

《遺跡を旅する》

ヴァレンス水道橋

—— イスタンブールのインフラ遺跡の今 ——

南 雲 泰 輔

ローマ帝国時代の巨大な建造物として現在もイタリアの首都ローマに残るコロッセウムやパンテオンは代表的なものであるが、帝国各地に建設され、アーチの連なりの美しい水道橋もまた、ローマ人の建設技術の高さを今に伝える建造物として重要なものである。ヨーロッパでは、南仏のポン・デュ・ガール、スペインのタラゴナやメリダ、セゴヴィアの各市に残る水道橋がよく知られているであろう。



【写真①ヴァレンス水道橋南面】

そうした水道橋のうち、筆者は2015年9月に、トルコ共和国の最大都市イスタンブール市内に残るヴァレンス水道橋（Valens Aqueduct / Bozdoğan Kemeri）を初めて訪れる機会を得た【写真①】。渡航前に外務省の海外安全情報や在イスタンブール日本国総領事館のウェブページを見ると、トルコでは1月にイスタンブール市で自爆テロが発生、7月にクルディスタン労働者党（PKK）との和平協議が停止、同月イラク・レバントのイスラム国（ISIL）に対する空爆が始まり、東南部ではISILによるとされる自爆テロが発生、さらに隣国であるシリア情勢の混乱から200万人近いシリア難民が国内に流入、そのなかにはISIL関係者が紛れ込んで国内に潜伏している等々の注意喚起があり、またシリア情勢に関連してトルコの

代表的なリゾート地のひとつボドルム（古代のハリカルナッソス）での難民の幼児遺体漂着とそれに起因する欧州各国の難民対応の足並みの乱れが連日報道されるなど、日本で得られる種々の情報からはいずれも著しい治安の悪化が印象付けられた。そのため、少なからぬ緊張を伴う訪問となったが、実際に訪れたイスタンブールは、折しもクルバン・バイラム（犠牲祭）の期間ということもあってか、連休を楽しむ人びとで賑やかではありながら意外に平穏で、現地のニュースでは犠牲用の羊や牛の脱走が報じられたりなどしていた。しかし、多くの欧米人旅行者とは対照的に、日本人の姿は数えるほどであった。

さて、ウェアレンス水道橋は、おそらくコンスタンティヌス1世あるいはコンスタンティウス2世の時代に建設が始められ、その名の通りウェアレンス（328年頃～378年、東部正帝在位364～378年）治世に完工したものと一般に説明されている¹⁾。ただし、6世紀の史料には当市がまだビザンティウムと呼ばれていたハドリアヌス帝時代において既に建設が開始されたとの驚くべき記録が残されていたり、またウェアレンス水道橋の完工年代についても現在さまざまな学説が提示されていたりするなど、コンスタンティノープル市の水道整備にかんする史料状況は断片的で未解決の問題が少なからず残っている。イスタンブール市内に現存するウェアレンス水道橋については、一説によれば、365年に発生したプロコピオスの反乱の後、プロコピオスの拠点であったカルケドン市の市壁を取り壊すことがウェアレンスによって命じられ、その石材がコンスタンティノープル市内の第三丘（現在はイスタンブール大学が所在）と第四丘（現在はファーティフ・ジャーミイ（ビザンツ時代の聖使徒教会跡）が所在）のあいだの渓谷を結ぶ水道橋建設のために再利用されたともいわれる。

ウェアレンス水道橋を流れる水は、近郊の水源から引かれたもののほか、4世紀にはトラキアの森林地帯にある水源から215km（5世紀初頭には西方のヴィゼ地区にある水源から336km、したがって合計すると551km）の距離を通して、慢性的な水不足に苦しむコンスタンティノープル市内へともたらされていた。水道橋脇の歩道に立つ、近年設置されたものと思いきオベリスク型の説明板【写真②】からは、ビザンツ時代はもとより、その後のオスマン帝国時代以降も数次にわたって修復が続けられ、19世紀にいたるまで市内へ水を供給する最も重要な水道橋であったことが知られる。遺跡の計測値については、文献によって多少の違いがあるが、前述の説明板に従えば、長さ971m（現存部分は921m。ファーティフ・ジャーミイ側の50m分は1912年に破壊）、高さは最大29m（海拔は63m）、基礎は地表から約5.4～6mの深さに設置され、橋脚の厚さは3.70m、アーチの幅は7.25～8.24mとされており、エディンバラ大学の考古学者J. Crowはローマ世界において知られている水道橋（aqueduct bridge）としては最も長く、これに匹敵するのはセゴヴィアの水道橋（長さ723m、高さ28m）のみだとまで評している²⁾。

現在はウェアレンス水道橋の下を6車線のアタテュルク大通りが通り、絶え間なく自動車が行き来している【写真③】。車道となっている部分のアーチの内側は、排気ガスのためか他の部分よりもかなり黒く煤けていた。アタテュルク大通りとシェフザーデバシュ通りの交差点

