

発表三

サバニの歴史と産業振興

— 海洋関連産業の振興と造船業 —

上田 不二夫

皆さん、こんにちは。沖縄大学の上田と申します。専門は水産経済学で、今はいわゆる市場における流通とか、それからあと関連する漁業経済や漁業権など海面利用関係を専門の分野としております。座間味村との関係は、座間味村史の中でカツオ漁業の歴史を担当しました。座間味村というのは沖縄県でも最初にカツオ漁業が本格的に操業した場所なので、そういう歴史的なことも紹介してみたいと思います。

今日、この会場に来る前に、いわゆる島内観光をしました。山の上から見ますと、阿護の浦という漁業歴史に残るその場所を初めて見るものが出来ました。それは阿護の浦で糸満丸という帆走漁船が遭難したからです。糸満遠洋株式会社というのが明治四十年代にありました。それは主に鱧を釣るために日本政府が相当な支援をして、地元糸満（沖縄）と日本政府と一緒に合弁会社をつくりました。明治四十年という時代

を考えると、全国的に見てもその中ではかなり古い歴史的な会社になるわけです。その時、当時は最新式の帆船をですね、これは世界でも最新鋭のアメリカ方式巾着網（まき網）、そういったものをモデルとして三重県で造られた八十トン型の帆船、これを二隻もちまして、糸満と那覇港を拠点に鱧釣りを行っていました。ところがそのうちの一隻が台風避難のためにこの座間味島の阿護浦にやってきて、台風避難の目的もむなしく、阿護の浦に沈んでしまふ、そんなこともありまして。今日初めて上から見て、なんと眺めのいい場所だと思いました。

今日、私がお話するのは、上江洲先生、比嘉政夫先生のお話とかぶらないように、実際に私が最近、といつても平成十一年、十一年の段階で、県内造船業の振興というのを仲間と一緒にやりました。それと関係づけてサバニのお話をしたいと

思います。

丁度今、帆走、明日のレースに備えて練習が始まっているわけですが、サバニというのは至ってすぐ抜いくらい。もともとかなり帆走の難しい船、そういう評価があるわけです。いわゆる本格的なヨットと比較してもすぐわかるように、センターボードという真ん中のものはありません。ヨットはセンターボードという真ん中に錘の役割をする物があってはじめて起き上がって、どんな荒波でも元に戻るわけですが、しかしサバニにはそういうセンターボードというものがないわけですね。もともと安定性が悪い、そういう船かと思うのです。それにも関わらず、これだけの歴史の中でサバニが長くずっと使われ続けてきたということも、技術における上での興味ある話になっていくかと思えます。

今回、上江洲先生の方でサバニの名称についても若干ご紹介いただいたのですが、そもそもこのサバニという名称自体も、それ自体がいろんな議論の材料になるのではないかと、う考えはあります。それとサバニのイメージというのはもともといわゆる漁業者、特に糸満漁業者との関係で、サバニというのはなんかこう漁業用というイメージがあるのですが、考えてみれば沖縄県全体が島嶼県ですし、海に面したところでは交通手段として船を使うということは普通なことであり

木で作ったサバニ（マルキンニ）ということになります。松は皆さんご存知のように重いし、それから造船用の大木確保という面でも簡単ではないのですけれども、非常に丈夫である、そういった意味で危険を伴う鱧釣り用として糸満の漁船用に好んで使われたわけです。

琉球王朝時代、沖縄から中国へと海産物が相当輸出されました。そして、日本ではもともと海産物は長崎から中国へと輸出するわけですが（「会所貿易」という国営貿易）、幕末になると薩摩、沖縄から中国へという海産物輸出が大多数となっていくわけです。つまり初期の頃は長崎から中国へと輸出するものが主流であったのが、幕末に近くなると逆に沖縄から中国へと出すものが、量的にも質的にも、中国市場において優位を占めます。輸出されたものは中華料理の高級食材である干鮑（干しアワビ）や鱧の鱗であったり、それから意外なものとして塩辛類があります。

釣り舟で行う沿岸漁業としてはやはり先程言った鱧釣り、それと飛び鳥賊を目的とする鳥賊釣り、その辺りが糸満漁業の古い時代における漁業形態であります。追い込み網が糸満漁業の中心になるのは明治以降の話で、そういうことで歴史的な背景で見ると、沖合いで鱧釣りや飛び魚、あるいは輸出用の鯛（スルメ）となるその鳥賊を釣るといった、そういう

ます。そういうことで、サバニと私達が理解しているものの中に相当なバリエーション、形があるのだということはお察しいただけるのではないかと思います。それと、今日私が主に取り上げたいと思っているものは、現在使用されているサバニ型の漁船ではありません。というのは今のサバニというのはご覧の通り真ん中にエンジンが座っています。そしてそのエンジンが座っているということは当然それに応じて床が広くなったり、設計が相当変化してきているわけです。それから、糸満漁業の歴史の中では、一番大きな変化が起こるのは明治以降で、追い込み網という漁法が導入されて、それによって大量の水揚げがされるようになります。そうすると獲った魚を運搬するためにサバニ自体が大型化していくんです。それは結局横幅を広くして、安定性を追及する結果になります。そういうことで漁業の変化に伴ってもサバニは変化していくわけです。今のサバニからももとのサバニを想像するのは難しいというふうにいえます。

それからサバニというのは、先程の上江洲先生のお話の中でも、糸満舟といわれる剥ぎ舟になる前、丸木舟といわれている、釣り舟の伝統的なスタイル、これが非常に長い期間使われるわけです。釣り舟の時代に、糸満の舟がどのようなものだったのかというと、その代表的なのが鱧釣り用の、松の沖合での漁業のスタイルであって、そういった時に使われたのがサバニであります。レジュメのところ、「古式サバニ」というふうにならざるにわがわが困って出したのは、今のサバニと比較するとか、区別をする意味です。これは横山晃さんという国際的に有名な造船技術者で、ヨット愛好家というか研究している方がいらして、この方の表現を借りてそう書いたわけです。昔のサバニ（古式サバニ）は小型で、その建造法も竹釘や木の楔、フンドウといわれる木の楔を使って組み立ててある、金属性の釘を使わない基本的にはそういうものになります。

今回このレポートを書きながら、サバニというのは漁船として見たとき、どういう性能をもって、どういう目標があるのだろうかということいろいろ資料を見て考えたわけです。横山晃さんという方が、工学系で、専門の立場から船体の構造であるとか科学的な目でサバニを見ていて、その分析によると、非常に凌波性、要するに船の前の部分の波が非常に少ない、そういう特徴を持っている。したがってサバニの特性のひとつがそういう凌波性という、波乗りによってという、そういう面ですね。それもあってスピードを出しやすいという特性も注目すべきところですね。反面、何が犠牲になっているかというと、先程お話しした安定性。つまり、サバニ

