

## クルスス・プブリクスの統制と運用

### —— 後期ローマ帝国下における 地中海世界の結合性をめぐって ——

南 雲 泰 輔

#### はじめに ——地中海世界の結合性とローマ街道——

中世史研究者 P. Horden と古代史研究者 N. Purcell の著作『汚れゆく海：地中海世界の歴史』(2000年)<sup>(1)</sup>によって、古代・中世地中海世界史の領域で提起された画期的な視角は、近時、古代・中世地中海世界の把握の仕方にかんする議論を活性化させている。この議論のなかでは、Horden と Purcell の主張の中核をなす「微小地域」(micro-region)をはじめ、彼らが提示した古代・中世地中海世界を把握するためのさまざまな概念や術語が検討の対象とされてきたが<sup>(2)</sup>、特に人・モノ・思想・文化等の移動やその流動性に着眼する「結合性」(connectivity)の概念は、最近これを「ネットワーク」の観点から捉えようとする研究が進展しており、注目に値する<sup>(3)</sup>。しかし、かかる種の議論のなかで地中海世界の結合性が問題とされる時、そこで注目されるのは、多くの場合、地中海という海の果たした役割であって、陸上のそれに置かれた比重は相対的に少ないように思われる。古代地中海世界の結合性が最も高まった時期としてローマ帝国が言及されるときでさえ、問題の焦点は、あくまでも海との連関如何に対してのみ向けられているかのごとくである<sup>(4)</sup>。

無論、ローマ帝国において具現せしめられた古代地中海世界の結合性の極大化は、海を媒介とすることによってのみ達成されえたわけではない。地中海を含む地中海世界を対象領域として設定する限り、海の役割や意義が研究者の関心の中心となることは避けられないであろうが、もとより海は地中海世界における結合性やネットワークの構成要素のひとつに過ぎない<sup>(5)</sup>。他方、一般にローマ帝国による古代地中海世界の政治的統合と一体性の維持にインフラとして多大な寄与をなしてきたとされることが多いのは、ローマ街道及びそれと不可分の関係にある公的伝達システム(クルスス・プブリクス)、すなわち陸路であろう<sup>(6)</sup>。この場合、ローマ帝国下での結合性の高まりも、近時の学説が力点を置くごとく地中海それ自体によってではなく、かえってローマ街道の敷設と街道網の完成により初めて成し遂げられたものであったと結論するこ

とさえ可能であろう。但し、興味深いことに、ローマ街道によって形成された陸上のネットワークが、ローマ帝国を全体として、どのように、またいかなる程度において結合せしめていたかという問題については、現在に残るローマ街道の遺跡や17世紀の詩人ラ・フォンテーヌの「ローマの道はすべてに通ず」という言葉が私たちに与える強い印象にもかかわらず、その実態や具体像が明瞭に提示されてきたというわけでは必ずしもなかった。それは、各地域の街道網の実情にかんする個別研究の蓄積にもかかわらず、それらの成果から導出される結論がしばしば街道網の意義や性格についての一般的・表層的指摘に留まることが多く、帝国全体の俯瞰的検討を可能とするごとき観点を提示することが困難であったからではないかと考えられる<sup>(7)</sup>。

そこで本稿では、ローマ街道とクルスス・プブリクスに着目し、まずは関連史料が豊富に存在する帝政後期を対象に、ローマ帝国政府によってクルスス・プブリクスがどのように統制・運用されていたのかを概観する(第1章)。その上で、最近の画期的な研究成果を紹介・参照しつつ、後期ローマ帝国下における地中海世界の結合性について、ローマ街道網への着眼からいかなる観点を導出しようかを考えたい(第2章)。

## 第1章 後期ローマ帝国におけるクルスス・プブリクスの統制と運用

ローマ街道の敷設は、紀元前312年の監察官アッピウス・クラウディウス・カエクスによるアッピウス街道の敷設をもってその嚆矢とし、その後、共和政期・帝政期を通じた敷設活動の継続により、紀元後3世紀末のディオクレティアヌス治世までに、舗装道路だけで全長約85,000~10万km、未舗装道路を含めると総延長は約29万km以上に達したと推計されている。初代皇帝アウグストゥスは、この長大なローマ街道を利用するクルスス・プブリクスの制度を創設し、帝国各地に宿駅(mansio)を設置し、国家規模での情報伝達システムを構築した(Suet. Aug. 49.3)。かかる物理的・制度的インフラを受け継いだのが後期ローマ帝国である。後期ローマ帝国時代には、街道の多くは既に敷設済みであったが、中央集権的な国家体制の構築に伴い大規模な官僚制の整備が進展するなかで、国家的コミュニケーションを保証し、政府の役人を移動させ、物資の輸送を行なうために、ローマ街道それ自体の維持管理の必要性が不可欠なものとなると同時に、ローマ街道を通じて運用されるクルスス・プブリクスの重要性もまた一層増大することになった<sup>(8)</sup>。すなわち、帝政後期においてクルスス・プブリクスは、皇帝顧問会議(consistorium)の構成員のひとりとして帝国中央政府の要職であった官房長官(magister officiorum)の管轄下に置かれ、国庫管理総監(comes sacrarum largitionum)や帝室財産管理総監(comes rerum privatarum)によって、帝国財政上必要な輸送を組織するために利用された。これらの官僚やその他の高官たちによる利用に

際しては、官房長官による旅行許可証の発給が求められ、かかる許可証の保持者は、旅行中、警察官僚（*agentes in rebus*）や駅逡監視官（*curiosi*）らによって制度の利用状況について監督を受けた<sup>(9)</sup>。

ところで、クルスス・プブリクスは、アウグストゥスによって創設されたものではあるが、帝政前期において当該制度に関連する史資料、特に文献史料の伝存状況は断続的であり、制度の創設から3世紀に到る期間について、通時的な分析を行なうことは困難である<sup>(10)</sup>。他方、帝政後期には、クルスス・プブリクス研究にとって中心的な重要性を持つ『テオドシウス法典』第8巻第5章「クルスス・プブリクス、アンガリア、パラングリアについて」（*Codex Theodosianus*, VIII.5. ‘*De cvrsv pvblico angariis et parangariis*’）所収の合計66法文が存在する。この史料群の存在により、後期ローマ帝国時代のクルスス・プブリクスの統制と運用の状況について、ほぼ4世紀全体にわたるまとまった概観を行なうことが可能となる<sup>(11)</sup>。これらの法文について、各々の発布年月日・発布時に署名した皇帝・名宛人・発布地・主たる内容などを、法文番号順に整理したものが【表】である。以下本章では、この【表】を参考に、クルスス・プブリクス関連法文を分析し、後期ローマ帝国政府による当該制度の統制と運用の状況を概観するが、これらの法文は、その内容から、概ね時間の経過に沿って4つの範疇に区分することが妥当であると考えられる<sup>(12)</sup>。

