

[原著論文]

## 「ディルク・シナ」と日本

森 良和

### 要 約

ディルク・ヘリッツゾーン・ポンプは「初めて日本に来たオランダ人」であり、豊臣秀吉の天下統一以前の1580年代に長崎に来航した。エンクハイゼンに生まれ、リスボンで青少年期を送ったディルクは、インドのゴアに20年滞在し砲手として生計を立てた。その間に二度中国と日本を訪問した。1590年に故郷に帰還したディルクは、オランダ人に日本や中国の素晴らしさを盛んに伝えたため「ディルク・シナ」の渾名がついた。東インド情勢に明るいディルクは、1598年、東洋遠征船隊の一員としてウィリアム・アダムズらとともにオランダを出帆し、自らは南米でスペイン人の捕虜となったものの、アダムズらリーフデ号の日本来航を促した。その後解放されて再度故郷に戻ったディルクは、2年後には東インド会社の船団で最後の航海に出た。一般にはあまり知られてないディルクであるが、日欧交渉史に少なからず影響を及ぼしている。本稿では従来断片的にしか述べられなかったその生涯と人物像、および歴史的に果たした役割について考察した。

キーワード：ディルク・ヘリッツゾーン・ポンプ、ウィリアム・アダムズ、日欧交渉、近世初期

### 1 はじめに

「初めて日本に来たオランダ人」はだれか。以前は1600年に豊後に来航したオランダ船リーフデ号の乗組員ヤン・ヨーステン・ファン・ローデンスタインらと言われ、日蘭交渉の始まりもここに求められることが多かった<sup>1)</sup>。しかし、彼ら以前に二度来日しているオランダ人がいる。その名はディルク・ヘリッツゾーン・ポンプ（以下「ディルク」）、故国で「ディルク・シナ（中国通のディルク）」と渾名された人物である。ディルクが最初に日本にやって来た年は不明であるが、二度目は1585年のことである。そのころオランダやイギリスの「紅毛人」は、それ以前に来日していたポルトガルやスペインの「南蛮人」と敵対していた。カトリックとプロテスタントの宗教理念、オランダ独立戦争、イギリス船のスペイン船襲撃などをめぐって激しく争っていたからである。しかし「紅毛人」ディルクが日本にやって来たのは「南蛮人」のポルトガル船によってであった。

ディルクの来日によって直ちに日蘭貿易が開始されたわけではない。しかし、ディルクの情報がリーフデ号の日本来航を促したことは、同船の乗組員ウィリアム・アダムズ（日本名「三浦按針」、以下「アダムズ」）が、1605年ころ日本から故郷の妻に宛てた次のような手紙から明らかである。

船長と副提督は、私ともう一人の水先案内人であつてトマス・カンディシュ（「キャヴェンディシュ」の略称）氏の世界周航に同行したティモシー・ショッテンを呼び、わが貿易商人たちの利益が最も上がるように航海するにはどうすればよいか協議しました。結局、ポルトガル人と一緒に現地に行ったことのあるディリック・ゲリッソン（「ディルク・ヘリッツゾーン」の英語読み）という人の、日本という島では毛織物が大変に尊重されるとの情報によって、その島に行こうということになりました。モルッカや東インドのほとんどは毛織物を受け入れそうもない暑い地域にあるからです<sup>2)</sup>。

アダムズと言えば、徳川家康の厚遇を得て三浦郡逸見村に領地を与えられ、家康の外交顧問を務めたばかりでなく、平戸におけるオランダとイギリスの商館設立にも寄与した「青い目のサムライ」して知られている。彼らのリーフデ号は日本に「漂着した」とされることも多い<sup>3)</sup>。だが、上の手紙にあるように、同船は南米チリ近海で行われた乗組員の協議の結果、行先を日本に定めて航海したのであり、航行不能に陥って潮の流れのままに漂着したのではない。もっとも、アジアに関する当時の世界地図はかなり不正確であったので、緻密な計算に基づいて航行したとも言えないものの、艱難辛苦のすえ何とか日本に辿り着いたことは疑いない<sup>4)</sup>。

なお、上記の手紙に登場するティモシー・ショッテンはアダムズの親友のイギリス人航海士であり、「トマス・カンディシュ氏の世界周航に同行した」とは、1586年から88年にかけて世界周航を成し遂げたイギリス人探検家トマス・キャヴェンディシュの航海にショッテンが同行したことを意味する。その途上、キャヴェンディシュは略奪したスペイン船から二人の日本人青年を連行した。同行していたショッテンは、フィリピンやジャワにも立ち寄りながら、イギリスに帰還するまでのおよそ10ヶ月を彼ら日本人と同じ船で過ごしている。アダムズの直接の言葉にはないが、ショッテンは何かの機会に二人の日本人青年のことをアダムズに話したかもしれない<sup>5)</sup>。しかし、リーフデ号の僚船でショッテンが船長を務めていたホープ号は、太平洋航海中に嵐の中で消息不明になった。

では、リーフデ号の行先を決定づけたディルクとはどんな人物であるのか。また、ディルクは当時敵対関係にあったポルトガルの船でリーフデ号より15年前に「呉越同舟」で来日したが、その経緯はどのようなものであったか。さらに、来日した結果、どのような日本観や日本人観を持つようになり、それが後世の日欧関係にどのような影響を与えたかなど興味は尽きない。本稿ではディルクの生涯を辿ってその人物像の輪郭を描き出すとともに、これらの問題提起に対する答えを探り、それを通して当時の日欧交渉の一側面を論じてみたい。

ディルク自身が著した書物はない。ディルクについて知る主な史料は、一つは同郷の年若い友人ヤン・ハイヘン・ファン・リンスホーテン（以下「リンスホーテン」）によるもので、邦訳された『東方案内記』<sup>6)</sup>をはじめ何冊かの著書、および手紙類があり、また、エンクハイゼンの上級航海士にして海図製作者ルカス・ヤンスゾーン・ワーヘナール（以下「ワーヘナール」）がオランダ帰国直後のディルクから聞き取った話を付録に収めた『航海宝鑑』（1592）がある<sup>7)</sup>。ここにはリンスホーテンが母に送った手紙をワーヘナールが入手して編集した内容も含まれる。これらとは別に、南米でスペイン人の捕虜になったディルクの「供述調書」などの史料も残されており、一部は英訳されている<sup>8)</sup>。

