

中國抗日戰爭史料叢刊

838

主編
虞和平



國家出版基金項目
NATIONAL PUBLICATION FOUNDATION

文教·教育

中國日本交通史

中國生存論



大象出版社

中國抗日戰爭史料叢刊

838

文教
教育


大象出版社

虞和平 主編

中國日本交通史
中國生存論

王輯五著

中國日本交通史



敘例

一、本書編輯要旨，在闡明中日歷代交通之梗概，並注重說明兩國文化在交通路上之渡涉事蹟。

一、本書依照中國朝代之順序，區分爲十五章。對於古代交通史料之須待考證處及近代交通概況之縱的說明，尤力求發揮盡致。

一、本書前四章所稱之「倭」或「倭國」，乃指日本列島而言；蓋隋書以前正史，皆稱日本列島爲「倭」或「倭國」，自唐書以降，始改稱爲日本也。

一、本書所引用之各種文獻，均註明出處，俾便讀者取證。

一、本書之參考書籍，中文者，多參照正史本紀及東夷傳等；日文者，多取材於辻善之助氏之增訂海外交通史話，星野恆氏之和漢交通史及木宮秦彥氏之日支交通史等。

目次

第一章	秦以前之中倭交通	一
一	中日最古之自然航路	一
二	周秦間之中倭交通	七
第二章	兩漢與倭國之交通	二〇
第三章	魏倭交通	二九
第四章	南朝與大和朝廷之往來	三九
第五章	隋日交通	五一
第六章	唐日交通	五九
第七章	唐日交通之影響	七三
一	留學生與學問僧	七三

二 遣唐使與入日唐人	八二
------------	----

三 唐文化之東渡	八五
----------	----

第八章 宋日交通	九七
----------	----

一 唐亡宋興間之中日交通	九七
--------------	----

二 宋代與日本之貿易	八八
------------	----

三 宋日間之僧侶往來	一〇四
------------	-----

第九章 宋日交通之影響	一二四
-------------	-----

第十章 元代與日本之交通	一二五
--------------	-----

一 元代與日本之貿易往來	一三五
--------------	-----

二 元日間之僧侶往來	一三八
------------	-----

第十一章 明代與日本之交通	一四九
---------------	-----

一 明日貿易往來	一四九
----------	-----

二	明人與日僧之往來·····	一五九
三	倭寇·····	一六六
第十二章	元明與日本交通之影響·····	一七五
第十三章	清代與日本之交通·····	一八六
一	清初與日本之交通貿易·····	一八六
二	清中葉之中日交通往來·····	一九二
三	晚清之中日交通往來·····	一九九
第十四章	民國以來之中日交通·····	二〇七
一	民國與日本之貿易往來·····	二〇七
二	日本船運事業與株式會社之發展·····	二〇九
三	最近中日往來之航線·····	二一三
第十五章	晚近中日交通之影響·····	二一六

一 清初中國文化對於日本之影響……………二一六

二 晚清以來日本政治文化對於中國之影響……………三二一

中國日本交通史

第一章 秦以前之中倭交通

一 中日最古之自然航路

日本列島橫列於亞洲大陸之門前，與我國僅隔一衣帶水，而朝鮮半島又突出於其間，適爲中日交通往來之渡橋；故中日交通往來之開始，當不始於航海術發達以後，而當求之於上古時代。當中生代（Mesozoic）時，亞洲東南部不惟與南洋羣島及澳洲全部合而爲一，中國東部復與朝鮮日本及菲律賓賓相毗連。及至新生代（Cenozoic）初葉，亞洲東北部與美洲西北部之毗連處，被海洋冲斷而變爲白令海峽；亞洲南部與澳洲北部之毗連處，亦漸被海洋冲斷而爲南洋羣島；日本西部與亞洲東部之毗連處，亦因地殼變動陷落而爲日本海。日本遂與大陸隔斷，卒漸有今日之狀態。

(1)。日本列島由大陸切斷後，恐爲長年月之無人島嶼，散列於東海，周圍民族之渡至列島，乃遙在此時期以後之事；蓋在列島上發掘之遺骨遺物，其年代較晚故也。(2)當原始時代，民族間之列島渡涉，概多以海流爲自然航路，阿夷奴 (Ainu 即蝦夷) 人種及通古斯 (Tunguse) 系民族，多由西伯利亞趁由北而南之寒流南下，經由間宮海峽而至日本北部；南洋系民族則趁由南而北之暖流，漂渡至九州定住；與日本僅隔一衣帶水之我中華民族，亦趁日本海左旋回流而東渡至日本矣。(3)。

按日本海之左旋回流，爲中日最古之自然航路，亦爲我國文化東渡之最古途徑；惟因其缺乏史籍可徵及向來無人調查之故，致爲一般人所忽視。迨至二十世紀初葉，用投瓶法實地測驗之結果，始爲世人所注意。當一九〇六年，和田雄治博士受日本水產調查會之委託，試用投瓶法以測驗日本海之海流。其投瓶地點，在朝鮮半島西岸仁川及東北岸圖們江之間，其中尤側重釜山與清津之間。其所投之瓶爲空瓶，上貼號數，任其漂流。迄至一九一二年止，曾投入空瓶七百五十個，其漂至海岸而被發現者，計達百三十二個。同時日本海軍省水路部，爲調查日本海之海流起見，亦於一九

