

Title	近世初期リスボア・ゴア間航海の諸困難について：アレッサンドロ・ワリニアノを中心に
Sub Title	On the difficulties of navigation from Lisbon to Goa in the early modern ages
Author	岩谷, 十二郎(Iwatani, Jujiro)
Publisher	三田史学会
Publication year	1958
Jtitle	史学 Vol.31, No.1/2/3/4 (1958. 10) ,p.365- 387
JaLC DOI	
Abstract	Alessandro Valignano S. J. showed us in the detailed picture, entitled "Historia del principio y progreso de la Compania de Jesus en las Indias Orientales", the navigation between Lisbon and Goa, and also the difficulties from which the people had suffered. He classified them into two parts: hardships in daily life, and perils which fell during this navigation; and further sorted both of them into six, respectively, i.e., the former into: 1. lack of accomodation, 2. food, 3. clothes, 4. hardships from becalmed ships, 5. lack of water, 6. disease ; while the latter into: 1. tempest, 2. reef, 3. fire at sea, 4. French pirates, 5. lack of water, 6. death. In recent years, Europeans have made all sorts of studies of his work, and particularly those who are inter- ested in studying the biography of S. Francis Xavier can not fail to disregard them. This is an evident fact that his sharp-eyed analysis and accuracy came to gain a high reputation as historical material. The present article which is chiefly based on Valignano's work tries to give a brief sketch of the actual condition and various difficulties they had to face during the voyages on Portuguese vessels from Lisbon to Goa.
Notes	慶應義塾創立百年記念論文集
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19581000-0369">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19581000-0369</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

# 近世初期リスボア・ゴア間航海の諸困難について

—アレクサンドロ・フリニアノを中心に—

岩 谷 十 二 郎

アレクサンドロ・フリニアノ Alessandro Valignano S. I. は自著「東印度に於ける耶蘇會の起原と進歩の歴史」*Historia del principio y progreso de la Compañia de Jesús en las Indias Orientales.* の中に、リスボア・ゴア間航海と、それに伴ふ諸困難をかなり詳細に記してゐる。<sup>(1)</sup> この著作はフランシスコ・シャヴィエルの記述を中心に、印度・支那・日本の國と人民を詳細に記述したものであるが、極めて公平な筆を以つて終始し、多くの教會史、傳道史に見られるが如きやや煩瑣を感ずる程の熱狂的な叙述は至つて少い。<sup>(2)</sup>

リスボア・ゴア間航海に伴ふ諸困難の叙述に當つても、恐らく自らそれを體驗したと思はれるにもかかはらず、それには觸れず、單獨の章のもとに極めて客觀的に分析を行つてゐる。

又エドゥアルド・デ・サンデ Eduardo de Sande の名を用ひてはゐるが、實は彼自身の著作<sup>(3)</sup>と言はれる「遣歐使節見聞對話録」のうちにもリスボア・ゴア間航海の詳細な報告が見られる。

もとより東印度航路の記述については他に優れた専門的著作も多く數々の業績が擧げられてゐるが、近時ヨーロッパ

でフリニアノ研究が進むにつれ、この航海に關する彼の記述は多くの人の注目を集め、シャヴィエル傳に筆を執る者の無視し得ないところとなつた。<sup>(a)</sup> 蓋し當時の東印度航路の叙述のうちで、彼の分析の鋭さと正確さを遺憾なく示したこの記述が今日歴史資料として十分に耐へ得るものと評價されたからに他ならない。

本稿は主としてフリニアノの記述を中心に、近世初期のポルトガル船によるリスボア・ゴア間の航海の實情と、それに不可避的に伴つた諸困難を擧げ、些かの検討を附加したものである。

註

- (1) Monumenta Xaveriana (M. H. S. I.), Tomus primus, Matriti, 1900, pp. 8-13. Alessandro Valignano S. I., Historia del principio y progreso de la Compañia de Jesus en las Indias Orientales (1954-64). Herausgegeben und erläutert von Josef Wicki S. I., Roma, 1944, pp. 9-16. 今曰むる二書その他 Manuel Teixeira S. J., Vida del Bienaventurado Padre Francisco Javier, Buenos Aires, 1945, pp. 29-37. があるが、この書の内容は前記の二書と全く同一である。明かにテイセイラと、フリニアノを間違へたものである。
- (2) 吉田小五郎氏「ワリニヤノのシャヴィエル探究」(史學二四卷一) 参照
- (3) 幸田成友博士「和蘭夜話」一九八一—二〇六
- (4) 例として二、三の書名を擧げるとする。James Brodrick, S. J., Saint Francis Xavier (1506-1552), London, 1952. Joaquín M.<sup>a</sup> Goiburru, San Francisco Javier, Madrid, 1952. Estudios Javerianos, C. S. I. C. Madrid, 1953.

—

ポルトガル船による近世初期の東印度航路は大體二つに區分することが出来る。即ち、一、リスボア・ゴア間と

二、ゴア・印度各地間、並にマレー諸島、支那、日本間のそれである。今日の常識を以つてすれば、支那、日本に至る航路に東印度の名を冠することは妥當とは言へないが、當時にあつては東洋各地間の航路はおしなべて東印度航路の一部を形成してゐた。しかし重點はやはりリスボア、ゴア間の航海に置かれてゐた。蓋しこのことは當時ゴアにポルトガル政廳が置かれてゐたことから充分に首肯されるところである。それに對しゴアを起點としたアジア各地（ペルシア灣沿岸、紅海沿岸を含む。局部的にはアフリカ東岸も）間の航路は一應支線の性格を持つたものと考へられる。<sup>(1)</sup>

