

東京奠都記念東海道五十三次 駅伝徒歩競走に関する研究

中 村 哲 夫 (教育開発センター)

〈要旨〉 本稿は、大正6年4月に実施された読売新聞社主催の「東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走」の実態を、詳細に再現しようとするものである。本「駅伝徒歩競走」は駅伝競走のルーツとして、しばしば取り上げられるものの、各区毎にどのようなレースが展開されたのか、選手たちの心境や走り終えた後の感想はどうだったのか、夜間における走行はどうだったのか、運営等の実際はどうか等々、明らかにされていない事実は多い。現在の駅伝とは異なり、京都から東京までの長距離をリレーしたこと、昼夜兼行で走り切ったこと、河川や湖を渡るために船を使ったこと、また情報手段が限られた中、どのようなかたちで運営されたのか興味深い点が多い。もちろん、競技史的な観点からの先行研究により、京都から東京までの各区間の選手の記録やレース展開の概要および結果等については明瞭になっている。しかし、記録や結果の裏に隠された諸事実をより掘り下げて、この駅伝競走の全体像を再現してみたいというのが、本稿のねらいである。

本稿では、先行研究を踏まえつつも、もう少し視野を広げて、まず、奠都駅伝が東京奠都五十年奉祝博覧会の一環として計画されたことから、同博覧会に関してその実情を概観し、次に、関西組が愛知一中の教員と生徒からなるチームだったことから、同校の運動への取り組み、および同校校長日比野寛の運動論を確認し、そして最後に、この駅伝競走の各区毎のレース展開を中心として、その競技の実態を詳細に追跡し、再現するものである。

〈キーワード〉 駅伝、東京奠都五十年奉祝博覧会、東海道五十三次、愛知第一中学校、日比野寛

1. はじめに

大正6年4月27日から29日にかけて実施された読売新聞社主催の東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走（以下、奠都駅伝と略記）は、わが国最初の駅伝として多くの書籍等で言及されている¹⁾。道路を使って長い距離をリレー形式で競走するという競技がわが国で生まれ、現在も各地で多様な駅伝大会として発展し、国民の関心を惹き付けていった関係から、そのルーツとして奠都駅伝は取り上げられるのである。しかも、現在の駅伝とは異なり、京都から東京までの圧倒的な長距離をリレーしたこと、昼夜兼行で走り切るという企画の下に実施されたこと、河川や湖を渡るために数箇所船を使ったこと等、また今日のように道路状況が整備されておらず、加えて情報が瞬時に行き渡らない中での実施等、どのようなかたちで行われたのか興味深い点が多く、これらの点についても言及されている²⁾。

ところが、この奠都駅伝に関して、実際の姿を資料に即してどのようなレース展開だったのか、選手たちの心境や走り終えた後の感想はどうだったのか、運営の実際はどうだったのか等々、明らかにされていない事実は多い。もちろん、京都から東京までの各区間の選手の記録やレース展開の概要および結果等については明確になっている。本稿では、記録や結果の裏に隠された諸事実をより掘り下げて、奠都駅伝の全体像を描いてみたいというのがねらいである。

奠都駅伝をある程度まとめたかたちで叙述したのが、山本邦夫の『近代陸上競技史（上巻）』（昭和49年）と島田輝男の『日本列島駅伝史』（昭和62年）である³⁾。前著は明治以降のわが国で開催された多くの陸上競技会を網羅的に取り上げ、その内容を年次的に記した書籍である。奠都駅伝は、第8編大正6年の第2章で取り上げられた。山本が拠り所としている資料は、『愛知一中競走部史』（昭和41年）である。この本に依拠しすぎたためか、他の資料との突き合わせの作業ができていないために、叙述には不備な部分が見られる。たと

えば、この『愛知一中競走部史』には、約50年前に選手として奠都駅伝に出場した元競走部員の回想が掲載されており、実際走った選手でしか発し得ない当時の様々な興味深い事実が綴られているが、一方では、いくつかの記憶違いも、また存在する。山本はそれを前提に執筆している部分もあり、これは問題となる。さらに、記録を突き合わせると間違いと思われる部分もあり、この作業が疎かにされている箇所もある⁴⁾。

一方島田の後著は、全国各地で実施された駅伝大会を対象に、各駅伝の歴史を叙述している。1回限りで終わったものから現在まで続いているものまで、数多くの大会を取り上げ、わが国の駅伝の発展振りが示されている。「駅伝競走の初め」として、その最初に取り上げられたのが奠都駅伝である。山本が『愛知一中競走部史』に依拠したのに対して、島田は読売新聞の記事を主に資料として奠都駅伝を描いている。駅伝の実施要項の詳細が掲載された大正6年3月1日、レースの展開や記録が載った4月28日、29日、30日の新聞記事が主に利用されている。しかし、たとえば、公式記録では19区を走った関西組の選手は六鹿梅礼であるが、六鹿はすでに第3区を走っているの、「また走っているのかどうか不明」⁵⁾としているように、少し混乱がある。この混乱は、4月30日の新聞には19区の関西組は青山義親が走ったことになっているからであろう。しかし、3日間にわたる最終公式記録を報じた5月2日の記事では、19区は青山から「六鹿選手代わる」とあり、六鹿の記録が公式記録として掲載されている。六鹿は関西組の19区の正式な選手として走ったのである。19区は4月29日の午前2時から3時半にかけての走行であるため、翌30日の新聞報道にはこの交代情報は間に合わなかったのだろう。主催者の読売新聞社は、広い紙面を使って奠都駅伝に関して大々的に詳細な内容を報道しており、主催新聞社の記事を利用するということは必要であるが、島田の場合も、数日間に限った新聞記事を中心とする資料からの叙述になっており、他の資料との突き合わせが不足しているため、レース展開に関する叙述も表面的にならざるを得ない。

山本、島田ともに競技史的な観点から奠都駅伝を叙述している。もちろん駅伝競走を対象とするわけだから、レース展開や各区間の記録および勝敗等競技

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

の実際が叙述の主になるが、本稿では、もう少し視野を広げて、まず、奠都駅伝が東京奠都五十年奉祝博覧会の一環として計画されたことから、同博覧会に関してその実情を概観し、次に関西組が愛知一中の教員と生徒からなるチームだったことから、同校の運動への取り組み、および同校校長日比野寛の運動論を確認し、最後に、奠都駅伝のレース展開を中心として、その実態を詳細に追跡してみたい。

2. 計画

(1) 東京奠都五十年奉祝博覧会

東京奠都五十年奉祝博覧会は、都が京都から東京に移り、大正6年がちょうど50年目に当たることに因んで開催された博覧会である⁶⁾。会期は大正6年3月15日から5月31日まで、会場は上野不忍池畔であった。

大正5年12月15日の読売新聞に、この博覧会開会の記事が載った。初出である。「趣意書」で博覧会開会の趣旨を述べ、「設計概要」で会場ならびに開会の日時、役員、また施設や陳列等の内容の概要を示している。「藩制ノ廃止」、「憲法ノ発布」等の大事業はすべて「新シキ首府タル東京」で企画実施されたものであり、日清、日露の両戦争を経験し、東京奠都以降の「帝国領土ノ拡大」、「国富ノ増加」、「文明ノ進歩」は、統計を示さずとも全ての国民にとって明らかである。「東京ノ奠都ハ、帝国未曾有ノ興隆ヲ表現スルモノ」であり、大正6年の春季に「東京奠都五十年奉祝博覧会」を開催して、「光彩多キ半世紀ノ経過ヲ祝シ、更ニ将来ノ飛躍ト進歩トヲ期セン」とすることが、博覧会開会の趣旨である。この「趣意書」には、当博覧会総裁の土方久元、会長武井守正、副会長平山成信の3名の名前が記されている⁷⁾。

「設計概要」には、施設や陳列に関する6項目の記載があるが、その1番目が「京都御発輦より東海道五十三次通御、及東京御着輦迄の御模様を模型に作り郊外に施設す」とするものであった。すなわち、当時16歳の天皇が京都を出発し、東海道を辿って東京に到着した当時の様子を、模型を作って博覧会会場に設置し、50年前の天皇御東幸を博覧会会場で再現する試みである。これは博覧会の大きな目玉となる企画であった。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

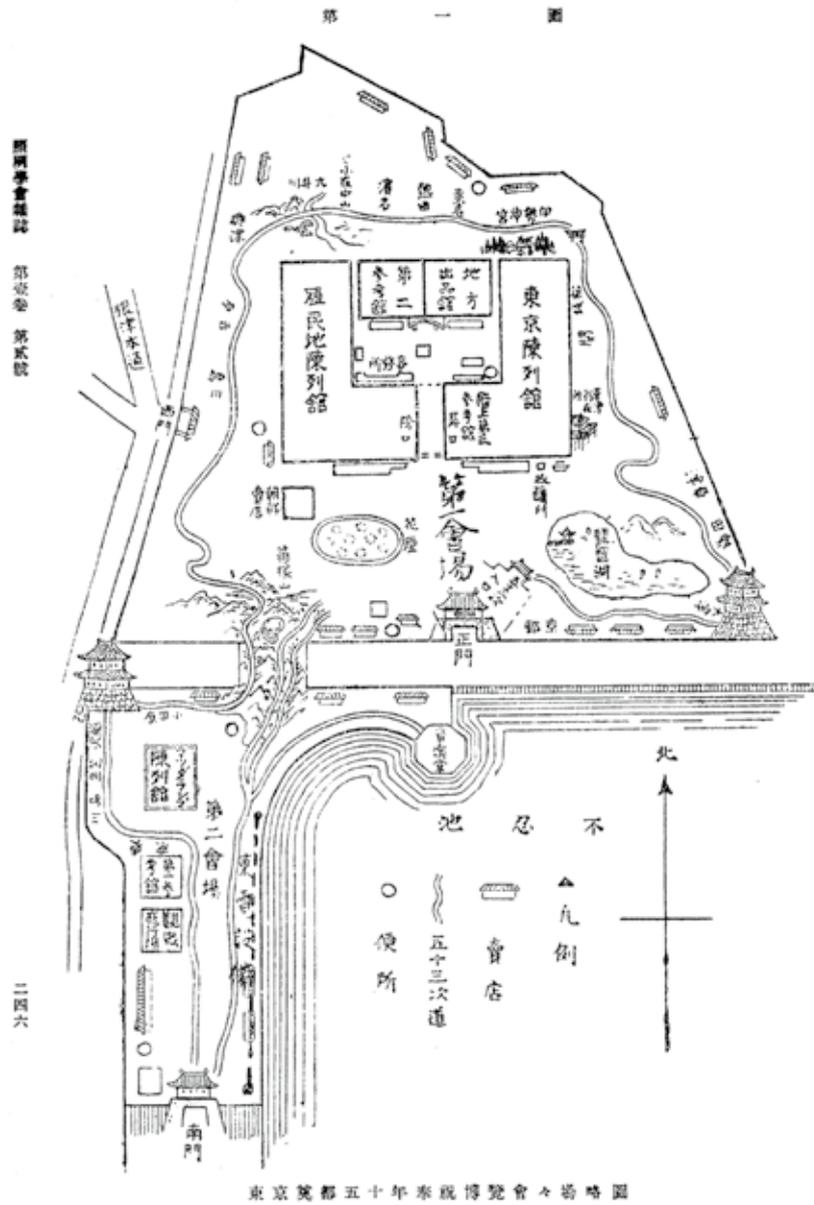
博覧会会場において、この企画はどのように実現したのか。東京奠都五十年奉祝博覧会編集の『東京御遷幸と東海道五十三次』には、「第一景 建禮門」から「第二十六景 東京御着輦」までの模型等の制作物の写真とともに、説明文が付記され紹介されている。例えば「第三景 京都三条大橋模型」は、次のような記述である。

本模型は明治元年九月二十日（晴天）京都御発輦前衛三条大橋通過の光景。先頭の楽隊は当時各藩の練兵に採用せられたる英国式楽隊で、真先なる騎馬は伊予大洲藩主加藤遠江守、即ち本会顧問子爵加藤泰秋氏である。赤地御紋章の御旗は、御東幸の際、御衛の各藩に御下附ありしもの、其他の調度と共に加藤子爵家の御所蔵品に拠りて作る。其現品は第一会館内第二参考館に出陳してある⁸⁾。

東海道を通った御東幸の展示は、次頁の博覧会会場図から分かるように各陳列館を大きく反時計回りに周り、会場をほぼ一周するコースに沿って作られている。会場正門を入り右前方すぐのところ「五十三次入口」になり、京都から出発し、左手に琵琶湖を眺めながら大津に到着、瀬田、草津を経由し、関、松阪、伊勢神宮へと続く。その後、桑名、熱田、浜名、興津、吉原、三島を経て、箱根峠を越え、小田原、藤沢等を通り、東京に到着するというルートである。このルート上に、第一景から第二十六景の模型や絵画等の陳列が行われ、ジオラマとしてまとめられたのである⁹⁾。

ところで、『東京御遷幸と東海道五十三次』には、御東幸の道筋の模型について注意を乞う点があるとの言葉が記されている。すなわち、博覧会の会期が春季に当たるので、「時に沿ふべく、主として明治二年の御東幸に情景を取り、元年のものも前後三四交錯し、又必ずしも両年度の東海道に拘泥せざる点もある事」と説明されているのである¹⁰⁾。これはどういうことか。実は、明治天皇には、明治元年の9月20日に京都を發ち10月13日東京着の御東幸と、翌明治2年3月7日に京都を出發し東京に同28日に到着した御東幸があったのである。最初の御東幸においては、約2ヶ月弱の東京滞在後の12月8日には

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）



昭和學堂雜誌 第壹卷 第貳號

二四六

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

京都に向けて出発し、同月 22 日に京都に還幸された。博覧会の模型は、明治 2 年の御東幸の際の情景が中心となっているが、明治元年のものも若干は採用されていること、および両年度にはこだわらない東海道の様子も陳列されているとの断り書きである。先ほど示した「第三景 京都三条大橋模型」は、明治元年秋の御東幸の出発直後の三条大橋渡橋の情景を示す模型である。

2 度にわたる御東幸は、京都から東京までのコースが異なる。博覧会では、主として明治 2 年の後者の御東幸に情景を取るとしたが、伊勢神宮経由のルートはこの後者のルートである¹¹⁾。明治元年秋のルートは、神宮に立ち寄らないで、関から四日市、桑名を経由して熱田に向かうものである。このように、博覧会会場における東海道五十三次のルートは、明治 2 年の天皇御東幸のルートを基にするものであった。

しかし、ここで疑問が生じる。大正 6 年を東京奠都 50 年とするには、明治元年が奠都の年であらねばならない。博覧会における明治 2 年の御東幸を奠都とすると、大正 6 年は 49 年目に当たる。奠都の年はいつなのか、都を東京とした日はいつなのか。

『東京御遷幸と東海道五十三次』には 36 頁にわたって詳細に叙述された「東京奠都の由来」と題する文書が附けられている。この文書の「緒言」において、本年 3 月 15 日よりの博覧会開催に当たって、「先づ、最も問題となるのは、今年が果して東京奠都以来五十年目に相当するか否かにある」と問題を提起している。東京奠都の起点を明治元年の御東幸か、翌年 3 月の御再幸のどちらを採るのかということである。「朝廷から公然東京遷都を仰出されたことは一度もない」ことが、この問題を生じさせている¹²⁾。

「東京奠都の由来」は、明治元年および同 2 年の御東幸以外の東京奠都の起点に関する説を紹介し、「何故に奠都の実を挙げながら、公然とそれを宣せられなかったのか」という問題意識の下に、幕末期からの奠都論の系譜をたどっている。東京奠都に大きな影響を与えた大久保利通の大阪遷都論等に触れながら、その後の刻々と変わる政治情勢および戊辰戦争の戦況の推移の中、江戸城開城を経て 7 月 17 日に江戸御親臨の詔勅が出されたことに、「東京奠都の由来」は注目する。

朕今万機を親裁し、億兆を綏撫す。江戸は東国第一の大鎮、四方輻湊の地、宜く親臨、以て其政を視るべし。因て自今江戸を称して東京とせん。是朕の海内一家、東西同視する所以なり。衆庶此意を体せよ¹³⁾。

「東京奠都の由来」では、この詔勅を東京奠都の起点とする。すなわち、明治元年7月の詔勅と9月20日京都出発の御東幸から数えて、50年目が大正6年となるわけである。佐々木克はこの詔勅を、「江戸は天皇が親臨するきわめて重要な地であるから、江戸のランクをあげ（称）て、京都と同格の東の京＝東京とする意味」と解釈すべしと述べている¹⁴⁾。明治2年2月18日、再幸の期日を3月7日と公布し、同24日には太政官の東京移転も布告された。3月28日の東京到着以降の天皇の京都還幸はなく、実質的に東京遷都が行われたのである。しかしながら、幕末・維新时期における政治動向や各政治集団の思惑の中で、政府による公的な遷都の発令は出されないままであった。このことにより、都をある場所に定めるという意味の「奠都」という言葉が通用されたのである。

東京奠都五十年奉祝博覧会は、大正6年3月15日から5月31日まで開会され、読売新聞は連日博覧会の盛況の様子を報道した。一般の入場を謝絶した5月2日には天皇の行幸もあり、不忍池畔を通過する御歯簿の写真掲載とともに、「薫風的不忍池畔／東海道に先帝御東行の跡を辿らせ／新日本の進展をみそなはせらる」の見出しの下、「奠都博行幸」を詳細に報道した¹⁵⁾。博覧会は毎日午前8時に開場し、4月1日からは夜間も午後9時まで開き、照明施設を施した東海道五十三次のジオラマの夜景はいつそう注目を浴びた。会期中にのべ166万人余を集め、博覧会は成功のうちに幕を閉じた。

