

國立政治大學台灣史研究所碩士論文

「修」台灣「學」日本：  
日治時期台灣修學旅行之研究

The study of educational excursion in Taiwan during the period of Japanese rule

指導教授：戴寶村教授  
研究生：林雅慧

中華民國九十九年六月

## 謝誌

念歷史，一直是我求學以來的夢想，雖然過程幾經波折，但終於能在完成大學學業，歷經實習與工作之後，重返校園完成夢想，因此格外珍惜這個機會。

在研究所求學階段，也受到很多人的幫助：指導教授戴寶村老師的必修課裡，總是能給予同學許多新的想法，而我的論文題目也是在那時誕生的。即使這是一個嶄新的題目，相關研究成果也不多，但老師仍不斷給予鼓勵，讓從未接觸過學術論文的我，能夠更有自信繼續努力，十分感謝您。薛化元老師、陳翠蓮老師，他們的課程往往讓我獲益良多，在日後的論文撰寫上，也經常想起兩位老師的教誨，真的很感謝。和林果顯老師討論修學旅行的過程中，也釐清了很多疑惑，謝謝您。

從收集資料、解讀文獻到撰寫論文的過程中，雖然遇到不少困難，有時也會感到苦悶或煩躁，但是幸虧我的身邊總是圍繞著一群彼此打氣、互相支持的好伙伴，世賢、大小勝傑、宜芬、昭圻、思庭、培強、金都、凱迪學長、仁姿學姐、忠尉，謝謝你們的陪伴，讓我可以有一個舒適又溫馨的環境下專心寫作。柏棕總是不厭其煩地幫我借書；由於家豪學長、昇璋學長的建議，使得我的論文更加完整，謝謝你們！同時也感謝教育部顧問室，提供我前往日本蒐集論文資料的機會；滯日期間，受到春山明哲、梅森直之教授，還有日籍同學小松優介的照顧，讓我在人生地不熟的日本也能體會到人情的溫暖。

另外，我更要特別感謝我的家人，不僅支持我繼續深造，對於我撰寫論文期間的忙碌也百般包容，使我能無後顧之憂地完成學業。大學好友怡芯、玉修，以及山學團的伙伴們，佳雯、怡芳、莉雯、雅鈞、佩鈴、佳蓉、芳倩、裕晴，謝謝妳們一路走來的相挺，有妳們真好。最後，要特別感謝擔任我論文口試的兩位口委：許佩賢老師、李衣雲老師，由於你們精闢的見解，不但清楚點出了我論文上的盲點，也讓我知道還有很多進步的空間。

論文完成，也代表著研究生生涯即將落幕，再次衷心感謝所有一路上幫助過我的人。

## 摘要

起源於日本的「修學旅行」，隨著日本在台實施新式教育的政策，進入了台灣社會。以學生為主體的修學旅行，不僅兼具近代遊憩活動的意涵，更富教育功能，成為教室以外拓展學生視野的新興校外活動；同時，修學旅行是還是殖民當局貫徹其同化策略的工具。

此時的修學旅行，也反映出近代化旅遊的樣貌，亦即從過去「個人探險」的形式，進入「制度化」的階段：島內、海外修學旅行開始流行，象徵著交通建設走向完備；由與旅行相關的事物越來越多，顯示修學旅行已成為既定行事。

而在旅行的過程中，透過讓學生觀賞近代建設，不僅有助於增廣見聞，也是使其從對於近代化的嚮往轉化為對統治者的認同；或是參拜神社，接觸國家神道的核心，感受日本國體萬世一系的天皇體制，台灣學生在被檢視同化教育成效之餘，認知方面也無條件地被強化成為「日本人」。由此可知修學旅行中處處可見政治力量的鑿痕。

此外，在修學旅行之中，學生所見到與鄉土相關的景物時，該物件已經被賦予新的意義，也就是被化約在日本歷史系統之下，漸漸失去其主體性。而學生即是在修學旅行的過程裡，體驗殖民與近代化之間曖昧不明的滋味。

關鍵詞：修學旅行、同化、學校行事

## English Abstract

The "educational excursion" which originated in Japan, had entered Taiwan society with the new education policies Japanese carried out in Taiwan. The educational excursion took students as the main part, were not only concurrently the meaning of modern recreational activities, but also were full of educational functions, and became new activities outside the school that could widen students' horizons beyond the classroom; and in the same time, the educational excursion were also the tool for colonial authorities to carry out the strategies for the assimilation.

The educational excursion at this time, also reflected the appearance of modern tourism, which entered the stage of "institutionalized" from the past form of "personal adventure": the domestic, overseas educational excursion became popular, which signified the transportation construction were going to be complete; since the travel-related things became more and more, it showed that the educational excursion had become main stream activities.

And in the process of travel, through letting students to view the modern buildings, it did not only help to broaden their horizons, but also made their yearning to the modernization transformed to the acceptance to the rulers; or to let them visiting the Yasukuni Shrine, and to access the core of the national Shinto religion, to experience the system of the eternal Emperor of Japan, except that Taiwanese students were viewed of the effectiveness of assimilation education. The recognitions of Taiwanese students could be forced to become "Japanese" unconditionally. From this we can see the marks of political power everywhere in the educational excursion.

In addition, during the educational excursion, when the students saw the scenes related to the home town, that thing had been given a new meanings, it was converted into the system of Japan history, and gradually losing its subjectivity. And the students in the process of educational excursion were experiencing the taste of ambiguities between colonization and modernization.

Key words: educational excursion, assimilation, acts of school

# 目次

第一章 緒論 .....	1
第一節 研究動機與目的 .....	1
第二節 研究回顧 .....	2
第三節 研究方法與文獻運用 .....	8
第四節 章節內容分配 .....	9
第二章 學校新行事：日治時期修學旅行的引進 .....	11
第一節 時代背景 .....	11
第二節 從殖民角度出發的官方視野 .....	24
第三節 教育考量 .....	31
第四節 社會觀感 .....	39
第三章 教室外的新體驗：實施修學旅行 .....	45
第一節 島內旅行 .....	46
第二節 海外旅行 .....	63
第三節 旅行過程重建 .....	81
第四章 旅行的意義：修學旅行背後的意涵 .....	97
第一節 教育效果 .....	98
第二節 「修」台灣：進步的故鄉？ .....	108
第三節 「學」日本：偉大的象徵？ .....	114
第五章 結論 .....	121
參考書目 .....	125

## 表次

表 1：台中師範學校一週旅行日程.....	48
表 2：1907 年（明治 40）國語學校國語部 4 年級生內地修學旅行日程.....	65
表 3：1933 年（昭和 8）台中師範學校內地修學旅行日程表.....	66
表 4：台北州立商業學校滿韓修學旅行日程.....	76



# 第一章 緒論

## 第一節 研究動機與目的

俗話說「讀萬卷書，不如行萬里路」，言下之意，即說明了在書本之外，尚有更多知識遍布在日常生活當中，而由此觀念所延伸的教學活動，便是校外教學。翻開各校畢業紀念冊，除了表情一致的大頭照之外，最吸引人目光的，即是一張張在風景區排排站的畢業旅行照片。畢業旅行不僅是每一個學生必經的歷程，也是他們在學習生涯中最難忘的回憶之一。早在日治時期，畢業旅行的觀念便已隨著當時殖民者日本的腳步，搭上新式教育的順風車登陸台灣，不同的是，過去不稱「畢業旅行」，只有與它性質類似的「修學旅行」。

先就旅行一詞來說，事實上，今日所謂的「旅行」，乃是直到日治時期才成為台灣人日常生活的一部份。在此之前，台灣只有「探險」性質進行的個人活動，然而此類活動危險性高，也少有遊憩性格，多屬田野踏查性質。進入日治時期後，由於日本國內開始興起旅遊風潮，許多與旅行相關的機構紛紛成立，交通運輸結合宣傳的策略，促使旅行活動越趨完善，符合近代旅遊活動的最大特點--「制度化」。這波「旅行」的風潮，在日治時期逐漸由日本吹進台灣。亦即日治時期乃是台灣旅行活動由「個人探險」進入到「制度化」旅遊極為重要的時期。

因此，距今近百年前的學生，藉由修學旅行而使他們的足跡遍及各地；修學旅行的地點也不侷限於台灣，還擴及到海外，比起今日甚至更加活絡。他們參拜神社、參觀工廠、遊覽風光明媚的景點，在日光東照宮前、阿里山神木下合照，和其他學校的學生交流互動...等等，多采多姿的內容一點也不輸給今日的學生。然而，身為日本殖民地的台灣，教育內容仍舊擺脫不掉殖民地色彩，修學旅行不僅隸屬於學校活動，也免不了成為貫徹統治政策的工具。儘管如此，融合了教學與遊憩性質的修學旅行，很可能是當時許多台灣人進行觀光旅遊活動的首次經驗。

是故，本論文即以日治時期學校修學旅行為主題，透過瞭解此學校活動在台萌芽、茁壯的歷程，逐步還原日治時期所新興的修學旅行之真實面貌，進而深入剖析修學旅行對當代的影響。另一方面，性格複雜的修學旅行，是否是殖民當局的另一種同化與宣揚政績的工具？學生們在旅行的過程中，又有何觀感？至於在

遊憩娛樂性質的旅行之中，同化精神又該如何展現，又是以何種方式對旅行者進行潛移默化？因此，筆者希望藉由耙梳日治時期關於修學旅行的紀錄，來檢視日治時期修學旅行在教育、政治、文化等方面，對學生所造成的影響。

## 第二節 研究回顧

國內方面在日治時期觀光旅行方面的研究為數不少，針對日治時期的觀光旅行雖有不同角度的研究，但大多數都集中在旅行環境的塑造，也就是交通工具所帶來的影響。葉龍彥、蔡龍保、呂紹理都認為 1908 年（明治 41）縱貫鐵路通車，是帶動台灣觀光普及的開端，不過蔡龍保進一步說明鐵道部與台灣觀光旅遊活絡的關連性。他指出，1908 年（明治 41）縱貫鐵路完工後，隨即成立「旅客係」作為招徠旅客的機構，1931 年（昭和 6）鐵道部正式接手，1937 年（昭和 12）在鐵道部下設觀光係，換言之，鐵道部在台灣觀光事業發展中居主導地位。

呂紹理更將日治時期鐵道部對台灣觀光旅遊的影響，解釋為旅行活動從「個人探險」進入到「制度化」旅行的關鍵。此外，他和蘇碩斌都注意到旅行活動中對「觀看」的詮釋：呂紹理認為旅行是促使台人觀看日本近代化的重要管道，也是讓日人及全世界看到日本統治台灣成功的方式，亦即台灣旅遊環境與社會兩者之間的變化，便構成旅遊活動的複雜樣貌；蘇碩斌在《看不見與看得見的台北》一書中，則從景觀空間的角度，剖析台北地區權力結構的變動。<sup>1</sup>然而，如單就修學旅行而言，目前尚無專書對此進行討論，有關修學旅行的紀錄，多半只有附加說明之性質。再者，有關此方面的資料較為瑣碎，蒐集不便，不過仍可從探討部分日治時期教育史的論文，以及與旅行、景觀社會學相關之研究當中，逐步拼湊出修學旅行的樣貌。

日治時期教育史方面的研究，多少都提及修學旅行，然而所佔份量之多寡，便端看此活動對該學制影響的程度。就筆者所分析的結果，初等教育由於年齡尚淺，參加修學旅行的程度不若中等以上學制高，因此由修學旅行所呈現出旅遊「制

---

<sup>1</sup>葉龍彥，〈一九〇八年在台灣觀光史上的意義〉，《台北文獻直字》151（台北，2005.3），頁 103-135。蔡龍保，〈日治時期台灣鐵路與觀光事業的發展〉，《台北文獻直字》142（台北，2002.12），頁 69-86。呂紹理，〈日治時期台灣的旅遊活動與地理景象的建構〉，《畫中有話：近代中國的視覺表述與文化構圖》（台北：中央研究院近代史研究所，2003），頁 290-326。蘇碩斌，《看不見與看得見的台北》（台北：左岸，2005）。

度化」的狀態並不明顯，且對學童的影響恐怕也有待商榷。根據游鑑明的研究，修學旅行僅限於高年級學童，但因費用較高，參加者不比另一類校外教學活動——遠足來的多。<sup>2</sup>唯蕃童教育所例外，鄭政誠曾以專文介紹理蕃政策下的蕃童修學旅行。<sup>3</sup>文中指出：總督府一方面以隘勇線威嚇原住民，一方面則以教育等方式安撫之，觀光旅行則屬於後者，是日方用來對原住民加以規訓、啟蒙的統治手法。不同於其他教育體制以團體方式進行修學旅行，原住民學生的修學旅行則是由個別「模範學生」為開端。此外，透過修學旅行，日人也有意使原住民學生瞭解本島人與日人的差異，特別是強調日人文明較優越，藉此對日本產生認同之感。

至於其他學制方面，由於國語學校是師範教育的龍頭，也是各級學校的源頭，因此台灣總督府國語學校肩負了台灣地區教育的重責大任。是故在日本國內由師範學校率先舉行修學旅行，日治時期的國語學校自然也開創台灣教育界的首例。謝明如在〈日治時期台灣總督府國語學校之研究〉一文中，<sup>4</sup>也處理了修學旅行的部分，她認為當時的修學旅行的特色即是依年級來區分路線，在 1910 年代之後更走向制度化；此外，國語學校也相當注重修學旅行中「教育」的意涵，行前的知識準備自然不可省略，學生透過修學旅行可得到額外的新知識以及難忘的回憶。然而，作者亦表示，修學旅行除了教育的用意之外，也具有「同化」的作用，如 1912 年之後補助台籍學生至日本修學旅行，主要還是為了鞏固國民性，感受母國文化；至於是否對台籍生造成影響，她則認為修學旅行帶給學生的是「對文明的嚮往」。

另外，除了針對台籍學生而使修學旅行被賦予「同化」的功能外，在日籍學生方面，黑崎淳一研究台北高等商業學校時，也關注到該校舉辦修學旅行的部分。<sup>5</sup>他指出台北高等商業學校是貫徹總督府「南進政策」的策略性學校，因此該校校內所設立的南洋經濟研究會，即是作為研究南洋的專門機構。而該校的海外修學旅行也都是由此組織主辦，所以地點多半以南洋為主。且舉辦南洋修學旅行的主要目的，是為了使學生能親自接觸未來畢業後活動的地方，作為努力向上的動力。然而，此類旅行型態與其他學校不同，相當著重研究考察的成果；因此

---

<sup>2</sup>游鑑明，〈日據時期台灣的女子教育〉，國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，1987

<sup>3</sup>鄭政誠，〈日治時期台灣原住民的修學旅行——以蕃童研究所為例〉，台灣教育會會訊

<sup>4</sup>謝明如，〈日治時期台灣總督府國語學校之研究（1896-1919）〉，國立台灣師範大學歷史學系碩士論文，2007。

<sup>5</sup>黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，國立台灣師範大學歷史學系碩士論文，2002。

校方也規定參加的學生必須事先準備研究題目，以便利用旅行進行調查與資料蒐集，待回台後公開發表報告。

至於日治時期旅遊活動的詮釋，則多半圍繞在「宣揚殖民母國統治成效」、「加強對日本認同」的論調上，儘管並無針對具備學校性質的修學旅行進行探討，但由於此類研究具備理論基礎，因而在剖析旅遊活動中人們的狀態、觀看的景象時，往往能藉由理論而將其架構化，使零碎的旅行概念，成為一套完整的體系。前述曾提到，呂紹理著眼在旅行過程中「觀看」的層面上，因此他採用 Dean MacCannell 的「前／後台」概念，分析旅遊手冊中景觀的意向，進一步指出旅行中的觀看角度自始即與宣揚統治殖民統治成果的目標相連結。

而張倩容則以呂紹理的理論為基礎，在〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉<sup>6</sup>一文中重建日治時期觀光旅行活動的背景：基本上，當時台灣是與日本國內同步進行，透過官方的主導，而以「早熟」的方式來發展；由於此時的觀光旅遊型態受到交通建設的影響頗深，因此她便透過耙梳日治時期鐵道部所出版的各類刊物，如作為觀光宣傳之用的台灣鐵道旅行案內，還原當時旅遊的景況；也提到鐵道部門開始負責觀光事務，使得當時的旅行活動乃進入「制度化」的階段。然而美中不足的是，通篇論文雖然引用甚多日治時期的一手史料，但在註解上卻有疏漏的情形，若干數據無從得知出處，不僅在論述上沒有佐證，對日後的研究者而言，也可能發生引用失當的錯誤。

另外，劉方瑀在討論日治時期台灣形象建構的過程時，亦觸及到修學旅行；<sup>7</sup>她認為修學旅行乃是殖民者在教育方面規訓台灣人的手段，更是台灣為殖民母國之附屬品的再現：從舉辦的時間上來看，島內修學旅行由於需配合內地修學旅行的時間（春季），而多選擇在秋冬，顯示台灣是從屬於日本；旅行景點方面，無論是島內或內地，多半選擇參觀近代化設施以及參拜神社，具有殖民者展現國力強大的企圖。她更進一步指出，修學旅行背後還具備骨牌效應：不僅將學生納入在認同殖民母國神聖化的一環，甚至還擴及到學生親友。劉氏站在後殖民的立場，企圖看穿日治時期修學旅行背後之真相，與呂紹理的論點有異曲同工之妙；不過在史料的運用上卻明顯不足，參考樣本太少，造成在立論上稍感薄弱，相當

---

<sup>6</sup>張倩容，〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉（台中：東海大學歷史研究所碩士論文），2007。

<sup>7</sup>劉方瑀，〈被選擇的台灣-日治時期台灣形象建構〉（台南：國立成功大學歷史所碩士論文），2005

可惜。

如前所述，有關修學旅行的專門性研究，台灣國內較為缺乏，因此目前仍以日本方面較多；再加上修學旅行源自於日本，因此釐清修學旅行發展的脈絡，勢必有助於瞭解日治時期台灣修學旅行。筆者曾至日本蒐集修學旅行相關的研究文獻，因此以下將就這些文獻，來分析研究有關修學旅行的現況與未來尚可延伸的部分。

所有與修學旅行相關的日文研究，幾乎都會觸及到修學旅行的歷史發展，有些是宏觀的視野來說明修學旅行在日本發展的過程，短篇論文有佐藤秀夫〈遠足・修学旅行の歴史〉、伊東香織〈修学旅行の歴史〉<sup>8</sup>。其中值得注意的是，佐藤秀夫整理了明治以降的教育史料，將其以註解的方式穿插在正文之中，作為論述的佐證，使文章更加具有說服力，且對於相關研究者而言，亦無須費力地四處查閱、對照一手文獻，可謂十分便利。而專書的部分，鈴木健一在《修学旅行の理論と實際》<sup>9</sup>一書中，前半部由修學旅行的技術層面切入，完整地呈現修學旅行從規劃至實施，以至活動結束的細節；後半部則從時間的縱軸來探究修學旅行的歷史脈絡，透過搭配不同學制、事件的橫切面，可看出修學旅行的多元與多變性。本書不同於其他研究修學旅行的書籍，它兼具實用面與理論面，可謂研究修學旅行的入門書籍。美中不足的是，由於研究範圍太廣，每一部份僅點到為止，缺乏深入的剖析，因此若要深入瞭解修學旅行，則必須同時參考相關文獻。

今野敏彥在《「昭和」の学校行事》<sup>10</sup>一書中，提到明治時期修學旅行草創之際，特別注意到此時從明治時期開始的修學旅行，到了昭和 10 年左右，轉為「參宮旅行」的型態，藉由參拜國家級的神社，建立由上而下國家神學體系，這與日治時期台灣修學旅行多半有神社參拜的模式，應該有所連結。

此外，不同的學制，呈現出來的修學旅行樣貌亦有所差異；井上美香子、新谷恭明、浜野兼一等人，即分別單就師範學校、高等女學校來探討修學旅行在該

---

<sup>8</sup>佐藤秀夫，〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題5 学校行事を見直す》（東京：東京法令，2002），頁 395-485。伊東香織，〈修学旅行の歴史〉《人間発達研究》（東京：お茶の水女子教育大学，2001），頁 35-46。

<sup>9</sup>鈴木健一，《修学旅行の理論と實際》（東京：ぎょうせい，1983）。

<sup>10</sup>今野敏彥，《「昭和」の学校行事》（東京：日本圖書，1989）。

學制成立與發展的情況。<sup>11</sup>透過這種從微觀的角度去觀察修學旅行，可以更細膩地看出修學旅行在不同層級的學校中實施的狀況，而這實也反映了該校的教育目標，如二戰前的女子教育，著重在賢妻良母的培養上，於是課外教育格外重要，修學旅行在此便提供了校外教學的功能。而具有指標性意義的師範學校。

也有研究論述不直接探討修學旅行，而是把視角放在作為修學旅行基礎的運動會與遠足上；雖然重點並非修學旅行，但同樣皆為學校行事的遠足及運動會，本身擁有鍛鍊身體的機能，實可說為修學旅行的雛形。<sup>12</sup>不過，由「長途遠足」到「修學旅行」的過程中，近代旅遊的概念如何滲透在其中，關於這一點，上述文章似乎都未曾注意到。僅提到由於鐵路普及、學生票制度確立，加強了修學旅行的觀光性格，卻沒有再進行深究，實屬缺憾。

由行軍遠足演變而來的修學旅行，儘管屬於成為學校行事的一部份，然而如前所述，官方政策往往影響修學旅行實施的方式，除了今野所說的參宮旅行外，甲午、日俄戰爭的先後結束，更使得當時修學旅行有了突破性的轉變：從原本的國內旅行延伸到海外。三谷憲正、鈴木普慈夫<sup>13</sup>兩位學者皆針對滿韓修學旅行進行考察，他們認為其背景因素在於：日本在甲午、日俄戰爭結束後，從大陸方面嚐到了勝利的滋味，並取得新領地，這象徵了日本滿蒙政策的成功。

是故於 1906 年，戰爭方歇，官方即籌畫近五千名中學、高校生前往滿州地區進行修學旅行。日本官方對於滿韓修學旅行採取積極介入的態度，三谷與鈴木也都明確指出其目的是為了使學生直接體驗戰爭遺跡，認識新領地，甚至是作為未來至滿韓兩地發展的準備。可見在對外戰爭結束之後，日本亟欲懷抱新領土的政治立場，是促使滿韓修學旅行順利成行的幕後推手。

然而，不同於鈴木從教育學的觀點切入，三谷著重在日本的朝鮮觀上，他提到日本當時在詮釋日韓關係時，是接近於薩伊德「東方主義」中的「中心／邊陲」

---

<sup>11</sup>井上美香子、新谷恭明，〈師範学校における修学旅行の成立・普及過程について〉《教育基礎学研究》5，2007，頁 1-20。浜野兼一，〈高等女学校における修学旅行の成立過程に関する一考察〉《早稲田大学大学院教育学研究科紀要 別冊》14-2，2007.3，頁 73-83。

<sup>12</sup>浜野兼一，〈明治期における学校行事の研究--運動会・遠足にみる修学旅行成立への布石〉《早稲田大学大学院教育学研究科紀要 別冊》9-2，2001，頁 119-127。

<sup>13</sup>三谷憲正，〈日本近代の朝鮮観--明治期の満韓修学旅行をめぐって (特集 今に続く明治の光と影)〉《Gyros》11，2005.2，頁 66-77。鈴木普慈夫，〈満韓修学旅行の教育思想的考察--教育目標の時代的变化の一例として〉《社会文化史学》48，2006.3，頁 125-136。

思維，由於這般充滿帝國主義的論述，使得日本在面對韓國問題時無法跳脫出政治性的基調。上述兩位學者都注意到海外戰爭是日本修學旅行的轉捩點，但令人疑惑的是，同樣身為殖民地，台灣的部分卻絲毫未被提及。儘管在 1906 年 6 月 20 日的讀賣新聞上，曾經刊載了一篇名為「修學旅行的區域擴張（滿韓以及台灣）」的報導，顯示出台灣與滿韓在當時都是日本修學旅行擴張的目標地；且在日治時期的官方報紙—台灣日日新報中，多次記載日本內地學校來台進行修學旅行。但在實際閱讀日方研究成果之後，卻發現台灣並不在日本海外修學旅行的紀錄之內，至少並未出現如 1906 年的興盛狀態，是否因資料樣本太少或是無特別突出之處，以致於未被列在研究對象之中，這點不得而知。簡言之，台灣與韓國在過去皆屬日本殖民地，如能補足台灣的部分，勢必可作為韓國的對照組，也將使得修學旅行的研究更為充實。

而新谷恭明在〈日本最初の修学旅行の記録について—平澤金之助「六華華記」の紹介〉<sup>14</sup>中，則忠實地呈現了東京高等師範學校，於 1887 年（明治 20）8 月 6 日至 9 月 4 日所進行的日本史上首次的「修學旅行」。<sup>15</sup>從參加者平澤金之助的紀錄之中，除了完整記錄了修學旅行作為學習、研究的另類管道外，也可以一窺當時社會的情況<sup>16</sup>。然而，光是平澤金之助的「六華華記」（修學旅行記錄）即占去本文過多篇幅，作者雖有述及平澤的學習背景與本記錄的特色，但整體而言仍屬單薄，從文中無法看出作者對於日本最早之修學旅行的想法。

除了日本學者的研究外，日本國內亦有專門負責修學旅行的非官方機構--財團法人修學旅行協會；自成立以來，便致力於修學旅行的推廣與服務。惜該協會成立於二戰之後，故缺乏戰前的一手資料，僅有每年固定出版的「教育旅行白書」中，以編年方式記錄了修學旅行的歷史。<sup>17</sup>

以上為日本國內對於修學旅行的相關研究，相較於台灣，日方對修學旅行的

---

<sup>14</sup>新谷恭明，〈日本最初の修学旅行の記録について—平澤金之助「六華華記」の紹介〉《九州大学大学院教育学研究紀要》4，2001，頁 37-61。

<sup>15</sup>這裡所指的修學旅行，雖以「長途遠足」為名，但活動內容增加了學術成分，也是第一次以修學旅行的名義實施。

<sup>16</sup>本遊記詳實記載了各地的風俗與產業現況，例如行經岩村田時，留下了「人口 5600 人，擁有法院、警察，也有印刷局。養蠶業非常興盛...由於風俗雅致，所以學生大多穿著西服，束髮男女多。」引自新谷恭明，〈日本最初の修学旅行の記録について—平澤金之助「六華華記」の紹介〉《九州大学大学院教育学研究紀要》4，2001，頁 42。

<sup>17</sup>（財）日本修学旅行協会，《教育旅行白書 修学旅行を中心として》（東京：（財）日本修学旅行協会），2009，頁 123-127。

關注顯然較多。或許是由於修學旅行誕生於明治維新時期的日本，不僅成為新式教育的一環，更是將具有近代化社會型態的「旅行」帶進日本，使得過去作為鍛鍊體能的「行軍遠足」，轉換為兼具學習與遊憩性質的「修學旅行」，時至今日，日本國內還為修學旅行成立專責機構，該活動對於日本教育界的重要性，可見一斑。

然而，以制度史的方式來處理此議題，卻使得修學旅行的研究了無新意，在幾乎一致的修學旅行論述之下，只處理大環境的狀況，由單一體制來延伸放諸四海皆準，卻忽略到個別差異。修學旅行的主角是學生，身為第一線的體驗者，他們的感受與經驗也應是修學旅行研究的重點所在。再者，此時期的修學旅行可能也是學生此生之中的第一次出外旅行，近代化的旅遊模式，在他們的生命中如何留下軌跡？旅行經驗對他們往後的人生是否產生影響？深具政策性格的修學旅行，到底在學生身上發揮了多少作用？這些都是尚未被觸及到的議題。因此，倘若只處理制度史的部分，勢必無法完全了解修學旅行對整個教育史的意義，更遑論在社會上的影響力。

### 第三節 研究方法與文獻運用

本論文主要處理的議題為日治時期學校實施修學旅行之情況，以及修學旅行與當時代政治、社會之間的關連。修學旅行是 1895 至 1945 年間在日本殖民統治下的台灣社會，於近代化教育進入台灣後，隨之而來的新式學校行事，不但同時具備現代化旅遊性質，其中也具備殖民當局推行「同化」政策的性格。在文獻資料的運用上，可分為兩大層面來說明：

首先，與修學旅行直接相關的，便是學校出版品。由各校所編輯之各類刊物，如含有學則（校規）內容的《要覽》、《一覽》等，此類文件中紀錄了各年該校關於學校行事的安排以及相關修業規定，稍加注意即可發現修學旅行也名列在其中，由此來觀察修學旅行在學校行事的位置。至於由校友會所主持的《紀念誌》、《學報》等，則刊載了學生修學旅行的遊記，不僅是針對修學旅行的深入紀錄，充分呈現出日治時期修學旅行的實態，也是學生對於此種由近代旅遊與學校行事結合而成之活動的感想與心得。透過耙梳這些史料，逐步拼湊出日治時期修學旅

行的原貌。然而，由於各校資料保存程度不一，對於資料的完整性是一項挑戰；因此筆者除了大量蒐集資料外，也會旁及其他官方文書或時人著作來補足此部分。

其次，除了著重學校方面的資料外，亦不能忽略當時修學旅行乃是由官方所主導而從國語學校開始推動，再加以擴及至各級學校。因此，官方在修學旅行中的角色為何，則從《台灣總督府公文類纂》，明文規定修學旅行費用必須列入學費的項目便可知悉，總督府在台灣修學旅行建立初期是處於積極主動的位置，而這乃是因為修學旅行在同化上有所助益之故。此外，官方所發行的報紙《台灣日日新報》，發行時間長達 47 年，乃是日治時期的第一大報，也是研究當時台灣社會、經濟各層面的重要史料。上述曾提到在學校方面的資料相當零碎，是故筆者將大量利用這份報刊，以補足學校資料的缺漏。至於由台灣教育會所發行的機關雜誌--《台灣教育會雜誌》(1912 年起改稱《台灣教育》)，是日治時期專門以教育為中心的刊物，因此從教育的角度來看待修學旅行的同時，也可反映出教師對此活動的觀點，對於筆者在思考面向的多元化將會有所裨益。

#### 第四節 章節內容分配

本論文主體分為三章，首先回顧修學旅行在日本明治維新後興起的過程，接著將視角拉回台灣，進一步瞭解日本治台的同時，也將修學旅行引進台灣，並加入了殖民的成分。再者，則分析日治時期修學旅行的型態，以及旅行之中，所牽涉到的人、事、物等因素。最後，即是從旅行內容與學生反應來檢視修學旅行是否如前面所言，成為殖民統治中施以「同化」的工具。

#### 第一章 緒論

本章針對研究動機與目的、研究回顧、史料運用與研究方法進行說明。

#### 第二章 學校新行事：修學旅行的緣起與發展

首先回顧修學旅行在日本明治維新後，以「富國強兵」之國策，衍生為著重身體訓練的「兵式體操」，後又增添見學參觀的元素，進而形成近代修學旅行的經過，並探討此過程中國家主義對修學旅行的影響。接著再將視角拉回台灣，進

一步瞭解日本治台的同時，也將修學旅行引進台灣，並在增長學識、體能鍛鍊等目的裡如何加入殖民「同化」的成分。

### 第三章 教室外的新體驗：實施修學旅行

本章分為三小節，前兩節說明修學旅行的地點，行程安排、交通工具的狀況；第三節則分別從參加修學旅行的人員，包含學生、老師等，以及與旅行相關的細節，如旅費、服裝行李、旅行心得撰寫，還有受外界情況影響的突發事件，探討日治時期修學旅行的內容。

### 第四章 旅行的意義：修學旅行背後的意涵

這一章將從旅行記錄中檢視第二章中所提到修學旅行在教育、殖民同化的目的，亦即，解讀修學旅行過程中對台灣與日本，在景觀、歷史背景等方面的詮釋，促使觀賞的學生對之產生何種感受，進一步來觀察修學旅行對學生在知識、精神層面的影響，是否如官方所預期「同化於日本」、「認同日本統治」。

### 第五章 結論

此部分將針對本文的論述內容進行統整，並提出日後相關議題的發展性。

## 第二章 學校新行事：日治時期修學旅行的引進

存在於校園內超過百年歷史的修學旅行，於日治時期隨著殖民者的腳步踏進台灣社會後；不僅被視為學校重要行事，深具教育意義，也將近代旅行的概念推展至校園。然而，1886 年始出現於日本的修學旅行，最初的動機乃是作為學生軍事訓練之用，模仿軍隊模式至校外實施步槍操練或長途行軍，與今日遊憩的性質大相逕庭。令人好奇的是，在何種背景因素之下，促使具備行軍性格的「長途遠足」，轉變為學術研究與娛樂兼具「修學旅行」？再者，台灣修學旅行乃由日本所傳入，而日本國內修學旅行的發展是否會影響在台灣的型態？為此，必須透過理解戰前日本修學旅行的發展歷程，方才能與台灣進行對照。而修學旅行經由官方力量被帶入台灣後，又是以何種形式存在？除了教育層面之外，殖民當局的期盼、台灣社會的觀感，將賦予它何種性格？這些都是本章欲處理的議題。

另一方面，以旅行作為學校行事一環的構想，並非起源於日本，早在 16 世紀歐洲地理大發現後，隨著科學思考而生的唯實論者，便有「旅行教育」的論調，他們主張透過感官認識世界，獲得知識，而此類「感官經驗」的學習法，影響後代深遠；明治中期也引入相關教育理論，成為支持以校外教學取代行軍的修學旅行之理論基礎。是故，欲瞭解修學旅行在日本國內從創立到推展的過程，勢必要先釐清這類學校旅行在世界史中的角色。

### 第一節 時代背景

#### 一、關於旅行--修學旅行的原型與學理根據

關於修學旅行的緣起，日本方面之研究成果，一致指向 1886 年（明治 19）由東京師範學校所實行之「長途遠足」。且根據日本學者之研究，也同樣認為修學旅行不同於歐美國家的旅行形式，而是將日本特有的家族意識投射至學校，以作為培養國民共同情感之所在。<sup>1</sup>簡而言之，修學旅行可謂是日本的首創。

