

第5章 古代ローマ帝国時代の旅行事情

古代ギリシャが「文化」を代表するとすれば、古代ローマは「文明」を代表するといわれる。言い換えれば、ギリシャは自然科学・地理学・哲学・美術・文学・演劇などの学芸の分野を開拓し発展させたのに対し、ローマはむしろ、政治・経済・農業・土木建設などの実生活の分野において法や制度を整え、社会システムの構築に優れていた。あるいは、ローマ人は、文芸については先輩のギリシャ人に任せて、現実生活に係わる政治や経済に重点をおいていたというほうが適切かもしれない。

ローマ人は、広大な帝国領内に舗装道路を四通八達させ、道路に沿って宿場を設け、旅を容易にした。海路も海賊からの保護のためのパトロールのおかげで安全であり、ローマ人は地図やガイドブックを頼りに帝国内を国際観光旅行して回っていた。そればかりでなく、富裕階級はローマから離れたナポリ湾周辺に別荘を設け、クマエのようなリゾート滞在地を発達させ、バイアエのような温泉滞在地などを整備し、近代観光の原初の形態をすでに展開していた。このように、19世紀の近代観光にも匹敵する発展をみせたローマ時代の観光のシステムが、帝国の瓦解とともにいったん消滅する。その廃墟の跡から観光は再生して行くのだが、観光現象は一般の政治・経済・社会・文化という潮流が表面に泡立てる波頭のごときのものであって、観光を理解するには、その現象を招来する社会経済史との因果関係を考察することから始めなければならないことを痛感させる。

シュライバーは道をテーマに語りながら、ローマは古代の大国家形成の最終形態であると言っている。言い換えれば、人類が試行錯誤しつつひとつの国家による永続的な広域支配を可能にし、過去の遺産を受け継ぎかつ学んだ上で、帝国統治の理想を実現したのがローマなのであった。そして、ローマ帝国の消滅後、再びローマのような高度の広域統治国家が現れることはなかったのである。新国家ローマは紀元前6世紀頃に現在のローマ周辺に姿を現し、支配地域拡大のための戦争に勝利しつつけた。まずイタリア半島を統一し、それまで地中海西部を支配していたカルタゴを壊滅させ、ついで東地中海から西アジアにかけての先進諸民族の遺産を奪取して継承し、最後にヨーロッパ内陸部の未開民族を制覇して史上最大の大帝国を作り上げた。その版図は、カエサル、アウグストス、トラヤヌス、ハドリアヌスなどの時代を経て、北はイングランド北部、大陸ヨーロッパではライン川の線からドナウ川を經由して黒海・小アジアに至り、南は北アフリカ沿岸からエジプト、シリアにかけてのオリエントまで、国境無き巨大地域を支配下に置き、およそ600年にわたって統治体制を維持した。

塩野七生の大作「ローマ人の物語」は、ローマの建国から周辺の征服、繁栄、そして衰退から滅亡に至る壮大な歴史ドラマを描出している。示唆に満ちた歴史物語であるが、その中でも、観光の観点から最も興味深いのは、第10巻「すべての道はローマに通ず」である。この巻は著者がローマ帝国の統治の基礎であるインフラ（＝公共事業）の整備をテーマにローマ史を横断する特別の巻である。街道網をインフラ最大の基盤とし、神殿、公会

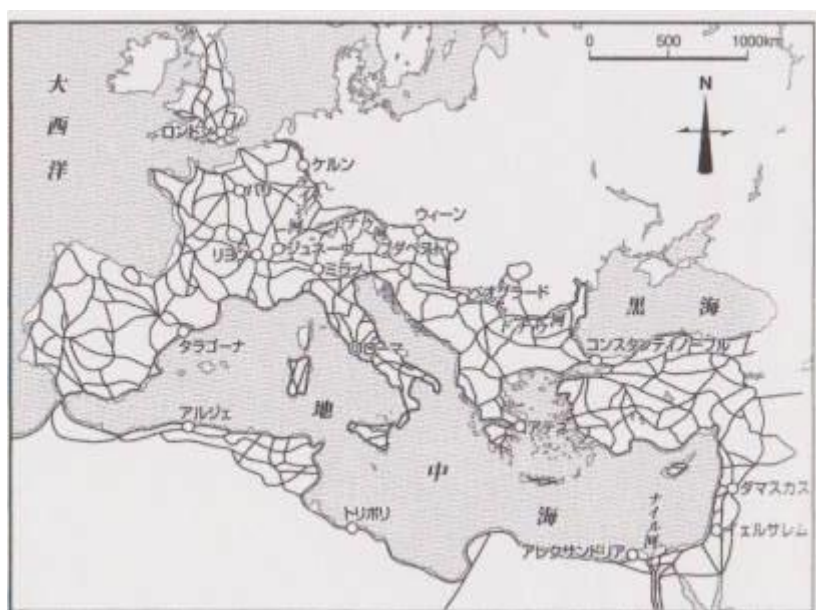
堂、広場、劇場、円形闘技場、公共浴場、上下水道などの整備事業とその背景の思想を解説する。また、インフラとはハードとソフトが相まってはじめて機能するのであるから、例えば他の巻で扱わなかった法律や医療や教育などの帝国統治のソフトについても独自の光を当てている。

とりわけ、すべての基礎になる街道と道路については、「道の文化史」や「馬車の歴史」と対比して読むとき、前2者があくまで道あるいは馬車をテーマとした専門書であるのにくらべ、塩野の物語は政治、経済、文化などすべてを含む社会史全体の中で道路を扱っており、その道を利用する旅行者にも多くのページを割いている。歴史書で旅ないし観光を扱うものは稀であり、塩野の旅についての考察は古代の観光を推測する貴重な文献として大いに参考にさせていただいた。ローマ時代の旅行事情を扱う本章の記述は、その大きな部分を塩野の紹介するところによっていることを予めお断りしておく。

