

Lukas Lemcke, *Imperial Transportation and Communication from the Third to the Late Fourth Century: The Golden Age of the *cursus publicus**, Collection Latomus 353, Bruxelles: Editions Latomus, 2016, pp.161.

南雲 泰輔

「全ての道はローマに通ず」という言葉から知られる通り、ローマ帝国による広大な領域支配を可能ならしめたインフラは、まずもってその権力の象徴たるローマ街道網であり、この街道網を通じて種々の情報伝達および物資の輸送を行なうための制度として整備されたのが、公共輸送制度 (*cursus publicus*. 以下 CP と略) である。本書は、この公共輸送制度について、後期ローマ帝国時代における制度的展開を扱った最新の研究書で、ラトムス叢書の 353 冊目として刊行されたものである。

著者 Lukas Lemcke は、academia.edu の本人ページによると¹、現在ケルン大学の博士論文提出資格取得者で、ローマ史研究の碩学 Werner Eck 教授の指導下で研究を進めているとのことである。本書は著者の初めての著作ということになるが、冒頭の謝辞によれば、著者は本書の内容について、2013 年 3 月にカナダ・オタワ市で開催された「古代末期の境界変動 (Shifting Frontiers in Late Antiquity)」学会第 10 回大会において「テオドシウス法典のレンズを通して見た 4 世紀の公共輸送制度 (Cursus Publicus in the 4th Century through the Lens of the Codex Theodosianus)」との題目のもとで報告しており²、さらに巻末の参考文献一覧によれば、本書の内容と関連する論文を 2012 年に *Gephyra* 誌上に、また指導教員であった Altay Coşkun (カナダ・ウォータールー大学古典学部准教授)³との共著で 2013 年に *Latomus* 誌上に、それぞれ発表している⁴。

本書についてまずもって特記されるべきことは、本書が博士論文ではなく、著者が 2013 年 9 月にウォータールー大学に提出した修士論文を改訂したものであるということであろう。本書に対しては、管見の限り R. Brendel, M. Whiting, C. Adams の三者による書評が公にされているが⁵、いずれもこの点について率直な驚きを称賛とともに言及している。修士論文が著書として公刊されることは日本学界でも稀なことであろうが⁶、上記三者の評言に徴する限り事情は欧米学界でも同様のようであり、その限りにおいては本書が高い価値を持つ内容を備えていると判断されたものであることが推察される⁷。しかも、我が国では 2013 年度以降、博士論文はインターネットを通じて公表されるようになり、博士論文が専門書として商業出版される場合への影響が取り沙汰されたことがあったが、本書の基となった論文は修士論文であるにもかかわらずウォータールー大学のリポジトリでウェブ公開されており⁸、本書出版後もオンラインで利用可能な状態にある。その意味でも本書の公刊は興味深い。もっとも、本書はこの修士論文の改訂版であって、Brendel が指摘するような多少の誤記はなお見受けられるものの⁹、新たな加筆部分と併せて全体の構成はよく整理されており、上記オープンアクセスの修士論文が今後利用されることは少ないのではないかと思料される。目次は以下の通り。

謝辞／略号一覧／第1章 導入（1 先行研究／2 証拠の再解釈／3 *vehiculatio* への導入）／第2章 *vehiculatio* から *cursus publicus* へ（1 3世紀：変容へ／1.1 宮廷の移動／1.2 法的枠組みの変化／1.3 資源の需要増加／2 ディオクレティアヌス治下の変化／3 コンスタンティヌス治下の変容の完了）／第3章 4世紀における公共輸送制度（1 インフラ的基盤／2 公共輸送制度の輸送手段／3 管理／4 財政／5 利用者、利用の種類、利用の権利／5.1 一般的な規則と統制／5.2 旅行／5.3 輸送／5.4 特例？司教と軍による公共輸送制度の利用／5.4.1 司教／5.4.2 軍事的利用／6 4世紀における許可証発給者と許可証／6.1 1・3世紀の許可証発給権／6.2 4世紀における許可証発給権／6.2.1 用語／6.2.2 道長官と官房長官／6.2.3 首都長官／6.2.4 皇帝代官／6.2.5 属州総督／6.2.6 武官／6.3 許可証発給権と『東西文武百官冠位録』（*Notitia Dignitatum*）／7 管理）／第4章 要約と結論／第5章 展望（1 帝国西部／2 帝国東部）／図版一覧／参考文献一覧／索引

