

「火車 (huǒchē)」 考—中国における 近代訳語の形成についての一考察

阿 川 修 三

1 はじめに

筆者は本稿で、「Locomotive、Steam-carriage、Train（日本語では汽車に当たる。以下、この意味で使う場合は〈汽車〉と表記する）」の訳語が、中国でどのように誕生・定着したか、その過程を考察する。近年、日本語研究者や中国語研究者による、日中の近代訳語（近代ヨーロッパの事物、概念、制度の訳語）に関する研究はめざましい進展を遂げている⁽¹⁾。筆者は本稿で、その成果に屋上屋を架すつもりはない。中国語の訳語「火輪車 (huǒlúnchē)、火車 (huǒchē)」の形成過程には、従来の研究であまり注目されて来なかった重要な点が含まれていると考えるからである。即ち、中国における訳語の形成過程に方言が影響を与えている点である。

そこで、まず中国における「Locomotive、Steam-carriage、Train」の訳語の形成過程を検証することとする。

2 中国における「Locomotive、Steam-carriage、Train」の訳語の形成過程

(1) 中国における訳語の登場

近代における中国語による西洋事情の紹介は、その初期、プロテスタント系の来華宣教師が担った。従って〈汽車〉の訳語は、まず彼ら宣教師たちの著した雑誌や著書・訳書に出てくる可能性が非常に高い。そこで、その訳語をこれらの文献で調査したところ⁽²⁾、「火蒸車」、「火輪車」、「火車」、「火煙車」、「汽車」の五つの訳語を確認した。また、用例を調べるだけでは、訳語の変遷、正確な定着度は確定できない。当時使われていた英華・華英辞典にはその当時の中国語の状況を相当正確に反映したものと考えてよい。⁽³⁾そこで、当時出版されていた、英華・華英辞典、その大半が来華宣教師の編纂になるが、を調査した。⁽⁴⁾その結果、「火輪車」、「火車」、「火煙車」、「気車（汽車）」の四つの訳語を確認した。

まず、文献に載る訳語を見ていくと、その中で最も早い時期に創出された訳

語は、雑誌『東西洋考毎月統記伝（1833～35年、広州、1837～8年、シンガポール）』の道光十五〔1835〕年六月号に載った〈汽車〉紹介の文の題名であり、また文中にも見える「火蒸車」である。

故用火蒸車、即推蒸其車之輪、將火蒸機、縛車輿、載幾千担荷、而那火蒸車自然拉之。二時之間、諸車走一百三十里路。〔著者注：蒸は蒸気、火蒸機は蒸気機関、車輿は車両、拉は牽くの意〕

（「火蒸車」〔『東西洋考毎月統記伝』中華書局影印本第185頁、1997年〕道光十五〔1835〕年六月）

この「火蒸車」は今回の文献調査で見つかった最も早い訳語であるが、これを中国語で最初の訳語であるとは断定できない。ただし、この訳語は遅くとも1835年には誕生しており、世界初の鉄道が開通したのが1825年（イギリスのストックトン・ダーリントン間）であることと考え合わせれば、これが中国における極めて早い時期の訳語とは考えられる。この語は以後の文献、辞書には見えず、消えていった。

「火蒸車」に六年遅れて、訳語「火煙車」⁽⁵⁾が、林則徐がマレー（Murray Hugh）の『万国地理大全（The Encyclopedia of Geography）』に基づいて編訳させた『四洲志』（1841年）に登場する。この語は、『海国図志』（五十巻本〔1842年〕、六十巻本〔1847年〕、百巻本〔1852年〕）に引用されたために、後に『字典彙選集成』（Wong Su King〔黄少瓊〕、1895年）の「英語撮要（重要単語集）48 車類」に載るが、『海国図志』以後訳語としては消えていった。

（2）「火輪車」、「火車」の登場

文献に見える四つの訳語の内、「火蒸車」、「火煙車」の二語については、既に述べたように誕生してすぐに消えてしまった。それでは、残りの「火輪車」、今日、訳語として通行している「火車」は、いつ頃から文献に登場するのか。この二つの訳語は遅くとも共に宣教師ブリッジマン（裨治文 E. C. Bridgeman）の地理書『美理哥合省国志略』（1838年）⁽⁶⁾に見える。

