

北京专史集成

主编 王岗

# 北京交通史

孙冬虎 许辉 著

 人民出版社

. 013034240

F512.9  
12

北京专史集成

主编 王岗

# 北京交通史

孙冬虎 许辉 著



北航 C1641608

人民出版社

F512.9  
12

**图书在版编目 (CIP) 数据**

北京交通史 / 孙冬虎, 许辉著.

-北京: 人民出版社, 2012

(《北京专史集成》/ 王岗 主编)

ISBN 978-7-01-011353-1

I. ①北… II. ①孙… ②许… III. ①交通运输史-北京市

IV. ①F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 248224 号

## 北京交通史

BEIJING JIAOTONGSHI

---

丛书主编: 王 岗

本书作者: 孙冬虎 许 辉

出版策划: 张秀平

责任编辑: 张秀平

装帧设计: 曹 春

**人 民 出 版 社** 出版发行

地 址: 北京东城区隆福寺街 99 号

邮政编码: 100706 [www.peoplepress.net](http://www.peoplepress.net)

经 销: 新华书店总店北京发行所经销

印 刷 厂: 北京昌平百善印刷厂

出版日期: 2012 年 12 月第 1 版 2012 年 12 月第 1 次印刷

开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16

印 张: 16.5

字 数: 300 千字

书 号: ISBN 978-7-01-011353-1

定 价: 55.00 元

---

版权所有, 盗版必究。有奖举报电话: (010) 65251359

人民东方图书销售中心电话: (010) 65250042 65289539

## 《北京专史集成》课题组成员

总顾问：刘牧雨

总策划：戚本超

主 编：王 岗

特聘学术顾问（以姓氏笔划为序）：王钟翰、陈高华、  
林甘泉、赵其昌、徐莘芳、曹子西、龚书铎、蔡美彪、  
戴 逸

名誉顾问：陈之昌

执行策划：王 岗、李宝臣、刘仲华、章永俊

编委会主任：李宝臣

编 委：王 玲、尹钧科、阎崇年、王灿炽、吴建雍、  
于德源、李宝臣、孙冬虎、袁 熹、王 岗、吴文涛、  
郑永华

分卷主编：（见各卷）

课题组成员：王 岗、尹钧科、吴建雍、于德源、李宝臣、  
袁 熹、邓亦兵、孙冬虎、吴文涛、何 力、郑永华、  
刘仲华、张雅晶、赵雅丽、章永俊、何岩巍、许 辉、  
张艳丽、董 焱、王建伟

课题组特邀成员：张 泉、齐大芝、赵志强、徐丹佺、  
李建平、韩 朴、谭烈飞、马建农、姚 安、邓瑞全、  
郝志群、宋卫忠等

# 序

北京的历史文化，源远流长，博大精深，是中华民族优秀传统文化的结晶。北京市社会科学院历史研究所自成立以来，就一直从事北京历史文化的研究工作，30年来，在全所科研人员的共同努力之下，取得了一些北京历史文化研究成果，其中，又以曹子西先生主编的《北京通史》为代表，在学术界和社会上都产生了较好的影响。而《北京通史》的问世，又为进一步深入研究北京历史文化奠定了一个较为坚实的基础。

2006年，北京市社会科学院的领导对北京历史文化的研究工作加大扶持力度，提出把《北京专史集成》列入院科研重大课题，使得我院的北京历史文化研究从整体上进入了一个新的阶段。在此之前，历史研究所的科研人员已经开始对北京专史进行研究，如王玲女士撰写有《北京与周围城市关系史》，尹钧科先生撰写有《北京郊区村落发展史》，于德源先生撰写有《北京农业经济史》，吴建雍等人合写有《北京城市生活史》、《北京城市发展史》，等等，这些专史的问世把北京历史文化的研究逐步引向深入。但是，要想形成一套体系完备的专史研究系列，显然仅仅依靠个人的研究力量是不够的，必须组成一支力量相对强大的科研队伍，才能够完成系列专史研究的繁重工作。