第1章は、ローマ帝政期の伝記作家スエトニウスが記録したアウグストゥスによる公共輸送制度創設についての引用から始まる。すなわち、「属州のどこで何が起ろうと、それが直ちに、より早く報告され、知ることができるように、最初軍事道路に沿って、適当な間隔ごとに、若者の馱夫を置き、後には馱馬車を配置する。この方がいっそう便利と思われたのである。というのも、何か必要な事情が起ったら、遠方の地から直接手紙を持参した当人に、質問ができるからである。」（*Suet. Aug. 49.3.*¹⁰）著者によれば、アウグストゥスの登場によって、最終的には皇帝自身に収斂してゆくことになる、あらゆる統治機能の中央集権化の長い過程が始まり、この過程は3世紀後半から4世紀半ばのさまざまな改革において頂点に達した。帝国を首尾よく支配すべく、権力の手綱を握る者たちは、その決定を帝国民に伝達する手段と同様、可能な限り多くの、また正確かつ時宜を得た情報を必要とした。そこでアウグストゥスは、4世紀以降にはCPとして知られることになる *vehiculatio*（以下Vと略）を創設することになった、というのである。著者は、アウグストゥスによって創設された元首政期のVと、4世紀以降のCPという二つの呼称を明瞭に区別して扱っており、後述するように前者から後者への変容の問題が本書の議論の要諦のひとつをなしている。著者は、元首政期およびより一般的な帝国の情報・輸送システムを指す際には、元首政期と「古代末期」のいずれの場合でもVを、またCPについては、それが史料中に継続的に登場するようになるディオクレティアヌス治世以降に限定して使用する、と述べる（p.11, note 2）。以下本評でも、著者による区別が明らかとなるよう、著者の用語法に従って原語を省略形で表記する。

さて、著者は、VからCPへの変容に際して、ローマ帝国の歴史のなかで3世紀末から4世紀初頭に行なわれた諸改革が重大な分岐点をなしているとし、その時期をより厳密にディオクレティアヌスとコンスタンティヌス1世両帝の治世（284-337年）に限定する。しかしながら、当該時期の重要性にもかかわらず、帝国の情報・輸送システムにかんして3世紀から4世紀にかけての移行を説明する包括的かつ最新の議論は欠けていると著者はいう。この欠落を埋めるべく、本書は、3世紀から4世紀のあいだ、このシステムがローマ帝国を支配するうえで根本的に重要な役割を果たしたこと、そして、ローマ帝国においてより広汎な制度的・構造的発展の余地があったこと、を示そうとする。その際のアプローチ方法は、3世紀末から4世紀初頭においてVが変容した理由とその性格を説明すること、および、4世紀におけるCPの歴史・構造・機能を包括的に検討することの2点であり、殊に後者によって、4世紀後半までに中央政府がCPの効率的運用を可能にするための改革を行っていた

ことを著者は示そうとするのである¹¹。

次に、19世紀以降の公共輸送制度の研究史について簡要な概観がなされる(第1章第1節)。E. Holmberg や H.-G. Pflaum, E. Kornemann ら初期の重要な研究者たちへの言及から始めて、1970年代の研究として、考古学的アプローチを最初に採用した H. Chapman の未刊行学位論文(1978年)、重要資料であるサガラッソス碑文(1世紀)を公刊した S. Mitchell¹²、碑文資料に立脚する W. Eck らを挙げたうえで、1990年代になって P. Stoffel や L. di Paola, E. Black らにより「古代末期」における帝国情報・輸送システムの研究が本格化したこと、ただし包括的研究は2000年の A. Kolb の著書¹³公刊を待たねばならなかったこと、さらに、先行研究によって帝政前期の V の歴史は充分かつ包括的に論じられてきたが、英語圏では考古学的調査以外の研究が存在していないこと、したがって史資料(法律、書簡、パピルス、碑文)について再解釈する必要があること、なぜならば先行研究では V から CP への変容を惹起した要因の同定に際し、概して正確さが欠落しているからであり、また CP は4世紀前半に衰退したとされ、それゆえに4-6世紀は否定的に評価される時代だったからであること(第1章第2節)、以上の諸点が指摘される。そして、次章の前提となる V の基本的な情報が、アウグストゥスによる創設以降3世紀に至る期間を中心に、帝国西部については5世紀後半、帝国東部については9世紀まで概観される(第1章第3節)。

