

三浦按針の北西航路探検計画

相原良一

序

オランダ船リーフデ号によって我が国に渡来し、三浦按針とよばれて、徳川幕府創業期の外交及び通商に大きな役割を果たした英人ウィリアム・アダムスについては、わが国に渡来した最初のイギリス人として、また、外交、通商、造船等に尽力した人物として既に広く知られている。彼の経歴及び業績は現存する彼の書簡によって知ることが出来るが、彼の書簡は、一六二五年に Samuel Purchas の航海記集に「未知の友へ」及び妻に宛てた二通が収録されて以来、今日までに、Rundall, Sainsbury, Danvers, Foster, Riess, Purnell 等によって計十一通が世に紹介されており、また、Rundall の Memorial of the Empire of Japan 及び村上・村川両氏編 Letters Written by the English Residents in Japan, 1611-1623. に基いて大正五年に故川島元次郎氏が「徳川初期の海外貿易家」のひとりとして彼を紹介し、戦後には岡田章雄氏の「三浦按針」が出版されたから、三浦按針ウィリアム・アダムスの名は、既に多くの人々によって親しまれている。彼がオランダ船隊に航海長として参加し、言語に絶する困難な航海の後、辛じてわが国に到来し、その後、家康の保護をうけて、十七世紀初頭の激動する困難な国内及び国際環境の中において蘭英人の対日交渉を斡旋し、或はまたシャム貿易に従事して彼我の通商活動に貢献したことは正に特筆に値することである。しかしながら、彼はその経歴が示す如く、本来航海家であり、航海士を職業とした技術畑の人であって、リーフデ号で共に来日した蘭人幹部、或は、その後渡来した蘭・英の商務員と異り、船舶運航の責任者であって、渡来

後の彼は外交通商上重要な人物となつたにも拘らず、その方面のことは必ずしも彼の本意とする仕事ではなかつたやうである。また、彼の人柄が外交交渉、あるいは、商取引のかけ引に適していなかつたことは、平戸イギリス商館長リチャード・コックスその他当時の人々の彼に対する批評からも推察することができる。また、彼は家康の依頼によつて新船を二艘建造しているが、それは家康のたつての頼みで止むを得ず引受けたものであつて、最初は、そのような仕事は経験がないからといつて固く断つていたのである。しからは彼にとつて最も関心の深い問題は何であつたらうか。彼は「未知の友へ」の書簡の中で、彼が東インドへ向うオランダ船隊に Pilot Major として参加した動機を次のように述べている。

.....from the age of twelve years old, I was brought up in Limehouse near London, being Apprentice twelve years to Master Nicholas Diggins, and myself have served for Master and Pilot in her Majesties ships; and about eleven or twelve years have served the Worshipful Companie of the Barbarie Marchants, until the Indish traffick from Holland [began], in which Indish traffick I was desirous to make a little experience of the small knowledge which God had given me.

即ち、彼が一五九八年にオランダ船隊に加わつて東インドへ向つた動機は「東インド交通に関して得た知識を体験によつて確めたい」からであつた。十六世紀のイギリスは冒険精神に富んだ発見航海活動の盛んな時代であり、未知の国 Terra Incognita を追求した時代であつて、アダムスもまた、この旺盛な時代精神に育まれたチュードル王朝時代の冒険家のひとりであつたのである。従つて、わが国に於て外交家或は貿易家として活躍した彼を知ることが必要である切なことであるが、それと同時に、彼の真価を知るためには、航海家としての一面を充分に検討することが必要であると思われれる。このような観点から、彼の航海家としての特質を最もよく表わしていると思われれるのは彼の企図した

日本を基点とする北西航路の探検計画ではないかと思うので、この問題を採り上げて検討を加えてみようと思う。予めお断りしておくが、アダムスの北西航路探検計画といつても、実際にこのような計画を彼が立案して、それが今日に伝わっているというわけではない。それはただ、彼がロンドンのイギリス東インド会社へ送った書簡に出てくる家康と彼との対話、コックス日記に誌されている向井将監等重臣との対話或はセーリスの日本航海記等に誌されている如く、彼がこのような計画を心に抱き、イギリス東インド会社に援助を請願して実現を熱望していたというに止まるのである。この計画は結局本社の支持が得られず、実行に移されなかったが、北西航路の探検は当時の西欧諸国にとって正に画期的な大事業であつて、その遂行こそ航海家としてのアダムスの本懐とするところであり、彼が蘭人はもとより、敵国人であるスペイン及びポルトガル人とも親しく交つて、同国人たるセーリスその他の人々の疑惑を招くような言動を敢えてしたのもこの様な大計画を心に抱いていて、出来るだけ広く、情報を集め、他国人の協力を期待していたことが原因のひとつではないかと考えられるのである。従つて本稿の目的は、アダムスが本社及び幕府当局の協力を得て、この大事業を企てるに至つた諸般の事情を述べることによつて当時のわが国のおかれた困難な国内事情と国際環境の中で苦闘を続けたアダムスの眞の姿を捉え、それによつて日英交渉の史実を一層明確に把握しようとする点にある。

北西航路の開発は十六世紀末より十七世紀初頭にかけて、イギリス宮廷及び Marchant Adventurers が実現を期待した夢であつた。彼等は英国産の毛織物の販路を求め、且つ東インドの物資を自らの手で輸入しようとして、カタイ、日本、香料諸島への到達を志したが、アジアの北部を通過し、アニアン海峡を経て日本に至る北東航路、アメリカ大陸の北部を通つて南海に出る北西航路ポルトガル人の支配下にある希望岬經由の南東航路、及びスペイン領海を

通過する南西航路の四航路のうち、彼等はまずスペイン・ポルトガル両国人により妨害を受ける惧れの少い北方航路の開発を試み、一五五六年より一五八〇まで北東航路探検船隊が数回に亘り派遣されたが、船隊はいずれも寒気氷雪に妨げられてワイガット岬より東へは進み得ず所期の目的は達せられなかった。この間、Drake 及び Cavendish がマゼラン海峡經由の南西航路をとって世界周航の偉業を成し遂げ、一五九〇年代にはランカスターが希望岬經由の南東航路によってポルトガル人の支配する東インドへ進出することに成功したが、それらはいずれも通常の通商活動を目的とするものではなく、敵船を拿捕し、西葡両国の支配下にある水域を荒らしつつ、その勢力を調べるのが主な目的であった。従って戦闘的冒険家は兎も角として、通商活動を目的とする Merchant Adventurers は、それよりも寧ろ西葡両国の武力による脅威を避けて、北方航路による通商圏の拡大に期待を寄せていた。