ローマ帝国の街道と道路

ローマ帝国が敷設した全線敷石舗装による幹線街道網は、最盛期には 375 本、総延長は地球を 2 周する約 8 万キロに達しており、簡易な砂利舗装の支線を含めれば全長 15 万キロにおよんだという。塩野の「すべての道はローマに通ず」によれば、ローマ帝国の道路舗装は市内の主要道路はもちろん、市外の街道も車道の幅は 4 m で、その両側に交通量の多いところで 3 m、少ないところでも 1 m の歩道がついていた。ローマ人が道の一部と考えていた橋にも同様に歩道があり、また、森の中を通る街道は盗賊などの危険を配慮して車道と歩道合わせて 10m の幅とすることが義務づけられていたという。市内の道路については、79 年のヴェスビオ火山の大噴火によって埋没したポンペイの市街が発掘されて、当時の石畳の舗装道路の状態が復元されて、その実態を確認することができる。

下の図版に見られるような広大な帝国領域をローマの道で覆い尽くすためには、5 百年



以上の歳月がかかっている。建設の始まりは、紀元前 312 年当時の財務官クラウディア・アッピウスが、この時点でのローマ支配地域南端のカプア（ナポリ近郊）まで、全く新しいコンセプトによる道路建設を開始したときである。アッピウスの名を冠した「アッピア街道」は 20 年後に終点のイタリア半島東南端の布林ディシまで通じ、以後ローマの支配地域が拡大するたびに、その境界線まで街道を建設する政策が維持された。なお、ローマの道路の総延長は文献によって多少違いがあり、弓削達「ローマはなぜ滅んだか」は、3 世紀末のディオクレティアヌス帝時代の全線舗装の幹線道路は 85,000 キロであったとした上で、その長さをアメリカ合衆国（面積 936k m²）のインターステート・ハイウェイと対比し、国土面積が 9 分の 7 のローマ帝国（720 万 m²）にほぼ同じ「高速道路」があったのだから、ローマの道路がいかに凄かったかがわかると言っている。

「道の文化史」はローマの街道の実現は奇跡としか言いようがないと称え、「道路が国家にとって意味を持つのは、点と点を結ぶだけではなく、目の細かいネットワークを構築し、道路のどの部分もいつでも通ることができるよう常に補修などによる維持が行われなければならない。そして、不断の交通が血液の循環のような役割を引き受けるのである」と言っている。また、塩野七生は、ローマの街道建設とほぼ同じ BC 3 世紀に始まった中国の万里の長城と対比して、建設技術に差はないから、障壁を作るか街道を作るかは帝国の安全保障についての考え方の違いを反映しており、万里の長城が他を排除するための大工事であったのに対し、ローマは他を取り込んで永続的な社会を構成することに重きを置いた安全保障策であったと評している。興味ある指摘である。

ローマは、中国以上に長大な異民族との接触ラインを持っており、蛮族侵入のための防衛線を設けていたが、考え方としては侵入があれば直ちに撃退するための後方支援体制を優先していた。塩野が強調しているように、ローマは単なる武力による安全保障ではなく、制度としての安全保障を構築しようとしていたのであった。カエサルがガリア征服の当初から、ローマの方針は被征服民族を同化してローマ市民権を与えることであったから、多民族他民族を含みこむ支配地域は拡大し続けた。したがって、支配地域を外敵から守るには、越境不能の防壁を構築することではなく、侵入する者があれば直ちに撃退できる体制を構築することでなければならなかった。

この完璧なローマ帝国の街道網が、中世には放置され、建築用の石材その他のために掘り出して使われ、馬車が通行するのも困難なほどに劣化し、青銅器時代に逆戻りしてしまった。およそ 1000 年にわたって歴史は逆行し、ルネサンスを経て近代化への道に戻るようになるのだが、ローマ帝国衰亡からキリスト教中世に至る社会変動は、観光すなわち知的好奇心の発露や移動のためのハード・ソフトの発展という観点からすれば、明らかに歴史の逆戻りであり、歴史的必然を感じるのがいささか困難な展開となっている。

ローマが建設し、少なくとも最盛期には完璧に機能したインフラとは、まず目に見えるハードとしての道路・街道・橋・港湾、そして神殿、公共図書館や集会場がある広場（フォーラム）、娯楽施設としての円形・楕円形競技場、半円形劇場、さらに上水道、下水道、

公衆浴場などがある。眼に見えないソフトなインフラとしては、安全保障、治安、税制、通貨制度、郵便制度、貧者救済の制度、育英資金制度、医療、教育などが挙げられており、ローマ時代には、これらのすべてを備えていないと都市とは認められなかったのである。

ローマの街道を利用した人々

では、ローマの街道のネットワークを利用した人たちはどういう人たちであったのか。塩野の「すべての道は道路に通ず」の第1部第3章は「それを使った人々」というタイトルのもとに、詳しく解説している。

第一の利用者は、街道設置の当初の目的が軍団の速やかな移動である以上、軍団が最優先の利用者であった。ローマは制覇した地に占領軍を常駐させず（敗者との間に摩擦を生じるだけだから）、何か事が起これば軍団基地から現地へ軍を移動させるという方針を取っていた。実際、ローマは建国以来、領土拡大の戦い、絶え間ない異民族の侵入への対応、そして内乱も度々あって、完全舗装の街道は軍団の移動に大いに利用されてきた。軍団は歩兵、騎兵はもとより、後世の工兵に相当するエンジニア集団、野営用のテントや食糧を運ぶ輸送隊、医療チーム、牛や馬のための獣医など、すべて必要な物やサービスを内包する自己完結型の大グループであった。道路の建設は、戦闘のないときの軍団の兵たちの仕事でもあった。「すべての道はローマに通ず」には、『主要街道網全図』が付録としてつけられており、軍団基地が置かれた拠点都市が帝国の国境周辺に点在する位置が明示されている。ここから大軍団が速やかに戦場に移動できる体制が確立されており、これが安全保障を確保するローマの方針であった。ローマ軍は兵站（ロジスティクス）で勝ったといわれるゆえんである。

