

英国難破船

# ジェームズ・ペイトン号

明治8年 船員たちの命を救った福島村での救出劇



*The Great  
Humanity*

# はじめに

## 幕末から明治初期にかけての日本

1853(嘉永6)年、アメリカ海軍のマシュー・ペリー提督が率いる黒船艦隊が来航したことをきっかけに、日本は200年以上続いた鎖国を解き、開国した。1859(安政6)年には、神奈川、函館、長崎の三港が開港し、アメリカ、オランダ、ロシア、フランス、イギリスの5カ国との貿易が始まり、多くの欧米の商人や軍人が来日するようになった。

諸外国に門戸を開いた一方で、幕末から明治初期にかけて、欧米列強の軍事力や工業力に圧倒されていた日本人の欧米人に対する感情は、必ずしも好意的ではなかった。

## ジェームズ・ペイトン号事件のあらまし

## 奇跡の救出劇

このような時代背景の中、1875(明治8)年8月10日、一隻の帆船が福島村(現・南区福島町)の海岸で座礁した。船を発見した当時の村人たちは、力を合わせて船員たちを救助した。

この出来事が、福島町に伝わる「ジェームズ・ペイトン号事件」である。

台風の余波で荒れた海に揺らぐ船と浜をつないだ一本の太い綱によって、船長以下全員を救助できたのは、奇跡に近いことだった。

その後、イギリスやオーストラリアなど海外の新聞でも、村人たちの勇気ある行動に対し、グレート・ヒューマニティ(大いなる人道主義)、グレート・カインドネス(最大の親切)と報道された。

明治時代の福島海岸あたりの地図(静岡県遠江国敷知長上浜名郡管内図より)



このあたりがジェームズ・ペイトン号が漂着した福島海岸



# 世界の海を帆走したジェームズ・ペイトン号

## 諸外国での活躍と日本での運行

### 世界中を航行した木造帆船

ジェームズ・ペイトン号は、積載量380トン、全長135フィート(およそ41.14m) 船体高さ27フィート(およそ8.23m) 船体幅17フィート(およそ5.18m)の動力を持たない比較的小さな帆船<sup>(※1)</sup>で、世界中を航行していた貨物船でした。

1855(安政2)年にイギリスのグラスゴーで建造されたこの船は、当時としては最速の

貨物用帆船でした。建造された年に、ゴールドラッシュに沸くオーストラリアに向かい、メルボルンを中心に運行していました。

また、オーストラリア国内だけでなく、チリや台湾、インドなどの諸外国と往復していました。このころは、石炭や砂糖のほか、人も運んでいました。

### 日本にやってきた ジェームズ・ペイトン号

ウィリアム・コッターを船長とするジェームズ・ペイトン号は、1873(明治6)年ころからは日本にも就航するようになりました。オーストラリアから日本へ石炭を運んだり、日本からオーストラリアへ米を運んだりしたほか、横浜を日本の基点として神戸や長崎との間でも運行していました。

1875(明治8)年7月21日、ジェームズ・ペイトン号は、石炭を積んで長崎から横浜に到着。そして同年8月8日、ケヤキの角材56トンとバラスト<sup>(※2)</sup>143トンなどを積んで横浜から長崎へ出航し、2日後の10日に福島村の海岸で座礁したのでした。

※1:ロイド船級協会の記録による。ロイド船級協会は、船舶と水運に関連する設備の環境を保ち、航海の安全を促進する仕事をしている船舶鑑定人や関連する人間によって構成される非政府組織。

※2:バラストとは、船舶の重量を増したり重量のバランスを取ったりするために積み込む重しのこと。

当時の世界地図と航路



ジェームズ・ペイトン号の寄港記録(横浜で発行されていた英字新聞「The Japan Weekly Mail」より)



