

舟山普陀 与东亚海域文化交流

ZHOUSHAN PUTUO

YU DONGYA HAIYU WENHUA JIAOLIU

◎ 郭万平 张 捷 主编



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

舟山普陀

与东亚海域文化交流



CHINA UNIVERSITY OF PETROLEUM PRESS

中国石化出版社有限公司 CHINA UNIVERSITY OF PETROLEUM PRESS

◎ 海洋学·海·岛·主题

中国石化出版社

舟山普陀 与东亚海域文化交流

郭万平 张 捷 主编



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

舟山普陀与东亚海域文化交流 / 郭万平, 张捷主编.
杭州: 浙江大学出版社, 2009. 10
ISBN 978-7-308-07128-4

I. 舟… II. ①郭…②张… III. 普陀山—文化交流—国际学术会议—文集 IV. K928. 3-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 188121 号

舟山普陀与东亚海域文化交流

郭万平 张 捷 主编

责任编辑 杜希武
封面设计 刘依群
出版发行 浙江大学出版社
(杭州天目山路 148 号 邮政编码 310028)
(网址: <http://www.zjupress.com>)
排 版 杭州好友排版工作室
印 刷 杭州杭新印务有限公司
开 本 710mm×1000mm 1/16
印 张 14.25
字 数 287 千
版 次 2009 年 11 月第 1 版 2009 年 11 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-308-07128-4
定 价 29.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换
浙江大学出版社发行部邮购电话(0571)88925591

舟山市普陀海洋文化研究会学术基金资助项目

浙江工商大学日本文化研究所研究成果之一

编辑委员会

编 著 舟山市普陀海洋文化研究会
浙江工商大学日本文化研究所

主 编 郭万平 张 捷

编 委 (按姓氏笔画)

王 勇 王宝平 中岛乐章 张 捷 孙和军
村井章介 陈小法 夏先慧 郭万平 赖存平

序 一

张 捷

如果说舟山群岛是洒落在东海的一串明珠,那么普陀就是其中最为璀璨夺目的一颗。

普陀,佛教《华严经》中“一朵美丽的小白花”之意。她位于中华人民共和国浙江省东北部,舟山群岛东南部,界于北纬 $29^{\circ}32'$ ~ $30^{\circ}28'$,东经 $121^{\circ}56'$ ~ $123^{\circ}14'$,因境内佛教胜地普陀山而得名,是舟山市的一个市属区。

普陀历史悠久、人文深厚,远在四千年前的新石器时代就有人类繁衍生息。普陀更是东亚海上丝路的重要中转站之一,距日本长崎港 852 公里,离韩国仁川港 897 公里。历史上中日韩三国之间的经济、政治、文化交流和民间往来,通过航海在这块海洋区域得以实现并相互融合,因而在普陀留下了丰富灿烂的历史人文遗存,如春日丸与桃花岛的白雀寺、如韩国孝女与东港的沈清院,如日本高僧慧锷与普陀山的不肯去观音院等等,在史书典籍中留下了大量的文化信息,如世界三大群众渔港之一的沈家门渔港,如 16 世纪东亚民间贸易中心双屿港,如古代海商航行风动力帆船的主要通道、被成为普陀“海上丝绸之路”出口的石牛港等等,至今普陀人民和日韩两国沿海一带的人民仍保持着许多生活习俗包括宗教信仰等方面的相似性。

海洋文化是普陀文化的特质,丰富深厚的海洋文化资源和历史积淀,给研究“东亚海上丝路”和“东亚海域文化圈”的中外学者专家以无限的发挥空间。因此,《舟山普陀与东亚海域文化交流》的出版发行,就是这一研究成果的具体体现。通过海洋而有机连接在一起的中日韩三国,也自然构建了一个“东亚海域文化圈”,本书所研究的对象既涉及纯粹的海域人文历史,也涉及海洋贸易和海洋外交,涉及到海洋宗教信仰、海洋鱼文化和航海文化等等,视点求新,对象求广,学科求细,论述求实,极具学术价值。专家们以海洋为媒介,以文化为平台,通过学术研讨等方式建立东亚海域文化交流网络。以历史为背景,站在新时代,以新的思维,新的视点,解明因海洋而彼此连接的东亚诸国的历史关系,捕捉东亚诸国的文化切合点,展望东亚诸国文化的未来走向,包括文化的个体发展和共同发展,都有非常重要的