正是在这种情况下，北京市社会科学院领导组织历史研究所的全体科研人员对《北京专史集成》课题进行了认真的论证。特别是课题总顾问刘牧雨院长和课题总策划戚本超副院长对课题中研究项目的编写原则和立项次序都给予了精心指导。经过论证，初步确定了《北京专史集成》课题的第一批研究项目，即：

1. 北京政治史；
2. 北京经济史；
3. 北京农业史；
4. 北京手工业史；
5. 北京商业史；
6. 北京军事史；
7. 北京文化史；
8. 北京文学史；
9. 北京美术史；
10. 北京学术史；
11. 北京著述史；
12. 北京戏剧史；
13. 北京风俗史；
14. 北京考古史；
15. 北京民族史；
16. 北京宗教史；
17. 北京佛教史；
18. 北京道教史；
19. 北京伊斯兰教史；
20. 北京基督教史；
21. 北京教育史；
22. 北京城市发展史；
23. 北京建筑史
24. 北京园林史；
25. 北京陵寝史；
26. 北京地理学史；
27. 北京交通史；
28. 北京城市生活史；
29. 北京建置沿革史；
30. 北京对外交流史；
31. 北京水利史；
32. 北京饮食史；
33. 北京服饰史；
34. 北京环境变迁史；
35. 北京音乐史；
36. 北京名胜史。

这些研究项目，只是北京专史庞大体系中的一小部分，今后随着科研工作的不断深入，专史的项目也会不断增加。《北京专史集成》经过历史研究所论证之后，院领导又组织全院的专家学者对这个重大课题进一步加以论证，并且提出了很好的意见，对专史的撰写工作有很大帮助。

《北京专史集成》中的每部专史的内容，视其内容的多少，大致在30万字左右，有些内容较多的，字数可以多一些，反之，则会少一些。各部专史的时间跨度，一般始于远古，迄于新中国建立。有些部专史在撰写过程中，时间会有所下延。如《北京建置沿革史》，必须延续到新中国建立之后，才能够对今天北京政区的沿革状况有全面的叙述。各部专史的地域范围，也不是严格局限在今天的北京政区，而是根据不同朝代政区划分的变化而随之变化，如汉唐时期的幽州，辽代的南京析津府，金代的中都大兴府，元代的大都路，明清时期的北京顺天府，等等。政区范围的大小虽然会不断变化，但是其核心地区仍然是今天的北京。

《北京专史集成》的撰写，有很多难以处理的地方。例如，“专”和“史”的关系。“专”是指专门、专业，如在《北京宗教

史》中，“专”是指宗教或是宗教学，而“史”则是指在北京历史上曾经发生或是出现过的、与宗教有关系的事件或人物，当然也包括相关的典制。如在《北京宗教史》中，我们所研究的佛教史，主要的着眼点不仅仅是在北京地区的禅宗、律宗、净土宗等佛教流派的发展、变化，更重要的，是着眼于这些佛教流派所产生的社会影响、其代表人物的社会活动、历代统治者和社会各界对这些宗教派别的态度，以及由此而产生的重要宗教事件，等等。我们认为，要想处理好“专”与“史”的关系，一方面，要掌握相关专业的基础知识；另一方面，又要对当时的历史状况有准确的认识，掌握宗教之外的政治、经济、文化等各方面的历史资料。只有这样，我们才能够正确认识不同历史时期宗教产生、发展和兴衰的变化历程。其他专史的撰写工作也是如此。

再如，“全国”和“地方”的关系，换言之，即“全局”和“区域”的关系。在北京成为全国的政治和文化中心之前，所有的北京史都是“地方史”，其所产生的历史影响也有着明显的“区域”性质。但是，当北京成为全国首都之后，在北京发生的许多史事除了具有“地方”和“区域”的性质之外，又具有了“全国”或是“全局”影响的特质。如“戊戌变法”、“五四运动”等，其影响范围之广，影响力之持久，显然不是局限在北京地区的。此外，由于北京的统治中心地位，有些发生在其他区域（甚至国外）的重大历史事件，也会对北京产生巨大的影响。如近代史上的“鸦片战争”、“太平天国运动”、“辛亥革命”，这些重大事件的始发地虽都不在北京，但其对北京的巨大影响甚至超过了在北京地区发生的一些事件。因此，如何处理好“全局”与“局部”的关系，在北京历史文化研究中确实是一个难度很大的问题。

