

第2章 大航海の時代

われわれは、このあとポルトガルによる喜望峰回りのインド航路発見、スペインによる大西洋横断とアメリカ大陸発見へと、西ヨーロッパが大航海時代を切り開いていったことを知っている。陸路以上に危険に満ちた冒険旅行であり、こうした航海を可能にしたのが船や航海技術や海図の発展と改良であった。航海者たちの冒険航海に触れる前に、こうした海洋航海の技術的発展について概略をみてみよう。

地中海から大西洋へ

ガレー船から帆船へ 地中海の航海は、古代から奴隷を漕ぎ手とするガレー船が主であった。外洋と違って地中海には強い恒常風がなく、帆だけに頼ると風が落ちたときに困るからである。また地中海の海面は一般に穏やかなうえ、いざというときにはすぐ島陰なり、入江なりに避難することができたので、オールで充分であり、そのほうが航海上確実であった（松田智雄編「近代への序曲」）。それに、古代社会や中世アラブの時代には、漕ぎ手となる奴隷に不足しなかったのも一因であった。帆船は荷物運搬のための丸型船か、時間に制約のない娯楽目的にのみ使われたという。言い換えれば、地中海では、商業と戦闘の両方に使われるガレー船（戦闘専用の軍艦は少なかった）と、荷物専用の丸型帆船の2種の異なるタイプの船が使用されていたのである。

他方、ヨーロッパ北部の大西洋は荒海であり、帆船の舞台であった。8世紀から11世紀にかけて活動したヴァイキングの北欧型帆船は、まずイギリスの海域に現れてその変わった船形（有帆の漕ぎ船）で人々を驚かせ、10世紀と11世紀の変わり目には、レイヴ・エリクソンがグリーンランドから発してアイスランド経由大西洋を横断し、北米大陸のニューファウンドランドに入植している。十字軍の時代にはこの形の船が地中海にも登場し、これによって地中海はガレー船と帆船の競争の時代に入る。逆風でも前進できる地中海独自の三角帆（ラテンセール）が開発され、やがてガレー船は退場する。ガレー船と帆船では、馬車とトラックほどの差があったからである（「近代への序曲」原種行）。

15世紀には、三角帆を使用した地中海型の帆船と横帆を使用して直進する北海型の帆船の長所を生かし、前と中央に横帆、うしろに三角帆を使用する3枚帆を装備して逆風でも航行できる大型で荷物の積載量の多いカラック船（200～1000トンと個体差が大きい）と小型のカラベル船（6～70トン）がほぼ同時期に登場する。これら3本マストの船（のちに4本マストも登場）の開発は、世界史における偉大な技術的進歩のひとつであり、これらによって地中海の外への探検航海が行なわれ、以後4世紀にわたって世界の海を支配することになるのである。

カラック船（ポルトガルではナオ、スペインではナウと呼んだ）は、遠洋航海を前提に開発された船で、外洋の高波にも安定性を保つ巨体と大量輸送が可能な広い船倉を持つ船で、横帆を張って直進する貿易船に適する船であった。コロンブスが乗船したサンタマリア号もこ

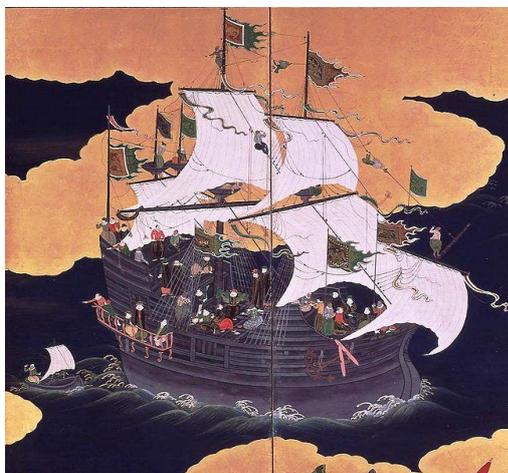
のタイプの船であり、16世紀には発展系のガレオン船も開発される。しかし、大型で重装備のカラック船は操船に多数の人員を必要とし、未知の海域での探検航海に使用するには負担が大きかったため、探検家たちは小型で小回りの利くカラベル船を多用した。カラベル船は長さ20～30メートル、ポルトガルが開発した船で、操舵性、経済性、汎用性に優れ、探検航海には最も優れた性能を発揮できる船として重用された。コロンブスの初航海の3隻の船のうち、サンタマリア号（カラック船）以外の2隻はカラベル船であった。これらの船の美しい姿かたちは、詳しい解説とともにブライアン・レイアリ「船の歴史文化図鑑：船と航海の世界史」で見ることができる。



カラベル船



サンタマリア号（復元）



日本人が描いた南蛮船（戦国時代）

コンパスの発明 世界の歴史⑩「近代への序曲」の原種行の解説では、コンパス（羅針盤）の登場は次のように説明されている。磁石の起源はおそらく中国で（11世紀末には磁針が南北を指すことは知られていた）、これがアラビア商人の手を経て十字軍の頃にヨーロッパに伝えられた。原始的な磁石の利用方法を記述したフランスの書物（1232年）があり、その記述によると「星で方角が分からない闇夜に、船長は次のような方法で南北を知る。まず容器に水を満たし、それを風の当たらない船室におく。つぎに一本のストローをとり、これに針を直角に刺して水の上に浮かべる。それから磁石をもってグルグルまわすと、針はストロ

一とともに水面で回り始めるが、急に磁石をひっこめると、針は南北の二点をさして静止する。」

これで見ると、当時はまだ星で方向を見定めるのが常道で、磁石の利用は補助的手段であったことがわかる。沿岸や島影を伝い、夜間は停船するガレー船ならこれでもいいだろうが、昼夜ぶっとおしで直線コースを走ることのできる帆船では、常時風向きと針路を正確に知っておく必要があるから、磁石の利用は不可欠である。いちいち針を磁化するかわりに永久磁針をつくり、方位カードに磁針を乗せる。船の傾斜や振動に係わりなくいつも方位カードを水平に保たせる今日の形を考案したのはイタリアの数学者カルダーノ（1501～76）だといわれている。これによって、進むべき方角を簡単に知ることができるようになった。のちの展開を考えれば、コンパスの発明が火薬、印刷術と並んでルネサンスの三大発明と呼ばれる所以である。

ポルトラーノ地図の出現 航海にコンパスが使われるようになると、地中海の航海用にポルトラーノ型の航海図が現れる。ポルトラーノとは方位線を意味する。港の位置の図示を目的として、特定のいくつかの重要地点から東西南北の4本のほかに、細分して16本ないし32本の方位線が引かれ、くもの巣のように交錯するものである。これらの方位線を辿っていけば容易に目的地に行き着けるというわけである。もちろんポルトラーノ地図を作成するためには、海と陸地の正確な地理的知識が必要である。実用上の必要から生まれた海図であるから、海岸線の形、岩礁・砂州の位置、港湾の状況、港湾間の距離などの情報が航海者の経験や直接の観測に基づいて書き込まれている。また距離を正しく示すための縮尺が付されたのもポルトラーノ地図が初めてである。12世紀にイタリア人たちが作り始めたとされるが、現存する最古のポルトラーノ地図は「ピサ図」とよばれるもので、1300年頃の作成とされる。この地図では、地中海や黒海方面は現在のものとほとんど変わらない正確さで描かれているが、まだ地中海海運が及んでいなかった大西洋岸については、ブルターニュ半島の突出がなく、ビスケー湾が描かれていないなど不正確な点が多い。



カタロニア図の西半分

カタロニア図 ポルトラーノ地図は、当初ジェノヴァとヴェネチアが作成の拠点であったが、14世紀以降、第三の拠点としてマジョルカ島のパルマが加わってくる。マジョルカの製作者によって1375年に製作された地図では、カタロニア図と呼ばれるポルトラーノ地図がよく知られる。アラゴン王からフランスのシャルル五世に贈呈されたもので、実用品というより装飾品として作られ、50cm×64cmの羊皮紙6枚を横につないだ大きなものである。4枚分が地図であり、残る2枚は解説の部分である。まだ「大地平面説」に立脚していて、緯度線も経度線も使われていない。ヨーロッパ部分を含む西半分はかなり正確に描かれており、東方も不完全ながらマルコ・ポーロのもたらしたアジアの情報が採り入れられ、インドや中国まで含まれている。

こののち、コロンブス、ヴァスコ・ダ・ガマ、マゼランらの探検航海による地理上の発見によってポルトラーノ地図から脱し、地球を球体として緯度と経度で位置を示す世界地図や地球儀が作られる。ここに至って、どこにいても簡単に位置を特定できるようになり、近代を迎えるのである。

以下、ポルトガルとスペインがリードする大航海時代の航海者たちの軌跡をざっとみてみよう。

ポルトガルによるインド航路への挑戦

ローマ支配下にあったイベリア半島にゲルマン民族の第一波ヴァンダル族が侵入したのは紀元409年であった。イベリア人はローマの徴税人より、むしろヴァンダルのほうを歓迎したといわれる。次いで414年に西ゴート族が入り、ヴァンダルは圧迫され、逃れてアフリカ北岸に建国した。ローマ帝国滅亡後、イベリア半島は西ゴート族の国となるが、711年にジブラルタル海峡を越えてイスラム軍が侵入し、半島のほぼ全域を支配下におく。イスラム軍はピレネーを越えて今日の南フランス一帯をも占領し、さらに北上を続けたが、

732年、ツール・ポアチエ間の戦いでカール・マルテルの軍に破れ、それ以後はイベリア半島内にとどまった。それ以上戦わなかったのは、フランス軍が強かったというより、彼ら砂漠の民にとって、北方の寒い地域に強い関心を持てなかったからといわれる。

北方の北部山地の狭い地域を除いてほぼ半島全体がイスラム化したが、やがてその狭い地域に押し込められたキリスト教徒による国土回復運動（レコンキスタ）が興り、1492年にグラナダを陥落させて半島全体からイスラム勢力を追い落とすまで、およそ800年にわたって戦いが続くことになる。

レコンキスタ運動の過程で1143年に独立国になったポルトガルは、1249年、スペインより240年も早くイスラムからの国土回復を終っていた。ポルトガルでは、禁令を無視してイスラム圏との貿易が活発に行なわれただけでなく、大西洋岸の国という地理的条件をいかしてフランドル、イギリス、フランスとの貿易で、ワイン、オリーブ油、コルク、塩、乾し果物などを輸出し、織物や木材などを輸入した。1255年にコインブラにかわって首都となったリスボンが海外貿易の中心となっていった。

