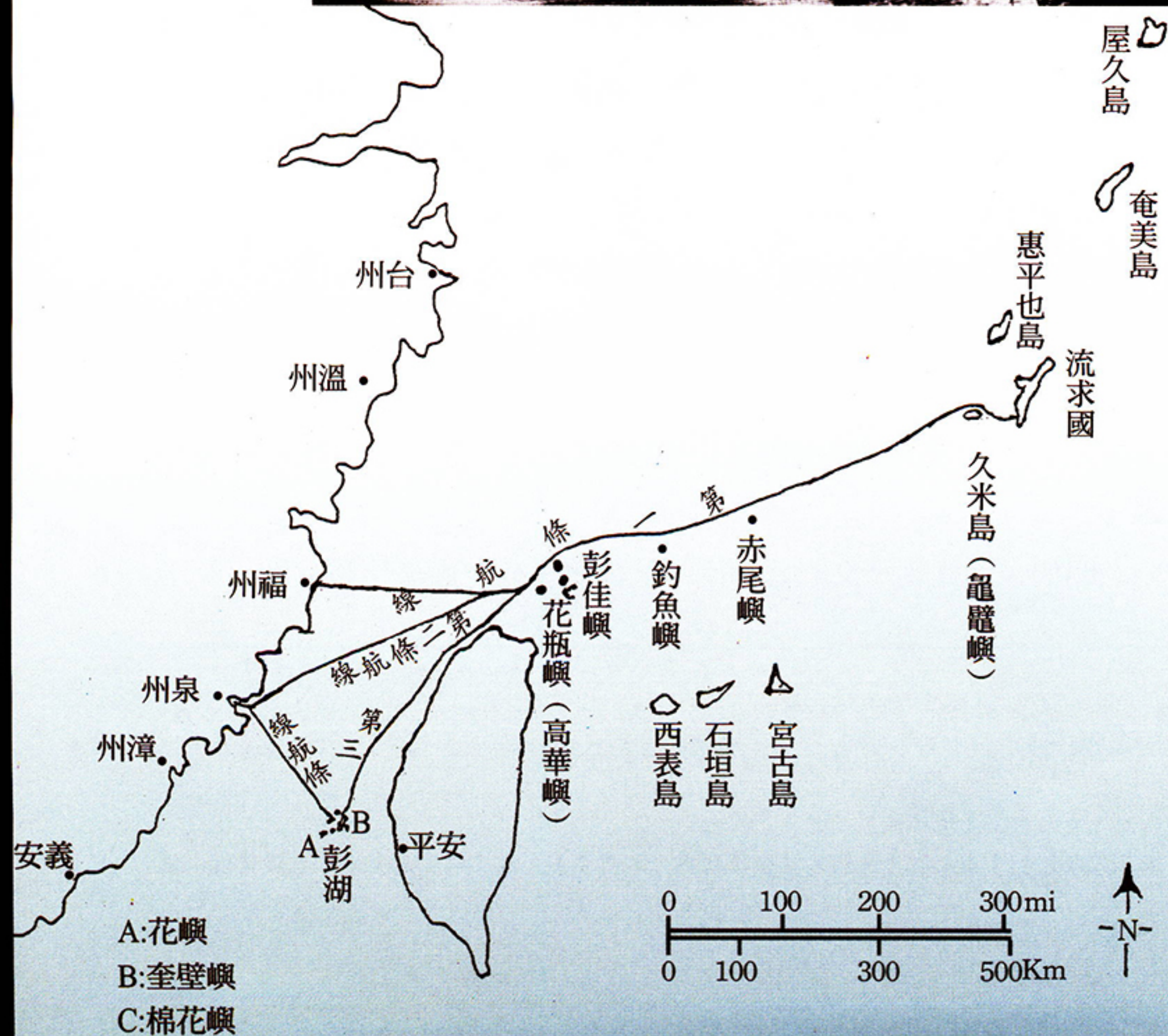
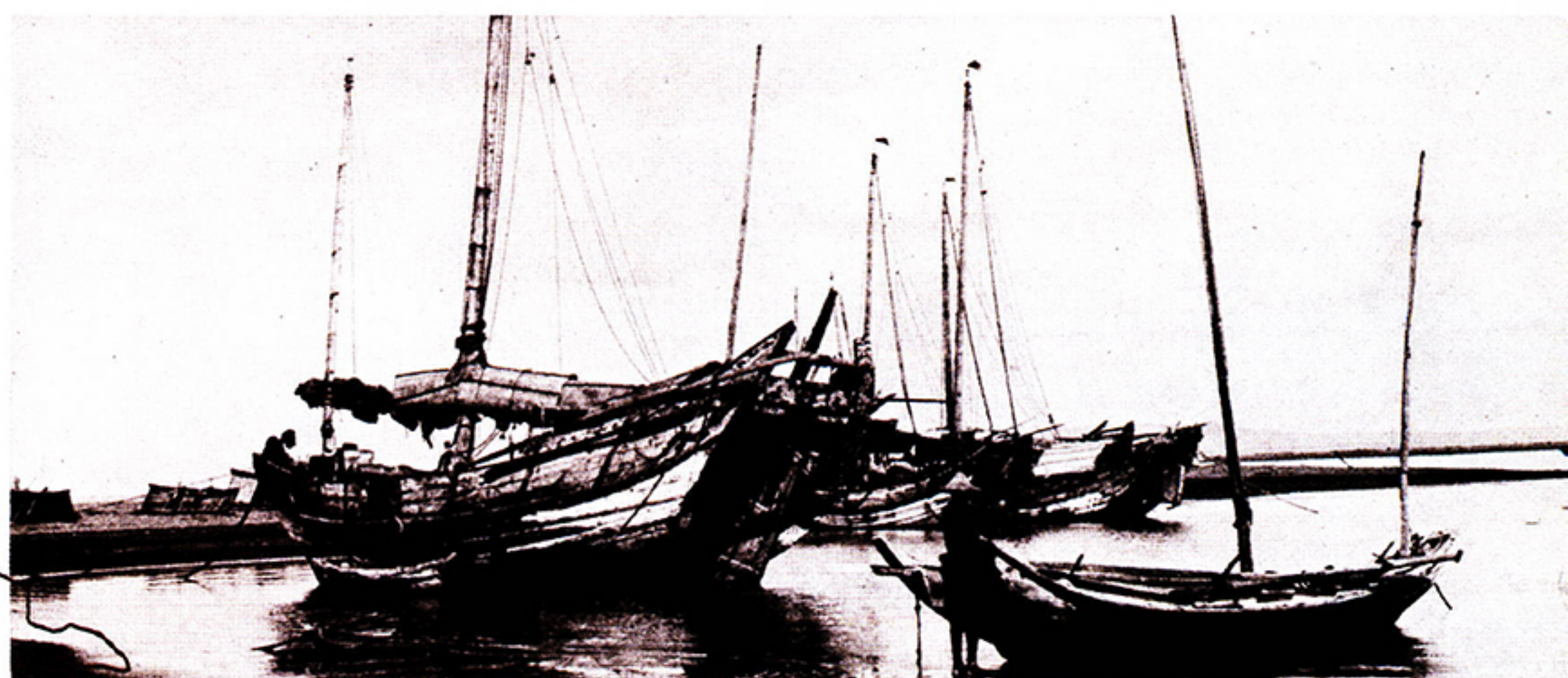


流中航線研究 (下) 賴福順*



陸、明清文獻記載

十四世紀中，明太祖將原先的流求國改稱琉球國，簡稱琉球，因此琉球與中國之間的航線隨之改稱琉中航線，整體航線未變，但啟航港與航標略有新增，啟航港增加一個，記載的航標加增數個。即使如此，明代文獻關於之前的流中航線亦有記載，依序是明代中期吏部尚書李賢等《大明一統志》，於〈泉州府〉有該航線全程記載，即本文所謂的第三條航線。惟查此資訊與宋歐陽修等《新唐書》與祝穆《方輿勝覽》不盡相同，其云：「又二日至琉球國」，¹⁵⁹ 以前諸書未曾見得；書中另有〈琉球國〉云：「鼉鼉嶼在國西，水行一日。高華嶼在國西水行三日，二嶼俱隋陳稜率兵過此」，¹⁶⁰ 如此寫法誠為首見，因此得知乃是一項新史訊；但此史訊是錯誤的，因史書從未記載高華嶼有任何居民，即使北宋末所記述的捕魚之事，亦無如許之多。一四七二年（成化八），明憲宗派遣冊封使前往冊封琉球國王登基，副使行人韓文出使前，侍郎何喬新作詩相贈，《椒丘文集·送韓行人使琉球》云：「澎湖浪靜牙檣穩，高嶼烟消畫鷁明」，¹⁶¹ 祝願其在船離中國後，一切都很順利，此行會先到澎湖，當地風息浪靜，船隻平穩，再經高華嶼，此時煙消雲散，海鷗翱翔，景色如畫；此詩既然經過高華嶼，必然再過鼉鼉嶼，終點琉球國，只是詩文不再出現此二個詞彙。此次明代出使琉球，不言啟航港，但因知行走澎湖，因此知是自泉州放洋，船行第三條路線，經澎湖繞到高華嶼，才是鼉鼉嶼、琉球國，即元初吳志斗等人想走卻未走完的路線。

十六世紀，明代中期開始，文獻著錄流中航線概可分一般著作暨實地見聞兩

* 賴福順 中國文化大學史學系教授

159 李賢等，《大明一統志》，（弘治乙丑（一八年）慎獨齋刊本，九〇卷），卷七五，頁右，〈泉州府·海〉。

160 前引書，卷八九，頁九左，〈琉球國〉。

161 何喬新，《椒丘文集》，（嘉靖元年廣昌知縣余罄刊本，三四卷），卷二四，頁七右，〈送韓行人使琉球〉。

類，本文分別按其先後傳承脈絡敘述之。首言一般著作，刻於一四九一年（弘治四），黃仲昭《八閩通志》記載該航線，首舉岱嶼「介石湖、北鎮兩山間，郡水口山也。海舟由此門出」，¹⁶² 接續航行至高華嶼、龜鼈嶼及琉球國，此為別於前書的嶄新訊息，百餘年後，南京工部右侍郎何喬遠《閩書》亦有相同記載。¹⁶³ 十六世紀中期，鄭若曾《鄭開陽雜著》亦是一份新史訊，書中〈琉球圖說〉有相關航線的記載：「龜鼈嶼，東離琉球水程一日。高華嶼，東離琉球水程三日。隋遣武賁將陳稜率兵過此，掠數百人而返」，¹⁶⁴ 此處表明東離琉球，且首見「掠數百人而返」，應歸屬於新史訊，雖然有失誤，蓋高華嶼為無人島，何來擄掠數百人？文中詞彙用「琉球」，此饒富興味，可視為「流求」過渡到「琉球」的意涵。之後，有四部文獻引此段文句，張元忬《廣皇輿考》、陸應陽《廣輿記》、潘光祖，《彙輯輿圖備考全書》及朱紹本《地圖綜要》即是。¹⁶⁵ 另外，祖述《隋書》者，有明末茅瑞徵《皇明胥象錄》及陳仁錫《皇明世法錄》，¹⁶⁶ 均傳抄《隋書·流求國傳》。因襲《大明一統志》者更多，十五世紀至十六世紀明代中期出版的陳循等《寰宇通志》、黃省曾《西洋朝貢典錄》、張天復《皇輿考》，¹⁶⁷ 十六世紀中至十七世紀初明代末葉，有嚴從簡《殊域周咨

162 黃仲昭，《八閩通志》，（弘治四年刻本，八七卷），卷七，頁三左，〈地理·山川·泉州府〉。

163 何喬遠，《閩書》，（福建人民，福州，一九九四年，四五四二頁），頁一七八，〈方域志·泉州府·晉江縣一〉。

164 《鄭開陽雜著》，卷七，頁五右，〈琉球圖說〉。

165 張元忬，《廣皇輿考》，（天啟丙寅（六年）張汝懋重刊巾箱本，二〇卷），卷一八，頁九左，〈東南琉球國〉。陸應陽，《廣輿記》，（明末刊本，二四卷），卷二四，頁四右，〈琉球國〉。朱紹本等，《地圖綜要》，（明末刊本，三卷），頁二〇一，〈琉球圖〉。潘光祖，《彙輯輿圖備考全書》，（明末三吳大業堂刊清順治七年增刊序文本，一八卷），卷一八，頁三左，〈琉球國〉。

166 茅瑞徵，《皇明胥象錄》，（崇禎年間歸安茅氏原刊本，八卷），卷一，頁一七右，〈琉球〉。陳仁錫，《皇明世法錄》，（崇禎年間刊本，八卷），卷八〇，頁一二右，〈琉球〉。

