

沖縄県宮古・池間島のンナトゥという海岸地名について

我那覇 念

要旨

池間島の池間漁港の場所は、築港以前から地元ではンナトゥ(ミナトゥ)と呼ばれて港と漢字表記され船着き場として認識されてきた。しかし琉球王国時代には、“港”は外洋船の来港する船着き場に対して使われており、外洋船の来航が考えられないンナトゥは“港”ではない。そして数百km離れた沖縄本島中北部にも類似の言葉「ナートゥ」及びその関連語が多く見られ、それらはンナトゥと同様に流れの出口(河口)付近を指している。このような場所を日本古語では“みなと(水門)”という。この“みなと(水門)”がンナトゥの語源と推測される。

キーワード：ンナトゥ、みなと、ナートゥ、河口、船着き場、トゥマイ、水門

1 はじめに

池間島の池間漁港一帯を指す海岸地名は、築港以前から地元ではンナトゥ(またはミナトゥ)と呼ばれているが、その名称の由来についての記録や伝承は見当たらない。ンナトゥは“みなと”の訛った語と考えられ、その発音から漢字表記では“港”と記されるのが一般的である。

“みなと”は一般的には船着き場の意味で使われ、恒常的に他の地域からの船の出入りの多い海岸に対して付される。この視点から見ると、ンナトゥは船着き場であったという記録・伝承がないことから船着き場としての“みなと”ではなかったと考えられる。換言するとンナトゥの語源の“みなと”には、船着き場以外の意味があると思われる。

ところで、海岸地名には当該海岸の自然地理的特徴を捉えた人々の見方が反映される事例も見られる。池間島では宮古島北西端の西平安名岬を、その細長い形状を蛇(池間言葉ではハウ)にたとえて“ヒャウナ”と呼んでいる。この事例から、ンナトゥの語源の“みなと”もン

ナトゥの自然地理的特徴に基づく名称の可能性があると思われる。また“みなと”は日本古語で普通名詞であることから、池間島が琉球文化圏とは別の日本文化圏とも古くから関わりがあったことを示唆していると言える。

換言すると、日本文化圏の人々あるいはその文化的影響を受けた人々が、ンナトゥの海岸に船着き場とは別の意味の“みなと”に共通する自然地理的特徴を見出だして当該海岸を“みなと”と命名したと推測される。

このような考え方が成り立つと仮定するならば、ンナトゥの名称の由来を明らかにすることは池間島の人々が日本文化圏・その文化的影響を受けた人々との交流が古くからあったことを明らかにする際の資料の一つになると考えられる。このような観点からのンナトゥの先行研究例は見当たらない。また前述の通りンナトゥの名称の由来についての記録や伝承もない。

そこで本稿では、ンナトゥの名称の由来を推測するうえで重要だと考えられるンナトゥの語源を明らかにすることを試みる。そのために、築港以前のンナトゥについての筆者自身の記憶

や現地調査及び既存の地図類、関係すると思われる文献資料などを活用して当該海岸の自然地理的・人文地理的特徴を把握するとともに、他地域における「ンナトゥ」地名の分布状況及びその自然地理的特徴などについても把握し、それらの特徴と日本古語の船着き場の意味ではない“みなと”で表される自然地理的環境との共通点について分析・考察を行う。

2 ンナトゥの地理的環境

池間島は、北緯 24 度 55 分・東経 125 度 14 分にあり沖縄県宮古諸島の最北端に位置する。面積が 2.83 km²、最高海拔高度が池間大橋近くにあるムイクスンミの 28.1 m^{※1}である。1 km 余り離れた南には宮古島の最北端が、東方約 5 km には大神島が、南西方 9 km 余りには伊良部島がそれぞれ見られる(図 1)。

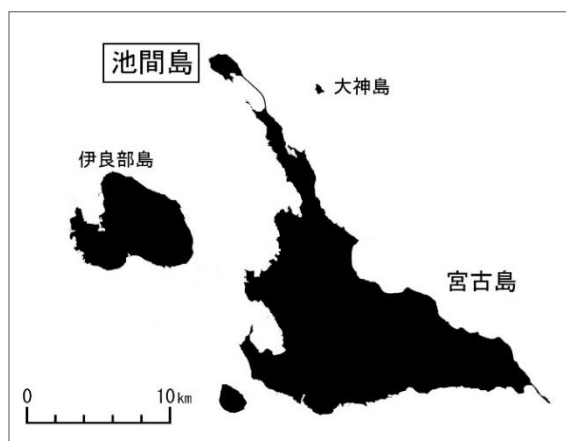


図1 池間島の位置図

国土地理院ウェブサイト：地理院地図を一部改変

(1) ンナトゥの位置

漁港築港以前のンナトゥは入り江の開口部の内側海域であった(図2)。池間島では、入り江(湾入海域)はブーと表現される。

ンナトゥは池間島のイーヌブーと地元で呼ばれている入り江の開口部で、東隣りにトゥーイヤーヒダ(トゥーイヤー浜)が、西隣りに仲間越〔旧池間漁港。古名・ナカドゥマイ〕が、北

側には東岸から西岸に向かって延びている砂嘴〔池間小中学校のある場所〕がそれぞれある。ンナトゥの1 km 余り南東には宮古島北端の入り江(池間言葉ではツヴァンブー、狩俣言葉ではウヤンバー)があり、この入り江の最奥にある幅の狭い砂浜は西の浜と呼ばれている。

ンナトゥは島の南部海岸付近にある集落からは数百m離れており、ンナトゥと集落の間には概ね南東―北西方向に延びる琉球石灰岩の高まりがある。

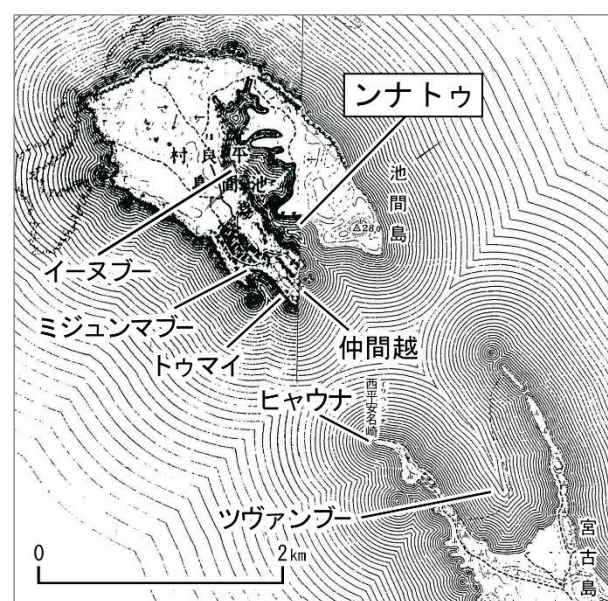


図2 ンナトゥの位置

1921年発行の5万分の1地形図：「宮古島北部」「伊良部島北部」を一部改変

(2) ンナトゥ及びその周辺の自然地理的環境

地元で池間漁港築港直前までンナトゥと認識されていた範囲は、北東側のンミシヌトゥガイ〔漁港南東側防波堤の付け根の小岬〕と南西側のトゥガイ〔漁港南西側護岸が方向を南に転換する付近にあった琉球石灰岩からなる小岬〕とを結ぶ線と学校の位置する砂嘴で囲まれた海域であった。両小岬の間は 200m ほど離れていた。ンナトゥの海岸線は、南西側は概ね北西―南東方向に直線状をなし、北

東側は湾曲し、北側は西方に延びた砂嘴で境されていた。

ンナトゥは、底質は表面部分は砂質であったがその下部は枝サンゴ片が多く混入する。^{※2} ほぼ全域が干潟をなし、^{※3} 小魚類や貝類の生息地であった。

ンナトゥの南西側の内陸部には、海拔高度 15 ～ 20 m ほどの断層地形の琉球石灰岩堤が南東―北西方向に 200 m ほど延びていてバリナーダキと呼ばれている。バリナーダキを含むその西側の樹木が繁茂する一帯はウイバルヤマと呼ばれている〔その内部には聖地ウハルズがある〕。

ンナトゥの北東側を境する小岬ンミシヌトゥガイを挟んだ東隣りには長さ 300m ほどのトゥーイヤー浜が東西方向に、南西側を境する小岬の西隣りには長さ 100m 近い仲間越浜が東北東―西南西方向に、それぞれ延びている。後者の小岬の 100m ほど南には琉球石灰岩からなる複数の離れ岩があり、これらの離れ岩と岸との間は浅かった。^{※4} トゥーイヤー浜から仲間越浜の沖合には連続したサンゴ礁の分布が見られる。^{※5}

トゥーイヤー浜の東端のマサカダツ(まさか崎)から対岸のシドゥ(世渡崎)との間の距離が 1 km 余りある水路や、池間島北東沿岸から宮古島の半島部東岸・大神島周辺の沿岸にはサンゴ礁が連続して分布し水深は浅い。宮古島最北端にある入り江のツヴァンブーは、湾口幅が 1 km ほど、奥行きが 1.5 km ほどの大きさで、奥には西の浜がある。この入り江は、西平安名岬周辺を除いて水深は浅い。