周知の如く、北西航路の探検は、先ず、一四九七年に Sebastian Cabot によって実施された。

……and understanding by reason of the sphere, that if I should sail by way of the North-west I should by a shorter tract come into India……I began therefore to sail toward the Northwest, not thinking to find any other land then that of Cathay, and from thence to turn toward India……(A discourse of Sebanatian Cabot

—— Hakluyt V, p. 86)

北西航路の開発にひとつて Baptista Ramusio は、それがカタイ及び香料諸島へ赴くための the most easie and the shortest of all other ways hitherto found out と述べていたが、これは云うまでもなく当時の世界図或は地球儀によって判断したものであって、この時代には未だアメリカ大陸とアジアとの関係が不明確であったから、大西洋北部を西航すれば他の航路のいずれよりも容易にアジアに到達し得ると考えたのであろう。その後、一五七六年に Humphrey Gilbert が北西航路探検を主張し、更に Richard Willis がこの問題を論じ、Gemma Frisius を引用して北西航

路は北東航路よりも緯度が低く、アメリカ大陸とアジアを結ぶ地峡は存在せず、Gisaldiの想定したアニアン海峡を通過することによって、北西航路は可能であるばかりでなく、最も有利であることを力説した。ウィリスの北西航路論は従来の論者と異り、日本に關説している点が特に注目される。

註 Gamma Frisius の世界図については Peter Apian's *Cosmographia* edited by Gamma Frisius (Antwerp 1545)——Skelton: *Decorative Printed Maps*, Plate 8 参照。

かくて、北西航路の探検は有力な地理学上の論拠を得たが、このような国家的大事業の遂行には、それに要する莫大な資金の調達と採算を度外視した冒険精神に富むすぐれた航海家の協力が必要である。Drake, Cavendish, Lancasterその他南方航路に進出した人々は、敵船の捕獲による戦利品によって資金を賄い、「海賊」の異名をとったが、北西航路ではそのような戦利品を期待し得ない。しかし、この頃、イギリスの朝野は北方資源の獲得に熱意を有し、即位後間まないエリザベス一世のもとに、独立国家の意識に燃えていたので、ロンドン商人によって資金が賄われ、一五七六年より同八年まで三回に亘り Martin Frobisher によって同航路の探検が行なわれた。この探検はカタイヘ到達するという目的は達せられなかったが、未知の地域の情報とカナダの鉱物資源をもたらし、イギリスの朝野をよろこばせた。この探検の際、Frobisher は一五六九年作 Mercator の世界図及び一五七六年 William Borough 作の航海図を使用したといわれている。

註 David W. Waters: *The Art of Navigation*, p. 530, Appendix 10 A-B 参照。

その後、一五八三年に前述の北西航路論の筆者 Humphrey Gilbert 自身が、同航路の探検に赴いたが、この時の主目的は未知の航路の探検よりも、むしろ、植民と鉱石の採取にあったといわれている。また、その前年、一五八二年に

Edward Fenton の率いる船隊が南方航路をとって東インドへ向ったが、同船隊は東インドにおいて北西航路に関する情報を出来るだけ多く集収するようにとの指令を与えられていたにも拘らず、何故か北緯四〇度以北に赴くことを禁ぜられた。その理由は詳かでないが、北緯四〇度は当時の航海図では日本の北限と北米大陸西岸を結ぶ線にあつており、マニラ・アカブルコ間にガレオン船の往来が既にはじまっていたから、Urdaneta 等によるスペイン側の情報と何か関係があるのではあるまいか。

Richard Willis の北西航路論が現れて後、一五八五年より同七年にかけて、John Davis が更に三回にわたり同航路の探検を試み、北緯七三度の地点に到達したが、これまた所期の目的を達成することができなかった。(以上、横浜市立大学紀要 Series A-32, No. 146. の拙稿参照。)

翌一五八八年、イギリス船隊がスペインの無敵艦隊を撃破し、同年 Cavendish 船隊が南西航路により世界周航を成し遂げて本国へ帰帆したことにより、南方航路はスペインの海上勢力による脅威が薄らぎ、リスボン港よりオランダへ輸送する東インド物資の輸出が禁止されたことが直接の動機となつて、一五九四年以後オランダ船が相次いでポルトガル支配下の東インドへ進出するに及び、イギリス朝野の関心は南方航路への進出に向けられた。しかしながら、一七世紀初頭に至っても、イギリスの Merchant Adventurers の北西航路に寄せる期待は依然として強く、一六〇一年、イギリス東インド会社第一回東インド派遣船隊が James Lancaster 指揮の下に出帆すると間もなく、George Weymouth の北西航路探検計画が提出され、イギリス東インド会社は直にこの計画を採用し、会社の仕事として実行することを決定した。南東航路により希望岬を経由して東インドへ向った第一回派遣船隊の結果を待たず、直にウエイマスの申出を採用したことは、当時イギリスの Merchant Adventurers が北西航路の開発を如何に強く要望していたかを示すものである。彼等は東インド水域を支配するポルトガル勢力に対抗する唯一の道は、新たな、より近い航路を

発見することにあると考へ、Muscovy Company の抗議を排して実行に踏み切り、第一回東インド派遣船隊への出資金一ポンドに対して一シルリングの割合で資金を拠出することを決定した。それは、この探検が成功した場合、この新航路による貿易を独占したいからであつた。

註 The Dawn of British Trade to the East Indies, as recorded in the Court Minute of the English East India Company, 1599-1603, by Henry Stevens.

この探検は一六〇三年に実施されたが失敗に帰し、ウェイスマスは更に第二回の請願を行なつたが、この時第一回東インド派遣船隊が帰国し、且つ相次ぐ蘭船の進出により希望岬を経由する南東航路による東インド貿易が有利に遂行し得ることが判明したのでこの請願は却下された。この時ウィリアム・アダムスは既にわが国に在つて、家康の被護の下におかれていたのである。

二

アダムスが未だイギリスの Barbary Company に勤務していた頃、イギリスの地理学界に特に強い影響を与えたのは、アムステルダムを中心とするオランダの地理学であつた。そのうち特に注目すべき地理学者は Petrus Plancius である。フランス国境に近い小村に生れた彼は元来カルビン派の神学者であつたが、諸国語に精通し、後にアムステルダムに移つて欧州諸国の最新の世界図を基にして新たに世界図を製作したが、神学者たる彼が世界図の製作に努力を傾倒したのは、当時すぐれた世界図の製作がオランダの国家的要請であつたからであるといわれている。

註 J. Kenning : Petrus Plancius : Theologue en Geograaf, Part II 参照。

一五九二年に彼の製作した世界図がはじめて Cornelis Claesz. によって刊行されたが、それには東インドに関する当

時としては最も新しい地理的知見が盛り込まれていた。この世界図は、Thomas Blandeville によってイギリスに紹介され、ロンドンにおいて John Windet によって一五九四年に刊行された彼の著書 *His Exercises, containing Sixe Treatises, etc.* の中の第四編 *A Plain and full description of Petrus Plancius his Universall Mappe, etc.* の中でプランシウスの世界図が説明されている。大英博物館所蔵の図書目録 (*Catalogue 105, T. 492 (11)*) にそれよりさき一五八九年に刊行された *A Brief Description of Universal Mappes and Cardes and of their use* が収められているから、プランデビルがこの時既にこの方面に深い関心を有していたことが分る。但し、プランシウスを紹介したなかに誌された日本に関する記事は次の如く極めて簡単なものである。

Japan hath three Islands much renowned, separated one from another by a strait of the sea, whereof the first and greatest is divided into 53 Provinces or Realms, of which Meaco is the Metropolitian Cite, the second is called Xiccoca which containeth but foure Provinces or Realms.