陸地之車用馬四匹、或五、六匹、或一、二匹、日行六七百里、其外更有火車、惟以火力旋輪、日可行千餘里。

（『美理哥合省国志略』〔王錫祺、王錫祜輯『小方壺齋輿地叢鈔再補編』十二帙所収〕第五葉表、『海国図志』〔百巻本〕卷六十二、第十二葉裏に引用）

又有作煙櫃之所。其煙櫃在車則云火輪車。在船則火輪船。此皆賴水蒸之力。〔煙櫃は蒸気機関、水蒸は蒸気の意〕

（前掲書第六葉裏、『海国図志』〔六十巻本〕卷四十、第二十三葉裏に引用）

さて、この訳語「火輪車」と「火車」は、既に述べたように、最も早く見えるのが同じ文献（『美理哥合省国志略』）であるために、本来別々にできた訳語なのか、それとも「火車」が「火輪車」の単なる省略形なのか、ここ一カ所だけの資料で判断することはできない。そこで、近接する時期の文献で、この二つの訳語が併存した用例を探してみると、二年後刊行された宣教師カール・ギュツラフ（Karl Gützlaff）の『貿易通志』（1840年）にもある。ただこの場合は同じ段落に併存する用例である。即ち

火機所施、不獨舟、又有火輪車、車傍挿鐵管、煮水圧蒸動輪、其後豎縛數車、皆被火車拉動、每一小時走四十餘里。〔火機は蒸気エンジンの意〕

（『貿易通志』（1840年）〔王錫祺、王錫勅輯『小方壺齋輿地叢鈔再補編』十二帙所収）第三葉表、『海国図志』（六十卷本）卷五十二、第十三葉表に引用）

この『貿易通志』の用例を見る限り、先に挙げた『美理哥合省国志略』の用例と同様に、「火輪車」と「火車」には特段に意味の違いはなく、「火車」は「火輪車」の省略形と考えてよさそうである。ただこの点を断定するには、これ以降の用例調査の結果を分析し、併せて英華・華英字典に載る訳語の検討結果と突き合わせ検証する必要がある。

そこで、これから、『貿易通志』以降の「火輪車」、「火車」の用例を示す。それらの用例は来華宣教師の著作のみならず、中国人の海外旅行記、日記や書簡からも採った。その用例調査の結果と、英華・華英辞典の訳語とを対照して、「火輪車」から、現在訳語として通行している「火車」へどのように移っていったか、また併せて上記の二つ訳語の関係も検討する。

先ず「火輪車」、「火車」の用例調査の結果を次に示す。紙幅の関係から調査した全ての用例をここに示すことはできないので、年月日順に、同一文献では同じタイプの用例を一つに限り示す。省略した用例数は引用文献の最後に注記することとする。⁽⁷⁾

①國之内、凡運載貨物、…。又有火輪車、中可住千人、一時能行百八十里、故國內多造鐵輻輳之路〔鐵輻輳之路は線路の意〕。（裨理哲〔ウェイ、R. Q. Way〕『地球図説』（1848年）「合衆国図説」第四十五葉裏、宮城県図書館伊達文庫所蔵本、『海国図志』卷六十一「外大西洋」「弥利堅国総記中」第二葉裏に引用）

②陸地有鐵路、馬車與火輪車並用。火輪車行甚速、毎日可三四百里。（徐繼畲『瀛環志略』（1848年）卷七「北亞墨利加米利堅合衆国」第十九葉表、他に2例ある）

③甚至火輪車行於鐵路者亦有。

〔『智環啓蒙塾課』〔1852年〕「第一百四十三課 道路鐵路論」〔内田慶市、沈国威編『近代啓蒙の足跡』第250頁、関西大学出版会、2002年〕〕

④既有火車鐵路及諸般輕重之車、則馬不須勞于負、人不須勞于行矣。

（前掲書「第一百六十一課 機器論」〔『近代啓蒙の足跡』第241頁〕）

⑤東境居民、技藝工作最精、造火輪車船。凡陸路通衢之地、多用鑄汁冶成、四通八達、以利火輪車之行。（慕維廉〔ミュアヘッド、W. Muirhead〕『地理全志』〔1853年〕卷之四「米利堅合衆部」第十一葉裏、東洋文庫所藏安政六年和刻本、他に1例ある）

