

明代
代
軍
站
考

附：一統路程圖記、土商類要

楊正泰 著
上海古籍出版社

K928.648
0

明代驛站考

附：一統路程圖記、士商類要

楊正泰 著

上海古籍出版社

YANG ZHENGTAI

A STUDY OF THE GOVERNMENT STAGING-POSTS NETWORK
IN THE MING DYNASTY

APPENDIX,

A COMPREHENSIVE ILLUSTRATED ROUTE-BOOK

&

A COMPENDIUM OF INFORMATION FOR
GENTLEMEN AND MERCHANTS

SHANGHAI ANTIQUARIAN BOOKS PUBLISHING HOUSE

滬新登字109號

明 代 驛 站 考

附：一統路程圖記
士商類要

楊正泰 著

上海古籍出版社出版

(上海瑞金二路272號)

上海書店上海發行所發行 上海百科印刷廠印刷

開本787×1092 1/16 插頁6 印張24.5 字數473,000

1994年6月第1版 1994年6月第1次印刷

印數：1—800

ISBN 7-5325-1297-5

K·128 定價：42.75 元

前言

《明代驛站考》包括正文和附錄二個部分。正文《明代驛站考》是我研究明代驛站和驛路的成果。附錄是兩部徽商編纂的專書——《一統路程圖記》和新安原版《士商類要》。

《明代驛站考》重在考證今地和編繪驛路圖。考證今地，就是參照文獻記載和古今地圖，綜合州縣治所遷移、驛站併改、河道變遷、古今里距換算等多種因素，進行分析研究，確定二千多個驛站在今天的地理位置。編繪驛路圖，就是根據標準年代，對驛站進行甄別選擇，遴選有關驛站入圖，力求準確地復原驛站配置情況和驛路分佈情形。因此，《明代驛站考》兼有工具書的性質，能為讀者閱讀古籍、研究明史和中國歷史地理提供方便。

《一統路程圖記》備載二京十三布政司水陸路程，尤詳於府州縣道路的起訖分合，各地山川險夷、食宿條件、出產情況、牙行特點和社會治安等，亦間有所記。新安原版《士商類要》是一部記載水陸路引和其他相關內容的讀物。其中，明代的行政區劃、官吏配備、辦事衙門，商賈須知的歷史知識、貿易行情、處世經驗、法令條文、養身之道等，皆有輯錄。這二部專書，史料價值很高，均屬稀有古籍，故加以整理，附錄於後。

新安原版《士商類要》的刊行，得到業師譚其驤教授、日本著名

漢學家、東京大學東洋文化研究所長斯波義信教授的熱情支持。我尋訪此書多年，無緣得見。一九八六年，譚師訪問日本，陪同的王妙發先生和大阪大學松田孝一先生為我尋訪此書，也未見到。譚師回國前，特意拜託斯波義信教授給予幫助，後來終於收到斯波義信教授從日本寄來的復印件。譚師又致函上海古籍出版社總編錢伯城先生，建議整理出版此書。錢伯城先生重視保護祖國文化遺產，慨然允諾。著名明史專家、中國人民大學韓大成教授也致函上海古籍出版社，希望此書早日出版。在這幾位前輩和著名學者的再三關心下，才有新安原版《士商類要》的問世。謹借此書出版的機會，向幫助和關心此書出版的師長和朋友們表示感謝。

上海古籍出版社汪賢度、陳稼禾、金良年先生對《明代驛站考》提過寶貴建議，陳偉慶、吳磊女士代為清繪地圖，亦在此表示謝意。筆者水平有限，疏漏錯誤之處，懇請讀者賜正。

楊正泰

一九八九年四月於上海復旦大學

目錄

明代驛站考

一 綜述

二 《明會典》所載驛考

京師(八)	直隸(九)	南京(二)	南直隸(二三)
浙江(三五)	江西(二七)	湖廣(二〇)	福建(二六)
山東(元)	山西(三)	河南(三)	陝西(三)
四川(五)	廣東(五)	廣西(五)	雲南(六)
貴州(六)			

三 《明會典》已革驛考

京師(六)	直隸(六)	南京(九)	南直隸(六)
浙江(七)	江西(三)	湖廣(三)	福建(七)
山東(七)	山西(五)	河南(五)	陝西(七)
四川(七)	廣東(七)	廣西(八)	雲南(八)
貴州(八)			

四 《明會典》未載驛考

京師(八)	直隸(八)	南京(八)	南直隸(八)
浙江(八)	江西(八)	湖廣(八)	福建(九)
山東(九)	山西(九)	河南(九)	陝西(九)
四川(九)	廣東(九)	廣西(一〇)	雲南(一〇)

目錄

貴州(一〇) 附考(一〇)

五 明代驛路圖(二十幅)

附錄

一 《一統路程圖記》

二 《士商類要》

後記

一〇

一三

一三

三九

三三

六八

八三

CONTENTS

"A study of the government staging-posts network in the Ming dynasty".

