

遣明船と南海路

伊藤幸司

Ships Carrying Japanese Missions to Ming China and the South Sea Route
ITO Koji

はじめに

- ①南海路をめぐる研究動向
- ②南海路を経由した遣明船
おわりに

【論文要旨】

本稿は、日本と明朝との交流に使われた航路のうち、南海路を考察対象とするものである。日明航路は、東シナ海を横断する「大洋路」と「南島路」があり、これに接続する国内航路として「中国海路」と「南海路」がある。南海路は、南九州から九州東岸を北上し、豊後水道を横断して四国に渡り、土佐国沿岸を経て、紀伊水道から畿内の堺へと至る航路であり、一六世紀中葉に日本に來航した鄭舜功の『日本一鑑』では「夷海右道」として記されている。

南海路は、一五世紀後期の応仁度遣明船が帰路に使用してから注目されるようになるが、実際は遣明船以前からの利用が史料から確認できる。ただし、瀬戸内海を通過

する中国海路と比較すると、南海路は、距離も長く時間もかかるうえに、室戸岬や足摺岬を迂回し、太平洋に直面する土佐湾を航行するという自然条件の厳しさもあったため、中国海路の沿線が不安定化した場合や、政治的な背景がある場合に限って利用されることが多かった。本稿では、これまで断片的に蓄積されてきた南海路にかかる研究史を整理した上で、南海路を利用した遣明船について個別に取り上げ、南海路の港町との関係等に注目しながら考察をした。対象とする遣明船は、応仁度船、文明八年度船、同一五年度船、明応度船、永正度船、大永度船、天文一三年度船である。

【キーワード】南海路、遣明船、堺、細川氏、吸江庵

はじめに

日明関係史は、近年、日本の遣明船にかかる研究を網羅的にまとめた成果が出されたため、現段階における研究の到達点を確認することができようになった（村井章介ほか二〇一五）。このなかで、日明交流の航路については、とくに主要航路として使用されていた兵庫―瀬戸内海―赤間関―博多―五島列島―舟山群島―寧波を中心に説明がなされている。

日明交流の航路は、東シナ海を横断する国外航路と、畿内と九州とを結ぶ国内航路とが接続することで成り立っていた。東シナ海横断航路としては、日宋貿易以来、長年にわたって使用されている博多―寧波（杭州湾）を結ぶ「大洋路」が知られており、日明交流段階の様相についても、入明した日本の禅僧の日記などから詳細な分析がなされている（伊藤幸司二〇一三）。東シナ海横断航路には、「大洋路」の他に、現在の福建省から琉球列島を経由して九州へ至る「南島路」という航路の存在も指摘されている。「南島路」は、「大洋路」が何らかの理由により使用できない場合に、サブルートとして選択されることが多かった。例えば、元末期の内乱状況や前期倭寇の跋扈によって中国大陸沿岸の「大洋路」の危険性が高まった際、「南島路」は活況を呈した（榎本渉二〇〇七）。日明交流においても、初期日明関係の一部の通交や、足利義持による断交後、義教が国交を復交させる際のルートは「南島路」であった可能性が指摘されている（橋本雄二〇〇七）¹⁾。

一方、畿内と九州とを結ぶ航路については、兵庫から瀬戸内海、赤間関を経て博多へ至る「中国海路」が主要ルートとして知られている。多くの遣明船は、この「中国海路」を使用し、五島列島から「大洋路」を経て寧波へ至った。これに対して、堺から紀伊水道を抜け、四国土佐国を経て南九州に至る「南海路」と呼ばれる航路もあった。ただし、「南

海路」は「中国海路」と比較すると、距離が長く、時間もかかった。事実、文明一五年度遣明船が、寧波からの帰路、「大洋路」で東シナ海を横断し、文明一七年（一四八五）二月十九日以前に五島列島の奈留浦に帰着した際、京都へのルートを室町幕府に報告するなかで、「中国海路」なら京都到着は年明けの正月末頃だが、「南海路」であれば四、五月頃になるだろうと予想している（蔭涼軒日録）文明一七年二月二十四日条）。ここから、五島列島が「中国海路」と「南海路」の分岐点となっていることが確認できる²⁾。いずれにしても、遣明船の国内航路は、距離が短く、時間も掛からない「中国海路」を利用するのが基本であり、「中国海路」の沿線が不安定化した場合や、政治的な背景がある場合に限って「南海路」という選択肢が浮上したといえる（伊藤幸司二〇一三）。

このように、「南海路」は「中国海路」のサブルートとして存在した。ただし、比較的史料に恵まれる「中国海路」と比べると、「南海路」の実態は不分明な点が残されており、現時点における研究の到達点もさほど共有されていない。ゆえに、本稿では、先学に学びつつ、「南海路」の実像について遣明船を中心に考察をする。

①南海路をめぐる研究動向

南海路とは、南九州から豊後水道を横断し、土佐国の沿岸を経て、紀伊水道から堺に至る航路のことである。この航路は、一六世紀中葉に日本へ来た鄭舜功が、明に帰国後、豊後で収集した情報をもとに記した『日本一鑑』のなかで、「夷海右道」として紹介されている。ゆえに、『日本一鑑』『夷海右道』の記述を素材として南海路の考察が進められてきた（那波利貞一九三七）（神戸輝夫一九八〇）（秋澤繁二〇〇一）。その結果、「夷海右道」とは、南九州の東岸を北上した後、蒲江（現在の大分県佐伯市）から豊後水道を横断し、鶴来島―沖ノ島（いずれも高知県宿毛市）を

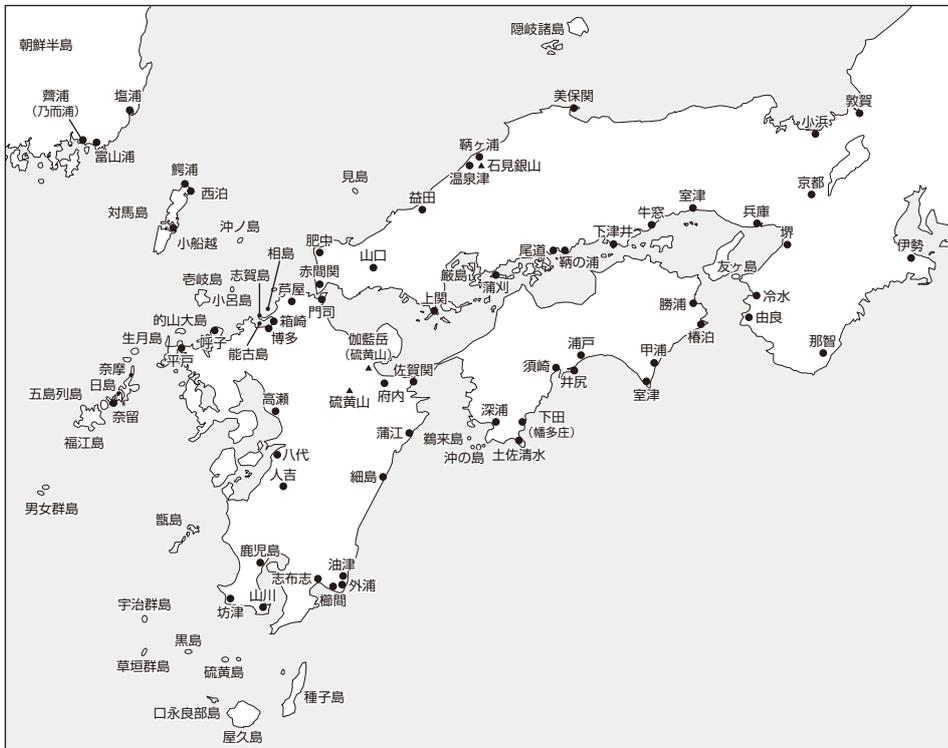


図1 西日本におけるおもな港町等

経て宿毛湾奥の深浦へ入り、柏島―駒妻―清水から足摺岬を迂回し、津呂―与津―須崎―浦戸―手結―室津といった土佐湾沿岸を経て、室戸岬を迂回し、紀伊水道西岸の甲浦―椿泊から紀淡海峡を渡って堺へと至る航路であることが分かっている〔市村高男二〇一〇〕。南海路の沿線にある港町の個別研究も進んでおり、室戸岬の港町や〔目良裕昭二〇一七〕、

土佐湾岸に面する天正期の洲崎〔下村效一九八二a〕、戦国末期から豊臣期における浦戸の考察などがある〔目良裕昭二〇一〇〕。また、中世西日本の流通と海運の全体像からすると、南海路〔夷海右道〕¹¹ 西太平洋ルートは、九州東岸ルートから豊後水道、瀬戸内海を経て畿内に至るルートと比較すると劣勢であったが〔市村高男二〇〇四〕、一六世紀に入り東アジア海域の活性化にともない土佐沖航路の重要性が増すと評価されている〔市村高男二〇一〇〕。

南海路は、一五世紀後半以降、遣明船が利用するようになったことで航路が開かれた、あるいは活性化したと評価されてきた〔堺市役所一九三〇、一七三頁〕〔田中健夫一九六一、一二〇頁〕。しかし、遣明船就航以前にも南海路が使用された形跡は、少ないながらも史料上で確認することができるし〔山本大一九七八〕、また、南海路を行く遣明船の往来は、明朝による景泰約条によって十年一頁で一三三艘までという渡航制限を受けていたため、回数も船数も限られており、その影響を過大視すべきではないという指摘もなされている〔下村效一九八二c、二七五―二七六頁〕（なお、下村は南海路を通った遣明船の総数を一一艘とするが、実際は一五艘あるいは一六艘と考えられる）。むしろ、一五世紀後半以降の南海路の活性化は、堺などの畿内商人による商業活動の活発化に加えて、土佐国の住人による熊野信仰や、伊勢御師の教線拡大による伊勢参詣行為など、人やモノの移動にともなう航路利用こそが重要であったとする〔山本大一九七八〕〔下村效一九八二bcd〕。さらに、戦国・織豊期における土佐国への一向宗の教線拡大や、種子島への法華宗の流入の背景にも南海路の存在があったと推測されている〔秋澤繁一九九七〕〔宮脇さゆり一九九三〕。