第一の範疇は、『テオドシウス法典』所収法文のなかでは初期段階に相当する、コンスタンティヌス1世治世からコンスタンティウス2世治世に到る期間の法律群である。この期間には、クルスス・プブリクスを利用する際に携行を義務づけられている旅行許可証の発給元・発給先の制限及び転売の禁止にかんする規定（*CTh.* 8.5.4, 5, 8, 9）、役畜の用途外使用の禁止、軍隊による馬車の利用目的を病気になった兵士の輸送に制限、役畜に対する棍棒の使用の禁止（*CTh.* 8.5.1, 2, 3, 6, 7, 10）といった規定が示されており、クルスス・プブリクスの運用にあたって遵守されるべき、基本的な事項が提示されたとみてよい。

第二の範疇は、クルスス・プブリクスを制度として一層整備してゆくための法律群ともみなされるべきものである。これらは第一の範疇に続くユリアヌス治世からウァレンティニアヌス朝時代を経て、テオドシウス1世治世に到るまでの長期間にわたって発布され続けており、特に旅行許可証にかんする規定が多数を占める。例えば、旅行許可証の発給資格について、属州総督にその一部を認める規定や道長官のみに限定しようとする規定（*CTh.* 8.5.12, 13, 40, 43）、旅行許可証の使用目的を租税・衣服・軍需品・貴金属の運搬に制限し、軍隊による使用も制限しようとする規定（*CTh.* 8.5.11, 15, 19, 33, 48）、旅行許可証の内容・保持・携行確認にかんする規定（*CTh.* 8.5.14, 27,

【表】 テオドシウス法典第8巻第5章

法文番号	発布年月日 註1)	正帝 註2)	副帝	名宛人	名宛人官職名 註3)
1	315/1/22	コンスタンティヌス		コンスタンティウス	道長官※
2	316/5/14	コンスタンティヌス※①		ティティアヌス	属州総督? ※②
3	326[338]/2/15	コンスタンティヌス※		アキンデュヌス	オリエンヌ道長官
4	326/6/22	コンスタンティヌス		メナンドロス	属州アフリカ総督? ※
5	354/7/25	コンスタンティヌス※		ムソニアヌス	オリエンヌ道長官
6	354/8/1	コンスタンティヌス※①		マグヌス	代官※②
7	354[360]/8/3	コンスタンティウス		オリュブリウス	属州アフリカ総督
8	357[356]/6/24	コンスタンティウス	ユリアヌス	タウルス	イタリア・アフリカ道長官
9	357/12[?]/6	コンスタンティウス	副帝※	タウルス	イタリア・アフリカ道長官
10	358/10/27	コンスタンティウス	副帝※	フラウティアヌス	属州アフリカ総督
11	360/11/16	コンスタンティウス		ヘルピディウス	オリエンヌ道長官
12	362/2/22	ユリアヌス		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
13	362/6/20	ユリアヌス		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
14	362/9/9	ユリアヌス		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
15	363/10/26	ユリアヌス		アウイティアヌス	アフリカ管区代官
16	363/11/25	ユリアヌス※		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
17	364/3[?]/14	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		メナンドロス	帝国西部の代官/ 属州総督※①
18	364/5/13	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
19	364/6/23[5/25]	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		シュンマクス	ローマ市長官
20	364/9/12	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		フロリアヌス	帝室財産管理総監
21	364/9/29	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		アルテミウス	属州ルカニア・ブルッティウム総督
22	365/2[?]/29	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		ウォルシアヌス	ローマ市長官
23	365/3/10	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
24	365/3/24	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		ブレフォルス	属州カンパニア総督
25	365/3/25	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		シュンマクス	属州ルカニア・ブルッティウム総督
26	365/4/26	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		マメルティヌス	イタリア・イリュリクム・アフリカ道長官
27	365/5/28	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		フォルトゥナトゥス	属州パンノニア・セクンダ総督
28	368? 370? 373?/12/28	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		プロプス	イリュリクム・イタリア・アフリカ道長官
29	368[367]/12/2	ウァレンティニアヌス・ウァレンス		ドムヌス	属州シチリア総督
30	368/9/23	ウァレンティニアヌス・ウァレンス・グラティアヌス		ウイウエンティウス	ガリア道長官
31	370/8/15	ウァレンティニアヌス・ウァレンス・グラティアヌス		カタプロニウス	イタリア管区代官
32	371/12/11	ウァレンティニアヌス・ウァレンス・グラティアヌス		アムベリウス	ローマ市長官
33	374/7/10	ウァレンティニアヌス・ウァレンス・グラティアヌス		コンスタンティウス	属州アフリカ総督
34	377[379?]/2/27	ウァレンティニアヌス・ウァレンス・グラティアヌス※①		ヘスベリウス	属州アフリカ総督※②
35	378/4/20	ウァレンス・グラティアヌス・ウァレンティニアヌス		アウクソニウス	道長官※①

	発布地	主たる内容	備考
		用途外の役畜の使用禁止	※ Jones et al. (1971) 225.
		役畜への棍棒使用禁止	※① Stoffel は発布者をリキニウスとする。 ※② Jones et al. (1971) 917.
		公職者の役畜使用制限	※ Pharr, Stoffel は発布者をコンスタンティウスとする。
		旅行許可証の発給先制限、転売禁止	※ Jones et al. (1971) 595-596.
		属州総督による旅行許可証発給禁止	※ Stoffel は発布者をコンスタンティウスとする。
		役畜の補充要請禁止	※①※ Stoffel は発布者をコンスタンティウスとする。 ※② agens vicariam praefecturam. 但し、Jones et al. (1971) 535によれば管轄領域は不明。= vicarius
	アンティオキア	警察官僚以外の補充役畜徴発禁止	
	ミラノ	旅行許可証携行義務、馬車の積載量制限	
	ミラノ	旅行許可証の有効期限・馬車使用許可・発給資格の制限	※ユリアヌス？
	シルミウム	役畜の私的使用禁止	※ユリアヌス？
		軍隊による馬車使用制限	
	シラクサ	旅行許可証の発給資格制限（道長官のみ可）	
		旅行許可証の発給資格制限（代官不在の場合、国庫管理長官の要請により属州総督が発給可）	
		旅行許可証の記載外の役畜使用について	
	アンティオキア	属州の馬車による大理石の輸送禁止	
	アンティオキア	属州サルディニアにおける制度の状況	※ Stoffel は発布者をヨウリアヌスとする。
	ミラノ	馬車の積載量・使用台数制限※②	※① Jones et al. (1971) 596. ※②ガリアにおいて施行。
		旅行許可証の発給資格制限（国庫管理長官の要請により属州総督が発給可）	※公的な目的のみ。
	フィリポポリス	旅行許可証の発給目的制限※	
		国庫の要請以上の義務負担賦課禁止※	※ C7n.8.5.13を踏まえたもの。
	アクイレア	監督者による強奪・詐欺行為禁止	
	ローマ市/ウエナフルム※	旅行許可証携行確認の厳格化	※発布地/受領地。
	ミラノ	重輸送の監督者選定について	
	ミラノ	用途外の役畜の使用禁止	
	ミラノ	旅行中の行程遵守要請	
		重輸送の監督者選定について※	※ C7n.8.5.23を踏まえたもの。
	ミラノ	期限切れの旅行許可証の使用及び許可証なき者の制度使用禁止	
	シルミウム	馬車の積載量制限※	※ C7n.8.5.17をイリュリウム及びイタリアでも施行。
	トリア	旅行許可証保持者以外の補充役畜使用の制限	
		馬車の積載量制限※	※ C7n.8.5.17, 8.5.28を踏まえたもの。
	トリア	旅行許可証記載外の義務負担賦課禁止	
	トリア	元老院議員への旅行許可証発給について	
	ロボル	旅行許可証の発給目的制限※	※国家・軍隊の使用に供する衣服・金・銀の輸送。
	トリア	役畜交代所の運営について	※① Pharr は、ウォレンス・グラティアヌス・ウォレンティニアヌス（2世）とする。 ※②または道長官。Jones et al. (1971) 427-428.
	トリア	監督者の選定、旅行許可証による役畜使用の制限※②	※①管轄範囲不詳。 ※②特例の場合は官房長官または皇帝の許可が必要。