## 2 ゴア時代までのディルク

ディルクは1544年、現オランダ北方の港湾都市エンクハイゼンに生まれた。父はヘリット・メルテンツ、母はエリザベート・ディルクスという名であった<sup>9)</sup>。エンクハイゼンはニシン貿易が興隆し始める14世紀半ばに自治都市として認められ、中世を通じて順調に発展していた。当時まだオランダという国家は存在しておらず、ハプスブルク家の支配以後はエンクハイゼンもスペイン領ネーデルラントの一都市となっていた。まもなくオランダにはカルヴァン派ヘーゼンが興隆するが、皇帝カール5世の禁教策もあって、ディルクの誕生したところのネーデルラントにはまだ同派が普及しておらず、ディルクはカトリックであった<sup>10)</sup>。後年、オランダが事実上の独立を達成した16世紀末から17世紀になるとエンクハイゼンは繁栄を極め、1602年に成立する連合東インド会社を構成する六支社の一つとなっている。

1555年、11歳のディルクはリスボンの親戚宅に送られた。ここでディルクはポルトガル語や商業活動の基本、砲手としての技量などを学んだと思われる。このころすでにポルトガルはインドのゴアやマレー半島のマラッカなどを拠点に、「香料諸島」と言われるモルッカ諸島も支配しながらアジア貿易で大いに利益を上げており、中国のマカオにも進出していた。中国貿易に関心を持っていたポルトガル人が1540年代初め、おそらく倭寇の手引きによって種子島に来航し、日本に鉄砲を伝えたことは周知のとおりである。

リンスホーテンは1588年に「(ディルクが) インドに来てからもう20年になる」としている<sup>11)</sup>。したがって、ディルクがゴアに来たのは1568年となる。一方、リンスホーテンはゴアから両親に宛てた1584年12月末日付の以下の手紙で、ディルクがインドに「26年」滞在していると記しているが、これは「16年」の勘違いとみなされる。

私は、ここ（ゴア）からポルトガルと同じくらい離れた所にあり、旅程に3年を要する中国と日本という国を訪れてみたいと強く思いました。もし私が200か300ドゥカートほど持っていれば、容易に600か700にも増やせるでしょう。今年、親友のオランダ人が船の砲手としてかの地に旅立ったとき、私にもぜひ同行するように勧めてくれましたが、文

無しで参加するなど愚かなことと思ったのです。人が利益を得るにはそれなりの元手を準備したうえで着手しなければなりませんから。その砲手は以前にも現地に行ったことがあります。その人はエンクハイゼン生まれで、この地に26年住んでおり、オランダ人女性と結婚しています。その人の名はディルク・ヘリッツと言います。彼はこの航海から戻ると、故郷へ帰還することになるでしょう<sup>12)</sup>。

この内容から、ディルクにはオランダ人の妻がいたことがわかる。当時のゴアにはポルトガル人夫婦も多少存在していたが、ヨーロッパ人女性は非常に少なかった。歴史家チャールズ・ボクサーによれば、西暦1500年以後の200年間にインドに渡ったポルトガル人女性は800人程度とみなされ、単純平均では1年にわずか4人となる<sup>13)</sup>。このため多くのポルトガル人男性は現地人女性と結婚しており、これら夫婦の子どもはメスティーンと呼ばれていた。また、ポルトガル人夫婦から生まれたカスティーンと呼ばれる者たちがいるほか、ゴアにはポルトガル以外のヨーロッパ出身者も多少住んでいた<sup>14)</sup>。それでも、ディルクのように同国人同士で結婚していた例はまれであったであろう。ディルクの妻子についての情報はわからない。

ディルクはゴアでは商人ではなく砲手として生計を立てていたが、このころゴアに渡ったオランダ人は砲手として雇われることが多かった。当時のあるポルトガル人歴史家は「オランダ人は砲手としてしか使えない」とさえ言っている<sup>15)</sup>。ただ、上記のリンスホーテンの手紙は、極東へ旅すれば商人以外でも大きな利益が得られることを示唆しているのです。ディルクも多少は取引に関わっていたであろう。なお、リンスホーテンはディルクが「以前にも現地に行ったことがある」としているが、その年月は不明である。

ディルクのゴア滞在は20年に及ぶが、その間ゴアを拠点にインドや東南アジア、東アジアの各地に旅したと思われる。ただ、ゴア滞在中の生活については今ひとつ明らかではない。わずかな記述によれば、ディルクはアジアには「言葉にならないほど様々な価値ある物産がある」とし、ゴアやカリカット、セイロン、ベンガルなどでの人々の風変わりな文物、服装、習慣、シナモンや牡蠣などの産物、象などの動物、寡婦殉死の風習などについて伝えている<sup>16)</sup>。こうした内容は『東方案内記』と似かよっている。

リンスホーテンが同行を断念した上述の二度目の航海で、ディルクは無事にマカオと日本に到着した。そのときの航海ルートは同船の操舵手によって往復とも記録されており、船名はサンタクルス号、800ラスト（約1600トン）の大型船で、1585年7月5日にマカオを発ち、同月31日に長崎に入港した。同船は日本に7ヶ月余り停泊し、翌年3月20日に長崎を出港してマカオに向かった。この航海記録には「船長はポルトガル人フランシスコ・パイス、砲手長はエンクハイゼン市民のディルク・ヘリッツゾーン」とある<sup>17)</sup>。個人名で挙げられているのは船長とディルクだけであるから、ディルクがこの航海で重要な職責を担っていたことがわかる。ただ、日本上陸後の行動は記録されていない。

その航海記録によると、サンタクルス号はマカオから南シナ海を北上し、台湾海峡を抜けて

現琉球諸島近海からリャンポー（双嶼島、浙江省寧波市沖）とサンボール岬（浙江省台州市）、女島（男女群島、五島市）を目標に進み、長崎に入港するものである。日本までの航海の目印となる小レケオ島（別名フェルモーザ島、台湾）、レイス・マゴス諸島（八重山諸島か）などを示したこの針路案内は、東アジアへの遠征を企図するオランダ人にとって非常に価値ある情報であったであろう。なお、リンスホーテンも『東方案内記』の直前に出版した『ポルトガル人航海誌』（1595）で同じマカオから長崎までの航路を紹介しているが、日本沿岸の地名や島々の情報はこちらの方が詳しい<sup>18)</sup>。

なお、リンスホーテンは1588年夏、ある現地女性の不倫問題に巻き込まれ、長い航海からゴアに戻ったばかりのディルクとともに、命の危険さえ生じた出来事を記している。それは11歳で結婚してアントワープ出身の若いダイヤモンド研磨職人の妻となっていたインド人女性が、愛人のポルトガル人兵士とともに夫の命を狙ったため、その夫とたまたま食事をしてきたディルクとリンスホーテンまで巻き添えになって殺されかけたというものである。結局、この夫はのちに妻の愛人に殺されたが、その兵士はうまく逃げたばかりか、ディルクらと同じ船団で帰国したという。リンスホーテンは、ゴアで発生するこの種の事件の多さを知らせるためにこの話を取り上げたとしている<sup>19)</sup>。

