

古 代 イ タ リ ア の 道

Le vie in Italia antica

久 志 本 秀 夫

序 言

本稿ではイタリア古代の道を概観する。年来、筆者は古典古代がイタリアに於いていかに復活して来たかという問題に関心を抱いて来た⁽¹⁾。その研究と平行して、畿内を中心とする古道を踏査して、道標を撮影し、文字を記録する作業も行なっている⁽²⁾。日本の古道も、近年、大幅な変容を余儀なくされつつある。反面、失われていく旧街道の調査とその成果の刊行も最近増加しているのである⁽³⁾。

さて、イタリア人文主義をより良く把握するためには、古典古代を理解することが不可欠である。古代イタリアへの視野拡大と日本の古道研究との交叉が本稿誕生の要因といえよう。

古代ローマを対象とする日本人研究者の数は多く、論考も数千篇にのぼるであろう。しかし、ローマの道と里程標に関心を持つ研究者の数は極めて少い。ローマ里程標の研究はローマ碑文学の一環であり、我々が関西学院大学史学科で教えを受けた故栗野頼之祐教授(1896~1970)が本邦に於ける西洋碑文学の草分けであった⁽⁴⁾。

ところで、ヨーロッパでも実にここ十数年、ローマ帝国の道と里程標に関する研究がシリーズとして刊行されているのである。それらはスイス、ベルン市の Kümmerly & Frey Geographischer Verlag より *Itinera Romana: Beiträge zur Strassengeschichte des Römischen Reiches* として出版されており、次の二篇が既刊である。

Walser, G., *Die römischen Strassen in der Schweiz, 1. Teil: Die Meilensteine*, Bern (1967). (スイスに於けるローマの道。第一部、里程標)

König, I., *Die Meilensteine der Gallia Narbonensis*, Bern (1970). (ガリア・ナルボネンシスの里程標)

他に次の研究が予告されている。

Walser, G., *Summus Poeninus. Studien zur Geschichte des grossen St. Bernard-Passes in römischer Zeit*. (ローマ時代に於ける大・聖ベルナル峠の歴史)

Imhof, M., *Das römische Strassenmetz in Raetien und Noricum*. (ラエティアとノーリウムに於けるローマの道路網)

Walser, G., *Die römischen Strassen in der Schweiz, 2. Teil: Die römischen Trassen und*

Siedlungen. (スイスに於けるローマの道。第二部、ローマの道筋と集落)

Thomann, R., *Die römischen Strassen in Portugal*. (ポルトガルに於けるローマの道)

Herzig, H., *Römische Strassen und Meilensteine in Italien, I, Teil: Aemilia, Etrurien und Umbrien* (イタリアにおけるローマの道と里程標。第一部、アエミリア、エトルーリア、ウンブリア)

1980年末現在、続刊が見られないのは残念である。

ここで本稿に出て来るローマ・マイルについて一言しておく。ヤード・ポンド法の1マイルは1.6093キロであるが、ローマ・マイルはそれより短く、約1.5キロ弱である。ローマ時代の尺度は1グラドゥス *gradus* が2.5歩(約73.5センチ)、1パッス *passus* が5歩(約147センチ)、1,000パッシ *passi* が1ミーレ *mille* であった。従って約1.47キロとなる⁽⁵⁾。また1.482キロとする書もある⁽⁶⁾。イタリアではメートル法が採用されるまで、1パッソ *un passo* が、我が国の一間(181センチ)程度の尺度で使用されたが、地域によって、長さが異なった⁽⁷⁾。

なお、古代に於いてはイタリアではマイルが使われていたがガリアでは204年以降レウガ *leugae* が距離の単位となった。1レウガ *leuga* は1,500パッシ、2.222キロであった⁽⁸⁾。

以下の記述では、ローマの門より発する道を右廻りに、重要な道路のみを概括した⁽⁹⁾。また地名には簡単な解説を付して、単調さを避けると同時に、イタリアの地誌を知る一助となるように試みた。それぞれの道については、個別研究を進めなければならないし、里程標の有無も調べる必要があるが、それらは全て今後のこととし、今は見取図めいたものとどめた。また、例えば *Via Appia* を「アッピア街道」なる通称で書いたが、本来ならば「アッピウス道」が正しい。しかし、本稿では *via* の訳を、筆者が日本古道研究にて慣れ親しんでいる「街道」とし、建設者(例、アッピウス)の名も女性名詞 *via* に一致する形容詞女性形(例、アッピア)のままで書いたことを断っておく。

参照歴史地図としては、いわゆるシェファード⁽¹⁰⁾ とプッツガー⁽¹¹⁾ が良い。またイタリアで刊行されているものとしてはデ・アグスティニ地理研究所発行「歴史地図」⁽¹²⁾のイタリア古代の部に詳しいローマ古道の道筋が見られる。更にトゥーリング・クラブ・イタリアーノ *Touring Club Italiano* 発行の20万分の1道路図、フィレンツェにある軍事地理研究所 *Istituto Geografico Militare* 発行の2万5千分の1地形図も、古道研究には欠くことが出来ない。

略称一覧

B¹¹ *Encyclopaedia Britannica*, 11th edition, Cambridge (1910~1911).

