

ペルーにおけるインカ道遺構の損壊に関する事例研究

梅原隆治

アンデス地域に約4万キロメートルにわたって張り巡らされたインカ道も、500年を越える歳月の間にかなり損耗してきた。かつてはいわゆるエル・ニーニョに伴う豪雨や地震災害が大きなダメージを与えてきたのであろうが、今では人口の急増と都市化の流れが、道やその付帯施設の遺構損壊の主たる背景となってきている。

本稿では、ペルーの首都リマ市北郊の2箇所、初回の調査時から30数年たったインカ道遺構の景観がどのように変容したかを捉える。その間に調査法も進化し、衛星画像が多用されるようになった。そこでまずはかつての調査報告を再点検し、正すべきは正し、景観変容の背景などの再考察を試みることにした。

キーワード：インカ道 景観変容 文化遺産 遺構損壊 衛星画像 グーグル・アース

はじめに

昨年の夏(2008年8月)に5度目のペルーでのフィールドワークを試みたが、これまでで最短の2週間しか日程が取れなかった。実動日数が限られた中で、34年前の1回目のフィールドを再訪したことは、ある種の必然であったのかもしれない。

その一つが図1のX地点である。1974年の7月、ペルーの首都リマ(Lima)市にある天野博物館(Fundación Museo Amano)の天野芳太郎¹⁾館長の案内で、リマの北郊約35kmにある保養都市アンコン(Ancón)の北東の砂漠に、二筋の並走するインカ道を見た。驚きカメラを構える筆者を、天野氏は並走していたかに見えたそれらの道がX字型に交差している所へ案内された。その北には二重の同心円の石組み遺構も存在していた。このときの驚嘆と感動が、筆者のインカ道研究のスタートになった。だが2006年8月に32年ぶりに訪れてみると、二重の同心円の内側は完全に砂に没し、西方にはバリアダス(barriadas, スラム)が発生していた²⁾。2008年8月にも再々訪したが、立派なインカ道とストーン・サークルの遺構が、間近に迫ってきたバリアダスに飲み込まれようとしていた。

もう一つの箇所が図1のY地点である。1974年7月の同じ日、そこでは自分の背丈よりも高いアドベ(adobe、日干し煉瓦)の側壁で両側が囲われたインカ道に驚嘆したものである。リマ市の西に隣接するカヤオ(Callao)の北、リマ国際空港(Aeropuerto Internacional 'Jorge Chávez')からも程近い所に所在するが、34年ぶりに訪れてみると、片側の壁は完全に無くなり、農地だった所にできた工場の真新しい壁に取って代わられていた。