⑥民人往來、初以火輪車火輪船、尚未造作、遠近多用馬車。…若遠地、則皆用火輪車火輪船、緣所造已多也。（韋理哲〔ウェイ〕『地球説略』〔1856年〕「大英国図説」第六十九葉表、内閣文庫所藏本、他に1例ある）

⑦近來國中、又有火車之製、特造大路、…火車之式、前車燃火、次車載煤、後或三車五車、以致數十車、隨便増減、皆可聯貫。其間載貨載人、迅。（ブリッジマン『大美聯邦志略』〔『美理哥合省国志略』改訂版〕上卷 第十三葉表 墨海書館、1861年、内閣文庫所藏本）

⑧上火輪車、北行少西、四百五十里、午刻至阿來三它呀海口。〔阿來三它呀はアレキサンドリアの意〕（張德彝『航海述奇』〔『走向世界叢書』、湖南人民出版社、1981年〕同治五年三月十二日〔1866年4月26日〕の条、第32頁、他に18例ある）

⑨但自開煤礦與火車路、則萬國踴躍、三軍必皆踴躍。〔煤礦は炭坑〕（1872年10月12日「復丁雨生中丞」〔『李文忠公全集』「朋僚函稿」卷十二〕）

⑩火車開行 昨爲火輪車開行之第一日、五點鐘時、西国官商暨女士均陸續而至計共百五十餘人。（『申報』1876年7月1日。中国最初の鉄道〔吳淞・上海間〕開通を報じる記事、以後暫く鉄道の記事が続き、「火輪車」、「火車」が併用される事が多いが、「火車」の方の頻度が高い）

⑪火車傷人 江灣至吳淞之火車路經造成。不過有數里尚未鋪石子。然火車亦可往來。（前掲書1876年8月4日）

⑫次早、乘火車入西京、…。〔西京は京都〕

（何如璋『使東述略』1877年、『早期日本遊記五種』第55頁、湖南人民出版社、1983年、他に1例ある）

⑬由大阪一百三十里至西京、俱有海汊、火輪車可通。

（李篠圃『日本紀遊』1880年、『早期日本遊記五種』第92頁、湖南人民出

版社、1983年、他に1例ある)

⑭自神戸乗火車至京、及至京住寓、皆須驗照。〔驗照はビザの意〕(前掲書、『早期日本遊記五種』第94頁、他に4例ある)

⑮(八月)初七日〔1886年9月4日〕、丁卯 晴。…乗火車至鳥稀濱。
(張蔭桓『三洲日記』1906年、『晚清海外筆記選』第135頁、海洋出版社、1983年)

⑯光緒十三年十月十一日〔1887年11月25日〕欲游輒梗、遂至火車棧購票。
〔火車棧は駅〕
(傅雲龍『遊歷日本余紀』1887年、『早期日本遊記五種』第128頁、湖南人民出版社、1983年、他に14例ある)

⑰日本火車而外有馬車、人力車即中国人所謂東洋車者是。
(傅雲龍『日本図経』〔1889年〕卷十五、『晚清東遊日記彙編』第252頁、上海古籍出版社、2003年)

⑱十八日乗火車赴東京。
(黃慶澄『東遊日記』1893年、『早期日本遊記五種』第232頁、湖南人民出版社、1983年、他に5例ある)

⑲(1897年)三月十有四 癸卯 陰。同(沈)韻滄兄乘車至黃村、登小火輪車、
…。(三月)二十二日辛亥 …携僕火輪車往塘沽。
(『蔡元培全集』第十五卷、第121頁、浙江教育出版社、1998年)

