

# 駅伝競走における「襷を繋ぐ」ことの意味

森 博隆<sup>1</sup>, 越川 茂樹<sup>2</sup>

## The meaning of “passing the Tasuki” in Ekiden race

Hiroataka Mori<sup>1</sup>, Shigeki Koshikawa<sup>2</sup>

### Abstract

The purpose of this study was to examine the meaning of “passing the *tasuki*”, which is a symbol of the *Ekiden* race, from three perspectives. These perspectives derived from the origin of the word *Ekiden*, the framework of sport, and narratives of former *Ekiden* participants. As a result, the following points were understood. From the origin of the word *Ekiden*, the meaning of “moving a long distance as fast as possible and smoothly passing the *tasuki*” was recognized. From the framework of sport, the meaning was derived from rules affecting whether teams had the opportunity to pass the *tasuki*. In particular, the advance start rule stipulates that slower teams begin a new race leg prior to completing the previous one if a maximum time difference from the top team is reached. The narratives of former *Ekiden* participants suggested that in passing the *tasuki*, an efferent action of the body occurs, the consciousnesses of people are fused, and a sense of unity is fostered. The act of passing the *tasuki* was also considered to be important in terms of “giving and receiving consideration and effort”. In addition, it was suggested that the passing functioned as an opportunity to experience various life experiences in a pure form.

**key words:** Ekiuma・Tenma-system, sport, giving and receiving consideration and effort

### I 緒 言

現在、日本国内では、様々なランニングイベントが開催されており、駅伝競走（以下：駅伝）もその一つといえる。駅伝は、1本の襷を複数のランナーによるリレー形式で繋ぎ、山や海岸、あるいは市街地や田園地帯等を駆け抜けて、その速さを競う陸上競技種目である。例えば、東京箱根間往復大学駅伝競走（以下：箱根駅伝）は日本の正月の風物詩として知られている。また、元旦には実業団選手が集う全日本実業団対抗駅伝大会が開催され、箱根駅伝とならび、注目度の高い駅伝大会として認められている。全国高等学校駅伝競走大会は「都大路」の愛称で知られており、全国の高校生がしのぎを削る駅

伝である。他にも、全国都道府県対抗駅伝競走大会、市区町村対抗駅伝大会<sup>注1)</sup>、あるいは、全国車いす駅伝競走大会や全国視覚障害者駅伝大会、ならびに障害の有無にかかわることのないパラ駅伝<sup>注2)</sup>等、日本全土にわたり様々な駅伝競走大会が行われている。つまり、さまざまな地域で幅広い層の人々によって襷は繋がれ、チームで走ることが競われている。

駅伝における走者から走者へ襷を繋ぐ瞬間は、駅伝における醍醐味の一つであり、象徴でもある。それゆえ、駅伝の「襷を繋ぐ」行為をめぐる、メディア中継において走者の人物像等が語られることによりドラマ性が強調されたり、四つん這いになりながら襷を繋ぐといった状況<sup>注3)</sup>が生まれたり、またそうした行動の是非をめぐる

1. 北海道教育大学大学院教育学研究科  
〒085-8580 北海道釧路市城山1-15-55

2. 北海道教育大学釧路校  
〒085-8580 北海道釧路市城山1-15-55

1. Graduate School of Education, Hokkaido University of Education 1-15-55 Shiroyama, Kushiro, Hokkaido. 085-8580

2. Hokkaido University of Education Kushiro 1-15-55 Shiroyama, Kushiro, Hokkaido. 085-8580

て論議を呼ぶ事態が生じたりしている<sup>注4)</sup>。

こうした傾向には、ある種独特な「襷を繋ぐ」意味が潜んでおり、それが作用していると考えられる。意味とは、ある表現、もしくは行為によって示され、あるいはそこに含み隠されている内容であり、目的、動機、意図等に関わるものとしての価値や重要性に存在するもの(貫・谷沢, 1998, pp.96-98)を指している。このような理解からすると、「襷を繋ぐ」ことには、人々の駅伝に対する文化的な価値を規定する内容がある。そして、駅伝が文化として人々に享受され、文化として育まれる上で欠くことのできない何かがあるといえる。また、駅伝走者自身の人間形成という面からみると、それは重要な影響を及ぼす契機であるとみられる。

しかしながら、駅伝に関しては、パフォーマンスの向上やコンディションづくり、ピーキングに関する研究がほとんどである。例えば、ヘモグロビン濃度の低下が招くスポーツ貧血を予防するための対策(樫村他, 2004)やランナーの年間の練習方法からのコンディショニング(野呂, 2012)等があげられる。その他、「箱根駅伝」をエスニックスポーツとして捉え、国際スポーツには存在しない箱根駅伝文化を読み解く研究(瀬戸, 2013)や、道路スポーツとしての駅伝研究(有吉, 2013)等があるものの、「襷を繋ぐ」ことの意味に論及しているものは管見した限り見出すことができない。したがって、駅伝における象徴的な行為である「襷を繋ぐ」ことの意味を探ることは、意義のあることといえる。なぜなら駅伝に関する研究に学問的な奥行きを与えることになるとともに、人々が駅伝を文化的に享受し、文化として育てていく上で、また、走者にとって人間形成的な重要性を帯びている出来事としてのありようを明らかにする上でも、重要な基礎資料を得られると考えるからである。

