

地中海古代都市の研究 (135)

ガダラーウム・カイスの列柱道路

正会員 ○吉武隆一*

9. 建築歴史・意匠-4. 西洋建築史 建築歴史・意匠

ガダラ ウム・カイス 列柱道路

1. はじめに

ウム・カイスはヨルダン北西部にある都市遺跡で、古代名をガダラと言った。ガダラは聖書に登場し、イエスが豚に悪霊を乗り移させると、豚がガリラヤ湖へ飛び込んだという逸話で知られる。遺跡は国境地帯に位置し、ヨルダン溪谷を挟んで西側はイスラエル、北側はシリアという場所である。遺跡のアクロポリスからは、ゴラン高原とガリラヤ湖を対岸に望むことができる。

国士舘大学イラク古代文化研究所(団長:松本健)は、ヨルダン考古局の許可のもと、2005年ごろから居住区を発掘中であるが、2009年からヨルダン考古局が行っている列柱道路の復元を技術面から支援している。ウム・カイス遺跡は、ドイツとヨルダンの調査隊が中心となってこれまで発掘されてきたが、列柱道路に関する調査報告はこれまで行われていない。本稿では、筆者が2010年夏に行った調査をもとに、列柱道路の概要を報告する。

2. ウム・カイス遺跡の概要

ガダラの町は、紀元後2世紀ごろにアクロポリスの頂部にヘレニズムの居住区が建設された後、ローマ時代にかけて急速に発展した。東西に向かって伸びる街路(デクマヌス decmanus)に沿って街が拡張された。他のローマ都市と異なり、道路網は長方形ではなく、ほぼ正方形のインストラによって構成されている。ガダラの街は、このグリッドによって整然と整えられ、現存する市域の大きさは、東西約1600m、南北約450mである(図1)。

アクロポリスの丘には神域があったと考えられているが、現在はウマイヤ朝の住居跡が建っていて、ヘレニズムやローマ時代の遺構を発掘できない状況にある。アクロポリスのすぐ西側には小高いテラス状の丘があり、バシリカ式教会堂や小劇場がある(図2)。アクロポリスの北側にはヘレニズム時代の神殿と大劇場がある。

紀元後1世紀ごろに東西の街路が建設されると、それに沿って公共建設が建てられるようになった。東西の街路にある四つの門は、都市が西方に向かって拡張された際の、都市の編年をそのまま示している。拡張の時期は、紀元後1世紀ごろから3世紀の終わり頃、あるいは4世紀の初め頃までと考えられている。

列柱道路は、中央の車道、左右の歩道、および列柱廊によって構成されている。列柱廊の背後は、タベルナと呼ばれる店舗があったと考えられる。街路は、石灰岩の岩盤を削った上に、黒いバサルトの切石を敷設されている。車道は斜め45度方向に石を敷き、歩道は水平方向に石を敷いている。車道の一部は、水平方向の石積みに

なっている。車道のところどころには、地下水道のためと思われる斜めの石敷きがある。

街路に沿って、泉水場、記念堂、神域などの公共建築が建っている。これらの建物を通じて、南北方向に配置された様々な公共サービスにアクセスすることが可能であった。

現在では、街路の列柱の大部分が倒れており、その一部が復元されている。ローマ時代以降、ビザンチン時代になっても、街路は都市の骨格として使い続けられた。東西に向かって伸びる街路に比べると、南北に向かって延びる街路(カルド Cardo)はわずかしか残っておらず、アクロポリス西側の店舗のある街路と、五廊式バシリカのところにある街路がわずかに確認できるだけである。