というのとはもとと小型船で喫水が浅くて非常に安定性が悪い。それに帆を立てるわけですから、更に安定性が悪くなる。これについては野口武徳さんの書いたこういう文章があります。「沖繩の伝統的舟について」という論考（『船』大林太良編 所載）ですが、「サバニは安定をとることが難しい。現在よりさらに昔は難しく、人が乗って重心をうまく取らなければ、帆柱を立てただけでも転覆したという。それだけバランスをうまくとる技術が乗り手に要求されるわけであるが、特に注意しなければならぬのは、追い風が強いとき、ちよつとした油断で帆は帆柱のまわりをくると半回転してしまう」とサバニはたちまちバランスを失うのであった。」という表現です。

逆に考えれば、なんでそんなに不安定なものを使うのかという疑問があります。ところがいろいろな文献の中にそのことは書かれていて、当たり前と考えていたようです。糸満の漁師は、そういうスピードと波乗りの、その性能が優れている舟を漁船として使うということに關していえば、安定性はなくてもウミンチュが持っている技術でカバーする、つまり乗りこなすということが漁師の誇りであり、そのことを求められているわけです。つまり、サバニは初めから安定した舟ではありません。要するに、漁業の上で何を最優先にす

きなことです。漁船という安定性が第一で、舟に安定性がないのはそれ自体が欠陥になりますけれども、サバニに關して言えばそれを技術でカバーできるとするのが糸満の考え方として言えるわけです。そういう考え方、その辺が非常に私達からすれば、ウミンチュらしい考え方と思えるわけです。糸満漁師をいろいろ紹介するものは文献としても出てくるわけですが、この横山晃さんが紹介したもので、以前私が糸満で聞いた話です。糸満のウミンチュはそれこそ大波、ビル程の高さの、そういう中でサバニを漕いで漁業をするための、航海をしたのですが、こんな大波の中で一体どんなにしていたのでしょうか？それは舟をひっくり返して、大波をやり過ごすということやっています。本当にそんなことを実際にやっていたのかと思つたら、この横山晃さんの書いた「素晴しき哉、サバニ」（『舵』一九七六年一月号）という中に次のような報告が出ています。昭和二十四年、沖繩から八丈島を経由して、新島にやってきたカヌー（サバニ？）があつたという。南方方面へ沖繩の漁業者、特に糸満の人が出ていますが、この時には大波がくるとカヌーをひっくり返して、その中にしがみついて大波が通り過ぎるのを待つ。シケが収まるとそれをまたひっくり返して漕ぎ進む。その間、船の中に食べ物全部くりつけて、立ち泳ぎをしながら荒

るかということ、そういう沖繩の海にあつた形の舟が想定された。そして特にサンゴ礁ですから、喫水の深い大型船が出入りできる条件はまずありません。浅い海に対応した船でなければサンゴ礁の中に入ってこれない、そういう条件にあつた船が要求されます。

それから本土の漁船のように大きな船を造つて、大量に魚を獲つてということもこの漁業条件には合いません。まず第一に魚の種類が違います。魚の種類が多品種少量という、まさにそういう違いがあります。それからもう一つ大きく見逃せないのが、大量に獲つてきても売れないという市場条件です。そういったことをあわせて考えると、大型船が整備されるのは追い込み網が導入される明治以降の話であります。

そして沖繩県においては実質的な港湾整備というのは復帰後、それ以前においては高等弁務官指示といったようなかたちで米軍のある種お情けみたいなかたちで港湾の整備がなされますけれども、大型の船が利用できるのは復帰後、それも港湾が整備された復帰後です。ということは、大型船を使つての漁業というのは本土ほどそんなに発展してこなかったということになります。サバニに代表される小型船による漁業が沖繩県の特徴ともいえます。

問題は、サバニが性能的には今から考えると漁船には不向波が過ぎるのを待つ。そういう文章があつたということを紹介しておきます。そういうことで、糸満の漁業者の持っているそういう技術がクセのある難しいサバニというのを成り立たせてきたといえます。

現在、（今日のレジュメの中で海洋関連産業の話をしますが）、古い歴史のあるものを普段そのままに置いておくというのは勿体無い話です。特にこのサバニというものは、横山晃さんが指摘しているように舟の性能としてみた時、設計そのものが優れていて、特に東京オリンピックのボート競技の中ではサバニを参考に設計した船を造つたことがある。それを近年、というのか、沖繩でも造船技術者の上原良彦さんという方がサバニ型和船という従来の和船の中にサバニを応用するという漁船を設計・進水させています。（「発明くふう、沖繩の技術 一六 サバニ風和船」沖繩タイムス 一九九四年一〇月二三日）最近、モズクの専用船としてサバニ型のものも商品としてあります。問題はそういうのを作つてもなかなかウミンチュが使つてくれないという、ここが問題になつていきます。このような問題点の解決を図る方法として、海洋関連産業の振興という一つの考え方につながるわけです。海洋関連産業というのは、資料の1（海洋関連の9つの産業群）の方をご覧になつていただきたいのですが、ここに円

形の輪があります。これは平成元年から八年くらいにかけて、九州通産局が継続してやった一つの大きなプロジェクトであります。九州には既存産業として、真ん中にある小さい丸（産業群）なんですけど、造船ですとかそれから水産物関係、水産食品加工など、そういった産業ですよね。その既存の産業を更に高度化する、というようなことやりたいと考えてスタートした事業といえます。これは試算なので厳密にそうなるというわけではありませんけれども、通産局の見積もりとして、二〇一〇年の予測として、全国規模で海洋関連産業の市場というのが大体三十兆から四十兆円くらいある。そのうち、九州地域だけで六から七兆円くらいの市場をつくるのが可能である、かなり大きな成長が見込まれている産業であります。最近、沖縄もマリンレジャーが盛んですけれども、こういった産業も含め、海洋関連産業は全国的にみると既に十兆円産業といわれていて、そういうことで、こういった分野にサバニをもっと生かせないかということで、この中の造船業を考えてみたいと思います。

通産局の案は九州でいわゆるその「九州地域の海洋関連産業」というのを考えるわけですが、九州というのは行政区域では沖縄は入らないことが私にはとてもショックでした。行政の場合は「九州・沖縄」と、必ず沖縄は別扱いになるんで

平成一〇年度研究報告書、平成一〇年八月『プレジャーボート関連市場調査』同前、平成一一年度研究報告書、平成一二年一月発行）も出ていますから、それをご覧になっていただきたいと思います。

