

## 第4章 古代の旅のインフラ（ローマ以前）

現代のわれわれは航空機で、鉄道で、バスや自動車で容易かつ速やかに移動できるし、行く先々の寝食に不自由せず旅ができる。後世の文明が生み出した旅を可能にする数々の施設やサービスの存在なしに旅をすることがどれほど大変であるか、想像することも困難である。それらについて書き残した記録も乏しいが、以下目に付く文献によって古代の人々がどのように旅をしたのか、交通・宿泊・旅行情報などについてわかる範囲で見てみよう。

### 旅のインフラとしての道路

生活圏の道路は人々が踏み固めることによって自然に発生したが、長距離の街道は各地の物産交換のための交易路として生まれた。人々は何百年も、時には何千年も同じ道を通り続けて道をつくった。広域を支配する国家が生まれ、支配階級が誕生し、政治経済の制度が整ってからは、統治者は軍隊の移動や通信を含む公務の旅人のため、あるいは人と物の往来の利便のために、国家として必要な交通路を計画的に建設し、宿泊の制度を整えていった。それはオリエントでも中国でも、また、時代は下るが日本でも、モンゴルでも同じように駅伝の制度がつくられ、それぞれの時代に応じて旅のための施設とサービスが設けられていった。ローマ帝国が成立すると旅は飛躍的に発展し、観光目的の旅行も活発化してくる。本章では旅のインフラが完成する以前、すなわち、ローマ帝国が誕生するまでの旅の施設とサービスを概観する。

**交易路と一般の道** 旅の歴史は、海上交通と河川を含む内陸路の歴史と重なっている。まず内陸路について見てみよう。ヘルマン・シュライバー著（関楠生訳）「道の文化史」は包括的な道路史を扱った名著であり、「哲学を秘めた比類ない史書」（武部健一著「道」）である。同書は、道路誕生の歴史を先史時代にまで遡って跡付けていて興味深い。シュライバーは全世界の道路を扱っているが、ここでは地中海周辺の道路について見てみよう。紀元前2000年頃には、交易路《琥珀の道》（バルト海でとれる琥珀が地中海に至るヨーロッパ全域に運ばれていたため、古代の交易路を代表してこう呼ばれる）はすでにつながっていたという。イタリア半島北部にいたエトルリアの商人は、金銀、装飾品、陶製杯などを積んで塩の交換拠点であったハルシュタット（先史時代の遺跡のあるザルツブルグ付近）に赴き、バルト海沿岸の人々は琥珀を持参してここで取引をした。それぞれ持ち寄る商品は近在で高く売れず、遠隔地であるほど珍奇の商品として高く売れるから、商人たちは1年分の生活費を稼ぐために危険を犯して遠出をした。日常生活圏の道路とは違い、遠距離交通のための街道は必要に迫られ、意図的に、時間をかけて、多くの人々の努力によって生み出されなければならなかった。また、川は重要な交通・輸送路であったが、交通の障害でもあった。川が陸路と交差する多くの場所は、渡河のために人が滞留する場所であったから、古代以来多くの集落が川沿いに生まれ、都市へと成長して行った。

《琥珀の道》すなわち北海、バルト海から地中海に至る交易路は4本あったという。その存在を裏付けるのは、紀元前 2000 年頃と推定される交換でもたらされた様々な地域の様々な特産物が、ポルトガルからポーランドにいたるほぼヨーロッパ全域で発見されるという事実である。最初期の交易商人たちがあらゆる苦難を乗り越えて道を作っていく。渡河地点の名称や交易対象の動物の名前などに由来する地名などから、交易目的のために生み出された何千キロもの道路の存在が跡付けられる。シュライバーによれば、先史時代の道路の痕跡を確認できるのは、道沿いに発見される旅の途中で倒れた人々の墓の存在であるという。交易商人たちは、時に道半ばで倒れながら、数百年、時には数千年にもわたって同じ道を辿り続けた。シュライバーは、交易の旅のためにこうしてできたヨーロッパの道を《琥珀の道》と呼び、早くから人類が予想以上に広範囲に旅していたことを跡付けたのであった。