そこで本研究では、駅伝における「襷を繋ぐ」行為の意味について多角的に考察し、明らかにすることを目的とする。

## II 研究方法

本研究では、駅伝という言葉の由来、スポーツという枠組み、駅伝経験者の語りという3つの視座から、「襷を繋ぐ」という行為の意味を読み解くこととする。なお、これらの視座は次のような理由から採用した。

視座1：駅伝という言葉の由来

駅伝という言葉の由来は、古代律令制時代からの交通制度にある。それゆえ、交通制度であった駅馬・伝馬制の仕組みを紐解き、そこにどのような「襷を繋ぐ」ことに通ずる意味が潜んでいるかを読み解くことが重要な手続きである。

視座2：スポーツという枠組み

駅伝は、スポーツとしてだれもが認める競技である。それゆえスポーツとしての範疇からどのように「襷を繋

ぐ」ことを捉えることができるのかを解き明かすことが必要である。

視座3：駅伝経験者の語り

駅伝経験者がどのような思いで「襷を繋ごう」としている(た)のか、どのような思いで走る(った)のかといった、行為者にとっての「襷を繋ぐ」という行為に込められた思いの根底にあるものを探ることで、走者にとってどのような人間形成的影響があるのかを解き明かすことが可能となる。

## III 考察

### 1. 駅伝という言葉の由来からみた「襷を繋ぐ」ことの意味

駅伝という競技種目名は、東京奠都<sup>注5)</sup>50年を祝して駅馬・伝馬制<sup>注6)</sup>からヒントを得て、読売新聞社社会部長の土岐善磨と大日本体育協会副会長武田千代三郎らによって名付けられたものである。それは、『三代実録』にある「駅伝貢進<sup>注7)</sup>」、『楽部式』に「諸国駅伝馬」とあるものから駅伝という言葉を採用したといわれる(冷水, 1975, p.188)。そもそも駅馬・伝馬制は、江戸時代よりも昔、古代律令制時代の交通機関の無かった頃に遠方へと移動したり、情報伝達したりするために、1頭の馬では走りきることはできないという理由から、等距離地点に駅馬・伝馬を配置し、リレー形式で伝達できるようにした制度である。この駅伝という制度は、1896年から1914年に明治政府によって編纂された『古事類苑』(1970)によると、孝徳天皇の時代に始まり、文武天皇の時代に成立した。そしてそれは、駅(うまや)を30里毎に設置し、そこに駅長、駅子たるものが駅を管理し、人々の移動、情報伝達を支えていたとされる。しかしながら、この駅馬制と伝馬制とは若干意味が異なっている。

駅馬制の律令法上において期待されている第一の機能は文書等の形をとる情報そのものの伝達である(永田, 1992, p.17)。また、駅馬制には、より高速性が求められ、利用規定が厳しく、「駅はその交通機能の面で、郡とは相対的に独自の位置を占めている」(大日方, 1985, p.20)ことと、駅と駅馬の維持・管理・運営の財源や集団が設定される独自性が高いという特徴がある。さらに、駅馬制ではその利用にあたり、駅鈴(えきれい・やくりょう)と呼ばれる利用の証の鈴を携えるきまりがあった。この鈴は、管理が徹底されており駅馬を利用する駅子によって、駅を通る際に使用され、いわば駅馬制を表徴するものであった。

一方、伝馬制こそ、「『使者そのもの』の送達を主眼に置いた制度」(永田, 1992, p.17)であり、伝馬制は「伝馬の設置、管理、夫馬差発の力役としての雑徭、郡租や正税がいずれも国司の管掌下に置かれることで、最終的に国の機能として組み込まれることになる」(大日方, 1985, p.20)とされている。したがって、伝馬制は国司(国)

によって統括されていたと考えることができる。つまり、馬場（1996, p.75）の言葉を借りると、駅馬制と伝馬制を比較すると機能面からはそれぞれ急速用と低速用、文書用と人間用という性格があり、利用規定の厳しさがあげられる。こうした駅馬制と伝馬制の特徴は、表1に示す通りである。

表1 駅馬制と伝馬制の比較

	駅馬制	伝馬制
性格	○中央と地方諸国の交通手段急を要する公務出張や公文書伝達に利用	○各国の国と郡を連絡国司の赴任や国内巡行に利用
設備	○原則として30里（≒16km）ごとに駅家設置 ・大路（山陽道）には馬20疋 ・中路（東海・東山道）には馬10疋 ・小路（その他の4道）には馬5疋	○各郡が5疋ずつ伝馬を常備
管理	○中央一兵部省の兵部司、地方一国司駅馬の管理は駅周辺の集落に委託	○在地の郡司郡周辺一般民家に馬を飼わせ、人夫を徴集
	○律令国家と同時に衰退、11世紀には機能せず	○郡司に任せられていたため地域差が大きく、比較的早くから維持管理が困難になった ○10世紀には、全国590余の郡のうち伝馬を常備する郡は1/4以下になった

出典：http://www.mlit.go.jp/road/michi-re/1-3.htmlを筆者編集

このような使用の違いがありながらも、実際は、明確に役割を分担していたわけではなく、文書の送達にも人間の手が必要であり、人間自身の移動に文書を付す場合もあり、部分的に重なり合う共通点があったともいわれている（馬場、1996, pp.380-381）。

