

[原著論文]

ウィリアム・アダムズと西洋船

森 良和

要 約

1600年、オランダ船リーフデ号で日本に来航したイギリス人ウィリアム・アダムズは、来航直後から徳川家康に寵遇された。来日数年後、アダムズは家康から西洋船の建造を命じられ、2隻の船を造った。本稿ではこれらの西洋船が造られた経緯とそれが持つ歴史的意味について、家康の外交政策とアダムズの描いた北西航路探検構想との関連で考察していく。特に日本とフィリピンのスペイン人、およびオランダ人、イギリス人などとの関わりを中心に所論を展開していく。

キーワード：ウィリアム・アダムズ、初期徳川外交、西洋船、北西航路

1 はじめに一本稿の論点

「初めて日本に来たイギリス人」ウィリアム・アダムズは、1600年にオランダ船リーフデ号で来航した。本来の仕事はパイロット（水先案内人）であるが、来日まもない時期から徳川家康に厚遇され、世界情勢を進講したほか数学・幾何学なども教えた。また日本最初の西洋船を建造したうえ、砲術や航海術も指南したという。これらの功績により、西洋人としては極めて異例に相模国三浦郡逸見の所領を授けられた。

アダムズが家康から西洋船を建造するよう命じられ、実際に2隻を完成させたのは来日して4年から7年を経過したころとみなされる。西洋船の建造はアダムズの評価をいっそう高め、アダムズの言葉によれば「以後皇帝（家康）は私の言うことにいっさい反対しなくなった」という。ただ、家康は西洋の文物に興味を抱いていたが、アダムズに西洋船を造らせたのは単なる物珍しさからではない。そこには家康の構想する外交戦略が絡んでおり、そのためには国内で建造した西洋船を必要としていたのであった。

本稿ではこうした基本的観点から、アダムズの西洋船建造がどのような歴史的意味を持ったかについて、徳川家康の外交政策という観点から、次いでアダムズが独自に思い描いた日英交

流という観点から、それぞれ追究していきたい。より具体的には、アダムズの西洋船建造がなされた過程、それら建造船の用いられ方、また、西洋船を建造したあとのアダムズの北西航路探検構想などについて考察していく。むろん当時の外交関係、すなわちスペインが総督府を置いて支配したフィリピン、およびオランダ連合東インド会社商館のあったパタニ、さらに平戸に設立された東インド会社イギリス商館などとの関連を念頭に置いている。

江戸時代の初期、日本は東の間の「国際化時代」を経験した。当時の日本外交にはヨーロッパの政治情勢が凝縮して反映されており、その時期はアダムズが日本に20年間暮らした期間とほぼ重なる。本稿で対象とする期間は、日本でのアダムズの生活のごく初期と最晩年を除いた10年あまりである。すなわち、主としてアダムズが家康に西洋船の建造を指示されてから、最大の庇護者の家康が逝去するまでの期間となる。

なお、本文中の和暦年には（ ）で西洋暦の年号を付し、また必要に応じてグレゴリオ暦の月日を、例えば「6/12」のように記した。

2 家康による外交政策の転換

家康が征夷大將軍に即位して正式に江戸幕府が開かれたのは慶長八年（1603）である。しかし慶長三年（1598）の豊臣秀吉の死によって事実上の最高権力者となった家康は、強圧外交に終始した秀吉の外交政策から転換し、善隣外交による対外貿易のいっそうの拡大を図った。以前から対外貿易の利益がいかに大きいかを知っていた家康は、自らの本拠地関東の浦賀を「第二の長崎」とする構想を抱いていた。構想実現の時機が到来した家康は、慶長四年（1599）から呂宋（ルソン）をはじめ、安南（ベトナム北部）、柬埔寨（カンボジア）、大泥（パタニ）、暹羅（タイ）などに次々に親書を送り、日本の外交方針が転換したことを伝えて交流の促進を呼びかけている¹⁾。

それまでの南蛮貿易はキリスト教布教と一体になっていたため多くの軋轢が生じていたことは、秀吉による「バテレン追放令」や「二十六聖人殉教」の弾圧などに表れている。しかし家康は、慶長十七年（1612）の岡本大八事件まで、表面的にはキリスト教に寛容で、教会や修道院の設立も認めていた。もちろんキリスト教を歓迎することはなかったが、貿易の必要上黙認していた。秀吉の死の直後、フィリピンから来日していたフランシスコ会宣教師ヘロニモ・デ・ヘススは寛容策を取る家康と面会し、日本で同会系キリスト教の勢力を拡大する好機と見なした。そのためマニラ総督府に書簡を送って内府（家康）がフィリピンとの活発な貿易を望んでおり、自身が以下のように約束したことを伝えた。これにより家康はまずフィリピンとの交渉を盛んに行う。

現地からスペイン船を関東に航行させること、およびスペイン船建造のために（船大工の）親方たちおよび航海士を派遣することに加え、（家康の）領地内に内府様が所有する

銀山を開発するために鉱山師をも送ることを約束した。日本人にはこれがわかる者がおらず開発されていないからである²⁾。

家康が遠洋航海の可能な西洋船の入手を望んだのは、南蛮船の来航を待つだけでなく、日本側から積極的に出ていく貿易を構想したからである。そのためにまず西洋人の造船技師を招聘して西洋船を造り、そのうえでスペイン人の定期航路が確立しているヌエバ・エスパーニャ（現メキシコ）との太平洋貿易に参入し、さらにスペイン人鉱山技師も招いて国内に豊富にある銀の精錬度を高めようと望んでいた。リーフデ号が辿ってきた途方もなく遠大な航跡をアダムズから聞いて驚嘆した家康は、かくも長期の航海に耐えうる西洋船の性能に改めて惹きつけられたであろう。

フィリピンを治めるスペイン人側からすれば、家康のこうした外交姿勢に応じる利点もある。太平洋貿易船の航行中しばしば発生する遭難の際、日本に待避地と補給地ができることは非常に好都合である。また、日本との友好関係を築けば「皇帝」家康の権限による海賊の征討も期待され、それまで長らく悩まされてきた日本人海賊の脅威から逃れることもできる。さらにフランシスコ会系キリスト教の布教にも好都合と思われた。ヘススの謁見を契機に、フィリピン総督府は家康が構想する新外交への対応を迫られた。

ただし、家康の意に反して、スペイン側は日本側の動きを早くから警戒もしている。1601年、家康の意向をフィリピン総督に伝え、その返書を携えて三度目の来日をしたヘススは、総督から日本との友好を望む旨の親書を託され、皇帝に手渡したが、その際秘かに「航海に関する日本国王（家康）の希望や意図に関してはこれを軽く受け流して、いささかも実行を容易ならしめぬようにせよ」と念を押されている³⁾。スペイン側は関東への貿易船派遣と日本との通商促進については同意したものの、造船や航海術については「企業秘密」としたかったようだ。また、以下のいくつかの記述が示すように、当初関東への入港が一向に実現しないことは家康の機嫌を損ねた。

・1602年7月、マニラ司法行政院から国王陛下（フェリペ3世）へ

（皇帝がフィリピンとの）貿易を継続し、当諸島の品々を積んだ小船がマニラから関東に航すること、又自分自身でヌエバ・エスパーニャとの間に航路を開くことを切に望んでいる（ことが判った⁴⁾。

・1602年10月22日、日本司教ルイス・セルケイラのディエゴ・ガルシージャ宛書簡

日本との貿易を遂行するために、（総督）アクーニャは（スペイン）国王の船サンティアゴ号を準備させ、商品を積載して関東に向かわせた。…サンティアゴ号は逆風のために関東に到達することができず、…内府の管轄外である平戸に碇泊したので、このことは明らかに内府の機嫌を損じていた⁵⁾。

・1603年、（肥前藩主）寺沢志摩守からマニラ総督宛

内府様（家康）は閣下（マニラ総督）に書状を認めて、常にヌエバ・エスパニーヤとの貿易を求めているが、全然回答がないので甚だ遺憾に思っておられる⁶⁾。

・1604年12月23日付、日本発フランシスコ会管区長ディエゴ・ベルメーオから総督アクーニャ宛書簡

来年もしも（スペイン）船が関東に来ないならば、閣下（総督アクーニャ）はそちらにおいて私たち全員が（フィリピンに）帰されることを予期されねばならない⁷⁾。

こうした家康の苛立ちを鎮めるように、このときアダムズは水先案内に優れた力量を示して本業の面目を躍如させた。この出来事は、後述のように最初の西洋船を完成させたところと見なされ、家康にアダムズの有能ぶりをますますアピールする結果となった。これには仇敵イエズス会の宣教師も一目置かざるをえなかったようで、当時日本に滞在していた同会のフランシスコ・パシオは1605年のイエズス会報告にこれを記している。