南海路において紀伊水道と豊後水道とを結ぶ土佐国は東西に長いが、西と東とでは大きな地域差があり、荘園や荘園領主のあり方にも違いがある〔市村高男二〇〇一〕。こうした特徴は出土遺物の点でも同様で、浦

戸湾周辺を境界にして東西で対照的な様相となる〔池澤俊幸二〇〇三〕。中世土佐国では、搬入品に関しては西部が東部に卓越しているが、古代では国衙のある東部が優越していた。土佐国は、九州―畿内の幹線（瀬戸内海）から外れるため、一二世紀末まで初期貿易陶磁器がほとんど出土しないが、一二世紀末以降は貿易陶磁器を含む搬入品が流入し西部と東部の関係が逆転するという。ただし、西部の優越性は近世にはみられず、極めて中世的な特徴といえる〔池澤俊幸二〇一〇〕。こうした、中世土佐国の東西の地域差は、土佐国の東西にある豊後水道と紀伊水道における交流のあり方に起因しているといえる。

一四世紀後半から一五世紀初頭の東九州から瀬戸内海沿岸地域における陶磁器の出土状況によれば、九州東岸から瀬戸内海に至る航路が顕在化していることが明確に分かる。このことから、貿易品の輸送ルートが多様化により、博多を起点としない航路の発達を看取できる〔柴田圭子二〇一七〕。なお、出土遺物の特徴としては、九州東南岸の志布志湾、大淀川河口部（宮崎市）や細島港（日向市）などに集散地があることをうかがえ、四国西岸では南予地域〔柴田圭子二〇一六〕や四万十川下流（四万十市中村）からの出土が目立っている。こうした出土遺物の分布状況は、まさに豊後水道をまたぐ南海路のルートと一致していることは興味深い。なお、豊後水道両岸地域については、幡多郡など西南四国地域と豊後とが密接な関係にあることや〔市村高男二〇一〇〕、南海路の視点から長宗我部氏と九州との関わりについて述べたものがある〔津野倫明二〇一七〕。

一方、紀伊水道をめぐる交流については、既述した土佐国における熊野信仰や伊勢参詣行為にともなうもののほか、紀伊側の紀の湊のあり方や紀伊の湊と南九州とのつながりが指摘されている〔山本賢司一九九八、二〇〇二〕。また、紀伊水道西岸の野根浦近隣の名留川観音堂には一〇世紀後半から一一世紀前半の菩薩立像があり、紀伊半島西部地

域の仏像群と類似した特色があるという〔青木淳二〇〇〇〕。なお、紀淡海峡の海底からは一五世紀後半を中心とした明代の陶磁器が引きあげられており〔近藤孝敏一九九五〕、南海路との関わりをうかがわせている。また、平成三〇年（二〇一八）に開催された第二五回中世都市研究会において「紀伊水道内海世界の港市と権力」がテーマとされ、紀伊水道内海世界における政治拠点の変遷と、流通拠点としての港町の動向とを総合的に捉えようとする試みられた。紀伊水道を挟む阿波国と紀伊国の両岸地域を紀伊水道内海世界とみなし、一つの経済圏や流通圏として位置付けるといふ問題提起は非常に魅力的であるが、残存する文献史料の限界もあり、両岸地域の直接的な交流の事例蓄積は十分とはいえない〔中世都市研究会二〇一九〕。

南海路の歴史的展開のなかで最も注目されてきたのは、『天文日記』に登場する土佐一条氏と遣明船との関わり方をめぐる理解についてである。これをめぐる一連の研究動向については、すでに岡本真による明快な整理があるが〔岡本真二〇一五a〕、ここでは行論の必要上、簡便に触れておきたい。まず、最も古くから主張され、近年でも強く命脈を保っているのは、遣明船派遣主体を細川氏とし、土佐一条氏は唐船の建造に関わったとする栢原昌三以来の理解である〔栢原昌三一九一五・六七～七〇頁〕〔堺市役所一九三〇〕〔小葉田淳一九四一・一七二～一七四頁〕〔橋本雄二〇〇五a・二二八頁〕。これに対して、遣明船への一条氏の主体性を強調する野村晋域以来の理解も古くからあり、地元高知で根強く支持されてきた〔野村晋域一九三七〕〔山本大一九七八〕。ただし、一条氏主体説については、早くから批判もあり〔土松泰一九四二〕、下村效は、一条氏による遣明船建造の事実は確認できるものの、遣明船経営の主体などではなく、一条氏が入手した唐物も幡多地域が堺商圈に包摂されていたため可能であったとする〔下村效一九八二d〕。下村の一条氏主体説批判に対しては、幡多地域が中四国のなかでも貿易陶磁器出土が質量

ともに特筆すべきところであることから、一条氏が唐物などの輸入品入手を堺商人のみに頼っていたとは考えられず、改めて一条氏による勘合貿易に限らない独自の対外貿易の可能性を検討すべきだとする反批判が市村高男から出されている〔市村高男二〇一〇〕。ただし、一条氏による唐船造営行為や唐物入手とその贈答行為が、そのまま独自の対外貿易の証左とはなり得ないことはいうまでもない。一方、一条氏の建造した唐船を、本願寺が遣明船経営の主体として使用したとする新たな解釈もある〔大畑博嗣二〇〇七〕。

研究史が錯綜するなか、『天文日記』にみえる土佐一条氏と遣明船との関わり方に決着をつけたのが岡本真である〔岡本真二〇一五a〕。岡本は、新発見の『活套』〔国立歴史民俗博物館蔵〕所収の外交文書を活用しつつ、『天文日記』に登場する一条氏建造の唐船が、細川晴元と堺商人とが主体的に推進した遣明船であり、本願寺も一条氏も派遣の協力者に過ぎず、遣明船派遣をめぐる大内義隆との抗争は天文年間に至っても継続していたとした〔岡本真二〇一五a〕。そして、大内氏の妨害によって派遣延引となった細川氏の遣明船は、豊後の大友氏と合同で天文一三年度遣明船として派遣されたと結論づけた〔岡本真二〇一五b〕。

このように、一条氏が細川氏や堺商人と南海路によって結び付いていたことは確かなことであるが、一方で一条氏は細川氏のライヴァルである大内氏とも密接な関係を持っていた。永正末から大永元年（二五二二）頃、一条房冬の側室として大内義興の娘（義隆の姉）が婚姻し〔市村高男二〇一〇〕、その子は子宝に恵まれなかった大内義隆の猶子となり、恒持と改名後、足利義晴から偏諱を受けて晴持と名乗った。ただし、晴持は義隆の嫡子として期待されたが、天文一二年（一五四三）の出雲遠征中に死去した。いずれにしても、一六世紀前半に一条氏と大内氏とが婚姻関係で結び付いていたことは確かであり、この点に注目し、一条氏が贈答に利用した唐物の入手先として大内氏の存在を指摘するものもある。

また、一条氏が土佐湾の港支配のみならず、大内氏に加えて豊後の大友氏や日向の伊東氏とも婚姻関係を結んでいる背景として、一条氏が土佐湾から豊後水道にかけての制海権を把握しようとしていたのではないかと評価するものもある〔朝倉慶景二〇〇〇〕。

このように、土佐一条氏の視角からすれば、大内氏との縁組みは一条氏の勢力拡大策の一環として位置付けられるが、同時にそれは大内氏によるアジア外交政策の一環でもあった。大内氏は、明朝・朝鮮・琉球など多元的な外交活動を展開していたため、各国との通交ルートの安全を確保し、円滑な往来が実現できるように注力していた。例えば、九州北西部の遣明船航路を押さえる平戸島の松浦氏に対しては、偏諱を与えるなど密接な関係を作り、遣明船警固などを依頼している〔伊藤幸司二〇一二〕。豊後水道も、遣明船派遣や琉球通交を行うに際して重要な航路であったため、大内氏は日向国の要港を押さえる島津豊州家と密接な関係を形成していた〔伊藤幸司二〇〇三〕。しかし、豊後水道の安全確保のためには水道の両岸地域との良好な関係が欠かせなかったため、大内氏は九州側の島津豊州家のみならず、四国側の一条氏とも関係を構築する必要があったといえる。

ただし、こうした重要航路沿線の地域権力に対しては、複数の有力者からの接触があることが珍しくなかった。例えば、島津豊州家に対しては、大内氏のみならず細川氏も接触しており〔小葉田淳一九四一〕、一条氏に対しても細川氏、大内氏、大友氏らが接触している。こうした動きに対して、島津豊州家や一条氏は、特定の地域権力のみ傾倒することとはせず、多方面外交を行うのが常であった。

一六世紀中葉、大内氏が滅亡すると、大友義鎮が平戸松浦氏に偏諱を与えたり、一条兼定に娘を妻として入れたりと入れているのは、まさに大内氏の後継者として振る舞おうとする大友氏の外交政策として評価することができる。

② 南海路を經由した遣明船

① 遣明船以前の南海路

本節では、遣明船就航以前の南海路の具体的な使用状況について、先学に学びつつ確認しておく。

古代における南海路の使用例として著名なのが、土佐国守として現地に赴任していた紀貫之の帰洛の場面である。『土佐日記』によれば、承平四年（九三四）一二月に国府の外港である大津から浦戸へ出て、土佐湾岸から室戸岬經由で京都へ向かった。その途中、室戸岬手前の室津で風待ちのため一〇日間滞在し、五五日を費やして上洛している。