この用例調査の結果からは、次のことが言えよう。まず「火輪車」、「火車」が訳語として定着したことだ。これはこの二語が載る、上記の『美理哥合省国志略』、『貿易通志』、①『地球図説』の該当箇所が、多くの読者を得た『海国図志』(50巻本〔1842年〕、60巻本〔1847年〕、100巻本〔1852年〕)に引用されていたからであろう。次に①(1848年)から⑧(1866年)までの用例は、④の『智環啓蒙塾課』〔1852年〕、⑦の『大美聯邦志略』が「火車」だけである以外は全て「火輪車」である。そもそも『大美聯邦志略』は上述の、「火車」の用例がある『美理哥合省国志略』の改訂版であるから、「火車」が出てくるのは当然で、他の用例と区別する必要がある。つまり、『美理哥合省国志略』以降の文献では、1860年代までは、「火輪車」が主に訳語として使われ、その上「火輪車」と「火車」が同一文献で併用されるケースも少ない。ということであれば、「火輪車」と「火車」とは別の語である可能性は極めて低く、「火車」が単に「火輪車」の省略形として使われていたと見てよからう。⑩の『申報』を境に1870年代後半以降、⑲の用例を除き、「火輪車」と「火車」は併用されてい

ることが多くなってきた。各用例の注記に示した実際の用例数を見ればより明確になるが、「火輪車」の使用頻度が低くなり、「火車」の使用頻度が高くなる。

次に訳語を英華・華英辞典から刊行順に1810年代から19世紀末まで拾って見る。すると1840年代までの主要辞典、即ち『A Dictionary of Chinese Language』(R. Morrison [モリソン]、1815～1822年)、『Chinese and English Dictionary』(W. H. Medhurst [メドハースト]、1842～43年)、『英華韻府歷階』(S. W. Williams [ウィリアムズ]、1844年)、『English and Chinese Dictionary』(メドハースト、1847～48年)、『英華分韻撮要』(ウィリアムズ、1856年)には、訳語は見出し語としても、その関連語としても一切載っていない。最初に訳語が載ったのは、ロプシャイトの1869年刊の『英華辞典』であり、それ以降の辞典も併せて、訳語を抜粋すると次のようになる。

①『英華字典』(W. Lobscheid [ロプシャイト]、1869年)

steam carriage 氣車⁽⁸⁾、火輪車

②『漢英字典』(ロプシャイト、1871年)「車」の項 火輪車 a rail car
火車 a locomotive

③『漢英合璧相連字彙』(George Carter Stent 1871年)

「火」の項 火輪車 railway train or locomotive

④『英華萃林韻府』「第二卷語彙集」(Doolittle、1872年) locomotive
火輪車

⑤『字典集成』(鄭其照、1875年)「本文」 railway 鐵路、火車路
「雜学撮要(中国語分類語彙集)・車類」火煙車

⑥『華英字典彙集』(譚達軒編 1875年、郭羅貴改訂 1897年)

Locomotive : a steam engine on wheels 用輪火車 陸路火車

⑦『英華字彙』(梁述之、1878年) railway 火車路、鐵軌路

⑧『華英字典集成』(鄭其照 1887年) 「本文」 Railroad, Railway 鐵路
火車路 「雜学撮要」 火車 T rain or Railway carriage

⑨『A Chinese-English Dictionary』(Herbert A. Giles、1892年)

1892年版「火」の項 火車 a steam engine, a train

⑩『字典彙選集成』(Wong Su King [黃少瓊]、1895年)「字典」 railway
鐵路 火車路「英語撮要(英語分類語彙集)・48 車類」火煙車 Train or
Railway carriage 頂快火車 Express train 載客火車 Passenger train 載
貨火車 Freight train

⑪『新增英華字典』(F. Kingsell(馮鏡如)、『英華字典』(ロプシャイ

ト) 増補版、1899 年) railroad, railway 火車路 鐵軌路 鐵路
steam-carriage 瀛車、火輪車

以上のように、訳語として辞典に初めて載ったのは① (1869 年) の「火輪車」、
「氣車」であるが、② (1871 年) には「火車」が登場し、⑤ (1875 年) から⑩
(1895 年) までは、訳語がほぼ「火車」である。これを見ると訳語が、1870 年
代を境に「火輪車」から「火車」へ移っていることを示し、その傾向は既に行
った用例調査に基づいた当時の訳語の使用実態と合致する。ただ⑪ (1899 年)
の辞典は、steam-carriage の訳語を「火輪車」としているが、⑪は①の増訂
版であり、①の語彙をそのまま受け継いでいるからであろう。