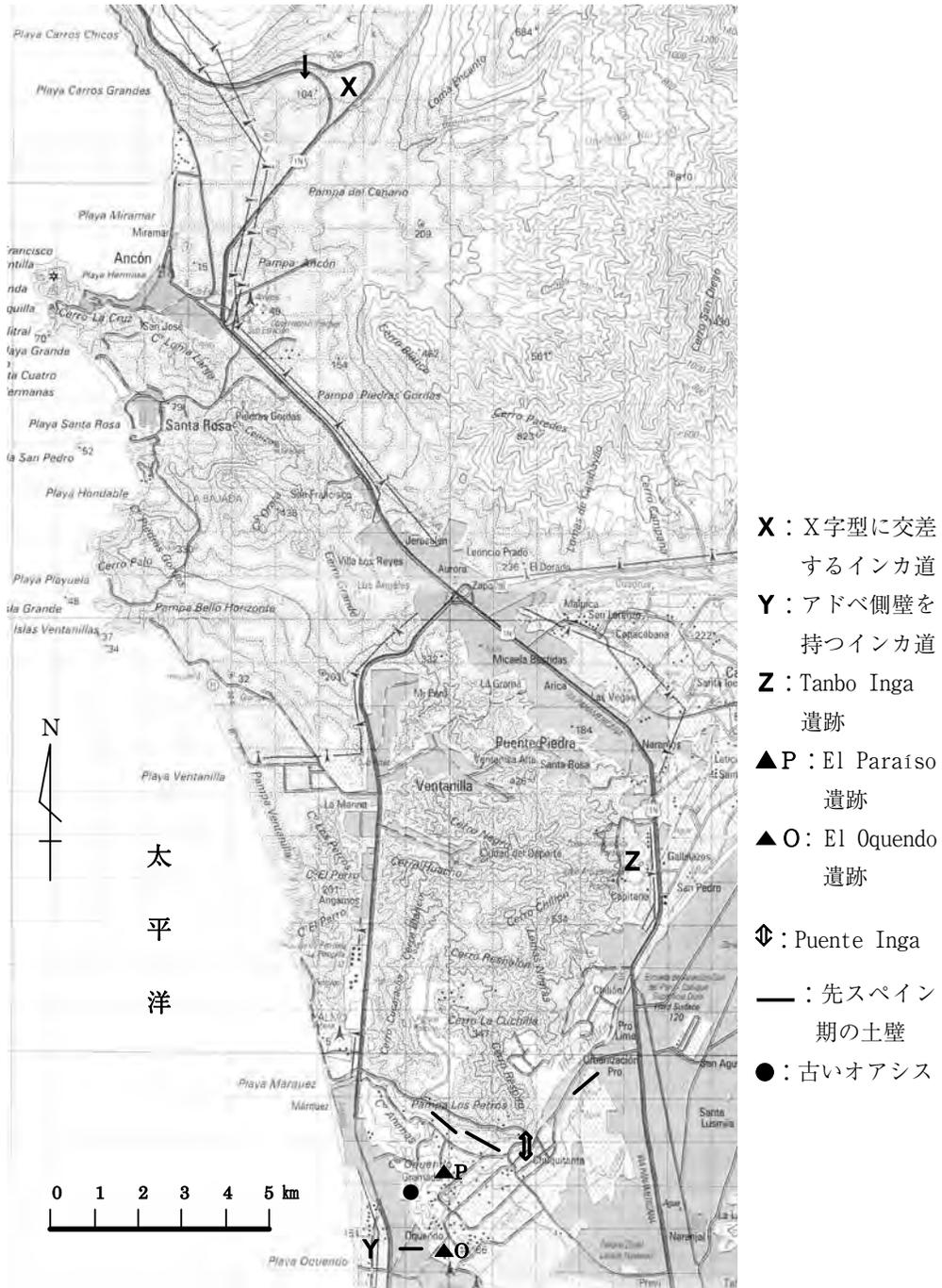


図1 本稿対象地域概念図 (1986年改測の10万分の1 CHANCAYより作成)

かつてのこれらインカ道の遺構は、今日まで筆者の研究対象をインカやローマの古代道路に

釘付けにしてきたのだが、今ではなんとも情けない姿をさらしている。このような景観変容は、30数年の年月を経た名も無き遺構にとっては何も珍しいことでないのかもしれない。だが、かの地でそれを研究対象としてきたからこそ、感慨にふけるだけではなく、記録に残し、再考を試みるべきだと思うようになった。

この間に大きく変わったことがある。それはGPS (Global Positioning System、全地球測位システム) の普及と衛星画像の活用である。筆者も数年前から調査時に簡易GPSを携帯するようにしているが、おかげで遺構の所在地の確定精度が飛躍的に高まった。また衛星画像の検索も、よりのやすくなった。ただ本稿対象のX地点付近は、砂漠気候にもかかわらず濃い霧が立ち込める場所に近接しており、これまで複数の衛星画像を発注しようとしたがいずれもcloud や bad, obscure との注記があり、入手を断念してきた。昨今無償提供で普及してきたグーグル・アース上でも同様で、いつも厚い雲に覆われていた。ところが昨秋、念のためグーグル・アースを開けてみると、なんと雲のかかっている画像が貼り付けられていたのである。本稿では、こういった研究手法の変化を踏まえ、過去の筆者の論考を顧みて再点検し、正すべきは正し、補足すべきは補い、さらに新たな考察を試みる。

I アンコン近郊のインカ道とストーン・サークル状遺構の損壊状況

1 過去の報告の修正

さて、アンコン北東郊のX字型に交差するインカ道とその近傍のストーン・サークルについては、これまでにしばしば同一の簡易測量図を用いて紹介してきた³⁾。図2がそれであるが、故天野芳太郎氏に導かれて現地を訪れた1974年当時を持ち合わせていたものは、クリノメーターと巻尺、折り尺程度であった。また地形図も、陸軍参謀本部製の10万分の1で精一杯であった。したがって図2レベルで納得しつつ、稿を重ねていった次第である。

だが時代が進むにつれて、この種の研究に空中写真や衛星画像までもが活用されるようになって来た。筆者も不得手ながらもそれらを用いた考察を進めて来たし⁴⁾、昨今は調査に簡易GPSも持参している。ただこのアンコン周辺に限っては、ペルーのコスタ (海岸砂漠) 地帯の中でも非常に濃い霧の発生する地域の南辺にあたり、入手可能な空中写真や衛星画像も「cloud」マークが入っており、購入を控えてきた。グーグル・アースが普及するようになり勇んで見たものの、やはり厚い雲に覆われていた。ところが2008年夏の調査から帰った際に念のためにグーグル・アースを開けてみると、なんと雲の切れ間の画像 (2003年4月16日撮影) が貼り付けられていたのである。この少し北は雲に覆われているので、大変貴重な画像である。図2に該当するところへズームインし、読み取れるインカ道にラインを入れたものが図3である。この図をもとに、まずは過去の記述を補訂する。

まず図2と3の位置を「リマの北方約40kmにある保養都市アンコンの北東約6km付近」(梅原隆治、注3) d. pp.166-167) とのみ記していたが、X字型に交差する道の中心座標は南緯11度43分55.50秒、西経77度07分53.10秒で、真東の北行パン・アメリカン・ハイウェイとの水平距離はほぼ110mである。その中心点から真北へ124mの所に二重の同心円構造のストー

