

「土佐日記」に見る災異観 ～祈りのかたち～

The weird Sense seen in “Tosanoniki”
- The Shape of the Prayer

小林 健彦
Takehiko KOBAYASHI

要旨

日本では、古来、様々な自然災害—大雨、泥雨、洪水、浸水、土石流、地滑り（陸上・水底）、地震、津波、火山噴火、大雪、雪崩、雹、台風（大風）、暴風雨、竜巻（辻風）、落雷、高波、高潮、旱害、低温、高温、蝗害、黄砂、飛砂、塩害、山火事等、そして、人為的災害—疫病流行、戦乱、火災（失火）、盗賊・海賊、略奪行為の発生等々、数え切れない程の災害が人々を襲い、彼らは忍耐を伴いながらも、その都度、復旧、復興しながら、現在へと至る国家や、その基盤となって来た地域社会を形成、維持、発展させて来た。

文字認知、識字率が必ずしも高くはなかった近世以前の段階に在って、人々は口承、地名、石造物等の方法論を以って、そうした災害情報を後世へ伝達するべく、多大なる努力を払っていたものと見られる。カナ文字（ひらがな）が一般化する様になると、記録としての個人の日記や、読者の存在を想定した物語、説話集、日記、紀行等、文学作品の中でも、各種の災害情報が直接、間接的に記述される様になって行った。しかしながら、文学作品中に描写された災害事象が全て事実であったとは言い難い。ただ、最初から嘘八百を並べたものでは読者からの支持を得られる筈も無く、その作成に際しては、素材となる何らかの事象（実際に発生していた災害事象）を元にして描かれていたことは十分に考慮されるのである。従って、文学作品中には却って、真実としての、当時の人々に依る対災異観や、思想が包含されて反映され、又は、埋没していることも想定されるのである。

本稿では、こうした点に鑑み、日本に於ける対災異観や、災害対処の様相、及び、思想を、意図して作られ、又、読者の存在が想定された「文学作品」を素材としながら、「災害対処の文化論」として窺おうとしたものである。作品としての文学に、どの様な災異観の反映が見られるのか、否かに関して、追究を試みた。今回、具体的な素材としては、紀貫之の筆に依るものと見られる「土佐日記」を取り上げ、そこに見られる「祈りのかたち」を明らかにしたものである。

キーワード：

紀貫之、土佐（佐）日記、紀行、船、祈り

註

参考文献表

注記

目次：

要旨

キーワード

「土佐日記」に見る災異観 ～祈りのかたち～

はじめに

祈りのかたち

おわりに

「土佐日記」に見る災異観 ～祈りのかたち～

はじめに：

「土佐（佐）日記（とさのにき）」（以下、「日記」と略す）は、日本に於ける紀行の最初の作品であり、その作者は紀貫之（868～945年か）で

あると推定されている。貫之は国司として赴任をしていた土佐守の任期満了に伴い、承平4年（934）12月21日、任地を出発し、翌年2月16日に上洛をする。これは、その55日間に渡った海路の旅を中心とした日記体の紀行文であり、帰京後、間も無くして成立したらしい。長大な文章量であるとは言えないが、船中での出来事をその場でいちいち書き留めて置き、帰京後に於いてそれを元に調査、追記、編集し、推敲作業を経て成立したものであろう。日記の書き出し部分では、「をとこ（男）もすなる日記（にき）といふものを、をむな（女）もしてみんとてするなり」とし、その記主を女性に仮託して、全行程を仮名・漢字交じり文で記す。記主を女性に仮託した理由に就いては、官人としての立場を離れて私的な立場よりの感慨を語る目的、全編に57首の和歌を含ませたことから、それを違和感無く読者に読ませる目的、虚実混交の記事内容に統一性を持たせる目的等が指摘されている。何れにしても、これらの目的を達成することは、男性の筆に依った、具注暦に立脚した形式での漢文体日記では困難であったことより、仮名文を主体とした日次記（ひなみのき）の体裁を必要としたものであると説明される。⁽¹⁾

言わば、従前からあった、職掌に付随した形で作成された備忘録としての漢文体日記に対して、個人の私的な生活場面や、日々発生する事象に対する感情、心情を中心として描く「私日記」成立の契機が、この「土左（佐）日記」に求められるという言い方が正しいのかもしれない。

ただ、記主を女性に仮託した一番大きい理由は、仮名文を主体とした作品を男性が書くこと自体に対する、世間体や体裁の悪さがあったものと推測をする。当時における教養体系が、男性に依る漢文主体の「真名（まな）」（漢詩文、儒学、歴史学、朝儀、有職故実等に関わる博識）と、女性に依る仮名文主体の「仮名」（和歌、物語等を駆使することの出来得る知識）とに明確に分かれていた以上、異性の教養体系の領域に踏み込むことは憚られ、特に、中堅官人であった紀貫之の立場上、それが非常に都合の悪いものであったことは推測に難くない。真名の持つアカデミズム、公式性に対して、仮名とはカジュアルで非公式なものであり、真名に比して仮名が相対的に低く見られていたことは否めない。仮に、作者を身内の女性に設定し

たとするならば、作品内容に起因した上記の理由を超越した、現実的・社会的・個人的な事情が存在していたものと考えるのである。その意味に於いて、日記の冒頭を飾る「をとこ（男）もすなる日記（にき）といふものを、をむな（女）もしてみんとてするなり」とする導入文よりは、非常なる違和感を感じ取ることができる。これは、忌み嫌われた筈の「仮名」領域から「真名」領域に対する越境行為、挑戦であるとも解することができたからである。

事実、彼は土佐守を辞めた後、最終的には従四位下木工権頭に至った。これ自体は、決して上位の官であるとも言えないものの、一応、貴族官僚の仲間入りを果たしたのである。微妙な処ではあるが、そうした彼の転任、昇任〔土佐守→玄蕃頭・従五位上（天慶年間）→木工権頭・従四位下（天慶8年3月）〕に際して、良い意味でも、悪い意味に於いても、この「土左（佐）日記」筆録の影響が全く無かったと断定することも出来ない。それは、「土左（佐）日記」は紀貫之が未だ在世していた天慶年間（938～947年）には、既に相当世間に流布していたとされるからである。記主を女性に仮託し、男性でありながらも仮名文学を世に出すという行為、文学的な意図（野望）は、当時の社会としては新奇性を以って世の意表を突くことであり、自らにとっての危険性が十分にあることを承知した上でなければ、未だ、時期尚早であり、成し遂げることは困難であった可能性があろう。

又、「土左（佐）日記」は本当の女性、特に紀貫之の妻の筆に依る作品ではないかとする見解もあるが、内容的に高度な漢文学や和歌、歴史、年中行事に関わる知識、そして詳しい地理的理解が無いと筆録は困難であったと推測することができることより、やはり、男性の筆録した文であるとして違和感はないものと考えられる。それらの項目は、殆ど（ほと）んど「真名」に帰属した知識であったが、貫之は醍醐天皇の勅を奉じて「古今和歌集」の撰者となっていたことより、和歌、仮名を駆使した文芸や、物語文学に対する深い理解があったことをも類推させるのである。その意味に於いて、「土左（佐）日記」は完全なる女流仮名文学作品でもなく、漢文学からの影響も完全には脱し切れていないと評価をすることが可能である。

土左日記の内容は、船旅に於ける情景描写が中心ではあるが、単調な旅の記録に止まらず、そこには行程、年中行事、天候、人々との別れ、和歌、飲食、酒、神仏への祈願、贈答儀礼、船唄、船中での様子、自然景観、海賊の脅威、京へ帰還する喜び、人情の機微等、多彩な項目が含まれている。特に、航海の時期が年末から初春に当たった為に、船上ではあったものの、様々な年中行事に関わる記述が登場して来るという特徴を持っている。

ただ、この日記文学に於いて、常に紀貫之の心情の中心にあったことは、稿末の承平5年2月16日条に記された、「この（京に在る）いへ（家）にてう（生）まれしをんなご（女兒）のもろとも（諸共）にかへ（帰）らねば、いかがはかな（悲）しき」であり、「む（生）まれしも かへ（還）らぬものを わがやど（宿）に こまつ（小松）のあるを み（見）るがかな（悲）しさ」の和歌に記された、亡き女兒への思いであった。その死因は判然としないものの、国司として着任した土佐国で急死した娘に対する哀切なる追想である。その悲しい出来事に対する思い出が、「土左（佐）日記」の文を、何か淡々としたものを感じさせ、平坦な印象を読者に与えるのである。

「土左（佐）日記」の呼称が紀貫之自身に依って為されていたものなのか、否かに就いては判明していないが、仮にそれが彼自身に依る命名であったとするならば、「土左（佐）」の語の意味したこととは、彼の任地が土佐国であったとか、受領名が土佐守であった等に依るものではなく、娘が亡くなった場所としての土佐国の記憶を永く作品中に残しておくという意義であったものと類推される。都に帰還して以降も、土佐国に於ける亡き娘との思い出を永遠ならしめる名称が「土左（佐）」＝形見、なのである。それ故、目的地が土佐国ではないとした違和感もこの面よりの説明が可能であり、「土左（佐）日記」の内容にも、土佐国に於ける国司在任中の公私に渡る事象ではなく、そこから徐々に船で遠ざかって行かなければならないという、彼の内面に於ける哀惜の感情に裏打ちされた外面的な様子のみを淡々と文章化したものである。

本稿では、こうした経緯、背景を持って成立した、作品としての「土左（佐）日記」を素材としながら、そこに見られる祈りに関わる事象を検証

しつつ、そこに当時に於ける対災異観の反映を窺い知ろうとするものである。

尚、本稿で使用する「土左日記」は、株式会社 岩波書店より刊行されている「日本古典文学大系20」（1957年12月）—『土左日記・かげろふ日記・和泉式部日記・更科日記』（以下、「岩波本」と称する）であり、その底本は故大島雅太郎氏旧蔵、青谿書屋本（「藤原為家自筆本」系統）となっている。「藤原為家自筆本」は藤原定家の子であった藤原為家が、紀貫之に依る自筆本を直接、厳密に書写した古写本であるとされ、原本の遺風が最も正確に伝えられているものと評価されている。

祈りのかたち：

（1）承平4年（934）12月22日条：

紀貫之は土佐守の在任期間を終え、和泉国に至る海路の旅路に出発するのに先立って、国司の官舎が在ったとされる土佐国長岡郡国府村（現高知県南国市比江703、土佐国国府跡）を発ち、同郡大津（現在、南国市を流れる国分川の河口に近い、同川南部地域には大津の地名が残る）の湊へと移動をする。そこで、「たひ（平）らかに願（ぐわん）たつ」行為を行なうのであった。この行為自体の意味としては、心穏やかに神仏へ願を立てることであるが、その「願」の主旨は航海の安全を祈ることであったものと推測される。「岩波本」では「たひ（平）らかに」の部分「心静かに」と解釈をしているが、この文の直前には「いづみのくに（和泉国）まで（迄）と」と記していることより、「願」の内容が航海安全であったことは疑うべくもない。それ故、「たひ（平）らかに」の状態が指し示した内容とは、祈願した時に於ける心の状態ではなく、海上に於ける風波の状態であったものと考えられる。沿岸部を航行するとは言え、土佐国～阿波国～淡路島付近にかけての航路は、外洋である太平洋を航行する危険な航海であり、更に、航海時期が厳冬期に当たっていたこともあり、航海安全を神仏に祈ることは、常にも増して重要な眼目であったものと推測されるのである。

貫之が具体的に、どのような手法で、どの寺社に対して祈願を行っていたのかは不明であるが、若し寺社に対して祈願をするならば、それは海神

を祭神として祀る神社であったものと考えられる。それらは、住吉神社や熊野三社、琴平神社（金刀比羅宮。特に江戸時代以降には航海守護の信仰が盛んとなる）等であったのであろう。⁽²⁾ 住吉神社（住吉大社）は大阪市住吉区住吉に鎮座し、その祭神は住吉大神と総称される底筒男命（そこつつのおのみこと）、中筒男命、表（うわ）筒男命の三柱の神と、神功皇后である。祭神は禊祓（みそぎはらえ）の神、航海守護の神であり、それは又、農業や産業の神でもあった。遣唐使発遣の際には、航海安全を祈願して当社へ祈願する例であった。この大神には「現人神」として顕現するとしての信仰があり、平安時代以降には和歌の神としての信仰も広まって行ったのである。⁽³⁾ その意味に於いては、貫之が信仰するに相応しいのは、住吉神社であったのかもしれない。

「土左日記」中でも、和泉国～摂津国の沿岸部を通航する模様を描写した承平5年2月5日条に於いて、急な北寄りの強風（逆風）に依り後退を余儀なくされた船の上から、楫取（かちとり）に促されて貫之は渋々幣（ぬさ）を奉るが、それでも満足しない物欲の強い「すみよし（住吉）の明神（みやうじん）」に対して、止むを得ず「ただひとつあるかがみ（鏡）を（海神へ）たいまつ（奉）る」結果、「うちつけに（直ぐに）、うみ（海）はかがみ（鏡）のおもて（表）のごと（如）なりぬれ（海上の荒れ模様が静まった）ば」となったとしているのである。貫之はそのことに対して、「くちをし（口惜し）」と不満を述べていることから見て、少なく共、この時の貫之自身には、この様な仕打ちをして来る住吉の神を和歌の神として崇める気持ちは無かった様に感じ取られるのである。

更に、熊野三社の内、特に熊野本宮大社は、「家津美御子大神」（素盞鳴大神）を主祭神として祀っており、家津美御子大神は日本へ造船術を伝えたことから「船玉大明神」とも称せられ、古くから船頭や水主たちの篤い崇敬を受けていた。大津の湊の周辺地域では、現在、沿岸部に住吉神社（高知市池2220）、琴平神社（南国市里改田2607）、新宮神社（同十市5937）、そして、熊野神社（同大そね乙。同岡豊町小竈409）等の海に関わりのある神社が散在している。

この時、貫之が乗船した船が和泉国、摂津国、平安京へ至る定期便であったのか、貫之がチャー

ターした船であったのかに就いては、「土左日記」に記された情報のみより判断することが困難ではあるものの、そこに旅客や船載荷物の積み降ろしに関する記述が見られないことより推測し、後者の可能性の方がより高いのかもしれない。⁽⁴⁾ 又、その船も「こぎいづ（漕ぎ出づ）」とした表現法より、沖合を航行可能な中型の準構造船と言うよりも、寧ろ、沿岸部を進む漁船の様な小型船舶であった可能性が高い。「漕ぐ」の語が、古語に在っても「櫓（ろ）や櫂（かい）で以って船を前に進める」とした語義であった以上、それは帆船ですらなかった可能性もある。⁽⁵⁾ 日記の2月6日条では、難波に到着し、土佐国より乗って来た船を川船に乗り換えること無く、そのまま河尻から淀川を「こぎのぼる（漕ぎ上る）」とあることから、そのことは裏付けられるであろう。

それに加えて、日記中では「ふなやかた（船屋形）」とは記されるものの、そこには一応、風雨や風浪を凌（しの）ぐことの出来得る簡便な屋根付きの部屋があった様であるが、それは近世大名が遊覧の目的で使用した如き川御座船等に見られる2階建てで、豪華な装飾を施した船では無かったものと考えられる。その意味からも、日記に記された以上のこの航海に於ける技術的な困難さが窺えるであろう。その危険性を貫之も十分に認識していたが故の「たひ（平）らかに願（ぐわん）たつ」行為であったのである。

（2）承平5年（935）正月13日条：

前日の正月12日、紀貫之の一行が乗船した船は、出港より15日をかけて、奈良志津（ならしづ）より室津（むろつ。高知県室戸市室戸岬町津呂）に迄、到達していた。漸く室戸岬の手前に迄やって来たのである。ここで天候の回復待ちの為、結局この湊を出港することが出来たのは21日のことであった。これも又、乗船していた人々にとっては、「うれ（愁）へなげ（嘆）く（愁訴し溜息をつく）」（20日条）べき、自然より齎された如何ともし難い災異であった。楫取（かちとり）が船を出さなかった理由は、降雨、海上の風浪、時化（しけ）等の天候悪化に依るものの他にも、「ひ（日）のあ（悪）しければ」（15、19日条）という事情があった。これは、「よ（良）きひ（日）い（出）でき（来）て」（良い日和になって来て。21日条）に対置される表現法である。その事情

の中心は、そうした海上の悪化した状況を総合的に判断した形での、楫取に依る「日和見（ひよりみ）」の結果ではあろうが、⁽⁶⁾ここではそれ以外の理由も考慮される。

つまり、この表現法の通り、出港する日としては忌むべきであるとした考え方の存在である。例えば、暦注（暦に記載された時間や方角に関わる吉凶禍福の事項）に記載された帰忌日（きこにち、きいみび。遠出、帰宅、入国、転居、婚姻等を忌む日）、往亡日（おうもうにち。出発、出港、出陣、移転、結婚、元服、建築等を忌む日）、凶会日（くえにち。旅行、婚姻等を忌む日）、大禍日（たいかにち。建築、出発、仏事等を忌む日）、狼籍日（ろうじゃくにち。万事に凶であるとされる日）、滅門日（めつもんにち。この日に行なうことは全て凶であるとされる日。大禍日、狼籍日と共に三悪日とされた）等の陰陽道に基づく凶日、悪日である。日に関わる吉凶も、日和見行為と共に出航に関わる重大な判断材料とされていたことが想定される。