167 陳循等，《寰宇通志》，（景泰間內府刊本，一一九卷），卷一一六，頁一四左，〈琉球國〉。黃省曾，《西洋朝貢典錄》，（《粵雅堂叢書》，正德庚辛（一五）年刊本，三卷），卷一，頁一四左，〈琉球國〉。張天復，《皇輿考》，（嘉靖丁巳（三六）年刊本，一二卷），卷一二，頁一二左，〈四夷·東南·琉球〉。

錄》、盧傳印《職方考鏡》、楊一癸《裔乘》、羅曰鑒《咸賓錄》、茅元儀《武備志》、慎懋賞《四夷廣記》、施永福《武備地利》、佚名《輿地總圖》等均是。¹⁶⁸ 上述諸書有記載邊徼外夷者，有軍事著作者，有法令規範者。

明代出使琉球的冊封使者，行過該航線，常留下豐富的資料，以備考索，中期以前冊封使未有撰著，始自一五三四年（嘉靖一三），冊封正使陳侃返國後撰述見聞，而成《使琉球錄》，書中引《大明一統志》有關該航線的記載，並在山川項目下亦有「蓋不止鼉鼉等嶼，澎湖等島而已」，¹⁶⁹ 其親自走過此條琉中航線，並對明代之前的流中航線並無提出質疑，反而糾謬正誤之前相關書籍，且指出琉球國島嶼尚有八座，不僅是鼉鼉嶼、高華嶼而已。之後，一五六一年（嘉靖四〇）冊封正使郭汝霖的《重編使琉球錄》，¹⁷⁰ 一五七九年（萬曆七），冊封正使蕭崇業的《使琉球錄》，¹⁷¹ 均有轉載，唯郭汝霖及蕭崇業以親身行走該航線，蒞臨琉球國，印證書中所載，並未對鼉鼉嶼提出任何異議，表示猶明瞭該嶼何所指。

由於琉中航線可延長至日本九州，因此由中國航向日本的船隻也行走此條航線，嘉靖三十四年（一五五五），中國冊封日本國的使節團前往日本，隨行官員鄭舜功返國後著錄《日本一鑑》，書中記載：「自澎湖，次高華，次鼉鼉，

168 嚴從簡，《殊域周咨錄》，（萬曆初年原刊本，八卷），卷四，頁三〇右，〈東夷·琉球國〉。盧傳印，《職方考鏡》，（萬曆甲午（二二年）祁陽盧氏刊本，六卷），卷五，頁三三左。楊一癸，《裔乘》，（萬曆乙卯（四三年）刊本，八卷），卷五，頁一右，〈東南夷·琉球〉。羅曰鑒，《咸賓錄》，（萬曆丁巳秋南昌退廬刊本，一〇卷），卷二，頁三八左，〈琉球〉。茅元儀，《武備志》，（天啟元年序刊本，二四〇卷），卷二三六，頁七左，〈占度載·琉球〉。施永福，《武備地利》，（雍正年間刻本，四卷），卷四，頁一八右，〈外國考略·琉球國〉。慎懋賞，《四夷廣記》，（明末抄本，一九〇九頁），頁八三一，〈琉球山川〉。佚名，《輿地總圖》，（明末朱絲欄抄本，不分卷），頁六〇左，〈福建第十一〉。

169 陳侃等，《使琉球錄》，（台灣銀行經濟研究室，台北，《台灣文獻叢刊》，一九八四年，不分卷），頁二三、二七，〈群書質疑〉。

170 郭汝霖等，《重編使琉球錄》，（明末抄本，二卷），卷二，頁二，〈群書質疑〉。

171 蕭崇業等，《使琉球錄》，（台灣銀行經濟研究室，台北，一九七〇年，二卷），頁一〇九、一一〇，〈群書質疑〉。

次大琉球，亦使程也」，¹⁷² 此指明初以來，有不少冊封使行走此條航線，唯第一段是先經澎湖，再航向高華嶼，第二、三段相同，即前述元初吳志斗等人原先預計要走的路線，此項訊息為鄭舜功行前蒐羅各項資料所得，有往昔的文獻，也有福建地方耆老或老馬之智的漁商，因此有別於之前各種史訊。之後，刑部尚書鄭曉《皇明四夷考》記載該航線，¹⁷³ 首次指出琉球國屬島中以龜鼈嶼及澎湖島最大，部分資訊雖有錯誤，卻也知悉其並非得自上述諸書。

綜計前述明代文獻關於流中航線記載，其中傳抄自前人諸書二十三部不論之外，史料本身獨創或作者親自見證者，則有《順風相送》、《大明一統志》、《椒丘文集》、《鄭開陽雜著》、陳侃《使琉球錄》、郭汝霖《重編使琉球錄》、蕭崇業《使琉球錄》、《日本一鑑》、《皇明四夷考》、《閩書》，及後敘《鄭開陽雜著》、《泉州府志》的兩幅圖，不計複本，共十一部，自明代中期至明末為止，即十五世紀至十七世紀，此十一部文獻均屬新創，觀此等史料價值甚大。

不必狐疑，清代文獻也存留流中航線的記載，其中因襲《隋書》者，有張英等《淵鑑類函》、陳夢雷《古今圖書集成》及大學士和坤等《欽定大清一統志》、穆彰阿等《嘉慶重修一統志》；¹⁷⁴ 傳抄《大明一統志》者，有布衣顧炎武《肇域志》、冊封使徐葆光《中山傳信錄》及周煌《琉球國志略》；¹⁷⁵ 承襲鄭曉《皇明四夷考》者，有傅維麟《明書》；¹⁷⁶ 傳承鄭若曾《鄭開陽雜著》者，

172 鄭舜功，《日本一鑑》，（昭和一二年，手抄本，七卷，五五六頁），頁四〇八，〈萬里長歌〉。

173 鄭曉，《皇明四夷考》（嘉靖甲子（四三年）序刊本，二卷），卷上，頁二七，〈琉球〉。

174 張英等，《淵鑑類函》，（康熙四九年序刊本，四五〇卷），卷二三一，頁四四右，〈琉球〉。陳夢雷，《古今圖書集成》，（鼎文，台北，一九七七年，一〇〇〇〇卷），卷一〇〇，冊二一七，頁四八右，〈方輿彙編·邊裔典·琉球部彙考一〉。和坤等，《欽定大清一統志》，（清內府刊本，四二四卷），卷四二三，頁六右，〈琉球〉。穆彰阿等，《嘉慶大清一統志》，（清史館藏進呈寫本，五六〇卷），卷五五一，頁六左，〈琉球〉。

175 顧炎武，《肇域志》，（清抄本，存五〇卷），福建卷一，頁一〇右。《中山傳信錄》，卷三，頁一〇左。同註一一。

176 傅維麟，《明書》，（新文豐，台北，一九七四年，一七一卷），卷一六五，頁三二六三，〈琉球〉。

有朱約淳《閩史津逮》、蔡方炳《增訂廣輿記》，¹⁷⁷ 積有十部清代文獻載錄，惟均屬抄綴者。另外，有二則整理考證，一則海上驗證，一則詩句，共四則史訊屬於本文所謂之非傳抄類，屬第一手史料，均肯定流中航線乃是前往琉球國者，第一則寫於明末，成於清初，布衣顧祖禹的名著《讀史方輿記要》，於此航線有二記載，一在〈泉州府·海〉條目下，唯查該文傳抄自《大明一統志》，另一在〈附考·琉球〉篇，其將歷代相關流求（琉球）資料去蕪存菁，整理而得，全程記載流中航線，於該航線第三段曰：

又一日至其都，琉球王歡斯渴利兜戰敗，……自是歷唐至宋未嘗朝貢。元至正二十七年，遣使招諭琉球，不至其國。……明朝洪武五年，遣行人楊載齋詔往諭，其國率先歸附。¹⁷⁸

其明言自隋大業三年朱寬入海至其國以來，歷唐宋元均未朝貢中華，迄於明初。第二則是工部尚書杜臻《粵閩巡視紀略》，書中記載一六八三年（康熙二二）自廣東沿海巡察到福建，以沿途見聞印證文獻著錄，對流中航線的出發地泉州港有新的詮釋，云：「海舟由此（泉州港岱嶼），二日至高華嶼，又二日至龜鼈嶼，又一日至琉球國」，¹⁷⁹ 其親自航行至泉州，而有此番議論，文中言先至高華嶼、龜鼈嶼，終至琉球國，此清之琉球國豈非是隋之流求國乎？第三則是康熙年間名詩人王士禎的《漁洋山人精華錄》，其在題贈一六八三年（康熙二二）冊封使汪楫使琉球，有二首詩，第一首云：「使星霄漢上，先入大琉球。……見說澎湖嶼，元戎佇捷勳」，第二首曰：「青天一髮是琉球，……樓

177 朱約淳，《閩史津逮》，（清初彩繪抄本，不分卷），域外圖，〈琉球圖〉。明陸應陽撰，蔡方炳增訂，《增訂廣輿記》，（康熙五六年聚錦堂刻本，二四卷），卷二四，頁九右，〈外譯·琉球國〉。

178 顧祖禹，《讀史方輿記要》，（光緒己卯（五年）桐華書屋修補本，一三〇卷），卷九九，頁五右、五〇右，〈福建〉。

179 杜臻，《粵閩巡視紀略》，（清孔氏嶽雪樓影鈔本，六卷），卷四，頁四二左。

船十道下澎湖，……天風三日到中山」，¹⁸⁰ 此詩意謂經由澎湖出發，前往琉球國，三日可達，即約五日可到琉球，此為第一手史料。第四則是後敘的《天下山河兩戒考》圖九〈萬星五岳圖〉、圖十〈唐時一統分野圖〉。

匪夷所思，明清時期積有四十八部文獻載錄流中航線，皆記載流中航線，此等成績極為可觀，為以前學者所罕知，其中有三十三部抄掇前人之作，價值偏低，但非傳抄的文獻竟然有十五部，此皆新史實，不容忽視，可作為流中航線經行路線的鐵證。此些新史訊可上溯《隋書》所記的流中航線，連綴七世紀以迄十四世紀唐宋元時期的流中航線，聯通十四世紀起至十八世紀琉中航線，其有以下七項意義：

一、流中航線在明代亦有記載，沿途航標未變，猶是高華嶼、鼉鼉嶼及澎湖，但著錄於琉球國之中，此即明確告知現代學者，中古時代隋朝航行船隻的流中航線不僅後來唐宋元三朝猶在航行，近世時代明清二朝亦猶繼續航行，琉中航線即源諸流中航線而來，其中目的地由流求國改為琉球國。

二、明清兩代著錄流中航線之文獻，若《大明一統志》等十五部、《皇明四夷考》等八部及《大清一統志》等四部將高華嶼、鼉鼉嶼及澎湖著錄於琉球國，為該國的島嶼；《椒丘文集》、《八閩通志》、《日本一鑑》、《皇明胥象錄》、《皇明世法錄》及《閩書》等六部書則著錄高華嶼、鼉鼉嶼為前往琉球國航線上的航標；《鄭開陽雜著》等六部書上之輿圖皆注記高華嶼、鼉鼉嶼及澎湖為前往琉球國的航標，《泉州府志》輿圖僅注記澎湖可抵琉球國；陳侃、郭汝霖、蕭崇業等三部《使琉球錄》著錄鼉鼉嶼、澎湖於琉球國山川之內，且親自前往實地印證。其中《鄭開陽雜著》將琉球記載為「流球」，此是流求過渡到琉球一項明證。

180 王士禛，《漁洋山人精華錄》，（康熙庚辰（三九年）侯官林佶寫刊本，一〇卷），卷九，頁七右，〈送汪舟次檢討林石來舍人奉使琉球四首〉；頁二〇左，〈題乘風破浪圖四首〉。

三、流中航線啟航港是福州、泉州，航標是高華嶼、鼃鼃嶼及澎湖，分三條航線，目的地是流求國；而琉中航線除之前三條路線外，尚多了二條乙線，即第一、三條航線乙線，前者由漳州府的浯嶼開洋，往北走，經行至福州北，再往東南銜接第一條航線，之後行程全然相同，此可稱作第一條航線的乙線；後者由福州出洋後，先南下銜接第三條航線後，再循該航線前往，此為第三條航線的乙線。此兩條航線的乙線變化在啟航港及第一段的航程部分與第一、三條不同，其他行走路線相同。由此可知，琉中航線均源諸明前流中航線，亦即明前的流中航線至明代並未中斷或改道，猶繼續行走船隻。琉中航線基本上即是流中航線，既未因中國改朝換代而有所改變，亦未因流求國改為琉球國、大琉球國而有所改變。

