

# 8 至 14 世纪中日海域航路考

魏志江<sup>1</sup> 郑洁西<sup>2</sup>

(1. 中山大学 国际关系学院, 广东 广州 510275; 2. 宁波大学 历史系, 浙江 宁波 315211)

**摘要:** 中日海域交涉史的研究是东亚海域史研究的重要领域。8 至 14 世纪, 中日海域交涉网络大体经历了北路、南岛路和大洋路的变迁。其中宋元时代, 亦即日本平清盛政权崛起镰仓幕府以及南北朝时代, 中日海域交涉的航路主要是大洋路, 宁波和博多成为中日海域交涉的主要港口。随着明朝海禁政策的实施, 中日海域交涉基本停止, 大洋路航线也几乎被废止。14 世纪末, 明朝和琉球的朝贡关系建立后, 中琉海上朝贡贸易逐步取代了中日海域交流, 琉球则成为东亚海域交涉网络的中心, 并发挥了东亚海域交流枢纽的作用。

**关键词:** 8 至 14 世纪; 中日海域; 北路; 南岛路; 大洋路; 航路交涉

**中图分类号:** K207; K24; K313 **文献标识码:** A **文章编号:** 0257-0246 (2017) 05-0085-09

中日海域交涉史的研究是东亚海域史研究的重要领域, 一直受到中外学术界的关注和重视, 并取得了一系列重要的成果。但是, 中日海域交涉史研究中的航路问题未能取得重大进展。一般而言, 历史上的中日海域交涉航线, 大体可分为北路、大洋路和南岛路 3 条航线。关于北路, 学界意见较为统一, 多认为是 8 世纪以前中日海域交涉的主要航路, 基本上没有太大异议。但关于大洋路和南岛路的开辟及其航路变迁问题, 学术界仍然众说纷纭。日本学者木宫泰彦、森克己、村井章介、松浦章、市村宏、东野治之、大日方克己、铃木靖民、岸俊男、山里纯一、保科富士男、长岛健等学者对东亚中日海域交涉做过一系列有益的探讨,<sup>①</sup> 而中国学者大体上沿用木宫泰彦等学者的说法较多。因此, 由于史料的匮乏, 迄今中日学术界对 8 到 14 世纪的中日航路问题仍然众说纷纭, 莫衷一是。本文以有关中外学者的研究为基础, 根据中日有关史料, 试对此一时期中日海域交涉航路问题加以系统考证, 以厘清有关航路的演变源流, 并就正于方家。

**作者简介:** 魏志江, 中山大学国际关系学院教授, 研究方向: 东亚国际关系史与欧亚丝绸之路区域史; 郑洁西, 宁波大学历史系副教授, 研究方向: 中外关系史。

<sup>①</sup> 木宫泰彦《日中文化交流史》, 胡锡年译, 北京: 商务印书馆, 1980 年; 森克己『遣唐使』東京: 至文堂、1966; 森克己『遣唐使と新羅との關係 鈴木靖民氏の批判に答う』『中央大学文学部紀要』No. 49, 1968; 市村宏「第七次遣唐使船の航路 山上憶良研究ノートより」『続万葉集新論』東京: 桜楓社、1972、257-267 頁; 青木和夫『日本の歴史』3、東京: 中央公論社、1973; 东野治之「正倉院宝物と万葉の歌」週刊朝日百科『日本の歴史』53 古代 9、東京: 朝日新聞社、1987、258-288 頁; 大日方克己「古代における国家と境界」『歴史学研究』No. 613, 1990; 鈴木靖民『古代對外關係史の研究』東京: 吉川弘文館、1985; 岸俊男「『吳・唐』へ渡った人々」『日本の古代』3、東京: 中央公社論、1986; 山里纯一「遣唐使航路『南島路』の存否をめぐる」『立正史学』No. 71, 1992; 保科富士男「遣唐使航路の北路変更事情に関する予備的考察 『新唐書』日本伝の記事をめぐる」『白山史学』No. 23, 1987; 長島健「遣唐使使船の唐における接岸地・出帆地と道昭の帰朝年次」『海事史研究』No. 20, 1973。

## 一、8世纪以前中日海域交涉的航路源流

8世纪以前,中日海域交涉的航路主要就是中日学术界所说的北路。所谓北路航线,主要是指从日本难波津,经濑户内海到达博多湾,北上经过壹岐岛、对马岛,或经济州岛,再沿朝鲜半岛西海岸北上,抵达辽东半岛的东海岸、横渡渤海湾,抵达山东登州和胶东半岛沿岸登陆。此条航路,为日本与魏晋、南朝交涉的传统航路,也是遣隋使和初期遣唐使往来中日两国海域的航路。据《隋书·东夷传》载“上遣文林郎裴清使于倭国,度百济,行至竹岛,南望耽罗国,经都斯麻国,迥在大海中。又东至一支国,又至竹斯国,又东至秦王国,其人同于华夏,以为夷洲,疑不能明也。又经十余国,达于海岸。自竹斯国以东,皆附庸于倭。”<sup>①</sup>据木宫泰彦考证,竹岛为全罗南道珍岛西南的小岛,耽罗国即济州岛,都斯麻国为对马,一支国即壹岐,竹斯国即博多湾沿岸之筑紫。此为隋朝使者抵达日本的海路,也是遣隋使航行的海路。

