

一、先秦时期的交通

五六千年以前 在古老的中华大地上 我们的祖先就已开始舟车的制作 开启了中国古代交通事业的曙光。但是 真正为中国古代交通奠立初步基石的是夏、商、周以及春秋、战国时代，它为秦朝统一中国并使中国交通进入大规模改善和建设阶段打下了良好的基础。

（一）夏商周的交通及管理

夏朝 公元前 21 世纪到前 6 世纪 禹帝时 曾开通了中原九洲的陆路和水路。夏代已发明并使用了车 夏启建立起奴隶制政权后 设置了六卿和百吏 百吏中的车正一职 即负责主管战车、运输车的制作保管和使用。

关于车的发明有种种不同的传说，但在夏朝已经出现车是可信的。《史记·夏本纪》中记载 陆行乘车 水行乘船 泥行乘橇 山行乘犇。可见夏朝时已使用车是毫无疑问的。夏朝的车 最早只有少量供奴隶主贵族乘坐 由奴隶拉车。以后随着社会生产的发展和生活的需要，特别是由于商业和战争的需要 以及造车技术工艺水平的提高 车子渐渐增多 而且开始以牛、马等畜力来拉车。牛车速度慢 主要用来载运货物 马车速度快 用来载人狩猎。由于战争的需要 在马车的基础上改制而成的战车也迅速发展起来。

夏启登基即位后，对远在今关中不肯臣服的有扈氏发动征服战争。战前他严令所有将士各负其责，争取战争的胜利。

古代战车，车上左边的战士专管射箭，右边的士卒专管击刺，车中的甲士专门负责御车 驱马奔驰。他们要密切配合 协同作战。夏启命令士兵们各守其位、各尽其责 表明当时的驯马驾车技术已达到了一定的水平。

这次战争以夏启的胜利而告终，在交通史上的积极成果是开出了一条从伊洛地区通往渭水之滨的交通线，这是中原地区与关中地区相互联系的早期途径，具有一定的历史意义。

到了商代 造车技艺有了进一步提高 并开始大量使用牛马等畜力 不仅仅用于战争 而且用于生产和商业贸易 扩大了车的使用范围。

商代商业贸易的发展 证明商代道路是比较畅通的。商人重视道路交通，古代文献中就有商人修筑护养道路的记载。

《尚书·说命》中曾记载商王武丁曾派一批服刑的奴隶常年守在傅岩。傅岩在今河南省三门峡市境内。那里山岩险峻 又是东西大道的必经之地 从山上流下的涧水常常冲坏路面 所以商人为了保持中原与渭水地区的畅通，非常重视对这条交通咽喉的保护。

武丁时期 商的国力增强 开始向南方拓展 因而与活动在江汉一带的荆楚势力相碰撞，发生了对抗。威势赫赫的商军，一直攻入楚国的纵深地区 将荆人一举击败。这次武装对抗，标志着中原华夏地区与江汉荆楚地区已经有相当频繁的接触 以至发生了尖锐的利害冲突。在与南方交战的同时 商王还发动北征 进攻燕山南北地区 西征甘陇一带 商代末年频征东南地区 疆域扩展到江淮地区。商代对外频繁战争 在交通史上的积极结果是 随着兵锋所及 扩展了交通干道 形成了以殷地为中心并向四周辐射的局势。

商代不但重视交通道路的扩展，而且也重视道路的管理。

商人曾有一条严厉的刑法：“刑弃灰于道”。强制规定 任何人不得把灰烬垃圾抛在大道上 违反者处以严刑。因为不随地弃灰是任何人都可以轻易做到的，也是公德上应该做好的一件小事 为此而受到刑罚是谁都不愿意的。我们且不论这重罚是否合理 但这说明商代的道路管理已经提到了法的议程 这是巨大的历史进步。

总之 商代在中国古代交通发展史上作出了重要贡献 建立了用于商业经营、行政管理、军事活动的相对稳定的交通干线 而且把道路的修筑与维护提到了法制管理的日程。以牛马为运输动力普遍化，这在我国延用了 3000 多年 并至今保留在某些落后地区。