---

<sup>1</sup>例如桑原武夫從日本文化的視野，指出在旅行中所象徵的精神廣度；鯖田豐之提到修學旅行是將日本特有的家庭意識投影至學校的表現，透過旅行，完成「祖先教聖地之巡禮」以凸顯學校教育肩負歐美所缺乏的家族性角色；中內敏夫則是觀察到藉由修學旅行，將不同出身、貧富、優弱的學生聚集在日本國家神道信仰之中，同時體驗共食共生的情感，換言之，即藉此達成國民共同感情之傳承的目的。詳細內容請參考山本信良、今野敏彥著，《近代教育の天皇制イデオロギ—：明治期学校行事の考察》（東京：新泉社，1987），頁 234-235。

然而，以旅行作為學校行事的概念，並非由日本首創，早在 18 世紀的歐洲上流社會，即出現由家庭教師帶領富家子弟，於課程結束後，前往各國遊歷，藉此學習外語、社交禮儀，並接觸異國文化，時間從數個月至數年不等。而這種僅侷限於上流階級的旅行活動，乃是學生旅行的雛形；而後隨著教育普及而不再是特定族群的專利，逐漸成為具有校外教學性質之學校行事。是故，儘管修學旅行非沿襲自歐美，但其教育理念仍與歐美旅行教育有相似之處。

1900 年（明 33）文部省普通學務局出版之《独国の修学旅行》之中，由當時的普通學務局局長澤柳政太郎所寫的序言中即表示，「修學旅行實行時，是否考慮周詳，將大大影響其成效，然而日本現今尚缺乏修學旅行的方法，故參考德國在修學旅行上的相關規定，以作為實施修學旅行時的參考。」<sup>2</sup>而根據《独国の修学旅行》記載，修學旅行的發想，可溯源至 16 世紀的唯實論<sup>3</sup>。本論點注意具體的經驗世界，強調感官功能的重要性，側重自然界的資源，主張此論調者認為只有透過感官來獲得知識，才是最為「實在的知識」。適逢當時人文主義教育已走向末流，徒具形式，唯實論的興起，正好取而代之，成為 16 世紀的教育主流。

由於唯實論認為教育的目的並不在於古書或學今語，而是在於能恰當地處理社會生活問題，以及行合理且正確的判斷。因此學生主張應走出書房，進入社會，面對生活，簡言之，就是「社會即生活，生活即教育」。是故在唯實論的四大教育<sup>4</sup>主張當中，旅行教育便成為實踐唯實論教育理念的最佳管道。唯實論者認為旅行最能培養判斷力，重視實用教育的蒙田（Michel de Montaigne, 1533-1592）便曾表示：「旅行可因與別地切磋琢磨，而使判斷的利刃更為明亮，更為尖銳……。」<sup>5</sup>由於旅行是離開學校，進入社會中活動，因此無論是向店家或工廠工人請教問題、詢問工作細節，或者是參觀工廠及實驗室，都是學習的最佳時機，而這樣的知識往往也最直接、最實用。除此之外，蒙田亦指出，旅行有助於培養

---

<sup>2</sup>文部省普通學務局，《独国の修学旅行》（東京：文部省普通學務局，1900）。

<sup>3</sup>當時造成此思潮的因素有二：首先，由於新航路和新大陸的發現，喚醒歐洲人不應停留在過去講求人文主義，只鑽研於古書古文的時代，反而應該走向大自然；其次，科學新理論及科學工具的發明，則促得許多傳統觀念被打破，例如哥白尼提出「太陽中心說」，取代托勒密的「地球中心說」。又，科學研究需仰賴感官的實驗、演算，若以科學儀器輔助之，將可補人類官能之不足。

<sup>4</sup>此四大主張分別為：注重實用教育、注重旅行教育、注重衛生及保健教育、免除體罰。參考林玉体，《西洋教育史》（台北：文景，1983 再版），頁 252。

<sup>5</sup>轉引自林玉体，《西洋教育史》，頁 255。

學童獨立自主的能力以及自由的習性，免受父母干涉，也不用依賴父母。<sup>6</sup>儘管此時旅行教育的論點尚屬起步階段，但唯實論的教育觀，已被大肆傳播，蔚為風潮，而往後的歲月裡，更由於教育學者的投入，旅行教育逐漸成為學校教育的一部分。

如上述，唯實論不僅盛行於當時代，也影響了日後的教育觀念。如主張感官教學的捷克教育家康美紐斯（John Amos Comenius, 1592-1670）、師承康氏門徒的弗蘭開（August Hermann Franke, 1663-1727）利用唯實論的教育主張創辦學校，並透過旅行訪問各類工廠、博物館的過程，來教授自然學、世界學<sup>7</sup>。

直到 18 世紀自然主義者盧梭（Jean Jacques Rousseau, 1712-1778）的大力鼓吹，實物教學的重要性再次被強調後，開始出現以旅行為名的學校活動，然而這些活動不僅制度不全，觀念亦有差異。例如有學校以「散步旅行」為名，實行每年只有一天的旅行，其目的不如說是作為讀書以外的報酬而有的休息日；教師帶領富家子弟以教學為目的的旅行，卻因外在環境複雜而引來「不僅達不到效果，還會使得學生輕薄」的批評。<sup>8</sup>

是故，德國的教育學家沙茲曼（Christian Gotthelf Salzmann, 1744-1811）主張旅行不止要著重體育方面的訓練，也不能忽略智能與情意上的培養，如此一來才能真正達到旅行的教育功能。而他亦將自己的論點付諸實行，於 1784 至 1803 年間在自己建立的學校中多次舉辦旅行。<sup>9</sup>於此，以旅行作為教育的一環之學校活動始被確立；不過在此需要注意的一點是，由 16 世紀唯實論一路延伸而來的學校旅行活動，主要指的是跨國性的參觀旅行，這與之後筆者所處理的，由行軍所演變的日本修學旅行，在動機與型態上雖並不相同，然教育的本質仍是一致的。

## 二、日本國內修學旅行之起源

如上節所述，修學旅行被視為學校行事的一部份，是學生在校外的學習機會，因此欲瞭解日本修學旅行的發展歷程，必須先釐清日本校外活動的歷史。

江戶時代的寺子屋教育中，在課餘時間會安排名為「花見（賞花）」的課外

---

<sup>6</sup>林玉体，《西洋教育史》，頁 256。

<sup>7</sup>文部省普通學務局，《独国の修学旅行》，頁 24。

<sup>8</sup>文部省普通學務局，《独国の修学旅行》，頁 25。

<sup>9</sup>文部省普通學務局，《独国の修学旅行》，頁 46。

活動，作為學子慰安之用。1872年（明治5）學制制訂以來，在小學緊湊的課堂空檔到處可見調整學校節奏的行事，如初詣、遊船<sup>10</sup>等等。<sup>11</sup>這些以慰安、和睦、娛樂性為要素的校外行事，可視為是學校生活的調劑，無論在學生的健康或是社交上，都有所助益。這類活動並未隨著新式教育的推廣而消失，直到1877年（明治10）前後，仍以初詣、參拜、見物、散步、登山、遊船的型態及名稱而存在，因此可視為校外團體活動的原型。

1884年（明治17），出現了遠足活動的出現，始將上述活動做了歸類。日本學者澤柳政太郎將之定義為：「遠足是在校外透過長距離的步行，使學生得到身心的鍛鍊，或者是獲取自然與文化財等在教室內難以得到的經驗，如此具備教育性意義的學校行事。」<sup>12</sup>1885年（明治18）前後所推動之西式體操，可區分為普通體操和步兵操練兩種，其中後者被稱為「遠足活動」。因此，之後雖然出現各種名稱相異的活動，例如「遠足運動」、「運動會」、「行軍旅行」等，但大致上皆指向同件事。不過，在明治時期的「遠足」，若要以今日的思維去清楚界定它的範圍，是相當困難的；廣義上來說，遠足的範圍包括所有校外行事。<sup>13</sup>

在遠足出現的同時，也受外國文化影響而影響其型態，其中一個便是模仿法國等國的兵式操練的行軍。這類的行軍相當於兵式體操的行軍演習，在幕府末期便已存在，而進入明治時期，日本近代學校制度創立的同時，各地藩校影響仍強，此類軍事訓練教育模式與明治絕對主義政府的政治思考結合後，最終在文部大臣森有禮手上透過政策將之普及化。<sup>14</sup>1885年（明治18）森有禮就任文部大臣後，在眾所皆知的〈森文相教育上奏文案〉中，表達了他對兵式體操的構想，他認為國家富強的關鍵，源自於人民是否具有忠君愛國的精神，故文部必須以培養此精神為己任。他也指出體育的重要性，應將其加入正式學科當中，但今日學校雖有體操科目，卻未和智育並駕齊驅，徒存形式的結果，將使人民日漸貧弱，無法具

---

<sup>10</sup>依據日本的習俗，人們會在元旦時前往神社參拜，由於是新年的第一次參拜，故名為初詣；而遊船則是於夏季時為了避暑納涼，便搭乘船隻出海或於河川上航行，是兼具遊憩的活動。此兩種本是江戶時代的民俗活動。

<sup>11</sup>山本信良、今野敏彥著，《近代教育の天皇制イデオロギ―：明治期学校行事の考察》（東京：新泉社，1987），頁183。

<sup>12</sup>澤柳政太郎，《實際的教育學》，頁913。轉引自浜野兼一，〈明治期における学校行事の研究--運動會・遠足にみる修學旅行成立への布石〉《早稲田大学大学院教育学研究科紀要 別冊》9-2（2001），頁122。

<sup>13</sup>遠足指的是所有至校外進行的活動，特別是與體能鍛鍊有關；由於行軍旅行、運動會，都是強調身體上的訓練，因此在「修學旅行」未正式命名前，經常會以「長途遠足」來稱呼之。

<sup>14</sup>鈴木健一，《修學旅行の理論と實際》（東京：ぎょうせい，1983），頁85。

備保家衛國之能力。是故為了國家富強的長遠之計，必須在中學校以上將課程時間切割一部份作為體操來運用。

此外，該科目也會脫離文部的管轄，而移至陸軍省，由武官來主導練習，成為單純的兵式體操。透過恪守規律的體育活動，使學生於武毅順良當中逐漸感化成長，以培養忠君愛國之精神，激發嘗艱忍難的能力，對於他日成人後，徵兵入伍的效果顯著。<sup>15</sup>可見森有禮對於學校教育的看法是，將其視為培養具備忠君愛國精神之人民的手段；換言之，即是以軍隊式訓練為中心的國家主義教育。這類在學校所推行的兵式體操，內容包含了步兵操練與擊劍練習，實際上與一般軍隊無異，而這樣模仿軍隊形式的校外活動，也有隱含了「精神訓練」的意涵。亦即，從模擬軍隊進行的過程中，學生感受到以國家為己任的心情，進而轉化為忠於國家，保衛國家的精神。

因此，在該政策發佈的隔年，1886年（明治19）東京師範學校實施了「長途遠足」<sup>16</sup>，活動時間共12天11夜，由東京出發，前往千葉縣銚子港地區，全長260公里；進行方式，則全程採行軍方式，內容重點為：博物觀察、實驗；小學校參觀；名勝古蹟參觀；軍事演習。<sup>17</sup>由此可看出軍事演習的性格雖強；卻也在行軍過程中加入了學術研究的元素。當時該校針對融合軍事演習與學術研究的旅行內容，便留下了這樣的紀錄「鑑於本校教育目標，也於兵式操演之行軍當中，作為學術旅行的目的之外，還兼具旅行的趣味。」<sup>18</sup>，因而本次「長途遠足」，亦被稱為是「修學旅行的開端」

然而此次旅行中，由於強行軍的日程，也使學生因疲勞而無力專注於學術上，造成首次結合學術研究與兵式操練的「長途遠足」面臨因強行軍而無法達成目的之弊害，但教師們皆認可它在學術研究上的功能，是故以此次為借鏡，提出縮短每日行程距離、出發前給予先備知識的反省。可見本次創舉，非但不因成效未達預期而成為特例，甚至在活動後的檢討，更加確立了以學術為主的活動內容。總而言之，修學旅行的雛形至此誕生，同時在此之後，各校也開始出現結

<sup>15</sup>鈴木健一，《修学旅行の理論と實際》，頁84。

<sup>16</sup>明治時期，「遠足」在廣義上指的是徒步到校外的活動，並沒有一致的定論，因此日後的長途行軍亦可被視為「長途遠足」，亦即長距離的校外活動。

<sup>17</sup>今野敏彥，《「昭和」の学校行事》（東京：日本圖書，1989），頁37。

<sup>18</sup>東京文理科大学編刊，《創立六十年》（東京：東京文理科大学，1931），頁32-33。轉引自佐藤秀夫〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題5学校行事を見直す》（東京：東京法令，2002），頁434（資料Ⅲ-267）。

合軍事與學術性質的修學旅行。

由東京師範學校為起點，逐步將修學旅行風潮吹向各級學校的同時，不得不需要去注意一點，那就是為何森有禮上任後不到一年的時間，文部省所推動的「兵式體操進入校園」的政策，在學校實施時，便從嚴肅的軍事演習，自行變體成為具有學術研究與旅行趣味的修學旅行？水原克敏認為，這是因為當時東京師範學校校長高嶺秀夫，反對森有禮在師範教育改革中加入軍隊的要素之故，因此他便將學術研究放入此次行軍旅行中。<sup>19</sup>

由此可見，高嶺秀夫此創舉，不僅改變了以軍事訓練為主的「長途遠足」，還成為往後其他學校仿效的指標；然而，此構想並非巧合，而是與高嶺的教育論點有關。高嶺秀夫曾奉文部省之命令，留學於美國 Oswego 師範學校，滯美過程中深受當時流行於美國，主張不單純由書本傳遞知識，而是使學生主動學習的裴斯塔洛齊（Johann Heinrich Pestalozzi, 1746-1827）所提倡的理論之影響，返日後便直接以「開發教學」<sup>20</sup>之名推廣至全國，成為明治時代前半風靡一時的教學理論。

本教學法主張尊重學生的自主性，反對由老師單向地傳授知識，因此高嶺日後針對森有禮以軍事訓練進入教育的政策時，便提出了以下的批評：「我認為，雖說兵式訓練適用於學校這件事未必不可行，然而並不保證走向極端而不會蒙受其弊端。」<sup>21</sup>然而，高嶺秀夫儘管反對軍事訓練進入師範教育，但他在行前演說時，也表示「在此行一路上為求各學科實地研究之便利，故除了兵式體操的教師外，自然科學、歷史地理學等各學科教師也要同行」<sup>22</sup>；換言之，他雖反對森有禮的政策，卻無意將其完全推翻，而是在原有活動之上，添加知識教學的元素；亦即，高嶺所認知的「長途遠足」，是包含兵式操練與各學科透過實際觀察來學習的雙重目的。

<sup>19</sup>水原克敏，《近代日本教員養成使研究》，轉引自新谷恭明，〈日本最初の修学旅行の記録について一平澤金之助「六華華記」の紹介〉《九州大学大学院教育学研究紀要》4（2001），頁37。

<sup>20</sup>「開發教學法」乃是以裴斯塔洛齊所主張的直觀、符合自然、自發活動的原理為基底，此教學法與「實物教學」原理相同，取代站在心理立場的空誦暗記主義教學，依據兒童天賦來發展其能力。詳情參閱內山克己、熊谷忠泰、增田史郎亮，《近世日本教育文化史》（東京：学芸図書，1973八版），頁177-178。

<sup>21</sup>高嶺秀夫先生記念事業會，《高嶺秀夫先生傳》（日本：培風館，1921），頁96。轉引自井上美香子、新谷恭明，〈師範学校における修学旅行の成立・普及過程について〉《教育基礎学研究》5（2007），頁2。

<sup>22</sup>山本信良、今野敏彦著，《近代教育の天皇制イデオロギー：明治期学校行事の考察》，1987，頁192。

除此之外，針對學生的表現與態度，他也強調「遵從教師的指揮，勤勉而盡其本分，到各地接觸人們時，力求溫良靜肅真實」<sup>23</sup>。以此達到師範學校從順、友愛、威重之教育目標。從活動內容到學生態度，高嶺的修學旅行觀，與森有禮主張培養人民「忠君愛國」的想法，不約而同都是藉由旅行造就「愛國臣民」的形象。由東京師範學校開創修學旅行的先河後，以兵式操練為主題的行軍旅行並非到此宣告中止，而是如同東京師範學校的例子一般，在內容之中增添了學術研究的成分。

### （一） 「修學旅行」正式命名

而 1887 年（明治 20）8 月 6 日至 9 月 4 日由高等師範學校所實施的「修學旅行」，則是首次以「修學旅行」為名；<sup>24</sup>該年年底，此類行軍旅行，出現轉換為以學術為目的，實施於最高年級的修學旅行；以「修學」為主要目的的修學旅行逐漸與行軍旅行區隔並被確立下來。隔年 1888 年起，日本各地的尋常師範學校<sup>25</sup>也開始嘗試這類結合軍事演習與學術研究的修學旅行，而在文部省 1887 年（明治 20）與 1889 年（明治 21）所公布的兩次「全國尋常師範學校兵式訓練與修學旅行之施行狀況報告」<sup>26</sup>當中，也對修學旅行所達到之教育效果給予肯定。

由於修學旅行在師範體系已逐漸成為慣習，是故 1888 年（明治 21 年）8 月由文部省公布的「尋常師範學校設備準則」便規定了「修學旅行依據於定期休業時進行，一年 60 天以內，學生不用負擔餐費以外之費用的方法實行。」<sup>27</sup>，這是修學旅行一詞首次出現在官方教育法令上。在修學旅行正式確立後，逐漸形成有別於過去行軍性格的新樣貌，例如 1892 年（明治 25）7 月由文部省省令第 8 號所改正的「尋常師範學校學科及其程度」中曾提到，由修學旅行中可看到「鍛

<sup>23</sup>山本信良、今野敏彥著《近代教育の天皇制イデオロギ—:明治期学校行事の考察》,頁 192-193。

<sup>24</sup>本次旅行詳情請參閱新谷恭明,〈日本最初の修学旅行の記録について—平澤金之助「六華華記」の紹介〉《九州大学大学院教育学研究紀要》4(2001),頁 37-61。

<sup>25</sup>1872 年（明治 5）日本制訂學制後，設置師範學校用以培育小學校教員，1886 年（明治 19）公布師範教育令，將師範學校區分為高等師範學校與尋常師範學校，前者直屬中央，後者則由地方辦理。

<sup>26</sup>佐藤秀夫,〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》,頁 435（資料 III-269）。

<sup>27</sup>佐藤秀夫,〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》,頁 436（資料 III-271）。

鍊身體與精神，以及增廣見聞」的教育性效果。<sup>28</sup>此即與強調體能訓練，模擬軍隊形式的行軍旅行截然不同。

因此，明治 20 年代修學旅行開始普及至各校之際，也出現了三項特色：首先是多了遊戲類的運動，這與之前軍事訓練的構想相似，不過是將遊戲加入行軍演習中；其次為謀求職員與學生之間的和睦，將旅行過程中「同吃一鍋飯」的經驗，延伸為一種共同體的表徵，藉此讓國家傳統的社會意識深植於學生心中；第三則是在目的地的選擇上，可看出特別之處，除山岳、原野、海濱等野外地區之外，作為文明進步代表的大都市「東京」，因具有吸收新知，增廣見聞的功能，也成為修學旅行目的地的選項。<sup>29</sup>而此階段中，修學旅行也逐步走向制度化，負責的職員於旅行前，便要先行前往目的地場堪，並且就當地住宿環境與物價水準作簡單判斷，以評估是否適合作為修學旅行地點。

另一方面，單純從「見學（參觀）」的角度出發的修學旅行，也在此時出現；1890 年（明治 23）於上野所展開之「第三回內國博覽會」，因文部省的推廣，日本各地師範學校學生都以修學旅行的名義，聚集至東京：沒有攜帶槍枝、背包，穿著輕便的學生穿梭在帝國大學、植物園、博覽會之間，來回參觀。像這類絲毫未帶有「行軍」性格的修學旅行，被視為是 1890 年（明治 23）左右，盛行於日本的直觀教學法<sup>30</sup>之延伸。<sup>31</sup>此種教學法，乃是透過事物的觀察與體驗，在學生腦中留下深刻印象以達到教學效果。舉凡大學、工業學校、盲啞學校等學校設施，或兵工廠、印刷局、天文台等近代文明建設，甚至是公園，都是學生參觀學習的場所；當然，宮城拜觀、文部省參觀也是不可或缺的行程。此類著重「學術參觀」的修學旅行，至明治 20 年代後期，逐步走向與行軍旅行分離的道路；換言之，修學旅行可能包含以軍事演習之方式所進行的體能訓練，但行軍旅行則單純僅有兵式操練、開火演習等模擬軍事活動。

進入明治 30 年代，修學旅行作為「學術研究」的功能持續蓬勃發展，此時交通工具的發達，也促使其性格產生變化，以一種不同於最初的型態而被定著。1899 年（明治 32）之際，出現要求修學旅行團體在交通運輸方面票價優惠的聲

---

<sup>28</sup>佐藤秀夫，〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》，頁 440（資料 III-276）。

<sup>29</sup>山本信良、今野敏彦著《近代教育の天皇制イデオロギ—: 明治期学校行事の考察》，頁 196-198。

<sup>30</sup>由唯實論的康美紐斯與裴斯塔洛齊所提倡，主張知識應由學生主動獲得，透過感官觀察實際事物累積經驗。

<sup>31</sup>山本信良、今野敏彦著《近代教育の天皇制イデオロギ—: 明治期学校行事の考察》，頁 204-205。

音，為此遞信省表示，學生搭乘官設鐵道修學旅行時，將給予火車票價折扣，<sup>32</sup>而這類針對學生的特別優待，也是今日學生票的起源。值得注意的是，過去修學旅行是行軍訓練與學術參觀兩者的複合體，儘管學術成分日趨濃厚，但仍不乏以步行等方式鍛鍊體能的活動；不過，考量修學旅行的教育因素，而給予學生交通費的優惠，顯示出交通工具對於修學旅行的重要性。

簡言之，便捷的交通工具，使得旅行範圍擴大，學生能夠參觀的地點更多了；另一方面，以交通工具的移動取代徒步行走的旅行方式，使得「行軍」的要素被去除掉。這兩者不僅增強了修學旅行中「修學」的性格，而且集團旅行也以這種非日常性活動的方式，朝向遊憩性質的方向改變。<sup>33</sup>然而，面臨轉型的修學旅行，卻也遭受到時人的責難，《教育時論》當中，便出現這樣的文章

既然稱為修學旅行，依據其旨趣，在地理、歷史、動植物的研究上的裨益，自不待言；但學生筋骨之活動、精神的訓練上的輔助，也不失為其重要的目的之一。……然而，看到近來中學校等所謂的修學旅行，前往的地方是日光、箱根、鎌倉、江之島等有名的景點；旅途中大致上都搭乘火車；到達目的地後，經常在旅館過夜；因此一個學生的旅費大概 2 至 3 圓，年輕的學生要 4 到 5 圓，或者攜帶超過前面的金額。如前所述，修學旅行這件事，名字固然很美，但實際上，在修學上的幫助很少，單就年少者而言，使他們花費多餘的金錢；在旅館或是其他地方，為了要集中眾人，很容易流於混雜沒有紀律；而在旅途中，邁開步伐行走的話，有助於筋肉的活動，又使自己精神痛快，全部都搭車，完全沒有徒步的話，就如同在家中一般，身體精神得到什麼……？想要預防此弊害的話，今日停止到遠距離的地方，選擇適合的場所，一日往返；而路途上，絕對不依賴汽車等交通工具

<sup>32</sup>依據「学校生徒修学旅行の際官設鉄道運賃の割引について」所規定：

人數	折扣
50 人以上未滿 150 人	75 折
150 人以上未滿 300 人	65 折
300 人以上	5 折

資料來源：文部大臣官房文書課編，《自明治三十年／至大正十二年文部省例規類纂》，1924，帝國行政學會刊，頁 368。轉引自佐藤秀夫，〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》，頁 443（資料Ⅲ-282）。

票價優待方式最初如上所列，以人數多寡作為折扣的標準，1913 年（大正 2）之後，增加了「距離」，做為規定折扣比率時考量的項目。

<sup>33</sup>佐藤秀夫，〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》，頁 388。

之力，只穿著草鞋行走……。<sup>34</sup>

由上述可知，當時社會上對開始傾向遊憩性質的修學旅行，抱持質疑的態度。對於在旅程中以車輛作為主要移動的工具、不必要的金錢開銷等等，認為已經喪失了最初以行軍為出發點的美意。

儘管如此，教育界方面對修學旅行仍十分支持，長野縣校長松井要輔回應主張廢除修學旅行者的意見時，便表示修學旅行可彌補學校教育所遺漏之處，希望反對人士慎重思考。<sup>35</sup>修學旅行已然成為學校固定行事後，在學費中也出現了旅費的項目，規定一到四年級每學年各繳交一次，每回金額 1 圓 40 錢到 60 錢不等。

36

是故，明治 30 年代，修學旅行與行軍旅行分離後，兩者的界定為：修學旅行前身的「遠足」，便以「身體鍛鍊」與「宿泊」兩點，作為與修學旅行的區隔，亦即，當天往返，進行不過夜的步行訓練或教學延長的博物研究，稱為遠足；伴隨著過夜，兼有遠足與野外教學，以獲得地理、歷史的知識為主的，則是修學旅行。<sup>37</sup>

## （二） 修學旅行與國家主義

然而，森有禮主張以軍事訓練培育國民「忠君愛國」精神，這樣的國家主義教育觀，並未隨著修學旅行的制度化而被忽略。1890 年（明治 23）明治天皇公布「教育敕語」，作為日本國民道德教育的依據，也是日本戰前教育的主軸。同時，由於「開發教學」已流於形式化，因此由主張方法論的赫爾巴特（Herbart, J. F. 1776-1841）派取而代之，該學派認為「教育的終極目標乃是陶冶道德品性」，加上其重視教育外部的控制，被解讀為教師權威性灌輸，以及教育受政治統制的正當化，因此成為明治 20 年代後半日本教育界的主流。<sup>38</sup>

<sup>34</sup> 〈修学旅行に就きて〉《教育時論》第 561 號，收錄於教育ジャーナリズム史研究会編，《教育関係雑誌目次集成 第 1 期(教育一般編)第 3 卷(東京：日本図書センター，1987)》，頁 39-40。

<sup>35</sup> 佐藤秀夫，〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》，頁 449（資料 III-291）。

<sup>36</sup> 東京府師範学校，〈東京府師範学校における学年別生徒学資の修学旅行費〉，1900。轉引自佐藤秀夫〈遠足・修学旅行の歴史〉《日本の教育課題 5 学校行事を見直す》，頁 445（資料 III-287）。

<sup>37</sup> 浜野兼一，〈明治期における学校行事の研究—運動会・遠足にみる修学旅行成立への布石〉《早稲田大学大学院教育学研究科紀要 別冊》9-2（2001），頁 123。

<sup>38</sup> 内山克己、熊谷忠泰、増田史郎亮，《近世日本教育文化史》（東京：学芸図書，1973 八版），頁 205-206。

總之，教育敕語和赫爾巴特的教育理論，皆是從國民道德出發，重視國家在教育當中的角色；另一方面，教育敕語當中，以天皇為中心的國家主義，也經由高度的道德教育被強化了。

值得注意的是，修學旅行在日本萌芽、茁壯的過程，其實也是日本社會面臨巨變的時刻：日本國內雖然在明治維新後，一改過去鎖國形象，但極力歐化的政策卻仍無法改變遭到歐美列強資本主義壓迫的事實。1889年（明治22）公布〈大日本帝國憲法〉後，接著文部大臣森有禮被刺殺的事件，被認為是國粹主義者的陰謀，至此西化政策宣告結束，取而代之的是將日本傳統文化置於價值觀首位的國粹主義。這裡的國粹主義指的是1880年末到1890年代在日本興起的政治浪潮，也是對於明治前期歐化政策的反彈。

在此同時，以1895年（明治28）的甲午戰爭為契機，日本對外國防意識高漲，著重「忠君愛國」的教育理念，也經由修學旅行再度被強化。例如旅行之前，自然是選定能陶冶國民成為臣民的場所為主，無論是從出發前參拜御真影，到旅途中參拜神社、遙拜宮城等充滿日本國家神聖意味的景點，或是至軍港、海防軍事設施見學之類強化國防意識的行程，都是培養學生愛國心與敬神觀念。總之，國防意識與國粹主義的思維，也投射到教育政策中，這從明治30年代之後的修學旅行具體呈現出培養學生對國家權力、傳統宗教情感之忠誠與信賴的目標便清楚可知。然而，由於旅行的遊憩性質已逐漸成為既有模式，故這類參宮旅行，只是在內容上加重對日本國民精神的宣揚，並未對修學旅行的遊憩型態造成衝擊。

日本學者羽山好作曾就旅行的教育性價值觀提出三點：首先是養成共同之精神；其次為戰勝困難並鍛鍊體魄；最後則是從旅行之中得到對社會本身的智識。就第一點來說，師生同儕之間的人際關係，經由旅行來達到和睦的目的，而這樣傳統的人際網絡，也被視為形成臣民的基礎；後兩點則是使人們對國家本身盲目地認同，並服從其權力，進而為了國家全力投入鍛鍊強健身心的行列；若將此三點結合，所產生的近代精神便是愛國心與天皇崇拜。<sup>39</sup>再說，明治維新後，近代教育進入日本的同時，教育自然而然地成為國家主義推廣的管道；因此，儘管修學旅行已經逐漸走向與行軍遠足不同的道路，但仍身處學校活動的一環，無可避免地作為實踐國家主義的手段。

---

<sup>39</sup>山本信良、今野敏彥著，《近代教育の天皇制イデオロギー：明治期学校行事の考察》，頁226。

如上述，自甲午戰爭後，修學旅行再度被賦予加強國家主義的任務；在此同時，日本也正積極向外拓展版圖，以甲午戰爭為起點，陸續在海外取得優勢，而修學旅行在此背景之下，也成為日本海外活動的一部份。1905年（明治38）日俄戰爭之際，擔任甲午、日俄戰爭之軍事顧問的有賀長雄，發表了「旅順與修學旅行」一文，指出「讓學生前往旅順等戰地參觀，當他們看見那些同鄉的將士身經百戰而堅強其意志的戰地遺跡展現在自己眼前時，將會在腦中留下難以磨滅的印象，為此必然大大奮發，立誓他日奉公。」<sup>40</sup>因此，受到上述建議之影響，1906年6月20日，日本朝日新聞即刊載一則名為「修學旅行之區域擴張—至滿韓與台灣」的報導，內容中提到：

今日我國向外大肆發展，從經營台灣到扶植滿韓勢力，使國民傾全力的事業相當多，這雖然是屬於年長者的工作，但尚在學習的青年也需要關心，身為第二國民的青年，負擔著繼承現代國民的義務，也就是，一邊在台灣與滿韓的山川間跋涉，一邊思考該如何有助於他日經營，特別是台灣地處熱帶，滿韓在大陸，應該擁有與我國不同的動植物，收集爾等對學術研究可謂一大利益……在滿韓、台灣可供學生作為研究的材料甚多。……各校學生陸續計畫希望朝滿韓或台灣修學旅行的同時，希望吾等官廳給予盡可能的優待，各私設鐵道及航運業者對於學生，給予免費或低折扣的優惠……修學旅行區域的擴張，必定是伴隨著國力之膨脹。<sup>41</sup>

由上述內容可知，日本在向外擴張勢力，極力擺脫過去鎖國形象之際，也思考著如何使人民進入帝國的場域；因此，被視為國民接班人的第二國民，也就是青年階層，必須至這些新領地進行修學旅行，進行學術研究的同時，也為未來的經營做好準備；換言之，在青年積極朝國民方向努力時，也成為了幫助帝國擴張領土，發展殖民地的協力者。除此之外，文末還強調修學旅行之範圍與國力膨脹密切相關，清楚表達出修學旅行不只是學校內的校外延伸活動，更是整個帝國勢力的展現。

以此報導為開端，在文部省籌畫以及陸軍省的全面支援下，約3000名中學

<sup>40</sup>三谷憲正，〈日本近代の朝鮮觀--明治期の滿韓修学旅行をめぐって（特集 今に続く明治の光と影）〉《Gyros》11（2005），頁68。

<sup>41</sup>〈修学旅行の区域擴張（滿韓及台灣へ）〉《朝日新聞》，1906.6.20，第2版。

生前往滿州展開修學旅行<sup>42</sup>；值得注意的是，本次旅行中，在海外所使用的交通工具一律免費：渡海時搭乘陸軍的艦艇琴平丸；在滿州活動時所乘坐的火車，則是滿鐵所經營。<sup>43</sup>從官方在陸海兩種交通工具方面傾全力配合的舉動來看，在國防國家的思維之下，政治力主導了教育活動。此外，文中所提到區域包括滿洲、韓國、台灣，但實際上韓國於當時僅屬於日本保護國，並非為日本領土，而日本卻將韓國也納入修學旅行的範圍內，可見日本積極推動學生前往上述地方旅行的動機背後，展現出亟欲發展新領土的野心。

質言之，甲午與日俄戰爭對修學旅行的影響，是朝向國家主義性教育方面的強化，改變了過去參觀歷史古蹟與軍事設施分開進行的活動方式，而是跨越國家史蹟與國防啟蒙之間的界線，將兩者融合為教材，亦即安排學生參觀甲午、日俄戰爭的戰地遺跡，直接體驗軍人在戰場上激戰的臨場感，將國防國家的意識透過修學旅行的形式被深植在學生心中。<sup>44</sup>如此一來，不僅可以鼓舞這些學生的志氣、擴大他們的視野，也具有使學生認識新領土的功能。於是在 1910 年（明治 43）日本合併韓國後，韓國成為日本新領土之一，學生利用修學旅行的機會考察當地的社會、文化、產業等方面，作為往後發展的參考。在此更進一步的說，修學旅行的範圍，除了是國家勢力的展現外，還是官方新領地發展的先遣隊伍。