資料2（小規模造船業と造船トータルシステム）のところ、造船業というと船だけ造っていいのかわかることになると決まってしまうので、決まってしまう。獲った魚が売れないとどうにもならない。造船だけではないわけです。つまり、トータルシステム、生産から消費までというものをトータルで見ると、いわゆるシステムを作り上げていくということが県内においてやらなくてはならないこと。いわゆる流通の話であるとか、市場の問題であるとか、市場の問題であるとか、魚を保管する問題、それから漁船そのものを研究開発する。要するに、今、漁船というのは船そのものに冷蔵庫から何から何まで全部装備されていますが、そういうふうにしてしっかりと鮮度を保ってきた魚を魚市場へ持っていったら水揚げしようとしても、大体、入れておく保管場所がない。なんのために冷蔵庫にしたのかわからない、そういう指摘もありますので、その対策としては、現在、全国的に市場そのものを冷蔵庫にして、いわゆるコールドチェーンシステムという、そういう方向に動いています。沖縄のように暑い

すね。つまり、この平成元年から八年という結構長い時間をかけた海洋関連産業についての研究が、その国家プロジェクトとしてこれからやろうとした計画案に沖縄は入っていません。それがショックだったということです。それで、沖縄県対米請求権事業協会というところから予算を貰って、平成十年、十一年の二回にわたって、沖縄についての「海洋関連産業」の可能性を調査しました。それが皆さんのお手元にある資料の方になります。サバニの歴史資産が今後どういふふうにかさされるかというところ、やはり一つには小型造船業、ウミンチュが使っている漁船そのものをできるだけ県産化できないか、ということ。それとも一つ、沖縄県内は漁船の倍くらいプレジャーボートの需要があるんですね。つまり漁船、漁業用よりもレジャーの方が市場としては大きい。過去のデータを見てみても、一年のうちプレジャーボートが五十億円くらい売り上げが県内にあるそうです。ですから、沖縄においては漁船とプレジャーボートをセットにすることによって小規模造船業というのはそれなりの経済活動が多分やれるのではないかとことを考えたわけです。そういった報告については細かくお話しする時間ありませんので、報告書（『小規模造船業の協業化に関する調査・研究』沖縄地域産業振興研究会、発行 沖縄県対米請求権事業協会、

土地柄ですから、他の県以上に魚市場を冷やすことを考えないといけないわけ。だったら魚市場をそのままスケートリンクにしたらどうかという考えも私は持っているのです。朝のうちは魚を売る、昼後はそこをスケートリンクにする、アイスホッケーでもなんでもいいですが、そんな発想もありますけども。沖縄では今アイスホッケーのやれる場所が一箇所あるそうですが、南国沖縄でウィンタースポーツを強化する対策にもなれそうです。

そういうことで、サバニの財産を、現実のこれから産業に生かすということについては、造船業という、あるいはその造船業に関連する海洋関連産業にかかわってくるわけです。資料1のところにあるように、海洋関連産業というのは全部で九つの産業に分けられています。これらはすべて沖縄にあるというわけではありませんけれども、沖縄に現在あるもの、特に観光と絡めたもの、水産と絡めたもの、そういったものを吟味しながら、サバニの産業価値というものが再評価できるのではないかと考えています。サバニに関しては、後で生かしてゆけるような「歴史資産」として、単なる歴史遺産ではないように、ぜひこれを沖縄の産業振興の「財産」として評価できるように、そういうふうにして欲しい、そんなふうに思います。

*講演では、会場で配布した資料の全てについて言及することとは出来なかった。特に「講演要旨」は、後日お読み戴ければとの思いでまとめたものである。本講演記録とは別に、添付資料として参考に供したいものと思う。

(うえた ふじお)

資料

サバニの歴史と産業振興(講演要旨)

——海洋関連産業の振興と造船業——

沖縄大学法経学部 教授上田不二夫

はじめに

サバニは、糸満漁夫にとってシンボルのようなものでありながら、その実態についてはよく分かっていないと思う。時代も代わって動力付のサバニがcaろうじて残っている現状からは、今は骨董品の扱いかたとも思える。

技術的な専門家でもないのに、糸満漁業の歴史とからませながらサバニを考えてみたい。

一、歴史遺産としてのサバニ

サバニといつても、その名称、技術手法など実態は良く分かっていないのが実態だろう。通常、サバニというと糸満サバニのみを対象としがちであるが、海に囲まれた沖縄には、沿海村落の交通手段として全島の存在したサバニもあった。糸満と同じ漁業用のサバニにも垣花型のサバニがあった。糸満に比べ喫水も深く、ヨットのセンターボードと

同じ役割をはたし、風上に切り上がりしやすかったという。

サバニは、漁業種類によっても変わるといふ一例と思う。沖縄で使われたサバニについて、柳田國男は『海南小記』(二十四 山原船)大正十四年四月、大岡山書店、八一〜八四ページ)の中で次のように述べている。「近い頃までのサバニは、皆国頭の山の松樹を削って造って居た。糸満の漁師たちは遠く屋久島の杉を買求めて・・略・・而も山の良い樹は次第に乏しく、真の丸木舟はもう殆ど見られなくなった。削舟の縁にも他の材を綴付けて形を作り、其隙間を白い漆喰で留めて居る。仍て又綴舟(とじぶね)の名もあるのである。道の島では小舟をスブネと呼んで居る。クルブニの名は今も有るが、もう其姿を見ることが稀で、之によつて板附(いたつけ)と謂ふのが多く用ひられる。板附も形は糸満人の削舟に近いが、大小の板を釘で打付け、艫の方にも三角の板が角を下にして張つてある。・・略・・」このように、サバニには、地域によつても違いがあつたことに柳田は注目している。サバニの標準モデルともいふべき糸満ハギについて、専門家は次のような評価(「サバニ」のメモ、沖繩に「古式サバニ」を訪ねて、織本憲資)をしている。「艇体を構成するのに金属製の釘やポルトを使用せず、竹釘と「フンドウ」と称するX型の木製だけを使用する点にある。・・略・・」

サバニは、構造船であるとともに、削り舟という丸木舟工作の手法も残されているのが面白い。工作の基本手法は和船と全く同じである。・・」

糸満の削舟については、「サバニはあくまで実用本位の帆走漁船であることに注目すべきであろう。近代的ヨットで外洋へ出て、体重一〇〇キロを超える鱈を狩ることができるかどうか。サバニとは、沖繩近海の海況に最も適合した鱈漁用の帆船であり、その長所にも短所にも必然性があり、これはこれで改良を必要としない完成されたものとみるべきではあるまいか。・・」と述べ、漁船として乗りこなす技術があらばきわめて優秀な舟であることが指摘できるといふ。

