

ポンペイのナビゲーターと賃約 : D.19, 2, 13 pr. を 中心に

五十君, 麻里子
九州大学大学院法学研究院 : 教授

<https://doi.org/10.15017/7402507>

出版情報 : 法政研究. 92 (3), pp.1-19, 2025-12-16. Hosei Gakkai (Institute for Law and Politics)
Kyushu University
バージョン :
権利関係 :



ポンペイのナビゲーターと賃約： D.19,2,13 pr. を中心に

五十君 麻里子

はじめに

1. 賃約 (locatio conductio) と検討法文
2. ポンペイ市内の道路状況と物流
3. 仮説～ナビゲーターの locatio conductio と D.19,2,13 pr. 再考
4. ウルピアーヌス告示註解 32 巻から採録された一連の法文の展開
おわりに

はじめに

文献史料に依拠した歴史研究における限界のひとつは、当時の人々にとって当たり前だったことは書かれず、史料として残らない、ということである。当時誰もが暗黙のうちに了解し合っていて、当然の前提となっていた「当たり前のこと」という穴は、文献に残る例外を繋いで得られた外周から、推測するしかない。それどころか、我々は往々にして、そのような穴があることすら意識せず、史料に残された例外だけに基づいて、ときには現代的な価値をも投影し、無理に一貫した像を結ぼうとする過ちを犯してしまう。

このことはローマ法にも当てはまる。『市民法大全』とりわけ『学説彙纂』と『勅法彙纂』に残る法文の多くは、市民の実際の生活における紛争に対して下された判断であるから、その日常生活での「当たり前のこと」は無視できないはずである。⁽¹⁾

(1) 西村重雄名誉教授の在任中から木曜午前に開催されている九大ローマ法研究会では、田中教雄名誉教授による現代の民事事件の判例や実務に関する知見のelegantな提供が、しばしばこ

しかし史料に基づかない議論は歴史を対象とする学問として成立しないので、かような穴を等閑視し、あるいはそれに気づかず、残された法文だけで理解しようとする危険が、常に存在する。

そのようなとき、大いに参考になるのは、当時の日常生活が刻み込まれた考古史料である。本稿は、ポンペイ遺跡に関する都市計画の立場からの研究成果、とりわけ道路状況に関する知見から示唆を得、これを前提とした同市内の物流状況を踏まえて、賃約 (locatio conductio) に関する法文を再検討する試みである。

1. 賃約 (locatio conductio) と検討法文

賃約 (locatio conductio) とは、賃貸借、雇用、請負を含む、古典期ローマ法上、訴権を発生させる 4 つの諾成契約のうちの一つである⁽³⁾。これら現代の 3 つの典型契約のいずれに当たるかは、事案の文脈に依拠して解釈するしかないが、ローマ人は、一方当事者が物や労働力などの目的物 (res) を提供し (locare) 他方がそれを用いる (conducere 利用する・加工する) 有償契約として、一体のものとして理解していたようである⁽⁴⁾。

本稿で主に解釈を試みるのは、次の法文である。

学説彙纂19巻 2章13法文序項 ウルピアヌス『告示註解第32巻』⁽⁵⁾

同様に問われる。二輪車の御者が、つまり四輪車の御者が、他の者等を追い越

の穴を埋める役割を果たしている。

- (2) 宮坂渉氏が「古代ローマ期北アフリカの農業に関する学際的研究 (科研基盤B、研究代表者: 大清水裕)」で、佐々木健氏が「ポンペイとオスティア: 古代ローマにみる建築術の総体としての都市と技術の大衆化 (科研基盤A、研究代表者: 堀賀貴)」で、それぞれローマ法の立場から考古学等の研究者とともに学際的な研究を行なっておられるのも、このためであろう。
- (3) 他の 3 つの諾成契約は、売買 (emptio uenditio)、委任 (mandatum)、組合 (societas)。これらの型に当てはまらない合意は、訴権を発生させる効果を持たず、合意約束 (pactum) と呼ばれて抗弁のみを発生させる (Cf. D.2.14)。
- (4) たとえば原田慶吉『ローマ法』10版 (有斐閣1968) [以下、原田] 189頁参照。
- (5) D.19.2.13 pr. Ulpianus libro 32 ad edictum
Item quaeritur, si cisiarius, id est carucharius, dum ceteros transire contendit, cisiuum evertit et servum quassavit vel occidit, puto ex locato esse in eum actionem: temperare enim debuit: sed et utilis Aquiliae dabitur.

そうと意図した時に、二輪車を転覆させ、奴隷に傷害を与えあるいは死亡させた。私 [=ウルピアーヌス] は、彼に対して賃約訴権が存在すると考える。すなわち [御者は] 注意すべきであったのである。しかし準アクイリウス訴権も与えられるであろう。

二輪車あるいは四輪車の御者が、運転を誤って車を転覆させ、「私」の所有物である奴隷を死傷せしめた。さて、「私」は賃約に基づく訴権を有するであろうか。ウルピアーヌスはこれを肯定し、加えて準アクイリウス訴権も認めている。本法文が扱う事件を、一部の説は馬車競技における事故と理解するが、通説は主に旅客運送契約履行中の事故と解する。⁽⁶⁾ 二輪車の転覆により被害を受けた奴隷は (servum quassavit vel occidit)、前者の競技説では二輪馬車の競走中の事故に巻き込まれた者と、後者の乗客説では二輪馬車あるいは四輪馬車の乗客とされる。⁽⁷⁾ しかしそれならば、被害者が自由人本人であっても法律関係に変化はなく、なぜ奴隷を持ち出す必要があったのか判然としない。競技説を賃約の事例として構成することに無理があるのはいうまでもない。

そのほかにも次の各表現については、疑問が残る。まず、「二輪車の御者が、つまり四輪車の御者が (cisiarius, id est carucharius)」という表現は、二輪車は二輪車、四輪車は四輪車なので妙である。⁽⁸⁾ また「[御者は] 注意すべきであったのである (temperare enim debuit)」という表現も、抽象的注意義務の萌芽として説明されるが、⁽⁹⁾ 後の時代の概念を持ち込むことには慎重であるべきであろう。⁽¹⁰⁾