更に、船舶自体、又、航海技術の発達が未だ完全とは言えない状況、海を支配するものと信じられていた「うみのかみ（海神）」への信仰、そして、「かいぞく（海賊）のおそ（恐）り」への備え、平安時代の前半期に在って、例えそれが国内航路であったとしても、安全に航海するには物理的な事情以外に、目には見えない情報が重要視されていたことも推測されるのである。

13日条では、「をんな（女）これかれ、ゆあみ（浴）などせんとて、あた（辺）りのよる（宜）しきところ（所）にお（下）りてゆ（行）く」とし、乗船していた女達が湯浴みの為に一旦下船したとする。この女は貫之の妻女、若しくは、貫之自身のことであろう。これは、翌日条に於いて、貫之が「ふなぎみ（船君。船の借り上げ主。貫之を指す）、せちみ（節忌）す」とあることより、その為の沐浴をも兼ねていたものと考えられる。節忌とは、仏家に於ける六斎日の精進日に際して自戒精進し、肉類を一切食べないことである。官人であった貫之がその根拠としたのは、「雑令（ぞうりょう） 第卅」—「月六斎条」に、「凡月六斎日。公私（くし）皆断（やめよ）殺生（せちしゃう）。謂六斎日者、八日、十四日、十五日、二十三日、二十九日、三十日也（「謂」以下は「岩波本 土

左日記」—補注四七、に依る）」⁽⁷⁾と規定されている如くである。

これは、阿含経や四天王経に由来した仏教的思想であり、「年三」に当たる正月と5月、9月には特に精進潔斎し、一切の肉食を行なわなかったとされる。六斎日には天界より四天王やその使者が下界へと降臨して衆生を監視するのである。⁽⁸⁾末法観が進展して行く中で、法令に依る縛りというよりも、寧ろ、そうした社会的な風潮の中で、節忌は極楽往生する為の1つの方法論、習俗として積極的に行なわれる様になっていたのかもしれない。

「續日本紀 卷十二 聖武天皇」⁽⁹⁾天平9年（737）8月2日条には、「（毎）月六斎日禁断殺生」、同13年3月24日条に収載されている聖武天皇の詔にも「毎月六斎日。公私不得漁獵殺生」とあり、六斎日に於ける一切の殺生禁断が行なわれていたが、これは聖武天皇に依る「薄徳」認識に基づいた措置であったものと考えられる。それが原因で「年穀不豊。疫癘頻至」という状況になっているという現状認識の下、「國泰人樂。災除福至」へと導く「政化」の為に動員されたのが「天下神宮」であり仏教であった。取り分け、後者に対する聖武天皇の思い入れは非常に厚く、その一環が六斎日に於ける一切の殺生禁断政策であったのであろう。この斎日には「獄令 第廿九」—「五位以上条」⁽¹⁰⁾の規定に従い。死刑執行をも行なわなかったのである。こうした奈良時代に於ける措置では、唐の思想、文化よりの強い影響を看取することが出来る。平安時代に於ける認識とは対照的ですらある。

仏教に於ける在家信者としては八斎戒〔不殺生、不偷盜（ふちゅうとう）、不婬、不妄語、不飲酒（ふおんじゅ）の五戒、及び、非時食（ひじしき）の禁止、寝台で休むことの禁止、歌舞音曲と化粧の禁止を加えた8つの戒律〕を守る必要があったが、肉類を一切食べない行為は、その内の不殺生戒に基づく。西暦700年以来行なわれて来た、中国由来の国家仏教的思想が平安時代前半期に在っては、一種の祈りの習俗として慣習的に行なわれていたことが知られるのである。特に、今回は危険性を伴う形での厳冬期に於ける長い海上生活中であったことは、貫之をして節忌も、精進物の調達も厳格に行ない、「おちられぬ」（精進落ちをな

さった) のであろう。節忌の行事とは、「殺生」行為を軸として行なわれていた、「罪滅ぼし」や「贖罪(しょくざい)」の思想に端を発する習俗であり、その意味(五戒の不殺生戒に立脚する)に於いては、旧暦8月15日に実施される「放生会」との共通項が見出されるのである。

ここで貫之が詠んだものと考えられる和歌が「くも(雲)もみな(皆) なみ(波)とぞみ(見)ゆる あま(海人)もがな いづ(何)れかうみ(海)と と(問)ひてし(知)るべく」(空に浮かぶ白雲も皆、海の白波と同じ様に見える。どこかに海人でもないものであろうか。そうすれば何処が海であるのか聞いて知ることができるのに)として記される。海人(あま)は北部九州発祥の古代以来の漁業者であり、ヤマト王権に依り初期海軍を構成した人々でもあった。23日条に記された海賊もその起源は海人集団であったものと考えられる。そして、「ふね(船)にの(乗)りはじ(始)めしひ(日)より、ふね(船)にはくれなゐ(紅)こ(濃)くよ(良)ききぬ(衣)き(着)ず。それはうみ(海)のかみ(神)にお(怖)ぢて(恐れて)」といひて」と記述しており、和歌に詠み込まれた白雲、白波と、濃い紅色の美しい着物をとを色彩対応させているのである。初めてこの船に乗った日より、船上では濃い紅色の美しい着物を着なかったというのは、海神を恐れたからであるとしている。「岩波本」(38頁頭注八)では、海神に魅入られることを恐れてそうしたと説明を行なう。

貫之は海神が美しい着物を着た女性に反応するものと考えたのか、或いは、濃い紅色という色彩に反応するものと考えたのかは不明ではあるが、前者の場合には、海神が男性格を持った存在であると見做されていたからであろうし、後者の場合に在っては、五行説に於ける木(五色の青、緑)→海・海神、と火(紅、赤)→着物の色、との対応関係より、相容れない者同士の組み合わせ、不調和の状態となり、海神の怒りを買うと考えたものなのかもしれない。抑々、英語運用等に於いて、船舶(名称)は一般的に女性格として扱われることがある。実際上の船舶名称としても、外国船籍の船舶では、「クイーンエリザベス」、「クイーン・メリー」(イギリスの客船)、「エカテリーナ」(ロシアの軍用艦)、「ジャンヌダルク」(フランスの

軍用艦)等の如く、女性名称を持った船も世界的に見るならば少なくは無い。船を女性名詞で受けるようになった理由に関しては、必ずしも明確とはなっていない。それが文法上の慣例であるとした見解もあるが、それも合理的な説明とはなり難い。船舶に対する可視的・外形上の理由、即ち、表面に塗られるペンキを、防錆の為、頻繁に塗り替えない様子を、女性の化粧に準えたり、慶祝時等に行なわれる、国際信号旗に依る満船飾を、夜会等に参加する為に行なわれる、貴婦人のドレスアップに「見立てた」等の説明もなされている。それは、日本文化風に言う処の「見做しの文化」、「見立ての文化」の一種であるということになるであろう。

ただ、日本の伝統的な船舶名称を見てみると、「〇〇丸」と言う、男性格を持った呼称で呼ばれることも珍しくは無い。仁和寺に関わる「坂東丸」[文治3年(1187)]がその初見であることが知られるものの、丸呼称が一般化するの江戸期に入ってからのことであるとされる。近代に入って定められた「船舶法取扱手続」(明治33年通信省公達第363号)では、船舶名称に出来得る限り末尾に「丸」の語を採用する様にさせたが、その背景には、こうした近代以前に至る船舶名称の慣習が存在していたことは考慮される。ただ、船名には公船を始めとして地名や、自然地形由来の呼称、嘉瑞(かずい。吉兆)を示す名称を採用することも多く、日本に於ける言語運用上、船舶名は男性格で受けるもの、と言った慣習が確立していたと迄は言い切ることもできないのである。⁽¹¹⁾

(3) 正月21日条：

紀貫之の乗船した船は、漸くこの日の卯の時(午前6時頃)、室津の湊を出港することが出来たのである。12日以来の船旅であったが、「かぜ(風)もふ(吹)かず、よ(良)きひ(日)い(出)でき(来)て、こ(漕)ぎゆ(行)く」ことができたのは、「おぼろげの願(ぐわん)によりてにやあらん」(格別の祈願を行なった御蔭なのであろうか)と推測を行なう貫之であった。それでは一体、「おぼろげの願」とは、如何なる特別な祈りであったのであろうか。「土左日記」の同13日条から20日条に於いては、それを示す記載は無いばかりか、「なにごと(何事)もおも(思)ほえず」(何を思う気力も残ってはいない。同18日条)とい

う有り様であったのである。心の中で常に行なっていた、貫之に依る都への強い思慕の念が、「おぼろげの願」として表出し、ここに表現されたものであろうか。具体的、可視的、宗教的な意味での祈願では無かったのであろう。兎に角も、一刻も早く難波津に無事な形で辿り着きたいというのが本音であったものと考えられる。その為の祈りである。

ところで、室津の湊を出港して暫くして、室戸岬付近での出来事であろうか。「くろとり(黒鳥)」「岩波本」(43頁頭注二一)では黒鴨かとする]といふとり(鳥)、いは(岩)のうへ(上)にあつ(集)まりを(居)り。そのいは(岩)のもと(許)に、なみ(浪)しろ(白)くう(打)ちよ(寄)す。かちとり(楫取)のいふやう(様)、「くろとり(黒鳥)のもと(許)に、しろ(白)きなみ(浪)をよ(寄)す。」とぞいふ。このことば(言葉)、なに(何)とにはなけれども、ものいふやう(様)にぞき(聞)こえたる(風流めいた秀句を言った様に聞こえた)。ひと(人)のほど(程)にあ(合)はねば、とが(咎)むるなり(楫取という身分には合わない言葉であったので、妙に思っ気留めたのである)」とある様に、楫取が発言したことに対して、貫之が反応をする部分がある。

この場合に於ける鳥の黒と、浪の白との色彩対比には、意味があった(意味を持たせた)可能性がある。人の可視的な認識では、黒と白とは対極に在るもの同士の組み合わせではあるが、五行説に依るならば、黒(玄)は五方の北、五時の冬、白は夫々西、秋に対応しており、必ずしも対極に位置しているとも言えない。現在の視点からするならば、縁起の悪い色の組み合わせではあろうが、これには、文の調和を図る、又、ストーリーに緊張感・緊迫感を与える意図が感じられるのである。

楫取が「くろとりのもとに、しろきなみをよす」と言ったのは、決して周囲の情景、情趣を詠んだ訳ではなく、その経験則より、黒鳥が群れている海上には白波が立つ、つまり、そこには船舶航行にとって危険な岩礁や浅瀬が存在しているという意味であって、危険性の告知なのである。それを貫之は文学的な野趣として解釈したのである。事実、室戸岬の南側付近の海上には、現在でも無数の岩礁や浅瀬等、船にとっては危険な場所が複数

確認され、比較的沿岸部を航行していたであろう貫之一行の船にとっては、常に注意を払っていないとそれらに接触し、座礁、転覆の可能性すらあったのである。況してや、室戸岬を境として、その東西の海域とでは海水の流れの様相、風向も異なっているものと推測され、ただでさえ海上の難所であったものと考えられる。

これは、漁業者としての海人と鳥類との深い関係性を窺うことの出来る記述である。つまり、航路を決定する要素として、天体運行、海水の流れ、風向、船より目視可能な陸地の様子、そして、鳥の進行方向と言った情報が何よりも重要であったからである。海人にとって、鳥とは祈りや、信仰の対象であったものと考えられる。取り分け、陸地の全く見えない海上を航行する場合には尚更のことであろう。次田真幸氏⁽¹²⁾に依れば、「古事記 上巻」に記された、八千矛神(大国主神)に依る、高志国の沼河比売へ対する求婚旅行、妻問い物語の項に収められる神語歌には、「宇良須能登理(浦洲ノ鳥)」、「淤岐都登理、牟那美流登岐(沖つ鳥、胸見る時)」、「弊都那美、曾迹奴棄宇豆(辺つ波、其に脱き棄て)」、「宇知微流、斯麻能佐岐耶岐(打ち廻る、島ノ崎崎)」等の如く、海人集団に於ける生活、体験に関係の深い語、句が多用されているとし、更には、「登理(鳥)」の語が多く詠み込まれている点に着目をする。これは、羅針盤発明以前の段階に於いて、鳥の飛行方向が船舶に依る海上航行上、重要な情報としてあったこと、海上を進む船の様に、天空を自由に飛ぶことの出来る鳥類への憧れや信仰の存在、又、文語表現上に於ける天と海との陰陽調和を図った等、様々な理由が想定されるであろう。⁽¹³⁾

ところで、貫之は続けて「ふなぎみ(船君)なるひと(人)(貫之のこと)、なみ(浪)をみ(見)て、くに(国。ここでは土佐国のこと)よりはじ(始)めて(土佐国を出発して以来ずっと)、かいぞく(海賊)むく(報)いせんといふなることをおも(思)ふうへ(上)に、うみ(海)のまたおそ(恐)ろしければ、かしら(頭。楫取。波頭と掛けている)もみな(皆)しら(白)けぬ(興ざめする)(白波には盗賊の意味もある)」と記す。海上の時化の様子も恐いが、海賊に依る襲撃は尚更、恐怖に値するということであろう。「かいぞくむくいせん」とは、貫之が土佐守であった任期

中に於いて、海賊の取り締まりに当たっていたことを類推させる心情、懸念であったものと考えられる。「むくいせん」とは、そうした貫之が行なって来た海賊の取り締まりに対する復讐の意味が含まれていた可能性が想定されるのである。

編年体歴史書「日本紀略 後篇二 朱雀」承平4年（934）5月9日条には、「詔奉幣使於山陽南海（道）諸神。祈平海賊」^{（14）}と記されており、朱雀天皇の詔に依って、山陽道、南海道諸国に所在する神社に対する奉幣帛使派遣のことが記録されており、その目的は神威を背景とした海賊の平定であった。朝廷は、海賊に依る被害も神への祈りに依って解決されると考えたのである。土佐国も南海道に所属した為、紀貫之も土佐守として在任中にそれを実行していたものと考えられる。しかし、これでは実態的な効力が無かったのか、同6年6月になると、朝廷は海賊追捕の実行使を行なう。延暦寺の阿闍梨皇円に依る編年体歴史書「扶桑略記 第廿五 朱雀」同月条では、「南海道賊船千餘艘浮於海上。強取官物。殺害人命。仍上下往來人物不通。勅以從四位下紀朝臣淑仁（人）補賊地伊與國大介（守）。令兼行海賊追捕事。賊徒聞寛仁泛（はん。広い）愛之狀。二千五百餘人悔過就刑。魁帥小野氏寛（彦）。紀秋茂。津時成等。合卅餘人。束手進夾名（交名。きょうみょう。名簿）。降請歸伏。時淑仁（人）朝臣皆施寛恕（かんじょ。罪を咎め立てしないで赦すこと）。賜以衣食。班給田疇（でんちゅう。田畑）。下行種子。就耕教農。民烟漸靜。郡國興復」^{（15）}とし、南海道に於ける海賊船が1,000艘、投降した海賊が2,500にも及び、彼らが官物の略奪や、人身攻撃を行ない、円滑な海上交通に支障を来していると記録をする。

「賊地伊與國」とあることに依り、海賊集団の本拠地は瀬戸内海側に在ったのであろうが、貫之の懸念からは、土佐国にも海賊集団の一定の拠点が存在していた可能性が示唆されるのである。それは又、古代以前よりヤマト王権に依って編成されて来た海人集団の流れを汲んだ存在であったものと推測されるが、その威力を恐れた朝廷にとって、これらは追捕の対象であり、慰撫の対象でもあった。最早、この時期の朝廷にとって、彼らは海上軍勢力として重用する対象ではなくなっており、漁業者、海上輸送者、又、政策として一般農

民化し、追捕使、警固使を派遣してでも帰順を促す対象となっていたのである。正に、飴と鞭の政策である。

（4）正月23日条：

「このわた（渡）り（海域）、かいぞく（海賊）のおそり（恐）ありと（楫取が）いへば、かみほとけ（神仏）をいの（祈）る」と記し、愈々（いよいよ）海賊よりの襲撃に対する恐怖心が増して行く紀貫之であった。無論、貫之も瀬戸内海へ近付いて行くに連れて、そこが海賊集団の根拠地であったことは知っていた筈である。海賊という人為的な災害に対して、土佐国の長官を務めていた貫之でさえも、ただただ神仏に祈願するより他に、その対処法は無かったのであろう。

