

# 「三浦按針の謎と影響」

## アダムス・按針に関心を持つ理由

按針を知り、日本海運界の激変する現状を観て、  
彼を通して海事思想の普及に努められないか？



元航海士として、どのような活動が出来るか？

# 日本海運界の現状

# 海国・日本

(国土**61位** vs、領海+FTZ**6位**)

●日本の領土面積

→約38万平方km:世界第61位

●領海を含むEEZの総面積

→世界6位

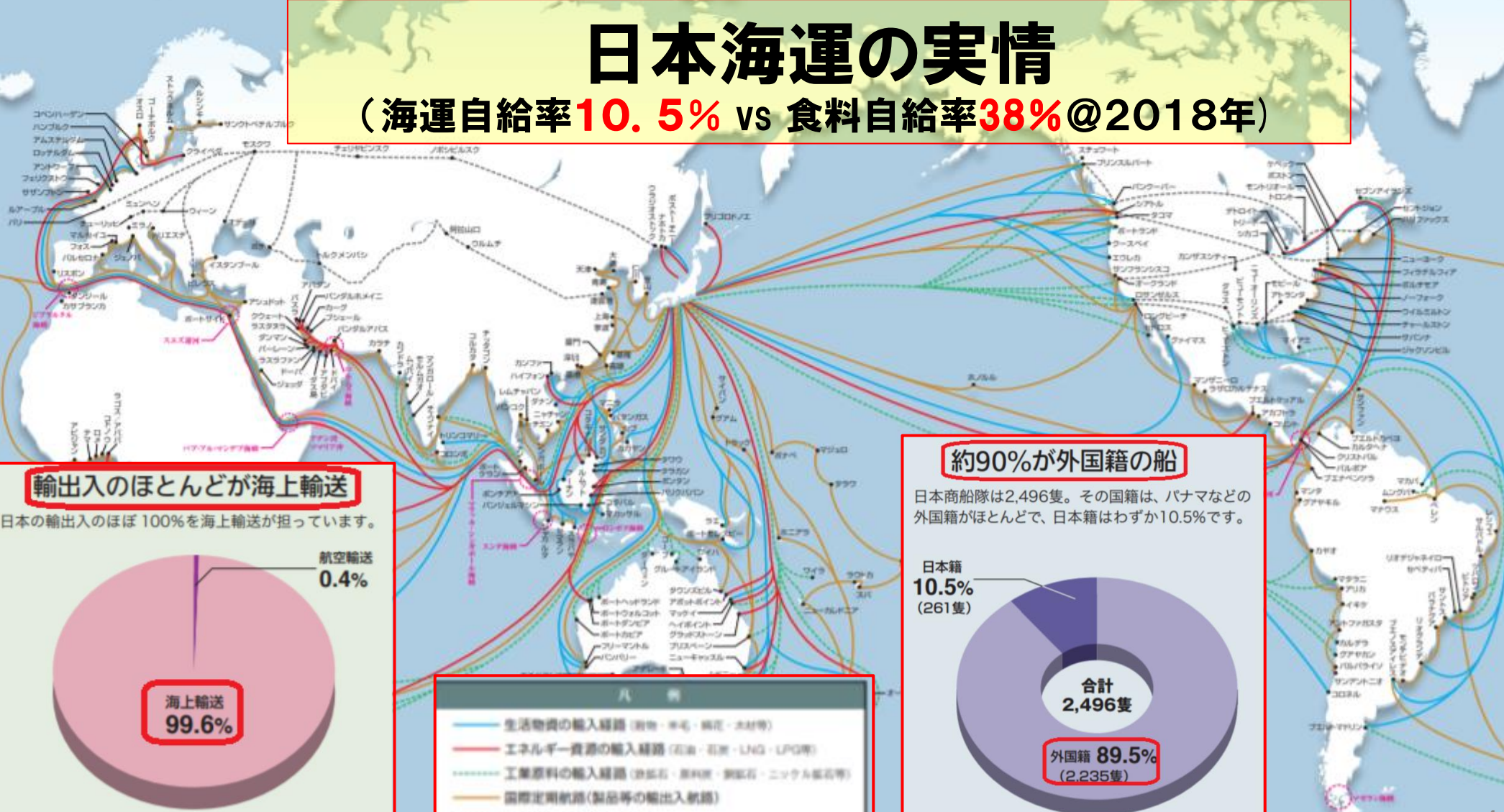
(水域面積 (=領海+EEZ))

→約447万平方km:世界第8位)



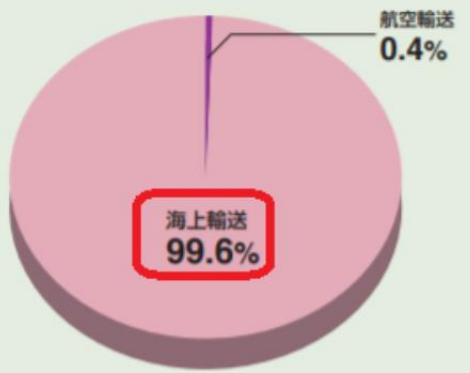
# 日本海運の実情

(海運自給率 **10.5%** vs 食料自給率 **38%** @2018年)

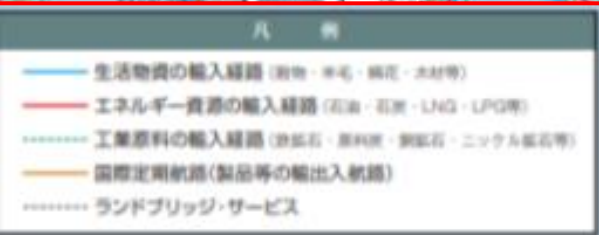


## 輸出入のほとんどが海上輸送

日本の輸出入のほぼ 100%を海上輸送が担っています。

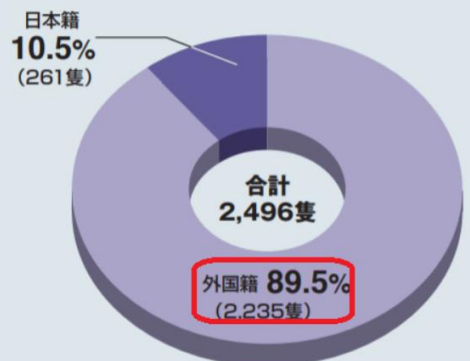


日本の貿易量における海上輸送の割合



## 約90%が外国籍の船

日本商船隊は2,496隻。その国籍は、パナマなどの外国籍がほとんどで、日本籍はわずか10.5%です。

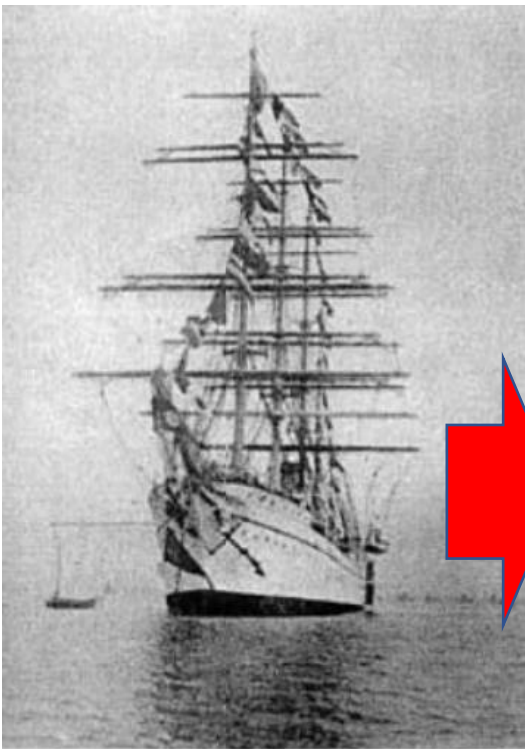


日本商船隊の国籍



# 船の変遷

過去・帆船→現在・専用船→近未来・自律運航船



帆船 大成丸



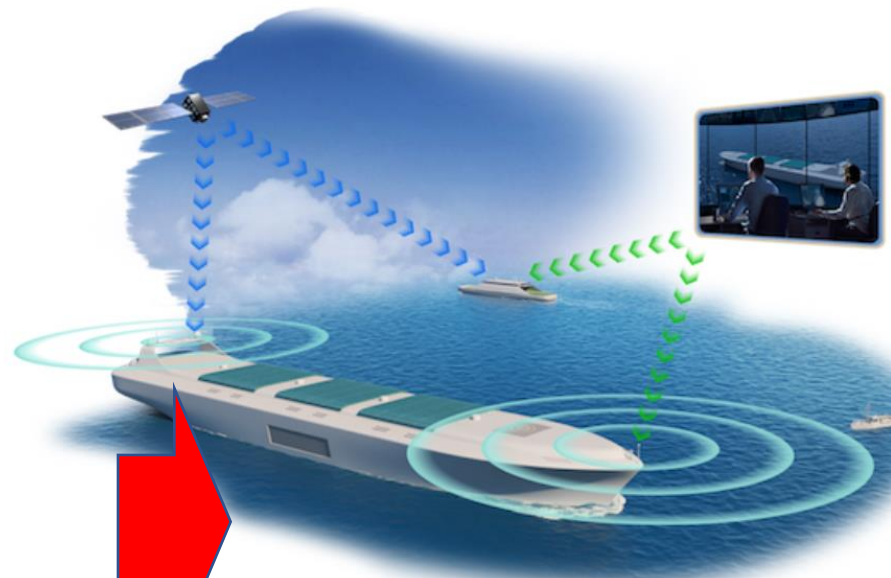
タンカー



PCC



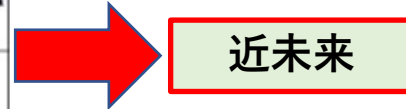
コンテナ



自律運航船

# 航海術の変遷(推測航法:天測航法→衛星測位システム)

名称	測経索 (ハンドログ)	測船(測深具)	羅針盤	運針器	ディバイダー	砂時計	アストロラーベ	クォードラント	トランサム (横棒)	クロス・スタッフ (ヤコブの杖)
解説	ログ・木片で、海面に投入し船側を通過する時間を計り速力や航程を計算。一定時間に流れ出した紐の長さで針測するハンドログ。あくまでも対水速力 海流のある海では計算には当然狂いがでる。	水深計測器具。獣脂を結める底部の穴は、底質を調べる為	磁石の容器と蓋をもつ16世紀のイタリア製羅針盤	1回が4時間の当直中に、針路の変更を記録するための用いられた。中心から外周へ向かって30分ごとに、航途中の針路を示して船の位置の算出の釘が、順に穴へ差し込まれた。	海面上で等距離を区分するための分割文具 (現在でも航海士の必須)	海上における時間を針測された。どの砂時計も、30分間砂が落ちるものだった。	水平線と観測者の目と、太陽(北極星)との間の角度="水平線上の高度"を測る。太陽と一線になるまでアストロラーベの照準尺を回し、照準尺の指した円周上の目盛りによる角度を読み取った。	上縁に沿って太陽を観測した。照準尺が下部首直上の目盛りに太陽の高度を示した。	太陽と星の高度観測する。その長い棒にはスライドするトランサムすなわち横棒があった。異なる長さのトランサムが別々の示度を得るために用いられた(ここでは4本が見える)。棒の一端に目を置き、下縁が水平線と、そして上縁が太陽とそれぞれ一線になるまでトランサムをスライドさせる。	
イラスト										
在庫		日本丸保存会	各所	調査中	各所	各所	調査中	海洋大?		海洋大
調査結果	メロロ撮影可	写真入手予定	装飾なし		装飾なし	装飾なし				28日撮影可

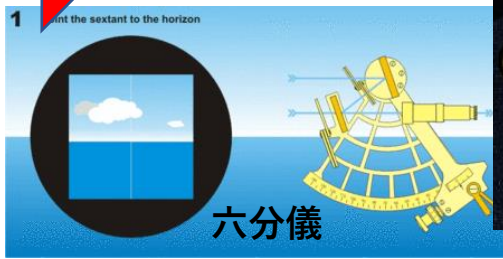


## 推測航法 (緯度 + 経度?)



## 経度の概念・統一

正確な時計  
クロノメーター  
(英国の海上覇権)  
グリニッジ標準時

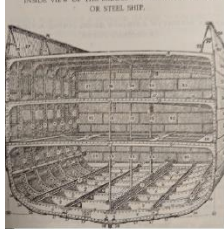
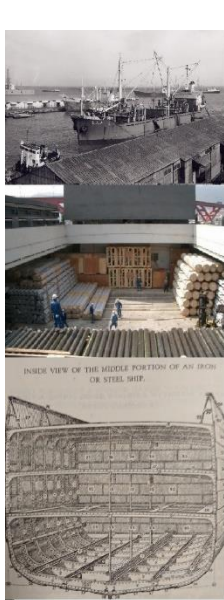


## 衛星測位システム Global Navigation Satellite System Profile

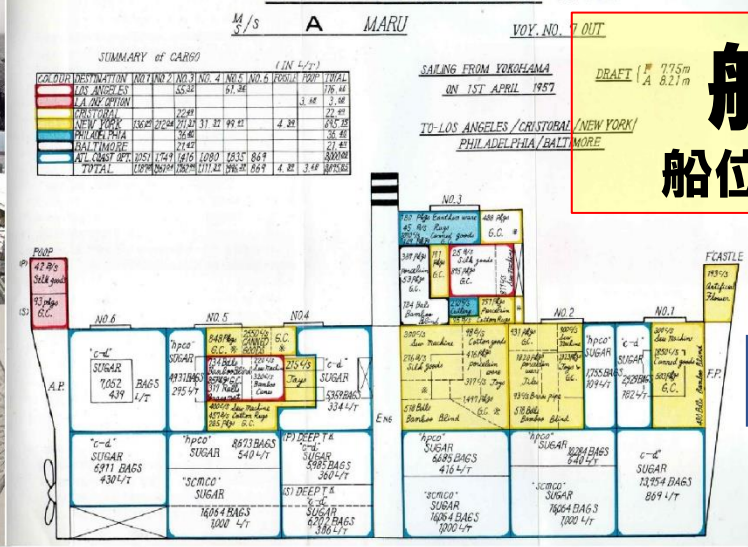


## ウェザールーティングの導入 (最適航路選定)



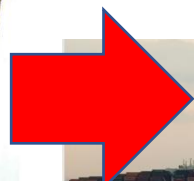


### CARGO STOWAGE PLAN (第7圖)



# 航海士業務の変遷(激変)

船位推測以外、載貨法(船上)→PCシステム(陸上)



shutterstock.com - 1939069267



Figure 4. Stowage Plan for a 5000TEU Containership

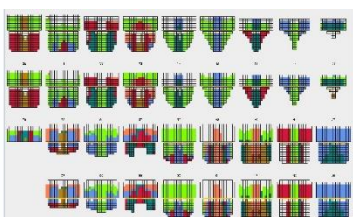


Figure 5. Stowage Plan for a 7000TEU Containership

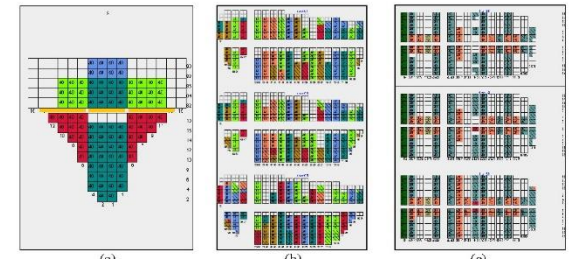


Figure 6. Visualization of Stowage Plan in (a) Section View, (b) Side View and (c) Top View

## Transfer Tablets

A new and remarkable invention for producing fac-simile copies of Reports, Circulars, Price Lists, Announcements, Maps, Programs, etc. No press, stencils, ink rollers, or prepared paper required. This process is neat and simple—anyone can use it. Simply write or draw on any paper with our Transfer Ink the matter to be reproduced. Press this sheet, when dry, upon the Prepared Tablets (consisting of refined French Gelatine and other ingredients) and the matter is instantly transferred to the latter, which may then be printed from without further preparation. To produce the print, lay the paper upon the Gelatine, pass the hand over it and remove as shown in the cut below. After securing as many copies as desired, wash off the Gelatine with a sponge and it is ready for use again.



EVERY MAN HIS OWN PRINTER.

従来の海上業務が海上船員の手から離れる！  
集荷、載貨の権限は、陸上コントロールに移る

# 海運業界の現状と未来

自律運航船導入、AI企業(GAFA)の物流海運への参入: **システム革新と業界変革!**



図7. 物流、IT など異業種がタッグを組んで未曾有の格闘がはじまっている!

- 貿易実務の基本・船荷証券(B/Ls)の撤廃 → **ブロックチェーン(共通帳簿)システム**
- **陸空海輸送体制の一元化** (物流業界の壁を超えて)

## 管理体制と安全対策はどうあるべきか?

さらには、自律運航船導入と、AI企業(GAFA)の物流海運への参入の下、海技の在り方の見直しが問われ、帆船実習の必要性も疑わしくなった。あるOBの声、「大叔父を帆船実習中に亡くし、母親が強く反対したが、帆船実習に憧れ商船学校に入学、帆船実習の意義(協調性、リーダーシップ、危機予知・管理能力)を体得できた。従来の実習の復活を期待する。」



# アダムス・三浦按針を通して海事思想の普及活動

- ◆ 海事研究評議会等に参加：  
商船大・海洋大OB組織 “海洋会”・“日本海洋塾”を介して、  
海洋大・海事教育機構(JMETS)への提言
- ◆ 静岡県伊東市で“**按針祭**”(花火大会だけでない)に出会う  
伊東市民グループ“按針会”にメンバー参加し、按針サミット4市(伊東、横須賀、臼杵、平戸)と連携
- ◆ 活動状況：  
2018年・按針祭@伊東でパネル展・講演会開催  
・Facebookでページ「三浦按針」を開設  
・YouTubeチャンネル「日本海洋塾」立ち上げ（商船大OBと海洋大学生の繋がり・・・“温故知新”  
・海王祭にて、“按針祭紹介コーナー”開設  
2019年・海洋大「海王祭」“帆船実習の思い出”開催  
・研究会「按針インターネット」共同主宰、Zoom講演(研究発表) …過去6回・次回来る9月予定  
2020年・海洋大キャンパス・明治丸ミュージアム展示(コロナで中断)  
2021年・帆船AMIでの“按針航海”を企画・実施(3月20日・沼津～4月20日・平戸)

三浦按針(ウィリアム・アダムス)関係書籍

既読	著書名	著者&企画編集者	Remark-1	Remark-2	Remark-3
○	三浦按針	岡田章夫			
○	三浦按針11通の手紙	田中丸栄子			
○	さむらいウィリアム 三浦按針の生きた時代	ジャイルズ・ミルトン/著 築地誠子/訳			
未	按針と家康	クラウス・モンク・ブロム			
○	徳川家康のスペイン外交 (向井将監と三浦按針)	鈴木かほる			
○	航海者	白石一郎			
未	ミステリアスな英国人 三浦按針の話	吉江宏			
未	ミステリアスな英国人 三浦按針の話 II	吉江宏			
未	Anjin - the Life and Times of William Adams (As Seen through Japanese Eyes)	ロジャース弘実			

「国立国会図書館オンライン」(NDL ONLINE)→閲覧件数:140件

○	青い目のサムライ 三浦按針	牧野正			
○	三浦按針の足跡	牧野正			
○	新説のアダムス	山道良興			
未	日本に来た最初のイギリス人	P. G. ロジャース			
○	按針に会いに	逸見道郎			
○	William Adams研究- 歴史的展望と人間Adams	皆川三郎			
○	リーフデ号の人びとと忘れ去られた船員たち	森良和			
○	青い目の旗本ジョセフ按針	浄土寺住職 逸見道郎			
未	青い目の旗本 ジョセフ按針(一) ~衣笠の姫~	佐々木祐一			
○	三浦按針 -その生涯と時代	森良和			





## ◆按針に関する6つのテーマ

1. アダムスが日本(家康)に伝えた激変する世界情報
2. 1年10カ月の大航海(ロッテルダム～大西洋～マゼラン海峡～太平洋～日本)
3. 家康との邂逅
4. 幕藩体制への影響(軍事、貿易&外交、造船・航海術)
5. 幕末・明治維新への影響
6. 現代の海運界・航海術への影響

## ◆按針造船のなぞ

・造船地に関する2説 ①砂地(砂ドック) ②唐人川(潟)

・伊東が造船地に選ばれた理由

按針が船大工修行をしたライムハウス

古地図に見るライムハウスと伊東・唐人川の類似点

・帆船建造に必要な要件＝船大工・木材以外にも必要な縄・索具・金具等

・家康の天下普請との関連

江戸城石垣のための巨石の切出しと船積み技術

◆按針が建造した船は、どのような船か？

◆伊東市史での按針の造船の取り上げ方は、一次資料不足から控え目

◆按針建造船のその後、なぜ西洋帆船が日本で普及しなかったか理由

◆現代に生きる「按針」とは？

◆按針が、その後の日本に与えた影響

◆日本の海運が直面する困難な現状と、求められる変革に繋げる！？



\*\*\*\*\*

Suntory Toyota International Centres for Economics and Related Disciplines (STICERD) 森嶋通夫

「WILLIAM ADAMS / MIURA ANJIN: MAN / MYTH」 By Professor Derek Massarella, Chuo University, Tokyo:

☐ [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1162034](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1162034)

\*[http://eprints.lse.ac.uk/6890/1/William\\_Adams\\_and\\_Early\\_English\\_Enterprise\\_in\\_Japan.pdf](http://eprints.lse.ac.uk/6890/1/William_Adams_and_Early_English_Enterprise_in_Japan.pdf)

**=abstracts from (Massarella paper) =**

**The William Adams story has been told many times, but not completely.**

**This paper corrects matters of fact and revises matters of interpretation.**

**It adds new information about Adams the man and examines the fabrication of the myth of William Adams or Miura Anjin that has developed since the late nineteenth century.**

...