駅馬・伝馬制において、「繋ぐこと」は、確実に速く遠方へ移動、情報伝達することが求められる中で、一頭の馬で走り切ることができないことから必要な手続きである。現在のように車や飛行機、電車などが存在しなかった頃、駅馬・伝馬制の時代「繋ぐこと」ができなければ、隣の町へ、隣の国へ移動することは人々にとって困難であり、情報を得ることや、与えることも困難であった。古代律令制の時代から近世まで、人やモノの伝達が確実に行われなければ、政治・軍事の統治や文化の発展が困難であったことは言うまでもない。また、ただ「繋ぐ」だけではなく、速く「繋ぐ」ということも求められた。その際、遅延すれば、最悪の場合、駅使（駅馬や駅家を使うことを許された者）は流刑に処されることもあったという（近江、2016, p.66）。したがって、遅延しないこと、つまり、時間通りに「繋ぐ」ことが厳しく求められ、ペースの乱れを防ぎ計算通りに走りながら繋がなければならないのである。

以上から、駅伝という言葉の由来から「襷を繋ぐ」ことの意味として、長い距離を複数の人が協力し合いながらできる限り速く走り、円滑に確実に「襷を繋ぐ」という意味を見出すことができる。これは一人で走り切ることができる距離で行われるリレー競走（以下：リレー）

と明らかに異なる意味を有する。

## 2. スポーツという枠組みからみた「襷を繋ぐ」ことの意味

駅伝競走とは、1本の襷を数人から数十人のランナーでリレーして、山や海岸、市街地や田園地帯などを駆け抜けていき、その速さと順位を競う陸上競技種目である（尾縣、2015, p.1308）。この襷の起源は、初めての駅伝大会「奠都記念東海道五十三次駅伝競走大会」で使われた中継の証である布片を「色分襷」と呼んだことからあるといわれている（島田、1987, p.21）。

駅伝ではいかに速く走り、襷を繋ぎゴールすることができるかを競うスポーツである。ゴールへの速さを競うことだけでなく、「襷を繋ぐ」行為が駅伝の醍醐味である。レースを完遂するには、前提条件として「襷を繋ぐ」行為が必要条件である。このことがトラックで行われるリレーと類似したチーム種目といった様相を示す。ただ時間と距離の長さにより、繋ぎの瞬間に戦術が生まれることはほぼない。何らかの理由により走者が次走者へ中継所で「襷を繋ぐ」ことができない状況に陥った場合には、日本の最初の駅伝大会から現在全国津々浦々まで発展普及してきた駅伝大会で様々な規則の変遷を経て、スタートしてからゴールを目指す努力がなされてきた。前述の日本最初の駅伝大会「東海道駅伝」では、例えば、関東組13区古積選手が、出発後約4キロ弱でアキレス腱を断裂し、13km程残し、走行不可能となったため、関東組14区秋葉選手が車で古積選手が走行不可能となった地点まで運ばれ、そこから13区の残り13kmと14区28km合計41kmを走るという対応がとられた（島田、1987, p.20）。また、関西組22区小堀選手は、川崎中継所手前約600mで空腹のため力尽き走行不可能となったため、関西組23区日比野選手が川崎中継所から600m戻って、襷を受け継ぎ、600mと23区24kmを走った（島田、1987, p.20）。つまり、前区間の選手が走行不可能となり中継所において「襷を繋ぐ」ことができなくなった場合においても、次区間の選手が自区間と合わせて走ることとなり、なんとかゴールを目指すことができた。

現在の日本陸上競技連盟（以下：日本陸連）の規定（2015）では、襷を繋ぐことができない場合として、1）競技者が走行不能となった場合、2）走者の中継所への到着がはなはだしく遅れた場合の2つがあることが想定されている。前者の場合、原則として当該チームのその区間の競技を無効とされる。しかし、そのチームの競技の続行、記録や成績の取り扱いは、その大会の内規等（日本陸連、2015）とされている。したがって、競技者が走行不能となり、襷を繋ぐことができなくなった場合においても、次走者は内規により次の区間を走ることができ、ゴールへ向かうことができる。また、後者の場合においても、繰り上げスタートを行うことができ、次区間以降も走ることができる。現在ではこの繰り上げスタートは、

