

《研究ノート》

テューダー朝イギリスの

北東航路探險に関する一考察

伊 東 秀 征

一 はじめに

テューダー朝イギリスにおける本格的な海外進出事業が、北東航路探險から開始されたことは広く知られている。しかし、ユーラシア大陸北辺を迂回してカタイへ到達する新航路開拓をめざした同探險に関して、これまで十分議論されてきたとは断じ難い。北東航路探險を実施に導いたイギリス本国の經濟事情を除き、それ自体としてはほとんど研究対象となつてこなかつた。

従つて、この研究史上の不足を補う意味で、本稿では以下の諸点を中心に考察したい。

第一は、北東航路探險を理論上可能とした同時代人（大航海期の西ヨーロッパ人）の地理觀念についてである。彼らはカタイさらにはユーラシア大陸北部をいかなる地域として把握していたか、この解明を通じて同探險をめぐる背景の一断面に触れてみたい。

第二は、北東航路探險の實際の動向とその歴史的意義についてである。その際、従来の通説のように同探險の困難性・悲劇性のみ強調するのではなく、それを積極的に再評価してみたい。併せて、リチャード・チャンセラーのロシア訪問についても一考しておく。

二 北東航路の探究

1、背景

カタイに対する同時代人の憧憬は、マルコ・ポーロの『東方見聞録』の強い影響下に形成されたものであった。彼らが訪問を熱望した同国の大都市カンバルック（大都）、キンサイ（杭州）に関して、同書では次のように記述されている。

まず前者について。

「この首都で見受けられる程珍奇高価な商品がもたらされてくる都市は、世界中搜しても他にあるまい。宝石、真珠を筆頭に、ありとあらゆる稀覯の物貨がインドから将来されるし、カタイを初めその他の諸地方に産する奢侈品もことごとくここにもたらされてくる。一例を挙げれば、日々カンバルックには車一千輛に車載した絹糸が持ち込まれるが、それだけにカンバルックの住民がそれを材料として織造する金襴、絹布の量は莫大なのである。」

次に「間違ひもなく世界第一の豪華・富裕な都市」である後者について。

「市が立つことに主要街区はどこでも、舟車に食糧品を積み

込んでやって来た商人と市民で満ちあふれ、あらゆる貨物が売
り出されるのである。現にこの市で売買されている莫大な食糧、
肉、香料その他各種の品物の中から一例を取ってみると、(中
略) キンサイ市で毎日消費する胡椒は、何と驚くなかれ実に一
荷二二三ポンド入りのもの四三荷にも上っているとのことであ
る。」

ところで、依然として『東方見聞録』の記述が權威を保ち得
た背景には、ルネッサンス期地理学の限界という問題が存在し
ていた。ユーラシア大陸北部に関する同時代人の地理観念は甚
だ曖昧であり、カタイは中国の北辺に位置する文明国と仮想さ
れていた訳である。現代人には信じ難いが、一六世紀半ば頃か
ら中国で布教活動を続けていた当のイエズス会士達でさえ、一
七世紀初頭に至るまでカタイと中国が同一国の異称に過ぎない
ことに気付かなかつた程であり、例えば、テューダー朝切つて
の才人ジョン・ディーの算定によれば、カンバルックは北緯四
五度、キンサイは北緯四六度の地点に位置してゐるのであつた。
また、一五四九年ウィーンで出版されたジキスムンド・ヘルベル
ルシュタインの著書『モスクワ国家についての覚え書き』の附
図では、オビ河の東方にカンバルックが置かれてゐる。
問題は、何故イギリスが北東航路探險を実施するに至つたか
である。(なお、冒頭で指摘した通り、イギリス本国の経済事
情も同探險実施の経済的動機については論じない。)

