

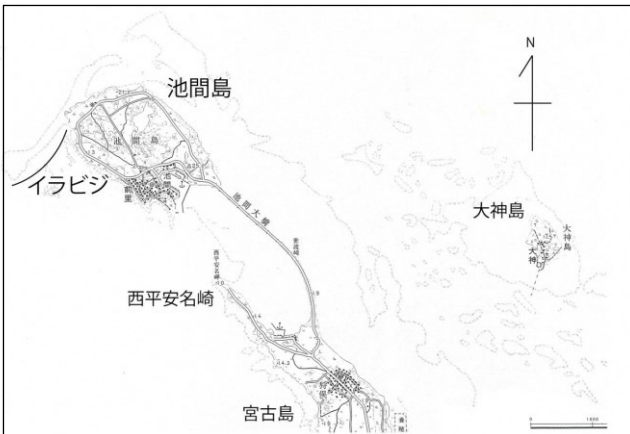
## 池間島にあるサンゴ礁・イラビジの命名者について

我那覇 念

### 1 はじめに

池間島は、沖縄県宮古諸島の北西端に位置する面積 2.83 km<sup>2</sup>、最高高度 28.1mの島である。島の周辺海域には、様々な大きさ・形状をし、多種多様な魚介類が多く生息するサンゴ礁が多数分布している。その一つにイラビジがある。

イラビジは、池間島の北西海岸から西南西の方向に 1 km 余り突堤状に延びていて、干潮時には先端付近まで干出する。海岸から突堤状に延びた形状を有するサンゴ礁は、池間島周辺ではイラビジだけである(第1図)。

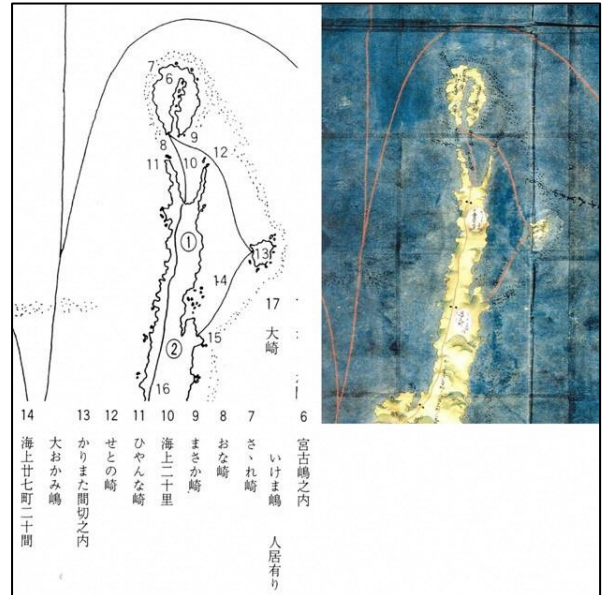


第1図 イラビジの位置

(5万分1地形図「宮古島北部」：国土地理院発行を一部改変・縮小、1目盛1km)

またイラビジの近海には、宮古諸島の主島・宮古島の北西海岸に位置する漲水港(平良港)と沖縄諸島を結ぶ船の航路が古くから通っている(第2図)。この航路で往来する船はイラビジを迂回して航行することになる。

ところで、人の関わる頻度の高いサンゴ礁には、利活用の利便性の面から名称が付けられる



第2図 イラビジ付近の航路(「琉球国絵図」(正保)『琉球国絵図史料集第一集』p. 84, p. 85より)

ことが一般的である。関わり方の違いによってサンゴ礁の見方も異なる。サンゴ礁で魚介類を生活のために捕獲する人々(以下生業者とする)にとってサンゴ礁は生業の場であり(生業者の見方)、サンゴ礁付近を航行する人々(以下航海者とする)にとってそれは船の安全な航行上の障害物である(航海者の見方)である。同一のサンゴ礁であっても、生業者は生息する魚介類の状況とそれに影響を及ぼす生息環境を重視する視点から、航海者は航路との位置関係及びその規模・形状を重視する視点から、それぞれ当該サンゴ礁を見ることになる。

このような両者のサンゴ礁の見方の違いは、利活用の面からサンゴ礁に名称を付ける際に影響を及ぼす可能性があると考えられる。サンゴ

礁名を付けるに当って、生業者は日常的に操業できる海域内にあるサンゴ礁に魚介類の生息状況・生息環境及びサンゴ礁の相対的位置関係を想起させる名称を付け、一方の航海者は航路付近にあるサンゴ礁を主な対象として船の航行上の難所であることを示す・示唆する名称を付けることが考えられる。

このような考え方が成り立つと仮定するならば、考察対象とするサンゴ礁名の命名者を推測する場合、当該サンゴ礁名の示す内容が魚介類名・当該サンゴ礁の状況を示すものであればそのサンゴ礁名の命名者は生業者であり、航海上の難所を示す・示唆する内容の含まれた名称であればそのサンゴ礁名の命名者は航海者である可能性が大きいと考えられる。言い換えるとサンゴ礁名から当該サンゴ礁名の命名者を推測することが出来る可能性があるということである。

このことを検討するためには、生業者と航海者の関わりが見られる、つまり名称の付けられたサンゴ礁が適している。池間島の周辺海域に見られるサンゴ礁には、それぞれ名称が池間言葉で付けられている。それらの中から、その名称から命名者を推測するに適したサンゴ礁名にイラビジがある。イラビジは、海岸から歩いて行けるとともに航路が近くを通っており、生業者及び航海者との関わりが深いサンゴ礁である。

そこで本稿では、イラビジというサンゴ礁名の命名者について、その地理的環境、八重干瀬に見られるサンゴ礁名、アーク(古謡)、イラビジ付近の海岸地名、池間言葉、伝承などを活用して分析・考察し推測する。なお本稿で言う命名者とは、生業者・航海者を指し個人名ではない。

## 2 イラビジの地理的環境

池間島は、東南東一西北西方向に長さ 2.7 km ほどの長軸を有する北西側半分が少しふくらんだ平行四辺形状の平面形状を成す。南東海岸に開口部を有する入り江(地元ではイーヌブーという。現在の池間湿原)が、島を2分するように北海岸近くまで入り込んでいる。北東～北～北西の海岸は海崖がほぼ連続している。西～南の海岸には海崖は発達せずポケットビーチがいくつか見られ、それらの中の一つにイキズーヒダと呼ばれる小さな砂浜がありイラビジへのアクセスに利用されている。イキズーヒダは島の南部にある集落から 1.4 km ほどの距離で、内陸部にある平坦な直線状の道路を通って行ける。

イラビジは池間島の周囲を囲む裾礁タイプのサンゴ礁の一部で、北西海岸から西南西方向に概ね直線状に 1 km 余り延びている。その礁嶺の幅は数十mほどあり、先端部で広がっている<sup>※2</sup>。イラビジの南側は礁池的な浅海域になっていて、干潮時にも干出しない離礁(池間言葉ではミジュキと言う)も多く分布している。一方北側は外洋になっていて離礁も見られない。それ故干潮時に干出したイラビジは、その北側・南側の海上から見たときに突堤状に海岸から突き出ていることが視認できる。しかし「琉球国絵図」(1648年)では突き出ている状況は表現されていない(『琉球国絵図史料集第一集』p.84。以下『琉球国絵図』とする)。

イラビジの付け根の海岸には海拔高度 10m ほどの北西方向に鋭角状に少し突き出た小岬があり、地元でヒサイトウガイ<sup>※3</sup>と呼ばれていて『琉球国絵図』には「さゝれ崎」と記されている(上掲書、p.84)。この小岬は琉球石灰岩からなり、その表面はごつごつした状況(地形学でいうカレンフェルト)で池間言葉で言う「スバナ」になっている。岬前面のサンゴ礁は幅が数 10m ほどしかなく、荒天時には礁縁で砕けた外洋波の

しぶきの影響をより大きく受ける環境下にあることから植生の生育もよくない。

ヒサイトウガイを境にして、北側では海岸線は北東方向、南側では南方向に延びている。海岸の地形は、前者では海拔高度が10~20ほどの海崖がほぼ連続し、後者では海崖は見られず海拔高度も一部を除いてほとんどが10m未満である(1/5,000国土基本図)。ヒサイトウガイは、海に突き出た部分とその根元付近よりも数m高く海上、特に北側海上から見ると少し目立つ存在である。

イラビジの付け根からは、別のサンゴ礁が北東方向に海岸線に斜交するように延びていてツマビジと地元では呼ばれている。この2つのサンゴ礁は連続している。

またイラビジの南側には、池間島・宮古島・伊良部島によってU字状に囲まれた海域がある。この海域には外洋につながる開口部が3か所あり、最も大きな北西側開口部にイラビジはあって北からの外洋波の影響力を軽減させている。このことはイラビジの北側と南側の海域における波高の違いでわかる。

イラビジの先端から約5km西南西には伊良部島最北端の白鳥崎が、約9km南には漲水港(平良港)がある。漲水港は、宮古地域における古くからの主要港で、沖縄本島からの船はイラビジの先端を迂回して南へ針路をとって漲水港へ向かうことは既に述べた。

イラビジの付け根の海岸に、かつて回遊して来る魚群を見張る場所に利用されたという言い伝えのあるイスヌカンヌフギス(豊漁の神の大岩)がある(『わが池間島 改訂版』p.61)。池間島に伝わるユークイヌアグ(神事ユークイの拝所巡礼のときに謡われる古謡)の中にはイラビジの付け根辺りに航海安全を祈願する御嶽があることを詠んだ歌詞も見られる(『沖縄池間島民俗誌』p.251~259)。