イベリア半島の地中海沿岸沿いでは、カスティリア王国がイスラムを追払ってアンダルシアの大部分を奪還し、さらに1248年のセヴィリア制圧によってジブラルタル海峡を確保する。大西洋への出入りが自由になると、バルセロナに続いてイタリアのジェノヴァやヴェネチアも大西洋貿易に参加するようになる。13世紀後半にはフランドルとイタリアの間に定期航路が開設され、イベリア半島も地中海交易のネットワークに組み込まれていった。良港の条件を満たしていたリスボンには多くの商館が置かれ、大いに繁栄した。ちなみに、リスボンは、イスラムから奪取した頃は人口5000人ほどの小都市に過ぎなかったが、13世紀半ばには14,000人、14世紀には35,000人、16世紀半ばには10万人へと急速に拡大し、セヴィリアを抜いてイベリア半島最大の都市に成長していた。

しかし、地中海商人たちの交易活動は、あくまで東地中海での商業活動の延長線上にあった。リスボンを拠点にフランドルに向けて香辛料や装身具を輸送し、帰りの船でフランドルの毛織物やイングランドの羊毛を大量に仕入れてイタリアに持ち帰った。途中にある諸港は中継地であるとともに、地元商品の調達に利用され、サフランや油漬けのイワシが大西洋から消費地イタリアにもたらされた。かくしてイタリア商人の手でイベリア半島は地中海商業網にしっかり組み込まれる。これが15世紀末のまでの状況であった。

エンリケ航海王子 ポルトガルは、地中海交易の主力の東方商品には手が出せなかったから、アフリカと海洋開発に関心を向け、アヴィシュ王朝を開いたジョアン1世の第3王子エンリケ（1394～1460）を指導者として、国民のエネルギーを海外に集中する。最初の狙いはアフリカ北岸の要衝セウタであった。セウタはフェズ王国（現在のモロッコ）の貿易港で、サハラ砂漠の南から運ばれてくる金、象牙などを輸出するための中継港として賑わっていたが、当時フェズ王国の内乱で無防備状態にあったことが攻略のきっかけとなった。1415年、ジョアン一世指揮下にセウタ占領には成功したが、ここを拠点にイスラム支配下のアフリカ大陸内部に侵入する試みは手痛い反撃を受けて失敗した。その後は海路モロッ

コ沖を大陸沿いに南下する方針に転換することになる。

エンリケ王子は、ポルトガル西南端のサグレス総督の地位にあり、1415年ここに航海センターを設立する。造船所、气象台（天体観測所）をつくり、航海術や地図の作成を教える学校を建設した。サグレスにはポルトガル人のみならず、スペイン、イタリア、フランス、イングランド、北海・バルト海などから大勢の教員や学生が集まり、それまで航海術で遅れを取っていたポルトガルの遠洋航海への道が開けていく。サグレスないしポルトガルで学んだ者たちの中から、やがて大西洋を経て世界の海に雄飛する船乗りたちが相次いで輩出することになる。

ポルトガルは、エンリケ航海王子の指導のもとに、1418年にマデイラ諸島、ついで1440年にアゾレス諸島に殖民する。1445年には大陸沿いに南下してヴェルデ岬に到達、1460年にはセラレオネにまで達していた。この年にエンリケは亡くなるが、彼の死後もアフリカ大陸沿いの南下は続けられた。ちなみに、ポルトガルの海洋探検には、陸地のプレスター・ジョン伝説に似た「聖ブレンダヌスの聖者の約束の島」伝説や「ポルトの大司教のシボラの七つの都」伝説があった（「[囲み1](#)」参照？）。ポルトガル人が大西洋の島々を発見し始めた頃、国王がブレンダヌスの島やシボラの島を探すための航海に許可を与えた文書がかなり残っているところから、これらの伝説がヨーロッパ人の心を捉えていたことが分かる（増田義郎「大航海時代」）。p 32

コロンブス、ヴァスコ・ダ・ガマ、アメリゴ・ヴェスプッチ、マゼランをはじめ、大航海時代盛期のヒーローたちは枚挙に暇がないが、初期の人物となると、誰でも知っている著名人はエンリケ王子以外誰もいない。金七紀男「エンリケ航海王子」によれば、15世紀初頭に大西洋の彼方に目を向けていたのは事実上ポルトガルだけであり、ポルトガルが他に先じて一大海洋帝国を築いた後で、政治的配慮から、様々な人の業績をエンリケ一人に集中させた結果であろうという。サグレスの航海センターの設立自体が事実かどうか疑わしく、虚構の可能性が大であるともいう。しかし、ここでは、エンリケ航海王子一人の業績であるかどうかは別にして、ポルトガルが航海に係わる当時の最先端の知識・情報を収集し、地中海の外へ向けて意図的に探検航海を試みたという事実が変わりはないとだけ記すことにしよう。

ジョアン二世のインド航路探索 エンリケの死後、ポルトガルの探検隊は1470年に現在のコートジボアールに達し、ガーナ海岸を東進する。「世界の歴史」⑩『ルネサンスと地中海』によれば、1482年に赤道を越えて南半球に入るが、どこまで南下すれば南端があるのか誰も知らないままの探検航海であった。生田滋「ヴァスコ・ダ・ガマ」の末尾の増田義郎の解説によれば、エンリケの時代までポルトガルはアジアへの関心をほとんど持たず、もっぱら西アフリカの金や象牙の貿易に関心を集中していた。ヨーロッパにアフリカの金が知られるようになったきっかけは、1324年、豪華に着飾った西アフリカのマリ王マンサ・ムーサが大勢の臣下を率いてメッカ巡礼に現れて人々を驚かせて以来、その首都ティンブクトゥの名がにわかに高くなっていたからであるという。

エンリケ亡き後、西アフリカ沿岸部における商業利益拡大の延長線上に目的地インドを明確に設定したのは、エンリケには甥に当たるジョアン2世(在位1481~95)であった(合田昌史「ポルトガル史」)。そのあたりを、生田滋「ヴァスコ・ダ・ガマ」は次のように説明する。1481年か82年に、当時ポルトガル王室に仕えていたジェノヴァ人コロンブスがマルコ・ポーロの「東方見聞録」に刺激され、イタリアのトスカネリの示唆によって西回りでインドに向う航海を企画して支援を求めてきたが、ジョアン2世がこれを却下したため、コロンブスは失望してスペインに去る。生田は、ジョアン2世はこの時点ではマルコ・ポーロを読んでおらず、この直後に読んだのであろうと推察している。理由は1484年になってコロンブスを呼び戻そうとして断られていること、1486年にアゾレス諸島の住民に対して西方への探検・航海を許可していること、などを挙げている。

1484年以降、アフリカ海岸でポルトガル人が初めて到達した土地には必ず人の背ほどの高さのパドラン(標識)を立てることにし、ローマ教皇に南回りでインドに達する航路の発見が近いことを書き送ってもいる。ここで再び登場するのがプレスター・ジョン伝説である。1486年、ポルトガルの船長がニジェール川の河口付近を支配していた黒人のベニン王国を訪ねたことがあった。ベニン国王はこの船長に同道させて使者をジョアン2世に送ったが、その使者からプレスター・ジョンの王国らしき国の話を聞く。ベニン国の東方20ヶ月の行程のところ(およそ1200キロと推定される)に、オガネと呼ばれる有力な王国があり、その王はキリスト教徒らしいということであった。ジョアン2世は宮廷の地図学者らに意見を求めた上で、彼らの言うオガネ王国こそプレスター・ジョンの国であると判断した。その推定の根拠は、15世紀に入った頃エチオピアから聖地エルサレムを訪れた者があって、アフリカにキリスト教国があることが西ヨーロッパに知られるようになっていたからであった。

ジョアン2世は、1487年4月、ペロ・デ・コヴィリアンとアフォンソ・デ・パイヴァの二人をプレスター・ジョンへの使節として地中海経由エチオピアに派遣した。派遣の目的は、一人はプレスター・ジョンの国に行かせ、他の一人はアフリカの海岸に沿って航海すればインドに到達することが出来るかどうかを調査させること、であった。二人はアレクサンドリアからカイロへ行き、カイロからムスリムのキャラバンに参加してアラビア半島南端のアデンに達している。二人はアデンで別れ、パイヴァはエチオピアに向かい、コヴィリアンはインドへ向かう。コヴィリアンはインド西海岸のカナノールからカリカット、ゴアを訪れ、インド洋の諸港の繁栄と香料貿易の盛んなことに驚き、そのあとホルムズまで戻ってアフリカ東海岸のいくつかの都市を訪ねるのだが、実に大陸南端に近いソファアラにまで到達している。様々に情報収集した結果、アフリカの海岸に沿って航海すればインドに到達することが可能であるとの結論を得た。コヴィリアンはカイロに引き返し、ここでパイヴァがエチオピアに入ったのち亡くなったことを知る。カイロで幸運にもジョアン2世が二人の捜索のために派遣した二人のユダヤ人に出会うことができ、それまでに集めた情報を託して本国に帰らせた。そのあと一人でイスラム教徒を装ってメッカ、メ

ディナを訪ね、シナイ山を訪れた後、1493年にエチオピアに入る。彼はエチオピアで皇帝に謁見できたが、結局皇帝は彼の帰国を許さず、この地に定住を余儀なくされ、心ならずも骨を埋めることになった。

バルトロメオ・ディアス、喜望峰を越える ジョアン2世は、上記二人を派遣すると同時に、同じ1487年8月、バルトロメオ・ディアスを司令官とする使節団を南回り海路によりエチオピアへ派遣していた。ディアスは二隻の船と一隻の食糧運搬船を率いてリスボンを出発し、途中にパドラン（標識）を立てながら海岸沿いに南下していった。ところが途中で突然嵐に襲われ、15日間南へ南へと吹き流され、知らないうちにアフリカ大陸の南端を越えていたのであった。1488年2月3日、現在のフィッシュ湾に到着する。モッセル湾で飲料水を補給し、さらに前進して現在のグレートフィッシュ川に達して上陸し、上陸した船長の名前をとってこの川をインファンテ川と命名した。すでに海岸は北へ向って曲がり始めており、一行がプレスター・ジョンの国まであと一息というところまで来ていたにもかかわらず、前途に不安を感じた乗組員たちはそれ以上進むことを断固拒否し、ディアスの説得も聞き入れられず、ついに引き返す決意をする。帰途現在の喜望峰に立ち寄り、この岬を「嵐の岬」と命名して帰国したが、ジョアン2世はこれを改めて喜望峰と命名し直したのであった。



