



Title	道の考古学
Author(s)	小杉, 康
Citation	北海道大学考古学研究室研究紀要, 2, 1-24
Issue Date	2022-12-06
DOI	https://doi.org/10.14943/105605
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/87932
Type	departmental bulletin paper
File Information	01_2_kosugi_P01_P24.pdf



道の考古学

小杉 康

要旨:本稿は人類にとっての道とはいかなる存在かを、人類史の観点から考察した論考である。最初に、ラエトリ(タンザニア)で発見された 360 万年前の足跡化石を取り上げ、それが道であるか否かを問う。次に、古代国家の維持のために登場した七道駅路を取り上げ、その成立から現代の高速道路にいたるまでの道に関する問題群を考察する。さらに、七道駅路が成立する以前の道に関する問題群を整理して、道が人類の定住生活の開始と密接にかかわりあいながら成立したことを論じる。人類史における道の展開過程を、以下のように成立に至るまでの前史 3 段階、成立以降の 3 段階として提示する。

前史第 1 段階: 個体移動

前史第 2 段階: 陸上進出

前史第 3 段階: 踏み分け道

「道」の人類史第 1 段階: 人類は定住生活を開始することによって「道」を成立させる。

「道」の人類史第 2 段階: 通行の便(歩き易さ)と安全性とを確保するために、意図的に「道」の一部を、集団の共同作業で整備・補修する(道普請)。

「道」の人類史第 3 段階: 国家的な統一機構としての「道」の出現。

最後に、人類は「道」を発明(発見)したことによって、道に関連する言葉を多く使用するようになるが、それは単に道の比喩的な表現にとどまらず、そのような表現をすることによって、新たな思考の領域を生みだしている可能性を指摘する。

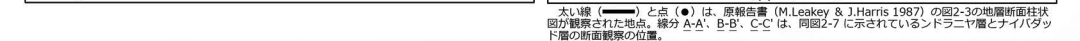
はじめに

今日一日、道とかかわりなく暮らせた人はいるだろうか。一日中家にこもっていたとうそぶくあなた、さきほど食べたマドレーヌが何本の道を、何キロの道のりを経て、その口にとどいたことか。考古学者であり作家でもあった藤森栄一がのこした詩「かもしかみち」、その中のことばにどれほど多くの若き考古学徒がこころ躍らせはげまされたことか。そこで示されたものは、実際のけもの道であり、象徴的な人生という道であったり。このように多様なかたちで私たちの生活、生存に欠くべからざる「みち」であるが、それが考古資料である遺構として、あるいは遺跡としてあらわれてくることは、それほど多くない、むしろまれである。それはなぜか。

道に関する著作としてはドイツのヘルマン・シュライバーの『道の文化史』(関楠生訳、1962 年刊、岩波書店)がつとに著名である。原題は‘*Sinfonie der Strasse*’ (道のシンフォニー)であり、訳書には訳者か出版社の配慮あるいは思惑でその名残として副題に「一つの交響曲」が付されている。原著には‘*der Mensch und seine Wege von den Karawanenpfaden bis zum Super-Highway*’ (人と道—キャラバン(の道)からスーパーハイウェイまでの道—)といった副題があり、むしろ直截に同書の内容を示している。道について語ることがまだほかにもあるの

ラエトリの足跡化石 ラエトリ(Laetoli)は、タンザニア北部のアルーシャ(Arusha)州のンゴロンゴロ(Ngorongoro)保全地域内、エヤシ湖(L. Eyasi)にほど近く、オールドバイ峡谷(G. Oldouvai)から南へ約 40km に位置している。1976 年から 78 年にかけて、メアリー・リーキー(M. Leakey)らの調査チームによって、約 360 万年前の鮮新世の地層から初期人類の足跡化石が発見されたところである。

フットプリント凝灰岩は、乾季の終わり近くから雨季にかけての、数週間ほどの短い期間に堆積したものである。火山灰の降下後、雨により適度な水分を含んでコンクリート状になった火山灰堆積の表面に、人類や他の動物の足跡、また雨紋(雨滴の痕跡)などが残されて固化し、その後あまり時間をおかずに^準次に降下した火山灰に覆われ、埋没したと考えられている(火山灰が固化して、足跡が化石化するプロセスの詳細は原報告書 36~37 頁参照)。約 70 個の人類の足跡化石の内訳は 3 人分(G-1、G-2、G-3)の足跡列(歩行痕跡)からなり、



2

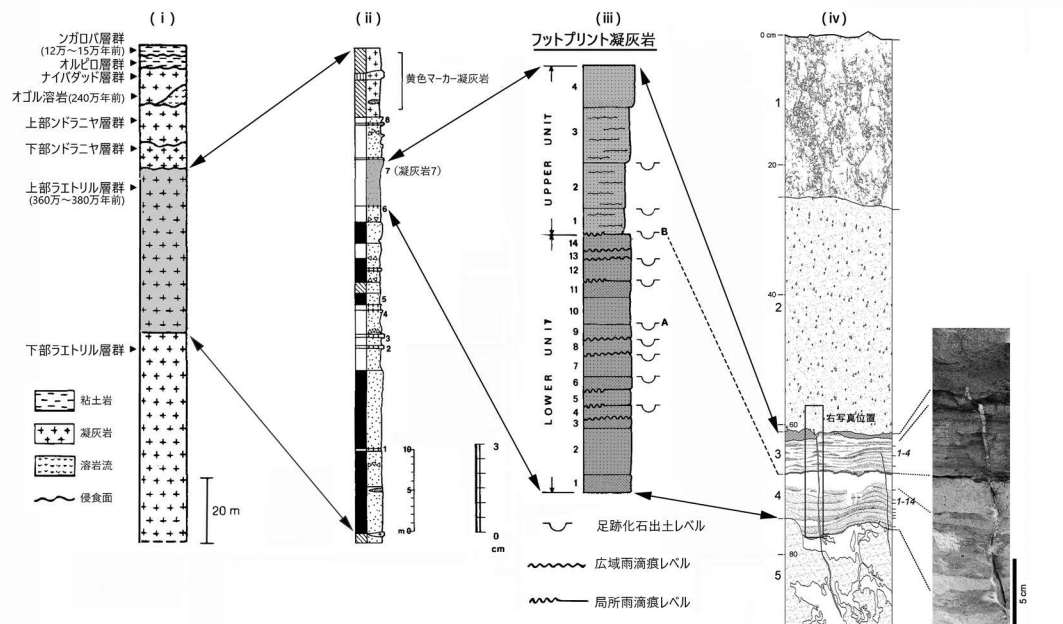


図2 ラエトリ地域の一般的層序(i)、地点1(図1-b)の上部ラエトリ層群(ii)、第7地点A遺跡の凝灰岩7と周辺でのフットプリント出土層位(iii)、第8地点S遺跡テストピットM9の層序(iv)

(Leakey, Harris 1987 及び Masao *et al.* 2016 より、一部加筆構成)

G-1 列には G-1-1~G-1-39 の 39 個、G-2/3 列には G-2/3-1~G-2/3-31 の 31 個の認識可能な足形痕跡がある。「G-2/3」という表記は、G-2 と G-3 との足形痕跡が重複しているからであり、G-2 の足跡の上を G-3 が歩いた状況が読み取れる。周辺で発見されている同年代の人類化石はアウストラロピテクス・アフレンシスであり、足跡もアフレンシスによるものと考えられている(Leakey, Harris 1987)。

直立二足歩行 360 万年前という年代は、1970 年代後半までに発見されていた最古の石器と考えられていたもの(エチオピア、オモ川下流シュングラ層群出土、約 200 万年前)(Merrick *et al.* 1973)を大きく遡るものであり、個々の足形痕跡と足跡列とから復元推測された歩行と足跡を残した人類(以下適宜、ヒト族、hominin、ホミニンと表記)の体格とに関するいくつかの新知見が得られた。外側縦アーチ・内側縦アーチ・母指球をもった足の構造や、踵接地ー足趾離地といった歩行動作は、チンパンジーやゴリラなどの大型類人猿ではなく、完全な直立二足歩行をする現代人(現生人類)に近似するものであることが明らかになった²²。足跡を残したホミニンの体格と行動的な状況については、最小サイズの個体 G1 は最大サイズの個体 G2 の左側を並んで歩き、中間サイズの個体 G3 は G2 の足跡の上に足を重ね合わせて歩いた、といった歩行プロセスも想定されている(Leakey 1981)。そこからさらに、三者の関係を父(G2)・母(G3)・子(G1)といった家族関係を読み取ろうとする見解もある(例えば、馬場 2013)。いずれにせよ、この発見によって長年にわたり人骨化石の骨格構造や「オルドワン」石器から議論されてきた、初期人類における脳の発達や石器製作技術の習熟度と、直立二足歩行の完成とに関する先後関係について、確かな証拠が得られたことになる。

ラエトリ S 遺跡 2015 年には、ラエトリの同じ第 8 地点において、G 遺跡から南に約 150m 離れた S 遺跡(Site S, Locality 8)で初期人類の新たな足跡化石が発見された。足跡化石は S 遺跡内の発掘区 L8 で 7 つ、同 M9 で 4 つ、同 TP2 で 3 つの計 14 個で、約 32m の範囲におよぶ。これらは 2 人のホミニン(S1, S2)によるもので、足跡列をなす S1 の 13 個は発掘区名にあわせて L8/S1-1~7・M9/S1-1~4・TP2/S1-1~2、TP2 で発見された 1 個の S2 の足跡化石は TP2/S2-1 と呼ばれている。これらを報告したフィデリス・T・マサオ(Fidelis T

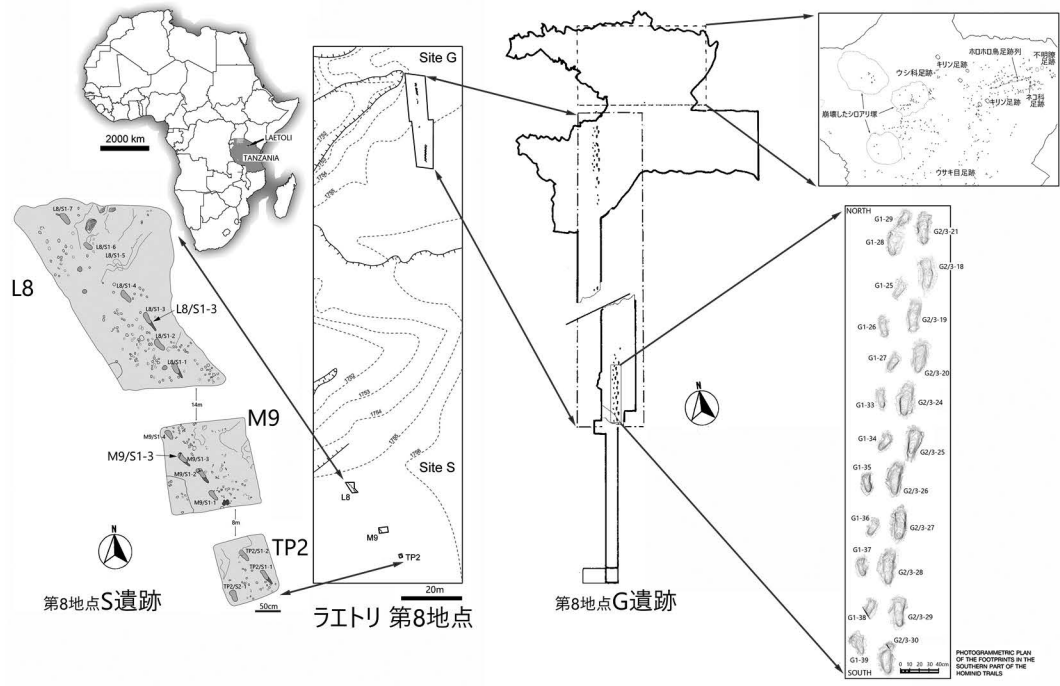


図3 ラエトリ第8地点のG遺跡(1976-78)と同S遺跡(2015)とのホミニンの足跡化石

(Leakey, Harris 1987 及び Masao *et al.* 2016 より、一部加筆構成)

