

アテナイ海軍におけるトリエラルコス職 —その指揮官としての側面について—

Trierarchs as commanding officers in the Athenian navy

宮地啓介

はじめに

前5及び4世紀のアテナイ海軍では、三段橈船の船長すなわちトリエラルコスの職は、富裕市民に課された対国家奉仕職の一つであった。トリエラルコスに任命された一市民が、軍船の指揮をとると同時に、船の艤装や乗組員の世話等あらゆる雑務を引き受けたのである¹⁾。この対国家奉仕職、トリエラルキアはアテナイ海軍の制度的基盤となっており、海軍の稼働性はトリエラルコスにかかっていたと言って過言ではない。筆者はこれまで、運用の実態に即してアテナイ民主制における海軍の特質を明らかにしようと努め、そのような観点からすでに乗組員徴募や糧食供給の問題を取り上げてきた²⁾。小論では、前述の如く海軍運用の要に位置していたトリエラルコスの指揮官としての役割に注目し、その軍事的意義を考えてみたい。トリエラルコスの職務に関しては、大きく分けて国家との関係で船体・装備・資金をめぐる問題、乗組員との関係で軍船の指揮・賃金や糧食の供給と分配等の問題を考えることができる。また、任務の段階に即して出航準備・就航中の活動・帰港後の事後処理の3つに分けることもできようが、ここでは、主として乗組員との関係で就航中の活動、すなわちトリエラルコスが船上(ないしは戦場)で果たした役割というごく限られた側面が考察対象である。

ところで、トリエラルキアに関しては、従来、トリエラルコスに義務付けられた職務が何であったかが議論の中心となり、とりわけその財政負担の面が注目されてきた³⁾。トリエラルキアは対国家奉仕職の内でも

最も重い経済的負担⁴⁾を伴ったため、しだいに奉仕者の財力が重視されるようになり、前5世紀末以降は過重となった経済的負担の軽減策が問題となったからである。しかし一方では、その出費はトリエラルコスの指揮権の結果として伴うものであったと考えられてきた⁵⁾。トリエラルコス職が本来、また少なくとも前5世紀においては、軍船指揮官としての軍事的な性格のものであったことは一般に認められている⁶⁾。さらに、富裕者の負担逃れやトリエラルキア請負人に関する言及にもかかわらず、前4世紀にもなおトリエラルコスに任命された者が自ら乗船し指揮をとることが理想とされ、実際にも数多くのトリエラルコスが乗船したことが指摘されている⁸⁾。一市民が軍船の指揮官を勤めることは、前4世紀においてもアテナイ海軍の基本的な運用形態であった。従って、ここでは海軍の維持費を市民の間でいかに分担させるかという議論には立ち入らず、トリエラルコス本来の任務である船長としての役割を考えていきたい。

1. 指揮官としてのトリエラルコス

個々の船の指揮については、艦隊の指揮をとる將軍職の下、トリエラルコスが責任を負ったとするのが一般的見解である。しかし、トリエラルコス本来の機能であったはずの指揮の内容については、船長たるトリエラルコスが指揮をとるのは自明のことであるとしてあえて問題にされることがない⁹⁾。軍船の指揮官であるとはいかなる意味であったのだろうか¹⁰⁾。

1) トリエラルコス11)の能力：任命をめぐる議論から

まず、トリエラルコスに要求された能力や経験を、任命をめぐる問題を手がかりに考えてみよう。トリエラルコスに任命されるには、トリエラルキアの出費に耐えられるだけの財産を有していなければならなかった。11)この経済的能力の方がしだいに重視されるようになったことはすでに述べた通りである。その場合、指揮官としての能力との調整が問題となるが、これに関しては次の2通りの説明がなされている。

第一の説明としては、前4世紀に顕著になった現象であるが、乗船任務と財政負担が分離していったことがあげられる。前5世紀末以降、トリエラルキアの過重負担を避けるため様々な措置が取られたが、財政上の観点からトリエラルキアの責任を分割したシュントリエラルキア制をはじめとする負担軽減策は、対国家奉仕職の一つとして本来一体のものであった本人自らの奉仕とそれに伴う財政負担を分離させる可能性をもたらした。とりわけ前358/7年に導入されたトリエラルキア・シュンモリアはこの傾向にとって決定的であった。12)トリエラルキアの免除に関して、肉体的ないしは年齢的な理由では免除され得なかったとするベック等の見解は、13)この乗船任務と財政負担義務の分離が一つの理由となっている。トリエラルコスとなる者の年齢については、デモステネス『冠について』に挿入された文書(XVIII,106)では25歳から40歳の者とされており、前4世紀には一定の年齢制限があったことを推測させる。しかし一方では、デモステネス自身20歳でトリエラルキアを引き受けたと語り、イソクラテスは80歳を越えてトリエラルキアを果たしたと伝えられている。これらはいずれもトリエラルキアの費用を負担しただけであった。14)アミトは、トリエラルキアが本人自らの実働奉仕であった限りでは、他の軍事義務と同じ18歳から60歳まで、通常の完全な実働任務には20歳から50歳までの年齢制限があったとする。15)トリエラルコスに任命された者が自ら乗船する場合、「明白な理由のために、壮年期にある強健な男で、しかも経験を積んだ指揮官でなければならなかった」16)のである。