(6) たとえば Theo Mayer-Maley, *Locatio Conductio* (1955 Wien) [以下 Mayer-Maley] 185ff.; Gianpiero Mancinetti, *L'EMERSIONE DEI DOVERI "ACCESORI" NELLA LOCATIO CONDUCTIO* (Milano 2017) [以下 Mancinetti] 318 参照。

(7) 現代で言えば、後者はタクシーの乗客が交通事故にあったイメージ、前者はカーレースでのクラッシュに観客やスタッフが巻き込まれたイメージだろう。

(8) 古くはインテルポラーティオ (Eisele, "Beiträge zur Erkenntniss der Digesteninterpolationen", ZRG II (1890) 9)、あるいは乗客説の立場から、二輪車は乗用でない場合もあるので乗用であることを明確にするために id est 以下を付加したグロッサであるとして説明されてきた (Cf. Otto Lenel, *PALINGENESIA IURIS CIVILIS* (Leipzig 1889) [以下 Palingenesia] Vol II 638 (2))。Cf. H. Heumann - E. Seckel *Handlexikon zu den Quellen des römischen Rechts*, 11. Aufl. (Graz 1971) [以下 Heumann-Seckel] 57; H. Cancik, H. Schneider (Hrsgg.), *Der neue Pauly*, Bd. 6 (Stuttgart 1999) 1097ff. "Landtransport"。

(9) Mayer-Maley 185; Mancinetti 318 参照。

(10) たとえば 原田 164f.

さらに、本法文はウルピアーヌス『告示註解32巻』から引用されており、第11法文から連続しているものと思われるが、従来の理解では一連の法文はバラバラの事例を扱ったものとされ、関連はあまり考慮されていない⁽¹²⁾。

学説彙纂19巻 2章11法文序項 ウルピアーヌス『告示註解第32巻』⁽¹³⁾

conductorは、奴隷たちや誰か引き入れた者らの過失を担保しなければならないだろうか？またどの範囲で担保するのか、奴隷を加害訴権と与え「れば足」るのか、それとも自らの債務として責任を負うのか？また引き入れた者らに対する訴権を給付するのみで足るのか、それとも自身の過失であるかのように責任を負うのか？私 [=ウルピアーヌス]は、特約がないとしても、[conductorが]家内外の者として持っていたため、[その者を]引き入れたことが過失と認められるならば、[conductorは]引き入れた者の過失をも自らの名において担保すると考える。このことはポンポニウスも告示註解第63巻で承認している。

11法文序項は、conductorが賃約を履行するにあたり、自らの奴隷や第三者を介在させた場合、その過失について、固有の責任を負うかについて論じる⁽¹⁴⁾。履行に関与する者は、conductor自身の家内者（典型的には奴隷や家子）あるいは家外者の両

(11) Palingenesia Vol II 667: Ulp. 947-948.

(12) D.19.2.13は11項まで続くが、本項においては、主な検討対象である序項との関連が深いように思われる2項までを取り上げることとする。

(13) D. 19, 2, 11 pr. Ulpianus libro 32 ad edictum

Videamus, an et servorum culpam et quoscumque induxerit praestare conductor debeat? Et quatenus praestat, utrum ut servos noxae dedat an vero suo nomine teneatur? et adversus eos quos induxerit utrum praestabit tantum actiones an quasi ob propriam culpam tenebitur? mihi ita placet, ut culpam etiam eorum quos induxit praestet suo nomine, etsi nihil convenit, si tamen culpam in inducendis admittit, quod tales habuerit vel suos vel hospites: et ita Pomponius libro sexagesimo tertio ad edictum probat.

(14) David Tritremmel, "Vicarius Liability in Roman locatio conductio?", in: University of Vienna Law Review, 4(2) (2020) 152はD. 19, 2, 11 pr.も不動産賃貸借の事例と解している。不動産の借り手が自己の奴隷や第三者を賃借物件に招き入れた場合にも、本法文の内容は成立するが、そのような場合に限定する必要はなく、雇用・請負にも同様に妥当するものと考えられよう。

(15) Mayer-Maley 200ff.; Riccardo Fercia, LA RESPONSABILITÀ PER FATTO DI AUSILIARI NEL DIRITTO ROMANO (Padova 2008) [以下Fercia] 161ff.も詳しく論じるが、D.9.2.27 (注24に後述)に関連付けて理解し、不動産の賃貸借の事例を想定している。

方であり得、ウルピアーヌスはボンポーニウスを引用し、これを肯定している。

学説彙纂19巻2章11法文1項 ウルピアーヌス『告示註解第32卷⁽¹⁶⁾』

賃約において「火気禁止」を合意し、[火気を]持っていた場合、偶然の事変により火事が起こったとしても責任を負う。なぜなら火気を持っていてはならなかったからである。無害の火気を持つのは異なる。無害であれば火を持つことも許される。

11法文1項は、特約に基づく無過失責任について論じる。火事がconductorの領域に属さない、例えば事変によって生じたとしても、「火気をもたない」という特約があったならば、conductorは責任を負わなければならない⁽¹⁷⁾。

学説彙纂19巻2章11法文2項 ウルピアーヌス『告示註解第32卷⁽¹⁸⁾』

同様に、conductorは[locareされた]物の権利や身体を[自ら]損なわないよう、または[他の者から]損なわれないよう、注意しなければならない。

他方、特約がない場合も、conductorは一般に目的物（res locata）の権利や身体を自ら侵害しないよう、また第三者に侵害されないよう注意するべきである。これら1項、2項は従来、序項との文脈から切り離して理解されてきたが、後述のように、⁽¹⁹⁾

(16) D.19.2.11.1

Si hoc in locatione convenit "ignem ne habeto" et habuit, tenebitur etiam si fortuitus casus admisit incendium, quia non debuit ignem habere. aliud est enim ignem innocentem habere: permittit enim habere. sed innoxium. ignem.

(17) 末尾の、無害の火の持ち込みは認められることについては、前半の火気禁止とどのように調和させれば良いのか、解釈は定まっていない（インテルポラーティオとするMayer-Maly 195参照）。これに対してPaul du Plessis, "Notes on a fire", in: Fritz Sturm, Philip Thomas, Jochen Otto, Hikaru Mori (Hrsgg.) Liber Amicorum Guido Tsuno (Frankfurt a. Main, 2013) 309ffは、本法文をもっぱら検討の対象とし、無害の火を持ち込みを許す合意があったとしても、被害が生じた場合には賃約上dolusまたはculpaがあったものとして賃借人は責任を負うものと解釈している。

(18) D.19.2.11.2

Item prospicere debet conductor, ne aliquo vel ius rei vel corpus deterius faciat vel fieri patiat.

