

统一新罗前朝鲜半岛海上航路的历史变迁^{*}

李雪威 单天雷

【内容提要】古代朝鲜半岛海上航路是东方海上丝绸之路的重要组成部分。

统一新罗前，朝鲜半岛海上航路已初具规模，顺应海流、潮汐、季风、海岸等自然条件变化，在半岛西南形成西南沿岸航路。随着黄海北岸势力更迭以及高句丽、百济、新罗在朝鲜半岛争霸态势日趋激烈，西南沿岸航路时常受阻，极大地推动了跨海航路的探索与开辟。朝鲜半岛东部航海条件虽不如西南地区优越，在海洋实践中也形成了东部沿岸航路、东部横渡航路、东南部航路等多条海上航路。

【关键词】朝鲜半岛 沿岸航路 跨海航路 航路变迁

【作者简介】李雪威，山东大学东北亚学院、山东大学国际问题研究院海洋战略与发展研究中心教授、博士生导师；单天雷，吉林大学东北亚研究院硕士研究生。

东方海上丝绸之路古已有之。早在春秋战国时期，齐国即从胶东半岛“循海岸水行”，开辟了途经辽东半岛、东至朝鲜半岛与日本列岛的环黄海沿岸航路。在古代漫长的海洋实践过程中，朝鲜半岛沿岸居民勇敢探索海洋，在半岛周边开拓出多条海上航路。随着对外交流的不断增进，这些航路作为东方海上丝绸之路的组成部分，又与中国南方海上丝绸之路相连，成为朝鲜半岛与外界文明对接的重要通道。目前，学界对朝鲜半岛海上航路的关

^{*} 本文系2018年度国家社科基金重大项目“东北亚命运共同体构建：中国的思想引领与行动”（项目编号：18ZDA129）的阶段性成果。

注多集中于东方海上丝绸之路的兴盛时期,即中国的唐宋时期、朝鲜半岛的统一新罗和高丽时期,^①关于统一新罗前朝鲜半岛海上航路的变迁尚存在进一步研究的空间。有鉴于此,本文将活跃在朝鲜半岛的各种势力之间的较量与博弈为背景,尝试探讨统一新罗前朝鲜半岛诸多海上航路的萌芽、形成与利用状况。不妥之处,敬请批评指正。

一 朝鲜半岛西南沿岸航路的形成与变化

据考古发掘证实,公元前1000年以后,特别是距今2500年以来,东亚海上交往的重心由日本海沿岸区域的“北部交流圈”向环黄海、东海区域的“南部交流圈”转移,且后者与前者相比无论就深度还是广度而言都具有压倒性优势。^②笔者认为,实现这一转移的一个不可忽视的基础性因素便是黄海、东海海上航路的形成与日常化利用。朝鲜半岛西南沿岸航路是史上最早连接东亚三国的海上通道。它的形成深受东亚航海模式、西南海岸自然条件、朝鲜半岛海洋文化、东亚地缘环境等因素的影响,半岛西南海岸所具备的特殊条件使其海上活动比东海岸更早、更活跃。

东亚航海模式的变化有助于包括朝鲜半岛西南沿岸航路在内的东亚沿岸航路的形成。在未具备造船能力之前,沿岸居民往往乘独木舟或桴筏顺应海流、潮汐、季风、海岸等自然条件的变化出海,方向性和安全性都无法保

① 李雪威《韩国海洋观的历史变迁》,《韩国研究论丛》2018年第1辑,社会科学文献出版社,2018,第26页。古代朝鲜半岛海上航路问题一直受到国内外学者的关注。中国学者多从东方丝绸之路入手,或对特定时期中韩海上丝绸之路开展深入探讨。统一新罗和高丽王朝是古代朝鲜半岛海上贸易繁荣时期,在韩国政府的倡导之下,韩国学者对这一时期的海上航路研究较为关注,形成了丰富的研究成果。代表性论著有:权德永《新罗遣唐使的罗唐间往来航路考察》,《历史学报》第149卷,1996;姜凤龙《8~9世纪东北亚海上航路的拓展与贸易体制的变动》,《历史教育》第77辑,2001;郑镇述《张保皋时代的航海技术与韩中航路研究》,《STRATEGY 21》第16号,2005;郑镇述《古代韩日航路研究》,《STRATEGY 21》第16号,2005;等等。日本学者也对古代朝鲜半岛海上航路进行了研究,代表性的研究成果有:今西龙《新罗史研究》,东京:近泽书店,1933;中田熏《古代日韩交涉史》,东京:创文社,1956;日野开三郎《罗末三国鼎立与大陆海上交通贸易》,《朝鲜学报》第16辑,1960;等等。

② 由中国东北地区、俄罗斯的日本海沿岸、朝鲜半岛以及日本列岛的东北部和北海道构成“北部交流圈”;由中国东南部沿海,山东、特别是长江入海口的江浙一带与朝鲜半岛的西海岸、日本的九州地区构成“南部交流圈”。金健火《古代东北亚海上交流史分期》,《社会科学战线》2007年第1期,第135页。