1. Synopsis	1
2. The staging-posts network as recorded in the " <i>Ming Hui Dian</i> " (Encyclopaedia of Government Institutions in the Ming Dynasty).....	8
Jing-shi (Beijing) [8] Zhi-li [9] Nanjing [11] Nan-Zhi-i [12] Zhejiang [15]	
Jiangxi [17] Huguang [20] Fujian [26] Shandong [29] Shanxi [32] Henan [35]	
Shaanxi [38] Sichuan [45] Guangdong [53] Guangxi [58] Yunnan [62] Guizhou [66]	
3. Staging-posts that were abolished as recorded in the <i>Ming Hui Dian</i>	68
Jing-Shi [68] Zhi-li [68] Nanjing [69] Nan-zhi-li [69] Zhejiang [71] Jiangxi [72]	
Huguang [72] Fujian [74] Shandong [74] Shanxi [75] Henan [75] Shaanxi [76]	
Sichuan [76] Guangdong [78] Guangxi [81] Yunnan [82] Guizhou [83]	
4. Staging-posts not recorded in the <i>Ming Hui Dian</i>	83
Jing-shi (Beijing) [83] Zhi-li [83] Nanjing [86] Nan-zhi-li [86] Zhejiang [87]	
Jiangxi [88] Huguang [88] Fujian [90] Shandong [90] Shanxi [93] Henan [93]	
Shaanxi [94] Sichuan [96] Guangdong [99] Guangxi [100] Yunnan [100] Guizhou [101]	
Appendix [103]	
5. Maps of the government staging-posts network in the Ming dynasty (twenty plates)	108
Appendix	
a) " <i>A Comprehensive Illustrated Route-Book</i> "	131
b) " <i>A Compendium of Information for Gentlemen and Merchants</i> "	229

明代驛站考

一 綜 述

驛遞制度歷史悠久。早在殷商時代，甲骨文中已出現「逄」、「遷」、「傳」等字，「逄」是「遷」的初字，「遷」是「駟」的本字，「駟」是後來的假借字。甲骨文中，又有「逄來歸」、「逄往」、「逄散」、「逄入」、「傳氏」等記載，說明當時已經出現驛遞機構，這是驛遞制度的起源。

春秋戰國時期，由於社會經濟的發展、商品交換的頻繁、政治交往的增多、交通工具的改進，驛遞機構和驛遞制度有所發展。這一時期的史籍中，「乘傳」和「侯館」的記載很多，如《左傳》莊公九年：「公喪戎路，傳乘而歸。」文公十六年：「楚子乘駟，會師於臨品。」成公五年：「晉侯以傳召伯宗。」襄公二十八年：「吾將使駟奔向諸晉以告。」《國語·吳語》：「徒遽來告。」《周禮·地官·遺人》：「凡國野之道，十里有廬，廬有飲食；三十里有宿，宿有路室；五十里有市，市有侯館，侯館有積。」遽，就是驛傳。侯館，與後世的驛館相似，是接待使客的處所。可見驛遞在當時已很普遍。這時的郵置，主要用於傳遞政治、軍事消息。《孟子·公孫丑》中所謂「德之流行，速于置郵而傳命」是也。

秦漢時期，中央集權的封建國家建立以後，以咸陽和長安為中心的郵驛通向四面八方，官員外出或宣達王命，多利用驛傳。《漢書·高帝紀》：「橫懼，乘傳詣洛陽。」便是一例。當時，驛路上設亭，亭是車旅食宿之所，每十里一置，設亭長管理。邊塞地區又置「燧」，燧有燧長。亭、燧的職能之一，是傳遞信息，具有郵站性質。漢代，「郵」「驛」有區別，「郵」由郵人步行傳送，「驛」派使者專送，所傳為公文急件，故以馬代步。此外，「驛」還設有傳舍，供驛使住宿，備有車輛，供官員或使者乘坐。驛車分等級，「四馬高足為置傳，四馬中足為馳傳，四馬下足為乘傳，一馬二馬為輶傳」。《漢書·高帝紀》如淳注引漢律。驛遞機構代代相因，魏晉時期亦然。《晉書·孫惠傳》：「每造書檄，越或驛馬催之，應命立成。」《魏書·明帝紀》：「帝驛馬召到，引入卧內」，皆為其證。惟用傳費用較大，已多省略，而郵驛仍舊。

唐代前期，政治修明，國力强盛，經濟、文化空前繁榮，驛遞制度也進一步完善。全國共有水馬驛一六三九所，其中陸驛一二九七所，水驛二六〇所，八十六所水陸相兼。陸行，三十里置一驛，驛有長，名捉驛，由「州里富強之家主之。」至德後，改為「吏主驛事」，驛卒由民伏充任。水驛，分成三等，視驛事繁簡而定。水陸相兼的驛，則兼備馬驢船隻。漢晉之時，「郵」「驛」含義有別，至唐可以通稱。唐律規定，驛使有乘驛和給傳的分別，驛乘馬較快，傳乘車較慢。乘驛給傳視官階高低以給馬，乘驛自八匹至二匹不等，給傳自