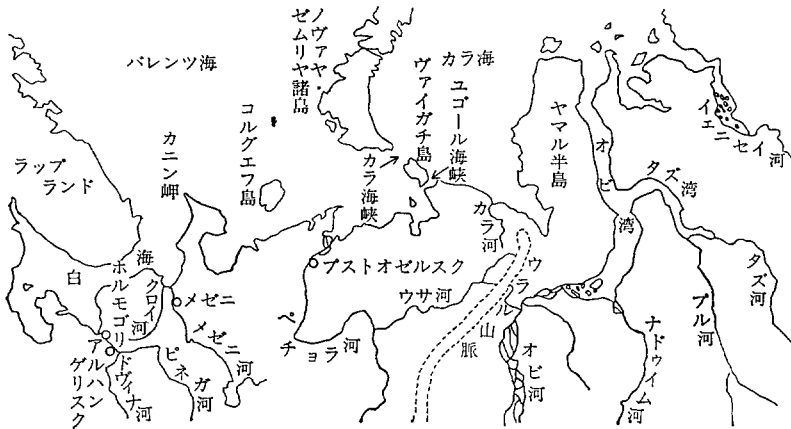
この点に関して、従来はスペイン、ポルトガルの対外進出と
関連づけて説明されてきた。もちろん、これらイベリア諸国家

の独占に阻まれてマゼラン海峡、喜望峰經由で東洋へ到達し得
なかつた状況が、北東航路探險の実施に刺激を与えたことは間
違ひない。

しかし、それだけでは説明として不十分である。北東航路探
險を最終的に実施に踏み切らせた最大の要因として、再び同時
代人の地理観念に注目する必要がある。とはいへ、当時におい
ても一般的には同探險成功の可能性は極めて低いものと見なさ
れていた。一六世紀前半に刊行されたヨハン・ルイシュエオロ
ンス・フィネの世界地図にその一端が窺える通り、「北極地方
には水海が存在する上」、スカンディナヴィア半島その他では
「陸地が北緯九〇度に達するまで連綿と続いている」と考えら
れていたからである。この伝統的見解に挑戦し、北東航路探險
を理論面で支持したのが、いわゆる「北方派」の地理学者——
セバステイアン・カボット、リチャード・ハクルート、リチャ
ード・イーデン、クレメント・アダムズおよびディー等から成
る——であつた。

ここで、「責任のある為政者と疑り深い投機家は、単なる発
見の見込みだけでは長く危険な航海を敢えて実施しなかつた」、
「(発見航海の実施に際しては)公認された地理学の知識・情報
を土台に、計画が審議・検証されたものであつた」とする探險
史の権威J・H・バリーの指摘は注目し値する。彼の指摘通り、
北東航路探險は北方派の地理学者の綿密な協議を踏まえて実施
されたのである。その際、彼ら地理学者が注視したのは、自国
ではロバート・ソーン、他国ではパウルス・ヨヴィウスおよび

北極海沿岸地図



上記ヘルベルシュタインの一連の著書であった。この中、ソールの所説とその北東航路探検に与えた影響については比較的よく知られているので反復せず、後二者に限定して述べてみる。まずヨヴィウスの著書に関して、これは一五二五年ローマに滞在していたロシア使節ドミトリー・ゲラシモフから得た情報を素材としてロシアについて書かれた専門書である。同書では、北極海を通る水路によってヨーロッパからカタイへ到達可能とするゲラシモフの大胆な思想が紹介されており、北方派の地理学者の注目を大いに集め得たものと見なされる。

同様に、ヨーロッパ大陸各地で当時ベストセラーを更新していたヘルベルシュタインの『モスクワ国家の覚え書き』とりわけロシア人の北極海航海に関する記事にも、強い関心が払われたことは間違いない。それによれば、一五世紀末から一六世紀初頭にかけてロシア使節グリゴリー・イストマ、ヴァシリイ・ウラシエフおよびゲラシモフ等は、スカンディナヴィア半島を迂回して海路白海沿岸からノルウェー、デンマークへ赴いていたというのである。

最終的に北方派の地理学者は、「アジア大陸はそれほど北方へ傾斜しておらず、北緯七〇度ないし八〇度の間に航海可能な海を見出し得る」との希望的観測に基づいて、「東回りでのカタイへの航海は疑いなく極めて容易かつ短距離である」という結論に至った。具体的に述べれば、スカンディナヴィア半島の迂回後、北極海沿岸沿いに東進すればタビン岬——ユーラシア大陸の北端に突出していると想像された岬——へ達し、さらに

