

中央研究院歷史語言研究所專刊之八十三

唐代交通圖考

序言 總目

第一卷 京都關內區

嚴耕望 撰

中華民國七十四年(1985)五月
中華民國·臺北

中央研究院歷史語言研究所專刊之八十三

唐代交通圖考

序言 總目

第一卷 京都關內區

嚴耕望 撰

中華民國七十四年(1985)五月
中華民國·臺北

中央研究院歷史語言研究所專刊之八十三

唐代交通圖考

定價：平裝新臺幣 400 元，美金 10 元
精裝新臺幣 500 元，美金 12.5 元

版權所有·不准翻印

編者 嚴耕望
發行者 中央研究院歷史語言研究所
臺北市南港區
印刷者 文滙印刷廠有限公司
臺北市環河南路二段 211 號
代售處 臺灣商務印書館
臺北市重慶南路一段
學生書局
臺北市羅斯福路三段 298 號
三民書局
臺北市重慶南路一段 61 號

中華民國七十四年五月出版

序 言

交通爲空間發展之首要條件，蓋無論政令推行，政情溝通，軍事進退，經濟開發，物資流通，與夫文化宗教之傳播，民族感情之融和，國際關係之親睦，皆受交通暢阻之影響，故交通發展爲一切政治經濟文化發展之基礎，交通建設亦居諸般建設之首位。中國疆域遼闊，交通建設尤爲要務，故中山先生避總統之位，即以鐵道建設爲己任，其立意蓋以交通建設爲國家一切建設之基本也。

其在古人亦早有此認識。先秦史事邈遠，姑不涉論。秦人爲政，尤重交通。惠文圖蜀，先誘蜀人通石牛道。^①昭王承之，「棧道千里，通於蜀漢。」^②既利巴蜀物資，且以加強控制。始皇大治「馳道於天下，東窮燕齊，南極吳楚」，^③北鑿直道至九原，^④世責其便遊幸，實則此項建設與「墮壞城郭」^⑤爲加強國家統治之兩項相對政策，一以削弱六國餘燼之抗拒力，一以加強中央軍政之控制權。始皇雖暴，但極勤政，車駕屢巡，亦有其重大之政治意義，何得以遊幸薄之！至漢武帝通西域，而恃河西走廊爲孔道，故「列四郡，據兩關」，「自敦煌西至鹽澤（今羅布泊），往往起亭。」^⑥亦以交通建設爲加強軍事外交之手段。漢制，縣有蠻夷者曰道，^⑦正以邊疆少數民族地區，主要行政措施惟道路之維持與控制，以利政令之推行，物資之集散，祈漸達成民族文化之融和耳。下及隋煬，大開運河，

① 水經注二七沔水注引來敏本蜀論，寰宇記一三三興元府褒城縣褒谷條引十三州志。

② 史記七九范雎傳，參一二九貨殖傳。

③ 漢書五一賈山傳。

④ 史記六秦始皇本紀。

⑤ 同上。

⑥ 漢書九六上西域傳序。

⑦ 漢書一九上百官公卿表上。

唐人利之，「交廣荆益揚越等州運漕商旅往來不絕。」^⑧ 雖云「東南四十三州地，取盡脂膏是此河。」^⑨ 但唐代後期，以東南財賦支持西北之軍政，正賴此河爲之餽運，^⑩ 而南北經濟文化之溝通，運河自亦有其重要之作用。故李吉甫已云，「隋人作之雖勞，後代實受其利。」^⑪ 皮日休更謂「共禹論功不較多」也。^⑫ 於以知交通之暢阻對於國家之盛衰，地方之開發，與民生之調劑，皆具有莫大之作用，治史者豈得不三致意焉。