唐朝与新罗、渤海以及日本的北路航路,在《新唐书》里有载。其论及唐辽东方面的海路谓:“登州东北海行,过大谢岛、龟歆岛、末岛、乌湖岛三百里,北渡乌湖海,至马石山东之都里镇二百里,东傍海墻,过青泥浦、桃花浦、杏花浦、石人汪、囊驼湾、乌骨江八百里。乃南傍海墻过鸟牧岛、贝江口、椒岛,得新罗西北之长口镇,又过秦王石桥麻田岛、古寺岛、得物岛千里,至鸭绿江唐恩浦口。”<sup>②</sup>此为登州至朝鲜半岛鸭绿江口的航路。而遣唐使前期的大体航线为,从博多湾出港,沿朝鲜半岛西海岸北上,经仁川港北上,抵达黄海道丰州,过鸭绿江,横渡渤海湾口,抵达辽东半岛东海岸,然后到达山东登州登陆。从中国返回日本的海域航路,据木宫泰彦考证也是如此。<sup>③</sup>如日本仁明天皇承和十四年(847),高僧圆仁从唐朝返回日本时,即自楚州沿海岸北行,到山东登州文登县赤山莫瑯口(山东靖海湾附近),然后横渡黄海,沿新罗西岸南下,经过济州岛、值嘉岛(今平户列岛),再到筑前的博多。<sup>④</sup>

北路航线曾经是中日海域交涉的主要传统航线。从日本舒明天皇二年(630)八月第一次派出遣唐使,到天智天皇八年(669)遣唐使的派遣,除孝德天皇白雉四年(653)遣唐使外,大体上亦是沿此航路往返中日海域。

北路航线中还有一种经由渤海国的情况,这与传统的北路是有所区别的。由渤海至日本的航路,可分为沿朝鲜东部海岸南下的朝鲜沿岸航路、横渡日本海航路和经由库页岛、北海道的北环航路3种情况。<sup>⑤</sup>例如日本圣武天皇天平五年(733)遣唐使的回程,大使多治比广成走南岛路,但判官平群广成回国时其实是经由渤海国的北路。据《续日本纪》和唐朝国书《敕日本国王书》的记载,平群广成等人最初试图和大使多治比广成一样走南岛路,从海上直航回国,却不幸遭遇恶风漂到昆仑国(唐朝文献称“林邑”,即占城国,今越南南部),历经九死一生方始回到唐朝。其后由在唐为官的阿倍仲麻吕(日本文献又称“阿倍仲满”,唐名“朝衡”)的奏请,获允取道渤海国回国。其当时的路线:先到山东半岛的登州,横渡渤海进入渤海国境内,再从渤海国东部口岸出发沿海岸北上,经库

① 《隋书》卷81《东夷·倭国》,北京:中华书局,1997年,第1827页。

② 《新唐书》卷43《地理志》,北京:中华书局,1975年,第1147页。

③ 木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第85页。

④ 参见圆仁《入唐求法巡礼行记》卷4,小野胜年校注、白化文等修订,石家庄:花山文艺出版社,2007年。

⑤ 上田雄「渤海使の海事史的研究」『海事史研究』No.43,1986;上田雄、孙荣健『日本渤海交涉史』東京:六興出版、1990;日下雅义「ラグーンと渤海外交」中西進、安田喜憲編『謎の王国・渤海』東京:角川書店、1992;新野直吉「古代日本と北の海みち」『芸林』Vol.41, No.1,1992;谷内尾晋司「対渤海交渉と福良港」『福浦の歴史』編纂委員会『客人の湊 福浦の歴史』、1991;古畑徹「渤海・日本間航路の諸問題:渤海から日本への航路を中心に」『古代文化』Vol.46, No.8,1994。

页岛、北海道南下，抵达日本东北的出羽国（今山形县和秋田县），最后回到平城京（在今奈良县）。<sup>①</sup>又如，日本孝谦天皇天平宝字二年（758）赴日的渤海使次年回国时，带同当年的遣唐使（迎入唐大使使高元度、判官内藏全成一行）先到渤海，嗣后由渤海经陆路再入大唐。而这批遣唐使中的判官内藏全成一行回国时亦先到渤海，再回日本。其当时的航路，因日本与新罗、虾夷（日本东北和北海道一带的原住民为阿伊努族）交恶，故而采用了横渡日本海的航路（但内藏全成一行回国横渡日本海时遭遇暴风漂至对马岛）。<sup>②</sup>

## 二、中日海域交涉南岛路的开辟

所谓南岛，指的是日本九州岛南端至中国台湾东北部之间的岛屿群，包括现在九州南部的萨南群岛（大隅群岛〔屋久岛、种子岛、口永良部岛、马毛岛〕、吐噶喇群岛、奄美群岛）和冲绳的琉球群岛（冲绳群岛、宫古群岛、八重山群岛）。南岛路主要是指由九州南部南下，经日本的大隅群岛或者琉球的奄美群岛、八重山群岛等，横渡东海，抵达江苏、浙江、福建沿岸的航路。<sup>③</sup>日本学者对此航路已有较多探讨。

