

# 鉄道唱歌に見られる近代の観光資源の特性

井 上 学

## はじめに

明治期の日本には多くの技術が国内にもたらされ、生活様式は大きく変化した。鉄道の開通もそのひとつである。1872（明治5）年の新橋－横浜間や1874（明治7）年の神戸－大阪間の開業以降、鉄道路線網は拡大されていった。鉄道の開通は、徒歩や舟運に頼っていた従来の空間を大幅に縮小したことによって、移動時間の短縮や、時間あたりの移動可能な範囲の拡大につながった。これは、旅客や貨物の輸送量の増加や輸送範囲の拡大となってあらわれた。

観光行動も鉄道交通の影響を大きく受けた。鉄道が開通するまでの移動手段は主に徒歩であり、目的地自体を楽しむことは当然であるが、それと同様に目的地に到着するまでの道中を楽しむことも当時の旅のスタイルであった<sup>1)</sup>。鉄道の開通は、移動中の行動を大きく変化させたのである。野村（2011）は、自身が主体的に行動せざるをえない徒歩の移動から、鉄道車両に自身をおいた「身体をゆだねる旅」に変化したと指摘している<sup>2)</sup>。この点について、柳田國男は旅行者が車中で無為に時間を過ごす様子を「旅の単純化」と指摘<sup>3)</sup>する一方で、「斯んなものを静かに眺めて居ることは、「汽車の窓」にして初めて可能である」として、鉄道による移動は身体をゆだねながら学ぶことが可能であるとも述べている<sup>4)</sup>。

また、それまでの徒歩の移動では自身の目の前に展開される前景や立ち止まって触れることができる近景から、鉄道による移動は「車窓」という進行方向の左右の景観や遠景に変化した。これは、鉄道による移動が、道中の立ち寄りを排除しつつも、車窓から見える空間の情報を必要としたといえる。そのため、江戸時代から続く、目的地の情報を紹介した名所案内記の流れをくむガイドブックは、鉄道の開通以降も数多く出版されるとともに、沿線の情報を記した道中記の流れをくむ沿線案内書も作成されたのはこのような背景によるものと考えられる。このような、ガイドブックや沿線案内は旅行に必要とされるだけでなく、旅行に出なくても、自身の居住地で地域の情報を容易に得られる「居ながらの旅」も可能にしている。

1900（明治33）年に出版された「鉄道唱歌」もガイドブックや沿線案内のひとつとしてあげられよう。鉄道唱歌は沿線の地理情報を歌詞にしており、その点で沿線案内のひとつとして考えられる。また、鉄道唱歌は副題として表紙に「地理教育」と書かれているのが特徴である。これは、自身の居住地で他地域の情報を得る、居ながらにした学習とともに、居ながらの旅を可能にした書籍に該当しよう。

本稿は、鉄道唱歌の歌詞に着目して、その情報の類型化を試みた。鉄道沿線には、様々な地域資源が存在する。それは、江戸時代から著名な観光資源があれば、近代以降に発達した産業や新しい観光なども存在する。鉄道唱歌は、近代日本における鉄道による旅の誘発と、その目的地としての沿線の観光資源が密接に関わっている。これら観光情報の類型化と、取り上げられた地域との関係から、当時の観光に対する関心を明らかにできよう。また、鉄道唱歌のなかには、路線の延長に伴

い新版が作成された歌も存在する。新旧の鉄道唱歌の内容を比較検討することによって、当時の観光に関わる地域資源の変化にも注目するとともに、観光における鉄道唱歌の位置づけも試みたい。

これまでも、沿線案内やガイドブックを対象として、近代日本の観光に着目した研究はいくつか見られる。江戸時代から続く観光地が鉄道の開通によって変化していった点について、関戸（2009）は草津温泉を事例として明らかにした<sup>5)</sup>。また、鉄道の開通が寺社の参詣に与えた影響（平山：2012）などもあげられる<sup>6)</sup>。本稿の関心は、鉄道路線網が形成された初期段階における、鉄道の沿線地域にある。くわえて、鉄道の開通にともなう移動手段の変化についての評価も検討をしたい。鉄道唱歌は鉄道路線の起点から歌われており、東海道本線であれば東京側からスタートし、西へ曲順が構成されている。これは、東京から見た観光の関心と考えられ、その特徴も明らかにできよう。

## I 鉄道唱歌の特徴と製作経緯

本稿で扱う鉄道唱歌は、大和田建樹が作詞し、1900（明治33）年5月に第一集として東海道編が発表された一連の地理教育鉄道唱歌と、第一集東海道編と第二集山陽・九州編の改訂版である汽車三部作（東海道唱歌、山陽線唱歌、九州線唱歌）を指す。鉄道唱歌は第五集まで発表され、同年9月には第二集山陽・九州編が、10月に第三集奥州・磐城編と、第四集北陸編が、11月には第五集関西・参宮・南海編が発表された。その後も、北海道や、大都市の市街電車（路面電車）、地方の小規模の鉄道についても発表されている（第1表）。第1表のうち、訂正鉄道唱歌は、大和田が最初に発表した東海道編の内容を、時代の変化に合わせて修正したいという意思を版元が組んで大和田の死後に発行したものである。汽車三部作は、鉄道唱歌第一集東海道編と第二集山陽・九州編の発表後の路線の延長や沿線の変化をふまえて発行された改訂版といえる。

第1表であげた鉄道唱歌のほかにも、明治期には数多くの鉄道唱歌が発表されている。山口（1994）によれば、明治20年代から地理教育唱歌が発表されはじめ、明治33年にそのピークに達し、明治期を通じて128曲が発表されたという<sup>7)</sup>。そのうち鉄道唱歌は43曲を占めている。第一集東海道編が発表された明治33年には、河村北溟作詞や尚栄堂編集部編によって、同名の地理教育鉄道唱歌が発表されている。また、地理唱歌汽車の旅（与謝野鉄幹他著・作詞）や地理歴史鉄道唱歌（南堂知足作詞）、歴史地理鉄道唱歌（葉花園主人作詞）など多数の鉄道唱歌が存在した。本稿が大和田建樹作詞の鉄道唱歌を対象とするのは、国鉄やJRの特急列車の車内放送チャイムにもそのメロディの一部が使用され、一般に最も普及した鉄道の唱歌であることによる。

大和田建樹作詞による鉄道唱歌やほかの鉄道唱歌は、沿線の駅名や地名、地理情報や歴史、産業など鉄道沿線に関わる多くの事象が歌詞に埋め込まれている。また、これら唱歌の多くは鉄道事業者が作成したのではなく、民間の出版社の企画によって成立している。大和田建樹作詞の鉄道唱歌が成立した背景には、中村（2013）によれば、出版元である三木佐助の着想があったという<sup>8)</sup>。江戸時代より「往来物」と呼ばれる宿場町を覚える歌や、鉄道開業後に「レールエ節」と呼ばれる鉄道沿線を紹介する歌が存在した。このため、鉄道路線網が形成されるに従って、それら路線の沿線を歌った書籍の販売の着想を得たとされている。一方、作詞者の選定にあたっては、地理に詳しい人物である点を重視して大和田が選ばれ、大和田は覚えやすい唱歌を目指して鉄道唱歌を全編とも七五調でまとめている点が特徴である<sup>9)</sup>。