十匹至一匹不等。驛使往來須有憑證（或銀牌，或角符，或券，或符傳）。常例，乘驛馬日行六驛，每天走一百八十里；乘傳馬日行四驛，每天走一百二十里。特例，左降官日行三百里，赦書日行五百里，緊急軍報也日行五百里。

宋代是我國驛遞制度發展的重要階段。其制度頗多變革：一、調整驛站之間里距：唐代二驛之間里距為三十里，宋驛增加到六十里；二、軍卒代替民伋充當驛卒：北宋建隆二年（九六一）以軍卒代民役，開創後代「軍站」的先例；三、出現了驛遞的新形式，如遞鋪、水斥埃、擺鋪等。遞鋪有步遞、馬遞、水遞、急脚遞四種，元明時期的急遞鋪即由此發展而來。宋代馬遞日行三百里，急脚遞日行四百里。遞鋪之間的里距，十里至二十五里不等。邊境情況特殊，二鋪之間里距更短。另外，瀕江和沿海地區有水斥埃。南宋時期有擺鋪。以上三項變革，對元明驛遞制度有重要影響。

元代站赤和急遞鋪遍布全國各地。「薄海內外，人跡所至，皆立驛傳，使驛往來，如行國中」（《元史·兵志·站赤》）。各行省站赤里距和供應情況，詳載於《永樂大典》卷一九四一六——一九四二六，本文不贅。元代驛制，有達達站和漢站兩種。達達站即蒙古站，主要行於少數民族地區。漢站行於腹地，有馬站、水站、車站、江船站。水站、馬站通旅客，車站、江船站通貨物。《元史·兵志》：「凡站，陸則以馬，以牛，或以驢，或以車，而水則以舟。其給驛傳璽書，謂之鋪馬聖旨。遇軍務之急，則又以金字圓符為信，銀字者次

之。內則掌之天府，外則國人之為長官者主之。其官有驛令，有提領，又置脫脫禾孫於關會之地以司辨詰，皆總之於通政院及中書兵部。而站戶闕乏逃亡，則又以時僉補，且加賑卹焉。於是四方往來之使，止則有館舍，頓則有供帳，飢渴則有飲食，而梯航畢達，海宇會同。」中統元年（一二六〇年），元世祖又在全國各地廣泛設立急遞鋪，遞送公文郵件。其制：每十里、十五里或二十五里設一鋪。鋪有長一人，卒五人。十鋪設一郵長。至元三十一年（一二九四年），在大都（今北京市）設立總急遞鋪提領所，置提領三員，以加強對全國急遞鋪的管理。自是以後，急遞鋪成為重要的驛遞機構。

明代，京師設會同館，邊腹郡邑和村鎮要會處所設水馬驛。凡馬驛，設置馬驢不等。如衝要去處，或設馬八十四、六十四、三十四。其餘雖非衝要，亦係經行道路，或設馬二十四、十四、五匹不等。馬匹分為上中下三等，各懸掛小牌，寫明等級，憑符牌應付。驛站置銅鈴，遇有緊急公務，將鈴懸帶馬上，飛騎傳送。前方驛站聽到鈴聲，隨即供應。水驛設置船隻，正路設船二十隻、十五隻、十隻，偏路設船七隻、五隻。每船設水夫十名。如有軍務，以多槳快船飛報（桐西漫士《聽雨閒談》）。站船亦憑符牌調用。符牌「上織船馬之狀，起馬者用馬字號，起船者用水字號，起雙馬達字號，起單馬通字號，起站船信字號」（《明史·輿服志》）。嘉靖三十七年（一五五八年）改用內外勘合，符牌遂不復用。

有明二百七十六年中，驛站置廢併遷較為複雜，缺少準確的統

計數字。萬曆《明會典·天下見設水馬驛》列舉水馬驛一〇三六處，附記嘉靖二十八年（一五四九年）以後罷廢的驛站二六二處。內廣東廣州府增城驛爲增城縣之誤，廣西賓州係地名而非驛名，陝西漢中府沔陽爲沔縣之誤，亦非驛，則嘉靖二十八年以後罷廢的驛站實爲二五九處，合計一二九五處。但是，其中未包括全部軍站，未包括嘉靖二十八年以前裁革的驛站，也不包括萬曆十五年（一五八七年）以後新置的驛站。由於資料不足，迄今爲止尚難對明代驛站作出精確統計。