本書が特に注目に価するのは、それがエリザベス朝の紳士を養成するための教養図書であり、大英博物館に所蔵されている分のみでも七版（但し第五版を欠く）を重ねる程広く一般に読まれていることである。また、本書出版のパトロンがレバント会社及びその後一六〇〇年に設立されたイギリス東インド会社の総裁に就任した Sir Thomas Smith であることも極めて興味深い。

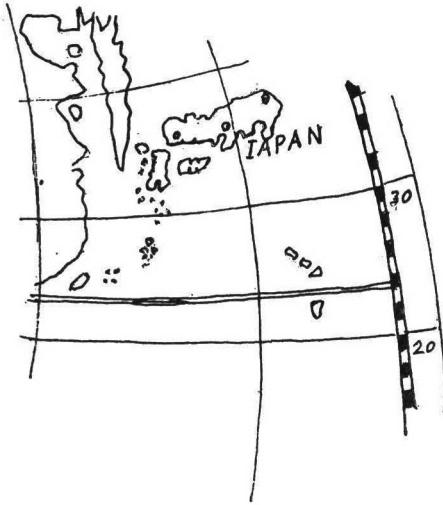
プランシウスは一五九四年に更に球形世界図を発表したが、これら二つの世界図にある日本の図型は次のようになっている。

第 1 図 (1594 年)



J. Keuning: Jacob Cornelis van Neck, vol V. tweede stuck. Kearten, XIV.
74. Wereldkaart van Petrus Plancius, 1592 の略図

第 2 図 (1594 年)



同前 Kaarten XIV 75 Wereldkaart van Petrus Plancius, 1594 の略図

これらの図型を *Teiki* の地図帖 *Atlas zur Geschichte der Kartographie der Japanischen Inseln* 所載の諸図と比較してみると、第一図は *Cornelis de Judois* (1593 年作) の図型に酷似しており、第二図は *Arnoldus Florentius a Langren* (1607-9 年作) の球形図に似ている。また、第二図は *Jadocus Hondius* が *Ortelius* の図を写してアムステルダムで刊行した *the Mercator-Hondius Atlas* (1606) (Skeleton……) *Decorative Printed Maps of the 15th to 18th Centuries*, Plate 45) の日本の図型に酷似している。

アダムスが北西航路探検の意図を有したことは、一六二三年十二月に彼がイギリス東インド会社宛に送った所謂 *a very large letter* とよばれている書簡の中に誌されているが、それによると、同年六月、第八回東インド派遣船隊に所属する *Clove* 号が平戸に入港し、司令官 *John Saris* がアダムスを伴って参府した際に、家康はアダムスに対して、クローブ号の来航の目的のひとつは北西或は北方の諸地域を発見するためではないのかと質問したのに対してアダムスは「我々の国はそれらの地域を発見するために引つぎ多額の金を費やしている」と答え、更に「そのような通路が存在するのか、それは余り近くないのではないか」との質問に対して、「通路のあることは疑いない、しかも、それは極めて距離が近い」と答えて、一葉の世界図を家康に示して、その近距離であることを了解せしめた、とある。この時アダムスが家康に示したという *Map of the World* とは如何なる世界図であったろうか。

C・R・Boxer 教授はアダムスが家康に示した *Chart of the World* について、東京国立博物館所蔵の *Cornelis Doedtsz.* 編纂の航海図はリーフデ号の携来したものであるという *Nauhuys* の意見に賛意を表し、同図の *Doedtsz.* の署名月日がマール船隊出帆の四ヶ月前になっており、一六〇九年に来航した蘭船はより新しい航海図を用いたであろうから、本図がわが国にもたらされた最初のオランダ製海図であると述べ、同図が明治維新の際に徳川家から皇室の所有に帰した経緯から推して、家康の所蔵していた世界図であろうと推定している。また同図の経緯度、*wind*

1088及び地名、ポルトガルの紋章より推してポルトガル地図を典拠として作られたものであり、ポルトガルの地図製作の黄金時代に属する Douardo 及び Bartolomeo Lasso の系統に属するものであると述べておられる。

註 C. R. Boxer, *Jan Companie in Japan, 1600-1850*, p. 2.

前に、リンズホーテン協会の蘭船航海記集の中のファン・ネック航海記に添えられた J・ケニングの世界図集に収められているブランシウスの世界図に示された日本図(第一図及び第二図)を引用したが、それとは別に、ケニングは更に前記 Cornelis Doedtsz. の署名のある地図三葉を掲げ、これらの図は、いずれも、ブランシウス及びリンズホーテンの水路誌所載の地図に酷似しており、ネーデルラントの最初の航海に使用されたもので、リーフデ号によって日本に携来され、そのうち一枚は東京国立博物館に所蔵されていると述べている。

註 J. Keuning: *Overzicht van de Ontwikkeling van de Kartographie van den Indische Archipel tot het Jaar 1598*, pp. 214-300.