3. 東西列柱道路の現状

今回の調査では東西列柱道路を中心に調査を行った。詳しい現状を以下に述べる。北劇場の東側からアピラ門にかけての列柱道路は、歩道付近が土砂で埋もれており、歩道幅がはっきりしない。この付近にはドイツ隊による発掘区があり、道路の南側に歩道と円柱の一部が出土していることから、列柱道路はアクロポリスを回り込んで都市の東側まで続いていたと考えられる。車道の敷石の大きさは、幅が33-43cm、長さが40-66cmほどである。おそらく1尺×2尺を基準として作り、長さが合わないときは、適当に調節したのであろう。石の石の間の目地は、砂で埋もれているが、かなり密に敷き詰められている。道路の中央付近は、端よりも数cm~10cm程度盛り上がっている。一方、歩道は幅40~46cm、長さ96cmぐらいの長めの切石を水平に並べて作られている。泉水場付近では街路が、北側から泉水場、南側からバシリカによって挟まれており、アクロポリスからの通路と交差する。歩道のすぐ背後に建物が建っているため、列柱廊は認められない。カルドとの交差点付近ではバサルトの敷石の一部がはがれている。残っている一部の敷石から、敷石の厚さが16cm程度であったことが分かる。交差点から浴場にかけては、街路の断面が「列柱廊+歩道+車道+歩道+列柱廊」の構成となる(図3)。記念堂付近は街路がよく残っている部分である。道路のむくりが強く、中央の高さと端の高さの差が、歩道の高さ(約25cm)とほぼ同じか、それよりも大きい。車道の舗装は、敷石を斜め45度方向に敷設している。歩道は、割合小さな切石を水平方向に積んで造っており、大きさはまちまちである。聖域の付近では、南側の列柱廊の一部がプロピロンになっていた。そのため南側の歩道の一

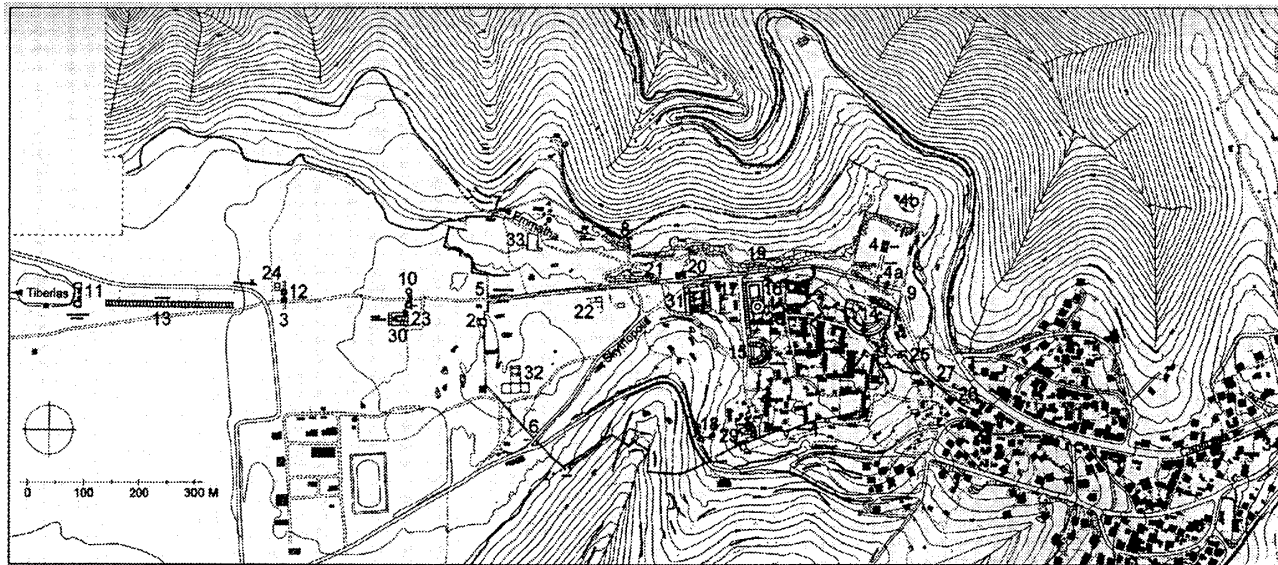


図1 ウム・カイス遺跡の都市図

- 1. 市壁（後期ヘレニズム） 2. 市壁（初期ローマ） 3. 市壁（帝政ローマ） 5. 西門（初期ローマ） 9. アピラ門 10. ティベリウス門 11. 凱旋門 14. 北劇場 15. 西劇場 19. 泉水場 20. 記念堂 21. エクセドラ 22. 八角形広場（ローマン・フォーラム） 23. 地下墓廟 30. 五廊式バシリカ 31. 中央浴場