ン・サークル状の遺構があるとしていたが、そのストーン・サークルの中心は南緯 11 度 43 分 51.47 秒、西経 77 度 07 分 52.94 秒で、やや東より、130m離れたところに位置する。交差する 2 本の道路がなす角も北から東西へそれぞれ 10 度偏した 20 度としてきたが、北東へ伸びる道は N13° E、北西へ伸びる道は N5° W の傾きを見せ、両者の間は 18 度開いていることになる。したがってストーン・サークルの中心から東の道への水平距離は約 24m、西の道へは約 19m 離れていることになり、「2 本のインカの道が南北とも 20 度の開きで X 字型に交叉している。その交点から北へ 124m の所で両者の道から等距離の場所に位置している。」という記述も上述のように訂正しておきたい。ちなみに北東走る道の幅員は芯間で 6~7m、北西走る道のそれは 4~5m であった。また北東走る道は、パン・アメリカン・ハイウエーを北へ越えて、約 200 m にわたってその痕跡を残し、消失している。一方その道の南西方向では、南緯 11 度 44 分 38.58 秒、西経 77 度 08 分 06.62 秒 から南緯 11 度 44 分 54.97 秒、西経 77 度 08 分 12.87 秒 にかけての約 550m の区間に、グーグル・アース上で道の痕跡が確認できる。

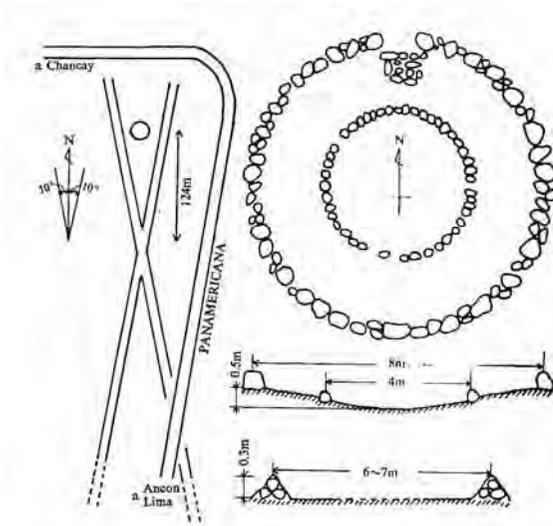


図2 アンコン近郊のインカ道とストーン・サークル

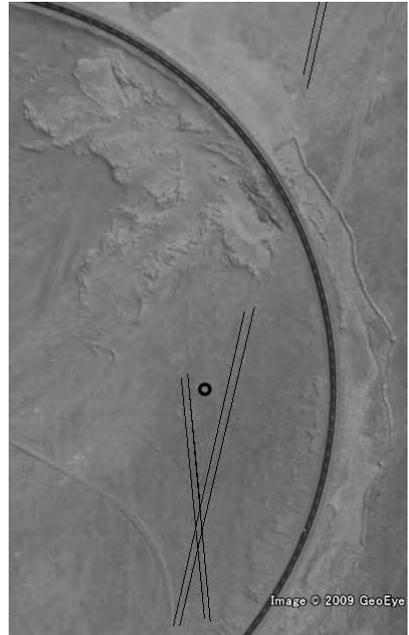


図3 図2のグーグル・アース対応図

2 ストーン・サークル状遺構の現況

過去に、X字型交差点の真北 124m の所に、40~70 cm ほどの比較的大きな石で縁取られた直径約 8m の外円と、それよりほぼ 50 cm 低い所に 20~30 cm ほどの石で縁取られた直径約 4m の内縁で構成され、外円の真北部約 1m には石が組まれていないストーン・サークル状の遺構がある、と述べてきた(梅原隆治、注 3) a. pp.10-13、c. pp.367-368、d. pp.166-167) が、図 4 が示すように、30 年の歳月を経て、その内円はすっかり砂に埋没していた。その一方でインカ道そのものの痕跡は、さほど見劣りすることなく視認できた(図 5)。風による砂の移動は窪み

への埋設作用に端的に現れたといえよう。



図4 左から1974年7月7日、2006年8月19日、2008年8月17日撮影のストーン・サークル

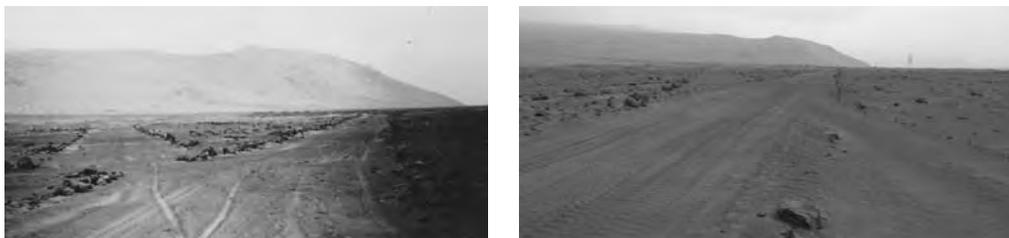


図5 ストーン・サークル付近のインカ道 (左1974年7月7日、右2008年8月17日撮影)