障。在掌握造船技术后，人们的航海能力有所提升，航海者在海上可依据陆地形状、高山等地貌特点判断方向，保持视认距离的沿岸航路成为最为安全的海上通道。东亚航海模式从随波逐流的“桴筏漂流式”转变为有方向、有组织、更为安全的舟船沿岸航行（在狂风、大雾等偶发条件下也存在偏离目标航路的舟船漂流方式），这为朝鲜半岛以及整个东亚地区沿岸航路的形成创造了条件。

朝鲜半岛西南海流、潮汐、季风、海岸等自然条件具备了实现沿岸航路日常化的可能性。发源于菲律宾北部地区的黑潮到达朝鲜半岛西南海岸时会出现两条分支，一条沿朝鲜半岛西海岸北上，一条沿南海岸东流；半岛东西两岸也存在由北向南的寒流，这些洋流都影响着海上航行的方向。潮汐的运动对沿岸航行也十分重要。在朝鲜半岛西海岸，涨潮时海水流向北方，落潮时海水流向南方，相比之下东海岸受潮流涨落的影响则不大。在朝鲜半岛南海岸，涨潮时海水由东北方流向西南方，落潮时海水从西南方流向东北方。^①南海岸因海流与潮汐的相互作用而成为水流多变的地区。南海岸的海流始终固定地向着东北方向流动，但在涨潮时会与向西南流动的潮流相撞，此处海水会停止流动甚至出现逆行，反之，落潮时潮流在同向海流的带动下成倍加速，会对沿岸航行产生极大影响。风向同样会使海水流向发生改变，人类很早就懂得利用季风开展航海活动。东亚属于季风性气候，夏季吹南风，冬季吹北风，中国、朝鲜半岛、日本列岛之间可以利用季风的规律实现海上往来。此外，从海岸条件来看，朝鲜半岛西南海域是浅海，西南海岸属于地形复杂的里亚式海岸，海岸线曲折，水浅且港湾、岛屿众多。人们乘船出海，先抵达较近的岛屿，然后由近及远，驶向下一个岛屿，这些岛屿均可作为航路沿线的休息站，有助于人们通过逐岛航行和沿岸航行安全地实现远距离航海。

朝鲜半岛西南地区海洋文化的形成与发展也是西南沿岸航路形成的重要驱动力。朝鲜半岛北部与大陆相连，深受农耕文化、草原游牧文化、山林狩猎文化的影响，南部则多受海洋文化的影响。海洋、岛屿、江河是海洋文化形成与发展的三大要素，^②朝鲜半岛西临黄海，西南海岸岛屿众多，荣山江

①（韩）郑镇述《古代韩日航路研究》，第125页。

②（韩）姜凤龙《刻在海洋上的韩国史》，首尔：宇宙媒体出版社，2005，第26页。

等河流将沿海地区与内陆地区连成一体,共同构成这一地区海洋文化形成与传播的网络。西南地区是半岛西部沿岸航路和南部沿岸航路的交汇处,自然条件和地理位置最为优越,具备首先形成海洋文化的天然条件。海洋文化的开放性使其既可以沿贯通西南地区的荣山江等河流向内陆地区传播,又可以沿西海岸向北、沿南海岸向东开展海上交流。海洋文化的发展与沿岸航路的形成相辅相成,而东海岸则因上述条件的限制,海洋文化形成较晚。

东亚地缘环境的变化推动着西南沿岸航路的开拓与利用。古代东亚各国社会生产力处在不同的发展阶段,民族众多,文化各异,这种经济发展水平的差异性和民族、文化的多样性,促使东亚各国相互往来、互通有无。古代东亚文明的核心在中国中原地区,从夏、商和西周时代开始,中原文化向外传播的一个主要途径是通过陆路经东北地区传播到朝鲜半岛,再向日本列岛次第传播。但从东汉末期至隋朝开国近四百年时间里,古代中国大陆除西晋有过短暂统一外,一直处在分裂割据状态;朝鲜半岛在新罗统一之前也长期陷于政治动荡、政权林立的局面,致使中国中原王朝与朝鲜半岛的陆路交通屡屡受阻,海洋遂成为彼此往来的重要通道。随着古代东亚地区核心文明与边缘文明生生不息的双向流动,朝鲜半岛西南沿岸航路逐步顺海岸延伸,向北与中国沿岸航路、向南与日本列岛沿岸航路相连,形成东亚沿岸航路。^①

《三国志》较早记载了朝鲜半岛西南沿岸航路的大致路线“从郡至倭,循海岸水行,历韩国,乍南乍东,到其北岸狗邪韩国,七千余里,始度一海,千余里至对马国……又南渡一海千余里,名曰瀚海,至一大国……又渡一海,千余里至末卢国……”^②沿西南沿岸航路一直北行可到达山东半岛,这条航路韩国学者称为“老铁山水道航路”,^③亦称“北部沿岸航路”,^④又称“西海北部沿岸航路”;^⑤中国学者称之为“北路航线”“北路北线”,^⑥

