

堅田

——いつも堅田があり、いつも堅田が見えるところ——

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、日本語の視点だけでは正確に理解できないものがある。これらの単語には、いわゆる海の民の視点、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適切な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、「堅田」は「堅田（連結されたタ (tau)、双胴のカヌー）」であること、「堅田船」は「堅田＋類名」の構造であること、「堅田」は「堅田」という船が常時利用しているところ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・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 堅間、堅田、船舶、カヌー、小舟

1. はじめに

琵琶湖畔に、「堅田」と表記し、「かたた」と読ませる地名がある。『日本国語大辞典』（第二版、第三巻、p.716）には、次のような説明がある。

かた-た【堅田】（後世「かただ」とも）①〔名〕水を落として土が堅くなった田。②滋賀県大津市、琵琶湖西岸の地名。古くから湖上交通の要地。……¹⁰¹⁾

堅田は、古くから湖上交通の要地である。地名の由来は、不明であるものの、決して、その

地区の田圃の硬度が、日本の、あるいは、周圃の田圃の標準的な硬度よりも明らかに高いことに由来するものではないであろう。

地名は、その土地に対する人々の認識を反映するものである。「堅田」は、手の付けようがないように見えるが、私たちの視点を、いわゆる海の民の視点にもう少し近づけることができるならば、具体的には、彼らの言語や文化についての知識をもう少し持つことができるならば、何とか理解できそうにも見える。

私たちは、海のことには疎く、自分たちが考えるほどいわゆる海の民のことを知らない可能性がある。そして、私たちは、解析対象を見極める能力や解析に必要な知識等を十分に持ち合わせていない可能性もある。

小論では、管見に入った有用な知見を手掛かりに、必要最小限の知識をさらに入手しつつ、解析を進めていくことにしたい。

2. 新たな視点

言語学的には、これまでの研究には見るべきものがほとんどないが、二人の先達が「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。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。茂在氏は、『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、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²⁰¹⁾。その説は、重要な提言ではあったが、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、「枯野」等の言葉とカヌーとの関係について、基本的に重要なことがらを次のように簡潔に説明している²⁰²⁾。

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する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、言語面からの研究に突破口を開くものであった。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極めて重要な手掛かりとなる。

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襦(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。

外来語を取り入れる場合、大きく分けて音訳と意訳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、音訳してみたもののこれ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。

「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、歌人が音節数の制約から用いた略称の「手」は、全称の「手乃」の前置要素「手」が略されて後置要素「乃」が残ったものではなく、後置要素「乃」が略されて前置要素「手」が残ったものである。意味が取れるかどうかにかかわらず、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であることは、見て取ることができる。

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あろう。「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たり「て」を書き記す

のに用いられたりしていた、と考えてよい。歌人が「た」と詠んだものを「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」³⁰⁴⁾、(〇九四四)の「真熊野之船」³⁰⁵⁾、(一〇三三)の「真熊野之小船」³⁰⁶⁾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」³⁰⁷⁾である。

先の例と同じく、これらの単語も「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「を」と詠んだものを「小乎」と書き記した、と考えるのみでは、事実を誤認する可能性がある。歌人が「こ」と詠んだものを「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³⁰⁸⁾、「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「こふね」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。

「小乎」の訓みが「を」一音であると考えるのは、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考える上で極めて重要な意味を持っている。解析漏れを防ぐため、煩雑ではあるが、「小乎」は「を」と「こ」のどちらかを書き記したもの、としておく。

漢字がわかる者は、字形の示唆する意味からなかなか自由になれない。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、字形で解け(た気分になれ)れば、思考がそこで停止してしまう。

歌人は、「小」や「乎」を表音に用いたのであり、表義に用いたのではない、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」と取ってしまう

ても無理はない。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音訳の外来語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。

これで、古代の日本には、修飾語の「nui、野乃」を付す大型のもの (kaulua-nui、枯野/軽野; kau-nui、狩野³⁰⁹); tau-nui、手乃³¹⁰) と、「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、小乎) があったことがわかる。

4. 堅間という船

海幸彦・山幸彦の話の中に、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。

この船には、幾つかの名称がある。『古事記』(上巻)では、「無間勝間之小船」⁴⁰¹⁾、「無間勝間之小船」⁴⁰²⁾であるが、『日本書紀』では、「無目籠」⁴⁰³⁾(神代下、第十段、正文)、「無目堅間」⁴⁰⁴⁾(神代下、第十段、一書第一)である⁴⁰⁵⁾。

考察の便宜上、これらの船名をひとまず「無目籠^{かたま}之小船」の一語に括っておく。

人々は、長い間、「無目籠^{かたま}之小船」の解釈に苦しめられてきた。この言葉は、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⁾、と説明されている。

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。選択肢がなければともかく、身分の高い者が大事な任務を持って遠くへ出かける時にわざわざ造って乗ってもらうようなものではない。

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箆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」と訳する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。