(19) 例えばMayer-Maly 195は、conductorの不履行責任に関するウルピアーヌス『告示註解32卷』がD.19.2.11.1から始まる（Diese beginnt mit）として、序項との関連は考慮しない。これに対してdu Plessis 310ff.は序項と1項の関係を指摘し、1項はinsulaの賃貸借におけるlex

3 項以下が序項の具体例であることに鑑みると、序項が前提とするより一般的な
 ルールの確認のようにも思われる。⁽²⁰⁾

学説彙纂19巻 2章11法文 3 項 ウルピアーヌス『告示註解第32巻』⁽²¹⁾

カンパニアからワインを運搬すべく *conducere* した人が、次いで、ある者から
 争いを提起されたので、自らの印とその者の刻印を付してワイン倉庫に寄託し
 た [場合]、*locator* にワインの占有を争いなく引き渡すよう、*conductor* に過
 失がないのでない限り、賃約訴権で責任を負う。

11法文 3 項は、2 項の権利 (*ius*) という文言を受けて、*locare* された目的物の
 権利が損なわれないよう注意する責任を *conductor* に課しているものと思われる。⁽²²⁾
conductor はワインの運搬について賃約を締結したが、そのワインの権利が第三者
 に争われた。*conductor* は自身と相手方の印を付し、倉庫に寄託したが、当該争い
 が *conductor* の過失に起因するのであれば、⁽²³⁾ *locator* への権利侵害は第三者によるも
 のとはいえ、それを招じた *conductor* は賃約訴権で責任を負うこととなる。本法文
 における第三者が履行補助者でないこともあり、従来本法文は、11法文序項とは切
 り離し、*conductor* の過失責任を規定する法文として理解されてきた。⁽²⁵⁾ しかしなが
 ら序項を、*conductor* の賃約の履行に関与する第三者一般について規定するものと
 理解すれば、序項の具体例として位置付けることもできよう。

contractus を反映したものではないか、と指摘する。

(20) Cf. Mayer-Maly 177.

(21) D.19.2.11.3

Qui vinum de Campania transportandum conduxisset, deinde mota a quodam controversia
 signatum suo et alterius sigillo in apothecam deposuisset, ex locato tenetur, ut locatori
 possessionem vini sine controversia reddat, nisi culpa conductor careret.

(22) D.19.2.11.2に言及された“*ius*”との関連を指摘する研究は、管見の限りなく、Mancinetti 325は
res locata であるワインや債務の履行には何の支障も生じていないことを強調する。

(23) 蜜蝋を溶かして封印し、両者の指輪を押し付けて、印としたものと思われる。

(24) Mayer-Maly 196は、*conductor* が紛争に対応したこと自体が権限の逸脱であり *culpa* であると
 理解し、末尾の一文は不適切であると理解する。Mancinetti 326ff.は、*conductor* が十分慎重に
 対応しているにも関わらず、争いのないワインの引き渡しについて責任を負うのは、過失がよ
 り包括的に捉えられるようになっていたからではないか、と主張する。

(25) たとえばMayer-Maly 196はD.19.2.11.2との関連でのみ本法文を論じているので、序項とは切り
 離して理解する。

学説彙纂19巻2章11法文4項 ウルピアヌス『告示註解第32卷』⁽³⁶⁾

conductorとlocatorの間で都会のウィッラ（villa urbana）に干し草を集積しないよう合意した。集積した。次いで奴隷が火をつけ失火した。ラベオは、conductorは賃約訴権で責任を負うという。なぜなら自ら賃約に反して〔失火の〕原因をもたらしたからである。

11法文4項は従来、ウィッラの賃貸借に関する法文と理解されてきた。⁽²⁷⁾不動産の賃貸借において、借主（conductor）が干し草をウィッラ敷地内に置かないという特約に反して放置し、借主の所有する奴隷が失火した場合、借主はその責任も負う、と解されてきたのである。しかし、そのように解すると、本法文に登場する「都会」⁽²⁸⁾

(26) D.19.2.11.4

Inter conductorem et locatorem convenerat, ne in villa urbana faenum componeretur: composuit: deinde servus igne illato succendit. ait Labeo teneri conductorem ex locato, quia ipse causam praebuit inferendo contra conductionem.

(27) たとえばCarlo Augusto Cannata, Sul problema della responsabilità nel diritto romano (Catania 1996) [以下Cannata] 64では、法文の翻訳の段階で都会のウィッラを契約の目的物としている。またMancinetti 155も本法文をvilla urbanaの賃貸借の例と紹介している。

(28) 関連法文としてD.9.2.27.11がしばしば引用される。

D.9.2.27.11 Ulpianus libro 18 ad edictum

Proculus ait, cum coloni servi villam exussissent, colonum vel ex locato vel lege Aquilia teneri, ita ut colonus possit servos noxae dedere, et si uno iudicio res esset iudicata, altero amplius non agendum, sed haec ita, si culpa colonus careret: ceterum si noxios servos habuit, damni eum iniuria teneri, cur tales habuit. idem servandum et circa inquilinorum insulae personas scribit: quae sententia habet rationem.

