

羅馬の驛制

三井 高陽

序 說

西歐近世郵驛の原となりしものは、實に彼のペルシア大帝國の夫なりしこと、余が本誌前號に説けるが如し。然るにペルシアの行ひし處は未だ完きものと稱し難く、ペルシア、ギリシアを経て、大羅馬帝國によりて、其燦然たる文化的諸施設の中にも、特筆すべき規模雄大なる驛制を布くに及び、やうやく其道路施設、替馬計劃に細き注意を拂ふに至れり。現に今日尙現存せる當時の石道里標石に於て其實を示して居れり。ローマの驛制を知らずして近世郵制を知ること難きは中世の諸制皆ローマに倣へるに因ればなり。

Ⅰ 初期羅馬の驛制

ローマの驛制は其施設の目的が主として軍用にありしを以て、世間或はこれをローマの軍事的施設の一として考ふるものなきにしもあらず。然れどもローマの驛制が單にローマの軍事的發展のみに寄與せしとは斷じ難く、大羅馬の文化的施設としてこれを考察する時は亦如何に其完備せる制度がローマ國運一般の伸展に與りて力ありしかを知るべきなり。

ローマの通信制度を代表する名稱は、クルスス・プブリクスなり。ローマ史家一般の定義に従へばクルスス・プブリクスは、

皇帝及官府の急便に資する爲、無償にて人馬を提供すべき義務を人民に負はしめたる極めて組織的な驛制

なりと稱せらる。

ローマが共和制下に治められたる（紀元前五百十年以降）當時にありては、元老院が軍隊の司令官と常に密接なる關係にありて、國營の驛路の如きは定期往還の文使以外に、軍用の爲ならば何時にても繼馬の使用し得る權能を軍隊に附與し、元老院は道路の使用權と繼馬の使用權とを全く軍隊の自由の下に置くことを餘儀なくせられ、軍用の報告傳令等は他の通信を措きても、第一に送達する有様にして、これが更に進んで、司令官自から必要と認めたる時は、元老院の手を経ることなく直接に管理し、通信機關を利用するの權能を附與せらるゝに至れり。

當時の通信に使用せられし飛脚を分ちて左の二つとなす。

一、ベレダリー (Veredarii)

二、クルゾレス (Cursores)

ベレダリーは一名をボチチイ (Positi)。エクイテス (equites) とも稱せられて、騎馬飛脚を指し、クルゾレスは人足によるの飛脚を指せり。

この施設は紀元前五十年ユリウス・ケイザルの時に根本的大改良を加へられ、同二十七年アウグス・ス・ケイザルの擴張を見る迄存續せられたり云ふ。

2 ローマ盛時の驛制

ユリウス・ケイザルの手によりて施されたる改良はすべての點に於て規模を擴大するにありて、其施設がローマ國運の發展に伴ふ當然の必要より生じたるものなりしが、彼の施したる改良は、餘りに幹線に力を注ぎ過ぎて分道に留意せず、爲に驛路の充實は其範圍割合に大ならざりしが、アウグス・スは既に存せるクルス・ス・プブリクス・の制度を其道路の土木的改造、路程の延長等に或る理想を以て擴張せんと欲したるも、其治世中に全版

圖に及ぼすに至らず、紀元百十七年以降の帝政中、ハドリヤヌス、アントニウスピウス、セベルス
の三帝の時代を経て道路網は漸く細く、其延長約十二萬キロメートルに及べりと稱せらる。當時
の道路の主なるものを見るに。(第一圖參照)

第一路 Mediolanum (今日のミラノ)—Gallica

(今日の佛國領土)

第二路 Genua—Masilia—Narbo (今日の佛國の

ノルボーンヌ)

第三路 Aquileja—Byzantium (君府)

