

当◇代◇学◇者◇人◇文◇论◇丛 · 第12辑

DANG DAI XUE ZHE REN WEN LUN CONG DI SHI ER JI

Bohaiguojiaotong yunshushiyanjie

渤海国交通 运输史研究

尹铨哲 著



華齡出版社

延边大学“十五”211 工程建设项目

渤海国交通 运输史研究

尹铉哲 著

华龄出版社

图书在版编目(CIP)数据

渤海国交通运输史研究/尹铉哲著.

-北京:华龄出版社,2006.6

(当代学者人文论丛.第12辑)

ISBN 7-80178-387-5

I. 渤… II. 尹… III. 渤海(古族名)—交通运输史—研究 IV. ①F512.9②
K289

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 078104 号

书 名: 渤海国交通运输史研究

作 者: 尹铉哲

出版发行: 华龄出版社(北京西城区鼓楼西大街 41 号 邮编:100034)

印 刷: 北京凯通印刷厂

版 次: 2006 年 6 月第 1 版

印 次: 2006 年 6 月第 1 次

开 本: 880×1230 毫米 1/32

印 张: 12

字 数: 334 千字

全套定价: 280.00 元

目 录

绪 论	(1)
第一章 渤海国建立之前的交通运输	(15)
第一节 古朝鲜的交通运输	(15)
第二节 高句丽时期的交通运输	(23)
第二章 渤海国的疆域	(33)
第一节 大祚荣时期的疆域	(34)
第二节 大武艺、大钦茂时期的疆域	(47)
第三节 大仁秀以后的疆域	(49)
第四节 渤海国的五京地理	(57)
第三章 渤海国初期(旧国时期)的交通运输	(89)
第一节 旧国时期的国内交通道	(90)
第二节 旧国时期的对外交通道	(96)
第四章 8 世纪后半期~10 世纪初的陆运	(106)
第一节 渤海国的主要干线道路	(106)
第二节 驿路	(187)
第三节 上京龙泉府的道路	(231)
第四节 运输手段	(238)

2 渤海国交通运输史研究

第五章 水站运输与海上运输	(241)
第一节 水站运输	(241)
第二节 海运	(264)
第三节 运输手段	(287)
第六章 渤海国的“丝绸之路”	(293)
第一节 渤海国在“丝绸之路”上的中介作用	(294)
第二节 通过渤海国“丝绸之路”进行的贸易	(301)
第三节 渤海国与日本交往中的遗迹和遗物	(310)
结 语	(315)
参考文献	(329)

绪论

一、研究动态

渤海国建国于公元 698 年,直到公元 926 年被契丹所灭,共存续了 229 年。它的疆域囊括了现在中国东北地区(黑龙江省大部分、吉林省绝大部分、辽宁省一部分)和朝鲜半岛北部(大同江以北)以及俄罗斯沿海州的广大地区。渤海国在建国初期称为“振国”或“震国”,随着公元 713 年被唐朝册封为“渤海郡王”,遂改称为“渤海”。到第三代王大钦茂时期被册封为“渤海国王”。渤海国从建国者大祚荣开始共传 15 代王,在全国范围内设置了 5 京 15 府 62 州,全盛时期以“海东盛国”扬名国内外,展现了少有的繁荣面貌,在中世历史上开创了政治、军事、经济、文化的繁荣发展时期。

渤海国在二百多年的发展过程中,积极吸收唐朝的封建文明,依靠渤海国人的聪明智能和勤劳勇敢,在以上京龙泉府为中心的中国东北以及俄罗斯南滨海地区和朝鲜北部的广阔土地上,孕育了发达的民族经济和灿烂的渤海国文化,创造了“海东盛国”的辉煌。

渤海国的存在与发展,密切了与东北各民族间及周边各国的关系,发展了东北各民族之间的经济往来和文化交流,促进了东北边陲的进一步开发,成为当时东北亚地区稳定发展的一支举足轻重的力量。

