

# 試論唐代揚州在中西交通史上的地位

朱祖德\*

## 摘 要

揚州由於位於大運河和長江的交接處，優異的地理位置，再加上隋末以來的經濟發展，在中唐時期揚州已成為全國第一大經濟都會。由於揚州在唐代是一個重要的交通樞紐及最大的商業都會，來自日本等地的海外商船及商旅絡繹於途，而遠自絲路的客商亦多有從揚州轉赴長安者，胡商雲集於揚州，大大促進了揚州的國際地位，揚州亦為唐代四個國際港之一。

關鍵字：揚州、胡商、商業貿易

## 一、前言

揚州在唐代由於位於南北大運河和長江的交接處，優異的地理位置，再加上隋末以來的經濟基礎，在中唐時期揚州已發展成為全國第一大經濟都會。由於揚州在唐代是一個最大的商業都會及重要的交通樞紐，來自日本等地的海外商船及商旅絡繹於途，而遠自絲路的客商亦多有至揚州從商者，胡商雲集於揚州，大大促進了揚州的國際地位，使揚州成為唐代最重要的國際港口之一。

---

\* 環球技術學院共同暨通識中心助理教授。

揚州由於擁有優越的地理位置，加上手工業的進步及商業的繁盛，造就了其在經濟上的優勢地位，而良好的交通條件，特別是江、海合一型的港口特徵，是其得以在中西交通史上佔一席之地的主要原因。本文將對揚州整體的經濟發展及成果作一說明，並深入探討其與揚州繁榮的關聯。另一方面，則對揚州的交通條件加以探究，以通盤瞭解揚州的交通景況，進一步呈現揚州在唐代中西交流上所作的貢獻。

## 二、揚州的地理位置及經濟條件

### （一）優越的地理條件

唐代由於揚州位於長江和運河邗溝段的交叉口，長江為東南水運最重要的通道，而大運河則為南北縱向的主要動線。由於長江和運河是二條最重要的運輸線，揚州又位於其交會點，可說是水陸交通的總樞紐。揚州因擁有絕佳的地理位置及交通條件，又是全國最大的貨物集散地，因而商業貿易特別發達。

在商業的發展上，因運河的地緣關係，使揚州成為交通便利，商業發達的形勝之地，揚州商業之繁盛，自不待言。隋時，因文帝、煬帝的開鑿山陽瀆（邗溝）<sup>1</sup>，加以煬帝三次下揚州，促成揚州工商業的發展和進步。

揚州所在的淮南道，在安史亂後因關中殘破，唐廷需仰賴江淮之供給，而淮南道因其農業進步，工商業的發展，而成為極為富庶的地區，加上東南各地賦稅物資均由運河北運，淮南道正位在這唐帝國的生命線（運河帶）上，故成為唐中央政府所關注的重要賦稅地區。淮南道首府揚州正位於南北大運河的樞紐位置，而成為東南各地賦稅、茶、鹽等物資的集中地。使得揚州不但人口迅速增加，工商業也隨之繁榮興盛，不僅成為江淮地區的經濟中心，更躋身全國最大經濟都會，

---

<sup>1</sup> 關於隋煬帝的再次開鑿山陽瀆（邗溝），有的學者認為係在文帝所開的山陽瀆基礎上拓寬，加深的，見王煦樞、王庭槐撰，〈略論揚州歷史地理〉，收入《江蘇城市地理》（江蘇：江蘇科技出版社，1982年），頁161。而有些學者則認為邗溝和山陽瀆是兩條並存的河道，如顧炎武在《天下郡國利病書》中所說，詳見中國唐史學會唐宋運河考察隊編，《唐宋運河考察記》（西安：陝西省社會科學院，1985年初版），頁73。

而有「揚一益二」的稱號。

## （二）堅實的農業基礎

由於揚州是淮南道首府，在水利建設方面特別受到重視，在有唐一代見諸史籍的共有八次之多<sup>2</sup>。其中安史前修建的只有勾城塘，為揚州大都督長史李襲譽在貞觀十八年（644）所築，其餘七次均在安史之亂後，益證淮南在安史亂後為朝廷所重視程度。而揚州的農業生產也因唐政府多次水利灌溉設施的建設而有大幅的進展，其中貞元時，淮南節度使杜佑，決雷陂以廣灌溉，開海濱棄地為田，積米至五十萬斛<sup>3</sup>。又元和中，淮南節度使李吉甫築富人、固本二塘，灌溉田畝萬頃<sup>4</sup>。李吉甫凡三次興建揚州水利工程，於農業發展、漕運均有大貢獻。

另外，耕種技術的改良也使農產量大增，據《冊府元龜》，卷二四，符瑞載「開元十九年，（揚州）再熟稻一千八百頃，其粒與常稻無異。」<sup>5</sup>而育秧、插秧技術在本區亦得到推廣，高適「廣陵別鄭處士」時中所言：「溪水堪垂釣，江田耐插秧。」<sup>6</sup>早晚稻連作，使水稻單位產量大為提高。

而稻米品種的改良也是生產技術進步的指標之一，如揚州的上貢貢品中有黃稬米、烏節米等新品種<sup>7</sup>。而揚州的農業狀況是「蕭寺通淮右，蕪城枕楚田。」<sup>8</sup>，崔致遠在《桂苑筆耕集》，卷一三，「許權攝觀察銜推充洪澤巡官」牒中指出：「山陽沃壤，淮畔奧區，地占三巡，田逾萬頃。」足見揚州地區種稻面積廣大<sup>9</sup>。

<sup>2</sup> 參見朱祖德，《唐代淮南道研究》（台北：中國文化大學史學研究所碩士論文，1997年6月），頁115~116，表十五，「淮南道興修水利工程一覽表」。

<sup>3</sup> 見兩唐書本傳及權德輿，《權載之文集》（臺北：商務印書館，1975年6月臺3版），卷一一，「杜公淮南遺愛碑」。

<sup>4</sup> 見歐陽修、宋祁等撰，《新唐書》（台北：鼎文書局，1992年7版），卷一四六，〈李栖筠傳附李吉甫傳〉，頁4740。

<sup>5</sup> 見《冊府元龜》，卷二四，〈帝王部·符瑞三〉，頁260上。

<sup>6</sup> 見劉開揚撰，《高適詩集編年箋註》（臺北：漢京文化事業公司出版，1983年9月初版），頁291。

<sup>7</sup> 見《新唐書》，卷四一，〈地理五〉，頁1051。

<sup>8</sup> 見《全唐詩》，卷五八二，頁1484中，張庭筠〈送淮陰孫令之官〉。

<sup>9</sup> 見崔致遠，《桂苑筆耕集》，收入於《叢書集成新編》（臺北：新文豐出版事業公司，1984年初版）第六〇冊，卷一三，頁124。

### (三) 多元且大規模的手工業

商品的多元化依賴手工業的進步，唐代揚州因其手工業技術的進步及產品種類之多樣化，對商業貿易的活絡有正面的助益。揚州手工業之中以製銅、造船、金銀器、製鹽及製茶等業較為重要，茲分述於後。

#### 1、製銅業：

揚州附近銅礦的開發，始於吳王濞時，除用於鑄錢外，當亦鑄造其他器物<sup>10</sup>。1985年，在揚州所屬高郵天山漢廣陵王劉胥墓或其家族墓中，出土青銅器六件。<sup>11</sup>這些銅器從後來揚州的冶煉技術來看，極有可能是在揚州製造。在隋末時，江都郡丞王世充，即曾向煬帝獻過銅鏡屏風<sup>12</sup>。而到了唐代，揚州青銅器更被列為貢品，可見其製作之精美，如天寶三載（744），韋堅在廣運潭開物產博覽會時，廣陵郡貢品中就有銅器，並有婦女唱著「潭裡船車鬧，揚州銅器多」<sup>13</sup>的民歌，可驗證揚州的銅器不但種類眾多，且質地優良，廣受稱頌。而在《全唐文》，卷九五九收有薛昇〈代崔大夫進銅燈樹表〉文中云：

臣竊以為所造燈樹，匠人計料，用錢四萬貫，道路運致，又約一萬貫。百姓辛苦，將辦實難。況揚州到上都（長安）三千餘里，州縣所過，人皆見之……。<sup>14</sup>

文中崔大夫即崔祐甫，從這篇奏章中可以看出銅燈樹造價之高昂，相當驚人。因唐代一座鑄錢鑪，每年只可造錢三千多貫，四萬貫比十鑪的年產量還要多，從此表中可看出揚州鑄造銅器技術之精湛，因要製造如此巨大又精緻的銅器且為進貢之用，沒有高超的技藝是不可能的。<sup>15</sup>

在唐德宗後，因銅價漸貴，而錢日賤，據德宗貞元九年（793）諸道鹽鐵使張滂上奏：

<sup>10</sup> 司馬遷，《史記》（台北：鼎文書局，1991年5月），卷一〇六，〈吳王濞傳〉，頁1822。

<sup>11</sup> 見李廷先，〈唐代揚州的手工業〉，載氏著，《唐代揚州史考》（江蘇：江蘇古籍出版社，1992年5月初版），頁366。

<sup>12</sup> 見司馬光等撰，《資治通鑑》（台北：世界書局，1974年6版），卷一八三，〈煬帝大業十二年十二月壬辰條〉，頁5716。

<sup>13</sup> 見劉昫等撰，《舊唐書》（台北：鼎文書局，1992年7版），卷一〇五，〈韋堅傳〉，頁3223。

<sup>14</sup> 董誥等編纂，《全唐文》（上海：上海古籍出版社，1993年初版），卷九五九，頁4414上。

<sup>15</sup> 見李廷先，〈唐代揚州的手工業〉，頁367。

每銷錢一千，為銅六千。造寫器物，則斤值六千餘。其利既厚，銷鑄遂多，江淮之間，錢寶減耗。<sup>16</sup>

從張滂所說，可知銷錢為器，實有重利，故江淮民間作坊就趨之若鶩，造成「列肆鬻之，鑄千錢為器，售利數倍。」<sup>17</sup>的奇特情形，而在揚州銷錢為器的風氣特別盛行，是銅器業發達的一種表徵。

在揚州的銅器中，銅鏡尤為有名。在唐代因銅產量不足各種鑄造使用，故曾數度禁斷銅器鑄造，如代宗大曆七年（772）十二月：「禁天下新鑄造銅器，唯鏡得鑄。」<sup>18</sup>，德宗貞元九年正月，諸道鹽鐵轉運使奏稱：「伏請准從前敕文，除鑄鏡外，一切禁斷。」<sup>19</sup>到了唐末，朝廷仍一再重申舊令，《舊五代史》，卷一四六，〈食貨志〉：「天福二年（937）詔，禁一切銅器，其銅鏡今後官鑄造，於東京置場貨賣，許人收買，于諸處興販去。」<sup>20</sup>朝廷如此長期重視鑄鏡業，在於滿足廣大群眾生活的必需。一再禁鑄銅器，除了唐代銅產量不足外，在於秦漢以後的銅器使用已排除在日常器用之外，鑄銅為器耗銅既多，而又不合乎民生需要。<sup>21</sup>

