

古代日本語の船舶の名称における異文化の要素について

——博多を中心に——

黄 當 時

〔抄 録〕

古代日本語の船舶の名称やそれに由来する地名には、日本語一視点のみでは正確に理解できないものがある。これらの単語には、適切な海の民の視点、具体的には、彼らが用いたであろう言語や文化についての知識を持てば正確に理解できるものがある。

茂在寅男氏は、『記紀』の中に古代ポリネシア語が多く混じっている、と述べ、井上夢間氏は、「枯野」等の言葉とカヌーとの関係について、ハワイ語を用いて簡潔に説明したが、その知見は、言語面からの研究に突破口を開くものであった。

小論では、「博多」は「博+多」(haka: 砂州・浅瀬、止まり木、プラットホーム・歩廊)+(tau: 舟/船)であること、「博多」は「多」という船が利用する遠浅の港に由来する地名であること、などを解明した。

古代の日本語の問題を考えたり、古典を読み解くのに、中国語やポリネシア語等の外国語の知識や、船舶・航海の知識が役に立つという認識は、やがて常識となるのではないか。

キーワード 博多/伯方、手/田/多、无間勝間之小船、カヌー、小/乎

1. はじめに

博多は、『広辞苑』(第五版、p.2121)、『角川日本地名大辞典』(40福岡県、p.1061)に、それぞれ次のように説明されている。

はかた【博多】①福岡市東半部の地名。博多湾に面した港町・商業都市として発展。西隣の城下町福岡とともに、現在の福岡市の中心部を形成。古く屯倉^{つとくら}が置かれ、また朝鮮半島との交通の要衝として開けた。古名、那大津^{なかつ}・那津^{なつ}・那。②博多織の略。

はかた 博多<博多区>

博田・博太・博多田とも書く。また、石城府・冷泉津・鳥津などの異称をもつ。中国の史書では覇家台・花旭塔・八角島などとも表記される。那珂川河口右岸に位置し、北は博多湾に面する。広義には博多湾の沿岸部一帯をさすが、狭義には、東は石堂川、西は那珂川、南は房州堀、北は博多湾で囲まれた領域をいう。地名の由来については、人や物産が多く集まり、土地が広博であるとの解釈から来た説、鳥が羽をのぼしたような地形であるところから「羽形」と称されたとする説や、元来は「筥多」であり、「筥」とは周囲を河海で囲まれた島状の地形をいうところから来たとする説、船舶が停泊する潟に由来する説などがある。

博多は、古くから海上交通の要地である。地名の由来は、はっきりしないが、博多という言葉に何の情報も含まれていないということはなからう。

私たちは、自分が想像するほど海の民のことを知らない可能性がある。海の経験の乏しい私たちには、この問題について判断する能力や知識が欠けているかも知れないが、私たちの視点を、いわゆる海の民の視点にもう少しでも近づけることができさえすれば、解析対象を見極める能力や解析に必要な知識は、入手可能ではないだろうか。いわゆる海の民の視点とは、具体的には、彼らを用いたであろう言語や文化についての知識ということになる。小論では、管見に入った有用な知見を手掛かりに、必要にして十分な程度の知識を入手しつつ、言語学的視点から博多の名称の由来を探っていきたい。

2. 先行研究

古代日本語における船舶の名称については、言語学的視点からの研究は、貧弱で見るべきものがほとんどないが、二人の研究者が「枯野」解明の過程で示した知見が有用と思われるので、見ておきたい。

まず、茂在寅男氏は、人間は有史以前から驚くほどの広範囲にわたって航海や漂流によって移動していた、と考えている。その研究は、日本語の語彙にも及び、『記紀』の物語が成立した頃は、ある種の高速船を「カヌー」または「カノー」と呼んでいたのもので、その当て字として「枯野」（『古事記』）、「枯野、軽野」（『日本書紀』）が使われたのではないかと推論している²⁰¹。現在の「カヌー」という言葉は、コロンブスの航海以後にカリブ海の原住民から伝えられたアラワク語が元で、さらにその語源をたどると北太平洋環流に関係してくる、と言う。そして、『記紀』の中に古代ポリネシア語が多く混じっている、と述べ、様々な例を挙げるが、「枯野」については、具体的な手掛かりを示さなかった²⁰²。その説は、重要な問題提起ではあったが、それ以上の知見が出てこなければ、面白い考えだ、で終わってしまうものであった。

次いで、井上夢間氏は²⁰³⁾、「枯野」等の言葉とカヌーとの関係について、種々の事例を紹介しつつ、基本的で重要なことがらを次のように簡潔に説明している²⁰⁴⁾。

私も大筋としては同じ考えですが、茂在氏がいささか乱暴にこれらの語を一括して同一語とされているのに対し、私はこれらはそれぞれ異なった語で、ポリネシア語の中のハワイ語によって解釈が可能であると考えています。

カヌーは、一般的にはハワイ語で「ワア、WAA」と呼ばれます(ハワイ語よりも古い時期に原ポリネシア語から分かれて変化したとされるサモア語では「ヴァ、VA'A」、ハワイ語よりも新しい時期に原ポリネシア語から分かれたが、その後変化が停止したと考えられるマオリ語では「ワカ、WAKA」)。しかし、カヌーをその種類によって区別する場合には、それぞれ呼び方が異なります。

ハワイ語で、一つのアウトリガーをもったカヌーを「カウカヒ、KAUKAHI」と呼び、双胴のカタマラン型のカヌーを「カウルア、KAULUA」(マオリ語では、タウルア、TAURUA)と呼びます。ハワイ語の「カヒ、KAHI」は「一つ」の意味、「ルア、LUA」は「二つ」の意味、「カウ、KAU」は「そこに在る、組み込まれている、停泊している」といった意味で、マオリ語のこれに相当する「タウ、TAU」の語には、「キチンとしている、美しい、恋人」といった意味が含まれていることからしますと、この語には「しっかりと作られた・可愛いやつ」といった語感があるのかも知れません。

これらのことからしますと、『古事記』等に出てくる「からの」または「からぬ」、「かるの」は、ハワイ語の

「カウ・ラ・ヌイ」

KAU-LA-NUI (kau = to place, to set, rest = canoe; la = sail; nui = large)、「大きな・帆をもつ・カヌー」

「カウルア・ヌイ」

KAULUA-NUI (kaulua = double canoe; nui = large)、「大きな・双胴のカヌー」の意味と解することができます。

また、「かのう」は、ハワイ語の

「カウ・ヌイ」

KAU-NUI (kau = to place, to set, rest = canoe; nui = large)、「大きな・カヌー」の意味と解することができます。

以上のように、記紀に出てくる言葉で日本語では合理的に解釈できない言葉が、ポリネシア語によって合理的に、実に正確に解釈することができるのです。

井上氏の解明は、言語学的視点からの研究に突破口を開くものであった。氏の画期的な知見

により、私たちは、言語学的な根拠を持って古代日本語における船舶の名称について考察することができるようになったのである。氏の知見が私たちの研究の新たな礎となることは、間違いない。ここに引用した知見は、古代日本語における船舶の名称の解明にとって極めて重要な視点/手掛かりであり、今後の研究に大きく寄与することであろう。