修學旅行的樣貌雖然受到國家主義影響，摻入宗教精神、愛國意識、國防觀念等元素而顯得相當多元；然而，以一夜以上的宿泊，利用交通工具移動，內容包含學術研究、觀光遊憩、體能鍛鍊等活動，是修學旅行不變的原則。之後隨著戰時氣氛漸厚，不僅旅行天數縮短，為配合政策，旅行內容也出現變化，單純以參觀為主的形式已不復見，反而相當多是強調「品行陶冶」或是「體能訓練」等的目的。

簡言之，從日本戰前修學旅行的發展過程，便可發現到該活動受到時代背景的影響與官方力量的支配相當深。而當這樣的活動型態延伸至海外殖民地時，是否也會因官方殖民因素而呈現不同的面貌？再者，從未接觸過近代教育的台灣社會，又是如何看待這個學校活動？以上兩點將留至下一節討論。

---

<sup>42</sup>從日本各地的高等學校、專門學校、中學校、實業學校、師範學校的學生當中，挑選 3000 名學生，分成五梯次，前往日俄戰爭的舊戰地參觀。

<sup>43</sup>鈴木普慈夫，〈滿韓修學旅行の教育思想的考察--教育目標の時代的变化の一例として〉《社会文化史学》，第 48 號（2006），頁 127。

<sup>44</sup>鈴木普慈夫，〈滿韓修學旅行の教育思想的考察--教育目標の時代的变化の一例として〉《社会文化史学》，第 48 號（2006），頁 127。

## 第二節 從殖民角度出發的官方視野

日治初期新式教育尚未於台灣扎根之前，1897年（明治30）即已出現國語學校至日本修學旅行的紀錄，此也為台灣史上首次修學旅行；特別的是，自此之後在台灣所推行的修學旅行模式，即表現出學術參觀的性格，相較於在日本發展的初期，尚兼具軍事訓練的功能，台灣的修學旅行，則是已

，可見當時台灣乃是直接銜接同時期於日本，由長途遠足變體並逐漸獨立成形的學校活動。其次，直到甲午戰爭後，日本國內才有海外修學旅行的紀錄，此時的修學旅行，除擴大學生視野之外，尚包含培養學生統治殖民地的能力，以待日後開發該地之用。但日本領台初期，反而是從殖民地台灣到殖民母國日本內地旅行：將殖民地人民送往內地旅行，見識殖民母國各項「文明」的建設。此舉在教育上的意義外，是否還隱含其他動機？

另一方面，除了至日本修學旅行之外，殖民當局也不忘進行台灣島內的學生旅行；然而日治初期，台灣島內治安狀況尚未穩固，交通設施也簡陋有待建設，島內的移動困難度也較高；因此，如何將「蠻荒落後」的海外殖民地，轉換為「文明開化」新天地，透過學生的旅行活動，來塑造統治成功的標竿，此過程也是值得留意的。其次，參加旅行的學生中，不僅有台人，亦包括日人。因此，雖然名為修學旅行，但動機與目的，卻可能因對象不同而出現差異；亦即殖民者與被殖民者的修學旅行，是否因角色不同而被官方賦予不同的任務？

總而言之，透過耙梳官方史料，來理解日治時期實施修學旅行時的官方立場；是故本節將以「認識」與「教化」兩個重點，於上述影響官方在修學旅行思維的因子之上進行歸納。

### 一、「認識」母國、殖民地

日本明治維新後，亟欲擺脫過去的閉鎖形象，並以成功的海外拓殖躋身世界列強行列；因此除了尋求外部的認可之外，身為殖民母國的日本，也努力將國內進步文明的一面展現在殖民地面前，以證明自己是殖民地人民必須高高仰望的「母國」。再者，自甲午戰爭獲勝，成功領有台灣後，對於日本而言，台灣不再只是一個蕞爾小島，同時也是日本帝國統治下的新領地；身為日本第一個海外殖

民地，台灣的形象不僅攸關統治成效，也是殖民地人民認同政權的條件。換言之，無論是進步的母國，還是待重整的台灣，都是日本當局冀盼殖民地人民能夠伸手觸碰的。

而作為推展國家政策最佳的協力者——學校教育，便是轉換人民思維的巨大機器：透過課本的文字描述，將內地刻畫為建設相當進步、具有高度文明的地方；島上富饒的物產，藉由便捷的近代交通工具運送到各地；使得於教室內閱讀文本的學生們，能夠在平面的世界裡盡情想像、認識有別於他們所認知的台灣，以及陌生的日本。此外，在課餘時間舉行的修學旅行，乃是實踐了 16 世紀以降唯實論所主張「透過感官經驗來主動獲得知識」的論調；於是在島內或前往日本進行學術研究與遊覽的修學旅行，即是讓學生走出教室，進入社會，體驗真實生活，進一步將課本內容立體化，構築起對該地的認知網絡。

因此，無論是島內或是日本內地，旅行的範圍與景點，必然是以能代表「該地」為重要選擇之條件；至於該地點的形象為何，並非有一套客觀標準，而是主觀地由官方所認定。然而，不管是島內還是日本內地，所選擇的區域幾乎都以文明進步為首要，或者是能凸顯與參觀者差異的地點。島內方面，政治中心所在地的北部，近代建設也較島內其他地區來的多，因此往往成為學生旅行必經之地。尤其是久居山區的原住民，理蕃課在每年三月底左右，都會安排蕃童教育所的畢業生參觀平地的文化，在州理蕃課從事蕃人撫育事務的尾崎蕃仙，便曾帶領蕃童學生至基隆修學旅行。<sup>45</sup>而內地旅行，則必遊歷日本古都京都，參拜大大小小的神社寺廟；到大阪見識大型工業城市；前往東京近郊的日光、鎌倉等地，領略日本中古文明等等。在 20 餘天的旅程中，學生儘管「像個鄉巴佬般，對於眼前所見的一切新奇事物東張西望」<sup>46</sup>，但在他們內心，卻逐漸將殖民母國日本，樹立起一個歷史悠久，文教程度高，又兼具近代化的國家形象。井上清丸便指出：

……讓擔任教育未來「國民」的師範部學生，使他們本島人嘗試一次內地旅行，感受內地的文化、勇武、慈愛，特別是參拜莊嚴的皇城...參觀巍峨的大學校，感受文化的發達；參觀大型工廠，感受機械的精細與學術之進

<sup>45</sup>尾崎蕃仙，〈國語普及の必要を痛感したるまま〉《理蕃の友》（台北：理蕃の友發行所，1933），頁 7。

<sup>46</sup>林茂春，〈內地修學旅行記〉，《芳蘭》第十號（台北：台北第二師範學校校友會，1937），頁 132。

步……。<sup>47</sup>

當然，明治中期興起的國家主義教育觀，也忠實地呈現在旅行活動中，例如台北州立第二商業學校在內地修學旅行的說明中，便提到「對伊勢神宮、宮城其他國民精神涵養有深厚關係的神域叩拜，在橿原神宮進行一天的奉仕。」<sup>48</sup>以及女學校特地挑選在春天櫻花綻放之際，帶領學生前往日本修學旅行，體驗日本風俗、文化之美，並使其穿著日式服裝參拜神宮，藉此培養國民性趣味。<sup>49</sup>

根據劉方瑀的分析，將島內旅行景點歸納為四點：少接近自然風景，多殖民統治色彩；北部現代化，南部產業發達；軍事景點的選取；神社參觀。<sup>50</sup>由此可見從日方殖民論述之下的島內旅行之中，學生所認識到的是：一個正在從傳統農業社會，經過日本統治之後，朝向象徵近代的日本前進的台灣社會。換句話說，島內旅行中所看到的台灣，是包裹著日本統治外皮的台灣，作為殖民母國的對照組。<sup>51</sup>

另一方面，就旅行對象而言，面對語言、風俗完全不同於日本的台灣，國語（日語）教學便成為殖民統治上的首要重點工作；由日治初期由日本來台，進入國語學校作為日籍師資之預備人員的日人學子，普遍對台灣缺乏認識，因此透過修學旅行，不僅有助於使其瞭解台灣社會，也對日後擔任教職時，教導本地文史自然等方面有所裨益。這種情況直到 1930 年代仍存在，台中師範學校島內一周旅行對象設定為普通科升演習科的學生，主要是因為這些學生多數是畢業於日本內地的中學，所以對台灣本島的事物並不熟悉，因此為了使其親身體驗島上的風土民情，便舉行島內旅行以達此目的。<sup>52</sup>除了島內旅行之外，由國語學校改制而來的師範學校，該校學生畢業後是擔任島內初等教育的教師，為了日後教學上的需要，在瞭解本島風土民情、文化之外，也必須認識內地的事物。<sup>53</sup>

此外，日治時期理蕃教化的「蕃人觀」，認為台灣原住民缺乏理解力與想像

<sup>47</sup>井上清丸，〈母國觀覽の便を與ふべし〉《台灣教育會雜誌》第 36 號（1905），收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台灣の部 5）》第 34 卷（東京：龍溪書舍，2004），頁 356。

<sup>48</sup>台北第二商業學校報國校友會，《青雲》創立五周年紀念號（台北：該校，1941），頁 23。

<sup>49</sup>台北第三高女，《創立滿三十年紀念誌》，1934，頁 123、158。

<sup>50</sup>劉方瑀，〈被選擇的台灣—日治時期台灣形象建構〉，國立成功大學歷史學系碩士論文，2005，頁 74-76。

<sup>51</sup>劉方瑀，〈被選擇的台灣—日治時期台灣形象建構〉，頁 77。

<sup>52</sup>〈島內修學旅行〉《台中師範學校創立十周年紀念誌》，1933，頁 29。

<sup>53</sup>〈修學旅行記〉《芳蘭十周年紀念號》（台北：台北師範學校校友會，1938），頁 131。

力，因而易於感情用事，所以想要教化、啟蒙他們最好的方法，就是直覺的刺激；<sup>54</sup>是故在蕃童教育所階段，當局便以選樣的方式安排原住民進行島內與內地旅行，透過至先進地區觀光所產生之娛樂性來引起學童興趣，使其啟發智能，進一步達到教化的功效。

又，透過修學旅行，除了建立認知的架構外，修學旅行也有澄清、修正偏見的功能。由於修學旅行的範圍，也與當時的外在環境有著密切關連，然而在日治初期，許多基礎建設尚處起步階段，造成交通不便的問題之下，台灣背負了蠻荒之地的惡名。不過，在 1903 年（明治 36）師範部甲科的島內南部旅行中，卻有學生表示，「希望這些人（排斥台灣的人）趕快來到台灣，如此一來，當他們看到這雄偉的原野時，這些謬誤，便會立刻消失無蹤。」<sup>55</sup>由此可見，學生在修學旅行中對外在環境的良好觀感，使得他們在不知不覺間，成為「台灣適合旅行」的見證者。

然而，即使只是伸手所及的範圍，卻也都受到官方的掌控與主導：旅行中所見所聞，經由刻意的包裝，而被構築成所謂的「假事件」。布爾斯丁（D.J.Boorstin）認為，與當地環境和居民隔離的觀光客，總是成群結隊地跟隨著導遊，一路上盡情享受人為設計的失真景致，傻呼呼地陶醉在「假事件」裡，絲毫不見周邊的「真實」世界。<sup>56</sup>也就是說，學生在修學旅行中所看到、認識到的日本與台灣，並未真實地反映出當地的情況，而是經過刻意揀選而來的。因此，儘管殖民當局以「加強對內地與島內的認識」為由，舉行修學旅行，表面目的是使課堂所學之平面知識立體化，然實際上則間接傳達了殖民官方的統治理念，亦即，透過旅行欲確立學童心中的殖民母國的崇高偉大的形象，<sup>57</sup>以及一改台灣過去茹毛飲血的落後印象，以「日本海外的遊樂場」<sup>58</sup>的姿態重新登場。

簡言之，由於透過學校辦理的修學旅行，是許多台灣民眾對觀光旅遊的首次

<sup>54</sup>李佳玲，〈日治時期蕃童教育所之研究（1904-1937）〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003，頁 79。

<sup>55</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 14 號（年代不詳），頁 36。

<sup>56</sup>John Urry，〈觀光客的凝視〉（台北：書林出版，2008），頁 29。

<sup>57</sup>劉方瑀，〈被選擇的台灣—日治時期台灣形象建構〉，頁 77。

<sup>58</sup>呂紹理認為，日治時期台灣島內休閒空間的開發，實與總督府的政策息息相關，1908 年縱貫鐵路通車之際，台灣的武裝反抗力量已經趨於式微，因此總督府乃藉著鐵道運輸系統，積極開發觀光景點；而隨著島內休閒空間的開發，旅行範圍也逐漸擴大，總督府便打算利用這些觀光資源，不僅作為吸引資本家來台進行投資的誘因，也進而肯定殖民統治成果。參考呂紹理，〈日治初期台灣的休閒生活與商業活動〉收錄於黃富三、翁佳音主編《台灣商業傳統論文集》（台北：中央研究院台灣史研究所籌備處，1999）頁 366。

經驗，因此利用旅行所營造之對台灣或是日本的認知，往往是充滿著美好的印象。然而，如果要更進一步地說明，殖民者究竟是透過何種方式，在旅行中所觀賞到的景象之中，巧妙地將被殖民者的思維侷限在特定印象的範圍內？關於這一點，可參考殖民主義研究者對殖民者施展殖民力量的解構：陳其澎指出，《殖民埃及》作者 Timothy Mitchell，在本書中提及所謂「框架」的概念，意即殖民國家透過其殖民力量，對被殖民者進行結構化的意義表徵，進而透過區劃、歸納、類化等技巧，將種種的表徵深化進入被殖民者的腦海中，最後只能依循殖民者的旨意閱讀。<sup>59</sup>也就是說，殖民當局即是藉由旅行活動，將殖民主義的意識型態化作一個個符號表徵，使人民在一步步內化這些由殖民者主導的認知之餘，進一步達到「教化」的目的。

## 二、「教化」殖民地人民

如前述，透過修學旅行除可幫助人民認識新領土台灣與母國日本之外，也有藉此達到「認同統治」、「教化」的功效：從起初的未知，到經由學校教育來認識，進而對統治者認同，最後走向「同化」於日本。但，此處談到的「教化」效果，係針對未開化的台灣人而言：藉由教育傳達「同化於母國」的概念，進而使之日本化，成為日本帝國的臣民。因此，1897年4月，總督府方面即出現「在國語學校學費之中編列修學旅行費」的提議，認為「現在將本島人民從速施行日本之教化，為要使其日本化，即有必要讓本島人至日本留學，或觀光。」<sup>60</sup>可見在日治之初，日本方面對台的文化策略，曾打算以具有遊憩性質的旅行活動作為教化的手段。同年7月，國語學校舉行全台首次修學旅行。當時擔任國語學校首任校長町田則文在回憶創校過程時，提到第一屆學生的成績不但攸關新式教育的成效，同時也具備宣揚帝國教育的功能；因此在校舍尚未完工之際，便由當時的總督府撥經費供其前往日本修學旅行，目的則不限於教學，亦具觀光用意。<sup>61</sup>而本次帶領台籍學生進行內地修學旅行的國語學校教師本田嘉種也堅信，從母國文明

<sup>59</sup>陳其澎，〈「框架」台灣：日治時期殖民現代性的研究〉，文化研究學會 2003 年年會「靠文化・By Culture」學術研討會，頁 3-4。

<sup>60</sup>文中提議以「人員為 30 名，扣除往返日數 30 日，費用每人 135 圓之比例」施行修學旅行。  
資料來源：〈國語學校學生赴日修學旅行案〉《台灣總督府公文類纂》甲種永久保存，第 17 門教育學術，文獻館冊號 142，文號 9。

<sup>61</sup>町田則文，〈創業時代の台湾教育〉《教育時論》第 605 號，1902.2.5。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 1）》第 30 卷，2004，頁 177。

的進步來看，必定對於學生有所感化。<sup>62</sup>由此可見，不僅在總督府方面有倡議以修學旅行促進教化台灣人的聲音；負責日語教學與師資培育的國語學校，亦想藉由修學旅行，使台籍學生在接觸到日本近代文明的過程中，進而受到感化、教化。本次旅行雖屬臨時動議，但有關旅費的部分，卻已有詳細的說明：1897年6月，趕在旅行前通過的〈國語學校職員生徒旅費規則〉中，即明文規定「國語學校職員及學生以學術實地研究或觀風為目的，至島內或內地修學旅行時，依此表支給旅費」，以島內與日本旅行來區別，依據交通工具、每日津貼而給予不同的補助：

類別		火車費（每哩）	汽船費（每海里）	日津貼
內地	職員	3 錢	3 錢	50 錢
	學生	2 錢	2 錢	
本島		4 錢	4 錢	1 圓 50 錢

（資料來源：〈國語學校職員生徒學術研究等ノ為旅費規則制訂ノ件〉《台灣總督府公文類纂》追加永久保存，第15門會計，文獻館冊號217，文號22。）

是故，國語學校既然為日本在台灣設立近代教育之濫觴，任何舉動自然也反映出殖民當局的立場；換言之，國語學校認為日本修學旅行有益台籍人民之教化，在某種程度上也貫徹了首任學務部長伊澤修二欲以教育同化台人的「國家教育」論調。此外，由1898年（明治31）1月27日所發行的〈台灣總督府報〉中，訓令第12號，內容為「明治30年5月訓令第47號明治30年度台灣總督府歲出科目表中，經常部民政費的學費項目裡修學旅行費之節後，設置賞與一節」<sup>63</sup>中也可發現，修學旅行已經列入明治30年的總督府支出項目內；以此觀之，具有教化功能的修學旅行乃是官方認可並給予補助的學校活動。

學生在日本修學旅行中，透過遊歷事先安排之景點，一步步朝向認識的目標前進。再者，從參拜日本內地的宮城、神社的過程中，感受萬世一系的天皇崇拜，對於「國民性的養成，他日所收之效果，未可計量」<sup>64</sup>。而這類國民性，往往在不知不覺中，被植入旅行者心中。從拜觀宮城、神社等這類具國家精神之場所的行程來看，可發現日本修學旅行在使學生直接觸及到殖民母國的精神面的同時，

<sup>62</sup> 本田嘉種，〈台灣土人生徒の内地觀光〉《教育時論》第572號，1901.3.5。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台灣の部1）》第30卷，頁158。

<sup>63</sup> 《台灣總督府報》第231號，1898.1.27。

<sup>64</sup> 〈內地修學旅行〉《台灣日日新報》，1914.10.22，夕刊3版。

也間接形塑了被殖民教化的價值觀。簡言之，透過修學旅行，建構起教室內難以達成的精神教育基礎，進而以此作為涵養國民性的手段。

相較於島內的有待建設，日本國內的現代文明，不僅成為學生嚮往的對象，也是使學生察覺到台人與日人的差異。如郭廷獻在修學旅行日誌中曾描述旅行隊伍至帝國旅館面見總督乃木希典時，為避免遭到當地孩童「投磚擲石」，乃木特地賞賜金額若干，作為學生購置洋服之用。<sup>65</sup>由此顯示出這批學生旅行隊，可能因未穿著洋服，而在日本社會引來側目；故洋服所代表的，不只是當時的服裝風尚，還有區隔日人與非日人的用意。或者是也有發生學生於日本旅行歸來後，十多人未經老師干涉之下，決心斷髮的事件。<sup>66</sup>諸如此類學生在旅行過程中，因穿著不同而意識到或被提醒自己與日人之間的差異，多多少少都含有「教化」的用意。

然而，日本修學旅行，不僅路途遙遠，費用亦高。以最早實施修學旅行的國語學校為例，該校於 1910 年（明治 43）以前，僅能利用日本國內舉行博覽會的機會，帶領學生前往日本觀光，所以舉辦時間不定，對象也不限於台籍生；<sup>67</sup>因此，大正以前，幾乎以島內旅行為主。而島內旅行，雖然無法呈現日本的歷史文化，但卻能藉由瀏覽台灣過去所沒有之近代化設施，來達到教化的目的。如 1903 年（明治 36）的國語學校的台籍生，便被安排至基隆參觀軍艦，學生看見艦上的船員個個動作整齊敏捷，因而留下了這樣的心得：「帝國人民上下一心，為國家付出毫不吝惜，由此感受到海軍的強盛，因而認為吾等被萬世一系的帝國，這般皇統無窮的神聖國家所守護，實在很幸福。」<sup>68</sup>

日治晚期，為加強殖民地人民的認同，以順利進行戰爭動員，總督府方面展開皇民化運動，透過學校教育達成皇民教育的目標，課程內容加重國體明徵與國民精神培養的成分。在此同時，修學旅行也成為實踐皇民化教育的方式之一；例如竹南郡當局便安排該地全體公學校學生至內地旅行，「從參拜皇大神宮、宮城而理解皇室之尊嚴，以及親近母國的風土民情」；並且在校長會議當中決議公學

<sup>65</sup> 〈台灣學生的修學旅行〉《教育時論》第 444 號，明治 30.08.15。《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 1）》第 30 卷，頁 92。

<sup>66</sup> 〈國語學校生徒の内地觀光〉《台灣教育會雜誌》第 12 號，明治 36.03.25。《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 4）》第 33 卷，頁 96。

<sup>67</sup> 謝明如，〈日治時期台灣總督府國語學校之研究（1896-1919）〉，國立台灣師範大學歷史學系碩士論文，2007，頁 232。

<sup>68</sup> 林振聲，〈秋津洲艦の參觀〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 13 號（年代不詳），頁 54。

校學生自入學起每月儲蓄 50 錢，以做內地修學旅行之用。<sup>69</sup>然而，隨著戰況逐漸升溫，兼具教化意識型態的內地修學旅行，也面臨喊停的危機。當時為了因應非常時期的緊張情勢、節省燃料與減緩鐵路運輸混雜的種種原因，因而出現了停止至內地修學旅行的聲音。是故，台灣方面為此特別向日本中央表達反對意見：

……本島小公學校或中等學校的學生都很喜歡內地修學旅行；再說，到內地去旅行別具意義，亦即學生們從日本帝國的中心—東京開始，親身接觸各地的風物，以這樣的方式作為出色的日本帝國臣民來成長……到內地修學旅行不單是樂趣而已，對於台灣而言，有必要的教育內容。<sup>70</sup>

由此可見以修學旅行作為殖民教化的論調，直到 1940 年代，儘管進入戰爭動員階段，仍不失為推行教化的重要方式。

從上述「認識」與「教化」兩層面觀之，可理解官方在實施修學旅行的用意，在於製造學生認知上的衝擊與情意上的嚮往。前者是透過展現內地歷史悠久、文明進步以及重構島內環境，以形塑學生對殖民當局國力強大的印象；後者則為學生領略由殖民力量所建立之近代文明後，油然而生對統治者的良好觀感。且，將這兩者的觀念融合之後，便呈現出政治、文化上的位階高低，而這種方式乃是延續日本自明治維新主張西化的口號「文明開化」而來，亦即體現出殖民者對被殖民者救贖的意義。<sup>71</sup>再說，由於日本國內「文明開化」是一種由上而下強迫推行的過程，因此「文明開化」運動的主體不在人民而是在權力機構。<sup>72</sup>

對於台灣人而言，日本指稱其尚未達文明之境，故受到差別待遇的統治乃是理所當然，故必須經由身為文明國的日本的幫助，才能早日脫離落後。而修學旅行即是這種情況下，被殖民當局視為「文明開化」手段，以貫徹官方殖民意志的學校活動。

### 第三節 教育考量

如上節所言，修學旅行被賦予殖民教化的功能：殖民當局藉由旅行中學生

<sup>69</sup> 〈竹南郡の計畫 公學校卒業生を全部内地へ旅行させる〉《もこと》（台北：台灣三成協會，1937），頁 4。

<sup>70</sup> 〈内地行の修学旅行 台湾では特別の事情があり 文教局中央に問合す〉《台灣日日新報》1940.7.4，夕刊 2 版。

<sup>71</sup> 謝仕淵，〈殖民主義與體育—日治前期（1892-1922）台灣公學校體操科之研究〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文，2002，頁 7。

<sup>72</sup> 謝仕淵，〈殖民主義與體育—日治前期（1892-1922）台灣公學校體操科之研究〉，頁 33。

的所見所聞，企圖營造出日本文明較為進步優越，而被統治的台灣除了同化之外別無他法的意識型態。儘管如此，修學旅行始終是屬於學校活動的一部份，若忽略殖民教化的意涵不談，則此活動的內容除學術參觀外，有時亦兼以山川跋涉，因此回歸到教育領域來看，即在智育教學、體能訓練等方面都具有一定程度的教育意義。再者，學生在旅行中往往被要求需時時注意自己的言行舉止，以避免因自己的疏失而造成團體的困擾；簡言之，修學旅行也被視為是訓練學生群育的良機。

### 一、 增廣見聞、直觀教學

「蓋煙霞山水無非今古文章，草木虫魚足發吾人神智，游目騁懷之中，即遨遊，即學問也。」<sup>73</sup>，這句刊載於日日新報上的句子，直接點出了學問的範疇應擴及至大自然。既然學問不限於書本中，換言之，課堂教學並非是學校教育的唯一方法。再者，課本知識若徒以文字形式呈現，儘管讓學生強記，或機械性地反覆記誦與測驗，都未必能在其心中留下深刻印象；因此，要真正增進學生的能力，除了要避免前述這些教學方法，唯一的方式便是校外教學，市街、山區等地處處都可當作教室，在此過程中，透過實物展示，讓學生產生興趣主動學習，或者是增廣見聞，擴大視野。而像修學旅行這種，藉由移動到外地，沿途安排參觀各類景點，並輔以娛樂功能的方式，便符合了這類在教室課程之外尋求知識取得的條件。更進一步地說，從教育學的角度來看，修學旅行透過旅行的方式達到校外教學的效果：以實地教學的形式補充平時教室內的課程，或者是在教室內難以教授的內容。<sup>74</sup>而這類以實際事物作為教材的教學法，被稱為直觀教學。本章第一節曾提及，明治中期日本國內曾盛行此教學法，而台灣與日本兩者的共同點在於，都是藉由修學旅行達成直觀教學的教育目標。

由於修學旅行舉辦的時間向來是安排的非上課時間，由此觀之，應該也有延伸教學的意涵；不僅如此，在課堂教學之餘，將學習的觸角延伸到教室外，一邊享受出外旅行的樂趣，一邊藉由參觀或親身操作，進而將新知內化。這種近似於今日「校外教學」的活動，站在教育的立場來看，學校當然是十分支持的：「修

<sup>73</sup>〈台中來函〉《台灣日日新報》，1901.03.14，第3版。

<sup>74</sup>鈴木普慈夫，〈滿韓修學旅行之教育思想的考察--教育目標の時代的變化の一例として〉，《社会文化史学》，第48號（2006），頁126。

學旅行對學生之益處很大，在經費的許可下當盡力實行之。」<sup>75</sup>。由於修學旅行不單具備娛樂的功能，教育成效仍舊是本活動著眼的重點，因此有的學校便將修學旅行置於「校外教授」的範圍內，強調它在教學中的位置。

儘管如此，修學旅行不論是在實施時間與地點上，都與一般傳統教室教學差異甚大，就連進行方式也與課堂教學截然不同。由於上課內容並非已被制式化安排在課本中，知識的傳遞也不全然由老師單向進行。換句話說，修學旅行是學生與老師共同參與的活動：學生在旅行前，被要求事先調查旅行地點的自然環境、人文經濟等背景，以提供參觀的建議。至於旅行當中，也會要求學生依據所見所聞，寫成遊記，或在茶話會上公開發表。

亦即，修學旅行不單是具有娛樂性質的旅遊活動，著重學生在旅行過程中所得到的收穫，強調旅行與學校課程之連結，這類「修學」的作用更是此活動被推行的動機所在。擔任國語學校教師的永澤定一曾表示，訓練學生處理事務的能力有三個先決條件：清楚的頭腦、縝密的觀察與思考、整理清潔的習慣，其中「縝密的觀察與思考」著重的是數理學科，而他認為修學旅行的過程正是檢視此能力的最佳機會。<sup>76</sup>是故，修學旅行遊記的撰寫，不單是旅行的紀錄，也是一種展現學生觀察力與思考力的方式。長田守在論述公學校地理教學時，指出圖例教學是「地理教學成功的第一步」，而修學旅行便是實踐此教學的方式之一。他表示，兒童透過習慣地圖的用法來想像，進而修正自己的位置，因此修學旅行對於兒童增進定位作用而言助益甚大：在旅行的過程中，必須留心方向與距離，於旅途進行時或結束返校後畫下參觀拜訪地點的地圖，並由老師給予適度的指導。<sup>77</sup>

而國語學校的日籍生在島內旅行時，被安排以 3 人為一小組，不僅分頭至南部地區進行地理、歷史、經濟生業等方面的調查，同時也從事土語（台灣話）實地練習。由於平日的學習多半在教室內完成，然而許多科目未經檢驗便無從得知學習成效，其中又以語言更為明顯，因此透過這類到實地進行語言交換的方式，應有助於日籍生在土語能力方面的精進。至於數學科的部分，則是練習計算學校至台灣各地的距離，旅行日程與費用，並繼續延伸到台灣各港口到內地或對岸（中國）；而這類的教學內容，便可透過修學旅行來做實際檢驗。然而，考量到學生的程度與學習階段，因此修學旅行也有實施的順序，基本上是由近而遠，從學區、

<sup>75</sup>頭圍公學校，《學事年報》，明治 45 年度，收藏於宜蘭縣史館。

<sup>76</sup>永澤定一，〈某卒業生に答ふる書〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第 22 號，頁 44。

<sup>77</sup>長田守，〈公學校新地理書と地理學習に付て〉《台灣教育》第 266 號（1924），頁 20-21。

支廳管轄範圍，逐步增加旅行距離與天數。<sup>78</sup>

而除了基本科目的實習外，修學旅行更是許多專門學校發揮所學的良機，如醫學校基於對書本外眼界的開拓，以及做為本島人教育中實物實驗知識的需求，安排學生前往新竹旅行；<sup>79</sup>或者是藉由內地修學旅行的機會，參觀日本當地所收藏之病理組織標本；商業學校至南洋諸國進行田野調查；而農林學校則是以農業與園藝見學為目的，從事動植物採集。利用修學旅行的機會從事實習或研究活動，此舉不僅可以開拓視野，也有助於精進所學。對學生而言，實地操作與練習，比起只是端坐在教室內聆聽老師講課，不僅來得有趣，學習成效亦彰。

質言之，修學旅行即有實踐學生平日所學的目的，不管是語言上的口語練習、數理領域的計算測量，還是將史地概念與現實之連結等等，旅行的過程揉合了各學科的內容，並且企圖打破學科之間的區隔，以及上課時間的侷限，以主動學習與實踐的方式取代被動接收知識，相當著重學生的參與度；儘管相較於課堂教學而言，深度上仍有待加強，然而在廣度上卻不容小覷。

而修學旅行不僅有補充課堂上所欠缺的知識，以及增廣見聞的教育功效外，有時也是作為正式教學前的預備活動，例如台南女子公學校便曾在史地科目教學之前，安排學生至北部進行修學旅行。<sup>80</sup>如此一來，即使是新的知識，但由於在理論與實務上都獲得學習的機會，因此對於該學科的教學成效自然也有所助益。

## 二、 身體、精神的規律化

謝仕淵曾就 1895 至 1922 年間，台灣公學校實施體操科的實態進行考察，過程中他發現到，統治當局將殖民地人民塑造為「不衛生、不規律」的形象，因此必須透過國家權力建立近代學校，以集體教學的方式，達到使台灣人「規律、服從」的目的。於是，在殖民地的體育教學上便特別強調「保持正確的姿勢」，顯示出殖民體育在身體支配的偏重。<sup>81</sup>日治時期代表體育教學的體操科被賦予支

<sup>78</sup> 〈学事會議に於ける注意事項につきて〉《台灣教育會雜誌》第 73 號，頁 15-17。

<sup>79</sup> 1899 年 11 月 18 日醫學校學生前往新竹進行為期 5 天的修學旅行，於山野間從事地理、歷史、動植物等實地研究，途中適逢大湖口附近舉行陸軍大演習，因此也參觀了軍事上的實驗。《台灣總督府醫學校（明治 32-34、36-38 年度）》，頁 53。

<sup>80</sup> 〈女生修學旅行〉《台灣日日新報》，1918.11.04，第 4 版。

<sup>81</sup> 對殖民地人民身體的支配，實與當時代如火如荼的殖民地軍事鎮壓行動，以及中央與地方官僚系統的建立，所形成以「支配」為目的的統治關係，有著密切的聯繫。參考謝仕淵，〈殖民主義與體育—日治前期（1892-1922）台灣公學校體操科之研究〉，2002，頁 48。

配、規訓殖民地人民身體的重責大任，並且在要求身體規律、保持正確姿勢的延續性與一致性之外，尚包含了對於身體健康的強調，形成加強身體能力與身體支配共存的現象。

體操課既然與身體支配與規訓息息相關，即代表所有涉及到身體的活動，皆被囊括進這樣的邏輯內。1902年（明治35）所召開的公學校校長會議，會中指示為了提高台灣學生興趣以鼓勵向學，應該安排一些活動，而其中一項即為假日實施戶外運動及遠足（或探訪名所古蹟）。<sup>82</sup>由於修學旅行與遠足性質接近：同屬於課外活動，活動地點亦在校外<sup>83</sup>，且修學旅行「併皆運動之外，學問上智識亦不鮮少」，與上述校長會議中指示欲安排的活動內容十分接近，因此修學旅行也被視為是戶外運動的一部份。

內容中帶有運動性質，修學旅行自然也進入了體能訓練的範疇；故旅行過程中雖大多以車舟代步，但也不乏健行、登山的活動。例如第三高女在進行島內旅行時，便有安排攀登中央山脈瞭望山景，或是從阿里山步行至塔塔加山莊的行程。<sup>84</sup>或者是在島內旅行時，針對交通工具未及之地，則採取步行方式前往，如此一來，也有達到運動的效果。另外，小公學校的學生，雖因年齡較小無法攀登高山或深入山區，但也會至近郊地方進行以身心之教養鍛鍊為目的「校外教授」<sup>85</sup>；抑或是利用旅行空暇之餘，給予學生進行遊戲運動的機會。

當然，也有學校直接以攀登高山作為舉辦修學旅行之目的，前述所提及的第三高女即在該校的體育性特殊活動之中，明列「高山地帶修學旅行」之項目，此活動的主旨在於：透過登山，來體驗在新高山（今玉山）及中央山脈生活的滋味，