（2）奠都記念駅伝競走

1) 読売新聞社会部長土岐善磨による大正5年の東海道五十三次踏査

この奠都駅伝を主催した読売新聞社の社史『読売新聞100年史』には、次のような記載がある。博覧会の協賛事業として、読売新聞社会部長の土岐哀果が

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

中心となって企画を立てていたが、その結果、紙面企画として「東海道五十三次奠都五十年博覧会記念」のタイトルで東海道五十三次の本陣を調べ、50年前の御東幸を再現する東海道五十三次の紀行記事を連載することになった。そのための実施踏査として、大正5年の暮れに京都を出発し、東京に向かってかつての東海道を歩いた。その踏査結果は、翌大正6年1月9日から2月20日まで連載されたが、「この取材の道中、土岐の念頭に浮かんだのが宿場交代のマラソンだった。」¹⁶⁾

一方、土岐自身の回想は上の記述と異なる。昭和50年に刊行された土岐善麿『駅伝五十三次』によれば、大正5年暮れの東海道五十三次実地踏査には、二つの目的があったという。一つは、博覧会会場に御東幸当時の沿道の情景を再現する大規模な模型をつくるためであり、二つ目は、その背景のパノラマ製作のためであるという。前者の目的の担当は商社の加茂氏であり、後者の担当が五姓田画伯だった。藤井翁も古老の資格で参加したという。そして、土岐自身は「道中記をかく『文学青年』としてとマラソン・レース実行の可能性を調査する『社会部長』として」の踏査だったと述べている¹⁷⁾。

土岐の回想によれば、すでに実地踏査前にはマラソン・リレーの構想がすでにできており、その実施可能性を探る調査という目的もあったようである。大正5年12月の京都から伊勢経由の東京までの「道中記」が初めて読売新聞の紙面に掲載されたのが大正6年1月9日であり、奠都駅伝の開催計画に関する最初の社告が同6年2月2日、また、その6日後の2月8日には駅伝の大要が示されていることから考えて、前年12月の実施踏査の際に宿場交代のマラソン・リレーの構想が土岐の念頭に浮かんだとは考えにくい。土岐の回想にあるように、レースに関するある程度の構想を持っての踏査であったのではないか。

ところで、土岐の「道中記」は読売新聞の大正6年1月9日から2月20日までの期間で、26回にわたって連載された。この連載記事は50年前の御東幸の道筋の踏査報告というよりも、関心の赴くままに記した「道中記」と言ったほうがよい。もちろん、本陣を確認したり、各地で50年前の御東幸の様子を古老から聞き取り、それを文章にしたものも含まれるが、土岐自身の東海道

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

五十三次道中記である。連載の中には、3回目に当たる「三条の大橋」では、博覧会での模型設計を担当する加茂による大橋の調査振りや、五姓田画伯の東山一帯をスケッチブックに描いている様子を記したり¹⁸⁾、また7回目に当たる「勢田の唐橋」では、博覧会場にもこれを架設する計画があるとし、この橋の視察の様子を記述したように¹⁹⁾、博覧会に関する言及はあるが、奠都駅伝に関する記述やマラソン・リレーを構想するような文章は見当たらない。

2) 奠都記念駅伝競走の構想と準備

読売新聞に奠都駅伝に関して初めて社告が出たのは、大正6年2月2日の紙面であった。

「奠都記念マラソン・リレーの快挙 / 東海道五十三次の徒歩競走」の見出しで、マラソン・リレーとは、京都から東京までの485kmの長距離をリレーしながら走破する団体レースであること、また4月下旬に実施されることが明記されている。さらに、奠都五十年奉祝博覧会の開催と関係していること、このようなレースは世界の運動史上初めてであること、内容や形式に関する規定は追って発表されること等が示されている。主催は読売新聞社であり、協賛が東京奠都五十年奉祝博覧会である²⁰⁾。



読売新聞大正6年2月2日の社告

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

規定発表の前に、その概要が「奠都記念マラソン・リレーの概要」の見出しで、2月8日の紙面に載った。2月2日の開催の発表以来、読売新聞編集局に連日の電話や書信による照会があるとして、正式な規定発表前に概略だけを早目に伝えたいということである。発表された内容は、次のようなものである。①スタートの日時：4月28日払暁。これは、「明治天皇御東幸の御道筋たる東海道五十三次を、京都御発輦の光栄ある記念日、即ち旧暦3月7日新暦4月28日」に合わせ、奠都記念の博覧会の趣旨の下に、実際の御東幸における「その一面を事実に表示するため」である。②一区間の距離とスタートおよびゴール地点：24マイルというマラソンの距離を基準に、東海道五十三次を15区以上に分割し、京都三条大橋の中央からスタート、昼夜兼行でリレーをしながら、翌日の午後に東京に入り、上野不忍池畔の博覧会会場内のゴールを目指す。③団体編成と専門の委員会：選手は一団体15名以上とする。長距離走に経験があり、平素練習をしている人は個人での申込みも可能。ただし、その場合は、読売新聞社によって委嘱される専門の委員会によってどの団体に所属するかは判断される。学校および青年団等が一団体に所要人員（15名以上20名まで）の募集に応じられることは、もっとも歓迎する。④厳正な規定発表と顧問：専門の委員会で詳細な規定を検討しており、3月1日に発表予定である。顧問として東京高等師範学校長嘉納治五郎氏が快諾された²¹⁾。以上である。

全体的なイメージとしては、24マイルのマラソンを繋げ、15名以上が各自それぞれマラソン区間を走り、それをリレーするということである。リレーしながら行うから「マラソン・リレー」であった。まだこの時点では、区間が確定されておらず、チームの編成をどうするのかという方針や手順も不十分である。この出場チームの問題は最後まで尾を引く事項だった。また、特徴的な点として、昼夜兼行で行うという点である。このことから、4月28日の明け方に京都をスタートし、翌日の午後に東京に入り、遅くともその日の夕刻あたりにはゴールするという予測だったのだろう。

詳細な規定は、予定通り3月1日の読売新聞紙上で発表された。①名称特定：「奠都駅伝競走」とすること。当初は、マラソンの基準で十数区間に分けることから「マラソン・リレー」としていたが、その後の議論により「駅伝競走」

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

と決定。②競走径路：東海道起点の三条大橋中央をスタート地点とし、旧東海道を基本上野不忍池畔の博覧会会場をゴールとする。ただし、桑名熱田間の七里の渡船は利用せず、名古屋を経由する。そのために、揖斐川と木曾川で渡船を利用すること。これ以外にも、浜名湖今切と天竜川の渡船が計画された。③駅伝場所：全経路を23区に分け、中継所が次のように確定された。京都＝草津＝水口＝北土山＝亀山＝四日市＝長島＝名古屋＝知立＝藤川＝豊橋＝新居＝見附＝掛川＝藤枝＝静岡＝興津＝吉原＝三島＝箱根＝国府津＝大船＝川崎＝上野。④駅間距離：23区間の各間距離が発表された。因みに、最短は三島＝箱根間の13kmであり、最長は掛川＝藤枝間および国府津＝大船間の28kmである。しかし、実際の最長区間は中継所が大船から藤沢に変わったことにより、第22区の藤沢＝川崎間の33kmであった。⑤選手招募：地域別に3つの団体を構想。医師の診断書および最近の自己の長距離競走の記録を添えて申込んだ者の中から、選択編成委員の協議決定により、(ア)東京付近の団体（東京、神奈川、埼玉、長野、千葉）、(イ)京都名古屋付近の団体（京都、愛知、静岡、岐阜、三重）、(ウ)大阪付近の団体（大阪、和歌山、兵庫、岡山、奈良）に分けられた団体に配置される。⑥競走開始：4月27日の午後にスタートし、同じ団体の次の区間を走る選手に色別襷を手渡してリレーする。それを23回繰り返し、昼夜兼行のレースを行い、最も早くゴールした団体を優勝団体とする。選手の運動着は同じ色で統一する。東京付近は紫色、京都名古屋付近は赤色、大阪付近は青色。⑦規則：(ア)競走に関しては大日本体育協会で規定したものに準拠すること、(イ)宿舎に関しては、中継に最も便利な街道沿いの宿舎を主催者側から出張した社員が万事斡旋すること、(ウ)判定権については、各駅の審判委員が中継の審判及びその他の突発事故の絶対的判定権を有すること、(エ)4箇所の渡船場については、出張委員が予め渡船に要する時間を測定し、対岸に達した選手を所定の時間が来た時に出発させること、(オ)沿道の警戒、中継所での審判を司るための審判委員を乗せた後続審衛隊（自動車および自転車）を、選手の前後に審衛して選手の衣服運搬や事故への対応、不正監視等のために走らせること、(カ)選手の健康に関して、全区間を京都-名古屋間、名古屋-三島間、三島-東京間に分け、それぞれ木下東作氏、酒井

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

繁氏、額田豊氏の各医師が後続審判隊に乗り込み対応すること、(キ) 選手選抜編成委員として、東京付近を明石和衛、金栗四三、坂本信一、京都名古屋付近を日比野寛、多久儀四郎、大阪方面を木下東作、高瀬養、春日弘に決定したこと、⑧役員として、顧問に嘉納治五郎、武田千代三郎、岸清一の3氏、委員として33名の委員、また幹事として読売新聞社理事兼営業部長の石黒景文、主筆の金崎賢を筆頭に各部長6名、専任幹事として社会部長土岐善麿と学芸部長大村幹が就任した。以上のように規定が確定された²²⁾。

翌3月2日には、顧問嘉納治五郎による読売新聞社の企画を高く評価する「再び駅伝競走を賛す」と題するコメントが載った。実はこれは嘉納による2度目の紙面への寄稿である。最初の文章は2月13日の紙面に載った「長距離競走の効果」であるが、ここにおいて嘉納は「歩く」ことを「運動の根本義」とし、その発展が「走る」であるとする。そして、「走る」は短と長の二つに分かれるが、「短距離の競走は大半が技術のものであって、長距離の体力と精神と二つながらの練磨となるには若かない」と述べ、短距離走に対する、体育のための運動としての長距離走の優位性を語る。このことから、高等師範学校においても1回は大宮から、そしてもう1回は多摩川から学校までの年2回の長距離競走を実施しているが、東京で実施してもその影響は近郊だけであるという。しかし、今回のように東海道を走破し、その後東北や九州でも順次実施できれば、これらが契機となり「国民全般が長距離レースに覚醒する」と、嘉納は今回の企画を高く評価し、このことが、主催者側に対して奠都駅伝の実施が体育的観点から見て意義ある企画であるとの御墨付きを与えることになった²³⁾。

3月2日の2回目の寄稿で嘉納は、運動は「国民体力の点のみに関る所の問題ではない、運動が精神的にも道徳的にもその好影響の著しきことは言葉を費す迄もなく世界の有識者が悉く承認する処の事実である」とし、アメリカの基督教青年会の事例を挙げ、当会の事業はそのほとんどが体育活動であって、これは彼らの長い経験から「精神的教養、徳義的修練の根本は実に運動であることに目覚めたのである。基督教青年会が体育の奨励を以て随一の大事業と信ずるに至った内容は吾々をして飽迄体育の普及を感ぜしめねばやまない」と述べている。この普及ということを考えれば、新聞社の力を待たねばならないが、

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

大阪を中心とする関西では新聞社が尽力し各種の競技会が盛大に行われているが、東京方面では一般社会の注目度という点では運動に対する関心が未だに向いていない。この意味で、今回の読売新聞社の催しは時期を得たものという²⁴⁾。大阪毎日新聞や大阪朝日新聞といった大阪を拠点とする新聞社は種々の競技会を主催していることに対して、東京の新聞社の競技に対する関心度が低いことを指摘したのである。このように嘉納の全面的な賛意を得たことは、読売新聞社にとっては運営上大きな利点となった。役員に就任した嘉納、武田、岸の3名の顧問、33名の委員、各中継所に派遣され中継ぎの審判や突発事故に対する判定権を持った審判委員の大部分は、大日本体育協会に関わる人々であった。

各中継地は街道沿いの旅館等の宿泊所の前に定められた²⁵⁾。そこに読売新聞社は社員を出張させ、選手や審判委員を斡旋し、レースの様子や記録を本社宛に電話原稿を入れるのである。当時の読売新聞の支局は横浜のみであり、当新聞社のみでレースの運営を行うことはとうてい無理であった。ましてや夜間の走行には危険が伴い、地元の関係者の協力もまた必要である。中継所ならびに選手が通過する各県の市町村においても、受け入れ態勢・応援の準備も進み、この大事業に協力・支援する各市町村や在郷軍人会、あるいは青年会の代表者の氏名ならびに各個人々の氏名が、4月25日の紙面に大きく載った²⁶⁾。

3) チームの編成

先にも見たように、当初より東京付近、名古屋京都付近、大阪付近の3チームによる競走を構想していた。選手決定の発表がもっとも早かったのが、京都名古屋付近のチームである。選択編成委員の日比野寛は愛知県第一中学校の校長、多久儀四郎は同校の教員である。4月17日の読売新聞に選手の名前が担当区間といっしょに掲載された。初めは「京都名古屋附近」の表記だったが、この発表記事では「名古屋附近団体」として紹介されている²⁷⁾。しかも、すべての選手が愛知県第一中学校（以下、愛知一中と略記）関係の選手である。最終区の23区を走る日比野寛は半月前の3月末まで同校校長であり、衆議院議員立候補のために校長を辞職した直後である。多久儀四郎と寺島欽次郎はそれぞれ数学科と体操科を担当する同校の教員であり、また近藤勝次郎は同校出

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

以下、23位までの選手が翌16日の紙面に掲載された。4月22日に発表された選手の顔ぶれを見れば、予選会の結果がほぼ順当に考慮されたものと思われる。しかし、予選会の結果を報道した4月16日の紙面にはない5名の選手が選ばれている。佐々木等、竹内廣三郎、小野田忠、田中芳男の4名の東京高師の学生と銀行員の井手伊吉である。これら5名の選手が予選会に出場したのかどうかは、予選会の結果が23位までしか報道されていないため不明であるが、ただ、佐々木、竹内、小野田、井手については実績がある。奠都駅伝前年の大正5年5月に実施された恒例の東京高師長距離走では、佐々木は1位を占め、小野田4位、竹内6位だった³²⁾。また、同年9月の大日本体育協会主催の第4回陸上競技大会では佐々木は十哩短縮マラソンで5位となった。因みに6位が一高の飯塚博だった。また、同大会で佐々木はマルチぶりを発揮している。円盤投げで3位、五種競技で4位となったのである。竹内も同大会では十種競技に出場し、3位を獲得した³³⁾。このように佐々木、竹内、小野田は実績があり、選ばれたものと思われる。

銀行員井手は、慶応大学在学中に、大日本体育協会の最初の事業である第5回オリンピック・ストックホルム大会（明治45年）出場のための選手選抜として明治44年11月に羽田運動場で開かれた予選会のマラソンに出場し、3位に入っている。1位となったのは東京高師の金栗四三であり、彼は東京帝大の短距離走者三島弥彦とともにわが国初のオリンピック出場選手となった。井手は大学卒業後も競技者として活躍し、大正2年11月に開かれた大日本体育協会主催第1回陸上競技大会の800m、1,500m、5,000mすべてに1位となる記録を残している³⁴⁾。大正6年5月に東京芝浦で開催された第3回極東選手権競技大会にも、出場している。

このように、東京付近のチームと名古屋付近のチームは選手が出揃った。しかし大阪付近のチームはなかなか編成できなかった。4月20日の読売新聞に筆名が「哀果」とされた「一日一信」と題するコラムで、社会部長土岐は1週間後に迫った奠都駅伝への期待を記しているが、そこでの出場選手は3チームの計69名を想定している。最終的に出場チームが2つになることは、新聞報道で見る限り京都スタート当日の4月27日の紙面においてである。大阪付近

の3名の選択編成委員の尽力にもかかわらず、「理想的に優秀なる選手の配置」ができず、その結果、東京付近のチームを「関東組」、名古屋付近のチームを「関西組」とし、2チームで実施することになったと報じた。

2チームとなった競走はどのように展開されたのか。それを見ていく前に、「関西組」として出場した愛知一中の競走部の様子を見てみよう。数校の学校の選抜チームである「関東組」と違って、一つの中学校が「関西組」を構成したのである。しかも、高等師範学校や高等学校は、中学校を卒業してから進学する学校である。体格や体力、能力の違いは明らかと想定されるなかでの愛知一中の参加であった。

3. 愛知一中競走部

(1) 選手の回想

奠都駅伝で16区（静岡・興津）を走った松井直吉の「大正五年頃」と題する回想が『愛知一中競走部史』にある。松井が入学したのは大正4年であるが、1年生は授業が終わると、全員がマラソンするのが日課であったという。2年生進学時にマラソン成績の良い者十数名が競走部の「練習生」として採用され、それ以外の者は志望に従って他の運動部に配属されたと述べている³⁵⁾。また、松井よりも3年上級で明治45年に入学した中津川出身の森健吉は、郷里でも一中は「運動の盛んな学校」と聞いてはいたが、4月に入学すると早々に、授業が終わると「生徒一同が揃って競走練習（ランニング）」をさせられることには驚いたと述べ、最初は学校近くを走るが、徐々に距離が伸び、勝川や枇杷島辺りまで走らされたと回想する。2年、3年と進級する内に所属運動部も決めていき、4年生ではいずれかの運動部に必ず入り、その運動に専念することになっていたという。それは、運動も学業と同様に大事なものであり、卒業までに学業と運動の両者を修得すべきとする当時の日比野校長の考えではなかったかと記している³⁶⁾。

日常的な競走練習の他に、愛知一中は二つの長距離走を学校行事化した。その一つは、西二葉町に建築された新校舎落成を記念して、明治43年2月6日に実施された津島往復28マイル長距離競走である。参加希望者百数十名より