3. 『万葉集』の船

寺川真知夫氏が『万葉集』の一部の船について、次のように簡潔にまとめているので³⁰¹⁾、井上氏の説くところを手掛かりにして、考察を加えておきたい。

……『万葉集』の巻二十に伊豆手夫禰（四三三六）、伊豆手乃船（四四六〇）と二例伊豆国産の船が詠まれており、奈良時代中期には大阪湾に回航され、使用されていたことが知られる。その船は伊豆手船すなわち伊豆風の船と呼ばれているから、熊野船（巻十二、三一七二）、真熊野之船（巻六、九四四）、真熊野之小船（巻六、一〇三三）、安之我良乎夫禰（巻十四、三三六七）などと同じく、何らかの外見上の特徴を有する船であったに違いない。この四三六六の歌では「防人の堀江こぎつる伊豆手夫禰」とあるから、これを防人の輸送と解し得るなら、その特徴は大量輸送の可能な大型船ではなかったかと思われる。

以下、順を追って検討してみることにしよう。

先ず、（四三三六）の「伊豆手夫禰」³⁰²⁾と（四四六〇）の「伊豆手乃舟」³⁰³⁾である。

異文化の語彙（外来語）を取り入れる場合、大きく分けて音訳と意識の二つの方法がある。

中国語では、いずれも漢字で表記するが、音訳してみたものだけではわかりにくいかもしれない、と考えられる場合、さらに類名を加えてよりわかりやすくすることがある。特に、音節数が少ないものは、よりわかりやすく安定したものにするために、この手法を採ることが多い。

例えば、beerやcardという単語は、「啤」や「カ」という訳で、一応、事足りており、特に単語の一部であれば、問題はない（例：扎啤、[ジョッキに入れた]生ビール；信用卡、クレジットカード）。ところが、「啤」や「カ」だけで一つの独立した単語となると、やはりわかりにくさは否めない。そこで、類名の「酒」や「片」を加えて、「啤酒」や「卡片」とするのである。

「異文化の語彙（外来語）＋類名」という、現代中国語に見られるこのような表記法は、古代日本語にも見られる。「手」や「手乃」という訳で、一応、事足りているが、よりわかりやすくするために、「夫禰」や「舟」という類名を加えて、「手夫禰」や「手乃舟」としたのである。

歌人が見たものは、いずれも全称が「手乃」と呼ばれた船と考えてよいであろう。表記の違いは、（四四六〇）では、全称の「手乃」をそのまま使うことができたが、（四三三六）では、音節数の制約により一文字少ない略称の「手」を用いた、ということから生じている。もちろ

ん、逆に、(四三三六)で略称の「手」で詠まれた船は(四四六〇)では、音節数の制約を受けることなく「手」に「乃」を後置した全称の「手乃」で詠まれている、と見なしても一向に差し支えない。

いずれの見方をするにせよ、全称の「手乃」は二音節であり、一音節少ない略称にするには、前置要素「手」を略して後置要素「乃」を残すか、後置要素「乃」を略して前置要素「手」を残すか、の二つの選択肢しかない。歌人が音節数の制約から用いた略称の「手」は、全称の「手乃」の後置要素「乃」が略されて前置要素「手」が残ったものである。全称の「手乃」と略称の「手」は、修飾語を被修飾語の後に置くという、表層の日本語には見られない語法構造の存在を示している³⁰⁴⁾。

小島憲之、木下正俊、東野治之1996では、「手」の漢字に「て」のルビを振って「手^て」としているが、「手^て」は、「手」の正確な意味がわからないまま無難な訓みを取り敢えず一つ当てただけのことではないのだろうか。「手」には、た行音の場合、「た」と「て」の二音があり、実際のところ、時代差や地域差さらには個人差により、「た」を書き記すのに用いられ「て」を書き記すのに用いられ「て」を書いてよい。歌人が「た」と詠み「手」と書き記した可能性は、排除できるものではなく、むしろ高いのではないだろうか。

次は、(三一七二)の「熊野舟」³⁰⁵⁾、(〇九四四)の「真熊野之船」³⁰⁶⁾、(一〇三三)の「真熊野之小船」³⁰⁷⁾である。

(一〇三三)の「真熊野之小船」は、(三一七二)の「熊野舟」や(〇九四四)の「真熊野之船」とともに、ある同じタイプのもを指している、と考えられる。つまり、(一〇三三)の「小船」は、「小」という情報を明示しており、(〇九四四)の「船」と(三一七二)の「舟」は、音節数の制約により「小」を略してはいるが、(一〇三三)の「小船」と同じもの、と理解してよい。

最後は、(三三六七)の「安之我良乎夫祢」³⁰⁸⁾である。

先の例と同じく、これらの単語も「異文化の語彙(外来語)+類名」という表記法で書き記されている。「小」や「乎」と訳して、一応、事足りているが、よりわかりやすくするために、「船」や「夫祢」という類名を加えて、「小船」や「乎夫祢」としたのである。

歌人はある船を「を」と詠み「小乎」と書き記した、と考えるのみでは、重大な事実誤認をする可能性がある。歌人がある船を「こ」と詠み「小乎」と書き記した可能性は、排除できるものではなく、このケースではむしろ高いのではないだろうか。確かに、お遊戯、お散歩、やおみかん、おりんご、のように、おふね、と言うことは可能ではあるが、歌でも会話と同じような頻度でそう詠むものなのか、使用頻度は男女とも同じなのか、話し手と聞き手の地位や年齢層による言い方や詠み方の違いはないのか、「おふね」以外にはどのようなケースがあるのか、などを考える必要性もあるのではないだろうか。

後人は、いわゆる海の民の言語や文化についての知識を欠くために、「小船」や「乎夫祢」の正確な意味がわからず³⁰⁹⁾、「小乎」を接頭語か形容詞と誤解して「を」と訓んだが、熊野の

「小船」と足柄の「乎夫祢」は、ともに「こぶね」と詠まれたものを書き記した可能性があるのではないのだろうか。

この文字表記から確実に言えることは、「小乎」は「を」か「こ」を書き記した（「を」か「こ」の音声を示している）ということだけである。「小乎」の訓みは「を」一音しかない、と考えるのは、無邪気に過ぎるが、「小乎」は、考え得る訓みの一つであるのみならず、古代日本語の船舶の名称を研究する上で極めて重要な意味を持っている。研究者は、「こぶね」と呼ばれた船が存在した可能性がありそうだ、という認識を頭の片隅に置くとよい。

漢字は、形音義の三要素からなるが、表意文字と分類されるように、表意機能が強いいため、漢字を理解する者が、漢字の字形が示唆する意味を考慮せずに情報を解析することは、一般に、容易ではない。この問題もそうだが、漢字が表音に用いられている（ことを見抜かねばならない）ケースでも、字形が示唆する意味で解け（た気分になれ）れば、思考がそこで停止する。その結果、漢字表記が行われる以前の日本語の実相を見誤ることが間々生じるのである。