<sup>82</sup>〈彰化廳ノ公學校長會議〉《台灣教育會雜誌》第4號（台北：台灣教育會，1902.03），頁50-51。

<sup>83</sup>區別修學旅行與遠足的標準，筆者認為在於實施方式的差異；大致上來說，遠足著重在身體上的訓練，因此是以步行方式來完成一日往返的活動，故地點範圍多選擇近郊，偶爾也會選擇搭乘交通工具。不過，有時以見學為目的之校外參觀活動，也會被冠以「修學旅行」的名稱，例如國語學校曾安排學生至搭乘火車基隆參觀秋津洲軍艦，當天活動結束後旋即返校，而此次活動即以「修學旅行」為名。總而言之，遠足實施天數短，距離也較近。

<sup>84</sup>山本禮子，《殖民地台灣の高等女学校研究》（東京：多賀出版，1999），頁132。

<sup>85</sup>根據《台灣に於ける小學校體育の實際》所記載，其內容為「以兒童心身的教養鍛鍊為目的，同時兼以親近南國自然，以感受自然之美。」，同時隨年級高低，而決定實行距離之遠近；舉例來說，一年級安排至新公園、植物園、圓山，而後逐年延伸距離，到了六年級便可至島內中南部地區。是故，雖名為「校外教授」，但就活動目的與地點的選擇而言，實際上與修學旅行雷同。詳情請參閱台北市樺山尋常小學校體育研究部，《台灣に於ける小學校體育の實際》（台北：台灣子供世界社，1924），頁255-256。

並藉此鍛鍊體能，增進自信。<sup>86</sup>透過這類登山活動，也能達到「養護身體」之作用：學校利用山區高海拔的優勢，在夏休時邀集學生登山，進行熱帶地學生保健和養護的工作，有助於提升抵抗力和體力。<sup>87</sup>

由上述例子可知，修學旅行中所安排的運動並非只是單純點綴，更重要的是，為了鍛鍊學生體能，促進身體保健，使其成為健康強壯的國民，以便於日後為國家所用。是故，學生的身體便在修學旅行的過程中，經由一次次的登山、健行活動，逐漸被改造成為殖民者思維中，近似於達爾文進化論裡「富國強種」的形象。

與國語、算數等追求個人能力之表現的學科不同，體操科與唱歌科都是講求團體的一致協調：培養身體在一定的韻律中能夠動作一致、規律一致，且這個身體並非是個人的身體，而必須是和團體律動協調一致的身體。由此觀來，體操科與唱歌科，實和採取團體行動的修學旅行有相似之處。再者，自上節以來，便一再提到日本以「文明開化」的論調作為合法統治，進而展開文化灌輸的基礎，認為被統治的台灣人需要接受統治當局的「幫助」，以便順利達至文明之境地；而在此同時，台灣在統治者眼中，也被視為「沒紀律」。<sup>88</sup>因此，透過強調團體動作整齊畫一的學校體操課及唱歌課，可使台灣人養成規律、秩序的觀念。

另外，日治時期學校特有的「修身課」，更是作為灌注國民精神的「德育教學」；但，只有精神上的感化，尚不足以使學生真正體認到國民精神；為此，艋舺公學校教師前川治便表示：瞭解道理之後，必須加以實踐躬行，而最好的方式即是體操課。<sup>89</sup>再者，許佩賢的研究也指出，唱歌能夠涵養德行，傳遞國體大義，培養學生忠君愛國的情操，透過唱歌科的教學，兒童能在祝祭日儀式中唱儀式歌曲，而此舉本身便具有加強天皇制國家意識型態的意涵；換句話說，唱歌課本身也具備「涵養德行」的目的，若進一步對照公學校規則或修身科教程所規範的「德性」後，即可發現這裡的「德性」，指的應該就是以上述意識型態為中心的

---

<sup>86</sup>台北第三高等女學校編，《台北第三高等女學校創立三十五周年紀念誌》（台北：編者自印，1933），頁 51。

<sup>87</sup>林玫君，〈健康、實學與教化—日治時期台灣公學校登山活動的論述分析〉《台中技術學院人文社會學報》第 5 期（2006），頁 77。

<sup>88</sup>日治初期擔任台灣總督府官員的木下邦昌，曾於 1896 年（明治 29）奉命視察台灣的學事狀況，他走訪各地的舊書房與國語傳習所後，提出詳細的視察報告，內容指出台灣人缺乏紀律、衛生觀念，教育機關亦是如此。詳情請參閱許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》（台北：遠流，2007），頁 202。

<sup>89</sup>許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁 208。

「臣民道德」。<sup>90</sup>簡言之，體操科、唱歌科、修身科，三者實為殖民當局透過學校力量，用以支配殖民地人民身體與價值思維的工具；看似分離卻又環環相扣，最終目標都是為了將台灣人完全納入殖民者的掌控之中。且這三個科目又以相當巧妙的方式存在於修學旅行之中，並透過這類校外活動，進行支配與規訓的再現。

是故，以下將先就體操與唱歌兩方面來考察修學旅行的過程中，如何完成身體上的規訓；再由訓育的角度來觀察修身課是如何影響學生的價值觀。由於近代國民國家成立的前提之一即是對國民的身體進行集團的規律訓練，以達成國民身體均質、一致的要求；因此體操課的目的即是完成此任務。從隊伍排列、直行轉彎，到擺動肢體，進行遊戲等，皆屬體操科的範圍；然而，不管是整隊、行進，或是體操、遊戲，都是要訓練能服從號令的個人身體，進而讓這一個個身體彼此協調，以達動作韻律一致。在此過程中，使學生體會到，身體的所有權並非是自己，而是屬於團體；且，這身體也是能與團體節奏相配合的身體。關於這一點，從 1931 年（昭和 6）台中女子公學校的修學旅行記錄中，便可清楚看見體操科如何在旅行的過程中被實行：「集合，亦即必須敏捷地聚集為指定的隊伍，肅靜地整頓秩序；行進方面，則是不落後，威風凜凜地前進。」<sup>91</sup>不約而同地，昭和 12 年版的《台灣教育事情》，在關於修學旅行時行進中與休息時間時的須知裡，也註明了：「隊伍排列整齊、敏捷俐落地集合整隊。」<sup>92</sup>

這般簡單的隊伍排列與行進，對今日的學生而言，是再容易不過的動作；然而，我們所熟悉的「排隊看齊」，卻是直到日本統治台灣後，始出現於學校課程中。從未認知到所謂「團體規律」的台灣人，在學校的體操課上才首度體驗了「排隊守秩序」的滋味；即便是非上課時間的校外活動，同樣也要服從於自己所隸屬的團體。修學旅行中經常安排參觀的行程，每日的活動也不止一項，因此每當在參觀即將告一段落，必須準備前往下一個地點時，藉由學校體操課曾教授過的基本體操<sup>93</sup>，便可快速有效地將學生聚集會合；如同軍隊般，一個口令即把雜亂的特定對象，迅速轉換為有秩序的團體。

至於隊伍的組合方式，則是根據身高依序排隊<sup>94</sup>；可見不只是要求隊伍排列

<sup>90</sup>許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁 211-216。

<sup>91</sup>台中女子公 旅行隊記錄係，〈修學旅行を省みて〉《第一教育》第 10 卷第 11 期（1931），頁 88。

<sup>92</sup>台灣時代社教育部編，《台灣教育事情》（台北：台灣時代社，1937），頁 120-121。

<sup>93</sup>基本體操指的是隊伍排列，行進轉彎等。

<sup>94</sup>台中女子公 旅行隊記錄係，〈修學旅行を省みて〉《第一教育》第 10 卷第 11 期（1931），頁 93。

整齊，還著重畫面上的協調感。如此一來，修學旅行隊給予外界的形象，便是「隊伍整齊協調、步伐劃一有序」；另外，與體操課的刻意相比，在旅行中落實與強化體操課欲傳達的「團體秩序」概念，更容易使身在其中的學生們，藉由此形式，不知不覺地進入了殖民者所塑造的「規律=文明」世界。

以排列整齊、統一行進的形式來強調身體的一致性，以及與團體節奏相配合的協調性，這樣要求身體律動的活動，實與唱歌科有異曲同工之處。由於唱歌也能達到調教律動一致的身體之目的；簡單地說，齊聲唱歌本身就具有很強的儀式性，不只可透過歌詞內容的文字傳達統治者的意念，還透過聽覺及身體感覺接收韻律。<sup>95</sup>因此，在唱歌課共同練唱儀式性質的歌曲，個人從中感受天皇制意識型態之際，也要配合團體的節奏；換言之，這同樣也是一種身體的規訓。

雖然在修學旅行中，並無刻意安排演唱的活動，但唱歌的舉動，卻悄悄植於其中。國語學生在旅途中搭車或步行返校時，沿途高唱軍歌或君之代，展現自己精神抖擻的模樣；修學旅行出發當天，公學校的學童在火車中又是聊天，又是唱歌，毫不掩飾對旅行的興奮與期待。<sup>96</sup>由此顯示出：透過齊唱的形式，將個人情感轉換為集體性的詮釋，達到團體與個人情緒的共鳴；即使個體情緒強弱不盡相同，卻也都透過團體齊唱，將之一致化。總而言之，無論是身體上的律動，或者是情緒上的共鳴，學生都不可置否地受到「團體」的統合，漸漸失去個性，以符合日本統治當局的期待。

另一方面，修學旅行雖名為旅行，仍視同學校活動，學生在校外時的表現，也成為必須注意的重點，因此各校對於本活動，往往訂有管理辦法。另外，由於活動採取集體行動的方式，是故，在這裡也特別強調「群育」的重要性，亦即在旅行中不可隨意脫離隊伍，或任意更換房間；在旅館或外面活動時，也需注意不可打擾其他客人。<sup>97</sup>學生的一舉一動也都攸關學校的名譽，所以必須遵守規定，不能有輕率的行為。<sup>98</sup>簡言之，從出發前接受訓話，過程中注重禮儀，使用日語來對話，到返校後再聆聽訓話<sup>99</sup>，其目的都是使學生在旅行當中，能實踐在校內

---

<sup>95</sup>許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁 218。

<sup>96</sup>林氏嬌，〈修學旅行日記〉《竹南公學校創立四十周年紀念會誌》（新竹：竹南公學校創立四十周年紀念事業委員會，1939），頁 8。

<sup>97</sup>台灣總督府台北第二師範學校一覽，《台灣總督府台北第二師範學校一覽》（台北：松浦屋印刷部，1935），頁 225。

<sup>98</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第 7 號（1901），頁 45。

<sup>99</sup>游鑑明，〈日據時期台灣的女子教育〉國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，1987，頁 133。

所學習之群育觀念。

再者，除了增廣見聞外，在訓育方面更有加強皇民化思想的作用。例如旅行隊出發之際，需先至當地神社參拜，祈求旅行順利；至內地旅行時，遙拜宮城、參拜神宮、御陵等行程，無不藉此強化學生的皇民思想。

#### 第四節 社會觀感

日本自明治維新以後，深感教育是創建新國家、從事國民統合的利器，因此很快地便引進西方的近代學校制度，建立了自小學到大學的學校體系。1895年（明治 28）領有台灣以後，日本認為新領土台灣也有國民統合的必要，因此決定也將這套學校體系引進殖民地台灣。<sup>100</sup>

這套隨著日本統治而被導入台灣的近代學校體制，不僅改變學生對學校教育的觀念，也帶給他們不同於以往書房教育<sup>101</sup>的嶄新體驗；在此同時，作為學校教育之延伸的校外活動—修學旅行，也與之一同進入了台灣社會。然而，相較於被台灣民眾視為「玩樂」的體操課與唱遊課，修學旅行這個綜合休閒旅行與學校教育的複合體，在台灣社會又是如何被看待？

本章第二節曾提到，1897年（明治 30）國語學校創校初期，因校舍尚未完工，於是由老師帶領學生至日本修學旅行，學生在日本觀賞到許多近代事物，大開眼界，而這樣觀光性質的活動，也在學生心中留下深刻的印象。然而，到外地旅行觀光，兼以學習參觀的修學旅行，起初並未被台灣社會全盤接受：國語學校校長町田則文回憶創校初期時提到，曾發生過家長以擔心安全問題為由，在子弟即將啟程前往日本修學旅行的前夕，向他提出陪伴前往要求的離譜事件；<sup>102</sup>江夏蒲化的文章也指出：「課以體操運動，則黯然退縮，平聞欲旅行，遂推三委四，事故繁生，雖強之而後可，然因此而廢學者，亦不乏其人。」<sup>103</sup>而總督府醫學校

<sup>100</sup>許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁 12。

<sup>101</sup>在日本統治台灣並引入近代學校制度以前，台灣的教育主要仰賴全島各地的私塾，稱之為「書房」的機構進行教學。然而書房並沒有像近代學校擁有特別規劃過的教室與固定的上下課時間，；在同一個書房讀書的學生，年齡與程度差異也大；至於在學習內容方面，則以儒家經典為主，基本上是為了培養學生知書達禮或作為科舉考試的準備，不僅沒有今日依照內容、性質區分為國語、數學等科目；更重要的是，沒有可以到操場上活動玩耍的體育課，或唱歌跳舞的唱遊課。詳情參閱許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁 11-12。

<sup>102</sup>町田則文，〈創業時代の台湾教育〉《教育時論》第 605 號，收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 1）》第 30 卷，頁 178。

<sup>103</sup>江夏蒲化，〈就修學旅行而言〉《台灣教育會雜誌》，第 93 號（1909），頁 2。

重視實驗，認為外出參觀旅行才能使學生眼界大開，有助於專業技能的學習，因此該校也早在 1899 年（明治 32）便舉辦新竹修學旅行。不過此次活動的情況同樣是：「學生捏造各種理由以規避旅行，或者是由父母送至車站，惜別的模样有如要到數千里外的地方去長途旅行」<sup>104</sup>。這些例子都顯示出日治初期台灣人對於隨著新式教育延伸而來的修學旅行，一開始是採取消極抗拒的姿態；再者，非但態度不甚熱切，甚至還將其視作為「忌諱」，避之唯恐不及。

儘管如此，由於修學旅行仍隨新式教育的腳步在台扎根；再加上過去礙於風俗習慣、治安問題，台灣人只有「探險」，而無「旅行」的經驗，因旅行環境的改善而有了轉變。修學旅行不僅成為許多台灣人的新體驗，也從起初的島內區域旅行，延伸為海外旅行；日治中期開始，從台灣前往日本內地旅行的學生團體因而增多了。由於不比島上旅行，家長自然會擔憂孩子初到異鄉，可能面臨環境適應不良等問題；於是，在《台灣時報》上便出現了以下這則報導：

……百聞不如一見，為修學之旅行者，本此意也，故本島人子弟之父兄，當子弟修學旅行之際，慎勿以海外遠游，或恐水土不宜，致生疾病，或慮重洋遠涉，危險殊多。務使與一般學生，遊歷各處，藉廣見聞，以為他日有用之大器，庶不負為父兄者，栽培子弟之一番苦心也。<sup>105</sup>

由此觀之，遠渡重洋至海外旅行，對於居住在台灣這座海島上的人而言並非易事，更何況是年紀尚輕的學生？因此，為了消除台籍家長的疑慮，報導中便特別強調旅行對於學生成為「他日有用之大器」而言有很大的幫助；亦即從學習成效的角度出發，藉此改變家長的看法。

不過隨著修學旅行在台灣的持續發展，也成為學校的固定行事，台灣學生漸漸習於此活動，也將之視為學校生活中的大事，殷切期待，前述所提之日治初期抗拒旅行的情況已不復見。唯獨讓年幼的孩子獨自離家到外地去進行長時間的宿泊旅行，對於家長而言仍舊是相當放心不下的事。宜蘭耆老回憶日治晚期公學校的旅行時便提到，在修學旅行前夕，有些家長會到廟裡拜拜抽籤，請示神明是否該讓孩子參加，甚至還請道士作法祈求旅途平安。<sup>106</sup>站在家長的立場來看，這種謹慎的態度確實無可厚非；再說，相較於早期對旅行抗拒的情況，日治中期開始，台灣人思考修學旅行時，不再只是單純由風俗習慣主導一切，而是在體驗過

<sup>104</sup>台灣總督府醫學校，《台灣總督府醫學校一覽》（明治 34 年度），頁 59。

<sup>105</sup>〈修學旅行〉《台灣時報》漢文版第 88 號（1917），頁 13。

<sup>106</sup>林秀富，〈日治時期頭城地區公學校生活片段〉《宜蘭文獻雜誌》，（54）2001，頁 75。

它所帶來的教育成效之餘，也不忘顧及人身安全的重要性。

質言之，新式教育初入台灣之際，儘管已有國語學校、醫學校以開闊眼界為由，率先實施修學旅行，但習於傳統書房教育的台灣民眾，一時之間仍無法適應，甚至還發生消極抗拒的情事。然而，該活動陸續推廣至各級學校並成為學校行事的一部份後，由於透過修學旅行帶來了各項新知，進而拓展視野，在教育上的功能的確不容小覷；起初因不瞭解其內涵，只是一味逃避的台灣人也逐漸改變其偏見，在考量安全等現實因素後，而選擇接受之。

相較於殖民地的台灣人，在台灣的日本人由於生於台灣，長於台灣，對於日本國內的情況可能也不甚清楚，因此在文化認知的程度上實與「殖民地人民」無異，修學旅行對他們來說，同樣也是相當陌生的。不過，相對於日治初期，因風俗習慣差異而將修學旅行視為「禁忌」的台灣人，在台日人的態度便顯得開放許多，他們主要關注的焦點是在於「修學旅行存在的必要性」。日治中期後，這類言論陸續出現，例如有人對初等教育的修學旅行提出質疑，認為家長利用學校放假的時間與孩子一起進行 2 至 3 夜的旅行，應該也會對教育有幫助，如此一來，便可以此方式取代學校舉辦的修學旅行。<sup>107</sup>

同樣地，他們也將矛頭指向女子教育的旅行。日治時期方興的女子教育，時至大正年間，隨著台灣教育令的頒佈而逐漸步向穩定發展的階段。在此同時，制度上日趨完備的女子教育，卻也面臨到來自社會的輿論，除了制服上的變革引起家長的反彈外，同時也出現對女學生的旅行活動批評的聲浪，輿論認為校外教學的成效「不過是教育家的誇大妄想罷了。說是為學生好，其實是為老師們在打算吧？」<sup>108</sup> 針對此批評，當時的高等女學校校長秋吉音治作出以下的回應：

有別於住在宿舍裡的學生生活，實行一般日間的共同生活，一起體會難過的心情，一同吃苦相互扶持，這樣的共存伙伴的觀念，必須藉由修學旅行來培養。講述博愛、信義、忍耐、勇氣，卻苦無實習的機會；然而，在修學旅行的共同生活數日中，所發生的各種事件，乃是親身驗收實際成果的機會。……先是爬上斜坡，卻發現便當臭掉了；不然就是抵達目的後，又遇到下雨等等，都能從中深刻體會到克己忍耐之必要……。<sup>109</sup>

<sup>107</sup> 〈日日小筆〉《台灣日日新報》，1917.12.2，3 版。

<sup>108</sup> 竹中信子著、曾淑卿譯，《日治台灣生活史—日本女人在台灣（大正篇 1912-1925）》（台北：時報，2007），頁 222。

<sup>109</sup> 秋吉音治，〈修學旅行に就ての要求（上）〉《台灣日日新報》，1919.10.04，第 4 版。

毫無疑問地，身為高等女學校校長，秋吉音治深刻瞭解到修學旅行在教育上的意義，因此他強調透過此活動，是幫助學生實踐平日所教授之優良德行的校外管道。此外，他也特別針對性別上的差異，說明女性參加修學旅行的必要性：「女子一旦嫁人，很少會知悉丈夫任職以外的場所，或者是也不清楚自己住家以外的狀況，如此一來見聞便被縮減，所以藉由修學旅行的機會，可以達到擴展見聞的效果。」<sup>110</sup>由於女子教育乃是以賢妻良母為教育目標，因此在台日人對於女學生參加校外長途旅行的看法仍趨保守。再者，相較於師範教育採取半官費的制度，家長對於學校活動較無干涉的空間；以私費就讀的女子教育，則反而使得家長擁有要求的機會。因此相較於修學旅行已成慣習的國語學校，女學校修學旅行所招來的批評，自然也比較多。故身為教育者的秋吉校長便以「鍛鍊品行、拓展視野、增廣見聞」等等，作為說服日籍家長接受該活動的理由。

然而，儘管如上述所言，修學旅行確實帶來了嶄新的教學型態，使學生在教室上課、書本學習之餘，尚且能藉由到校外旅行，充實知識的深度與廣度。但修學旅行畢竟是正式課程外的學校活動，地點又在校外，在實際執行自當得萬分小心。因此即使肯定本活動的教育意涵，但是他們也對隨之而來的弊端相當憂心；在台灣日日新報上的專欄中，便出現這樣一段話：

……儘管就像凡事有好也有壞，學校的學生修學旅行當然也會伴隨著利害，所以當事者必須要嚴加慎重的注意。……吾人雖然不是要列舉伴隨修學旅行而來的弊害，也並非是譴責修學旅行的人，但是若單從利益的角度來看，便無法顧及其他方面，這樣一來就不是慎重的態度了。……<sup>111</sup>

文中所提「利益」，可能是指旅行的成效，由於校方一再強調旅行對教育的重要性，但是如果只專注在「學習」的功能，恐怕會發生無法兼顧所謂「其他方面」的問題，這裡即是指涉學生人身安全方面。由於過去曾發生學生在旅途中參觀或搭乘交通工具時發生不幸的意外事件，故學校方面便被要求在旅行之中，須以學生安全為最高考量。然而，關於學生在旅行中是否安全的意見，之後仍出現於報紙專欄，甚至還強調若因交通意外而導致旅行安全堪慮，則修學旅行在教育上的效果便有待商榷。<sup>112</sup>這種重視學生安全的觀點，與台灣人對旅行的疑慮是一致的。

再者，除擔心參加學生的安危外，負責帶隊的人員也飽受輿論批評。報紙

<sup>110</sup>秋吉音治，〈修學旅行に就ての要求（上）〉《台灣日日新報》，1919.10.04，第4版。

<sup>111</sup>〈日日小筆〉《台灣日日新報》，1913.10.12，1版。

<sup>112</sup>〈日日小筆〉《台灣日日新報》，1920.6.11，3版。

專欄上即有人投書建議當局舉辦修學旅行時，應限理想善良的保護者同行；不僅如此，該文還對學校教育者的人格提出這樣的質疑：「教育者並非都是人格高尚的人，其中不乏品行卑劣，或為一己之私者。音樂買自己喜歡的；根據自己好惡添購運動器材；為了自己想旅行就策劃修學旅行，而這些舉動都和真正的教育全然無涉。」<sup>113</sup>這與前述所提到對女學校修學旅行質疑的部分，出現家長擔心缺乏常識的隨行老師因疏忽而造成學生陷入危險之境的立場是相同的。

上述台人與在台日人對修學旅行所持的意見，顯示出修學旅行中對學生安全之維護以及隨隊老師的素質，乃是影響社會大眾對其觀感的兩大要素；亦即，從社會輿論對於修學旅行的看法，便可看出修學旅行在發展的過程中，其實也隱含了若干的潛在風險，而這些往往是學校方面較少去注意到的。進一步地說，不管是因風俗習慣差異，起初消極抗拒旅行的台灣人；或是以教育效果為起點，針對旅行的必要性而反對的在台日人，他們對於旅行的態度與觀感，都是一股形塑日治時期修學旅行的幕後力量。

事實上，隨著 1908 年（明治 41）縱貫鐵路通車後，觀光景點接連被開發；在此同時，日治初期掃蕩匪徒的風潮也逐漸平息，治安日趨穩定，在兩者的交互影響下，塑造出適合旅遊的環境。此時台灣的旅行活動逐漸由早期的「個人探險」進入「制度化」<sup>114</sup>的階段，旅行不再是危險的活動，而是成為人們休閒生活的一部份。也就是說，透過外在條件的改善，進而影響內在條件，使得無論是台人還是在台日人，都成為當時修學旅行的見證者。是故，身處在此種情況中的修學旅行，仍舊由官方主導來推動，同時也在大眾輿論的關注下，繼續以穩健的步伐，帶領學生們走向近代化的彼岸。

## 小 結

台灣修學旅行的起源於日本，1886 年（明治 19）由東京師範學校的「長途遠足」揭開序幕，也就是日本國內修學旅行之發軔。因此，本章節將略述日本於明治維新後，在富國強兵政策之下所推行的「長途遠足」之發展，進而逐步探討

<sup>113</sup> 〈日日小筆〉《台灣日日新報》，1917.11.18，3 版。

<sup>114</sup> 制度化是指旅遊組織從無到有，旅遊活動的普遍化過程，因此近代旅遊活動的最大特點即在於「制度化」；而日治時期乃是台灣旅遊活動經歷此變化的重要時期。參考呂紹理，〈日治時期台灣旅遊活動與地理景象的建構〉，《畫中有話：近代中國的視覺表述與文化構圖》（台北：中研院近史所，2003），頁 290。

日本由具有鍛鍊體格的軍事訓練色彩的「長途遠足」，轉向加入娛樂遊憩性質的「修學旅行」的過程。此外，由於海內外局勢的改變，修學旅行也成為日本推展國家主義下的一枚棋子。

1895 年（明治 28）日本統治台灣後，修學旅行也隨著新式教育的腳步進入台灣。實施的順序與日本國內無異，皆是由具有師範教育性質的國語學校開始；初期所遭遇的問題雖然與日本類似，都曾遭遇教育界的質疑，但同時也面臨到台灣島內輿論的考驗。此外，在台灣所實施的修學旅行，與日本最大的差異便在於其殖民性格：對於統治當局而言，修學旅行不僅具有教育意義，更重要的，它傳達出統治者，藉由此活動，從身體與精神層面，逐步「同化」殖民地人民的企圖。



### 第三章 教室外的新體驗：實施修學旅行

誠如前一章所言，從官方的角度來看，修學旅行本身不僅是教學活動的延伸，也是殖民當局實踐統治政策的工具。1897年（明治30），國語學校以興建校舍無處可上課為由至內地旅行參觀的替代方案，首次辦理修學旅行，成為台灣修學旅行的開端，此後該活動陸續在各級學校出現，逐漸成為固定性的學校行事，從各校一覽表都可以看到有關修學旅行的各項規定。這樣的情況，直到太平洋戰爭爆發，戰況吃緊後才被迫中止，實施時間超過40年，幾乎貫穿了整個日治時期。

是故，在本章中，筆者將利用目前現有之日治時期學校官方文書，如學校一覽表、校刊、校友會誌等，以還原當時修學旅行實施的狀況，以及其內容是否因學校性質的不同而有所差異。並參考當時的報紙--台灣日日新報，它不僅是日治時期發行量最大，也是發行時間最長的報紙；倚重其豐富的新聞報導，作為彌補前述資料缺漏之用。此外，閱覽時人回憶錄，也有助於瞭解修學旅行的樣貌。由以上資料拼湊出百年前即已存在於台灣的學生集體旅行活動，檢視內容之際，同時也進一步觀察其內容是否因時局變化而產生更迭。

在處理修學旅行相關細節之前，必須先界定實施方式、地點與時間。首先，修學旅行與遠足之間最大的差異，在於前者距離較遠，時間較長，且多以學術參觀，兼作遊憩活動，因此交通工具便成為修學旅行不可或缺的重要工具。根據葉龍彥的研究，日治時期台灣的旅行交通工具包含：（1）鐵道、（2）船運；沿岸航路（島內）、日台聯絡線（基隆→門司、神戶）、（3）台車（島內特有）、（4）自動車。<sup>1</sup>其次，就實施地點而言，基本上，修學旅行的地點大致可區分為島內與海外，島內更有依區域而有環島、中南部、東部、北部等不同的範圍；海外則有日本內地，南洋、朝鮮、中國等地方。最後，在實施時間方面，無論是島內抑或是海外旅行，由於這類活動是屬於學校主導的課外活動；因此就時間的安排上，必須以正式課程為優先，也就是利用學生寒暑假期間、學期試驗結束或運動會前後的時間舉行修學旅行。

總而言之，修學旅行以台灣島內以及台灣鄰近地區與國家為主要活動範圍，並且多安排在不妨礙正式課程進行的時間來辦理。不過，有關詳細實施的情況，

---

<sup>1</sup>葉龍彥，〈日治時期台灣觀光行程之研究〉，台北文獻直字，第145期（2003），頁99。

將於下面各節中進行更為清楚的說明。

## 第一節 島內旅行

### 一、 行程規劃

如前述，島內旅行的類型可區分為環島一周旅行（環島）、區域旅行二種，區域旅行指的是在台灣島內特定區域的旅行，如南部旅行、東部旅行、宜蘭旅行等，但詳細的範圍則依各校安排方式不同而有所差異；以 1933 年（昭和 8）台中師範學校為例，該校的島內旅行可細分為環島一週旅行<sup>1</sup>、南部旅行、東勢旅行<sup>2</sup>；時間安排上，島內一周旅行則以十月份為主。<sup>3</sup>至於環島旅行，顧名思義即是指繞行台灣一周的旅行。基本上來說，區域旅行的實施早於環島旅行，主要是因為日治初期修學旅行尚屬起步階段，故此時以範圍較小的區域旅行為主，以國語學校為例，若將 1908 年（明治 41）做為分界點，之前該校只有舉辦過區域性旅行，等到當年度縱貫鐵路通車後，即出現環島旅行的紀錄。<sup>4</sup>

至於在時間方面，同樣也由於這類旅行活動尚未普及，因此初期舉辦的時間並不固定。日治時期在台推行同化教育的重要機構--台灣教育會，它所發行的刊物《台灣教育會雜誌》之中，刊載了一篇有關旅行修學的文章，其內容便提到日治初期修學旅行實施的狀況：「秋冬之交，天寒氣冷，青衿書生，多出外遠遊，以修實見之學。自國語學校醫學校至各公學校，以是日遊于四方，長者十餘日，少者二、三日而返。」<sup>5</sup>文中所說的「出外遠遊」，據判斷，應該指的就是島內旅行；由此可知，當時學生修學旅行主要挑選在寒冷的秋冬兩季舉辦，旅行時間從 2 天到 10 多天不等都有。日治中期後，隨著交通建設陸續完工，逐漸出現適合旅行的環境，修學旅行開始在學校間廣為流行，成為學生的重要活動。因此在《台灣日日新報》上，一篇日台語對照的〈日日會話〉，也出現以下的句子：

到年終，學校的學生真多去修學旅行。

讀書亦是要緊，去四處閱歷亦是要緊。

<sup>1</sup>參加此旅行的學生由於多數畢業於日本國內的中學，因此對台灣島內的事物並不熟悉，是故為了使其親身體驗島上的風土民情，便成為舉辦此次旅行之目的。

<sup>2</sup>東勢旅行天數短，主要是以東勢郡之周遭為旅行範圍，參觀重點為蕃社與蕃童教育所。

<sup>3</sup>台中師範學校，《創立十周年紀念誌》，頁 24。

<sup>4</sup>此次旅行行程是由基隆出發，搭船航行東海岸後，於恆春上陸，再從各地北上。

<sup>5</sup>〈內外匯報〉《台灣教育會雜誌》第 57 號（1906），頁 18。

交通極其利便，通台灣不論去甚麼所在旅行都是好勢。

我尚未識去台中，亦未識去台南。

此幫欲要坐夜行列車去迢迢。<sup>6</sup>

短短的五句話，點出了當時台灣島內修學旅行的特色：年末，亦即冬季，是適合舉辦旅行的時節，延續所說的，秋冬是旅行的季節；而便捷的交通，使得人們在島內各地暢行無阻，有利於旅行。換言之，兩者的結合，再度說明了學生大多利用歲末休業的時間，搭乘火車往來南北旅行，乃是日治時期島內修學旅行的常態。對於很多學生而言，參加學校所舉辦的修學旅行，不但是相當新奇的經驗，甚至還是他們旅行經驗的頭一遭。

不過，修學旅行的型態雖與今日的「畢業旅行」相似，但它並非是最高年級的專利，一年級學生也有參加的機會，而各年級前往的地區，當然也不盡相同；以台北第三高女為例，根據紀錄，1920年代該校所安排的各年級修學旅行，實施的情況為：一年級在台北附近，二年級往基隆、淡水或新竹；到了三年級則是宜蘭、蘇澳方面；最後四年級是去台中、嘉義、台南、高雄、屏東；講習科是到金瓜石附近。<sup>7</sup>可見低年級因為年齡與學習程度尚淺，故僅到學校附近的地區旅行，隨著年級愈高，延伸的範圍也愈廣。

再者，由於旅行地點往往是鐵路所經之處，可見旅行範圍與交通建設息息相關，因而也造成區域旅行早於環島旅行的情況。進一步地說，相較於西部鐵路的便捷，東部後山由於治安與交通問題，在旅行的實施上尚有疑慮。因此，蘇澳-花蓮之間的臨海道路竣工之前，有關環島旅行的紀錄並不多，大範圍的島內長途旅行仍以西部地區為主；而少數的環島旅行，行至東部地區時，也只能以水運取代陸路交通。1911年（大正1）12月國語學校日籍學生所進行的環島旅行，其行程即反映了這樣情況下所採取的旅行方式：1911年12月28日從基隆搭乘須盤丸至蘇澳，停留一晚後，29日停泊花蓮港，30日卑南，31日自恆春上岸，1月2日經高士佛到車城，4日枋寮，5日從東港搭火車至阿猴（屏東），7日至台南並停留一晚，10日返抵學校。<sup>8</sup>

簡言之，相較於範圍較小的區域旅行，長途的環島旅行礙於各地交通狀況、環境的差異，這類的旅行發展自然較晚。且由於修學旅行的距離遠近，基本上是

<sup>6</sup> 〈日日會話〉《台灣日日新報》，1911.12.08，5版。

<sup>7</sup> 台北第三高女，《創立滿三十年紀念誌》，頁163。

<sup>8</sup> 〈修學旅行〉《台灣教育》第118號（1912）

依據年級的高低，因此島內旅行中耗時最長，範圍最大的環島旅行，通常適用於高年級或是中等以上學校。因此像是台東公學校利用台北市舉辦集開紀念展的機會，北上參觀的同時也順道進行環島旅行，在公學校體系當中，算是相當罕見的例子。<sup>9</sup>