先頭チームがある中継所を通過した後、一定時間を経過しても後続チームが中継所へ到着しない場合に、襷を繋ぎずに時間を繰り上げてスタートする形となっている。この繰り上げスタートが採用される理由としては、駅伝大会による道路規制が長時間に及んで著しい交通渋滞などを防止するためである。箱根駅伝に着目すると、走者が走行可能であるにもかかわらず、先頭チームが中継所通過後に時間を繰り上げて次走者を出発させる繰り上げスタートが採用されたのは、1969年第50回大会である(有吉, 2013, p.3)。有吉(2013, p.3)は、道路使用制限が厳しくなり、駅伝大会の開催そのものの危機を乗り越えるための苦肉の策であったと述べているが、都市化が進み、交通量が多くなった今日において長時間の道路規制は、市民生活に支障をきたすゆえ、致し方ないことといえる。また、大江(2019, pp.16-21)によると、道路スポーツである駅伝大会実施に向けて、道路管理者による徒歩パトロール、主催者、都道府県警による道路占用手続き等が欠かせないことが指摘されている。つまり、一般道路での競技会の開催は、多くの人々の協力が不可欠であり、それ無くしては開催できない。そうした実情を配慮してロードレースの存続のために作られたルールが、繰り上げスタートである。一方で、開催の危機を乗り越えるための繰り上げスタートの採用によって、競技性が高くなるほど「襷を繋ぐ」ことの難しさは増し、走者は「襷を繋ぐ」ためにより速くなることと確実に最後まで走り切る強さが求められ、激しいチーム強化の方向性に進んでいる。すなわち、繰り上げスタートの採用が、駅伝の高速化や競技力の向上に一役買っているのである。また、高橋・西田(1969, p.258)は、駅伝というスポーツは、一部の戦局のために大勢を見誤ってはいけなくと指摘し、チームとしても時には抜かれようとも接戦を演じようとも、あるいは、例え調子が良くとも、あらかじめ計算された通りに走ることが求められ、これが駅伝という一つのレースを作る作戦や戦術となると述べている。駅伝とは、チーム内の各区の走者が襷で繋がるタイムの和としてのチームを形成するところのチームスポーツといえるのである。

こうした面をもつ駅伝は、一区の選手がスタートしてから各区間の選手が「襷を繋ぎ」、最終区の選手がゴールするまでの「絶対的時間」の速さを競い合う。しかしながら、今日のスポーツとしての駅伝は、繰り上げスタートというルールが存在するからこそ、先頭チームの選手が中継所を通過した瞬間から発生する「相対的時間」を意識し競い合わざるを得ない。つまり、後続チームの選手は、個人の記録よりも、「襷を繋ぐ」ために、先頭チームと自チームとの間に発生するこの時間差を意識しながら自身の役割を果たそうとするのである。なぜなら、「絶対的時間」を構成する個人の走りやタイムの積み重ねが繰り上げスタートの要因となる「相対的時間」を形成させていくからである。すなわち、繰り上げスタートとい

うルールが存在する以上、個人の走りの良し悪しによって、その後のチームの繰り上げスタートの有無に大きく影響を与えることから、走者は、個人の速さよりも先頭チームと自チームとの「相対的時間」を意識させられることとなる。そしてこの「相対的時間」は、個々の走りが繋がることによって支えられていることから、個人の走る速さがチームに与える影響が高い。ゆえに、繰り上げスタートの採用によって、「絶対的時間」を競い合いながらも、「襷を繋ぐ」ために「相対的時間」を短縮することを目指して走ることとなり、チームの中で個人の記録と記録を足したところにチームとして一体となることができるかどうかにか強い緊張感を生む。

「襷を繋ぐ」という行為に着目すると、はじめての駅伝大会は競技者が走行不可能、つまり、自区間を走り切ることができなくなった時点から次区間の競技者が戻って「襷を繋ぎ」競技が続けられた。しかし、現在では競技者が走行不可能となった場合以外の道路事情や交通規制などの様々な事由により、繰り上げスタートたるものが、駅伝の開催そのものの危機を乗り越えるための苦肉の策として生まれた。そしてこの繰り上げスタートは、ルールによって示され、すべての走者はこのルールに従って競技を行わなければならない。したがって、中継所を先頭で通過する選手以外の走者には自区間を走り切るということだけではなく、ある一定の時間内で「襷を繋ぐ」ことが求められる。つまり、自己への限界への挑戦という状況の中で、自区間を走り切ることと、他チームに遅れをとらないという二つのプレッシャーの中で「襷を繋ぐ」という課題が走者に課されることになる。以上から、スポーツという枠組みからはルールに定められた限られた時間の中で、確実に「襷を繋ぐ」ことができるかどうかにか意味が集約される。

### 3. 駅伝経験者の語りからみた「襷を繋ぐ」ことの意味

駅伝において「襷を繋ぐ」ことは、その象徴的行為であり、非常に注目されている。それは、数々の書籍のタイトルからもうかがうことができる<sup>注8)</sup>。ここでは、駅伝経験者が、「襷を繋ぐ」ことによどのような意味を見いだしているのかを語りから分析する。

元東洋大学陸上競技部で山の神とも称された柏原氏は、「駅伝は不思議。チーム競技だけど一人で走るので、野球やサッカーのチームプレーとは違う。けれど、野球やサッカーよりも(チームとのつながりを)思うものはあるんじゃないかな」(読売新聞運動部, 2016, pp.28-29)と語る。また、ある大学OBは「駅伝は、グループじゃ走れない、チームにならんと、…全員がチームになるから駅伝は面白い。…ひとつになれるという感覚でした」(増島, 2012, p.6)と駅伝を語る。彼らの語りから駅伝において野球やサッカーよりチームとのつながりを感じていること、また、駅伝においてひとつになれるという感覚を感じていることがわかる。駅伝を個人で走る団体