四、琉中航線有別於流中航線者，多一啟航港浯嶼，及沿途注記航標加多，以明初針路《順風相送》而言，第一段增加「烏坵」、「牛嶼」、「東湧山」（今馬祖東引）、「小琉球頭」（今台北觀音山）、「木山」（今台北縣麟山鼻），第二段增加「彭家山」（今彭佳嶼）、「釣魚嶼」（今釣魚台）、「赤坎嶼」（今赤尾嶼），第三段增加「馬齒山」（今慶良間群島，或單指度名喜島），¹⁸¹ 共增七個航標。事實上，由於是相同路線，因此在航行之時必然見及，只是明前諸文獻記載較簡略，未及詳備。

五、關於琉中航線的記載，有一特殊現象，即行過此航線者在返回之後，就沿途行走的見聞親自撰寫成書，傳授經驗，標誌注意事項，有的描繪沿途航標外觀，以便後人辨識，此項記載皆是出使琉球、日本所留存，因此琉中航線資訊更加豐富，相形之下，流中航線只有基本的記載，省略甚多。

六、流中航線進展至明代，雖猶有相當多的記載，但因航標、目的地改換新名，致生混淆，十五世紀之時，明初針經《順風相送》已非著錄舊稱呼，而以

¹⁸¹ 佚名，《順風相送》，收入向達編，《兩種海道針經》，（中華，北京，一九六一年，二七七頁），頁九六。

花瓶嶼、古米山代之，流求國又成琉球國，致易引發乃是另一條新航線的猜疑，此可能是各國學者誤以為流求國非琉球國的根源。於是此種新名稱的琉中航線與使用舊名稱的流中航線各自存在於不同明代文獻中；唯明代中期以前亦僅有該部書籍記載而已，待十六世紀起，明代中期陳侃《使琉球錄》問世，始見兩種航線均著錄，其後文獻漸多同時著錄，陳侃等人知悉流中航線即琉中航線，但至明代末季，即十六世紀中期，始有混淆該兩航標名稱，終至不知乃位於琉中航線上者，航標如此，目的地地望亦受到衝擊，直至十九世紀開始動搖，近代之人進而不知該航線目的地，此為流中航線被誤認的經過。

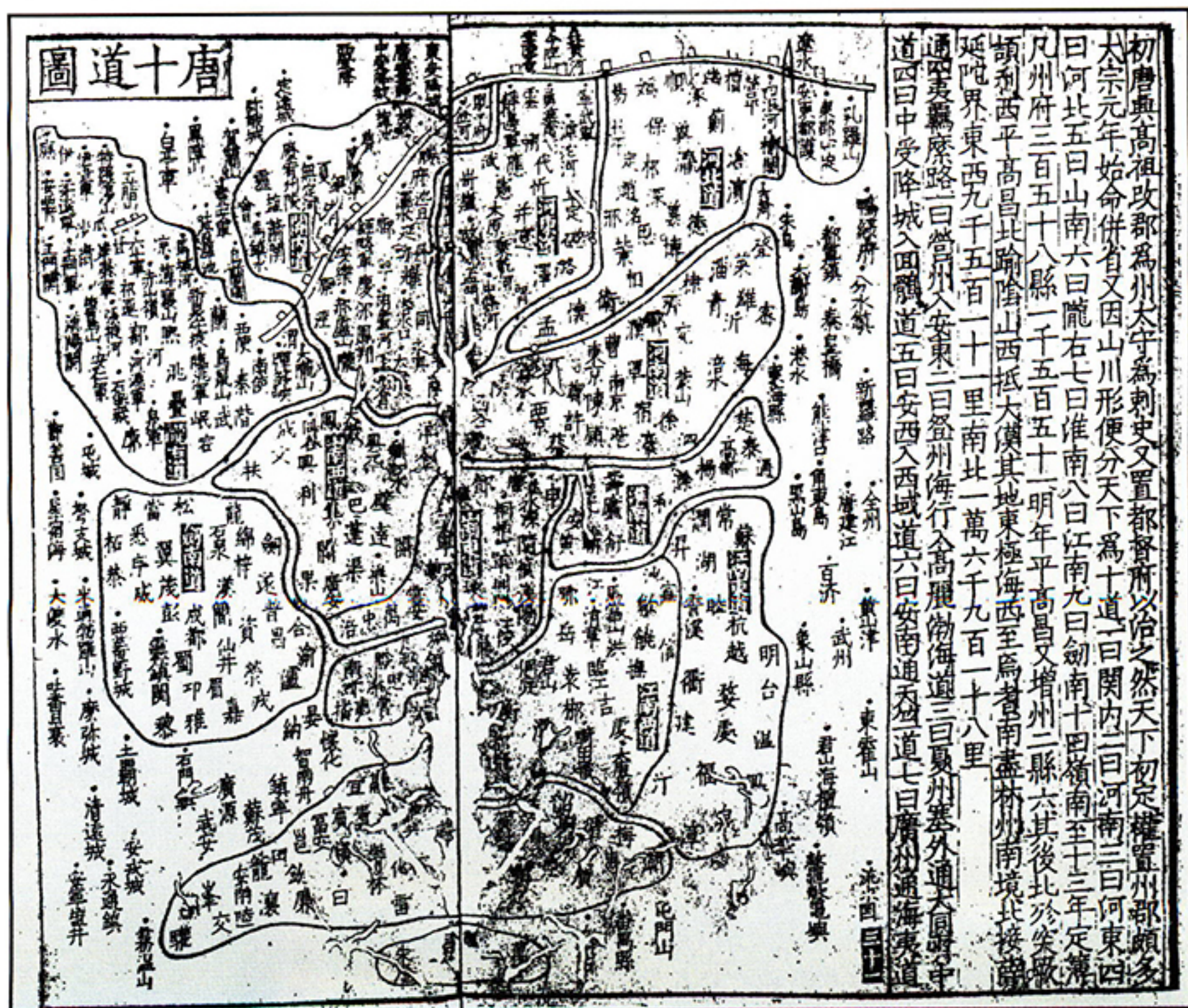
七、最重要者，流中航線即是琉中航線，甚至前者第一、二、三條的航線，猶是後者的第一、二、三條航線，前後兩個名稱的兩航線在航程、航標及目的地方面均無分軒輊，絲毫無異，此足以強烈佐證明清琉中航線與明前流中航線的關係，兩航線全然相同，不同者在航標名稱、航標多寡及目的地名稱而已，絕非是另一條路線。

柒、宋元明清輿圖著錄

直至目前，中國歷代輿圖中注記南北海岸各航線最早者是流中航線，最多者亦是該航線，但近代以來各航線最為混淆、誤解者竟然亦是流中航線！兩相比較，不得不令人唏噓慨嘆，為何至此境地？豈是造化弄人乎？茲依序敘述於後。成於一〇九九年（元符二）的稅安禮《歷代地理指掌圖》，為中國現存最早歷史地圖集，於〈唐十道圖〉右下方注記「高華嶼」、「鼃鼃嶼」、「流求國」，¹⁸²為目前所見最早描繪該航線的地圖，置諸〈唐十道

182 稅安禮初刻，趙亮夫增訂，《宋本歷代地理指掌圖》，（上海古籍，上海，元符年間初刻本，淳熙一二年增訂，一九八九年，不分卷），頁六二右，〈唐十道圖〉。

圖〉中，意即唐朝時期流中兩國互有交流，此圖適可配合《新唐書》的記載，唐代流中航線文圖均錄，有「左圖右史」之效，此更加肯定唐代此條航線通行無阻。〈唐十道圖〉之前一幅圖〈隋氏有國圖〉，於右下方空無一嶼，知該書之隋代輿圖並未著錄此航線，此似與隋煬帝遣兵遠征流求國無關，而與該國未投降或入貢，未曾統治，且與「爾後遂絕」有關。〈唐十道圖〉注記此三嶼位於福州東南方，依序往右下方斜去。《隋書》記載為東行，《新唐書》著錄是朝正東行，而該圖注記卻向東南方傾斜，此可確知該圖未受《隋書》、《新唐書》影響，自有其資訊來源；圖中高華嶼靠近興化，次之是泉州，而福州注記在興化西北方，當時興化無良港，當由福州出洋，如此推知，隋唐時期流中航線出發港口時而福州，時而泉州，可作為一證。再者，主張流求是台灣、澎湖、菲律賓者，面對輿圖的著錄，以該圖注記地點何處去尋高華嶼、龜鼈嶼？諸如此類的說詞已不攻而破。



附圖一 / 宋稅安禮《歷代地理指掌圖》〈唐十道圖〉

再以《隋書》記載查核此三嶼位置，先論距離，《隋書》言「水行五日而至」，此航線可分成三段，第一段由福州到高華嶼需二日，第二段高華嶼到龜嶼需二日，第三段龜嶼到流求國需一日，《隋書》記載的三段比例是2：2：1。該圖注記福州偏西，興化偏北，實際上福州位在興化北邊，圖中福州位置應是興化之北，故此處以興化北之位置估算，〈唐十道圖〉三段比例約是4：5：5。取《隋書》與〈唐十道圖〉兩者三段之相較，第一段古圖稍短，誤差率是11%，第二段古圖相當，誤差率是4%，第三段古圖稍長，誤差率是16%，此亦可證明〈唐十道圖〉非源自《隋書》。今以現代輿圖為準，測知福州、花瓶嶼、久米島、沖繩四點所形成的三段比是6：5.3：1，以今圖核計古圖，古圖三段距離，第一段稍短，誤差率是20%，第二段稍短，誤差率是7%，第三段較長，誤差率是28%，計算其總誤差率是55%。現代輿圖以福州、花嶼、奎壁嶼、¹⁸³台灣四點所形成的三段比是11：1：1.5，以今圖衡量，則古圖距離第一段太短，誤差率是53%，第二段太短，誤差率是53%，第三段太短，誤差率是75%，計算其總誤差率是181%。

吾人得知，誤差率越低者準確度越高，今已計算出〈唐十道圖〉注記的高華嶼、龜嶼、流求國的距離比例，若高華嶼指花瓶嶼，龜嶼是久米島，流求國指沖繩，其誤差率較少，而如高華嶼指花嶼，龜嶼是奎壁嶼，流求國指台灣，其誤差率高的太離譜，兩者相較未免太懸殊，指台灣者比指沖繩者竟多出三倍。一言以蔽之，此幅圖著錄的位置高華嶼乃指花瓶嶼，龜嶼是久米島，流求國乃指沖繩。以當時的地理知識及測量技術而言，〈唐十道圖〉注記高華嶼、龜嶼、流求國的位置，與今花瓶嶼、久米島、沖繩之實際位置相較，其誤差率約是一半，可云該圖尚差強人意，與實際誤差不致很大。

183 主張流求指台灣者，一直以為澎湖有奎壁嶼，實際上並無此嶼，只有奎壁山，位於澎湖本島的東北角。

再論方位，《隋書》僅言全程是東行，《新唐書》亦載全程是正東行，其他各段方向均全無敘及，而該圖若以福州實際位置估算，第一段是高華嶼在福州東南方，第二段是龜鼈嶼位高華嶼東南方，第三段流求國位龜鼈嶼東南東方。以現代輿圖核對，高華嶼、龜鼈嶼、流求國若是花瓶嶼、久米島、沖繩，則第一段花瓶嶼在福州東南東方，久米島在花瓶嶼東方，沖繩在久米島東南方；以現代輿圖相核，古圖著錄第一段稍偏北，約有 10° 的誤差值，第二段稍偏北，約有 20° 的誤差值，第三段稍偏北，約有 10° 的誤差值，三段誤差總值是 40° ，平均誤差值是 13° 。而高華嶼、龜鼈嶼、流求國若是花嶼、奎壁嶼、台灣，第一段花嶼位於福州南方，此誤差約有 45° ，或有學者以為由義安港口出發，則花嶼位於義安東方，此段誤差亦是 45° ，第二段奎壁嶼在花嶼東北方，計誤差 70° ，第三段安平港在奎壁嶼東南東方，誤差是 10° ，三段誤差總值是 125° ，平均誤差值是 42° 。

以現代輿圖核計古圖的計算，若流求國指沖繩，平均全程誤差值 13° ，若流求國指台灣，平均全程誤差值有 42° ，當然誤差少者勝，即流求國非是台灣，而是沖繩。至此吾人已得知，單以中國最早的歷史地圖《歷代地理指掌圖》的繪製，若將「高華嶼」比作花瓶嶼，「龜鼈嶼」比作龜鼈嶼，「流求國」比作沖繩，則在十一世紀的時代是準確度極高的航線圖，此不僅是亞洲東方海洋發展史上的佳作，更是世界史的奇葩。若將「高華嶼」比作花嶼，「龜鼈嶼」比作奎壁嶼，「流求國」比作台灣，則不知踐踏了多少古代中國人的智慧與經驗，而現代中國人的智慧該如何去抉擇？