第1表 大和田建樹が作詞した主な鉄道の唱歌

	唱歌の名称	曲数	初版発行日	作詞者	作曲者	備考
鉄道唱歌	第一集 東海道編	66	1900（明治33）年5月	大和田建樹	多梅稚・上真行	付録：松島船あそび（4曲、作曲：奥好義）  付録：奈良めぐり（8曲、作曲：目賀田万世吉）
	第二集 山陽・九州編	68	1900（明治33）年9月	大和田建樹	多梅稚・上真行	
	第三集 奥州・磐城編	64	1900（明治33）年10月	大和田建樹	多梅稚・田村虎蔵	
	第四集 北陸編	72	1900（明治33）年10月	大和田建樹	納所弁次郎・吉田信太	
	第五集 関西・参宮・南海編	64	1900（明治33）年11月	大和田建樹	多梅稚	
	北海道唱歌南の巻	20	1906（明治39）年8月	大和田建樹	田村虎蔵	
	北海道唱歌北の巻	20	1907（明治40）年10月	大和田建樹	田村虎蔵	
	大阪市街電車唱歌	21	1910（明治41）年7月	大和田建樹	田村虎蔵	
	伊予鉄道唱歌	25	1909（明治42）年1月	大和田建樹	田村虎蔵	
汽車三部作	東海道唱歌 汽車	50	1909（明治42）年1月	大和田建樹	田村虎蔵	
	山陽線唱歌 汽車	52	1909（明治42）年10月	大和田建樹	田村虎蔵	
	九州線唱歌 汽車	54	1909（明治42）年10月	大和田建樹	田村虎蔵	
	訂正 鉄道唱歌	66	1911（明治44）年1月	大和田建樹	多梅稚	第一集鉄道唱歌東海道編の訂正版

岡本他編（1992）をもとに筆者作成。

鉄道唱歌のタイトルに地理教育が付けられている背景としては、音楽教育の一環として歌による知識の習得を目指していた当時の音楽教育の方針があげられる<sup>10)</sup>。版元の三木はこの音楽教育によって鉄道唱歌の出版部数を伸ばしたいということを意図していたようである<sup>11)</sup>。実際に、大和田建樹作詞の鉄道唱歌はほかの鉄道唱歌に比べ、評価も高い<sup>12)</sup>。

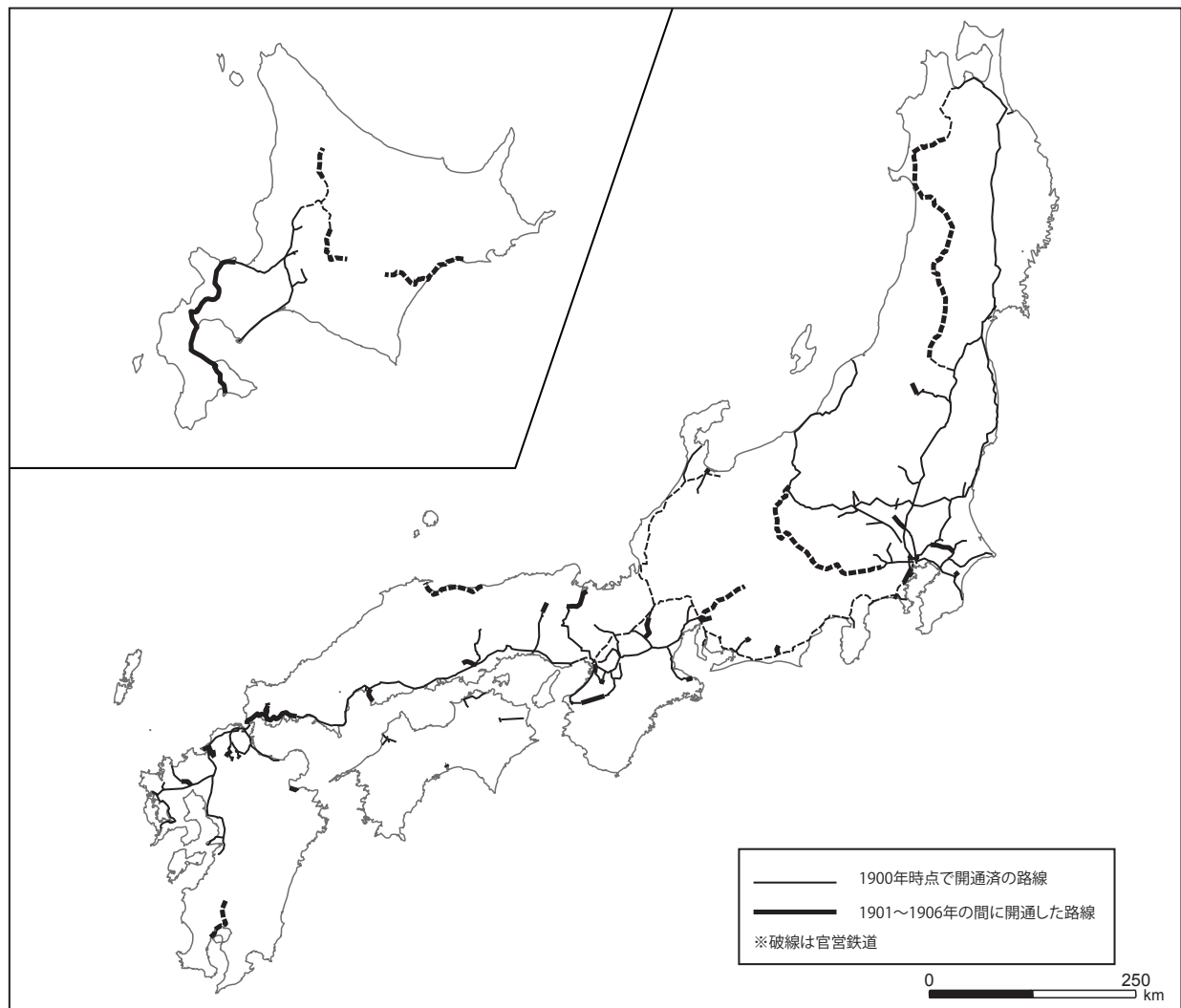
このように、明治期における鉄道ネットワークの拡大を背景に沿線の地理的な事象を織り込んだ歌を作成するとともに、当時の音楽の教育方針の定着をふまえて、唱歌という形態で大和田建樹作詞の鉄道唱歌は発表された<sup>13)</sup>。