「小」や「乎」は、表音に用いられたのであり、表義に用いられたのではない、と考えてよい。（三三六七）の原文のように、「乎夫祢」と表記されていれば、字面から舟/船の大きさを連想することはない。ところが、「小舟」と表記されていると、当て字に過ぎないということがわかっていけばよいが、人々が、つい、字形に引かれて、単に「サイズが小さい船」と取ってしまったも無理はない。語感の極めて鋭い一部の人が腑に落ちないと思うことがあっても、漢字の絶大な表意力の前に、「小」と書いてあるから小さいと考えるしかない、と不審の思いを喪失してしまうのである。

それでは、「手」、「手乃」と「小乎」は、いずれも船を意味する異文化の語彙（外来語）を音訳したものということになるが、一体どのような言葉に由来するのであろうか。先に引用した井上氏の知見から推測すれば、「手」は「tau」を、「手乃」は「tau-nui」を、そして、「小乎」は、「kau」を書き記したものであろう。

大型のカヌーと言いたければ、確かに、「手乃（tau-nui）」が正確な表現である。しかし、実際には、寺川真知夫1980が、大量輸送の可能な大型船ではなかったか、と推測するように（p.142）、（四三三六）の「手（tau）」は（四四六〇）の「手乃（tau-nui）」と同じ大型船を意味しており、大きいことを明言する場合を除き、「手（tau）」だけでカヌー一般を指したはずである。それは、今日、カヌーという言葉が大小を問わずに使えるのと同じような状況である。このことは、「小乎（kau）」についても同様であった、と考えられる。

言語現象として、伊豆では「手（tau）」が使われ、熊野や足柄では「小乎（kau）」が使われていることは、注目に値する。それは、伊豆にはカヌーを「手（tau）」と呼ぶ人々が、そして、熊野や足柄にはカヌーを「小乎（kau）」と呼ぶ人々がいたということを示しているからである。

漢字しか知らない者は、漢字しか書けない。tau(舟/船)という情報を、伊豆の知識人(たち)は、手、という漢字で書き記した、と見てよからう。

これで、古代の日本の船舶には、後置修飾語の「nui、野/乃」を付す大型のもの（kaulua-nui、加良奴/加良怒/枯野/軽野；kau-nui、狩野³¹⁰；tau-nui、手乃³¹¹）と、後置修飾語「nui」を付さず、大型のものから小型のものまで幅広く使用できるもの（tau、手；kau、小⁷/乎⁷）があったことがわかる。

4. 无間勝間之小船

海幸彦・山幸彦の説話の中に、山幸彦が釣針をなくして海岸で泣いていた時に、シホツチの老翁が来て、ある船を造り、ワタツミの宮に行かせる場面がある。

ある船とは、「無目籠」（『日本書紀』神代下、第十段、正文）⁴⁰¹のことであるが、『日本書紀』では、「無目堅間」（神代下、第十段、一書第一）⁴⁰²とも表記され、『古事記』（上巻）では、「无間勝間之小船」⁴⁰³、「無間勝間之小船」⁴⁰⁴と表記されている。そして、これら四者（以下、姉妹船）以外に、さらに一つ、「大目亀籠」（『日本書紀』神代下、第十段、一書第一）⁴⁰⁵という名称も持っている。

個々の姉妹船は、一見、難解であるが、体系的に見ていくと、それぞれの船名や付随する記述から、それなりに筋が通った情報が読み取れる。考察の便宜上、姉妹船をひとまず「無目籠^{かたま}之小船」の一語に括っておきたい。

書かれた時点では、書かれた内容は理解できたはずであるが、後人は、書かれた内容が理解できないため、「無目籠^{かたま}之小船」の解釈に長く苦しんできた。この言葉は、一般に、次のように説明されている。

竹で固く編んだ、すきまのない小舟⁴⁰⁶。

隙間のない竹の籠^{かこ}⁴⁰⁷。

隙間なく竹を編んだ小さな籠^{かこ}の船⁴⁰⁸。

密に編んだ隙間のない籠^{かこ}⁴⁰⁹。

籠は、所詮、籠である。竹籠にどう手を加えたところで、大海へ乗り出すには貧弱すぎる。古代の旅は、身分の高い者にとっても決して楽なものではなかったが、山幸彦は、この船旅でどのような船舶を利用したのであろうか。山幸彦の遠出のためにわざわざ造ったのであれば、籠^{かこ}などではありえない、と見るべきであろう。

茂在氏は、次のように述べる⁴¹⁰。

……無目堅間小舟……は御存知であろう。……在来は目つぶしをした籠の舟と訳しているこの船。無目は水密など訳しても良いが、その後を私は次のように考える。

カタマランを、元の響きを残して日本語に訳せといたら、「カタマ小舟」と訳すのは無理な話であろうか。私は「堅間小舟」は文字に意味があるのではなくて、発音に対する当て字が使われたのだと解釈する。……もっともカタマランとはタミール語である。カタとは「結ぶ」マランとは「木」で、筏のことも双胴船のこともカタマランと呼んでいたのには数千年の歴史がある。

茂在氏の着想は、鋭い。氏の主張には、耳を傾けるべきところが多々あるが、特に、字面にとらわれない解釈を提案したことは、重要である。氏が、「籠」^{かたま}を、カタマランの音訳である、と看破したことは、画期的であり、その功績は大きい。しかしながら、「無目」を、水密な、と解釈したことは、従来の解釈の域を出るものではない。水密でない船は、水上の乗り物としては不適当である。『記紀』は、どの船にも求められている必須条件にわざわざ言及しているわけではない。この「無目」は、文字通り、「目がない」という意味なのである。

中国語では、龍の装飾があるものを、龍と言うことがある⁴¹¹⁾。龍舟節/龍船節で使用する船には龍の装飾が施され、今日、一般には、龍舟/龍船と言うが、単に龍と言ってもよい。例えば、唐の薛逢の詩「観競渡」に、「鼓聲三下紅旗開，兩龍躍出浮水來」とあるが、この龍は、龍舟/龍船のことである。

苗族の文化では、船は龍に同じ、と考えられているが、このような、船を龍と同一視する考え方は、例えば、浙江省の舟山（杭州湾）地区にも見られる。ここで、この地区の漁船について書かれた文章の一つを見ておきたい⁴¹²⁾。

长江口外东海杭州湾一带，是中华古国最早出现海上渔船的海域之一。现今概念上的嵊泗渔场，正是处于这片江海交汇丰饶大海域的最佳区位上。……据考古，上古时期的吴越风俗由海洋传播至嵊泗列岛。由此推断，最早出现在杭州湾外长江入海口之嵊泗海域上的，当是独木渔舟。……在相当长一个时期内，这种独木舟式的渔船之船头两侧没有船眼装饰，因此渔民唤之为“无眼龙头”。

船の舳先は、船頭と言ひ、龍舟/龍船の場合には龍頭という言い方があるが、普通の船でも龍頭と言うことがある。舟山（杭州湾）地区では、長期にわたり、丸木舟形式の漁船の舳先（船頭、龍頭）の両側には船眼（船の眼、マタノタタラ）の装飾がなく、漁民はそれを「無眼龍頭」と呼んでいた。この地区の漁民は、漢化しても、なお、船を龍と見なす祖先の文化を継承してきたのである。