この事件の直後、ディルクは長らく滞在したアジアを離れ、リンスホーテンとともに帰国の旅路についた。この航海でもかつて中国や日本を訪れたときに用いたサンタクルス号に乗船し、同じ砲手長の役割を与えられた。同船が買い上げられたとき、以前乗り組んでいた主要船員も同じ地位で雇うという条件がつけられたからである。サンタクルス号は1588年11月23日にゴアを、翌89年1月に寄港地のコーチンを出航、4月23日に喜望峰を回り、5月12日に補給のためセントヘレナ島に上陸した後、7月にカナリア諸島、アゾレス諸島を通過し、まもなくリスボンに帰還した。もっとも、アゾレス諸島でマラッカからの積荷を載せた船が沈没したので、予期せぬ多額の負債をかかえたリンスホーテンは、同諸島で2年近く滞在を余儀なくされたが、ディルクは1590年、二十数年ぶりに故郷に帰った<sup>20)</sup>。

ディルクが帰国を決めた理由は何であろうか。1588年と言えば、スペインの無敵艦隊がイギリス海軍に敗れた年である。同年8月に行われたこの戦いの結果が直ちにゴアに届くのは時間的に不可能にせよ、オランダ独立戦争の戦況激化の情報は当然東インドにも伝わっていたであろう。ディルクやリンスホーテンがポルトガル人に対する反感を露骨に表した記述は見当たらないが、ポルトガルの勢力圏とは言え、同君連合となったためスペイン王が支配するゴアでオランダ人が活動するにはいろいろ不都合が生じていたかもしれない。ちなみに、元々カトリックであったリンスホーテンは、帰国後プロテスタント・カルヴァン派に改宗している<sup>21)</sup>。

### 3 ディルクの見た日本…東洋遠征隊派遣の背景

17世紀のオランダが当時の世界経済を動かすヘゲモニー国家として君臨したことはよく知

られている。オランダの東洋遠征はディルクが帰国した直後の16世紀末に急速に始まったが、これは、ネーデルラント北部7州の結束がいつそう強まったのにオランダ商人がリスボン港から締め出されたという政治的要因と、アジアの確かな情報が一挙にもたらされたという精神的要因の相乗作用とみなされよう。

ディルクが帰還したとき、オランダはハプスブルク家の支配を脱して事実上独立していたものの、同じころ同君連合によってポルトガルをも支配するようになったスペインとなお独立戦争を継続中であった。スペイン王フェリペ2世はオランダを経済封鎖するため、1590年代までに何度かオランダ船をリスボン港から締め出す命令を出していた。これにより、従来主にリスボンで東インドの商品を買い付けてヨーロッパ一帯に転売していたオランダ商人は大きな打撃を受け、リスボンを経由せずに直接東インドに達するルートの開拓がにわかにも求められた<sup>22)</sup>。植民地を奪取して敵国の力を弱める意図もあったであろう。

ちょうどそのころ母国に戻ったディルクは、自ら体験した中国や日本のことを周囲に詳しく語ったので、ディルクには「ディルク・シナ」という渾名がつけられた。ディルクの語る東アジアの情報は上述の『航海宝鑑』や『東方案内記』にも取り入れられ、これらはかつてマルコ・ポーロの『東方見聞録』が果たした役割と同様に、オランダ人のアジアへの夢をかき立てた。とりわけ中国や日本では非常に有利な取引が行われていると考えられたし、それまでヨーロッパ人に不明確であった東インドへの具体的ルートも明らかにされたため、オランダ人による東インド遠征の機運は十分に熟した。こうした背景により、本来ならば長期にわたるアジア滞在から帰って静かな生活を送るはずであったディルク自身にも、まもなく大規模な遠征団参加への要請が来ることになる。

では、ディルクのもたらした中国や日本の情報とはいかなるものか。ディルクはマラッカには「素晴らしいものが全部ある」とし、そこからシンガポール海峡を抜けて中国に達すると、そこは「太陽の下に見出せる最も豊かな国である」と誉め讃えている。中国には物乞いがおらず、盲人にもガラス吹きの職業が与えられるなど素晴らしい国民性であるが、中国人は偶像崇拜者であるとも言う<sup>23)</sup>。そして日本の島はイングランドと同じくらいの大きさで、中国人と同じく国民性が素晴らしいが、やはり偶像崇拜者であるなどと、次のように記している。

船が毎年ゴアから日本に渡航している。その船はまず中国に行き、リアル銀貨、油、ワインで金や様々な高価な物を購入する。そしてそれらを日本に持って行く。日本には銀が豊富にある。それを中国の産物と交換する。そしてその日本銀を中国に持って行き、再度金や他の高価な品々と交換し、それを再度ゴアに持って行く<sup>24)</sup>。

さらに、前述のリンスホーテンの記述を裏付けるように、中国や日本が非常に有利な投機の対象であることを伝えている。

ゴアに住んでいるポルトガル王の総督に何人かの忠実な船長や乗組員がいれば、その忠誠心は次のように報われる。彼らは日本や中国に旅をし、そこで商業を行うことが許される。というのは、その船長や乗組員がこのような旅を終えれば、その時点から、渡航したり商業を行ったりしなくてもいいくらいの大金持ちになるからである。この事実から、日本および中国でどれほどの利益が得られるかは容易にわかる<sup>25)</sup>。

こうした記述はディルクと同時代にゴアを訪れ、一時投獄されたがまもなく脱走したイギリス人ラルフ・フィッチや、他の西洋人旅行者が述べた内容と基本的には似通っている。例えばフィッチは次のように言う。

ポルトガル人がシナのマカオから日本に行くときには、大量の白絹、金、麝香、磁器を持って行き、日本からは銀以外の何物も持ってこない。彼らは毎年日本に行く巨大なカラック船を有し、その船は毎年60万クルサドス以上を持ち込んでくる。そしてこの日本銀のすべてと、毎年インドから持ち出す20万クルサドス以上の銀（ポルトガル人はシナで毎年80万クルサドスの銀を運用している）とを用いて、彼らはシナで莫大な利益をあげるのである。こうして彼らはシナより金、麝香、絹、磁器、および他の高価な金箔を塗った商品を運んでくるのである<sup>26)</sup>。