第2章は、この V が CP へ変容(transformation)するに際して、2世紀および3世紀における V の発展を条件づけた諸要因が検討される。先にスエトニウスに拠ってみたように、アウグストゥスは V の目的として手紙の送付と使者の移動のためのインフラ整備を念頭に置いていたが、加えて3世紀初頭には、碑文中に牛車について最初の言及が登場することから知られるように、物資の輸送にも V がますます利用されるようになっていた。このことは、第一に、当該時期に中央から辺境へと権力の所在が移動し、皇帝とその宮廷の可動性(mobility)が高まったこと、第二に、かかる移動宮廷の必要に応じて、特に212年のアントニヌス勅令以後、立法・司法にかかる法的枠組みが変化し、絶えず移動する皇帝やその周辺にほぼすべての法的権威が集約されるようになったこと(かかる状況を端的に示すのが請願・回答制度(rescript system)であるとされる¹⁴)、第三に、給与支払い(特に軍に対して)のため金品を分配すべく(どのように金品が運搬されたかは史資料からは不明であるというが)、資源に対する需要が増大したこと、以上の諸点に起因するという(第2章第1節)。

そのうえで、著者はディオクレティアヌスとコンスタンティヌス両帝の治下における変化と変容について論じる。ディオクレティアヌスは、テトラルキア(四帝統治制度)の導入、税制改革(ユガティオ・カピタティオ制度の導入)、地方行政区分再編、軍政民政分離などさまざまな改革を行なったが、それによって宮廷および文武の官僚の増加は、Vの利用者の増大を結果したであろうとし、したがってディオクレティアヌスの治世において V の再組織化と資源統制の必要性が認識され、彼の治世後半に、VはCPという新しい形態を取るようになったと主張される(第2章第2節)。ただし、ディオクレティアヌスがCPのさらなる特殊専門化を計画していたかどうか、あるいはVの発展の最終段階に関与しCPという公式名称を与えたのかどうかは不明であったとされる。史資料から判明することは、続くコンスタンティヌス治下において、2つの下位区分、すなわち急を要する使者が利用するための高速輸送(cursus velox, δρόμος ὀξύς)と、官用物品や公的な使者他が利用するための速度の遅い牛車による重輸送(cursus clauulari(u)s, δρόμος πλατύς / ὀξύς κλαβουλάριος)が新設されたこと、それによって帝国政府と帝国民のあいだのより効率的なコミュニケーションのあり方やCPの資源のより意識的な統制が行なわれるように志向されたことである。また、コンスタンティヌスとリキニウスによる皇帝代官(vicarius)の新設が、管区(dioecesis)を担当する官僚の増加とともに、皇帝や

他の地方行政官とのあいだの CP を通じたコミュニケーションの必要性を増加させたことも指摘される。すなわち著者は、コンスタンティヌス治下における公的コミュニケーションの増大のため、帝は資源の利用可能性を確実なものとするべきだと望み、ゆえに高速輸送と重輸送という 2 つの下位区分を創設したのであろうと推測し、したがって、コンスタンティヌスは V から CP への変容を完成させたということがある程度は確実視しうる、と主張するのである。かくのごとき仮説は本書の主張のもうひとつの主要部分をなしているが、同時に著者は、コンスタンティヌスが抱いた動機の推測は、これを支持する証拠がないことも認めている（第 2 章第 3 節）。

第 3 章は、本書のなかで最大の分量を占め、本書の中核をなす重要な章である。前章の内容を受けて、本章では、4 世紀における帝国の情報・輸送システムのインフラ的基盤の拡大（第 3 章第 1 節）、輸送手段として使われた役畜の数と種類の増大（第 3 章第 2 節）、CP の組織および財政構造の能率化による中央政府による直接的統制（第 3 章第 3 節（管理）および第 4 節（財政））、利用者と利用目的の増大、およびこれを制御しようとする法律の増加（第 3 章第 5 節）、利用許可証発給権の問題を通してみた CP の発展と帝国行政の関係（第 3 章第 6 節）、そして統制のメカニズム（第 3 章第 7 節）が扱われる。