唐代揚州在青銅鏡的製造技術上是十分高超的，張鷟，《朝野僉載》卷三云：

中宗令揚州造方丈鏡，鑄銅為桂樹，金花銀葉，帝每騎馬自照，人馬并在鏡中。<sup>22</sup>

顯示揚州出製鏡技術的高超，因此鏡使用的是製作程序繁多，難度很高的金銀平脫法<sup>23</sup>。在唐之前是無法造出如此大且精緻的鏡子，唐代方丈鏡的產生，則標誌著造鏡技術已進入新的里程碑。另外揚州更有「百煉鏡」的製作，李肇，《唐國史補》卷下說：

揚州舊貢江心鏡，五月五日揚子江中所鑄也。或言無有百煉者，或至六、

<sup>16</sup> 王欽若、楊億等撰，《冊府元龜》（北京：中華書局，1988年3版），卷五〇一，〈邦計部，錢幣三〉頁6000下。

<sup>17</sup> 見《新唐書》，卷五四，〈食貨志四〉，頁1390，並參見《舊唐書》，卷一七六，〈楊嗣復傳〉，頁4557。

<sup>18</sup> 《冊府元龜》卷五〇一，〈邦計部，錢幣三〉，頁6000上。

<sup>19</sup> 見王溥，《唐會要》（台北：世界書局，1990年5版），卷八九，〈泉貨〉，頁1628。

<sup>20</sup> 薛居正等撰，邵晉涵輯《舊五代史》（臺北：鼎文書局，1992年4月7版），志八，〈食貨志〉，頁1949。

<sup>21</sup> 見張澤咸，《唐代工商業》（北京：中國社會科學出版社，1995年12月初版），頁51。

<sup>22</sup> 見張鷟，《朝野僉載》，收錄於四庫全書（臺北：商務印書館景印，1986年3月初版），第一〇三五冊，〈小說類〉，頁247上。

<sup>23</sup> 見周欣、周長源，〈揚州出土的唐代銅鏡〉，《南京博物館集刊》第三輯，1980年3月，頁154。

七十煉而已，易破難成，往往有自鳴者。<sup>24</sup>

稱「百煉鏡」則需百煉，又「易破難成」，可見百煉鏡的鑄造需有極高的技巧。另白居易在〈百煉鏡〉詩中則云：

百煉鏡，鎔範非常規，日辰所靈且祇（奇）；江心波上舟中鑄，五月五日日午時。瓊粉金膏磨瑩已，化為一片秋潭水。鏡成將獻蓬萊宮，楊（揚）州長史手自封。人間臣妾不合照，背有九五飛天龍。<sup>25</sup>

詩中有「瓊粉金膏磨瑩已」句，可見銅鏡華麗之一斑。按《舊唐書》，卷十二，德宗紀載大曆十四年（779）六月「揚州每年貢端午日江心所鑄鏡，幽州貢麝香，皆罷之。」<sup>26</sup>，而此詩作於元和四年，則說明揚州在德宗罷貢後，又恢復貢鏡<sup>27</sup>，可見唐宮廷對揚州銅鏡的偏愛。

揚州銅鏡，由於製作精美，除了上貢外，其廣銷四方，而《太平廣記》，卷三三四，所載韋粟之女死後在揚州市上購鏡事，最能表現當時人對揚州銅鏡的喜好，至死不渝。<sup>28</sup>另張籍〈白頭吟〉：「揚州青銅作明鏡，暗中持照不見影。」<sup>29</sup>，也顯示了揚州銅鏡的廣受喜愛。

## 2、造船業

揚州扼運河入長江之口，自吳王夫差開邗溝以來，即成為南北要衝，而淮南地區，河川交錯，利於航行，故船舶為交通必需，揚州的造船業也在此情況下應運而生。早在西漢即有官營造船廠<sup>30</sup>。又據《漢書》，卷六，〈武帝紀〉，元鼎五年（西元前112）載，南越王相呂嘉反，殺漢使者及其王、王太后。武帝乃派遣樓船將軍楊僕等率江淮以南樓船十萬人伐南越。<sup>31</sup>結合新出土的文物及文獻史料來看，廣陵當是營造樓船基地之一。到了隋代，隋煬帝在下江都前，即令江都製造

<sup>24</sup> 見李肇，《唐國史補》，卷下，頁64。

<sup>25</sup> 見白居易撰，《白居易集》（北京：中華書局，1991年），卷四，〈諷諭四，樂府詩〉，「百煉鏡」，頁73~74。

<sup>26</sup> 《舊唐書》，卷一二，〈德宗紀〉，頁322。

<sup>27</sup> 自大曆十四年到元和四年共計三〇年。此詩作於元和四年，說見李廷先，〈唐代揚州的手工業〉，頁369。

<sup>28</sup> 見《太平廣記》，卷三三四，〈韋粟條〉，頁2651。

<sup>29</sup> 見日人河世寧輯，《全唐詩逸》（收入於上海古籍出版社出版之《全唐詩》），卷下，頁2209上。

<sup>30</sup> 見李廷先，〈唐代揚州的手工業〉，頁358。

<sup>31</sup> 見《漢書》，卷六，〈武帝紀〉，頁186。

水殿龍舟。據《資治通鑑》，卷一八二，煬帝大業十一年（615）載：「楊玄感之亂，龍舟水殿皆為所焚，詔江都更造，凡數千艘，制度仍大於舊者。」<sup>32</sup>反映出揚州造船規模之大，製造技術之精。

唐代揚州是造船業的重要中心，高宗末年才士張鷟判文稱：「五月五日，洛水競渡船十隻，請差使於揚州修造，須錢五千貫。」<sup>33</sup>這是揚州當時有較高的造船能力，故洛水競渡船也必須在此製造。揚州不僅能造輕快的賽船，也能製造航海的大船，如天寶元年（742）大明寺高僧鑑真，為東渡日本「始於（揚州）東河造船，揚州倉曹李湊依李林宗書，亦同檢校造船，備糧。」<sup>34</sup>開元九年（721）七月，揚、潤等州暴風，發屋拔樹，漂損公私船舫一千餘隻<sup>35</sup>。又天寶十載（751）八月「廣陵郡大風，潮水覆船數千艘。」<sup>36</sup>，其中大部分當是漕船，因當時揚州是南糧北運的集中地，而這些船舶也定有相當數量是在揚州製造的。

代宗廣德二年（764）以劉晏為河南、江淮以來轉運使，為解決漕運問題，除疏浚運河水道外，並在揚州設十個造船廠，差專知官十人競自營辦，每船用錢百萬，可載漕糧千石。這些造船廠的規模之大可謂前所未有，並且存在時間很長，到懿宗咸通中，仍然持續在造船，只是用的材料沒有以前來的好，這樣大規模長時間的造船計劃，所製造漕船的總數，想必相當驚人<sup>37</sup>。因而可以說這些造船廠是唐朝後期的經濟命脈所在，而對揚州的繁榮也有直接的影響。

由於揚州是中晚唐時期，全國最大經濟都會，又當運河與長江交叉口，是東南各道賦稅集中地，因而來往船隻甚多，甚至使河道擁塞，《太平廣記》，卷四四，〈蕭洞玄〉條引《河東記》：

至貞元中，洞玄自浙東抵揚州。至慶亭埭，維舟於逆旅（旅舍）主人。于時舳艫萬艘，隘於河次，堰開爭路。上下眾船，相軋者移時，舟人盡力擠之。<sup>38</sup>

<sup>32</sup> 《資治通鑑》，卷一八二，煬帝大業十一年十月壬戌條，頁5700。

<sup>33</sup> 見《全唐文》，卷一七三，頁776上。

<sup>34</sup> 見日人元開撰，《唐大和上東征傳》，收錄於《大藏經》（臺北：中華佛教文化館影印，1955年12月初版），第五一冊，〈史傳部三〉，頁988下。

<sup>35</sup> 《舊唐書》，卷八，〈玄宗紀上〉，頁182。

<sup>36</sup> 《舊唐書》，卷九，〈玄宗紀下〉，頁225。

<sup>37</sup> 見王讜，《唐語林》（臺北，世界書局，1975年4月3版），卷一，〈政事上〉，頁60~61。

<sup>38</sup> 《太平廣記》，卷四四，神仙四四，〈蕭洞玄條〉，頁277。

從此條記載，可看出當時揚州水運繁忙之景象。文宗開成三年（838），日本僧人圓仁在揚州，仍見到「江中充滿大舫船、積蘆船、小船等不可勝計。」<sup>39</sup>這些大小船隻有部分應為揚州所造，或為民間私造而非官廠所造，但都證明唐揚州代造船業的興盛。

而在1960年3月，在唐代揚州運河遺址，發掘出唐代木船，全長二四公尺（殘長一八·四公尺），中寬四·三公尺，底寬二·四公尺，深一·三公尺，船板厚達一三公分，並有隔艙技術。由此船可見唐代來往於揚州船舶規模之大，製造技術之高超。<sup>40</sup>

### 3、金銀器

揚州土貢中有「金銀」<sup>41</sup>，但揚州附近並不產金銀，當是由外地運來，再製成一定樣式上貢。而唐中葉以後，淮南節度使還經常有土貢之外的進獻，有的名義上是為了助軍，但有不少是為了討好皇帝，前者如元和十一年淮南節度使李鄴，進獻金五百兩，銀三千兩<sup>42</sup>；而後者如王播在大和元年（827）五月，自淮南入覲，進大小銀釧三千四百枚。<sup>43</sup>這個數量可謂相當驚人。

而皇帝仍不時向淮南宣索銀器，如長慶四年（824）八月淮南節度使王播進宣索銀粧奩二件。其後，在同年十月淮南、淮西又各進宣索銀粧奩三件。<sup>44</sup>

到了晚唐，淮南節度使仍然上供金銀或金銀器，如天祐二年（905）三月淮南楊溥遣其右威衛上將軍許確進賀郊天銀二千兩。<sup>45</sup>同年十二月又進賀正金花銀器、金器為太后禮物。<sup>46</sup>而在桂苑筆耕集，卷五，中有「進金銀器物狀」<sup>47</sup>可見淮南一直在向朝廷進貢金銀，或金銀器，而揚州本地的金銀業之發達也可見一斑。

而據《舊唐書》，卷一七四，〈李德裕傳〉載長慶四年（824）七月，浙西觀察

<sup>39</sup> 釋圓仁撰，白化文等校註，周一良審閱，《入唐求法巡禮行記校注》（河北：花山文藝出版社，1992年初版），卷一，〈七月二五日條〉，頁22。