もちろん文明発祥の地古代オリエントには、さらに密度の高い交易路があった。「道の歴史」にはメソポタミヤと地中海岸を結ぶシリア地域のらくだ隊商路のネットワーク図が掲載されている。戦争による破壊と再建を繰り返したこの地域の沸き立つ交流ぶりが描写され、さらにこの地域がイランから山脈を越えてインドや西南アジアへと繋がっていた様子が描かれている。遠方へ移動するための街道は、先史時代以来の塩や琥珀や燧石などから、のちには絹や宝石や贅沢品の交易のために大きく発展し、中国から日本にまで交易の道が開けていくのである。

交易や商業目的以外に使われる道路の記述が見られ始めるのは、やはり旅する人が増えるギリシャ時代になってからである。ギリシャの信仰では神々も道路を歩いたのであり、道路を造ることは神聖な行為とされていた。道は神殿と同じように利用者の誰にでも庇護権を提供したのだという。神々は普通の人間の装いをして旅をすることがあり、旅人を粗末にしてはならなかった。それゆえ、ギリシャでは旅人は大切にすべきものと考えられ、道端に生えている樹木の果実は旅人への恩恵と考えられたし、ヘルメスとアポロンの聖所の前に置かれた供物は腹のすいた旅人が食べてよいことになっていた。こうした考えは、旅する人の増加の原因であり結果でもあった。

**王の道：計画的道路建設** これに対し、巨大な帝国が建設される時代になると、帝国の統治者が統治の手段としての道路建設を始める。この道路は生活に密着する道や交易路とちがいで、全く新しい観点から計画的に建設される道路で、次元の違う道路と断言してもいい。文献上詳しくその実態が報告されている最初の「王の道」は、紀元前5世紀にペルシャ王ダレイオス 1 世 (B.C.521~485) が政治と軍事のために整備した街道で、首都スーサから小アジアのギリシャ植民地との国境近くのペルシャの拠点サルデスに至る 2500kmにおよぶ全線舗装の高速道路であった。ヘロドトスがペルシャに赴いてその見事さに感嘆して詳細な記録を残してくれたおかげで、ヨーロッパ中世の道路状況はわからなくても、2000年以上昔のペルシャの道路の状況はよくわかるのである。実際ヘロドトスの記述は詳細で、たとえば「街道上いたるところに王室公認の宿場とたいそう立派な宿泊所があり、街道の通じ

ている全行程にわたって人家があり安全でもある。リュディア（今日の西アナトリアにあった国）とプリュギア（今日のトルコの内陸部にあった国）の区間は 94.5 パラサンゲス（約 500 km、1 パラサンゲスは約 5.5 km）であるが、この間に宿場が 20 ある。プリュギアの向こうにはハリュス川の流れがあり、ここには関所が置かれている。川を越えるためにはどうしても関所を越えなければならないが、その防衛のために強大な衛所がある…」（ヘロドトス「歴史」第 5 巻）など、道路の辿るコースと特徴が詳細に描かれ、スーサからサルデスに至る全行程 2500 km に宿場が 121 箇所あることが示される。言い換えれば 20 km ごとに 1 箇所の割合で宿場が設けられており、この距離は徒歩で 1 日の行程である。星名定雄著「郵便の文化史」によれば、ペルシャのこの道路を使って使者は馬を飛ばし、各宿場で馬を換えて目的地まで命令を伝達したが、急使は 2500 km の距離を 10 日間で走破したという。1 日当たり 250 km の走行であり、ヘロドトスは「使者より早いものは世界中どこにもない」と褒め称えている。80% が山地で交通は海路に頼ることが多かったギリシャのヘロドトスにしてみれば、広大な帝国を走る「高速道路」の存在は驚嘆に値するものであった。