余自青少年時代留意歷史地理，尤重國計民生諸大端。民國三十五六年，決定從事唐代人文地理之研究，視野所屆，除一般政區沿革外，泛及經濟、社會、文化、民族各方面，凡涉區域分佈發展者，皆在搜討之列，而特置重交通路線一課題，諸凡正史、通鑑、政書、地書、別史、雜史、詩文、碑刻、佛藏、科技、雜著、類纂諸書，及考古資料，凡涉中古交通，不論片紙巨篇，搜錄詳密，陳援庵先生謂「竭澤而漁」，^⑬ 余此項工作庶幾近之。至民國五十五年，所錄基本資料殆逾十萬件，遂開始分區逐題撰述，首成藍田武關道篇。迄去歲(1983)又已十七年，完成京都關內、河隴磧西、秦嶺仇池、山南劍南、河東河北諸地區之寫作，都凡五卷五十餘篇，約一百四五十萬言。尙有河南淮南、江南嶺南、河運海運及館驛交通制度諸卷待續撰述。承史語所丁邦新所長邀約回臺工作，並促完成此書，付本所刊行。念前寫五十餘篇，成文或逾十載，續獲材料多可增訂，遂暫輟第六卷河南淮南以下諸卷之寫作，就已成舊稿逐一增補，或且改寫。余於此書已付出三十七年之歲月，亦爲平生功力最深、論辯最繁之述

⑧ 通典一七七引坤元錄。參注⑩。

⑨ 李敬方汴河直進船，唐詩紀事五八。

⑩ 前人屢有此論，其詳細發揮見全漢昇唐宋帝國與運河。

⑪ 元和志五河南府河陰縣汴渠條，「自揚益湘南至交廣閩中等州，公家運漕，私行商旅，舳舻相繼。隋氏作之雖勞，後代實受其利焉。」

⑫ 皮日休汴河懷古（全唐詩九函九冊日休集八）。

⑬ 李瑚勵耘書屋受業偶記（勵耘書屋問學記）；陳智超史料的搜集、考證與運用——介紹陳垣的治學經驗（文史哲學者治學談，1983年1月，岳麓書社）。

作，然問題不得其解者仍甚多，學術求精，固無際涯！如有同好，盼共商榷。

回想余爲此書本不期有現今之成果，以爲二十萬言即可畢事，不意耗時四十年，文繁兩百萬，而內容所獲尤非事先所能想像者。舉其大端，如松潘高原，向視爲荒蕪境域，人跡罕到；乃其實，自漢末南北朝以來，岷嶺、松潘草原即爲西北河湟青海地區南通長江流域之一要道。唐置館驛，南通成都，東接散關，北達河隴，爲唐與吐蕃必爭之地。此其一。唐蕃兵爭之核心在河湟青海地區，蓋地形所限，兩國交通惟此爲坦途也。故唐人於此極力經營，州軍鎮戍星羅弈布，前人皆矇然莫辨。經此詳考，當時唐蕃兵爭之形勢，使臣商賈之進出，皆得按圖指證。此其二。涼州（今武威）境域，兩宋以來，久陷荒殘，但於唐世，實爲繁榮大都會之一，驛道兩線東達長安，亦斑斑可考。其西所謂河西走廊，遠通西域。其道雖早有經營，但前人於此仍多茫然，岑仲勉先生云，「漢唐在玉門以西未見驛傳之記載。」^④此非一人之見也。乃其實，唐代驛傳之推行遠達安西（今庫車）、北庭（今孚遠）以西諸屬國，唐代史志與唐人詩篇累累可考。而近代敦煌、吐魯番出土文書^⑤所見，瓜州常樂（今安西縣西）西通沙州（今敦煌）有南北兩道，及北通伊州（今哈密）大磧道，館驛名稱里距皆一一詳明；西州（今吐魯番東七十里阿斯塔那南五里 E89°40'·N42°50'）東西道上館驛名稱可知者亦數逾十五，且北朝已置驛，不始於唐。此其三。長安北通河上三驛道，分達靈（今靈武南）、豐（今狼山、晏江間約 N41°·E107°40'-50'）、勝（今托克托西黃河南十二連城 E111°·N40°13'）三州，豐州驛使通傳長安不過四日餘，亦盡中古驛傳快捷之能事。而河上重鎮之天德軍（約 E109°·N41°之西北，今烏梁素海東北水濱），其地望久不能詳，近亦準確知之。且賈耽所記天德軍東通雲中（今歸綏、托克托