<sup>40</sup> 見陸覺，〈揚州施橋發現了古代木船〉，《文物》，1961年第6期，頁52。

<sup>41</sup> 見《新唐書》，卷四一，〈地理五〉，1051。

<sup>42</sup> 《冊府元龜》，卷四八五，〈邦計部，輸財〉，頁5797下。

<sup>43</sup> 《舊唐書》，卷一七上，〈敬宗紀〉，頁512。

<sup>44</sup> 《冊府元龜》卷一六九，〈帝王部，納貢獻〉，頁2034上。

<sup>45</sup> 《冊府元龜》卷一六九，〈帝王部，納貢獻〉，頁2035上。

<sup>46</sup> 同前註，頁2035下。

<sup>47</sup> 見《桂苑筆耕集》，卷五，頁40。



使任中上奏：

昨又奉宣旨，令進粧具二十件。計銀一萬三千兩，金一百三十兩。……今差人於淮南（揚州）收買，旋到旋造，星夜不輟，雖力營求，深憂不進。<sup>48</sup>此條記李德裕為製造銀粧具，差人至揚州購買金銀的事情，又趙璘，因話錄卷三載范陽盧仲元「持金鬻於揚州，時遇金貴，兩獲八千。」<sup>49</sup>可見揚州殆為當時中國最大的金銀市場<sup>50</sup>，也因在揚州市場上流通的金銀數量極多，而可推知揚州金銀製造業也十分興盛。

在出土實物方面，1975年在揚州邗江縣楊廟公社，發現五代墓葬一座，隨葬物品中有鑲金銅鑰匙，鑲金銅帽釘等，製作極為精美<sup>51</sup>。結合文獻記載和出土文物可見揚州在金銀製造中的鑄造、刻鏤、鑲金、金銀平脫等技術上，有極高的水準。

#### 4、製鹽業

揚州製鹽業十分發達，因淮南為當時海鹽產量之首位地區<sup>52</sup>，產量最大的海陵監又屬揚州。唐寶應（782）年間，鹽鐵使劉晏領東南鹽事，設立了四場十監：

吳、越、揚、楚鹽廩至數千，積鹽二萬餘石，有漣水、湖州、越州、杭州四場，嘉興、海陵、鹽城、新亭、臨平、蘭亭、永嘉、大昌、候官、富都十監，歲得錢百餘萬緡，以當百餘州之賦。<sup>53</sup>

當時鹽鐵十監裡最大的海陵監屬揚州，海陵監早在開元六年（716）就已設置，「歲煮鹽六十萬石，而楚州鹽城、浙江嘉興、臨平兩監所出次焉。」<sup>54</sup>

另一方面，在劉晏主持鹽務時期，設置了十三個巡院，淮南有揚州、白沙及盧壽等三院，其中就有揚州、白沙等二個巡院在揚州，也顯見對揚州鹽務的重

<sup>48</sup> 見《舊唐書》，卷一七四，〈李德裕傳〉，頁4512。

<sup>49</sup> 見趙璘，《因話錄》，收錄於《唐國史補》等八種（臺北：世界書局，1991年6月4版），卷三，頁23。

<sup>50</sup> 見加藤繁，《唐宋時代金銀之研究》（臺北：新文豐出版公司，1974年12月初版），頁73。

<sup>51</sup> 原見揚州市文物管理委員、揚州博物館，《文物工作資料選輯》，第一輯，〈邗江蔡庄五代墓清理簡報〉，此處引自李廷先，〈唐代揚州的手工業〉，頁366。

<sup>52</sup> 見陳衍德、楊權著，《唐代鹽政》（西安：三秦出版社，1990年12月初版），頁16。

<sup>53</sup> 見《新唐書》卷五十四，〈食貨志〉，頁1378。

<sup>54</sup> 《太平寰宇記》，卷一三〇，頁208上。

視<sup>55</sup>。永泰元年（765），劉晏與第五琦分掌天下財賦，分別在所轄之區，整頓地方財政組織，而以巡院做為中央財政使在地方的組織，此後，巡院就兼具鹽鐵及轉運二者的功能。到了中晚唐時期，淮南道因其鹽務之重要及特殊的地理位置，使唐中央在此設了六個巡院，分別是鹽鐵揚子院（留後）、鹽鐵江淮院（留後）、鹽鐵廬壽院、白沙院、淮口院及如皋院<sup>56</sup>。其數量為當時諸道之冠<sup>57</sup>，足見唐中央對揚州所在的淮南地區鹽利的仰賴與重視。

## 5、製茶業

在製茶業方面，唐中葉以後，茶葉成為新飲料，「江淮人什二三以茶葉為業。」<sup>58</sup>不但說明了淮南及江南地區，廣種茶樹，也顯示以製茶為業之人不在少數。淮南地區廬、壽、光等州均為產茶區，而壽州早在玄宗時即出現專以製茶為生的茶商<sup>59</sup>，而揚州為淮南首府，且鄰近產茶區，製茶業應有一定的規模。

淮南地區的茶葉不但種植普遍，且質地優良，甚至成為鹽鐵使與地方長官爭相進貢的物品<sup>60</sup>。加以江南茶葉多由此揚州北運，因而該揚州茶商十分活躍，每年二、三月「茶熟之際，四遠商人，皆將錦繡繒纈、金釵銀釧，入山交易。」<sup>61</sup>可見淮南茶葉的銷路廣，茶葉買賣也相活絡。宣宗大中六年（852）正月，鹽鐵使裴休改革茶稅之弊端，其中有一條即在「出茶山口及廬、壽、淮南界內置吏徵收通過稅。」<sup>62</sup>可證揚州在內的淮南茶稅的分量，所以唐中央要特別重視此地的茶稅徵收，不容走私及藩鎮擅加重稅。

揚州的手工業，除上述五項外，尚有鑄錢、軍器<sup>63</sup>、紡織、製糖、造紙及木器業等，因較為次要，且限於篇幅，不一一具述。

<sup>55</sup> 見《新唐書》，卷五十四，〈食貨志〉，頁1378。

<sup>56</sup> 見楊淑洪，《唐代漕運運輸之研究》（臺北：中國文化大學史學研究所博士論文未刊本，1994年6月），頁168~170。巡院據楊淑洪註解，並不是完全從事鹽鐵業務，也有兼營轉運者，然據筆者研究，唐後期巡院不論本務為何，大部分已兼有鹽鐵及轉運兩種功能。

<sup>57</sup> 見楊淑洪，《唐代漕運運輸之研究》，頁172，表15，「唐後期鹽運使系各道巡院數量表」。

<sup>58</sup> 見《冊府元龜》，卷四九三，〈邦計部·山澤一〉，頁5900上。

<sup>59</sup> 見戴孚，《廣異記》（北京：中華書局，1992年3月初版），頁5，「劉清真」條。

<sup>60</sup> 《舊唐書》，卷一二三，〈劉晏傳〉，頁3515。

<sup>61</sup> 見杜牧，《樊川文集》，卷一一，〈上李太尉論江賊書〉，頁168。

<sup>62</sup> 《新唐書》，卷五四，〈食貨四〉，頁1382及《唐會要》，卷八四，〈雜稅〉，頁1548。

<sup>63</sup> 鑄錢、軍器業參見朱祖德，〈唐代揚州的盛況及其繁榮因素試析〉，載《淡江史學》第十期（1999年6月），頁281~288。

唐代揚州手工業的規模之大，種類之多，可從前述文獻記載中略窺一二。而在1975、1977、1978年三年之中，江蘇南京博物院和揚州博物館，對揚州外掃垢山一帶發現的唐代手工業作坊遺址，進行三次的發掘。發掘面積達一、五九〇平方公尺<sup>64</sup>。共發現爐灶22座，其中磚砌爐灶13個，土灶共9個，館井7座，灰坑27個，陶缸4只，並有熔鑄用的坩鍋、碾輪和碾槽，石磨和礪石，人像和動物像陶範等，並發現大量的骨料和骨雕成品，貝雕以及少量的開元通寶錢<sup>65</sup>。這證明這裡曾存在著金屬熔鑄和雕刻製骨二種大型作坊，而據推測這片手工業作坊遺址至少在一萬平方公尺以上<sup>66</sup>，僅小面積的發掘，就有如此豐富的出土物品，其餘尚未鑽探的面積，出土文物數量當極為可觀。而據已發掘的兩種作坊不僅排列密集整齊，且距離甚近來看，可推斷在唐代揚州已有類似當時長安、洛陽，在城市佈局中有專門的手工業作坊存在。<sup>67</sup>

### 三、揚州的交通佈局

揚州位於長江和運河邗溝段的交叉口，長江和運河本是二條交通的大動脈，長江為東南水運最重要的通道。而大運河則經唐代精心維護疏浚，不僅溝通了錢塘江、長江、淮水、黃河、海河五大水系，而且也連結了對外的陸運和海運，所以唐政府把運河看成生死存亡的經濟命脈；商人們則把它視做最便宜、最理想的運輸線。揚州因位於長江和運河兩大水運動脈的交會點<sup>68</sup>，所以造就了它的繁榮。揚州所在的淮南地區，位於淮河、長江之間，東南揚、楚二州臨海，且有運河（邗溝段）貫穿東部，此外尚有許多大小河川如濡須水、淝水、滁水、皖水、下阿溪、蘄水、澮水、淝水、溧水、富水、漢水等縱貫其間，構成四通八達的水運網，因

<sup>64</sup> 其中第一次挖掘800平方公尺，第二、三次共挖掘790平方公尺，合計1590平方公尺。

<sup>65</sup> 見南京博物院、揚州博物館及揚州師範學院發掘工作組，〈揚州唐城遺址一九七五年考古工作簡報〉，《文物》，1977年第9期，頁18～22；南京博物院，〈揚州唐城手工業作坊遺址第二、三次發掘報告〉，《文物》，1980年第3期，頁11～13。

<sup>66</sup> 〈揚州唐城手工業作坊遺址第二、三次發掘報告〉，頁14。

<sup>67</sup> 見〈揚州唐城遺址一九七五年考古工作簡報〉，頁22及〈揚州唐城手工業作坊遺址第二、三次發掘報告〉，頁14。

<sup>68</sup> 參閱劉希為，〈盛唐以後商胡麋集揚州之由〉，載《古代長江下游的經濟開發》（西安：三秦出版社，1996年重印），頁264。

而使得水運成為揚州乃至淮南道最主要的運輸方式。

## （一）區域交通

以揚州所在的淮南東部來說，水運不但較淮南道西部發達，同時更為重要，如長江將舒、廬、和、揚四州溝通；淮水、邗溝又連結了壽、楚、揚、濠四州，此外尚有許多細密的交通網，直達淮南道首府揚州，如從壽州至揚州，既有大道，亦有間道；廬州不僅可由巢湖水南入長江通揚州，亦可由巢湖的申港出新婦江至白沙而達揚州。<sup>69</sup>

由於安史亂後，北方經濟受到嚴重破壞，另一方面受到了安史餘黨在河北的半獨立狀態影響，故自東南上供的物資數量大增，而淮南道又是東南賦稅上供的必經重鎮，因而使得淮南道的水運日益發達。