この日は、日和佐浦（徳島県海部郡美波町）に滞留中であつたとしているが（「岩波本」旅程図、に依る）、同湊滞在中の25日条では、更に「かぢとり（楫取）ら（等）の、「きたかぜ（北風）あ（悪）し。」といへば、ふね（船）い（出）ださず。かいぞく（海賊）お（追）ひく（来）といふこと、た（絶）えずき（聞）こゆ」とし、貫之等が乗船している船を海賊が追跡しているという情報が絶えず齎されているとし、緊迫感が漂うのである。それ故、北寄りの季節風が彼らの出航を拒んでいるという、自然的な状況は、貫之等にとって二重苦となって、更に畏怖感を増大させていたに違いない。

「きたかぜあし」とは、楫取等に依る日和見の結果ではあるが、この時は西高東低の冬型の気圧配置が強まっていたのであろう。天気自体は決して悪い訳ではないのであるが、室戸岬沖を通過して阿波国の沿岸域に入れば、北東方向から吹き付ける、冷たく強い季節風の影響をまともに受ける形での、風上に向かう厳しい航路となるのである。それに加えて、海賊が追いかけて来るという恐怖心である。乗船者達の緊張感はこの時、最大限度に達していたであろう。

ここで登場する海賊とは、海上を行き交う船舶を無差別に攻撃する集団では無く、日記の文脈に即して考えるならば、どうやら貫之等が乗船していた船をピンポイントで狙っていたものと推測される。その理由は、勿論、金品を奪い、人を浚（さら）う目的ではあろうが、やはり、土佐守であった貫之に対する復讐目的も見え隠れするのである。

そうした事情を一番良く知っていたのは、かつて、朝廷よりの命に従い、**海賊対策**を行っていたであろう貫之自身であったのかもしれない。無論、この**楢取**等もそうした事情は知っていたであろうし、**海人**を起源とした**海上交通従事者**同士として、**海賊集団**と**気脈**を通じていた可能性すら想定されるのである。乗船している貫之一行の動向も、この**楢取**等より**海賊集団**へと流出していた可能性もあろう。

日和佐浦の所在する徳島県**海部郡**の地名であるが、徳島県をはじめとして、愛知県、和歌山県、大分県等の沿岸部等、日本の沿岸部諸所に存在している**海人**由来のものであろう。「**海部**（**海人部**。かいふ、あま、あまべ、かいぶ）」とは、元々は**山部**（やまべ。ヤマト王権の山林管理を職能とする部民）に対置される集団、組織として、ヤマト王権に依り編成されていた部民の呼称であった。彼らは現地に在って**海部直**（あたい）・**海部首**（おびと）・**海部公**（きみ）等に依り統率され、中央では**海部の伴造**（とものみやつこ）である**阿曇連**（あずみのむらじ）の支配下に在り、諸国の海産物を献納し、その船舶技術を以って王権に奉仕したのである。**海部**は**阿波**、**淡路**、**紀伊**、**吉備**と言った**瀬戸内海沿岸部**、**日本海側の若狭湾西部**等に存在していたらしい。彼らの基本的性格は**漁業者**であったものの、有事には倭国の初期海軍を編成し、**韓半島**・**朝鮮半島**方面へも出撃させられて行ったのであろう。⁽¹⁶⁾

平安時代前半期には、7世紀以降に整備された**官道**も都を中心に**五畿七道**へと延伸されていたとされるが、そうした陸上交通路がある程度期待できる中に在って、**海上交通路**も発達して行ったのは、日本が島国であって、どこへ行くにも、又、大量の人員、物資を同時に運送するのにも便利であったからであり、特に、**山陽道**、**南海道**諸国より内陸の**大和国**や**山城国**を目指すにしても、**大坂湾**、**難波津**より、**大和川**や**淀川**の水運で以って、直接的に都の直ぐ近くに迄、行くことが可能であったという利点は大きかったものと見られる。今回の貫之の行程でも、海上の荒れた様子に苛立（いらだ）ち、**海賊**よりの追尾に怯えながらも、敢えて海路を選択したのは、そうした理由があったものと推測されるのである。

（5）正月26日条：

紀貫之一行を乗せた船を**海賊**が追跡しているという「噂」は、愈々（いよいよ）以って事実であるかもしれないという恐怖心より、この日、夜中にも関わらず**日和佐浦**の湊を急遽、出港するのであった。この船の**楢取**が、そうした**海賊**達と**気脈**を通じていた可能性も濃厚であると推測される。ただ、それがチャーター主である貫之の不利益にならない様には配慮をしていたのかもしれない。この当時の船舶や、航海技術より考慮するならば、暗闇の中、夜間の出港は非常に危険な行為であった。⁽¹⁷⁾「かいぞく（海賊）お（追）ふ」と記されたことより、これらの**海賊**は**淡路島**や**紀伊半島**方面（貫之一行を乗せた船の行く手側）より追跡してやって来るものではなく、**伊予国**方面より、反時計回りで**土佐国**方面へと沿岸伝いに追い駆けていた可能性が濃厚である。

丁度この頃、承平年間（931～938年）に**伊予掾**として**伊予国**へ赴任していた**藤原純友**は、当初、国司としてこの地域の**海賊**取り締まりに当たる体制側の官人であったものの、任期終了後も当地に留まり、その理由は判然としないが、**日振島**（愛媛県宇和島市西方沖）を拠点とする**海賊**集団の首領になったという。正に、朝廷にとっては**ミイラ取りがミイラ**になるという状況であった。承平・天慶の乱に於いて、**警固使橘遠保**に討たれたとされる純友であるが、**紀貫之**を追跡して来た**海賊**とは、若しかしたら貫之帰京の報を受けた純友の率いる一団であった可能性すらある。**海賊**集団にとって、**南海道**諸国へ赴任して来る受領は、敵であると思われたのであろう。それは貫之にとって、正に身に覚えの無い災異であった。貫之が**海賊**に付け狙われたのは、彼が**海賊**を取り締まる側の官人であったことに対する**復讐心**も大きい。それ以上に、**受領**として1期4年も務めれば、それ相応の蓄財や財宝が船に積まれている筈だ、という**海賊**に依る認識があったことも想定されるのである。

日記ではその辺りの事情を、「まこと（真）にやあらん、かいぞく（海賊）お（追）ふといへば、よなか（夜中）ばかりよりふね（船）をいだ（出）してこ（漕）ぎく（来）るみち（途）に、たむ（手向）けするところ（所）〔この場合には、海路の安全を祈願する為に神仏に幣を奉る要所のこと。』**「岩波本」**（45頁頭注十二）では、外洋から**紀淡**

海峡に入る辺りに在ったとする]あり。かちとり(楫取)してぬさ(幣。旅行中は細かく裁断した物を袋に入れて持参し、神前で撒いた)たいまつ(奉)らするに、ぬさのひむがし(東)へち(散)れば、かちとりのまう(申)してたてまつ(奉)ること(言。言葉)は、「このぬさのちるかた(方)に、みふね(御船)すみや(速)かにこ(漕)がし(令)めたま(給)へ。」とまう(申)してたてまつる。これをき(聞)きて、あ(或)るめ(女)のわらは(童)のよ(詠)める、わたつみ〔和多都美、海つ霊(み)。海神、海原)のちふり(道觸)のかみ(神)(航路の安全を守護する神。陸上に於ける道祖神に対応する習俗か)にたむ(手向)けするぬさ(幣)のおひかぜ(追風)や(止)まずふ(吹)かなんとぞよ(詠)める。(中略)ていけ(天気)のことにつけていの(祈)る」と記す。

貫之は途中の海上で楫取に指示し、「たむけするところ」に於いて「幣」を神へ奉納させたのである。「幣」とは、祈願目的、罪や穢れを払う目的で神前に供える幣帛(へいはく)であり、その素材は麻、木綿(ゆう)、紙、帛等であった。更に、旅程の安全を祈って贈るはなむけや、餞別の意味をも持った。ここで、何故、貫之は自ら幣を奉らなかったのでしょうか。この時の彼の心情(対天候、対海賊に関わる危機感)より推察するならば、そうした行為を他人に委ねた真意が計り難いのである。それも、神に対して「す(する)」の語を使用している理由に関して、「岩波本」(補注六三)では、楫取の発言としての「(こがし(令)めたまへ」に使用されている「しむ」との対比(「しむ」は「す」や「さす」の語に比べて一層改まった表現法であるとする)から、貫之と楫取との身分や立場の違いであると説明を行なうが、例えそれが作品上の演出であったとしても、この時に貫之が本当に危機感を持っていなかったと言うことの裏付けにはならない。

又、この場合に於ける「たむけするところ」とは、海上に存在した幣所であるが、暗闇の中でそれが正確に分かったのであろうか。楫取は航海術の専門家であることより、経験則よりそれが正確に出来ていた可能性も考えられる。海上交通路に於ける「たむけするところ」とは、海上交通路に於ける難所、例えば海底が急に深くなっている海

盆地形の場所、又、その逆に海底の岩礁や浅瀬、堆(たい)、狭窄部がある様な海域であって、海流が急速になったり、渦を巻いたり、潮の流れの方向が変化してしまう様な場所であろう。これは、陸上交通路に於ける道祖神的な要素も含んだ海上の幣所であるが、悪鬼、邪鬼の侵入を防ぐ「結界」的な要素をも含む道祖神との類似性が認められるものの、海上に於ける「たむけするところ」には、結界としての意義は殆ど(ほと)んどの場合には要求されてはいなかったものと見られる。寧ろ、そこは海上に於ける危険性標示であったものと見られる。それ故、交通安全を祈願し、そこで海神を慰撫する必要性が生じたのであり、そうした場所は海中神供の海域となって行ったものと見られる。

例えば、新潟県長岡市寺泊の沖合約10キロメートル付近の、日本海海底にある岩礁地帯、通称「タラバ」にある「寺泊沖タラバ遺跡」に於いては、水深約200メートルの海底から漁船の底曳網に依り、古代～中世のものと考えられる土器が約50点以上引き上げられている。それらは、土器(弥生時代後期の壺)、古式土師器の壺、須恵器(大甕、横瓶)、中世の珠洲系陶質土器(甕、小型壺、片口、摺鉢)、唐津焼の甕等であり、難破船の積載物が潮流に依り、この岩礁地帯に漂着したものではないかとも考えられている。⁽¹⁸⁾しかも、これらの品々は、その殆どが日本国内で生産された物であったところが特徴的である。⁽¹⁹⁾この様な状況より類推するならば、寺泊浦へ入港、或いは、寺泊浦の沖合を航行する、縄文時代以降に於ける多数の日本の国内交易船の存在が見て取れるのである。

尚、『新潟県文化財調査年報第16 寺泊・出雲崎 —1977—』(新潟県教育委員会、1977年3月)に依れば、寺泊海岸には海流の影響に伴って多くの漂着物があり、難破船の漂着も多いとする。長岡市寺泊大町にある白山媛(しらやまひめ)神社の御神体である「二面様」は、元来、異国の帆船の船首に取り付けられていた人物彫刻であったとされている(同書「IV 寺泊タラバ揚陸土器」、参照)。又、大河津分水路の河口沖約15キロメートル付近の、水深約150～500メートル弱の海底に、海岸と平行して帯状に存在している「寺泊タラバ」は、海難事故の多発する海域であり、そこから曳き揚げられる甕、壺、

摺鉢といった貯蔵用、生産用の陶磁器類は、**海神**献供行為に依るものではなく、未使用品であることから、それらが商品として輸送されていた途上の物であることが想定されることより、それは**船舶に依る海難、漂没の結果**であると指摘をする(同書「Ⅴ 西古志の古代と海上交通」、参照)。しかしながら、そこがそうした**海上の難所**であったからこそ、当該海域の無事な通過を祈願して、新品の商品の一部を水中世界の支配者である**処の海神、龍神**へ捧げていた**幣所、海上祭祀の場**であったと理解することもでき得るのである。(20)

海上に於ける幣所であると迄は言えないものの、僧道昭が留学先の唐から帰朝する際の**東シナ海上**に於ける事例も想起される。道昭は河内国丹比郡の生まれであったが、「日本書紀 卷廿五 孝徳天皇」白雉4年(653)5月辛亥朔壬戌条に依れば、彼はこの年に、遣大唐大使小山上吉士(キシ)長丹(ナカニ)等と共に、学問僧(モノナラフホウシ)13名の1人として入唐し、唐に於いて玄奘三蔵と同房し、それを師として業を受けたとされる。帰朝〔齐明天皇6年(660)〕後は、元興寺東南隅に禅院を建てて唯識学(大乘仏教に於ける**根本的な立場を説明する**)を講じ、そこに住したとする。百済系の渡来人であった行基はその弟子に当たる人物である。

そうした彼が遣唐使一行と共に帰朝する際の**鑑子**(鍋のことか)の逸話には、1つの示唆が含まれる。その鑑子とは、彼が帰朝するのに際して、玄奘三蔵より舍利経論と共に授けられたものであり、玄奘三蔵が西域より自ら持ち帰ったとされる、「神験」を有するものであったと言う。日本へ向かう海上で、遣唐使船が七日七夜全く進むことができず、漂蕩していた際に、乗組員でもある卜人が占った処、龍王がその鑑子を欲しがっていると、それに従って、鑑子を海中に抛入れた途端に船が進み出し、無事に日本への帰還を果たしたと言うものである。法華経(序品)に登場し、仏法を守護する**水中の大王である八大龍王**(難陀龍王、跋難陀龍王、沙伽羅龍王、和脩吉龍王、徳叉迦龍王、阿那婆達多龍王、摩那斯(須)龍王、優鉢羅龍王)は、八体の護法の神、八部衆の1つ、龍神でもあり、水に関わりの深い存在でもあった。音写して那伽と書されることもある、蛇神の龍王であるが、水中を支配する神でもあった。龍王の中

でも、優れた能力を持ったものは、雲を発生させ、空中を飛び回り、雨を降らせると信じられていた。つまり、天候をも支配したのである。

日本に於ける龍王信仰は、四神の1つに位置付けられている想像上の動物、青龍を基本とする唐風龍王よりの影響を受けたものであると示唆する指摘もあり、平安時代初期に、空海が神泉苑に於いて請雨経法を修した際、出現したとされる善女龍王も、唐服を纏って龍に乗る姿であるとしている。(21) この僧道昭に於ける事例では、海神とは**水中世界の支配者としての龍王**であったことになる。

北海道釧路市の釧路川最河口部に掛かる**幣舞橋**(ぬさまいばし)や、その南側にある**幣舞町**の語源は、アイヌ語運用に於いて、**幣場**(ぬさば)のある場所を意味した。「幣舞」の語からは、かつてそこで幣を神に捧げる際には、舞踊を伴っていたことを類推させる地名ではある。宮城県気仙沼市本吉町**幣掛**(ぬさかけ)は、津谷川河口に程近い場所にある。**幣掛の地名**とは、狩猟者、漁業者等が安全を祈願して幣を掛けた場所にその起源を持っていたのであろう。因みに、岩手県紫波郡矢巾町煙山の南昌山東麓の岩崎川に在る、落差約7メートル、幅約4.5メートルの**幣掛**(懸)(ぬさかけ)の滝は内陸部に所在しているが、これらは全て水に関わる場所であって、釧路市の幣舞、気仙沼市の幣掛共、太平洋に程近い水辺である。

更に、各地では**水中に鳥居**が建つ神社等が存在している事例が見られるのである。これは、水上(船舶)より陸上に建つ社を礼拝する為の施設であるものと考えられるが、これも一種の「たむけるところ」、水上に於ける幣所であり、その目的もやはり、水上交通安全祈願を行なう為の施設であったものと推測される。例えば、新潟県柏崎市西本町の**石井神社旧鳥居**(日本海の海中に在ったとされる。通称「鳥居懸り」、安芸国の**厳島神社大鳥居**(瀬戸内海)、琵琶湖西岸に建つ**白鬚神社の湖中大鳥居**(滋賀県高島市鶴川)、(22) 福島県裏磐梯の**檜原湖**に立つ鳥居と参道の跡〔明治21年(1888)7月15日の磐梯山噴火に依る山体崩壊、岩屑流に伴う堰止湖形成に由来する〕、浜名湖弁天島の湖中鳥居等であるが、これらは水上側よりの祈願、祭祀を想定した形での鳥居であったものと見られる。



写真：

滋賀県高島市鵜川215番地の琵琶湖西岸に鎮座する白鬚神社の湖中大鳥居〔筆者撮影。琵琶湖湖岸に建つ白鬚神社と琵琶湖西縦貫道路を挟んで南東側の湖中に鳥居はある。〕

「白鬚社縁起 上巻」詞書に依れば、当社は第11代垂仁天皇25年（紀元前5）、伊勢国より近江国へ遷った倭姫命に依り創建されたとする。更に、同書詞書第九段には、「天下の変異あらん時は、妖恠をしめして、人につゝし（慎）ましめ給ふとにや。康安元年（1361）、社の前に二町余（約218メートル）の石橋あら（現）はれ、永禄五年（1562）、一町程（約109メートル）沖に石の神門あら（現）はる。まこと（真）にあや（恠）しの事也」とあって、国家的災異が予想される時には妖恠を出現させ、人々にその行動を慎ませると共に、湖中に石橋や石の神門が出現し、人々にそれが凶兆である事を示したとされる〕