(3) ンナトゥ及びその周辺の人文地理的環境

池間漁港築港以前にンナトゥが船着き場として利用されていた記録・伝承は見当たらない。ンナトゥの西岸(現在の離島振興総合センター西隣り)には、死産・出産後間もなくして亡くなった子を葬ったという言い伝えのあるアクマ

ヒダと呼ばれていた小さな砂浜があった。さらにンナトゥ周辺の海岸には古文書における記録や伝承がある。

1644 年の烽火の制によって仲間越の西隣りにあるバリナーダキの南端付近には池間遠見が、ンナトゥ東岸のツタティンミ(海拔高度 25.6 m)には火立所が、それぞれ設置された。^{※6} 前者は近海を航行する異国船などを監視することが、後者は池間島付近を航行する公用船の安全航行のため夜間に火を焚くことがそれぞれの役目であった。また「琉球国絵図」(1648 年)には、イーヌブーは概ね直線状に奥深くまで入り込んで描かれていてその東岸側には複数の海岸線の出入りが見られ、さらにンナトゥの西隣りの仲間越(旧池間漁港)と思われる海岸と宮古島北端の西の浜及び大神島西海岸との間を結ぶ航路が朱線で示されている(図 3、『琉球国絵図史料集第一集』p.84。以下『琉球国絵図』とする)。

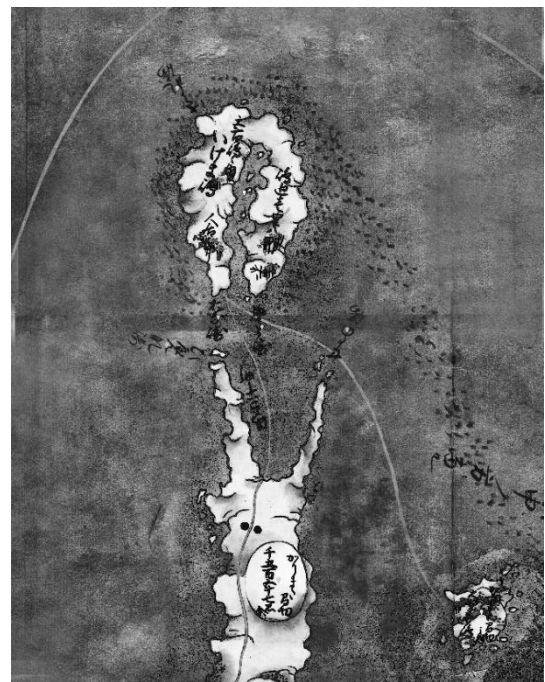


図 3 「琉球国絵図」(正保)におけるンナトゥとイーヌブーの表現

東京大学史料編纂所所蔵：『正保琉球国八山島絵図』を一部改変

また「琉球国絵図」の絵図に関連した史料のなかに池間島と宮古島北端の岬との間は満潮時でも荷船は通航できないという内容の記述がある(同上書、p.127)。^{※7}

仲間越一帯は、1900年代の初頭にカツオー本釣り漁業が池間島に導入されて以降にかつお節製造工場が建てられ、1930年代には沖合にある離れ岩を活用して「L」字状の防波堤が建設され、1950年代に港内の浚渫工事が行われた。仲間越は現在の池間漁港が整備されるまで利用され続けた。^{※8}

バリナーダキの西側麓には航海安全・諸願の神を祀る聖地ウハルズがある。ウハルズの前〔西側〕の海岸にはトゥマイと呼ばれているポケットビーチがある。このトゥマイではムスヌヌン(虫追う＝疫病払い)の行事が行われていた(『沖縄池間島民俗誌』p.226)。^{※9}さらにこのトゥマイに係るトゥマイガンニガイ(祈願)がウハルズで行われていた(同上書、p.239)。トゥマイには、琉球王国時代に上納品の積み出し場所であったという伝承が池間島にはある。このような行事・カンニガイ(神願い)・伝承はンナトゥにはない。

また琉球王国時代には池間島の人々は伊良

部島に出作り耕作に通うとともに、家の建築資材のススキなどを同島からも採集していた。^{※10}伊良部島との往来は、丸木舟〔くり舟〕によって行われ、その際の発着場所は集落の南にあるミジュンマ・ブー(水浜入り江)だったと推測される。^{※11}

3 「ンナトゥ」及びその派生語地名の分布とそれらの地理的環境

ンナトゥの名称の由来に関わると考えられるンナトゥの地理的環境の特徴を把握するためには、他の地域に見られる「ンナトゥ」地名の事例を見出してその地理的環境について把握する必要がある。なお、ここでいう「ンナトゥ」地名とは、発音の違いに基づく表記上の違いはあっても「ンナトゥ」に包括されると考えられるものであることの意味である。さらに地名の一部に「ンナトゥ」が含まれている事例も含まれる。

そこで、入り江及びその類似地形の河口の多く見られる沖縄本島北部・中部の既刊の市町村史・字誌などを基礎資料として「ンナトゥ」地名を調べた結果、多くの「ンナトゥ」地名が見られた。それらをまとめたのが下記の表1である。^{※12}

表1 「ンナトゥ」地名の分布とその地理的環境の概要

No.	地名	位地	地理的環境の概要
1	ナートゥ	国頭村安田	安田川の下流域で、安田集落の南境をなす。〈ナートゥ型〉
2	ナートゥチビ	国頭村安田	安田川河口を指す。河口の北側〔集落東面〕には砂浜が延びている。〈ナートゥチビ型〉
3	ナトージーバナ	国頭村安田	安田川河口の南側にある砂浜。
4	マカインナート	国頭村辺野喜	辺野喜川の下流の右岸〔具体的な場所の表示なし。現在生コン工場敷地〕。辺野喜集落は対岸にある。

5	インナト浜	大宜味村大兼久	大兼久集落の南西境の小河川の河口よりわずかに上流側の右岸。この河川は渡渉できる。かつてかつお節製造工場があった。
6	ナートゥガー	今帰仁村今泊	今泊集落東方を南北に流れる流れ〔源流は湧泉のエーガー（親川）〕の下流にある流れの一部を指す。この流れは、干潮時に干上がる小さな入り江に注いでいる。〈ナートゥ型〉
7	ナガナートゥ (ナアートゥ、ナートゥとも)	今帰仁村今泊	今泊集落の西境にある小河川の名称。河口には砂浜があり、その前面〔北面〕の海域はサンゴ礁が発達するがサンゴ礁の切れ目も複数ある。渡渉可能。〈ナートゥガー型〉
8	ンミヤトゥガー	本部町山川	山川集落の東方にある小河川名。山川集落は琉球王国時代に首里・那覇からの移住者によって形成された農業開拓集落を起源とする。〈ナートゥガー型〉
9	呉我ミナトゥ	名護市呉我	呉我川の河口より数 10 m 上流部を指す。旧名は古我知ミナトゥという。河口の右岸側に呉我集落があり、河口の前面〔東面〕には干潮時には干潟が広がある。〈ナートゥ型〉
10	フナトゥガー	名護市汀間	汀間集落の北東側を流れる汀間川を指す。引用資料には「フナトゥガー(汀間川)」と記されている。河口近くの右岸側に汀間集落があり、ワタンジーの地名も見られる。干潮時でも流量は多い。〈ナートゥガー型〉
11	ナートゥガー	名護市汀間	汀間集落の南西側を流れる小河川を指す。渡渉可能。〈ナートゥガー型〉
12	ナートンチビ	名護市瀬嵩	瀬嵩集落の北東側を流れる小河川の瀬嵩川の河口部を指す。河口は集落からは距離がある。〈ナートゥチビ型〉
13	アガリミヤートゥ	名護市安和	安和集落の東境にある小河川を指す。渡渉可能。集落の前面〔南面〕は砂浜。〈ナートゥガー型〉
14	イリミヤートゥ	名護市安和	安和集落の西境にある小河川を指す。渡渉可能。〈ナートゥガー型〉
15	アガリミヤートゥ	名護市屋部	屋部集落の東境をなす屋部川の河口より 100m ほど入り込んだ場所〔屋部小学校東側〕を指す。当該地には船を繫留する縄を結んだ大きな岩があったことに因むという。〈ナートゥ型〉