なお、バルトロメウ・ディアスは、この後のインド航路発見のための艦隊司令官には任命されず、司令官に任命されたヴァスコ・ダ・ガマのために情報を提供し、新船を建造し、ヴェルデ岬まで同行するだけの任務にとどめられた。さらに、ガマの航路発見成功後のカブラルを司令官とする初の貿易船隊の大小13隻からなる船隊の一船長として参加を命じられ、喜望峰の手前で遭難して行方不明のままとなって生涯を閉じた。

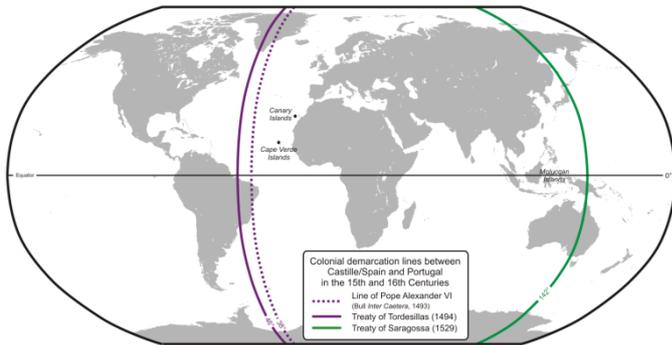
トルデシリアス条約 ディアスがアフリカ大陸の南端を越えたことは、当時の世界地理の

常識を覆すものとして大きな反響を呼んだ。プトレマイオスの地理書では、アフリカ大陸は南に広がる大陸とつながっていて、大西洋とインド洋は完全に分離していると考えられていたからであった。生田は、ジョアン2世がなぜ直ちにインドに向う艦隊を送らなかったのかは不明だが、別途派遣していたコヴィリアンとパイヴァの報告を待っていたのではないかと推測する。いずれにしても、艦隊の派遣が数年遅れたことは、その後の政策に重大な影響をもたらすことになった。1493年、大西洋を横断して《インド》に達したと信じたコロンブスが帰国してきたからである。

地理的条件からどこより早く大西洋開発に力を入れていたポルトガルは、アフォンソ五世（在位 1438～81）の治世下に、エンリケ王子主催の航海事業が、他国、とくにカスティリアによって侵害されないよう手を打っていた。まず、1452年ローマ教皇の勅書によって、ポルトガル国王がイスラム教徒ほかの異教徒を征服し、彼らの領土と財産をポルトガルのものとする権利を認められた。次いで1454年、マグリブからインドにいたる諸地域において出会う異教徒を改宗させる権利を認められた。これらの勅書と関連の付属書によって、ポルトガルは「日の没する」マグリブから「日出ずる」日本までの地域にわたり、聖俗両界にまたがる大帝国を建設する使命を与えられたのであった（生田滋「ヴァスコ・ダ・ガマ」）。

そこへ、コロンブスの西回りインド航路発見によって、フェルナンド&イサベル両王のスペインが、1493年のうちに時の教皇アレクサンドル六世（在位 1492～1503）から、ヴェルデ岬あるいはアゾレス諸島の西方 100 レグア（600km 弱）の子午線より西で発見される土地の独占権を獲得したのである。不満をもったポルトガルは、1494年スペインのトルデシリアスでスペインと個別に交渉し、問題の子午線の 1600km 西方のラインを境界線として、世界を両国で分割支配する取り決めをしたのであった。このことはのちにポルトガル、スペイン両国でアジア、とくに地球の反対側の子午線付近のモルッカ諸島の支配権をめぐる争う原因となった。また、後発のオランダ、フランス、イギリスは最初からこれを無視し、結果として違法（海賊）行為によってポルトガルとスペインに挑むことになるのである。





トルデシリャス条約線

ヴァスコ・ダ・ガマによるインドへの初航海 ジョアン 2 世は、スペインとの間にトルデシリャス条約を締結してポルトガルの活動範囲を確保したが、彼自身はインド航路探検隊を派遣する前の 1495 年に亡くなった。インド航路発見の艦隊は、後を継いだマヌエル一世（在位 1495～1521）によってヴァスコ・ダ・ガマを司令官として派遣される。ガマの艦隊はこの旅のために新造させたナヴィオ（カラベル）2 隻と修理したナヴィオ 1 隻、それに食料運搬船のナウ（カラック）船 1 隻の計 4 隻の編成で 1497 年 7 月 8 日リスボンを出港した。船隊の人員数は 170 名で、その中には生命の危険ある任務につけるために十数名の死刑囚が加えられていた。特赦によって助命され、この艦隊に参加させられたのであった（生田、p 51）。生田によれば、ガマに与えられた命令書も、インド各地の王侯に当てたポルトガル王の親書の写しも失われて見ることができないが、彼の使命のひとつが、プレスター・ジョンの王国、すなわちエチオピア王国と接触することであったことは間違いないという。数百年もイスラムと戦い続けたイベリア半島の国として、ポルトガルがイスラムの背後に存在するかもしれない強大なキリスト教国家に特別の関心を抱いていたのは無理からぬことであった。

ガマの第 1 回目の航海については、彼自身による公式報告は残っておらず、乗組員のひとり（アルヴァロ・ヴェーリョと推定されている）が残した航海記録「ドン・ヴァスコ・ダ・ガマのインド航海記」（野々山ミナ子訳、増田義郎注）と、失われた公式記録等を参照して 16 世紀に作成された記録が 3 種あるだけである。

野々山訳の「航海記」と生田の「ヴァスコ・ダ・ガマ」によってガマの第 1 回航海の行程を概観すると、充分の準備を行なったうえで、慎重にことを運んだ様子が窺われる。喜望峰からインファンテ川まではディアスの報告に沿ってパドランを追認しながら進み、インファンテ川以降の未知のアフリカ東岸では、現地で水先案内者を雇いながら進む。この地にはすでにイスラム教徒もキリスト教徒も住んでおり、現地人（黒人）と様々なやり取りをしながら、海岸沿いをそれほど危険もなしにモザンビークまで進む。モザンビークはいわゆる東アフリカのスワヒリの世界の南端に当たっている。スワヒリとは、七世紀以来この地にアラブ人やペルシャ人が訪れるようになり、バントゥー族との混血が進んで、言語もバントゥー語にアラビア語が混入してスワヒリ語という独特の言語が出来上がっていた。モザンビークはイブン・バットゥータがこの地域を訪れたときにはまだなかったから、

その後に来た町であろうと生田は推測している。ここでは、行き違いから現地人と衝突し（生田は現地人がポルトガル艦隊を海賊と間違えた結果であろうとしている）、小競り合いのあと重要人物らしき黒人 4 名を捕虜にして連れ去っている。モザンビークからは陸地を離れ、アフリカ東岸では最も古くから栄えたモンバサまでいっしょに行く。モンバサでは現地の黒人王から贈物として沢山のオレンジ、レモン、サトウキビが届けられた。「航海記」は、この地の空気がよくて乗組員のほとんどが苦しんでいた壊血病が全快したと書いているが、当時から壊血病が治ったのはオレンジやレモンのおかげであろうと推測されていた。モンバサでは、表面上和やかに交流するが、その裏で現地側では艦隊を奇襲するはかりごとが進められていた。奇襲はかろうじて逃れたが関係は悪化する。翌朝早く出港しようとしたとき、現地人の船 2 隻がいるのを見て、水先案内人を必要としていた艦隊がそのうちの一隻を捕らえると、17 名の男性のほかに身分の高いイスラム教徒の老人とその若妻が乗客として乗っていた。これらを捕虜にして連れ去り、マリンディへ向った。マリンディはモンバサと並ぶこの地域の重要な港で、15 世紀のはじめには明の鄭和（[囲み 2](#)）が来訪した最南端の町でもあり、マリンディの国王から明の永楽帝にキリンが献上されたという記録が残っている。ここにはグジャラート人（インド北西端のグジャラーテ地方出身のイスラム教徒）が沢山住んでいて、この地で金や龍涎香、象牙、蜜蝋を買い入れ、インドから来る商人と銅、水銀、綿織物などと交換取引していた。

ガマの船隊は、4 月 13 日夕刻マリンディの沖合に到着した。すると、モンバサで捕えた老イスラム教徒が、マリンディに 4 隻のインド船が入港していることを告げ、「マリンディの町に連れて行ってくれるなら、自分たちの代りにキリスト教徒の水先案内人を提供し、ほかに肉でも水でも薪でも、必要なものは何で提供する」と申し出た。4 月 16 日、ガマが老人らを浅瀬に下ろすと、丸木舟が来て彼らを連れ去った。このとき、ガマは用心深く死刑囚を一人同行させた。彼は夕食後、ザヴラ船で国王の派遣した一人の騎士と一人の聖職者を伴い、贈物の羊 3 頭とともに戻ってきた。老人が和解したいというガマの申し出を国王に伝えると、国王はその申し出を受け入れ、必要な品々の提供を申し出たということだったので、さらに使者を派遣して二連の珊瑚玉、手洗い鉢 3 個、帽子、鈴、木綿布を 2 枚届けさせた。4 月 17 日に岸边に接近すると、国王は贈物を届け、翌日面会したいと申し入れてきた。翌日の夕食後国王はザヴラ船に乗って船体の近くまでやってきた。ガマが武装したバテル船に乗ってザウラに近づくと、国王はバテルに乗り込んできた。国王はガマに上陸を勧め、ガマはこれを断るが、捕虜の黒人を全員解放して和解した。そのあとグジャラート国から来ていた商船 4 隻から数人が停泊中のガマの船隊を訪ねてきた。彼らに十字架のもとでキリストを抱くマリアの画像と十二使徒の画像をみせると、伏して拝んだ。ガマたちは彼らをキリスト教徒と考えたが、グジャラート人のほうは画像をヒンドゥー教のものと誤解してのことであつたらしい。

さらにいろいろなやり取りがあつて、4 月 22 日、国王のつけてくれたキリスト教徒だかヒンドゥー教徒だかの水先案内人を乗せてマリンディを出港する。あとはインド洋を突っ