ところで、「かちとり（楫取）してぬさ（幣）たいまつ（奉）らするに、ぬさのひむがし（東）へち（散）れば、かちとりのまう（申）してたてまつ（奉）ること（言）は、「このぬさのちるかた（方）に、みふね（御船）すみや（速）かにこ（漕）がし（令）めたま（給）へ。」とまう（申）してたてまつる」に登場する東の方角性認識を、どの様に捉えたら良いのであろうか。地理的理解では、日和佐浦より見て東（正確には北東方向）が淡路島方面へと向かう方向であることから、素直にその方向への指向性を希求していたとも受け取ることが可能である。

中国神話に於ける四神（古代中国天文学に於け

る、東方青龍、南方朱雀、西方白虎、北方玄武）の考え方に依るならば、東方青龍は東方の守護神であり、その出現は瑞兆であった。更に、「龍（東方青龍）」は古代中国天文学では、二十八宿に於ける東方七宿に対応するのである。仏教に於いて、天帝は十二天の1つである帝釈天（釈迦提桓因陀羅）に当てられて、雷霆神（らいていしん）としての性格を持ち、仏法守護を担った。天帝と言えども、仏教思想に於いては仏法守護の主神としての役割を果たすと共に、八方天の1つとして東方を守る役割をも期待されたのであった。又、東方浄瑠璃世界の教主である薬師如来〔大医王、医王善逝（ぜんぜい）〕の様に、その修行時に起こしたとされる十二の大願（本願）に依り、直接的に衆生の疾病を平癒させ、災厄を払い、難苦から救う医薬の仏が東方観と結び付いていたことは、その存在する東の方角が救いの道に繋がるという認識形成には大きく寄与していたことも想定されるであろう。日本に於ける東方観の形成には、古代中国天文学や仏教思想が大きく影響を与えていたと言うことが出来るのである。

そして、この日の条の文末に記された「ていけのことにつけていのる」（天候の良い状態が続く様にと神仏へ祈願する）に関し、「岩波本」（補注 六五）では、安全圏内に入る迄のあと3～4日はどうか好天が続いてほしいとした心情が、白熱の度を加えた祈願に繋がり、やや唐突な形でこの一文をここに据えたのであるとしている。同乗していた童女の詠んだ「わたつみ（海神、海原）のちふり（道觸）のかみ（神）に たむ（手向）けする ぬさ（幣）のおひかぜ（追風） や（止）まずふ（吹）かなん」とする和歌よりは、天候悪化に依って足止めを余儀無くされ、海賊達に追い付かれ、捕捉されてしまうのではないかとする恐怖心が実に良く表出している。天気や海上の状況も又、この場合には海神の支配下にあるという認識なのである。「かぜ（海上を吹き渡る風）のよ（良）ければ（程良い状態であるならば）」➡「いたくよろこ（喜）ぶ」という因果関係は、乗船者の素直な心情の結果であろうが、それは又、「ちふりのかみ」への祈りが通じたと感じた瞬間でもあった。

(6) 正月30日条：

「あめかぜ(雨風)ふ(吹)かず。かいぞく(海賊)はよる(夜)ある(歩)きせざなり(「なり」はこの場合には断定の用法)とき(聞)きて、よなか(夜中)ばか(許)りにふね(船)をいだ(出)して、あは(阿波)のみと(水門。湊)(鳴門海域)をわた(渡)る。よなか(夜中)なれば、にし(西)ひんがし(東)もみ(見)えず。をとこそんな(男女)、から(辛)く(懸命に)かみほとけ(神仏)をいの(祈)りて、このみと(水門)をわたりぬ。(中略)から(辛)く(必死な思いで)いそ(急)ぎて、いづみ(和泉)のなだ(灘)といふところ(所)にいた(到)りぬ。けふ(今日)、うみ(海)になみ(浪)にに(似)たるものな(無)し。かみほとけ(神仏)のめぐ(恵)みかうぶ(被)れる(頂戴する)にに(似)たり。いま(今)はいづみのくに(和泉国)にき(来)ぬれば、かいぞく(海賊)もの(物)ならず(問題にならない)」と記述され、海上の日和見の結果も悪くは無く、しかも、海賊は夜の出勤はしないという確定的な情報の下、夜中であつたにも拘らず、土佐の泊(徳島県鳴門市鳴門町土佐泊浦高砂付近。大毛島の南東沿岸域)よりの出港を試みるのであつた。海賊が夜、船を出すことが無かつたのは、彼らが夜間航行の危険性を熟知していたからに他ならない。

土佐の泊には、龍宮城への入り口であるとされた「龍宮の磯」と呼ばれる磯場、岩礁がある。龍宮城伝承とは、筆者の調査に依り、その一部はかつて実在した陸地であつて、何らかの地盤的な災害に伴つて海底に没した死者の国であつたことが判明している。⁽²³⁾ 若狭湾(福井県嶺南地方～京都府北部の丹後半島地域)の西部に没したとされる「凡海郷(おおしあまのさと)」、所謂、「冠島(大島)、杳島(小島)伝説」に拘わる沈島現象が実在のものであつたのか、否かとは別の次元に於いて、浦島説話に描かれた海底世界の1つとは、かつて、海底に没したとされる凡海郷のことであり、神仙境としての龍宮城(の人々)とは、そこが昔の時代に陸地(博く大きな島)であつた時代の住人、つまり、物語として描写された時点では、既に死霊となつて、人間(ひとのよ)には実在はしていなかつた人々であつたものと推定をしたのである。

土佐の泊の対岸に在る淡路島南端部に浮かぶ沼

島(ぬしま)は、「日本書紀 卷一 神代上 大八洲生成」に依れば、伊弉諾尊、伊弉冊尊の二神(夫婦)に依り、日本で初めて創り出された陸地、国生みの地「磯敷慮嶋(ヲノコロジマ)」であつたとされる。⁽²⁴⁾ その次に生み出された淡路島〔淡路洲(アハヂノシマ)〕は胞(エ、エナ。胞衣。胎盤)となり、大日本(ヲホヤマト)豊秋津洲(トヨアキツシマ)以下の日本国土を次々と生み出していくのである。貫之も、勿論、そうした経緯は知っていた筈であり、それ故の「かみほとけのめぐみ」であつたものかもしれない。淡路島には伊弉諾尊の終焉地である多賀の地に創建されたとする伊弉諾神宮も在るが、そこは尊が余生を過ごしたという「幽宮(かくりのみや)」の場所でもあつた。30日条に記された「かみほとけ(神仏)」の表現法とは、そうしたこの地域ならではの神話上に登場する特定の神々等ではなく、一般的に広い意味での神や仏を念頭に置いた概念であろうが、危機極まる中で思い付いた助け舟であろう。伊弉諾尊、伊弉冊尊の二神が立つたとされる「天浮橋(アマノウキハシ)」の存在が、貫之の頭の中を過(よ)ぎつたのかもしれない。ここで「からく」の副詞が2か所に使用されているのは、そうした切迫した状況を強調する意味があつたのであろう。

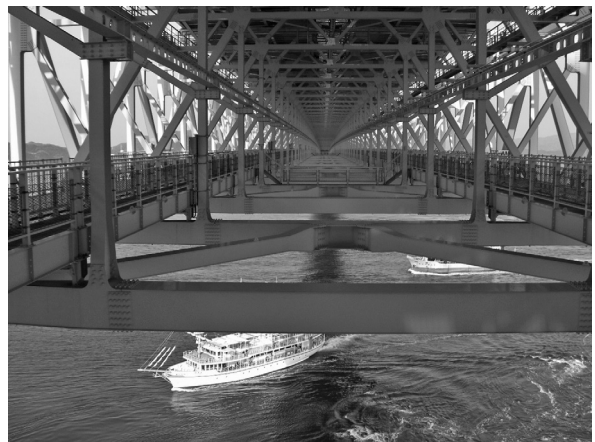
彼らは暗闇の中、船を出したが、恐らくは天体運行、潮の流れ、風向等の情報を基に航行せざるを得なかつたものと考えられる。そこは現在でさえ、海上交通の難所とされる鳴門海峡の東側海域に当たり、向かい潮の時であつても、連れ潮の時であつても、速力不足や舵効の悪さに依り、高度な操船技術が必要とされる海域である。況してや当時の船舶、操船技術、そして、暗闇の中に於ける航行という悪条件が重なっており、「からくいそぎて」の表現法が示す通り、殆んど命辛々といった状況の中での、紀伊水道、紀淡海峡方面に向けた船旅であつたものと推測される。恐らく、この時は楫取の見立てに依り、瀬戸内海、鳴門海峡方面よりの連れ潮(順流)を利用した形での東航であつたものと考えられる。裏を返すならば、それほど迄に、海賊に依る脅威が深刻であつた証左ではあろう。⁽²⁵⁾

運良く連れ潮に乗ることが出来たのであるならば、恐らくは出航してから3～4時間程度で、一行の乗った船は「いづみ(和泉)のなだ(灘)と

いふところ（所）」に到達したものと推測される。そこは、紀淡海峡を越え、大阪湾へ入った海域であったものと考えられる。この場合に於ける「いづみのなだ」とは、陸地側に在った特定の地名ではなく、寧ろ、広範な海域を示す呼称であったのであろう。ただ、翌2月1日条では「いづみ（和泉）のなだ（灘）」といふところ（処）よりい（出）でてこ（漕）ぎゆ（行）く」と記されており、この海域沿岸部に於ける特定の湊「灘」の存在も想定される。^{（26）} 灘への到着後、同日（2月1日）の正午頃にかけて、海上で停留しながら過ごし、沿岸部に在った安全な湊に寄港しなかったとは考えられない。海賊が追い掛けて来ていると本当に信じていたのであるならば、尚更のことであろう。日記では「たなかは（多奈川。大阪府泉南郡岬町多奈川谷川付近）」といふところ（処）をわた（渡）る」とされていることから、「灘」は大阪府泉南郡岬町淡輪付近、番川河口部に在った湊であったものと推測される。

ここは湾内であることより、浪も静かであったが、「なだ（灘）」の語には、元々そうした意味用法は無い。灘とは、一般的には海上交通に於ける難所を指し示す用法であるが、集落の前面に広がる海、又、船舶より見た場合に於ける陸上の意味に解釈することもある。「かみほとけのめぐみかうぶれるににたり」という思いは、「からくかみほとけをいのりて」の結果として享受した平和であると、受け止められた安堵感であった。それ故、この場合に於ける灘の語は、後者の解釈に従うべきであろう。

ただ、「いまはいづみのくににきぬれば、かいぞくものならず」とした貫之に依る所感とは、大阪湾に入ってから、船を和泉国の沿岸部沿いに進ませた結果なのであろう。決して海賊自体の脅威が未だ消え去った訳ではないのであるが、万が一にも海賊がここ迄、追跡して来たとしても、直ぐに上陸して助けを求めることが出来るとの安心感があったものかもしれない。その意味では、灘とは船舶より見た場合に於ける陸上の語義である。



前掲写真：

大鳴門橋 お茶園展望台より「龍宮の磯」方面を臨む（写真上）。同所より大鳴門橋、鳴門海峡、淡路島方面を臨む（写真中）。大鳴門橋遊歩道 渦の道より鳴門海峡上を航行する船舶を見下ろす（写真下）

（筆者撮影。徳島県鳴門市鳴門町土佐泊浦。鳴門海峡は幅が約1.4キロメートルあるものの、可航幅が狭い上、渦潮や強潮流の発生等に伴って流向が複雑であり、現在でも尚、船舶の乗揚げ事故や、船舶同士の衝突事故が発生する海上交通の難所である。橋桁の下の海峡部を

通航している船舶同士の距離が近接していることが分かる。

ここは関門海峡、来島海峡と共に、日本三大潮流の名数にも数えられる危険な場所の1つでもある)

この正月30日より翌2月1日にかけての描写は、正に「土左日記」に於ける船旅のクライマックスである。30日と1日との対比、それは、動と静、陰と陽とのコントラストであり、切迫感をも感じさせ、見事な演出であると言えるであろう。「からくかみほとけ(神仏)をいの(祈)りて」と「かいぞく(海賊)もの(物)ならず」との対比よりは、聊(いささ)か、貫之本人の軽い人間性が垣間見えたりもするが、やはりそれは創作や演出に依る心情描写ではなく、本心からのものであったものと見られるのである。それ故、余計な演出を書き加えなくても、読者に恐怖と安堵の対比より齎される臨場感を持たせるには十分な要件を兼ね備えていた。

(7) 承平5年(935)2月2日条：

前日条には「はこのうら(箱浦。大阪府阪南市箱の浦付近)」を通過したことが記されており、その文末では「には(俄)かにかぜなみ(風浪)たか(高)ければ、とど(止)まりぬ」とあることより、恐らくは、急な荒天、逆風に依り、最寄りの湊へと退避していたものと考えられる。更に、1日には途中の箱浦から、「つなで(綱手。綱手縄)ひ(曳)きてゆ(行)く」と記され、船より沿岸に渡した綱手縄で以って、浜辺伝いに船子(ふなこ)に依る人力で、船を前方へと引っ張って行くのであった。船を漕ぐこととの併用航法であろう。それ故、この日、箱浦よりの距離は余り稼ぐことはできていなかったものと推測される。5日条では小津の泊り(大津川河口付近か。大阪府泉北郡忠岡町忠岡北付近か)を目的地としていると記述することから、1日は男里川か樫井川の河口部付近に在った湊に寄港していたものと見られる。1日の出発時間(正午前後)を考慮するならば、前者であった可能性が高い。

2日は、「あめかぜ(風雨)や(止)まず。ひとひ(日一日。終日)、よもすがら(終夜)、かみほとけ(神仏)をいの(祈)る」という状況であった。無論それは、天候の回復を願ったもので

あり、最早、常套句の如く使用されている表現法ではあるものの、海賊退散の願いは殆んど眼中には無かったのではないであろうか。ここを出港することが出来たのは5日のことである。中の3日間を無駄に過ごしていたことになる。抑々、ここ迄やって来たのであるならば、陸路で以って難波津、淀川河口の湊(「かはじり(河尻)」)迄行き、そこから淀川の船運で上洛するという物理的な対処方法もあった筈であり、時間的に見ても、その方が合理的であったものと考えられるが、何故、そうしなかったのでしょうか。1つには単身での旅程では無かったことがある。妻女等、或る程度の人数を帯道していたのであるならば、陸路での帰京にも、違った形での危険や煩わしさを伴うと考えていたのかもしれない。又、土佐国からここ迄乗って来た船のチャーター料に加えて、更に余計な経費が掛かってしまうことも考えられよう。

そして、7日条には「ふなぎみ(船君)の病者(ぼうざ)」、8日条に「ふなぎみれい(例)のやまひ(病)お(起)こりて、いたく(ひどく)なや(悩)む(病気で苦しむ)」とあり、この当時、60歳代半ばであった貫之の身体に、時々症状の悪化する何らかの持病があったことが推測され、体への負担の大きい陸路での移動を敢えて断念していた可能性は高いものと考えられる。3日条に掲載された、貫之の詠んだ和歌に「を(麻)をよ(縫)りて(麻を縫って糸に紡いで) かひ(甲斐)な(無)きものは お(落)ちつ(積)もる なみだ(涙)のたま(珠)を ぬ(貫)かぬなりけり」がある。この和歌は、手慰みとして船中にいた女子が糸を縫っているのを見て詠んだものであろうが、それにしても、無駄な時間を過ごしているというイラつき以上に、相当な悲壮感が伝わって来る内容ではある。涙の珠が落ち積もるとは、尋常ではない悲嘆の心情描写である。

この歌の主旨とは、「無駄に時間が経過すること」に対する悲しみである。それは何故であろうか。懐かしい都に辿り着くのが数日遅れることに対する悲しみや、積もる程の涙であろうか。推察するに、貫之は自身の病状がかなり進行していることに気付いており、都に在る自邸で生涯を終えたい、そこでの余生の時間を少しでも長く確保したい、という思いからの「なみだ(涙)のたま(珠)」ではなかったのではないであろうか。貫之は自身

の余命のかなり短いことを悟っていた可能性が高いのである。当時の人の60歳代半ばという高齢からは、悪化した生活習慣病や、悪性の疾患に罹患していたとしても、何ら不思議ではないのである。

若しそうであるとするならば、「ひひとひ、よもすがら、かみほとけをいのる」の主たる目的が明確になって来る。それは、一刻も早く都に在る自邸に到着し、少しでも長く、そこで安静にして暮らして行く時間を確保することである。無論、その為には、少しでも早く船を出して欲しいと言うことであろうが、これは思うだけ「かひなきもの」であった。