図4 列柱のコリント式柱頭

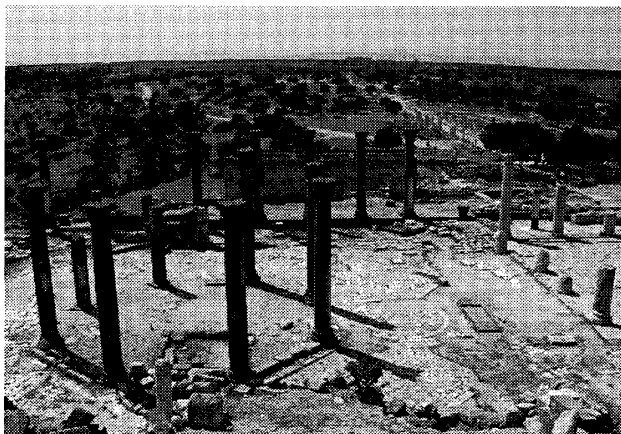


図2 アクロポリスから見たウム・カイス遺跡

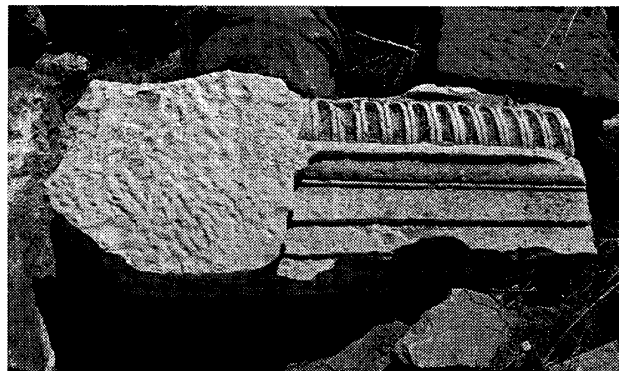


図5 列柱のアーキトレイフ・フリーズ

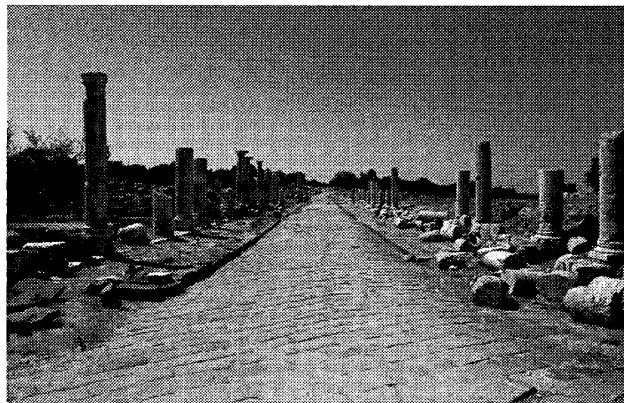


図3 東西列柱道路（東から西を見る）



図6 列柱のゲイソン

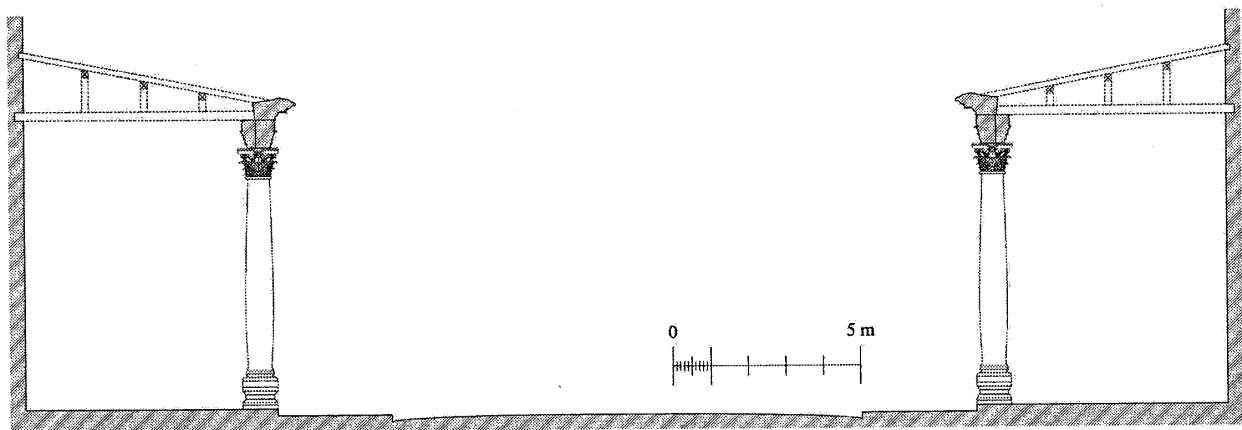


図7 東西列柱道路の復元断面図

部が黒いバサルトから白い石灰岩に敷き変えられ、列柱のスタイロベイトが一段高く作られている。このプラットフォームの高さは約52cmで、円柱の下にはペDESTALを置かず、スタイロベイトに直接プリンスを置いている。プロピロンに相当する円柱は、おそらく10本であり、4つのドラムで構成されている。八角形中庭よりやや東には、道路に敷居がある。おそらく車道に簡易な門を設けていた時期があり、敷居とその側壁の基礎であろう。また門の北東の位置には、地下トンネルが見えている。トンネルは幅約1mほどの石造トンネル・ヴォールトで、北側の歩道の地下に作られて下り、下水道として使われていたようだ。八角形中庭とローマン・フォーラム付近では、南側に八角形中庭とローマン・フォーラムがあるため、南側の列柱の一部が大きなオーダーで作られていた。