

会 告

昭和六三年度史学研究会大会および総会は、予定通り、十一月二日（水）午後一時より楽友会館において開催されました。

公開講演は山中一郎、末尾至行の両氏により左記の演題で行なわれ、盛會裡に終りました。

旧石器時代の「住」

山中一郎氏

カベイラの水車と淀の水車

末尾至行氏

なお、大会と総会に先立って開催された秋期定例の理事評議員会において、昭和六三年度前期会務報告がなされました。

昭和六三年度

史学研究会大会講演要旨

旧石器時代の「住」

山中一郎

旧石器時代とは、更新世のヒトが残した痕跡をあてる時期をいう。したがって一万年以前のヒトが住んだ時代のことである。日本の場合、関東ロームの堆積が一万年前よりも古い更新世に属することが認められる以上、そこに包含される石器群は旧石器時代のもと呼ばれるべきである。しかし、日本考古学の、とくに旧石器研究の進展の特殊性にかんがみて、先石器時代という名称を残すのがよいと考える。英語では pre-ceramic age ではなく、Sendoki period あるいは sendokian とするのが妥当であろう。空間と時間を自らのものにする行為は、動物の中でヒトを特徴づけるものである。その行為は住環境の整備ということができ。住を含めて、一般に衣・食・住はヒトの生活の基本的要素であるが、考古学的に最も確実なデータをもって検討できる現象

は、住の問題なのである。

「住」とは、ヒトが生きるに際して空間を利用した痕跡から推定する解釈像を指す。考古学的には、地表の改変を伴う、いわゆる遺構として検出される構造（住居址、炉址などの顕在構造）とヒトが残した遺物の性格とその分布の分析から推定される構造（潜在構造）が認められる。この二種の構造の複合を住居構造と呼び、遺跡の発掘によって復原される。世界最古の住居構造の例は、タンザニアのオルドヴァイ遺跡（DK地点、*Oldoway*）に認められる。一八五万年前の年代が与えられる配石遺構であり、四・二×三・六mの楕円形プランを呈し、長さ一〇〜一五cmのものが多くをしめるラヴァという石の集まりからなっている。高さ一五〜二二cmの石の山が六ヶ所、六〇〜七五cmの間隔であり、風よけの壁もしくは粗末な小屋があったと推測されている。ずっと年代がさがって、三八万年前のニースのテラアマタ遺跡では、中央に炉をもつ枝かけ住居址が確認されている。同じニースのラザレ洞窟では二〇万年前の、片側に洞窟壁面を利用し、片面のみ柱を建てて獣皮をかけたと思われる住居址が知られて

いる。その柱穴九個と二基の炉址の頭在構造のほか、遺物分布の分析(潜在構造分析)の結果、寝所が確認された。また、その炉は調理用や採光用ではなく、ひたすら暖をとるためのものと推測されている。空間を個人が占有したかどうかは明らかにされなかったが、潜在構造分析が有効な方法であることは示された。

また二基の炉があることは、暖をとるに必要であったと考える以上に、二つに分かれる集団が存在した可能性を示しうる。炉の間に差異は認められないので、男女集団、家族集団、年齢差集団などを考えることになろう。

後期旧石器時代の、三万五千年前よりも新しい時代には、多くの住居址が知られている。東ヨーロッパからヨーロッパ・ロシアにかけて、多くの炉を持つ住居址、マンモスの頭骨を基礎にして、その牙を支柱とする住居址、さらには深さ1m以上の住居址など、形態の異なる例が知られている。岩陰の利用、敷石の構築など、ヨーロッパのみに限っても、時期と地域による住居形態の差異が当然のことながら認められている。

しかし最近報告されたパリ近郊のエチオル遺跡の住居構造は、近くのパンスヴァン遺跡の例と異なっていて興味深い。枝かけ構造で獣皮を覆う円形住居が想定されるが、炉の位置が異なるのである。パンスヴァン遺跡では住居の入口部にあるのに対し、エチオル遺跡では中央部に存在する。パンスヴァン遺跡の方が二〜三千年新しい年代が与えられるが、両者ともマドレーヌ文化後期に比定され、セーヌ川に沿って五〇kmも離れていない。

