

導言

歷史是由時間、空間和人類三大要素構成，「區域研究」是歷史研究的一環，有助於理解歷史的空間性。「區域研究」橫跨政治、社會、經濟、宗教、文化等各領域，在時間縱軸與空間橫軸的座標中，對不同地區進行深入研究。「區域研究」有別於地方史關注地方的特殊性，可反映多層次、較完整的歷史，拓展研究的視野。¹

而「區域研究」中有關「自然區域」和「行政區域」兩者互相關係的研究，是目前尚待開拓的課題。「自然區域」牽涉到地理環境，由地貌、氣候、水文、土壤和生活於其中的動植物等因素所組成複雜的關係。「行政區域」是在自然地理環境的背景上劃定的政治空間。「行政區域」是國家的行政權力，「自然區域」是受自然環境所支配，因此，在人為的政區與天然的地理環境間，就存在契合與否的問題。²

首先，「自然區域」中，受到自然地形與河流的分布，影響交通路線。「交通運輸」網絡猶如人體的血管，將全身的血液傳輸到身體的每一部位，成為維繫生命的重要運輸網絡。唐朝為易於統治全國，特別重視交通，以首都長安為中樞，在全國建立完備的交通體系——「傳驛制度」。「傳驛制度」包含由主要幹道與支線組織成傳驛路線，和星羅棋布的館驛與馬坊。「傳驛制度」主要依靠驛馬或傳馬，對於國家軍事情報、傳遞緊急公文、載送官吏使臣及其

¹ 相關研究參見：佐藤次高、福井憲彥編，《ときの地域史》（東京：山川出版社，1999-1）。濱下武志、辛島昇編，《地域史とは何か》（東京：山川出版社，1997-7）。

² 張曉虹，〈序〉，《文化區域的分異與整合：陝西歷史地理文化研究》（上海：上海書店出版社，2004-1），頁1、5。

家屬、行李等，扮演重要角色。

「蜀道」為「傳驛制度」中的一環，是由長安到巴蜀間的驛道，也是唐朝的政治經濟命脈。唐朝歷代皇帝幾乎都很重視「蜀道」，唐高祖時修復駱谷道，太宗、玄宗、憲宗、敬宗、文宗、宣宗、僖宗先後在褒斜道設置館驛，唐玄宗開闢荔枝道，宣宗大中年間開闢文川谷道。「蜀道」也是唐玄宗、德宗、僖宗和朝廷官員的逃亡路線，唐朝玄宗、德宗、僖宗四次仰賴「蜀道」出奔逃難，最後都能安然返回首都，「蜀道」牽動唐帝國的興榮盛衰與政治命運，³「蜀道」在交通運輸上的重要性可見一斑。

「蜀道」也是運送農產品、絲織品、井鹽等物資的重要路線之一。唐朝前期實施租庸調法，其中「租調」的調配與運送，牽涉到國家的經濟命脈。即便唐朝中後期實施兩稅法，米糧與布帛等漕運，及人員、兵員的流動與運輸，也是維繫經濟、軍事的重要因素。

其次，「行政區域」中，就軍事地理而言，唐朝關中西南的巴蜀地區自古以來即為兵家必爭之地，所以李唐建國，自太原取長安後，再取巴蜀，即能宰制天下。這一方面，劍南巴蜀地區具有中國其他地區無法比擬的優勢。安史亂後，唐朝皇室多次避難巴蜀，亦基於此故。就軍事部署而言，唐朝建立初期，早已規劃巴蜀地區作為安定的大後方。

《資治通鑑》卷254〈唐僖宗紀〉「廣明元年11月辛酉」（880）條，胡三省注云：「古之明主居安而思危，所以能常有其安也。」⁴唐朝立國初年，幸賴高祖、太宗「居安思危」的先見之

³ 梁中效，〈唐朝皇帝與蜀道〉，《成都大學學報》（社會科學版），第4期，2003，頁59。

⁴ （宋）司馬光撰、（元）胡三省注，《資治通鑑》（北京：中華書局，1994），卷254，〈唐僖宗紀〉，「廣明元年11月辛酉」（880）條，胡三省注云，頁8237。

明，早已規劃蜀地為日後長安政權發生危機時，得以避難的大後方。

劍南道管轄巴蜀地區，自古稱為「天府之國」，為唐朝提供經濟穩定的財政支柱。因唐代劍南道巴蜀的財政支柱，使唐朝在歷經安史之亂後，面對內憂外患，仍然能夠延續政權一百多年。由此得知，劍南道巴蜀在經濟、財政運輸的重要性。杜甫〈為閬州王使君進論巴蜀安危表〉：「惟獨劍南自用兵以來，稅斂則殷，部領不絕。瓊林諸庫，仰給最多。是蜀之土地膏腴，物產繁富，足以供王命也。」⁵此即指出唐朝仰賴巴蜀一地的賦稅以養關中，「蜀道」暢通才得以保證唐朝政府的財政收入。