④ 中外史地考證前言。

⑤ 瓜沙伊州間驛道，詳見沙州都督府圖經（羅振玉鳴沙石室佚書本）。吐魯番出土文書現僅出版至第六冊，所見館驛不多；此處所云館驛數逾十五，係據新疆歷史文物頁五一。

間)之塞外道,爲自古用兵之要,後人無能明之者,亦得據今圖,考故事,一一證之。此其四。唐與回紇邦交常陸,有豐州高關(今狼山口 E107°25'·N41°20',或石蘭計口 E107°30'·N41°20')、甘州居延海(約 E101°30'·N42°30')、庭州特羅堡子(今北塔山南,約 E90°30'·N45°稍南地區)三道相通。此三道今雖不能詳,但大要途程可曉。且回紇入唐先取鶻鶻泉入高關至豐州,南下靈、夏(今白城子 E108°50'·N38°),後避吐蕃之逼,使臣商旅乃由高關東行繞經天德、振武(今歸綏、呼和浩特),取太原入長安,迂迴千餘里,是亦非研史者所能想像。此其五。東北邊塞,居庸(今關)、古北(今古北口)、盧龍(東晉至唐道出青陘,蓋今青山口 E118°35'·N40°25')、渝關(今山海關)四道並出,而取途不詳,今得歷歷指證。此其六。飛狐(E114°35'·N39°35')之險,久著史冊,而關隘之要,因時代而轉移,中古北魏前期,尤爲入塞之第一要道,南北通使,君主南巡,皆所取途,朔代之雁門反居其次,此寓有經濟、歷史、地理之意義,非一般讀史者所能想像得之。此其七。劍南邊區,諸道並出,而通南詔之青溪、石門兩道爲著,此蠻書已著錄者,前人考研,頗失粗疏,今皆詳爲比證,事乃大明。此其八。雲南通安南交州之陸道,前人論者多家,^⑩皆以今紅河線當之;實則取葉榆河谷,今盤龍江。此其九。以上所言,皆邊區也。反顧內地,長安、洛陽爲西東兩都,交通至繁,沿途館驛相次,榆柳蔭翳,軒騎翩翩,鈴鐸應和,固唐代之第一大驛道也。以云途程,必謂大抵與今隴海路相當,而實不然。自嶠山以東,南取永寧(今洛寧東北、三鄉鎮西北),東循洛水,與今道異,與漢以滎池、新安道爲主者亦異。而兩都間計程八百餘里,置驛三十四五,今考其名號尚十得八九。他如長安太原道、洛陽太原道、藍田武關道、駱谷道、

^⑩ 吳承志唐賈耽記邊州入四夷道里考實卷三(劉氏求恕齋叢書本);伯希和著、馮承鈞譯交廣印度兩道考(商務史地叢書本);向達蠻書校注卷一及六(1962年中華書局本);方國瑜古涌步之位置及步頭之方位(滇史論叢第一輯)。

襄斜道、金牛道、荆襄道、太行東麓走廊道等，館驛名稱亦頗有可考者。凡此館驛多出於詩人之吟詠，而可考位其今地，亦出想像之外也。此其十矣。此外如襄斜、陰平諸道之名實，洛南三關、太行八陁之通塞，黃河關津之建置，永濟通渠之流程，三峽水運之興盛，大堤商貿之繁榮，渤海海運之發達，河套、代北水運之績效，以及東南沿海海運之萌芽，諸如此類殆難盡列。

大抵唐代交通以長安、洛陽大道為樞軸，汴州（今開封）、岐州（今鳳翔）為樞軸兩端之伸延點。由此兩軸端四都市向四方輻射發展，而以全國諸大都市為區域發展之核心。如東北之太原（今晉源）、幽州（今北平），西北之靈州（今靈武南）、涼州（今武威）與鄯州（今樂都），西南之成都，東南之揚州，直南之荊州（今江陵）；而廣州、交州（今越南河內）則對海外海運之港口也。全國大道西達安西（或至葱嶺），東窮遼海，北踰沙磧，南盡海隅，莫不置館驛，通使命，而國疆之外，凡唐之聲威所曾屆達處，亦頗有中國館驛之記錄。^⑭ 唐制三十里一驛，開元盛時，凡天下水陸驛一千六百三十九所，量閒劇置船馬。水驛船數自兩隻至四隻，陸驛馬數自八匹至七十五匹，都亭驛有踰百匹者。按實考之，驛距疏密無定準，交通繁忙大道或不到三十里，而邊遠地區，有疏距八十里以上者，^⑮ 平均距離當在四十里以上，則全國驛道踰六萬五千里。交通路線既長，驛置船馬亦夥，可想見其時之交通量。官驛之外，民間亦置私驛客舍供商旅，沿途寺院亦具客舍之作用。^⑯ 前文已言兩京大道交通繁忙，國史補記通池道中一次前車故障，後隊客旅鈴鐸數千，羅擁不能行，尤見兩京交通之盛況。而通典（卷七）云，「東至宋（今商邱）、汴，西至岐州，夾路列店肆待客，酒饌豐溢，每店皆有驢賃客乘，倏忽數十里，謂之驛驢。南