紀貫之は、南海路の東側部分を航海しただけであったが、南海路を九州から畿内まで使用した例もある。貞和五年（一三四九）、日向国定善寺の日郷が日叡を上洛させる際、日叡は日慶と日叡の弟了性坊に下人の上下五人で、一〇月中旬に日向国細島を出発したところ、同二一日に阿波国勝浦で海賊に拉致され、翌日和泉国小嶋に連行された。その後、一月中旬は阿波国椿浦に滞在していたが、同月晦日に計略をめぐらして移動、一二月朔日兵庫に到着し、同二日に京都に辿り着いたという（『定善寺文書』所収「日睿上人縁起」『宮崎県史』史料編中世一）〔福島金治一九九八、六二一～六二二頁〕。京都を目指す日叡らが、日向国細島から出航して紀伊水道西岸の勝浦や椿浦にいることを考えれば、彼らは南海路を經由したと思われる。ゆえに、少なくとも一四世紀中葉には、九州から畿内へ行く航路として南海路が選択肢として存在していたことが分かる。康永三年（一三四四）には、紀伊水道東岸の紀伊国冷水浦の住人後藤三らが、薩摩国で船荷を奪われる事件に遭っている（『室町幕府奉行人連署奉書』『旧記雑録』前編二一八六号）〔山本賢司二〇〇二〕。

冷水浦の地理的位置から考えて、紀伊北部から大隅・薩摩半島に至る際に南海路を使用したことをうかがわせている。

このほか、先学では貞和五年（一三四九）に幡多庄大方郷佐賀村の商人六郎右衛門が年貢を京都の東福寺へ送進した例や（『東福寺文書』二・三九八号）〔山本大一九七八〕、至徳二年（一三八五）に堺北庄の鋳物師山川氏が足摺岬にある金剛福寺の鰐口を鋳造した例なども南海路との関わりで説明するが（『下村效一九八二d』）、いずれも土佐湾岸を使用した確証はない（『市村高男二〇一〇』）。

応永二五年（一四一八）、相国寺鹿苑院主（鹿苑僧録）で天龍寺住持であった鄂隱慧叡（夢窓派靈松門派）が足利義持の逆鱗に触れ、急遽、逐電して兵庫から土佐国の吸江庵に下向した。吸江庵は、文保二年（一三一八）夢窓疎石が草庵を営んだのに始まるとされる寺庵で、四国における臨済宗夢窓派の重要な拠点として存在していた（江戸期以降は吸江寺と呼称）。鄂隱慧叡の四国在住時の語録である『南遊集』には、彼を慕ってやってくる人びととの詩文のやり取りが残されている。そのなかに、京都から下向してきた夷侍者に対するものがある。それによれば、夷侍者は京都から阿波国の補陀寺（夢窓疎石が勧請開山、阿波安国寺）を經由して、海南（土佐）の吸江庵を訪問している。補陀寺から吸江庵まで陸路を用いた可能性もあるが、詩文にある「船楫等閑来一遊」の文言などから南海路を使った可能性も十分に想定できる。また、鄂隱慧叡は土佐吸江庵と阿波宝冠寺（秋月庄）とを行き来したとあるので、あるいはその移動は南海路を往來した船であったのかも知れない。

一五世紀中葉における南海路使用の事例としては「兵庫北関入船納帳」が知られている。これによれば、紀伊水道および四国東岸の港町から木材積載船が兵庫北関に入港していることが分かる。土佐国からの木材移出量では甲浦が卓越した存在であるが、室戸岬より西側の土佐湾岸にある安芸郡の佐貴浜、奈波利、安田からの船も確認することができる（『下

村效（一九八二d）。甲浦は、紀伊水道西岸における良港で、時代は下るが天正一七年（一五八九）の『長宗我部地検帳』（安芸郡上）によれば、「御材木屋」の表記があるほか、数多くの船頭、水主、上乗ら（うわのり）の名前も確認することができる。

応仁二年（一四六八）、一条教房が応仁・文明の乱を避けるために家領のあった土佐国幡多庄に下向した（『大乘院寺社雑事記』応仁二年閏一〇月六日条、十一月二三日条）。教房は、同年九月二五日に堺から土佐蓮池城主大平氏の大船に乗船し、翌日、土佐国甲浦に到着し「阿ミタ寺」で休息した。阿弥陀寺は不詳であるが、当地の浄土宗寺院超願寺か、『長宗我部地検帳』（安芸郡上）に登場する阿弥陀堂の可能性がある。一〇

月一日、教房は同じ大平氏の大船で甲浦を出発し、翌日、土佐湾岸の井尻に着岸した。残念ながら、井尻から幡多庄まで教房がどのように移動したのかは記録がなく不明であるが、おそらく海路にて移動したものと推測する。この一七年後、土佐妙蓮寺の扶宗靈陳が、超然庵の普明とその弟子宗寅に託して、堺にある海会寺（かいえじ）の季弘大叔（きこうだいじやく）に秘蔵の「天折集」を送っているが、その際、大平氏とともに上京していることを考慮すれば、彼らは大平氏の船で南海路を使って移動したと思われる（『蔗軒日録』文明一七年一月一日条）（下村效一九八二e）。

また、朝鮮の申叔舟（シンスクチュ）が記した『海東諸国紀』（一四七一年成立）に所載される「日本本国之図」には、阿波国から淡路国へ、淡路国から兵庫



図3 現在の甲浦



図5 現在の井尻に残る最奥部の船溜まり。ここに一条教房が到着したのか。

浦へ、淡路国から紀伊水道を横断し和泉国や紀伊国へ至る航路が描かれている。本図は、これ以前の「一四五三年に琉球国王使として朝鮮へ渡った博多商人道安が献上した地図に倣っていると考えられているため〔田中健夫 一九九一〕、一五世紀中葉にはすでに南海路を構成する航路の一

部が一定程度認知されていたことが分かる。

以上、遣明船の就航以前の南海路の利用状況を確認した。史料上、頻繁な往来ではないものの、すでに一四世紀中葉には南九州と畿内とを結ぶ航路として南海路が存在していたことには注目しなければならない。これに加えて、先学が指摘するように、土佐国から熊野や伊勢へ向かう参詣者の存在を考慮すれば、残存史料以上に南海路利用の実態があったことをうかがわせている。さらに、幡多庄と畿内とを結ぶルートは、豊後水道から瀬戸内海を経て畿内へ向かうのが普通であったことに鑑みれば〔市村高男 二〇一〇・二八頁〕、応仁・文明の乱による瀬戸内海航行の不安定さという理由があったとはいえ、一条教房が堺から南海路を経て幡多庄に下向している事実は、一五世紀後半の遣明船航行以前に、すでに南海路が畿内と九州とを結ぶ航路の選択肢として認識されていたことを明示している。

② 応仁度遣明船

南海路を初めて使用した遣明船は、応仁度船である。応仁度遣明船は、足利義政の一号船（公方船）、細川勝元の二号船（細川船）、大内政弘の三号船（大内船）という三艘で構成されていた。応仁度遣明使が、入明し、北京での朝貢儀礼を無事に終わらせて、寧波から帰国の途に就くのは成化五年（一四六九）六月頃のことであった〔小葉田 一九四一・五七〜六〇頁〕。通常であれば、三者が経営する遣明船は、寧波から東シナ海を横断し、五島列島から北部九州の玄界灘を航行して、遣明船帰国時の拠点であった関門海峡の赤間関に入った後、公方船と細川船は、大内船と分かれて、さらに瀬戸内海を経由して中国海路で兵庫へ戻るはずであった。しかし、応仁度遣明使が明朝での使命を終えて帰国する時には、日本で応仁・文明の乱が勃発し、足利義政と細川勝元の東軍に対して、応仁元年（一四六七）七月、大内政弘は大軍を率いて上洛し、西軍の主力と

して本格的に対峙していた。当時、大内氏は赤間関から瀬戸内海への制海権を掌握しており、畿内における遣明船の発着港であった兵庫も支配下に入れていた。この状況下、大内氏と対立する細川氏の遣明船（二号船）が赤間関から瀬戸内海を経由して兵庫へ向かえば、大内方によって拿捕されることが確実であるため、細川船は中国海路を避けなければならなかった。事実、大内方が細川船を拿捕するという噂は流れていた（『大乘院寺社雑事記』文明元年八月一三日条）。

一方、足利義政も細川勝元と同じく大内政弘と対立関係にあった。ゆえに、公方船も大内氏の勢力圏にある中国海路を避けて、細川船と行動をともしたであろうと思われる（『小葉田淳一九四一、七九頁』）。しかし、この時の公方船の実質的な運営は大内氏によって担われていたため、名義上の経営者である足利義政の意思と公方船の行動とは乖離していた。その結果、文明元年（一四六九）七月二三日に、公方船は大内政弘の領国である赤間関へ帰港した。おそらく、公方船は大内船と行動をともしていたと考えなければならぬ（『伊藤幸司二〇二二』）。

こうして、応仁度遣明船のうち細川船のみが、南海路を経由し、文明元年（一四六九）八月以前には九州の南から四国の土佐に到着している（『大乘院寺社雑事記』文明元年八月一三日条）。おそらく、寧波から東シナ海を横断する大洋路で五島列島まで航海した後、奈留で水などを補給した後に進路を南に転じて、九州西岸から薩摩国・大隅国・日向国を経て、豊後水道を横断し、土佐国へ至ったものと推断する。なお、この時、細川船が四国土佐のどこで碇泊したのかは定かでないものの、幡多庄中村の外港である下田であった可能性が指摘されている（『下村敦一九八二d、二八六頁』）。そして、最終的には、細川氏の勢力圏にあった堺に帰港したのである。このように、細川船が、臨機応変に、当初の予定になかった南海路という航

