平戸オランダ商館の設立経緯について

フレデリック・クレインス

はじめに

平戸オランダ商館について語る際に、その設立経緯については所与のものとして扱われる傾向がある。そもそも、日本に渡航する以前に、オランダ人は平戸についてどのような情報を得ていたのか、なぜ日本に渡航する決定をしたのか、そして、なぜ平戸を商館設立の地として選んだのか、という質問はされてこなかった。本稿は、日本への渡航に踏み切る以前にオランダに伝わった平戸情報の史料やハーグ国立文書館に保管されている平戸オランダ商館関連文書を紐解きながら、この質問に対する答えを探すことを目的としたものである。

イエズス会士がヨーロッパに伝えた平戸情報

オランダ人が平戸を商館設立の地として選んだ理由を解明するために、まず、日本への渡航を決定する前の段階で、平戸についてどのような知識を有していたのかを確かめる必要がある。

平戸の存在は非常に早い段階でヨーロッパで知られていた。イエズス会士のフランシスコ・ザビエルは、日本滞在中の1550年から1551年にかけて平戸を三度訪れている。ザビエルがローマのイエズス会本部に宛てて送った複数の書状で、日本での経験について詳細に記されている。その中で平戸のことも書かれている(註1)。ザビエルのこれらの書状はローマで刊行され、ヨーロッパのカトリック読者の間で広く読まれていた。

ザビエルが日本を去った後も、イエズス会士は平戸に定住し、藩主・松浦隆信の許可の下で布教活動を行っていた。それに伴って、ポルトガル船も平戸に来航するようになった。在日本のイエズス会士はザビエルに倣って、日本の状況について報告する書簡を定期的にローマのイエズス会本部に送付していた。これらの書簡は随時ローマにおいてイタリア語で刊行され、さらに、スペイン語やポルトガル語、ドイツ語、フランス語などに翻訳され、ヨーロッパのカトリック圏で広く流布した。

イエズス会士のガスパル・ヴィレラはポルトガルのイエズス会支部に宛てた1557年10月29日付の書簡で、「平戸は日本で最良の港であり、ポルトガル人が当地方〔日本〕に来る時は、同港に入る」(註2)と記述している。この記述から、1550年代に平戸はポルトガル人の日本における主要な港として使われたことが分かる。外山幹夫氏の研究によると、平戸でのポルトガル貿易は1550年から1564年に至る14年間に及ぶ(註3)。しかし、その後、松浦氏とイエズス会士たちとの対立のため、ポルトガル船が平戸にほとんど来航しなくなった。ポルトガル商人は大村に拠点を移し、長崎近くの福田に寄港するようになった。1567年に大村純忠は長崎の地に教会建設を許可したため、以後、長崎がポルトガル貿易の中心となった。

RERVM
A SOCIETATE
IESV IN ORIENTE
GESTARVM
VOLVMEN,

Continens Historiam iucundam lectu omnibus Christianis, præsertim ijs, quibus vera Religio est cordi. In qua videre possunt, quomodo nunquam Deus Ecclesiam suam deserat, & in locum deficientium a vera fide, innumeros alios in abditissimis etiam regionibus substituat.

Nunc pluribus vltra omnes editiones priores locupletatum, vt sequens pagella demonstrat.

COLONIAE,
Apud Geruinum Calenium, & hæredes Iohannis Quentel, Anno M. D. LXXIIII.
Cum Priuilegio Imperiali ad decennium.

図1　平戸から発信されたイエズス会士の書簡が数多く掲載されている『イエズス会極東通信』ケルン、1574年(国際日本文化研究センター所蔵)

イエズス会士はその後も書簡や日本年報で毎年のように平戸についての情

報をヨーロッパに伝えている。イエズス会の日本関係図書は、前述の通り、多くの言語に訳された形でヨーロッパ中に普及していたので、オランダにも多少伝わったと考えられる。少なくとも、知識人の間では読まれた(註4)。また、オランダ東インド会社の上層部も、アジアに船を派遣するにあたって、アジアについての情報を熱心に収集していた。イエズス会士の平戸情報から、日本に平戸というポルトガル人によって利用された適切な港が存在すること、また、海外貿易に前向きだった平戸藩主がキリスト教布教に否定的だったためにポルトガル人との敵対的関係にあったことがオランダに伝わった。ポルトガルと戦争中であったオランダ人にとって、平戸の港は魅力的な存在として映ったはずである。

リンスホーテン『東方案内記』に掲載された平戸情報

当時のオランダ人にとって日本に関する最も重要な情報源は、まぎれもなく1596年にアムステルダムで刊行されたリンスホーテンの『東方案内記』(註5)であった。『東方案内記』は、オランダ人のヤン・ホイヘン・ファン・リンスホーテンが、ポルトガル人のアジア本部が置かれていたインドのゴアに滞在していた1583年から1588年の間にポルトガル人から得たアジア情報に基づいて、オランダに戻った後に編纂し、刊行した著作である。同書は三部からなり、第一部はアジアの政治・経済・文化などについての情報を伝える「東方案内記」、第二部は、アジア・ヨーロッパ間およびアジア内のポルトガル人の航海日誌が67冊分も収録されている「ポルトガル人航海誌」、第三部は「アフリカ・アメリカ地誌」という構成になっている。

第一部「東方案内記」の第26章では日本が扱われている。その中で、ポルトガル人が寄港し、貿易を行う日本の主要な港として、長崎が挙げられている。ただ、交易は長崎に限定されていないことも明記されている(註6)。この章には平戸への言及はない。

一方、第二部「ポルトガル人航海誌」に収録されている航海日誌のうち、第31章から第42章までの計12章が中国と日本を結ぶ航路を扱ったものである。各章の内容は中国と日本との間に渡航したポルトガル人の航海士によって付けられた詳細な航海日誌である。最初の8章は中国から日本への渡航を、最後の4章は日本から中国への渡航を記録している。