ところで、先述のアダムズの手紙にはチリ沖で「日本では毛織物が大変尊重される」とディルクが話したとあるが、ディルクやリンスホーテン、およびフィッチの日本に関する記述には絹こそあれ毛織物は出てこない。これはどういうことであろうか。それは、船団の出航時の目的地が日本とは限らなかったこと、およびそれまでに来日したイエズス会宣教師が日本を「寒い国」とした情報によっている。16世紀中葉に来日したフランシスコ・ザビエルは日本の寒さに閉口し、「日本（へ行く宣教師）にはイエズス会のフランドル人神父やドイツ人神父が日本のひどい艱苦を忍び、寒気に適しているとたびたび考えました」などと教団本部に伝えている<sup>27)</sup>。また、こうした寒さに耐えるため「(日本は)寒さがひどいので、自分たちのためにも日本にいる人のためにもポルトガル製の厚手の毛織物を持って十分準備を整えていくようにしなさい」と忠告している<sup>28)</sup>。ディルク自身、二度目の訪日するとき日本の冬を丸ごと体験しており、日本の寒さを実感したはずである。その情報を取り入れたと思われるリンスホーテンも、日本が「寒い国で多くの雨と雪と氷を持つ」としている<sup>29)</sup>。イエズス会宣教師が現地の布教活動で得た情報はすぐ西ヨーロッパ全体に流布していたし、ディルク自身の体験とも相まって「毛織物が大変に尊重される」としたのであろう。

一方、その手紙にある、日本が寒いので毛織物を売り込みに来た、という貿易を強調する文面にはアダムズの慎重さが表れていることも見逃せない。この点は、ディルクが船団司令官オリフィエル・ファン・ノールト（以下「ファン・ノールト」）に宛てた後述の手紙と似かよっ

ている。アダムズの手紙が書かれた1605年当時、日本では依然カトリック宣教師たちが布教活動を行っており、彼らはリーフデ号の来航直後から、敵対するプロテスタント国家オランダやイギリスからやってきた乗組員たちを海賊であると中傷して家康に処刑を求めていた<sup>30)</sup>。アダムズは自分や仲間を守るため「貿易商人」に徹する必要があったのである。

実際、宣教師たちのこうした非難そのものは的外れとは言えない。アダムズが参加した船団も海賊、軍事、貿易が一体化した当時としてはごく一般的な遠征隊だったのであり、後に見るように、商品としての毛織物を大量に積載する一方、多種多様な武器を装備していた。そのためアダムズは手紙が人に読まれることも想定し、スペインの船や植民地に対する海賊行為と襲撃が目的の一つであったことにはまったく触れなかった。事実、アダムズの手紙の内容が一部削除された例もある<sup>31)</sup>。

いずれにしても、香辛料を求めるオランダ東洋船団は、代価としての銀の確保を何よりも重視し、そのための銀の略奪がまず念頭におかれた。輸出品に乏しいオランダで商品となるのは毛織物くらいであったが、貿易による銀の入手は第二の手段であった。その銀が日本で豊富に産出することはディルクやリンスホーテンの述べるとおりであり、アダムズも日本の金銀の豊富さについて記している<sup>32)</sup>。

では日本銀について、16世紀ヨーロッパの著作はどのように記述しているであろうか。ポルトガル人が日本に言及した最も初期の著作であるトメ・ピレスの『東方諸国記』は1515年ころ書かれたが、そこには「ジャンボン（日本）島」には「金や銅が豊富」で「レキオ（琉球）人と盛んに交易している」とあるものの、日本銀についての記述はない<sup>33)</sup>。ピレスよりやや後に来日したフランシスコ・ザビエルは「堺には金銀がたくさんある」とし、スペイン人は日本を「銀の島」と呼んでいるものの、海難の危険や好戦的な日本人の国民性から、スペインは日本に探検隊を送らない方がよい、と忠告している<sup>34)</sup>。また、ザビエルと同じころ、イエズス会インド管区長ベルショール・ヌーニョスが1555年11月23日付でマカオからゴアなどに宛てた書簡には、より具体的に次のように述べられている。

マカオには三万キントル（約3000トン）余りの胡椒があり、今日本から到着した一艘の定航船には十万クルサドスの銀がある。広東の商品をこのサンシュアン（川上）島に運ぶ許可が得られると、それら（胡椒と銀）はことごとく、およそ1ヶ月で消費される。この島でシナ人との交易が行われ、（胡椒と銀は）絹、陶器、樟腦、銅、明礬、シナの木、その他貴地や他の地方に向かう同類の商品と引き替えに売られる。これは毎年行われるとのことである<sup>35)</sup>。

また、ポルトガルの誇る大詩人ルイズ・デ・カモンイスは1556年から2年ほどマカオに滞在したと言われるが、名作『ウズ・ルジアダス』でも次のように日本銀の豊かさを讃えている。



お目にふれぬ土地はまだ多い、その姿をあらわす時がくるまでは、  
だが自然がとくに名をえたく思った 海上の島じまをわすれてはならぬ、  
その半ばかりれており、渡航のおりの拠点をなすシナと向かい合う島は  
ニッポンだ。そこは良質の銀を産し、神の掟で光をえるだろう<sup>36)</sup>。

この時期にヨーロッパで作られた地図にも日本の銀鉱山 *minas da prata* が載っていることは、これらの記述を裏付ける。先鞭をつけたのはポルトガルのバルトロメウ・ヴェリユの「西太平洋図」(1560) や「アジア図」(1561) であり、そこに描かれた奇妙な形状の「日本」には地名がわずかしか記されていないだけに、銀鉱山の存在は目立つ。16世紀に多数の地図を作製し、それらが広くヨーロッパで利用されたことで有名なオランダ人地図製作者アブラハム・オルテリウスの初期の作「アジア図」(1567) にも同様に日本の銀鉱山が掲載されている<sup>37)</sup>。これらの地図の「日本」は全く異なった形状で表されているが、いずれにも銀鉱山が見えるのは興味深い。この情報は、石見銀山などの豊かな日本銀に印象づけられたイエズス会宣教師やポルトガル商人によってもたらされたものと思われる。

このように、日本銀の情報はすでに16世紀中葉からヨーロッパに流布していたが、マルコ・ポーロの「黄金の島ジパング」と同様、そこに達するまでの具体的なルートについてはほとんど知られていなかった。その意味で、東インドへの航海熱が高まった政治的背景と相まって、ディルクやリンスホーテンが航路を明確に知らしめた功績は大きい。