舟山（杭州湾）地区の漁民が使う「無眼龍頭」。この単語が、「無目籠」が船眼の装飾のない船であることを私たちに教えてくれている。『記紀』の物語が成立した頃の日本にも、船を龍と見なす人々、船眼の装飾がない船を「無目籠」と呼ぶ人々がいたのではないかと。少なくとも、

その頃の日本人がそのような文化が世の中にあることを知っていたことは、間違いない。

では、「無目籠」は、なぜ、「無目籠」と表記されたのであろうか。

籠は、想像上の動物である。「無目籠」という表記をそのまま採用すると、人間が人間に作れるはずのない籠を作ることになり(作無目籠)、合理的ではないと考えられたのであろう。『日本書紀』(神代下、第十段、一書第一)には、さらに、竹を取って大目籠籠を作った、とあるので、籠は、籠と竹の二つの情報を伝える好個の文字と考えられたのではないか。

「無目籠之小船」は、意味のよくわからない「無目籠」に、よく知られている「小船」を後置して意味説明を補足する形式を取っている。

茂在氏は、上に引用した通り、カタマランは「カタマ小舟」と訳せる、と言う。全体像の捕捉という点で問題はないが、正確ではない。この着想で訳すなら、カタマランは、「カタマ船(勝間船/堅間船/籠船)」となり、「之」や「小」は不要なのである。

先に、異文化の語彙(外来語)を取り入れる場合、大きく分けて音訳と意識の二つの方法があり、音訳では、さらに類名を加えてわかりやすくすることがある、と述べた。そして、beerやcardは「啤酒」や「卡片」である、と例示した。泡があるとか、小さいとかいう要素を類名に持たせることはないので、いくら泡があったり、小さかったりしても、「啤酒」や「卡片」が、「啤泡酒」や「卡小片」となることはない。「之」を介していることからわかるように、「無目籠之小船」の「小船」は、類名ではないのである。

シホツチの老翁は、第三者がその小ささに言及せねばならないほど、明らかに形状が小さい船をわざわざ作って山幸彦に提供したわけではない。この「小船」が、決して、小さい船という単純な意味で使われているのではないことは、もうおわかりであろう。「小船」は、ここでは、「コ(kau)と呼ばれる船」のことであり、すでに検討した通りである。

さて、「無目籠之小船」は、考察の便宜のために創作した仮の言葉である。以上のように、おおよその意味が取れたので、ここで、この一語に括る前の、個々の表記の出入りも検討しておきたい。

姉妹船の表記を見る限りでは、『古事記』には「之小船」が付され、『日本書紀』にはそれがない。しかしながら、実は、語部(集団)の言うカタマは補足説明なしにはもはや理解が難しく、という危惧は、『古事記』と『日本書紀』の記述に共通して見られる。『古事記』の編纂者は、「无間勝間/无間勝間」の直後に「之小船」を付すことで、『日本書紀』の編纂者は、文末の「一云」で「是今之竹籠也」と述べることで⁴¹³⁾、意味説明を補っている。両者は、表現の手法や用いた漢字こそ異なるが、伝えようとする情報には違いがない。どちらも、カタマが今の言葉で言うコ(kau)に相当する船であることを伝えている。

異文化の語彙(外来語)は、元の表記をそのまま採用しない限り、新たな表記をする際に揺れが生じやすい。『記紀』における「勝間」と「堅間」の揺れは、元の表記をそのまま採用しなかつ

た（あるいはできなかった）ために生じている。『記紀』がそうしなかった（あるいはできなかった）のは、その単語が漢字以外の文字で表記されていたか、文字表記そのものがなかったか、のどちらかである。先に、「^コ小船」が何であるのかを見たが、「^コ小」と「^フ乎」の揺れ、さらには、「^コ籠」の揺れも、同じ理由によるものである。

「無目」には、「無間/無間」と「無目」のバリエーションがあるが、いずれも、動賓（VO）構造である。この構造は、この表現が、音声を表記したものではなく、意味を表記していることを示している。言い換えれば、「マナシ/まなし」という音声ではなく、「マ/まがない、マ/まを持たない」⁴¹⁴ という意味を表記しているのである。

残るは、「間」と「目」の出入りであるが、表記に違いはあるものの、伝えようとする情報には違いがない。「間」と「目」は、ともに「目/眼」のことである。

同一情報の記録に同一表記を用いる手法ほど単純明快なものはない。『古事記』の編纂者は、語部(集団)の言う二つの「マ」（音声情報）を二つの「間」（文字情報）で書き記したが（無間勝間/無間勝間）、後人は、二つの「間」が二つの「マ」を意味することを見て取ることもできず、例えば、前の「間」は「ま」を意味し後の「間」は「マ」を意味する、と誤解したりした（無間勝間/無間勝間）。

答は、既に出ているので、お気付きかも知れない。先に、船には船眼（船の眼、マタノタタラ）の装飾を施さないものがある、と述べた。『古事記』は、「マタノタタラ」という音声情報（異文化の語彙、外来語）を「間」と書き記し、『日本書紀』は、「船の眼」という意味情報を「^目目」と書き記したのである⁴¹⁵。

以上を踏まえて解釈すれば、「無目籠之小船」の意味は、次のようになろう。

「舳先に船眼（マタノタタラ）の装飾のないカタマランという船で⁴¹⁶、ある文化圏では無目籠と呼ばれ、この船は船材に竹を使っているが⁴¹⁷、今の日本語では、外来語のコ（kau）と組み合わせて、通常、^コぶねと呼んでいるものに相当する船」である。

「無目籠之小船」一語に、これほどの情報が織り込まれているのである。『記紀』の編纂者は、語部(集団)の提供する情報を淵博な知識で記録・編集したが、海の民の言語や文化に関する知識は、その後、急速に失われ、後世の人々は、同じ知識を共有しないため、書かれたことを理解することもできない。周辺諸語の知識なく、いわゆる日本語一視点のみの知識で、このような語彙に立ち向かうものではない。

「無目籠之小船」の一語には、東のポリネシア文化に加えて、南方のタミル語圏の文化と西の中国江南の文化までが織り込まれている。古代の日本に多様な言語を用いる人々がいたことを窺わせるが、古代の日本人が途方もなく広い地域の人々と交流があったことには、改めて驚かざるをえない。

『日本書紀』（神代下、第十段、一書第一）の「一云、以無目堅間為浮木、以細繩繫著火火出見尊而沈之。所謂堅間、是今之竹籠也」は、僅か33文字ながら、提供する情報の質の高さは、

秀逸である。

渡航用船舶として船眼装飾のないカタマランが準備されたこと、落水に備えた命綱は、火火出見尊には船上で動きやすいように他の乗員よりも細めのものが使用されたこと（細めではあるが、恐らく、強度を犠牲にしたものではないだろう）、火火出見尊の命綱は、本人ではなく十分な知識を持つ者がしっかりと装着し、装着の確認をしていること、出港後、水平線の下に消えるまで鄭重に見送られたこと、そして、この物語に登場するカタマランという船は、今風に言えば、竹でできたコ（kau）に相当すること、などが読み取れる。今日目で見ても、付け加えることはほとんどない。ポイントを押さえた、正確で詳細な内容には、驚きを禁じえない。