包括揚州在內的淮東諸州（也就是安史之亂後的淮南道七州），則漕運日益發達，除了北方經濟衰退造成農業生產不足和政府需求增大之外，淮西的兩度戰亂也間接使淮東人口增加，商業繁盛。使淮東的漕運和水運有相當大的發展，如《通鑑》，卷二三九，憲宗元和十一年十二月條：

初置淮潁水運使。揚子院米自淮陰泝潁，至項城入澗（胡註：據《舊史》，時運米泝淮至壽州四十里，入潁口，又泝流至潁州沈丘界，五百里至于項城，又泝流五百里入河，又三百里輸于鄆城，米五十萬石，芟五百萬束，省汴運之費七萬六千緡。……）輸於鄆城，以饋討淮西諸軍，省汴運之費七萬餘緡<sup>70</sup>。

由此條可知因淮西戰亂的原因而設置淮潁水運使，米、芟由淮水經潁水、澗水而達鄆城助討淮西軍軍糧，也因此而使揚州為中心的淮東水運益形發展。

國立中興大學 

<sup>69</sup> 有關淮南道的交通情形可參照譚其驤主編，《中國歷史地圖集》，第五冊隋唐五代時期，頁54，「淮南道」圖；樂史，《太平寰宇記》，卷123～132，淮南道各州有關交通敘述及嚴觀，《元和郡縣補志》，收入在《元和郡縣圖志》（京都：中文出版社，1972年3版）淮南道部分，另參見劉希為，〈盛唐以後商胡麋集揚州之由〉，收入於江蘇省六朝史研究會等編，《古代長江下游的經濟開發》（西安：三秦出版社，1989年初版），頁263。

<sup>70</sup> 參見《資治通鑑》，卷二三九，〈唐紀五五〉，頁7728。

## （二）揚州的對外交通

在對外交通方面，由於揚州特殊的地理位置，因而以水運為主，陸運為輔，除了已提到的運河可北連通濟渠至洛陽，南接江南河，可達杭州為主要航道外，尚可由靈渠南連嶺南地區，靈渠是溝通湘江與漓江的人工河道，開鑿甚早，到唐代已因年代久遠而廢置，唐寶曆初觀察使李渤加以修復，惟因工程質量差，不久即廢置。咸通九年（868），桂州刺史魚孟威又加重修，增置斗門並改築石堤，「其鑿堤悉用巨石堆積，延至四十里……其陡門悉用堅木排豎，增至十八重。」重修過後的靈渠通航比過去方便，「雖百斛大舸，一夫可涉」<sup>71</sup>。透過靈渠，連結了長江與珠江兩大水系，淮南船隻可經長江進入湘江、漓江而達嶺南，大大增進了南北的交通。

另一條至嶺南的通道，是經長江進入贛江，再經江西大庾嶺而達廣州，廣州是唐代對外貿易最大港口，因而外國商人來往頻繁，在開元四年（716）張九齡重修了大庾嶺通道後，此通道乃與靈渠成為淮南至嶺南的重要路線。<sup>72</sup>此外，揚州的西行交通路線，自安、沔二州可經由漢水及其支流丹水，再經灞水可達長安，可也經漢水支流而達山南西道的梁州及洋州等。但由於漢水、丹水、灞水等常受泥沙淤積，水位低，逆流而上等因素影響，無法經常暢通，於是必須仰賴陸運的接駁，可以說這條通道是水陸相兼的。這條通道被稱為南路<sup>73</sup>。

而揚州與上游益州間的交通，主要以長江水道為通道，而從唐詩的詩句中，可側面瞭解揚州與益州間的商業來往是相當地頻繁<sup>74</sup>，如杜牧「揚州」：「全絡擎雕去，鸞環拾翠來。蜀船紅綿重，越棹水沈堆。」<sup>75</sup>及張祜「庚子歲寓游揚州贈

<sup>71</sup> 見《新唐書》，卷四三上，〈地理志七上〉，頁1105。

<sup>72</sup> 參見《全唐文》，卷八〇，魚孟威「桂州重修靈渠記」。及《全唐文》，卷二九一，頁1304中，張九齡，「開大庾嶺路記」並參閱何榮昌，〈隋唐運河與長江中下游航運的發展〉，收入於中國唐史學會等編，《古代長江中游的經濟開發》（湖北：武漢出版社，1988年初版）頁276。

<sup>73</sup> 在唐代水路交通中，南路不只一條，本文所指的南路，則是指穿過秦嶺，經汶、沔水系，溝通關中地區與江漢流域以及整個東南地區的一條運路。

<sup>74</sup> 揚州、益州間的交通可參考謝元魯，〈揚一益二〉，收入《唐史論叢》第三輯（西安：三秦出版社，1987年1月），頁243~244。

<sup>75</sup> 見《全唐詩》，卷五二二，頁1323上。

崔荊四十韻」：「冷清連心簞，輕疎著體縑。被裁新蜀錦，光研小吳綾。」<sup>76</sup>其中「蜀船紅綿重」及「被裁新蜀錦」等詩句說明了來往益州及揚州間貨船之頻繁。而張詩中的「蜀船」和「吳綾」均可見於揚州市面上，則見揚州是各地貨物的集散地，貿易興盛。

有關陸運方面，有「商山路」和「上津路」二條路線，「商山路」是從長安出發，經過藍田、商州、武關而達到襄陽的一條驛路。安史之亂後，「商山路」不僅是士大夫宦游南北的必經之路<sup>77</sup>，也是物資運輸的重要途徑。

另一條是「上津路」，上津，唐時屬商州，上津縣內群山林立，在交通條件十分惡劣的崇山峻嶺中，上津驛道曾多次承擔將襄、漢地區物資運入關中的任務<sup>78</sup>。南路運輸雖因地形限制而比不上運河的運輸量，但卻在肅宗、代宗朝初年及德宗建中二年（781）至貞元初年扮演了重要的角色。肅宗時期因受安史之亂的影響使運河不通，東南財賦實際上是由上津路運入關中的<sup>79</sup>。

直到肅宗寶應元年（762），史朝義逃離鄭、汴，但由於運河沿岸受到戰爭嚴重破壞，汴河也因少疏浚而淤塞，使運河交通一時無法恢復，因而南路運輸益受重視。

到廣德二年，東南賦稅仍由此通道運入關中<sup>80</sup>，而自劉晏治理漕運，使江淮漕運暢通後，南路運輸一度蕭條，但到了德宗建中三年（782）淮西李希烈叛亂，使漕運斷絕，而德宗「使陝虢觀察使姚明敷治上津道，置館，通南方貢貨。」<sup>81</sup>上津驛道再度發揮作用。到貞元初年，南路運輸又進入了短暫的活躍期，並承擔了漕運任務（在此之前南路運輸的主要以輕貨為主），在貞元二年時鄧州倉督鄧琬將湖南、江西運到浙川的七千石糙米囤于荒野，致使這批漕糧腐敗而成灰塵，鄧琬

<sup>76</sup> 原見上海古籍出版社影印宋蜀刻本，《張承吉文集》，卷七，此處乃引自陳尚君輯校，《全唐詩補逸》，（北京：中華書局，1992年十月初版）上冊，第二編，王重民，《全唐詩補選》，卷之八，頁214。

<sup>77</sup> 杜牧曾多次往返「商山路」，其行蹤見《樊川文集》，卷四，頁66~67，〈富水驛〉、〈丹水〉、〈題武關〉、〈除官赴闕商山道中絕句〉等詩。《白居易集》，卷一八〈商山路驛桐樹昔與微之前後題名處〉亦云：「與君前後多遷謫，五度經過此路隅」。

<sup>78</sup> 參閱王力平，〈唐肅、代、德時期的南路運輸〉，收入《古代長江中游的經濟開發》，頁332~333。

<sup>79</sup> 詳見朱祖德，《唐代淮南道研究》（台北，中國文化大學碩士論文，1997年6月），頁95~96。

<sup>80</sup> 《資治通鑑》，卷二二三，〈唐紀三九〉，頁7164。

<sup>81</sup> 《新唐書》，卷二二五中，〈李希烈傳〉，頁6438；《資治通鑑》，卷二二八，〈唐紀四四〉，頁7341略同。

也因而獲罪入獄<sup>82</sup>。而浙川是南路必經之地，因而所失漕米也是準備由商山路運入京師的。

南路運輸雖然在規模上及經濟效益上比不上運河漕運，但仍在肅、代、德三朝戰亂時，發揮其功效有效紓解了唐廷的困境，可以說是功不可沒，並且在淮南地區對外交通上佔了重要的地位。

綜上所述，揚州地區的水運可稱的上是「四通八達」，不論在區域內和對外交通上，均十分便捷，再搭配上陸運，可補足水運所不能到達的地區，如經上津道至長安就是顯例。因而揚州可說是唐時交通的樞紐地區，在水、陸運方面都有舉足輕重的地位。

此外，揚州同時也是河、海合一型的港口，也就是說揚州不僅擁有對內交通的優勢，也因其優越的地理位置而使其對外貿易亦極為發達。唐時揚州距海僅二〇〇里，據《資治通鑑》，卷二〇三載「揚州東至海陵界九八里，又自海陵東至海一百七里。」<sup>83</sup>當時海潮可達揚州城廓內，如李頎〈送劉昱〉詩中云：「鸕鷀山頭微雨晴，揚州廓裡見潮生。」<sup>84</sup>由李頎此詩中可知揚州距海並不遠，而在江岸南移後，由於伊婁河的開鑿，使揚州仍具有海港的功能<sup>85</sup>。揚州因海舶可直抵城下，故對外貿易興盛，成為當時與廣州、泉州並稱的中國三大國際貿易都市之一。<sup>86</sup>

唐五代江淮地區經濟都會的興起，多與其良好的地理位置有關，揚州的興起就與其臨江畔海的絕佳地理位置有關<sup>87</sup>，唐末揚州受到戰爭破壞及地理環境改變等因素的影響，而逐漸衰落<sup>88</sup>，除戰亂因素外，影響揚州繁榮的主要因素就屬地理環境的變遷，地理環境的變遷使揚州喪失了對外貿易港口的條件，而真州（唐

---

<sup>82</sup> 《舊唐書》，卷一九〇下，〈唐次附唐扶傳〉，頁5062。又見王欽若、楊億主編，《冊府元龜》（北京，中華書局，1988年初版3刷），卷四九一，〈邦計部·蠲復三下〉，頁5875下。

<sup>83</sup> 見《資治通鑑》，卷二〇三，〈則天后光宅元年十一月乙丑條〉，頁6431。

<sup>84</sup> 見《全唐詩》，卷一三三，頁311上。

<sup>85</sup> 見韓茂莉，〈唐宋之際揚州經濟興衰的地理背景〉，《中國歷史地理論叢》，1987年第1輯，頁112~113。

<sup>86</sup> 《全唐文》，卷七五，〈大和八年疾愈德音〉中提到嶺南、福建及揚州蕃客，宜委節度使常加存問，表明了揚州和廣州、泉州是當時三大胡商聚集地，也是當時中國最大的三個國際港口。

