

伊達政宗の慶長遣欧使節船 建造と船旅



サン・ファン・バプチスタ号の
レプリカに基づくイラスト
(サン・ファン館制作)

宮城県慶長使節船ミュージアム 開館30周年 記念講演
2026年8月8日 山田義裕

セバスチャン・ビスカイノの来日

サン・ファン・バプチスタ号の建造に深く関わったスペイン人、セバスチャン・ビスカイノは1611年6月11日に浦賀に到着した。スペイン国王から命じられた三つの目的があった：

1. 千葉の御宿で難破して救助されたフィリピン総督ロドリゴ・デ・ビベロを徳川家康がメキシコへ送り返してくれた事へのお礼。
2. スペインのマニラ・ガレオンの日本の東北の沖を通る復路に於ける避難港の調査。
3. 日本の北東の海上にあると噂があった金銀諸島の発見。*

*当初日本側に対しては内緒であったが、ウィリアム・アダムスによって家康に暴露された。

マニラ・ガレオンの交易と航路



銀本位制の中国は銀を求めた。
マニラにおいてメキシコ(+ペルー)産の銀を中国
の絹織物と陶磁器を取引する貿易



マニラを出航

National Geographic



アカプルコの市場

秀忠に謁見した帰り道に伊達政宗が待ち構えていた

浦賀に到着して間もなく江戸で**秀忠**に謁見した帰り道に在る
サン・フランシスコ会の草庵(庵主**ルイス・ソテロ**)へ向かう途中
に**伊達政宗**が**2000人の兵士と騎馬隊**を引きいて**待受けており、**
馬から降りて鄭重に挨拶をし、何でもその
用を為す用意があると言った。

(ビスカイノ金銀島探検報告、以下「ビスカイノ報告」とする)
註：政宗がビスカイノの動向を知り、江戸において
多くの兵士を待機させることが出来たのは、家康の
指図で、**秀忠から事前情報を得ていたから**と考える。
家康は九州で行われていた南蛮貿易を、関東にも拠
点を持って行いたかった。
政宗も同じ思いであったが、できれば自分のひざ元
に作りたかった。



伊達政宗 東福寺霊源院蔵

朱印状を得て、日本人の手によって船を建造しようとするが
目途が立たない。

ビスカイノは駿府で家康に謁見し下記の許可を得て朱印状を得た。

1. 長崎より秋田の国、又は海岸の及ぶ所まで、海岸に在る**諸港湾を測量し図を作り、航海に用いる為め緯度を付けること。**
2. **相当の容積(100トネラーダ)の船1隻を建造し*、此船でもってメキシコに帰ること。** 建造を一層容易ならしめる為の**朱印状の交付。**
当国の**貴族一人を指名し其監督の下**に右の船を建造させること。**

*メキシコ出発時に乗船サン・フランシスコ号が老朽化しているので、帰路の為には、日本で船を建造する指示をされていた。

ウィリアム・アダムスが家康のために建造した船の手伝いをした向井将監**を当てにしたのであろう。

ビスカイノは船の新造をあきらめる

- ・船を造ろうと企て、日本の大工其他職人等と交渉したが*、
100トネラーダ以内の容積で、8000タイス**以下で建造することを承諾しなかった。商品の売上高を以て新しい船を建造し、又船員及び帰途の経費をまかなう予定であったが、商品の売れ行きは悪く、さらに商品があったとしても足りないことを考え、**新たな建造はせず、現在の船(サン・フランシスコ号)に修理を加えて、これで航海をすることに決めた。**(ビスカイノ報告)

*洋式帆船の建造経験のある船大工はアダムスの2隻を建造した**向井将監の配下**しかいない。

**フィリピンで、スペイン・中国間貿易で使われた通貨

註：**家康**は、ビスカイノが造ろうとしている船ではなく、**自ら船を新造**してスペインに遣欧使を送ろうと考えた。将監経由で船大工達がその**意向を汲んで**ビスカイノに建造を諦めさせるために、**高値を譲らな**かったと考えられる。

ビスカイノは、船の新造を認めた朱印状を

監つをと教こ
將か状こ督る
井な印る基すた。
向け朱え、にし
を届た与ずう渡
船きしをらよを
の聞付之かい状
(ノ)を交て少な印
イいにし所た朱
力願めとう持に
スの為備負を監
ビ等る予に満將
等(我すの子不井
我、造船太が向
て建来皇彼て
が、しをでは、け
(康)と船ん等は付
康と、喜我にを
(家)こが。め件
父いたした為条
は、なし造来る
はしと建て得い、
(忠)造憾をえを思
忠建遺船伝意と
(秀)てを、と好要
子しとばるし肝
太介こせす対が
皇をた渡ににと

(ビスカイノ報告)

註：秀忠/家康は、**出状した朱印状を取り戻し**、スペインとの貿易の計画を前進させるためにこの船を使うことにした。そもそも新造船計画にビスカイノを関与させるつもりはなかったもので、ビスカイノが付けた条件に同意したのであろう。

ビスカイノによる奥州の港湾の測量

1611年

10月22日 陸路で江戸を出発

11月5日 仙台に到着。「王は伊達政宗殿にして帝国の最も強大なる領主の一人である。其家甚だ古く、皇帝に次ぐ人物である。

・・・王は書記官を介し、司令官は其国(奥州)に來た最初のイスパニヤの大使なので大に之を見ることを喜び、必要とする物は皆提供すると言ひ、**国内に多数の広く、かつ良き港があれば**フィリピン諸島及び**ヌエバ・イスパニヤの船が此所に来るべく、我等の王(スペイン国王)と親交を結び、**ヌエバ・イスパニヤの総督と通信するようになることを希望し、船の優遇を保証する旨を伝えさせた。」

11月16日 **塩釜**から**政宗の和船3隻**に乗って出発し、小竹、月浦、雄勝等々を経て**12月2日に越喜来で大地震による津波**に会い、**2隻が沈没**。冬が近づき、目的は果たしたとして、5日に歸途に就き、陸路で仙台に12月8日に到着。(ビスカイノ報告)

政宗の遣欧使節計画の初動

ビスカイノが仙台に戻った時、**政宗は秀忠と鷹狩**を行うために既に**江戸へ出立済み***であったが、家臣に「**船を造り、これによってスペイン国王並びにヌエバ・イスパニヤ総督に進物を送り、又自領に於て福音を説く教師を求めることを欲する旨を告げる****ことを」ビスカイノに伝えるように命じて置いた。

ビスカイノは「江戸に於て彼等の主君なる政宗に回答をする」こととした。

***政宗は鷹狩の後でソテロと遣欧使が乗る船の相談をした。**

****このキリスト教の布教に重点を置いた文言はソテロの入れ知恵、あるいは記録者のアマチの創作であろう。**

（アマチ編伊達政宗遣欧使節記、以下「アマチ使節記」と言う）

政宗は、ソテロ、ビスカイノをもてなし、 支倉常長を紹介する

1612年1月2日 ビスカイノが、政宗に昼食を招待されて江戸屋敷に行ったところ、**ソテロに尊敬を表したことは言辞に現わすことが出来ないほどで、**手づから食物を供し、又自ら酌人を勤むるに至り、ビスカイノに対しても同様であった。家臣等も政宗の此の如くイスパニヤ人を愛するを**見て驚いた。**