《北京专史集成》课题立项后，得到了学术界和相关领导的大力支持。首先，是有一批德高望重的著名史学前辈在年事很高、工作繁忙的情况下，热情支持本课题的研究工作，慨然担任特聘学术顾问，并且对北京专史的撰写工作提出了珍贵的指导意见；有些史学前辈还在百忙之中审阅了部分书稿的内容。其次，是北京市哲学社会科学规划办公室的陈之昌主任和李建平副主任对本课题的重视，使《北京专史集成》得以被列为市社科规划重点课题。再次，本课题的出版工作得到了人民出版社领导的大力支持，在出版经费较少的情况下，得以立项出版。特别是资深历史学编审张秀平女士和诸多编辑人员，认真审阅全部书稿，并且提出了许多宝贵的修改



意见，为各部专史的出版付出了辛勤的劳动。

北京市社会科学院历史研究所的一批批老专家们为北京历史文化的研究奠定了较好的基础，他们的退休对北京文史研究带来了一些影响。但是，许多已经退休的老专家仍然坚持工作在科研第一线，笔耕不辍。《北京专史集成》中的一些项目就是以他们作为骨干带领年轻同志完成的。一批批青年学子陆续来到所里，他们在科研能力上尚需锻炼，在学术见识上亟待积累，但是，他们有朝气，有吃苦耐劳的干劲，有新的更加开阔的视野，假以时日，他们在《北京专史集成》研究中的成果将会越来越多。我相信，在院领导的大力支持下，在社会各界的热心帮助下，在历史研究所全体新、老科研人员的共同努力下，持之以恒，《北京专史集成》将会为北京历史文化研究不断增添新的科研成果，为首都的社会发展和文化建设不断做出新贡献。

值此北京市社会科学院建院30周年、《北京专史集成》开始出版之际，是为之序。

王岗

2008年10月



# 前 言

交通是人类在文明发展进程中活动能力的表现，一个人能走多远，最初是由自然环境提供的条件所决定的。没有桥梁的时代，人们遇到大江、大河就很难渡过；没有舟船的时代，人们遇到大海、大湖也很难跨越。随着人类文明的发展，人们逐渐克服了自然环境的限制，活动范围越来越大，用于交通的工具也越来越发达，从木舟、木桥到远洋巨轮和跨海地下大隧道，以及飞机、火车，乃至宇宙飞船的进化过程，充分证明了人类文明的不断进化促进了交通事业的发展，而交通事业的发展又进一步促进了人类文明的发展。

城市的出现，是人类文明发展到一定阶段的产物。而在这个时候，交通的发展已经形成以城市为中心的体系。随着城市间交通联系的加强，在不同的自然环境区域中的交通体系的规模就变得越来越庞大，很快覆盖了整个区域。随着国家的产生和规模的不断扩大，人为促进了更加庞大的交通体系的出现和不断完善。秦朝统一六国，大修驰道、“车同轨”等措施，就是完善全国交通体系的重要手段。当然，出于政治或是军事方面的原因，有时也会出现各个国家人为阻断交通的事情，如在战国时期各诸侯国在与相邻各国的边界地带修筑长城，“以邻为壑”，以及秦朝统一全国后修筑的万里长城，以阻断农耕地区与游牧地区的交往，就都是阻断交通的实例。

在中国古代，各个城市所处的地理位置是不同的，他们在整个国家中的政治、经济地位是不同的，因此，各个城市的交通发展状况也是不同的。大致而言，作为全国都城的城市，交通状况应该是最为发达的。而作为不同区域中心的城市，交通状况相对于周边城

市而言也较为发达。同样，作为普通城市的交通状况也要比周边的乡镇发达一些。北京城市的发展也是如此，在作为燕国都城的时候，是华北平原交通状况最为发达的城市之一，但是与周朝的都城镐京（今陕西西安）和洛邑（今河南洛阳）相比，是有一定差距的。北京在元代成为全国政治中心之后，这里随即也就变成了全国的交通中心，成为当时世界上交通状况最为发达的城市之一。