まず著者は、CP は、中央政府の任務で官僚が用いるもので、ローマ帝国に存在する街道網上の行政的枠組みのなかで設置された、街道沿いの宿駅からなるインフラであったと定義したうえで、先行研究では行政的・組織的側面が注目されてきたが、物理的側面も重視すべきとし、4 世紀におけるインフラ的基盤の枠組みを概観する。そのための史資料について著者は、文献・パピルス史料（アンミアヌス・マルケリヌス『歴史』、『ブルディガラ旅程表』、『アントニヌス旅程表』、ポイティンガー図など）と考古資料に大別し、両者を分析するうえでの留意点が慎重に示されるとともに、碑文資料からは 4 世紀の状況分析に際して重要な情報が得られないことが指摘される¹⁵。続けて著者は、宿駅を示す *mansio* (μονή), *mutatio* (ἀλλαγὴ), *statio* (σταθμός) の各々について管理上の違いを明確化し、かかる用語法が 4 世紀における CP の確固たる組織化を示唆していると主張する。考古学の成果から明らかにされた街道沿いの宿駅の配置については、フランス南部、ドミティウス街道の宿駅 (*mutatio*) であった *Ambrussum* (現・ヴィルテル) の一例のみが引用される（第 3 章第 1 節）。次いで、CP の資源と能力を理解するために輸送手段 (*vehicula / animalia publica*) が具体的かつ詳細に検討される。高速輸送と重輸送でそれぞれいかなる輸送手段が割り当てられていたかは、正確に記した史料は伝わっていないため説明するには困難があるとしつつ、比較的詳細な情報が得られる『テオドシウス法典』の分析から、高速輸送の二輪馬車 (*birota*) では馬 (*equi / ueredi*) が、重輸送の牛車 (*angariae*) や四輪荷車 (*redae*) ではロバ (*asini*)、ラバ (*muli*)、牛 (*boves*) が用いられたとされる。また、各宿駅に保有されていた役畜と荷車の正確な数量は全く知られていないものの、CP は、利用可能な役畜と荷車の数量と種類の点で、V と比較して遙かに多くの資源を必要としたことが指摘される（第 3 章第 2 節）。

かかる CP の管理状況は、1-3 世紀のそれと多くの点で類似しており、中央政府が規則と統制の責任を負っていた。帝政前期の公共輸送長官 (*praefecti vehiculorum*) は 326 年以降法文から姿を消し、その業務は 340 年代には駅通監視官 (*curiosi*) に取って代わられたけれども、各宿駅は 3 世紀以前から都市参事会員層から選出されて役畜の飼養などの負担 (*munus*)¹⁶を負う請負人 (*mancipes*) によって維持されており、かかる管理状況は 4 世紀を通じて大きな変化はなかったと著者は述べる。ただし、4 世紀後半には、官僚たちは「逃亡」や聖職身分の獲得によって魅力のない負担を避けようとしたため、これに引き戻されたり、罰則が定められたりするようになった（第 3 章第 3 節）。財政面で

は、Vにかかる費用の大部分は帝国民の負担とされており、3世紀になると都市参事会員がかかる負担をすべて義務として負った。このことはVがCPに変容したのちにも大方同様であったが、コンスタンティヌス治世以降は、役畜や旅行者のための支給物がユガティオ・カピタティオ制度を通じて供給されるという変化が生じたことが指摘される。しかしながら、帝国民には、属州総督の指示に従い、支給された役畜に加え、宿駅により多くの役畜を供給する必要、あるいは役畜相当の代金を支払う必要があったし、宿駅の建築物にも資金が必要とされた。かくのごとき帝国民に対する圧力は、相当なものであったと推察されている（第3章第4節）。

次に、利用者と利用の種類、利用権について検討される。1世紀以降、Vの利用に際しては皇帝または属州総督によって利用許可証（diplomata）が発行されており、CPでも同様の手続きが適用された（ただし、のちにdiplomaはevectioに置換されるようになるとする）。著者は、CPの利用をめぐる規則と統制が、全体として国庫財産の効率的・適切な利用を保証すべく行なわれたこと（第3章第5節第1項）、CPを利用する使用者は旅行時に許可証が必要とされたこと、最大の正規利用団体は皇帝の目・耳として知られる警察官吏（agentes in rebus）であったこと¹⁷、4世紀後半には中央政府と属州間のコミュニケーションを効率化すべく、個人利用を許可する法律が公布されたこと（第3章第5節第2項）、貴金属（金、銀）および徴収金、租税（annona）、軍服（uestes militares）、亜麻布などの輸送（第3章第5節第3項）、教会会議への出席や皇帝の召喚に応じるための聖職者の利用や、兵士の移送や物資供給のための軍事的利用の問題（第3章第5節第4項第1目および第2目）を論じる。