通常、船といえば乗つて安全という「安定性」が求められるのが常識であろう。糸満のサバニは、むしろ逆であり波乗り(凌波性)に優れ、速力が出る安定性に欠けた舟というのが特徴かと思う。この不安定な舟を、ウミンチュの技術で乗りこなすところに糸満らしさがあつたのではないかと思う。沖繩、特に糸満の古式サバニについては、本土に例のない舟であり独特な形状と共に、性能など現代の漁船に応用可能な歴史遺産は大きいといえよう。それが証拠に、ヨット設計の世界的な権威、横山 晃はサバニを基にオリンピックのボート競技船を設計している。その中で最も出来が良かったのが、

一九六四年東京オリンピック時のフォアで、その船型はサブ二的であったと述べている。最近、県内でもサブ二型を取り入れた和船（漁船）が建造されたり、サブ二型のモズク専用船も販売されている。サブ二は、単なる「歴史遺産」ではなく、産業振興の「財産」と考えるべきものといえよう。

二、海洋関連産業の可能性と沖縄

後述する「海洋関連産業」の一部門として、沖縄で事業化が可能と考えられる小規模造船業の現状及び課題について、平成一〇年、十一年度を実施した調査事業に基づいて報告したい。海に囲まれながら、「海」そのものを産業の対象として十分とらえきれなかった背景には、歴史的な側面や陸上産業に比べれば技術開発の遅れた側面、海域利用についての制度的な遅れなど多くの理由があげられる。反面、残された未開拓な分野とも考えられ、産業振興面からの期待も大きいといえよう。

(一) 海洋関連産業への取り組みと沖縄

① 新分野創造による雇用と付加価値の増大

「海洋産業振興センター（仮称）設置」
② 海洋に関する利害調整の場の創造

エネルギー源、関連情報等の製造・提供。【関連商品】

② 全体像（事業例・市場成熟度等）

三、サブ二と造船業振興（小規模造船業の現状と課題、事業展開）

* 『小規模造船業の協業化に関する調査研究』地域ネットワークセンター、平成一〇年より）

現状：

- (1) 漁船は一〇三トン層が中心で、次いで一トン未満。三〇トンが増加傾向。
- (2) 南方基地漁業が左右してきた生産推移。沿岸漁業は横ばい。海面養殖業は、モズク生産の豊凶に大きく影響されること。↓「つくる漁業」より「漁船漁業」の重視をすべき？
- (3) 小型漁船の需要は、年間一二四〜一五八隻。沖縄以外の購入先は、静岡・大阪・熊本・長崎。ヤンマー製品が多い。新船、中古船ともに購入。
- (4) 静岡から購入した四七隻の内、三一隻が三トン未満の中古船である。九州管内からは、五〜一〇、一〇〜