⑭ 三國史記三七地理四引賈耽古今郡國志：「渤海國南海、鴨綠、扶餘、柵城四府。……自新羅泉井郡至柵城府，凡三十九驛。」

⑮ 長安西通安西驛道篇下引沙州都督府圖經，瓜、伊間大磧道九百里，中間置十驛，半數驛距在八十里以上。

⑯ 續高僧傳二五法琳傳，以百牢關為四方衝會，「乃宅寺關口，用接遠實，故行旅賴之。」

詣荆、襄（今襄陽），北至太原、范陽（今北平），西至蜀川（指成都），涼府（即涼州），皆有店肆以供商旅，遠適數千里，不持寸刃。」則四方交通亦顯活絡。杜翁詩云，「久客多枉友朋書，素書一月凡一束」。²⁰私人信件來往頻繁，正見當時交通之便利也。

交通之外，有隨文旁涉者，如國疆，如互市，如軍鎮，如唐詩地理等。茲僅以國疆言之。古代國疆，載籍模糊，前人繪圖，多以意爲之，不得已也。但至唐已可略考。乃楊守敬歷代輿地沿革圖之唐地理志圖，竟繪唐代西疆止於瓜（在沙州東）、沙（今敦煌），其西北之伊（今哈密）、西（今吐魯番東七十里阿斯塔那南）、北庭（今孚遠北二十里破城子）皆摒於唐疆之外。按安西（今庫車）、焉耆（今縣）各自爲國，中央僅置鎮戍，爲之統攝，其勢雖略勝於今日蘇俄之於東歐，然究非中國正州，摒歸藩屬，不入版圖，猶自可也。但其東之伊、西、北庭三州，乃唐室正州，在括地志三百六十州之列，通典、元和志、唐書地志亦在版圖，其行政領縣視瓜、沙以東之正州絕無差別。庭州最西領縣爲輪臺，在州西四百二十里，約今阜康縣（E87°56'·N44°10'）地區，西州最西領縣爲天山，在州西一百五十里，約今托克遜（E88°35'·N42°48'）地區，唐有西州、庭州幾三百年，故唐代西疆最保留之擬定當在今迪化西山，與天山南支之阿海泉山口（約 E88°30'·N42°30'）。宋祖玉斧一劃，盡棄大渡河以南之地，²¹壯士斷腕，勢不得已；楊圖何竟率筆一揮，棄地幾三千里！自後日人箭內互編東洋讀史地圖，一承楊圖，瓜沙以西皆屬蕃界，國人依樣葫蘆，一仍舊貫，²²宜乎俄人謂新疆自古未入中國版圖矣！可爲一嘆！余詳考交

²⁰ 杜翁善秋任裴道州手札遺與（鏡銓二〇）

²¹ 方輿勝覽五六黎州大渡河條。

²² 楊圖刊於宣統元年（1909）。箭內互圖初版於大正元年（1912），其後屢次增補及和田清補本（昭和十五年1940）皆未更訂。箭內圖流通最廣，故國人所編地圖，多承其誤，如董世亨歷代疆域形勢圖即其一例。余所見最早將伊西庭三州繪入唐代版圖者，似以松井等、松田壽男所繪之唐代亞洲總圖爲最早，（刊東洋文化史大系之隋唐之盛世卷末，日本誠文堂新光社出版，昭和十三年1938。）余撰括地志序都督府管州考，作唐初括地志府州圖，（唐史研究叢稿，新亞研究所出版，1969年。）亦已將伊西庭三州繪入版圖。近人作圖雖已有改正者，但取箭內圖者仍甚多。國人治學，不但抄襲成風，而且盲目不知所擇，可爲一嘆！