以上の検証の結果、次の事がわかった。遅くとも 1838 年には、訳語「火輪車」
とその略語である「火車」が誕生し、この二語が併用されることもあったが、
1870 年代までは「火輪車」が主に使われ、それ以降は「火輪車」の頻度はどん
どん下がっていき「火車」が主に使われるようになった。1890 年代の半ば以降、
⑪に見えるように日本製訳語「汽車」が登場するが、その詳細は次節で述べる。
(3) 日本製訳語「汽車」の流入

日清戦争後、中国の知識人は従来関心を示さなかった日本、特に日本の目覚
ましい改革に関心を持ち始めた。その傾向は変法運動以後強まり、十九世紀の
初頭日本留学ブームとなってピークを迎える。そして、当時日本に来ていた留
学生たちの、哲学から政治・経済に至る多岐に亘る翻訳活動や、日本に亡命中
の梁啓超等の『清議報』・『新民叢報』による啓蒙宣伝活動は中国本土の知識人
に多大な影響を与えた。彼らの言論・翻訳には日本製近代訳語が大量に用いら
れていたのも、その結果二十世紀初頭それらが中国に流入したと言われる。⁽⁹⁾
訳語にも、日本製訳語「汽車」が次の用例に示されるように、中国語の文献に
も登場する。

①西曆一千八百三十年、英国工程家有司弟粉孫者新創瀛車。〔司弟粉孫は
スチーブンソンの意〕(潘松訳『鐵路紀要』第二章 1894 年、『江南製造局
訳書彙刻』)

②(光緒二十四年八月) 初八日〔1898 年 9 月 23 日〕瀛車已開、人心稍定。
午刻(11 時～13 時) 王苑生觀察回津、知康有為已于初四(9 月 19 日) 遠揚、
無從戈獲。〔初四は 9 月 19 日、遠揚は高飛びするの意〕(『国聞報』1898
年 9 月 24 日)

③(光緒二十四年) 九月辛亥朔〔1898 年 10 月 15 日〕晴。携眷出都、午、
到馬家步、登瀛車、黄昏到塘沽。乘肩輿、登瀛船。(『蔡元培全集』第十五卷、

第189頁、浙江教育出版社、1998年、1901年に1例、1906年にも1例ある)

④司弟粉孫父子二人所造瀛車…能牽重、並能速行、每一點鐘、能牽客車十兩、行三十五英里。(傅蘭雅〔フライヤー〕訳『美国鐵路彙考』、1899年、『江南製造局訳書彙刻』)

⑤(光緒二十八年二月)六日[1902年3月15日]晴 晨。登瀛車。向天津發。(『忘山廬日記』上、第483頁、上海古籍出版社、他に1902年3例、1903年2例、1906年6例、1907年4例、1908年5例ある、全部で21例ある)

⑥光緒二十九年二月十七日(1903年3月15日)午前七時余、瀛車新橋驛發。家人之外、同国人、日本人送行者數十。(錢單士厘『癸卯旅行記』卷上[1904年刊]、第23頁、湖南人民出版社、1981年)

⑦(光緒三十年)五月三日(1904年6月16日)七時、瀛車行、乘之入奈波里。〔奈波里はナポリ〕(康有為『欧州十一国游記(一)』[1905年]、『意大利游記』第13頁、湖南人民出版社、1980年、他に7例ある)

ここに挙げた用例は、②の『国聞報』は新聞記事の用例、③⑤⑥⑦は皆日本に関心が高かったり、日本に住んだりしたことがある人々⁽¹⁰⁾の日記、旅行記の用例である。①④は鉄道に関する実用書の翻訳の用例である。②のように新聞にも日本製訳語「汽車」は登場するが、探し得た用例が僅か一つであることが示すように、この訳語の使用範囲は広くない。特に1900年代半ば以降「汽車」が「Automobile(日本語の自動車に当たる)」の訳語となる⁽¹¹⁾と、〈汽車〉の訳語としては中国語の文献から見えなくなる。日本製訳語「汽車」は一時的な使用にとどまったと考えられる。

以上のように、〈汽車〉の中国における訳語の変遷を追い、その大要を示した。次章では、中国語訳語と通行している「火車」の元である「火輪車」の誕生過程を検討し、初期近代訳語形成に、方言が影響を与えた点を明らかにしたい。