Masao)らは、詳細な観察・計測データに基づいて、また先にリーキーらによって発見された3人の人類の足跡化石(G-1、G-2、G-3)についても新たな分析・検討を加えて、初期人類の歩行、体形、社会構成に関する新知見を発表した(Masao *et al.* 2016)。

身長と体重の推定値としては、S1:約165cmと44.7kg、S2:約146cmと39.5kgという値が提示された。同様に、G遺跡発見例については、G-1:約114cmと30.8kg、G-2:約142cmと38.5kg、G-3:約132cmと35.8kgという値になる。S2とG-2とがやや近似した値を示すが、全般的にS遺跡の各足跡列を残したヒ族(ホミニン)の方がG遺跡よりも高い値を示している。一方、歩行速度の推定値は、解析方法にもよるが全体的に低速(約0.4~0.5m/s台、あるいは約0.7~1.0m/s台)で歩行していたことを示している(Masao *et al.* 2016:Table3)。ちなみに現代人(現生人類)の成人の歩行速度は1.4m/s(時速4.8km)である(ウィルキンソン 2019:45)。なお、出土層位の検討の結果、S遺跡の上部ラエトリ層群中の凝灰岩7で新たに発見された足跡化石(S1、S2)の出土位置(サブレベル)は、G遺跡の足跡化石(G-1、G-2、G-3)が発見された凝灰岩7の下部ユニット最上面(図2(iii)中のB)に対比されるものであり、断層による水平方向のズレを考慮に入れるならば、両者の足跡列の進行方向はほぼ同じ方角(SSEからNNWへ)に延びるものである、と判断されている(図3)。結論として、これらの5人分の足跡化石(足跡列)は、すべてはヒ族(ホミニン)の同一集団に属するものであり、以前に想定されていた社会構成とは大きく異なり、性的二型性がより大きなゴリラの社会構成に近似している点が示唆される(Masao *et al.* 2016:21)。例えば1人の成人男性(S1)と、2~3人の成人女性(例:G2とS2)、2~3人の未成年(例:G1とG3)からなる一夫多妻的な構成が想定されている。

しかし、個々の足跡痕跡や足跡列からは、個別の個体の身長や体重、歩行速度を推定することは、比較するデータや準拠する関数(計算式)を提示することによって可能であるが、個別の年齢や性別を推測することはできず、さらに相互の社会関係にいたっては想像の域を超えない。ただし、ここでいうところの「ラエトリ問題」とはこのことではない。あるいは、足跡化石が残されたフットプリント凝灰岩(凝灰岩7)は、当初は遺跡から

東に約 20 km離れたサディマン火山を給源とすると考えられていたが、近年の研究ではこれに否定的な見解 (Zaitsev *et al.* 2011)が示されているが、これも違う。

ラエトリ問題 ここであえて「ラエトリ問題」として提起したいのは、足形痕跡(足跡列)が「道」であるか否かの問いかけである。リーキーらが発表した原報告書『*Laetoli: A Pliocene Site in Northern Tanzania*』(1987)では、例えば第 12 章の題名は「ANIMAL PRINTS AND TRAILS」(451 頁)である。第 13 章は「THE HOMINID FOOTPRINTS」(490 頁)で、文中では先述した G-1 や G-2/3 のヒト科(hominid)^{註3}に対して、「THE G-1 TRAIL」や「THE G-2/3 TRAIL」(491-2 頁)と使用している。アニマル(第 12 章)が prints and trails であるに対して、ホミニド(第 13 章)が footprints と表現されている点が気になるが、前者の本文中では、例えば「Hyaenidae(ハイエナ):8 prints」や「Rhincerotidae(サイ):45 inc. 2 trails(2トレイルを含めて 45)」(454 頁)といった表記があり、単独の足形痕跡についてはプリント print を用い、一連の足跡列として認められたものをトレイル trail と使い分けられていることが読み取れる。また、興味深い点として、ヒト科(hominid)以外の動物を扱った第 12 章では trail の他に関連する用語として track あるいは trackway が使用されているが、一方では第 13 章のヒト科(hominid)に対しては trail のみの使用となっている。

通有の英和辞典では trail は「足跡」や「踏み跡」「道」などと解説されている。一方、track は「(しばしば複数形で)通った跡」「痕跡」「足跡」「小径」などである。ニュアンスの違いはあるが、共に意味が重なる部分も多い。『*Laetoli*』の本文では、trail は文脈的には共に「踏み通った跡」(足跡列)の意味での使用と理解でき、確かに trackway は「(踏み固めてできた)道」や「(昔の)道路」の意味があつて「道」の意味合いが多少は強くなっているが、trail や track をことさら「道」や「小径」の意味と解する必要はないと思われる。ちなみに巻頭に掲げられた著名な写真のキャプションは「View of the excavation at Laetoli Footprint Site G at the point where three hominid trails are intersected by two Hipparion trails.」(強調は引用者)である。

「道」の考古学的還元 そこであらためて、ラエトリのヒト族(hominid)の足形痕跡(足跡列)が「道」であるかを問いたい。リーキーらは G-2 と G-3 との重複する足形痕跡を検討する際に、砂浜に残された現生人類の足跡の観察を行っているが(Leakey, Harris 1987:491)、ここでは現代の海岸に残された足跡(群)の実例を検討してみよう。「道」についての定義は本稿でも後ほど取り扱うが、ここでは前号で紹介した考古学的思考方法の 1 つである考古学的還元(小杉 2021b:4)を「道」について行うこととする。取り上げる写真は 2022 年 9 月に北海道森町砂原の砂崎海岸で撮影したものである(写真 1)^{註4}。ラエトリに比ぶべくもないがそこは駒ヶ岳火山山頂から北北東約 8.5 km の地点である。撮影時は汀線から 10 メートルほど内陸側に入ったところで、波が高くなれ

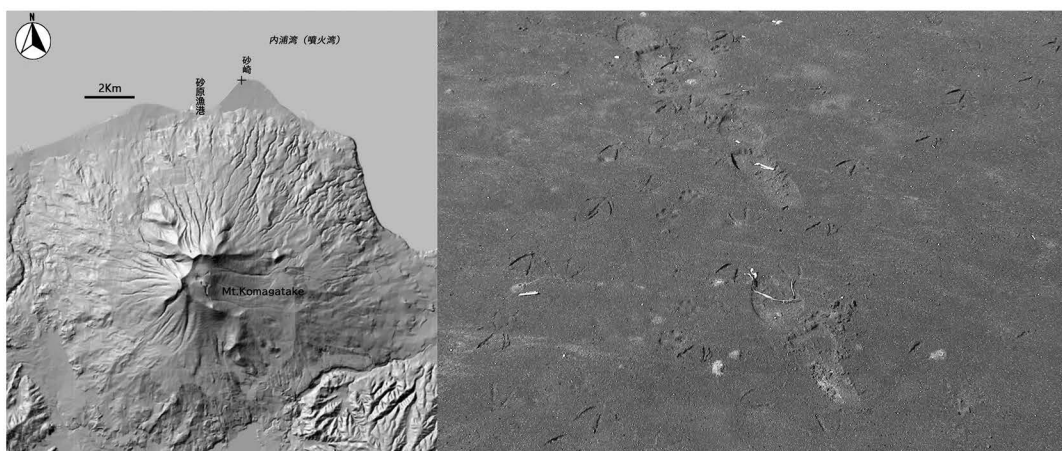


写真1 砂崎海岸のフットプリント（ヒト・イヌ・カモメ）[撮影場所：+印]

筆者撮影2022.9

ば砂浜の表面は海水をかぶることもあるような地点である。海水が適度にしみていて、表面は締まっていて歩行しやすい。写真には海岸線にそって西へ向かう靴を履いたヒトの足形痕跡(足跡列)が1条(Sh1と表記)残されている。それに近接しながらもほぼ重ならずイヌの足跡列が1条(Sd1と表記)並列している。これら2条の足跡列と交差するように、汀線から内陸側に向かうカモメの足跡列が、はっきりしたもので2条(Sg1、Sg2と表記)残されている。また、それと反対方向に向かうカモメの足跡列も痕跡的に認められる。砂崎のヒトの足形痕跡Sh1にはラエトリS遺跡のS1(L8/S1-3やM9/S1-3など)と同様の、踵接地直前の引きずり痕が認められる。

さて、この写真を撮影した数秒後には、Sh1とSd1との足跡列の上には、別のヒトによる新たな足形痕跡(足跡列;Sh2)が不規則に重なりながらも残されることになる。それは撮影した筆者自身のものである。砂原東方面から砂原漁港方面に向かって海岸沿いに歩く際に、今日の歩行習慣を身に付けた現代人の私たちは、おそらく汀線からほぼ同じ距離を保ちながら、ほぼ同じコースで歩くために、ほぼ同じところに足跡列を残すことになる。では、この足跡列が残されたところは「道」だろうか。汀線からの距離が一定に保たれるのは、砂地に含まれた適量の水分が、砂浜の表層を締まらせて歩き易くしているためである。同じコースがたどられるのは、砂浜海岸では視界を遮る障害物が少なく、たやすくコースを見定めることができ、なおかつ海岸線に沿って歩くことで、見定めた目的地点に難なく辿り着くことができるからである。「コースを逸れずに、歩き易く、目的地点に辿り着くことができる」といったヒトにとっての自然地形における「道」発生の潜在性の1つを、ここに認めることができる。では、Sh1、Sh2、そしてSd1が重複するところは「道」だろうか。答えは否である。おそらくは一日たらずで、満ちてきた海面から寄せられる波浪によってそれらの足跡は跡形もなく消去(リセット)されてしまい、硬化あるいは何らかの物質的な変化をともなった変形・変質が生じること(形象化)はない。当然、国土地理院の地形図にはいかなる「道」としても表示されることはない。

アニマル・トレイル ラエトリはG遺跡で発見されたヒト科(hominid)の足跡化石で有名であるが、数の上ではそれを上回る多くの哺乳類と鳥類の足跡化石が、18か所のフットプリント凝灰岩から発見されている(前述の第13章)。個数を数えることのできた9か所の遺跡での哺乳類・鳥類の足跡化石の合計は9225個になる。G遺跡ではヒト科(hominid)の足跡化石が発見された北側の約180 m²の範囲が拡張され、全体で929個の足跡化石が検出された。ヒト科(hominid)のものは全体の約7%に過ぎない。多くの足跡化石を残した哺乳類・鳥類は、キジ科(ホロホロ鳥):56個、ウサギ目・デイクデイク属:750個以上、ハイエナ科3個、イタチ科3個、ヒッパリオンの41個、キリン科5個、ウシ科2個などである。50個以上の足形痕跡が検出されたホロホロ鳥では、そのうちの11個が1条の足跡列 trail をなしていた。また、前述のように、ヒト科(hominid)の足跡列が検出されたところには、それと反対方向から交差するヒッパリオンの足跡列がある。しかし、特にG遺跡においては全体的に trail 足跡列として認められるものは少なく、全体としても、また種類ごとにおいても、特定の方向に向かっていない様相ではない(図3右上図)。A遺跡やC遺跡などでは、動物の各種類のより多くの足跡列を認められるが、それらが向かう方向において強い共通性があるとはいえない。

「道」ではない それらに比べると5人分のヒト科(hominid)の足跡列は共にガルーシ川左岸の比較的平坦な台地上を主谷からはある程度の距離はあるものの、おおよそ南南東から北北西に向かって、または下流側から上流側に向かっていて評価できる。しかもG-3は正確にG-2の足跡の上を踏み・歩いている。ここであらためて問うが、巨視的にみてガルーシ川の川筋といった自然地形における「道」発生の潜在性が作用しており、同じ方向に向かう、しかも重複例のあるラエトリのヒト科(hominid)の足跡列群を「道」として認めることはできるだろうか。ここでも答えは否である。砂崎の足跡列群は波浪によってリセットされるが、ラエトリではほどなくして新たな火山灰の降下があり、ヒト科(hominid)の足跡列群は「道」として形象化されることはなかったのである。

