

ペルーにおけるインカ道の諸形態

梅原隆治

- I. はじめに
- II. 題意の所在
- III. クスコ東方の直線インカ道
- IV. 南部コスタ, チャラ付近のインカ道
- V. 北部コスタ, サーニャ〜チカマ間のインカ道
- VI. おわりに

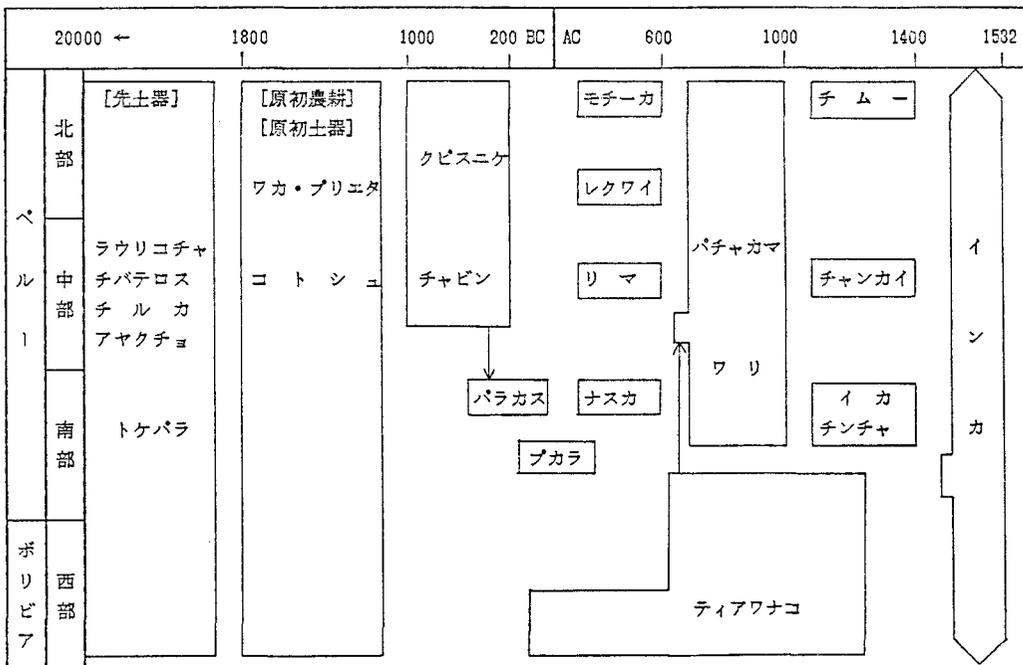
いわゆる広大なインカ帝国が存在していた。そして山岳部を、高原を、砂漠の中を、縦横にインカの道が走っていたこともよく知られている(図1)。これらの道は、第10代のインカ(Inca・帝国の王)、トゥパック・ユパンキ(Tupac Yupanqui)と、第11代のワイナ・カパック(Huayna Capac)の治世に、首都のクスコ(Cuzco)から末端を支配するための連絡手段として建設されたと考えられているが、なにしろ文字を持たない文明であったため、まだまだ未解明な部分が多い。

I. はじめに

南アメリカのペルーを中心とする太平洋側の地域には、15~16世紀にかけて、最大版図が200万km²と

ヘルマン・シュライバーは『道の文化史』¹⁾の中で、

表1 アンデス古代文明編年表



世界に残された大道をその建設・使用目的によって、シルクロードを代表格とする商業的道路、巡礼路のような宗教的道路、そしてローマンロードを代表格とする政治的道路に三分している。その観点で見れば、インカの道は、日本の律令官道とともに、政治的道路に位置づけることができよう。ただ、他の道とは違って、同一時代の文献史料を持たないために、その調査・研究にはインカに先だつアンデス地域の諸文明の遺跡・遺物を含めた考古学的資料（表1）

や、スペイン征服直後に記述されたクロニカ（年代記）に依拠せざるをえない事情がある。

筆者は、1974年と1982～83年における現地調査をふまえ、クロニカ研究を通してインカの道の成立過程や形態、建設、管理、運営といった点について小稿を記したことがある²⁾。そのような点については別稿に譲り、本稿では1985年における調査を基本に、明瞭に痕跡を残す直線古道に着眼して、それらの諸形態について検討を試みる。

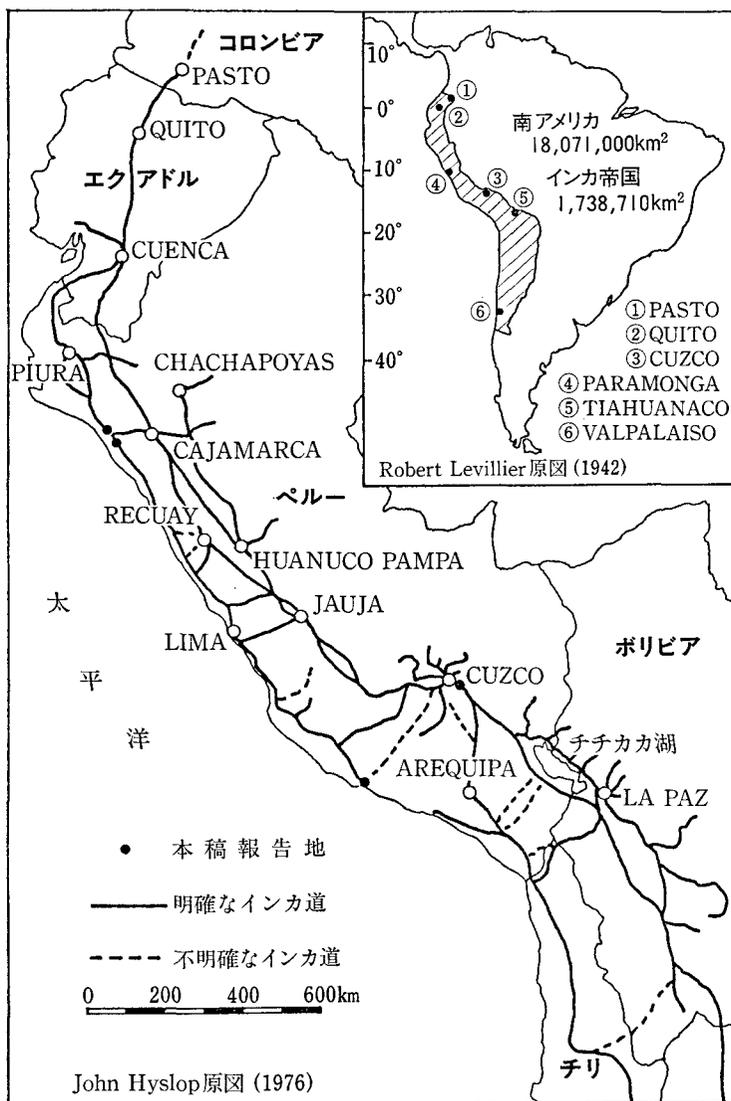


図1 インカ道分布の概念図

II. 題意の所在

古代日本の官道がきわめて計画的な直線状を呈していたことは、これまで数多くの歴史地理学の論稿で明らかなることである。明瞭な畦畔を残す条里型地割との関係で述べられたり、郡界といった境界線とのかかわりで論じられたりもしている。地形図、地籍図はもちろん、空中写真をも駆使して直線古道の痕跡が例証されているのである。

一方、南アメリカのアンデス地域では、その成立時期は律令官道よりかなり新しいものの、はるかに壮大な直線状のプレ・インカ期、インカ期の王道が、その雄姿を現在にいたるまでとどめているとともに、一部は現代の使用にすら耐えている。16世紀の代表的クロニスタ、シエサ・デ・レオン³⁾は、このインカ王道に対して次のような賛辞を述べているが、その中にはこの道のすぐれた特性のいくつかが指摘されているように思える。