## II 鉄道唱歌の作成時期における日本の鉄道網

日本における鉄道網は、国土を貫くいわゆる「幹線」が政府主導のもとで建設が計画されていた。しかし、佐賀や萩で起こった士族反乱や西南戦争などによる、財政出動にともない鉄道の建設費用が確保しにくくなっていった。そのため、官営鉄道（政府による鉄道の建設）と平行して、民間資本が多数を占める日本鉄道や、民間資本のみによる阪堺鉄道による路線の建設も進められた。これら事業者の営業成績が好調であったことや、松方正義による財政政策（1881～85年）による金利の低下が資本家の投資意欲を刺激したことによって、民間資本による鉄道建設はあっという間に進んだ<sup>14)</sup>。特に、現在も幹線として機能している路線がこの時期に建設されていった。鉄道唱歌が発表された1900年

時点では、東海道、山陽、九州、東北、北海道への路線が全通、ないしは大半が開通していた。対して、四国や南紀、九州東部の海岸線、日本海側は路線がほとんど開通していない状況であった。日本海側については、一部の地域で東京や大阪などの太平洋側の大都市を結ぶ路線が開通しているのに対して、沿岸部を結ぶ路線は一部にとどまっている。その結果、日本の主要な鉄道網は官営鉄道の他に、北海道炭礦鉄道、日本鉄道、関西鉄道、山陽鉄道、九州鉄道の五大私鉄がそれぞれの地域で路線網を形成していた（第1図）。1890年には開業距離や貨客の輸送量について、私鉄が官営鉄道を上回る状況となった。民間鉄道の国有化が実施される直前となる1906年には、鉄道の開業範囲は大幅に広がった。四国や山陰、南紀などでは路線延長は短く、建設中であるものの、北海道から九州までは航路を介しながらも鉄道によって結ばれている。さらに、幹線鉄道から離れた地域を結ぶための小規模な路線や、港湾と周辺地域を結ぶ小規模な路線が開通している。

また、鉄道国有化が実施されるまでは、地域によって運営主体が異なるという状況が続いていたが、その一例として1906年当時の東京から九州までの運営主体の状況を概説する。新橋－神戸間は官営鉄道、神戸－下関間と、関門航路は山陽鉄道、門司－八代間が九州鉄道、人吉－鹿児島間が官



第1図 1900年と1906年時点における鉄道の開通状況

通信省鐵道局『明治33年度鐵道局年報』（1902）、『明治39年度鐵道局年報』（1908）、石野哲編『停車場変遷大辞典国鉄・JR編Ⅱ』（1998）より筆者作成。

営鉄道であった（八代－人吉間は未開業）。

鉄道唱歌はこのように混在している運営主体にこだわらず、鉄道による移動に重点をおいている。ただし、東海道編は江戸時代までの東海道五十三次の終点であった京都や五十七次の大阪ではなく、官営鉄道の終点であった神戸で終わり、山陽、九州編は神戸から始まるなど、事業者の区分はある程度行われている。しかし、それぞれの歌において各支線も事業主体の区別なく紹介され、馬車鉄道も扱われている<sup>15)</sup>。鉄道唱歌は文字通り「鉄道」の唱歌であった点が特徴である。

### Ⅲ 鉄道唱歌に歌われた地域や地域資源の特徴

鉄道唱歌では、歌詞に駅名や地名、観光名所等の沿線地域の地理情報が使用されている。そこで、歌詞の内容を類型化するとともに、歌詞の対象となった地域の空間性を検討した<sup>16)</sup>。

#### 1) 1曲あたりの事象の数と変化

鉄道唱歌では、東海道編が66曲、山陽編が30曲、九州編が38曲である。山陽編と九州編は山陽・九州編としてひとつにまとめられているため、東海道編に比べてそれぞれの曲数が少ない。それに対し、新唱歌では、東海道編が50曲、山陽編が52曲、九州編が54曲と、ともにほぼ同じ曲数となった。鉄道唱歌の1曲あたりの事象は東海道編2.7、山陽編2.9、九州編1.7である。

鉄道唱歌において山陽編と九州編の割り振りが不均等でなかったにもかかわらず、1曲あたりの事象の数が大きく異なる背景には、地域の描き方に差が生じたためである。鉄道唱歌の発表当時、山陽本線の終点は三田尻（現・防府）であり、手前の徳山から九州の門司までが山陽鉄道の連絡船によって結ばれていた。一方、鹿児島本線も終点は八代であり、鹿児島まで全通していない。しかし、鉄道唱歌山陽編では、下関とその周辺について4曲を使って関門海峡の特徴や、壇ノ浦の戦い、馬関条約などの地理や歴史の事象を網羅している。それに対し、鉄道唱歌九州編では、太宰府天満宮について7曲使われているが、菅原道真の太宰府への左遷とその生活について7曲中、4曲が費やされているためである。とりわけ、菅原道真については京都から太宰府に赴任することになった経緯や、その後の悲しみに暮れながらも天皇に忠義を貫いた姿勢などについての歌詞が中心であり、太宰府およびその周辺の地理的な事象については数少ない。菅原道真は近代において、忠臣として評価が高まっており、明治期にはその生涯のありかたを手本とすることが教育上重要視されていたためであろう。それは、鉄道唱歌が地理教育を冠しているため、そのような点についても曲数を割く必要があったと考えられる。

一方、新唱歌では東海道編3.4、山陽編3.0、九州編3.2で、どの路線も鉄道唱歌よりも事象の数が増加している。これは、唱歌で扱われる情報量が増加していることを表す。新唱歌はタイトルから地理教育が外れ、汽車三部作として発表されている。そのため、教育の観点を強調する必要がそれほど必要ではなくなったことや、鉄道路線網の発達によって、名所や社寺がより訪問しやすくなったことや、沿線の産業や特産品に変化が見られたことが考えられる。