切って5月17日、カリカット北方の古くから航海の目標とされて来たインド西海岸マリバルのデリ山（250m、イブン・バットゥータやマルコ・ポーロにも登場する）を望見するところまで到達した。船隊はそこから海岸沿いに南下し、4月20日、カリカットの北約10kmの町カプアの沖合に停泊した。すると陸地から四隻の丸木船がやってきた。ここでのやり取りの結果、バンダラーニというカリカットのすぐ北の港に入港して、そこでカリカット王と会見することが決まった。

5月27日、船内でおもだった人々と会議を開き、ガマ上陸の可否を協議した。多くの人々は賛成したが、兄のパオロ・ダ・ガマは、多くのイスラム教徒がいることを理由に上陸に反対した。しかし、ガマは反対を押し切って上陸を決め、翌5月28日、13名の部下（「航海記」の筆者ヴェーリョを含む）とともに、ついにインドの土を踏んだのであった。

王との会見の日から8月23日に最終的にインドを去ってアフリカに向うまでの3ヶ月間の滞在記録は、詳細でまことに興味深い。たとえば、交渉のうまく行きそうだった6月24日に乗組員の上陸を許しているが、3隻の船から一人ずつ上陸させ、一人が帰ってきたら次の一人が上陸するという慎重なやり方をしている。上陸した乗組員は大いに歓迎され、自分たちの所持品と交換に様々な商品、とくに丁字、肉桂、宝石などを手にいれた。多くの現地人が船隊の船を訪れると、ガマの命令で彼らに食事を提供した。

しかし、ガマの側ではイスラム教徒への不信感が強く、未知の国での慣習を知らず、危険への対応の仕方がわからなかった。それゆえの相手への警戒心が誤解を生み、これらがあいまって現地の国王や周辺の人々との軋轢・衝突を生む結果となった。例えば、いつも逃げ出せるように陸地にあまり近づかず、小船で往来することなどが海賊と疑われる理



1572年のカリカット（著作権切れの画像）

由になったし、ときに強引に人質を取ったり、ボンバルダ砲（臼砲ないし射石砲と和訳）を撃ち込んだりしたことが悪影響を及ぼしている。結局、将来の交易のための交渉はうまくいかず、ボンバルダ砲で追ってくる現地船を撃退しながらインドを去ることになってしまった。

10月5日、アフリカへ向かったが、往路は26日しかかからなかったのに、季節風の時

期でなかったために、アフリカ大陸を遠望するまでに 89 日もかかる苦しい航海で、この行程だけで壊血病で 30 人が死亡した。それまでにすでに 30 名ほどが死んでいたため、なんとか仕事ができるのは一隻に 7～8 名しかいなかった。ようやくマリンディに到着したのは年明けの 1499 年 1 月 9 日であった。乗組員不足のため不調の 1 隻を焼却して 2 隻に分乗し（食料船はすでに解体）、喜望峰を回って大西洋に出た。ヴェーリョは「ここまで生き残った者は、この辺りの身を切るような寒風にしばしば死ぬ思いをしたが、身体は健康であった。寒さが酷かったというより、暑い土地から来たのでひとしお身にこたえたのだ。われわれは一刻も早く帰国したいと願いながら船を進めた」と述べている。

残った二隻のうちニコラオ・コエリョが指揮するベリオ号が、まず 1499 年 7 月 10 日にリスボン港に帰着した。ガマは、兄パウロが重病にかかり、旗艦ガブリエル号の指揮を別人に任せてヴェルデ諸島で下船し、ここで軽快なカラベル船を雇って兄とともにリスボンに向う。しかし兄は途中で死去し、ガマは 9 月に入ってからリスボンに帰着している。乗組員 147 名のうち無事に帰国できたのは 3 分の 1 の 55 名だけであった。

ポルトガルのアジア戦略 マヌエル王は、ガマが帰国すると、これをライバルのスペイン両王に誇らしげに報告し、ただちに翌 1500 年、ペドロ・アルヴァレス・カブラル（1467 頃～1520）を司令官とする第二次のインド艦隊を派遣した。カブラル隊は最初から貿易を目的として編成された艦隊で、その陣容も大小 13 隻に及ぶ大艦隊であった。喜望峰に向う途中で西に流されてブラジルに流れ着き、ここに先着したことによってブラジルがポルトガル領になったことはよく知られている。次いでマヌエル王は、カブラルが帰国する前の 1501 年にジョアン・ダ・ノヴァを司令官とする 4 隻からなる艦隊を派遣し、さらに引き続いて 1502 年には再びヴァスコ・ダ・ガマを総司令官として 20 隻の大艦隊を派遣する。この 20 隻にはインドに残留駐在する予定の 5 隻の先遣隊を含んでいた。

ポルトガルのこの矢継ぎ早な艦隊派遣には、インド貿易を実力支配するというポルトガルの戦略が背景にあった。ポルトガルはアフリカ西岸を南下する一時期（1469～1474）、カスティリアとの戦争で財政が逼迫したとき、リスボンのフェルナンデス・ゴメスという民間人に年間 20 万レアルを納めること、および毎年 200 レグア（1 レグアは約 6 km）ずつ未知の海岸を南下することを条件に、ギニア海岸への独占航海権を与えていた。その 5 年の契約期限が切れると契約を解除し、ジョアン王子（のちのジョアン 2 世）にこの独占権を与えた。それ以降、ポルトガルは終始一貫航海と交易を王家の事業として独占したのであった。それに、現実の問題として民間では不可能な事業でもあった。

第 1 回目の航海で、ヴァスコ・ダ・ガマはカリカットで遠来の来航の目的を尋ねられて、「香辛料とキリスト教徒を求めて」と答えているが、アジア側から見て魅力ある商品を持たないポルトガル人が、グジャラート人等イスラム商人が支配するインド洋の交易ネットワークに平和裏、かつ有利な条件で参入することは不可能であった。ポルトガルがこの地域に割り込むとしても、アジアで植民地的領域支配をするには力不足であり、軍事力によって交易路だけを支配するしかなかった（合田昌史「ポルトガル史」）。1503 年にアフォン

ソ・デ・アルブケルケ、1505年にはフランシスコ・デ・アルメイダを次々派遣し、1505年以降インドに総督（初代総督がアルメイダ）を置いて南アジア産香辛料の生産と流通を独占しようとした。1509年には、マムルーク朝エジプトとトルコ、アラブからなる連合艦隊がポルトガルの侵入を阻止しようとしたが、アルメイダは劣勢ながらよくこれを破り、1510年にゴアを占領し、インドにおけるポルトガルの拠点（首府）とした。さらに、1511年にマラッカを攻略して要塞化し、1522年にはモルッカ諸島のテルナテ島にまで進出した。これによって、西インド洋からペルシャ湾、紅海を経由してアレクサンドリア、バイルートへ至るこれまでの交易ルートを寸断し、ヨーロッパとの間の香辛料貿易を実行支配していたのであった。

アメリカ新大陸の発見

ヴァスコ・ダ・ガマの航海は長途の大航海でもあり、世界史を画する大きな出来事であったが、未知の海域をさ迷うという部分は少なかった。ガマがインドへ向けて出帆したときにはディアスやコヴィリアンの報告書を携えており、インドがどこにあり、どうすれば行き着けるかはほぼ分かっていた。喜望峰を回ってインド洋に出られることはディアスが確認済みであったし、インド洋に出れば、ソファラまでコヴィリアンが探査済みであった。そもそもインド洋はヨーロッパ人には未知であっても、はるか以前からイスラムの商人たちが活動してきた海域であって、ここまでくれば水先案内を調達しながら容易に航海ができた。

対抗するカスティリア（スペイン）のほうは、トルデシリアス条約によって西回り航路の発見に賭けるしかなかった。コロンブスによる西インド諸島の発見、アメリゴ・ヴェスプッチによるアメリカ新大陸の確認、バルボアによる太平洋の発見を経て、マゼランの世界一周とつづくこの時期の西回り探検航海は、旧世界全体にとっては発見の連続であった。かくして、ポルトガルとスペインによる発見航海は、それまで地域別にばらばらに歴史を刻んできたヨーロッパ、アジア、アフリカ、アメリカを海洋によって結びつけることとなった。世界史はこの時期に始まり、ヨーロッパ人が他の大陸を支配する形で進行することになる。

コロンブスの第1回航海 林屋永吉訳「コロンブス航海誌」の訳者解説によれば、コロンブスは1451年ジェノヴァに生まれ、14、5歳から三角帆の帆船に乗って父の仕事を手伝っていた。やがてジェノヴァの豪商の船団の乗組員になって地中海の諸港を往来するようになり、25歳のとき（1476年7月）この船団がフランドルへ行った際、サンヴィセンテ岬（ポルトガル南西端の岬）沖でフランス船の攻撃を受け、コロンブスが乗っていた船は撃沈されてしまった。彼は波に浮かんでいた一本の櫂を頼りに陸地にたどり着き、ラゴス（ポルトガル南岸の要港）を経てリスボンに住みつく。当時のリスボンは航海を志す者にとってのメッカであり、コロンブスはここで地図の製作や販売に携わる傍ら、機会を見てはマデイラ諸島やアフリカ西海岸への航海に参加した。ラテン語とスペイン語を学び、天文学、地理学、

航海技術などの新知識を吸収していった。

前述のとおり、コロンブスは、ポルトガル王派遣のディアスの喜望峰到達（1488年）とガマのインド航路発見（1499年）の間に西インド諸島への航海に成功した。ポルトガルに在住したジェノヴァ人コロンブスがスペイン王家のために西回りのインド発見の航海に出ることになったのは、以下のような経緯によってである。コロンブスは、紹介者を通じてフィレンツェの著名な地理学者・人文学者で医者でもあったトスカネリ（1397～1482）と文通していた。トスカネリは、マルコ・ポーロの記述に基づいて、アジア大陸の東端をそれまでのプトレマイオスの地図よりずっと東に置き、西回り航路ならはるかに短い航海でインドに到着できると考えていた。この考えからコロンブスに西回り航路を勧め、地図を提供したらしい。コロンブスはトスカネリに賛同し、西回りインド航路探検の企画書を作成してポルトガル王ジョアン二世に提出して支援を求めるが、ジョアン二世はこれを断った。当時ポルトガルは南回りの航路発見に集中し、黄金海岸にミナ（金の取引のためのポルトガルの基地）を建設したばかりで、余裕がなかったからであろうとされている（生田はジョアン二世がマルコ・ポーロを読んでいなかったからではないかと推論している）。断られたコロンブスは、ポルトガルの名家の娘だった妻が急死したこともあってスペインに居を移し、知り合いの神父の支援を得てカスティリアのイザベラ女王に企画を持ち込み、紆余曲折の末支援を取り付けることができた。増田義郎「大航海時代」によれば、コロンブスの企画には他の航海者たちの提案にはない独創性があったのが決め手であったという。他の人々は、伝説のブレンダヌスの島の発見とか、七つの都の探索（囲み参照）などを目的に掲げて西方の海を探検するというだけであったが、コロンブスはマパ・ムンディと呼ばれる当時の世界地図の分析と世界地誌の精読から独自の目標を考え出していたからであった。

