

サバニ帆漕レースが、今目指すべきもの

2011年3月11日に起こった大地震と大津波によって、日本は大きく変化せざるを得ない状況になりました。敗戦、そして高度成長期を経て培われてきた戦後日本の大半の価値観は、今回の大地震や大津波に耐え切れず、東日本大震災を引き起こしてしまいました。復興は遠く、復興に向けて少しでも前進するためには、耐え切れなかったこれまでの価値観が、大きな障害となる可能性さえあります。

日本の復興に向け、新たな価値観を創造しなければならない状況であることは、あの日から1年以上が過ぎた今、ようやくはっきりと感じられます。復興への新しい価値観とは何か、それがサバニ帆漕レースによって始まった一連の動きから見えてくると感じます。サバニ帆漕レースは、大震災からの復興を目指す日本にとって、とても重要な意義を持っていることが分かってきました。

＝自然災害が日本を変えた＝

日本の近代は、明治維新、そしてかつては大東亜戦争と呼ばれた太平洋戦争によって、大きな社会の変化を起こしました。それは、欧米列強の帝国主義に対抗するための変化であり、敗戦によって否応なく変化させられたものでしょう。しかし、この大きな変化に際し、地震や津波が影響を与えていたかもしれないという話をご存知でしょうか。社会が大きく変化した際、そのきっかけになったような自然災害があったことは、これまでほとんど語られてきませんでした。

江戸時代の末期、ペリーが日本に再来航した1854年のことです。まず7月9日に伊賀上野地震（マグニチュード7.25）が起こります。12月23日には東海・東南海地震（M8.4）が起こり、大津波が押し寄せます。その32時間後には南海地震（M8.4）がさらに発生し、再び大津波が押し

寄せ、その2日後には再び豊予海峡地震（M7.4）が起こりました。それらの大災害に襲われたため、日本は改元を行ない「安政」という元号を新たに制定しました。災害によって行なわれた改元は、かつては「災異改元」と呼ばれていました。

しかし、災害は終わりません。翌1855年3月には、飛騨地震（M6.8）が起こり、11月には安政江戸地震（M7.0）が発生、10ヶ月後の1856年9月には江戸を直撃した台風で10万人が亡くなったとされています。さらに1857年4月には飛越地震（M7.1）までが起こり、翌年には江戸でコレラが流行し、さらに10万人規模の人々が亡くなったとされています。

わずか数年間で、とてつもない大災害に襲われた日本は、翌1858年から安政の大獄という幕府による弾圧が始まり、混乱を極めていきます。そして、ついには9年後の1867年に大政奉還、そして翌年には明治維新という大変革が起こりました。

明治維新から半世紀後の1923年（大正12年）に関東大震災が起こったことは、多くの記録から記憶に残っています。しかし、それからわずか20年後、幕末の大震災から数えると約90年後になりますが、再び大きな自然災害に日本は襲われていました。

太平洋戦争の開戦直前だった1941年（昭和16年）11月に日向灘で地震（M7.2）が起きます。その地震を皮切りに、1943年6月には青森県東方沖でM7.1の地震、9月には鳥取地震（M7.2）、そして1944年12月には、昭和東南海地震（M7.9）が起こり、大津波が押し寄せてきました。さらに1945年1月には、やはり大津波を伴った三河地震（M6.8）までが起こります。

アメリカ軍による日本本土への空襲が激化し始めた時期に、大地震と大津波が東海地方を襲い、多くの軍需工場が壊滅しました。しかし、報道管制により、これらの被害はほとんど知られていません。さらに2月には再び青森県東方沖でM7.1の地震が起こり、敗戦後の1946年12月に

は、追い討ちをかけるように M8.0 の昭和南海地震が発生、大津波が再び押し寄せています。大戦災に加え、大震災までが日本を襲っていたのです。

1889 年（明治 22 年）に憲法が制定され、日本は大日本帝国と称するようになりませんが、1854 年にペリーと交わした日米和親条約の文書から帝国日本と対外的には呼称し始めています。そして戦後の 1947 年（昭和 22 年）に新しい憲法ができて再び日本という国号に戻ります。

日本が帝国と称していた 93 年間の幕開けと終焉に大震災が起こっていたことは、そこから復興する機運が、社会の大きな変化を後押しした、そういえるかもしれないのです。