ところで、トリエラルコス17)を船長としての資質によってではなく資産によって選ぶのが例外無く堅持された原則であったとすれば、17)経済力とその他の能力が必ずしも両立しない事情は前5世紀においても同じだったはずである。そこで、第二の説明として、専門知識を持ったスタッフとして航海係士官 hyperetai が存在し、トリエラルコスは船上では形式的な存在であることが可能であった、すなわち舵取り kybernetes が実質上の船長であったとする見解がある。例えば、アミトは、初期のトリエラルコスは自ら船を操ることができたが、次第に任務の専門技術的部分を舵取りに譲り渡し、国有財産たる軍船の受託者として、船の運用に関わる行財政機能だけを保持するようになったとする。ズゾルトもまた、通常は船の技術上の指揮は舵取りの手中にあったとし、その理由として、船長として働いたトリエラルコスがしばしば船乗りとしての適性や経験を欠いていたことをあげている。これらは三段橈船上における役割分担に関する代表的な説明と言って良いだろう。18)

しかし、一見説得的に見えるこれらの説明も、指揮官職と専門技術職を混同した、あるいは両者の違いが充分区別されていない説明と言うことができる。この点は、トリエラルコスが形式上の船長であったとする説に自ら乗船した事例を挙げて反論しようとするジョーダンも同様である。トリエラルコスが航海術や操船技術に通じていることは、望ましいことではあっても、必ずしも必要な条件ではなかった。そもそも、軍勢の指揮官として要求される能力や経験は、舵取りのそれとは別種のものであったのではないか。形式上の船長云々という論は的外れであると言わねばならない。第一の説明においても、乗船任務に耐えられるだけの健全な身体はともかく、「船長としての能力」と言う場合、両者の違いが明確に意識されているとは言い難い。トリエラルコスという名称が元々は三段橈船の船長を意味したことや初期のトリエラルコスが自ら操船可能であったことに関わり無く、その職がトリエラルキアとして富裕市民に課される対国家奉仕職となった時19)以来、アテナイ軍の指揮官たるトリエラルコス職は操船

技術職とは全く別のものとして扱われるべきなのである。

2) 船上における役割

では、操船技術者とは別種の役割とは何であったのか。まず、船上における指揮官の役割を史料から確認しておこう。トリエラルコス²⁰⁾の指揮ぶりについてはもっぱら文献史料が手がかりであるが、ここでは前5世紀の史料を中心に断片的言及を拾い集めることにする。

トリエラルコスが自分の船に関してその行動を決定し得たことは容易に想像がつくことである。ヘロドトスは、サラミス海戦においてギリシア軍中最も武功をあげたトリエラルコスとして3人の名前を挙げている。その内アテナイ人は、アナギュルス区のエウメネスとパレネ区のアメイニアスの2人であった(Hdt., VIII, 93)。そのうち後者は、ギリシア軍が逆漕ぎして退行する中、戦列を抜け出て突撃し戦端を開いたとされている(84)。また、アテナイ軍のトリエラルコスには敵将アルテミアを捕らえるべしとの指示が出されていたが、アメイニアスは戦闘中にその船を追撃しながら味方の船と誤認したため取り逃がしたという(87; 93)。これらの記述では、戦闘時に攻撃目標を判断し船の進退を決定したのは明らかにトリエラルコスであった。これに関しては、前線で警戒中ペルシア軍に遭遇したギリシア船3隻の例(VII, 180-182)を挙げても良からう。追撃を受けたこれら3隻のうち、アテナイ人ボルモスが指揮していた船の場合、いち早く遁走し浅瀬に乗り上げて船を捨てて、陸路テッサリア経由でアテナイに引き上げたため、乗組員は無事であったという。トリエラルコスが(船体の放棄を含め)進退の判断を下し、それが各船の命運を分けることになった訳である。ここでは、撤退するに際し指揮官に要求されたであろう指導力にも注目すべきである。陸路敵地を通過しつつ総勢200名近い人員を率いる能力は、操船技術者である舵取り等の能力とは次元の異なるものであったに違いない。

さらに、戦闘における各船の意志決定に関して、指示に反した行動をとった船の2例を加えることができ

よう。一つはラデ海戦におけるサモス軍の例である。この時サモス軍のうち、主力は戦線を離脱し帰国したにもかかわらず、11隻だけはそのトリエラルコスが將軍の命令に従わず踏みとどまってペルシア軍と戦った。後にその功績を顕彰して、これらのトリエラルコスは石碑に彼らの名を父の名とともに刻まれたという(VI, 14)。これはイオニア軍の崩壊という混乱の中の出来事ではあるが、トリエラルコスが独自に戦況を判断し各船の行動を決定し得たことを示している。もう一つの例はサラミス海戦に参加したナクソス船4隻である。これらの船は当初ペルシア軍に加わるべく送り出されたが、本国の指示を無視してサラミス海戦ではギリシア側に加わった。これは街の名士でその時トリエラルコスを勤めていたデモクリトスなる人物の説得によるものであったとされている(VIII, 46)。サモスの例とともに、トリエラルコスとなる者の社会的地位の高さと発言力の大きさを伝える記事である。これらの事例から窺えるトリエラルコスの強力な決定権を考慮すれば、ヘロドトスが「…の船」という表現でトリエラルコスをもって各船の行動を説明していることもあながち不自然ではないであろう。