① 李雪威《韩国海洋战略研究》,时事出版社,2016,第9~11页。

② (晋)陈寿撰、(南朝宋)裴松之注《三国志》卷30《魏书·东夷·倭》,中华书局,1959,第3册,第854页。

③ (韩)孙兑铉《韩国海运史》,首尔:Withstory出版社,2011,第24页。

④ (韩)权德永《新罗遣唐使的罗唐间往来航路考察》,第13页。

⑤ (韩)郑镇述《对张保皋时代航海技术和韩中航路的研究》,《张保皋与未来对话》,昌原:海军士官学校海洋研究所,2002,第209页。

⑥ 孙泓《东北亚海上交通道路的形成和发展》,《深圳大学学报》2010年第5期,第132页。

又称“北道”；^①日本学者称之为“沿岸航路”“沿海航路”“辽东沿海路”。^②总体来说，沿岸航路是航海者航海技能不足之时为规避跨海航行的危险，沿岸而行的迂回航路。

沿岸航路是活跃在朝鲜半岛的诸多势力开展经济、政治、军事等海上活动的重要通道。春秋战国时期，齐国曾经海路与古朝鲜进行“文皮”贸易。^③公元前2世纪初，准王率众南迁时利用的也是沿岸航路。公元前109年，汉武帝“从齐浮渤海”打败卫满朝鲜，恢复沿岸航路畅通，就地设郡主导沿岸航路贸易。在汉朝主导的乐浪、带方贸易体系中，朝鲜半岛西海岸中部的汉江流域、西南海岸的荣山江流域、南海岸的洛东江流域都是西南沿岸航路的重要交通枢纽。汉江流域萝卜村土城发现西晋年代灰釉钱文陶片，^④与乐浪郡存续时间大体一致的全罗南道海南郡谷里贝冢遗迹（公元前3世纪末至4世纪前叶）、庆尚南道泗川勒岛遗迹（公元前3世纪至3世纪）出土的大量中国货泉、五铢钱、汉镜和各种铁器、陶器等表明，这些地方曾是乐浪、带方贸易体系的重要海运中心。^⑤

4世纪上半叶乐浪郡、带方郡没落后，一度繁荣的西南沿岸航路贸易大幅萎缩。4世纪下半叶，朝鲜半岛海上贸易主导权转移到汉江下游兴起的百济手中。近肖古王时期，百济在朝鲜半岛南部迅速扩张势力，消灭了残存的马韩部落，挺进加耶地区，继而与倭国开展直接贸易，形成百济—加耶—倭贸易通道。^⑥371年，百济北进平壤城，占据了朝鲜半岛中部和北部海上交通要道。为了拓展海上贸易，除汉江流域外，百济还在沿岸航路的辽西郡和

① 周裕兴 《从海上交通看中国与百济关系》，《东南文化》2010年第1期，第73页。

② 参见〔日〕今西龙《新罗史研究》，第345～366页〔日〕内藤隼辅《朝鲜史研究》，东京：东洋史研究会，1961，第369～478页。

③ 在古朝鲜沿海沿江地区发现大量古代中国的明刀钱和五铢钱等货币，表明海路可能是当时贸易活动的重要通道。参见张政烺《五千年来的中朝友好关系》，开明书店，1951，第9页〔韩〕金德洙《环黄海经济圈和东北亚的地域开发》，《产业开发研究》第17辑，1998，第138页；陈炎《海上丝绸之路对世界文明的贡献》，《今日中国》2001年第12期，第50页。

④ 〔韩〕林永珍《萝卜村土城年代与性格：百济初期文化的考古学的再照明》，第11次韩国考古学全国大会主旨发言，1987，第32页。

⑤ 〔韩〕崔梦龙《上古史的西海交涉史研究》，《国史馆论丛》第3卷，1989，第20～21页。

⑥ 〔韩〕李贤惠《4世纪加耶社会的交易体系变化》，《韩国古代史研究》第1辑，1988，第173页。

晋平郡、^① 庆南海岸地区(加耶的卓淳国)、西南海岸地区(海南古县里和白浦湾一带)^② 以及日本列岛(九州岛)设立了海运中心,这些海运中心相互联结成海洋运输网络,形成百济主导的沿岸航路贸易体系。4~5世纪,百济、加耶、倭地区广泛分布着素环形刀,由此可知,当时朝鲜半岛南部沿岸航路贸易非常活跃。^③ 金海大城洞13号坟出土的巴形铜器、14号坟出土的箭筒、18号坟出土的纺锤车形石制品等倭产制品也被认为是4~5世纪加耶与倭进行海上贸易往来的证据。^④

进入5世纪,高句丽势力大举南下,百济竭力拉倭加入反高句丽联盟,与倭往来频繁。海上航路也日益多样化,或者从锦江、荣山江罗州、海南和康津等地出发,到达九州西北部海岸;或者由济州岛向东到达五岛列岛,由此可分南北两路,向北东进到达九州北部唐津等地,向南东进通常在有明海附近的长崎、熊本、佐贺登陆,再沿周边各条江河逆流而上行至内陆。^⑤ 5世纪中叶,高句丽扼守朝鲜半岛中部以北地区,控制西部沿岸航路北段,阻扰百济、加耶、倭等南部势力与中国往来。6世纪新罗占领汉江流域后,高句丽与百济转而联手在西海岸封锁新罗,使得沿岸航行变得风险重重。即便新罗统一朝鲜半岛后,其赴唐的沿岸交通仍受到渤海国的阻碍。沿岸航路的反复受阻成为朝鲜半岛海洋势力开辟跨海航路的一大驱动力。