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

体格検査の上に、1年生から5年生までの生徒71名は午前9時半に正門をスタートし、全員が約1時間半で津島神社に到着、参拝と昼食後に帰路に立ち、1人の落伍者もなく最終走者が午後5時50分に到着した。この競走には日比野校長をはじめ6名の教員が参加し、いっしょに走っている。明治44年11月4日に実施された2回目の本行事は、出場生徒が188名に増え、学外からも有志数名の参加もあり、走路監督の教員等を合わせて総員200有余名で行われた。同じく9時半にスタートし、津島では第三中学校の生徒の出迎えを受け神社に入った。11時40分頃には全員が到着し、町会長、第三中の職員等の挨拶と応答の後に、参拝、昼食と進み、午後2時過ぎに学校を目指し再スタートした。往路と復路の両方で記録と順位を確認しており、往復ともに20位以内に入った12名には賞状と賞品として歩数計が授与された³⁷⁾。

もう一つの行事化された長距離走の大会が、明治44年2月16日の学校創立34回を記念して実施された全校生徒対象の長距離競走である。記念式典の後に、3年生以上は八事興正寺山門前往復走の「遠距離競走」(約16km)であり、2年生以下は清洲城址往復の「団体駆歩」(約19km)である。「遠距離競走」では道路の各ポイントに教員を配置し、実地監督として健脚の教員をいっしょに走らせ、まず往路での記録をとり、全員到着の点呼をとった後で同じ道路を使って帰路に向けスタートを切る。一方、「団体駆歩」の方は、日比野校長の外に6名の教員に引率され、清洲城址に向かう。昼食およびその後に休憩をとり、帰路につく。学校までの約半分の地点の枇杷島からは自由競走のかたちで学校を目指した。最初に到着したのが、2年生田舎片善次であり、その後15分以内に全員が到着したという³⁸⁾。2月16日の創立記念日に行われる長距離競走は、翌年以降からは全学年が清洲城址往復のコースとなり、個人の競走形式で行われた。

この志願者が参加する津島往復競走と全校生参加の清洲往復競走は、以後、毎年の恒例行事となる。津島往復の競走は大正7年を除き、翌8年まで続く。一方、清洲城址往復の競走は、大正5年まで続いた後、同9年に1回限りで復活した³⁹⁾。この2つ以外にも、大正4-5年においては学校と犬山間、岩倉間、稲沢間、勝川間等の競走行事も企てられ、競走部員を中心に多くの競走大会が

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

開かれている。兩年ともに、津島、清洲城址往復の行事を含めて年間で5回の行事となっている。例えば、大正5年2月20日に行われた「本校稲沢町間往復競争」では、往路4里は競走を行い、帰路は団体競走を行うというものだった。オリンピックのマラソン選手金栗四三も加わり、一中生徒約50名、育英学校生徒20名、日比野校長他2名の教員で、午前10時半に学校正門を出発、1位金栗1時間5分、2位伊藤太喜次(4年)1時間5分5秒、3位坂野英一(3年)、4位野崎光三(4年)、帰路は団体競走を行いつつ伊藤太喜次を先頭として帰校との記録がある⁴⁰⁾。なお、坂野と野崎は、この1年2ヶ月後に奠都駅伝を走った。

(2) 競走部員の活躍

校内の競走大会で優秀な成績を収めた部員は、学校を代表して多くの大会に参加した。大日本体育協会主催の陸上競技大会、新聞社主催の全国規模の各種の競技大会、大学や専門学校の陸上運動会における招待レース、同じ中等学校である県内外の中学校や師範学校の運動会への参加等である。

大日本体育協会は、大正2年11月に陸軍戸山学校運動場において第1回陸上競技大会を開催した。現在の日本陸上競技選手権大会の始まりである。東京の各大学や専門学校および中学校を中心に、東北帝大、神戸高商等に混じって、愛知一中も参加したのである。特筆すべきは、5,000mで野崎光三が2位となり、またマラソンで愛知一中の渡邊秀、池田長蔵、松沢半六が4位から6位を占めたことである。野崎は奠都駅伝でも大活躍するのであるが、当時は15歳の2年生である。マラソンに入賞した3選手は、4年生と5年生であり、3年後の奠都駅伝には出場していない。ところで、5,000mで1位となったのが、やはり奠都駅伝でもっとも長い距離の藤沢・川崎の33kmを関東組選手として走った井手伊吉であった。翌年の第2回大会でも、愛知一中生の5年服部秀雄がマラソンで3位に入っている。毎年の一決めるこの大会で顕著な成績を挙げたのが、大阪鳴尾運動場で開催された大正6年10月の第5回大会に出場した小出鐘之助である。1,500m、5,000m、10,000mに出場した2年生小出は、大学生や高校生に混じってそれぞれにおいて3位、1位、2位の成績を挙げた。この大会では、3年生山田鑑もマラソンで4位に入っている⁴¹⁾。小出、

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

山田ともに奠都駅伝に出場し、山田は4区（北土山 - 亀山）を、小出は5区（亀山 - 四日市）を担当した。同じく大日本体育協会が主催した大正5年2月の「十哩断郊競走」にも、愛知一中は最大の17名の選手を出場させた。次に多いのが青山師範の8名であり、その他大学や師範学校、中学校から各数名の参加者があり、総計で57名の出場者となった。駒場の帝大農学部運動場をスタートし、玉川二子の渡しまでの往復約16kmの距離である。愛知一中の選手たちは20位までに6名が入った⁴²⁾。出場した選手は、この大正5年度で卒業した選手を除き、ほとんどの選手は翌大正6年4月の奠都駅伝を走った。

加えて、特筆すべき競走部員の活動が、大正6年5月に東京芝浦で開催された第3回極東選手権競技大会における最終日の番外プログラムである25マイル・マラソンへの参加である。5月12日に実施されたこのマラソンに、愛知一中から日比野元校長、多久教員、卒業生1名、在校生4名の計7名が参加したのである。4月29日に奠都駅伝が終わったので、それから2週間経っていない中での参加である。7名全員が奠都駅伝を走っている。すでに述べたように、多久はこの大会の880ヤード走と1マイル走で優勝しており、引き続いてのマラソン参加であった。卒業生野崎が10位、2年小出が11位、3年山田が13位であった。因みに、このマラソンでは、3位が秋葉、4位に佐々木、5位井手と奠都駅伝における関東組の主力選手も活躍した⁴³⁾。

また、大正初期における愛知一中競走部の活発な活動を示す出来事は、大日本体育協会が当時の有力な競技者のレベルアップを目的に、大正5年の7月24日から8月29日まで房総の安房中学校運動場で開催した「第2回夏期陸上競技練習会」に、愛知一中の競走部員7名が参加したことである。東京帝大、早稲田大、東京高師、一高等のトップレベルの選手たちが集まる合宿練習会に、地元安房中学校の生徒数名とともに愛知から来た7名の中学生が参加したのである。指導者陣もトップクラスである。東京YMCAの体育主事F.H.ブラウンを中心に、金栗四三、明石和衛、沢田一郎、多久儀四郎、東口真平等がそれぞれの競技を指導した。彼らは当時の陸上競技界を代表する選手でもあった。7名のうち5名が8月13日の練習競技会終了後に名古屋に帰ったが、他の賀古御蓋と山田鑑の2名は残り、最終日まで参加した⁴⁴⁾。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

その他、新聞社主催の各種大会にも出場し、愛知一中生は活躍した。大阪毎日新聞主催の日本オリンピック大会には、第1回目に12名の選手を出場させ、その後も同大会に毎年参加している。毎年秋季の11月に開催される大日本体育協会主催の陸上競技大会と並んで、日本オリンピック大会は、春季5月に開催される大きな大会である。関西地区の大学や専門学校、中学校、師範学校等から多くの参加者があり、中国地方からの競技者も出場した。大正5年5月の第3回大会には愛知一中から25名の選手が参加し、1マイル競走で4年生六鹿梅札が優勝、10マイル・マラソンで5年生野崎光三が3位になっている⁴⁵⁾。

大正5年10月28日には極東競技選手権大会出場の前選会と翌29日には「東西対抗体育競技大会」を大阪朝日新聞社が主催して開かれたが、これらの大会にも愛知一中の生徒は参加した。28日の前選会の鳴尾-芦屋間の10マイル・マラソンでは1年生小出鐘之助が4位、5年生野崎光三が8位を占めた。また、翌日の東西大会の25マイル・マラソンでは東西各6名ずつ、合わせて12名のランナーが走ったが、西軍6名の内3名が愛知一中の生徒であり、1名が校長日比野であった。5位から7位までを一中の生徒が占めた。5位に入った5年生伊藤太喜次を除き、6位の2年生山田鑑、7位3年生加藤勇および日比野校長の3名は、約半年後の奠都駅伝を走った⁴⁶⁾。一方、東軍6名は、金栗四三、一高の飯塚博をはじめ他の4名の東京高師の選手は、いずれも半年後の奠都駅伝を走っている。大阪毎日新聞や大阪朝日新聞といった大新聞だけでなく、地元名古屋で開催される名古屋新聞社主催の「市民運動会」や新愛知新聞社主催の「体育奨励運動会」、名古屋日報社主催の「陸上運動会」等にも愛知一中生は参加し、そのほとんどの種目に1位を占めた。

その他の活動として、大正2年から5年までの記録を見ても、競走部員は多くの学校運動会に招待されている。京都帝大、早稲田大学といった大学や、東京高師、大阪高商、神戸高商、京都高等蚕糸、愛知県医専等の専門学校、第一高校、第三高校、また青山師範、愛知第二師範、愛知県の第二、第三、第四、第五の各中学校や岐阜中、愛知農林等の実業学校、県内外の東は東京から西は神戸附近まで、各学校の運動会における招待レースに出場し活躍している。招待レースに出場する選手は数名であったが、特に秋季の運動会シーズン中は、

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

愛知一中の部員が多くの学校に招待されてレースに出場していた。同じように、愛知一中の春季及び秋季の運動会には、他校の中等学校生のプログラム、高等小学校選手のプログラム、尋常小学校選手のプログラムを用意し、各学校から選手を招待している。

以上見たように、大正初期の愛知一中競走部の活動は多方面に及び非常に活発に行われている。たとえば、奠都駅伝の13区（見附-掛川）を走り、また前年の夏の安房中学校での1ヶ月以上に及ぶ大日本体育協会が主催した合宿練習を経験した賀古御蓋の大正6年の活動を『愛知一中競走部史』で見れば、4月3日に早稲田大学陸上運動会に出場し、4月27-29日には奠都駅伝、直後の5月1日には三高の陸上運動会、6月3日は愛知一中の春季陸上運動会、そして10月14日は東京高師運動会、10月17-18日の大日本体育協会主催の第5回陸上競技大会、10月21日は愛知一中での秋季運動会、10月29日は愛知医学専門学校運動会、翌10月30日は名古屋新聞社主催市民大会、そして11月4日の東京農大運動会への出場が記されている。11月10日の学校行事津島往復25マイル・マラソン競走への出場は上位15着までには名前が見当たらないため不明である。判明している限りで、5年生賀古は東京に3回、京都に1回、西宮に1回、そしてこの年の大きな大会となった奠都駅伝参加という当時の中学生としては多くの運動会や競技会に出場し活躍している。

大正初期の愛知一中競走部の評判は非常に高かった。高校生や大学生と互角に競技する姿は、陸上競技界でも際立っていた。『愛知一中競走部史』でも回想を寄せた多くの元部員たちが、「愛知一中」の名が高い評価とともに語られていたことを記している。なぜ愛知一中の競走部の選手たちの競技力が高いのか、愛知一中の名がこれほどまでに高まったのか。これは、日比野寛の校長としての学校経営を抜きに語ることはできない。この点に関して次に見てみよう。

（3）校長日比野寛の学校経営と運動論

日比野寛（1866-1950年）は、後に愛知一中となる愛知県中学校を明治18年に卒業した第8回の卒業生である。明治32年に愛知一中の校長に赴任したのは、日比野33歳の時であった。帝大法科を卒業し、農商務省で奉職してい

る時に、愛知県知事沖守個から文部次官奥田義人（愛知英語学校卒）が校長の適任者の推薦を依頼され、奥田から農商務次官藤田四郎を通して部下の日比野に白羽の矢が立ったのである⁴⁷⁾。当時の愛知一中は校長の転任が相次ぎ、校内紛争や生徒によるストライキも生じ、県会議員の調停で落ち着いたという事件も起こっている。学校の秩序が確立できていなかったのである。この立て直しが日比野に委ねられたのである。

校長日比野がこの立て直しのために選んだのが、運動だった。生徒たちへ運動を奨励し、課業という柱とともに運動という柱を打ち立てたのである。日比野の着任後初めての運動会が明治32年11月に開催されたが、プログラムは一新され、従来の余興的な種目はなくなり、走跳投の競技を主とする陸上競技会としての運動会に生まれ変わった⁴⁸⁾。翌33年の夏季休暇中の8月には津市の贄崎海岸で、66名の参加者による3週間にわたる初めての「涸水練習」を実施した。翌年には練習海岸は知多に変わるが、以後、毎年参加者を増加させながら続いていく。また、日比野は各運動部活動も奨励し、たとえば多額の費用がかかる競漕用と練習用の計7隻の漕艇建造を行い、端艇部を創設させた⁴⁹⁾。

日比野の体育論を検討した木村吉次は、その特徴として、運動の有する健康や身体発達面における寄与と同時に、「運動の情緒的な面や社会的な面におよぼす影響を大きく評価している」点を挙げている。さらに、日比野は運動もその一種である娯楽や遊びを肯定しており、「レクリエーション的価値、精神修養の効果、総じて人間形成に好影響を与えているということを運動に認めていた」と指摘する。ここで言う運動とはスポーツのことであり、木村の言うように体操との対比の上での言葉である⁵⁰⁾。当時の体操科で中心となった運動は体操であり、スポーツではなかった。日比野は体操科を重視しつつも、むしろ課外の運動部や学校行事としての体育活動にその主眼を置いた。

後に「マラソン王」と言われる日比野であったが、当初から長距離走を推進していたわけではない。寺島善一によれば、日比野の運動に対する認識が深化するのは、明治38年頃だったという。深化の要点の第一は、運動の持つ意義を青年期から成年期へと拡大し、運動を「人生保存」の方法としてその価値を見出そうとしたこと、そして第二は、知育・徳育・体育の関係の中で、教育の

3つの領域の1つとして体育＝運動と考えていたが、そうではなく、運動は体育はもちろん知育や徳育の各機能を内在的に含むものであり、「運動はある意味において本校教化の中心を為せり」⁵¹⁾との認識を得るようになったことである。これらの点から、日比野は全校生徒を対象とする運動実践に向かうことになったと、寺島は解釈している。ここから生じることは、ではどのような運動を全校生徒に課すのかという問題である。簡単にでき、時間やお金をそれほど費やさず、「よく各自の天分に応じて、心身を鍛練するを得るものは『駈歩』を最とするを信じる者なり」と結論づける。ここから「駈歩」が校技として登場することになる⁵²⁾。寺島はこの時が明治41年という。以後、毎日放課後、校長を先頭に、日によって短いコースから長いコースまで走破することになったのである。「病めるものは医者に行け、弱いものは歩け、健康なものは走れ、強壯なるものは競走せよ」が、日比野のモットーとなる。自ら生徒たちの先頭になって走り、さまざまな各競技大会にも生徒と一緒に参加し走った。

走るのは校長だけではない。他の教員もいっしょに走った。大正3年に入学した加藤高茂は、入学したらだれもが走らされたと述べ、短い4kmのコースから、小牧や西春辺りまでの長いコース、学校記念日には清洲城址往復と日比野校長を先頭に、その日の教務を終えた先生も、運動部担当以外の先生も全員参加して走ったと回想している。その結果として、教員と生徒の距離が近くなり、信頼関係も芽生え、教育的にも大いに成果が上がったという。そして、日比野校長時代は一度もストライキはなかったとも回想する⁵³⁾。このように、学校あげての長距離走だった。

競走を重んじたからといって、日比野は他の運動を軽視することはなかった。これは日比野の特徴である。かつて嘉納治五郎が熊本の第五高校の校長だった時には、漕艇部を廃部にしたことや、野球に対しては評価が低かったこと、また武田千代三郎が陸上競技等の個人種目を重視し、球技等の集団競技を軽視したことと比べても、日比野は運動の種類で軽重の差をつけることはなかった。さらに、能力ある選手たちには東京や大阪方面で開催される大会に出場させたり、練習会等にも積極的に参加させたりした点も、日比野の特徴である。少し時代は遡るが、校長日比野は、加藤高明、金子堅太郎、高田早苗、大隈重

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

信、牧野伸顕等の政治家や教育家等、各界の一流名士を呼び生徒たちに講話を聞かせたが、一流の選手が出場する大きな大会への参加や、長期にわたる一流指導者の下でのトップレベルの選手たちとの合宿練習会での経験が、生徒たちの競技力ばかりでなく人間的な教育に大きな影響を与えることを期待していたのである⁵⁴⁾。競走部だけでなく、愛知一中の他の運動部も明治末期以降、大いに活躍している⁵⁵⁾。奠都駅伝と同じ大正6年の8月に鳴尾球場で行われた第3回全国中等学校優勝野球大会で、愛知一中野球部は優勝している。

奠都駅伝で顧問を務め、また「駅伝」という名称をこの競走大会に提案した武田千代三郎が、大正9年に当時校長をしていた大阪高等商業学校で示した「校友会各部選手選定に関する内規」と比較すれば、愛知一中の競走部の活動の範囲や頻度において大きな差があることが分かる⁵⁶⁾。大阪高商の内規は11条から構成されているが、その中には、選手として対外試合に出場できるのは、会長の許可があればその限りではないとの例外はあるものの、「一学年間特定の一技一回限りとす」とある。夏季休暇等の長期休業中でも「往復五日以上又は三日以上滞在を要する競技に参加を許さず」との条項もある。明治期末から大正期は、学生の競技が一気に拡大し、様々な大会が開催されるようになるが、一方では、競技に熱中しすぎて学業が疎かになる、遠隔な開催場所や多数回の大会参加、また対校戦のため過度な時間や金銭が費やされ、勝敗に重きを置くことで公德を犯し紛争の基となる等々、学校の運動部活動や学生の競技をめぐって様々な弊害が指摘されていた。大阪高商の内規はこれらの弊害を抑制するためのものである。愛知一中競走部の能力のある選手たちが多くの大会に出場し、また長期間にわたる合宿講習会に参加したことを思うと、二人の校長の考え方の違いは対蹠的である。中学校と専門学校との校種の違いからも、ますますその感が深い⁵⁷⁾。