3 訳語「火輪車」の誕生過程—訳語形成への方言の影響

「火車」の元となる訳語「火輪車」はどのようにして生まれたか。その誕生の過程の分析を通じ、この過程に筆者は既に指摘した、方言が強く影響している点を検証したい。この点は、従来研究者にさほど注目されていなかったので、以下の分析は意味のあるものと考ええる。

さて、訳語を生み出した人々は、即ち西洋人の宣教師たちである。彼らは英語を母語とするか、または英語に精通しており、当然、〈汽車〉の英語名が、「steam-carriage」、「locomotive」、「train」で、その仕組みについても熟知し

ていたはずであり、それを「火輪車」と訳すのは大変不自然である。日本の訳語である「蒸気車」のように訳す方が自然である。当時中国で「steam」は「気、水蒸」（モリソンの辞典）と訳されていたから「気車」、「水蒸車」と訳すのが自然であろう。筆者が「火輪車」の誕生過程にこだわるのはこの不自然さが引っかかるからである。この不自然さは他の訳語「火蒸車」、「火煙車」にも通じる。なぜ訳語に「火」の字を付けたのか。

その原因は同じく近代を代表する交通手段であり、同じ仕組みで運行する「steam boat、steam ship（日本語では汽船に当たる。以下、この意味で使う場合は〈汽船〉と表記する）」の訳語「火輪船」の存在と大いに関係があると考えられる。「steam boat、steam ship」が火力を動力とし、左右外輪を回して進む船というイメージで訳語「火輪船」ができたのであれば、同じ火力で走行する車の訳語が「火輪車」となるのは、自然である。では、なぜ〈汽船〉が「火輪船」と訳されたのか。それは、「火輪船」ができる以前に、宣教師たちが活動する広東に〈汽船〉を指す「火船」という語があったからだと考えられる。

この語は1820年に編纂された『海録』に既に見える。⁽¹²⁾

其國出入多用火船、船内外俱用輪軸、中置火盆、火盛沖輪、輪轉撥水、無煩人力、而船行自駛。〔其國はアメリカ合衆國、輪軸は、外輪〕（馮承鈞注『海録注』第75頁、商務印書館、1938年）

『海録』は、蕃舶（西洋船）に乗り、貿易に従事していた広東人謝清高がその見聞を口述し、同郷の士人楊炳南が筆録したもので、世界事情に関する書物である。上記の「火船」は、「船内外俱用輪軸、中置火盆、火盛沖輪、輪轉撥水」とあることから、「火盆」が「steam engine」であり、蒸気で走る「steam ship」であることは間違いない。謝清高が西洋船に載っていたのは、馮承鈞の考証⁽¹³⁾に拠れば、乾隆四十七年（1782年）から同六十年（1795年）である。汽船による世界初の実用航行が、1807年のフルトンによるハドソン川の遡行であり、本格的な外洋での世界初の航海が1819年のサヴァナ号の大西洋横断⁽¹⁴⁾である。従って、彼が西洋船に乗っていた時期に汽船を目にすることはあり得ない。また、汽船が広東沿海に最初に現れたのは1830年、珠江デルタであり、広東の港に最初に来港したのは1835年、広州港である⁽¹⁵⁾から、1820年までに彼の住む澳門に汽船は来ていない。ただし、18世紀末から、アメリカ船はケープタウン経由で、澳門、広州と往来しており、広州港に入港する米国船籍の艘数は、英国船籍の船に次ぎ、毎年平均17隻程（1810～1820年）であった。⁽¹⁶⁾以上の状況を総合すれば、謝清高が口述した「火船」の情報源は、謝自身

の経験ではなく、謝が流寓していた澳門で、アメリカ船からもたらされた情報が船乗りや貿易商人などを經由して謝の耳に入ったもの、即ち伝聞ではなかったのだろうか。

「火船」の語は、『海録』（1820年）に記録されているのだから、遅くとも1820年頃には澳門の一部の海運、貿易関係者間で使われていたことは確実である。その後汽船が1830年代以後度々来港するに及び、「火船」が広東沿海の方言として定着したと考えてよい。その証拠として、『東西洋考毎月統記伝』『孟買用炊氣船（孟買はボンベイ）』（道光癸巳〔1833〕年十月、広州）の注に「炊氣船、或曰水蒸船、俗称火船者是也。」とあり、この当時「火船」が既に広州の俗語＝方言として存在したことを示している。「火船」は現代でも広東語、客語、閩南語で、〈汽船〉を表す方言として使われている。（『漢語方言大詞典』中華書局、1999年）

