

宁波——“海上之路”的启泊地 (之一)

寧波·日本海上交流史物語

宁波与日本航海交往

史话

董有华 李建树 编著

中国国际广播出版社

友好都市 中国宁波写真展



新时期以来宁波与日本友好交往 大事记

1979年8月22日 宁波港对外开放后首艘外轮日籍“湖山丸”抵港。

1980年5月28日 日本雪舟古迹参观团33人至甬，寻15世纪日本画家、禅宗僧人雪舟在天童寺史迹。

5月30日 日本曹洞宗佛教参观团130余人抵甬，参拜天童寺“祖庭”。

11月17日 天童寺举行“日本道元禅师得法灵迹碑”揭幕式，中国佛教协会代会长赵朴初、日本曹洞宗朝拜团90人专程来甬参加。

1982年4月21日 市长刘德焜率市友好代表团访问日本长冈京市，是日，宁波市与长冈京市缔结友好城市。

11月21日 日本如净禅师参拜团104人，参拜天童禅寺。

1984年4月29日 慈溪冷冻厂引进日本冷藏库等设备，为全市第一个补偿贸易项目。

1987年11月8日至29日 市派员参加在日本都教府举行的世界历史城市博览会展出珍贵文物。

12月28日 宁波至日本神户全集装箱定期班轮通航。

1988年10月19日 日本宝庆寺开山祖寂圆禅师（宋朝时天童寺僧人，后东渡日本弘法）回乡探亲团一行94人参拜祖庭天童寺并立碑。

1990年4月18日 开通至日本横滨国际集装箱航线、香港国家级核心班轮，跨入国内沿海十大国家集装箱运输行列。

10月4日 以徐季子为团长、天童寺方丈明暘为顾问的宁波市友好代表团，赴日本益田参加“雪舟之乡纪念馆”落成典礼和雪舟铜象揭幕仪式。

1993年5月28日 宁波市——长冈京市缔结友好城市十周年庆典在宁波影都举行，宁波市市长陈同海和日本长冈京市友好代表团团长、长冈京市市长今井民雄等讲话。会上，授予日本长冈京市前市长五十榎辰男、长冈京市友好交流协会副会长兼宁波委员会委员长余语武雄（次年8月逝世）“宁波市荣誉市民”称号并颁予证书。

6月25日 日本长冈京市——宁波市友好城市缔结十周年庆典在长冈京市举行，以宁波市市长陈同海为团长的宁波市政府代表团和在日访问的宁波市友好代表团参加庆典，会上两市市长讲话，并签署今后十年交流协议书。为宁波市赠送给长冈京市一对石狮子揭幕。

1994年3月1日 宁波——日本神户——美国国际集装箱（周期）班轮航线开通。

（据《宁波市志》）

绪 言

宁波是具有 7000 年文明史的河姆渡文化发祥地。

宁波又是历史悠久的中国对外交往的重要口岸。

作为中国东部海滨的重要港口城市，宁波早在 2000 年之前便已拓展了多条“海上之路”——

秦代，由徐福率童男女数千人自宁波启航东渡日本。

晋朝，由宁波启航的船舶已能抵达越南和中国的宝岛台湾。

唐代，宁波的海运业显见繁荣，由此启泊的“海上之路”少说有三条：一是由宁波经江苏、山东接渤海航线至高丽；二是由宁波经福州、广州接南洋航线至越南、苏门答腊、爪哇、斯里兰卡、卡拉奇；三是横渡东海至日本。

宋代，除日本、高丽外，还进一步开拓了去印尼、柬埔寨、越南泰国、加里曼丹、菲律宾、苏门答腊、伊朗等国的航线。

元代，由宁波启泊，接通日本、朝鲜及东南亚、西亚诸国重要航线后，通航的国家和地区多达 140 余个，其中包括威尼斯、利比亚、伊朗、阿曼、也门、印度、越南爪哇、吕宋、日本、朝鲜等。

.....

