

インカ期アンデス地域の交通・通信

梅原隆治

一 はじめに

ペルーアンデスを中心に、今日もその一部が地表面に鮮やかに刻印されているインカの道は、帝国の版図が最大となった第一代のワイナロカパック (Huayna Capac) の治世 (一四九三—一五二九) には総延長が二万五〇〇〇キロメートルにもなっていたとされている。そのようなインカの道が、どのような目的でまた手段で建設されたのか、さらにはどのような形態的特徴を有しているのかについて詳述する紙幅を本稿では許されていない。それらの点については別稿⁽¹⁾に譲るが、まずはインカの道についての概略だけは触れておきたい。

まず建設目的であるが、インカ帝国 (タワンティーンスーニ、Tawantinsuyu) の首都クスコ (Cuzco) から二〇〇万平方キロメートルといわれる版図の末端までを支配するための連絡手段にあった、と集約していうことができる。あらゆる情報がすみやかにクスコに集中し、かつクスコからの命令が直ちに各地方に行きわたることを重視したのであり、各地の生産物など物資の輸送を円滑にし、反乱に備え、軍隊がすぐにどこへでも出動できる態勢を整えておく

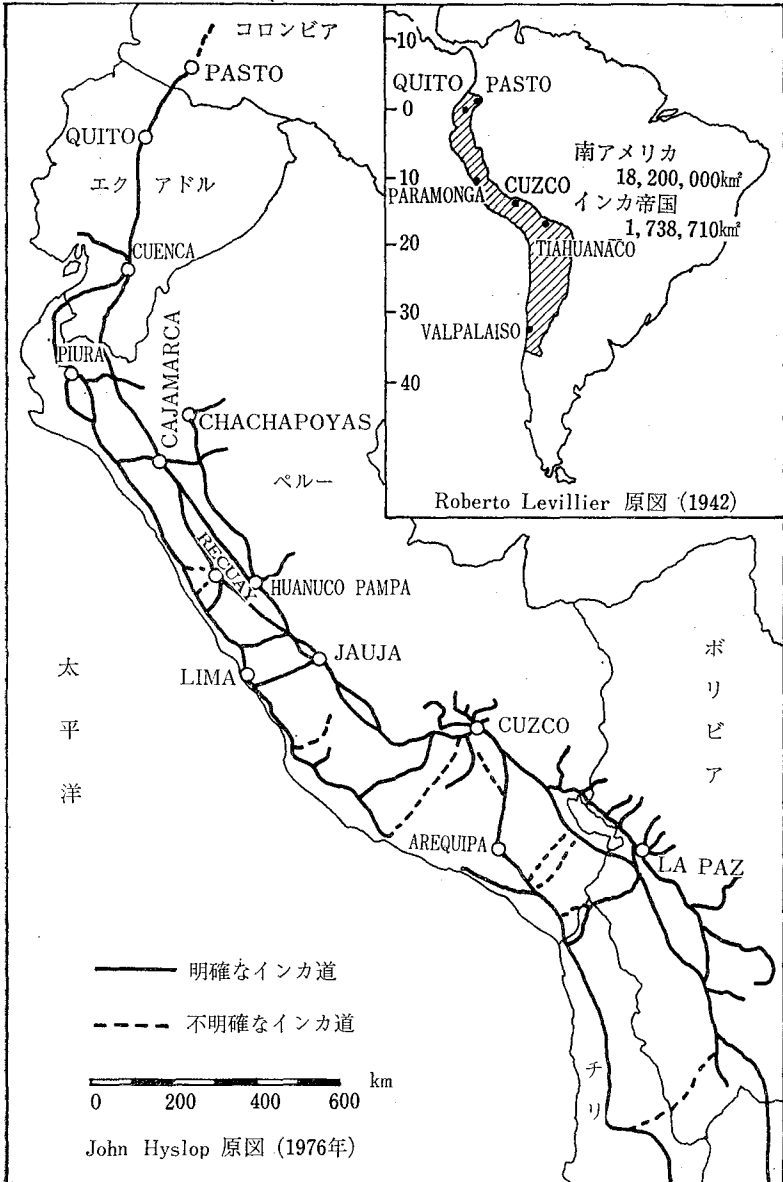


図1 インカ王道分布図

必要があったのである。

そのような目的にしたがって、クスコから四つの地方 (Chinchaysuyu = 北方、Collasuyu = 南方、Cuntisuyu = 西方、Antisuyu = 東方) に向けて道路が建設された。建設主体は各地のアイユウ (Ayllu = 農民共同体) であり、その長クラカ (Curaca) の指揮のもと、ミタ (Mita) と呼ばれる農民の公共労働によってなされたのである。結果としては図1で示した分布のようになり、北緯一度付近のコロンビア南部バスト (Pasto) 地方のリオ・アンカスマーヨ (Rio Ancasmayo) から南緯三五度二五分のチリのリオ・マウレ (Rio Maule) に到る約五六〇〇キロメートルのシラ (sierra = 高原) の道と、南緯三度付近のペルーのツンバス (Tumbes) から南緯三六度のチリのタルカ (Talca) に到る約三八〇〇キロメートルのコスタ (Costa = 海岸) の道路が中核をなす。