通，必涉國疆所屆，凡所考獲，指證分明。例如北疆，自今迪化而東，循北塔山脈（ $N45^{\circ}\cdot E90^{\circ}-93^{\circ}$ ）至吉奇吉奈山脈（ $N45^{\circ}\cdot E96^{\circ}-99^{\circ}$ ），此唐代北庭通回紇道所經之國界也。又東微南，至戈壁阿爾泰、諾顏博格多山脈（約 $N43^{\circ}\cdot E101^{\circ}-105^{\circ}$ ），即唐史所謂花門山也。居延海北三百里之花門山堡（約今鄂博圖廟 $E101^{\circ}25'\cdot N43^{\circ}$ ），蓋居延道中唐疆之最北鎮戍，杜詩「聞道花門破，和親事已非」，此其地矣。又東騰鶉泉（約今烏尼烏蘇 $E107^{\circ}30'\cdot N41^{\circ}45'$ 至貢嘴泉 $E106^{\circ}10'\cdot N41^{\circ}30'-40'$ 地段）、木刺山（天寶間置橫塞軍，約今烏拉特中旗 $E108^{\circ}10'\cdot N41^{\circ}50'$ 地區）、黑沙城（約今烏拉特後旗地段）、諾真水（今百靈廟 $E110^{\circ}28'\cdot N41^{\circ}40'$ ），此四地皆當積口，屬唐境；其北屬突厥、回紇。又東雲州（今大同），「北至長城蕃界三百里。」殆今烏蘇木海子（ $E113^{\circ}15'\cdot N40^{\circ}50'$ ）地區。又東至大寧城（今張家口 $E114^{\circ}45'\cdot N40^{\circ}45'$ ）北數十里，又東包禦夷故鎮（今獨石口、雲州堡之正中間，約 $E115^{\circ}45'\cdot N41^{\circ}10'$ ）；今馬尼圖山脈東至獨石口外之長城，蓋即唐之國界歟？禦夷鎮塞外之冷陁山（契丹名炭山）即奚王避暑牙帳矣。又東南度雲嶺，一名墨斗嶺，唐置墨斗軍，在柳河（今伊遜河）西二十里，灤河北岸（約 $E117^{\circ}30'\cdot N41^{\circ}$ ）。柳河即唐、奚國界也。又東北營州（今朝陽）西北百里有松陁嶺（約今朝陽西北大青山 $E120^{\circ}5'\cdot N41^{\circ}40'$ 處）；其西奚，其東契丹。而秦長城在此北二百里外，視唐疆爲遠屆矣。營州東出驛道，經燕州（今義縣），巫閭守捉城（約今北鎮），渡遼水至安東府故城（今遼陽）。城西北、東北八十里皆契丹境。蓋驛道線之北不遠處亦皆契丹境。以上所陳，皆唐代長時期穩定之北疆。就中除北庭通回紇道中之國界稍涉推測外，餘皆有實證，不可易。

凡此百端，皆詳徵史料，悉心比勘，精辨細析，指證詳明，俾後之讀史治史，凡涉政令之推行，軍事之進退，物資之流通，宗教文化之傳播，民族社會之融和，若欲尋其徑途與夫國疆之盈虧者，莫不可取證斯編，此

余之職志也。至於解詩、正史，補唐宋志書之奪譌，糾明清志書之失誤，皆餘事矣。

抑余嘗思，過去所出兩書，及此圖考，所得成果，無論規模與創獲，皆大出自我預計之外。推原其故，殆亦平生治學之方式有以致之。蓋余爲學，既詳徵史料作深入之研究，又期廣被於全面，嚴密組織，成其系統。深入與廣面本難兼顧，而余奮力爲之。余才思平庸，尤病遲鈍與記憶，特以強毅沈潛，遵行計畫，深思慮，窮追索，不畏艱辛，不求近功而已。幸故籍不吝其寶，勤力能用心思者，皆得深掘冥搜，出其隱蘊，加以仔細辨析，精心組構，宜能密實有獲，且具規模也。方今青年學子每以治學相詢，當以誠告，不覺坦言，語病自信，讀者諒之！

