

## Ostia 研究の今とその特異性

豊田浩志

本日はこのような小シンポ企画に機会を与えていただき、心よりお礼申し上げます。

詳細な個別研究は私のお三方にお任せし、私はこの機会に、日頃抱いてきていた疑問に答えを出したいと考え、多少大きな話をさせていただいて、お役目を果たしたいと思えます。『史学研究』第 310 号掲載の発表要旨にも書いておりますように、私がメンバーの一人の調査団は 2008 年より文科省の科研でオスティア遺跡の調査を行ってきました。

私のような考古学のだ素人が首尾よく現地管理事務所の公式調査許可を得ることができたのには、ちょっとした工夫があったからでした。それは、メンバーに古代ローマ史研究者のみならず、九州大学工学部建築学科教授の堀賀貴先生を加え、彼が当時最先端だった高価な 3D 光学レーザー機器で測量を行い、そのデータを現地管理事務所に提供するという条件で、この調査が許されたのでした。いわば、我々歴史畑や美術畑の者はお呼びでなかったのですが、堀先生のおかげで遺跡の主として表面調査に入ることができたのでした。異分野とのコーポレーションを恐れずやることが成功の一因とっております。

調査に入ればすぐに分かることですが、2000 年前実際そこに居住していた人々は、ごく普通の庶民でした。歴史で扱う文書史料はその書き手の大半が当時のエリート層、支配層でしたので、彼らが紙の上に書き記していた内実を判定するためにも、当時の日常性に触れることができるということは、私にとって大変刺激的な体験でした。

問題は、レベルの違う文書史料と出土遺物、source と material をどう統合的に接合させるか、ということになりますが、これは現在の私にとって課題となっております。

最初私は遺跡内をひたすら彷徨する中で、自分のテーマを求めていましたが、これまでの研究者の手垢があまりついていないテーマとして、水回り、特に、トイレ、それと下水構造はどうかと決めました。このテーマは最初雲を掴むようなあやふやなレベルでしたが、年月を経て、オスティアのみならず、イタリア国内のポンペイやヘルクラネウム、その他地中海沿岸の他の国々の遺跡を訪れる際にも継続され、徐々に焦点が合い出し、公共浴場、さらには fullonica、すなわち当時の洗濯屋、クリーニング業への関心へと展開してゆくこととなります。結果論的にオスティアはその最適な遺跡だったのです。

今から 3 年前、広島で開催された日本西洋史学会大会で、科研成果報告の一環で、小シンポ「見えざる人々の探し方：庶民史構築のために」を行いました。そこでの問題意識は今回にも通底しております。モノとの接点を持つと、文書史料を残したエリート層へのまなざしも、以前とは変わって、血の通った存在と感じるようになりました。

さて、現地調査を 10 年も継続していますと、考古学のだ素人も門前の小僧よろしきをえて、一丁前に疑問を抱くようになります。本日は、なぜか欧米研究者も触れていない、盲点となっている幾つかのことにまず触れ、しかるのちにここ 20 年間の欧米研究者たちの新たな挑戦を紹介することで、オスティア研究の現況と将来の研究方向性について考えるところを述べたいと思えます。

配布プリントの 2 ページをご覧ください。一般的叙述においては、プテオリ、ミセヌム、オスティア、ポルトゥスという代表的な港湾都市にだけ関心が向けられ、それでよしとする傾向がこれまでであったのですが、文献番号⑨はそれを見事に払拭して、これまで個別になされてきた地域研究を集大成した研究で、このような研究が出ることにより、オスティアの位置づけを相対化して考え直すいい機会となりました。すなわちいうまでもないことですが、地域の経済活動は、オスティアの他でもそれなりの地域的背景をもって、中小の港でも活発におこなわれていて、それとオスティアも無関係ではありえなかったし、むしろ

ろ組み込まれていたのだと、視点を置き直すことができるわけです。

3 ページをご覧ください。私にとってビブリオの(1)のブローデルは大きな導きの星でした。彼によって自然環境である地中海の特異性に気づかされたのです。いまさら、古代において自然環境が人間に及ぼした絶大な影響力について多言を弄する必要はないでしょう。とりわけ私が注目したのは、風力に依存していた当時の帆船にとって、航行可能だったのは春先の4月から雨期に入る前の9月の、半年にすぎなかった、という点です。