① 据《宋书》《梁书》记载,百济略有辽西、晋平二郡,参见(梁)沈约《宋书》卷97《夷蛮·百济国》,中华书局,1974,第8册,第2393页; (唐)姚思廉《梁书》卷54《诸夷·东夷·百济》,中华书局,1973,第3册,第804页。但学界对于辽西郡、晋平郡的具体位置存在争议,其地望有今辽河以西之说,有今临津江之说,也有今大同江之说,均在沿岸航路沿线地带,参见杨军《4~6世纪朝鲜半岛研究》,吉林大学出版社,2015,第47页。

② 乐浪、带方贸易体系时期,加耶地区的狗邪韩国是海运中心,百济贸易体系时期将海运中心改为加耶的卓淳国,参见(韩)李贤惠《4世纪加耶社会的交易体系变化》,第174页。乐浪、带方贸易体系时期,荣山江一带海运中心是在海南郡谷里,后因郡谷里势力反对百济,百济将海运基地改为郡谷里附近的古县里和白浦湾一带,参见(韩)姜凤龙《古代东亚沿岸航路和荣山江、洛东江流域的动向》,《东西文化》第36辑,2010,第30~31页。

③ (韩)禹在柄《从3~5世纪百济地区的素环头刀看百济、加耶、倭的贸易体系》,《韩国史学报》第33号,2008,第433页。

④ (韩)禹在柄《4~5世纪倭与百济、加耶间贸易通道与古代航路》,《湖西考古学》第6、7合辑,2002,第171~176页。

⑤ (韩)尹明喆《韩国海洋史》,首尔:学研文化社,2008,第129页。

二 朝鲜半岛与中国跨海航路的探索与开辟

随着航海和造船技术的进步，提高航行效率的需要不断增长，特别是各方势力竞相角逐，实力此消彼长，导致沿岸航路时而畅通，时而阻塞，推动了对朝鲜半岛与中国间跨海航路（横跨黄海的“南道”航线）的探索与开辟。^①目前，学者们对跨海航路正式开通与日常化利用的起始时间莫衷一是。有学者认为，跨海航路史前时代就已经存在；^②有学者认为，跨海航路在高丽时期成为主要航路；^③有学者认为，3世纪初，公孙氏割据辽东地区设立带方郡的目的就是为了摆脱沿岸航路，利用跨海航路；^④有学者认为，3世纪上半期魏明帝景初年间，跨海航路就已经开通利用；^⑤还有学者认为，高句丽南下后，百济被迫南迁，开辟了跨海航路。目前，史料中最早明确记载的跨黄海航路是在660年唐朝苏定方横渡黄海作战之时正式开通的。上述学者对跨海航路正式开通时间的见解都不乏推理和猜测的成分，尽管如此，我们仍可以从史料记载中看出南迁后的百济和势力到达汉江流域的新罗对开通跨海航路的渴求和不懈努力。它们当时已具备一定的远海航行能力，可在必要时冒险跨海航行。

4世纪初，乐浪郡、带方郡先后没落，朝鲜半岛掀起长达3个多世纪的群雄角逐。4世纪末，高句丽开始南下，427年迁都平壤，475年占领汉江流域。迫于高句丽势力在黄海北部的威胁，向南迁都的百济不断尝试开辟跨越黄海的遣使航路。据《三国史记》记载，延兴二年（472），其王余庆始遣使上表曰：“臣立（建）国东极，豺狼隔路，虽世承灵化，莫由奉藩，瞻

① 李雪威《韩国海洋观的历史变迁》，第27页。

② 〔韩〕金亨根《对海上王张保皋的海上航路推定的研究》，《韩国航海学会志》第25卷第1号，2011，第83页。

③ 〔韩〕金痒基《丽宋贸易小考》，《东方文化交流史论考》，首尔：乙酉文化社，1984，第79页。

④ 参见〔韩〕尹明喆《高句丽海洋交涉史研究》，成均馆大学博士学位论文，1993，第146页〔韩〕金在瑾《张保皋时代的贸易和航路》，《张保皋的新研究：以清海镇活动为中心》，莞岛：莞岛文化院，1985，第125页。

⑤ 参见〔日〕今西龙《新罗史研究》，第361页〔日〕内藤隼辅《朝鲜史研究》，第385～408页；孙光圻《中国古代航海史》，海洋出版社，1989，第186页〔韩〕金在瑾《张保皋的新研究》，莞岛：莞岛文化院，1992，第125页。

望云阙，驰情罔极。……谨遣私署冠军将军驸马都尉弗斯侯长史余礼、龙骧将军带方太守司马张茂等，投舫波阻，搜径玄津，托命自然之运，遣进万一之诚。冀神祇垂感，皇灵洪覆，克达天庭，宣畅臣志，虽旦闻夕没，永无余恨。”又云“安等至高句丽，珽称昔与余庆有仇，不令东过，安等于是皆还，仍下诏切责之。”延兴五年（475），“使安等从东莱浮海，赐余庆玺书，褒其诚节。安等至海滨，遇风飘荡。竟不达而还。”^①