再者，當代前輩學人晚年著述，往往寄寓心曲，有一「我」字存乎筆端。^②余撰此書，只爲讀史治史者提供一磚一瓦之用，「今之學者爲人」，不別寓任何心聲意識。如謂有「我」，不過強毅謹密之敬業精神與任運適性不假外求之生活情懷而已！再則，古人云「讀萬卷書，行萬里路」。少年時代，深契斯言，初中畢業，嘗欲投考安徽二中，以就黃山，而未果，意甚憾之。民國三十四五年，在李莊本所，聽李霖燦先生講玉龍雪山，^③峻拔雄麗，異花積雪，令人神往，平生聆講，感受之深，至今不忘，未有逾於此者，亦好奇探勝之心情也！今者，書讀萬卷固有餘，路行萬里，則托足空航，留鴻異域耳；祖國山河，惟溯三峽，攀峨眉，攬青城，登鍾阜而已。乃於古人詩文書史故紙堆中，遍識華宇山川形勢，景物民情，舟車繁會，夷夏走集，僧道遊化，墨客吟踪，以及關塞鎮戍，政區背景，戰略進退，興亡百端；「讀記憶仇池」，^④神遊千萬里，亦靜坐書齋之一賞心

^② 參看余英時陳寅恪的學術精神和晚年心境（明報月刊1983年1月號、2月號；收入陳寅恪晚年詩文釋證，時報出版公司。）及拙作史學二陳（大陸雜誌六十八卷一期；收入治史答問第十七篇，臺灣商務印書館。）

^③ 在雲南麗江縣北，民國地圖集·雲南地形圖約E100°10' .N27°5'。中共地圖集同，海拔5596公尺。

^④ 杜翁秦州雜詩卒章（詳注七、鏡銓六）。按仇池山爲中古時代文人嚮往之避世勝地，詳第三卷·附篇三出古時代之仇池山。

樂事也。如謂有「我」，此又其一端矣！

此書撰述，尙未竣事，本不期即時出版，承丁邦新、管東貴、毛漢光、陳慶隆諸位先生之雅意，多方籌劃，又承黃慶樂先生繪製地圖，廖華淑、廖幼華兩位小姐之謄錄與校稿，華淑小姐且爲編製引得，而印刷諸務委煩盧建榮先生，賴諸同人之協力，俾此稿能早日問世，衷心感荷，並此謹致謝忱。

草序既竣，不覺念及傅孟真先生。若當年先生不能大公無私接納一位毛遂自薦之陌生青年，或不能雅量優容其入所前即懇拒第一項指令，^②則余縱能勤力爲學，成績所獲，定必遠遜。先生胸懷之磊落，愛護青年之熱忱，令人至深感念，走筆至此，不禁涕淚之交零也！

民國七十三年（1984）雙十節初稿，十四日增訂再稿，二十日三稿。嗣續飾訂，十一月四日畢功。承徐叙賢、殷正慈兩位學長指正數字，謝謝。七十四年四月四日初校，十六日再校，增交通概況一節。五月九日三校定稿。時在七十歲駒隙中，敬以獻慰