南岛路之说，最早由森克己提出。他把此路线析离大洋路（南路），将之正式命名为南岛路，并全面考述了南岛路航线，指出南岛路自筑紫的大津浦出发，迂回肥后国的松浦郡庇良岛（即今平户岛），继沿天草岛、萨摩国沿岸南下，再经多嶽（种子岛）、夜久（屋久岛）、吐火罗（宝七岛）、奄美（奄美大岛）、度感（德之岛）、阿儿奈波（冲绳岛）、球美（久米岛）、信觉（石垣岛）诸岛南下，到海面相对狭窄的地方方始横渡东海，到达中国长江口附近港口。<sup>④</sup>森克己的南岛路之说后来成为定论，在学术论著、辞典、教科书中多被沿袭，但在学术界仍多异议。其中市村宏、东野治之、大日方克己等人否认南岛路作为遣唐使路线的存在，认为此路线并非遣唐使预设路线，将之看作遣唐使取道南路遭遇海难时偏移大洋路的漂着路线，只是从属于大洋路（南路）。<sup>⑤</sup>但从史料来看，中日海域交涉的南岛路应该是存在的。<sup>⑥</sup>

从日本史籍来看，遣唐使其实早在7世纪中叶就已经出现在了南岛路上。日本孝德天皇白雉四年（653）的遣唐使分两路入唐，其中吉士长丹一行经北路到达唐朝，高田根麻吕一行却在九州南部的萨摩（萨摩）阖船覆没，仅有5人得以生还。<sup>⑦</sup>木宫泰彦和森克己据此推测高田根麻吕一行有可能是试图开辟南岛路的先驱。<sup>⑧</sup>

另据《续日本纪》的记载，日本文武天皇庆云元年（704）的遣唐使粟田真人“初到唐时”的地

① 『續日本紀』（『國史大系』第貳卷）卷13天平十一年（739）十月丙戌・十一月辛卯条・十二月戊辰条、東京：經濟雜誌社、1897、221-222頁；張九齡《敕日本國王書》，載《曲江集》卷12，廣州：廣東人民出版社，1986年，第503頁；古畑徹「渤海・日本間航路の諸問題：渤海から日本への航路を中心に」『古代文化』Vol. 46, No. 8, 1994。

② 『續日本紀』（『國史大系』第貳卷）卷22天平寶字三年（759）十月辛亥条、東京：經濟雜誌社、1897、373頁；古畑徹「渤海・日本間航路の諸問題：渤海から日本への航路を中心に」『古代文化』Vol. 46, No. 8, 1994。

③ 參見中島樂章「序論 宁波と博多東アジア海域の二つのクロスロード」中島樂章・伊藤幸司編『宁波と博多（東アジア海域叢書）』東京：汲古書院、2013、3-20頁。

④ 森克己『遣唐使』東京：至文堂、1966。

⑤ 市村宏「第七次遣唐使船の航路 山上憶良研究ノートより」『続万葉集新論』東京：桜楓社、1972、257-267頁；東野治之「正倉院宝物と万葉の歌」週刊朝日百科『日本の歴史』53古代9、東京：朝日新聞社、1987、258-288頁；大日方克己「古代における国家と境界」『歴史学研究』No. 613, 1990。

⑥ 參見山里純一「遣唐使航路「南島路」の存否をめぐって」『立正史学』No. 71, 1992。

⑦ 『日本書紀』（『國史大系』第壹卷）卷25白雉四年（653）七月条、東京：經濟雜誌社、1897、454-455頁。

⑧ 木宮泰彦《日中文化交流史》，胡錫年譯，北京：商務印書館，1980年，第81頁；森克己『遣唐使』東京：至文堂、1966、48頁。

点是“大周楚州盐城县”。<sup>①</sup>倘若取道北线的话，本应该在山东半岛的登、莱一带登陆，不太可能着岸于长江边的盐城。可见，此次遣唐使的航线，如果不是北路航线的漂着路线的话，则在当时也有可能已经开始取道南岛线。再考此次遣唐使使节团成员山上忆良为圣武天皇天平五年（733）的遣唐使大使多治比广成送行的《好去好来歌》（万叶假名和歌）。其中有“智可能岫欲利，大伴御津滨备尔，多太泊尔，美船播将泊都都美无久，佐伎久伊麻志弓速归坐势”<sup>②</sup>之句，“御津”是指大阪的南波津，“智可能岫”是指值嘉岛（五岛列岛）中福江岛三井湾所在的海角，此地是遣唐使取道南岛路的必经之路。这段和歌意为期待遣唐使从大唐平安渡航至“值嘉之岬”并回到“御津”即大阪南波津。可见，山上忆良根据自己往年的遣使经历，可能将多治比广成一行的回路预设为由大唐直航回到值嘉，再由值嘉回到难波津。而值嘉为南岛路的必经之所，在当时被认为是日本的最西端，一定程度上已经偏离了传统的北线。事实上，在次年（734），这批遣唐使返航日本时的着陆地恰为九州南部大隅群岛上的种子岛<sup>③</sup>而种子岛就是南岛路航线上一个重要岛屿。可见，在7世纪前期，遣唐使已经开始利用经由九州南部岛屿的南岛路。