经过多少代明州子孙不畏艰险、顽强拚搏、前仆后继的努力开拓，终于使宁波成了中国历史上最为重要的海上“丝绸之路”、“瓷器之路”和“茶叶之路”的启泊地之一。

作为港口城市的宁波，自唐宋以来就一直是中国三大对外贸易口岸之一。

中国与日本是一衣带水的邻邦，早在远古时代，中国与日本之间即有交往。徐福率领数千秦民由宁波启航东渡日本，把先进的秦文化带进日本列岛，促进了日本文化的发展和经济的繁荣。完成这一壮举的徐福，被中日学者称为中日“海上之路”的开拓者，中日交往的第一历史伟人。

中日两国有志于两国人民交往和友谊的先行者，为探索安全便捷的海上之路，甘冒鲸波之险，历经万苦千辛百折不挠，在两国的青史上留下了多少可歌可泣的光辉篇章！随着由中国宁波横渡东海至日本九州这

条最理想、最便捷、最安全的中日直达航线的奠定，宁波无可争辩地成了中国与日本交往的主渠道。

凝结着中日两国人民共同理想和大无畏牺牲精神的宁波至日本“海上之路”的开拓，大大促进了两国的人员交往、文化交流和贸易发展。在宁波这块神奇的土地上，留下了最澄、空海、慧谔、成寻等日本先哲们的足迹；留下了日本高僧千光荣西、道元等在宁波参禅的圣地；流传着日本画圣雪舟、学问僧策彦周良等在宁波留连的佳话；还留下了多少历代日本使节、僧侣、商人在宁波的遗迹和轶闻。与此同时，宁波的先哲和高僧，如唐代航海家张支信、宋代高僧寂圆、建筑师陈和卿，元代高僧如智、一山一宁、祖元、明代高僧祖阐以及明清时期的著名学者朱舜水、实业家吴锦堂等，也都远渡重洋去日本交流文化、传播知识、创办实业。这种友好交往，代代相传，延绵不绝，对加深中日两国人民的传统友谊和繁荣中日两国的文化无疑都是有杰出贡献的。

在宁波这块土地上，历史上曾有过鄞、句章、明州、庆元等称谓。面临浩淼东海，背依巍峨四明山，现在的宁波占地9365平方公里，下辖11个县（市、区），人口540万。

今日宁波，是中国进一步对外开放的副省级计划单列市，是中国GDP跨千亿元，年港口吞吐量超亿吨，年财政收入超百亿元，年服装产量占全国12%以上，城镇人口年收入超万元的浙江经济中心、华东地区的中心城市。宁波与日本的关系，随着宁波的进一步对外开放而日益密切：人员往来增多，文化交往加快，经济贸易发展。

宁波已与日本长冈京市缔结为友好城市。

随着新世纪的到来，随着现代化国际港口城市建设速度的加快，宁波与日本的相互交往和发展前景，必将更加辉煌。

本书荟萃了历史上宁波与日本在友好交往中的有关史实，融佳话和轶闻于一书，拾两国友好交往正史之遗以补阙，其出版对进一步发展这种友好交往必将有积极的意义。当然，书中所采集的某些史料和传说，由于岁月跨度漫长，史籍记载简略，因而难免有失之偏颇甚至错谬之处，故望毋将此书视为正史而作引经据典之用。但若能将此作为积极推进宁波人民与日本人民友谊的象征视之，则幸甚。