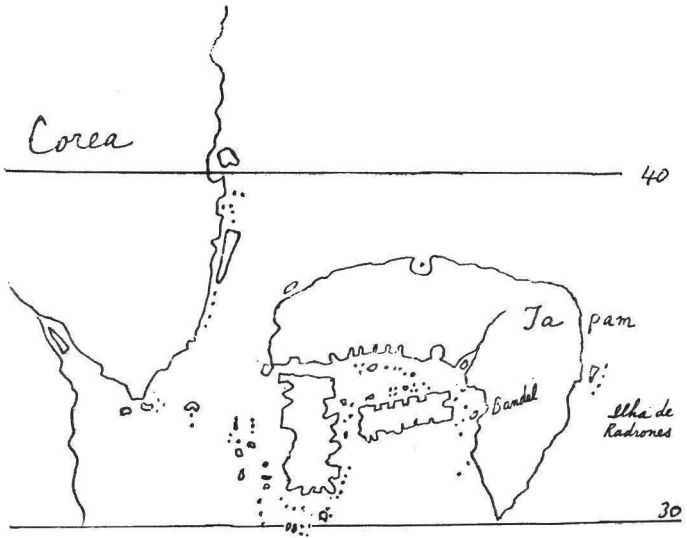
これらの図型は、それぞれ、亀の子型、尙俵型、芋虫型、或は蛸の頭、鼠の後姿、頭蓋骨型などとよばれているものであるが、これについては、中村拓氏が「東亜の古地図及び「戦国時代の日本図」(特に後編、初期南蛮屏風世界図と御朱印船航海図とに現わるる日本の地形の比較以下)〔註〕に詳説されておられるから、それを参照されたい。

註 横浜市立大学紀要 Series A-19, No. 88 及び同 Series A-11, No. 58.

これらの図と、前掲のブランシウスの図とを併せ考えるならば、わが国に來航した際のアダムスの地理的知見を大体推定することが出来るであろう。彼は「未知の友へ」の書簡の中で、リーフデ号が日本に近ずいた時、日本の北端

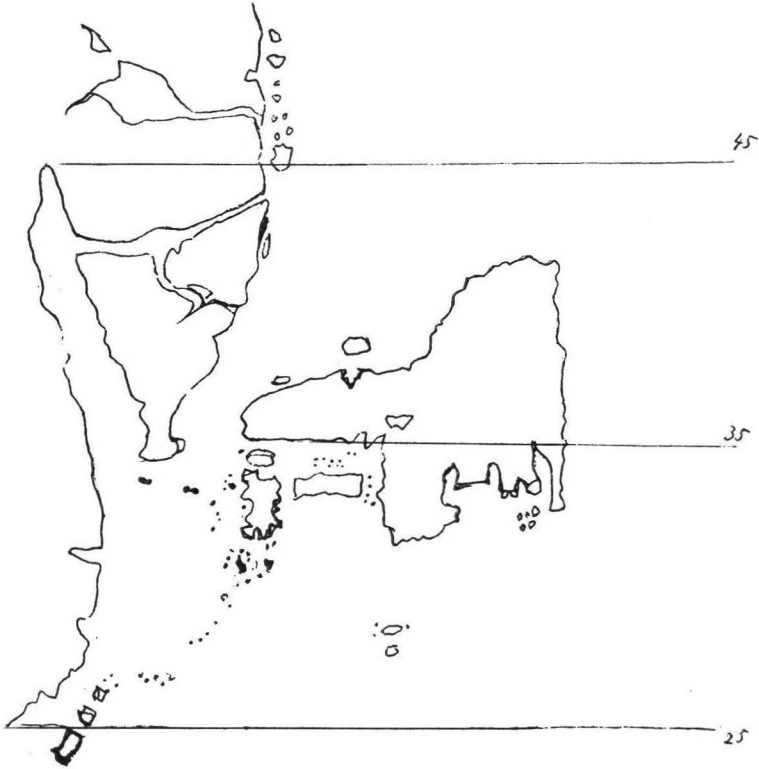
第 3 図 (1598年 2月18日)

By My Cornelis doets Z. Woonende Tot Eedam



同前付録 Kaarten, VIII の略図

第 4 図 (同 前)



同前付録 Kaarten. VII の略図

(?) を北緯三〇度の地点に搜索したが徒勞におわり、すべての地図、海図、地球儀が間違っていたと述べているが、その後、彼は、わが国において自ら体験した事実及び各方面より得た情報に基き、新たに World-globe を製作したと云われている。しかしこの globe は現存しない。これについて、C・R・ボクサー教授は Diogo do Couto の記事をひいて、日本の各地方をかなり精細に伝え、北東及び北西両航路を示すこの地球儀は、マカオにおいてイエズス会士により写図が作られたが、コウトの記述により、それが、蘭・英・日本（また恐らくポルトガル）の資料に基いて作られたことが明白であるだけに、原図及び写図が共に失われて今日に伝わらないのは残念なことであると述べておられる。(Jan Compie, p. 2.)

アダムスがオランダを出発した際に「東インド交通に関して得ていた知識」はブランシッスのほかに、特に、Dirk Geritz 及び Linschoten に拠って得た知識が考えられる。殊に前者はポルトガル船によってわが国に渡来した経験があり、マール船隊に参加してチリー沿岸までアダムスと同行しているから、その日本に関する知識が大きな影響を与えていたことは明らかである。しかし、これ等の蘭人のわが国に関する知識は近畿以西については精しかったが、北東部に関しては甚だ不明確であった。後に、一六四四年、Maaten Geritz, Vries が蘭船 Casticum 及び Breskens 両船により日本の北方海域を探索し、その航海記が一八五八年に、P. A. Leupe により航路図及び von Siebold の解説を付してアムステルダムで刊行されたが、シーボルトはフリースが航海に先立って利用し得たエゾ地に関する情報として Patres Aloisius Froes (Luis Frois), Hieronymus de Angelis (Jeronimo de Angelis, Joan Saris(John Saris), François Caron の四資料を挙げている。以上のうちフロイスの情報は極めて簡単なものであり、またセーリスが江戸に於て松前の商人より得たという情報は彼よりも寧ろアダムスの知見そのものであると考えて差支えあるまい。それは兎も角として、この頃に至ってもなを蘭人の北方に対する知見がこの程度であるとすれば、アダムス来航時の蘭

人の日本の北方に関する知見の程度が如何に不正確なものであったかを推察することが出来るであらう。

フーベルト・チースリック師編「北方探検記」に元和年間二人のイエズス会神父 *Angels* 及び *Carvalho* が四回に亘ってエゾ地へ赴いた時の報告書が載っている。アンジェリスの報告書そのものは一六二二年に書かれていたから、アダムスが既に世を去った後のことに属するが、同神父の経歴より考えて次の諸点においてアダムスの北方に関する知見に関係があると思われる。(1) アンジェリスはシチリア島の生れで、*Ortius* 或は *Velho* の地図を見たことと推定されること。(2) イエズス会士 *Ignacio Moreira* が朝鮮役のはじまる直前に、二年間日本の地図製作に従事していたこと。

(3) 松前の領主蠣崎慶広が名護屋で秀吉に会つており、一五九九年には家康にエゾの地図一葉を贈っていること。(蠣崎は一六〇四年に家康によって松前藩主に任ぜられた)、(4) アンジェリスは一六〇二年に来日し、一六〇三年より同十三年まで伏見に於て布教に従事し、同年江戸に移つて教会の建設に尽力していたといわれているが、この間家康の居城駿府に布教所が置かれた時、その仕事をもたされ、直接或は間接にアダムスと交渉のあったことが推定されること。以上のほかにアンジェリスは同じくイエズス会士カルロ・スピノラと同行して来日したが、スピノラ神父についてマードックの日本史(一九〇三年版六二五頁、脚註)に次の興味ある一文が載っている。

Spinola did in Japan very much what [Matthew] Ricci did in China. After Hideyori had (on the occasion of Paez's visit to Osaka in 1607) shown himself so much interested in cartography and astronomy, Spinola established an "academy" in Kyoto. This academy was no mere superior 'fishing school'; it was a real "academy" in the Italian sense of the term—i. e., it was an institution for research, something like the Royal Society afterwards established in England.