これらの歴史的な事実は、2011 年以降の日本社会が大きく変化することを示唆しているのではないのでしょうか。東日本大震災により日本は大きく変わったと、後世の日本人が認識するような時代がくるかもしれません。その変化の始まりが今です。

＝琉球カヌールネッサンス＝

東日本大震災は、福島第一原子力発電所の未曾有の大事故が加わり、終息する気配はまだありません。津波からの復旧は、少しは見えていますが、復興となるとその道筋はまったく見えていません。復旧と復興とは意味が違います。復興には、とてつもない時間と労力が必要ですが、その道筋を示す考え方や価値観は、どうしても必要なものです。

復興という言葉は、同時にルネッサンスという言葉も想起させます。ルネッサンスは、14 世紀から 16 世紀にかけてヨーロッパで起こった文化的な復興を意味しますが、現代でも文化的な復興が起こった場合に使われている言葉です。

その点、サバニ帆漕レースは、サバニという琉球地方に特有の舟文化が復興していくためのきっかけを作ってきたと思います。これはまさに、

ルネッサンスです。帆漕レースは2000年に始まりましたが、当初は古いサバニを使用してレースが行われていました。しかし、徐々に新造されたフーカキ（帆掛け）サバニが登場するようになり、帆走や漕走の技術もよみがえってきました。サバニによるルネッサンス、文化復興は確実に進行しつつあります。

サバニは、刳舟（丸木舟）を祖としていますが、刳舟とはカヌーのことです。つまり、サバニは伝統的なカヌーなのです。カヌーという言葉は、アメリカ大陸を発見したとされるクリストファー・コロンブスによって西洋に伝えられたカリブ海の言葉で、本来の発音は「カノー」でした。そのカノーが、英語やドイツ語化した時にカヌーになり、今に伝わっています。コロンブスが見たカノーは、もちろん刳舟で、それまでの西洋にはない舟でした。

そのカノーという言葉が、古代の日本語ではないかという説があることをご存知でしょうか。コロンブスのアメリカ発見より800年も前に書かれた日本最古の文献である「日本書紀」や「古事記」に登場する船の名には「軽野」と表記されていますが、それは「カノ」と読みます。この船名こそが当時の現地語であり、後にカリブ海の言葉へと連なったという仮説です。かつての東京商船大学の教授だった茂在寅男氏が1970年代に唱えた説で、反証もないことからおそらく間違いのないのでしょう。カヌーの語源は、古い日本語だった可能性が大いにあります。

その後、西洋人は刳舟を始め、西洋人以外の人々が使っていた舟を総称してカヌーと呼ぶようになります。和船もまた、西洋人から見ればカヌーです。しかも、サバニは明らかに刳舟からの流れですから、カヌーの本家本元だといっていいいでしょう。

サバニの起源は、はっきりしませんが琉球王国時代に刳舟の材料となる大木が減少し、1751年に刳舟の建造が禁止されたことは分かっています。その後、サバニは単純な刳舟ではなく、刳舟の構造を残しながら板

を接合する接ぎ（はぎ）舟になってきました。琉球語では、割舟が「マルキンニ」、接ぎ舟は「ハギンニ」と呼ばれます。

接ぎ舟の建造方法が確立するには相当な時間を要しており、それが確立したのは明治時代になってからのようです。それを本ハギや糸満ハギと呼びます。接ぎ方は和船とも共通しており、舟材には九州宮崎産の飢肥（おび）杉が使用されます。

サバニは、西洋人から見るカヌーであり、割舟の構造を残していますから、純粋なカヌーでもあるのです。サバニの文化復興は、カヌールネッサンスと呼べるものです。

＝太平洋のカヌールネッサンス＝

一方で、1970年代頃からハワイやタヒチを中心にした南太平洋、ポリネシアの島々では、祖先達が島々へ移住するために使ったカヌーを復元させる動きが始まっています。その動きは、ポリネシアの西にあるミクロネシア、さらには北米大陸沿岸部でも同時進行的に広がってきました。これら太平洋諸島や沿岸部の動きも文化復興であり、こちらもカヌールネッサンスと呼ばれています。

日本は、東アジアの端に浮かぶ島の国ですが、太平洋の島国でもあります。日本海やオホーツク海は太平洋の付属海であり、伊豆諸島や小笠原諸島の西側に広がるフィリピン海も太平洋の付属海です。琉球列島は、東シナ海とフィリピン海を分ける境界でもあります。また、日本列島には、ポリネシアやミクロネシアと同じようにヤポネシアという呼び方さえあります。