路を使用することができたのは、前節で確認したように、すでに南九州から四国南岸を経て畿内に至る航路が確立していたからである。細川船として使用された宮丸は、次郎左衛門を船頭とし、公方船や大内船と同様、豊前国門司の大型船であったが（『戊子入明記』）、細川船には南海路に精通する堺商人などが乗り込んでいたと思われるため、南海路という選択が可能であったと推断される¹⁾。

③ 文明八年度遣明船

文明八年度遣明船は、堺商人が足利義政から遣明船を請け負い、船は〔南川宣阿〕「袖川の申し沙汰」と言われた〔大乘院寺社雜事記〕「文明八年四月二八日条」。応仁・文明の乱が収束していない段階で計画されたこの遣明船には、応仁度遣明船で多大な影響力を誇った大内氏が参加する余地はなかった〔伊藤幸司二〇〇九、二〇一二〕。一号船（公方船）、二号船（嵯峨勝曼院船）、三号船（不明）の船団構成の遣明船は、文明八年（一四七六）四



図 8 現在の下田。手前の住宅街はかつて砂州裏の船溜まりか。

月一日に堺を出発し〔大乘院寺社雜事記〕「文明八年四月二八日条」、明朝への重要な朝貢品の一つであった硫黄の積み込み地を、これまでの平戸ではなく、南九州の坊津に変更することを文明六年（一四七四）の段階で決めていたことから分かるように、いまだ敵対関係にある大内政弘の勢力下にある中国海路ではなく南海路を使用した〔伊藤幸司二〇〇二a〕。ただし、文明八年度遣明船には、「美少年」であった若き松浦一庵の息子が乗船していることから〔蔭涼軒日録〕「文明一八年五月二五日条」〔伊川健二二〇〇七、九六頁〕、船は坊津で硫黄を積載した後、平戸を経由して大洋路で寧波に向かったことが分かる。このことを傍証する史料として、成宗六年（一四七五）に日本国王使として朝鮮に渡った博多商人性春（宗金の子）と礼曹判書尹子雲との問答がある。それによると、朝鮮国王成宗が日本の明朝への朝貢ルートを尹子雲に問いかけた際、彼は性春から聞いた話として、「泗州〔泗州〕を発船し、薩摩洲胡揆山を歴て、〔博多〕覇家台〔博多〕に到り、五島〔五島〕に循り、中国閩府〔閩州〕に泊するを得る。海子由り三朔を経、通州に達し、皇城〔皇城〕に抵る。閩府乃ち南方閩越の地なり」〔成宗実録〕「六年八月庚寅条」と回答していることから、この時の遣明船が南海路で南九州に至った後、大友氏や少弐氏が占有する博多に寄港してから、大洋路で渡海することを予定していたことが分かる。この時、寧波ではなくて福州の名前が出てくることに関しては検討を要する。〔伊藤幸司二〇〇九〕いづれにしても、南海路を使用して南九州へ至ったとしても、そのまま南下して南島路を使うことはなく、日中航路のメインルートである大洋路を選択しているのである。

この遣明船派遣に先立つ約一年半前には、湯川宣阿をはじめとする有力堺商人が朝貢品として重要な南海産物の調達のために「琉球国渡海船」を出していた〔島津家文書〕「一一二八〇号」。この頃、堺からは「琉球渡海船」が頻繁に出ており、それを細川方が島津氏を通じて統制しようとしていた〔島津家文書〕「一一二七九号」。文明期から永正期においては、細川氏―堺商人―島津氏―琉球というルートが存在していたことが分かる〔橋

本雄一九九八）〔黒嶋敏二〇二二〕。こうした堺からの琉球渡海船が、どのような航路で琉球へ赴いていたのを物語る史料はない。しかし、応仁・文明の乱中、細川方と密接な堺商人の船が、大内方によって制圧されている瀬戸内海を避けて南海路を使用していた可能性は十分にあったといえる。

文明八年度遣明船は、成化一四年（一四七八）七月、日本へ帰国する際に済州島に流されるというトラブルに遭遇した（『成宗実録』九年七月乙酉条）。その結果、一部の乗組員が現地で命を落とすという災難に見舞われたが（『成宗実録』一一年七月癸未条）、最終的には文明一〇年（一四七八）一〇月末に無事に帰京を果たした。その際、同年二月に足利義政が島津忠昌に対して遣明船の帰国を補助するよう命令している。前回の応仁度遣明船の際、室町幕府は遣明船が通過する瀬戸内海から北部九州を経て五島列島へと至る航路沿いの領主に対して警固依頼をしていたが、南九州の島津氏にはしていなかった（『戊子入明記』）。これは、応仁度遣明船の当初の計画では、往路・復路ともに中国海路の使用を想定していたからであり、そのルートから外れる島津氏は依頼の対象外であったためである。しかし、今回、義政が島津氏に対して遣明船にかかる御内書を発給したということは、文明八年度遣明船が南海路を経て堺へ帰港したことを物語っている（小葉田淳一九四二）。つまり、文明八年度遣明船は、寧波から済州島まで漂流したにもかかわらず、済州島から九州西岸を南下し、南九州から南海路で堺へ戻ったことになる。

すでに応仁・文明の乱は終結し、大内政弘も足利義政と和睦して文明九年（一四七七）末には山口へ帰国していたにもかかわらず、文明八年度遣明船が時間のかかる南海路を選択した理由は定かでない。ただし、遣明船が帰国する頃、京都から帰国した大内政弘は、応仁・文明の乱中に奪われた北部九州地域を少弐氏から奪還するために軍事行動を起こしていた。事実、政弘は文明一〇年（一四七八）八月末に関門海峡を渡り、九月には少弐氏を圧倒して豊前と筑前を制圧している。これらの状況を考慮すると、

おそらく足利義政は文明八年度遣明船がこうした北部九州地域の戦乱に巻き込まれることを恐れて、南海路を使って帰京させたものと推断できる。

④文明一五年度遣明船

文明一五年度遣明船は、一号船（公方船）、二号船（内裏船）、三号船（公方船）の船団構成であり、堺の取龍が事実上の経営者であった（伊藤幸司二〇〇二a）。この遣明船は、文明一五年（一四八三）末に堺から出発したが、「長門以下路次難儀の間、土佐幡多で越年すべし。四国より渡唐すべしと云々」（『大乘院寺社雜事記』文明一五年二月二日条）とあるので、南海路を使い、土佐国幡多庄の湊を経由して入明したことが分かる。「長門以下路次難儀」とは、北部九州地域における大内政弘と少弐政資との争いにより、関門海峡を大内方の兵船が行き来する状況になっている。この争乱では、東肥前の綾部城の渋川万寿丸を少弐政資が攻めたため、文明一五年（一四八三）五月以前、室町幕府は大内政弘に対して渋川万寿丸を助けて少弐氏を討つよう命令を出していた（川添昭二一九七八）。同年四月、「嶋津一族」に対して、幕府は「日向国中津々浦々」において遣明船警固を厳重に行うよう命令を出していることからすると（『島津家文書』一一二八五号）、幕府は北部九州地域の争乱を懸念して、早い段階から遣明船のルートとして南海路を選択していたことが分かる。なお、遣明船が越年逗留した土佐幡多については、下田とする説に対して（『堺市役所一九二九、五一〇頁』、文明一六年（一四八四）に一条教房の若君が寄港した「南海之津」（『大乘院寺社雜事記』文明一六年七月二日条）と言われた土佐清水に比定する説もある（朝倉慶景二〇〇〇）。

文明一五年度遣明船は、同一七年（一四八五）二月以前には五島列島の奈留浦に戻ってきた。ここから、遣明船の居座であった肅元寿厳と東帰光松は、室町幕府に対して帰路のルートについて報告をしている。注進状によると、遣明船の帰路は先規（『帰朝舟先規』）では南海路であり、

それだと来年の四、五月頃の到着となるが、中国海路だと今度の正月末頃には戻ることができるという（『蔭涼軒日録』文明一七年一月二四日条）。ここで、興味深いのは、南海路を使用することが遣明船の「先規」として認識されていることである。帰路の遣明船の南海路使用は、応仁度の細川船と文明八年度の二例しかない。しかし、この二回の遣明船に乗船していたのが、この時幕府に注進状を出した居座の肅元寿殿であったため、彼からすればもはや遣明船の帰路は南海路というのが通常のこととして受け止められていたことが分かる。

結局、この注進状を受けた室町幕府側では、赤松政則と山名政豊との「備之前中後播州四カ国」大乱で中国海路が不安定化していることを懸念し、蔭涼職の亀泉集証と足利義政が南海路を支持したが、伊勢貞宗（伊勢守）と飯尾元連（大和守）が中国海路を強く主張したため、遣明船は中国海路で文明一八年（一四八六）七月に無事堺へ帰港した（『蔭涼軒日録』文明一七年一月二四日条、同一八年七月六日条）（小葉田淳一九四一）。

⑤ 明応度遣明船

明応度遣明船は、一号船（細川船）、二号船（細川船）、三号船（公方船）の船団構成であり、明応二年（一四九三）三月「遣唐船は堺之津を出て大洋に赴くと云々」（『蔭涼軒日録』同年同月一日条）とあることから、堺から出発したことが分かる。この遣明船は、派遣準備段階において、朝貢品調達負担との交換条件で、大内氏に対して勘合が割り当てられそうになったが、細川京兆家などの横槍によって、最終的に大内氏が経営者から排除されていた（橋本雄二〇〇五a、二一〇頁）。ゆえに、細川船としては、堺からの航路を、大内領国を通過しなければならぬ中国海路よりは、南海路を選択したと思われる。それは、先の「堺之津を出て大洋に赴く」という表現からもうかがうことができる。堺から中