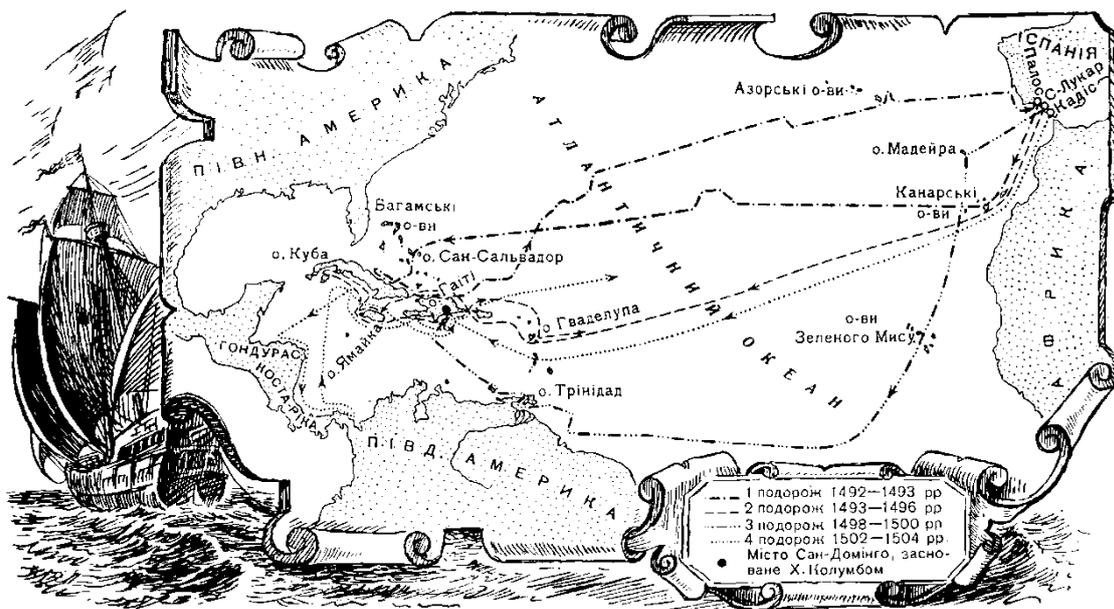
コロンブスの航海は、それ以前の他の人々の航海とは全く違っていった。アメリカ大陸の存在自体を知らないまま、インドやチパング（日本）に到達するつもりで西へ向かって出かけていったわけで、誰の言葉であったか、間にアメリカ大陸がなければ大海原で立ち往生していたであろう。コロンブスが自ら書いた第1回の航海日誌は残っておらず、バルトロメー・デ・ラス・カサス神父（[囲み3参照](#)）が要約した手書きの写本があるだけである。これによると、コロンブスの最初の航海は、3隻の船に90名の乗員を乗せて1492年8月31日にパロス港を出発し、スペイン領カナリア諸島で船を修理し、9月6日に出港して未知の海域に向い、1ヶ月余の10月12日にはバハマ諸島に到着している。その後同諸島の島々を《発見》し、12月6日ハイティ（エスパニョーラ島）に到達した。ここに1ヶ月ほど滞在し、要塞を築いて39名を残し、1493年1月4日に帰国の途についている。パロマ港に帰りついたのは3月15日、全体で224日の航海であった。コロンブスの航海は彼以前のディアスやガマ、のちのマゼランらに比べれば、結果的にはそれほど苦難の多い航海ではなかった。むしろ彼の航海が偉大であったのは、本人には確信があったにせよ、前人未踏の未知の海に乗り出していったという事実である。実際、航海日誌を読んでいくと、毎日何レグア（1レグアは約6km）進んだかを書き記しているが、毎回さばを読んで多めに記録

している。それは航海が長引いても乗組員が心配しないようにとの配慮からであった。9月25日の日誌には「…合わせて21レグア進んだが、乗組員達には13レグアと告げた。それは、乗組員達が航程をあまり長く感じないようにと、いつも少なめに告げていたからであった。したがって、この航海では常に二つの数字を記録していたが、その少ない方は虚偽のものであり、多い方が真実のものであった」と書いている。それだけ前途に不安があったのである。

コロンブスの初回の航海については、世に有名な「コロンブスの卵」という逸話がある。新大陸発見を祝う凱旋式典で「誰でも西へ行けば陸地にぶつかる。造作も無いことだ」などとコロンブスの成功を妬む人々に対し、コロンブスは「誰かこの卵を机に立ててみて下さい」と言い、誰も出来なかった後でコロンブスは軽く卵の先を割ってから机に立てた。「そんな方法なら誰でも出来る」と言う人々に対し、コロンブスは「人のした後では造作もないことだ」と返したという。よく出来たつくり話だが、やはり、コロンブスの航海の先駆性を称えるには適切なたとえ話である。

2回目以降の航海 コロンブスは西インド諸島発見の第1回を含め、合計4回この海域を航海している。第1回の航海に出かける直前の1492年4月、彼はスペインの両国王との協約で、新しく発見される島や大陸の提督および副王となること、また、これらの土地で取得する金、銀、真珠、香料その他の産物の十分の1を免税取得すること、など様々な特権を得ていた。第1回の航海で新天地を発見して帰国すると大きな反響を呼び、2度目の航海への募集（エスパニョーラ島への移民）を行なったところ、多数の応募者が集まった。そこで、1回目の航海から帰国してわずか半年後の1493年9月25日、各種の職業を網羅した約1500名が17隻もの船に分乗して出帆していった。

しかし、第2回目の航海はよい結果をもたらさなかった。本物のインドでは香料をはじめとするアジア商品の生産流通機構が整っていたのに比べ、西インド諸島には交易のシステムはまったく存在しなかった。金も香料もわずかしかなかく、期待した利益がなかったうえ、エスパニョーラ島に植民した者たちにとって食糧不足をはじめ生活環境が劣悪で、不満がたまっていたのである。コロンブスは、1回目の航海で発見したキューバが島なのか大陸なのか確かめるために、エスパニョーラ島を弟ディエゴに任せて探検航海に出ていった。5ヶ月の探検航海からコロンブスが戻ってみると、原住民の蜂起などもあって植民地の状況は陰悪になっており、改善する方法がなかった。



Карта плавань Христофора Колумба.

コロンブスの航海

コロンブスは、この間に補充食糧船に乗って到着していたもう一人の弟バルトロメーに後事を託していったん本国に戻る。国王はねんごろに労をねぎらい、特権をあらためて確認し、次の航海の支援も約束した。しかし、周辺にはコロンブスへの不満の声が高まっており、3度目の航海に出ることができたのは帰国後2年もたった1498年5月だった。彼はこの3回目の航海で現在のヴェネズエラのパリア半島に到着して周辺を調査したが、これが大陸であるとの認識には至らなかった。ここからエスパニョーラ島に戻ってみると、状況は2年半の間に著しく悪化していた。富は発見できず、食糧は不足し、給料の不払いなど悪条件が重なった上、弟バルトロメーと大判官フランシスコ・ロルダンがことごとく対立して争っていた。状況はコロンブスが戻っても改善には向わず、かえって悪化する一方であった。コロンブスはこの状況の中で国王に窮状を訴えたが、帰国した者たちが現地の状況を事細かに報告しており、コロンブス兄弟に対する印象は極めて悪くなっていた。かくて、国王は1499年春エスパニョーラ島の実情調査と必要な措置を取らせるために、フランシスコ・デ・ボバディリャを派遣した。ボバディリャは提督の館に乗り込んで書類を押収し、コロンブスおよびバルトロメーとディアスの二人の弟を捕らえて鉄鎖をつけて船に幽閉してしまった。

1500年10月初めに3人は鉄鎖を付したまま本国に送還された。コロンブスは国王に対し涙ながらに不当な仕打ちをなじり、弁明に努めた。国王は鉄鎖を付したのは自分の命令ではなく、そのような扱いをした者を処罰するとは言ったものの、コロンブスの弁明は容れられなかった。1501年にはニコラス・デ・オバンドがエスパニョーラ島の新総督に任命される。オバンドは1502年2月13日各部門の技術者を含む2500人の大人数を率い、30隻の大船隊を組んでカディス港を出港していった。国王は、コロンブスの功績を称えなが

らも、彼がジェノヴァ人で、こののちのスペインによる植民地経営には適していないと判断したのかもしれない。生田によれば、スペイン王がオバンドを派遣してエスピノーラ島の植民地経営に本格的に乗り出したのは、この地域がインディアス（アジア）ではなく、「新大陸」であることを明確に認識したからであるといっている。p 133

コロンブス自身は、このあと第四回航海で現在のホンジュラス、コスタリカ、パナマを探検し、香料諸島やチパングへ抜ける航路を探索しているが、それでも彼自身は終生自分の発見したのがインド（アジア）であると信じていたという。1504年には後ろ盾となっていたイザベラ女王が亡くなり、晩年は不遇のままその2年後の1506年に54歳で亡くなった。

アメリゴ・ヴェスプッチの航海 アメリカがインド（アジア）ではなく、未知の新世界であると主張したのはフィレンツェ人のアメリゴ・ヴェスプッチ（1454～1512）であった。大航海時代叢書「航海の記録」に掲載されている長南実訳・解説、増田義郎注の『新世界』（1503年）および『四回の航海において新たに発見せる陸地に関するアメリゴ・ヴェスプッチの書簡』（1505または06）によれば、アメリゴ・ヴェスプッチはこれらの2書によって、それまでコロンブスやカブラルが発見したのは、ヨーロッパとアジアの間に位置するこれまで知られていなかった「新世界」であることを確認したと主張した。