此外，拙稿不稱為「四川」，統稱為巴蜀或蜀地。因宋真宗咸平四年（1001），將唐代劍南道東西兩川劃分為益、梓、利、夔四路轉運使，稱為「川陝四路」，後省文稱「四川」，然此時並沒有實際的權力機構與之相應。⁶四川作為一級行政區劃名稱在元代以後才出現。⁷

拙稿題為《唐朝皇帝入蜀事件研究——兼論蜀道交通》即為上述意義的研究路徑，主要關注在「蜀道」的交通對於唐朝皇帝入蜀事件的影響。

第一章〈緒論：唐朝對西南的經營——以蜀地為例〉，主要討論劍南地區為封閉性的高亢盆地，四面環山，易守難攻。劍南巴蜀

⁵（清）董誥等編，《全唐文》（北京：中華書局，1983），卷359，〈杜甫〉，「為閬州王使君進論巴蜀安危表」，頁3651-1。

⁶《宋會要輯稿·方域·州縣陞降廢置三》，頁方域七之三。顧炎武《日知錄集釋》（上海：世界書局，1936）卷31，〈四川〉（頁720）：「唐時劍南一道，止分東西兩川而已。至宋則為益州路、梓州路、利州路、夔州路，謂之川陝四路，後遂省文，名為四川。」

⁷劉復生，〈由虛到實：關於「四川」的概念史〉，《中國歷史地理論叢》，第2期，2013，頁128-135。

具有獨特的地理位置，具有獨特的天然形勢與交通，以及富庶與繁榮的雄厚經濟實力，成爲維護唐朝戰略的大後方。劍南地區的經濟條件，是否成爲獨特的經濟環境，使人口自然成長？然而，令人不解的是劍南道具有流民、山獠反亂、吐蕃南詔、逃戶等，所造成的治安問題，形成諸多不利於經濟發展的負面因素，究竟劍南道的經濟實力是如何促成？

「蜀道」爲長安通往劍南的路線，可分爲陸路與水路兩種，「陸路」以漢中爲轉運站，水路有嘉陵江與漢江爲重要運輸水道。究竟走不同的陸路或水路，有何不同的政治、軍事或經濟考量？如散關鳳興漢中道轉金牛道至四川成都爲蜀道中最遠，也是最平坦、供給最易的蜀道，是否顯示盛唐天子逃亡時的從容？若由駱谷道經金牛道至成都，是蜀道中最捷徑，也最艱險的蜀道，是否反映皇帝出奔時的倉皇？

第二章〈唐玄宗入蜀〉，主要以玄宗入蜀爲主軸，探討唐朝皇帝第一次入蜀避難的經過。唐玄宗遭逢叛軍反亂，倉皇避難入蜀時，所選擇的蜀道路徑爲何？而返京回程時，天下已安定，性命之憂的危機已解除，所經蜀道是否與去程一致？倘若走不同的蜀道路線，又代表著何種不同的意義？學界對此議題已有論著，然未具備蜀道的概念，對於玄宗入蜀的路線有不同見解，本章欲重新探究玄宗入蜀與返京時，所經長安到劍南成都府的蜀道。

第三章〈唐德宗南奔漢中〉，主要以德宗入蜀爲主軸，探討唐朝皇帝第二次南奔漢中避難的經過。本章探討德宗同樣從奉天至梁州往返，德宗去程在逃難的危機中，爲何選擇走較近，卻艱險的駱谷道，而回程選擇較遠的褒城散關道？爲何德宗來回選擇不同驛道，而不選擇沿同一條原路往返？由長安進入漢中的蜀道中，駱谷道雖最近，但卻是最艱險難走的驛道，德宗去程不選擇其他驛道的原因何在？此外，山南道的糧食遠不如劍南道充足，實非避難安居

之處，為何德宗車駕停留在貧瘠的梁州？

第四章〈唐僖宗第一次入蜀〉，主要以僖宗第一次入蜀為主軸，探討「駱谷道」是由長安至興元府的蜀道中，最為驚險難走的，「散關鳳興漢中道」與「褒城散關道」應較「駱谷道」平坦，但為何僖宗的去程竟比歸程時日短，平均速度竟如此之快？其次，相較於德宗和僖宗從長安抵達興元府的去程，同樣都選擇走駱谷道，如何解釋僖宗通過駱谷道的速度較德宗快速？

第五章〈唐僖宗第二次南奔興元〉，主要以僖宗第二次南奔興元為主軸，為何僖宗去程經過相對「駱谷道」平坦的「褒城散關道」，然而平均路程卻極為緩慢？令人弔詭的是僖宗回程日程速度如此快速，竟然沒有快馬加鞭趕緊回到京師長安，反而在鳳翔府停留約11個月的時間，原因何在？