驛官的選派、苦樂，與驛站里距，因地區不同而差異很大。沈世昌曰：驛站「所官俱吏員雜缺，獨皇華使什九以待承差。顧中間錢糧多寡不等，水旱苦樂不均，於是有上缺、中缺、下缺之別。且如北直之金臺、叢臺、恒山、伏城、槐水、臨洺、鄆城、涇陽、永定驛，皆揀缺也。如固節、涿鹿、和合、河西、楊村、宜化驛，皆苦缺也，而固節尤甚。山東大都爲苦驛，間有譚城、宴城、五寧稍可，而安德、良店、界河諸驛，皆下矣。至如河南衛源、滏陽、鄴城、宜溝、淇門、新中，號驛缺最上。山西諸驛，率中等。陝西如京兆、猾棍、牌子，夫馬難討，渭水冲甚，獨岐陽一缺爲上。若乃馬道、松林、白水、岔口疲甚。而高平、瓦亭、河西、三岔、西鞏、永寧、秤鈎、郭城、乾溝、賊橋、三川、政平、沙井等驛，皆邊方苦缺也。四川山險難行，且以皇木疲累，在在稱苦。有如木馬、護林、焚溪，苦尤較甚。湖廣裁減過嚴，缺皆中下，而調弦、流店，官僅贅員，最苦。其容水船，溪亭前多

刁棍勒阻。南直則首稱濠梁、池河、固鎮等，次則大柳、紅心、大店、夾溝等。若夫大江以南，多水驛下缺。其他浙江、江西、福建、廣東、廣西、雲南諸處，率中下無足揀者。貴州西路多土司，號窮十三站，官員自覓夫馬，公差雇人代負。如畢節、前路、黑章、瓦店等處係軍站，凶棍尤慣把持。謂宜僉今本司土官經營，庶革茲弊。東路山大站遠，名雖四五十里，竟日方到，夫馬難討，驛皆疲累，下等也。大都計缺之上，十僅一二，中居十三，下居十六」（張萱《西園聞見錄》卷七二）。邊境地區和土司境內情況特殊，有些地方的驛官和驛夫與內地不同。如：「居庸關外抵宣府，驛遞官皆百戶爲之。陝西環縣以北抵寧夏亦然」（陸容《菽園雜記》卷一）。「貴竹衛所之軍與四川、雲南皆役之爲驛夫」（王士性《廣志繹》卷五）。驛站的里距，相差也很大，內地多在六十里至八十里之間，邊遠荒僻地區人煙稀少，里距有達百人以上者。如：「晃州至平夷十八站，每站雖云五六十里，實百里而遙。士夫商旅縱然有急，止可一日一站，破站則無宿地矣」（王士性《廣志繹》卷五）。

明初，統治者爲政較爲寬恤。役夫「先儘各驛附近去處僉點。如果不敷，許於相鄰府縣僉點」（《明會典》卷一四五），且「必以丁糧多者充之」（《明會典》卷七五引《昭代典則》）。官給口糧，「皆細計而優儲之」（王夫之《墨夢·驛遞》）。洪武五年（一三七二年）明太祖詔令中書省對驛傳「務加存恤」（《明會要》卷七五引《昭代典則》）。八年（一三七五年）規定驛夫免糧則例：「自京會同館至宿州

十三驛，租全免；自百善道至鄭州，免三之一；自滎陽至陝西、山西、北平驛百二十一，免三之一」（《明會要》卷七五引王圻考）。二十七年（一三九四年）增加遞運驛夫糧額（《明會要》卷七五）。永樂八年（一四一〇年），又令「沿河州縣有驛遞者，悉免其民雜役」（《明會要》卷七五引《大政記》）。這些措施減輕了驛夫負擔，保護了驛夫積極性。與此同時，政府還採取嚴厲措施，禁止私人濫用驛遞，雖開國功臣和皇親國戚也不例外。延安侯唐勝宗「擅馳驛騎」，被奪爵，降為指揮（《明史·唐勝宗傳》）。駙馬歐陽倫因「數遣私人販茶出境」，「科民車至數十輛」，騷擾驛遞，捶辱司吏，被賜死（《明史·公主傳》）。於是國初出現了「水馬驛櫛比蔓延，恒處於有餘」（王夫之《靈夢·驛遞》）的局面。驛遞制度日久弊生。明中葉，違例用驛者愈來愈多，「法當入驛者，十無二三，法不當入者，十每八九」（胡纘宗《願學編》下）。「自京官而及司道州縣官，無不借勘合，夫役無不討火牌。且也私牌私票，橫行不絕，幾於天壤間，無不馳驛之人矣」（張萱《西園聞見錄》卷七二）。達官顯貴對驛站的索取愈來愈奢，「不仁貪宦，馬動以六七匹，夫動以二三百名」（張萱《西園聞見錄》卷七二）。不法差役，無窮之需索，無情之凌辱，亦屢禁不止。於是驛站負擔愈來愈重，「力不支則卒逃，再不支則吏逃，再不支官亦逃矣」（胡纘宗《願學編》下）。嘉靖時，裁革驛站，壓縮費用，試圖緩和矛盾，但奏效不大。明末，驛遞之弊「最爲民害」（鄒漪《啓禎遺聞》卷四），萬曆、崇禎年間兩次裁驛，均無起色。最後導致夫役逃亡，