而中日间经由琉球群岛的南岛路之开辟，根据《唐大和上东征传》记载，最早当始于唐天宝十二年（日本孝谦天皇天平胜宝五年，753）。此次遣唐使的回程启程于唐天宝十二年（753）十月底，“和上于天宝十二载十月[十]九日戌时，从龙兴寺出……乘船下至苏州黄[泗浦]……（十一月）十五日壬子，四舟同发……十六日，发。二十一日戊午，第一、第二两舟同到阿儿奈波岛，在多弥岛西南；第三舟昨夜已泊同处。十二月六日，南风起，第一舟着石不动，第二舟发向多弥去。七日，至益救岛。十八日，自益救发……廿日乙酉午时，第二舟着萨摩国阿多郡秋妻屋浦。二十六日辛卯，延庆师引和上入[太]宰府”<sup>④</sup>。“阿儿奈波岛”即冲绳岛，“多弥岛”又写作“多嶽岛”，即今种子岛，“益救岛”又写作“夜久岛”，即今屋久岛。鉴真一行自冲绳岛登陆，沿这些岛屿北上，经过萨摩国，最后回到太宰府。据太宰府在天平胜宝六年（754）的汇报，当时遣唐使返回日本时，“举帆指奄美岛去”<sup>⑤</sup>。可见，当时遣唐使回国航线的预定登陆地是“奄美岛”，即奄美大岛。但在实际航海过程中，第一、第二和第三船都偏离到了更加南面的“阿儿奈波岛”即冲绳岛。此为目前所知自中国东南沿海经琉球群岛到达日本的最早航路记载。在此之前，因为西南诸岛已经归附日本，如多弥岛、益救岛、奄美大岛等。同时，由于“新罗梗海道，更繇明、越州朝贡”<sup>⑥</sup>，所以，至迟从任命藤原清河为大使，大伴古麻吕、吉备真备为副使的日本孝谦天皇天平胜宝四年（752）遣唐使开始。日本遣唐使已经放弃沿朝鲜半岛北上抵渤海湾和山东半岛的传统航路即北路，基本上走的是南岛路航线。关于南岛路航线，木宫泰彦认为，这个时期的遣唐使“先从肥前、肥后、萨摩的海岸南下，经过夜久、吐火罗到达奄美附近，从此更西航，渡过东中国海，到达扬子江口附近，返航也是经由这条航线”<sup>⑦</sup>。鉴真搭乘遣唐使船第六次渡航日本，则将南岛路的南端由萨南群岛的奄美大岛延伸到了琉球群岛的冲绳岛。

① 『續日本紀』卷3 慶雲元年（704）七月甲申朔条、東京：經濟雜誌社、1897、32頁。

② 『万葉集』卷5「山上憶良好去好来歌」、日本国立国会図書館蔵慶長・元和年間（1596-1624）刻本。这段万叶假名的日文训读为“值嘉の崎より、大伴の御津の浜びに直泊てに、御船は泊てむ障みなく、幸くいまして早歸りませ”，翻译家钱稻孙将之译为“近从智可岬，君舟不须息，直抵大伴津，系缆海滨杙，康宁无恙，早归祈无忒”。《万叶集精选》，钱稻孙译，北京：中国友谊出版社，1992年，第119页。赵乐姓译为“直从值嘉岬，三津岸边投。一路无绕行，诸船直泊留。无灾亦无恙，早归谨乞求”。《万叶集》，赵乐姓译，南京：译林出版社，2002年，第213-214页。都是指作者山上忆良期待遣唐使平安从大唐回到“智可岬”（“智可”的日语发音同于“值嘉”，即五岛列岛），最后回到“御津”（即大阪的南波津）。

③ 『續日本紀』卷11 天平六年（734）十一月丁丑条、東京：經濟雜誌社、1897、196頁。

④ 真人元开《唐大和上东征传》，汪向荣校注，北京：中华书局，1979年，第85-91页。

⑤ 『續日本紀』（『國史大系』第貳卷）卷19 天平勝寶六年（754）三月癸丑条、東京：經濟雜誌社、1897、307頁。

⑥ 《新唐书》卷220《东夷·日本》，北京：中华书局，1975年，第6209页。

⑦ 木宫泰彦《日中文化交流史》，胡锡年译，北京：商务印书馆，1980年，第83页。

据上可知,中日海域交涉的南岛路应当起源于 8 世纪前期。其中,经由琉球群岛的南岛路之开辟,当最早起源于唐天宝十二年(日本孝谦天皇天平胜宝五年,753)鉴真搭乘遣唐使船第六次渡航日本。

### 三、中日海域交涉大洋路的开辟及其变迁

中日海域大洋路的开辟,迄今为止学术界一般认同木宫泰彦的说法,即“到了第四期遣唐使时代(日本光仁天皇朝[770—780]至仁明天皇朝[834—850]),就不再经由南岛了。即先从筑紫的大津浦(博多)出发,到达肥前国松浦郡值嘉岛(平户岛及五岛列岛的旧名),在那里一旦遇到顺风,就直接横渡东中国海”<sup>①</sup>。

接着,木宫泰彦提出了两项证据:其一是“光仁朝的遣唐使船曾在松浦郡合蚕田浦等待信风;桓武朝遣唐使第一、第二船从松浦郡田浦出发和第三船自庇良岛(平户岛)出发;仁明朝的遣唐使船指向松浦郡旻乐崎出发等,都足以证明上述说法”<sup>②</sup>。考上述史料先后记载于《续日本纪》《日本后纪》诸书,然并无此 3 次遣唐使经松浦郡平户岛直航东中国海之明确记载。其实,即使沿传统的中日北路航线,也有经松浦郡值嘉岛北上新罗西海岸的情况,并不能证明遣唐使是直接横渡东中国海。其二是《日本三代实录》所载清和天皇贞观十八年(876)三月初九日参议太宰权帅在原行平谈到底罗(平户)、值嘉(五岛列岛)两岛的情况时说“底罗、值嘉……地居海中,境邻异俗,大唐、新罗人来者、本朝入唐使等莫不经历此岛。”<sup>③</sup>因此在原行平提出的两条要求中的第二条为“请令肥前国松浦郡底罗(平户)、值嘉(五岛列岛)两乡更建二郡”<sup>④</sup>,设郡是为了加强管理。<sup>⑤</sup>显然,“新罗人来者”需要经历此岛,也恰恰证明值嘉岛即平户列岛为大唐和新罗、遣唐使往来中日海域之枢纽岛屿,亦即经此岛北上新罗境,沿传统海域北路航线往返大唐和日本,而非大唐、新罗和遣唐使节均需要经过平户列岛横渡东中国海。其实,木宫泰彦自己也认为值嘉岛在“奈良朝以后……便处于日唐交通的要冲,取道南路的自不待言,就是取道北路的,也大都在此岛停泊”<sup>⑥</sup>。故遣唐使时代,由于季风和洋流的知识并未为航海人所掌握,尤其是缺乏指南针在航海中的使用,早、中期遣唐使是无法越过黑水沟洋流的阻滞直接横渡东中国海的。

