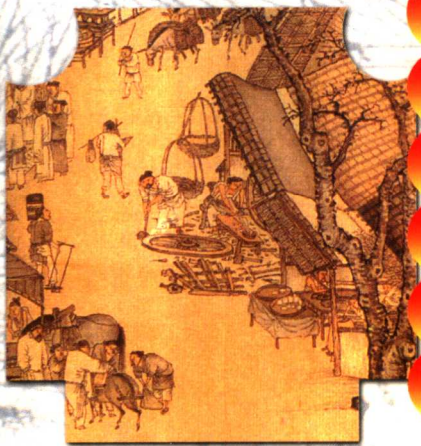


宋代研究丛书

宋

宋代交通 管理制度 研究

曹家齐 著
河南大学出版社



宋代研究丛书

宋代交通管理制度研究

曹家齐 著

河南大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

宋代交通管理制度研究/曹家齐著. —开封:河南大学出版社,2002.8(2004.4重印)

(宋代研究丛书)

ISBN 7-81041-961-7

I. 宋… II. 曹… III. 交通运输管理-制度-研究-中国-宋代 IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 048816 号

书 名 宋代交通管理制度研究
作 者 曹家齐

责任编辑 陈广胜 责任校对 何晓林
版式设计 龙玉明 装帧设计 刘广祥

出 版 河南大学出版社
地址:河南省开封市明伦街 85 号 邮编:475001
电话:0378—2864669(事业部) 0378—2825001(营销部)
网址:www.hupress.com

经 销 河南省新华书店
排 版 河南大学出版社印务公司
印 刷 河南第二新华印刷厂
版 次 2002 年 10 月第 1 版 印 次 2004 年 4 月第 2 次印刷
开 本 850mm×1168mm 1/32 印 张 9.5
字 数 250 千字
印 数 2001—4000 册

ISBN 7-81041-961-7/K·239

定 价:23.00 元

(本书如有印装质量问题请与河南大学出版社营销部联系调换)

目 录

前 言	(1)
第一章 域内人员往来制度	(11)
第一节 馆驿建置状况	(11)
一、驿与递的区别与联系	(11)
二、馆驿建置面貌与设备	(16)
第二节、驿马即递马、驿券非走马头子考辨	(21)
一、驿马即递马	(21)
二、驿券非走马头子	(25)
三、驿券为公差人员入驿食宿和领取补给的凭证	(33)
第三节 交通工具的乘用和随行吏卒的配给制度	(36)
一、乘驿	(37)
二、乘船	(47)
三、乘轿	(52)
四、随行吏卒的配给	(54)
第四节 驿券的发放和入驿食宿制度	(59)
一、驿券的发放	(59)
二、入驿食宿	(64)
第五节 对外国和少数民族使臣的接待制度	(67)

第六节 关津管理制度	(75)
一、关的管理	(75)
二、津渡管理	(80)
第七节 交通规则与治安措施	(90)
第二章 文书传递制度	(95)
第一节 递铺的种类、结构与管理	(95)
一、递铺种类之辨	(95)
二、铺兵组织	(98)
三、递铺的设备	(103)
四、管理职官系统	(107)
第二节 文书传递等级	(110)
一、步递	(110)
二、马递	(111)
三、急脚递	(113)
四、金字牌递	(121)
五、斥堠递与摆铺递	(126)
六、水递	(128)
第三节 文书传递过程与管理措施	(128)
一、中央文书收发的总机关——进奏院	(128)
二、文书封装与入递	(130)
三、递角交割及点检	(135)
四、传递程限与有关奖惩	(138)
第四节 文书传递之弊剖析	(144)
第三章 物资运输制度	(153)
第一节 纲运管理机构与组织体制	(153)
一、纲运管理机构	(153)
二、纲运组织体制	(160)
第二节 水运运输方法	(165)