#### 2) 鉄道唱歌と新唱歌で扱われている事象の数の変化

鉄道唱歌と新唱歌で扱われている事象は、交通関係（駅名や支線、鉄橋やトンネル、旧街道など）、名

第2表 鉄道唱歌・新唱歌における地理的事象の類型と割合

	交通関係				名所・地名等				社寺	自然・地形					人物	歴史				軍事・産業等					計		
	駅名	支線	インフラ	旧街道	地名	名所	温泉	レジャー	社寺	松・花	海	山	川	湖・滝	その他	人物	歴史	建造物	城	合戦	軍事	港湾	産業	船		インフラ	食
鉄道唱歌	23 (12.8%)				20 (11.1%)				30 (16.7%)	49 (27.2%)					11 (8.4%)	26 (19.8%)				21 (19.9%)					180		
	12	6	2	3	11	6	1	2	30	10	6	15	10	6	2	11	18	2	3	3	2	1	8	4		3	3
	13 (14.9%)				8 (9.2%)				8 (9.2%)	13 (14.9%)					7 (9.4%)	17 (22.9%)				21 (36.6%)							
山陽編	6	7			6	2			8	3	7			1	2	7	8	1	5	3	4	6	3	4	2	2	
九州編	14 (21.2%)				5 (7.6%)				9 (13.6%)	14 (21.2%)					6 (9.1%)	13 (19.7%)				5 (7.6%)					66		
	10	4			3	2			9	5	3	3	3			6	8		3	2	1	1	1	2			
	28 (16.4%)				24 (14.0%)				25 (14.6%)	46 (26.9%)					12 (7.0%)	16 (9.4%)				20 (11.7%)							
東海道編	14	9	5		13	7	1	3	25	6	5	13	12	6	4	12	8	1	5	2	2	2	4	3	3	6	
新唱歌	15 (9.5%)				25 (15.8%)				21 (13.3%)	35 (22.2%)					9 (5.7%)	19 (12.0%)				34 (21.5%)					158		
	4	11			12	12	1		21	14	6	5	2	2	6	9	7	4	5	3	7	4	9	2		3	9
	31 (18.1%)				28 (16.4%)				16 (9.4%)	40 (23.4%)					13 (7.6%)	16 (9.4%)				27 (15.8%)							
九州編	21	6	4		6	14	7	1	16	4	16	9	6		5	13	7	1	4	4	4	9	10	1	1	2	

岡本他編（1992）をもとに筆者作成。

所・地名（レジャーや温泉も含む）、社寺、自然・地形（海や山、河川、花や松、島、半島など）、人物、歴史（城や歴史的事象、合戦など）、産業・軍事等（食や都市のインフラ、その他を含む）に区分された（第2表）。

鉄道唱歌、新唱歌で最も高い割合を示す項目は以下のとおりである。鉄道唱歌東海道編では自然・地形が27.2%、次いで社寺が16.7%、山陽編では軍事・産業等が24.1%、自然・地形と交通関係がともに14.9%、九州編は自然・地形と交通関係がともに21.2%、歴史が19.7%であった。新唱歌東海道編では自然・地形が26.9%、交通関係が16.4%、山陽編では自然・地形が22.2%、軍事・産業等が21.5%、九州編では自然・地形が23.4%、交通関係が18.1%であった。このように、自然・地形や交通関係、軍事・産業等全体的に高い割合を示している。これは、沿線の山や川、海などの車窓から確認できる景観や、沿線の産業や港湾、軍（師団）の紹介などの地理情報、支線に関する乗り継ぎ案内など、旅行中や旅行前に必要とされる事項であるためと考えられる。

これらの高い割合を示した類型の内容を詳細に検討すると、鉄道唱歌東海道編では、山（15・事象の数、以下同様）社寺（30）であり、山では富士山を扱った内容が多い。山陽編では港湾（6）、海（7）、支線（7）、九州編では自然・地形の細目がほぼ均等で、特別に対象が偏ることはない。また、駅名（10）、歴史的な事象（8）であった。神奈川県から愛知県にかけて海を望むことができる東海道編では山や河川（10）が卓越するのに対して、山陽編は瀬戸内海から離れた地域に路線が建設されているにも関わらず、海や港湾などの事象が卓越している。これは、江戸時代の交通と近代における鉄道網の建設の変容が指摘できる。すなわち、江戸時代における徒歩が中心の移動においては、峠や河川が移動における難所であり、それが鉄道の開通によって徒歩に比べて難なく移動できることの驚きと喜びが鉄道唱歌から読み取られる。一方、瀬戸内は鉄道の開通前には舟運が発達しており、港湾も同様に栄えていた。明治期以降においても瀬戸内航路と鉄道は貨客ともに競合しており<sup>17)</sup>、鉄道の開通による移動の容易さ以上に、伝統的な港湾を中心として栄えてきた地域が山陽の地理的事象として重視された結果といえよう。くわえて、四国や九州のアクセスや景勝地である宮島には船舶に頼るため、それだけ唱歌で扱われる事象が増加していると考えられる。

新唱歌東海道編では山（13）、河川（12）、駅名（14）、山陽編では花（9）、海（6）、産業（9）、食（9）九州編では海（16）、山（9）駅名（21）であった。新唱歌の東海道編、山陽編とも自然景観に対するまなざしに大きな変化はないが、山陽編では産業や食、九州編では海が大幅に増加している。九州編では鉄道唱歌に比べて菅原道真の記述が減少した分、車窓からの景色に関する記述が増加し

たためである。

細目による事象の変化を検討すると、鉄道唱歌と新唱歌では事象の変化が明瞭である。鉄道唱歌よりも新唱歌が沿線に関わる事象について増加しているが、なかでも社寺や名所、食など沿線の名所や特産物が顕著である。東海道編では、地名が11→13、名所が6→7、社寺が30→25、食が3→6と変化している。山陽編では地名が6→12、名所が2→12、社寺が8→21、食が2→9と変化している。九州編でも地名が3→6、名所が2→14、社寺が9→16、食が0→2と変化している。東海道編で、社寺の数が減少したものの、山陽編、九州編に比べてその数は多い。また、駅名が山陽編で減少する以外は、新唱歌の全てにおいて駅名や支線の情報量が増加している。

東海道編では新唱歌の曲数(50曲)が、鉄道唱歌(66曲)と比べて減少したため、扱われる事象の総数は180から171に減少したものの、歴史的な事象や社寺の扱いを抑制し、駅名や支線、食に関する事項が増加している。山陽編や九州編では新唱歌の曲数が増加した分、事象が大幅に増加し、その対象も東海道編のように幅広くなった。特に、名所や温泉、産業などの事項が増加している。鉄道網の発展にともない貨客の輸送量が増大、広域化し、鉄道による移動が一般的になったことが反映されている。つまり、鉄道唱歌は新たな移動手段の紹介と地理教育をかねていたが、移動需要の増大に対応して、新唱歌ではガイドブックや路線情報の性格を強めていったのである。

### 3) 鉄道唱歌と新唱歌で扱われている事象の特性

このように、鉄道唱歌と新唱歌は、路線の延長と鉄道による移動環境の変化に対応してその性格を変化させていったが、さらに歌詞の内容を検討することによってその性格の変化を説明したい。

歴史的な事象や人物については、どの路線でも取り上げられており、平安時代から江戸時代まで幅広く扱われている。例えば、鉄道唱歌東海道編では、赤穂浪士(2番、45番)、鎌倉幕府(7・8番)、富士川の戦い(18番)、豊臣秀吉(31番)、関ヶ原の戦い(36番)、紫式部(40番)、源義仲(41番)、孝明天皇の攘夷祈願の行幸(54番)、湊川の戦い(64番)などがあげられる。山陽・九州編でも一ノ谷の戦い(2・3番)、柿本人麻呂(6番)、赤穂浪士(9番)、壇ノ浦の戦い(29番)、頼山陽(33番)、和氣清麻呂(35番)、菅原道真(42～46番)などがあげられる。新唱歌では東海道編はその数が減少するものの、鉄道唱歌の事項はおおむね維持しながら井伊直弼(38番)を新たに扱うなどの変化も見られる。山陽編、九州編は路線の延長や鉄道唱歌で扱われなかった点をふまえて沿線の情報が増加している<sup>18)</sup>。これらは江戸時代から盛んになった国学や、幕末から近代日本の成立に尽くした人物に対する当時の評価や影響を受けて鉄道唱歌や新唱歌で扱われたと考えられる。