**Does not Adams/Anjin perform a similar function in blurring and erasing difference?**

**In posing this question I hope that I too am not contributing to the perpetuation of the Adams/Anjin myth.**

**訳：“アダムスまたは三浦按針の神話が、19世紀後半から日本で作られた。  
… 私のこの報告が、アダムス/アンジン神話の永続化に貢献しないを  
願っている。”**

\*\*\*\*\*

<注>

マサレラ氏は、「アダムス神話」からの脱却を基本として、“現代日本では過度にアダムスを礼賛しているが、その根拠は薄弱で、アダムスが日本外交に及ぼした影響はほとんどない。”と考えているようです。

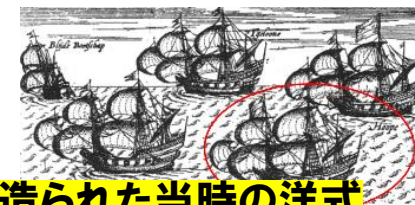
私はマサレラ氏の意見と一致はしませんが、「**本当はどうだったのか？その根拠は？**」を追及したいと思っております。 13

資料は皆無の理由は、

- \* 家康の軍事秘密（石工の謎）
- \* 職人口承（欧州・日本）
- \* 伊豆の大地震・津波（2度）

## Adams/按針の造船に関する一次資料はない！

### 海事史学会でガレオン船に詳しい山田義裕氏の情報・コメント



小生、長年16-17世紀のスペインとポルトガルの造船及び航海術、その日本への影響を主テーマとして、勉強しております。日本で造られた当時の洋式船に極めて関心がありますが、何も資料が残っていないのが現状と理解しています。

それは日本だからということではなく、ヨーロッパで造った船でも、同じ状況です。

それは船の種類、トン数、大砲の搭載数、乗組員数が分かれば、史的記述においては十分であり、操船性能にかかわる点は船長、ピロートには関心がありましたがそれ以上の詳細は船大工以外の者にはあまり関心のないことであつたからです。

船大工にしても、ウィリアム・アダムスの例もそうだと思いますが、手元になんら設計寸法のひな型を有していたわけでもなく、ましてや図面など全くありませんでした。船の建造は、船大工親方の経験だけに頼っていました。

ただ、スペインの場合は事情がことなり、17世紀初頭に勅令で、船の大きさに準じて寸法細目が詳しく決められていたので、トン数がわかれば、当たらずとも遠からずの船の姿が描けます。

さて、次にウィリアム・アダムスですが、彼は船大工の息子でしたが、若いうちに家を出て、航海術で身を立て、掲題の船を設計して造つたというのは、昔取った杵つかいということでしょうか。

120tということですが、これはガレオン船というよりは、小型のガレオン船(スペイン語ではガレオンセツテと呼ぶことが多いようです)で、この辺りの大きさなら、出来たのかもしれない。

ということで、ご質問が「何かわからないだろうか？」ということでしたら、資料は見たことはありませんし、寸法など残っていることは上記の理由から、ほとんどないと思います。もし出てきたら、世界的に話題になる発見でしょう。

直接の資料がどこにあるかという見当ではなく、どのような船であつたかという推定でしたら、どのような目的で、どこまで接近するか次第ですが、それなりに出来ないことではありません。アダムスは英国人で、その船大工の家系を引いています。多くの時間乗っていたリーフデ号はオランダ船です。

そういったことを考慮しながらの、論議は出来るでしょう。そのことがご質問の趣旨にどの程度そうものなのか、分かりませんが。

小生は現在、長崎大天主堂附属博物館の依頼を受け、26聖人の殉教の原因となつたスペインの漂着船の模型製作(製作はザ・ローブ)の監修をしています。これなども全く資料はありませんが、上記のようにスペイン船なので、かなりの推定ができるからです。

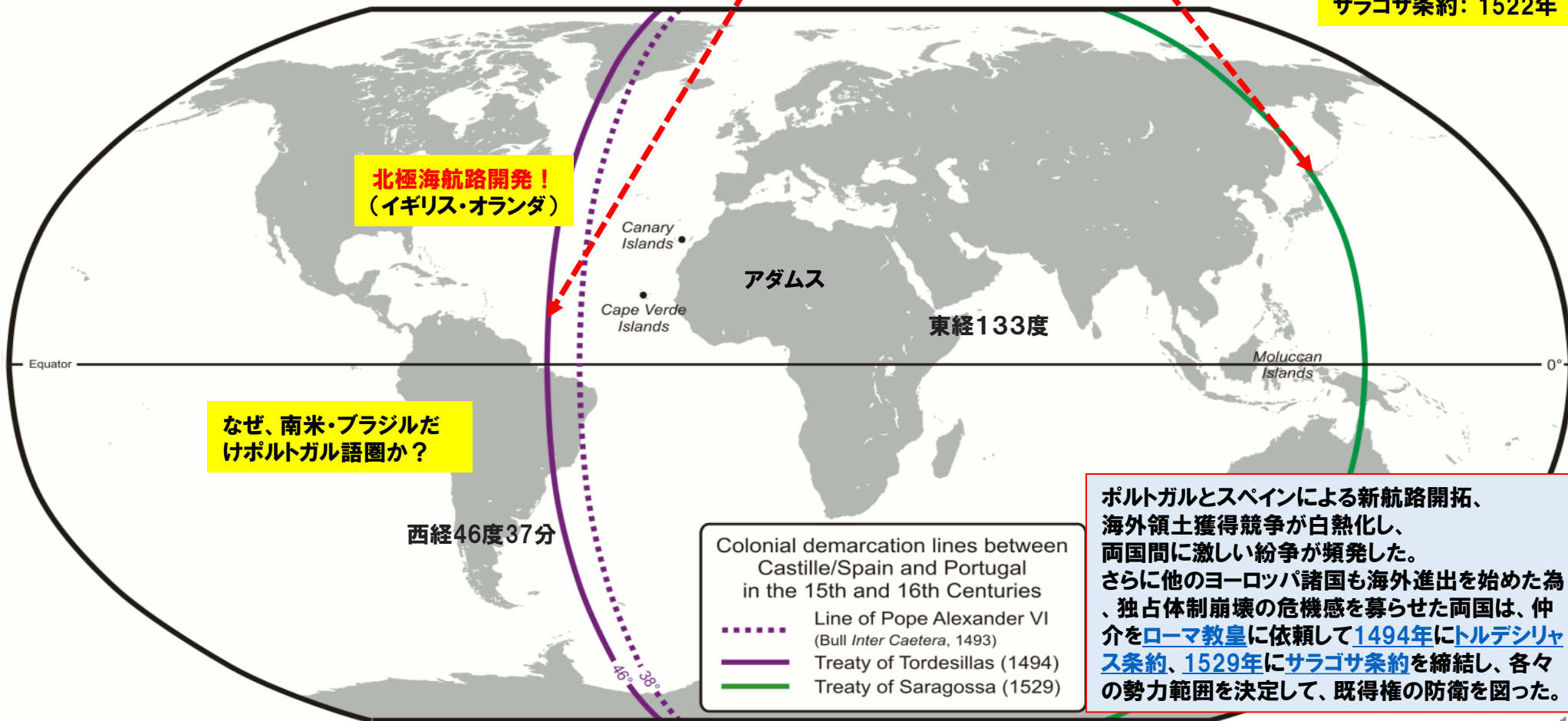
ご存知かもしれませんが、w. アダムスの乗っていたリーフデ号が描かれている17世紀のオランダの版画です。リーフデ号を見て書いたものではなく、当時のオランダのガレオン船のイメージ図と見た方が良いでしょうし、同号は300tと本格的なガレオン船です。この図は、一時帰国して3月24日の海事学会例会で「スペインのアメリカ植民地の二つの艦隊 - 海賊との戦い」を発表する際に使おうと思つているものです。

# 16世紀後半の世界ー1

大航海時代の主役の新(オランダ・イギリス)旧(スペイン・ポルトガル)の交代時期であった!

ポルトガル・スペイン間の条約締結: **トルデシヤス条約** 及び **サラゴサ条約**の境界線

トルデシヤス: 1494年  
サラゴサ条約: 1522年



## 16世紀後半の世界ー2

### 宗教革命

#### 旧教・ローマカソリック vs 新教・プロテスタント (ポルトガル・スペイン) (イギリス・オランダ)

- 宗教改革(Protestant Reformation)(1517年~1521年):  
16世紀(中世末期)のキリスト教世界における教会体制上の革新運動である。免罪符に対するルターの批判がきっかけとなり、以前から指摘されていた教皇位の世俗化、聖職者の墮落などへの信徒の不満と結びついて、ローマ・カトリック教会からプロテスタントの分離へと発展した。
- ルターによるルター教会、チューリッヒのツヴィングリやジュネーヴのカルヴァンなど各都市による改革派教会、ヘンリー8世によって始まったイギリス国教会などが成立した。また、当時はその他にアナバプテスト(今日のメノナイト)など急進派も力を持っていた。

イギリス人・アダムス(按針)が、プロテスタントであり、オランダ船団に乗り組むという奇遇が、日本で家康の外交顧問としての活動に、大きく影響する事になる。

更に、彼の出身地・ジリングムがイギリスvsオランダの交流・対立の地である事も、彼の外交顧問としての特異な立ち位置を生むことになった。



## 16世紀後半の世界ー3

### 旧覇権国 → 新興国 新興国 イギリスとオランダの台頭 「アルマダの海戦」



アルマダの海戦( Battle of Armada, Armada Wars )は、スペイン無敵艦隊( Spanish Armada )のイングランド侵攻において、1588年7月から8月(旧暦7月)に英仏海峡で行われた諸海戦の総称である。

広く知られる「無敵艦隊」の名称はスペイン語 Armada Invencible の訳で、スペイン海軍の C・F・ダロ大佐が 1884 年に著した論文の題名が原典とされている。

イングランド側視点での歴史書では、“the Invincible Armada”の名称が揶揄的な表現として稀に用いられている。本国スペインにおいては、「最高の祝福を受けた大いなる艦隊」と呼ばれていた。

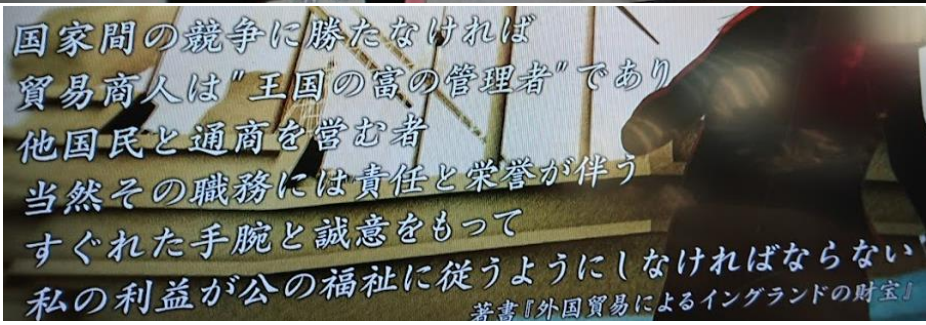
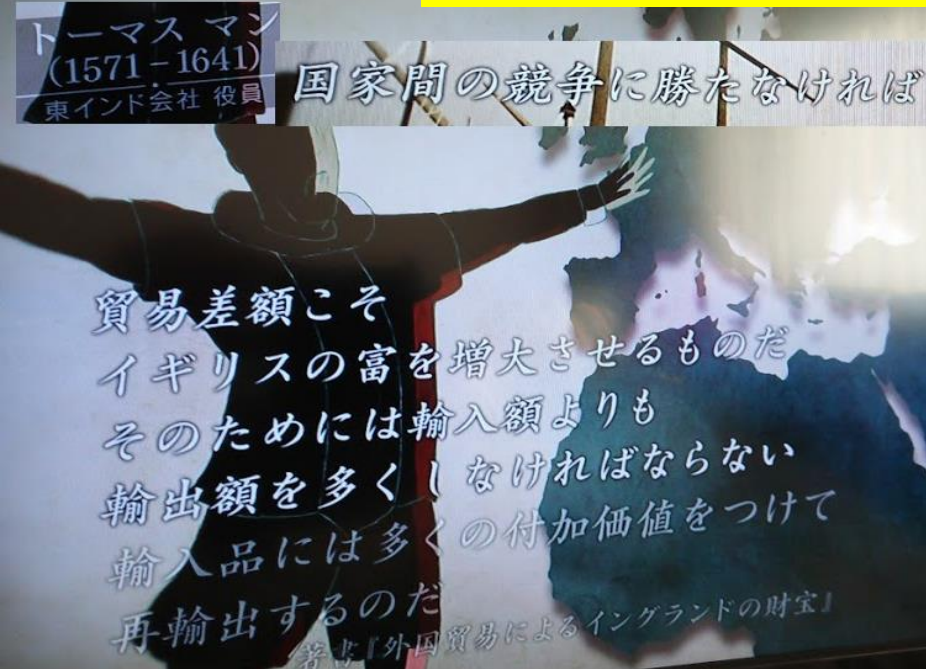
中立な視点からは、英語の文脈では Spanish Armada、the Armada 等と呼ぶ。

**アダムスは、ドレイク将軍の指揮下、  
Logistic船・船長としてアルマダの海戦に参戦！  
(アダムスは船大工に飽き足らず、航海士に憧れていた。)**



# 16世紀後半の世界-4

- 一世紀にわたり東洋貿易を独占したポルトガルとスペインから、イギリスとオランダへの勢力交代、
  - ルターの宗教改革によるプロテスタントの勃興
- ⇒ アダムスは、その激動の世界を自らの経験として家康に伝え、家康を覚醒させた！



## 【重商主義・東印度会社】

エリザベス1世はフランシス・ドレークの世界一周を皮切りに、世界航海進出を狙い、アジア圏の貿易を独占しようとしていた。毛織物工業の発達を利用して貿易に力を入れ、重商主義を掲げ、関ヶ原の戦いが起きた1600年には、東インド会社を設立した。

# 16世紀後半の世界-5

## 西回りアジア航路(スペイン):シルバー・ロードの開拓と確立!

スペインのアジア進出政策として、西回りのアジア航路開発の略歴:

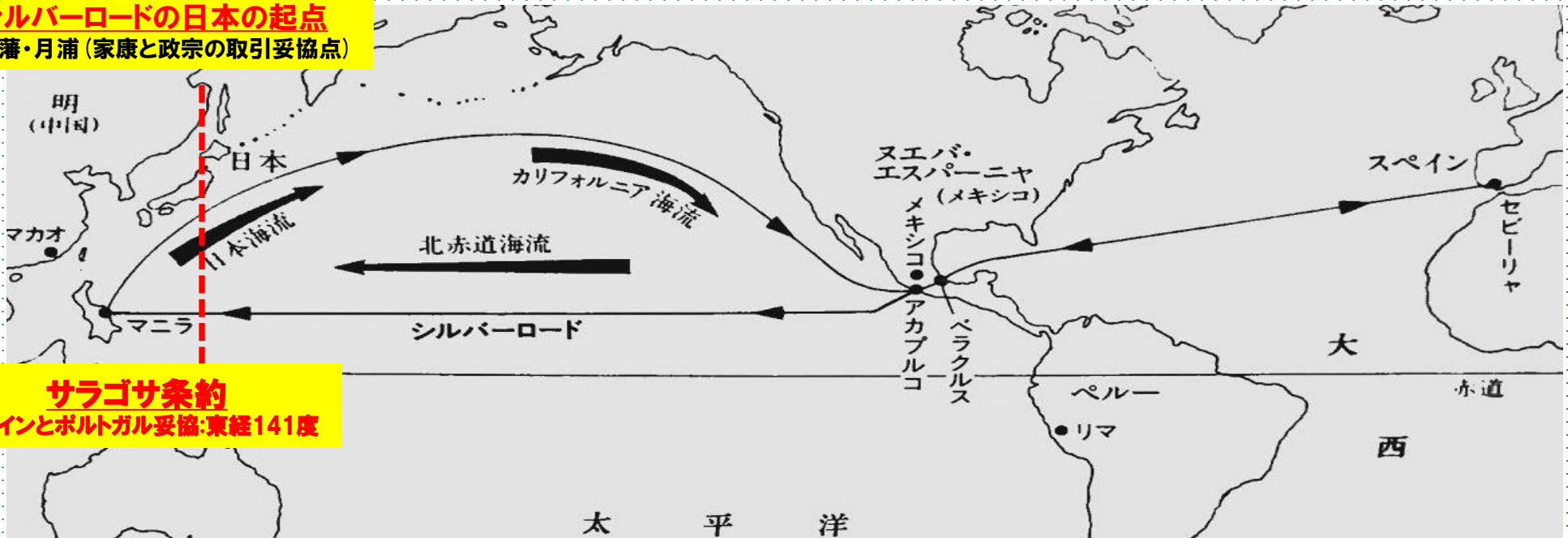
- \*1521年: マゼラン世界一周(フィリピン到着: 南回りは長すぎて商業的に採算が合わない)
- \*1528年: 東インド諸島に到着(西回り航路の難点、アジアからメキシコに引き返す帰遠航路が見つからなかった)
- \*1565年: "エルナン・コルテス"(アステカ帝国征服者)が1528年から取り組んだ太平洋往復航路の開発は、"アンドレス・デ・ウルダネータ"がマニラから北上する日本海流、そしてカリフォルニア海流に乗るルートを発見、アカプルコに帰着した時、「シルバーロード」(往復)が確立された。

... この日本に接近する大圏航路「シルバーロード」が日本のその後に大きな影響を与える事になった。

その後(1571年)、スペインは政庁をマニラに定め、定期貿易船「ガレオン・デ・マニラ」として、約二世紀半の間 このシルバーロードが太平洋定期航路として活用される事になる。