<sup>87</sup> 朱祖德，〈唐代揚州的盛況及其繁榮因素試析〉，《淡江史學》，第十期（1999年6月），頁294~295。

<sup>88</sup> 唐末揚州經濟衰落的因素參見朱祖德，《唐代淮南道研究》（臺北：中國文化大學史學所碩士論文，1997年6月），頁191~194。

時揚州白沙鎮)的興起也使揚州不能再獨占漕運和鹽業中心的地位<sup>89</sup>。同時也有學者提出由於海岸線的東移,使揚州距海日遠,喪失其海港的功能,也就使揚州日漸失去其繁華,並認為這纔是對揚州商業經濟影響最大的原因<sup>90</sup>。

再者,還有江水南移的問題<sup>91</sup>,江水南移確實使揚州對外交通不方便,但在齊澣開伊婁河後,應使海船繼續來到揚州,否則中晚唐時期不會是揚州的極盛時期。但透過一條人工河道來和長江、大海相通,終究是不夠直接方便,因而逐漸為位置相近而具有良好海岸條件的華亭縣所取代,華亭縣在北宋政和元年(1111)始置市舶務,在南宋又置市舶司,可見其海上貿易的繁盛<sup>92</sup>。綜上所述,海岸線東移及江水南移等地理環境的改變,雖不是影響揚州對外貿易興衰的唯一因素,但確是使揚州逐漸失去其海港角色,進而影響其海外貿易及城市繁榮的重要原因。

此外,經濟重心的南移亦是揚州經濟衰落的原因,經濟重心南移的趨勢,是造就唐代揚州經濟繁榮,並躋身全國最大經濟都會的重要因素之一<sup>93</sup>,亦是晚唐江南的蘇州及杭州崛起,取代揚州成為全國經濟中心的重要原因之一<sup>94</sup>。開始於魏晉,而完成於南宋的古代經濟重心南移現象<sup>95</sup>,既是時代背景,同時也是不可挽回的趨勢。

---

<sup>89</sup> 見謝元魯,〈揚一益二〉,收入《唐史論叢》第三輯(西安,三秦出版社,1987年1月),頁255。

<sup>90</sup> 參見韓茂莉,〈唐宋之際揚州經濟興衰的地理背景〉,收入史念海主編,《中國歷史地理論叢》,1987年第1輯,頁113及頁116。

<sup>91</sup> 參見史念海,〈論唐代揚州和長江下游的經濟地區〉,收入氏著,《唐代歷史地理研究》(北京:中國社會科學出版社,1998年12月初版),頁246~248及頁249「附記」部分。

<sup>92</sup> 見黃宣佩等撰,〈從考古發現談上海成陸年代及港口發展〉,《文物》,1976年第11期,頁52。

<sup>93</sup> 朱祖德,〈唐代揚州的盛況及其繁榮因素試析〉,《淡江史學》,第十期(1999年6月),頁295~297。

<sup>94</sup> 參見朱祖德,〈唐五代兩浙地區城市分佈的變遷〉,《史學彙刊》第二十期(2005年12月),頁136;頁141~142。

<sup>95</sup> 參見鄭學檬,《中國古代經濟重心南移和唐宋江南經濟研究》(長沙:岳麓出版社,2003年10月修訂再版),頁17。



## 四、揚州在商業貿易上的地位

### （一）揚州的商業貿易

揚州由於農業發達和手工業的進步，提供了充分的商品，而優越的地理位置和便利的水陸交通運輸網，大大促進了經濟的發展；而隨著人口增加和手工業的進步，使得境內商業蓬勃發展。揚州因位於長江和運河的交叉點上，為南北交通要衝，水運便利，實是全國貨物最理想的集散地<sup>96</sup>。《舊唐書》，卷五九，〈李襲譽傳〉說：「江都俗好商賈，不喜農桑。」<sup>97</sup>。李襲譽為揚州大都督府長史期間在貞觀八年至十三年間（634~639）<sup>98</sup>，足見當初揚州經商之風很盛，也說明著揚州朝向商業發展的傾向。

其後隨著揚州農業、工業的進步和發展，商業愈趨興盛。《舊唐書》，卷八八，〈蘇瓌傳〉稱：「揚州地當衝要，多富商大賈，珠翠珍怪之產。」<sup>99</sup>，而在《唐會要》，卷八六亦稱：「廣陵當南北大衝，百貨所集。」<sup>100</sup>杜牧在〈上宰相求湖州第二啟〉中稱「揚州大郡，為天下通衢，世稱奇人術士多遊其間。」<sup>101</sup>，足見揚州已成為當時「百貨所集」及富商大賈聚集的都市。天寶二年（743）揚州大明寺高僧鑑真，準備東渡日本，所置辦的東西中有農產品、漆器、玉器、各式銅器及各種香料六百餘斤等大量物品<sup>102</sup>，其中有來自波斯、印度及東南亞等地的舶來品及各地名產，充分反映揚州當時已是百貨所集的商業大城。

由於安史之亂後揚州的持續發展，使揚州由地區性的經濟中心，一躍而成為全國最大經濟都會，博得「揚一益二」的稱號<sup>103</sup>。在此種情形下，除了富商大賈

<sup>96</sup> 見全漢昇，〈唐宋時代揚州經濟景況的繁榮與衰落〉，頁153。

<sup>97</sup> 見《舊唐書》，卷五九，〈李襲譽傳〉，頁2332。

<sup>98</sup> 見郁賢皓，〈唐刺史考〉（中華書局香港分局、江蘇古籍出版社聯合出版，1987年2月初版），頁1445。

<sup>99</sup> 《舊唐書》，卷八八，〈蘇瓌傳〉，頁2787。

<sup>100</sup> 見《唐會要》，卷八六，〈市〉，頁1582。

<sup>101</sup> 《樊川文集》，卷十六，頁248，〈上宰相求湖州第三啟〉。

<sup>102</sup> 見元開，〈唐大和上東征傳〉，頁989。

<sup>103</sup> 有關「揚一益二」的稱號，參見朱祖德，〈唐代揚州的盛況及其繁榮因素試析〉，載《淡江史學》第十期，1999年6月，頁278~279，「唐代揚州的發展及其盛況」有關論述。

要到揚州來牟利外，連朝廷官員，甚至各地的節度使都來此處設置邸店，故在大曆十四年（779）七月詔：「王公卿士，不得與民爭利，諸節度使于揚州置迴易邸，並罷之。」<sup>104</sup>可見在此之前，揚州市上掛官方招牌營業而取私利者不在少數，一般商賈在此開業的當然更多。

揚州由於商業繁盛，因而人口大增，以致在杜亞任淮南節度使時「僑寄衣冠及工商等多侵衢造宅，行旅擁弊。」<sup>105</sup>，可見當日在揚州，因工商業均繁榮，加以人口眾多，故原有場市制度已不符合需要，亦是揚州商業繁榮的側面證據。揚州商業直至晚唐仍不減其盛。郭廷誨，《廣陵妖亂志》謂：「時四方無事，廣陵為歌鐘之地，富商大賈，動逾百數。」<sup>106</sup>，是揚州在當時有許多大商人：如「大賈周師儒者，其居處花木樓榭之奇，為廣陵甲第。」<sup>107</sup>及萬貞「大商也，多在於外，運易財寶，以為商。」<sup>108</sup>。又有王四舅：

揚州有王生者，人呼為王四舅，匿跡貨殖，厚自奉養，人不可見。揚州富商大賈，質庫（典當業）酒家，得王四舅一字，悉奔走之。<sup>109</sup>

可見王四舅之財大勢大。又有俞大娘：

大曆貞元間有俞大娘，航船最大，居者養生送死、嫁娶悉在其間。開巷為圃，操駕之工數百，南至江西，北至淮南，歲一往來，其利甚博。」<sup>110</sup>

像俞大娘這樣擁有萬石大船的大商人，每次航行的利益想必十分驚人，故此處說「其利甚博」。另外，可從當時商人婦的遭遇，來看當時來往揚州商旅之多，如：

尼妙寂，姓華氏，江州潯陽人也。初嫁任華，潯陽之賈也。父昇，與華往復長沙廣陵間……。<sup>111</sup>

又如周迪，「迪善賈，往來廣陵。」<sup>112</sup>足見當時在揚州做生意的人著實不少。

<sup>104</sup> 見《舊唐書》，卷一二，〈德宗紀〉，頁322。

<sup>105</sup> 見《舊唐書》，卷一四六，〈杜亞傳〉，頁3963。

<sup>106</sup> 見郭廷誨，《廣陵妖亂志》，收錄於羅隱著，雍文華輯，《羅隱集》（北京：中華書局，1983年初版），頁248。按《廣陵妖亂志》，實為郭廷誨所著，而非羅隱所著，說見傅璇琮主編，《唐才子傳校箋》第五冊，（北京：中華書局，1995年11月初版），頁457。

<sup>107</sup> 同前註，頁250。

<sup>108</sup> 《太平廣記》，卷三四五，〈孟氏條引瀟湘錄〉頁2735。

<sup>109</sup> 見《唐國史補》，卷中，頁46至47。

<sup>110</sup> 同前註，卷下，頁62。

<sup>111</sup> 見《太平廣記》，卷一二八，頁906。

<sup>112</sup> 同前註，卷二七〇，頁2117。

而在唐代揚州國內貿易的商品，種類繁多，茲舉較重要者論之：

- 1、鹽：揚州所在的淮南地區是唐代重要的海鹽產區，尤以海陵、鹽城二鹽監產量最高，年產量超過百萬石<sup>113</sup>。而揚州又是當時東南地區海鹽的集散地，因而鹽的交易相當活絡。當時鹽鐵使因揚州地位重要，故常駐揚州，有時甚且兼任淮南節度使<sup>114</sup>。而後因政府不斷加鹽價，加以奸商哄抬鹽價，使民苦於高價，甚至有「淡食」者，促使私販日盛，官府為之設各地巡院以便追捕，仍不能止。當時私販之盛可由白居易「鹽商婦」一詩中看出：「鹽商婦……媚作鹽商十五年，不屬州縣屬天子。每年鹽利入官時，少入官家多入私。」<sup>115</sup>也因有重利可圖，故私販終唐之世不絕。
- 2、茶：江淮地區為重要的產茶區，淮南道的揚州、壽州、舒州、廬州、和州、光州及浙西、浙東道的蘇州、湖州、杭州、常州、婺州、睦州、越州、明州及台州等州均產茶<sup>116</sup>，而尤以壽州、光州、湖州及常州所產最為知名。揚州因位居長江與運河的交叉口，為東南水、陸運中心，故不僅淮南道所產茶集中於此處，江南的名茶亦集中於此處北運或西運入蜀，故茶商絡繹不絕來往於揚州，以謀厚利。其後因茶稅日重，又產生了不肖商人販運私茶的問題，甚至武裝而成為「劫江賊」，對地方治安有極大的危害，杜牧「上李太尉論江賊書」對此事有詳論。<sup>117</sup>總之，揚州茶的交易，雖受私販的影響，但揚州仍為茶葉貿易的重要都市。
- 3、珠寶：在揚州經營珠寶生產的，多為胡商，他們或由陸上絲綢之路到達長安，或由海道經廣州至揚州、長安。天寶九載（750）鑒真第五次東渡到達廣州，看到「江中有婆羅門、波斯、昆侖等舶，不知其數，並載香藥、珍寶，積載如山。」<sup>118</sup>。《太平廣記》中有許多對胡商經營珠寶業的記載；如