こうした事象は、近代日本における国威発揚とも関連する。鉄道唱歌の発表時点で日清戦争が、新唱歌の発表時点で日露戦争が終結している。鉄道唱歌・新唱歌とも、これら戦争についての事象を取り上げている。日清戦争時の大本営の設置(鉄道唱歌山陽編16・17番、新唱歌山陽編34～36番)や日清・日露戦争における軍隊輸送(新唱歌山陽編37番)、馬関条約(鉄道唱歌山陽編27～30番)がそれに該当する。特に、新唱歌では城跡と師団についての扱いが増加している。鉄道唱歌東海道編では、横須賀の軍艦(10番)、57番で大阪城に置かれた師団、山陽・九州編の16番で広島城に置かれた師団、18番で呉の軍港、52番で熊本城の第六師団、60番で佐世保の鎮守府が歌われた程度であったが、新唱歌では東海道編で横須賀の軍艦(7番)、豊橋の第十五師団(27番)、山陽編で、姫路の第十師団(10番)、岡山の第十七師団(21番)、広島第五師団と呉の軍港(34番)、九州編で小倉の第十二師団(5番)、佐世保の鎮守府(27番)、熊本の第六師団(40番)おり、2度の戦争に勝利した後の国

第3表 鉄道唱歌と新唱歌で対象となった駅・区間

東海道編					山陽編					九州編				
曲の番号	都府県	駅名	駅名のみ紹介	備考	曲の番号	県名	駅名	駅名のみ紹介	備考	曲の番号	県名	駅名	駅名のみ紹介	備考
唱歌	新唱歌		唱歌	新唱歌	唱歌	新唱歌	唱歌	新唱歌	唱歌	新唱歌	唱歌	新唱歌	唱歌	新唱歌
1	1	新橋			1	1・2	神戸			31	1~3	門司		
2	2	高輪			2	3・4	兵庫			31	4	大里		
3	3	品川			2	2	兵庫			31	5	小倉		
4	3	大森 <i>(蒲田)</i>			2~4	5・6	須磨			32		城野		
4	4	川崎			5	7	垂水			32	6	宮原		
5	5	鶴見 <i>(東神奈川)</i>			6	8	舞子			6	6	行橋		
5	5	神奈川			8	8	明石			6	6	新田原		
5	6	横浜			7	9	大久保			6	6	稚田		
6	6	保土ヶ谷			8	9	土山			6	6	松江		
6	6	戸塚			8	9	<i>(宝殿)</i>			32・33	7・8	宇ノ島		
6~9	7	大船			8	10・11	阿弥陀			34・35	9	中津		
7	7	鎌倉			10	12	姫路			9	10	<i>(大貞)</i>		
7	7	逗子			10	13	網干			9	10	今津		
8	8	横須賀			13	13	◆田舎鉄道線			10	10	四日市		
8	8	◆江ノ島電鉄			13・14	15	那波			10	10	宇佐		
9	9	藤沢			9	15	上郡			11	12	◆別府		
10	10	茅ヶ崎			16	16	◆船坂山			11	12	<i>(戸畑)</i>		
10	10	平塚			17・18	17	三石			12	12	黒崎		
11	11	大磯			10・11	20・21	吉永			13	13	折尾		
12	12	国府津			12	23・24	和気			14・15	16	遠敷川		
13	13	小山			12	25	万富			16	17	赤間		
13	14	◆富士山			16	33	瀬戸			17	17	福岡		
14	14	御殿場			16	32	長岡			18	19	古賀		
15	15	佐野			16	31	山本			18	19	香椎		
16	16	三島			16	30	河内			19	20	箱崎		
17	17	沼津			16	29	白市			20	21	◆千代の松原		
17	18	原			16	28	西条			20	21	<i>(吉塚)</i>		
18	18	◆富士川			16	27	八本松			21	22	博多		
18	18	岩淵			16	26	瀬野			21	22	難波		
18	19	蒲原			16	25	海田市			21	22	二日市		
19	19	興津			16	24	広島			21	22	原田		
19	19	江尻			16	23	宇品			22	23	田代		
20	20	◆三保の松原			16	22	横川			23	24	鳥栖		
21	21	静岡			16	21	本郷			23	25	久留米		
22	22	焼津			16	20	河内			24	26	羽塚塚		
23	23	藤枝			16	19	白市			24	27	矢部川		
23	24	鳥田			16	18	西条			25	28	渡瀬		
24	24	◆宇津ノ谷峠			16	17	八本松			25	29	大牟田		
25	25	◆宇津ノ谷峠			16	16	瀬野			26	30	長洲		
25	25	掛川			16	15	海田市			26	31	高瀬		
25	26	袋井			16	14	広島			27	32	水原		
25	26	中泉			16	13	宇品			27	33	榑本		
26	27	天竜川			16	12	横川			28	34	熊本		
26	28	◆諏訪湖			16	11	己斐			28	35	川尻		
27	28	浜松			16	10	五日市			29	36	宇士		
27	29	舞坂			16	9	宮島			30	37	三角		
28	29	◆浜名湖			16	8	玖波			30	38	松橋		
					16	7	大竹			31	39	小川		
					16	6	三勝地			31	40	有佐		
					16	5	大竹			32	41	八代		
					16	4	岩国			33	42	◆球磨川		
					16	3	藤生			34	43	<i>(坂本)</i>		
					16	2	由宇			35	44	<i>(白石)</i>		
					16	1	神代			36	45	<i>(一勝地)</i>		
					16	0	大島			37	46	<i>(渡)</i>		
					16	-1	柳井津			38	47	<i>(人吉)</i>		
					16	-2	田布施			39	48	<i>(大畑)</i>		
					16	-3	岩田			40	49	<i>(矢岳)</i>		
					16	-4	島田			41	50			
					16	-5	下松			42	51			
					16	-6	徳山			43	52			
					16	-7	福川			44	53			
					16	-8	富海			45	54			
					16	-9	三田尻			46	55			
					16	-10	三田尻			47	56			
					16	-11	大田			48	57			
					16	-12	小郡			49	58			
					16	-13	<i>(嘉川)</i>			50	59			
					16	-14	<i>(阿知須)</i>			51	60			
					16	-15	<i>(船木)</i>			52	61			
					16	-16	<i>(小野田)</i>			53	62			
					16	-17	<i>(厚狭)</i>			54	63			
					16	-18	<i>(殖生)</i>			55	64			
					16	-19	<i>(小月)</i>			56	65			
					16	-20	<i>(長寿)</i>			57	66			
					16	-21	<i>(一ノ宮)</i>			58	67			
					16	-22	<i>(藤生)</i>			59	68			
					16	-23	<i>(下関)</i>			60	69			
					16	-24				70	70			
					16	-25				71	71			
					16	-26				72	72			
					16	-27				73	73			
					16	-28				74	74			
					16	-29				75	75			
					16	-30				76	76			
					16	-31				77	77			
					16	-32				78	78			
					16	-33				79	79			
					16	-34				80	80			
					16	-35				81	81			
					16	-36				82	82			
					16	-37				83	83			
					16	-38				84	84			
					16	-39				85	85			
					16	-40				86	86			
					16	-41				87	87			
					16	-42				88	88			
					16	-43				89	89			
					16	-44				90	90			
					16	-45				91	91			
					16	-46				92	92			
					16	-47				93	93			
					16	-48				94	94			
					16	-49				95	95			
					16	-50				96	96			
					16	-51				97	97			
					16	-52				98	98			
					16	-53				99	99			
					16	-54				100	100			
					16	-55				101	101			
					16	-56				102	102			
					16	-57				103	103			
					16	-58				104	104			
					16	-59				105	105			
					16	-60				106	106			
					16	-61				107	107			
					16	-62								