「人間の歴史がはじまってこのかた、この道ほど壮大なものはついぞ聞いたことがない。それは、深い谷、高い山、雪をいただいた峰、沼地、岩盤をつらぬいて走り、激流に沿って進む。そのような場所を平らにし、石を敷きつめ、山の斜面を大きくけずり、山をこわし、岩をくりぬき、川に沿って絶壁を掘り通し、雪をいただいた峰みねの間には階段と踊り場を作って前進しているのである。そして道全体がきれいなはきぎよめられ、宿場、宝の庫、太陽神殿、駅舎などが、道に沿ってずらりとならんでいる。ああ、アレクサンドロス大王にせよ、世界を支配した他の権力ある王たちにせよ、そのだれがあのような道を作らせたであろうか。また、あの道に設けられたような補給の設備を考え出したであろうか。」

まず当時のヨーロッパでは、かつて「すべての道はローマに通ず」とまでいわれたローマンロードが、その機能のほとんどを失っていたことがうかがい知れる。古代のローマンロードは、直線性と勾配に留

意された総延長が幹線部分だけで約8万kmという壮大なものであり、支線をも含めた総延長が約2万5,000kmのインカ王道にくらべてはるかに規模が大きい。だが中世ヨーロッパの道路事情はこのほか悪く、この状態はルネサンス期になってもあまり変わらなかったようであり、16・17世紀にアンデス地域を訪れたスペイン人クロニスタ達がインカ道を見て一様に驚嘆したとしても、無理なからぬことといえよう。

つぎに、どのような自然環境下でも2地点間を最短距離で結ぶために、可能な限り直線道路が維持されていたことを思わせる指摘である。版図のすみずみからすばやく情報を集め、反乱がおこれば最小限の時間で軍隊を派遣する役割を道が担っている以上、インカ王道に限らずローマンロードも律令官道も同じだといえよう。ただローマンロードの場合、山地を迂回したり、多少遠回りになっても平坦地や海岸に行く傾向もあったようである。これは、馬や



図2 輿に乗ったインカ (グラマン・ポーマ⁴⁾ 原図)

車を交通・輸送手段に用いていたため、直線性よりもむしろ道路の勾配を重視する必要があったためであろう。一方、アンデスには馬はいず、インカは車を知らなかった。したがって人は徒歩で往来し、高貴な者は輿に乗っていた（図2）。至急の知らせもチャスキ（chasqui）とよばれる飛脚が疾走し、物資輸送も駄獣リヤマの背を利用していたため、ローマロードのように勾配をあまり意識せず、階段やトンネルまでをも用い、道をまっすぐに通すことに一層拘泥できたのであろう。

また、このように直線性を重視すればするほど、さまざまな自然環境への働きかけが必要となり、これが現に実行されていたことがうかがえる。すなわち道路自体の構造の指摘であるが、これまでのインカ王道に関する研究書でシエサ・デ・レオンが網羅している構造のすべてに言及しているものは、筆者の知る限り恐らく無い。そのほとんどが調査対象とした地域の数少ない事例をサンプル的に紹介しているのみで、筆者の研究もまたその域を出ていない。そのような現状の中で、ロジャー・ラビネスの編集

した“TECNOLOGIA ANDINA”⁵⁾には、技術面の論文が収録されており、インカ王道の構造を見るうえで参考になる。

まずポール・コソックは“El Transporte en el Peru”⁶⁾という論文で、コスタ（海岸）地域で見えられたインカ王道について、そのすべてが同じ構造を持っているのではないことを指摘し、さらに図3で示したような5つのカテゴリーに分類することができるとしている。

まず①のタイプであるが、これがもっとも単純な構造の道で、アドベ（adobe, 日干し煉瓦）もしくは石によって高さ1m弱の路側帯が構築されているものである。②のタイプは①の変形であり、路面が周囲より幾分高くなっている。これは、近くの山峡からの出水に留意したものと考えられる。③のタイプは、両側面を水路で守られていることを除けば②と同じである。④のタイプは、①の形態の両側にさらにアドベもしくは石組みの側帯を伴っており、その間は開発された耕作地となり、全幅が100mを越す場合も見られる。⑤のタイプは③の変形で、④と同

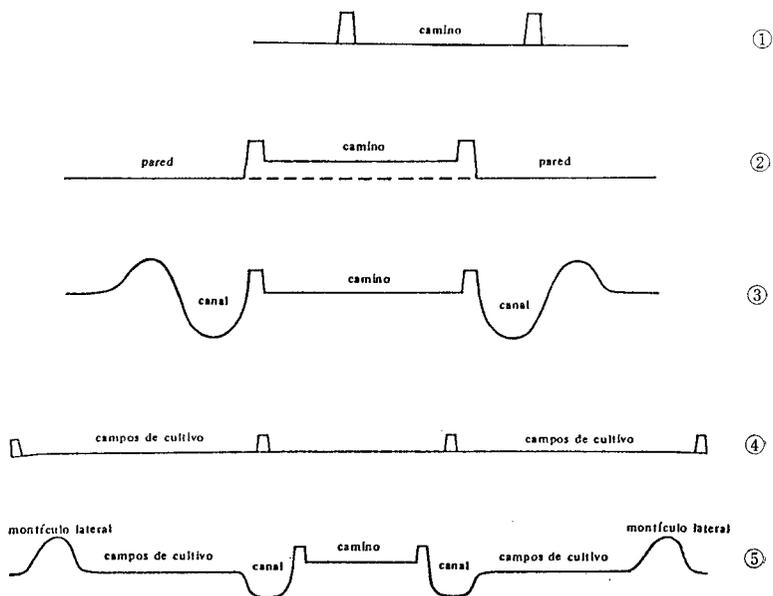


図3 ポール・コソックの図

様に両側の築山と水路の間が開発された耕作地となっている。この④や⑤のタイプに存在する適度に灌漑された耕地が、国家の土地なのかあるいは近隣のアイユウ (ayllu, 共同体) の土地なのかは解明されていない。

またソトマヨールは、'Camino de Ayer y de Hoy'⁷⁾ の中で、直線を維持しつづけるには敢しす

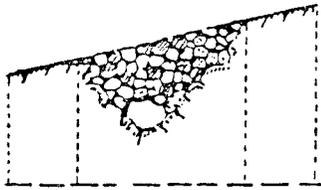


Fig. 1. Relleno

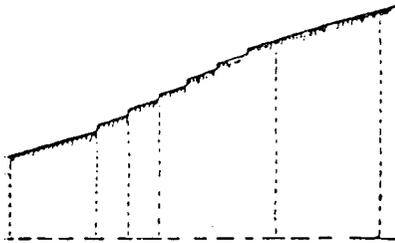


Fig. 2. Rasante en escalera

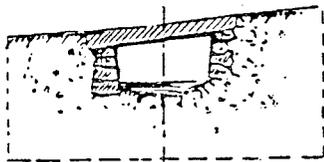


Fig. 3. Alcantarilla

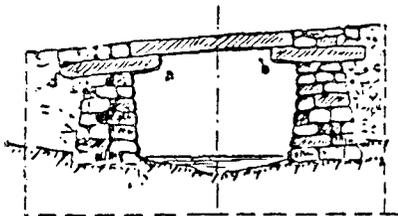


Fig. 4. Pontón. Losa de 6 m.