### 3 イラビジ付け根周辺の海岸に関わる伝承・アグ・海岸地名

池間島において、イラビジに直接関わる伝承やアグ(古謡)は伝えられていない。またイラビジというサンゴ礁名につながる海岸地名も見当たらない。しかしイラビジの付け根周辺の海岸には、イラビジの存在を前提とする伝承やアグ、海岸地名がある。それらの内容について把握することは、イラビジの命名者を推測するうえで必要な情報を得られる可能性が大きいと考える。それぞれについて以下に述べる。

#### (1) 伝承

イラビジの付け根にあるヒサイトウガイの東南東100m余りには最高高度15m程のL字状の小高い高まりがあり、その東側麓にはヒサイヌクと呼ばれるドリーネがある。この高まりは琉球石灰岩からなり全体がアダンなどの植生で覆われ、景観的に周囲から明確に区別されるような特徴はない。

この高まりはティンカイヌーインミ(天に昇る嶺)と呼ばれ、その東側にティンカイヌーインツ(天に昇る道)と呼ばれる岩山道があり、シミの天辺には四角い石積みの建造物跡が認められた、という(『わが池間島 改訂版』p.60)。

ティンカイヌーインツについては、地元では次のような内容で伝えられている。

「人が死ぬと靈魂は「北の部落の天へ昇る道(イーズマヌティンカイニューインツ)」というところから天へ昇る。その附近はおそろしい所」(『沖縄池間島民俗誌』p.299)。

またイラビジでの漁業を示唆する伝承も伝わっている。イラビジへ漁に向かう出発地となるイキズーヒダ(イキズー浜)にミタイバナリ(見台離れ)という大岩があり、古くは回遊して来る魚群をこの岩の上から見張ったという。この大岩は別名イスヌカンヌフギス(磯の神の大岩<sup>※5</sup>)と呼ばれる大岩がある。この大岩について、

次のような内容の伝承がある。

「浜辺にゴロリと寝転がった大岩をイスウヌカンが軽々と持ち上げて浜口の台座に鎮座させ、深い眠りから目覚めさせた。そうして魚類回遊などの見晴らし台に仕立てて人々に幸運をもたらしたという」(『わが池間島 改訂版』p.61)。

## (2) アーグ

池間島に伝わるユークイヌアーグ(神事ユークイのときに謡われる古謡)の歌詞の中には、イラビジの付け根付近にあると伝えられているスムラダキを詠んだ以下のような歌詞が見られる。

「〈前略〉

スムラダキ ウラマイ

(スムラの嶽にいらっしゃる)

カリウスヌス ナーヤギュー

(安全を守る神を崇めましょう)

〈後略〉」(『沖縄池間島民俗誌』p.252)。

## (3) 海岸地名

イラビジと関係が深いと思われる海岸地名として、「琉球国絵図」に記載されている「さゝれ崎」がある。2. イラビジの地理的環境の節で述べた通り地元ではヒサイトゥガイと呼ばれている小岬のことである。地図(1/5,000 国土基本図)でわかるように、海方向への突き出しは僅かでありむしろ曲がり角の表現が適切と言える形状をしている。

「琉球国絵図」において、池間島内の岬ではさゝれ崎の他に記載されているのは南東端の「まさか崎」(池間大橋のたもとの岬)だけである。琉球王国時代から明治28(1895)年までの宮古における主な出来事を記した「宮古島在番記(写)」では異国船や他国船の漂着についても記することから、公的機関で使用されたサンゴ礁名や海岸地名は継続的に使用された可能性が高いと考えられる。しかし地元での呼称を無視し

た命名の場合、公的呼称と地元での呼称の2通りの名称が存在することになる。

## 4 関わり方の違いによるイラビジに対する視点

サンゴ礁に名称を付けるとき、当該サンゴ礁への関わり方が影響すると考えられる。サンゴ礁を漁場としている生業者とその近海を航行する航海者は、同一のサンゴ礁であっても前者は魚介類の生息状況を、一方後者はサンゴ礁との距離をそれぞれ重視する。サンゴ礁を見る視点は、生業者は内側から、航海者は外側からと言える。このことは、サンゴ礁名を付けるときに生業者は魚貝類名やその生息環境に関わる内容を示す名称を、航海者は安全航行に関わる内容を示す名称を考慮することに影響を及ぼしたと思われる。

このことをふまえてイラビジの命名について考えるとき、生業者と航海者のそれぞれの視点についていくつかの観点から把握する必要がある。以下において生業者と航海者に分けて見ていく。

### (1) 生業者の視点から

生業者は、サンゴ礁内の魚介類の生息状況やその生息環境を詳細に把握して魚介類の効率的な捕獲に務める。サンゴ礁内の様々な情報を利用者間で共有し後世に引き継いでいくうえで、サンゴ礁に名称を付けることは必要なことと考えられる。その際規模の大きなサンゴ礁の場合、当該サンゴ礁内の各所ごとの状況に応じて細かく名称を付けることになる。

池間島の北数kmにある八重干瀬は、南北20km余り・東西5kmほどに広がるサンゴ礁群である。それらのサンゴ礁には名称が池間言葉で詳細に付けられている<sup>※6</sup>。これらの詳細なサンゴ礁名は6つの命名法に分類されるという(宮川、1991)。宮川による分類も参考にしながら、生業

者の視点でイラビジの特徴を見ていく。

#### ①平面形状的特徴の視点から

ここでいう平面形状とは一つのサンゴ礁の平面形状を意味するものである。池間島の海岸付近にあるサンゴ礁は、海岸に付着するように狭い幅で断続的に発達しているタイプ(エプロン礁)と、海岸から池間言葉で言うイナウ(礁池)をはさんで海岸に概ね平行するように発達しているタイプ(裾礁)が一般的である。この2つのタイプをそれぞれ表現する普通名詞の池間言葉はない。

イラビジは、既述の通り海岸から西南西方向に1km余り岬状に延びており池間言葉で言うトゥガイである。トゥガイはサンゴ礁の縁辺部の突出部に対しても使われる普通名詞である<sup>※8</sup>。イラビジは、その顕著な岬状の平面形状的特徴がサンゴ礁名には反映されていない。

#### ②小地形の視点から

サンゴ礁の礁面には、その規模や環境によって岩塊・岩塊群や砂洲島、小さな溝、凹地などの小地形が形成されることもある。サンゴ礁内の顕著な小地形の名称が当該サンゴ礁の名称に反映される可能性も考えられる。

イラビジは、池間島を取り巻く多くのサンゴ礁の中では規模の大きい範疇に入る。その礁面には、近隣の同程度の規模のサンゴ礁とは明確に違う小地形の顕著な形態的特徴は見られない。すなわちサンゴ礁名に反映されるような独特な小地形は見られない。

#### ③生息する・寄り来る魚介類の視点から

生業者にとって魚介類の生息状況は漁獲量に直結することから大きな関心事である。長い間の利用経験から、各サンゴ礁における魚介類の種類とその詳細な生息環境の関係性について細部にわたって把握していたと思われる。またサンゴ礁域の海況は風や潮位の変化によって容易に変わるので、生業者は安全に漁撈活動を行う

ためには各サンゴ礁についての詳細な知識を習得しておく必要がある。その知識には魚介類・サンゴ礁の名称も含まれ、それらはそのまま世代間で引き継がれてきたと考えられる。

サンゴ礁名に魚介類名を付ける事例は、八重干瀬のサンゴ礁群に多く見られる<sup>※9</sup>。それらにおける魚類名や貝類名は、例えばイラウツビジのように魚類名(イラウツ)・干瀬(ビジ)の形で表現されており、魚類名や貝類名を単独で表現する場合と変わらない同じ名称が使用される。魚介類名は、サンゴ礁名に用いても短縮されずにそのまま使用される。

イラビジの場合、サンゴ礁付きの魚や季節的にイラビジに寄って来る魚には、池間言葉でイラと表現される魚類は見当たらない。また貝類にも確認されない。

#### ④漁法の視点から

池間島で行われていた漁法には、網漁・釣り漁・突き漁・採取漁がある。網漁・採取漁はサンゴ礁内で、銚突き漁はサンゴ礁の礁面・縁辺外側で、釣り漁はサンゴ礁縁辺部及びその周辺海域で行われることが一般的である<sup>※10</sup>。沖合で行われるカツオー一本釣り漁業は、1906年から2005年に行われていた。

釣り漁の場合、サンゴ礁縁辺部では釣り竿を使用し、舟を用いた釣り漁は手釣りの一本釣りで、いずれにも特別の呼び方があるわけではない。ただし、後者の中には深海一本釣りにおいて“巻き落とし”<sup>※11</sup>と言われる漁法があるが大正時代末頃に始められたもので、今でも行われている。

網漁には追い込み型が多く、漁獲の対象となる魚種によってアンツカイ(またはイラウツ)、アギヤー(サンゴ礁の外洋部で行う)、インウツスマンなどと呼ばれる網漁が行われた(上掲書、p.148~157)。イラウツという網漁名があるが、イラウツとは魚種名である。サンゴ礁で

の網漁の主たる漁獲対象の魚種であり、イラビジに特に多く生息しているのではない。

銚突き漁は、素潜りで行われた漁法で、手製の銚で魚を突いて獲るが、対象となる魚種は多様である。

採取漁では、サザエやシャコガイ・高瀬貝・海人草などが採取され、採取漁全体を意味する固有の名称は確認出来ない。

これらの漁法は、イラビジ以外のサンゴ礁でも行われていたものである。また漁法名にイラ漁は見られない。

また池間島のカツオ漁業は、創業時には帆船で池間島の南の海域、すなわちイラビジの南の海域で行われた(上掲書、p.127)。1911年に漁船の動力化が始まり、漁場もイラビジの外側の海域に移っていった(上掲書、p.140.)。