あるフランシスコ会士たちが将軍家康を喜ばせるため、フィリピンから日本に渡航する船を何隻か江戸に寄港させようと約束した。しかし、船長や航海士たちは江戸の港が寄港に不適なので入るのは無理だとした。彼らの度重なる言い逃れに将軍（家康）が憤慨したので、フランシスコ会士たちは、もし将軍が費用を負担してくれるなら次の船を江戸に曳航しましょう、と提案した。このときアダムズは、バルク船（曳き船）の助けを借りずにスペイン船を江戸まで水先案内すると申し出たので、将軍はスペイン人たちの言い逃れが通用しないことを確信した⁸⁾。

もっとも、一部のフィリピン在住スペイン人は、当時の和船の構造や日本人の航海技術では太平洋横断航海が困難とも考えていた。彼らは1602年7月、総督アクーニャ名で本国に書き送り、「彼（家康）が求める許可を与えてもたいした不都合はないと思われる。そして（日本人が太平洋航海に出る）許可を得たとしても、最初の航海で疲労困憊してしまうと思われる。なぜなら、彼には水夫もいなければ適した船もないからだ。」と高を括っている⁹⁾。1609年に遭難して上総に来着したスペイン船サン・フランシスコ号の船長ファン・セビーコスも、マニラ帰還後「日本人は勇猛で命を惜しまずあらゆる武器を使用するが、海には不向きで、航海術を知りもしなければ、堅牢と言えるような船を建造する術も知らない」としている¹⁰⁾。のちに船奉行向井忠勝も同様のことを述べている¹¹⁾。

それでも、日本とフィリピン間の近距離に西洋船が用いられる場合を想定して、フィリピン側は造船技師と銀精錬技師の派遣には難色を示し、「それらはフィリピン総督の権限外の問題であり、副王に報告したうえで、本国スペインの意向を尋ねてから回答するが、スペインはあまりに遠く、それには3年はかかる」と事実上拒絶している¹²⁾。

スペイン側が拒んだ最大の理由は、フィリピンが日本人によって蹂躪される脅威が一段と高

まると考えたからである。マニラをはじめ、フィリピン沿岸地帯が以前から倭寇や海賊に何度も襲撃され続けていた記憶はなお薄れていなかった。また、およそ10年前に豊臣秀吉がマニラ侵攻計画を進めていた事実もフィリピン側の警戒感を強めさせた。命知らずの日本人が大型西洋船を手に入れた場合、再び大挙して襲来し、略奪の限りをつくすのではないかと懸念された。ちなみに1586年に長崎からマニラに渡った14名のキリシタンたちは、現地で「初めてフィリピンに穏やかにやってきた日本人」とさえ言われたほどである¹³⁾。

また、日本人が太平洋を渡ってヌエバ・エスパーニャと交易することは、フィリピンに利権を持つスペイン人商人たちの不利益をもたらすと思われた。これについても当初フィリピン側は影響を軽視し、太平洋貿易で輸出できる日本の産品はほとんどないと考えていた。しかし、日本人の同貿易への参入は、スペイン人の一部商人たちにのみ好都合で国家としての利益はほとんどなく、経済的な混乱を招くだけであり、また日本人の攻撃性がスペインの太平洋貿易自体に危害を加えることも憂慮された¹⁴⁾。なお、1609年のサン・フランシスコ号来着の際実現した家康とドン・ロドリゴの謁見まで、両国のやりとりで鉱山技師の派遣が具体的に話題にされた様子はない。

さらに、スペイン側から繰り返し求められる「布教の自由」に対し、日本の仏教界からの反発もあって、家康もしだいにフィリピンに対して警戒の念を強め始めた。1605年、家康は総督アークーニャに「フィリピンから余（家康）の許可なく貴国の派遣船が送られたことは無礼であるうえ、貴国の宗教をわが国で布教することは神国たるわが国にとってはなほだ不都合である」との返書を送って、キリスト教布教を牽制し、さらにスペイン側が求める「日本在住オランダ人の追放」も拒んだ¹⁵⁾。このような経緯で、結局スペイン人造船技師の来日は実現しなかった。造船の仕事がアダムズに委ねられたのはこうした背景によるものであった。ではアダムズ主導による西洋船の建造はどのような過程を経てなされたのであろうか。

3 最初の西洋船建造

アダムズが西洋船の建造を始め、完成させるまでの経緯については、自身が1611年10月23日付「未知の同胞に宛てた手紙」で回想している（…は省略部分）。

（来日して）4、5年が経過した年の末に、皇帝（家康）が私を呼び出し…小船を造ってほしいと言ってきましたが、私は自分は船大工ではなくそうした知識もありませんと答えました。すると皇帝は、できるだけ努力すれば良い、立派な船ができるかどうかは問題ではない、と仰せられました。そこで私は命令に従って積載量約80トンの船を建造しました。その船はあらゆる点でわれわれ（西洋人）の方式によって造られており、皇帝は完成した船に乗り込んで検分され、いたくご満悦の様子でありました。それによって私は皇帝の愛顧をさらに得るようになりました。……この船で1、2回航海した後、皇帝からもう1隻造

るように命じられ、今度は120トンの船を完成させました。私はこの船で都から江戸まで航行しましたが、その距離はロンドンからリザード、あるいはランズエンド（イングランド西端）までと同じです。1609年、王はマニラ総督にこの船を貸し、総督は80人の部下とともにメキシコのアカプルコに向けて出航していきました¹⁶⁾。

上の文章の要点を時系列で述べると次のようになる。

- ① アダムズが来日して4、5年目の末に、家康が西洋船を造るよう指示した。
- ② アダムズは最初に80トンの船を建造して、その船で1、2回航海した。
- ③ 皇帝は喜び、アダムズをいっそう重用した。
- ④ アダムズは皇帝の命を受け、2隻目となる120トンの洋式船を建造した。
- ⑤ アダムズは2度目の船で都から江戸まで航行した。
- ⑥ 2度目の船は1609年にスペイン人たちに貸し出され、アカプルコに出帆していった。

アダムズの手紙には「(皇帝が) 私を呼び出し」とあることから、家康からの造船依頼は直接面会して行われた。しかし「江戸時代」とはいえ、家康は慶長十二年(1607)に駿府に移るまでほとんど伏見を居城としており、江戸に滞在していた期間はむしろ短い。一方、アダムズやリーフデ号の船員たちは、来日後まもなく大坂から江戸に移動させられ、江戸近辺に在住していたことがわかっている。したがって家康がアダムズに造船を指示した場所は、なお建設工事が続いている江戸城においてであった。

では天下人となって以後の家康はいつ江戸に滞在していたのであろうか。

関ヶ原の合戦以後駿府に移るまで、家康が江戸で過ごした時期はほぼ正月前後の数ヶ月である。ただし、しばしば川越などに鷹狩りに出かけたりしているので、この間ずっと江戸城にいたわけではない。そのうえで慶長七年(1602)から慶長十二年(1607)までの家康の江戸入り、および江戸出立の日程を下に示す¹⁷⁾。なお、この間慶長十年(1605)には將軍位を息子秀忠に譲っている。

慶長年	江戸入り	江戸出立	西暦(グレゴリオ暦)
七年	十一月初め	～ 七年十一月二六日	1602.12月中旬 - 1603.1.8
八年	十一月三日	～ 九年 三月 一日	1603.12.5 - 1604.3.31
九年	九 月十三日	～ 十年 一月 九日	1604.11.4 - 1605.2.26
十年	十 月二八日	～ 十一年三月十五日	1605.12.8 - 1606.4.22
十一年	十一月四日	～ 十二年二月二九日	1606.12.3 - 1607.3.26

上記の日程を先のアダムズの手紙と対照させると、船の建造を依頼された「4、5年目の末」とは来日4年目の慶長八年十一月(1603年12月)とみられる。それ以前では「4、5年目」とは言えないし、それ以後では、西洋船を造ったあと家康に出国を二度願い出たが認められず、

代わりに元船長クワケルナックが日本を出国してパタニに到着した時期〈1605年12月〉との整合性が取れないからである。

当時、和船の完成には半年かかるとされたが、日本最初の洋式船建造ゆえ、場所の選定、資材や人員の確保、試行錯誤などで通常より多くの時間を要したに違いない。リーフデ号の船大工であったピーテル・ヤンツゾーンを筆頭に、何人かのオランダ人と大勢の日本人大工らが動員されたであろう。ただし、この西洋船建造に関する日本側史料はきわめて限られ、わずかに『慶長見聞集』に「(家康が) 唐船作らしめ給ふ事」という一節があるのみである¹⁸⁾。「唐船」とは西洋船のこととみなされる。その現代語訳は次のようになる。

船を造った場所は伊豆・伊東の浜辺で、造船に適した場所が川辺りにあった。川の瀬をドックに見立てたのであろう。まず浜の砂に柱を並べて敷台とし、その上に船の底部を設えた。組立てが進むと砂を掘って柱を少しずつ下げ、船が完成すると川を堰き止めて堀状にし、船を浮かばせた。最後に川を増水させ、水の推力で海に進水させた。ちなみにこの船は浅草川(隅田川)に係留されている。