1875(明治8)年7月24日付の記事。「7月21日、英国帆船ジェームズ・ペイトン号、コッター船長、395トン、長崎から横浜に到着。積荷は石炭」と書かれている。



8月14日付の記事。「8月8日、英国帆船ジェームズ・ペイトン号、コッター船長、横浜から長崎へ出航。バラスト積み」と書かれている。この2日後に福島村で座礁する。

# 座礁した英国帆船

## 福島村にジェームズ・ペイトン号漂着

### 出航、そして襲い来る台風

1875(明治8)年8月9日から11日にかけて、台風によって東京府(現・東京都)や静岡県などの各地で堤防の決壊や人家の流出などの風水害が発生した記録が残っています。ジェームズ・ペイトン号は、この時の台風に襲われたのです。

船長をはじめとする船員は、風に流されないように帆をたたみ、座礁しないように水深を何度も測り、時に錨を投げ入れるなどして、襲い掛かる暴風雨に必死に対処しました。

航海日誌などの記録には「船を失うことになったのは、灯台の欠陥でもなく、進路の逸脱でも、海図の欠陥でもないと考えている。私は、船を守り、遭難後も船の財産を守るためにできる限りのことをした。出航時は穏やかだったが、夜中ごろから雨が降りだした。天気が急変し、9日の午前4時ごろには暴風と

なった。急激に気圧が下がり、雨も強くなった。翌日の午前8時ごろ、完全に暴風に巻き込まれた。そして午前11時ごろ、南風のままだったが、強風にあおられ陸へ陸へと横滑りをはじめ、船は左舷の船首が海底に激しくぶつかった。私は、ただちに全乗組員を船尾に集めた。そして、すばやく行動しなければ我々の命はないだろうと告げた。荒れ狂う波はデッキのあらゆるものを流し去っていた」と書かれており、覚悟を決めたコッター船長の緊張感が伝わってきます。

そして、ジェームズ・ペイトン号は、8月10日の午後4時30分ごろから5時ごろの間に、悪天候により福島村の海岸に座礁してしまいました。

しかし、この船はしっかりとバラストによって船体のバランスをとっており、また、船長と航海士、船員たちのあらゆる努力により船と積荷を守ることができました。



# 荒波との戦いの末に 村をあげて、命がけの救出劇

1875(明治8)年8月10日。折からの暴風雨のため、海岸の見回りに出た戸長<sup>(※1)</sup>の山田斧治郎とその長男の菊次郎、そして砂浜にいた村人の林蔵と治作の4人は、荒れ狂う海に、異様な物体を発見しました。

「黒船か…」と斧治郎が叫びました。

それは、怒涛のうねりに揉まれるように船体を揺り動かしながら、まるで巨大なカブト虫のように浜に向かって迫ってきました。

4人は、言いのない恐怖心に襲われ、ただ呆然と見つめました。

あえぐように近づいてきた船体は、ついに

浅瀬に乗り上げ、大きくガクリと左に傾き、船底を見せて止まりました。

事の成り行きに圧倒され立ちすくんでいた4人は、強風にはためくちぎれた白い帆布の下で、波しぶきに煙りながらもうごめく一群の人影を見ました。それは、紛れもなく救助を求める乗組員の姿でした。