16	アガリミヤートゥ	名護市市街地 東部	市街地東部を流れる幸地川を指す。〈ナートゥ ガー型〉
17	イリミヤートゥ	名護市市街地 中央部	市街地の中央部を流れる水路を指す。〈ナートゥ ガー型〉
18	ウランナート	名護市大浦	大浦川河口付近を指し大浦集落より内陸側にあり、渡し場より陸側の水域。水深はある。〈ナートゥ チビ型〉
19	ナートゥガー	名護市辺野古	辺野古集落の南境を流れる辺野古川の河口近くの右岸側〔集落の対岸側〕にある小さな谷間にある井戸名。
20	ンナトゥ(ウフンナ トゥとも)	宜野座村漢那	漢那川〔漢那福地川〕の漢那橋〔河口〕付近を指す。漢那集落から 400m ほど南西に位置する。集落北には耕作地帯を西北西から東南東方向に流れる水路をストゥトゥガーという。〈ナートゥ チビ型〉
21	ンナトゥングッ(イ ナトゥングッとも)	宜野座村漢那	漢那集落と漢那福地川の間を流れる小河川の河口部を指す。集落前面〔海側〕の浜堤東部一帯をトマイという。〈ナートゥ チビ型〉
22	ナカンナトゥグッ (ナーカンナトゥ グッとも)	宜野座村漢那	漢那集落と漢那福地川の間を流れる小河川が流路を南南東方角から南西方角に変える地点を指す。ナカンナトゥグッの東方も国道 329 号と海浜沿いの住宅地の間は旧水田地で、その中間にワタンジがある。この地点より下流域をナカン ナトゥガーという。〈ナートゥ チビ型〉
23	ナカンナトゥガー	宜野座村漢那	集落の南西側を流れる水路のナカンナトゥグッ とンナトゥグッの間の流路部分を指す。漢那言葉では「川」は「カー」と言う。〈ナートゥ 型〉
24	ンナトゥシビ	金武町伊芸	美德川の河口部を指す。河口は伊芸集落からは離れた位置にある。〈ナートゥ チビ型〉
25	アガリンナトゥ	金武町屋嘉	上福地川〔伊福地川とも〕を指す。この川は屋嘉集落の北東境を流れる。〈ナートゥ ガー型〉
26	イリンナトゥ	金武町屋嘉	前田川を指す。この川は屋嘉集落の南西境を流れる。〈ナートゥ ガー型〉
27	ナートゥ	恩納村名嘉真	名嘉真集落内を流れる名嘉真川の河口から集落南西端側の地点〔地名はスンドゥルキと呼び、河床には基盤岩が見られ山原船の航行に支障があったと推測される。右岸に拝所あり。河床勾配はほぼ変わらず、さらに上流まで感潮域。こ

			の地点より上流側をガーラ(川)と地元では区別]までの流路区間。ナカマガーともいう。かつては潮の干満を利用してスンドゥルキまで山原船が入っていた。また戦後まで集落行事の仕掛け網漁がこのナートゥで行われた。〈ナートゥ型〉
28	ナートウチビ	恩納村名嘉真	名嘉真川の河口付近の流路が西向きに変わる地点を指す。流路は、右岸にある名嘉真集落〔沖積低地に立地〕に沿ってスンドゥルキから西に、そして北東方向に、更に集落西側〔海側〕にある浜堤の北東端で西へ向き変えて海にそそぐ。河口から離れた沖合には、トゥマイ(泊)・ナガドゥマイ(長泊)という2つの離れ岩がある。〈ナートウチビ型〉
29	ンナト	恩納村安富祖	安富祖川の河口付近を指す。感潮域。ンナトを「潮遊地」と訳している。かつてンナトササイ〔網漁：満潮の時にンナトを網でふさぐ〕が行われていた。〈ナートゥ型〉
30	ナート	恩納村南恩納	南恩納集落の南東にある小河川の河口付近を指す。河口の前面〔西面〕には干潟が発達。潮の干満を利用して山原船の出入りが行われていた。〈ナートウチビ型〉
31	ンナトゥ	うるま市具志川宇堅	天願川の下流を指す。船が出入りし荷物の陸揚げが行われていた。〈ナートゥ型〉

※沖縄本島中北部の市町村史・字誌を基礎資料に作成。地元言葉による表記のある事例のみを対象とした。

表1から「ンナトゥ」地名は河川と関係が深いと考えられる。そして、これらの多くはその地名の示す範囲・場所によってナートゥ型・ナートゥガー型・ナートウチビ型に分類される。これらの3つの型には該当しない事例もある。これら3つの型の地理的環境の特徴について、以下でそれぞれ見ていく。

① ナートゥ型について

利用した資料で図示されている位置や説明文の内容から、河川の流路の一部について「ンナトゥ」地名が付されていると推測される事例をいう。表1中のNo.1・6・9・15・27・29・31がこの型に含まれる。

No.27 ナートゥ〔名嘉真川〕の場合、名嘉真川の河口付近のナートウチビ(No.28)からスンドゥルキまでの区間を指している。スンドゥルキより上流側をガーラ(川)と呼んでいる。またナートゥの端である河口近辺をナートウチビと呼んでいる。No.1 ナートゥ〔安田川〕でも河口をナートウチビ(No.2)と呼んでいる。No.9 呉我ミナトゥのように河口も含んでいると推測される事例も見られる。

名嘉真川のナートゥ(No.27)では、潮の干満差を利用して外洋航行船の山原船がかつて入って来ていたという。山原船は戦前までの^{※13}沖縄における外洋を航行していた帆船である。

天願川のNo. 31 ナトウには、かつて周辺の離島などからの山原船の出入りがあった^{※14}という。

ナトウ (No. 27) やNo. 28 ナト [安富祖川] では、かつて潮の干満差を利用して仕掛け網を設置して漁を行っていた^{※15}ということから、干潮時には人が歩けるほどの水深であると思われる。

一方No. 15 アガリミヤートウ [屋部川] のように、屋部集落の東側にあって、かつて船を繋留した場所であることによるという地名の由来がはっきりしている事例^{※16}もある。

② ナートゥガー型について

ガー(またはカーラ)は川を意味する沖縄語であることから、ナートゥガーとはナートウを流れる川を指していると推測される事例である。

表1中のNo. 7・8・10・11・13・14・16

・17・23・25・26がこの事例に含まれる。

この型には、集落を挟むように流れている2つの小河川を集落を基準にした方角を表す地元言葉のアガリ(東)・イリ(西)を接頭語として付けて呼称していると推測される事例が複数ある。しかしNo. 15 アガリミヤートウのようにアガリは付いているがナートゥガー型に含まれない事例もある。

また、上記のような流れ方をしている大小2つの河川について、No. 10 とNo. 11 のように大きい方に“大きな”を意味すると思われる地元言葉“フ”を接頭語として付けてフナトウガー (No. 10) とし、小さい方をナートゥガー (No. 11) として区別している事例もある。なおフナトウガーは出典にはフナトウガー(汀間川)とある。

このナートゥガー型に含まれる事例は、呼称がナートゥタイプとミヤートゥタイプに分かれ、前者は沖縄本島北部東海岸に、後者は名護湾沿岸にそれぞれ分布していて、呼称の分布に

地域差が見られる。

③ ナートゥチビ型について

ナートゥチビのチビは尻を意味する沖縄語であることから、ナートゥチビは川の流れの最後尾である河口を意味する言葉と推測される。

表1中のNo. 2・12・18・20・21・22・24・28・30がこの事例に含まれる。

No. 20 ナト・No. 21 ナトウングワ・No. 22 ナカンナトウングワは宜野座村漢那集落に見られる事例である。No. 20 ナトは漢那福地川の河口を指す。No. 21 ナトウングワ・No. 22 ナカンナトウングワは集落と漢那福地川との間を流れる水路に見られ、前者は同水路の河口を指し、後者は集落前面にあった旧水田地(後背湿地)からの排水溝がこの水路に合流する場所を指す。つまりNo. 22 ナカンナトウングワは排水溝からの流水の出口と認識されていたと思われる。ナトウングワの“グワ”は“小さい”を意味する地元言葉であることから、ナトウングワとナカンナトウングワは規模が小さい。

またNo. 30 ナート [恩納村南恩納の南] のように、前面に干潟の広がる海域があって潮の干満差を利用して外洋を航行する山原船が出入りしていた^{※17}という事例もある。

以上、「ナトウ」地名の示す範囲・場所によってナートウ型・ナートゥガー型・ナートゥチビ型に分けてみてきた。これらは川に対する見方を表しており、ナートウ型は下流域という範囲に、ナートゥガー型は下流における河川の流れそのものに、そしてナートゥチビ型は河口という狭い範囲に着目していると考えられる。

このような見方を踏まえて、いずれの型にも含まれない事例が河口付近の砂浜名や井戸名に見られることと合わせて考えると、ナートウとは空間的に河口及びその上流側(感潮域の一部)も含む範囲を「河口」として捉えた表現であり、ナートゥチビとはナートウ区域内を流れ

る水が区域内から出ていく地点を表わした言い方であり、ナートゥガーとはナートゥ区域内の水の流れ(川から海への流れを重視)を表す表現と思われる。ナートゥ・ナートゥチビ・ナートゥガーは、いずれもその範囲・位置・状況は潮位の変化による影響を受ける。

さらに漢那集落におけるNo. 22 ナカンナトゥガーやストゥトゥガー、名嘉真川におけるナートゥとガーラ(川)の区分などから、「ンナトゥ」は川の一部ではあるが川そのものではないことが考えられる。

これら3つの内容を含んだ「河口」を表す言葉が「ンナトゥ」であると考えられる。

4 考察～ンナトゥの語源について

池間島のンナトゥと同様・類似の表記の「ンナトゥ」地名が沖縄本島中北部の小河川でも多く見られる(表1)。ンナトゥと「ンナトゥ」は、いずれも水の流れ出る場所に関係のあることから同一の語源が訛った言葉である可能性を示唆していると考えられる。