だが、このような自然条件による遺構の変容よりもっと恐ろしい人為による物理的破壊が、目前に迫っている。アンコンの北郊で、リマから北へ向かう2車線のパン・アメリカン・ハイウェイが、リマ方向へ南行する同じく2車線のそれから大きく東(右手)側へふくらんで離れている箇所がある。そのふくらみの中に先述のX字型に交差するインカ道やストーン・サークル状の遺構があるのだが、その南行車線の西側に、大規模なバリアードスが産声を上げているのである。図6は2008年8月17日に図1の↓印の方向に撮影したものをグーグル・アースに貼り付けたものであるが、2003年4月16日の日付のあるグーグル・アースに街区の区画線がくっきりと読み取れることから、その後の5年にここまで集住してきたものと思われる。リマをとりまくバリアードスについては別稿⁵⁾に譲るが、2005年に出ている地区別ガイドブック(“LIMA x4 Guia Distrital de Lima Metropolitana 3a Edición 2005”)にも2008年に購入した2万5千分の一リマ地図集成(IGN)にもこの地の区画や地名は未記載であった。この景観が南行車線を東へ越えてくる日も、そう遠くないかもしれない。そうなれば直線道路痕跡がそのまま街路に使われればまだましで、何らかの区画線に使われるか、はたまた単に石材として転用されるだけかもしれない。風やエル・ニーニョ(El Niño)による降水での改変よりもかなり速いペースで、インカ道の遺構は消滅してしまうであろう。本稿がそうなる前の最後の記録にならないように祈るのみである。

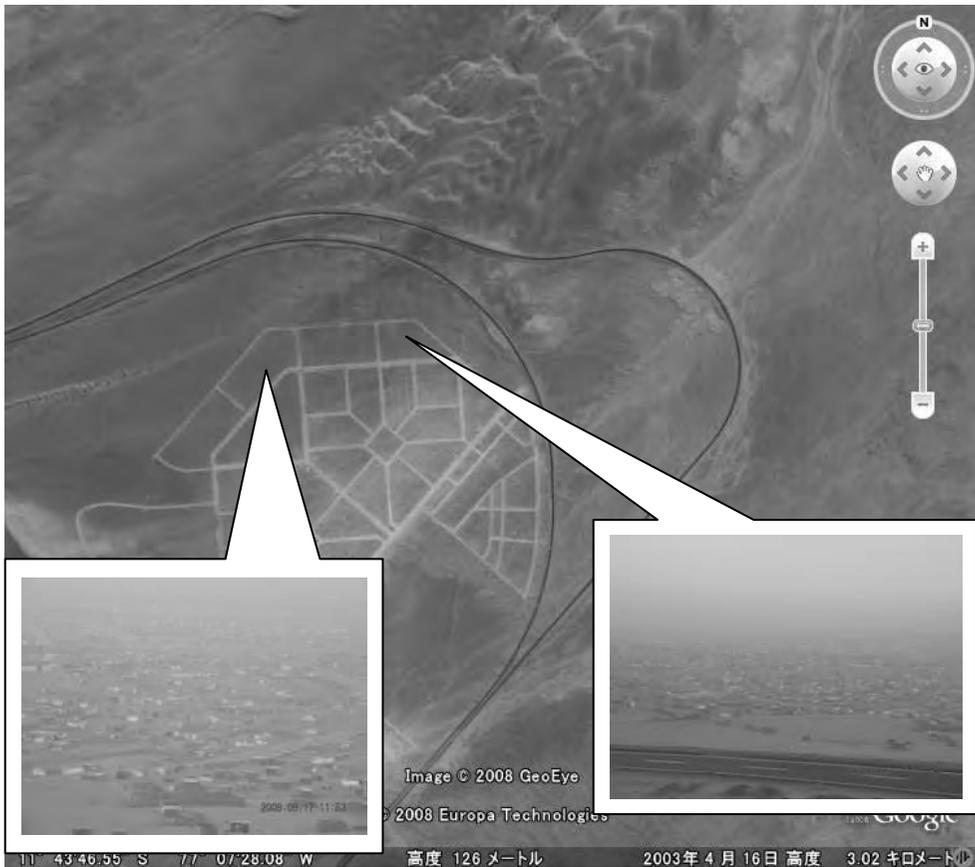


図6 グーグル・アース (2003年4月16日版) の捉えた砂漠上の街区割線と2008年8月17日筆者撮影の若いバリアーダス (チャイのロマス [Lomas, 霧雨による緑地帯] に近く濃霧の多発地帯で、この衛星画像のすぐ西と北は厚い雲に覆われており、筆者撮影の写真も霧にかすんでいる。)

II チヨン川河口南方のアドベ側壁を持つインカ道の損壊状況

1 過去の報告内容の概要と補足

かつて筆者は、図1の概念図で示すY地点に残るアドベ製の壁で両側を限られたインカ道を、図7のいくつかをまじえながら、次のように紹介した。すなわち、

首都リマの北郊に、アドベ造りのインカ古道の遺構が認められた。それは南北に70~80mほど伸びていたが、両先端は宅地化・工場化が進んでおり、見る影もなく破壊しつくされている。現存部も宅地や耕地間の通路として利用され、各所で寸断されている。道路のアドベの両側壁は高さが3m以上と推定され、両側に崩れ去っているために、道路の内り、外の

りとも正確な幅員をつかむことはできない。実測は第2図の如くであるが、壁の幅は2m以上、道幅(内のみ)そのものは10m前後と思われる。この地点は海岸部からほど近い所であり、これほどの厚みと高さを有する側壁の意義は、おそらく軍隊の員数や兵器、そしてそれらの移動を海上から、また陸上からも隠すためと考えられる。(梅原隆治、注3) a. pp.9-13)