ただ、この道はあくまで帝国の統治制度としての道であって、従来の交易路とは無関係に最短距離を通り、都市の中は通らず少し離れたところを通っていた。利用目的でも技術面でも、道路建設の全く新しい局面を開いたもので、今日の一般道路との連結を軽視して設置される高速道路を想起すればわかりやすい。実際、高速道路内の施設サービスは公用以外に利用することは出来なかった。このダレイオス 1 世の街道以前に「王の道路」が全くなかったのではなく、以前からところどころにあった道路をつないで整備したのがダレイオスの街道なのである。一般にアジアでは、中国やモンゴル帝国、日本の奈良時代など、国が統一された後、軍用と通信用に、一般道路とは無縁に「高速道路」が建設された例は多い。しかし、「王の道」は統治者が整備して維持し、関連のサービスを保証し、一定の治安を維持することによって成り立つ道路であるから、統治者が力を失い、帝国の秩序が崩壊して戦国時代が再来すれば、王の道は消滅して再び元の交易路や一般路だけの交通に逆戻りしていくのである。

ペルシャの高速道路はこの 1 本だけであった。しかし、道路はネットワークとなってこそ道路の威力を発揮するものである。その原理をはっきり認識した上で、政治が「王の道」をネットワーク化したのがローマ帝国であった。ローマ時代の道路については、ローマ時代の旅とともに次章で採り上げる。

**交通手段としての馬と馬車** 古代以来 19 世紀に鉄道と自動車が生ずるまで、陸路での主たる旅行手段は徒歩、馬、または馬車であった。馬の家畜化は牛などよりずっと後であり、荷物を運搬させる家畜としては牛やロバやラクダが使用された。馬車はまず戦車として登場し、紀元前 2000 年紀前半に東地中海世界に普及した当時の最新兵器であった。馬への騎乗はそれより遅く、オリエント地方に騎乗の習慣が普及したのは紀元前 1000 年頃のこととされ、これ以降は次第に戦闘も戦車より騎乗が中心になっていく。

人が歩き、牛やロバその他の家畜が通るだけの道なら、狭くても未整備でも通行は可能

だが、馬車を通すとなるとある程度道路として整備される必要があった。ラスロー・タール（野中邦子訳）「馬車の歴史」は、重い荷物を運ぶための車輪の発明から説き起こし、戦車や荷車、旅行用馬車としての利用、ひいては近代の高速郵便馬車<sup>メイルコーチ</sup>に至る馬車の歴史を丹念に解説している。同書によれば、馬が引く車輪つきの馬車の最初の例はシュメール時代のもので、粘土板に描かれたもので、戦車として用いられたことが知られている。馬は特別の力をもつ神聖な動物とみなされ、馬と戦車を使えば戦闘能力が飛躍的に増大するから、発明された後は最新最重要の武装のひとつになった。他方、遠距離旅行用の手段としての馬車は、ギリシャで使用されたのが最初のものであるが、旅行用の馬車は長らく女や子供など弱者のための乗り物であって、成人男子は馬に乗るのを名誉とし、病気ないし高齢でもなければ馬車には乗らなかったという。

馬車を走らすための最大の課題は道路の状態である。馬車でなくとも重い荷物を積んだ荷車を移動させるには、ちょっとした坂道、ちょっとした凸凹や石くれなどがあるだけで難渋する。雨で泥濘化すれば掘れたり崩れたりして通行困難になる。道の状況は後世に残ることは少ないが、珍しい例としてマルタ島やクレタ島では、傾斜の多い内陸の岩場などに荷車や馬車を通す軌道として刻まれた溝の遺構が見つかっている。馬車はギリシャ神話やホメロスの叙事詩に多く登場しているが、ギリシャ本土の山地や峠道では車輪を通すために岩場に溝を刻んで軌道を作っていた。当然ながら軌道は単線であるから、どちらかが道を譲らなければ交差することができない。譲る側は荷物を下ろし、馬車を一度軌道からはずし、また元に戻す作業が必要であった。悲劇作家ソフォクレスの有名な「オイデプース王」の《父を殺し、母と結婚する》運命が現実化するきっかけは、それと知らずに父なるライオス王とオイデプースが狭い地峡で出会い、軌道上の両者の荷車通過の譲り合いでもめ、結果としてオイデプースが父ライオスを殺害してしまうことになっている。