以上はいずれもペルシア戦争期の例であるが、各船の行動の最終決定者としての地位は、その後のペロポネソス戦争期についても確認できる。ただし、後者の主要史料であるトゥキュディデスの場合、ヘロドトスとは違って、軍勢全体の指揮官である將軍を中心に作戦を詳述しているため、個人名はもちろんのこと個々のトリエラルコスの行動に関する情報自体が極めて少ない。これは両者の叙述スタイルの違いによるだけでなく、アテナイ海軍の海戦技術の高度化や海軍作戦の複雑化に伴い、しだいに船隊を組んで集団としての行動が中心となっていった背景も一因と考えられる。とはいえ、このことは個々の船のトリエラルコスが識別できなかったとか、指揮官としての重要性を失ったことを意味する訳ではない。

前413年シケリア遠征の最終段階においてシュラクサイ湾内で行われた海戦に関する記述(Thuc., VII, 62)は、これまで舵取りが実質上の船長であったことの根

21)

抛のひとつとされてきた。すなわち、この時アテナイの将軍ニキアスは、トリエラルコスではなく舵取りと、予想される戦闘と敵側の戦法に対する対抗策を協議したと語っている。しかし、ニキアス自身がその理由を説明しているように、これは海戦の技術的側面についてであった。狭い湾内で予想される混乱、従来アテナイ海軍が強みとしてきた戦法とは逆に船の機動性を犠牲にして船上から白兵戦を挑むこと等、技術上の懸念が多々あったからである。最後の決戦を控え、これらの点について操船担当者と協議し趣旨徹底を図るのは当然のことだったであろう。続く海戦では予想通り敵味方入り乱れての混乱状態に陥った。しかし、その混乱の中でさえ、両軍の将軍達は「やむを得ない理由もなく逆漕ぎして退却する船を見つけると、そのトリエラルコスの名前を大声で呼び、問いただした」(70)という。これは、戦闘中でも各船の指揮官が誰であるかは容易に識別できたこと、さらに船の進退を最終的に決めるのはトリエラルコスであり、従って各船の行動の責任はトリエラルコスにあると見なされていたこと²²⁾の証拠である。そうでなければ、ニキアスがわざわざ海戦直前に個々のトリエラルコスに対して激励を行ったことの意味は十分理解できない。すでに乗船命令を下し終わり出撃間際であったにも関わらず、不安にとらわれたニキアスは、「再びトリエラルコスの一人一人を呼び戻し、父の名を呼びその者自身の名や部族の名を呼んで」自らや父祖の名を汚さぬよう各人それぞれにふさわしいと思う訓辞を与えたという(69,2)。少なくとも、トリエラルコスの判断が勝敗の行方を左右する要素の一つと考えられていた、という前提に立ってこそ意味のある記述と言えよう。

また、この一節との関連で付け加えるならば、ペリクレスが舵取りの存在と海軍における技術の重要性を語っている演説も、指揮官としてのトリエラルコスの意義を否定するものではない。ペロポネソス戦争開戦前の民会において、ペリクレスは敵側に対するアテナイの優位を説明する中で次のように述べている。海軍の人員に関して、たとえ敵側がより高額の賃金によって今は我が方に属している外国人乗組員を引き抜いた

としても、アテナイ市民とメトイコイだけで十分敵に立ち向かうことができるであろう。「しかも最大の強みは、我々が他のどのギリシア諸国よりも多くかつ優秀な舵取りやその他の航海士達を、市民に有していることである。」(I,143,1)これに続けて、ペリクレスは海戦技術の重要性とそれを習得することがいかに困難を伴うかを力説している。この説明にはトリエラルコスは全く登場しない。ここでは海軍の技術に関わる側面を論じているのであって、指揮官としてトリエラルコスが存在していることの意義を云々する必要はないからである。ましてや、アテナイ市民から任命されるトリエラルコスは、賃金の多寡で敵側との争奪対象として問題となるような存在ではなかったのである。

トゥキュディデスによる数少ない個々のトリエラルコスに関する記述として、アテナイの例ではないが、一例を付け加えておこう。前425年、ラケダイモン側はアテナイ勢が砦を築いたピュロス島を奪回せんと陸海から攻撃し、船隊は狭い海岸に向かって上陸作戦を試みた。この時最も際立った活躍を見せたのはブラシダスであった。彼はトリエラルコスであったが、「他のトリエラルコスや舵取りが危険な場所であるため、上陸できそうな所でさえ、船を打ちつけて破損せぬよう躊躇するのを見て」大声で叱咤し、「自分の舵取りに無理矢理に船を岸に乗り上げさせた。」(IV,11,4-12,1)ここでも各船の行動の決定者であるトリエラルコスと操船技術者である舵取りの関係は明らかであるが、この一節はさらに海軍作戦での経験の重要性も示唆しているように思われる。トゥキュディデスは直前に、敵前で上陸を強行するのが容易なことではないことを、アテナイ側指揮官デモステネスに語らせている(10)が、多くのラケダイモン側のトリエラルコスや舵取りのように、海軍作戦に不慣れな者にとって上陸作戦はかなりの不安を伴うものであったらしい。

指揮官に要求される能力、特に海軍での経験の必要性については、次のクセノフォンの一節においても語られている。前406年にリュサンドロスの後任として派遣されたカリクラティダスは、彼を非難中傷する者達によって広められている意見として次のように語る。