第四路 Brundisium (今日の佛國ブリジジ)—

Alexandria

第五路 Neapolis (今日のネーブル)—Rhegium

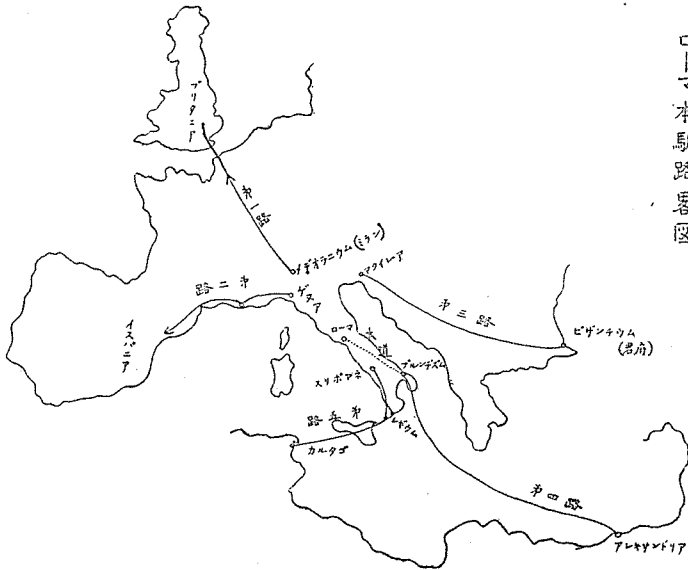
(今日のレギオ)—Carthago

あり、勿論各道共に其築造廣狹に差異あり、これ
等外出本道の外にローマ、プリンジシ間の國內本
道たるピア・アピア(Via; Appia)は今日尙ローマ

第一圖

(紀元百十七年乃至二百一十年前後)

ローマ本駅路畧圖



盛時の面影を傳へ居れり。このピア・アピアは幅員八米突、花剛岩を布きたり。他の幹道の幅員は三米突内外なりしと云ふ。

然らばこれ等の大驛路は如何に設備せられ如何に使用せられたるか云ふに、勿論主目的が全版圖統治上、軍用の目的にありしを以て、軍隊の輸送軍用品の運搬等を以て其第一の任務として、各路には驛を置き、其驛に少くとも四十頭の馬又は騾馬等を備へられ、一時これが管理が近衛兵司令官の手にありし時の如きは、驛員、驛夫、皆兵士を以てこれに充てたる有様にして、驛長に將校、驛夫に兵士、雜役は老廢兵を用ひ、從順なる奴隸を加へて用ひたりしと傳へらる。

3 里 標 石

ローマの道路は正しき間隔を以て里マイルストーン標石を立つ。ローマの中央市場に鍍金の本標石あり、こゝを中心として各道路を分ち、各道に里標石を立つ。ロ

ーマの里標石は里程を示す極めて實用的の目的に出でたるものと云ふよりも、當時の宗教的儀禮より天帝への奉納のため石標を立て、又は國家的に記念すべき事實を彫刻して、里標石として道路に立て、以て交通の便に充つることを兼ねたり。

今日里標石の代表的のものにて人に知らるゝは羅馬の法王パチカン廳に存する大理石にて造れるもの、埃國維納郵便博物館にある古代里標石の複製のものなるが、余の實地踏査するところによれば、埃國インスブルック(Insbuck)にある數個の里標石こそ眞のマイルストーンと稱し得るものなりと思惟す。ベダリウス氏が其著萬國郵便誌(Verdarius: Das Buch von der Weltpost. Berlin 1883)にメツツの奉納標石とパチカンの標石について記せしに止るは吾人の甚だ解釋に苦しむところにして、これは所謂獨語の Vorstein にして meilenstein より稍遠きものなり。

インスブルツクに現存するものゝ尤なるものは
インスブルツク郊外アンブラスの古城の外廓に保
存せらるゝものを以て第一とす。里標石と認めら
るゝもの五個あり。いづれも紀元一九三年のもの
と定めらる。當時ハルよりインスブルツクを通り
て今日の伊太利と埃太利の國境の村邑なるブレン
ナーに至れるチロール道に立ちたるものにして、
今日この道は廢せられて全く認め難きも、いづれ
も今より四百年前、廢道の際又は土地整理の時に
收められてこの古城に保存せらるゝに至れるもの
なり。これによりて見るに、いづれも大理石又は
其他の硬質の石を以て造られ、文字の判讀し得る
もの少なし。