さらに、政宗は又**極端の事を行った。**即ち**殆んど彼の前に出るこ**
とが出来ない一人の家臣を招き、之に言ったのは、「**汝は我が家**
臣にして頭を床に付くるにあらざれば我が前に出づる能わずこと
は汝の知る所なり。然れども汝はキリシタンにして、司令官の友人なるが故に、今日は我が食卓に於いて共に食すべし。汝にトノ
(殿)たる徽章三つを与える。」**諸人は此事に驚愕した。**

(ビスカイノ報告)

註：この一人の家臣は**支倉常長**と考える。

サン・フランシスコ号で金銀島探検に航海

9月16日 向井将監に見送られ浦賀をサン・フランシスコ号で出航。9月25日に航路図に**諸島**の存在するはずの緯度に達したが**見当たらず**・・・

10月18日に台風が起こり、船が甚だ小さい故に*、半ば**難破浸水**した。

その後天候は回復したが、此の如き状態にて**ヌエバ・イスパニアに向けて航海することは不可能**となったので、**浦賀**あるいは友情を示した**政宗の領地**に向かうこととした。
(ビスカイノ報告)

*出帆時の乗員数(51人)も考慮すると、200トネラーダ程と考えられる。

政宗はサン・セバスチャン号の座礁を聞いて喜ぶ

11月7日 **浦賀に帰着**した。同所において**日本人の船**は出帆していたが、スペイン人の命令を待たず、日本人の意に任せて積荷をした為、陸を距る港から数キロの地に於いて**座礁してしまった**。（10月3日、死者は1名だけ）

奥州の王はこの報を聞き、人をソテロの許に遣し、**却て之を喜ぶ趣を伝えさせた**（ビスカイノ報告）

この座礁に関するアマチ使節記の記述：

皇帝(**家康**)は**ソテロをスペインに派遣し、通商を開くことに尽力させよう**と決し、**新たに船(サン・セバスチャン号)を造ることを命じた**。**奥州の王**はこれを聞き、他人の持ち船を以て専任の使者を送ることは出来ないので、**ソテロが**もし彼のためにも使者であることを承知してくれば、従僕として2人の**兵士を添え**、彼の使者たる証とするであろうと言うと、ソテロはこれを承諾し、1612年10月3日に右兵士(**支倉常長と思われる**)と共に**サン・セバスチャン号に乗り込んだ**が、同夜浦賀を出るに当たり、**暴風のため難破**してしまった。

政宗によるソテロの救出と遣欧使節船 サン・ファン・バプチスタ号の建造の着手

サン・セバスチャン号の座礁（1612年10月3日）を政宗が喜んだ話の後に続くアマチ使節記の記述：

「此時に当って、**奥州の王は**、太子より鷹狩に招かれて**江戸に來り***、再びソテロに面会して、**使者の乗るべき船の建造**について談話せり、**ソテロが使者たることを承諾したので**、直ちに建造に着手し、800人の大工、700人の鉄工及び3000人の人夫を使役して、45日間に竣工せり。」

*ビスカイノが港湾調査から仙台に戻った12月8日には政宗は既に秀忠との鷹狩に向けて出立していたので、**12月中旬頃**と考えられる。

アマチ使節記の記述の続き：

政宗によるソテロの赦免

1613年7月21日、江戸に於て、**基督教徒の迫害始まり**、基督教徒1600人が捕縛され、**ソテロは**捕縛されたる者に説教を行い、又その救助の為に尽力したので、速やかに去って船に乗ることを幕府より命じられたけれども、**之に応じなかった**ので、日本人の説教師と**共に捕えられ**、8月16日**焚死の刑に処せられようとした**。この時**政宗よりの飛脚**来着し、秀忠、政宗の書翰を看て、**ソテロを赦す**。

ビスカイノは家康に相手にされなくなった

金銀島探検かうら帰着後、ビスカイノは、皇帝にも**金銭的な救**
助を求めることは帝の手に達しなかつた。其の
面會すは、皇の許に達しなかつた。
請願書は、皇の許に達しなかつた。
これは顧問官等の責任ではなくて、今は**その名を言わない**
ことに**する一人の宣教師(註：ソテロ)**が、司令官は皇帝に**覚**
こ書を呈して返す額の金銭を借り入れ、又エバ・イスパニヤにそ
の支払いの確否は疑うべきであると言ったことによる。

(ビスカイノ報告書)

家康はビスカイノに会おうとしなくなった。

ビスカイノはその理由をソテロが邪魔をしているから
だと考えた。

政宗、ビスカイノ一行を使節船の建造に参加させる

- ・ビスカイノは帰国したいと望んだけれどもその方途がなく、**憂慮のあまり病気にかかり、次第に重くなっていった。**
- ・国王**政宗これを聞いて、人を遣わし、「自ら船を造りたいと思って、既に木材を伐採させた***ので、ビスカイノ及びその部下をその船によって渡航させようと思う。細い条件は、家臣と交渉することを望む」旨を連絡してきた。
- ・ビスカイノが部下と会議をしたところ、皆直ちに之を承諾し、機を失しないことを望んだ。(ビスカイノ報告)

*政宗は秀忠との鷹狩に江戸へ行った時にソテロと会談した1612年の12月中旬から伐採を開始し、同じ頃にビスカイノと契約を交わしたと思われる。

ビスカイノと政宗の家臣との交渉

- ・ 船の大きさを**100トネラーダに限定する条件を付けられなかった。（政宗が拒否）**
- ・ 政宗は、今まで日本で作られたことのない**大きさの船の建造（3倍くらい）と航海にビスカイノ一行の利用**を考えた。
- ・ ビスカイノは**細かい条件**を付け、家臣と厳しい交渉となったが、政宗は**建造にスペイン人を参加させる**ことを**優先**させて細かい条件を呑んだ。

ビスカイノ報告の記述：

「政宗の家臣等は甚だ劣った者であり、種々争論をした上で、遂に次の契約を定めた」と、細かい条件しか呑ませることが出来なかったことに言い訳をしている。

ビスカイノ一行は契約の履行のために仙台へ向かう

契約の条項は、当初は確かに履行された。ビスカイノ及びその部下は、**奥州に向って出発し***、**1614年10月27日に至るまで、造船及び渡航準備に尽力した**、この間、前に述べた如く、**日本人は世界中最も悪しき人間**なれば、これに遇するに甚だ困難を感じた。