図2 リンスホーテン『東方案内記』英語版、ロンドン、1598年(国際日本文化研究センター所蔵)

リンスホーテン『東方案内記』に掲載されている日本関係航海日誌の航路は次の通り。

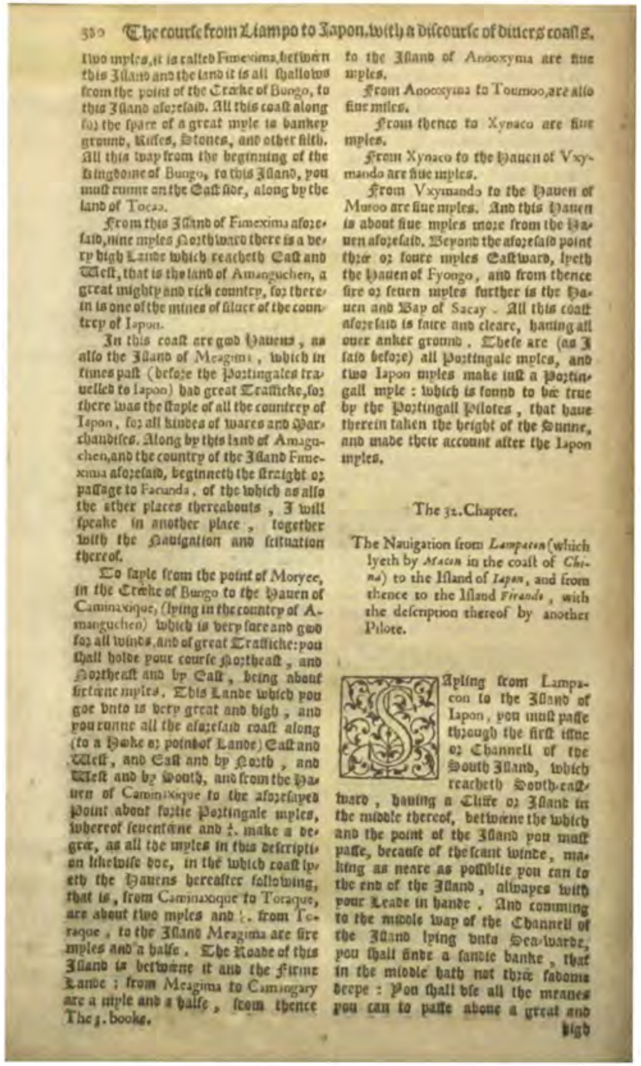
第 31 章	寧波 → 豊後 → 瀬戸内海
第 32 章	ランパカオ → 平戸
第 33 章	マカオ → 豊後
第 34 章	マカオ → 平戸
第 35 章	マカオ → 長崎
第 36 章	マカオ → 長崎
第 37 章	女島 → 長崎
第 38 章	女島 → 口之津
第 39 章	長崎 → マカオ
第 40 章	長崎 → マカオ
第 41 章	長崎 → マカオ
第 42 章	平戸 → マカオ

以上のように、これら 12 章のうち、平戸関係の航海日誌が 3 章分含まれている。第 32 章は、ランパカオから平戸へ渡航した無名のポルトガル人の航海士によって書かれた渡航の記録である(註 7)。同章において、ランパカオ近くの海岸および島々が記述された後に、台湾の位置関係が示されている。次に台湾から九州に向けての針路が明示された上で、種子島およびその周辺の島々についての非常に詳細な記述がされている。さらに種子島から九州に向かう航路が示され、鹿児島辺りの海岸線の特徴についても説明されている。また、平戸へ向かう場合の方向として、北方へ進み、天草に辿り着き、その島と周りにある断崖や礁を避けながら北西に進むと、「有明海峡」が見えるとの説明がある。

この海峡から平戸へ進むに当たって、海岸沿いに多くの小島や断崖が点在している。その中に樺島という大きな島がある。この島には人口が多く、数多くの漁船が停泊している。「ここから平戸に繋がる島々が始まる」(註 8) とポルトガル人の航海士は綴っている。そして、そこからは、海岸が引っ込んでいて、断崖や礁が多く、悪天候でよく見えないので、海岸沿いに進まず、北北西方向に航行すべきであると説明されている。以降、樺島と平戸島との間に位置している各島および航行方法に関する非常に詳細な説明が記載されている。

そのまま進むと崎戸島に辿り着く。この島の西北側に、船舶にとって安全な入り江がある。「この島・崎戸からは（天気が良ければ）平戸島がよく見える」(註 9)。ここで船を平戸へ案内してくれるバルク船（小型船）がすぐ見つかるという。崎戸から黒島に向かって航行し、黒島の東側を通る。この島の近くに複数の小島や断崖があるが、それらの西側を通ると、目の前に平戸島が浮かぶ。そこから平戸島に沿って航行すると、「河内」という入り江に辿り着く。そこで停泊する。

河内浦では、陸上あるいは海上に沿って、



350 The course from Liampo to Iapon, with a discourse of diuers coasts.

two myles, it is called Fimexima, betwéen this Iland and the land it is all shallowes from the point of the Créeke of Bungo, to this Iland aforesaid. All this coast along for the space of a great myle is bankey ground, Riffes, Stones, and other filth. All this way from the beginning of the Kingdome of Bungo, to this Iland, you must runne on the East side, along by the land of Tocaa.

From this Iland of Fimexima aforesaid, nine myles Northward there is a very high Lande which reacheth East and West, that is the land of Amanguchen, a great mighty and rich country, for therein is one of the mines of siluer of the countrey of Iapon.