試行錯誤の末80トンの洋式船が完成したのは、1604年の初秋ころであろう。アダムズは完成した船を伊東から江戸の入江に入れ、浅草川河口に係留した。その年の秋か初冬に家康を招いて検分してもらい、出来栄を誉められた。まもなくアダムズは自作の船で関東沿岸を1, 2度試験航行した。ただ、完成した船の仕様がどのようなものであったかの記録はない。アダムズの言う「あらゆる点でわれわれ(西洋人)の方式によって造られた」ならば、リーフデ号に準じた小型ガレオン船で、三本マストに縦長、船首楼が高く喫水が浅いなどの特徴を備えていたであろう。船体の長さは20数メートルほどか。

なお、西洋船が完成したところにカトリックの「奇蹟屋」が出現している。あるフランシスコ会修道士が浦賀でアダムズら「異端」に対し、奇蹟を起こしてカトリックに改宗させようと考えた。彼は聖ペテロのように海上を歩いてみせると息巻いて、衆人環視のなかで実践したものの、結局溺死しかけてオランダ人に救助されるはめになった。後日アダムズが様子を見に行ったところ「あなたが成功を祈らなかったから失敗した」と負け惜しみを言ったという¹⁹⁾。「奇蹟屋」の行動の動機は不明であるが、西洋船の完成でアダムズがますます家康の寵遇を受けたことに対するカトリック側の危機感の表れではなかろうか。また、江戸への入港が困難としたスペイン船を、アダムズが曳航せずに江戸に航行させたという上述のエピソードも、このころのことである。

マニラのスペイン人も、以下のように西洋船の完成に危機感を示している。この記録から、スペイン人は日本で建造した西洋船がパタニに向かうと考え、オランダ人が銀と引き替えに日本人に航海術を教えると思いついていたことがわかる。このことはフィリピンにとって大きな脅威であった。

オランダ商館のあるパタニに日本人を連れて行かせるため内府様（家康）がオランダ人に造船許可を与えたことを知った（総督）アクーニャは、オランダ人が日本に豊富にある銀との交換条件で航海技術を日本人に教えることを憂慮している。なぜならば、日本人は今は大洋を航海する術を知らないが、もし彼らがそれに熟達し、自分たちのために造船してそれを自在に操れば、当地（フィリピン）にあるわれらのもの一切をめちゃくちゃにしてしまうであろうから。日本の人口は限りなく、しかも皆死を恐れぬほど勇敢であるから²⁰⁾。

4 アダムズの帰国要請と元船長の出国

「日本に来て5年目の終わり」とは1604年の末（慶長九年年末）ころとなる。見事に西洋船を完成させたものの、すでに家族と別れて6年以上、望郷の念抑えがたいアダムズは母国に残してきた妻子を案じていることを家康に訴え、帰国を願い出た。しかし家康は承諾せず、このまま日本に留まるよう命じた。なお1605年のイエズス会の記録は、アダムズらリーフデ号の元船員たちがこのころ江戸と近郊に居住し、日本女性を妻に迎えていたと伝えている。

その市内（江戸）と近くに7、8人のイギリス人とオランダ人が住んでいる。彼らは以前にナウ（ナウ船リーフデ号）で来日したのだが、公方が同船を彼らから没収し、関東に廻航させ、彼らはその地の住人としてすでに自宅と家族を擁している。司祭は彼らの中心人物と会い、長崎に安全に来て、そこから望みのままのところへ行くことができるための手形を出そうと司教に代わって申し出た。〈中略〉そのイギリス人（アダムズ）はこの申し出に大いに感謝したが、そのために或る何らかの理由で公方はそれを許可しないであろうと言い、このことは実現しなかった²¹⁾。

リーフデ号の元船員たちが異郷の地で生活基盤を固めようとしているとき、本国のイギリスとオランダではアジア貿易を統括する東インド会社が成立していた。以後両国とも毎年のようにインドや東南アジアに大船隊を派遣し、徐々にいくつかの拠点も築いていた。1602年に成立したオランダ連合東インド会社は、早くも翌年ジャワ島のバントンのほか、マレー半島パタニ（現タイ南部）に商館を設置している。

まもなくアダムズもオランダ人が思いがけなく近くまで来ていることを知った。リーフデ号以後、1609年にオランダ東インド会社の派遣船が来航するまでイギリス人やオランダ人は来日していないので、この情報は上記の宣教師によってもたらされたのであろう。アダムズが家康に重用されていることを苦々しく思っていた彼らは、上の報告のように、この情報がアダムズを国外に追い出す恰好の理由づけと考えた。実はこのときアダムズは帰国を熱望していたにもかかわらず、この好条件の誘いに乗らなかった。

アダムズはおそらく1605年2月ころ、自身が日本とイギリス・オランダ両国間の貿易の仲介者となれると家康に進言し、再度帰国を求めたが、またも了承は得られなかった。そこでアダムズが自分の代わりに元船長クワケルナックの出国を要請すると、家康はこれを認めた。家康が江戸を出立（慶長十年一月九日、1605.2/26）する直前のことであろう。これによりクワケルナックはその年、元船員メルヒョール・サントフォールトとともに、リーフデ号の生存者のなかで最初に日本を出国することになった。これを知って彼らの出国の支援を申し出たのが平戸藩主松浦法印鎮信である。

平戸はかつてポルトガル貿易の拠点であったが、1561年の日本人とポルトガル人の対立による殺傷事件以後、いったん貿易が途絶えていた。しかしその後も外国貿易による大きな利益を望んでいた松浦氏は、天正年間に当時のフィリピン総督サンティアゴ・デ・ベラに書状を送って「貴国の商人を保護するので大いに交流したい」旨を申し出ている。そのためフィリピン側には「平戸王がスペイン王に臣従した」との誤解さえみられる²²⁾。松浦氏はキリスト教に反感を抱いており、かなり弾圧もしているが²³⁾、長崎の奉行や商人たちが外国貿易で巨利を博しているのを羨望の眼差しで眺め、再興の機会を窺っていた。オランダ人のパタニ行きの情報は願ってもないチャンスと考えたであろう。特にオランダがキリスト教布教に無頓着だったことは熱心な誘致の理由となったに違いない。

この結果、松浦氏には慶長十年四月二十六日（1605.6/12）付で西洋（さいよう）渡航の朱印状が発行されている。「西洋」とは特定の地名ではなく、マレー半島やインドシナ半島沿岸地域を漠然と指した言葉と思われる²⁴⁾。また「松浦法印使半右衛門、六月三日銀一被恵」とあるように、半右衛門という使いが六月三日（7/18）に普界（染書料）として銀一貫を献上している²⁵⁾。さらに松浦氏は多額の費用をかけてパタニ渡航用のジャンク船を用意し、艤装した。こうしてリーフデ号の元船員は初めて日本を出国することになった。

ただオランダ側の史料は、以下のように少なくともクワケルナックの航海による松浦氏の見返りはまったくなかったとしている。しかし、まもなくオランダ・イギリス両商館が設立されると、平戸は長崎と並ぶ海外貿易の拠点となり、結果的に松浦氏の思惑は予想以上に当たったと言える。

老領主は先にヤコブ・クワケルナックおよびメルヒョール・ファン・サントフォールトを載せてパタニに至りし船を造り、これを艤装し、銀1500斤（240貫）、すなわち「八のリアル」（銀貨）1875を費やしたけれども、これに対しては1ストイフェルの酬を受けたることなく…²⁶⁾。

ところで、前述のスペイン側史料は「パタニに向かうためオランダ人が建造した（西洋船）」としているが、オランダのマテリーフ・デ・ヨンゲ船隊が、1607年9月14日に中国広東沖のサンシアン島（上川島）近海で遭遇した日本人海賊から得た情報もこれを裏付ける。

(屈強な彼ら日本人海賊らは) ヤップ・クワック (ヤコブ・クワケルナック) を知っていて、皇帝のために船を建造していたオランダ人がまだ8人ないし10人ほど日本におり、これらの船はまもなくパタニに到着する見込みであると話していた²⁷⁾。

しかし、もし西洋船の建造目的にパタニとの交易があったとしても、「あらゆる点でイギリス式」の船を航行させるにはその操作に熟練した船員が何人も必要となる。だが、それでは日本在留のオランダ人の大半を出国させることになり、家康の意向に沿わない。敵対国ポルトガル人やスペイン人の船員を多く雇うのも難しかったであろう。アダムズ自身、のちの手紙で西洋船を操る船員の不足を東インド会社に訴えている²⁸⁾。むろん艤装にもかなりの費用がかかる。こうした状況と松浦氏の熱心な誘致活動によって、結局パタニ行きには長崎からのジャンク船が用いられている。