(注) このルートで初めて太平洋横断に成功した日本人船は、「サン・フェナ・ヴェンツォラ号」である。... 「伊東の誇り」

**シルバーロードの日本の起点**  
仙台藩・月浦(家康と政宗の取引妥協点)



**サラゴサ条約**  
スペインとポルトガル妥協:東経141度



# 15~16世紀「中華思想」に基づく世界感+中国海賊の日本への影響-6

## ●世界の4大発明

- 火薬
- 紙
- 活字印刷
- コンパス

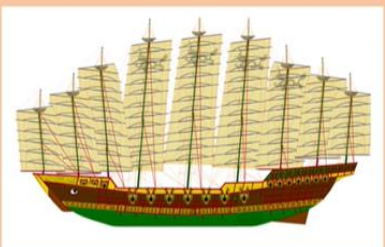
## ●「東力西漸」

… 鄭和の大航海(明・永楽帝)  
1405~1433年・7回

船隊規模比較

指揮官	航海	航海年	船隊隻数	人員数	旗艦規模
鄭和	第一次航海	1405年	200	27800	500Ton ~ 8,000Ton
バスコダガマ	インド到達	1495年	3	170	250Ton
コロンブス	新大陸発見	1492年	3	88	120Ton

鄭和



永楽帝



新大陸「アメリカ」発見説？

中国海賊ジャンクの影響  
(王直~鄭芝竜~鄭成功1624)

鄭成功はゼーランディア城を陥落させ、東インド会社を台湾から駆逐して台湾に鄭氏王国を樹立:1661年



日本・和船造船への影響  
中国ジャンク船:日本沿岸航海の適正



近松門左衛門  
国性爺合戦

明→清激動の中国  
基盤に現れる小宇宙



# 16世紀後半の世界1～6を参照して

“16世紀末の世界情勢”と“現在の世界情勢”が酷似していませんか？

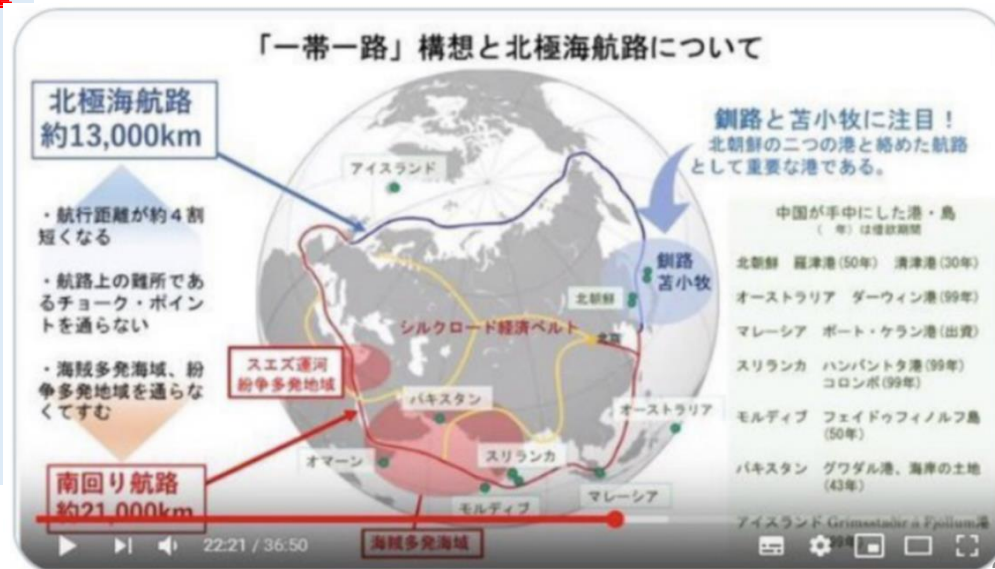
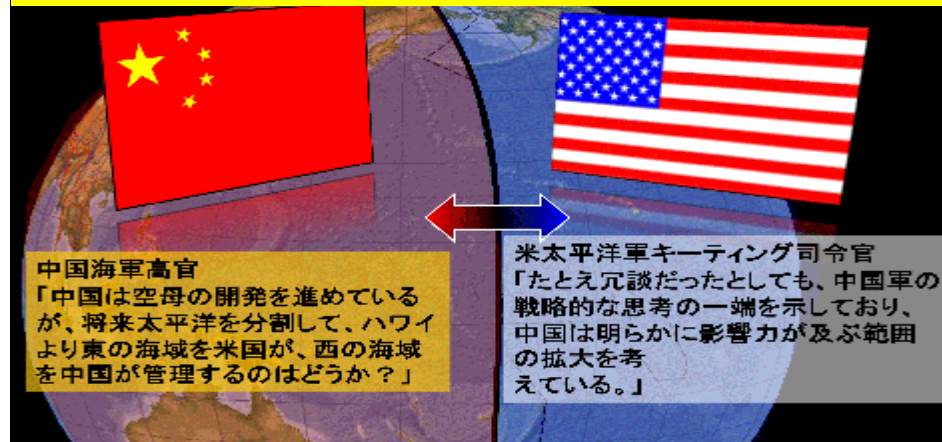
- ① ◎トルデシヤス条約+サラゴサ条約で世界を二分！  
VS  
◎中国・習近平氏の米国への「太平洋二分論」提案。
- ② ◎スペイン・ポルトガルに制圧された東西航路に対して、  
「イギリス・オランダの新北周り航路開発」+**按針・家康の野望**

- VS  
◎「経済効率と地球温暖化の煽りを受け、  
「中国や各国(日本を含む)による北極海航路の開発」

- ③ ◎ 世界の覇権争い渦中にある台湾の微妙な立ち位置

… **日本の今後を決定する関わり方！**  
**まさに、歴史は繰り返される。**

## 習主席の「米中で太平洋二分論」



# 北極海航路開発

## <大航海時代の覇権争い>

1596年

ウィレム・バレンツ（オランダ）の航海



スペイン・ポルトガルの覇権国に  
独占されたアジアへの東西航路への打開策！

## <按針・家康の夢>

1610年前後

按針、家康に北方航路の請願

[https://www.visit-shizuoka.com/t/oogoshi400/study/05\\_10\\_01.ht](https://www.visit-shizuoka.com/t/oogoshi400/study/05_10_01.ht)

大航海時代の駿府の家康公

- (コラム)「北方航路」を発見せよ
- 当時ヨーロッパの国々では、マゼラン海峡や喜望峯を知らなくてもヨーロッパから日本に直接行くことができる「北方航路」なるものが真剣に検討されていた。現実には存在しないが、イギリスではジェームズ国王がこのルートを探すことを命じていた。アダムズもルウェー方面を探検し探したこともあった。またイギリス使節として来日したジョン・セーリスなどにも命じていた。
- そこでアダムズは家康が押しこの北方航路を発見すれば、家康が世界の支配者になれるだろうと進言し、北方航路発見のため日本では手に入りくい航海に必要な品物リストを提出して、それらを用意することを要望したという。具体的には次の物である。「網具類、帆船の布、松脂、羅針盤、砂時計、説明用地球儀一対、世界の海図または世界地図若干枚数」(アダムズの手紙より)
- 以上の品を調達するよう家康に要望したアダムズは、次のような記録を残している。「若し閣下(家康)が、予に此等を供給せらるるならば、神助により、予が此の如き名譽ある勤務を怠るものにあらざることを承知せらるべし」(慶元イギリス書簡より)。
- このようにアダムズは、自信に満ちてこの計画達成が可能であることを家康に伝えた。そのため家康は、蝦夷の松前藩に紹介状を送り、アダムズに協力させたという。

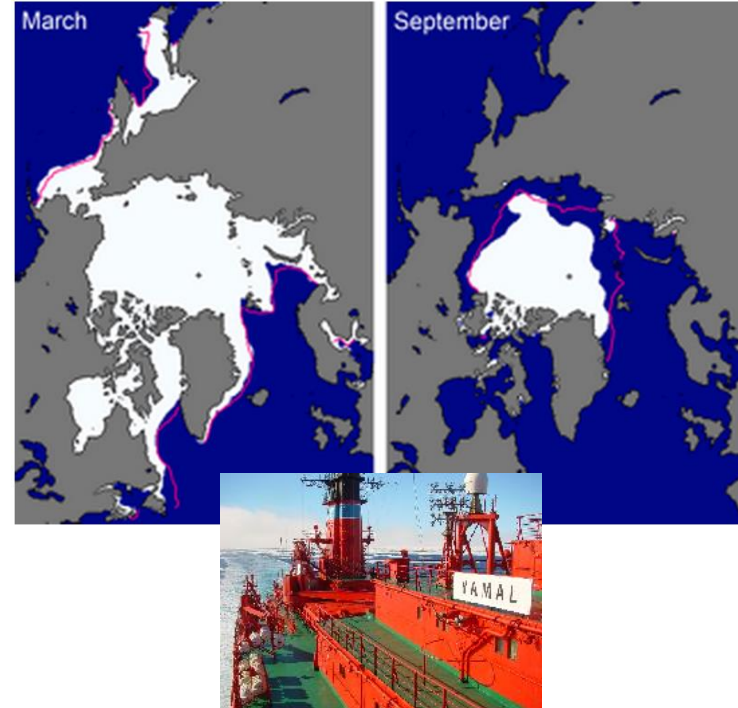


イギリス国王ジェームズ一世  
〔英國書簡〕所収

## <経済・資源獲得競争>

2014年7月

商船三井・LNG船（ヤマル半島～欧・亜）



アジア・欧州のスエズ航路より短距離航路  
及び北極海資源の開発

**三浦按針675日間  
（日本への大航海）**



**1600年・家康との邂逅**



# 675日の大航海-1

航跡図出典=英国人作家・ジャイルズ ミルトン氏“さむらいウイリアム”より



**三浦按針：**  
世界初の“欧州～ホーン岬～日本”の壮絶な航海、  
そして天下分け目の“関ヶ原の戦い”へ



○ ロッテルダム出港	5隻の船団で(ホープ号の航海士として)	1598年06月24日
① ヘルデ岬諸島	船団がプライア島のポルトガル守備隊を急襲	
② ロベス岬	首長のもてなしは爆裂カバ肉のシチュー	
③ アンノボン島	乗組員が赤痢にかかる	注: ボニン諸島=小笠原
④ マゼラン海峡	厳冬の嵐と現住民の襲撃(リーフデ号配置転換)	
⑤ モチャ島	原住民の襲撃で多数の死者	
⑥ ハワイ	8人の乗組員が逃亡	
⑦ ボニン諸島	生存者は24人のみ(出航時110人)	
⑧ 日本(豊後臼杵・黒島)	リーフデ号のみ航行能力無くして漂流着(航海日数)	1600年04月29日
● 大阪(堺)	漂流着後、2週間足らずで家康と引見	1600年05月29日
美濃国不破郡関ヶ原	半年足らず後、天下分け目の“関ヶ原の戦い”	1600年10月29日

ホープ号(“希望”の意・旗艦)  
 ヘルローフ号(“信仰”の意・ロッテルダムに帰還した唯一の船)  
 トラウ号(“忠誠”の意)  
 フライデ・ボートスハップ号(“良い予兆”あるいは“陽気な使者”の意)  
 リーフデ号(“愛”の意)

## 675日の大航海-2

### 壮絶な航海の結果！


頁-  
10

オランダ出港(5隻・491名)が、豊後・黒島漂着時わずか24名、うち生存者・18名  
(歩行ができる者は、5、6名のみ)

the one with the other, that was no cause that he should  
put vs to death.

“Great was the misery we were in, having no more but  
nine or ten men to go or creep upon their knees: our  
captain, and all the rest, looking every hour to die”

In the end, the Emperour gave them

- 白石一郎著「三浦按針の生涯 航海者 上/下」(文春文庫)が面白い。
- アダムスの「日本への大航海」の詳細は、You-Tube動画で下さい  
<https://www.youtube.com/watch?v=cUrbGB6SmLs&t=11s> 





# 家康との邂逅-1

幕末黒船来航が、明治へと大きな転換をもたらしたとするならば、  
**近世の幕開けをもたらしたのは、家康と三浦按針との出会いにあった。**

大島昌宏著「海の隼」あとがき：  
これほど異色の取り合わせであり、地球儀的規模を持ち、かつ運命的な出会い  
というものは、日本の歴史上でも他に類を見ないのではないだろうか。  
二人の出会いが、その後の日本の方向性を決めたと言うのは、  
言い過ぎではないと思う。



- \* アダムスの豊後(大分県)漂着は、幕末の黒船来航に匹敵する。
- \* 1600年(慶長5年)、16世紀から17世紀へ、我が日本国史に於いての中世史から近世史への分岐点であった。
- \* 「関ヶ原の戦い」の数か月前、新しい時代の覇者“徳川家康”との出会いは、奇跡と言える。(日本の幸運！)
- \* 前述したように1600年前後は世界・日本史の大転換点でもあった。
- \* その象徴である“アルマダ海戦”を体験した按針が、家康に世界の激動を伝え、幕藩体制確立・外交施策に影響を与えた。(アダムスは、初めての来日イギリス人であり、初めての英和・和英訳者である。)
- \* 家康におもねることなく自らの信条に忠実であり続けた英国人。(終生望郷の思い)
- \* スペイン・英蘭と対立関係、更に英蘭の間での確執関係を超越した公正さと自己抑制する姿勢。  
→ 現在の英蘭でのアダムスの評価が高くない理由の一つか？
- \* 按針の書簡で、日本について、「性質善良 非常に礼儀正しく、かつ武勇に優れた国民。捷を破ったものに処罰が公平厳格に執行さる。秩序整然として政治が行われ、世界中で日本以上に善政の布かれている国はない」と語っている。日本の複雑な礼儀作法について理解を示していることもまことに不思議だ。

# アダムスと家康の邂逅-2

年表で見る“William Adams” vs “徳川家康”

日本史の中世と近世を切り分ける1600年関ヶ原合戦の直前、奇跡の邂逅！


歳の差=21

BC	1543	1564	1576	1587	1588	1596	1598	1600	1603	1606	1607	1608	1609	1610	1612	1613	1614	1615	1616	1619	1620	1635	
世界				英西戦争(1585-1604年)				1604年ロンドン条約															
		0歳	12歳	23歳	24歳	32歳	34歳	36歳	39歳	42歳	43歳	44歳	45歳	46歳	48歳	49歳	50歳	51歳	52歳	55歳	56歳		
三浦按針		シリングラムに生まれる		船大工奉公 - 12年間	アルマダ海戦に参戦		航海士としてRTM出港	(4月)リーフデ号の豊後漂着		伊東で日本初西洋式帆船建造 (80トン、その後120トン)	「三浦按針」三浦郡逸見村250石の旗本		平戸商館(オランダ)設立に貢献	スペインエナベンチュラ号をメキシコに渡る		平戸英国商館設立の貢献。商館員として契約	琉球に渡航。さつま芋の土産		シャム(バンコク)への航海	安南(ベトナム)へ航海。トンキン(ベトナム北部)へ航海		平戸にて病死	
徳川家康	0歳	21歳	33歳	44歳	45歳	53歳	55歳	57歳	60歳	63歳	64歳	65歳	66歳	67歳	69歳	70歳	71歳	72歳	73歳				
	岡崎城にて誕生(松平広忠・嫡男)		禁教令(秀吉)	1587年の禁教令(パテレン追放令)		1596年の禁教令		(5月)大阪城で5大老筆頭として(10月)関ヶ原で勝利(リーフデ号の武器採用)	征夷大將軍				慶長14年9月の大船没収令		4月21日慶長の禁教令		大阪冬の陣	大阪夏の陣	殺す	鎖国令「二港制限令」島原の乱	元和の大殉教		大船建造の禁

## 家康の邂逅-3

# 日本を変えた3つの重火器

泉秀樹氏「家康を天下人にした男」(J・Com動画)より

- 
- ◎ 近くは、3発目、  
大東亜・太平洋戦争を終結に導いた米軍の「**原子爆弾**」
  - ◎ 2発目は、  
幕末体制、明治維新に導く「**ペリーの黒船の大砲**」
  - ◎ **そして、1発目は、**  
「リーフデ号」に積載されていた**19門の大砲**の内、数門が密かに関ヶ原の戦いに運ばれ、家康の命に応じて、リーフデ号の砲手が  
**小早川秀秋陣に放った「問い鉄砲」(大筒)**であった。

尚、関ヶ原の後、大阪の陣での勝敗を決定づけた要因は、**石田三成側・ポルトガルの旧式大砲**に遥かに射程距離が勝る**家康側・イギリス製・新式ガリバル砲(＊)**であった。…(＊)按針の手配

一次資料から「重量ある大砲の関ヶ原へ輸送」を考えるとあり得ないと、反論する人も多い。

(**“陸路・困難！、海路・向井忠勝の動きから、あり得ない”との主張**)

<仮説> リーフデ号が堺に入港した際、家康が19門の内、1～2門を鉄砲鍛冶屋に研究資料として降して、淀川ルートで関ヶ原に？



# 日本初の西洋式帆船・造船の謎

- ① 日本初のドック(水門式・乾ドックか、上架・スリップウェー方式?)
- ② どのような船?
- ③ どのような航海術?