このように、全校生徒を対象に長距離走を課し、各運動部の活動を奨励、とりわけ競走部の中・長距離走の活躍が光った大正初期の愛知一中は、運動校長日比野の名と共にその評判は全国的に鳴り響いた。運動を核にした日比野の学校経営は成功したのである。

4. 実施

（1）読売新聞の仕掛け

奠都駅伝への関心を高めるために読売新聞は「奠都記念駅伝は何時間かゝるか？」という予測を立てさせ、読者から一人一枚の葉書による募集を始めた。「これは競走上の専門家でも予測し難いとされつゝある。何しろ昔は十数日を費し、今でも汽車で十数時間を費すところを・・・試みにその概略を算出してみるのも一種の興味であろう」とし、最も近い時間を予測した5名に特製記念章を呈するとした⁵⁸⁾。同紙の大正6年3月7日の社説「東京奠都記念の一日」では、「二年三月七日京都御発輦、再び東京に行幸あり、同月二十八日御着輦の日を以て東京城を皇城と改称せられ、こゝに帝国の首府は名実共に東京と定まりたるなり。・・・斯くして平常はたゞ平凡なる一日として、多くの感激を留めざる三月七日も、奠都五十年の歳月を顧みて、目出度き記念を喜び奉祝の微衷を致さんとする今年に在っては、特に記憶し、追懐すべき一日となるなり」と、3月7日の特別な日という意義を喚起し、8日後に迫った東京奠都五十年奉祝博覧会への関心を駆り立てた⁵⁹⁾。3月10日の新聞には、駅伝競走の時間予測の記事が載った。募集を始めてから大量の葉書が舞い込んでいるとし、いかに奠都駅伝への関心が高いのかを示していると自賛し、「空前の大計画画に標準も前例もない難しい問題」という。現在のところ最長が230時間、最短が18時間であると述べ、「十日間もかゝるまいし、さりとてまた特別急行と競走もなるまい、全く大きな謎で、決勝当日のレコードが待たれるわけである」と予測時間応募の現況を報道している⁶⁰⁾。3月15日に開会した博覧会は盛況を極めた。読売新聞は連日、博覧会の様子をスケッチ入りで大々的に報じた。4月に入ると平日でも3万人を超える日もあり、4月8日の日曜日は5万人以上が会場に押しかけた⁶¹⁾。4月2日の新聞には、優勝章と参加章の意匠が完成した旨の報道も見られる⁶²⁾。制作者は彫刻家藤井浩祐である。昨年暮れに土岐といっしょに京都から東京までの東海道五十三次を歩いた藤井祐敬の子息である。

4月15日には、奠都駅伝出発の時間が確定された。4月27日午後2時である。そして、ゴールを4月29日の正午前後と予測している。読売新聞は、三条大

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

橋出発時に数発の花火を上げ、主な中継所の発着時毎に号外を出し、選手が今どこを走っているかを想察する材料とすることを報道した⁶³⁾。

関東組よりも関西組、すなわち愛知一中の選手たちの準備の様子や意気込みがより多く紙面に掲載された。明治期末から大正初期にかけての愛知一中の運動部は全国的にも名を挙げており、特に競走部の長距離走の選手たちの実力は、さまざまな大会の記録から見ても関東組を構成する高校や大学生の選手と比べ、格段に見劣りがするというわけではなかった。しかし、そこは15歳～19歳の中学生、しかも23名の選手を見れば、2年と3年が13名と過半数を超えており、一方関東組は、そのほとんどが20歳以上の高校生や専門学校生、大学生が選手となり、4つの学校のトップクラスの選手から構成されているチームとの競走になるので、関西組がどれほど頑張ることができるのかという点に関心が集まった。

4月25日の紙面には「愛知一中の意気壮烈」と題して、同校の準備の状況が載った。毎日の学校と三階橋往復（約8km）の競走練習、4月20日には学校と知立間の往復走（約40km）、そして22日の鶴舞公園と有松間の往復走（約16km）、両回ともに全員が完走し、新代議士となった日比野元校長も22日には練習に加わった旨が報道されている。教師であり第1区担当の多久は「既に準備は整へたる・・・西部受持の選手は二十五日、東部受持の者は二十六日を以てそれぞれ出発、一応受持区間の練習を行はしめ一日休養して本戦に入る筈なるが各選手の熱中方は非常なるものに現に名古屋知立間を担任せる加藤勇君の如きは、単独にて既に受持区間の練習を二回迄も行へるほどなり」と、準備万端、選手の意気込みの高さを伝えている⁶⁴⁾。

（2）両チームの選手配置と勝敗の予測

4月17日には関西組の選手が担当区間と共に発表され、5日後の4月22日には関東組の選手も発表され、紙面に掲載された。関西組の愛知一中は、名古屋までに実力のある選手を並べた。4月8日の予選会で上位に入った選手5名が、京都から名古屋までの7区間に配置された。7区間に配置された選手の予選会での成績は、1位多久（1区）、2位山田（4区）、3位坂野（2区）、4

位野崎（7区）、7位祖父江（6区）であった。3区の六鹿は大正5年5月の大日本オリンピック大会にも出場し、その年の夏の安房中学校での大日本体育協会主催の「第2回夏期陸上競技練習会」に参加しており、奠都駅伝の2ヶ月前の大正6年2月の清洲往復競走では2位を占めている実力者である。また、5区の小出は1年生の時から活躍した選手で、上記六鹿が2位となった清洲往復競走では、1年生で見事に優勝している。因みに、この清洲往復競走の3位は山田、4位が坂野であった⁶⁵⁾。小出は、駅伝後の大正6年10月の大日本体育協会主催の第5回陸上競技大会の10,000mで2位となり、また大正8年5月にマニラで開催の第4回極東大会に4年生で出場し、5マイル・マラソンで2位に入った⁶⁶⁾。このように、京都から名古屋までの区間に実力のある選手を配置し、地元名古屋には先に到着したかったのである。名古屋-知立間の8区を走った加藤勇も、「わが根拠地、名古屋入りは是が非でもそして少なくとも愛知県内は優勢に通過したかったのが、わが方の願いであった」⁶⁷⁾と回想している。

一方、関東組は4月15日の予選会における成績から見て、バランスよく各区間に選手を配置している。予選会1位の金栗は最終区、2位の秋葉は長距離区間の14区、3位飯塚は1区、4位有原は箱根峠登りの19区、5位河野は2区、ベテラン井出が最も長い22区等と配置された。

ところで、最終的には2チームの争いとなった奠都駅伝だが、レースはどのように予想されたのか。金栗四三が関東組の立場からこの点について述べている。ここで引用する発言は、関東組が13分先行していた11区終了時点、すなわちレースのちょうど半ばの4月28日正午頃のものである。「我々関東組は長距離競走に人も許し我れも許す三学校その他の連合であるから、愛知一中の年少選手と輸贏を争ふのはいさゝか大人気なくも感じた位で、最初の考へでは全距離の一割即ち約四十時間を要するとすれば凡そ四時間勝つつもりであったが、今（新居通過）までの成績を見ると、殆んど互角の勢ひなので、敵ながら驚いている」⁶⁸⁾というものである。浜名湖畔の新居は全行程のおよそ半分近いところであり、京都スタートからおよそ17時間半の時間が費やされている。金栗の当初の予測に当てはめれば、この時点で関東組が1時間15分のリード

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）



駅伝開始日（大正6年4月27日）の読売新聞の紙面

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

を奪っていなければならない。しかし、実際は13分の差であった。金栗にしてみれば予想外の展開である。

一方関西組の愛知一中はどう見ていたのか。5年生賀古御蓋が執筆した奠都駅伝に関して記した当時の文章が『愛知一中競走部史』に掲載されている。駅伝競走終了後に、各区間の競走の概要をまとめた文章であり、おそらく校友会雑誌「学林」に執筆したものと思われる。そこで賀古は、「関東組の中心は高等師範学校及び第一高等学校生徒諸氏にて、何れも斯界の雄者なり。翻って関西組の面々を見れば、我校の先生生徒を以て組織され、質に於て我は彼に遜色なきにしも非ず。……我校一校にて関西地方の運動界を代表さるるは、実に痛快なり。我校の目的は元よりその勝敗に非ず、ただ我校の走法及び、その意気を天下に示し、併せて我国の運動発展の一助をなさんとするにあり。我等生徒は勝利は得られぬまでも、その差を出来得る限り縮減せばやと」猛烈な練習を行い、「各自最後まで、その責任を尽さん事を期せり」と書いている⁶⁹⁾。関東組選手の顔ぶれから勝利は難しいとしても、その差をできるだけ小さくすること、そのためには、各自最後まで力を発揮し、責任を果たすことを確認している。

愛知一中は当初予定していた選手を変更したり、入れ替えたりしている。3区（水口-北土山）寺島鋤三郎と14区（掛川-藤枝）六鹿梅礼が入れ替わった。3区は距離は短い、鈴鹿峠の上り坂が続く区間である。一方、14区は28kmと長距離の区間であり、ともにポイントとなる区間である。体操科教員寺島は長距離が得意ということで入れ替わったが、この交代はうまくいった。あと17区（興津-吉原）の梅原半二が中西秀雄に、また20区（箱根-国府津）の松田盛一が松井退蔵に交代した。梅原は19区（三島-箱根）を走った。一方、関東組は変更や交代なく、当初に予定された選手が予定区間を走った。

以下、各区間のそれぞれのレースの概要を見てみよう。根拠となる資料は以下の5点である。①翌日の読売新聞に掲載された記事（読売新聞、大正6年4月28日～4月30日）、②各区間を走った選手たちの感想やコメントを27回の連載として掲載した「東海道駅伝競走おもひで草」（読売新聞、大正6年5月28日～7月5日）、③奠都駅伝が終わったあとで、愛知一中側の視点からレース全体を振り返った「奠都記念東海道五十三次駅伝競走」と題する賀古御蓋寄

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

稿の文書、これは『愛知一中競走部史』に所収されている、④『愛知一中競走部史』に50年前の奠都駅伝を回想した愛知一中選手の寄稿文章、⑤関東組の選手として参加した3名による『愛知一中競走部史』に特別寄稿として載った回想文。なお、賀古は13区を担当した当時愛知一中5年生である。また、選手として走り奠都駅伝についての回想文を寄稿した元部員は6名である。6区の祖父江弘、8区の加藤勇、9区の森田勝之助、16区の松井直吉、19区の梅原半二、そして22区の小堀四郎の6名である。19区の梅原は完走したが、六鹿が先着したのでこの区の記録は六鹿のものが採用された。また、関東組の選手として走り、特別寄稿の回想文章を記した3名とは、17区の佐藤卯吉、20区の佐々木等、22区の井手伊吉である。

（3）レース展開の概要

表1は読売新聞大正6年5月2日発表の記録から作成したものであるが、これを見ても分かるように、スタートから関東組がリードした。1-2区で関東組は22分のリードを保ったが、5-7区の3区間ともに関西組に11分、9分、11分と大きく負け、長島-名古屋間の7区で逆転され、名古屋到着の7区が終わったところで逆に7分の差を付けられた。5区小出、6区祖父江で24分差を4分差に縮め、7区野崎で逆転し7分の差をつけ名古屋に到着したのである。名古屋で3時間の時間調整を行った。

8区を7分遅れでスタートした関東組山岸は、関西組を捕らえ逆転した。徐々にその差が開き12区が終了した時点で、関東組が関西組に26分の差をつけた。次の13区で関東組吉積の左足を痛めるアクシデントがあり、一歩も走ることができなくなった。14区担当の関東組秋葉が自動車で倒れている吉積の所に運ばれ、13区の残りとして本来の14区を走った。このアクシデントにより、14区が終わった時点で、関西組が35分先行するかたちとなった。

15区から関東組は追い上げるものの、簡単には差は縮まらない。19区真夜中の箱根峠の坂道も、3区鈴鹿峠の登りを担当した関西組六鹿の再度の踏ん張りもあり、19区ゴールの芦の湖畔には関西組が14分差の先着となる。

20区において関東組佐々木の活躍で逆転し、関西組に5分の差をつけた。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

表1. 奠都駅伝の記録

区間番号	区間	氏名	所属	年齢 (数え歳)	出発 時刻	到着 時刻	タイム (時間・分)	備考
4月27日 1	京都 - 草津 (25km)	飯塚博	一高	22	14:00	15:40	1.40	東+8
		多久儀四郎	一中教員	26	14:00	15:48	1.48	東+8
2	草津 - 水口 (23.5km)	河野利雄	一高	21	15:40	17:21	1.41	東+14
		坂野英一	一中(5年)	18	15:48	17:43	1.55	東+22
3	水口 - 北土山 (12.5km)	竹内廣三郎	高師	26	17:21	18:14	0.53	西+2
		六鹿梅礼	一中(5年)	19	17:43	18:34	0.51	東+20
4	北土山 - 亀山 (19.5km)	生田喜代治	早大	21	18:14	19:46	1.32	東+4
		山田鑑	一中(3年)	18	18:34	20:10	1.36	東+24
5	亀山 - 四日市 (24km)	田中省吾	高師	22	19:46	21:30	1.44	西+11
		小出鐘之助	一中(2年)	18	20:10	21:43	1.33	東+13
6	四日市 - 長島 (17.5km)	田中芳男	高師	22	21:30	23:15	1.45	西+9
		祖父江弘	一中(3年)	16	21:43	23:19	1.36	東+4
4月28日 7	長島 - 名古屋 (26km)	中司正嘉	東洋協会	22	23:15	1:44	2.29	西+11
		野崎光三	一中(卒業生)	19	23:19	1:37	2.18	西+7
8	名古屋 - 知立 (25km)	山岸徳平	高師	24	4:44	6:31	1.47	東+13
		加藤勇	一中(4年)	16	4:37	6:37	2.00	東+6
9	知立 - 藤川 (22km)	福島熊男	一高	21	6:31	8:03	1.32	東+1
		森田勝之助	一中(3年)	16	6:37	8:10	1.33	東+7
10	藤川 - 豊橋 (23.5km)	赤塚勝次	高師	24	8:03	9:40	1.37	東+3
		横地信三	一中(2年)	16	8:10	9:50	1.40	東+10
11	豊橋 - 新居 (22km)	松浦松男	高師	24	9:40	11:26	1.46	東+3
		水谷繁	一中(2年)	15	9:50	11:39	1.49	東+13
12	新居 - 見附 (24km)	志崎九五郎	高師	22	11:26	14:56	3.20	東+13
		江口育良	一中(2年)	16	11:39	15:22	3.33	東+26
13	見附 - 掛川 (17km)	吉積泰	一高	24	14:56			西+58
		秋葉祐之	高師	22		17:10	2.14	西+32
		賀古御蓋	一中(5年)	18	15:22	16:38	1.16	
14	掛川 - 藤枝 (28km)	秋葉祐之	高師	22	17:10	19:34	2.24	西+3
		寺島敏三郎	一中教員	44	16:38	18:59	2.21	西+35
15	藤枝 - 静岡 (19.5km)	加藤武男	一高	19	19:34	20:55	1.21	東+15
		近藤勝次郎	一中関係者	28	18:59	20:35	1.36	西+20
16	静岡 - 興津 (17.5km)	広野友七	高師	23	20:55	22:07	1.12	西+5
		松井直吉	一中(3年)	17	20:35	21:42	1.07	西+25
17	興津 - 吉原 (24km)	佐藤卯吉	高師	23	22:07	0:00	1.53	東+1
		中西秀雄	一中(4年)	18	21:42	23:36	1.54	西+24
4月29日 18	吉原 - 三島 (25km)	菅村道太郎	一高	20	0:00	1:45	1.45	東+9
		水野銚昇	一中(2年)	17	23:36	1:30	1.54	西+15
19	三島 - 箱根 (13km)	有原末吉	高師	27	2:25	3:44	1.19	東+1
		青山義親	一中(3年)	17	2:10			西+14
		六鹿梅礼	一中(5年)	19		3:30	1.20	
20	箱根 - 国府津 (20km)	佐々木等	高師	26	3:44	5:48	2.04	東+19
		松井退蔵	一中(2年)	16	3:30	5:53	2.23	東+5
21	国府津 - 藤沢 (28km)	小野田忠	高師	23	5:48	7:44	1.56	東+9
		池山靖	一中(2年)	15	5:53	7:58	2.05	東+14
22	藤沢 - 川崎 (33km)	井手伊吉	銀行員	32	7:44	10:05	2.21	東+31
		小堀四郎	一中(3年)	16	7:58	10:50	2.52	東+45
23	川崎 - 上野 (26km)	金栗四三	高師卒	27	10:05	11:34	1.29	東+39
		日比野寛	代議士	52	10:50	12:58	2.08	東+84

備考欄は、上段がその区の担当選手のタイム差（+東8は関東組が8分差をつけて勝利）、下段が全体のタイム差を示す。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

以後の21-23区と関東組が危なげなく勝利し、1時間24分の差をつけて関東組の勝利となった。以下、レースの展開状況にしたがって全23区を4つに区分して、レースの概要を示す。