B('67) *Encyclopaedia Britannica*, Chicago (1967).

- CIL *Corpus Inscriptionum Latinarum.*
DEI *Dizionario Enciclopedico Italiano*, Roma (1970).
FORBES Forbes, R. J., *Ancient Roads*, Second unrevised edition, Chicago (1967).
JRS *Journal of Roman Studies.*
KP *Kleine Pauly*, Stuttgart (1964~1975).
OCD² *Oxford Classical Dictionary*, 2nd edition, Oxford (1970).
PBSR *Papers of the British School at Rome.*
PW Pauly-Wissowa's *Realencyklopädie der classischen Altertumswissenschaft.*
RCCT Ashby, T., *The Roman Campagna in Classical Times*, with a New Introduction by J. B. Ward-Perkins, London (1970).
TOZER Tozer, H. F., *A History of Ancient Geography*, Second edition with additional notes by M. Cary, New York (1964).

アウレーリア街道 **Via Aurelia**⁽¹³⁾

ローマ市を貫流するテヴェレ川の西にあるジャンニコロの丘は、古代ローマ七丘の一つ、イーニクルム Ianiculum の丘で、双面神イェヌス Ianus によって作られたという。1月の英語 January、伊語 gennaio の語原はイェヌスの月 Iani mensis に由来する。

ジャンニコロの丘の頂きにあるサン・クラツィオ門は、かつてのアウレーリア門であり、アウレーリア街道の起点であった。

この道は the Great Coast Road ともいわれており、ティレニア海沿岸のエトルーリア人の諸都市を結んでいた。

建設年代は不明とされるが、その名称より B. C. 241年の監察官アウレーリウス・コッタ Aurelius Cotta、あるいは B. C. 126年の統領アウレーリウス・オレステース Aurelius Orestes の可能性を考える説もある⁽¹⁴⁾。いずれにしても、この道に接続するアエミリア・スカウリ街道の建設以前である。

ローマより北西に向って、アルシウム Alsium (エトルーリア12都市の一つカエレ Caere の外港。現在のパーロ Palo) で海に達し、フォルム・アウレーリウム Forum Aurelium (エトルーリアの小邑。アウレーリウス・コッタによって征服された。現モンテ・アルト Monte Alto) を経てコサ Cosa (良港のある岬の背後の丘陵に位置した。廃墟は今のオルベテルロ Orbetello 付近にある) まだが元の道であったようだ。のちウァダ・ヴォラテラーナ Vada Volaterrana (ピサの南にあったエトルーリアの港。今日のヴァーダ Vada) へ延長された。ローマより175マイル。**アエミリア・スカウリ街道 Via Aemilia Scauri** は監察官アエミリウス・スカウルス M. Aemilius Scaurus が B. C. 109年に建設した道で、ウァダ・ヴォルテラーナよりピーサエ Pisae (今のピサ Pisa。エトルーリア人の町、温泉で有名であった。中世には商港として栄えた)、ゲヌア (今のジェノヴァ。建築材木の市

古代イタリアの道

場があった。中世にはヴェネツィアと対抗した商業・軍事都市となる) ウァダ Vada を経て、内陸部に入りデルトーナ Dertona (トルトーナ Tortona) に至る。

またウァダ (ウァドゥム・サバティウム Vadum Sabatium とよばれた。現在はヴァード・リグレ Vado Ligure) よりアウグストゥス帝が建設した ユーリア・アウグスタ街道 Via Iulia Augusta⁽¹⁵⁾ が海岸沿いに今のフランスよりスペインに向い、最後には太西洋に到達した⁽¹⁶⁾。途中の主たる町に、ポルトゥス・ヘルクリース・モノエキ Portus Herculis Monoeci (「ヘラクレスの港」の意。もとはギリシア人の植民地。Monoeci の主格 Monoecus は「一人で住む者」を意味し、ギリシアの英雄ヘラクレスの別名であった。転じて現地名モナコ Monaco となる)、アレラーテ Arelate (アルル)、コルドゥバ Corduba (コルドゥヴァ) などがある。