池間島と「ンナトゥ」地名分布地域は、土地生産力は高くなく海を隔てて数百kmも離れており、直接的・恒常的な交流を積極的に行う必要性はなかった。

このような両地域において、同一の語源から派生したと考えられるンナトゥ及び「ンナトゥ」地名が見られることの背景には琉球王国や日本における交通網の整備^{※18}が考えられる。王国内における陸上・海上の交通網の状況は「琉球国絵図」(1648年)に見られる^{※19}。この交通網によって両地域へは外部からの物資や情報はもたらされたと思われる。ンナトゥ及び「ンナトゥ」地名の同一の語源と考えられる言葉も、この交通網を通じてもたらされた可能性が高いと考えられる。池間島には航海者が、「ンナトゥ」地名分布地域には航海者及び陸上輸送従事者がそれぞれ仲介者になったと思われる。こ

れらの人々の中には、役目として公用船に乗船した・公用物運搬に従事した地元の人々も含まれる。陸上交通の場合、河川を渡るカ所は、大浦川や呉我川などに見られるようにワタンジという地元言葉で表現されるので、ンナトゥ及び「ンナトゥ」地名の同一の語源となる言葉の推測には、ンナトゥ及び「ンナトゥ」地名の見られる海岸・河川の自然地理的環境に対する航海者の視点による表現＝言葉が適切と考えられる。

(1) ンナトゥ及び「ンナトゥ」の自然地理的環境を航海者の視点から見る

ンナトゥ及び「ンナトゥ」の自然地理的環境は、船の安全航行を重視する航海者の視点で見ると、ンナトゥは海上からはその全貌が視認出来ない深く入り込んだ入り江と、「ンナトゥ」は河川とそれぞれ関係があるという違いはあるが、両者とも砂浜または干潟があるという共通点がある。ただし、大浦川の場合は例外的にそれらはない。干潟の存在は、船の航行に制限を与える。

また「ンナトゥ」地名の見られる河川は小河川であり、汀間川・大浦川などの河口付近のような一部の事例を除けば、河口付近を含む下流域と上流域の間を安定的に船で往来出来る恒常的な流量はない。このような小河川では河川内交通での船着き場を必要としなかったと思われることから、「ンナトゥ」は船着き場を意味する言葉とは言い難い。

これらのことを踏まえると、前述の通り河口部をナートゥチビと呼んでいる事例も複数見られることから、「ンナトゥ」は「流れ・水路」に関係する言葉を語源としている可能性が高いと考えられる。

このような「ンナトゥ」の見方は、ンナトゥにも適用出来ると考えられる。自然状態の小河川の場合、その下流域で流路が蛇行していたり、川岸に植生が繁茂したりして、海上

からはその上流側の状況が視認出来ないのが一般的である。ンナトゥの奥にある入り江〔地元名イーヌブー〕の内部状況は、砂嘴及びそこに繁茂した植生によってンナトゥからは入り江奥への見通しが出来なかったと考えられる。言い換えると、ンナトゥからイーヌブーを含む一帯を小河川と見なすと、ンナトゥはその河口部に相当しナートゥチビとなる。

このような自然地理的環境の面で共通点の見られるンナトゥと「ンナトゥ」を、海上から航海者が観察した際、両者を同じ言葉で表現することは考えられる。その言葉は、川に関係した内容を表すものであったと推測される。

(2) 文献史料における「船着き場」の表記の視点から見る

琉球王国は、中国との進貢貿易を中核とする海洋交易国家であった。15～16世紀は東南アジアまで進出していたが、17世紀中期以降は中国と日本との交易形態に移っていった。そのため王府には交易を担当する職が常設されて進貢船などの公用船の運航を担った。王府の出先機関である宮古の蔵元にも公用船の運航などを担当する船手座が置かれた。言い換えると、公用船の運航は王府の役人が主導的な役割を果たしていたのである。時代が下るにつれて公用船には民衆の船も使用されるようになり、さらに民衆による島嶼間の航海も行われるようになっていった。琉球王国時代には、外洋航海の帆船(以下、外洋船と言う)による航海者(以下、航海者と言う)は、人や物を運ぶとともに新しい知識・情報も船の着く土地の人々にもたらしした。それらの新しい知識・情報の中には、航海者が帆船を着ける船着き場の呼称を表す言葉も含まれていたと考えられる。そしてその言葉は周辺地域の人々にも広まっていったと推測される。

このことを踏まえると、外部から入ってき

た船着き場の呼称について検討する際は、外洋船の着く船着き場の呼称を通して検討する必要があると言える。

外洋船の着く船着き場は、他島・他地域との交通量が重視される、いわば交易型の船着き場と言える。一方地元の人々が日常生活の中で使用する船着き場も多くあり、それらは居住地からの移動の利便性を重視した地元密着型の船着き場と言える。地元舟・外洋船の共同使用の事例は、域外からの知識・情報に接する時間的早さや量的な多さの違いの観点からみて交易型に含めることが適当と考える。

また地元密着型・交易型のいずれの場合も、操船者にとって船を安全に着けることが出来ることが最重要の関心事である。このことについては「琉球国絵図」を含む全国的な絵図の作成における“絵圖書付候海辺之覚”^{※20}でも記されている。

ところで交易型の船着き場は、当該地にとって外部からの新しい知識・情報の受け入れ口であると同時に、航海者には当該地に関するさまざまな情報の収集地でもある。各地で得られたそれらの情報は、各地を航海する航海者間で共有化されるとともに琉球王国の支配層も統治上の観点から積極的に収集したと推測される。その結果、王国の支配層は航海者による船着き場の呼称についての認識を把握していたと考えられる。

それ故王国の支配層が記した記録には、航海者による船着き場の呼称が反映されている可能性が高いと考えられることから、琉球王府編さんの「球陽」・「琉球国由来記」、宮古の蔵元による「宮古島在番記」、さらに「琉球国絵図」などの史料に見られる船着き場の呼称を通してンナトゥの語源について検討することには根拠があると考えられる。

また地元密着型の船着き場の呼称について

は、琉球王国内の各地から収集した情報などが含まれている「球陽」などの史料における記述内容や、それぞれの地元で王国時代から伝承されてきた名称などによって地元民の視点による呼称について検討する。

そこで船着き場の呼称について、航海者(王府役人を含む)の視点による交易型と、地元民の視点による地元密着型のそれぞれについて検討することによってナトウの語源について考察する。

【航海者の視点による船着き場の呼称】

海上交易国家であった琉球王国による記録である「球陽」や「琉球国由来記」、宮古の人による記録の「宮古島在番記」、王国が各地の

神歌を集めて編集した「おもろさうし」などいくつかの文献史料には海上交通に係る内容が多く含まれている。さらに「琉球国絵図」には奄美諸島以南の航路や船着き場名が多く記されている。

「琉球国絵図」には湊や泊、入り江、濱などを付けて表された多くの船着き場名が見られる(表 2)。これらの呼称は表 2 でわかるように奄美諸島以南で共通しており、それぞれの船着き場名が示す海岸の自然環境が異なっている。湊は外洋船の安全な碇泊が出来る場所であることを表す場合に用いられている。宮古島には湊で表現される事例はなく、唯一濱で表される“はり水(濱)”が見られる。

表 2 「琉球国絵図」(正保)に見る船着き場の呼称

呼 称 別	名 称	記 載 内 容	所在島名
湊	ふかいか浦湊	此ふかいか浦湊入三十町廣さ四町深さ十三尋南風ニ船繫ニ 不自由大船三十艘程繫ル (30 頁)	奄美大島
	名瀬ノ湊	此名瀬之湊入十二町廣さ五町干汐ニ深さ八尋大船十四五艘程繫ル西風北風ノ時船繫リ不自由 (34 頁)	奄美大島
	大和馬場湊	此大和馬場湊入五町廣サ三町干汐ノ時深サ十二尋大船五六艘程繫ル東風ニ船かゝり不成 (34 頁)	奄美大島
	焼内湊	此焼内湊入三里廣サ三十町深サ三十尋船繫リ場何風ニ而も自由大船貳百繫程繫ル (37 頁)	奄美大島
	西之古見湊	此西之古見湊入五十間廣サ三十間深サ三拾壱尋大船四五艘程繫ル南風ニ船かゝり不成 (37 頁)	奄美大島
	住用湊	此住用湊入三町廣サ貳町深サ八尋大船七八艘程繫ル東風北風之時船繫リ不成 (35 頁)	奄美大島
	秋徳湊	此秋徳湊入壱町廣サ一町深サ五尋大船三艘程繫ル東風南風之時船繫リ不成 (45 頁)	徳之島
	運天湊	一此運天湊廣さ貳町入壱里廿七町深さ廿尋一大船五六艘程繫ル 一何風ニ而も船繫リ自由 (61 頁)	沖縄島