目 录

宁波与日本的

海上之路	1
航线	6
唐舶	12
连绵不绝	14
先行者徐福	19
航海家张支信	33

宁波与日本的

贸易史话	36
唐代	37
宋代	39
元代	49
明代	51
清代	57
市舶司	58

宁波与日本的

佛教交往	68
高僧遣唐使	71
宁波高僧东渡弘法	80
鉴真渡日驻锡过的阿育王寺	85
明州刺史文牒	94
荣西学禅天童寺	99
道元禅师宁波求法	105

祖阐出使日本弘法	113
宁波天台宗远播日本	116

宁波与日本的

工艺交流	120
漆器	121
木雕	124
丝绸	127
日本刀与折扇	128
中日工艺交流使者重源	130

宁波与日本的

友好交往	133
热情接待日本贡船	137
双向的友情	139
旅日侨商吴锦堂	140
友好使者策彦	146

宁波与日本的

文化交流	148
朱舜水东渡扶桑	163
了庵桂悟传播王学	170
雪舟丹青与宁波山水	174
后记	180

附录

	中日友人诗咏选	183
日·晁衡	衔命还国作	183
唐·王维	送秘书晁监还日本国	184
唐·李白	哭晁卿衡	184
唐·齐己	送僧归日本	185
唐·司空图	赠日东鉴禅师	185
唐·项斯	日本病僧	186
日·千光荣西	谒师诗	187
南宋·窆从周	赠千光荣西禅师	187
南宋·钟唐杰	送荣西禅师归国	188
日本使者	游育王山	189
明·释自学	送真藏主还日本	189
明·徐璉	送别雪舟诗	190
日·策彦周良	赠翰林修撰全仲山	190
日·高格竹速	咏天童诗	191
清·太虚	日本永平寺即景	192

摄影、图片提供：张丹 朱冠璋 黄长江 胡匡一等

封面美术：胡雪泳 中国画《河姆渡》（局部）

A black and white photograph of a harbor scene. In the foreground and middle ground, numerous traditional Chinese sailing ships (junks) are visible, characterized by their tall, slender masts and large, rectangular sails. Some ships are docked at a pier, while others are in the water. In the background, a modern multi-story building with many windows is situated on the shore. The overall atmosphere is historical and maritime.

宁波与日本的
海上之路

宁波是我国历史上航海事业萌芽最早的城市之一。

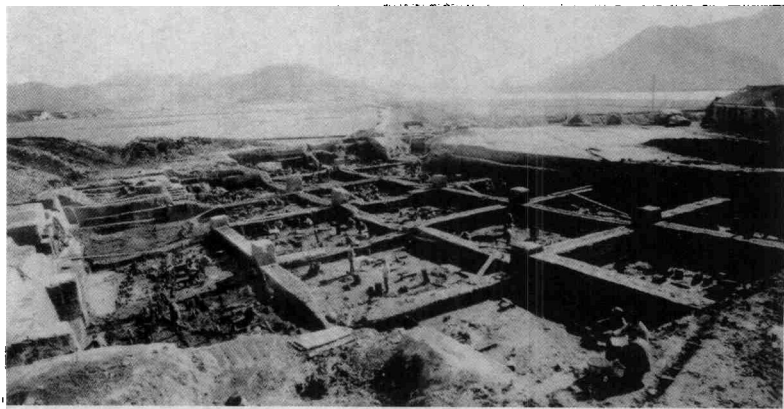
作为“海上之路”的启泊地，宁波与日本海运的开拓与兴盛，曾经经历过一段漫长的历史时期。

虽然随着朝代的更替和遗迹的湮没，关于宁波与日本这条海上之路的起始时间存在许多说法，有的已很难自圆其说，但我们还是可以从考古发掘、文物遗存、零星古籍和民间遗迹中探索出较为正确的结论，还历史一个真实的面目。

早在7000年前，滨海而居的宁波人就已经走向海洋，开始从事征服海洋的活动了。这是有事实依据的。从宁波河姆渡遗址中出土的大量文物中就有六支船桨、一件“夹炭黑陶”船陶塑艺术品以及一些巨鲸、鲨鱼骨骼等。木桨有柄部和叶部，且是用同一块木料加工制作，形如柳叶，造型轻巧。经碳14同位素测定，距今已有7000年历史。

▼ 这个地方就是宁波姚江边的河姆渡。1973年，当地政府在此建造翻水站时挖掘出了许多新石器时代的陶片和兽骨，后经文物部门考证，确认这是母系氏族社会晚期一个村落的遗址，它的年代距今约7000年左右。

从遗址中出土的船桨以及巨鲸骸骨可以想见7000年前的宁波人已能驾船出海了。




这些都是海上交通和海上活动的标志，证明宁波人早在7000年前已能制造和使用木船，并在海上开展捕鱼活动了。如果说《周易·系辞》所载：“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫”是5000年之前的事，那末宁波人比它少说还要再往前推2000年。