この時、韓半島・朝鮮半島付近から日本海を東進して行く低気圧が急速に発達しながら通過していたとするならば、その直後にはかなり強い西高東低の冬型の気圧配置となっていた筈であり、それに伴ない和泉国の沿岸部に添って、北東方向からの強い季節風が吹いていたことが考えられ、「つなで（綱手。綱手縄）ひ（曳）きてゆ（行）く」という航法は風上に向かう形となってしまう、殆んど不可能であったものと推測される。1日条に記述されていた「にはかにかぜなみたかければ」とした状況とは、そのことを裏付けていたものと推測されるのである。

（8）2月5日条－1：

4日振りの出港であった。目的地は「をづ（小津）のとま（泊）り」である。この日も、航法は自走する（漕ぐ）と共に、浜辺に渡した綱手縄を上陸させた船子（ふなこ）に曳かせる方式であった。楫取が船子に対して、「あさきた（朝北）のい（出）でこ（来）ぬさき（先）に、つな（綱。綱手縄）ではや（早）ひ（曳）け」と指示するシーンがあることより、この海域では、朝の内に吹く北寄りの風が船の北上にとっては困難の1つであったことが知られる。その為、自走のみの航法では無理があったのであろう。この海域は湾であることもあり、通常、波は穏やかなのであろうが、沿岸に添って吹く風があり、水深も浅く、潮の流れも穏やかであったが故に、却って船舶にとっては速度を出し難い場所であったものと推測される。取り分け、冬季（特に西高東低の冬型の気圧配置が強まった時）には、所謂、「六甲嵐（ろっこうおろし）」と呼ばれる、六甲山（兵庫県神戸市北区）方面より、その南側へと吹き降ろす冷たく強い季節風が

大阪湾へ侵入し、その風が大阪湾を北上してやって来る船舶には特に困難を齎すのであった。現在でも尚、船舶を転覆させるだけの威力を持った危険な風でもある。

この5日条では、「けふ（今日）、なみ（浪）なた（立）ちそ（どうか海上に浪が立ちません様に）」と、ひとびと（人々）ひねもすに（終日）いの（祈）るしるし（験。効果）ありて、かぜなみ（風浪）た（立）たず。いま（今）し、かもめ（鵬）む（群）れぬ（居）てあそ（遊）ぶところ（処）あり。京のちかづ（近付）くよろこ（喜）びのあま（余）りに、あ（或）るわらは（童）のよ（詠）めるうた（歌）、いの（祈）りく（来）る（海上の平安を祈って来た甲斐があり）かざま（風間。風の吹かない時間帯。又、風が吹いている時）とも（思）ふを あや（文）な（無）くも（理解不能である。一体どうして）かもめ（鵬）さへだに なみ（浪）とみ（見）ゆらん」とし、この日は乗船者に依る「けふ、なみなたちそ」とした（神仏への）祈りが通じたものと認識され、海上は穏やかであったのである。この場合に於ける験（靈験）とは、特定の神仏、寺社をイメージしたものではなさそうである。

ここでは、鵬と浪とが「白色」の色彩認識を共通項として対照されている。浪は大阪湾に立つ、北寄りの強い季節風に伴って発生していた白波である。鵬はチドリ目カモメ科カモメ属の鳥類であり、セグロカモメ、ワシカモメ、シロカモメ、カモメ、ウミネコ（日本では通年生息。冬季に南下する個体もある）、ユリカモメ、ミツユビカモメ等は冬鳥として越冬の為に日本へやって来る渡り鳥である。これらは大阪湾に於いても見られる可能性のあった鵬であるが、共通して、これらの鵬は体の前面から見ると、白色に見える鳥類である。

従ってこの場合、鵬は白波に見立てられていることから、乗船者にとっては邪魔な存在として描写されていたものと見られる。ただ、海面に立つ白波にしても鵬にしても、「白色」の色彩を持ったものは、古来、日本をも含む東アジア文化圏に於いては、靈妙なる力を持ったものとして特別な見方や、取り扱いをされて来たことも又、事実である。それ以上に、この船の乗船者達にとっては土佐国の湊を出港して以来、毎日毎日、白波を見続け、出港できないことに落胆し、一喜一憂を繰

り返して来たという経緯があることより、その様な陸上側に於ける一般的観念を適用することにも無理があるのかもしれない。

ただ、ここで敢えて鳥類を詠み込んだ和歌を掲載していた背景には、勿論、「京のちかづくよるこび」を表現する手法としても援用されていたことが考慮される。それは、日本で見られた多くの鴟が冬の渡り鳥であったからである。都より遠く離れた土佐国に赴任し、一定の任期を終えた後に、又、元の場所（平安京）に戻るという行為を行っていた自分達のことを、紀貫之は鴟の行動に見立てたのである。船舶やそれを扱う海人由来の楫取にとっても、渡り鳥である鴟の行動観察は、重要な行為としてあったものと考えられる。取り分け、陸地を見通すことの出来ない海上に於いて、船の進むべき方向を決定する重要な情報の1つが、こうした渡り鳥達の進行方向にあったからである。そこには、色彩感覚を超えた形での、安全性確保に対する実効的な認識の存在していたことが想定されるのである。

（9）2月5日条－2：

紀貫之は、土佐国滞在中に於いて、何らかの原因で愛娘を亡くしていた。土佐国へ赴任する際には乗った筈の、行きの船には娘が乗っていたのに（帰りの船には乗せてあげることが出来なかった）、という強い後悔の思いは、日記の本文文章上にも出現しており、貫之の彼女に対する哀惜の情は一通りのものではなく、日記の中にもその心情は表出していたのである。恐らく、その墓所も土佐国に残して来た儘（まま）であったものと考えられる。そのことも又、貫之にとっては、一層心残りの事であり、深い心の傷としてあった可能性もある。親にとっては、その理由の如何を問わず、子を先に亡くすこととは、人生で最大の「災異」であろう。

日記の承平4年12月27日条には、「京にてう（生）まれたりしをんなご（女兒）、くに（国。土佐国）にてには（俄）かにう（失）せにしかば、このごろ（頃）のい（出）でた（立、発）ちいそ（急）ぎ（準備）をみ（見）れど（出発に向けた準備作業を見ても）、なにごと（何事）もいはず。京へかへ（帰）るに、をんなご（女兒）のな（無）きのみぞかな（悲）しびこ（恋）ふる（愛娘がここにいないことだけが悲しく恋しく思われる）。あ（在）

るひとびと（人々）（その場に居合わせた人々も）もえた（耐）へず。このあひだ（間）に（そこで）、あ（或）るひと（人）のか（書）きていだ（出）せるうた（歌）、みやこ（都）へとおも（思）ふをもののかな（悲）しきはかへ（帰）らぬひと（人）（都へは帰ることの出来ない今は亡き女兒）のあ（在）ればなりけり また、あ（或）るとき（時）には、あ（在）るものと（未だ生きているものと思って）わす（忘）れつつなほ（尚）（死んでしまったことをうっかりと忘れてしまっ）な（亡）きひと（人）をいづ（何）ら（どこ）とと（問）ふぞ（女兒の姿が見えないが、何処に行ってしまったのだと尋ねることが）かな（悲）しかりける」とあることより、彼女の死因が戦乱や事件に依るものでは無く、事故や突然の病死であったことが窺われるのである。

「あるひとびともえたへず」とあることから、周囲の人々も、勿論、貫之の娘が死亡した経緯に就いては知っていたことになる。取り分け、それが病死であったとするならば、乳幼児の死亡率の高さは、都よりも、寧ろ地方に於いてより顕在化していた可能性がある。ただでさえ脆弱な医療、投薬態勢が、地方では更に手薄であったものと考えられるからである。⁽²⁷⁾

それにしても、「このごろのいでたちいそぎをみれど、なにごと（何事）もいはず。（中略）あるひとびともえた（耐）へず」という情景描写は、実に貫之や、その周囲にいた人々の心理状態や空気を正確に表現している。無言の中で、全ての真実が語られて行くのである。この辺りの表現法は、文学性の反映というよりも、寧ろ、正直な形での描写法を採用していて人間臭く、事実であった分、臨場感がある。亡くなった女兒は、貫之の若い時の子ではなく、壮年～老年に入ってから生まれた子であったらしく、親の心情として見るならば、この様な心の動きは当然のことではある。

冒頭でも述べた様に、この日記文学に於いて、常に紀貫之の心情の核心部分にあったことは、日記稿末の承平5年2月16日条に記された、「この（京に在る）いへ（家）にてう（生）まれしをんなご（女兒）のもろとも（諸共）にかへ（帰）らねば、いかがはかな（悲）しき」の表現法にも見られる、家族揃っての無事帰京が果たせなかった点に凝縮されている。家族揃って無事に上洛を

することは、貫之や、その家族にとっては最大の祈りであったものと推測される。そうした悲しい出来事に対する悔恨の思いが、「土左（佐）日記」の文を、何か淡々として、作品でありながらも私日記の如き記録としての平坦な印象、抑揚の無さを読者に与えるのである。

さて、2月5日条では、一行を乗せた船は、当初の目的地であった小津の泊りを越えて、愈々、和泉国の沿岸部を経て摂津国へ入り、住吉のわたり（大阪府大阪市住之江区の沿岸部）を航行していたことを記す。その時、貫之の妻（亡くなった女兒の母）が和歌を詠むのであった。その場の状況は、「ここにむかし（昔）へびと（人）（故人）のはは（母）、ひとひ（一日）かたとき（片時）もわす（忘）れ（自然の内に忘れる）ねばよ（詠める、すみのえ（住之江）に ふね（船）さ（指）しよ（寄）せよ わすれぐさ〔忘れ草。萱草（かんぞう）。オレンジ色で、百合の様な花が咲く〕しるし（験。効果）ありやと つ（摘）みてゆ（行）くべく となん。うつたへに（全く）わす（忘）れなん（忘れることができるであろう）とはあらで、こひ（恋）しきこち（心地）しば（暫）しやす（休）めて、またもこ（恋）ふるちから（力）にせんとなるべし。かくいひてなが（眺）めつつく（来）るあひだ（間）に、ゆくりなく（不意に）かぜ（風）ふ（吹）きて、こ（漕）げどもこ（漕）げども、しり（後）へしぞ（退）きにしぞ（退）きて（どんどん後退するばかりで）、ほとほとしく（非常に危険な状態で）う（打）ちは（嵌）め（強風が船を海中の藻屑としてしまう）つべし」の如く描写される。

この場面で貫之の妻（亡き女兒の母親）が詠んだ和歌のキーワードは「わすれぐさ」、及び、「忘る」の動作である。忘れ草は百合の様なオレンジ色の優しい花が咲くワスレグサ属の植物であり、通常、その花は真夏に咲く。この和歌で想定されているのは、温暖な沿岸部等に群生するハマカンゾウ（浜萱草）であった可能性が高い。何れにしても、旧暦の2月初旬の時期に、自生していた忘れ草の咲いている花を見ることはかなり困難であったものと推測される。又、「忘る」の行為の場合にも、努力をして忘れる（努めて思い出さないようにする）動作と、いつの間にか忘れてしまっている場合の二通りの場面があるが、ここでは、後

者である。それは、「ひとひかたときもわす（忘）れねば」と記されているからである。

妻の和歌に詠まれた「忘れ草」は、古来、望郷や恋愛の憂愁を忘れる目的で、衣服の下紐に付けたという。ただ、平安時代に入るとその用法が変化し、「古今和歌集」にある6例の様に、憂いを忘れるというよりも、寧ろ、人から忘れられる、という使用事例の方が多くなり、住吉を表象する植物として固定したとされる。⁽²⁸⁾ 源順撰に依る日本最初の分類体百科辞典、「二十卷本 倭名類聚鈔 卷第二十」⁽²⁹⁾の「草木部第三十二 草類第二百四十二」（930年代の成立）では、「萱草」として「兼名苑云。萱草一名忘憂。萱音喧（けん）。漢語抄（楊氏漢語抄。8世紀に成立した辞書）云。和須禮久佐（わすれくさ）。俗云。如環藻（かんそう）二音」と記載を行なう。唐の釋遠年撰とされている、字書体の語彙集である「兼名苑」よりの引用ではあるが、「忘れ草」とは「忘憂」の異名を持った植物であるとしているのである。この花を身に付けると憂いを忘れるとした思想は、梁の昭明太子編に依る詩文集「文選（もんぜん）」（530年頃成立）等にも既に見られることから、中国由来の思想であるらしい。

結局の処、「忘れ草」の空想上の効き目も一時的であると女兒の両親は悟ったらしく、この様な慰めの和歌の余韻に浸りつつ、亡き娘に対する哀惜の念を少しの間だけ休ませて充電し、「またもこ（恋）ふるちから（力）にせん」の繰り返しとなるのであった。

そうこうしている内に、急に向かい風（北寄りの風）が吹き出して、船は漕いでも漕いでも前に進むことが出来なくなり、どんどん後退して行った様子とは、ここに来ての貫之やその妻に依る、愛児を残して来た土佐国に対する未練の描写として映る。又は、亡き女兒の靈魂が両親を土佐国へ引き戻そうとして、その様な急な風を吹かせた、更に、「うちはめ」の複合語運用より推察を行なうならば、両親を海底世界（黄泉の国。死者の国としての龍宮城）へ呼び寄せ、元の如く、再び一緒に暮らそうとしていた意志の出現であるという演出、見立てであったものかもしれない。「ゆくりなくかぜ（風）ふ（吹）き」の風は、亡き子の靈魂、それに依る強力な意志表示の表現法である。

この部分の記述は、貫之の深層心理が殆んど無

意識の内に表出したものであった可能性がある。この時の彼の心の中では、(女兒が生まれた自邸も在る) 懐かしい都へと逸(はや)る気持ちがある一方で、亡き娘の眠る土佐国との距離が段々と開いて行ってしまうという寂しさも増大しつつあったものと考えられる。しかも、もう二度と行くことも無いであろう土佐国に於ける娘との記憶も、開く距離と比例する様に徐々にではあるが、薄くなって行くという現実があった。⁽³⁰⁾「こ(漕)げどもこ(漕)げども、しり(後)へしぞ(退)きにしぞ(退)きて」という、繰り返しの表現法を更に重ねて行く珍しい手法とは、そうした心の中に於ける焦りの心情を殊更に強調する意図があり、そうした心の葛藤を文章上に浮かび上がらせる効果を期待したものであったものと考えられるのである。

(10) 2月5日条—3:

摂津国の沿岸部、「すみよし(住吉)のわた(渡)り(海上に於ける可航部水路)」を通航する模様を描写した2月5日条では、急に吹き出した冷たい北寄りの強風(所謂、六甲風の逆風)に依って後退を余儀なくされた一行の船であったが、時間は既に夕方時分に差し掛かっていたものと考えられる。この状況を分析した楫取は、「このすみよし(住吉)の明神(みやうじん)(住吉神社の祭神)は、れい(例)のかみ(神)ぞかし(何か欲しいものがある時には、いつもこの様に波風を引き起こして示唆をする神なのです)。ほ(欲)しきもの(物)ぞおはすらん(何か欲しいものがあるのでしょうか)」と、何やら示唆を含んだ発言を行なうのである。

これは、この海域(「わたり」)を何回も通航していた楫取の経験則に基づく推理であろうが、大和川と(古)淀川、及び、両河川の多くの支流の河口に挟まれたこの海域は、六甲風の北風と共に、両河川上流部より吹く東寄りの風の存在も想定され、更に、河口部、潟湖地帯であることから、水深もかなり浅かったこともあり(明治初年の淀川では、上流部より流下して来る、花崗岩が風化した真砂土の堆積に依って、水深は僅か40センチメートルしかなかったとされる)、特に北上する船舶にとっては、逆風や座礁の危険もあってかなりの難所であったものと推測される。⁽³¹⁾ 南の芦浦から、淀川河口左岸の神崎辺りにかけての海域

は、慣れた楫取にとっても、航行にはとても神経を使わなければならなかった場所であったものと考えられる。そうした楫取に依る、或る種のイラついた心情(運航の遅れや、船のチャーター主である貫之に対する不満)は日記の上にも表現されていたのである。