不仅社会的发展（即人类文明的发展）对交通的发展变化产生着巨大的影响，而且交通在社会发展进程中同样发挥着重要的作用。在中国古代，都城与全国各地的政令往来，必须以交通顺畅为前提，这是保证国家行使统治权力的基础。一个国家统治的地域越宽广，政令往来的线路就会越长，整个国家的交通网络就会越庞大。交通枢纽又往往是军事要塞，成为兵家的必争之地。如在辽宋金时期，政治上的分裂带来军事冲突的增多，当时的北京（即燕京）因为优越的交通环境而成为各个割据政权争夺的焦点。后晋石敬瑭把幽州（今北京）、云州（今山西大同）等交通枢纽城市割让给了契丹政权，使得此后在辽、宋之间的军事对抗中，辽朝占据了极大的主动权。对幽州城的争夺成为辽宋之间胜负结局的转折点。

交通的发展又往往会城市的发展产生举足轻重的影响，北京之所以能够成为全国的政治和文化中心，交通的发展至关重要。在隋朝统一全国之前，这里一直是北方军事重镇。隋朝统一之后，把这里作为安定东北政局的军事大本营，需要调动大批军队、运送大量物资，因此把大运河的北端开凿到这里，以进一步加强与中央王朝的联系。隋唐时期幽州交通状况的发展是显而易见的，但是由此而带来的政治、军事和经济影响，则是当时人们所无法预料的。

首先是在经济方面，大运河的开凿给幽州城带来了巨大的经济发展潜力和广阔的发展空间。其次是在军事方面，在此之前作为华北平原上的军事重镇，依靠周边地区的农牧业生产是大致可以维持驻军的日常供应的，但是，如果作为控制整个东北地区的军事重镇，驻扎大量军队，周边地区的正常生产就会供不应求，而必须从中原各地向这里运送军用物资，而大运河的开凿确实提升了幽州在军事上的战略地位。再次是在政治方面，幽州城的地位，在辽代之前只是军事重镇，而辽代成为陪都、金代成为首都，政治地位不断上升，到元代的大都成为全国的政治和文化中心，政治地位也上升到顶点。

交通的发展，又为文化的传播和交流提供了便利条件。在北京

成为全国政治中心之前，这里的交通网络主要联系的是华北平原与中原地区和大草原、以及东北地区，因此，这里的文化发展及交往带有较为明显的北方文化特点。而在成为全国政治中心之后，交通网络体系已经遍及全国各地，与之交往的各个区域的文化也遍及大江南北，因此，这里也随之成为全国的文化中心。在中国古代，南方各地的区域文化与北方各地的区域文化有着较大的差异，在北京，各种文化经过相互撞击与融合，遂进一步形成了京师文化，这种京师文化已经包容了全国各地区域文化的精华。此外，元代中国与世界各国之间交通线路的畅通达到空前的程度，也就使得中华文化与域外文化有了更加广泛的交流，伊斯兰文化与基督宗教文化传入中国后，影响不断扩大，就是很好的证明。

在中国古代，政治地位的提高，必然带来城市规模的不断扩大和城市经济的日益繁荣。到了元代，大都作为全国政治中心地位的确立，很重要的一个方面就是有了漕运与海运两大交通体系的支撑。换言之，如果没有这两大交通体系的支撑，北京在元代是不可能成为全国政治中心的，城市规模的宏大，以及城市经济的繁荣也不可能达到空前的程度。同样受益的还有上海与天津。为了保证都城（即今北京）的经济供应，元朝政府在提高京杭大运河的交通运输能力的同时，又开通了海运，遂在上海设置县级政府机构，打造海船，把江南的丰富物资运往都城，因此使得城市有了较快发展。而天津当时只是一个镇级行政单位，因为接收江南海运的丰富物资，再转运到都城，在转运物资的过程中也不断得到发展。北京作为都城促进了海上交通运输业的发展，而海运的发展又使得上海与天津的城市经济有了进一步发展和繁荣。