いわゆる「踏み分け道」などの自然発生的な道であっても、それが「道」として認識されるためには、硬化や緩やかな窪みであっても、何らかの変化・変形が地表面に形象化される必要がある。そのような形象化するかわち「道」が生じるためには、一回きりの歩行ではだめで、また方向が定まらない幾筋の足跡列があってもだめで、定向的で反復的な歩行が不可欠である。

II. 七道駅路以後

古代道路 考古学における「道」の研究は特に古代道路の調査・研究によって、飛躍的に関心も高まり、大きな成果をあげてきた。1980年代以降のことである。文献史学による「道」に関する研究は早く、例えば1920年代には、坂本太郎による『上代駅制の研究』が上梓されている。史料とされる『令集解』や『延喜式』などには、「大路」や「駅家」の記述があり、問題の関心は「道」そのものよりも律令国家の交通制度にあったといえる(木下 1988:41)。1970年代に入り、岸俊男による大和・河内の古代の道路網の研究(岸 1970a・b・c)に呼応するように、「道」そのものを対象とする人文地理学の藤岡謙二郎らによる「駅路」の復元的研究が活発に行われる^{注5}。そこで提示された課題を検証するためにも、以後考古学の遺跡調査が大きな役割を担うことになる。1992年には考古学や文献史学、歴史地理学、土木工学などの研究者が集う「古代交通研究会」が発足し(木下・坂詰 1994:18)、学際的な研究体制のなかで、特に国家による官製道路である「七道駅路」の実態が明らかになってくる。従来、古代道路は近世の「街道」(江戸近傍で9m、山間部で3.6mほど)よりも当然未発達であり、「七道諸国の道路は、歩行と馬行とを前提として作られ、その道路の巾は2メートル程度でことたり」(田名網 1969:56)と考えられていたが、その実態は直進性がきわめて強く、幅員も約12mといった規模であり、高い計画性のもとに敷設されたものであることが判明する(武部 2003a:138)。それは中央集権的な古代国家(例えば Hyslop 1984)において世界的にみられる計画的道路網と共通する傾向のものであった。

中世古道 日本列島あるいは「日本史」における、「道」の人類史的あるいは歴史的な展開過程は、古代における「七道駅路」の成立をもって、その前後に分けて捉えることができる。前述の古代道路の研究動向は中世古道にも及ぶことになるが(藤原編 2005)、その実態は古代道路よりもむしろ判然としていない。律令体制の崩壊とともに、それを支えていた、あるいはそれに支えられていた「駅制」および七道駅路は廃れてゆき、中世の新たな道路事情(状況)へと移ってゆく。1996年からの福島県郡山市荒井猫田遺跡の調査では、両側に側溝を備えた道路をもった鎌倉時代の町並みが明らかになる(高橋 1997)。中世の「大道(だいどう・おおみち)」は、直線を基本とする大規模な官道である古代の駅路とは異なり、必ずしも大規模なものではなく、道幅も一定ではなく、蛇行するものがむしろ一般的だった(岡 1999)。各国を結ぶ幹線道路のみではなく、その支線や村落間を結ぶ道も、「人や物資の活発な移動がありさえすれば」(前掲:22)大道とみなされていたようで、地域産業の勃興とともに、このような「大道が、列島の隅々に現れるようになった時代」(前掲:25)、それが中世であり、中世の道路事情であった。この間の過程を、武部健一は次のように説明している。地域と地域を結ぶ道(在地道路)は、七道駅路が作られる前から存在したが、駅路成立後は「伝路」として駅路を補完する役割をはたした。「駅路が機能的に衰退したとき、残るのは伝路を主体にした在地道路だった」(武部 2003b:4)。あるいは柳田國男が「(…)山の間ならば今でもまだ尋ね廻ってみることができる。民俗の地域単位というものは、地図で考えるようなまん丸な塊ではなくて、むしろ細長い路筋をもって伸びているものらしいのである」(柳田 1989:341)と述べるときの「山間の・細長い路筋」なども、在地道路に加えることができるだろう。

近世の道路 近世では幕藩体制のもと、「五街道」(路線延長距離1553km、主要脇街道を含めると5130km、その他の脇街道を含めると11900km;武部 2003b:70)として体系的で国家的な交通政策が再び強められること

になる。五街道と主要脇街道、その他の脇街道といったような階層構造をもったネットワークであり、特に江戸期の「日本国」を実体的なものとして存在させていたと評価できる。ただし、中央が地方を直接的に統治する目的で構築された古代の「七道駅路」(路線延長 6300 km; 武部 2003a:179)と比べると、その規模(路線延長や規格など)の点では縮小している(武部 2003b:69-70)。幕府直轄の五街道や、各藩によって実質的に整備されていたその他の諸街道については、文献史料に基づいた宿駅・伝馬制の研究や交通史としての研究成果が多くある。半面、考古学の発掘調査による遺構としての道路についての研究はあまり進展しなかった。その理由は、街道が明治以降も補修を重ねながら継続して使用され続け、また使用されなくなった街道はそのまま放置されるが、それらは発掘調査の対象としてほとんど取り扱われなかったことが指摘されている(武部 2003b:59-60)。

国内的な経済的発展を遂げた江戸期にあって、道を使った陸上交通では、車の利用はきわめて低調であり、物資の輸送が近距離にとどまる一方で、北前船や菱垣廻船、樽廻船に代表される海運を中心とした大量の物資の移動が重要な役割を果たした。陸上交通は宿駅が設けられた五街道を中心として整備・発展するが、政治的・軍事的目的のために多くの「関所」が設けられ、その発展を阻害した一面もある。古代の駅路における「関」(田名網 1969:179-189)もそうであるが、街道の関所の存在は、外部あるいは共同体の外側との接触がもたらす「道の二面性」をよくあらわしている。外部からもたらされるものは有益・有用な物品や情報だけではなく、持ち込まれては困る文物があり、関や関所はそれらの通過をコントロールする機能をもっている。この関所が撤廃されるのは、明治政府成立後(1869[明治2]年)のことになる(武部 2003b:169)。

近代・現代の道路 明治期、政府の交通政策は鉄道運輸に重点が置かれ、道路の整備は低調であり、そのような状況は実質的には太平洋戦争後まで続いた。戦後は経済復興を目指して、自動車産業の隆盛と共に道路整備も実施される。1950年代からは有料道路制度のもとに高速道路の建設が始まり、現在に至っている。武部健一は「高速道路の古代回帰」として、以下のような興味深い指摘をしている。先に七道駅路の路線延長が6300 kmであることを示したが、当初計画の高速道路の総延長が6500 km(比較のために北海道を除く)であり、その他にも路線構成や路線通過位置、駅家とインターチェンジとの立地などの点での一致が見られる(武部 2003a:182の図3)。その理由として、既存の集落を結びつけた中世の大道や近世の街道とは異なり、「古代駅路と高速道路は計画性と遠距離直進性という共通の基本的性格を持っており、またアクセスコントロールのため市街地を通過せずに逆に中心部を避ける」(武部 2003a:177-196)といった特徴をあげている。

道の発達史 以上、7世紀後半から8世紀にかけて成立した七道駅路以降の日本列島(主に本州・四国・九州)における道の変遷に関する先学による研究成果のいくつかを整理、紹介した(武部 2003a・b、木下 1988・2012、近江 2006、ほか)。そのまとめとして、古代道路研究の視点から発せられた次の一文を紹介する;「古代道路は精密な路線測量に基づいて土木工事を施して計画的に造成された大道であったが、その道筋は後世に継承されることなく廃道になった部分が多いということである。たしかに、日本の道路の歴史には自然発生の道路が主体を占めており、原始時代の踏み分け道と近世の街道との間には共通した性格が認められるが、この間にあって全く異質な古代計画道路が敷設されたものの、律令国家体制の崩壊と共に存在意義を失って廃道になり、一部を除いて殆どの部分は再び利用されることはなかったのである」(木下 2012:6-7)。

また、以上の具体的な研究事例を踏まえた、より一般化された道の分類案が近江俊秀により示されている(近江 2006:31)。

A) 自然発生的な道(『踏み分け道』のように、人やけものの往来の結果、発生したもの)、「地形的にも安定し

た、歩きやすい場所に発生する」、「路線そのものが地形により規制されているため、終点までの間が迂回的になる」、「通行の結果、無意識のうちに形成された道」)

B) 自然発生的路線(「自然発生的な道をベースとした道路」、「距離の短縮や通行の安全性を図るために、整備や部分的な付け替えを繰り返すことにより成立した道路」)

C) 人工的路線(「地形・地質を無視し、起点・終点との直進性を重視した道路」、「自然地形に逆らった人工的な道路」、「地形・地質にとらわれない道路」)

ここに紹介した両者のまとめを関係付けて、歴史的な変遷として整理すると以下のようになる。

1) 「原始時代の踏み分け道」= 自然発生的な道(A): 迂回性

2) 「古代計画道路」= 人工的路線(C): 直進性

3) 「近世の街道」= 自然発生的路線(B): (迂回性)

4) 現代の高速道路= 人工的路線(C): 直進性

直進性と迂回性 さて、以上のように道の歴史的な展開過程を整理することによって、道のもつ特性の一面がはっきりとしてきた。それは直進性と迂回性の問題である。おおむね「人工的」な道はまっすぐ(直進性)で「自然発生的」な場合はまがっている(迂回性)、といえそうであるが^{注6}、どうであろうか。そこで、次の写真をみてみよう。

右側に張り出すように大きく湾曲している、コンクリートのインターロッキングブロックをレンガ調に組み合わせて舗装された道(写真 2)。その両側には芝生が張られ、大学のキャンパスらしいゆったりした空間が演出されている。ゼミナールの授業を終えた学生たちが、討論の熱も冷めやらず、芝生に車座になって話し合っている——設計者はそんな光景を夢想したのかもしれない。しかし、写真を撮影した手前側にはあいにく校舎の入り口があり、授業に熱心な学生たちはそこを目指して、まっすぐに細く带状に芝生がはげってしまった小道(小径)をショートカットして歩いてくる。

1991 年に都市景観賞を受賞した発寒川緑地(札幌市)、川筋の左岸には数kmにわたって自転車専用の舗装道路と歩行者専用の遊歩道が整備されている(写真 3)。下流に向かって左側に張り出すように大きく湾曲しながら並走する2条の道の間の空き地には林檎ではなく桜の樹が植えられ、下草には芝生が張られている。川下(写真上側)に向かって自転車道路を歩いてきた人たちは、舗装道路に沿って曲ることなく直進して歩行道路へとシフトするので細道ができていく。

どうも人工的な道がまっすぐで、自然発生的な道が曲っているとは限らないようである。

プラトー問題 世に「プラトー問題」というものがある。「空間に1つの閉曲線が与えられた場合、その閉曲線を境界にもち(縁として)、しかもそこに張られる閉曲面が最少となる曲面を求めよ」という類の問題である。ジョゼ



写真2 小径(北大札幌キャンパスにて)

筆者撮影2022.6



写真3 小径(発寒川緑地にて)

筆者撮影2008.4

フ・プラトーは 19 世紀のベルギーの物理学者であるが、シャボン膜が「極小曲面」であることを発見してこの問題を解いたことから、数学的な極小曲面を求める問題がプラトー問題の名でよばれている(立花 1975:6)。手軽な実験として、立方体の枠組みをシャボン液に浸して引き上げると、どんな形のシャボン膜が何面できるか、といったものがある。シャボン膜は表面張力で引っ張り合って、最も表面積の小さな状態に近づいてゆく。答えは 13 面⁷⁾。この現象は、さまざまな可能性があるなかで「何か(作用 S)を最小にする」といった自然界の法則によって生じる。