ポストゥミア街道 Via Postumia は B. C. 148年に統領スプリウス・ポストゥミウス・アルビヌス Spurius Postumius Albinus が建設。ゲヌアより北進して山越えでデルトーナに達し、東に向きを変えてプラケンティア Placentia (現在のピアチェンツァ Piacenza。後出のアエミリア街道の終着点。B. C. 218年にローマが占拠した) を経て、ポー川を渡ってクレモーナ Cremona (現在の綴りも同じであるが、発音はクレモーナ。B. C. 218年にローマが占領。17世紀より18世紀にかけてクレモーナはヴァイオリンの産地として有名になる。ストラディヴァリウスはここで生れ、よく働き、豊かになったので「ストラディヴァリウスのように金持ち」ということわざも生れた) に着く。クレモーナより東へ行き、ベードリアクム Bedriacum (その位置については、サン・ロレンツォ・グアッツォーネ S. Lorenzo Guazzone 説とベヴェラーラ Beverara 説とがある⁽¹⁷⁾。69年の内乱の際にオトとウィテリウス、またウィテリウスとウェスパシアヌスの二つの会戦の場として知られる) に至る。ここより東北に向ってウェーローナ Verona (現在の綴りも同じ。発音はヴェローナ。エトルーリア人、ガリア人に占領された後、B. C. 87年、ローマの植民地となる。シェークスピアが不朽のものとしたロメオとジュリエットのロマンスの場。ロメオは教皇党のモンテッキ家の出身、ジュリエットは皇帝党のカプレーティア家より出た。1302年頃、実際に起った事件をモデルにしたという) ウィーケーティア Vicetia (今のヴィチェンツァ Vicenza。ルネサンスの建築家パラーディオは1518年、この地で生る)、オピテルギウム Opitergium (現在のオデルツォ Oderzo。ロンゴバルド人が北イタリアに侵入した時、オデルツォの住民がヘラクレーア島に移住して、のちのヴェネツィア史の出発点になったという⁽¹⁸⁾) を通過してアクィレーア Aquileia (現在の綴りも発音も同じ。ローマ時代には、商業都市として繁栄。アウグストゥス帝はゲルマン人との戦いに際して、この町に総司令部を置く) に到着。ここから東方のノーリクム、パンノニア方面へはユリアン・アルプスを越えて道が通じていた。

クローディア街道 Via Clodia⁽¹⁹⁾

ウェーイ Veii はエトルーリア12都市連盟の一つであり、かつローマに対する前哨基地ともいうべき位置にあった。そのウェーイよりローマに至る最古の道がクローディア街道の前身と考えられている⁽²⁰⁾。ウェーイ付近で西北に向い、エトルーリアの西部を通過、一部は

古代イタリアの道

古いエトルーリア人の道を利用して進み、ルッセラエ Russelae（今のロッセレ Rossele、エトルーリア12都市の一つ。B. C. 302年ローマに征服さる）でアウレーリア街道に合流した。ローマよりウェーイの西まで同じルートを行き、ついでクローディア街道と分岐してその東を北上したのがカッシア街道 **Via Cassia** である。スートリウム（現ストリ Sutri）を通過した後、古代にうっそうと茂っていたキミニウス森林⁽²¹⁾ Ciminia silva に突き当たる。この森が壁となってローマのエトルーリア侵入は 相当期間 おく れたが、遂に B. C. 310年ローマ軍は突破に成功した。カッシア街道の建設は後出のフラミニア街道より早かったであろうという説⁽²²⁾ もあるので、B. C. 310年より B. C. 220年までの間、おそらく B. C. 250年頃か。しかしカッシア街道の初期の終着点であったアレーティウム Arretium（今のアレツォ Arezzo。ペトラルカの生地としても知られる）のローマ帰属年代が不明であるので、問題は残る。

のちアレーティウムより フローレンティア Florentia（フィレンツェ Firenze）、ピストイアエ Pistoiae（ピストイア Pistoia）、ルーカ Luca（ルッカ Lucca）を経てルーナ Luna（ルーニ Luni。エトルーリアとリグリアとの境の町。良港あり）まで延長され、アエミリア・スカウリ街道に接続された。

フラミニア街道 **Via Flaminia**⁽²³⁾

ローマより北へ向う重要道路、the Great North Road であった。B. C. 220年監察官ガイウス・フラミニウスが建設した。ハンニバルのイタリア侵入の直前であり、またフラミニウスもトラシメヌス湖の戦い（B. C. 217年）で陣没した。

