河と海の間の港町オスティア

マルコ・サンジョルジョ

オスティアとは、ラテン語の「オスティウム（河口）」に由来する名で、ローマが前四世紀に、テヴェレ川の河口に創建した港町である（図 1）。テヴェレ川は、この町の発展と衰退を左右していくことになる。町には城塞（カストルム）（図 2）が置かれ、テヴェレ下流域と、既にアルカイック期や共和政時代には存在していたローマとの連絡道の両方を守っていた。オスティア街道沿いには、実際に前四世紀から前三世紀にかけての郊外型のヴィラ（ヴィラ・ルスティカ）の遺構が多数見つかっており、これらのヴィラ遺構は、健康に適した肥沃な土地が当時広がっていたと思われるこの地域一帯の農業開発の証拠となっている。

オスティアの植民市は、その発展の最初期においては、主にティレニア海側中部の防衛上の戦略的軍事的役割を担っていた。事実、第一次ポエニ戦争の末期には 30 の船がオスティアから派遣されているし、前 211 年にはカルタゴ征服の艦隊が出航している。前 67 年には東方の海賊船団がオスティア市とテヴェレ河口に停泊していたオスティアの艦隊を略奪している。陸上および海上の国境線がだんだんと強化されてくると、一世紀頃には、ローマの外港都市としての商業的な意味合いの方がますます強くなっていく。

一世紀にローマ艦隊がミセヌムに移されると、オスティアの商業的役割は強まり、ますます高まりつつあるローマ市向けの商品を貯蔵する必要性を満たすために、次第に商業関係の施設が整備されていく。この港町では、壮大な建築開発の計画が実現して、小麦、オリーヴ油、木材、布地、香料など、七つの丘の都市ローマに必要不可欠なすべてを貯蔵する大規模な倉庫（ホッレウム）群が建てられるようになる（図 3）。

船の維持管理に必要なインフラや商品の積み下ろしのための岸壁の整備が行われたのも、当然この時期であった。残念なことに、川の港が実際どこにあったかについての考古学的証拠は現在あまり残されていない。というのも、1557 年の洪水によるテヴェレ川の流路の変化や、河口が徐々に砂で埋まっていったことにより、海岸線が 3 キロも移動し、この辺り一帯の地形が大きく変わっているからである（図 4）。ともかく、城塞の北側にある都市区域には、無数の倉庫群、商業のための施設、公共のための空間があった。十九世紀に埋め立てられたかつての蛇行部と、現在町に接している堤防との間に含まれるテヴェレ川のどこかに、川の港と岸壁が広がっていたと推定してもあながち間違いではあるまい。

商品の積み下ろしに関連した港の活動は、通常、河口の停泊地で行われていた。そこでは、大きな貨物船の船倉が空にされ、荷はより小さな船に積み込まれた。それらの小さな船は危険な河口の浅瀬を抜けていくことのできる唯一の手段で、オスティアの港の倉庫、そして現在のテスタッチョにあったローマのリーパ港（図 4B）まで川を遡行していくのに適していた。

地中海世界におけるオスティアの商業的適性や港湾としての好条件（コルポラツィオーニ〔組合〕広場のモザイクの中で巧みに描かれている）は、商業と関連性の深い企業家層や職人層が次第に発展していくきっかけを生んだ。例えば、船主、川の運搬船の船長、商人、そして税関の査察官である。さらには、港に集まり港とともに発展していったあらゆる人々、しばしば真に固有な意味での同業組合を組織していった、船鍛冶、船大工、荷物運搬人、潜水夫などである。とはいえ、一世紀から二世紀にかけてのオスティアは、クラウディウスが最初につくりトラヤヌスが後に再建した新しい港を支える居住区へと次第に姿を変えていった。

オスティアの港や停泊地で行われていた商品の積み下ろしの活動の一切が、コルポラツィオーニ広場のモザイクの貴重な描写（図 5）や、オスティアのラウレントゥム街道沿いにある墓内部で 1865 年に発見されたフレスコ（図 6）の中で、証言として現代にまで残っている。後者においては、イシスという名の川船が描かれており、アプスカントゥスという名の検査官（メンソル）が見張る中、二人の荷物運搬人が積み下ろし作業を行なっており、それに船の所有者ゲミノが立ち会っている。一方船尾側では、船頭のフォルナケスが櫓ないしは舵を握っている。港での問題を解決するため、とりわけ、ローマ向けの新しく頻繁に行きかう交通を支えるため、42 年に皇帝クラウディウスは、テヴェレ川の河口の右岸側、現在フィウミチーノ空港がある辺りに新しい港を建設するよう命じた。その地点は、危険な南西風からよく守られた天然の湾にも近い場所だった。港の建設は 64 年、ネロ帝の治世に完成した。