第212図、第213図は、筆者がリマの北郊で認めたアドベ造りのインカ古道の遺構である。南北70~80mにわたって残存していたが、アドベ製の両側壁は高さが3m以上と推定され、壁の幅は2m以上、道幅(内のみ)は10m前後あった。これほどの高さ、厚みを有する側壁の意義は、おそらく軍隊の員数や兵器、そしてそれらの移動を、海上からまた陸上からも隠すためと考えられる。(梅原隆治、注3) c. pp.367-368)

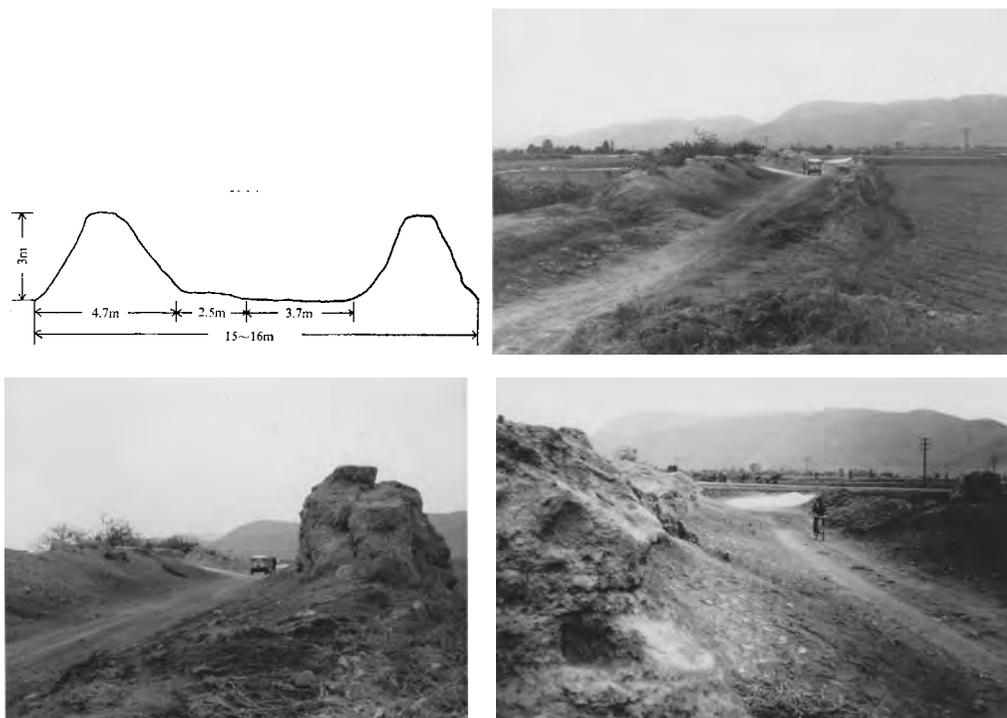


図7 1974年7月7日調査時の両側にアドベ側壁を持つインカ道の実測図と景観

上述の記録はいずれも1974年7月7日の調査にもとづいているが、2008年8月17日に同地を再訪した際、持参していた簡易GPSで計測した遺構中心付近の座標は南緯11度57分55.9秒、西経77度07分40.6秒であった。帰国後グーグル・アースで同地を検索した画像(2006年2月12日撮影)が図8である。その中央付近をN20°Eの傾きで約175m伸びている道がそれに当たるが、その中に貼り付けた2008年筆者撮影の写真からわかるように、北西側の壁はすでに無くなり、新たにできた工場の塀に取って代わられている。また南東側の側壁も、かなり低くなっているのが確認できる。このまま推移すれば、インカ期の道であったことすら忘れ去られてしまい、研究者ですら見落としてしまうことになるのではないかと心配である。



図8 リマ北郊のアドベ側壁を持つインカ道の遺構

(2006年2月12日撮影のグーグル・アース画像に2008年8月17日筆者撮影の写真を貼り付けて作成。)

2 チヨン川 (Rio Chillón) 河口付近の先スペイン期の諸遺跡とインカ道遺構との関係

チヨン川左岸の河口付近、とくにアニマスの丘 (Cerro Animas, 134m) とオケンドの丘 (Cerro Oquendo, 151.33m) 周辺には、図9に示したように数多くの先スペイン期の遺跡や遺構が散在する。そしてそれらの大半は、図7や8で示したインカ道遺構と同様のアドベ製である。さらにサンチアゴ・アグルト・カルボによる“LIMA PREHISPANICA”⁶⁾から転載した図10が示すように、土壁の遺構も広範囲に分布している。これらの遺跡や遺構が海岸砂漠地帯に立地していることを考えれば、それらの間にたとえ大きな時間的開きがあろうとも、アドベに依存した構築物が主体であった地域だと言えよう。

さて、N20°Eで伸びるインカ道が103号線 (Av. Nestor Gambetta) と交わるあたりからN30°E方向へ約1kmのところ、現在も南東方向へ水路が延びるリマにとっての貴重な水源、オアシスがある。インカ道がそのオアシスを目指し、そののち丘の麓を北へと向かったとも考えられるし、丘を東に越えたところにあるエル・パライソ (El Paraíso) の神殿 (templo) やワ