5. 手という舟/船

『広辞苑』（第五版、p.1838）や『日本国語大辞典』（第二版、第九巻、p.706）に手船があり、それぞれ次のように説明している。

てぶね【手船】

- ①自分の所有する船。持船。
- ②船頭をたのみず、自分で舟を漕ぎながら釣りをすること。
- ③網漁業を指揮する者をのせる船。

てぶね【手船】【名】幕府・諸大名をはじめ廻船問屋や商人などが所有する船。彼らが適宜にやとう雇船に対していう。

方言①荷物を運ぶのに用いる大きな平たい船。和歌山市。

- ②網を見張ったり漁獲物を運んだりする本船付属の小舟。愛知県知多郡。
- ③小舟。香川県伊吹島。愛媛県温泉郡。
- ④鱒(さわら)流し網で、親方の乗っている船。香川県男木島・伊吹島。
- ⑤(「手で作る船」の意) 子供を抱くこと。また、二人が手を組んで人を乗せること。群馬県多野郡。

形状や大小に関しては、説明の一部に、平たい、大きい、小さい、とある程度で、詳しい説明がない。先に(3. 『万葉集』の船)、伊豆手^〇夫^〇禰、伊豆手^〇乃^〇船があることを見たが、『日本書紀』（巻第二、神代下）には、「熊野の諸手船」という船がある。

『日本国語大辞典』は、諸手船を、「(「もろた」は諸手または両手の意) ①多くの櫓のついた早船または、二挺櫓の早船。②鳥根県八束郡にある美保神社の諸手船神事に用いるくり舟」と説明し、また、諸手船神事の項で、「船員船子らが樟(くすのき)をえぐったくり舟に乗り、

海岸で神官が擬装した事代主神に拍手をし帆をかけて六回港内をこぎ競う」と説明している（第二版、第十九巻、p.389）。

茂在氏は、「諸手」の字を「モロタ」と読ませているが「モ・ロト」の当て字ではないか、と考えた。ポリネシア語では、「ロト」は「内海」であり、「モ」は「……に使うためのもの。何々用の」であるから、「モ・ロト」は「中海用の」という意味になる、というわけである。個々の単語の意味は、そうではあるが（*mō for; for the use of*と*roto lake; swamp*）⁵⁰¹、茂在氏は、「ロト」という単語に拘泥するあまり、直感的にも、「モロ・タ」で意味を切り分ければよいところを「モ・ロト」と切り分け、付随して、「タ」を「ト」と読みかえる無理を重ねてしまったのである⁵⁰²。

茂在氏は、諸手船に関する最も信頼できる情報として、その著書に美保神社社務所発行紙『美保』（昭和54年9月20日版）の「素朴ななかに精緻な技法・刳舟の倭保つ諸手船」を引用しているので、ここに再録し、目を通しておきたい⁵⁰³。

船体は、大きな縦材の中を刳った二本のオモキ（主材）を、胴部がふくらんだ凹円形になるように漆で接合し、船釘で止めてある。さらに船首にツライタ、船尾にトコイタを張り、両舷側を二本の太い船梁で支え、がんじょうな構造をなしている。

諸手船は、本来樟材の単材式刳船であったと伝えているが、用材が不足し、二本のオモキを接合する方法、オモキとオモキの間に補助材（チョウ）を入れる造船法となり、用材も樟から樅に変わってきた。

しかし、……。

現在の諸手船が古型の刳船のおもかげをよく保持し、耐波性・高速性および乾湿に耐えることに工夫されていると認められるのは、たとえ古風に見えても、優れた技法によるものと注目しなければならない。

諸手船の……。

諸手船の名称については諸説あって、目下のところ、「諸人の手によって漕がれる船」の意で、原始的な刳舟から、あるていど進んだ構造船とする見方が有力である。文献上の諸手船の最古の例は、日本書紀の国譲りの条にみえる、熊野諸手船である。

オモキとは、「主木」のことで、「丸木船」の一種である。一本の丸木でこれだけの用材を求めるのは困難であるため、二本の丸木を準備し、一本で船を縦割りにした半分だけを刳り抜いて作り、もう一本で対称の形のオモキを作り、この二本のオモキを接合して、船底を含む船体の大部分を形作り、これに、船首にはツラ板、船尾にはトモ板を付け、さらに船バリ、船プチの取付けをして形を作り上げる。船の寸法は、約6メートルが標準である⁵⁰⁴。

茂在氏は、船舶に対する深い造詣に助けられて、「諸手船」を「中海用の船」である、と一

見無難に結論づけたが、それを導き出した言語学的考察が間違っていることは、指摘しておかねばならない。

「諸手船」の「手」は、上述の通り、手 (tau) という名の船であり、「船」は理解を助けるための類名である。そして、「諸」とは、「しっかりと結びつける」の意味である (molo. vt. to tie securely)⁵⁰⁵。全体で、オモキを嚴重に連結してできた手 (tau) という船、の意であることは、おわかりであろう。

先に(3. 『万葉集』の船)、漢字しか知らない者は、漢字しか書けない。tau(舟/船)という情報を、伊豆の知識人(たち)は、手、という漢字で書き記した、と見てよからう、と書いたが、鳥根の知識人(たち)も、tau(舟/船)という情報を、手、という漢字で書き記した、と見てよからう。

6. 田という舟/船

『広辞苑』(第五版、p.1670)や『日本国語大辞典』(第二版、第八巻、p.1083)に田船/田舟があり、それぞれ次のように説明している。

た-ぶね【田舟】

深田で、苗・刈穂や肥料を運ぶ舟。苗舟。

た-ぶね【田舟】【名】

- ①彌生時代から使われている水田用の小舟。苗や刈り取った稲、肥料などを積んで、水田上を押し運ぶもの。
- ②沼や水郷などで、農作物の運搬や日常のゆききなどに用いる舟。一枚棚の簡素な箱造りを用いるものが多い。

『広辞苑』、『日本国語大辞典』(②の説明を除く)ともに、水田で用いる舟/船と説明するが、文字表記に目を奪われて、水田以外の場で用いる田舟/田船が存在した可能性を無意識に排除していることはないのだろうか。この説明では、田舟/田船は稲作が行なわれるようになった後にできた舟/船ということになるが、田舟/田船が稲作が行なわれる以前から存在した可能性はないのだろうか。田舟/田船は、至る所で用いられ、偶々、田、という文字で書き記されたために、水田で用いる舟/船、と誤解された可能性はないのだろうか。

古代日本語の文字記録(『記紀』)には、田舟/田船そのものはないようであるが、地名の堅田は、船舶の名称に由来している可能性があるように思われる。田という舟/船が早くから存在し、田という舟/船を応用して造られた舟/船である可能性を示しているのではないのだろうか。