威発揚との関連性がうかがえる。

国家の発展に関連して、産業や都市のインフラに関わる記述も新唱歌では豊富になっている。鉄道唱歌東海道編では鳴海絞り（32番）、琵琶湖疎水（51番）、西陣織と友禅染などの京都の伝統産業（52・53番）、大阪西部から尼崎にかけての菜種の栽培（60番）、伊丹・池田の酒造（61番）が、山陽・九州編では備前焼（10番）、備後の豊表（13番）、柳井の醤油（24番）、博多の織物（40番）、有田焼（59番）など伝統産業が中心であったが、新唱歌はこれらにくわえ、名古屋の七宝陶器や夜寒焼（東海道編32番）、舞子焼（山陽編7番）、明珍火箸と革細工（同11番）、塩田（同15番）、岩国の縮（同41番）、石炭産業（九州編2番、33番、37番）、八幡製鉄所（同12番）、造船所と水源地（同33番）、久留米餅（同36番）、煙草（52番）など、伝統産業にくわえて近代日本を支える産業の事項が増加している。

一方、明治期より盛んになった登山や海水浴などのレジャーについては、鉄道唱歌、新唱歌ともに東海道編で多く、その範囲も東京近郊に限られる<sup>19)</sup>。これは、当時広まりつつあったレジャーが東京都市圏に居住する外国人によって広まっていたことが考えられる。

具体的な沿線の事象とは異なるが、両唱歌の特徴として、鉄道の開通による移動速度の向上の喜びや都市の発展に関わる表現があげられる。特に前者については鉄道唱歌東海道編で強調されている。移動速度の向上について、鉄道唱歌と新唱歌を比較すると東海道編で6→1に、山陽編で0→2に、九州編で1→1であり、鉄道唱歌東海道編の数の多さが目立つ。例えば、4番で「大師河原は程ちかし 急げや電気の道すぐに」と川崎大師への電車によるアクセスの早さや、9番で「片瀬腰越江ノ島も ただ半日の道ぞかし」、淀川の時間がかかっていた舟運から鉄道による時間の短縮（55番）などの鉄道開業の恩恵や、途中駅が「いつしかあとに早なりて」、景観が「うしろに走る愉快さを」という、身体をゆだねた移動の便利さなどが歌われている。そして、65番では「人に翼の汽車の恩」、山陽・九州編67番で「あとは鉄道一すじに またたくひまよ青森も」、最終の68番で「あしたは花の嵐山 ゆうべは月の筑紫潟」など鉄道の利便性で締められている<sup>20)</sup>。それらと比べて、新唱歌では東海道編21番で大井川の徒歩による移動から鉄橋に変化した時代の変化や、九州編の最終54番で東京から3日で鹿児島に到達できる鉄道のありがたさが歌われている程度である。それよりも新唱歌は横浜港（東海道編5番）や静岡（同20番）、浜松（同24番）、神戸港（山陽編1番）、岡山（同21番）、門司（九州編2番）、博多（同19番）、などの地方都市の発展に言及している。

すなわち、鉄道唱歌では近代日本における移動手段の大変革に対して、驚きと喜びが表されるとともに、歴史的な事象や人物を知ることが重視されていた。鉄道による移動が一般的になった新唱歌ではそれにとまなう地域や産業の発展や世界から見た日本国の成長が表現されたといえる。

#### IV 鉄道唱歌に歌われた地域の空間的な特徴

これまで類型化してきた地理情報について、その空間的な特徴を検討する。

鉄道唱歌東海道編では、豊橋付近まではおおよそ均等に各駅や駅間が扱われているが、愛知県や滋賀県内では、扱われる地域や事象が減少する。これは、山陽編や九州編でも見られ、岡山県や山口県、大分県、佐賀県では駅数に対して扱われる地域が限定的である。反対に、熊本県や長崎県内の駅が多く扱われる傾向にある。また、鉄道唱歌において1か所あたりで多数の曲が費やされてい

る地域は、鎌倉（4曲）、近江八景（6曲）、京都（8曲）、大阪（4曲）、宮島（4曲）、下関（4曲）、二日市・太宰府天満宮（8曲）、熊本（4曲）、長崎（5曲）である。特に京都は8曲を使って京都市内の多くの名所だけではなく、鉄道唱歌東海道編では数少ないおしろいや京都紅、鷺知らずなどの土産物まで扱われている。さらに山陽・九州編の最終68番にて長崎に到着しながらも「あしたは花の嵐山」と帰路に京都に立ち寄る意思が示され、京都観光を重視している。

鎌倉では、円覚寺や鎌倉大仏などの名所や鎌倉幕府、公暁による源実朝の暗殺が、近江八景では、それぞれの景観を歌いながらも石山寺では紫式部が源氏物語の着想を得たことや、栗津の松を紹介するとともに源義仲の最後が歌われている。京都では多くの名所を歌いながら、京都を後にして西に向かう名残惜しさが、宮島では鳥居とともに周囲の景観が歌われている。下関も関門海峡の景観が、太宰府天満宮は先述のとおり菅原道真の左遷とのその後の様子が歌われるなど、名所にくわえて歴史的な内容や景観、作詞者の感情などが歌い混まれている点が特徴である。

新唱歌では、鉄道唱歌でやや偏ってしまった空間を補正するべく、鉄道唱歌とは対照的におよそ均等に地域が歌われている。そのため、鎌倉については「頼朝遺跡の鎌倉も」（東海道編7番）と簡略化され、京都についても伏見駅最寄りの伏見稲荷大社や稲荷山を取り上げ、京都駅からの名所は3曲にまで押さえられている。とりわけ東海道編で特徴なのは京都～神戸間が唱歌の対象から外されている点である。この点について中村（2013）では作詞者の大和田が病気で現地の取材ができなためと指摘されている。それを考慮しても、京都で終点にしている要因として、新唱歌は鉄道によって観光を目的に移動する人に向けた作品と解することができよう。