我に帰った斧治郎は、毅然とした面持ちで菊次郎に命じました。

「菊次郎、村へ飛べ。半鐘を鳴らして、一軒に一人、村中から残らず浜へ集めよ」

右舷を浜に引っ掛け、波に揉まれてダブリダブリときしめく黒船の甲板では、乗組員たちが必死で助けを求めています。

「急いでくれ、村の衆」

斧治郎は心の中で叫びました。

とその時、林蔵が船の方を指し声を上げました。

「ありゃ何だ。浮か、いや静か<sup>おひ</sup>か」

それは、乗組員が海に投げ込んだ綱をくくりつけた空の樽でした。しかし、樽は波の渦に吹き上げられ、もどかしくも岸に寄ってこないのです。

そんな時、砂丘の頂上に人影が一つ、二つ、三つと現れました。砂丘を駆け降りてくる若者の群は、まるで騎士のように敏捷<sup>びんしょう</sup>でした。

競うように波打ち際に立ち並んだ若者たち。その視線の先には、波に翻弄され無情に漂う樽がありました。

その時です。若者の一人、内山爲五郎は、ためらうこともなく体にぐるぐると綱を巻きつけるやいなや、ガバッと海の中へ歩を進めたのです。

爲五郎は両肘を「く」の字に曲げ果敢に荒波に立ち向かって行きました。若者たちは、綱を固く握りしめ勇敢な仲間の姿を固唾を呑んで見守りました。

爲五郎は激しい波の抵抗に屈することもなく、必至で樽に近づいて行きました。やがて爲五郎は樽に綱を結びつけ、黒船と陸とは真一文字に結ばれました。

それは、福島村の人たちと、遠い異国からやって来た初めて出会う外国人との心の絆が結ばれた瞬間でもありました。

※1：戸長は明治時代前期に区町村に設置された行政事務の責任者。現在の町村長に該当。



このページの文章は、山内泉著「史實物語 ちえいむすべいとん脱」を参考に、イメージして執筆したものです。

# 事故を伝えた英字新聞 乗組員は全部で15人

## まさに命綱となった一本の綱

コッター船長は、村人たちに救助された時の様子について、後日次のように語っています。

「我々が深海測鉛<sup>(※1)</sup>の綱にくくりつけた空の樽が岸に打ち上げられた。村人がそれを掴んだ。さらに、その綱を使って5インチ(12.7cm)の太い綱を送り、村人たちによってすぐに杭で砂浜に打ちつけられた。我々は、その太い綱にすべり環を付けた綱<sup>(※2)</sup>を付け、太い綱を伝って上陸することができた。我々は、波の中を40か50ヤード(36.5mか45.7m)を越えていかなければならなかった。11人が上陸

に成功したころには暗くなっていた」

船と陸を結んだ一本の綱が、まさに乗組員たちの命綱になったのです。

## 当日は11人が上陸

座礁した際、ジェームズ・ペイトン号には、コッター船長とその妻、航海士3人、船員8人、コック1人、ボーイ1人の合計15人が乗っていました。当日上陸したのは11人で、疲労していた二等航海士の救助を諦め、一等航海士と1人の船員、コックが船内に留まりました。なお、この4人は翌日に救出されています。しかし、

その後、福島村に届いた英国公使館からの謝辞には14人と、1人少なくなっています。横浜からシドニーに到着した1873(明治6)年の記録によるとボーイは中国人となっており、アジア人だったため、公使館としては数に入れず14人としたと考えられます。

※1：海の深さを測るための鉛製のおもり。

※2：スライドできるように環(わっか)を付けた綱。



ウィリアム・コッター船長の直筆の記録。右下に船長のサインがある。

INWARD.

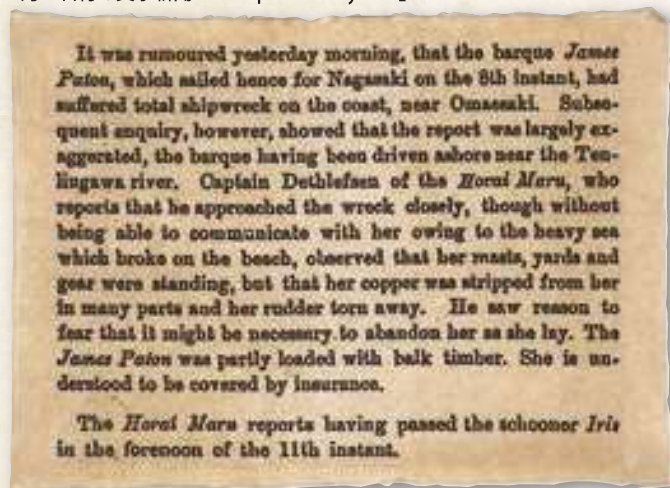
A LIST of the Crew and Passengers arrived in the Ship *Tenby* of the Port of *London* at *10 o'clock* Master, of the Berth of *117* Tons, from the Port of *London* at *10 o'clock* New South Wales, 8 June 1873.