学説彙纂9巻2章27法文11項 ウルピアヌス『告示註解18巻』

プロクルス曰く、店子（colonus）の奴隷たちがウィッラを燃やしてしまった時、店子は賃約訴権でもアクイリウス訴権でも責任を負うが、店子は奴隷たちを加害訴権で引き渡すことができる。また、事件が一方の裁判で判断された場合、さらに他方で訴えるべきではない。しかしこれは店子に過失がない場合である。そうでなくて、加害性のある奴隷を所有していた場合には、彼がそのような（奴隷）を持っていたのだから、不法侵害の責任を負う、と（プロクルスは言う）。同じことが、集合住宅に同居する人についても遵守されるべきである。この見解には理がある。

D.9.2.27.11においてはcolonusという語が用いられているので、当該villaが賃貸借されたことが明白だが、D.19.2.11.4にはそのような語はなく、locatorとconductorと表現されているため、locatio conductioの内容はvillaの賃貸借に限定されない。またvillaもD.9.2.27.11では「都会の（urbana）」と言う限定がついていない。さらに奴隷もD.9.2.27.11では店子のもの（coloni）と明示され複数だが、D.19.2.11.4ではそのような限定がなく単数で表現される。両法文ともウルピアヌス『告示註解』から学説彙纂に採録されているとはいえ、D.9.2.27.11は18巻、D.19.2.11.4は32巻からの引用なの

のウィッラ (villa urbana)⁽²⁹⁾」や「faenum (干し草)⁽³⁰⁾」といった極めて特殊な要素について十分に説明できないし、失火原因を作った奴隷が不動産の借主の所有物であるなら、借主自身の特約違反に言及するまでもなく、賃借物の保管義務違反で賃借上の責任を負う単純な事件のように思われる。本法文は、後述するように、物流の賃約に第三者が関与した事例を扱う法文として理解される可能性もあるのでは無いか。

この後、ヘルモゲニアヌス『法学抄録第2巻』から引用されたD.19.2.12が挿入され、さらに本稿の主たる検討対象である前述のD.19.2.13 pr.へと続いた後、次の法文が採録されている。

学説彙纂19巻2章13法文1項 ウルピアーヌス『告示註解第32巻』⁽³¹⁾

船主が、船荷をミントウルナに運ぶべく *conducere* し [たものの]、ミントウルナの川に船が侵入できなかったため、積荷を他の船に移動した。しかし、その船が川の入り口で沈没した場合、一人目の船主は責任を負うであろうか。ラベオは [一人目の船主に] 過失がなければ責任を負わない、そうではなくて、荷主の意に反していたか、その時に必要がなかった場合、または船があまり適切でなかった場合には、賃約訴権で訴えるべき、と言う。

で、上記の違いを踏まえれば、同様の事件を扱ったものと理解しなければならない理由は無いように思われる。むしろ、ウルピアーヌス『告示註解32巻』から連続して引用されているD.19.2.11 pr.からD.19.2.13との関連で理解する方が実際のものでは無いか。

(29) O. Behrends, R. Knütel, B. Kupisch, H. H. Seiler (Hrsgg.), *Corpus Iuris Civilis. Text und Übersetzung Bd.3* (Heidelberg 1999) 560 (2) はColumella, *De re rustica* 1, 6 pr.とVarro, *Res rustica* 1, 11, 6の参照を促す。重要なのは、通常の*domus*でもなく、単なる*villa*でもなく、本法文が*villa urbana*に言及しなければならなかったのは何故か、ということである。

(30) 燃えやすいので、失火を防ぐ目的で特約が付されたと理解するのが一般的だが、なぜそもそも干し草を*villa*に持ち込む必要があったのかについては説明されない (Cf. Mayer-Maly 197)。

(31) D.19.2.13.1 *Ulpianus libro 32 ad edictum*

Si navicularius onus Minturnas vehendum conduxerit et, cum flumen Minturnense navis ea subire non posset, in aliam navem merces transtulerit eaque navis in ostio fluminis perierit, tenetur primus navicularius? Labeo, si culpa caret, non teneri ait; ceterum si vel invito domino fecit vel quo non debuit tempore aut si minus idoneae navi, tunc ex locato agendum.

13法文1項は、船による物流に関する法文である。第1の船主が、荷主との間でミントゥルナに運ぶべく賃約を締結したが、第1の船主の船はミントゥルナの川に進入できなかったため、第2の船に船荷を積み替えた。しかし第2の船もミントゥルナの川の河口で沈没してしまった。さて、第1の船主（conductor）は荷主（locator）に対して責任を負うか。原則に従えば、第2の船主にも過失がないので、損害は積荷の所有者である荷主が損害を被ると解される。⁽³⁴⁾しかし第2の船の選択について第1の船主の判断に落ち度があった場合には、例外的に第1の船主に対する賃約訴権が成立するとされている。⁽³⁵⁾すなわち、11法文序項からの文脈で本法文を理解すると、第2の船主は、第1の船主の賃約の履行に介入することとなった第三者であるが、かような第三者の過失について当初のconductorにも落ち度があれば引き続き責任を負うと理解されるのである。

学説彙纂19巻2章13法文2項 ウルピアーヌス『告示註解第32巻』⁽³⁶⁾

船長が水先案内人（gubernator）なしに川に船を入れ、嵐のため操縦不能となって船が沈没した場合、乗客（vectores）は彼 [= 船長] に対して賃約訴権を持つであろう。

13法文2項の事例においては、船長と乗客の間で成立した運送契約に基づいて、船

(32) ティレニア海からガリリヤーノ（リリス）川を2kmあまり遡った都市（現在のParco Archeologico di Minturnae）。現代の区分では、カンパニアとラツィオの州境のラツィオ側に位置する。ティレニア海を海岸づたいに北上すると、ナポリ西部のポツオリ（プテオリ）を過ぎたあたりから、それまでの断崖絶壁から遠浅の砂浜へと変化し、船にとっては座礁の危険が増す。とりわけガリリヤーノ川河口周辺は潮の流れが複雑で、付近からは難破船の残骸も発見されている。

(33) 原語のostiaは、地名のOstiaではなく「河口」の意味と解する。

(34) Mayer-Maly 33は、D.19,2,11 pr.とは無関係に、ローマ法上難破は不可抗力なので、船長に客観的基準としてのculpaが認められる場合の例外を定めたものと解する。

(35) Roberto Fiori, “The Allocation of Risk in Carriage-by-Sea Contracts”, in: P. Candy, E. M. Ferrándiz (eds.), *Roman Law and Maritime Commerce* (Edinburgh 2022) 192f. はD.14,2,10,1 (Lab. 1 pith a Paulo epit) との関連を指摘している。同法文が第1の船主に落ち度があった場合について規定しているものと見て良いだろう。

(36) D.19,2,13,2

Si magister navis sine gubernatore in flumen navem immiserit et tempestate orta temperare non potuerit et navem perdidit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem.