私たちは自らの行動において、より楽な方イコール「最小の労力」の方を選んでしまうのもこの法則に従うところであるといってしまうのは身も蓋もないが、道における直進性と迂回性の問題を考えるヒントになる。平坦な地上では、目的地に最小労力で至るには直進すればよい。しかし、その間に障害物があった場合、どのような行動と方法、移動の軌跡、が選択されるのか。障害物が山(山地)である場合、山並みがそれほど広がってなければ、平坦なところを求めて<迂回>するだろう。山裾ならば「切通し」を設ける。山並みが広がれば、山並みの最も低いところ(鞍部)を越えることになり、それが「峠」となる。多くの人が頻繁に往来するような状況があり、なおかつ掘削の技術が発達していれば「隧道(トンネル)」を掘削(建設)することもある。障害物が河谷であれば、渡河可能な浅瀬を見つけて、<迂回>する。緩やかな流れならば、「渡し船」や「徒渡し」などの方法がとられる。多くの往来の必要性かつ技術があれば、「橋梁」を架ける(建設する)。<迂回>以外は、いずれも道に付帯して発生した(発明された)文化的な仕掛け・仕組みである。道における直進性と迂回性との発現は、人工的か自然発生的かといった指標ではなくて、そこで期待されている「最小の労力」と安全性、土木等の技術水準、建築・設計思想などのバランスによって決まってくるものなのだ。

計量地理学の分野では数理モデルを用いて、既存の道路網の成立過程の必然性の検証や新たな道路網の建設計画に役立っている(ハゲット 1976:101-104)。近年、粘菌を用いて関東圏の交通網を再現させる実験がイグノーベル賞の受賞もあって話題を呼んだ(URL: <https://gendai.media/articles/-/100414>)。これらの背景にも大宇宙の同じ法則が働いているのであろう。

高速道路と後氷期適応 1992 年、群馬県立歴史博物館で第 42 回企画展として『甦る古代の群馬』が催された。図 4 はその際に作成された図録の異彩を放った表紙である。背景の光の流れは夕暮れの関越自動車道で、前面左には群馬を代表する重要文化財となった縄文土器が掲げられている。図録の副題は「関越自動車道発掘調査終了記念展」であり、それを象徴したコラージュである。関越自動車道は東京都練馬区内を起点として新潟県長岡市で北陸自動車道に連結するもので、そのうち群馬県内は約 76.4 km に及ぶ。道路建設に関わる発掘調査は 1973 年から 11 年間に及び、さらに 8 年間の整理作業が続き、この開催に至った。各地の高速道路でも緊急発掘調査される遺跡との重複度合いは高く、関越自動車道では群馬県域を縦断するトレンチ発掘区を設定したようなもので、70 か所もの遺跡が調査された(群馬県立歴史博物館 1992)。高速道路は車道の線形設計における勾配や平面曲線などについての厳しい規制を受けるために、実際に敷設される場所・地形も自ずと限定されてくる。その立地傾向が高い確率で人類遺跡、特に縄文以降の分布と一致してしまう。それは武部による「高速道路の古代回帰」の指摘やプラトー問題で示された解とは異なる次元において生じた現象である。最終氷期が終えた後、現代に至るまで、すなわち縄文に限らず、その後に続く、本



図 4 図録『甦る古代の群馬』表紙

州・四国・九州ならば弥生、古墳、さらには歴史時代の各時代、北海道ならば縄文晩期に続く縄文中期、擦文、アイヌ文化期、そして共に高速道路が建設された現代に至るまで、人類の基本的な立地傾向は変わっていないためである。これはとりもなおさず現代人類が「後氷期型立地地域」(小杉 2013:116)で生存しているからにほかならない。

Ⅲ. 七道駅路以前

古墳・弥生の道 古代道路の研究の進展と比較すると、それ以前の古墳、弥生、縄文、そして旧石器の各文化における道の研究は、実際の発見例の少なさと相まって低調である。それでも古墳文化に関しては、七道駅路成立の前史として、特に構築面において「路床強化」や「波板状凹凸面」の工法など、技術的な先行形態を認めることができ、注目されている。「都市」として評価できるような拠点的な大規模集落の出現は、そこを中心とする放射状道路網あるいは「斜方位直線道路」(中村 1996:14)の存在を想定させる。それは前述の「自然発生的路線」を基本とするものであるが、「都市」間を「最小の労力」(効率)で結ぶものとして、中間に地理的な障害物がなければ直線の道路であったことも想定される。

弥生文化にさかのぼると、方形周溝墓群の間や甕棺墓群の間、また水田区画の間、それらに認められる一定幅の帯状の地表空間が「参道」や「畦道」などの特定の歩行目的に対応した道(通路)としてあらわれてくる。また、古代道路の構築方法としても採用される道路の両側に側溝をもつ工法の最古例(原ノ辻遺跡;長崎県)も認められる(近江 2006:38)。しかし、遺構としての明確な発掘例がほとんどないために、集落間を結んだであろう道は「自然発生的な路線」が主体であったと考えられている(前掲:78)。

縄文の道 縄文の道について、かつて藤森栄一は、師である森本六爾の末期の断章として残された「土器における可搬性と定着性(…)、文化の放浪性と定着性」(藤森 1973:222)の問題に対して、「道」の3つの発展段階をもって答えようとした(藤森 1978:22-24)。

日本の道の第一期:けもの道(かもしかみち)の継承。定住以前の「土器(補注:尖底の土器)を搬ぶ人々」の道。…縄文早期

日本の道の第二期:住居と集落の成立。住居間を結ぶ道、集落間を結ぶ道。住居・集落と用益地を結ぶ道。同じ標高をたどるトラバースの道。…縄文前・中期

日本の道の第三期:地域間を結ぶ道。峠や、中部高地から平野への道。…縄文末期

今日の縄文文化の概説的な定義の根幹は、例えば移動性の高い生活から本格的な定住生活までの振れ幅で変化に富んだ居住様式を呈した、定住する狩猟漁撈採集民の文化である、というものである(小杉 2011:173-191)。これと比べると、きわめて発展段階的な捉え方であり、現在では受け入れ難い。しかし1940年代にあって、住居や集落の成立と、さまざまな道との関係の視点など学ぶべき点も多い。

1960年代も終わりに至り、集落址分析の基礎的な方法を確立する契機となる「縄文時代集落復原への基礎的操作」を執筆した水野正好は、「村の構造と機能」を述べる中で、「家々をつなぐ道」や「村からのびた狩道」などの存在についても触れ、模式図ではあるがそれらを図中に表現している(水野 1969:16の図10)。その後、商業学術雑誌の「道」に関する特集号として『縄文時代のもとと文化の交流』(季刊考古学、1985年)や『道の流れ—縄文の道・弥生の道—』(月刊考古学ジャーナル、1998年)などが刊行されるが、道の実態についてはなかなか明らかにはなっていない。

このような動向と相前後して、限られた数ではあるが縄文の道の遺構、道路遺構として発掘調査された事例が散見されるようになる。集落の外側に広がる湿地の地面に、丸太を縦に繋ぎながら配して、横滑りしないよう

に丸太の両側に杭を打ち込んで留める構造で、「木道」となどと表記されるものが、寿能遺跡(埼玉県;中期～後期)や古梅谷遺跡(神奈川県;後期)で発見される(埼玉県立博物館 1984、横浜市ふるさと歴史財団埋蔵文化財センター1995)。古梅谷例は谷向こうの西ノ谷遺跡(集落)から延びるものと推測されている(小宮 1998:7)。一方、寿能例については「川べりに至る栈橋のような機能」(前掲:7)が考えられている。硬化した旧地表面を「道路」として捉えた事例としては、環状列石を擁する小牧野遺跡(青森県;後期)や祇園原貝塚(千葉県;後期)で報告されている。小牧野例は環状列石の外側で確認されたものであり、「環状列石構築に際し礫運搬用の道路」かつ「集落と埋葬地とをつなぐ道路」と考えられている(青森市教育委員会 1996:95)。祇園原例は「一定距離を若干の凹凸を有しながら、一定幅で踏み固められている」もので、集落内で発見された(市原市文化財センター1999:350)。竪穴住居址の「床面」と認識された掘り下げ底面は、ローム土などの貼り付け(いわゆる「張り床」)や硬化した面の状態で発掘されることがある。この場合、竪穴住居内の硬化面は屋根の下で踏み固められたところであり、降雨・雪解けのたびにぬかるんでしまう屋外の地表面とは遺存状態・状況が異なる。発掘調査で発見されて「道」として認定される旧地表面の硬化面については、形成あるいは使用された時期を判定することの難しさに加え、「道」であることの判断の困難さがつきまとう。

元屋敷遺跡(新潟県)では「石斧作りにも関係する」、「竪穴住居群と水汲み場とを結ぶ砂利敷きの道路跡」(近江 2006:35)が発見された。三内丸山遺跡(青森県)では「両側に墓群を伴っており、計画的に造られた集落の基幹道路」(武部 2003a:25)であり、また「集落内の区画の意味(狭域区画道路)もあわせもった大規模な道路」(近江 2006:78)であると評価されている。その他の例としては、キウス周堤墓群(北海道)では、群集する周堤墓の配置関係から、その間に「通路(参道)」の存在が推測されている(千歳市教育委員会 2022:52)。

これらの遺跡の調査成果を踏まえた、縄文の「道」についての総括的な見解には以下のようなものがある。総論として「幅員を明示するための施設をもたないのが通常で、通行に利用したであろう幅 30～50 センチメートル程度の帯状の細長い空間が、連続する形で検出されている例がほとんどである」(近江 2006:76)、あるいは「縄文～弥生時代の道路」として一括され、「基本的には集落内とその生活圏とを結ぶものであり、自然発生的な路線によって成り立っていたと考えられる(狭義の地方道的性格)。そして、これらの路線に段階的かつ部分的な改変を繰り返すことによって、より安定した通行を求めると同時に、起点と終点との距離の短縮を段階的に図っていったのであろう。このような道路は、長期にわたり使用されながら、しだいに整備され、古墳時代以降の道路網の一端を担うようになった」(前掲:78)といった評価が与えられている。また、造成の特徴から幅員を知ることができた三内丸山例や元屋敷例は特異な事例として、通常の通行の目的に加えて「祭祀的な意味合い、あるいは祭祀空間としての利用」(前掲:78)などと解釈されている。

発見例が限定されている現状においては、踏み分け道程度の一般的な道(プリミティブ)と、特定の作業や儀礼に結びついた集落内の特異な道(トピックとマジック)といったような解釈にいたるのは一面では無理からぬことではある。半面、その発問はおそらく『日本史』の中に閉じられているから、とも言えないだろうか。藤森や水野の提言が発展させられることなく、またもや「日本歴史におけるアダムとイブとしての縄文イメージ」(小杉 1991:107)が与えられたことになる。日本列島といった限られた地理的な空間であったとしても、「道」を人類史のパースペクティブの中で考えるならば、国家の道である七道駅路以前の「道」の問題としては、かつて藤森が示唆したように、本格的な定住生活の開始以前と以降といった視点が重要になってくる。

定住以降 本格的な定住生活が始まると、「道」はそれ以前の「道」といかなる違いを呈するようになるだろうか。2、3 基程度から 100 基を超える数の竪穴住居址を擁するものまで、規模や形態において様々な内容である縄文の集落址を一括りに論ずることはできないが、一時期に数軒程度の家屋が立ち並ぶ居住域を中心とし