カ (huaca, 墓などの神聖な建築遺構) の方向へ向かったとも考えられる。



図9 Y付近 (Cerro Animas, Cerro Oquendo 周辺) の遺跡・遺構分布図 (グーグル・アースより作成)

エル・パライソ、別名チュキタンタは、ルンブレラスの『アンデス文明』によれば、古期 (5000-1300B.C.) 上層のガビオタ相 (1900-1700B.C.) を代表する中部海岸の祭祀センターとされる。それは50~60haを占める巨大な建物複合で、明らかに公共用目的のために使われた構内と密着した家々を持っている。建造物は粘土の中に埋め込まれた粗石で作られ、壁は粘土の表装をほどこしたものが多く、その上に簡単な文様を持つ建物もあるという⁷⁾。さらに『岩波アメリカ大陸古代文明事典』には、11のマウンドが確認されており、魚介類や海獣の遺存体が出土するほか、綿・ヒョウタン・マメ類・果実のグァバやルクマなども出土し、祭祀ばかりでなくさまざまな経済活動の痕跡が認められる、と記載されている。遺跡の年代も、前2500~前1800年頃と考えられる、としている⁸⁾。また関雄二は、海産資源に依存した定住村落が成立し、祭祀建造物を建設するほどまで成熟した社会も出現したが、同時に河川流域には農業に依存する集団が成長してきた、と考えている⁹⁾。いずれにしてもこのセロ・アニマス周辺、とりわけ

東背面には、これだけの土木事業をなすうの中・大規模な人間集団が、漁労や農耕に従事しながら、かなり古くから集住していたものと思われる。

一方、インカ道（Y点）のほぼ真東 500mほどのところに位置するオケンド（Oquendo）は、砂漠地帯に岩床が露出した地点で、野外の石器造りの場所であったと考えられており、かなり優れた石器遺物が出土している。このオケンド複合は、10000-9000B.C.に位置づけられているという¹⁰。そのオケンド遺跡へのアプローチには、ほぼ東西に約 360m伸びる両側にアドベ製の壁を持つ道の遺構を、断続的に確認することができる。

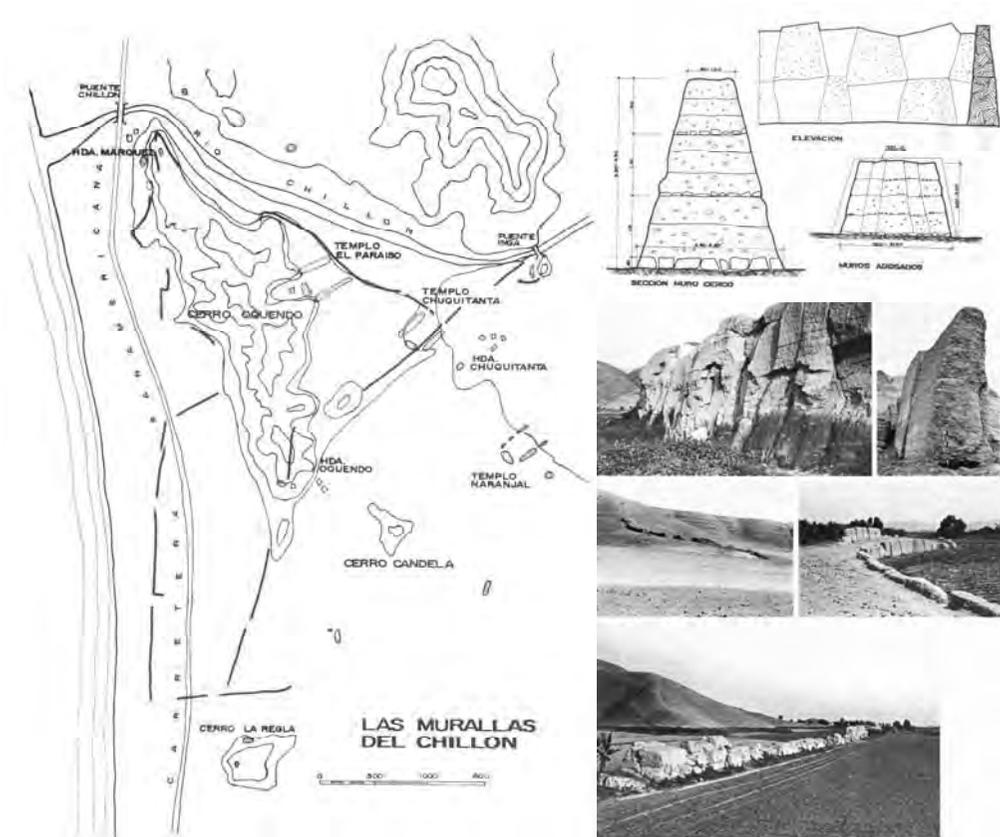


図 10 チヨン川左岸下流域の土壁分布と断面図および景観（注 6）、pp.136-139）

さらに図 10 で土壁の分布を良くみると、それらがチヨン川の氾濫からの防壁というより、むしろチヨン川左岸の中・下流域の生産空間を人為から守るために築かれたもの、と見る方が自然に思える。もちろんエル・パライス遺跡の周辺にあっては、神聖なワカの権威付けや防壁の機能を第一義的に考えるべきであろう。