これに反してインスブルツク博物館にある標石
は天下周知の羅馬史料にして、又嚴密なる意味に
於ける里標石なり。其一は一八二六年ボラノ（今
日の伊太利領チロールにあり）にて發掘せしもの

にして彫文左の如し。

IM Cæs
d. n. fl. cl. iulii
ano p. f. victori
ac triumph. semp
ang. p. m. im uiico

NSS-BONO
RPNATO PATR
IPATRIAEPRO
CONSS
M. P. L.

第二に主要なるは、皇帝デシウス及其子デシウ
ス、キンテウスを記念せしものにして、紀元二百
五十年の建造に係り、一八三五年夏チルルの北西
七百二十米ブラテレ村にて發掘せしものなるが、
同所は當時フラゲンスタイン城の城域にしてゼー
フェルドに向ふ村道地下六米半のところに横りし
ものなり。

右の文中の括弧内の文字は原彫になきも、略字の
みにて判讀し難きを以て、假に全文を加へたるも
のなり。

尙一個完全に存するものに左の如きものあり。
これは一七五七年夏シェーンベルグの農畑より發掘せしものなり。

IMP(eratori) CÆS(ari)
CA(io) MESS(io) Q(uinto) TRA(iano)
DECIOP(io) F(elici) INV(icto)
NG(usto) P(ontifici) M(aximo) TR(ibunic) P(otestate) II
P(atrī) P(atrīæ) ET MESSIS
DECIO ET QVIN
TO NOBILISSI
MISCÆ SS(arius) A(gg(ustis)
A. B(rigantio). M(ilia). P(assuum)
XCIX

即ち里標石は一にローマ戦争其他重大事件の記念、奉納等のために道路に立てられたるものに過ぎざれども、これが建てられたる場所は、主要な

IMP(eratori) CÆS(ari) CA(io)
MESSIO Q(uinto) TRA(iano)
DECI(o) P(io) F(elici) INV(icto)
AVC(usto) P(ontifici) M(aximo) TR(invnicia) P(otestate)
P(atrī) P(atrīæ) ETMESS(is) DECI
OET QVINTO
NOBILISSI(mis) CÆS(arius)
SAVGG(vstis) AB(riganto)
M(tilia) P(assvum) CXII

る道路に限られ、且又其建設の年代によりて、主要道路驛路と其開かれし時代とを推斷すべき絶好の史料となるなり。

4 中歐に於ける主なるローマ驛路

道路には十四乃至二十八キロメートル毎に繼馬驛あり、この驛を小驛(Mutatio)と稱す。ムタシヨとは交替の義なり。各ムタシヨには馬及馬具を備へ、六乃至八ムタシヨ毎に大驛(Mansio)を設け、旅人及飛脚をして宿泊せしむ。蓋し當時の飛脚は特別の場合を除きて夜行せざりしものなりといふ。

大驛の設備は單なる建物にして、寢食の器物の設備なければ、旅人は一切寢食の具を携行せざるべからず。暴君ネロは其旅行の行列に五百の馬を率ゐ、風呂桶迄搬び、大驛につくや毎日牛乳の風呂を立てさせたりとの挿話を傳へらる。

大驛のある所は、知事の駐在するところにして

知事及其屬僚のために、クリア(Curia)と稱する建物ありてこゝに住せり。後基督敎の興るに及び、クリアは大僧正の住座となりて、宗教上の主要地と主要街道驛との密接なる關係を生ずるに至れり。然してクリアのある都市をクリアレートルム(Curia Rhetorum)と稱し、右に述べし如く必ず大驛あり、今日の瑞西のグロビーユンデン縣の首府クール(Chur)の名はこの時代にもこのクリアレートルムの最も繁盛せしものにして、當時クールとローマ間にはスブリユゲン、ベルンハルデン、セプチメール、ユルエル各峠を越し、四線の驛路を通じたるを見ても、如何に主要なる都市なりしかを知るべし。