西周时代的交通在继承商代建设的基础上又有了新的开拓和发展。除了拓展重要的战争路线之外 还特别重视农业道路的建设 其规划和管理制度也达到前所未有的水平 在世界交通史上 也被认为是最早、最完善的路政管理。

周公摄政时期 在中原腹地的伊水、洛水与黄河三川交汇之处建立了洛邑 统辖黄河下游的广阔地区。这是具有深远战略意义的举措 后来的秦汉隋唐 始终把它当作国家的经济中心 作为第一都城或第二都城 发挥了重要的历史作用。而且，洛邑始终是中原交通的主要枢纽 直到宋元明清时代 都是中原交通重镇。

为了有效发挥都城的政治中心和经济中心的作用，周人在镐京与洛邑之间，修筑了一条宽阔平坦的大道，号称“周道”。周道西起今西安古城 沿渭水河南岸东下通往周的东都——“王城”。这条道路和现在陇海线中段的走向大体一致。从洛邑向东分两条线 南线由王城通向新郑、宋都商丘和鲁都曲阜。北线由王城北上渡河至南阳 沿古黄河向东北伸延。“周

道”是周王室的命脉所在，是国家的交通枢纽。此后以洛阳为中心，向东、向北、向南、向东南又修建起多条辐射状的延展线，构成全国交通大动脉。周王室雄踞关中，虎视天下，通过畅通的交通干线，控制各地诸侯，强化政治经济的控制。《诗经》里说“周道如砥，其直如矢”，可见当时周道是非常通达的，其宽广平坦，确是笔直如矢，就像一把朝着西方的勺柄，周代统治者握在手中，随时向东方各国酌取浆液，搜刮劳动人民的血汗。在交通史上，周道一直是中国古代历朝贯通东西的大动脉，对我国经济文化的发展起了重大的作用。

周代的道路建设，有一定的轨制，对不同地区，不同级别的路段，有相应的幅宽限制和质量要求。总的说来，全国道路划分为城市和乡村两大体系。城市道路以京师“九经九纬”为主体，城外附以环道绕城。都城内九条南北纵向大道和九条东西横向大道，每条道宽为九轨，每轨 8 周尺，九轨 72 周尺约合今 63.63 米。镐京城周围一千里内号称京畿或王畿。京畿以外分给诸侯，京畿边界设口关，从京都到口关修筑“田野之路”，宽五轨，约 35.35 米。乡村道路划分为五个等级，即径、畛、涂、道、路。径是行人和牛马通行的小路，畛是田间小路，涂是容纳一辆车行驶的道路，道是容纳两辆车行驶的道路，路是容纳三辆车通行的道路。

周代的道路不仅形成了以京都为中心辐射全国的交通网络，而且各小城市之间也都有道路通达，形成了广泛的陆上交通网。这对于促进当时的农业生产，便于手工业和商业的发展，都起到了重要作用。据说周穆王曾驾驶八骏西上昆仑山，拜会西王母国的君主王母，互有唱答之词，表达了友好交往的心愿。这一传说表明了当时周代发达的交通，另一方面也表达了中国人民希望了解世界、了解域外民族的愿望。

西周还建立了初步的路政管理制度，如管理机构的设置、管理人员的配备、定期修路护路、交通管理等。这种制度化管理方式到春秋战国时为各国诸侯所仿效。

据《周礼》记载，周时分管路政和运输的官吏，分别统隶于天官、地官、夏官、秋官。天官综理国政，为百官之长。地官负责管理土地、组织服役等。下属有甸师、县师，管理马牛车犂及劳力。夏官掌管车马军政和军赋，是道路运输的主管部门。下属有合方氏，掌管道路的畅通。秋官掌管交通秩序、道路建设、养护等工作。下属有野庐氏，管理四方道路的通达建设，负责养护沿路水井、树木，清扫道路，处理交通事故等。

周代对民间牲畜和车犂也有明确的管理规则，有专人按时统计各户人畜车辆数目，并按统计数字派役。国有祭祀、宾客、军队过境、王、后等死亡或打猎过境，当地人畜和车犂就要承担运载任务。