法文番号	発布年月日 註1)	正帝 註2)	副帝	名宛人	名宛人官職名 註3)
36	381/2/27	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		シャグリウス	イタリア道長官
37	382/5/14※①	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		パッラディウス	勅任長官※②
38	382/4/24	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		フロルス	オリエンス道長官
39	382/7/16	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		フロルス	オリエンス道長官
40	382/7/23	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		フロルス	オリエンス道長官
41	382/9/20	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		フィラグリウス	オリエンス管区総監
42	382/12/30	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		コンスタンティアヌス	ボンティカ管区代官
43	384/2[?]/1	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		ネオテリウス	イタリア道長官
44	384/3/2	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		キュネギウス	オリエンス道長官
45	384/4/10	グラティアヌス・ウァレンティニアヌス・テオドシウス		キュネギウス	オリエンス道長官
46	385/4/9	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス		キュネギウス	オリエンス道長官
47	385/6/17	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス		キュネギウス	オリエンス道長官
48	386/3/4	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス		キュネギウス	オリエンス道長官
49	389[386]/9/3	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス		カエサリウス	官房長官
50	390/6/17	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス		不詳	道長官
51	392/7/30	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス※①		ボタミウス	勅任長官※②
52	393/7/26	ウァレンティニアヌス・テオドシウス・アルカディウス		ルフィヌス	オリエンス道長官
53	395/3/18	アルカディウス・ホノリウス		デクステル	イタリア道長官
54	395/4/26	アルカディウス・ホノリウス		デクステル	イタリア道長官
55	396/2/18	アルカディウス・ホノリウス		フロレンティヌス	ローマ市長官
56	396/12/18	アルカディウス・ホノリウス		シンプリキウス	軍司令長官
57	397/2/24	アルカディウス・ホノリウス		レミステウス	アルメニア軍司令長官
58	398/2/18	アルカディウス・ホノリウス		ウインケンティウス	ガリア道長官
59	400/11/17	アルカディウス・ホノリウス		メッサラ	イタリア・アフリカ道長官
60	400/11/27	アルカディウス・ホノリウス		メッサラ	イタリア・アフリカ道長官
61	400/12/9	アルカディウス・ホノリウス		ウインケンティウス	ガリア道長官
62	401[immo 396/7]/2/3	アルカディウス・ホノリウス		カエサリウス	オリエンス道長官
63	401/3/31	アルカディウス・ホノリウス		プロコンスル属州の総督たち	
64	403/3/26	アルカディウス・ホノリウス・テオドシウス		セプティミヌス	属州アフリカ総督
65	404/2/27	アルカディウス・ホノリウス・テオドシウス		ハドリヌス	イタリア・アフリカ道長官
66	407/8/2	アルカディウス・ホノリウス・テオドシウス		アンテミウス	オリエンス道長官

註1) 各法文の発布年月日は、P. Kruger, Th. Mommsen & P. Meyer, *Codex Theodosianus*, Vol.1, Pars Posterior, Berlin, 1990, 375-393に従う。

註2) 正帝の太字は、発布主体となった皇帝。P. Stoffel, *Über die Staatpost, die Ochsenegpanne und die requirierten Ochsenegpanne: Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus*, Bern, 1993, 167-171の整理に基づく。

註3) 名宛人の官職名のうち道長官の管轄領域については、A.H.M. Jones et al., *The Prosopography of the Later Roman Empire A.D. 260-395*, Vol. 1, Cambridge, 1971; J. Martindale, *The Prosopography of the Later Roman Empire A.D. 395-527*, Vol. 2, Cambridge, 1980に従う。

	発布地	主たる内容	備考
	トリア	監督者の在任期間について	
	コンスタンティノープル	既番に対する暴行への処罰※③	※①発布日は第38法文以前か？ ※② praefectus Augusti ※③ CTh.8.5.50と関連有。
	コンスタンティノープル	管区代官の使用可能役畜数について	
	コンスタンティノープル	退職後の文武の高官による制度利用の制限	
	コンスタンティノープル	旅行許可証の発給資格制限（属州総督は不可、道長官のみ可）及び役畜の使用数の制限	
	バイルート※	贈賄による役畜使用の禁止	※掲示地。
	コンスタンティノープル	下僚による役畜交代料金の免除、監督者の在任期間について	
		旅行許可証の発給資格制限の再確認	
	コンスタンティノープル	私人※による制度利用の禁止	※ Pharrによれば、ここでの私人は皇帝以外の全ての人を指す。
	コンスタンティノープル	軍隊による馬車使用制限※	※ CTh.8.5.11ではなく、現存しない法文を踏まえたもの。
	ミラノ	退職後の文武官による監督行為について※	※ CTh.8.5.45を踏まえたもの。
	コンスタンティノープル	馬車・役畜の積載量制限	
	コンスタンティノープル	貴金属・衣服運搬時の積載量制限	
	ヴァレンティア	属州総督による旅行許可証携行確認、官僚毎の使用可能役畜数について	
	トリア	既番に対する暴行への処罰	
	コンスタンティノープル	都市参事会員による制度監督の確認	※①テオドシウス・ホノリウス？ ※② praefectus Augusti
	コンスタンティノープル	エジプト国境地帯の将軍による旅行許可証発給制限	
	ミラノ	役畜の盗難に際しての取戻・弁償措置	
	ミラノ	私人※に対する旅行許可証発給の制限	※ Pharrによれば、ここでの私人は皇帝以外の全ての人を指す。
	ミラノ	市長官による旅行許可証発給の制限	
	コンスタンティノープル	軍司令長官による旅行許可証発給の制限	
	コンスタンティノープル	軍司令長官による旅行許可証発給の制限	
	ミラノ	役畜交代所での職務放棄について	
		旅行許可証なき者による制度利用への罰則※	※都市参事会による勾留と課金。
	ミラノ	役畜交代所での飼葉の安定的供給要請と属州民への過度の徴発禁止	
	ミラノ	管区代官※による不正な旅行許可証発給に対する処罰	※ヒスパニア管区代官マクロビウス。
	コンスタンティノープル	制度の不正利用の禁止	
	ミラノ	不正な役畜・馬車使用の禁止と罰金	
	ラヴェンナ	制度維持のための属州民への義務負担軽減措置、属州長官による代替負担要請	
	ローマ市	制度の不正利用監視のための監督者選出要請	
	コンスタンティノープル	将軍・官僚による自らの属州での制度利用禁止	