「ラケダイモン人は、海軍の何たるか (ta nautika) をようやく理解するようになった適任者で、人員を如何に扱うべきか良く知っている者に代えて、しばしば海に不慣れで (apeirous thalattes) 前線兵士に知られていない者を海將に派遣するという過ちを犯している。」(Xen., *Hell.*, I, vi, 4) ここでの ta nautika は、航海術や操船術等の海事だけに限定して考えるべきではないであろう。ここに列挙されている通り、海事への精通が指揮官に望まれる能力の一部に過ぎなかったことは明らかである。ここで語られているのは、ラケダイモン側の将軍について、海軍を動かすに必要な能力と経験であるが、同じことはアテナイ海軍やトリエラルコスの場合にも当てはまったであろう。必要とされた経験の内容については次節で検討するが、少なくともそれは舵取りの場合とは異なるものであった。

さて、各船の行動に関する判断が委ねられていたとすれば、トリエラルコスにはそれ相応の責任が伴ったはずである。最後に、トリエラルコスの軍功ないしは責任追求に関わる史料をいくつか検討しておこう²³⁾。

ヘロドトスは、すでに述べた通り、全般に各船の行動を代表する者として個々のトリエラルコスの軍功を語っている。中でもサモス軍の例は、トリエラルコスの功績が公的に顕彰された際立った例であるが、これはやはり政治的意図を背景にした特別な扱いであったと言うべきであろう。また、指揮の責任を追求するものとしては、先に引用したシュサクサイでの海戦に関する記述に見られるように、退却するトリエラルコスに対する非難も含めることができよう。

トリエラルコスを勤めた者自身がその功績について語っている例としては Lys., XXI がある。その話者は、7年間連続のトリエラルキアをはじめとして、前411/10年に成年に達して以来遂行した数々の对国家奉仕とそれにかかった費用を列挙している。ここでも、他の多くの法廷弁論と同様、経済的負担が主たる論点となっており、彼はトリエラルキアには都合6タラントンを費やしたと言う(2)。このような費用を惜しまぬ努力の結果、彼は自分の船が常に最優秀の船であったことを力説する(6-8;10)が、その例証として前405

年のアイゴスポタモイの戦いにおいて同僚の船を救った功績を語っている(9-11)。この言及は、「敵に損害を与え、国家には利益をもたらした」という一般論だけでなく、彼自身の判断に基づく行動の結果として具体的功績を挙げていることが注目できる。彼はその時将軍は誰一人同乗していなかったと断るとともに、「生じた災禍の故に、あなた方の怒りはトリエラルコス達にも向けられるのだから」(9)と付け加えている。前年のアルギヌサイの戦いでは、指揮をとっていた将軍のうち6人が後にその責任を問われて処刑された事実(Xen., *Hell.* I, vii, 34)があり、それから間もない時期でもある。告発はされなかったものの、責任の一端は指揮をとっていたトリエラルコスにもあると一般に意識されていたことの反映であろう。アルギヌサイの戦いに関しては、当時トリエラルコスを勤めていたテラメネスは、味方の救助を命じられながら突然の嵐に妨げられて任務を遂行できなかったことを非難されている(*ibid.* II, iii, 31-32 : cf. I, vi, 35.)。また、告発に対して将軍達が、救助の任務はトリエラルコスのうちでもテラメネス、トラシュブロス等、過去に将軍を勤めたことのある有能な者に委ねたと弁明していること(*ibid.* I, vii, 5)は、トリエラルコスの責任の重さと要求された経験の点で注目されよう。

また、戦闘中ではないが、前4世紀にはトリエラルコスの勝手な行動が非難されている例もある。デモステネス(XXI, 167-68)は、作戦中は船隊を組んで航行すべきであったにも関わらず、メイディアスが指示に反して別行動をとり他の船より2日も遅れて帰港したと非難する。事の真偽はともかく、このような主張がなされるのは、少なくともトリエラルコスの意向次第では有り得ない事ではないと考えられていたことを示している。さらに、デモステネスの批判の力点は、単に別行動をとったことだけでなく、それが国家の利害ではなく私的な利害によるものであったこと、すなわち指揮官としての任務の逸脱にも置かれている。

このような任務逸脱に関しては、前4世紀中葉にしばしば言及されるトリエラルキアの請負人も問題となる。デモステネスは、彼ら請負人達の海外での略奪

行為とそれがアテナイにもたらす弊害を語っている (LI, 13-14)。しかし、本稿の目的からすれば、むしろ請負人に乗船任務を代行させることが敵前逃亡として処罰される可能性があったことに注目すべきであろう。すなわち、前361年のペライのアレクサンドロスとの海戦に関し、トリエラルキアを請負に出したトリエラルコス²⁴⁾は、その敗戦の主たる責任を問われて投獄された。彼らは「船を裏切り、持ち場を放棄した」と見なされたのである (ibid. 8)。これは当時もなお、トリエラルコスに任命された者が自ら乗船するのが原則であったことを示しているが、それは単に義務遂行の名誉の問題だけでなく、トリエラルコス職が指揮官職であったことにもよっていると考えられる。請負人の方が船長として優秀な場合も有り得たであろうが、原則からすれば代行は認められなかったのである。