フラミニア門（現ポロ門）より北に向い、テヴェレ川にかかるミルウィウス橋（コンスタンティヌスと対立したマクセンティウスは敗戦後、この橋より川に投げこまれた。しかし戦いが橋の近くであったかどうかについては諸説がある⁽²⁴⁾）。最初の橋はおそらく木製で、現在のようになったのはB. C. 109年であった）を越える。先に述べたクローディア街道はここで分岐して、丘を上って北へ行くが、フラミニア街道は やや 東北に 向きを変えつつ ソーラクテ山 Soracte（691メートル。現在、ソラッテ山あるいは聖オレステ山ともよぶ。かつて有名なアポロ神殿があった）の麓を通り、オクリクルム Otriculum（今のオトリコリ Otricoli より5マイル離れた場所にローマ時代の町の遺跡がある。ここはローマより44マイル地点⁽²⁵⁾）で ウンブリアに入る。更にナルニア Narnia、（ナルニ Narni。ネラ川に臨む小邑で、アウグストゥス帝が架けた橋の遺跡がすばらしい）、メーヴァニア Mevania（白牛の産地として著名であった。今のベヴァーニャ Bevagna）を経てフォルム・フラミニイ Forum Flaminii（サン・ジョヴァンニ・イン・フィオリフィアンマ S. Giovanni in Fiorifiamma）に着く。A. D. 69年以降のことであるが、ナルニアよりスポレーティウム Spoletium（スポレート Spoleto。B. C. 217年、ハンニバルの攻撃をはね返したことで知られる。中世にはロンゴバルド人のスポレート公国の主都）、フルギニアエ Fulginiae を経てフォルム・フラミニイに至る新道がつくられた。旧道の東側で、12マイルも長い、平坦で歩行が楽となった。

古代イタリアの道

今のフォルリーニョ Foligno はフルギナエとフォルム・フラミニイとの間にあるが、殉教者フェリチアーノ Feliciano (251年頃) が埋葬された小教会を中心に発展した町。遂にはフルギナエと、ロンゴバルド王リュートプランドに破壊されたフォルム・フラミニイとの双方の住民をひきつけ、キーウィタース・ノウァ・フルギニイ Civitas nova Fulginii (「新フルギナエ市」の意。中世にはフルギニウム Fulginium とよばれた) となって現在に至る⁽²⁶⁾。

フラミニア街道はヌーケリア (今のノチェラ・ウンブラ Nocera Umbra 付近にあったが、その位置については定かではない⁽²⁷⁾)、ヘルウィルム Heluillum (フォッサート・ディ・ヴィーコ Fossato di Vico の丘陵の下にあったらしい⁽²⁸⁾) を経て現在のスケッジャ Scheggia (572メートル) でアペニン山脈の峠を越えるが、そこにユーピテル・アッペニーヌス Jupiter Appenninus の神殿があった⁽²⁹⁾。遺跡の一部が発見されているし、奉献碑文もある⁽³⁰⁾。スケッジャ峠はアペニン山脈の峠のうち、最も低く、最も越えやすかった。北イタリアとの連絡路としての意義が理解されるであろう。

さて、峠を下ってカレ Cale (カッリ Cagli)、インテルキーサ Intercisa を通ると、フルロ Furlo 峠に着く。正面に岩山、右が川 (カンディッリアーノ川 Candigliano) という難所があったが、ウェスパシアヌス帝が76年より77年にかけて掘らせたトンネルがある⁽³¹⁾。長さ38.30メートル、幅5.47メートル、高さ5.95メートル、現在も使用されていることより見ても、ローマ時代の土木技術が優れていることが分る。また平行して長さ8メートル、幅3.3メートル、高さ4.45メートルの旧トンネルもあるが、多分監察官フラミニウスによって開かれたのであろう。

ファーム・フォルトゥナエ Fanum Fortunae (ファーノ Fano。アウグストゥス帝が植民地とする。市の入口にアウグストゥス門があるが、4世紀には改めてコンスタンティヌス帝に献ぜられ、15世紀に上部が破壊されたりして今日に至る⁽³²⁾) でアドリア海に達し、海岸に沿ってピサウルム Pisaurum (ペサロ Pesaro) を経てフラミニア街道の終着点、アリーミヌム Ariminum (リミニ Rimini) に至る。町の入口のアウグストゥス門をくぐって200メートル程行くと、現在「三人の殉教者の広場」Piazza dei tre martiri とよばれるフォルムに着くが、ここがルビコン川を渡った後、カエサルが兵士達に演説をした場であり、フラミニア街道の終点であった⁽³³⁾。ローマより、旧道をとると210マイル、新道を来ると222マイルの距離である。

アリーミヌムの市内を通過し、既述のプラケンティアまで、左にアペニン山脈、右にポー川平野を見ながら、ほぼ真っ直に北西へ進んだのが**アエミリア街道 Via Aemilia**⁽³⁴⁾ である。距離176マイル。B. C. 187年、統領アエミリウス・レピドゥスが建設。アウグストゥス帝の行政改革に際して、ポー川の南で、アリーミヌムよりプラケンティアまで対角線のような道をもつこの地方はアエミリアと呼称されるようになった。今もエミリア Emilia の地名が残っている。