<sup>113</sup> 見《太平寰宇記》，卷一三〇，頁208上及《輿地紀勝》，卷三九，頁292上。

<sup>114</sup> 如王播和高駢，見《唐會要》，卷八七，〈轉運使〉，頁1560~1561。

<sup>115</sup> 見《白居易集》，卷四，頁84。

<sup>116</sup> 《新唐書》，卷四一，地理五，〈淮南道〉、〈江南道〉，頁1051~1063。並參見朱祖德，《唐代淮南道研究》（台北：中國文化大學史學研究所碩士論文，1997年6月），頁118~119及朱祖德，《唐五代兩浙地區經濟發展之研究》（台北：中國文化大學史學研究所博士論文，2005年6月），頁47~48。

<sup>117</sup> 見《樊川文集》，卷十一，頁168~171。

<sup>118</sup> 見元開，《唐大和上東征傳》，頁991下。

卷四〇二的〈李勉條〉<sup>119</sup>，卷三三的〈韋弇條〉<sup>120</sup>及卷四〇二〈守船者條〉<sup>121</sup>，均描寫胡商在揚州經營珠寶買賣，胡商往往出高價搶購他們認為珍貴的珠寶，有達「數十萬金」者<sup>122</sup>，可見珠寶交易在揚州獲利是相當大的。

4、藥：揚州在當時不僅是鹽、茶的集散地，也是重要的藥物市場<sup>123</sup>。如天寶二年（743），鑒真和尚在東渡前所準備的香藥就有麝香、沈香、甲香、甘松香、龍腦香、膽唐香等十一種，共六百餘斤<sup>124</sup>。而當時揚州並不出產這些藥材，這些藥材為各地（包括南洋）運來的商品，這麼多種的香藥，都可在揚州市上買到，充分反映了揚州藥商的活躍。《太平廣記》中對揚州藥商的活動，也多有記載，如卷一七，〈裴謚條〉和卷二三〈馮俊條〉均反映出揚州藥材交易的繁盛。<sup>125</sup>

5、糧食：唐代江淮地區因位於重要農業地帶，糧食生產數量隨著生產技術的提昇而大增。揚州為淮南道首府，又為東南漕運的轉運站，故糧食交易盛行。《太平廣記》，卷三一，〈李紱條〉引《續仙傳》，說李紱「世居城市（揚州），販糴自業」，不求厚利，僅薄利多銷「不計時之貴賤，一斗只求兩文利」，而「衣食甚豐」。<sup>126</sup>而《唐國史補》卷中載：

江淮賈人，積米以待踊貴，圖畫為人持錢一千買米一斗，以懸於市，揚子留後徐蔡杖殺之。<sup>127</sup>

生動的描寫了當時江淮米商謀取暴利的方法，足見當時糧商的活躍。

中晚唐時期，揚州以從地區性的經濟中心，一躍而成為全國最大經濟都會，如《舊唐書》，卷一八二，〈秦彥傳〉說：「江淮之間，廣陵（即揚州）大鎮，富甲天下。」<sup>128</sup>又《新唐書》，卷二二四，叛臣下，〈高駢傳〉曰：「揚州雄富冠天

<sup>119</sup> 見《太平廣記》，卷四〇二，頁3240。

<sup>120</sup> 見《太平廣記》，卷三三，頁209。

<sup>121</sup> 見《太平廣記》，卷四〇二，頁3241~3242。

<sup>122</sup> 見《太平廣記》，卷三三，〈韋弇條〉，頁209~210。

<sup>123</sup> 見李廷先〈唐代揚州的商業〉，頁201。

<sup>124</sup> 見元開，《唐大和上東征傳》，頁989中。

<sup>125</sup> 《太平廣記》，卷一七，頁116及卷二三，頁156。

<sup>126</sup> 見《太平廣記》，卷三一，頁200。

<sup>127</sup> 見《唐國史補》，卷中，頁35。

<sup>128</sup> 見《舊唐書》，卷一八二，〈秦彥傳〉，頁4716。

下。」<sup>129</sup>

## （二）海外貿易的興盛

揚州不僅為當時國內貿易的樞紐，同時也是國際貿易的重要港口。如九世紀大食著名地理學家伊本·胡爾達茲比赫（Ibn khordadbeh）在所著《道里邦國志》一書中，已把揚州列為與交州、廣州、泉州齊名的四大港口<sup>130</sup>。

當時唐王朝與日本、朝鮮的交通，有三種路線，其中傳統的北線陸路，即沿著朝鮮半島西側近海航行，由山東半島北部的登州陸行，轉由濟水入淮河，沿淮南運河抵揚州；或由江蘇北部的楚州及其附近沿海登陸，轉運河而達揚州。此外，亦可由日本九州島南部的薩摩半島，或北部的博多灣一帶渡海，直航長江口岸，駛抵揚州，前二種路線統稱為「北部航線」；後一種航線稱為「南部航線」。<sup>131</sup>日本遣唐使團在第七次遣使後，均由南路航線至揚州，再轉運河北上至洛陽、長安。<sup>132</sup>揚州去朝鮮的航線，主要循著傳統的北線航行，當時新羅人崔致遠就是循此線由揚州返回朝鮮的。<sup>133</sup>

新羅、高麗與揚州的交通相當頻繁，在圓仁，《入唐求法巡禮記》中便有多處提到新羅人，如卷一云：「僧等本是新羅人，先住楚州，為往密州。」<sup>134</sup>新羅僧應是從揚州登岸的；卷一又云：「第二舶新羅譯語朴正長書送金正南房，……留學僧暫住揚府，請益僧不待敕符，且令向台州。」<sup>135</sup>。既然在揚州有如此多的新羅人、新羅譯官，可以看出揚州與新羅的交通相當密切。在中和四年（884），淮南道節度使高駢甚至和新羅互遣使者，崔致遠即為派去新羅的使者。<sup>136</sup>至於高麗雖然因

<sup>129</sup> 見《新唐書》，卷二二四，叛臣下，〈高駢傳〉，頁6404。

<sup>130</sup> 見伊本·胡爾達茲比赫（Ibn khordadbeh）著，宋峴譯注，《道里邦國志》（北京，中華書局，1991年12月初版），頁72。而桑原鷺藏《唐宋貿易港研究》一書中提到，歷來學者對Kantou港有六種說法，經作者列舉各種史料，證實為揚州無誤。參見桑原鷺藏著，楊鍊譯，《唐宋貿易港研究》（臺北：商務印書館，1963年12月初版）見頁72~130。

<sup>131</sup> 見俞永炳，〈試談絲綢之路上的揚州唐城〉，載《漢唐與邊疆考古研究》第一輯（北京：科學出版社，1994年8月初版），頁170及朱江，〈朝鮮半島和揚州的交通〉，《揚州師院學報》，1988年，第1期，頁126。

<sup>132</sup> 見陳炎，〈唐代中國日本之間的海上交通〉，《青海師範大學學報》，1985年第1期，頁121。

<sup>133</sup> 見俞永炳，〈試談絲綢之路上的揚州唐城〉，頁170。

<sup>134</sup> 見圓仁，《入唐求法巡禮行記校注》，卷一，頁137。

<sup>135</sup> 同前註，頁32。

<sup>136</sup> 見朱江，〈朝鮮半島和揚州的交通〉，頁127。

兩國和戰不常，交通時受阻礙，但仍有不少的高麗人經由南部路線至揚州。由於揚州和朝鮮半島的國家，新羅、百濟來往如此密切，故其貿易量亦不小。

波斯人和阿拉伯人在中唐以前，就有從廣州登岸，或在福建沿岸登陸，再由梅嶺、贛水，沿長江至揚州。<sup>137</sup>由於揚州不僅是南北水陸交通的樞紐，亦是桂、廣、嶺南、福建、兩浙等地賦稅<sup>138</sup>及糧食、茶、鹽等貨物的集散地，同時亦是藥物及黃金的重要交易市場<sup>139</sup>，而且也是陸上和海上絲路的連接點，是重要的國際貿易都市<sup>140</sup>，因而海外貿易十分活絡，來自各國的胡商亦絡繹於途。

這些胡商在揚州多從事珠寶及貴重藥品的買賣，如《太平廣記》卷三三〈韋弇〉條引《神仙感遇傳》說，韋弇游蜀遇女仙，贈以三寶。弇至廣陵，有一胡商「拜而言曰『此玉清真人之寶，千萬年無人見者，信天下之奇貨矣。』」以數十萬金易而求之，弇以大富。<sup>141</sup>而由同書卷四〇二〈李勉〉條引《廣異記》，則說李勉將游廣陵見一老胡得病，老胡死前，托勉將珠交於其子，後勉至揚州，訪見其子，乃將原因告之，胡雛仍取珠而去。<sup>142</sup>此故事說明揚州在開元時已有許多胡商，且有的已在此定居，生兒育女。其他胡商在揚州活動，《太平廣記》還記載胡商經營金融業，如卷一七〈盧李二生〉條即記載盧生予李生一柱杖，李生持往波斯店取錢，波斯胡見杖即付二萬貫與李生。此波斯店二萬貫可立取，足見其資產相當雄厚。<sup>143</sup>

此外，在《全唐文》，卷七五，〈大和八年疾愈德音〉中提到：

嶺南、福建及揚州蕃客，宜委節度觀察使常加存問，除舶腳、收市、進奉外，任其來往通流，自為交易，不得重加率稅。<sup>144</sup>

此段記載有學者解讀為揚州在唐代未設市舶司的證據<sup>145</sup>，但仍有爭議<sup>146</sup>，無論揚

<sup>137</sup> 參見《全唐文》，卷八〇，魚孟威〈桂州重修靈渠記〉。及《全唐文》卷二九一，頁1304中，張九齡〈開大庾嶺路記〉並參閱何榮昌，〈隋唐運河與長江中下游航運的發展〉收入於中國唐史學會等編，《古代長江中游的經濟開發》（湖北：武漢出版社，1988年初版）頁376。