1) 1区～7区（京都から名古屋まで）

1区（京都-草津：25km）スタートは4月27日午後2時の三条大橋上の中央部である。関東組は一高の飯塚博、関西組は愛知一中教員の多久儀四郎、さらに同志社大学の加藤富之助も加わった。1区のみ参加である。加藤は長距離走では名の知られた選手であり、大日本体育協会主催の陸上競技大会等で活躍している⁷⁰⁾。三条大橋から三条通り一帯は数千人の群衆が集まり、彼らに見守られながら、スターター木下東作の号砲で3人は揃ってスタートし、ゴールの草津に向かって走り出した。加藤は逢坂山中腹で遅れだしたようである。飯塚と多久は並んで走り、大津の踏切で列車通過のために止まった。再度走り出した時に、その影響が多久に出たようだ。腹部に痙攣が起き走りに影響が出た。瀬田の唐橋で飯塚が前に行き、その差が大きくなった⁷¹⁾。結果的に8分の差で関東組飯塚が先行し、同じ一高の2区河野に繋いだ。飯塚は「大津から先は難道も無く楽しみと愉快に走った、常より身体の具合が快かった」と、コンディションの良さを語っている。これは、スタート直後にスピードのある多久に付いていくことができたことから、調子の良さがわかるとも述べている⁷²⁾。河野は先に襷を受け取るとは思ってなかったようである。「相手は名に負ふ多久さんだから、飯塚君がいくら早くても一緒に来られたら大功力」と考えていた⁷³⁾。多久は中距離を得意とするランナーである。また、愛知一中の教員をしており生徒たちの指導や監督等の役割もある。ましてや、今回の奠都駅伝は壮大な未曾有の試みであり、一競技者としての出場でないところに、予想外の差となったのではないか。一方、飯塚のコンディションは良かったようである。序盤にスピードのある多久に付いていくことができ、徐々に長距離ランナー飯塚の実力が発揮され勝利をものにした。

2区（草津-水口：23.5km）を走った関東組河野利雄（一高）は、中継所草津を出発する際に、小学校生徒たちが国旗をかざして万歳々の声援で送って

くれたことを称して、「心は出征軍人のその様」だったと述べている。沿道からの子どもたちの声援、残り5kmあたりの小学校前での教員からの一杯の水が力をつけてくれたとも語っている⁷⁴⁾。関西組に14分の差をつけ水口に到着した。関西組坂野英一（5年）は実力が発揮できなかったようである。練習時に右足の親指を痛めていたので、そのことばかりを気にしながらスタートしたという。約1里を過ぎた頃から徐々に痛み出し、石部辺りで痛みは最高になった。何とか必死の走りを水口まで続けた⁷⁵⁾。この2つの区間で、関東組は22分の差をつけた。一方、関西組にとっては、多久と5年生の実力者坂野でのこの差は、想定外だったであろう。

3区（水口-北土山：12.5km）は他の区間に比べて短い、登りの坂道が続く。関東組竹内廣三郎は滋賀県出身であり、そのために水口町民からの声援が多かった。師範学校時の旧友数人が近辺の小学校の教員をしている関係で、沿道では小学生の応援も盛んであった。「二十分も先に走って居るのだから平気で賑やかな応援の中を笑ひを含みつゝ三里強の坂道を突破して終わった」と、竹内は述べている⁷⁶⁾。一方、関西組六鹿梅礼（5年）は、体調的にもう一つだった。1週間前までの猛練習で、少し足首が傷んでいたという。前区の坂野もそうだし、愛知一中は若さと意気込みの激しさもあり、そのためか過度な練習をし過ぎたのかも知れない。思うようには駆けられなかったと悔いの残る言葉を残しているが、しかし記録は六鹿の方が竹内よりも2分速く、関東組との差は20分に縮まった。加えて、六鹿は翌々日の29日午前2時過ぎにスタートする第19区の箱根への登りのコースを走ったのである。「後で箱根と比べると土山などは何でもなかった様な気がして来ました」と述べた⁷⁷⁾。それほど箱根は険しかったということだろう。

4区（北土山-亀山：19.5km）は鈴鹿峠を挟んで登りと降りとなっている。関西組は期待の山田鑑（3年）が配置され、関東組は唯一早稲田大から参加の生田喜代治である。山田は長い距離になるほど強かった。山田は練習時から浅い足袋を履いていたが、それが裏目に出た。山田が言うところによれば、「爪先上りの山道を鈴鹿の峠へと駆る時、その浅い足袋が兎角足から脱けさうで気持ちが悪かったが到頭下りへ蒐って十七曲りの險路にその足袋を脱ぎ捨てた。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

禍はそれから間も無く自分を襲ふて亀山へ二里と云ふ所まで来た時、突然右足が土を踏み得ぬまでに痛み出した」という⁷⁸⁾。その後、苦戦をしながら「流血淋漓たる足を引きずりつつ」⁷⁹⁾ゴールまでたどり着いた。中継地の旅館に入り足の裏を見てみると、血で汚れた肉の中にガラスの破片が食い込んでいたのである。すぐに、医師の処置を受けた。しかし、山田は生田に4分遅れただけであり、亀山到着時点で関東組との差は24分である。

ところで、足袋を脱ぎ捨てたのは山田だけではない。9区を走った森田も脱いだようである。向かい風を伴う激しい雨の中、水分を含んだ足袋や衣服のため走りづらく、足袋を脱ぎ捨てた⁸⁰⁾。足袋を履かないで裸足で走る行為は危険すぎないか。6区を走った祖父江弘の回想によれば、学校での練習時はほとんど裸足であり、「足の皮が厚くなるとばかり平気で走っていた」が、しかしレースのときには足袋を履いたという。大正7年の東京高等師範学校運動会の短縮マラソンに祖父江は出場したが、当日は土砂降りであった。泥濘の道は足袋を履いて走るよりは裸足のほうが走りやすく、足袋を脱ぎたかったが、東京では裸足で歩くと罰金と聞いていたので、足袋を履いたまま走ったという。足袋の中に泥が入り込み、錘を付けて走っているようなものであったと回想している⁸¹⁾。このことから、具合が悪い足袋を脱ぎ捨てて裸足で走ることは、そんなに不思議なことではなかったようである。

5区（亀山-四日市：24km）を走った関東組の田中省吾（高師）は、「関西組の作戦を見て亀山辺で赤が先に来ると思ってゐたのに」、紫が先に来たのが「意外」と語っている。赤は関西組、紫は関東組である。田中も選手の配置を見て、関西組が地元名古屋への先着をねらっていると思ったのだろう。区間の距離から田中は1時間半くらい、だが夜間での走行になることと坂道もあることから、1時間35分を自らの目標にしていた⁸²⁾。しかし結果は1時間44分であった。一方、関西組の小出鐘之助(2年)の記録は1時間33分である。小出のスタートは、関東組に遅れること24分後の午後8時10分である。賀古がいうところの「我が花形たる小出」⁸³⁾は、差を縮めようと練習時よりもスピードを上げて走ったが、「別に苦痛を感じることなく」責任を果たしたと、小出は述べている⁸⁴⁾。四日市での奠都駅伝への関心と歓迎ぶりは凄まじかったようである。市

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

中に入ると人が多く、自分一人がやっと通れるくらいの道しか空いてなかったと、田中は述べている。両組の差は13分に縮まり、6区に引き継がれた。

6区（四日市 - 長島：17.5km）担当の関西組祖父江弘（3年）は、「人の群れを縫うて先発した関東側の田中選手（高師）の後を慕うて四日市を離れた」。桑名から揖斐川の渡船場までの道路はゴロゴロとした大きな砂利が敷き詰められており、走りづらかったようである。しかも、「その附近は歓迎団の提灯も尽き、桑名の宿の前で遭遇したやうな松原の篝火もないので、足元が気遣われ」不安定な姿勢で走らざるを得なかった⁸⁵⁾。出発前の関東組田中芳雄（高師）には、亀山中継場の情報が入っていたようである。関東軍が先着との報を聞いて、元気が出てきたと述べている⁸⁶⁾。最初の渡船場所である揖斐川の渡船も問題なくスムーズに行われた。後の回想で、祖父江は揖斐川の渡船の様子を述べている。「乗船、下船の所には審判員が居てタイムを記録し所定時間が来ると出発させる」のであるが、渡し場に到着した祖父江にはすでに船頭が待っており、船に飛び込むと同時に船が出た。「長島方に船が着いて土手に上がった時相手チームの選手が時間待ちをしていたので初めて差を縮めたのを知って嬉しかった」⁸⁷⁾、と。13分あった関東組との差を、祖父江が4分までに縮めた。5区小出と6区祖父江の両名に対して、賀古は当時の文章で「関西組の根拠地たる名古屋入りに、関東組を後にしたるは、両選手の奮闘に起因する所大なり」⁸⁸⁾と記している。

7区（長島 - 名古屋：26km）の関西組野崎光三（愛知一中卒業生）は電報で、味方の状況が不利との情報は入っていた。しかし、スタート時にはその差がわずか4分だと分かり、「恢復の出来ないことは無いと大きな自信が湧き上った」。関東組より4分後の午後11時19分に襷を受けた野崎は、沿道の風景は闇だが走路は見えたといい。木曾川の渡船は、それぞれ船が用意されていたが、時間差が少なかったために関東組中司が野崎の到着を待ち、いっしょに船に乗り込んだ。中司は「呉越同舟の感」だったという。着岸後、時間差に応じて、中司、野崎の順でスタートした。野崎は市中に入り徐々にペースを上げ、本通りでは最後の力を振り絞って走り、ゴールした。中司を追い越した覚えはなかったので、自分が勝ったとは思っていなかった。名古屋に入る手前で、中司は道

を誤ったらしい⁸⁹⁾。

名古屋の中継所千秋楼には幕が張られ、旗提灯が並び、愛知一中の教員、全校生徒が応援に詰めかけていた。野崎の到着は4月28日午前1時37分だった。関東組中司の到着は午前1時44分、ここで関西組が初めて7分のリードを奪ったのである。「晴れの名古屋入り / 深夜全市の盛況」との見出しで、「僅か四分の差にて長島を出発せりとの通告が楼前に掲示するや、群衆一時にどよめく」、7分の差をつけ初めて関西組が優勢を示し「中継地は興奮の渦に陥った」と、28日午前1時50分発の名古屋電は伝えている⁹⁰⁾。野崎、中司ともに、日をまたいでの走行だった。この区の両者の差は11分であり、関西組は7分の差をつけて先行することになった。ここで、予定よりもレースが早く進んでいるので、以後計画されている沿道の警備や歓迎の関係上、3時間の調整をすることになった。

2) 8区～14区（名古屋から藤枝まで）

8区(名古屋-知立:25km)への中継時間はもともと早朝の5時頃との予測だったようである。関西組の加藤勇（4年）は、4時頃までは寝ることができる名古屋の中継所千秋楼の二階で床についた。しかし、予測よりも早くレースが進んでいるとの報が入り、12時までと寝る時間が切り上がった。ところがその12時までが、旅館と中継所がいっしょのため、中継地付近の騒音が大きく、一睡もできない。さらに3時間の調整が入り、寝る時間が3時位まで伸びたが、野崎の1時37分の先着でいっそう外の騒がしさが増大し、加藤は「到頭寝られず仕舞いになった」⁹¹⁾。関東組の山岸徳平（高師）も、この3時間の調整に影響された。「真夜中の一時過ぎに出発の予定が三時間の調整といふことになって、眠らふにも眠れない」時間を過ごし、山岸もスタートラインに立った。両チームともに、到着時間からちょうど3時間後にスタートを切った。4月28日午前4時37分に「関西組の加藤選手は盛んな声援を残してバネ仕掛の人形が跳ね飛ぶように軽やかに駈けて行った。その姿が見えなくなると僕はスタートに立ったが、このときの7分は実に長かった」⁹²⁾と、山岸は述べる。山岸は半分足らずの鳴海の手前の天白川の橋を越えた所で追いつき、そのまま

追い越した。その頃から雨が降りはじめた。山岸は7分差をひっくり返し、逆に6分差をつけて知立の中継所に入った。

9区（知立 - 藤川：22km）関東組の福島熊男（一高）は、名古屋での関西組の大勝利の報を聞いていたので、関西組森田勝之助（3年）の後でスタートと心づもりをして悠長に準備に入ったところ、関東組の先着に「大狼狽を演じた」と述べている。雨の中を駆け出し、雨が暑気を流してくれるようで「心持ちよく街道を辿った」。岡崎に入り曲がり角の多い町中を走るには道に迷う心配があったが、沿道に人垣がコースを作っていたことと、辻々にコース案内の張り紙があり、スムーズに走れたと福島は述べる⁹³⁾。名古屋での3時間の時間調整は、この9区を走る両選手にもうまく届いてなかったようである。関西組の森田の約50年後の回想では、当初、4月28日の午前5時から6時頃のスタートの予定だったが、名古屋到着が3時間くらい早くなったと聞き、2時頃に出発のつもりで寝ていたところを、準備のために叩き起こされたと記している。しかし、その後に3時間の調整の報が入り、再度休むことになったが、時間が気になり休養できなかったという⁹⁴⁾。いよいよ中継の時間が迫り、森田は自分が先にスタートするつもりで準備を進めたが、福島の6分後のスタートとなった。雨の中の長距離走は初めてだと言う森田にとって、徐々に激しくなる雨は、向かい風の強さとともに走りづらさを増して行ったようである。森田は途中で雨で走りづらくなった足袋を脱ぎ捨てた。岡崎では、愛知二中の生徒たちが一中応援に待ち構えていた。森田の岡崎通過は午前7時半位ではなかろうか。タイムは、福島が1分速く、藤川の中継所では関東組が7分差で先行した。

10区（藤川 - 豊橋：23.5km）この区を走る両選手は、名古屋の時間調整は知らないままに、関東組の赤塚勝次（高師）は藤川通過は午前3時から4時との予定の下に、午前2時ころから準備を始めた。しかし実際の中継は午前8時3分であった。コース途中には村落は少ないが、村落を通過するごとに住民は雨の中を盛大に応援してくれたと、赤塚は記している⁹⁵⁾。豊橋に近づくと愛知四中の生徒たちの盛大な応援があり、彼らもしばらく選手といっしょに走った。関東組赤塚が関西組横地信三（2年）よりも3分速く、10分の差でそれぞれ襷をつないだ。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

11区（豊橋-新居：22km）関西組の水谷（2年）は雨の激しさと坂の多さに弱ったという。下見をした前日とは打って変わって、雨風が激しく遠州灘の荒れた海を見下ろすことができる白須賀村あたりで、足が参ってしまった。しかし、その時、白須賀村の小学校の先生たちが新居までいっしょに走ってくれたことが力になったと述べている。また、コースの半ばに差し掛かる二川の在郷軍人会の一団が、雨の中、自転車で選手の後に付いて8km程度応援している⁹⁶。前の10区と同じく、関東組松浦松男（高師）が3分速く、両組の差は13分となった。関東組は午前11時26分に、また関西組は午前11時39分にそれぞれ襷を次走者に渡した。

12区（新居-見附：24km）この区間は出発してすぐに浜名湖を渡る今切の渡しがあり、終盤に天竜川を越えて中継場の見附に着く。しかも、当日は激しい雨風で、この区間を「距離といい、地勢といい、天候といいこの競走中最難関たりしなり」⁹⁷と、次の13区を走った賀古は述べている。関西組の江口育良（2年）によれば、今切りの渡しの船には4名が乗船したという。関東組の志崎九五郎（高師）、江口本人、新居中継所の審判委員大村隆之、それと近藤氏である。近藤の名前は、奠都駅伝の役員にも中継所の責任者あるいは地元の関係者の中にも名前がないので、主催者の読売新聞社が新居中継所に派遣した社員の可能性がある。前日には穏やかだった湖が大荒れに荒れて、雨と風と波の中での渡船だった。関東組志崎は、ユニフォームの上に襦袢を着て帆にくるまって船の中に横たわっていたが、雨風、大波の飛沫で寒くてたまらなかったと述べている。江口も「波の頭はどんとどんと舟の中を覗き込む」と、波が船の横に激しくぶつかる大荒れの湖を表現している。屈強な3人の船頭による55分間の渡船であった。対岸の弁天島に着き、暖を取るための時間として10分間が費やされた。その後、志崎がスタートし、13分後に江口もスタートする。暴風雨は収まることはなく、志崎は後半の天竜川の橋を渡る際に、強風のため川の中に吹き落とされぬか心配したという。江口は渡船による体の冷えて腹具合の調子が乱されたようである⁹⁸。江口は志崎に13分の差を付けられ、見附到着時には関東軍が26分と差を広げた。翌4月29日の「読売新聞」はこの差を「あゝ二十六分」と報じた。8区での関東組の逆転以降、各区で少しづ

つ関東組が差を広げていく展開となった。

13区（見附 - 掛川：17km）ここで奠都駅伝最大のアクシデントが起こった。関東組の吉積泰（一高）が出発して4kmあたりの西島付近で、左足を痛め一歩も進むことができなくなったのである。翌日の4月29日の「読売新聞」は、「事故発生 / 見附出発の後関東選手負傷 / 関西虚に乗す」の見出しで、吉積選手の突然の転倒と、関西組の後ろを走っていた自動車後衛隊が掛川まで行き、次の関東組選手秋葉祐之（高師）を西島まで自動車で運び、襷を受け取り、秋葉は、そこから掛川中継場を通過して14区のゴールである藤枝まで、12里を走破したことを伝えている。記事には「左足の脛を切り」とあるが、同じ紙面では骨折の可能性もあり、掛川から汽車にて東京に向かい、レントゲンを撮る予定との報道もある⁹⁹⁾。吉積は関西組の賀古(5年)が追い付いてきたときの様子を、「おもひで草」に次のように語っている。「どうしました、病気ですか」と尋ねる賀古に対し、「私はこの年少の選手を一分でも停めて置くに忍びなかった」ので、「大丈夫です、行って下さい」と言うと、「賀古君は『それぢやア』と云って振り返りながら駈けて行く」¹⁰⁰⁾。一方、26分遅れてスタートした賀古は、差を縮めようと夢中で駆け出し、出発前の土砂降りの雨も、しばらくすると小降りになり、調子が出てきた辺りで、倒れている吉積に遭遇した。「賀古選手之を抜くに忍びず、さればとて足を止めて之を看護するわけにもゆかず、心ならずも、これを後にして雨中を走り無事掛川の中継所に入る」¹⁰¹⁾。このアクシデントにより、13区の記録は、関西組が1時間16分、関東組が2時間14分となり、関西組が一気に逆転し、その差は32分となった。関東組の秋葉は、掛川で5分間の休憩を取ることを許され、バナナとサイダーを食し、本来担当の14区のスタートを切ったのである。