#### ⑤人体の部位の視点から

サンゴ礁名に人体の部位名を転用するためには、当該サンゴ礁の状況を把握していること、すなわち生業者の視点が欠かせない。古くから池間島の人々が利用している八重干瀬のサンゴ礁名には、ドゥ(胴体)、カナマラ(頭)という池間言葉による人体の部位名の転用の事例が見られる。<sup>※12</sup>この2つのサンゴ礁名は、多くのサンゴ礁が不規則に集中する海域において、相対的な規模・位置関係から見て核となる存在のサンゴ礁に付されている。すなわち人体における外見上顕著な部位である胴や頭の名称が、中核的な存在のサンゴ礁の名称に転用されているのである。このような命名法は、単独及び直線状に分布しているサンゴ礁群の中には見られない。

イラビジは、集落からもその位置を視認出来る単独の存在である。

#### ⑥位置関係の視点から

池間島または核になるサンゴ礁から見た方位・方角によって、サンゴ礁の名称にその方角を示すアガイ(東)・イー(西)・ンス(北)などが含

まれる。ただしこの場合の方位・方角は民俗的方位・方角であり、地理的方位を数十度右回りで認識されている。南は池間言葉ではハイバラであるが、この言葉の代わりにマイ(手前側、前方)が使われることが多い。マイの対語であるクス(後方、奥側)の使用例もある。マイやクスは、池間島が基点となり、近い位置にあるのがマイ、遠方にあるのがクスとなる。位置関係や方位・方角を表す池間言葉にはイラはない。

このような方位認識と池間言葉による表現から、イラビジは池間島の民俗的方位の西に位置するサンゴ礁で「イー アイ ッシ(西にある干瀬〔サンゴ礁〕)」となる。しかし、位置・方位的要素が含まれるサンゴ礁名の一般的な表記は、八重干瀬のサンゴ礁の名称にも見られるように位置・方位を表す言葉に続けて「・ヌ・ッシ」となる(ヌは格助詞の「の」の意味)。したがって「イー アイ ッシ」は「イー・ヌ・ッシ(西の干瀬=サンゴ礁)」となり「イラビジ」とはならない。また方位の「イー」は短音の「イ」となることはない。

#### (2) 航海者の視点から

航海者は、帆船で島づたいに航海する場合、安全航行のために天気と海況の的確な把握はもちろんのこと、岬やその先にある小島に祀られている神に航海の安全を祈願し、“山当て”となる陸上の具体的な目標物を確認しながら航行した(『神と自然の景観論』p.49~57)。このような航海者の航海の安全に対する願いは、1648年に作製された「琉球国絵図」に見られるように島名・海岸地名にも反映されている。<sup>※13</sup>

この「琉球国絵図」には、沖縄本島・那覇港～慶良間諸島～宮古島・漲水港を結ぶ航路が池間島の近海を通るように細い朱線で描かれている(第2図)。この航路でイラビジの近海を航行する航海者は、漲水港から那覇港に向かう航海者(以下、南からの航海者とする)と、那覇港か

ら漲水港に向かう航海者(以下、北からの航海者とする)であった。前者には、航路沿いの宮古諸島北部海域のサンゴ礁の分布状況や海況を熟知している航海者も含まれていた(『与世山親方宮古島規模帳』p.69)。後者には、那覇港から漲水港に戻る航海者だけでなく非サンゴ礁地域(北)からの航海者も含まれていた可能性が高いことは、漲水港の南隣りの海拔20mほどの台地上にある住屋遺跡で出土した12世紀頃の九州系の土器類から窺える(『みやこの歴史』p.47)。

南からの航海者、特に漲水港を母港とする航海者は、イラビジ周辺の海況の熟知者が含まれており船の針路及び進路変更地点を的確に判断できたと考えられる。一方北からの航海者はイラビジの先端を迂回して漲水港に向かうので、船上からイラビジを注視しながらの航行となる。同時に、イラビジの北海上を西または南西方向へ航行しながら南(漲水港)への針路変更点を判断するための“山当て”の陸地の目標物の確認も行われたと考えられる。

また北からの航海者、特にイラビジ周辺の海況の熟知者のいない非サンゴ礁地域からの航海者は、航行の難所であるイラビジ近海での安全航行を神に願う気持ちは南からの航海者よりも強かったと推察される。このことは、イラビジを航海者の視点で見ると北からの航海者の視点が特に重要であることを示している。

そこで本節では北からの航海者の視点を中心に見たイラビジの特徴や信仰の有り様について見ていく。

#### ①航行する船の視点から

イラビジ近海を既述の航路で帆走する場合、南からの航海者は風が順風であることと海況が穏やかであることを確認したうえで漲水港を出港しイラビジの先端付近(北北西)に向けて針路をとり、その先端を通過後は北東方向へと針路を転じる。一方北からの航海者は、池間島北の

海上を南西方向(伊良部島北端の白鳥崎方向)に航行し、池間島北西端のヒサイトウガイを、そしてイラビジを左舷側に見ながらしばらくそのまま進んでイラビジ先端を通過後に針路を南に転じて漲水港へと向かうことになる。

航海者は、通過時の潮位によっては干出したイラビジを視認できる場合もあり、また満潮であっても波の大きさの差異などの海面状況の違いが確認できる状況下であれば海面下に没したイラビジの存在を推測できたと考えられる。すなわち船上の航海者は、潮位に関係なくイラビジの突き出た規模を確認できていたと思われる。

#### ②海岸地名の視点から

海岸の出入りの多い沿岸域において、海岸沿いにある航路を帆走する航海者は、安全航行のために各地の山や岬を“山当て”にしながら航行した。このような場所も含めて岬や海岸付近の山には名称が付けられ、それらは航海者間で共有されるとともに世代間で引き継がれていった。これらの名称は、それぞれの周辺海域についての情報も伴って認識されることになる。

イラビジの付け根の海岸一帯の地名はイキズーであり、イキズーヒダ(イキズー浜)、イキズーヌナカヌトウガイ(イキズーの中央の突出部)などに見られるように池間島北西海岸一帯を代表している地名と言える。

このイキズー(イラビジの付け根一帯)の海岸地形には、航海者に強い印象を与えるような顕著な特徴は見られない。航海者が池間島北西の海上で強く意識するのは海岸から突き出たサンゴ礁の存在だったと思われる。

これらのことから航海者の海岸地名への関心は低かったと推察され、サンゴ礁名に海岸地名を活用した可能性は低いと思われる。

一方「琉球国絵図」には、池間島北西海岸に「さゝれ崎」という地名が記されている(『琉球

国絵図』p.86)。当該絵図は海上交通に関わる事項を重視して描かれている(上掲書、p.14)ことを考慮すると、さゝれ崎は航海者の視点による海岸地名と考えられる。さゝれ崎とはヒサイトウガイと地元で呼ばれている小岬のことで、規模も小さく海拔高度も低く、またサンゴ礁が長く突き出ていることから山当てには利用されなかった推測される。

「琉球国絵図」にさゝれ崎が記されたのは、主要航路が近くを通っていること、サンゴ礁が大きく突き出ていること、の2つの理由が考えられる。そしてさゝれ崎という名称には、小岬であるが航海安全の神が祀られていること(後述)への関心を促す意図が含まれていたと思われる。

### ③信仰の視点から

一般に航海者にとって、岬周辺は暗礁の存在や速い潮流が存在して航行上の危険な海域として認識されることから、航海安全を祈願する神を鎮座させている(『神と自然の景観論』p.55～56)。

イラビジの付け根にあるさゝれ崎(ヒサイトウガイ)付近には航海安全の神の鎮座する御嶽が設けられていたことが、池間島の神事ユークイにおいて巡拝地への移動の途中で謡われる豊作や航海安全などを祈願する古謡「ユークイヌアグ」の中の次の歌詞からわかる。

「〈前略〉

スムラダキ ウラマイ

(スムラの嶽にいらっしゃる)

カリウスヌス ナーヤギュー

(安全を守る神を崇めましょう)

〈後略〉」(『沖縄池間島民俗誌』p.222)

さらにユークイで巡拝する聖地の一つであるアダンニー(別名ウイラジャー)では、祈願したあとにその場で謡われるアグの歌詞にも次のようにスムラダキが見られる。

「〈前略〉

スムラダキ ウラマイ

(スムラ嶽(巢守御嶽)に いらっしゃる)

カリウスヌシュ トウユマサ

(カリウス主(航海安全の神)を 響動まそう)

〈後略〉」(『わが池間島 改訂版』p.56)

イラビジの付け根付近の海岸にはスムラ嶽があり、そこにはカリウスヌス(カリウスヌシュ)という航海安全の神が鎮座する、ということである。

## 5 航海者のイラビジ観

イラビジへの関わり方の異なる生業者と航海者の視点でイラビジについて見た。その結果を見る限り航海者がイラビジというサンゴ礁名を付けたことを示唆しているように思われる。

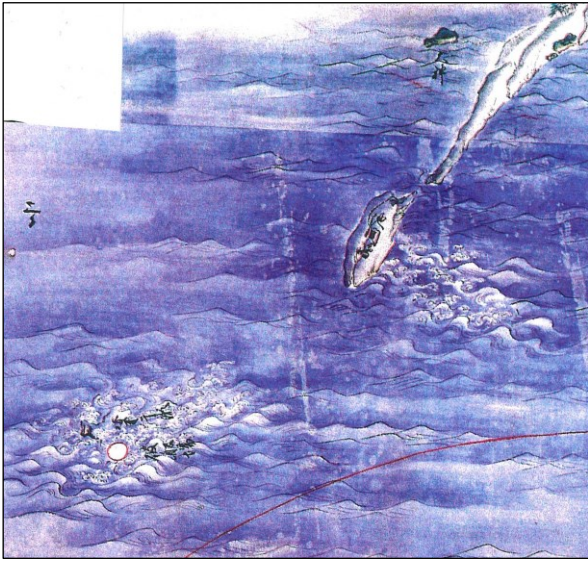
そこで航海者のイラビジ観について、いくつかの観点から分析・考察を行う。

### (1)航海者が船上から見たイラビジの印象の表現から

前述の航路で航行する航海者は、イラビジ先端付近で船の針路を転換する。特に北からの航海者は、船の針路を変えるときイラビジ付近の海岸地形ではなく周辺の島々による山当てを行ったと思われる。またイラビジの付け根付近に航海安全の神を祀ったスムラ嶽があることは、イラビジが危険性の高い海域であることを示唆している。