第二部輿圖著錄文獻為元末鄒季友《書集傳音釋》，書中附圖〈禹貢九州及今州郡之圖〉，於泉州東方有一島，注記「高華嶼」，¹⁸⁴ 置於該圖邊緣，而龜鼈嶼與流求國在高華嶼之東，該圖已未有空間描繪，故此二嶼並無注記。圖中

184 蔡沈著，鄒季友音釋，《書集傳音釋》，（至正一一年刊本，七卷），〈禹貢九州及今州郡之圖〉。



附圖二 /
元鄒季友《書集傳音釋》之〈禹貢九州及今州郡之圖〉部分

注記高華嶼位於泉州正東，雙方等高，意謂兩者位置的高度相同；若以現代輿圖的實際位置稽核，花瓶嶼稍高於泉州緯度 0.5° ，而花嶼低於泉州 1.5° ，兩者落差權衡，相差將近緯度 1° ，當然落差較少者正確性較高，如此已可明瞭花瓶嶼應是高華嶼，而非是花嶼。若有人以為此圖僅繪製高華嶼，之後航線可能朝台灣前進，筆者認為此絕無可能，果如真朝台灣航行，為何要先到台灣東北方海域，再轉往西南方的台灣北部或南部？何況風向亦不允許；所以可得知，此條航線當係繼續往東方前進，目的地與其他流中航線的記載相同，也無分岔路線出現。

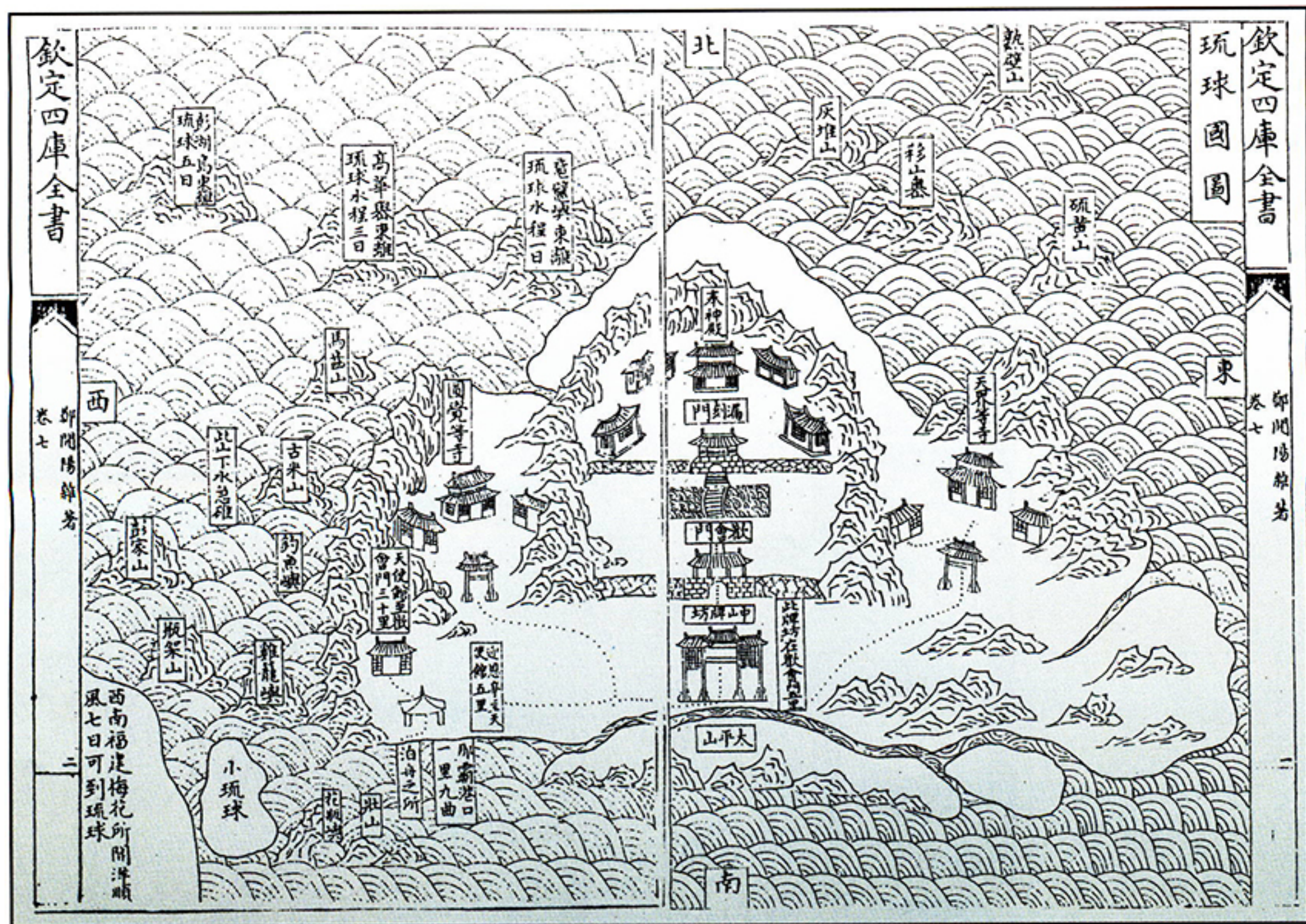
再觀該圖繪製河川、海岸及各種注記，與前述《歷代地理指掌圖》大異其趣，單以與本文有關而論，高華嶼位於泉州正東方，距離甚遠，而福州置於泉州東北方、高華嶼西北方，三點略呈三角形，此三嶼位置與《歷代地理指掌圖·唐十道圖》相差甚大，不可能同屬一幅。於是可知該圖透露以下兩個訊息：一、〈禹貢九州及今州郡之圖〉非承襲《歷代地理指掌圖》而來；二、元代航向流求國的啟航港是泉州港，乘西南季風至高華嶼，再經龜鼈嶼，終抵流求國，此圖可說是前述諸書文字史料的後代補充圖證。

明代有二份輿圖，第一份是十六世紀中期，貢生鄭若曾利用冊封使節團從日本攜回的資料，以及雜揉中國文獻而成《鄭開陽雜著》，書中繪製〈琉球國圖〉，¹⁸⁵ 在該圖的左上由東到西，分別繪出三個島嶼，龜鼈嶼離琉球最近，高華嶼次之，並注記上述前四句文字，另在最遠的島嶼注記「澎湖島，東離琉球五日」，此加進澎湖島，〈琉球國圖〉就成為流中第三條航線的第一幅圖；卻也同時註明由福州出海，即該圖下方有第一條航線，當然也可說是該航線圖。但該圖左方另有注記「古米山」，左下方另有「花瓶嶼」，是否意謂鄭若曾以為高華嶼等非指花瓶嶼等二嶼，而是別的其他島嶼？此應非是，乃其不知高華嶼即花瓶嶼，龜鼈嶼是古米山之故，何以證明？該圖錯誤不少，清康熙時期（一六六二～一七二二）冊封副使徐葆光即提出糾正，¹⁸⁶ 此處另舉其遺漏二三事以說明，如圖右上方「熟壁山」（今伊平屋島）比「硫黃山」（今硫黃島）還偏北，現代輿圖此二島適南北對調；再者，圖中整個琉球島竟然形似三角，實際是細長形，且島中非全為宮殿建築，此與事實差距甚大；圖左下方更是謬誤，「花瓶嶼」置於「小琉球」（今台灣）的東南方，「雞籠嶼」（今大屯山）與「

185 《鄭開陽雜著》，卷七，頁一，〈琉球國圖〉。

186 徐葆光，《中山傳信錄》，卷三，頁一〇左，「崑山鄭子若曾所著〈琉球圖〉一仍其誤，且以針路所取彭家山（今彭佳嶼）、釣魚嶼（今釣魚台）、花瓶嶼、雞籠、小琉球等山，去琉球二、三千里者，俱位置在姑米山、那霸港左近，舛謬尤甚，太平山遠在國南二千里，鄭圖乃移在中山之巔，歡會門之前，作一小山，尤非是」。

小琉球」間隔甚寬的海域；而「馬齒山」（今度名喜島）竟置於「古米山」正北方，實際應在其西南方，諸如此類不必盡舉；即使如此，該幅圖仍是歷史上第一幅琉球圖，頗具價值。



附圖三 / 明鄭若曾《鄭開陽雜著》之〈琉球國圖〉

第二份是一六一二年（萬曆四〇）泉州知府陽思謙等《泉州府志》，有三幅圖，於東南右下角繪製一島，注記「澎湖（嶼）」，右邊有一行字「東南抵琉」，但前二幅於「抵琉」二字漫漶不清，只有晉江縣圖，猶約略可辨，¹⁸⁷由此圖吾人得知自澎湖可航向當時的琉球國，否則怎不言東南抵小琉球或東番，蓋

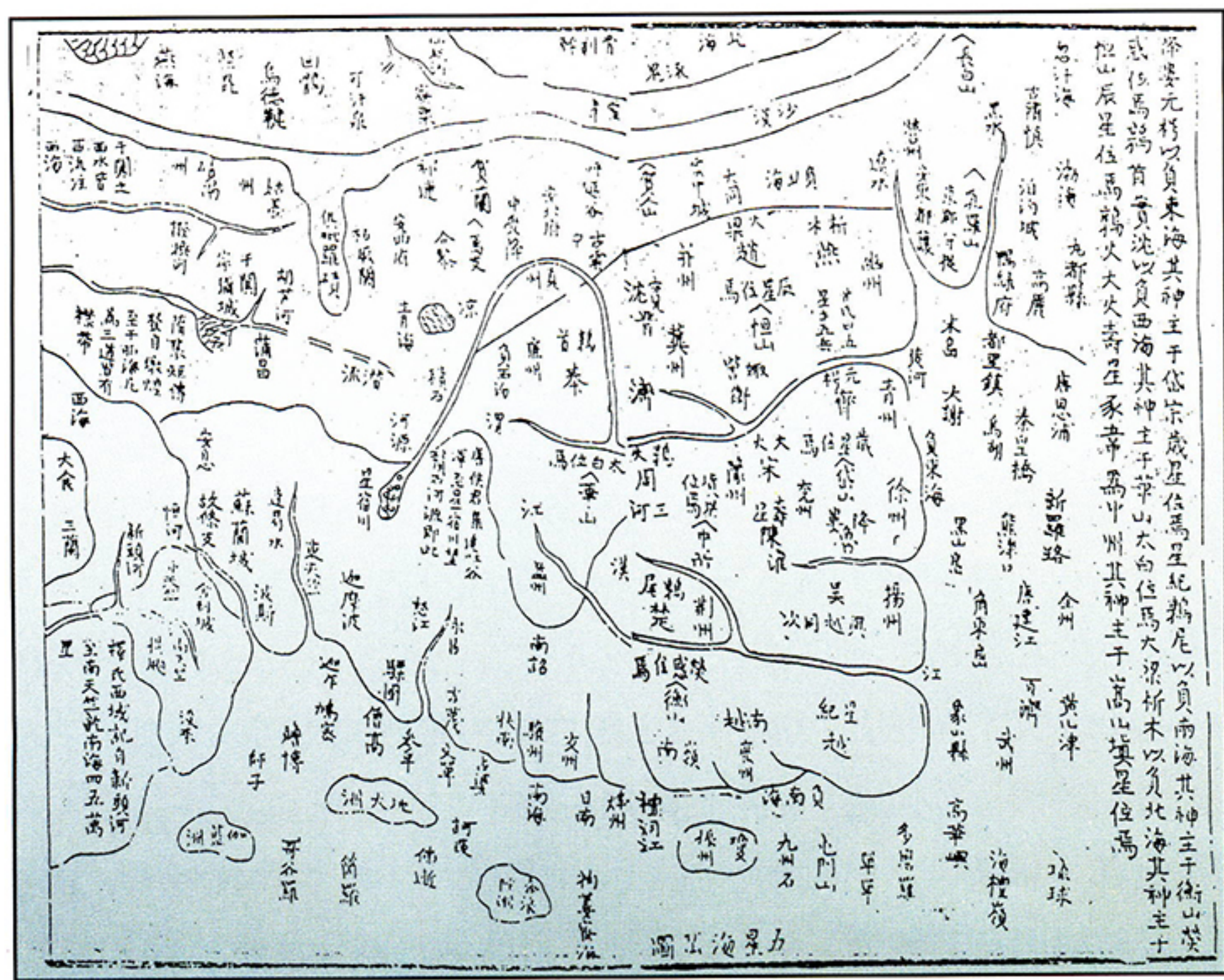
187 陽思謙等，《萬曆重修泉州府志》，（萬曆壬子（四〇年）刊本，二四卷），卷一，頁三，凡例，〈泉州郡總圖〉。