『日本国語大辞典』(第二版、第三巻、p.717)には、次のような説明がある。

かたた-ぶね【堅田船】〔名〕近江国堅田（滋賀県大津市）に通う、琵琶湖を通行する船。堅田通いの船。

一見無難な説明だが、これでは、例えば、阪九フェリーを、大阪と九州を結ぶフェリー、としか説明しないようなものである。せめて、主力船は何トンで、平均時速何ノット、大阪と九州を何時間で結ぶ、くらいの説明がほしいところである⁶⁰¹⁾。

また、大阪と九州とを結ぶフェリーには、阪九フェリーもあれば、阪九フェリーではないものもあるように、堅田に通う船がすべて堅田船というわけでもなからう。

このような説明は、図らずも、このようなことしかわからないことを示しているが、堅田という言葉には、何の情報も含まれていないのであろうか。

先に、外来語を取り入れる場合、音訳してみたものわかりにくいかもしれない、と考えられれば、さらに類名を加えてわかりやすくすることがある、と述べた。このケースでは、「堅田」と訳して、一応、事足りているが、一般の者にはややわかりにくいかもしれないので、よりわかりやすくするために、「船」という類名を加えて「堅田船」とすることにより、「堅田」という言葉がわからない者でも船のことらしい、くらいはわかるようにしたのである。

そして、時がさらに流れると、船の字があるから船だ、堅田と書いてあるから堅田に通う船だ、というくらいのことしかわからなくなってしまったのである。

茂在氏が言うように、「堅^{カタ}」は、タミル語で、「結ぶ」を意味するが、古代日本人は、他の言語の要素とも組み合わせ使用できるほどに、「堅^{カタ}」の意味・用法をマスターしていたと考えられる。

「堅田」の「堅」は、『日本書紀』（神代下、第十段、一書第一）の「無目堅間^{カタマ}」の「堅^{カタ}」と同じ文字表記を用いているが、実は、意味・用法も全く同じである。もうおわかりであろうが、「堅田^{カタタ}」とは、「連結されたタ（tau、田）、双胴のカヌー」、の意であり、『日本書紀』の「堅間」同様、やはり、カタマラン/双胴船である。

堅田は、カタタ（連結されたタ（tau、田）、双胴のカヌー）がよく利用し、カタタがよく見られたところに由来する地名である、と考えてよい。いつも堅田という船があり、いつも堅田という船が見えるところ、それが堅田である⁶⁰²⁾。

今日、私たちがカタマランという船は、古代の日本語の中では、カタマと呼ばれたりカタタと呼ばれたりしていた、と考えてよからう。この単語は、古代日本人の言語的な運用能力の高さを如実に示している。

なお、茂在氏は、この単語が奈良朝前期までに日本に入ってきていた、と考えている（茂在寅男1984。p.44）。

先に（5. 手という舟/船）、漢字しか知らない者は、漢字しか書けない。tau(舟/船)という情報を、伊豆の知識人(たち)は、手、という漢字で書き記し、鳥根の知識人(たち)も、手、と

いう漢字で書き記した、と見てよかろう、と書いたが、近江の知識人(たち)は、田、という漢字で書き記した、と見てよかろう。

7. 多という舟/船

古代日本語の文字記録(『記紀』)には、多という舟/船そのものはないようであるが、地名の博多は、船舶と何らかの関連があるように見える。博多という地名は、多という舟/船との何らかの繋がり由来するのではないだろうか。

「多」は、恐らく、「多」であろう。tau(舟/船)という音声情報(意味も含む)をこの地方の知識人(たち)が漢字で書き記したものである、と見てよかろう。そして、博は、haka. 1. n. shelf, perch, platform;⁷⁰⁾という音声情報(意味も含む)を書き記したのではないだろうか。shelf, perch, platformは、それぞれ、砂州・浅瀬、止まり木、プラットホーム・歩廊、の意で、tau(舟/船)と組み合わせれば、舟/船の砂州・浅瀬、舟/船の止まり木、舟/船のプラットホーム・歩廊、となるが、風待ち・潮待ちをする舟/船も利用する遠浅の港、に由来する地名であろう。

先に(6. 田という舟/船)、漢字しか知らない者は、漢字しか書けない。tau(舟/船)という情報を、伊豆や島根の知識人(たち)は、手、という漢字で書き記し、近江の知識人(たち)は、田、という漢字で書き記した、と見てよかろう、と書いたが、九州の知識人(たち)は、多、という漢字で書き記した、と見てよかろう。

外来語は、元の表記をそのまま採用しない限り、新たな表記をする際に揺れが生じやすい。

日本語を例にとると、通信手段の発達した今日でさえ、全国的にレポートやリポートの揺れがある。関西でヘレと言う肉は、関東ではヒレと言うことが多いと聞く。また、一部のレストランでは、フィレとも言っている。

問題の性質がやや異なるが、新たな表記で生じた揺れの最近の例に、金正日氏の三男の漢字表記の問題が挙げられる。金正恩氏は、当初、「金正雲」と表記されていたが、「雲」はハンゲル表記の読音と対応しないことがわかり、「銀」か「恩」であろうとされた。中国語では、一時(2009年12月)、「金正恩」に変更し、その後は、「金正銀」と表記していた。この間、日本語では、漢字表記ではなく、「キム・ジョンウン」とカタカナ表記をしていたが、今は、漢字表記に戻している。なお、金正日氏も、一時期、金正一と表記されたことがあった。

瀬戸内海に伯方島があり、『角川日本地名大辞典』(38愛媛県、pp.520-521)に次のような説明が見える。

はかたじま 伯方島<伯方町>

瀬戸内海の中央部、今治市と広島県尾道市の中間にある島。越智郡島嶼部の政治・文化の中心の島で、行政的には1島1町の伯方町である。面積19.27km²、周囲は多くの岬があって長さ32.5km、木浦・有津・熊口などの良湾を作っている。……島の歴史は古く、叶浦・瀬山・道下・熊口などの縄文遺跡や、宝股山の弥生時代の高地遺跡がある。……豊臣秀吉の四国征伐後は諸城も破壊され、帰農した武士を中心に開発が進められて、本浦・有津・伊方・叶浦・北浦の5か村が成立、今治藩領となった。近世の伯方は、木浦港を中心に風待ち・潮待ちの中継港として知られ、海運業も盛んであったが、……。

そして、伯方町について、次のように説明している（p.521）。

はかたちょう 伯方町<伯方町>

瀬戸内海の伯方島の南部に位置する。地名は、喜多浦八幡神社の博多筥崎八幡勧請の博多（伯方）説、河内伯方者の来住説などの語源説がある。

幾つかの語源説があるようだが、瀬戸内の伯方は、九州の博多と同じく、舟/船の砂州・浅瀬、舟/船の止まり木、舟/船のプラットホーム・歩廊、を意味し、風待ち・潮待ちをする舟/船も利用する遠浅の港、に由来する地名であろう。

8. おわりに

博多は、適切な海の民の視点を欠いたままでは、正確な理解や説明ができない。

私たちは、古代の日本語に取り組むのに、いわゆる日本語の知識にせいぜい中国語や朝鮮語の知識を加えただけのような姿勢でやってきたが、従前からの手法にはもはや頼れないケースがあることがはっきりした。タミル語やポリネシア語が解析/研究上考慮すべき言語であることが否定できないことがはっきりしたのである。