（二）春秋时期的交通

春秋战国时期，社会生产力空前发展，道路建设也有了一定进步。春秋大国争霸，战国七雄对峙，大规模的政治、经济、军事活动，极大地促进了交通事业的发展。

春秋初期，诸侯国很多，在不断的兼并战争中，逐渐形成了齐、晋、楚、秦、鲁、郑等几个重要的国家。在这些国家中，齐国为东方一强，如攻翟救邾救卫，为邾修筑夷仪城（今山东聊城境内），为卫修筑丘城（今河南濮阳境内），并供给两国充足的牛马，使其恢复国力。齐国还主持或协助中原国家建筑遏楚、防狄、护卫华夏的重要关隘，如鄆陵地当南北孔道，地处宋卫咽喉，灵丘为齐国的重要边邑，齐国着力经营建设，使这些

地方都成为华夏交通的重要枢纽。

公元前 567 年，齐国灭掉了控制整个山东半岛东部的莱夷势力扩展到东部的大海。富有海上经验的莱人也和齐人融合起来 渤海海面以及环绕山东半岛的航行 主要就归齐人掌握了。汉代著作《说苑·正谏篇》说：“齐景公（公元前 547—前 490）游于海上而乐之 六月不归。”可见当时航海规模已经很大。孔子曾说他想“乘桴浮于海”（见《论语·公冶长》）可见当时山东半岛一带的海上航行已很平常。据《左传·哀公十年》记载 公元前 485 年 吴国派遣海军由海上进攻齐国 但未能入境 就被齐国击败退归 可见当时齐国已经有了强大的海军。

晋国也是春秋时期的一大强国，它的强盛带动了汾河流域以及黄河北部地区的发展。晋献公在位期间 统一了汾河 中下游地区 并进入黄河北岸 成为北方一大强国。晋文公重耳即位后 采取了一系列整顿政局的政治经济措施 使晋国迅速发展起来。重耳君位稳定之后 首先向东南用兵 迫使周王室承认他对于南阳地区（约今河南济源、温县、焦作一带）的统治权 从而打通了晋东南与中原地区的联系 使晋国腹地与西周以来的河内通道相联接，这样便为晋国在中原称霸取得了前沿阵地。从此 翻越王屋山、太行山的重要通道陆续开通、拓展 著名的轵道 在济源境内 就筑在太行山和王屋山之间。羊肠坂也开辟在太行山之巅，连通着山西的长治与河南的安阳。

公元前 633 年晋文公为援救宋国发动了对楚国的城濮之战 遏制楚国向中原的发展 与秦进行的殽之战 又大获全胜。这些胜利巩固了晋对河西、河东、河内、河南地区的控制 从此 黄河上的要津 从孟门、龙门到茅津（三门峡）、盟津（孟津）又到棘津（延津）、五鹿（大名）就全部控制在晋国之下了。于

是晋国利用优越的交通优势 从东西两侧钳制住中原腹心部位的郑、许、宋、卫诸国。展开了与楚、齐、秦等大国的争霸斗争。总之 晋国在发展跨越太行山的交通线、跨越黄河的交通线方面 做出了特别重要的贡献 在开发汾水流域 使山戎、北狄尽快吸收华夏文化方面也做出了贡献。

春秋时期另一大国是秦 秦穆公在位期间 向西发展攻灭十二国 开地千里 成为西方一强。今甘陕秦川一带的交通 便是秦人在西周的基础上进一步开发出来的。

有两则史实 可以看出秦国交通发达的情况。一则据《左传·僖公十三年》记载 这一年晋国遇到特大灾荒 颗粒无收，求助于秦。秦国出于道义 决定输送万斛 约今 750 吨 粮食去晋。当年秦都在雍（今陕西凤翔）从雍将粮食装上船 沿渭水东下 千艘相连 络绎不绝 然后又从渭河进入黄河 又溯黄入汾 到达绛（今山西曲沃）全程七百里。这七百里水程十分艰巨 尤其龙门潼关一线 急流奔泄 时时有覆没之险。秦国作为一个内陆国家 组织如此规模的水上运输 确为交通史上的一大奇迹。