* 宮古ダイビング事件の教訓
③ アジアとのネットワークと効果

- (あ) 食糧・環境分野での効果
- (い) 一体性の強化
- (う) 新しい海外支援の方法実現

* 国際的な共同研究↓財と資源活用、人材育成、技術向上など

(2) 海洋関連産業の定義と全体像（『海洋産業の振興に向けて』通産省九州通産局、平成8 年より）

① 以下の各項目に該当する産業・事業・応用技術開発、プロジェクトなどである。

(あ) 海洋空間利用（海面・海中・海底・海岸線・海浜及び近隣区域）

(い) 海洋資源利用（海水及び海水中に含まれる資源、海底及び海底に埋蔵される資源、海面、海水、海底等に存在する自然エネルギーを直接、間接に利用加工するもの）

(う) 海洋環境保全に貢献するもの。

(え) 間接的に海洋に係るもの。即ち、(あ)〜(う)に該当する項目に利用される用具・道具、材料・部品。

二〇トン未満船が購入されている。

(5) 沖縄県内の小型船市場規模は、十八〜二三億円という推測。

(6) 二社を除く、県内造船所のほとんどが零細事業所。

課題：

(1) 「生産分業」「設計」「型」「受注システム」「融資制度利用」「市場開拓」などを内容とする『協業化』『共同受注方式』の採用。改修需要も大きい。

(2) 本土大手に劣る「営業力」「経営能力」

(3) 情報収集、提案型営業、融資制度内容の改正 等

事業展開：

(1) 県内市場から海外へ↓FTZの必要性。

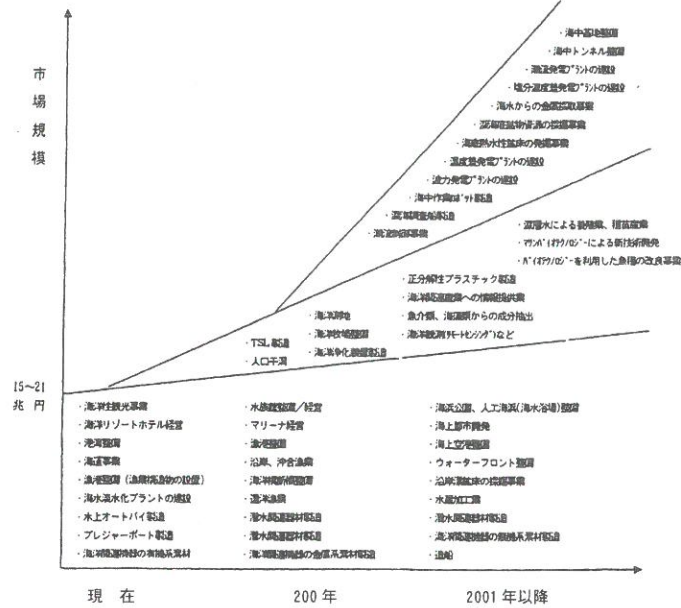
(2) サービス部門（メンテナンス等）の強化

(3) 技術開発（生産工程の効率化、廃船処理技術、鮮度保持、沖縄型船型の開発など）

(4) 生産〜消費までのトータルシステムの検討。

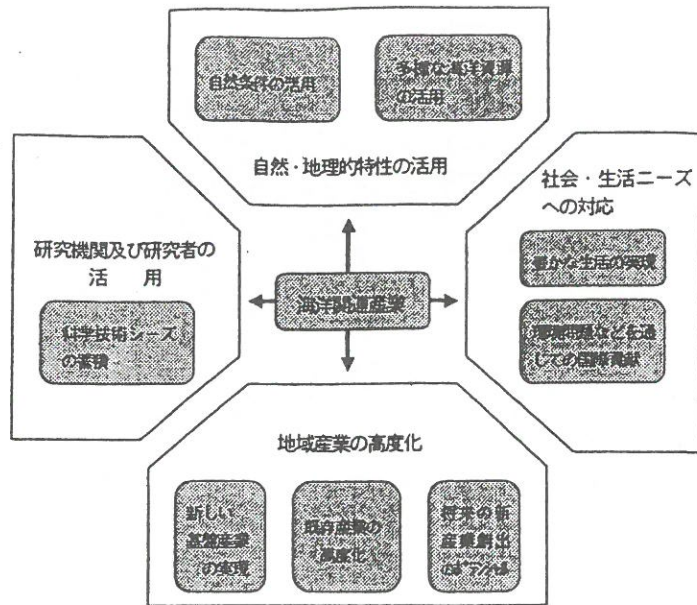
* 資料参照

図. 7-2 海洋関連産業の市場拡大イメージ



資料:『海洋産業の振興に向けて』通商産業省九州通商産業局・(財)九州地域産業活性化センター編、平成8年9月

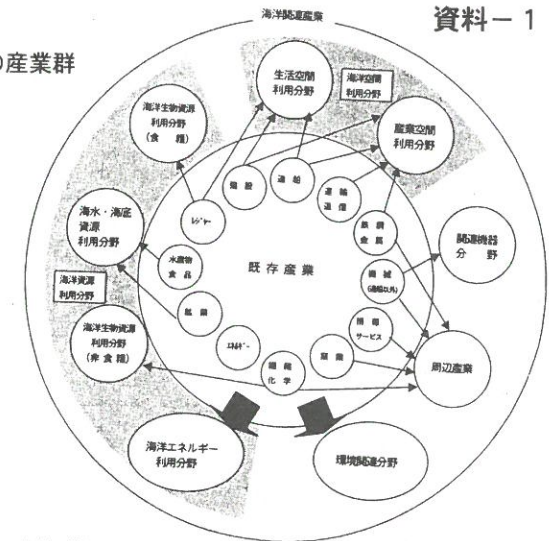
図. 7-2 海洋関連産業の市場拡大イメージ



おわりに
 地域における産業振興策の基本にあるものは、サバニも含め「既存産業」「既存技術」の現状把握に他なるまい。新規産業の導入を図ることよりも、今あるものを「束ねる」姿勢が堅実と思う。新規投資も不可欠ではあるが、地元の体力を基盤に積み上げる地道さこそが、現実的にかつ近回りなのかもしれない。
 サバニに関連する技術、技能が急速に沖縄から消え去ろうとしている今、人材育成や組織づくりが大きなポイントであり、急務といえよう。

サバニシンポジウム

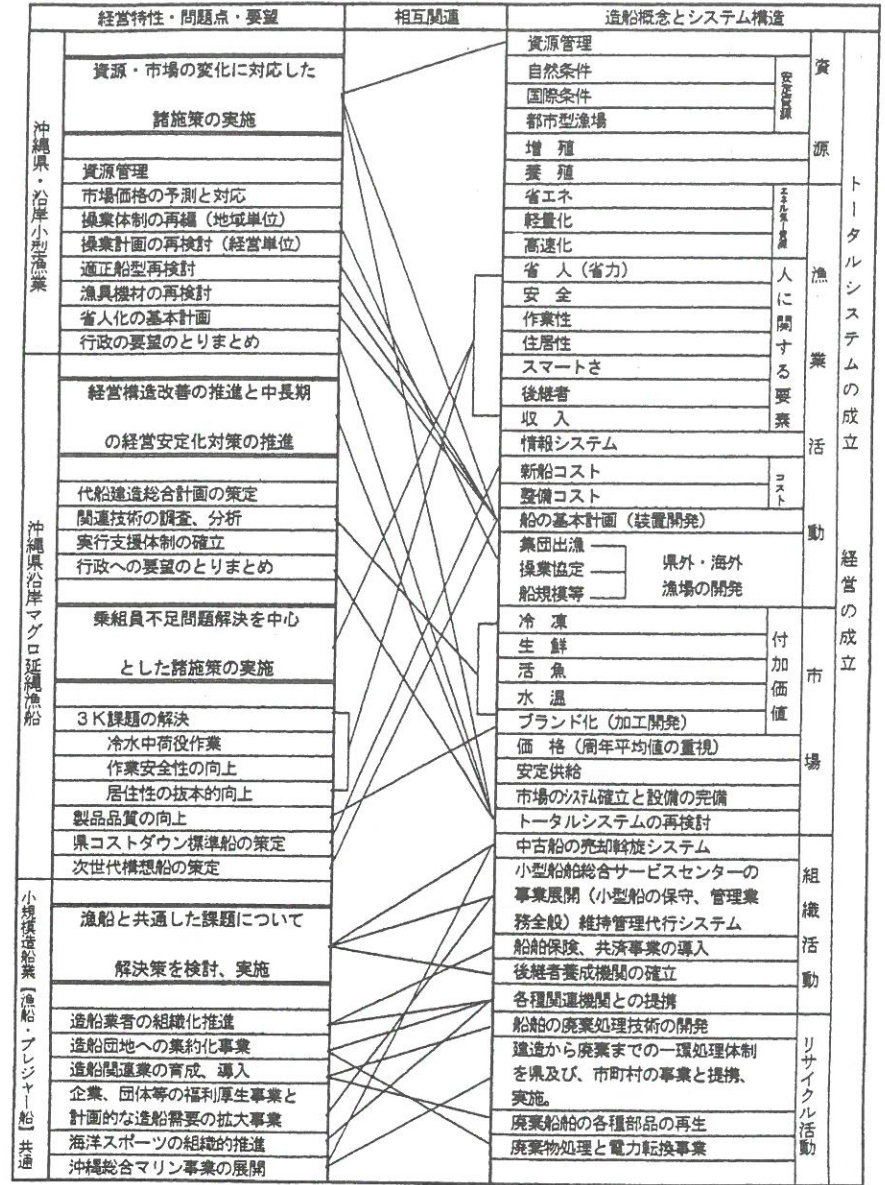
図 7-1 海洋関連の9つの産業群



(出所) NRI
 (注) 特に将来の事業展開の可能性が高いもののみ線で結んでいる。
 環境問題対策、海洋エネルギーの有効利用については全産業にあてはまる課題である。

資料:『海洋産業の振興に向けて』通商産業省九州通商産業局・(財)九州地域産業活性化センター編、平成8年9月
 資料:『小規模造船業の協業化に関する調査・研究』沖縄地域産業振興研究会、平成10年度研究報告書、(社)沖縄県対米請求権事業協会より引用