山陽編、九州編でも特定の地域に曲数を割くことはおおむね避けられている。菅原道真については1曲にまで抑制され、その分、周辺の名所の紹介に曲が割かれている。ただし、山陽編の終点である下関（6曲）と九州編の西の終点である長崎（4曲）は曲数が多い。九州編の南の終点である鹿児島については1曲のみであるが、鉄道唱歌が発表された時点から延長された八代～鹿児島間についてはほとんどの駅が取り上げられている。

鉄道唱歌において沿線の各地域を均等に紹介するよりも、特定の地域に曲数が割かれている背景には、江戸時代から著名であった観光地の存在が指摘できる。つまり、江戸時代から盛んになったお伊勢参りに代表される社寺参詣とそれに付随する周辺地域の観光移動が明治期以降も引き続き主要な訪問先として持続し、その地域へのアクセスが大幅に改善されたことを強調するため、鎌倉や京都、宮島などに多くの曲数で歌われたと考えられる。それに対して、新唱歌は鉄道の開通や近代産業の発展にとともに、江戸時代からの著名な観光地以外でも特徴のある名所や産業が増加したため、時代の変化による新たな地域資源の発見を反映させたといえる。

また、両唱歌とも東京から最も離れた地域が多く扱われる傾向にあり、その内容も沿線地域の名所や産物、景色等の紹介よりは駅名のみが多い。これは東京から鉄道を利用することでより遠方まで容易に移動できる点を強調するため、沿線の地域資源が少なくても駅名を紹介することで東京から見た遠方の地域の空間を圧縮する役割を果たしているといえる。駅名については、選択の基準は不明であるが、言葉遊びや七五調の歌詞に合わせる必要があり、見送られた駅もあると考えられる。曲中に駅名のみを表現する場合、駅名の羅列のみになることを避けるべく、例えば「故郷のたより喜々津とて おちつく人の大草や 春日長与のたのしみも 道尾にこそつきにけれ」（鉄道唱歌山陽・九州編63番）のように、それぞれ喜々津、大草、長与、道ノ尾の駅名について言葉遊びをしながら紹介する工夫も散見される<sup>21)</sup>。

ただし、新唱歌九州編の鹿児島県内の表現はこれらと異なり、49～54番では沿線の名所や景観よりも駅名のみで紹介が強まる。また、沿線の景観の紹介も線路がループ状となっている特長やトンネルの紹介が散見される。なかでも、新唱歌九州編の錦江湾と桜島、大崎トンネルの描写のみであり西南戦争の終焉の地に関わる表現は皆無である。鉄道唱歌や新唱歌では田原坂の戦いや熊本城の被害が描写されているのとは対照的である。その理由として考えられるのは、新唱歌九州編の発表時点では鹿児島線の人吉～吉松間が未開業であった点に関係していよう。つまり、作詞する時点でこの間を鉄道で移動することは不可能であり、山岳地帯をトンネルやループ線によって越えることで、ようやく東京から鹿児島が1本の鉄道で結ばれたことの喜びを「東京出でて三日目に 来らるる汽車の有難さ」（新唱歌九州編54番）と表現する事が、沿線線を描写するよりも重要と作詞者がみなしたと考えられる<sup>22)</sup>。

同じ鉄道のインフラを扱いながら正反対にあるのが東海道編の描写である。鉄道唱歌東海道編13番や新唱歌東海道編12番で山北～小山間のトンネルや鉄橋が紹介され、江戸時代の交通の難所であった大井川、天竜川に鉄橋が架けられたことによる利便性の向上が言及されている。特に、前者が両唱歌で扱われているのは、東京から見て最初の峠越えであり、トンネルや鉄橋が断続的に続くためである。関ヶ原や船坂峠、瀬野八越え、武雄越えなどでも峠を越えるために機関車の増結（補機）を必要とするが、山陽本線は相対的に勾配を押さえていることや、他の路線と比較して山北～御殿場間は鉄道による移動の難所であるため、あえて強調されているのだろう。これは、実際に鉄道に乗車してわかることであり、居ながらにして旅を楽しむことができる本唱歌の特徴といえる。

唱歌で書かれている車窓の空間性に着目すると、多くは車窓から見ることができ、または最寄り駅から容易にアクセスできる場所が歌われている。しかし、宇津の谷・洞の道（鉄道唱歌東海道編21番）や天竜川の源流のひとつである諏訪湖（鉄道唱歌東海道編26番、新唱歌東海道編23番）、五箇の荘（五家荘、新唱歌九州編46番）など、車窓からは見ることが出来ない場所や、遠方の地域が一部で扱われている。これは、実際に鉄道で移動している最中にも、車窓のはるか遠くについて知ることができるガイドブックとしての特徴といえる。

東海道編や山陽編では本線から比較的短い範囲の支線について取り上げられているのに対して、九州編については鹿児島方面だけではなく、大分県や長崎県までも本編同様の扱いで歌われている点が特徴である。これは、せっかく九州まで足を伸ばしたのだからより多くの地域を取り上げよう、訪問しようという東京から見た空間性が考えられる。さらに、支線の乗り換え先が鉄道唱歌よりも新唱歌が拡大されている。例えば、山陽編では四国も登場するが鉄道唱歌では金刀比羅宮のみに対して、新唱歌ではそれにくわえて栗林公園や屋島も登場する。鉄道唱歌九州編では大分県内では宇佐八幡宮が最遠であるが、新唱歌ではさらに別府まで対象地域が拡大されている。鉄道唱歌から新唱歌の発表までの間に本線の延長だけではなく支線や汽船、馬車などの交通機関が発達し、移動の利便性が高まるとともにそれらの利用が一般的になった表れであろう。

## おわりに

本稿は大和田建樹作詞による鉄道唱歌と汽車三部作（新唱歌）の歌詞の内容について地理学的な視点から検討し、観光における両唱歌の位置づけと変容について検討した。1900年という鉄道交通が

日本の幹線として整備されつつあった時代において発表された鉄道唱歌は「地理教育」の名を冠するとおり、鉄道路線沿線の名所や社寺、産業等を扱いながらも、歴史的な内容や人物についても歌詞の中に織り込まれた。この当時において鉄道唱歌は、徒歩による能動的な移動から、列車の座席に身を委ねた受動的な移動に変化したことによる車窓の情報を得る手段として、旅行に出かけなくてもこの唱歌を読むだけで沿線の情報が得られる、居ながらの旅を可能にした。また、鉄道が開通する以前の徒歩を中心とした移動からの変化、特に移動速度の大幅な向上について鉄道開通の利便性が歌われた。沿線の地理情報も、鎌倉や京都、宮島など江戸時代から人気のあった訪問先の記述に重点が置かれるとともに、東京からより遠い地域が歌詞に数多く表された。それは、読者が沿線の地理情報を得るだけでなく、江戸時代から続く観光行動について移動時間の大幅な短縮を喜ぶとともに、歴史的な内容や人物を記述することで明治維新により大きく変化した日本の政治体制についての国威発揚の意味も込められていた。