から眺めた、水道橋のアーチの下を自動車が猛烈なスピードで走ってゆく様子は、古代と現代との文字通りの交錯を感じさせる不思議な光景である。連なるアーチを窓枠として、水道橋の向こう側にうっすらと浮かび上がるイスタンブールの街並みも、どこか非現実的な趣さえある。橋脚のたもとやアーチ内側には電灯が設置され、夜間にはライトアップも行なわれるようであった。

ウォレンス水道橋の北西側の区域はファーティフ公園として整備され、1453年にコンスタンティノーブル市を征服したメフメト2世像が設置されている。訪問時は、欧米人の団体観光客の姿があったほかは、一般市民の利用が多いようであった【写真④】。水道橋の現存



【写真②オベリスク型説明板】



【写真③ウォレンス水道橋とアタテュルク大通りが交差する地点】

部分のうち、シェフザーデ・ジャーミイのある東側の一部とファーティフ公園内のアタテュルク大通り沿いの一部は訪問時には残念ながらトタンで囲いがなされていたが、それ以外の大部分は至近距離で見ることができた。アーチ部分については、切石または煉瓦のみで構成されたもの、あるいはそれらの混合など意匠や大きさもさまざまで、ウァレンス治世に完工した後、それぞれの時代に継続的に修復が加えられてきたことを窺わせた【写真⑤⑥⑦。いずれも水道橋の南面】。

実際に現地を訪問して強く印象に残ったのは、イスタンブール市内のモニュメントとしてのウァレンス水道橋の圧倒的な存在感はもとより、その維持管理の様子と周辺の状況である。ファーティフ公園を抜け、水道橋南面に沿ってファーティフ・ジャーミイの方向へ向かう道路には、ずらりと隙間なく路上駐車車の列が並んでいた。これは水道橋の北面も同様であった【写真⑧⑨】。また、水道橋の下層は、物置や車庫として利用されていた。遺跡のなかに生活用品や古タイヤが放置され、また自動車やトラックが停められ、さらにはそのすぐ近くに古代のものと推測される柱頭が唐突に転がっていた【写真⑩⑪⑫⑬】。車庫として使用されているのは、確かに形としてはアーチはいわゆる丸車庫に近いわけであり、合理的ではあるのかもしれないが、世界遺産をこのように利用することが果たして適切であるのかどうか、はなはだ疑問とせざるをえない。K. Dalman の著作（1933 年）や尚樹啓太郎の著作



【写真④ファーティフ公園】



【写真⑤さまざまなアーチ】



【写真⑥さまざまなアーチ】



【写真⑦さまざまなアーチ】

(1988年)などに収録されたかつてのウェアレンス水道橋の写真と比較すると、その後の修復による水道橋そのものの変化に加え、とりわけ自動車の普及による周辺環境の著しい変化(悪化としたほうが正確であろうか)は歴然としている³⁾。

ビザンツ研究者の井上浩一は、2003年の調査研究報告で、トルコ共和国におけるビザンツ時代の歴史遺産への関心の高まりを伝えている⁴⁾。それから10年以上を経過した今回の訪問では、欧米諸国から多くの観光客を見込めるのであろう教会や修道院のようなキリスト教関



【写真⑧路上駐車の流れ (南面)】



【写真⑨路上駐車の流れ (北面)】



【写真⑩車庫としての水道橋】



【写真⑪下層のアーチ内に置かれた生活用品】



【写真⑫アーチ内の左隅に古タイヤ】



【写真⑬右手前に古代(?)の柱頭】

連遺跡と比較すると、テオドシウス城壁やウェアレンス水道橋など「インフラ遺跡⁵⁾」とでも呼ぶべき建造物に対しては、行政の関心が相対的に低いのか、さまざまなレベルでの問題があると感じられた⁶⁾。2003年の前掲報告において既に井上も、当時行なわれていたテオドシウス城壁の修復作業が「新しい煉瓦を用いての全面改修で、修復というより新築に近いように思われ」と指摘し、「観光地化をめざすあまり歴史的な正確さを失うのではないか」との「不安」を記していた。実際、今回筆者がテオドシウス城壁を訪問した折にも、荒廃したままの箇所もちろん存在したが、道路と交差する場所の付近などでは明らかに新しい素材を用いて修復あるいは「新築」されたと推測される箇所を多く目にした（道路を通すために撤去または破壊した後の修復・「新築」であろうか）。

このような修復の歴史的正確さの問題に加えて、インフラ遺跡にかんしては維持管理のあり方についても課題が多いように思われた。『地球の歩き方 イスタンブールとトルコの大地 2015-2016』（ダイヤモンド社、2015年）のようなガイドブックで、テオドシウス城壁のうち比較的保存状態がよい箇所として紹介されるイエディクレ、トプカプ、エディルネカプといった地区の周辺は、確かに芝生や植栽など史跡公園としての体裁は整えられているのであるが、田畑に利用されている箇所はさしあたり問題視しないとしても、いずれの場所にあっても多数のゴミの投棄が見られ、また動物保護施設あるいは土砂などの建設資材置き場が城壁に隣接している箇所や、城壁の塔がクルバン・バイラム用の羊や牛の（臨時の？）保管場所にされている箇所が見られた。