続けて議論されるのは4世紀における利用許可証の発給権の問題で、『テオドシウス法典』が最重要史料となる。しかし、著者は、法文中で許可証発給権を示す異なった用語の正確な意味を理解することは時に困難で、文脈に応じて多様な意味を持つことがあるため、本章では発給（issue）という曖昧な用語は包括的にのみ使用し、作成（create）、配布（distribute）、修正（modify）の各々を区別して用いるとしたうえで、前提たるラテン語用語法の問題を論じる（第3章第6節第2項第1目）。これを踏まえ、道長官・官房長官・都市長官・皇帝代官・属州総督・武官のそれぞれの場合の発給権の問題の考察（第3章第6節第2項第2-6目）、そして『テオドシウス法典』と『東西文武百官官位録』の情報の比較（第3章第6節第3項）がなされる。著者は、各官僚と発給権の関係を主として法律史料に拠りつつ考察し、『東西文武百官官位録』の情報とも比較した結果、CPはまずもって民事的に利用されたこと、許可証作成の権限は宮廷と道長官に排他的に存したこと、CPを最も自由に利用できたのは国庫管理総監・帝室財産管理総監であったことなどを指摘する。

第3章最後の節は、CPの統制の問題が取り上げられる。中央政府は、不正使用を内外からチェックするため、『テオドシウス法典』所収法文に観察されるごとく法律発布を通じて、また利用者を監視するための統制装置（概ね4世紀半ば以降、請負人・属州総督・駅逡監視官というCP統制のための三層構造が存在するようになったとされる）を通じて、制度の濫用に対処しようとした。著者は、かかる統制が有効であったことを主張している。すなわち、許可証発給権を持つ道長官や皇帝代官はCPの統制権を持たなかったが、官房長官と配下の駅逡監視官、属州総督、請負人が統制権を握った。このような責任の分割は、理論上きわめて効率的であったというのである（第3章第7節）。

第4章では、これまでの論述の内容が再度略述されるとともに、結論として、4世紀全体を通じてCPは能率的たらしめられたと同時に、その利用範囲が増大せしめられたことが確認される。情報と効率的なコミュニケーションの可能性とが重要なものである以上、著者には、CPについてなされた多くの統制さえも、抑圧と限界を示すものではなく、むしろCPが中央政府にとって帝国支配のための極めて能率的かつ不可欠な道具であったことの証拠と理解されるのである。

第5章は、修士論文に新たに加筆された部分であり、5世紀から6世紀まで、特にユスティニアヌス1世治世末年までの公共輸送制度の概観が、帝国の東西それぞれについて行なわれる。帝国西部では、5世紀初頭から476年まで、CPのほとんどの側面が本質的には変化しないままであったが、帝国西部の崩壊とゲルマン諸王国の成立に伴い、4世紀後半から5世紀初頭のような規模でのCPは必要でも望ましいものでもなくなった。牛車や二輪馬車・四輪荷車のような輸送手段は姿を消し、したがって重輸送はほぼ消滅し、帝国西部崩壊後の新たな現実の出現の結果としてCPも衰退したとされる(第5章第1節)。他方、帝国東部では、西部に比してCPは遙かに長期間にわたって存続した。467年または468年までは、4世紀後半から5世紀初頭と同様の状態が概ね継続したが、既存の統制を修正する法律が發布されたという。続けて、レオ1世(位457-474年)、アナスタシウス(位491-518年)、ユスティニアヌス1世(位527-565年)の各治世の状況が検討され、6世紀の帝国東部でCPが経験した簡素化あるいは衰退の程度についての通説は、包括的な再評価が望まれるばかりでなく、ローマからビザンツへの変容の一側面にさらなる光を照射するものでもあることが指摘される(第5章第2節)。