インカの道の形態的特徴であるが、エルドゥマン⁽¹⁾が述べている「王道には唯一のタイプというものはない。実際に役に立つように建設されているので、環境が変われば形状も変わる」という表現がもつとも的確であろう。ただ、二地点間を最短距離で結ぶという基本方針はあったようで、可能な限り一直線で走る道をいたるところで観察できる。そのためには急勾配の所で階段を用いているが、このことは、インカは馬やラバ、車輪を知らず、歩行者とリヤマのためのみに道を建設したことをもがたっている。

このように簡略にインカの道について概観しただけでも、それが日本の古代律令期の官道と近似の関係にあることがうかがい知れよう。たとえば帝都から五畿七道諸国へ官道がつけられ、駅家が設置され置駅馬されていた事実は、インカの道においてタンボと呼ばれる宿駅が営まれ、公人の旅行に便宜を与えていた事実と相関し、また馬ではないが、チャスキと呼ばれる飛脚が公的な伝言や物品の移送にあたった事実とも相関しよう。道路そのものの直線性

にしても、日本古代におけるその実証は、数多くの先学の研究でなされている。

そのような観点から、小稿ではインカの道を往来したであろう人と物に注視してみた。すなわち、インカの王道に沿って建設された宿泊所のタンボについて、また、それよりはるかに短い間隔で置かれた飛脚のためのチャスキワシについて、そして重要な公的任務をはたしたチャスキと呼ばれる飛脚の制度について、若干の考察を試みるものである。

二 タンボ（宿駅）制度

スペイン語で *tambo* と書かれ、ケチュア語で *tampu・tambillo* とも表現されるタンボは、インカ王道に沿って徒歩での一日行程の間隔で設置された倉庫をともなる宿泊所であると要約できる。この施設がインカ期の交通・通信にはたした役割は計りしれない。一六世紀にピサロの一行が侵入してきた頃も、そのほとんどが健全に機能していたようであり、今日でもその一部はほぼ完璧な形状で残存している。その事例調査研究と、スペイン侵入当時に書かれたクロニカ (*cronica* = 年代記) の研究を通して、インカ期の宿駅制度について以下の小項でまとめてみたい。

(一) タンボの所在

征服後の渡来者で一六世紀中葉のクロニスタ (*cronista* = 年代記作者) のサラテ(3)は、「軍隊の一日行程区間ごとに、とてつもなく大きな建物や大軍のすべてをまかなえる家々を整えさせていた」と記している。また、それより少し遅れて副王トレドの命を受けインカ史を編さんしたガンボア(4)は、「インカ王道上四〜五レグアごとに設置されたタンボをたどって行くと、自然村に入ることなく歩くことができる」としている。ガンボア自身がどのくらいのタ