競技（アダーナン・フィン、2015、p.262）というように、ほぼ多くの場面を一人のプレイヤーがプレイし、ごくわずかな場面を除き、1つのチームの選手が同時に複数人でプレイする同時的なプレイはほぼ存在しない。さらに言えば、1つのチームにつきプレイをするのは1人のみである。つまり、個人のプレイと個人のプレイが独立して存在している中で、「襷を繋ぐ」行為を介して個人のプレイと個人のプレイが繋がる。したがって、「襷を繋ぐ」瞬間以外は、駅伝において仲間が共時的にプレイする状況は「襷を繋ぐ」行為の間以外は存在せず、野球やサッカーに比べてプレイ中のコミュニケーションの機会は限定される。しかしながら、駅伝走者は、駅伝というチーム競技を通して、チームとつながりひとつになれるという感覚を見出し、なおかつ野球やサッカーといったスポーツよりもチームとのつながりを思うものがあると感じている。

アダーナン・フィン（2015、pp.51-52）は、ローランド・ケルツの主張を取り上げ、駅伝が日本で普及した理由に、集団の調和や協力が優先されるものの、個々人のパフォーマンスや責任も同時に重要視されている点にあることを述べている。そして、個々の高いパフォーマンスを求められながらも、チームの勝利が最終的な目標である駅伝は、日本人にとって理想的なスポーツであるとしている。また、スポーツを扱う作品の筋書きについて、欧米と日本では異なることを述べている。それによると、欧米にみられる作品の多くは、弱い選手が成長を重ね、逆境に打ち勝っていくものが多い。しかし、日本の作品の多くは、団結心を題材にしたものが多く、独りよがりの主人公が、問題を乗り越えて、チームの一員となって協力していく姿が描かれているという（アダーナン・フィン、2015、pp.283-284）。こうした点から、駅伝をみると、チーム全体の速さを競うスポーツであるゆえ、個々の高いパフォーマンスが求められるが、チームが一体となって「襷を繋ぎ」できる限り速くゴールすることに貢献する個の力といった集団と個の関係性が存在するスポーツである。つまり、個々の走りや個々の走りが繋がることによって成立し、その個々の走りとは、襷によって繋がれるのである。

また、田口（2012）も、チームの一員としての自覚や連帯感を育てると同時に一人ひとりの自立心を育てることを大切にしているという。駅伝というスポーツは、チームで競い合いながらも走る時は、一人で走らなければならない。駅伝は、集団の調和や協力が優先されつつも、個々人のパフォーマンスや責任、役割を果たすことが同時に重要視されるスポーツである（岡崎、2016、p.9）。例えば國學院大学4年生（2019年現在）の浦野氏が「区間賞を取ってチームに貢献したい」（日刊スポーツ、2019）と誓っていたり、駒沢大学1年生（2019年現在）である田沢氏も「区間賞でチームに貢献」することに意気込んでいたりしているという記事もみられる（デ

イリー、2019）。ここから、個人が自己のパフォーマンスにこだわり、個人として好成績を残すことを意識しながらも、チームの勝利を望んでいることや帰属感を感じていることがうかがえるのである。

では、なぜここまでして駅伝においてチームとのつながり、ひとつになれるという感覚を駅伝走者は感じるのか。また、チームで競い合うスポーツとはいえ、個人で走る駅伝にチームの連帯感やチームとのつながりを見出すのか。それは、刹那ともいえる「襷を繋ぐ」ことに競技以上の“つながり”、あるいは、意味を見出しているからである。その際「襷」がその象徴であった。

ある大学OBがいうひとつになれるという感覚は、「一体感」を示している。「一体感」とは、一つになって分けられない関係にあることを指す。塹江（1990）は「一体感」を日本人の根源的・根底的心理と述べている。そして、日本人の生きがいは、人間関係の中に生まれ他者との間に意識的、無意識的にかかわらず、「一体感」の存在を信じている、信じたいという心理特性であるという。駅伝経験者の語りからは、まさに、この「一体感」に近い感覚が認められる。そしてこの感覚は、わずかな共時的なプレイとしての一駒である「襷を繋ぐ」状況において強く感じる。彼らは、「襷を繋ぐ」行為を、レースの継続・進行としてだけではなく、自分と次走者とを身体的レベルで繋げる行為と捉える。つまり、「襷を繋ぐ」ことに競技進行の意味と、自分と次走者との“つながり”という意味を見出している。この二重の意味において、「襷を繋いだ」相手との自他とを隔てる分節が融け合うのである。そしてそれがチームとしてつながり、ひとつになれるという感覚、「一体感」を生み、何人もの走りが一つのレースを作り上げる。これは、「襷を繋ぐ」ことで、他者として存在している個人に自分の身体を感じてしまうという感覚である。「襷を繋ぐ」者同士は、他人でありながらも、「襷を繋ぐ」という動作によって、繋いできた仲間の思い、これまでの努力、自分の人生、責任感等の目に見えない感情を次走者の中にそして、次走者を通して見出すのである。つまり、「襷を繋ぐ」ことによって、駅伝走者は本来あるはずの自分と次走者との分節が融解してしまい、ひとつになれるという、「一体感」を見出す。こうした感覚は、志向作用の把持する事象がそれに対して存在しているような志向点を他所へと移転させる操作である身体の遠心化作用（大澤、1990、p.27）による錯乱が引き起こす感覚に重なる。そして、こうした感覚世界において、繋がれた襷こそが、ひとつになれるという「一体感」の象徴となり、駅伝走者を「襷を繋ぐ」ことに駆り立てる。