前4世紀には、国家がトリエラルキアの自発的遂行を求めるエピドシスが非常措置として取られることがあった。デモステネス (XXI, 161-63) によれば、メイディアスは富裕者であるにも関わらず3度目のエピドシスでようやく寄付に応じたが、自らは乗船せずに代理としてメトイコイを乗せた。エピドシスの場合、寄付者が自ら乗船するか否かは本人の自由であったとされ、ここでデモステネスが非難材料としているのは、名誉ある奉仕としては自ら乗船すべきと考えられていたことを示すと解されている²⁵⁾。しかし、デモステネスがわざわざエジプト出身のメトイコイ、パンピュロスと名前を挙げているのは、市民であるべきトリエラルコス職に代理とはいえメトイコイを使ったことへの非難が含まれていると考えられる。トリエラルキアには軍事的機能である乗船責任が伴ったために、市民が公然と非市民と協同することはなかったとされる²⁶⁾が、メトイコイも市民と共に従軍したことを考えれば、やはりトリエラルコスが指揮官であったことが問題だったのであろう。指揮官であるトリエラルコスの職は市民に限られるのが原則であった²⁷⁾。

以上見てきたところから、トリエラルコスが個々の船における最終責任者として実質的に船を指揮していたこと、その指揮とは操船の技術者である舵取りのそ

れとは別種のものであったことが十分明らかになったと思われる。トリエラルコスの海事に関する素人性を云々したり形式上の船長とする説明は、船長という語の近代的感覚に引きずられた誤解であると言わねばならない。トリエラルコスが軍船を指揮することは、市民がその船に関する限り全ての指揮権をその人に委ね、その人の下で一つの戦闘集団を形成して戦うことを意味した。国有財産である軍船の受託者としてだけでなく、この意味でもアテナイ海軍のトリエラルコスはアテナイ市民でなければならなかったと考えられる。

2. 海軍作戦と指揮官の経験

研究者の多くも、財産額に基づく任命方法やトリエラルコスの「優秀さ」を語る時、軍事的能力の必要性を認めているように思われる。例えば、ジョーダン²⁸⁾は前4世紀に行われた抽選による船体の割当方式について「優秀なトリエラルコスにより良い船を割り当てる、戦闘においては明らかに有利な方法を将軍達から奪うことになった」とする。しかし、前節で見たように、その軍事的能力とは海事に精通していることと同義ではなかった。それはむしろ、海軍の性格を周知しその作戦経験を積んでいることだったと考えられる。では、いかなる経験が有り得たのか、その内容を次に検討しよう。

ここでは海軍作戦の例として前415～413年のシケリア遠征を取り上げる。この遠征軍はアテナイが総力を挙げて準備した点で特別ではあるが、規模の大きさの故に、ペロポネソス戦争中に行われたほとんどのタイプの海軍作戦を含んでいる。また、作戦内容について完結した叙述が詳しくなされているだけでなく、失敗に終わったために、指揮官が直面した諸問題を知る上で貴重な情報を含んでいると考えられるからである。海軍の行動は、戦地までの渡航（この事例では全滅に終わったため往路のみ）とシケリア方面での作戦の2段階に分けて見ていく。

1) 渡航

遠隔地への航行に関しては、軍船の構造に由来する

制約が問題となろう。三段撓船は戦闘時の速力を優先に多数の漕ぎ手を乗せるように造られていたため、積載能力に余裕がない・耐航性が低い・航続距離が短い等、商船に比べて行動には制約があり、従って当時の海軍の行動範囲もごく狭いものであった。場合によっては大海横断も可能であった等の例外の指摘にもかかわらず、ゴムの指摘したこのような「陸地への依存」は基本的には正しいと言って良い。艦隊は食料や飲料水などの補給だけでなく、食事や休息のためにも寄港地を必要とした。海軍の行動は頻繁な上陸を伴ったことをまず確認しておかねばならない²⁹⁾。この遠征軍の指揮官たちも、イタリア沿岸諸都市に軍勢受け入れを求めて交渉に当たるとともに、大船団が一度に殺到して混乱を来さないよう寄港地に関して細心の配慮をしている(Thuc., VI, 41; 44)。そこで、渡航中にトリエラルコスに要請されたことは、将軍の指示に従って、海上では船隊を組んで航行すること(cf. *ibid.* 34, 4), 寄港地で上陸する際には乗組員に適切な指示と糧食(費)分配等の必需品補給の手配をすることであった³⁰⁾。

2) シケリア方面での作戦

戦地到着後の海軍の行動は、概略、a)上陸襲撃作戦、b)都市包囲攻撃、c)哨戒活動、d)海上戦闘に分類でき、これはほぼ遠征の展開順に沿っている。当初シケリア各地で行われたa)は、ペロポネソス戦争当初から頻繁に繰り返された沿岸部襲撃作戦に類するが、この場合、船隊は軍勢を輸送するとともに上陸軍に呼応して行動し、場合によっては軍勢の避難収容先となり得るよう待機した(*ibid.* 52; 62; 65-71; 74; 94)。b)もまた同盟からの離反ポリスの鎮圧等に際して数多く行われたものであるが、軍勢がシュラクサイに上陸した後、乗組員は宿営地で待機し、敵船隊襲来に備えてc)の活動を行った(*ibid.* 97; 99; 101-103; VII, 12)。陸上からの封鎖作戦が行き詰まると、前413年に入ってシュラクサイ湾内で海戦を行うが、敵側の新戦法に敗れた(*ibid.* 21-23; 37-41)。その後、増援軍の到着にもかかわらず戦況は悪化し撤退を決意した