小論では、先達の知見を手掛かりに、さらに、海の民が用いたであろう言語や文化の知識を入手することで、私たちの視点を海の民の視点到少しでも近づけ、tau(舟/船)という情報を漢字で書き記したものに、「手(船)」、「田(船)」、「多(船)」があること、「多」は「多」であり、tau(舟/船)という音声情報(意味も含む)を漢字で書き記したものであること、「博多」が「博+多(砂州・浅瀬、止まり木、プラットホーム・歩廊)+(舟/船)」の意味構造であること、地名の「博多」は「多」という船が常時利用している港に由来する地名であること、などを解明することができた。

小論は、私たちがこれまで持つことのなかった、異文化の語彙（外来語）という視点を加え

ることで幾つかの問題を解くことができた。古代の日本語の問題を考えたり、古典を読み解くのに、外国語、特にポリネシア語等の周辺諸語の知識や、船舶・航海の知識が役に立つという認識は、やがて常識となるのではないか。

〔注〕

- 201) 『古事記』(下巻、仁徳天皇)の原文表記は、加良奴(荻原浅男、鴻巣準雄1973.p.289)、加良怒(山口佳紀、神野志隆光1997.p.304)。
- 202) 茂在寅男1984。p.32。
「枯野」等の解釈に外来語(異文化の語彙)という観点を試みたのは、茂在氏が初めてであろう。
- 203) 筆名。本名、政行。
- 204) これは、管見に入った最も有用な知見である。井上氏は、ここでは慎重に、kau = to place, to set, rest = canoeと説明しているが、自身のHP(夢間草廬、<http://www.iris.dti.ne.jp/~muken/>)では、kau = canoeとしている。Mary Kawena Pukui & Samuel H. Elbert 1986には、「kukahī. n. Canoe with a single outrigger float」(p.135)、「kaulua. nvi. Double canoe」(p.137)の例があるので、kauをcanoeと理解するのに問題はない。修飾語がなくとも、「kau」だけ使われていたであろう。
引用文は、KAMAKURA OUTRIGGER CLUB、<http://leiland.com/outrigger/column.shtml?kodai.html>。Copyright (C) 1999-2002 KAMAKURA OUTRIGGER CLUB & LEILAND INC.に掲載されていたが、今は削除されている。
- 301) 寺川真知夫1980。pp.141-142。引用の際の省略箇所は、……、で示す。以下同じ。
- 302) 小島憲之、木下正俊、東野治之1996.p.390の原文表記。
寺川真知夫1980.p.142は、引用の通り、大型船か、と推測する。正しい推測である。
- 303) 小島憲之、木下正俊、東野治之1996.p.437の原文表記。
なお、同頁には、「歌の趣から推して、伊豆手船よりも小型かと思われる」と頭注を付している。小島憲之、木下正俊、東野治之諸氏は、窮余の策をとったのであろうが、歌の趣では、信頼性に疑問が残り、後日、正誤の判断が示されるまでは、理論上、誤りではないものの、研究方法として許容されない。
後述するが、文字表記に基づくなら、「手乃」は「手」よりも大きいので、小島憲之、木下正俊、東野治之諸氏は、逆に解釈をしてしまっている。趣は、主観的要素に左右される余地が大きく、基準として使えないことが改めてはっきりした。趣は、個々人で異なるものであり、趣ではなく、言語に依拠することが望ましい。日本語一視点で解こうとする思考に傾きがちな研究者の意識改革が待たれる。
今後、「手/手乃」の大小を論じるのに、趣に頼る必要はもはやない。
- 304) ありふれた言説であるが、言語は多重構造である。例えば、菊乃/菊野、雪乃/雪野、幸乃/幸野、綾乃/綾野、愛乃/愛野、百合乃/百合野、等の人名は、心理の深層では過去の言語習慣(慣習)に基づく一種の「慣習法」が支配しているのではないか、と思わせる例である。乃/野を付さない、菊、雪、幸、綾、愛、百合、等との意味の違いを私たちが認識しているのか、認識できるのか、を考えるとよい。古代日本語とポリネシア語とのつながりを示す言語的痕跡ではあるが、今日まで受け継がれている例である。小島憲之、木下正俊、東野治之諸氏の認識は、注303)参照。
- 305) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995b.p.369の原文表記。
- 306) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995a.p.121の原文表記。
- 307) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995a.p.162の原文表記。
- 308) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995b.p.464の原文表記。
- 309) 「小船」が後人に正しく理解されていないことを知るには、「小船」とはどのような船なのか、

- つまり、その具体的な大きさや乗員数等を考えるとよい。注303)で、歌の趣では、信頼性に疑問が残り、後日、正誤の判断が示されるまでは、理論上、誤りではないものの、研究方法として許容されない、とは書いたが、歌や文章の趣が真にわかる人には、字面は「小船」だが実際には「小」さくなくろう、と感じられることがあるのではないか。
- 310) 地名では、例えば、広島県福山市金江町は、江に金(属)があることに由来するのではなく、江にkau-nui (船-大きい)があることに由来しているよう。金江町金見、金江町葉江も、金(属)が見えることに由来するのではなく大型船(kau-nui)が見えることに由来するものであり、江に乾燥させた稲の茎が浮かんでいることに由来するのではなく双胴船(waa-lua)が浮かんでいることに由来するであろう。
- 311) 地名には、その痕跡がある。例えば、田浦(たのうら、長崎県福江市)は、「tau-nui」との深いつながりで名付けられたものであろう。
- 401) マナシは「目無し」、カツマは竹籠で、カタマ・カタミともいう。固く編んですきまのない竹籠の意。神代紀には「無目籠むなめかご」とある。西村真次は「無間勝間の小船」をベトナムの籃船と比較して、竹製の目を椰子油と牛の糞をこねた塗料でふさいだ船であるとし、また松本信広は竹製の目を漆で填隙した船と解している。(荻原浅男、鴻巣隼男1973。p.138頭注3)
- 402) 「無間勝間」は、編んだ竹と竹との間が堅く締まって、隙間がない籠をいう。それを船として用いたのであり、船の形に作ったのではない。これを、潮路に乗せるのであり、漕いで行くわけではない。「書紀」にはこれを海に沈めるとあり、「記」とは異なっている点、注意される。(山口佳紀、神野志隆光1997。p.126頭注4)
- 西宮一民1979.p.98には、原文や現代語訳はないが、以下のような注釈がある。
「間なし」は隙間がない。「勝間」は「堅箕」で固く編んだ竹籠。隼人は竹細工を得意とした。竹は呪力ある植物で、この容器に籠っている間に異郷で新生するという龍宮女房譚と同型の説話である。
- 403) 隙間のない籠。「籠」はコとも訓むが、古訓のカタマによる。これは一書第一(一六三び)の「無目堅間むなめかごを以ちて浮木うきぎに為なり」について、「所謂堅間は、是今の竹籠たけかごなり」とみえ、カタマは竹籠たけかごの意である。……記に「無間むなま勝間かちまの小船」とあり、カツマの語形もある。(小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守1994。p.156頭注8)
- なお、小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守諸氏の注に限ったことではないが、「竹籠たけかご」を「竹籠たけかご」と言い換えるのは、間違いである。両者は、名称も形状も異なる全くの別物であり、「竹籠たけかご」とは、「竹籠たけかご」のことである。注413)参照。
- 404) カタマは竹製の籠。カタマは「堅編かたま」の意かという。カツマ・カタミとも。(小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守1994。p.163頭注15)
- 405) これら四者以外に、さらに一つ、「大目籠おほめかご」(『日本書紀』神代下、第十段、一書第一)という名称もある。
- 編目の粗い竹籠。これは「無目籠むなめかご」(一五七び)の目のつまった籠とは反対に、目が粗いからすぐ沈んでしまう。(小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守1994。p.163頭注12)
- 火火出見尊の搭乗した船舶には、五つの船名があり、四者がきちんと水に浮くのに、この一者(大目籠おほめかご)だけが急速に水に沈んでしまう、ということは、決してありえない。小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守諸氏に限らないが、両立しえない大きな矛盾を目にしなが、海の民の言語や文化の知識、船舶や航海の知識を欠くために、手も足も出ないのではないだろうか。
- 実は、大目籠おほめかごは、無目籠むなめかごを誤写したものであるが、小論では紙幅の制約によりこれ以上立ち入らない。
- 406) 荻原浅男、鴻巣隼男1973。p.138の現代語訳。
- 407) 山口佳紀、神野志隆光1997。p.127の現代語訳。