船に積んだ食料品は、航海の半ばの供給に足らず、又船員の待遇が甚だ悪いことも少なくなかったが、ビスカイノは更に大なる不幸が生じることと恐れて**沈黙した**。これはみな前記の宣教師(**ソテロ**)の為したことである、彼は**好なだけの数の日本人を船に乗せて、自ら司令官を以て任じた**。司令官は尽力を盡したが、到底之を改めることは出来ないとして、終に**船客として**乗り込んだ。」(ビスカイノ報告書)

*1612年12月下旬であろう

1613年4月29日に、**向井将監宛**ての政宗の臣下の書状に「**船の儀に就て、仙台へ大工共を下され、満足したもう**」と、伊達貞山治家記録にある。従って、

4月初～中旬頃より建造が本格的に始まったと考えられる

伊達貞山治家記録

去る比(頃)より黒船を造らしめらる、其材木、**杉板**は**気仙・東山**より伐出し、**曲木**は**片濱通り、磐井、江刺**より採る、**公義大工**輿十郎、及び水手頭*鹿之助、城之助兩人を、**将監殿より差下され**、彼船を造る、**秋保刑部頼重、河東田縫殿親顯**兩人(**政宗の配下**)、奉行して、頃日(**1613年10月28日**) **成就**す、

右船、**横5間半、長18間、高14間1尺5寸**あり、**帆柱16間3尺**、松の木なり、又弥帆柱も同木にて造る、**9間1尺5寸**あり、今度、公、南蛮へ船を渡さる事、其地の様子を檢察せしめ、上意を経て、攻取りたもうべき御内存なりと云々。

(原文のまま)

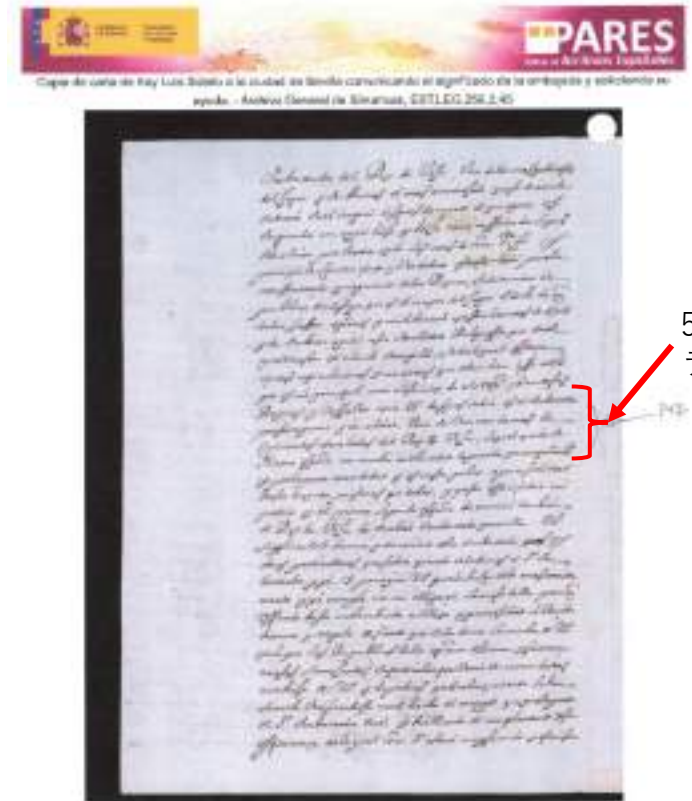
*水主(かこ)のこと、航海時に乗り込ませるため。

サン・ファン・バプチスタ号の大きさ(1) トネラーダ

フライ・ルイス・ソテロがセビーリャ市に送った書簡に

「大使(支倉常長)は身分あり、威厳ある人で、**500トネラーダ***以上ある奥州の王の船に乗り、多数の護衛兵、及び従者を伴って来たが、費用を減ずるために、今は只30人のみを同伴している」と書いている。

*スペインのトネラーダは**英国のトンの約70%**なので、**英国トンでは約350トン**になる。



サン・ファン・バプチスタ号の大きさ(2) 寸法

スペインの1618年の勅令に定められた船(a)の寸法との比較表

	530 トネラーダ船 a [↵]	サン・ファン・バプチスタ号 b [↵]	b-a [↵]
全長 [↵]	37.9m [↵]	35.5m [↵]	-2.4m [↵]
船幅 [↵]	9.5m [↵]	10.8m [↵]	+1.3m [↵]
主檣高さ [↵]	25.6m [↵]	36.5m [↵]	+10.9m [↵]
前檣高さ [↵]	23.4m [↵]	18.2m [↵]	-5.4m [↵]

- ・ **船体の全長と船幅は当時のスペイン船の基準にほぼ合致している。**
- ・ サン・ファン・バプチスタ号の **高さ** 14間1尺5寸(28.08m)については、 **何処の高さを指すのか不明**(主檣の高さは 36.5m)。
- ・ 主檣は高すぎる。これでは船として不安定である。
- ・ 前檣は短か過ぎる。

サン・ファン・バプチスタ号の建造

1.材木

- ①「**杉板**は**気仙東山**より伐出」 船側板張り及び甲板用：
厚さ:2.5～3 cm(一定)、
板幅:30～35cm(一定)、長さ:3～4m(長さ方向に繋げて張るので、
一定でなくてよい)、
- ②「**曲木**は**片濱通り***、**磐井****、**江刺*****より採る」
肋骨用:20～25cm幅(一定)の湾曲した**角材**。

木材は伐採地からほぼ海と川の水路で運ばれた。

*気仙沼か？、**一関市、***奥州市

材木の切り出し、運搬、**板材加工**

丸太から板材への加工は、寸法が決まっているので、造船場に限らず**何処においても可能**であった。

東山、磐井、江刺は北上川の水運が利用できた



サン・ファン館の壁画

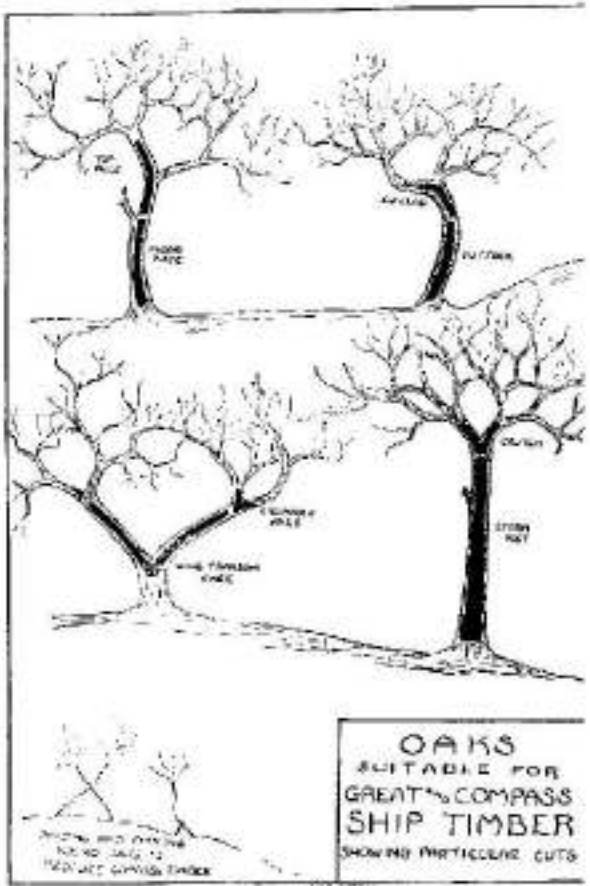
大鋸(おおが)による製材(葛飾北斎)