第二の利用者は郵便と公務である。ギリシャでは郵便は徒歩で運んだが、ローマでは国営郵便制度ができていて、馬や馬車を使って運んだ。それも、馬を駅ごとに乗り換えることでスピードアップしただけでなく、郵便の有無に拘らず定期的に配達人が行き来する制度になっていた。これは、カエサルが遠征中のガリアとローマとの間の連絡用に案出したリレー式の駅伝システムが発端で、その後国営制度として帝国全体に行きわたらせたのであった。為政者にとって情報伝達は最重要事項である。古代のどの国でもそれぞれの伝達の方式をもっていたが、概して必要のあるときだけ機能したのに対し、カエサルのシステムは常時使える制度にしたところが違っていた。公文書は資格を持つ運び人が皮製の筒に入れて背負い、1日70kmのノルマで馬を駆った。また、国営郵便制度であるからといって公文書を持って疾駆する馬と人だけで成り立っていたのではなく、郵便馬車で通常の手紙や小包なども常時運んでいた。

第三の利用者は一般の人々である。一般の利用者については、塩野の解説を少し長いが引用させていただく。

ローマ街道とは、歩道があって料金徴収所のない現代の高速道路と考えるとわかりやすい。それゆえに一般の旅行者だろうが周辺の農産物を運ぶ荷車だろうが、誰

もが使う道である。徒歩旅行者の通れない現代の高速道路とはちがう。そのうえ、祭日を待って郊外の山荘にくり出す都市生活者のような近距離の利用者もいれば、「世界の首都」のローマで一旗揚げようと、属州スペインを発ちピレネー山脈を越え、南仏を横断し、アルプスを越え、北イタリアを経てローマへと、長い旅路をたどってきた人もいる。また、東方からは、権力者の集まるローマだからこそ期待できる強力なパトロンに見出される希望を胸に、はるばる遠路を西に向かう芸術家もいた。

そして、当時の高速道路であったローマ街道を利用することで利益をあげていた人には、農民も商人もいた。山間部に孤立して生きていた時代は自給自足であったのに、街道網が整備されたおかげで村の産物を都市にもって行くのが容易になったからである。物産の流通によって生活水準も向上することがわかった人々が、ローマ街道の利用者の大きな部分を占めるようになる。可能な限り平坦かつ直線にし、しかも舗装までされていたローマ街道は、それまでの踏み固めただけの道よりも時間を短縮できただけでなく、荷も多く積み込むことができた。交通の回数が増えただけでなく、1回ごとの運搬量まで増加したのである。人と物が頻繁に交流するようになれば経済も活性化する。帝国全域に張りめぐらされたローマ街道網は、ローマ帝国を一大経済圏に変えたのであった。

もちろん一般の利用者の中には観光目的の旅行者もいた。というよりも、道路を使わざるを得ない人々のための施設・サービスの整備が、観光目的の旅をも生んだのである。事実ローマは道路だけでなく、道路利用者のための施設やサービスも忘れてはいなかった。

旅のインフラ

道路が未整備だったギリシャ時代と違い、ローマでは徒歩旅行のほかに、初めて一般の旅行者用の交通手段として乗用馬車が使われた。郵便馬車や個人の馬車はもちろん、他人と同乗する乗合馬車さえ走っていた。では、ローマ時代の馬車はどのようなものであったのか。

乗用の馬車 まず国営郵便制度に用いられた郵便馬車がある。郵便馬車には四頭立ての四輪馬車が使われ、四輪の上に箱を乗せた形の馬車で風雨を凌ぐことができた。この場合は緊急よりも安全が重視されたので、夜は後述の宿場「マンシオネス」での泊まりと早朝出発を繰り返した。

個人用の馬車には軽快な1頭または2頭だての二輪馬車もあり、乗る人は1人か2人、荷物を載せるにしても軽量のものに限られた。さらに「カルカ」*caruca* と呼ばれる寝台馬車まであった。革張りの幌で覆われていて、寝ながらの旅さえ可能であった。移動の時間にチェスを楽しんだり読書で過ごしたりすることもでき、1日平均25~30 kmを走った。このことは、いかにローマの道路舗装がしっかりしていて揺れが少なかったかの証明でもある。個人用の馬車を持たない人々のためには、今風に言えばハイヤーやタクシーに相当する

借り上げ用の馬車もあったし、さらに安上がりにするために、乗り合い馬車まであった。ただし、弓削は馬車の車輪にタイヤはなく、スプリングもなかったから、石畳の道路は快適であったとは考えにくいと言っているのだが。

サービスステーションと宿場 馬と馬車の往来が多いのだから、当然馬の交換や餌やり、馬車の修理などのサービスも必要で、そのための施設も完備していた。今日の修理サービス付ガソリンスタンドともいべきスタティオネス（駅：ステーションの語源）であり、スタティオネスのうち、宿泊施設（マンシオネス）のある宿駅が1日の行程ごとに設けられていた。宿駅間の距離は馬の交換所5ヶ所に対し宿駅1箇所の割合といわれているので、およそ60~70 kmに1箇所の割合で宿駅があり、知人や友人宅に泊めてもらえるあてのない人でも、マンシオネス（宿屋）の利用が可能であったから、気安く旅に出ることが出来た。宿駅やスタティオネスには付属施設として軽食レストラン「タベルナ」があり、それ以外に独立したタベルナも沢山あった。