同地を境目として南東へ傾斜している陸地沿いに進めば遂にはカタイへ到達できるというのであった。「偉業は達成され、朗報がもたらされることを確信する」と結論づけた北方派の地理学者の答申を受けて、モスクワ会社の前身組合は北東航路探險の実施を最終決定した。

2、動向

a、第一次探險(一五五三—四年)

ヒュー・ウィロビーの指揮下に実施された第一次探險は、テューダー朝三度にわたって実施された北東航路探險の中で最も広く知られており、ここで詳しく紹介する必要がある。一五五三年五月テムズ河畔ラドクリフを出発した三隻の船団は、八月初めノルウェー沖で暴風雨に遭遇して離散、ウィロビーはバレンツ海を東進後、反転してラップランド沿岸で冬営、後日凍死、チャンセラーはスカンディナヴィア半島を迂回後、白海經由で北部ロシアのドヴィナ河口へ到着したというのがその概要である。

問題は、同時代人がこの探險結果をいかに認識したかである。従来、第一次探險は「全くの不成功に終わった」として、その否定的側面のみが強調されてきた。しかし、同時代人がこのように考えていたと結論づけるのは早計である。実際、彼らは第一次探險の有する肯定的側面に大いに注目したのであった。例えば、同探險の顛末を伝聞したヴェネツィアの地理学者ジョン・バプティスタ・ラムシウスは、「カタイへの航海が継続されるならば(中略)我々の住むこの世界に驚くべき変化・変革がも

たらされ得る」と述べて、その将来性を有望視した訳であり、またオランダの高名な地理学者ゲルハルドゥス・メルカトルも、後日(「北東航路探險は」)「幸先良く開始された」と述懐した。何れも伝統的見解の打破——北極海は氷海ではなく航海できること、スカンディナヴィア半島は余り北方へ広がっておらず迂回できることが実証された——を受けての指摘であった。

もちろん、前身組合もこの探險結果に満足したことは間違いない、例えば、カポットは、北東航路探險の「前途有望さを看取した」のであった。ここで、白海經由によるチャンセラーのロシア訪問も、同探險を継続させる上で好材料となった。英露外交関係の樹立に伴い、カタイへの仲継基地としてロシアを利用する構想が、現実性を帯びるに至ったからである。一五五五年再度ロシアへ派遣されたチャンセラー一行に与えられた指示の中にも、「全知全能を傾けて陸路・海路ロシアからカタイへ至る経路を学び取る」という一条項が見られる。

ところで、この構想は一体いつ考案されたのであろうか。この点に関して、従来多くの歴史家は、チャンセラーが「偶然にも」白海經由でドヴィナ河口へ漂着したものと考えてきた。しかし、筆者には大きな疑問が残る。総勢一〇〇余名にも上った全参加者の中で、「唯一人この事業の推進に大望を抱いていた」と当時称されたチャンセラーが、ユーラシア大陸北部の地理に関する予備知識も持たずに第一次探險に出発したとは想像し難いからである。当然彼は北方派の地理学者を介して、スカンディナヴィア半島を迂回すれば北部ロシアへ到達可能であること

を予知していた筈である。現段階では憶測の域を出ないが、チャンセラールのロシア訪問は予定の行動であり、前身組合は北東航路探險の準備段階で既にカタイへの仲継基地としてロシアを利用する構想を考案していたという仮説を提唱したい。

b、第二次探險（一五五六年）

一五五五年二月正式に発足したモスクワ会社は、英露両国政府から貿易特許状を獲得してロシア貿易実施の法的基盤を整えると、直ちに第二次探險に着手した。同探險の指揮官を務めたのはステイーヴン・バラであり、弟ウィリアムを含めて九名の者が彼に同行した。一五五六年四月二三日彼らの乗船する縦帆船サーチスリフト号はラドクリフを出発、遅くとも七月八日までには白海を横断した後、カニン岬（七月八日）、コルグエフ島（同月一四日）、ベチョラ河口（同月一五日）、ノヴァヤ・ゼムリヤ諸島（同月二五日）、ヴァイガチ島（同月三一日）を展望しつつ、後日「バラ海峡」とも呼ばれたカラ海峡を通過してカラ海の入河口へ到達した。しかし、同地の激しい自然環境——冰山、濃霧、逆風等——に行く手を阻まれて、サーチスリフト号のカラ海進入は困難を極めた。八月二日バラは遂に東進を断念、ホルモゴリで冬営後、翌春イギリスへ帰還したのであった。以上が第二次探險の概要であるが、同時代人はこの顛末をいかに認識したのであろうか。