テヴェレ川の谷から運ばれてくる洪水の堆積物により、港（既に灯台も、倉庫群も、埠頭も、浴場も、商業活動を支えるインフラも整備されていた）の水域がだんだんと砂に覆われるようになり、約 50 年後には新たな技術的な措置が必要となった。トラヤヌスは壮大な六角形の港を建設し、港はテヴェレ川とは人工の運河で結ばれるようになる。この建設作業は 112 年に完了した。

新しい港の埠頭の長さは 357 メートルで、アフリカから運ばれてくる小麦の貯蔵のための倉庫や、乾ドック、大きな灯台を備え、旧来のクラウディウスの港やオスティアの川の港を含めて、130 万平方メートルもの広大で立派に整備された港湾組織が生み出された（図 7）。もちろん、古代史において最大の港である。

新しい港が担う重要性から、オスティアには新しい意味合いと大きな権力が備わった。事実、この植民市が最盛期をむかえたのは二世紀のことであり、新しい都市計画により、川の拠点としての重要な役割を損なうことなく、町はローマの港湾組織全体の管理運営の中心地へと変貌した。

新しい港に向けられたトラヤヌス帝の建築活動に伴い、より多くの種類の商品を貯蔵し保存できる新しい大規模な多層の倉庫群（図 8）が建てられるようになる。オスティアにおいては、こうした建築活動は主に、テヴェレ川に近い北西の区域で行われた。新しい倉庫群は、地中海世界や東方からやってくる商品を集め選別するため、旧来の倉庫群に隣りあって建てられた。エジプトの小麦、ヒスパニアのワイン、トゥニジアのオリーヴ油、ギリシアの大理石、イェメンの香料、インドの絹などがオスティアの倉庫に貯蔵され、その後川の船（コディカリアとかスカファと呼ばれる）に乗せられる。櫂で漕いだり動物に引っ張らせながら川船は川を遡行し、荷はローマに達していた。

こうした理由から、テヴェレ川沿いには数々の係留地が設けられていて、レヌンクラルス、すなわち運搬船や引き船の所有者たちが、埠頭に沿って船を停泊させることができるようになっていた。こうして、検査時や夜間の安全を確保していた。

かつての河口といわゆる皇帝宮殿の間でローマのドイツ考古学研究所が最近行った考古学調査によって、ドック（ナウァリス）、すなわち船の収容ならびに維持管理のための施設（図 9）の存在が確証されたと思われる。同じ区域内には、おそらくディオスクロイ信仰にささげられていたと考えられる神殿もあった。ディオスクロイは海や航海に関連のある神で、オスティアにおいてもディオスクロイ信仰の存在が確かめられている。

一世紀から二世紀にかけての時代、海の交通はかなり激しく、一般に速度が速く、相対的には安全であったことを忘れてはならない。事実、陸上の荷物の輸送は、ローマ当局によって街道網がよく整備されていたにもかかわらず、時間も余計にかかり、輸送コストも高すぎた。一方で、前 67 年に行われたような真に固有の意味での海上作戦により海賊が一掃されると、商船は比較的安全に航海できるようになり、海の悪条件だけを恐れればよくなった。実際に悪天候によって沈没した船の遺物は多数残っていて、遠隔商業航海が盛んであったことを示している。

それでは、オスティアの港でも建造されていたような、ローマの商船の造船上の主たる特徴とは何だろうか。これらの船はどれだけの量を載せることができただろうか。航海時はどのように操船されていたのだろうか。維持管理する上でどのような問題に立ち向かわなければいけなかったのだろうか。これらの問いには現在、伝わっている歴史史料の研究や、数年来クラウディウスの港や