布教活動を行うにはその土地の事情をよく知り、言葉と地理にくわしいことが必要であるから、布教に従事した人々

は先ずその習得に意を用いたことと思われるが、キリスト教の布教が江戸開府に伴い、西国より東国へ、更に奥羽へ進展するに伴って、布教者の東北に関する知識が深まったことは明らかであり、家康の側近に仕え、北方に関心の深かったアダムスも、これらの動向には常に注意を怠らなかつたことであろう。「北方探検記」(二八頁)に、十七世紀初頭からオランダとイギリスの船がアフリカを迂回する航路をおびやかすので、イエズス会の本部ではローマより陸路シナに至ることを計画し、蝦夷を経てシナに至る北方ルートが真剣に考えられ、蝦夷の探検が日本布教の存続、継続にとってきわめて重要な課題となつたことが指摘されている。アダムスはイギリス東インド会社に宛てた書簡の中で、エゾでは朝鮮及び韃靼の言葉が話されていると述べているが、このことは彼がエゾを大陸の一部と考えていたことによるのではあるまいか。いづれにせよ、彼にとつてエゾの北方が不明であつたことは疑いない。この事実と、イエズス会士の北方への関心、及び、アダムスが作製したと伝えられる *World globe* がイエズス会士によつてマカオで複製された事実などを考え合せると、イエズス会士の布教活動に伴う地理的知見がアダムスの北方探検と何等かの関係があると思われる。同じく「北方探検記」によると、アンジェリスは一六二一年に再度松前に渡り、その報告書と一葉の地図を管区長に送っている。この報告書と地図はローマのイエズス会本部に所蔵され、それにラテン語の書入れが挿入されているが、それは管区長の筆になるものではなく、ずっと以前のものであつて、一五九一年より二年間、わが国において日本の地図製作に従事したイエズス会士イグナシオ・モレーラの覚え書から引用したものだとのことである。モレーラについては、イエズス会神父シュッテ師がイマゴ・ムンデイ誌に掲載した論文 *Ignacio Morita of Lisbon, Cartographer in Japan 1590-1592* の中でその生涯及び業績を紹介しておられるが、一六一九年にミュンヘンで出版されたE・ニコライの著書の中に、前記イエズス会所有の文書とほぼ同じ記事が見られ、これらの記事には同じ源泉すなわちモレーラの覚え書があることは確かであるとのことである。因に「北方探検記」はアン

ジェリスの蝦夷地図と共に、オルテリウスの一五八九年作といわれる「銀の島」がエゾの位置に画かれている図を掲げ「小生のかつてシチリア島で見た諸地図には、蝦夷は四方に海をめぐらして描かれている」というアンジェリスの言葉をひいて、彼は若い時分にヴェリユカ、又はオルテリウスの地図を見たことがあって、日本の北方にある大きな銀の島の記憶が残っていたと推定しなければならぬであろう、とあるが、一五九三年に *Coneils de Judeais* の作った世界図及び前掲のブランシウスの図その他一六一七年に刊行された *Blau* 等のオランダ製の地図には、エゾにあたる島は描かれていない。

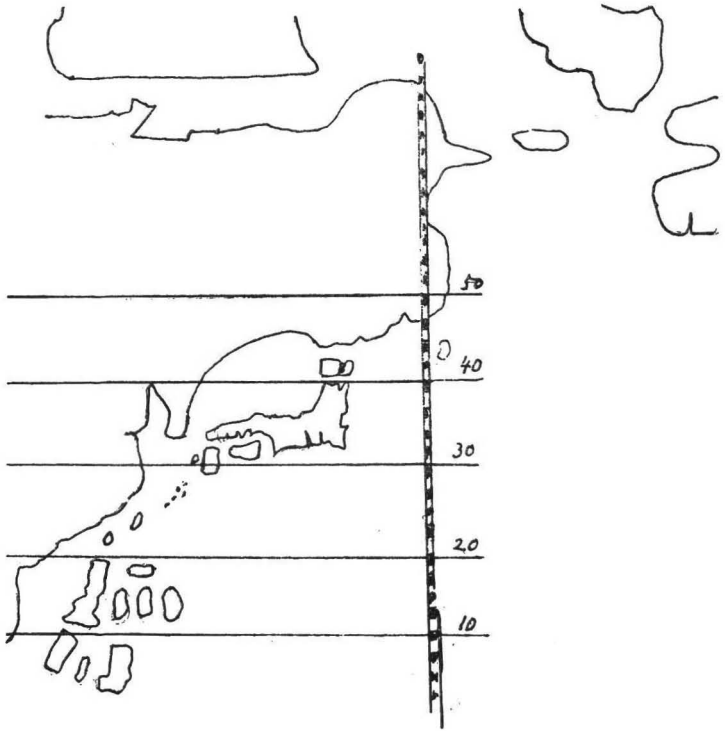
エゾと鞭鞭の關係について次に考えられることは秀吉の朝鮮役の影響である。戦争は互に相手国に関する知識を深めるといわれるが、文祿慶長の役に日明両軍が朝鮮において干戈を交えた結果、様々な情報が伝えられ、互に相手国に対する知見を深めたことは疑いない。五年前、一九六四年に岡本良知氏はリスボンで講演を行い、朝鮮役の際に日本軍のもたらしたオランカイに関する情報とエゾとの關係について見解を発表された。

Desenvolvimento Cartográfico da parte Extrema Oriente da Asia pelos Jesuitas Portugueses em Fins do século

XVI, pelo Prof. Yoshitomo Okamoto. (*Centro de Estudos Históricos Ultramarinos Portugal*) その内容については、最近、同氏が「豊臣秀吉」(中公新書) その他に書いておられるから、ここに繰返ささないが、一九四九年にローマで刊行された *Fonti Ricciani* 第二巻に、前記岡本氏の論文に言及されているマテオ・リッチの坤与万国全国が掲載されている。

