

八重山フーカキ サバニレース ルールブック ver.1.0

監 修
八重山フーカキサバニレース実行委員会

はじめに

私たち八重山フーカキサバニレース実行委員会は、サバニ帆漕レースの蓄積された知見と誇りを引き継ぎつつ、新たなステージとしての八重山でのレースを構築していくことを決意しました。本書は、サバニ帆漕レースのルールブックを踏まえ、八重山の風と海に即して再構成したものです。原典を骨ごと借りて、血を通わせたといえる内容です。

未来へ漕ぎ出す意志こそが本レースの核にあります。風を帆で操りサバニを進めるその営みに、私たちは八重山の海と語らい、自然の力を借りて進む知恵を見出します。波を読み、風を感じ、ひと漕ぎごとに文化をつなぐ——それが「一漕ぎは未来へ」という私たちのテーマです。

このレースが、単なるイベントではなく、海洋文化を次代につなぐ誇り高き実践であり、地域社会と参加者双方の心に刻まれる体験となることを願ってやみません。

本レースへの参加を希望するすべての方々に、本書を精読いただき、その趣旨と精神をご理解の上、ご参加いただけますようお願い申し上げます。

2025年（令和7年）5月 八重山フーカキサバニレース実行委員会

目 次

第1章 基本原則

1. 目 的
2. 適用規則
3. 責任の所在
4. 参加資格

第2章 艇体・艀装および装備

5. 艇 体
6. 艀 装
7. 装 備

第3章 艇長会議・出艇申告および安全検査

8. 艇長会議
9. 出艇申告
10. 安全検査

第4章 帆漕の規程

11. スタート

12. レース中
13. コース
14. 安全航行義務
15. レースの中止
16. フィニッシュ

第5章 レース終了後の規程

17. タイムリミット（制限時間）
18. レースの成立および順位の決定
19. フィニッシュ後の対応
20. リタイヤ後の対応
21. 抗議・救済措置
22. 失格・罰則
23. 表彰

第6章 その他の規程

24. 参加チームへの助成等に関する措置
付 則

第 1 章 基本原則

1. 目 的

本レースは沖縄の「伝統的な帆かけサバニ」を保存・継承し、これを 現代の海洋スポーツ・レジャーにいかしながら、自然環境の保全および海洋文化の普及・振興に資することを目的とする。

2. 適用規則

「海上衝突予防法」、「八重山フーカキサバニレース・ルールブック」および「八重山フーカキサバニレース実施要項」による。ただし、実施要項の内容は 変更することがある。その場合は選手説明会、艇長会議、大会ホームページ、またはその他の方法により参加チームへ通知する。