意义。

海洋是我们的共同家园,也是我们的共有财富,海洋意识和海洋观念的核心在于海洋文化的发展,东亚海域的文化研究促进的是整个东亚地区的海洋文明程度的提升,构建的是东亚海域诸国的和平发展,以及人与海洋的和谐相处。让我们加强交流与合作,彼此尊重,共同祝愿,共同祈福。

序 二

中岛乐章

2009年1月10日,由浙江工商大学日本文化研究所与日本文部科学省科学研究费补助金(特定领域研究)“东亚的海域交流和日本传统文化的形成——以宁波为中心”课题组共同主办的“舟山普陀与东亚海域的文化交流”国际学术研讨会在宁波大学召开,本书就是基于此次会议上取得的成果汇编而成的论文集。

“东亚的海域交流与日本传统文化的形成”是有数百名学者参加的大规模研究工程。参加这项工程的学者不仅有研究中国、日本、朝鲜半岛的历史、思想、文化的专家和学者,也包括建筑学、造船工学、数学等理科领域的学者。通过各领域学者的合作研究,对前近代的东亚海域的文化交流诸相进行了综合分析,关于日本传统文化的形成,不仅仅局限于日本一国,而是把其纳入东亚文化交流的整体中来探讨。其中,特别以宁波作为研究中心,是因为宁波在10至19世纪一直作为中日交流的主要窗口,两国间的外交、贸易、文化交流等均是以宁波为中心而展开的。此外,因为从宋代开始,宁波是连接作为中国社会经济、文化中心地的江浙地区,与朝鲜、华北、华南、南海的海上交通的连结点,因此,日本与这些地域的交流也多经由宁波。在日本传统文化的形成上,宋代以后的中国文化的影响是十分重要的。对于古代日本来说,所谓“中国文化”,主要是以宁波为中心的江浙地区文化。

宁波地区依托北洋航路,连接华北和朝鲜;依托南洋航路,连接华南和东南亚;依托东海,连接日本和琉球;依托浙东运河,连接长江三角洲,是东亚经济、文化、人物交流的十字路口。其中,在宁波地区的海域交流中,发挥了特别重要作用的是舟山列岛。无论是宋元时期渡航中国的禅僧、室町幕府派遣出使中国的遣明使,还是16世纪的“倭寇”势力,都是首先经过舟山列岛,然后再前往宁波的。特别是舟山列岛的普陀山,作为观音信仰的中心地,聚集了海内外无数的参拜者。此外,六横岛的双屿港在历史上曾是中国、日本、葡萄牙海商进行走私贸易的聚集地。

在本论文集里,中国和日本学者关于作为东亚文化交流十字路口的舟山列岛的研究,首先从海洋信仰和海上贸易开始,对多个议题进行了深入探讨。在这里,我主要对日本学者的论文,作一简要介绍。

首先,关于以普陀山为中心的海洋信仰。山内晋次在《观音信仰和海域世界》一文中指出,在中国、日本、朝鲜、东南亚的广大海域世界里,观音作为航海守护神为人们所信仰。同时,作为其次级要素的小海域世界里,也存在信仰当地航海神的现象。其次,石野一晴在《明代万历年间普陀山的复兴》中,详细地论述了嘉靖年间由于倭寇的影响,普陀山参拜遭受重大打击。但在万历年间,普陀山因得到皇族的庇护而迅速复兴,再加上交通的发达和民众生活水平的提高,汇聚了全国各地的参拜者。另外,藤田明良的《从普陀山传承而来的日本观音》,介绍了传至福井县普陀山普门寺的观音像。传说这座观音像是在普陀山被荷兰船劫走后,这艘荷兰船在长崎沉没的时候被救出的。实际上,关于荷兰船袭击普陀山,以及在长崎的沉没事件都发生在同一年,这在中国和日本的史料中都可以得到佐证。