ローマ・イエズス会文書館の所蔵するこの一六〇二年に中国で作られたマテオ・リッチ作世界図の日本の地形は、当時西欧で作られた諸国の図型にくらべて、極めて今日の地形に近く描かれている。しかも、岡本氏が前記の論文に併せ掲げている福井浄得寺の世界図屏風の図型がこれと酷似しており、同氏の指摘する如く、両者の間に深い關係が

第 5 図 (1602 年)



Fonti Ricciani 第 2 卷 所載 Matteo Ricci の坤与万国全図の略図

あることは疑いない。もしもこれらの図がアダムスの目に触れていたならば、彼の北方に関する知見は、それまでと比較にならぬ程正確になった筈である。

これらの事実は、家康の側近に仕えたアダムスの立場より判断して、いずれも、彼の北方に関する知見に影響を及ぼしたに相違ないと信ずるのであるが、そのことを明示する資料がなく、アダムスの作ったという地図も現存しないから、結局、推定の域を出ないが、これに対して、当時、わが国へ渡来したスペイン人の場合は彼と直接に深い関係があった。その第一は、一六〇九年九月三十日に房州海岸で難破したスペイン船サン・フランシスコ号の一件である。これについては村上直次郎訳註「ドロドリゴ日本見聞録」にその顛末が詳しく誌されているから、それを参照せられたい。サンフランシスコ号が嵐のため房州海岸で難破したのは、マニラ・アカブルコ間を往來するスペインのガレオン船が太平洋を東航する際に、まず、黒潮を利用して、マニラより日本の東海岸に沿って三陸沖附近まで北上し、それより東に向って航海する航路をとっていたからであると思われる。船の難破した地点をドロドリゴは日本の岬三十五度半の緯度であったと記し、「我等が同所に至るまで航海に用いた海図は皆甚しき錯誤あり、右日本の岬を三十三度半の所に画きたり」と述べている。この時救助された乗組員一行は上総大多喜の城主本多忠朝の保護を受けた後、江戸へ送られたが、この時の記事にアダムスに関して次のように誌されている。「四十八日を経過して英国人航海士来れり。彼は同地に居住すること二十余年、皇帝の厚遇を受けたる人にして、通航証 *Salvo conducto* と朱印書 *chapa* 即ち彼牢獄より出でて、皇帝の宮廷なる駿河の市に到る間、何人も我等を苦しめ又は害を加へず、糧食に対して金錢を請求せざらん為の書類、及び海岸に打揚げたる品々は、悉く予に与ふる命令書を持参せり」。(アダムスは一六二〇年に死去するまで二十年間わが国に滞在したが、この時は渡来後十年を経過していた)。このほかに同見聞録にはアダムスに関して次の諸記事が散見する。

「内地に入り、四六度以上の緯度にも、皇帝（家康）に服従し貢物を納むる臣民あり。右は同国にて遭難し、十二年余、日本に居住せる英国人航海士が予に明言せる所なり」。

「彼は天体学及び数学の大家にして、皇帝大いに此学問を好めるが故に、少しく之を教えて、大なる恩寵を受けたり」。

「彼は何か知らされども収納するため派遣せられし時、天体観測器 *astrolab* を携帯し、四十五度に至れるを発見せり、而も進み得べき所の極まで達せざりしと語れり」。

更に大陸とエゾとの関係について次のように誌されている。

「支那と日本の間に高麗と称する一肢の陸地あり、三十四度より四十度に達す。支那と甚だ近接し、僅に長銃の着弾距離なる一肢の海を以て隔離せらる。西方に港灣あり、北方にウランガイの国あり、高麗及び韃靼と共に大陸をなす。

「都の東北に当り、日本最北の岬の北に蝦夷 *Yezo* あり、日本人は彼等と通商。或は島なるか、又は南方ウランガイに接する大陸なるべきが、重要な島又は陸地の知られたるものなし」。

これらの記事によつて、ドン・ロドリゴとアダマスとの間に直接の交渉のあったことが明らかになったと思う。

次にアダマスの北方に関する知見に深い関係があると思われるのは *Sebastian Vizcaino* の金銀島探検である。当時ポルトガル、スペイン両国の探検家の間に喧伝された金銀島の伝説について岡本良知氏は「何故にこの宝島の伝説が生ずるに至ったか明らかでないが、一五六一年に出来たポルトガルの一世界図に、早くも日本の直北、北緯五十度―五十七度間に現今の北海道と誤られるような菱形の金産島が描かれたところより考へれば、少くとも一五五〇年代にはこの夢幻の島が欧人の心中に存在したことは疑いない。それより一五八九年にオランダで出版された世界地図では

同位置同形で、それは銀島に代っている。この金銀島への執着はアニアン海峡発見欲と共に一五八〇年代以後の欧州諸国の北太平洋探検航海に対する大きな誘惑となり目的となった」と述べておられる。(交通文化、第四号)。一六〇八年にスペイン政府は金銀島の発見をメキシコ総督に督促し、一六一一年に至って、前にサンフランシスコ号難破の際に比島総督に対して示された家康の好意に感謝する任を兼ねて、ビスカイノを隊長とする三度目の金銀島探検隊を派遣した。

註 金銀島及びこれに関係するアルメニア島の伝説については岡本良知氏の十六世紀日欧交通史の研究第四章、小葉田淳氏の日本と金銀島五二頁以下、及び村上直次郎訳註ビスカイノ金銀島探検報告の序説を参照。

一六一一年六月、浦賀に到着したビスカイノは江戸に赴き、日本東海岸測量の許可を得て浦賀を出発し、陸路会津若松、米沢を経て仙台に到り、伊達政宗に謁した後、塩釜より海路北上して北緯四十度以上の地点に達したが、冬が間近に迫っていたので仙台に引返し、出府した政宗の後を追って、陸路、水戸を経由して江戸へ戻った。彼は三陸沿岸の港湾を測量し、土地の者より南部、松前に関する情報を獲得し、更に「此国の端より高麗の端に到るまでの距離は短く六十レグワ以内にして、韃靼に到る前の海峡に大なる島あり、蝦夷と称し、云々」と報告している。江戸において、彼は政宗と再会し、フランシスコ会士ルイス・ソテロと共に款待を受け、浦賀に帰着したが、この調査旅行中に見聞した事実はスペイン国玉宛に報告されたから、前に述べたイエズス会士の報告と共に、東北及びエゾに関する比較的くわしい情報が西欧に伝えられたわけである。この報告書にはまた、アダマス及び蘭人が日本国内の港湾及び沿岸の測量に反対したことが誌されているが、アダマスは、家康の間に答えて、他国の港湾を測量することは敵対行為であると云っている。なお、ビスカイノはドン・ロドリゴと同様に向井兵庫頭正勝及びその子將監忠勝に会っているが、両者はアダマスと特に親交の深かった幕府の船舶関係を司る重臣である。

コックス日記の一六一六年九月十八日の項に次の記事がある。

Also the Admiralls sonne (our great frend) called Shonga Dono, came to towne, having bin sent out by the Emperor before about busyesses. He had much talk with Capt. Adames about sea matters, and other great men in Company with them and, amongst other matters, they tould Capt. Adames that they understood there were certain ilands to the northward, very rich in mynes of gould and silver, which the Emperor meant to conquare, and asked hym whether (upon good termes) he would be pilot. He made answer, he would be pilot. He made answer, he was not now at his owne dispose, being servant to the English nation and therefore he would not serve two masters.