ところで、それに当時の港での荷揚げ作業は、今のようにクレーンもコンテナもなかったもので、ほぼすべて人力に依存していたという、私にとっての常識を加味するとどうなるのでしょうか。確かにこの労働には最下層の無産市民も混じっていたでしょうが、おそらくその大半は奴隷たちであったはずで。

ここから私の論は飛躍します。前段のブローデルと後段の古代ローマの奴隷制を接合するなら、冬期すなわち雨期にオスティアでは奴隷の大半は不要となったはずで。奴隷のご主人様はきっと彼らに無駄飯は食わさなかったはずで、彼らを有効活用すべく別の肉体労働に投入したに違いありません。結果的にオスティア人口は毎年冬には激減、同時に都市機能も大幅に縮小したはずではないでしょうか。ちょうど現代の Lido di Ostia が夏だけヴァカンツァの人々で賑わいさんざめき、他の時期は人影もなく閑散としているように。

この前段と後段は、それぞれはこれまで普通に述べられてきたことですが、なぜか先行研究者たちは両者を結びつけて考えてこなかったようです。しかし私にはこの事実はきわめて重要と考えざるを得ないのですが、皆さんはどうお考えでしょうか。港湾都市の特性として、オスティアの隠れた主役が奴隷たちだったのではないかと考えるからです。

さて、この20年間に遺跡調査に新たな研究手法が導入され出しました。ある意味で堀先生の3D 光学レーザー測量を凌いできているようにさえ思えます。それが深層ボーリングです。それと関連して地中レーダー、即ち GPR や、電気抵抗トモグラフィ、即ち ERT、さらには放射性炭素年代測定、即ち 14 カーボン AMS、といった技術が惜しみなく投入されるようになり、オスティア研究においても画期的成果が、現在陸続として目白押しの状況にあります。4 ページ以降のビブリオの大半が実はそれ関係であり、しかも列挙したのは代表的なごく一部にすぎません。理系論文はインターネットで即座に手軽に（ということは無料でという意味ですが）入手可能なものが多く、今回の発表に際してこれは大変ありがたいことでした。残念ながら文系のほうはご存知のようにそうはいきません。

私は考古学もど素人でしたし、堀先生の3D 光学レーザー測量もまったく不案内で、今回触れる古地理学的手法に至っては、分析方法はいうまでもなく、解釈の仕方も多様で対応不能なのですが、諸論文の最終的な結論部分のみをつまみ食いして紹介したいと思います。というのは、その諸成果は多方面にわたってこれまでの通説をひっくり返すものであったからです。

時間の都合上、ここでは私が驚いた2つの事例のみ挙げたいと思います。レジメの1ページ目をご覧ください。

- ① かつてないほどテヴェレ川の川筋の変化や、それが沈殿させて拡大していった浜辺の様子が明らかになってきました。まず中央左の図をご覧ください。なんとテヴェレ川はかつて今から5000年前から2700年前まで、すなわち西暦前3000年ごろから前750年には、現在のフィウミチーノ空港あたりを河口としていたのです。これは私には驚嘆モノでした。濃い灰色の、フェーズ1でその時期の土砂の堆積による三角州の成長を見てとることができます。

第二段階が、やや薄い灰色でして、前750年ごろにテヴェレ川は川筋を突如大幅に変更して、南に走り出し、そこに新たな三角州を作り出します。これがおおむね今に通じるテヴェレ川の川筋なのですが、下の方の4つの連続図をご覧くださいと、16世紀までの間に東へ蛇行が伸びていたものが、1557年の大洪水をきっかけとして、

蛇行部分が切断されてしまいます。切断部分の川筋を *fiume morto*、「死んだ川」と称しますが、その付近には近所の塩田で作られた塩の倉庫もありました。そこは 20 世紀までかかって埋め立てられ、現在はおおむね耕作地となっております。