アテナイ側は、海上脱出を目指して2度にわたって海戦を挑んだが失敗に終わった(*ibid.* 52-53; 69-72)。極めて大まかな経過説明であるが、この間の海軍の行動については次の点が指摘できよう。すなわち、初期には各地に転戦する陸上軍の輸送、シュラクサイ攻撃に入ってから陸上での待機と哨戒出動が主な任務であり、本格的な海上戦闘は最終段階で都合4回行われただけであること。つまり、乗組員にとっては、遠征期間の大半は上陸待機と再び乗船配置につくことの繰り返しであったことになる。その意味では、陸上での仕事も船上での指揮に劣らず、トリエラルコスの職務の大きな部分を占めていたとすることができる。

上陸時は、船を岸に引き上げ周囲に防柵を巡らし、さらに陸上攻撃中など滞在が続く場合、宿営地を設けて乗組員はそこで待機した。その間、トリエラルコスは必要に応じて船体や装備の修理を行わせ、乗組員に対しては賃金・糧食の支給等、兵站面の世話をしたが、これらは渡航中にも共通する仕事であった³¹⁾。上陸中の乗組員は、数こそ多いが、無防備で脆弱な存在であった。シュラクサイにおいても、乗組員が水や薪を求めて宿営地を離れ防壁の外に出る度に、敵騎兵の被害にあったと報告されている(*ibid.* VII, 13, 2: cf. IV, 9.)。上陸の都度、各船200人近い集団をまとめ維持し、さらにいったん命令が下されれば、再び乗組員を配置に付けることができるようにしておくこと、これらが上陸中のトリエラルコスに求められた指揮能力であり経験であったと言えよう。出動命令に即応して乗組員を配置に付けることができるか否かが、しばしば海戦の勝敗を左右している³²⁾。

これらの役割に関連して、シケリア遠征のアテナイ側指揮官ニキアスが、増援軍の派遣を要請して、本国に書き送った書簡(*ibid.*, VII, 12, 3-13)を見ておこう。そこでは、前414年に入ってシュラクサイ攻撃が行き詰まって以来の海軍の状況悪化が語られている。彼が説明するのは、海軍が置かれている状況と乗組員の状態の2面である。すなわち、攻撃の主導権は敵側にあり、思いのままに船を休ませ陸に引き上げておけないため、船体の乾燥度が低下している。アテナイ側

は、補給路の確保、さらに海上からの攻撃に備えるため、絶えず哨戒活動をしていなければならなかった。これは乗組員にとっても十分な休息や操練の暇がないことを意味した。その結果として、乗組員の減少と士気低下が生じている。ニキアスによれば、乗組員減少は、陸上での被害、逃亡者の多発、しかも敵地において新たな船員の補充が困難であることによっている。そこで、船体の状態悪化とも相まって、アテナイ海軍が誇っていた熟練度の高さは失われつつあると言うのである。

ところで、逃亡多発の説明において触れられているように、その背景には複雑な乗組員構成があった。すなわち、乗組員には、アテナイ市民やメトイコイだけでなく、外国人や従卒として乗り組んだ奴隷もいた。前者には、同盟規約によって強制的に参加させられた同盟諸国国民と給与にひかれて参加した者とは含まれていた。作戦が長期化ししかも戦況が不利になりつつある悪条件の下、このような雑多な構成の乗組員をまとめていくのは容易なことではなかったと想像される。ニキアスは、士気の低下については、彼自身指揮官でありながら為すすべがないと愚痴をこぼしている。しかし、このようなニキアスの「泣き言」にもかかわらず、裏を返せば、通常はこれらの諸問題を克服しながら船隊を動かしていたということでもある。そこに各船の責任者としてのトリエラルコス³³⁾の指導力が発揮される必要があったと言うことができる。トリエラルコスには、乗組員の士気を保ち、彼らを把握しておくことが求められたのである。

おわりに

以上、トリエラルコスの指揮の中身、指揮官として要求された能力と経験について見てきた。本論では詳しく触れなかったが、乗組員の士気を維持する点では、一種の世話役・スポンサーとしての役割もまた無視できないものである。トリエラルコスは、乗組員に必需品を供給し、彼らに補給の不安を与えないよう手配しなければならなかった。この面はペロポネソス戦争後半から前4世紀に国庫が窮乏するとますます重要にな

り、トリエラルコス個人に対する財政上の要求も増大した。従来、トリエラルキアの財政面が注目を集めてきたのにはそれなりの必然性があった訳である。

しかし他方で、重い経済的負担に耐え得る財力が重視されたが故に、トリエラルコスは海軍では例外的に素人性を残した存在であり続けたと言うこともできる。ポリスにおける軍事の素人性は良く指摘されることであるが、トリエラルコスに関して言えば、本論中で議論した航海術や操船術の専門家ではなかったという意味だけでなく、それらの専門知識や技能を職業のために追求していないという意味においても素人であった³⁴⁾。この点は、ペリクレスが技術の重要性とその専門性を強調した海軍において、早くから自らの専門技術を頼みに傭兵となり得る条件を備えていた舵取りをはじめとする操船技術者や漕ぎ手の場合とは対照的であった。