In this coast are good Hauens, as also the Iland of Meagima, which in times past (before the Portingales trauelled to Iapon) had great Trafficke, for there was the staple of all the countrey of Iapon, for all kindes of wares and Marchandises. Along by this land of Amaguchen, and the country of the Iland Fimexima aforesaid, beginneth the straight or passage to Facunda, of the which as also the other places thereabouts, I will speake in another place, together with the Nauigation and situation thereof.

To saile from the point of Moryee, in the Créeke of Bungo to the Hauen of Caminaxique, (lying in the countrey of Amanguchen) which is very sure and good for all winds, and of great Trafficke: you shall holde your course Northeast, and Northeast and by East, being about sixtéene myles. This Lande which you goe unto is very great and high, and you runne all the aforesaid coast along (to a Hooke or point of Lande) East and West, and East and by North, and West and by South, and from the Hauen of Caminaxique to the aforesayed Point about fortie Portingale myles, whereof seuentéene and ½. make a degrée, as all the myles in this description likewise doe, in the which coast lyeth the Hauens hereafter following, that is, from Caminaxique to Toraque, are about two myles and ½. from Toraque, to the Iland Meagima are fiue myles and a halfe. The Roade of this Iland is betwéene it and the Firme Lande; from Meagima to Camingary are a myle and a halfe, from thence

The 5. booke.

to the Iland of Anooxyma are fiue myles.

From Anooxyma to Toumoo, are also fiue miles.

From thence to Xynaco are fiue myles.

From Xynaco to the Hauen of Vxymando are fiue myles.

From Vxymando to the Hauen of Muroo are fiue myles. And this Hauen is about fiue myles more from the Hauen aforesaid. Beyond the aforesaid point thrée or foure myles Eastward, lyeth the Hauen of Fyongo, and from thence fiue or seuen myles further is the Hauen and Bay of Sacay. All this coast aforesaid is faire and cleare, hauing all ouer anker ground. These are (as I said before) all Portingale myles, and two Iapon myles make iust a Portingall myle: which is found to bée true by the Portingall Pilotes, that haue therein taken the height of the Sunne, and made their account after the Iapon myles.

The 32. Chapter.

The Nauigation from *Lampacon* (which lyeth by *Macao* in the coast of *China*) to the Island of *Iapan*, and from thence to the Island *Firando*, with the description thereof by another Pilote.

Sayling from Lampacon to the Iland of Iapon, you must passe through the first issue or Channell of the South Iland, which reacheth South-eastward, hauing a Cliffe or Iland in the middle thereof, betwéene the which and the point of the Iland you must passe, because of the scant winde, making as neare as possible you can to the end of the Iland, alwayes with your Leade in hande. And comming to the middle way of the Channell of the Iland lying unto Sea-warde, you shall finde a sandie banke, that in the middle hath not thrée fadome deepe: You shall use all the meanes you can to passe aboue a great and high

図 3 「第 32 章」ランパカオから平戸への航海日誌（リンスホーテン『東方案内記』英語版、ロンドン、1598 年、国際日本文化研究センター所蔵）

さらに北側に位置している平戸へ使者を遣わし、曳船を要請する。それは、平戸湾に強い海流があるため、大型船が曳船なしで入津するのは非常に危険だからである。続いて、平戸湾に入る方法が非常に詳細に説明されている。以上が、第32章に記述されているランパカオと平戸との間の航海日誌の要約である。

これらの説明は、平戸への渡航経験のない航海士にとっても容易にその航海が再現できる明瞭な指針となっている。この航海日誌はランパカオを出発点としている。マカオへの言及はない。ランパカオは1560年以前にマカオに移るまでポルトガル人によって利用された中国の港である。また、同様に長崎への言及もない。このことは、長崎開港以前の非常に古い記録であることを示している。

第32章のほかに、第34章も平戸への航路を扱っている。しかし、こちらの航海日誌はマカオから始まっている。また、第32章で示された、台湾から種子島へ渡航する航路は取られていない。台湾から中国の海岸近くに位置している馬祖島を通り、浙江省にあると思われるスンボル岬(註10)より北東方向に舵を切り、女島あるいは五島列島へと直接進む。これらの島を通り過ぎたら、大村湾が見える。そこからは北方向へ航行すれば、平戸に辿り着くという。

第42章では、平戸からマカオへの航路について記述されている。平戸島の海岸に沿って南西方向に進み、五島列島や女島を通って、前述のスンボル岬へ進む航路が記された内容となっている。

以上のように、『東方案内記』が刊行された1596年以降、オランダ人は平戸への航路について非常に詳細な情報を有していた。アジアへ渡航するオランダ船には、この『東方案内記』が備え付けられていた(註11)。また、1613年に平戸に渡航したイギリス人のセーリスも『東方案内記』を利用したことについて、日記の中で次のように証言している。「ヤン・ホイヘン・ファン・リンスホーテンの本が非常に正確であると我々は思った。というのも、この本に従って、我々は出発したところから平戸まで航行したからである」(註12)。

『東方案内記』には6枚の地図が付いていた。そのうちの1枚は東アジアを対象としたものである。日本については、本州、九州、四国が描かれている。九州については入り江や周りの島の大きさが比例的に誇張されて描かれている。注目すべき点としては、Firando（平戸）の文字が大きく印字されているこ

図4　アジア地図における日本の部分（『東方案内記』所収、1596年、国際日本文化研究センター所蔵複製）

とである。この地図を見る限り、日本で最も重要な港の一つとして認識されていた。なお、「長崎」を表す文字が見当たらない。第32章の航海日誌と同様に、古い時期の地図に基づいているものであると思われる。

パタニのオランダ商館と平戸

1601年以降マレー半島の東海岸に位置するパタニにオランダ船が続々と現れるようになった。それらの船は、オランダ東インド会社（以下「東インド会社」）が設立された以前にオランダ各地で結成された会社、いわゆる先行会社によって派遣されていた。パタニはシャムに従属していた王国であった。統治は女王と女王を補佐する華僑によって行われた(註13)。