第三节	陆路运输诸形式·····	(175)
第四节	纲运过程中各项管理措施·····	(181)
一、	纲制编排·····	(181)
二、	纲运限程·····	(183)
三、	纲运管押与催检·····	(185)
四、	私货搭载·····	(194)
五、	行运秩序与安全保障·····	(197)
六、	对差占纲船的限制·····	(200)
第五节	纲运管理效能与弊病·····	(201)
一、	纲运管理效能·····	(201)
二、	纲运之弊·····	(204)
第四章	边塞与海上交通制度·····	(210)
第一节	边塞交通屏障和通讯设施·····	(210)
一、	堡寨·····	(211)
二、	河塘与方田·····	(214)
三、	林木·····	(216)
四、	斥堠与烽燧·····	(217)
第二节	对边塞进出境人员及贸易的管理·····	(219)
一、	边塞交通管理的任务·····	(219)
二、	商旅进出境制度·····	(224)
三、	对缘边贸易的限制·····	(229)
第三节	对蕃舶的招徕政策与海上交通禁防·····	(234)
一、	市舶机构的设置及职掌·····	(235)
二、	对蕃舶的招徕政策·····	(239)
三、	海上交通禁防·····	(244)
第四节	对进出口商船的管理·····	(247)
一、	对商船出入港口的限定·····	(247)
二、	商船出海手续·····	(250)

三、商船往返期限	(256)
四、商船入港管理手续	(257)
五、海上巡察与防卫	(259)
第五章 交通设施的修护制度	(263)
第一节 桥道、驿铺的修治与保护	(263)
第二节 水运河渠的修治与保护	(274)
余 论	(285)
主要引用书目	(289)
后 记	(296)

前 言

唐宋之际,是中国社会的重要变革时期,交通面貌也发生了显著变化。北宋时,以汴京为中心,水陆并举,北通幽燕辽海,南下苏杭闽粤;南宋交通线则自杭州辐射四面八方。两宋海上交通尤为发达,中国的海舶直航南洋、波斯湾和红海沿岸,中外经济文化交流空前活跃。中国交通正步入一个崭新的发展阶段。

一

较之唐代,宋代交通面貌的变化主要表现在 3 个方面:

其一,都城东移和内河航运的发达。

公元 960 年,赵匡胤建宋代周,把都城定在汴京,号东京开封府。此举虽系承五代四朝建都开封之基,然“开封地平,四出诸道辐辏”,“无名山大川之限,而汴、蔡诸水参贯其中,车错毂击,蹄踵交道,舳舻衔尾,千里不绝,四通五达之郊也。故其地利战,自古号为战场”^①。建都于此,实与汉唐建都长安、洛阳形势大异。北宋定都汴京,原因虽不止一端,但最为重要的是汴京位于水陆交通的枢纽,接近东南财富之地,便于集运全国各地物资以贍京师士庶和百

^① 《淮海集》卷一三《安都》。

万军兵。这一结论已为史学界所公认。

宋代的交通干线多因袭于唐，所不同的是，宋以汴京为都城，各方路线改自汴京向外辐射，交通中心东移。在纵横交会的水陆交通中，宋代最仰赖的是内河物资漕运。宋都汴京，可直接通漕者有四路：一曰汴河，淮南路、江南路、两浙路、荆湖路的租粟，皆由此运至京师。二曰黄河，陕西诸州菽粟经此沿流入汴，运至京师。三曰惠民河，陈、颍、许、蔡、光、寿六州的漕米由此入京。四曰广济河（又名五丈河），京东十七州的粟帛，即由此运至京师。另外，广南金银、香药、犀象、百货，陆运到虔州（今江西赣州市），而后水运至京师。川（陕）〔峡〕诸州金帛，自剑门列传置分犂负担以至。粗布及官所市布自嘉州（今四川乐山）水运至江陵，自江陵遣纲吏运送京师。^①

北宋漕运四河中，以汴河漕运量最大。《宋史·河渠志》载：“汴水横亘中国，首承大河，漕引江湖，利尽南海，半天下之赋，并山泽百货，悉由此路而进。”^②北宋时，汴河漕运量常制为600万石。有时多达七八百万石，是唐代最高漕运量的4倍多，占北宋总漕运量的75%以上^③。汴河对北宋政府之重要，正如张方平所云，“汴水之于京师，乃是建国之本”^④。北宋定都汴京，仰赖漕运，实际上是仰赖汴河。

南宋时，仍对漕运至为仰赖。建炎末和绍兴初，一度驻蹕于江宁府（今江苏南京），漕运以平江府（今江苏苏州）为中心，凡两浙、两广、荆湖、福建等各地物资，皆辐辏于此。后南宋建行都临安府，