列柱のスタイロベイトも、この部分で約43cm、歩道側に突き出している。八角形中庭の入り口を南北に貫く軸線上の位置で、車道の舗装が斜め45度の石敷きから、水平方向の石敷きに変化している。初期ローマ門から、五廊式バシリカ、後期ローマ門にかけては、まだ発掘も進んでおらず、整備が十分に進んでいない。

以上の現状を踏まえ、カルドとの交差点から初期ローマ門までの観察と実測寸法をもとに、初期ローマ時代の列柱道路の基本寸法を以下のように復元した。

道路幅 12.55m、車道幅 6.43m、歩道幅（北） 3.06m、歩道幅（南） 3.06m、歩道高さ（北） 18cm、歩道高さ（南） 18cm、列柱廊幅（北） 6.7m、列柱廊幅（南） 6.8m

4. 列柱のオーダー復元

ウム・カイスの列柱廊は、他のローマ都市とおなじく、コリント式オーダーである（図4）。スタイロベイトの上に、背の低いペDESTALを乗せ、プリンスと礎盤、柱身、柱頭、アーキトレイブ・フリーズがのり、最後にゲイソンがのる。ジェラシュなどの他の古代都市にも盛られるように、列柱廊に面して大きな建物や入り口が面する場合は、スタイロベイトを歩道側に突き出して、大きなオーダーを建てることが多い。日本隊の発掘区でも同

様で、大きさの異なる部材が少なくとも3種類発見されている。発掘区の近辺で発見されたオーダーが、発掘区の前面に建っていた可能性が高い。そこで、発掘区近辺に見られる中ぐらいの大きさのオーダーを復元することにした。