図. 7-4 小規模造船業と造船トータルシステム



資料:『漁船の技術関係状況と行政施策』水産庁海洋漁業部漁船課 平成5年とともに作成
資料:『小規模造船業の協業化に関する調査・研究』沖縄地域産業振興研究会、平成10年度研究報告書、(社)沖縄県対米請
求権事業協会より引用

質疑応答

司会 いくつかご質問を頂いております。まず基本的な質問です。琉大の津波先生からのご質問です。サバニは地域によって、時代によって形も一つではなく、多様性があることがわかりました。しかし、それでも「サバニ」と言っているのであって、その「サバニ」と言ったときの意味の共通点の一つあげるとすれば何になるのでしょうか、というご質問です。

比嘉 舟の形の上では、やはり民具論の検討が必要じゃないかと思えます。ただ、名称の意味は、「サブネ」からきて、サバニになったのではないかと思えます。つまり、小さな舟という意味です。その小ささというのがどのあたりから小さいと呼んでいたかという問題があるのですが、名称からいえば「小さい舟」という表現という意味で共通点があるだろうと思っております。ただ問題は大型化する場合に、戦前のサバニだったら(手で大きさをあらわして)この程度が最大限だったというんだけど、戦前と戦後のサバニの基準も違ってくるだろうと思っております。サバニといった場合には、小さな舟というイメージだったのか。では、小さいというのは何に對し

てか。それは伝馬船(マゼラン)に対してなのか、あるいは馬艦船(マゼラン)の表現なのかということ。やはりサバニという言葉の問題というのは、僕は小さな舟というのであれば、何に對して小さいという表現だったかという面が共通点だろうと思えます。非常に観念的ですけど、具体的な形の上での共通性はどうかという問題については、上江洲先生のほうからお聞きください。

上江洲 今、比嘉先生が言ったようにですね、サバニというのは小さい舟という意味だと思えます。しかし、古い時代のサバニというのはほとんど丸木舟が起源だろうと思えます。それを大きくしていく場合には、どうしても板舟をつないで、板を重ねていく大型化する必要があったと思えます。すると、そういった舟と比べるとやはり小さい、原初的なものから始まるというふうな考えていいのではないのでしょうか。それから、先ほど申し忘れたことがあります。平安座船(へんざ)といって、四艘で組んでいた。先ほどそこに二艘の舟がありましたね。あれは非常にいい見本だと思っております。二艘を組んだ舟です。クラカヌーも二艘でした。海洋文化館の中に展示されていますのでご覧になっていただくといいと思いますが、丸木舟や大型の舟を二つないで、上のほうに板を組んで部屋にしてしまおうんですね。部屋というよりも床を作って、そこに物

が置けるような状態。それが平安座船だったのではないかと
思います。それから、平安座船の他に、二ーサギブ二という
のがあったんですね。それを言い忘れておりました。平安座
とか津堅辺りで非常に盛んに行つたので、国頭地方から家一
軒分、まあ掘つ立て小屋の材料ですけども、一軒分を船に積
んだり、それから横とか底に敷いて、それをロープで結わえ
つけてサバニを横にしたんですね。それをイカダ状にして流
して、帆を立ててですね、冬の北風によつて、ずっと与那原、
港川、糸満辺りまで行つて、売りさばっていたそうですね。
それを二ーサギブ二というんですが、その中に組み込んでる
のはサバニなんですよ。そういうサバニ一艘に一軒分ぐらい
イカダにしたという運び方があったということですよ。こ
れは古い時代に消えて、今そういった体験者はおそらくいな
いのではないかと思います。

上田 サバニと表現してきた中で丸木舟があったり、先ほど
上江洲先生がおっしゃられた船もありますけど、それ以外の
名称としては、八重山辺りのもつと細かく分けられているも
のがあります。そういった意味ではサバニという総称でしか
私たちは区別できない。その中を厳密にまだ分けていく分類
はないですよ。そういう点では、サバニ型船を総称する
か、表示するというのはそういうことにしなければならないので

それではもうひとつ、琉大の赤嶺先生から信仰に関連して
二つばかり質問が出されています。一つは、サバニとフナダ
マ(舟霊)についてですが、サバニは小さいわけですから構
造からしてフナダマを置くところはないんじゃないかと思わ
れるんですけども、造船儀礼の中でそのフナダマのようなも
のがみえないかというご質問です。それから、もう一つは、
ユートウイという民具、これは漁取りですが、その民具の名
称の分布に関連して、豊穰を意味する「ユー」と何か関連が
あるんじゃないかというご質問です。

上江洲 フナダマについては特に聞いたことはないですね、
私自身は。船を造る、丸木舟でも木を倒して造るわけですが、
その場合に拝みをしたりしたという話はかなりあります。川
崎晃稔さんの調査報告の中でもですね、山に入つて木を倒し
て、おろしてきて船を造るわけですが、そのときにまず拝み
をしたり、木を倒すときの拝みとか、船を造っているときの
拝み、できあがつてからの船下ろしの拝み、そういった儀礼
はあるんですね。それから、それとはまた別に年中行事の中
でも正月にスキを立てる行事などがあるようですが、実際
フナダマを入れるということは、私自身は聞いておりません。

それからユートウイの「ユー」というのは、漁に相当する
ものが「ユー」だというふうに聞いておりました、それが豊

ないかと思えます。

司会 もうひとつ技術的な質問がきております。帆は何から
作られるのですか？何か特別な技術が必要ですかというご
質問です。上江洲先生にお願い致します。

上江洲 サバニの帆でしょうね。サバニではなくて、古い時
代の進貢船の帆はですね、クバの葉を編んで作ったといわれ
ています。それからヤンバル船などはガマの葉ですね、ガマ
という植物がありますね、その葉を編んで使った。実際平安
座のガマで作られた帆が、大阪の民族学博物館にあるよう
です。私も写真でしか見ておりませんので、本物は見ておりま
せん。そのあとに木綿の布、布帆になるようですね。この布
帆がいつ頃から使われたかはわかりません。船の大きさを
「〇反帆」といっていました。それは、布帆の幅をいいます。
だから、ガマの帆と布帆は、かなり平行して使われたのでは
ないかな、というふうには考えております。

