

# リーフデ号佐伯湾漂着説 補遺 1

(一) 太平洋上におけるリーフデ号の航跡について

村 井 強

(会員・佐伯市葛巻)

一五九九年十一月二七日、南米チリ海岸のセント・マリア島を出帆して日本へ向かったオランダ船リーフデ

号は、赤道を越えて北半

球に入り、一六〇〇年四

月一九日、北緯三二度三

〇分現在の宮崎県延岡市

土々呂東方の豊後水道の

入口に当たる海上に達し

たとき、初めて日本の陸

影を発見することができ

た。実に四ヵ月と二二日

の日数を費やし、約一八、

四〇〇キロに及ぶ、当時

にあつては破天荒な太平洋斜断の大航海の末であつた。

その航跡を見ると、一日の航程(航海距離)は、平均

約一二六、九キロ、時速にすると、約五、二九キロとな

るのである(表1参照)。これは全航跡の平均数値であつ

て、その長期、長途に涉つた大航海は決して平坦に終始

一様に経過したものではなく、幾つもの節目に見舞われ

ているのである。

さて、リーフデ号は、何故南米のチリ海岸から同じ太平洋でも対角的に最も遠い位置に当たる、北半球西北

の果てに在る日本へ進路を向けたのであろうか。

理由は二つ程考えられる。第一は、一五九九年の一

月当時、マゼラン海峡を抜けて太平洋側に出たリーフデ

号と、旗艦ホープ号の二船は、チリ海岸にあつて他の

僚船の到着を待ち合せていた。その僚船のうちの一隻ホ

ウドスハップ号は、サンチャゴのイスパニア官憲に投降

してしまい、リーフデ号・ホープ号の二船の所在がイス

パニア官憲の知るところとなり、その追及を受けている

ことが判明した。リーフデ号・ホープ号の二船は、一刻

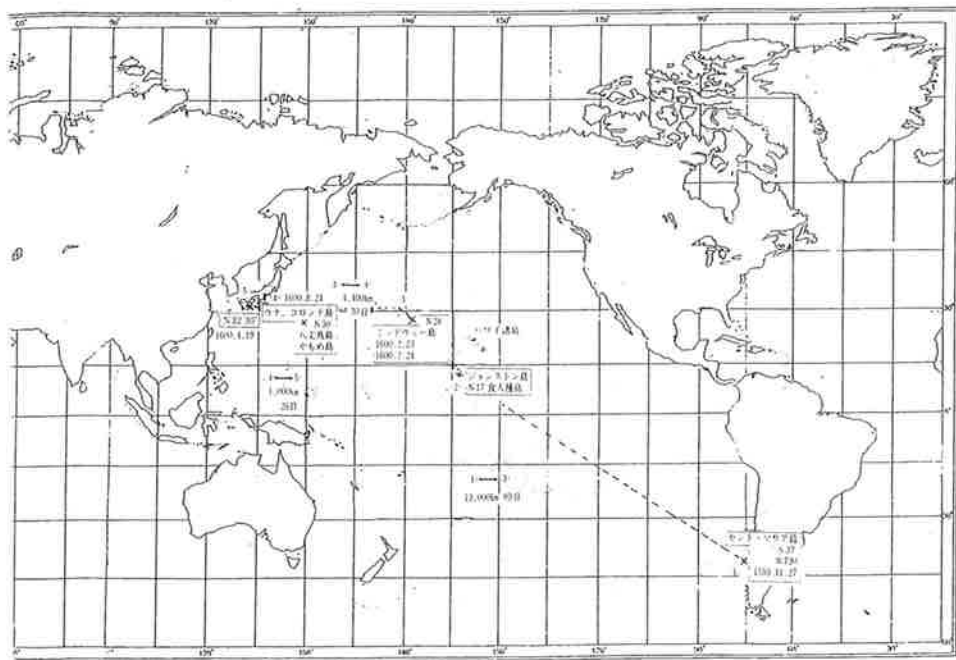
も速やかにチリ海岸を離脱する必要に迫られた。二船

の幹部は、セント・マリア島で会議を開き、対策を協議

表1 全航跡

距 離	セントマリア島(チリ海岸S37度)～ 豊後水道入口(N32度30) 18,400km
所 要 日 数	1599-11-27～1600-4-19 145日
平均1日航速	$18,400\text{km} \div 145 = 126.9\text{km}$
平均時速	$126.9\text{km} \div 24 = 5.29\text{km}$