然而,历史发展毕竟是复杂的,渤海国在创造了辉煌灿烂的封建文明之后,突然销声匿迹,只留下弥足珍贵的文物遗迹及史书中有限的文字记载和令后代史学家们议论不尽的课题。

正因为如此,对渤海国历史的研究像磁石一样强烈吸引着国内外专家、学者。目前渤海学已成为一门具有国际性的学科,对它的研究已

2 渤海国交通运输史研究

成为一种国际现象,中国、朝鲜、韩国、日本、俄罗斯、美国及台湾、香港地区等国家和地区都有渤海国史学家。国内外对渤海国史的研究在上一世纪经历了三次热潮:第一次热潮出现于上世纪二、三十年代;第二次热潮起始于贞惠公主墓的发现,形成于敦化六顶山墓群和上京龙泉府遗址的发掘;目前正经历着自上世纪70年代开始的第三次热潮。

学术研究领域中的质疑、商榷、论辩和争鸣是学术研究正常、健康发展的标志,是学术事业发展的一个动力,是中国学术史和世界学术史的重要组成部分。在渤海国历史与现状的研究中尤其应该提倡此种学风、此种学术精神,应在论辩争鸣中促进学术发展。

渤海国历史的研究自20世纪初开始到现在,各国学者的研究论文、专著可谓硕果累累。据不完全统计,中国、朝鲜、韩国、日本、俄罗斯等各国(地区)学者们的专著有十余部,论文超过2000篇。但是,在渤海国历史研究中构成中心主题的则是渤海国史的归属、地理考证、对外关系、考古调查及研究、社会内部的各种状态、遗民的活动等。如果对其全部论著进行大致分类,则考古学领域的研究占有相当数量,其次是对外关系,接下来还有对诸如种族构成、地方社会、经济、政治制度、文化等内部构造的论述,此外则是地理考证、遗民、归属问题、译文、研究史整理等。

毫无疑问,上述课题虽在渤海国历史研究中属于重要课题,但是站在渤海国自身历史的立场上关注其内在发展的研究,相对而言,却没有取得足够的成果,尤其是交通运输方面的研究。以往的渤海国史研究者虽然对渤海国的交通运输有所论及,但大体上都以小论文的形式或在著述中一带而过,没能进行有深入、全面探讨。尤其是以渤海国的陆海运为专题发表的全面而系统的著述更是寥寥无几。

本人选择这一研究课题,目的就是要克服只反映单方面的而忽视周边国家对这些问题的研究情况和观点,用比较分析的方法全面探讨对某一问题的不同见解及存在这种见解的原因,阐明本人对这一问题的认识,尽可能客观公正、实事求是地阐明渤海国交通运输状况的真实面貌。

渤海国以“海东盛国”名扬国内外,这不仅仅是因为其国力的强盛、经济文化的发达,而且还有它的陆海运比起周围的国家较为发展之故。因此,我们要全面了解被誉为“海东盛国”的渤海国的面貌,就不能不深化对渤海国的交通运输方面的研究。

从7世纪末到10世纪初,渤海国在其存续的200余年间出现了少有的繁荣景象。渤海国人民为摆脱社会约束和自然束缚开展了创造性斗争,开辟了陡峭的山路,征服了波涛汹涌的海路,在交通运输领域取得了巨大成就。

渤海国人民的创造性活动征服了给人们的往来造成极大障碍的崇山峻岭,开拓了江河水路,开发了远洋航路,在陆海运的扩大发展上取得了叹为观止的成就。渤海国人民初步建设了连接其与周边国家的5条干线道路以及联系地方行政统治单位的道路干线,在驿站网扩大方面也取得了令人瞩目的成果。

渤海国人民为了拓展先前时期在道路网建设中取得的成果,付出了极大的努力。渤海国人民通过艰辛万苦征服自然,把首都上京龙泉府建设成拥有大约10万人口、当时东方首屈一指的大都市和交通中心地之一。

渤海国的交通运输发展到很高的水准。当时唐朝和日本就是依托安全而便利的渤海国的交通运输开展对外政治贸易活动,这种情况并不少见。因此,为了正确了解在渤海国的“丝绸之路”中起主导作用的渤海国的真实面貌,就必须深化对渤海国的交通运输发展的研究。

渤海国的陆运和海运的高度发展,为国家的整体发展做出了巨大贡献。要强调的是,渤海国把本国的陆路和海路结合在一起,编成统一的运输线,把国家的交通运输发展到很高的水准。正是因为渤海国的陆路和水路恰到好处地结合起来,才有了当时中世纪其它国家所未曾有过的、高度发展的渤海国的交通运输。在渤海国的交通运输网构成中,水路和陆路的合理而有创造性的密切结合,在积极发展陆路交通和水路交通上一并起到了推进作用。