由上述记载可知，472年，盖鹵王向北魏遣使上表，痛陈高句丽切断沿岸航路、无法派遣朝贡使节，将阻挠百济与北魏往来的高句丽比作豺狼，意图开辟突破高句丽势力范围而到达北魏的海上航路。从百济希冀神灵护佑到达天庭可以看出，此次遣使北魏存在很大的航海风险。这次遣使很可能是因为469年北魏占据了山东半岛，百济使团能够利用从黄海南道至山东半岛横渡黄海的捷径。百济遣使北魏后，北魏显祖遣使邵安与百济使臣一同返回，并下诏书令高句丽长寿王护送，但邵安一行人达到高句丽后，长寿王却称与盖鹵王有仇，不令东过，众人皆还。高句丽对北魏使臣尚且如此态度，更不可能让存在竞争关系的百济顺利利用沿岸航路。因此，百济此次遣使北魏很可能利用的是跨海航路。^②475年，北魏再次遣使邵安携带赐予百济王的玺书从东莱（今山东掖县）浮海，结果却遇风飘荡，不达而还。鉴于沿岸航路难以通行，邵安此次很可能意欲横渡黄海，结果遭遇海上大风失败而还。

汉城失守后，百济将都城迁至锦江流域的熊津（今公州），后再次向南迁都至泗泚（今扶余），这一时期，跨海航路很可能是百济向南朝遣使的主要航路。据《三国史记》记载，“二年（476）……三月，遣使朝宋，高句丽塞路，不达而还”，“六年（484）……秋七月，遣内法佐平沙若思如南齐朝贡，若思至西海中，遇高句丽兵，不进”。^③从百济经水路遣使朝贡受到高句丽的阻挠可知，百济途经高句丽控制的海域。当时高句丽已占领汉江流

①（高丽）金富轼《三国史记》卷25《百济本纪第三·盖鹵王》，孙文范校勘，吉林文史出版社，2003，第303~305页。

②（韩）郑守一：《海上丝绸之路与韩中海上交流：东北亚海路考——以罗唐海路和丽宋海路为中心》，《文明交流研究》第2卷，2011，第31页。

③（高丽）金富轼《三国史记》卷26《百济本纪第四·文周王、东城王》，孙文范校勘，第309~310页。

域，百济使臣很可能是要从距离中国最近的黄海南道附近跨海朝贡。但不可否认的是，横渡黄海对百济来说并非易事，这一点可以从《隋书》的一段记载中有所了解“平陈之岁，有一战船漂至海东耽牟罗国，其船得还，经于百济，昌资送之甚厚，并遣使奉表贺平陈。高祖善之，下诏曰‘百济王既闻平陈，远令奉表，往复至难，若逢风浪，使致伤损。百济王心迹淳至，朕已委知。相去虽远，事同言面，何必数遣使来相体悉。自今以后，不须年别入贡，朕亦不遣使往，王宜知之。’使者舞蹈而去。”^①从百济使者得知“不须年别入贡”而“舞蹈”表达喜悦之情可知，直到泗泚时代，对于百济来说，跨海航行仍面临巨大风险。秦汉至隋朝中国虽然能造大船，但大都是用于近海作战的战舰（如汉的楼船、隋的“五牙”战舰等），远洋海船制造和远洋航行还不发达。^②从“朕亦不遣使往”推测，跨海航行对隋朝也绝非易事。可见，当时的跨海航路虽然作为遣使航路而存在，但跨海航行对黄海东西两岸来说仍是相当困难的，隋唐初年攻打高句丽的大型军事活动主要依靠的仍是沿岸航路。有的学者认为百济已经可以斜渡黄海与南朝实现往来，^③但从当时百济的航海能力来看，横渡黄海已经颇为艰难，斜渡黄海则是更加冒险的海上活动。

及至6世纪中叶，新罗已从朝鲜半岛东、南、西三面向海洋大举扩张，占领郁陵岛，吞并加耶，控制汉江流域，逐步从远离黄海的边缘地带向黄海沿岸要塞地区挺进，获得了与中国往来的直接通道。然而，新罗赴唐之路并非畅通无阻。据《三国史记》记载“四十七年（625）……冬十一月，（新罗）遣使大唐朝贡。因讼高句丽塞路，使不得朝，且数侵入。”642年，新罗遣使上书：“（百济）又与高句丽谋，欲取党项城，以绝（新罗）归唐之路。”^④从上文可知，新罗朝贡之路既有高句丽在北阻挠，又有百济在南夹击。从新罗王都庆州经横贯东西的陆路交通干线——唐恩浦路（又称党项津路、唐城津路）即可至党项城附近的渡口党项津（后又称唐城津、唐恩