ぎる地形や越えねばならない小川の場面で、どのような構造を持つインカ王道が認められるかを、図4を用いて紹介している。

まず Fig.1は、道の勾配を一定に保つために、常に水のない凹地では石をいっぱい詰め込み、もし突発的に出水すれば基底部を壊して水を通す構造を示している。また、直線を維持しつづけるにはあまり

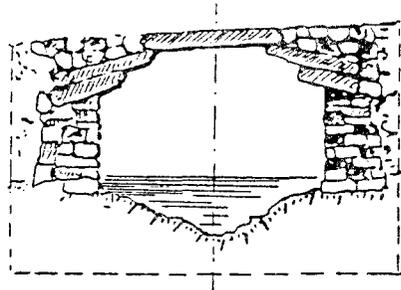


Fig. 5. Puente

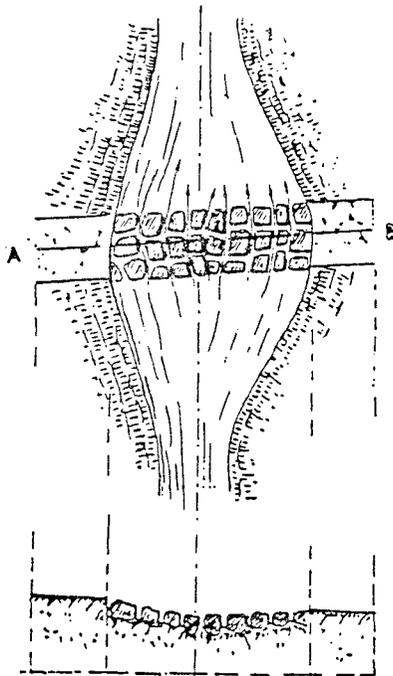


Fig. 6. Vado

図4 ソトマヨールの図

にも大きな坂では、Fig. 2 のように階段が作られた。水が少なく川幅も狭いところには、Fig. 3 のような一枚石がかぶせられた。それは長さが1 m、幅60～80 cm、厚み6～7 cmほどのものである。さらに川幅が増すと、兩岸の土手の上に階段状に平石を置き、最後の1枚で中央部に蓋をした。そして段差を平べったい石を詰め込んで均し、表面を舗装して Fig. 4 や5 のようにした。またコスタの幅広いワジの浅瀬には、周期的に流れる水に備えて大きな石をならべた Fig. 6 のような徒渉場が作られた。

さて、これまで道路の直線性と其の構造に注視してインカ王道を概観したが、これは本稿においても同様の視点で、アンデス地域に残された道路遺構を分析しようとするためである。具体的には図1で示した3地域における現地調査で得た資料をもとに、インカ王道の直線性が何に依拠するのかを近在の遺跡との相関で考察し、また、それぞれの道路の構造がどのような自然条件に適応したものなのかを探っ

てみたい。

III. クスコ東方の直線インカ道

インカ帝国の正式呼称はタワンティンスーユ (Ta-wantin-suyu) で、それは「四つの地方」を意味する。その各スーユへ向けて首都のクスコから4本の王道が発していたことを考え合わせれば、まさに日本古代の「七道」と符合する。その幹線道路の一つがコリャスーユ方面、すなわち首都のクスコからアンデスのアルティプラノ (高原) 地域を南下し、チチカカ湖を周回し、現ボリビア領のティアワナコ (Tiahuanaco) へとつづく道である (図5)。本章では、この道のクスコを發したばかりの地点におけるインカ王道を取り上げ、遺存の実体を報告するとともに、若干の考察を加えたい。

(1) ティボン付近の残存インカ道

クスコの中心部から東南東約16 km 地点のサイヤ

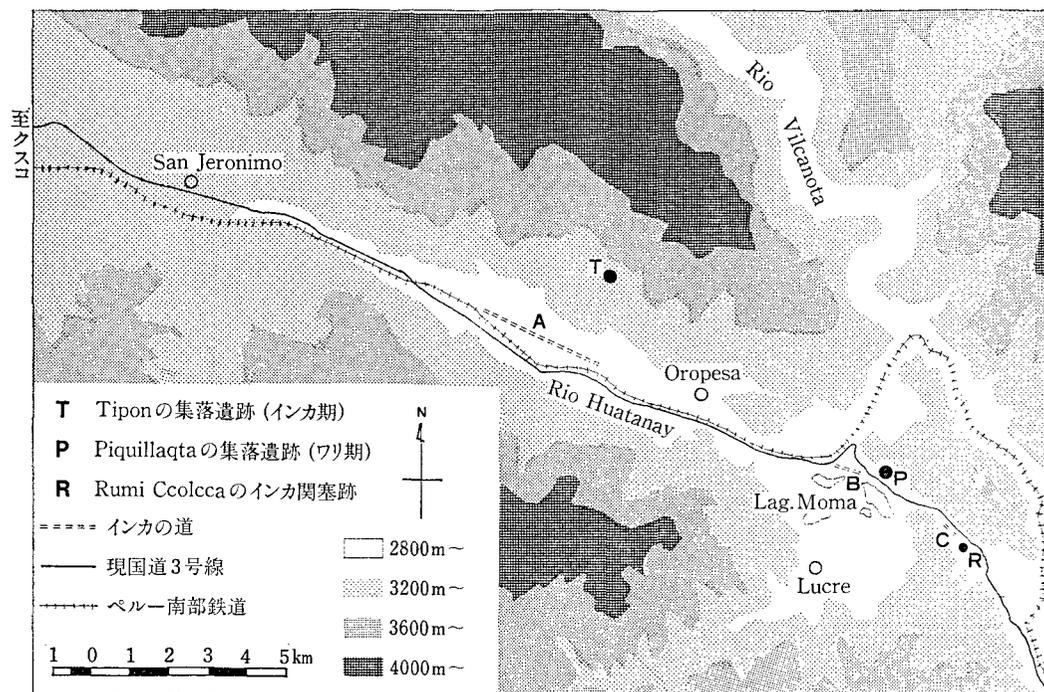


図5 クスコ東方のインカ道と周辺遺跡

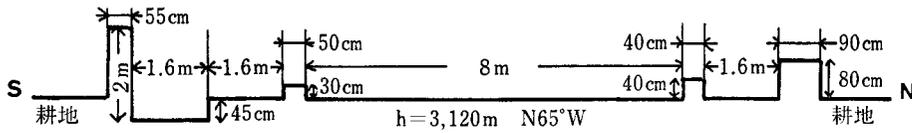


図6 ティボン付近のインカ道断面図

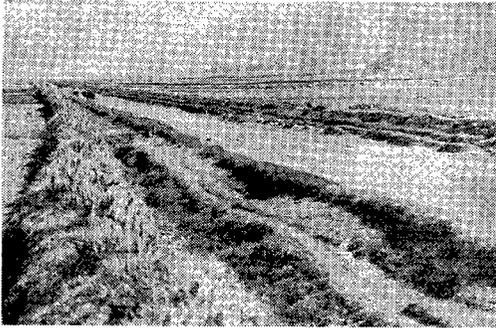


写真1 図6付近(写真1~6とも筆者撮影)

(Saylla)の集落から約7km先のオロペサ(Oropesa)の集落にかけて、インカ期の直線古道が、現在も使用に耐えながら、その痕跡を鮮やかに残している。コリャスーニ街道に該当する幹線そのものは現国道3号線として継承されているが、この付近では国道3号線の北側200~500m付近をほぼ国道に並走する形でインカ古道が通じている。

図6は、インカ王族の遺跡として知られるティボン(Ruina da Tipon)へ通じる道との交差点付近のインカ古道の断面図である。クスコの中心部から東南東へ約20km、海拔は3120mの所で、N65°Wの傾きで直線状に存在している。道幅(内法)は約8m、その両側の路側帯は幅が40~50cm、高さは30~40cmで、それぞれの外側に悪水抜き排水路と思われる窪地が、北側で1m60cm幅で、南側では3m20cm幅で存在していた。さらにその外側に、北側には幅90cm、高さ80cmの、南側には幅55cm、高さはおそらく後世に積み上げられたのであろうが2mのアドベ製の壁があり、これによって周辺の農地と限られている。