二、研究方法和主题

渤海国史本身的内涵非常丰富,虽然现有的课题已包罗政治制度、社会经济、宗教文化、民族构成、历史地理、内外关系等方方面面,不但成果丰硕,而且有些问题已基本得到解决,但是还有很多问题仍没有得到彻底解决,仍是仁者见仁,智者见智,很难确认究竟哪一种观点是正确的科学的结论。各种不同观点同时存在的事实表明,恢复渤海国历史本来面目的任务还远远没有完成。

由于历史的原因,渤海国的疆域现在分属三个国家,因此中国、朝鲜、韩国、俄罗斯学者十分重视对渤海国史的研究也是非常自然的。这样一来,渤海国历史也就成为国际性的研究课题。勿庸讳言,历史研究离不开现实政治斗争的需要,必须维护本国的根本利益。显然,渤海史研究中一些观点的分歧与对立已经超出了学术研究的范围。为了达到各自的政治目的,一些学者不惜肆意歪曲史实,随心所欲地篡改历史,因此,其观点的政治属性和伪科学性是一目了然的。这也是造成渤海国史研究分歧众多的一个重要原因。对中国史学界来说,严格遵循历史唯物主义的原则,进行实事求是的探索,捍卫渤海国历史研究的科学性和严肃性,维护多民族国家的统一性,是我们责无旁贷的使命。

笔者在本文中以当时渤海国周边国家的有关记事和后世记录为基础,以前人取得的研究成果和考古发掘资料为依据,尤其关注交通道路沿线的历史遗迹和重大历史事件以及附近山川的地理条件,试图全面而系统地阐述渤海国的陆海运史,提出了渤海国“丝绸之路”的观点。但笔者也深知,由于资料匮乏和学识有限,文中难免会存在诸多问题。

本研究课题的重点是发挥本人所具有的主、客观优势,广集各方观点,克服一些片面性、倾向性研究,尽可能做到客观、公正,使人信服。

本书由六章构成。第一章渤海国建国之前的交通运输;第二章渤海国的疆域;第三章渤海建国初期(旧国时期)的交通运输;第四章8世纪后半期~10世纪初的陆运;第五章渤海国的水站运输与海上运输;第六章,渤海国的“丝绸之路”。

各章节的主要内容如下:

在第一章中,为了便于正确理解渤海国的交通运输状况,对渤海国创建之前其疆域内的先行国家古朝鲜和高句丽的交通运输进行了论述。

在第二章中,为了便于理解渤海国的交通运输状况,综合考察了国内外学界对渤海国的疆域及5京15府62州的一些观点。

第三章为渤海建国之初(旧国时期)的交通运输状况。渤海国的陆海运史可分为两个时期来考察。因为:第一,由于以往缺乏对第一时期交通运输的关注而导致理解不充分,由此在各个方面都表现出忽视的倾向,如果对此不能予以克服,就难以正确进行渤海国陆海运史研究;第二,由于渤海国在以旧国为首都时期和以上京龙泉府为首都时期的行政军事道路网在编成、路程方向、长度等方面存在差异,所以要正确地论述渤海国的陆海运史,就不能不对此加以区分阐述。

渤海国是中央集权的封建国家,伴随着行政军事道路网的“中心”、“核心”的都城位置的确定,在基本干线道路网的运营中就会出现差异。在定都旧国时,渤海国本土的行政军事道路网的运营虽然没有太大障碍,但在东北部领土交通道路的运营上由于距离遥远而存在一定的困难。然而,在迁都上京龙泉府之后,对东北部领土的交通运营则进行得比较顺利。另外,在定都旧国时期,5条基本干线道路并不明确,而且行政军事道路网的分布也不密集;而定都上京龙泉府时,情形就有所不同。迁都上京龙泉府之后,5条基本干线道路网变得明晰了,而且行政军事道路网的分布也多而紧密了。

第三章第一节对旧国时期的国内交通运输进行了考察。时至今日,国内外史学界还没有对旧国时期的历史,特别是交通运输的历史予以实质性关注。笔者认为,旧国时期的交通运输具有重要的意义,因而特别单列一章进行详细考察。这是笔者在渤海国历史研究中的第一次尝试。《新唐书·渤海传》中虽然没有对渤海国建国之后交通运输的直接记载,但通过相关疆域的记载可以对道路网的编成进行推断。