ンボを確認したのか定かでないが、おおむね三〇キロメートルに一タンボがあつたようで、この点でサラテの説とそう差異はない。さらにガンボアのいう「自然村に入ることなく」という点は、先述のごとく、まさにインカの王道そのものが自然発生集落を無視してまでも最短距離を重視し、直線的に作為でなされたものであることを裏付けているといえよう。

(二) タンボの維持・管理

一七世紀初頭の年代記作者エレラ⁽⁵⁾と、その頃、ペルーに滞在し一七世紀中葉に著わしたイエズス会士のコボ⁽⁶⁾の記述によると、タンボ自体の建設は、各地の農民共同体アイユウが請け負い、その長のクラカがインディオを選抜し、奉仕者としてタンボへ派遣する義務を負っていたようである。各地のクラカは、中央から派遣の役人(Tampu Camayoc)の指導のもとにタンボへ糧食を補給し、派遣インディオを定められた期間で交替させ、たえずタンボ内を完全に美しく保たせていた。一六世紀の軍人年代記作者ピサロ⁽⁷⁾は「カピタンや副王のためにもすばらしく維持されていた」と記しており、インカ帝国滅亡後も、しばらくは十分に機能していたようである。

(三) タンボの構造

前出のエレラは「宿泊棟は数多くの小部屋をもっている」とし、コボは「ときおり間仕切りのない大部屋の建物もあるが、側面には等間隔に出入口がある」と興味ある記述をしている。これらから、タンボを利用する側の身分階層に応じてさまざまな部屋が用意されていたことがわかる。

写真1は、リマの南方二三〇キロメートル付近を西走するピスコ川(Rio Pisco)を太平洋岸から約五〇キロメートル東へ入った扇頂付近の、海拔約五〇〇メートルの右岸河岸段丘上に位置するコロラドのタンボ(Tambo Colorado)

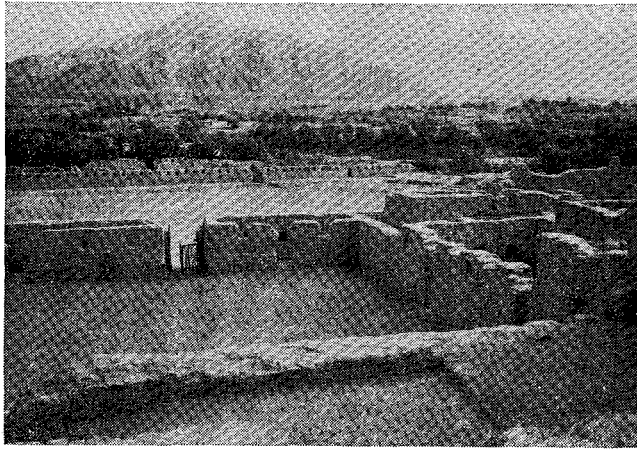


写真 1 ピスコ川中流域のタンボ・コロラド〔筆者撮影〕

である。写真手前は、数多くの小部屋に仕切られたこのタンボの中心地で山側に位置し、各部屋が同一平面上にはなく段やスロープで結ばれている。部屋の内には一〇〜一五センチメートルの高みをもつベッド跡が残り、外壁には赤・緑・白の太い波形の縞模様を描かれていた痕跡が残存している。それにひきかえ、写真で広場をはさんだ後方は間仕切りのない単調な大型建築物で、おそらくは兵士が滞留した建物であろう。

(四) タンボにおける保管物・サービス

ピサロに従軍し、インカ帝国を目標した征服時の記録者ヘレス(8)は、最後の皇帝アタワルパが奸計によって幽閉されたカハマルカの町のタンボについて、次のように記している。

カハマルカのタンボでは、天井まで荷が積み上げられていた。梱包された衣類でいっぱい建物もみつかった。軍隊を充分に養うための保存物だといわれている。キリスト教徒たちは喜んでそれらを手に入れた。それらはいっぱいで、足りなくなることなどないように思えた。それらは、これまでにみただのインディオのものよりも良いものであった。