鉄道唱歌は①地理歴史教育としての機能、②重点的に紹介される地域は江戸時代に人気のあった観光地と大きく変化はしないが、鉄道による移動手段の短縮効果を紹介する機能、③明治維新後の日本についての国威発揚としての機能を持っていたといえる。

新唱歌は鉄道唱歌の9年後に発表されたが、それは鉄道路線網が日本の主要な地域に敷設されるとともに、支線や船舶によってより広範囲の移動が可能になった時代である。新唱歌の内容は鉄道唱歌を踏襲しているものの、沿線の名所や産業に関する記述が大幅に増加し、対象となる地域も鎌倉や京都、宮島などに集中することなく分散化が図られている。鉄道やその他の交通手段がさらに延長された点をふまえて、対象地域も拡大した。そして、鉄道による利便性の向上よりも地方都市の成長やそれにとまなう新産業の発展やインフラの整備、軍港や師団の配置などが描かれた。

新唱歌は移動中の車窓の情報を提供するとともに、居ながらの旅を可能にしている点は鉄道唱歌と同様であるが、①教育としての機能よりも沿線の観光情報の機能が強化され、②鉄道による移動の利便性よりも、紹介する地域の分散化が図られ、③日清、日露の戦争を経て国威発揚としての機能が強化されたといえる。それは鉄道による移動が定着し、日本の観光地源の発見が増加してきたことを示す。また、東京から見た日本の観光地の紹介とも読み取ることができよう。

今回は年次比較のため東海道・山陽・九州の路線を対象としたが、大和田建樹作詞による他の唱歌や、同時代に出版された他の唱歌、鉄道沿線案内等の内容は多数存在する。これらの地理情報を比較検討することによって、鉄道の開通による沿線の観光の発見やまなざしの理解を今後進めていきたい。

## 注

- 1) 神崎宣武『江戸の旅文化』岩波書店、2004、253頁。
- 2) 野村典彦『越境する近代10 鉄道と旅する身体の近代』青弓社、2011、562頁。
- 3) 老川慶喜『日本鉄道史 幕末・明治編』中公新書、2014、227頁。
- 4) 前掲2)
- 5) 関戸明子「戦前期における鉄道旅行の普及と草津温泉の変容」16-25（所収：神田孝治編著『観光の空間』ナカニシヤ出版、2004、284頁。）。)
- 6) 平山昇『鉄道が変えた社寺参詣』交通新聞社、2012、244頁。
- 7) 山口幸男「明治期における地理教育唱歌について」新地理41-4、1994、27-36頁。
- 8) 中村建治『鉄道唱歌の謎』交通新聞社、2013、252頁。
- 9) 前掲8)

- 10) 前掲 7)
- 11) 前掲 8)
- 12) 前掲 7)
- 13) 以下、本稿で鉄道唱歌と記したものは大和田建樹作詞の鉄道唱歌を指す。
- 14) 前掲 3)
- 15) 東海道編 12 番が該当する。小田原馬車鉄道によって国府津から小田原を経て箱根湯本まで運行されていた。ただし、出版直前の 1900 年 3 月に電化され、動力が馬から電車になったため、鉄道唱歌の再販後はその旨修正されている。新唱歌九州編でも 10 番と 25 番で馬車による乗り換えについて歌われている。
- 16) 鉄道唱歌は第一集東海道編、第二集山陽・九州編として構成されているが、汽車三部作では東海道、山陽線、九州線と分かれている。それぞれを比較検討するため、鉄道唱歌第二集山陽・九州編はそれぞれ、山陽編と九州編に分けて扱った。また、汽車三部作は本稿では以降、新唱歌と記載する。
- 17) 齋藤枝里子「近代日本における船旅とツーリズム空間の形成」26-34（所収：神田孝治編著『観光の空間』ナカニシヤ出版、2004、284 頁。）。
- 18) 例えば、徳山七士（山陽編 43 番）、大村益次郎（山陽編 44 番）、神功皇后（九州編 13 番）、火遠理命（ほおりのみこと、九州編 52 番）などがあげられる。
- 19) 例えば大磯の海水浴（鉄道唱歌東海道編 11 番）、富士登山（同 15 番）、逗子の海水浴（新唱歌東海道編 7 番）、富士登山（同 15 番）、沼津の海水浴（同 15 番）である。東海道編以外では新唱歌九州編の 43 番に阿蘇山の登山が見られる。
- 20) 正確には東海道編は次の 66 番が最終歌であるが、これは山陽・九州編に続く引き継ぎの歌詞である。なお、第三集奥州・岩城編の最終 64 番では「いわえ人々鉄道の ひらけし時に逢えるる身を」、第四集北陸編の最終 72 番では「おもえば汽車のできてより 狭くなりたる国の内」と鉄道の開通による時間の短縮を喜ぶ歌詞で締められている。
- 21) この他にも、鉄道唱歌では東海道編で「菜種に蝶の舞坂も」（27 番）、山陽・九州編で「まだ一日とおもいたる 旅路は早も二日市」（41 番）、新唱歌九州編では「遠き船路と古は よそに聞きたる筑紫路も 都を出でて二日市」（20 番）などが該当する。
- 22) くわえて、作詞者の大和田が病床にあり、詳細な取材が困難であった点も考えられる。

（平安女学院大学国際観光学部准教授）

## Characteristics of the Modern Tourism Resources Found in *The Railroad Song*

by  
Manabu Inoue

This paper examines lyricist Takeki OWADA's lyrics for *The Railroad Song* (original and revised versions) from a geographical perspective. The original version of *The Railroad Song* was released in 1900, when railroads in Japan were just beginning to be built. In this context, it can be asserted that the song served the following functions: 1) providing geographical and historical education, 2) advertising the fact that travel had become faster due to the opening of railroads, and 3) enhancing Japan's national prestige.

The revised version of *The Railroad Song* was released nine years after the original. By this time, the railroad networks had spread a great deal, making it possible for people to travel over wider areas. While the revised lyrics largely follow the original version, the names of certain sightseeing locations along the railway lines have been included throughout, along with allusions to the industry.

In the revised version of *The Railroad Song*, 1) the educational function of the lyrics is to some extent superseded by the greater focus on naming tourist attractions along the railroad lines, 2) a uniform range of regions is covered, and 3) the lyrics' function of enhancing national prestige has been strengthened in the wake of the Sino-Japanese and Russo-Japanese wars. From the above, it is clear that, between 1900 and 1909, the spread of the Japanese railway network had made railroad travel a part of everyday life, leading to an increase in the number of tourism destinations.