14区（掛川 - 藤枝：28km）関西組の寺島楯三郎は愛知一中の44歳の体操科教員である。常日頃、生徒たちといっしょに長距離を走り、また全国レベルの大会にも参加している。16kmを過ぎた頃から雨が激しくなってきたが、大井川を越えてからは道も良くなっており、気持ちよく走ることができ、「平生よりは足が早く進んだやうに思ひました」と、寺島は述べている¹⁰²⁾。もともとこの区間28kmは全区間の中で2番目に長い区間であるが、その前の13区

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

の関東組吉積担当の区間のおよそ4分の3の距離を走り、さらに14区の全区間を走った秋葉にとっては、40km余りの思わぬ長距離を担当することになったのである。この区間の記録は、関西組寺島が3分ほど速い。秋葉は関東組を結成するための予選会で金栗に次いで2位となっており、東京高師の中でも実力のある長距離選手であった。藤枝における差は、関西組が35分先行するかたちとなり、関東組が関西組を追いかけるかたちとなり、レースの勝敗としての関心は大いに高まった。

3) 15区～19区（藤枝から箱根まで）

15区（藤枝 - 静岡：19.5km）関西組の近藤勝次郎は、生徒の制服等を販売する愛知一中出入りの28歳の衣服業者である。愛知一中関係者として参加した。午後6時59分にスタートした近藤にとって、この区間の道が悪く、宇津の谷峠に差し掛かったときには沿道の応援もなく、前後に誰もおらず、明かりのない道路を不安の中で走ったようである。関東組加藤武男（一高）も、暗闇の中で宇津の谷峠を越え、雨上がりの泥濘んだ下り坂を、足を取られながら振り返って走ったと語っている¹⁰³⁾。この区は、加藤が15分速く、35分あった関西組との差を20分に縮めた。翌4月29日の読売新聞は、15区を「関東回復の兆し」¹⁰⁴⁾と報じた。

16区（静岡 - 興津：17.5km）関西組の松井直吉（3年）の回想によれば、走る2日前に、この区を担当する関東組広野友七（高師）と中継所となった静岡駅前の清水旅館で落ち合った。広野がライバルが15歳（満年齢）の少年であったことに驚いた様子と記す。翌日には、人力車か馬車で走路を踏査することになっていたが、当時、静岡県の内務部長であった二荒芳徳伯の乗用外車で静岡 - 興津間を往復したという。松井にとって、初めての乗車経験である。4月28日当日は、中継は夜になるにもかかわらず、多くの人々が朝から静岡駅前に集まりはじめた。松井がスタートする前までには、予定通りに京都でスタートが切られたこと、鈴鹿峠越えは接戦を演じていること、浜名湖畔で関東組の選手が倒れた等の情報が伝えられたのみであったという。虚実入り混じった情報である。前区間の藤枝での中継の報告が電話で、関西組が20分から30分りー

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

ドと入った¹⁰⁵⁾。静岡師範学校生による秩序ある応援に送られての松井のスタートは、午後8時35分である。中距離を得意とする松井は、前半は知らず知らずのうちにスピードを上げて走ってしまったようである。ゴールに近づくにつれて疲労を感じた¹⁰⁶⁾。しかし、松井は広野よりも5分速く、関東組との差を25分と広げゴールに到着した。

17区（興津-吉原：24km）関西組中西秀雄（4年）がスタートしたのが午後9時42分、関東組佐藤卯吉（高師）のスタートが午後10時7分である。月もなく闇の中を走るのだが、佐藤は、5-6m後から自転車で追いかけてアセチレンガスで行く手を照らしてくれるので、それを頼りに走ったと述べている。雨は止んだが、風は強く、スタートからずっと続く興津の海岸では、「打ち寄る波頭が真白くゴージャスと夜目にもそれと知られて痛快この上なし」と記す。また、富士川を越える仮橋が貧弱で走りづらかったことも語っている。中西は、同じく富士川の橋の上ではほとんど先が見えず難儀したこと、暗い中、雨上がりの水たまりに何度も入り、難渋したことを挙げた¹⁰⁷⁾。この区での両者はほとんど差がつかず、佐藤が1分だけ速かった。関西組の24分差の先行である。

18区（吉原-三島：25km）4月28日から29日に日が変わるちょうど午前0時に襷を引き継ぎスタートした関東組菅村道太郎（一高）は、24分前に出発した関西組水野銈昇（2年）を追った。駿河湾の松並木に沿って伸びる道路は、雨上がりの影響もなく順調に走ることができた。しかし、沼津を前に泥濘に足を取られ、泥の重みに足が出なくなると語る。途中の集落ごとに歓迎の灯が連なり、夜間のためか喉の乾きもなく、全体としては快適に走れたようである。ただ、足元は後ろから伴走する自転車の前燈で問題ないが、その先の「行く手の見当を定め得ぬ不自由を経験した」と語っている¹⁰⁸⁾。水野は菅村に9分縮められ、その差は15分となった。この区の中継所三島で40分の時間調整を行うことになり、関西組が午前2時10分に、その後関東組が2時25分に出発することになった。

19区（三島-箱根：13km）おそらく全区間の中で最難関の区間である。急な山道の上り坂、しかも、真夜中の走行であり、この区を走った関東組の有原

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

末吉（高師）も関西組の六鹿梅礼（5年）も大変な思いで完走したことを報告している。もともとの関西組の19区の担当は青山義親（3年）だった。しかし、夜間の山中を走ることになり、しかも激しい上り坂が続く。複数の伴走者もいっしょに走り、常に先頭が襷を持ち、速く中継所に達した者が、次の20区の選手に中継するということが決められていた。関西組はこのルールに従ったが、関東組はその形跡がない¹⁰⁹⁾。

午前2時10分、青山がスタートする。関西組はいっしょに、3区担当の六鹿（5年）、17区担当だった梅原半二（2年）が後に続いた。峠への中腹くらいまでは青年会や在郷軍人会による山道を照らす松明の火で走れたが、それ以降は誰もおらず、真っ暗な中、しかも雨上がりの石畳の杉並木の坂道は滑りがちになり、六鹿は「そうした坂道がもうすんだと思ふ先から、次々と現はれて、六つも七つもあったには驚かされた」と語っている。有原は足袋では上り坂の敷石が滑ると思い、青山といっしょに草鞋の用意をしたようだ。そこに三島町長より、普通の草鞋では峠までもたないと言われ、箱根峠用の三島特有の「石のような硬い草鞋」を紹介された。六鹿と梅原は自動車でいっしょに後から三島に来たので、特有な三島草鞋は履かなかったのか。有原と青山は履いたのか。これらの点は不明であるが、六鹿が石畳の石が滑って走りづらかったと述べているので、足袋で走った可能性が高い。有原も途中までは持参した懐中電灯の必要はなかったと述べているが、松明の応援がなくなってからの様子を、「夜中の風が盛に吹く。名物の箱根竹がザハザハ音を立てる。薄暗い懐中電灯の光を頼りにたった一人で上って行く」と、真夜中の山中の暗闇の上り坂を一人黙々と駆け上がっていく情景を語っている¹¹⁰⁾。関西組で先頭に立った六鹿の箱根到着が午前3時30分、有原が同じく3時44分、有原が1分縮め箱根での時間差は、関西組が14分先行するかたちとなった。

17区から19区に廻り、箱根峠を登り切った梅原の記憶によれば、六鹿、梅原、青山の順に微差で芦の湖畔の中継所に到着したようである¹¹¹⁾。六鹿は奠都駅伝初日の4月27日の夕刻、3区でやはり鈴鹿峠をめざす登りの区間を担当し、関東組の選手に2分の差を付けた。それから1日半も経たないままに最難関の箱根峠の登攀で、関東組選手とほとんど同時の走りを見せている。同学年の賀

古は、「いつもながら六鹿選手の奮闘大いに喜ぶべし」¹¹²⁾と記した。

4) 20区～23区（箱根から東京まで）

20区（箱根-国府津：20km）箱根の中継所である芦の湖畔遠州屋で待機している関東組の佐々木等（高師）には、十分な情報が届いていなかった。18区吉原の中継場の審査委員岡部平太からの知らせで、関東組は24分余り遅れていることが伝えられていた。関東組選手に何らかの故障が起こったのではないかと考えたが、詳細は分からない。佐々木も当然に、関東組の1時間以上の先着を予想していた。「飾られた芦の湖畔の中継所はいよいよ活気を帯びた。前日の朝からの風雨は歇んで、星の降るやうな空となった二十九日午前一時頃、三島からの電報が来た、『ト十五フンオクレイヂカンテウセツ』トは関東組の特定暗号である、あゝこの十五分これによって計算すると、出発は三時半頃になる。軽く食事を済ましたが、時の刻みはしきりに心臓の鼓動を高める。」¹¹³⁾佐々木の言葉である。三島への到着は関西組が午前1時30分、関東組が1時45分だったので、佐々木は午前1時頃としているが、三島からの電報はもう少し後だったのだろう。電報では1時間の調整とあるが、実際は、三島での調整は40分であった。

午前3時30分に関西組松井退蔵（2年）がスタートし、3時44分関東組佐々木が後を追った。夜が明けきれない中での箱根下りである。各選手の後ろから中継所で待機していた自動車が伴走するが、自動車の明かりを見ないうちに次のコーナーを曲がらなければならない。「懐中電灯の準備は実にあたった」とは佐々木の弁である。松井も七曲がりの剣にかかると道が曲がりくねり、自動車の明かりが遅れ、「先に高師の佐々木選手が恵んでくれた懐中電灯があったので、大いに助かった」と述べている¹¹⁴⁾。出発前の旅館で、松井は佐々木から予備の懐中電灯をもらったのである。

佐々木は宮ノ下で関西組との差が7分と聞いた。湯本を経由し、早川の流れと別れた時、後ろを走る伴奏の車から関西組が見えたと叫ぶ声が聞こえた。酒匂川の橋にかかると佐々木の眼にも松井の姿が見えてきた。酒匂川小学校の前で並んだ。佐々木はその時の心境を、「一声『松井君』と呼ぶには呼んだが、

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

忽ち涙ぐんだ。あゝ自分は一日の長を以てスタートは後からしたが、今此所で追越して行く哀れさ、追越さるゝ若い人の心の底が思はれて声も鈍った」¹¹⁵⁾と記している。松井は小田原の町に入る辺りから足が重くなり、十分に走れなくなったと語る。佐々木も長い下り坂でスピードを出しすぎたためか、早川辺りからの平地になると足が動かなくなったと述べている。足元のおぼつかない暗い中での曲がりくねった長い下り坂が、両選手の脚力を奪ったようである。国府津へは佐々木が午前5時48分に、松井が5時53分に到着した。この区間の両者の差は19分であり、関東組が5分先行することになった。

21区（国府津-藤沢:28km）この区は相模湾沿いの平坦なコースであるが、28kmと長い区間となっている。関東組小野田忠（高師）はスタートするまでどちらが先に来るのか分からなかった。中継所となった国府津館への電報は関東組が負けていることを伝えるのみで、箱根でも十数分の差で負けているとの報だった。前の区間を走る佐々木への信頼度は高く、小野田は先に関東組が到着するとの信念を持っていた。間もなく到着するのではと午前5時頃に表に出るが、報知用の自転車は何回も来るが、小田原でも、国府津入り口でも、いずれも関東組が負けているとのことであった。しかし、中継所に先に到着したのは佐々木であり、襷を受け取り、喜び勇んで小野田はスタートした。関西組が肉薄しているの、相手が後ろに見えなくなるまで、序盤にスピードを上げて走った。その後、コンスタントに走れるように自重したという。一方、スタート後に道いっぱいの中を潜り抜けて走った関西組池山靖（2年）は、挽回を期して走ったが、それは叶わなかった。また池山は、至る所で犬が足元に吠えついてくるのに困ったと記している¹¹⁶⁾。小野田が差を9分広げ、藤沢の中継所では関東組が14分の差で先行した。翌日の新聞には「関東愈優勢」¹¹⁷⁾と報じられた。

22区（藤沢-川崎:33km）この区は最も長い区間である。横浜茂木銀行に勤務する関東組井手伊吉は、前日の4月28日の土曜日には通常の勤務をして藤沢の中継所でもある旅館国分屋に入った。審査委員丸山源の仲介で関西組の小堀四郎（3年）との引き合わせ、町の関係者の訪問を受け翌日早朝のスタートに備えた。井手32歳、小堀16歳である。井手の唯一の不安は近頃5km位

以上の練習をしていないということだった。自らの経験を種々話し、朝の食事を取らないという小堀に対して、ぜひ取ったほうが良いといっしょに食事した。井手によれば、もし関東組が負けていたら頑張っただけで追いつき、いっしょに走ろうと思っていたという。だが、関東組が先に来たので、自分のペースで走った。経験豊かで年長な井出にとって小堀は「殊勝な少年」であった。午前7時44分にスタートした井手も、川崎に近づくにつれ「身体何となく萎縮して将に昏倒せんばかりになった」。空腹のせいと判断し、サイダー1本を飲み何とか持ち直した。スタート時間が予測していた時間よりも遅くなり、そのため食事が早すぎたことと、しかも食事の量が少なすぎたことが、最後に走り難くなった理由だと分析している¹¹⁸⁾。

一方、最も長い区間を任された小堀は、初めての遠い旅の旅館での宿泊、関東組の井手、審査委員丸山の3名の夜は責任と心配で寝れなかった。早稲田大卒業の丸山は年齢的にも井手と近く、二人の話題も尽きず、前夜の様子を小堀は「一人取り残された様に、部屋の隅で拝聴と云う、何とも心細い次第」だったと回想する。緊張から朝の食事ほとんど喉を通らなかった¹¹⁹⁾。井手に遅れること14分、午前7時58分に出発した小堀は、スタート後1時間くらいは通常と同じように走っていたが、徐々に「下腹の力がなくなって来て、刻一刻と頼りない身体」になったという。小堀も、出発の前にもう一度何か食していればよかったと述べている¹²⁰⁾。後方の自動車に乗った前区21区担当の池山および8区を担当した加藤が、交互に車から降りていっしょに走り力をもらったが、ゴールまで1km余としたあたりで疲労のためほとんど倒れんばかりの状態となった。13区における関東組と同じように、次の最終23区担当の日比野が自動車を引き返すように運ばれ、小堀から襷を受け取り走り出した。襷を取ったのがゴールまで600m余りの地点である¹²¹⁾。4月30日の新聞記事から判断すると、小堀は意識が薄れ疲労困憊の中、500mくらい進んで倒れたということである。小堀は日比野に襷を渡したまでは覚えているが、自動車に乗せられてからの意識はない¹²²⁾。井手の記録は2時間21分、小堀は2時間52分、関東組が45分の差をつけ最終23区の川崎に入った¹²³⁾。

23区（川崎 - 上野：26km）関東組の金栗四三（高師卒）は前夜の4月28

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

日の川崎の中継所の旅館千歳でほとんど眠れなかった。隣室の関西組日比野も戦況に関心を寄せ同室の者との談話が絶えず、また暴風で戸や障子の音が激しいためだった。金栗は電報で、京都のスタートが予定通りに切られたこと、名古屋には関西組が先着したこと、現在接戦を演じていることが伝わっている。20区佐々木による関東組の逆転が、4月29日の午前5時頃なので、前夜にはずっと関西組が優位にレースを進めていた。「二十九日の朝洗面後鏡に対すれば充血せる眼我乍らあさまし」¹²⁴⁾と述べている。前区の走者の到着がいつ頃なのかははっきりせず、朝食の時間を決めることができなかったと言う日比野も、4月20日投票日の総選挙のために十分な練習をしていないことが気がかりだった。日比野は、同郷の加藤高明憲政会総裁から勧められて衆議院選挙に立候補して、見事当選を果たした直後である。

金栗のスタートは4月29日午前10時5分である。日比野は約600mを戻り、小堀から襷を取って走り始めた。川崎の中継点を通じたのが10時50分、27歳の最強の長距離ランナー金栗と52歳の新代議士日比野の対決である。レース後金栗が語ったのは、この区間全般における観衆の異様な多さである。特に東京に近づくと人混みで道路が使えない。「品川より上野迄電車の敷石上を走り、銀座通りよりは益々小生の勢力範囲を侵食されて電車通りのその一小部左の中央の電柱の間を伝ひ、或は相摩する電車の間を通り、東都の数万の応援有難しとも有難く、初めには閉口して一度は心平ならざりしも、之も体育普及の為と堅い石道を走るもご奉公の一つと馬鹿にあきらむ」¹²⁵⁾との心境だった。スムーズに走れない状況に対する金栗の苛立ちと諦めが見て取れる。

日比野は品川までは「もう来たか」という感じだったが、その先「大門、新橋、日本橋と追々帝都の中央に進むに従ひ、群衆の歓迎いよいよ熱度を高め、広い街路が狭くなって、電車の敷石の上を駈けた。」御成街道では、先に行く伴奏用の自動車が群衆に遮られ、自分も棒立ちになったという。博覧会会場のゴールでは、関係者一同の丁重な歓迎を受け、「心持ちは快中の快とも称すべきものであった」と語っている¹²⁶⁾。関東組金栗のゴールは午前11時34分、関西組日比野のそれは午後12時58分であった。金栗1時間29分、日比野2時間8分の記録である。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