Y点から北東へ延びるインカ道は、二つの丘の南裾を迂回するか両者の鞍部を越えて、エル・パライス遺跡方向へ抜けたものと思う。インカ期にこの遺跡がどのような景観であったかを定

かに出来ないが、少なくともチヨン川左岸にはほぼ併走する土壁は明瞭に残っていた(図11は図1の Puente Inga 北東のプロ丘に残る先スペイン期の土壁[グーグル・アース])であろう。インカの道は、その南方を、チヨン川の狭隘部を目指して北東走したのではなかろうか。そして、今日まで‘Puente Inga (インカの橋)’の字名を残す地点でチヨン川を渡河し、その後は右岸を川筋に沿って北東走し、チヨン丘(Cerro Chillón, 534m)東の傾斜変換線に沿って現パン・アメリカン・ハイウェイの西をほぼ併走して北上し、図1のZ地点のタンボ・インガ(Tambo Inga、図12)に至った、と考えたい。



図11 Murro Prehispánico Cerro Pro 図12 タンボ・インガ(左:グーグル・アース、右:注6)、p.165)

カルボによれば、タンボ・インガは南東から北西に長く曲線的に伸びるかたちで積み上げられていっている。滴を落としたような形で西側に補遺があり、東の大きいほうは幅が70m、長さ320m、高さは7mで、西側はそれぞれ35m、120m、5mである。遺構から判断して、どちらかといえばより大きな高台の上で中央行政は展開し、小さい方が生活空間であった。基本構造物は高台の上層に展開していた。また、この小山の最下層に防壁が取り囲んでいたと思われる痕跡があるが、それはこの施設へのアクセスを管理し安全を保つためであったと考えられる¹¹⁾。またルンブレラスは、インカが海岸砂漠地帯へ押し寄せた際に、多くの神聖な建物がクスコ人によって改築され、以前よりずっと効果的な行政・宗教の支配の座に変えていかれ、計画的な地域社会も作られた、としているが、そのリマック川(Rio Rimac)流域の好例として、リマ北方のこのタンボ・インガをあげている¹²⁾。

インカ期の道はここからさらに北へと延び、プエンテ・ピエドラ(Puente Piedra, 石橋)地区を北西走し、アンコンの東郊から北行して図1のX地点へ向かったと考えたい。

むすびにかえて

ペルーには、マチュピチュ遺跡やナスカの地上絵といった世界的に名の知られている世界遺産がある。それらの遺構の損壊や景観破壊に対しては、世界の耳目はもちろんのこと、貧しい途上国のペルー国民も、歴史や文化への教養に乏しい地元住民でさえ、大変敏感であるといえる。これは、先人が築き残してくれた文化遺産が、世界中から観光客を呼び寄せ、ドルを落としてくれる対象であるからに他ならない。だからこそ、持続性のあるツーリズムが模索されたりもする¹³⁾。

一方で、名も無く観光化もされていない無数の遺跡・遺構では、盗掘があとを絶たない。彼

ら地元住民には、先人が築いた文化遺産と共生しているという思いは無い。否、あるとすれば、先進国の金持ちマニアが所望するお宝と共存しているという思いであろうか。したがって、建造物は無残に破壊され、穴が開けられ、構築材や遺物も、彼らの建材や家庭用品に流用されたりもしている¹⁴⁾。このような事例は、ローマ帝国の版図であった中世の地中海世界でも見られる¹⁵⁾。やはり貧困からの脱却、教育の普及、およびその水準の向上が不可欠ということであろう。

本稿で筆者が対象としたインカ道の遺構は、まさにそうした典型的な事例なのかもしれない。インカ道そのものが優れた文化遺産であることは間違いなく、ペルーでも地に着いた調査に基づく報告が漸次なされ始めてきている¹⁶⁾。マチュピチュへ続くインカ道は、世界中から訪れるトレッキングツアーの観光客で賑わっていてもいる。だが注目を集め、保存や損壊について云々されるのは、4万kmとも言われる全体のほんの一部に過ぎない。エル・ニーニョによる豪雨での流出や地震による崩壊といった自然災害だけではなく、インカ道が文化遺産であるという認識を持ち合わせていない人々による悪意の無い損壊が目立って増えているように思える。

歴史的・文化的に具体的な価値を持つ道が文化遺産であることは、ヨーロッパをはじめとする先進国では自明のことである。一般人のアクセスを容易にすることにも積極的で、近過去では2004年7月に日本の熊野古道(「紀伊山地の霊場と参詣道」)がユネスコの世界遺産に登録されている。ヨーロッパではCOE(Council of Europe, 欧州会議)が「ヨーロッパ文化の道」を選定し、選定された道に関する研究、教育、展覧会、放送、出版、修復保存などの活動が行われてきた。1992年までに選定されたのは、巡礼の道(サンチアゴ・デ・コンポステーラを中心に)、農家の道(各国各地方の農家)、絹の道(ヨーロッパ各地の養蚕と絹製造)、バロックの道(建築・美術・音楽)、修道院の道(とくにシトー派修道院)、モーツァルトの道、ハンザ同盟都市の道、ヴァイキングの道、ケルトの道、庭園と公園の道、であった。その後、文化遺産保存状況のきわめて悪く、東欧諸国が加わってきたため、文化の道についてのCOE活動の重点は、それら諸国への技術的、人的、財政的援助に向けられていっているという¹⁷⁾。