アリーミヌムより79マイルの里程標が、ボローニャ付近のレーノ川 Reno の河床で発見されたが、B. C. 2年アウグストゥス帝がトレッビア川 Trebbia (古代のトレビア川 Trebia。プラケ

古代イタリアの道

ンティアの西を流れる。B. C. 218年ハンニバルがローマ軍を破った場所としても著名)まで道を修復したことが刻されている⁽³⁵⁾。

アエミリア街道はガリア・キサルピーナ(「アルプスより此方のガリア」の意)の心臓部を縫って行ったが、主な通過都市としてはボノーニア Bononia(ボローニャ Bologna。エトルーリア12都市の一。B. C. 190年ローマの植民地となる)、ムティナ(モデナ Modena。B. C. 185年よりローマの植民地。カエサル暗殺後、アントーニウスはここでブルートゥスを包囲した)、パルマ Parma(B. C. 183年ローマの植民地。今も同名。古代には羊の飼育で知られた)がある。のち、この道はプラケンティアより北西へ、メディオラーヌム Mediolanum(ミラノ Milano)まで延長された。更に西へと道は延び、エポレディア Eporedia(イヴレア Ivrea。アオスタ溪谷の入口。B. C. 100年ローマの植民地)を経てアウグスタ・プラエトリア Augusta Praetoria(アオスタ Aosta。B. C. 24年ローマに占拠さる。町は今なおローマ時代のプランを残し、古代の市壁に囲まれている。中世ではフランスの一部となっていた)に至る。ここからアルプス越えの二つの道が出る。一は西に向ってアルペース・グライーアエ Alpes Graiae(小・聖ベルナル峠。2188メートル)を越え、イサウラ川 Isaura(イセル川 Isère)の上流へ。他は北に向いアルペース・ペンニアエ Alpes Penniae(大・聖ベルナル峠。2472メートル)を越えてローヌ川上流の溪谷やレマン湖へと通じた。

またエポレディアより南へ行き、アウグスタ・タウリーノルム Augusta Taurinorum(トリノ Torino)に出、ついで西へ方向を変え、セグシオ Segusio(スザ Susa)経由でアルペース・コッティアエ Alpes Cottiae(モン・ジュネーヴル Mont Genève 1854メートル)を通るルートもあった⁽³⁶⁾。

サラリア街道 Via Salaria⁽³⁷⁾

塩 sal より派生した形容詞 salarius が冠せられていることより明らかなように、「塩の道」であった。即ち山地に居住していたサビーニ人が塩を求めて、この道を辿り、ローマを経由して海岸に向った道路である。従って非常に古い道で、セルウィウス王の市壁(B. C. 6世紀?)のコーリーナ門より現存のサラリア門を経て北東に向った。ところが、サラリア門の西にピンキアーナ門があり、ここから古サラリア街道 Via Salaria Vetus が発していた。旧道と新道との関連性については議論がある⁽³⁸⁾。

サビーニ人の主都 レアーテ(リエーティ Rieti)より、東北に延長されてアペニン山脈を越え、アスクルム Asculum(アスコリ Ascoli。カステラーノ川とトロント川との合流点の狭い谷に位置する)を経てカストゥルム・トゥルエンティヌム Castrum Truentinum(トロント川は昔トゥルエントゥス川とよばれた。今日のポルト・ダスコリ Porto d'Ascoli。「アスコリの港」の意であるが、アスコリより28キロ離れている)でアドリア海に達した。全長151マイル。

ヴァレリア街道 Via Valeria⁽³⁹⁾

古代イタリアの道

ローマより東に向ってアドリア海に達する重要な道である。ティーブル Tibur（ラティウムの先住民といわれるシクリ人が創設した古い町。気候、景観が共に良い岩壁の丘の上に位置するので、のちには金持ちのローマ人の保養所となった。今のティヴォリ Tivoli）に至る初めの20マイルの部分は非常に古い**ティーブルティナ街道 Via Tiburtina**⁽⁴⁰⁾であった。ローマよりティーブルまでの里程標は発見されていない。CIL 第14巻361の14マイル里程標碑文は偽作である⁽⁴¹⁾。

ヴァレリア街道の名称は、おそらく B. C. 154年に監察官であったヴァレリウス・メッサーラ M. Valerius Messala に由来すると思われる⁽⁴²⁾。

ティーブルを離れて、アニエーネ川の溪谷を東北に行き、36マイル地点で川と別れて、カルセオリ Carseoli（カルソーリ Carsoli 海拔603メートル）へと上り、ボーヴェ山 Monte Bove（1348メートル）を越えてフーキヌス湖 Fucinus lacus（かつてのチェラーノ湖。よく氾濫したのでクラウディウス帝の頃より干拓の試みはあったが成功せず、遂に1875年に事業が完成して湖はなくなった⁽⁴³⁾）の谷に下った。