関東組選手として17区を走った佐藤卯吉は、『愛知一中競走部史』への特別寄稿において、すでに各区間を担当した選手たちは列車で東京に集まってくるのだが、上野公園に向かって走る最終走者日比野の周りをいっしょに走る愛知一中生の50年前の情景を、「可愛い愛知一中の選手たちが、先生を取り囲むようにして伴走してくる。いじらしいようで、実に美しい師弟の情愛を示しているのを観るものをして感激せしめ、私も眼頭の熱くなるのを禁じ得なかったことを想い出す」¹²⁷⁾と記している。

（4）レースを終えて

日比野がゴールして約1時間後の午後2時に、博覧会余興場において賞品授与式が行われた。読売新聞社会部長土岐善麿の開会の辞の後に、博覧会会長武井守正男より優勝章と参加章が各組の代表者、関東組金栗四三と関西組山田鑑に授与され、主催者としての読売新聞主筆金崎賢による挨拶、その後顧問嘉納治五郎、本野一郎外相等の演説がそれに続いた。博覧会総裁土方久元伯（代読武井会長）等の祝辞が続き、選手を代表して日比野が答辞を述べた。万歳三唱があり、2時30分に式が終わり立食の饗応に移った¹²⁸⁾。

翌日の読売新聞は、「駅伝競走選手決勝点に入る／関東組一時間廿四分の先着／品川上野間十万人の歓迎」の見出しのもと、「世界的快挙、運動史上未曾有の計画はこゝに無事理想の実現となったのである」と、最終走者金栗と日比野のゴール前の写真を大きく載せ、奠都駅伝の大成功を報じた¹²⁹⁾。また社説でも奠都駅伝を取り上げた。この企画を成功に導いたのは、三つの方面の方々の尽力があったからだと述べ、それぞれに感謝の念を表している。その一つは、顧問や役員、委員を承諾された運動界の諸氏たちである。我が国の運動界の発展のためにと、我が事のように準備に尽力する関係者に対して、「我国運動界の発達に資せんとする諸氏の熱誠の致す所なるべしと雖も吾人に取りては異常なる感謝の念なき能はず」と記す。主催者は、運動界諸氏の「公共的共同精神」の豊富なことを感じたという。今回の企画はもともと企業経営の事業だが、共同の目的のためには協力するということは「近代の要求する社会道徳」であり、運動界の諸氏はこの道徳心が育成されている、「知るべし運動な

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

るものは単に体力増進の方法にあらずして社会道德の発展に資すべきものなるを」と。二つ目は、選手諸氏の精神に対する感謝である。「光風霽月とは全然選手諸子の精神の形容なり」と述べ、「国民体力の発達に資せんが為めに身を以て体育奨励を宣伝せんとするの精神あるのみ」と、選手の純真な奮闘とそれを支える精神に、「吾人の感謝を表するが如きは諸氏の精神に報ゆるには余りに小なるを想はざるを得ざるなり」と、選手に対する感謝の念を記している。そして三つ目は、沿道官民諸氏の熱心な尽力に対する感謝である。警視庁、鉄道院、府県知事、市町村長をはじめ、在郷軍人会や青年会、各諸学校等の各関係諸氏の支援がレースを可能にさせ、選手への鼓舞を可能にさせたのである。各区を走った選手たちも、各中継所での歓迎ぶりや学校前では児童や生徒たちの日の丸を持っての応援、夜間における自転車による伴走や松明の灯りによるコースの確保等々について言及している。社説も「吾人自ら予期せるよりも数倍の援助を受けた」と語っている。このように、官民諸氏の援助が可能になったのは、一般社会の中に運動の観念が高まってきているからであり、今回の企画がいつそう運動への関心を高め、「運動界の前途を祝福せんと欲するなり」と述べて社説を終わっている¹³⁰⁾。

このように、奠都駅伝の一大イベントは成功のうちに終わった。東京奠都五十年奉祝博覧会とタイアップする形で、国民の関心を大きく惹きつけた。奠都駅伝は博覧会への関心を増大させることにも寄与した。奠都駅伝が終わった翌々日の5月1日の読売新聞には、「明日奠都博へ行幸／二日午後一時御出門と御決定」と、5月2日に天皇の奠都博への行幸が報道された。

時間予測については、計画通りに5名の者に記念章が贈呈された。4月27日午後2時三条大橋出発、上野博覧会会場への関東組最終走者金栗の到着が、4月29日午前11時34分であるので、トータルで45時間34分となる。ここから名古屋で3時間、弁天島で10分、三島で40分と時間調整や暖を採る時間として使ったので、計3時間50分を引くと41時間44分となる。これが関東組の記録である。応募者の中でもっとも近い予測をした人は41時間42分であり、たった2分の差異である。次が41時間40分と41時間48分の4分の差異が2名、さらに、41時間37分、41時間52分と続く。この5名が当選

とされた¹³¹⁾。

この奠都駅伝の企画・準備の中心となった土岐は、イベント終了一週間後の読売新聞の「一日一信」と題するコラムに、東海道の5万分の1の地図をつなぎ、京都から東京までの道路を赤インキでたどり始めた時には、「これほどまでに大きく成功しようとは思はなかった。快拳ではなく暴拳」だという者もいたという。しかし、「いよいよとなって、行くところまで行かなければならんといふ人間の力はおそろしい。僕はこんどの事業のあらゆる方面において、われわれの肉体を信ずることができた」と書いた¹³²⁾。『読売新聞 100 年史』も、この企画は「大成功し、本社の声価を高めた」¹³³⁾と評価している。

5. おわりに

最後にあたって、翌4月30日の愛知一中選手たちの行動と、奠都駅伝の企画・準備の中心となった読売新聞社会部長土岐善磨のその後について確認しておこう。

大きな経験をした愛知一中の選手たちは、4月29日午後2時からの賞品授与式とその後の立食による饗応の後、宿泊場所の上野山城屋に入った。翌4月30日は午前中は自由行動、午後から全員で博覧会会場に行き見学した。読売新聞社員の案内により、京都御所の建礼門から始まって、順次東海道五十三次の模型を見学し、昨日や一昨日、あるいはその前日に走ったコースの模型の展示を見て回った。自らが走破したコースが展示されているので、彼らの興味は尽きない。最終区間を撮影したフィルムも映写されており、それにも見入った。午後5時近くまで博覧会会場を見学し、その後精養軒に入り紅茶を飲み一息つき、山城屋に引き上げた。すぐに荷物をまとめ、主催読売新聞社が用意した慰労会会場の神田常磐に移動、すでに関東組の選手たちは会場に来ており、テーブルごとに肉とサイダーが十分に用意されており、会が始まるや若い選手たちの食欲を満たしつつ、出席者たちの交流が深まっていった。頃合いを見て、読売新聞主筆の金崎賢の慰労の辞、日比野寛による選手代表の答辞、読売新聞理事石黒景文の挨拶の後に中庭で記念撮影、ここで慰労会は終わり、愛知一中の生徒たちは東京駅へと向かい、午後11時の夜行列車で名古屋に向けて出発した¹³⁴⁾。

この神田常磐での慰労会に、13区を走った賀古と16区の松井は出席してい

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

なかった。彼らは東京駅から一足先の午後7時の列車に乗り、京都へ向かったのである。慰労会に向かう前に、日比野元校長から、賀古と松井の両名は、7時の列車で京都に向かうようにと言われたのである。翌日5月1日の三高陸上運動会の800m走に出場するためである。日比野は「名古屋駅から堀田先生が優勝旗を持って同じ列車に乗る手筈になっている。しっかり頼むぞ」と二人に語った。二人は一瞬唖然としたが従わざるを得ず、京都に向かった。早朝に京都に着き宿に入り、2時間の休眠を取り、朝食を取って三高に入った。800mには18校から36名の選手が出場し、賀古が2位、松井が3位の成績を収める。賀古、松井ともに愛知一中を代表する中距離ランナーであった。松井は、「駅伝競走と三高レースとは一連の深い想出となった」と回想している¹³⁵⁾。

読売新聞社会部長土岐善磨は、奠都駅伝の1年4ヶ月後の大正7年8月に読売新聞社を退社した。奠都駅伝への経費が思いのほかかかり、社内圧力に嫌気がさしたと『読売新聞100年史』には記されている。土岐は後に、朝日新聞社に入社した。奠都駅伝の15年後に書いた「駅伝競走の追憶」で土岐は、経費オーバーの一端を記している¹³⁶⁾。特に予算外のこととして挙げたのは、各中継所となる旅館の利用である。土岐の想定では、旅館を利用する者は、選手2名、審判委員、新聞社からの社員等数名の予定であったが、実際は走り終わった選手たちが、応援するためにいっしょに伴走し、その数が東京に近づくほどにいよいよ加わり、あるいは、選手以外の応援で走る者もあり、彼らが中継所の旅館で食事をしたり宿泊したり、一時に70名も泊まり込んだ所もあったという。これらのことが新聞社の予算を大きく上回ったという。

奠都駅伝が青少年に対して長距離走への関心、また長距離をリレー形式でつなく駅伝への興味を高めたことは間違いない。大正6年7月6日の読売新聞に「徒らに走る勿れ」とする日比野による長い距離をランニングする際の注意点が示された。この春から夏にかけて運動着を付けてランニングする者が多くなったとし、しかし闇雲に走っても駄目であり、連載「おもひで草」が終了するにあたって、その注意点を開示する趣旨での記事を日比野に依頼したのである。奠都駅伝、その後の極東選手権競技大会の開催が運動熱を高めたとは、同紙の理解である¹³⁷⁾。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

また、学校内での駅伝形式の競技が、奠都駅伝後に行われるようになる。大正7年11月17日、早稲田大学では、学内3チームによるリレー形式の東京一周競走を行っている¹³⁸⁾。東京高師でも、翌大正8年5月11日、徒歩部が主催して東京・鎌倉往復の駅伝競走を行った。在校生から3チーム、卒業生から2チーム、獨協学校から1チーム、計6チームの駅伝競走である¹³⁹⁾。

さらに、対校形式の駅伝競走が始まる。大正9年には、2月14日に早稲田、慶応、明治、高師の4校参加の日比谷公園をスタート地点とする東京箱根間往復駅伝が実施された¹⁴⁰⁾。さらに、中等学校レベルでも、同年2月29日、都下の17校が参加する東京横浜間を往復する45マイル駅伝競走が始まった¹⁴¹⁾。翌大正10年1月10日には第2回目の東京箱根間往復駅伝が、早稲田、慶応、明治、法政、中央、東京農大、東京高師の7校参加により実施された¹⁴²⁾。さらには、複数の学校が混合チームを作り駅伝競争を行うことも考えられた。大正11年10月29日には慶応と東京農大が選手混合でチームを作って、三浦半島を一周する駅伝を計画した¹⁴³⁾。約1ヶ月後の11月30日には、慶応は、今度は早稲田と組んで連合駅伝競走を実施した。早稲田と三田間を3往復する20マイルの競走である。早稲田11名、慶応10名の選手が1チーム3名とする7チームを組み、早稲田三田間を一人1往復を3名で繰り返すリレーである。早稲田が2名、慶応が1名のチームが4チーム、早稲田が1名、慶応が2名のチームが3チームである¹⁴⁴⁾。

以上は、読売新聞紙上に掲載された奠都駅伝後の駅伝に関する記事であるが、多様なかたちで新しい競技として発展していったことが窺える。東京箱根間の駅伝は現在まで続いているが、全国で実施されている数多くの駅伝競走のルーツとなったのが、今回詳しく見てきた奠都記念東海道五十三次徒歩競走なのである。奠都駅伝は文献やメディア等で、わが国の最初の駅伝として紹介されるが、本稿は、その実態を具体的に示そうとする試みであった。

（本稿で使用した4編の読売新聞の紙面については、読売新聞社より掲載利用の承諾を得ている）

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

（註）

- 1) たとえば、『改訂新版世界大百科事典第3巻』平凡社、平成19年においても、見出し語「駅伝競走」の説明において、奠都駅伝がその始まりとしている。その他、山本邦夫『箱根駅伝六十年史』講談社、昭和53年、72頁、等。
- 2) 日本陸上競技連盟篇『日本陸上競技史』日本体育社、昭和31年、11頁、および日本体育協会監修『最新スポーツ大事典』大修館、昭和62年、109頁。
- 3) 山本邦夫『近代陸上競技史（上巻）』道和書院、昭和49年、および島田輝男『日本列島駅伝史』陸上競技社、昭和62年。なお、奠都駅伝をメディア・イベントの視点から検討した研究に、高嶋実・水谷秀樹「東海道駅伝徒歩競走の成立事情—大正期におけるスポーツの普及・発達と新聞ジャーナリズム—」『日本体育大学紀要』第20巻第1号、平成2年がある。奠都駅伝を読売新聞の販路拡大を目的とした新聞社の事業と捉え、高嶋らは新聞社の事業・経営の観点から奠都駅伝を検討した。
- 4) たとえば、16区を走った松井直吉の回想文をもとに、山本は、奠都駅伝最終日の4月29日のその夜に、松井等は第三高校陸上運動会800m走出場のために京都に向け東京駅を出発したとあるが、実際、京都に向ったのは4月30日であり、三高陸上運動会における800m走は5月1日の実施である。（山本邦夫『近代陸上競技史（上巻）』582-583頁）また、13区（見附-掛川）で先行する関東組吉積選手が負傷し倒れ込んだが、山本は、負傷し走行不能の吉積選手を超越した関西組賀古選手が同区のゴール掛川に到着した時に事故発生が知らされ、その後14区担当の関東組秋葉選手を自動車に乗せ負傷した場所に引き返し、吉積選手から襷を受け取り、秋葉選手が13区の残りの箇所と本来の14区を走ったと解釈しているが、これは賀古選手と秋葉選手の掛川到着時刻を見れば、誤りであることは明らかである。（山本『近代陸上競技史（上巻）』568頁）賀古選手の掛川到着は午後4時38分、秋葉選手のそれは午後5時10分である。吉積選手が負傷した地点は、全17kmのうち最初の4kmあたりであるので、賀古選手が掛川に到着し、その後自動車で秋葉選手が引き返し、襷を受け取って走ったとすると、とうてい秋葉選手は午後5時10分には到着できない。実際は、賀古選手の後ろを走っていた後衛車が吉積選手の負傷を中継所掛川に伝え、その車で秋葉選手を運んだのである。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

少し重箱の隅をつつくような指摘になったが、記録等を突き合わせると、山本の解釈は誤りであることは明白である。実際、翌日の読売新聞にはこの区を担当する後衛車が掛川に行き、秋葉選手を連れ戻したことが記されている。（「読売新聞」大正6年4月29日）

- 5) 前掲、島田輝男『日本列島駅伝史』19頁。
- 6) 昭和51年に刊行された読売新聞100年史編集委員会編『読売新聞100年史』の261頁によれば、この博覧会は東京市が主催したと記されている。ところが、昭和47年刊行の東京百年史編集委員会編『東京百年史 第四巻』の733頁には、この博覧会は読売新聞社が主催となっている。博覧会開会を大きく報じ、開催のための準備の過程、出品や展示内容、開会後の盛況ぶり等を大々的に報じ、また本紙（読売新聞）購読者に限り半額入場券3枚を贈呈するとの社告を載せたこと、さらに東京奠都五十年奉祝博覧会の事務局が東京銀座の日就社であったこと等を考慮すると、読売新聞社が主催者とは明示していないが、実質的な主催者の機能を果たした。なお、日就社は当時の読売新聞の発行元の社名である。
- 7) 「読売新聞」大正5年12月15日。
- 8) 東京奠都五十年奉祝博覧会編『東京御遷幸と東海道五十三次』日就社、大正6年、17-18頁。なお、実際、50年前の御東幸に加わり東海道を東進した加藤泰秋、藤波言忠、東園基愛の3名の子爵は奉祝博覧会の顧問となり、展示物作成への助言を行った。
- 9) 福田豊「東京奠都五十年奉祝博覧会々場電燈設備概要」『照明学会雑誌』第1巻第2号、大正6年。
- 10) 前掲、『東京御遷幸と東海道五十三次』15頁。
- 11) 天皇の神宮参拝は、この明治2年御東幸の際の明治天皇が史上初めてであった。西川誠『天皇の歴史7 明治天皇の大日本帝国』講談社、平成23年、81頁。
- 12) 前掲、『東京御遷幸と東海道五十三次』47頁。
- 13) 同上、76頁。
- 14) 佐々木克「東京『遷都』の政治過程」『人文学報』第66号、平成2年3月、55頁。
- 15) 「読売新聞」大正6年5月3日。
- 16) 読売新聞100年史編集委員会編『読売新聞100年史』読売新聞社、昭和51年、

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

261 頁。土岐哀果の表記は「読売新聞 100 年史」の表記である。本名は土岐善麿、哀果は雅号である。土岐は明治 18 年に東京で生まれ、府立一中、早稲田大学を卒業した歌人、国語学者である。大学卒業後読売新聞社に入社し、後に社会部長となる。多くの歌集を出すとともに古典研究や漢詩の和訳、エスペラント運動にも取り組んだ。昭和 24 年には国語審議会会長に就任、日中文化交流協会理事等も歴任した。昭和 55 年に 94 歳で死去。

- 17) 土岐善麿『駅伝五十三次』蝸牛社、昭和 50 年、12 頁。五姓田画伯とは、五姓田芳柳二世のことであり、踏査時には 52 歳だった。義父にあたる一世芳柳は宮内省より依頼され多くの明治天皇の御影を描いている。二世芳柳は多くの博覧会にも出品し、またパノラマ画やジオラマも制作しており、この分野の第一人者だった。藤井翁とは、藤井祐敬のことであり、九條家出入りの唐木細工師だった。加茂氏については、名は忘れたと土岐も記しており、不明。この 4 人で博覧会開催前年の 12 月に東京駅からの夜行に乗り、京都に向かったのである。京都から東京までは、博覧会開催の事務で大阪と神戸に先発していた 2 名の読売新聞社員が加わり、総勢 6 名の踏査旅行となった。
- 18) 土岐の「道中記」は、『駅伝五十三次』に収録されている。本稿では、この著者を利用した。『駅伝五十三次』33 頁。
- 19) 同上、63 頁。
- 20) 「読売新聞」大正 6 年 2 月 2 日。
- 21) 「読売新聞」大正 6 年 2 月 8 日。
- 22) 「読売新聞」大正 6 年 3 月 1 日。
- 23) 「読売新聞」大正 6 年 2 月 13 日。
- 24) 「読売新聞」大正 6 年 3 月 2 日。
- 25) 「読売新聞」大正 6 年 4 月 25 日の紙面に、選手や審判委員の宿泊所となり、また中継地となる 23 ヶ所の旅館が公表された。
- 26) 同上
- 27) 「読売新聞」大正 6 年 4 月 17 日。
- 28) 「読売新聞」大正 6 年 3 月 5 日の記事によれば、すでに愛知一中は 1 チームを出場させたいとして計画していたようである。日比野校長は最終区、教員の多久は