根据这一记载,渤海国的疆域大致与“方五千里”的高句丽疆域相

近,这意味着渤海国的疆域十分广阔。高句丽的西界在辽河流域,北界为鄂霍次克海,南界达朝鲜半岛中部以南地区。渤海国是拥有与高句丽所占地域几乎相同领土的强大国家。但这并不表明高句丽与渤海国的疆域是完全相同。当然,两国所拥有的地域90%以上是一致的。

由于渤海国继承了高句丽的大部分领土,因此就不可能不接管那里所设置的所有道路设施和道路网。由此来看,如同高句丽拥有连接大的地方行政单位60余州的行政军事道路网,旧国时期也拥有连接其辖区内62州的行政军事道路网。但旧国并不像8世纪中叶以后的渤海国那样5条基本干线道路的全程都是连接在一起的,而且其路程也不明确。

虽然旧国时期开通了旧国——长岭——营州的道路,但长岭营州道作为干线道路却并不是直接相连的。旧国到长岭的道路、长岭到营州的道路和旧国到上京龙泉府的道路虽然相连,但这3条道路却并没有被看作一条干线道路,即长岭营州道,也没有被看作是一条道路。而且,当时也不存在如此之长的干线道路。鸭绿朝贡道的情况亦大致如此。虽然鸭绿朝贡道是从鸭绿江江口直接到达上京龙泉府的道路,但在旧国时期却要从鸭绿江江口出发,到达吉林省安图县东清,从东清经由城山子、贤儒、马号、大蒲柴河抵达旧国的都城。此外,旧国通往上京龙泉府的道路亦由其它的道路来连接。因而,鸭绿江口——上京龙泉府的路程实为鸭绿江口——东清——上京龙泉府一线。

从旧国来往于唐朝的人们经由东清取道于鸭绿江口——登州——长安一线。从旧国往日本的路程是从旧国向东取道于大石头镇——东兴——福兴——长仁——青龙——钟城——会宁——富居一线。旧国与(后来的)上京龙泉府之间也有道路网相连。从旧国到上京龙泉府的道路有2条,即绕道咸州的和直达的。

由于连接旧国和上京龙泉府的道路在渤海国的交通运输中占有十分重要的位置,因而不仅在沿途设置了驿站,而且还铺设了行政军事道路。旧国时期不仅铺设了通往各方的稠密的行政军事道路,还控制了水路。渤海国在旧国时期就已经控制了黑龙江的水路。旧国时期设置

了黑龙江河口的奴儿干水站和中游的哈州水站等管辖机构,管理和负责水站运输。

同时,渤海国还掌握了分布全国各地的地方行政统治单位的行政军事道路网和大江河的运输路线,实现了对全国的统治。虽然5条干线道路没有像8世纪中后期那样路途遥远而且是统一设置的,但大体上是在以这些路线为干线道路再连接额外的行政军事道路网的趋势下,来管理和负责全国的陆运体系的。但旧国时期的陆运并没有像8世纪中叶以后那样把国家的基本干线道路编成5条,因而也不可能把全国所有的行政军事道路都连接和集中起来。旧国时期的行政军事道路网的编成,虽然对渤海国本土的陆运管理没有什么大的障碍,但是在管理和拓展远离本土的东北方领土的交通运输方面,则存在诸多不足。

渤海国还管辖着旧国时期各侯国的交通运输。渤海国不仅有连接侯国的交通运输网,还沿用这一地区自高句丽以来的驿站运输网。渤海国在旧国时期,沿用了高句丽在交通运输方面取得的成果,发展了国家的交通运输。旧国时期虽属于渤海国建国之后,但还没有完成对5条基本干线道路的建设,也没有与其它行政军事道路网紧密相连。但是,旧国时期却完成了连接60余州的行政军事道路网和驿站,不仅高度发展了本土的交通运输,也高度发展了东北部领土以及侯国的陆运,渤海国迁都上京龙泉府以后,则对此进行了进一步的扩大和发展。

