

Part 1

- イタリア ローマ『アッピア街道』
- イタリア ヴェネツィア『カナル・グランデ』
- チェコ プラハ『カレル橋』
- イタリア バニヤイヤ『ランテ荘』



すべての道はローマに通ず

ローマから南東に一直線に延びる道——アッピア街道。紀元前三二二年に建設が始まった最初のローマ街道である。この街道は、共和制ローマ時代の最高位の一つケンソル（財務官）であったアッピウス・クラウディウスが立案し、彼自ら総監督として敷設した。そのため、この名が付けられたものである。

ローマのインフラのもう一つの雄であるローマ水道も、アッピウスの立案による。ローマ水道の最初の水道（アッピア水道）の建設も、同じく紀元前三二二年に始まっている。そのため、アッピウスは「ローマのインフラの父」といっても過言ではない。



Engineering's
Heritage

[イタリア・ローマ] アッピア街道

綿密な計算に基づいた
古代の高速道路



アッピア街道に始まり、約五〇〇年間かけて整備されたローマ街道網には、幹線が三七五本もある。幹線だけでも八万五〇〇〇キロメートル以上、支線を加えると総延長は優に一五万キロメートルはあったといわれる。まさに「すべての道はローマに通ず」の言葉通りとなったわけである。

現在でも、元ローマ帝国地域では、その痕跡を見ることが出来る。ローマからもアッピア街道をはじめ、アウレリア、カッシア、クローディア、フラミア、サラリア、ティブルティナ、ラティーナ、オステイエンセなどのローマ街道が延びている。

ローマ拡大で生じた

軍用道路の必要性

マケドニアのアレクサンダー大王がペルシャを征服した後、二三歳の若さで他界したのが紀元前三三三年。アッ



歴史上の人物も通った、いにしへのアッピア街道

ピア街道建設開始のわずか一一年前である。カルタゴの勇将ハンニバルとローマの名将スピキオが戦う第二次ポエニ戦役は、一〇〇年以上も後の紀元前二一八〜二〇一年、また、ユリウス・カエサル暗殺は二五〇余年も後の紀元前四四年である。そして、紀元前三二二年の日本はまだ縄文時代である。

この頃のローマは、まだイタリア半島中部しか領土に持たない都市国家で、半島の統一すらできていなかった。

そのような時期に、ローマ街道を立案したアッピウス・クラウディウスには、将来のローマ帝国の繁栄が見えていたのではないだろうか。しかしなぜ、既存の道を利用せずに、わざわざ新しい道を建設したのだろうか。

アッピア街道は最初のローマ街道であるだけではなく、ローマ街道はどうあるべきかのモデルでもあった。そのため「街道の女王」とも呼ばれていた。その目的とは、機能的な軍用道路の建

設であった。

当時のローマ人にとって、道は自然発生的にできたものでよかった。塩を運ぶためにできた「塩の道（サラリーア街道）」などがその例である。しかし、紀元前七五三年といわれる建国から四〇〇年ほど経ち、ローマの支配地域が広がるにつれ、軍隊の迅速な移動が必要となってきたのだ。

アッピア街道も、最初はローマ領の南端であるカプアまでの約二〇〇キロメートルが建設された。その後、ローマが征服を進めるにつれて、ベネヴェント、ヴェノーザ、ターラントまで延長した。そして、終点のアドリア海に面する港町プリンディジまでの約六〇〇キロメートルを開通させるには、約七〇年かかっている。

画期的な設計思想の道路

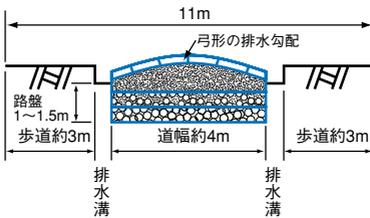
ローマ街道には、それまでの道と違

つたいくつかの特徴がある。

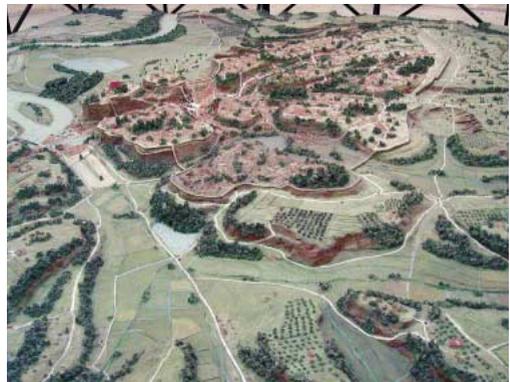
第一に、軍隊の迅速な移動を目的にした軍用道路であるため、可能な限り平らな直線として建設したこと。たとえば、道を平らに保つために、地盤の悪い湿地帯では、無数の杭を打ち込み土手を築いて、その上に街道を建設した。さらに川や谷では、道と同じ高さ

に橋を架けたのである。
第二に、一〜三メートル程度の歩道を車道の両側に建設したこと。軍隊の移動時には、一般の人々と混在した街道では、迅速な移動ができない。そのため、歩道と車道を分離する必要があったからである。