た集落形態を、より一般的な姿として思い浮かべてみよう。集落としての空間的な範囲をどこで区切るかも問題であるが、広場的空間をもつ集落であれば、各家屋間の行き来は広場を介することによって、特定の「道」は形象化されないかもしれない(r_0 と表記、以下同様)。あるいは広場は、日常的には立ち入ることが避けられ、広場の周りに各家屋間を結ぶ「道」(r_1)があったかもしれない。広場をもたない場合にも、各家屋間を結ぶための「道」(r_1)が形象化されている可能性が考えられる。同様に、居住域の周辺に配されたゴミ捨て場やキッチンガーデンなどに至る形象化された「道」(r_2)が各家屋から延びているかもしれない。このように、居住域内あるいは居住域に付帯する「道」を「通路あるいは路地」と呼ぶことにする。これに対比されるものが、集落間をつなぐ「道」(R_1)、あるいは集落と「生業地」とを結ぶ「道」(R_2)の存在である。また縄文における黒曜石や翡翠などの産出地が限定された遠隔地希少資材の製品や原石の広域な分布状態を考慮するならば、ある程度の遠隔地間をつなぐ「道」(R_3)の存在も考えておく必要がある。 r_1 と R_1 、あるいは r_2 と R_2 、 R_1 と R_2 と R_3 、これらは連続的であったり、また形象的にも大きな違いは無かったりするかもしれないが、定住生活・定住集落の成立、また領域(集団領域)(小杉 2006b:185-207)の成立は、このような機能(目的)が異なる「道」の成立をも同時に意味しているのである。

現代の民俗誌において「道」がどのように記録されているかを確認しておこう。図5は奄美大島(鹿児島県)の北部に位置する龍郷町を例としたものである。現地では集落を「シマ」と呼ぶが、シマとシマとを結ぶ「道」が R_1 に相当する。 R_1 および R_2 は通る場所の地形に応じて⑤「トウ」(平坦な道)や「ヒラ」(上り坂)、⑥「テー」(崖のところ)、⑦「サク」(谷あいや沢を渡るところ)、②「ウスジ(尾筋)」(尾根筋)などと呼び分けられている。その他に③「クンキリ」(近道)や神社に続く⑧「参道」、陸上で船を運ぶ⑨「フナヒキ」(船越し)などもある。シマの中を通る「道」 r_1 は、いわゆる「村道」(路地)であるが、神事においてカミ(神)やカミニンジョ(神人たち)が通る「カミミチ」は、聖地からシマ内の儀礼の場へと通じる、一般の路地とは区別された特別な「道」である(図5(b)写真)。シマ内から海岸に続く「道」 r_2 は「ハマジョウ」と呼ばれる。先のラエトリの検討から、「道」として形象化されることのない浜辺の足跡列は「道ではない」と判断したが、ここでは④「ヒジャ」(干瀬の転訛か)と言って、「普通の道としての形態を整えたものではなく、自然の地形を利用して往来する」(龍郷町誌民俗編編さん委員会 1988:54)ところも「道」(ルート、道筋)として認識されている。 R_3 に相当する「道」には、現代では国道や県道がそれに当たるが、伝統的な「道」としては尾根から尾根へと山系の脊梁を行く「道」である「ウスジナガネ(尾筋長峰)」が該当する。領域を有する定住生活・定住集落が、このような「道」の細別化をもたらすと考えられる。

ニューギニア高地人 このような縄文の「道」(特に R_3)に関する見解として、例えば宮下健司は「地形が安定していて危険や疲労が少なく、最短距離で行けて、しかも途中で水や食料が得られ、進むべき方向が見通

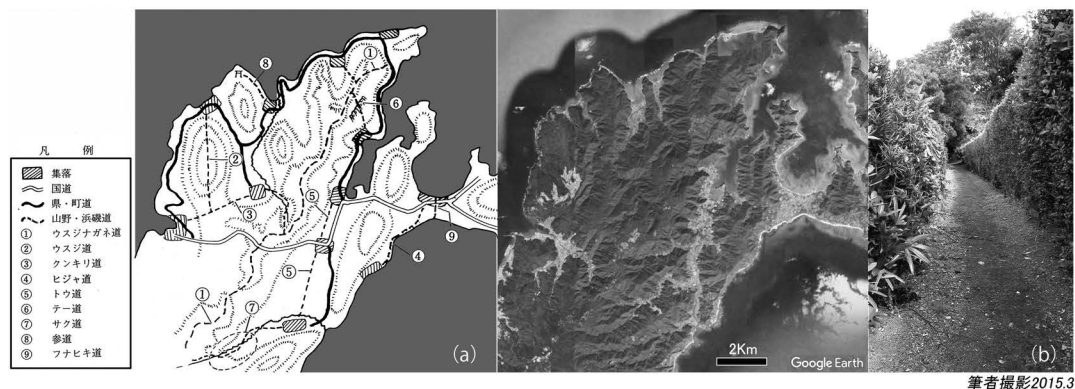


図5 民俗誌における「道」(a:『龍郷町誌』より)と「カミミチ」(b:加計呂麻島須子茂)

せるポイント」がある「谷筋・尾根・峠の道」を想定している(宮下 1985:64)。さらに具体的には、ハヶ岳西南麓に位置する縄文中期の集落址である井戸尻遺跡から、関東の「武蔵野台地の北縁」に辿り着くまでの道筋として、その間にある代表的な同時期の遺跡や、尾根(尾根道・尾上道)・峠・川筋・谷筋などの特徴的な自然地形(「野辺山高原」「千曲川の源流」「十文字峠」「荒川上流部」)を通過するコースを仮想するが、「道」そのものについての記述は「けもの道」にとどまる。

発掘調査で検証し得ない以上はこのような想像が限界かもしれないが、その際に私たちの日常的な前提(イメージ)を相対化するためにも、本多勝一(当時新聞記者)らが記録した「ニューギニア高地人」の「道」の描写は示唆に富む。彼ら彼女らが暮らす自然環境は赤道直下に近い熱帯雨林地帯であり、集落は 2000m を越える高地にある。また掘り棒を用いてイモ類を栽培する農耕を行い、磨製石器は製作・使用するが、土器をもたない生活様式である。その大半が中緯度の温帯林である縄文の自然・生活環境とは大きく異なっている点を考慮したうえで、参考にしてみたい。1964 年、「京都大学西イリアン学術探検予備隊」に参加した本多ら 3 名(本多・藤木高嶺・石毛直道)が、ニューギニア島の西イリアン州、ナッソウ山脈の北側、ケマブー谷の最奥の集落ウギンバ村⁸のウギンバ部落(標高 2200m)に滞在した際に、交易にやってきたザシガ部落(ナッソウ山脈の南側に位置する)のアヤニ族の 5 名が標高 4300m 前後の峠を越えて自分たちの部落へ帰るのに、本多・藤木が同伴した記録から、「道」と「歩行」に関する記述を抜粋する(本多・藤木 1964; 補注・番号は引用者)(図 6)。

1 日目 1964 年 2 月 5 日

：午前 7 時、ウギンバ部落を出発、ワニブギ部落①に向かう。

：午前 8 時 45 分、ワニブギ部落出発。「ケマブー川ぞいの道を西へ下った。この道は、いわばケマブー街道みたいなものだから、日本の普通の登山道よりやや悪い程度か。それを数キロ下ったとき、“街道”から直角に南のジャングルへと登ってゆく道があった②。『これがザシガへの道だ』と、アヤニ族は言った。なるほど『道』といえはいえる。だが、日本の山だったら、いわゆるケモノ道と区別がつかないだろう。『踏みあと』と言った方がよい。その道を、しかも登り坂を、3 人のアヤニ族たちは大変なスピードで走るように登りだした」(122 頁)

「小川があると、かれらは木の葉で水をすくい、飲む間だけほんの数秒間立ちどまる。飲み終わるやいなや、もう走り出している。絶対に休まない。」(122 頁)

：午前 10 時近く、ピギタバ部落からザシガへ通ずる道との合流点③。仲間(2 人)と落ち合う。「とたんに出発。猛スピード。倒木をくぐり、またぎ、切れぎれに続く踏みあとは、倒木そのものも橋のように利用しながら、ますますけわしくなる。」(123 頁)

「彼らの荷物は、平均 30 キロ近い。そのすべてをヒタイにかけて背負い、ハダシで身軽にすつとんでゆく」(123-4 頁)

「踏みあとはジャングルから沢に移り、いくつか滝を越えて登りつづける。」(124 頁)

：正午ごろ、昼食。「沢をはずれて右手に少し登ると、岩がげにたき火のあとがあった。『さあイモだ』とアヤニたち。(…)かれらはすばやく火をおこし、たちまちイモを焼き、ペロリと食ってしまい、まだカンパンを食い終らぬ私たちを待っている。」(125 頁)

：出発。「ルートはやがて大変な急斜面の直登に移った。(…)急斜面は 1 時間半ほど続き、ジャングルの下生えにツツジ科が多くなったと思うころ、突如として木がなくなった。眼前に大平原が開けている④。(…)標高は

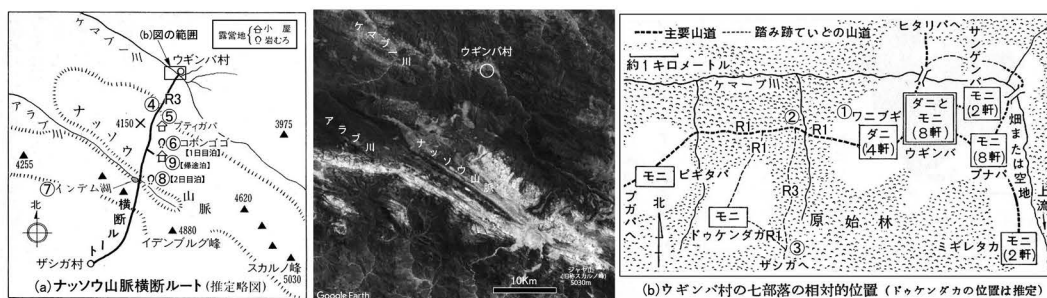


図 6 ウギンバ村からザシガ村への「道」(交易路)(『ニューギニア高地人』より)

4000メートル弱か。」(125 頁)

「(…) すぐ近くに粗末な仮小屋⑤が見える。きょうはここに泊まるのかと思ったら、アヤニたちは『水がないからもっと先だ』と答えて、どんどん歩きだした。」(126 頁)

「真南に向かって進む。まず広大な湿原を一時間近くかかって横断。丘の森林をぬけると、また湿原。(…) 三度目の湿原を過ぎ、小川ぞいに丘陵のふところにはいったとき、アヤニの一人が大きな岩を指さして言った——『あそこがコボンゴゴだ。今夜の寝場所だ⑥』」(126 頁)

：午後3時半。「岩の下に、10 畳敷ほどのすき間がある。穴ではないから、洞窟とは言い難いが、岩の天井は水平に近い。まわりに木の枝を並べた隙間だらけの垣根がそれを囲んでいる。(…) 中央にたき火のあと。」(126 頁)

：夜。「イモの夕食をすませたアヤニ族たちは、たき火をかこんでボソボソ話している。」(127 頁)

2日目 1964年2月6日

：午前7時半ごろ。コボンゴゴの岩室を出る。「出発してまもなく、傾斜のかなりきつい丘陵を30分ほど登る。」(129 頁)

：午前。大高原の横断。

：午後。「大高原の横断は午前中に終り、最後の主稜線との間を深くきざむ谷にぶつかった。谷底にアラブ川の源流と思われる小川が流れている。急斜面を下り始めたとき、オエマン(補注：アヤニ族の1人)が左下を指さして『インデム』(補注：湖の名称)⑦と言った。(…) 『今夜はあそこに泊まるんだ』とオエマン。30分ほどで谷底に下り、川を渡って湖岸に着く。」(131 頁)

「あいにく雨になった。湖から少し離れた岩かげに、昨夜よりもっと粗末な枝の囲いがある。ここが露营地だ⑧。こんどの岩かげは、コボンゴゴのように天井が平らでなく、岩壁がオーバーハングになっているだけ。岩壁が大きいから、雨は十分しのぐことができる。」(131 頁)

「5人のアヤニたちは、例によってタキ木とりなどの仕事を始める。まもなくテメナマン(補注：アヤニ族の1人)が、鳥を1羽とってきた。(…) さらにアルマン(補注：同前)が2羽、ピーディア(補注：同前)が1羽。

(…) 鳥の羽毛をむしり、総排泄腔から木の枝で腸を出して処理(…)、鳥が焼けると、彼らはまず私たちにくれた。」(132 頁)