クールよりは大なる軍道ライン谿谷を通りてブレケンツ及アウグスブルグに達し、マギアに於てこの軍道は多くの分線に分たれ、ワレン湖及チューリーヒ湖を越えて、ツリクム即ち今日のチューリ

ツヒに達す。當時すべての貨物はチューリッ湖上を舟行し、チューリッ税關を通じたりと云ふ。

チューリッは此の如く伊太利及獨乙、並にゴール(今日のフランス)の間に於ける極めて主要なる交通地點にして、そこに貨物は集められ、更に河川を利して、アクエ即ち今日のバーデン及びビンドニサ(今日のウインデッシュ)に送られたり。

ローマ人はラインを利用して城塞其他の防備的施設を加へ、ゲルマンゴール等の叛に備へたるが、これがために軍道は發達して、旅客、貨物の運送に利益する處多かりしなり。

ビンドニサは東瑞西はフィン又はブレゲンツとに重要な連絡を有し、他は西瑞西即ちベセラウグスト及バーゼルに通じ、バーゼルよりライン谿道に入れり。

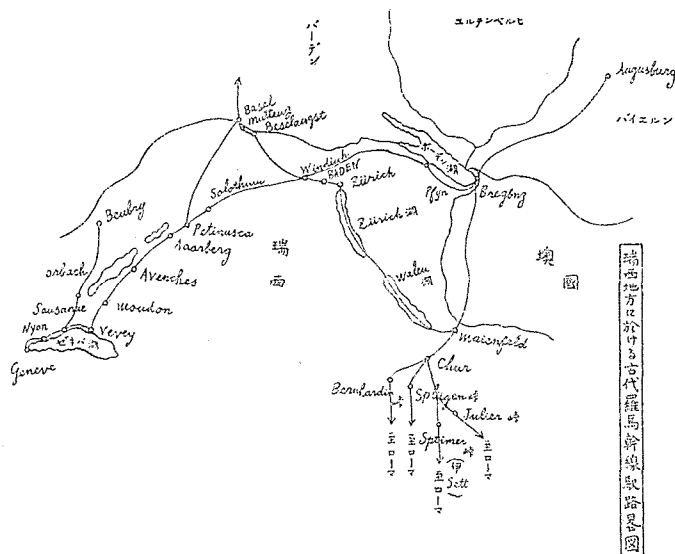
特にビンドニサ——サロトルム、ベチニスカ——アベンチカム、ミオドノム、ビビスカスの線は

甚だ重要なものにして、ベチニスカより分道を出してバーゼルにて本道と合し、こゝに瑞西を中心とせる中歐の重要軍道網を形成す。彼の有名な大セントベルナードの嶮、シンブロン峠の如きはローマ以前よりの大道にして、ケルト族のペン神祠すらあり、ローマ人の手に入りて後この神祠はジュビター祠となれるが、伊瑞間の交通の既に極めて古くより開け居たるを知るべきなり。

ビビスカス(今日のヴェヴエ)より更にロウズンナノビオドノム(今名ニオン)を通りてゲナバ即ち今日のフランス瑞西の重要都市たるゼノアに至り、ゼノアよりロウズンナ、オルベを通りてビブラクテ(今日のBligny)に分線を出せり。(第二圖參照)