# ① 按針の造船に関する唯一の一次資料

## 三浦浄心「慶長見聞集」

寛永後期に三浦浄心によって著された、江戸初期の世相や出来事を主な話題とした仮名草子。作中に当時が慶長19年(1614年)だと記載があるため「慶長」の語が冠される。

**“半作の比より砂を堀上、敷台の桧を少しつゞさけ、堀の中に舟を置き、…”**

の記述が伊東では、**砂ドック説**に繋がっている。では、なぜ、その様な記述になったか？

<一次資料のない理由>

- \* 三浦浄心・自身の目撃情報でない。(伝承)
- \* 家康の最重要・**軍事秘密**との造船事業。  
(間近くでの目視・観察は、許されるはずは無い)
- \* その後、伊豆半島を襲った**2度の大地震・津波**

録六五頁、並大召聘の交渉船として、幕府船として初めて太平洋を横断し、日本の航海史上に輝かしい一頁を飾ったのである。

造船に取り掛かった時期は、関ヶ原戦の直後であろう。造船に関しアダムスの相談役となったのは、船奉行向井政綱・将監志勝父子である。向井忠勝は、日本には船渠なるものはないからと言って、伝統的な造船の地として知られる伊豆伊東を勧めた。伊東には地形的に適切な河口があり、天城山を控え良質な用材も豊富にあり、それに船大工が大勢いた。アダムスは、ピーテル・ヤンスゾーンを伴って伊東へ赴き、向井忠勝の公儀大工与十郎と船乗りの鹿之助・越之助、それに地元の船大工一〇数名を使役し、八〇トン船を竣工させた。造船地は伊東松川(大川)と唐人川の合流点にあたる河口と推定されている。このアダムス船の建造方法について、三浦浄心茂正なる人物が「慶長見聞集」に、こう記している。

浅草川の唐船ハ、伊豆の国伊東ていふ浜辺の在所に川あり、是こそ唐船作るへき地形なりとて、其浜の砂の上に柱をしき、たいとして其上に舟の敷を置き、半作の比より砂を堀上、敷台の桧を少しつゞさけ、堀の中に舟を置き、此舟海中へうかへる時に至て河尻をせきとめ、其河水を舟のある堀へなかし、入水のちからをもて海中へおし出す……。

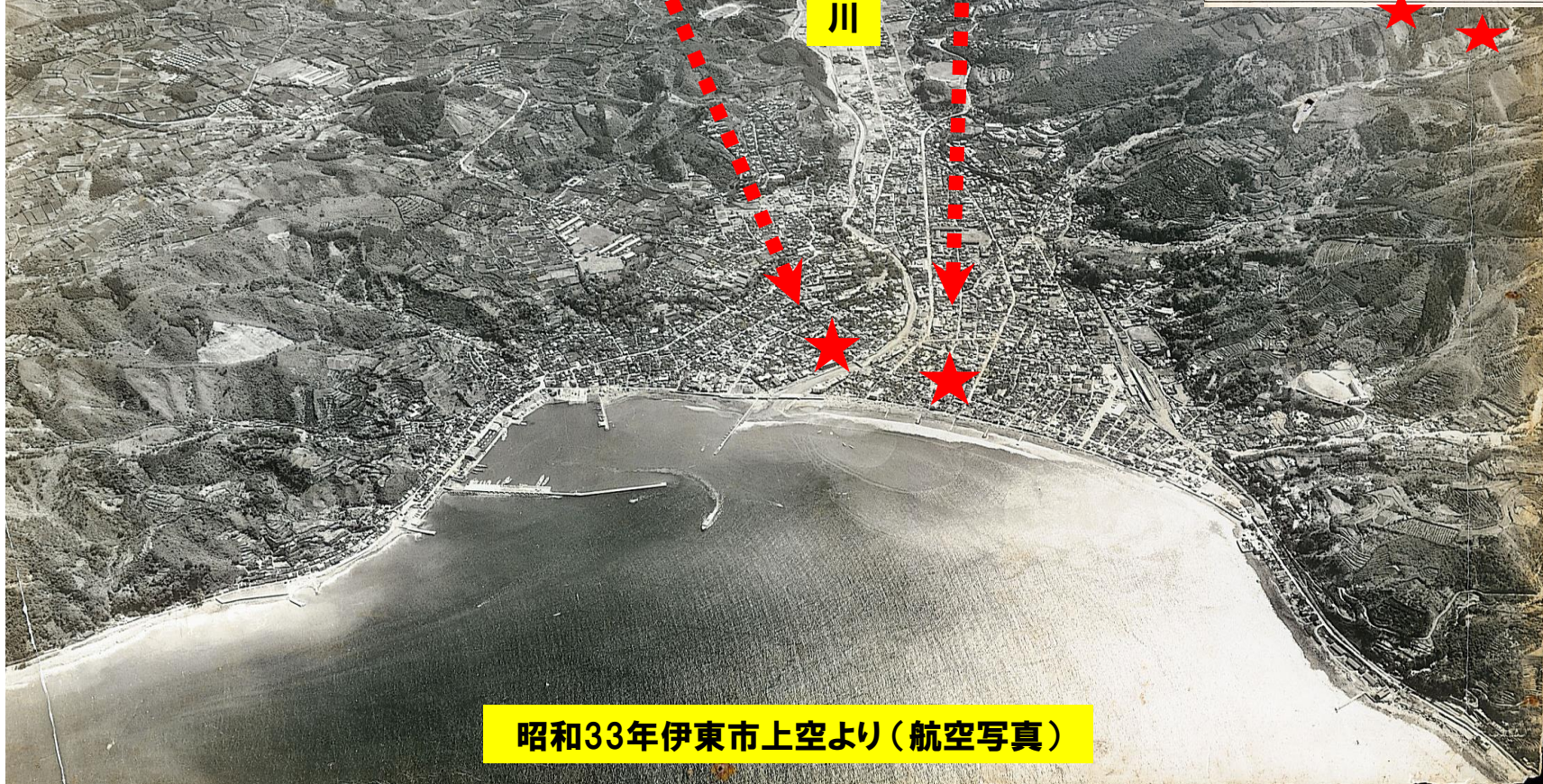
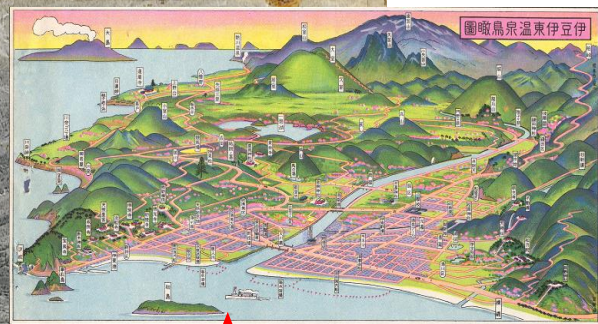
右の一浅草川の唐船」とは、アダムスが造った船をさす。当時の日本人は、中国船に限らず異国船を総称して「唐船」と称していたのであり、アダムスの船は英風式であったので、そう呼ばれていたのである。向井政綱の公儀大工らは、初めてアダムスの下で欧式帆船の造船を経験し、海外の造船技術に大いに刺激を受けたであろう。



① 伊東に於ける2つの説：  
“唐人川説(右岸)”  
対  
“砂ドック説(左岸)”

唐人川は(どぶ川・暗渠)

松川

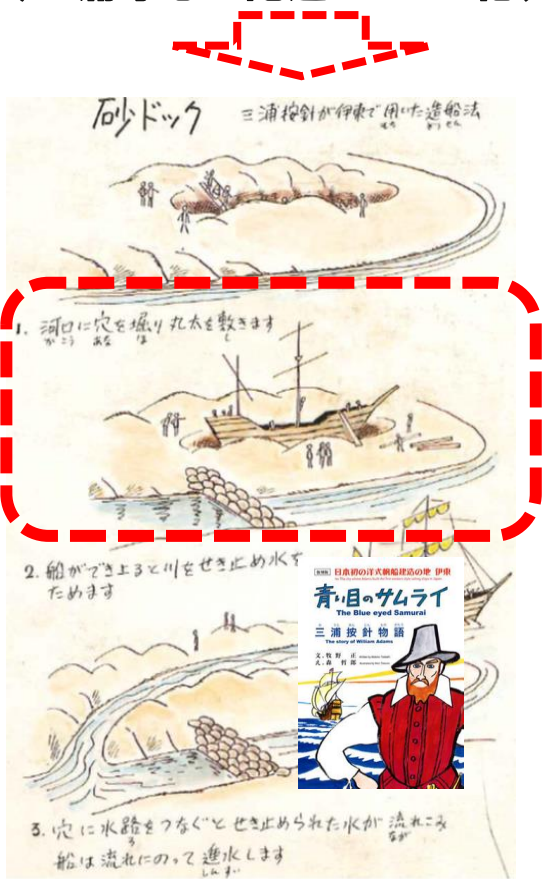


昭和33年伊東市上空より(航空写真)

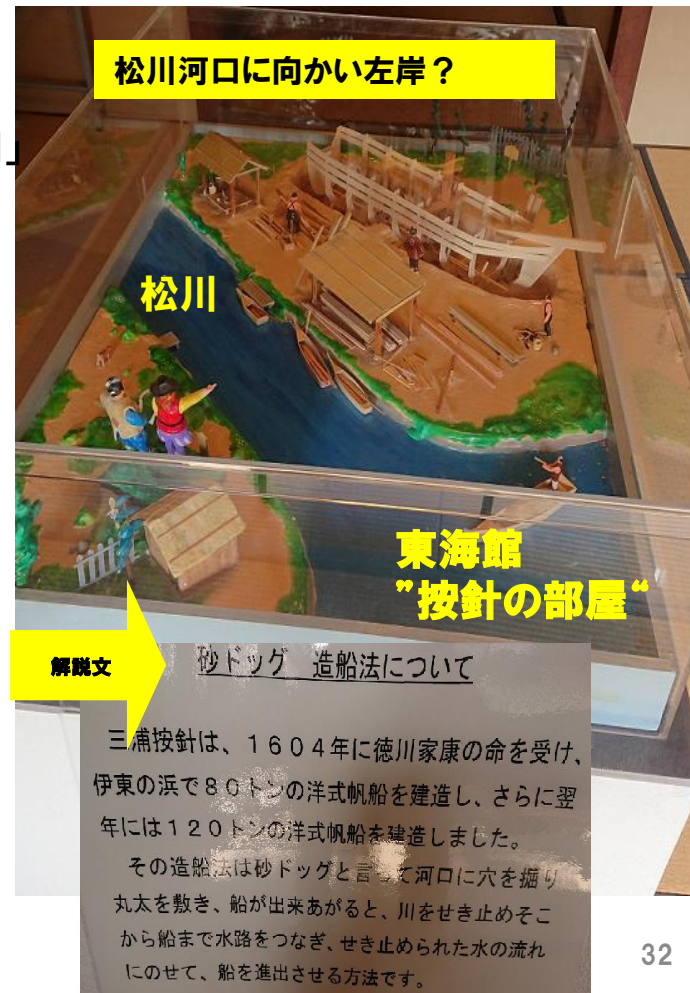


# ① 先ず、砂ドック説の疑問！？ また、松川の右岸か左岸か？

牧野正 (著) (1980年)  
 「青い目のサムライ三浦按針」  
 (三浦浄心の記述をアニメ化)



- 砂ドック(三浦浄心 → 牧野正)の謎：  
 … NHK「歴史秘話ヒストリア」の取り上げ方にも疑問
- ① 砂の脆弱性 (泥と河川・海岸土木技術の必要)  
 砂粒子は接触面が小さく、接触摩擦力が働かず、  
 接触摩擦力が重力に抗え得ない。…「砂上の楼閣」
- ② 砂の水透過性から生ずる漏水対策・護岸工事？
- ③ 伊東の大潮差(1.03m)、引き出しの困難さ
- ④ 必要なシラ(コロ)、キャプスタン、索の強度？  
 ⇒等々の疑問点を残している





# ① 英国における初期の造船所と最初の乾船渠

【18世紀におけるスペイン最初の乾船渠（山田義裕氏）】より：

何まで遡るかはわからないが、遅くともルネサンス期の西欧における航洋船は、海岸あるいは河岸に一列に大きな木片を並べた造船台（スリップ・ウェイ）上で、両側からの支柱（prop）に船側を支えられて建造され、船体が完成すると、水の中へ滑り下ろされて、進水した。この方法は20世紀になって大型の乾船渠ができるまで基本的に変わることなく踏襲された。



しかし、小型の船については、かなり古くから乾船渠が使われていたようである。それは英国のロンドンへのアクセスが便利なテムズ河、

**ケント州のメドウェイ川に面して存在していたことが確認されている。（Chatham）**

ジョン・コンスタブルが1815年に描いた「フラットフォード・ミル近くでの船の建造」という絵画を見ると、そうした初期の小さな乾船渠がどのようなものであるか、想像がつく。木造船である限り、荒天、座礁、戦闘などで船体が傷つくことがなくても、船喰い虫に害された船体の修理、まいはだ詰め、船底についた貝殻や海藻類の清掃が必要であった。

それは船齢に影響すると共にスピードにも影響したからである。

軍艦の場合は、とくにこれらへの対迅速な応が出来ないことは致命的であった。



英国の**乾船渠は（dry dock）、ヘンリー7世によって1495年に、ポーツマスに造られたものをもって嚆矢とする。**世界的に見ても初めての乾船渠であると考えられる。場所は、現在HMS ヴィクトリー号が保存されているNo.2 乾船渠の辺りの何処かであった。**潮の干満が利用された初歩的なもので、満潮時に軍艦が浮く深さに造られ、泥の底部に材木を敷き、側面にも材木の壁が張り巡らされていた。**ジョナサン・コードによると、入口の門柱は石造で、それに、オーバーラップしている一対の門扉ゲーツ（a pair of gates）があったが、ぐらついており、門扉ゲーツを閉めた時に、ゲーツ間に堆積した粘土と石を保持して、流出するのを防ぐ、壁よりはマシという代物であったという。

# ① キール・フレイム構造の造船技術上の疑問！

山田義裕氏の「17世紀のスペイン船とオランダ船の肋骨構造とその建造」(日本海  
事史学会例会2014年10月4日)を参考資料として、アダムスの造船@伊東を考察  
する時、

## 伊東の“砂ドック説”は荒唐無稽なおとぎ話？

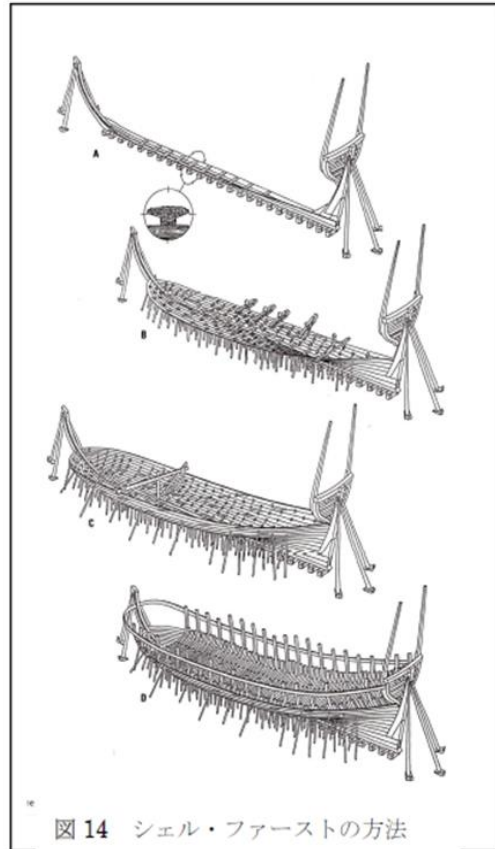


図14 シェル・ファーストの方法

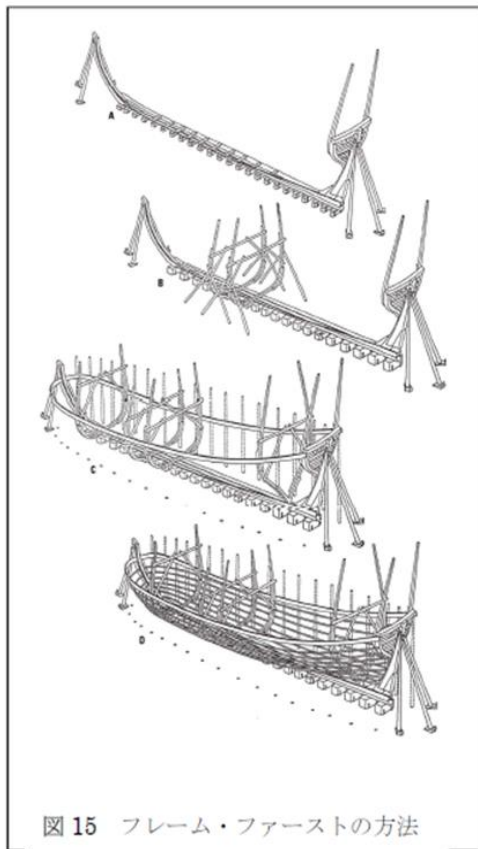
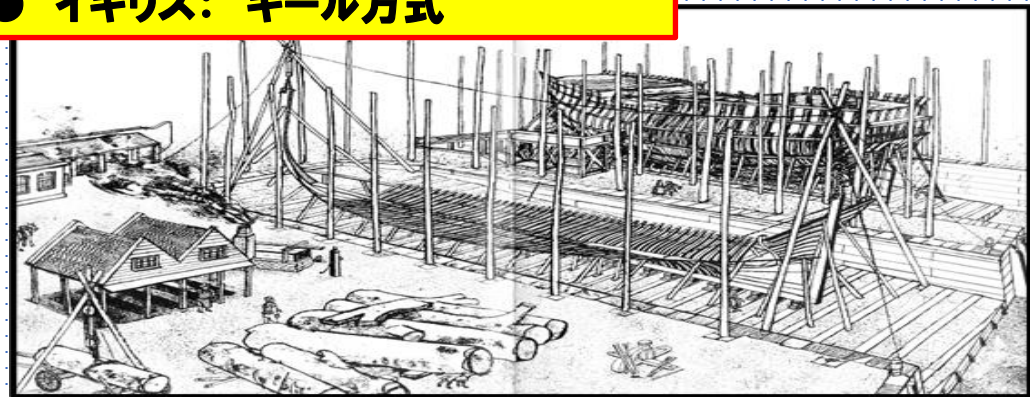


図15 フレイム・ファーストの方法

- 船殻において、そのために最も重要な部分は肋骨であった。船の設計と建造方法は、スペイン、オランダ、イギリスの3国において異なっていた。スペインでは船幅が船の主要な全ての寸法の基本であったが、オランダでは船の全長が、英国では竜骨の長さが寸法の基本であった。
- 船の建造、その中心となる肋骨構造の建造も異なっていた。とりわけオランダのアムステルダムを中心とする北部では、昔ながらの船底の板張りから建造が始まるユニークな方法が採られていた。
- 竜骨の上に据えられた肋骨構造：フレイム・肋骨(人体の背骨(船は竜骨)と肋骨との関係をイメージさせるから)は、船体を大きく、また頑丈にするため発展。その過程で、大きな制約条件となったのが、それを構成する材料である材木であった。(曲線の形状と材質が固い方が良いことから、オークの種類に限定されることとなったが、伊東での対応は?)
- 伊東の船大工の優秀性：船体の強度上、なるべく一木で、継ぎ目がないことが望ましいが、それは無理なことで、何本かの材料を接続して肋骨を形成せざるを得なかった。

## 【16世紀後半の英蘭の建造法】

- オランダ：フレイム方式
- イギリス：キール方式

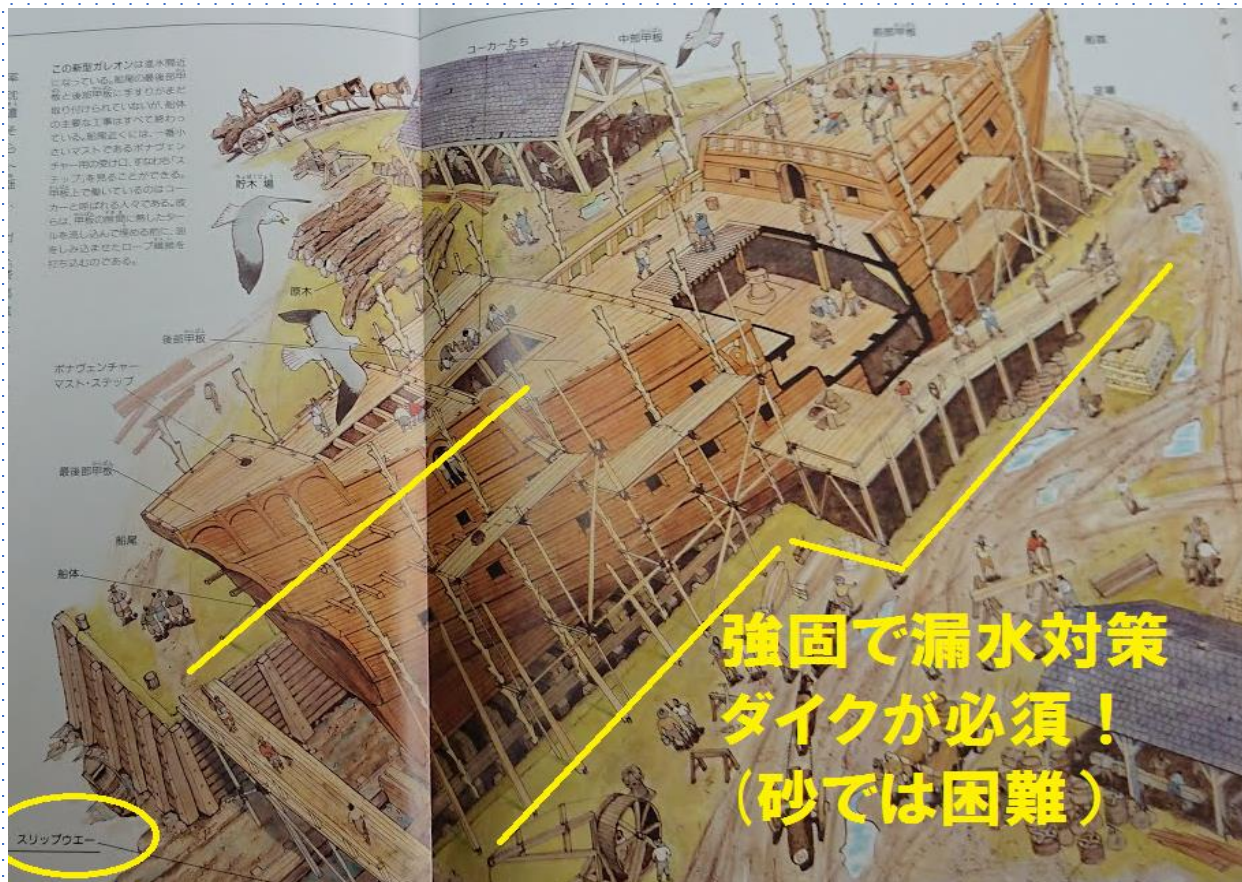




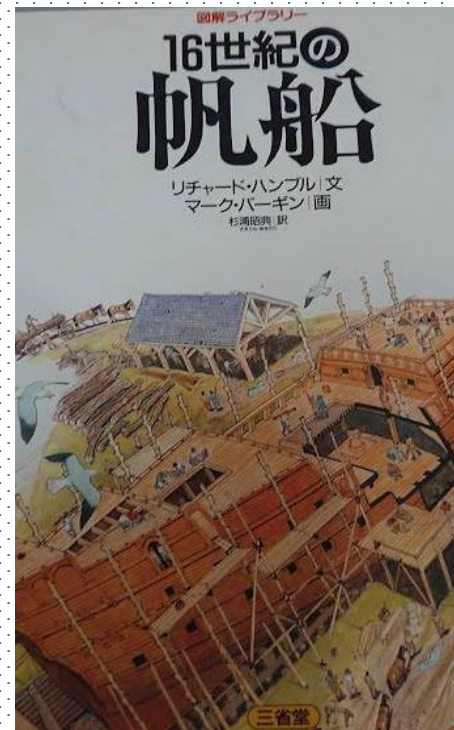
# ① もし、ドック造船とすれば、水密性のある「ダイク(堀)」が必須では？(16世紀の帆船)