<sup>138</sup> 參見鄒逸麟，〈從含嘉倉的發掘談隋唐時期的漕運和糧倉〉，原刊《文物》1974，第2期，後收入氏著，《椿廬史地論稿》（天津：天津古籍出版社，2005年5月初版），頁111。

<sup>139</sup> 見本文「揚州的商業貿易」一節所述。

<sup>140</sup> 見俞永炳，〈試談絲綢之路上的揚州唐城〉，頁170。

<sup>141</sup> 見《太平廣記》，卷三三，〈韋弇條〉，頁209~210。

<sup>142</sup> 同前註，卷四〇二，頁3240。

<sup>143</sup> 同前註，卷一七，頁119。

<sup>144</sup> 《全唐文》，卷七五，〈大和八年疾愈德音〉，頁342中。

<sup>145</sup> 如朱江在〈唐代揚州市舶司的機構及其職能〉（《海交史研究》1988年第1期）一文中認為揚

州在當時是否有設市舶司，唐文宗〈大和八年疾愈德音〉都表明了揚州和廣州、泉州是當時三大胡商聚集地，也是當時中國最大的三個國際港口之一。

在歷年對唐代揚州的考古發掘中，發現唐代中晚期的文化堆積層始終是為最厚的，其中數以百計的綠釉波斯陶器，無疑是當年胡商雲集的最可靠物證。<sup>147</sup>1975年，在揚州城西蘇北農學院，唐代手工業作場遺址中，發現了一些胡人陶花和七彩人面，人面浮雕非常生動，形像深目高鼻，一望可知並非漢人。<sup>148</sup>另外，也有一件人頭陶範，形狀酷似馬來人。<sup>149</sup>而這些器物之所以有外來文化的色彩，乃是因為揚州的胡商多，故當時的手工業作坊，為迎合胡商的需要而製作這些帶有濃厚外來文明色彩的器物。

因揚州是當時重要的國際貿易港口，而瓷器為當時重要的貿易商品，有「貿易瓷」之稱，故在揚州手工業作場第一、二、三次發掘中，發現了大量的瓷器碎片，其中尤以青瓷為多。僅1975年那次便發掘出瓷片一萬五千餘片，數量驚人，並且種類繁多有青釉、白釉、黃釉瓷及各種彩釉<sup>150</sup>。這些瓷器除部分產自揚州及壽州外，大部分來自其他各地，有如此多的瓷器集中在揚州，更證明揚州是當時瓷器外銷的重要國際港口。

由上可知，揚州在唐代對外貿易上，有舉足輕重的重要地位，其重要性甚至凌駕廣州、泉州之上，故揚州已成為當時世界上最大的貿易都會之一。<sup>151</sup>

---

州存在管理市舶的專門機構。

<sup>146</sup>如顧敦信在〈略論唐代的市舶事務〉(《揚州師院學報》1990年第2期)文中則對朱文提出反駁，另陳勇亦贊成其觀點，參見陳勇，《唐代長江下游經濟發展研究》(上海，上海人民出版社，2006年1月初版)，頁329~330。筆者則認為唐代揚州是否存在市舶司並不是最重要的問題，因揚州所擁有的國際交通上的地位，並不受市舶司是否存在的影響。但根據唐文宗〈大和八年疾愈德音〉來看，揚州有類似市舶司業務的機構則不可否認。

<sup>147</sup>見俞永炳，〈試談絲綢之路上的揚州唐城〉，頁171。

<sup>148</sup>見〈揚州唐城遺址一九七五年考古工作簡報〉，頁27。

<sup>149</sup>同前註，頁21。

<sup>150</sup>同前註，頁22。有關揚州唐城第二、三次發掘情形，見南京博物院，〈揚州唐城手工業作場遺址第二、三次發掘簡報〉，《文物》，1980年第3期，頁11~14。

<sup>151</sup>見劉希為，〈盛唐以後商胡麇集揚州之由〉，頁263。

## 五、胡商雲集揚州的因素及影響

唐代揚州位於南北大運河及長江交接處，「為天下通衢」<sup>152</sup>，交通十分便利。中唐以後因工商業發達，成為全國最大經濟都會，揚州不僅國內貿易十分興盛，海外貿易更是十分頻繁，故成為當時重要的國際港口。伊本·胡爾達茲比赫在所著《道里邦國志》一書中，已把揚州列為與交州、廣州、泉州齊名的四大港口<sup>153</sup>。從朝鮮半島來的新羅人與高麗人甚多，如在中和四年（884），高駢（淮南道節度使）和新羅互遣使者，崔致遠即為派去新羅的使者。<sup>154</sup>

而從波斯及阿拉伯遠道而來的商旅，在中唐以前就已由波斯灣沿海，經麻六甲和北部灣抵廣州，或在福建沿岸登陸，再由梅嶺、贛水，經洪州及江州沿長江至揚州。<sup>155</sup>由於揚州不僅是南北水陸交通與長江運輸的樞紐和貨物的集散地，而且也是陸上和海上絲路的連接點，是重要的國際貿易都市<sup>156</sup>。因而胡商來此做生意的甚多，加以由海路來中國的胡商，多以揚州為海洋航運的終點站，再由揚州轉赴洛陽和長安，故路經揚州的胡商也不在少數。

唐肅宗上元元年（760）平廬兵馬使田神功討劉展於揚州，「商胡大食、波斯等商旅死者數千人。」<sup>157</sup>僅揚州一地被殺的胡商達數千人，如加上逃過一劫者，當不止此數，足見當時揚州胡商之多。從史籍來看，《太平廣記》中記載許多胡商的活動，如《太平廣記》卷三三〈韋弇〉條，韋弇以女仙所贈三寶，（至廣陵）胡商以數十萬金易而求之<sup>158</sup>；同書卷四〇二〈李勉〉條，李勉見一老胡得病，老胡死前，托勉將珠交於其子，後勉至揚州，訪見其子，胡雛仍取珠而去<sup>159</sup>；同書卷一七〈盧李二生〉條還記載胡商經營金融業，且資本雄厚<sup>160</sup>。此三例說明揚州當

<sup>152</sup> 《樊川文集》，卷十六，頁248，〈上宰相求湖州第三啟〉。

<sup>153</sup> 見伊本·胡爾達茲比赫（Ibn Khordadbeh）著，宋峴譯注，《道里邦國志》（北京：中華書局，1991年12月初版），頁72。

<sup>154</sup> 見朱江，〈朝鮮半島和揚州的交通〉，頁127。

<sup>155</sup> 參見《全唐文》，卷八〇，魚孟威〈桂州重修靈渠記〉及《全唐文》，卷二九一，頁1304中，張九齡〈開大庾嶺路記〉；並參閱何榮昌，〈隋唐運河與長江中下游航運的發展〉，頁376。

<sup>156</sup> 見俞永炳，〈試談絲綢之路上的揚州唐城〉，頁170。

<sup>157</sup> 見《舊唐書》，卷一一〇，〈鄧景山傳〉，頁3313。

<sup>158</sup> 見《太平廣記》，卷三三，〈韋弇條〉，頁209～210。

<sup>159</sup> 同前註，卷四〇二，頁3240。

<sup>160</sup> 同前註，卷一七，頁119。



時已是許多胡人的經商及居住地。

而以方豪《中西交通史》中所列唐代胡商的活動記載<sup>161</sup>，其中有明確記載地名者，加以統計計算，得出都城長安有九次記載，居第一，而揚州居次，有七次記載，至於洛陽，則僅有一次記載。足見當時在揚州活動的商胡遠多於當時的其他城市。

前文所述在揚州城唐代手工業作場遺址中，所發現的胡人陶花和三彩人面，人面浮雕非常生動，形像深目高鼻，為胡人形貌。<sup>162</sup>另有有一件人頭陶範，形狀酷似馬來人。<sup>163</sup>而這些器物之所以有濃厚的外來文化色彩，乃是因為揚州的胡商多，故當時的手工業作坊，為迎合胡商的需要而製作這些帶有濃厚外來文明色彩的器物。更有甚者，在揚州土的唐人墓誌中曾發現「次子名曰波斯」等字樣，足見在揚州的胡商的眾多和其深遠的影響力。<sup>164</sup>

唐代揚州之所以能吸引如此多的胡人經商及定居，除了前述揚州的交通便利及商業發達外，更重要的是揚州所擁有的廣大腹地，及其在中唐後的特殊政、經地位。由於揚州自身的政治及經濟地位不斷地加強，造就了其在國內商業貿易及國際貿易上的地位。胡商群集揚州，不但帶動了揚州商業貿易的活絡，也促進中外文化的交流，因而可以說，唐代揚州在中西經濟、文化交通上，有其一席之地。

## 六、結語

唐代揚州東鄰大海，南臨長江，形勢天成，又有大運河為其運輸線，交通十分便利，因而成為江淮地區賦稅及糧食、茶、鹽及藥物等物資的最大集散地，而多種手工業的發展，為市場提供了豐富的物資，外地產品也源源而來，遂形成全

國立中興大學

<sup>161</sup> 方豪，《中西交通史》引葉德祿〈唐代胡商與珠寶〉文，主要據《太平廣記》加以鈎稽，見方豪，（台北：中國文化大學出版社，1983年12月新一版），上冊，頁291～294。

<sup>162</sup> 見〈揚州唐城遺址一九七五年考古工作簡報〉，頁27。

<sup>163</sup> 同前註，頁21。

<sup>164</sup> 原見《南京博物館集刊》第三輯（1980年3月）附錄，此處引自李廷先，〈唐代揚州的商業〉，頁381。

國最大經濟都會，博得揚一益二的盛名。<sup>165</sup>

同時因揚州是當時最大的經濟都會及水陸交通樞紐，商業貿易因而極為繁盛，又因揚州可直通大海，來自各國的商旅絡繹於途，國際貿易十分發達，而從廣州登岸的遠來商旅，更可由梅嶺、贛水，再經洪州及江州沿長江至揚州。史籍所載胡商在揚州的活動十分頻繁，定居者所在多有。因胡商在揚州人數日多，影響所及，揚州的各類商品，甚至姓名均有胡化的情形。顯示出揚州是一個國際化的都市。因而本文即闡述唐代揚州在中西交通史上的地位，希望藉此對中古時期的中外交流有所助益。