ペDESTALの多くは、列柱廊のスタイロベイトに乗った状態で残っている。底部の幅が約93cm、高さが59cmであった。この上に乗る礎盤とプリンスは一体の石材として作られており、プリンスの幅はペDESTALの幅よりもやや大きく、約97cmであった。ペDESTALよりもプリンスが大きいことは、一見奇妙である。しかし、東西街路の列柱を見ると、ペDESTALよりもプリンスが大きい例が他にも見受けられる。おそらく、大量生産の結果寸法が合わない部材が発生したのではないかと推測される。プリンスは高さ16cm、礎盤は高さ約24cmで、部材の高さとしては約40cmであった。この礎盤の上面直径は約74cmであるから、これにあう円柱は、底面幅がこれと同じ大きさの円柱である。国士館大学の実測によれば、円柱ドラムはおおよそ高さ1.1～1.3mとばらつきがある。したがって、円柱ドラムの組み合わせが分かれば円柱高さも推定できるが、そのような円柱ドラムは列柱道路からは発見されなかった。ここで、ローマン・フォーラムの入り口に立つ大きなオーダーの円柱には、隣り合う背の低い列柱の梁を乗せるための突起部（肘木）が付いている。この突起部の位置が円柱の頂部と同じ高さに当るので、円柱高さは5.220mと算出された。これはローマン・フォーラムにある円柱の高さとほぼ同じである。

一方上部構造については、ほとんど残っておらず、アーキトレイブ・フリーズ部材が1点、ゲイソン部材は4点確認された。アーキトレイブ・フリーズは、東西街路全体でもほとんど残っておらず、泉水場の南側に入隅の部材が1点よく残っている他は、浴場の北側で破片が4点確認できただけである。浴場の北側で発見されたアーキトレイブ・フリーズ部材は、高さ約74cm、上面の奥行きが43cm、底面の奥行きが39cmであった。泉水場の南

で発見された部材も、高さが約74cmとほぼ同じであることから、いずれの部材も列柱廊のオーダーの部材であると考えられる。

泉水場の南側には唯一残りの良いアーキトレイブ・フリーズがある(図5)。これは入隅の部材で、正面がよく残っている方は、奥行きが約43cmであるのに対し、もう片方は、奥行きが約63cmであった。ここで、コリント式柱頭部材の上面には円形の突起部があり、その直径は約63cm程度である。アーキトレイブ・フリーズ部材は、柱頭に直接乗るので、部材幅は約63cm程度と考えられる。ここで、後述するゲイソンの底面奥行きを見ると、約50cm程度で奥行きが少ないアーキトレイブ・フリーズ部材とほぼ同じ大きさである。このとき、梁を載せる場所が、ゲイソンの背面に必要な。したがって、わずかな資料からではあるが、列柱道路の梁は、奥行きが63cm程度のアーキトレイブ・フリーズ部材か、奥行きが43cm程度のアーキトレイブ・フリーズ部材を置き、その上面に奥行き20cm程度のパッカーを置いていたものとして復元した(図8)。

アーキトレイブは、3段のファスキアとシーマ・レヴェルサのクラウニング・モールディングでアーキトレイブで構成されている。フリーズはパームの装飾が施され、その下部は胡麻柄繰型の盛り上がりがある。フルートのある装飾面は全体として中央が膨らんでおり、正面に向かって盛り上がっている。フリーズの上面はタエニアがあるが、アーキトレイブ上部のタエニアよりも後ろ側に引っ込んでいる。

ゲイソンは、日本隊の発掘区の近くから4点発見され、その内3点は残りの悪い出隅部材で、1点は残りの良い部材であった。この残りの良いゲイソン部材は、初期ローマ門の南東の位置で発見された(図6)。