交通手段としての馬車の課題は、後述のとおり、いったんはローマ時代に道路舗装のネットワークが実現して解決されるが、帝国の崩壊とこれに続く暗黒の中世による長い中断のあと、ヨーロッパの道路は、18世紀後半に道路舗装が始まるまで、ローマ時代の道路とは比べものにならないほど劣悪な状態に戻っていたのであった。

## 海の道

地中海をめぐる海上交通は、古代フェニキアの時代から西洋文明の発達に大きな役割を果たしてきた。舟は先史時代から舵をつけ帆を張って航行し、海と川による水上交通は、文明の誕生以来エジプトでもメソポタミアでも人や物の輸送に使用されていたが、どんな場合でも水上交通と陸上交通の連携の確保が輸送上の最重要課題であった。

**古代の船と航海の技術** 東地中海で最初に海を支配したのはクレタ・ミュケーナイ文明時代のギリシャであったが、その滅亡後の暗黒時代と呼ばれる時期に海の民族として歴史に登場したのがフェニキア人であった。フェニキアとは今のレバノンの海岸沿いの地域の呼び名で、オリエント内陸部の隊商ルートの終着点であり、そこからキプロス島を経てエー

ゲ海域やエジプトへと海路が延びていた。海を目指さざるを得ない環境におかれ、レバノン杉と呼ばれる良質の木材の産地であったことが有利に働いた。フェニキアは前 8 世紀にギリシャが再登場するまでのおよそ 400 年間に亘って地中海交易を支配し、アフリカ北岸と南イタリアー帯から、西はスペインの南海岸に至る広い地域に植民地を建設した。

航海にとって気候、気象、陸地の状況などが与件となり、それらに対応して船体や艀装、推進手段や操舵具などが発展する。ジャン・ルージェ（酒井傳六訳）「古代の船と航海」は、先史時代からローマ時代にいたる地中海の船や航海技術や海洋支配の変遷など、幅広く海上交通を考察した貴重な文献である。地中海の海運の発展を辿ってみることは、メソポタミヤやエジプトで誕生した文明が、島が多い内海の地中海を通じて西方に伝わり、ヨーロッパへと展開していった歴史が必然であったことを納得させてくれる。地中海は気候が温暖で、大洋にくらべれば航海し易い環境であった。古代の人々はこの恵まれた環境を利用して、航海にともなう危険を省みず、あるいは危険に対応して、予想以上に自由に海上を移動していた。

「古代の船と航海」の冒頭に述べられているとおり、海底の考古学は陸上の考古学に比べると圧倒的に不利である。航海については、陸上に残された壁画や碑銘や壺絵に残された絵や、たまたま浅海で発見された沈没船などのわずかな考古学資料のほかには物証が無く、頼るのはオデュッセイアを始めとする文学作品や、様々な神話伝承に言及される船旅に関する記述のみであった。時代も形象も確認できない断片的な知識から船や航海技術を推測するしか手立てがなく、人によって結論や解釈が大きく食い違っても、確認する手段がなかった。20 世紀後半になってアクアラングが発明され、物証の発見がし易くなった。研究者が水中に長く滞在できるようになったことは大なる進歩であり、今後さらなる発見がもたらされることが期待される。