国海路を使った場合、「大洋」に出るためには瀬戸内海や北部九州の通過後となるが、南海路であれば紀伊水道を抜ければすぐに「大洋」となる。この点を考慮すれば、「堺之津を出て大洋に赴く」とは、堺から紀伊水道を抜けて太平洋に向かったことを意味していると考えねばならない。なお、延徳二年（一四九〇）の段階で、室町幕府が島津忠昌に対して遣明船警固の依頼をしていることを考えると（小葉田淳一九四一、九七頁）、当初から南海路を選択肢として考慮していたことが分かる。事実、この遣明船は、堺を出発した後、明応二年（一四九三）八月一日に日向国油津沖（日向灘梅浜沖）で難船（破損あるいは座礁か）し、乗船していた古川清勤（臨済宗大鑑派）が溺死したとあるので（玉村竹二一九八三、一九五頁）、この頃には九州近海に到達していたのであろう。同年一〇月下旬には「日州南浦口」に停泊している（『島隠漁唱』）。三月に堺を立った遣明船が、南海路経由で日向国に至る時間のかかり具合を考えれば、遣明船は土佐国の甲浦、浦戸、幡多庄（下田）などの要港で長期の風待ちをしながら日向国に到着したものと思われる。

明応度遣明船に乗船した人物に佐々木永春（東林居士）という人物がいる（藤田明良二〇〇八）。永春については、伊地知季安の『西藩儒林伝』で「（明応）二年秋、永春日州を西遊し、桂庵を問学す」とある。佐々木永春が訪ねた桂庵玄樹は、応仁度遣明船の三号船（大内船）の土官として入明した後、薩摩島津氏の招きに応じて南九州へ赴いた外交僧である。室町幕府の遣明船警固を命令された島津忠昌が、南海路のルートにある日向国を支配する島津豊州家（伊藤幸司二〇〇三）のもとへ桂庵玄樹を派遣し、飢肥の日向安国寺に入れているのは、明応度遣明船に対応するための島津氏の配慮といえる（藤田明良二〇〇八）。日向国の要港を支配する島津豊州家（忠廉・忠朝）は、南海路を使用する際には、その協力が欠かせない存在であった（伊藤幸司二〇〇三）。

こうして、明応四年（一四九五）まで日向国に逗留した遣明船は、南九

州から入明することに成功し、同年八月以前には寧波に到着した（『漢学紀源』）。そして、明朝での役目を無事に果たし、弘治九年（二四九六）七月中には寧波から帰国の途に就いたと思われる（小葉田淳一九四二）。しかし、この遣明船が帰国の途に就く直前、日本国内では、明応の政変によって越前朝倉氏のもとに身を寄せていた流れ公方・足利義材が、対立する足利義澄・細川政元の下へ戻る遣明船を、大内氏、大友氏、島津氏に兵糧米として一艘づつ下賜するという御内書を出し、彼らがその命を奉じたという風聞が流れていた（『大乘院寺社雑事記』明応五年四月二八日条）。その実効性は定かでないが、明応度遣明船から排除された大内氏の影響下にある中国海路を使用することを避けるためであろうか、明応度遣明船は復路も南海路経由で帰国したようである。室町幕府も、島津豊州家と遣明船をめぐる文書のやり取りを行っており、遣明船は南九州での逗留を経て、明応七年（二四九八）八月頃に堺に戻ったという（小葉田淳一九四二）。

⑥ 永正度遣明船

永正度遣明船は、大内氏が、約四〇年ぶりに遣明船事業に復帰し、一号船（大内船）、二号船（細川船）、三号船（大内船）の船団構成で派遣された。そのため、この時、遣明船正使を務めた了庵桂悟は、永正三年（一五〇六）二月頃に堺へ下向し、一月に住吉から出航後、瀬戸内海を経て、大内領国の赤間関や博多に滞在している。了庵桂悟が、中国海路を使用したことが分かる。堺で儀装されたと思われる二号船の細川船も、おそらく博多から大内船と行動を共にしたと考えられる（小葉田淳一九四二）。なお、細川船が堺から博多に至るルートについては、中国海路を使ったのか南海路を使ったのかは定かではない。ただし、明応の政変で流浪の公方となった足利義種（義材、義尹）が明応八年（二四九九）に周防国山口に入り、足利義種と大内義興とが政治的に結託し、足利義澄・細川政元政権と対立している時期であれば、細川船は堺から南海路

を使った可能性はあろう。なお、永正四年（一五〇七）五月末の時点で、京都から入明のために西国へ下向しようとする禅僧がいることを考慮すれば、遣明船の準備はまだ整っていないかといえる（『実隆公記』同年五月二七日条）。おそらく、細川船の堺出港もこれ以後のことではなからうか。そうであるならば、永正四年（一五〇七）六月に細川政元が暗殺され、その後、永正五年（一四〇八）六月以降、足利義種を奉じる大内義興と細川高国との連合政権が成立していることを考慮すれば、細川船は中国海路をとった可能性がある。

永正度遣明船の船団は、永正七年（一五一〇）正月に入明しようとしたが、逆風のために吹き戻されて失敗した。その後、永正八年（一五一二）春に寧波に向けて出航し（小葉田淳一九四二）、明朝での使命を無事に終えて、正徳八年（一五一三）五月中旬以降に寧波から帰国の途に就いている。そして、永正一〇年（一五一三）六月下旬以前に博多湾近海に到着したと思われる。ここからは、室町幕府の遣明船警固命令によって、大内船であった一号船と三号船は大内義興麾下の警固船によって守られ、細川船は細川氏と密接な大友義長管下の水軍によって護衛されたと推測される⁸⁾。しかし、細川船については、船が豊前・豊後にさしかかったところ（周防灘海域）で、警固衆として乗り込んだ「中乗」と船頭とが衝突する「喧嘩」が勃発したため、「客衆」が警固衆を振り切って勝手に操船し、豊後水道を抜けて日向国外浦まで逃走するという事件が起こった。この事態を受けて、細川高国は日向国東岸を掌握する島津忠朝に細川船の警固と畿内への送還を依頼し（六月二三日付）、大友義長は国東衆を派遣して細川船を追捕した（七月一九日付）（橋本雄二〇〇五b）。この一件では、島津忠朝が細川高国と「鬱憤」する大友義長との仲介を積極的に行ったようで、細川船も結果的に堺へ帰港したと考えられる（伊川健二二〇〇七、一〇二頁）（橋本雄二〇〇五b）。ただし、南九州まで来てしまった細川船が、堺までどのルートで帰港したのかは

分らないものの、島津忠朝の尽力で細川船の客衆が帰国できたということも考慮すると、南海路を使用した可能性がある。

ところで、この永正度遣明船には、景泰約条にもとづく正規の三艘の船団とは別に、細川氏が宋素卿を綱司、佐々木永春を居座とする四号船を枝船として独自に派遣していた。これは、正規の船団構成において、大内船が二艘であったのに対して、細川船が一艘しかなかったことに對する対抗処置であった。この四号船は、永正六年（一五〇九）春に堺を出発し、同年五月に寧波に到着した。その航路は、「問道より南海に涉りて来朝す」（『壬申入明記』）とあるので南海路であった（小葉田淳一九四一）。また、この船は、正徳五年（一五一〇）五、六月頃に帰港したと推測されているが（小葉田淳一九四一）、いまだ正規の遣明船が入明していない状況を考慮すれば、北部九州から中国海路を経由したとは到底考えられず、南海路にて堺へ戻ったと思われる。

⑦ 大永度遣明船

大永度遣明船は、足利義植―大内義興と足利義晴―細川高国との対立により、大内氏が正徳新勘合を使用して三艘を、細川氏が弘治旧勘合を使用して一艘を、それぞれ派遣する事態となった（橋本雄二〇〇五a）。永正一六年（一五一九）、室町幕府（足利義植）から島津勝久に対して遣明船警固命令が出されているが、これを仲介したのは大内義興であった。永正一八年（一五二二）、大内氏は、堺商人池永修理の船を日向国油津で新造することや、細川船の抑留を島津忠朝に依頼した。ただし、忠朝は細川高国との関係も維持するために、大内氏による抑留要請には応えなかった。また、池永修理船には、日向安国寺の月渚英乗が居座として乗船した（小葉田一九四一・一三八頁）。

大内氏の遣明船のうち池永修理船が南海路を使用したことは確実であるが、これは南海路とゆかりのある堺商人が主導する遣明船であったか

らであろう。大内氏は、文明年間以降、日明貿易に進出してきた堺商人を重要視し、永正度遣明船から堺商人をみずからの遣明船活動に取り込んでいた（伊藤幸司二〇〇二b）。一方、謙道宗設を乗せた大内船の主力は、通常通り、大内領国内で艤装され、博多から五島列島を経て入明したと推測される。池永船に乗船した中林によれば、薩摩州で風待ちをした後、大永三年（一五二三）三月に「鳥頭島」から発船して、四月に寧波に到着したという（『中宗実録』一八年六月癸丑条）。「鳥頭島」は不詳であるが、肥前国九十九島の鳥頭島（現在の長崎県佐世保市鹿町町）か肥前島島（男女群島の北西三〇km）が候補として考えられる。おそらく、謙道宗設らの船団と合流して寧波に向かったものと思われる。

永正一七年（一五二〇）、細川高国は、吉河出雲守を種子島氏のもとへ派遣し、遣明船の造船について交渉しているが、その際、日向国の島津忠朝にも連絡を取った。これは、堺商人日向屋修理が差配する細川一号船のことと思われる。細川氏は、さらに堺で用意された絹川佐渡入道が差配する二号船も企てており、これら二艘の遣明船の警固を島津忠朝に依頼していた。これに対して大内氏は、忠朝に、細川二号船の抑留を要請した（小葉田淳一九四二・二九一―三〇一頁）。結局、細川船は、当初、堺商人の日向屋と木屋によって二艘の渡海が予定されていたが、最終的には日向屋の船のみが入明した（岡本真二〇一五a）。