インカは戦争を非常におそれていたから、必ず莫大な量の補給物資を用意させておき、何か足りないものがあつた

りすると管理者を罰した、と信頼のおけるクロニスタのレオン⁽⁸⁾は記しているが、こういった管理がヘレスがいうような状態を生み出していたのであろう。軍人ピサロの「タンボの村々を通過するときには大いに平安を感じた。みずからが直接働きかけなくても食事が用意されたからであり、衣服や履き物、それに地方で用いられた武器や必要とされる全てのものが保管されていたからである」という述懐は、まさに利用者側からその実態を指摘したものだといえよう。

一五三九年にクスコで生まれた混血の記録者ベガ⁽¹⁰⁾は、タンボの保管物として大軍のための糧食・武器・着衣・履き物の四点を挙げている。ベガの記述や近代のクロニカ研究書を通してタンボの保管物を列挙すると、次のようになる。

- ・寝具（就寝用の毛皮や寝台かけ）
- ・かまどや台所用具
- ・糧食——とうもろこし・じゃがいも・キノア（quinua）・ひょうたん・オカ（oca）かたばみそうの芋（芋）・アヒ（aji）とうがらし）
- ・武器——棍棒・オンダ（honda）石投げなわ）
- ・草履（ojota）リヤマのなめし皮のサンダル）
- ・衣服

これまで述べてきた諸点からタンボ像をまとめてみると次のようになる。

- 。タンボは、徒歩で一日行程ごとに設置された倉庫をとまなう宿泊所である。
- 。一般的に大きな建造物で、二カ所以上の井戸、付属の囲い場（裏庭）をとまなっている。
- 。大規模なタンボにはさまざまな部屋がそろっており、上級の旅行者へのサービスのため、寝室は個々に仕切られていた。

。タンボは国庫の倉庫でもあり、王や太陽の神の土地の農産物が貯蔵され、軍隊の武器や地方の工芸品も保管されていた。

このようなタンボがかなり多く経営されていたはずであるが、今日、調査ならびに復原されているものはわずかである。インカの王道自体の分布すら満足に確認されていない現状であるからやむをえないわけであるが、*tambo* を冠した地名も多く、王道の解明と表裏一体となった調査が必要であろう。

三 チャスキ（飛脚）制度

広大なインカ帝国の版図のすみずみにいたるまで王道が建設された目的は、軍事的見地や徴税目的もさることながら、地方の出来事をつぶさにかつ迅速に首都のクスコへ伝え、そしてクスコからの命を直ちに末端へ連絡するためであった。その大役を任じていたのが選抜されよく訓練されたチャスキ (*chasqui*) と呼ばれた人々である。ここではチャスキがどのような人達で、何をどの程度の速さで運んでいたのかを、クロニカを通してまとめてみたい。

(一) チャスキの風貌と運搬物

図2はインディオの記録者で、文章内容よりも描かれた線刻画で評価の高いグアマン・ポーマ (*Guaumanpo*) の描いたチャス



図2 ポーマの描いたチャスキ

キ像である。このイラストのチャスキは、右手にプトウト (pututo) と呼ばれる大きなかたつむりのラツバを、左手には魚を入れたのであろうかごと武器としての棍棒、それにキープ (quipu) らしきものを持ち、両足にはリヤマのなめし皮製のサンダル・オホタをはき、背中にも荷を背負っている。このイラストそのものがいくつかのことを教えてくれるが、しかしチャスキがいつもこのようなスタイルであったわけではない。チャスキには *churumullo-chasqui* と呼ばれる単なるメッセンジャー (走伝者) と、 *jatu-chasqui* と呼ばれる

荷物を運ぶチャスキがいたようで、その両方のケースを合わせて描いたものだと思われる。

すなわち、文字を持たなかったインカにとって、火急の伝言は暗誦文であったわけで、この場合は自分の接近を次のチャスキに知らせるプトウトだけを持っていればよいことになり、何らかの数量を示す場合 (たとえば反乱のおこった日時や員数など) には、キープと呼ばれる結繩をバトンのように持ってリレー形式で引き継いだのであろう。このようなチャスキが、前者のチュルムーリヨチャスキにあたる。