パタニは当時胡椒の産地として知られていた。また、東南アジアと東アジアを結ぶ重要な中継貿易拠点でもあった。オランダ船は胡椒および中国産の生糸を求めて来航していた。各先行会社の船は来航すると、パタニで商館を設立し

た。1602 年に別々の先行会社によって設立されたパタニのオランダ商館が同時に 3 館も存在していたようである。

1602 年に設立された東インド会社もまたパタニに向けて船団を派遣した。この船団がパタニに到着すると、先行会社と同様に商館を設立した。ほかの 3 商館は徐々にこの東インド会社の商館に吸収合併された。

東インド会社の上層部に当たる十七人会にとって、モルッカ諸島の香辛料および中国の生糸の貿易に参加することが最優先課題だった。そのため、東インド会社がアジアに派遣した最初の船団はジャワのバンテンおよびパタニに商館を設立するという使命を帯びていた(註14)。バンテンはモルッカ諸島の香辛料産地の近くに位置していて、中国のジャンク船の寄港地でもあった。パタニは前述の通り、東アジア貿易の中心地であり、中国人が毎年生糸の売却のために来航する重要な港であった。

東インド会社は初期において、特に中国産生糸に注目していた。なぜなら、生糸はオランダで大きな利益を生み出していたからである。このため、できるだけ多くの生糸をヨーロッパに運んで来るようにアジアに派遣する船団に指令している(註15)。これらの指令書には、日本貿易への言及はほとんどない。中国貿易が最優先であった。

それでも、現場の東インド会社職員は貿易に関してあらゆる可能性を模索していた。その一人が上級商務員パウルス・ファン・ソルトであった。東インド会社がアジアに派遣した最初の船団に乗船していたファン・ソルトは、1605 年にパタニのオランダ商館に立ち寄り、東アジアにおける貿易について、現地にいた中国人などから情報収集を行った。ファン・ソルトは収集した情報を書状に書き留め、同年に十七人会に宛てて祖国に送付した(註16)。この書状には、日本についても僅かながらの情報が掲載されている。その中には日本の主要な停泊地のリストも含まれている。停泊地として、鹿児島、口之津、大村、長崎のほかに平戸も確認できる（図 5 参照）。

ファン・ソルトの書状にみられる日本情報は、将来的な展望としての内容であり、即座に日本貿易に着手しようというような内容ではない。この時点で主眼に置かれているのは、あくまでも中国貿易であった。

前述の通り、パタニは重要な中継貿易拠点であり、オランダ船が数多く来航

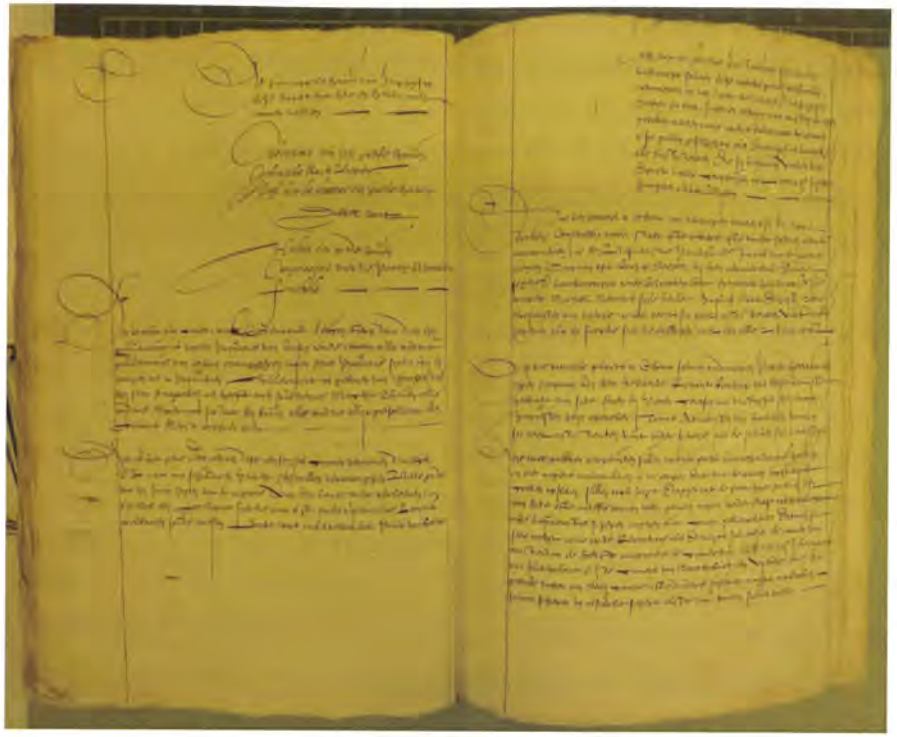


図 5　パウルス・ファン・ソルトより十七人会宛書状の写しの一部（1605 年頃、ハーグ国立文書館所蔵）

し、さらに複数の商館も設立されていた。ここには日本人も寄港していたので、オランダ人の存在はすぐに日本に伝わった。

この情報は 1600 年に日本に漂着したリーフデ号の乗組員に希望を与え、彼らはオランダ人と連絡を取るためにパタニへの渡航許可を家康に願い出た(註17)。リーフデ号の船長だったヤーコブ・クワッケルナックおよび商務員メルヒョール・ファン・サントフォールトは、1605 年の秋に平戸藩主・松浦鎮信（法印）が装備したジャンク船でパタニに向けて出発した。　鎮信はパタニにジャンク船を派遣するために家康から朱印状を受けていた(註18)。この当時、鎮信とポルトガル人との敵対関係のため、平戸にポルトガル船が寄港しなくなっていた。新しい貿易相手を平戸に誘致することが、オランダ人をパタニに送還する主要