船にとって最大の問題は、どんなに狭くても陸地を越えられないことである。エジプトのルクソール近辺では、ナイル川と紅海との直線距離は 150 km ほどしかない。「道の文化史」によれば、船が航行できるこの二つの水路を移動するために、交易商品をロバか牛車で運ぶ道がつくられていた。また、これ以外でも、古代における最初の道といえば、内陸海運と海岸舟行を結ぶために造られたものという例が多いという。その間の距離が短ければ、舟を陸送することさえあった。ギリシャのコリント地峡には今は運河が通り、コリント湾からエーゲ海に舟が通行できるが、古代ギリシャでは、前 6 世紀にここにディオルコスと呼ばれる舗装道路が造られ、陸路舟を運んで行程を短縮していたのであった。

**エリュトラ海案内記** エリュトラとは赤を意味し、文字通りには紅海であるが、古代では紅海だけでなく、アラビア海、ペルシャ湾、インド洋を含む広い海域を指す言葉であった。「エリュトラ海案内記」は紀元 40~70 年頃の書で、この海域の物産や各港における交易の実情を詳しく紹介する、いわば商業の手引書である。実際に交易に従事していたエジプト在住のギリシャ人が書いたもので、記事の大部分が著者自身の体験と目撃に基づいて書かれている。アフリカ東岸 18 節、紅海沿岸 7 節、アラビア南岸 9 節、ペルシャ湾内

2 節、インド洋北岸 1 節、インド 25 節、マライ／シナ 4 節、計 66 節に及ぶ長編である。

この海域における東西交易については、ヘロドトスに伝聞の記事があるほか、ストラボンの『地誌』、プリニウスの『博物誌』、プトレマイオスの『地理学』などに情報が散見されるほか、漢の地理書に多少の記述がある以外にまとまった記録はない。西方の商人たちと交易する現地住民側は、アフリカ人もアラビア人もインド人も何一つ記録を残していないから、「エリュトラ海案内記」がなかったら、古代に行われた地中海諸国と紅海やアフリカ東岸、アラビア、インド洋沿岸諸国との交易の実情は全くわからないままであったろう。内容は実務者が書いたものらしく具体的で生き生きとしているが、学者的な観点がないため、時代や場所の特定などに問題があるという。

村川堅太郎訳「エリュトラ海案内記」は、訳者の詳細な解説と訳注によって、他から知りうる限りの情報を補ってくれている。紀元 1 世紀のローマ時代に書かれたものであるが、交易の実態はヘレニズム時代の後期とそれほど変わっていないであろうという。この地域では、ずっと古い時代から交易は行われていたが、やはり海洋貿易が本格化するのにはアレクサンドロスのアジア遠征とネアルコスのインド洋沿岸航海以降であり、エジプトのプトレマイオス王朝が紅海経由の交易を積極的に促進した結果であるという。

ただし、陸上の旅と違い、船旅が観光目的にも利用されるのはずっと後代のことであるので、ここではこれ以上立ち入ることは控えよう。

## 宿泊と食事

古代の旅人たちはどこに寝泊りし、どのように食事をしていたのであろうか。旅の目的や旅する人によって異なるが、有料で宿泊できる宿を最も必要としたのは交易商人であった。商人は貴重な商品やかさ張る商品とともに旅をするから、できるだけ大勢で隊商を組んで出かけるようにしていた。寝泊りするにはテントを使い、野宿もするが、集落があるところでは有料で泊まることもあった。しかし、どのような宿が実際にあったかは不明である。

歴史的職業像シリーズ第 2 巻として刊行されたウラ・ハイゼ（石丸昭二訳）「亭主：酒場と旅館の文化史」によると、ホメーロスが国々を回って叙事詩を詠じるとき友人や一般民間人のところに泊まっており、ホメーロス時代（前 8 世紀頃）のギリシャには旅館はまだなかった。飲食店を兼ねた宿屋が文献上確認できる最も古い例は紀元前 6～5 世紀のリディア（現在のトルコのイオニア海沿岸地方）だという。もちろん記録が無くても何らかの形の宿はあったであろうが、旅する人々自体がごく稀な古代にあっては、宿屋が専業として成立つはずもなかった。また、旅する人々は、未知の国からごく稀に情報とともにやってくる《まれうど》（貴重な客人）であり、どこの国でも大切にもてなすことが当然とされてきた。むしろ、集落の有力者などが宿泊や食事を無料で提供するのが慣例で、宿泊食事の提供で代価を得ることを禁ずることも多かったという。そうした風習は、今日でも辺境の地や孤立した島嶼などを訪れるときに体験することである。