トラヤヌスの港、オスティアの港で行われている陸上および水中の考古学調査などによって、すべて答えを見つけることができるだろう。

図像学的史料は当然、より広範で詳細な情報の見通しを与えてくれるだろう。例えば、オスティアのコルポラツィオーニ広場のモザイクを見てみよう。このモザイクは、パレストリーナの有名なナイル･モザイクと同じように、さまざまな形態の船や、各地からやってきた船における荷の積み下ろし作業を描写している。さらに、いわゆるトルローニアの低浮彫（図 10）も興味深いだろう。そこでは、トラヤヌスの港内での船および港湾活動がしっかり表現されていて、帆や、休養時および操船時の操作の詳細、すなわち船を操るための帆柱上の動き、航路を決める櫂や舵の動きをすべて見ることができる。

沈船博物館に保存されていて、現在修復中のフィウミチーノの船（図 11）には大変な歴史的価値がある。ここに保存されている船は川での輸送および港湾内の輸送に用いられていた船で、水中から見つかった難破船の遺物と綿密につき合わせて研究され、こうした研究から、外側の船体を先に建造する技法が用いられていたことが分かった。ローマ時代において船大工たちは、外板の板材（図 12）を先に組み立てていた。外板は、鋲の打たれたくさびでつなぎ合わされたほぞ穴とほぞで連結されていた。外板の組み立ての後、鉄の大きな釘で竜骨に留められた、肋骨と肋板からなる内側の肋材（図 13）の位置決めがなされ、固定される。船体が出来上がると、船の外板の板材の間のすき間が松やにや麻くず（詰め物）で埋められる。このすき間を埋める作業は麻くず職人（ストゥッパトル）によってなされるが、麻くず職人組合はオスティア港のポメリオ通りと円形神殿（テンピオ･ロトンド）通りの間の角に置かれていたことが分かっている。

博物館内に展示されている船のうち特に面白いのは、いわゆる漁船で中央に穴のあいた小さなくぼみを持つものである。こうして、とれた魚を生かしたまま港に持ちかえることができた。

報告で扱っている個々の要素が、周辺地域との関わりにおいて、また地中海のすべての主要港湾との関係において、オスティアの港が持っていた歴史的重要性の総合的な展望を見せてくれる。今日、世界中からの大学、研究所、アカデミーなどによる新しい重要な諸研究が、オスティアの物理的限界にしても、歴史における諸局面にしても、より明らかになるよう競っており、ローマの考古学特別保護局オスティア事務所とオスティアで活動を行なう日本の大学の研究者たちとの協力も、こうした状況のもとに位置づけられている。