な動機であったと考えられる。また、クワッケルナックたちも家康から朱印状を授かった。これは、家康もオランダ船の来航を強く望んでいたことを示している。

クワッケルナックとファン・サントフォールトは、1605年12月2日にパタニに到着した。当時のパタニ商館長はフェルディナンド・ミヒールスであった。彼らは、オランダ船による日本への来航を家康が希望していることをミヒールスに伝えた(註19)。しかし、この頃パタニにオランダ船が来航しなくなっていた。この状況は1607年の秋まで続いた。しかも、ミヒールス自身も新しい事業に取り組もうとしない保守的な人物だったようである(註20)。それゆえに、クワッケルナックとファン・サントフォールトはパタニでは働き口がなく、両者ともその他を離れた(註21)。クワッケルナックは、いとこのコルネーリス・マテリーフの船がマラッカに寄港しているとの情報を得て、そこに向かった。1606年8月19日に彼はいとこと再会し、家康の朱印状を渡した(註22)。マテリーフはこの朱印状をオランダに送ったようであるが、現存していない。

一方、ファン・サントフォールトは再び日本へ戻った(註23)。『異国日記』では、慶長11年10月10日（1606年11月10日）にアダムスを通じてフェルディナンド・ミヒールスおよびヤーコブ・クワッケルナック宛に朱印状が発行されている記録がある(註24)。このことから、日本に戻ったファン・サントフォールトが、アダムスを通じてパタニのオランダ商館長ミヒールスのために朱印状を申請したという経緯であったと推測される。

ファン・サントフォールトは1607年に再び日本からパタニに渡航した(註25)。ファン・サントフォールトがパタニにいる間に、マウリッツ号というオランダ船がパタニに寄港した。この船に上級商務員ヴィクトル・スプリンケルが乗船していた。スプリンケルはミヒールスと交代でパタニの新商館長に就任した。

パタニのオランダ商館長スプリンケルはファン・サントフォールトから、家康がオランダ船の来航を希望しているという情報を得た。彼は、日本での貿易の機会を失わないように、家康宛の書状をファン・サントフォールトに託した(註26)。ファン・サントフォールトが日本に持ち帰ったこの書状は、最終的にアダムズを通じて、家康の手に渡った。スプリンケルは家康宛の書状の中で、朱印状を与えられたにもかかわらず、オランダ船がまだ日本に向かっていないことについて謝罪の意を表している。また、その理由として、アジアにおけるポルトガル人との戦闘を挙げている。アジアに進出したばかりの東インド会社はこの時点でアジアでの基盤がまだ固まっておらず、戦争中であったポルトガル人およびスペイン人との戦いに翻弄されていた。日本への渡航の余裕はまったくなかった。このように、船を派遣できない状況の中でも、日本との貿易に期待を寄せたスプリンケルは、将来を見据えて、ファン・サントフォールトを通じて家康に書状と若干の贈物を送付した。

日本への渡航の決定

1607年12月22日に提督ピーテル・ウィレムセン・フェルフーフの艦隊はオランダを出発し、アジアに向けて航行した(註27)。フェルフーフの任務はアジアでポルトガルとスペインの艦隊に損害を与えること、アジアのあらゆる国王と協定を結ぶこと、モルッカ諸島で香辛料貿易の独占を獲得することであった(註28)。

フェルフーフの艦隊を構成する諸船はアジア各地においてそれぞれの任務が与えられていた。マラッカ近くのジョホールに配置されたローデ・レーウ・メット・ペイレン号とグリフィユーン号は、マラッカの周辺を巡行し、ポルトガル船を攻撃する任務を負っていた。

ところが、任務を変更する指令が両船に届いた。提督フェルフーフの残りの艦隊が停泊していたバンテンから派遣された小型のシャルップ船デルフト号が1609年5月2日にジョホールに到着し、両船の責任者にフェルフーフからの書状が渡された(註29)。この書状では、両船が可能な限り早くパタニへ、そしてその後に日本へ渡航するように命令されていた。両船は早速パタニに向けて出帆した。

前述の通り、フェルフーフの命令が届くまで、東インド会社には日本へ船を派遣する余裕はまったくない状況であった。胡椒や中国産生糸の重要な供給地だったパタニでさえもオランダ船がほとんど寄港しなくなっていた。なぜ、アジア戦略の方向転換が急遽行われ、日本に船を派遣することが決定されたのだろうか。この質問に答えるためには、当時のヨーロッパ情勢を見る必要がある。この時点で、長い間続いていたオランダとイベリア諸国との戦争に疲弊して