据《史记·夏本纪》载，夏少康王五二年，封庶子无余于会稽，建立越国，其领地包括整个宁波地区，故宁波古称越地。《越绝书》说：“水行山处，以舟为车，以楫为马，往若飘风，去则难从。”说明那时候的宁波人，造船和驾船的技术都已经很高超了。到了西周，“周成王时，于越献舟”（《周书》）。我们知道，周成王（公元前1024—1005年）时，也即距今3000余年之前，贯通南北的大运河还没有开凿，所贡的舟船只能中取海路，从浙东沿海出发，沿海岸线北上，然后入河道，抵达周都。赵人以舟作为贡物，舟的制作必然十分精良。且要经历长途航海的考验，正如章巽《我国古代的海上交通》一文中所分析的：“周成王时我国江、淮、河、济四大河流，平行东流入海，最早沟通南北的运河尚未产生，则越人所献的船，自今浙江东岸出发，一定要通过海上，向北航行，才能驶至较近的淮水或较远的济水，向西到达周王统治的中心地区（即都城镐京，今陕西长安西南部）。我们可以说，西周时由今浙江东部直通江苏东北部或山东半岛北面的海上交通，已经见于文字记载了。”到了战国时期，齐国、燕国则已与日本、朝鲜有相当密切的海上贸易了。上述事实说明，宁波在先秦时期，造船业和航海技术已比较发达，航海条件已经具备；因此可以推断，在这个时期，我国与日本、朝



鲜等国家发展海上交通是完全有可能的。



宁波古时候的命名，源于海上贸易。据《浙江通志》载：“鄞县东三十里为鄞山，古鄞县是以此名。先时山麓与海相际，百货来此贸易，故谷口旧名后塘街，有鄞县城遗址。”《乾道四明图经》也载：“贸山……以海上持货贸易于此故名。而后，汉以县居贸山之阴，加邑为鄞。”到了东汉时期，这一带贸易有了进一步发展，正如《后汉书》说：“会稽海外有东鯤人，分二十余国，又有夷州及澶洲。传言，秦始皇遣方士徐福将童男女数千人入海，求蓬莱神仙不得，徐福畏诛不敢还。遂止此洲，世世相承，有数万家。人民时至会稽。”《三国志》也说：“澶洲，在海中……其上人民，时有至会稽郡货布。”当时，宁波属会稽郡，澶洲，就是日本。由此可见，自汉以来，海外已有20多个国家的人民经常到属于会稽郡的宁波来从事贸易。其中就有称为澶洲的日本。众所周知，要进行贸易，只有在开拓了交通，也就是有了海上交通航线之后才有可能。因而，由此也说明宁波与日本的海上之路，在那个时期已有了交往。

秦时，宁波与日本已有了大规模通航的先例。据文史记载，秦方士徐福可能是宁波至日本航线最早的开拓者。宁波这个地方，在秦始皇统一全国后，改郡县制，宁波这个地域置句章、鄞、鄞三县，隶属于会稽郡。三县以今宁波甬江为界。今宁波江北区慈城镇南十五里句余山之东有城山（即乍山城山渡）为当时的句章县县治；奉化市东白杜，为当时鄞县县治；鄞县东三十里，阿育王寺西之同谷



◀ 句章港遗址（城山渡）。

秦始皇帝统一六国前一年（公元前222年）实行郡县制，分天下为36郡，其中的会稽郡下辖26县，属今宁波境内的有句章、鄞、鄞和余姚四县。句章县的县治设在城山（今宁波江北区乍山乡城山渡旁）。句章港是古代通海门户，也是我国最古老的港口之一，句章县的县治设在此处后，即成了海上交通和军事的重要港口，舟楫云集，繁华一时。