次に「steam ship、steam boat」の訳語の形成過程を検証すると、初期宣教師たちは原語に即して中国語に訳した。モリソンは「steam boat」を意味に即し、「steam」の訳語「水蒸」を使い、試訳として、「steam boat may be called 水蒸船」と自らの辞典（モリソン前掲辞典第六冊）に載せている。また、上記の『東西洋考毎月統記伝』『孟買用炊氣船』には訳語「水蒸船」と共に「炊氣船」という訳語が登場する。「炊氣」は、モリソンの辞典（第六冊）に載る「steam」の訳語であり、この「炊氣船」も原語の意味に即した訳語である。ところが、この二種類の訳語は定着することなく消えてしまった。その後、訳語「火輪船」が誕生する。その語の成立時期の詳細は不明であるが、遅くとも1838年の『美理哥合省国志略』には、「火輪車」と共に登場する。「火輪船」と「火輪車」のどちらが先に訳語として生まれたかは、現在確定はできない。ただ中国人がその航行を既に目にしていた「火輪船」の方が訳語として先に登場するのが自然であろう。この「火輪船」は、既に存在していた方言「火船」の強い影響の下に、当時の〈汽船〉が外輪船であった形態の特徴を加味してできたものと、筆者は推定する。では、原語にふさわしい訳語を一度は生み出した宣教師たちがなぜ方言の影響を受けたのか。筆者は主に二つ理由があると考え。まず、宣教師たちの雑誌・著書・訳書の読者層は、少なくとも南京条約締結前後、宣教師らの居住活動していた広州周辺、多少拡大してもせいぜい広東省の人々に限られていたであろう。彼らは士庶に関わりなく、言語生活に方言が浸透していたので、訳語である方言「火船」を無視して訳語を作るわけにはいかなかったのだろう。更に来華宣教師が書物を中国語で著す際にアシスタントがいたと

思われる。⁴⁷⁾ 彼らも多くは広東人であろうから、宣教師も彼ら広東人が自然に想起される常用的な語を採用したのであろう。

以上のように訳語「火輪船」は広東方言「火船」の強い影響の下に生まれたと考えられる。その詳細は明らかでないが、「火輪車」はこの「火輪船」を参考に作られたと考えるのが自然であろう。〈汽車〉は「火輪船」と同じ仕組みで動き、外見上も同様に左右に車輪がついているので、「火輪車」と命名されたに違いなかろう。

4 むすび

本稿では、以上のように、中国で〈汽車〉の訳語が生まれ、変遷し定着する過程、並びに今日通行する訳語「火車」の元となる「火輪車」が誕生の過程で広東方言の影響を受けたであろうことを考察した。筆者は、その結果来華宣教師の作った初期近代訳語を検討する場合、方言の影響についても注意されるべきではないかと考える。

- (1) その成果は単行本のうち、主要なものに限って刊行順に並べただけでも、以下のごとくある。

森岡健二編著『近代語の成立 語彙編 改訂版』（明治書院、1991年）、沈国威著『近代日中語彙交流史』（笠間書院、1994年）、荒川清秀著『近代日中学術用語の形成と伝播』（白帝社、1997年）、沈国威編著『『六合叢談』の学際的研究』（白帝社、1999年）、沈国威『植学啓蒙と植物学の語彙』（関西大学出版部、2000年）、陳力衛著『和製漢語の形成とその展開』（汲古書院、2001年）、内田慶市著『近代における東西言語文化接触の研究』（関西大学出版部、2001年）、内田慶市、沈国威編著『近代啓蒙の足跡—『智環啓蒙』研究』（関西大学出版部、2002年）、松浦章、内田慶市、沈国威編著『遐邇貫珍の研究』（関西大学出版部、2004年）