32, 39, 44, 45) などである。これらは、クルスス・プブリクスの公的性格を強調するとともに、その利用者と利用目的とを可能な限り具体的に把握しようとする試みと解される。特に軍隊への物資供給にとって、クルスス・プブリクスの重要性は高かった。無論、クルスス・プブリクスの監督者の選定にかんする規定 (*CTh.* 8.5.23, 26, 34, 35, 36, 42, 46, 51, 65) は、運用の公正化への企図から発したものであろう。

第三の範疇は、特にヴァレンティニアヌス朝時代からテオドシウス1世治世にかけて顕著にみられる法律群で、馬車の使用数やその積荷の最大積載量を詳細に規定しており、その具体的な数字の言及ゆえに、多くの研究者から関心を寄せられてきたものである。既にコンスタンティウス2世治世において、四輪馬車 (*reda*) は1000ポンド(リブラ)、二輪馬車 (*birota*) は200ポンド、馱馬は30ポンドにそれぞれ最大積載量を制限され、また季節により馬車を引く役畜の使用は夏季8頭・冬季10頭と規定されていたが (*CTh.* 8.5.8)、ヴァレンティニアヌス朝時代にはそれらが数次にわたって再確認されるとともに、馱馬車 (*angaria*) の最大積載量は1500ポンドと定められた (*CTh.* 8.5.17, 28, 30)。テオドシウス1世が即位すると、馱馬車の使用役畜数が6頭とされるとともに (*CTh.* 8.5.40)、馱馬車の積載量が1000ポンドに引き下げられ、四輪荷馬車 (*carrus*) は600ポンド、また馬具 (*sella cum frenis*) の重量及び運搬馬 (*averta*) の積載量についても前者が60ポンド、後者が35ポンドまでとされた (*CTh.* 8.5.47)。さらに、貴金属を運搬する際の四輪馬車の最大積載量が、国庫用の金銀の場合は各々500ポンド及び1000ポンド、帝室財産用の貴金属は金300ポンドまたは銀500ポンドまでと規定された (*CTh.* 8.5.48)。実際には規定以上の重量の荷物を積載することも可能ではあったが、かかる制限の存在からは、役畜や馬車及びそれらを供出する属州民に過重な負担をかけず、可能な限り効率的・合理的に利用せしめようとする帝国政府側の意図を読み取りうる。それは、帝国政府が制度運用の負担を属州民に課している以上 (*CTh.* 8.5.34)、当然の措置というべきであろう<sup>13)</sup>。

第四の範疇は、特にテオドシウス1世治世以降に顕在化してくる制度の弛緩・崩壊に対処しようとする法律群と見なすべきものである。そこでは、不正な手段による役畜・馬車の使用 (*CTh.* 8.5.41, 62) や旅行許可証を所持しない者などによる不正な利用 (*CTh.* 8.5.59)、高速輸送と重輸送 (*velocis et clavularii cursus*) の両方について不正な利用 (*CTh.* 8.5.62) がそれぞれ禁止された。また、本来その権限のない将軍や軍司令官による旅行許可証発給行為も繰り返して制限された (*CTh.* 8.5.52, 55, 56, 57, 61)。さらに、宿駅での厩番 (*hippocomos*) に対する暴力・略奪行為の禁止 (*CTh.* 8.5.37, 50)、役畜管理の改善要請 (*CTh.* 8.5.60, 64)、役畜の盗難に際しての規定 (*CTh.* 8.5.53)、そして役畜交代所 (*mutatio*) での職務放棄に対する罰則 (*CTh.* 8.5.58) などからは、クルス



ス・プブリクスを支える宿駅や役畜交代所そのものの維持が当時困難の度を増しつつあったことが窺知される。

以上のクルスス・プブリクス関連法文の概観から、後期ローマ帝国における当該制度の統制と運用について、次の二点を指摘しておきたい。

第一、上記諸法文において、帝国政府の当該制度に対する姿勢は、この制度があくまでも公的・公正に運用されるべきであるとの法的理論で一貫している。無論、法文と現実との間には常に懸隔があるゆえ、仮に法文とは逆の現実が想定されねばならないとすれば<sup>(14)</sup>、上記諸法文から結論されるのはただ帝国政府の無能に過ぎない。しかるにこのとき注意が必要なのは、『テオドシウス法典』が、一方では、歴史上のある特定の時点で発布され、したがって特定の文脈についての情報を含む個々の法文の集成であり、他方では、かかる多数の法文から『法典』への収録に値するものを選択した、5世紀前半における編纂時の価値判断の反映でもあるという、重層的な性格を持つことである<sup>(15)</sup>。すなわち、『テオドシウス法典』編纂時に規定された所収諸法文の「一般的効力」は、それぞれの発布時においてそれ自体として存在したことはなく、かえって個々の法文の多くについて、その適用範囲は本来限定的なものが多かったと考えるのが妥当である<sup>(16)</sup>。そしてそうであるとすれば、類似内容の法文が多数含まれる場合であっても、各法文の名宛人の所在地が多様であり、それに応じて各法文の適用地域も異なる以上、第8巻第5章が全体として与える帝国政府の無能の印象は、各法文固有の文脈を無視した結論とせざるをえない。むしろここで着眼すべきは、史料から形式的・抽象的に推論するしかない仮構の現実よりも、史料中に明瞭に窺知しうる発布者の意図と個々の法文が帯びた現実の多様性の方であろう。