①（唐）魏征、令狐德棻《隋书》卷81《东夷·百济》，中华书局，1973，第6册，第1819页。

②陈炎《略论海上丝绸之路》，《历史研究》1982年第3期，第165页。

③（韩）李道学《百济的交易网及其体系的变迁》，《韩国学报》第63辑，1991，第93页。

④（高丽）金富轼《三国史记》卷4《新罗本纪第四·真平王》，孙文范校勘，第62、67页。

浦、唐城浦)。百济和高句丽意欲联合攻打党项城即为封锁新罗赴唐港口，而新罗若赴唐朝请援则必须摆脱高句丽和百济的南北围堵。

为了打破海上封锁，新罗善德女王派遣金春秋先后赴高句丽、倭游说，均告失败，遂向唐朝请援，这也促使新罗决心放弃沿岸航路，尝试开辟横渡黄海的新航路。据《三国史记》记载，648年，金春秋突破高句丽和百济的海上封锁到达唐朝，获得唐太宗提供军事援助的承诺。“春秋还至海上，遇高句丽逻兵”，^①家臣温君解假扮金春秋被杀害，金春秋乘坐小船回国。因高句丽与新罗的敌对关系，金春秋利用沿岸航路较为困难，很可能利用的是跨海航路，航路部分路段经过高句丽海上势力范围，故而遭到高句丽的袭扰。这一航路可能是从黄海道丰川（椒岛）横渡黄海^②或从黄海道沿岸大青岛、白翎岛、长口镇等地横渡黄海。^③

综上所述，统一新罗前跨海航路何时正式开通尚无统一论，但人们利用季风、洋流等自然环境开辟跨海航路的尝试从未停止。尽管冒着巨大风险，跨海航路仍不失为沿岸航路受阻之时黄海东西两岸往来的重要方式。660年，苏定方“自城山济海至熊津口”，^④率军从海路讨伐百济。此番跨海作战正式开通了从山东半岛至朝鲜半岛西海岸的跨海航路，新罗亦赢得了泛舟黄海的新契机。

三 朝鲜半岛东部航路的利用与拓展

顺应海流、季风等自然条件的变化，朝鲜半岛东部海域形成了东部沿岸航路、东部横渡航路、东南部航路等多条航路。朝鲜半岛东部航路的形成和变化与新罗的发展壮大密切相关。新罗由辰韩发展而来，久居于朝鲜半岛东南部，地理位置偏远，对外关系较为孤立。新罗主要在东海岸、东南海岸地区拓展势力范围，其海洋活动多集中在朝鲜半岛东部、东南部海域，直至6世纪中叶，新罗的势力范围才扩张至汉江流域。

①（高丽）金富轼《三国史记》卷5《新罗本纪第五·真德女王》，孙文范校勘，第71页。

② 韩国史研究会《古代韩中关系史研究》，首尔：三知院，1987，第282页。

③（韩）郑镇述《韩国海洋史》（古代篇），首尔：京仁文化社，2009，第76~77页。

④（宋）欧阳修、宋祁《新唐书》卷111《苏定方》，中华书局，1975，第13册，第4138页。

4~5世纪，新罗势力范围已扩大至东海岸的比列忽、何瑟罗、悉直等地，具备了日常化利用东部沿岸航路的条件，并通过东部沿岸航路与东海岸势力、西北势力同中国大陆实现往来。

据《三国史记》和《三国志》记载：

朝鲜遗民分居山谷之间为六村……是为辰韩六部。^①

十四年（37）高句丽王无恤，袭乐浪灭之。其国人五千来投，分居六部。^②

初，右渠未破时，朝鲜相历谿卿以谏右渠不用，东之辰国，时民随出居者二千余户，亦与朝鲜贡蓄不相往来。……（辰）鏹因将户来（来）出诣含资县，县言郡，郡即以鏹为译，从芩中乘大船入辰韩，逆取户来。降伴辈尚得千人，其五百人已死。鏹时晓谓辰韩“汝还五百人。若不者，乐浪当遣万兵乘船来击汝。”辰韩曰“五百人已死，我当出赎直耳。”乃出辰韩万五千人，弁韩布万五千匹，鏹收取直还。^③

辰韩在马韩之东，其耆老传世，自言古之亡人避秦役来适韩国，马韩割其东界地与之。……今有名之为秦韩者。^④

由上可知，朝鲜遗民迁移至辰韩，形成辰韩六部；乐浪被高句丽覆灭后，有五千乐浪人迁移至辰韩，分居于辰韩六部；朝鲜相历谿卿因右渠不听其谏言而离开朝鲜奔赴辰国，当时有二千户居民随之迁移；辰韩人自称先辈是为躲避秦人劳役而到达韩国，故也被称为秦韩。史书中明确记载了上述人口迁移的事实，但并未对这些人口迁移至辰韩的路径做出详细说明。历史上，东海岸势力如沃沮、濊等随着朝鲜半岛西北地区政治势力的更迭，先后隶属于古朝鲜、临屯郡、玄菟郡、乐浪郡、高句丽，可见，西北势力与东海岸势力间的往来通道是十分畅通的。因此，古朝鲜、乐浪等移民是可以先到达东海岸，再沿东部沿岸航路南下至辰韩的；秦人也可以沿着这一通道到达辰