○八年，實行投瓶測驗；在投瓶五百五十個之中，曾發現二百零七個。總計南方實行投瓶之結果，其漂至海岸被發現者，前後計達三百三十九瓶；其中漂流至日本之山陰、北陸沿岸者，計達二百七十四瓶，佔全數百分之八十有奇，竟居大多數。又據日本海軍省之發表，明治三十七八年（一九〇四——五年），日俄戰爭之際，日俄所敷之機械水雷，因漂流至海岸而被發現者，計達三百七十五隻，其中曾漂至日本之山陰、北陸海岸者，竟達二百四十八隻，佔全數百分之六十六；足證日本海海流具有左旋回流之實力。至關於水雷及投瓶之發現地點等，據和田博士之調查報告，概如下列所示（4）：

山陰道

水雷五一

投瓶三一

北陸道

水雷一九七

投瓶二四三

東海道

水雷一八

投瓶一

南海道

水雷二

投瓶一

西海道

水雷一

投瓶無

北海道

水雷四四

投瓶四五

千島海岸

水雷無

投瓶一

庫頁島海岸

水雷一

投瓶二

朝鮮東海岸

水雷六一

投瓶一四

琉球海岸

水雷 無

投瓶一

據以上調查，足證日本海中之左旋回流，恆爲由朝鮮往日本山陰、北陸地方之一種自然航路；此亦半島上新羅人之所以多漂至日本出雲地方之唯一原因也。蓋日本海海流，原有間宮海峽寒流，與對馬海峽暖流二者；由間宮海峽發源之寒流，沿俄領東海濱省東岸及朝鮮半島東岸南下，適與由南而北之暖流衝突於對馬海峽。其結果，溫度低，比重大之寒流，潛伏於溫度高，比重小之暖流之下；並沿其周圍陸地而成爲左旋回流。此種向左旋之對馬海流，乃沿山陰、北陸海岸東北而行；迨至津輕海峽及宗谷海峽，遂分爲大小支流，漸次微弱，直至庫頁島西岸而消滅。此種具有左旋實力之日本海流，遂爲中華民族由半島東渡之最古航路矣。

徵諸日本史籍，由半島趁日本海流，而漂至日本山陰、北陸之史實，亦屬不少。據和田雄治之調查報告（5），當時由半島漂至日本山陰、北陸之史實，不下八九十件，就中以勃海人、新羅人及高麗

人爲最多，足證在千餘年以前，日本海中之左旋回流路，並不與現近迥異。又日本人素稱爲唯一古文獻之日本書紀，曾載：『素盞鳴尊以埴土作舟，由新羅曾尸茂梨渡至出雲。』同書又載：『垂仁天皇三年（西紀前二七年），新羅王天日槍至但馬國。』與日本書紀並稱爲雙璧之古事記，亦載：『少名毘古那神由波穗乘天羅摩船至出雲，御大之御前。』至所謂素盞鳴尊及少名毘古那神者，是人，是神，雖無由推定；惟在古代神話中，竟能案出此種由半島乘舟至山陰、出雲之故事者，是知此種故事之骨子，是否受大陸民族由半島漂至出雲地方之事實的暗示，自不言而喻。

近在日本越前國坂井郡，曾發現流水紋式銅鐸。此銅鐸圖紋上，畫一人乘之獨木剝舟，舟之兩旁具有十餘根如蜈蚣足之附木，蓋以爲防禦顛覆之用。在造船術未精，航海術尙未發達之當時，如斯裝置之獨木舟，似爲由半島辰韓乘之渡海，趁順流而漂至山陰地方者，可斷言也。梅原未治氏所著之由考古學上考察出來之古代日鮮關係（朝鮮雜誌第百號）中，曾謂：

『在畿內大和發掘之銅鐸形狀，頗類似先秦時代之古鐘。近年在朝鮮慶尙南道慶州入室里，發現之四寸許小銅鐸及蒲鉾綠細紋鏡，與大正七年（一九一八年）在大和國葛城郡吐田鄉發

掘之遺物，實屬相同。且其製造術均受中國文化之影響，恐此先行之於辰韓，然後傳至於日本。按朝鮮慶尚南道爲新羅國及辰韓之故地，亦常爲趁日本海左旋回流漂至日本山陰地方之出發地，由朝鮮南部與日本畿內所發掘之銅鐸，不惟彼此相同，且其形狀與製法亦均與中國無異，卽此可知日本海回流路，當爲中國文化東渡之最古航路無疑也。

二 周秦間之中倭交通

西周之初，東周之末，內亂頻仍，人民不堪虐政之壓迫，相率避難於東瀛樂土，或求自由天地於半島者，在在有之；如箕子率殷民就封於朝鮮（6），衛滿之率燕民建國於半島等，是也。殷周之世，朝鮮半島既已入我國勢力範圍之下，而朝鮮與日本相距咫尺，隔海相望，兩民族間之渡涉往來，在所不免，渡至半島之倭人，遂由半島傳聞於我國；於是我國古文獻中，亦往往載有倭人之記事矣。

在中國古文獻中，首先載倭人之記事者爲山海經，山海經海內北經曰：「南倭北倭屬燕。」按山海經之成書年代，據四庫全書提要所載：「殆周秦間人所述，而好異者又附益之歟。」其記事多