5 パタニ商館への貿易許可

クワケルナックがサントフォールトを伴ってパタニに到着したのは1605年12月2日である²⁹⁾。日本からの出航日は不明だが、季節風と所要日数を考慮するとその1か月前、「木枯らし1号」のころか。しかしクワケルナックは望んでいた現地商館の仕事を得られなかった。当時オランダはポルトガルとの決戦に備えて大艦隊をマレー半島南部付近に集結させていたので、物資や船をパタニに回す余裕はなく、「東インド会社パタニ支店」は事実上開店休業状態にあった。そのためサントフォールトは日本に戻ることにしたが、クワケルナックはパタニからジョホール方面に移動して艦隊に合流し、翌1606年春、自身の甥で艦隊全体を統率していた司令官マテリーフ・デ・ヨンゲに再会した。マテリーフは奇跡的に再会した叔父を厚遇したが、同年10月、クワケルナックはマラッカ西方のラシャド岬付近の戦闘で戦死してしまった。この訃報はやがて日本にも届き、アダムズもそれを手紙に記している³⁰⁾。

ただ、当時の情報伝達方法ではクワケルナック死亡の事実が日本にもたらされるまでにかかなりの時間を要する。幕府は依然パタニ商館が活動中で、クワケルナックも現地に駐在していると考えたであろう。幕府は慶長十一年十月八日(1606.11/8)に、パタニ商館駐在員フェルディナンド・ミヒャエルゾーンと、すでに死亡しているクワケルナックに宛てて以下のように朱印状を発行している³¹⁾。内容は現地から日本への自由な貿易を認めたもので、ここでもアダムズが一役買っている。

慶長十一年丙午十月八日 今屋宗中、普界一恵之、
此日御朱印渡之、并御書一通、御具足三領、御中卷十柄、請取ノ由請取在之、
後庄三被渡候由文アリ、
葉良儀なたんだは、なんみけるすんへ遣ノ御書ハ未渡之、安仁来り次第也、

此前ノ御朱印頓而可上ノ由請取ニ書之

すなわち、この日に今屋宗中が普界（染書料）を贈り、このに日朱印状と、書状1通、具足（甲冑）3領、中巻（刀剣「中巻野大刀」）10柄も受け取った受取書、後庄三（後藤庄三郎）に渡された。しかし、葉良儀なたんではえなん見けるすん（フェルディナンド・ミヒャエルゾーン）に遣わす書状はまだ渡されず、安仁（アダムズ）がやって来次第となるとしている。

おそらくミヒャエルゾーンへの書状はオランダ語なので、アダムズはオランダ人のだれかに書状作成のアドバイスを受け、駿府に持参して今屋宗中（宗忠）に託す予定であったことがわかる。今屋宗忠の人物像は定かではないが、2年前にも太泥（タニニパタニ）国への朱印状が発行されているので³²⁾、現地の事情に通じた商人と思われる。1ヶ月後の十一月九日（12/8）になってミヒャエルゾーンへの書状が宗中に渡された。書状の発行時期は、家康が造成中の駿府城に滞在していた十月六日から二十六日までと一致する。

日本へ商船被渡候者、不可有疎略候、國々所々、雖何之津湊、如何様に商買候共、
被心安候、押買押賣違乱在之間敷間、舟何程成共渡海可然候、委曲従安仁方可申候也
慶長十一年丙午拾月十日 半南土美解留 閣古邊果伽羅那加 此御書今屋宗中ニ渡候
午十一月九日、右ノ御朱印竝安仁文、今屋宗中ニ渡候、請取在之

このように、日本にオランダ船を渡航させるときは粗略に扱われず、国内のどの港に入っても自由に商売できること、強引な売買や違法なことはしない、船は何隻でも来航できる、委細はアダムズが伝えるとおりで、フェルディナンド・ミヒャエルゾーン、ヤコブ・クワケルナック（に宛てた）この書を安仁の書状とともに今屋宗中に渡した、としている。

上の内容から、アダムズが作成した書状は、宗忠に朱印状を発行した洋暦11月8日から1ヶ月後の12月8日に渡されているので、アダムズは駿府から近い場所にいたのだろう。伊東で二隻目の西洋船を造っていたのかもしれない。その書状は現存しないが、貿易の自由を大幅に認めたことを解説したものであろう。これを受けて数年後オランダ船が平戸に来航する。

6 二隻目の建造船

アダムズが二隻目の船を建造したのは確実であるが、いつ完成させ、いつ航行させたのかを知る手がかりはほとんどない。先述のように、アダムズは最初の船を1604年の初秋ころまでに造ったとみなされるが、その年に二隻目に着手したとは考えにくいので、二度にわたる家康への帰国の希望を拒絶されたあととなろう。1605年以後数年間のアダムズの動静ははっきりしないが、この二度目の西洋船は1609年の年末までにドン・ロドリゴラのヌエバ・エスパーニャ帰還のため準備され、翌1610年8月1日に浦賀を出港している³³⁾。

一方、上記オランダのマテリーフ・デ・ヨンゲ船隊が出会った日本人海賊の情報では「皇帝のために〈船〉を建造した」の「船」が複数形になっている³⁴⁾。この海賊はカンボジアから平戸に向かう途中と話している。海賊が平戸を出帆したのが直近の冬であるならば、「オランダ人が建造した複数の船」はそれ以前の1606年から7年の冬に完成していたことになる。

加えて、後年イエズス会の記録は「1608年に日本からヌエバ・エスパーニャへの航海に関し、スペイン人航海士ギジェルモ・ペレスと交渉した」修道士（ベアト・ルイス・ソテロ）を非難している。これについてファン・ヒルは、スペイン名「ギジェルモ」は英名「ウィリアム」に当たるが、これに該当するスペイン人航海士はいないので、この「ペレス」をウィリアム・アダムズに比定している³⁵⁾。もしこれが正しければ、ソテロはこの年までに完成していた第二の西洋船のことを知っていて、布教活動の見返りにヌエバ・エスパーニャとの交易に役立てようと画策していたことになる。

また、前節で見たように、1606年秋に幕府からパタニのオランダ商館に対して朱印状が発行されたとき、アダムズは駿府から比較的近い場所にいたとみなされ、伊東で第二の船の建造に関わっていた最中であったことは十分考えられる。

一方、1609年7月にオランダ船が平戸に来航したとき、アダムズは結果的にオランダ使節とすれ違いになったものの、来航の知らせを受けて急遽平戸に向かったので、江戸か駿河近辺にいたとみなされる。これらから考えると、二隻目が建造され、その船の試験航行でアダムズが都から江戸まで移動したのはその間の1606年から08年までとなろう。そのうえで、慶長十二年（1607）の興味深い記録がある。それは、同年来日した江戸時代最初の朝鮮通信使の紀行文である。五月十九日（7/12）、使節一行は駿河の清水湊で板屋船に乗って遊覧を楽しみ、そのとき海上に停泊していた南蛮船の様子を記している。

（南蛮船の）構造ははなはだ巧妙かつきわめて宏壮であった。船首がとがっており、先端には黄金の獅子の座像が、獅子の下に竜頭が彫ってあった。船首の両側に鉄の錨二個が掛けられ、大きな柱のようであった。船内には二層の板屋があり、板の隙間には松脂、船底には石灰が塗られている。船尾には彫刻で華麗に飾られた二階の望楼があり、前後二本の帆柱には上下層があって布帆が設えてある。船首と船尾にも小さい帆柱があり、船の外表面には雲、竜、花、草、人、鬼神など、いろいろな形状の彫刻が赤や青の色彩で施されている。船の長さは300余尺、幅は70余尺もある。南蛮人6、7人が日本人を帯同して警備している。南蛮人の一人が綱を渡って帆柱に上るのが平地を歩くようで、蜘蛛が糸を伝って歩くようであり、すばしっこい猿でもこれほど上手ではない³⁶⁾。

船内や船底の様子が述べられていることから、使節は乗船していたことがわかる。ところが地元の史書『駿府記』にもフィリピンスペイン側史料にも、南蛮船が清水に寄港した記録がない。仮に家康が浦賀への貿易船招致の一環として例外的に清水に入港を命じていたならば、

非常に目立つ出来事である。船荷の陸揚げ時には商人や宣教師、乗組員など多数の異国人が港周辺にあふれ、さらに好奇心に駆られた日本人の見物人も大勢集まって清水港は一大騒動になったに違いない。また、これほど描写が詳細なのに、船内に積載されているはずの商品や珍奇な物品への言及がないことは、船内がほとんど空であったことを思わせる。貿易目的の南蛮船の船内に「南蛮人が6, 7人で他が日本人」というのも不自然な気がするし、南蛮人たちは船を航行させるのに最低限必要な船員であろう。ではこの南蛮船はどこから来たのであろうか。

日本に來航するポルトガル船はマカオを出航して長崎に入港するので、関東に寄港した例は見出せない。一方、マニラからは同年7月20日以後に200トンのサン・イルデフォンス号が出帆している。この船は「和歌山に入港し、時間が取れば関東にまで旅程を伸ばす…関東に入港の場合は帰路に紀伊国の領主を訪問し…その後は豊後の臼杵に入港すべし」との指令を受けているが、関東には來航していないし日付も合わない³⁷⁾。