此の如くローマ時代の驛路は多く今日の瑞西に集まりしを以て、今日尙瑞西の地名に當時の驛に關する名稱が轉化して残れるものあり。例へばムテ

第二圖



瑞士地方に於ける古代羅馬幹線道路略圖

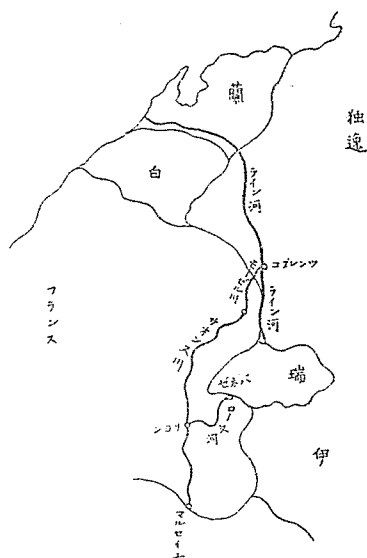
ンツ (Muttenz) の如きはムタシオ (Mutatio) より來りしもの、蓋しムテンツはバーゼルに至る驛路の間路の繼馬驛なりしなり。

ローマの大道は陸運のみならず、湖上、河川をも利用し、運河を完備し、又敵軍の上進を防ぐためにローヌ河を埋塞して、ローヌに沿うて海に通ずる新運河を新開し、ローヌの河水を引き、マルセイユに至らしむ。この運河をフォサエ・マリヤネと稱す。蓋し發明者マリウスの名を記念せんがためなり。又モーゼル及アール間に運河を造り、ローヌ、アール、モーゼル、ラインを直連する大水道なり。(第三圖參照)

然らばライン沿岸は當時如何なる状態にありしやと云ふに、勿論大羅馬の廣大なる版圖は遠くブリタニアに及べるを以て、其間勿論、軍道と大驛なかるべからず。こゝに於てケルンが當時極めて重大なる任務を有せしを知るべし。

第三圖

古代ローマ大陸縱斷運河圖



ケルンは、紀元前五十五年頃すでにエブロン族（今日のベルギー地方を中心とせしゴール人）の住せしところにして、ラインの左岸に地を占め、右岸はウビア族（ボンを中心とせるゲルマニア族）の據るところなりき。エブロン族平定の戦に際してローマ軍隊は役槍書狀にて通信し、ゴール族より

ローマの代官シセロの陣へケーザルの軍令を傳へたる書狀槍を投げしに、誤つて塔にさゝり、二日たちて一兵士の發見するところとなり、三日前にシセロの手に入りたりとの當時の野戰通信法が傳へらる。代官 (Segalen) チトリウス、サビヌス、コッタ等はこの投槍書狀を専ら用ひしと云ふ、而してエブロン族亡ぶるや（紀前五一年）シーザはゴール族地方統治代官アグリバをして紀元前三十八年右岸に住せしウビア族をしてエブロン族の舊住せしケルンに移らしめ、爾來ケルンは發達せしが紀元後五十年アグリバはコロニア、クロウデア、アウグスタ、アクリビネシスと名づけらる。（蓋しこの名はゲルマニシウスの娘にして伯父クラジウス帝の妃となりしアグリビナの名によりて附せらる。因にアグリビナの初夫バシヌスクリスプスとの間に生れたるが暴君ネロなり）ケルンはかくしてアグリバの時代（紀前三八乃至二〇年）よりす

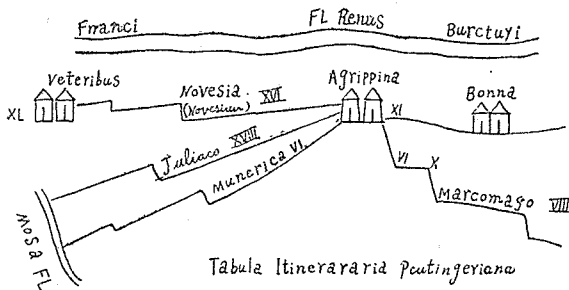
でに其交通の中心としての重要な地位を占め、ローマ大軍道網の後に完成せらるゝに及び、これが主要地點として北歐と南歐の中心となれり。左に挿入せる第四圖はローマ古代の交通地圖にして、原本は維納郵便博物館の所藏するところなり。此圖はケルン附近を抄寫したるものなり。

ケルンはかくして交通の中心地たりしが、こゝにてローマ本道は北はノイス(當時のノベシウム)に至り南は佛國境モンジョア(當時のマルコマグム)に至り東南ボンニ至る。(第五圖參照)