3. 責任の所在

(1) 艇長・チーム代表者の責任

本レースに参加し、スタートするか否か、または途中リタイヤす

るか 否かを決定するのは、各艇およびチームの艇長またはチーム代表者の責任である。

(2) 実行委員会・レース委員会の責任

実行委員会ならびにレース委員会は、出場艇、伴走艇の損傷および人身事故等に関する責任を一切負わない。

(3) 参加拒否権

実行委員会ならびにレース委員会は、いかなる時期においても、またいかなる艇およびチームに対しても、理由を説明することなく本レースへの参加を拒否することができる。

4. 参加資格

本レースへの参加資格は下記の条件をすべて満すチームとする。
ただし実行委員会が認めた場合はこの限りではない。

(1) 艇の確保

レースの実施に十分耐えうるサバニを確保しているチーム（チャーター艇も可とする。）

(2) 乗組員の確保

交代要員を含めて1チームにつき、最低2名から最大6名の乗組員を確保しているチームであること。

(3) 伴走艇の確保

チーム全員が乗船できる定員を有する伴走艇を確保しているチームであること。（島内レースの場合はその限りではない。）

第2章 艇体・艀装および装備

5. 艇体

レース参加艇の艇体は以下の規定に従わなければならない。

(1) 材質

艇体の材質は木製であること

(2) 規模

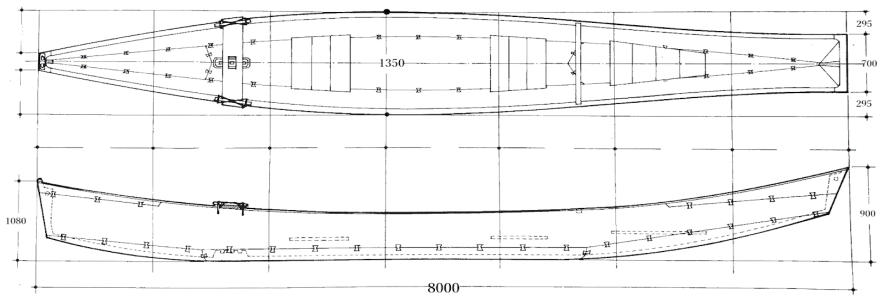
艇の大きさは、全長4.5～9m以内、全幅1.5m以内であることとする。

(3) 構造

①センターボード、スタビライザー、チェーンキール、艇内ラダー等、伝統的サバニにはあり得ない、いかなる装置も艇体に取り付けてはならない。ただし、安全のための浮力体や、アウトリガー、舵 およびカーラの装置は認められる。

②カーラの装置について

カーラは舳先の先端からウシカキの後ろ 20cm まで。深さは 20cm 以内。



白石勝彦氏著 「沖縄の舟 サバニ」より

③双胴艇（テーサン舟）の場合は、左右同一の規模、材質、構造のものであり、艀装が左右どちらかに一式装置されていなければならない。また、双胴艇以外の複数船体構造であってはならない。

●艇体前方には必ず、艇名を標記しなければならない。

注意事項：

- ・一字が 13 センチ角程度であり、かつコントラストがあるように標記すること。
- ・帆に艇名やチーム名があっても縮帆した場合、審判に現認できないので艇体にも必ず標記すること。
- ・参加申込書にはまず艇名を明記、次にチーム名の両方を必ず明記すること。



6. 艀装

レース参加艇の艀装は以下の規定に従わなければならない。

(1) 帆柱（マスト）

①材質は木または竹の無垢であること。（合板ではなく単体であること）

②帆柱（マスト）は2本まで可能。ただし、2本目の弥帆（ヤホ）は主帆の前に取り付けること。

1本の帆柱（マスト）に対して帆は1枚でなければならない。弥帆（ヤホ）の帆柱（マスト）の長さは主帆の7割以下であること。

③帆柱（マスト）の補助、補強の禁止

船体と帆柱（マスト）のトップや途中から繋ぐなど、マストの補助あるいは補強の目的で、ロープ等を使用してはならない。

注意事項：

- ヨットなどの俗にいうサイドステイやバックステイの役目を担うものの装着の禁止。
- フーザンを介しての補力も同様に禁止。

●帆柱（マスト）の形状

強化のためにグラスファイバーやそれに準ずるものを使用してはならない。

（エポキシ樹脂の使用は禁止だが、ニスの使用は許容範囲とする）

(2) 帆

①材質は木綿またはダクロン・ナイロンなどの繊維を使用した 織布でなければならない。（ダイニーマ、カーボン、ケブラー等を含む特殊繊維とフィルムの使用は許されない）

②形状は 4 角形または 5 角形であること。

③サイズについて。最大サイズの設定は 2 枚の合計が縦 5m 以内、横 3.5m以内とする。

主帆と弥帆の面積合計も、 $5 \times 3.5 = 17.5\text{m}^2$ 以下とする。例：セイル面積の測り方として、17m のロープをセイルの外側に 添わせ、その長さ以内にとどめる。

（弥帆は主帆の最大面積の 50% を超えないこと。）

④色は伝統的な色調、茶系統または白色系の単色であることが望ましい。複数色またはカラフルなものであってはならない。⑤ヨット、ウィンドサーフィン、その他の類のセール（三角縦帆）やスピナーカー、ゼネカー（追い風専用の帆）等に相当する帆を使用してはならない。

⑥各艇は帆にスポンサーのロゴマークを張ることにより出場艇であることを示さなければならない。

⑦帆に艇名、チーム名以外の文字やデザインを表示してはならない。

＊第 18 回大会より、使用する帆の点検と計測は必ず受けなければならない。規定に反していない場合はレース委員会が発行した スタンプが押される。（使用する予定の帆（予備の）は全て上記の点検を受けなければならない。スタンプのない帆を使用した場合は、