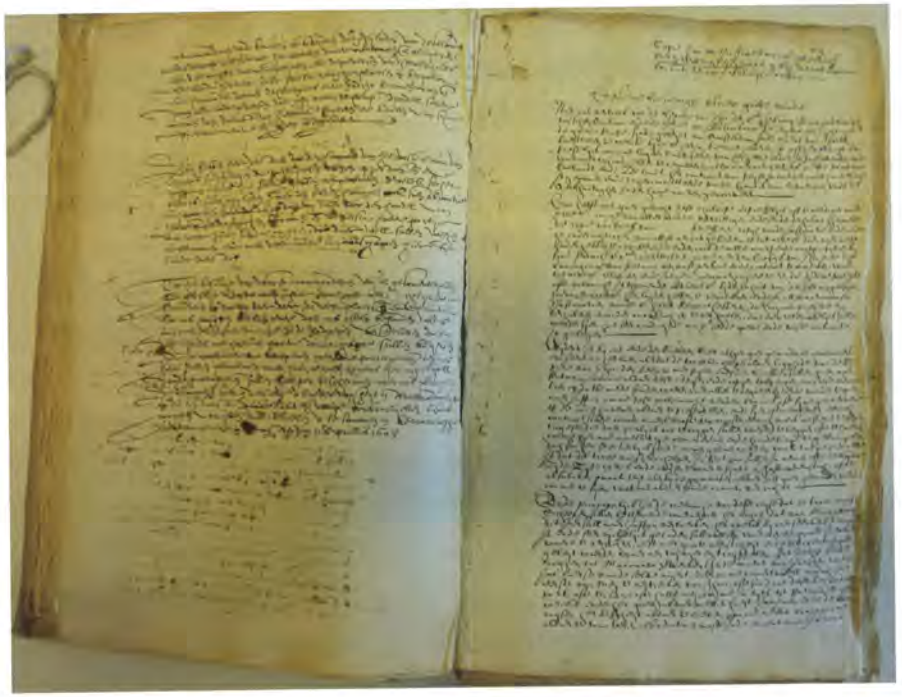


図6　1609年2月25日付ピーテル・ウィレムセン・フェルフーフよりローデ・レーウ・メット・ペイレン号およびグリフィユーン号の委員宛書状の冒頭部分（写本）

いた両者の間に停戦条約が締結されることが確実となっていた。同協定の締結後には、スペインとオランダとの間のすべての敵対行為を停止する上、その後の12年間、双方の拠点や各国との条約はそのまま保持され、それ以上の拡大は認められないことが定められていた(註30)。東インド会社にとっては、アジアでの貿易網を確立するために、停戦協定の効力発生以前に、できるだけ多くの国々と交易協定を結び、商館を設立することが急務であった。

このため、東インド会社の重役たちは1608年4月に急遽運航速度の速いヤヒト船をアジアに派遣した。そのヤヒト船は1609年2月にバンタム近くでフェルフーフの艦隊と合流し、協定が効力を生じる1609年9月1日までにできるだけ多くの国々と交易協定を結び、商館を設立するようにとの重役たちの命令を伝えた(註31)。

これを受けて、すぐにフェルフーフは小型のシャルップ船をジョホールに向けて派遣し、条約および協定を結ぶために用いるマウリッツ王子の署名入りの委任状を数通届けさせた。これらの委任状は東インド会社の重役たちがオランダで用意したものであった。その委任状をもって様々な君主と条約を結ぶことができるように作成された、汎用性が高い内容のものであった。ローデ・レーウ・メット・ペイレン号およびグルフィユーン号には、この委任状をジョホール国王ならびにパタニ女王、日本の「国王」あるいは「海港の総督」に示し、何らかの条約を結ぶことを試みる指示が与えられていた。また、日本では、今後自由貿易を行うために、ポルトガル人のいるところに何人かの人員を残し、配置するという指示も付け加えられた。

このように日本への渡航は、東インド会社の上層部が予め構想したアジア戦略に基づいて行われたものではなく、ヨーロッパ情勢の変化に伴って影響を受けた突発的な決定であった。また、将来を見据えて何人かの人員を日本に配置するというフェルフーフの指令からも、日本へ渡航する時点ではまだ、明確な対日本貿易戦略が存在していなかったことが分かる。

なぜオランダ人は平戸で商館を設立したか

フェルフーフは、前述の書状で、「長崎の港」が貿易にとって最も適切な場所であると指摘している。その理由として、ポルトガル人が長崎に寄港していることを挙げている。フェルフーフは日本についてそれ以上の情報を有していなかった。それゆえに、日本貿易について何らかの詳細な情報が得られるかどうかについて、パタニでさらに調べるよう指示している。「もしも、我々にとって貿易ができる最も適切な場所がどこかにあるという情報が得られるのであれば、その場所に向かって渡航しても良い」と付け加えている(註32)。

このフェルフーフの指令を受けて、両船はどのような経路で日本に向かったのか。これについて、グルフィユーン号の航海日誌に沿って、以下に再現する(註33)。ローデ・レーウ・メット・ペイレン号とグルフィユーン号は1609年5月27日にパタニに到着した。両船はパタニで生糸と鉛を積んだ後、再び出帆し、日本に向かった。パタニからカンボジア経由で航行した後、6月20日に両船は台湾が視野に捉えられる海域に辿り着いた。

図7　グリフィユーン号の航海日誌の一部

ここで両船は、マカオから日本に向かうポルトガルのカラック船を探し求めながら数日間巡行した。前述のフェルフーフの書状の中で、日本に向かう途中、カラック船を攻撃するという任務についても指示されていたからである。1年分の貿易商品を積み込んだカラック船は、季節風の関係で、毎年6月頃に台湾海峡を抜けて、日本に向かっていた。このカラック船を拿捕せよというフェルフーフの指令には、停戦条約が効力を発生し、敵対行為が許されなくなる9月1日までに、敵に大きな損害を与えておきたいという狙いがあった(註34)。しかし、両船はいくら巡航しても、カラック船を見つけることができなかった。

6月23日からは風が強まり、嵐に巻き込まれた両船は、離ればなれになった。26日になっても強風がやまないので、グリフィユーン号の委員会は、その

海域を離れて、日本へ向かうことを決定した。同日付のグリフィユーン号の航海日誌には、「ローデ・レーウ・メット・ペイレン号と合流するために、平戸島へ航行した」(註35)と記されている。両船の航海日誌や決議録において、はじめてみられる平戸への言及である。この記述からは、フェルフーフが書状で指示していた長崎ではなく、平戸に向かうことは、両船がパタニから出発する時点ですでに決まっていたことを示唆している。この決定には、パタニのオランダ商館長スプリンケルの意向が大きく影響したと筆者は考えている。

スプリンケルは日本からパタニに渡航したファン・サントフォールトから直接、日本に関する情報を得ていた。ファン・サントフォールトが1605年にパタニに渡航することができたのは、前述の通り、平戸藩主・松浦鎮信の協力のおかげであったということをスプリンケルは当然ながら知っていた。また、鎮信がポルトガル人と敵対関係にあること、ポルトガル以外の貿易船の渡来を求めていることについての情報もファン・サントフォールトから得ていたはずである。

