

『ローマ道に学ぶ』は 2000 年を超えるロマンです

武智弘明

1. はじめに

道路事業に携わった経験をお持ちの方であれば、とりわけ高速道路・高規格道路に携わった方であれば、一度は名前を聞いたことがあると思う存在が『女王の道』と称される“アッピア街道”です。

ローマ共和国時代に、ローマから南方のカプアに至る 132 キロの道路が建設された。幅員は 4.15m を基本とし、はじめは砂利道で、後に石畳舗装がなされたものです。監査官(インフラ整備も担当)のアッピアウス クラディウス カエクスという人が強引に整備した結果、物流や軍隊移動などで大きな役割を果たしたと言われています。



少しだけ高速道路に関わった私も、現地を訪れたいという欲望が爆発し、2009 年に行ってきました。間違いなく「百聞は一見に如かず」であり、行ったことで自分の記憶に鮮烈な映像が残っています。そして、知人が 2013 年

に上梓された書物が今回ご紹介するものです。アッピア街道のみならずローマ共和国・帝国時代の道路に興味を持つ方は、大いに楽しめる内容です。

2. ローマ道に学ぶ

『ローマ道に学ぶ』は 2000 年前の道路整備の理念や技術について 220 ページに及ぶ本ですが、概括すると、次のような構成を柱とし、ヒロインとしてアッピア街道を紹介しています。

ローマ道の基本	ローマ道の財源
ローマ道の道路構造	アッピア街道建設の課題

ローマ道の建設技術	ローマ道のその他の工夫
ローマ道の路線選定	ローマ道の DNA
ローマ道の維持補修	

2000 年前の道路整備の中で、私にとって印象深かった点を列記しますと

基本	<ul style="list-style-type: none"> ・BC451 年に定めた法で「街道沿いの住民が道を整備する」という条項があり、「自分の畑を勝手に通行されなくなったら、きちんと走路を管理すべき」主旨が記載 ・地域国家ローマが発展するには、戦闘により食料などを得る必要があり、勝利のために道路網を整備した
構造	<ul style="list-style-type: none"> ・初期は砂石道であったが、後に高速での車両通行を容易とするため石畳で舗装した ・石を始め、材料は沿道にあった ・幅員等は 6 種類の規格を持った
技術	<ul style="list-style-type: none"> ・測量は方位と水平のみで決めていたので、ずれが生じた区間もあった ・エジプト・ギリシャ・エリトリアの道路技術を総合化した ・トンネルを掘ったこともあった
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸沿いやアペニン山脈越えでも、複数路線による道路網とした ・襲撃されやすい山地は迂回しつつ最短ルートとした ・直線を優先し、水平化を図った(高さ 43m の擁壁や 36m の切り土壁など)
補修	<ul style="list-style-type: none"> ・「岩は味方で、水は敵」を基本

	<ul style="list-style-type: none"> ローマ道は100年サイクルで補修 補修は隣接する土地所有者が行うこととなっていたが、実際には地域や皇帝も負担し、あるいは通行税も
財源	<ul style="list-style-type: none"> 共和政時代は国費＝軍隊が道路新設を基本に、名誉の対価としての寄付も 帝政時代になり通行税が導入
工夫	<ul style="list-style-type: none"> 中央分離帯やマイル・ストーンを設置 日中の車両通行禁止などソフト策も
アップピア街道	<ul style="list-style-type: none"> 全体として、高速走行可能とした 直線を優先するため、30km続く湿地では5m木杭で盛り上げた 山地では36mの切通や橋梁を用いて、直線化緩勾配化を図った

アップピア街道はローマ道のなかで、比較的の後年時(それでも紀元前312年頃であり、日本が縄文時代か弥生時代にあたります)に整備されましたが、自然発生的な獣道ではありません。2000年以上昔に、現代にも通用する「目的に合致した種類の道路整備」を行ったことにロマンを感じます。

著者は、最終章でアップピア街道という存在が現代の道路づくりにどのように受継がれるべきか、現代にも伝わるDNAを解明しました。

ローマの繁栄は「平和と安定の維持」「広域的経済圏の形成」「金融システムの構築」「インフラ整備」がもたらした	道路築造目的の明確化が重要
ローマ道の建設効果としては、「限られた兵力の運用が可能となった」「行政システムが的確に運営」「地域経済の活性化」として評価	事業効果が透明化されることが重要
交通特性に即した道路構造や路線選定を行った	効率性

そして、ネットワークを構成していたローマ道の機能を象徴する言葉として、次の短文に結実したと紹介し、文を綴りました。

共和国時代は “All roads leave Roma”

帝政時代は “All roads lead to Roma”

時代により微妙に変化発展していますが、事業目的のや透明化が買かれたものと考えられます。

3. 最後に

巣ごもり⇒在宅勤務が続く方も少なくないと思えます。当該書籍は市販された刊行物ではありませんが、一部図書館で閲覧可能とされています。往時の道路ネットワークや道路技術を学ぶことは、土木技術者の横幅を拓く一素材であると思います。



この本に限りませんが、塩野七生氏の書籍を読み、9000km彼方に思いを巡らせ、時には飛翔することも意義あると思うところです。

最後に著者の浦田康滋さまを簡単に紹介しますと
《現在の公職》北海道科学大学客員教授

：交通計画・国土・地域計画

元民間コンサルタント会社に勤務し、退職後は交通や国土計画に関する執筆をされています。著書や投稿論文は数多あり、私個人にとっては「コンサルタントは発注者のお腹の中を理解する必要がある」という理念を教示受けた方です。

武智 弘明 (たけち ひろあき)

技術士(建設/上下水道部門)

リージョナルステート研究委員会 幹事長
地域主権分科会 座長
株式会社 リブテック