で川に侵入したものの、船長が水先案内人を雇わず、船は嵐で沈没した。嵐は不可抗力であり、水先案内人を雇わなかったことと沈没の因果関係は定かでは無いが、conductorである船長が、自らの賃約債務の履行に、水先案内人という第三者を当然関与させるべきであったのにしなかったこと⁽³⁷⁾から、不可抗力による履行不能についても責任を負うものと思われる。

すなわち、11法文序項からの文脈では、履行に関与させた第三者の過失をconductorが担保する準則の「裏」として、当然関与させるべき第三者に関与させなかったことを原因として、conductorに責任が生じることを示したものと理解できる。

2. ポンペイ市内の道路状況と物流

ところで、ポンペイ市内の道路は極めて複雑である。1世紀のローマにおいてポンペイは、ナポリ湾東岸の地方都市に過ぎなかったが、紀元後79年のヴェスヴィオ火山の噴火による火砕流で埋没したため、当時の生活そのままに火山灰の下に保存されることとなる。現在も発掘と修復が続く考古学公園は、世界で最も著名な遺跡と言って良く、18世紀に発掘が始まって以来、数多くの調査・研究が行われてきた。従来そのような調査は紙とインクを用い、いわば2Dで記録されたのに対し、近年、3Dでの調査が可能となり、新たな知見が発表されるに至っている。ポンペイを訪れる人は誰しも感じる、ステッピングストーンの高さや、轍の深さ、地形に合わせて延びる様々な道幅の道路なども、全体的かつ立体的に捉えることが可能となってきたのである。建築史を専門とする堀賀貴氏も、最新のレーザー機器を使った3D調査をもとに、2021年に発表された著書の第4章「ポンペイの交通と物流」では、アーバンデザインの観点からポンペイの複雑な道路事情と物流とを具体的に提示している⁽³⁹⁾。

(37) Peter Campbell, "Contingent Movement: Seafaring, Contracts and Law", in: P. Candy and E. Mataix Ferrándiz (eds.), *Roman Law and Maritime Commerce* (Edinburgh, 2022) 31f.は海上輸送における役割分担を解説しており、参考になる。

(38) ヴェスヴィオ火山周辺に関する考古学的成果における日本人の貢献は、東大チームによるSomma Vesuviana発掘をはじめ (<https://utf.u-tokyo.ac.jp/project/pjt07> 最終閲覧2025年7月31日)、世界的に高く評価されている。

(39) 堀賀貴「古代ローマ人の都市管理」(九州大学出版会、2021年) [以下、堀]。同書の道路交通に関する研究はすでに、堀賀貴「ポンペイにおける道路交通に関する考察(1)(2) - ポンペイ・都市機能研究Ⅲ、Ⅳ」in: 日本建築学会計画系論集79巻705号(2014年)、82巻741号(2017年)

まず、ステッピングストーンである。ステッピングストーンとは、道路の両脇の高くなった歩道から、中央の低い車道に降りなくても道の反対側に渡れるように配置された石のことであり、横断歩道をイメージするとわかりやすい。ただ、横断歩道が車道と同じ平面上に存在するのに対して、ステッピングストーンは高さ20～60 cmに達し道路からほぼ直角に突き出ているので、荷車は乗り越えられず、石と石の間の50cmほどの間隔をちょうど車輪が通過するように、荷車を制御しなければならない。⁽⁴⁰⁾このことから堀は、荷車の輓獣には「引き手」が必要であったとする。これに加え、ポンペイはもともと、ヴェスヴィオ火山からの溶岩等の堆積物の上に建設されているので、勾配が非常に厳しい。門外三方が急な坂となっており、北東のノラ門付近では轍が残り荷車の利用も確認されるが、13.1%と我が国の現行基準の12%を大きく超える。⁽⁴¹⁾また市内も南に向かって降っていて、下水道が設置されなかったのもそのためとされるほど、急勾配である。⁽⁴²⁾したがって、荷物を積載した重い荷車が坂を降る際は、引き手だけでは制御できず、「御者」がブレーキを使って制動する必要がある。⁽⁴³⁾このことから堀は、ポンペイにおいて荷車を輓獣に引かせて通行するには、荷車1台につき、「引き手」と「御者」の最低でも2人が必要であったとするのである。

加えて、ポンペイ市内の道路をさらに複雑にしているのは、道幅の狭さである。幅員3mを超える街路は7本しかなく、他の道は全て2m以下なので、1.2～1.6mの車幅の荷車がすれ違うことは不可能であり、一方通行や侵入禁止などの規制が必須であったはずとされる。⁽⁴⁵⁾その他にも、荷車が乗り越えられない段差や進入禁止の石柱が設けてあったり、袋小路が多かったり、また街路が途中で公共の水汲み場などによって狭められていたり、荷車のスピードを遅くしようとする仕掛けが随所

にて発表されていたが、この間に後述のPoelerの研究が公刊されたこともあり、欧語では公表されていないとのことである。

(40) 堀 155

(41) 堀 156ff.

(42) 堀 94

(43) 堀 158

(44) S. Tsujimura, "Ruts in Pompeii: The Traffic System in the Roman City", in: *Opuscula Pompeiana* 1 (Kyoto 1991)

(45) 堀 160ff.

(46) 堀 163ff.

に見られ「事情を知らない御者が侵入しようとするれば大事故になったかもしれない」という。⁽⁴⁷⁾

堀と同様にポンペイの交通事情を詳細に扱った研究にE. E. Poeler, “The Traffic System of Pompeii”⁽⁴⁸⁾がある。最新の考古学的知見に基づき、ときには架空の御者を登場させ当時の運送業をイメージできるようにするなどの工夫も施しつつ、ポンペイが埋没する紀元後79年までの展開も踏まえて、⁽⁴⁹⁾多方面から道路交通を検討した同研究は、現在ポンペイの道路交通に関する主流となっていると言われる。しかしながら、同研究にはいくつかの問題点があるようにも思われる。

一つ目は、法に対して過度な期待が見られることである。⁽⁵¹⁾道路交通法は、取締りの厳しい現代においても違反されることが多い。それを、十分な取締機能を持たないローマにおいて、法律によって個々の通行人の行動を規制するのはそもそも無理である。これに対して堀は、いわゆるアーキテクチャによる規制を想定するが、⁽⁵²⁾実際に荷車を操縦する者がこれを認識していないと、堀自身も認めるように、大事故になるであろう。二つ目はポンペイ市内の流通のみが念頭に置かれていることである。⁽⁵³⁾荷物の発送元あるいは配送先はポンペイ市内であるとしても、その荷物はポンペイ市内だけをぐるぐる回っているわけではない。当然、小麦やワインやオリーブオイルといった農産物も、アンフォラやオイルランプなどの日用品も、瓦や大理石パネルなどの建材も、城壁の外で生産されて市内に持ち込まれるはずである。⁽⁵⁴⁾市外から門を通して市内に運び込む搬入路を想定する堀説の方が、この点で優れているものと思われる。三つ目に、勾配が十分に考慮されていない点である。⁽⁵⁵⁾急な斜面は、

(47) 堀 170ff.