2書はいずれもフィレンツェのロレンツォ・デ・メディチと想定される《閣下》に宛てられた書簡である。4回の航海とは、第1回（1497/98年）と第2回（1499/1500年）はカスティリアのフェルナンド王の命による航海であり、「四回の航海」に掲載されている航路想定図によれば、第1回はカリブ海から今日のコスタリカまたはニカラグアの海岸に到達し、ユカタン半島を回ってメキシコ湾沿いにフロリダ半島に達し、バーミューダを経てヨーロッパに戻っている。第2回は今日のブラジルの東端セント・アゴスティーニョ岬に到着してから、南米大陸の北岸沿いにエスピノーラ島へ行っている。これら2回の航海はスペインのフェルナンド王の命であるから、トルデシリャス条約の西側が主たる探索地であった。これに対し、第3回（1501/02）と第4回（1503/04）は、ポルトガルのマヌエル王の要請により南米大陸の探索を行なったもので、どちらもリスボンを出発してアフリカ大陸の西端に立ち寄ってから南米大陸に向っている。とくに第3回の航海では南緯50度付近、すなわちほとんどマゼラン海峡の入り口に近い辺りにまで沿岸を南下してから引き返している。

記者解説によれば、アメリゴの航海に係わる資料・文献についても、さまざまな疑義が出されているが、とくに第1回の航海は実施された証拠が確認できていない。少なくとも、コロンブスの第1回航海の記録を残したラス・カサスが、アメリゴがコロンブス（第3回航海でヴェネズエラに到着、1498年）より早い1497年にアメリカ大陸に上陸したことはあり得ないと激しく反発している。にもかかわらず、なぜこの大陸が《コロンビア》でなく、《アメリカ》となったかについての説明を「航海の記録」から借用すると概略次のとおりである。

書簡『四回の航海』は、ふとしたことからプトレマイオスの世界地理のラテン語版の刊

行を計画していたフランスのロレーヌ公のもとに送られ、最新の地理的発見の知識をまとめて序説を書く仕事を託されていた若いドイツ人マルティン・ヴァルトゼーミュラーに渡された。彼はアメリゴの記録に注目し、それをラテン語に訳して計画中の出版物に加えることにした。このようにして 1507 年に刊行された「世界地誌入門」は、プトレマイオスの本文とアメリゴの『四回の航海』の 2 書により成り立っている。ヴァルトゼーミュラーは、同書に付した世界地図に細長い新しい大陸の形を書き込み、「新世界」を発見したアメリクス（アメリゴのラテン語形）の名にちなんで、アメリカと呼ぶことを提案したのであった。これが時とともに徐々にヨーロッパ人に浸透し、新大陸はアメリカと呼ばれるようになったとされている。なお、この時点でこの呼び名は南米大陸を指すだけであったが、のち北米大陸をもアメリカと呼ぶようになった。

バルボアの太平洋発見 スペイン政府は、ポルトガルのカブラルやジョアン・ダ・ノヴァがインドから満載して帰った香料に大いに刺激され、香料貿易を独占させないために一刻も早く西回りでインドに到達する必要があるがあった。であるとすれば、間に挟まる新大陸は障害に過ぎず、ここを抜けて向こう側の海に入る海峡を発見しなければならない。まだ太平洋の存在は知られておらず、したがってアメリカ大陸の形状はまったくわかっていなかった。スペインは 1505 年のトロ会議で海峡探索の方針を明確に打ち出し、1506 年ヴィセンテ・ヤニェス・ビンソンが中米沿岸を海峡探索のために航海し、1508 年ビンソンとファン・デ・ソリス、1509 年にはアロンソ・デ・オヘーダとディエゴ・デ・ニエクサがパナマから南米大陸の北岸にかけて探検したが、何の成果も生むことが出来なかった。

最初に太平洋を見た西洋人はヴァスコ・メニユエス・デ・バルボア（1475?～1519）である。大航海時代叢書「航海の記録」には、バルボアの太平洋発見に係わる文献が 2 件収録されている。ひとつはバルボア自身がダリエン（現在のパナマ地峡付近）からスペイン国王に宛てた書簡（1513 年）で、南の海（マーレ・デ・ラ・スール、のちの太平洋）探検への支援を求めたもの、もうひとつは、バルボア自身の太平洋発見の報告が残っていないため、同時代の史家ゴンサーロ・フェルナデス・オビエド（1478～1557）の「新大陸一般および自然史」から関連の部分を取り出したものである。これらの本文と訳者解説によれば、バルボアは、こうしたスペインの探検事業の中で頭角を現し、1511 年から 13 年にかけてパナマ地方の地形の調査と黄金探索に精力を注ぎ込んだ。その過程で現地人から同地方が狭い地峡で反対側に別の大洋があり、しかもそこには黄金を豊かに産出する国々があるという情報を得た。すでに多くのパナマ地方の部族を制圧していたバルボアは、約 800 名の荷担ぎのインディオを徴発し、190 名のスペイン兵を率いて 1513 年ダリエンを出発し、パナマ地峡を縦断して太平洋に到達し、海中に足を入れて、この湾をサンミゲル湾と命名した。ちなみにバルボアが太平洋を「南の海」と呼んだのは、パナマ地峡は東西に走っているため、大西洋側から太平洋に抜けることは北の海から南の海に抜けることだったからである。ただし、実際は、新しい湾を《発見》はしたが、そこが広漠たる大洋と考えたわけではなく、真の意味で太平洋を発見したのはやはりマゼランの航海であった。また、バルボアの発見

は船が通れる海峡の発見ではなかったから、スペイン王家はあまり重視しなかったという（増田「大航海時代」）。

バルボアから国王への書簡を見ると、何度も現地の酋長らインディオたちを騙し、すかし、拷問したりして黄金の在りかを聞きだしたと得意げに報告している。いずれにしても、未知の海を探し求めるバルボアの動機は、地理学的な関心とは無縁で、もっぱら富と宝物の探索にあることを如実に示している。彼は書簡の中でも、ニエクサやオヘンダら同じスペイン人探検家たちをあしざまに言い、同僚とも対立した結果、1519年四隻の船を準備して太平洋岸の探索に出かけるばかりのところを反逆罪で逮捕され、処刑されてしまった。バルボアの意図を引き継いだのが、彼とずっと行動をともにしてきたフランシスコ・ピサロであり、彼によって13年後にインカ帝国が滅ぼされることになるのである。

マゼランの世界一周

マゼランの航海はコロンブス、ガマのそれとともに3大航海とされる重要な航海である。中でもマゼランの航海は距離といい、未知の海の探検といい、波乱万丈の困難な航海であった。5隻の船団で出発したマゼラン隊は、マゼラン自身をはじめ出発時の指揮官を全部失い、香料諸島から帰国する際に指揮をとったエルカノによって、かろうじて1隻のみが18人の生き残りとともに帰国し得たのであった。

ポルトガルとスペインの香料諸島を巡る先陣争い 増田義郎「マゼラン」（「大航海者の世界3」）と長南実「マゼラン最初の世界一周航海」によると、マゼラン（1480～1521）の世界一周航海には、最初からポルトガルとスペインの香料諸島を巡る先陣争いが絡んでいた。マゼランはポルトガル人で、少年時代ジョアン二世の王妃エレオノーラの小姓として仕えていたという家柄の出である。1505年、初代インド副王になったフランシスコ・デ・アルメイダの船団に乗り組んでリスボンを出るが、アルメイダの命によって東アフリカにおけるポルトガルの拠点（砦）作りのために、キルワンとソファラに2年余駐在した。その後インドでのイスラム勢力との争いが激しくなるとインドのコチンに呼ばれ、1509年のエジプト・グジャラート連合艦隊との戦闘に参加した。戦いに勝利したあとポルトガルはゴアに拠点を設置した。その後マゼランは、アルメイダと交替したアルブケルケ総督のもとでカラベル船の指揮を任されて1512年のマラッカ攻略に参加し、マラッカ占領後は、エンリケというマレー人の奴隷といっしょにマラッカを中心に東インド諸地方を視察して回っている。フィリピン諸島やモルッカ（マルク）諸島にまで行ったという説もあるが、これは確かではない。1513年には、いとこのフランシスコ・セラーンがマルク諸島のテルナテに到達しているから、少なくとも香料諸島の情報は得ていたであろう。ポルトガルが香料諸島への到達を急いだのは、スペインがアメリカ大陸を抜ける海峡の発見を急ぎ、ポルトガルに先駆けて東インドに至ろうとする動きを察知していたからであるとされる。この時点での地理学的知識では、アメリカ大陸に海峡さえ見つければ、すぐにアジアに達すると考えられていたからであった。

このようなポルトガルとスペインの香料を巡る先陣争いの中で、マゼランはポルトガルの香料貿易独占の戦略の中心にいた人物であり、この地域に最も詳しい一人でもあった。そのマゼランが、なぜライバルのスペイン王家の西回りの香料諸島行きの艦隊を率いることになったのか。増田によれば、マゼランは 1513 年の半ばに祖国ポルトガルに戻り、モロッコのアザムール攻略に参加し、膝に重傷を負って生涯右足の自由を失った。そのため、アザムールで捕虜と戦利品を管理する役職についていたのだが、汚職の疑いをかけられて本国に戻る。国王に弁明し、香料諸島への再度の派遣を申請するが聞き入れられず、アザムールに追い返されている。

他方、この時期のスペインは、アメリカ大陸を抜ける海峡を何度も探索したが成功しなかった。1515 年にはディアス・デ・ソリスが現在のラプラタ河口を海峡と思って遡ったが大河に過ぎないことが分かり、ソリス自身は現地人との衝突で殺害されて失敗に帰すという苦汁を飲んだ。それでもスペインは海峡探索を諦めず、新たに探検隊を編成しようとしていた。マゼランは、ポルトガル国王には極秘に信頼できるポルトガル人を集め、スペイン王家への側近と図り、海峡を抜けてアジアに至る航海の企画を練っていた。マゼランの強みは東インドと香料諸島に関する該博な知識であった。増田が解説するノンフィクション小説を読むようなライバルとの売り込み競争の結果、スペイン王家の選抜によってマゼランが遠征隊長に任命されたのだが、このことは、ポルトガル人に裏切り者と見られただけでなく、終始乗組みのスペイン人の反感と反目にさらされるという結果を招くことにもなった。