一方平時においては、クスコ在住のインカや貴族たちが、かなり私的にチャスキを利用したようである。一五七〇年から一五八六年までイエズス会の布教のためペルーに滞在していたアコスタ (12) の記述によると、太平洋岸の村落からは魚はもちろん *ullu* と呼ばれる美しい貝がらを、アマゾン上流域にあたるモンターニャ源流方面からは熱帯性

の果実類や宝石類を、その他、上等な刺しゅう細工のほどこされた織物を、クスコの一部の人々は手に入れていたようであり、これにたずさわったのが後者のハトゥチャスキということになる。この点について、『インカ帝国の道路網』を著わしたエルドゥマンは、「チャスキの制度を厳密に拘束する必要はなかった。だからインカ(王)やオレホン(貴族)達が、とりわけコスタから生産物を手に入れるためにチャスキを役立てたことは論理的である」と記している。

(二) チャスキの身分と生活

伝達する内容の重大さや珍重がられる運搬物のことを思えば、当然チャスキになるものは慎重に選抜されねばならない。アコスタの「一般的には近隣地の村の中から選ばれ、よく訓練された。地元の間人はさまざまな自然条件を熟知しており、環境にもよく適応しているからである」という記述はそのことを指摘しており、チャスキが忠実な納税者のインディオかクラカの息子たちではなかったか、と推測するラビネス⁽¹³⁾の根拠もその点にあるといえよう。

特別に身の軽い者がチャスキに選抜されたであろうが、小さいときから勢いよく走る練習や暗誦の練習が厳しくおこなわれた。アムカ(Hanca)炒ったトウモロコシ)という食物だけで、一日に一度以上飲食することなしに育てられた、という説もある。その結果として筋骨たくましく成長したチャスキは、大きな坂道でも休まずに走ってのぼることができ、どのような目的のためにも、軽快にすばやく行動できるようになった。

ただ、チャスキがそうあるためには、ある程度の節制・禁欲生活を余儀なくされていたようである。かれらの属する在地の長クラカの管理のもとで、とりわけ過飲過食をたしなめられていた。たとえば、チチャ(chicha)と呼ばれるトウモロコシからつくった濁り酒やアロハ(aloha)と呼ばれる蜂蜜酒のようなアルコール分を含んだ冷たい果汁

類のとりすぎを注意されたり、舞踊に興ずることを戒められたりしたことがそれにあたる。しかし一方では、チャスキが妻や子といっしょに生活することは許されていた。その任にあるときは当然納税の義務も負わないし、道路の傍にあるタンボあるいはチャスキワシを家族の住居として利用でき、チャスキおよびその家族の食料などの生活必需品は、すべてインカのデポジットから支給されたのである。

(三) チャスキの速さ

さて、昼夜をわかつたインカの道を疾走していたであろうチャスキの速度であるが、複数のクロニスタが共通の区間で表現しているのは、現エクアドルの首都キトーとタワンティンスーの首都クスコを結ぶシエラの道についてである。ペドロロピサロは、この幹線道路をチャスキが五日で走ったとしている。これがもつとも速い記録で、コボは往復に一二日を、レオンは片道一週間、そして一五四年からクスコにコレヒドールとして滞在し基本的資料を集めたオンデガルド⁽¹⁴⁾は往復で二〇日以内を要したとしている。表はクスコキトー間の距離をそれぞれの説で二四時間疾走したとして割り算し、その時速とキロメートルあたりを要する時間を記したものである。クスコキトー間の距離を三通り記したが、インカの道そのものの分布が地形図上に完全に落としえていない現状において、実際の距離は確定しえない。多くのクロニスタは、その二地点間を五〇〇レグアとしている。一レグアは約五・六キロメートルであり、その場合が約二八〇〇キロメートルとなるが、一六世紀の一レグアは約六・四キロメートルであったとする説もあり、その場合は約三二〇〇キロメートルとなる。近代の研究者の中にはクスコキトー間の緯度間隔の一三度三〇分を用いてそれに一一〇キロメートルを乗じ、坂道や経線のズレを考慮してその三分の一を加えて約二〇〇〇キロメートルとしているものもある。ただ現在の道路マップから海拔三四〇〇メートルのクスコと海拔二七五〇メートル