なお、アダムズは先述の手紙でディルクについて「ディリック・ゲリッソンという人 *one Dirrick Gerritson*」と記している。この表現から、アダムズとディルクは互いに面識がなかったと思われる。マフー船団においてアダムズは最初ホープ号に、ディルクはリーフデ号に乗船していたが、航海途中、おそらく司令官マフーの死の直後に行われた新しい人員配置で、アダムズはリーフデ号に移り、同じころディルクもブレイデ・ボートスハップ号の船長となったので、同じ船で語らう機会はなかったであろう<sup>38)</sup>。それでも東インドに長期間滞在したディルクの情報は針路決定に大きな重みを持っていたに違いない。

#### 4 南米への航海と捕虜時代

オランダ東インド遠征隊の先鞭をつけたのは、かつてリスボンで貿易に携わっていたコルネリス・デ・ハウトマンの指揮する船団である<sup>39)</sup>。1595年に出発したハウトマン船団は、ポルトガル人の攻撃を避けるため、ポルトガルが勢力下に置いているマラッカ海峡ではなく、スンダ海峡経由でジャワ島西部のバンタンに到着し、現地で主に香辛料などを買い付けて翌年帰国した。この船団は経済的には成功を収めたとは言い難く、犠牲も大きかったが、オランダ船が直接東インドまで往復してみせたことはオランダ人には「成功」と受け止められた。

ハウトマンの「成功」に刺激されたオランダ人は、その後も続々と船団を繰り出し、1597

年から4年間に15船団65隻もの東インド遠征隊が派遣された<sup>40)</sup>。ディルクやアダムズの参加したヤックス・マフーを司令官とする5隻の船団（以下「マフー船団」）もその一つで、アムステルダムの実業家ピーテル・ファン・デア・ハーヘンらが出資して組織した遠征隊である。しかし、こうした野放図な船団の派遣は香辛料をはじめとする東インド物産の価格暴落を招いたので、その調整を図る必要が急務となり、まもなくオランダ連合東インド会社（以下「東インド会社」）の成立をみることになる。

マフー船団は旗艦ホープ号（500～600トン、乗組員130人）、副旗艦リーフデ号（330～400トン同110人）、ヘローフ号（300～400トン、同109人）、トラウ号（250トン、同86人）、ブレイデ・ボートスハップ号（150トン、同56人、以下「ボートスハップ号」）の5隻で編成され、東インド会社成立以前の1598年6月にオランダを出航した<sup>41)</sup>。ディルクは故郷に8年間滞在したあと再び船上の人となったわけであるが、これには「シナ通ディルク」に対する実業家たちの強い要請があったとみなされる<sup>42)</sup>。ディルクは船団の顧問格とされ、以前のような砲手長の役割は与えられなかった。

ところで、本稿冒頭のアダムズの手紙から明らかなように、リーフデ号が日本にやって来たのは航海途上における決定であり、オランダ出航時の目的ではなかった。マフー船団は多分にフランシス・ドレークやキャヴェンディッシュらのイギリス私掠船の活動に倣っていた。既述のように、船団の当初の目的はスペイン船や南米スペイン植民地を襲撃して主に銀を奪い、それを代価に東南アジアで香辛料などの商品を買付けけることであった<sup>43)</sup>。しかし、順風に恵まれず、船団は大西洋上で停滞し、司令官マフーはマゼラン海峡に到達する前に病死したうえ、スペイン人や先住民の攻撃も激しく、予定していた銀の確保はまったくできなかった。

マフー船団の性格はリーフデ号の積荷からも明らかである。アダムズの言うように、船内には大箱11箱分の羅紗が積載されていた。他にも商品となる珊瑚・琥珀・鏡などの装飾品があり、またリアル銀貨2000クルサドスなどがあった。だが、最も目立ったのは軍艦とも見紛う大量の武器であり、大型砲19門、小銃50挺、砲弾5000発、火薬50キンタル（約5トン）、火縄竿355本などが装備されていた。夥しい数の鉄製鎧や各種の工具、器具もあり、これら武器類は全て家康に没収され、関ヶ原の戦いでも使用されたともいう<sup>44)</sup>。

司令官マフーの死亡後、新しく司令官になったシモン・デ・コルデスの下で船団はマゼラン海峡に向かい、1599年4月6日に海峡入口に到達した。航海は困難を極め、底をつき始めた食糧はペンギンを大量に屠殺して補ったものの、まもなく猛烈な嵐に襲われたため、船団の各船は互いに僚船を見失って単独航海となった。ただ、海峡を抜けたあとで合流する地点は予め決められていた。

船団のうち、旗艦ホープ号と副旗艦リーフデ号は、先住民との争いで2代目司令官コルデスが殺害されるなどの犠牲を払いながらも、合流地のチリ沖サンタマリア島付近で再会できたが、他の3隻はそれぞれ単独航海を続けることになった。ヘローフ号は海峡を引き返してオランダに戻ることはできたが、生存者は出発時の三分の一の36人であった<sup>45)</sup>。トラウ号は何とか太

平洋を渡り切り、乗組員24人がモルッカ諸島のティドレ島に辿り着いたが、全員現地のポルトガル人に捕らえられ、うち18人が処刑されて6人が捕虜となった<sup>46)</sup>。

デイルク率いるボートスハップ号は、マゼラン海峡を通過中に斜檣を破損したが、海峡の湾内に一時待避中、僚船の船大工の応援を得て修理し、何とか太平洋に達した。以後のデイルクらの足跡は近年のデイルク・パールフェルトの研究<sup>47)</sup>に詳しいので、それに拠りながら述べていきたい。

単独航海となったボートスハップ号は9月10日に南方に流され、最南で南緯57度にまで達した。その後の詳しい航跡は不明であるが、そこから北上してチロエ群島に立ち寄った後、11月17日、当時スペイン領チリ植民地の首府であったバルパライソに入った。飢餓と衰弱に耐えかねたデイルクは降伏するしかなく、白旗を掲げて入港した<sup>48)</sup>。

入港時の乗組員24名のうち歩行可能な者は9人だったが、若干の諍いがあったためデイルクら3人は負傷していた。もっとも、スペイン側はヌエバ・エスパーニャ（メキシコ）からの情報で、マフー船団の5日後に出帆した6隻のオランダ船団（ファン・ノールト船団）がロッテルダムから大西洋を南下し、マゼラン海峡を抜けて南米西海岸のスペイン植民地を襲撃する可能性を予見していた。さらに、難所マゼラン海峡通過の困難さ、スペイン海軍の十分な対応態勢などから、オランダ人の侵攻をさほど脅威には感じていなかった<sup>49)</sup>。