另一则故事发生在秦援晋的百年之后。秦桓公的儿子鍼在其兄景公当政后 因惧怕兄长的迫害 于是以车千乘投奔晋国 到达晋国 他邀请晋国君赴宴 席间献礼的队伍有千辆车乘 十里一舍 接力运输 每舍 8 次往返 才将礼物送到。

秦国援晋的泛舟之役与鍼的千乘八返的接力运输，是秦人水陆交通经验的结晶 展示了其运输能力。由此亦可见春秋时期的水陆运输已经相当发达了。

春秋时期 楚国以好战著称。其先民有‘筇路蓝缕 以启山林’的奋斗史。当齐桓公称霸中原时 楚国已经控制了汉水流域中下游的广阔地带，而且兵锋直逼淮汝之间的柏（河南舞

阳)道(河南确山)江(河南信阳、罗山北)黄(河南光山)一线与齐国的前沿势力直接对峙。楚国在今河南信阳、湖北随县之间修筑冥阨、大隧、直辕三要塞，控扼桐柏山与大别山之间的南北孔道。同时，又从今襄阳北上，将势力范围推及南阳与许昌之间，并修筑方城以遏制晋的南下。于是，伏牛山、淮水、汝水以南、大别山以西，都成了楚国的天下。

在楚国北进扩展的过程中，从郢至邓(襄樊)申(南阳)通向许(许昌)郑的一线为其主干道，从郢至馯(宜城)随(随县)息(息县)通向蔡(上蔡)陈(淮阳)宋(商丘)的一线为东北干道，是与齐国势力相抗衡的重要通道。楚国屡次攻入郑都，兵锋过处，必掳掠大批人口、财货、宝物，连同其典册、鼎彝之类，这就使中原华夏文化的覆盖区迅速扩及江汉平原并继续向南方延伸。

春秋时期，水路交通最为发达的地方是吴越。吴国建国于长江下游，主要控制区在淮河以南，三江地带，太湖流域。越国处于今浙江绍兴地区。

公元前 540 年，楚集结许、郑、徐、沈、蔡等淮汝各国兵力于申，沿淮水东下，与吴战于夏涘(安徽寿县)，直抵鹊岸(安徽铜陵北岸)，结果无获而归，但此举是开通沿淮水陆交通干线的重要之举。公元前 506 年，吴国大臣伍子胥、伯嚭率大军从长江口出海北上，到淮河口又溯淮西进，到达今安徽寿县西舍舟登岸，陆行西上，大布其兵于今舒六一带，在柏岸(今湖北麻城)郢(今湖北安陆)雍(涇)地区即今湖北荆门京山一线，屡创楚师。在此前后，吴国对楚用兵，前后水上战争有 17 次之多。如此征战往返，吴楚之间的水路通道开发出来了，此后，江淮水陆交通开始迅速发展。

当时吴国的首都就在现在的苏州市，西濒太湖，东通大

海。吴渡海入淮，开发了东海的近海航运。吴沿淮西上与楚沿淮东下，更使沿淮水陆交通同时并举，日臻发达。这条西起南阳、东达大海的沿淮交通线，与西起洛阳、东达临淄的大道平行，而且水陆兼有，为江淮地区的经济文化发展提供了方便。

吴国人还特别善于治理水道。公元前 486 年，吴王夫差从云阳（江苏丹阳）渡江，调集民夫，开掘邗沟，建筑邗城，连通射阳湖与淮水。邗沟的开通，在交通史上具有重要的意义。它是我国第一条人工运河，是大运河最早开发的一段。从此，长江流域的物资，可以由江入淮，再沿古泗水、济水入黄入齐鲁，也可从寿春一带登岸，或西去南阳，或北去宋国、郑国一带，能与中原各国相通联。