第二、かかる現実の多様性を、上記諸法文の適用地域の多様性として考えた場合、後期ローマ帝国の結合性は、4世紀末に到って初めてその弱化を経験したと考える。このことは、帝政後期における帝国の結合性のあり方を、したがってローマ帝国の解体過程を考える上でも重要である。なぜならば、現在の学界では、ローマ帝国の東西分裂の発生日について、一般的な395年ではなく、ウァレンティニアヌス1世とウァレンスの即位した364年を重視する学説が広く支持され、事典にも採用されるなど定説化しているからである<sup>(17)</sup>。しかるに、法律史料からみた場合、ウァレンティニアヌス朝時代は、先述のごとくクルスス・プブリクスの制度が詳細に整備されてゆく時代であった。換言すれば、当該時期の帝国は、ユリアヌス死後の行政的分割の実施や個々の法文の適用範囲の多様性にもかかわらず、一体のローマ帝国としての結合性への強い志向を依然有していた<sup>(18)</sup>。これに対して、テオドシウス1世治世以後には、制度の整備よりもその維持管理が中心となり、しかも後者の困難さが法文中に明言されるよ

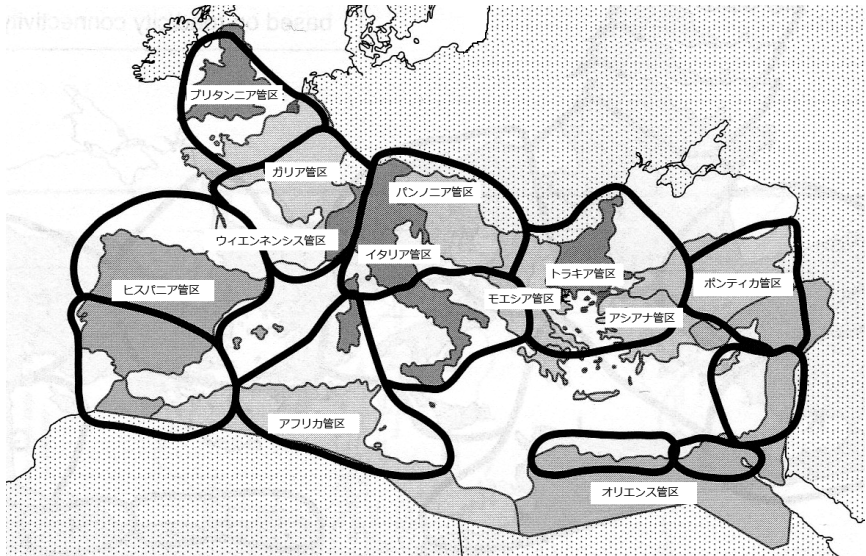
うになってゆく。かかる制度の弛緩と崩壊の状況は、「蛮族」の侵入の影響を受けた帝国西部において特に顕著であって<sup>19)</sup>、4世紀末における帝国の結合性の喪失、したがって帝国の最終的な解体を意味するものと考えられる。

## 第2章 ローマ街道からみた帝政後期の地中海世界の結合性

前章では、クルスス・ブプリクス関連法文から、ローマ帝国の結合性の変遷について概観した。ところで、ローマ街道は、政治・軍事・経済の各文脈において帝国政府がコミュニケーションをいかに組織・統制したかのみならず、ローマ社会がいかに距離を克服し、また空間を統御していたか、すなわち、地中海世界の結合性の実態とその程度についての情報をも与えてくれる<sup>20)</sup>。この点に関連して、最近、ローマ史研究者 M. Maas とコンピュータ科学者 D. Ruths が、陸路による結合性を考える上で画期的な内容を含むと考えられる論文を公にした。本章では、この二者による共著論文「道路の結合性と古代帝国の構造：古代末期からの事例研究」<sup>21)</sup>の内容を詳しく紹介するとともに、その成果及び前章での検討結果を踏まえ、後期ローマ帝国下における地中海世界の結合性について、いかなる観点を提示しうるかを考えたい。

さて、Maas と Ruths は、ローマ市を含む大小の都市的中心のすべてを結びつける媒体たる道路に着目し、道路システムはローマによる最も永続的な土木技術上の業績であるばかりでなく、その普遍的な権力の証明でもあったとした上で、古代世界から中世世界への移行の時代である「古代末期」(250~700年頃<sup>22)</sup>)においては、ディオクレティアヌス帝期を除き道路の敷設と補修が停滞状況に近くなり、5世紀初頭までに公道の維持管理は極めて困難になったと述べる。但し、Maas と Ruths は、ローマの並外れた道路システムが、諸都市を結びつけ、兵士や市民及び彼らが運ぶ情報の流通を可能にし、帝国を一体のものとして維持し続けたことは否定しない。むしろ、5世紀の帝国西方領土の喪失及び7世紀のイスラム軍による東方領土の占領のごとき一連の深刻な衝撃や、キリスト教の興隆のごとき革命的な内的変化をローマ帝国が経験した結果、「古代末期」においてローマ街道が、それ以前とは異なる、新しい目的下で使用され発展していったことを示唆する。

その上で、近年の研究蓄積にもかかわらず、都市間の結合性という現象は、独自の歴史的現象として十分に検討されてこなかったとし、かかる結合性を扱うための新しい方法を考案した。すなわち彼らは、緊密に結合した都市及び道路からなるグループは、より大きな社会的・政治的・経済的統一体(彼らはこれを「クラスター」と呼ぶ)と合致していると考え、かかるクラスターを発見すべく、コンピュータ上でK平均法を用いたアルゴリズムを設計・実行した<sup>23)</sup>。このとき、ローマ街道にかんするデータ



【図】

M. Maas & D. Ruths, Road Connectivity and the Structure of Ancient Empires: A Case Study from Late Antiquity, S. Alcock, J. Bodel & R. Talbert eds., *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World*, Oxford, 2012, 260, Figure 13.4 を一部改変。本図の転載を快く許可下さった原著者に感謝申し上げます。

として使用されたのは、3世紀後半または4世紀初頭のもので推定される『アントニヌス旅程表 (*Itineraria Antonini*)』<sup>24)</sup>と呼ばれる史料であり、そこに含まれる都市と道路にかんする情報がデジタル化された。次に、この『アントニヌス旅程表』の成立とほぼ同時代に、ディオクレティアヌス帝の行政改革によって12の「管区」が設置されたことから、『アントニヌス旅程表』をアルゴリズムによって処理した結果から得られた12のクラスター（【図】の太実線で各々囲まれた部分）と、ディオクレティアヌス帝時代の管区との間の相関関係を検証した。両者の相関関係の程度が高ければ、先述のアルゴリズムを用いた考察手法と、それに基づいて提示されたクラスターにかんする仮説が有効なものであることが確認されるというのである。

かかる検討の結果、彼らが提示した結論は極めて興味深いものであった。すなわち、『アントニヌス旅程表』のデータから導出された12のクラスターと、ディオクレティアヌス帝時代の12の管区とで、正確に一对一で対応しているものはなかった。彼らが制作した【図】を参照すると、例えば、ブリタニア管区とガリア管区の北部はドーヴァー