全幅では15mを超える大道であり、陸軍参謀本部

作成の10万分の1地形図にも未舗装道路として明示され、駄獣を引き連れた農牧民たちが、車の通行量の多い国道3号線避け、バイパス的に利用している。この道の南側にはウァタナイ川(Rio Huatanay)が流れており、このことが国道3号線や鉄道をより南方の山麓付近へと押しやり、またインカ古道の南側の路側帯を、北側のそれに比して、より深みのある複雑なものにしている要因であろうと考える。

(2) ウァタナイ河谷におけるインカ道の直線性
さて、ウァタナイ川の谷底平野を通るインカ王道が、クスコ盆地とサイヤの狭隘部とオロペサ東方の狭隘部とを結ぶ直線に一致することは、明瞭に地形図より確認できる。ただオロペサの東にはモマ池(Laguna Moma)をはじめとする沼沢地が広がり、

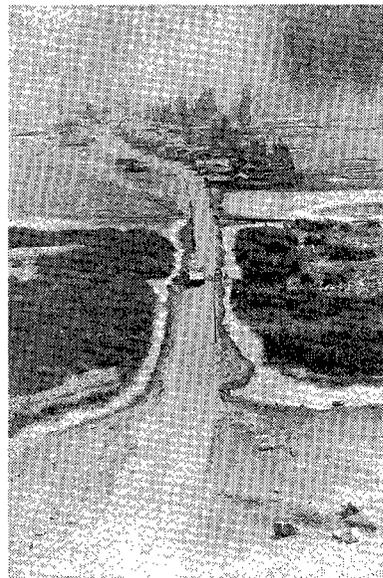


写真2 沼沢地上のインカ道推定路

鉄道も国道も北側へと迂回している。だが、このほぼ1kmほどの区間にも、(1)にのべたインカ古道の延伸部とおぼしき道路が視認できる(写真2)。

この道は地形図上にも未舗装道路として記載されており、直定規を当ててみると、まさにサイヤ〜オロペサ間のその延長線上にのる。モータリゼーションの進んだ今日の国道は、沼沢地を避け、少しでも高燥な地を選んで迂回しているが、インカ期においては2地点間を最短距離で結ぶことが最重要視され、それゆえこのような湿原上にも道が敷設され、全体として明瞭な直線古道を遺存させることになったのであろう。

また、モマ池の東南東2~3kmにかけて、Portada Rumi Ccolcca とよばれるインカ期の遺跡がある。ケチュア語で Rumi は石、Qollqa は倉を示し、石造の倉庫を伴った大玄関と直訳しうる。コリャス-

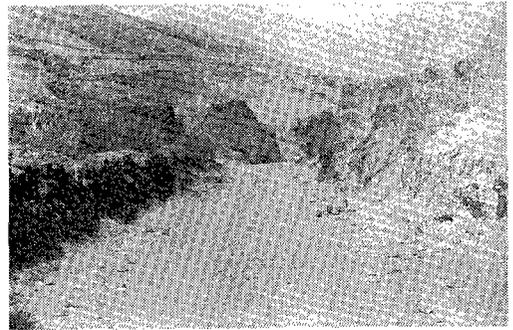


写真3 インカ道と関塞ルミ・コルカ

ユ方向からクスコへの重要な関塞をなし、現国道3号線の南側に、5~5.5mの道幅で片側に50cmほどの高さの石積み側壁を持つインカ道が、西から東へ数十メートルにわたって、巨大な石組の門扉跡へ向かって伸びている(写真3)。この関塞跡の道路は、先述のウァタナイ川の谷底平野を断片的にはあるが

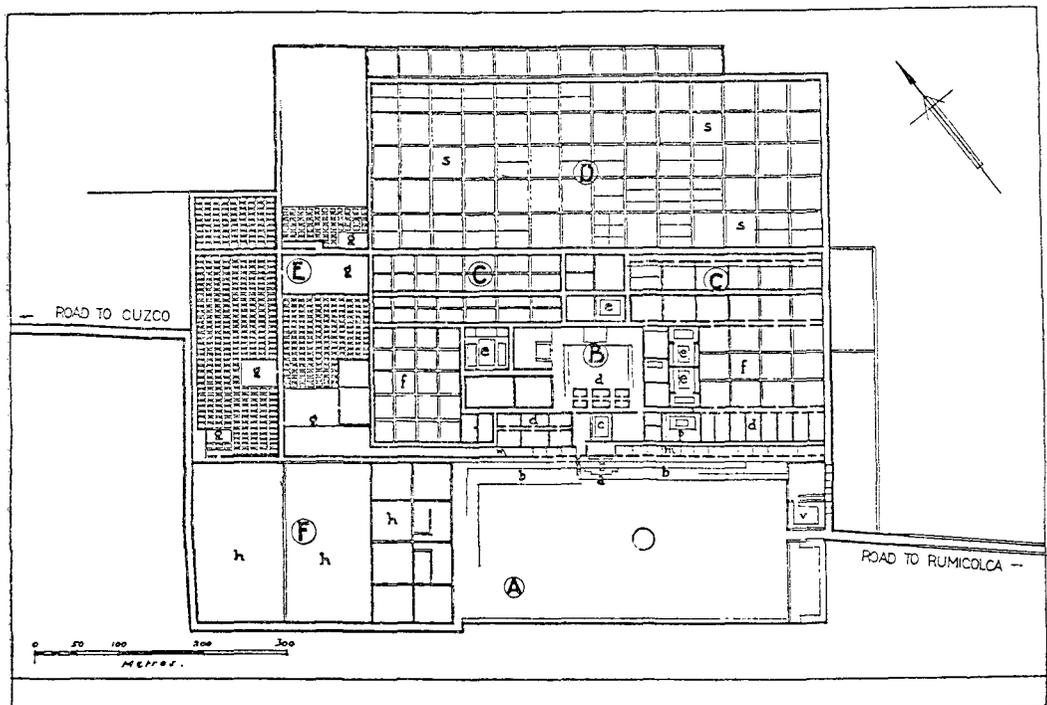


図7 ピキヤクタ廃墟のプラン

④は境内(カンション)、①は倉庫、②は荷物置場を表す。住居は主広場③のまわりを囲む。

(ホルヘ・ハルドイ著 五味俊也訳『コロンブス発見以前のアメリカ』井上書院, 1983, 103頁より転載)

直線状に走るインカ王道に、ぴったりと符合する。サイヤからの一連の直線王道の西端が、このルミ・コルカということになろう。この関塞を出た王道は、しばらくはビルカノタ川 (Rio Vilcanota) に沿って東南走してゆく。

(3) プレ・インカ、ワリ期の道との相関

モマの沼沢地の北東の山腹緩斜面に、ワリ期のものとされるピキヤクタ (Piquillaqta) の集落遺跡がある (図7)。ティアワナコ文化の影響を受けたワリ帝国 (AD700~1100) の要塞都市跡であることは、諸説一致して述べるところである⁹⁾。ケチュア語の piki はノミを、llaqta は町や市を意味し、したがって「ノミの町」あるいは「小さな町」とでも訳しうる。しかしながらその実体は、50haにもおよぶ規則性に富んだ石造の倉庫群と居住地区からなる、ワリ帝国の一大軍事・行政センターとしての計画都市であった。遺跡の保存状態はかなり良く、クスコ大学による発掘の結果、ワリ期の土器も多数出土している。