細川船の首班である鸞岡省佐は、「庚辰之春」（永正一七年・一五二〇）に堺を出て、南海路経由で南九州に向かった。その際、土佐国の浦戸に寄港して、自分の受業師である旭岑瑞果（夢窓派靈松門派）のもとを訪問し、五台山や絶海中津の祖塔を巡ろうとした。しかし、この時、旭岑瑞果は郷里に帰っていたため会うことはできなかった。旭岑瑞果は、絶海中津と同じく土佐国の津野氏を出自とする禅僧で、絶海中津の法孫となる。京都相国寺で学んだ後、文明一四年（一四八二）に帰郷していた（玉村竹二一九八三、一〇九頁）。

浦戸では、「碧い芦の湾口に官船を繋ぐ」（『日下一木集』）とあることから、「官船」（遣明船）が海港ではなく、河川の下流域から汽水域上部に生息する芦の茂る湾口に繋留されたことが分かる。浦戸湾に浮かぶ五台山は、「一葦を跨ぎて五台に登る」（『日下一木集』）とあることから、その周辺が葦で囲われていた。浦戸湾に面した五台山の西麓には、四国における臨済宗夢窓派の重要な拠点であった吸江庵もあった。これらの状況を検討すれば、この時、「官船」は吸江庵前の浦戸湾内に係留されたものと推断できる。

江戸期の制作ではあるが、桂浜から高知城下に至る浦戸湾近郊の風景と風俗を描いた「浦戸湾風景絵巻」（高知県立高知城歴史博物館蔵）という絵画史料には、浦戸湾から吸江寺周辺を眺めた場面も描かれている。吸江寺の描写で特徴的なのは、吸江寺門前の浦戸湾の部分である。吸江寺の正面には、浦戸湾に突き出して造られた棧橋状の通路があり、その先端には「呑海亭」という浮御堂が設けられ、棧橋状の通路とは橋で繋がられている。棧橋状の通路や「呑海亭」には船が着けられ、人の乗り降りがあるため、棧橋状の通路や「呑海亭」には船着き場の機能があることを示している。また、「呑海亭」の右方面には、「泊船岸」と呼ばれる場所があり、数隻の船が泊められている。ここにみる「呑海亭」や「泊船岸」は、すでに夢窓疎石が吸江庵の景観を愛して選んだ吸江十景（見国嶺・独鉦水・白鷺洲・杵適庵・呑海亭・雨華巖・泊船岸・玄夫島・潮音洞・磨瓢堂）でも確認することができる（吸江十景は、鄂隠慧叡の「仏恵正統国師鄂隠和尚行録」でも確認できる）。つまり、「浦戸湾風景絵巻」に描かれるような景観は、おそらく中世後期にまで遡ることができると考えられるのである。中世の港町では、吸江庵のような港町の禪寺が、港の港湾機能を保有することは珍しくなかった（伊藤幸司二〇〇二c）。

宋希璟『老松堂日本行録』（岩波文庫、第三刷、二〇〇三年）九一

海徳寺（此の寺、湖に入り土を築きて排ぶ。四面みな海水。禪

寺なり。）

招堤は奇絶を儘め、殿は大湖の中に入る。軒外に鼈身黒く、門前に魚眼紅し。鍊修の孤閣静けく、来往に一橋通ず。我れは問う坐禪の者に、能く知るや性本より空なるをと。

海徳寺は、尾道にある時宗寺院である。応永二十七年（一四二〇）朝鮮国王使として来日した宋希璟（ソンヒキョウ）が、漢詩文で表現しているように、この寺は海に突き出て建っていたため、「沖の道場」とも呼ばれていた。龍灯山という山号から、海徳寺は尾道水道を往来する船舶の灯台的な役割があったと考えられる（伊藤幸司二〇〇二c）。ここにみる海徳寺の姿は、まさに吸江庵の呑海亭と類似するものがある。また、都市博多の海浜に建てられた妙楽寺の呑碧楼という高樓の建物は、日中を往来する多くの禅僧が詩文を寄せた名所で、博多湾を往来する船舶の灯台的な役割があったと推測されている（川添昭二一九九〇）。浦戸湾に突き出して浮かぶ吸江庵の呑海亭も、お

そらく同じような機能があったものと推断される。

一方、同じく吸江十景に登場し、「浦戸湾風景絵巻」でも船の繋留地として描かれている「泊船岸」は、一四世紀中葉に寄進を受けた吸江庵本領の南限「法師崎」にある。浦戸湾に注ぐ国分川と下田川の合流点に位置し、河川を利用した水運で、寺領との往来や寺領からの年貢の積み卸しの場として機能していた〔楠瀬慶太二〇一九〕。「泊船岸」が、河川交通と浦戸湾を介した海上交通の結節点であったことがうかがわれる。

以上の考察から、鸞岡省佐の「官船」も吸江庵の呑海亭あるいは泊船岸の附近に繋留されたであろうことは間違いなからう。

浦戸湾に滞在した鸞岡省佐は、その後、日向安国寺の月渚英乗から、同年「孟夏」（陰暦四月）以来、日南に滞在していると言われているので（『日下一木集』）、これ以前には土佐国浦戸から足摺岬を迂回して日向国に移動したことが分かる。日向国において、鸞岡省佐は島津氏や野辺氏などの有力者に加えて、南九州地域の禅僧たちと交流した（詳細は〔福島金治一九九八〕を参照のこと）。

鸞岡省佐の乗船する細川一号船は、大永三年（一五二三）閏三月二十七日に「薩州之津」を出港し、四月二十七日に寧波に到着した（『日本帝皇年代記』）。『南聘紀考』によれば、「閏三月二十七日、山川より開洋す」とあるため、「薩州之津」とは山川のことであろう。なお、この細川一号船について、薩摩国の出港後、種子島でさらに艤装を行ったとする可能性の指摘がある（橋本雄二〇一一）。ただし、東シナ海の横断は順調にいけば一週間ほどで可能であるが、多くの遣明船の場合、風の影響を受け、往路では寧波より南方へ流されることが多く、日数がかかることは珍しくなかった（伊藤幸司二〇一三）。

大永度遣明船は、大内船より遅れて寧波に到着した細川船の宋素卿が、明朝の官憲に賄賂を贈り、大内船より優先的に応対された。これに激怒した謙道宗設は、大永三年（一五二三）五月、細川船の鸞岡省佐を

殺し、寧波の役所を焼き、官人を殺傷した上、宋素卿を追い回したあげく、明将の袁璣を拉致して洋上に逃げ去るといふ寧波の乱を引き起こした。おそらく、謙道宗設の大内船は、大洋路で大内領国に帰国したのであろう。『歴代鎮西要略』巻五によれば、大永四年（一五二四）二月に「大内義興の勘合船」が筑前国志賀島で破損したと記されている（小葉田淳一九四二・一四九頁）。ただし、大内船の関係者である中林や望古多羅が、乱後、朝鮮に漂流して拘留され、明朝に送還されている。その際、中林は「唐船を奪い、二官人を擒とし、逃げ出」して「五月初十日、本国に還り発すも、十八日悪風に逢い、此の境を漂白す」と言っている。また、彼らの乗ってきた船には「一船五十人、一船四十人、一船二十六人」がいると倭人が回答していることを考えれば（『中宗実録』一八年五月丁酉条、六月癸丑条、一九年八月甲辰条）、謙道宗設ら逃亡した大内船の人びとは、帰路に朝鮮半島に流されたことがわかる。そのため、同船していた多くの人が漂着した朝鮮との間でトラブルとなり、戦死したり斬られたりしたようである（『中宗実録』一三年八月戊辰条）。一方、細川一号船は、乱の被害の結果、乗組員の過半数を失いながらも、享祿元年（一五二八）七月に屋久島に帰着した（『日本帝皇年代記』）。おそらく、寧波から大洋路を使用し、男女群島付近から南九州に至ったものと推断する。

⑧ 天文一三年度遣明船

近年、遣明船の歴史として新たに発見された細川晴元の天文一三年度遣明船は（村井章介ほか二〇一五）、大内義隆の天文八年度遣明船と競うかのように派遣準備がされた。細川晴元の主導のもと進められた遣明船は、天文五年（一五三六）四月には材木の産地である幡多庄を支配する土佐一条氏のもとで船の建造が始まり、石山本願寺の証如のもつ人的ネットワークの協力を得つつ、堺商人によって準備が進められた。その際、本願寺の門徒と思われる板原次郎左衛門が堺と土佐との間を往来し

たり、紀伊門徒に対して水夫の動員、船の停泊や警固などを要請しているように（岡本真二〇一五a b）、準備活動は南海路の沿線地域によって支えられていたことが分かる。船は、天文七年（一五三八）正月に完成し、紀伊国を經由して堺へ回航されており、土佐国から室戸岬を迂回して紀伊水道に至る南海路が使われた。

ただし、大内義興の天文八年度遣明船と比較すると、準備の遅れは否めなかった上に、天文一〇年（一五四一）末かその翌年初頭に、大内氏の画策によって室町幕府から派遣延引命令が出された。その後、細川晴元の主導する遣明船は、正使を忠叔昌恕とする一号船（細川船）、副使を寿光（春芳靈光）とする二号船（細川船）に加えて、清梁を乗せた大友義鑑の三号船（大友船）も参加する船団構成で、天文一三年（一五四四）に揃って種子島を出発した。しかし、往路で嵐に遭遇し、二号船は辛うじて寧波へ到着したが、一号船は「烏有と化し」（『鉄炮記』）て行方不明となり、三号船も損傷したために引き返し、二年後の同一五年（一五四六）に再渡航した。さらに、無事に入明した遣明船も、明朝からは貢期違犯を理由に正式に受け付けてもらえなかった（岡本真二〇一五a b）（当該遣明船の構成については所説あるが、本稿では岡本説を採用している〔伊藤幸司二〇二〇〕）。