在中国古代，政府为了维持一个庞大的交通系统正常周转运行，需要投入大量的人力和物力资源，这种投入的数量之巨大，往往被人们所忽略。例如元代的大都城（今北京）在成为全国的交通中心之后，设置有驿站，主要负责政府的交通运输工作。据《永乐大典·站赤》中的一条文献记载，大都路共有陆站13处、水站2处。陆站备有马2035匹、驴2888头、车347辆；水站备有船110只、驴78头，为了对牲畜和车辆、船只进行保养，必须投入大量的人力。另一条文献记载，仅大都陆运提举司所管辖的车辆即有780辆，每辆车由13户民众（当时称为“站户”）负责运输工作，仅这些车辆的正常运输每年就要使用民众一万多户。而这一万多户民众在为驿站提供服务的同时，每户应该免向政府交纳四顷（四百

亩)的租税,总计多达四百多万亩的租税。也就是说,政府每年投入四百多万亩的租税,仅仅是为了保证一处交通衙署的一部分交通工具的正常使用。

不同区域自然环境的差异也会促进区域间的交往,带来交通的发展。在中国北方,大致以长城为界限,形成了两大不同自然环境区域,在长城以南为适合农耕的自然区域,在长城以北为适合游牧的自然区域,从而形成了两种不同的生活方式,即以定居的农业生产为主的农民生活方式和以流动的游牧生产为主的牧民生活方式。这两种生活方式有着较大的互补关系,即农耕地区的农民需要一些牛羊、马匹等牲畜及相关产品,而游牧地区的牧民则需要盐、茶及各种手工业制品。这种生活需求促进了双方的经济交往,也就加强了交通方式的发展。北京正是位于农耕区域与游牧区域的交界处,从而也就使得这里产生了交通和交往枢纽的重要作用。例如,在辽、宋对峙时期,燕京成为以游牧经济为主的辽朝与以农耕经济为主的宋朝之间进行贸易往来的主要场所,设置有榷场(又称互市)。这种农耕产品与游牧产品贸易往来的情况在中国古代是长期存在的。

综上所述,交通在北京历史发展进程中发挥着极为重要的作用,不论在政治、经济、军事、文化等各方面皆是如此,这是从交通的广义范围进行探讨的。而这部《北京交通史》,不可能在各个方面都涉及到,只能从狭义的交通内容方面(如交通线路、交通工具,以及交通管理体系等)进行研究。此外,这部《北京交通史》与其他各部专史的不同之处,是它的时间跨度更长,一直延伸到当代。众所周知,研究历史者应该尽量避免涉及当代,因为有许多事情是很难下定论的。但是,这部专史的作者认为当代北京的交通发展状况是很重要的,是北京交通史的一个不可分割的组成部分。因此,把这一部分也纳入研究范围。至于研究的结论如何,只好留给后人评价了。

王岗

2012年11月

## 概 述

“交通”的本义是互相通达，《管子·度地》所谓“山川涸落，天气下，地气上，万物交通”，陶渊明《桃花源记》描绘的“阡陌交通，鸡犬相闻”就是如此，后来引申出人和物的运输以及信息的沟通等意义。交通条件是人类活动的必备要素之一，举凡政治影响的扩展、经济开发的推进、军事征伐的实施、思想文化的传播等等，都需要以具备一定的交通条件为前提。当代社会一般把信息的沟通与传播划归“通讯”或“通信”的范畴，“交通”往往限定在人和物的运输方面。古代的驿站、急递铺等虽然也有传递信息的功能，却需要借助于使者亲自送达，在这个意义上可以视为人的运输，与今天的“通讯”或“通信”差别很大。有鉴于此，《北京交通史》讨论的重点，集中在历代交通发展的自然地理环境与社会人文背景、水陆交通线的开辟与兴衰过程、交通工具的发展与交通设施的建设、交通事业的管理机构与职能、有关交通问题的重大历史事件等方面。清末以来航空事业的出现，为北京交通史增添了新的内容。现当代交通在路线、设施、工具、管理等方面的发展及其对社会进步的巨大作用，远非传统社会可比，从纷纭繁复的数据资料中理清其主要脉络与时代特征，是总结历史经验、预测未来前景的必要步骤。