ビザンツ研究者シリル・マンゴーによれば、コンスタンティノープル市では紀元後500年までに、防衛・水供給・港湾設備・食糧貯蔵にかんして十分なインフラが整えられた⁷⁾。つまり、新しい「首都」としてのコンスタンティノープル市発展に必要な生活上の基本的施設が整備されたのは、4世紀から5世紀にかけての時代であった。ローマ帝国が東西に分裂し、各々が別個の歩みを始める時代であり、古代から中世への転換を画する時代でもある。かかる世界史上の画期にあった重要都市のインフラ遺跡の重要性は疑われないところであるが、その遺跡の適切な修復および維持管理が、当該時代について将来にわたる研究の進展にとり必須であることは改めて縷言するまでもないであろう。

このように考えるならば、イスタンブール市内におけるインフラ遺跡の修復や維持管理の現状について、不適切な部分があると評することは実にたやすい。しかしながら、これらのことは他面において、それを不適切だと考えること自体がかえって不自然に感ぜられるほど、すなわちそうした評価が一面の真理を示すに過ぎぬと思われるほどに、現在のイスタンブール市民にとって、かかる遺跡がいかに身近で、いかに日常生活のなかに溶け込んだものであるかを教えてくれるようでもあった。ウェアレンス水道橋の一角には、アーチの下にチャイハネの小さな椅子とテーブルが並べられ、遺跡の存在を特段意識することなく憩う人たちの普段の暮らしがあった【写真⑭】。



【写真⑭アーチ下のチャイハネ（水道橋北面）】

註

- 1) コンスタンティノープル市における水供給およびウェアレンス水道橋の概要: C. Mango, *Le développement urbain de Constantinople 4-7 siècles*, Paris, 1985, p.20; A. Kazdan ed., *The Oxford Dictionary of Byzantium*, Oxford, 1991, p.145; N. Lenski, *Failure of Empire: Valens and the Roman State in the Fourth Century A. D.*, Berkeley, Los Angeles, London, 2002, pp.393-395; C. Mango ed., *The Oxford History of Byzantium*, Oxford, 2002, pp.65-70, esp. pp.68-69; J. Freely & A. Çakmak, *Byzantine Monuments of Istanbul*, Cambridge, 2004, pp.39-40; J. Crow, *The Infrastructure of a Great City: Earth, Walls and Water in Late Antique Constantinople*, L. Lavan, E. Zanini & A. Saranis eds., *Technology in Transition A.D. 300-650*, Leiden, 2007, pp.251-285; E. Jeffreys et al. eds., *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, Oxford, 2008, pp.213, 376-377; J. Crow, J. Bardill & R. Bayliss, *The Water Supply of Byzantine Constantinople*, London, 2008; J. Crow, *Water and Late Antique Constantinople: "it would be abominable for the inhabitants of this beautiful City to be compelled to purchase water"*, L. Grig & G. Kelly eds., *Two Romes: Rome and Constantinople in Late Antiquity*, Oxford, 2012, pp.116-135; J. Crow, *Ruling the Waters: Managing the Water Supply of Constantinople, AD 330-1204*, *Water History* 4, 2012, pp.35-55.
- 2) Crow (2007) pp.278, 279 note 80.
- 3) K. Dalman, *Der Valens-Aquädukt in Konstantinopel*, Bamberg, 1933, Tafel 6-11; 尚樹啓太郎『コンスタンティノープルを歩く』東海大学出版会, 1988年, 124頁。
- 4) 井上浩一「イスタンブルにおけるビザンツ歴史遺産: 教会・修道院を中心に」『歴史遺産と都市文化創造: 世界から大阪へ (大阪市立大学大学院文学研究科 21世紀 COE プログラム「都市文化創造のための人文科学的研究」)』大阪市立大学大学院文学研究科都市文化研究センター, 2003年, 23-43頁。
- 5) この用語については, Crow (2007) p.252の指摘を参考にした。
- 6) 国立考古学博物館における水道や城壁関連の展示も, 例えばトロイア発掘関連の充実した展示と比較すると, 訪問当時改修中であったことを差し引いても, 貧弱と感じざるをえなかった。
- 7) Mango (2002) p.69; Crow (2012), pp.123-124.

【付記】本稿は日本学術振興会科学研究費補助金（基盤研究（B）「古代ギリシア・ローマ史における新しい「衰退論」構築に向けた統合的研究の試み」, 研究代表者: 南川高志, 研究課題番号: 26284114）による研究成果の一部である。また、本稿中の写真はすべて南雲が撮影したものである。