おわりに

本稿では、先学に学びつつ、「南海路」の実像について遣明船を中心に考察をしてきた。一五世紀後半、応仁度遣明船の細川船一艘が帰路に南海路を通って堺へ帰着して以降、文明八年度（三艘・往路／復路）、同一五年度（三艘・往路）、明応度（三艘・往路／復路）、永正度（一艘・往路／復路）、（さらに一艘・復路の可能性）、大永度（一艘・往路／復路）、天文一三年度（三艘・往路／復路）の遣明船が南海路を使用した。応仁

度遣明船の細川船が、その帰路において、応仁・文明の乱という非常事態のなか、臨機応変に南海路という選択肢をとることができたのは、それ以前から、南海路を通じた交流が少なからず行われていたという歴史的前提があったからである。そして、大内領国にある門司の船・宮丸を使いながら、細川船の航路を南海路へと導いたのは、おそらく細川船に客衆として乗船していた堺商人であったと考える。なお、南海路を使用した遣明船のルートは、南九州―甌島―（奈留）―男女群島を経て大津路で寧波との間を往来したと推断する。

南海路に遣明船が就航した一五世紀後半以降、とりわけ一六世紀中葉以降、南海路はそれまでと比べて活況を呈した感があるが、それは遣明船が及ぼした影響というよりは、東アジア海域をめぐる海上勢力の動向の変動によるところが大きい。明朝の朝貢・海禁体制の弛緩にともなう華人海商の活動の活発化は、中世日本における国際貿易港として絶對的な地位を誇っていた博多の地位低下をもたらし、貿易拠点の多元化を進めた（羽田正二〇一三）。その結果、博多を經由しない航路の需要が高まるなかにおいて南海路の比重も相対的に向上したのである。

しかし、相対的に南海路の重要性が高まったとはいえ、それは過去の南海路のあり方と比較した場合であって、九州と畿内とを結ぶ航路としては、やはり中国海路が主流であったことは間違いない。例え、南九州から豊後水道に入ったとしても、水道を横断して四国の土佐湾沿岸から南海路で畿内へ向かうルート以上に、豊後水道から豊予海峡を越えて瀬戸内海に入って畿内を目指すルートの方が圧倒的に利用されたのである。一六世紀中葉以降、日本にやって来たイエズス会の宣教師たちも、南九州から畿内へ向かう際、多くは中国海路を使用しており、南海路を選ぶ場合は少なかった。太平洋に直面し、足摺岬と室戸岬という難所を通過しなければならぬ南海路の航海は、穏やかな瀬戸内海を進む中国海路の航海と比較すると、圧倒的に過酷であったと考えられる。

〔附記〕

本稿を執筆するにあたり、甲浦、室戸、浦戸、井尻、須崎、下田など高知県内の港町の踏査において、石畑匡基氏と目良裕昭氏のご高配を賜った。また、高知県立歴史民俗資料館では「土佐国浦々之図」の原本を閲覧させて頂くことができた。ここに記して謝意を申し上げる。

註

- (1) 橋本は、初期日明関係の島津船などを南島路経由で渡海したと推測している。しかし、南九州といえども、明初の都である南京に行くためには、黒潮を横断して福建に向かう南島路よりも、寧波と接続する大洋路を使用する方がはるかに至便と考えられる。おそらく、島津船も南九州を出船し、九州西岸の甌島から男女群島を経て、通常の大洋路で寧波に渡海したものと想定する。
- (2) なお、南島路については別稿「伊藤幸司二〇二二」を参照いただきたい。
- (3) 後述するように、大永度遣明船の細川船が帰路、屋久島に漂着したことを考慮すれば、寧波から南寄りの大洋路を経て、直接南九州へ至る場合もあったと推測される。
- (4) 来歴・出所不明。平成一五年(二〇〇三)に東京の古書店のカタログに掲載されたものを高知県立歴史民俗資料館が購入。約七〇枚のほとんどが近世土佐の浦方・村方を描いた新資料であり、文化年間以前の状況が描かれている(高知県立歴史民俗資料館二〇〇五)。
- (4) ここで、一四七一年(日本では文明三年)に朝鮮で成立した申叔舟著『海東諸国紀』所収の「日本国西海道九州之図」に描かれる航路について注目しておく。九州東岸の航路に注目すると、奄美大島から北上してきた航路が大隅半島付近で二つに分岐し、一つはそのまま九州東岸を北上して赤間関に向かい、もう一つは兵庫浦に向かうように描かれている。南九州から兵庫浦へ向かう航路は、「日本国西海道九州之図」に続く「日本国西之図」(西日本部分)において、豊後水道を北上する九州東岸航路が一つしか描かれていないことを考慮すれば、これが南九州から土佐国を経由して畿内へと至る南海路ではないかと推測される。
- 『海東諸国紀』の地図より古い情報が記されているとされるのが、沖縄県立博物館蔵「琉球国図」である。「上里隆史ほか二〇〇五」。しかし、「琉球国図」には、九州東岸を北上し、おそらく赤間関へと向かう航路は描かれるものの、大隅半島付近で分岐して兵庫浦へ向かう航路は描かれていない。『海東諸国紀』は、例えば博多の支配者について、本来の支配者である大内氏と大友氏ではなく、少弐氏と大友氏と記している。この有り様は、応仁元年(一四六七)大内政弘が応仁・

文明の乱で上洛した間隙を突き、少弐氏が内氏に取って代わったという時期に限定される。このように、「海東諸国紀」の記載には、刊行直前の最新の日本情報反映されていることを考慮すれば(ただし、「畠山殿副官人良心曹饋餉日呈書契」(一四七三年追加)、「琉球国」記事(一五〇一年追加)は異なる)(田中健夫一九九二)、「琉球国図」の段階では描かれていない九州東岸から兵庫浦に

向かう航路が、『海東諸国紀』で描かれたのも最新の日本情報に基づいたものではないかと推測される。その場合、応仁度遣明船の細川船が文明元年（一四六九）に南九州から南海路經由で堺へ寄港したという情報が反映された結果ではなからうか。記される航路の行き先が堺ではなく兵庫浦となっている点は気になるものの、本稿ではその可能性があることを指摘しておく。

(5) 嵯峨勝曼院は豊後の大友氏との関係があるため（川口成人二〇一八）、勝曼院船にも大友氏が関与していた可能性は否定できない。少なくとも、応仁・文明の乱において、大友氏は足利義政と同じ東軍陣営であった。

(6) 伊川健二は、松浦一庵の息子が文明一五年度遣明船居座の取龍と会っていることを根拠として、息子が同船にも乗船した可能性を指摘するが（伊川健二二〇〇七、九六頁）、取龍は文明八年度船にも乗船しているため（伊藤幸司二〇〇二a）、息子と取龍との邂逅は、文明八年度船における出来事であったと考えられる。息子は、文明一八年（一四八六）五月の時点で二二才とされており（『蔭涼軒日録』同日条）、文正元年（一四六六）に生まれたとされる松浦弘定の年齢とはほぼあう。肥前守を名乗る弘定は、文明一一年（一四七九）に家督を嗣いだとされているため（『松浦家世伝』『松浦家譜』）、文明一五年度遣明船に乗船したとは考えられない。

(7) この時、性春は、応仁度遣明船についても、「国都より兵庫で船に乗り赤間関に至る。水路に循い覇家台に到り、船を発して五島を経、中国閩府に到る。海子由り三朔を経、通州に達し、皇城に抵る」（『成宗実録』六年八月庚寅条）と説明している（榎本渉二〇一五）。おそらく、公方船のことであろうか。寧波ではなく福州という地名が出てくることに違和感があるが、おそらく、遣明船は往路で南方に流されることが多いため（伊藤幸司二〇一三）、応仁度船が福州に漂流したことを表現しているものと推断する。福州に着岸した遣明船は、その後、寧波に回送され、遣明使は大運河で北京に向かったのであろう。性春が、文明八年度船についても五島から福州に向かうと言っているのも、自分が関わった応仁度船の経験に基づいて言っているに過ぎず、実際に文明八年度船が五島から福州を目指したわけではないと考える。

(8) 橋本雄は、二号船の細川船が、博多（息浜カ）で大友義長麾下の「中乗」（いわゆる上乘）によって警固され始めたとする（橋本雄二〇〇五b、二六一頁）。ただし、帰路の遣明船は、博多湾に入らずに北部九州を東進し、赤間関に直行することが多いため（宝徳度、応仁度、天文八年度の各遣明船）、永正度遣明船の帰路も都市博多に寄港することなく赤間関方面へ直行したと考えられる。また、大友氏は、筑前国において博多息浜以外にも博多湾西岸の志摩郡を領有しているため（伊藤幸司二〇一八）、同氏が細川船を警固し始めたのも博多湾近海からだと推測する。