（高久　充　訳）

Fig. 1 Ostia alla Foce del Tevere

Fig. 2 pianta del castrum_I

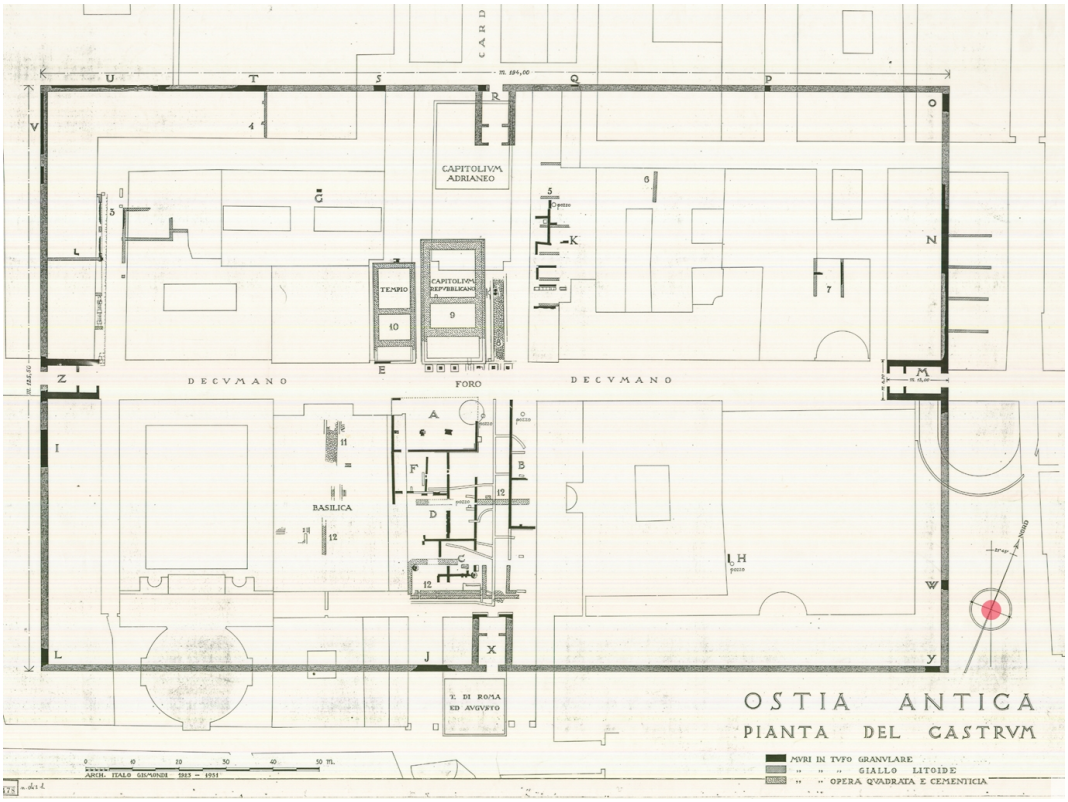

Fig. 3 Ostia e i principali magazzini

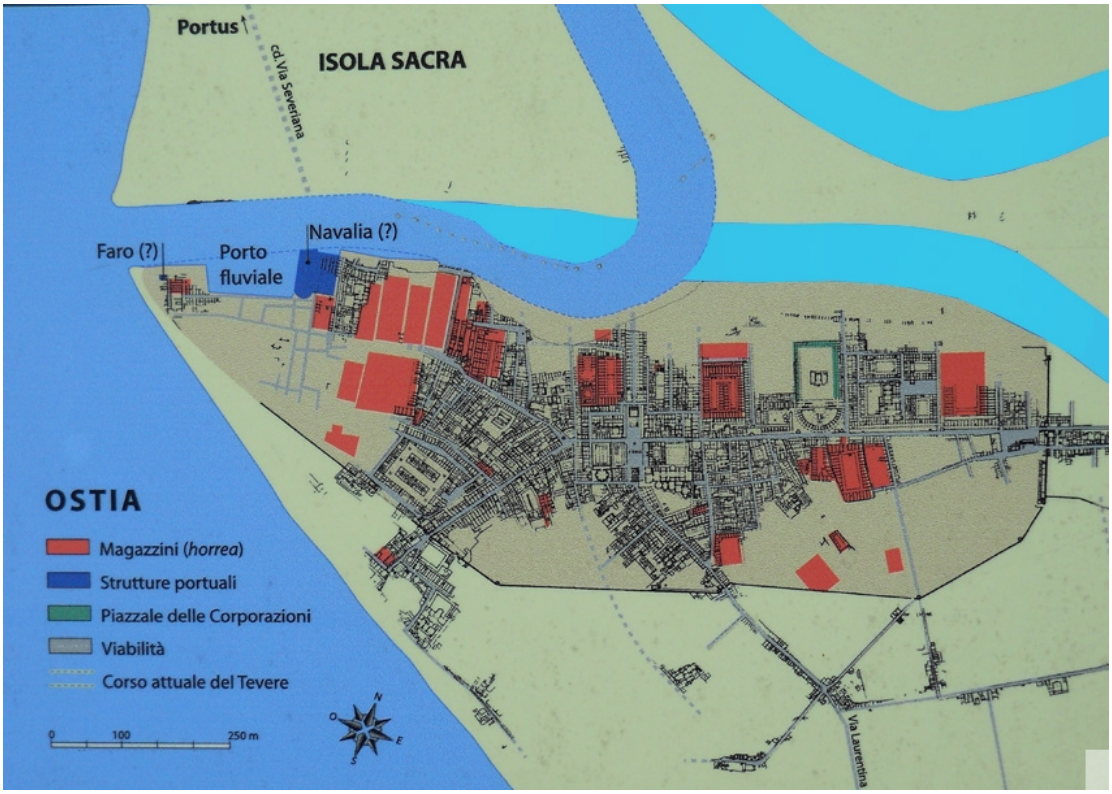

Fig.4 Il corso del Tevere prima dell'alluvione del 1557