航海者、特に北からの航海者は、この注意を要するサンゴ礁についての知識を安全航行のために航海者間で共有する必要性を考えたと推察される。このことは、1797年に英国船プロビデンス号が八重干瀬で遭難した位置を示した絵図においてイラビジが八重干瀬と同様に波濤はとうで表現されていることから窺える(第3図)。





第3図 イラビジの絵図での表現(「宮古島異国船漂着場図」『沖縄県史 図説編 前近代』p.246より) \*図の上が南。

その知識の共有化をはかる上で当該サンゴ礁の名称は基本的事項の一つとなる。その名称については航行する船上から見た印象に基づく内容を含んだもの・示唆したものが、後続の航海者に注意を促す効果が大きいと思われる。また、広い地域で一般的に見られる身近な事物の名称を転用したものが、広く受け入れられ長く活用される可能性が高いと考えられる。

この2つの観点から、航海者は船上から見たイラビジにどのような印象をもち、それを表現するために選択された語がなぜイラビジなのかについて、言語の分析を中心に以下で検討していく。

#### ①イラビジという語について

サンゴ礁を、池間言葉ではッシまたはビジ、宮古地域の主邑の平良言葉ではピシと言う。これらは、「琉球国絵図」やおもろに見られる「干瀬」が訛ったものと考えられる。<sup>※14</sup>そして池間言葉ではッシやビジは使い方に違いがある。ッシは「ッシ ヌ スウラ(干瀬＝サンゴ礁の先端)」、「ッシ ヌ アラハカタ(干瀬の外洋側)」

などのように一つの単語として、ビジはヤビジ(八重干瀬)などのように名詞に続けて接尾語的に使われる。

これらのことから、イラビジはイラとビジから成る語であることがわかる。イラビジの名称の由来を推測するためにはイラの意味することを明らかにする必要がある。

#### ②イラの意味について

イラビジ近海は南からの航海者と北からの航海者が航行し、前者は南方向から、後者は北方向からイラビジを見ることになる。このような両者のイラビジを見る方角の違いは、イラビジに対する印象に影響を及ぼしたと思われる。それぞれの印象の内容を推察し、それがイラという語にどう反映されているかを以下で見ていく。

##### (ア) 南からの航海者の場合

南からの航海者には宮古地域・沖縄諸島・非サンゴ礁地域の人々などが含まれる。かれらは、イラビジ先端を遠方から視認しながらその沖合に針路をとって接近して行き、通過後に針路を変えてイラビジを離れていく航路をとる。船は池間島の古謡ユークイヌアグの歌詞に見られるように順風が吹くのを待って漲水港を出港し<sup>※15</sup>た。穏やかな海況下での航行なので、航海者は船上からイラビジの池鹿島から突き出した形状を視認、または的確に推測することができたと考えられる。

航海者は、船上から見たイラビジの形状の印象について第三者(非サンゴ礁地域からの航海者)に説明するとき相手がイメージしやすい身近にある物に喩えたと思われる。それは尖がった銚や矢・鎌などの人工物や自然界にある突起物であったと考えられる。航海者の安全航海への強い願いや江戸幕府が寛文7(1667)年に発した難破船への対応などを定めた法令の内容などから考えると、船の遭難を待つような印象を

与える人工物の名称は避けられたと思われる。

一方自然界にある突起物は、近づかなければ人は痛い思いをすることはなく、イラビジも船がそれに近づき過ぎなければ座礁する心配もない。

南からの航海者は、イラビジの形状の印象を自然界の突起物に喩えてイラビジ付近での慎重な航行を促すためにイラという語で表現したと考えられる。

#### (イ) 北からの航海者の場合

北からの航海者は、北東方向からイラビジに近づきその先端の沖合で南へ進路を変えてイラビジから離れていく。南からの航海者に比べてイラビジ付近の航行時間は長い。また北からの航海者は、遠方から航行してくるために荒れた海況下でイラビジ付近を航行することもあり、その場合は出来る限り短時間で通過したいと思うのは自然であろう。

北からの航海者は、船が池間島北西端を通過後は目的地が航海者の視界に入り警戒感を抱きながらイラビジに近づき、迂回する位置を間違えないように針路変更を慎重に行ったと思われる。目的地が視界に入り到着を目前にした航海者のはやる気持ちを苛立たせるように存在するのがイラビジである。この北からの航海者の警戒感と苛立ちはイラビジの突き出た形状に由来するものであり、彼らにとってイラビジの形状は印象深いものであったと推察される。

北からの航海者は、前述の (ア) で述べた理由でイラビジの形状の印象を自然界の突起物に喩えてイラビジ付近での慎重な航行を促すためにイラという語で表現したと考えられる。

#### (ウ) イラの由来

前述の通り「琉球国絵図」で示される航路でイラビジ付近を航行したのは、宮古地域・沖縄諸島・非サンゴ礁地域の航海者であった。非サンゴ礁地域は、言語的には琉球語圏に対する日

本語圏に相当する。

池間島及びその周辺には、八重干瀬・フデ岩・かりまた・まさか埼など「琉球国絵図」にも見られる古い地名がいくつも残っている。また池間言葉には日本語の古語も見られる。

これらのことから、自然界の突起物を意味するイラが池間言葉や日本語の古語の中にあるのか見ていく。

#### 〔池間言葉〕

池間言葉では、イラは「イラ バー アッジー ウタイ サ(だから俺は言っていたらう)」のように使われるのが一般的で、イラは「それみろ。そうだろう」の意味である。またアーク(古語、民謡)の歌詞にも見られるが、それは「さあ」という呼びかけの意味である。地形的な突出部はトゥガイということは前述した通りである。刺も身近に見られる自然界における突起物であるが、それは池間言葉ではツーツ、平良言葉ではツーク(クは独特の発音)、沖縄語では刺は'Nzi という。

すなわち池間言葉では、自然界に見られる突起物はトゥガイやツーツという語で表現され、イラでは表現されない。

#### 〔日本語〕

古語のイラには「草、木のとげ」の意味がある(『古語大辞典』小学館)。またイラを「イ」と「ラ」に分割するとイは「クモの糸。蜘蛛の巣」、ラは「名詞・代名詞に付いて「漠然とした場所・方向を表す」とある(上掲書)。イラビジの平面形状と航路との関係を重ね合わせて考えると、イラを一つの単語として見ても、また合成語として見ても、航海者が慎重に航行すべき場所を表す語と言える。

このことからイラビジという名称は、イラを刺の意味で理解し共有化している言語圏、すなわち日本語圏の、またはその影響を受けた航海者によって命名されたと思われる。命名者は、

日本語圏からの航海者にイラビジ付近での慎重な航行を促す意図があって当該サンゴ礁名にイラを付けたと推測される。

## (2) 航海に関わる海岸地名から

イラビジの付近では、船の進路を転ずる位置を決定するために岬が山当てとして活用された可能性が高いことはすでに述べた。イラビジの付け根一帯のトゥガイ(岬)で「琉球国絵図」に記されているのはさゝれ崎(地元名ヒサイトゥガイに同定される)だけである。これは池間島北西端に位置する小さな岬で、古語では「さゝれ(さざれ)」は「小さい」を意味する(『古語大辞典』小学館)ことからこの小岬の実態に即した名称と言える。しかし「琉球国絵図」及びその関連史料にはさゝれ崎を記載した理由は見られない。

小岬のさゝれ崎が「琉球国絵図」に記された理由は、イラビジ付近での針路のとり方について述べた『日本水路誌第二巻下』(1894年)の中の次の記述から推測される。

「…既ニ池間島ノ西端ト伊良部島ノ東端ヲ充分開視シ然後來間島頂ト伊良部島ノ東端ヲ一線ニ保視セハ之ニ向テ航進スヘシ…」  
(p.319~320)。

具体的な岬名は記されていないが、「池間島ノ西端」はさゝれ崎を指していることは明らかである。さゝれ崎付近を通過後もそのままの針路を維持し、伊良部島東端と来間島頂(東岸付近)が一直線になる地点で針路を南に転じればイラビジを安全に迂回できるという内容である。

この『日本水路誌第二巻下』の記述内容から、さゝれ崎は船の針路転換地点を決定するための山当てとしては利用されてこなかったと思われる。「琉球国絵図」にさゝれ崎と記することによって、北からの航海者へこの小岬付近の海域での慎重な航行を促す意図があったと推測される。それは、北からの航海者、特に非サンゴ礁

地域からの航海者は、岬周辺には危険な海域が多いと認識していることを前提にしている。

北からの航海者、特に非サンゴ礁地域からの航海者は、さゝれ崎(ヒサイトゥガイ)が小岬であるにもかかわらず名称が付けられていることからその付近は危険な海域であろうと認識したと思われる。このような航海者の認識は、さゝれ崎という海岸地名を通してイラビジの航行上の危険性を認識することにつながっていったと考えられる。

## (3) 航海者の信仰から

イラビジの付け根にある小岬のヒサイトゥガイ付近には航海安全の神を祀ったスムラ嶽がある。スムラ嶽と同様に岬に航海安全の神を祀った御嶽は、赤崎御嶽(旧下地町)やぱなり御嶽(東平安名岬の先の離れ岩)など宮古地域でも、さらに伊豆半島石廊崎の石廊崎権現や鹿児島県佐多岬の御崎神社、奄美大島北部のホゴロバナ近くのオダキなど各地で見られる<sup>※18</sup>。