上記の「亭主」によれば、「もてなしをすることとそれを求めることは、人間の社会行動の最も古い形式のひとつであり、幾千年の間に人と交際する行動基準を作り出し」ていた。敵でない人々を受け入れ歓待する行為は広く行われ、紀元前3世紀のオリエントでは、旅する人のために、どこでも拘束力を持つ《客人権》というものが認められていた。ローマ時代以前の古代について、酒場と寝泊りの場、酒場と遊女のいる宿についての記録がいくつも残っている。しかし、一般に古代に旅する人々は、交易商人を除けば、公人か社会のエリート層であり、こうした人々は旅先の豊かな人々の邸宅等に宿泊していたから、旅客専用の施設は存在できなかった。一部には、交易のために旅する人々を対象とするキャラバンサライ（隊商宿、ペルシャ語源）のような有料の宿が存在していたが、職業としての旅館というものの発生はずっと後のことである。

ちなみにエンサイクロペディア・ブリタニカ（1961）の Hotel の項をみると、旧約聖書の「創世記」「出エジプト記」「ヨシュア記」「士師記」にそれぞれ宿泊施設についての記述が登場しているという。W.C.Firebaugh の著作からの引用であり、聖書の該当箇所を当たってみると、これらはいずれも「途中の宿でロバにえさをやろうとして」（創世記 42-26）、「途中あるところで泊まって」（出エジプト記）、「ラハブという遊女の家泊まった」（士師記 2-1）といった程度の記述で、4 件のうち 2 件は遊女の家泊まっており、時代も宿の内容もわからない。酒場や遊女を置く遊びの場所は太古からあったから、そうした客扱いに慣れた施設が一夜の宿を必要とする個人旅行者の要望を満たしていたのであろう。

いずれにしても、観光産業の一翼を担う宿泊業についての確かな記述は、ローマ時代にならないと見つからない。

**異人歓待と客人権** 伝説の旅「オデュッセイア」では、主人公のオデュッセウスは次から次に未知の国に行き着くが、当然ながら第一の懸念は辿りついた先の住民に歓迎されるかどうかであった。物語の背景には、ギリシャ人なら見知らぬ人を歓迎するのは当然の義務とわきまえており、他方、客の側は当然客としての礼儀を守るという前提がある。もとよりオデュッセウスは異邦の不可思議な国々に流れ着くのだから、結果は歓待されたり、戦って制圧したり、部下が殺されたりなどの物語が続く。例えば、漂流を始めて最初に流れ着くロートパゴイの島では「彼らは、誰が来てもそうするように、ギリシャ人たちを暖かく迎えてくれ、まあこれを食べてごらんなさいと言って蓮の実を差し出した」し、一つ目のキクロプスの島では、留守中に巨人の洞穴に入ったオデュッセウスは、「主人のいない間に盗みを働くわけにはいかない」と言い、「主人が戻ってくれば、きっと山のような贈り物をくれるだろう」と期待し、実際にキクロプスが戻ってきたときに「もう一度船旅に出られるまで客としてもてなしてもらえまいかと思ってあなたを訪ねてきた」と丁寧に頼んでいる。その次のアイオロスの島では無条件に歓待され、30 日間を過ごしている。

異邦での漂流でなく、ギリシャ国内の話では、息子のテレマコスに父オデュッセウスの消息を訊ねるよう勧告するために、女神アテーナイが日焼けした中年男のなりをして門前にたたずむと、すぐ客に気がつき門の外に客人を立たせておくのは恥ずかしいことだという。