(48) Eric Poeler, *The Traffic System of Pompeii* (Oxford Press 2017電子版) [以下Poeler]。同書については、別稿にて詳しく論じる予定である。

(49) Poeler 191ff.

(50) Poeler 第2章

(51) Poeler 34ff.

(52) 堀 163ff.

(53) Poeler 7章。堀 151も「また都市間と都市内の交通・物流は別問題として考えなければならぬ」というが、両者がいかにして繋がっていたかは重要な論点であり、単に切り離すだけでは不十分である。

(54) ポンペイ市内で葡萄が栽培されていた痕跡もあるが (Foro Boarioが有名)、市内の需要全てを賄うには不十分であったであろう。

(55) Poelerも当然、勾配を認識してはいる (Poeler 52)。

道路事情に重大な影響を与えるはずだが、2Dの分析では見逃されがちであろう。堀が、障害物を避けて誘導する「引き手」のみならず、坂道等でブレーキをかける「御者」の必要をも主張するのは、まさにこの勾配を考慮してのことである。

3. 仮説～ナビゲーターの*locatio conductio*とD.19,2,13 pr.再考

ポンペイ市内の道路事情から堀が導き出した結論、すなわち輓獣に引かせた荷車の運行には「引き手」と「御者」の2人が必要である、という点と、荷車の円滑な運行には道路事情を熟知している必要がある、という2点を踏まえると、「引き手」には市内の道路に精通した者を当てるのが良いのでは無いだろうか。「引き手」がいると荷車のスピードが「引き手」の歩く速度に規定されるので、障害物が少ない都市の門外までは、輓獣と御者のみで荷物を運ぶ方が効率的である。都市の門にさしかかったところで、地元の「引き手」を雇ってナビゲーター代わりにすれば、一石二鳥であろう。対して「引き手」は市内に進入する荷車の数だけ必要なので、ラバの扱(57)いと市内の道路に習熟した奴隷を賃約 (*locatio conductio*) で貸し出せば、奴隷の所有者にとっては良いビジネスになりそうである。(58)

かような観点から改めてD.19,2,13 pr.を再び検討してみよう。まず「二輪車の御者が、つまり四輪車の御者が (*cisiarius, id est carucharius*)(59)」とは、2輪あるいは4輪の荷車の御者であり、市外から荷物を運んできた運送業者ではないか。その「御者」が、市内に進入する際、引き手兼ナビゲーターの奴隷を「私」すなわち奴隷の主人から賃借した。従って、奴隷の*locatio conductio*に関しては、主人がlocator、御者がconductorとなる。ところが、荷車で市内を運行中、道に不案内な御者が、道が広がったところで他の荷車等を追いつき越そうとして (*dum ceteros transire contendit*)、急に道が狭くなるなどしたために操縦を誤り、荷車を転覆さ

(56) 堀 156

(57) 輓獣はラバが基本である。より重い荷物は牛が引き、馬やロバも使われていたが、身体の強さ、長生きの点、道路と蹄の相性のいずれをとってもラバが優越する（現代のラバ引き Francesco Paolo氏へのインタビューによる。2025年7月8日実施）。Poeler 7章も架空の運送業者をラバ引き (*mulio*) と表現している。

(58) アクイリウス訴権についての有名な法文D.9,2,52,2 (*Alfenus 2 dig.*) も、この観点から解釈が可能かもしれないが、他稿を期したい。

(59) “*id est*”の含意については、残念ながら説明がつかなかった。

せた。このため、荷車の前方で輓獣を引きつつ道案内していた賃借物の奴隷が、荷車の下敷きになるなどして死傷した（*servum quassavit vel occidit*）⁽⁶⁰⁾。

このような場合、借主である御者が、貸主である主人に対して、賃借物の毀損滅失について賃約訴権で責任を負うのは当然のようにも思われる。これに対してウルピアーヌスが独自の見解としてこれを認め（*puto ex locato esse in eum actionem*）、「なぜなら御者は〔スピードを〕制御すべきだったから（*temperare enim debuit*）」との理由まで付しているのはなぜだろうか。おそらく、奴隷の仕事がまさしくかような事故を防ぐことにあり、奴隷の過失を根拠に、御者が自身の責任を争ったからではないか。これに対してウルピアーヌスは、御者が、スピード制御という役割を十分に果たしていなかったことを指摘し、賃約訴権の成立を認めたのであろう。この際の責任根拠は、抽象的・包括的注意義務違反ではなく、御者に期待される極めて具体的な行為、すなわち速度制御を欠いたことにあったと考えられよう。さらに御者は、奴隷の貸主である主人の所有権を侵害したが、直接の侵害行為はないので、主人にはアクイリウス訴権ではなく準アクイリウス訴権が与えられるとされたものと思われる（*sed et utilis Aquiliae dabitur*）。

4. ウルピアーヌス告示註解32巻から採録された一連の法文の展開

D.19,2,13 pr.をこのように解するとすると、D.19,2,11 pr.からの一連の文脈のなかではどのように位置づけられるであろうか。

まず、D.19,2,11,3、D.19,2,13,1、D.19,2,13,2と並んで、D.19,2,13 pr.も物流に関する *locatio conductio* が扱われていることが指摘できる。D.19,2,11,3とD.19,2,13 pr.は陸上輸送、D.19,2,13,1とD.19,2,13,2は水上輸送の事例と分類できよう。加えて、本件に登場する奴隷は、荷主との関係ではD.19,2,11 pr.にいう *conductor* が賃約の履行に