フーキヌス湖の北東ケルフェニア Cerfennia（コラルメーレ Collarmele 835メートル）よりアペニン山脈をフォルカ・カルーソ Forca Caruso（1107メートル）で越えてコルフィーニウム Corfinium（コルフィニオ Corfinio。古代には要塞都市であったが、遺跡はわずかに残っている）に出、アテルノ川の河口アテルヌム Aternum（ペスカーラ Pescara）に至る道は48～49年クラウディウス帝によって建設された⁽⁴⁴⁾ので**クラウディア・ヴァレリア街道 Via Claudia Valeria**と称されている。プリーニウスがイタリアの幅を136マイルとしたのは、ヴァレリア街道に基づく⁽⁴⁵⁾。

ラティーナ街道 Via Latina⁽⁴⁶⁾

道の名称に地名が出るのは、その起源の古さを示している。ローマのラティーナ門より発して東南方面へ、カンパーニアのカレース Cales（カルヴィ・ヴェッキア Calvi Vecchia）に向うが、この町はラテン植民地として B. C. 334年に創設されたので、ラティーナ街道の存在は、22年後につくられたアッピア街道に先行していたことが分る。またアッピア街道は幾多の技術的困難に直面しなければならなかったが、ラティーナ街道は、より自然なルートを行った。

アナグニア Anagnia（教皇ボニファキウス8世が1303年に捕虜となったアナニ事件 Anagni の地として知られる）付近でローマよりの別道**ラビーカナ街道 Via Labicana**⁽⁴⁷⁾と合し、フレゲラエ Fregellae（ウォルスキ人の町であったが、B. C. 328年ローマの植民地となる。今のチェラーノ Cerano）でリリ川 Liri を渡る。ついでアクィヌム Aquinum（アクィーノ Aquino 海拔106メートル）、カシーヌム Casinum（カッシーノ Cassino 海拔41メートル。付近の516メートルの岩壁の上に有名なモンテカッシーノ修道院がある）を通るが、このあたりは比較的低地である。

その後アペニン山脈とロッカ・モンフィーナ火山群との間を通過するが、旧道は突如ヴェナフルム Venafrun（ヴェナーフロ Venafro。サムニーテス人の町。オリーブ油の産地として知られ

古代イタリアの道

た。海拔218メートル)へと上り、サムニウムの奥地へ通じた。のちルフラエ Rufrae (今のプレゼンザーノ Presenzano。ヴェナーフロより約13キロ南)を経由する新道がつくられたらしい⁽⁴⁸⁾。

ラティーナ街道は、テアーヌム Teanum (テアーノ Teano。1860年イタリア統一のため北から下ったヴィットリオ・エマヌエーレ2世と南から上って来たガリバルディとが出会った地でもある)、既出のカレーヌを経てカシリヌム Casilinum に着き、ここでアッピア街道と合してカプア Capua に至る。カシリヌムは現在のカプアとなり、昔のカプアはサンタ・マリーア・カプア・ヴェテレ Santa Maria Capua Vetere に遺跡が存在している。

ローマよりカシリヌムまでラティーナ旧道で135マイル、ラティーナ新道で126マイル、アッピア街道で129マイルであった⁽⁴⁹⁾。

アッピア街道 Via Appia⁽⁵⁰⁾

B. C. 312年監察官アッピウス・クラウディウス Appius Claudius が建設。イタリア古代の道で最も有名である。詩人スターティウスは「道の女王」regina viarum と賛称した⁽⁵¹⁾。ラティーナ街道よりも南のコースをとり、ほぼ真っ直に東南に向う。The Great South Road であった。

アッピア門(現在はサン・セバスティアノー門)を出、1マイル里程標(1976年7月、筆者は実見したが、自動車事故のためか折れていた)を過ぎて約500メートル行くとドミネ・クウォ・ウァディス教会がある。シェンキヴィチ作の小説「クウォ・ウァディス」で知られるペテロがイエスの幻を見た場所である。最初の数マイルの道の左右には墓や建て物が多数存在した⁽⁵²⁾。

途中、勾配の急なアルバ丘陵をも直進する。フォルム・アッピイ Forum Appii にてポンプティヌス沼沢 Pomptinus⁽⁵³⁾に入った。19マイルあったので、19を意味するデケンノウィウム Decennovium と称された。この部分が最初から存在したことが、アド・メーディアス Ad Medias (メサ Mesa)における里程標(B. C. 250年頃)発見で証明された⁽⁵⁴⁾。ストラボンやホラーティウスの時代には、フォルム・アッピイよりルークス・フェーローニアエ Lucus Feroniae まで道に平行する運河を舟で行くのがならわしであった。