まず肯定的側面について、同探險のもたらした最大の成果は、ユーラシア大陸北部に関する彼らの地理的知識を著しく拡大させた点にあった。もちろん、ヘルベルシュタインの著書等を通

じてベチョラ河、オビ河等の存在は既に知られていたが、ノヴァヤ・ゼムリヤ諸島、ヴァイガチ島、カラ海峡等の「発見」を伴った第二次探險の結果、初めて北極海沿岸地域の輪郭がかなり正確に把握されるに至ったのである。ルネッサンス期地理学・地図学の発展に対して第二次探險の果たした役割は大きい。にもかかわらず、モスクワ会社から見れば、同探險は完全な失敗であった。北方派の地理学者の予想に反して、カラ海を越えて東進することが適わなかったからである。以後一五八〇年の第三次探險実施に至るまでの二四年間、北東航路探險は中断を余儀なくされた。とはいえ、探險史家ボイス・ベンロイズのように、この間モスクワ会社は同探險に対して「熱意を喪失していた」と見なすべきでない。例えば、一五六六年「神の恩寵によってカタイの発見を希望する」と自ら表明している通り、同社は北東航路探險に関心を保ち続けたのであった。

具体的に述べれば、イギリス本国では一五五九年以後、北方派の地理学者が中世アラビアの地理学者イスマイル・アブルファエダの所説の検討をおこない、同探險の最終的な成功を再確認した。

他方、ロシアにおいてもモスクワ会社の商館員が、北東航路探險に有益と目される情報収集に奔走した。例えば、第一次探險、第二次探險の双方に参加したリチャード・ジョンソンは、「ホルモゴリから東方へ三、四〇日間進めば大洋洋を発見できる」というロシア人の噂の真相を確めるために、一五六〇年頃自ら探險旅行へ出かけたらしい。あるいは、対ロシア外交の場

で活躍したアンソニー・ジェンキンソンも、一五六二年『東國の未知の人々と種々の言語とに關する話』という同國の文獻を英訳したり、北東航路の有利性を説くための証拠固めに尽力した。さらには、ジャイルズ・ホームズなる商館員も、ベルミ在住のロシア商人を介して、オビ河以東の民族は「タタールの信仰を奉じ、大汗(カタイ皇帝)に貢納している」との情報を入手した。

ところで、この中断期における他方面からのカタイ進出事業を一瞥すれば、一五五八年から翌五九年にかけて、ジェンキンソンが陸路ロシア、中央アジアを中継して同國への到達を企てた。また、一五七〇年代後半にはアメリカ大陸北辺を迂回してカタイへの進出をめざす機運が高まり、一五七六、七七、七八年の三度にわたってマーティン・フロビッシャーによる北西航路探險が実施された。しかし、その何れの事業も最終的には失敗に終り、ここにテューダー朝最後の北東航路探險が実施されるに至った。

c. 第三次探險(一五八〇年)

第三次探險の実施に當って、モスクワ会社首脳および北方派の地理学者はそれぞれの立場から助言・忠告をおこない、その成功を念願した。しかし、彼らから寄せられた大きな期待にもかかわらず、同探險は完全な失敗に終った。すなわち、一五八〇年五月三一日アーサー・ベット、チャールズ・ジャックマンの指揮下にハリッジを出発した二隻のバーク船ジョージ号(四〇トン、ベット以下全一二名乗船)、ウィリアム号(二〇トン、

ジャックマン以下全七名乗船)は、七月二日ユゴール海峡を通過してカラ海へ進入したものの、同地で「囚人の如く長期間にわたって監禁されて」後退を余儀なくされたのである。