又幹線たるリスボア・ゴア間航路も二つに區分することが出来る。即ち、一、リスボア・モサムビーケ間、二、モサムビーケ・ゴア間である。しかしこの區分は多分に季節に左右されるものであり、總ての航海必ずしもこの區分に從つた譯ではない。ただ一應ポルトガル船はモサムビーケに投錨するを常としてゐたので、リスボアを出航してゴア到着までに要する時間は、モサムビーケに滞留する時間を含めた上で考慮しなくてはならない。<sup>(2)</sup> しかし何等かの理由で（主として季節による）モサムビーケ經由が不可能となつた場合は、サン・ロレンシオ島（マダガスカル島）の外側を通過しゴアまで直行してゐた。<sup>(3)</sup> この何れかを選ぶことによりゴア到着に要する時間に若干差異が生ずる。ワリニアノによるとモサムビーケ寄港の際は少くとも六ヶ月を要し、サン・ロレンシオ島の外側を通過した場合は七、八ヶ月を要したといふ。<sup>(5)</sup> しかしこれは僥倖と考へてよく、多くはモサムビーケで越冬し翌年の航海季を待つたのである。モサムビーケからゴアまでは普通四週間に外を要した。<sup>(6)</sup>

當時この幹線の果す役割は往航の際は東印度に散在するポルトガル植民地、城砦保持のための人的物的補給、即ち兵員、軍需物資の輸送にあり、又歸航の際は香料、その他の商品の運搬にあつた。従つて往・復共に極めて顯著なる目的

を有してゐたのである。普通ゴア滞在は三、四ヶ月であり、この間に商品を舶載し歸航の途に就くが、この期間をいれ、往復に一年半を費した。歸航の際は大西洋上のサンタ・エレナ島、並にテルセーラ島に投錨し、數日間を憩に充てた。順調にいつてゴアから喜望岬まで三ヶ月、喜望岬からサンタ・エレナ島まで十七日、そこからテルセーラ島を経てリスボアまでは約二ヶ月半かかった。

航海時季は全く風力に従ふ帆走故、年間を通じて極めて限定されてゐた。リスボア出航の最適の時季は三月上旬であり、この機を外すと先述の如くモサムビーケで越冬することになる。航海に要する期間を考慮するとゴア着は年内の九月上旬以降になる。又モサムビーケ經由不可能の際は十、十一月頃になる。モサムビーケで越冬した場合は翌年の五月に同地を出航する。歸航の際は十二月下旬か一月上旬にゴアを出航しなくてはならなかつた。従つてリスボア着は翌年の六月下旬乃至七月になつた。

しかし以上は風位、暴風雨、風等天候の、或は砂洲、岩礁等の諸障碍を最少限度に見た結果で、多くの場合何れかの障碍に遭遇し航海は困難を極めた。

次に同航路に就航してゐた船舶について若干記してみよう。これは前掲の岡本良知氏の著書にかなり詳しく見られるところであるが、それによると、「十六世紀初頭から大型のものが東印度航路に用ひられ、常に五百噸以上、ときに八百噸、千噸の船が就航してゐた」とあり、相當大型の船であつたことが想像される。岡本氏は續けて、「この大船主義は十六世紀後半、ドン・セバスチアン王のとき一抛され、小船主義に轉じ、一艘四百五十噸を超へず、三百噸を下らざるものとなつたと述べて居られる。理由として、大船必ずしも航海中の安全を保證すべきものではなく、寧ろ海難、

盜難、更に操縦等の困難を考慮した場合小型船の方がより損害が少いといふ點にあつた。<sup>(15)</sup>しかしフェリペ二世がポルトガルに君臨すると再び船は大型となつた<sup>(16)</sup>。これを當時の船の壽命との關聯に於て考察してみると、十六世紀、當航路に就航してゐた船は、船型決定時期と共に判然とその姿を變へたと見て大過なからう。リスボア・ゴア間航路に従つた船の壽命は、耶蘇會士リッチオリ神父の記述によると、「バサインにて印度の良質の木材を用ひて建造せられたる或る船は、印度航路に耐へ得ること六回に及んだ。しかし通常、辛うじて二、三回耐へた後、使用不能となつた」とあり、又この老朽化とは別に、暴風雨、岩礁等の事故による沈没、その他の損耗については、フェリペ二世君臨下に於ける大船建造時代たる、「一五八〇年から一六四〇年までの六十年間に於て、リスボアから印度に向つた三二三隻のうち、多少とも危険度の薄い歸航路で沈没したものを除外しても、六〇隻が沈没してゐる。又一五七九年から一五九一年までの十二年間に、ポルトガル・印度間航海で二十一隻が難船してゐる<sup>(17)</sup>」と報告されてゐる。毎年ゴアに向つてリスボアを出港する船は四、五隻が普通であつたから、十二年間には凡そ六十隻近くの船が印度に向つたものと思惟される。従つて二十一隻の難船は三分の一強に當り、これに先述の考朽化していく船の數を含めると、かなりの數に上る新造船を以つて、毎年船團の補充を行つてゐたことが窺はれる。かく考へると當航路に就航してゐた船團は、就航以來一、二年のものを中心に、船齡三年あたりのもものと新造船を以つて構成されてゐたと見られる。故に三種の船型はその決定後間もなく大西、印度兩洋上に出現したものと推斷されるのである。

次に積載したものについて簡単に觸れたい。前記の如く、往路の目的は主として東印度植民地維持に必要な人間（兵員）、物資（糧食、軍需品）を輸送することにあつた。岡本良知氏はルイス・ダ・フィゲレド・ファルカンの著書に

基づき、「五百五十噸の容積を有する一船は一二二人の船員を要し、二百五十人の兵士を載せることが出来る」<sup>(19)</sup>と記述され、又イグナシオ・ダ・コスタ・キンテーラの著書から「一五三五年に印度航路に就いたガレアン・サン・シヨアン號は旅客を含めたポルトガル人二百人の上に、男女アフリカ人奴隷を三百人載せたが、それは當時印度からポルトガルへ歸航する船の通例であつた」<sup>(20)</sup>と註にいつて居られる。後者は歸航の際の乗船者の數であるがかなりの人數を載せてゐたことが判明する。大體船員共四百名内外が一船に積み込まれてゐたと見られる。<sup>(21)</sup>