16世紀スペインのサン・ファン号のレプリカの船側板張り

木材 曲材

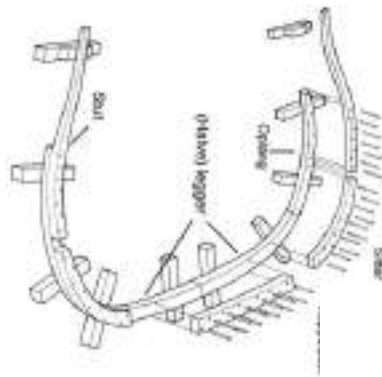
曲材(肋骨)の整形加工は造船場の現場でしかできなかった。



英国アルビオン“Forest and Sea power”

「伊達家慶長元和留控」 「曲木ハ・・・船ノアハラニナル」の記述。「アハラ」は「あばら骨・肋骨」

右材杉板、高仙系曲木、多、所廣、西志井江刺
ノ、是、是、ハ、船ノ、ア、ハ、ウ、ニ、ル、丹、大、六、六、種、物、人、全、事、部
水、多、既、ニ、麻、伊、備、師、向、新、物、多、多、多、所、廣、ニ、多、力
結、保、刑、於、河、多、内、能、多、力



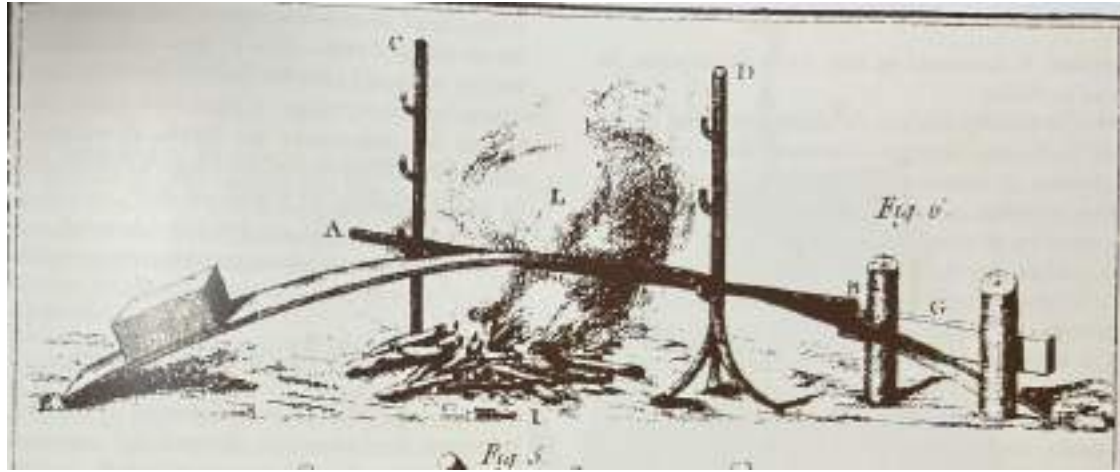
17世紀オランダ船 の肋骨の組み立て

スペインのサン・ファン号のレプリカの肋骨



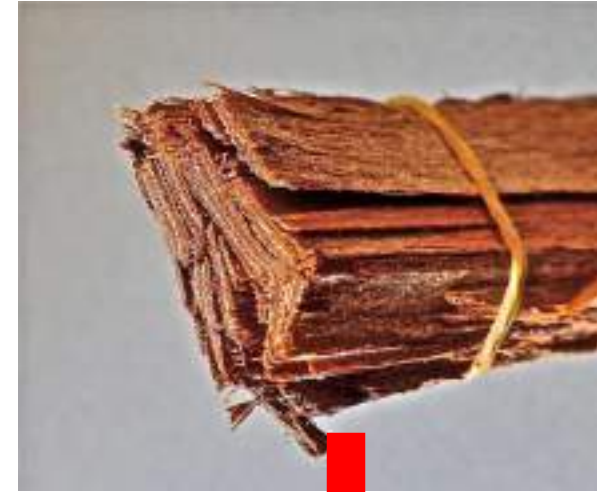
ヨーロッパの曲材はオークが使われたが、日本には無いので、檜、ぶな、榆、櫟等の**太い広葉樹**が使われたと考える

板張り板材の曲げ加工とまいはだ詰め



直火での板の曲げ加工（後代になると小屋の中で湯を沸かして蒸気で曲げた）

まいはだ(槓肌)



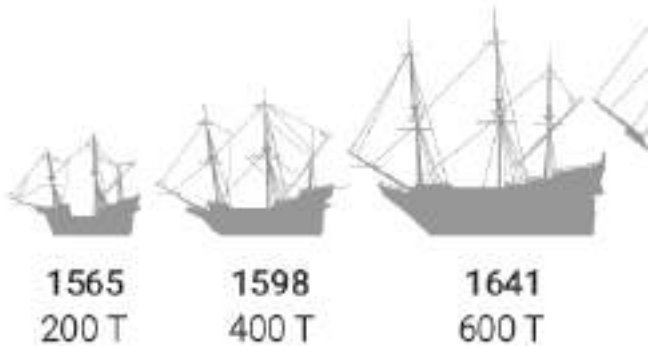
まいはだ詰め ヨーロッパでは亜麻(リネン)が使われた

材木の使用量

1隻の木造帆船の造船にどれだけの量の木材を必要としたか。

造船所はストックを持って、様々な船の建造をしていたので、そのような管理データはあまりないが、1938年のポルトガルの研究書中に木造漁船のデータが載せられている。500トネラーダの船で松材が2,375本使用されている。但しこれは鉄製の肋骨の船の船側と甲板の板張り用の板だけであるので、肋骨用材を鉄骨ではなくオーク材を使う場合、他の書物を見ると、それも含めた木材の全量は3,000本以上であった。

船の容積	準備済み材木	未加工の木材 (樹皮付き)	原木数 (フランス海岸松 国有林ビニャル・デ・レイリア)
300 トネラーダの船	700m ³	1,400m ³	1,750 本
400 トネラーダの船	850m ³	1,700m ³	2,150 本
500 トネラーダの船	950m ³	1,900m ³	2,375 本
12 00 トネラーダの船	2,500m ³	5,000m ³	6,250 本



South China Morning Post”