海峡を挟んで、またヒスパニア管区の南部とアフリカ管区の一部はジブラルタル海峡を挟んで、各々ひとまとまりのクラスターを形成している。また、イタリア半島には南北2つのクラスターが存在し、イタリア半島南側のクラスターは、イタリア管区南部のみならずパンノニア管区をも含んでいる。現在のフランスは、管区としては北部のガリア管区と南部のウィエンネンシス管区に区分されるが、クラスターとしてはひとまとまりである。バルカン半島の大部分を覆うクラスター内にはエーゲ海を取り囲む3つの管区が、オリエンス管区の内部には4つのクラスターが各々存在し、後者のクラスターのうちのひとつはポンティカ管区にもまたがっている。

Maas と Ruths は、かかるクラスターと管区のそれぞれが覆う領域の不一致の理由について、海峡を越えた結びつきの存在や管区創設以前からの文化的・政治的圏域 (zone) の存在、管区創設の指示者の知識や関心のあり方などから説明を試みているが、同時に、かかる数々の食い違いにもかかわらず、両者の間にはおよそ60%の一致がみられる点を強調している。彼らは、これを「非常に高い相関関係」であると述べ、アルゴリズムを使って別扱したクラスターは、ローマ人自身の視点にとって有意義なグループ分けであったと主張するのである。かかるクラスターの別扱が可能となったのは、彼らの仮説によれば、道路というものが、広範囲に及ぶ都市的中心のなかでも最も中心となる共同体を創造しかつ維持するために不可欠であり、また、ある地域における道路の密度は、そこを通る交通の総量のある程度反映するものであるという2つの理由に拠る。他方、両者の間に不一致が生じたのは、管区創設の指示者が、クラスターによって示されたごとき結合性のパターンを常に考慮していたわけではなかったからであって、したがって管区の区分は別の基準、すなわち地理的な、あるいはおそらく政治的な基準に基づくものであったと主張される。

そして以上を踏まえ、Maas と Ruths は、『アントニヌス旅程表』から別扱された、すなわちローマの道路システムのなかに「埋め込まれた (embedded)」クラスターは、この道路システムが明らかにディオクレティアヌス帝の行政改革以前から存在していたこと、それゆえ、ディオクレティアヌス帝時代の管区は、既に各々のクラスターの基礎に存していた結合性を、「古代末期」的な仕方によって再利用したものであると結論した。かくて描き出されたローマ帝国内のクラスター分布図は、クラスターの性格や定義の方法、地中海世界の発展に対する貢献の程度など残された問題の存在にもかかわらず<sup>25)</sup>、また、古代史研究者 R. Talbert から、ローマ人が現代人と同様にネットワーク概念を有していたと仮定しうるか否かという疑義が呈されているにもかかわらず<sup>26)</sup>、アルゴリズムを用いた斬新な考察手法を導入したこと、また陸路のデータに基づき、同時代人が明瞭には知覚しえなかったローマ帝国下の地中海世界における結合

性の具体像を析出したこと、さらには、ほぼ同時代の行政区分との比較検討を行ない、もって当時の行政区分との類似と差異の程度を指摘したこと、これらのいずれの点においても、その意義は極めて大きいと考えられる。

彼らの指摘のなかでも特に重要と考えられるのは、『アントニヌス旅程表』から導出されたクラスターとディオクレティアヌス帝時代の行政区分が高い相関関係を示していることである。なぜならば、このクラスター分布図は3世紀後半のローマ帝国の状況を示すものであるが、ディオクレティアヌス帝時代の行政区分自体は、基本的にはその後もローマ帝国の解体まで継承されてゆくことになるからである。しかも、歴史地図帳に示された帝国解体後の西方における「蛮族」諸国家と帝国東部の支配領域とを対照するとき、それらはクラスター及び管区の分布図と相当程度の対応を示していることを看取しうる<sup>27)</sup>。それゆえ、これら二つの時代に挟まれた4世紀におけるローマ帝国及び地中海世界の結合性のより正確な考察に際しても、街道網に基づくクラスター分布図を応用することが可能となろう。

すなわち、前章では、法律史料の検討から、個々の法文の適用範囲の相違にもかかわらず、4世紀後半までは帝国としての一体性や地中海世界の結合性に対する帝国政府の強い志向が窺知されたのに対し、4世紀末になるとクルスス・プブリクスの弛緩・崩壊とともにローマ帝国もまた解体してゆくことを指摘した。かかる検討結果を、Maas と Ruths のクラスター分布図に照らして捉え直すとき、ローマ帝国の解体過程は、ローマ街道によって内部に対しては緊密に、外部に対しては緩やかに結合し、また個々の法律の施行に際してはその適用範囲をなしていたと考えられる各クラスターが、やがて外部のクラスターに対する繋がりを弱め、コミュニケーションを途絶させてゆくプロセスと理解することができるのではないだろうか。そうであるとすれば、ローマ帝国の解体の秘鑰は、各クラスター・各行政区域の境目にこそ存するのではないだろうか。

## おわりに ——展望——

ローマ帝国は、ローマ街道とクルスス・プブリクスにより結合性を保持していた。その様子は、Maas と Ruths によれば、帝国政府が設置した行政区の区割りと完全に一致するものではなかったが、帝国各地に地域毎の圏域として存在したクラスターは、地域内の結合を街道によって維持しつつ、地域外の他クラスターとは街道を通じ緩やかに結合していた。その結合が瓦解することをローマ帝国の解体と捉えるならば、帝国の解体の考察の中心とされるべきは、そうした圏域の境界部分であろうことを指摘した。帝国解体の最も象徴的な現象であるローマ帝国の東西分裂も、かかる視点を念



頭に考察される必要があろう<sup>28)</sup>。

最後に、Maas と Ruths は、「古代末期」におけるローマ街道を十全に扱った研究は依然書かれていないと指摘している<sup>29)</sup>。国際化・グローバル化が進んだ現代世界が、それを構成する各々の部分の複雑な相互作用によって形成され、一体の構造を持って動くものであればこそ<sup>30)</sup>、交通やコミュニケーション、ネットワークのあり方についての研究は、単にそれ自体としてのみならず、古代世界と現代世界との間の意義ある比較の可能性を開くテーマとしても高い重要性を持つはずである。今後のさらなる考究を期したい。

