

ずいそう



アッピア街道の 道路原標に立って

佐藤 馨 一

「すべての道はローマへ通ずる」という格言ほど、古代ローマ帝国の本質を言い表したものは無い。塩野七生氏は「ローマ人の物語」の中で、「広大なローマ帝国を囲む長い防衛線のすべてを30万程度の兵力で守れたのは、大勢の兵士や重い兵器の敏速な移動を目的として敷設された、ローマ式の街道網が完備していたからである」と述べている。続いて、「ローマ人は、橋すらも街道の延長と考えていた。石で完全舗装された街道を来て木製の橋を渡るなどという考えは、ローマ人には無縁であった。道路が舗装されていれば橋も舗装されていることを当然とした。」と記している。

この文を読んで頭の片隅に、「石で完全舗装された街道」が数百年間まともに機能したのであるろうか、という疑問を抱いたことがある。過日、アッピア街道の原標に立ち、ローマから中部イタリア、北部イタリア1,300 kmの旅をしたとき、この疑問は水解した。「舗装」という用語に惑わされていた自分に気づいたのである。わが国の道路は原地盤、路床、路盤、表層から構成されており、広義の舗装は路床面から上の部分を言い、狭義には表層部のアスファルト舗装やコンクリート舗装を示している。「石で完全舗装された街道」と書かれたとき、私の頭の中では「碎石の路盤とブロック石の表層からなる道路構造」を想像していた。厚さ30 cmのコンクリート舗装の耐久性が20年にも足りないことを知っているだけに、塩野氏の記述に違和感を覚えたのであった。

アッピア街道を走り、古代ローマの旧跡を訪ねているうち、古代ローマ街道は原地盤と石造の路盤からなる道路構造であることに気づいた。ブロック石の路盤を安定させるために路床的な地均しをするにしても、舗装にあたる表層は存在しなかったのである。川を渡るアーチ橋も、地表を走るローマ街道も石造建設物であり、その厚さは1~3 mにも達する。一番上の石材が舗装として機能し、人を乗せて高速で走る戦車はもちろん、重兵器の荷重までを支えたのである。アッピア街道は紀元前312年に建設が始められ、ローマからプリンディジまで全長540

km, 幅 8 m で全線が石造道路であった。建設から 2300 年もたった今でもアッピア街道は健在であり、周辺住民の自動車が自由に走行していた。

中国では日干しレンガの「万里の長城」が延々と建設され、ローマでは石造道路が帝国内にくまなく張りめぐらされた。万里の長城もローマ街道も皇帝が莫大な経費を投じて造った施設、すなわち公共財であった。しかし、万里の長城が無駄の象徴のように言われるのに対し、ローマ街道が 2000 年後も活用されている。この差は建設された施設が民間にも開放されていたか、否かによると言えよう。「万里の長城」を貫く通路は軍事目的のみに用いられた。一方ローマ街道は広く民間の利用が認められ、しかもその使用料はタダであった。

ローマ皇帝の責務の第一は「安全と食」の保証にあり、平和を維持し、経済を活性化するために交通路の整備を行った。古代ローマの公共事業はローマ街道の整備を第一とし、それに付随する運河工事や港湾工事、さらに小麦を貯蔵する倉庫建設や上下水道、公衆浴場、競技場などがあった。首都ローマの重要な公共建造物は、有力者の私財を投じて建造したものが多かったが、これらの建造物をメンテナンスする費用は公共事業として計上され、修理修復されたのである。

ローマ帝国は現代の国家と比べて税率が低かったことが知られている。この理由を塩野氏は宮沢喜一氏にたずね、「社会福祉費の違いでしょう」という回答を得ている。ローマは医療と教育を民活にゆだねることによって、社会福祉費が国家財政を圧迫するまでに至らなかったと指摘している。わが国の財政再建が叫ばれている今日、道路や港湾を建設する公共事業が諸悪の根源のごとく指弾されている。しかし社会資本の整備なくして国力の充実はあり得ず、公共事業の重要性は古代ローマにおいても、現代の日本においても変わることはない。

ローマ人は、教育とは基本的に、意欲と資質と経済上の余力がある者が高めるべきものと考え、受けた教育の高低がキャリアに影響することは無かった。またローマ人は、自らの生命をいかなる手段に訴えても延長しようとする考えには無縁であり、病気になって治療するより、身体の抵抗力を高めることを重視した。ローマ皇帝たちが、大病院よりも大浴場や水道の建設に熱心であったのも、この考え方に基づいている。

アッピア街道の道路原標は公共事業とは何かを示す原標であり、2000 年を超えて機能する社会資本、公共財のあり方を示している。