そして、(母の求婚者たちに財産を蕩尽されたとはいえ) 旅人をもてなすだけの食べ物が家に残っている限りは、主がちゃんと客人がくつろげるようようもてなさなければならぬと考えて歓迎の意を告げる。また、テレマコスを迎えたネストールは、「わが家に毛布やじゅうたんの余分がある限りは、どんな客もそのまま帰すわけには行かない」と言ってテレマコスを夕食に招き宿を提供する。最後に、オデュッセウスが乞食に身をやつして自宅に戻ったとき、求婚者のアンティノオスは暴力を振るうが、妻ペネロペイアは夫と気づかぬまま客として遇している。

古代では(現代の未開社会でもそうだが)、客人があれば宿舎と食事を与え、保護してもてなすのが習慣であった。単に憐れみとか同情というような自然発生的な感情ではなく、一種互惠主義的な形で相互に保障し、ある種の法的な概念にも結びついているという。ついでながら、帰宅したオデュッセウスが妻ペネロペイアに対する求婚者たちの傍若無人の行為に復讐し、全員を強弓で射殺す行為について、首謀者のアンティノオスとはもかく、非礼を詫び、和解のために銅と金を贈ると申し出るその他の求婚者たちを許さず、問答無用で皆殺しにする必要がはたしてあるのかをめぐっていろいろ議論されている。松本仁助『『オデュッセイア』研究』は、当時のギリシャの慣行をもとに、ペネロペイアへの求婚が父親に正式に行われず、直接本人に無理強いをしていること、あるいは結婚以上にイタケー王国を奪う意図があることが神アテーナイの怒りに合って殺された、としているのに対し、ノルベルト・オーラー(藤代幸一訳)「中世の旅」は、昔から認められてきた「客を迎える側の義務と客の守るべきルールに照らして、求婚者たちは明らかに逸脱し、オデュッセウスの財を蕩尽した行為は許されるものではない」から当然であるとしている。どちらの論にも説得力があるが、ノルベルト・オーラーが古代からの慣例である「客人権」について言及しているのが興味深い。このテーマは「中世」の章でもう一度取り上げる。

## 地図と情報

旅をするためには、道路や宿泊・食事などの施設だけでなく、旅行者が目的地や自分の居場所を知るための地理的な知識も欠かせない。また、山賊・追いはぎの類から守られる治安のシステムがどうなっているかも重要である。

まず地図について。地図ないし地理的な知識は、日常生活圏から外に出る以上欠かすことのできない要素である。織田武雄「地図の歴史」によれば、原始人にしても現代の未開人にしても、文字は知らなくても地図を描くことはできるという。先史時代の住民と同じように、現代のエスキモーや遊牧民など遠距離を移動する民族は、広い地域についてかなり正確な地理的知識を持ち、それらをよく記憶している。必要なときには砂や土の上に地図を書くことができ、こうした地図は砂絵と呼ばれている。もちろん、ペンや紙などを与えれば、かなり正確な地図を描けるであろうという。

矢守一彦「都市地図の歴史」によると、地図にはそれぞれの時代や民族の世界観に裏打ちされた世界図があり、その世界図の中に都市がはめ込まれて位置関係と情報が書き込ま



れている。また、世界図とは別に都市地図も早くから存在していた。都市地図の歴史については、世界像や広域に関する認識は持たないままの個別の場所の図面が先にあって、それらが都市地図に統合されていくのだが、そうなるためにはかなりの知的成熟が必要であるとしている。地図の歴史は、人類の知的好奇心ないし真実探究の歴史そのものであり、その成果でもあるといえよう。

「地図の歴史」によれば、人間が知りえた範囲を描いた世界図で現存する最古のものは紀元前7世紀頃の「バビロニアの世界図」である。これはバビロニア人の世界観を示すもので、大地は平坦で世界の陸地は円盤のような形をし、外周を取り巻く世界の海に浮かぶ形になっている。円の中心には世界の中心だと彼らが考えたバビロンがあり、それを貫いてユーフラテス川をあらわす2本の線が書かれ、ペルシャ湾を含むメソポタミヤ一帯がバビロン以外の都市とともに記載されている。旧約聖書の記述などからみて、ヘブライ人も同様の世界図を持っていたと考えられる（現物はない）が、こちらは地図の中心にバビロンの代わりにエルサレムが描かれているというわけである。