〈註〉

- (1) P. Horden & N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Oxford, 2000.
- (2) 近年の古代・中世地中海世界史にかんする学界動向と今後の課題については、南雲泰輔「『多様性』と『重層性』の『輝き』の下に：地中海世界をめぐる最近の研究動向から」南川高志編（フォーラム）「古代史研究から見た西洋史学の将来：桜井万里子・師尾晶子編『古代地中海世界のダイナミズム』（山川出版社刊）を素材として」『西洋史学』240、2011年、345-346頁；同「古代地中海世界と日本（特輯「西洋古代史の語り方：現代日本社会のために」）」『古代文化』65-1、2013年、93-106頁。
- (3) I. Malkin ed., *Mediterranean Paradigms and Classical Antiquity*, London & New York, 2005; I. Malkin, C. Constantakopoulou & K. Panagopoulou eds., *Greek and Roman Networks in the Mediterranean*, London & New York, 2009; A. Collar, *Religious Networks in the Roman Empire: The Spread of New Ideas*, Cambridge, 2013.
- (4) A. Bresson, *Ecology and Beyond: The Mediterranean Paradigm*, W.V. Harries ed., *Rethinking the Mediterranean*, Oxford, 2005, 94-114, esp. 100, 104, 113. また、ローマ帝国支配下の地中海世界における生産活動について、地中海の「開発」（exploitation）の観点から考古学的知見も取り込み考察した最新の研究として、A. Marzano, *Harvesting Sea: The Exploitation of Marine Resources in the Roman Mediterranean*, Oxford, 2013. このような問題関心のあり方は、陸路に対する海路の経済性についての一般的見解とも関連するところがあるであろう。Cf. S. Martin, *Roman Law and the Study of Land Transportation*, J.-J. Aubert & B. Sirks eds., *Specvlvm Ivris: Roman Law as a reflection of Social and Economic Life in Antiquity*, Ann Arbor, 2002, 151-153; R. Hitchner, 'Roads, Integration, Connectivity, and Economic Performance in the Roman Empire', S. Alcock, J. Bodell & R. Talbert eds., *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World*, Oxford, 2012, 224-225.
- (5) S. マニャーニ（久保耕司訳）『古代地中海を巡るゲオグラフィア』シーライト・パブリッシング、2006年、116-154頁。

- (6) 例えば、T. ジョーダン（山本正三・石井英也訳）『ヨーロッパ文化：その形成と空間構造』大明堂、1989年、424-428頁；弓削達『ローマはなぜ滅んだか』講談社現代新書、1989年、38-51頁；石川勝二「ローマの道：権力の道・交易の道・開発の道」松本宣郎・山田勝芳編『地域の世界史5 移動の地域史』山川出版社、1998年、286-327頁；R. Staccioli, *The Roads of the Romans*, Los Angeles, 2003, 7; M. Graham, *News and Frontier Consciousness in the Late Roman Empire*, Ann Arbor, 2006, 111; C. Adams, Transport, W. Scheidel ed., *The Cambridge Companion to the Roman Economy*, Cambridge, 2012, 229-231など。
- (7) 関連して、Hitchner (2012) 222-226 の指摘を参照。我が国における地域別のローマ街道研究：菊池庄吉「イングランドに於けるローマの道路・都市建設について」『亜細亜大学教養部紀要』59、1999年、111-123頁；杉村貞臣「ユスティニアヌス1世時代におけるバルカン・小アジアの幹線道路（1・2）」『古代文化』26-11・12、1974年、631-642, 673-681頁；日野尚志「リメスと古代ローマ道：ラエティアの場合」『古代交通研究』7、1997年、3-17頁；同「ルクセンブルクの古代ローマ道」『佐賀大学研究論文集』1-1、1997年、111-118頁；藤岡謙二郎「イギリスにおけるローマタウン（含ローマンロード）の歴史地理学的性格について：その分布、位置と町割を主にしてみた場合」藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究——増訂版——：わが国律令時代における地方都市及び交通路の歴史地理学的研究の一試論』大明堂、1967年、165-188頁。但し、浦野聡「ローマ帝国東部におけるアンガレイア制度の発展と村落共同体」『史学雑誌』97-11、1988年、1789-1828頁は、クルスス・プブリクスの運用基盤を「ライトトゥルギー国家」を展望しつつ考察せんとする点で、単純な地域別研究とは一線を画する。なお、我が国のローマ街道関連文献の多くが狭義の研究書でないことも興味深い事実である。例えば、塩野七生『ローマ人の物語27・28すべての道はローマに通ず』新潮文庫、2001年；H. シュライバー（関楠夫訳）『道の文化史』岩波書店、1962年；同『古代ローマへの道』河出書房新社、1989年；藤原武『ローマの道の物語』原書房、1985年；同『ローマの道 遍歴と散策：道・水道・橋』筑摩書房、1988年；T. ペロレット（仁木めぐみ訳）『ローマ人が歩いた地中海：人類史上初のツアー旅行体験記』光文社、2003年；R. ローレンス（月森左知訳）『古代ローマ帝国トラベルガイド』創元社、2010年など。
- (8) 舗装道路の全長：R. Chevallier, *Roman Roads*, revised ed., London, 1989, 131. 総延長：C. van Tilburg, *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, London & New York, 2007, 6. クルスス・プブリクスの概要：A.H.M. Jones, *The Later Roman Empire 284-602: A Social, Economic and Administrative Survey*, Oxford, 1964, 830-834; Chevallier (1989) 181-184; A. Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin, 2000; Id., 'Transport and Communication in the Roman State', C. Adams & R. Laurence eds., *Travel and Geography in the Roman Empire*, London & New York, 2001, 95-105; B. Leyerle, *Mobility and the Traces of Empire*, P. Rousseau ed., *A Companion to Late Antiquity*, Oxford, 2009, 116; van Tilburg (2007) 56-63.
- (9) クルスス・プブリクスと各官職の関係：浦野聡「後期ローマ帝国におけるアゲンテス・イン・