當時早已知悉澎湖東方之台灣，按地理位置應是台灣才是，卻未有注記；此處所云東南抵琉球者，非是離開澎湖之後，往東南航行之意，而是自澎湖港口出發，先往東南方航行，繞過澎湖本島南部，然後轉向琉球。猶如陸地有陸路，海上也有海路，無論何等高山峻嶺，或遠洋大海，大多會有路線相通，此條海路即是本文所謂的第三條流（琉）中航線；該書為地方官憲纂修，對當地頗有認識了解，因此本條訊息當係新創，傳抄因襲者非是如此。



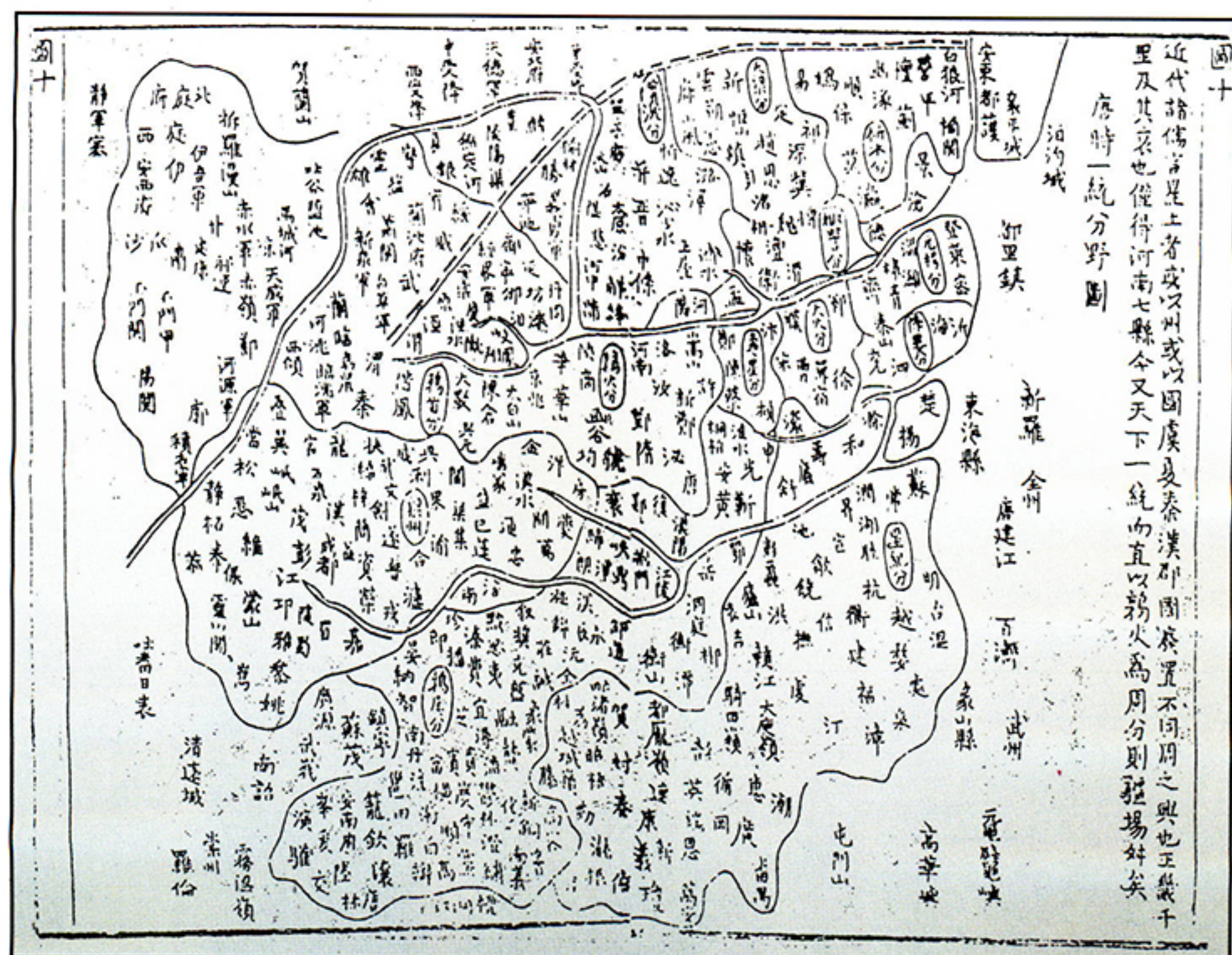
附圖四 / 明陽思謙等《泉州府志》之〈泉州總圖〉部份

最後刊於一七二三年（雍正元）翰林檢討徐文靖的《天下山河兩戒考》，此書屬於星野之說，即以星土辨九州封域，每一封域皆有分星，此源於《周禮》，《漢書·地理志》繼之，後代稱為分野，該書於圖九〈五星海岳圖〉注記「高華嶼」、「琉球」，圖十〈唐時一統分野圖〉注記「高華嶼」、「龜鼉嶼」，¹⁸⁸ 兩圖均有「高華嶼」，且前圖注記琉球，由此二圖的注記可顯示隋唐以降，航經高華嶼、龜鼉嶼的船隻，目的地是琉球；而流中航線與琉中航線似二實一，兩者可互通。此類書自成一系統，而該書所載當係源諸前代，但自漢代以降，星野之書已亡佚，此書反成現存最早之著作，但觀該兩圖的地形和注記都與前代之圖相異，得知乃一新史訊。



附圖五 / 清徐文靖《天下山河兩戒考》之圖九〈五星海岳圖〉

188 徐文靖，《天下山河兩戒考》，（雍正元年刻本，一四卷），圖九〈五星海岳圖〉、圖一〇〈唐時一統分野圖〉。



附圖六 / 清徐文靖《天下山河兩戒考》之圖十〈唐時一統分野圖〉

上述六幅相關流中航線輿圖，宋元明清四代適皆有新史訊，相當難得，此亦是之前學者未曾睹見者，筆者一鼓作氣，蒐尋得此，何其幸哉！此些輿圖顯示的流中航線的意義為以下四項：

一、憑此宋元二幅圖足可說明流求國地望，若再加明清二代各有之二幅，更能直接證明該國位今何處，絕無他處之可能。

二、全部六幅輿圖，其地形、注記均不見統一，知皆非傳抄者，圖像顯示流（琉）中航線未有其他分叉路，只有單一目的地，就是沖繩。

三、無論宋元明清任何一代輿圖，於流求或琉球，若有注記，即是沖繩，若無注記，也均指向沖繩，與台灣絲毫無關。

四、針對流（琉）中航線，除鄭開陽〈琉球國圖〉外，其他輿圖不論注記多少，均未注記也是航標的台灣，其所扮演的航標角色，竟然在宋元兩朝文字史料

上缺席，也在宋元兩朝輿圖上渺然；而在明清兩代的文字史料上少有記載，明清兩代的輿圖亦復少有注記，此顯示台灣在宋元流中航線及明清琉中航線上無足輕重，無關宏旨。

五、而台灣自北宋末已發現，宋元輿圖均無注記，¹⁸⁹ 在標示流中航線的前述兩輿圖中，竟連高華嶼（今花瓶嶼）、龜鼈嶼（今久米島）還不如，此無非表示台灣在十二世紀之發現係流中航線所致，發現後二百餘年被視為次等航標，文獻無著錄。十六世紀起，明代記述琉中航線的書籍大多有記載，描述該航線的輿圖亦有注記，〈琉球國圖〉即是，皆為前往琉球國的航標，無其他任何作用。

捌、原委考索

一千三百餘年前的流求國，一千二百餘年來均指沖繩，從無有任何人絲毫疑念，但一百七十餘年來卻造成紛爭，¹⁹⁰ 有如一陣旋風，多少國籍的學者專家捲入此漩渦中，皆因《隋書·流求國傳》而引起，彼等於學術研究雖曰有不少襄助作用，但終究得不償失，所得的結論竟成各持己見，爭執不下，反成目前日

189 臺灣有一部論著，將明代輿圖誤繫於元代，原圖無圖名，該圖旁白說明：「圖為元代的古地圖，圖中箭頭所指即今之澎湖與臺灣，臺灣在當時被繪為流求、大流球兩個小島」，經查該圖的圖名是《混一疆理歷代國都之圖》，一四〇二年（明建文四），朝鮮人金士衡等繪製，今藏日本龍谷大學，該圖注記「流球」、「大流球」，前者為台灣，後者為沖繩，可能是圖樣太小，無法注記為「小流球」，該圖非是注記台灣最早地圖，之前尚有《大明混一圖》繪於洪武二二年（一三八九）。參見陳汝勤、劉鴻喜、曹永和，《海洋中國》，（錦繡，台北，一九八二年，二四八頁），頁二〇四，〈元與東亞的交通〉。

190 有學者以為「『隋書』所記載的流求，究竟為今日之臺灣或今日之琉球，數千年來中外學者聚訟紛紜」，隋代至今才一千三百餘年，並非數千年，且此項聚訟紛紜僅為百餘年而已。參見前引書，頁一七八，〈隋代的流求〉。

、中、台三方兩地點的定論，此非學術之道也。此甚且引成國家、民族之爭議，學者專家之攻訐，如梁嘉彬教授一再指摘主張流求台灣論的日本學者，稱彼等研究別有企圖用心；¹⁹¹ 也造成學生碩大紛擾，一九三五年（昭和一〇），白島庫吉教授云：

似此情事，『隋書』的流求國遂逐漸在學界產生難題，東西學者對其提出種種意見，這些論說加以區分，主要是流求今之琉球論，台灣論，還有琉球台灣結合論，這樣總結不致有落差。此三論之中，何者是，何者非，普通人無力選擇辨別，學生更是落入五里霧中，惶惶無所措。¹⁹²

不僅如此，更對台灣形成莫大的困擾，原來中國學者、政府每常利用錯誤的訊息，告訴其國人，隋代流求國即指台灣，因此台灣自古為中國所有，隋代即是，此為中國學者研究方向錯誤所致，其本非是《隋書》所傳導的訊息，該書僅記述流求國概況及攻打流求國經過，絲毫未及統治情形，討伐關係無法構成主權歸屬，《劍橋中國隋唐史》亦持此觀點：「史籍一般都未說隋準備在東中國海諸島上鄭重地或長期地建立政權」，¹⁹³ 忠於學術良心者必然會持同樣主張。

百餘年來，前賢於此撰文極多，以語文別有法、荷、德、英、日及中文等，有的已譯成日、中文，較易取得閱讀，之前唯獨未見聖德尼爾菲法文大作的譯文，其為引起此項流求學術大辯論的始祖，反被疏忽。¹⁹⁴ 但觀前賢撰文當然有相當多的優點與貢獻，卻也有相當多的盲點與不足，筆者如此之言，絕非在臧否褒貶，或非薄指摘前賢，而是若不如此，眾人猶不易了解流求國及其與中國交

191 梁嘉彬，〈論隋書「流求」與琉球台灣菲律賓諸島之發現——風帆東洋交通之一〉，《學術季刊》，卷六，期三，一九五八年三月，頁九三；收入氏著，《琉球及東南諸海島與中國》，頁二六五。

192 〈『隋書』の流求國の言語に就いて〉，頁一〇七。

193 同註一二三。

194 有關法國聖德尼爾菲的翻譯，已由巴黎東方語言文化學院博士研究生黃宇龍（Damien Chaussende）及筆者二人共同為之，全都譯成中文，擇期出刊。

往的精髓，或以為公說公有理，婆說婆有理，本文只是又一「新說」罷了，甚或可能誤會筆者恣意妄為，四處張揚「流求沖繩論」，以為台灣開脫。此些都非本意所在，真正本意乃在企圖以數十部文獻記載，突破《隋書》一書之簡略，以達兩項宗旨，一在終結流求地望紛爭，一在告知流求（琉球）人海洋活動，其他無涉。

縱觀前賢之得，約有以下三項：一、尋得相關文獻之資料：爬梳文獻獲得若干資料，說明《隋書·流求國傳》的內容，其中貢獻最大者屬日本學者市村瓚次郎博士、台灣學者梁嘉彬博士，尤以後者辛勤尋得十餘部新史訊，為前人未曾見及，始能提出嶄新觀點。二、以地形考得地名：傳統常以語音方法考證地名來源，而疏忽其他史實及合理性，但有學者以別具慧眼方式，用地形證明地名來源，準確性得以提升，如鼉鼉嶼之地望，百餘年前聖德尼爾菲是以諧音考證，竟將奎壁山易名奎壁嶼，以為就是隋代鼉鼉嶼；但伊波普猷首倡久米島，今史實證明其眼光獨到。三、為學精神可佩：睹見各國學者專家在相當稀少的文獻上猶能努力耕耘，提出各種可能解釋，雖然此些論說今以出土眾多文獻證明很多是不正確的，但彼等勇於任事，執著戮力的精神永遠是後輩小子的典範。