（今鄞县宝幢附近）为古鄞城，那时有小浹江通海。小浹江是一条与甬江平行的河流，全长约15公里。唐时始截流蓄水，不通海舟了。据晋·陆云《陆士龙集》载：“始皇南巡，登稽岳，刻文于石，身在鄞县三十余日。”他到鄞县来干什么呢？据宁波、慈溪、鄞县等地方志记载：“秦始皇东行郡县，登会稽山，刻石纪功。徐市（福）上书言，海中有蓬莱、方丈、瀛洲，仙人所居，请得斋戒，与童男女求之。于是遣市发童男女数千人入海求仙……始皇至鄞三十日。”这千人之众，可不是个小数目，且需同时装运淡水、粮食等，没有一支庞大的船队行吗？——这是秦始皇三十七年（公元前210年）的事。又据《三国志·吴书·吴主传》记载：“（黄龙）二年春正月……遣将军卫温、诸葛直将甲士万人，浮海求夷洲及亶洲，亶洲在海中，长老传言，秦始皇遣方士徐福，将童男童女数千人入海，求蓬莱神山及仙药，止此洲不还。世相承有数万家，其上人民，时有至会稽布货。会稽东县人海行，亦有遭风流移至亶洲者，所在绝远，卒不可得止。但得夷洲数千人还。”文中亶洲即为今之日本，这表明由徐福率领的那支庞大船队的



确是到过日本的。关于徐福由宁波入海去日本，下文还将详细谈及。

以上史实说明，宁波与日本的海上之路的开拓，可以上溯到三国两晋乃至先秦时期。然而，从古籍记载来看，这个时期两地海上之路的交往，还只能说是不经常的、零散的，甚至可以说是偶然的。正常的、大规模的、有组织的交往，则应推到唐宋鼎盛时期。

航 线



宁波自唐玄宗开元二十六年（公元738年）开始设置以“明州”命名的行政区。唐穆宗长庆元年（公元821年），明州州治自小溪（鄞县鄞江桥）迁至今之三江口，明州刺史韩察建造子城，这个年份便成为宁波这座城市建城的初年，同时它也标志着宁波海内外交往贸易已经发展到了一个新的阶段。当时的重要特点是：江面宽阔，航道畅通，物阜民丰，并已有了悠久的海外贸易史。

宁波与日本的海上之路，据中国航海学会丁正华在《试论唐代明州在中日航海史上的地位》所论，自先秦至唐代末期的1500多年间，中日之间的海上航路曾发生过五次变化：

一是最早期的移民航路。秦代以前居于中国北方的人民逐渐东移，通过陆路进入朝鲜半岛并继续南下，其中不少人定居气候条件较好的半岛东南部。然后在有较原始的航海工具（筏、独木舟或小型木板船）情况下沿着半岛东海岸顺日本海的回流漂航到达日本。因此，也可以称为漂

流航路。

二是倭人遣使渡海峡从朝鲜半岛和辽东而来的路线。《文献通考》卷324载：“倭人……初通中国也，实自辽东而来……至六朝及宋，则多从南道。”三国时魏明帝景初二年（公元238年）以后六十年中有北洲之倭女王国，曾遣使至魏或带方郡四次，魏遣使至倭二次，基本上都是走这一路线，由带方郡至倭女王国之海路，多从半岛东南渡海，经过马岛之南侧，再向东径一支（今壹岐）、木卢国（今肥前之松浦），至倭女王所在之邪马台（筑后国山门郡）。

三是南朝以后隋代以迄唐初，从山东半岛北端之登州渡海，沿辽东半岛、朝鲜半岛南下经经济州岛、对马岛、壹岐到筑紫的全程海道路线，也称为海道北线。日本早期的遣唐使船，也是走这条路线的。

四是海道中线。即是唐代中期，日本遣唐使船，开始从朝鲜半岛中部（当时的百济时期）直接横渡黄海，到山东半岛登州或沿半岛南下至楚州登陆，故也可称为横渡黄海的时期。

五是海道南线。中日航线经过漫长的航海探索，至盛唐时期终于摆脱了绕行的路线，选择了长江口和钱塘江的扬州、越州和明州横渡东海到日本九州的中日直达航线，而且，明州越来越显出它在中日海运上的重要地位并奠定了唐代最理想的中日之间的便捷航路。从明州出发的唐代航海家，还创造了许多东海航行的经验和最快的航行纪录，唐人为中日两国制造的船舶，在安全和快速方面也日益显示它的优越性。因此日本的使节、学问僧和留学生，