以会稽（今浙江绍兴市）为首都的越国，主要根据地是今浙江省一带。但百越民族分布范围很广，南到今福建、广东、广西以至越南北部，包括广大的沿海地区及附近岛屿。当时百越人各族之间的联系，多依靠海上交通。《越绝书》上说百越人“水行而山处，以船为车，以楫为马，往若飘风，去则难从。”他们的造船技术很高，所造的船，日常使用的有扁舟、轻舟、舲，还有专供政府和作战用的戈船和楼船。《越绝书》还说吴越都有“船宫”，即造船的工场。

越、吴之间常在水上作战。公元前 482 年，越国乘吴王夫差远赴北方黄池（今河南封丘县西南）和晋君相会的机会，派范蠡和舌庸率领越国海军沿海北上，驶入淮水，切断了吴王归路，不久便灭了吴国。公元前 468 年，越王将都城从会稽迁到琅邪（今山东胶南县西南），琅邪是当时的海上航行的一个非常重要的港口。这次行动，越国调动戈船 300 艘，士兵 8000 人，从长江口沿海北上，直达琅邪。这次近海航行的巨大成功，表明当时吴越的航海力量也达到相当的水平。

（三）战国时期的交通

公元前 403 年 晋国三家大夫韩魏赵瓜分了晋国 自立为诸侯，从此中国历史进入了齐鲁燕赵韩魏秦战国时期。

北方交通是由燕赵两国开通的。燕国以蓟（北京）为都城，在今张家口——赤峰——沈阳一线修建了燕长城，与居今内蒙古与东北的东胡人和肃慎人共同开发塞外地区。燕国通往南方有一条主干道 从蓟城通往中山（河北定县）邯郸方向；另有一条近海航线 沿渤海湾通向齐国。向北方出居庸塞通往今内蒙 向东北出令疵塞通往辽吉以至朝鲜半岛。燕国的经营为后世开发北方边塞奠定了基础。

赵国建都于邯郸 在交通史上有两大突出贡献：一是赵武灵王主持改革 大力推行“胡服骑射” 练习骑马射箭的功夫。赵国军事力量逐渐强大起来 向西北方向开拓疆土 占有了今内蒙古呼和浩特、包头一带地区，并迁移大批居民充实边境，开发大草原。在今河套地区建高阙塞，又在河套南部设挺关，在晋北一带设云中郡、雁门郡和代郡 强化了对这一带地区的统治。从此 燕山、阴山、大青山一带草原文化区 与中原文化区连成一体；“北人骑马”成为中国北方最通行的交通手段 极大地改变了中国古代的交通运输结构。

二是在以上条件下 赵国致力于打通太行山两侧 修建今河北与山西之间的通道 又致力于打通晋北与内蒙地区 将云中郡、代郡、雁门郡沟通起来。

中原交通是由魏、韩两国开发建设的。魏国的第一位君主魏文侯 重用西门豹、李悝、吴起等人 大力发展经济文化 取得了突出的成就。在西部 他牢牢地控制着黄河自孟门以下直

至三门峡一段，并在今陕西北洛河至华山一带筑城与秦对峙。在中部，他将晋豫交通线即处于太行王屋之间的战略通道——轵道控制在手。在东部，其势力控制今河南新乡、安阳、开封直到许昌地区，对韩形成半包围态势，对齐楚形成进击态势。

魏国特别重视大梁、开封的建设，后来迁都至此。对开封地区水运的开发，是魏国取得的突出的交通事业成就。在开封北面，开挖了联接古黄河与古济水的运河“大沟”。在开封四周，又开挖了一条“梁沟”，以沟通济水和颍水，进而可达淮水。鸿沟的开挖通航，将古黄河、古济水与颍水、淮水连成一体，进而又通过邗沟与长江联通起来。鸿沟是古代继邗沟之后的又一条重要运河，在历史上对于沟通华中华东起过不小的作用。《史记》对鸿沟的水利事业作了肯定：“可行舟，有余则用溉浸，百姓享其利。”加之“西门豹引漳水溉邺，以富魏之河内”，从此魏国国力迅速上升，成为战国初年的一个重要国家。从大梁通往齐鲁宋韩的大道上，“人民之众，车马之多，日夜行不绝，轰轰殷殷，若有三军之众”，足见当时交通的繁忙。