「すべての道はローマに通ず」には、紀元333年にフランスの大西洋岸ボルドーからイエルサレムまでの長旅をした無名の巡礼者が、自分が通った街道すべてに所在する施設を丁寧に記録した資料があり、これに基づく図版が紹介されている。図版にはスタティオネスとマンシオネスに加え、食事が出来るタベルナも記載されている。これらは当時の旅人に大いに役立ったのはもちろん、後世の研究者にとっては、ローマ末期の旅行の状況を知るのにまたとない手がかりでもある。

観光旅行 舗装された幹線道路と宿泊施設のネットワークが整備され、全領域でローマの通貨が通用し、馬車が自在に走ったこの時代のローマ帝国内では、後世の基準でも観光客と呼び得るような旅人が大量に現れた。タールの「馬車の歴史」は、ローマ人の旅行については膨大な文献が残っているので、それをもとに名士や高官の旅行風景をかなり正確に描き出すことが出来るとして、次のように紹介している。

二輪のカートも四輪のワゴンも同じように使われた。どちらを選ぶかは、乗せるものの特長と道路事情に従った。短い旅でとくに山岳地に行く場合は二輪車のほうがよかったが、重い荷物を運んで平坦な道に行く場合や、長期にわたる旅行の場合は四輪のワゴンが使われた。旅行用ワゴンを引くのはラバか、小型だが脚の速いガリア産の馬だった（中略）。…ローマの上流市民階級や大金持にとって、旅に出るのは少しも目新しいことではなかった。事実、旅行に必要なのは金と召使だけだった。

かくして、ローマ人は整備された街道を利用し、地図やガイドブックを案内役にしてローマ本国内はもとより、広大な帝国領内の国際旅行を楽しんだのであった。

酒場と宿屋 街道沿いの宿泊施設は、国家の統制によって高いレベルが維持されたが、都市内の宿屋はどうだったか。ウラ・ハイゼ「亭主：酒場と旅館の文化史」は、古代では酒場と宿屋と売春が一体となっている様を描いている。古代ギリシャでは酒場と宿屋の悪名

が高かったが、ローマ時代でもそれはあまり変わらず、文学や文献を信じると、酒場・宿屋を営む者は男も女もごろつき、暴利をむさぼる者、詐欺師だらけだったように見える。たとえば、ホラティウスは「風刺」の中で、ローマ近郊には詐欺癖のある業者ばかりがうようよしていると述べているし、キケロには客の寝首を搔いた酒場の亭主の話まで書かれているという。また「道の文化史」の第2章には、ローマの街道における「娼婦と盗賊と兵士」という1節があり、やはり著名人の書いたものをいくつか引用した上で、文献に見る限り「庶民は野天で眠って盗賊の手におちいるか、宿屋に泊まって有り金の大部分をふんだかれるか、二つに一つだった」とか、「宿屋の亭主が旅人から奪えなかったものは、盗賊が手に入れた。盗賊はしじゅう宿屋から情報をもらうか、あるいはスパイを使って旅人を監視させたのである」などと書いている。とはいえ、ひどい目にあつた人ほどそのあくどさを書き残す傾向があるから、その辺を割り引いて考えたほうがよさそうである。それというのも、ローマ時代には、店主の客に対する賠償義務や保護義務を法によって定めており、客の持ち物を盗んだり、暴行を振るったりして法による客の保護義務をおろそかにすると厳罰に処せられたから、取締りとあいまって、しばしば描かれているほどすさんではいなかったであろう。

いずれにしても、上流階級の人たちは友人知人宅の世話になり、あるいは紹介状によって私的な待遇を得て旅をしたから問題はほとんどなかった。また、街道沿いの旅館はずっとまじな状態で、貴族や使節レベルの旅人も宿泊していたというから、文学に出てくる悪評高い宿屋は、酒と飲食の提供のほうが主で、寝泊りと女の提供が付属する類いの市内の店が多かったらしい。

「ローマの平和」と治安 「ローマの平和」の最重要要素のひとつが治安であった。いかに完備した道路を造っても、山賊を恐れているは旅に出られないし、郵便制度も途中で奪われる心配がないからこそ利用できる。ローマ帝国では、初代の皇帝アウグストゥスの時に公衆の安全を保証する警察制度が創設され、2代皇帝ティベリウスが宿駅ごとに警備隊を配置してローマ街道を行く人や車や郵便の安全を保証し、治安維持の制度を帝国内の全域に徹底させた。街道でも市内でも、一人歩きが不安では経済の活気も失われてしまうからであった。

塩野は、帝国内を隈なく旅したことで知られるハドリアヌス帝が、軍隊も連れず少人数でどこへでも行ったことに感嘆し、それほどローマの平和のもとでの治安がよかったと強調している。むろん、どこの時代のどの国でも山賊、盗賊の類いはいた。だからローマでは、つかまれば極刑にされるなど刑罰を極めて厳しくし、実際にそうすることで治安を保っていたのであった。ただし、建前は建前として、ローマの街道にも盗賊は頻繁に出没している。前述の「娼婦と盗賊と兵士」では、被征服民族の中の不満分子はどこにでもいて群れをなし、りっぱな街道も「被征服者が支配する眼に見えない沼の中を通る堤」にほかならず、しばしば盗賊に脅かされることがあったという。実際、帝国が最盛期を過ぎると、アッピア街道のような主要街道でさえ、3世紀には2年間に亘って盗賊に支配されたこと

があったという。帝国の衰亡期には、蛮族の侵入が激しくなり、当然ながら次第に治安も保たれなくなっていった。

地図と情報

地図とは情報の集積である。どんな国家でも情報の重要性を知っており、情報収集には熱心である。塩野によれば、違いは集めた情報を統治者間だけで占有するか公開してしまうかにあり、古代ローマでは統治者が集めた情報を独占せずに公開する方針で一貫していた。国の安全と治安を守る軍団にとって、担当する地域の詳細な地図なしには責任を全うできない。距離や地勢を書き入れた最新の地図を常時手元に置いておく必要があったし、担当地域だけでなく、一朝事あればどこへでも出かけなければならないから、帝国全域の地図について参照できなければならなかった。ローマ帝国は、かくして集積した地理的知識を一般に公開した。皇帝が建設させた公共建造物の列柱回廊の壁面には、色大理石を使って属州別に色分けした帝国全図が貼り付けられ、市内の書店では様々な種類の地図が売られていた。