但環島旅行礙於東部交通因素而難以普及的因素，在 1932 年（昭和 7）蘇澳花蓮間的臨海道路通車後便獲得改善。以自動車作為交通工具，往來於蘇澳與花蓮港之間的臨海道路，不僅解決了東部的陸路交通問題，也縮短了南北往來的時間，因而成為島內一周旅行的既定路線。以下則以台中師範學校的紀錄為例來說明：

表 1：台中師範學校一週旅行日程

時間	出發-抵達	參觀景點
1 月 3 日	台中-八堵-礁溪-宜蘭-蘇澳	礁溪溫泉、孔子廟、五穀廟、炭酸泉
1 月 4 日	蘇澳-タロコ-花蓮港（自動車）	タロコ峽
1 月 5 日	花蓮港-馬太鞍-瑞穗	米崙山、花岡山、吉野村、太巴塢社
1 月 6 日	瑞穗-台東	瑞穗公學校
1 月 7 日	台東-大武（自動車）	卑南、馬蘭兩公學校、旭村
1 月 8 日	大武-牡丹灣（步行）	
1 月 9 日	牡丹灣-四重溪（步行） <sup>10</sup>	牡丹社、石門
1 月 10 日	四重溪-鵝鑾鼻-潮州-屏東	琉球藩民墓、燈臺、墾丁種畜場、クフル林業試験所
1 月 11 日	屏東-高雄-台南	屏東公園、製糖會社、高雄港、旗後、壽山
1 月 12 日	台南-台中	師範學校、盲啞學校、孔子廟、台南神社、赤崁樓、安平

（資料來源：台中師範學校，《創立十周年記念》，1933，頁 29-31）

<sup>9</sup>該校計畫 6 月 15 日由台東出發，至高雄、台南、台中等地參觀，21 日抵達台北參觀記念展，後經基隆、蘇澳、花蓮，預計 25 日返回台東。〈公校生見學全島〉《台灣日日新報》，1925.6.15，4 版。

<sup>10</sup>此行程也與牡丹社事件有關。

由上述記錄可以發現到，除了少數地區採取步行方式外，其餘皆有交通工具代步，且大多數都是運輸量大的鐵路。1933年（昭和7）恰巧為蘇澳-花蓮港之間臨海公路通車後的隔年，而台中師範學校即已利用此交通方式完成環島一周的旅行。換言之，環島旅行的形式，乃是與交通工具的發展息息相關；正因東部交通的開發，才使得環島旅行更為便利可行。

雖然島內旅行的行程因各校規定不同而內容不一，但基本上仍有一些固定景點不受學校差異所侷限，成為島內旅行的必經之地，以下將略述當時島內知名的景點以及活動內容：

### 1. 北部地區

北部旅行以基隆、台北、桃園三地為主。基隆主要是以基隆港為中心，參觀軍艦或軍事演習，例如大稻埕公學校學生曾到基隆參觀軍艦，並順道參觀基隆市街，以此作為修學旅行；<sup>11</sup>有時也會安排至基隆附近參觀海岸地形，國語學校至金瓜石、基隆修學旅行時，也曾至基隆海邊的仙洞，在洞內納涼聆聽濤聲，並欣賞古今文人題字。<sup>12</sup>台北市內則多觀賞殖民近代設施，如總督府博物館、動物園、植物園，或者是至北投或草山泡溫泉；當然，位於圓山的台灣神社，更是每個旅行隊必經之地。桃園方面，則可以前往近郊的角板山，回程時還可順道參觀製茶工廠。<sup>13</sup>當然，北部的淡水，由於接近海邊，附近亦有不少古蹟，文化與遊憩性質兼具，因此也成為修學旅行的熱門地點。

不過，隨著該旅行活動的日益成熟與普及，北部地區也成為中南部學校指定的修學旅行地點。因此，每當秋天，島內旅行最蓬勃之時，北部如基隆港、北投浴場、動物園等熱門景點，總會擠進大批學生團體，雖有事先預約，但由於各處規定方式不同，經常發生問題，造成糾紛。有鑑於此，台北州當局特地訂出相關規範：「欲視察基隆港灣時需直向基隆市役所聲明；北投公共浴場入浴、圓山動物園觀覽，均須向台北市衙聲明。如以文書聲明，須記明觀覽入浴日時及人數等，總要於一週間前，預先提出云。」<sup>14</sup>

<sup>11</sup> 〈基隆雜事 軍艦參觀〉《台灣日日新報》，1910.6.19，5版。

<sup>12</sup> 1903年9月28日師範部乙科學生，先觀賞基隆港之形勢，接著參觀停泊於基隆港的秋津軍艦，而後「復遊燈臺及仙洞等勝」。魏清德，〈基隆修學旅行記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第13號，頁66。

<sup>13</sup> 島田トコ，〈角板山修學旅行記第二日〉《あさひかづら》第7號（1939），頁22。

<sup>14</sup> 〈北部修學旅行 視察要處須先聲明〉《台灣日日新報》，1923.12.9，8版。

## 2. 東部地區

在 1924 年（大正 12）宜蘭鐵道以及 1932 年（昭和 7）臨海道路通車前，東部旅行的難度不算低；如要前往宜蘭、花蓮地區，必須搭船才行，相當不便。不過，如果是此兩處境內的學校，就沒有這類問題；如頭圍公學校二圍分校則是安排學生至宜蘭參觀始政 20 年紀念展覽會，兼作當地之修學旅行，當天即返校。<sup>15</sup> 即便如此，東部旅行並未因交通問題而停擺；今日遊客如織的礁溪溫泉，日治時期開發後，即成為知名的旅行勝地，由於泡過溫泉之後，往往能消除因旅行而產生的疲勞，因此修學旅行隊途經宜蘭時，幾乎不會錯過這裡。

而 1910 年（明治 43）官方設立的官營移民村—吉野村，則是參觀模範移民村，當然也有藉此讓參觀者仿效的用意。東部的旅行路線，在自然景觀方面較其他地區更加引人入勝，有河川切割山脈而形成的太魯閣峽谷，其間亦有瀑布點綴，有些地區上方還會架設鐵線橋（吊橋），由於高度落差動輒數十米，且行走時還會左右晃動，畫面相當驚險；因此有些膽小的學生，一低頭看到下方是湍急的河流，便嚇得哭出來。<sup>16</sup> 也有瀕臨太平洋的，從蘇澳到花蓮港之間的「臨海道路」。而太平山擁有豐富的森林資源，往往也被安排成為農林學校學生從事林業觀察的指定地。<sup>17</sup>

## 3. 中部地區

中部最知名景點即是日月潭，由於位於鐵路未及之處，因此需要在水里坑站換搭自動車前往。「湖面似鏡，映照出山影的姿態。環顧四周，景色如畫。」<sup>18</sup>，日月潭這般湖光山色的美景，總是令人駐足良久。另外，湖畔還有已歸化的蕃婦以杵擊石，搭配獨特的嗓音，造就知名的「化蕃杵歌」，成為日月潭一大特色。因此，日月潭向來也是中部地區的熱門景點。

創建於 1903 年（明治 36）的台中公園，公園中湖上的湖心亭，曾經接待過來台主持「台灣縱貫鐵道開通式」的日本皇室成員；因而也被列入行程之中。不僅上述這些風景名勝會名列旅行清單，殖產興業同樣也是旅行隊伍關注的目標：

<sup>15</sup> 頭圍公學校，《學事年報》（大正 4 年二圍分校），收藏於宜蘭縣史館，未標頁數。

<sup>16</sup> 林紫芬，〈合歡越旅行記-バタカンから花蓮港へ〉《あさひかづら》（台北：私立台北女子高等學院校友）第 7 號（1939），頁 85。

<sup>17</sup> 〈高等農林學校修學旅行〉《台灣日日新報》，1924.11.14，5 版。

<sup>18</sup> 岡部，〈阿里山、日月潭方面修學旅行記〉《たちばな》（高雄：高雄淑德女學校校友會，1940）頁 43。

台中州為全台香蕉產量最大的地區，也大量輸出至日本，<sup>19</sup>因此負責香蕉總經銷的青果市場，便被列入學生旅行隊參觀行程裡。1916年（大正5）落成的台中水源地「上水塔」，是當時台中街的給水機構，同年5月開始供水，是台中地區自來水之起源；於是，代表近代化水源設施的水源地同樣地成為修學旅行的重要景點。

也有學校會選擇學校附近的區域作為修學旅行的地點，如台中師範學校，便固定安排普通科2年級生進行兩天一夜的東勢旅行，途中會順道參觀蕃童教育所，並在明治溫泉過夜後，隔天便結束行程返校。<sup>20</sup>

#### 4. 南部地區

此處範圍約包含今日的嘉義、台南、高雄、屏東一帶；此區由於面積較大，因此行程也較多元。例如高雄淑德女學校，曾辦理阿里山的修學旅行，其行程規劃為：從高雄到嘉義後，按照慣例先參拜當地神社，之後第一個行程是參觀嘉義製材所，此處創建於1914年（大正3），隸屬於台灣總督府，負責處理阿里山紅檜，當時號稱東亞規模最大的木材工場，因而也成為旅行隊觀賞的重要景點。接下來的行程則是搭乘阿里山火車，從海拔3、4百公尺，一路攀升到海拔2千餘公尺的阿里山車站，途中可飽覽熱帶、溫帶、寒帶三類林木景觀。一如今日，祝山雲海也是日治時期遊覽阿里山不可錯過的景點；然而，由於此路段並未鋪設鐵路，因此必須徒步登山前往。當東邊天空越來越明亮，太陽從新高南山現身時，學生都興奮地高喊三次萬歲來迎接日出。<sup>21</sup>

至於擁有「歷史之都」美譽的台南，無庸置疑地，亦是日治時期修學旅行的熱門景點。無論是前身為供奉鄭成功之延平郡王祠的開山神社、象徵荷蘭人統治時期的赤崁樓、熱蘭遮城，還是全台首學的孔廟，這些古蹟在島內旅行中，都代表著台灣鄉土歷史，而學生藉由參觀上述地點，瞭解台灣的「過去」；當然，這裡的「過去」，事實上卻是有限度的、被再建構之後的「過去」。

視察蕃社的行程當然也不例外。至蕃社觀賞已歸化之蕃人，他們雖然仍有部分維持過去的生活方式，但是大致上已經逐漸擺脫茹毛飲血的野蠻形象，安排學

---

<sup>19</sup>台中商業學校內地旅行時，曾在東京的中央蔬菜批發市場，看見印有「台中」字樣的香蕉。大田，〈內地修學旅行〉《新高》，第13號（1936），頁70。

<sup>20</sup>台中師範學校，《創校十周年記念誌》，頁32-33。

<sup>21</sup>神村，〈阿里山、日月潭方向修學旅行記-祝山〉《たちばな》（高雄：高雄淑德女學校校友會，1940），頁42。

生來此一遊，不僅具有觀察不同人種的目的，也有藉機見證日本統治的功能。或者也有像中學校於 1911 年（明治 44）12 月 22 日至高士佛社附近進行視察旅行。<sup>22</sup>由於高士佛社即是過去牡丹社事件爆發的地點，至此地參觀，順道憑弔當年激戰的石門舊戰場，如此一來也有強調領台前日本對台影響的用意。

而 1923 年（大正 12）東宮行啟時，屏東阿猴製糖會社為了迎接即將到來的裕仁皇太子，特地砍伐麻竹來興建會館供太子休息之用。不過，這批竹子在太子抵台前幾日，居然從竹節冒出嫩芽，由於距離砍伐的時間已經超過 40 天，因此冒芽的竹子被視為是神蹟，象徵皇太子皇運祥瑞而被妥善保存。自此之後，旅行隊行至屏東，參觀製糖會社之餘，也不忘參拜瑞竹。<sup>23</sup>

由於東部有交通問題影響，因此島內長途旅行的選擇，幾乎是以西部地區為大宗，不少學校都將西部旅行留至最高年級實施。

## 5. 離島地區

台灣附近的離島包含馬公（今澎湖）、紅頭嶼（今蘭嶼）、火燒島（今綠島）三處，顧名思義，這些地區在交通上也只能仰賴船隻。由於台灣夏秋之際常有颱風災害，所以可能是考量到天候問題，前往澎湖地區都要避開颱風季節。因此，若要前往離島地區旅行的學生團體，都選在春、冬兩季，才不至於受颱風影響行程。一般而言，由於離島的面積都遠小於台灣，所以能夠安排行程也不多；且甚少學校會將離島視為唯一的旅行目的地，往往都是把離島列為行程中短暫停留的地區。換言之，在學校計畫往台灣南北方面旅行時，基於船運航線的因素，<sup>24</sup>中途必須停靠離島，因而有時也將該地列入參觀的項目。例如台北第一高女，進行南部旅行時，由於船隻途經澎湖，即在馬公短暫參觀重要港口後，旋即搭乘開城丸續往高雄；<sup>25</sup>而高雄實業補習學校計畫前往東部旅行時，也將船隻沿路停靠的

<sup>22</sup> 〈學生の蕃地旅行〉《台灣日日新報》，1911.12.20，1 版。

<sup>23</sup> 海野秀夫，〈島內一周旅行記〉《麗育學報》，第 24 號（1937），頁 34。

<sup>24</sup> 1897 年在總督府之命令下所開闢的「命令航線」，是日治時期台灣沿岸船運的官方航路。分別從台灣北端的基隆與南端的高雄出發，呈現環島一周的巡迴航線。以 1930 年度為例，東岸的沿岸航線為：基隆、蘇澳、花蓮港、新港、台東、火燒島、紅頭嶼、大板\*、高雄；西岸航線則為基隆、馬公、高雄。參考戴寶村，〈近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶〉（台北：玉山社，2000），頁 201、203。

<sup>25</sup> 〈台北一高女生馬公見學〉《台灣日日新報》，1930.11.26，第 5 版。類似的例子還出現在台北工業學校的旅行報導中，該校也是在澎湖參觀一天後，隔天便搭船至高雄，〈臺北工業生徒馬公見學〉《台灣日日新報》，1931.4.5，5 版。

離島地區納入行程中，因而在旅行內容便出現了紅頭嶼、火燒島等地。<sup>26</sup>

當然，也有學校進行單一離島旅行，例如高雄中學生到澎湖旅行，同時也進行棒球比賽。<sup>27</sup>而從嘉義農林學校開始的澎湖視察旅行，是以澎湖作為修學旅行的主要地點。根據該校在 1937 年與 1938 年的紀錄，澎湖修學旅行的行程為 4 天，自高雄搭船，約 7 小時的時間方能抵達目的地，上岸後先至海軍下士官兵集會所打招呼，接著即展開一連串的參觀行程，包括到要港部參觀軍艦，見識火力強大的機器水雷；參拜澎湖神社以及於中法戰爭戰死的孤拔將軍碑、千人塚；以及搭船至白沙島，欣賞覆蓋面積廣達 200 坪的通梁大榕樹等等。第 3 天晚上便搭船離開澎湖，返回本島後，會在高雄待一段時間，通常會利用此機會遊覽高雄，參拜高雄神社、至西子灣海水浴場戲水後再返校。<sup>28</sup>

## 二、交通工具的影響

由於修學旅行多仰賴交通工具，因此本活動勢必將隨著運輸設備的發展而擴大其範圍。如上段所述，修學旅行大多是離校至遠方活動，為了縮短時間，必須善加利用交通工具；而島內旅行時，多以陸路交通為主，海運為輔。日本領台初期，為暫時解決新竹以南交通不便的問題，以及加強軍隊的補給運輸，總督府積極修築輕便軌道；1905 年（明治 38），以手推台車來聯絡的輕便軌道已經可以連結台灣南北的交通。<sup>29</sup>即使 1908 年（明治 41）縱貫鐵路完成通車，輕便軌道仍成為聯絡平地與山區的重要工具。然而，不論是轉搭輕便軌道或者是搭乘船隻由海上往來南北，都相當麻煩。因此，在縱貫鐵路完工後，南北往來更加便利，鐵路也成為修學旅行最常使用的交通工具。而隨著 1910 年代，自動車日漸普及後，學生團體也利用此種機能性更佳的自動車，穿梭於市區。總之，在鐵路、輕便軌道、船舶、自動車的多方協力之下，使得環島或區域性的島內旅行內容更加精彩。日治時期台灣的旅行活動發展與近代交通建設關係的密切性，可見一斑。

<sup>26</sup> 〈高雄實業生修學旅行〉《台灣日日新報》，1924.11.8，第 5 版。

<sup>27</sup> 〈高雄中學生馬公へ野球試合もやる〉《台灣日日新報》，1931.2.5，第 5 版。

<sup>28</sup> 陳慶沂，〈澎湖修學旅行記〉《瑞穗》，第 12 號（1937），頁 138-140。堤誠〈澎湖島旅行記〉《瑞穗》第 13 號（1938），頁 84-86。

<sup>29</sup> 林淑華，〈日治前期台灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，國立台灣師範大學歷史研究所，1998，頁 31。

## （一）鐵路

隨著日本國內觀光事業的發展，台灣也開始跟進，並藉由交通運輸、旅遊券等方式，與日本及日本其他殖民地相連結。1908年（明治41）縱貫鐵路通車之後，即在鐵道部之下設「旅客係」，作為招徠旅客的機構；1931年（昭和6）鐵道部正式接手觀光事務；1937年（昭和12）在鐵道部之下設「觀光係」，換言之，鐵道部在台灣觀光事業發展中居主導地位。因此，具有觀光性質的修學旅行，同樣也藉助鐵路的高度運輸功能，擴大其旅行範圍。

利用鐵路作為休閒活動的交通工具，最普遍的算是各級學校的修學旅行或遠足會。綜觀整個日治時期，島內旅行所採取的交通工具中，鐵路的角色最為重要，修學旅行所規劃的主要路線，幾乎都是鐵路所經之處，例如在台北，淡水線便成為北部最重要且利用最多的觀光路線。<sup>30</sup>換言之，透過鐵路，將原本沒有交集的市街串連起來，使得彼此間產生相當緊密的聯絡作用。縱貫鐵路達成島內南來北往的任務，東部幹線的完工亦使得前往東部地區不再只能仰賴水運，便利的陸運交通，使得更多學校將旅行的範圍延伸到東部。

而過去旅行隊往來兩地，因交通不便需必須頻頻更換交通方式；又因時間無法準時預測，造成行程延誤等等的困擾，即在全島鐵路系統完備後獲得解決。

鐵路既然成為學校舉辦修學旅行的重要交通工具，因此鐵道部針對學生團體也給予票價優惠。根據1914（大正3）鐵道部達第23號「團體乘車割引規程」，票價折扣內容如下：

	30-100人	100人以上	200人以上
未滿50哩	7折	6.5折	6折
50哩-100哩	6.5折	6折	5.5折
150哩以上	6折	5.5折	5折

此外，不同於行駛於平地的鐵路，1912年（大正1）12月全線通車的阿里山森林鐵路，由於全線皆在山坡上行駛，因此有學生擔心發生意外，於是只好抱著既期待又害怕的心情踏上旅程，好在列車之間以齒輪咬合，所以相當穩固，當然不至於發生「倒退嚕」的困境，讓學生白擔心一場。<sup>31</sup>

<sup>30</sup>林淑華，〈日治前期台灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，頁144。

<sup>31</sup>森安則，〈本島中南部旅行記—阿里山行〉《麗育學報》，第27號（1939），頁145。

## （二）輕便軌道（台車）

日治初期由於台灣各地仍殘留武裝對抗勢力，加上盜匪遍佈，治安問題堪慮，當時倘若沒有軍隊或警察的保護，日本人或外國人無法單獨行動超過 2-3 哩；是故，總督府最主要的施政方針即在於快速收平這些叛亂、恢復治安。而想要快速平亂，必須有便利的交通設施供軍事運輸之用，但是清代台灣陸路交通並不發達，以最具先進的鐵路交通而言，只有完成基隆新竹段，新竹以南，仍須依賴轎子、牛車等傳統交通工具。

有鑑於此，總督府在縱貫鐵路尚未完工前，除了利用清代所留下的基隆新竹段鐵路來運兵運糧外，更以速成的方式大量鋪設軍用輕便軌道於中南部地區以及北部部份地區。第一條輕便軌道為 1895 年（明治 28）日軍進軍台灣之初，鋪設在台南安平到高雄間，於該年 10 月完工。到了 1898 年（明治 31）2 月時，再將這條軌道延長到新竹，以彌補新竹以南無鐵路的問題，並同時完成網寮社至安平、烏日至塗葛窟、他里霧至斗六、高雄至鳳山等四條支線，以及基隆線、台北線。大致上，幾乎主要市鎮都有輕便軌道通過。上述路線迨縱貫鐵路通車後，除部份與縱貫鐵路相隔甚遠或緊臨軍隊屯駐地的路線之外，大多陸續拆除。<sup>32</sup>

雖然本身多為速成，但是當輕便軌道從臺南延伸到新竹，並開始與基隆新竹段鐵路搭配使用時，台北到台南間的交通，就立刻從原本需要 19 天方能到達的情況，縮減為 2 天。總而言之，輕便軌道的利用，不僅革新台灣的交通系統，也成為縱貫鐵路通車前，聯絡台灣南北兩地的重要交通工具。儘管最初是作為軍事運輸之用，然而在不影響軍務推行的前提下，仍有提供一般民眾搭乘的服務；因此，率先實施修學旅行的國語學校，便曾採取先搭乘火車再轉乘輕便軌道的方式前往中南部。該校的修學旅行記錄中表示，由於縱貫鐵路尚未興建完成，所以若要前往新竹或南方，則需先搭火車至當時的鐵道終點新車車站後，再下車轉搭輕便軌道。<sup>33</sup>

如前述，不只提供軍用，一般民眾也可搭乘的輕便軌道，在交通不便的日治初期，的確是修學旅行時不可或缺的重要工具。而所謂的輕便軌道，其模樣究竟為何？人們又是如何利用其往來各地？根據陳家豪的研究，輕便軌道或稱台車，其規模與礦場用來搬運礦石的窄鐵道類似，曾長期存在於台灣、朝鮮、日本等地

<sup>32</sup>陳家豪〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007，頁 21。

<sup>33</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第 7 號（1901），頁 50。

區，惟台灣地區特別發達。<sup>34</sup>廣義上來說，輕便軌道可視為鐵路，因其同樣是將鐵軌與枕木鋪設於地面；但就軌距而言，輕便軌道要比鐵路窄的多。<sup>35</sup>又因其施工方式較簡便容易，不像鋪設鐵路時會經過縝密的考量，故「輕便」之名便由此而來。

至於行駛於輕便軌道上的「台車」，則是一種特製的車輛，其外觀與昔日鐵路上用手押車相似，只是體積較小。此外，限於軌距過狹載重量有限，台車的動力來源主要是人力，由兩至三人於台車後方推押，不像鐵路利用蒸汽引擎帶動車輛前進；正因為如此，台車也被稱為「手押車」或「後押台車」。1900年（明治33）參加旅行的學生，便在遊記中描述了這個特別的交通工具的外型：「每邊4尺，4個角落都有柱子，柱子之間以麻繩連結，一台車可載5到6人，2人再用推車的方式使之前進。」<sup>36</sup>

如前所述，由於輕便軌道的鋪設比起鐵路而言較為簡陋，並不像後者強調路基的平穩性。再者，由於台車於下坡時不需人力推進，而是使用台車邊緣所設置的一凸出物，以供後押車夫在下坡路段時踩踏。台車車上還置有制動機（即一種煞車裝置），在急坡處，可用以煞車減速。儘管如此，在下坡路段行駛時，台車的重量加上坡度，有時也會呈現如同在「滑水道」一般驚險刺激的景象。然而，輕便軌道的危險性便較其他交通工具為大，例如突然發生車輛脫軌的意外，雖然當時車上的學生立刻機警地跳起來，因而毫髮無傷，但仍嚇到說不出話來。<sup>37</sup>

雖然在縱貫鐵路通車後陸續拆除部分路段，然而某些地區由於地勢落差較大，為求便利，仍使用輕便軌道作為交通工具。而日治時期的學生旅行團體，即使在縱貫鐵路通車後，仍然使用此種交通工具，進入地形較為崎嶇的山區。且，由於台車幾乎都是露天車輛，少數會裝置帳棚，因此在搭乘時，為避免夏季驟雨淋濕身體，還必須自備雨具<sup>38</sup>；或者在刮風砂之際將外套領子拉高，低頭閉眼以

<sup>34</sup>舉例來說，台灣與朝鮮二地的輕便軌道均在1930年達於發展之高峰，這一年台灣地區的輕便軌道總里程為829.9哩，而朝鮮只有84.3哩，二者差距頗大。參考陳家豪〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007，頁20。

<sup>35</sup>輕便軌道的軌距主要以1呎7吋半為主，少數為2呎、1呎5吋、一呎4吋、一呎42吋、一呎43吋等多種，重量有9磅與12磅兩種規格。而，鐵路中寬軌的軌距有3呎6吋，即便窄軌也有2呎6吋。由此可見輕便軌道的規模確實窄於鐵路。參考陳家豪〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展〉，頁20。

<sup>36</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第7號，頁50-51。

<sup>37</sup>李良弼，〈修學旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第21號（1908），頁96。

<sup>38</sup>如洋傘或合羽（防雨用的油紙）。〈輕鐵旅客への注意〉《台灣日日新報》1905.6.14，5版。

度過，十分辛苦。此外，由於輕便軌道採單線行駛的方式，無法直接會車，因此隊伍車輛在半路上遇到來車時，必須下車將軌道讓予對方。

### （三） 自動車

曾山毅的研究指出，從《台灣鐵道旅行案内》不同年代的版本中，他發現到 1924 年（大正 13）的《台灣鐵道旅行案内》中，到處可見各遊覽地點採用轎子作為交通工具的紀錄，但到了 1935 年（昭和 10）的版本中，卻全部改由巴士取代，因此可以說巴士的普及，促使了觀光空間擴大。<sup>39</sup>自動車的優勢在於機動性佳，只要道路寬度可容車子通過，即使是碎石子路仍可輕易行駛，適應路況的能力很強。因此島內旅行除了仰賴鐵路往來南北，其他鐵路未達之地點，即是自動車發揮效能的時候。1912 年（大正 1）第一部汽車行駛於台北市區，但一直到 1930 年代後，自動車才真正開始流行，並成為大眾交通工具。

然而，自動車運輸之範圍，取決於公路鋪設的程度；因此，偏遠地區，早期由於施工困難，所以仍舊要使用前述所提到「手押台車」。不過，隨著道路的鋪設，自動車加入運輸的行列後，大大縮短了交通時間。以日月潭為例，1908 年（明治 41）時仍以手押台車為主，雖然景致宜人，但卻因地處偏僻而人煙稀少；1930 年代以降，從水裡坑到埔里之間有巴士接駁，比起過去需從外車埕轉搭台車前往日月潭來得快很多。<sup>40</sup>

如上述，自動車的普及擴大了旅行的範圍，尤其是鐵路無法抵達的地區；不過，相較於日月潭早期尚有手押台車可達，蘇澳花蓮間的交通，便相當困難了。蘇澳到花蓮之間的臨海道路，即今日的蘇花公路，終日治時期都未有鐵道經過。根據蔡龍保的研究，蘇澳、花蓮港間的路段之所以未進行鐵路路線的調查與鋪設，主要是因從大南澳到大濁水間約 19 公里的路段多斷崖絕壁，工程極為困難。加以蘇澳、花蓮間「蕃害」不絕，無法作充分的調查。故當時之急務是以蘇澳及花蓮港為起點，各自鋪設鐵路，往後再尋求機會興築蘇澳、花蓮港間聯絡線。<sup>41</sup>正因為地形與人為因素使得該路段缺乏鐵路建設；於是自 1916 年（大正 5）起

<sup>39</sup>曾山毅，《植民地台湾と近代ツ-リズム》，頁 150。

<sup>40</sup>曾山毅，《植民地台湾と近代ツ-リズム》，頁 151。

<sup>41</sup>蔡龍保，《推動時代的巨輪 日治中期的台灣國有鐵路（1910-1936）》（台北：台灣書房，2007），頁 19。

陸續將此路段開闢為公路，至 1923 年（大正 12）完工，然車輛依舊不能通過，故 1927 年（昭和 2）又繼續施工拓寬，並夾鋪混凝土為軌道，以便車輛行駛，1932 年（昭和 7）全線通車，稱為「臨海道路」。在此同時，政府也委託民營巴士業者東海自動車株式會社負責汽車運輸，每天 2 班行駛，由於開路困難，只有單行道。<sup>42</sup>

由上述可知，蘇澳、花蓮間的道路，由於施工困難而改為鋪設公路，並在拓寬之後始供車輛通過；因此從花蓮港到蘇澳，車程縮短到只需要 5 個半小時，對於東海岸觀光的開發大有助益。因此，在交通問題解決後，學校也開始透過此管道前往東部地區旅行。然而，這條沿著海岸線開闢的臨海道路，路的兩邊分別是懸崖峭壁與太平洋，且只供單向行駛，在今日看來仍是相當具挑戰性的路況。若遭逢豪雨則會造成路面崩塌，因而也曾發生學生搭車至崩塌處時，還必須下車背負沉重行李採取徒步前進的事件。<sup>43</sup>

由於途經該路段的過程十分驚險，因此不少學生對此部分印象深刻，在撰寫遊記時也都不忘提到度過此路段之驚險情況：

這有名的臨海道路之前曾發生過巴士墜落造成死傷的事件，我們是頭一回聽到。左手邊是垂直的石壁，右手邊懸崖的正下方是湛藍的太平洋浪濤；道路僅供一台巴士通過。每次巴士以相當快的速度轉彎時，都讓人感覺有種好像要往海上開去的衝動。<sup>44</sup>

而這般驚險的情況，也讓學生出現生死一瞬間的感受：「巴士在司機熟練的操作之下，逐漸進入臨海道路，巴士以很快的速度突破逼近頭頂的岩石和可怕的彎道前進。我們的生命也都交付在司機的雙手中。」<sup>45</sup>

搭乘自動車時，發生爆胎或車禍的突發狀況也時有所聞，而這種事件一旦發生，往往導致接下來的行程大亂，甚至還會影響學生旅行的心情。在過去交通不便，更沒有拖車協助的情況下，除了倚賴司機自己徒手解決問題，便是尋求路上的其他駕駛幫忙；而這類雪中送炭的舉動，有時也使在場的學生相當感動。一位

<sup>42</sup>駱香林主修，〈交通篇〉《花蓮縣志稿》，卷六（1957），頁 14。林文龍，〈日治時期台灣陸路交通建設之研究〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003，頁 88。

<sup>43</sup>呂氏瓊華，〈合歡越旅行記：花蓮港の一日〉《あさひかづら》（台北：私立台北女子高等學校校友）第 7 號（1939），頁 89。

<sup>44</sup>寺尾，〈本島一週旅行記：バタカン-礁溪〉《麗育學報》（台北：台北第一師範學校，1939），頁 141。

<sup>45</sup>重松浩，〈本島一周旅行記：花蓮港-台北〉《麗育學報》（台北：台北第一師範學校，1940），頁 104。

日籍女學生即表示，旅行途中所搭乘的巴士突然爆胎，幸虧路過的貨車伸出援手，留下一人協助司機。見到人們互相幫忙，她直呼這樣的景象十分美麗耀眼。<sup>46</sup>雖然「車禍」讓行程大亂，但未嘗不是一種機會教育；例如旅行隊伍從日月潭離開的路上，因為在橋上和貨車擦撞而故障，學生被迫下車步行，途中，司機向對向車道的巴士以台語喊著「無油喇（沒油啦）」，意外成為讓日籍學生學習台語的機會。<sup>47</sup>

#### （四）船舶

縱貫鐵路通車前，如要前往南北兩地旅行，除了搭乘現有火車再轉輕便軌道外，還可以選擇搭乘船隻；例如三屋靜回憶國語學校時代的旅行時便表示，1900年的島內修學旅行，是從基隆搭船經澎湖到安平後，再前往台南、嘉義等地。<sup>48</sup>同樣地，在宜蘭線通車前，北部學校到宜蘭地區旅行，也是要搭乘船隻至蘇澳。至於離島的澎湖、蘭嶼、綠島，則是一定要仰賴船隻運輸方能前往。總而言之，船隻在島內陸路交通完備以前，是學生修學旅行時的必要交通工具。

1897年（明治30）台灣沿岸航線開始以命令航路的形式出現，主要是以基隆港為起點，分為繞行全島一週的沿岸東迴線與西迴線。縱貫鐵路落成之前，如要聯絡南北兩地，除了轉搭台車，有時也會選擇載運量大、速度也較穩定的沿岸船運。前述的東迴與西迴航線在1913年（大正2）之前，並無太大的變化；然而，自1914年（大正3）起，因打狗港（高雄港）落成，改變了以往都將基隆作為起點與終點的方式，沿岸航線均改以基隆為起點，打狗港為終點。<sup>49</sup>

沿岸航運在陸路交通不甚發達的時期，島內人員、貨物的移動必需經由海運輸送，不僅補足了日治初期陸運建設的不足，對於台灣東海岸地區更是貢獻良多。然而隨著環島鐵路系統、公路拓築工程幾乎完成，陸路建設逐漸解決往來島內各地的交通問題後，沿岸航運便轉為輔助性的交通方式。例如1925年開設的東部沿岸線，即是因應宜蘭線鐵路於1924年通車後，蘇澳、花蓮之間仍缺乏交通聯絡管道，因此以宜蘭線的終點站蘇澳為起點，終點為花蓮港，使東部的交通