また、元高校駅伝監督は、「たすき渡しの瞬間は、次のランナーの闘いの始まりを指している。そこまで走ってきた選手の終わりを意味しているのではない」（萩野、2002、p.8）、「自分の終わりは、相手の始まりをささえるためにある」（萩野、2002、p.9）と語る。この監督は

「襷を繋ぐ」ことで自分の走りだけでなく、次走者への走り、チームの走りへと意識を説いている。山梨学院大学陸上競技部上田誠仁監督（2019年現在）は、「タスキの心のわからない奴は走らせない」（瀬戸, 2013）と語り、元神奈川大学高島氏は「タスキを持っているんだから、歩いてでも行くしかない。繰り上げになるかもしれないけれど、どうしてもタスキを届けなきゃいけない」（佐藤, 2016, p.63）と襷の重要性を説く。ある大学のOBは、「（襷を繋ぐができなかったとき）家族や身内が、ひん死の状態になっている時と、同じような気持ちだったよ」（出口, 2012, p.99）と命の重さと同列にするほど、「襷を繋ぐ」ことができなかったことを悔やみ「襷を繋ぐ」ことに必死になる。これらの言葉からも、「襷を繋ぐ」ことが彼らにとってどれだけの意味を持っているかがわかる。このように、駅伝走者が単に襷を競技進行のバトンとしてだけの意味だけではない、それよりも大きな意味を見出していることが駅伝経験者の語りからわかる。つまり、駅伝における「襷を繋ぐ」という行為には、人間の生における事象と結びついた意味が付与されると解される。栄光と挫折、勝利と敗北、苦悩と幸福、競争と共同等、人生における事柄が単純な形であらわになっているのである。

スポーツの意味について言及するグルーベ（1997, pp.89-91）は、スポーツが存在しなければ、他人と結びつく機会も経験も少なくなると述べる。そして、スポーツは人と人とを結びつける機能があるとしたうえで、他人と共同したり、他人から尊重されたりする経験ももたらしてくれると指摘している。こうした点に依拠するならば、駅伝というスポーツにおいて、「襷を繋ぐ」ことは、ゴールを目指す手段としての行為と同時に、人と人が触れ合い、結びつく瞬間である。決して一人の力でゴールすることができない駅伝というスポーツにおいて、チームの仲間と共同し、互いに信頼し、仲間とともに必死に繋いでゴールしようとする経験を生み出すスポーツととらえられる。その際、駅伝走者はこの襷に、繋いできた仲間の思い、これまでの努力、自分の人生、生命をも含むすべてを載せて繋ぎ幸福を感じる。襷は、自他との分節が融解する「一体感」の象徴となる。このありようを駅伝走者同士で共有するからこそ、「襷を繋ぐ」ことの象徴性や重さがより深く創出される。

よって、駅伝経験者において「襷を繋ぐ」とは、人と人との人生をも含む分節が融け合う「一体感」の醸成であり、それは、思いや努力の授受としての意味がそれを支えている。そしてその意味を駅伝に携わる者が共有し、より深く重く各自の意味を増幅させていると捉えることができる。

#### IV 結 語

本研究では、駅伝の象徴である「襷を繋ぐ」ことの意味

味について、駅伝という言葉の由来、スポーツという枠組み、駅伝関係者の語りという3つの視座から読み解いていくことを目的とした。その結果は以下に示す通りである。

1) 駅伝という競技種目名は、読売新聞社社会部長の土岐善麿と大日本体育協会副会長武田千代三郎が名付けた。この制度は、古代律令制時代の駅馬・伝馬制から、すなわち駅路や伝路と呼ばれる現在の国道や県道に似た道に、およそ16kmごとに中継点を設け、人や物を輸送したり、情報を伝達したりするために、人や馬を繋いでいく制度である。こうした言葉の由来から、長い距離を速く移動し円滑に繋ぐという意味が、駅伝における「襷を繋ぐ」ことにつながる。

2) スポーツという枠組みからみると、複数の走者がチームとして競走する種目には、リレーがあるが、駅伝もその範疇の種目と位置づけられる。それは、襷がバトンの役割を果たし、襷を繋いで競争するリレー種目とみなすことができるからである。今日では特に、道路使用制限が厳しくなり、苦肉の策として繰り上げスタートが採用され、限られた時間の中で「襷を繋ぐ」ことができるかどうかを競い合うスポーツとして行われている。そしてこのような繰り上げスタート等はルールにより定められ、すべての選手が等しくこれに従う。ここから、限られた時間の中でルールとして「襷を繋ぐ」ことができるかどうか意味が集約される。

3) 駅伝経験者の語りにより、「襷を繋ぐ」ことは、人と人とが融け合い、ひとつになれるという「一体感」を感じる行為であり、襷は「一体感」を象徴するものとして存在する。そして、駅伝の中の「襷を繋ぐ」という行為状況において、身体の高心化作用が起き、人と人との思いが融け合い、一体感が醸成される。そしてここには、「思いや努力の授受」といった様態がみられ、それが意味となって一体感を支える。