	那覇湊	一此那覇湊入廿弍町廣さ壱町廿間深さ三尋半一大船三拾艘程繫ル干潮之時船入事不成 一東風南風之時湊口船入事不成湊内何風ニテモ 船繫リ自由 一那覇湊ヨリ長崎迄海上三百里 一右同湊ヨリ朝鮮國迄海上四百五十里ト申傳候 一右同湊ヨリ高砂かみのはな迄海上貳百五十里ト申傳候 (71 頁)	沖縄島
	兼城湊	一此兼城湊船かゝり場入壱町廣さ五十間深さ八尋一大船四五艘程繫ル 一何風ニ而も船かゝり自由船かゝり所ヨリ干瀬之間四町 (79 頁)	久米島
	川平湊	川平湊口廣三十八間深十二尋湊内入六町廣一 町船繫場深二尋大船二三十艘程繫ル西風ニ船繫悪シ沖干瀬之間船出入口三十七間深十二尋 (94 頁)	石垣島
泊	わん泊	此わん泊湊入一町半廣さ一町深さ四尋瀬有之故大船出入不自由北風西風之時船かゝり不成 (25 頁)	喜界島
	和にや泊	此和にや泊壱町廿間廣さ廿間深さ五尋水底惣岩船繫リ不自由西風之時船繫リ不成 (45 頁)	徳之島
	和泊	此和泊入貳町廿間廣サ貳町四拾間干汐之時深サ六尋水底はへにん船繫リ不自由東風之時船繫リ不成 (47 頁)	沖永良部島
	あがさ泊	此あがさ泊入貳町廣さ三町干汐ニ深さ三尋水底惣はへにて船繫リ不自由西風北風ノ時船繫リ不成 (50 頁)	与論島
	御崎泊	御崎泊よりたけとみ嶋迄海上一里廿六町 95 頁)	石垣島
入江	によは入江	一此によは入江左右干瀬之間壱町五十間深さ五尋一何風ニ而も船罹り不自由 (61 頁)	沖縄島
	大湾入江	一此大湾入江廣さ一町深さ三尋一大船五六艘程繫ル一東風南風西風之時船かゝり不成 (67 頁)	沖縄島
	まひ湊入江	廣さ四拾弍間船出入不自由 (71 頁)	沖縄島
	まちや入江	一此まちや入江壱町左右水底はへ有一船出入不自由 (78 頁)	久米島
濱	勝連濱	勝連濱ヨリつけん嶋迄海上壱里 (70 頁)	沖縄島
	知念濱	知念濱ヨリ久高嶋迄海上壱里 (71 頁)	沖縄島
	はり水 (濱)	はり水濱船かゝり不自由 (87 頁)	宮古島

その他	井ノ川	此井ノ川入廿五間廣サ廿間深さ十貳尋大船出入不自由 (45 頁)	徳之島
	小湾小川	廣さ十貳間深さ六尋船出入不自由 (71 頁)	沖縄島
	外はなれ	此外はなれ船かゝり場廣サ六町深サ八尋入四 町大船十四五艘程かゝる何風にても船繋自由 (103 頁)	西表島

※『琉球国絵図史料集第一集—正保国絵図及び関連史料—』より作成。この資料の中の絵図には船着き場名が記されていない場所が多く見られ、仲間越と思われる場所もその一つである。なお、上の表中の()内の頁は当該資料における頁である。

「琉球国絵図」は支配層(薩摩藩)の視点で作成されたものであり、表2で示された那覇湊やはり水(濱)などの船着き場の呼称が、王国内で一般的に使用されていたかは分からない。そこで王国内における船着き場の呼称について「琉球国由来記」で見ていく。「琉球国由来記」には、泊・湊・津の言葉を用いた表現が見られる

(表3)。泊は沖縄本島南部(旧知念村)・久米島・石垣島・鹿児島で、湊是那覇・本部半島(今帰仁村仲宗根)・沖縄本島中部(中城村)で、津は宮古・那覇・沖縄本島南部(東岸)で使用されている。那覇は湊・津の両方で、漲水は漲水津と表現されている。

表3 「琉球国由来記」に見る“船着き場”の表現

区 別	地 名	記 述 内 容 〈 所 在 地 〉
泊	伊敷泊	或日アナゴノ子、漁獵ニ、伊敷泊ニ出時、汀ニ白壺一浮テッ、……(巻一、p. 20)。伊敷泊 二御前(巻十三、p. 351)。或時、伊敷泊ニ出、詠海原居ケルニ、濱近ク、白壺一浮テ寄ケレバ、……(巻十三、p. 352)。〈久高島〉
	マヂカキ泊	斎場御嶽之下、マヂカキ泊ニ、御着舡ト、云説モアリ(巻十三、p. 320)。〈沖縄本島南部〉
	眞謝泊	〈久米島〉〔久米島の仲里御嶽の由来の項〕堂ノ比屋、御本國ニ罷登リ、色々相働、久米城主ニ成リ、帰島仕リ、眞謝泊ニテ、迎ノ人数ヲ待揃、……(巻十九、p. 568)。〈久米島〉
	坊泊	〔石垣島崎原御嶽の由来の項〕……薩州坊泊ノ、下町ト申ス泊へ着岸、……(巻二十一、p. 600)。〈九州・鹿児島県〉
	崎原ノ泊	〔石垣島崎原御嶽の由来の項〕……順風ニテ、無程大濱村、崎原ノ泊ニ帰着ス(巻二十一、p. 600)。〈石垣島〉
	泊(地名無)	〔久米島の仲里御嶽の由来の項〕比嘉嶽ノ下、ケロウ地ノ泊へ着船、……(巻十九、p. 568)。
湊	那覇湊	帰唐船、ノウゴトモ、モヽガホウ、那覇湊へ、直乗アルヤニ、……(巻十六、p. 511)。

	那覇ノ湊	又島國ノ作物ノタメ、唐・大和・宮古・八重山ノ船々、……那覇ノ湊ニ、御引付メシヨワチヘ(巻五、p. 156)。那覇ノ湊ニ、御引付メシヨワチヘ。(巻十三、p. 349)。那覇ノ湊ニ、乗リアルヤニ、……(巻十七、p. 538)。〔八重山嶋開闢之事の項〕…数十艘ノ兵船ニノリ移リ、此御船不残無恙、同時ニ、那覇ノ湊ニ、可守着トアリ(巻二十一、p. 595)。〈沖縄本島南部〉
	那覇之湊	〔石垣島美崎御嶽の由来の項〕…五十艘船、不残、同時ニ、那覇之湊ニ着船也(巻二十一、p. 597)。
	屋宜湊	屋宜湊干瀬(巻十四、p. 397)。〈沖縄本島中部〉屋宜村之百姓、屋宜湊ヨリ、獵ニ出ケル處、……(巻十四、p. 400)。
	安里ノ湊	安里ノ湊ニ舟ヲヨセ、濱ニ下リ、……(巻十四、p. 400)。〈沖縄本島中部〉
	中宗根湊	中宗根湊下、炬湊ト云(巻十五、p. 479)。〈沖縄本島北部〉
	炬湊	中宗根湊下、炬湊ト云(巻十五、p. 479)。〈沖縄本島北部〉
	湊〈地名無〉	嶋嶋御使ノ船舩、波風思様ニ有之、湊湊押付メシヨワチヘ、……(巻十七、p. 537)。
	湊〈地名無〉	唐・大和ノ船々、宮古・八重山、島浦々ノ船、海上安々ト、思ノ湊ニ往来仕、……(巻十八、p. 558)。
津	那覇津	那覇津ハ、諸船通融之港地也。(巻八、p. 175)。往古、那覇津有光氣(巻十一、p. 233)。
	那覇之津	同十三日、入那覇之津也(巻十、p. 217)。
	那覇ノ津	〔宮古島狩俣の中間御嶽の由来の項〕其ノ小舟、帆持チナガラ、那覇ノ津ニ漂着ス(巻二十、p. 579)。
	小那覇津	飄然到小那覇津(巻十、p. 187)。〈沖縄本島南部〉
	漲水津	〔宮古島平良の船立御嶽の由来の項〕天ノッ御加護ニヤ、翌日ノ朝、漲水津ニ漂着ス(巻二十、p. 580)。〈宮古島〉
	津〈地名無〉	〔宮古島下地の池ノ御嶽の由来の項〕與那覇村ヨリ、拾尋程西崎海ノ上ニ、山有リ。此下ニ、下地船浮ケル、津有リ。船ヲ揚げ、蓋屋ヲ作り、掛ケ置也。(巻二十、p. 582)。〈宮古島〉

※表中の()の頁は『琉球史料叢書 第二』(琉球国由来記)における頁を示す。

表3で示されている船着き場を人文的観点から見ると、船着き場は祭祀・民俗との関りの場合は泊で、交易・航海安全との関りの場合は湊・津でそれぞれ表現される傾向がある。このことから、泊は地元密着型の船着き場に、湊・津は交易型の船着き場にそれぞれ関係する言葉

と思われる。また「琉球国由来記」では那覇湊の表記が見られる。那覇湊には王国内外の各地から船が来航して来ることから、船着き場を表す“みなと”という言葉が王国内の各地に伝播していったと考えられる。その際、“みなと”が交易型の船着き場である湊を意味する言葉で

あることと合わせて地元密着型の船着き場がある土地に伝えられたかは分からない。このことは、表 3 中の屋宜湊・炬湊・中宗根湊・安里ノ湊が交易型の船着き場とは言い難いことから推測される。さらに既述の“みなと”が語源と考えられる池間島のンナトゥや沖縄本島中北部の各地に見られる「ンナトゥ」地名で示される海岸は交易型の船着き場ではない場合がほとんどであることからもうかがうことが出来る。