① 《宋史》卷一七五《食货志上三·漕运》，《文献通考》卷二五《国用考三》，另参校梁太济、包伟民先生《宋史食货志补正》。

② 《宋史》卷九三《河渠志三·汴河上》。

③ 此据《宋会要辑稿》（以下简称《宋会要》）食货四六之一和《能改斋漫录》卷一三《唐宋漕米数》。

④ 《乐全集》卷二七《论汴河利害事》。

漕运中心也移至临安,南方的内河交通因而得到进一步发展。

由于宋代对漕运的仰赖,所以内河交通运输频繁量大,正所谓“舳舻衔尾,千里不绝”,“略无虚日”。内河航运的发达,成为宋代交通中至为突出的一大特点。

其二,驿与递的分立。

驿传制度是中国古代专门承担接待过往官员、使节和邮递文书的交通制度,故又有邮驿、邮传、传驿、馆驿等称呼。这一制度自殷商创立,其接待和邮递的两种职能向来是分合不定的。唐代,驿之外始设递铺,专门传递文书^①,但尚未在全国形成统一的制度,到了宋代,则普遍设立递铺,专门承担文书传递任务。驿与专门供行人住宿的馆舍合并,仅成为接待以官员为主的公差人员往来的机构。驿馆与递铺的分立使旧有驿传的接待与邮递两种职能正式分离。

宋代递铺之设有许多创制。在传递形式上分为步递、马递和急脚递三等^②,以不同的速度传递不同的文书。此外,熙宁年间还创设了金字牌递,专门传递御前紧急文书。南宋时,又因军兴在递铺之外创设斥堠铺和摆铺,传递军期文书。前代驿传的任务,皆役民为之,到了宋代,驿递分立,馆驿接待任务由百姓承担,而递铺文书传递则由军卒代替了民夫^③。这在中国驿传制度史上是一项重大变革。在传递内容上,宋代递铺除传递官方文书外,还传递私人信件^④,标志着宋代通讯范围的扩大,是中国驿传制度史上的一大进

① 《太平广记》卷二二〇引《稽神录》云：“初南中驿路，二十里置一递铺，驿吏持符牒，以次传授。”唐闾名《玉泉子》云：“李德裕在中书，尝饮惠山泉，自毗陵至京置递铺。”

② 《梦溪笔谈》卷一一。

③ 《燕翼诒谋录》卷一《置递卒代递夫》。

④ 《宋会要》职官二之四四，《续资治通鉴长编》（以下简称《长编》）卷一一八景祐三年五月壬辰条。

步。另外,宋初以来,各地陆路上供物资的运输、官员的迎送与行李担擎以及战时向前线运送军需物品等,也有的由递铺承担,这也是前代少见的。

驿与递的分立,引起了交通面貌的改观。唐代,在水陆交通要道上,大约每30里便设一处驿馆,宋代,由于驿馆只负责接待过往人员,在交通干线上改为60里一驿,负责邮传的递铺则约18~20里一处,特殊情况下还有5~10里一处者。另外,宋政府又在州县“置公使库,使遇过客,必馆置供馈,欲使人无旅寓之叹”^①。在路远驿疏的地方,还命附近寺庙辟出一些房舍,由僧人主持,接待来往客旅。这样,“州、府、县、镇,驿舍、亭、铺相望于道,以待宾客”^②。在全国庞大的交通网络中,可谓是星罗棋布。宋代驿馆和递铺具体有多少,史无明文,但从其里程的分布上可以看出,仅递铺数就远胜唐代驿传之数(唐开元时驿数为1639所)^③。据汪圣铎先生推算,北宋时递铺总数不会少于5000所,南宋时应有铺3000所以上^④。如此繁密的驿递分布,充分反映出宋代交通的空前发达。

其三,陆路对外交通的萎缩,海上对外交通的发达。

唐代是中国封建社会的繁荣时期,国际交往十分活跃,水陆对外交通非常发达。陆路方面,中外商旅来往如梭,再奏丝路新篇章;海路方面,商船、信使互访,亦是佳话频传。中国成为亚洲各国的经济文化交流中心。但是,安史之乱后,唐朝国势转衰,对外交往因受北方藩镇割据和军阀混战的影响,由原来的水陆并行,开始向单一的航海贸易转移。唐朝崩溃之后,又经五代十国大混乱,陆路对外交通进一步遭到破坏。