# [リーフデ号太平洋上航跡細図]



した。その結果、船中の貨物に毛織物が多く、日本では毛織物の需要が高く、その販売が有利であろうとの意見が出て、一同それに同意し、日本へ向かうことを決意したのであった。

この意見は、ホープ号の航海士チモシイ・ショッテンという者によって出された。彼は、ウイリアム・アダムスとは同国の英国人で、両名は以前から親友の間柄であった。

チモシイ・ショッテン自身は、日本を訪れた経験は無かったが、先にイスパニア官憲に投降した僚船ボウドス・ハップ号の船長デイリック・ゲリントンという人物は、かつて日本を訪れたこともある日本通であった。チモシイ・ショッテンは、このゲリントンから日本に関するかなりな情報を得ていて、耳学問ながら他の者達よりは日本通となっていたらしい。

ただ、後日のことながら可哀想なことにこのチモシイ・ショッテンは、北緯二七度付近で暴風雨に遭い、乗船していたホープ号と共に行方不明となり、遂に日本を訪れることはなかった。このチモシイ・ショッテンを欠いたホープ号は勿論、リーフデ号の中にも、日本に関する

る予備知識を有する者は唯一人もいなくなってしまうらしい。残念な出来事であった。

なお、行く先についてモルッカ島、その他の東印度諸島も候補地に挙げられたが、いずれも暑気甚だしい国で毛織物の需要少なしの理由で斥けられた。思うに、これらの地方はそれもさることながら、軍事的にもイスパニア・ポルトガルの勢力の強い所で、この方面からの要心をも感じたものである。日本は軍事面でも、貿易面でも、最も安全有利な避難先だったのである。

幸い、二船はセント・マリア島付近で、大量の食糧を入手することが出来たので、直ちに日本へ向かつての出帆を決心した。

リーフデ号の、この一八、四〇〇キロにも及ぶ大航海の跡は、大体三つの節目によって、四つの区間に分けて見ることが出来る。

即ち、第一の区間は、同号が一五九九年一月二七日セント・マリア島を出帆してから赤道を越えて北半球に入り、一六〇〇年二月二三日、北緯二七度から二八度のミッドウエー島付近とおぼしき海域で暴風雨に遭遇し、

旗艦ホープ号と別れ別れとなるまでの区間である。

第二の区間は、同年二月二十四日頃、北緯二七、二八度付近で遭遇した暴風雨で旗艦を見失い、一隻となったまま暴風雨海域から離脱して、そのまま針路を予定通り北西にとり、やがて北緯三〇度に達してからは、地図に三〇度線上に記されてある日本を求めて只管西進を続けたやがて三月二四日に至り、北緯三〇度線に所在するウナコロンナ島と称する一島を望見する海域を通過した。このウナ・コロンナ島は緯度の位置から判断するとき、日本の東京都八丈島、若しくは霜婦岩（そうふ岩若しくはやもめ岩）に該当するものと思われる。先のミツドウエー島付近における暴風雨を離脱してからの八丈島島付近を通過するまでを第二区間とする。

第三区間は、三月二四日、八丈島、即ちウナ・コロンナ島を望みつつ東から西へ通過して、四月一九日、北緯三二度三〇分の豊後水道入口の海上において、日本の陸影を発見するまでの区間である。この区間では病人が多発し、死者も続出して、航海中でも最も悲惨を極め、苦難に満ちた区間であった。

然し、最後の土壇場に至って、奇跡的に目的地日本の

陸影を発見することが出来て、乗員達は再生の歓びにうち浸った。最も劇的な航海区間となった。

なお、第四区間は、北緯三二度三〇分で、日本を発見してから更に船を進めて、翌日、豊後から一リーグ隔たった海上に到達して、錨を下ろすまでの二日間の航海区間である。

右のように四つの区間に分けて検討すると、リーフデ号の太平洋上における航海は、大変理解しやすくなるように思われる。また、幸いにといふべきか、有難いといふべきか、アダムスは、それらの節目節目における船の通過月日、並びに船の所在位置を示す緯度を明確に書き記してくれているのである。