前賢有得亦有失，其失有四：一、資料睹見太少：以流中航線而言，除《隋書·流求國傳》外，幾乎就只是抄撮的《北史》而已，獨見梁嘉彬教授辛勤爬梳古文獻之中，而有《新唐書》、《大明一統志》、《西洋朝貢典錄》等數部文獻。因此不少學者慨嘆資料太少，無法判決流求是何地；巧婦難為無米之炊，此乃必然。本文單以記載流中航線的文獻而論，積有四十九部中國文獻，惜琉球文獻無有記述。之前由於資訊太少，學者絕多在解釋史實，但因為史實基礎過於薄弱，論理就有如沙灘上築堡壘，易遭毀損，此乃學者之一大失利之處。

二、考證尚欠精審：考證不易為，須瞻乎前，顧乎後，要面面俱到，圓了公婆，也不能得罪姑嫂，於本議題，諸多學者於航線之二航標幾乎極盡發揮之能事，其中主張流求是台灣者，對於為何由同屬澎湖花嶼到奎壁嶼竟然需費二

滿佈礁石，非有熟悉者不能前往，且有從南到北的洋流，以致船隊必須尋覓一適當登陸地點，故需兩天時間」，¹⁹⁵ 很多學者採信這種說法，少去思考花嶼僅高十三公尺，如何稱作「高」華嶼？而奎壁嶼是否是一座島嶼？從海上望去是否明顯突出？如何成為海上的航標？事實其只是一座山，從海上不易望見。史學非文學，須言必有物，無法揮灑自如。

三、考證對象不佳：之前學者常以語言、風俗習慣作為判定的依據，但語言常有移借及諧音現象，即一族語言常用他族語言，終致忘卻自己語言者，其例甚多，如百餘年來，台灣已三易其語了；以諧音考證，更易患錯，如前舉伊能嘉矩以凱達格蘭語「琉球澳」及拍宰海語「鹿港」與流求音近，遂以為即指流求。而風俗習慣有變易性及普及性兩項特質，若以之作為考證的主角，須視其變易性、普及性如何而定，因此在利用此項考證事物時，須先分辨其性質，無法一概而論，當作考證配角則可，其位階僅有輔助的效果，太多不具有決定性的因素。如以流求人的鯨身、獵頭、食人、斷齒等，作為歷史考證的依據，恐用力勤，而收穫少，甚至前功盡棄，引導錯誤方向，因此些風俗習慣常是世上眾多原始部族的習性，以此考證歷史，如何斷定？既然不能作為斷定的依據，又何來定論？

四、詮釋必須合理：歷史詮釋可分歷史敘事與歷史解釋，前者敘述歷史事件，後者闡明歷史意涵，而前舉若干學者於歷史敘事之時，惜欠缺合理性，如於能見度問題上著墨甚多，反受牽制，未能看出此已與科學相違。於歷史解釋上以前例花嶼、奎壁嶼說明之，有否思量為何要從花嶼走到奎壁嶼？為何取花嶼、奎壁嶼當作航標？為何從花嶼東北行後再東南下台灣？為何要穿過滿佈礁石，不怕觸礁而船破人亡？陳稜率一萬餘大軍數百艘船艦穿梭於群島中，若真是如此，這將是締造世界人類歷史紀錄，閣下是否相信？甚至有中國學者在解釋

歷史之時，扭擰了該傳文的意義，注入現代的民族、國家、疆域的意識，以自己的好惡去操控千餘年前的史實，此已背離歷史解釋了。

此回顧前述諸多學者於流中航線各有關事項的觀點，一一解釋如下：

一、啟航港

隋代流中航線的啟航港是福州，以流求位於建安郡東方，自係以觀察基點的建安郡最接近，當時該郡郡治福州是良港，且後代亦多有福州出洋至琉球的記載。至於陳稜為何自義安汎海？史實未明，僅查得此次出征兵士是府兵，出諸東陽（今浙江金華），可能是令下之時適陳稜在義安附近，遂在義安造船，出港操練航海技巧，沿岸北上，航抵福州，充實補給，並候風放洋；〈流求國傳〉的文意云：「自義安浮海擊之。至高華嶼」，此兩句各代表兩段文章，前句插入之一大段至此結束，後句銜接之前原有文句，此為撰寫文字之技巧，只是文學的技法而已。睽諸歷史，自有文獻以來，未見從汕頭開抵流求或琉球的記載，自十四世紀中期，中國航抵琉球國的船隻始有自漳州啟航，北上至福州北後再朝東南方向前往，此更是證明在義安北的漳州已是如此，何況是在漳州南方的義安，若要航行至琉球國必然要先北上至福州，再轉東南方向破浪前進琉球，此乃風向使然，非人力所可強也。至於十七世紀中國佔領台灣之後，原亦無從汕頭出發的船隻，待十八、九世紀始有從該港航抵澎湖、台灣的記載，不過卻也甚為罕見，乃汕頭港直至十九世紀始崛起之故。

二、往返航時間

《隋書》記載大業三年三月癸丑是朱寬離京出使流求國的日子，自京城至福州約走月餘時間，至於出海時間則未載，惟計前往流求的西南季風吹拂時間，及明代四部《使琉球錄》所載，可得知應是五、六月之間；何時返抵國門未知。第二次往返均未知，無法以大業四年三月壬戌日倭國使者朝貢之日計算，因各國貢使停留京城時間長短不一，有的長達半年。第三次的前往亦未明，僅知陳稜於大業六年二月乙巳日抵京獻俘，計算多達一萬七千餘俘虜從福州走至洛陽，至少應在三個月以上，因此陳稜可能在十一月左右返抵福州。

三、航向

由於未有學者議及航向，似乎視「東行」為當然，船隻離福州港後，對高華嶼方向而來，若花瓶嶼指高華嶼，則位置適在福州正東方，故船隻「東行」是正確的，若花嶼指高華嶼，其位置在福州正南方，無論福州出海是沿岸航行，或直行，則已非「東行」，顯然花嶼絕非是高華嶼，此乃以地理考證歷史的範例。

四、航標

各國學者論斷高華嶼與龜鼈嶼地望南北差距甚大，高華嶼有北到西表島，南到花嶼，西到南澳，東到彭佳嶼、釣魚台、八重山等各種說法；龜鼈嶼的可能範圍則較小，北至惠平也島，南至奎壁嶼，東至宮古島、久米島；高華嶼之命名當以外形高峻聳立如花，龜鼈嶼自係狀如大型龜鯨，如不論該二嶼的位置與距離，還原命名的初意，即以形論名，上述各國學者所提諸種可能，何者始有可能？以高華嶼而論，以上無一足稱其名者，即使是花嶼，也僅是高十三公尺而已，有華之意，卻無高之形，古人從海上望去，如何將此「矮花」取名為「高華（華者花也）」？高華嶼是否即指彭佳嶼？非是，蓋彭佳嶼島嶼面積一平方多公里，外觀似平台，始以「彭（音為平）」取名，其亦以地形命名，此島與高華嶼名稱相距太遠。而今花瓶嶼（Pinnacle，尖石之意）為火山島嶼，東北亞航線必經之地，形狀高聳，岩壁陡峭，矗立於海中，高達五十一公尺，四周為火山碎屑形成，頂成鋸齒狀，色澤為變質金屬紅色，遠望如一高舉的五彩花朵，不易登岸，其為輝石安山岩組成，論其堅硬材質，估計千餘年前應猶是如此，明清史籍載錄該嶼為「花瓶嶼」，亦以該嶼形狀像高瓶而取名，以當今的形狀而言，頗為寫實。單論此一名稱，花瓶或高華均相當，實為異名同義，異名同地，均以形似取名，明代若干史籍改稱花瓶嶼，也有三十四部史籍猶用舊名，此無非昭告今人，明代該嶼新舊兩名並存。

相同的，今名「久米島」的地名，屬於沖繩，上有久米村，該島的外觀，從海上由西望去，低矮平坦，修長屹立，有如大型龜鯨叭在海面上，大部分是火

成岩所組成，千年不易崩塌變形，島西南方是稍高的アラ岳，中央是最高的宇江城，兩者之間是最低的儀間，東北方是大原開墾，如此遠望，西南方是頭，宇江城是甲，大原開墾是尾，外觀頗像龜鰲，因以得名，琉球語音「クメ」，意為龜鰲，明初以降，以琉球語音稱之，載錄為「久米島」、「古米山」、「枯美山」、「姑米山」等，都是以音取字，實非梁嘉彬教授所謂「句」「辟」的音轉。隋代往流求國第二個航標稱作龜鼈嶼，龜鼈都是巨龜的一種，意為該島嶼形如巨龜，因此可知，無論稱作龜鼈嶼或古米山，都是描述該島嶼的形狀。至於台灣論者所謂的奎壁嶼，這是誤認，其只是一座山名，非嶼名，澎湖無此嶼，且該山低矮，不足為海上航行的航標。

五、航程

中國及琉球文獻關於此航程有相當多的記載，本文擬全部網羅，以杜絕疑惑，但為免繁雜瑣碎，此處不擬以學術作法，引經據典，長篇大論，以最簡明扼要方式處理，明白即可。此先敘各段航程，再敘全程，在每段比較中，先敘述《隋書》與唐宋元文獻之記載，再以明清時代中國及琉球國的針經（航海指南）說明，最終以明清時期實際的航海紀錄證明，惟此實際航行須扣除無風或暴風航向不準等因素，因此有的為非航行各該段始末日期，此實際航行時間較符合事實。又中琉兩國針經若缺該段記載，或實際航行時偏離航線而未經該段者，均無紀錄。

第一段航程自福州或泉州至高華嶼，《隋書》等均載需二日，若經澎湖多一日；查明清針經著錄有，明《日本一鑒》十更，《鄭開陽雜著》十更，清初《指南正法》十更；琉球針經《指南廣義》十更；實際航海紀錄者，明陳侃《使琉球錄》二日，郭汝霖《使琉球錄》一日，夏子陽《使琉球錄》一日，清李鼎元《使琉球記》十六更，周煌《琉球國志略》十六更。十更即是一日，以上均未經澎湖，本段明清文獻記載需一至一日半，與隋唐宋元時代相較稍短，約少半日至一日。

第二段航程自高華嶼至龜鼈嶼，《隋書》等均載需二日；查明清針經著錄落

差較大，《日本一鑒》三十五更，《鄭開陽雜著》十九至二十更，《指南正法》二十更；琉球針經《指南廣義》二十更；實際航海紀錄者，明陳侃《使琉球錄》二日，郭汝霖《使琉球錄》二日，夏子陽《使琉球錄》二日半，清李鼎元《使琉球記》二日，周煌《琉球國志略》十九更。此段航程二日，多者三日，與《隋書》等相較，大多相同，少數超過，有達一日半者。

第三段航程自久米島至那霸港，《隋書》等均載需一日；明清針經著錄，《日本一鑒》五更，《順風相送》載十一更，《指南正法》載十一更；琉球針經《指南廣義》九更；實際航海紀錄者，明陳侃《使琉球錄》一日，郭汝霖《使琉球錄》一日半，蕭崇業《使琉球錄》一日半，夏子陽《使琉球錄》一日半，清李鼎元《使琉球記》七更。此段航程少者半日，多者一日半，與《隋書》等記載相當，略有半日出入。

全程的流（琉）中航線即自福州或泉州到琉求（琉球）國，《隋書》等典籍載五日，《諸蕃志》云五、六日；明清文獻著錄，明《大明一統志》（福州啟航）、《勝濟一覽》（泉州啟航）六日，《殊域周咨錄》等十餘部書均載七日，夏子陽《使琉球錄》六、七日，《閩書》七、八日。明清針經記載，蕭崇業《使琉球錄》四十二更，夏子陽《使琉球錄》四十三更，《鄭開陽雜著》七十二更；琉球針經《指南廣義》四十更；實際航海紀錄者，明陳侃、郭汝霖《使琉球錄》均是六日，蕭崇業《使琉球錄》七日，夏子陽《使琉球錄》七日，胡靖《琉球記》六日，清汪楫《冊封疏鈔》四日，周煌《琉球國志略》六日。自中國航抵琉球國之全程，明清文獻記載需時四至八日，與《隋書》等典籍著錄的五、六日相較，有多至二日，少至一日。明清前往冊封琉球王而返者多矣，彼等留下甚多途中見聞，此方面記載實例甚多，此處僅擷取明末冊封副使謝杰的二句詩：「琉球東來海為路，乘風七日即得渡」，¹⁹⁶ 其行走七日已屬較多時日了。