16世紀末、帆船の型が、キャラック船(全長19m・例1492年・コロンブス新大陸発見)から、より大型・堅  
牢なガレオン船が大航海時代の主流として活躍する。(始まりは、1588年・アルマダ海戦の頃)

『16世紀の帆船』(Marry Rose復元時に出版)はガレオン船の造船法・航海状況が詳しく述べている。



強固で漏水対策  
ダイクが必須！  
(砂では困難)



Richard Humble著  
(Mark Bergin)

杉浦昭典・神戸商船大学名誉教授

↑ Marry Rose's construction

アダムスの第2の手紙(バンタンにいた未知の友人宛、Oct.23,1611 付け)記述:

“The ship was built exactly the way they were already built in **our country, ...**”

この記述の“our country”は、英国、もしくは、オランダ・欧州、どちらを指しているのか？

- アダムスが、12～24歳の間、ライムハウスでの船大工修行を考える。(ディギンズ親方)
- もう一人、キーパーソンはリーフデ号の船大工ピーテル・ヤンスゾーン (彼の働きと、造船への貢献？)

【アダムス造船のKey Person・ディギンズ親方: Nicholas Diggins について】

\* 森良和氏情報

船大工の親方であるとともに、造船所の経営的なことも行っていたようだ。特に東インド会社が成立したあとは、会社関係の仕事を多く引き受けていたようです。(アダムスの同僚たちも同様)

出典は『英国国家文書要覧』Calendar of State Papers

・ Calendar of State Papers Domestic: James I | British History ...

・ Calendar of State Papers Domestic: James I, 1603-1610

● East Indies: June 1609

☞ <https://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/colonial/east-indies-china-japan/vol2/pp185-187#highlight-first>

● Transactions - vol. 1: 1616-7

☞ <https://www.british-history.ac.uk/london-record-soc/vol19/pp21-31#highlight-first>

\* 山田義裕氏情報: Diggins:ディジェンス

小生の例会の報告中のSovereign of the Seasの建造家Phineas Pettの自伝中に名前が挙げられ、それに編集者のPerrinがウィリアム・アダムスとの子弟関係という注釈を付しているのを知っている。

● Diggins or Diggensについて、山田氏の説明:

小生がNicholas Diggensを確認しているのは次の2冊が典拠で、いずれもDiggensとなっています。

1. Letters received by the East India Company Vol.1 (1602-1613) のW. Adamsの1613. 12. 1付けの書状

2. The Autobiography of Phineas Pett, edited by William Perrin

Calendar of State Papers にはDiggensと一緒にLimehouseのRobert Rickman, Mathew Woodcottが登場するので、多分同一人物でしょう。States PapersではRickmanがRyckmanと綴られているので、Digginsと綴られてもあまり不思議とは思われません。

**結論として、  
「慶長見聞集」記述に基づく“砂ドック説”を  
否定せざるを得ない。**

**では、なぜ 三浦浄心は、  
“半作の比より砂を堀上、敷台の桧を少しつゞさけ、  
堀の中に舟を置き、…”  
と表記をしたか？**

**推論**  **当初の堀が、十分な深さがなく、途中掘り下げたか？**



# 按針の造船ドック (ダイク・堀) を推測する

必要なダイクの深さを推測する: 進水喫水: **2.0m** + 平均水面から満潮対応: **1.0m**  $\geq$  **3.0m**  
 即ち、ザックリと診て、**3.0m**ほどの深さ(高さ)が必要と考えられる。



石井謙治 (著) 「図説和船史話」引用	
ゴールデン・ハインド号から推測	
縮尺度 → 約	1/8
120トン   LOA	35.0m
伊東の模型全長	4.5m
喫水(載荷)	3.0-3.7m
喫水(軽荷)進水	1.5-2.0m



ダイク構造

"De Dok in Flushing, made in 1688.

- ① 120トンの船の喫水(軽荷・進水時)は、少なくとも1.5m (~2.0m) と
  - \* 推測(想定喫水についての詳細は次頁を参照)
  - \* 松川左岸・砂地は1.8m、右岸・泥地は1.2mの深さで**水が湧き出る**
- ② 砂粒子の流動性と透水性(砂ドックは、前頁を参照)
- ③ 更に喫水に加えて、大潮時の潮高に対応する事が必要!

伊東・海面情報							
略最高高潮面	191.6cm	大潮升	149.6cm	小潮升	116.8cm		
大潮差	103.2cm	小潮差	37.6cm	平均水面	98cm	平均潮差	70.4cm
潮齡	1.1日	平均高潮間隔	5.1時				

# 「なぜ、ウィリアム・アダムス(按針)が伊東の地を選んだのか？」

始めの疑問に戻ってみよう！

## 【定説】

家康の命により日本初の西洋式帆船(ガレオン船)建造にあたり、伊東・松川河口を選んだのは、

- ① 海（穏やかな海象・気象）
- ② 砂浜(松川河口)三角州…(砂ドック説)
- ③ 堰する唐人川…(唐人川説)
- ④ 木材・天城山系(矢筈山、遠笠山、伊雄山)の杉、檜、樺、榎
- ⑤ 腕の良い船大工

しかし、これらの条件を満たすのは、伊東だけか？  否！

アダムスが決心した要因は他にもあるのでは？

☆ Adamsの造船の拠り所：Limehouseでの12年間の船大工修行

Adams' letter No.2 (dated Oct.23,1611);

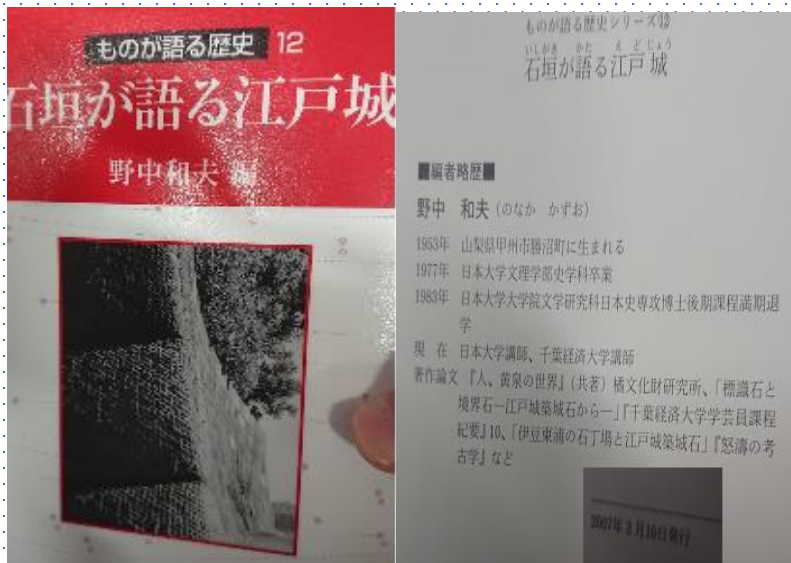
“The ship was built exactly the way they were already built in our country (England)”

按針の建造の拠り処は、ライムハウスでの船大工・経験以外になし！

# そこで、地元伊東に伝わるもう一つの説・“唐人川説”を考えてみよう！

平成4年7月20日発行「玖須美百年史」；  
架永年中・伊東市の著者浜野健雄氏  
“唐人川との繋がり”の中で、鈴木茂氏は、“唐人川脇  
に潟があり、造船の場とした。”説を唱えている。

これまでの推論を纏めると、  
この鈴木氏の案に加えるべきものは  
「3mの深さをもつダイク・堀(石組)」ではないか？



その後の秀忠丸、政宗丸、安宅丸の建造に繋がると推測：  
家光伝記「大猷院殿御実記」の寛永8年の条に  
“船手向井将監忠勝大御所(秀忠)の仰を蒙り、伊豆国伊東の濱にまかり、安宅丸という大船を造立す”  
● 石井謙治著 図説和船史話より(1983年)  
参考資料 2015年5月渡辺秀夫氏著 “安宅丸を追うべし—伊豆伊東郷土史散策”



## そこで、ロンドン郊外Lime Houseを訪問(2020年9月)

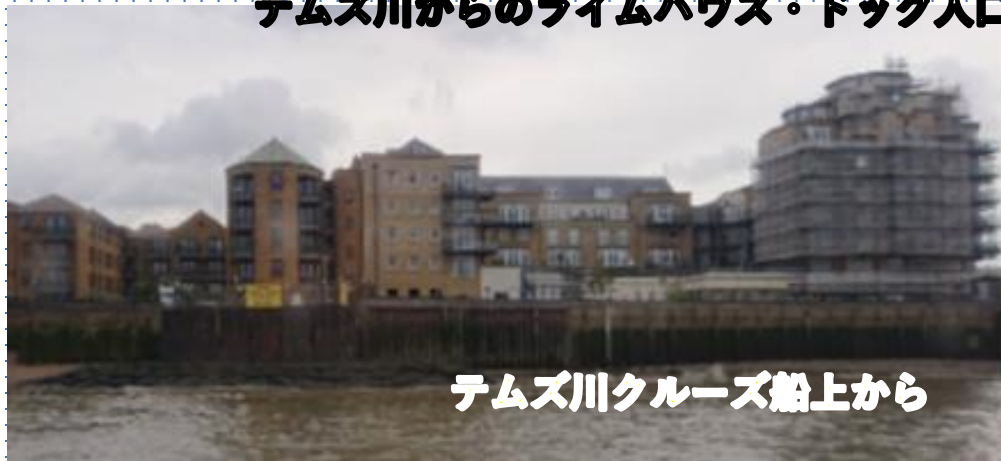
17世紀末：テムズ川・ライムハウス

Lime Houseに訪れた。  
テムズ川沿いに立ち並ぶ古いレンガ造りの  
Warehouse・Wharfが続いています。この  
辺りになると観光客はほとんどいません。

アダムも参戦したアルマダ海戦に大活躍した  
ガレオン船の多く、そして16~18世紀・  
大航海時代の覇者として大英帝国が世界  
に送り出した船団の多くがこのLime  
Houseの入江・潟を利用してのRiver  
Docks群で作られた。  
今、この一帯を、Dock Landと呼んでいる。



## テムズ川からのライムハウス・ドック入口



テムズ川クルーズ船上から



ライムハウス・現在



# 古地図に観る“Lime House Dock”：1600

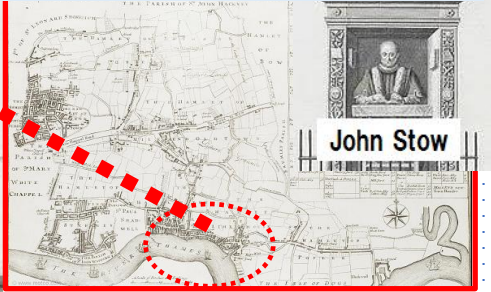
An electronic edition of John Strype's "A SURVEY OF THE CITIES OF London and Westminster" →

## Maps and Illustrations: John Stow's 'A Survey of the Cities of London and Westminster'



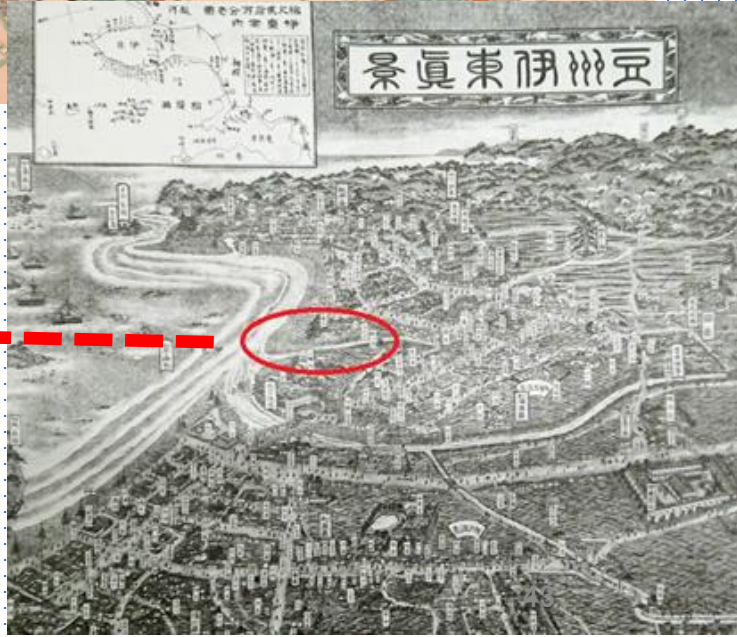
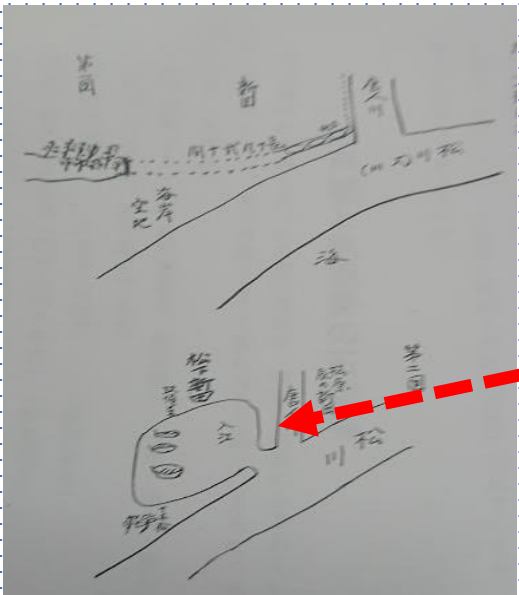
<https://www.dhi.ac.uk/strype/images/figures/810045-001.jpg>

John Stow's Elizabethan classic, *A Survey of London*, was first published in **1598**, with a second edition following in 1603. Stow (c. 1525–1605) was a chronicler and antiquary who transcribed manuscripts and inscriptions relating to English history, literature and archaeology, but his *Survey* is perhaps his most famous work, with its evocative 'perambulation' of the streets of the Tudor capital, which forms the main framework of the book. **In 1908, C.L. Kingsford produced a scholarly edition of the 1603 text**, which still remains authoritative, although Stow the scholar and antiquary has continued to be investigated by historians since that time.



次頁から、 John Stowの Elizabethan classic, *A Survey of London*, was first published in **1598** を前提に進めた推論ですが、**1908**に改編されたもので、この推論を再考する必要があります。

# 「Limehouseの造船所(瀉)」と「松川・唐人川の瀉」の地形の酷似！





## 【伊豆の古地図】

森氏提供“最古・正保年間(1645-)のものも、細部がまったく不鮮明で、微妙な川筋も文字も読めませんが、唐人川らしきものの記述なし。(右記)

なお、ネットの聖心女子大学デジタル・ギャラリー、29にも伊豆国図が載っていたが、時代が明示されていないで、松川の支流らしきものが見えるが、唐人川らしきものは、なし。

伊能図(1800ころ・下記)もこの部分は今一つはっきりしません。(記: **向井将監**の文字)

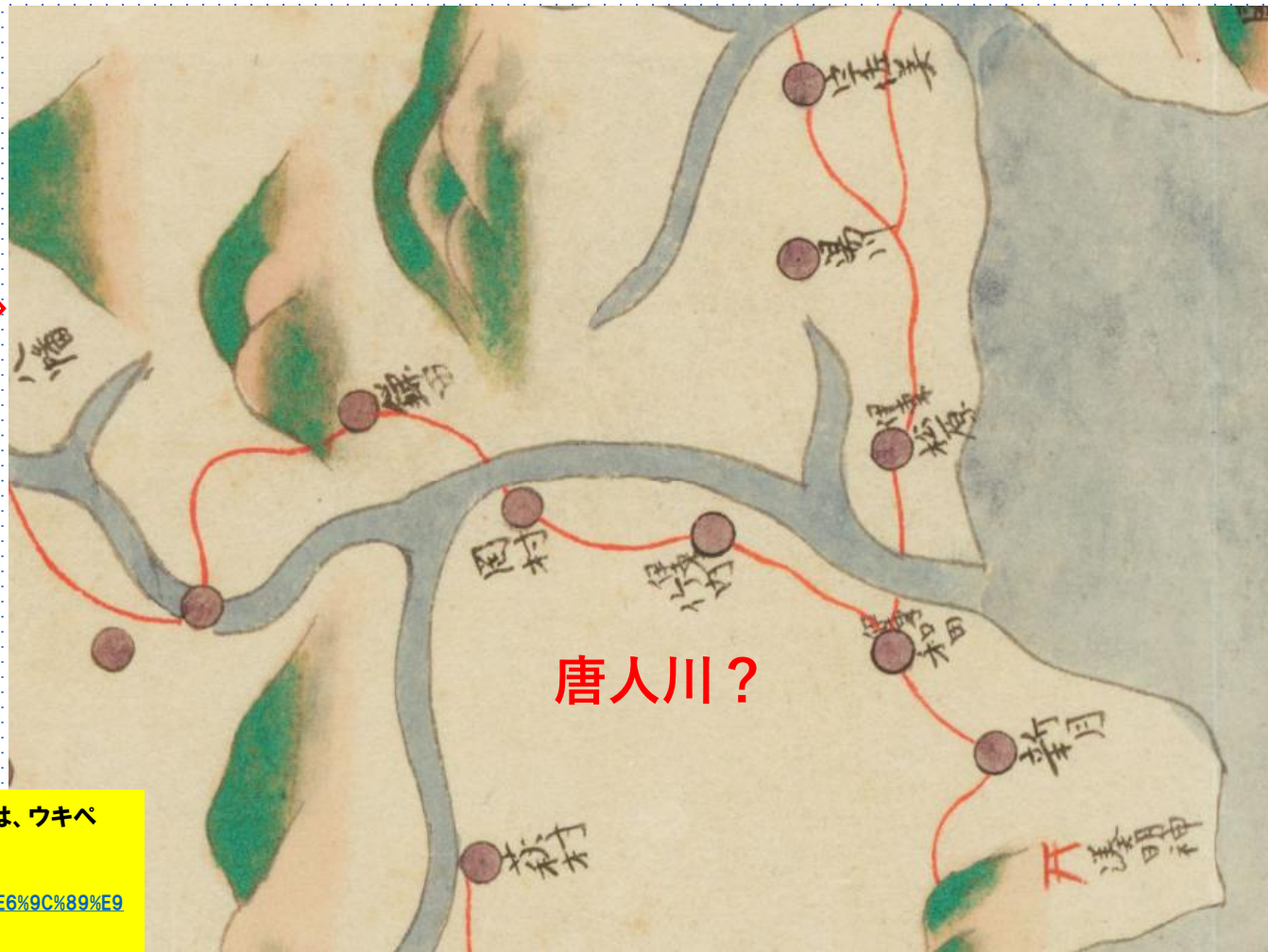




29

伊豆国図

縦93.5×横55 cm



唐人川？

ご覧の様に、唐人川や湯が存在しません。唐人川の資料については、ウキペディアの記述程度しかありません。

□ 浄ノ池特有魚類生息地としての説明しか見つかりません：

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%B5%84%E3%83%8E%E6%B1%A0%E7%89%B9%E6%9C%89%E9%AD%9A%E9%A1%9E%E7%94%9F%E6%81%AF%E5%9C%B0>