町の東南にはルミ・コルカ方面への、西北にはクスコ方面への道が、ほぼ N50°W の向きで7~8m の道幅をもって断片的に存在している。このワリの道がインカ王道と重複しているのかどうかについて、現代ペルーを代表する考古学者ルンプレラスは次のように述べている⁹⁾。

「先スペイン期に作られた道路のいくつかの道筋を見てみると、ワリ時代のものであることが暗示されている。(中略) チャンカ族とインカ族の間に戦いがあったとき、『インカ公道』と呼ばれる道が使われたというのが、つまりインカ帝国以前の時代にそれが作られていわけである。この道路とは、ワリから、ワリの行政・居住センターとしてその地方で重きをなしていたピキヤクタに通じていたものであろう。」

ルンプレラスのこの考察にもとずき、シュライバ

ーもまた調査・検討を加え、同じワリ期のピラコチャパンパ (Viracochapampa, トルヒーヨの東北東約110kmにあるワマチューコの近傍) における道路の調査もふまえて、ワリ帝国が道路システムを有していたこと、その証拠・形跡としてピキヤクタやピラコチャパンパがうまく作られた道路で導かれていること、等を指摘している¹⁰⁾。

だが、筆者の簡易な計測ではあるが、サイヤからルミ・コルカにかけての一連の直線王道の推定線から200m以上はなれてピキヤクタ遺跡は存在し、方格街区の向きも東西にのびる道の方位もインカ王道のそれ (N65°W) に一致しない。この点についてヒースロップは、ピラコチャパンパの場合、インカの道はワリの道の200~300m南東を走り、ピキヤクタの場合は200m以上その南側を走っていると報告している¹¹⁾。巨視的にはワリの道をインカが継承したと見ることもできようが、ワリの集落跡と明瞭な痕跡を残すインカ王道との関連が不完全である以上、両者のルートが急迫した地勢故に同じ地形の上を走った可能性はあるものの、それらが同一の路面をもにすする必然性はなかった、と考えたい。

IV. 南部コスタ、チャラ付近のインカ道

中南米の太平洋岸をほぼ縦断する現在のパン・アメリカン・ハイウェイに沿って、ペルー領域ではインカ王道が散見する。前章で述べた道はシエラ (sierra, 高原山地) の道で、本章ならびに次章が対象とする道はコスタ (costa, 海岸) の道と呼ばれる。強い寒流のフンボルト海流の影響で生じた海岸砂漠をつらぬくインカ王道である。帝国の西南部のクンティスーニ方面への道は、首都のクスコから西方のアバンカイ (Abancay) へ出、そこから海岸に近いナスカ (Nazca) へ、そして太平洋岸に沿って南下して行く。この方面の道については未解明な部分が多く、本章が対象とする地は、数少ない遺存状況の良いところである。

(1) チャラ (Chala) 概観

チャラは、ペルーの首都リマからパン・アメリカン・ハイウェイを南へ約620km行ったところで、南緯約16度、アレキーパ県の北西隅に位置する、人口1200人ほどの漁村集落である。プレ・インカ期は、チンチャ帝国の版図の南端に位置づけられる。

このチンチャ帝国は、北からチンチャ、ピスコ、イカ、ナスカの4つの豊かな河谷を中心に栄えた。これらの地域は、言語面では方言的な違いしかなか

ったようで、土器の文様面でも豊かな色彩で鳥や魚、幾何学的なものが図案化されており、北部のチムー文化やチャンカイ文化とは異質な文化圏であった。ただ、チャラ付近の土器は黒・白・赤の3色を基調にしており、目覚めるようなナスカの色彩はない。チンチャ期におけるチャラは、政治的にも文化的にも表にでることの無い地域であったようである。

(2) 海岸砂漠上のインカ道

パン・アメリカン・ハイウェイから一歩砂漠を海

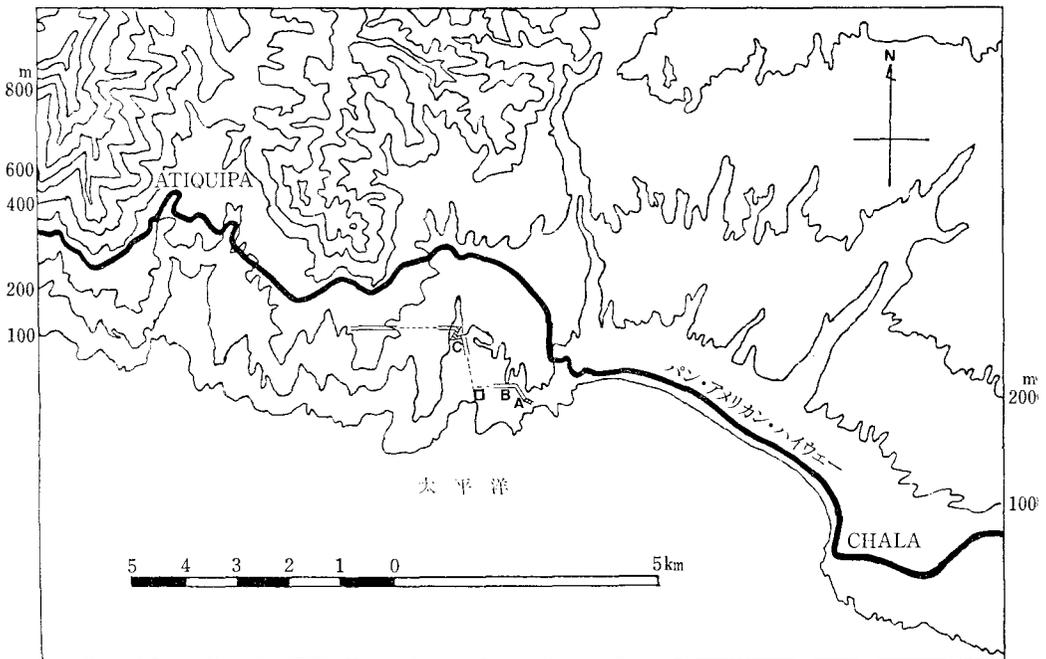


図8 チャラ西方のインカ道と遺跡

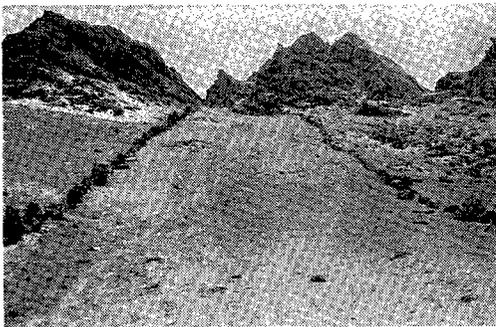


写真4 図8のA点付近

岸線の方へ入ると、インカ期の道路やデポジットらしき遺跡群が見える。陸軍参謀本部の10万分の1地形図にも *monumentos y ruinas incaicas* (インカ期の遺跡や廃墟) としての記号 π が多数付されている。

図8は、チャラの西北西約8~10km付近のインカ道である。A点付近(写真4)の幅員は約6.4mで、道の両側は長さ35cm前後、幅15cm前後、高さ25cm程度の置石で限られていた。道は $N50^{\circ}W$ に偏して台

地面を走っており、南東方の入江へ向かって比高差約4mの階段が付けられていた。この階段は幅が約2.3mほどで、1列当たり7～8個の石が使われていた。この入江にはデポジット跡らしき石組遺構もみられた。

A点から北西へ向かったところで、道はほぼ東西に向きを変えていた。道幅も約8.3mと広がり、この先にはさらに立派な階段道も明瞭に残存していた。幅は約3.8m、角度は30度弱で、段数は35であった。各段は10個前後の石でできていたが、その石の幅は30～70cm、奥行きは25～40cm、高さは10～25cm程度であった（B点、写真5）。