Fig. 4 bis Il Porto di Ripa presso Testaccio da un frammento della Forma Urbis

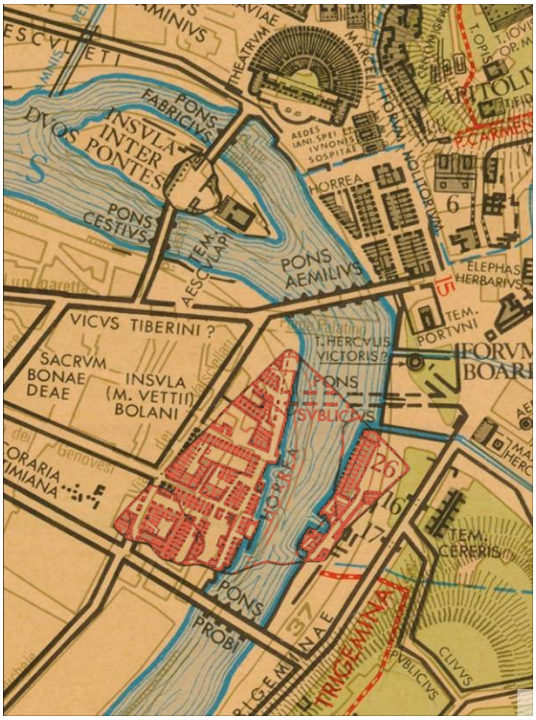

Fig. 5 Rappresentazione delle operazioni di scarico diuna nave da un mosaico del Piazzale delle Corporazioni