雙親暨諸兄嫂在天之靈

② 詳見我對傅孟真先生的感念。（刊仙人掌雜誌第一卷第一號中國的出發，民國六十六年三月。）

唐代交通圖考

凡 例

- 1.全書以區域分卷，以路線爲篇。每篇考論沿途所經州府軍鎮、館驛津梁、山川形勢、道里遠近，並及古蹟詩篇，引證史料繁富，且多委曲辯論處，故文體至繁，若以一般「常行體」爲之，勢必使讀者如墜五里霧中，不辨東西。故各篇惟引言及綜結用「常行體」，其本論皆採「綱目體」，期能以簡馭繁，使讀者易於領會。（最後改訂稿，本欲改用「複合體」，惟預計費時太多，不克如願，只於目文中，就可獨立爲節目者，加小標題，以助檢讀。）至於附篇各文，則不拘體式。
- 2.本論綱文大字頂格，目文小字低格，以清眉目，使綱目分明，不致混淆。讀者若只欲略識大體，可僅讀大字綱文；若欲明悉得此綱文之原委，則須詳讀小字目文。惟引言與綜結無綱文目文之別，故只用小號字，讀者仍須詳看。
- 3.簡注書於正文中，以（ ）識之。較詳之注，以①②③……識之，分別排於正文本頁之下欄。
- 4.（ ），除注今地及作其他簡注外；引書原文有脫佚或省略者，亦加（ ）以補足之。又引書原文中有〔 〕者，其前一字疑爲此字之譌。
- 5.數目字以中文書寫爲原則。惟下列數字用阿拉伯字書寫：一、經緯度。二、海拔高度（以公尺計爲原則）。三、（ ）中西元年數。四、目文中里數有須作表或比論里距作計算者。
- 6.除標目外，所有人名、地名、書名、年號皆標專用符號，以便閱讀。
- 7.地名今釋，除別有考證者外，大體以讀史方輿紀要（參青山定雄中國歷代地名要覽）、嘉慶一統志及臧勵蘇等中國古今地名大辭典（商務出版）爲依據。故今地實包括清代而言。
- 8.參考地圖，以國防研究院出版中華民國地圖集（簡稱民國地圖集）及美國 Operational Navigation Charts（簡稱 ONC）爲主，間亦參考其他地圖。兩圖經緯度偶有參差而不能判斷何者可能較準確者，則折衷書之，旨在使讀者能在任何地圖

中識別此地名之大體位置。

9. 每篇考論結果，皆繪成地圖，附於每篇之末，以便讀者之瞭解與應用。有數篇合繪一圖者，則以置於最後一文之後為原則。諸圖皆由作者繪製稿本，請黃慶樂先生技術謄繪。限於種種條件，諸圖標記及文字大小不能一致；且所製地圖僅能略示大體，若圖中經緯度與篇中文字有出入者，以文字為準。
10. 本書主要為考論唐代國內交通路線。對外交通，除北通回紇，東南通奚及契丹外，皆未論及。蓋對外交通路線除唐代志書所記者外，其他可考資料殊少，況國際學人多有大體之研擬，余亦無力更事詳考，故輯錄唐史舊文附於編末，以待後人作進一步之研究。
11. 末附參考書目，以本書曾引用者為限，不煩濫列。就基本書籍言，可謂已參取殆遍；惟惜宋元明清方志未能一一旁參，亦勢不得已也。
12. 此書涉及唐代地名極多，為便於檢讀計，各卷末皆附「綱文古地名引得」，其兩卷合訂一冊者，則合編「引得」，置於冊末，逮全書出齊後，再編「總引得」，附於全書之末，以增加讀者之便利。惟附篇多非綱目體，故其古地名未能編入。

唐代交通圖考

總目錄

序 言

凡 例

第一卷 京都關內區

第二卷 河隴磧西區

第三卷 秦嶺仇池區

第四卷 山劍滇黔區

第五卷 河東河北區

第六卷 河南淮南區

第七卷 江南嶺南區

第八卷 河運與海運

第九卷 交通制度

第十卷 綜結

附錄一 地望無考館驛錄

附錄二 唐代對外交通路線中文資料輯要

附錄三 引用書目

附錄四 成書後記

附錄五 網文古地名引得

廖華淑

唐代交通圖考

第一卷 京都關內區

目次

- 篇壹 兩京館驛 1
圖一 唐代兩京館驛分佈圖
- 篇貳 長安洛陽驛道 17
圖二 唐代長安洛陽道驛程圖
- 篇叁 長安太原驛道 91
圖三 唐代長安太原道驛程圖
- 篇肆 洛陽太原驛道 129
圖四 唐代洛陽太原道驛程圖
- 篇伍 中條山脈諸陁道 163
圖五 唐代兩京館驛與三都驛程圖
- 篇陸 長安西北通靈州驛道及靈州四達交通線 175
- 篇柒 長安北通豐州天德軍驛道 229
- 篇捌 長安東南通勝州振武軍驛道 259
- 篇玖 天德軍東取諾真水汭通雲中單于府道 277
- 篇拾 關內河東間河上諸關津及其東西交通線 289
- 附篇一 唐代河套地區軍事防禦系統 315
圖六 唐代關內道交通圖
- 附篇二 唐代安北單于兩都護府考 323
圖七 唐代安北單于兩都護府建置遷徙圖
- 附：本卷網文古地名引得 廖華淑