茂在氏が、「^{かたま}籠」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、その功績は極めて大きい。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、水上用であれ水中用であれ、船の用をなさない。『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。「無目」は、文字通り、「目がない」という意味であるが、この「目」は、決して、隙間を意味しない。

中国語では、籠の装飾があるものを、籠と言うことがある⁴¹¹⁾。龍舟節/龍船節で使用する船には籠の装飾が施され、一般には、龍舟/龍船と言うが、単に籠と言ってもよい。

苗族の文化では、船は籠と同じ、と考えられているが、このような、船を籠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、船を籠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」。これが、「無目籠」が船眼の装飾のない船であることを教えてくれている。『記紀』の物語が成立した頃の日本にも、船を籠と見なす人々、

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。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。『日本書紀』の編纂者は、漢字の知識が豊富であり、合理的な考え方をする者であったことをここに窺うことができる。

「無目籠かたま之小船」は、意味のよくわからない「無目籠かたま」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は問題はないが、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、「小」は不要なのである。

先に、外来語を取り入れる場合、大きく分けて音訳と意訳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、「無目籠かたま之小船」の「小船」は、類名ではないのである。

シホツチの老翁は、その小ささが記録に残るほど、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、「無目籠かたま之小船」は、考察の便宜のために創作した仮の言葉である。おおよその意味が取れたところで、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。

『古事記』には「之小船」が付され、『日本書紀』にはそれがない。語部の言うカタマという船は補足説明なしにはもはや正確に理解できまいという危惧は、『記紀』の編纂者に共通して見られる。『古事記』は、「無間勝間/無間勝間」の直後に「之小船」を付すことで、『日本書紀』は、文末の「一云」で「是今之竹籠」と言い換えることで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。両者とも、皆がわかる今日の言葉で言えばコ(kau)に相当する船であることを書き加えることで、後人が何とか理解できるように配慮しているのである。

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」^{カクタマ}⁴¹⁴⁾や「籠」・「堅間」^{カクタマ}の揺れは、元の表記をそのまま採用しなかった（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。恐らく、どの語部（集団）も「カタマ」という情報を提供したであろうが、この「カタマ」に対応する標準的な文字表記がなかったため、表記に揺れが生じているものと考えられる。先に、「小船」^{コフネ}が何であるのかを見たが、「小」^コと「乎」^フの揺れ、さらには、「籠」^{カクタマ}の揺れも、同じ理由によるものである。これらの揺れは、それぞれの個所を担当した聴取・記録者（集団）が同じ音声情報を提供されながら、それぞれ異なる文字情報に変換したことから生じていることは、言を待たない。

「無目」には、「无間/無間」と「無目」のバリエーションがあるが、いずれも、VO構造であり、音声を表記しているのではなく、意味を表記していることを示している。『古事記』は「マなし」、『日本書紀』は「まなし」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。

情報が同じであれば、同じ文字で書き記すのが最も単純明快である。『古事記』の編纂者は、語部が提供した二つの「マ」という情報のいずれをも単純明快に「間」という文字で書き記したが、後人は、同じ文字表記（間）が同じ情報（マ）を伝えていることを見て取ることもできなかった。

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」という情報を「間」^マと書き記し、『日本書紀』は、「船の眼」という情報を「目」^メ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」^{カクタマ コフネ}の意味は、次のようになるだろう。

「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、船材に竹を用いているが⁴¹⁷⁾、今日の日本語では、外来語のコ（kau）と組み合わせ、通常、コぶねと呼んでいるものに相当する船」である。

こうして、「無目籠之小船」^{カクタマ コフネ}というやや長めの単語の意味がようやくわかったが、よくぞ、これだけの情報をこの一語に織り込んだものである。語部（集団）が精度の高い情報を保持・提供し、『記紀』の編纂者が淵博な知識でそれを記録・編集したからであるが、後世の人々は、相応の知識がないために、書かれたことを曖昧に推理できても正確に理解することができない。このような単語を相手に、日本語一視点/日本語の知識のみで立ち向かったところに問題があった。

「無目籠之小船」^{カクタマ コフネ}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も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。

渡航用船舶は、舳先に船眼装飾のないカタマランであったこと、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乗組員が通常用いるものよりも細めのものが使用されたこと、尊の命綱は、本人ではなく扱いを知った者がしっかりと装着したこと、装着確認後に出航しており、発航前点検がきちんとなされたこと、一行に対する見送りは、船影が水平線の下に消えるまでの鄭重なものであったこと、そして、この物語に登場するカタマランは、今風に言えば、竹のコ（kau）という船に相当すること、などが読み取れる。ポイントを押さえた、正確な内容には、驚きを禁じえない。

5. 堅田という船

堅田という地名には、堅田と呼ばれた船舶の名称に由来する可能性はないのだろうか。

『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⁵⁰¹。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ろう。名詞に冠された地名が一つの場合、その地名が起点や終点を示すことはない。「堅田通いの船」という説明は、「堅田が何を意味するのか今一つよくわからないが、船が動き回る面と見るには小さすぎておかしいし、起点（終点）がないのは構造上無理があるが、どのみち誰にも説明できないはずだから、堅田を終点（起点）として説明することにしよう」というような発想でなされている可能性はないのだろうか。