その南蛮船の船体は長さ300尺、幅70尺という。これに関して、第二回の朝鮮通信使は都に滞在中方広寺を訪れ、当時日本最大の大仏の高さ(18m)を12, 3丈(1丈は10尺)と報告している³⁸⁾、1尺は15cmとなる。すると長さ45mに幅10.5mで大きすぎるが、当時の朝鮮では尺の基準が曖昧であったと言われるし、目視による誤認か誇張もあろう。ちなみに慶長遣欧使節が使用した500トンのサン・ファン・パウティスタ号は長さ55m、幅11mである。

一つの可能性であるが、この南蛮船は都(おそらく堺)から江戸(浦賀)まで試験航行中のアダムズの建造船だったのではあるまいか。アダムズは二度目の建造船を120トンとも170トンともしているが、のちにドン・ロドリゴら100人あまりが乗船して太平洋を横断しているので、それなりの大きさはあったと言える³⁹⁾。

家康は朝鮮使節に「和製南蛮船」を誇示するため、アダムズに指示して清水に接近させたかもしれない。寄港の記録がないのは予期された一時的な沖合の碇泊だったからであろう。アダムズは後日東インド会社に宛てた手紙で、日本で西洋船を建造するのに不足する品目の一つに、通信使が記した松脂を挙げている。自身西洋船を建造したときに大量の松脂を使用したことをうかがわせる⁴⁰⁾。仮にこの南蛮船がアダムズによる二隻目の船とすれば、1607年の春ころには完成していたとみなされる。

1610年8月1日に浦賀を出帆したこの船は、前年秋に遭難して上総の海岸に到着したスペイン船サン・フランシスコ号の船員約80人と、田中勝助ら日本人商人23名を現メキシコに運んだ。通常半年近くかかるアジアからの太平洋横断をわずか3ヶ月しか要しない「きわめて順調な航海」で成し遂げ、10月27日にいったん現メキシコのマタンチェル(英: マタンチェン)に到着した。アカプルコには11月13日に入港している⁴¹⁾。その後、この船はスペイン側に7000ペソで買い取られ、アカプルコを1611年3月24日に出航、再度太平洋を横断して6月20日にマニラ・カビテ港に入って以後ガレオン貿易船として利用されたというから、それほど評価が高かったのであろう⁴²⁾。

ちなみに同船は「サン・ブエナビントゥラ号」と名付けられたが、この名は遭難して損壊し

た「サン・フランシスコ号」と密接に関連する。すなわち、同時代人の聖トマス・アクィナスと並び称された13世紀のイタリア人神学者聖ボナベントゥーラに由来しよう。ボナベントゥーラは幼少時代に重病に罹ったが、アッシジの聖フランシスコの奇蹟に与って回復したと伝えられ、のちフランシスコ修道会総長も務めた。15世紀後半には列聖もされている。身内にフランシスコ会聖職者が多いロドリゴは何かと同会寄りの立場を取っているの、そのように命名したのであろう。太平洋航海の大仕事が聖フランシスコ（サン・フランシスコ）から聖ボナベントゥーラ（スペイン名:サン・ブエナベントゥラ）の加護に受け継がれたというわけである。

以後、慶長遣欧使節が用いたサン・ファン・パウティスタ号を除いて、日本で西洋船が造られた話は聞かないが、わずかにオランダ人もポルトガルへの対抗上、薩摩から資材を運んでフリゲート船を造ろうとした記録がある⁴³⁾。

7 イギリス商館の設立と西洋船—北西航路探検構想

1609年から13年までは初期江戸幕府の外交上の大きな出来事が相次ぎ、幕府の政策の大きな転換期になった。オランダ船の平戸来航（1609）、スペイン船サン・フランシスコ号の上総漂着（1609）とサン・ブエナベントゥラ号による帰還（1610）、ポルトガル船ノサ・セニョーラ・ダ・グラサ号の爆沈（1610）、さらにヌエバ・エスパーニャからの返礼使節ビスカイノの来航（1611）と帰任（1612）、イギリス船の平戸来航（1613）と続いた。この間の一連の動きでスペインの立場は弱まり、代わりにオランダ・イギリスがごく一時的に優勢となった。

漂着して救援されたドン・ロドリゴは1609年秋に家康と謁見し、両者とも日西交流に関する自国の希望を伝えた。ロドリゴは日本とヌエバ・エスパーニャとの貿易促進については乗り気であり、そのためアダムズの建造船に日本人商人も同乗させて帰還することになった。ただ、アダムズが自身の先導でヌエバ・エスパーニャへの航海を望んだことはない。ロドリゴはまたキリスト教布教の自由も求め、さらにオランダ人の追放も主張したが、これは退けられた。一方、アダムズの功績で日本でも西洋船の建造が可能なることを知った家康は、もはや造船技師の派遣は求めなかったが、鉾山技師を50人招聘したい旨を告げた。ロドリゴはこの件について、次のような極めてスペインに有利な条件で提案を行った⁴⁴⁾。

- ・（スペイン人）鉾山師に掘削から得た利益の半分を与える
- ・残りの半分を二等分し、フェリペ王と皇帝（家康）それぞれが半々の取り分とする
- ・フェリペ王の取り分から在日の商館員と官吏を養う
- ・商館員と官吏はいずれの修道会士も伴うことができ、ミサのため聖堂と教会を与える

ロドリゴのこの提案をそのまま受諾すると、日本側の取り分は利益のわずか4分の1となる。仮に従来の灰吹法による精錬量がスペインのアマルガム法の半分程度としても、これでは日本側の利はまったくない。翌1610年、ヌエバ・エスパーニャに帰ったロドリゴは家康の要求を副王に伝えたと思われるが、翌々年返礼使節として来日して家康と謁見したセバスティアン・

ビスカイノの日本報告に、鋳山技師を話題に取り上げた文言はない。実はビスカイノは鋳山技師たちを連れてきていたが、日本側は彼らを徹底的に無視したようだ。これについてイエズス会宣教師ペドロ・モレホンは駿府でのスペイン使節の処遇を次のように伝えている。

將軍（ここでは家康）は彼（ビスカイノ）に対し何らの祝いの会も開かなかったし、彼が連れてきた鋳山師たちについては、彼が願ひ出ること何一つ許さなかった。それどころか、彼らは笑いものにされた。というのは、日本人たちの方がはるかに巧みに行うという噂だからである。かくして彼らは犠牲を強いられて帰った⁴⁵⁾。

ビスカイノたちが受けた冷遇ぶりがわかる。イエズス会のモレホンはフランシスコ会に批判的であるので、内容に多少の誇張があることを割り引いても、鋳山技師の扱いはこのようなものだったのだろう。精錬技術が「日本人の方が巧み」かどうかはともかく、スペイン側に一方的に有利なロドリゴの回答を知った時点で、鋳山技師に対する日本側の基本姿勢は定められていたと思われる。江戸で將軍秀忠（ビスカイノの言う「皇太子」）と謁見したときのビスカイノの強気で無礼と思われる振る舞いも、日本側にかなり悪い印象を与えたことは否めない。結局日本の銀山にスペイン人鋳山技師が入ることはなかった。

ノサ・セニョーラ・ダ・グラサ号の爆沈事件を契機に岡本大八事件が発生し、キリスト教に対する迫害が高まると、幕府のスペインに対する感情も悪化するようになった。このころアダムズは、ビスカイノの日本沿岸の測量にスペインによる日本侵略の意図が隠されていることを家康に進言したが、マニラからの使節ドミンゴス・フランシスコに対しても「貴下は今から3年後には日本に司祭が一人もいなくなることを知るであろう」と警告している⁴⁶⁾。このタイミングで平戸に来航したのが司令官ジョン・セーリスの率いるイギリス船クローヴ号である。

1613年9月、セーリスが徳川家康と謁見してから、アダムズは自作の西洋船を活用して北西航路の発見に本格的な意欲を示すようになる。このときイギリスは平戸に商館開設の許可を得ているが、同じころアダムズは家康から待望の帰国の許可を受けた。しかしすぐには帰国せず、2年契約でイギリス商館に雇用され、以後平戸を拠点に生活するようになった⁴⁷⁾。その理由についてアダムズは、バンタン在留中の旧友にして第十航海司令官トマス・ベストに宛てた手紙で「恐縮ながら、私が（イギリス商館員として）貴下に仕えさせていただくことになったのは、以前から抱いていた北西航路の発見について良い見通しが得られたからでありますので、もしこれが神の御意志なら、きっと立派な結果をもたらすでしょう」としている⁴⁸⁾。また自らが商館員となる際の条件として「神がクローヴ号を無事イギリスまで送り届け、到着して戻って、御社が北方航路発見を实践するか否かの回答をもたらしたならば、私はそれ以上は会社に仕えないと約束している」とも述べている⁴⁹⁾。ではアダムズの北西航路探検航海とはどのような構想であろうか。