韩国地处中原腹心，初都宜阳，后都新郑。拥有春秋时东周王室与郑国等的领土，西有强秦，南有楚，北有赵魏，东有齐。韩与各国几乎每年都有战争，各国富商大贾也在韩国境内活动，战争与商业促进着韩国交通的发展。韩国境内的主要交通干线为：从新郑西去，出轘辕关通洛阳，由洛阳向北过黄河可进入晋东南，由洛阳西去轂塞、函谷关可通往秦国。从新郑东去，出榆关通向魏都大梁，转东部各地。从新郑南去，过岸门，出汾陘塞，在今许昌地区，通往楚方城。这些大道也是当时中原的战略要道。

秦国是战国时期的强盛之国，东面的函谷关、武关可攻可

守地势十分有利。因而尽管战国时期争霸斗争激烈，但秦国本土上几乎没有打过仗，战场多摆在函谷关、武关以外。因而秦国腹心得到了全面的开发，渭水流域的水路交通形成蛛网一般，并于公元前 258 年在黄河上架设了第一座永久性桥梁——蒲津桥。

战国时期，秦国突出的交通成就在于在密切关中与汉中交通的基础上，进一步打通与巴蜀的关系。又派李冰父子经营蜀郡，把以前“不与秦塞通人烟”的川西平原、天府之国纳入了秦的版图。秦惠王时接受了向巴蜀发展、充实国家实力、进而包围楚国、灭楚而定天下的方案。但秦蜀之间横亘着秦岭山脉，难以用兵。于是秦人使用“石牛产金”的计策，吸引蜀人北上，开辟秦岭，形成了“金牛道”。其中许多路段是悬空架设的栈道。此道开通之后，秦国的国土北到上郡，南有巴蜀，西抵河源，东界函谷，形成了一个雄踞西方的大国，为统一中国奠定了雄厚的基础。而且经过秦国的经营，泯江水运也得到了开发，并通过与楚国的蓝田之战，取得了汉中东部的土地，还取得了争夺丹水流域的丹阳之战的胜利，成为秦灭楚的主要进军路线。

楚国在战国时期，灭掉了淮汝颖泗之间的陈、蔡、鲁等国，又灭掉了占据江淮下游地区的吴，统一了淮河以南大半个中国。在楚国境内形成了一个完整的覆盖江淮两大流域的水路交通网。这个交通网东抵大海，保持着吴越以来的近海交通，促进着齐鲁吴越沿海区的协调发展，西抵滇黔，既可溯江而上，联通巴蜀，又可溯洞庭、沅水西去，直通夜郎、苍梧与滇池，对后世开发大西南地区与广西、湘西起了先驱作用，北抵琅琊、彭城至淮阳、方城一线，使淮河流域的水陆交通完全掌握在楚国手中。南方的湘水、赣水也已开发出来，商船可达余干，在江

西与青阳 湖南长沙以南。

楚国境内的主要交通干线 水路有淮水、江水、古泗水、颍水、汝水、汉水、沅水、湘水、赣水、余干水、浙江(钱塘江)中江、太湖、邗沟等重要水道 陆路主要是与江淮平行的东西干道 以从宛 南阳 东下寿春一线为最重要 其次是经随县过雒塞向寿春的路线 雒塞是桐柏山与大别山之间的南北通道,十分重要。从寿春可以转向南过昭关通向吴越 也可从寿春继续沿淮东下入邗沟向吴 或北上齐鲁。从寿春也可直接北上彭城或西北上淮阳 与中原水陆通道相衔接。可见 寿春是淮水中部的一个交通枢纽 地位十分重要。楚国另一条陆路主干道是从郢都北上襄阳(邓)南阳(宛)然后出方城向淮阳(陈)睢阳(宋)与曲阜(鲁)这条南北干道 是楚国和中原各国交通的大动脉。楚和秦之间传统的陆路交通则是从襄阳西北去、沿汉水和丹水上溯汉中或关中的通道,一可通往丹阳、蓝田,一可控制上庸、汉中。总之 楚国如此水陆通联、江海一体的交通网 是战国时期其它国家所无法相比的,它为后来全国交通体制的大一统打下了坚实的基础。