(60) このような事故では、輓獣も損害を免れなかったであろうが、本法文で問題とならないのは、輓獣が御者の所有物であったからではないか。

なお、ラバは道を覚えることができるため、同じ道を往復するだけであれば、都市進入時にラバだけを賃借する可能性もあったかもしれない（現代のラバ引きFrancesco Paolo氏へのインタビューによる。2025年7月8日実施）。しかしながらアーキテクチャーによる道路規制が流動的であったとすれば、引き手が必要であったであろう（Cf. 堀 172）。

(61) Mancinetti 318は、乗客説の観点から奴隷は*res locata*ではないと断言し、むしろ準アクイリウス訴権がふさわしい、契約外の責任が問われている事例であるとする。

あたって「引き入れた者 (is quem induxerit)」に他ならない。他の法文と異なるのは、D.19,2,13 pr.における争いが、荷主対運送業者ではなく、いわば履行補助者（すなわち「引き手」兼ナビゲーターの奴隷）の主人対運送業者であることである。⁽⁶²⁾

このように見てくると、D.19,2,11,4だけが一連の文脈から逸脱しているようにも思われる。従来、同法文はウィッラの賃貸借に関する事例と理解されてきたからである。他方、同法文をD.19,2,11,3、D.19,2,13 pr.～2と同様に、物流に関する事例を扱うものと理解することはできないだろうか。すなわち、御者が荷物を都会のウィッラに運送する賃約を締結するにあたり、干し草をウィッラに置いてこないように、との特約を付し、干し草を燃やそうとして失火した奴隷は「引き手」兼ナビゲーターであったと解するのである。

まず注目すべきは干し草 (faenum) である。干し草は、緩衝材としても広く用いられ、荷物を動物に運ばせる際に動物の身体が傷つかないように荷物の下に敷くクッションの中身としても利用される⁽⁶³⁾し、テラコッタ製のアンフォラなどの荷物が互いにぶつかって損傷するのを防ぐためにも用いられた。干し草は輸送には欠かせないものだったのである。しかし、スペースが限られ火災のリスクに晒されている都会においては、干し草は無用の長物なので、運送業者はこれを持ち帰るのが常だったのではないか。⁽⁶⁴⁾これに対して、田舎のウィッラでは、焚き付けにも用い得、飼葉にしても、家畜小屋の床に敷いても、最終的には肥料として畑に鋤き混んでも良いので、緩衝材として使用した後の干し草はウィッラに放置しても構わない。⁽⁶⁵⁾本件が「都会のウィッラ (villa urbana)」における事件なのは、干し草の取り扱いをどうするのか両方の可能性があったため、特約が必要だったものと考えられよう。⁽⁶⁶⁾

(62) 本論文冒頭の「同様に問われる (item quaeritur)」は、当事者のバリエーションが展開することを示す導入だったのではないだろうか。

(63) 現代のラバ引きFrancesco Paolo氏へのインタビューによる。2025年7月8日実施。

(64) 現代日本の、引越し業者における梱包材持ち帰りサービスがイメージに近いだろうか。

(65) Varro, res rustica 1, 13, 1にも、乾燥した空間が必要な品として、豆 (faba) と並び干し草 (faenum) が挙げられている。干し草はウィッラにおいて、貯蔵すべき必需品だったのである。

(66) Varro, res rustica 1, 13, 7は、本来の農業目的よりも都会的な快適性を重視したウィッラを villa urbanaの表現を用いて批判している。またVitruvius, de Architectura 6, 5もより豪華なvillaの建設について言及しているが、その本来の目的である農業の妨げとならないよう警告している。おそらく本論文の都会のウィッラも、都市の快適性と郊外の農業拠点の両方の要素を併せ

また本法文に登場する奴隷も、賃約の契約当事者である御者やウィッラの持ち主の所有物ではなく、D.19,2,13 pr.におけると同様、御者が自らの債務履行にあたって「引き入れた者 (is quem induxerit)」であるものと思われる。そのように解すると、conductorは「引き入れた者」の過失についても固有の責任を負うので (D.19,2,11 pr.)、D.19,2,11,4の結論は自明のようにも見えよう。しかしながら賃約の際の特約はあくまでも「干し草を集積しない (ne ... faenum componeretur)」ことであった。奴隷が干し草を焼却処分して「集積しない」ようにしようとしたのは、むしろ特約を遵守するためであり、この点に過失はなかったものと判断されたのではないか。⁽⁶⁷⁾しかし、不運にもこのことが失火を招き、locatorに甚大な被害をもたらした。そこでウルピアヌスは、奴隷の過失ではなく、御者の特約違反を根拠に賃約訴権を認めたものと理解できる。

これまでの検討を踏まえると、D.19,2,11 pr.からD.19,2,13,2の流れは、次のようにまとめることができよう。まずD.19,2,11 pr.は、conductorが賃約を履行するにあたり、自らの奴隷や第三者を介在させた場合、その過失について責任を負うかについて論じる。他方で、同法文1項は特約に基づく無過失責任、2項は目的物の権利や身体を自ら侵害しないよう、また第三者に侵害されないよう注意すべきconductorの一般的義務を規定して、序項が前提とする、より一般的なルールを確認する。これに続いてD.19,2,11,3以降では運送に関するlocatio conductioを例に、conductorが引き入れた第三者に関連して発生した損害について、conductorが責任を負う事例が展開される。3項では、ワイン輸送の賃約において権利を争う第三者が登場し、4項ならびにD.19,2,13 pr.では、荷車の御者が運送に関する賃約を履行するにあたり、「引き手」兼ナビゲーターである奴隷を「引き入れた」事例が扱われる。D.19,2,13,1とD.19,2,13,2は水上輸送に関連し、1項において「引き入れられた」者は、第2の船主であり、2項では本来「引き入れ」るべきであった水先案内人を雇わず、船が沈没した場合、仮にそれが嵐による不可抗力であったとしても

持つものだったのではないか。例えば、ボンベイの門外に位置するVilla di Diomedeや街外れのPraedia di Giulia Feliceなどがこれに当たるだろう。なおColumella, De re rustica 1, 6 pr.はvillaの構成要素をurbana, rustica, fructuariaに分類しており、これを採用するならば干し草はurbanaに残さずrusticaやfructuariaに集積するように、との特約であったとも理解できよう。