以下、今少し詳細に各区間ごとの航海について検討してみることにしよう。

### 第一区間

一五九九年一月二七日、南米チリー海岸セント・マリア島を出帆したホープ号とリーフデ号の二船は、針路を北西の方角にとったものと推測される。アダムスの妻宛の書簡の中に

途中北緯一七度の一島に寄着せしが、土人は食人種なりき

という記事がある。

この島は、現代の地図を見ると、ハワイ島から西南西へおよそ一〇〇〇キロ隔たったジョンストン島に該当するものと思われる。それは、同島は北緯一七度、西経一七〇度近くに位置し、太平洋では同島以外に北緯一七度に位置する適当な島は見当らないからである。

なお、この島は、南米チリ海岸のセント・マリア島からは北西の方向に当たっていることから、当時、リーフデ号は、北西の方向へ針路をとっていたものと推定できるのである。このことについて、アダムスは方角は明示しないが

針路を日本に向け

あるいは

セント・マリア島を出帆し、日本に向かひ直行しと、書簡の中に記している。

ジョンストン島と思われる一島に立ち寄ったリーフデ号は、ボートを仕立てて八人の船員を上陸させた。然し意外にもその全員は上陸したまま遂に帰還することがな

かった。アダムスは、全員島の食人種の餌食となったものであろうと記している。

一方、リーフデ号の方でも、お返しのように島から土人を一人捕らえて船に拉致した。後日、そのものはホープ号の方へ移し替えたとしている。

ジョンストン島を過ぎて、二月二三日頃、北緯二七度付近に達した時、リーフデ号ら二船は未曾有の暴風雨に遭遇した。猛烈な風雨に翻弄されているうち、翌二四日には、僚船であり旗艦であるホープ号の船影を見失ってしまった。以後、ホープ号とは別れ別れとなったまま遂に二度と邂逅うことはなかったといわれている。リーフデ号らが暴風雨に巻き込まれたこの北緯二七度から二八度の地点は、どのあたりであったであろうか。私は、ジョンストン島から北西方向へ約二三〇〇キロ隔たった地点に当たるミッドウエー島付近の海域を想定している。

ジョンストン島からは針路方向の北西に当たり、緯度も二七度乃至八度とほぼ合致しているからである。

セント・マリア島を出帆して、このミッドウエー島海域で暴風雨に遭うまでは、ホープ号・リーフデ号二船の航海は順風に恵まれ、快調そのものの船足であつたらしい。

表 2 a 区間航跡

距離	セントマリア島(S 37度)～ミッドウェー島付近(N 28度)付近		13,000km
所要日数	1599-11-27～1600-2-23		89日
平均1日航速	$13,000\text{km} \div 89 =$		146km
平均時速	$146\text{km} \div 24 =$		6.08km

この暴風雨遭遇までを節目とする第一区間の航行距離は約一三、〇〇〇キロ、所要日数は八九日である。従って昼夜を平均した一日の航速(航海距離)は約一四六キロ、時速では約六・〇八キロとなる。これが外洋(太平洋)上におけるリーフデ号の順調時の平均航速とみなすことができるようである(表 2 a 参照)。

## 第二区間

二月二三日・二四日の暴風雨から離脱したリーフデ号は、二四日にホープ号を見失い、二五日には広い洋上には只一隻となった自分の船影を見るだけとなっていた。  
孤独となったリーフデ号は、その後も予定通り北西への針路をとり、北緯三〇度線をめざして航海を続けた。

やがて三〇度線に到達すると、そこで針路を真西の方向に切り替え、三〇度線を外れることなく西進を続けたのである。それは、リーフデ号が備えていた地図・海図・地球儀等にはすべて目標である日本の位置を北緯三〇度線上に描いてあったからである。三〇度線上を真西に直進しさえすれば、船は間違いなく日本の陸地へ到着することとなっていたのである。然し、悲しいことに、リーフデ号の備え付けの地図等はいずれも不完全なもので、日本の位置も約五度半程南に下がった位置に描かれていたのであった。