遠征隊の編成は 5 隻のナウ船からなり、1518 年末までに帆出する予定であったが、ポルトガルのスパイたちによる妨害などがあって予定より大幅に遅れていた。スペイン王家の旗の毀損事件という思わぬ事故があったうえ、要員がなかなか集まらなかったためであった。この時点のポルトガルは海洋先進国であり、セヴィリアには乗船機会を待つポルトガル人船乗りがごろごろいたにもかかわらず、スペインの反マゼラン派が警戒して、ポルトガル人乗組員の数をわずか 5 人に制限させたからであった。マゼランは国王に訴えてポルトガル人の枠を 24 名まで増やし、結局募集に当たっては枠を無視して 37 名を受け入れ、さらにスペイン人の名目で何人かのポルトガル人を余計に雇っている。ほかに砲術の熟練者や航海熟練者として、イタリア人の 30 名を筆頭に、合計 70 人ほどの外国人が加わった。マゼランの航海についての記録は、最後まで生き残ったヴィチェンツァ人のピガフェッタによる日誌「最初の世界周航」と、生き残った 3 人の口述をまとめたトランシルヴァーノの「モルッカ諸島遠征調書」（どちらも岩波文庫に長南実訳、増田義郎解説で掲載されている）のほか、航海長アルボの詳細な日誌がある。これらと増田の「マゼラン」によって世界一周航海の概要を「海峡の発見と通過」、「太平洋に行く」、「帰国の航海」にわけて追ってみよう。

海峡の発見と通過 マゼラン隊が南米へ向けて帆出したのは、1519 年 8 月、コロンブスが西インド諸島を発見してから 27 年目のことであった。少々煩わしいが、5 隻の船と出発時の船長の名前を挙げておく。マゼランの指揮する旗艦はトリニダー号（110 トン）である。艦

隊中最大のサンアントニオ号（120ト）の船長が反マゼランの筆頭のホアン・デ・カルタヘナ、3番手がスペイン人ガスパル・ケサーダの指揮するコンセプション号（90ト）、次いで同じくスペイン人ルイス・デ・メンドーサが指揮するヴィクトリア号（85ト）、マゼランのいとこのジョアン・セラーンが船長を勤めるサンティアゴ号（75ト）という構成であった。マゼランとセラーンを除く3人はスペイン人であり、この3人は最初からマゼランに対して敵対・反目していた。とくにサンアントニオ号の船長ホアン・デ・カルタヘナは、自分が艦隊の指揮官に推挙されていたのをマゼランに奪われたのを根に持って敵意をむき出しにし、命令に逆らったため、早くもブラジル到着以前にマゼランは奇襲によってカルタヘナを逮捕し、後任の船長には腹心のポルトガル人メスキータを充てている（カルタヘナはケサーダ船長の預かりとなる）。今日のラプラタ河口の湾は、すでに一度ジョアン・デ・リスボアが探検して海峡を発見したと判断して引き上げ、翌年ディアス・デ・ソリスが再探査で海峡ではなく大河の河口であると報告していたが、マゼランはこれを15日間かけて確認させたあと、この河をソリス河と命名した（のちにラプラタ河と改名）。

ここからは未知の海域に入り、行けども行けども海峡は見つからなかった。寒さと食料不足で難渋し、さすがのマゼランも不安に駆られながら、南緯49度3分の2にあるサンフリアン港での越冬を決意し、船員たちを鼓舞した。しかし、またしてもカルタヘナを首謀者とする反乱が起こった。暖かい地方まで引き返したいという船員たち願望を背景に、サンアントニオ号が乗っ取られ、強談判が始まった。このところはピガフェッタの「航海記」では短く「この港に入っすぐ、4人の船長が陰謀を企て、総司令官を殺そうとしたが、発覚して失敗に終わった」と記しているだけだが、増田はトランシルバーノの報告などを資料に、真に危機的な状況だったことを紹介している。サンアントニオ号が乗っ取られ（新しい船長になったのがセバスティアン・デ・エルカノであった）、2対3の不利な状況の中で、マゼランはやはり奇襲によってビクトリア号のメンドーサ船長を刺殺して乗っ取り、勢力を逆転させて反乱を鎮圧した。3月から8月にかけてサンフリアン湾で越冬したが、この間にもマゼランは海峡のことが頭を離れず、一番小さいサンティアゴ号を南に派遣して視察させたところ、パタゴニアの冬に特有の暴風のために帆が全部破れ、船は航行の自由を失って海岸に座礁してしまった。幸い乗組員37名は全員陸路を百数十キロ歩いて戻ってきたが、これで船を1隻失った。1520年8月23日、まだ冬の寒さが残る中を南下し（この時反乱の首謀者カルタヘナ他1名をわずかな食糧とともに置き去りにした）、再び海峡探索の航海に出て、同年10月21日にマゼラン海峡の入り口に到達した。

ポルトガルは、エンリケ航海王子時代から積極的に地図をはじめとする地理情報を集めていた。増田によれば、マゼランはポルトガル時代、門外不出の王室の航海関係資料室に非公式に出入りできていたので、マルティン・ベハイムが製作した地球儀（後述）を知っており、この地球儀によって海峡の存在を確信していたのだという。「航海記」の筆者ピガフェッタの記述では以下のように書かれている。

ここで提督がいなかったらならば、われわれはこの海峡を発見できなかったであろう。

なぜならば、われわれはみなこの水路が陸地で閉ざされているものと考え、そのように意見を述べていたからだ。しかし提督は以前ポルトガルの王室宝蔵庫で、あの卓越した世界地誌学者マルティン・ベハイムが作製した地図を見たことがあり、それによって非常に狭い海峡を通過して航行すべきことを知っていたので、あの水路がどのようなになっているかを探索するために、サンアントニオ号とコンセプション号の二隻の船を派遣した。(長南実訳、p 46)

この直後に感動的な海峡らしき水路発見の記述が続くのだが、発見後の航海も容易ではなかった。様々な問題が発生する。マゼランは当然さらに奥まで探検を続けようとしたが、サンアントニオ号の航海長のポルトガル人エスティヴァン・ゴメスだけが強硬に反対した。この男も一時総司令官の候補に擬せられたことがあった人物である。海峡が発見されたのだからその先は別の艦隊に任せ、いったん本国に戻るべきだというのであった。増田は、ゴメスは自分の提案が一蹴されると、胸中復讐を決意したと書いている。

この時のサンアントニオの船長はマゼランの腹心のメスキータであったが、航海長のゴメスによって船を艦隊から離脱させざるを得ない状況に追い込まれ、針路を変更してスペインに帰ってしまったのである。ピガフェッタは、単にサンアントニオは僚船のコンセプション号をまいてから、海峡の入り口から脱出したと書いているが、船を返してセヴィリアに帰着したサンアントニオ号の乗組員達の供述によると、旗艦と別れてから水路探索中にコンセプション号ともはぐれてしまい、僚船はマゼランと合流したもの考え、3日目に元の場所に戻ったという。しかし、他の3隻が見当たらず、3、4日湾内を探したが見つからなかったので、乗組員達はスペイン帰着を決議したと供述している。この決定にメスキータ船長が反対してゴメスの脚を短刀で刺すと、ゴメスもメスキータの左手を刺し、結局メスキータは逮捕されてしまったという。

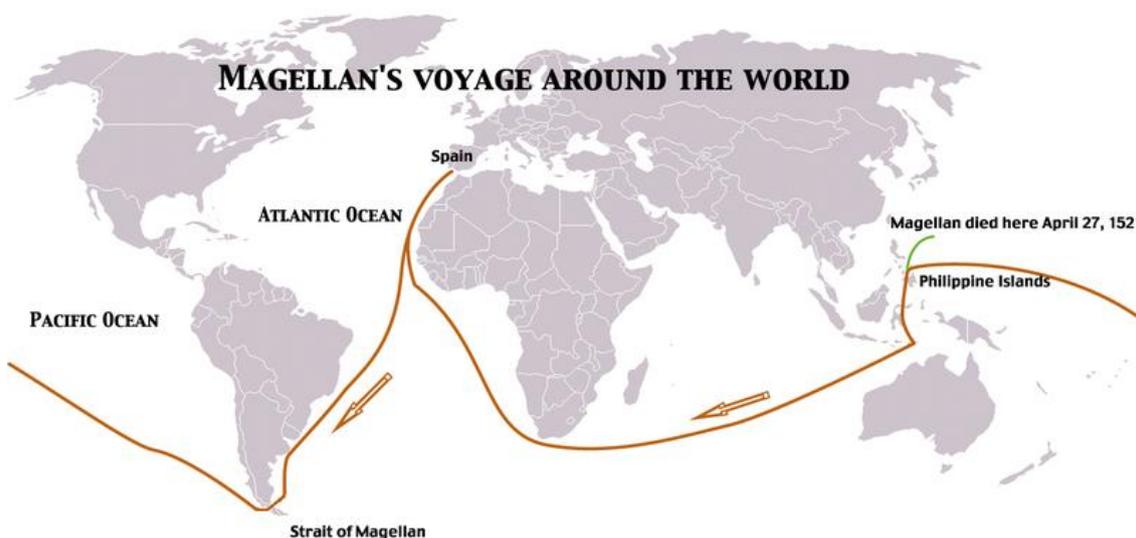
マゼランは、サンアントニオ号が遭難したのか離脱したのかわからないまま、待たないと決断し、もし離脱だったら帰国して自分のことを悪く言うであろうと予想し、以後部下には意見を書面で提出するよう求めたという。さらなる苦難の航海ののち、ようやく狭い海峡を通過して広々とした太平洋に抜け出たのは、1520年11月28日のことであった。

太平洋の航海 現代のわれわれは太平洋の巨大さを知っている。しかし、当時の知識では太平洋は存在せず、海峡の向うはインド洋の東端であるはずであった。さもなければ、貧弱な体制で太平洋を横断しようなどとは思わなかったであろう。要するに、ピガフェッタが言うように、結果として無限の大洋にさ迷い出てしまい、結果として世界一周の大航海を成功させてしまったのである。

マゼランの太平洋における航路は、しばらくチリ海岸沿いに北上したあと、陸地には一度も接岸しないまま、言い換えれば薪水を全く補給しないまま太平洋の真ん中へ入って行った。ピガフェッタの太平洋航海の記述は短く、概要次のようなものである。