彼等の必要品(主として糧食)も長途の航海に具へて厩大な量が積載された。試みに彼等に對する一日分の配給量の面から見てみよう。「ビスケット一アラテル(アラテルは四五九グラムに當る)四分の三、牛肉一アラテル、または豚肉半アラテル、葡萄酒半カナダ(カナダは一四〇〇リットル)であるが、精進日にはビスケットと葡萄酒は平素と同じくし、他を米、干鱈、乾酪のうち半アラテルを以つて代へた。飲用、調理用に一人宛水一カナダが給せられ、橄欖油一カナダは六十人に對し、酢一カナダは三十人に對して與へられた。これらの糧食物の外にも、船は鹽一モコ(六十アルケル)野菜二十アルケル、杏八アルケル、梅八アルケル、芥子、砂糖、蜜の相當量を積んでゐた。——病人のためには罐詰、その他の滋養食品と一、二の藥劑所があつた」<sup>(22)</sup>と。これらは總て國王の配慮によるものであつた。<sup>(23)</sup>その他、彼等は身廻り品として、一枚のシャツと、二本の麵麩、一塊のチーズ、一桶のメルメラ、ダ(マルメラの實の漬物、ママレード)を用意した。<sup>(24)</sup>又船はかなりの數に上る大砲を裝備して居り、彈藥、並に火藥類、武器等も相當に積載してゐた。ワリニアノによると瀝<sup>ペトローメン</sup>青<sup>フレア</sup>、粘油、樹脂等の記述が見られる。<sup>(25)</sup>

## 註

- (1) 岡本良知氏「十六世紀日歐交通史の研究」一九六一—一九七  
 普通、モサムビーケ滞留の時間は、順調にいけば(主として季節風の關係から)一、二週間から一ヶ月位であつたらしい。メルシオール・ゴンサルベス神父の書翰(一五四八年十一月九日、ゴア發)によると、彼は十五日滞在した後、ゴアに向けて出發した、*とまね* (Documentação para a História das Missões do padroado Português do Oriente, coligida e anotada por António da Silva Rego. Índia, 4.º Vol. (1548-1550), Lisboa, 1950, pp. 115-121.) フランシスコ・デ・ピ  
 ーナの書翰(一五六一年十一月四日、ゴア發)によると、モサムビーケ着が七月十一日、出港が八月十日になつてゐる(Silva Rego, Documentação, Índia, 8.º Vol. (1560-1561), Lisboa, 1952, pp. 370-381.) 日本の三候遣歐使節の歸途の際は、リスボア出航が遅れたので(四月十二日)、モサムビーケ着は八月三十一日になり、僅か三日滞在したのみで、メリンダに向つてい  
 る(サンデ、天正年間遣歐使節對話録 東洋文庫版 譯本 六六七)
- (2) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 10.
- (3) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 10.
- (4) 前掲のフランシスコ・デ・ピーナ神父の書翰に再び従ふと、次の如き航海メモが見出される。  
 三月九日、土曜日 リスボン出航。  
 三月十七日、マデイラ島望見。  
 四月六日、復活祭の日、三本マストの輕走帆船が離れた。  
 四月九日、祝日最後の八日、リスボア港口に残つてゐた船、ガルサ號と出會ふ。  
 五月五日、月曜日、マルティム・バス諸島望見。  
 五月三十日、最初の苦難の時期に見舞はる。  
 六月九日、第二の苦難の時期に見舞はる。  
 六月十五日、日曜日、喜望岬を迂回せり。

近世初期リスボア・ゴア間航海の諸困難について



六月十八日、陸地を望見。バイーア・フェルモーサなりと言ふ。

七月六日、日曜日、アンゴーシャ諸島の間に陸地を望見。

七月十一日、モサムビーケに投錨。

八月十日、モサムビーケ發。ゴアに向ふ。

八月十四日、コモロ諸島望見。

九月十七日、聖母降誕の祝日の八日目印度大陸を望む (Silva Rego, Documentação, Índia, 8° Vol, p. 831)。又ティオゴ・ボテリーヨ・ペレイラの報告(一五五一年七月十五日、テルセーラ島發)によると、三月三日、リスボア出航。七月十日、喜望岬通過。八月十八日、モサムビーケ着。同月二十日、同地發。十月二十日、ゴア着。となつてゐる。(Silva Rego, Documentação, Índia, 5° Vol. (1551-1554), Lisboa, 1956, pp. 24-25.)

(5) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 10.

(6) フランシスコ・シャヴィエルの報告(一五四二年九月二十日、ゴア發)はこの好例である。彼はリスボアを少し遅れて、四月七日に旅立つたので、モサムビーケ着が九月になつてゐる。同地で越冬し、ゴアに向つたのは、翌年二月。ゴア着は五月六日である。(Schurhammer, S. J., et Wicki, S. J., Epistolae S. Francisci Xaverii. (M. H. S. I.), Tomus I (1535-1548), Romae, 1944, p. 120. ハットロ・アル・ペ譯上卷九一。 Monumenta Xaveriana Tomus primus, p. 251. Cartas y escritos de San Francisco Javier, (B. A. C.) anotadas por el P. Felix Zubillaga, S. I., Madrid, 1953, p. 90.)

(7) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 10.