中日海域交涉从明州(今宁波)横渡东中国海抵达值嘉岛的大洋路,据现有确凿史料,似为唐朝商人所开辟,特别是 9 世纪唐朝从事海外贸易的商人,基本上都采用这一航路往返中日之间。但晚期遣唐使的航路并不明确,其是否取道过大洋路,目前尚难判定。

日本光仁天皇宝龟八年(777)遣唐使的航海情况,据次年回国的判官小野滋野的陈奏,其所乘坐的第三船于“六月廿四日候风入海”,10 天后的“七月三日”即“与第一船同到扬州海陵县”<sup>⑦</sup>。从日本至扬州仅需 10 天时间,如果取道北路和南岛路的话,这个速度是较难想象的。从推理上来看,此次遣唐使,有可能已经采用了唐朝商人所开辟的大洋路,但证据仍不够充分,故难以遽加断定。日本桓武天皇延历二十三年(804)遣唐使的航海情况,据次年回国的大使藤原葛野麻吕的陈奏,其所乘第一船“去年七月六日发从肥前国松浦郡田浦”,但很快与另外 3 艘船失去联系,“出入死生之间,掣曳波涛之上,都州四个日。八月十日到福州长溪县赤岸镇已南海口”。可见藤原葛野麻吕一行在海上漂泊长达 34 天之久,最终才得以到达福建长溪县,其航路极有可能是南岛路。但与藤原葛野麻吕

① 木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第84页。

② 木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第84页。

③ 《日本三代实录》卷28贞观十八年(876)三月九日丁亥条、东京:经济杂志社、1897、424页。

④ 《日本三代实录》卷28贞观十八年(876)三月九日丁亥条、东京:经济杂志社、1897、424页。

⑤ 参见木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第84页注释5。

⑥ 木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第120页。

⑦ 《续日本纪》卷35宝龟九年(778)十月乙未条、东京:经济杂志社、1897、617页。

同船入唐的高僧空海有“南路间三千里到苏州”之说。<sup>①</sup>空海在当时并未直接到达苏州，这“三千里到苏州”之说，有可能出自他所听到的传闻。而这一说法，其实指的是大洋路的距离。<sup>②</sup>此次遣唐使未必取道大洋路，但当时的遣唐使成员可能已经听闻大洋路的航路。再考日本仁明天皇承和五年（838）遣唐使的航海情况，据使节团成员圆仁的《入唐求法巡礼行记》：六月二十三日自有救岛（即宇久岛，位居五岛列岛最北部，今属长崎县佐世保市）出航，二十八日驶入“色如黄泥”的中国近海，但因风急浪高，使船随风飘荡，船帆摧折，船体受损，迟至七月二日方始到达扬州海陵县的长江口。<sup>③</sup>这次遣唐使的启航日期较光仁天皇宝龟八年（777）早了一天，着陆日期则迟了一天，而着陆地点都是扬州海陵县，启航时间和航路无疑是借鉴了宝龟八年（777）遣使的成功经验。日本宇多天皇宽平六年（894）虽然任命了最后一批遣唐使，但并未成行。日本政府当时做出了废止遣唐使制度的决定，所以仁明天皇承和五年（838）的遣唐使是实际成行的最后一次遣唐使。此后活跃于东亚海域的主要是唐朝的商人，其大致航路为：从明州（今宁波）横渡东中国海抵达值嘉岛，再到博多湾，此即所谓的大洋路。据《入唐五家传》中的《安祥寺惠运传》载，惠运于日本承和九年（842）八月二十四日搭乘唐商李处人的船从日本值嘉岛那留浦出港，“得正东风六个日夜，流着大唐温州乐城县玉留镇府前头”<sup>④</sup>，历经6日即抵大唐温州东城县玉留镇。惠运在唐5年后（日本承和十四年，847）回国，其当时搭乘的是另一唐商张支信（一作“张友信”）的船。该船于六月二十二日从唐朝明州望海镇出港，“得西南风三个日夜，才归着远值嘉岛那留浦”<sup>⑤</sup>，仅3日后的六月二十四日即抵日本值嘉岛那留浦。据木宫泰彦考证，所谓那留浦，即日本五岛列岛中的奈留岛。又据《日本三代实录》载，日本清河天皇贞观七年（865）七月，唐商李延孝等人亦是从明州望海镇出港，仅3日即抵日本值嘉岛，日本高僧宗睿即搭乘此船回国。<sup>⑥</sup>

唐商取道大洋路从日本返回唐朝的史料，尚有《行历抄》《智证大师传》等所记载的日本高僧圆珍等所搭乘的唐商钦良暉的商船于日本文德天皇仁寿三年（853）八月九日，从值嘉岛鸣浦出港，经6日航行，于八月十五日抵达唐朝福建连江县。这些均为中日大洋路海域交涉之较早明确之记载。