…フィリピン諸島に到着するまでの3ヶ月と20日のあいだ新鮮な食べ物はなにひとつ口

にできなかった。虫がうじゃうじゃと湧いた乾パンをかじり、日数がたちすぎて腐敗し黄色くなった水を飲み、帆げたに貼り付けてあった牛の皮まで食べた。何人かの隊員の歯茎が歯まで腫れてきて物が食べられなくなり、この病気（壊血病）で 19 人の隊員と巨人の国のインディオまで死んでしまった。幸い自分（ピガフェッタ）は病気にはかからなかった。およそ 4000 レグア（約 2 万 2400 km）にわたって航海したが、まことにあの海はパシフィコ（太平洋）であって、この長い期間中ただの一度も暴風に出会わなかった。また、この間陸地は全く見えず、小さな無人島が二つあっただけだった。もしも神と聖母があのようなよい天気をわれわれにめぐんで下さらなかつたらならば、全員が果てしない海のただなかで餓死してしまっただろう。



1521 年 3 月 6 日、(今日のグアム島らしき) 島に到着した。初めての人の住む島だったので、碇を下ろして新鮮な食料を補給しようとしたら、住民が船に忍び込んできて手当たり次第に物を盗み、手が付けられなかった。われわれが帆を下ろして上陸しようとしていたら、呆れるほどすばやく旗艦の船尾につないであった小艇（バツェルロ）まで奪ってしまった。提督はひどく怒って 40 人の武装兵を上陸させ、4～5 十軒の家屋と多数の小舟を焼き払い、7 人を殺し、小艇を取り戻した。われわれはこの三つの島をイゾーレ・デリ・ラドローニ（泥棒の島々）と名づけた…。

泥棒島（グアム島）には 3 月 6 日から 9 日までの 3 日間とどまり、多分食料などを補給して（記録には何も書いてない）出帆した。3 月 16 日の明け方に現在のフィリピン諸島の島を発見して、長い長い太平洋の航海が終わった。海峡を抜けてから 109 日間の航海であった。フィリピンでマゼランはまず無人島に上陸した。そのほうが安全と思ったからである。病人のためにテントを二つ張り、おそらく泥棒島から奪ってきたであろう豚を一匹殺して食べさせた。翌朝近くのスルアン島から一隻の船で 9 人の現地人がやってきたので、マゼランは彼らに食事を提供し、赤い帽子、鏡、櫛、鈴、象牙、亜麻布などを与えた。彼らは魚

と1壺のヤシ酒、20cm以上のイチジク（バナナのこと）しかもっていなかったが、あとでいろいろな食物を持ってこようと言って帰っていった。マゼランたちはスルアン島の住民をグアム島やパタゴニア人とは違う種類の人間であると感じていた。ピガフェッタは「理知を備えている」と言っているが、この地域の住民はアジア文化の影響を受けているし、イスラムの文化もすでに入っていたからであろう。無人島に上陸した日が聖ラザロの日だったので、この諸島を聖ラザロ諸島と名づけたが、のちにスペイン王カルロス一世の皇太子フェリペ（のちのフェリペ二世）にちなんでフィリピナス諸島と名づけられた…。

ここまで来れば、おそらくマゼランにとってほとんど世界一周は成功したも同然であつたろう。ずっと行動をともにしてきた奴隷のエンリケは、マラッカ攻略の恩賞としてもらったスマトラ出身の男であつたし、マゼラン自身すでにこの地域の情報を持っているようであつた。だが、そううまくは行かなかつた。彼らはセブ島へ行き、友好関係を結んで何日も滞在した。ピガフェッタは、たんにセブ島の王も王妃もキリスト教に改宗したと記述しているだけだが、なぜかマゼランは急にキリスト教の布教に熱心になり、セブ王の支配下にある対岸の小さなマクタン島の住民をも改宗させようと無理強いし、悶着の結果住民に殺されてしまったのである。

しかも、悲劇はこれだけではなかつた。エンリケも怪我をし、主人の死後通訳の役を果たさないでいることを責められ、脅してまで通訳に駆り出された結果、彼がスペイン艦隊を裏切り、彼の情報によってセブ王が裏切つた。王は友好を装って新しい指揮官となつたホアン・セラノをはじめとする幹部らを上陸させ、王の設けた宴会の席で楽しんでいたところを急襲され、幹部ともども40人以上が殺されてしまった。

乗組員の総数も115人ほどに減つたので、一番傷みの激しいコンセプション号を焼却し、役に立ちそうな品々はトリニダー号とビクトリア号に積み替えて出発したが、この海域の地理や香料諸島を知る幹部たちを失っていたために迷走する。それでもなんとかマルク諸島には到達できた。ここに先着していたポルトガル人たちと現地人の内紛も絡んで何かと問題を起こしながらも、1521年12月8日、香料などを積み込んで帰国の途に着こうとビクトリア号が帆を上げて僚船を待っていたところ、突然トリニダー号が浸水を始め、すぐには出帆できそうになかつた。結果としてトリニダー号と50人の乗員は残留し、修理した上で後を追うことにしてビクトリア号が先発する。セバスティアン・デ・エルカノを船長とするビクトリア号は、マルク諸島を出帆したあと、ブル島とティモール島に上陸しただけで、ポルトガル支配下のマラッカ海峡を避け、南インド洋をノンストップでアフリカ大陸に向かった。アフリカ大陸に着いても、ポルトガルとの接触を避けてどこにも上陸せず、カナリア諸島まで行く予定であつた。しかし、この間食糧の補給がなく、壊血病患者が続出してインディオ6人を含む21人が死亡した。やむなくポルトガル支配下のヴェルデ諸島の島で、嘘を着いてポルトガル人から食糧を得ようとして失敗し、13人を置き去りにして急ぎ出帆しなければならなかつた。

1522年9月8日、波乱万丈の航海を終え、人類史上初の世界一周を終えたビクトリア号

はセヴィリア港に投錨し、全部の大砲をいっせいに轟かせた。ピガフェッタは「われわれは18名しか残らず、しかもその大半が病人だった」と書き、航海記の終わりを「われわれはシャツ姿ではだしになり、一人ひとりがロウソクを持って、サンタ・マリア・デ・ラ・ビクトリアとサンタ・マリア・デ・アンティグアの聖堂に詣でた」と結んでいる。

マルク諸島で別れたトリニダー号の方は、4ヵ月後にインド洋には向わず太平洋をパナマに戻るべく出帆したが、逆風に合い、食料不足のためにマルク諸島に引き返した。しかし、この時にはすでにポルトガル人の体制が補強されていて捕虜になり、苦勞の末本国にまで辿りついた者は4名に過ぎなかったという。

世界地図と地球儀

マゼランの航海でヨーロッパでは知られていなかった広大な太平洋の存在が明らかになり、それまでの地図ないし地理学的な知識は根底から変更せざるを得なくなった。コロンブスにしる、マゼランにしる、未知の大洋に乗り出すについては、当時の世界地図をある程度イメージしていた。今、彼等の探検航海による発見によって多くが書き換えられ、書き加えられて、ついに世界の大まかな全体図が明らかにされたのであった。その意味で、中世までの世界図とはどのようなものであったのかを、ざっと振り返っておきたい。

プトレマイオスの世界図 ローマ帝国時代につくられたプトレマイオスの世界図やプリニウスの世界地誌などの優れた作品は、中世の間に遺棄され、失われ、残っていた写本も死蔵されて、15世紀に再発見されるまで共通の知識にはなっていなかった（樺山紘一「異郷の発見」p11）。キリスト教地理学では聖書の記述が唯一絶対の拠りどころであったから、中世人の地理的知識は聖書の記述を逸脱して外へ向かうことができなかつたのである。

創世記第2章にある世界地理に関する記述は以下のようなものである。「エデンの園から1本の川が流れ出し、それがピション、ギホン、ティグリス、ユーフラテスの四つの川の源流をなしていた」とあり、ピション、ギホンはナイル川であったり、インダス、ガンジス、あるいはドナウ川に当てられたりと様々であった。ギリシャ・ローマが到達していた地理学的知識を全否定したあと、中世の地図はこの記述を画像化したTO図と呼ばれるものがベースになっていた。すなわち、世界は円形で周辺を海洋が取り巻き、円の中にT字がはめ込まれた形のもので（図を参照）、東すなわちアジアが上、左にヨーロッパ、右にアフリカ大陸が図化されている。このTO図が中世ヨーロッパ人の世界地図の概念を構成していた。ギリシャ以来の地球球体論は、地球の裏側に人が住めるはずがないとして否定され、球体説を主張する者は破門をもって脅され、それ以上の知的追究は教会によって禁止されたのであった。他の諸科学同様、中世ヨーロッパは古代の地理学を破棄し、異教イスラムの諸学は最初から受け付けなかつた。（地図の歴史p58）

プトレマイオスの地理書は、ルネサンスへの胎動の中で15世紀の前半にギリシャ語からラテン語に訳されて西ヨーロッパに紹介された。以後この地理書がヨーロッパ人による地理上の発見のための最も貴重な文献とされ、最も信頼できる世界図として航海者たちの研

ベルグのヨハネス・シェールの地球儀もあり、合田昌史「マゼランの世界一周と世界分割」（「空間と移動の社会史」 p 122）は、マゼランが王室の図書館で見たのはベハイムの地球儀ではなく、シェールの地球儀ではなかったかと疑問を呈している。マゼランがそう言い、ピガフェッタがベハイムの地球儀（地図）と書き記しているのだが、ベハイムの地球儀の情報は時代遅れであり、マゼランが勘違いをしていた可能性があるとは指摘している。ともあれ大航海時代の地理的発見はどんどん進み、これに従って世界図も進歩していく。これこそが、ヨーロッパが世界化と近代化において先行する道程であった。

ポルトガルが開拓した喜望峰回りのアジア航路と新航路による香料貿易の独占、スペインが開拓したアメリカ大陸の富と太平洋周りのアジア航路の発見は、中世を抜け出ていく先兵であった。その後を受け継いで、あるいは打倒して、本格的に近代ヨーロッパを押し進めていったのが、16世紀を通じて力を蓄えてきたオランダ、イギリス、フランスであった。新たに登場する3国については、ヨーロッパの内陸の旅の展開を見た後で、「マゼラン以後の世界」として改めて取り上げる。