：夜。「ザシガ部落への山脈横断ルートで、野営は今夜が最後だ。明日はザシガに着く。あとは、ここから1時間余り登ったところにある峠を越えて下る一方。にもかかわらず、私たちは突然、ここから引返すことに決めた。」(132 頁)

3日目 1964年2月7日

：午前7時。「私たちは来たルートをたどって帰途につく。」(136 頁)

以上、本多らのウギンバ部落からザシガ部落への踏破行は中断されてしまうが、全行程を踏破するには片道3日の日数がかかることになる。また、距離についての記録が文中にないが、挿図から概測すると、地図上の直線距離で約30kmになる。標高差は約2200mから4300mで、2000m以上の高低差となる。モニ族とダニ族とが混住するウギンバ村には7つの部落(図6-(b))があるが、文中のウギンバ部落やワニブギ部落、ピギタバ部落の間の記述が、前記のR1に相当する。文中に登場する「ザシガへの道」すなわちウギンバ村とアヤニ族のザシガ部落との間の道が前記R3である。描写された程度の形象的な特徴の「道」であっても、当事者にとっては十分に機能を果たし得ている。

選択された素朴形態 本格的な定住生活が始まった縄文においても、「道」特にR1やR2、R3は形象的に「踏み分け道」や踏み窪められた「登山道」程度のものに過ぎなかった可能性は高いが、はたしてそのことが七道駅路の前身となるような、側溝をもつことで幅員を示したような、「道」へと発展するさらなる先行形態であったからだと評価してよいだろうか。先に「関」や「関所」を考察した際に、「道の二面性」についてふれた。それは共同体などの特定の集団が「道」の存在によって外部と繋がることで、集団の存続にとって有益な情報や物資、人物をもたらすとともに、有害なそれらをもたらす可能性である。それを防ぐための方策は2つあり、1つは「関所」のように入り口(あるいは出口)において、それらをコントロールする仕組みである。もう1つの方策は、自分たちの集落や共同体へ至る「道」を、自分たちだけ、あるいは自分たちと友好関係にある者たちだけが識別できる程度にしておくことである。縄文におけるR1やR2、R3は後世における頻繁な往来や大量の物資の

搬出搬入がなかったことを前提とするがゆえに、または発展形にとつての先行形態であるために、素朴な状態にとどまっていた、という解釈ではなく、特に定住といった居住形態においては、未知の外部者に対しては「道」の存在を明らかにしない工夫も必要だった点を評価するべきである。

結界性：馬形と「ふせぎ」 ここでは方策の1つである関所の存在意義から発展させて、「道」における結界性の問題を考えてみたい。古代道路の駅家に想定される遺跡において「木製馬形」の出土が多い理由として、「馬は当時最速の乗物であり、他郡や他国へ行く先々で穢れ(災い)すなわち鬼を持ち込む動物だった」ゆえに、「馬に付いた穢れや鬼を祓うための形代」であったという解釈が示されている(大平 2015:80)。民俗例には、例えば福田(埼玉県秩父市吉田)の「ふせぎ」の注連縄には「真ん中に四角い穴をあけた大きな草鞋」を、干立(沖縄県西表島)の「シマサフラ」行事の注連縄には「塩とニンニク」(写真 4)を吊るし、それらを集落の入り口に張り、「道」を通して外部から入ろうとする穢れや災いを防ごうとする行事がみられる。「塞神霊符」(写真 5)や「道祖神」は、これらの発展形・変化形であろう。年代や地域を異にしても、定住といった居住形態において類似した発想で、「道」と共に形象化された文物であると評価できる。

今日でも「道祖神」は「境の神」あるいは「さい[え]のかみ(塞の神)」として、村への入り口(村堺)となる道や峠などの路傍に祀られている例を多く確認することができる。峠の場合、家屋などが集まる居住域から地理的に離れているために、そこまでもが村の領域であるという認識が成立していることになる。そこには何らかの石製造形物や藁や木材などを材料とした造形物が設置されたり、供物が献じられたりすることがあり、その場合は考古資料として残存する可能性がでてくる。定住生活が本格化した縄文のいつの時期に「集団領域」が成立したか、という問題とも関係してくる。

日本語の古語としての「みち」や漢字の「道」には、＜大地の霊的存在＞を前提としてできあがっている言葉であることを、以前に確認したことがある(小杉 2021a:139)。その際に、三内丸山遺跡で発見された、居住域の内部へと至る道(「R3 あるいは R1」から「r1」へ)の両側に配された土坑墓列の解釈として、大地に込められた祖霊の力をもって外部からの侵入者を防ぐ役割を想定したが、これも定住と「道」といった同様の文脈で考えることができる一事である。

露营地と土器 前記の「ザシガへの道」の途中で、露营地が2か所⑥⑧で登場する(図6)。総じて「岩陰」と呼べるものが露営に利用されている。引用文中にはないが、山中の道の近くには「木の皮を並べた屋根のまわりを木の枝でかこんだだけ」の「小屋」⑨(本多・藤木 1964:137)もあり、本多たちは帰途でそこを利用している。交易の旅の際には、基本的には露営する場所が決まっており、反復的に使用するためにごく簡単ではあるが、既存の設備がある。この場合では岩陰を利用し、その周りに枝囲いや火焚き跡などがあつた。本多たちが同行したアヤニ族がもともと土器を使用するか否かの記述はないが、露营地での食事の準備では、携帯



筆者撮影2014.3



筆者撮影2019.5

写真4 「シマサフラ」行事の注連縄(西表島干立) 写真5 「棕神社塞神霊符」(秩父市吉田首部沢)

したイモや現地で捕獲した野鳥を直に「焼いて」いる。粘土を原料とする土器は、樹皮や蔓などを材料とする容器類と比べて、重量もあり、また破損しやすいので、長距離の移動に携帯するには不向きな容器である。

縄文では、通常の集落址とは異なる山中の岩陰の空隙から、完形に近い1、2個体ほどの土器が出土した事例が知られている。これは何か。標高1300mの日和田開拓地(岐阜県大野郡高根村留ノ原)の採石現場では、「数トンもある巨大な岩を取り上げた時、その下に横たわっていた」(高山考古学会 1984:61)という出土状態で、1個体分の深鉢形の上ノ山式土器(早期)が発見されている。周辺は、「直径3mをこすような溶岩角礫が累々として重なって」、その上を火山灰層が覆っており、「台地端の崖には角礫が露呈し、諸処に人間が2~3人は入れる程度の空間」があるようなところである(前掲:59)。報告者はその発見地を「キャンプサイト遺跡」として捉えて、また類例(高根村近城岩陰遺跡:中期「加曾利EⅡ式」土器2個体の出土、など)を紹介して、「狩猟期における短期間のキャンプ地として岩陰利用が縄文期を通じて一般に行われていた」(前掲:61)ことを推定している。

具体的に論じられることの少ない問題であり、このような状態・状況で土器が出土した(発見された)地点を、「キャンプサイト」といった表現のもとに解釈する傾向も無理からぬことである。しかし、狩猟時の「露营地」の他にも、ここで考察してきたような交易路に伴う「露营地」の可能性もあり、あるいは前記の結界性のシンボル(象徴物)やその場所に供献された土器である可能性も検討するべきである。

定住以前 残問題は定住生活が始まる前の「道」についてである。現在の日本列島内(「古日本島」と「古サハリン-北海道半島」南半)で確認することができる人類遺跡の研究から、概説的な説明になるが、後期旧石器文化の段階において、以下のような2つの生存様式が知られている(小杉 2011:169-170)。1つはその前半期にみられた、狩猟や採集を中心とした遊動生活を繰り返しながら、遠隔地石材の産出地を移動コースに取り込んだ「広域移動型遊動生活」である。他の1つは後半期における、遊動生活を営む集団が一定の地域内での移動と滞留とを繰り返す「地域内周回型遊動生活」である。なお、さらに縄文文化の段階に至ると、この滞留地の反復利用の頻度が高くなり、やがて初期の定住生活に移行するものと考えられる^{注9}(小杉 1998a:320-322)。そこで、これらの2つの生存様式において生じる「道」あるいは「道」的な痕跡が、形象的に認識あるいは判別できるか、である。

本稿のはじめに「ラエトリ問題」として、直立二足歩行が開始された時期に近い歩行痕跡が「道」たり得るかを検討した。この設問は、理論的には人類の祖先とチンパンジーやボノボなどの大型類人猿の祖先とが進化の系統樹上で分岐した年代(650万年~700万年前)にまで遡り、発することができる。しかし、「道」の問題は本稿の文中でも何度も登場したように、「けものみち」や「踏み分け道」などとして人類以外の動物においても、すなわち上記の人類の誕生以前にまで遡る。人類以外の動物や昆虫にとっては、「道しるべ物質」としてシグナリングフェロモン(マクファーランド編 1993:641)が用いられることによって、定方向的で反復的な移動が行われ、結果としてそこに我々現代人が「道」と認定するような形象化が地表面に生じることがある(写真6)。しかし、「当事者」であるその動物や昆虫にとっては、地表面の変化・変形は、自らの定方向的反復的移動にとって何ら効果的な作用を及ぼすものではないであろう。また造巣する動物の場合でも、巣の入り口近くに生じやすい移動痕跡は消去される場合が多い。おそらくそのような状況は直立二足歩行を開始した人類にとっても同じであり、餌場や水場などの特定



筆者撮影2022.8

写真6 アリの歩行痕跡(豊浦町礼文遺跡にて)

な場所があった場合でも、そこへ至るための経路には、むしろパーマナントな痕跡を残さない方が、自らの安全を確保するためには重要な生存戦略である。この状況は基本的には定住生活が本格化するまで続くのではないかと想定している。

いわゆる「踏み分け道」とは、下草が踏み拉かれて地表面に帯状の空間が生じたり、あるいは地表面が帯状に窪んだり、そうすることによって形象化されたところであるが、この形象を維持するような認識と行動がとられた(単に繰り返し歩くだけでもよいし、何らかの手が加えられてもよい)際に、その場は「道」に変貌する(「道」が成立する)と考えられる。このような過程を筆者は一つの「文化制度化」(単に「制度化」ともいう)として捉えている。このような「道」の成立をうかがわせる行動や行為は、あるいは旧石器文化段階において様々な文脈の中で何度も生じ得たと想定されるが、結局は「道」として形象化、造形化されることはなかったと判断する。「道」の成立(「発見」あるいは「発明」)は、定住生活に付帯して達成されたと考えられる。

「道」発生の前史と人類史 「道」の成立の前史は「けものみち」であり「踏み分け道」であるが、さらにその先へと遡及すると、地球上に最初に誕生した生物のあるものが、やがてアメーバー泳動、次に繊毛泳動、鞭毛泳動をするように進化した過程(ウィルキンソン 2019:317-352)、すなわち単細胞生物が個体移動といった生存戦略を開始した時点に辿り着く(「道」発生の前史第1段階:個体移動)。海中で多細胞生物へと進化する、個体移動の器官は肢(節足)や鰭となり、やがて陸上に進出した節足動物は6足や多足の肢(節足)によって、また脊椎動物は鰭が脚(四肢)へと変化し、新たな個体移動の段階へと進む(前史第2段階:陸上進出)。陸上に上がり、水中での浮力を失ったために、地表面上でのいずれの個体移動においても重力によって、地表面に移動経路を圧痕(いわゆる「足跡」)や摩擦痕として残すことになり、これらが「道」発生のための潜在的要因となる。やがて直立二足歩行を開始した人類は「踏み分け道」を残すようになる(前史第3段階:踏み分け道)¹⁰。この段階では、「踏み分け道」は人類の移動性能を高めるものではなく、歩行のために必然的に生じてしまったものであり、むしろ人類(あるいは個々の集団)にとつての外敵に対する防御策としては、消去すべき存在であった。海岸線や尾根筋、川筋は自然地形における「道」発生の潜在性を秘めたところであり、特に(結果的な)長距離移動の際の歩行ルートであった。そして人類は定住生活を開始することによって「道」を成立させる(「道」の人類史第1段階)。新たに成立した「道」は移動性能を高めるが、同時に外敵防御のための工夫が必要になる。その手段は素朴形態の維持である。また、目的的な長距離移動も行うようになる。一方で、利用頻度の高まりにつれて、必然的に「道」の形象性が高まると、通行の便(歩き易さ)と安全性とを確保するために、意図的に「道」の一部を整備・補修することも行われるようになり、後に「道普請」という表現をする集団での共同作業が行われるようになる(「道」の人類史第2段階)。また、集団領域の明確化にともなって防塞儀礼のための象徴的器物が配置・供献されるようになる。そして「道」の人類史第3段階が国家的な統一機構としての「道」の出現である。『日本史』ではそれが七道駅路にあたる。以降は、それよりも前における、または前史における「道」や「道的なもの」の全てが、動脈や静脈、毛細血管のように版図内に張り巡らされていることになる。