在第三章的第二节则考察了从旧国前往唐朝和日本的对外交通道路。在此之前,首先考察了对旧国首都的位置。旧国的首都包括现今敦化市永胜遗址和城山子山城、敖东城一带,但首都的中心在永胜。前往唐朝的路线是:从吉林省敦化市的永胜遗址出发,向西南沿牡丹江逆流而上,经城山子、贤儒、大安到达马号,从马号再向南经过大蒲柴河,到达安图县境内,在这里与鸭绿朝贡道的主要干线汇合。

接下来考察从旧国首都前往日本的路程。虽然定都旧国时期,渤海国与日本之间来往较少,但其作用和意义却不容忽视。从旧国首都出发,向东到达大石头镇后,逆二道河而上,越过连接哈尔巴岭山脉和牡丹岭山脉的山口,沿着安图县境内的福兴河支流到达岛兴遗址。经

过福兴乡后,向东南逆福兴河支流而上,到达神仙洞遗址,这是渤海国时期在天宝山以西设置的驿站。到达天宝山以东后,从长仁江到海兰江,沿途共有5处渤海国时期的遗址,即长仁遗址、长仁墓葬、青龙墓葬、青龙遗址、凤照水文站遗址。沿长仁江到达海兰江后,再顺着海兰江左岸前行,则抵达龙井。由于到达这里的海兰江的大支流都在右岸,因而通行十分便利。再从龙井起程,经东盛涌到达开山屯后,越过图们江,从钟城和上三峰一带南下,经过会宁,到达出使日本的使节团出发的对外港口富居。

渤海国自建国伊始,就继续沿用和发展了其前代古朝鲜和高句丽在交通运输方面的优良传统和成果,交通运输发展到很高的水准。

渤海国人民发展了本土的陆运,不仅建设了黑龙江流域的交通运输,同时也致力于扩大发展沟通唐朝和日本的国内干线道路网,进一步完善陆运交通。渤海国初期的陆运发展极大地推动了其后陆运的继续发展。

第四章是关于8世纪后半期~10世纪初的渤海国的陆运。第一节考察了渤海国的5条基本干线道路。由于渤海国的干线道路在渤海国的“丝绸之路”中占有相当重要的地位,故对其路程进行了详细的阐述。进入8世纪中叶以后,渤海国逐渐发展了5条国内干线道路网以及连接周边各国的对外交通道路。这5条交通道(日本道、新罗道、鸭绿道、营州道、契丹道)是渤海国对内外交通道路中极其频繁使用的道路,成为连接渤海国与周边各国的纽带,发展了与周边各国人民的友好关系,活跃了各国之间贸易活动,对双方政治、经济、文化的发展起到了积极的、重要的作用。

鸭绿朝贡道是渤海国前往唐朝的水陆交通道路。文献中指出的鸭绿朝贡道的基本路程,即为登州——鸭绿江口——泊沟口——九(丸)都县城——神州——显州——上京。在鸭绿朝贡道中,从上京龙泉府至鸭绿江边神州为陆路,从神州到鸭绿江口为水路,由此到山东半岛为海路。另外,从山东半岛到唐朝的长安则又是陆路,其中从上京龙泉府到神州的陆路就是渤海国境内的陆路路程。由此可见,鸭绿朝贡道不

仅路途漫长,而且路程多样。既有陆路,又有水路和海路。

鸭绿朝贡道是广泛应用于唐朝贸易中的交通道,不仅在交通运输上连接着渤海国和唐朝,而且还是西与遥远的印度和西域各国、东与日本联系的国际通路。

因此,鸭绿朝贡道是5条对外交通道路中影响力巨大的对外交通道,也是当时渤海国、唐朝等诸国家商人经常利用的商业流通道,以及渤海国、唐朝、日本学者们在互相往来中经常使用的文化交流信道。鸭绿朝贡道的扩大与发展,对渤海国的发展做出了巨大的贡献。

长岭营州道是从渤海国的首都出发,只凭陆路前往唐朝都城长安的交通道路。通过这条道路,渤海国与唐朝进行了广泛的经济、文化交流。从渤海国的上京龙泉府至营州,路程约为1000公里。但是由于契丹、突厥的入侵以及安史之乱的影响,这条道路曾多次被遮断。