①（高丽）金富轼《三国史记》卷1《新罗本纪第一·始祖赫居世居西干》，孙文范校勘，第1页。

②（高丽）金富轼《三国史记》卷1《新罗本纪第一·儒理尼师今》，孙文范校勘，第7页。

③（晋）陈寿撰、（南朝宋）裴松之注《三国志》卷30《东夷·辰韩》，第3册，第851页。

④（晋）陈寿撰、（南朝宋）裴松之注《三国志》卷30《东夷·辰韩》，第3册，第852页。

韩。280年,新罗代表辰韩通过带方郡和乐浪郡向西晋派遣使臣,377年,新罗通过高句丽向前秦派遣使臣,都可以利用东部沿岸航路实现。引文还明确记载了鑑赴辰韩的方式是“乘大船入辰韩”,鑑威辰韩时也声称乐浪将派兵乘船攻击辰韩。^①

《三国遗事》更明确地记载了东部沿岸航路的利用“堤上帘前受命,径趋北海之路。变服入句丽,进于宝海所,共谋逸期。先以五月十五日归泊于高城水口而待。期日将至,宝海称病,数日不朝,乃夜中逃出,行到高城海滨。王知之,使数十人追之,至高城而及之。然宝海在句丽,常施恩于左右。故其军士悯伤之,皆拔剑镞而射之,遂免而归。”^②堤上奉新罗王之命入高句丽搭救质子宝海,从高句丽与新罗的地理位置看,堤上利用的“北海之路”即东部沿岸航路。宝海逃出高句丽后在高城海岸被追兵赶上,士兵感恩于宝海的日常恩惠,射出之箭都拔掉箭头,宝海得以返回新罗。从宝海回程路线可知其利用的亦是东部沿岸航路。

东部沿岸航路也是高句丽、新罗、倭之间的海上通道。乐浪、带方贸易体系瓦解后,西南沿岸航路贸易一度萧条,这一变化推动了倭与新罗的贸易往来。据考古发现,进入4世纪,在朝鲜半岛庆南一带和日本列岛的古坟随葬品中,从中国中原地区输入的物品急剧减少,甲冑等北方制品随之增加。朝鲜半岛庆州月城路古坟群出土的4世纪日本石钺、福冈县宗像市久原龙个下遗址出土的4世纪上半叶朝鲜半岛铁钺、福冈县早良区西新町遗址出土的朝鲜半岛陶器,都表明在乐浪、带方贸易体系瓦解之后,形成了高句丽—新罗—倭贸易通道,^③东部沿岸航路自然成为这一贸易体系的重要海上通道。4世纪中叶以后,新罗主要与倭争夺洛东江流域,百济主要与高句丽争夺临津江与汉江流域,新罗向高句丽求援,百济与倭结盟,形成新罗—高句丽同盟对抗百济—倭同盟的新局面。^④5世纪,新罗与高句丽在东海岸地区的冲突加剧,转而联合百济、加耶共同抗敌。6世纪初,新罗已基本实现了

① 上述迁移也有可能是利用西部沿岸航路、南部沿岸航路绕行实现的,但西北地区、东海岸地区、东部沿岸航路是更为便捷的通道。

② (高丽)一然《三国遗事》卷1《纪异第二·奈勿王·金堤上》,孙文范校勘,吉林文史出版社,2003,第47页。

③ (韩)李贤惠《4世纪加耶社会的交易体系变化》,第168~169页。

④ 杨军《任那考论》,《史学辑刊》2015年第4期,第61~62页。

对东海岸地区的控制。

东部横渡航路是从朝鲜半岛东南地区至日本本州北部沿岸地区的航路。从东海岸的庆州等港口出发，顺着里曼寒流到达北纬 35 度附近，在此与对马暖流汇合，向东横渡到本州海岸的山阴地区，即出云、隐歧、伯耆等岛根半岛附近地区，再至北陆地区，即越前、加贺、越中等能登半岛附近地区。有的学者认为，这一航路早在史前时代就已经广为利用。^① 也有学者根据考古发现，认为山阴地区和北陆地区出土的铜铎产于公元前后至 2~3 世纪的朝鲜半岛，恰可证明当时这一航路的存在。^② 还有学者认为，这一航路是 1 世纪新罗势力进入日本列岛时形成的，从蔚山湾或迎日湾出发，利用季风和海流到达出云地区；从出云至朝鲜半岛的航路则利用九州北岸对马暖流的回流，经壹岐岛、对马岛，到达朝鲜半岛东南海岸。^③

东南部航路总体上是从朝鲜半岛东南地区出发，经对马岛至九州北部的航路。青铜器时代，朝鲜半岛的无纹陶器文化就已经从海路传播至日本列岛。《三国志》中也明确记载了古代朝鲜半岛与日本列岛间的海上直接贸易：“（牟辰）国出铁，韩、濊、倭皆从取之。诸市买皆用铁，如中国用钱，又以供给二郡。”又云：“（对马岛）乘船南北市余。”^④ 由此可见，3 世纪时朝鲜半岛东南地区与日本列岛间已经开通海上航路进行铁和粮食贸易。考古发现也证明了弥生时代（公元前 300~300）朝鲜半岛东南部与日本列岛之间的海上往来。在九州北部的唐津湾至博多湾地区出土细形铜剑、铜矛、铜戈等铜器，这些铜器都是从朝鲜半岛传播而来，经对马岛、壹岐岛或冲岛传入到九州北部，再沿海岸向东北传播。^⑤ 在朝鲜半岛南部地区庆尚南道泗川勒岛、金海会岬里贝塚、金海池内洞瓮棺墓、釜山朝岛贝塚等遗址发现的日本弥生时代陶器，镇海熊川贝塚出土的土师器、金海良洞里古坟的筒形铜器