なお、このテーマについての先行研究には、ほぼ半世紀前に出された相原良一氏の論文があ

る⁵⁰⁾。相原氏は16世紀後半に西欧で作成された多くの世界地図を比較検討し、それを元にアダムズの抱いた北西航路探検構想を当時の地理概念から精緻に分析しており、多くの教示を与えてくれる。ただ、ここでは詳述は避けるが、論者は大きく二点で相原氏と見解を異にする。一つは氏が想定している蝦夷情報や世界図作成をめぐるアダムズとイエズス会の知識の共有関係について、もう一つはアダムズの北西航路構想の展開に関する時系列的扱いについてである。これらについては別の機会に論じたい。

イギリス東インド会社も成立直後から北西航路の可能性を探っている。1601年に会社から探検の承認を受け、同航路を経てカタイか日本のどこかに達すれば成功報酬として500ポンド受け取るはずであったジョージ・ウェイマスは、翌年、探検隊を率いて現在のハドソン海峡に入ったが、山のような氷塊に阻まれ、船員が多く病気になったこともあって退却を余儀なくされた⁵¹⁾。また、現在北米大陸北東部の湾・海峡・川にその名を残すヘンリ・ハドソンも1609年に同様の探検に出たが、これはオランダ東インド会社の支援によるものであった。なおハドソンは前年イギリス・モスクワ会社による北東航路の探検も行っている。

アダムズは日本に来航した直後、大坂でイエズス会宣教師ペドロ・モレホンと会い、オランダが北東航路で、イギリスは北西航路で、それぞれアジアへ至るルートを探索し続けていると話している⁵²⁾。しかし、日本来航以後の自身の経歴を綴った1611年10月の「未知の同胞に宛てた手紙」では、この構想にまったく触れていない。その2年前の1609年にはリーフデ号以後初めてオランダ船が平戸に来航しているが、それによって北西航路探検の刺激を受けた形跡もない。アダムズが自身の構想を明確にしたのは、1613年12月付で上記のベストとロンドンの東インド会社に宛てた手紙である⁵³⁾。アダムズはそれらで「以前から（探検計画を）抱いていた」としている。おそらく来日以来漠然と考えていた構想が、2隻の西洋船の建造で現実味を帯び、さらにイギリス船の来航で一段と実現の志向が高まったのだろう。上記の2通にある北西航路関係の内容にはほとんど相違がないので、それらの要点を以下に述べる。

- ・皇帝はセーリスの来日目的の一つに、北西航路の発見があるのではないかと尋ねた。
アダムズはイギリスがなおその発見に莫大な費用を投じていると答えた。
- ・皇帝は北方航路は本当に存在するのか、あるとすれば日本の近くなのか、尋ねた。
アダムズは、その航路が存在し、日本の近くにあると確信していると答えた。
- ・皇帝は日本の北方にある蝦夷とか松前という場所を知っているかと尋ねた。
アダムズは地図や地球儀にそうした場所が載っているのを見たことがない、と答えた。
さらに、東インド会社がその地の探検のため船を派遣する可能性があるかと答えた。
- ・皇帝は、もしアダムズが蝦夷や松前の探検に行く気ならば、携行する親書を与えよう、現地では臣下がアダムズらを丁重にもてなし、現地人とも親しく交流できるであろう、と言った。
- ・アダムズの考えでは蝦夷や松前の住民は大カン（汗＝モンゴル）かカタイ（シナ北部）の辺境に住むタートル（韃靼）人の一部で、日本語を話さない。だが、現在その地の探検を実施

する条件が最も整っている。それは皇帝が探検の支援を約束し、しかも現地には朝鮮語やタタール語を話す通訳がいるからである。

- ・アダムズの考えでは、北西航路は日本から海路で探索する方が発見の可能性が高い。
- ・日本で探検船を建造できるので、東インド会社から船を派遣してもらう必要はない。日本に無いのはタール、索具、帆用の布、ピッチか松脂、コンパス、砂時計、地球儀と海図などである。材木、厚板、鉄、麻などは安く、十分ある。船大工の労賃も安い。
- ・日本人は西洋船の操作に慣れてないので、熟練した船員を15人か20人送って欲しいが、もっと少なくともよい。
- ・アダムズは、もし東インド会社がこれら不足品を提供してくれるなら、自分は探検の使命を十分全うしてみせる、と書き送った。

このようにアダムズは、従来イギリスもオランダも着想したことのない日本から出発して北西航路を探索する構想を抱いていた。そしてこの構想の実現に当たって、アダムズは日本国内で西洋船を建造し、家康からさまざまな便宜を受け、さらに東インド会社の財政的支援も後ろ盾にする心づもりをしていた。また「蝦夷島」にも言及しているように、北西航路探検の副産物としてイギリスによる対蝦夷貿易の独占も図っていた。アダムズとはその合わなかったセーリスもこれには乗り気で「シャムかパタニから日本に向かうイギリス船は、季節風の関係で5ヶ月間現地に留まる必要があるので、その間1隻を北方探検に向かわせるべきこと、およびその事業の隊長には現地で無為な日々を過ごしているアダムズ氏を登用すべきである」とし、江戸で知り得た蝦夷情報も簡潔にまとめ、現地との貿易で良質の毛皮や金銀を独占的かつ非常に有利な条件で取引できると述べている⁵⁴⁾。

ただし、当時多くのスペイン人が日本近海にあるとして発見に力を入れていた「金銀島」については、アダムズもセーリスも興味を示していない。その存在を疑問視していたのだろう。北方航路と同様に実体のない伝説でしかないが、17世紀初頭にマニラ在住の天文・地理の権威者エルナンド・デ・コロネルがその存在の確信を表明すると、スペイン人航海者の間に熱狂さえ引き起こした。これに誘発されたオランダもやがて発見競争に加わり、その結果1643年に探検途上で遭難したブレスケン号が、南部藩山田浦（現岩手県山田町）に漂着した出来事はよく知られている⁵⁵⁾。家康の死後、アダムズも船奉行向井将監忠勝から、皇帝（秀忠）が金銀島征服の意向を持っているので水先案内をしてくれるか尋ねられているが、自分は目下イギリスに仕えている身なので二君に見（まみ）えることはできない、と断っている⁵⁶⁾。

なお、アダムズもセーリスも日本の貿易港として元々家康が希望していた浦賀を想定している。アダムズは1613年の初め、バンタンの商館員に宛てて「日本の東部には、江戸に近くて浅瀬や岩礁のない最高の港があり、商売に最適である」旨伝えており⁵⁷⁾、現地をアダムズに案内されたセーリスもこれに同調しているが、食糧が入手しにくいのが難点としている⁵⁸⁾。来日以来ずっと遠洋航海のチャンスがなかったアダムズは、本業のパイロットとしてもう一度探検

航海に乗り出すことを心待ちにしていたに違いない。

しかし情勢の変化により、航海の具体的な計画さえ立てられることはなかった。アダムズに理解を示した家康はまもなく大坂の陣の準備に追われ、さらに実際の戦いと戦後処理に忙殺されたあと、戦終結の翌年には死去している。そして次の秀忠に実権が移ると、もはや西洋船の建造はまったく問題にされなくなった。家康が逝去して間もない1616年9月、アダムズとコックスは江戸で船奉行向井将監忠勝と海事上の事柄についていろいろ話をし、そのとき二人は向井に対し、防御の脆弱なフィリピンをなぜ征服しようとししないのかと尋ねた。これに対して向井は、先述のように自分たち（日本人）があなた方（西洋人）のような船を持っていないからだと答えたが、二人のイギリス人は当地（日本）には人材も資材もすべて揃っているのに、皇帝がそうしないのは不思議であると述べている⁵⁹⁾。

秀忠時代には、カトリック国だけでなくイギリス・オランダ両国に対する貿易上の扱いも極めて厳しくなり、さまざまな特権は奪われ、貿易港は長崎と平戸に限定された。対外政策もいわゆる「鎖国」に向かって少しずつ進んでいった。こうした変化を反映して、アダムズが1617年1月に東インド会社総督トマス・スミスに宛てた手紙では、もはや諦めたのか、北西航路にまったく触れられていない。コックスも同時期にロンドンの東インド会社に宛てて次のように現状報告を行い、今後の見通しへの不安を吐露している。

イギリスに至る航路を探索するためこの地から北方へ発見に向かう件についてですが、以前に皇帝（家康）がわれわれを支援すると申し出た（約束した）特典については何ら言及がなく、そうした問題もまったく含まれておりません。ゆえに実を言いますと、もしわれわれがこうしたことに着手しようとしても、日本が支援してくれるかどうか、またはその反対なのかもわかりません⁶⁰⁾。

結局、秀忠の代になって幕府の支援はまったく受けられず、逆に貿易制限が極端に厳しくなったことを知ったアダムズとコックスは、これ以後北西航路探検の実現に向けて働きかけることはなくなった。アダムズはイギリス商館に雇用された翌年から東南アジア貿易に携わることに専心し、シャム、コーチシナ、トンキンなどに5回にわたって渡航する計画であったが、うち2回は航海中のトラブルで目的地に達せず終わっている。なお、いずれの場合も使われた船は自作のものではなくジャンク船である。