もし新大陸で同じような選定作業が行われるとしたら、アンデス地域に張り巡らされたインカ道は、間違いなく選ばれるであろう。だが、そのときまで命脈を保っているインカ道の遺構はどれほどあるのか、大いに懸念される。修復の追いつかない損壊や消滅が今以上に進まないことを切に祈る。筆者が文化財や文化遺産の定義を論じたり、その保存や修復にかかわったりすることは、門外漢でもあり、身に余る。本稿は、筆者がかかわった小さな事例で一石を投じたに過ぎないが、これからは「文化遺産の保存やそれらとの共生」といった観点も踏まえて、調査・研究に励んで行きたいと思う。

[注]

- 1) 天野芳太郎氏は1898(明治31)年に秋田県で生まれた実業家、考古学者である。1929年にパナマで輸入商店を開業し成功するが、日米開戦に伴いアメリカの強制収容所へ送られ、1942年に日本へ送還される。戦後の1951年に再びペルーへ渡り、事業の傍ら考古学の研究と遺物の収集を行い、1964年にリマ市ミラフローレス区に天野博物館をつくった。特にチャンカイ文化の紹介と遺物の収集において高

- い評価を得ている。また博物館を内外の様々な分野の研究者に開放し、便益を与えてこられた。筆者も1974年の最初の渡秘以来毎回お世話になっているが、留学時の1982（昭和57）年10月には永のお見送りをする場に居合わせるようになった。
- 2) 梅原隆治「31 ペルーにおける遺跡の盗掘・破壊と共存」「32 リマにおける肥大化するスラム（プエブロ・ホーベン）」、漆原和子・藤塚吉浩・松山洋・大西宏治編『図説 世界の地域問題』、ナカニシヤ出版、2007、pp.62-65。
 - 3) 梅原隆治 a.「インカ古道に関する一考察」、関西学院高等部論叢 22、1976、pp.1-18。
 b.「インカ王道上のタンボとチャスキ」、地域文化 8、1984、pp.53-67。
 c.「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、pp.364-374。
 d.「インカ期アンデス地域の交通・通信」、歴史地理学紀要 28、1986、pp.151-168。
 e.「ペルーにおけるインカ道の諸形態」、歴史地理学 141、1988、pp.1-16。
 f.「ヒースロップの研究にみるインカ道路傍の諸遺構～インカ期アンデス地域の交通・通信、再考～」、四天王寺国際仏教大学紀要 37、2004、pp.175-188。
 - 4) 梅原隆治「ペルー海岸砂漠地帯に見る鋸歯状インカ道の分布と性格～北部ヘケテベケ川下流域を中心に～」、四天王寺国際仏教大学紀要 41、2006、pp.275-290。
 - 5) 梅原隆治「リマにおけるバリアーダス（非合法街区）の変容」、四天王寺国際仏教大学紀要 45、2008、pp.79-99。
 - 6) Santiago Agurto Calvo, “LIMA PREHISPANICA”, Municipalidad de Lima, 1984。
 - 7) L.G. ルンブレラス著、増田義郎訳、『アンデス文明—石期からインカ帝国まで—』岩波書店、1977、p.49, p.58。
 - 8) 関雄二・青木和夫編著、『岩波 アメリカ大陸古代文明事典』岩波書店、2005、p.142。
 - 9) 関雄二『アンデスの考古学』同成社、1997、pp.51-53。
 - 10) ルンブレラス、前掲注7)、pp.29-30。
 - 11) Santiago Agurto Calvo、前掲注6)、pp.161-163。
 - 12) ルンブレラス、前掲注7)、p.240。
 - 13) 梅原隆治「遺跡保存と地域振興—アンデス地域とイペリア半島の古代遺跡を事例に一」、浮田典良編『地域文化を生きる』大明堂、1997、pp.201-225。
 - 14) 梅原隆治、前掲注2)。
 - 15) ローマン・ロードのマイルストーン（里程標）が後世に流用された事例やローマン・タウンのコロッセオ（闘技場）に人々が定住していた事例は、藤原武『ローマの道の物語』原書房、1985、やヘルマン・シュライバー著、関楠生訳『古代ローマへの道』河出書房新社、1989、に見ることができる。
 - 16) Ricardo Espinosa Reyes 監修、“La Gran Ruta Inca -El Capaq Ñan-”, Petróleos del Perú, Lima, 2002。エクアドル・ペルー・ボリビアの研究者が参加してチームを作り調査をし、この大著以外に随時報告書を出しているが、今のところ高原の道（山岳部）が中心である。
 - 17) 河野靖『文化遺産の保存と国際協力』風響社、1995、pp.111-112。