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

スタート区、同じく教員の寺島と宮本は、小夜中山および箱根を走る計画であり、残りの区間を思案中との記事が掲載されている。そして、同校の練習ぶりを、週5日平均2里半の練習をし、一般生徒も週4回1里の距離を競走していることを紹介している。なお、15区担当の近藤選手の名は、公式記録（読売新聞大正6年5月2日）で示された「勝次郎」で統一した。

29) 「読売新聞」大正6年4月15日。

30) 極東選手権競技大会は日本、中国、フィリピンの3ヶ国からなる総合的な競技大会である。陸上競技、水泳、各種の球技が行われた。第1回大会（大正2年、マニラ）から第10回大会（昭和9年、マニラ）まで10回の大会が開かれた。開催地は3ヶ国の輪番制をとり、日本では第3回大会（大正6年、東京）、第6回大会（大正12年、大阪）、第9回大会（昭和5年、東京）の3大会を開催している。なお、熊本県玉名郡の同郷出身であり、また東京高等師範学校でも金栗四三の1年後輩に当たる多久の愛知一中への就任には、金栗四三との関係がある。校長日比野に請われて、金栗は大正3年の卒業時に愛知一中への奉職が決まっていたが、オリンピックに向けたマラソン練習を優先させたい金栗は、それを辞退した。金栗の代わりに2年後に多久が赴任することになったのである。（豊福一喜、長谷川孝道『走れ二十五万キロ—マラソンの父金栗四三伝—』講談社、昭和36年、139-142頁）数学科教員としての多久に関しては、次のような回想も残っている。愛知一中競走部員であり、奠都駅伝では第17区（興津-吉原）に配置され、後に八高、東北帝大工学部を卒業し豊田自動織機自動車部に入り、戦後には豊田中央研究所所長となったエンジニア梅原半二は、「代数の講義で学問の面白さを感じた。教師は多久儀四郎という、高等師範を出たばかりの運動選手であったが、熱のこもった最初の数時間で私はすっかり代数ファンになり、三年になって幾何の講義を聞いて、幾何のファンになった。」（梅原半二『平凡の中の非凡』佼成出版社、平成2年、17頁）。中学を4年で卒業し八高に入った梅原は、トヨタ自動車の戦後の発展をエンジニアとしてその技術部門の中核を担った。なお第17区は、選手の変更があり梅原はその区間を走らず、第19区を走った。梅原の子息が哲学者梅原猛である。

31) 「読売新聞」大正6年4月22日。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

- 32) 前掲、『近代陸上競技史（上巻）』467頁。
- 33) 大日本体育協会編『大日本体育協会史 上巻』大日本体育協会、昭和11年、202頁。
- 34) 同上、180頁。
- 35) 糟谷直吉（旧姓松井）「大正5年頃」江口鐘蔵他編『愛知一中競走部史』一中競走部史編纂室、昭和41年、205頁。
- 36) 同上、141頁。
- 37) 同上、72-73頁、および鯨光百年史編集委員会編『鯨光百年史』愛知一中（旭丘高校）創立百年祭実行委員会、昭和52年、141-142頁。
- 38) 同上、『愛知一中競走部史』66頁、および『鯨光百年史』142頁。田舎片は、愛知一中選手15名と参加した明治45年4月に開催した大阪毎日新聞主催の大阪箕面間山野横断競走（約21マイル半）で優勝している。当時4年生である。また、大正2年2月にマニラで開催した第1回極東選手権競技大会にも田舎片は出場し、1マイル競走と5マイル・マラソンの2種目で優勝しており、明治末に活躍した2年先輩の中距離ランナー古橋猶三郎と共に愛知一中競走部の基礎を築いた。前掲『近代陸上競技史（上巻）』165頁、および前掲『大日本体育協会史 上巻』768頁を参照。
- 39) 前掲、『鯨光百年史』160頁。
- 40) 前掲、『愛知一中競走部史』114頁。坂野の表記が坂部となっていたので訂正した。『愛知一中競走部史』には、大正初期に金栗が愛知一中をしばしば訪問し、競走部員とともに練習したことが記されている。
- 41) 前掲、『大日本体育協会史 上巻』214頁。
- 42) 同上、196-197頁。
- 43) 前掲、『愛知一中競走部史』168頁。
- 44) 青山東平「千葉の運動講習会」『愛知一中競走部史』178-180頁、および糟谷直吉（旧姓松井）「大正五年頃」『愛知一中競走部史』208-209頁。この合宿に参加した2年生松井は、初めて経験した円盤投げ等のフィールド種目を学び、陸上競技の楽しさが分かったと回想している。なお、指導者多久は、この春に愛知一中の教員になったばかりであり、初めての夏休みでの合宿指導であった。
- 45) 同上、119-121頁。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

- 46) 前掲、『近代陸上競技史（上巻）』537-538頁。
- 47) 前掲、『鯨光百年史』96頁。
- 48) 同上、108頁。アメリカのYMCAトレーニング・スクールを卒業し、東京YMCAの初代体育主事となり、大日本体育協会創立に関わり、第5回ストックホルム大会（1912）に日本選手団監督として参加した大森兵蔵は、当時の大学や高校等で開催される運動会を批判している。すなわち、いずれの学校の運動会も、観客を喜ばし、いかにすれば彼らを「抱腹絶倒」させるかに関心が向き、奇抜な余興で飾られていると。学生の教育の機会として運動会を実施しようとするならば大いに問題があるという。大森は、運動会が日常の活動と関係のない、一時的なお祭り騒ぎになっていることに不満を述べ、日常の競技活動の成果を発揮する場が運動会であるべきだと主張する。この意味で唯一、東京帝大の運動会を評価している。それは純粋な走跳投の陸上競技会として成立しているからである。欧米の競技会では、この純粋な競技そのものが人々の関心を惹きつけているのであり、各学校における運動会の競技会への変革を求めている。大森の見方からすれば、日比野による運動会のプログラム変更は、大森の方向に沿っているといえよう。大森兵蔵「運動界に対する吾人の希望」『運動世界』第32号、明治44年1月。
- 49) 前掲、『鯨光百年史』108-110頁。
- 50) 木村吉次「日比野寛の体育論と体育経営」『中京体育学論叢』第11巻、第1・2号併号、1969年9月。
- 51) 日比野寛「愛知一中の体育方針」『学林』77号、大正3年2月。寺島善一「日比野寛と『運動』・『駈歩』—愛知一中校長としての実践を中心に—」『明治大学教養論叢』第155号、昭和57年より引用。
- 52) 同上
- 53) 加藤高茂「競走部の想出」『愛知一中競走部史』197頁。
- 54) 前掲、『鯨光百年史』110-111頁。
- 55) 同上、143-146頁。
- 56) 大阪高等商業学校校長の武田千代三郎の運動部活動に対する方針に関しては、根本想他「1920年代における武田千代三郎のアマチュアリズム観—大阪市立高等

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

商業学校長時代の活動を中心に―『体育・スポーツ哲学研究』第28巻第1号、2016年を参照。

- 57) たとえば、大正5年5月に豊中運動場で開催された大阪毎日新聞社主催の第3回日本オリンピック大会に愛知一中が参加した時を見てみよう。大会は5月20-21日の土曜日と日曜日の2日間であり、参加者は日比野校長はじめ教員5名と生徒25名である。総勢は5月17日（水）の午後1時22分の列車で名古屋を出発し、大阪岡町の旅館に入る。18日（木）は短距離と長距離に分かれてそれぞれ練習し、19日（金）も練習、その後宝塚の温泉で英気を養う。そして、一日目の20日（土）は主として予選、二日目の21日（日）は決勝である。この大会では、1マイル競走で六鹿梅礼が1位、賀古・島田・広岡・岡井からなる1マイル・リレーで2位となり、豊中宝塚間の10マイル・マラソンで野崎光三が3位、880ヤードで賀古御蓋が4位という成績である。校長はじめ5名の教員は全員このマラソンに出場している。往復で5日間、宿泊は4泊である。（『愛知一中競走部史』119-120頁。）もしこれを大阪高商の内規に照らすと、参加は不可能となる。また、内規には「一学年間特定の一技一回限り」なので、仮にこの大会への参加が認められたとすれば、ここで出場した選手は、同じ競技では他の大会には出場できないことになる。
- 58) 「読売新聞」大正6年3月4日。
- 59) 「読売新聞」大正6年3月7日。
- 60) 「読売新聞」大正6年3月10日。
- 61) 前掲、高島実ら「東海道駅伝徒歩競走の成立事情―大正期におけるスポーツの普及・発達と新聞ジャーナリズム―」。
- 62) 「読売新聞」大正6年4月2日。
- 63) 「読売新聞」大正6年4月15日。
- 64) 「読売新聞」大正6年4月25日。一方関東組も、高師の金栗、佐々木、有原、秋葉と一高加藤、早大生田の計6名が、4月21日の早朝に、コース最難関とされる箱根への実地踏査に向かったと報道されている。（「読売新聞」大正6年4月22日）
- 65) 前掲、『愛知一中競走部史』130頁。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

- 66) 小出と同級生の梅原は、「読売駅伝競走の思い出を中心として」と題する『愛知一中競走部史』に寄せた文章で、「所詮勝目のない対抗試合であるので、小出鐘之助、山田鑑といった当時一中長距離界の至宝は名古屋までに配列して、有名な美少年で実力もあった加藤勇（四年）で華々しく名古屋入りの計画のようであった」と回想している。同書、243頁。
- 67) 加藤勇「思い出」『愛知一中競走部史』196頁。
- 68) 「読売新聞」大正6年4月29日。
- 69) 前掲、『愛知一中競走部史』146頁。また、同書に「思い出の数々と駅伝競走」と題する回想録を寄せた9区を走った森田勝之助も、約50年前を振り返り、金栗四三、秋葉祐之、佐々木等、生田喜代治等々高師を始め早大、慶大、一高等の「一流現役陣を網羅した編成」の関東組に対して、「中学生がどこまで喰い下がってゆくか」が世間の関心だったと回想している。同書、229-230頁。
- 70) たとえば大正5年に限っても、大阪毎日新聞社主催の第3回日本オリンピック大会および大日本体育協会主催の第4回陸上競技大会の両大会の10マイル・マラソンでもともに1位となり、大阪朝日新聞社主催の東西対抗戦の25マイル・マラソンでも、奠都駅伝に関東組の選手として出場した東組の金栗四三、飯塚博、秋葉祐之、有原末吉等を破って1位となっている。
- 71) 「読売新聞」大正6年5月28日。
- 72) 「読売新聞」大正6年5月30日。
- 73) 「読売新聞」大正6年5月31日。
- 74) 「読売新聞」大正6年5月31日。
- 75) 「読売新聞」大正6年6月1日。
- 76) 「読売新聞」大正6年6月2日。
- 77) 「読売新聞」大正6年6月2日。
- 78) 「読売新聞」大正6年6月5日。
- 79) 前掲、『愛知一中競走部史』148頁。
- 80) 同上、149頁。
- 81) 同上、219頁。
- 82) 「読売新聞」大正6年6月6日。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

- 83) 前掲、『愛知一中競走部史』148頁。
- 84) 「読売新聞」大正6年6月6日。
- 85) 「読売新聞」大正6年6月7日。
- 86) 「読売新聞」大正6年6月9日。
- 87) 前掲、『愛知一中競走部史』217頁。
- 88) 同上、148頁。
- 89) 「読売新聞」大正6年6月10日。
- 90) 「読売新聞」大正6年4月29日。
- 91) 「読売新聞」大正6年6月13日。
- 92) 同上
- 93) 「読売新聞」大正6年6月14日。
- 94) 森田勝之助「思い出の数々と駅伝競走」『愛知一中競走部史』230頁。
- 95) 「読売新聞」大正6年6月16日。
- 96) 「読売新聞」大正6年6月17日。
- 97) 前掲、『愛知一中競走部史』150頁。
- 98) 「読売新聞」大正6年6月18日。
- 99) 「読売新聞」大正6年4月29日。
- 100) 「読売新聞」大正6年6月19日。
- 101) 前掲、『愛知一中競走部史』150頁。
- 102) 「読売新聞」大正6年6月20日。
- 103) 「読売新聞」大正6年6月22日。
- 104) 「読売新聞」大正6年4月29日。
- 105) 糟谷直吉（旧姓松井）「大正五年頃」『愛知一中競走部史』206-207頁。
- 106) 「読売新聞」大正6年6月23日。
- 107) 「読売新聞」大正6年6月24日。
- 108) 「読売新聞」大正6年6月28日。
- 109) 前掲、『愛知一中競走部史』151頁。
- 110) 「読売新聞」大正6年6月29日。
- 111) 前掲、梅原半二「平凡の中の非凡」16頁。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

- 112) 前掲、『愛知一中競走部史』152頁。
- 113) 「読売新聞」大正6年6月30日。
- 114) 同上
- 115) 同上
- 116) 「読売新聞」大正6年7月3日。
- 117) 「読売新聞」大正6年4月30日。
- 118) 「読売新聞」大正6年7月4日。
- 119) 小堀四郎「回想五十年」『愛知一中競走部史』210-211頁。
- 120) 「読売新聞」大正6年7月4日。
- 121) 「読売新聞」大正6年4月30日。
- 122) 「読売新聞」大正6年7月4日。
- 123) 小堀は後に東京美術学校へ入学、卒業後の昭和3年フランスに留学し、5年間の滞欧後に帰国、その1年後に森鷗外の次女・杏奴と結婚している。生涯、油彩画家として制作を続けた。奠都駅伝が縁となって井手との交流が始まり、それは絶えなかった。井手に対する『愛知一中競走部史』への寄稿依頼は、小堀からであった。井手伊吉「五十年前のマラソン熱」『愛知一中競走部史』159頁。
- 124) 「読売新聞」大正6年7月5日。
- 125) 同上
- 126) 同上
- 127) 佐藤卯吉「東海道駅伝競走の思い出」『愛知一中競走部史』167頁。後衛車に乗り、22区小堀を車から降り伴走した8区担当の加藤勇は、そのまま23区日比野の伴走も担当し、上野不忍池を1周し、決勝点に入ったと追想している。加藤勇「思い出」『愛知一中競走部史』196頁。
- 128) 「読売新聞」大正6年4月30日。
- 129) 同上
- 130) 「読売新聞」大正6年4月30日、社説「駅伝競走所感」。
- 131) 「読売新聞」大正6年5月2日。なお、41時間37分を予測したのが愛知一中の体操科教員の大山敦道である。3年生として6区を走った祖父江は、この事に関して、大山先生から事あるごとに、「当時よく自慢話を聞かされたものであ

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

- る」と回想している。『愛知一中競走部史』217頁。
- 132) 「読売新聞」大正6年5月5日、トキ「一日一信」。
- 133) 前掲、『読売新聞100年史』262頁。
- 134) 4月30日の愛知一中生の行動は、「読売新聞」大正6年5月1日の記事に拠った。
- 135) 前掲、糟谷直吉（旧姓松井）「大正五年頃」『愛知一中競走部史』207-208頁、および第三高等学校の陸上運動会の記録は、同書の167頁。
- 136) 土岐善麿「駅伝競走の追憶」前掲『駅伝五十三次』に収録、20頁。
- 137) 「読売新聞」大正6年7月6日。
- 138) 「読売新聞」大正7年11月18日。
- 139) 「読売新聞」大正8年5月11日。
- 140) 「読売新聞」大正9年2月16日。
- 141) 「読売新聞」大正9年2月29日。
- 142) 「読売新聞」大正10年1月10日。
- 143) 「読売新聞」大正11年10月27日。
- 144) 「読売新聞」大正11年12月1日。

東京奠都記念東海道五十三次駅伝徒歩競走に関する研究（中村）

The Study of "Tokyo Tendo Kinen Tokaido 53tugi Ekiden Toho Kyouso"

Tetsuo NAKAMURA (Educational Development Center)

Abstract

The purpose of this study is to reconstruct in detail the actuality of the "Tokyo Tendo Kinen Tokaido 53tugi Ekiden Toho Kyouso" held by the Yomiuri Shimbun in April 1917. Although this Ekiden race is often referred to as the root of the Ekiden race, there are many facts that remain unclear. The previous researches from the perspective of the history of the sport has provided us with a clearer picture of the records of the athletes and the development of the race from Kyoto to Tokyo. However, the aim of this paper is to reconstruct the whole picture of the Ekiden race by digging deeper into the facts behind the records and results.

Firstly, since this Ekiden race was planned as a part of "Tokyo Tendo 50nen Houshuku Hakurankai", this paper will first of all give an overview of the actual situation of the event. Secondly, since the "Kansai Gumi" was a team of teachers and students of Aichi First Middle School, this paper will try to reconstruct the school's approach to the athletic activities and to clear Hibino's theory of athletics, the principal of the school. Thirdly, this paper will trace and reproduce the actual situation of the Ekiden race in detail, focusing on the development of the race in eachward of the Ekiden race.

Keywords : Ekiden, Celebration of the Fiftieth Anniversary of Tokyo's Capital City, Fifty-three Stations on the Tokaido, Aichi First Junior High School, Yutaka Hibino