- (2) 〈汽車〉の訳語については、李国祁「鐵路火輪車名詞的伝入」（『中国早期的鐵路經營』第二章第一節、中央研究院、1976年）を参照したが、併せて、1830年代以降の来華宣教師が著した雑誌・地理書・歴史書を、東洋文庫、国立公文書館、宮城県図書館等で実物をはじめ、影印本、それらの輯佚書、王錫祺、王錫祜編『小方壺齋輿地叢鈔』再補編を見て調査した。

- (3) 沈国威『近代日中語彙交流史』第四章第一節 134頁。

- (4) 調査対象とする英華・華英辞典は、飛田、宮田両氏編纂「十九世紀の英華・華英辞典目録—翻訳語研究資料として」（『近代語の研究』第6集、明治書院、1997年）によって、主要な官話系辞典を選び、東洋文庫所蔵本を調査した。

- (5) 其不通河道者、即用火煙車。陸運貨物一鐘鐘可行二三十里。（林則徐編訳『四洲志』[1841年]〔王錫祺、王錫祜『小方壺齋輿地叢鈔』再補編十二帙所収〕。『海国図志』（道

光二十三[1843]年、六十卷本) 卷第三十九「小西洋 弥利堅総説 下」第二十五葉裏に引用。

- (6) 宣教師が著した地理書、歴史書の刊行時期は、熊月之『西学東漸与晚清社会』(上海人民出版社、1994年)の「表5 早期基督教伝教士出版中文書刊目録(1811~1842)」、「表7 伝教士在広州出版中文書刊録(1843~1860)」、「表11 伝教師在寧波出版中文書刊録(1843~1860)」に拠る。
- (7) 日記の場合、同じ日に何度用例があっても1例とし、書物の場合、同じ段落に何度用例があっても1例とする。
- (8) ロプシャイトは1862年来日した折、堀達之助の『英和对訳珍袖辞書』(初版)を購入し、『英華字典』の編纂の資料として使った。(那須雅之、第三回近代中国語研究会レジュメ[1996年12月15日]等)しかし『英和对訳珍袖辞書』には、「蒸気車」のみが載り、「汽車」はない。この「気車」は、ロプシャイトが「steam」の訳語「気」に基づいて「steam carriage」を独自に訳したもので、日本製訳語「汽車」とは無縁のものと思われる。
- (9) 荒川清秀「日本漢語の中国語への流入」(『日本語学』1998年5月号)、熊月之『西学東漸与晚清』第17章「西学従東方涌来」。
- (10) ②の作者孫宝瑞も東文(日本語)を学び、日本語の書籍を多く読んだ。(『忘山廬日記』) ③の作者蔡元培は、戊戌変法以降から20世紀初頭まで日本の改革に関心を持ち、東文を学び、中国語訳の日本の文献を多く読んだ。(『蔡元培全集』第15巻) ⑥の作者錢士厘は、夫の外交官錢恂の日本駐在に伴い、日本で生活をした。(『癸卯旅行記』解説) ⑦の作者康有為は、戊戌変法運動の立役者で、明治維新をモデルとした改革案「日本変政考」を作り、戊戌政変後、日本にしばらく亡命した。
- (11) 内田慶市『近代における東西言語文化接触の研究』第224頁の「商務印書館『英華辞典』語彙対照表」によれば、「automobile」の訳語として、1907年刊の『商務印書館華英小字典』に「汽車」が載っている。
- (12) 『海録』の該当部分は、黃時鑑『『東西洋考毎月統記伝』影印本導言』に教示を得た。
- (13) 馮承鈞『海録注』「序」第2頁、卷下第76頁(商務印書館、1938年)
- (14) 黒田英雄『世界海運史 改訂版』「世界海運史年表」(成山堂書店、1979年)
- (15) 『広州港史(近代部分)』(海洋出版社、1985年)第三章第一節第81頁。
- (16) 前掲書第一章第一節第7~9頁、表一「1775-1833年西方各国抵広州港船隻艘数比較表」に基づき算出。
- (17) 『遐邇眞珍の研究』に、『遐邇眞珍』編集長メドハーストの横に中国の文人がアシスタントとして座っている、編集風景を描いた口絵がある。

(文教大学)