---

<sup>165</sup> 參閱李廷先，〈唐代揚州的商業〉，《揚州師院學報》，1986年4月，頁374及本文「揚州的商業貿易」部分。

## 參考書目

### 一、史籍：

- 王 溥撰，《唐會要》，台北：世界書局，1990年5版。
- 王欽若、楊億等撰，《冊府元龜》，北京：中華書局，1988年3版。
- 王象之撰，《輿地紀勝》，台北：文海書局，1971年2版。
- 元 開（日）撰，《唐大和上東征傳》，收錄於《大藏經》，臺北：中華佛教文化館影印，1955年12月初版，第五一冊。
- 白居易撰，《白居易集》，北京：中華書局，1991年。
- 司馬光等撰，《資治通鑑》，台北：世界書局，1974年6版。
- 杜 佑撰，《通典》，北京，中華書局，1992年2版。
- 崔致遠撰，《桂苑筆耕集》，收入《叢書集成新編》，台北：新文豐出版社，1984年初版，第60冊。
- 彭定求、沈三曾等編纂，《全唐詩》，上海：上海古籍出版社，1990年4月初版。
- 歐陽修、宋祁等撰，《新唐書》，台北：鼎文書局，1992年7版。
- 樂 史撰，《太平寰宇記》，台北：文海書局，1979年初版。
- 圓 仁（日）撰，《入唐求法巡禮行記校注》，北京：花山文藝，1992年初版。
- 劉 昫等撰，《舊唐書》，台北：鼎文書局，1992年7版。
- 董 誥等編纂，《全唐文》，上海：上海古籍出版社，1993年初版。
- 魏 徵等撰，《隋書》，台北：鼎文書局，1992年7版。

### 二、專著：

#### （一）中文

- 王仲犛著，《隋唐五代史》，二冊，上海：上海人民出版社；上冊，1992年3月初版2刷；下冊，1990年12月初版。
- 王壽南著，《隋唐史》，台北：三民書局，1986年12月初版。
- 方 豪著，《中西交通史》（2冊），台北：中國文化大學出版社，1983年12月新一版。

史念海著，《唐代歷史地理研究》，北京：中國社會科學出版社，1998年12月初版。  
伊本·胡爾達茲比赫（Ibn khordadbeh）著，宋峴譯注，《道里邦國志》，北京：中華書局，1991年12月初版。

李伯重著，《唐代江南農業的發展》，北京：農業出版社，1990年10月初版。

李廷先著，《唐代揚州史考》，江蘇：江蘇古籍出版社，1992年5月初版。

李孝聰主編，《唐代地域結構與運作空間》，上海：上海辭書出版社，2003年8月初版，463頁。

邱添生著，《唐宋變革期的政經與社會》，台北：文津出版社，1999年6月初版。

桑原鷺藏著，楊鍊譯，《唐宋貿易港研究》，台北：商務印書館，1966年8月台1版。

凍國棟著，《唐代的商品經濟與經營管理》，武昌：武漢大學出版社，1990年3月初版。

翁俊雄著，《唐代人口與區域經濟》，台北：新文豐出版事業公司，1995年9月初版。

唐長孺著，《魏晉南北朝隋唐史三論》，武漢：武漢大學出版社，1992年12月初版。

張星烺編注，朱杰勤校訂，《中西交通史料匯編》（1-4冊），北京：中華書局，2003年6月初版。

張澤咸著，《唐代工商業》，北京：中國社會科學出版社，1995年12月版。

張澤咸著，《隋唐時期農業》，台北：文津，1999年6月初版。

劉希為著，《隋唐交通》，臺北：新文豐出版社，1992年3臺一版。

潘鏞著，《隋唐時期的運河與漕運》，西安：三秦出版社，1986年5月。

鄭學檬著，《中國古代經濟重心南移和唐宋江南經濟研究》，長沙：岳麓出版社，1996年4月初版。

盧華語著，《唐代桑蠶絲綢研究》，北京：首都師範大學出版社，1995年11月初版。

嚴耕望著，《嚴耕望史學論文選集》，臺北：聯經出版事業公司，1991年5月初版。

## （二）日文

佐伯 富著，《中國鹽政史の研究》，京都：法律文化社，1988年9月第2刷，807頁，索引105頁。

周藤吉之著，《唐宋社會經濟史研究》，東京：東京大學出版會，1965年3月發行，上、下卷，929頁；索引12頁。

宮崎市定著，《東洋的近世》，收入《宮崎市定全集》第二卷，岩波書店，1992年

初版。

梅原 郁編《中國近世の都市と文化》，京都大學人文科學研究所，1984年3月版，518頁。

愛宕 元著，《唐代地域社會史研究》，京都：同朋舍出版，1997年2月，506頁。

### 三、期刊論文：

#### (一) 中文

王怡辰撰，〈由武宗會昌錢看經濟領域的割據〉，《中國歷史學會史學集刊》第37期，2005年7月，頁1~32。

卞孝萱撰，〈唐代揚州手工業與出土文物〉，《文物》，1977年第9期，頁31~38。

方亞光撰，〈隋唐揚州歷史二題〉，收入《江蘇史論考》（江蘇：江蘇古籍出版社，1989年），頁143~150。

史念海撰，〈論唐代揚州和長江下游的經濟地區〉，《揚州師院學報》，1982年第2期，頁21~27；後收入氏著，《唐代歷史地理研究》（北京：中國社會科學出版社，1998年12月初版），頁234~249。

史念海撰，〈隋唐時期運河和長江的水上交通及其沿岸的都會〉，《河山集》第七輯（西安：陝西師大出版社，1999年1月初版），頁174~211。

田廷柱撰，〈新羅僧人入唐求法與佛教東漸〉，收入朱雷主編，《唐代的歷史與社會》（武漢：武漢大學出版社，1997年4月初版），頁430~440。

全漢昇撰，〈唐宋帝國與運河〉，收入氏著，《中國經濟史研究》（台北：稻鄉出版社，1991年1月），上冊，頁265~395。

全漢昇撰，〈唐宋時代揚州經濟景況的繁榮與衰落〉，收入氏著，《中國經濟史論叢》（香港：新亞研究所，1972年8月），上冊，頁1~28。

朱 江撰，〈朝鮮半島和揚州的交通〉，《揚州師院學報》，1988年第1期，頁126~129；頁132。

朱祖德撰，〈唐代揚州的盛況及其繁榮因素試析〉，載《淡江史學》第十期，1999年6月，頁277~298。

朱祖德撰，〈試論唐代蘇州繁榮的經濟基礎〉，載《淡江史學》第十三期，2002年10月，頁91~103。

朱祖德撰，〈唐五代兩浙地區城市分佈的變遷〉，載《史學彙刊》第二十期，2005

年12月，頁123～154。

李廷先撰，〈唐代揚州的手工業〉，《揚州師院學報》，1987年第4期，頁156～163。

李廷先撰，〈唐代揚州的商業〉，《揚州師院學報》，1986年第4期，頁197～202。

邱添生撰，〈由貨幣經濟看唐宋間的歷史演變〉，《師大歷史學報》第五期，1977年4月，頁229～252。

武仙卿撰，〈隋唐時代揚州的輪廓〉，《食貨》半月刊，五卷一期，1937年1月，頁7～25。

周東平撰，〈唐代淮南道區劃、人口考〉，收入《中國唐史學會論文集》（西安：三秦出版社，1989年1月），頁148～160。

周東平撰，〈唐代淮南地區之商業的發展與繁華〉，《中國社會經濟史研究》，1986年第3期，頁15～25。

俞永炳撰，〈試談絲綢之路上的唐城〉，收入《漢唐與邊疆考古研究》（第一輯）（北京：科學出版社，1994年8月），頁169～172。

南京博物院、揚州博物館及揚州師院發掘工作組，〈揚州唐城遺址1975年考古工作簡報〉，《文物》，1977年第9期，頁16～37。

南京博物院，〈揚州唐城手工業作坊遺址第二、三次發掘報告〉，《文物》，1980年第3期，頁11～14。

高明士撰，〈隋唐使臣赴倭及其禮儀問題〉，《台大歷史學報》第23期（1999年6月），頁199～238。

孫永如、張建生撰，〈論唐代後期淮南道鹽業與社會經濟的發展〉，收入《古代長江下游的經濟開發》（西安：三秦出版社，1996年重印），頁195～203。

徐明德撰，〈論唐代揚州國際大港的繁榮與歷史地位〉，載《揚州研究》（臺北：聯經出版事業公司，1996年8月初版），頁139～178。

徐明德撰，〈論七至九世紀亞洲第一國際商貿大港——中國揚州港〉，《杭州大學學報（哲社版）》，1998年第1期，頁24～33。

揚州博物館，〈揚州施橋發現了古代木船〉，《文物》，1961年第6期，頁52～54。

葛嵐撰，〈中國唐五代時期外銷日本的陶瓷〉，載《唐研究》第四卷（北京：北京大學出版社，1998年初版）。

劉希為撰，〈隋唐交通的特點及其歷史地位〉，載中國唐史學會編，《中國唐史學會論文集》（西安：三秦出版社，1991年9月初版），頁213～228

- 鄭學檬撰，〈五代時期長江流域及江南地區的農業經濟〉，《歷史研究》，1985年第4期，頁32～44。
- 顏亞玉撰，〈唐中後期淮南農業的發展〉，《中國社會經濟史研究》，1984年4期，頁72～77。
- 韓茂莉撰，〈唐宋之際揚州經濟興衰的地理背景〉，《中國歷史地理論叢》，1987年第1輯，頁109～118。
- 謝元魯撰，〈揚一益二〉，收入《唐史論叢》第三輯（西安：三秦出版社，1987年1月），頁231～273。
- 嚴耕望撰，〈唐代揚州南通大江三渠道〉，《新亞學報》第17期（1994年8月），頁185～236。

## （二）日文

- 周藤吉之撰，〈唐末淮南高駘の藩鎮體制と黃巢徒黨との關係について—新羅末の崔致遠の撰『桂苑筆耕集』を中心として—〉，《東洋學報》六八卷第三、四號，1987年，頁1～36。
- 高橋繼男撰，〈唐代後半期における為巡院の地方監察業務について〉，收入《星博士退官紀念中國史論集》，1978年，頁41～60。
- 高橋繼男撰，〈唐後半期度支使・鹽鐵轉運使系巡院名増補考〉，《東洋大學文學部紀要・史學科篇》，三九集，昭和61年6月，頁3～58。
- 愛宕 元撰，〈唐代の揚州城とその郊區〉，收入梅原郁編，《中國近世の都市と文化》（京都大學人文科學研究所，1984年3月），頁247～288；修訂後收。
- 入氏著，《唐代地域社會史研究》（京都：同朋舍出版，1997年2月），頁357～413。
- 愛宕 元撰，〈唐代州縣城郭の規模と構造〉，載《第一屆國際唐代學術會議論文集》（台北：學生書局，1989年28月初版），頁647～695。

# The Position of Yang-Chou in the Sino-West Transportation History in the Tang Dynasty

Tsu-te Chu\*

## Abstract

Located in the intersection of the Grand Canal and Yangtze River, Yang-Chou had become the economic center in China during the mid-Tang Dynasty. Since Yang-Chou was an important transportation pivot and largest commercial city, merchantmen from Japan and foreign traders gathered or transfer from here to Chang-An greatly promoted the international position of Yang-Chou. It was also one of the four international ports in the Tang Dynasty.

**Keyword: Yang-Chou 、 Foreign trader 、 Commerce and trade**



National Chung Hsing University

---

\* Assistant Professor of General Education Center, Transworld Institute of Technology.