バルパライソ入港から1週間後、ボートスハップ号は捕虜の一部6人とともにペルーのカヤオに移送された。彼らは全員カトリックで、うち3人は文盲であった。彼らに対する個別の尋問では船の所有者、責任者、船団の状況、最終目的地などが尋ねられた。興味深いことに、彼らは目的地が東インドだということは聞かされていたが、マゼラン海峡経由とは知らされておらず、アフリカ西岸を南下したとき初めてそれを知ったという<sup>50)</sup>。東インド遠征の先行隊であるハウトマン船団は喜望峰を回ったが、マフー船団はファン・ノールト船団と同じく、スペイン銀の略奪を前提としたオランダによる貿易ルートの開拓で功を成そうとしたのであろう<sup>51)</sup>。

一方、デイルクら他の捕虜18人はサンティアゴに移され、スペイン人から尋問を受けながら同地に1年余り、1600年2月10日まで捕囚された。この尋問に対する供述調書でデイルクは、自分たちは海賊ではなく、南米か日本で商品を売却して銀を入手し、その銀でモルッカ諸島の香辛料購入を目指す貿易商人であり、武装したのは取引の安全を図るためであると言明している<sup>52)</sup>。デイルクらはその後さらにペルーのリマに移送され、以後約3年間の捕虜生活をそこで送った。まもなくファン・ノールト船団がバルパライソを襲撃・略奪した際、ファン・ノールトはリマのデイルクからの手紙を受け取った。そこには、デイルクらはスペイン人と貿易するつもりでいたが、船には健康な者が9人しかおらず、突然攻撃されて負傷し、捕虜となったこと、地図のサンタマリア島の位置が間違っていたため、飢餓から逃れたい一心でこの地を目指したなどと綴られていた<sup>53)</sup>。同年4月、ファン・ノールトは以前捕えたスペイン船の船長らを解放する代わりに、デイルクらを解放するよう提案したが成功しなかった。デイルク自身も解放を求めたものの却下されている。ただ、デイルクらは厳しい監禁状態の下に置かれたわけではな

く、現地修道士らとハウハ経由でリマ南方のグアマンガなどに旅する自由も許されていた<sup>54)</sup>。

同じ1600年、総督マウリッツ公率いるオランダ軍がニューポルトの戦いでスペイン軍を破ると、その講和の一環として全世界におけるオランダ人捕虜とスペイン・ポルトガル人捕虜との交換が提案された。ディルクらも当然その対象となったが、ペルー副王ルイス・デ・ベラスコはスペインに書簡を送り、「3人のオランダ人は解放するが……船長と航海士ら、残り6、7人の狡猾かつ危険な囚人たちを直ちに解放するわけにはいかない。彼らは損害をもたらすだろうから。彼らを離ればなれに当地にとどめ、いつか個別に送還するがよい。」と伝えている<sup>55)</sup>。

ディルクら6人が解放されたのは1604年の春ころで、同年7月1日、リスボンに到着した。また残りの8人も1605年2月にロッテルダムに帰っている<sup>56)</sup>。ディルクらもこのころまでにはエンクハイゼンに帰還し、離ればなれになったかつての仲間との再会を喜び合ったであろう。しかし皮肉なことに、故国に引き返したヘローフ号を除けば、マフー船団のうち無事生還したのは船団が当初恐れていたスペイン人やポルトガル人の捕虜となった者たちの一部であり、「第二の目的地」日本に辿り着いた者の中に再び祖国の土を踏んだ者はいなかった。

ディルクの南米での捕虜体験は日本とは無関係のように思える。しかし、捕虜であってさえ南米を旅することができたディルクは、スペインの盤石な支配体制を目の当たりにしたであろう。マフー船団は元々南米西海岸の一角バルディビアにオランダ植民地を築く可能性も探っていた<sup>57)</sup>。ところがディルクらマフー船団の悲劇はこうした野望の実現が無謀であることを知らしめた。世界周航こそ果たしたが取支勘定としては全く惨憺たる結果に終わったファン・ノールト船団の結果と相まって、オランダ人の中には南米での銀の略奪と植民地開拓、およびマゼラン海峡経由での香料諸島到達を諦め、喜望峰回りによってなお参入の余地あるインドから東アジアにかけてのポルトガル勢力圏を目指す方針が有力となった<sup>58)</sup>。

## 5 最後の航海と残したもの

上述のように、ディルクやアダムズらが参加したマフー船団5隻の乗組員は総数491名に及んだが、オランダに帰還できた者はごくわずかしかない。マゼラン海峡から引き返した上述のヘローフ号の生存者36名と、モルッカ諸島のティドレ島で捕らえられたトラウ号の生存者6人（他の18人は殺害された）のうち、捕虜としてゴアに送られ、捕虜交換協定のおかげでオランダに帰国できた5名、およびディルクらポートスハップ号の生存者である。リーフデ号とともに太平洋を並走しながら日本に向かっていた船長ショッテンの指揮する旗艦ホープ号は、アダムズによれば北緯27、8度付近で巻き込まれた激しい嵐の中で姿を消した<sup>59)</sup>。

豊後に辿り着いたリーフデ号には24人の生存者がいたが、ほとんどは衰弱が激しく、まもなく6人死亡したので日本で生活を始めたのは18人である<sup>60)</sup>。だが、リーフデ号の乗組員は一人も帰国していない。アダムズは家康に帰国を願い出たものの許可されなかったし、日本での

生活を選んだ者も多かったからである。しかし、かつての同船船長ヤコブ・ヤンツブーン・クワケルナックは家康から帰国を許され、朱印状を得るとともに平戸藩松浦鎮信の支援を受け、オランダ総督マウリッツ公への親書を携えてリーフデ号の船員であったメルヒオール・ファン・サントフォールトとともに1605年春、すでに東インド会社の拠点となっていたマレー半島北部のパタニに向けて出航した。11月にパタニに到着した後、義理の甥のホルネリス・マテリーフ・デ・ヨンゲ（以下「マテリーフ」）率いる東インド会社の船団が近くにいることを知ったクワケルナックは、船団との接触を図り、翌1606年8月、ジョホール付近でマテリーフと劇的な再会を果たした。けれども、マテリーフ船団の一員としてポルトガル人との戦闘に加わったクワケルナックは、同年10月、マラッカに近いラチャド岬付近で行われた戦闘で戦死し、ちょうどそのころアジアに向かっていてディルクとの再会は叶わなかった<sup>61)</sup>。