<sup>46</sup>永田，〈東台灣方面修學旅行記：タロコ-礁溪〉《たちばな》（高雄：高雄淑德女學校校友會，1940）頁37。

<sup>47</sup>加地義雄、斧口重信，〈東海岸旅行〉《芳蘭》，第10號（1937），頁110。

<sup>48</sup>三屋靜，〈在學時代の事ども〉《台北師範學校創立三十周年記念誌》，頁190。

<sup>49</sup>戴寶村，〈近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶〉，頁201。

更為便利。<sup>50</sup>台中師範學校於 1929 至 1930 年間（昭和 4-5）便是藉由此航線往來花蓮與蘇澳間，完成島內一周旅行。<sup>51</sup>待縱貫鐵路通車後，由於陸路交通環境獲得改善，選擇船運的旅客因而減少，航次也縮減。不過在離島的澎湖部分，仍須依靠沿岸航線，可由基隆或高雄兩地前往。

然而，在島上陸路交通網完成後，幾乎很少學校會使用沿岸航線作為修學旅行時的交通工具。主要是因為航運時間較長，而且還要面臨到天候的考驗，是故若非是為了前往離島地區，是不會選擇較不便利的船運。

### 三、 配合時事政策所舉辦的旅行

修學旅行不僅是學校的例行公事，有時也會依時事而作臨時性的規劃，例如日治時期台灣曾舉辦過大大小小的展覽會或品評會，其內容多半是展示新興物品，或是誇耀殖民成果。然而，舉辦這些展覽會的目的，不只是為了向世界宣傳日本殖民台灣的成效，同時也是讓台灣島上的人瞭解到：統治他們的，是一個強而有力的國家。以下便以 1916 年（大正 5）的「台灣勸業共進會」與 1935 年（昭和 10）的「始政四十周年記念台灣博覽會」來說明修學旅行的實施情況。

#### （一） 1916 年「台灣勸業共進會」

1916 年（大正 5）適逢日本領有台灣 20 年，歷經漢人抗日活動，風雨飄搖中，各項施政建設逐漸步上軌道，總督府開始樹立統治台灣的信心，遂透過展覽活動--「台灣勸業共進會」將過去 20 年的殖民成果一一列舉。也就是透過展示的方式呈現 20 年來的「殖民台灣」，博得世人對日本殖民統治的認同與肯定；除了回顧殖民台灣外，總督府亦透過籌辦此展覽會的過程中，試圖為未來治台方針勾勒發展方向。<sup>52</sup>因此，總督府預計在 1916 年（大正 5）4 月 10 日至同年 5 月 9

<sup>50</sup>戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，頁 226。

<sup>51</sup>台中師範學校，《台中師範學校創立十周年記念誌》，頁 31。

<sup>52</sup>彭慧媛，〈日治前期「殖民台灣」的再現與擴張—以「台灣勸業共進會」（1916）為中心之研究〉，國立成功大學歷史研究所碩士論文，2006，頁 3。

日，於台北市舉辦為期 30 天的「台灣勸業共進會」。<sup>53</sup>

而會期間主要的觀光人潮，以來自島內各地組成的觀光團體為主，其中，學生團體多以修學旅行或見學旅行的方式參觀共進會，並順道遊覽台北附近的風景名勝，據統計約有 2 萬 6 千人之多。<sup>54</sup>由於市區的旅館一時之間無法消化過多的遊客，在一房難求的情況下，總督府也開放台北廳內高等小學校、城東小學校、城西小學校、城男小學校、城北小學校等 5 所學校，作為學生團體的臨時宿舍。然而，這些被充當為學生團體臨時宿舍的教室，環境卻令人相當失望，像是兒童不善炊事，還需要隔壁的警官來幫忙；睡覺的寢室不僅沒有蚊帳，甚至空間狹小到學生無法伸長手腳，只能捲著自己帶來的毛毯入睡。<sup>55</sup>儘管共進會帶來觀光利益的同時，但也無可避免地發生這類無法兼顧遊客住宿品質的事件。

台灣勸業共進會不僅吸引大批學生觀覽人潮，也為周邊環境觀光事業帶來商機。如前述所言，學生團體參觀完共進會後，也會遊覽附近名勝，因此台北近郊的熱門景點往往人滿為患，舉例來說，北投溫泉浴場在共進會舉行後，平均每日湧進約 1450 人，為之爆滿，而浴場附近的旅館及餐廳，也因此生意興隆。<sup>56</sup>

## （二） 1935 年「始政四十週年紀念台灣博覽會」

1935 年（昭和 10）舉辦的「始政四十週年紀念台灣博覽會」（簡稱台博），不僅是日治時期台灣島內規模最大的博覽會，也是到目前為止台灣史上規模最大的博覽會。此時日本已經統治台灣達 40 年，不論在經濟、教育、產業、交通、衛生等方面，皆大幅成長，遠優於領台初期。在總督府眼中，台灣已不再是過去的蠻荒之地，反而被雕琢成「日本海外的第一顆珍珠」。此時舉辦「台灣博覽會」，具有兩項指標性意義：首先，是日本帝國向歐美列強宣揚第一個海外殖民地的成功經驗；其次則是藉此宣傳「台灣為南進基地」的策略。<sup>57</sup>

<sup>53</sup>然實際舉行時，由於起初展示品不全，造成各地觀覽者為多數延期，且鐵路尚無法消化大批遊客，因此到預計結束的 4 月 30 日當天，便決議延長 6 天，至 5 月 15 日結束。〈共進會匯報-會期延長〉《台灣日日新報》，1916.4.30，6 版。〈共進會會期延期〉，總督府報告示第 59 號，1916.4.30。

<sup>54</sup>彭慧媛，〈日治前期「殖民台灣」的再現與擴張-以「台灣勸業共進會」（1916）為中心之研究〉，頁 148。

<sup>55</sup>〈城南小學の混雜 觀光兒童〉《台灣日日新報》，1916.4.27，4 版。

<sup>56</sup>〈公共浴場滿員〉《台灣日日新報》，1916.4.22，6 版。

<sup>57</sup>程佳惠，《台灣史上第一大博覽會-1935 年魅力台灣 SHOW》（台北：遠流，2004），頁 32。

此次會期不僅較勸業共進會來的長，<sup>58</sup>參觀人數甚至高達 200 餘萬人次。與勸業共進會一樣，台博也吸引了大批學生團體以修學旅行的名義來到台北參觀博覽會，或者利用此機會進行環島旅行。<sup>59</sup>不過，盛況空前的情形，卻也造成旅館不夠，還必須將茶館、劇場改為臨時旅館，以便容納從各地蜂擁而至的觀覽人潮。<sup>60</sup>然而，就在島內吹起台博熱的同時，由於觀賞人潮過多，因此也導致環境品質出現問題，一篇報導明白地指出：

台灣博覽會業已開會矣。南部方面之團體，或學生前往觀覽者，為數甚多，當此如火如荼，萬人空巷之際，北市旅館之收容難免混雜，然於客之飲食，因衛生所關，猶宜注意。如日前台南某公學之生徒歸時罹病者續出，查其原因，多為係食旅館之殘羹冷飯所致，蓋旅館因人數之多，食事先行豫備，兼以生徒亂飲茶水，故易罹病。兩方各宜注意云。<sup>61</sup>

由於博覽會舉辦的時間，氣候仍相當炎熱，旅館業者在飲食衛生上並未特別留意，因而爆發這樣的災情。這樣的事件隨著報紙的披露，引起家長對政府當局的非難，並透過學校反應，希望台北市能多加留意旅館業的問題。儘管如此，已經有學生為此被家長阻止前往或者是由學生另謀他法，而其他團體也多選擇旅館以外的其他住宿地點，台北市旅館因為這次的事件，名聲大壞。<sup>62</sup>

由上述兩個展覽會的例子可知，每每舉行大型展覽會時，就是島內興起旅行熱潮的好時機，修學旅行亦不例外。由於展覽會不僅內容豐富多元，同時也是展示殖民地台灣的變遷的展示媒介，觀眾透過「觀看」的方式便可以看到並認識這些物品呈現下的「台灣變遷樣貌」。<sup>63</sup>因此，安排學生前往參觀，一來符合修學旅行意在增廣見聞的教育目的，二來則可看出，在總督府的強力動員下，學校的旅行活動，再一次地成為殖民政策的執行者。

---

<sup>58</sup>本次會期從 1935 年 10 月 10 日起，至 11 月 28 日為止，共計 50 天。

<sup>59</sup>如台東小學校是參觀博覽會兼作全島一周旅行。〈臺東小學生ら臺博を見學〉《台灣日日新報》，1935.10.23，9 版。

<sup>60</sup>〈臺博見物の申込 九萬三千餘名（學生、青訓生、青年團員など）臨時旅館に割當てる〉《台灣日日新報》，1935.10.1，7 版。

<sup>61</sup>〈博覽會觀光學生 歸南後罹病者續出 或謂旅館食料不潔所致〉《台灣日日新報》，1935.10.18，夕刊 4 版。

<sup>62</sup>〈臺北旅館非難四起〉《台灣日日新報》，1935.10.28，8 版。

<sup>63</sup>馮瓊瑩，〈展示「統治時間」：日據時代「始政週年紀念博覽會」的治理技術〉，新竹：國立清華大學社會學研究所碩士論文，2005，頁 76。

## 第二節 海外旅行

海外旅行泛指至台灣島以外的地區旅行，除了日本以外，也有學校前往支那南部（今中國南部）、南洋、滿洲、朝鮮等地旅行。由於這些地區只有藉由船隻才能抵達，因此搭乘船隻的新奇經驗，便成為學生難忘的回憶；再者，不同於台灣島內的文化風俗，也使學生大開眼界。另一方面，不同地區的海外旅行，也象徵不同的意義：日本旅行是使學生進入日本國家神道的核心，使其在身心靈方面都成為真正的日本國民；支那南部與南洋旅行，則是台灣作為日本之「南進基地」，往後前往該地從事活動的前置動作；日本扶植滿洲國政權成立、併吞朝鮮之後，至滿鮮地區旅行，便是為了進行當地之經營所準備。換言之，海外修學旅行，官方意識亦濃厚，甚至比起島內旅行，更有執行國家政策的意涵。

### 一、 日本內地

#### （一） 旅行日程安排

從初等的小公學校到高等的女學校、國語學校，幾乎日治時期整個教育體系都有前往日本進行「內地修學旅行」的經驗，可見使學生親身接觸殖民母國，不僅能夠體驗比台灣更加近代化的環境外；再者，使其感受國家神道的神聖氣氛，更是本時期日本修學旅行相當重要的特色。

有關修學旅行的地點、時間與對象之規定，初期因制度尚未建立，故多半採不定時舉辦的方式。如國語學校創校前，因無校舍收容新入學的國語科學生，因此由本田嘉種率領學生前往日本修學旅行。<sup>64</sup>當時擔任國語學校職員的郭廷獻在〈修學旅行日誌中〉一文中，開頭即表示：

維時明治 30 年 7 月 1 日，予得町田國語學校長遺命，引率國語學校語學部生徒修學旅行，自拜命以來，漸定行，旌忽然已是 7 月 14 日，先已傳言聚集諸生是日乃導之于艫舳祖師廟第二附屬學校教場……指地圖示路程併訓誨旅行之法令……明午後四時必到學海書院國語本校，是特別之回家訂行，旌辭親友……。<sup>65</sup>

從確定舉辦到出發，僅距離兩個星期的時間，且此行還是前往內地日本；由倉促

<sup>64</sup>謝明如，〈日治時期台灣總督府國語學校之研究（1896-1919）〉，頁 227。

<sup>65</sup>〈修學旅行日誌〉《教育時論》第 444 號，明治 30 年 8 月 15 日。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 1）》第 30 卷，頁 90。

成行的情況看來，日治初期修學旅行仍屬臨時性的課外活動，尚未成為固定的學校行事。

隨著修學旅行逐漸成為學校行事中的固定活動，各校關於修學旅行的時間安排，也開始也有了明確的規劃，尤其是為時較長的內地修學旅行，由於牽涉到交通運輸與日本方面聯絡的問題，因此必須先行規劃。一般來說，日本冬季嚴寒，對居住亞熱帶的台灣學生而言，面對低溫氣候恐將「無法離開暖爐一步」；且旅行中若遭遇下雪，行動上將更加不便。因此，3至4月份，是進行內地旅行的最佳時機，由於此時適逢春季，日本國內到處櫻花盛開，氣候與景色都十分宜人，最適合從事旅行活動。

如最早辦理內地修學旅行的國語學校，在1897年（明治30）首度前往內地修學旅行後，一直到1907年（明治40），才利用東京舉辦勸業博覽會的契機，再次安排內地旅行。<sup>66</sup>在此之後，每當日本國內舉辦大型的展覽會，學校都會藉此安排旅行活動。<sup>67</sup>值得注意的是，日本舉辦大型博覽會的時間都選擇在夏天，因此綜觀日治時期內地修學旅行的實施時間，可以發現一個共同點：暑假期間的內地旅行，其行程必定會包含參觀博覽會。

造成此種狀況的部分因素乃是在於經費問題，由於內地修學旅行不僅歷時長，高費用也令人為之卻步；但因為官方博覽會本身即有傳達新知，進而招攬民眾前往觀賞，藉此宣傳國力的功能，因此日治初期總督府大多會利用日本舉辦博覽會的時機，補助學校內地旅行的費用。換言之，由此證明利用參觀博覽會的難得機會，順道從事內地旅行，在內地旅行尚不普及的年代，的確符合經濟效益。

再說，就教育功能來說，相較於平常時間到日本旅行，不如在日本國內舉辦博覽會時再行前往，如此一來，便可同時感受內地氣息，也可參觀展覽會中的近代事物，可謂一舉二得。正因為如此，前面所提到適合前往日本旅行的氣候因素，在博覽會舉辦時，便退居到第二位了。

總而言之，日治初期由於修學旅行尚屬起步階段，有關舉辦的時間與細節，都還沒有固定模式，尤其是路途遙遠的內地旅行，更因費用之故而無法時常舉辦，於是藉由前往日本參觀博覽會，便成為內地旅行的最大誘因。不過，日治中

---

<sup>66</sup>此次旅行的日程如下：6月22日下午從基隆出海，25日抵達門司，7月1、2日安排參觀在東京的上野公園所舉辦的勸業博覽會，7月13日自神戶搭船返台。

<sup>67</sup>例如1922年（大正11）6月26日到7月13日，商業學校募集全校共114名學生至內地參觀「平和記念博覽會」，兼作修學旅行。

期開始，隨著該活動的普及，以及為了加強國民性的培養，內地旅行舉辦的時間也逐漸如上述一般，大多集中在 3、4 月份。台北第三高女也以「夏秋之際很難體會日本的美景與氣氛」為由，利用拜觀御大典<sup>68</sup>遺跡的機會，在春季辦理內地修學旅行，並且從此成為慣例。<sup>69</sup>而根據台中師範學校的記載，該校在 1931 年（昭和 6）以前，內地修學旅行原本都是選在夏季舉行，但從當年度起，則決定在 3、4 月之交的春季舉辦。<sup>70</sup>

此外，船舶是當時前往日本唯一的交通工具，考量到船隻運輸耗時較長，加上日本國土也較台灣來的廣闊，往來各地的交通時間必然多於台灣，因此日本修學旅行的天數通常需要 20 天以上，才能確實走完所有行程。然而，內地旅行的行程是否也因舉行時間不同而有所差異，以下試以 1907 年國語學校與 1933 年（昭和 8）台中師範學校的內地修學旅行行程來說明之。

表 2：1907 年（明治 40）國語學校國語部 4 年級生內地修學旅行日程

日期	出發-抵達	參觀地點
6 月 22 日	下午從基隆出海	
6 月 25 日	上午抵達門司	
6 月 26 日	神戶-京都	地方裁判所、水族館、湊川神社、東本願寺
6 月 27 日	京都	盲啞學校、島津製造所
6 月 28 日	京都	豐國神社、方廣寺、三十三間堂、阿彌陀が峰、清水寺、銀閣寺、平安神宮
6 月 29 日	京都-岐阜-東京（夜車）	西村商店參觀絲織品、京都府立第一中學校
6 月 30 日	抵達東京	日比谷公園、宮城拜觀、楠公銅像
7 月 1 日	東京	東京帝大、東京勸業博覽會
7 月 2 日	東京	東京勸業博覽會、東京博物館、動物園
7 月 3 日	東京	東京高等工業學校、大日本麥酒株式會社、淺草觀音寺
7 月 4 日	東京	東京勸業博覽會

<sup>68</sup>御大典指的是 1928 年昭和天皇即位儀式，亦稱御大禮。

<sup>69</sup>台北第三高女，《創立滿三十年記念誌》，頁 163。

<sup>70</sup>台中師範學校，《創立十周年記念誌》，頁 24。

7月5日	東京	東京高等師範學校附屬東京教育博物館、靖國神社
7月6日	東京	東京帝大附屬植物園
7月7日	東京	愛宕神社、婦人博覽會、増上寺
7月8日	東京	自由活動
7月9日	東京-橫須賀-鎌倉	參觀軍艦、鶴岡八幡宮、鎌倉宮
7月10日	鎌倉-片瀨-沼津	鎌倉大佛
7月11日	沼津-名古屋	名古屋城
7月12日	名古屋-奈良、京都	春日神社
7月13日 <sup>71</sup>	奈良-大阪-神戶	東大寺、興福寺、奈良帝室博物館、大阪天王寺五重塔、大阪城

（資料來源：台灣總督府國語學校，《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 22 號（年代不詳），頁 112-133。行程內容係筆者依據遊記內容整理而成，如有遺漏，在所難免。）

表 3：1933 年（昭和 8）台中師範學校內地修學旅行日程表

日期	出發-抵達	住宿地	參觀地點
3月24日	台中-基隆	吉野丸	
3月27日	門司-博多-熊本	來春旅館	太宰府參拜、博多市區、熊本市
3月28日	熊本-坊中-別府	二條旅館	阿蘇山、別府溫泉
3月29日	別府		地獄溫泉
3月30日	神戶-大阪-二見	朝日館	大阪城、朝日新聞社、大阪市區、二見浦夕陽
3月31日	二見-山田-名古屋	俵屋	日出、神宮參拜、名古屋城、熱田神宮
4月1日	名古屋-大船-鎌倉	金龜旅館	鎌倉、江之島

<sup>71</sup>有關本次旅行的紀錄，在《台灣總督府國語學校校友會雜誌》上只記載到 7 月 13 日為止，因此至於詳細的後續行程，則參考《台灣日日新報》與《台灣教育會雜誌》的報導：國語學校預計從 6 月 22 日出發，7 月 15 日自神戶搭船離日，19 日抵台。〈國語學校生徒の內地修學旅行〉《台灣日日新報》，1907.6.17，第 2 版。〈內外匯報 修學旅行〉《台灣教育會雜誌》，第 65 期（1907），頁 18。

4月2日	鎌倉-橫須賀-東京	駿河台ホテル	橫須賀軍港、東京市區、地下鐵
4月3日	東京		宮城參拜、東京市區
4月4日	上野-日光	蔦屋	東照宮、中禪寺、華嚴瀧
4月5日	日光-東京-京都	駿河台ホテル、夜行車內	東京市區遊覽
4月6日	京都	五條ホテル辨慶樓	京都市區
4月7日	京都		比叡山、琵琶湖
4月8日	京都-奈良	大文字屋	桃山御陵、乃木神社、春日神社、法隆寺
4月9日	奈良-吉野	辰巳屋	橿原神宮參拜、吉野櫻
4月10日	吉野-大阪-神戶	蓬萊舍	寶塚
4月11日	神戶搭船至門司		湊川神社、川崎造船、瀨戶內海
4月12日	門司-基隆	船內	
4月14日	基隆-台中		

（資料來源：台中師範學校，《創立十周年記念誌》，1933，頁 25-27。不足之處由筆者略作增補。）

由上述兩個年度的旅行記錄之對照看來，內地修學旅行的內容幾乎沒有太大變動。儘管 1907 年（明治 40）內地旅行，主要目的是參觀當時在東京所舉辦的勸業博覽會，20 天之中有 8 天的時間都停留在東京，但就整體行程來說，大致上與 1933 年（昭和 8）的行程雷同。首先，兩者都是從北九州上岸，遍遊各處的同時，也北上到達東京之後再折返；其次，從中也可以注意到，安排學生參拜各地神社的活動，早在 1907 年（明治 40）便已經有一套固定的模式：亦即從南到北，一路上所有具代表性的神社與廟宇，例如奉祀忠臣楠木正成的湊川神社

<sup>72</sup>、京都、奈良地區為數眾多的宗教建築、首都東京的靖國神社<sup>73</sup>等宗教建築，都經由便捷的交通工具，一一被串連起來，成為行程的一部份。因此，到了 1933 年（昭和 8）的紀錄中便可以發現到，隨著台灣從事內地修學旅行的人數越來越多，同時日本為了加強對台之同化，此類行程因而越趨豐富：增加了桃山御陵、伊勢神宮<sup>74</sup>、熱田神宮<sup>75</sup>、橿原神宮<sup>76</sup>等宗教建築。

日本歷史是以神為開端，因此神社供奉的神，本身就是日本國體的體現：天照大神賜與瓊瓊杵尊玉、鏡、劍，代表天皇皇位的傳承，而這三種神器實也象徵著日本「國體」的基本要素。因此，儘管在島內旅行中，也會安排參拜神社的行程，但是還是不如內地旅行中參觀神社的行程，直接接觸日本國體的意涵來的深刻。

除此之外，1912（明治 45）年明治天皇駕崩，葬於京都伏見，稱為桃山御陵；1914 年（大正 3）昭憲皇太后過世，日本當局建立明治神宮供奉明治天皇與皇太后。是故，與明治天皇關係密切的桃山御陵及明治神宮，也被納入內地旅行的固定行程中。於是在 1907 年（明治 40）與 1933 年（昭和 8）的行程之中，都可以看到參觀神社建築的活動，而這的確也是貫徹日本將神道視為國教的作法。

1868 年（明治 1）日本由朝廷發起「王政復古」，宣告將政權交還給天皇；在此同時，還企圖實現以神道為基調的「祭政一致」，恢復律令時代的「神祇官」。1870 年（明治 3）實行「大教宣布」，設宣教使，將神道當作國教廣泛宣傳。王政復古的思想要求實現以天皇為中心的統一國家，同時也包含著國粹主義的因

---

<sup>72</sup>湊川神社是位於神戶市內的別格官幣社，以楠木正成為主神，配祀正行、正孝等同族將士，1872 年創建。楠木正成是南北朝時代的武將，1331 年為聲援後醍醐天皇而在河內國赤阪城舉兵，致力於樹立建武政權的同時，也守護了河內、和泉國。1336 年因為在兵庫縣湊川討伐足利尊氏落敗後，和弟弟正季互刺而死。江戶時代末期的尊皇人士經常參拜楠木正成之墓，明治維新之後，明治天皇為表彰楠木正成忠貞報國、捍衛皇室的功勞，特地在楠木正成戰死地湊川建立湊川神社以奉祀殉難的楠木正成及楠木一族，並在東京皇居廣場前樹立楠木正成的銅像。此外靖國神社的招魂社亦因為這樣的情況而成立。由於他一生竭力效忠後醍醐天皇，後世以其為忠臣之典範。

<sup>73</sup>位於東京都千代田區，前身為 1869 年所設置的招魂社，1879 年由明治天皇改名「靖國」，用來供奉明治維新以來，為國捐軀的軍人及軍屬，其性質類似忠烈祠。

<sup>74</sup>伊勢神宮位居三重縣伊勢市。主要由內宮皇大神宮（此處收藏日本傳說中三神器之一的八咫鏡），與外宮豐受大神宮所構成。內宮祭祀天照大御神，外宮祭祀豐受大御神。被定為神社本廳之本宗，正式名稱為神宮。為了與其餘神宮區別，因而稱為伊勢神宮。無神階，於明治時代至戰前為止，在國家神道之近代社格制度中，由於被視為特別的存在，故不定社格。

<sup>75</sup>熱田神宮位於愛知縣名古屋市熱田區，為一元官幣大社，其主神是以三神器之一的草薙劍為神體的熱田大神。自古以來，此處便受到皇室與武家的尊崇。

<sup>76</sup>位於奈良縣橿原市近郊的舊官幣大社，奉祀神武天皇夫婦。幕府末年，決定在神武天皇陵寢旁設置橿原神宮，1889 年創建之。

素。<sup>77</sup>顯而易見地，新政在實行王政復古的同時，也企圖傳達將神道轉變成國教，而天皇即為神道教的首席祭司的想法。因此，在「神道即為國教」的意念下，參拜神社便無關個人信仰，而是每一個日本國民的義務。從這裡也可以理解，為何這類行程佔整個旅行的比重相當多，原因即在於，內地旅行時安排學生參拜神社、皇陵，亦即是提醒學生：即使在旅行的過程中，也不能忘記自己身為大和民族的責任。

至於曾經擔任過台灣總督的乃木希典，跟隨明治天皇的駕崩而與妻子相偕自殺；此種為天皇「殉死」的行為不僅符合武士道精神，也是對天皇效忠的至高表現。因此從 1912 年（明治 45）起，為了紀念乃木的武士道精神，日本當局在其故居等處建立「乃木神社」；且，從這時開始，乃木故居與乃木神社也成為修學旅行隊伍的必經之地。同樣的邏輯，也可以套用在宮城拜觀上；旅行隊每每抵達東京市區時，遙拜宮城的活動必定排在東京行程之首位。由此顯示出；除了向過去的歷代天皇致敬之外，對現任天皇的效忠更是重要；灌輸尊君的動機可謂昭然若揭。

質言之，在日治初期內地修學旅行尚未普及、制度化之際，即已具備這樣相當完整的日本國家神道參拜行程，而到了昭和年間，各校逐漸將修學旅行的形式固定化之後，這樣的旅行模式依舊維持著，甚至更加充實，可見內地旅行在日本國內將神道劃為國教的同時，早已和神宮參拜劃上等號，成為此政策的最佳執行者。由於日本國內於明治 30 年代後，修學旅行便具體呈現出使學生服膺於國家權力、傳統宗教情感的功能。例如參拜御真影、神社、遙拜宮城，藉此養成愛國心與敬神觀念。這樣的方式，也反映在台灣於皇民化運動後，旅行之中加強神道信仰與國家崇拜的內容的模式相當類似。換言之，在修學旅行中加入國家主義的成分，來加強學生之愛國觀念，並非在台之首創，而是日本一貫的作法。由官方自上而下主導、充滿儀式性格的方式，即是日本與台灣修學旅行的共同點。

總之，各校的內地旅行行程並無太大差異：從門司、下關或神戶上岸後，先至當地參觀，之後前往京都、大阪、奈良地區，而後再搭乘長途列車，經名古屋前往東京；由於東京係日本首都，因此安排在此地的行程必然較其他城市多。而在東京的行程中，往往會撥一天至兩天的時間遊覽鄰近的觀光勝地--日光，當天或隔日返回東京，旋即又回到京阪神地區。至此旅行活動即告一段落，大略再參

---

<sup>77</sup>依田熹家，《日本通史》（台北：揚智文化，1995），頁 224。

觀附近其他景點後，便至門司等地搭乘船隻返台。至於觀賞對象的差異，則與島內旅行類似，也會因各校專業性質的不同，而略有差異。

檢視旅行內容，則可將內地旅行觀賞的對象分為以下幾類：近代事物、自然景觀、宗教文化、專業相關機構。宗教文化的部分，包括寺廟、神社，而這類對象往往隱含了培育國民的意圖；由於前面已有提及這方面的細節，故在此處便不再贅述。而自然景觀則是經常與宗教文化結合，如參觀日光東照宮、中禪寺之後，便會順道遊覽附近的華嚴瀑布；至比叡山參觀延曆寺時，也不會錯過琵琶湖美景；由此可見在透過儀式性活動來宣傳日本傳統精神的同時，修學旅行的遊憩性格仍舊被保留著，更準確的說，在修學旅行的遊憩性當中，加入了國粹主義的成分。

此外，日本國內近代化的程度較台灣高，於是當工廠林立，交通便利的景觀展現在學生眼前時，自然便可以達到「眼見為憑」的教育效果，在課堂上所學習到之實學知識，在這裡都能看到，甚至還能進一步修正自己既有的偏見；再說，學生朝近代文明靠攏，對所見所聞大開眼界之餘，無須官方刻意強調日本較台灣進步，即立刻感受到兩者之間的位階高低。

前述曾提及，在內地旅行時灌輸宗教文化與國民觀念等，也是旅行的重點所在。然而由於時局變化，有時內地旅行反而成為推動國民化的阻力。1920年（大正9）11月，台北第三高女前身的台北女子高等普通學校，由校長帶隊，27名師範生嘗試進行首次內地修學旅行。這次從福岡到日光，共計29日的旅程，雖然得到很大的成效，但碰巧遇上當時在日本的台灣留學生所發動的思想運動，僅辦理這一次便中止。<sup>78</sup>在此之後，或許是基於同一個理由，擔心日本國內的民主思潮會影響前來旅行的學生對日本的觀感，反而阻擾國民化，所以在1920年（大正9）11月之後，報紙上並沒有出現有關內地修學旅行的報導。

而後，隨著1923年（大正12）9月1日上午發生關東大地震，東京以及其周遭城市的災情相當嚴重，在這種情況下，也不適合前往內地修學旅行。直到1927年（昭和2），災後復原告一段落後，才重新出現前往日本修學旅行的紀錄。此後，前往內地旅行的學生團體越來越多；且為了配合日本國內「國民精神總動員」，總督府推動皇民化運動，加強台灣的日本化，著重神社參拜，宮城拜觀的內地旅行，也成為皇民化運動的一部份，

---

<sup>78</sup>台北第三高女，《創立滿三十年記念誌》，頁123。

中日戰爭爆發後，台灣進入非常體制，許多學校的修學旅行也只能無限延期；然而，師範學校由於肩負日後的島內初等教育之重責大任，瞭解島內外的風土人情乃勢必要，因此仍安排了內地修學旅行。<sup>79</sup>此時已經進入戰爭階段，行程雖與過去雷同，但也配合時局，加入了參觀製作武器的軍工廠。但戰爭的氣息，卻也悄悄地滲入修學旅行裡，從日光返回東京的路上，在學生眼前出現這樣的畫面：

在某一個小站略作停留時，因為前方傳來「萬歲、萬歲」的聲音，所以乘客們都從車窗探出頭來，看到的是前來為出征兵士送行的隊伍。應該是從各處的村子聚集過來的女孩，手舉著日本國旗站在車站前的矮牆，合唱君之代。<sup>80</sup>

但，這並非單一事件，如此的畫面還出現在前往日本的船隻上，學生在那裡看見隨船載運的軍人遺骨；或是在火車上遇見由出征軍人遺族所組成的慰安隊；至於在大阪外宮看見的老年人，其實也都是出征士兵的遺族。<sup>81</sup>由以上描述可知，即使是具有娛樂性質的旅行，卻同樣嗅得到濃濃的戰爭氣息；這也表示出，在緊繃的戰事下，修學旅行也無可避免地受到影響，學生即便在旅行途中，也感染了戰時氣氛。一直到 1940 年（昭和 15）以後，由於戰爭進入白熱化階段，在文教局的安全考量之下，取消了行之有年的內地旅行。<sup>82</sup>當時就讀台北工業學校的李宗廉和張炳桐都表示：原本計畫前往日本畢業旅行，但因戰爭關係，導致台日間的運輸船被擊沈，只好取消。<sup>83</sup>

## （二） 交通工具

### 1. 船舶

前往日本，唯一所能搭乘的交通工具，便是航行於海上的輪船。1896 年（明治 29）4 月日本初領台，即由總督府命令大阪商船會社開辦日台航線，以基隆為主要的進出港；1897 年（明治 30）9 月，日本郵船會社也加入運輸的行列。不

<sup>79</sup> 〈修學旅行記〉《芳蘭》，十周年記念號，頁 131。

<sup>80</sup> 橘高寬治，〈內地旅行の印象—日光から上野まで〉《麗育學報》第 27 號（1939），頁 143。

<sup>81</sup> 許貴登，〈內地修學旅行記-出發より九州まで〉《綠楊》第 2 號（台中：台中師範學校校友會，1938），頁 132。古賀豐，〈お伊勢詣り二見ヶ浦〉《綠楊》第 2 號（1938），頁 137。

<sup>82</sup> 〈臺北工業學校の内地修學旅行も中止 文教局の意向から〉《台灣日日新報》，1940.5.24，7 版。

<sup>83</sup> 鄭麗玲，楊麗祝編著，《台北工業生的回憶》，頁 143、167。

過，此時不僅艘數少、平均噸數也只有 1000 噸左右。而後隨著日俄戰爭的爆發，日本國內因擴充軍備而大幅發展重工業，進而帶動造船、武器製造、汽車製造、機械工業等發展，除戰時購入輪船噸數大增外，國內造船業者已有自信與能力建造大型船艦，因此自 1909 年（明治 42）開始，船公司引進大型船隻進行日台航線的急速擴充，此舉使得船運生態發生變化。由於大阪商船與日本郵船競爭的結果，使得船隻噸數由最初的 1000 噸，擴充至 3000 噸級，1910 年（明治 43）更增加為 6000 噸。<sup>84</sup>隨著噸數的增加，船速也加快，以往需 7 天的時間才能抵達日本，速度加快後，只要 3 個晝夜即可到達，由於交通時間的縮短，使得在日本活動的時間增加了。

台日間的航線，前述提到的基隆是最主要的進出港，並以門司、宇品、神戶、大阪、名古屋、橫濱、東京等港為航線的靠泊港；南部的高雄則隨著 1908 年（明治 41）港口建設的陸續進行，靠泊進出日漸方便。<sup>85</sup>而內地旅行的行程紀錄，往往都是從基隆或高雄出發，經過約莫兩晝夜的時間，先抵達日本南部的門司、宇品等地，<sup>86</sup>再從此處北上到大阪、名古屋、東京等地，這種路線的形成便是與船運的航線規劃關係密切。早期船隻品質不佳，非但船艙狹小悶熱，搖晃程度亦相當厲害，不過隨著引進 6000 噸以上船隻後，船舶體積變大的結果，使得客房及船艙出現了多餘的空間。舉例來說，過去只有 3000 噸級的台中丸、台南丸，三等艙的座位狹小，光線不良又悶熱，坐起來不甚舒適。但今日的船隻，不但增加了艙室空間，設備亦有大幅改善，起居無所窒礙，入夜後也可讀書、遊戲、入浴，也有電扇等設備，<sup>87</sup>也有設置了娛樂設施供乘客使用，以排解搭船時的無趣時光。<sup>88</sup>