长岭营州道的大致路程是:从营州出发,向东经过燕郡城、汝罗守捉到达安东都护府,而后再向东北过盖牟、新城、长岭府,抵达渤海国首都上京龙泉府。长岭营州道经过的重要地方中包括了二十四块石遗址,这表明长岭营州道也是驿路。长岭营州道是一条从上京龙泉府出发,经长岭府,越过辽河到营州——朝阳的陆路。在这条路中,从辽河流域到上京龙泉府的路程,就是渤海国境内的长岭营州道。连接上京龙泉府和营州、进而连接长安的长岭营州道与鸭绿朝贡道(从东北向西南)的道路,几乎是平行延伸的。高句丽时期就已经开拓的长岭营州道,到了渤海国时期得到进一步扩展,更多地用于国家的交通运输中。

扶余契丹道是通过渤海国的扶余府前往契丹的交通道。渤海国的西部边界为扶余府,与契丹相接。如果要前往契丹,则必须要经过扶余府。那么,扶余府的所在地是哪里呢?这是了解和把握契丹道的关键所在。笔者认为,在渤海国时期,扶余府的所在地为怀德。如果交通运输方式没有大的发展,那么中世纪的驿站网分布则不会有大的变化,只有驿站网的分布更加完备和稠密罢了。从上述理论和逻辑出发,笔者依据后世对契丹临潢府——扶余府——渤海国上京路程的有关记载以

及沿途渤海国时期的遗址、遗物,来考察扶余契丹道的路程。对于从吉林至宁安的古道,《盛京通志》卷17 驿站中有比较详细的记载。据此记载,清朝时期从吉林至宁古塔(今宁安)的具体路线大致为:从现在在吉林市龙潭山附近出发,经江密峰,过天岗(或额黑木)、拉法、前进、额穆,顺着牡丹江沿岸抵达宁安。这条道路附近分布着很多各王朝时期的文化遗迹,说明这条路在清朝以前就是广为利用的重要交通道路。沿线渤海国时期的遗址和遗物有:龙潭山城、东团山遗址、东团山山城、东团山平地城、三道岭子山城、帽儿山墓群、胡家坟遗址、七道河子遗址、前进古城、额穆遗址、南湖头古城、上京龙泉府遗址。扶余契丹道与鸭绿朝贡道、长岭营州道一样,也是驿路。

从渤海国到日本的交通道称为日本道。日本道得到了极为频繁使用,成为连接渤海国与日本的纽带,发展了两国人民的友好关系,为双方政治、经济、文化的发展起到了巨大的作用。日本道是从渤海国的首都出发前往日本的陆路和海路的总称。因此,在阐述日本道的过程中,虽然主要针对的是其路程,但由于学界对这条路所经过的东京龙原府的位置论争激烈,因而对其位置的断定就成为十分重要的问题。时至今日,对于东京龙原府的位置虽有众多说法,但笔者主张富居说。如果日本道的陆路是以上京龙泉府为始发站,则从那里出发沿牡丹江右岸,即镜泊湖东岸南下,折向东到达松乙沟山谷,再经过房身沟、湾沟的二十四块石遗址,在五凤楼施东附近越过老爷岭南下至龙井东兴古城。东兴是从中京至上京的鸭绿朝贡道中段与从中京至东京的鸭绿朝贡道的汇合处。从上京龙泉府到东京龙原府即栅城的路程中,从龙泉府到百草沟附近与鸭绿朝贡道重迭,从其南部开始与鸭绿朝贡道分离,到达现今朝鲜会宁市后,在正南方向上与富居相连。在百草沟附近与鸭绿朝贡道分离的日本道路程为:经新兴——三道沟——河南——石岫——图们——南阳——潼关(江岸里)——钟城——三峰里——方远里——鹤浦里——仁溪里——会宁——茂山,最终抵达富居。这一路程与从琿春至波谢特湾港的路程相距甚远。

日本道的陆路是从上京龙泉府连接往来日本航路的陆上交通信

道,在渤海国时期对前往日本的使节往返、对日贸易、文化交流起到了重要的作用。日本道的陆路不仅与对日交通道,还与鸭绿朝贡道相连,对唐朝与日本之间的文化交流和贸易关系的发展也起到了重要的作用。通过这条道路,日本与渤海国之间进行了数十次的使节来往,在这一过程中,渤海国的经济和文化对日本产生了很大的影响。这条路沿途有渤海国时期的涌盛遗址、仲平遗址、仲平墓群、船口山城、云头山城、富居石城、富居墓群等遗迹。