ローマ時代の旅行地図 旅行者用につくられた地図と旅行情報のいくつかが、2000年後の今日も現存しており、「すべての道はローマに通ず」に詳細に紹介されている。その第一は、円形のマイル塚の形をした銀製コップである（ローマの街道にはすべて約1.5kmごとにマイル塚が設置されていて歩行距離を知ることが出来た）。持ち歩き用のこのコップの周囲には、ローマ帝国時代の主要幹線街道のひとつであるイベリア半島南端のカディスを出発し、スペイン、フランスを海沿いに北上したのち東進し、アルプスを越えてトリノからローマに至る街道の旅行情報が書き込まれている。総行程は2700km、都市名は出発地と到着地を含めて11都市あり、都市名と都市名の間には文字と数字がびっしり書き込まれている。文字は宿泊施設、馬の交換と馬車の修理場、飲食場所などの案内であり、すべてのサービスを提供する11の都市名と相互間の距離が数字で書かれている。つまり、平均して27kmに1ヶ所の割合で完全な旅客サービスを受けられる場所が設けられていたことになる。ちなみにそれらの都市名は今の地名で言うと、カディスを出発し、順にコルドバ、バレンシア、タラゴナ、ナルボンヌ、アルル、トリノ、ボローニャ、リミニ、ファーンを経由して首都ローマに至る行程である。旅客はマンシオネスでこのコップを買い求め、表面に刻まれた情報によって、どれくらい行けば何があるかを知ることができた。この街道に限らず、主要街道では、同様のものが販売されていただろうと推測されている。

第二は、タブーラ・ペウテングリアーナと呼ばれる絵地図である。有名なプトレマイオスの地図が、緯度と経度を正確に表現しようとした地理学的な地図であったのに対し、こちらはデフォルメして、旅行者に便利な情報を絵や記号を多用して沢山書き込んだものである。たとえば、地中海は緑色の細い帯状に縮小し、需要の大きいイタリア半島に広い紙面を費やしなから、北はバルト海から南はサハラ砂漠まで、西はイギリス、スペインから東はインドまでの領域を、12枚の羊皮紙をつないで描いたものである。オリジナルは4世

紀に造られ、11世紀にこれを模写したものがウィーンの国立博物館に所蔵されて現代に伝えられた。現物は西端のイギリスを欠いているが、長さ6.75m、幅34cmの両端に棒をつけた巻物状で、これをほどこきながら見るようになっている。塩野によれば、これらの2種の地図や旅行情報は一般に市販されており、文字だけの Copp とこのような絵入りの地図を併せて旅の情報として使用したのであろうという。

ガイドブックの元祖パウサニ阿斯 ローマが前6世紀にイタリア半島中部に姿を現した頃、半島南部とシチリア島は、すでにギリシャの植民地になっていた。言い換えれば、ローマはギリシャの先進文化が半島の南半分を支配する中で誕生し発展して行ったことになる。建国神話もギリシャ神話からの借り物が加わり、神々もギリシャの模倣であった。逆に言えば、戦争に勝利して大帝国になったあとも、ローマ人はギリシャに憧れ、文化を吸収し、模倣しながら発展させてきたのであった。支配者となったローマ人が海外旅行の第一の旅行先に選んだのも、当然ながら先進文化の地ギリシャであった。そうした背景があって、パウサニアスの旅行ガイドブック「ギリシャ旅行案内記」(全10巻)が誕生した。

ローマ帝国絶頂期(紀元2世紀)に生きたパウサニ阿斯は、リディア(現代のトルコのエーゲ海沿岸の地方)生まれのギリシャ人で、小アジアや北アフリカやイタリアなどを広く旅行したあと、ローマの支配下に自由を失っている祖国ギリシャの文化再興の悲願をこめて、全10巻に及ぶ「ギリシャ旅行案内記」を刊行した。それも行き当たりばったりで場所を選ぶのではなく、第1巻のアッティカ地方を皮切りに、ギリシャ全土を順路にしたがってくまなく旅し、神殿・聖所や公共建造物、墳墓などの「名所旧跡」の歴史や見所を整然と解説している。J. G. フレーザーは、「パウサニ阿斯がいなかったらギリシャの遺跡は、指針のない迷路、答えのない謎のままだったであろう」と彼の功績を称えているが、実際に19世紀以降の古典ギリシャ考古学は、発見された遺跡とパウサニアスの記述を照合しつつ進められたといっても過言ではない。

パウサニ阿斯は、自ら偉大な旅人であっただけでなく、意図的に同時代や後世の旅人のために旅の仕方と観光情報を集大成し、今日の「観光ガイドブック」に相当する著述を残した最初の人物である。自ら旅を楽しみ、旅から学び、多くの記録と記述を残した旅人は数多い。しかし、旅を楽しみ旅から学ぶことと、他者のために旅のガイドブックを刊行することとの間には大きな懸隔がある。本稿のねらいが、社会現象としての観光の発展を辿るに当たって、旅をする側から観光を捉えるだけでなく、むしろ観光をさせる側、観光客を受け入れる側、観光を可能にする諸産業の側から「観光現象」を見ていこうとするものである以上、パウサニ阿斯こそ観光産業の最重要の祖先の1人であり、その意味で古代の観光を代表する第一人者といっていいただろう。