参加資格を失う。）

(3) 帆棧（フーザン）

①材質はすべて竹でなければならない。

5

②1枚の帆に対して帆棧の数は、主帆は5本以上、弥帆は4本以上装置されていること。状況によって縮帆することはかまわない。又、予備の帆を持つことも自由である。

③帆漕中は、すべての帆棧と帆棧縄との間に帆柱が挟まれている状態でなければならない。

④ヨット、ウィンドサーフィン、その他の類のバテンのように帆に袋状に挿入したものであってはならない。

⑤ヨット、ウィンドサーフィン、その他の類のブームやウスカーポール、スピポール等（注：帆を外側に張り出す装置）に類するものを装備してはならない。

7. 装 備

レース参加艇の装備は以下の規定に従わなければならない。

(1) ウエーク（櫂）

伝統的サバニのウエーク（櫂）と著しく材質または形状等の異なるパドル、オール、艀櫂、その他の推進器具を使用してはならない。T型グリップは、いずれのクラスにも使用は認められない。

(2) 安全備品

ユートウイ（あか汲み）、アンカー、アンカーロープなど、安全の為の備品は艇内に装備しなければならない。

第3章 艇長会議・出艇申告および安全検査

8. 艇長会議

各チームの艇長または代表者もしくは乗組員のうち最低1人は必ずレースの当日に開催される艇長会議に参加しなければならない。この会議に出席しなかったチームは出場を拒否されることがある。ただし、正当な理由があり、実行委員会が認めた場合はその限りではない。

9. 出艇申告

レースに参加する艇およびチームは、艇長会議までに「出艇申告」をしなければならない。これを怠った艇・チームは失格とされるか、またはペナルティを科せられることがある。

10. 安全検査

各チームはスタート前にレース委員会による艇体、艀装および装備の安全確認のための検査を受けなければならない。検査を受けずにスタートした艇は失格とされるか、

またはペナルティを科せられることがある。

また、帆の点検と計測も、スタート前の実行委員会が定める日時と場所で実施される。

第4章 帆漕の規定

11. スタート

(1) スタート前

各チームの乗組員は、スタート5分前には舟倉公園北側の浜に、あらかじめ設定された番号順に艇をおき、帆柱を立て、帆を揚げた状態で、待機しなければならない。

(2) 準備信号

スタート5分前に実行委員会より準備信号を発する。信号はフォグホーンによる（ただし、やむを得ない場合はこれを変更することがある）。

(3) スタート信号

スタート時刻に実行委員会よりスタート信号を発する。信号はフォグホーンによる（ただし、やむを得ない場合はこれを変更することがある）。

(4) スタートの延期、中止

実行委員会は状況によりスタートを延期または中止することがある。

(5) スタートの時間制限

スタート信号後、各艇は速やかに出走しなければならない。スター

トに遅れたチームについては 30 分以内の余裕を認めるが、30分を経過した後はスタートとしては認められず失格とされる。注：成績表では DNS（スタートしなかったという意）と表記される。

12. レース中

(1) 帆走および力漕

レース中のチームは、どの時点からウエークで漕いでもよいし、どの時点で帆を降下し、または縮帆してもよい。

ただし、強風やリーフへの接近など艇長が危険と判断する場合を除き、原則として帆は継続的に揚げておく努力をしなければならない。

い。(2) 乗組員の定員および交替

レース中の各チームの乗組員の定員は、艇の大きさに関係なく 2 人以上 6 人以下としなければならない。

ただし、レース委員会が認めたチームについてはその限りではない。また乗組員はいつでも各チームの責任において、何度でも交替してよいものとする。

＊ウォーターチェンジ（海面での乗組員の交代）の場合、サポートする艇の行足は完全に止めなくてはならない。

(3) 救命胴衣の着用

レース中の乗組員及びに伴走艇の乗組員は必ず救命胴衣を着用しなければならない。

(4) 本部船（マーク廻航）

スタート後、舟倉公園沖に沖に設置したマークブイを 右にみて通過しなければならない。

(5) 伴走艇（島内レースの場合その限りではない。）

①伴走艇はチーム艇に危険があると認めたときは救助に向かわなければならない。

②乗組員の交替、飲食類の供給その他のサポートについても各チームの判断により実行してよいが、その場合は他の艇またはチームに迷惑をかけないようにし、少なくとも他艇の 3 艇身以内に近づかないようにしなければならない。

③上記以外のレース継続中において、伴走艇はいかなるレース艇に対しても、当該艇の概ね 2 艇身以内に近づいてはならない。その場合の 2 艇身以内であるかどうかは、実測は不可能であるため、当該レース艇の艇長の判断によりレース委員会への意思表示および