17世紀中頃までのヨーロッパにおける造船場

- ・ 船の建造は**全て浜辺の傾斜船台**(スリップ・ウェイ)で行われた。
- ・ **乾船渠**(ドライ・ドック)が建設されたのは**17世紀末の英国**である。(大工事で巨額の建設費がかかったので国家事業として行われた。最初は底と壁を板で作ろうとしたが**土砂の漏れ出し**によって使用が出来ず、**石で作り、密閉式開閉扉を付ける**ことになった)
- ・ 乾船渠の当初の**目的**は造船ではなく、**軍艦の修理**(英蘭戦争で損傷した船の早急な修理が必要)であった。



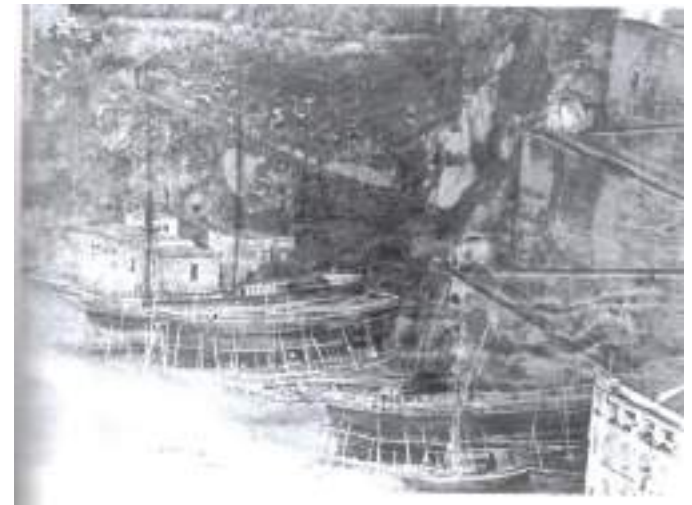
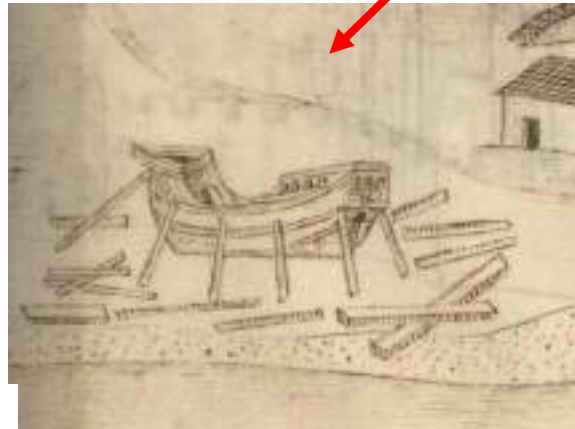
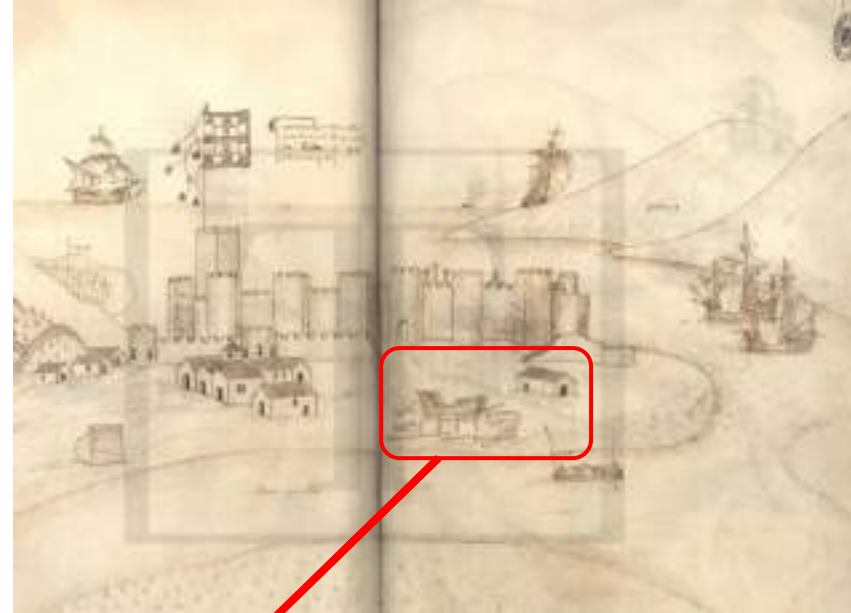
16世紀初頭のリスボンの王室造船所