儘管船上空間增大、設備改進，但學生所搭乘的艙等仍然是屬於最低階的三等艙；因此對於當時很多學生來說，搭船仍是他們痛苦的經驗之一。不少學生都曾表示，從基隆港出海後，船隻即搖晃地相當厲害；因此甚少擁有搭船經驗的學

<sup>84</sup>戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，頁 140-141。

<sup>85</sup>戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，頁 148-149。

<sup>86</sup>雖然上述航線停泊港包含中部的名古屋、橫濱、東京，但僅限於 1925 年起由大阪商船會社開闢的「高雄-橫濱線」內，大部分航線仍以南部的門司、神戶為終點站。而就筆者所收集之資料而言，內地旅行抵達日本後所停靠的港口，同樣皆為門司、宇品或神戶，並未有停靠名古屋或東京的紀錄。

<sup>87</sup>古開右志太著，黃得峰編譯，《台灣海運史》（南投：台灣文獻館，2009），頁 80-81。

<sup>88</sup>例如台北中學校學生參加內地修學旅行時，由於船位客滿，因此幸運地被安排到三等娛樂室。〈內地修學旅行記〉《校友會誌》（台北：台北中學校校友會），第 6 號（1940），頁 121。

生們，都承受不了搖晃而紛紛出現暈船嘔吐的症狀，嚴重者連進食都有困難。杜淑純女士即表示她在就讀台北州立第一高等女學校時，由於是第一次搭船去日本，因此也發生暈船的事件。<sup>89</sup>正由於長途搭船所引發的不適，於是也紛紛出現了「不去旅行的話就好了」、「不想搭船了」等怨言。而在 3 天的航程中，學生為了打發時間，也紛紛從事各種活動，有的閱讀書籍，有的研究旅行指南，還有人悠閒地吹起口琴，玩起撲克牌。

有時也會安排學生進行船內參觀，聽從船員講解有關無線電與羅盤的說明；<sup>90</sup>或者是直接下到最底層的輪機室，瞭解船的動力來源是藉由燃燒煤炭時所產生的蒸汽，來推動船隻前進，而當學生看到負責將煤炭送入爐內的火夫，個個汗流浹背，辛勤工作的模樣時，不禁由衷感到敬佩。<sup>91</sup>

## 2. 軌道型車輛

由於前往日本的時間，在日治中後期逐漸固定在春季；不過此時日本天氣仍顯寒冷，因此列車上也裝有保暖設備，於是學生在搭乘前往長崎的火車中，也發現到列車內具備台灣火車上所沒有的暖氣設備。<sup>92</sup>至於日本首善之都-東京，則是出現了都市型的地面環狀列車，稱為電車。這類車輛外型與火車相同，但速度較慢，站與站之間的距離也短，在繁忙的大都會裡，是最不受交通號誌影響的交通工具；旅行隊在東京市區內移動時，便經常使用此交通工具利用此往來各地。此外，地底下也有所謂的「地下鐵」，1927 年（昭和 2）年底通車的「上野-淺草」路段，即是日本第一條地下鐵路線「銀座線」的一部份。學生在東京市區內活動，除了使用上述的地面電車外，也會搭乘行駛於地底下的地鐵。

## 3. 自動車

抵達日本後，除了長距離的移動會使用鐵路外，短程距離應用最多的交通工具便是汽車。可分為觀光用的巴士與計程車兩類，前者適合團體搭乘，車上也會

---

<sup>89</sup>杜淑純口述；曾秋美、尤美琪訪問整理，《杜聰明與我：杜淑純女士訪談錄》（台北：國史館，2005），頁 114。

<sup>90</sup>第四學年，〈內地修學旅行〉《校友會誌》（台北：台北第一高等女學校校友會），第 26 號（1937），頁 12。

<sup>91</sup>喜多正敏，〈內地修學旅行〉《綠楊》創刊號（1937）台中：台中師範學校校友會，頁 138。

<sup>92</sup>林春田，〈內地旅行記〉《芳蘭》，十周年紀念號，頁 135。

安排車掌小姐，在一路上向乘客介紹各地風光，而他們風趣的說明方式，往往使學生印象深刻，有時還會哼唱當地民謠來提振旅人學子的精神。<sup>93</sup>後者則因座位有限，因此採取將學生分組的方式，各自搭乘計程車前往目的地。日本國內的計程車與今日相同，都是採取里程跳表的方式收費；<sup>94</sup>而一整排計程車同時出發的畫面，即使在現在看來，也是格外引人注目。

#### 4. 其他交通工具

某些特定景點也會出現特殊的交通工具，如觀賞日光的華嚴瀑布時，由於瀑布高度落差近百公尺，因此會安排旅行隊搭乘電梯直達瀑布底部，以便清楚領會氣勢磅礴的感受；遊覽比叡山時則會使用高空纜車，如此一來，琵琶湖美景便能盡收眼底。而學生對於這些特殊的交通工具當然也留下深刻的印象，「彷彿置身在空中」<sup>95</sup>。不過在搭乘纜車時，由於高度落差大，加上纜車速度相當快，有時也讓學生短暫出現高山症的「耳聾」症狀。<sup>96</sup>

## 二、支那滿鮮地區

日治時期修學旅行的範圍除了島內與日本內地，尚包含支那（中國）、滿洲、朝鮮、南洋地區。1905年（明治38）日俄戰爭結束後，從俄國手中取得中國遼東半島的權利，並加強對朝鮮的控制，此後更進一步地奪取朝鮮各項權利等，1910年（明治43）8月實行「日韓合併」，正式將朝鮮納入版圖；1931年（昭和6）在中國東北策動「滿洲事變」，以此為起點，幾乎佔領了中國東北的所有土地，隔年，由日本扶植的傀儡政權「滿洲國」成立。由於隨著日本海外勢力的擴張，走向日滿支為一體的新局面，而經營前述地點勢必需要大量人力資源；因此，負責培育從事各領域專業人才的專門學校，便成為提供日本海內外領地人力的重要

<sup>93</sup>如1936年參加內地旅行的台北第二師範學校普通科5年級學生表示，遍遊阿蘇火山後，由於身體相當疲倦，因此車掌便吟唱了別府的民謠來幫助學生轉換心情。橫山俊男，〈內地修學旅行記〉《芳蘭》，第10號，頁133-134。

<sup>94</sup>根據學生遊記的記載，當時的計費標準為每200公尺收費10錢。參考《綠楊》第2號（1938），頁138。

<sup>95</sup>鄧賜賢，〈內地修學旅行記〉《校友會誌》（台北：台北中學校校友會），第6號（1940），頁130。

<sup>96</sup>薛救濟，〈內地修學旅行記〉《芳蘭》，第10號，頁142。

來源。是故，為了呼應此需求，這類學校多利用修學旅行的機會，將學生派遣到海外各地，藉由參觀公家機關、銀行、會社、工廠等場所，使其瞭解當地各產業的狀況，以及補充上課所缺乏的知識，更重要的，則是作為將來就業的參考；換言之，修學旅行在此處作為職前專業訓練的性格更為顯著。

譬如台北高等商業學校為了瞭解南洋地區以及北部的滿洲與朝鮮的經濟狀況與產業情形，經常以學術考察的名義，組成修學旅行隊至當地進行調查活動。因此，該校的修學旅行範圍，北起滿韓，南至印尼等地，幾乎涵蓋了整個東北亞與東南亞地區。<sup>97</sup>不僅商業學校如此，嘉義農林學校更是將日本與滿韓地區旅行結合，以 1937 年度（昭和 12）舉行的例子來說，5 月 9 日出發，12 日抵大連，開始滿鮮地區旅行，15 日新京，17 日奉天，19 日進入朝鮮，20 日到達京城，停留 1 天後，前往釜山，經關釜聯絡線至下關，隨後進行日本旅行，23 日奈良，25 日安城參觀板倉農場，26 日東京見學，27 日橫須賀，28 日還要前往日光遊覽。<sup>98</sup>由於旅行範圍大，時間相對地也被拉長，因此成為農林學校學生在學的 5 年裡，歷時最久的旅行。除了職業學校外，中學校也時常安排學生進行日本以外的海外旅行，如台北一中則是利用暑假休業的兩個月時間，進行支那朝鮮旅行。透過青年的眼、足、耳，來瞭解目前複雜的支那情況，並延伸到新興的滿洲國。<sup>99</sup>

這類旅行與 1906 年日本安排大批國內中學以上學生至朝鮮地區旅行的用意相當類似，都是統治當局欲藉由旅行的名義，使學生熟悉新領土，以便思考日後發展。

#### （一） 旅行日程安排

由於滿韓地區幅員廣闊，旅行天數自然也較長，平均約為 2 週。此外，由於滿韓部分地區，緯度甚至高於日本，因此，可能考量氣候因素，舉辦此地區修學

---

<sup>97</sup>台北商業學校實行南支南洋與北支北洋修學旅行的活動，並非從 1932 年滿洲國成立後才開始。

早在 1925 年便已經出現前往滿鮮地區的旅行紀錄，當時的行程為：6 月 26 日從台北出發，7 月 12 日抵達哈爾濱後，陸續至奉天、安東、京城、仁川等地，7 月 23 日自日本下關上岸後解散。〈高商校生徒 滿鮮地區を視察〉《台灣日日新報》，1925.7.14，2 版。

<sup>98</sup>旅行記錄只記錄到預定 28 日前往日光，並未交代何時返台。〈第八回修學旅行記〉《瑞穗》，第 12 號（1937），頁 121-136。

<sup>99</sup>〈支那滿鮮旅行展覽會 臺北一中で開催〉《台灣日日新報》，1933.9.7，7 版。

旅行的時間都選擇在夏季。<sup>100</sup>至於進行的方式，則可參考 1936 年（昭和 11）台北州立商業學校的滿韓修學旅行。該校的旅行從 7 月 8 日起從基隆至 7 月 20 日抵達下關解散為止，包含交通時間，不到 2 星期。

表 4：台北州立商業學校滿韓修學旅行日程

時間	地點	參觀景點
7 月 8 日	上午 11 點基隆出發（搭乘河南丸）	
7 月 11 日	中午左右抵達大連	大連神社、忠靈塔、大連港、大連市街
7 月 12 日	大連旅順	中央公園、白玉山表忠塔、戰利紀念品博物館、雞冠山堡壘、爾靈山、旅順博物館
7 月 13 日	旅順-新京	滿洲資源館、露天市場
7 月 14 日	新京	新京忠靈塔、市區瞭望、南嶺舊戰場、國務院、新京市區、西公園
7 月 15 日	新京-奉天	忠靈塔、博物館、同善堂、奉天市區、清太宗北陵
7 月 16 日	奉天-撫順-奉天	大山坑、露天煤礦坑、工廠乾餾重油
7 月 17 日	奉天-朝鮮（搭乘滿鐵安奉線）	
7 月 18 日	上午 10 點到京城	商工獎勵館、自由見學
7 月 19 日	京城-釜山（搭乘京釜線）	朝鮮神宮、德壽宮、朝鮮總督府廳舍、博物館昌慶苑、秘苑、南大門
7 月 20 日	釜山-下關（搭乘德壽丸）	釜山市區見學

（資料來源：台北州立商業學校，《圖南》，第 6 號（1936），頁 46-50）

由於滿韓地區是日本的新領地，因此參觀地點也與內地、島內旅行一樣，都有參拜神社的行程外；然而，最大的不同點是增加了大量與戰爭相關的活動。滿韓地區雖不比台灣、日本內地，各處皆有神社建築，但每到一個地方，都必然會安排學生參觀忠靈塔，亦即奉祀日本士兵亡靈之場所，或者是至戰地憑弔。如此

<sup>100</sup>台北高等商業學校在 7、8 月份舉行，而嘉義農林學校則是選擇 5 月份，而學生在遊記內也表示新京（今瀋陽）緯度和北海道一樣，氣溫很低，與台灣 11 月的天氣相似。因此，如果挑選在夏天以外的時間前往此地，氣候環境恐怕會嚴重影響旅行成效。

一來，使學生雖然未經歷過戰爭，卻經由忠靈塔或戰場遺跡，感受到這些士兵為了國家犧牲生命的高尚情操。這和日俄戰爭後，日本國內安排國內的中學生前往朝鮮修學旅行的模式極為相似，都是有讓學生認識新領地的意涵。此外，由於 1932 年（昭和 7）滿洲國的成立，讓日本獲得了東北一帶的所有權，進而積極開發當地資源，學生前往滿洲旅行，觀賞殖產興業之餘，自然也有加強產業考察的用意。

## （二） 交通工具

由於滿韓地區的旅行都是配合當時的交通路線，因此船運、陸運的配合，使得旅行方能順利進行。早在 1932 年（昭和 7）3 月滿洲國成立前，台灣與中國東北間即有航線往來，舉例來說，1928 年（昭和 3）的高雄天津線，便停靠高雄、基隆、福州、上海、青島、大連、天津。而在滿洲國成立後，為了加強與東北之間的聯繫，同年 11 月，總督府命大連汽船會社開闢台灣與東北間的直航航線，沿途僅停靠高雄、基隆、大連。<sup>101</sup>然而，在滿州事變爆發後，台灣與滿州華北間的關係發生變化，原本固定停靠的福州，因國民政府的排日政策而屢屢受到影響，造成高雄上海線已經不容許再像以前靠泊福州。<sup>102</sup>

於是 1935 年（昭和 10）大阪商船開設高雄清津線，同時將高雄天津線二分為高雄上海線及高雄天津線。<sup>103</sup>在此航線開闢之前，若要前往滿鮮地區，其路線經常是先至福州、上海或天津，再轉搭陸路交通工具北上。例如嘉義中學校學生於 1934 年（昭和 9）7 月 25 日乘隸屬於高雄天津線的長沙丸出發，赴福州、上海、天津、北平、大連、奉天、武順、新京、朝鮮、京都、大阪、宮島等地，途中參拜伊勢神宮，預定 8 月 20 日自下關返台。<sup>104</sup>不過，由於航線的改變，滿鮮旅行的路線也發生變化：1937 年（昭和 12）農林學校的旅行，便是搭乘高雄大連線的船隻山東丸，從基隆直達大連。<sup>105</sup>

此區域旅行的陸上交通工具，主要有鐵路與馬車兩類，有時也會出現遊覽巴

<sup>101</sup>戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，頁 166-167。

<sup>102</sup>吉開右志太著，黃得峰編譯，《台灣海運史》（南投：台灣文獻館，2009），頁 215-216。

<sup>103</sup>高雄上海線沿線停泊的港口為：高雄、基隆、福州、上海；而高雄天津線則是停靠高雄、基隆、大連、天津。參考戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，頁 165-167。

<sup>104</sup>〈嘉義 修學旅行〉《台灣日日新報》，1934.7.27，夕刊 4 版。

<sup>105</sup>黃茂金，〈第八回修學旅行記〉《瑞穗》，第 12 號（1937），頁 122。

士。鐵路起源於日俄戰爭期間，日本佔領俄國於中國東北所築的一段鐵路，並於 1906 年成立南滿洲鐵道株式會社以便管理，此後還獲得了安奉鐵路（安東至奉天）、撫順鐵路（奉天至撫順）、牛庄鐵路（大石橋至營口）的路權，其鐵路從奉天再向東延，直達中、韓邊境的安東，與朝鮮半島的鐵路系統連接起來。因此，滿鮮旅行往往以鐵路作為長途移動的交通工具，從滿洲前往朝鮮時，便是搭乘安奉線渡過鴨綠江進入朝鮮。然而，由於夜間的安奉線經常在邊界受到匪徒襲擊，因此每當晚上經過此路段時，車窗必須緊閉，以避免車廂內的燈光外露，引起匪徒注意；同時，列車上也會有荷槍實彈的軍隊隨車駐守，學生面對這樣危急的狀況，自然是害怕到不敢輕舉妄動。<sup>106</sup>由於是長途列車，乘客往往需要在列車上度過一晚，因此車廂也設計的十分寬敞，一名學生便表示：座位很大，就算一個人橫躺，空間也還很充裕。<sup>107</sup>

另外，馬車是滿洲地區相當具地方特色的交通工具。在滿鮮旅行記錄中，經常可以看到學生提到搭乘馬車往來滿洲各地參觀的文字，雖然文中缺乏對於馬車外觀的描述，但是由於滿洲地區在過去向來以馬匹作為交通工具，因此學生旅行時搭乘馬車的畫面，自然也就不足為奇了。

### 三、 支那南方及南洋

雖然早在日治初期，總督府預算中便編列了「南清貿易擴張費」，進入大正時期後，加上「南洋」二字而改為「南支南洋貿易擴張費」、「南支南洋施設費」，作為促進南支南洋貿易的補助。然而，這筆經費仍舊維持在每年 6 萬餘圓左右，直到 1914 年（大正 3）一次大戰爆發後，日本由於戰爭景氣，產生南洋風潮，南洋協會因而成立，此費用也與年遽增。由於南洋協會之成立與總督府關係十分密切，因此，1919 年（大正 8）台灣總督府官房設立調查課，積極從事南方研究。<sup>108</sup>而前述滿鮮旅行的部分曾提到的台北高等商業學校，創立於 1919 年（大正 8），由於當時的民政長官下村宏認為南進政策對於台灣具有重要性，因此便在總督府的主導下成立。簡單地說，該校成立之目的和日本將台灣作為南進政策的基地有

<sup>106</sup> 〈滿鮮修學旅行記〉《圖南》，第 6 號（1936），頁 49。

<sup>107</sup> 〈滿鮮修學旅行記〉《圖南》，第 6 號（1936），頁 47。

<sup>108</sup> 黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，2002，頁 10-12。

密切的關係；亦即培育在台灣與南支南洋從事商業的專業人才。<sup>109</sup>而該校在 1922 年（大正 11）成立校內研究團體「南支南洋經濟研究會」（簡稱南經），並發行『南支南洋研究』會刊。1921 年（大正 10）起也開始舉辦海外修學旅行，地點遍及支那與南洋。

對於該校而言，國外旅行<sup>110</sup>是作為未來大東亞共榮圈之準備，「將學校派遣到當地，教導他們成為將來國家的基礎，對國家有所貢獻，對國家有所貢獻。」<sup>111</sup>此外，學生至南洋地區旅行時，在途中也要進行調查與收集資料，返台後報告研究成果；對於某些學生來說，此趟旅行也是尋找畢業後出路的機會。<sup>112</sup>事實上，不僅商業學校會將南支南洋地區作為旅行的地點，中學校、農林學校、醫學校也都有安排學生至南支及香港方面修學旅行的紀錄。<sup>113</sup>

#### （一） 旅行日程安排

一般來說，可區分為南支南洋旅行，亦即支那南部和東南亞地區，或者是只有支那南部的南支旅行。前者主要集中在高等商業學校，誠如上段所言，高等商業學校是總督府南進政策的展現；前往南洋地區調查，瞭解當地產業狀況，乃有助於日後之經營。是故在南支南洋旅行的部分，將以台北高等學校為例來說明。該校的第二次南支南洋修學旅行，於 1922 年 6 月 10 日至 8 月 6 日舉行，途中歷經馬尼刺（馬尼拉）、サンダカン（沙巴）、バタビヤ（雅加達）、バンドン（萬隆）、香港等地；<sup>114</sup>其範圍包括今日菲律賓、馬來西亞、印尼，支那南部。此行

<sup>109</sup>黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，頁 16-17。

<sup>110</sup>此處以「國外旅行」為名，原因在於南洋與中國都非日本領土，因此在旅行的性質上並不相同，故以此名稱來和前述的海外旅行作區隔。

<sup>111</sup>《台北高等商業學校檔案》，北高商第 483 號，1941.6.9。轉引自黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，頁 66。

<sup>112</sup>黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，頁 72。

<sup>113</sup>詳情可參考：〈南支修學旅行 台北中學校生〉《台灣日日新報》，1916.10.15，6 版。〈新竹中學生 南支南洋へ 修學旅行〉《台灣日日新報》，1925.12.18，5 版。〈地方近事/廈門 嘉義農林生 修學旅行〉《台灣日日新報》，1921.6.5，3 版。〈廈門近信 醫專生徒旅行〉《台灣日日新報》，1921.7.1，2 版。

<sup>114</sup>以上行程係整理《台灣日日新報》上的報導而來：〈憧れの南へ 高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.6.25，4 版。〈サンタカン著高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.7.15，4 版。〈馬尼刺から高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.7.22，4 版。〈爪哇に行くまで 高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.7.25，7 版。〈爪哇縦斷高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.8.12，4 版。〈スマランにて高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.8.13，4 版。〈スマランにて（續）高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.8.15，8 版。〈スマランにて（續）高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.8.17，4 版。

主要為參觀市街，觀察當地土人生活形態，以及拜會當地日資會社；學生所到之處都有日人負責接待，例如至馬尼拉時，前來迎接的日本領事館書記生木原，便充作嚮導，介紹當地市街；而學生也會訪問日本人俱樂部。<sup>115</sup>

由於南支南洋地區旅行範圍很廣，相對地旅行日程也會被拉長，根據黑崎淳一所整理的表格，台北高等商業學校在南支南洋方面的旅行時間平均將近 2 個月，或許是因為旅行時間很長，所以該校都選擇在暑假期間舉辦。<sup>116</sup>

至於南支旅行的部分，由於農林學校、中學校、商業學校都有舉行，因此試以台北中學校與台北高等商業學校來看：台北中學校方面，於 1916 年 12 月 20 日自基隆出發，21 日廈門出發，22 日上午抵達汕頭，潮州見學，23 日上午抵香港，當地見學，24-26 日香港、廣東、潮州見學，27 日上午從香港出發，28 日到汕頭，當地見學，29 日到廈門，當地見學，12 月 30 日下午返抵基隆。<sup>117</sup>台北高等商業學校則是於 1920 年 7 月 18 日出發，19 日，抵達廈門，當地參觀，20 日廈門到汕頭，汕頭參觀，21 日，汕頭至香港，香港參觀，之後再到廣東，22 日廣東見學，停留一晚，23 日廣東到香港，在香港過夜，24 日香港、澳門參觀，香港過夜，25 日香港-汕頭，26 日汕頭-廈門，上岸後參觀潮州，27 日廈門參觀結束後，從廈門搭船返回基隆，7 月 28 日，抵達基隆。<sup>118</sup>兩相比較之下，可以發現到，兩間學校的行程安排並無太大的差異，甚至還有諸多雷同之處。

## (二) 交通工具

1916 年（大正 5）總督府開始著手進行與南洋之間的航運，同樣命令大阪商船開設南洋航線，取代了 1912 年（大正 1）以來，在日本南洋航路中基隆寄港的方式。<sup>119</sup>此時相較於其他航線，南洋航線規模的確較小，不過至 1919 年（大正 8）起增加航線，將航線分為南洋甲線與乙線，甲線聯絡荷領東印度（今印尼）

<sup>115</sup> 〈馬尼刺から高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.7.22，4 版。

<sup>116</sup> 黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，頁 68-70。

<sup>117</sup> 〈南支旅行日程 臺北中學校の〉《台灣日日新報》，1916.12.22，2 版。

<sup>118</sup> 〈商業學校生徒修學旅行〉《台灣日日新報》，1920.7.20，7 版。

<sup>119</sup> 當時航線的路線如下

往航	基隆、廈門、汕頭、香港、馬尼拉、山打根、拉布安島、汶萊、古晉、新加坡、巴達維亞、三寶瓏、泗水
返航	望加錫、巴里巴枝、山打根、香港、打狗、基隆

資料來源：戴寶村，〈近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶〉，頁 175。

及菲律賓為主，乙線則經法領印度支那、暹羅、新加坡。然而此兩線航運狀況卻不如預期，虧損連連，於是在 1926 年（昭和 1）便廢止乙線。<sup>120</sup>1922 年由山下汽船於前一年開闢的航線，改稱南洋丙線。南洋地區的陸上交通，以汽車與鐵路為主，偶爾也會選擇馬車，例如行至スマラン（今日印尼三寶壟地區），一下船就是換搭馬車；<sup>121</sup>不過，相較於前面兩者的車況穩定，容易搖晃的馬車倒是使疲憊的學生更感不適。

### 第三節 旅行過程重建

本節主要處理的部分是，修學旅行從計畫、執行，到結束後對修學旅行進行詮釋，這段時間內所有相關的人、事、物。亦即，藉由上述資料，盡可能地來還原日治時期修學旅行的實況。

#### 一、 學生相關

##### （一） 旅費籌措與用途

身為修學旅行的主角，學生的參與是整個旅行的重點。然而，參加旅行，最需要的物件便是旅費；有了旅費，才能進行預算編列，進而規劃出完整的旅行計畫。

大致上來說，旅行費用可分為兩大部分：學校補助、自籌費用。在學校補助方面，根據 1903 年（明治 36）府令第 45 號〈台灣總督府國語學校國語傳習所給費生及師範學校生徒之給規則〉之規定，國語學校公費生及師範學校學生參加修學旅行時，學校需支付部分旅費。<sup>122</sup>由於國語學校的畢業生日後大多都擔任初等教育教職，修學旅行對他們而言，亦有職前參觀的用意，因此學校在這方面自當給予幫助。

學生自籌的部分，各校皆有類似「修學旅行積立金」（修學旅行基金）的規

<sup>120</sup>戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，頁 175-176。

<sup>121</sup>〈スマランにて高商南洋旅行團日記〉《台灣日日新報》，1922.8.13，4 版。

<sup>122</sup> 支付的項目如下

火車	船隻	宿泊（兩天一夜）	每日津貼
下等運賃額	下等運賃額	50 錢	30 錢

（資料來源：台灣總督府國語學校，《台灣總督府國語學校一覽》，1914，頁 63。）

定，規定學生自入學後，每月需儲蓄一定金額作為修學旅行費之用（但 8 月份例外），或者直接在學費內設置旅行費項目；除遇學生退學、轉學或畢業才能退費，此費用也用於旅行時之雜費補助，以及支付老師代墊的部分。<sup>123</sup>至於繳交費用多寡以及繳交的方式，則因校而異：例如台北第三高女於 1919 年（大正 8）4 月起，向學生收取每月 1 圓的旅費；<sup>124</sup>嘉義中學校則是採一到五年級，每學年繳交 12 到 18 圓不等的修學旅行費；<sup>125</sup>台北工業學校安排在從一年級開始，每學期存款 8 圓，三學期便為 24 圓，到第四年即存至旅費所預定的 96 圓。<sup>126</sup>

而這樣的費用對於當時的人到底算是沈重還是輕鬆，在陳思琪的訪談中，即有耆老表示，1930 年左右的環島旅行旅費為 6 元，不過這對於一些家庭來說可能是筆為數不小的費用，所以全班只有五分之一左右的學生參加修學旅行。<sup>127</sup>顯示家中的經濟環境是影響學生能否參加修學旅行的重要因素。而在 1938 年（昭和 13）進入台人創辦的台中中學校的陳火桐，回憶該校修學旅行的情形時，則提到：畢旅基金一年約 2-3 圓（需連續繳交 3 年），而當時每年的學費為 3 圓多，相當便宜。<sup>128</sup>換言之，修學旅行單筆費用雖然頗高，但若採用分期的方式繳交這筆為數不少的金額，應該就能讓多數學生接受。

然而，儘管為了減輕學生負擔，而採取分期收費的方式，卻還是有學生無法負荷；為此便有學校特別規定，如學生選擇以繳交學費為主，而將原訂的旅費項目挪至與學習相關的教學費與校友會費用上，則經查證無誤後便必須同意其行為。<sup>129</sup>這乃是因為修學旅行係屬自由參加的活動，因此如果學生因經濟因素不克參加，學校也不能強迫之。吳三連就讀國語學校時，也發生過類似的情形，不過由於當時學校有安排替代方案，因此無力負擔日本修學旅行旅費的學生，則可以選擇參加島內的旅行。<sup>130</sup>不過，如果是因個人的臨時事故而無法參加旅行時，除

<sup>123</sup> 台灣總督府台北第二師範學校，《台灣總督府台北第二師範學校一覽》（台北：松浦屋印刷部，1935），頁 183。

<sup>124</sup> 台北第三高女，《創立滿三十年記念誌》，頁 123。

<sup>125</sup> 台南州立嘉義中學校，《台南州立嘉義中學校一覽表（1928-1934）》，未標頁碼。

<sup>126</sup> 鄭麗玲，楊麗祝編著，《台北工業生的回憶》（台北：台北科大，2009），頁 36。

<sup>127</sup> 陳思琪，〈日治時期台北地區初等教育之研究〉，台北市立教育大學社會科教育研究所碩士論文，2006，頁 122。

<sup>128</sup> 朱珮琪，〈台灣日治時期菁英教育的搖籃—以台中一中為例〉，頁 172。

<sup>129</sup> 根據〈修學旅行積立金規程〉，其原文如下：因家境清寒而無力支付全額學費，而將旅行費積立金轉為挪至教學費、校友會費的學生，經學校調查後予以承認。參考私立淡水中學校 私立淡水高等女學校，《學則及諸規程（附學事關係法規）》，1939，頁 113。

<sup>130</sup> 吳三連口述、吳豐山撰記，《吳三連回憶錄》（台北：自立晚報，1991），頁 30。

非有不可抗力的理由，否則仍需到校接受課外教學。<sup>131</sup>至於收取到的旅費，則統一以校長的名義寄存於銀行，所生之利息可供公務用或發送給學生。也有學校則會尋求民間團體的贊助，如后里農業公民學校赴日修學旅行時，即由街庄組合補助每人 50 圓，共 1 千圓。<sup>132</sup>

另一方面，校友會組織在學生課外活動中，也扮演舉足輕重的角色，如國語學校舉凡遠足、修學旅行等活動，都是由校友會所主辦，因此在該校校友會規則裡，從住宿費用到各種瑣碎的支出都名列在內；值得注意的是，修學旅行結束後剩餘之費用則成為校友會之臨時收入。<sup>133</sup>此外，私費就讀的女子教育方面，尚未舉辦內地旅行前，由於旅行的範圍不大，故也多由校友會支付或補助旅費。由此觀之，校友會乃是主導修學旅行的校內組織。由於此金額數目可能為數不少，因此在收費與出納部分，詳細條列了規則與程序，經費使用上顯得格外小心。不過，以研究性質為主的台北高商，則是透過調查研究的組織--南支南洋經濟研究會來辦理修學旅行，該會的會員為全體學生，尚包含教師與校友。

1937 年（昭和 12 年）中日戰爭爆發後，因應日本國內的「國民精神總動員」台灣方面也推動「皇民化運動」，以達到台灣人「皇國臣民化」。於是也開始出現學生節省修學旅行中的開銷，並將之捐獻給皇軍作為國防獻金之用的情況。<sup>134</sup>1940 年（昭和 15）後，由於戰況日漸激烈，對外交通頗具風險，海外修學旅行被迫中止；因此，這筆由學生平日積累的鉅額旅行基金，學校幾乎都會退還。不過，島內旅行仍有部分被保留下來，且因此時戰爭已趨白熱化，前述所提到「國防獻金」的情況越來越多，許多學生會將旅行中用以作為零用錢的「小遣」節省下來，捐給軍隊。<sup>135</sup>至於此舉是否屬於學生自發性的行為，從現有的資料尚無法判斷，唯一能確定的是，戰爭體制除了影響旅行內容外，即便是參加旅行的學生也被納入戰爭總動員的範圍內。

<sup>131</sup> 〈南支修學旅行 台北中學校生〉《台灣日日新報》，1916.10.15，6 版。

<sup>132</sup> 后里農業公民學校，《赭土-內地旅行記念號》（台中：后里農業公民學校，1937），頁 84。

<sup>133</sup> 台灣總督府國語學校，《台灣總督府國語學校一覽 大正 3-4 年》，1915 年，頁 242。

<sup>134</sup> 〈公學校が獻金〉《台灣日日新報》，1938.1.7，5 版。

<sup>135</sup> 有關當時國防獻金的報導，可參考〈修學旅行の小遣を節約獻金 靜修女學校の美舉〉《台灣日日新報》，1941.10.12，3 版。〈お小遣を節約 白衣勇士慰問 修學旅行の途次〉《台灣日日新報》，1942.11.14，3 版。〈修學旅行節約獻金 新竹北門國民校のよい子たち〉《台灣日日新報》，1943.11.10，4 版。

## (二) 行李服裝

從目前所保存的老照片看來，參加旅行的學生，幾乎清一色都是穿著制服，不難瞭解到，由於修學旅行視同學校活動，因此參加的全體學生必須穿著學校制服，如此一來，不僅畫面整齊一致，實則也有易於辨識的功能。另外，細部的服裝規定，有時也因校而異：如 1935 年（昭和 10）台北第二師範學校即規定，參加旅行時必須穿著「綁腿」、「足袋」（日式襪）與「草鞋」，以利活動。<sup>136</sup>1912 年（明治 45）1 月總督府高等女學校舉辦南部修學旅行時，也註明了：學生需穿著筒袖（窄袖上衣）、白足袋（白色日式襪）、下駄<sup>137</sup>（黑色的短齒木屐）。<sup>138</sup>由此服裝的規定來看，修學旅行中，身體活動的方便與否，是服裝考量的重要因素之一。當然，除了上述的制服之外，女學生也會穿著便服旅行：楊千鶴就讀私立靜修高等女學校四年級時，由於在內地修學旅行提要中，規定制服之外，須另外準備常服兩三件，但她因母親去世而無法幫她準備行李，幸好當時有免費的洋裁講習班，她報名參加後，學習製作洋裝，終於得以在出發前完成兩件洋裝。<sup>139</sup>

至於行李方面，則以簡便為原則。起初是將衣物等用品置於肩背式的帆布包內；但由於早期台灣島內旅館設備不完善，因此在冬季旅行時，學生還需自行攜帶毛毯。<sup>140</sup>不過前往內地旅行時，由於旅行天數較長，上述的肩背式布包無法容納所有衣物，學生因而改用行李箱。而當時的學生旅行時，行李都攜帶哪些物品，從《台灣日日新報》上有關女學校修學旅行之記載，以及昭和 12 年版的《台灣教育事情》中的紀錄，則可歸納出當時旅行時攜帶的用品包括：旅行指南、鉛筆或鋼筆、小刀、明信片、雨衣或雨傘；盥洗用具的部分，有手帕、牙刷及牙粉、衛生紙、理髮用具（髮梳之類）；當然，個人藥品也是不可或缺的必備物品。<sup>141</sup>