另一方面,关于舟山列岛的海上贸易,村井章介的《“寺社造营料唐船”再探——以贸易、文化交流、沉船为中心》,对14世纪前半期由博多驶向宁波的“寺社造营料唐船”是由大寺社派遣而来的以日本商人为主体的贸易船这一定论进行了重新探讨。村井氏认为,取代13世纪前半期一直居留在博多的主导日宋贸易的中国商人(博多纲首)的是,当时往来日中两国从事贸易的商船,它们才是“寺社造营料唐船”的主体。其次,山崎岳的《黄鱼洄游在人间——从渔业、渔民的视角重新审视舟山历史》,对一直未引起人们重视的从事捕捞黄鱼的渔民予以关注,重新探讨了被明朝当局称为“倭寇”的海上势力的实像,指出所谓的“倭寇”,不仅仅与走私贸易有关,也是包括与渔业关系密切的海上民这一要素的存在。

关于16世纪中期的双屿港走私贸易,三篇论文从不同角度进行探讨。首先,冈美穗子的《宁波海岸的佛郎机集团与马六甲网络组织》,通过对比、研究葡萄牙语史料和朱纨《浚余杂集》,阐明渡航双屿的葡萄牙海商的实态。据此可知,在双屿的葡萄牙人的走私贸易集团与马六甲的葡萄牙人社会有着密切的关系,走私贸易集团首领是在马六甲拥有巨大财富和影响力的实力派,并且援助沙勿略在中国的传教计划。鹿毛敏夫的《日本“九州大邦主”大友氏与舟山岛》,对九州丰后的大友氏为重新开启日明朝贡贸易,把禅僧作为使节派遣至舟山列岛等的一系列活动进行了考察,论述了他们是如何卷入明朝镇压王直势力的事件中的,最终以舟山列岛为据点,开展大友氏的对明交涉活动。此外,关于“倭寇”集团的活动,中岛乐章的《16世纪40年代双屿走私贸易与欧式武器》,同样以朱纨《浚余杂集》为主要史料,对渡航双屿的华人、葡萄牙人、日本人使用的火器进行了深入探讨。

如上所述,本论文集收录的诸论文中有很多超越了中国史、日本史、欧洲史等的研究范围,对活动在以舟山列岛为中心的海域里,诸民族混杂的海上势力的实态

进行了深入研究。为此结合了中国、日本、葡萄牙等国的史料,或者如村井的论文那样,参照考古学的成果,多角度加以考察的方式值得借鉴。而且,关于海洋民的信仰、渔民的正业、生活在海域的民众文化和生活等方面,也都以新鲜的视角加以探讨。

最后,为了本次国际学术研讨会能够如期、顺利地召开,向在各方面提供帮助、以王勇所长为首的日本文化研究所的各位老师们,表示由衷的感谢!其中,特别对为此次国际学术研讨会的筹办、本论文集的编辑、出版等工作付出极大努力的郭万平先生以及承担日语论文翻译的诸位师生,致以真诚的谢忱!

目 录

序一	张 捷(1)
序二	中岛乐章(1)
“寺社造营料唐船”再探——以贸易、文化交流、沉船为中心	村井章介(1)
日本遣明使与普陀山	陈小法(18)
16 世纪 40 年代的双屿走私贸易与欧式火器	中岛乐章(34)
兰秀山之乱与明初海运的展开——基于朝鲜史料的明初海运“运军”素描	陈 波(44)
宁波海上的佛狼机集团与马六甲网络组织——南蛮贸易前史	冈美穗子(59)
黄鱼洄游人在人间——从渔业、渔民的视角重新审视舟山历史	山崎岳(77)
明代万历年间普陀山的复兴	石野一晴(91)
策彦周良两渡朝贡与海禁	凌金祚(109)
由普陀山传承而来的日本的观音——以福井县天妃妈祖观音像为中心	藤田明良(116)
观音信仰与海域世界	山内晋次(135)
日本中世以来“补陀落渡海”述略——兼评根井净著《改订补陀落渡海史》	郭万平(143)
日本“九州大邦主”大友氏与舟山岛	鹿毛敏夫(153)
杭州湾北岸与舟山之间海上交通变迁考略	刘恒武(162)
普陀拙子事迹访考中的日本元素	孙和军(170)
鉴真号复活与中日文化交流	邬永昌(178)
“不肯去观音”传说新探	李美子(183)

“水仙信仰”与“沈清祭海”的文化关联·····	车禾子(191)
从“沈清故事”看舟山沈家门在中韩友好交往中的历史地位·····	陈桂珍(198)
普陀紫竹观音及其东传考略·····	贝逸文(201)
从日本“唐人墓”看东亚海域交流·····	邢永凤(205)
后 记·····	郭万平(212)
著译者简介·····	(214)