ついでに言えば、ドイツの歴史・考古学者エルンスト・クルチウスが、1877年5月ギリシャの名匠プラクシテレスの傑作「ヘルメス像」を、ヘラの神殿のパウサニ阿斯が記載したとおりの場所で発見したことで、パウサニアスの「旅行案内記」の正確さが再確認され、評価を一段と高めたし、「古代への情熱」で有名なシュリーマンは「自分がミュケーナイの

遺跡を発見し得たのはパウサニアスを読んだおかげである」と言い切っている。

ローマ時代の余暇と娯楽

ギリシャ語の余暇は学校の語源となったスコレである。ギリシャ人は文芸もスポーツ競技も、その他の娯楽でさえも、すべて上達を目指して競争的に行い、その競争に勝利するために余暇を活用することを人生の重要な目的と考えていたかのごとくであった。とはいえ、遊びを楽しむ人の数も、娯楽の種類や手段もまだそれほど多くはなかった。これに対しローマ人はもっと即物的にレジャーを楽しみ、限りなく快楽を追究していったように思われる。ローマ市民は属州から流れ込む莫大な富と奴隷たちの労働に支えられて、仕事は午前中で切り上げ、午後はもっぱら余暇にいそしんだという。

パンとサーカス 帝政ローマでは「パン＝食糧」と「サーカス＝見世物・娯楽」を皇帝が無料もしくは廉価で提供した。これは支配者としての権威を認知させるにふさわしい行為と考えられ、帝国各都市でも、有力者がこれを真似て同様の催し等を主催することで権力の維持に努めたのであった。食の保証と娯楽の提供は為政者による恩恵ととらえられる一方で、詩人ウェナリウスが民衆を政治的盲目状態におく愚民政策でもあることを皮肉って使った表現が「パンとサーカス」であり、後世の人たちがローマの退廃的生活を非難する際の決まり文句になっていた。塩野は市民に食を保証すること自体がいかに大変であるかを「ローマ帝国」の予算をあげて弁護しているが、人類が良くも悪くも初めて民衆規模で娯楽を享受できる時代を迎え、さらには爛熟と退廃を指弾される社会に到達したのであった。

彼らは余りある自由時間をつぶす必要があり、そのために最も人気があったのが公共浴場での娯楽と社交、劇場・闘技場での見世物の見物であった。

劇場と円形闘技場 ローマの演劇は劇場も劇のスタイルもギリシャ劇の伝統を受け継いでいるとは言えるものの、ギリシャ劇のもっていた宗教性、哲学性を早々と失い、ローマ市民の享楽生活に迎合して、大衆受けのする演劇を取り入れていった。通常の演劇のほか、身振り芝居や道化芝居、曲芸・腹話術、それに性的なくすぐりや相当卑猥露骨な出し物まで、様々なものが劇場で演じられるようになった。多様なショービジネスが繰り広げられ、ローマ市民の大なる娯楽となっていた。

もうひとつの人気娯楽が様々な格闘競技の見物であった。中でも戦車競争は今日で言えばF1レースのような刺激的なスポーツ観戦であった。戦車競争はギリシャの叙事詩「イーリアス」に、アキレウスの親友パトロクロスの葬送の競技として行われたとされているのが最古の記述で、古代オリンピック大会では、当初から最終日のハイライトになっていた。ローマ人もイタリア半島に住んでいたギリシャ人經由これを取り入れて早くから戦車競争を行っており、娯楽の花形だった。前146年にローマがギリシャを支配下においてからは、直接ギリシャの戦車競争の方式を採用して一段と華やかなものになった。戦車競争

には巨大な競技場が必要で、帝政期以前にアヴェンティーノの丘とパラティーの丘の間に今も残る大競技場チルコ・マッシモが建設され、15 万人以上を収容した。研究者によれば、映画「ベン・ハー」に登場する戦車競争のシーンは、当時の様子をかかなり正確に伝えているという。

剣闘士の競技は、大規模な葬儀の結びとして広場で行われていたものが、こちらもローマ人に欠かせぬ娯楽として発展した。ティトゥス帝のときに完成した 5 万人収容の円形競技場コロッセウムは、大競技場では味わえぬ親密な空間を作り出し、皇帝と民衆との接触の場として利用された。ちなみに、半円形の劇場はギリシャから学んだものだが、円形の大競技場はローマ人が発明したものである。

なお、娯楽は日のあるうちだけが原則だったが、コロッセウムでは灯火を無数にともしてナイターも行ったという。皇帝のおかげで、日が落ちれば寝るしかなかった庶民も豪華で贅沢な娯楽を体験できたのであった。

ローマ時代の浴場 古代ローマの大浴場は初代皇帝アウグストゥスによって始められ、のち支配下の各都市には必ず大公共浴場がつけられていった。入浴は衛生的にもよく、心身ともにリフレッシュする機会として、為政者が積極的に利用を促進した。最初は質素な施設だったが、次第に豪華かつ大規模になって余暇を楽しむ人々をひきつけ、「ローマ風に文明化された生活」の象徴となった。ローマの風呂には熱水浴・温水浴・蒸気浴があり、冷水プールもあったが（ギリシャでは冷水浴だけ）、このような大規模の公共浴場を可能にしたのは、ローマ帝国が都市への上水道を整備してふんだんに水を供給したからであった。

また、公共浴場は単に入浴するだけの場所ではなく、併設された庭園には散歩やゲームや社交のための空間も準備され、さらに図書館、美術館、会議室などもあって、都市の総合的な文化・娯楽施設となっていた。紀元 216 年に建設された有名なカラカラ浴場は敷地が 12 万 4000 m²もあり、2300 人が同時に利用できるほどの規模であった。午後 1 時に開場の鐘がなり、貴族も庶民も大人も子供もゆっくりと楽しんだ。初期には日のあるうちだけ開場して夜は閉鎖され、男女別浴であったが、帝国末期には夜も使用され、男女混浴も許され、退廃的な娯楽の場所となっていたことはよく知られている。