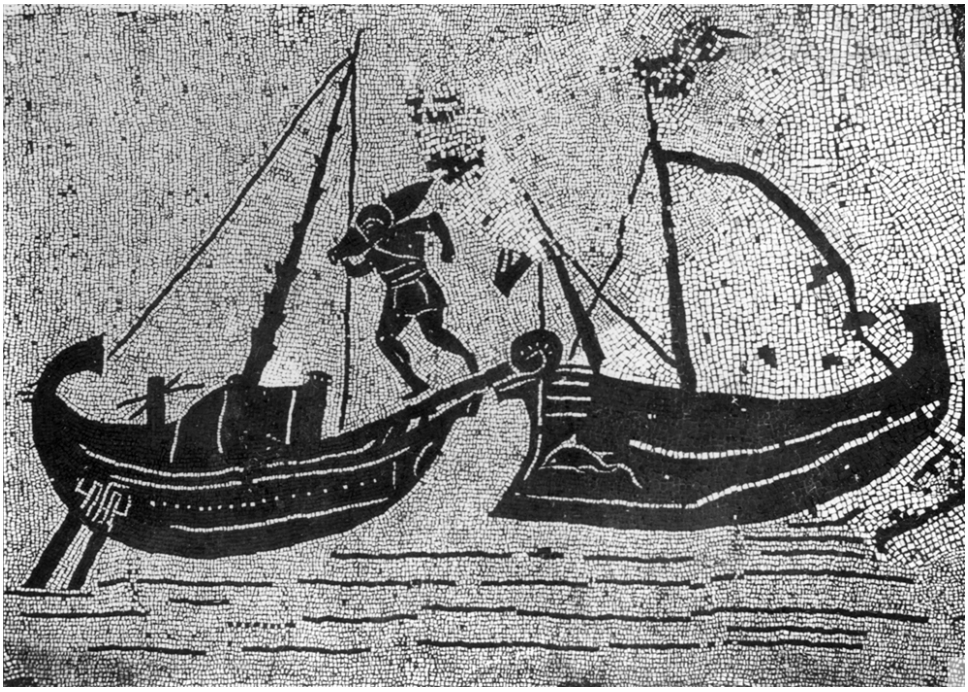

Fig. 6 Affresco del Sepolcreto su Via Laurentina

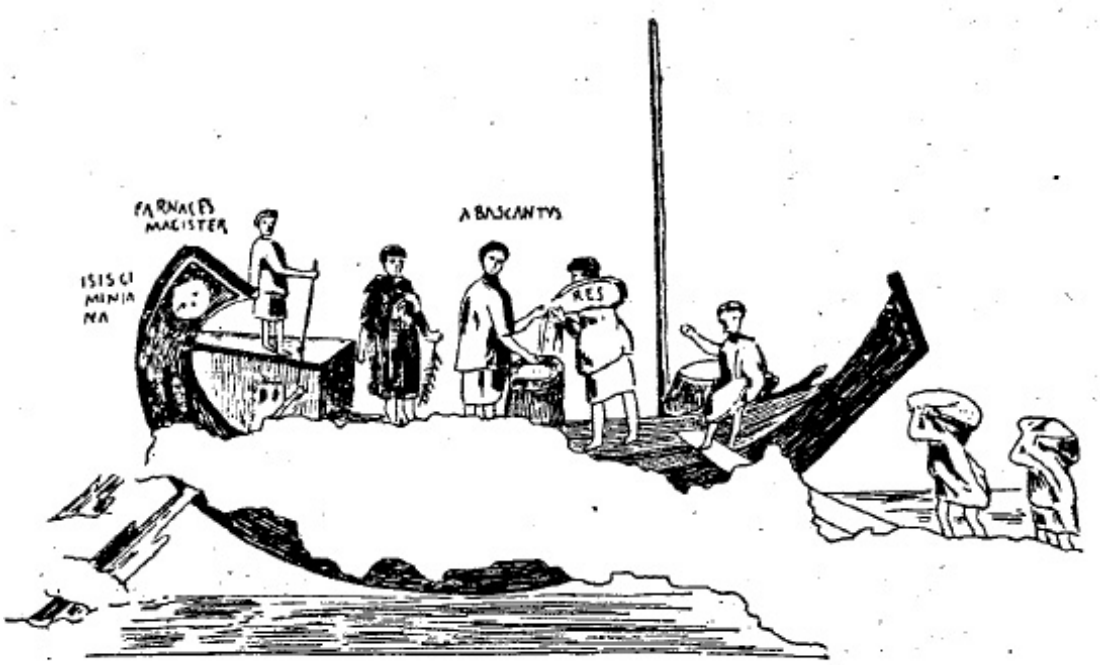

Fig. 7 Il Il complesso dei Porti alla Foce del Tevere

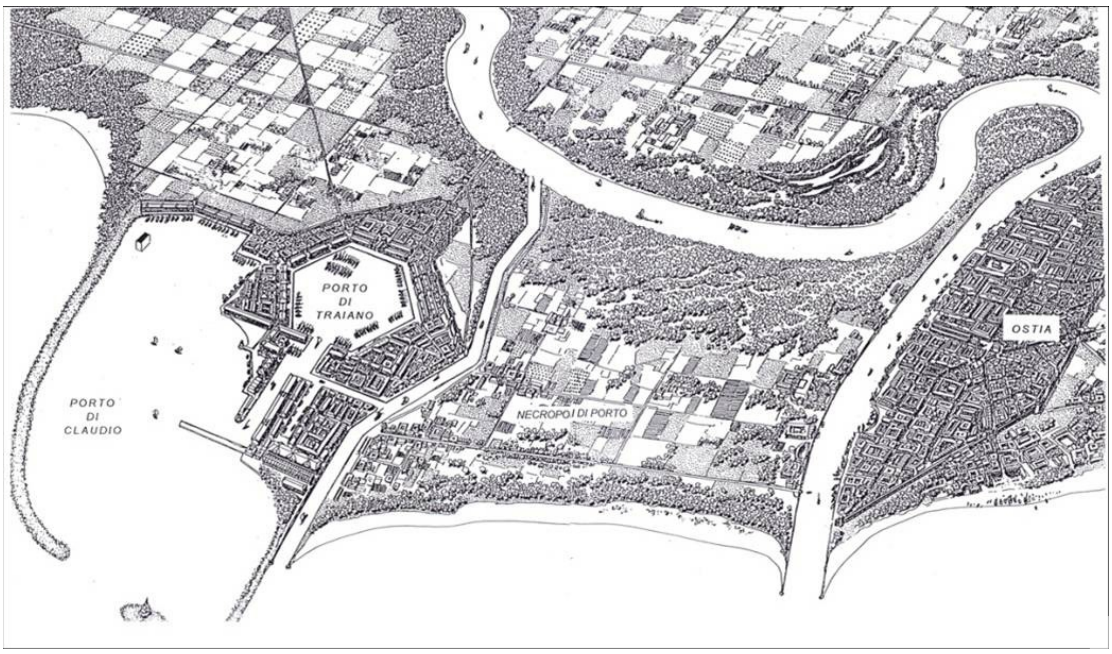

Fig. 8_Porto di Traiano_Horrea_Ricostruzione prospettica