ここに云う Shonga 殿とは向井將監忠勝であり、「皇帝」は、家康は既にこの年四月に他界しているから、將軍秀忠を指すことになる。アダマスがイギリス東インド会社に入社したのは一六一三年十二月のことであり、雇傭の期限が「次にイギリス船が来るまで」の二箇年になっていたが、彼は期限を更に一ケ年延長した。その理由は恐らく彼が本社に請願した北西航路探検の許可が一六一五年平戸へ来航した英船ホゼアンダー号によってもたらされなかったので期限を更に延長して回答を待ったのであろう。更にコックスは、

They asked hym whether he had heard tell of any ilands called les Ladrones, or of the theeves. He answered yis, but that his opinion was that they were of no moment, in respect the Spaniards had not taken them, they lying in his way as they passed from New Spanie to the Philippines. Thy also spoake of an other iland, called by the Spaniards Hermosa (or Rico en oro y plate). He answered he had heard of such a place in conference with Spaniards.

と誌している。「盗賊の島」及び「金銀の豊かな島々」については、当時の航海記及び海図に屢々出てくるが、その位置は必ずしも一定せず、その確認は、当時の探検家にとって重要な課題であった。この記事によって、幕府の重臣及びアダムスも、これらの島に深い関心を有し、アダムスはこれに関する情報をスペイン人から得ていたことがわかる。

一六二二年九月、ビスカイノは浦賀を出発して金銀島探検に赴いたが、暴風に遇って再び浦賀に引返し、この探検は失敗に帰し、翌年、伊達政宗の遣使節支倉常長の乗船に同乗してメキシコへ帰った。

江戸開府に伴い国内政治の中心が東国に移り、偶々、スペイン船が房総沖を北上する関係から、スペイン人と直接の交渉が生じたが、これらの事実がアダムスの北方探検の意欲を刺激したことは明らかであるが、それと共に、彼が北西航路探検に熱意を有するに至ったもう一つの原因に当時の西欧の世界図に描かれているアニアン海峡の問題がある。アニアンなる名称はマルコ・ポーロの旅行記に由来するといわれ、アニアン海峡の存在を想定した最初の人はガスタルジである。彼の地図は現存しないが、地図に添附された説明書に *Stretto di Anian* が記載されており、一五六六年に同図の複写図が作られたとのことである。その後、メルカトル、オルテリウス等の著名な図に描かれ、十六世紀末より十七世紀にかけてそれを踏襲した欧州製の諸世界図に描かれて普及し、この海峡を調査し、アジアと新大陸との関係を明らかにすることは、これまた西欧の地理学者、探検家にとって重要な課題であった。当時の世界図をみると、アニアン海峡は、或は広く或は狭く、また異った緯度に描かれているが、アダムスはこれらの世界図を検討して、エゾを通して北或は北東に向うならば、この海峡に至り、更に新大陸の北部を通過して故国イギリスに到達することが出来ると判断し、もしこの新航路の発見に成功するならば、当時の地理学界の要望に応え得るのみならず、祖国イギリスの東インド貿易に多大な貢献をなし得ることになり、その遂行こそ、航海家たる彼の最も名譽ある使命

であると考えたであらう。

註 アンニアン海峡は十八世紀にヘーリーング海峡を発見するまで、その存在が信ぜられたが、これについては、エリ・エス・ベルグ著小場有米訳「カムチャッカ発見とヘーリーング探検」を参照せられたい。

三

アダムスは一六二三年十二月イギリス東インド会社へ送った書簡の中で、

Now in my synpel iudgment, yf the Northwest passage be ever discovered, it wilbe discovered by this way of Japan.

と述べて、北西航路の探検は日本を基点として行うべきであると説いて、その理由を次のように説明している。

First, this Kingdom of Japan, with whom we have frindship; the emperador hath promysed his assistance to you, his letter of frindship to the countri of Yedzoo and MATESMAYE, whear his subjects are resident. Secondly, langwiges, that can speak the Corea and Tartar langwage, for Japan langedje not to be reckined. For shipping: yf your wourship send not, yet you may have bylded, or cass to be bylded such shipes or pinneces necessary for such discoveri with lesse charges. Things ar heer good cheep, as tymber, plank, ironn, hemp, and carpenteres; only tarr heer is none; rosen annouf, but very deer. Thees things I have experience of, because I have byllt 2 shipes in this country for the emperor: the one of them sold to the Spaynard uppon occasion, and the other I sayld in my self upon dyvers uppon this cost whear in was the gouvornor of Manilla, to whomn the emperor lent hir to carry him to Akapulca, a place in Nova Spaynia; which ship they found so good as they never returned agayn, butt sent so much monney ass shee was wourth, and

afterwards was employed in the vyages from Nova Spaynia to the Philippines. So that nevertheless by my profession, I am no shippwright, yet I hop to make such shipping as shalbe necessary for anny such discovery. Now men to sayll with only excepted, the peopell are not acquainted with our manner. Therfor, yf your wourshipp have anny such purposse, send me good mariners to sayll with; and yf you send but 15 or 20, or leess, it is no matter, for the peopell of this land are verri stout sea men, and in what way I shall go in, I can have so manny as I will. Now for vyelling. Heir is in this land annouf and such plenty, and so good cheep, as is in Ingland, as thoss who have bin heer can satisfi your wourshipp therin. So that I say agayn, the wantes be coordish, Fouldaves, and tarr, pitch, or rossen, and counpasse, rounning glasses, a payr of glibes for demonstration and soun cardes or mapes contayning the wholl world. Thees thinges yf your wourship do furnish me with, you shall find me not neglegent in such an honorabell surves by God's grace.