このように岬に航海安全の神を祀るのは、帆船による航海者が海岸近くの山や岬を山当てにしながら岬付近を航行したことによる。岬周辺は、岩礁があつたり潮の流れが速かつたりと船の航行には危険な海域である。遭難の危機に見舞われることが多かったことから岬に神を祀って航海安全を願ったと考えられる。

このことから航海安全の神が祀られている岬付近は、遭難の危険に見舞われる可能性の高い海域として航海者に認識されていたことを意味する。イラビジの付け根にあるヒサイトゥガイ(さゝれ崎)に航海安全の神を祀ったスムラ嶽があることは、航海者はイラビジ付近を危険な海域と認識していたことの表れと言える。

## 6 考察

イラビジの命名者について、サンゴ礁の形状、海岸地名、航海者の信仰の3つの観点から考察

を行う。

### (1) サンゴ礁の形状の観点から

サンゴ礁の突き出た形状をイラという言葉で表現した意図を推測する。

〔サンゴ礁の形状をイラと表現した意味について①〕

帆船による航行は海岸沿いが基本であった。航海者は、安全航行のために継続的に往来する航路沿いの海岸の特徴を把握する。

非サンゴ礁地域にある岬の中にはその先に離れ岩・暗礁がある事例は多く見られる。そこは潮流も速いことからその付近を航行する航海者が危険な海域と認識する場所である。そのためそのような岬には航海安全の神が祀られる。このような岬付近の海域に対する印象をもった航海者は、サンゴ礁海域においても類似の地形的環境に遭遇した場合に同様の印象をもった可能性が高かったと考えられる。

海岸から1km余り海に突き出たサンゴ礁であるイラビジ付近には沖縄諸島と漲水港を結ぶ航路がある。この航路で漲水港へ向かう船は、前述したように池間島の北の海上を南西方向に向かい、左舷方向に伊良部島東端と来間島東岸頂(断層崖の頂部)が一直線に見える地点まで航行した後、南へ針路をとって漲水港へと進む(『日本水路誌第二巻下』p.319~320)。換言すれば、当該航路は池間島の西端(北西端でもある)と伊良部島北端の白鳥崎のほぼ中間に当たるイラビジ先端からは1km以上離れたところを通ることを示していることになる。

「琉球国絵図」には、イラビジ付近を通る航路は示されているが針路を変える地点に関する記述はなく、当該絵図の関連史料にも見当たらない。イラビジ先端の沖合を安全に航行するための最も信頼できる山当ては前述の伊良部島と来間島を用いた方法であったと考えられる。このことは、北からの航海者、特に非サンゴ礁地

域の航海者の岬の先を航行する際の一般的な認識を表していると思われる。また当該絵図に記されているさゝれ崎(ヒサイトゥガイ)は船の針路を南西方向から南方向に変える時の山当てではないことは明らかである。

非サンゴ礁地域の岬には岩礁があり、しかも潮流も速くて遭難の危険性の高い海域が多いことは前述した。このような海域では岬から距離をおいて航行するのが基本となる。この航行法は、海岸から突き出たサンゴ礁の近海を航行するときにも採用されていたと思われる。

北からの航海者(特に非サンゴ礁地域の航海者)は、海岸から突き出たサンゴ礁を岬と同義に捉え、その形状的特徴からとげを意味する古語の「イラ」をサンゴ礁名に用いたと推測される。とげは人間が触れなければ痛みを与える存在ではない。突き出たサンゴ礁も同様で、船が近づかない限り座礁することはない。つまりイラという名称を付けることによって、当該サンゴ礁の形状的特徴をイメージさせるとともにその付近の航行に際して注意を促す意図を込めたと考えられる。

〔サンゴ礁の形状をイラと表現した意味について②〕

イラにはさらに別の意味が込められていた可能性があると思われる。航海者は、かつて“板子一枚下は地獄”と言われた厳しい環境下で仕事をしていた。そのため彼らの航海安全の神に対する信仰は篤く、そのことは各地の岬や港口などに神を祀り航海安全を祈願していることからわかる。また信仰心の篤い人は数珠を手にして神に祈ることが多いことから、多くの人が数珠玉の形が如何なるものであるかを知っていたと考えられる。当然非サンゴ礁地域からの航海者も知っていたと思われる。

数珠には、「球が球形の丸数珠と算盤珠状のいらたか苛高数珠がある。法体装束では装束の種類にか

かわらず丸数珠を使用し、苛高数珠は修験者が使用した」(『天皇の装束』p.212)。数珠玉には球形とソロバン玉形の2種類あり、後者は修験道で用いられるというのである。修験道では<sup>いらたか</sup>苛高数珠は修験道十六道具の一つであり、宮家準(2001)は「<sup>いらたか</sup>最多角念珠 ソロバンの珠状(剣形)の木の百八珠からなる。読経や祈念の際にこの念珠をもむのは、剣で百八煩惱を<sup>さいは</sup>摧破することを示す。」(『修験道』p.142)と述べている。念珠とは数珠のことであり、数珠玉の尖った形状には煩惱、すなわち邪念を撃退する力があると信じられていたと思われる。

<sup>いらたか</sup>苛高数珠の尖った形のもつ力によって航海安全を願って、<sup>いらたか</sup>苛高数珠の「イラ」を尖った形状のサンゴ礁の名称に用いたと考えられる。

修験道は、平安時代後期頃に山岳信仰を中核にして形成されたもので、役小角(役行者)を開祖とする。熊野で始まった修験道は、その後各地に広がっていき九州にも英彦山を<sup>るき</sup>霊山とする修験道が成立した。『彦山流記』が13世紀初頭に出来ている(宮家準『修験道』p.62)ことから、その頃までには成立していたと思われる。英彦山のある九州北部一帯の航海者もその存在を知っていたと思われる。これらの航海者は九州各地を航海して交易活動を行いながら修験道のことも伝えていたことが考えられる。

宮古地域では、12世紀頃の九州系の土器類が平良の市街地にある住屋遺跡で出土している(『みやこの歴史』p.47)。また宮古の仲宗根豊見親は日本製の刀剣の冶金丸を1522年に琉球王へ献じている。この刀剣は応永の頃(1394年～1428年)の作と推測されており(『おもろさうし(上)』p.223)、1623年に編集された「おもろさうし 巻六」では“筑紫ちやら”と対語の形で詠まれており(上掲書、p.223)、筑紫とは九州北西部を指す地名である。これらは九州の修験道についての情報が宮古地域にもたらされた可能

性があることを示唆していると考えられる。

北からの航海者は、修験道で用いられる数珠玉の形状とそれに込められている意味について知っていたと思われる。彼らは、サンゴ礁の突き出た形状に修験道で用いられる<sup>いらたか</sup>苛高数珠の球の形状に共通点を見出してイラを当該サンゴ礁の名称として付けることによって<sup>いらたか</sup>苛高数珠がもつ霊力でサンゴ礁への座礁事故を回避したいという願いを込めたと推測される。

イラビジのイラは修験道に由来する可能性が高いと思われることから、その名称は北からの航海者、とりわけ修験道に関する知識をもった非サンゴ礁地域の航海者による命名だと推測される。

## (2) 海岸地名の観点から

池間島北西海岸には、イラビジの名称に直接関係するイラという地名はない。このことはイラビジは海岸地名に由来するものではないことを示している。一方さゝれ崎(ヒサイトゥガイ)は、北からの航海者(特に非サンゴ礁地域からの航海者)のイラビジについての認識を間接的に表した海岸地名と考えられることは前述した。

この考えは、非サンゴ礁地域においては岬の周辺海域は暗礁があることや潮流が速いことなどから危険な海域と航海者が認識していたという前提がある。この航海者の認識は、「琉球国絵図」に記された「おかみ」という岬・島の名称にも反映されている(拙稿「八重干瀬(やびじ)の琉球国絵図(正保)における表現」)。

宮古地域における「おかみ」地名は、船の航路との関りではサンゴ礁分布海域への入り口に位置する島・岬に、そして大きな船の航行の障害となるような大きなサンゴ礁が分布する海岸の小岬に付けられている(上掲論文)。後者の事例の一つに「赤崎之おかみ崎」がある(『琉球国絵図』p.124)。

赤崎之おかみ崎は宮古島の南西端に位置する

小岬の基部にあり、その前面には対岸の来間島まで連続してサンゴ礁が分布している。大きな船の航行が困難な海域であるにもかかわらず「琉球国絵図」には記されず当該絵図の関連史料に記されている(『琉球国絵図』p.124)。赤崎之おかみ崎(赤崎御嶽)は、小岬であることやその先には大きな船の航行に支障をきたすサンゴ礁が分布していることからさゝれ崎と似た自然環境である。類似の自然環境の両者の命名には、非サンゴ礁地域からの航海者に当該海域の航行上の危険性を示唆する目的があったと推測される。

航路との関りで見ると、船の航路沿いに位置するさゝれ崎は「琉球国絵図」に、航路から離れた位置にある赤崎之おかみ崎は当該絵図の関連史料にそれぞれ記されている。これは「琉球国絵図」作製者が船の安全航行の観点から航路沿いの情報を重視したことを表していると思われる。このことは「琉球国絵図」において沖縄本島・那覇港一漲水港の航路沿いに位置する宮古諸島北部地域に海岸地名が多く見られる(『琉球国絵図』p.84~89)ことから窺える。

航路沿いの海岸地名が「琉球国絵図」で重視されている背景には、幕府がすべての藩に対して交通を重視した国絵図の作製・提出を命じたことがある。そのような幕府の命を受けた薩摩藩は、琉球王国の国絵図作製も命じられており(『琉球国絵図』p.13)、島嶼間を結ぶ海上交通を重視した「琉球国絵図」を作製する必要があった。このことから航路沿いに船の航行に危険なサンゴ礁が存在することへの注意を促す意図もあって小岬であるが地名を付けて表記したと思われる。