表 クスコ〜キトー間のチャスキの速さ

Cuzco〜Quito	Ondegardo		Leon		Cobo		P. Pizarro	
	往復20日以内		1週間		往復12日		5日	
2,000kmとした場合	km/h 8.3	分/km 7.2	km/h 11.9	分/km 5.0	km/h 13.9	分/km 4.3	km/h 16.7	分/km 3.6
2,800kmとした場合	11.7	5.1	16.7	3.6	19.4	3.1	23.3	2.6
3,200kmとした場合	13.3	4.5	19.0	3.2	22.2	2.7	26.7	2.2

ルのカハマルカとの最短コースで距離を読みとると二二三三キロメートルとなり、より距離の長いキトーまでで二〇〇〇キロメートルとする説は受け入れがたい。

一方、今日の陸上界における五〇〇〇メートルの記録は、世界記録で約一三分、日本記録で一三分三〇秒弱、高校記録で一四分一〇秒強である。このことから、いくら厳しい訓練をうけたチャスキといえども、五キロメートルを一五分前後で走ったのではないかと考えるべきであろう。つまりキロメートルあたり三分台から四分強ぐらいである。この点を考えてと、ペドロ・ロビサロの説はむしろんコボの説まで容認しがたい。クロニカの記述自体、莫然とした当時の聞き書き程度のものであるが、その中ではオンデガルドとレオンの記述がもつとも信頼できそうである。クスコ〜キトー間も片道で一週間から一〇日間のあいだでチャスキによる連絡がなされていたと考えるのが妥当な線であろう。つまり、時速で大体一七キロメートル前後、一キロメートルを四分ぐらいでシュエラの道を行っていたのではなからうか。

また、海岸地域からクスコまでのチャスキの行程をしめす記述を検索すると、次の二つがある。まずオンデガルドは、リマ〜クスコ間の一二〇レグアをチャスキは四日間で走破した、としている。一レグアを約五・六キロメートルで計算すると、時速は七・〇キロメートルに、約六・四キロメートルで計算すると、時速は八・〇キロメートルとなる。今日の最短バス道路は一一三キロメートルであって、この場合だと時速

が一・六キロメートルとなる。もう一人のクロニスタのアコスタは、「クスコでは一〇〇レグアも離れているのに、海の新鮮な魚を二日かそこらで手に入れることができた。かれらは夜を日について五〇レグアも走った」と記している。この場合、一レグアを五・六キロメートルで計算して時速は一一・七キロメートル、六・四キロメートルで計算して一三・三キロメートルとなる。このように、両者の間でかなり速度が異なるのは、一つにはリマとクスコ間の距離の過小評価、さらには所要時間の表現のあいまいさ、そしてルートによる起伏や勾配の差などが考えられる。しかし、いずれにしても、シエラの道を往くチャスキの速度よりもそれが約三分の二程度に減じている。これは、いかに海拔高度が高いとはいえ、三〇〇〇メートル前後で比高差のさほど大きくないアンデス地溝帯を縦走するシエラの道の場合と、海岸のほぼ〇メートル付近から急激な登り勾配に入り、四千数百メートルの峠を越えてプーナ（高原盆地）のクスコに到る勾配・起伏・開析ともに大きい地域を通過する場合との間で生ずる当然の差であるといえよう。

(四) チャスキワシ (Chasquiwasí)

ケチュア語（インカの公用語）でワシは「家」や「小屋」を意味する。つまり、チャスキワシとはインカ王道の路傍に設けられたチャスキの滞留所のことであり、アイマラ語圏ではチャスキウタ (Chasqui-uta) とか、チヨフリヨ (chojillo) と呼ばれていたものである。

このチャスキワシがどの程度の間隔で設置されていたのか、ひいては一人のチャスキがどの程度の距離を走ったのか、を示唆してくれるクロニカを検索すると、次のようにまとめられる。