① 《挥麈后录》卷一。

② 《永乐大典》卷一四五七四。

③ 《唐六典》卷五《兵部·驾部郎中员外郎》。

④ 汪圣铎《宋代的递铺》,载于《文史知识》1988年第5期。

北宋立国之后,虽然统一了黄河流域和十国统治地区,但其疆域较唐代大为缩小,陆路对外的主要通道,分别被契丹、西夏、吐蕃、大理等政权控制,又加边疆长年不靖,陆路对外交通基本无法进行,对西方的贸易往来,仅能“自广州入贡,更不得于西番出入”^①。只是在与吐蕃修好时,偶尔经青海与西域往来。和朝鲜的往来也只靠海路。北宋灭亡,南宋偏安江左,连自青海通西域之路也丧失了,更加专注于海上对外交通。因此,在宋代,中外陆路交通线已经萎缩,象征中西友好往来的陆上丝绸之路成为历史的陈迹。中外贸易往来专由海路。“江海求利,以资国用”,是两宋时期始终执行的一项基本国策。宋代统治者对增进对外交往,发展航海事业都十分重视,早在太祖建国之初,就设置提举市舶,“掌蕃货海舶征榷贸易之事,以来远人,通远物”^②。以后的继承者们更是积极采取招徕蕃舶、发展海上交通的政策。

宋代海上交通发展水平大大超过了唐代,这主要表现在 4 个方面。一是海外贸易范围的扩大。据周去非《岭外代答》和赵汝适《诸蕃志》记载,与宋通贸易的有五十余国,其范围自西太平洋至印度洋、波斯湾,确为汉唐所未有。二是对外港口的增加。唐代只有广州、明州、扬州、登州少数几个港口对外通商,设市舶机构之处,也仅广州一港。到了宋代,随着对外交往范围的扩大,又兴起了许多港口,仅设置市舶机构的就有广州、明州、杭州、温州、泉州、秀州、江阴军、密州等处。又唐代尚无市舶司的设立,只设有市舶使及其市舶机构,正式称“市舶司”,是入宋以后的事情^③。三是造船技术的提高。由于水上交通及航海贸易的需要,宋代造船业特别发

① 《宋会要》蕃夷七之二,四之一九。

② 《宋史》卷一八五《食货志下七·互市舶法》。

③ 见近人宁志新《唐代市舶使设置地区考辨》,载于《海交史研究》1996年第2期。

达,荆湖、江南、淮南、两浙等地,都设有大型的造船场。远洋航船的制造技术,已达到了一个新的水平。与外国船相比,宋船船体大,吃水深、耐风涛,载重最大,一般可乘五六百人,多者可达千人,在航海中占居重要的地位。外国商人及贡使来华,多搭乘中国船^①。四是航海技术的进步。古代人民在长期的航海实践中,创造并积累了丰富的海洋知识和航海经验。到了宋代,航海技术大踏步地向前推进。北宋时,在古代“司南”的基础上又发明了指南针^②,南宋时,还进一步使用罗盘针^③。唐代已经重视水陆地图的绘制,宋代便有航海地图的明确记载。如咸平六年(1003年),知广州凌策曾向朝廷进呈《海外诸蕃地理图》^④;宣和五年(1123年),徐兢奉使高丽时,曾因“神舟所经岛洲苦屿而为之图”^⑤。南宋时,赵汝适也曾“阅诸蕃图”^⑥。我国自古就有海船乘潮航行和关于潮汐运动的论述,到了宋代,对潮汐的研究更有了显著的进步。天圣三年(1025年),余靖写出了《海潮图序》,进一步阐明了潮汐与四季及朔望的关系。至和三年(1056年),吕昌明编制潮汐表,宋政府将此表公布于码头,运用到航海上。此表后来收印在《淳祐临安志》中,名为《四时潮候图》,它比英国伦敦桥的潮汐表早一百五十多年。另外,沈括还曾对潮汐的“港口常规时差”作了明确的定义^⑦。指南针的发明和使用、航海地图的绘制和对潮汐的熟练掌握,都标志着宋代航海技术的巨大进步。