楚国发达的水陆交通线管理良好,有全国统一的行政管理 和水运业务安排 所有水陆干线形成了一个有机体系 所以运输能力很强 运输效率也很高。楚国还颁布了法律条文 规定车、船的行走路线 按期要到指定征税口岸上税 关口按法定税率收取税额 不得加抽等。楚国交通运输管理的严密与法制化程度之高 恰好证明了当时水陆交通的繁荣、畅达。

战国时期 除秦楚外 齐国是东方实力最强的国家。齐与燕赵韩楚之间的交通极为发达 特别是古黄河、清水、济水之间 道路交叉错杂 四通八达 史称“午道”。齐国都城临淄 是当时最繁华的都市之一,其交通设施,比如接待旅客的馆舍,

也是当时第一流的。孟尝君的私人客馆 就有传舍、幸舍、代舍、上舍几个等级 用以接待不同身份、不同才干的宾客。

总之 战国时期 大的工商业都会很多。这些都会都是当时的交通枢纽 带动着周围地区的发展进步。而七国交通是互相联通的，对于推动封建经济的成长，起了重要的历史作用。

二、秦代的交通

公元前 221 年 秦始皇统一了中国 结束了春秋战国分裂的局面，使中国古代交通进入了一个大规模的建设时期。

（一）秦代的陆路交通及其管理

秦始皇称帝后 首先通令全国实行“车同轨”即使全国的车辆制造标准化 规定统一车宽六尺。这样 在全国的运输过程中 就可以随时随地更换零件。这种“标准化”的生产方法是很先进的，它适应了全国性土木工程建设和其它活动的长途运输的需要，具有巨大的经济价值。

秦完成统一全国的大业之后，就开始在全国范围内大规模修筑驰道 这样做一是为了防止六国诸侯割据的复辟 巩固全国统一 二是为了便利运输各国财富到秦都咸阳 三是大规模修建阿房宫、骊山宫殿等，需要从各地运输大量的工程材料。

秦驰道以咸阳为中心 延伸到全国各地 分布区域极为广阔 东至今河北、山东广大地区 南到今江苏、安徽、湖北各省、西至今甘肃、青海一带 北到今辽宁辽阳县北。这样就把战国

时代诸侯列国的都城用驰道连接起来 加以完善和扩建 进一步打通了通向中南、西南和东北地区的道路 从而构成了通向全国主要城市的干线道路网。

驰道宽广壮丽 有统一的质量指标 路面幅宽 70 米 路基要高出两侧地面以利于排水,要用金锥夯实路基,每隔三丈,种一株青松以为行道树。每隔十里建一亭 作为区段治安的管理所和道路行人的招呼站、邮传人交接处。

秦驰道这样一项浩大的工程 适应了秦帝国政治经济、军事文化事业的急需,在古代交通史上应该享有崇高的地位。

前 212 年 为了加强北方地区的屯戍 秦修建了长达 752 公里的直道,以加强军事力量。直道以咸阳以北的云阳为起点 途经黄土高原 纵贯今陕北全境。直道修成之后 成为一条贯通南北的大动脉,一直延用到唐代 至今其遗迹尚存。在漫长的封建社会 每当河西走廊被阻断时 直道便成为通向今内蒙、甘肃、新疆及其以西地区的重要路线。

秦代的交通成就 还包括五尺道的修建。秦帝国时西南边陲散布着许多少数民族政权 统称西南夷。战国时楚国曾经打通西南夷与内地的联系 但不久又阻绝了。秦始皇打通西南夷之后 设置官职将之纳入统治之下 加以治理。为了巩固对西南夷地区的统治,秦始皇调集民伕,在今四川宜宾至云南曲靖的崇山峻岭之间,开凿了一条幅宽 5 尺的通道 即著名的五尺道。