ケルンより各地に發する主なる道路には所謂黃金哩石(Milliarium Aureum)とて鍍金の里標石あり。又當時の最も進歩せる通信所たるスペクラエ(Speculae)もケルンより發して各道に設けらる。今日の所謂ローマ道^{ガッセ}、マリエンガルテン道^{ガッセ}には數多のスペクラエありしと傳へらる。

かくてローマ滅亡の後も、ケルンはフランク帝

第四圖



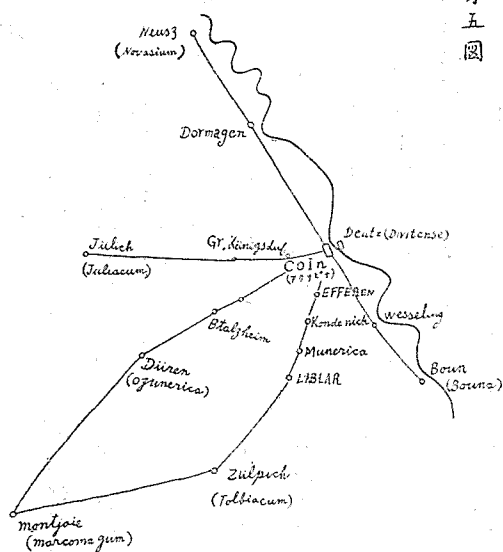
数字はケルンの距離Leugaを示す

Leuga は 5-6 の道程

$$1 \text{ Leuga} = 2220 \text{ m} = 1 \frac{1}{2} \text{ Rom. millie}$$

$$1 \text{ millie} = 1000 \text{ Passus} = 1450 \text{ m} = \frac{1}{2} \text{ germanische Rasta}$$

第五圖



國治下(紀元三五五年頃)にありても、本道として主要視せられ、ゲルン伊太利間十二日乃至十四日を以て通せり。

5 驛制と其經營法

かゝる廣大なる大道路網の驛營は各本道に分ちて各支配官^{デレクタ}を置き、州知事の下にありて一切の郵

遞事務を專掌せしむ。これをプレフエクスベヒクロムム (Prefectus Vehiculorum) と云ひ、其支配官の他に監督官^{インスペクタ} (Iudicus Curiosi) を附し、一方に於て支配官の仕事^{インシニョ}を監視すると共に、旅人其他の相談相手として案内を司る。而して現業員は各大驛に一人宛の驛長^{マンセプ} (Mancep) を任じ、其下に專屬の飛脚の他に馭者 (Catabulenses)・馬丁 (Hypocomi)・獸醫 (Molomedici) 等を雇ふ。

各驛は定められたる時間に人足の飛脚^{ピアトレス} (Piaules) を發す、これは別に急を要するものに用ひず、急便には騎馬飛脚を用ふ。而してピアトレスは間道をゆるゆる行く事を許さるるも、騎馬飛脚は正道を急行すべき義務あり。信書包物等の行囊を荷へる駄馬をバラベレダス (Baraveredus) と云ひ、又急行の荷物旅客を乗せたる二輪又は四輪の馬又は騾車は一時間五里標石 (各里標石間七キロメートル) を通ずる割合の速力にて行かしむ。これ等の

旅客及荷物の車を指してレダ(Rheda)又はビロタ(Biota)と呼ぶ。

クルス・ブリクスはローマの官公吏の外、原則として私人の利用を禁ず。されば旅人は單にローマの國道を借りて歩くにすぎずして、其驛馬を使用することは許されず。私人の利用には皇帝の特別狀デプロムを要せり。

最初この特別狀は皇帝の親署を要せしも、後にこれが發行權はローマ近衛兵司令官プレトリヤの手に移れり市民にして旅行するもの、官車に乗りたきものは司令官に乞ひて特許狀を得てレダを利用し得るに至れり。又一面私信を運ぶことを原則として禁じたるを以て、私信は奴隸の手によりて運ばる。其通信方法甚だ多し。而して大軍國ローマの軍事的のために設けられたる軍道の設備と相俟つて、烽火信號其他の信號法大いに發達せり。信書も亦放矢、投槍等によりて發送せらる。或るローマの