第三次探險の挫折は、そのままテューダー朝の北東航路探險の挫折でもあった。以後この結末に失望したモスクワ会社は、一六世紀の残余期間を通じて再び同探險に着手しなかった。(なお、一七世紀以後の北東航路探險の動向については、別の機会に改めて論じてみたい。)

3. 歴史的意義

テューダー朝の北東航路探險は最終的に失敗に終わったものの、幾つかの重要な歴史的意義を有したのであった。

その第一の意義は、ルネッサンス期地理学・地図学の発展に対する貢献である。前述した通り、北東航路探險とりわけ第二次探險の結果、スカンディナヴィア半島からカラ海峡に至る北極海沿岸地域の輪郭が明らかにされた訳である。さらに、この探險に参加したバラやジョンソンの報告を通じて、同地域に住む原住民サモイェード族の生活実態なかならず彼らの土着信仰が初めてイギリスへ伝えられることになった。

しかし、北東航路探險の意義は、知的面での貢献に留まらない。西部シベリアに関する地理的知識の拡大に伴い、モスクワ会社は毛皮資源の宝庫たる同地域への本格的な進出を企てるに至ったのである。すなわち、同社の商館員はクロテン等の高価な毛皮の獲得をめざしてベチョラ河口その他の北極海沿岸地域を訪れると共に、一五八〇年代初頭には既にオビ河口にまで到

達したのであった。⁽⁸⁾ 実際、一五八四年アンソニー・マリーシュなる商館長が、オビ河流域で「総額一〇〇〇ルーブルものクロテンその他のすばらしい毛皮⁽⁹⁾」を入手していたことも知られている。

このイギリスのシベリア進出は、一七世紀以後も「大動乱期」(一六〇四—一三三)を中心に拡大していく訳であるが、本稿の考察範囲を越えるため、以上の指摘に留めたい。

三 おわりに

本稿ではテューダー朝三度にわたって実施された北東航路探險に関して、同時代人の地理観念を議論した上で再評価を試みた。そして、その際、第一次探險についていえば当時決して失敗とは考えられていなかった点、第二次探險についていえばヨーロッパ大陸北部に関する地理的知識を拡大させた点を強調してみた。さらに、北東航路探險の有する歴史的意義として、ルネッサンス期地理学・地図学の発展に対する貢献と共に、イギリスのシベリア進出に刺激を与えたことをも指摘した。

ところで、この時期はロシアのシベリア進出の開始期にも当り、一五八〇年代以後同地域をめぐって、英露両国の利害が鋭く対立するに至った。今後はイギリスのシベリア進出に関してロシア側の対応を踏まえた上で考察してみた。

(一) K. R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480—1630*, Cambridge U. P., 1984, p. 64.

(2) 管見する限り、この点に関する最も優れた論考は、角山栄「十六世紀後半におけるイギリス北廻り航路探險と毛織物工業」『社会経済史学』第一八巻第四号、一九五二年である。

(3) マルコ・ポーロ、愛宕松男訳『東方見聞録』平凡社、一九七〇—一年、二四二—三三ページ。

(4) 同書、五九、六五—六六ページ。

(5) Richard Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation*, London, 1907, vol. 2, p. 213. なお、実際の緯度はカンパルック北緯四〇度、キンサイ北緯三〇度である。

(6) Sigmund von Herberstein, *Notes upon Russia*, London, 1851, vol. 2, p. 174.

(7) T. S. Willan, *The Early History of the Russia Company, 1553—1603*, Manchester U. P., 1956, p. 1.

(8) 織田武雄『地図の歴史』講談社、一九七三年、二九七—二九八ページ。

(9) R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 367 f.

(10) Boies Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance, 1420—1620*, Harvard U. P., 1963, p. 171.

(11) S. H. Baron, "Muscovy and the English Quest for a Northeastern Passage to Cathay (1553—1584)," *Acta Slavica Japonica*, tom. 3, 1985, p. 3.

(12) 増田義郎『大航海時代』講談社、一九八四年、一九四

—H. ヴォーン。

(13) И. П. Шаскольский, "Об одном плавании древнерусских мореходов вокруг Скандинавии (Путешествие Григория Истомы)," *Путешествия и географические открытия в XV—XIX веках*, Москва, 1965, с. 30.