“寺社造营料唐船”再探

——以贸易、文化交流、沉船为中心^①

村井章介

一、对通说的质疑

14 世纪前半叶,营造建长寺、镰仓大佛、住吉社、天龙寺等寺院神社的费用,需要利用中日贸易所得利润的一部分来提供,因此,出现了贸易船只集中往来于中国东海的局面。在日本史学界,这些船只被统称为“寺社造营料唐船”。此术语的由来,是基于史料“建长寺造营料唐船”、“造胜长寿院并建长寺唐船”、“关东大佛造营料唐船”、“造天龙寺宋船”等记载。

川添昭二把寺社造营料唐船定义为“大寺院、大神社为巨额营造费用,在朝廷、幕府的许可及保护下,向中国派遣的贸易船只”^②。同时,在川添执笔的《国史大辞典》词条“寺社造营料唐船”中作如下说明:“在民间,日本商人主动开展贸易,其中寺院、神社为寻求巨额营造费用,在朝廷和幕府的许可下,自行组织贸易船只向海外派遣。”^③川添又写道“镰仓末期以降,倭寇在大陆沿岸频繁出没,为与之相区别,寺社造营料唐船被相继派遣。”^④

以上通说与森克己在《日宋贸易研究》^⑤中阐述的观点基本上如出一辙,其内容可以归纳如下:(1)寺社造营料唐船是由有建造精舍需求的大寺院、大神社,在营造费用不得不求助于贸易利润的情况下,在取得朝廷和幕府的许可后,自行组织并向中国派遣的贸易船只。(2)船只的经营主体被认为是日本民间商人。(3)在入境中国时,有官方的许可证明,表明不是海盗船。

在(1)中,除幕府之外,朝廷也被认为是寺社造营料唐船的认可者,其依据之一

① 本文原载(日本)历史学研究会编:《港町の世界史 1 港町と海域世界》,青木书店 2005 年版。收入本论文集时,作者又加以修订而成。——译者注。

② 川添昭二:《九州的中世世界》,海鸟社,1994 年,第 132 页。

③ 《国史大辞典》第 6 卷,吉川弘文馆,1985 年。

④ 川添昭二:《因海而发展的都市——古代、中世的博多》(《回顾中世 1:东亚的国际都市博多》),平凡社,1988 年。

⑤ 森克己:《日宋贸易研究》,国立书院,1948 年(新订版《森克己著作集》第 1 卷,国书刊行会,1975 年),第 502—506、522—524 页。

便是关于建造摄津国住吉社的7月30日(推算为元弘三年,即1333年)后醍醐天皇纶旨(《住吉神社文书》)。后醍醐天皇在致住吉神社住持的这封文书上写道:“当社造营料足事,以唐船用途,来月中,貳十万疋(2000贯文)先可被付其足。存此旨,材木以下事可令用意。”从文书内容看来,虽无明确记载,但这艘“唐船”可推断为住吉社造营料唐船。既然归国时间为1333年7月之前,那么,这艘船从日本出发的时间应早于幕府灭亡的同年5月。因此,正如先前三浦周行所指出的那样,“认可者为幕府的可能性很小”^①。并且,对另一根深蒂固的说法——天龙寺船的渡航得到北朝的认可,三浦也提出“不应该解释为请求圣裁”^②。也就是说,并无朝廷为认可者的确切例子。

(3)则毫无根据。像天龙寺船这样的官方许可船只,也被中国元朝的港湾管理员视作贼船。森克己指出,“不难想象,元朝官吏会如何为难没有得到政府许可的民间贸易船只。”因此,寺社造营料唐船向日本政府获得认可,是因为不想让元朝认为自己是武装商人团(倭寇)。^③

但是,从天龙寺船的例子来看,虽已获得元朝港口贸易和上岸的许可,但“官方许可”却丝毫没有发挥任何效用。这便说明了“官方许可”并不是为获得元朝准入的公文,也就颠覆了森克己的观点。^④