(8) フリニアノの記述に従ふと、「喜望岬からポルトガルに向ふ途中、先方五百レゴアを超へたところの、サンタ・エレーナ(Santa Elena)といふ島で數日間を保養に充てる。同島は我が主が印度船隊の慰糖と恢復のために造り給ふたと思はれるのである。何となれば周圍五、六レゴア程の無人の小島でありながら、飲料水と魚が非常に豊富で、種々の果實が豊かに實り(途次、同島にポルトガル人が播種したもの)、更に豚、山羊、鶏がこのまま放置すれば、倍增する程夥しく居るからである。されば毎年四、五隻の船が同島に寄り、十五日及至二十日間の同地滞在中、全員飽食し、又航海に具へて食糧を船載して行つても、同島は猶、相變

- ふち並々ならぬ豊穡をを保つてゐる」(Monumenta Xaveriana, Tomus primus, pp. 9-10. Valignano, Historia, p. 11.)
- 三侯遣歐使節も同島に立ち寄り、それに關聯して同島の豊穡をその原因につき、興味ある記事がモンタヌス、サンデ等の文中に見られる。(モンタヌス「日本誌」和田萬吉博士譯 五二—五三。サンデ 前掲書 一〇六—一〇七)
- (9) グスマンの記述に従ふと當時テルセーラ島附近に出没する海賊の難を避けるため同島で僚船を待ち合ふのが通例であつたとある。(ルイス・デ・グスマン 東方傳道史 上卷 新井トシ氏譯 二七〇)
- (10) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 11.
- (11) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 10.
- (12) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 11.
- (13) 岡本良知氏 前掲書 一九一
- 又當時ポルトガル人は増大する船貨の積載を計り、ジェノア人により採用されてゐた船型を真似て、リスボアの造船所で、巨船を建造したが、中には千噸から千五百噸、二千噸に至る程の巨體で、十等の喫水のものもあつた。これらの巨船は五〇—八〇門の砲を具へ、正に無敵の觀があつたとする。(Felix Alfred Plattner, Jesuitas en el mar, version castellana de Teresita Sonsoles, Buenos Aires, 1952, p. 33.)
- (14) 岡本良知氏 前掲書 一九四 Plattner, op. cit., p. 54.
- (15) 岡本良知氏 前掲書 一九五—一九六 Plattner, op. cit., p. 55.
- (16) 岡本良知氏 前掲書 一九五 Plattner, op. cit., p. 54.
- (17) Plattner, op. cit., p. 54.
- (18) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 9. Valignano, Historia, p. 10.
- (19) 岡本良知氏 前掲書 一九二
- (20) 岡本良知氏 前掲書 一九三
- (21) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 13. Valignano, Historia p. 16.

- (22) 岡本良知氏 前掲書 一九三一—一九四  
(23) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 10. Valignano, Historia, p. 12. サンデ 前掲書 六五八  
(24) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 13. Valignano, Historia, p. 16.

ワリニアノは長途、且つ困難極まる航海に臨んで、一般のポルトガル人の準備の餘りにも簡單なのに、多少驚いてゐるやうな記述をしてゐる。それと符節を合はせたやうに、サンデの「遣歐使節對話録」に、次の如き問答が記載されてゐる。

ミゲル「……多くのポルトゥガル人達が印度への航海を、恰もテージョ河の對岸へでも渡るかの如く、何と氣輕にやつてゐるかは實に驚くべき事である。かくて彼等の中には三日間の食糧さへ準備しない者が多數に見出されるほどである。併しながら神は萬事に加護を垂れ給ひ、印度へのこの航海を多くの人々の爲に安全にし給ふたので、ポルトゥガルの王様達は決してこの事業を忽にすることなく、恰も自分の息子の面倒を見るが如く、すべての必要品を供給し給ふのである。……」

リノ「私は勿論その王様達が多額の費用を支出されるのを疑ふものではないが、共同の食物ですべての船客達が養はれてゐるかどうかを知り度いものです」(サンデ 前掲書 六五七—六五八)

- (25) Monumenta Xaveriana, Tomus primus p. 12. Valignano, Historia, p. 14.

—

ワリニアノは航海上の諸困難を、長途の航海生活面の不如意と、航行中見舞はれる災厄の二項に分けて記述してゐる。興味あることは、前、後項共に飲料水の問題をとりあげてゐることである。前項には「飲料水の不足」といふ生活上の不如意に重點を置き、後項には「飲料水の缺乏」と題して航海中の恐怖を描いてゐる。當然のことながら飲料水が當時の航海を行ふ上に如何に重大な問題を提起してゐたかがよく判る。

ワリニアノは航海生活上の不如意を更に六箇に分類してゐる。以下順を追つて記載してゐるに、一、船内の空間と船室と。二、食物のこと。三、衣服のこと。四、風による身體の衰弱。五、飲料水の不足。六、悪疫の恐怖。となつてゐる。

第一の不如意たる船内の空間と船室は、通常一艘當り二百人以上乗船し、他に大量の糧食、必需品、軍需品、その他を積載する以上、勢ひ狹溢にならざるを得なかつた。又ヨーロッパ産の若干の商品の他に、幹部船員は階級の上下を問はず、自己の権限の一部として、<sup>アグアルデイエンテ</sup>燒耐の壘、豚の燻肉の他に、回教徒婦人に贈る夥しい數のガラスの首飾り、腕輪等の箱の積込みが認められ、その場所は充分に用意されてゐた。<sup>(1)</sup> これらのものですでに船内、特に船艙はぎつしりと満され、この兩側に沿つて低い、しかも通風装置のない一連の仕切りがあり、これを船室としてゐた。そこは又二段、或はそれ以上に仕切られ、上段には高級船員と身分高き船客が納まり、下段には水夫と貧しい旅客が納まり、糧食、彈藥、砲身の間に身を置くやうになつてゐた。<sup>(2)</sup> トリゴ―神父は十七世紀初頭に記した書翰で、「富める人士は小さな房に納まる。普通船員、兵士、下級水夫は上甲板に、第二、第三段には、葡萄酒、飲料水、固麵麩、並に商品類が、最下段には麵麩と、運搬可能の飲料水からなる非常用の配給糧食が鍵を下した中に納められてゐる」<sup>(3)</sup>と述べてゐる。ワリニアノは「一般人は全く自由が利かず、晝夜の別なく、寒暑に曝されながら前甲板で過す」<sup>(4)</sup>と記してゐる。又ピラールといふ一フランス人神父の報告には、「風雨を避け、身を護るには蠟引きのテントを張る必要がある」<sup>(5)</sup>とあり、ワリニアノ説と符合してゐる。これらを照合してみると、一般人、殊に兵士の場合は船客として名のみで、非常な悪條件のもとに航海を續けてゐたことが判る。