さらに支配層の視点による船着き場について“おもろ”を通して祭祀面から見ていく。

“おもろ”は琉球王国時代に国内各地(沖縄本島及び周辺離島)で詠まれていた神歌で、王府はそれらを収集し編集したのが「おもろさうし」である。「おもろさうし」には、船着き場を泊・港で表現し、津を用いた具体的な船着き場名は見当たらない(表 4)。

表 4 「おもろさうし」に詠まれた“船着き場”の表現

区 別	地 名	記 述 内 容 〈 所 在 地 〉
泊	親泊	「……又 聞へ親泊 又鳴響む親泊……」(……名高く鳴り轟く親泊(港)……)。(巻五、No. 287 (上)p. 198)。
	親泊	「……又 崎枝から 親泊にかち 又 親泊から 首里杜にかち」(……崎枝から親泊へ、親泊から首里杜へと、……)。(巻十、No. 554 (上)p. 370・372)。
	那覇泊	「……唐 南蛮 寄り合う 那覇泊……」(……唐、南蛮の船が寄り集まる那覇港よ)。(巻十三、No. 753 (下)p. 13)。
	那覇泊・親泊	「……又 那覇泊 ぬき当てゝ 親泊 ぬき当てゝ」(……那覇の港、親なる泊を目当てにして走らせよう)。(巻十三、No. 769 (下)p. 22)。
	具志川の泊	「……又 具志川の泊 果報寄る……」(……具志川の港に、幸運が寄る港に、……)。(巻十三、No. 783 (下)p. 29)。※久米島具志川。
	那覇泊・親泊	「……又 那覇泊 走り合へば 又 親泊 走り合へば……」(……那覇泊、親泊を目ざして走り合うと、……)。(巻十三、No. 792 (下)p. 33・34)。
	せち新神泊・雲子寄せ泊	「せち新神泊 雲子寄せ泊 波風 和やけて 斎場嶽 君々しよ 守れ……(せち新神の泊、雲子寄せの泊から船出をするよ。波風を穏やかにして、斎場嶽の神女たちこそ船を守り給うのだ。……)。(巻十三、No. 853 (下)p. 63・64)。※久高島の港。
	那覇泊	「……那覇泊 走りやせ……」(……那覇泊に向かって走らせよ。)(巻十三、No. 869 (下)p. 75)。
	あきみよの泊・泊・うら	「あきみよの泊 聞ゑ親泊……又 うらはるの泊 やふさすの泊」(あきみよの泊、名高い親泊は立派な泊である。……うらはるの

	はるの泊・やふさすの泊	泊、藪薩の泊は立派な泊である。)。 (巻十三、No. 872 (下)p. 76)。※南城市玉城の百名の受水走水近くの「あきみよ」の泊。
	屋古泊	「……又屋古泊 屋古泊 走ちへ……」 (……大里の屋古泊に向かって懸命に走っているのです。……)。 (巻十三、No. 882 (下)p. 84 ~ 85)。※屋古は糸満市大里の古名。
	那覇泊	「按司襲いぎや親御船 島 見らば 久米あら 明日わ 那覇泊……」 (国王様の、尚真王様の親御船の航海だ。目標の島を見ると、久米島のアラ岳だ。明日はいよいよ那覇の港だよ。……)。 (巻十三、No. 900 (下)p. 92)。
	与和泊	「……与和泊 降れて」 (……与和泊にお降りになったのだ。)。 (巻十三、No. 936 (下)p. 110)。※徳之島の与和の港。
	—	「……又 泊 知らねども 口や 知らねども」 (……港の入口はよく知らないけれども、無事に入れよう。)。 (巻十三、No. 961 (下)pp. 124 ~ 125)。
	親泊・那覇泊	「……又 天久口 親泊 又 那覇泊 親泊」 (……船を着ける天久口、那覇泊は立派な港である)。 (巻十五、No. 1052 (下)p. 174)。
港	佐手港	「……佐手港より 追ふ」 (佐手港の方から、追い風に乗って船は走ります)。 (巻七、No. 381 (上)p. 266)。
	小港	「……又 運天 着けて 小港 着けて……」 (……運天に、小港に付けて、……)。 (巻十四、No. 1027 (下)p. 160)。※小港は運天港の別名。
	那覇港	淀しよわ」 (……那覇港につながる橋をわたして、那覇に渡って、いなそ嶺にとどまり給え。)。 (巻二十、No. 1354 (下)p. 319)。
津	—	「……津口の潮の いふちへ 上がて来れば……」 (……港口の潮が海岸の砂浜に上がってくると、……)。 (巻九、No. 505 (上)p. 327・328)。

※表中のNo.は『おもろさうし』における通し番号。(上)は『おもろさうし(上)』、(下)は『おもろさうし(下)』の意味で、p. はそれらにおける頁を表す。

那覇泊は、唯一親泊とも表現されること、各地からの船が集まる場所であることが複数の“おもろ”に詠まれていることから、祭祀面でも重要な船着き場であると認識されていることがうかがえる。また王府の行う祭祀に関係の深い久高島・斎場御嶽、稲作発祥伝承の地の受水走水(南城市玉城)にも泊が用いられている。さ

らに泊は、沖縄本島南部・糸満や久米島、徳之島でも見られることから広い地域に普及していた言葉と思われる。これらのことから、泊は船着き場を表現する言葉として広く認識されていたと推測される。

一方港は那覇・運天・佐手の3ヵ所について用いられており、運天・佐手は奄美諸島と那

覇とを結ぶ島・海岸伝い航路に関係の深い船着き場である。進貢船の航海と関係の深い久米島の船着き場が泊で表現され港ではない。このことは、港という言葉が北＝日本から伝来した言葉の可能性あることを示唆していると思われる。

王国にとって重要な船着き場に泊が使われていることから、「泊」が古くからあった呼称で「港」は後から導入されたと推測される。

船着き場の呼称には、外部からの影響を受けて変化していくことも考えられる。そのため長期間にわたる記述内容が見られる記録による検討も欠かせない。「琉球国由来記」(1713 年)

や「おもろさうし」(1531・1613・1623 年編集)は、同一船着き場の経年変化を検証するための史料としては十分でない。長期間にわたる記録として「球陽」がある。「球陽」は、「中山世鑑」(1650 年)・「中山世譜」(1726 年)に続く王府による 3 つ目の正史である。

「球陽」には、琉球王国誕生以前から王国滅亡までの様々な出来事が記録されている。王国にとって最重要港である那覇に関する記述も多く見られ、それらにおける船着き場としての那覇の表現を時系列にまとめたのが表 5 である。

表 5 「球陽」における“船着き場”として那覇と漲水の呼称の変遷

年	那 覇	漲 水	年	那 覇	漲 水	年	那 覇	漲 水
察度	那覇港	—	1723	那覇	—	1830	那覇港	—
察度	那覇港	—	1754	那覇港	—	1838	那覇港	—
察度	那覇江	—	1756	那覇	—	1844	那江	—
1486	那覇	—	〃	那覇港	—	1845	那覇港	—
1611	那覇	—	1766	那覇	—	1852	—	漲水泊
1672	那覇津	—	1783	那覇港	—	1857	那覇湊	漲水泊
1673	那覇	—	1792	那覇港	—	1858	那覇港	—
1708	那覇港	—	1793	那覇港	—	1861	—	漲水泊
1713	那覇港	—	1797	那覇港	—	1865	那港	—
1716	那覇	—	1800	那覇港	—	1866	那覇湊	—
1717	那覇江	—	〃	那覇江	—	〃	那覇港	—
1718	那覇	—	1808	那覇	—	1868	那覇港	—
1720	那覇津	—	〃	那覇江	—	—		

※『球陽 読み下し編』より作成。那覇江は、江が干潟の意味で使われる事例もあることから厳密には船着き場を指すとは言い難い。また察度王代の那覇港・那覇江は「球陽」編さんが始まった 1740 年代の呼称の可能性が高いと考えられる。

「球陽」には船着き場の漲水に関する記述も見られることから、那覇の表現と比較するために同表に時系列に掲載した。

察度王代の那覇港・那覇江は、「球陽」の編さんが始まった1740年代の呼称の可能性が高いと推測される。それ故、那覇港が「球陽」に記された最初の年は1611年で、薩摩藩による琉球侵略があった2年後である。

「球陽」では、“なはみなと”の漢字表記は1857年の那覇湊を除いて那覇港が使われ続けた。「球陽」と同様に「おもろさうし」でも那覇港と表記されている(表4)。しかし同じ王府編集の「琉球国由来記」では那覇湊と表記されており(表3)、薩摩藩による「那覇湊」と同じ表記になっている(表2)。

以上のことを本稿のテーマであるシナトウの語源の推測の観点からまとめると、船着き場の呼称について航海者(王府所属の航海者も含む)は1600年代半ばころには各地から船が多く集まる交易型の船着き場を湊(港)で、地元民が利用する地元密着型のそれを泊でそれぞれ呼称していたと推測される。