また「琉球国絵図」ではサンゴ礁名が記されている事例は限られており、多くは島の周囲を取り巻くように細かい黒点で表現されている。イラビジも黒点による表現であることから、イ

ラビジやその付近で発生した海難事故などを烽火の制(1644年)に基づいて琉球王府へ報告する場合、場所の説明として海岸地名が必要となる。さゝれ崎は、その役割を果たす意味も込められたものと考えられる。言い換えると、さゝれ崎は池間島北西海岸一帯における位置を確定するための座標軸として位置づけられていた側面もあったと考えられる。そして座標軸として位置づけられた海岸地名は名称の変更は許されなかったと思われる。

### (3) 航海者の信仰の観点から

航海者が信仰する神の鎮座する場所は、港近辺や航路沿いに設けられるのが一般的である。神の鎮座する場所・方向を視認しながら航海安全を願うことから、スムラダキの位置を特定すること、そして航海者が信仰していたのかを明らかにする必要がある。この2点について以下において見ていく。

[スムラダキの位置について]

イラビジの付け根付近には航海安全の神が祀られたスムラダキがあることは前述した。この御嶽は、主要な航路沿いにあるが「琉球国絵図」及び関連史料には記されていない。宮古地域の主な御嶽が記載されている『琉球国由来記』(1713年)にも見られない。スムラダキはユークイヌアグの歌詞に見られるが、その具体的な位置は示されていない。スムラダキには航海安全の神が祀られていることから、その具体的な位置を把握することによってイラビジとの関係を確認することが出来ると考える。

スムラダキのある池間島北西部には、ティンカイヌーインツ(天に昇る道)と呼ばれる場所があって、そこには次のような言い伝えがある(『わが池間島 改訂版』p.58)。

死んだ人の靈魂と家族・親族との別れとなる「神人別れ(カンストゥバキヤーイ)」の神願いが終わった後、靈魂はティンカイヌ

ーインツを登ってティンカイヌーインミ  
(天に昇る嶺)から天に昇っていく。

この言い伝えの内容からティンカイヌーインツは池間島の人々の信仰に関わる地名であることがわかる。その地名が死をイメージさせることから、地元の人々が怖い場所との認識をもち行きたがらない場所である。このような島の人々の認識と集落から離れた所にあつて日常的な関わりが少ないことなどからティンカイヌーインツの詳細は不明である。

不明なことの多いティンカイヌーインツについて、I・S氏(1931年生・男)は次のように述べている(上掲書、p.60)。

「ティンカイヌーインツはティンカイヌーインミ東側の岩山道。このあたりはアダナス多産地のアダン山であつた。ティンカイヌーインミはティンカイヌーイトゥーミガマ(天に昇る遠見ガマ)とも言われた。ティンカイヌーインミ天辺に四角い石積みの建造物跡が見られた。ティンカイヌーインツの清掃管理などは父親が行っていた。」

この内容からは、その設置時期は明らかでないが、小高い丘の頂上部に四角い石垣の構造物跡があること、そこへ向かう岩道があることがわかる。構造物があつて坂道が設けられていたということは、この施設を長く使用する意図があつた可能性が高い。そして前述のとおり靈魂が昇天していく場所がティンカイヌーインミとはこの施設のあつた場所と考えられること、この施設のあつた場所が信仰に関係する地名が付けられていることから推測すると、当該施設は信仰に関する施設であつたと考えられる。

またティンカイヌーイトゥーミガマのトゥーミ(遠見)という語は、烽火の制に伴う遠見番のように遠方を見張る意味がある。北西海岸から1km余り突き出たイラビジがあり、その付近に主要航路があることをふまえると、当該施設は

イラビジが見渡せる位置に設けられたと思われる。このことから、当該信仰施設が設けられていた具体的な位置はヒサイトウガイ(さゝれ崎)の東方100mあまりの位置にあつてイラビジも眺望できる海拔高度15mほどの小高い丘の頂上部にあつたと思われる。つまりイラビジの北側を航行する船からもその位置が確認できるところに信仰施設が設けられたと考えられる。

なお池間島の北西海岸一帯において、信仰に関わる伝承のある地形的な高まりはティンカイヌーインミ以外では見当たらない。

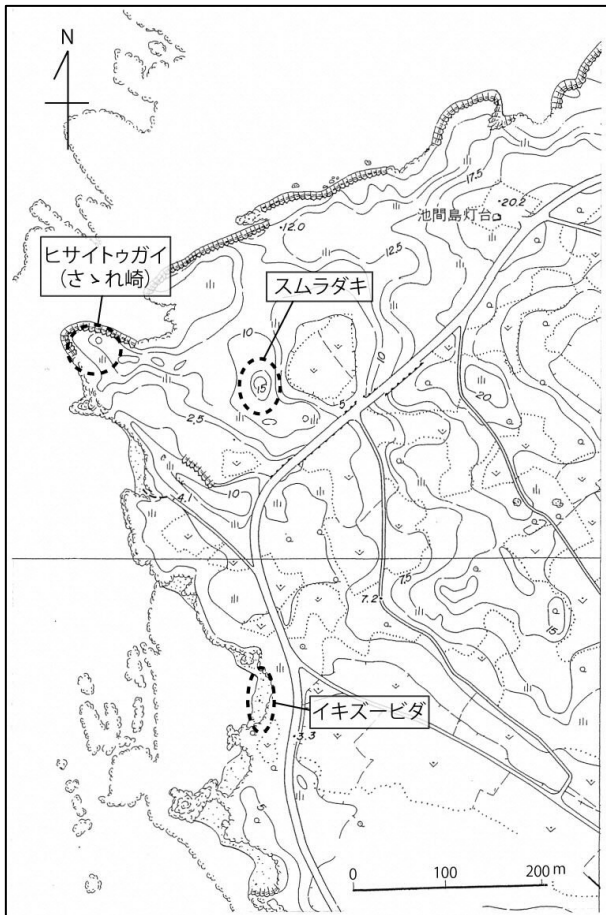
以上のことからスムラダキの具体的な位置は、信仰にまつわる地名・伝承があることやイラビジが眺望できることからヒサイトウガイ(さゝれ崎)の東方100m余りにある海拔高度15mほどの小高い丘の頂上部にある四角い石積みの建造物跡であると推測される(第4図)。

[スムラダキの設置時期について]

池間島にはスムラダキの設置についての記録や口承は確認されていない。しかしスムラダキの設置時期を検討するうえで参考になる資料として日本刀の冶金丸と池間島のユークイヌアークがある。

まず冶金丸について。宮古地域と非サンゴ礁地域との関りを示唆する史料に冶金丸と呼ばれる日本刀がある。この日本刀は応永年間(1394～1415年)の作と考えられ(『おもろさうし(上)』p.223)、1522年に宮古島の仲宗根豊見親が琉球国王尚真に献じたものである。冶金丸はおもろ(一連番号324)に「……筑紫ちやら 佩きよわちへ 冶金丸 差しよわちへ……」(筑紫ちやらを佩き給いて、冶金丸を差し給いて)(『おもろさうし(上)』p.223)とあり、筑紫は九州北西部(福岡県)をさすことから九州北西部地域との関係を窺わせる。

仲宗根豊見親が冶金丸を琉球国王尚真に献じた頃には、すでに宮古から琉球王府への入貢も



第4図 スムラダキの位置(推定)

(国土基本図(XV I-NH91): 国土地理院発行を一部  
 改変・縮小。1目盛は100m)

行われていた(1457年頃始まる)。1488年には仲宗根豊見親は貢租方式を定めて蔵元(御物蔵・船手蔵・仕上世蔵)を創建したという(『みやこの歴史』年表)ことから、仲宗根豊見親は貢納を重視して漲水港と那覇港とを往き来する貢納船(公用船)には波の荒い外洋の航海に耐えうる大きさの船を使用したと思われる。

次にユークイヌアークについて。ユークイでは池間島内の各所にある拝所を巡って神々に島の豊穡を祈願する神事(『わが池間島 改訂版』p.47)で、3日間かけて行われる池間島にとって重要な祭祀と位置付けられていた。ユークイのアトゥヌヒ(最終日)に、ウハルズや巡拝地間の移動中に謡われるのがユークイヌアーク(ユークイの歌)である。

クイの歌)である。

ユークイヌアークには、その最初の唱え言の後に続く歌詞に「……ンキヤーン トウユミヤ ハダンドゥ(昔 豊見親の時代に) ニダティウ ツ ユークイ(根立てておいたユークイ)……」(上掲書、p.48)とあることから、ユークイの創始時期とユークイヌアークが謡われるようになった時期が異なることがわかる。

また当該アークが謡われるようになった時期は、その歌詞に「……ヤマトウカラ ウリタイ(大和から 下りてきた) ヤシロカラ ウリタイ(山城国<sup>※19</sup>から 下りてきた) フツバカイ マカナイ(大秤で 計り)……チューサティーヤ トウラマダ(強いからといって 取らないで下さい [重税にしないで下さい])……」(上掲書、p.53)とあることから、薩摩藩による検地(1611年)以後と考えられる。

さらに当該アークの歌詞の中に「 Gumchu (貢物を)」の語が見られる(上掲書、p.52、53)。1457年頃には宮古の仲宗根豊見親が中山に入貢し、さらに1611年には薩摩藩が検地を行っている。15世紀後半以降は、琉球王府への貢納品を積載した公用船が、漲水港から那覇港へ向かうようになったと思われる。

公用船については、ユークイヌアークの歌詞にはマイブー(前帆)やウフブー(大きい帆)の語がみられる(上掲書、p.53・54)ことから2本の帆柱を備えた船であったことがわかる。貢納品を積載し外洋を航行することから吃水も深く、満潮時でもサンゴ礁上の航行は回避する必要のある大きさの船だったと思われる。

貢納品を積載した公用船は、「琉球国絵図」に示される航路を航行した。このような航路設定は、宮古島と池間島及び大神島とのそれぞれの水路の状況に基づくものであることは明確である。