サチュリコンの世界：逸楽と飽食のローマ文化 弓削達「ローマはなぜ滅んだか」には、第 6 章「悪徳・不正・浪費・奢侈・美食」と第 7 章「性解放・女性解放・知性と教養と文化」において、最盛期のローマの上流階級の爛熟と退廃の生活ぶりが描かれている。「食べるために吐き、吐くために食べているのだ」というセネカの批判は、過食の贅沢に対する怒りだけでなく、全世界から集めた富を奢侈と浪費に蕩尽する不健康な悪徳に対する文明批判でもあった。

そうしたローマ時代の生活文化を風刺小説にして後世に残してくれたのが、ペトロニウスの「サチュリコン」である。サチュリコンとはサチュロスたちの物語の意であり、サチュロスとは野生的で遊戯を好み、跳んだりはねたりするギリシャ神話に登場する少々品の

悪い悪戯者たちである。ネロの側近でもあった文化人ペトロニウスが、ネロを楽しませるために作った物語ということになっているが、豊かな帝政ローマ初期の社会を風刺的に活写した作品として伝えられてきた。主人公の修辞学校生エンコルピオスが、様々な体験を豊かな表現で面白おかしく語っていく。テーマは学校教育だったり、剣闘士だったり、法律だったり、ローマの市民生活の種々相が取りあげられる。同書は5つの物語から構成されているが、他の4編は欠落が多いのに「トリマルキオの饗宴」だけがほぼ完全な姿で残っている。

「饗宴」の舞台はナポリ湾に面した港町で、饗宴に招かれたエンコルピオスの語りで物語は進む。饗宴に参加するにはまず公共浴場で身をきれいにする必要があった。エンコルピオスも入浴し、マッサージを受け、球戯場でゲームを見物し、トリマルキオ老人の凄まじい浪費ぶりに驚く。饗宴に入ってから、邸宅の俗悪な飾り付けや、飽食の胃に食欲を起こさせるための、前菜からメインディッシュ、デザートにいたる贅沢にして奇抜な料理の数々や、客を楽しませるための数々のエンタテインメントを通じて、当時のローマの逸楽と飽食ぶりや、成金の生活ぶりが活写される。

ローマ時代、饗宴は飲食とともに会話を楽しむ大いなる娯楽の機会であったが、「トリマルキオの饗宴」は、トリマルキオの成金ぶりや俗悪趣味をサカナにその実態を生き生きと描いて、爛熟のローマ文化を象徴する作品となった。フェデリコ・フェリーニが映画化し、日本では「サテリコン」のタイトルで公開された。

世界遺産ポンペイ NHKの世界遺産紹介の番組で、「世界遺産とはタイムカプセルのようなもの」と言う表現が使われていた。長い年月を経て、遠い過去に生きた人々への思いを誘う歴史的な遺跡や環境だからである。世界屈指のポンペイ遺跡は、その中でもまさにタイムカプセルと呼ぶに相応しい遺跡である。900年もの間噴火せず、山肌は緑に覆われていたヴェスビオ火山が紀元79年に突然噴火し、ふもとのポンペイやヘルクレニウムなどの風光明媚な南イタリアの市や町を一瞬のうちに厚い灰の下に埋めてしまった。そして、そのまま1700年もの間存在すら忘れ去られていたポンペイは発見され、発掘された。ローマ帝国が繁栄に向かっていた紀元1世紀の人々の生活が、逃げる間もない突然の災禍であったゆえに、ほとんどそのままの姿で発見された。豪華な邸宅や公共建造物はもちろん、通常なら消滅してしまう庶民の住居や日用品に至るまで、厚い灰の下から姿を現すという稀有の発見であった。

貴族の邸宅の壁は一面壁画で飾られていた。青柳正規監修の写真集「ポンペイの遺産：2000年前のローマ人の暮らし」を見ると、様々なタイトルのもとにポンペイの人々の生活がまとめられている。「モザイクで描かれた歴史」には有名な『アレクサンドロス大王とダレイオス3世との戦い』もあるし、「ローマ式饗宴」の項には退廃的な饗宴を描いた『ヘリオガバルス帝のバラ』や『奴隷にかしずかれての饗宴』のほか、使用された銀の食器類の写真も紹介されている。「市民の楽しみ」の項では、演劇や音楽に関する絵画やレリーフ、ローマ式入浴や闘技場のたたずまいの写真もある。「美食を可能にした豊かな産物」「娯婦

の館」など、見ていて飽くことがない。上述の「トリマルキオの饗宴」はナポリ湾のさる港町が舞台とされているが、まさにポンペイの遺産を目にすれば、文字によって想像するだけだった世界が生々しい現実味を帯びてくる。この一帯はクマエ、バイアエ、ブテオリ、ナポリ、ポンペイ、ヘルクラニウムなど、古くはギリシャ植民都市として栄え、ローマ時代には上流階級の別荘地として繁栄を謳歌していた地域であった。

エドワード・ブルワー＝リットン卿の「ポンペイ最後の日」(中村詳一訳)は、ポンペイの発掘が本格化する少し前の1834年の作品であるが、この時点ですでにポンペイは屋外博物館の様相を呈し、1831年に「ファウノ(牧羊神)の家」と名づけられた建物で、5m×2.7m大の《ペルシャ戦争を戦うアレクサンドロス大王》のモザイク画が発見されて話題になっていた。金子史朗「ポンペイの滅んだ日」が、同書の次のくだりを引用している。19世紀のヨーロッパ人が1800年も昔のローマ人の生活の息吹を感じたときの感激をよく表しているので、あえて孫引きさせていただく。

