

第一章 緒論

第一節、研究動機、範圍與方法

一、研究動機

中國廣土眾民，早在三代交通的網絡，已相當發達，《史記·夏本紀》云：「左準繩，右規矩，載四時，以開九州，通九道，陂九澤，渡九山」，¹說明了這種現象。而王命政令的傳遞與信息的交流，所依靠就是完備郵驛系統，所仰賴就是郵驛制度的運行，秦王政二十六年（公元前 221 年）統一六國之後，分天下三十六郡，以「諸侯初破，燕、齊、荆地遠」，迫切需要加強交通以鞏固統一。於是致力於全國交通網的建立，在現有的交通基礎上「決通川防，夷去險阻」，²經過修築與疏通，將六國的道路納入全國的規模的交通網，而郵驛系統也隨著交通網的完成之下也建立完成。在此種背景之下，秦漢的郵驛制度空前完備，在政治上對於的皇帝制度的運行有著重大的意義，在經濟上與社會上也深受影響。

《孟子·公孫丑》云：「德之流行，速於置郵而傳命。」³由此可了解郵驛組織的運行，最重要的就是在於時效，要讓文書傳遞如此有效率，所仰仗就是

¹司馬遷，《史記》（台北：鼎文書局，1976 年 6 月初版），卷二，〈夏本紀第二〉，頁 51。

²同前註引書，卷六，〈秦始皇本紀第六〉，頁 252。

³阮元校刊，《孟子·公孫丑句上》，〈十三經注疏本，台北：新文豐出版公司，1978 年 1 月再版〉，頁 52。

嚴整組織運行，郵驛組織的運行方式與過程，在傳世文獻中的記載均屬斷簡殘篇，並未有完整的記載。隨著新史料的不斷出土，特是大量的秦漢簡牘的發現，讓我們對秦漢的郵驛制度有了更深一層的探究的機會。因此，本文希望能透過出土史料、文獻典籍和現今學者的研究成果進行綜合研究，期能更完整呈現秦漢帝國郵驛制度的全貌，並提供現今郵政管理借鑑，發揮古為今用，以史為鑑的目的。

二、研究範圍

《孟子·公孫丑》云：「孔子曰：德之流行，速於置郵而傳命。」⁴同篇章也有載：「置郵而傳書命也，郵驛名云境土舍也。」⁵秦漢時期為加強境內各郡縣的統一政治局面，連結帝國各地區之間特別是朝廷和地方、內郡與邊塞之間的信息傳遞，中央建立了一套嚴格而完備的郵驛制度。秦漢時期傳遞信息的機關出了郵之外，同時還有驛、置、傳、亭的單位。本文所探討的範圍，就是將郵為中心，討論其傳遞文書機構的組織結構、工作性質及其影響範，希冀透過分析釐清對於秦漢時期的郵驛制度能有更深層的理解。

時間則以秦王政二十六年（公元前 221 年）至漢獻帝延康元年（公元 220 年）遜位於曹丕為止。

⁴ 阮元校刊，《孟子·公孫丑句上》，（十三經注疏本，台北：新文豐出版公司，1978 年 1 月再版），頁 52。

⁵ 同前註。

三、研究方法

本文的研究以傳世文獻為主，結合《睡虎地秦簡》、《里耶秦簡》、《居延漢簡》、《居延新簡》、《敦煌漢簡》、《敦煌懸泉漢簡》等有關郵驛的資料，透過二重證據法，整理出有關郵驛資料，運用歸納、綜合、分析等方法，對秦漢的郵驛制度作更深一層的探討。

對於郵驛等文書傳遞機構的釋義，從《說文解字》，以及《四史》中有關郵驛的記載，使我們能夠了解秦漢時中央及地方的組織。其次透過出土史料，《睡虎地秦墓竹簡》以及《張家山漢墓竹簡》的《行書律》等，也就是郵驛法規來了解秦漢時期郵書的管理、郵驛的人事調動、以及郵驛的經費管理。秦漢時期的交通道路建設發達，從《里耶秦簡》、《居延漢簡》、《懸泉漢簡》出土的道里簡，與郵驛站資料的分布情形，可以了解秦漢時期陸路與水路郵路的分布情形。郵驛制度對秦漢帝國的影響其包括政治面、軍事面、以及經濟面，透過史籍與出土史料的記載，加以整合分析，能呈現更真實的面貌。