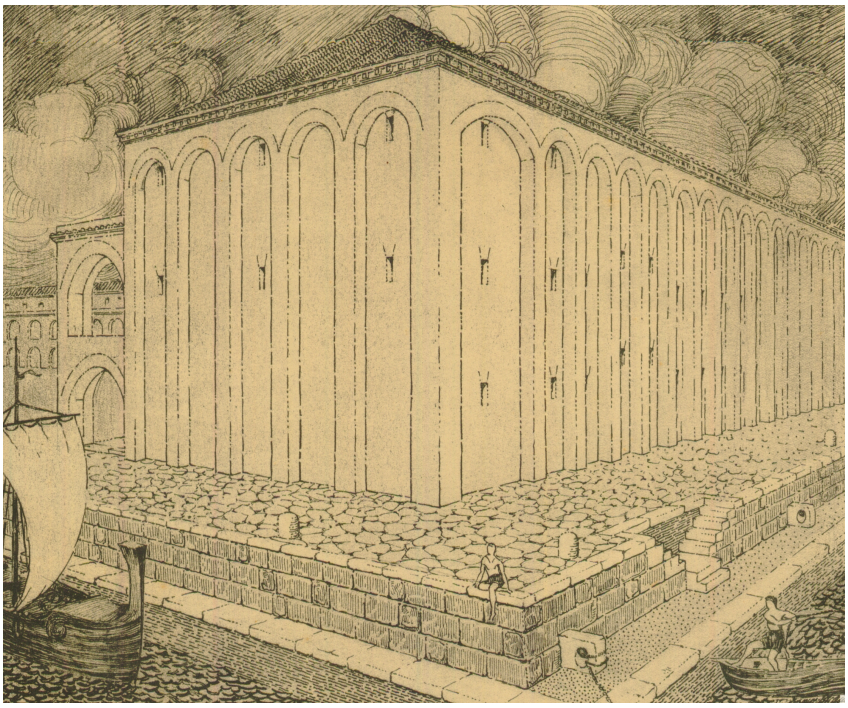

Fig. 9 Ostia Navalia presso la foce del Tevere

Fig. 10 Bassorilievo cd Torlonia

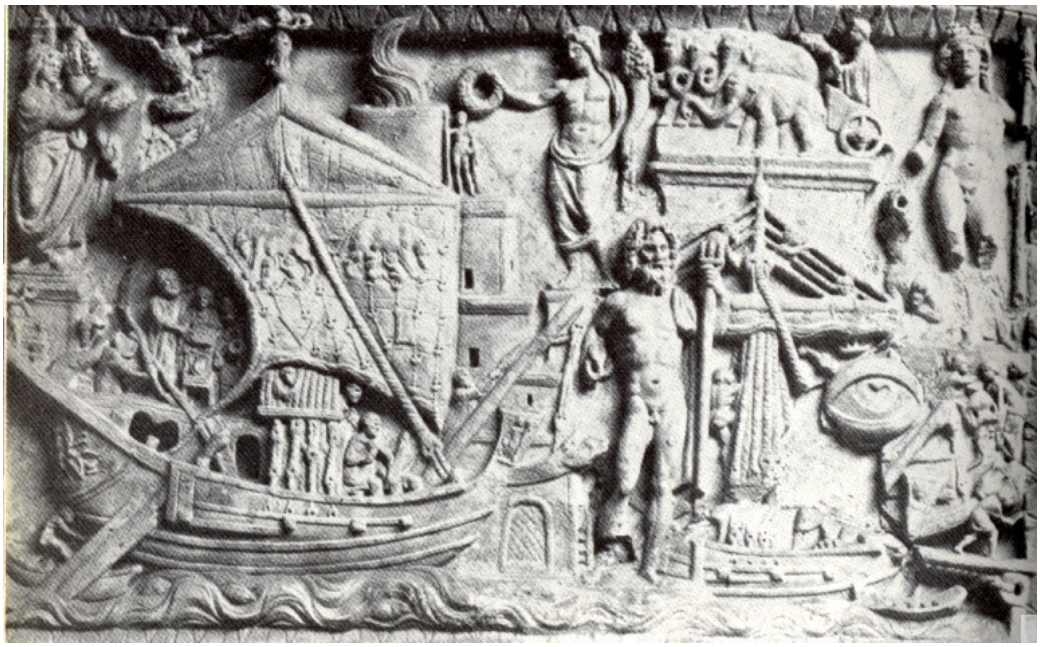

Fig. 11 Le Navi romane di Fiumicino

Fig. 12 La struttura interna delle navi