クワケルナックがパタニに滞在していた1606年4月20日、ディルクはパウルス・ファン・カルデン（以下「カルデン」）を司令官とする東インド会社の東洋遠征隊に加わってオランダのテクセルを出航し、二度目の喜望峰回りルートでインドに向かった。ペルーでの捕虜生活からようやく解放され、2年前に苦難の末再び故郷に戻ったディルクはすでに齢60を超えており、本来ならば静かに余生を送るところであろう。だが、またも船上の人となったディルクをアジアに駆り立てたものは何であったろうか。ディルクの直接の言葉や手がかりとなる周囲の史料はない。もちろん東インドに精通した貴重なアドバイザーとして参加の依頼を受けたことであろう。しかし、最も大きな動機となったのは、かつてポルトガルの支配の下に20年も滞在したアジア地域に自国オランダが進出する様子を目の当たりにしたかったことではないか。「東インドに殉ずる」決意で航海に臨んだのであろう。

カルデン船団は少なくとも8隻以上で編成され、乗組員総数1060人以上に及ぶ大船団であった<sup>62)</sup>。この船団におけるディルクの役割は不明であるが、1隻はディルクの渾名と同じ「シナ号」という名であった。同船団は喜望峰を回ってモザンビークのポルトガル人植民地を攻撃したのち、ゴア、カリカット、インド東南部のコロマンデル海岸を経て、バンタンに到着した。一瞬ではあるが、再びゴアの土を踏んだディルクの感無量は如何ばかりだったであろうか。

しかし、航海の間に衰弱しほとんど盲目になったディルクの身は、バンタン到着後、帰国途上のマテリーフ船団に委ねられた。クワケルナックが戦死していなければここでマフー船団の一員と運命的な再会ができたはずであったが、叶うことはなかった。カルデン船団は1608年1月10日にバンタンを出航してセレベス（現スラウェシ）に向かったが、マテリーフ船団はシャムの使節も伴って同月下旬に船出し、同年9月に故国のハーグに帰還した。この間もその後もディルクの消息は途絶えるので、帰国することなく船上で死亡したとみられる。

以上、ディルクの生涯を辿りながら人物像の概略を眺めてきた。ディルクは実体験に裏付けられた豊富な東インドについての知識を基に、オランダ人にインドや東南アジア、中国、日本の様子を具体的に知らせ、オランダ人の目を日本に向ける重要なきっかけを作った。より直

接的にはリーフデ号の日本来航を促し、結果的にイギリスやオランダ商館の設立につながった。一方、マフー船団、ファン・ノールト船団の失敗と南米でのデイルクらの捕虜生活は、スペインの支配体制の強固さを知らしめ、オランダの海外進出の対象をポルトガル勢力圏の東インドとする方が現実的であることを示唆した。

デイルクは大航海時代の主導国がイベリア半島二国からイギリス、オランダ、フランスに移行する正にその時代に生涯を送った。特にデイルクが壮年期までをポルトガル人とともに過ごし、オランダがちょうど独立した晩年に母国の海外発展を支えたことは転換期の歴史を象徴する人物と言える。あらゆる因果がおそろしく複雑に絡む歴史の生成において、「後世への影響」は安易に語れないが、デイルクが日欧交渉の発展に大きく影響したことは疑いない。この点、デイルクが従来ほとんど無名で、歴史辞典類にもまったく取り上げられていないのは不思議な気がする<sup>63)</sup>。もっとも、大航海時代に世界に進出したポルトガルは慢性的人材不足に悩んでおり、さまざまな外国人を登用していたので、デイルクと同じような人物が今後も発掘される可能性は十分あろう。アダムズの残した11通の手紙の中でただ一度触れられているデイルク。その一点から近世初期の日欧関係の思いがけない大きな広がりを見ることができるのである。

〈注〉

- 1) 例えば、永積昭『オランダ東インド会社』講談社学術文庫、2000年、112頁。一方、レオナルド・ブリュッセイ他編『日蘭交流400年の歴史と展望』（財団法人日蘭学会、2000年）には「日本に来た最初のオランダ人」デイルクが取り上げられている（17-18頁）。
- 2) Samuel Purchas, *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrims*, vol. II, Glasgow, 1905, pp. 343-4.
- 3) 例えば高校教科書の石井進他編『詳説日本史』（山川出版社、2012年）171頁や、吉川弘文館編集部編『誰でも読める日本近世史年表』（吉川弘文館、2007年）2頁など。
- 4) 東京国立博物館にはリーフデ号が所持していたと言われる「印度図」「南洋鍼路図」が残されているが、そこにある日本の形状は全く不正確であるし、地名もごく限られる。
- 5) 森良和「クリストファーとコスマス」、『論叢：玉川大学教育学部紀要2010』所収（111-126頁）、玉川大学教育学部、2011年。
- 6) リンスホーテン（岩生成一他訳）『東方案内記』岩波書店、1968年。
- 7) Lucas Jansz. Waghenaer, *Thresoor der zeevaart*, Leyden, 1592.
- 8) Dirk J. Barrevelde, *The Dutch Discovery of Japan, The True Story of James Clavell's Famous Novel Shogun*, New York, 2001に最も原史料の英訳が多い。
- 9) Jan W. IJzerman, *Dirck Gerritsz Pomp alias Dirck Gerritsz China: De Eerste Nederlander die China en Japan Bezocht*, Martinus Nijhoff, 1915. p. 5.
- 10) 岡田章雄『三浦按針』（岡田章雄著作集V）思文閣出版、1984年、318頁。
- 11) 上掲6)『東方案内記』625頁。
- 12) Arthur C. Burnell (ed.), *The Voyage of John Huyghen Van Linschoten to the East Indies*, vol. 1, New York, 1964, p. xxvi.
- 13) Charles Ralph Boxer, *Race Relations in the Portuguese Colonial Empire*, Oxford, 1963, pp. 58-59, n. 15.
- 14) 上掲6)『東方案内記』288頁。