(67) Mancinetti 157も奴隷の行為が適法であった可能性を指摘している。

conductorが責任を負うものとされた。ウルピアーヌス『告示註解32巻』から学説彙纂に採録された、少なくともD.19,2,11 pr.からD.19,2,13,2については、このように、一連の展開として理解するべきなのではないだろうか。D.19,2,11,4とD.19,2,13 pr.とに登場する奴隷を、運送契約の履行のために賃借されたナビゲーターと理解すると、それが可能となるように思われる。

おわりに

都市内の道路は狭く複雑で進入するには道案内が必要であること、ステッピングストーンの間をうまく車輪が通り抜けられるよう輓獣は「引き手」に導かれなければならないこと、「御者」は荷車のスピードを制御する役割を担っていること、などは、物流に関わるローマ人には「当たり前」だったのかもしれない。あるいは、陸上輸送に関するlocatio conductioの文脈で「引き入れられた者」として「奴隷」が登場すれば、その奴隷がナビゲーターとして貸し出されていたことも、暗黙の了解だったのではないか。そのような「当たり前のこと」の穴を埋めて初めて、本稿の主な検討対象であったD.19,2,13 pr.をD.19,2,11 pr.からD.19,2,13,2の一連の流れの中で理解することができるように思われる。

さて、本稿で検討したいいくつかの法文は、conductorの責任と過失（culpa）概念の展開という観点からしばしば論じられるので、最後にこの論点にも若干言及しておくべきであろう。確かにculpaという語がD.19,2,11 pr.では4回、D.19,2,11,3とD.19,2,13,1ではそれぞれ1回ずつ登場する（“nisi culpa conductor careret” “Labeo, si culpa caret, non teneri ait”）が、これらのculpaは債務不履行における帰責要件の意味で用いられていたのでは無いように思われる。

locatio conductioにおいては、目的物（D.19,2,11,3; 4; D.19,2,13,1; 2においては運送される荷物、D.19,2,13 pr.においては「引き手」兼ナビゲーターの奴隷）の所有権はlocator（荷主・奴隷の主人）にある。したがって目的物の滅失棄損によって生

(68) 例えばCannata 5 (86) はD.19,2,11 pr.についてculpa in eligendoを、139はD.19,2,13,1について143はD.19,2,11,4について、ラベオがcolpa-negligenza認めたものとする。Fercia 64ff.は、D.19,2,13,1について、第1の船主の責任についてLabeoの見解にUlpianusがceterum以下を付け加えたとし、過失（culpa）概念の展開とする。

じた損害はlocatorが被るのが原則である。もちろん、もし特約があればconductorが損害を負担するし(D.19,2,11,1)、そもそもconductorは目的物の権利と実体を損なわないようにしなければならない契約上の義務がある(D.19,2,11,2)。しかしconductor以外の者の落ち度(culpa)で目的物に損害が生じた場合はどうか。conductorが所有する奴隷の落ち度による場合はconductorが損害を負担するのは比較的わかりやすい。しかしconductorが契約の履行にあたり第三者を引き入れ、その者のために損害が生じた場合はどうであろう。これがD.19,2,11 pr.の問いであり「引き入れた者」に落ち度があればconductorが損害を負担する。一方、続くD.19,2,11,3以降はその限界事例のバリエーションを提示しているように思われる。すなわち、目的物に生じた損害をlocatorが負担するという原則の、ちょうど境界線上に位置する事例を挙げ、原則の枠外にあることを論じているように思われるのである。

D.19,2,11,3における「引き入れられた第三者」は積荷であるワインの所有権を争う者であり、この者に落ち度は無い。したがってそもそも所有権が争われたことについてconductor自身に落ち度がない場合は原則の枠内、落ち度ある場合には枠外となりconductorが損害を負担する(“nisi culpa conductor careret”⁽⁶⁹⁾)。D.19,2,11,4における「引き入れられた者」は荷車の引き手兼ナビゲーターの奴隷であると考えられ、干し草を集積しないよう燃やしたことに落ち度はなかったが、誤って失火してしまった。したがってそもそも特約に違反し、奴隷が干し草を燃やさなければならない原因を作ったconductorの責任を認め、原則の枠外としconductorが損害を負担するものとしたのであろう。さらにD.19,2,13 pr.は、運送契約の観点からは「引き入れられた者」だが、賃貸借の観点からは目的物である荷車の引き手兼ナビゲーターが、自らの落ち度も重なり死傷した。このような場合conductorが、当然期待される役割を果たしていない場合には、損害を負担する⁽⁷⁰⁾。D.19,2,13,1における「引き入れられた者」は第2の船主であり、この第2の船主が船を難破させても落ち度があるとは見られず、その危険は原則どおりlocatorが負うが、第2の船主を引き入れるにあたって第1の船主自身に落ち度がある場合は例外的に責任を負う

(69) 例えば、船主が荷物を取り違えたなどの事例が想定できるであろうか。

(70) D.19,2,11,2違反として構成した方が適切かもしれない。

（“Labeo, si culpa caret, non teneri ait”）。D.19,2,13,2についても、嵐で難破したという不可抗力の結果は、原則通り locator が引き受けるはずであるところ、当然「引き入れる」べき水先案内人を conductor が「引き入れなかった」場合は、枠外となり conductor が責任を負うものとしていると考えられよう。

本稿では、道路に関する考古学的知見の蓄積が豊かなポンペイを参考に学説彙纂の法文を解釈したが、もちろん D.19,2,13 pr. が扱う事件が、ポンペイを舞台にしたものであったと主張するものでは無い。ポンペイと同様に道路事情が複雑で、勾配が厳しい都市はローマ帝国内に他にも多くあったであろうからである。もっとも、D.19,2,11,3 にカンパニア、D.19,2,13,1 にミントゥルナエの地名が登場し、前者にはポンペイも含まれるし、後者も比較的近い。本当にポンペイのナビゲーターの事件であった可能性も、万に一つくらいはあるのかもしれない。

* 本稿は科研費基盤研究C（課題番号24K04495「解放奴隷のローマ法史－法主体としての庶民の群像」）の助成を受けた研究の成果である。