◎ 唐人川若しくは湯の存在を実証出来る資料？

**造船の必須：ドック(護岸技術)・ロープワーク・鍛冶が必須！**

**当時の伊東近辺の岸壁状況、索具(ロープ・滑車・帆布)と鍛冶(錨等)は？**

→ **豊富な石材と石工による「港湾・岸壁造りの実績」**

按針は、当時 **家康の天下・江戸普請**の為の、  
伊東近辺で盛んであった巨石積み出し(切り出し、石引・綱、石造り岸壁と、積み込み)を見て、

**「此处なら、ライムハウスでの大工修行で学んだドック(River Dock)方式で  
家康の望むガレオン船が造れる！」**

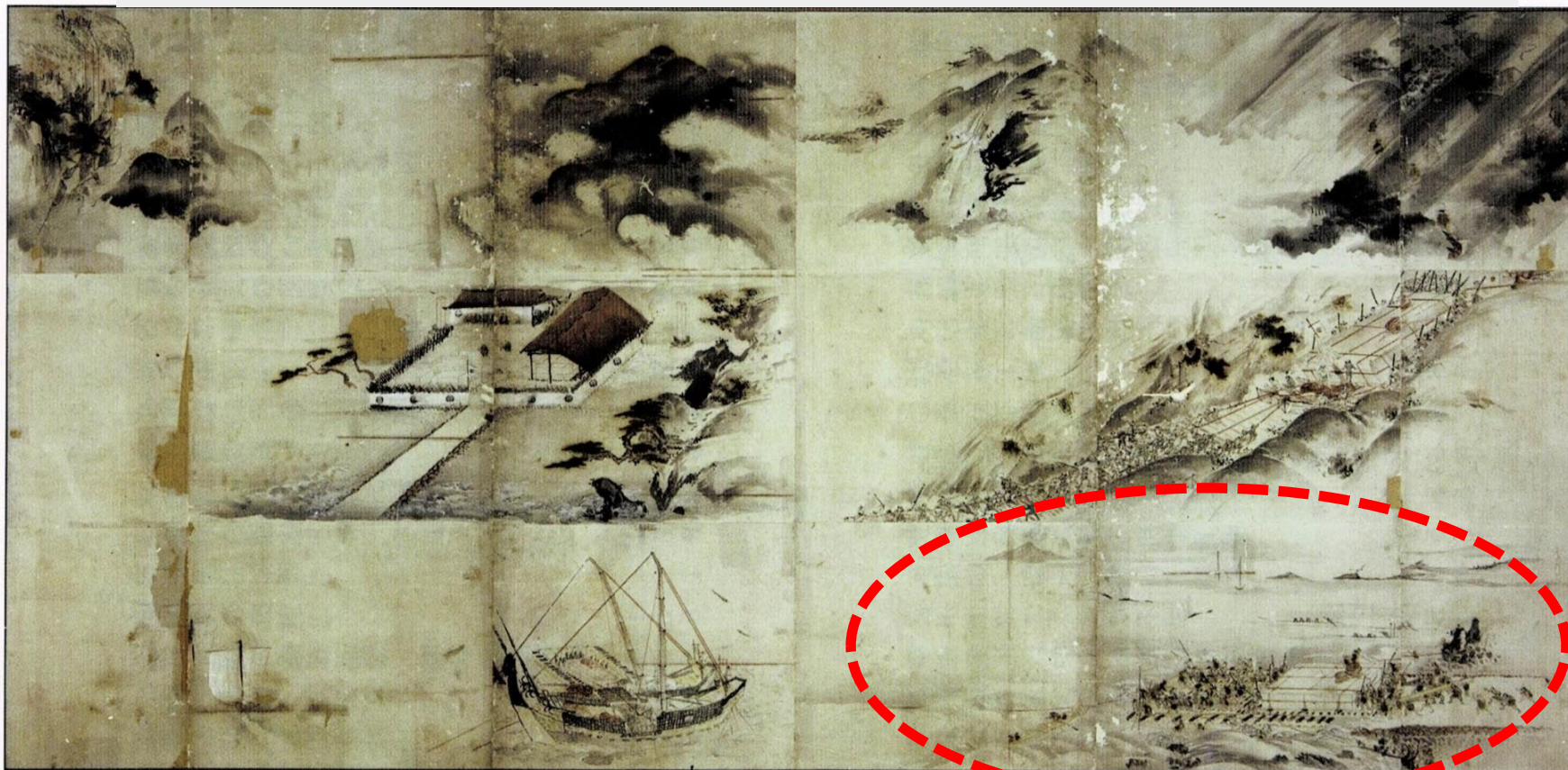
**と、造船の地として伊東を決意したのでは、…？**



# 関係資料： 鈴木茂氏の著作「江戸城石材 提供地について」と『大川考(上下)』

## この著作に紹介された箱根町指定文化財 「紙本着色石曳図屏風」

小田原藩大久保家が幕府へ献上する石材の切り出しから運搬までの図。  
紙面を3段に、右上から左下へと石切場の探索から運搬までの9つの場面を描写が、多くのヒントを与えている：



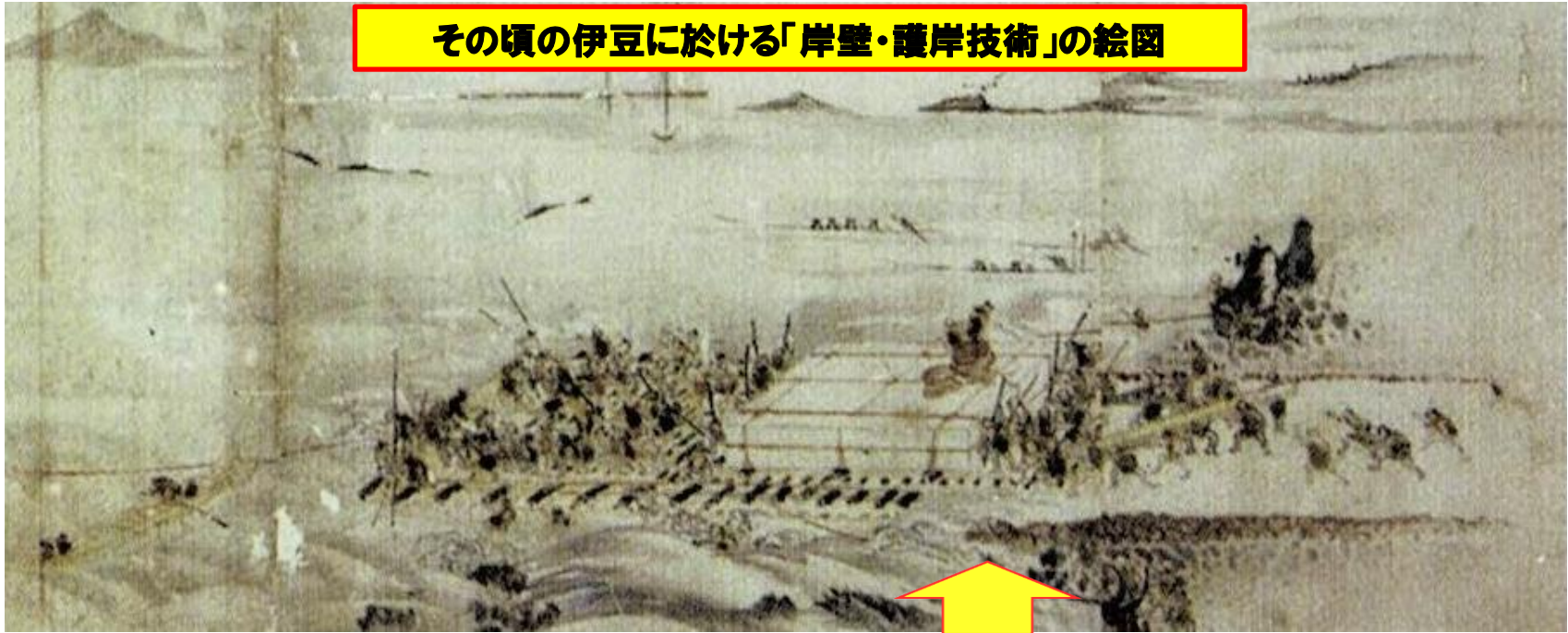
石井石材・提供





# 伊東・近辺での岸壁とドック建造？

その頃の伊豆に於ける「岸壁・護岸技術」の絵図



石曳図屏風：

修羅で巨石を、“石の島”(将に岸壁)に運んでいる。

太田茂氏「江戸城石材 提供地について」より、三浦浄心『慶長見聞集』の記述を引用：

「先年江戸城御城石垣をつかせらるるによって伊豆の国にて大石を大船に積むを見しに、海中へ“石にて島”をつき出し、水底深き岸に船を付け、陸と船との間に柱を打渡し、船を動かさず平地の如く道作り、石をば台にのせ、船の中にまき車を仕付けて綱を引き、陸にては手こ棒を持って石をおしやり、船にのする。船中にまき車の工(たくみ)奇特なり。」

按針は、相模湾・伊東近辺の岸壁構造を見て決心したか！（推測）

# 鈴木茂氏の唐人川説での報告（石垣ではなく、多くの材木を発掘）から考えられる もう一つの可能性しがらみ(柵)

YouTube動画「徳川家康の江戸建設（堂々日本史）江戸建設」から引用：

→ <https://www.youtube.com/watch?v=nsShJqw75dk&t=69s>

江戸湾の埋め立ては、家康の江戸入府(1590年)直後から江戸城の築城工事に伴う堀の掘削土で埋め立てて始まった。

この時に埋め立てられたのが今の丸の内、八重洲地域だ。

1603年から江戸城北部の台地を切り崩して、日比谷入り江の南部一帯が埋め立てられた。

今の日本橋、京橋、新橋、築地地区だ。

多くの生活ごみが排出されるようになったが、1655年に江戸市中でのごみ処理例が出され、全て墨田区左岸河口の永代島に集めるようになり、その後の江戸湾の大々的な埋め立ては、その永代島に集められたごみが使われるようになった。この埋め立て工法が、「しがらみ(柵)」だ。



徳川家康の江戸建設 (堂々日本史)



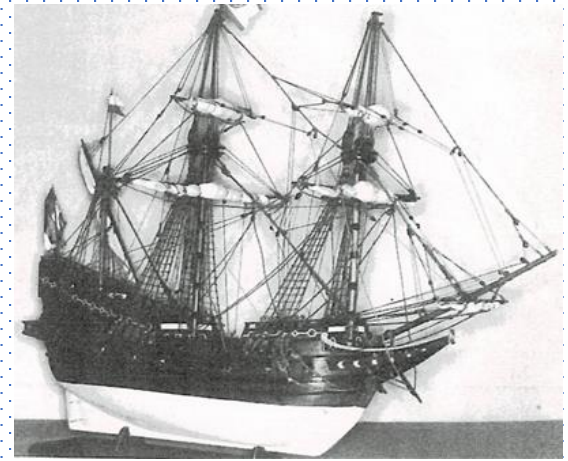


## ② どのような船？

## どのような船？ - 1

石井謙治著「図説・和船史話」より

16世紀末期のオランダのガレオン この模型は、ウィリアム・アダムスが航海長として乗組んでいたオランダの世界周航艦隊のリーフデ号である。慶長5年(160の荒天のため豊後に漂着したが、アダムスは徳川家康に重用されて三浦按針と名乗り、日本最初の西洋型帆船を建造することになる。船首のピークヘッドや高い船尾楼、帆装などにガレオン共通の特徴がみられる。



### 【アダムスの造船】

日本の造船・航海の技術水準の高さを知ったスペイン側が造船技術・航海術を教える愚を犯すわけがない。それゆえ、家康がウィリアム・アダムス(三浦按針)に西洋型帆船の建造を命じたのも、そうしたスペイン側の非協力的方針を見破っての対抗措置であったと思われる。

アダムスは、慶長5年(1600年)豊後国に漂着したオランダ船リーフデ号の航海長で、家康がその才識を買って側近に置いたことは有名であるが、彼は若いころ、故国イギリスで12年間も造船所の徒弟として働いていたので、その経験を生かし、伊豆の伊東で八〇トン型と一二〇トン型の帆船二般を建造した。

船型は本国の形式によったということであるから、**ドレークの乗船**として有名な**ゴールデン・ハインド号**のような**三橋のガレオン系の船**であったに違いない。この建造は、前記ソリスの、薩摩の久志での造船に遅れること十数年になるわけであるが、ソリスの場合は自分用の造船にすぎなかったもので、やはりアダムスのこの造船をもって、日本における西洋型帆船建造の事実上の始まりとみなしてよいであろう。

## どのような船？ - 2

“日本初の西洋式帆船・リーフデ号”@伊東市役所ロビーは、Golden Hindを模した。

● **Golden Hind** at Deptford 1581 (in dry-dock) 1577~1580:岡村宗一氏

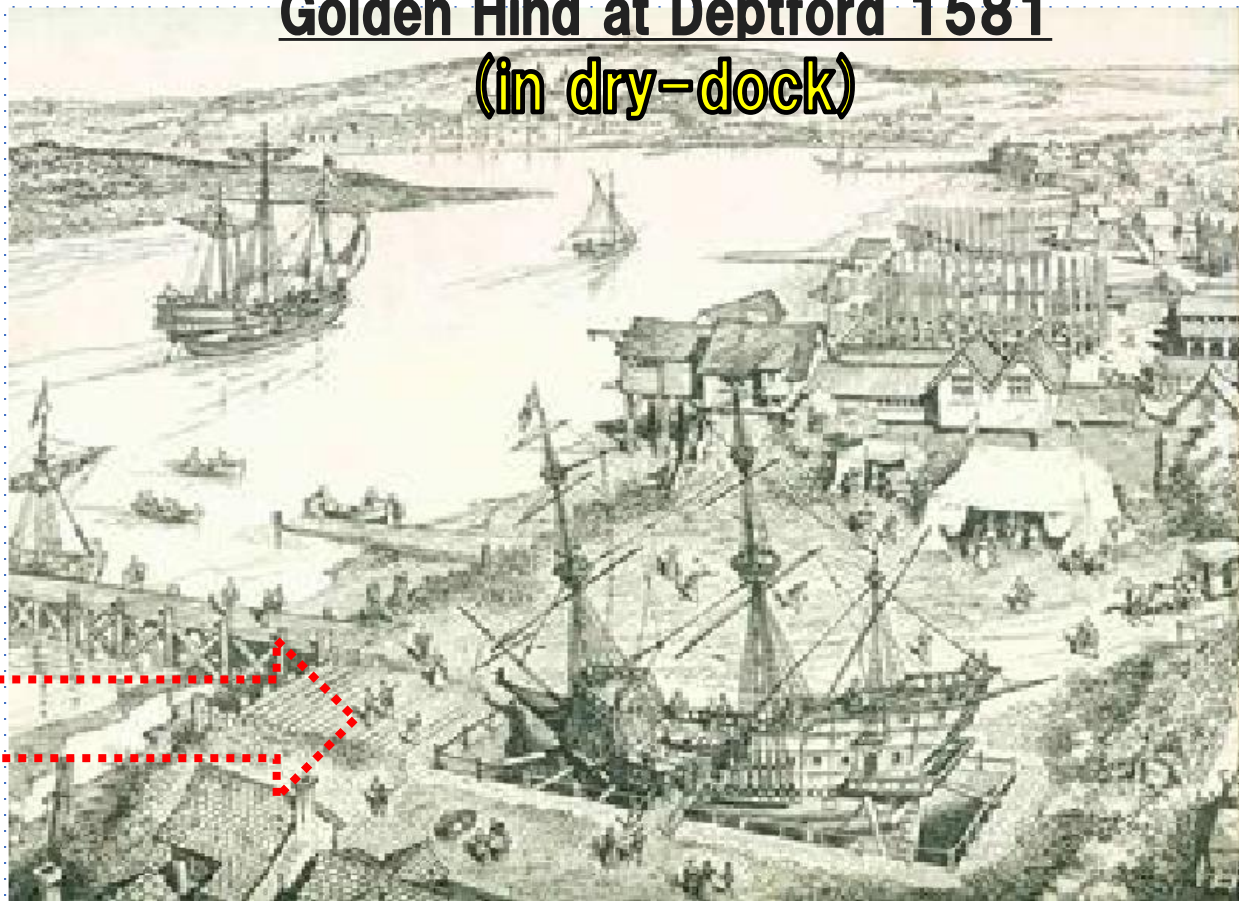
● **Mary Rose**(1545年); 「16世紀の帆船」  
杉浦昭典・神戸商船大学名誉教授

● **リーフデ号**  
ハウステンボスの復元“De Liefde”を建造した  
造船所“Verolme in Heusden”で復元建造され、  
長崎オランダ村(ハウステンボス)に回航。  
(数年前、老朽化の為に解体された。)

「**ゴールデンハインド**」;  
1577~1580年周航を記念して、  
堤防(ドック)で一般公開された。  
特にそのために作られたドックは、  
海事博物館としての場所であり、  
ほぼ100年間の英国国民の誇り。  
船は破損し、解体されました。

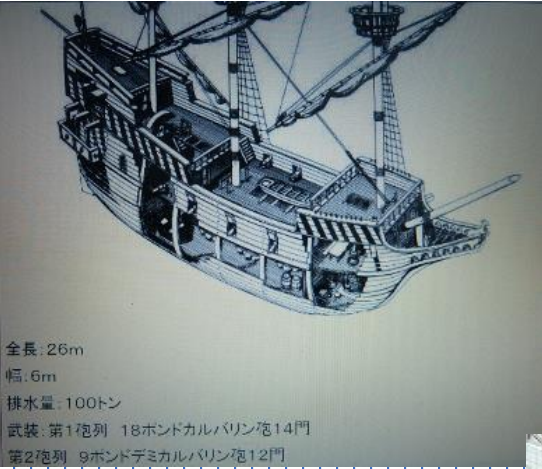
現在、**ロンドン橋横に復元・一般展示されロンドン名物**になっている。

### Golden Hind at Deptford 1581 (in dry-dock)





# どのような船？ - 3 (模型製作岡村造船所)



全長: 26m  
 幅: 6m  
 排水量: 100トン  
 武装: 第1砲列 18ポンドカルバリン砲14門  
 第2砲列 9ポンドデミカルバリン砲12門



「ゴールデン・ハインド号」  
 @ロンドン・ブリッジの傍

岡村宗一会長・提供  
 石井謙治(著)「図説和船史話」引用



2 アダムスの造船  
 ろうまで日本の造船・航海の技術水準を知らせてしまえば、スペイン側が造船技術者を派



ゴールデンハインド号  
 模写

2018.2/13  
 岡村宗一  
 藤田様  
 伊東の模型の縮尺は1/12  
 別紙の「ゴールデン・ハインド号」の推定積載量  
 100トンで全長30.5m  
 120トン<sup>2倍</sup> → 全長35m前後  
 伊東の模型の<sup>全長</sup>4.5m → 縮尺  
 1/8とすれば<sup>実際は</sup>36m about  
 120トン  
 1/6位と推定します。