第二節、相關研究成果概述

秦漢郵驛制度的研究，可分三個階段。二十世紀初到 1949 年為第一階段，此階段漢代簡牘出土。如黃文弼於 1948 年出版《羅布淖爾考古記》，勞榘於 1943 年及 1944 年分別出版《居延漢簡考釋》〈釋文之部〉版、《居延漢簡考釋》〈考證之部〉二書，《斯坦因第三次中亞考察所獲漢文文書》則於 1953 年始由大英

博物館公開發表。這些書籍的出版，為漢代郵驛制度的研究提供了第一手的資料。

1949 年到 1976 年為第二階段。此階段有關論著的數量不多，但不乏頗有價值的研究成果。1957 年與 1960 年，勞幹出版了《居延漢簡》圖版之部和釋文之部的重訂本。大陸的科學出版社在 1959 年出版《居延漢簡甲編》，共收入居延漢簡 2,555 枚，為研究者提供文獻所不載的許多新材料，此階段漢朝郵驛制度研全都是由此而引發的，所以有陳夢家的《漢簡綴述》一書的出版，他的郵書表及郵站，迄今在研究漢代居延地區郵驛組織上仍然具有重要的參考價值。

從1976年至今為第三階段，這個階段的秦漢簡牘先後出土公佈的有：《睡虎地秦墓竹簡》、《張家山漢墓竹簡》、《居延新簡一甲渠候官》、《敦煌漢簡釋文》、《尹灣漢墓簡牘》、《敦煌懸泉漢簡釋粹》及《里耶秦簡》的部分釋文。這些秦漢簡牘中有大量的秦漢郵驛資料，因此對於秦漢時期郵驛制度的研究進入一個新的里程碑，研究論著也較多。

綜合三個時期的研究論著，其研究成果大略分敘如後：

陳夢家據《居延漢簡》郵書資料，整理出了郵程和郵站表，對於漢代的郵書記錄、運行和管理進行研究，將漢代郵書課內容歸納為郵書方面、性質、封數、裝束、發文、收文者、郵站、傳遞者、郵站收發時刻、郵程、時限、傳遞

方式等方面進行了整理與研究。⁶王棟梁的〈從懸泉漢簡漢漢代的郵驛制度〉一文，根據已公佈的部分懸泉漢簡簡牘釋文，對其反應的漢代郵驛制度進行闡述。認為通過懸泉置遺址及其出土簡牘與文物的研究，據簡文記載，懸泉置在漢代稱為「敦煌郡效谷懸泉置」，為效谷縣下轄的一處郵驛機關，在《懸泉漢簡》中稱為「縣置」，「置」在漢代為設於縣的基層郵驛機構，驛與傳在秦漢時期皆為傳遞文書信息的機構，從《懸泉漢簡》中的記載，可以看出「置」為綜合性的郵驛機構。⁷通過目前公布的《懸泉漢簡》的研究得到幾個結論，漢代敦煌郡設有置、驛等郵驛機構，置以下設有亭、郵等基層郵驛機構。懸泉置的內部機構由置、廄、傳舍、廚等組成，從懸泉置遺址出土的簡牘反映漢代的郵書管理、傳遞信息方式、郵驛網路與郵驛經費的材料。從懸泉置遺址與《懸泉漢簡》兩者完整呈現漢代邊塞的郵驛機構。郵驛經費的來源及管理，王樹金的〈秦漢郵傳經費管理初探〉一文，該文根據史籍的零散資料，結合出土的秦漢簡文，說明明郵驛經費來源主要部分由國家支付，一小部分由各郵站自身負責，並就傳食的來源與開支、傳馬、牛的購買與飼養、傳車傳舍傳廚與道路橋梁的維修保護、郵站官吏郵卒的奉養開支等幾方面做討論。⁸

秦漢郵驛機構，普遍認為可分為郵、傳、亭、驛四種，但就相互間的關係和異同，則又眾說紛紜，莫衷一是。高敏等認為，郵、驛、亭、傳的差別主要是職能和設置距離的不同。郵、亭均為郵傳機構與專政機構兩方面的職能，而傳、驛則主要是郵遞性質的機構；郵是五里一個，亭是十里一個，驛、傳則