中央部に炉があると、円錐形被覆構造をとる場合、頂部に集中する熱でその部分が焦げるといわれてきたが、中央部から入口部に炉の位置を移すことを、年代差に基づいて進歩と説明すべきなのだろうか。おそらくそうではなく、従来の研究およびこの報告は、住居構造を類型化して発展段階説で捉えることが、なんらかの史実を失わせる恐れがあることを示しているようである。微層位発掘による頭在構造の確認、原位置の記録、個々の遺物の性格および接合の記録の分析をとおして、データに読み取れる細かいヒトの行為を、そしてそのヒトの心理を想像するに至るような観察と分析

を積み重ねる必要がある。

日本の旧石器時代に関しては頭在構造の検出は極めて少ない。最近大阪府藤井寺市はざみ山遺跡梨田地点の柱列の例のような、良好な住居址が報告されているが、その全容が理解できる段階ではない。火が使用された痕跡としては、炉址の報告例は限られている。また一〇万年前よりも古くなる可能性のつよい、宮城県馬場壇A遺跡二〇層上面の火処の報告もあるが、これもまた類例の増加を待たねばならない。議論の可能性の唯一のデータは火熱を受けた礫の集まり(礫群)で、遺跡構造論の研究が取り組まれている。それらはすべて二万八千年前ころよりも新しい先石器時代に属する例で、ことに関東ローム第IV層のものが多く、しかし明確な焼土の確認例が乏しく、頭在構造として認定できない。

礫群は、礫の集中度によって分散型と密集型に類型化され、主として調理用施設であったと考えられている。論を進めて先石器時代社会の復原像が描かれるが、礫群の機能の解釈の差が復原像の違いにつながっている。最近報告された東京都武蔵野市御殿山遺跡IV層上部の五号礫群は一三・〇×

八・六mの巨大なものであるが、分析の結果、一九のまとまりがある程度の時間差をもって部分的に重複して機能した可能性が示された。

石製遺物しか残っていない悪条件ではあるが、個々の遺物の生じる条件の判定に出發する分析が必要であろう。礫の複数回使用はエチオル遺跡でも認められているが、隣群研究にとっても重視すべき点である。

カベイラの水車と淀の水車

末尾 至行

「カベイラ Capela の水車」と「淀の水車」はともに名だたる水車である。すなわち、「カベイラの水車」は、小アジアの黒海沿岸に存在していたポントス王国の王ミトリダテスの事績に関して、ストラボの地理書に現われる世界最古の水車である。「パリアドレス山脈の前山丘陵の麓にあるカベイラに、ミトリダテスは宮殿を造営し、水車を造作した。」というのがそのくだりであるが、時代は紀元前一世紀のことといわれる。

カベイラは今日のアナトリア中央北部の内陸の町、ニクサル *Niksar* に同定される。パリアドレス山脈は今日のジャンニク^{II}ダラル山脈であって、その南麓にあり、チャクチーデレ川が潤す緑の豊かな町がニクサルである。町の中央には磐跡を残す比高一〇〇メートルの孤立丘もあるが、ミトリダテスの宮殿や水車は右の川沿いの低地に建てられたに違いないとするのが、一九八一年にニクサルを訪れた際の筆者の直感である。またその際、まことに偶然ながら、ニクサルには水車場が二箇所あって、町の住人の小麦製粉の需要に応えていることを知った。八八年の再訪時には電気製粉所の誕生によって水車場は廃業に陥っていたが、古代にまで遡る二千年の水車の歴史の重みに感じ入ったものである。ただ、「カベイラの水車」が製粉水車であったとの確証はない。アナトリアでは現在も、製粉水車とともに灌漑用の揚水水車が各地に残存しており、ニクサルに近いストラボの生地アマシヤ *Amasya* (古名アマセシア) も、古来揚水水車が多数凝集していた町として著名である。ミトリダテスの造った「カベイラの水車」も、あるいは揚水水車であった可能