しかし高級船員、身分高き人物にのみ與へられるといふ船室とても僅か數歩の奥行と幅があるのみで、船の動搖の際

は頭を天井に打ちつける程度のものであつた。しかも船室は普通、病室を兼ねて居り、又藥局、禮拜所等の機能も持たされてゐたこと<sup>(6)</sup>が、その狹溢さの程が想像される。

第二の不如意たる食物につき、ワリニアノは次の如く述べてゐる。「……殊に一般人の場合にひどい。……總てが生物<sup>なまもの</sup>と鹽漬けであり、兵士達は食物を調理する器具を持たぬため、非常に不自由な方法に頼らざるを得ない。彼等の蒙る苦澁は言語に絶する<sup>(7)</sup>」。船に積みこむ食物の種類、及び一日の配給量については先に岡本良知氏の記するところを参照したのでここでは擧げない。ただこれらの食物は熱帯地方通過の際、熱氣のために殆んど總てが變質腐敗し、乾酪は流れ出し、油のやうに液化し、又どろどろした獸脂は乾いてしまつた<sup>(8)</sup>。しかも食物の質は極めて粗惡であつた。修道士、マルクス・ヌネスは、書翰（一五五六年一月四日、ゴア發）中、極端に悪い生活を送つてゐるのは貧しい兵士であるとし、「しばしば私自身目撃したことであるが、彼等は非常に黒い、往々にして、蛆の湧いたビスケットで命を繼いでゐる。……魚の日はそれ以外食するものも與へられず……鹽出しもしない。脂は第一週のみで與へられなくなる。といふのはそれが極めて少量しかなく、しかし需要が多いからである。肉は少量といへども當らぬ程僅かであり、しかも鹽漬けである。やはり鹽出しする術もない。……結局これらの貧しい人々は、他の人々がその肉を鹽出ししたあとの鹽水を食し、飲むのである<sup>(9)</sup>」と記し、航海中の悲惨な食生活を描いてゐる。

第三の不如意たる衣服のことについても、ワリニアノは一般人の蒙る難澁を重視してゐる。「彼等の大部分は貧困者で

あり、かかる旅には不慣れなので、全く迂闊にやつて来る。持參の僅かの衣料も長期間には襤褸と化し、消耗してしまふ。故に甚だ寒冷な箇所を通過する際、寒氣と共に尋常ならざる不潔さにひどく難澁する<sup>(11)</sup>と記述してゐる。彼等は乗船の際、自分では極めて僅かの準備しか整へなかつたことは前に述べた。それと共に彼等の落着き場所が覆もない甲板上であることを思ふと、確かにワリニアノの説は領けるところである。彼等は春先きの三月にリスボアを出發し、ギネア灣沿岸で猛暑に遭遇し、南半球では冬を迎へ、更に北上して赤道を再び越さねばならなかつた。衣服の重要さはその點からも強調されねばならなかつた。かてて加へて降雨による衣服の損耗も輕視出來なかつた。寧ろ降雨こそ衣服の損耗に拍車をかけた。トリゴ―神父は、「降雨は極めて危険、且つ有害なものである。しばしば衣服を濯がず、陽にも當てないであると、腐蝕してき、無数の蛆を湧かすに至る。このことは航海中最も大なる患はしさの一つである<sup>(11)</sup>」と述べてゐる。又前記のピラール神父の報告中にも、降雨による衣料の損耗の甚しさが描かれてゐる。「降雨の結果、濡れ、さうして直ちに衣服を改めないであると、全身にわたつて發疹し、肉芽が生じ、衣服には蛆が湧いてくる<sup>(12)</sup>」。しかし衣服を濯ぐといつても、極端に水の節約を迫られた當時の航海生活に於いては不可能事に近かつた。

第四の風によつて齎される不如意は、東印度への航海にあつては、通常、再度にわたつて見舞つてくる。それは赤道を二回通過することに歸因する。赤道下、特にギネア灣で遭遇するものが最もひどく、數回にわたつて、五、六十日間も前進を阻まれることがあつた<sup>(13)</sup>。東印度への航海の苦澁のうち、最大なるものの幾つかは實にこのギネア灣に於ける停船中に起つてくるものであつた。乗船者は心理的に耐へ難い焦燥を感じると共に間斷なく發汗し、場所の狹隘さと相俟

つて甚しき不衛生を耐へねばならなかつた。従つて、病人はこの時期にこそ夥しく發生したのである。船體もこの時期にあつては一緯度の前進すら阻まれることがあり、<sup>(14)</sup>猛暑のため水に浸らぬ部分にはひび割れが生じた。<sup>(15)</sup>

第五の不如意は飲料水の不足によるものである。この困難は今日の我々とても容易に想像がつくが、當時にあつては、強調してもし切れぬ程の重大問題であつた。ワリニアノは總ての不幸中、最大、且つ常時感じてゐなければならぬものとし、特に容器に入れて持參する便宜を持たぬ一般人の場合に強く感ぜられると述べてゐる。<sup>(16)</sup>又「通常これらの者は、彼等に適用される規則に基づき、水の供給を受けるのであるが、概ねその水は長い航海中ひどく腐敗してしまひ、蛆が湧き、悪臭を放つに至る。その悪臭は耐へられぬ程強かつた。飲む際は小巾を口にあて、不純物を漉し、それを覗かぬやうにして飲んだ」と記してゐる。<sup>(17)</sup>この悪臭と不純物、即ち蛆の發生は特にひどかつたやうで、色々の報告に見られるところである。トリゴ神父の報告には、「葡萄酒と水を飲む時、それを覗き込んではいけない。匂をかいてはならない。又たとへ鼻であれ、近寄せてはならない」<sup>(18)</sup>の一文が見られる。