⁶ 陳夢家，《漢簡綴述》，（北京：中華書局，2004年4月），頁12—33。

⁷ 王棟梁，〈從懸泉漢簡看漢代的郵驛制度〉，《社科縱橫》，2007年6月第22卷第6期，頁193。

⁸ 王樹金，〈秦漢郵傳經費管理初探〉，《秦文化論叢》，第12輯，頁459。

是三十里一置。⁹此外，就規模而言，驛、傳較郵、亭為大，除有食廚、傳舍以供食宿，還有廄置以供車馬；至於驛、傳之別，則「傳用乘車而驛用乘馬而已」。¹⁰郵和亭是不同的，亭是供客止宿的地方；郵是傳書的機關，也可供人止宿，郡縣各行政組織間的文書、上封事、奏疏均可用郵；驛也是傳達消息的設備，與郵相似，二者的不同是在傳書的方法上。郵有郵人，可以負完全傳寄的責任；驛則只供給傳書者以交通工具，傳書人仍須由發書者派遣¹¹；白壽彝認為驛主要用馬，傳則用車，以供政府官員或持證之人因公乘坐，其作用和驛不同，而制度與驛相類，都是在一定距離供給交通工具的改換。¹²陳直也認為，兩漢傳遞文書，郵驛並稱。按其實際，則步遞為郵，馬遞曰驛；郵與亭相近，故聯稱郵亭，驛則因設站長短分為驛、置兩種，大者稱驛，小者為置。¹³高榮認為秦漢時期全國性交通幹線的修築多由國家統一的組織，區域性道路橋樑及郵亭館舍的建造維修則由各地方政府承擔。根據過往者的身分及所持的「傳信」的不同，個郵驛機構要為他們提供相應的食宿與車馬便利條件。遍佈各地的郵驛機構與嚴密完善的管理制度，保證了全國郵驛系統的有效運轉。¹⁴

關於漢代的亭制，歷來存在兩種截然相反的觀點：一種意見認為，漢代的亭是屬於地方行政系統中鄉以下的一級機構，勞榦、嚴耕望等均主此說；勞榦

⁹高敏，《雲夢秦簡初探》，（台北：萬卷樓圖書有限公司，2000年4月），頁216。

¹⁰連劭名，〈《二年律令》與漢初傳驛制度〉，四川文物，2004年第4期，頁60。

¹¹高榮，〈秦漢郵驛的管理系統〉，《西北大學學報（社會科學版）》第41卷第4期（2004年7月），頁37。

¹²白壽彝，《中國交通史》，（台北：商務印書館，1975年10月第3版），頁94。

¹³陳直，《居延漢簡研究》，（天津：天津古籍出版社，1986年5月第1版），頁133。

¹⁴高榮，〈秦漢郵驛交通建設與後勤管理〉，《中山大學學報（社會科學版）》，2004年（44卷）第5期（總191期），2004年5期，頁90。

從亭的佈置、建築、行政及都亭與傳舍四個方面對漢代的亭制進行了研究，指出亭為縣以下的地方組織的重要部分，亭為里所積而成，而里又兼有「里居」與「道里」兩個意義，里既然是一個地區的單位而不是戶口的單位，而推上去從亭鄉縣以至郡，都是以地區為主要的標準，而不是以戶口為主要的標準。因此以戶來計算的什與伍，雖然在亭與里以下，但與亭與里並無一定分配的數量。鄉、亭、里是大小三級縣以下地方行政單位，這三級為鄉結屬，不過各所偏重。而亭的功能不僅是防守而且還有對外通信的必要。亭是一個鄉間距離行政與軍事的基礎單位，而傳舍仍是一個廣大的亭，所以仍然在一般亭中認為是亭得一種，同樣在縣邑也各以亭為基礎，所以縣邑的城區也就各式一亭或一亭以上。這種稱都亭，也即是傳舍所在之處。都亭既在縣治的城外，所以道里應當從亭算起，十里一亭、五里一郵，三十里一傳舍，其城門前都亭所在，亦即為郵與傳舍的所在之地。漢代通稱是「鄉里」並稱，或「鄉亭」並稱，從來不「亭里」並稱，也就是說鄉與里為地方行政的兩級單位，鄉亭泛稱城外的區域。¹⁵一種意見則認為，漢代的亭與鄉、里為不同性質不同行政系統，王毓銓力主此說，¹⁶他認為。並在 80 年代以後得到越來越多的學者的支持，他們多認為亭是直隸於縣，負責維持社會治安和兼顧郵傳的機構。¹⁷高榮在〈「十里一亭」說考辨——秦漢亭制研究〉指出秦漢史籍所謂的「十里一亭」的說法不足憑信。亭的設立與其奸盜、供止宿與便郵驛的職能緊密有關。地域大小、道里遠近與