このような湊(港)と泊の区別は、宮古でも見られるようになっていった。

【地元民の視点による船着き場の呼称】

ここでは宮古の各地に大きな影響を与えたと考えられる漲水の呼称を中心に見ていく。

漲水の呼称は、「琉球国絵図」でははり水(濱)(表2)、「琉球国由来記」では漲水津(表3)、「球陽」では漲水泊(表5)とそれぞれ記されている。「球陽」における漲水の最初は1852年の漲水泊である。その後も1857年・1861年にも記されているがいずれも漲水泊の表記である。1857年に那覇が那覇湊と表記されていることから、泊と湊(港)には王府(支配層。王府所属の航海者を含む)の両方の船着き場に対する認識の違いが反映されていると推測される。

宮古における最重要の船着き場である漲水が漲水泊(＝地元密着型)と表記されていることから、「球陽」編さん者＝王府(支配層)が宮古における漲水以外の船着き場に対して湊(港)を付けて表現したとは考えられない。

一方地元による船着き場の呼称について、地元の蔵元による編集・編さん史料を通してみていく。宮古における王府の出先機関の蔵元による編集の「雍正旧記」(1727年)には、「港数の事」の項立てをして漲水港・浦底港・穴川港・多良間嶋港の4ヵ所を示し、それぞれの沖合の水深やサンゴ礁の分布状況などを記している。^{※22}これらは漲水港が宮古島の北西海岸に、浦底港が同東海岸に、穴川港が同南海岸に位置し、多良間嶋港は多良間島にあることから、蔵元が重要な船着き場として認識していたと考えられる。さらに「雍正旧記」に掲載されている“同人〔仲宗根豊見親〕定納相調初めて琉球へ差上候時あやこ”の歌詞の中に「……那覇の親泊んより崎親泊んよい …」とあることから、同史料が編集された頃の宮古では船着き場を泊で認識していたと思われる。

また地元の人による初の地元史「宮古島記事仕次」(1748年)には、「……漲水の瀬紅になれたりとなん……」という表現が見られる。^{※24}首里王府が現地調査を踏まえて宮古地域に出した「与世山親方宮古島規模帳」(1767年)には、漲水・まきや泊・さらか泊の船着き場の地名のほか、漲水に関連して“泊くさらし”という語が見られる。^{※25}“泊くさらし”は、漲水で牛をと殺して行われた宴であり、漲水が泊と認識されていたことがうかがえる。

上記の3つの資料はいずれも1700年代の史料で、概ね20年の年代差があることからそれぞれにおける記述内容を比較することによって船着き場の呼称の変化を読み取ることも可能である。しかし同一カ所の船着き場の呼称の経年

変化を見るためには、長期間にわたって当該地における出来事を記した一つの史料における記述内容を通して見た方が適していると考ええる。

そのような史料に「宮古島在番記」がある。同史料は、1780年に編さんがはじまり、琉球王国が滅亡するまでの記録である。それには「雍正旧記」に港として記された漲水・穴川・浦底に関する記述が見られる。それらの記述内

容から各港についての呼称の経年変化をまとめたのが表6である。1800年代の半ば以降は、地元民〔蔵元の役人であるが〕は漲水には港を付けるがその他には付けていない。このことは、王府による那覇港と漲水泊に見られる船着き場のランク付けの考え方を受け入れて、同様な見方で地元民が地元にある船着き場をランク付けしていたことを示していると言える。

表6 「宮古島在番記」における漲水・穴川・浦底の表現

	呼 称 の 変 遷
漲水	漲水(1810年・1812年・1814年)→漲水港(1835年・1843年・1860年)→漲水泊(1866年)→漲水港(1870年・1874年)。
穴川	穴川(1712年・1747年・1781年)→穴川泊(1868年・1869年)。
浦底	浦底濱(1749年)→浦底(1824年)。

※「宮古島在番記」には「雍正旧記」(1727年)に記されている多良間嶋港に関する記述はないので上の表には記載していない。

漲水が「港」を付けるようになった背景には、域外からの船の往来が増えたことが考えられる。漲水の1800年代の半ばの泊から港への表現の変化は、地元密着型から交易型への変化であり、その背景には他国船、すなわち日本文化圏からの船の来港が増加していたことが推測される。

このことから推測すると、経済的な利益が期待できない池間島に宮古域内・域外から外洋船の積極的な来航は考えられず、さらに「琉球国絵図」の関連史料に見られるようにシナトゥ周辺は外洋船の航行に支障のある海域であると航海者に認識されていたことなどから池間島に港の付く海岸地名を付ける可能性は極めて低かったと思われる。

また、既述の王国全域を視野に入れた「琉球国由来記」、宮古全域を視野に入れた「宮古島在番記」などの諸史料などから、王国にとっ

て重要な船着き場の那覇でも使われた呼称であること、その分布が王国内の経済力の弱い各地に多く見られることから、宮古の地元民も古くから船着き場を「泊」を用いて表してきたと推測される。地元密着型の船着き場は泊を付けて表現されると言い換えることが出来る。

かつての池間島の船着き場も泊で表現されていたことは、ウハルズの近くにあるトゥマイ(泊)は王国時代の上納品の積み出しの場所であったという伝承があることからうかがえる。

以上のことから池間島のシナトゥは港とは同音異義の“みなと”に由来した地名と思われる。

(3) 言語の視点から見る

港(湊)が船着き場を表す言葉であることは、「おもろさうし」や「琉球国絵図」、「琉球国由来記」における記述などから、1600年代前半には王国内の各地で認識されていたと思われる。

しかし、その頃の池間島の人々が港(湊)とは同音異義の“みなと”についての認識があったかは不明である。

ンナトゥの語源の“みなと”は、前出の表2から北の地域、すなわち日本文化圏からもたらされたと推測される。“みなと”という言葉が、池間島に入ってきた経路は①水夫として公用船に乗って沖縄本島・薩摩まで渡航した地元の人を持ち込んだ、②公用船に乗って沖縄本島・薩摩まで渡航した蔵元の役人を介して導入された、③日本文化圏から宮古まで航海してきた航海者を通じて導入されたの3通りが考えられる。③の場合は、1609年の薩摩侵略以降に薩摩藩領内の船が宮古にも多くなっていたことが背景にある。異文化の導入には、接触頻度の高いことも重要な要素の一つである。

宮古への日本文化圏からの外洋船の来航数の増加は、池間島の人々が日本文化に直接的・間接的に接する機会の増加でもあったと考えられる。そのような社会状況下で“みなと”という言葉は港とは別の意味もあることを認識したと推察される。

河川の多く見られる日本文化圏では、海上からはその内部の状況が把握できない細長い入り江も河川と見なしていた可能性がある。そのような文化的基盤を有する航海者が、細長いイーヌブーの状況を知ったときに、その開口部に河口を指す言葉を当てて表現したと思われる。このような日本文化圏からの航海者による表現を、池間島の人々は受け入れて継承したと考えられる。

日本語の“みなと”の意味は、「①水の出入り口。河口や入り江など。②河口など、船が停泊するのに便利な所。港。」とあり、水門と漢字表記して“みなと”と読むとしている(『古語大辞典』小学館)。

このことから、ンナトゥは港の意味の“み

なと”を語源とするという解釈も可能と考えられる。しかし、既述のとおり港は外洋船の出入りする交易型の船着き場を指すことから、経済力の弱い池間島に外洋船が多く来航していたとは思えないことから港の条件を満たしていない。また遠浅で外洋船の風待ちのための停泊地に適していないンナトゥに外洋船が来ることは考えられない。さらに池間言葉では船着き場はトゥマイ(泊)という語で表現している。これらのことからンナトゥの語源は港を意味する“みなと”ではない。

またンナトゥは入り江の意味の“みなと”を語源とするという解釈も考えられる。入り江は、ンナトゥの奥にある入り江をイーヌブー、宮古島最北端にある入り江をツヴァン・ブー(狩俣言葉ではウヤンバー)というように池間言葉ではブーと言う。このことから、ンナトゥの語源は入り江を意味する“みなと”ではない。

以上のことから、言語の面からみたンナトゥは、日本語の「水の出入り口。河口」を意味する「みなと(水門)」を語源とする言葉であると推測される。

5 まとめ

池間島の池間漁港の場所は、築港以前から地元ではンナトゥ(またはミナトゥ)と呼ばれていて、その発音から港と漢字表記されるのが一般的で、船着き場として認識されてきた。しかし、川のような入り江のイーヌブーの開口部に位置していること、また数百km離れた沖縄本島中北部にも類似の言葉「ンナトゥ」が河口付近を中心に多く見られること、ンナトゥと「ンナトゥ」で示される場所の自然地理的環境には水の流れの出口に位置するという共通点があること、琉球王国では港という語は外洋船の出入りする船着き場について使用されていたこと、ンナトゥには外洋船の来航はなかったと考えられること、日本語には「水の出入り口。河口」

の意味の「みなと(水門)」があることなどから
ンナトゥの語源は日本古語の「みなと(水門)」
であると推測される。そして「みなと(水門)」
という言葉は、日本文化圏から航海者によって
1600 年代前半にはすでに王国内にもたらされて
いたと思われる。池間島への導入時期につい
ては今後の課題である。