驛站倒閉，驛遞制度遂與明王朝一起歸於滅亡。

（一）

明代驛遞機構，有驛站、遞運所、急遞鋪三種。明初，遞運所主管運送物資和使客，急遞鋪專司遞送公文，驛站則遞送使客、飛報軍情、轉運軍需兼而有之。明中葉，急遞鋪逐漸廢棄不用，「郵傳」任務改由驛站承擔。同時，不少遞運所又改爲驛站，或併入驛站，「運輸」任務亦改歸驛站承擔。於是，驛站擔負的任務愈來愈重。綜觀有明一代，比較三種驛遞機構，當推驛站最爲重要。

驛站配置和驛路分佈，與交通路線的關係最爲密切。永樂以後，二京並建。北京和南京是二大政治中心，又是國內交通的二大樞紐。二京之間、二京至十三布政司的水陸交通都有驛路，各布政司至所屬府州的主要水陸交通也有驛路。明初，北京至開平衛、大寧衛、興州中屯衛、遼東都司、奴兒干都司、交趾地區的道路，以及九邊沿綫的主要道路皆是驛路。這些驛路是明代國內水陸路交通的大動脈，它們與各種幹綫、支綫、間道、便道一起，織成全國性的交通網。研究明代國內交通，必須首先研究明代驛站和驛路。

然而，研究驛站配置和驛路分佈的意義，又不僅僅局限於交通路線。驛站是政府設置的郵傳機構。明代，二京設會同館，各地置水馬驛。會同館設大使、副使，各地水馬驛有驛丞，典郵傳遞送之事。明制，添設新驛，例由工部蓋造衙門，吏部詮官，禮部鑄印。各地驛

站和軍站悉歸兵駕部管理。因此，邊遠地區宣達政令的驛站，便成爲封建國家進行有效統治的象徵，具有一定的政治意義。

驛路平坦近直，驛站供給運輸工具，傳輸快速安全。明中葉，商賈貪圖節省運費，買通驛丞和使客，販運商貨。他們「往往計路過客，決求夾帶」（《明經世文編》卷二八五蕭端蒙《議處驛站六事疏》），使驛路變成商品流通的渠道。因此，驛站配置和驛路分佈又與經濟發展和地區開發有關。

驛站的職能之一，是飛報軍情、轉運軍需。驛站的位置和驛路的範圍，標誌着雙方軍隊實際控制的地域。軍事行動取得勝利，驛路便向前延伸。疆土日蹙，驛路便往後收縮。邊境的驛站位置和驛路終端，是考察封建政權實際控制地域界綫的重要依據之一。

驛政清廉與腐敗，影響到封建國家的盛衰存亡。明初，政治修明，驛傳宣上達下，鞏固了封建國家統治，促進了社會經濟發展。明中葉，驛政漸趨腐敗，「四方驛遞疲弊，小民困苦已極」（《明神宗實錄》卷四二）。驛夫紛紛逃亡，甚至鋌而走險。張居正視驛政爲安邦固本的大計，與均徭、賦役、里甲並列爲「有司第一議」（《明神宗實錄》卷一四三），要求痛加釐革。明末，驛政腐敗，一發不可收拾。山陝一帶仰驛糈爲生的農民，無所得食，遂投入農民起義軍（《明會要》卷七五引《三編》），成爲推翻反動統治的力量。

由此可見，研究驛站配置和驛路分佈，涉及政治、經濟、軍事諸多方面，具有廣泛意義。

（二）

研究明代驛站和驛路的學術價值和現實意義略如上述。不過要對驛站作精確統計，弄清全部驛站的置廢沿革，畫出不同時期驛路分佈圖，却非一件輕而易舉的事。

驛站資料，散見於實錄、會典、總志、方志、專書、筆記和文集之中。由於種種原因，見諸記載的史料都有一定缺憾之處，這使研究工作感到非常困難。例如：

《明實錄》的材料，大多疏而不詳。《太祖實錄》卷一九云：「洪武元年正月庚子，詔建天下水馬驛站及遞運所，急遞鋪。」然而未明言詔建驛站數字和名稱，不詳具體情況。《太宗實錄》卷八〇云：永樂六年，平定交趾，開設郡縣，在廣西「增設驛站十九處以便交通，帝悉准行。」這條材料較前具體，但驛名和所屬地區同樣不得而知。《太宗實錄》卷一〇六、一七六、一八一云，永樂年間在交趾置驛多處，宣德元年棄交趾，驛站盡廢。廣東、廣西境內至交趾的驛站亦盡數裁革。可是《宣宗實錄》却一字不提，讀者無從知道究竟。依靠諸如此類的資料，難以進行研究工作。