NAME	Rank	Age	Place of Birth	Remarks
William Cotter	Master	35	London	
John Wilson	Mate	45	London	100 lbs. bottles
John G. Brown	Boatman	31	London	100 lbs. bottles
Richard Brown	Carpenter	39	London	100 lbs. bottles
John H. Miller	Cook	40	London	
Frank Peterson	St B	33	London	
James Johnson	—	35	London	
Richard Peters	—	36	London	
Richard Galt	—	38	London	
Philip Ward	—	37	London	
William Hafford	—	37	London	
Thomas Hocking	—	39	London	
John Brown	—	31	London	
John Hill	By	37	China	

Wm Cotter  
Master

1873(明治6)年6月16日に横浜からシドニーに戻った時の記録に、William CotterがMaster(船長)と記されている。船長の他、船員と乗客の名前、年齢、出身が船長の直筆で記されている。コッターの名が最初に登場するのはこの記録である。船長、航海士、甲板長、甲板員、コックがそれぞれ1人、船員は8人、コック1人、乗客3人で計17人。イギリス出身者だけでなく、ブルウェー、デンマーク、アメリカ、中国など多国籍な乗組員で構成されている。コッター船長は年齢が35歳と記されており、難破した1875(明治8)年8月は37歳か38歳だったことになる。

8月14日付の英字新聞「The Japan Weekly Mail」



ジェームズ・ペイトン号難破の記事が掲載されている。

# 降って湧いた“異文化交流” 村人たちと乗組員が過ごした日々

## 通訳として雇われた林幹造

船員たちを救助したものの、村人や浜松県の役人たちは、言葉が通じず大いに困惑していました。

そんな折、事件翌日の8月11日に母親と船を見物に来た林幹造(後の平野又十郎)は、浜で言葉が通じない外国人と役人・村人を見て通訳を買って出ました。すると、すぐに実力が認められて、その場で臨時雇いとなりました。

## 船長夫妻はおよそ2週間滞在

古文書によると、滞在した場所は、戸長の山田斧次郎宅と副戸長宅、観音寺、浜の小屋の4カ所、船長と船長婦人、コックが8月22日まで過ごしています。一等航海士と船員9人は副戸長宅と浜の小屋に滞在し、16日に通訳の林幹造が同行し横浜へ帰っています。また、船の番をしていた二等航海士は、9月上旬まで、およそ1カ月間滞在していました。

## 村人の親切に感謝の意

コッター船長は「日本人の村で乾いた服と食物が提供された。日本人たちの親切、特に妻に対する親切に心からの感謝の意を村人

に伝えたい」と証言しています。また、航海日誌には「私と私の妻、病気だった2~3人の船員に対する親切に対して、私は浜松やその周辺の人々に感謝の意を表明する。滞在中は、魚、鳥、卵などが村人たちから無償で届けられ、感謝しながら頂いた」と記されています。

実際、古文書には、船長や船員たちの警護や世話などのために、浜松県から区長<sup>(※1)</sup>や羅卒(巡查)、医師などが福島村を訪れたことや、英国人が病気になる浜松まで籠に乗せた記載があり、欧米人に対する感情が必ずしも好意的ではなかった時代にあっても、乗組員たちに対し丁寧に振舞っていたことが分かります。

## 戸惑いながらの異文化交流

しかしながら、言葉も通じず、生活文化も違うことから、滞在期間中には双方ともに難儀することもありました。村人たちが第一に戸惑ったのが食文化の違いでした。乗組員たちが求める牛乳や卵の調達は、当時それらを食べる習慣がなかった村人にしてみれば、大変な苦勞でした。卵料理を作る際、調理方法が分からず、卵の殻ごと調理してしまったこともあったそうです。