而据《头陀亲王入唐略记》关于日本真如亲王子清和天皇贞观四年（862）九月三日入唐时的航路记载，表明此一时期，往来大洋路的唐朝商船已经掌握了利用季节风出港的规律。其谓：“（真如亲王）僧俗合六十人，驾舶离鸿胪馆，赴远值嘉岛。八月十九日，著于远值嘉岛。九月三日，从东北风飞帆，其疾如矢。四日三夜，驰渡之间，此月六日未时，顺风忽止，逆浪打舳，即收帆投沉石，而沉石不着海底，仍更续储料纲下之，纲长五十余丈，才及水底。此时波涛甚高如山，终夜不息，船上之人皆惶失度，异口同声祈愿佛神，但见亲王神色不动。晓旦之间，风气微扇，乃观日晖，是如顺风，乍嘉行碇挑帆随风而走。七日午尅，遥见云山，未尅，着大唐明州之杨扇山，申尅，到彼山石丹奥泊，即落帆下碇。”<sup>⑦</sup>日本真如亲王入唐，也是利用前述唐商张支信的商船。张支信为往来大唐明州和日本博多湾的著名唐商，其搭载日本真如亲王入唐的航线，也是从博多湾出港，经值嘉岛，横渡东中国海，抵达唐朝明州（今宁波）的大洋路。虽然其时唐人尚不能使用指南针，但可以肯定的是，唐商船基本能够利用季节风和洋流航行，故仅需4日即横渡东中国海，抵达大唐明州。

宋元时代，日本虽然与宋朝并无外交关系，甚至由于元朝忽必烈两度入侵日本导致元日关系恶

① 成寻《参天台五台山记》卷1，白化文、李鼎霞校注，石家庄：花山文艺出版社，2008年，第5页。

② 后世的入宋日僧成寻自肥前国松浦郡横穿东海抵达苏州大七山时称“从日本国至大唐苏州三千里”，由此可知“三千里到苏州”为取道大洋路的距离。

③ 圆仁《入唐求法巡礼行记》卷1，小野胜年校注、白化文等修订，石家庄：花山文艺出版社，2007年，第3-8页。

④ 塙保己一编《続羣書類従》第8輯上「入唐五家傳・安祥寺惠運傳」東京：続羣書類従完成会、1957、98頁。

⑤ 塙保己一編《続羣書類従》第8輯上「入唐五家傳・安祥寺惠運傳」東京：続羣書類従完成会、1957、98頁。

⑥ 《日本三代實錄》卷45元慶八年（884）三月廿六日丁亥条、東京：經濟雜誌社、1897、626頁；参见木宫泰彦《日中文化交流史》，胡锡年译，北京：商务印书馆，1980年，第113页。

⑦ 塙保己一編《続羣書類従》第8輯上「入唐五家傳・頭陀親王入唐略記」東京：続羣書類従完成会、1957、106頁。

化,但是,日本与中国的海域交流往来仍然十分密切。而中日海域交流的航路主要是大洋路。据《宋史》记载,北宋时期,商人经常从明州出港,有的携带《大宋国牒状》送达日本太宰府。宋商往返大体上是从明州横渡东中国海,抵达日本博多湾。尤其是日本圆融天皇永观元年(983),日本高僧裔然即搭乘宋商陈仁爽、徐仁满的船横渡东中国海,抵达宋朝浙江台州沿岸。裔然入宋朝拜天台山后,赴宋都开封参拜宋太宗,向其献上《日本年代记》《职员令》等有关日本的材料。花山天皇宽和二年(986)七月回国时,亦是乘宋商郑仁德的商船沿大洋路回到博多,并带回宋太宗所赐的宋版《大藏经》等。<sup>①</sup>

日本一条天皇长保五年(1003)八月,日本高僧寂昭从肥前值嘉岛出港,横渡大洋路,九月抵达宋朝明州,并于次年(1004)抵达宋都东京,拜谒宋真宗,获赐圆通大师称号。据《日本历代皇纪》载“八月二十五日,参州入道寂昭、僧元灯、念救等离日本,进发西海。九月十二日,着大宋国明州府。”<sup>②</sup>入宋僧成寻的《参天台五台山记》进一步明确记载了大洋路的航线、行程,其谓:

(日本)延久四年(1072)三月十五日寅时,于肥前国松浦郡壁岛(即加部岛,今属佐贺县唐津市),乘唐人船……船在壁岛西南浦……十六日寅时,依有东风,出船,上帆。无几,有西风,船还著本泊了……十九日天晴,寅时,东北顺风大吹……即以舳进船。卯时,上帆,乱声击鼓,出船。爰东风切扇,波涛高猛,心神迷惑。不修行法,心中念佛,随波上下,船亦转动……圣秀、心贤、长明,不觉醉卧……二十日天晴,飞帆驰船,云涛遮眼,只见渺渺海,不见本国山岛。午时,比过高丽国耽罗山……申时,少雨下,入夜不晴,不见星宿,只任风驰船,不知方角。由唐人所申,终夜雨气不散,只以非大雨为悦。闻风浪声,犹如鸣雷……二十一日,风吹如故,雨气不散……二十二日,天晴,良风大吹,唐人为悦……林皋告云“昨日未时入唐海了”。“以绳结铅,入海底时,日本海深五十寻,底有石砂;唐海三十寻,底无石有沼。”……林皋,但马唐人林养子也。予见四方无山无际,三人犹醉卧。终日竟夜飞帆驰船……二十三日,雨下,良风大吹,波浪高扇。午时,天晴风止。海中留船,待顺风吹……戌时,得顺风,驰船。终夜飞帆。雀尚有。二十四日,天晴。风吹如故,驰船不止。午时,风止,船留。令人登桅,见山。戌时,南岛称不见。风吹来,终夜向北驰船,人人竟夜叹息,雀犹在船。二十五日,天晴。东北风吹,大悦。进船。巳时以后,四方大翳,不辨东西。午时天晴,顺风如故。未时,始见苏州石帆山,大岩石也,无人家。船人大悦。丑时,至苏州大七山宿。从日本国至大唐苏州,三千里。(自注:弘法大师云“南路间,三千里到苏州。”)二十六日,天翳,不知东西。不出船。依无顺风,以舳进船。申时,著明州别岛徐翁山。无人家,海水颇黄。西南见杨山,有人家。三姑山始相连,有人家。将著徐翁山间,北风大吹,骚动无极。殆可寄岩石,适依佛力,得著别岛宿。诸僧皆醒,如死亦苏。二十七日丁未,天晴。巳时出船,依有北风,以舳进船。未时,著明州黄石山,山石并土,其色如红。大海水大浊,最黄。“从此岛得顺风,一日至明州”云云。北见北界山,有人家。依南风,吹去黄石山,回船著小均山,黄石西南山也。有四浦,多人家,一浦有十一家,此中二字瓦葺大家,余皆萱屋……小均山东南有桑子山……桑子山南,隔海数里有大均山,有二十四澳,各人家多多也。大均山西畔有隋稍山,有港,无人家。小均山顶有清水,法师等以瓶三口取水来,献佛。<sup>③</sup>

成寻将日本平户岛至宋朝明州的航路及其行程记载得十分详细,此亦是12世纪中日海域经大洋路交涉的重要史料。虽然其记载中提及的有关地名、山名争议较多,但毋庸置疑,成寻入宋时,大洋路已经成为中日海域交涉的主要航路。

① 《宋史》卷491《日本国传》,北京:中华书局,1977年,第14131-14135页。

② 木宫泰彦《日中文化交流史》,胡锡年译,北京:商务印书馆,1980年,第262页引《日本历代皇纪》。

③ 成寻《参天台五台山记》卷1,白化文、李鼎霞校注,石家庄:花山文艺出版社,2008年,第3-7页。

南宋时,由于只有明州(宋宁宗即位后改庆元府)设置市舶司,故日本与南宋的交涉往来,几乎全部是走博多湾经平户岛,横越东中国海,抵达明州的大洋航路。值得注意的是,大洋路史料明确提到平户岛,即位于遣唐使时代往来大洋路的值嘉岛,南宋时已经成为中日大洋路航行的主要停泊地。如日本四条天皇嘉祿元年(1235),荣尊大师和东福寺开山圆尔辨圆一行赴宋,其航路为“(荣尊)师岁四十一,与辨圆共乘商船,出平户,经十昼夜,直达大宋明州”<sup>①</sup>。此外,《元亨释书》中亦载日本高僧荣西于后鸟羽天皇建久二年(1191)回国时航路,谓“西趋出到奉国军(今改庆元府),乘扬三纲船,著平户岛苇浦。”<sup>②</sup>故木宫泰彦亦谓“日宋商船往来于日本博多和宋朝明州之间,而来往的时期则是,从日本开往宋朝似乎多在三四月,从宋朝开往日本似乎多在五六月。”<sup>③</sup>这表明,南宋时期,中日两国商船已经充分掌握了季风规律。盖东中国海一般是每年的9月到次年的4月常刮东北季风。因此,日本商船一般利用此季风从日本博多驶往庆元。每年五六月间常刮西南季风,则有利于从庆元港返抵日本博多。

此外,中国海船自北宋末年已经开始使用指南针。宋代文献《萍洲可谈》和《梦粱录》都说到了指南针的重要性,指出在夜晚和阴天,舟师就是靠指南针去认识方位。<sup>④</sup>作为全天候的导航工具,指南针的使用使宋日商船能够顺利地海上辨别航向,通过大洋路进行海域往来交流。木宫泰彦专门整理了入宋僧和渡日宋僧往来宋朝的出港和抵达宋朝的上陆地点以及渡海年月,颇值关注。<sup>⑤</sup>

日本平清盛执政时代,日宋贸易日渐频繁,南宋商船也不断通过大洋路驶往博多湾。高仓天皇承安二年(1172),南宋明州刺史致书和方物于日本,平清盛不顾众卿大臣反对,亦致答礼回赠。<sup>⑥</sup>日本商船也通过大洋路往来博多湾与明州进行贸易,正如《开庆四明续志》所载“倭人冒鲸波之险,舳舻相衔,以其物来售。”<sup>⑦</sup>