なほ水の配給は、日々その全量が一時に支給されてゐたが、一般人はそれを蓄へて置く容器を持たぬため、又現實のひどい渴に耐へ兼ねて、續け様に全部飲んでしまふので、翌日の配給時まで渴の餘り死ぬ思ひで過さねばならなかつた。<sup>(19)</sup>

第六の不如意、即ち悪疫は今まで述べてきた數多の不如意に隨伴して發生した。各船中には罹病者に備へて船醫一名と藥局の施設、及び藥品が置かれるが、この大長途の航海と、續出する病人に充分に對處し得るものとは義理にも言へ

なかつた。<sup>(20)</sup> 薬品の質も粗悪で、醫師（理髮師を兼ねてゐた）の施術も極めてその種類が限られてゐた。航海中、隨時病氣は發生したが、特に無風状態が永く續くギネア灣航行時はそれがひどかつた。病氣の種類は宣教師の書翰、その他によると、熱病<sup>フイエーブル</sup>、ペストと記されてゐるものが大部分を占めてゐるが、今日の醫學から見れば、熱病と單に記されたものの中にも幾つかの異つた病名のものであつたのではないかと想像される。例へば、ポルトガル人はすでに「熱病」を漠然と體験的に分類してゐたやうで、今日の壞血病の如きものを「オランダ病」と (*la enfermedad holandesa*) 稱して他と區別してゐた。<sup>(21)</sup> ワリニアノも、「これら悪疫の大部分は酷暑に喘ぐ熱帶地方下のものである丈に、極めて重症である」と記し、熱病の種類を暗示してゐる。この熱病は熱病の多くがさうである如く、蔓延性のもので猛威を振つたやうである。熱病患者はぐつたりし耐へ難い暑氣のため起き上る力も抜けてしまふ。渴に苦しんでゐる者が病者に割當てられる水を横取りする光景は普通であつた。一フランス人修道士の記述によると、「想像もつかない混濁が船内を支配してゐた。商品の間にぎつしりと積み込まれた人々はあちこちで嘔吐し、互に壞血病で汚されてゐる。もはや飢渴に苦悶してゐる人々の叱び聲や、呻吟以外のものは何も聴こへない。彼等は乗船してゐるその時間を呪咀し、兩親に對しひどく胃瀆的な言葉を投げ掛ける。かくて全員信じ得べからざる熱氣のために茫然自失の態であつた……」。この非常事態のさなかにあつて、人々は互に飲用し得る最後の一口の水を盗み合ふ……<sup>(22)</sup>とあり、航行中の病人の苦しみを描いてゐる。又病氣は寒冷の季節下の喜望岬附近通過の際にも多く發生し、前記のマルクス・ヌネスの書翰によると、「ヨーロッパが夏の時、ここは冬である。粗末な衣服をまとつたみじめな兵士達は、或る者は寒氣と彼の置かれてゐる場所故に、或る者は胃の具合から病氣に罹る」<sup>(24)</sup>との報告が見られる。當時病人達はモサンビーケに投錨した際、同地の病院に



收容されることになつてゐた。

註

- (1) Plattner, op. cit., p. 33.
- (2) Plattner, op. cit., p. 34.
- (3) Plattner, op. cit., p. 34.
- (4) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 10. Valignano, Historia, p. 12.
- (5) Plattner, op. cit., p. 33.
- (6) 宣教師達には、その人数にかかはらず二、三のやや上等の船室が與へられた。そこは船尾に位し、幾つかの窓を以て採光と通風を計ることが出来た。(Plattner, op. cit., p. 34.)
- (7) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 10. Valignano, Historia, p. 12.
- (8) Manuel Merino, O. S. A., Los viajes de Javier, en: "Estudios Xaverianos", Madrid, 1953, p. 126.
- (9) Documenta Indica. (M. H. S. I.) edidit Joseph Wicki S. I., Vol. III (1553-1557), Romae, 1954, p. 439.  
 喜望峯を迂回してからは、食物の備蓄も少くなり、その種類も更に限定されてきた。兵士達より幾分良質のものを得てゐたと思はれる宣教師も「……入週間來、油漬けのそば豆と、油漬けの米、同様に油と水だらけの麴麩以外のものを食してゐない」と報告を行つてゐる。(Plattner, op. cit., p. 57)
- (10) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, pp. 10-11. Valignano, Historita, p. 12.
- (11) Manuel Merino, O. S. A., op. cit., p. 126. Plattner, op. cit., p. 46.
- (12) Plattner, op. cit., p. 64.
- (13) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 11. Valignano, Historia, pp. 12-13.
- (14) Monumenta Xaveriana, p. 11. Valignano, Historia, p. 12.
- (15) Manuel Merino, O. S. A., op. cit., p. 126.

- (16) Monumenta Xaveriana, p. 11. Valignano, Historia, p. 13.
- (17) Monumenta Xaveriana, p. 11. Valignano, Historia, p. 13.
- (18) Manuel Merino, O. S. A., op. cit., pp. 126-127.
- (19) Monumenta Xaveriana, p. 11. Valignano, Historia, p. 13.
- (20) Monumenta Xaveriana, p. 11. Valignano, Historia, p. 13.
- (21) Plattner, op. cit., p. 48.
- (22) Monumenta Xaveriana, p. 11. Valignano, Historia, p. 13.
- (23) Plattner, op. cit., pp. 46-47.
- (24) Joseph Wicki, Documenta Indica, Vol. III, p. 440.