- ② こういったテヴェレ川の川筋の変化がらみで、古地質学的見地から注目しておきたいことがあります。

第一に、1 ページの上の写真をご覧ください。まず左側ですが、古代ローマ時代には、今と違って砂丘を挟んでチュレニア海との間に広大な沼沢地がありました。ここはもちろん淡水域でしたが、前 600 年頃突然そこに海水が浸入し、汽水化してしまいます。そして塩田化もされますが、その後徐々に埋め立てられて、現在のようひたすら平地の景観になってきたのです。

第二に、上の右の図をご覧ください。古代ローマ時代には、川筋の左岸（川上からみての左側）に沿ってオスティアが位置していたわけですが、テヴェレ川が海に注ぐ河口は都市オスティアと接していたこと、さらに、最近の調査で、川の右岸側にも倉庫群を始め構造物の存在が判明しつつあります。

こういう状況を加味するなら、川に橋がなかったわけがありません。これまでは碑文史料から「渡し船」の協同組合の存在が確認されているので、その文書史料に引きずられて、橋はなかった、人々は舢舨で川を渡っていたと主張されてきたのですが、私からすると、渡し船協同組合があっても、それは橋の有無を決する根拠にはならないと思いますし、どうやら橋の礎石がみつきり出しているようなのです（未だ論文にはなっていませんが）。実は私もそれらしきものを目撃していますが、それがはたして古代のものか後世のものなのか、考古学者ではない私には残念ながら判断できません。

そして第三に、これが本日のメインイベントなのですが、レジメの 3 ページをご覧ください。近年テヴェレ河口の手前左に河口港が明確に確認されただけでなく、考古学的発掘とボーリング調査の検討から、そこに書いてありますように、この港の水深は当初 4.5m と大型の穀物運搬船も接岸できる深さがあつたこと、さらに、後 1 世紀の第 1 四半世紀に港に接して、神殿とその下に船の収容施設が上下に合体して構築されたこと、この河口港が放棄されたのは、4 世紀半ばのおそらく津波の襲来によって一挙に 50cm の土砂の埋没が原因だったこと、が判明したからです。このような調査結果は、従来当然のごとく述べられてきた学説に、大幅な修正を余儀なくさせました。いわく、オスティアには大型船は接岸できず、沖合で小型船に荷物を積み替えていたとか、その不便さ解消のため、オスティアの北方 3 km に、1 世紀半ばに皇帝クラウディウスが人工的な港を造り、それでも十分でなかったので、2 世紀初頭にトラヤヌス帝がクラウディウスの港の奥の陸地を掘って、六角形の内港を造った、この両者をポルトゥスというわけですが、その新港が成功したことで、オスティアは 2 世紀を頂点としてそれ以降衰微していった、というような内容がこれまで大手を振って主張されてきたのですが、どうやら全面的見直しが必要となってきたわけです。

私見では、オスティアとポルトゥスの関係をどう見直すのか、が問題となるはずですが、一方的な、かたや衰微、かたや隆盛といった関係でなかったことは、レジメ 7 ページの付図 2 をご覧頂ければ、この 2 つの港を繋いでわざわざ運河や道路網が構築されていることから明らかでして、私はこの 2 つの港を何らかの役割分担していた双子の港と考えたいと思っています。

このような諸考察に基づいて、レジメ 2 ページの上の方に略年表を書いておきました。そこで改めて確認しておきたいのは、オスティアが形成される前、あの付近には塩田産業が先行していたこと、その利益を守るためにオスティアが建設されたこと、オスティアだけでは帝都ローマの需要をまかないきれなくなったので、ポルトゥスが造られたこと、そして両港とも古代末の帝都ローマの衰退に伴って、まずオスティアが、そして次にポルト

ウスが放棄された、ということが言えるのではないか、と私は考えております。

そして本発表の最後に、上述したような事情をよく反映した都市オスティアの特徴、特にポンペイやヘルクラネウムとの相違点について述べたいと思ひまして、レジメ 3 から 4 ページ目に 6 点を指摘しておきましたが、時間もないことなので、ご一読いただければと思います。