- レプス：その機能・編成上の特質と史的意義をめぐって』『史潮』29、1991年、40-59頁；南雲泰輔「オリエンズ管区総監ルキアノス処刑事件：ローマ帝国の東西分裂期における官僚の権力基盤』『史林』92-4、2009年、690頁；同「宦官エウトロピオスの行政改革：ローマ帝国の東西分裂期における宦官権力の確立』『史林』95-2、2012年、337-339頁。なお、東西分裂期のローマ帝国東部宮廷に特有の皇帝顧問会議を中心とする政治のあり方（コンシストリウム政治）については、上記拙稿2篇に加え、南雲泰輔「後期ローマ帝国における宮廷と宦官：専制君主政理解のための一試論』『歴史と地理 世界史の研究』237、2013年、55-58頁を参照。
- (10) Cf. Chevallier (1989) 17; Adams (2012) 218. そのため、多くの場合、金石文資料（里程標石）を中心的な検討対象とする研究がなされてきた。例えば小アジアについて、W. Friend, A Third-Century Inscription Relating to Angareia in Phrygia, *JRS* 46, 1956, 46-56; T. Zawadzki, Sur une inscription de Phrygie: relative au cursus publicus, *REA* 62, 1960, 80-94; S. Mitchell, Requisitioned Transport in the Roman Empire: A New Inscription From Pisidia, *JRS* 66, 1976, 106-131; D. French, The Roman Road-System of Asia Minor, *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, II-7.2 (Principat), Berlin & New York, 1980, 698-729；浦野（1988年）など。
- (11) Cf. Chevallier (1989) 34; A. Hyland, *Equus: The Horse in the Roman World*, New Haven & London, 1990, 250-262; E. Black, *Cursus Publicus: The Infrastructure of Government in Roman Britain*, Oxford, 1995, 76-78; van Tilburg (2007) 56. なお、『テオドシウス法典』第8巻第5章の章題に含まれる術語について、クルスス・プブリクスは駄通制度（公的伝達システム）、アンガリアはクルスス・プブリクス運用のために課される義務負担及びそのために使役される役畜・馬車そのもの、またバランガリアは陸路での物資輸送のために用いられる馬車を各々指す。Cf. A. Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia, 1953, 362, 422, 617. 『テオドシウス法典』のテキストは、P. Kruger, Th. Mommsen & P. Meyer, *Codex Theodosianus*, 2 vols., Berlin, 1905. 【表】の作成に際しては、C. Pharr, *The Theodosian Code and Novels and the Sirmonian Constitutions*, Princeton, 1952及びP. Stoffel, *Über die Staatpost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne: Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus*, Bern, 1993の各近代語訳・解釈も参考にした。
- (12) 以下の区分を行なうに際してはBlack (1995) 76-78の項目分類を参考にしたが、完全に同一ではない。
- (13) Jones (1964) 831; Hyland (1990) 256-257; Black (1995) 76-77; van Tilburg (2007) 58-60, esp. Table 2.1 at 60. 規定以上の荷物の積載：Adams (2012) 220-221.
- (14) F. ティンネフェルト（弓削達訳）『初期ビザンツ社会：構造・矛盾・緊張』岩波書店、1984年、xvii-xviii頁；C. Humfress, *Laws' Empire: Roman Universalism and Legal Practice*, P. du Plessis ed., *New Frontiers: Law and Society in the Roman World*, Edinburgh, 2013, 92.
- (15) P. du Plessis, The Structure of the *Theodosian Code*, J.-J. Aubert & P. Blanchard eds., *Droit, religion et société dans le Code Théodosien: Troisièmes Journées d'Etude sur le Code Théodosien, Neuchâtel*,



15-17 février 2007, Geneva, 2009, 3-17.

- (16) J. Matthews, *Laying Down the Law: A Study of the Theodosian Code*, New Haven, 2000, 65-70, 169; R. Errington, *Roman Imperial Policy from Julian to Theodosius*, Chapel Hill, 2006, 87-93. 「一般的効力」: *CTh.1.1.5* et al. 但し、「一般法」概念自体は『テオドシウス法典』編纂以前から存在した。A. Sirks, *The Theodosian Code: A Study*, Friedrichsdorf, 2007, 29-35. 関連して、田中創「ローマ帝政後期の法と実践：テオドシウス朝の事例をもとに」『歴史学研究』885、2011年、139-148頁は、帝政後期には照会手続 (suggestio) を通じ、帝国全土に普遍的に適用可能な法律が形成される場合があったことを論じる。
- (17) 南雲泰輔「ローマ帝国の東西分裂をめぐって：学説の現状と課題」『西洋古代史研究』12、2012年、19-41頁。
- (18) N. Lenski, *Failure of Empire: Valens and the Roman State in the Fourth Century AD*, Berkeley, Los Angeles, London, 2002, 12, 264-319.
- (19) クルスス・プブリクスの制度としての弛緩と崩壊について、特に410年のローマ市劫略後の帝国西部の状況にかんしては、南雲泰輔「ルティリウス・ナマティアヌスとクルスス・プブリクス：後期ローマ帝国における公的伝達システム運用の一側面」『西洋古典学研究』62、2014年(近刊)を参照。
- (20) W. Westermann, On Inland Transportation and Communication in Antiquity, *CJ* 24-7, 1929, 497; L. Thommen, *An Environmental History of Ancient Greece and Rome*, Cambridge, 2009, 71.
- (21) M. Maas & D. Ruths, Road Connectivity and the Structure of Ancient Empires: A Case Study from Late Antiquity, Alcock, Bodel & Talbert eds. (2012) 255-264.
- (22) 「古代末期」の時代範囲は、P. Brownをはじめ各々の論者によってさまざまに設定されてきた経緯があり、依然として見解の一致をみていない。それゆえ、ここでの Maas と Ruths の時代範囲設定も絶対的なものではない。この問題について簡略には、C. Ando, *Decline, Fall, and Transformation*, *JLA* 1-1, 2008, 31-60, esp. 32 を参照。
- (23) Maas & Ruths (2012) 262, note 11 によれば、彼らが考案・使用したアルゴリズムは次のごとくである。①都市とローマ街道によって形成されるネットワークのなかから、各々異なるグループに属する12の「核都市 (seed-cities)」を任意に選ぶ。②その他のすべての都市を、それぞれの都市に最も近接する核都市が属するグループに配置する。③12のグループの各々の中心にある都市を、新たな「核都市」として選択し、このようなグループ分けのプロセスを繰り返す。④「核都市」の再選択を、各グループに属する都市の構成に変化がなくなるまで継続する。⑤最終的に提示されたグループは、ネットワークのなかで最も高度に支持されたグループと見なされる。なお、①において選択される都市の数が12である理由は、後述のごとくディオクレティアヌス帝時代の行政区分として12の管区が設置されたことに基づく (Maas & Ruths (2012) 257.)。ディオクレティアヌス帝時代の地方行政、特に管区 (dioecesis) の設置について簡潔には、B. レミイ (大清水裕訳)『ディオクレティアヌスと四帝統治』白水社文

庫クセジュ、2010年、71-74頁。

- (24) O. Cuntz ed., *Itineraria Romana*, Vol.1, *Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Stuttgart, 1990 (初版 1929 年).
- (25) Maas & Ruths (2012) 262.
- (26) R. Talbert, Roads Not Featured: A Roman Failure?, Alcock, Bodel & Talbert eds. (2012) 250. Talbert による『ポイティンガー図 (Tabula Peutingeriana)』の再考については他日検討の機会を持ちたい。さしあたり、R. Talbert, *Rome's World: The Peutinger Map Reconsidered*, Cambridge, 2010.
- (27) 例えば、『プッツガー歴史地図 日本語版』帝国書院、2013年、54頁、「西ローマ帝国の終焉 (476年)」の地図と比較せよ。
- (28) この問題については、「イリュリウム問題」として別稿で論じる予定である。
- (29) Maas & Ruths (2012) 262, note 8.
- (30) 羽田正『新しい世界史へ：地球市民のための構想』岩波新書、2011年、8-11頁。

【付記】本稿の作成にあたり、日本学術振興会科学研究費補助金（特別研究員奨励費）の支援を受けた。