ヨーロッパの小規模な造船場の風景

16
世紀初頭北欧
パティニール画



16
世紀ポルトガル
..城塞の書



17世紀スペイン：バスク地方のサン・セバスチャン

20
世紀初頭イタリア
崖下の浜で3
隻を同時建造

月浦の造船場

月の浦におけるサン・ファン・バプチスタ号の建造場の想定図



作図…山田義裕
現地調査によって作図

Google 地図を Google 空中写真、現在の国土地理院等高線図及び
国土地理院大正 2 年の図の海岸線にて筆者作図

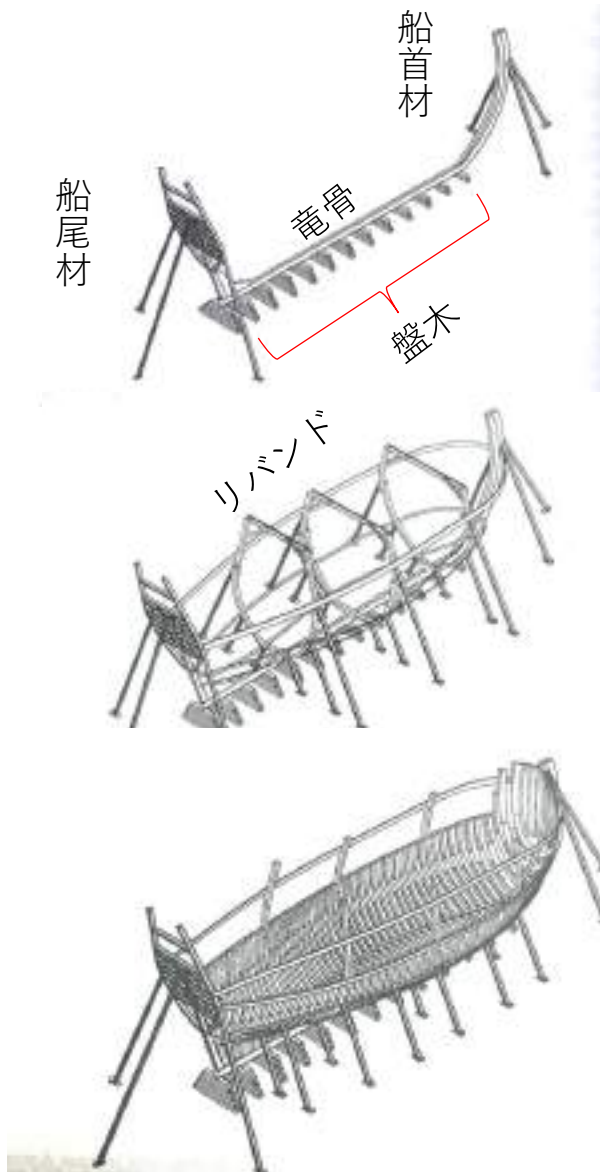
古い海岸線

月浦の造船場



サン・ファン館の壁画

サン・ファン・バプチスタ号の建造行程

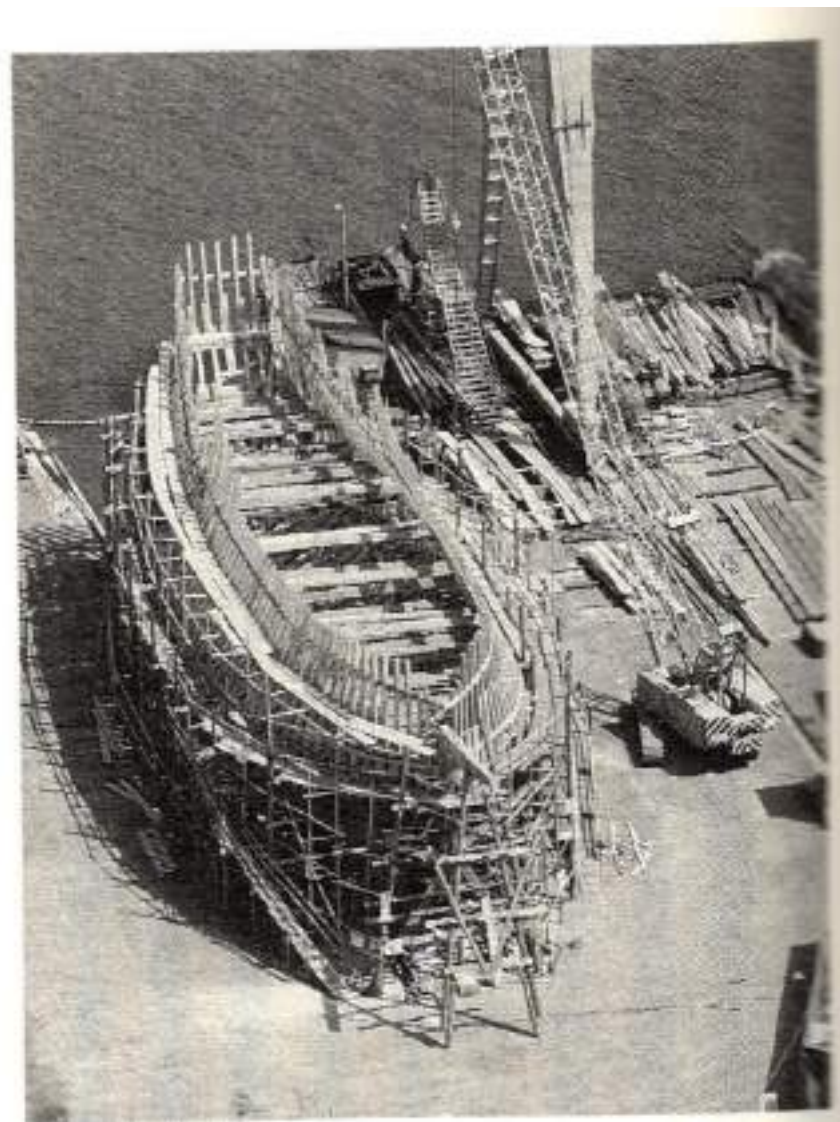


- 1) 盤木上に竜骨を横たえ、その両端に船首材と船尾材を据える。
- 2) 最大船幅、船首の狭まり開始点、船尾の狭まり開始点に、それぞれ設計した3本の主要肋骨を据える。
そして、それらと船首材と船尾材の周りに上下に2本の帯板(リバンド、厚さ：2cm程、幅10～20cm)を回して仮付けする。
- 3) リバンドによって得た形状を持った他の肋骨を作って竜骨に据える。
それらの肋骨の外側に、船側板張りの板を船底から上方へ順次張って行く。その過程でリバンドは外す。

船殻の建設が終わりに近づいた状況



18世紀初頭 フランスの絵



初代サン・ファン・バプチスタ号のレプリカ

16世紀中頃のスペイン船サン・ファン号のレプリカの建造 (UNESCOプロジェクト)



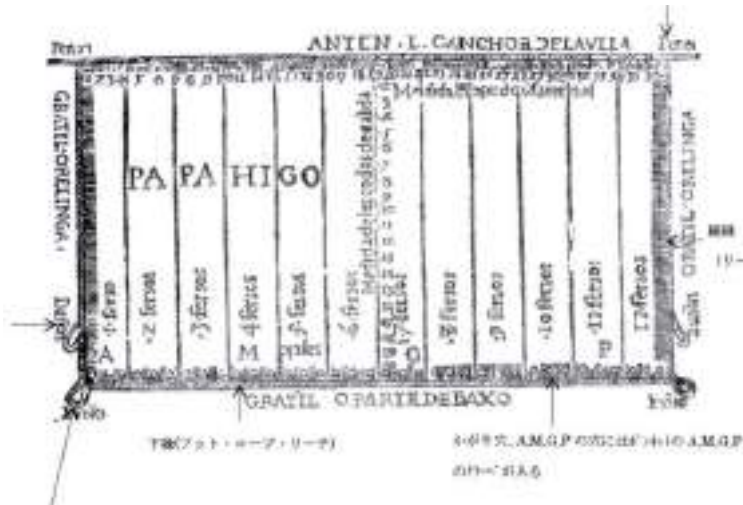
2025年11月7日進水式

帆柱の据え付けと艀装

帆柱の据え付け



の四百トネラーダのスペイン船の主帆



帆柱の据え付けは、**現在月浦の突堤がある場所の岸辺**に3本柱の**簡単なクレーン**が設置され、そこに進水した船体が曳航され、帆柱を据えつけたと考えられる。

多くの艀装品はビスカイノが乗ってきたが使用出来ずに放置されることになった**サン・フランシスコ号**の次のような部材がかなり**流用**されたであろう：

- ①**帆布**：当時の日本には強い帆布が無かった。
- ②**滑車類**、綱類、
- ③**大砲**：アメリカ沿岸では英国海賊がマニラ・ガレオンの帰着を待ち構えていたのに対する備え。
サン・ファン・バプチスタ号はメキシコ到着時に**祝砲**を放っている。
- ④**錨**
- ⑤**備品類**：航海用具(天測器具、磁石)

サン・ファン・バプチスタ号の建造日程

- 1612年12月中旬
 - ・政宗、サン・セバスチャン号の座礁を知り、ソテロと相談し、遣欧使節船の建造を決心
 - ・政宗、**木材の伐採を開始**
 - ・政宗の家臣、ビスカイノと船建造の条件を交渉・契約
 - 1612年**12月下旬**
 - ・ビスカイノ一行仙台に向かう⇒**建造の開始**
 - 1613年3月22日
 - ・政宗、積荷の個数に関するソテロ宛書状
 - 1613年4月29日
 - ・政宗、**向井将監**に仙台に**大工達を派遣**してくれたことへの感謝状
 - 1613年**7月中旬**
 - ・**進水、艀装開始**
 - 1613年8月中旬
 - ・バラスト積み,荷積み
 - 1613年10月28日
 - ・サン・ファン・バプチスタ号出帆
- 建造開始から進水まで(**船体の建造**)約**6.5ヶ月**、進水から完成まで(**艀装**)約**1.5ヶ月***、
以上**合計約8ヶ月**