（三浦重臣）に四角型帆船の建造を命じたのも、そりしたスペイン側の船匠の方針を忠告しての対抗措置であったと思われる。アダムスは、慶長五年（一六〇〇）慶長閣に到着したオランダ船「リッパ号」の船匠で、家康がその才識を買って側近に置いたことは有名であるが、彼は若いころ、故国イギリスで二年間も造船所の徒弟として働いていたので、その経験を生かし、伊豆の伊東で八〇トン型と二二〇トンの帆船二艘を建造した。

船型は本國の形式に準ったことであるから、ドレークの実績として有名な「マイルグランド・ハインド号」のような三層のサイロン系の船であったに違いない。この建造は、前記プリンスの、艦隊の欠乏の造船に類すること十数年にならなわけであったが、ソリスの場合、自分用の造船にすぎなかったで、やはりアダムスのこの造船を以て、日本における西洋型帆船建造の事実上の始まりとみなしてよいであろう。

この西側の造船が終わって間もない慶長十四年九月、前記サン・フランシスコ号の干栗船乗組員での運送があった。この船には精田するアソビンの前臨時船長「出帆」ドメニコ・ヘンリが乗っており、ミラを出帆して、メキシコへ向かう途中、暴風にあつて座礁したものであった。この時の船長が前記の日本の航海士である。

このよりまさき、家康はアダムスの造船でがいオン系帆船の門閥地帯に自給自足のスペインに對して、紙山探險者の派遣を督促しても、造船技術者の派遣には言及していない。となると、この二二〇トン型のビネロの買手申し出は、家康のスペイン側に好む前例に皮肉のような気がしてならないのであるけれども、真相のほどはわからない。

二二〇トン型がメキシコに渡航した翌年の慶長十六年五月、スペインの管轄地帯で形でビスマチヤンビシカイを船長とするサンフランシスコ号がアカツルから浦津に着いた。ビスカイは、当時、日本領海内にあるといわれていた東島探險の待客船を指してあり、日本到着後はスペイン船の荷役場設置のための泊岸測量の名目で探險にあつたが、

（三浦重臣）に四角型帆船の建造を命じたのも、そりしたスペイン側の船匠の方針を忠告しての対抗措置であったと思われる。アダムスは、慶長五年（一六〇〇）慶長閣に到着したオランダ船「リッパ号」の船匠で、家康がその才識を買って側近に置いたことは有名であるが、彼は若いころ、故国イギリスで二年間も造船所の徒弟として働いていたので、その経験を生かし、伊豆の伊東で八〇トン型と二二〇トンの帆船二艘を建造した。

船型は本國の形式に準ったことであるから、ドレークの実績として有名な「マイルグランド・ハインド号」のような三層のサイロン系の船であったに違いない。この建造は、前記プリンスの、艦隊の欠乏の造船に類すること十数年にならなわけであったが、ソリスの場合、自分用の造船にすぎなかったで、やはりアダムスのこの造船を以て、日本における西洋型帆船建造の事実上の始まりとみなしてよいであろう。

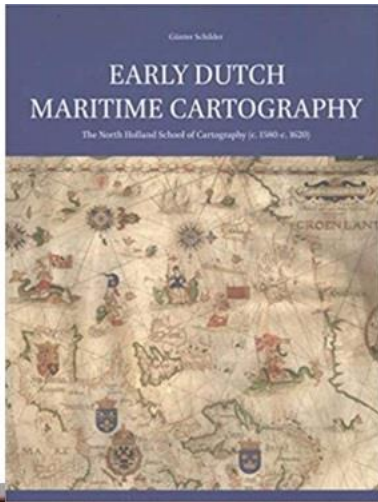
この西側の造船が終わって間もない慶長十四年九月、前記サン・フランシスコ号の干栗船乗組員での運送があった。この船には精田するアソビンの前臨時船長「出帆」ドメニコ・ヘンリが乗っており、ミラを出帆して、メキシコへ向かう途中、暴風にあつて座礁したものであった。この時の船長が前記の日本の航海士である。

## ③ 航海術？

- \* 航海図(Marine Chart)
- \* 航海計器



## アダムスの使った地図(航海図)



## 「Early Dutch Maritime Cartography」 by Cornelis Doedsz

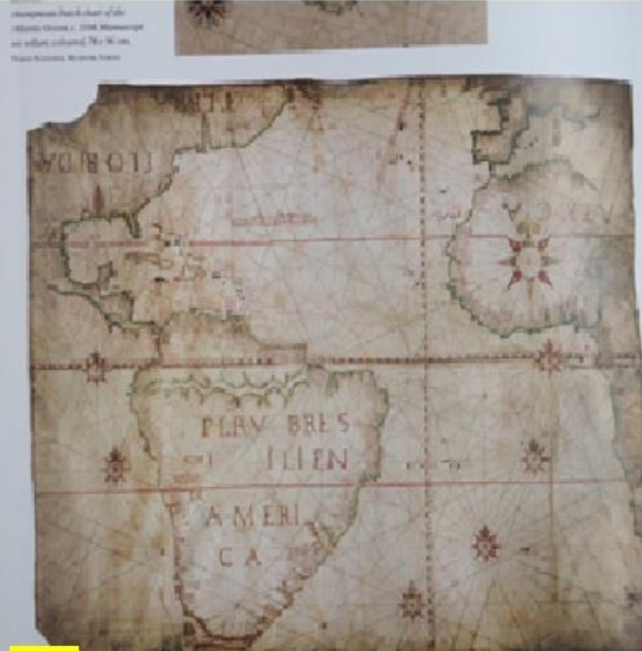
[https://www.amazon.com/Maritime-Cartography-Explokart-Studies-](https://www.amazon.com/Maritime-Cartography-Explokart-Studies-History/dp/9004338020/ref=sr_1_1?keywords=Early+Dutch+Maritime+Cartography&qid=1571277076&s=books&sr=1-1)

[History/dp/9004338020/ref=sr\\_1\\_1?keywords=Early+Dutch+Maritime+Cartography&qid=1571277076&s=books&sr=1-1](https://www.amazon.com/Maritime-Cartography-Explokart-Studies-History/dp/9004338020/ref=sr_1_1?keywords=Early+Dutch+Maritime+Cartography&qid=1571277076&s=books&sr=1-1)

- ① a chart of the Atlantic Ocean, anonymous before 1598
- ② a chart of the Indian Ocean and Far East before 1598
- ③ a Chart of the Indische Noord before 1598



南方鍼路図 (東京国立博物館)





# アダムス/按針も使ったであろう航海器具と測角器(高度計)

名称	測程索 (ハンドログ)	測鉛(測深具)	羅針盤	連針路盤	ディヴァイダー	砂時計	アストラーベ	クォドラント	トランサム (横棹)	クロス・スタッフ (ヤコブの杖)
解説	ログ・木片で、海面に投入し船側を通過する時間を計り速力や航程を計算。一定時間に流れ出た紐の長さで計測するハンドログ。あくまでも対水速力 海流のある海では計算には当然狂いがでる。	水深計測器具。獣脂を詰める底部の穴は、底質を調べる為	豪芽の容器と蓋をもつ16世紀のイタリア製羅針盤	1回が4時間の当直中に、針路の変更を記録するため用いられた。中心から外周へ向かって30分ごとに、航進中の針路を示して船の位置の算出の釘が、順に穴へ差し込まれた。	海図上で等距離を区分するための分割文具 (現在でも航海士の必須)	海上における時間を計測された。どの砂時計も、30分間で砂が落ちるものだった。	水平線と観測者の目と、太陽(北極星)との間の角度="水平線上の高度"を測る。太陽と一線になるまでアストラーベの照準尺を回し、照準尺の指した円周上の目盛りによる角度を読み取った。	上縁に沿って太陽を観測した。懸垂尺が下部首菰上の目盛りに太陽の高度を示した。	太陽と星の高度観測する。その長い棹にはスライドするトランサムすなわち横棹があった。異なる長さのトランサムが別々の示度を得るために用いられた(ここでは4本が見える)。棹の一端に目を置き、下端が水平線と、そして上端が太陽とそれぞれ一線になるまでトランサムをスライドさせる。	
イラスト										
在庫 調査結果	28日撮影可	日本丸保存会 写真入手予定	各所 装飾なし	調査中	各所 装飾なし	各所 装飾なし	調査中	海洋大?	海洋大 28日撮影可	

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%A4%E3%82%B3%E3%83%96%E3%81%AE%E6%9D%96>





# アストロラーベについて

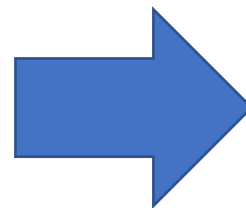
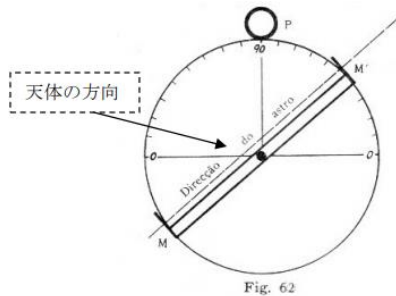
天測歴の元祖

イスラーム世界で天文学が発達

中国・鄭和も使ったか？



Fig.62 二人の乗組員がアストロラーベとクロススタッフを持っているハンス・スターデンの航海(1557年)からとったナウ船の図。



天測暦

**<推論>**

# 按針造船、その後

現代の造船・航海術(海事教育)に繋がるか？！

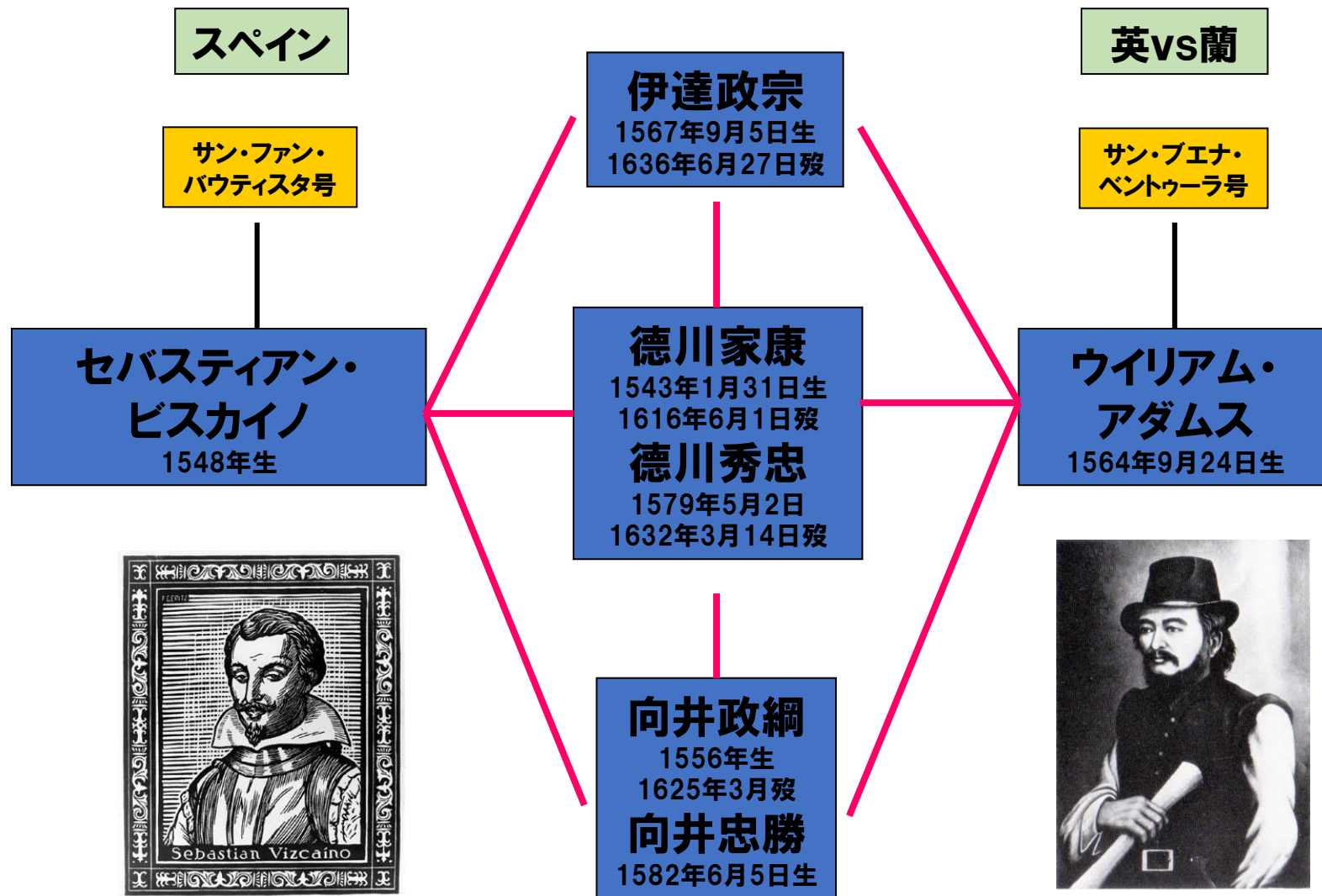


# 時系列： 天下普請と按針の活動

			【慶長天下普請の流れ】	【W. Adams(三浦按針)の動き】
1600	慶長5年	関ヶ原の戦い(三成ら西軍の大敗)		リーフデ号豊後に着 W. アダムス、家康と全員
1602	慶長7年		家康が入城した時、江戸城は道灌の築城した小規模な城で荒廃。	
1603	慶長8年	徳川家康が征夷大將軍・江戸に開幕	天下普請による江戸城の拡張に着手。 伊東地区(宇佐美~川奈)の巨石積出岸壁	
1604	慶長9年			日本初西洋式帆船80tを建造
1606	慶長11年		諸大名から石材を運送させ増築した。(外郭石壁普請:細川忠興、前田利常、加藤清正、福島正則、黒田長政、他・有力大名)	有力大名の目から避けるべく、 家康の軍事秘密 ... 三浦浄心「慶長見聞集」の造船状況 の記述の疑問
1607	慶長12年		関東、諸大名に命じて天守台および石塁などを修築し、天守の石垣を築き、奥羽、信越の伊達政宗、他 堀普請を行い、慶長度天守完成。	更に大型船120tの船舶を完成。
1609	慶長14年	スペイン船(サン・フランシスコ号)難破 ドン・ロドリゴ・デ・ピペロ漂流 (ルイス・ソテロはその後、東北に布教)		ピペロはサン・フェナ・ベントゥーラで 日本人を随伴しカリフォルニア帰着 (日本人建造船・初の太平洋横断)
1611	慶長16年	スペイン王フェリーペ3世ビスカイノがサンフランシスコ号(2世)で来日 秀忠、家康、その後正宗とも謁見	西ノ丸石垣工事を東国大名に課役。	返礼使節ビスカイノの要求”沿岸計測”の 危険を家康に忠告
1612	慶長17年	江戸幕府が直轄領でキリスト教を禁じる		秀忠(サン・セバスチャン)号100トン 超を建造したが、過積みで座礁。 正宗が代船提供を申し出る。
1613	慶長18年	伊達政宗の慶長遠征使節・支倉常長		サン・ファン・ハウティスタ(正宗)号 建造日数:45日の謎
1614	慶長19年	方広寺鐘銘事件、大坂冬の陣	石壁の修築を行い、夏から冬にかけて工事を進めた。(家康は大坂の陣の陣、諸大名は参加を余儀なく疲弊。	
1615	元和元年	大坂夏の陣一國一城令発布武家諸法度		

サラゴサ条約の下、  
スペインのシルバーロード(大圏定期航路)  
家康・秀忠と正宗の熾烈な駆け引き!

# 按針の微妙な立ち位置





# 按針造船の継承・向井忠勝の造船

## サン・ファン・ハウティスタ号 & (1632年)の伊東に於ける安宅丸建造(日本の大航海時代終焉)

サン・ファン・ハウティスタ号(「洗礼者・聖ヨハネ」の意。元は「伊達丸」);  
 伊達政宗が仙台領内に滞在していたスペイン人提督セバスティアン・ビスカイノに協力させて建造した。  
 建造に関しては、**将軍秀忠付きの船手頭向井忠勝から御内衆や公儀大工が派遣(伊豆の船大工)を派遣(按針はスペインvsオランダ・イギリスの対立下、表に出られない。)**

慶長18年(1613年)に建造されたガレオン船。  
 建造地: 仙台藩・陸奥国桃生郡水浜(三陸海岸の雄勝湾)、  
 現在の石巻市雄勝町水浜。進水後、50km離れた月浦へ回航され最終艦装が施された。

建造日数:45日  
 造船工:800人、鍛冶:700人、大工:3000人が参加  
 排水量:500t  
 全長:55m  
 最大幅:11m



【我ら航海士に注記】  
 家康・秀忠の命をうけたビスカイノは、  
 ルイス・ソロテを使節として浦賀を出港後、  
 一度、暗礁に衝突し破船して、  
 「日本人は海上では役に立たない！」と  
 航海士として日本人を外したとの事。  
 ここでも、日本の武士はマスト・展帆作業に積極的で

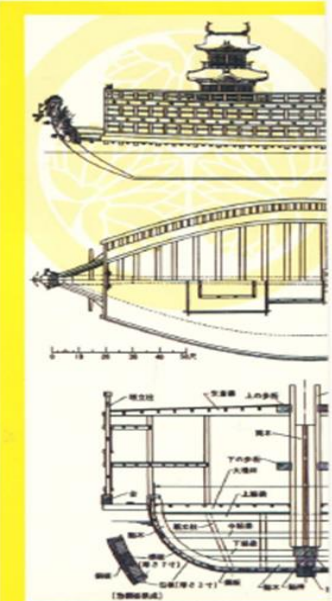
建造日数:45日  
 → この短期建造の謎  
 → 秀忠丸の座礁の後  
 → 忠勝・伊豆・按針との繋がり

【大型船建造禁】  
 \* 1609年(慶長14)大船没収令:  
 秀忠(実質・家康)が、外洋航行する朱印船は除外  
 \* 1635年(寛永12年)の大船建造禁止令

### ◇本当に伊東で造られた?

『大猷院殿御夷記』他で安宅丸建造の場所として伊東の名が記されているが、他の地名をあげる史料もあり、安宅丸建造の伝説を持つ地域も幾つかある。

船型と構造から考えてみよう。安宅丸の実体を解明する史料として、東京大学史料編纂所に『安宅丸御船仕様帳』と『安宅丸御船諸色注文帳』という2冊が現存する。下図はその2冊の史料や数種の絵図を参考に、和船の研究で名高い石井謙治氏によって作られた復元図である。石井氏によれば、幅97cm、厚さ67cm、長さ37.9mの巨大な竜骨に多数の肋骨を配し、厚さ21cmの棚板を張り詰めた構造は西洋式。その上を防蝕・防火のための銅板で包んであり、船体の防蝕用銅板張りは世界最初の例という。しかし4段に配した船梁や大櫓床や巨大な総矢倉は日本式であり、安宅丸は洋式構造を基本とした和洋折衷の形式の船といえる。つまり、安宅丸建造には洋式船建造の経験や技術を持つ船大工が必要不可欠だが、伊東では安宅丸建造にさかのぼること10~20年前の間に3隻の洋式帆船が建造されており、その建造に関わった船大工が多数存在し、伊東での建造の確と考えられる。



日本に芽生えかけた大航海の終焉!  
 (戦艦大和か?)