今一つの技術の勝利がテラキーナ Terracina (現在名も同じ)に於ける切通しである。旧道は岬を迂回していたが、おそらく帝政期に、約40メートルの高さの所の岩を掘って切通しがつくられた。

ローマより古代のカプアまで132マイルであったが、おそらく B. C. 244年までにベネウェントゥム(ベネヴェント Benevento)、ヴェヌシア Venusia (ヴェノーサ Venosa、詩人ホラーティウスの生地)、タレントゥム Tarentum (タラント Taranto)を経てブルンディシウム Brundisium (ブリンディシ Brindisi)に至る234マイルが延長されたようである⁽⁵⁵⁾。だがこの延長部分は山間部を通るので、ベネウェントゥムより東北に向いアドリア海に出てバーリウム Barium (バリ Bari)経由の近道があった。

五賢帝の一人、トラヤナーヌス帝は109年 この近道を整備して ブルンディシウムへの主要ルートとした。トラヤナーナ街道 **Via Traiana**⁽⁵⁶⁾ と呼称されている。

註

- (1) 拙稿「ビュザンティオン人文主義とイタリア人文主義」、関西学院史学、11 (1967)。「フィレンツェ公会議のイタリア人文主義に与えた影響について」、イタリア学会誌、20 (1971)、21 (1972)。「チリアコ・ダンコーナの生涯について—ルネサンスにおける古代探究の一例—」、西洋史学、94 (1974)。
- (2) 筆者が『月刊大建協』に1977年に発表した「竹之内街道」「巡礼街道」「能勢街道」「西高野街道」、『摂河泉文化資料』に発表した「神南辺大道心建碑の道標 一竹之内街道に沿って—」(1976)、「富田林寺内町を通過する巡礼街道について」(1978)、「西高野街道の里程標と河泉国境意識問題について」(1978)、「高野山女人堂への里程標」(1979)、『大阪春秋』に発表した「竹之内街道再訪」(1976)、「幻の巡礼街道」(1978)などを参照されたい。
- (3) 古道、街道についての出版物は多いが、大むね概論風のもので占められる。その中で道筋の復原という点より今井金吾氏の三著「今昔東海道独案内」(1974)、「今昔中山道独案内」(1976)、「今昔三道中独案内」(1978)が光を放つ。
道標調査については、1975年までの書目は、拙稿「最近の道標研究について」(1976)で一覧したが、その後、稲神和子氏の「大和路・いせ路道標の旅」(1979)、米田藤博氏が関西地理学研究会『パイオニア』にて報告されている「大和の道しるべ」シリーズ、即ち「(一)大和高田市・北葛城郡」(1976)、「(二)橿原市・磯城郡」(1977)、「(三)生駒郡斑鳩町・安堵村」(1977)、「(四)生駒郡平群町・三郷町」(1978)、「(五)生駒市」(1979)、「(六)高市郡」(1980)などが世に出ている。
- (4) 栗野頼之祐「西洋金石学」世界歴史事典、11、東京(1952)105~107。栗野先生の門弟子の一人、新井嗣雄氏は次の二篇を発表されている。Arai, T., "Roman Milestones from A. D. 305 to 307, Part I", 関西学院史学、11 (1967)。「ローマ帝政後期に於ける里程標碑文の研究—ガリアー—」、関学西洋史論集、6 (1971)。また同じく門弟子の一人で筆者の先輩である田中穂積氏も、ローマの道に関心を持っておられ、今回の小論執筆に際して貴重な文献を貸与して下さいました。
- (5) *DEI*, 9, p. 110. "Passo" の項。
- (6) Miller, K., *Die Peutingerische Tafel*, Stuttgart (1962), 4. 本書は Miller がローマのイティネラリーア(旅行案内書・旅程図)を論じた *Itineraria Romana*, Stuttgart (1916), reprint, Roma (1964) のうちローマ世界図の部分のみを復原、解説した書である。イティネラリーアについては *TOZER*, 306~312。
- (7) 拙稿「ミケロッツィとボンシニョーリの東方旅行 一特に1498年5月18日付の書簡をめぐる—」、相愛女子大学・相愛女子短期大学研究論集、26 (1978)、42、註(56)。
- (8) Miller, K., *op. cit.*, 4.
- (9) 道の工手法については *FORBES*, pp. 131~151 に "Roman Road Construction and Road Materials" なる一章がある。また道路の管理等については、同書 pp. 156~160, "Control and Financing of Roman Roads" を参照。
- (10) Shepherd, W. R., *Historical Atlas*, 8th edition, New York (1962).
- (11) Putzger, F. W., *Historischer Weltatlas*, Berlin (1970).
- (12) *Atlante Storico*, Novara (1965).
- (13) Salmon, E. T., "Via Aurelia", *OCD*², 1118.
Ashby, T., "Aurelia, Via", *B¹*, 2, p. 923.
KP, 1, c. 761.