¹⁵ 勞榦，〈漢代的亭制〉，《勞榦學術論文集》上冊甲篇，（台北：藝文印書館，1976 年 10 月），頁 735—743。

¹⁶ 王毓銓，〈漢代“亭”與“鄉”“里”不同性質不同行政系統說〉，《萊蕪集》，（北京：中華書局出版社，1983 年 10 月第 1 版），頁 14。

¹⁷ 高敏，《雲夢秦簡初探》，（台北：萬卷樓圖書有限公司，2000 年 4 月），頁 216。

人口疏密等都與亭的多少不無關係。¹⁸楊向奎、李中清撰的〈論“郵表 田𦉳”與“街彈”〉對於郵亭制度的探討，認為在先秦時代的「郵表田𦉳」為兩漢郵亭制度的前驅，根據阮元對於先秦時代的郵亭制度提出重要的材料，其結論為：「郵表田𦉳之古義，皆以立木綴毛裘之物垂之，分間界行列遠近，使人可準是望止行步而命名者也」。程恩澤在《會有表解》有從《左傳·昭公十一年》中「會有表」來解釋郵亭制的源流，並且認為「郵表田𦉳」為西周「陪敦」的演變，先秦時期郵與亭是一種制度，亭有表即郵，而郵皆有亭。「街彈」有碑見於趙明誠《金石錄》，但有碑無字，無可資以考證，楊聯陞指出洪適《隸釋》卷十五有「都鄉正節彈碑」的考釋，可看出此碑所載與亭隧的關係。王莽使人畫伯升像於塾，可以有助於說明亭塾的性質，其為鄉下的治安機構，因而可以抓拿逃犯並檢彈人民。從先秦時代的「郵表田𦉳」與「街彈」與亭隧制度聯結有助於亭隧制度的研究。¹⁹

秦漢郵驛的管理系統，在中央方面為丞相總綰全國政務，因此是郵驛組織中的全國最高主管官員，但實際上郵驛運行主管在於地方，中央掌管郵驛權責有相當多種說法。高榮等認為秦時中央由隸屬於典客的行人掌管郵驛事務，前漢時先後改典客為大行令、大鴻臚，其下的行人（武帝時改為大行令）、驛官令、丞主管郵驛事務；後漢時改由太尉府下的法曹掌之。²⁰張俊民在〈懸泉漢

¹⁸高榮，〈「十里一亭」說考辨——秦漢亭制研究〉，《南都學壇（人文社會科學學報）》，第 28 卷第 3 期，2008 年 5 月，頁 1。

¹⁹楊向奎 李中清，〈論“郵表 田𦉳”與“街彈”〉，《紀念顧頡剛學術論文集》，（成都：巴蜀書社，1990 年），頁 226。

²⁰高榮，〈秦漢郵驛的管理系統〉，《西北師大學報（社會科學版）》，2004 年 7 月第 41 卷第 4 期，頁 35。

簡「置丞」簡與漢代郵傳管理制度演變》文中，以《懸泉漢簡》的資料，對於作為懸泉置最高行政長官一「置丞」存在時間、與置丞相關的人名，以及職官「置丞」興替與郵傳管理制度演進行。在《懸泉漢簡》中有關「置」的記載找到五十七條，其中有關「置丞」的記載有五十條。間接出現者五條，與置丞有關的有兩條，從簡文上分析「置丞」一職出現時間最早時間為五鳳二年十月（公元前 56 年），最晚時間為初元三年三月（公元前 46 年），根據簡牘文書的紀年可以完成懸泉置「置丞」一職的人名編年，在人名編年的基礎上，借助其他簡文信息，我們對簡牘釋文存在的問題進行簡單的處理，佐證部分簡牘的具體時間，按照文例補充個別簡文，並對一些明顯存在矛盾的簡文指出癥結所在，對於「置丞」一職的前後演變過程做整理，「置丞」出現之前郡太守為了實現郡政府對於郵驛系統的重視，加強管理，除了置本身的管理之外，還委派屬吏監領懸泉置的事務，這些人員，有時稱「監領」「監置史」或「史」，他們的身分有時是「亭長」「都吏」，有時是太守的「守屬」。「置丞」一職取消又恢復原來狀況。²¹高榮〈論漢代的督郵〉論述漢代督郵的職掌、人選、地位與作用。漢代督郵為郡國屬吏，最初只是督送郵書，隨著中央集權的政治的強化，其職責始以監察署縣為主，督郵職微權重，擔任此職者多出身貧寒又富有學識才幹，在郡國屬吏中被稱為「極位」，督郵的設置，對於整飭吏治，穩定社會秩序，具有積極的意義。²²