8 結語

アダムズの西洋船建造は初期徳川外交とアダムズ自身にどのような意味を持ったであろうか。家康が当初構想していた新しい貿易政策、すなわち浦賀を対外貿易の拠点とすること、スペイン人造船技師の招聘、対フィリピン貿易の活発化、ヌエバ・エスパーニャとの太平洋貿易の

開設、スペイン人鋤山技師の招聘のうち、実現したのは朱印状によるフィリピン（呂宋）貿易のみであり、それも寛永元年（1624）のスペイン船来航禁止令によって早々に途絶えることになった。カトリック側は日本側のスペインに対する迫害の背後にアダムズが控えていると激しく非難している⁶¹⁾。しかし、幕藩体制確立の過程で行われた強力な思想統制とキリシタン弾圧は、アダムズに関係なく早晚行われたであろう。

一方、西洋船建造ののちアダムズが出国要請をし、代わりに元船長クワケルナックがパタニに派遣されたことは、以後江戸時代を通じて脈々と続く対オランダ貿易の端緒となった。1609年に初めてオランダ船ロート・レーウ・メト・ペイレ号が平戸に来航し、使節の駿府参りの結果ほぼ即決で商館の開設が認められたのはアダムズの功績によるところが大きい。このオランダ人使節は、当時10人あまり在日していたヤン・ヨーステンらリーフデ号元船員のオランダ人ではなく、イギリス人のアダムズを頼ってきたからである⁶²⁾。

アダムズと本国イギリスとの関係はどうか。アダムズは元々自身が断った西洋船を建造したことによって、自身の北西航路探検構想が実現する可能性を見出した。もちろん架空の航路が発見されるはずはない。ただ、仮にアダムズが計画どおり同航路発見の過程で蝦夷との交流を深めたにしても、イギリスが日本から撤退するのは時間の問題であった。従来仇敵スペインとの対抗上「偽りの友情」で結ばれていたイギリス・オランダ両国は、ちょうど家康の死のころから対立するようになり、まもなくアジアでの勢力圏を二分し、イギリスがインド、オランダが東南アジアとするようになった。オランダに遅れること4年で開設されたイギリス商館は、アダムズの死後3年で閉鎖のやむなきに至ったが、ちょうどその1623年にはアンボイナ事件も起こっている。

このように見ると、一般に「家康の外交顧問」とされるアダムズが初期徳川外交に果たした役割は、決して直接的な献策ではなかった。ただ、家康にいっそうの国際的な視野と宣教師からの情報だけに拠らない外交上のバランス感覚を与えたのであった。アダムズ自身は、常に本来の専門であるパイロットとして活躍できる場を求めているのだろう。

『徳川実記』には「君臣言行録」から引いた興味深い西洋船の逸話がある。それは、家康が「安信という明国人（ママ）で日本に帰化した人物（アダムズ）」に唐船（西洋船）と和船との違いを尋ねたエピソードである。家康はその際、両者を鷹と鶴に喩えて論じている。すなわち、和船が唐船と戦うときには鷹に鶴をとらせるような心積もりで立ち向かわなくては勝てない、剛健な鷹（和船）でも策略がなければ鶴のような大鳥（西洋船）を捕ることはできないからという⁶³⁾。鷹狩りを最高の娯楽とした家康らしい話であるが、西洋船の軍用船への転用を考えていた気配はない。

また、当時のきわめて短い「国際化時代」を反映し、有力大名たちの間では世界図を日本風に装飾した屏風を持つことが流行していた。アダムズや諸外国の使節の来訪などで世界情勢に興味を抱いた家康も、慶長十六（1611）年九月、西域伝来の世界図屏風が謹呈されると、家康は側近後藤庄三郎と長谷川藤広佐兵衛を駿府城に召し出し、かの屏風を見ながら万国のことを

論じ合ったという⁶⁴⁾。アダムズも先述のように、話題が北方航路探検に及んだおり、家康が世界図を持ってこさせて蝦夷や松前の存在をアダムズに知らしめた、と回顧している。世界図とはこの世界図屏風のことであろう。

いずれにしても、向学心旺盛にして「本朝武将にして学を好む人、古より神君（家康）の如きは稀なり」⁶⁵⁾と称揚される家康であってこそ、アダムズの存在が活かされたのである。

注

*本稿で引用している「ウィリアム・アダムズの手紙」の邦訳は多くあるが、ここではアンソニー・ファリントン校訂になる史料から論者自身が訳出している。なお参考までに岩生成一訳注『慶元イギリス書翰』に訳文があるものは該当頁を付記しておく。

- 1) 村上直次郎訳注『異國往復書翰集・増訂異國日記抄』雄松堂, 1975年(復刻版), 273-295頁。
- 2) ファン・ヒル(平山篤子訳)『イダルゴとサムライ: 16・17世紀のイスパニアと日本』法政大学出版局, 2000年, 259頁。
Gil, Juan, *Hidalgos y samurais: Espana y Japon en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1991.
- 3) パブロ・パステルス(松田毅一訳)『16-17世紀日本スペイン交渉史』大修館書店, 1994年, 173頁。
- 4) パステルス: 上掲書171頁。
- 5) パステルス: 上掲書173-4頁。
- 6) パステルス: 上掲書172頁。
- 7) パステルス: 上掲書181頁。
- 8) Francois Pasio, *Lettres Annales du Japon 1603-1606*, Lyon, 1609, pp. 211-212 (1605).
Purnell, C. J., 'The Log Book of William Adams 1614-1619, and other related documents', p. 158.
in "Transactions and Proceedings of the Japan Society, volume XIII, Pt. 2", London, 1914-1915.
- 9) ヒル: 上掲書75頁。
- 10) ヒル: 上掲書234-5頁。
- 11) 東京大学史料編纂所編『日本関係海外史料: イギリス商館長日記: 訳文編之上』東京大学出版会, 1979年, 507頁。〈以下『イギリス商館長日記』〉
- 12) アントニオ・モルガ(神吉敬三, 箭内健次訳)『フィリピン諸島誌』岩波書店, 1966年, 227頁。
- 13) パステルス: 上掲書10頁。
- 14) モルガ, 上掲書225-231頁, ヒル, 上掲書113-118頁。
- 15) パステルス: 上掲書183-185頁。
- 16) Farrington, Anthony, *The English Factory in Japan 1613-1623*, London, 1991, pp. 70-72. 『慶元イギリス書翰』20-24頁。
- 17) 藤井譲治編『織豊期主要人物居所集成』思文閣出版, 2011年, 119-126頁。
- 18) 三浦浄心(中丸和伯校注)『慶長見聞集』新人物往来社, 1969年, 347-350頁。
- 19) Boxer, Charles R., *The Christian Century in Japan*, pp. 236-7, p. 481 notes 23.
Farrington, Ibidem, p. 264, p. 266 n. 4.
- 20) パステルス: 上掲書184頁。
- 21) 岡村多希子訳『十六・七世紀イエズス会日本報告集: 第I期第5巻』同朋社出版(1988年)28-29頁。〈以下『イエズス会日本報告集』〉
- 22) パステルス: 上掲書10頁。
- 23) 平戸市史編さん委員会編『平戸市史: 歴史史料編1』平戸市(2001年)144-145頁, レオン・バジェス(吉田小五郎訳)『日本切支丹宗門史: 上』岩波書店(1991年)27-29頁, 家入敏光訳『イエズス