- 408) 三浦佑之2002. p.109の現代語訳。以下の脚注も見える。なお、「勝間」を「かつま」と訓むのは、意味が取れない単語に文字表記に基づいて無難そうな訓みの一つ付しているだけのことであり、事実とずれている可能性がある。恐らく、この個所を担当した聴取・記録者は、語部(集団)が提供した「カタマ」という音声情報(意味を含む)を「勝間」という文字情報に転換したのであろう。
原文には「^{まなしかつま}無間勝間の小船」とあり、カタマ(カタマとも)は竹籠の意だが、ここは、目のない(マナシ=目無し)竹籠であり、海中に潜ることのできる潜水艦のような船をイメージしているのだろう。海底にあるワタツミの宮に行くための船である。昔話「浦島太郎」のように亀の背に乗って海底の龍宮城へ行ったら溺れてしまうはずだ。(三浦佑之2002. p.109脚注)
- 409) 小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守1994. p.157とp.163の現代語訳。
- 410) 茂在寅男1984. pp.3-4。
松永秀夫氏から、カタマランの語源をタミル語とする説はA. C. Haddon and J. Hornel著 *Canoes of Oceania* (Bishop Museum Press, 1938年刊、1975年復刻) が初出、との教示を受けたが、未見。太平洋学会編『太平洋諸島百科事典』(原書房、1989年) pp.118-120、「カヌー」(松永秀夫) 参照。
- 411) ④飾以龙形的。如：龙勺；龙旗。亦借指饰以龙形之物。(罗竹风主编《汉语大词典》(第十二卷)、汉语大词典出版社、1993、p.1459)
- 412) 牧鱼人、<http://www.ds.zj.cninfo.net/haiyangwenhua/muyuren/gongjuyanbian/003.htm>.
- 413) 『日本書紀』の注釈の意味は、もうおわかりであろう。「竹籠カウ」とは、「竹籠カウ」、即ち、「竹の籠(kau)」のことである。注403)参照。
- 414) 『古事記』は、「マなし」、『日本書紀』は、「まなし」である(後述)。
- 415) 「目」は、音義融合とも取れる。現代中国語の例：引得(yǐndé)、インデックス。
- 416) カタマランという言葉は、古代から使用範囲が広いが、小論では、茂在氏の説くところに従う。
- 417) 無目籠之小船に、竹がどの程度用いられたか、はわからない。台湾の竹筏(てっぱい)は、今日見ることができるものであり、竹製のカタマラン(原義)で、船眼がなく、外洋航海にも耐える。アティリオ・クカーリ、エンツォ・アンジェルッチ『船の歴史事典』p.13(原書房、1985)参照。
- 501) それぞれ、A. W. Reed & Timoti Kāretu, Ross Calman 2001. p.45とp.69。
- 502) 茂在寅男1981.p.201、茂在寅男1984.pp.71-73。
- 503) 茂在寅男1981. pp.198-200。
- 504) 茂在寅男1981.p.204。茂在寅男1984.pp.76-77。
- 505) Mary Kawena Pukui & Samuel H. Elbert 1986.p.252。
- 601) 次の例などと比較すれば、情報量の差がはっきりとしよう。
【京阪電車】大阪府・京都府・滋賀県で営業する大手私鉄の一。淀屋橋・三条間の本線などがある。
【青函連絡船】津軽海峡を挟んで、青森と函館とを結び、列車も積載した鉄道連絡船。一九〇八年(明治四一)から国鉄直営、青函トンネル開通により廃止。
- 602) 和歌山県の堅田漁港も、同様に解釈すればよい。また、人名は、通常、別の漢字で表記されるが、堅田の製造や操船に携わったことに由来していると考えてよいのではないか。
- 701) Mary Kawena Pukui & Samuel H. Elbert 1986.p.48。

【参考文献】

<日文>

荻原浅男、鴻巣隼男1973。『古事記 上代歌謡(日本古典文学全集1)』小学館。

角川日本地名大辞典 編纂委員会1990。『角川日本地名大辞典』角川書店。

小島憲之、直木孝次郎、西宮一民、蔵中進、毛利正守1994。『日本書紀①(新編 日本古典文学全集2)』

小学館。

小島憲之、木下正俊、東野治之1995a。『萬葉集②（新編 日本古典文学全集7）』小学館。

小島憲之、木下正俊、東野治之1995b。『萬葉集③（新編 日本古典文学全集8）』小学館。

小島憲之、木下正俊、東野治之1996。『萬葉集④（新編 日本古典文学全集9）』小学館。

寺川真知夫1980。『「仁徳記」の枯野伝承の形成』、土橋寛先生古稀記念論文集刊行会編

『日本古代論集』笠間書院。

三浦佑之2002。『口語訳 古事記 [完全版]』文藝春秋。

茂在寅男1981。『日本語大漂流 航海術が解明した古事記の謎』光文社。

茂在寅男1984。『歴史を運んだ船——神話・伝説の実証』東海大学出版会。

山口佳紀、神野志隆光1997。『古事記（新編 日本古典文学全集1）』小学館。

<その他>

A. W. Reed & Timoti Kāretu, Ross Calman 2001. *The Reed Concise Māori DICTIONARY*, Literary Productions Ltd.

Mary Kawena Pukui & Samuel H. Elbert 1986. *Hawaiian Dictionary*, University of Hawaii Press.

〔付記〕 本稿は、平成22年度佛教大学特別研究費の助成による研究成果の一部である。

（こうとうじ・中国学科）

2010年10月12日受理