### 三

次に當航海中襲ひ來る災害について記述していかう。ワリニアノは先述の如く航海生活上の不如意を六項目に分類したが、航海中の災厄についても同様に六項目の區分を行つてゐる。即ち、一、暴風による災厄。二、淺瀬、岩礁によるもの。三、火災。四、テルセーラ島近海を遊弋してゐるフランス人海賊。五、飲料水の缺乏。六、死。となつてゐる。しかし彼は叙述に先立ち、「最も有觸れた、普通のことを記していく」と斷り書きをしてゐるが、それ丈に災厄が如何に大きなものであつたかが窺はれるのである。

第一の暴風によるものは、航海中隨所で起つたものであるが、わけても凧の區域を過ぎて數週間のうちにさしかかる喜望岬附近がひどかつた。ここでは大抵の船が暴風に遭遇してゐる。ポルトガル船によるブラジル發見もこの區域で暴

風により流された結果であるから、如何に猛烈を極めたものであるかが想像される。宣教師の書翰に記された航海記事にも、當海域に於ける暴風の凄まじさに觸れたものが多い。ワリニアノは、「船は堅牢、且つ巨體のものであつても、往々海に呑み込まれ、總ての人間もろとも沈没してしまふ。又新造で、世界中で最も頑丈に造られてゐても、往々怒濤の力で解體してしまふことがある。或る時は海岸に打ち寄せられ、ずたずたに引裂かれ、無人島や、名もない島に漂着する……」<sup>(1)</sup>と述べてゐる。ガスパル・バルセオ神父は書翰（一五四八年十一月十三日、ゴア發）で、當海域通過の際の恐怖をよく描いてゐる。「喜望岬で我々は二つの非常に大なる恐怖に直面した。第一は……船の動搖である。第二はそれよりもつとひどく、岬を迂回するのに殆んど二十日を費した程である。我々は或る日の午後ピッチェル岬の方に押しやられた。そこで船は奇蹟的に止まることが出来た。暴風は三日近く續いたが、指揮官、按針はかかる大いなる暴風に遭遇したことはなかつたと語つた。結局、船は沈没しさうになり、海水に覆はれ、總ての者が流されてしまふと思はれた程であつた」<sup>(2)</sup>。リッチオリ神父はこの岬附近について、夥しい船がそこで沈没するため、「人々は船の墓所と呼んでゐる」<sup>(3)</sup>と記してゐる。暴風は他の區域、即ち喜望岬からモサムビーケに至る航海中にもひどく襲い來つた。トリゴ―神父は「モサムビーケ航路に於て、我々はこれ以前に體驗した總ゆる危険より、もつと物凄い天候に二度も直面した。二晩の間に止まることなく風位は三十六回も變つた。餘りにも頻繁に帆の向きを變へねばならなかつたので、水夫達は遂に力を失ひ疲勞の極うづくまつてしまつた」<sup>(4)</sup>と暴風の凄まじさを描いてゐる。なほ喜望岬附近ではないが、やはり猛烈な暴風に襲はれてきた時の模様が、サンデの遣歐使節對話録の中に語られてゐる。<sup>(5)</sup>

第二の災厄、即ち淺瀬と岩礁の危険につきワリニアノの記してゐるところを見ると、「總ての者が絶へざる不安を抱く……」。何となれば、非常に老練な按針、指揮官といへども、濃霧、暗陰、豪雨のさなかを日光を仰がず數日間も航行する場合が生ずると、部署に携はる人々は往々にして、船隊が航行してゐる位置を識別し得る以外、針路の見分けがつかなくなる。かくて手探り航行中、船を岩礁に打突けるか、或はそれに餘りにも近接したことに氣付き、乗船の者達を慄然とさせる」とある。この岩礁、淺瀬の最も多いところは、喜望岬から北方、即ちサン・ロレンシオ島附近であり、就中ユディアの暗礁は航海士達の悩みの種であつた。當時海圖はかなりの正確さを以つて描かれ、岩礁、淺瀬の位置なども綿密に調査されてゐたのであるが、それでも多くの船がこの不幸から免れ得なかつたのである。

第三の災厄、火災については今日といへども論を俟たないところである。當時東印度に向け夥しい量に上る砲彈、火薬が舶載されて居り、又瀝青、粘油、樹脂等の可燃化物も多かつたので、一度火災が発生すると手の施し様がなかつた。火災の原因は多々あつたであらうが、ワリニアノは乗船者の油斷、不仕末等を重視してゐる。

第四の災厄に、ワリニアノは北大西洋のフランス人海賊の襲撃を擧げてゐるが、冷靜のうちにもやゝ忿懣を籠めた筆致を見せてゐる。このフランス人等は主としてユグノー派に屬し、宗教的報復の意のもとに海賊行爲を働いてゐたものであつた。當時同海上で同様の行爲を働いていたものにイギリス人がゐるが、損害ははるかにフランス人によるものが大きかつた。場所は北大西洋上でありしかもテルセイラ島近海であつたので、被害は東印度航路に就航せる船隊のみにと

どまらず、ブラジル航路に従ふものにも及んでゐた。ワリニアノは、「彼等は掠奪を企て、一再ならずポルトガル船隊に傷手を負はせてゐるが、未だ多大なる恐怖と怒りの因は絶ち切られてゐない。依然として裝備の優勢を誇りながら、船團中の船を奪ふ。一五五七年の船内での行爲の如きも、彼等が數多の殘虐行爲を常とする盜賊、且つ異端者なればこそ行へたのである。即ちブラジル行の一船内で、耶蘇會の神父、並に修道士總勢四十人を、カトリック教徒で、彼等の異端にそむくものなりとの口實のもとに、他の船客もろともに殺害してゐる。又翌年は拿捕した二隻の船内で、別の十二人を同様の理由で殺害してゐる」と記してゐる。イギリス船による例としては、一五九六年、ジェノア出身の耶蘇會士カルロス・エスピノーラとその伴侶、ジェロニモ・デ・アンジェリスの便乗してゐた船がブラジルからの歸途イギリス海賊船に拿捕され、ロンドンに連行された事件がある。彼等は莫大な身代金を支拂つた後、釋放されてゐる。