駅伝における「襷を繋ぐ」こととは、できる限り速く、円滑に繋ぐことであり、それはゴールするために必要な行為であり、競技規則上の単なるきまりである。そうした運動の世界の中で走者たちは、純粋にその行為を全うしようと無我夢中になる。駅伝において走者たちは、人生や様々な思いやこれまでの努力をも含む自他分節の融解を感じ、一体感を見出す。一方、走者たちは「襷を繋ぐ」という目的を果たすべく走り続ける世界に身を置きつつ、身体的ダメージを省みない強烈なこだわりをも生み出す。いずれにせよ、駅伝における「襷を繋ぐ」という行為は、「思いや努力の授受」という意味に支えられており、そこには、駅伝における人間形成的可能性が潜んでいる。

最後に今後の課題としては、日本文化や思想と「襷を繋ぐ」という行為の意味の関係性についてさらに読み解いていくことである。襷という独特な道具を繋ぐ手段としていること、また、他国ではあまり普及してはならず、

駅伝が広く日本において行われていることは、日本独特の文化や思想が作用していると思われる。つまり、エスニックスポーツとして駅伝はそのアイデンティティがあらわとなっているのである。そしてこのスポーツにある独特の「一体感」思想が、日本文化や思想とどのように関係しているかという問いを探究することは、意義深いゆえ、今後検討したいと考える。

## 注

- 注1) 例えば2020年で67回を数え、毎年2月に5日間かけて開催される鹿児島県下一周市郡対抗駅伝競走大会（鹿児島県下一周駅伝）、2日間かけて行われる山梨県一周駅伝競走大会等の県下を駆け抜ける駅伝や、しぶやニュー駅伝、戸塚区駅伝大会等市区町村内で行われる駅伝等がある。
- 注2) 障害の有無にかかわらず参加できる駅伝大会であり、全長20.200kmの距離で行われる。第1区は視覚障害者、第2区は聴覚障害者、そして第3区は肢体不自由者等各区分によって走順が定められている。
- 注3) 2018年10月21日に行われた全日本実業団対抗女子駅伝競走大会予選会において、岩谷産業第二区飯田怜選手が第二中継所手前付近にて、怪我によって走行不可能になりながらも、両手、両膝で這って襷を繋ぐといった事態が生じた。
- 注4) 例えば「骨折選手の四つんばいリレーに賛否 対応に課題」（毎日新聞2018年10月23日付）や「骨折し転倒、はってでもたすき『チームで結果』重圧『根性に敬服』『ケガより感動重視?』（毎日新聞2018年10月24日付）など、新聞紙上で全日本実業団対抗女子駅伝競走大会予選会で生じた事態に対する賛否の見解が述べられている。
- 注5) 島田（1987, p.4）によると、江戸開城が行われ、当初京師を京都とし大阪を西京・江戸を東京とする2京制建白書が出されていたが、天皇が京都を出発して江戸に向かったのは明治元年（1868年）9月であり、同年10月江戸を東京と改めたが同年12月天皇は一旦京都に帰った。そして天皇は翌明治2年（1869年）3月（旧暦）、再び東京に向かい東京城を正式の皇居とすることになった。それ以降宮城と呼ばれるようになり、事実上の遷都が行われた。
- 注6) 駅馬・伝馬という言葉は、日本最初の歴史書『日本書紀』（第25巻 孝徳天皇）においても驛馬・傳馬という言葉で書かれている（吉川, 1967, p.225；吉川, 1970, p.1145）。
- 注7) 『訓読三代実録』（陽成天皇元慶六年十月）において、「廿五日甲子、志摩国の年貢の御贄四百卅一荷を、近江、伊賀、伊勢等の國をして驛傳して貢進せし

めき」（片岡, 1986, p.975）と書かれており、志摩国の年貢を近江や伊賀などの国へ運ぶ為には駅伝していたと示されている。

- 注8) 駅伝に関する書籍のタイトルには、『箱根駅伝 襷をつなぐドラマ』（2014）、『たすきがくれた奇跡—豊川工業高校陸上部物語』（2002）、『タスキを繋げ!』（2008）、『スポーツ伝説シリーズ4箱根駅伝を知り尽くすタスキでつないだ激走の軌跡』（1999）、『「箱根駅伝」100年 襷の記憶』（2018）等が挙げられる。