- “The Via Aurelia”, *RCCT*, 225~230.
 Castagnoli, F., (ed), *La Via Aurelia*, Roma (1968).
- (14) *KP*, 1, c. 761.
- (15) ユーリア・アウグスタ街道のガリア部分の道筋と里程標については、前掲新井氏の「ローマ帝政後期に於ける里程表碑文の研究」16~19を参照。
- (16) *TOZER*, 330.
- (17) Calonghi, F., *Dizionario Latino-Italiano*, Torino (1964), 336. “Bedriacum” の項。
- (18) 拙稿「ヴェネツィアの起源(1)」、相愛女子大学・相愛女子短期大学研究論集, 21 (1973)、148~149。
- (19) “The Via Clodia and the Via Cassia”, *RCCT*, 231~241.
- (20) *Ibid.*, 231.
- (21) *DEI*, 3, p. 214. “Ciminio” の項。
- (22) *B* ('67), 12, p. 744. しかし、B.C. 187年、統領ガイウス・フラーミニウス（フラーミア街道をつくった監察官の子）がボノーニアよりアレーティウムへ道をつくったが、それ以前ではあり得ないという考えもある。Ashby, T., “Cassia, Via”, *B¹¹*, 5, p. 450.
- (23) Ashby, T. & Fell, A. L., “The Via Flaminia”, *JRS*, 11 (1921), 125~190.
 “The Via Flaminia and the Via Tiberina”, *RCCT*, 247~251.
- (24) *JRS*, 11 (1921), 137.
- (25) *Ibid.*, 163.
- (26) *Umbria; Guida d'Italia del T. C. I.*, Milano (1966), 234.
- (27) *JRS*, 11 (1921), 179.
- (28) *Ibid.*, 180.
- (29) *PW*, “Appenninus” の項。
- (30) *CIL*, ix, 5803, 5804.
- (31) *CIL*, ix, 6106. 北東側の入口にある奉献碑文。
- (32) Weiss, R., “L'arco di Augusto a Fano nel Rinascimento”, *Italia Medioevale e Umanistica*, 8 (1965), 351~358.
- (33) *JRS*, 11 (1921), 189.
- (34) Ashby, T., “Aemilia, Via”, *B¹¹*, 1, p. 256.
- (35) *Ibid.*
- (36) *TOZER*, 301~302. また新井氏前掲邦語論文に「コッティア峠」「ポエニナ峠」「グライア峠」の解説がある。
- (37) Ashby, T., “Via Salaria”, *PBSR*, 3 (1906), 7~38.
- (38) *Ibid.*, 9.
- (39) Ashby, T., “Valeria, Via”, *B¹¹*, 27, p. 858.
- (40) Ashby, T., “Via Tiburtina”, *PBSR*, 3 (1906), 84~197.
- (41) *Ibid.*, 85.
- (42) *B¹¹*, 27, p. 858.
- (43) Bertarelli, L. V., *Southern Italy; the Blue Guide*, London (1925), 392.
- (44) *CIL*, ix, 5973.
- (45) Salmon, E. T., “Via Valeria”, *OCD²*, 1119.
- (46) Ashby, T., “Via Latina”, *PBSR*, 4 (1907), 3~153; 5 (1910), 215~425.
- (47) Ashby, T., “Via Labicana”, *PBSR*, 1 (1902) 215~281.
- (48) Ashby, T., “Latina, Via”, *B¹¹*, 16, p. 244.

古代イタリアの道

- (49) Ibid.
- (50) Ashby, T., "Appia, Via", *B¹¹*, 2, p. 222.
Hülsen, Ch., *PW*, ii, 238ff.
- (51) *Silvae*, ii, 2, 12.
- (52) ローマ付近の遺跡については *Roma e dintorni; Guida d'Italia del T. C. I.*, Milano (1965), 390～404.
- (53) Salmon, E. T., "Pomptine Marshes", *OCD*², 859～860. その干拓事業はようやく20世紀になって成功したという。
- (54) *B¹¹*, 2, p. 222.
- (55) *B* ('67), 12, p. 745.
- (56) Ashby, T. & Gardner, R., "The Via Traiana", *PBSR*, 8 (1916), 104～171.
拙稿「トライアーナ街道の哩程標について」(1977)。

(1981・1・26)

〔古代イタリア〕

B¹¹, 15巻 “ITALY”
の付図をもとに作図。

(本稿に出る道と都邑に限定した)