196 蕭崇業等，《使琉球錄》，頁一五七，〈迎薰歌〉。

綜計上述中國及琉球國文獻諸家著錄，自福州、泉州啟航，《隋書》等典籍記載五日可至流求國，而明清時期文獻著錄是四至八日，實際行走日數是四至七日，絕非法、荷、德、日、中、台等國學者睹見明清各種《使琉球錄》，提出從中國到琉球國需十至十二日的觀點。續衡量澎湖、台灣的行程，自泉州至澎湖，宋《輿地紀勝》、《方輿勝覽》三日，明《大明一統志》一日，明清針經只見《指南正法》載七更，清代諸多台灣方志記載一日夜到澎湖，總計自泉州至澎湖為一至三日，其中三日者為發現澎湖初期的文獻，較不準確，應以明清文獻為準，即一日到澎湖。自澎湖至台灣，《元史》記載半日，清代方志亦大多記述為半日，或四至六更。自泉州、福州直接航抵台灣，有文獻云自福州一日夜抵達台灣，也有一至一日半，如此兩相比較的結果，以航程而論，高華嶼、龜鼈嶼及流求國的地望已明確顯示是何處了，此番分析應可消除之前所有紛爭。至於花嶼至奎壁嶼自古至今均非航線，查無任何針經及航海紀錄可作比較，只得一概從缺；由此可知，此乃地理形勢使然，非人力所可強也。

六、能見度

關於流中航線能見度的問題，原本一航線不應有此問題，因兩方相距大多相當長遠，怎可能依稀望見，途中航標已無從見及，何況目的地乎？但《隋書》記載「天清風靜，東望，依希似有煙霧之氣」，於是各國學者甚多捲入此議論，雖是眾說紛紜，惜無一中的。此問題非不能討論，但若憑此三句就判斷是台灣而非沖繩，未免荒謬太甚，科學早已有確論，最佳狀態下，無論目標物多高大，視力最好者只能見及四十二公里之距離，此乃受制於地球為球體及空氣中的浮塵影響，非是今人眼力不如古人之故。查福州距那霸約八百公里，泉州距那霸約九百公里；而福州距台灣約一百七十公里，泉州距台灣約一百四十五公里，泉州距澎湖約一百一十五公里，澎湖距台灣最近距離是四十四公里；而中國文獻恆常云從福州、泉州岸邊可見及流求、大琉球、小琉球、澎湖，各國學者有的相信這，有的相信那，致誤導為遠望台灣、澎湖之描述，以台灣、澎湖較近中國緣故。事實上，《隋書》的敘述大多為幻影，於天際似有若無的影像，以為

應是島嶼，這純粹是臆測，或偶然天邊出現海市蜃樓的現象，而導致人們錯覺，以為看到遙遠實景，殊不知此是幻影，由於海邊煙霧迷濛，天空偶有異象發生，於海天之際形成一種光線折射之物理現象，於陸地上的景物移植到遙遠的海上；或可能為中國古人之想像，乃撰述文章時之美化修飾，並非實況，此與實際出入甚大，絕無此可能，蓋此些地區均超過人類眼力極限，根本無從見及。古人所云見及者，若非海市蜃樓，即是想像，兩者都屬幻覺，古人可產生此種幻覺，今人絕不可冒然採信，否則古人非誤今人，而今人卻為古人所誤。

七、目的地

行文至此，則流中航線究是何地，已然揭曉，勢無需再絮絮細言，未免瑣碎已甚，然猶需敘述若干。由於自隋至清，即自七世紀至十九世紀，流（琉）中航線經高華嶼、龜鼈嶼，及後加之澎湖，所航行前往的目的地，只有一個，且無支線，千古一系，就是沖繩，與他地無涉，也絕非蓋括今沖繩及台灣地區，更非涵蓋日本、沖繩、台灣、菲律賓等地區，而台灣在十二世紀初期為流求人發現以來，僅扮演該航線的航標角色而已，絲毫無其他作用，未若澎湖，後擔任該航線補給作用，船隻入澳，稍事停泊，可避風，或補充水糧，甚或到十四世紀元末之時，亦能入港貿易，但盡管如此，澎湖亦非是目的地，其僅是在航標之外，另扮演中途站角色而已。而目的地的沖繩那霸港自隋代起即是流中航線的目的港，千餘年未變，因此「隋代流求台灣沖繩論」已然知非是，「隋代流求台灣論」更是一大謬誤，其他如「隋代流求屋久島論」、「隋代流求菲律賓台灣沖繩日本論」、「隋代流求澎湖論」、「隋代流求菲律賓論」均非是流求國地望，最後「隋代流求無法斷定論」在已有充分證據之下，可畫上休止符，歷史懸案至此已見水落石出，大白於天下矣。

八、結論

追求歷史真相就是追求真理，即便是甚為艱困的課題，也應想方設法獲取真正的答案，因為追求真理如此迷人；即便是已成定論的體系，也要費盡心力證明其正誤，因為不容青史盡成灰。歷史本應以實為之，信而有徵，以前各國學

者唇槍舌劍，連篇累牘，大費周章的議論，經過此番充分討論，縝密研究，不僅獲得唐宋元時期的十足證據，予以證明，尚且有明清第一手史料之支援，可云鐵證如山。至此，流求論爭應可注入沉澱劑，而已是扭曲的定論或公論，應須早日修正。此次爬梳出的諸多史料，適足以供應歷史學家斷定史實，似法官審判法案，須有真憑實據。一九二九年（昭和四）喜田貞吉曰：「隋書的流求非今之琉球，而是台灣，這個新說風靡了學界」，¹⁹⁷ 追溯紛爭源頭，乃導因於一八七四年法國學者聖德尼爾菲的兩篇文章，其為此紛爭的嚆矢，投下的漣漪甚為廣大，至今猶激盪不已，形成國際學術的一大課題。

中古世紀，中國與流求國的交往，以《隋書·流求國傳》最精彩，連綿數頁的記述，如前賢所云「一大筆文章」，對沖繩而言，這樣大手筆的著錄，迄明中期冊封使陳侃《使琉球錄》止，此傳最為詳盡，其對流求的歷史地位猶如《魏志·倭人傳》之於日本。《隋書》修於唐初，而入侵流求之事距離修書之時僅二十餘年，不僅纂修者將屆而立之年，應能明瞭當時之事，原有之檔案文書多少猶可倖存，遺老故舊若干尚能備徵詢，魏徵等人全然一時俊彥碩學之士，恭謹從事，句句珠璣，詳實細緻，文史雙輝，誠為一部良傳也；其內容包羅萬千，價值宏偉，無論人文地理，陸地海上，提供甚為豐富的訊息。而自聖德尼爾菲發表大作之後，該傳竟成熱烈討論的話題，蔚為學術訟案，尤以日本學者從十九世紀末論戰至二十世紀，且曾是東京帝國大學最大的歷史論爭，諸多博士學者急於參與，甚多學術名人發表卓見，《隋書·流求國傳》何其盛歟！

孔子感嘆夏禮、殷禮不存，曰：「文獻不足故也。足，則吾能徵之矣」，文獻不足徵是以前各國學者討論隋代流求國之難題，恆苦於資訊太少，而今同時出土數十部相關流中航線的資訊，論其量，足矣，計其質，佳也，足可解決百餘年來的迷離困惑，於此課題，至今可云「文獻足徵」，絕非浮誇之言。本文

197 〈隋書の流求傳に就いて〉，頁一九七。

一次挖掘諸多史料，¹⁹⁸ 可彌補前賢資料太少的遺憾，單就流中航線即可分成唐宋元文獻與明清文獻兩部分，前者計有十一部，扣除《隋書》及抄綴的三部外，尚有八部為異於《隋書》的新史訊，均是第一手史料，足以輔佐《隋書》的孤證，史家一向主張孤證不立，誠名言哉，今有八件補充孤證，解鈴還須繫鈴人，至此已是相當充分，亦即隋之後歷唐宋元，無朝不有，即使宋分南北，亦能滿足需求，各有新史實；可說是巧合，自隋至元傳承七百餘年，平均而計，每近百年均有一新史實，此逢百有一者，無非告知後人，流中航線猶存，船照開，人照走，流求國與中國往來不歇。近現代所有學者專家惜無人知悉此條航線在隋之後還在航行，當然彼等不知還有如許之多的史實，也全相信《隋書·流求國傳》最終一句話「自爾遂絕」。此句話是唐初纂修時的史實，當時因為流求國遭受隋煬帝遣兵重創，國力大損，一時之間不再遠航中國貿易，當然「自爾遂絕」，但歷經百餘年後，國力漸次恢復，又再與中國往來，間斷了約有百年的流中航線又重新恢復，而近代大多學者不知其緣故，於是視《隋書》為迷障，混淆於其中。

明清時代相關於流中航線的記載亦相當多，扣除三十四部傳抄的文獻外，另有《大明一統志》等十五部的第一手史料，均證明之前流中航線即是明清琉中航線，並無軒輊，如此更充分顯示明清琉球是明前流求的必然性；且之前流中航線的啟航港隨時代的遞延，從最早期的福州港，而往南開發了泉州港，因此自啟航港出發到第一個航標高華嶼的第一段航程，明前數百年期間均先後開闢航行，本文分別稱之為第一、二、三條航線，自高華嶼至龜鼈嶼的第二段航程

198 處理流求的史料，前輩有一相當好的典範，即若有所獲，勿論一、二，當必清楚提供方家參考，如曾我部靜雄，〈所謂隋代流求に就いての異聞二つ〉《歴史と地理》，卷二九，號一，昭和七年一月，頁七〇～七四。氏著，〈再び隋代の流求について〉，《歴史と地理》，卷二九，號六，昭和七年六月，頁五四九～五五三。黃寬重，〈南宋「流求」與「毗舍邪」的新史料〉，收入中琉文化經濟協會，《第一屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》，（國學文獻館，台北，一九八七年），頁二四七～二六一。

，龜鼈嶼再至流求國的第三段航程，都完全相同；明清時代此三條航線也都照樣航行，明初冊封使行走路線是第三條航線，明中期以降至清代為止，數百年間航行第二、三條航線，而民間漁商行走的路線大多是第二、三條航線。

在此番研究中，睹見各國學者的文章，深入考索其原委，探討各自形成的緣由，似乎有一譬喻，中古時代的流求國猶如一塊瑰寶，寶藏何處？一千三百餘年以降，中國、日本、琉球文獻原本無任何人存疑，但一百多年前開始有人懷疑寶藏在何處，此舉引起各國諸多學者的注意，著書立說，所在多有。而《隋書·流求國傳》猶如一份藏寶圖，記載似乎不夠清楚，眾家好漢手中僅有此份藏寶圖，但憑各自感覺，指東畫西，各有各的說法，因此才有上述諸多論說出現。其中講得頭頭是道的學者影響力較大，形成一面倒的情勢，幾乎共同以為是指台灣，形成公論；但近五十年來，情勢略有變化，日本學者以為指沖繩，台灣與中國學者繼續以為指台灣，各為自己的土地爭取更多的歷史，但這塊瑰寶只珍藏在一個地方，不可能同時典藏二地，其中至少有一個是錯誤。〈流求國傳〉中有記載前往該瑰寶的路線，循線必然有所獲，但諸多學者以為無法說明清楚，各以己是，各指彼非。今爬梳諸多文獻，理出很多前人不知的藏寶圖，其中有數十件記載前往寶藏的路線，剔除舊說重複者外，猶有八件屬於唐宋元時期，十五件屬於明清時期，共計二十三件記載前往寶藏的路線，其中有六件是路線圖，既有文字記載，又有輿圖著錄，至此已極為清楚瑰寶究是何處。經過邁長的研究，筆者幾生「過盡千帆皆不是」之慨嘆，學術研究頗不易，不敢睥睨一切，誠摯感謝前人的努力，前賢有如巨人，此文可說是站在巨人的肩上執筆，才能看得遠且準。從中古時代的流中航線，可告知吾等一項訊息，學問無底深坑，各人深淺不一，僅能分別知與不知，不能同日而語，一視同仁。

流求人在太平洋西方的海上活動，類似西方中古世紀（八至十三世紀）的維京人（Vikings，今挪威人的祖先）縱橫大西洋等海域，其發現了冰島、格陵蘭、北美洲加拿大等地；流求人則揚帆於西太平洋，到了中國，開闢流中航線，到了日本、韓國，流日、流韓航線也形成，十四世紀，流求人亦到了東南亞地區

，此廣大區域都能睹見流求人的足跡。尤其流中航線的開闢，發現了釣魚台群島、澎湖群島、台灣及北方島嶼。兩者相較，維京人活動範圍較大，東起中歐，西至北美洲均是，流求人活動時間較長，遠自上古，迄近代均是，因此說流求人是東方的維京人，絕非言過其實；其在西太平洋廣大的海域所留下的足跡，今人不能或忘。