もちろん、この素人性は、本論で検討した、軍船の指揮官として一定の能力や経験を要求されたことまでも否定する訳ではない。トリエラルコスには技術職とは別種の役割があり、小論で扱った就航時以外にも、出航準備や帰港後の事後処理における諸義務に経済力やさらには事務処理能力をも必要とした。トリエラルキア制については、国家の職責に属する諸義務を市民に転嫁したこと、その結果、財政的にはトリエラルコス相互の競争により国家に多大の利益をもたらしたが、前4世紀にはトリエラルキアを巡る訴訟の多発やトリエラルコスの負債回収の遅滞など多くの問題が生じて業務の円滑さが失われ、艦隊派遣に即応できなかった等の軍事上の欠点が指摘されている³⁵⁾。このような制度運営上の欠陥にもかかわらず、小論で検討した指揮の面に限って言えば、トリエラルコス職は独自の役割を果たしており、前5世紀だけでなく前4世紀にかけても軍事的に一定の意義を保持していたと言って良いのではないだろうか。それは、ゴムの言うように³⁶⁾、単にトリエラルコスが「経験ある海将と熟練した船長〔舵取り〕との仲介者」として働いたからではなく、海事の専門家とは別個の指揮官職として存在しその役割を果たしたからでもあろう。なお、小論では、もっ

ばら指揮の内容について見てきたが、指揮官としてのトリエラルコスを考えるには、指揮される側である乗組員との関係においてもとらえなければならないであろう。この点は、次の課題としたい。

註

- 1) 对国家奉仕については、J.Oehler, "Leiturgie" Pauly-Wissowa-Kroll, *Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft*. [以下 RE. と略記] XII, 2 (1925) col. 1871ff. 元来、对国家奉仕は、指揮・監督の義務と金銭の提供の2要素を有していたが、次第に前者の面が衰退し後者が際立っていったとされている。アテナイ民主制における对国家奉仕の意義については、S.Lauffer, "Die Liturgien in der Kriesenperiode Athens, das Problem von Finanzsystem und Demokratie," E. Ch. Welskopf (hg.), *Hellenische Poleis*, I, 1974, 147-155.
- 2) 拙稿, 「アテナイにおける艦隊乗組員の調達—志願者募集と徴兵制—」『西洋史学報』13号(1987)1-19, 「アテナイにおける糧食支給と海軍力優位論」『西洋古典学研究』XXXVIII (1990) 30-39.
- 3) A.Boeckh, *Die Staatshaushaltung der Athener*. I, Berlin, 1886 (3. Aufl.) 628-672. G.Busolt-H.Swoboda, *Griechische Staatskunde*. II, München, 1926 (3. Aufl.), rep.1972, 1199-1210. H.Strasburger, "Trierarchie" RE. VII, A, 1 (1939) col.106-116. A.Andreades, *Geschichte der griechischen Staatswirtschaft*. Hildesheim, (1931) rep. 1965, 344-116, 等。これはトリエラルキアの研究が、ベックの財政史研究によって先鞭を付けられ、さらにゾルト等の国家制度史研究によって基礎付けられたこと、また、アテナイ海軍に関する最も多くの情報を提供してくれる前4世紀の海軍目録をはじめとする碑文と法廷弁論では、船体・装備や経費に関する事柄が主要事項となっている史料事情にもよっているであろう。海軍目録に関しては、トリエラルキアの負債の問題を論じた、伊東七美男「前4世紀アテナイ海軍における公的負債の回収とその歴史的背景」『史学雑誌』第100編8号(1991)1-41がある。
- 4) 平均して40~60ムナと推定されている。Boeckh, *op. cit.*, 669-672. Busolt-Swoboda, *op. cit.*, 1201. Andreades, *op. cit.*, 344.
- 5) *Ibid.*, 345. J. I. Armstrong, *The Trierarchy and the Tribal Organization of the Athenian Navy*. (Diss. Princeton) 1949, 7-8.
- 6) B. Jordan, *The Athenian Navy in the Classical*

Period. Berkeley, 1975, 134-137. また、註3)及び5)の文献参照。

- 7) これら富裕者の忌避傾向については、伊東七美男, 「前4世紀中葉アテナイ市民のトリエラルキア忌避について」『歴史学研究』第507号(1982)16-24.
- 8) Jordan, *op. cit.*, 135-136.
- 9) e. g. Busolt, *op. cit.*, 1209.
- 10) 「指揮官としてのトリエラルコス」の節を設けている Jordan, *op. cit.*, 134-137も、トリエラルコスの乗船事例を列挙するばかりであり、指揮の内容については問題にしていない。
- 11) Boeckh, *op. cit.*, 537, は对国家奉仕を義務付けられる最低財産額として3タラントンを想定し、Busolt-Swoboda, *op. cit.*, 1200, も、前4世紀には对国家奉仕一般に少なくとも3タラントンの財産が必要とされたとする。トリエラルキアを義務付けられる者の範囲は大体予想がついたであろうが、Strasburger, *op. cit.*, col.112, をはじめ、必要とされるトリエラルコスの数に応じて変化したとする説の方が妥当と思われる。
- 12) 負担軽減策に関する議論については註3)の文献を参照。2人一組で分担したシュントリエラルキアの場合、Dem., L.に見られるように、任期途中で指揮を交代する事例も有り得た。
- 13) Boeckh, *op. cit.*, 631. Strasburger, *op. cit.*, col. 113. トリエラルキアの対象外とされたのは9人のアルコン、孤児(成年に達して1年後まで)、女子相続人、クレールコイ、団体の財産とされている。その免除理由の説明(指揮任務があったこと)は、Boeckh, *op. cit.*, 631-633; M. Amit, *Athens and Sea, A Study in Sea-Power*. Bruxelles, 1965, 110-111.
- 14) Dem., XXI, 78/80. : 20ムナを支払った。Isokr., XV, 5; 9; 145.
- 15) Amit, *op. cit.*, 112.
- 16) Jordan, *op. cit.*, 67.
- 17) Busolt-Swoboda, *op. cit.*, 1129. Strasburger, *op. cit.*, col.113.
- 18) *Ibid.*, 「場合によっては、自分の活動を形式的にそこに居ることに限定することもできた。」G. Busolt, *Griechische Staatskunde*, I, München, 1920 (3. Aufl.) rep. 1979, 576; Busolt-Swoboda, *op. cit.*, 1129; 1206. M. H. Jameson, "The Provisions for Mobilization in the Decree of Themistokles." *Historia* XII (1963) 395. Amit, *op. cit.*, 112.
- 19) アテナイにおけるトリエラルキアの起源はテミストクレスによる軍船建造(Aristot., *Athenaion Politeia*, 22, 7)にあるとされている。Strasburger, *op. cit.*, col. 107.