※1：明治時代初期における地方行政区画の長。



現存する古文書の「英国船諸入費書上帳」には乗組員たちの救助・滞在に掛かった経費について、日付入りで詳細に記録されている。掲出の8月10日の記録には、人足費用の他に、「一金壹円八錢 白米壹斗貳升」「一金八拾七錢五厘 酒七升」など乗組員たちに供された食品などの費用も細かく記されている。

## 好評だった西瓜

古文書の「英国船勘定仕揚覚帳」には提供した食材が綴られています。酒、卵、椎茸、うなぎ、鯉、鶏、あひる、西瓜、うり、油そして肴(魚類のことだと思われる)。特に酒と卵、肴

が多く提供されており、船長や船員たちが酒飲みであったことが分かります。また、西瓜も好評だったようで何回も差し入れされています。油も頼まれていることから、焼き料理も多かったと想像されます。



かん ぞう  
**林 幹造**  
(平野又十郎)  
銀行家  
(1853年~1928年)

通訳として活躍した林幹造は、1853(嘉永6)年、長上郡掛塚村(現・磐田市掛塚)に廻船問屋・山文の当主、林文吉の八男として生まれる。幼名を八郎、後に幹造と改める。生来向学心の強い幹造は、明治3年東京へ旅立ち、当時の大蔵省監督権頭、岡村義昌の住み込み書生となる。間もなく岡村氏が兵庫県大参事<sup>※</sup>に栄転したため随行し、金融会社小野組神戸支店に勤務。英語や洋式簿記を学び、貯蓄の必要性を学ぶ。その後、明治10年、林家の遠縁にあたる貴布衾村(現・浜松市浜北区貴布衾)の豪農、平野又衛門の婿養子となる。同年養父の死去により、家督を相続して名前を5代目又十郎に改めた。村人に貯蓄の必要性を説いてまわり、同心遠慮講という貯蓄組合を作る。明治18年には現在の中区伝馬町に西遠銀行を設立。その後、西遠銀行は遠州銀行となり、やがて静岡銀行となった。

※現在の県知事に相当する役職。

# 届けられた感謝の心 受け継がれる心



## 英国公使からの謝辞

事件後、浜松県から神奈川県令および英国領事へ遭難・救助の報告が届けられました。そして事件の翌月、英国公使ハリー・パークスから寺島外務卿を通じて、福島村へ謝辞が伝えられています。

1876(明治9)年10月5日、村中の36軒から1人ずつ呼び出して、静岡県庁の役人が御礼の挨拶をし、謝辞の書状を渡しました。

その内容は、ジェームズ・ペイトン号の船長とその妻、船員たちに対して、福島村の村人が丁寧にもてなしてくれたことへの感謝の意を伝えて欲しいというものでした。

## 村の36軒に金百円。 名目は救助金

救出にあたった36人は県庁で、英国政府が用意した救援金100円と立替分の40円34銭5厘を受け取りました。そしてそれを、経費を



戸長山田斧治郎が英国から贈られた銀の盆とデカンタ、ワイングラス、菓子器のセット  
〔山田家蔵〕(浜松市指定有形文化財)

引いて36軒で分けました。33軒が3円92銭ずつ、3軒が1円37銭3厘ずつを受け取りました。

日本近海での外国船の難破・遭難事件で、金時計など高価な品物が贈られることはあっても、現金の御礼は当時としては珍しいことでした。

なお、当時の100円は、現在の貨幣価値にするとおよそ100万円で、1軒あたりおよそ4万円の金額を受け取ったことになります。

## 英国からの贈り物、 2組が現存

救助金の受け取りと同時に、次の品々を御礼として各人に渡しています。

- ・戸長の山田斧治郎／箱入りの台1個、菓子器1個、デカンタ2個、ワイングラス6個、
- ・副戸長の内山林蔵／水差し
- ・観音寺の山田宗山／箱入りの台1個、ビン3個
- ・平野又十郎／デカンタ1個