注釈

- ※1 これらの数値は、5 千分の 1 国土基本図
XVI-NH91 による。
- ※2 漁港整備に伴う浚渫工事では枝サンゴ片
主体の砂礫が掘り出されていた。離島振興セ
ンターや漁民研修センターが建っている場所
はそれらの砂礫による埋め立て地である。離
島振興センターの西隣りにアクマヒダがあっ
た。
- ※3 かつて島の豊穰を祈願する神事ユークイ
では、聖地ウハルズを出発した後、池間遠見
跡のある高まり〔バリナー・ダキ南端付近〕
を南側から迂回して、ムイクス・ンミにある
聖地ムイクスに向かうときは、干潮時であれ
ば池間漁民研修センター南側の南西に向かう
道路の突き当りの T 字路あたりからツタ
ティ・ンミ〔火立嶺。上水道の貯水槽がある
丘〕の南側麓の海岸まで歩いて渡っていたと
いう。満潮時は舟を使用。
- ※4 このことは、この離れ岩を活かして L
字状に防波堤が 1930 年代に築かれて旧池間
漁港が築かれ、1950 年代には港内の浚渫工
事が行われたことからわかる。
- ※5 ただし、現在はその南西側部分は漁港へ
の船舶の出入りのための水路が設けられてい
る。
- ※6 海拔高度 25.6 m。この地に火立所が設
けられた年は定かでない。火立嶺と漢字表記
される。

※7 「一 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」
とある〔『琉球国絵図』p. 127〕。池間島のま
さか崎と宮古島の世渡崎との間〔池間大橋の
通っている周辺海域〕はサンゴ礁が発達して
いて水深も浅い。

※8 庁舎新築祈念誌編纂委員会(1960)『庁舎
新築記念誌』平良市 p. 120・122。

※9 『沖縄池間島民俗誌』p. 226、239。特に
ムスヌンでは、小さな手づくりの箱舟にネ
ズミ〔必ずネズミ〕を乗せて数百 m 沖合ま
で運んで行って放流したという。この神事は、
1733(享保 18)年に江戸でみられた「人々は
藁で疫神をつくり、鉦太鼓をならし、はやし
つれて海辺にいたる」〔『病が語る日本史』
pp. 149 ~ 150〕に似ている。海外から来た
疫病を本来の地に送り返すことによって疫病
を鎮める祈願と言える。

※10 「与世山親方宮古島規模帳」には、「一、
池間・前里式ケ村家作之時、伊良部島海路三
里余之所方かや・すゝき取寄不自由之由ニ而、
狩又・島尻・大浦三ケ村近方方取寄相用得度
旨、申出有之候かや者其通相達、すゝき之義
者右三ケ村も乍漸村用相済由候間、此中之通
伊良部島方取寄相用候様可申渡候事(一、池
間・前里の二か村は家作りの時、海路三里余
の伊良部島から、かややすすきを取り寄せる
のに不自由しているので、狩俣・島尻・大浦
の近方から取り寄せ用いたい旨の申し出があ
る。かやはその通り調達し、すすきはこの三
か村もようやく村の需要を済ましているよう
なので、これまで通り伊良部島から取り寄せ
用いるよう申し渡すべきこと。)」とある(一
連番号 145、『与世山親方宮古島規模帳』
pp. 57 ~ 58)。

※11 宮古群島略図『南嶋探験 1 一琉球漫遊
記一』附図。

※12 表1は以下の資料を基に作製した。

安田字誌編さん委員会編(2014)『あらは安田史誌』安田字誌編さん委員会 p.277、278。/大宜味村市史編纂委員会民俗専門部会編(2018)『大宜味村史「民俗編」』大宜味村教育委員会 p.364。/今泊誌編集委員会編(1994)『今泊誌』今帰仁村今泊公民館 p.106、117、118、122。/恩納村名嘉真字誌編集委員会編(2012)『いやしの里 名嘉真』恩納村名嘉真区 p.41、42、61、71。/名護市史編さん室編(2003)『名護市史本編・3 民俗Ⅲ 民俗地図』名護市役所 p.18、36、38、45、88、190、200、215、222、223、390、391。/「字誌辺野喜」編集委員会編(1998)『字誌辺野喜』国頭村辺野喜部落 p.39。/字誌「とよむあふす」編集委員会編(2001)『とよむあふす 安富祖誌』字誌「とよむあふす」編集委員会 p.104、105。/南恩納字誌編集委員会編(2010)『首里と国頭の中継地南恩納字誌—恩納ノロとヨ一島と山原船』南恩納自治会 p.34。/漢那区誌編集委員会編(1984)『漢那誌』漢那区 p.68～69、82、84、87、100。漢那公民館内に掲示されている“漢那はる・やま(原・山)地名図(中核部)”2015(平成27)年現在も用いた。/屋嘉区誌編集委員会編(2005)『屋嘉区誌(戦前編)』屋嘉区事務所 p.4。/金武町伊芸区編(2013)『伊芸誌』金武町伊芸区事務所 p.12。/本部町史編集委員会編(1994)『本部町史通史編上』本部町 p.408、409。/うるま市 具志川市史編さん委員会編(2011)『具志川市史 第八巻 民俗編下』うるま市教育委員会 p.122。

※13 『いやしの里 名嘉真』p.42。

※14 『具志川市史 第八巻 民俗編 下』p.122。

※15 『とよむあふす 安富祖誌』p.104。

※16 名護市史編さん室編(2003)『名護市史本編・3 民俗Ⅲ 民俗地図』p.45。

※17 『首里と国頭の中継地南恩納字誌—恩納ノロとヨ一島と山原船』p.34。

※18 江戸幕府は、慶長・寛永・正保・元禄・天保の5度の全国的な国絵図調製を行っている。交通情報が主となっている正保の国絵図作成における「国絵図可仕立覚」と「絵図書付候海辺之覚」の内容から推測される(『琉球国絵図史料集第一集』pp.13～14)。

※19 「琉球国絵図」(正保)には海上路・幹線道路がえがかれている『琉球国絵図史料集第一集』)。

※20 このことは湊と海岸の注記の要領である「絵図書付候海辺之覚」には細かく記されている(『琉球国絵図史料集第一集』p.14)。

※21 湊と海岸の注記の要領である「絵図書付候海辺之覚」には「湊」のみがあり、他の呼称は見られない(『琉球国絵図史料集第一集』p.14)。

※22 『平良市史 第三巻 資料編1 前近代』p.53。

※23 『平良市史 第三巻 資料編1 前近代』p.54。

※24 『平良市史 第三巻 資料編1 前近代』p.77。

※25 「与世山親方宮古島規模帳」には、「地船漲水滞船之砌、泊くさらし与て上国人数ニ而牛殺、みき・酒相調致物入候由不宜候間、向後可召留事(地船が漲水に停泊する際、「泊くさらし」と称して上国する人々が牛を殺し、神酒や酒を準備して出費しているという。良くないことなので、今後は禁止すべきこと)」(一連番号 228、『与世山親方宮古島規模帳』p.72)。「……まきや泊方さらか泊迄三千三百拾壱間 伊良部村……(……まきや泊よりさらか泊まで三千三百十一間 伊良部村……)」とある(一連番号 151、同上書 p.59)。

※26 「与世山親方宮古島規模帳」には、「一、

毎年上納米之儀、二月より村々其手組申付置、大和船并馬艦船下着次第積荷無滞相渡、三月より四月迄順風次第出帆可申渡事(一、毎年の上納米は、2月から村々にその段取りを申し付けておき、大和船ならびに馬艦船が着き次第、積荷は滞りなく渡し、3月から4月まで順風があり次第、出帆するよう申し渡すべきこと。)」とある(一連番号 49、『与世山親方宮古島規模帳』p. 33)。

主な引用・参考文献

国土地理院ウェブサイト：「国土地理院地図」
 国土地理院(1972 年測量、1994 年集成)：5 千分の 1 国土基本図 X V I－NH 9 1 (池間島)
 陸地測量部(1921)：5 万分の 1 地形図「宮古島北部」「伊良部島北部」
 東京大学史料編纂所所蔵：『正保琉球国八山島絵図』
 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－正保国絵図及び関連史料－』沖縄県教育委員会 pp. 13 ～ 14、127
 中田祝夫・和田利政・北原保雄編(1983)：『古語大辞典』(第一版)小学館

庁舎新築記念誌編纂委員会(1960)：『庁舎新築記念誌』平良市 p. 120、122、123
 野口武徳(1972)：『沖縄池間島民俗誌』未来社 p. 226、239
 酒井シヅ(2008)：『病が語る日本史』講談社学術文庫 pp. 149 ～ 150
 平良市史編さん委員会編(1981)：『平良市史第三巻 資料編 1 前近代』平良市役所 p. 53、54、77
 笹森儀助著・東喜望校注(1982)：『南嶋探験 1 一琉球漫遊記一』東洋文庫 平凡社 附図
 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. 33、57～58、59、72
 伊波普猷・東恩納寛惇・横山重(1940)：『琉球史料叢書 第二』(琉球国由来記)名取書店
 球陽研究会編著(1974)：『球陽 読み下し編』角川書店
 外間守善校注(2000)：『おもろさうし(上)』岩波文庫 岩波書店
 外間守善校注(2000)：『おもろさうし(下)』岩波文庫 岩波書店