司会 そうすると、いわゆる小さな舟、サバニに帆をかけた
のは木綿の帆であると考えてよろしいのでしょうか？

上江洲 いや、ガマ帆の可能性もありますね。それが、いつ
木綿帆に代わったかはわからないということです。

司会 ということは、帆の材質にも歴史的な変遷があるとい
うお答えになるかと思えます。

作・豊年の意味の「ユー」だったら確かにいいわけですが、
そこまで私も気をつけて調査したことはございません。で、
あのタイブというのは、その記録を読むと、糸満で完成した
というふう聞いております。漁取りにもいろいろありまし
て、木を横に割り抜いて取っ手をつけるとかね。それから板
でそのような形を作ったというのは沖縄だけじゃなくて、外
国まで及ぶようです。名称については私も手元に資料がない
のでわかりませんが、確か違いがあるはずですよ。

それから船を漕ぐ權についてもですね、沖縄ではウエーク
と言うんですが、それが奄美辺りでヨホウとなるんです。不
思議なことに八重山でもヨーとかヨホウという言い方はあり
ますね。ヨホウとウエークと言ったら全然違う印象ですけど
も。それと櫓ですね、船を漕ぐ。後ろのほうで漕いでいく櫓
というのは北の文化と聞いております。これは韓国辺りから
日本本土に渡り入っていますが、一方では日本でもですね、
モロタ舟神事などでは小さな櫓を漕ぎます。上に丁字型の板
をつけて、それで漕ぐ。沖縄では丁字型というのはないわけ
ではないんですが、非常に新しいんですね。奄美にはかなり
入ってるんです。ところが沖縄型の櫓にはそれは入ってない
ということですよ。この櫓の文化というのは逆に南の文化にな
るといふふうにいわれておりますので、そういう観点からみ

る必要があるかと思っております。

司会 赤嶺先生、もうちょっと質問に補足ありますか？

赤嶺 ユートウイについてですけども、黒島の豊年祭のときにハーリーがありまして、ハーリーの最後の場面で、ハーリー舟に入り込んだ潮水をこぼさずに浜に上げる儀式があって、それを「ユートを上げる」と言うんですね。この場合の「ユー」というのは両方指してるんじゃないでしょうかね。「こぼさない」と言いますから、おそらくハーリー舟を沖にこぎ出でて戻ってくることからすると、海の彼方からやってくるユートを浜、つまり人間の側に上げる。この島では綱引きのことを「ユービキ」と言いますから、そがで非常に気になります。サバニに入っている潮水だけを「ユー」と言うんですけど、普通の海水は「ユー」とは言わないような気がするんですけど。そのあたりが気になります。民具の名称論からすれば、ユートウイはどんなふうになるかということでも質問させて頂きました。ありがとうございます。

比嘉 糸満ではカートウイ、ユートウイといいます。糸満の現在のハーレーでは、沖合いから漕いでくることはなくなつたのですが、昔は沖合いから漕いできたわけです。その場合に糸満の漁師たちが漕いで入ってきた沖合いの水をどういう形で汲み出したのかはわかっていない。それについての聞き

だけで、『糸満市史』の中で紹介しています。これについてもやはりまた、基礎資料としてあらためて取り上げることが必要になってくるだろうと思います。

それ以外でいくつか気がついたことを申し上げますと、比嘉先生のご発表は主に民俗の中のサバニということでお話し頂いて、特に船漕ぎ儀礼を艇子に、沖繩のハーリー、ハーレーと呼ばれる儀礼がアジア全域に広がる可能性のある儀礼だということをお話頂きました。そして、船の問題を考へるときに、サバニならサバニという、ただ単なる物体について考へるのではなく、信仰や日常の民俗、文化全般といった総体的な見方をする必要があるのでということをお話、あらためて考えさせられました。

それから最後になりますけども、上田先生のご発言で、先のお二方の発表がこれまでの過去のサバニについてのお話がメインになっておりましたが、現在のサバニ、そしてこれからのサバニということに重点をお話頂いたということとで大変興味深かったと思います。このシンポジウムのタイトルは「サバニの伝統と未来」ということになっておりますが、まさにそのサバニの未来を考へるきっかけになるお話だったと思います。

しかし、たとえば私は今年の一月の終わり、ちょうど旧暦

書きが必要だろうと思います。

司会 ユートウイについては、今後のひとつの問題提起になるだろうと思います。

次に、今までのお三方の報告を含めまして、板井さんから総括的なコメントを出してもらいたいと思います。

板井 まず上江洲先生はものとしてのサバニの歴史の変遷についてお話くださいました。その中で、元々サバニというのは舟から始まったとお話し頂いたのですが、大変残念なことに現在の沖繩県内で資料として残っている丸木舟は四隻しかありません。先生のお話にもありました県立博物館に二隻、八重山石垣の石垣市立博物館に一隻、それから琉球大学資料館「風樹館」に一隻。この四隻しか残っておりません。この四隻だけではありませんけれど、実測図の作成から始まって、基礎資料を集めていくことが必要なのではないかと思えます。

また、やはり上江洲先生のお話の中で出てまいりました島根県的美保神社に保存されているサバニですが、実はこれは船体のほとんどの部分が丸木舟に近い構造で、船体の前後に三角形の部分が合わさっているだけになっています。これは、先生のお話にありましたとおり舟がハギ船化していく過渡的な形態を表すおそらく唯一の資料ではないかと思えますが、私が知っている限りこの船を取り上げたのは上田不二夫先生

の正月のハツウクシーのころ、現在沖繩本島で一体サバニというのが何隻くらい残っているのか、漁港と船揚げ場をずつと歩いて数を数えてまいりました。そのときに琉球大学の若い学生諸君の協力も頂いたのですが、エンジン積んだ比較的大型のサバニも含め、合計四二三隻をカウントできました。その中で、エンジンを積んでない非常にシンプルで無動力の、あるいは船外機を使うような昔ながらの小型のサバニというのは二一隻しかありませんでした。その二一隻の中で、まだ使用に耐える、あるいは今も現役で使われている船といえます。とったの一二隻でしたが、この数字はサバニとサバニにまつわる伝統的な技術が今まさにぎりぎりのところにあることを示しています。使い手を見ても、一番若い方ですでに六十代の終わりぐらいでしたし、上田先生のお話にもありました技術の継承・記録・保存、それから今後への活用といった問題考へるときに、そういった人たちがまだ元気である今のうちにしっかりと資料を集めておく必要があるのではないかと思います。

また、これは明日のレースとも関係してくるのですが、上田先生のお話ですとサバニというのは大変不安定で、船としては非常にハンドレを背負っており、なぜ沖繩でそういう船を使う必要があるのか不思議なのだそうです。不安定というこ

とに關しては私どもも散々実感しているのですが、サバニはちよつと風向が変わるだけで簡単にひっくり返ります。おかげで船を引き起こして塗を汲み出し、また走り出すのはうまくなつたと思ひますが、明日もいい天気だと思ひますので、そうした点にも注目して、この海を走っていくサバニの姿をじっくりご覧下さい。