この2つの水路について、「琉球国絵図」の



関連史料ではそれぞれ次のように記されている。当該史料には宮古島と池間島の水路について「此嶋方かりまたひゃんな崎との間七町式拾間此間底干瀬ニ而潮時ニも荷船不通」とあり、大神島のそれについては「此嶋地との間底干瀬ニ而潮時ニも荷船不通此間廿七町廿間」(いずれも『琉球国絵図』p.127)と記されている。この記述で示されるように、これらの水路はサンゴ礁が分布して浅いので荷船の航行が出来ないことから、イラビジ付近を通る航路の選択になったと推測される。

以上のことから、スムラダキは定期的に貢納品を運ぶ公用船の航海との関りが深いと考えられ、15世紀後半から17世紀初期の間に設置された可能性が高いと推測される。

[スムラダキの神の信仰について]

琉球王府が1767年に宮古島(宮古地域)に対して出した「与世山親方宮古島規模帳」(読み下し文)(以下、「規模帳」)には「右二か村は沖縄からくり舟を買って来ると、乗初めと称して船主が神酒や酒を準備し、みその浜に上国する者らと呼び集め祝いをするという。……」(『与世山親方宮古島規模帳』p.69。以下、『規模帳』)とある。二か村とは池間島の池間村・前里村(現在の字池間・字前里)のことで、記述内容は池間島の人々がくり舟を必要とする生活を行っていたこと、沖縄本島への航海者でもあったことを示している。

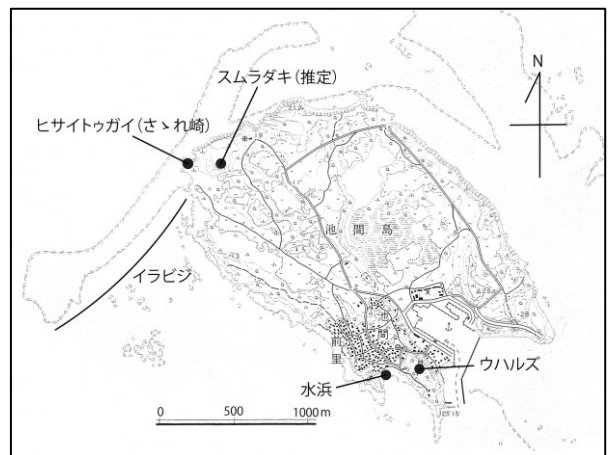
くり舟は遠方の漁場への出漁や伊良部島への出作り耕作に利用されたと考えられる。1893年に宮古を訪れた笹森儀助の記録『南島探験1』の附図「宮古群嶋略図」から推測すると伊良部島へは集落南にあるみその浜(ミジュンマヒダ=水浜の浜)から出発したと思われる。イラビジはみその浜から遠く離れており、スムラダキとの関係性は見当たらない。

さらにくり舟は、移動手段や漁獲物の運搬の

利便性から集落から離れた漁場・イラビジへ出掛ける時にも利用されたとされる。イラビジへは徒歩でも行けたこと、イラビジでの漁は礁嶺やイナウ(浅瀬側)で行われたと考えられる(『沖縄池間島民俗誌』p.141~159)ことから、航海安全の神の祀られたスムラダキとの関わりは低いと考えられる。

くり舟による遠出の航行としては、伊良部島への渡島<sup>\*21</sup>のほかには八重干瀬への出漁が考えられる。八重干瀬へは島の南部にある集落に隣接するみその浜から船出して島の南東端付近を通過して向かうので、スムラダキ付近は航行しない。

また池間島にはウハルズという御嶽が島の南端の岬近くにあつて、その正面には入り江(ミジュンマブー=水浜入り江)がありその入り江の奥(北側)がみその浜(ミジュンマヒダ)で、その背後には集落がある(第5図)。



第5図 ウハルズ・水浜・スムラダキ(推定)の位置

(2万5千分の1地形図「池間島」:国土地理院発行を一部改変・縮小。1目盛りは500m)

ウハルズは「琉球国由来記」(1713年)の「嶽々由来」には池間御嶽と記されて「男神。オラセリコタメナフノ眞主ト唱。(池間村後峰ノ上ニ有)航路且諸願ニ付、池間村中、崇敬仕ル。」(『琉

球国由由記』p.579)とあり、航海安全の神であることがわかる。「琉球国由記」に記されている池間島の御嶽は池間御嶽だけである。

集落に隣接したみその浜で「規模帳」に見られる上国者を招待して祝ったのは、近くにウハルズに航海安全の神が祀られていることと関係があったと考えられる。上国すなわち沖縄本島へ行くことは遭難の危険を伴う航海であり、みその浜における上国者を祝ったのは航海の安全をウハルズの神に願った神事だったと推測される。ウハルズの神は、池間島の人々にとって最高神であり航海の神であることから沖縄本島へ出発する前に航海の安全を祈願することは不可欠だったと考えられる。

また池間島の神事ユークイでは島内の各所にある拝所を巡って神々に島の豊穡を祈願する(『わが池間島 改訂版』p.47)、島にとって重要な祭祀と位置付けられていた。一定年齢以上の女性が参加し島で最も崇敬される聖地のウハルズで祈願したあとにフヅカサ(大司=最高位の神女)を先頭に一列になって巡拝に向かう。巡拝は島を2分するイーヌブー(入り江。現在の池間湿原)の周りを反時計回りに数カ所の巡拝地を巡って諸願いをして集落内を通りウハルズに戻る経路で行われ、スムラダキは巡らない(上掲書、p.54~58)。

ユークイのアトゥヌヒ(最終日)に、ウハルズや巡拝地間の移動中に謡われるのがユークイヌアグ(ユークイの歌)で、その歌詞には太陽神や月神など多くの神が詠まれている(上掲書、p.48~54)。その中に「…スムラダキン ウラマイ(スムラ嶽にいらっしやる) カリウスヌシュナヤギュー(カリウス主(航海安全の神)を名揚げよう)…」の歌詞が見られることから、スムラダキに鎮座する神は航海安全の神であることがわかる。

ユークイヌアグの歌詞は、前半部分が豊穡

に関する内容に、後半部分が漲水港と那覇港の間の航海に関する内容になっている。両港で順風の吹くのを待って船出する描写の細かさは、両港間の航海の安全への強い願いが込められていたことが考えられる。

航海安全の強い願いは、「琉球国絵図」に示されている航路沿いの「おかみ」地名からも窺える。筆のおかみ(フデ岩)や大おかみ嶋(大神島)は、神が宿っている場所であることを示すとともに八重干瀬などサンゴ礁が分布する海域への入り口としての意味もあったと思われる(拙著「八重干瀬(やびじ)の形状の琉球国絵図(正保)における表現」)。非サンゴ礁地域では危険な海域の海岸には航海安全の神が祀られ、航海者はその海域を航行するとき神に航海安全を折ったという(『神と自然の景観論』p.56)。

これらのことから、「琉球国絵図」に示される航路沿いにあるイラビジは、海岸から長く突き出た形状のために北からの航海者にとって航行の難所と言える。そのようなイラビジの付け根にあるスムラダキは航海者に信仰されていたと考えられる。「宮古嶋記事(乾隆旧記)」に池間島おな崎の仲泊という人が康熙(1662~1724年)初めころに薩摩へ航海中に時化に遭った際に宮古嶋の根所(御嶽)の神名を唱えて無事に帰島したという内容の記述が見られる(「旅はいのあやこ」「宮古島記事」(『平良市史 第三卷』p.60)ことから、池間島の人も公用船に乗船した際は、すなわち航海者になったときの池間島の人もイラビジ付近を航行した際はスムラダキの神に航海安全を祈願したと思われる。

以上のことから航海安全の神としてスムラダキの神を信仰していたのは、航海者、特に北からの航海者が信仰していたと推測される。また池間島の人も公用船に乗船した際には信仰していたと思われる。

## まとめ

池間島北西海岸から西南西方向に1km余り突き出たサンゴ礁があり、その付近には宮古島・漲水港と沖繩本島・那覇港を結ぶ航路が開設されている。両港から出港した帆船の航海者、特に北からの航海者は、当該サンゴ礁に対して海岸から突き出た危険なとげの印象を受けたと推測される。とげはこちら側から近づいていかない限り痛い目にあうことはない。帆船の航海者(特に北からの航海者)は、当該サンゴ礁のとげに刺されない、すなわち座礁事故を起こさないように航海の安全を神に願ったと思われる。そのために設置されたのがスムラダキであり、航海者によって信仰されていたと推測される。

くり舟による航行が基本であった池間島の人にとって航海安全の神はウハルズの神であるが、公用船に乗船して航海者になって当該サンゴ礁の付近を航行する時にはスムラダキの神に航海の安全を願ったと思われる。

これらのことをふまえて、池間島には当該サンゴ礁の名称に関する記録や口承がみられないこと、12世紀頃から宮古地域と九州の交流があったと考えられること、サンゴ礁の形状を自然界のとげを意味する古語のイラで喩えていること、修験道で用いられる道具の一つで剣に喩えられるその尖った形状が煩惱を切り捨てる力を持つと信じられている苛球のイラの語に重なること、非サンゴ礁地域では岬には航海安全の神が祀られる事例が多いこと、池間島では航海安全は基本的にウハルズの神に祈願すること、などから当該サンゴ礁の名称をイラビジと命名したのは北からの航海者、すなわち修験者か修験道の影響を受けた非サンゴ礁地域の航海者であったと推測される。

## 注釈

※1 江戸幕府の命令で薩摩藩が1648年に作製

した「琉球国絵図」には池間島の北海上を迂回するように朱線で航路が引かれている(琉球国絵図史料集編集委員会・沖縄県教育庁文化課(1992)『琉球国絵図史料集第一集一正保国絵図及び関連史料一』 沖縄県教育委員会 p.84、85。