オランダ人が鎮信から受けている助力について十分に把握していたことは、初代平戸オランダ商館長ジャック・スペックスの参府日記における記述から裏付けられる。参府日記の1611年9月23日条には、鎮信に良い贈物を献上すべきであることが主張されており、その理由として次のように記されている。

「というのも、殿はこれまで我々の国によって多くの損害と出費を被っているからである。殿は8年前に特別に当地において船の造船と艤装の費用を負担し、その船でヤーコブ・クワッケルナックおよびメルヒヨル・ファン・サントフォールトをパタニに派遣した。彼等は大御所様から、〔日本の〕貿易および状況を我々に伝えるために出発する許可を得たのであった。これは殿に銀1500斤すなわち1875レアル銀貨以上かかって、1ストイフェルも利益を享受していない。その後、1609年にローデ・レーウ・メット・ペイレン号とグリフィユーン号が当地に来た時には、大御所様のところへ参府し、当地における我国の自由貿易を請願するために派遣された商務員達に56人の漕ぎ手のいるガレー船を〔殿が〕提供してくれた。殿が費用を負担し、およそ2ヶ月かかり、当地に戻った時に〔その船は〕強い嵐によって破壊され、使用不能となったため、

解体せざるを得なかった。そして、前述の船から当地に残された生糸と胡椒一山の大部分を殿が購入した。これは、大御所様の〔代理である〕奉行・〔長谷川〕左兵衛殿に思い通りにそれを手に入れさせないためだけであった。というのも、彼の許可なしで、それを購入する勇気のある商人は誰もいなかったからである。殿は小型船その他の出費以外にそれらの商品で 1200 ポンド以上の損をしたらしい。また、その上に、前述の若藩主と共に、大御所様に船の到着の報告等をするために、毎年小型船を上へ派遣する費用を負担している。それはかなりの金額に上っている」(註36)。

この記述から、鎮信がオランダ人を平戸に誘致するために、並ならぬ努力を重ねた様子が浮かび上がる。その努力は無駄にはならなかった。ファン・サントフォールトを通じて確実にスプリンケルに伝えられ、その後、その情報は日本に渡航するオランダ人に共有されることになった。

結論

このように、鎮信の尽力により、オランダ人は平戸を日本の拠点として選ぶに至った。そして、駿府で家康から朱印状を獲得した上で、平戸の地に商館を設立した。また、初代商館長にはジャック・スペックスが任命された。スペックスが舵取りをしていた初期の平戸オランダ商館は混乱した状態であった。スペックスは日本の市場をアジアの市場に組み込むべく貿易戦略を立てた。しかし、東インド会社の上層部からは、その戦略を実行するのに十分な援助が得られなかった。

この時期には東インド会社のアジアにおけるネットワークがまだ十分に確立されていなかった。また、資金も不足していた。その上、オランダ本国では、利益を出さない平戸オランダ商館を閉鎖するべきとの声が高まっていた(註37)。大坂の陣の年は特に日本での商業が停滞していたので、平戸オランダ商館はその存続にかかわる大きな危機に直面した。

さらに、アジアにおける政治的状況も平戸オランダ商館にとって不利であった。アジアにおいて停戦協定が遵守されず、オランダとイベリア諸国が互いの船を再び攻撃するようになっていた。日本海においてはオランダ船が優勢であ

ったため、オランダ人が「海賊」であるという噂が幕府高官の間で広まった。このような状況の中で、平戸オランダ商館の存続の危機を救ったのが、スペックスの巧みな交渉術および鎮信・隆信父子両藩主による幕府への働きかけであった。

このような藩主の尽力、スペックスの人柄もあって、出会ったばかりの平戸の人々とオランダ人との間に良好な関係が築かれた。前述の 1611 年のスペックスの参府日記にそのことを物語るエピソードがある。1611 年 7 月 15 日～16 日条には、江戸参府に出かける直前の平戸藩高官とのやりとりが記録されている。その内容は以下の通りである。

「同〔7〕月 15 日および 16 日に、我々のための推薦状および他のすべての準備ができたため、当地の藩主および他の高官より出発の許可を得た。問題を防ぐために船を監督してくれるよう彼等に依頼・要請した。彼等はそれを約束してくれて、水夫(かこ)達の飲酒を防ぐようにできる限り努力すると言ってくれた。というのも、これ〔飲酒〕は度々多くの問題、事故や悪い評判をもたらすからであり、それを防げなかったら、自分達はとても後悔するだろうと。また、平戸はオランダであるからと言ってくれ、〔平戸に残るオランダ人には〕我国〔オランダ本国〕に負けない厚遇をもってするので安心するようにと。さらに、多くの友情を示してくれた後で我々は別れたが、その後で、道中に持っていくための数樽の日本酒を我々に送ってくれた」(註38)。

アジア内の各地でオランダ商館が頻繁に統廃合されていた時期に、東インド会社の当初の戦略には含まれていなかったのにもかかわらず、突発的に設立された平戸オランダ商館が存続した理由の一つには、このような平戸の人々とオランダ人との間の友情が大きく寄与したと考えられる。

附記

本稿は科学研究費助成事業（学術研究助成金基金助成金）基盤研究（C）（一般）「近世初期における日蘭関係の構造に関する基礎的研究」（課題番号：19K 0101）の研究成果の一部である。本稿の成るに当たって、文献資料の閲覧にご便宜を頂いたハーグ国立文書館および国際日本文化研究センター図書館に厚くお礼申し上げます。シンティア・フィアレ氏および松田清氏より有意義な指摘を頂いた。また、妻桂子は原稿の校閲など、本論文の成立に全面的に協力した。改めて厚く感謝申し上げます。