他のレース艇の艇長による目撃証言等により証明されるものとする。

④そのほか、伴走艇は常に本部船の動向に注意し、その指示に従わなければならない。走行中、他艇及びレース艇に与える引き波などの影響を考慮し、十分に注意し走行すること。

⑤伴走艇は最初の岬を通過するまでは、原則として、緊急の場合を除き、レース艇（サバニ）には近づかないこと。

⑥強制競技停止、強制収容

レース委員会は、レース中であっても各チームの動向により危険と判断される場合、またはその他の理由により必要と認められる場合は、チームのレース継続を強制的に停止させ、またはチームおよび艇の強制収容を行う。

13. コース

本レースのコースは舟蔵公園北側の浜よりスタートし、観音崎を通り北に向かうか西に向かうかは当日の艇長会議までに決定する。いずれのコースにしても、観音崎より6キロ海上に設置する海上ブイを折り返し、観音崎を再び通り舟蔵公園北側の浜をゴールとする。の南側を通過してフィニッシュするものとする。

14. 安全航行義務

(1) 浅瀬の通過

レース艇は伴走艇の航行できない浅瀬を通る場合は艇長の判断と責任により充分に安全を確認して帆走しなければならない。なお、レース委員会が危険と判断した場合は浅瀬への艇の通行を禁止する。

(2) 危険回避のための曳航

危険な状態にある艇を伴走艇が曳航した場合、曳航を終了した地点がフィニッシュラインに近づかない限り、当該艇にペナルティが科せられることはない。ただし、チームの責任者は曳航終了後直ちに実行委員会またはレース委員会に対し、その旨を報告しなければならない。報告がない曳航が確認された場合、またはその曳航が終了した地点がフィニッシュラインに近づいたと認められる場合は失格になるかまたはペナルティを科せられることがある。

15. レースの中止

(1) 中止基準

風速7メートル以上、波高 1 ～ 1.5 メートル以上、視界2キロメートル 以下となると予想される場合はレーススタート前に中止し、レース中に中止基準に至ると予想される場合も中止する。津波注意報・警報が発表された場合及び、港長の指示があった場合は中止する。

(2) レースの中止

実行委員会並びにレース委員会は天候不良、その他の理由によりレースを中止することができる。

その中止についてはレース委員会で検討し決定事項を各チームに伝達する。なお、その検討に当たっては、中止基準及び気象庁の「波浪警報」が発令された場合を目途とし、中止とする。

(3) コース短縮

レース委員会は、レースの最中においても海面の状況その他の理由により、コースを短縮し、フィニッシュの方法を変更することがある。その場合は本部船より必要な指示を出す。その指示は 信号旗、フォグホーン、携帯電話、その他の方法により実施する。

例：フィニッシュ艇に信号旗 S を掲揚し、単音連発する。

信号旗 S
中の長方形は青色

16. フィニッシュ

レースのフィニッシュは、舟蔵公園北側の浜を左に見て浜より 50m沖と浜に設置したブイの直線ラインの間を艇の一部が通過したときとする。

フィニッシュの合図は信号旗、フォグホーン、その他の方法による。

第5章 レース終了後の規定

17. タイムリミット（制限時刻）

レースのタイムリミット（制限時刻）は、スタート時刻の変更やコース 短縮があった場合でも 16:00 とする。折り返しに設置されたブイ、またはジェットスキーを 15時までに通過できない場合

は、本部船の指示に従い伴走船に 曳航され、安全に留意しながら 曳航区間を航行し帰着申告をしなければならない。

） ＊成績表には DNF（フィニッシュできなかったという意）と表記される。

18. レースの成立・順位の決定

(1) レースの成立

本レースは5艇以上がスタートし、タイムリミット（制限時間）以内に1艇でもフィニッシュ（ゴール）したとき成立する。

(2) 順位の決定

本レースの順位は、着順によるものとする。

(3) 艇種別クラス順位

本レースでは「第2章 艇体・艀装および装備」に規定された範囲内において、艇の種類別に以下のクラス分けをし、それぞれの順位をとる。

クラス名の変更、

古式サバニ→サバニクラス

艇体は木造、帆柱は無垢の木または竹、帆は規定の範囲内の材質で、かつアウトリガー、舵を装備していない伝統的なサバニ。

アウトリガー付きサバニ（伝統サバニ）→ニーサギクラス 艀装及び、装備がすべて第2章の規定範囲であるが、アウトリガー を付けているサバニ。かつ上記に該当しないクラス。