そして、今後のサバニの可能性ということで一言申し上げさせて頂きたいのですが、上江洲先生のお話で、サバニも含めて広く漁業習俗の資料ということで、文化財指定を試みてはどうかというのがありました。実はここにこういうものがあります。これは東京都の大田区立の博物館の紀要です。この大田区というのは一つの小さな自治体であります。ここが東京湾で使われていた海苔養殖用の船とそれにつわる品物を取り上げ、国の有形民俗文化財指定を受けたという記録です。現在の沖繩で、先ほど話の出た平安座船、二隻以上の舟を合わせて使う平安座船を使っている方が一人だけまだ存命です。この方が定置網の見廻り用に今でもサバニを二隻組んで使っていますが、知る限り、この方が最後になると思ひます。しっかりと話を聞きに行かなければと思ひます。こういったものも含めまして資料をきちんと集めて、文化財指定等を試みるのも有意義と思われれます。

ヨットに乗っておりました。

そのときに追い風で走っていて、いわゆる方向転換するときにジャイブといつて帆を手で反対方向に変換させるんですが、これが一歩タイミングを間違えたと完全に船首がズブズブというように、まるで潜水艦なんです。沈というところになるわけです。私は極めて不器用だったもんで、よく沈をしました。あのときに一枚帆で、しかもヨットですからとりあえずセンターボードがついてるんですね。追い風のときはそのセンターボードを引き上げて、ちょうどサバニの状態になつちゃうんです。滑空していくわけです。上手であればちゃんと走るのですが、私らみたいな下手くそになるとすぐそんなことになる。そして沈んだ船をもとに起こすにはサバニの比じゃない。帆が大きくて重いもんですから、したたか苦労いたしました。レースですから必ず先輩とセットで、二人で組むんですが、後ろからぶん殴られます。(握りこぶしを振り下ろして) バカツとやられる。そういう思い出しがヨットにはありませんけれども、そういうことで非常に帆船の操作が難しい。でも、それは年数をかけて身につけることによつて、ちゃんと走るようになる。だから、いわば職人芸だということです。

で、今そのレース会場である海で走っている舟を見ます

また私ども明日海の上で、この不自由だと上田先生がおっしゃいましたサバニが実際に海の上でどのような走りを見せられるのか、どのような性能を持っているのか、それを实地に検証して、また機会がありましたら皆さまにご報告したいと思ひますので、これからまたサバニのこと、どうやって残していけばいいのか、どうやって受け継いでいけばいいのか、一緒に考えて頂ける機会があればうれしいと思ひます。サバニの研究に關しては皆さん本場にすばらしい結果を出してこられた方々ばかりで、私はいつもそういった方のお作を参考にしてお勉強させて頂いています。大変いいお話を聞かせて頂きました。本日は本当にありがとうございます。上田 せつかくの機会ですから、サバニレースを今後どうしたいのかというような提言をしてみたいと思ひます。

実は私は高校時代は重量挙げの選手でありまして、県大会で第三位に入りました。選手は五人しかいませんでした。トップはオリンピック選手の三宅という人でした。私なんかほんとにみつともない記録でしたが、それが反映してか、大学に行つて女の子にもてたいというその気持ちが溢れ、ヨット部に入りました。選んだ理由が非常に不純だったんですが、Aクラススナイブという一枚帆の非常に地味なものなんです。これに乗って錦江湾、桜島を見ながら大学生活の四年間

と、アウトリガー方式といつて、横にいわゆる浮きをつけて倒れないようにしてるんです。なんとなく子どもが自転車を乗り始めるとき、横に補助車輪をつけて走っているあの場面をちよつと思ひ出しているんですけど。ま、あれはあれでいいのかなと思ひますが、サバニレースを発展させていくためには、これを是非元の形に戻していくことを提案します。つまり、本格的なサバニというものを復元して、それを一つのレースの目玉にする。ですから、古いサバニを持ってきて、それを技術で乗りこなすという方法にする。だから、サバニレースも初級・中級・上級というランク分けをするという考え方もいいのではないかなと思ひます。それがおそろくこのサバニレースをよりおもしろいものにしていく可能性があるあるんじゃないか。特に先ほどから議論されているように、技術を継承して残すということが大切ではないかと思ひます。今のサバニを見て、おそろく昔のものとは違うことを悲しく思つていらつしやる先輩方がいるのではないかと思ひます。現役で乗つていらつしやるサバニの操作ができる人を併せて、どういう方法でレースができるかということを考える必要があるのではないかと思ひます。

そういうことで、サバニが本来もっている技術、特に舟の構造自体も問題なのですが、舟を動かすソフトウェアの部分

を何とか残していくという、そういう方向にこのサバニレー
スも持つていけると、さらにおもしろいものになるんじゃない
かな、そんなふうに思います。

司会 はい。どうもありがとうございます。サバニとい
ますと、私たち素人でもそれが何であるかはだいたいわか
ります。なんでわかるかというと、県立博物館をはじめ、各地
の資料館とか、琉球村とか到るところに展示がしてあるわけ
です。私たちが知っているサバニは、展示してあるサバニな
んですね。ところが、今のお話をうかがってみると、サバニ
をどうやって動かすのかとか、どうやって造ったかという技
術についての調査がほとんど進んでいないということが判明
いたしました。ですから、サバニをただ残して展示するだけ
ではなくて、それに関する伝統的な技術や信仰について調査、
記録すべきであると思います。その後は、そのまま博物館入
りでいいのかなというところ、そうではなくて、サバニというひ
とつの沖縄の文化ですから、それを現実にどう継承してい
かという問題が未来に残されているわけです。

上田先生いくつか提言なさいましたけれども、漁船でもい
いし、レジャーボートでもいいし、そういうところで、県内
でサバニ型の舟をもっと造って普及したらいいじゃないかと
いう提言もございました。また今回五回目になるサバニ帆走

レースですね、これも全国から注目されているわけござい
まして、沖縄のサバニを使つて沖縄以外の人も参加するレー
スを普及する。昨年は確かハワイチームも参加したというこ
とですが、多くの人たちに実際に使つてもらつても必要な
のではないかと。つまり、使われなければ生きていけないわけ
ですから、どうやってサバニを活かしていくかということ
をこれからも未来に向けて考える必要があるのではないかと
思います。こういうようなことを今回のシンポジウムで少し考
えさせられたということになるかと思えます。

そこで、次の船長会議もあるようですし、時間もちようど
まいりました。このあたりで今回のシンポジウムを閉めさせ
て頂きたいと思えます。どうもありがとうございます。