その当時、即ち一六、七世紀頃の外洋航海は、概ね方角を示す羅針盤と緯度測定に頼る「緯度航法」という航法がとられていたといわれる。まだ正確に時差の計れる精度の高い時計は発明されていなかったために、経度の測定は不可能であった。この経度不在の欠点を補うのがその「経度航法」であった。

「経度航法」とはどのような航法なのか。

例えばこのリーフデ号の航海に例を取れば、セント・マリア島を出て、船はまず針路を真北にとり、その針路を外れることなく太平洋を北上して北半球に入り、北緯

三〇度の線まで直進する。三〇度線に到達すれば、そこからは左向け左をして針路を真西に切り替える。そして後は緯度を測りつつ三〇度線を外れることなく西へ向かって進みさえすれば、地図に北緯三〇度に描かれた日本へは必ず逢着することとなるのである。既にお判りのように、この航法にとって最も重要なことは、基本となる緯度が正確であることである。目的地の緯度の記載が正確なことは勿論、途中における緯度測定の正確さも、また、不可欠の条件となるのである。

羅針盤については、一五世紀の初め頃には既に船体の動揺や傾斜に左右されない精巧なものが、実用に供されていたといわれる。

かつてのインド航路の開拓や、アメリカ大陸の発見もみなこの「緯度航法」の賜だったといわれている（中央公論社刊『世界の歴史』7 P一五二）。

実際のリーフデ号の太平洋航海では、備え付けの地図等に記載された日本の位置が誤っていたため、それが同号の最大の不幸の原因になったようである。この航海でリーフデ号は、サンタ・マリア島から真北の針路を取らず、直ちに北西の方向に進んだようであるが、その理由

は、当時、既に北半球のフィリッピンからメキシコへ渡る航路は開拓されていて、日本はそのフィリッピンからは北の方角に当たり、太平洋でもかなり西に位置していることは、経験的にも知られていた所で、南米からは北上して、北緯三〇度線で直角に針路を西に替えて直進するより、始めから北西に進んだ方が、距離的にはるかに短縮できる利点があるという判断だったと思われるのである。

北緯三〇度線に達したリーフデ号は、同線上を只管西に向かつて直進したが、目指す日本の陸地は却々その姿を現わさなかった。それは前述したように、リーフデ号備え付けの地図などに誤りがあったからである。参考までにいえば、後年アダムスが家康に仕え、江戸在中に実測したものと思われる北緯三五度三〇分に所在する、房総半島の岬、野島崎の緯度が、この時の日本の岬の位置として正しく記されていたならば、リーフデ号は多くの病人や死者を出すこともなく、三月下旬頃には早々と無事江戸に到着していたであろうにと、気の毒に思われるのであるが、致し方ない事であった。

さて、三〇度線を西進中、三月二四日に至ってリーフ

デ号は洋上に一つの島影を認めた。アダムスは、その島をウナ・コロナ島と呼んでいる。このウナ・コロナ島とはどの島を指すのであろうか。二月二十五日、ミッドウエー島海域で暴風雨から離脱したリーフデ号は、暫く北西に進み、北緯三〇度線に達した後、針路を真西に変えて、三月二四日まで約三〇日間走って達した所が、このウナ・コロナ島の位置に該当する。太平洋の地図を見ると、北緯三〇度に近く存在する島といえ、東京都八丈島か、その少し南に下がった霜婦岩（そうふいわ、もしくはやもめいわ）の二島を見るのみである。北緯三〇度線は、両島の間少し霜婦岩より、東西に走っている。北緯三〇度線近く存在する島は、この二島以外には見当らない。アダムスのいうウナ・コロナ島はこの二島のうちのいずれかを指すものと思われる。

リーフデ号は、二月二四日、ミッドウエー島海域の暴風雨を離れて、このウナ・コロナ島（八丈島、もしくは霜婦岩）に近くよぎった三月二四日までに日数で三〇日間、距離では約四四〇〇キロを走ったのである。ここまでを第二区間としよう（表2b参照）。