ゲイソンは正面中央に装飾のついたモディロンがあり、その上方にシーマ・レヴェルサのモールディングが、下方にシーマ・レクタのモールディングがあつて、それぞれのモールディングには異なる装飾が施されている。デンティルには、さらに小さな玉鏤模様が施されている。大きなモールディングの間には、さらにトルスあるいは玉鏤模様のある装飾面が作られるなど、全体としてきわめて豪華絢爛な装飾が施されており、ローマのゲイソンの特徴を備えている。

ゲイソン部材の底面は、比較的平らに仕上げられている。反対に上面はひどく荒らした面になっており、軒瓦が乗っていたとは考えにくいほどである。また、ゲイソンの背面には垂木を納めるような施工痕は発見できなかった。ゲイソン底面の奥行きは約40~50cm程度であり、先に述べたアーキトレイブ・フリーズ部材の上面奥行きとほぼ同じであることから、パッカーの上に乗って

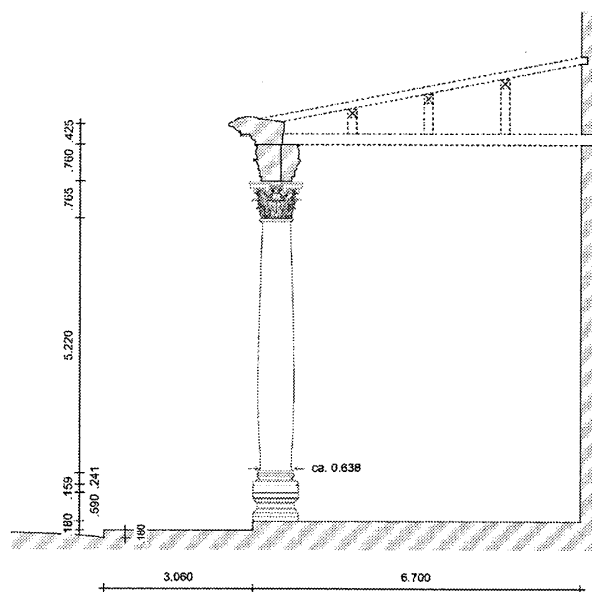


図8 東西列柱道路の復元断面図と復元寸法

いた梁の上部からゲイソン正面にかけて直接が置かれていたと推測される(図8)。

5. まとめ

今回の調査でウム・カイス遺跡の列柱道路は、道路幅は約12.5m、歩道幅は約3mであり、道路幅/歩道幅は約2.1である。地中海沿岸に残る他の古代遺跡と比較すると、道路幅は約4m~20.5mと様々であり、道路幅/歩道幅にも一定の関係は認められない。一方、オーダーの高さを見ると約6~9mであり、本論での復元値に近い値を示している。

東西列柱道路の小屋組は、梁や垂木の痕跡があるゲイソンが発見されず、推定的な復元となった。日本隊の発掘区からは大量の屋根瓦が出土しており、今後の分析で列柱廊の屋根瓦が特定されることが期待される。

謝辞 本調査は、国士舘大学イラク古代文化研究所(団長:松本健教授)による現地調査の一環である。調査に当たってはヨルダン政府考古局の尽力を得た。復元図の作成にあたっては熊本大学大学院生岩田千穂さんの協力を得た。記して謝意を表します。

参考文献

1. Th. M. Weber, *Gadara - Umm Qes I: Gadara Decapolitana: Untersuchungen zur Topographie, Geschichte, Architektur und der Bildenden Kunst einer "Polis Hellenis" im Ostjordanland*, Harrassowitz Verlag/ Wiesbaden, 2002.
2. 松本健編『文化遺産学研究 No. 1-3』国士舘大学、2009年
3. 伊藤重剛「古代都市街路」吉田伸之・伊藤毅編、『伝統都市3インフラ』東京大学出版会、2010年

図版出典 図1: Hoffmann, A. and Kerner S. (eds.), *Gerasa - Gadara und die Dekapolis*, Mainz, 2002, Abb. 150を修正