参考文献

*五〇音順、副題略
青木 淳 二〇〇〇「東洋町の平安仏」『東洋町の文化財―仏像―』高知女子大学青木淳研究室
秋澤 繁 一九九七「戦国・豊臣期の南海路と土佐」『岡豊風日』二三三
秋澤 繁 二〇〇一「日本一鑑」からみた南海路」『企画展図録 長宗我部元親・盛親の栄光と挫折』高知県立歴史民俗資料館
朝倉慶景 二〇〇〇「土佐一条氏と大内氏の関係及び対明貿易に関する一考察」『瀬戸内海地域史研究』八
伊川健二 二〇〇七「中世後期における外国使節と遣外国使節」『大航海時代の東アジア』吉川弘文館
池澤俊幸 二〇〇三「四国（各地域における土器研究の現状）」『第二回中世土器研究会 シンポジウム 中世土器研究の今日的課題』日本中世土器研究会
池澤俊幸 二〇一〇「南四国に搬入された中世土器・陶磁器と海運」『中世土佐の世界と一条氏』高志書院
市村高男 二〇〇一「武家政権の盛衰と土佐国」『戦国の群雄と土佐国』『高知県の歴史』山川出版社
市村高男 二〇〇三「東アジアの中の土佐」『前近代の環シナ海世界における交流とネットワークに関する史的探究』高知大学二世紀地域振興学術プロジェクト研究成果報告書
市村高男 二〇〇四「中世西日本における流通と海運」『中世西日本の流通と海運』高志書院
市村高男 二〇一〇a「中世の航路と港湾」『日本の対外関係四 倭寇と「日本国王」』吉川弘文館
市村高男 二〇一〇b「海運・流通から見た土佐一条氏」『中世土佐の世界と一条氏』高志書院
伊藤幸司 二〇〇二a「室町幕府の日明貿易と禪宗勢力」『中世日本の外交と禪宗』吉川弘文館
伊藤幸司 二〇〇二b「大内氏の日明貿易と堺」『中世日本の外交と禪宗』吉川弘文館
伊藤幸司 二〇〇二c「中世後期外交使節の旅と寺」『中世の寺院体制と社会』吉川弘文館
伊藤幸司 二〇〇三「大内氏の琉球通交」『年報中世史研究』二八
伊藤幸司 二〇〇九「偽大内殿使考」『日本歴史』七三一
伊藤幸司 二〇一二「大内教弘・政弘と東アジア」『九州史学』一六一

伊藤幸司 二〇一三「入明記からみた東アジアの海域交流」『寧波と博多』汲古書院

伊藤幸司 二〇一八「港町複合体としての中世博多湾と箱崎」『九州史学』一八〇

伊藤幸司 二〇二〇「肥後相良氏と東アジア」『中世相良氏の展開と地域社会』戎光祥出版

伊藤幸司 二〇二二「中世博多の海商と海の道」『中世の博多とアジア』勉誠出版

上里隆史ほか 二〇〇五「沖繩県立博物館所蔵『琉球国図』」『古文書研究』六〇

榎本 涉 二〇〇七「元末内乱期の日元交通」『東アジア海域と日中交流』吉川弘文館

榎本 涉 二〇一五「寧波と舟山群島」『日明関係史研究入門』勉誠出版

岡本 真 二〇一五 a 「堺渡唐船」と戦国期の遣明船派遣」『史学雑誌』一二四―四

岡本 真 二〇一五 b 「天文年間種子島を經由した遣明船」『日本史研究』六三―八

大畑博嗣 二〇〇七「遣明船をめぐる本願寺・土佐一条氏・堺の関係」『歴史の広場』九

栢原昌三 一九一五「日明勘合貿易に於ける細川大内二氏の抗争（第四回）」『史学雑誌』二六―二

川添昭二 一九七八「九州探題の衰滅過程」『九州文化史研究所紀要』二三

川添昭二 一九九〇「南北朝期博多文化の展開と対外関係」『平成元年度科学研究費補助金研究成果報告書（総合研究（A））』地域における国際化の歴史の展開に関する総合研究―九州地域における―九州大学文学部

川口成人 二〇一八「三宝山満濟と嵯峨勝曼院」『日本史のまめめめしい知識』三、岩田書院

甲浦未来会 一九九六「ふるさとかんのうら」田島典子

神戸輝夫 一九八〇「十六世紀豊後水道交通の一端」『豊後水道域』大分大学教育学部

楠瀬慶太 二〇一九「中世・吸江庵領の歴史的景観」『高知県立歴史民俗資料館研究紀要』二四

黒嶋 敏 二〇一二「琉球王国と中世日本」『中世の権力と列島』高志書院

高知県立歴史民俗博物館（編）二〇〇五「新収蔵古絵図展描かれた土佐の浦々」高知県立歴史民俗資料館

高知県立歴史民俗博物館（編）二〇一九「開創七〇〇年記念吸江寺」高知県立歴史民俗資料館

小葉田淳 一九四一「中世日支通交貿易史の研究」刀江書院

近藤孝敏 一九九五「鎌倉時代と戦乱の時代の岬町」『岬町の歴史』大阪府岬町

堺市役所（編）一九二九「堺市史」第一巻本編第一、堺市役所

堺市役所（編）一九三〇「堺市史」第二巻本編第二、堺市役所

柴田圭子 二〇一七「消費地遺跡からみた元末明初貿易陶器の受容と流通」『貿易陶磁研究』三七

柴田圭子 二〇一六「愛媛県南予地域における陶壺の流通」『中近世陶磁器の考古学』第二巻、雄山閣

下村 效 一九八二 a 「天正期の地方小都市洲崎」『戦国・織豊期の社会と文化』吉川弘文館

下村 效 一九八二 b 「戦国期土佐国津野荘民の伊勢参宮と荘頭の港町洲崎再考」『戦国・織豊期の社会と文化』吉川弘文館

下村 效 一九八二 c 「戦国・織豊期、土佐国の伊勢参宮」『戦国・織豊期の社会と文化』吉川弘文館

下村 效 一九八二 d 「戦国期南海路交易の発展」『戦国・織豊期の社会と文化』吉川弘文館

下村 效 一九八二 e 「泉州堺と土佐」『高知の研究』第二巻、古代・中世篇、清文堂

田中健夫 一九六一「倭寇と勘合貿易」至文堂

田中健夫（訳注）一九九一「海東諸国紀」岩波書店

玉村竹二 一九八三「五山禅僧伝記集成」講談社

中世都市研究会（編）二〇一九「港津と権力」山川出版社

土松 泰 一九四二「一条氏の対明貿易否定」『土佐史談』七八

津野倫明 二〇一二「南海路と長宗我部氏」『長宗我部氏の研究』吉川弘文館

那波利貞 一九三七「日本一鑑と土佐」『土佐史談』六一

野村晋城 一九三七「戦国時代に於ける荘園より都市への発展」『社会経済史学』四―二

橋本 雄 一九九八「撰銭令と列島内外の銭貨流通」『出土銭貨』九

橋本 雄 二〇〇五 a 「二人の將軍」と外交権の分裂」『中世日本の国際関係』吉川弘文館

橋本 雄 二〇〇五 b 「永正度の遣明船と大友氏」『中世日本の国際関係』吉川弘文館

橋本 雄 二〇〇七「中世の国際交易と博多」『前近代の日本列島と朝鮮半島』山川出版社

橋本 雄 二〇一二「日本と中国の（境界）」『古代中世の境界意識と文化交流』勉誠出版

羽田 正（編）二〇一三「海から見た歴史」東京大学出版会

福島金治 一九九八「室町期の日向国の社会と文化」『宮崎県史』通史編中世、宮崎県

藤田明良 二〇〇八「中世後期の坊津と東アジアの海域交流」『境界からみた内と外』岩田書院

宮脇さゆり 一九九三「中世種子島の法華改宗について」『隼人文化』二六

村井章介ほか（編）二〇一五「日明関係史研究入門」勉誠出版

目良裕昭 二〇一〇「戦国末々豊臣期土佐国における城下町の形成と展開」『中世土佐の世界と一条氏』高志書院

目良裕昭 二〇一七「室戸岬の中世港町と土佐沖航路」『高知県立歴史民俗資料館研究紀要』二二

山口隼正 二〇〇六「日本帝皇年代記」について」『長崎大学教育学部社会科学論叢』六六

山本賢司 一九九八「一六世紀における紀伊水道沿岸の湊・浦と海上交通」『和歌山

地理』一八

山本賢司 二〇〇二「戦国末期紀の湊周辺―南九州の交易・交流と海上交通」『和歌

山地理』二二

山本 大 一九七八「勘合貿易と南海路」『内海地域社会の史的研究』マツノ書店

（九州大学大学院比較社会文化研究院、国立歴史民俗博物館共同研究員）

（二〇二〇年一月二七日受付、二〇二〇年四月九日審査終了）

Ships Carrying Japanese Missions to Ming China and the South Sea Route

ITO Koji

This paper examines the South Sea Route (Nankairo), one of the routes used for exchange between Ming China and Japan. Ships traveling between Ming China and Japan sailed either the Ocean Route or the South Island Route crossing the East China Sea and then traveled either the Chugoku Sea Route or the South Sea Route through the territorial waters of Japan. Those choosing the South Sea Route traveled north from southern Kyushu along the east coast of Kyushu, went through the Bungo Channel to Shikoku, and ran along the coast of Tosa Province and the Kii Channel to Sakai in the Kinai Region. This Route was called “Yihai Youdao” in *Riben Yijian (A Mirror of Japan)* by Zheng Shungong, who visited Japan in the mid-16th century.

The South Sea Route became widely known after it was used by the Onin Mission to Ming China in the late 15th century though historical records indicate that it had been used before the Ming period. Compared to the Chugoku Sea Route through the Seto Inland Sea, the South Sea Route was longer and slower and went through harsh conditions while going around Cape Muroto and Cape Ashizuri and crossing the Gulf of Tosa on the Pacific Ocean. Therefore, the South Sea Route was only used under certain circumstances, such as when the coastal areas flanking the Chugoku Sea Route became unstable or when there were political reasons for doing so. This paper reviews the fragmentary discoveries made in previous studies on the South Sea Route and then examines individual ships carrying Japanese missions through the South Sea Route to Ming China with focus on their relationships with port towns along the route. The Japanese missions to Ming China examined in this paper include the Onin Mission, the Bunmei 8 Mission, the Bunmei 15 Mission, the Meio Mission, the Eisho Mission, the Daiei Mission, and the Tenbun 13 Mission.

Key words: South Sea Route, ships carrying Japanese missions to Ming China, Sakai, Hosokawa clan, Gyukoan