第六章〈西川節度使的任命與皇帝幸蜀〉，主要探討唐朝皇帝入蜀前如何透過人力部署，積極開發劍南道，使巴蜀具備雄厚的經濟實力，加上軍事地理規劃，形成日後長安政局發生危機時，得以入蜀避難的背景與條件？

安史之亂後，唐朝皇帝遇到政權威脅時屢次奔蜀，可知蜀地必定具有重要的戰略地位，與政治重心。從軍事形勢來看，威脅長安的叛軍力量從東方襲來，皇帝可往西、往北或往南逃，但為何四次避難都是選擇往西南奔蜀呢？這顯然不是巧合。皇帝逃難過程，當驚險萬分，過程順利與否，攸關皇帝自身安危與國家興亡。在逃亡的重要關鍵時刻，第一，選擇保命的庇護所，也定當事先有所規劃；第二，逃難的路線，也必然是再三慎選；第三，沿途的部署，也必須環環相扣，不容有誤，才能在最短的時間，安然地抵達目的地。否則，一旦發生危機，突發狀況下，臨時根本來不及部署，更遑論作為避難的最佳後盾。

以往筆者研究隋唐政治、軍事制度等相關課題，近年來開始關

注到交通運輸的研究，圍繞在唐代「傳驛制度」中「蜀道」的議題而展開，如今首先以唐朝對蜀地的經營出發，探討從長安出發入蜀的西南路線即「蜀道」；其次，以唐朝三位皇帝四度入蜀的政治事件，反映出唐朝國運的興衰。

總而言之，以上各章論文，無論從西南的蜀地經營出發，進而探討唐朝皇帝入蜀事件，都具體呈現出筆者論證唐代「傳驛制度」與「交通運輸」的研究面向。

此外，馬匹為唐朝主要交通與通訊工具，也是武功與國力強弱的重要標誌之一，馬政管理與調度成為確保國家體制正常運轉的重要關鍵。唐代馬政主要仰賴「監牧制度」，《元和郡縣圖志》載：「貞觀中自京師東赤岸澤移馬牧於秦、渭二州之北，會州之南，蘭州狄道縣之西，置監牧使，以掌其事，仍以原州刺史為都監牧使，以管四使。南使在原州西南一百八十里，西使在臨洮軍西二百二十里。」⁸唐太宗親至西瓦亭就是為了視察馬政，從此在西瓦亭設置驛道，隴山關以西的驛道與監牧地區有關，因此，隴山關以西地區成為唐朝監牧的所在地。⁹

馬匹在財稅調度與經濟物資運送，發揮極為重要的作用。唐前期馬政為邊防後勤不可或缺的重要軍事力量，是維繫政權運行的關鍵命脈，也奠定交通運輸上重要的價值地位。馬匹為主要交通與通訊工具，維繫軍事力與勞動力的運作，確保唐朝國家體制的正常運轉，也建立唐朝中原地區與周邊民族間的聯繫，奠定唐朝版圖與統一的穩固，對於唐代交通運輸事業具有極大的重要性。無論研究唐代政治、軍事、財政、經濟、貿易、農業，或中西交通、文化傳

⁸ (唐)李吉甫，《元和郡縣圖志》(北京：中華書局，1986)，卷3，〈關內道·原州·平高縣〉，「監牧」條，頁4-1。

⁹ 史念海，〈唐代通西域道路的淵源及其途中的都會〉，收入氏著《唐代歷史地理研究》(北京：中國社會科學出版社，1998-12)，頁353。

播、民族關係與絲綢之路，都必須涉及唐朝的「監牧制度」與「傳驛制度」，受到學界相當關注累積豐厚的成果。¹⁰

筆者撰寫〈從《天聖·廐牧令》看唐宋監牧制度中畜牧業經營管理的變遷——兼論唐日令制的比較〉一文，主要探討唐代監牧制度的重要意義，對於雜畜有相當謹慎嚴密的管理措施。從唐宋監牧制度的改變，可窺知所重視的牲畜有很大的不同，唐代較重視馬匹，宋代較重視羊群。日本《養老令》與《延喜式》關於《廐牧令》規定多承襲唐宋律令，但日本因地理環境與國土民情的差異，對於監牧系統仍有所調整。此文雖與前述皇帝入蜀事件無直接關聯，但對蜀道交通運輸問題，亦有值得參考之處，故作為「附錄」。

¹⁰ 相關學術研究成果論述參見：凍國棟，〈二十世紀唐代交通運輸業研究述評〉，《中國中古經濟與社會史論稿》（武漢：湖北教育出版社，2005-12），頁573-599。