。四分の一レグア説——サンティリヤン(15)・ペガ

。二分の一レグア説——ガンボア・レオン

。一レグア説——ペドロロピサロ

。一・五レグア説——アコスタ・エレラ

ベガの一七世紀初頭の記述を除けばすべてが一六世紀のクロニカであり、一六世紀の一レグアを約六・四キロメートルとしてクスコ〜キトー間の五〇〇レグア、すなわち三二〇〇キロメートルを分子に計算していくと、四分の一レグア説で二〇〇〇カ所、二分の一レグア説で一〇〇〇カ所、一レグア説で五〇〇カ所、そして一・五レグア説で三三三カ所のチャスキワシが営まれたことになる。各々のクロニスタがタワンティンスユ内のどのあたりの王道を歩きまたチャスキワシを目撃したのか明らかではないが、少くともレオンとペドロロピサロは前表にあらわれている通りクスコ〜キトー間を考察の対象としていたはずである。また、征服後ペルーを訪れ、インディオの人権の擁護者として知られる歴史家のクロニスタ、ラスリカサス(16)は、「キトーとクスコの間には一五〇〇人のチャスキが配置されていた」と記しており、一チャスキワシに二人一組のチャスキが常駐していたことから、クスコ〜キトー間には七五〇カ所程度のチャスキワシが配置されていたことがうかがえる。この計算では、クスコ〜キトー間に関しては約四分の三レグア毎に一チャスキワシが設置されていたことになり、一人のチャスキが大体五キロメートル弱の距離を約一五分かけて全力疾走したことになる。前項を、陸上界の五〇〇〇メートルの記録を意識してまとめた提抛もこの点にある。

数少ないクロニカの断片的な記事を基にした考察であるが、一六世紀初頭の幹線道路であるシェラの道には約五キロメートル弱の間隔でチャスキワシが営まれ、その間を約一五分で連絡しあう飛脚制度が運用されていた、と考えてみたい。レオンの「道路が険しい山中や雪原、岩石砂漠の上を、また有棘のヤブの中を通っているにもかかわらず、

スペイン人の馬やラバよりもはるかに速く、しかもたえず一定の速度を保ち、それら動物の三日の行程を一日で達していた」という記述は、抽象的ではあるが、多種多様な地形や気象の条件ゆえ平均化して把えがたいインカのすぐれた飛脚制度を、的確に表現したものと受けとめたい。

四 おわりに

これまで、インカ王道の路傍に存在したタンボやチャスキワシを中継し、暗誦文やキープ、地方の特産物などを伝え運搬したチャスキを介して、インカ期におけるアンデス地域の交通・通信体系を概観してきた。このようなチャスキという人を介しての通信が、もっとも重要かつ一般的な手段であったが、その他にも急ぎの伝達のため、気象条件の妨げさえなければ日中は煙を、夜間には火を用いた通信手段があった、とベガは記している。この方法だと、クスコ〜キトー間は二〜三時間で連絡がついたとされ、一時間に一〇〇〇キロメートル程度の通信が可能であった。また、アマゾン上流域のモンターニャ源流地域のインディオは、今日でもマウアレ (mauare) と呼ばれる打楽器を信号に用いており、アンティスユー (東) 方面では、インカ期にもある種の打楽器が通信手段に使われていた、と推測されている。

インカの道はどこを通っていたのか。その全容を解明しようとする道程は、遅々としている。しかし、そのような歩みの現状であればこそ、タンボやチャスキワシに関する調査・研究が重要な意味を持つのではなからうか。

タンボという壮大な建築物が、残存しやすい遺構としてインカの道を指し示してくれることはいうまでもない。しかし、それにもまして、人為的な構築物としての路傍のタンボが、建設され維持・管理されてきた背景として、どの

ような後背地を有していたのか、つまり、近在の自然発生的集落と計画にもとづくタンボとの関わりを研究することは、今後の課題としても重要であろう。

また、インカの道に沿って、平均五キロメートル間隔で存在したであろうチャスキワシについては、ほとんど研究

報告がなされていない現状である。コンキスタ（スペイン人による征服）の時期による破壊（たとえば道路の両側に打ちこまれていた杭がひき抜かれ、燃料として利用されたりした）が理由かもしれないが、小規模な構築物ゆえ、使用されなくなると消滅も早かったものと考えられる。

