

海員時事

千足耕一（東京海洋大学海洋政策文化学科・教授）

木造の新造船 帆掛けサバニ （糸満ハギ）の制作過程

2020年9月、新たに造船していただいた木造船、帆掛けサバニ（糸満ハギ）「清和丸」を進水（シナウルシ）しました。この船は、沖縄県糸満市在住の船大工、大城清さんとそのお弟子さんの高良和昭さんが力を合わせて作ってくれたものです。清和丸という船名はお二人へのリスペクトと、造船技術の伝承を記念する意味も併せて、お名前から一文字ずついただいて名付けたものです。

伝統的な木造の帆掛けサバニは、戦後になるとエンジンを搭載するようになり、船体が大型化、FRP化していくとともに、姿を消しつつありました。時間の経過とともに、沖縄各地の海辺にあった伝統的な木造のサバニが朽ちていき、船づくりやサバニを乗りこなす技術も消えそうな状況にありました。そのような状況の中で2000年の九州・沖縄サミットを記念して開催された、サバニ帆漕レース（座間味島〜那覇までの約25海里の海

峡を渡る）が火付け役となり、サバニの修理や新造船の発注、帆掛けサバニに乗ることによる技術の復活が見られるようになりました。サバニ帆漕レースの開催と継続は、帆掛けサバニに乗ることの楽しさ、難しさ、帆漕技術の奥深さやサバニの性能に気づかせてくれた重要な契機でもあります。

2020年9月20日の大安吉日、潮が満ちてくる時間帯にめでたく進水式を行うことが出来ました。舟を塩、米、泡盛で清めて、安全祈願を行い、海に浮かべて、いろいろな乗り手で交代しながら帆漕しました。進水式には私たちがお世話になっている沖縄のサバニ乗りの先駆者、糸満や那覇の帆掛けサバニチームの面々、家具職人の方や地域の方々にも参加いただくことが出来、にぎやかに執り行われました。

船大工の大城清さんは糸満の船大工の家系に生まれ、父、大城松助さんの後を継いで、造船業と船

の修理を生業とする傍ら、木造サバニをこれまでに20隻以上世の中に送り出してきました。織本憲資さんが著した日本人南島探訪記（1983）の中で幻の古式サバニとして表現されている「おもろ」（当時の安房博物館、現在では千葉県館山市の渚の博物館所蔵）を大城清さんが作成したことで記録に残っています。沖繩には、ハーリーやハーレーといった船競技のお祭りがあり、ハーレー船を造る船大工がいるものの、その数は減少してきています。帆掛けサバニを製作できる船大工は、現在、片手で数えることが出来るほど少なくなっています。このような中、今回の帆掛けサバニの造船にあたってくれた高良和昭さんは、40歳代後半の年齢ですが、若手のサバニ職人といえ、糸満ハギの伝統を継承する貴重な人材といえます。

糸満ハギの制作過程

サバニの制作過程を紹介していきます。まず、材木を乾燥させます。サバニづくりに用いる材木は、宮崎県日南市で育った飴肥杉が使わ

れます。飴肥杉は木造船の建造に広く用いられてきた弁甲材としても有名で、丈夫でしなやか、かつ粘りがあるという特徴があります。乾燥させた材から、サバニを構成するいくつかのパーツを製作します。糸満ハギ（サバニ）は削り船と接ぎ船のハイブリッド構造となっており、お湯をかけながら徐々に曲げた美しいカーブを持つハラケーギ（舷側板）をはぎ合わせて、分厚い材を削り抜いてスクジューを作成して基本形が形成されています。船底のスクジュー（底材）とハラケーギ（舷側版）、ヒーヅラ（船先の狭い三角形）、トゥムジラ（船尾の三角形）、ウシカキ（帆柱を立てるための横木）、ヒーングワ（船先の底材）、トゥムシクワ（船尾の底材）などのパーツをのこぎり、ノミ、カンナで形成、合わせてフンルー（分銅型繋ぎ材）やルークギ（竹釘）で固定します。基本的には金属のボルトや釘を使わないで作成されることから、その耐久性は抜群です。

伝統を見直す

南太平洋の島々では、1970

年代から伝統文化を見直す「カヌー・ルネッサンス」と呼ばれるような活動が起き、1975年には沖縄海洋博を記念して、チエチエメ二号がマイクロネシアのサタウル島から沖縄までの3000kmの航程を帆走した記録があります（映画化され、チエチエメ二号の冒険としてDVDが残されています）。このほか、ハワイでは木造の大型双胴船の航海カヌー（Voyaging Canoe）ホクレア号が建造され、ホクレア号を用いた南太平洋での伝統的な航海が行われており、人々のアイデンティティの確立や誇りの復活に繋がっている事例があります。同じような航海カヌーは太平洋の島々や太平洋を囲む国々においても建造されています。ヨーロッパにおいても伝統的な木造船に関心が寄せられるような「帆船フェスティバル」の開催といった動きがみられます。日本においても、フーカキサバニをはじめとする伝統的な海洋文化を見直し、先人たちに敬意を払い、造船や操船の技術を後世に受け継いでいくことは重要であると考えられます。

謝辞 本稿に著した情報の一部はJSPS 科研費（課題番号18K10922）の助成を受けたものです。



ヒーザキ（船先）方向から撮影した糸満ハギ（サバニ）



進水式では紅白のお餅まきをしました（左から2人目が筆者）



ウェークを使って舵取りをするのが高良和昭さん、帆を操作しているのが大城清さん（当日、師弟が共に操船する写真です）



乾燥中の飴肥杉（糸満市にて）



完成してサバニアギヤー(船台)の上で進水を待つ清和丸(2枚帆を備える)



ハラケーギにスクジーを乗せ、形成していきます。継ぎ合わせ部分にはイヌマキ材で作られたフルーと呼ばれる楔が使われます。



ハウシミー(帆柱を支える土台部分)を残しつつ、分厚い板を削り抜いてスクジーが作られます。手斧で粗削りしたあと、カンナで削っていきます。



念入りにカンナで削られて、船底の丸みがつくられていき、木肌も美しさを増していきます。



ハラケーギに圧力とお湯をかけながら、美しい曲線が作られます。

ちあしこういち プロフィール

1966年4月神戸生まれ。東京海洋大学海洋政策文化学科・教授。専門分野：海洋スポーツ、海洋性レクリエーション。1989年筑波大学体育専門学群卒、1992年同大学院修了、2003年学位取得(博士・医学：東邦大学)。筑波大学体育センター、十文字学園女子短期大学、鹿屋体育大学海洋スポーツセンターを経て現職。日本海洋人間学会、日本野外教育学会、海に学ぶ体験活動協議会等の理事を務める。著書に「水辺の野外教育」(杏林書院)や「スキндаイビング・セーフティ」(成山堂)他。海上労働や海洋での身体活動に関する研究活動(論文執筆や科研費による調査活動)を継続的に実施しつつ、大学での教育活動を実施している。



伝統を守り、船体の保護のために船体にサメの肝油(サバアンダ)を何度も塗ります。肝油の独特な香りが船に染み込んでいき、あめ色の美しい光沢を放ちます。