IV. 言葉の考古学—「みち」で考える—

国家の道とギリヤークの道 七道駅路に代表されるような古代道路、中央集権国家の道が洋の東西を問わず「直進的」である(木下 2012:524-548)のは、中央の命令を地方に早急に伝え、あるいは地方の情報をいち早く中央に吸い上げるため、といった伝達の速さが求められたためなのか、あるいは、敷設に際して避けるべき障害物が未だ少なかったためなのか。そこには直進性に加えて、規模の大きさも重要な要素である。ただし規模の大きさとは、道であるならば幅員だけで演出できるものではなく、直進性と相まって効果は倍増する。

19 世紀末葉、当時ロシアの流刑地であったサハリン島の実態を記録した作家アントン・チェーホフの著作『サハリン島』には、道に関する興味深い記述がある；「彼らのところには法廷などなく、裁判が何を意味するかも知らないでいる。彼らが今日にいたるもなお、道路の使命を全く理解していないという一事からしても、彼らがわたしたちを理解するのがいかに困難か、わかるだろう。道路がすでに敷かれているところですら、あいかわらず密林を旅しているのだ。彼らが家族も犬も列を作って、道路のすぐそばのぬかるみを、やっとのことで通って行くのを、よく見かける」(チェーホフ 2009:182 頁の注 9)。「彼ら」とは現地の住民である「ギリヤーク人」である。樹木を伐採し、森林地帯に切り拓かれたまっすぐな道は、進出してきたロシア帝国の象徴であり、おそらくは彼ら彼女らが理解していた「道」の概念には当てはまらず、そこを通行のために歩くという発想がわからないもの、理解不能なもの、であったのではないだろうか。ここであらためて、「道」とは何かを問い直してみたい。

「道」の定義 では、「道」とはいかに定義できるだろうか。考古学の発掘調査の報告文の中で、『道』のような遺構はその形状や他の遺構との関係から、注意深く様々に表記されている。第 2 章で紹介したように、特に古代道路の研究の中で、実践的な使用状況も考慮されながら、その議論は深められてきた。ここではその 1 つとして近江俊秀の定義を紹介する。まず、「すべての『通行のために確保された空間』を『道』という言葉で包括し、『道路』『通路』などの用語は、特定の条件を満たす『道』を示す場合に用いる用語」(近江 2006:22)であることが示される。このように上位概念としての「道」が定義される。次に、通常「道」と同義的である「道路」については、「通行のために人為的に設定した地上の空間」(近江 2006:23)として「道」の下位概念の 1 つとされる。「海上の道」や「空の道」といった表現が、特に比喩表現ということもなく普通に使用される状況を鑑みて、上位概念としての「道」が示す「場所の内容」としては「空間」とせざるをえない工夫である、と推測される。下位概念としての「道路」の定義に至り、「人為的に設定した」と「地上の」といった限定が加わる。「設定」(ヒトが介在した設定)の用語が意図的であるか否かを読み取り難いが、いわゆる「自然発生的」と表現されることの多い「踏み分け道」(無意図的)であっても、それがヒトによるものであれば「道路」になり、ヒト以外の動物による「けものみち(獣道)」は、その定義から外れることが想定されている、と思われる。また、「地上」に限定した点に、考古学の直接的な研究(発掘)対象たりえない「空路」や「航路」を外す意図を読み取れる。しかしこれでは、ラエトリのヒト族(ホミニン)の足跡列は「道路」ということになってしまう。

「道」と「道路」 土木工学の立場を基礎として、歴史的な検討を踏まえて「道」についての包括的な研究を行った武部健一は、「道」と「道路」との違いを、本居宣長の説明を引用しながら、「日本では道(みち)とはもともと道路の意味しかなかった。外国から入ってきた『道』という字が道路のほか、いろいろな意味を持っていたので、それにつられて日本でも美知(みち)をいろいろな場合に用いるようになった」(武部 2003a:30-31)と説明する。

前述のようにかつて筆者は、道とそのわきにつくられた墓地との関係を考察する際に、日本語における古語としての「みち」の語源的な検討と、漢字における「道」の白川静による語源の研究とを比較して、共に「大地の霊的な存在」が前提的に認識されていたことを確認した(小杉 2021a:139)。その際の古語としての「みち」の解釈も、元を正せば武部が引用する宣長の「美知(ミチ)は御知(ミチ)にて、知(チ)といふが本語なり」に行き着くことになる。そして中国から「道德」「道義」「天道」「人道」「道心」「道理」などの文字が導入されたことが、日本における「道」の多義的な使い方を招いた、と説明されている。しかし、このことを人類史的に問い返せば、そもそもなぜ中国において、「道」を含むそれぞれに意味の異なった文字が発生したのかの問題に逢着する。

「みちで考える」 人類(史)にとっての「道」の定義を、あらためて以下のようにする。

＜目的地に至るための、反復的に使用される、形象化された定向的な地上の空間＞

この定義には、「空路」や「航路」ははじめから含まれないことになる。「道」の成立(発見あるいは発明)は、<このようなもの>に対する認識の始まりであり、またそれを指し示す言葉あるいは概念の登場でもある。いったん成立した「道」は、実生活のいろいろな場面で、いろいろな形であらわれてくる。目的地(道の終点)の違いや形状(デコボコ・傾斜・狭い・広い、など)、距離(遠い・近い)などの違いによって、それぞれを表現する修飾語が付けられたり、「道」を含む熟語が用意されたり、あるいはいろいろな漢字表現(道、路、途、径、倫、など)が与えられたりする。いずれの「道」にも共通する「目的地に至る」といったシンプルな意味内容と、さまざまな状況を反映した表現方法における多様性と——「道」についてのこれらの意味内容を前提として、「道」は比喩的な表現でさまざまなところや状況に対して用いられる。「空路」「航路」もそうであるが、「海上の道」(柳田國男)や「人生航路(The Voyage of Life)」(トマス・コール)、「女のみち」^{注11}(宮史郎)など枚挙にいとまがない^{注12}。実生活に登場する物理的なものから、精神的・象徴的なものまで様々である。これは単に言葉の比喩的な表現という問題ではなく、我々は「道」の原義と多様性(多義性)を用いることで、認識や思考を可能にしているといえる。「道」とは、はじめから存在したものではなくて(もちろん本稿で論じたように「道」発生の前史はあるわけだが)、人類史のどこかの時点(おそらくは定住生活の開始)で、「発見」あるいは「発明」されたものであり、それ以前においては、「道」を表現する言葉も、それを応用した言葉使い(比喩)・思考も存在しなかったのである。我々は「道」を使っているいろいろな思考をしており、この状況は日本語圏にのみ限られたことではないと思われる。「みち」で考えている、のである。

人類史におけるこのような状況は「道」にのみ言えることではなく、おそらくは人類が発明したすべての道具(広義)についても同様であると考えられる。新たな道具の発明は、新たな言葉(名辞)の発明でもあり、それを用いた思考の始まりでもある(小杉 2006a:127-128)。レヴィ=ストロースのいうところの「野生の思考」は、動植物などの自然種との差異関係をもって人間集団間の差異関係を思考するトーテム的分類に代表されるような「具体の思考」であり、それは普遍的な思考方法であるとされる(レヴィ=ストロース 1976)。道具すなわち人工物の発明と同時に獲得された名辞を取り込むことによって可能になった思考方法、これも「具体の思考」の一面かもしれないが、あるいは現生人類の出現時期以前や言語の起源の時点にまで遡る思考方法かもしれない。またこのような思考方法は、物質文化(考古資料)を直接的な研究対象とする考古学が人類史というパースペクティブの中で物理的技術や生業関連の問題にとどまらず、社会(集団関係)や精神文化の研究を可能にしている根拠の一つである。

おわりに

今後も依然として、遺構としての「道」の発見(発掘)は難しく、また例数もあまり増えることはないだろうが、空間的な広がりをもって生じる考古学的な現象、例えば土器型式圏(小杉 2008:67-69)や石器の特定石材の地理的な広がりなどの、現象としての発現の仕方や状態から「道」に関する情報の読み取りを試みる必要がある。逆に言えば、空論とまでは言わなくとも机上でどんどん進んでしまう解釈を、「道」を考慮することによって地上での出来事として考え直すきっかけになり、字義通りに「地に足を着け」た解釈に近づけることが期待できる。

筆者は以前に、縄文前期における関東・中部地方東半の諸磯式土器圏と中部地方西半・関西・中国地方の北白川下層Ⅱ式土器圏との間で、威信財としての木の葉文浅鉢形土器を媒介とする、「クラ交換」にも匹敵する儀礼交換の交易環(図7)が存在したことを論じた(小杉 1985・2003)。また動物形中空土製品やタブレット^{注13}を分析し、その分布状態に「低密度広域分布」現象と「蕩尽的多量出土遺跡」現象とを読み取り(小杉 1998b:101)、縄文晩期には「ネット型間欠的結合モデル」で説明できる集団関係が存在していたことを指摘した(小杉

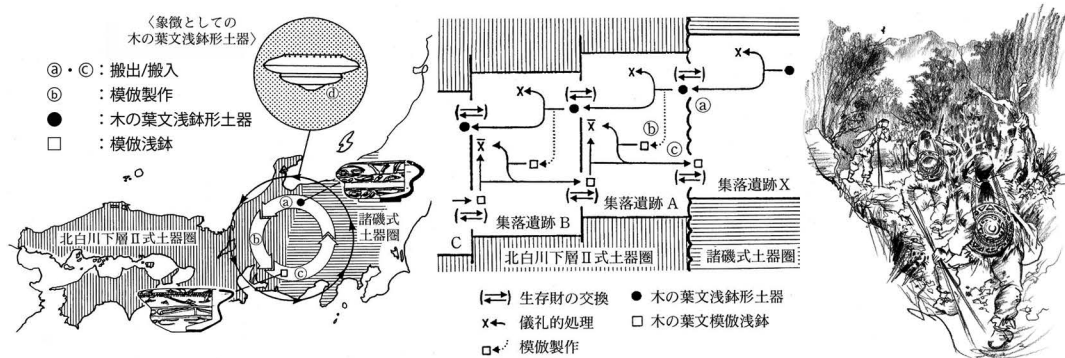
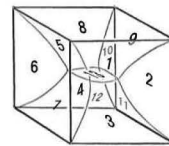


図7 木の葉文浅鉢形土器の儀礼交換の輪（『縄文のマツリと暮らし』より。右イラストは細野修一氏）

2001:130)。ここまでの、自らが方法的構想として述べてきた基礎的物象論である。次にここまでに至る分析過程において検討した個々の資料すべてを、それぞれが出土した遺跡に〈戻し〉、それぞれの遺跡においてその遺物が存在することの意義を問うことが必要であり、それが実践的關係論であると位置づけている（小杉 2002:133）。この段階において、「道」に対する問は一步前進するはずであり、それを期待している。