（ニーサギとはウチナー口で、古来より使われていた言葉、船体の 傾きのバランスをとるための重しなどを付ける（荷を下げる）の 意味があります。）

その他→木造の自家製の船で規定数値を満たし協会が認めた船とする。

19. フィニッシュ後の対応

フィニッシュ（ゴール）した艇およびチームは、必ず一旦本部船に近づきフィニッシュしたことを確認した上で伴走船に曳航され、宮古口を経由して三重城船溜まり付近まで向かい、三重城船溜まり付近からは、波の上うみそら公園揚陸場まで自走する。尚、那覇水路出入口横断の際は、配備された警戒船の指示に従って横断する事。

20. リタイヤ後の対応

途中リタイヤした艇およびチームは、必ず本部船にその旨を報告し、実行委員会が指定した場所まで伴走艇によって曳航しなければならない。ただし、実行委員会またはレース委員会が認める場合はその限りではない。

また、これらの連絡等については携帯電話、その他の方法によるものとする。なお、このリタイヤ後の報告を怠った艇またはチームは、「第 1 章 基本原則」に違反したものとみなされ、同章「3 の③」の規定に基づき次回から本レースへの参加を拒否されることもある。

21. 抗議・救済措置

(1) 抗議

レース中における各チーム間のトラブルや事故、実行委員会の判断にもとづくあらゆる措置および決定等に関する抗議は一切受けつけられない。ただし、自己の責任によらない事由により著しく不利を被った艇およびチーム等が救済措置を申し出る場合はその限りではない。

(2) 救済措置

前項の規定による救済措置を申し出る艇およびチーム等は、レースのタイムリミット（制限時刻）後 1 時間以内に実行委員会またはレース委員会へ申告し、かつレース委員会が納得できるだけの証拠および証人を明確に提示しなければならない。

22. 失格・罰則

(1) 失格・ペナルティ

以上のルール規定に違反した艇およびチームは失格とされるか、又は、ペナルティを科せられることがある。

尚、艇体・艀装および装備において、違反があると認められた艇及びチームは、順位を 3 位落とすペナルティを科せられる。2 回ペナルティを受けたチームは、その翌年以降のレースの出場資格を失う。

(2) 失格・ペナルティの決定およびその理由説明

失格またはペナルティは、レース表彰式開始までに決定される。
その場合、原則として実行委員会ならびにレース委員会は、いかなる艇・チームまたは人物に対しても、その失格またはペナルティの理由を説明する必要はないものとする。

(3) 次回以降の出場停止

以上の規定により実行委員会ならびにレース委員会が決定した事項について、なお抗議を継続し、または不平・不満を述べることで等により本レースの成立を著しく遅延させ、または妨害する行為もしくは実行委員会の品位を著しく傷つける言動等を行う者はスポーツマンシップに反するものとみなされ、その者が属する艇およびチームは失格とされ、かつ次回からの出場を停止されることがある。

＊レース委員会は、毎回インスペクターを3名任命し、レース前の陸上でのインスペクションだけではなく、海上に於いても、帆漕中であっても、規定を満たしているかどうか判断する資格を有する。

23. 表 彰

本レースの表彰は、クラス別にそれぞれ上位3着までとする。サブニクラス1着のチームにその年の最高栄誉が授与される。その他、特別賞が設けられている。

第6章 その他の規定

24. 参加チームへの助成等に関する措置

艇の搬送を希望するチームに関しては実行委員会が運送会社を手配し、又その費用についても相談に応じる。但し、艇の搬送中の管理は各チームが責任をもって行なうものとし、また、レース終了後に各艇保管場所への搬送の際も必ず各チームの責任者または関係者が立ち会わなければならない。

附 則

本ルールは、2025 年5月 01 日より施行される。

八重山フーカキサバニレース
ルールブック ver.1.0

発行年月日 2025(令和 7 年) 5 月 1 日

監修・発行 八重山フーカキサバニ協会

連絡先 八重山フーカキサバニ協会事務局
〒907-0331

沖縄県石垣市字平久保234ー243

tel.0980-89-2525（吉田サバニ造船内）

yaeyamafukakisabanirace@gmail.com

<http://www.yfsr382.com>