萬曆重修《明會典》列舉的水馬驛統計數字，是一份年代可考的相對完整的資料。其不足之處，前文已有論述。此外，它未載驛站方位和里距，不參證其他資料，仍不能據其考證今地。

《寰宇通志》和《讀史方輿紀要》是二部重要的總志。《寰宇通

志記載驛站比較齊全，可惜成書年代太早，祇反映天順五年（一四六一年）以前的情況。《讀史方輿紀要》的材料很不完備，如山西驛站十脫五六，河南驛站十缺七八。可供採集的驛站材料，為數更少。

明代方志中，有許多珍貴資料。如嘉靖《保寧府志》、萬曆《四川總志》、嘉靖《漢中府志》、嘉靖《宣府鎮志》、《遼東志》等方志，對於研究驛站制度和驛站配置很有幫助，不借助於它們，便不能瞭解驛站的詳細情形。令人遺憾的，是許多地區方志付缺，加上編纂體例不同，成書年代不一等原因，據此編繪某一時期驛路分佈圖也很困難。

專書、筆記、文集也是重要資料。如《一統路程圖記》、《天下路程圖引》輯錄的路引，史料價值很高，對研究驛路很有參考價值，但考證驛站今地，仍需參考其他資料。他如《九邊考》、《邊政考》、《安南圖志》、《西域行程記》等專書，散見於《廣志繹》、《菽園雜記》、《昌平山水記》中的零星資料，同樣有這樣或那樣的不足。

滙總各種資料，進行爬梳、甄別、綜合研究，能夠取長補短，解決相當多的問題。但是，有些語焉不詳的史料，如《太宗實錄》卷一〇六：「永樂七年正月，新設交趾永寧縣屢柳驛等五處。」因無其他史料佐證和補充，不知其省略的內容；有些書中僅一見的資料，正誤難以判斷，考證今地更難。如兗州府費縣境內之陳埠驛和蒙山驛（祇見於《太宗實錄》卷二五）、云南境內之發助驛、高來驛、花架

驛（祇見於《一統路程圖記》），這類問題仍然懸而未決。

由於資料不全，目前無法對各個時期的驛站數字作出精確統計，也難以弄清全部驛站的置廢沿革情況，祇能根據現有資料，對已知驛站進行考證，繪出某個時期或局部地區的驛路圖。

（三）

《明代驛站考》包括四部分：

一、根據萬曆重修《明會典》，作《明會典所載驛考》，補述《天下見設水馬驛》沿革，考證其今地。

二、根據萬曆重修《明會典》，作《明會典已革驛考》，補述已革諸驛沿革，考證其今地。

三、將萬曆重修《明會典》脫載的嘉靖二十八年（一五四九年）以前裁革的驛站、未收的驛站，以及該書修成以後置廢的驛站，從其他史籍中爬梳出來，作《明會典未載驛考》，亦補述其沿革，考證其今地。

四、利用上述成果，繪成明代驛路圖二十幅。其中，反映萬曆十五年（一五八七年）情況的總圖及二京十三布政司驛路圖十六幅，其他時期的局部地區驛路圖四幅。

《明代驛站考》依據的資料，主要有《明會典》、《寰宇通志》、《讀史方輿紀要》和《嘉慶重修一統志》。不足部分，輔以《明實錄》、《永樂大典》、《古今圖書集成》、各種方志、專書和文集。此外，還有各

種古今地圖和前人研究成果。

今天的地理情況，與三百多年前有很大不同。有些變化較為複雜的地區，考證今地的難度較大。一般說來，清代及近現代地區開發較快，地名更改較為頻繁的地區；迭經兵燹破壞，舊地名蕩然無存的地區；河道變遷、湖陸滄桑較大的地區，以及明代棄守較早的地區，遇到的困難較多。因此，根據資料條件和地理情況，《明代驛站考》採取四種注釋今地的辦法：一、驛站資料詳備，方位里距明確，或能找到舊地名者，逕云某驛在今縣某方位之某地；二、有資料記載，知其方位里距，但由於某種原因，難以準確判斷其所在，便作某驛在今縣某方位，或作疑在何處，或注明確地待考；三、無資料可考，難以判斷地望者，則書確地無考；四、不同資料相互矛盾，難以斷定正誤者，則二說或多說並存。

零星記載的驛站，大多不明置廢年代，不宜繪入定有標準年代的驛路圖。除《明會典》記載的驛站外，未經證明萬曆十五年（一五八七年）確已設置而又未裁革的，概不繪入有關驛路圖。為充分利用零星資料，復原某些地區的驛路，又採用增加時間跨度的辦法，繪制了明初大寧都司、萬全都司、奴兒幹都司驛路圖，以及嘉靖、隆慶年間遼東都司和長城沿綫驛路圖。讀者使用這些驛路圖時，請注意它們的標準年代。