そのような現状ではあるが、筆者はこれまでにコスタの砂漠の道路に沿って数カ所、チャスキワシらしき石組の遺構を観察している。写真2がその代表的なものである。リマの北方約四〇キロメートルにある保養都市アンコンの北東約六キロメートル付近で、二本のインカの道が南北とも二〇度の開きでX字型に交叉している。その交点から北へ一二メートルの所で両者の道から等距離の場所に位置している。外円の直径は約八メートル、四〇〜七〇センチメートルほどの比較的大きな石が用いられており、内円のそれは約四メートル、二〇〜三〇センチメートルほどの石で



写真2 アンコン付近のチャスキワシらしきストーンサークル（彼方を横切るのはインカ道）〔筆者撮影〕

できている。内側へ向かって五〇センチメートルほど低くなり、北側には間口一メートルほどの階段を思わせる石組があつた。これがチャスキワシの遺構であると断言できないが、リマの北方約六三〇キロメートル付近でも同様のストーンサークルの遺構を二カ所（直径六メートルと七・五メートルのいずれも一重の円型）観察しており、砂漠上の道路傍にはそのような形態のチャスキワシが設置されていたことを思はせる。今後は、このようなチャスキワシを含めてのインカの道の実地調査をふまえ、クロニカ研究を通して小稿にまとめたインカ期の通信体系を裏付けして行く必要がある。

註・文献

- (1) 梅原隆治「インカ古遺に関する一考察」論叢 二二、一九七六。同「インカ王道上のタンボとチャスキ」地域文化 八、一九八四。同「インカの古遺」（藤岡謙二郎編集代表『講座考古地理学三歴史的都邑』学生社、一九八五）、三六四～三七二頁
- (2) Erdman, Leon Strube: *Vialidad Imperial de los Incas*, Cordoba, 1963.
- (3) Zarate, Augustin de: *Historia de descubrimiento y conquista del Peru*, Antwerp, 1555.
- (4) Gamboa, Pedro Sarmiento de: *Historia de los Incas*, Buenos Aires, 1572.
- (5) Herrera, Antonio de: *Historia General de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme de el Mar Oceano*, Madrid, 1601.
- (6) Cobo, Bernabe: *Historia del Nuevo Mundo*, Sevilla, 1653.
- (7) Pizarro, Pedro: *Relacion del descubrimiento y conquista de los reinos del Peru*, Madrid, 1571.
- (8) Xeres, Francisco de: *Verdadera relacion de la conquista del Peru y Provincia del Cuzco*, Sevilla, 1534.
- (9) Leon, Pedro de Cieza de: *Cronica del Peru*, Sevilla, 1553.

- (10) Vega, El Inca Garcilaso de la: *Primera parte de los comentarios reales*, Lisbon, 1609.
- (11) Poma de Ayala, Felipe Guaman: *Nueva cronica y buen gobierno*, Paris, 1613.
- (12) Acosta, Jose de: *Historia natural y moral de los Indias*, Sevilla, 1590.
- (13) Ravines, Rogger: *Tecnologia Andina*, Lima, 1978.
- (14) Ondegardo, Juan Polo de: *Confessionario para las curas de indios*, Lima, 1585.
- (15) Santillan, Fernando de: *Relacion del origen, descendencia politica y gobierno de los Incas*, Madrid, 1563.
- (16) Las Casas, Bartolome de: *Apologetica historia sumaria*, Mexico, 1559.

付 記

本稿は、昭和六〇年度歴史地理学会大会（四月二一日、於駒沢大学）において「インカ期アンデス地域の通信網」と題して発表した内容を骨子とし、加筆修正したものである。なお本稿脱稿後、John Hyslop “*The Inka Road System*” (New York, 1984, Academic Press Inc.) を入手した。参考・引用すべき点が多々みられるが、別に稿草草したい。