参考文献一覧は、通例立体で表記されるべき論文名が、図書名・雑誌名と同様に斜体とされていて少々見づらい。索引は、史料索引と総索引に分かれ、詳細である。

以上、著者は、文中で用いられる用語のひとつひとつについて慎重に定義や語義の限定を施しながら、蓋然性の高い推測を交えつつ、帝政前期から後期へ、さらには西欧中世初期およびビザンツ時代に至る公共輸送制度の歴史的展開を、とりわけ4世紀を中心として跡付けている。帝国の公共輸送制度について日本語による専門的研究書を欠き¹⁸、英語で書かれた類書もまた多くないことを勘案するならば、本書は日本の研究者にとっても貴重な貢献と評するべきであって、Adamsが「ドイツ人やイタリア人の研究者による、より重要で専門的な著作に関わりたくない研究者や学生にとって有用であろう」と述べているのは、本書の元が修士論文であることを考慮するとしても、少々皮肉が過ぎるであろう。ただし、Adamsも評するように、本書が先行研究の到達点からどれほど研究を進展させたかについては議論の余地が残ると考えられる。本文約120頁というコンパクトな分量で仕上げられた本書の議論では、帝政前期から後期へと制度の大きな変容を追うべく総花的な論述方法が採られ、そのことは著者の筆致を論証的であるよりも叙述的なものにしてしている。既存の公共輸送制度像を打破して異なる歴史像を提示するというよりも、「黄金時代」という新たな見出しのもとに知見を総合・集約することによって、4世紀の公共輸送制度を描き出すことに力点が置かれているように読めるのである。

もとより著者がVからCPへの変容に着眼し、その歴史的意義を強調すること自体には評者も異論はない。しかし、かかる変容の主因と著者が位置づけるコンスタンティヌスによる高速輸送・重輸送の創設の議論にみられるように、行政改革の動機を、直接的な史料的根拠を挙げることが困難な皇帝個人の意図に探ろうとする著者の視点は、そうした改革のなかで複雑に交錯したであろう宮廷内外の権力者たちの思惑を、結果として捨象し、皇帝中心の歴史像へと単純化してしまう恐れがある。また、本書のもうひとつの眼目である4世紀におけるCPの展開が、「黄金時代」という理解のもと、制度の全般的な能率化を印象づけるべく論じられている点も俄かには首肯しえない。たとえば、4世紀における旅行許可証の発給権についての著者の議論は、前述したごとくVからCPへの変容に着眼していることから、あるいは必然的に4世紀前半に焦点が合わせられているため、当該世紀末の帝国東部宮廷における道長官・官房長官のあいだの発給権の所在の変化や、それに伴う行政組織の変化には注意が払われていない¹⁹。加えて、史資料のレベルでは、第1章第2節や第3章第1節において著者は慎重な限定を行なっているものの、WhitingやAdamsが指摘するように、考古資料への充分な

考慮がなされていない点は、主として文献史料から描き出された著者の「黄金時代」の像を危ういものにする可能性がある²⁰。現に Whiting は、第 3 章第 1 節で言及される宿駅 Ambrussum の遺構の示す情報が、著者の「黄金時代」という主張を支持しないことを指摘している²¹。さらに、Adams が制度の濫用の問題がほとんど扱われていない（本書 108 頁での 1 パラグラフのみ）と批判していることは²²、著者の議論の枠組みにとって不都合となるであろう論点が（戦略的にか恣意的にかは判断しえないが）本書では過少に扱われていることを示唆しており、同様に「黄金時代」の基礎を揺るがす可能性があるだろう。

最後に、近年では古代世界の情報伝達やインフラに着眼した論文集が複数公刊されており、ローマ街道と公共輸送制度は比較史的にも重要な主題となるはずである²³。その意味では、著者が時代区分として「長い古代末期」を採用しながら、A.J. Silverstein の著作²⁴を参照・注記していないことは惜しまれる。

付記：本研究は JSPS 科研費 17K13561 の助成を受けたものです。

【注】

¹ <http://uni-koln.academia.edu/LukasLemcke>

² <https://ruor.uottawa.ca/handle/10393/23938>

³ <http://www.altaycoskun.com/>

⁴ L. Lemcke, Status Identification on the Road: Requisitioning of Travel Resources by Senator, Equestrians, and Centurions without Diplomata: A Note on the Sagalassus Inscription (SEG XXVI, 1392), *Gephyra* 9, 2012, pp.128-142; L. Lemcke & A. Coşkun, Users and Issuers of Permits of the Imperial Information and Transportation System in the 1st Century CE, *Latomus* 72, 2013, pp.1034-1054.