在古代社会，“舟车所至”是以人、畜为动力的阶段所能到达的大致距离，陆上的车辆与水上的船只就是最主要的交通工具。北京虽然并不濒海，但经过天津等地中转的海运漕粮，也曾是与大运河并重的城市经济命脉，在元明时期尤其是这样。近现代火车与航空运输出现之后，北京进一步成为全国的交通中心。这一切都是围

绕着历史上的北京从区域性的封国都城、北方军事重镇直至国家首都的渐进过程，依据城市及其周边的地理环境而形成和发展。当北京成为首都后，政治地位与交通状况互为支撑，决定了整个交通史的总体趋向。

城市是交通路线最重要的起讫点与目的地，因此，《北京交通史》所涉地域以古今北京城区为中心，以今北京市辖境为基本范围，清代之前的部分兼及以北京为治所的州府一类政区的属地。作为城市的“北京”再加上城市周边的这个广阔区域，就是本书所谓“北京地区”。在无须特别强调的情况下，从行文简洁考虑，后者也往往省称“北京”。以北京为中心的陆上交通干线，往往通达很远的地方，如西北、东北、华北平原等地。为了显示北京与外围地区乃至某些距离遥远的省区之间的联系，阐明北京在整个交通体系中的地位，在叙述古代交通线的延伸方向、考证其途经地点时，无疑要超越上述“北京地区”的范围，但其主旨仍然在于反映北京的交通状况。我们力求展示北京地区从先秦到当代的交通发展过程，相关内容的年代下限为2010年。

本书的基本结构与主要内容如下：

1、说明北京交通发展的自然地理背景与历史人文环境：评价海陆形势、地理位置、地形、河流等因素对北京交通发展进程的积极影响与客观制约，比较北京地区的山川形胜在充当交通史舞台时的优劣所在。历史人文因素对交通发展的影响集中体现在两个方面：北京自辽代以来作为陪都与国家首都的特殊政治地位，依赖于交通条件的支撑；城市的交通条件又因为得天独厚的首都地位而得到逐渐强化。

2、简要叙述先秦时期蓟城一带交通道路的开辟：参考考古学的相关成果，从历史文献记载的政治、经济、军事行动中，钩稽古人开辟交通路线、设置管理机构、制造交通工具的线索，展现先秦蓟城与我国北方乃至全国的交通关联。

3、追溯秦汉至隋唐五代幽州的交通状况：在北京历史上漫长的幽州时期，城市的基本性质是北方的军事重镇，许多涉及交通问题的重要事件与军事有关。秦始皇在全国修建的驰道有一部分经行幽州地区，构成先秦时期陆上交通骨架的干道由此得到进一步巩固。在这个军事重镇周围凝聚的战争风云，折射出交通道路的新拓展。从东汉末年曹操为统一北方开凿运河，直至隋炀帝时代南北大运河的贯通以及唐代的继续发展，幽州地区的水上交通获得了决定

性的改观。交通工具的改进与管理机构的完善，也是不可忽视的一个方面。

4、探讨辽南京、金中都作为北方交通枢纽的重要地位：军事重镇幽州到辽代升为陪都南京，金代营建中都后它又成为北半个中国的首都，城市的交通地位自然伴随着政治地位而上升。关于城市街区以及周边交通道路的记载有所增加；北宋与契丹之间使者的往返，印证了从北宋首都开封到辽南京、中京大定府、上京临潢府直至契丹发祥地木叶山的经行路线；从南宋临安到金中都乃至金国境内其他地方的使者，同样记录了他们经行地区的交通状况。金代卢沟桥的修建是北京交通史上的重大事件，在我国桥梁建筑史上写下了辉煌的篇章，为后人留下了一件巧夺天工的旷世杰作。金代为征伐南宋，在河流整治与海上运输方面做过若干准备，由此可以显示金代中都地区直接或间接的水运线索。

5、分析元大都作为全国交通中心的形成过程：元代交通管理机构的设置比较完善，建立了连通全国的邮传驿路，大都就是全国驿站的中心。水陆交通都在前代基础上继续拓展，交通工具有所改进。城市之内的交通状况逐渐清晰起来，大都与上都之间的交通与许多重要事件密切关联。颇为发达的内河运输与空前繁盛的海上运输，是支撑大都城市物资供应的生命线。郭守敬等人在开辟运河水源方面，具有杰出的创造。