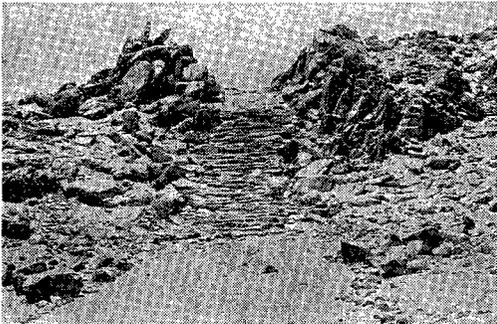


写真5 図8のB点付近

B点の北北西約1.5kmのところ、N15°Wの道

と真東西の道が、小さな谷に階段を伴いながらジグザグコースをとって繋がっている部分があった（C点）。その谷はもちろん小さな涸れ川であり、インカはそこに橋をかけようとはしなかった。むしろジグザグの階段を昇り降りさせることによって、より勾配の緩やかな道路を採用したようである。それだけ、出水することも稀であったのであろう。

(3) バカ溪谷の遺跡群とインカ道

図8のB点から西へ延ばした線と、C点から南南東へ引いた線との交点付近の海浜溪谷、ケブラーダ・デ・ラ・バカ(Quebrada de la Vaca)に、一大遺跡群が残存している。おそらくは、インカ帝国の首都クスコへ向かうインカ道の起点のタンボ跡であろう。

その中の最大の遺構が、図9、図10で示した建築物である。図9はハーゲンが“Highway of the Sun”¹²⁾の中で記録にとどめているイラスト、図10は筆者による簡易計測図である。ハーゲンは、Royal Storehouse というメモを記しているだけで、計測は行っていない。この建物の長辺は約43m、短辺は約23mで、正面入口のある長辺は北から西へ約15度偏していた。全体が石造建築であるが、外周

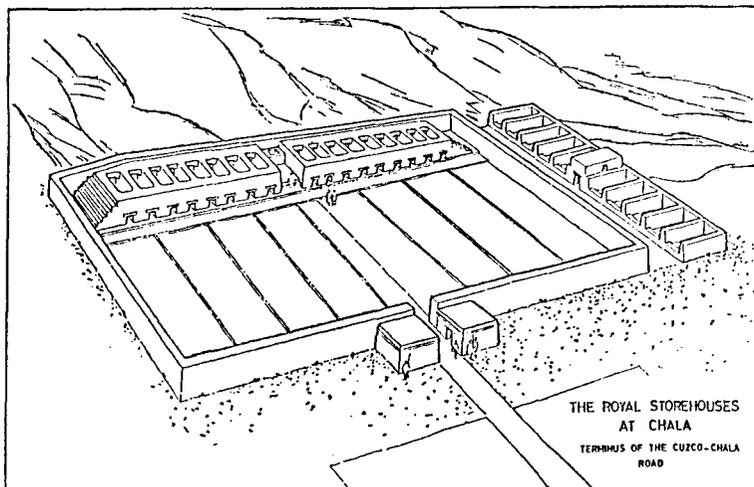


図9 ハーゲン原図

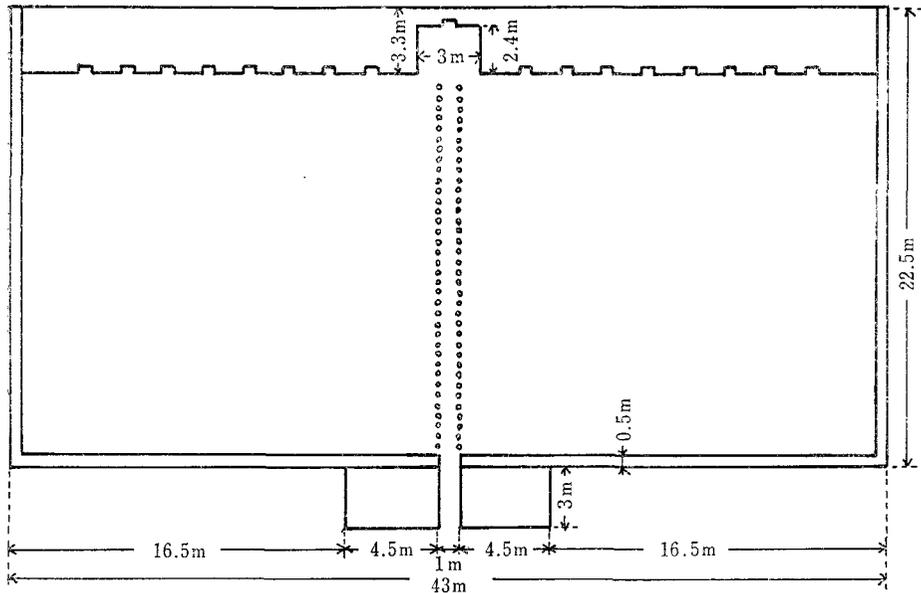


図10 筆者簡易計測図

壁の厚みは50~60cmであった。正面入口の外側には、左右とも4.5m×3mの大きさの門衛所のような作りのものが認められる。また、正面から奥に向かっては、1.1m幅の道が通じている。その奥には、この道をはさんで左右対称形にそれぞれ8ヶ所の壁龕を持つ細長い部屋が存在している。窓の大きさは高さが50cm、幅が40cmほどのものであった。

この建物がハーゲンのように王立の貯蔵所であるのか、あるいは宿泊所なのか、また何らかの祭祀場なのかを判断する材料は見当たらない。東京大学の調査団は、むしろ軍事的基地であると考えている¹³⁾。ただ、周辺の諸々の遺構を含めて、インカ期の倉庫を伴う宿泊所としてのタンボの機能を有していたことも事実であろう。

16世紀のクロニスタ、アコスタは、鮮魚がチャラからクスコの皇帝のもとへ2日ほどで届けられていた、と記している¹⁴⁾。海岸線にあるチャラから海拔4千数百mの峠を越えて、3400mのクスコまでその距離は約100レグア（16世紀の1レグアを6.4kmとすると約640km）であるが、チャスキと呼ばれる飛脚が昼夜をわかつざりレーしたと仮定して、時速は約

13.3kmとなる。タンボやチャスキに関しては別稿に譲るが¹⁵⁾、チャラのこの一群のタンボ遺構が、インカ期における海岸道路の、またクスコへの連絡路の、重要なポイントであったことは間違いなからう。

チャラのタンボを出たインカ道が、どの河谷を通過してクスコと結ばれていたのかを示す痕跡は、残念ながらこの付近では認められなかった。恐らく、いったんアティキパ（Atiquipa）へ向かうのではないかと考える。アティキパは比較的水に恵まれている小谷で、付近にはTamboという地名も残っている。そこから海岸線に沿って西北西へ約40km進むとヤウカ川（Rio Yauca）が、さらに13km進むとアカリ川（Rio Acari）がある。クスコへはこのどちらかの河谷に沿って遡上したのではないかと。筆者自身は未調査の地ではあるが、ハーゲンは1954年のセスナ機による調査飛行で、アカリ河谷にインカ道の痕跡を視認している¹⁶⁾。

V. 北部コスタ、サーニャ〜チカマ間のインカ道

南緯8度付近にあるペルー第4の都市トルヒーヨ

(Trujillo, 1981年7月国勢調査人口35万4557) から同6度付近のチクラヨ (Chiclayo) にかけては、北からサーニャ川 (Rio Zaña), ヘケテペケ川 (Rio Jequetepeque), チカマ川 (Rio Chicama) がそれぞれつくる扇状地もあいまって、かなり幅の広い海岸砂漠となっている。そのなかでもとりわけサーニャ川とヘケテペケ川の流域にはインカ道の遺存が顕著で、古くはコソックが“LIFE, LAND AND WATER IN ANCIENT PERU” の中で空中写真を用