住吉神社の祭神〔住吉大神と総称される底筒男命(そこつつのおのみこと)、中筒男命、表(うわ)筒男命の三柱の神と、神功皇后〕が、時々物欲しげであるという認識は楫取に依るものであって、貫之が元々持っていた認識ではないが、上の様なこの海域を巡る厳しい気象的、地理的状况があり、それは海上交通事業者としての交通安全に対する祈りに付随した思想であろう。そうは言うものの、こうした楫取の態度に対して貫之は、「いま(今)めくものか」と、若干批判的なものの見方をしていいる。これは、楫取にしてはやけに当世風なことを言うものだなあ、との所感を述べたものである。この部分に於ける貫之の考え方の背景には、1年中船の上にいるのであれば、世の中のことも大したことは知っていないのではないかとの偏見があった可能性がある。それに加えて、そこには官人としての貫之に依る、身分や職業に対する賤視観が全く無かったとする根拠も無いのである。5日条の文末では、「かぢとり(楫取)のこころ(心)は、かみ(神)のみこころ(御心)なりけり」としている箇所があるが、これを「岩波本」(51頁頭注二、52頁頭注八、補注七四)の指摘の通り、多少強欲な楫取に対する批判として捉えても良いものなのであろうか。芸能者や商工業者と同様、自由に営業し、各地を行き来することができた海上交通事業者は、海人集団(海人部、海部直、安曇連等)として、ヤマト王権以来の王権との関わりの経緯もあり、天子に直属するとした思想が平安時代前半期に在っても尚、存在していた可能性がある。この視点に立つならば、「かぢとり(楫取)のこころ(心)は、かみ(神)のみこころ(御心)なりけり」の一文は、「岩波本」が指摘する様に、楫取に物欲という卑しい心があったと解することは出来なくなるのである。文面通り、楫取の心と、(住吉神社の)海の神の御心とは通じ合っている、とする以上の解釈は不可能である。寧ろ、物欲があり、神への奉納を躊躇(ためら)ったのは貫之の側であって、その所持していた「(大切な鏡を)

うみ（海）にう（打）ちは（嵌）めつればくちを（口惜）し（残念だ、不満だ）」と発言したのも、貫之であった。

このシーンに於ける楫取の気持ちは、ただ早く船を前に進めたかっただけのことであり、客観的に見るならば、その為に必要であると判断した住吉の神への幣や、鏡と言った奉納品を、船のチャーター主に請求しただけのことであった。タクシーに乗って高速道路を走り、高速道路の料金を乗客が支払うのと同じ感覚であろう。その楫取に依る行為（発言）に対して、貫之が不快感を抱いたのであるとするならば、その根底には上述した彼の偏見があった可能性がある。彼の不満は、「いた（甚）く（それ程）、すみのえ（住の江。澄みの江）、わすれぐさ（忘れ草）、きし（岸）のひめまつ（姫松。小さい松）などいふかみ（神）にはあらずかし（とてもであるが、海水が澄むという綺麗な住の江とか、「忘憂」の異名を持った忘れ草とか、優美な名前を持った岸の姫松等という神には似つかわしくはないことよ）」として、中々願い事を聞いてはくれなかった（欲深い）住吉神社の祭神（和歌の神でもある）に迄、向けられるのであった。

風が吹き出した当初、楫取に促されて貫之は渋々と幣（ぬさ）を奉るが、それでも満足しない物欲の強い「すみよし（住吉）の明神（みやうじん）」に対して、止むを得ず「ただひとつあるかがみ（鏡）を（海神へ）たいまつ（奉）る」結果、「うちつけに（直ぐに）、うみ（海）はかがみ（鏡）のおもて（表）のごと（如）なりぬれ（海上の荒れ模様が静まった）ば」となったとしているのである。貫之はそのことに対して、「くちをし（口惜し）」、神と言えども現金なものであると不満を述べていることから見て、少なく共、この時の貫之自身には、この様な仕打ちをして来る住吉の神を和歌の神として崇める気持ちは一切無かった様にも感じ取られる。作品上の演出であったのか、事実であったのかは別として、幣を奉納しても尚、「もは（専）ら（全然）かぜ（風）や（止）まで、いや（弥。益々）（強風が）ふ（吹）きに、いや（浪が）た（立）ちに、かぜなみ（風浪）のあや（危）ふければ」という状況とは、住吉の神に依り、貫之の「祈り」（本気度）＝奉納品が足りないと判定された神慮として、乗船者達には受け止められたものと考えられる。「め（目）もうつらうつら（目の前ではっ

きりと）、かがみ（鏡）にかみ（神）のこころ（心）をこそはみ（見）つれ」として、神の御心を鏡にものを映す如くまざまざと見て取った貫之は、一種、白けた心境に立ち至っていたものと推察される。

ただ、つい先日迄は貫之も「から（辛）く（懸命に）かみほとけ（神仏）をいの（祈）り」とか、「かみほとけ（神仏）のめぐ（恵）みかうぶ（被）れる（頂戴する）にに（似）たり」等と記述しておきながら、自分の都合の良い時には体（てい）よく神仏を利用するものの、それらへの対価の支出は渋り、「くちをし」と不満を述べ、挙句の果てには、神を批判している様にも受け止められるこれらの行為をどの様に捉えたら良いのであろうか。彼は単なる節約家、けちで狭隘な料簡の人物であったのであろうか。⁽³²⁾

確かに、当時には鏡自体が貴重品であり、「ただひとつあるかがみ（鏡）」とある様に、それに何かの経緯、例えば亡き女兒に関わる品であったりした場合には、その様な感情を持つ可能性も無いとは言えない。それに加えて、この当時に於ける寺社に対する喜捨、奉納の方式にもヒントがあるかもしれない。神や仏に対する財宝の施し行為は、財への執着心から離れる功德ある行為として見られていたのかもしれない。その意味に於いて、紀貫之に依る上の行為は、自身の未熟さや、受領として赴任し、物欲に塗（まみ）れた自身の醜い姿を、態と浮かび上がらせるようとして描いていた作品構成上の演出であった可能性は捨て切れないのである。

為政者、富裕層に依る参詣や、彼らに依る不動産物件等、高額な寄進の事例を除き、この当時、民衆が寺へ参詣する際には、「花、香、油（燈）」を持参して祈願を行ない、金品を喜捨することは珍しい行為であったかもしれない。⁽³³⁾

神社や神に対しては、供物としての幣帛の奉納がある。大別すると布帛〔絁（あしぎぬ）、木綿（ゆう）、麻、庸布、倭文、五色薄絁（いついろのうすぎぬ）等〕や金属製品（刀、盾・戈、鋤等）、食品類〔海藻、鰯（あわび）、堅魚（かつお）、腊（きたい。魚や鳥の丸干し）、酒、塩等〕であるが、現金を奉納する賽銭行為は、明銭が大量に輸入され貨幣経済が浸透する西暦1400年代以降のことであろう。大切な品であったにせよ、貫之が鏡を海中神供すること自体は、当時としても決して

稀有な行為であったとも言い難いことより、貫之が、何故、そこ迄機嫌を損ねたのかの真実は謎の中にある。

こうして見てみると、貫之が祈りの対象としての住吉の神に対して悪感情を持つに至った理由に就いて、その根底にはやはり、ただでさえ気の進まなかった神への「(住吉の神が) なほ (尚) うれ (嬉) しとおも (思) ひた (給) ぶべきもの (鏡のこと)」の海中神供行為を、自身が以前 (乗船時) より偏見を持っていた (換言するならば、自分より下に見ていた) 楫取より、半ば強制的に指示されたことに対する憤りの感情より派生した、八つ当たりの的なものであったことが類推されるのである。但し、これが事実ではなく、作品構成上の演出であった可能性に就いても十分に検討を行なう必要性がある。

この住吉神社付近の海域は、古来、海神、龍神へ幣を捧げていた幣所、海中神供の海域、海上祭祀の場であったものと考えられ、この船の楫取も貫之だけではなく、この海域を通過する際には、気象条件に関わらず全てのチャーター主、乗客にそれを求めているのかもしれない。遣唐使発遣の際には、航海安全を祈願して当社へ祈願する例であったことから、貫之も当然のことながら、この海域に於いて、何らかの神供行為を行なわなければならないことは、予め知見として知っていた筈である。従って、このシーンに於ける上の様な状況とは、事実を元に創作、脚色されていた可能性が濃厚であると見なければならないのかもしれない。

(11) 2月6日条：

一行を乗せた船は、愈々、「みをつくし (湊標) のもと (下) よりい (出) でて、なには (難波) につ (着) きて、かはじり (河尻) にいる」所迄やって来たのである。難波とはあるが、その正確な場所は不明である。ただ、同日条に掲載されている、「ふなゑひ (船酔い) のあはじ (淡路) のしま (嶋) のおほいご (大御。老女殿)」に依る和歌に、「なにはがた (難波瀉) あし (芦) こ (漕) ぎそ (避) けて」の一節があることより、三津長川河口部に在った難波江・難波瀉、御津松原付近であったものと考えられる。現在でも、大阪市中央区西心斎橋2丁目付近には、「御津」の地名が残されている。「かはじり (河尻)」とは通常、神崎川河口部 (摂津国河辺郡) 付近に在った泊り (僧行基に依って

開かれたとする五泊の1つ) を指し、固有名詞であるが、この場合の河尻とは普通名詞として運用された、一般的な川の河口の意味で捉えた方が良いのかもしれない。「源氏物語」―「玉鬘 (たまかづら)」の帖にも、「川尻 (かはじり) といふ所近づ (付) きぬ」とした記載がある。この場合には瀬戸内海、播磨灘方面より難波津方面を目指して航海をして来たことに依り、川尻は神崎川河口部付近に在った泊りの方に整合性がある。

難波に在ったという「みをつくし [湊標。みおじるし。湊の所在や水流の脈絡を表示した棒杭 (の列)。「水脈 (みを。湊) つ串」が語源であるとされる]」は、「延喜式 卷五十 雜式」に「九難波 (破) 津頭海中立湊標 (ミヲツクシ)。若有舊標 (シルシ) 朽折者。捜求拔去」⁽³⁴⁾と記されているが、難波津に設置されていた湊標に関しては変遷があったらしく、この日記の場合では、難波寄付近に立てられていた航路標識であろう。上部が逆三角形になっているそのデザインは、現在の大阪市の市章のモチーフともされている。湊とは、河川の河口部、干潟、湖沼等の水深の浅い場所に在って、溝状となっている水路 (自然的、人工的) のことである。又、湊標は「身を尽くし」に音が通じることから、貫之の場合にも、ここ迄の航海に於いて体力や精神を擦り減らし、神仏への祈りで寿命をも短めた、散財させられた、とする意図を込めて記述していたことが考えられるのである。

さて、漸く難波津に到着した喜びで、船中では「おんな (媼。女)、おきな (翁)、ひたひ (額) にて (手) をあ (当) ててよろこ (喜) ぶことふた (二) つなし」という状態となっていた。「額に手を当てて喜ぶ」動作とは、この当時に於いて、感極まる時に行なう仕草であるとされると共に、それは神仏へ熱心に祈願する動作であり、神仏に敬礼する所作でもあったとされる。「源氏物語」―「玉鬘」の帖には、「この三条が言ふやう、「大悲者 (ひさ) (大慈悲者。観音の慈悲を称える呼称) には、異事 (ことごと) も申さじ。あ (吾) が (大事な) 姫君、大貳の北の方ならずは、当国の受領の北の方になしたてまつ (奉) らむ。三条らも随分に榮へて、かへ (返) り申 (まうし) は仕うまつらむ」と、ひたひ (額) に手を当てて念じ入りを。右近、いとゆゆしくも言ふかな、と聞て [この三条 (玉鬘に仕える女性) が言う。「(初瀬

の) 観音様(奈良県桜井市初瀬に在る長谷寺。西国三十三所観音霊場)には他のこともお願いしません。わが大切な姫君(夕顔の遺児である玉鬘。父親は内大臣)を、大宰大貳(大宰府の次官)の北の方(妻。正妻)か、そうでなければ、この国の受領(国司)の北の方にして差し上げたい。そうすれば、三条らも身分相応に出世しますので、(長谷寺へ)御礼参りを致しましょう」と、合わせた手を額に当てて一心に祈念して座り込んでいる。右近(かつて夕顔に仕えていた女性)が、「あら、姫君を受領の妻にだなんて縁起でもないことをお願いするのね」と言って]とする記載があり、「額に手を当て」る動作が神仏への厚い信仰と祈念を行なう際のものであったことが知られるのである。

尚、「古今和歌集 卷一 春上 四二」詞書〔延喜5年(905)〕には、「はつせ(初瀬。長谷寺)にまう(詣)つること(毎)にやと(宿)りける人の家にひさ(久)しくやと(宿)らて、ほとへ(程経)てのち(後)にいた(到)れりければ、かの家のあるし(主)かくさた(定)かになむやと(宿)りはあるといひいた(出)して侍りければ、そこにた(立)てりけるむめ(梅)の花をを(折)りてよ(詠)める 貫之 つらゆき」⁽³⁵⁾とあることより、この長谷寺には、紀貫之も数度訪れていたことが窺われる。貫之も、「額に手を当て」る動作に依り仏への厚い祈念を行なっていたものであろう。

又、この「玉鬘」の引用部分からは、実際に赴任していた地方官の生活の豊かさが垣間見える表現も見られる。三条が玉鬘を「大貳の北の方ならずは、当国の受領の北の方になしたてまつ(奉)らむ」、そうすれば、「三条らも随分に栄へ」とした記述よりは、地方官の実収入の高さが推測されるが、そのことは、正に紀貫之の場合にも適用できるのである。上で指摘した如く、貫之が住吉の神に対する、供物としての幣帛の奉納にも事欠いていたとは考えることが出来ない所以(ゆえん)でもある。

ここでは、船中にいた「おきな」の中に貫之も含まれていたものと考えられ、無論、彼も「額に手を当てて喜ぶ」動作を行ない、難波津への無事到着を祝福していたものと推測される。しかしながら、彼に依る心からの祈りとは、どうやら無事帰着を祝うものだけでは無かったらしい。

この時、ただ1人貫之だけは「ここち(心地)なや(悩)む」状態であり、身体的理由に依り、心から喜ぶことも出来てはいなかったのかもしれない。その症状とは、淡路島の老女の様な「ふな糸(船酔)ひ」の一時的な症状ではなく、もっと深刻な病状であった可能性が高い。即ち、持病の悪化である。「なやむ」の語には苦勞する、非難する意味の他にも、病気で苦しむとした語義もある。それは症状自体を表現した運用法ではないが、ここでは「ここち」の語をも併用していたことから、相当具合は悪かったものと推測される。「ここち」の語にも病氣や、気分が悪いとした語義があるからである。従って、この時に貫之も行なったであろう「額に手を当て」る祈りには、もう安全な難波津迄やって来たのであるならば、無事上洛を果たすことよりも(殆んどその目的は達成されているので)、寧ろ、自らの病氣の治癒の方が大きな眼目として位置付けられていたものと考えられる。(12) 2月7日条:

この日、漸く大坂湾の海を離れて(古)淀川、大和川支流を遡り、淀川の本流へと向かう一行の船であった。難波津でより小型の川船に乗り換えることも無く、土佐国から乗って来た船で、そのまま河川へと乗り入れたものと考えられる。その理由は、抑々、それが海川両用船であったこと、更には、紀貫之の体調が関係していたのかもしれない。彼は寝た切りと言う訳ではなさそうであるが、乗り物を乗り換えたり、立って歩いたりすることが一寸困難な状態になっていたのかもしれないのである。彼らがここ迄乗って来た船は外海航海用の船舶であり、重量もあることから、それなりに喫水(きっすい)が長かったことが考えられ、そのことが災いして、中々思う様には前進することが出来なかったらしい。春先のことで、未だ川の水がかなり少なかったこともあり、湾口に近い水路では、上流部よりの土砂の堆積に依り水深がかなり浅くなっていたものと推測される。この部分は、未だ淀川の本流に入る前の段階であったものと考えられる。

その状況は、「かは(河)のみづ(水)ひ(干)て、なや(悩)みわづら(患)ふ。ふね(船)ののぼ(上)ることいとかた(難)し。かかるあひだ(間)に、ふなぎみ(船君)の病者(ぼうざ)、(中略)あや(恠)しきうた(歌)ひね(拈)りい(出)だせり。

そのうた（歌）は、きと（素早く）き（来）ては（かなり急いで）漸く安全なこの場所に迄やっては来たものの）かはのぼりぢ（河上路）の みづ（水）をあさ（浅）み（驚き呆れる、侮る）ふね（船）もわがみ（我身）も なづ（泥）む（停滞する）けふ（今日、京）かな これは、やまひ（病）をすればよ（詠）めるなるべし」と記されていた。

この部分では、貫之がユーモアや皮肉をも含めながら和歌を詠んでいることより、自身のことを病者であるとは言いながらも、それが激しい痛み症状を伴う様な重篤な疾患ではなかったことが窺われる。椎間板ヘルニア、関節リウマチ、腰部脊柱管狭窄症、パーキンソン病等と言った、日常的な動作が困難となる疾患であろうか。彼が船中で詠んだ和歌には、「みづをあさみ」と表現され、現実的問題としては、水の存在に見られる自然界の動きは驚異的であって、土佐国よりここに至る迄の間に於いても、それに散々と苦しめられて来たが、更に、その少なさという驚異にも直面していると言った処であろう。海と違って川は水深が浅くなっているから大丈夫であると、勝手に自然の力を軽く見ていた自分の姿に対しても、「浅む」＝軽薄で見下す、という所感を持ったものと考えられる。この船も、我が身（の病状）も、停滞しているという共通項で以って繋がっているとした心情とは、自分達が乗って来たこの船（事物）に対しても、或る種の連帯感や人格を認めていたからに他ならない。それ故、「なや（悩）みわづら（患）ふ」の主語とは、持病の悪化していた貫之であり、中々前に進むことの出来なかった船でもあった。「やまひ（病）をすればよ（詠）めるなるべし」という表現法は、彼と船との気持ちが通じ合った瞬間に基づくものであったのである。貫之がこの和歌に込めた祈りとは、そうした自身の浅はかさや、自然に対する観察力の未熟さにあったものであろう。