ポリネシアの北端にあるハワイには、太平洋のカヌールネッサンスの象徴となっているカヌーがあります。1975年に建造された双胴の航海用カヌーで「ホクレア」と名付けられました。ハワイの天頂を夜ごと通過する星、アルクトゥールスのハワイ語名がホクレアで、喜びの星という

意味があります。

このホクレア号は、方位磁石はもとより一切の航海計器を用いずに大海原を航海していた古代の人々の技術をよみがえらせたカヌーとして、人類学に多大な貢献をしました。人類がいかに大洋を越え、ポリネシアに散らばる島々へ移住できたかを実証したのです。太陽や星、うねりや雲、渡り鳥の様子を観察しながらの航海は、伝統航海術とも呼ばれ、太古の人類が擁していた技術を現代によみがえらせたことで、高い評価を受けています。

伝統航海術の復興により、ホクレア号はハワイの人々はもとより、ポリネシア全体の文化復興を促してきました。今やハワイ州の州宝に指定され、航海も続いています。2013年からは、世界周航をする予定になっています。

そのホクレア号が、ハワイから日本へと航海してきたのは2007年のことでした。最初の到達地だった沖縄の糸満港では、多くのサバニが海へ出て歓迎の意を表しました。

ホクレア号を長年にわたって率いてきた人物は、ハワイ王家との関わりもあるナイノア・トンプソン氏です。彼と義兄のブルース・ブランケンフェルド氏は、現代に伝統航海術をよみがえらせるために中心的な役割を果たした人たちです。ブランケンフェルド氏には日本人の血も流れています。

実は、そんな彼らが第4回のサバニ帆漕レースに出場していたのです。ホクレア号が日本に来航する4年前のことです。サバニ帆漕レースに敬意を表し、サバニによるカヌールネッサンスの価値を認め、しかも選手として出場しました。第4回の優勝艇である「まいふな」に彼らは乗船していました。

サバニ帆漕レースによるカヌールネッサンスは、その先兵であるホクレア号のクルーの参加やその後の来航により、さらに確かな方向性を見

出してきたのです。

＝木造であることの意義＝

そうした経緯を理解した上で、大震災の最中にある今の日本で、サバニ帆漕レースがどういった意義を持つのかを考えてみたいと思います。

まず、サバニは木造であるということです。本来は、琉球地方に自生していた椎や楠(たぶ、犬樟)、琉球松の大木などを使用していましたが、切りすぎたために伐採が禁止となります。そこで、接ぎ舟という材料を無駄にしない製法に変化してきました。つまり、木々を保護する政策によって接ぎ舟である今のサバニが生まれたのです。

現在のサバニの材料である飫肥杉は、現在の宮崎県の日南市にあった飫肥藩が産出していた木材の名です。飫肥藩は、明治維新後には一時的に飫肥県となったところです。

江戸時代の初期から飫肥藩では植林が盛んでした。飫肥杉の原種は分からないようですが、植樹の際に間隔を広く取り、枝打ちや間伐をしない独特の植林方法によって舟材に適した杉ができるようになったといわれます。

飫肥杉は樹脂が多く、水をあまり吸わず、軽くて頑丈なところから、18世紀頃から舟材(弁甲材と呼ばれます)として盛んに利用されるようになりました。特にオビアカと呼ばれる品種が舟材に適しているようです。この杉は、現在も需要が多く、飫肥杉林は管理が行き届き、日南の杉林は美林として全国的に有名です。

これらのことから分かるように、木造のサバニは植林され舟材に適した杉によって持続可能な材料供給が行なわれています。しかも材料を無駄にしないために、効率のよいハギンニ建造方法が確立しています。

ところが、和船にも使われていた飫肥杉は、FRP 船の普及によって舟材ではなく、今やほとんどが建築材として使用されるようになってしま

いました。FRP 船が普及し始めたのは、わずか 40 年ほど前からのことですが、その間に大きな変化が起こっていました。

今では、木造船という文化がほとんど消えたために、船大工という職業も消えかかっています。サバニ帆漕レースは、サバニ大工の存在がなくては継続できません。帆漕レースが継続し続けることは、サバニ大工の技術の継承につながる事なのです。それは、餌肥杉の植林にもつながり、森林を守るという活動にもつながります。