- 15) Charles R. Boxer, *Dutch Merchants and Mariners in Asia 1602-1795*, London, 1988, VI-p. 73, n. 2.
- 16) 上掲7) Waghenaer, p. 197, 上掲9) IJzerman, p. 19.
- 17) 'The Rutter of the Santa Cruz July 5, 1585-March 30, 1586.' in Charles Boxer, *The Christian Century in Japan 1549-1650*, Berkley & L. A., 1951, APPENDIX, pp. 406-414. (旧字仮名遣いの邦訳) 東京大学史料編纂所編『大日本史料第十一編之七：正親町天皇, 自天正十二年四月至同年七月』東京大学出版会, 1970年(覆刻版, 原著1938年), 625-636頁。この訳はオランダ語からの仏訳の重訳で、同書pp. 30-34にはその仏訳も所収されている。
- 18) 前掲17) 『大日本史料』615-625頁。
- 19) 上掲6) 『東方案内記』611-622頁。
- 20) 上掲9) IJzerman, p. 17. ただし, 上掲13) Boxer, p. 73では1591年としている。
- 21) 上掲6) 『東方案内記』27頁の訳者による「解説」による。ここではリンスホーテンが反イエズス会的傾向持つに至ったことにも言及されている。
- 22) ディルクもアダムズも北方航路に関わっていたが、アダムズは日本でも徳川家康にその重要性を説いている(1613年12月の手紙)。これについては、江頭巖『三浦按針と平戸英国商館』山口書店, 1980年, 75-87頁に詳しい。
- 23) 上掲7) Waghenaer, p. 198. 上掲9) IJzerman, p. 21.
- 24) 上掲7) Waghenaer, pp. 198-199, 上掲9) IJzerman, p. 21. クレインス・フレデリック『十七世紀のオランダ人が見た日本』臨川書店, 2010年, 20頁。
- 25) 上掲7) Waghenaer, p. 204, およびクレインス, 前掲24) 20-21頁。
- 26) Richard Hakluyt, *Principal Navigations, voyages, traffiques, & discoveries of the English nation: made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compasse of these 1600 years. vol. X*, Glasgow, 1905, p. 198. なお『東方案内記』566-573頁にもフィッチらのゴア来訪と逃亡の経緯について記されている。
- 27) 「1552年4月9日付, イエズス会総長イグナティウス・デ・ロヨラ宛書簡」, 河野純徳訳『聖フランシスコ・ザビエル全書簡』平凡社, 1985年, 629頁。なお558頁, 611頁にも同様の記述がある。
- 28) 前掲27) 『聖フランシスコ・ザビエル全書簡』712頁。
- 29) 上掲『東方案内記』249頁。
- 30) アダムズ自身, 磔の恐怖について回顧している。上掲2) Purchas, vol. II, p. 333.
- 31) 上掲2) Purchas, vol. II, p. 346には「悪意ある運搬人によって(手紙の一部が)削除された」とある。
- 32) 上掲2) Purchas, vol. II, p. 338.
- 33) トメ・ピレス(生田滋訳)『東方諸国記』岩波書店, 1966年, 249頁。
- 34) 上掲27) 『聖フランシスコ・ザビエル全書簡』617頁。
- 35) 東光博英訳『十六・七世紀イエズス会日本報告集』第3期第1巻, 同朋舎出版, 1997年, 156頁。
- 36) ルイズ・デ・カモンイス(小林英夫他訳)『ウズ・ルジアダス ルシタニアの人々』岩波書店, 1978年, 411頁。
- 37) 松本賢一編『南蛮紅毛日本地図集成』鹿島出版会, 1975年, XXIX.
- 38) 上掲8) Barreveld, pp. 39-40.
- 39) 後年のシーボルト事件(1829)にまつわる座礁船にはハウトマンの名がつけられている。
- 40) 森田安一編『スイス・ベネルクス史』山川出版社, 1998年, 278頁。
- 41) 上掲8) Barreveld, pp. 33-4.
- 42) ディルクはこの航海への参加に乗り気ではなかったとされる。上掲8) Barreveld, pp. 40-41.
- 43) ウィレム・レメリンク「リーフデ号の航海」, レオナルド・ブリュッセイ他編『日蘭交流400年の歴史と展望』所収, 財団法人日蘭学会, 2000年, 20-21頁。
- 44) 岡田章雄『三浦按針』(岡田章雄著作集V) 思文閣出版, 1984年, 314-320頁。
- 45) 上掲8) Barreveld, p. 125. なお, マゼラン海峡におけるヘローフ号の惨状については, 上掲2)

- Purchas, pp. 206-210 の同船船長 Sebald De Wert の記録を参照.
- 46) 上掲8) Barreveld, pp. 177-9.
  - 47) 上掲8) の文献を指す.
  - 48) 上掲8) Barreveld, p. 135.
  - 49) 上掲8) Barreveld, p. 136.
  - 50) 上掲8) Barreveld, p. 137.
  - 51) 上掲43) でレメリンクは、喜望峰経由の場合、オランダ船は出発時に銀を用意しなければならないが、マゼラン海峡経由ならば、南米西海岸で銀を略奪し「現地調達」できる利点を指摘している。同書20頁.
  - 52) 上掲8) Barreveld, p. 28.
  - 53) Robert Silverberg, *The Longest Voyage*, Athens U. S., 1972, p. 413. 上掲2) Purchas *His Pilgrims*, vol. II, p. 195.
  - 54) 上掲8) Barreveld, p. 138.
  - 55) 上掲8) Barreveld, p. 139.
  - 56) 上掲8) Barreveld, pp. 139-140.
  - 57) 上掲8) Barreveld. p. 28.
  - 58) 上掲53) Silverberg, p. 422.
  - 59) 上掲2) Purchas, p. 344.
  - 60) リーフデ号の生存者についてオランダ人が初めて知ったのはファン・ノールト船団で、1601年1月にボルネオで遭遇した日本船のポルトガル人乗組員から情報を得た。そこでは日本に「14人」の生存者がいると伝えられているので、その後さらに4人死亡したとみなされる。Derek Massarella, *A World Elsewhere*, New Haven & London, 1990, pp. 81-82.
  - 61) 上掲8) Barreveld, p. 216.
  - 62) Antoine F. Prevost, *Histoire Generale Des Voyage*, vol. VIII [h6], La Haye, 1750, p. 378.
  - 63) 坂本太郎他編『国史大辞典』（吉川弘文館、1979～1997年）にも、ごく最近出版された、江戸時代以前に来日した外国人も多く取り上げられている岩下哲典編『江戸時代来日外国人人名辞典』（東京堂出版、2011年）にも、ディルクの項はない。



## ‘Dirck China’ and Japan

Yoshikazu MORI

### Abstract

Dirck Gerritszoon Pomp was the first Dutchman to come to Japan in 1580's before the unification of Japan by Toyotomi Hideyoshi. He was born in Enkhuizen in Holland and was grown up in Lisbon. He had moved to Goa where he made his living as a gunner for twenty years. From Goa he visited China and Japan twice. He returned his hometown in 1590 and told the wonderfulness of China and Japan to Dutch people repeatedly, so he was called ‘Dirck China’. In 1598 he joined the fleet of expedition to Asia with William Adams, but he was captured by Spanish in South-America. Before that he made advice to the mates of the ship *Liefde* of which pilot is William Adams to go to Japan. Later he was set free and returned his hometown but he joined the fleet of VOC again after two years. Although he was not known well, his influence was not little on the historical relation between Japan and Europe. On this paper I examine his life, his view of Japan, and his historical role.

**Keywords** : Dirck Gerritsz. Pomp, William Adams, Japanese contact with Europe, early modern times