²¹張俊民，〈懸泉漢簡「置丞」簡與漢代郵傳管理制度演變〉，《中國古中世史研究》，2008 年 8 月，頁 201。

²²高榮，〈論漢代的督郵〉，《中山大學學報（社會科學版）》，1999 年第 3 期第 39 卷，頁 96。

秦漢時期郵書傳遞，就其所用的交通工具而言可分為步遞、馬遞、車遞和船遞，而以前三種最普遍。但就具體方式而言，又可分為「以郵行」、「以次行」、「以亭行」、「亭次行」、「隧次行」、「馬馳行」和「輕足行」等，對此，學者解釋各異。陳直認為，「以郵行」即由驛遞寄發，「以亭行」由鄉亭遞寄，「以次行」即沿途露布之官示。²³高榮認為「以郵行」與「以亭行」的文書未必由郵、亭傳遞，前者郵程較長而後相對較短，「以郵行」者既有詔令、軍情等重要而緊急的公文，也有官民上書言事的普通文書，「以次行」者並非均為露布文書，「吏馬馳行」或「吏馬行」為緊急而重要的文書，但是是否用馬或由吏遞送，因時因事因地而異與傳遞方式無直接關係。²⁴

張俊民在《張家山漢簡《行書律》淺析》中談到，所謂《二年律令》根據相關考證及為呂后二年（西元前 186 年）《行書律》中記載置郵的地點數量、郵人行書的事項，而所處的時代決定了它是由雲夢秦簡《行書律》向西漢中後期居延漢簡，特別是懸泉漢簡所及郵書管理制度的重要環節。以往秦漢時期郵驛機關名稱說法頗多透過《行書律》讓我們對於郵驛機構能更清楚的了解，同時與《懸泉漢簡》與《居延漢簡》有關郵的組織可相呼應，《懸泉漢簡》與《居延漢簡》的驛置道里簡中的距離問題，與《行書律》中有關距離的記載讓此問題得到了解決。《行書律》中也有記載有關郵的日常運作包括對於郵人的待遇，郵人的懲處。在《行書律》中還有有關傳行的時間的規定。傳統上對漢代郵驛制度的認識，我們應持這樣的一個態度，因為已有的文獻記載的分歧，僅從傳

²³陳直，《漢書新證》，（北京：中華書局，2008 年 4 月），頁 55—56。

²⁴高榮，〈簡牘所見秦漢郵書傳遞方式的考辨〉，《中國歷史文物》，2007 年 6 期，頁 64。

統的文獻上某人的觀點或一文獻的記載是很難呈現秦漢時期郵驛系統的沿變的，這就要求我們用發展的眼光，充分考慮到時代的變化，又要有兼容並蓄的態度，不要以為某一說是，另一說就必然為非。《行書律》中作為郵書機構名稱的「郵」與其設置道里得不同，可以說為傳統上紛說提供了足夠的依據，對於我們認識到漢代郵驛制度是有幫助²⁵。

曹爾琴認為古代王朝與政權，不僅重視以國都為中心向四方輻射的交通，也重視交通線上設置的郵驛，無遠弗及的交通與郵驛，使中央所在的國都與各地緊密聯繫起來，為有效地控制與治理廣大地域發揮作用。如果說交通是國都與各地聯繫的基礎，郵驛為聯繫的重要環節。²⁶

初世賓根據居延、敦煌分別出土的漢代驛置道里簡牘，相互模擬、參證、互補，復原出從長安赴敦煌的驛道驛站里程。其中途經固原與景泰的「高平道」為北路，為漢代交通國際的「第一國道」，亦即是絲綢之路中國段的主幹線。在初世賓對於其路線的開創、路線，以及南路、河西道等諸多相關問題做研究討論。²⁷

王子今在〈秦漢時期湘江洞庭水路郵驛的初步考察——以里耶秦簡與張家山漢簡為視窗〉一文中指出，長期以來水路郵驛一直為陸路的重要補充，隨著

²⁵張俊民，〈張家山漢簡《行書律》淺析〉，《隴右文博》，2002年第2期（總第15期），頁37。

²⁶曹爾琴，〈中國古都與郵驛〉，《中國歷史地理論叢》，NO.2，1994年，頁59。

²⁷初世賓，〈漢簡長安至河西的驛道〉，《簡帛研究2005》，桂林：廣西師範大學出版社，2008年9月，頁8。

江南經濟的開發，水路郵驛在交通制度得到空前的發展，水驛作為作為郵驛形式在六朝以後得到了發展。秦漢時期水驛的作用以往少有資料反映，隨著出土史料的發現，里耶秦簡與張家山漢簡中有反映當時湘江洞庭湖水系水路郵驛的重要資料，增加對當時信息傳遞傳地方式的認識。²⁸