①（日）中田熏《古代日韩交涉史》，第 119~154 页。

② 据考古发现，公元前后至 2~3 世纪产于朝鲜半岛的铜铎在本州东部分布在加贺、越前、美浓、三河、远江等地，在本州西部分布在石见、安艺、赞岐、阿波、土佐等地。古式铜铎大都分布在山阴、北海道地区，新式铜铎分布在内陆的畿内、南海等地。参见（日）木宫泰彦《日支交通史》（上卷），东京：金刺芳流堂，1926，第 1~30 页。

③（韩）尹明喆《从海洋条件看古代韩日关系史》，《日本学》第 14 辑，1995，第 67~105 页。

④（晋）陈寿撰、（南朝宋）裴松之注《三国志》卷 30《东夷》，第 3 册，第 853~854 页。

⑤《世界考古学大系》（第 2 卷），东京：平凡社，1975，第 80~83 页。

等也都是弥生时代从日本传入朝鲜半岛的。^①

东南部航路按出发地点和航线不同,又可以划分为西路、中路、东路。西路为前述带方使臣航路南海岸的东段,即从洛东江河口、多大浦至对马岛北岸,再经对马岛西海岸、壹岐岛到达九州北部。中路也是新罗与倭往来的重要通道。据《日本书纪》卷13《允恭天皇》记载“新罗王闻允恭天皇既崩,惊愁之,贡上调船八十艘及种种乐人八十。是泊对马而大哭。到筑紫,亦大哭。泊于难波津,则皆素服之,希捧御调,且张种种乐器。自难波至于京,或哭泣,或歌舞,遂参会于殡宫也。”从文中记载可知,新罗使臣所走航路应当是从庆州出发,经对马岛西海岸、壹岐岛到达九州北部的筑紫,即东松浦半岛,后驶入濑户内海,经大阪的难波津到达飞鸟、奈良等地。^②中路早期出发地为朝鲜半岛东南地区的庆州,后南移至阿珍浦、蔚山(栗浦、丝浦)等地,吞并加耶后,金海也成为出发地之一。东路从朝鲜半岛东南部的牟辰地区出发,经对马岛东海岸、远瀛(冲岛)、中瀛(大岛),到达筑前的宗像,也是朝鲜半岛东南部势力与倭往来的重要通道。据考古发现,公元前后至2~3世纪的铜矛在九州北部博多湾沿岸出土最多,其次是对马岛、筑后、丰后,而壹岐岛、松浦地区较少,证明经对马岛东海岸的航路已经开通。^③

四 结语

统一新罗之前,朝鲜半岛对外往来的海上航路顺应自然条件而生,随地缘环境变化而动,航海模式从随波逐流的浮筏漂流航行过渡到舟船近海沿岸航行,继而探索出更为便捷的跨海航行,逐步实现海上航路多样化。作为东方海上丝绸之路的重要组成部分,朝鲜半岛海上航路发挥着连接古代中国与日本的桥梁作用,也为统一新罗后朝鲜半岛的快速发展提供了必要的客观条件。与中国中原地区实现人员相通、物流畅通的迫切需求是朝鲜半岛走向海

① (日)柳田康雄《朝鲜半岛的日本系遗物》,《九州的古坟文化与朝鲜半岛》,东京:学生社,1989,第7~27页。

② 参见(韩)孙克铉《韩国海运史》,第23页〔韩〕郑镇述《韩国海洋史》(古代篇),第112页。

③ (韩)木宫泰彦《日支交通史》(上卷),第1~30页。

洋的重要驱动力。西南沿岸航路、东部沿岸航路、东南部航路的形成增加了海上航行的安全性，跨海航路的探索则有助于提高黄海东西两岸海上航行的效率。与中国跨海航路的开辟促使朝鲜半岛海上贸易和对外往来取得飞跃式发展，其规模是沿岸航行时代无法比拟的，朝鲜半岛随之进入到统一新罗—高丽的全盛时期。

The Historic Change of Korean Peninsular Navigation Routes Before Unified Silla

Li Xuewei , Shan Tianlei

Abstract The ancient sea route of the Korean Peninsula was an important part of the Eastern Maritime Silk Road. Some of sea routes had begun to take shape before Unified Silla. Conforming to the change of the natural conditions such as ocean current , tide , monsoon , and seacoast , there was southwest coast route in southwest of the Korean Peninsula. With the change of forces on the northern shore of the Yellow Sea and the increasingly fierce hegemony of Goguryeo , Baekje and Silla on the Korean Peninsula , the southwest coast route often lost its former unobstructed , the exploration of the sea route had been greatly promoted. The conditions of navigation in the east of the Korean Peninsula were not as good as those in the southwest , but in the long term sea practice , several sea routes were also formed in the east of the peninsula , such as the east coast route , the trans - Japan Sea route and southeast routes.

Keywords Korean Peninsula; Coast Route; Sea Route; Route Change