こうしたものの見方とは、縄文時代以来に於ける、日本に固有で土着の感性であったと言っても過言ではない。⁽³⁶⁾ 事物に対する人格付与の考え方は、それらを粗末に扱ってはならないとした節約、「もったいない」の思想に繋がり、現在へと続いていたのである。

そして、「ひとつた（一歌）にこと（事、言）のあ（飽）かねば（一首だけでは思っていること

を満足に表現することが出来ないの）」として、貫之がこの直後に詠んだもう1首の和歌には、「と（疾）く（急いで）とおも（思）ふ（少しでも早く航行しようと思う）ふね（船）なや（悩）ますは わ（我）がため（為）に みづ（水）のこころ（心）の あさ（浅）きなりけり（私に対する水からの思い遣りがこの川の浅さの如く、浅いからであった）」と表現され、正に、乗船していた船に人格があるかの如き内容を含ませていたのである。これは、乗っていた船にも乗船客の為に少しでも急いで上げたいという意志があり、又、それを阻む浅い水にも心があるという認識の表出した部分であり、この当時に於ける人々の対事物認識を表わす事例として注目をするべきである。

つまり、船と水と貫之の三者に於ける人間関係として、この事態（川底が浅くて中々船が前進しないこと）を捉えていたということなのである。ただ、それが、文学作品として恣意的に作成されていた和歌の中に留まる対事物認識であったものか、或いは、日常生活領域に迄、拡大することが可能であったのかに就いては、尚、他の事例も含めた広範な形での検証作業が必要ではある。ここでは、自らの（早く都に行きたいという）祈りが中々叶えられないことに対する貫之の焦りや憤りの気持ちが、こうした表現法で以って表わされたのであろうが、自然（この場合には「水」）に依る所為とは、人知をしても計り難いものであるとした対自然認識の存在も又、忘れてはならないのである。

おわりに：

以上、本稿では、「土佐（佐）日記」を主たる素材としながら、日本に於ける災異に関わる認識がどの様に表出し、扱われ、記録されて行ったのかに関して、それらを「災害対処の文化論」として検証を行なって来た。取り分け、具体的には「祈りのかたち」に関わる事象を取り上げつつ、そこに見られた対災異観の反映を窺おうとしたものである。

「土佐（佐）日記」の作者は、紀貫之（868～945年か）であると推定されている。貫之は土佐守の任満了に伴い、承平4年（934）12月21日、任地土佐国（現在の高知県）を出発し、翌年2月16日に上洛をする。この日記は、

その55日間に渡った海路の旅を中心とした日記体の紀行文であり、帰京後、間も無くして成立したらしい。稿末では「とまれかうまれ(兎に角も)、と(疾)くや(破)りてん(早く破棄してしまおう)」と記して日記を締め括るものの、実際にはそうしなかった様である。船中での出来事をその場で書き留めて置き、帰京後に於いてそれを元に調査、追記、編集し、推敲作業を経て成立したものであろう。日記の書き出し部分では、「**をとこ(男)もすなる日記(にき)**といふものを、**をむな(女)もしてみんとてするなり**」とし、その記主を女性に仮託して、全行程を仮名、漢字交じり文で記す。貫之は、一種、第三者的な目で全体を客観的に俯瞰(ふかん)しようとしていたものと見られる。

先ず、殆どどの行程が海上生活にあった為、その祈りも又、船舶の運航に付随したものであった。それらは、船舶自体の速やかなる安全航行に対する神仏への祈りであり、それを阻む自然よりの災異一時化や悪天候に対する諦めや、遣る瀬無さ、そして、何故か、貫之一行を乗せた船を追跡して来る海賊に対する畏怖心に関わるものであった。

特に、「土左日記」に於ける船旅のクライマックスシーンであった、正月30日より翌2月1日にかけての描写―真夜中に於ける鳴門海域より大坂湾への命懸けの航海では、30日条と1日条との対比、それは、動と静、陰と陽とのコントラストであり、それが事実の儘(まま)の描写であったとしても、切迫感をも感じさせる実に見事な演出であった。「からくかみほとけ(神仏)をいの(祈)りて」と「かいぞく(海賊)もの(物)ならず」との表現対比よりは、聊か、貫之本人の軽い人間性が垣間見えたりもするが、やはりそれは創作や演出に依る心情描写ではなく、海賊と、深夜の航海に対する恐怖心の本心からのものであった結果として受け止められるのであった。それ故、余計な演出を書き加えなくても、読者に恐怖と安堵の対比より齎される、場の臨場感を持たせるには十分な効果を兼ね備えていた。

そして、忘れてはならない隠された祈りが、土佐国滞在中に亡くなっていた、貫之の愛娘に対する哀惜の情より発していたと言うことであった。紀貫之は、土佐国滞在中に於いて、何らかの原因(恐らくは、急な病死であろう)で愛娘を亡くしていた。土佐国へ赴任する際の行きの船には娘が

乗っていたのに(帰りの船には乗せてあげることが出来なかった)、という強い後悔の思いは、日記の本文で文章上にも出現しており、貫之の彼女に対する哀惜の情は一通りのものではなく、日記の中にもその心情は表出していたのである。恐らく、その墓所も土佐国に残して来た儘(まま)であったものと考えられる。そのことも又、貫之にとっては、一層心残りな事であり、深い心の傷としてあった可能性が高い。親にとっては、その理由の如何を問わず、子を先に亡くすこととは、今も昔も人生で最大の「災異」であろう。文章上に出現する、しないという問題とは別に、貫之に依る祈りの核心には、こうした亡き娘に対する痛切なる祈りの心情が潜んでいたものと考えられるのである。

彼に依る祈りはこれだけではなかった。2月7日条では、漸く大坂湾の海を離れて(古)淀川、大和川支流を遡り、淀川の本流へと向かう一行の船であったが、「**かは(河)のみづ(水)ひ(干)て、なや(悩)みわづら(患)ふ**。ふね(船)ののぼ(上)ることいとかた(難)し。かかるあひだ(間)に、ふなぎみ(船君)の病者(ぼうざ)、(中略)あや(恠)しきうた(歌)ひね(拈)りい(出)だせり。そのうた(歌)は、きと(素早く)き(来)ては(かなり急いで漸く安全なこの場所に迄やっては来たものの)かはのぼりぢ(河上路)の**みづ(水)をあさ(浅)み(驚き呆れる、侮る)**ふね(船)もわがみ(我身)も**なづ(泥)む(停滞する)**けふ(今日、京)かなこれは、やまひ(病)をすればよ(詠)めるなるべし」と記した。

彼が船中で詠んだ和歌には、「**みづをあさみ**」と表現され、現実的問題としても、**水**の存在に見られる自然界の在り方は驚異的、予測不能であって、土佐国よりここに至る迄の間に於いても、それに散々と苦しめられて来たが、更に、その少なさという驚異にも直面したのである。海と違って川は水深が浅くなっているから大丈夫であると、勝手に自然の力を軽く見ていた自分の姿に対して、「浅む」＝軽薄で見下す、という所感を持ったものと考えられる。この船も、我が身(の病状)も、停滞しているという共通項で以って繋がっているとした心情とは、自分達が乗って来たこの船(事物)に対しても、或る種の連帯感や人格を認めていたからに他ならないのである。それ故、「なや(悩)

みわづら(患)ふ」の主語とは、何らかの持病が悪化していた貫之自身であり、中々前に進むことの出来なかった船でもあった。「やまひ(病)をすればよ(詠)めるなるべし」という表現法とは、彼と船との気持ちが通じ合った瞬間に基づくものであった。貫之がこの和歌に込めた祈りとは、そうした自身の浅はかさや、自然に対する観察力の未熟さに起因したものであろう。

註：

- (1)『日本大百科全書 17』(小学館)1994年1月—「土佐日記」の項、『土佐日記・かげろふ日記・和泉式部日記・更科日記』日本古典文学大系20(株式会社 岩波書店)1957年12月—「解説」、参照。
- (2)鰐淵好輝氏「翡翠と鉄(三) 海を航く神々 弥生時代の交易ルート」『頸城文化』(上越郷土研究会)第68号所収、1～12頁、2020年9月]に依れば、航海と関わりのある神社を、「延喜式」の神名帳に登録されている神社(延喜式内社)を元にして、海神社、和多都美神社、宗像神社、南方刀美神社、気多神社、津神社、宇奈具志神社、住吉神社、大山祇神社、三島神社、香取神社、鹿嶋神社、比咩・比古神社、伊佐須美神社に分類する。但し、土佐国では該当する神社を掲載していない。
- (3)『日本大百科全書 13』(小学館)1995年7月—「住吉大社」の項、参照。
- (4)2月6日条では、同じ船に乗っていた「あはじのしま(淡路島)のおほいご(大御。老女殿)」(淡路島出身の老女)の記載がある(正月26日条が初出)。この人物は淡路島通過以前よりこの船に乗っていたものと考えられることから、淡路島から乗船した乗客ではないと見るべきであろう。文脈よりは紀貫之の家族ではないことが想定され、恐らくは同じ船に便乗して上洛をする老女であろう。抑々、この船の乗員、乗客と考えられる人々は、楫取の他、紀貫之、「あ(或)るひと(人)」、「ふなこ(船子)」(乗員、水夫)、「とし(歳)ここのつ(九つ)ばかりなるを(男)のわらは(童)」(水夫)、「あはぢ(淡路)のたうめ(老女)」(淡路島出身の老女)、「あ(或)るをんな(女)」(貫之の妻か)、「あるめ(女)のわらは(童)」等であった。これだけからも、この船が一般の商船、旅客船であったとは考え難い。
- (5)日記の正月26日条には、「かぜ(風)のよ(良)ければ、かちとり(楫取)いたくほこ(誇)りて(意気揚々として)、ふね(ふね)にほ(帆)あげ(上)など(等)よろこ(喜)ぶ」、又、乗船していた淡路島出身の老女が詠んだ和歌の中にも「ふね(船)のほて(帆手)」と記されており、この船が帆船であることを示唆するが、これが事実であったのか、否か、船舶史の観点よりも更なる検証が必要である。
- (6)正月21日条に記された貫之に依る和歌には、「わがかみ(我が髪)の ゆき(雪)といそべ(磯辺)の しらなみ(白波)と いづ(何)れまさ(勝)れり おき(沖)つしまもり(島守)」(私の頭髮に付着した雪—白髪と、磯辺に打ち寄せる白波と、どちらがより一層白いかを教えてほしい、沖の島守よ)と詠まれており、室津に在っても多少の降雪があったことが推測される。無論、積もる程の雪の量では無かったであろうが、この時、所謂、西高東低の冬型の気圧

配置が強まり、土佐国を始め、太平洋沿岸域でも北西方向からの季節風が強く吹き、荒れた海上の状況であったことが推測される。

- (7)『律令』日本思想大系3(株式会社 岩波書店)1976年12月、に依る。
- (8)「岩波本 律令」—補注(30 雑令)—5(月六斎日)、参照。
- (9)国史大系本『續日本紀 前篇』(株式會社 吉川弘文館)1993年4月、に依る。
- (10)『律令』日本思想大系3、に依る。
- (11)小林健彦『日本語と日本文化の歴史基層論 ～平清盛・徳川家康・坂東太郎に見る呼称とうわさの文化～』[2017年2月初版発行、販売：データ版はディー・エル・マーケット株式会社(DLMarket Inc)、製本版はシーズネット株式会社 製本直送.comの本屋さん]—「4—3：船舶名称に於ける人格化」、参照。

尚、「日本書紀 卷十 應神天皇5年(274)10月条に記される、「科(フレオホセテ)伊豆國、令造船。長十丈。船既成之。試浮于海。便輕泛(ウカフ)疾(トク)行如馳(ハシルガゴトシ)。故名其船曰枯野(カラノ、カレノ、カルノ)。由船輕疾名枯野。是義違焉。若謂輕野。後人訛(ヨコナハレル)歟」[国史大系本『日本書紀前篇』(株式會社 吉川弘文館)1992年4月、に依る]とする記事は、伊豆国で全長約30メートル余の大船が造船され、それは船体が軽く、速度も速いものであり、用途ははっきりとしないものの、先端的技術を用いて建造された公用船であって、漁船や交易船ではないと推察される。又、船体の長さより判断すれば、単材刳船(丸木舟)ではなく、準構造船の仕様であったものと推測されるが、若しそうであるとするならば、この時点に於いて、既に、倭国の処々には造船を生業とした(渡来人系船匠)の存在をも見据えた)、技術者集団が存在していたことになる。

仮に、船体の長さ約30メートル、船体中央部の幅約3メートル、上甲板部中央より船底迄の深さ約2メートルとした場合、上甲板下の容積は117立方メートル、総トン数17トン程度の船になり、何とか外洋に漕ぎ出せる規模を持った船舶ではあろう。その船は「枯野」と命名されており、船を擬態化、擬人化、人格化していると言う点では、今日、和名を持つ船舶の多くが、古来、男子の幼名や、或る種、侮蔑の場合にも使われて来た接尾辞である、「～丸」の名称を採用している様に、船にも「船霊」が宿り、それに依り航行の安全性が担保されていると考えたであろうことは、今日に至る、日本の船舶史を考慮する上で着目すべきことであろう。

- この枯野の話題は、「古事記 下巻(仁徳)」[『古事記』日本思想大系1(株式会社 岩波書店)1982年2月、に依る]にも少し異なった内容で収載されている。ここでは、舞台が河内国、又、和泉国の兎守河〔トノキガハ、大阪府高石市富木(とのき)の東側を流れる石津川や和田川等に比定される〕の西部に求められ、そこにあった1本の大木が元となって、それが枯野の船→塩に焼く→琴を作る、と言う様に、実際にはあり得ない高さの大木が、色々な物にその姿を変えて転生して行くと言う物語になっている。小林健彦『韓半島と越国(こしのくに)～なぜ渡来人は命がけで日本へやって来たのか～』[2015年6月初版発行、販売：データ版はディー・エル・マーケット株式会社(DLMarket Inc)、製本版はシーズネット株式会社 製本直送.comの本屋さん]—「はじめに」、参照。
- (12)同氏『古事記(上)』(株式会社 講談社)2013年6月、参照。
 - (13)小林健彦『韓半島と越国(こしのくに)～なぜ渡