世界図は地理学や天文学を生んだギリシャによって大きく発達した。紀元前6世紀までに、ギリシャは黒海北岸から地中海のほぼ全域の沿岸に植民都市を築いたが、地理的知識の広がりによって、彼らの世界図はかなり正確に描かれている。この世界図の中に地域名や都市を書き込むことによって、多くの情報を含む地図が出来上がって行き、前5世紀のギリシャでは、すでに一般の実用に供されていたことがわかっている。織田の「地図の歴史」にはヘロドトスの「歴史」の地誌的な記述をもとに復元した世界図が載っているが、それ以前の「ヘカタイオスの世界図」までのように、外周をオケアノス（海洋）が取り巻くというバビロンの世界観はすでになく、外周は単に未知の部分として残されている。なお、紀元前5世紀のヘロドトスに至るまで地球は平たいものと考えられていたが、ピタゴラスからソクラテス、そしてプラトンに至る頃には地球は球体であると考えられるようになり、アリストテレスに至って地球が球体であることが立証された。

世界図は、ローマ時代になると飛躍的に情報量が多くなり精度も高まる。前1世紀頃になると、すでに知られていた地中海周辺にヨーロッパ北部、中近東からインドに至る地域が加わり、さらに紅海からモンスーンを利用してインドへ行く海上交通が発達し、もっと東の国々についての知識も増えていく。シルクロード経由の中国との交易も活発化して、地中海人の世界は大きく広がっていた。紀元2世紀の地理学者プトレマイオスの時代には、地球全体の4分の1は知られていた。プトレマイオスは球体である地球を平面の地図に置き換える投影図法を開発し、円錐面に経緯線を投影させる円錐図法を考案した。

世界図には知られる限りの都市や地名が記載されているが、都市地図の発展も顕著であった。都市地図はシュメール・アッカド時代のメソポタミヤから粘土板に刻まれた地図の破片が多数出土している。最古の都市図は紀元前2500~2000年頃とされるニップールのもので、堀・門・市壁・運河や神殿、貯蔵庫などの個別の建造物が記載されているという。

旅行者の必需品として地図が販売されるころまでいったローマ帝国の時代の地図につ

いては、第5章で採り上げる。

### 旅のガイドとガイドブック

ヘロドトスが自分自身の旅に基づいて各地の地誌や歴史、魅力・見所を紹介したことはすでに述べた。紀元前5世紀には、ギリシャ人はオリンピック競技会参観なども含めてよく旅をし、そうした人々のためにアテネ、スパルタ、トロイアなどを紹介するガイドブックが存在していたという。くだってローマ時代には、パウサニアスが「ギリシャ案内」という本格的なガイドブックを世に出している。ほかにも多くの旅人が様々な記録を残しているが、今日のように印刷出版されたわけではないから、広く行きわたるには至らず、事前に勉強して行くことになる。通常は、それらの記述を学んで人々を案内する今で言えばガイドが存在し、彼らが客に説明するのである。とはいえ、ガイドが語る情報はかなりいい加減で、ピラミッドを訪れるギリシャ人観光客は、ガイド料金を分担して、「ピラミッドは空中に出ていると同じ高さが地下に深く沈んでいる」（「トマス・クック物語」）とか、「白大理石で作られた巨大な彫像を直接見ると目をやられる」（ハロウェイ）などという説明を聞かされているし、紀元前1世紀のプルタルコスも「ガイドが行く先々の様々な絵文字や碑文などを、客が嫌がるにもかかわらず延々とおしゃべりをし過ぎる」などと書き記している。

これらの例は、別の文献に同じ話が出てくるから出典は同じであろうが、何が原典であるのかまでは今の私には突き止める力がない。