第一の理由、家康と松前の領主の關係、及び第二の理由については既に述べたが、第三の理由、船については、ききに家康の依頼を受けて彼が建造した八十噸及び百二十噸(百七十噸ともいわれている)の洋式船は、フロビッシャ及びディビスが北西航路探検に使用した船に比べて少しも遜色のあるものではない。即ち、フロビッシャが第二回探検に使用したエード号は二〇〇噸であるが、最初の探検は二〇乃至二五噸の船が使用された。ディビスが三回の探検を通じて使用した最大の船は、マーメード号百五十噸であつて、第三回探検に彼は小型クリンカー船一隻によつて北緯七三度まで赴いているからである。アダムスは家康の依頼に応じて船二艘を建造したことによつて造船の技術に自信を得、且つ建造に要する資材、労力が極めて安価に得られることを知つて、更に新船を建造し、イギリス東インド会社

の支持を得て、不足する資材、人員を補い、エゾ並に北西航路の探検を実施する考えだったのであろう。

ジョン・セーリスは、一六一四年イギリス東インド会社へ送った報告書の中で、北方の発見によって多大の利益を期待し得ると記し、この事業にアダムスを任命するならば、長い間、酬いられることなかつた彼の心を励ますであらうと述べ、日本の皇席もこの事業に熱意を示して、これに協力し、臣下を同行せしめてもよいと述べたとある。この報告書に日本の略図 *Draught of Japan* が添附され、その中のエゾの島の発見にアダムスを派遣することを提案したとあるのは注目に価する。

アダムスは渡来以後、家康に繰返えし帰国を願ひ出ているが、これを単に望郷の念にかられたからであるとのみ考へることは出来ない。彼は「未知の友への手紙」の中で *if he would permit me to depart, I would be a means that both the English and Hollanders should come and traffick there* と書いているから、帰国の上、蘭、英両国の対日貿易の促進に尽力する考えだったのである。しかるに、一六一三年十二月、クローブ号が平戸を出帆するに当り、司令官セーリスが本社の指令に従つて船室を提供しようと申し出た時、彼はそれを断つて、わが国に留まつた。その原因は、従来指摘される如く、セーリスとの間に種々のわだかまりが生じ、両者の関係が旨くいってゐなかつたからであらうが、更に不和の原因を考えてみると、彼は帰国する際に北西航路を経由することによつて、その発見を期待したからではあるまいか、かかる希望を有したればこそ、彼は疑惑を招くと知りながら、敢えて彼を敵視するポルトガル、スペイン両国人と親しく交わり、彼自身の言葉をかりれば、「悪にむくいるに善をもつた」のであらう。平戸イギリス商館長リチャード・コックスは一六一四年十二月十日平戸発 *Lord Treasurer Salisbury* 郷宛の書簡の中、

Great hope of finding out "the northern passages from Japan to England," with the assistance of the

Emperor, William Addames, an Englishman, who has lived 14 or 15 years in those parts, speaks the Japanese language perfectly, and is a good pilot willing to take the matter in hand, if the King, Council, and Company will give Assistance, will most willingly venture his own person in the action. (Letters Written by the English Residence in Japan. p. 149.)

と書き送っている。セーリスの申出を断つたアダムスの心境について川島氏は「燕雀既に大鵬の志を知らず、猜忌心深き小人と同船して安眼を故国の山河に求むると、天涯異域に留まりて更に祖国の為に奉公の忠を竭すと孰れぞや。丈夫別に確信の存するあり。何ぞや、英人宿年の希望たる東北若くは西北の航路は日本より蝦夷地を経て北航する時は、疑もなく発見せらるべしとの確信是れなり。是れ従来史家の寧ろ輕視したる所にして、而も我国交通史上特筆せらるべき仮定ならざるべからず」と述べておられるが、それから約半世紀を経た今日、私は更めてこの問題を探り上げ、その後の諸学者の労作を引用することにより、この言葉のもつ意義を、ここに、いささか証明し得たと信ずるものである。

アダムスは一六二〇年に死去し、異国における数奇な生涯をおわつたが、この年、ポルトガル領東インドにおいて角逐を続けていた蘭・英両国が相互の權益をまもるため前年締結した蘭英相互防衛協定が破棄され、イギリスはスラートを拠点として対インド貿易を促進する一方、一六二二年にはベルシャ軍に協力してポルトガル人の拠点オルムズの攻略に成功した。そして、翌一六二三年には平戸イギリス商館が閉鎖され、その後は Return 号の長崎来航及び Phaeton の一件等を除いて、幕末に至るまで、わが国とイギリスとの直接の交渉は杜絶した。この間、一六四四年にはフリースによってエゾ南東部の調査が行われ、十八世紀末にはラベルス、ブロートン等によってエゾ、カラフト沿岸の探査が行われたが、幕府は全国統一政權掌握以後、国内支配体制の強化に専念し、五百石積以上の船をすべて破却

し、邦人の海外渡航を禁じ、唐船及びオランダ船以外の渡来を禁止して鎖国時代を迎えたことは、私が更めてここに贅言を費やすまでもあるまい。さきに、「日本の皇帝はエゾ地を征服する考えである」と向井将監等がアダムスに語ったというコックスの記事を引用したが、エゾ、カラフトの問題は幕末にいたり、再び、北辺の海防に関連して、にわかには激しい論議をよぶにいたった。

Henry Stevens は、その編纂にかかわる The Dawn of British Trade as recorded in the Court Minutes of the English East India Company, 1599-160) の序文において、「Weymouth 以後、僅かの間は、Hudson, Burton, Baffin が相次いで北西航路の探検を試みたが、遂に探検の主目的たる北西航路の開発には成功しなかった。北西航路の探検は誤った事実に基づく偉大な idea であつた。これに反して、希望岬ルートは長く且つ退屈な航路であつたが、イギリス船乗りの熟練と勇氣とをもつてすれば、極めて有利にして光榮ある活動の場を提供する素晴らしい確実なルートであつた」と述べているが、アダムスの日本を基点とする北西航路の開発という画期的な企図が、仮に、イギリス東インド会社の許可を得て幕府の協力の下に実行されていたならば、たとえ、北西航路の発見に成功しなかつたとしても、少くとも、その途上にあるエゾ地の調査、或は千島列島の発見によって、河村瑞軒の太平洋を北上する松前航路の開始、近藤守重、間宮林蔵、或は、ラペルース、ブロートンによるエゾ、樺太の探査に先立つ遙か以前に、未知の北辺の事情を明らかにして、わが国の北方問題に寄与し、更に、十八世紀のベーリングの発見に先立って、アニア海峽の実態を明らかにして、世界の地理学に寄与することも可能だったのである。アダムスの北方探検は結局実現しなかつたが、異境にあつて複雑面倒な外交問題に捲き込まれながら、なおかつ航海家としての使命に生きるためにこの大事業を企図したことは、アダムスの Elizabethan Adventurer とつての面目躍如たるものがあつた。