文筆家の曰く、

「ローマの信書傳達法の種類多きこと大樫の實を數ふるよりも難し」云。

⑥ 大驛制の衰滅

然るにクルス・ブリクスも、最初の理想通り維持し得るの難きこと漸く明となれり。即ちクルス・ブリクスの本來の原則としては、馬匹其他の動物の飼料等すべて當該驛路の存在する町村の負擔にかゝり、其負擔を課せられたる一般町村民自身はこれを利用し得ず、結局町村は國家に無償にて多大の献金をなすこととなり、中央政府に對して反感を起すに至れり、然るに一方中央政府は新附の領土の叛亂等に備ふるため、迅速なる通信機關を備へ、速に軍隊の輸送等について遺漏なき様クルス・ブリクスを設けたるに、各地より漸く怨嗟の聲をきくに及びて國防上多少の不安を生じ、遂に旅人又は地方人が官用の馬匹を私用する事を默

認めざるべからざる事となり、又特許狀の偽造改竄等をなしたる時は三十封度金の罰刑あるも、其弊頗る多く、やうやくクルスブブリクスの崩壊の氣運を見るに至れり。

ローマ皇帝ネルバ(紀九六—九八在位)はかゝる制度の維持の不可能なる事を看取し、この重き地方賦役を廢止することゝし、先づ伊太利地方の各驛より整理して國營に移さんとせり。これ彼が在位末年の試みにして、當時のネルバ記念貨幣には、表にネルバ帝の肖像あり、裏に草を喰む車を放離せる二頭の騾を描きたるものありて、其文句に *Vehiculazione Italiae remissa* あり、けだし農用の家畜が國家の強制にて驛騾に用ひられしものを、再び持主の自由に戻したることを意味したるものならんと云ふ。

ネルバは事業成らざるに帝位を去りしが、ハドリアヌス帝(一一七—一二八)は夙に天下を周遊し

ローマの各驛路を親しく踏破して其改良すべきを見、且つこれが經費の負擔維持が國家のものたるべきを認め、クルスブブリクスの制をクルスフイスカリス (*Cursus fisci*) に改めたり。即ち國家の經費にて維持するの謂にして、これ紀元一三〇年の事なり。

然るに帝はこれが負擔が左程地方民に重きものにあらずとの理由を附して、再びクルスブブリクスに復舊せり。其後コンスタンチヌス大帝の如きは動物愛護の精神より馬匹の虐使等を禁ずるの訓令を出したるも、地方人民の負擔を顧ることなく、其弊益甚しくなれり。帝嘗てガリア、ブリタニア、エスバニア^{ケイゼル}の帝たりし時、マケドニア^{ケイゼル}の帝たりしが、レリウスと爭てガレリウスに捕へられしも幸にしてビシニエよりガリエンへ機を見て逃走するを得たりしは全くこの迅速なる繼馬の賜なりき。

彼は各驛に新馬を替へつゝ追手の近づくを妨ぐるため、乗りすてたる舊馬の脚の關節を斷ちつゝ逃れしといふ。而して彼の後に勢力を得るや（紀元三〇六年）これが贖罪のために馬、驛の虐使を禁ずる訓令を出ししなり。

かくてローマ驛制は其衰運漸く甚しく、監督官たる (Judices Curios) は其任務を忘れて私事を營み自己の懷を肥すために公有物を賣り、又旅人との間に賄賂の收贈行はれ、驛路には殺人、強盜の難頻々として起り、驛制全く廢頽して、さしも久しく其完全美を誇りしローマのクルスブブリクスも昔の面影を留めざるに至れり。

ローマ滅亡後の歐洲は多くの邦に分割せらるるに及び驛制も亦區々の發達を見ることゝなれり。（昭和二年五月於伯林客舍執筆）