侯旭東依據漢簡，結合文獻，探討傳舍使用情況與漢帝國日常統治的關係。首先，利用《尹灣漢簡·元延二年日記》考察作為郡吏的墓主在漢成帝元延二年（公元前 11 年）一年中出行情況及使用傳舍次數、目的，探討郡吏日常活動與傳舍使用的關係。其次利用尹灣漢簡五號木牘分析東海郡官員承擔的外繇與使用傳舍的關係，並結合西北漢簡中的「傳」文書，揭示外繇與傳舍使用在漢代官員日常活動中的普遍性。最後從縣的角度分析刺史行部與郡守行縣，皇帝或朝廷使者出行以及日常祭祀與傳舍使用的關係。簡言之傳舍在維護帝國上對下的監督與巡視、人員與物資的調動這兩項維持帝國持久存在的活動上均發揮了支撐作用。儘管傳舍及管理傳舍的官吏地位低微，似乎無足輕重，但是保證帝國存在與正常運轉不可或缺的機構。²⁹

金慶浩認為古代中國文書行政，是通過發達與完備的地方行政制度與統一文字而形成的行政體系進行運作，在各地出土的簡牘中，把皇帝的命令傳遞到地方最下級的詔書、法律文書之類的下達文書與把地方實情向中央報告的簿書與爰書等上計文書占了大部分。而命令的傳遞與地方行政的詳細報告是透過文

²⁸王子今，〈秦漢時期湘江洞庭水路郵驛的初步考察—以里耶秦簡和張家山漢簡為視窗〉，《湖南社會科學（文教·歷史）》，2004年5月，頁136。

²⁹侯旭東，〈傳舍使用與漢帝國的日常統治〉，《中國史研究》，2008年第1期，頁61。

書實現，而系統文書行政制度又使帝國的營運顯得更加流暢，他以「元康五年詔書」為例，說明如何透過驛制度將文書向下傳達的過程。³⁰

第三節、本研究的學術價值與局限

秦漢郵驛制度此一命題，其學術價值在於了解一個大帝國如何進行其控制與統一的機制的運作。現能透過出土史料、文獻典籍和現今學者的研究論著，能更完整呈現秦漢帝國郵驛制度的一個初步的輪廓，這一制度的運作，並能提供現今郵政管理借鑑，發揮古為今用，以史為鑑的目的。

本研究的局限，主要是史料的問題。在郵驛組織方面，中央的郵驛管理機構，在史籍中直接記載有的材料不多，因此在中央郵驛管理機關的部分相當的模糊。地方的郵驛部分雖然有相當多的出土史料來佐證，但在史籍中有關地方郵驛組織的記載也相當有限，使得郵驛的底層組織仍然無法更完整的呈現。郵驛的管理法規，除了《行書律》明確以外，還有許多有關郵驛的法規分布於其它的出土史料之中在整理上還會有遺漏。對於郵驛人員的人事管理部份，在史籍中並沒有記載，出土史料中有關郵驛人員的升遷的記錄也相當的稀少。秦漢郵驛的經費來源、籌措管道、徵集方式、分配原則及具體的使用與管理等問題的認識，在史籍上與出土史料中的記載相當的有限，而且史料所記載的內容多無法直接談到核心問題。秦漢時期有關道路交通的部分陸路部分多探討的多是

³⁰金慶浩，〈漢代文書行政與傳遞體系—以“元康五年詔書冊”為中心〉，《簡牘研究 2006》，（桂林：廣西師範大學，2008年11月），頁183。

由內地前往邊塞的道路問題，如河西地區、西南地區以及主幹官道驛道的問題。對於探討郡與郡，郡與縣的道路問題較為貧乏。而水路方面的資料，雖然在先秦與秦漢時期有相當多運用水路的交通資料，且針對水驛這問題的資料卻相當的稀少，因此運用水路來傳遞信息的研究秦漢時期還相當的有限。郵驛系統對於秦漢時期的經濟的影響是確定的，但在史籍上與出土史料中有關對經濟與商業的記載載相當的稀少，在論述上以推測的方式做研究。總而言之秦漢時期有關郵驛的史料不斷的出土，研究的成果也好相當豐碩，但在研究上仍存在著一定的局限性，故本研究中還有相當多的缺失與盲點敬請前輩師長們鞭策、指教。