安宅丸の建造を以て大航海時代の終焉となる

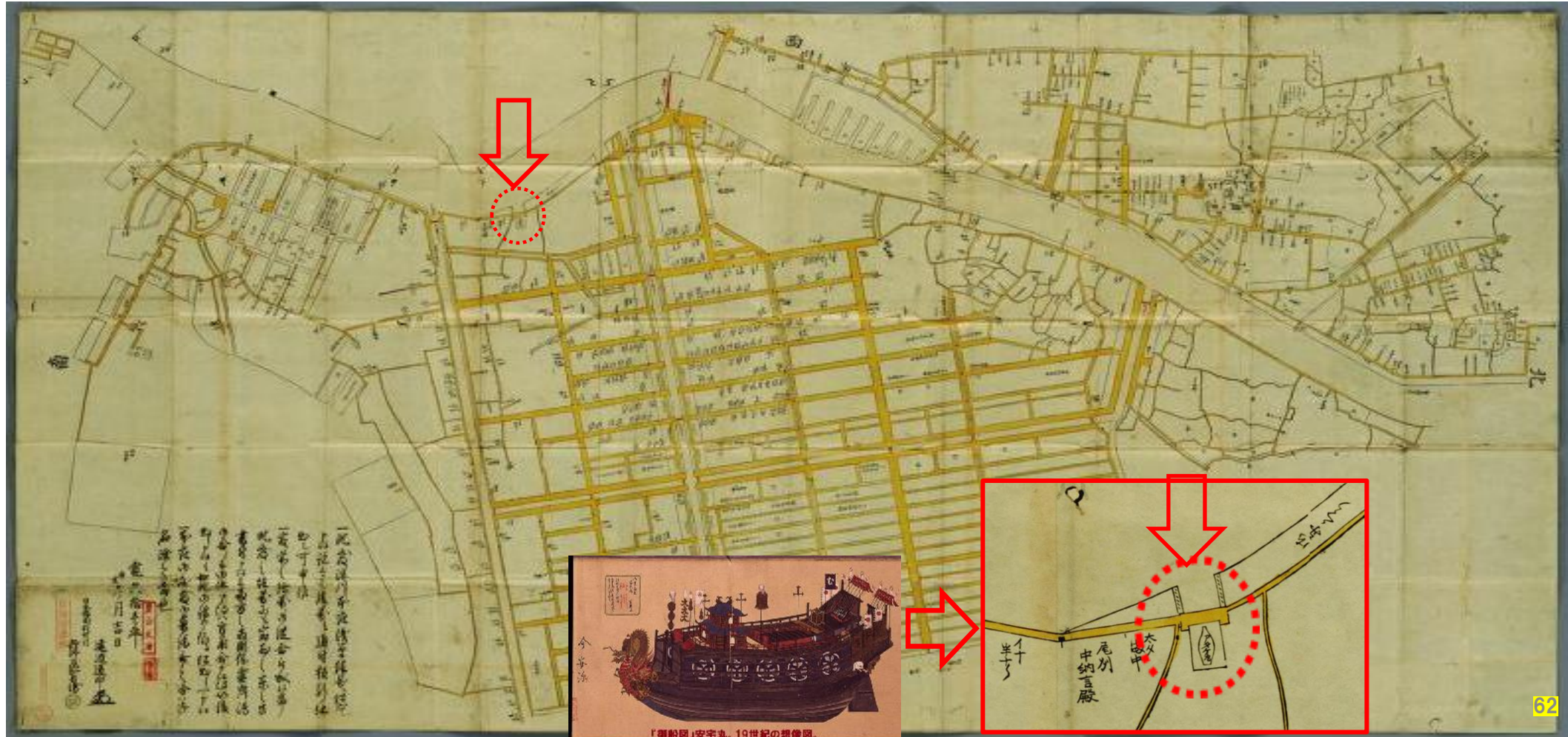
安宅丸要目表・一尺×10/33m安宅丸の仕様  
 ●仕様 ●材質  
 ・和洋折衷・洋式構造船体  
 ・推定総排水量約1700トン  
 ・全長62m・水面上の高さ16m  
 ・木材  
 ・鉄釘  
 ・銅板



# 安宅丸に按針の影響が残っていないか？ → 幕府水軍のドックらしき史料(小川雄氏提供)

## 1670年代「新板江戸外図」-深川、本庄、浅草

深川の“船蔵”部分に安宅丸(「アタケ丸」)を収容する隅田川の掘込み(安宅丸の前方に隔壁らしきもの→水門式ドック?)





# 洋船建造術はなぜ継承されなかったのか？



ガレオン船(竜骨・肋骨構造)



ジャンク(平底・隔壁構造)

## <定説>

- ・徳川幕府の切支丹禁教令や鎖国政策のため、海外との交流が国禁として途絶え、大海・渡航可能な洋船建造の必要性がなかった
- ・大船建造禁止令により、航洋可能な大型船の建造が禁止された。

## <暗黙の主張>

幕府が鎖国政策・大船禁止政策さえとらなければ、日本はすでに江戸時代に洋式船を建造していた。(出来ていた。)

## この定説・主張に加えて



日本近海の特殊性・内陸需要地への輸送に適した和船が発達。

江戸時代の初期は100石-500石の船が多かったが、後期になると1400石-1800石と大きくなる。ちなみに千石船とは全長:29m、幅7.5m、積載量150トン、帆の面積18x20m、乗組員15人であった。航海は、江戸初期で大坂→江戸間32日、平均4往復/年であったが、江戸後期には大阪→江戸間が12日、平均8往復/年と倍増した。次なる海外雄飛と近代船建造の夜明けは、明治の世まで据え置かれることになった。



和船(平底・棚板構造)

按針の家康への進言「河野邊城」は、“安倍川の水深の変化(小川が”滝”に豹変)”の為、  
按針の西洋式帆船(キール構造・深喫水)の航行不能から、断念せざるを得なかった！



「サンペナベンツーラ」、  
横付け出来ず！  
船の喫水>安倍川水深





**そして、  
近代  
幕末～現代**

# 按針の造船から250年後、伊豆の船匠と石工・港湾土木技術が、日本造船に貢献！

伊豆に優秀な船匠集団が育った地理的条件；

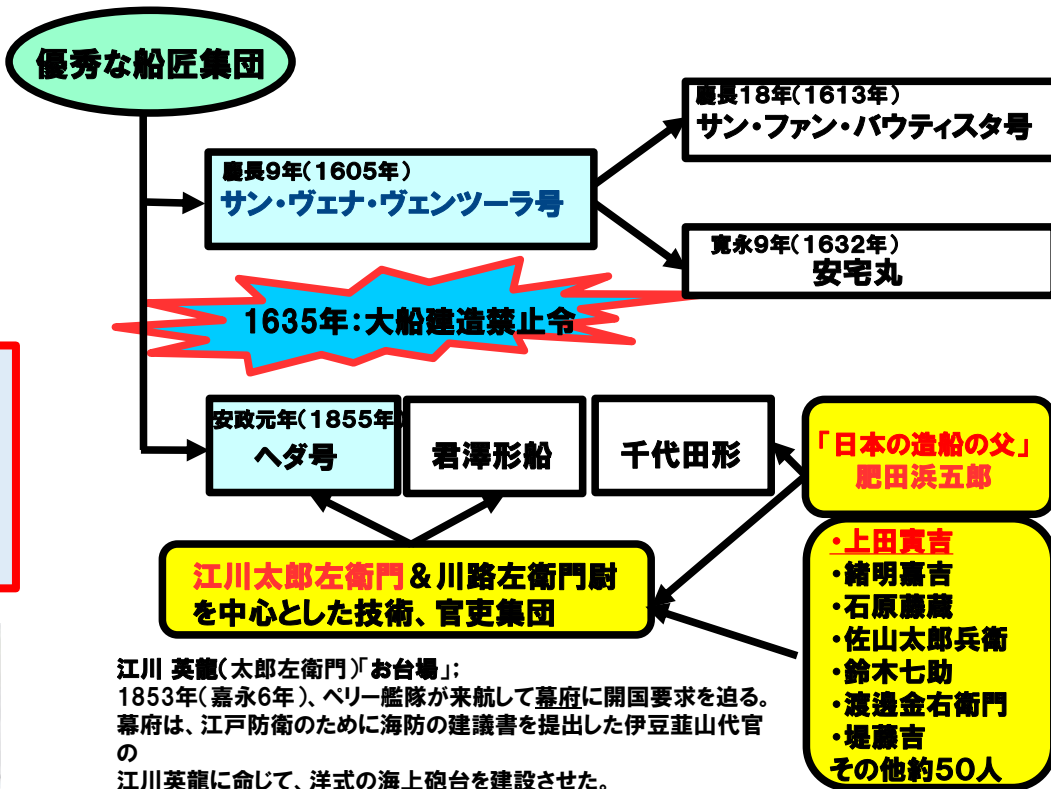
- 半島の大部分が山の為海路交通が発達
- 天城山等から良質の船材になる木材が産出
- 半島近海で黒潮と親潮が交わる
- 冬場の遠州灘は強い西風で海が荒れる為傷付いた船が伊豆半島で修理対応した。

その伊豆の船匠集団が

- \* 按針を助けて日本初の西洋式帆船を造り、1635年大船建造禁止令が発令された後も
  - \* 幕末にはブチャーチンを助けヘダ号建造に繋がる。
- そして、更に、ヘダ号に関わった船匠が、幕末・維新では「日本の造船の父」と呼ばれる活躍をするのである。

按針の造船@伊東を支えたもう一つの要素；

巨石の切出しで培われた港湾土木技術は、幕末、江川英龍の「お台場(砲台)」建造に繋がり、そして、明治維新後、横須賀・横浜から海軍工廠のドライドックで花開いた。  
(「横浜ドック物語」 真鶴産小松石)



江川 英龍(太郎左衛門)「お台場」:  
1853年(嘉永6年)、ペリー艦隊が来航して幕府に開国要求を迫る。幕府は、江戸防衛のために海防の建議書を提出した伊豆韮山代官の江川英龍に命じて、洋式の海上砲台を建設させた。  
(台場礎石:真鶴小松石)



# 按針の造船から250年後、伊豆の船匠と石工・港湾土木技術が、日本造船に貢献！



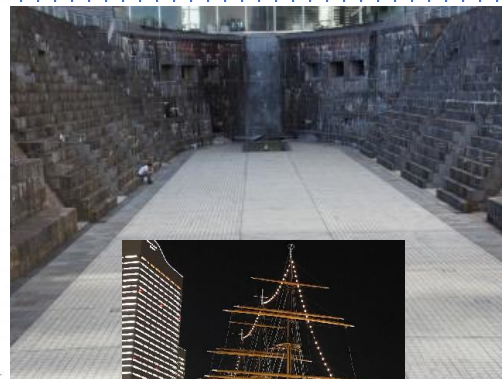
江川家(代々伊豆国韭山代官)の太郎左衛門英龍のお台場・砲台、更には、明治ドライドック郡(横須賀～横浜)は、全て真鶴の小松石で造られた。

将に、「伊豆の巨石積み出しと港湾技術が引き継がれて、明治維新を支える大きな力になった。」と言える。

伊豆に於ける石工の歴史も見直されるべきである。  
(日本にも“Free Mason”的存在があったのでは?)

「品川台場礎石乃碑」;  
お台場の礎石が、真鶴港の魚市場近くに里帰り保存されている。

横浜船渠(三菱重工業横浜造船所)



# 按針は、現代も活きている！

- 日本水先人協会(パイロット)の継承
- 商船大/海洋大で帆船実習航海や帆走訓練(巡航)
- ”Sea-man Ship“の醸成
- 教科書での取り上げ方
- 海事思想普及運動

アダムス、彼を偉人と呼ぶのは、この誠実さと勇気が故。

Seaman-Shipについて、別テーマ“海洋大帆船教育”にて

<追記> 横須賀に於いて

アダムスよりおよそ二〇〇年後に生まれたアイルランドの作家、ジョナサン・スウィフトの書いた『ガリバー旅行記』：アダムスがモデルだとする説があります。この本の中に日本が出てきて、スウィフトがアダムスの手紙を読んだらしい資料がある。確かな証拠がありませんから、論議のしようがないのですが、アダムスの困難を極めた航海と日本での波乱に満ちた人生は、ガリバーのモデルとなるにふさわしいといえるでしょう。



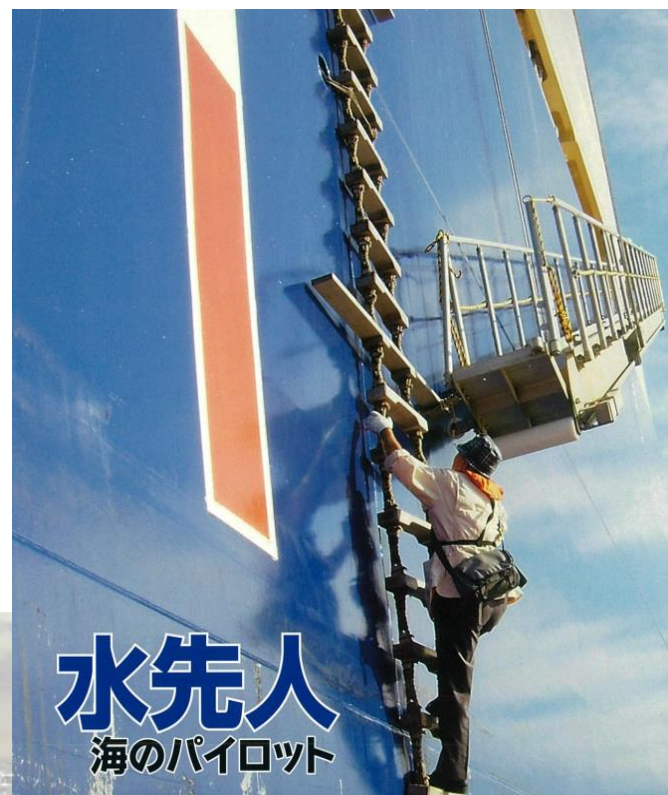
室町時代末期から渡来したポルトガルやスペイン船の航海長piloto(pilot)

→ 朱印船等で、水先案内を意味する「あんじ(行師)」の変化  
(「ヒロウト」「あんじ」「あんじ」「安子」の外「あんじん」「安仁」)

アダムスは、「Pilot Major」(5隻の船団・航海長)と11通の手紙の中で自ら呼ぶ。



**【按針(アンジン)】**  
「デジタル大辞泉」より;  
磁石によって船の航路を決めること。  
また、その人。水先案内。按針手。



パイロット・ボート

## 商船大・海洋大で遠洋航海実習(日本丸、海王丸)

若き学生時代の最後に、帆船の遠洋航海・・・社会に羽ばたくための多くの能力を身に付けます。



### ●「Sea-man Ship」の醸成：

\*One for all, All for one

\*One hand for oneself and one for the ship.

\*チャレンジ精神

\*スマートで目先が利いて几帳面、負けじ魂、  
これぞ船乗り！



# 教科書での取り上げ方 山川出版社「もう一度読む 山川・日本史」

William Adams(三浦按針)の記述が多くあるが、若い人の認知度の低い。

“鎖国”への考え方も、最近は見直し・評価が変わってきた。

<p>1 原始・古代</p> <p>第1章 国家の創成の</p> <p>1. 国家の起源 10</p> <p>2. 国家の成立 10</p> <p>3. 国家の発展 10</p> <p>第2章 大和王権の成立</p> <p>1. 大和王権の成立 10</p> <p>2. 大和王権の発展 10</p> <p>3. 大和王権の衰退 10</p> <p>第3章 古代国家の形成</p> <p>1. 国家の形成 10</p> <p>2. 国家の発展 10</p> <p>3. 国家の衰退 10</p> <p>4. 国家の再興 10</p> <p>5. 国家の再興 10</p> <p>6. 国家の再興 10</p> <p>第4章 律令国家の発展</p> <p>1. 律令国家の発展 10</p> <p>2. 律令国家の発展 10</p> <p>3. 律令国家の発展 10</p> <p>4. 律令国家の発展 10</p> <p>5. 律令国家の発展 10</p> <p>6. 律令国家の発展 10</p> <p>2 中世</p> <p>第5章 武家社会の創成</p> <p>1. 武家社会の創成 10</p> <p>2. 武家社会の創成 10</p> <p>3. 武家社会の創成 10</p> <p>4. 武家社会の創成 10</p> <p>5. 武家社会の創成 10</p> <p>6. 武家社会の創成 10</p> <p>第6章 武家社会の発展</p> <p>1. 武家社会の発展 10</p> <p>2. 武家社会の発展 10</p> <p>3. 武家社会の発展 10</p> <p>4. 武家社会の発展 10</p> <p>5. 武家社会の発展 10</p> <p>6. 武家社会の発展 10</p>	<p>3 近世</p> <p>第7章 幕藩体制の確立</p> <p>1. 幕藩体制の確立 10</p> <p>2. 幕藩体制の確立 10</p> <p>3. 幕藩体制の確立 10</p> <p>4. 幕藩体制の確立 10</p> <p>5. 幕藩体制の確立 10</p> <p>6. 幕藩体制の確立 10</p> <p>第8章 幕政の安定と町人の活動</p> <p>1. 幕政の安定 10</p> <p>2. 幕政の安定 10</p> <p>3. 町人の経済活動 10</p> <p>4. 町人の活動 10</p> <p>5. 町人の活動 10</p> <p>6. 町人の活動 10</p> <p>第9章 幕藩体制の動揺</p> <p>1. 幕藩体制の動揺 10</p> <p>2. 幕藩体制の動揺 10</p> <p>3. 幕藩体制の動揺 10</p> <p>4. 幕藩体制の動揺 10</p> <p>5. 幕藩体制の動揺 10</p> <p>6. 幕藩体制の動揺 10</p> <p>4 近代・現代</p> <p>第10章 近代国家の成立</p> <p>1. 近代国家の成立 10</p> <p>2. 近代国家の成立 10</p> <p>3. 近代国家の成立 10</p> <p>4. 近代国家の成立 10</p> <p>5. 近代国家の成立 10</p> <p>6. 近代国家の成立 10</p>
---	---

## 6 鎖国への道

### 家康の平和外交

家康の外交方針は秀吉とは異なる和平主義であった。1600(慶長5)年、オランダ船リーフデ号が豊後に漂着すると、家康はオランダ人ヤン・ヨーステン、イギリス人ウィリアム・アダムズ(三浦按針)を江戸にまねいて外交・貿易の顧問とした。その後、オランダ人・イギリス人たちに平戸商館の開設と自由な貿易をゆるされたが、ポルトガル人やスペイン人が南蛮人とよばれたのにたいし、かれらは紅毛人とよばれた。

一方、スペインに対しても貿易の振興をはかり、スペイン領のメキシコ(ノビスパン)に京都の商人田中勝介を派遣して通商をもとめた。ついで仙台藩主伊達政宗は、家臣の支倉常長をスペインに派遣し、メキシ



▶ 朱印船渡航地と日本町



**ゲーム「仁王」、ご存知ですか？**  
**金髪碧眼の侍「ウィリアム」(按針)を主人公とする**  
**アクションRPGです。**

● **株式会社コーエーテクモゲームス『仁王』ゼネラルプロデューサー/シブサワ・コウ氏の言葉**

日本だけでなく、世界中の方に遊んでいただける日本の歴史を舞台にしたゲームを創りたい。そう考えた際に思い浮かんだのが、金髪碧眼の西洋人が日本刀を手に戦国時代で闘う姿でした。そこに、三浦按針という名を徳川家康から与えられた英国人ウィリアム・アダムスをモチーフに、『仁王』のシナリオを組み立てていったのです。

恐らく実際の按針は、『仁王』の「ウィリアム」のように武器を持って日本で闘うことはなかったでしょう。ただ、“もしこうだったら”という想像は、歴史を楽しむ上で欠かせない要素です。お陰様で『仁王』は、全世界で200万本以上販売するヒット作となりました。今も世界中で、「ウィリアム＝按針」の名前が広がっています。これを機に、この日本で数奇な運命をたどった三浦按針の史実に興味を持つ方が増えれば幸いです。





**海洋大学の後輩、海を目指す若者だけでなく、  
全ての日本の若者に向けて；**

**アダムス・按針のチャレンジ精神に富んだ生き様を学び、  
巡りくる激動の海運・物流・経済界に挑んで  
日本を活性化させて欲しい！**