五尺道约合现在的 1.15 米宽 能供人马鱼贯而行 它对于巩固封建中央政府对西南地区的统治,开展内地人民与西南各少数民族的友好往来都有着重要的意义。

在中国古代交通史上,秦代的交通成就最引人注目的莫过于万里长城的修筑。

早在春秋战国时期，北方和西方的各诸侯国为了抵御羌人、匈奴人、胡人等部族的南下侵扰，各自在国境线上修建了长城。秦始皇统一中国后，有鉴于历史教训，派大将蒙恬征调 50 多万民伕，将各诸侯国修建的长城联为一体，形成西起临洮，东出辽东，横亘于今甘、宁、内蒙、陕、晋、冀、辽各省区的巨大屏障。长城的修建，既具有战略防御的军事价值，又保护了内地的封建小农经济。与长城平行的塞上通道，长城上每隔一段距离设置的烽火台，以及每一段路程便设有的关口孔道，又为长城内外的信息交流、人员物资交流提供了必要的条件。长城一带的“口子”后来都发展成了南北互市交往的重镇，具有重要的经济文化意义，而这是不容忽视的长城建筑总体效益的组成部分。

秦朝统治的时间并不长，但在交通史上却留下了功不可没的成就。秦代交通事业所以在极短时间内取得重大成就，与其所制定的严格法律制度是分不开的。可以说秦朝交通事业的成就，正是法制管理的突出效益。

秦始皇非常重视以封建法制来治理国家，在全国规模的工程建设与交通管理方面，他也紧紧地抓住了法制这一有效的武器。《秦律》中的《司空律》和《徭律》等就是为了保证工程建设的按期、按质、按量完工而制定的。按《司空律》和《徭律》的要求，由国家统一安排徭役和兵役，集中调度，统筹使用。当时每次工程都要调用二三十万民伕，如果没有中央政权强有力的控制，是不可能修建浩大的交通工程的。

《秦律》中还制定了保护合法通行，禁止非法通行的条文，用以维护必要的交通秩序。当时由于征战、徭役和天灾人祸，人口的流动量很大，因而维护井然有序的交通秩序就非常必要了。《秦律》中的《游士律》、《戍律》、《捕盗律》、《行书律》、《传

食律》以及《关市律》等都有相应条文用以规范合法通行。例如国家的各级公务人员到外地办差，必须持有符节，用以证明自己的身分；一般人员要迁徙旅行，必须有符传，证明自己旅行合法；商贾在交验身分符传的同时，要交纳商品税、过境税，取得“市籍”，然后才能进行合法经营。同时，政府对旅馆业实行严格管理，旅店主人要检查旅客的符传并进行登记，没有符传者不得住宿，违者旅客与旅馆主人一同治罪。

为了确保邮驿的正常进行，秦制定了驿传法规。在总结西周以来各地邮驿传递的经验基础上，确定了一套通行全国的邮传体制，为政府传递公文的叫邮，为在途中的政府人员提供车马食宿条件的叫传（传舍）；另外，在交通干线上每隔十里设一个亭，此亭起接待站的作用，同时负责所在地段的治安管理，负责维护旅客的人身与财产安全。秦政府对于传舍、邮亭设施的配备、保管、维护、使用，均有明确的法令规定。这些驿传法规的制定，保证了秦代交通邮传的正常运转。

《秦律》中还制定了专门法规以确保国家军令和政令的迅速、准确、安全的传递。如《行书律》规定，负责邮递的人，必须忠诚可靠，身体健康。公文函件在传递过程中，每一次交接都要记录清楚受授双方的人名、时日、邮件完好程度与件数等，如果发现邮件磨损、丢失等情况，要及时上报，采取补救措施，并追究有关人员的责任。

秦代交通，在严密的法制管理下，在全国范围内得到了有组织的系统的拓展。秦代邮路，以咸阳为中心，以驰道为主干，辐射全国，确立了一切服从国家、完全为军政活动服务的基本交通体制，为汉代交通事业打下了基础。