通说其他部分的根据,主要来源于天龙寺船的基本史料《天龙寺造营记录》中的记载。足利直义在历应四年(1341)12月23日致天龙寺住持梦窗疎石的书信中,曾这样写道:“宋船二艘事,为当寺造营要脚,所被免许也。早致用意,明年秋可被放洋(即出航)之由,可被仰纲司候。”

纲司即经营贸易船只的商人。两日后的25日,对天龙寺推举的“至本御房”,直义回应了“造天龙寺宋船一艘事,任本寺之吹举,为纲司可被致沙汰之状,如件”的书信。同一天,至本呈上“造天龙寺宋船一艘事,为纲司可渡宋之由,申请候上者,不谓商壳之好恶,归朝之时现钱五千贯文可令进纳寺家候”的承诺书。

粗略一看,正如通说所讲的那样,天龙寺为确保营造费用,计划好贸易船只的

① “我不认为它(指住吉社船)与建长寺船一样,是在镰仓幕府保护下让其渡航的。”(三浦周行:《日本史的研究》第1辑下,岩波书店,1922年,第681页。)

② “关于《伏致编》以下此元船(即天龙寺船)的渡航,或说是得到了北朝的许可,或说是北朝移交给明经、明法博士去讨论决定的。这些都源于《天龙寺营造记录》中提到的“御文谈之次被访明经明法两道人人毕,其又太略异仪也,有范朝臣独不可有子细之由被申之”。虽说如此,但也不能因直义(或是尊氏)只是非正式地征求了北朝的明经、明法两道的意见,就解释为请求圣裁。”(三浦周行:《日本史的研究》第1辑下,岩波书店,1922年,第676页)并且,因有范朝臣即藤原有范是幕府禅律方的首领(《日本中世史论集》,岩波书店,1990年,第193页),在接到直义询问的“两道人人”很有可能不是北朝朝臣,而是幕府之下的儒生团体。

③ 森克己:《日宋贸易研究》,国立书院,1948年(新订版《森克己著作集》第1卷,国书刊行会,1975年),第522页。

④ 对于这一点,三浦周行“我不觉得应当把幕府给予的许可看作是一种特权。这艘船的警备,实际上相当于幕府给予的保护,只是对至本所缴财物的报偿而已”要比后来的诸多学说更正确。(森克己:《日宋贸易研究》,国立书院,1948年(新订版《森克己著作集》第1卷,国书刊行会,1975年)第673页)

派遣工作,以归国后上缴五千贯文为条件,获得直义也就是幕府的“许可”,并推荐商人至本为纲司,组织贸易船只驶向中国。但是,对于这一解释,我也不得不提出四处疑点。

(1)根据在直义书信前面的《天龙寺造营记录》的记载,对恢复元弘以来断绝十年的宋船往来一事,作者原文:度度有评定,群议不一揆,诸人讴歌区也。明经道、明法道诸人全部持否定意见,仅藤原有范回答“没问题”。比较明确的是,此次讨论并非是天龙寺僧人主持,而是在幕府内部举行(有范是直义的亲信儒生,幕府的禅律方奉行^①)。最后,梦窗“不可苦候由,被执申之”,决定“任智者(即梦窗)远虑,可被免许之由”。此处的梦窗,与其说是天龙寺代表,不如说是作为幕府的谋士在发言。此外,关东大佛船的大劝进^②虽是名越善光寺长老,但善光寺并非船只的派遣主体,所以,同寺的长老应该是按照幕府的旨意在办事。^③可见,派遣贸易船只的提议者与其说是寺院神社,不如说是幕府。^④

(2)从以上例子可以看出,“寺院神社向幕府申请派遣贸易船只的许可后幕府认可”的这一解释出现错误。直义的“许可”应该解释为:为了营造天龙寺的费用,才决定派遣两艘宋船。从寺社造营料唐船和世俗权力的关系中可以确定的仅仅是,在建长寺船的例子中,船只往来的警备和进口货物的搬运,是以通过命令武士的方式来实现的,且得到了幕府的保护。这不过是以寺社营造费用的捐款为代价得到的好处而已。寺社造营料唐船陆续以“公许船”的形式出现,但凭此次派遣就认定世俗权利方面的许可制度并无根据。