*「アマチ使節記」の「**45日間**に竣工せり」の記述は**艀装期間**と考える。

サン・ファン・バプチスタ号の建造者達

1. 船の設計者：

サン・フランシスコ号の船大工(1～2名)。1587年にメキシコで出版された「航海指南書」には400トネラーダの船の主要寸法(帆柱を含む)とスケッチ図が載っていること、**1607年にスペインは最初の造船の勅令**を発布していること、そして16～17世紀にかけて探検航海を活発に行っており、万一の時の用意として代表的な大きさの船の**主要寸法を所持していた**可能性が強い。

2. 船大工頭：

- (1) **サン・フランシスコ号の船大工(1～2名、** まいはだ詰めを含む)
- (2) **向井将監の配下：公儀大工興十郎**以下数名(**アダムの80トンと120トンの2隻の船及び日本人の船サン・セバスチャン号の建造経験者**)
- (3) **政宗の舟奉行：秋保刑部頼重、河東田縫殿親顯、** その配下の船大工

3. 建造作業の従事者

「アマチ使節記」の記述

「800人の大工、700人の鍛冶工及び3,000人の人夫」

これらの作業者は全て政宗の領地内から招集したのであろう。

作業手順等からしてこれだけの人数が同時に働いたことはない。最もボリュームがある大工仕事は板張り**板の製材**であるが、寸法が決まっており、また鍛冶工の殆どの作業は**釘の作製**であるが、これもいくつかの寸法が決まっており、どちらも必ずしも**一か所で作業する必要はなかった**。人夫には、樵、筏乗りを含む木材の運搬、整地、作業小屋の建設等の作業者を含んでいたであろう。

(当時、延べ人数の概念があったかは知らない)

いずれにせよ、日本に居たわけではないシピオーネ・アマチの記録なので、この記述は聞き伝えである。

航海

1. 衣服

- ・スペインの旅行記の船客への忠告「乗船前に、丈夫で裏を打った服を作ること。見た目は良くないが**実用的**で、これがあれば心おきなく廊下に座り、砲眼に寝ころび、船尾にも近づけ、上陸もでき、暑さを防ぎ、水を防ぎ、夜のベッドにもなる(船旅には**個人で布団と枕を持参**)」

2. 食事

- ・食器は個人で持参。朝食は冷たい食事。**昼食**は天候さえよければ、正午の交代番の前に薪と木炭で**竈に火を入れ、暖かい食事**が出来た。米が炊かれたであろう。鹿、猪、鶏肉の塩漬け、魚の干物の樽に保存された物が温められた。漬物を持って行った？ 夕食は無かった。

- 船長、事務長、そして航海士と書記に対しては主檣と船首楼の間の**甲板のスペース**に**テーブル掛けをした食卓**が置かれる。

ユーモラスな勿体をつけて、ボーイが席に着くように呼ばれる。

「**板だよー。板だよー。** 船長さんに事務長さんに、お仲間さーん。
板が置かれたよー。料理の用意ができたよー。 **水を使ったよ。**ビー
バ！ 海でも陸でもカスティーリャ国王ばんざーい。面倒をおこす奴は頭
をちょん切ってしまえ。

アーメンを言わない奴には、飲み物をやるな。 ちょうど**板の時間だよ。**
来ない奴は食べるなよー」

- 「食べる物は全部、**腐ってひどい匂い**がする。水でさえも飲む時に感じないようにするために、味覚、臭覚、視覚を無くす必要がある。

厠



一般乗組員や乗客のトイレ

“South China Morning Post”
(por Adolfo Arranz, Marco Hernandez, 2018)



オランダ船バタビア号

士官・貴人の
トイレ



3. 交代番と歌

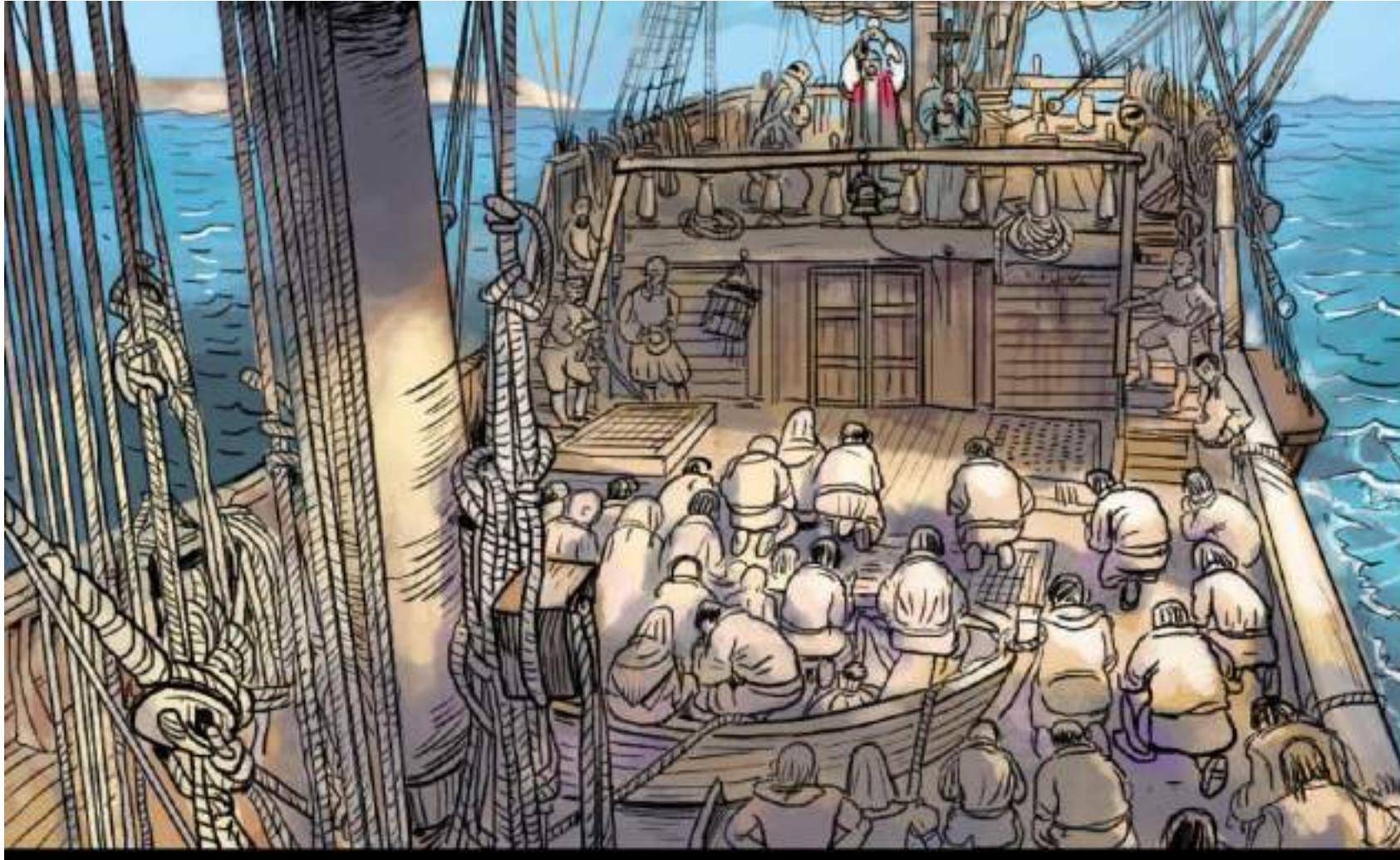
交代番は **4 時間ごと**(0 時、4 時、8 時、12 時、16 時、20 時の6 回)。半時間毎にボーイ、または見習い水夫が**砂時計**(壊れやすいので、かなりの数を持っていた) **を ひっくり返した**。 ひっくり返す時に、眠っていなかった証拠として石盤に印をつけ、歌を 歌った。