いてその分析を試み¹⁷⁾, 近年ではヒースロップがオートバイでの踏査報告をなしている¹⁸⁾。筆者もまたこの地を訪れ、数個所で計測を行なう機会を持った。なかでもインカ帝国の陪都でもあったカハマルカ (Cajamarca) への道と交差するヘケテペケ川流域には、かなり鮮明な状態でインカ道が残存している (図11)。本章では、その付近におけるインカ道の諸形態について報告する。

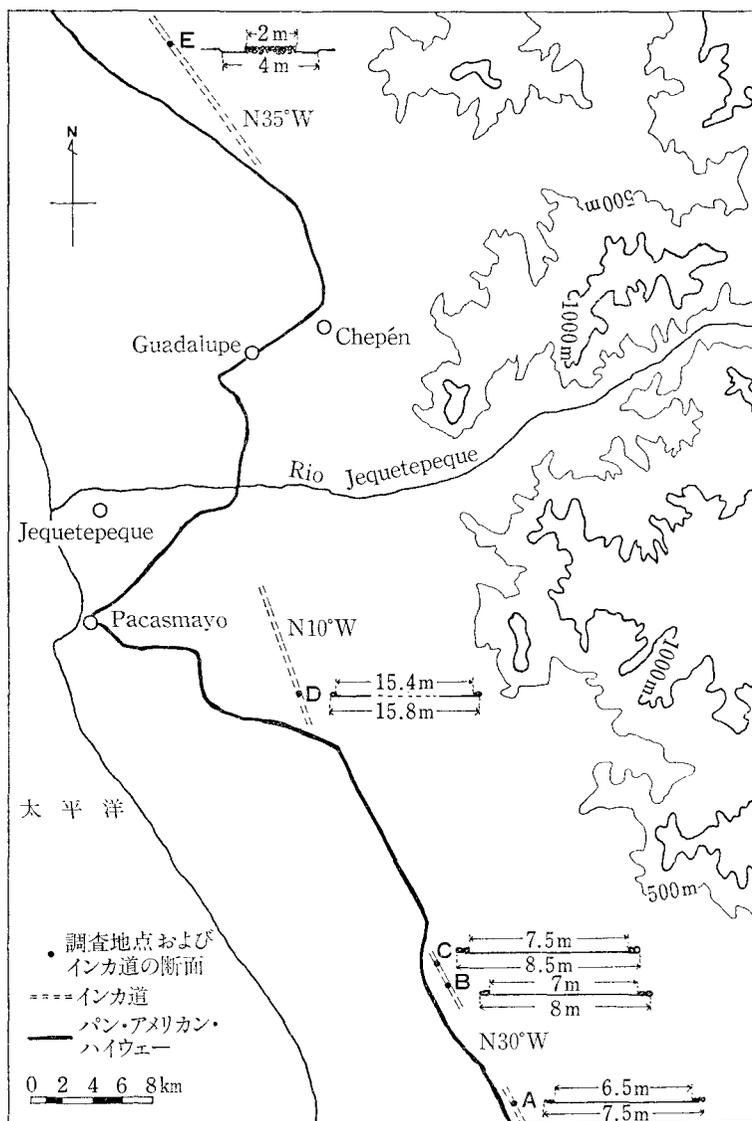


図11 北部コスタ, サルニャ〜チカマ間のインカ道とその断面

(1) 南緯7度40分付近のインカ道

リマの政庁からパン・アメリカン・ハイウエーを約620km北上したパイハン (Paijan) の集落の北方に、パン・アメリカン・ハイウエーの東をそれにほぼ並走してインカの道が12km前後にわたって残存している。図11のA点南方からC点の北までがそれに当たるが、A点では5cmから20cm大の小石を複数並べた幅50cmほどの路側帯を両側にもつ、内のが6m50cmのインカ道が、砂漠上を北北西方向に伸びていた。

C点は、パン・アメリカン・ハイウエーのリマから633km地点表示を東方の砂漠へほどなく乗り入れた位置に当たる。ここでは高さがほぼ25cm、20~35cm大の石が1~2列で50cm幅の路側帯をなす、全幅8m50cm、内り7m50cmのインカ道が、やはりN30°Wの直線道をなしていた。

C点南方のB点では、道の方位は変わらないものの、10cm~40cm大の石が1~3個で約50cm幅の路側

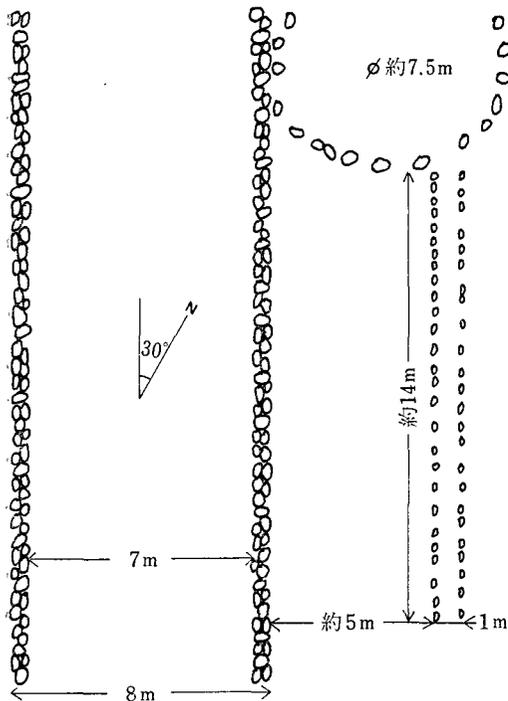


図12 図11B点付近のインカ道とストーンサークル

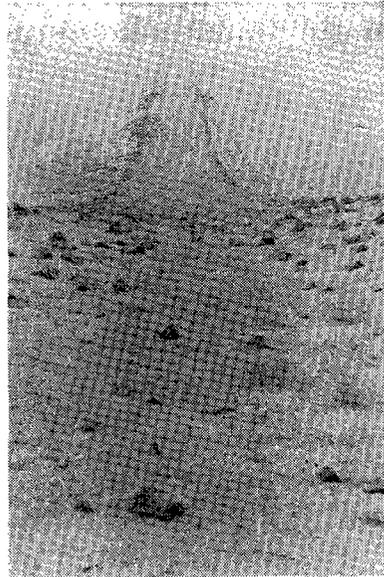


写真6 図12付近のインカ道

帯をなす、全幅8mの道が走っていた。ただ、この地点には道の東側に接して、直径が約7.5mのストーンサークルが、その一部を欠くものの明瞭な痕跡を残していた。図12がこれを示しているが、さらに道の東側5mほどのところに、長さ15~30cm、幅10~15cm、高さ10cmほどの小石が、1mの幅をもって、間隔はさほど密ではないが、インカ道と平行にストーンサークルから約14mほど伸びていた。これら一連の付属遺構は、おそらくチャスキと呼ばれた飛脚が滞留していたチャスキワシ (Chasqui-wasi) であろう。

(2) ヘケテベケ川流域のインカ道

リマの政庁からパン・アメリカン・ハイウエーを約650km北上したサン・ペドロ・デ・リョク (San Pedro de Lloc) の集落の東方の砂漠上に、(1)のA~C点とは異なる形態のインカ道が視認された。1982年から翌年にかけてのエル・ニーニョ現象による異常出水のためであろうが、かなり大きな礫が散在している。路側帯をなしていたであろう石もその間隔が疎で、D点においてインカ道そのものも明瞭