性を無視できない。

わが国で水車といえば、なによりもまず「淀の水車」が有名である。この水車は、天正年間から淀城のそばで淀川に架かっていた揚水水車であり、盛時は二基あって、淀城の泉水、および城の傍らの茶店の手鉢の水を、それぞれ汲み上げていたという。すなわちこれらの水車の使途はいわば不急不急の趣味・道楽の類である。ただ、一四・五〇七・五メートルというその直径の大きさに加えて、その架けられていた場所が三十石船の往来する天下の公道であったというところから、「淀の水車」が諸国の旅人の注目を集めたことは確かである。それだけに、この水車にヒントを得て郷里で水車を始めたという逸話は数多い。たとえば、東京西新宿の淀橋の地名も、一説には、青梅街道が神田上水を渡る橋畔にあった水車が、淀に籠をとって造られたことに由来するといふ。

「淀の水車」といえば、同じく揚水水車であった「宇治の水車」が想起される。「淀の水車」が近世的な存在であったのに対して、「宇治の水車」は『石山寺縁起絵巻』にその姿が描かれ、『徒然草』ではそれを手懸

けていた「宇治の里人」の水車製作技術の優秀性が紹介されるなど、中世に著名な存在であった。また、「宇治の水車」の揚水目的は淀城のような遊び半分のものではなく、水田灌漑という真剣なものであった。水の汲み上げを必要とする水田が宇治川の沿岸にあり、水車を回すに足るだけの水勢が宇治川に備わっていたという二つの条件の組み合わせが、宇治の揚水水車を生み出したのである。

ただ、右のような「淀の水車」と「宇治の水車」の用途の違いを一般化し、中世から近世への時代推移の中で、水車の用いられ方に大きな変化があったとみるのは、いささか疑問である。筆者の資料調査によれば、宇治から淀にかけての宇治川沿岸一帯には、明治末期においても二百を超える数の灌漑用揚水水車があったとみられる。そのほとんどは大正初期に電動ポンプに置き換わって消滅するが、その末裔は昭和期に入っても残っていた。逆に、遡ればこれらの水車は近世にも存在していたであろうし、その祖型がまさしく「宇治の水車」である。揚水水車を必要とする自然・水利条件は、中世から明治期に至るまでそれ程の変化が

なかったはずだからである。「宇治の水車」は近世にも途絶えることなく、宇治から淀にかけての宇治川沿岸一帯で活動しつづつ、ついには明治期を迎えたものとみるべきであろう。

近世に入って、たまたま淀城の傍らに巨大な水車が出現したばかりに、水車発達史の解釈に屈折が生じたと筆者はみる。すなわち、威圧的な「淀の水車」の背後には、数多くの実用本位の水車が動いていたはずである。船客の眼を奪った淀城の水車は、いわばショウウィンドウに飾られた代物にすぎなかった。しかもこの「淀の水車」を造った職人は、『徒然草』以来の技術を伝承する近世の「宇治の里人」であったと筆者はみている。

再び話は「カベイラの水車」に戻る。「淀の水車」が支配階級に属する水車であったとすれば、「カベイラの水車」もまさにそうであった。ミトリダテスがカベイラに水車を造作しえたのも、付近の山間・山麓には見栄えはせぬがより実用性の高い水車が至る所にあり、これに関係する村人たちを召し出して事に当たらせた結果とみるのが自然であろう。「淀の水車」と「宇治の里人」

との関係図式が、「カベイラの水車」の場合にもあったように筆者には思える。

水車の歴史的・歴史地理的研究は、資料も限られるままに、従来はとかく個別論的な取り扱われ方が多く、全体的なバランスを失ってきたきらいがある。筆者はこのところ、『微発物件一覽表』や地方庁への水車架設願出文書などの分析、あるいは海外での実地調査などを通して、右の限界性を超えようと試みてはいるが、残された課題も多い。「カベイラの水車」や「淀の水車」のような、著名な水車にばかりかかわってはいけないというのが、実は本日の演題を掲げた意図でもあった。