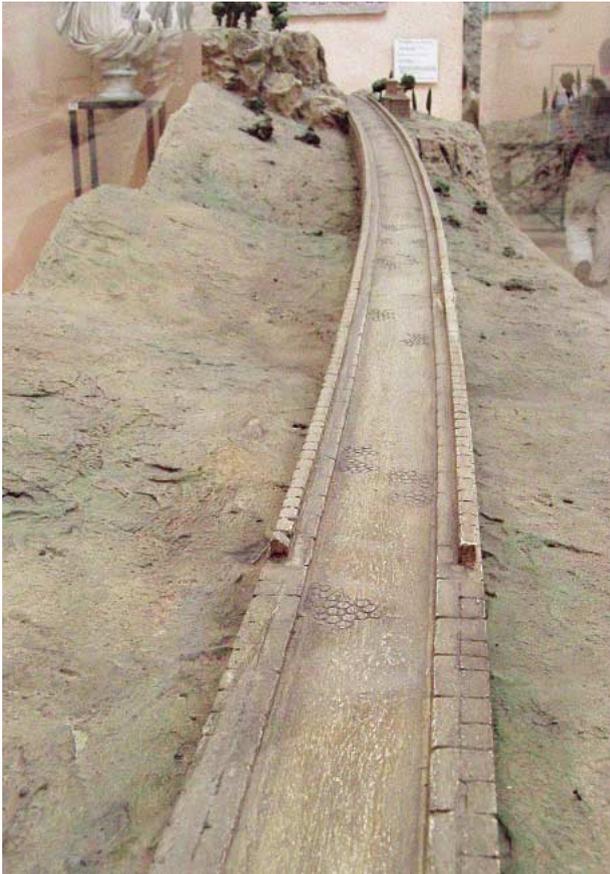
第三に、重要なローマ街道のほとんどを、全線、敷石舗装で建設したこと。驚くことにその舗装の構造は、現在の道路とほとんど変わらない。舗装全体の厚さは一・〇〜一・五メートル程度、最上層の敷石は、接合面がびつたり合うように切った一辺七〇センチメ



ローマ街道の標準断面図



紀元前6世紀頃の「7つの丘」から成るローマ復元模型。下側がアッピア街道が建設される南東方向（ローマ文明博物館）



山腹を通るローマ街道の復元模型（ローマ文明博物館）

1メートル程度の大石を隙間なく敷き詰め
てある。

第四に、街道を堅固に保つために、
雨水対策が施されたこと。すなわち、
車道内に雨水が浸透しないよう、道路
中央部を高くした弓形の排水のための

勾配を設け、両脇に排水溝を設置した。
さらに、浸入した水が溜まるのを防ぐ
ため、舗装の最下層には砂利を敷き詰
めたのである。

第五に、樹木への対策がなされたこ
と。地下に伸びてくる樹木の根は、四

層からなる街道の車道部分を侵食する
恐れがある。これを防ぐため、敷石舗
装のすぐ外側に樹木を植えることを厳
しく禁じたのである。

これらの特徴をみると、軍隊をいか
に早く通過させるかに細心の設計がな
されていることに驚嘆する。まさに古
代の「軍用高速道路」といえよう。

アッピア街道の始点は

アッピア街道の現在の始点は、サ
ン・セバスティアーノ門（旧称アッピ
ア門）である。この門は、ローマの旧
市街を囲むアウレリアヌス城壁の一八
の門の一つである。この城壁は、皇帝
アウレリアヌス（在位二七〇～二七五
年）によって建設されたものであるが、
アッピア街道の建設当時には存在して
いなかった。

建設当時のアッピア街道の始点は、
セルヴィウス城壁のカペーナ門であつ

た。この門は、王政ローマ時代の六代目の王セルウィウス・トゥリウス（在位紀元前五七九〜五三四年）によって建設されたといわれており、当時のローマ市街の境界であった。

しかし、この城壁も城門も、今は残念ながら残っていない。カペーナ門のあった場所は、現在はカペーナ広場と呼ばれており、現在の始点であるサン・セバステイアーノ門から一・五キ



現在のアッピア街道の始点であるサン・セバステイアーノ門

紀元前一二〇年頃、最初の道路関連法である「センプローニウス法」が制定され、すべてのローマ街道には一口ローマイルごとに石柱を立てるようになった。これが、マイルストーン（里程標）と呼ばれるものである。これによって距離が測れるため、ローマ街道

ローマ街道の起点

ロメートルほど市街に戻ったところである。



中世のローマ市街図とアッピア街道 (From The Historical Atlas by William R. Shepherd, 1923. "Courtesy of the University of Texas Libraries, The University of Texas at Austin.")