＝海からの視点で植樹する＝

今回の大津波で大きな災害を受けた宮城県の気仙沼。この地で始まった「森は海の恋人」運動をご存知でしょうか。森の養分、特に鉄分が海に供給されることで、海が豊かになるという理論のもとに始まった運動です。気仙沼の唐桑半島で牡蛎の養殖をやっている畠山重篤氏と仲間たちが始めた運動で、漁師が山に木を植えるという活動が注目され、小学校の教科書にも紹介される運動になりましたから、ご存知の人も多いでしょう。

森の木々は、土壌の鉄分を海まで運び、その鉄分によって植物プランクトンなどの海の生命が生まれます。鉄分がないとヘドロになってしまいますが、鉄分が同時に供給されることで、海に生物が増えます。その理論を実践してきたのが、「森は海の恋人」運動です。彼の近著には 2008 年に上梓された「鉄が地球温暖化を防ぐ」や震災後に出版された「鉄は魔法使い」という本まであります。

そして、この運動が認められ、被災した畠山氏は国際森林年だった 2011 年の暮れに、国連のフォレストヒーローに選ばれ表彰されました。森林に関する功労者として世界で 8 名が選ばれ、アジアでは畠山氏が選出されたのです。

畠山氏の活動は、単なる植樹活動ではなく、植樹によって海に鉄分を

供給しようとする運動ですが、その部分についてはほとんど報道されません。日本には江戸時代から「魚付林」という概念がありました。森林の養分が海を豊かにしていると、日本人は昔から気付いていました。しかし、理論的にははっきりしていますが、実証が難しいため、なかなか世界的には理解されません。とはいえ、日本には独特の「魚付き保安林」という制度もあります。畠山氏が表彰されたことは、森が海を育てていることに世界がようやく気付いた証です。ところが、鉄分という部分については、いまだに理解されていないのが現状です。

大震災により、三陸地方の漁業は壊滅的な打撃を受けましたが、震災前からすでに漁業の衰退は明らかでした。それは、海の生物が減少したことに原因があります。もちろん乱獲という原因もありますが、大きいのは森の栄養が海に届かなくなってしまったことだと、畠山氏は力説します。しかも、海に近い森はどんどん伐採され、入り江は埋め立てられていきました。さらには、海と陸を隔てる堤防や海岸道路が日本列島の海際に張り巡らされています。大津波で大きな被害があったところは、その多くが埋め立て地だったことを忘れてはいけません。

しかし、津波から半年もすると、畠山氏の住む唐桑半島では海に生命が戻ってきました。昔から津波の後には海が豊かになるという言い伝えがありました。本当にそうだったのです。それは海底に沈んだ鉄分が、津波によって巻き上げられ、再び栄養として活用されるからでしょう。あの黒い津波には、多くの砂鉄が含まれていたのです。

こうした森と海の関係を考えてみると、森が産み出す木々によって作られる木造の舟は、海を含めた自然の循環の一部でもあるのです。さらにFRP船に比べ、木造船には粘りがあり、日々船上で仕事をする漁師の足腰に負担がかからないということも、ようやく分かってきました。FRP船で漁を続けると、漁師としての人生が短くなるということです。四国の愛媛では、それを理解した若い漁師たちが、漁船を新造する際には木造にす

るという動きも始まっています。また、FRP 船には廃棄処理の難しさという大きな欠点があります。

サバニ帆漕レースにより、新造の木造サバニが普及していくことは、森を守り、森と海の間係を必然的に知るということにつながります。そして、サバニに必要な木々を新たに植樹する運動にもつながっていくのではないのでしょうか。それらの木々は、本来の植生に合った木々です。

ホクレア号が建造された後、ハワイでは祖先たちがカヌーの建造に使っていたコアの木で新しいカヌーを作ろうとしました。しかし、カヌーに適したコアの木は、すでにハワイにはなかったのです。そこでトンプソン氏らは、コアの植樹を始めています。まさにカヌーが森を復活させる動きを促進させたのです。これは、まさに環境教育そのものです。

結局、彼らはアラスカの大木を先住民から贈呈され、木造の航海カヌーを建造しています。ハワイでは、アラスカから流れてくる大木を使ってカヌーを建造していたという歴史もあったからです。