- ス会日本報告集：第Ⅰ期第3巻』159-167頁。
- 24) 岩生成一『南洋日本人町の研究』岩波書店（1966年）12頁では「西洋」をマカオとしているが、パタニに向かう船にポルトガル領の朱印状を発行するのは不自然である。
- 25) 東京大学史料編纂所編『大日本史料：第十二編之三』東京大学出版会，1969年，160-161頁。〈以下『大日本史料』〉
- 26) 『大日本史料：第十二編之八』681頁。
- 27) Boxer, Charles R., *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan 1543-1640*, London, 1986, p. 33.
- 28) Farrington, Ibidem, p. 108.『慶元イギリス書翰』101頁。
- 29) Farrington, Ibidem, p. 59.
- 30) Farrington, Ibidem, p. 71.『慶元イギリス書翰』22頁。
- 31) 上掲『異國往復書翰集・増訂異國日記抄』283-284頁。『大日本史料：第十二編之四』437-438頁。
- 32) 上掲『異國往復書翰集・増訂異國日記抄』281頁。
- 33) ヒル：上掲書185頁。
- 34) 原語はden Honinsh Schepen maechten. Matelieff de Jonge, C., *Historiale ende ware beschrijvinge vande reyse des admiraels Cornelis Matelief de Jonghe, near de Oost-Indien, utghetrocken in Mayo 1605. Midsgaders de belegeringhe voor Malacca, also ooc den slach ter zee teghen de Portugijsche armade, ende andere discoursen*, Rotterdam: By Jan Jansz, 1608, p. 92.
- 35) ヒル：上掲書259頁。
- 36) 慶七松（若松実訳注）『海槎録：江戸時代第一次朝鮮通信使の記録』日朝協会愛知県連合会，1985年〈原著1607年〉，44頁。
- 37) ヒル：上掲書106頁。なお，同頁の訳文で年号「一六〇六年」は誤り。上掲2) 原著では〈1607年‘mill y seisçientos’〉となっている。
- 38) 呉允謙（若松実訳）『東槎上日録：江戸時代第一次朝鮮通信使の記録』日朝協会愛知県連合会，1986年〈原著1617年〉，19頁。
- 39) Farrington, Ibidem, p. 112.『慶元イギリス書翰』111頁。
- 40) Farrington, Ibidem, p. 107. 原文‘rossen annouf, but very deer’.『慶元イギリス書翰』100, 101頁。
- 41) ヒル：上掲書277頁。
- 42) ヒル：上掲書587頁n. (523)のこの部分の日付は誤り。上掲2) 原書p. 277, n. 26では「3月24日」‘Fue como almirantra a las islas Filipinas el 24 de marzo de 1611’となっている。
- 43) 『イギリス商館長日記：訳文編之上』365頁。
- 44) ヒル：上掲書182頁。
- 45) 生田滋他編『イエズス会と日本：二』（大航海時代叢書：第Ⅱ期7）岩波書店，1988年，96頁。
- 46) パステルス：上掲書291頁。
- 47) この契約書はFarrington, Ibidem, pp. 94-95.『慶元イギリス書翰』59-63頁。
- 48) Farrington, Ibidem, p. 114.『慶元イギリス書翰』116頁。
- 49) Farrington, Ibidem, p. 107.『慶元イギリス書翰』98-99頁。
- 50) 相原良一「三浦按針の北西航路探検計画」、『横浜市立大学論叢：人文科学系列』第21巻1号所収，1969年。
- 51) Public Record Office, *Calendar of state papers, colonial series v. 2; East indies, China and Japan, 1513-1616*, London, 1978 (rpt.), no. 294 (p. 128).
Stevens, Henry, *The dawn of British trade to the East Indies, as recorded in the court minutes of the East India Company, 1599-1603*, London, 1888, pp. 213-214.
- 52) Delplace, Louis, *Le Catholicisme au Japon, tome 2*, Bruxelles, 1910, pp. 81-82. 正確にはモレホンがアダムズと面会した内容をジョアン・ロドリゲスに伝え，それをヴァリニャーノが記録したものである。

- 53) Farrington, Ibidem, pp. 103-108, pp. 110-115. 『慶元イギリス書翰』 85-102, 103-118頁.
- 54) 村川堅固訳(岩生成一校訂)『セーリス日本渡航記・ヴィルマン日本滞在記』雄松堂, 1970年, 261頁. および「二度蝦夷に行ったことのある一日本人が江戸の町で伝えた同地に関する情報」同書248-9頁. (以下『日本渡航記』)
- 55) Leupe, Pieter Arend, *Reize van Maarten Gerritszoon Vries in 1643 naar het noorden en oosten van Japan*, Amsterdam, 1858.
- 56) 『イギリス商館長日記：訳文編之上』504-505頁.
- 57) Farrington, Ibidem, pp. 77-78. 『慶元イギリス書翰』49-50頁
- 58) 『日本渡航記』179頁.
- 59) 『イギリス商館長日記：訳文編之上』506-507頁.
- 60) Farrington, Ibidem, p. 592.
- 61) パステルス；上掲書287頁, パジェス；上掲書217頁, ヒル；上掲書500-502頁など.
- 62) Farrington, Ibidem, pp. 59-61.
- 63) 黑板勝美編『徳川實紀：第一篇』（新訂増補国史大系），吉川弘文館，1976年，365頁。
大石学他編『家康公伝：5』吉川弘文館，2012年，190頁.
- 64) 上掲『徳川實紀：第一篇』343頁.
- 65) 林信篤他『武徳大成記：二』汲古書院（内閣文庫所蔵史籍叢刊），1989年，232頁.

参考文献

〈和書古典籍関係〉

三浦浄心（中丸和伯校注）『慶長見聞集：巻之九』新人物往来社，1969年.

黑板勝美編『徳川實紀：第一篇』（新訂増補国史大系），吉川弘文館，1976年，365頁.

大石学他編『家康公伝：5』吉川弘文館，2012年，190頁.

林信篤他『武徳大成記：二』汲古書院（内閣文庫所蔵史籍叢刊），1989年，232頁.

〈外国語古典（邦訳）関係〉

岩生成一訳注『慶元イギリス書翰』雄松堂，1975年（復刻版）

村上直次郎訳注『異國往復書翰集・増訂異國日記抄』雄松堂，1975年（復刻版）

東京大学史料編纂所編『日本関係海外史料：イギリス商館長日記：訳文編之上，訳文編之下』東京大学出版会，1979年. 同『イギリス商館長日記：下』.

東京大学史料編纂所編『大日本史料：第十二編之三』東京大学出版会，1969年.

同『大日本史料：第十二編之八』，同『大日本史料：第十二編之四』

アントニオ・モルガ（神吉敬三，箭内健次訳）『フィリピン諸島誌』岩波書店，1966年.

慶七松（若松実訳注）『海槎録：江戸時代第一次朝鮮通信使の記録』日朝協会愛知県連合会，1985年.

呉允謙（若松実訳）『東槎上日録：江戸時代第一次朝鮮通信使の記録』日朝協会愛知県連合会，1986年.

生田滋他編『イエズス会と日本：二』（大航海時代叢書：第Ⅱ期7）岩波書店，1988年.

村川堅固訳(岩生成一校訂)『セーリス日本渡航記・ヴィルマン日本滞在記』雄松堂，1970年.

岡村多希子訳『十六・七世紀イエズス会日本報告集：第Ⅰ期第5巻』同朋社出版，1988年.

家入敏光訳『十六・七世紀イエズス会日本報告集：第Ⅰ期第3巻』同朋社出版，1987年.

〈日本人による研究書〉

相原良一「三浦按針の北西航路探検計画」，『横浜市立大学論叢：人文科学系列』第21巻1号，1969年.

岩生成一『南洋日本人町の研究』岩波書店，1966年.

岡田章雄『岡田章雄著作集Ⅴ：三浦按針』思文閣出版，1984年.

平戸市史編さん委員会編『平戸市史：歴史史料編1』平戸市，2001年.

藤井譲治編『織豊期主要人物居所集成』思文閣出版，2011年.

〈外国人による研究書〉

フアン・ヒル（平山篤子訳）『イダルゴとサムライ：16・17世紀のイスパニアと日本』法政大学出版局，2000年，259頁。

レオン・バジェス（吉田小五郎訳）『日本切支丹宗門史：上・中』岩波書店，1991年

パブロ・バステルス（松田毅一訳）『16-17世紀日本・スペイン交渉史』大修館書店，1994年

Boxer, Charles R., *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan 1543-1640*, London, 1986.

Boxer, Charles R., *The Christian Century in Japan*, London, 1949.

Delplace, Louis, *Le Catholicisme au Japon*, tome 2, Bruxelles, 1910.

Farrington, Anthony, *The English Factory in Japan 1613-1623*, London, 1991.

Gil, Juan, *Hidalgos y samurais: Espana y Japon en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1991.

Leupe, Pieter Arend, *Reize van Maarten Gerritszoon Vries in 1643 naar het noorden en oosten van Japan*, Amsterdam, 1858.

Pasio, Francois, *Lettres Annales du Japon 1603-1606*, Lyon, 1609, pp. 211-212 (1605).

Public Record Office, *Calendar of state papers, colonial series v. 2; East indies, China and Japan, 1513-1616*, London, 1978 (rpt.).

Purnell, C. J., 'The Log Book of William Adams 1614-1619, and other related documents', p. 158.

in "Transactions and Proceedings of the Japan Society, volume XIII, Pt. 2", London, 1914-1915.

Stevens, Henry, *The dawn of British trade to the East Indies, as recorded in the court minutes of the East India Company, 1599-1603*, London, 1888.

William Adams and the western-style ships

Yoshikazu MORI

Abstract

William Adams who is known as the first English man to come to Japan arrived in Japan by Dutch ship *Liefde* in 1600. Soon he was treated very well by the Japanese 'emperor' Tokugawa Ieyasu. After a few years of his arrival, he was ordered by Ieyasu to make western-style ships, and he made two ships. In this paper I examine the process of this ship-building and its historical meanings connecting with the diplomacy of Ieyasu and Adams' idea of the expedition of the north-west passage. Especially I express my view with the relations between Japanese and Spanish in Philipine, and also Hollanders, English at that time.

Keywords: William Adams, early Tokugawa diplomacy, western-style ship, north-west passage