20) 前4世紀にはトリエラルキア遂行に関わる議論が多くの法廷弁論で展開されている。中でもトリエラルコスと乗組員との関係について貴重な情報を提供してくれるのは『ポリュクレス弾劾』(Dem.,L)におけるアポドロスの例である。特に、彼が「その船のトリエラルコスにして責任者 hypeuthynos である」のでその指示に従うとした舵取りの返答(50)は、両者の関係を良く窺わせる。

ただ、この弁論の主題が、他の前4世紀の弁論におけるのと同様、トリエラルキアの費用をめぐる議論(この場合は後任の任務引継遅延に伴う出費の弁済)であること、またアポドロスが財力及び派手なトリエラルキア遂行の点で例外的存在であったらしいことを考慮すると、さしあたり軍事的役割の考察には前5世紀の史料を中心として良いと思われる。なお、脱稿前に、J.Trevett, *Apollodoros the son of Pasion*. Oxford, 1992, を入手したが未見である。アポドロスの例についてはまた機会を改めて取り上げてみたい。

21) Busolt-Swoboda, *op. cit.*, 1206, n. 2. cf. Jordan, *op. cit.*, 135, n. 76.

22) Cf. Hdt., VIII, 90; 92; 94.

23) なお、小論の考察対象外ではあるが、トリエラルコスには事後の報告義務があり、船の損傷について戦闘や悪天候などの不可抗力によることを証明できなければ、弁償の義務があった。cf. Busolt-Swoboda, *op. cit.*, 1204-5; 1209.

24) Strasburger, *op. cit.*, col. 113, は, Dem., LI, 11, のように、軍事上の職も請け負われたとすれば、その方が優秀な船長である場合に黙認されたのであって、原則としては許されなかったとする。

25) Strasburger, *op. cit.*, col. 113. 片山洋子「レイトゥルギアの社会的意味」『西洋古典学研究』XVIII (1970) 46.

26) *Ibid.*, 47-48.

27) Boeckh, *op. cit.*, 623-624. Strasburger, *op. cit.*, col. 112. Amit, *op. cit.*, 111. トリエラルコスとして記録されているメトイコイ唯一の例: IG. II² 1623, 1.205.

28) Jordan, *op. cit.*, 69.

29) A.W.Gomme, "A Forgotten Factor of Greek Naval Strategy." *Journal of Hellenic Studies*, LIII (1933) 16-24.; F.E.Adcock, *Greek and Macedonian Art of War*. Berkeley, 1949, 38. ゴムへの反論: Jordan, *op. cit.*, 108-109.

30) これら糧食供給の問題に関しては、前掲拙稿、『西洋古典学研究』XXXVIII参照。

31) 船体の修理・補強: Thuc., VII, 38. トリエラルコスは遠征中の出費に備え多額の金品を携行しており、アテナイ側の砦が奪取された時、その中にあったトリエラルコスら所有の財貨や穀物、さらに軍船の装備が失われた: VI, 31, 5;

VII, 24.

32) シュラクサイでも、アテナイ側は、海岸にアゴラを設置し食事と休憩の手間を短縮する敵側の戦法のために迎撃に混乱を来した: *ibid.*, 39-40; cf. VIII, 95.

33) とところが、このニキアスの書簡ではトリエラルコスを説得して身代わりに奴隷を乗り込ませる事例が語られており、一部とはいえ、ここでは乗組員をまとめていくべきトリエラルコス自身の士気の阻喪とも言える不正行為が報告されている。まとめ役としてのトリエラルコスに関しては、cf. Dem., L, 35-36; 44. また、指揮官に要求されるもの、さらに専門知識を持つことが必ずしも優秀な指揮官であることを意味しないという点に関しては次の議論が参考になろう。Xen., *Mem.* III, iv.

34) A. W. Gomme, *A Historical Commentary on Thucydides*. [HCT. と略記] I, Oxford (1945) rep. 1971, 23, は、海軍の場合、良く訓練され高度な海戦技術を発達させたが、その指揮官達は陸・海軍ともに本質的には素人 amateurs であったとする。

35) Boeckh, *op. cit.*, 628. Andreades, *op. cit.*, 348.

36) Gomme, *HCT.* I, 23.

(1992年12月1日受理)

[付記] 本稿は、平成4年度文部省科学研究費(奨励研究A)による研究成果の一部である。