## 文 献

- アダーナン・フィン：濱野大道訳（2015）駅伝マン—日本を走ったイギリス人—。早川書房。
- 有吉正博（2013）駅伝再考。陸上競技研究, 93：2-6。
- 馬場基（1996）駅と伝と伝馬の構造。史学雑誌, 105（3）：376-399。
- ベースボールマガジン社編（1999）スポーツ伝説シリーズ4箱根駅伝を知り尽くすタスキでつないだ激走の軌跡。
- ベースボールマガジン社編（2018）「箱根駅伝」100年 襷の記憶。
- 出口庸介（2012）常識と不可能と山に挑んだ学生の意地と情熱。箱根駅伝歴史シリーズ第3巻箱根もの知り辞典。B.BMOOK882 スポーツシリーズNo.752：99。
- デイリー（online）：駒大1年生エース・田沢廉 箱根駅伝で総合優勝狙う「区間賞でチームに貢献」（<https://www.daily.co.jp/general/2019/12/18/0012968191.shtml>）（参照日2020年6月16日）
- 壺江清志（1990）「一体感」の心理について：日本的リーダーシップの条件（第4報）。日本経営工学会誌, 41（3）：185-192。
- 冷水茂太（1975）（附録）著者の周辺。土岐善磨、駅伝五十三次。蝸牛社, pp.179-195。
- 櫻村修生・川野因・田中越郎・前田直樹・関口健（2004）箱根駅伝出場を目指した貧血予防対策。東京農業大学農学集報49（3）：119-124。
- 片岡英三（1986）訓読日本三代実録。臨川書店, p.975。
- 国土交通省（online）道路：道の歴史：五畿七道と駅伝制（<http://www.mlit.go.jp/road/michi-re/1-3.htm>）（参照日2019年4月12日）。
- 毎日新聞（online）骨折し転倒、はってでもたすき「チームで結果」重圧「根性に敬服」「ケガより感動重視?」（<https://mainichi.jp/articles/20181024/ddm/041/050/088000c?pid=14606>）（参照日2019年6月15日）
- 毎日新聞（online）骨折選手の四つんばいリレーに賛否対応に課題（<https://mainichi.jp/articles/20181024/k00/00m/040/143000c?yclid=YJAD.1592207485.X3>

QOL52dcq2kWB2av5qJwNecHYN6R5SnMn4QU7z  
4l\_LewO43TaqTS9QGxH9kfA-) (参照日2019年6  
月15日)

増島みどり (2012) 常識と不可能と山に挑んだ学生の意  
地と情熱. 箱根駅伝歴史シリーズ第3巻箱根もの知  
り辞典. B.BMOOK882 スポーツシリーズNo.752:  
4-6.

永田英明 (1992) 律令国家における伝馬制の機能. 交通  
史研究, 28: 1-25.

生江有二 (2008) タスキを繋げ!. 晋遊舎.

日本陸上競技連盟 (2015) 日本陸上競技連盟駅伝競走規  
準, pp.314-319.

日刊スポーツ (online): 国学院大・浦野, 箱根へ「区  
間賞取って貢献したい」  
([https://www.daily.co.jp/general/2019/12/18/  
0012968191.shtml](https://www.daily.co.jp/general/2019/12/18/0012968191.shtml)) (参照日2020年6月16日)

野呂進 (2012) 箱根駅伝ランナーの練習方法およびコン  
ディショニングに関する研究. 専修大学社会体育研  
究所報59: 33-38.

貫成人・谷沢淳三 (1998) 意味. 廣松渉・子安宣邦・三  
島憲一・宮本久雄・佐々木力・野家啓一・末木文美  
士編, 岩波哲学・思想事典. 岩波書店, pp.96-98.

尾縣貢 (2015) 駅伝. 中村敏雄・高橋健夫・寒川恒夫編,  
21世紀スポーツ大辞典. 大修館書店, p.1308.

荻野滋夫 (2002) たすきがくれた奇跡豊川工業高校陸上  
部物語. 平河工業社.

岡崎満義 (2016) 箱根駅伝はなぜ愛されるのか. 杉山茂・  
岡崎満義・上柿和生編, 箱根駅伝の正体を探る. 創  
文企画, pp.8-9.

オモロー・グループ:永島惇正・岡出美則・市場俊之訳(1997)  
文化としてのスポーツ. ベースボールマガジン社.

大江真弘 (2019) 箱根駅伝を支える道路管理—横浜国道  
事務所の事例—. 特集正月と土木: 正月を支える施  
設運営74: 16-21.

大日方克己 (1985) 律令国家の交通制度の構造—通送・  
供給をめぐって—. 日本史研究, 269: 1-27.

大澤真幸 (1990) 身体の比較社会学 I. 勁草書房, p.27.

近江俊秀, 古代日本の情報戦略. 朝日新聞出版. P.66.

酒井政人 (2014) 箱根駅伝 襷をつなぐドラマ. 角川書店.

佐藤次郎 (2016) 「不思議な特別」に満ちた舞台. 杉山茂・  
岡崎満義・上柿和生編, 箱根駅伝の正体を探る. 創  
文企画, pp.60-69.

島田輝男 (1987) 日本列島駅伝史. 陸上競技社.

瀬戸邦弘 (2013) エスニックスポーツとしての「箱根駅  
伝」. 文化人類学研究, 14: 41-44.

田口智洋 (2012) 駅伝を通して育てる『チーム附属』の  
絆～お互いの思いをわかり合えるチーム作りを目指  
して～. 岐阜大学教育学部附属小学校・岐阜大学  
教育学部附属中学校編, 人間教育: ふぞくの歩み,  
53: 70-73.

高橋進・西田勝雄 (1969) マラソン—長距離・駅伝から  
マラソンまで. 講談社, p.258.

読売新聞運動部 (2016) 増補版 箱根駅伝 世界へかけ  
る夢. 中央公論新社.

吉川圭三 (1967) 第一巻下日本書紀後編. 吉川弘文館.  
p.225.

吉川圭三 (1970) 驛傳. 神宮司廳藏版, 古事類苑政治部  
二. 吉川弘文館, p.1145.

〔令和2年3月21日 受付〕  
〔令和2年8月30日 受理〕