本ハギのサバニ建造に使われる木材には、飢肥杉以外に、横木（ウシカキー）には、琉球松などが使われます。また、チャーギ（イヌマキ）は、板を接合するための鼓型の接合材に使われ、フンドウ（分銅）と呼ばれます。本土ではチキリ（契）と呼ばれるものです。

接合には竹釘（ルークギ）も併用されています。竹釘には孟宗竹がいいとされています。孟宗竹は中国の河南地方が原産で、1730年頃に琉球王国を経て日本全国に拡がったものです。フー（帆）を張るための当て木（バテン Batten）であるフーザン（帆棧）にも竹が使われます。

また、サバニを漕ぐための櫂は「エーク」と呼ばれますが、これはイーク（モッコク）材から削り出されます。そして、かつてのマルキンニ（割舟）には、椎や榊の大木が使われていましたが、今の沖縄にそれらの大木は残っているのでしょうか。

サバニ建造に使われる木々から琉球地方の本来の植生を理解してい

くことで、カヌールネッサンスは進んでいきます。サバニ帆漕レースの意義は、こうしたところに現れてきます。

＝サバニ漁の復活＝

帆掛けサバニは漁り舟ですから、当然ながら漁が行なわれていました。しかし、サバニ漁の技術はほとんど消滅してしまいました。純粋なサバニ漁師は、もういないのです。しかし、サバニ帆漕レースによって帆走や漕走の技術がよみがえってくると、次の段階では漁の技術を追い求めたくなります。

日本の漁業は、今や風前の灯です。平成の時代になり、漁師の数は毎年1万人規模で減少してきました。今では全国に20万人ほどしかいません。そして、大震災により三陸の漁業が壊滅し、漁船も数万隻という規模で消えてしまい、漁師の数も激減せざるを得ない状況に陥っています。

漁師の激減は、大震災の影響ではなく、それ以前から始まっていたことです。すでに日本人が食べる魚介類の半分は、輸入物になってしまいました。毎年1万人規模の減少が続くと、あと20年で日本には漁師がいなくなる計算になります。ところが、大震災が逆に漁師を増やすきっかけを与えてくれるかもしれないという、逆転的な発想もあります。

例えば、サバニ帆漕レースのスタート地である座間味島は、1901年(明治34年)頃に沖縄で初めてカツオ漁を始めた島ですが、その10年ほど前に、当時座間味島近海でカツオ漁をやっていた九州の枕崎の漁師からカツオ節作りを伝授されるような関係になっており、その後に沖縄最大のカツオ漁基地になりました。

座間味で製造されていたカツオ節は、ケラマカチュー(慶良間カツオ)やケラマ節とも呼ばれ、上質のカツオ節として普及します。カツオ節には、乾燥させる(焙乾)ための薪が必要です。座間味の薪はケラマタムン(焚き物)と呼ばれ、上質の薪も生産していました。当時の薪は琉球

松が用材だったようです。

座間味のカツオ漁は、伊豆のカツオ船（操櫓船）を購入したことで始まっています。帆走が可能な大型の櫓船だったのでしょう。もちろん、フーカキサバニによる引き縄漁もあったことでしょう。座間味のカツオ節生産は、1976年（昭和51年）まで続き、消滅してしまいました。しかし、それを復興させたいという思いは残っています。

ケラマカチューとケラマタムンの組み合わせは、森と海の豊かさを教えるものです。上質の薪を産出する森、その森から流れ出る養分が海を豊かにし、魚介類を育みます。日本の復興を考える時、この組み合わせこそがビジョンではないでしょうか。つまり、今もっとも衰退している1次産業である林業と漁業の復興が、本来の日本列島の文化を教えることであり、明治時代の殖産興業が目指した工業化ではなく、今の情報化時代に合った殖産興業を目指す時でしょう。

もちろん、サバニ帆漕レースがサバニ漁復活を促すとまでは思えませんが、サバニ帆漕という帆走と漕走技術の復活は、今の時代に何を意味し、これからの時代には何をを見せてくれるのでしょうか。それこそが、サバニ帆漕レースが目指すものになります。