除以上3个方面之外,坊市制度的打破也在一定程度上引起

① 《梦粱录》卷一二《江海船舰》,《蒲寿庚考》页九六至九九。

② 《萍洲可谈》卷二。

③ 曾三聘《因话录》,《梦粱录》卷一二。

④ 《长编》卷五四咸平六年五月乙卯条。

⑤ 《宣和奉使高丽图经》卷三四。

⑥ 《诸蕃志·赵汝适序》。

⑦ 《梦溪笔谈·补笔谈》卷二《象数》。

了城市交通面貌的变化。

宋代交通不仅在面貌上发生了重大变化,而且在管理上也立制甚多。

二

交通是各种运输和通讯的总称,即人类自身及劳动产品和各种信息的移动和输送。它是人类社会活动的基本内容和历史发展的必备条件,因此,是史学研究的重要课题。20世纪以来,史学界对交通史的研究取得了丰富的成果,出版了许多交通史的专著和资料集,单篇论文与有所涉及的著作更是难以数计。研究宋代交通的重要专著有日本学者青山定雄的《唐宋时代的交通与地志地图研究》^①和香港学者赵效宣的《宋代驿站制度》^②。主要论文有王夔强的《宋代交通制度考略》系列^③、魏重庆的《两宋时代的交通事业》^④、(日本)真上隆俊的《关于南宋邮铺一点考察》^⑤和程民生的《略述宋代陆路交通》^⑥等。论及宋代交通的著作主要有白寿彝的《中国交通史》^⑦、傅筑夫的《中国封建社会经济史》第五卷^⑧、漆侠的《宋代经济史》^⑨、郭正忠的《宋代盐业经济史》^⑩、王瑞明的《宋

① (日本)吉川弘文馆 1963年(昭和三十八年)出版。

② (台湾)联经出版事业公司 1983年出版。

③ 《安雅》1935年5月—1936年1月中5期。

④ 《正风半月刊》1936年7月,2卷11期。

⑤ (日本)《东洋学报》三四一一四。

⑥ 《陈乐素先生诞辰九十周年纪念文集》。

⑦ 中国书店 1984年出版。

⑧ 人民出版社 1989年出版。

⑨ 上海人民出版社 1987年出版。

⑩ 人民出版社 1990年出版。

代政治史概要》^①、周宝珠的《宋代东京研究》^②、林正秋的《南宋都城临安》^③、陈高华、吴泰的《宋元时期的海外贸易》^④、汪圣铎的《两宋财政史》^⑤和刘伯骥的《宋代政教史》^⑥等。

宋代交通史的研究虽然取得了不少的成果,但仍不能让人满意。其成果数量和质量纵向比较,弱于汉、唐、元、明诸代交通史的研究;横向比较,弱于同代政治、经济、军事、文化等方面的研究(当然,交通与这几个方面有密切的联系,但作为学术研究课题,可相对独立论之)。尤其是近几年来,宋代交通史方面的论著极为少见。

宋代交通史的研究成果,尤以交通管理制度研究最为不足。主要表现在3个方面。一是缺乏综合全面的研究。王夔强的《宋代交通制度考略》虽名为制度研究,但多是考述宋代交通工具和设施的种类及制造情况,仅略及驿传制度之一点;赵效宣的《宋代驿站制度》乃驿传制度的专论;青山定雄的《唐宋时代的交通与地志地图研究》也仅限于驿传制度与漕运制度。其他论著也多偏重于这两个方面。其余如关津管理制度、边塞与海上对外交通管理制度以及交通设施的修护制度研究,都仍是空白或相当薄弱。二是已研究的驿传和漕运制度尚须补充和深入。如驿传制度中驿与递的区别,官员行政差旅,对外国和少数民族使臣的接待,文书传递过程及弊端,漕运制度中的管理机构、运送方式、运输过程中的管理及效能与弊端等问题,或无专门论述,或不够全面具体,或尚有漏误,皆有待作补充和深入研究。三是驿传制度研究中还存在不少值得商榷的问