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。私たちが情報を読み出せないだけのことではないのだろうか。

先に、外来語を取り入れる場合、音訳してみたもの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、元々、

「堅田」という言い方で事足りていたものの、意味がわかりにくくなったため「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人でも、堅田という名前の船だな、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」は、タミル語で、「結ぶ」を意味するが⁵⁰²⁾、古代日本人は、他の言語の要素とも組み合わせて使用できるほどに、「堅」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」の「堅」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」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。

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、時代差や地域差により、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、私たちに、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。

6. おわりに

堅田は、いわゆる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。

小論では、先達の知見を手掛かりに、さらに、いわゆる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、私たちの視点をいわゆる海の民の視点に少しでも近づけ、「堅田」が「堅田（連結されたタ (tau)、双胴のカヌー）」であること、「堅田船」は「堅田＋類名」の構造であること、「堅田」は「堅田」という船が常時利用しているところ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。

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・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。

【注】

101) 引用の際の省略箇所は、……、で示す。以下同じ。

201) 茂在寅男1984。

「枯野」等の解釈に外来語という観点を試みたのは、茂在氏が初めてであろう。

202) KAMAKURA OUTRIGGER CLUB、<http://leiland.com/outrigger/column.shtml?kodai.html>。

Copyright (C) 1999-2002 KAMAKURA OUTRIGGER CLUB & LEILAND INC.

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、「kaukahi. 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」だけで使われていたであろう。

- 301) 寺川真知夫1980.p.141-p.142。
- 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。小島諸氏は、行き詰まりを打開するため窮余の策として歌の趣に頼ったが、歌の趣は、恣意性を排除できず、正しく解けるとは限らない。実際、この例でも、文字表記に基づくなら、「手乃」は「手」よりも大きいのに(後述)、逆に解釈をしまっている。私たちが趣に頼って「手/手乃」の大小を論じる必要は、もはやない。
- 304) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995b.p.369の原文表記。
- 305) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995a.p.121の原文表記。
- 306) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995a.p.162の原文表記。
- 307) 小島憲之、木下正俊、東野治之1995b.p.464の原文表記。
- 308) 「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、歌の趣は恣意性を排除できず正しく解けるとは限らない、と書いたが、歌等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、と不審に思われることがあるのではないか。
- 309) 総称の「kau-nui、狩野」は、広く使われていたようである。その痕跡は、船名にないようであるが、地名に見ることができる。例えば、伊豆半島にある狩野を冠する地名は茂在氏の挙げる例であるが(茂在寅男1984、p.20)、他にも、例えば、巨濃郡(このぐん、鳥取県)、金浦(このうら、秋田県由利郡金浦)がある。さらに、神社に、籠神社(このじんじゃ、京都府宮津市大垣)がある。いずれも、「kau-nui」との深いつながりで名付けられたものであろう。
- 310) 「tau-nui、手乃」の痕跡には、田浦(たのうら、長崎県福江市)があろう。このような事例は、今後さらに追究するならば、無数に発見しうるに相違ない。
- 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「無目籠カタマ」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、鴻巣隼雄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。「嘗紀」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)
- 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)の「無目堅間カタマを以ちて浮木カタマに為カタマり」について、「所謂堅間は、是今の竹籠カタマなり」とみえ、カタマは竹籠カタマの意である。……記に「無間カタマ勝間カタマの小船」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、小島諸氏の注に限ったことではないが、「竹籠カタマ」を「竹籠カタマ」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、「竹籠カタマ」とは、「竹籠カタマ」のこと

- である。注413) 参照。
- 404) カタマは竹製の籠。カタマは「堅編籠」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、「大目籠籠」(『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」(一五七^ナ)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)
 大目籠籠は、無目籠籠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、鴻巣隼雄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を取り敢えず文字表記に基づいて訓んでいるだけのことであり、事実とずれている可能性がある。「勝」が「カツ」と「カタ」のどちらを書き記すのに用いられたのか、未詳。この語部(集団)が「カツ」と発音したのであれば、口伝の過程で「カタ」を劣化させたのであろう。また、「タ」を「ツ」と訛らせていた可能性もあろう。
 原文には「^{まなし}無間勝間の小船」とあり、カツマ(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。
- 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.p.3-p.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) p.118-p.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) この個所を担当した聴取・記録者は、語部が提供した「カタマ」という音声情報を「勝間」という文字表記に変換したのではないか。
- 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(てっばい)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) 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。
- 502) 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来ていた、と考えている(茂在寅男1984.p.44)。

【参考文献】

<日文>

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

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。

日本大辞典刊行会1976。『日本国語大辞典』、小学館。

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>

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

(こう とうじ 中国学科)

2008年10月14日受理