＝環境教育とサバニ＝

サバニはカヌーですが、カヌー文化は今、世界的な広がりを見せています。オリンピック競技でもあり、リオデジャネイロのパラリンピックからは正式な競技になりました。また、座間味や沖縄本島でもそうですが、シーカヤックの産業が新たな日本の観光産業となっています。シーカヤックは、極北の人々が数千年にわたって使用してきたカヤックを、現代的によみがえらせたものです。カヤックは、漁猟（魚類や海獣類の狩猟）のための皮張りの小舟でした。そんなカヤックも西洋人から見るとカヌーの一種ですから、サバニと同じ価値観があります。つまりサバ

二には、シーカヤック同様、観光産業の道具としての価値があるのです。

シーカヤックは、本来のカヤックに非常に近い道具です。日本に移入されて四半世紀が過ぎました。今では、それが座間味などでは観光を支える道具として使用されています。シーカヤックガイドという職業さえ、すでに存在します。

観光とは、今はツーリズムの訳語として使われていますが、本来の観光は、「観国之光」、つまり国の光を観るという意味です。中国の 2000 年ほど前の「易経」に書かれていた文言です。この「観光」を日本で最初に使ったのは「観光丸」という船名に、でした。観光は幕末期にオランダから江戸幕府に贈呈された初の木造蒸気船（軍艦）の名前に採用されたのです。帆船でもあり汽船（外輪船）でもあったのが観光丸です。それに次ぐ 2 番艦が、あの「咸臨丸」です。咸臨丸はスクリュウ式の蒸気船でした。観光丸が幕府に贈呈されたのは安政 2 年ですから、安政の大災害の最中だったことが分かります。

観光丸は長崎海軍伝習所の練習艦として配備され、勝海舟はその 1 期生です。坂本龍馬が乗った記録もあります。当時の人たちが、観光丸となぜ命名したかを想像するのは容易なことでしょう。まさに当時は国難だったからであり、それは大震災による国難の最中である今と同じような状況だったからでしょう。国の光を観たいという気持ちが、当時も社会に溢れていたと思います。

観光とは、まさに国の光を観るためですが、今使われている観光は旅行という意味にしか解釈されていません。旅行産業が観光産業に置き換わっています。そんな価値観を本来の観光として理解することが、これからの価値観だと思います。サバニによる観光、サバニによって国の光を観るということです。

観光という言葉の定義は、今は以下のような文言です。「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行う様々な活動であって、触れ合い、学び、

遊ぶということを目的とするもの」です。観光政策の基本的な方向として 1995 年に国の答申として出されたものです。

つまり、観光には学ぶということが明示されています。サバニによるカヌールネッサンスが観光を目指すのであれば、この学ぶ部分に該当するのでしょうか。これはエコツーリズムにも共通する部分です。

サバニは、間違いなく学びの道具です。操船技術を学び、建造技術を学び、漁撈技術も学べるでしょう。操船技術を学ぶには、海という自然を学ばねばなりません。海況を知るには、気象も学ばねばなりません。海の自然全体に対する知識も学ぶ必要があります。また、建造技術を学ぶには、森の生態を知らねばなりません。どういった木が必要か、その木はどこにあり、どう使うのか。そして漁撈技術には、魚類の生態を学ぶ必要もあります。サバニは学びの道具になるのです。

そして、もっと理解しやすいキーワードがあります。サバニは「環境教育」の道具だということです。大震災は、日本を取り巻く環境が起こした災害です。環境とは「四囲の外界」という意味で、端的な表現をすると「アウトドア」のことです。アウトドアは、野外や屋外などと訳されますが、それは間違いで、アウトドアには環境という言葉がもっとも相応しい日本語です。何しろ外界のことですから。

すでにカヌーは、アウトドア教育の道具です。アウトドア教育を野外教育としてとらえている部分がありますが、本当は環境教育であり、カヌーはその道具なのです。したがって、サバニも環境教育の道具となります。大震災発生直後の直後、2011 年 6 月に交付された「環境教育等促進法」は 2012 年 10 月に施行されますが、これは復興に寄与できる可能性の高い法律です。この法律を運用することで、サバニは、環境教育の道具として大いに活用できるはずです。

環境がアウトドアであるという認識、観光が学びの場であるという認識、これだけでもサバニ帆漕レースが目指すものが分かります。

サバニ帆漕レース、そしてサバニによるカヌールネッサンスとは、まさに環境教育を目指すものなのです。

内田正洋

(海洋ジャーナリスト、東京海洋大学講師、海洋緑化協会キャプテン)