新罗道是从上京龙泉府经东京龙原府至新罗都城的道路。虽然在新罗道至东京龙原府的路程与日本道相同,但却在此分离,沿着朝鲜东海岸向南到达新罗。新罗道的路程与贾耽《道里记》所记载的“新罗井泉郡至栅城府凡三十九驿”的路程是一致的。由于驿站的正常运营,新罗道成为渤海国与新罗使节甚至唐朝使节加以利用的交通道路。

渤海国的5条基本干线道路不仅构成了国内道路网的枢纽,而且还成为四通八达的对外贸易信道和交通道。这5条对外交通道路被称为“丝绸之路”,决不是偶然的。渤海国的5条基本干线道路,与连接首都、州、府、县的驿站广泛用于国家的军事、通讯、交通之中。事实上,渤海国经济、文化之所以能迅速发展,与这5条基本干线道路的扩大和发展是有关联的。

第四章第二节分二十四块石遗址所见驿站和本土、属领、侯国的驿站两部分来考察渤海国的驿路。到目前为止,朝鲜民主主义人民共和国境内的二十四块石遗址和中华人民共和国境内的二十四块石遗址一直是分别考察的。但笔者在本文中对此全部综合起来一并予以考察,因为只有这样才能正确了解渤海国的二十四块石遗址。渤海国不仅在本土设置了驿站网,而且在北部的5个属领也设置了驿站网,不仅进行了直接的统一管理,还发展了“高句丽侯国”的驿站运输道路,在整体上更进一步扩大和发展了国家的交通运输。渤海国能够以“海东盛国”威名远扬并在北方“丝绸之路”中起到主导作用,原因之一便是在国家全境内设置了驿站网(包括水站网)并加以维系和强化。

第四章第三节对渤海国上京龙泉府的道路进行了考察。渤海国并

然有序地设置了连接首都和地方州、府、县的道路和5条基本干线道路。另外,在地方的大城市中也秩序井然地设置了道路。然而其具体内容却无从了解。通过发掘渤海国首都上京龙泉府的道路网可以获知其具体内容。笔者认为,首都的道路对其它道路的规模多少会有些参考,因而对其进行了细致的考察。

第四章第四节对渤海国的陆上运输工具进行了考察。渤海国时期,在陆路运输中多使用畜力车,在驿站中牛车是作为补充性的运输手段来使用。与畜力车一道,雪橇和爬犁也多用于运输工具。雪橇和爬犁用牛或马来拉,用狗来拉的情况也很普遍。此外,鹿也被用于运输畜力。

第五章考察了渤海国的水站运输和海运。在渤海国的交通运输中值得一提的是,水站运输和海运也达到了相当高的水准。构成渤海国水站运输基础的是活跃于江河(黑龙江)及其支流上的水站运输,海运则是在南海(朝鲜东海)的航行。

第五章第一节是关于渤海国的水站运输。渤海国时期最基本的水站运输网虽然是连接黑龙江主流及支流水站驿的交通网,但其中不流传到后世且最重要的则是制定了黑龙江水路水站制度。渤海国人不仅建立了水站运输,又建立了冬季用雪橇或爬犁在冰面上进行运输的特殊运输体系。

第五章第二节是关于渤海国海运。渤海国的海运是在南海(朝鲜东海在渤海国时称南海,南海新罗道、南海昆布即为此例)和西海(包括渤海)上进行的,因此把渤海国的海运分为南海和西海来考察其始发港和终点港口以及连接它们的航路,同时对渤海国使节团的船舶大小,航海季节、航海技术等进行了考察。渤海国的南海和鞑靼海峡西海岸的大港口有:奴儿干、瓦尼诺、海参崴港(Vladivostok)、波谢特、龙津、泗浦、吐号浦、金牙湾港口等。西海和南海的大港口有:龙岩浦、都里镇、营口等。渤海国的航海技术水准相当高,这突出表现在南海的航行中对季风的利用。

第五章第三节为渤海国的水上运输工具。在江河湖海进行运输的主要工具是各种船舶。渤海国时期船舶建造的材料是木材。渤海国的