都乘唐舶。有的多次往返都平安到达。中日航线的改走南道，对促进明州港的发展，并为以后成为国际贸易都带来深远的影响。

中日航线逐渐由南线取代北线，有多种原因：

北路航线因是沿海岸线航行，虽然途中是比较安全的，但需经较长的时日。加上唐中期，新罗在打败百济和高句丽统一朝鲜后，与日本尚未恢复正常关系。正如《新唐书·东夷传》载：“新罗梗海道，乃改由明、越州朝贡。”可见南线的开拓，是形势所迫，为当时所急需。是中日两国人民共同努力开拓的结果。

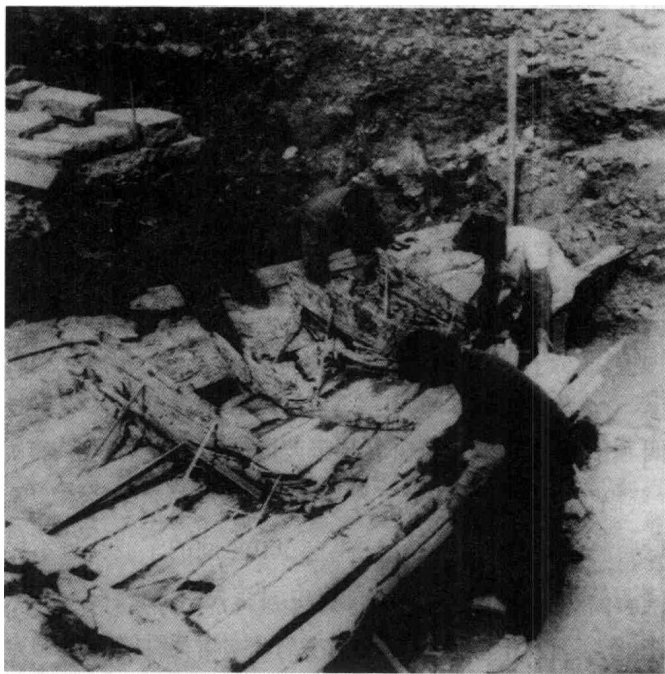
南线航路比较北路航线有许多优越性。从日本难波的三津浦（今大孤三津寺町）出发至博多（今福冈），然后再南下，经过南岛或值嘉岛，渡东海，至浙江的明州，作为落脚点，经漕运可达杭州，入运河接长江能直达京都。货物由明州集散，水陆交通便利，且四通八达。加上宁波地处东海之滨，当时宁波最东端的嵛山的所处位置，与日本九州的值嘉岛（今五岛列岛）之间距离只有650公里，帆船一般航速六天左右即可到达。若遇顺风则只需三四天时间。当然，若遇到大风南路航线比北路航线危险性要大些，但随着造船业的发展和航海技术的提高，航海安全性也在不断提高，因此南路航线便逐步成为中日交往的主要航线了。

宁波的造航业和航海技术在全国一直是位居前列的，早已能制造足以航行到日本的船舶。据《海防纂要》载：“日本船不用铁钉和麻筋、桐油，只联铁片，以草塞罅隙，



费工多，费材大，布帆悉于桅之正中，不似中国偏帆活……唯使顺风，不能使逆风。”在唐中期以前，遣唐使所使用的正是这样的日本船或新罗船，因而航途中遭风浪而船毁人亡的事故就很难避免。而当时明州的造船业已具相当规模且造船技术精良，因而使南路航线变得更加安全和便捷，故唐代中期以后，多数日本使节、僧人和学生改乘唐舶了。

宁波与日本的海上之路，到了两宋时期，又有了新的



▲ 1973年至1975年，宁波市区和义路的渔浦门遗址曾出土唐代海运码头一处，唐舶一艘。据志书记载，那时明州造船场打造的“唐舶”已能载重25-50吨，可乘40-60人。

此图为宋代古海船残骸。1979年宁波东门口交邮大楼工地出土，船首至船尾的1-7号肋位，船体基本完整。尤其是吃水线以下两侧所设之“舟比龙骨”，有减轻船体摇摆之功效，这一创造要比国外早六七百年呢！