一日の航速は一四六・七キロ、時速に直して六・一キ

ロとなる。この第二区間の航行数値は少なく、意外な感じがする。二月二三、四日両日の暴風雨にもまれ、翻弄されたにもかかわらず、この区間の航速は、第一区間のそれに比べて些かも低下しておらず、却って若干の向上の跡さえ見せているのである。このことは、リーフデ号は第一区間の終わりに猛烈な暴風雨にもまれたけれども、その後の航行に支障を来すような船体への損傷は全く被

らなかつたことを物語っていると言える。リーフデ号のここまでの航海は、第一区間に続いて順調だったといえるようである。

### 第三区間

三月二四日、ウナ・コロナ島（八丈島、もしくは霜婦岩）を洋上に眺めつつ、東から西へ通過した頃を境にして、

表2b 区間航跡

距離	ミッドウエー島～ウナコロナ島(八丈島島・やもめ島付近(N30度)	4,400km
所要日数	1600-2-24~1600-3-24	30日
平均1日航速	$4,400\text{km} \div 30 = 146.7\text{km}$	
平均時速	$146.7\text{km} \div 24 = 6.11\text{km}$	



表 2 c 区間航跡

距離	ウナコロンナ島(八丈島島)～豊後水道入口(N 32,度30)	1,000km
所要日数	1600-3-25~1600-4-19	26日
平均1日航速	$1,000\text{km} \div 26 = 38.4\text{km}$	
平均時速	$38.4\text{km} \div 24 = 1.6\text{km}$	

リーフデ号の船内には一大異変が生じたのであった。病人の多発と死者の続出である。その模様についてアダムスは妻宛の書簡の中に

三月二四日、ウナ・コロンナ島と称する一島を認めしが、其頃船員中病む者多く、数人死亡したり。僅かに八、九人の者が辛うじて膝にて匍ひ得るのみにして我が船長及び其他一同の死も刻々迫りて、我等の悲痛

頗る大なりき

と記し、病患の来襲が非常に突然であり、かつ、急激であったことを告げると共に、船内のパニック的な動揺の様をも報じているのである。この時、リーフデ号を襲った病気の本体は何だったのだろうか。恐らく、航海の長期化に伴って新規食糧の補給が絶え、その

ため食事の内容が偏ってしまい、それが原因の栄養障害によつて惹起された病気だったと思われる。例えばビタミンC欠乏によつて起こされる壊血病のような航海につきものの病気である。壊血病は多くの死の転機をとり、当時の船乗り達には最も恐れられていた航海病の一つであった。船内の惨状を伝えたアダムスのこの書簡の中で只一つ奇異に感じられることがある。それは、飢えについて全く言及していないことである。食糧については、セント・マリア島を出帆する時点で、量的に十分手当てできていたものであろうか。とにかくこれは奇妙に感じられる一事である。

この第三区間は、船がウナ・コロンナ島付近を通過した三月二五日から、豊後水道入口北緯三二度三〇分の海上に達して、日本の陸影を発見した四月一九日まで、日数では二六日、航程では一〇〇〇キロとなる。一日の平均航速は三八、四六キロ、時速は一、六キロとなっている(表2c参照)。これを第二区間までの航速と比較すれば、まことに目を覆うばかりの激甚なスピード・ダウンを示しているのである。

参考までに、妻宛の書簡に記されている北緯三二度

半への到達日を四月一日であったとすれば、日数は八日減じ、所要日数は一八日間となる。これによって計算しても、なお一日の航程は五五キロ、時速も二・三一キロに過ぎず、やはり際立った大幅なスピード・ダウンを示しているのである。

この劇的なスピード・ダウンは何に起因したものであろうか。勿論、紛れもなく、これはウナ・コロンナ島付近通過後、船内に集団発生した病人と多発死者の続出に基づく帆船の、操縦能力の低下によつたものとみて間違いない。

この区間でいま一つ注目されることは、日本を求めて北緯三〇度線上を只管西へ直進していたはずのリーフデ号が、何故四月一九日の時点において、北緯三二度三分の地点まで北上していたのであろうか。それについて考えられる理由は二つある。

一つは、前述したように、リーフデ号は日本を求めて北緯三〇度線上を只管西進していた。しかし、進んでも進んでも目指す日本の陸影は姿を現わしてこない。そのうちに時候は四月に入り、陽気も暖かくなってきた。寒地向きの毛織物を好んで求めるといふ日本の位置として