⁵ R. Brendel, *Bryn Mawr Classical Review*, 2017.05.31 (<http://bmcr.brynmawr.edu/2017/2017-05-31.html>); M. Whiting, *Plekos* 19, 2017, pp.357-363 (<http://www.plekos.uni-muenchen.de/2017/r-lemcke.pdf>); C. Adams, *Journal of Roman Studies* 107, 2017, pp.458-459.

⁶ 三重大学出版会の「日本修士論文賞受賞者シリーズ」（2003 年～）は例外的であろう。

⁷ しかも、注 4 前掲 Lemcke (2012) および Lemcke & Coşkun (2013) は、本書第 1 章第 3 節の内容の一部とともに、著者の卒業論文を基にしているという (p.18, note 22)。

⁸ <https://uwspace.uwaterloo.ca/handle/10012/7870>

⁹ Brendel (2017) note 3.

¹⁰ 訳文は、スエトニウス『ローマ皇帝伝』上、國原吉之助訳、岩波文庫、1986 年、148 頁。

¹¹ 著者は、本書が対象とする時代区分 (periodization) は 2 世紀以降を扱うため、現在一般的に知られているところの「長い古代末期」（著者の見解では、3 世紀初頭から 7 世紀）に適合することを、周到にも付言している (p.13)。それゆえ、本書はいわゆる衰亡論的観点には立っていないことを推知しうる。「長い古代末期 long late antiquity」概念については、さしあたり Av. Cameron, *The 'Long' Late Antiquity: A Late-Twentieth Century Model?*, T. Wiseman ed., *Classics in Progress: Essays on Ancient Greece and Rome*, Oxford, 2002, pp.165-191 を参照。他方、最近では「短い古代末期 short late antiquity」という上記の理解とは異なる概念も提唱されている。R. Lizzi Testa ed., *Late Antiquity in Contemporary Debate*, Cambridge, 2017 を参照。

¹² サガラッソス碑文については、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。

¹³ A. Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin, 2000.

¹⁴ 請願・回答制度については、山下孝輔「ローマ帝政前期における請願・回答制度と法の形成：農村社会の事例から」『史林』96-6, 2013 年, 780-814 頁。

¹⁵ 著者が、近年の研究でローマ帝国における旅行・輸送のための河川の重要性が指摘されていることを念頭に、*cursus publicus* が水路に設置された範囲は不詳としている問題 (pp. 47-48) は、史料的な問題もあって本書では結論が留保されているが、今後研究が深められるべき指摘であろう。関連してたとえば、ローマ帝政前期のガリアにおける河川交通について、長谷川敬「帝政ローマ前期内陸ガリア・イタリア間の水上交易にみる人的紐帯：2 人の交易従事者を手掛かりに」『西洋古典学研究』56, 2008 年, 65-76 頁；長谷川敬「帝政ローマ前期ガリアにおけるナウタ組合：ある河川水運業者組合のパトローヌス選任に見る人的紐帯」『史学雑誌』117-10, 2008 年, 1711-1746 頁；長谷川敬「ガリア・コマタとイタリア：2 世紀、内陸ガリア商人・輸送業者の人的交流」桜井万里子・師尾晶子編『古代地中海世界のダイナミズム：空間・ネットワーク・文化の交錯』山川出版社, 2010 年, 184-206 頁。

¹⁶ 負担については、浦野聡「後期ローマ帝国における負担 *munera* 免除特権をめぐる」『史苑』56-2, 1996

年，20-47 頁。

- ¹⁷ 警察官吏については，浦野聡「後期ローマ帝国におけるアゲンテス・イン・レブス：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。
- ¹⁸ 南雲泰輔「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」『関学西洋史論集』37，2014年，51頁，注7。
- ¹⁹ 南雲泰輔『ローマ帝国の東西分裂』岩波書店，2016年，128-133頁。
- ²⁰ Whiting (2017) p.362; Adams (2017) p.459.
- ²¹ Whiting (2017) pp.362-363.
- ²² Adams (2017) p.459.
- ²³ K. Radner ed., *State Correspondence in the Ancient World: From New Kingdom Egypt to the Roman Empire*, Oxford, 2014; C. Ando & S. Richardson eds., *Ancient States and Infrastructural Power: Europe, Asia and America*, Philadelphia, 2017.
- ²⁴ A.J. Silverstein, *Postal Systems in the Pre-Modern Islamic World*, Cambridge, 2007.