（四）

《明會典所載驛考》、《明會典已革驛考》諸驛資料，凡載於《明會典》卷一四五、卷一四六者，不再注明出處。

為了節省篇幅，資料出處中的常用書名皆改用簡稱，現逐一說明如下，以便讀者查對。

《明實錄·太祖實錄》作《太祖實錄》，《明實錄·太宗實錄》作《太宗實錄》，其他類推。

《明會典》卷一四五、卷一四六，作《明會典》。

《寰宇通志》作《寰宇志》。

《讀史方輿紀要》作《紀要》。

《嘉慶重修一統志》作《清統志》。

《古今圖書集成》作《圖書集成》。

《一統路程圖記》作《路程圖記》。

新安原版《士商類要》作《士商類要》。

《明代驛遞制度》（蘇同炳著。臺灣中華叢書編審委員會一九六九年出版）作《驛遞制度》（說明：該書第二篇摘有許多珍貴的明代方志資料，間有轉引）。

二 《明會典》所載驛考

京師

〔會同館〕 屬京師。永樂六年（一四〇八年）置。正統間擴建，改定新制，分爲南北兩館，北館六所，南館三所。永樂舊址在北京燕臺驛，南館在玉河西堤，北館在澄清坊大街之東，上述舊址皆在今北京市。（《太宗實錄》卷八二、《英宗實錄》卷八三、卷八九、《寰宇志》卷一）

〔烏雲驛〕 屬京師。正統間置於順天府城內玉河橋西，即今北京市內。（《寰宇志》卷一）

〔固節驛〕 屬順天府良鄉縣。在今北京市豐台西南良鄉。（《寰宇志》卷一、《清統志》卷九）

〔和合驛〕 屬順天府通州。永樂中置。在今北京市通縣東南和合站。萬曆四年（一五七六年）改水驛，移張家灣（即今北京市通縣東南張家灣）。（《寰宇志》卷一、《清統志》卷九）