は、北緯三〇度という緯度は少し南下に下がりすぎているのではないか。実際の日本の位置は、今少し北にあるのではないかという不審の念を起し、四国沖付近から意識的に針路を北よりに向けて進んでいたのではあるまいかと考えられることである。これについてアダムスは、同胞宛の書簡の中に

終に、四月一九日、三二度半に到りて陸地を認めたり

と記してあり、「到りて」という言葉には、当時リーフデ号は、針路を北よりにして進んでいた可能性のあることを暗示しているように思われるのである。

二つ目は、三〇度線を西進中、やはり四国沖付近で、南方から大きく北上して来る黒潮の勢いに押し上げられて、北緯三二度三分の線まで黒潮に流されるまま北上したものと考えられる。私は一番目の方であらうかと推測しているものである。

一六〇〇年四月一九日、北緯三二度三分の海上に達した時、リーフデ号は漸く待望の日本の陸地の姿を視界に入れることができた。

前年一五九九年一月二七日に南米チリ海岸のセン

ト・マリア島を出帆以来、実に四ヵ月と二二日の日数を費やし、距離にしては大略一八、四〇〇キロをも越す遠い遙かな波濤を乗り切った末の待望の地、日本の鳥影の発見であった。

#### 第四区間

日本の陸影を発見したとき、リーフデ号船内の生存者の数は二四人となっていた。然もその殆どは病人で、自力で歩行の叶うものは僅かに五、六人に過ぎないという惨めな有様となっていた。日本発見が今少しでも遅れていたならば、生存者達全員の命運もどのように変わっていたか、全く予断を許さぬ程に切迫した事態となっていた。際どいタイミングであった。生存者一同は漸く安堵の思いに浸りながら更に船を進めて、日本・豊後の陸地への接岸を計り、翌二〇日の日に至って、遂に豊後の陸地から一リーグ（約五キロ）隔った海上に船を停めて錨を下ろすことが出来た。

リーフデ号は、北緯三二度三〇分で日本を発見してから、この錨を下ろすまで、なお、二日の航海を要したのである。この二日間の航海を第四区間あるいは最終区間

の航海ということが出来る。

さて、この最終区間の終点すなわち豊後の海岸から、一リーグ沖合の地点とは一体何処なのであるか。この区間の航路探索の目的は、將にこの一点にかかっているのである。

これについては周知のように、従来から臼杵湾内佐志生海岸漂着説がある。その要旨は

オランダ船リーフデ号は、一六〇〇年四月一九日、北緯三二度三〇分の海上において日本の陸影を発見、その日のうちに臼杵湾内佐志生黒島海岸に到着、上陸した。

とされているものである。然し乍らこの説は、文献的に見ても、根本史料であるウイリアム・アダムス書簡等に記載された内容に合致しない点が多々あって、全面的に首肯しがたい所のものである。私は、そのアダムスの書簡、並びにディオゴ・デ・コウトの『亜細亜誌』等に記された漂着時の模様や、現地臼杵湾・佐伯湾等の状況を検討勸案の末、リーフデ号の漂着投錨の地は「佐伯湾内西上浦地区指夫浦」から一リーグ（約五キロ）沖合に当たる大入島高松浦・唐人碇（とうじんはえ）の海

上に当たると結論して、その旨を『佐伯史談』第一四一  
号・第一四八号・第一四九号に発表させて頂いた。各種  
の史料で見る限りでは、漂着地は佐伯湾岸以外の地は全  
く考えられないというのが、今も変わらない私の考えで  
ある。文献面から見た漂着地の私の結論は右のようであ  
るが、加えてここでは最終区間におけるリーフデ号の実  
際の航跡を辿りながら、更にその漂着地点を探索してみ  
たいと思う（以下次号へ）。



訂正

佐伯史談第一六〇号掲載の

藤堂高虎直筆友重名で もりおりべ に宛てた充行

状中

一六ページ下段一五行目

「南門」（ナンモン）を「南原」（ナンモン）に

一九ページ下段六行目

「恐らく城の南門と東門の中間の牆壁」を「恐らく城

の南門と東門の中間の牆壁」に  
改める。