コンスタンティヌス帝（在位337〜340年）の頃のローマ市街復元模型。コロッセオの上がフォロ・ロマーノ。アッピア街道は左下の先（ローマ文明博物館）



アッピア街道最初のマイルストーン。高さ約1.5m、直径約0.5m

を利用する人々にとつては、ずいぶんと便利になったわけである。

一ローママイルとは「人の一〇〇〇歩（左右合わせて一歩、今でいう二〇〇歩）」に等しい距離とされ、約一・四八五キロメートルと定められた。そして、マイルストーンの起点は、ローマの政治・経済の中心地フォロ・ロマーノとされた。

アッピア街道をサン・セバステイアーノ門から一〇〇メートルほど行った右側に、最初のマイルストーンがある。しかし、この最初のマイルストーンから約一・五キロメートルの距離を地図上で測っても、フォロ・ロマーノまでとどかず、前述したカペーナ広場付近となる。最初のマイルストーンの位置が移設されていないならば、マイルストーンの起点は、建設当時のローマ街道の始点と同じところになるはずである。

この誤差の理由は、設置された時期

の違いによるものだ。マイルストーンの起

点である元標は、フォロ・ロマーノのカエサル演壇に向かつて左手奥に、初代皇帝アウグストゥス（在位紀元前二七〜後一四年）により、紀

元前二〇年に造られた。マイルストーン設置開始から一〇〇年後に造られたため、起点から最初のマイルストーンまでの距離に誤差があったとしても不自然ではない。

現在、元標は基部しか残っていないが、設置当時、上方は円錐形で金色をしていた。現在もローマを



ローマの政治・経済の中心であったフォロ・ロマーノ。中央位置にマイルストーン起点元標とローマの中心点のモニュメントがあった

起点とする街道の元標として現役だそうである。パリ・ノートルダム寺院前
にあるフランスの街道の元標や、東
京・日本橋にある日本の街道の元標と
同じである。

「ローマのへそ」が 起点という説も

フォロ・ロマーノには、ローマの中
心点といわれている場所がある。そこ
は、「ローマのへそ」と呼ばれている
ところである。カエサル演壇に向か
って右手奥、フォロ・ロマーノでもひ
ときわ目立つセプティミウス・セヴェ
ルス帝（在位一九三〜二一一年）の凱
旋門の脇にある。初めてのアフリカ出
身の軍人皇帝となったセプティミウ
ス・セヴェルス帝の時代に造られたと
いわれている。今はレンガを積み上げ
た円柱の基部だけが残っているが、こ
の上にローマの中心点を示すモニユメ



2300年もの使用に耐えるアッピア街道の敷石舗装



セプティミウス・セヴェルス帝の凱旋門脇にあり、ローマの中心点といわれている「ローマのへそ」

ントがあつたと思われる。

実はここがマイルストーンの起点元
標であるとの説もある。マイルストー
ンの元標とローマのへそに関する文献
はほとんど残っておらず、現地で購入
した案内絵地図にも両者に関する記載
はない。

いずれにしろ、ローマ街道の利用者
にとつては、街道の起点がどこであろ
うと問題はなく、マイルストーンで現
在位置がわかることに利用価値があつ
たといえよう。

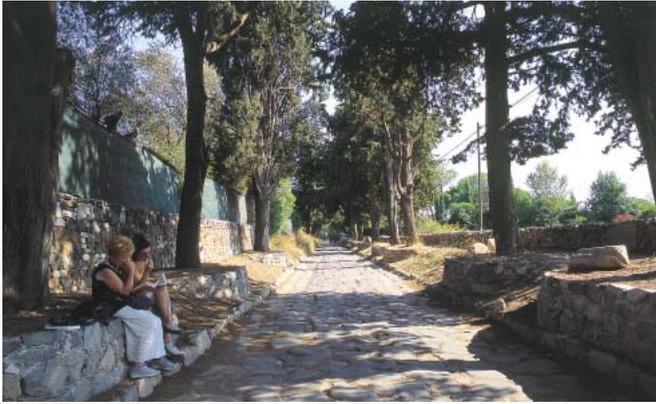
街道跡からしのばれる歴史

サン・セバステイアーノ門から四キ
ロメートルほど行くと、いにしえのア
ッピア街道に出会うことができる。

かつてはびったり合っていた約二三
〇〇年前の敷石舗装は、割れて丸みを
帯び、凹凸が激しい。この堅い敷石に、
長年の使用で刻まれた馬車の轍跡を見



現在ではかっこうの散歩道となったアッビア街道



古代ローマの面影を残すアッピア街道



第1回三頭政治のクラッススの息子が、妻チェチリア・メテッラの死を悼んで建てた墓

ることができる。車道の両側には窪んだ排水溝跡がある。そして、少し高くなった歩道部には、当時はなかった松の木々が木陰を演出している。

ローマ時代は、皇帝以外は城壁内に墓を造ることが禁じられていた。このため、便利な街道沿いには墓が多い。現在は観光の対象となっているそれらの墓を見るだけでも楽しめる。古代の高速道路は、こうして現在、かつこうの散歩道として利用されている。

ユリウス・カエサルをはじめ、何人もの歴史上の人物が通ったに違いないアッピア街道。ここに立つと、そんなにしえに想いを馳せることができる。