には確認したい状態であった。路側帯をなす石は10~20cm大のものが1列で、道路の内のは15m40cmほどであった。また、道の方角もN10°Wであり、この点も(1)の個所とは異なる。

このような形態で約10kmにわたって残存しているが、おそらくはヘケテペケ川河口のオアシスへと向かっていたのであろう。そして、ヘケテペケ河谷に沿ってカハマルカへ向かう道と接続したものと思われる。ただ、道幅もA~C点の倍ほどあり、(1)のべた道とこの道とが連続性を持つかどうかについては、断言できない。

(3) サーニャ川流域南部のインカ道

(2)の地点よりさらにパン・アメリカン・ハイウェイを約60km北上した地点の東方で、サーニャ川のつくった氾濫原の砂漠上に、(1)、(2)の地点とは異なる形態のインカ道が認められた。すなわち、2~3m幅の道路面には小石が敷き詰められ、これまでの置き石による路側帯にかえて、道路面から20cmほど深みのある1m幅の水路状のものが左右に設けられていた。II章で述べたコソックの第3のタイプとソトマヨールの Fig. 6のタイプとを折衷したような形態で、出水時でも通行を可能にしたものとなっている。

E点におけるインカ道の方角はN35°Wで、A~D点とくらべて道幅も大きく異なる。したがって、それらとこの付近の道とが連続性を持つとは思われない。むしろE点から道を南南東へ伸ばすとヘケテペケ川の狭隘部に繋がり、カハマルカから山岳部へヘケテペケ川に沿って海岸地帯へ抜け出てきた道が、北方のピウラ(Piura)へと向かう場合の通路に符合するものと思われる。

VI. おわりに

これまで、高原の道としてクスコ東方を、海岸地帯砂漠上の道として南部チャラ付近と北部のヘケテ

ペケ川流域を調査地点とした報告をなしてきた。これらの道は、筆者がこれまで調査をしたところを含めて総延長が2万5000kmといわれるインカの道のほんの一部に過ぎず、これだけをもってインカの道の特性を語ることはできない。だが一方で、わずかこれだけの道の中にもいくつもの道路形態が認められたわけで、このことは驚きであるとともに、それだけに異なる環境における豊富で広範囲な調査の必要性を痛感させる。また、調査報告の丹念な収集も必要であろう。

今報告においても、調査ならびに考察に不十分な点をいくつも感じている。その一つは、直線区間の道路が何に依拠しているのかという点である。自然地形の制約によるのか、周辺の水場との相関なのか、あるいはなんらかの人為によるのか、微地形の観察も含め、近隣のプレ・インカ期も含めた遺跡とのかかわりを考慮しながら、調査し考察する必要性を痛感する。

また、IV章においてはクスコ方面への、V章においてはカハマルカ方面への連絡部が、解明できないままであった。一般に海岸線に平行だとされている海岸部の道が、山岳部へ向かう河谷沿いの道と連続する時、どのような形態をとるのか、前述の観点も含めて考察する必要があるだろう。

その他、クロニカ分析を通しての文献史料による裏付けなど、まだまだ十二分に成しえなかった点も多いが、再び現地調査の機会を得た時の課題とした。

(関西学院高等部)

〔注〕

- 1) Hermann Schreiber著 関 楠生訳『道の文化史』岩波書店、1962。
- 2) 梅原隆治「インカ古道に関する一考察」論叢、22、1976。同「インカの古道」(藤岡謙二郎編集代表『講座考古地理学 3 歴史的都市』学生社、1985)、364~371頁。

- 3) Cieza de León, Pedro de : *CRONICA DEL PERU*, Sevilla, 1553. 邦訳には『シエサ・デ・レオン インカ帝国史』(大航海時代叢書Ⅱ—15, 岩波書店, 1979)がある。この個所の訳は増田義郎「古代帝国と道路網」(季刊民族学9, 1979, 55頁)を用いたが, 他の個所は Von Hagen, Victor Wolfg. による英訳書 “*THE INCAS of Pedro de Cieza de León*” (University of Oklahoma Press, 1959)を用いた筆者訳による。
- 4) Felipe Guaman Poma de Ayala [Waman Puma] : *EL PRIMER NUEVA CRONICA Y BUEN GOBIERNO*, Paris, 1613. なお筆者は John V. Murra y Rolena Adorno による復刻版 (Instituto de Estudios Peruanos, 1980)を用いた。
- 5) Rogger Ravines : *TECNOLOGIA ANDINA*, Instituto de Estudios Peruanos, 1978.
- 6) Paul Kosok : ‘El Transporte en el Peru’, 前掲5), pp. 615-625.
- 7) Sotomayor, Carlos Romero : ‘Caminos de Ayer y de Hoy’, 前掲注5), pp. 627-640.
- 8) 泉 靖一『インカ帝国』岩波書店, 1959, 126頁。アンリ・ファール著 小池佑二訳『インカ文明』白水社, 1977, 14~15頁。L. G. ルンブレラス著 増田義郎訳『アンデス文明——石器からインカ帝国まで——』岩波書店, 1977, 179, 231頁。
- 9) L. G. ルンブレラス, 前掲8), 173頁。なお原典は Luis G. Lumbreras : *THE PEOPLES AND CULTURES OF ANCIENT PERU*, The Smithsonian Institution Press, 1974, p. 162.
- 10) Schreiber, Katharina J. ‘Planned Architecture of Middle Horizon Peru’ *Doctoral Dissertation*, Anthropology Department, State University of New York, 1978, pp. 108-110.
- 11) John Hyslop : *THE INKA ROAD SYSTEM*, Academic Press, Inc., 1984, pp. 271-273.
- 12) Hagen, Victor Wolfg. Von : *HIGHWAY OF THE SUN—A Search for the Royal Road of the Incas—*, Plata Publishing Limited, 1975. なお初版本の邦訳には勝又茂幸訳『太陽の道——インカ王道の秘密——』(朋文堂, 1958)がある。
- 13) ANDES The Report of the University of Tokyo Scientific Expedition to the Andes in 1958, 美術出版社, 1960, 251頁。
- 14) Acosta, José de : *HISTORIA NATURAL Y MORAL DE LAS INDIAS*, Sevilla, 1590. 筆者は Barbara G. Beddall による復刻版 (Valencia, 1977)を用いた。また邦訳には『アコスタ 新大陸自然文化史』(大航海時代叢書Ⅳ, 岩波書店, 1966)がある。
- 15) 梅原隆治「インカ王道上のタンボとチャスキ」地域文化8, 1984, 53~67頁。同「インカ期アンデス地域の交通・通信」歴史地理学紀要28, 1986, 151~168頁。
- 16) 前掲12), pp. 208-220.
- 17) Kosok, Paul : *LIFE, LAND AND WATER IN ANCIENT PERU*, Long Island University Press, 1965, pp. 89-145.
- 18) John Hyslop : ‘Un Camino Prehistórico en la Costa Norte’ *BOLETIN DE LIMA*, 6, 1980, pp. 14-20.

〔付記〕

本稿は、歴史地理学会の第27回大会で「ペルー南部コスタのインカ道とタンボ」と題して、また同第28回大会で「インカ期アンデス地域の通信網」と題して口頭発表した内容の一部に、1985年夏の調査結果を加えたものである。数度の調査に際し御助力頂いた在ペルー天野博物館の阪根博事務局長をはじめ、館員の皆様に厚く御礼申し上げます。

末筆ながら、1988年3月をもって関西学院大学文学部を御退任された恩師の大島襄二先生に、拙稿を献呈させていただければ幸甚です。