(3)并无确切证据说明,得到幕府许可后的寺院神社自主组织贸易船只。在天龙寺船的例子中,直义的“许可”仅仅发出两天后,至本便提交了承诺书,不难看出,在“许可”之前,作为“纲司”候补者至本的名字便已经提交。至本虽说是得到天龙寺的推举,但契约的制定,自始至终都是至本、直义在参与。从与贸易商人的接触这方面来说,无疑应该是幕府发挥了自主性。

(4)关于贸易船只的经营主体。自从三浦周行把天龙寺船“纲司”至本冠为“屈指可数的中国贸易家”以来,寺社造营料唐船的经营者也被认为是日本商人,同样,这都没有确切的证据。把当时史料中出现的“日本商人”解释为“日本的贸易商人”、强调日本方面的能动性的森克己的观点,现在受到众多批判,当时的贸易船只

① 官名——译者注。

② 掌管营造寺院事务的职位——译者注。

③ 幕府重臣金泽贞显在寄给六波罗探题(日本镰仓幕府官职——译者注)赴任中的其子贞将书信中写道:“关东大佛造营料唐船之事应于明春渡宋间,大劝进名越善光寺长老之御使道妙房应于年内上洛(上京——译者注)。”(《金泽文库文书》,推定为元德元年[1329]12月3日金泽贞显书信。《神奈川县史》资料编2,2788号)

④ 关于这一点,我们又回到三浦的观点:“天龙寺在幕府的命令下多少得到了一些自由,如自行推荐纲司的权利,但制定船数、渡海时间等须和幕府共同商量,任免纲司也在幕府权力之内。也就是说,在某种意义上说可以把它看成是幕府的派遣。”三浦周行:《日本史研究》第1辑下,岩波书店,1922年,第666页。

仍是中国商人掌握着主导权这一说法已越来越清晰。^①

因此,即使是从记载寺社造营料唐船的记录、书信史料出发,再对通说进行探讨也仍有必要。此外,幕府“许可”的船只不过是实际存在的贸易船只中的一部分而已。可以认定为与寺社造营料唐船一样的船只,在讲述中日禅僧往来的禅宗史料以及接受入境船只的中国史料中也有收录,而在这里,同样的船却换成不同的面孔。作为那个时代中日往来船只的实物资料“新安沉船”(后述),从某个方面来说,无疑是“东福寺唐船”。不用说,这是调查寺社造营料唐船真相的最有力的材料。

综上所述,有必要从禅宗史料、中国史料、考古资料等方面,对寺社造营料唐船重新进行综合研究,研究时有几点值得注意。

第一,贸易的区域性。如中国史料里出现的“日本舶”中,“日本”两字不是“从日本而来”的意思,并没有表示出经营主体为日本人,连“船籍”属于日本的含义也没有。经营者虽是中国人的,但在日本港口占有有力的据点,多数船员和货主是日本人。活动范围横跨数个国家和地域,区域性无疑是贸易船只的本质。在充分依据区域性和史料所言“界限”的基础上,有必要作进一步考察。

第二,贸易船只和港口城镇的关系。即使完全了解船只装载着货物在海上的状态,这也不能说明对贸易船只的情况已经完全掌握。这艘船只经常出入的港口城镇上的商人,单是贸易伙伴呢,还是兼有船只的经营主体呢?船只与拥有港口城镇的领主、管理港口城镇的官员有怎样的关系呢,港口城镇的居民构成和居住形态又反映了怎样的贸易存在?对于寺社造营料唐船活动的14世纪前半叶的情况,我们了解得太少。因此,把贸易船只作为港口城镇论的一个组成部分来研究,或许是探求船只真相的一条途径。

二、寺社造营料唐船诸层面

在这一节中,主要是参照文献史料,例举寺社造营料唐船的四个例子(建长寺、关东大佛、住吉社、天龙寺),展现其多样的面貌。作为前提,先确定除蒙古的日本征讨军以外,南宋末期到元代往来于中国东海的船只,多被称作“商舶”、“商船”。如前面所述,记载这一时代中日禅僧往来的传记史料,是探讨贸易船只身影的重要信息来源。他们利用的船只差不多均被称做“商舶”、“商船”(见下表)。不管那些船是不是寺社造营料唐船,在表达上均没有变化。无论哪一艘船均不会像原来特别派遣的遣唐使船那样,它们仅仅是普通的民间商船。

^① 榎本涉:《宋代“日本商人”再探讨》,《史学杂志》110编2号,2001年。