注

- (1) 雨紋や足跡の保存状態が良いことから判断されている。
- (2) L. M. Robbins「13-2 Hominid footprints from Site G」497-502 頁、R.H.Tuttle「13-3 Kinesiological inferences and evolutionary implications from Laetoli bipedal trails G-1, G-2/3, and A」503-523 頁、参照(Leaky, Harris 1987)。
- (3) ここでの表記は原著(Leakey, Harris 1987)に従い「hominid」を使用する。
- (4) 撮影状況の詳細は以下の文献参照。
 小杉 康 2023「北海道で！縄文を知る：縄文世界遺産（かつてにフットパス）・第8回『開発こうほう』 No.715(印刷中)」
- (5) 藤岡謙二郎(代表)1973 年度「日本の交通路・駅・港湾に関する歴史地理学的研究」(一般研究 C)など。
- (6) 秋山日出雄は古代の道路について自然道路(非直線的)→斜向道路(直線的)→直向道路(直線的)、といった発展過程を想定している(秋山 1978)。また、中村太一は「山辺道」を例にとり、「自然道路の典型は、自然発生的な屈曲した道路である」と説明している(中村 1996:17)。
- (7) 右図参照。
- (8) 「村」「部落」については、著書中の本多の使用した用語をそのまま使用する(本多・藤木 1964:20)。
- (9) ただし、論証に用いた日影山遺跡の事例では、重複する住居址群について、地滑り等による変形が生じている可能性が指摘されており(及川 2006)、さらなる検討の余地があるが(小杉 2017)、その時期における定住化への基本的なプロセスは、本稿のように文献(小杉 1998a)と同様に考えられる。



及川良彦 2006「燃糸文期住居跡が崩れた一遺跡の変形と遺跡形成論・考古記録(多摩ニュータウン No.200 遺跡の研究 縄文編その2)『東京都埋蔵文化財センター研究論集』X X II:1-39

小杉 康 2017「遺跡形成論と遺跡化分析—縄文草創期後半における『相対的な定住性の高まり』仮説の再検証—」安

斎正人編『理論考古学の実践Ⅰ 理論編』所収:228-258、同成社・東京

(10) もちろん「踏み分け道」は二足歩行の人類にのみ限られたものではないが。

(11) 漢字で表記するとおそらく「倫(みち)」であろう。

(12) 文芸・映画などには「みち」をタイトルやモチーフとする作品がなんと多いことか。高村光太郎「道程」、島崎藤村「初恋」、魯迅「故郷」、フェデリコ・フェリーニ「道(La Strada)」、ジョン・ヒルコート「ザ・ロード(The Road)」などなど。

(13) かつて亀形土製品や土版・岩版と呼ばれていた考古遺物(小杉 1986)。

小杉 康 1986「千葉県江原台遺跡及び岩手県雨滝遺跡出土の亀形土製品——所謂亀形土製品、土版、岩版の型式学的研究と用途問題・素描」『明治大学考古学博物館館報』2:51-71

引用・参考文献

青森市教育委員会 1996『青森市埋蔵文化財調査報告書 45:小牧野遺跡発掘調査報告書Ⅳ』

秋山日出雄 1978「大和国」藤岡謙二郎編『日本古代の交通路』Ⅰ 所収:34-57、大明堂・東京

市原市文化財センター 1999『財団法人市原市文化財センター調査報告書 60:祇園原貝塚(本文編 1)』

ウィルキンソン, M(神奈川夏子訳) 2019『脚・ひれ・翼はなぜ進化したのか』草思社・東京

大平 茂 2015「兵庫県内の祭祀遺跡・祭祀遺物の研究成果」『ひょうご歴史研究室紀要』創刊号、兵庫県立歴史博物館:71-87

近江俊秀 2006『古代国家と道路—考古学からの検証』青木書店・東京

岡 陽一郎 1999「中世の大道とその周辺」藤原良章・村上章介編『中世のみちと物流』所収:13-32、山川出版社

岸 俊男 1970a「難波—大和古道略考」『小葉田淳教授退官記念国史論集』所収:81-92

岸 俊男 1970b「古道の歴史」『古代の日本 5 近畿』所収:93-107、角川書店・東京

岸 俊男 1970c「大和の古道」樫原考古学研究所編『日本古文化論攷』所収:377-414

木下 良 1988「近年における古代道研究の成果と課題」『人文地理』40(4):40-58

木下 良 2012『日本古代道路の復原的研究』吉川弘文館・東京

群馬県立歴史博物館 1992『第 42 回企画展 甦る古代の群馬—関越自動車道発掘調査終了記念展—』

木下 良・坂詰秀一 1994「対談 古代の道を語る」『季刊考古学』46:14-23

小杉 康 1985「木の葉文浅鉢形土器の行方—土器の交換形態の—様相—」『季刊考古学』12:47-50

小杉 康 1991「縄文時代に階級社会は存在したのか」『考古学研究』37(4):97-121

小杉 康 1998a「定住のはじまりから三内丸山まで—列島における後氷期適応—」『科学』68(4):314-322

小杉 康 1998b「縄文時代の儀礼と祭祀」『縄紋の祈り・弥生の心—森の神から稲作の神へ—』(平成 10 年春季特別展図録)所収:94-101、大阪府立弥生文化博物館・大阪

小杉 康 2001「縄文時代の集団と社会組織」高橋龍三郎編『村落と社会の考古学』(現代の考古学 6)所収:115-134、朝倉書店・東京

小杉 康 2002「神像が回帰する社会—前期末葉以降の本州北東域—」安斎正人編『縄文文化論(上)』所収:133-180、同成社・東京

小杉 康 2003『縄文のマツリと暮らし』(先史日本を復元する 3)岩波書店・東京

- 小杉 康 2006a「土器造形の発達とカテゴリー操作」小杉 康編『心と形の考古学—認知考古学の冒険』所収:101-132、同成社・東京
- 小杉 康 2006b「地域と集団—林論文と縄文文化へのオマージュ」林謙作編『ムラと地域の考古学』所収:185-222、同成社・東京
- 小杉 康 2008「縄文文化における黒曜石の採掘と流通」高濱 秀編『生産と技術の考古学』(現代の考古学 4)所収:33-71、朝倉書店・東京
- 小杉 康 2011「第7章 旧石器文化」「第8章 縄文文化」佐々木・小杉他編『はじめて学ぶ考古学』所収:173-191、有斐閣・東京
- 小杉 康 2013「現代の日本列島域における後期旧石器文化の遺跡分布について」『旧石器研究』9:99-118
- 小杉 康 2021a「奄美と縄文—『再葬』をめぐる考古学の冒険—」橋本 雄編『再—くりかえす世界—』(北大文学研究院ライブラリ 18)所収:127-161、北海道大学出版会・札幌
- 小杉 康 2021b「火の考古学」『北海道大学考古学研究室研究紀要』1:1-15
- 小宮恒雄 1988「縄文時代の道」『考古学ジャーナル』No.434:4-7
- 埼玉県立博物館 1984『寿能泥炭層遺跡発掘調査報告書』
- 高橋博志 1997「荒井猫田遺跡の発掘調査から」『土木史研究』17:345-350
- 高山考古学会 1984「高根村発見の上ノ山式土器」『岐阜県考古』9:59-62
- 武部健一 2003a『道Ⅰ』(ものと人間の文化史 116-I)法政大学出版会・東京
- 武部健一 2003b『道Ⅱ』(ものと人間の文化史 116-II)法政大学出版会・東京
- 立花太郎 1975『しゃぼん玉:その黒い膜の秘密』中央公論社・東京
- 龍郷町誌民俗編編さん委員会 1988『龍郷町誌 民俗編』(鹿児島県大島郡龍郷町)
- 田名網 宏 1969『古代の交通』吉川弘文館・東京
- チェーホフ, A.P. (原卓也訳) 2009『サハリン島』中央公論新社・東京(1961年『チェーホフ全集 第13巻』所収「サハリン島」を復刻)
- 千歳市教育委員会 2022『史跡キウス周堤墓群整備基本計画』
- 中村太一 1996「大和国における計画道路体系の形成過程」『国史学』155:1-32
- ハゲット, P (梶川勇作訳) 1976『立地分析(上巻)』大明堂・東京
- 馬場悠男 2013「ラエトリ遺跡の猿人家族を復元する」『国立科学博物館【特別展】グレートジャーニー 人類の旅』フジテレビジョン・東京:154-157
- 藤森栄一 1973『森本六爾伝—弥生文化の発見史』河出書房新社・東京
- 藤森栄一 1978『藤森栄一全集 第1巻 かもしかみち』学生社・東京(初出は1941『民族文化』2(5・7・9)、1946年『かもしかみち』所収、葦牙書房)
- 藤原良章編 2005『中世のみちと橋』高志書院・東京
- 本多勝一・藤木高嶺 1964『ニューギニア高地人』朝日新聞社・東京(後に本多勝一 1981『ニューギニア高地人』(文庫)朝日新聞社)
- マクファーランド, D 編(木村武二監訳) 1993『オックスフォード動物行動学辞典』どうぶつ社・東京
- 水野正好 1969「縄文時代集落復原への基礎的操作」『古代文化』21-3・4:1-21
- 宮下健司 1985「縄文の道」『季刊考古学』12:63-66

- 柳田國男 1989「東国古道記」『柳田國男全集2』(ちくま文庫)所収:303-344、筑摩書房・東京(初出は1949年『旅』1・2・3月号)
- 横浜市ふるさと歴史財団埋蔵文化財センター 1995『港北ニュータウン地域内埋蔵文化財調査報告 17: 古梅谷遺跡』
- レヴィ=ストロース, C. (大橋保夫訳) 1976『野生の思考』みすず書房・東京
- Hyslop, J. 1984. *The Inka Road System*. 377p. Academic Press: Orland.
- Leakey, M.D., J.M.Harris 1987. *Laetoli: A Pliocene Site in Northern Tanzania*. 582p. Clarendon Press: Oxford
- Leakey, M.D. 1981. Tracks and tools. *Biological Sciences* 292:95-102
- Merrick, H.V., J.DE Heinzelin, P. Haesaerts, F.C. Howell 1973. Archaeological Occurrences of Early Pleistocene Age from the Shungura Formation, Lower Omo Valley, Ethiopia. *Nature* 242: 572-575
- Masao, F.T., E.B. Ichumbaki, M. Cherin, A. Barili, G. Boschian, D.A. Iurino, S. Menconero, J. Moggi-Cecchi, G. Manzi 2016. New footprints from Laetoli (Tanzania) provide evidence for marked body size variation in early hominins. *eLife* 5: e19568. doi:10.7554/eLife.19568.
- Zaitsev A.N., T. Wenzel, J. Spratt, T.C. Williams, S. Strekopytov, V.V. Sharygin, S.V. Petrov, T.A. Golovina, E.O. Zaitseva, G. Markl 2011. Was Sadiman volcano a source for the Laetoli Footprint Tuff? *Journal of Human Evolution* 61 (1): 121-124

The archaeology of road

KOSUGI Yasushi

Abstract: This paper examines the existence of the road for human beings from the viewpoint of human history. First, I take up a 3.6-million-year-old fossil footprint found in Laetoli (Tanzania) and ask whether it is a road. Next, I take up ‘Shichido-Ekiro’ (road system of the ancient nation in Japan), which were made to maintain the unity of the nation, and consider the problems related to the road from its establishment to modern highways. In addition, I organize the problems related to the roads before the establishment of ‘Shichido-Ekiro’, and argue that the roads were established while being closely related to the beginning of the sedentary of human beings. Based on the above considerations, I present the development process of the path in human history as follows:

The 1st pre-stage: Individual movement

The 2nd pre-stage: Going up onshore

The 3rd pre-stage: Trail (which formed by the repeated treading of people or animals).

The 1st stage in human history : A road that began with the sedentary of human beings.

The 2nd stage in human history : A road deliberately created by collective work.

The 3rd stage in human history : Road system of the ancient nation made to maintain the unity of the nation.

Human beings began to use many words related to the road by inventing (discovering) the road. Finally, I point out that concepts and various expressions of road have created new realms of thought for human beings, not in the sense of the metaphorical expression of the word road.