〔潞河水馬驛〕 屬順天府通州。永樂中置。在今北京市通縣東關外。（《寰宇志》卷一、《紀要》卷一〇、《清統志》卷九）

〔三河驛〕 屬順天府三河縣。正德七年（一五二二年）改公樂、夏店二驛置。在今河北三河縣城南。（《清統志》卷一〇）

〔河西水驛〕 屬順天府武清縣。在天津市武清縣西北河西

務。（《寰宇志》卷一、《清統志》卷九）

〔楊村驛〕 屬順天府武清縣。在天津市武清縣城內。（《寰宇志》卷一、《紀要》卷一一）

〔榆河驛〕 屬順天府昌平州。舊在今北京市昌平縣南榆河店，嘉靖三十四年（一五五五年）移至今北京市昌平縣城內。（《紀要》卷一一、《清統志》卷九）

〔順義馬驛〕 屬順天府昌平州順義縣。在今北京市順義縣城內。（《寰宇志》卷一、《清統志》卷九）

〔密雲驛〕 屬順天府昌平州密雲縣。洪武十二年（一三七九年）置。在今北京市密雲縣城內。（《寰宇志》卷一、《清統志》卷九）

〔涿鹿驛〕 屬順天府涿州。治今河北涿縣城內。（《寰宇志》卷一、《清統志》卷九）

〔漁陽驛〕 屬順天府薊州。舊在天津市薊縣南，天啓二年（一六二二年）移於縣東南上倉附近。（《寰宇志》卷一、《紀要》卷一一）

〔陽樊驛〕 屬順天府薊州玉田縣。舊在今河北玉田縣西大安。嘉靖二年（一五二三年）遷於縣西關。（《寰宇志》卷一、《紀要》卷一一）

〔義豐驛〕 屬順天府薊州豐潤縣。在今河北豐潤縣西北龍坨。（《寰宇志》卷一、《紀要》卷一一）

〔遵化驛〕 屬順天府薊州遵化縣。在今河北遵化縣城內。（《寰宇志》卷一、《紀要》卷一一）

〔字志〕卷一

〔石門鎮驛〕 又名石門驛。屬順天府薊州遵化縣。在今河北遵化縣西石門。〔《寰宇志》卷一、《皇明九邊考》卷二〕

直隸

〔遷安馬驛〕 屬永平府。洪武十四年（一三八一年）置。在今河北遷安縣。永樂初，移於今河北秦皇島市。〔《紀要》卷一七、《清統志》卷一九〕

〔灤河馬驛〕 屬永平府。在今河北盧龍縣南。〔《寰宇志》卷三、《紀要》卷一七、《清統志》卷一九〕

〔蘆峰口驛〕 屬永平府。洪武十四年（一三八一年）置。舊在今河北撫寧縣西蘆峰口。後移於今撫寧縣城內。〔《紀要》卷一七、《清統志》卷一九〕

〔灤陽馬驛〕 屬永平府遷安縣。在今河北遷西縣北灤陽，後移於今遷西縣西北三屯營。〔《紀要》卷一七、《清統志》卷一九〕

〔七家嶺驛〕 屬永平府遷安縣。在今河北遷安縣西南七家嶺，後移於縣西南沙河驛。〔《寰宇志》卷三、《紀要》卷一七、《清統志》卷一九〕

〔榆關驛〕 屬永平府撫寧縣。洪武十四年（一三八一年）置。在今河北撫寧縣東榆關。〔《寰宇志》卷三、《紀要》卷一七、《清統志》卷一九〕

〔金臺馬驛〕 屬保定府。洪武七年（一三七四年）置。在今河北保定市。〔《寰宇志》卷二、《弘治保定郡志》卷五、《清統志》卷十四〕

〔陘陽驛〕 屬保定府。嘉靖元年（一五二二年）添置。在今河北滿城縣南陘陽驛。〔《紀要》卷一二、《清統志》卷一四〕

〔白溝驛〕 屬保定府安肅縣。在今河北徐水縣北白塔鋪。洪武六年（一三七三年）移入今徐水縣城內。〔《寰宇志》卷二、弘治《保定郡志》卷五、《清統志》卷一四〕

〔宣化驛〕 屬保定府定興縣。洪武三年（一三七〇年）置。在今河北定興縣城內。〔《寰宇志》卷二、弘治《保定郡志》卷五、《清統志》卷一四〕

〔汾水驛〕 屬保定府新城縣。在今河北新城縣東南新城鎮。〔《寰宇志》卷二、弘治《保定郡志》卷五、《紀要》卷一二〕

〔翟城驛〕 屬保定府慶都縣。永樂中置。在今河北望都縣城內。〔《寰宇志》卷二、弘治《保定郡志》卷五、《清統志》卷一四〕

〔歸義驛〕 屬保定府雄縣。洪武中置。在今河北雄縣城內。〔《寰宇志》卷二、嘉靖《雄乘》卷五、《清統志》卷一三〕

〔清苑馬驛〕 屬保定府易州。洪武七年（一三七四年）置。在今河北易縣城內。〔《寰宇志》卷二、弘治《易州志》卷三、《清統志》卷四八〕

〔上陳驛〕 屬保定府易州。洪武七年（一三七四年）置。在今河北

易縣西上陳驛。嘉靖三十六年（一五五七年）移於今易縣西北紫荆關城內。（《紀要》卷一二、弘治《易州志》卷三、《清統志》卷四八）

〔瀛海馬驛〕 屬河間府河間縣。天順七年（一四六三年）置。在

今河北河間縣城內。（嘉靖《河間府志》卷八、《清統志》卷二二）

〔樂城驛〕 屬河間府獻縣。洪武三年（一三七〇年）置。在今河北獻縣城內。（嘉靖《河間府志》卷八、《紀要》卷一三、《清統志》卷二二）

〔阜城驛〕 屬河間府阜城縣。永樂十三年（一四一五年）置。在今河北阜城縣內。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《清統志》卷二二）

〔鄭城驛〕 屬河間府任丘縣。洪武九年（一三七六年）置。在今河北任丘縣北鄭州，尋移入今任丘縣城內。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《紀要》卷一三）

〔新橋驛〕 又名泊頭驛。屬河間府交河縣。在今河北交河縣東北泊鎮。（嘉靖《河間府志》卷八、《紀要》卷一三）

〔富莊驛〕 屬河間府交河縣。建文四年（一四〇二年）置。在今河北交河縣西富莊驛。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《紀要》卷一三）

〔流河驛〕 屬河間府青縣。永樂二年（一四〇四年）置。在今河北青縣東北流河鎮。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、

《清統志》卷二五）

〔乾寧驛〕 屬河間府興濟縣。在今河北滄縣北興濟鎮。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八）

〔奉新驛〕 屬河間府靜海縣。永樂十三年（一四一五年）置。在今天津市靜海縣城內。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《清統志》卷二五）

〔楊青驛〕 屬順天府通州武清縣，隆慶二年（一五六八年）改屬河間府靜海縣。舊在今天津市西楊柳青，嘉靖十九年（一五四〇年）移於天津城外。（《清統志》卷二五）

〔東光驛〕 屬河間府景州。在今河北景縣城內。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《清統志》卷二二）

〔連窩驛〕 屬河間府景州吳橋縣。在今河北東光縣南連鎮。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《紀要》卷一三）

〔磚河驛〕 屬河間府滄州。在今河北滄縣西南磚河。（《寰宇志》卷二、嘉靖《河間府志》卷八、《清統志》卷二五）

〔伏城驛〕 屬真定府曲陽縣，萬曆四年（一五七六年）改屬真定縣。舊在今河北唐縣西南伏城鎮。萬曆四年，移至今河北正定縣東北西平樂。（《寰宇志》卷四、《士商類要》卷二、《紀要》卷一四）

〔恒山驛〕 屬真定府。在今河北正定縣城內。（《寰宇志》卷四、《士商類要》卷二、《清統志》卷二八）