※2 これらの数値は、国土地理院発行(1990年)の2万5千分の1地形図「池間島」で計測したものである。

※3 『池間小学校創立百周年記念誌』(2006年)掲載の池間島空中写真より。なお池間島では、小岬の先端が崖をなしている場合にはダツと表現し、崖が見られず水平・鉛直両方向から見て鋭角状になっている場合にはトゥガイとって明確に分別して認識している。したがって地元ではヒサイトゥガイの先端は崖になっていないと認識されていることがわかる(国土地理院発行の国土基本図XV I-NH91では、ヒサイトゥガイの先端部及び北側は「壁岩」の記号で表現されている)。

※4 ティンカイヌーインツについて、I・S氏(1931年池間島生まれ・男)による次のような証言がある。

ティンカイヌーインツはティンカイヌーインミ(天に昇る嶺)東側の岩山道。このあたりはアダナス多産地のアダン山であった。ティンカイヌーインミはティンカイヌーイトゥーミガマ(天に昇る遠見ガマ)ともいわれた。ティンカイヌーインミ天辺に四角い石積みの建造物跡が認められた。ティンカイヌーインツの清掃管理などは父親がおこなっていた。

(伊良波盛男(2018)『わが池間島改訂版』p.60)  
[アダナス：アダンの気根の池間言葉。ガマ：小さい物・近い人を表現する言葉の後に続く接尾語の池間言葉]

※5 イスウヌカンヌフギスは池間言葉で、イスウ(磯)、ヌ(の)、カン(神)、ヌ(の)、フギス(大岩)から成ることから引用者は「磯の神の大岩」とした。意識したのが豊漁の神の大岩となる。

※6 宮川耕次(1991)「八重干瀬物語」には 33 頁から 37 頁に 5 種類の附図があり、八重干瀬のサンゴ礁名は 33 頁と 34 頁に掲載された地図に記されている(『八重干瀬』p.26~37)。33 頁の地図は、池間島の漁師・伊良波富蔵(1914 年生まれ)が 1975 年に作製した地図(43 カ所のサンゴ礁名記載)に、後にさらにサンゴ礁名が書き加えられ 1987 年に作製されたものである。34 頁の地図は 1989 年に池間島の人々によって新たに作成されたものである(同地図に作成者名記載)。そしてその一部は国土地理院発行(2000)の 5 万分の 1 地形図「宮古島北部」に掲載されている。

※7 宮川(1991)は、「八重干瀬物語」の中で八重干瀬のサンゴ礁名の命名法について、次のように分類している。

- ①魚や海草がよく採れたことによるもの、②人体の部位にたとえたもの、③事故や人物に関わるもの、④リーフの位置や高低によるもの、⑤潮の性質にちなんだもの、⑥その他。(宮川耕次(1991)「八重干瀬物語」『八重干瀬』p.26~37)

※8 ※3 の注釈を参照。

※9 ※6 の注釈を参照。

※10 池間島のかつての漁業については野口武徳(1972)『沖縄池間島民俗誌』が参考になる。本稿でも同書を参考にしている。池間島におけるカツオ一本釣漁業は 1906 年に始まった。

※11 1924 年に沖縄本島から伝来した深海一本釣りの漁法。大人の拳一つ半ほどの大きさのハム状の加工石(琉球石灰岩)に餌を付けた釣り針を釣り糸で巻き付けて、海底に着底後に釣り糸を少し強めに一気に引っ張って外す(『沖縄池間島民俗誌』p.147~148)。

※12 ※6 の注釈を参照。

※13 拙著(2022)「八重干瀬(やびじ)の形状の琉球国絵図(正保)における表現」『宮古島市総合博物館紀要』第 26 号 p.165~182

※14 「琉球国絵図」には八重干瀬(『琉球国絵図』

p.85)、伊江島の南にはなかひせ・なかひせ・中干瀬(同 p.63)、与論島東の説明文に干瀬(同 p.50)、奄美大島中部東岸に中ひせ(同 p.35)、西表島北西岸の説明文にひせ(同 p.103)、など奄美諸島から八重山諸島まで見られる。また、おもろ(一連番号 97)には「...干瀬と<sup>び</sup>合<sup>あ</sup>わちへ つい退<sup>の</sup>け ...」とあり、「干瀬と合<sup>あ</sup>わちへ」は「岩礁にぶつけて」と注釈されている(『おもろさうし(上)』岩波文庫 p.88)。また『混効験集』(1771 年)にも「干瀬くみ御棒物」とあり、干瀬くみ御棒物とは、上巳(三月三日)の節日に干瀬で捕れたさざえなどを国王に差し上げた棒物のことである、とある(『混効験集 校本と研究』p.114)。

※15 「与世山親方宮古島規模帳」(1767 年)には一連番号 208 には、上国する人〔沖縄本島へ行く人〕をみその浜〔水浜〕に呼び集めて祝いをした、という内容が見られる(『与世山親方宮古島規模帳』p.69)ことから、池間島の人も沖縄本島へ行っていたことがわかる。

※16 ユークイヌアークには次のような歌詞が見られる。

「〈前略〉

ウマヌハヤ ムトゥヤシ

(午の方の風〔南風〕をもとにして)

ヒツヌハヤニ ヤシヤリ

(未〔ひつじ〕の方を安らかに)

(→ヒツヌハヤ ニヤシヤリ(未の方を根にして ※引用者)

ナンカバイ タチュリバ

(七日間の南風が来ているので)

ヤウカバイ タチュリバ

(八日間の南風が来ているので)

ミヤクヌ ハリミズン

(宮古の漲水の)

.....

イディユーヤ ユナバシ

(出てゆくときは夜中で)

イウカディヤ ヌヤクミ

(徹夜をして夜明けに)

〈後略〉」(『沖縄池間島民俗誌』p.257)

※17 この浦々に難破船救助などの制札には、難破しそうな船を発見した時は船を出して救助すること、難破した船の積み荷・船の装備品・海上に浮いた荷・海底の荷の陸上への引き揚げなどを海辺の集落の人々がすべきこと等を内容とする規定がある(『海に生きた百姓たち』p.200~202)。

※18 野本寛一(2006)『神と自然の景観論』p.51・56。龍郷町誌民俗編編さん委員会(1988)『龍郷町誌民俗編』鹿児島県大島郡龍郷町 p.229・226~227。

※19 おもろ(一連番号 93)には「...又大和島ぎやめむ<sup>やしろくに</sup>山城国ぎやめむ...」とあり、山城国について「大和島」の対語。京都。」と注釈されている(外間守善校注(2000)『おもろさうし(上)』p.80)。『わが池間島 改訂版』p.52ではヤシロを八代としているが、おもろでは山城国の意味だとしている。

※20 『南島探験1』の附図「宮古群嶋略図」には、水浜からは伊良部島の佐良浜を結ぶ航路と漲水港を結ぶ航路が示されている。また仲間越(旧池間漁港)からは狩俣・西の浜を結ぶ航路と大神島を結ぶ航路が示されている。

※21 池間島と伊良部島の往来については、「規模帳」(一連番号 145、『規模帳』p.57~58)やアーク「池間まーづみが」の歌詞(『宮古島旧記並史歌集解』p.389~392)に見られる。

## 引用参考文献

- 国土地理院(2000) 5万分の1地形図「宮古島北部」  
伊良波盛男(2018)『わが池間島 改訂版』池間郷土学研究社 p.54~58、61  
野口武徳(1972)『沖縄池間島民俗誌』未来社 p.251~259

宮川耕次(1991)「八重干瀬物語」『八重干瀬』第11号 宮古文芸同人 p.26~37

琉球国絵図史料集編集委員会・沖縄県教育庁文化課編(1992)『琉球国絵図史料集第一集一正保国絵図及び関連史料一』沖縄県教育委員会 p.84、124

外間守善編著(1970)『混効験集 校本と研究』角川書店 p.114

近藤好和(2019)『天皇の装束』中公新書 中央公論新社 p.212

国土地理院(1994 年修正) 1 : 5,000 国土基本図 XVI 一NH91

我那覇念(2022)「八重干瀬(やびじ)の形状の琉球国絵図(正保)における表現」『宮古島市総合博物館紀要』第26号 p.165~182

宮古島市史編さん委員会編(2012)『宮古島市史第一巻 通史編 みやこの歴史』宮古島市教育委員会 p.47~48

宮古島市教育委員会編(2016)『国指定名勝及び天然記念物「八重干瀬」保存活用計画策定報告書』宮古島市教育委員会 p.19

宮古島市教育委員会文化振興課編(2010)『宮古島市史資料3 与世山親方宮古島規模帳』宮古島市教育委員会 p.69、57~58

高橋 泉(2011)『沖縄宮古島下地民俗誌 1974~1976 フィールドワークの記録』まほろば書房 p.281

外間守善校注(2000)『おもろさうし(上)』岩波文庫 p.80、88、223

渡辺尚志(2022)『海に生きた百姓たち』講談社学術文庫 p.200~202

宮家 準(2001)『修験道』講談社学術文庫 p.142、295

笹森儀助著・東喜望校注(1982)『南島探験1 琉球漫遊記一』附図 東洋文庫 平凡社 p.176

中田祝夫・和田和政・北原保雄(1983)『古語大

辞典』 小学館

水路部(1894)『日本水路誌第二卷下』 p.319～320

伊波晋猷・東恩納寛惇・横山重編纂(1940)『琉球国  
由来記』 名取書店 p.579

稲村賢敷 (1977) 『宮古島旧記並史歌集解』 至言  
社 p.389～392

沖縄県教育庁文化財課史料編集班編 (2019) 『沖  
縄県史 図説編 前近代』 沖縄県教育委員会  
p.246

遠藤元男 (2017) 『江戸時代年鑑』 雄山閣