流求人開闢出新航線，也就等於發現該航線上的諸多航標，無論這些航標上有否人住，都是船隻航行的指引。海上航行勿論古今，必以航標為指引，而島嶼是航行最好的航標，明末冊封使走過琉中航線之後，其感想是「有山海可渡，見山舟可行」，「船中惜水甚惜漿，洋中見山如見娘」，¹⁹⁹ 山是島，船上人對海上航標極為熱切，流中航線的航海人也是如此，見到了高華嶼與龜鼈嶼等航標就如同見到爹娘，格外親切窩心。流中航線上的航標高華嶼與龜鼈嶼如此，後來新增的澎湖亦如此。之後，航經澎湖的船隻，沿台灣西海岸，繞行西北海岸，而前往流求，由於此條新航線較安全，卻較遠，行走此條航線的船隻並非很多，知悉的人也就不普遍，僅有行走第三條航線的人始可見及。另外，《隋書》等文獻未記載的釣魚台群島、彭佳嶼亦是如此，航行的人當能見及，而明前中國文獻並無任何記述，釣魚台群島、彭佳嶼亦是流求人所發現的，時間應是在六世紀時，此即是第一、二條航線發現了花瓶嶼、彭佳嶼、釣魚台群島，非是中國人發現的，皆拜流求人擅於航海所賜。

流中航線的開闢，發現了航線上的諸多島嶼，第三條航線發現了澎湖、台灣，以上這些島嶼都是流求人發現的。第三條航線以澎湖作為航標，台灣位於該航線上，於是發現了台灣，因此吾人得知台灣最遲在十二世紀初期，時序是中國北宋徽宗之時，因為流求人的海上活動而發現的，發現者自係流求人，非是他國之人。若有人懷疑當時流求人造船技術較差，如可能不會使用鐵釘，船隻

199 第一句是蕭崇業語，第二句是謝杰語，參見蕭崇業等，《使琉球錄》，卷二，頁一五九，〈皇華唱和詩·迎薰歌〉。

較小等，或航海技術較差，如未使用羅盤，沒有文字等；有此懷疑的人猶如數十年前一些歐美人士懷疑中國在上古時代也是航海技術較差，船隻較小，而說當時中國的航海是幼稚的，根本到不了東南亞。「以今觀古」易生誤差，即以現代的眼光懷疑過去有時會出差錯，蓋當時的人有當時的方法解決當時的問題，解決問題在方法，不在看有何良好條件，當時流求人既擅於航海，距離長短不論，勇於利用自然條件季風、洋流的吹送，航向遠洋；及至十五世紀朝鮮人駕較進步的船遇風漂流十四日，抵達琉球國南方先島群島的記錄，言當地：「舟有舵棹，無櫓，但順風懸帆而已」，²⁰⁰ 指當地的船有舵無槳，但順風航行而已；這樣順風而行的船已比三百年前他們的祖先進步了，當十二、三世紀毗舍耶人「不駕舟楫，惟以竹筏從事；可摺疊如屏風，急則群舁之，泅水而遁」，²⁰¹ 「挾舟而行，出沒水中，猶履平地」，²⁰² 當時無鐵釘打造的木船，唯有綑綁成型的竹筏，根本不可用鐵釘，筏可摺疊成一片，也無羅盤，只要航行一日一夜，即到了福建、廣東沿海岸，此應已相當接近流求國時代的作法，至此吾人不得不佩服流求人真的是海上之民，其是「東方海人」不謬也。

若以為中國有漫長海岸，進步的航海、造船技術，眾多的海洋人口，有較好的條件當係中國人發現台灣，此種傳統觀點實非也，有漫長海岸，精進航海、造船技術及廣大漁商，若徒擁有良好條件，而缺乏遠航的地理知識，可以在沿岸活動，或循岸航行，但要開闢跨海航行長達數日的流中航線，恐非中國人的意願。同一時代，中南歐人亦擁有相同良好條件，但在海洋發展上卻遠遜於北歐的維京人，同理可證。而且若說是中國人發現台灣，則不僅十二世紀至十七世紀，自北宋末至明末，約有二十餘部中國典籍誤以為澎湖歸屬於流求（琉球）

200 國史編輯委員會，《成宗實錄》，收入《朝鮮王朝實錄》，（國史編輯委員會，漢城，檀紀四二八九年，四八冊），冊一〇，頁二四下右，卷一〇五，頁一二左。

201 趙汝适，《諸蕃志》，（藝文印書館，台北，一九七四年，學津討原本，二卷），卷一，頁四二右，〈毗舍耶〉。

202 黃淮等，《歷代名臣奏議》，（台灣學生，台北，永樂一四年內府刊本，一九六四年），頁三四九，頁一五右，〈輪對劉子〉。

國所有，待十六世紀台灣稍有記載以後，自一五六四年（嘉靖四三）刑部尚書鄭曉《皇明四夷考》始，積有六部文字史料誤以為台灣屬於琉球國所有，²⁰³ 同時，自鄭若曾《鄭開陽雜著》起，共有六部圖籍將台灣注記在琉球國境之內，²⁰⁴ 共計三十餘部文獻對於台灣、澎湖都有錯誤記載，此種錯誤的形成就是台灣及澎湖皆是流求人發現的證據，因為此二地是流求人發現的，中國人才會有這種誤解。再言，十三世紀末，當中國元朝初期，福建人吳志斗率領招撫流求國的人員，當看到台灣卻以為是流求國，如此荒謬劇情竟然出現在澎湖、台灣發現近二百年之後，其原因即是根本不知道有此島嶼的緣故，這無非又一明證。若有人硬要說是中國人因船遇風漂流到台灣而發現的，筆者要盡告知義務，即台灣原住民的凶悍是聞名遐邇，不僅在十三世紀殺了三名蒙古兵外，也在十五世紀初對於因風漂流到台灣的琉球人照樣加以殺戮，十六世紀時，即使是十惡不赦的海盜頭目也慘遭殺害，因此有中國人遇風漂流到台灣的可能，卻無生還回國的可能，所以台灣與澎湖是流求人發現的道理在此。

中國人何時才知道台灣？目前文獻第一個記載是十三世紀趙汝適《諸蕃志·流求國》，云旁有「談馬顏國」（今宜蘭）。²⁰⁵ 第二個記載是在流中第三條航線形成之後近二百年，即元世祖忽必烈欲征伐流求國，原先君臣並不知悉此條航線，於是決議走第二條流中航線，但泉州書生吳志斗上書，忽必烈乃改採第三條航線，於一二九二年（至元二九）啟航時，船上數百人對此航線似不熟悉，當看到作為航標的台灣，竟然當作目的地，錯把馮京當馬涼，即調轉北上的航向

203 同註一七三。以下諸書記載相同，楊一葵，《裔乘》，（萬曆乙卯（四三年）刊本，八卷），卷五，頁七右，〈東南夷·琉球〉。羅曰鑒，《咸賓錄》，（《胡氏豫章叢書》，萬曆丁巳（四五年）南昌退廬，一〇卷），卷二，頁三四左、三八左，〈琉球〉。茅元儀，《武備志》，（天啟元年序刊本，二四〇卷），卷二三六，頁七左，〈占度載·琉球〉。徐學聚，《國朝典彙》，（崇禎七年重刊本，二〇〇卷），卷一六七，頁八左。何喬遠，《閩書》，（福建人民，福州，一九九四年，一五四卷），頁四三五一。《明書》，卷一六五，頁三二六三，〈琉球〉。

204 明代四部圖籍同註七，清代二部圖籍同註一七七。

205 《諸蕃志》，卷上，頁四二左，〈流求國〉。

，改向東行，二百餘蒙古兵登陸上岸，三人慘遭殺害，這是史上記載第一起登陸台灣之舉，也就是中國人首次「發現」台灣。此恰與二百年之後西方航海雷同，一四九二年哥倫布發現新大陸，事實上，之前二、三百年既已有維京人航抵北美洲，惟其中失掉記憶，待哥倫布西行，竟然「發現」新大陸。同樣地，吳志斗卻在航線開闢之後至少一百七十餘年，登陸了該無名島，此舉遠在流求之後，非是發現，應是登陸，若云「發現」，也只是除了流求人以外，中國人的「發現」，遠落後流求人之後近二百年。

在歷史之前，任何人都必須承認，必定歷史無法說謊，無法忘卻，即使歡喜得使人難捨，悲情得使人不忍，殘酷得使人作嘔，也無法改變，這就是歷史；在歷史之前，任何政治人物都要低頭，歷史在檢驗政治人物，雖然政治人物經常篡改歷史，但那只是一時，不可能永遠，最終歷史必定堅強的站出來，其真相必能澄清被扭曲的事實，也會證明掩飾之下的假冒。關於吾等必須要承認歷史之事，流中航線至此既然已證明是指今之沖繩，而非台灣，無論之前有否捲入論爭的學者專家，必然要能接受此項歷史，事實俱在，鐵證如山。關於政治人物要尊重歷史之事，流中航線的流求就是明清時代的琉球，絲毫無涉台灣，往後請勿再張冠李戴，更不要李代桃僵，再說出使人發噤的言論，以為一人千餘年前一次進攻就是領土的證明。²⁰⁶

信其可信，疑其疑，明矣；信其可疑，危矣，疑其可信，盲矣。此流中航線研究結果，無非顯示自隋以降，歷唐、宋、元、明、清均見記載著錄，無代無之，有其連貫性，並無間斷；此猶如找到風箏拉線，依循線索可清楚看出風箏方向。此新發現史料可連綴前人以為中斷的航程，可明證流中航線之行程相當

206 舉一例說明，中華人民共和國國務院總理朱鎔基二〇〇〇年在北京發布所謂的《台灣白皮書》，言台灣自古即屬於中國，古稱流求，大量的史書和文獻記載了中國人民早期開發台灣的情景，西元七世紀，隋朝政府曾派萬餘人去台。此為中國政府篡改歷史也，其不僅未明言，中國無正當理由派兵去攻討流求國，且幾乎滅絕流求國，卻要台灣代人受過，現代沖繩人並未口誅筆伐，反而中國憑此一千餘年前的

明確，自隋至清，千餘年無多大變化。至於誤以為隋代流求因中斷記載而形成諸多迷漫混亂之雜音，至今必然要劃上休止符，單以現代考古而論，沖繩諸島出土的中國陶器就有數百處，其中大多數是隋代以降至元朝之間的殘留，²⁰⁷ 單以唐代的「開元通寶」而計，就有七處，²⁰⁸ 而台灣所挖掘的明前陶器與貨幣直至目前則僅有十三行遺址一處，此兩地的出土文物如天壤之別，適給予流中航線的發展當作註腳。反觀中日兩國文獻於中古時代中日航線之記載未若流中航線之多，亦少輿圖注記，而今人於中日航線並不起疑，為何獨薄流中航線乎？

面對此些文獻記載，確鑿明證的流中航線，不應再繼續主張「隋代流求台灣論」等論調，根據此些新發現史料，與運用科學精神，實事求是，思考論辨，足以正本清源，停息百餘年來有關東方島國流求之紛爭，證明百餘年來諸多學者之認定有很大謬誤，除可對台灣、沖繩早期歷史重新訂正之外，亦可理清中國、日本、呂宋、東南亞諸島國之關係，並進而了解亞洲東方海洋的發展史。

一次進攻就以為是永久的領土證明。甚且，多少中國學者與政府共舞，撰文著作莫不倡言此論，悲哉，知識份子不能作中流砥柱，斯國何以淪喪至此？

207 沖繩出土的中國陶器數量說法不一，第一種說法謂有一二二處遺址，參見國立歷史民俗博物館資料委員會編，《日本出土の貿易陶瓷——西日本編3・國立歷史民俗博物館資料調查委員會報告書4》，（國立歷史民俗博物館，佐倉，一九九三年，四五九頁），頁四二八～四五六，〈沖繩〉。第二種說法是以為有四百多處，參見知念勇，〈探討琉球出土之中國陶磁器〉，中琉文化經濟協會編，《第一屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》（國學文獻館，台北，民國八〇年，一〇九〇頁），頁一六九。（國立歷史民俗博物館，佐倉，一九九三年，四五九頁），頁四二八～四五六，〈沖繩〉。第二種說法是以為有四百多處，參見知念勇，〈探討琉球出土之中國陶磁器〉，中琉文化經濟協會編，《第一屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》（國學文獻館，台北，一九九一年，一〇九〇頁），頁一六九。

208 安里嗣淳，〈中國唐代貨錢「開元通寶」と琉球國の形成〉，《第一屆中琉歷史關係國際學術會議論文集》，頁八五〇～八五四。