（国際日本文化研究センター　准教授）

＜　註　釈　＞

1　ザビエルよりヨーロッパのイエズス会本部に宛てた1552年1月29日付の書簡。河野純徳訳『聖フランシスコ・ザビエル全書簡』平凡社、1985年、527頁。
2　松田毅一監訳『十六・十七世紀イエズス会日本報告集』第III期、第1巻、同朋舎出版、1987年、265頁。
3　外山幹夫『松浦氏と平戸貿易』国書刊行会、1987年、154頁。
4　例えば、時代が下るが、オランダの歴史学者・ベルンハルドゥス・ヴァレニウスは『日本国誌』（アムステルダム、1649年刊）の中で参考文献として複数のイエズス会著作物を掲載している。
5　Jan Huygen van Linschoten, *Itinerario*. Amstelredam : 1596. vol. 1-5. 's-Gravenhage : Martinus Nijhoff, 1910-1939.
6　*Ibid*, vol. 1, p. 113.
7　*Ibid.*, vol. 5, pp. 211-222.
8　*Ibid.*, vol. 5, p. 218.
9　*Ibid.*, vol. 5, p. 220.
10　*Ibid.*, vol. 5, p. 230. Cabo de Sumbor。『当方案内記』付地図を見る限り、浙江省に位置する現在の舟山市辺りを指す。
11　たとえば、最初にオランダ船でアジアへ渡航したコルネーリス・デ・ハウトマンはアジアへ携帯するために刊行の1年前に『東方案内記』の1部を入手した。*Ibid.*, vol. 4, p. XIX.
12　John Saris, *Voyage to Japan, 1613*. London: Hakluyt Society, 1900, p. 188.
13　H. Terpstra, *De factorij der Oostindische Compagnie te Patani*. Brill, 1938, p. 2.

14　十七人会よりステーフェン・ファン・デル・ハーゲン提督宛覚書（ハーグ国立文書館所蔵 VOC 7525, fo. 72）。
15　たとえば、十七人会よりコルネーリス・マテリーフ・デ・ヨンヘ提督宛覚書（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 461, fos. 191-192）。
16　パウルス・ファン・ソルトより十七人会宛書状、1605年頃（ハーグ国立文書館所蔵、Aanw 1136）。
17　1611年10月23日付ウィリアム・アダムスより未知の友人宛書状（Anthony Farrington, *The English Factory in Japan, 1613-1623*. The British Library, 1991, vol. 1, p. 71）。
18　『影印本異国日記』異国日記刊行会、1989年、195頁。
19　1608年2月6日付ヴィクトル・スプリンケルより徳川家康宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 1054, fo. 26）。
20　Terpstra, *op. cit.*, p. 29.
21　1607年1月5日付ジャック・レルミッテより父宛書状（Commelin, *Begin ende voortgangh van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie*. Amsterdam : s.n., 1646, vol. 2, Schip-vaert op Oost-Indien, onder den Admirael C. Matelief, fol. 170）。
22　1608年2月6日付のパタニ商館長スプリンケルよりアダムズ宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 1054）。
23　前掲1607年1月5日付ジャック・レルミッテより父宛書状。.
24　前掲『影印本異国日記』194頁。
25　1607年9月8日付ヘンドリック・ヤンセンよりコルネーリス・スペックス宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 1054, p. 3）によると、ファン・サントフォールトが1607年9月8日時点にすでにパタニにいた。
26　前掲1608年2月6日付ヴィクトル・スプリンケルより徳川家康宛書状。
27　M. E. van Opstall, *De reis van de vloot van Pieter Willemsz. Verhoeff naar Azië 1607-1612*. Martinus Nijhoff, 1972, vol. 1, p. 52.
28　*Ibid.*, pp. 182-187.
29　グリフィユーン号の航海日誌、1609年5月2日条。Opstall, *op. cit.*, vol. 2, p. 337.（原文はハーグ国立文書館所蔵、Aanw 1137に所収されている）。
30　*Tractaet van t'Bestant*. s' Gravenhaghe : Hillebrant Iacobsz, 1609, f. 3r. バイエルン国立図書館所蔵本。
31　1609年2月25日付ピーテル・ウィレムセン・フェルフーフよりローデ・レーウ・メット・ペイレン号およびグリフィユーン号の委員宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、Archief Sweers, Van Vliet, Specx en Mannis 5, fos. 69-70）。
32　同上、1609年2月25日付ピーテル・ウィレムセン・フェルフーフよりローデ・レーウ・メット・ペイレン号およびグリフィユーン号の委員宛書状。
33　前掲、グリフィユーン号の航海日誌、1609年5月27日条。Opstall, *op. cit.*, vol. 2, pp. 338-341.
34　前掲、1609年2月25日付ピーテル・ウィレムセン・フェルフーフよりローデ・レーウ・メット・ペイレン号およびグリフィユーン号の委員宛書状。
35　前掲、グリフィユーン号の航海日誌、1609年5月27日条。Opstall, *op. cit.*, vol. 2, pp. 340-341.

36　ジャック・スペックスおよびピーテル・セーヘルセンの参府日記、1611年9月23日条。Isaac Commelin, *Begin ende voortgangh van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie*. Amsterdam : s.n., 1646. Deel 2, Oost-Indische Voyagie onder den Admirael W. Verhoeven, fol. 97.

37　1616年3月5日付東インド会社重役より総督ヘラルド・レインスト宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 312, fo. 345）、1616年12月19日付平戸商館長スペックス宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 312, fo. 536）、1617年10月25日付商務総監ヤン・ピーテルセン・クーン宛書状（ハーグ国立文書館所蔵、VOC 313, fo. 135）。

38　前掲、ジャック・スペックスおよびピーテル・セーヘルセンの参府日記、1611年7月15～16日条。Isaac Commelin, *op. cit.*, fol. 78.