6、揭示明代北京地区交通系统的基本特征：北京城内的交通状况比以往更加清晰，从北京城到十三陵以及外围长城沿线重要关口之间的联系更加紧密。邮传驿路的完善、桥梁建设的进步、交通工具的发展，是明代构建北京地区交通系统的重要组成部分。北京城市生活对漕运的严重依赖，刺激了海上与京杭大运河运输的发展。当海运停止后，大运河就成为北京近乎惟一的经济命脉，疏通运河与保证水量的种种努力因此具有决定性的意义。

7、反映清代交通运输的继承与变革：清代北京城乡及其周边地区的水陆交通，在很大程度上延续着明代的做法。对朝阳门外至通州运粮道路、广宁门至卢沟桥的出京道路做了精心的整修。晚清时期铁路、公路的兴修与大运河的航运衰微直至废弃，民用航空的初步形成，城市交通如有轨电车的出现等，都体现了交通运输事业的重大变革，是城市及其周边区域近代化发展的象征。

8、透视民国时期北京（北平）交通的变化：在民国时期的北京与国都南迁后的北平，交通道路的整治与交通工具的改善是城市



近代化改造的组成部分。铁路、公路、航空设施建设，城市交通线的密集与运营手段的改进，与前代相比出现了一些新特点。交通在城市规划中的地位日益凸显，对八年沦陷期间的交通状况也将做出客观的评说。

9、清理最近六十多年来北京交通现代化建设的发展脉络：自1949年到2010年，包括交通环境在内的北京城市面貌发生了巨大变化，道路布局、交通工具、管理机构、交通设施等所有方面皆非从前可比。在适应社会发展需求的同时，也产生了当代条件下的种种矛盾，使交通成为影响城市与区域发展的重要因素之一。清理其间的主要进展和变化过程，可望获得对城市以及区域的可持续发展具有借鉴意义的经验教训。

10、阐述交通环境与古今北京城市发展的有机关联：作为本书的结论，借助于上述各部分的研究，归纳交通因素在北京发展过程中的重大作用；参考相关文献和交通规划，指出当前在交通设施建设、规划布局、交通与环保观念等方面面临的问题，讨论其解决途径与未来前景。

在业已面世的中国交通史或其它类型的文献中，包含着涉及北京交通问题的部分内容。除此之外，以北京交通史或历史交通地理为主题的著作，有北京市公路交通史编委会编《北京交通史》（北京出版社，1989）、尹钧科《北京古代交通》（北京出版社，2000）、颜吾侗等《北京交通史》（清华大学出版社、北京交通大学出版社，2008）、刘牧《当代北京公共交通史话》（当代中国出版社，2008）等。于德源《北京史通论》（学苑出版社，2008）有《北京古代交通》一章。此外，还有不少论著在史料搜集、研究思路、数据统计等方面为本书提供了参考或线索。

# 目 录

序 .....	王 岗(1)
前 言 .....	王 岗(1)
概 述 .....	(1)
<b>第一章 自然环境与人文背景</b> .....	(1)
第一节 优劣并存的自然环境 .....	(1)
第二节 得天独厚的人文背景 .....	(5)
<b>第二章 先秦时期交通道路的开辟</b> .....	(9)
第一节 远古时期交通路线的探索 .....	(9)
第二节 夏商周至春秋战国时期的交通 .....	(15)
第三节 交通工具与交通管理机构 .....	(22)
一、交通工具的发展 .....	(22)
二、交通管理机构的出现 .....	(24)
<b>第三章 秦汉魏晋南北朝交通的进步</b> .....	(27)
第一节 陆上交通的继续开辟和完善 .....	(27)
一、秦代驰道对幽州道路的改进 .....	(27)
二、汉晋幽州至西北、东北道路的开辟 .....	(29)
三、幽州通往东北的道路 .....	(34)
四、幽州通往华北平原的道路 .....	(35)