16時の歌

「行くのは良い時(注:砂時計のアンブル、すなわち「半時」)来るのはもっと良い時、一つ終わるが二つの(アンブル)の中を移る、もっと移るだろうよ神様の思し召しがあれば、数えて過ぎる、良い旅なされ、船尾にいて、注意だよ」

(エウフェニオ・デ・サラザール より)

4. 祈祷 (ソテロが居たので厳格に執り行われたであろう)



“South China Morning Post”

5. 天体観測

- この頃、ピロート(航海士)が星を捕捉するのを見るが、バレスティーリャを手にし、ソナッハ(棧)を据え付けて北に狙いを付けた結果によって北から 3000 とか 4000 レグア(註：古い距離の単位) とかを出してくる。
- 次に、見ていると、真昼に自らの**アストロラーベ**を手に取り、太陽を見上げてアストロラーベの照準門の中に入れようとする。



バレスティーリャ (1672年)
「航海の実務」より



爆沈したマドレ・デ・デウス号の
アストロラーベ (天理大博物館)

6. 暴風雨

台風が起り、浪が高い為め、**浸水甚だしくポンプ**を用いても救済することが出来ない。

天候が回復して、司令官は**潜水夫を**海中に入れて**水の侵入する箇所を捜させた**が発見できず、司令官は**締綱***を用いさせ、又人を甲板と船底との間に入らせて、**船荷を動か**し、努力実行したところ船尾の一区の**板の合わせ目より浸水**しているを発見した。水は股の太さとなって入り、甚だ多量であった。我等は大に努力して之を防止した。

*船体の周りにロープを通して縛る
対策

(ビスカイノ報告)



“South China Morning Post”

カリフォルニアのメンドシーノ岬へ到着



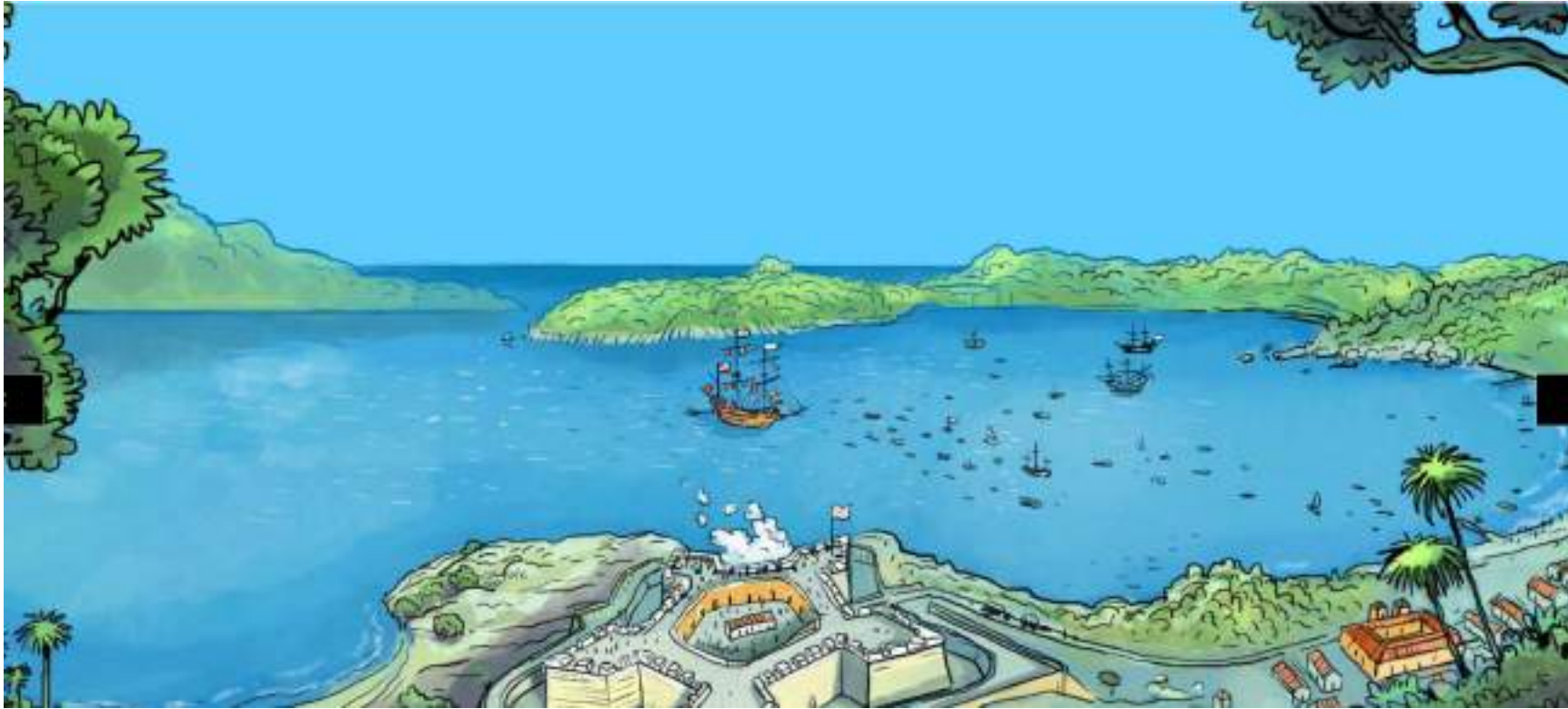
到着の祝砲



アカプルコとメキシコ・シティーに早馬が飛ぶ

“South China Morning Post”

8. アカプルコへ到着



“South China Morning Post”

キューバのハバナにある
支倉常長の像



終わり