① 华中师范大学出版社1989年出版。

② 河南大学出版社1992年出版。

③ 西泠印社1986年出版。

④ 天津人民出版社1981年出版。

⑤ 中华书局1995年出版。

⑥ 台湾中华书局1971年出版。

题。如驿马与递马、驿券与头子、递铺种类划分、急脚递传递方式、金牌设立时间等。驿马与递马、驿券与头子问题是驿递分立的变化所致,因多数学者尚缺乏对驿递分立的深入研究,对这两个问题也就分辨不清,认识到驿递分立的青山定雄也未论及这两个问题。多数学者仍认为宋代驿中有马,而乘马之凭证就是头子,头子即驿券;有的学者则对此有意无意地回避而笼统言之。关于递铺种类的划分问题,多数学者皆认为递铺分成步递、马递和急脚递3种。关于急脚递的传递方式,存在着两大观点的分歧,日本学者多认为是步行传递,赵效宣则认为是骑马传递,两说至今悬而未决。金牌的设立时间也尚无定论。这一系列问题皆有待进一步探讨。

前人的研究虽然存在着一些不足,但开拓之功和已经取得的许多成果,为后人奠定了基础,值得我们崇敬和吸取。也正是前人的成果,给我的研究和写作提供了启迪和方便。

鉴于上述情况,我便以《宋代交通管理制度》为研究课题,力求在前人的研究基础上能有所舍弃补遗。

三

本书试图对宋代交通管理制度作一全方位的考察。全书共分5章,第一章主要考察宋代有关疆域内部人员往来的管理制度。其中详细比较了宋代驿递分立后,馆驿与递铺建置上的区别,对驿递分立所带来的驿马与递马、驿券与头子问题作了考辨。通过考辨,笔者以为,宋代驿马就是递马,官员差出所乘马匹由递铺提供,而馆驿中不再供马。同时,驿券与头子也各为两种不同的证券,头子为乘骑递马之用,而驿券则为公差人员入驿食宿和支取补给品的一种有价凭证。另外,笔者还阐述了公差人员对交通工具的乘用、随行吏卒的差给、驿券发放与入驿食宿及交通规则问题,并对关津管理制度和对外国及少数民族使臣的接待制度作了初步探讨。

第二章探讨文书传递制度。主要阐述递铺的种类、内部组织结构、政府管理系统及文书传递等级和过程,并总结宋代文书传递管理制度的建树,剖析管理中的种种弊端。其中对递铺分类问题,文书传递方式上的传统看法进行了商榷,对金字牌创设的时间提出了自己的观点。笔者认为,宋代的步递、马递、急脚递只是3种传递等级,是一般递铺兼具的3种职能,虽然有的递铺职能不全,但不能简单地将递铺分为3类。对于急脚递骑马传递与步行传递之说,笔者通过对史料的辨析和理证,持折中之说,认为急脚递只是传递等级的标志,不限于一种传递方式。关于金字牌的创设时间,也提出了自己的见解。

第三章是关于物资运输制度。在前人研究的基础上对宋代纲运的概况如管理机构、纲制编排、运输方式等问题作了进一步阐述,重点考察了客观交通条件的变化在漕运法由转般向直达过度的作用和纲运过程中的各项管理措施,总结了纲运管理成败的经验教训。认为宋代纲运有许多成功的管理经验,但官吏的腐败导致了纲运中的种种弊端。还指出宋代漕运法由转般向直达过度,除盐法的变革和余本的丧失等原因外,交通条件的改善也不容忽视。

第四章为边塞与海上交通制度。对这一无专门论述的问题进行了初步探讨,概述了宋代边塞与海上交通管理禁防与任务,考察了对进出口人员和商船的诸项管理措施,并对其管理特点作了简要总结,得出宋代对外交通管理在陆路上表现保守,而在海上则表现出积极与开放的结论,这正是宋代政治形势和交通面貌的变化所决定的。

第五章为交通设施的修护制度,主要是概述宋代对道路、桥梁、馆驿、递铺和水运河渠等交通设施的维修与保护的管理机构和管理措施。

研究宋代交通管理制度,意义在于了解宋代有关的典章制度,并总结历史经验教训,为今天的交通及其他管理服务。