このうち、副戸長の水差しは火事により焼失し、観音寺のものは行方が分かりません。現在、戸長山田斧治郎のものが山田家に、平野又十郎のデカンタが平野家に保管されています。

現存するワイングラスやデカンタには、見事なカットが施されています。平野又十郎に贈られたデカンタは、スターリング・シルバーの取っ手と蓋がガラスと一体となっているものです。



平野又十郎が英国から贈られたデカンタ(左)を収納する箱の蓋(右)の裏書には、難破当時のジェームズ・ペイトン号の所有者が、当時アジア最大の銀行であったオリエンタルバンクであると書かれている  
〔平野家蔵〕

# ジェームズ・ペイトン号が遺したものの 報じられた「The Great Humanity」

## 海外の新聞が取り上げた日本人の「グレート・ヒューマニティ」

ジェームズ・ペイトン号事件と、その後の福島村の人たちの乗組員に対する親切な対応は、海外のいくつかの新聞で取り上げられました。そこではいずれも、村人たちの親身に対応に対し、「the greatest kindness (最大の親切)」「the great humanity (大いなる人道主義)」などの言葉を使って最大限の賛辞を贈っています。

この当時、大英帝国と呼ばれていたイギリスをはじめヨーロッパの列強では、植民地政策がとられており、植民地における人権も確立されていませんでした。そんな時代にあって、極東アジアの、しかも開国したばかりの日本の庶民に対し、最上級の賛辞が贈られたのでした。

### ニュージーランドの新聞記事

Some time ago, a British merchant ship, named the James Paton, was wrecked off Fukushima, Japan, and was totally lost. The Japanese authorities and the natives near that place showed the greatest kindness to the shipwrecked men, all of whom, including the captain's wife, owe their lives to the exertions made by the natives. The sufferers had every attention shown them, being fed, housed, and conveyed to Yokohama gratuitously. The Board of Trade, learning these particulars from despatches received by the Foreign office, have forwarded the sum of £100 to Sir Harry Parkes, Her Majesty's Minister at Yokohama, to be distributed at his discretion to the natives who showed such kindness to the unfortunate crew.

NEWS BY THE MAIL.  
Star, Issue 2484,  
9 March 1876

The following paragraph, from the Maritime Register, shows how completely the former relations of the outer world with Japan have been metamorphosed:—  
"The Foreign office has received despatches giving accounts of the great humanity shown by officials and other natives of Japan to the crew of the British vessel James Paton, wrecked off Fukushima on November 10th last. The crew were rescued, as well as the Captain's wife, by the prompt exertions of the Japanese authorities. Assistance was given to recover what was possible from the wreck, and the sufferers were housed, fed, and conveyed to Yokohama gratuitously. The Board of Trade has awarded £100 in recognition of these services, to be distributed at Sir H. Park's discretion."

Grey River Argus, Volume XXI, Issue 2389, 6 April 1876

## そして未来へ

科学技術が未発達で災害などの救助活動も困難な時代にあって、まさに命がけの救助を行い、さらに、文化や言葉の違いという壁を乗り越え、乗組員に対して親切な対応をした福島村の村人たち。

そして、船長が「福島村の海岸に船が辿り着いたことに感謝している」と言うように、心から福島村の人たちに感謝し、その気持ちとしてガラス器などを贈った船員たち。

民間レベルの国際交流の第一歩となったともいえるこの出来事には、時代を越えて将来に伝えていきたい「人の道」があります。それは、人種や国籍にとらわれないもてなしの心、そして友好の絆ではないでしょうか。



現存する古文書（浜松市指定有形文化財）

前列右の「英国船諸入費書上帳」と右から2番目の「英国船勘定仕揚覚帳」は救出・滞在などにかかった経費に関する記録で、いずれも詳細な内容となっている。「英国船諸入費書上帳」をベースにして「英国船勘定仕揚覚帳」が作成されたと考えられ、「英国船勘定仕揚覚帳」には日付はなく、項目と金額がまとめられている。「英国船諸入費書上帳」は日付があり、いつどのように費用が発生したのかが記録されており、当時の福島村での乗組員たちの様子を知ることができる。