第五の災厄にワリニアノは再び水の問題をとりあげてゐる。ワリニアノの記すところを見ると、「時折り、船隊は種々の支障、妨害等により、途中普通以上に暇取ると、水が不足して來、多數の者が苦悶の絶頂を味ひ、渴き切つて死亡するに至る。又他の多數の者も甚しき渴を耐へることから、又常時鹽氣の食物を攝取することから、齒脛が口外に露呈するまでに腫脹し、そこに肉芽が生じ、糜爛し、多大の苦痛に襲はれることがある。さうして襲ひ來る猛烈な苦痛のため、罹病者は食することも叶はず、その結果、往々死亡するに至るものである」とあり、水の缺乏のもたらす災厄の甚しさを訴へてゐる。

第六の災厄たる死についても、ワリニアノの述べるところを見ると悲惨を極めた光景が想像される。「これは珍しいものではなく、猖獗を極める重い疫病の結果、しばしば乗員の大部分が死亡することがある。更に船隊に發生する龐大な数の斃息者、及びペストのため、一時に一船當り、二百、三百、四百名の人々が死亡し、ために船隊は荒廢し、その指揮に當る者すら残さず、無人の船隊と化するのが常である。毎日、人々を、特に殆んど總ての者が瘦せ細つた病人である丈に、海中に投げ込むのを目撃することは悲しいことである」<sup>(12)</sup>。當時がほどに不幸を齎らした疫病の治療法は、瀉血法といふ極めて原始的な外科的療法と下劑の使用以外なく、しかもそれらの療法は往々苦痛を増大させ、哀れなペスト患者の死を早めるのみであつた。醫師はどうか瀉血法と理髮の法を辨へてゐるのみで甚だ頼りない存在であつた。瀉血法は當時のポルトガル人の間に普通行はれてゐた風習であるが、時としては生命を失ふ程多量の血液を體外に出すことがあり極めて危険な療法であつた。<sup>(13)</sup>

疫病患者は前に述べた無風状態が續くギネア灣航行中から多く發生し始める。ヴァイス神父は赤道通過後、二〇〇人の病人が續出し、うち十一人が死んだと報じてゐる。又別の船の三〇〇人の乗員中、七〇人が罹病したが、結局ゴアに着く前に八十二人が死んだと述べて居り、<sup>(14)</sup>如何に死が頻繁なものであつたかが窺へる。航海中諸條件に於て稀な僥倖に恵まれ、しかも非常に早く印度に着いたといふディオゴ・ボテリョ・ペレイラの書翰にすらも、「順調な風と、船の指揮に何らの困難も伴はなかつたことにより、十月二十日に印度に到着した……目的地に着くまでに四、五十人の病人と七、八人の物故者が出た」<sup>(15)</sup>と記されてゐる。

註

- (1) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 12. Valignano, Historia, pp. 13-14.
- (2) Silva Rego, Documentação, Índia, 4 Vol (1548-1550) pp. 155-156.
- (3) Manuel Merino, O. S. A., op. cit., p. 128.
- (4) Plattner, op. cit., p. 53.
- (5) サンテ 前掲書 六五九—六六〇
- (6) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 12. Valignano, Historia, p. 14.
- (7) ルイス・フロイス原著、H・ベルナル、A・ピント、岡本良知氏編譯 九州三候遣歐使節行記 續編 二四—二五に詳しくこの暗礁についての註が見られる。  
モサムビーケ航路に於ては普通、船員達は絶へず測深を怠らざるにても暗陰の夜、變りやすい風位の時には、船は無数の見へざる岩礁に打突かり、マダガスカル島か、アフリカ大陸側に座礁してしまふ。(Plattner, op. cit., p. 56.)
- (8) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 12. Valignano, Historia, p. 14.
- (9) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, pp. 12-13. Valignano, Historia, pp. 14-15.  
文中の十一人の伴侶と共に殺害された耶蘇會士は、ヴィッキの考證によるとペドロ・ディアス(Pedro Diaz)であり襲撃を受けたところは、アゾレス、カナリア諸島の間であつたといふ。この事件は一五七一年九月十三、十四の兩日にかけて行はれたものである。又、グスマンはこの二つの事件をかなり詳細に叙述してゐる。(ルイス・デ・グスマン 前掲書(上) 新井トシ氏譯 三三十一—三五〇)
- (10) Plattner, op. cit., p. 45.
- (11) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 13. Valignano, Historia, p. 15.
- (12) Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 13. Valignano, Historia, pp. 15-16.

- (13) Plattner, op. cit., pp. 48-49.  
 フランシスコ・シヤヴィエルのモサムビーケで瀉血法を受けたことを書翰で明かにしてゐる。(Schurhammer S. I. et Wicki S. I., *Epistolae S. Francisci Xaverii*, Tomus I., p. 93. ペルロ・マンベ・離十卷十頁。 Monumenta Xaveriana, Tomus primus, p. 249. p. Felix Zubillaga, S. I., *Cartas y escritos de San Francisco Javier*, p. 84.)  
 モサムビーケは原始林に覆はれ、當時非常に瘴癘の地であり、死者が續出したところであつた。(Plattner, op. cit. p. 58.)
- (14) Plattner, op. cit., pp. 47-48.
- (15) Silva Rego, *Documentação, Índia*, 5° Vol. pp. 24-25.

あとがき

近世初期のリスボア・ゴア間航海は以上明かにした如く、極めて苦難に満ちたものであつた。ワリニアノは航海生活上の不如意を六項目と、航海中襲ひ来る災厄を六項目にそれぞれ分類、整理し、本稿もそれに従つたが、もとより實際の航海に於てはこれら十二項目に區分された不幸が、錯綜し、影響し合ひ、複雑な様相を呈してゐたことは言うまでもない。ワリニアノの著作を見ると叙述の方法として、分類の手法を極めて多く採つてゐる。この十二項目に區分した形態は、その中でも最も整然としたものであるが、そのために反つて實際の航海に於ける不幸の大きさとその印象が減じられてゐる嫌がある。ここに描かれた諸々の悲惨な情景は實際は更にひどかつたと見てよからう。