「ポンペイは、その時代の文明の縮図であった。その城壁内の狭い範囲内には、栄華が与え得るあらゆる贈物の標本があった。その精細な、輝く商店、小さな宮殿、浴場、市場、または劇場や曲芸場に…。その市民の活動、むしろその腐敗に、精美、むしろその悪徳に全(ローマ)帝国のモデルが見られた。それは神が地上の偉大な帝国の表象を残して置くのを、喜んでなされた、玩具であり、遊び道具であり、また陳列館であった。そして、神はやがてそれを、子孫を驚かすために、時から隠された。…それは、この世には新しい物はなにもない、という教訓である」(中村詳一訳)。

余暇と観光

観光は最大の余暇消費であるが、お金と時間が有り余ったローマ貴族やエリートたちの観光はどんな風であったのか。ローマのエリートたちはナポリ湾に別荘を持つのがステータス・シンボルであり、頻繁に別荘に出かけて時を過ごしていた。

ヴィラ(別荘)での滞在 カッソンの「古代の旅の物語」は、紀元前2世紀の共和政時代のローマ貴族がローマ近郊の内陸山地やナポリ湾の風光明媚な海岸地帯にヴィラを作り始めていたと書いている。海岸地帯は冬は快適だが夏は地獄の暑さになるから、避暑地としての内陸山地と避寒地としての海岸の両方に別荘を所有する者が多かった。それもいつも同じところでは単調なので、上流階級はあちこちにヴィラを所有するのが常であったという。「古代の旅の物語」は、キケロを代表として、別荘滞在という「観光」を解説している。これによると、キケロはヴィラを六つ持っており、二つはローマ南東のアルバの丘陵、その他は海岸地帯であった。ほかにこれらのヴィラを行き来する際に必要となる宿泊用に道路沿いにいくつもの宿泊施設をも所有していたという。キケロは貴族の出ではなく才能によって政治的、社会的地位を築き上げた「新人」であったが、社会で成功するにはナポリ湾沿いに別荘を持つのは絶対に必要なことであったという。最初は辺鄙なところを買ったが、地位を得て二番目に建てたのが上流階級の集まるクマエであった。クマエでは「新人」

であるために、ここに集う上流階級に鼻もひっかけてもらえなかったことを生涯悩んでいたという。それでも共和政時代の彼の休暇仲間として名前を挙げられている著名人として、雄弁術で彼に対抗できる唯一の人ホルテンシウスとか、美食家で知られるルクルス、説明の必要もないカエサル、ポンペイウス、マルクス・アントニウスといった人々が並んでいる。前 59 年 4 月にキケロが友人に書き送った書簡が引用されているので、孫引きさせて頂くと、こんな調子である。

私はパレスの日（4 月 21 日）に、フォルミアエ（最初に獲得したローマからナポリへの途中の海浜のヴィラ）に行こうと思う……。そして、5 月 3 日にアンティウムに着くことができるように、5 月 1 日にはフォルミアエを出発する。4 日から 6 日までアンティウムで剣闘士競技が行われることになっていて、トゥリア（キケロの娘）が見たがっているのだ。その後、トゥルスクへ行き、そこからアルピヌムに行くことを考えている（ともに山地に持っているヴィラ）。

中でも特に人気があったのは

ギリシャ観光

ローマ帝国の衰退と滅亡

500 年以上続いたローマ帝国の支配も紀元 4 世紀に入ると揺らぎ始める。一方では、勝者必衰の定めか、内側からの衰退が始まり、それに合わせるようにライン川、ドナウ川の東側からのゲルマン諸族の侵入が増大する。その様は、塩野の言葉を借りれば、「堤防が決壊するたびにその個所に駆けつけ、応急処置をほどこしてひとまずは洪水の阻止には成功するが、休む間もなく別の個所が決壊し、そこにも駆けつけて応急措置をほどこす、という状態の恒常化であった。」

375 年、ゲルマン諸族のさらに東の内陸アジアから発した野生的なフン族の西進によって、東ゴート族が西側に押し出され、さらに、ドナウ川の東にいた西ゴート族がローマ領内になだれ込んできた。ローマ帝国には西ゴートを武力で防衛線の東に押し戻す力はすでになく、彼等の領域内居住を認めた。375 年はローマ帝国自慢の街道のネットワークの維持や補修が行われた最後の年でもあり、この後次第にパックス・ロマーナの下での自由な旅行も失われていく。

395 年にテオドシウス帝が亡くなってローマ帝国は東と西に分離し、西ローマ帝国は 476 年オドアケルをリーダーとする蛮族出身の将軍たちの反乱によって皇帝が退位させられ、後任が就任することなく、自然消滅的に滅亡した。

帝国滅亡後に登場するのは、キリスト教に改宗したかつての蛮族の国々の西ヨーロッパと、東ローマ帝国の後身のビザンチン帝国、それに、アラビア半島から発して西アジア方面までを支配し、さらにイベリア半島を含む地中海南部と西部をも征服したイスラム大帝国であった。ローマ帝国の支配原理は政治権力と武力による支配であった。爛熟するロー

マ文化へのアンチテーゼのごとく、貧しく虐げられた階層の間に広がったキリスト教は、神の名において権力に従わないゆえに受けた禁止と弾圧から容認へ、そして帝国末期には唯一の国教として新たな姿で登場する。帝国滅亡後の統一権力不在の中で、キリスト教はとくに民衆の救済などの事業によって蛮族の中にも深く浸透し、中世ヨーロッパの支配原理となっていくのである。

観光の発展のためには、好奇心の発露や人生を楽しむ余裕と、旅を可能にするハード、ソフトのインフラが必要である。古代ローマ帝国が一度はそれらをすべて成し遂げたのだが、キリスト教中世の 1000 年の間にその条件のすべてが失われ、15 世紀のルネサンスの胎動の中で、再び旅と観光が装いを新たに登場してくるのを待たねばならない。