# 砂の中に眠る船 ジェームズ・ペイトン号のその後

## 入札で日本人に売られた 機器や船体の銅板

ジェームズ・ペイトン号は、座礁からおおよそ1カ月後の9月6日に、カルフォルニアの保険代理店をしていたフレッチャーが、競売によって600ドル<sup>(※1)</sup>で購入しています。

その後、9月21日に浜松において、フレッチャーが高札(競売)にかけ、1540円で落札されています。現在の貨幣価値にするとおおよそ1540万円。落札したのは、武州横浜万代町の村上喜代治らと林文吉でした。武州横浜万代町は現在の神奈川県横浜市中区万代町で、かつては横浜港に続く運河沿いにあった町です。

古文書には以下のように裏書されています。

東京芝神明町第11番地 釘屋喜代次  
横浜万代町1丁目台113番 釘屋伊和  
横浜扇町1丁目 釘屋善兵衛  
神奈川宿荒町 飯田国吉

戸長山田斧治郎は後に連絡を取る必要があるかも知れないと判断し4人の名と住所を記録したものとされます。また、村上喜代治が上記の商人をとりまとめたと考えられます。

さらに、海岸に流れついた船の銅板を村上喜代治写門の掛塚村林文吉が受け取ったとの記録が古文書にあります。当時、銅の価格<sup>(※2)</sup>は500グラムで1.66円。1キロで3.32円でした。流れついた銅板は1反(33キロ)あり、当時の価格で109.56円、現在の貨幣価値に直すと

110万円近くになり、銅の盗難未遂事件があったことからみても、かなりの価値があったものでした。

## 波に襲われ姿を消した ジェームズ・ペイトン号

1875(明治8)年10月1日、座礁したジェームズ・ペイトン号は「稀なる高波」に襲われて、船体が壊れ、船具などが散乱してケヤキの角材や板などが浜に打ち上げられてしまいました。10月1日は大潮にあたり、高波を受けたこととなります。福島村では、何とか繋ぎ止めておこうとしましたが、10月5日にも再三

の高波に襲われ、沖へ流されてしまったのか、はたまた砂に埋もれてしまったのか、その姿は忽然と失われてしまいました。つまり、座礁という突然の来訪からおおよそ2カ月、福島村を一大事に巻き込んだジェームズ・ペイトン号は、突然どこかに消えてしまったのです。

ジェームズ・ペイトン号の残骸がどこかに存在するとしたら、それは海深く沈んだ砂の中で、130年余りの長い眠りを続けているのかもしれない。

## ジェームズ・ペイトン号よ、 何処に

遠州灘の海岸は大きく侵食され、明治時代に比べ福島町でも海岸線が後退しています。つまり、同じ地点で比較すると現在は水深が深くなっていることになるのです。



銅板を村上喜代治写門の掛塚村林文吉が受け取ったとの記録が記されている



現在の福島町の海岸

※1:現在の貨幣価値にするとおおよそ600万円。

※2:1875(明治8)年8月27日付、横浜毎日新聞「鉱物類の価格一覧」より。

[参考文献]

山内 泉著『史實物語 ちえいむすぺいとん號』(山内泉発行/1950年)

御手洗清著『遠州偉人伝 第1巻』平野又十郎の項(浜松民報社発行/1962年)

平野静男著『平野又十郎 家事要件録』(平野繁太郎発行/1989年)

**英国難破船 ジェームズ・ペイトン号**

2011年3月初版 2022年5月第2版

発行■浜松市博物館(〒432-8018 浜松市中区蛸塚四丁目22-1 TEL.053-456-2208)

編集■浜松市南区役所区振興課(〒430-0898 浜松市南区江之島町600-1 TEL.053-425-1120)

印刷■中部印刷株式会社