镰仓时代,虽然元朝忽必烈两次征伐日本,但是,这并未能阻隔两国的海上往来和贸易。据木宫泰彦的《日元间商船往来一览表》,从日本后宇多天皇建治三年(元至元十四年,1277)到南朝后村上天皇正平十九年(元至正二十四年,1364),日本商船多是由博多沿大洋路往来元朝庆元(即明州,今宁波)进行海上贸易,至少有40余次。尤其是弘安之役(1281)结束后,元大德二年(日本伏见天皇永仁六年,1298),元成宗命普陀山高僧一山一宁持国书前往日本,以重新修好两国交往。次年,一山一宁即搭乘日本商船横渡大洋路,抵达日本博多,后被日本尊为“国师”<sup>⑧</sup>。但元船驶往日本的并不多见。据史料记载,日本南朝后村上天皇正平五年(1350)三月,元商船送还入元僧龙山德见等18人抵达博多。元代的中日海上交涉航路几乎全部是沿大洋路,从日本博多出港,横渡东中国海,抵达元朝的东南沿海主要是庆元港,并从庆元港往返日本。元至治元年(1322),元朝对沿海市舶司加以裁撤,改设庆元、广州、泉州3个市舶提举司,直到元末没有改变。因此,木宫泰彦谓“宋代以来,庆元一直就是对日的贸易港,在这三港之中距日本最近,所以,日本商船开往元朝的几乎都驶进此港,仅有一二个例外。”<sup>⑨</sup>而日本前往元朝的商船,也和前代一样,在博多港启航,横渡东中国海,抵达庆元港,航海时间一般只要10天左右。因此,博多一庆元构成了此一时期中日海域主要的贸易和人文交涉港口。

① 塙保己一編『續群書類叢』第9輯上「神子禪師榮尊大和尚年譜」東京:續群書類叢完成会、1958、298頁。

② 虎関師煉『元亨釋書』卷2「榮西傳」、名古屋市蓬左文庫藏慶長十年(1605)古活字本。

③ 木宮泰彦《日中文化交流史》,胡錫年譯,北京:商務印書館,1980年,第298頁。

④ “舟師識地理,夜則觀星,昼則觀日,陰晦則觀指南針。”朱彙《萍洲可談》卷2,北京:中華書局,2007年,第133頁。  
“全凭南針,或有少差,即葬魚腹。”吳自牧《夢粱錄》卷12《江海船艙》,上海:古典文學出版社,1957年,第236頁。

⑤ 木宮泰彦《日中文化交流史》,胡錫年譯,北京:商務印書館,1980年,第298頁。

⑥ 《宋史》卷491《日本國傳》,北京:中華書局,1977年,第14137頁。

⑦ 梅應發、劉錫《開慶四明續志》卷8,載《宋元方志叢刊》第6冊,北京:中華書局,1990年,第6010頁。

⑧ 塙保己一編『続群書類従』第9輯上「一山國師妙慈弘濟大師行記」東京:続群書類従完成会、1958、387-390頁。

⑨ 木宮泰彦《日中文化交流史》,胡錫年譯,北京:商務印書館,1980年,第400頁。

1368 年明朝建立，明太祖朱元璋为了防止东南沿海的倭寇骚扰和方国珍、张士诚等割据势力的海上威胁，决定实行海禁政策，“明祖定制，片板不许入海”<sup>①</sup>。洪武十四年（1381）十月，朱元璋再次下禁海令，规定“禁濒海民私通海外诸国”<sup>②</sup>。尤其是胡惟庸、林贤谋反案发生后，朱元璋痛恨与谋反案勾结的日本，将其列为“不征之国”，永绝与日本的贸易。故洪武末期海禁甚严，禁止海商前往日本、东南亚等海外诸国贸易。除琉球外，海外诸国与明朝的朝贡贸易也几乎一律禁绝。此举不仅使中日海域交涉基本中断，自遣唐使废止后，9 到 14 世纪的中日海上大洋路交涉也几乎中断。中日海域交涉不得不通过琉球王国进行。这样，南岛路在遣唐使后期被废弃后，随着明朝与琉球朝贡关系的建立，再次成为东中国海海域交涉的主要航路。琉球王国自洪武五年（1372）正月与明朝建交。是年，朱元璋派杨载由福州出港，经南岛路，出使琉球。同年十二月，琉球中山王察度遣其弟泰期亦经此道赴明朝朝贡，“由是琉球始通中国，以开人文维新之基”<sup>③</sup>。洪武二十五年（1392），朱元璋赐给琉球“闽人三十六姓善操舟者，令往来朝贡”<sup>④</sup>。直至琉球王国被日本吞并，中国与琉球的交涉一直使用南岛路航线。而洪武三十年（1397），朱元璋再度严厉实施禁海令，并将其扩大到东南亚诸国，乃至“诸番国使臣、客旅不通”<sup>⑤</sup>。中日之间的海域交流基本上完全中断，不得不利用琉球进行转口贸易。一方面，琉球从东南亚购进明朝需要的朝贡品，以维持与明朝的朝贡关系；另一方面，琉球从明朝购进日本以及东南亚诸国所需要的奢侈品和土特产品，以与日本、东南亚诸国贸易。所以，14 世纪末期，在东亚海域的交涉网络中，琉球成为东亚海域交涉网络的中心，并承担了枢纽贸易的地位和作用。

本文承蒙浙江大学人文高等研究院提供研究支持和帮助，谨特致谢忱。

责任编辑：刘 莉

① 《明史》卷 205《朱纨传》，北京：中华书局，1974 年，第 5403 页。

② 《明太祖实录》卷 139“洪武十四年十月己巳条”，台北“中央研究院”历史语言研究所，1965 年，第 2197 页。

③ 『球陽』卷 1 察度王即位元年条、東京：角川書店、1982。

④ 龙文彬《明会要》卷 77《外藩一·琉球》，载《续修四库全书》第 793 册，上海：上海古籍出版社，2002 年，第 692 页。

⑤ 《明太祖实录》卷 254“洪武三十年八月丙午条”，台北“中央研究院”历史语言研究所，1965 年，第 3671 页。