- 来人は命がけで日本へやって来たのか～』—「1—3：硬玉と東アジア、そして奴奈川姫、海人」、参照。
- (14) 国史体系本(第11巻)『日本紀略 後篇 百鍊抄』(株式會社 吉川弘文館)2000年7月、に依る。
- (15) 国史体系本(第12巻)『扶桑略記 帝王編年記』(株式會社 吉川弘文館)1999年8月、に依る。
- (16) 小林健彦『韓半島と越国(こしのくに) ～なぜ渡来人は命がけで日本へやって来たのか～』—「はじめに」、参照。
- (17) 正月30日条には、「あめかぜ(雨風)ふ(吹)かず。かいぞく(海賊)はよる(夜)ある(歩)きせざなり(「なり」は伝聞、推定の用法ではなく、この場合には断定の用法)とき(聞)きて、よなか(夜中)ばか(許)りにふね(船)をいだ(出)して、あは(阿波)のみと(水門。湊)(鳴門海域)をわた(渡)る。よなか(夜中)なれば、にし(西)ひんがし(東)もみ(見)えず。をどこをんな(男女)、から(辛)く(懸命)にかみほとけ(神仏)をいの(祈)りて、このみとをわたりぬ」と記されており、海賊が夜の出没はしないという確定情報の下に、夜中に船を出し、危険な鳴門海域を航行する様子が描写される。この情報は、榎取等に依って収集され、分析されていたものであろう。鳴門付近は瀬戸内海への入り口に当たった為、一行の海賊に対する警戒心も最高度に達していたものと推測される。夜中の出港は、ここでの長居は不要であると榎取等が判断した結果であったものと考えられる。
- 真っ暗で周囲の様子が全く見えないという過酷な状況であり、乗船者は懸命に神仏へ安全を祈りながら、鳴門海峡よりの脱出を試み、淡路島南部を経て和歌山市方面へと海上を東に向かうのであった。天候が悪くは無かったとは言え、この当時に於いて、夜間に於ける航行が一般的では無かったことが窺える事象である。海賊でさえも、夜間の航行は危険性が高いとして、慣習的に避けていたのであろう。
- (18) 『新潟県の地名』日本歴史地名大系第15巻(株式會社 平凡社)1986年7月—「寺泊沖タラバ遺跡」の項(520頁)、参照。
- (19) 『寺泊町史 資料編1 原始・古代・中世』(寺泊町)1991年3月—図版68～74、参照。
- (20) 小林健彦『韓半島と越国(こしのくに) ～なぜ渡来人は命がけで日本へやって来たのか～』—「5—5：竹ヶ花集落と高麗船」、参照。
- (21) 『国史大辞典』(株式會社 吉川弘文館)の「竜王」の項、参照。又、小林健彦『韓半島と越国(こしのくに) ～なぜ渡来人は命がけで日本へやって来たのか～』—「4—4：最初の火葬と仏教」、参照。
- (22) 元々、同社前の琵琶湖湖中に鳥居があったという伝承等に基づき、昭和12年(1937)、大阪道修町在住の薬問屋小西久兵衛氏に依り復興寄進され、現在の鳥居は同56年に琵琶湖総合開発の補償事業に依り再建されたものである。尚、白髭神社社務所「近江最古の神社 白髭神社」、参照。
- (23) 小林健彦『災害対処の文化論シリーズ V ～浪分けの論理、水災害としての津波～』[2016年3月初版発行、販売：データ版はディー・エル・マーケット株式会社(DLMarket Inc)、製本版はシーズネット株式会社 製本直送.comの本屋さん]—「3. 京都府北部、福井県沿岸地域に於ける浪分けの論理」、参照。
- (24) 「日本書紀 卷一 神代上 大八洲生成」には、「伊弉諾(イザナギ)尊。伊弉册(冉)(イサナミ)尊。立於天浮橋(アマノウキハシ)之上共計曰。底下豈無國歟。廼(スナハチ)以天(之)瓊(ト)瓊。玉也。此云努(ヌ)矛指下而探之。是獲滄溟(海)(アヲウナバラ)。其矛

鋒(サキ)滴瀝(シタタル)之潮。凝(コツテ)成一嶋。名之曰礪馭慮嶋(ヲノコロジマ)。二神於是降居(アマクダリマシテ)彼嶋。(因)欲共爲夫婦產生洲國(クニツチ)。便以礪馭慮嶋爲國中之柱。柱。此云美竈(ミヅノ)。而陽神(ヲガミ、ヒコ)左旋(メグリ)。陰神(メカミ、ヒメ)右旋。分巡國柱同會一面。時陰神先唱曰。意哉(アナウレシヨヤ)。遇(アヒヌ)可美少(小)男(ウマシヲトコ)焉。少(小)男。此云烏等孤。陽神不悅曰。吾是男子(マ斯拉ヲ)。理(コトハリ)當(マサニヘシ)先唱。如何(イカンゾ)婦人(タヲヤメ)反(カヘツテ)先言乎。事既不祥。宜以改旋。於是二神却(カヘテ)更相遇。是行(コノタビハ)也陽神先唱曰。意哉。遇可美少(小)女(ウマシヲトメ)。焉少(小)女。此云烏等咩。因問陰神曰。汝身有何成耶。對曰。吾身有一雌元(メノハジメ)之處。陽神曰。吾身亦有雄元(ヲノハジメ)之處。思欲以吾身元處合汝身之元處。於是陰陽始遇合(ミトノマダハイ)爲夫婦(ヲトメト)。及至產時。胎兒を包む膜。胞衣。胎盤。意所(ミココロニナリ)不快。故(カレヲ)名之曰淡路(我恥、吾恥の意味か)洲。廼(スナハチ)生大日本(ヲホヤマト)日本。此云耶麻騰。下(皆)效此(也)。豐秋津洲(トヨアキツシマ)。次生伊豫二名洲(州)。次生筑紫洲(州)。次雙生(フタゴニウム)億(隱)岐洲(州)(ヲキノシマ)與佐度(渡)洲(州)。世人(ヒト)或有雙生者象(カタトリテナリ)此也。次生越洲(州)(コシノシマ)。次生大洲(州)(ヲホシマ)。次生吉備子洲(州)(キビノコジマ)。由是始起大八洲(州)(ヲホヤシマ)國之號(ナ)焉。即對馬嶋。壹岐嶋(ユキノシマ)。及處々小嶋。皆是潮沫(アハ)凝成(コリテナレル)者矣。亦曰水沫凝而成(也)」と記されており、礪馭慮嶋(ヲノコロジマ)に降居(アマクダリマシ)た伊弉諾尊と伊弉册尊は、この嶋を「國中之柱」に位置付けたとする。

又、「意所(ミココロニナリ)不快」と記された様に、淡路洲の出来に今一つ納得ができなかった二神であったが、それが淡路の語源であるものの、元々、淡路は胎盤であって、子の本体では無かったのである。

(25) 「源氏物語」—「玉鬘(たまかづら)」[『源氏物語 二』新 日本古典文学大系20(株式會社 岩波書店)1994年1月、に依る]の帖には、「「海賊の舟にやあらん、ちい(ひ)(小)さき舟の飛ぶやう(様)にて来る」など言ふ者あり。海賊のひたふるならむ(物凄く恐ろしいのであろう)」とした一節がある。これは故夕顔の娘であった玉鬘の一行を乗せた船が、瀬戸内海を東進して、播磨灘を通過した時の記述である。この当時、瀬戸内海を荒らし回っていた海賊集団が、大型、中型の船舶ではなく、比較的小型で船足の速い船舶で行動し、その機動性の高さから、人々に多大な恐怖を与えていたことが垣間見える表現である。

(26) 「岩波本」地名一覽二一、参照。尚、「源氏物語」—「玉鬘」の帖には、「響(ひびき)の灘もなだらかに過ぎぬ」という記載がある。これも玉鬘の一行を乗せた船が、瀬戸内海を東進して、播磨灘を通過した時の記述である。これに従うならば、「灘」とは泊り(湊)ではなく、海域を指し示す表現法であることになる。同書342頁脚注七に依れば、この事例では「灘」と「なだらか」の語と、同音を重ねるとしている。つまり、穏やかな海面を意味しているのである。灘の語とは本来は海域を意味し、そこでは潮流が速く、風浪も高く、航行上注意を要する場所としての運用法であった。

(27) 日記の承平4年12月29日条では、「くすし(医師、薬師)ふりはへて(遠路通々やって来て)、とうそ(屠蘇)、白散(びやくさん)、さけ(酒)くは(加)へても(持)てき(来)たり。こころざし(志)(誠意、

謝礼)あるに(似)たり(への様に解釈される)」と記す。「岩波本」(31頁頭注十五)では、この「くすし」を土佐国の国衙の職員として勤務していた、官医としての医師であるとしているが、その確証は無いし、その男女の別も不明である。それが僧医・医僧であった可能性すらある。ただ、この文脈からは、紀貫之と以前より懇意にしていたくすしであったことが窺われる。この人物が官医であったのであれば尚更のことではあるが、少なく共、土佐国内に於いては土佐国の長官であった貫之や、その家族の疾病等は、この「くすし」に依って、最優先で診療、投薬行為が行なわれていた可能性は高いと言わざるを得ない。

- (28)『日本大百科全書 24』(小学館)1994年1月「忘れ草」の項、参照。
- (29)国立国会図書館蔵本(請求記号 WA7-102)、に依る。
- (30)現在、高知県内には、紀貫之邸跡(国司館跡)が南国市比江に、紀貫之舟出の地の石碑が、高知市の舟入川左岸に在る高知市立大津小学校敷地内(高知市大津乙)に建つものの、この地で亡くなったとされる女児の墓所は見当たらない。
- (31)難波津付近の地理、歴史的な経緯に就いては、小林健彦『災害対処の文化論シリーズ I ～古代日本語に記録された自然災害と疾病～』(2015年7月初版発行、販売：データ版はディー・エル・マーケット株式会社(DLMarket Inc)、製本版はシーズネット株式会社 製本直送.comの本屋さん)―「3. 古代日本語に記された天皇不豫記事と自然災害 ～日本書紀に見る記事の変遷と対処の文化～」、参照。
- (32)「延喜式 卷五十 雜式」〔国史大系本(第26巻)『延暦交替式 貞観交替式 延喜交替式 弘仁式 延喜式』(株式会社 吉川弘文館)2000年11月、に依る〕には、「九國司遷代者。皆給夫馬。長官夫卅人。馬廿疋。(中略)其取海路者。水手之數准陸道夫」と記載されており、国司の遷代(せんたい)。任期終了に伴う職の交替)に関わる旅費支給の内訳を知ることが出来る。紀貫之の場合には、上洛に関わる行程の殆んどが海路であったことから、後者に該当する。これに依っても、貫之が船のチャーター、乗船に関わる経費を全て自費で支弁していた訳ではないことが推測され、この時、彼が資金面で困窮していたとは考えることが出来ない。
- (33)平安時代初期に成立した仏教説話集である「日本霊異記(日本国現報善惡霊異記)」(薬師寺の僧景戒(きょうかい)に依り、弘仁年間(810～824年)に著わされた)には、聖武天皇治世下、平城京に在った大安寺(奈良市大安寺2-18-1)の西の里に住む、極めて貧しい1人の女人の話題が掲載されている。「極窮女於釈(尺)迦丈六仏願福分示奇表以現得大福縁第廿八」に依れば、彼女は、大安寺の釈迦丈六仏が衆生の願いを速やかに叶えて下さるという話を聞き、自らの福分を願って度々「花香油(燈)」とを買い、それへ献(たてまつ)るのであった。

そして、或る日の朝、起きてみると家の門に置いてあった椅(い。椅子)の所や、又、或る日の朝には庭中、又、別の朝には戸を開くと、闇(こん。女性の部屋)の前に、短簀(藉。短冊)が付けられた錢4貫もの大金が夫々置いてあったのである。彼女はそれらの錢を短冊に記されてあった如く、「大安寺大修多羅供錢(すたらぐせん)」、「常修多羅供錢」、「大安寺成実論宗分錢」として、毎回寺へ奉納するのであった。修多羅供(衆)錢とは、この時代の南都諸大寺で、修多羅供(大小乗一切経律論疏を転読講説する)や、これに従事した修多羅衆に関わる予算を指した。大修多羅衆は、毎年、決められ

た期日に大規模な転読講説を行ない、常修多羅衆は毎日、決められた転読講説を行なったのである。

この説話では、結果としてこの錢4貫が「仏賜錢」であると衆僧に依り判定され、女人へ返賜された。通常、民衆が寺へ参詣する際には、「花香油(燈)」を奉納するのがこの当時に於けるスタイルであり、錢を奉納するのは、特殊な場合に限定されていたことが分かる説話の内容である。

- 尚、『日本霊異記』新 日本古典文学大系30(株式会社 岩波書店)1996年12月、に依る。
- (34)国史大系本(第26巻)『延暦交替式 貞観交替式 延喜交替式 弘仁式 延喜式』、に依る。
- (35)大学共同利用機関法人 人間文化研究機構 国際日本文化研究センター 和歌データベース「古今集」、に依る。
- (36)例えば、「延喜式 卷三 神祇三 臨時祭」〔国史大系本(第26巻)『延暦交替式 貞観交替式 延喜交替式 弘仁式 延喜式』、所収〕に依れば、遣唐使船の造船に際して執行されていた「造遣唐使船木靈(コタマ)并山神祭」は、正に木や、それが生育していた山の神の神霊を慰撫するための神事であり、安芸国で行なわれていたものと考えられるこの神事では、中臣氏より使者1人が派遣され、「五色玉二百八十九」以下、鈴、鏡、糸、布、鍬、白米、酒、塩、魚、海藻といった様々な供物を供えながら行なわれたのである。これも、船舶に人格を認めていた行為、通過儀礼の一環であったものと推測され、「枯野」と命名された船舶が転生して行く様に、船が出生する為の祭儀として位置付けられていたものと考えられる。

参考文献表：

- ④当該表は著者名(辞典、事典、史料等の場合は発行所)の50音順に依り配列してある。尚、複数の巻がある辞典・事典等の場合には、その発行年月を省略したものもある。
- 伊藤信博氏「穢れと結界に関する一考察 「ケガレ」と「ケ」」〔『言語文化論集』第24巻第1号所収、2002年11月〕
 - 『日本文化総合年表』岩波書店、1990年3月
 - 『源氏物語 二』新 日本古典文学大系20、株式会社 岩波書店、1994年1月
 - 『古事記』日本思想大系1、株式会社 岩波書店、1982年2月
 - 『今昔物語集 四』日本古典文学大系25、株式会社 岩波書店、1962年3月
 - 『土佐日記・かげろふ日記・和泉式部日記・更科日記』日本古典文学大系20、株式会社 岩波書店、1957年12月
 - 『日本霊異記』新 日本古典文学大系30、株式会社 岩波書店、1996年12月
 - 『律令』日本思想大系3、株式会社 岩波書店、1976年12月
 - 『角川 古語大辞典』株式会社 角川書店
 - 『古語大辞典』第一版第一刷、株式会社 小学館、1983年12月
 - 『日本国語大辞典』第二版、株式会社 小学館
 - 『新潟県の地名』日本歴史地名大系第15巻、株式会社 平凡社、1986年7月
 - 国史大系本(第26巻)『延暦交替式 貞観交替式 延喜交替式 弘仁式 延喜式』株式会社 吉川弘文館、

2000年11月

- 『国史大辞典』株式会社 吉川弘文館
- 国史大系本『續日本紀 後篇』株式会社 吉川弘文館、1993年6月
- 国史大系本『續日本紀 前篇』株式会社 吉川弘文館、1993年4月
- 『神道史大辞典』株式会社 吉川弘文館、2004年7月
- 国史体系本（第11巻）『日本紀略 後篇 百鍊抄』株式会社 吉川弘文館、2000年7月
- 国史大系本『日本書紀 後篇』株式会社 吉川弘文館、1990年12月
- 国史大系本『日本書紀 前篇』株式会社 吉川弘文館、1992年4月
- 国史体系本（第12巻）『扶桑略記 帝王編年記』株式会社 吉川弘文館、1999年8月
- 鈴木敬三氏編『有職故実大辞典』株式会社 吉川弘文館、1996年1月
- 国史体系本（第22巻）『律 令義解』株式会社 吉川弘文館、2000年6月
- 河鱈実英氏『有職故実 ―日本文学の背景― 改訂版』塙選書8、塙書房、1994年4月
- 財団法人 京都市埋蔵文化財研究所『平安宮 I 京都市埋蔵文化財研究所調査報告第13冊』1995年3月
- 『日本国語大辞典』第二版、小学館
- 『日本大百科全書』小学館
- 「近江最古の大社 白髭神社」白髭神社社務所
- 『日本史総覧コンパクト版I』新人物往来社、1991年4月
- 鈴木沙都美氏「羽衣説話考 ―日中朝に伝承される説話の比較―」（『日本文学ノート』第45号所収、2010年7月）
- 総合女性史研究会編『史料にみる 日本女性のあゆみ』株式会社 吉川弘文館、2010年4月
- 大学共同利用機関法人 人間文化研究機構 国際日本文化研究センター 和歌データベース「古今集」
- 『大漢和辞典』修訂第二版、大修館書店
- 『寺泊町史 資料編1 原始・古代・中世』寺泊町、1991年3月
- 『新潟県文化財調査年報第16 寺泊・出雲崎 ―1977―』新潟県教育委員会、1977年3月
- 国立国会図書館蔵本「二十巻本 倭名類聚鈔」請求記号 WA7-102
- 『世界大百科事典』初版、平凡社
- 『理科年表 平成30年 第91冊』丸善出版株式会社、2017年11月
- 『理科年表 令和2年 第93冊』丸善出版株式会社、2019年11月
- 宮澤俊雅氏「倭名類聚抄諸本の出典について」（『北海道大学文学部紀要』45巻2号（通巻第89号）所収、1997年1月）
- 鰐淵好輝氏「翡翠と鉄（三） 海を航く神々 弥生時代の交易ルート」（『頸城文化』第68号所収、2020年9月）

注記：

本稿に於ける和暦と西暦との対照は、『日本文化総合年表』（岩波書店、1990年3月）、『日本史総覧コンパクト版I』（新人物往来社、1991年4月）の「天皇一覧」、に基づいた。

又、本稿中で使用した標高、距離等の表示は、「YAHOO JAPAN! 地図」の「距離計測」、「Googleマップ」の「地図検索」、及び、「国土地理院電子国土web」の「標高表示値」、に依った。

尚、本稿中に於いては、必要に応じ、読者に依る円滑な理解を助ける目的に於いて、筆者が以前に発表した複数の論稿内の内容や文、画像等を、必要最小限度内で、その一部分を引用、編集、加工し、使用している部分が存在することを明示しておく。その場合には、「註」に於いて該当箇所を明示した。