(14) 「ノルムルシユタインの著書が一五四九年に出版された時、いかなるイギリス人もそれに注目しなかつた」とするフランチェスカ・ウィルソンその他の欧米の歴史家の見解は、根本的な見直しを必要とする。北東航路探險の企画に当って、ヨーロッパ各地のヌートセラーを更新してつた同書に関心が払われなかつたとは想像し難いからである。少なくとも、カボットは一五五〇年ヴェネツィアで出版されたそのイタリヤ語版を読んでつた筈である。——Francesca Wilson, *Muscovy: Russia through Foreign Eyes, 1553—1900*, New York, 1970, p. 20.

(15) S. v. Herberstein, op. cit., vol. 2, pp. 105—9; S. H. Baron, "Shiipbuilding and Seafaring in Sixteenth-Century Russia," in D. C. Waugh (ed.), *Essays in Honor of A. A. Zimin*, Columbus, 1985, p. 115.

(16) R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 204, 224.

(17) デイリーの算定によれば、毎日五〇マイルずつ進むものと仮定して、三六日間で「容易に」スカンディナヴィア半島のウォーアハウスからタビン岬まで達し得るのであった。

—Ibid., p. 213.

(18) R. Hakluyt, op. cit., vol. 1, p. 241.

(19) チャンセラーのローマ訪問に関する「詳しき」草稿「リチャード・チャンセラーの北東航路探險とロシアの『発見』」『ロンドン史研究』第四〇号「一九八四年」および同「探險者・ロンドン会社——R・チャンセラーとロンドン見聞録——」『北陸史学』第三四号「一九八五年を参照されたい」。

(20) B. Penrose, op. cit., p. 172.

(21) R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 368.

(22) Ibid., p. 224.

(23) R. Hakluyt, op. cit., vol. 1, p. 334.

(24) Ibid., p. 303.

(25) Inna Lubimenko, "England's Part in the Discovery of Russia," *Slatonic Review*, vol. 6, 1927, p. 106.

(26) R. Hakluyt, op. cit., vol. 1, p. 269.

(27) R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 204.

(28) Ibid., p. 169, 268.

(29) B. Penrose, op. cit., p. 173.

(30) R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 68.

(31) 同年出版されたラムシウス編『航海記・旅行記集成』第二巻において「ユーラシア大陸北辺を迂回してアジアからロシアへ到達可能とするアプルフェダの思想が、初めてヨーロッパへ伝えられた。——S. H. Baron, *Muscovy*, p.

94.

- (32) R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 8.
- (33) 三上正利「一六一七世紀の北極海沿岸航路——マンガゼヤ航海——」『史淵』第一〇〇輯、一九六八年、三〇〇—三〇七。
- (34) ジェンキンソンの挙げた証拠とは、第一にあるタター人の漁民が北極海を南東方向へ航海した経験を持つてゐること、第二にカタイ、インドにのみ生息するユニコーン（一角獣）の角が北極海沿岸で見られること、第三に北極海では絶えず西方へ向かう潮流が存在することの三点である。——E. D. Morgan & C. H. Coote (eds.), *Early Voyages and Travels to Russia and Persia*, London, 1886, vol. 2, pp. 180—2.
- (35) R. Hakluyt, op. cit., vol. 1, p. 466.

(36) K. R. Andrews, op. cit., p. 75.

- (37) 例えは、モントロ会社本部が第三次探險隊に与えた指示の中にも、「オビ河付近で冬營し、原住民との交易に努めること」という一事項が含まれている。また、ハクルートはノヴァヤ・ゼムリヤ諸島の植民計画を提唱した。彼によれば、ノヴァヤ・ゼムリヤ諸島の植民化は失業対策の点から望まれるばかりでなく、それを通じて将来同地が有力な毛織物市場、船舶資材供給地に発展し得るといふのであった。——R. Hakluyt, op. cit., vol. 2, p. 208, 215.
- (38) С. В. Бахрушин, *Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII вв.*, Москва, 1928, с. 147.
- (39) Samuel Purchas, *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes*, Glasgow, 1906, vol. 14, p. 295.
- (一橋大学大学院博士課程)