<sup>136</sup> 台灣總督府台北第二師範學校，《台灣總督府台北第二師範學校一覽》（台北：松浦屋印刷部，1935），頁 211。

<sup>137</sup> 木屐是日本傳統的鞋子，以木頭製成，底面有兩條突起的「齒」。短齒木屐，顧名思義，就是較低的木屐，適合於晴天時穿著。

<sup>138</sup> 〈女生徒修學旅行〉《台灣日日新報》，1912.1.23，7 版。

<sup>139</sup> 楊千鶴著，張良澤、林智美譯，《人生的三稜鏡》（台北：前衛，1995），頁 100。

<sup>140</sup> 1901 年 12 月 24 日的桃竹苗地區旅行時，學生需「背負毯子」。戴阿才，〈苗栗旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 10 號，頁 37。1903 年 12 月日籍學生的行李中也包含毛毯〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 14 號，頁 36、46。直到 1911 年師範部乙科南部旅行，學生出發時，仍舊左肩背毛毯，右肩背帆布包。張式穀，〈台灣研究 南部旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 24 號，頁 33。

<sup>141</sup> 〈女生徒修學旅行〉《台灣日日新報》，1912.1.23，7 版。台灣時代社教育部編，《台灣教育事情》，頁 122。

### （三） 旅行指南、行前預備知識

百聞不如一見，在平日的學習之外，修學旅行更具有擴展視野的功能。但對於絕大多數人而言，旅行的地點通常都是自己從未到過的；換言之，在毫無任何認知基礎下，貿然前往當地旅行，學生恐將發生走馬看花的情況，如此一來，便失去修學旅行的教育意義了。是故，在旅行前，學校會在旅行前夕舉辦相關演講或課程，作為學生之後前往旅行時的背景知識：台北第一高女預計 1923 年（大正 12）11 月 28 日實施中南部修學旅行，因此便在 24、25 日兩天的下午，分別請專賣局課長和總督府技師來校，向即將參加旅行的學生講述鹽巴與砂糖等南部地區之物產知識。<sup>142</sup>

除此之外，學校也會在行前編製旅行指南，作為學生旅行時的參考；至於其內容編排的方式，根據台中女子公學校的紀錄，在旅行指南內會設置空白填寫欄與圖畫欄，以方便學生隨時紀錄與撰寫作業之用。<sup>143</sup>甚至還有旅行指南還會在每一個行程後面，都詳列與之相關的國民讀本內容。<sup>144</sup>如此一來，使學生不僅可以即時將眼前所見景象與平日學習成果作對照，這同時也加深了修學旅行與一般學校課程的關連性。

不僅是學校，民間機關也會為修學旅行團體製作旅行案內書；台北市教育研究會有鑑於修學旅行日漸興盛，因此也為全島兒童編纂了「旅の葉」（旅行指南），囊括台灣歷史地理、全台各地參觀的實際情況、旅行須知、鐵道指南等，內容相當豐富，書末還附上 15 張白紙供學生於旅行中隨時寫作或繪圖；此本案內書不僅可供學生善加利用，也能作為家長行前之參考。<sup>145</sup>

### （四） 身體檢查、途中罹病

<sup>142</sup> 〈一高女旅行豫備智識演講〉《台灣日日新報》，1923.11.25，8 版。

<sup>143</sup> 台中女子公 旅行隊記錄係，〈修學旅行を省みて〉《第一教育》第 10 卷第 11 期（1931），頁 82。

<sup>144</sup> 舉例來說，第一個行程是從基隆出發，在海上行駛 752 海哩之後到達門司，此部分所參考的課別為國民讀本第 9 卷第 4 課「從基隆到神戶（一）」之內容。作者不詳，〈內地修學旅行の葉〉，出版者、出版年代不詳，收藏於中研院台史所檔案館。

<sup>145</sup> 〈臺北市が旅行案内書を修学旅行者の為に作る〉《台灣日日新報》，1926.9.26，2 版。〈『旅の葉』成る 修學旅行に便利〉《台灣日日新報》，1926.11.5，9 版。

由於每一次的修學旅行，通常要花費不少的時間，加上離家遙遠，而且行程中有時也會安排健行、登山等耗費體力較多的活動，因此身體狀況必須保持在最佳狀態。為了避免學生因身體因素，在旅行過程中發生意外，因此在出發前，學校也會安排學生進行旅行前的健康檢查。

不過，雖然在旅行之前已事先進行過身體檢查，但外界環境的變動卻很難預料，1911年（明治44）9月國語學校師範部學生從事南部旅行時，由於連日暑氣，加上長途步行，使得疾病趁虛而入，經醫生診斷後，確定大多為瘧疾。<sup>146</sup>甚至還曾發生學生罹病甚至引發死亡的事件，1917年（大正5）入學的守田留回憶學生時代的旅行時表示，某年6月底利用暑假進行環島旅行，然而卻在十天的旅程結束後，不斷地發生有人住院的事件，加上有2人因而過世，所以學校開始在宿舍內部進行清潔與消毒。<sup>147</sup>而修學旅行有時甚至也是病毒傳染的途徑，根據《台灣日日新報》的報導，台中市的兒童前往北部與南部旅行歸來後，陸續出現「腸傷寒」或其他流感症狀，為了避免病毒透過抵抗力差的兒童，傳染給家人，進而擴大疫情，為此，當局態度相當謹慎。<sup>148</sup>

#### （五） 土產購買

旅行途中難免會買些「お土産」（當地的特產）當作旅行的紀念，而學生的遊記之中，往往也不忘提到要記得帶些土產給家人，是故必須在旅途結束前，購買土產帶回家。為此，學生在行李之外，自己本身多少也會準備一些「小遣い」（零用錢）或是由學校統一發給「日当」（一日津貼）<sup>149</sup>，作為購物或臨時急需之用。雖然各校對於該項金額的規定不一，但基本上仍以節省開支為原則。再者，學生自由使用限額之金錢來購買物品，也是學習買賣的機會：將購買清單上的物品，以金錢交換後，交易即成立。換言之，在旅行購買物品，除了是作為旅行中的一種紀念外，也是學習金錢交易的機會。

至於學生都買了些什麼，則可從一些學校的紀錄來尋找蛛絲馬跡。國語學校於1897年（明治40）實施最早的日本修學旅行，在該次旅行紀錄後方，列出了

<sup>146</sup>張式毅，〈臺灣研究 南部旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第24號，頁41。

<sup>147</sup>守田留，〈追想〉《台北師範學校創立30周年記念誌》，頁254-255。

<sup>148</sup>〈修學旅行先から病氣を土産にせぬやうに〉《台灣日日新報》，1929.11.13，9版。

<sup>149</sup>根據明治43年府令第69號改正〈台灣總督府國語學校生徒學資及旅費支給規則〉中的規定，國語學校學生每日津貼為30錢。

當時學生購買物品的目錄，從這筆清單可以發現到當時學生所購買的物品，包含手錶、皮包、溫度計、洋傘等，內容相當多樣<sup>150</sup>。儘管如此，這些物品的共通點有二：不僅是近代的產物，同時也是相當具有實用性的東西。這或許是由於當時的台灣人缺乏出外遠遊的經驗，所以在日本見到新奇的物品，自然受到吸引因而購買。

學生也會選擇紀念性高於實用性的物品，如 1907 年（明治 40）6 月下旬前往日本旅行的台籍學生，在片瀨附近遊覽時，便購買了當地製造的貝類工藝品作為紀念品；<sup>151</sup> 島內旅行時，因路上颳起大風砂，有位國語學校學生為了眼部衛生而買了「有色眼鏡」（墨鏡），為此還感到相當得意。<sup>152</sup> 甚至連購買何種土產都形成一種風潮；1938 年（昭和 13）左右，在內地旅行返台的中學生們之間，盛行著購買一種攜帶式的原木短刀；然而這類物品卻是屬於非經同意禁止攜帶的違禁品，因此在當時引起了軒然大波。<sup>153</sup> 由此可見學生不只將購買土產，視為是旅行中必備的行程，同時這也將此當成是一種娛樂活動。

而參觀結束後，有時也會購買該地點所生產的產品，其中又以食物為大宗。如至台中旅行時，由於當地的青果市場是台灣水果運銷的重鎮，於是學生通常都會在此購買土產香蕉。或者是商業學校於內地旅行時，曾參觀森永製菓工場，進行考察清潔與營養等重點，最後學生也買了工場生產的牛奶糖作為紀念。<sup>154</sup> 或者有些是直接從參觀地點取得原始的物品，像是參觀撫順的露天礦坑時，學生帶一些石炭細土或是購買琥珀當作紀念品。<sup>155</sup>

正因為在旅行途中購買土產，已經成為當時旅行的習慣，所以有時學生不只是購買自己有興趣的物品，也會幫家人帶禮物。一位中學校學生表示，至內地修學旅行時，原本已經答應妹妹要幫她購買京都知名的日本人偶，但是卻因為價錢

<sup>150</sup> 〈台灣学生の修学旅行〉《教育時論》第 444 號，明治 30 年 8 月 15 日。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 1）》第 30 卷，頁 92-93。

<sup>151</sup> 〈內地修學旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 22 號（1907），頁 133。

<sup>152</sup> 〈修學旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 21 號（1906），頁 96。

<sup>153</sup> 當時的報導指出，1938 年 7 月 29 日搭乘高砂丸返台的台中一中及台北工業學校學生裡頭，有十多位學生遭到水上署舉發攜帶此類物品。依據州令規定：除職務或營業以外無任何正當性理由，禁止攜帶凶器。違反者處三個月以下之勞役或百圓以下罰金。但此次因顧及到學生的前途，故只有予以告誡。有鑑於此，往後如有相同的事件，將視為不良學生施以懲罰。〈内地からの土産に白鞘の短刀所持 島内中等學生に珍流行〉《台灣日日新報》，1938.7.30，7 版。

<sup>154</sup> 大田，〈內地修學旅行-東京〉《新高》（台中：台中商業學校），第 13 號（1936），頁 70。

<sup>155</sup> 黃錫琳〈第八回修學旅行記-新京-奉天、撫順〉《瑞穗》，第 12 號（1937），頁 130。〈滿鮮修學旅行記〉《圖南》，第 6 號，頁 49。

太高而買不下去。<sup>156</sup>

正因為如此，旅行團體所到之處，往往也帶來了巨大商機。<sup>157</sup>從學生購買土產的紀錄便可以知道，購買土產的地點，並不限於特定場合；事實上，在旅行途中，幾乎都會安排所謂的「自由見學」時間，學生這段時間裡，可以在有限的區域自由活動；這時間可長可短，從數小時到一整天都有。因此學生往往能在自行參觀之餘，購買要帶回家的土產；以內地旅行為例，由於待在東京的天數大約為一個星期左右不等，且過程中也經常會安排學生 1 天的自由活動時間，所以學生總是至當時最熱鬧繁華，最多商店聚集之地--銀座，購買欲帶回家的土產。而這些土產的數量有時也相當驚人，曾有學生表示，結束內地旅行，即將從門司港啟程返台時，行李居然是出發時的 2 到 3 倍，<sup>158</sup>可以想像 20 多天的旅行下來，所累積的土產必定不少。

#### (六) 旅行須知

在第二章曾指出，修學旅行著重「群育」的觀念，因此在旅行過程中，須處處以團體為中心考量，注意個人的行為不可對團體造成不好的影響。是故，基本上，旅行須知也都是環繞著「群育」來表述，其內容不外乎是注意禮節，以維護校譽等。筆者將其稍作整理，大致可區分為隊伍、旅館、用餐、乘車乘船、外出購物等方面。舉例來說，離開隊伍需事先徵得領隊老師之同意，若未經此步驟則不可擅自脫隊行動；依序上下車船，切勿推擠以免發生跌倒等意外；在旅館內吃飯、沐浴或就寢時，需保持安靜，維持秩序；於自由活動時間外出，需嚴守返回集合點的時間，且還要兩人以上才能成行。然而，儘管在旅行須知內已列出了明確的規定，但仍發生學生和隊伍走失的事件。

值得注意的是，旅行須知中也規定了學生在旅行過程中所使用的語言，必須是「標準正確的國語」，這裡的國語，指的就是當時的官方語言—日語。而在要

<sup>156</sup>黃良詮，〈第一回內地修學旅行-東京より京都まで〉《三中》第 5 號（1943），台北：台北第三中學校報國校友會，頁 82-83。

<sup>157</sup>〈押し寄せて来る 修學旅行の生徒達 臺北市は近來にない雜鬧 商人連は何れもホクホク〉《台灣日日新報》，1925.11.21，夕刊 5 版。

<sup>158</sup>大田，〈內地修學旅行〉《新高》第 13 號（台中：台中商業學校，1936），頁 71。此處在原文中，並未說明行李的數量增加是否與土產有關，但由於考量到旅行中唯一可能增加行李數量的因素便是所購買的紀念物；再加上撰文的學生曾表示：明天就要回去（台灣），所以忙著買土產。由此筆者認為造成學生行李量暴增的原因便是多了土產。

求學生於旅行時也得說標準日語的同時，當然更不允許台籍學生使用台灣話。<sup>159</sup>

### （七） 旅行心得報告會

旅行過程中，帶領的老師會不定期舉行「茶話會」，亦即旅行心得的報告會，地點有時在住宿之旅館，參加人員只有旅行隊學生；有時會選在參觀地點，該處的人員也一同參加。會中，安排學生分享旅行心得，老師補充講解相關史地知識，校友前輩給予意見指導；當然，也可藉此機會和他校學生互動交流。此外，茶話會舉行的時間，不一定都會在旅行途中，也有學校選擇旅行結束之後再行辦理。而茶話會進行的方式與過程為何，以下嘗以總督府醫學校的例子來說明之：

總督府醫學校內，去十日午後六時起，開茶話會。該校生徒內地觀光之所感，各自以本邦語演說，且以幻燈映出東京、大阪、京都、名古屋、長崎等之影畫，由觀光諸生徒說明。來賓內地人與本島人，男女達數十名，演說前後奏嘹亮之音樂，迨幻燈之說明終，來會者同饗茶菓，九時半間乃閉會。<sup>160</sup>

根據以上敘述，可以清楚瞭解當時舉辦茶話會的情況，不僅形式相當輕鬆自在，並且在過程中配合照片說明，加以音樂助興，使得內容更加豐富精彩。除了動態的說明外，這類心得報告會上也會有靜態的展覽，包括刊有旅行日程的旅行指南、照片、明信片，以及紀念物等。<sup>161</sup>由此可知，與會人士應該不止包括參加旅行的學生，有時校友會也會派代表前來聆聽，或者是在全校師生前公開舉行。

除了由學校舉辦校內的旅行分享會，主導台北高等商業學校南洋視察旅行的南支南洋經濟研究會，則是以全島巡迴講演的方式，由學生向各地民眾報告旅行隊於滿蒙、支那、南洋等地區考察的情況，並進一步提出自己的看法。<sup>162</sup>

### （八） 旅行心得撰寫

學生是旅行的主角，因此在旅行的過程中，也被要求將自己所觀察到、感受

<sup>159</sup> 參考台北第二師範學校，《台北第二師範學校一覽》1936，頁 225。台中女子公 旅行隊記錄，〈修學旅行を省みて〉《第一教育》第 10 卷第 11 期（1931），頁 84-88。

<sup>160</sup> 〈醫校生徒觀光談（一）〉《台灣日日新報》，1903.5.13，3 版。

<sup>161</sup> 〈內地見學狀況の報告會 彰化高女の〉《台灣日日新報》，1935.4.16，3 版

<sup>162</sup> 〈大陸の旅の收穫 高商生等全島に講演旅行〉《台灣日日新報》，1939.12.7，7 版。

到的，一一被寫入旅行心得裡。由於旅行行程甚多，因此老師多會分配行程給不同學生撰寫，如此一來也可以減輕學生的負擔。旅行記錄的內容包羅萬象，學生除了交代行程外，還可以作為自己的心情寫照。前面提到的「旅行ノ栞」(旅行指南)，內容不僅包含旅行行程，也有保留空白欄位以供學生隨時記錄，這種作法也有助於學生撰寫旅行心得。大部分的旅行心得，都是採取日文寫作，增加學生練習日語的機會。為此，伊澤修二便曾提到他在閱讀學生的修學旅行記時，對內容使用正規的日文假名，而沒有奇怪的假名遣，感到非常地高興。<sup>163</sup>可見即使是輕鬆的旅行心得，仍舊得依循日語教育的腳步。而這些完成的遊記通常會利用旅行結束後的心得報告會來發表，或者是刊登在校友會雜誌上，供日後前往該處旅行的人之參考。相較於上面偏重旅行記錄，台北高等商業學校由於是將南支南洋旅行視為專業訓練的一環，因此便規定參加修學旅行的學生必須事先準備好研究題目，於旅行途中在當地進行調查與收集資料，返台後報告心得，公開發表於學校刊物上。<sup>164</sup>

## 二、 隨行者方面

### (一) 帶隊老師

修學旅行由於時間較長，地點也不在校內，且牽涉到行程，以及交通、食宿上的安排，因此在實施之前，必須做好妥善的規劃；而負責這項工作的，即是學校老師。在 1935 年（昭和 10）台北第二師範學校一覽當中，詳列了教師在修學旅行中的職責分工：

1. 領隊主任
2. 公關組：負責交通工具、食宿、參觀場所的交涉。
3. 會計組：教師學生旅費之徵收與出納。
4. 帶領組：旅行中之秩序維護，以及所有學生相關事宜。
5. 紀錄組：撰寫旅行日誌、收集學生旅行日記並向學校報告。

<sup>163</sup>伊澤修二，〈台灣學事視察談〉《教育時論》第 852 號。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 1）》第 30 卷，頁 308。

<sup>164</sup>黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，頁 66。

6. 衛生組：負責旅行過程中的醫療衛生事宜。<sup>165</sup>

由上述內容可知，修學旅行的工作分工不僅相當仔細，而且由前置作業到旅行結束，皆由學校老師一手包辦，真可謂修學旅行的幕後推手。

再者，隨隊老師也身兼多項身份；由於老師會隨身攜帶保健藥品，包括治療消化不良的胃散、或是緩和頭痛與暈車暈船症狀的藥品、以及輕微感冒藥水；<sup>166</sup>因此在學生於旅途中發生輕微病痛時，老師即可施以簡單治療。除此之外，老師們還要身兼攝影師，1903年（明治36）12月21日師範部甲科學生進行「生蕃探險」時，便是老師攀爬老樹與斷崖幫學生拍照。<sup>167</sup>

因為修學旅行的領隊由學校老師擔任，不僅負責活動的進行，在旅行過程中也照料學生的一切生活起居，由於和學生朝夕相處，多少也增進了師生情誼。台中師範學校的教員大河原欽吾便回憶自己帶領該校第一屆畢業生到內地修學旅行時，雖然休息機會不多，但是學生和老師之間分享了珍奇異事，這種從早到晚也都和學生生活在一起的經驗，的確是相當開心，而這也成為他在擔任教職時難忘的回憶之一。<sup>168</sup>或者是也有學生為了慰勞老師的辛苦，利用休息的時間，將水果戴在頭上娛樂眾人。<sup>169</sup>在旅行的過程中，不僅學生對於新事物會感到好奇，事實上，老師也不例外。國語學校台籍職員郭廷獻陪同本田嘉種帶領學生前往日本修學旅行時，就曾對船上時鐘所標示的時間與手錶相差一小時而覺得疑惑，詢問之下才知道「船已進入東方之地，彼台灣南方地球反轉，所以有如是之差也」<sup>170</sup>，才理解到這就是所謂的「時差」。

至於校長方面，雖然絕大多數不用參與學生的旅行活動，但對修學旅行的進度仍要充分掌握。例如台北第二師範學校即規定：修學旅行出發前三天之內，需將修學旅行計畫書提報給校長；結束後一週內，也必須將旅行報告書呈交校長。<sup>171</sup>當然，在旅行隊出發與返校之際，校長也會在校門口、火車站或港口邊，替即

<sup>165</sup> 台灣總督府台北第二師範學校，《台灣總督府台北第二師範學校一覽》（台北：松浦屋印刷部，1935），頁154-155。

<sup>166</sup> 台中女子公 旅行隊記錄係，〈修學旅行を省みて〉《第一教育》第10卷第11期（1931），頁83-84。

<sup>167</sup> 〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第14號，頁47。

<sup>168</sup> 《台中師範學校創立十周年記念誌》，1933，頁82-83。

<sup>169</sup> 〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第14號，頁42。

<sup>170</sup> 〈台灣学生の修学旅行〉《教育時論》第444號，明治30年8月15日。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部1）》第30卷，頁91。

<sup>171</sup> 台灣總督府台北第二師範學校，《台灣總督府台北第二師範學校一覽》，頁155。

將遠行的學生們送行，同時也會向學生訓話，提醒他們注意旅途安全。

## （二） 攝影師

今日，由於科技日新月異，紀錄影像的設備琳琅滿目；因此，標榜攜帶方便又可隨時檢視照片的數位相機便成為人們出遊時的必備物品。但在日治時期，相機仍不是家家皆有的物件，雖然曾有學生攜帶相機參加旅行的紀錄，<sup>172</sup>但，為了慎重起見，拍攝團體照仍然必須仰賴專業人士協助拍攝。因此在修學旅行的隊伍中，往往也會出現攝影師的身影，他的任務即是幫助旅行隊伍在旅途中留下許多珍貴的影像。1930 年考取「台北工業學校」的陳榮周，便表示升五年級前的日本修學旅行也有攝影師隨行。<sup>173</sup>

## （三） 旅館業者

短則 2 天，長則可達近 1 個月的修學旅行，在每日的行程結束後，必須選擇一處落腳休息，以便迎接隔天的活動。若能在旅館獲得妥善的休息，將使得接下來的旅行更加順暢；是故，旅館的選擇便相當重要了。再者，由於修學旅行屬於團體活動；因此人數眾多的旅行隊不但必須事先向旅館登記住宿，更要注意旅館的設備是否完善，以免對學生的健康與安全造成危害。是故，在前述曾提到，記錄當時相當多的修學旅行情報的昭和 12 年版《台灣教育事情》裡，便針對旅行隊的需求，挑選了島內與日本內地不少合法立案的旅館。<sup>174</sup>此外，也有學校委託內地的學校協助辦理住宿事宜，如擔任商業學校教師的武內貞義，曾經與 2 名老師一同帶領學生前往日本參觀平和記念博覽會，兼作修學旅行，而住宿的部分便

<sup>172</sup>如台中商業學校 5 年級學生在 1936 年（昭和 11）4 月進行內地修學旅行時，便有人在開往基隆的火車上「偷拍領隊老師的睡臉」。王子宏，〈內地修學旅行記〉《新高》第 14 號（1937），頁 45。而台北商業學校在滿鮮修學旅行的紀錄中，也出現「吃完早餐後，一起到甲板上，用服部君的相機拍紀念照。」的描述。島田，〈滿鮮修學旅行記-七月八日〉《圖南》，第 6 號（1936），頁 46。由上述例子可知，已有學生在旅行時攜帶照相機。

<sup>173</sup>鄭麗玲，楊麗祝編著，《台北工業生的回憶》，頁 15。

<sup>174</sup>例如在日本國內方面，有日光的つたや旅館與和泉屋旅館，這兩間旅館都提供了修學旅行團體優惠；東京市區則有駿河台ホテル、有條館、一橋寮等；大阪、京都、奈良地區可參考虎屋、大津屋、辰巳屋等。至於在島內的部分，則是以台北市區內為大宗，有強調位於市中心，機能便利的大丸旅館、重新改建後落成的松浪旅館及朝日館；島內其他地區便只有宜蘭礁溪的西山旅館。台灣時代社，《台灣教育事情》，頁 112-116。

是交由日本國內的商業學校代為辦理。<sup>175</sup>

然而，日治初期由於台灣島內旅行觀光的觀念尚未被建立起來，因此島內的旅館有時會為了招攬客人，同行之間會發生削價競爭的情形。而這些旅館不僅衛生不佳，同時也缺乏服務業應有的責任感。於是，在這種情況下，旅行隊有時也會對旅館頗有微詞，一名學生便表示：「12月26日所投宿的宮嶋館，雖然在門口掛起了國旗，還煞有其事地貼上「台北國語學校修學旅行預定旅館」的字樣，但是卻出乎意外地糟糕。」<sup>176</sup>或者是也有旅館老闆為了賺錢，而將原本已安排好給學生的房間，硬是轉給其他地位很高的客人，讓無房可睡的學生睡在櫃臺旁邊。<sup>177</sup>

上述，旅館人員服務不周的情事，不只出現在島內，海外其他地區的旅館，也曾發生類似的狀況。1936年7月台北州立商業學校前往滿洲朝鮮兩地修學旅行，於7月18日抵達朝鮮首都京城（今首爾）時，由於當天落腳的旅館服務品質甚低，一名學生不禁在當天的遊記上，大吐旅館的苦水：「這個三重旅館啊！服務真的有夠差。沒遞上更換的浴衣，要喝茶沒杯子，連拖鞋也省了，房間髒到還要我們自己打掃，女侍一副狀況外的樣子，根本全都主客顛倒了。」<sup>178</sup>雖然旅館並非旅行的重點，但卻是學生休息與恢復體力的場所；是故旅館的品質優劣與否，對於已經活動一整天的學生而言，仍是相當在意的地方。

### 三、 突發事件

#### （一） 氣候因素

瞬息萬變的天氣狀況，是對旅行隊伍的一大挑戰，儘管學生在行李中攜帶雨具，但有時仍不敵突如其來的大雨。1911年（明治44）9月國語學校師範部乙科學生前往南部修學旅行時，在山區遭逢大雨，全部學生都因淋雨而顯得狼狽不堪，好不容易抵達甲仙埔的製腦會社俱樂部，但因這突發狀況，使得會社一時之間沒有足夠的衣服可供替換，有人只好穿著會社所提供的女性浴衣，模樣十分滑

<sup>175</sup>武內貞義，〈內地修學旅行〉《台灣教育》，第245號（1922），頁245。

<sup>176</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第14號，頁31。

<sup>177</sup>游鑑明訪問，吳美慧、張茂霖、黃銘明、蔡說麗紀錄，《走過兩個時代的台灣職業婦女訪問記錄》，頁15。

<sup>178</sup>濱田，〈滿鮮修學旅行記-7月18日〉《圖南》，第6號（1936），頁49。

稽。<sup>179</sup>而天氣有時也是決定旅行是否能如期舉行的關鍵，例如總督府女學校原本預計從 1912 年 2 月 9 日起至台中進行修學旅行，但因天候狀況惡劣，因此延期至 15 日。<sup>180</sup>

## （二） 傳染病流行

1918 至 1919 年（大正 7-8）間席捲全球，奪走數千萬條生命的西班牙流感，在台灣也造成嚴重災情。由於流感是透過口沫傳染，因此在有效的治療方法問世之前，必須避免出入公共場所，並掌握「患者宜隔離、集會宜引避」<sup>181</sup>的原則。而當時在《台灣日日新報》上也可見到學校為此停課的消息，可見病況之嚴重。再者，由於修學旅行不僅採取團體行動，也經常有遠行到外地的行程，於是在旅途中也傳出疫情。<sup>182</sup>為了避免團體長途旅行造成病毒擴散，使疫情更為不可收拾，於是在此顧慮之下，有學校緊急將預定的修學旅行喊停，甚至是連在內地的旅行隊都不能例外，<sup>183</sup>種種措施都是為了能杜絕流感持續蔓延。

## （三） 民族問題

日治時期，由於殖民差別統治，導致台人與日人之間存在著民族歧見，而這種情況往往一觸即發，成為民族問題。學生在學校也會面臨到上述的民族議題，而這樣本質性的問題，有時也藉由一些學校活動爆發出來，形成學生運動，以下 3 起便是由旅行所衍生而來的罷課事件：

### 1. 『北師罷課事件』

1924 年（大正 13）11 月 20 日的台灣日日新報上，一篇名為〈台北師範公學部生百廿名同盟休校 原因は遠足の事から〉的報導，其內容指出，台北師範

<sup>179</sup>張式毅，〈台灣研究-南部旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第 24 號（1911），頁 40。

<sup>180</sup>〈女學校修學旅行の延期〉《台灣日日新報》，1912.2.8，7 版。

<sup>181</sup>〈可怖流行性感冒 患者宜隔離集會宜引避〉《台灣日日新報》，1918.11.3，6 版。

<sup>182</sup>〈修學旅行中患者續發〉《台灣日日新報》，1918.11.10，7 版。

<sup>183</sup>如國語學校台南分校原本預計至打狗一帶進行 4 天之旅行，由於流感而中止。〈地方近事 台南修學旅行中止〉《台灣日日新報》，1918.11.20，第 4 版。或者是台中中學校四年級生於內地修學旅行時，也因流感肆虐而暫緩日光行程先行返台。〈地方近事 台中中學生の旅行〉《台灣日日新報》，1918.11.9，4 版。

學校原本依據慣例，實施學生修學旅行；但由於該年度的地點已決定為宜蘭地區，因此便召集日、臺籍學生聆聽其意見。然而，普通科公學部三年級學生對於宜蘭行多數持反對立場，並且主張應更改為至中南部旅行。儘管學校方面表示，旅行地點已經決定，不會再有所更動，但一名反對學生許吉仍強硬地堅持其主張不肯讓步，因此校方決定依校規命該生由家長帶回。然而，反對聲浪並未因此平息，最後造成原本預定 18 日出發至宜蘭的 120 名學生，於出發當天採取不起床的抗爭行動。一時之間氣氛相當緊繃，校方針對此聯合罷課的事件，找來反對學生的家長進行密談，最後決議從 19 日下午起，該校全體學生返家，學校停課一週。<sup>184</sup>

## 2. 『台中一中罷課風波』

1926 年（昭和 1）左右，台中中學校也曾發生學生罷課的衝突事件，根據謝東閔的回憶，事件發生在前往基隆畢業旅行之時，由於旅館正在進行整修，服務人員告知帶隊的日籍老師，客房恐怕不敷使用，必須請大家擠一擠。然而日籍老師卻回答對方：沒關係，反正他們都是台灣學生「清國奴」。因此激怒了學生，旅館首當其衝，所有榻榻米都被憤怒的學生割壞，回程時不僅找日籍學生打架滋事，返校後又刻意把事情鬧大成罷課。這次由畢旅所引發的罷課風波，經學校查清事因後，由小豆澤校長出面勸學生息怒，並責罵了該名老師，使學生大快。<sup>185</sup>

## 3. 『靜修女學校休校』

而台日人共讀，私立的靜修女學校也發生過類似的情況，事件起因於 1932 年（昭和 7）該校四年級生由三名日籍教師帶領下，前往中南部修學旅行，然而其中一名教師荒井對學生的態度不甚親切，引發學生的不滿，遂於返校後聚集於裁縫室，要求向代理校長陳請；於是由另一位日籍教師星合出面與學生代表對話。翌日，學生仍照常上課，但放學後再度聚會並決定：隔天 26 日全體四年級生罷上荒井的課。所幸後經校長協調解決後，並未釀成重大事件。<sup>186</sup>

由上述三個事件可以發現到，在修學旅行這個議題上發生意見不合的事件只

<sup>184</sup> 〈台北師範公學部生百廿名同盟休校 原因は遠足の事から〉《台灣日日新報》，1924.11.20，第 5 版；〈北師停校一星期〉《台灣日日新報》漢文版，1924.11.21，第 4 版。

<sup>185</sup> 朱珮琪，〈台灣日治時期菁英教育的搖籃—以台中一中為例〉，頁 99-100。

<sup>186</sup> 〈靜修女四年生 因對荒井教諭不滿決定值其授業時間休校〉《台灣日日新報》，1932.10.29，4 版。

是導火線，背後的原因仍在於台日之間的民族差異。不過，這也反映出修學旅行在當時是重要的學校活動，以此作為藉口，更能突顯出學生對民族差異的不滿。

## 小結

日治時期修學旅行的範圍，依照區域可分為島內與海外旅行兩大部分，不過在內容上卻各有差異。島內旅行受到交通設施的影響甚大；基本上，台灣島內的旅行活動，是依據鐵路的發展來進行的。1908年連接台灣南北的縱貫鐵路通車後，也接連帶動島內旅行的展開，不僅南來北往的時間大幅縮短，鐵道部也給予修學旅行學生團體票價上的優惠。相較於西半部地區的旅行活動的熱絡，因地形受限而交通不便的東部，旅行的足跡卻不多；但隨著宜蘭線鐵路完工、蘇澳-花蓮間臨海道路落成，東部地區不再窒礙難行，也達成了以陸路交通工具環島一周的旅行型態。

至於在海外旅行的部分，則包含了日本國內、滿洲朝鮮地區、中國南部與南洋方面；其中以前往日本國內的內地修學旅行，為數最多，這乃是因為內地旅行尚有前進殖民母國的意義，因此在行程安排上，特別強調培養國民精神與日本神道信仰之洗禮，於是桃山御陵、二重橋皇居、各地重要之神宮，都被列入旅行的既定行程中。滿洲朝鮮、中國南部與南洋地區，都是因應日本對外關係的改變而產生的地點：朝鮮統治權落入日本手中、滿洲國成立，獲得東北大半土地與朝鮮半島的日本，安排學生至此處旅行的用意不外乎是認識新領土；南洋的部分，則是實踐總督府的「南進政策」，台灣作為「南進基地」的同時，也要瞭解南方的狀況，因此安排南洋修學旅行，即是作為往後到此處活動的準備。

本章不只是討論修學旅行的行程規劃與地點選擇，也將著眼在旅行的主角--學生身上，從與學生相關的事物中，觀察當時修學旅行的實況，可看出日治時期的修學旅行內容相當完備，不但在事前做好縝密的規劃，在旅費、行李服裝上都有詳細規定，也發現到當時看待旅行的態度不僅已經相當成熟，有些還對旅行內容頗有主見，甚至為此引發衝突。

簡言之，從修學旅行實施的情況，可看出日治時期旅行走向「制度化」的傾向，的確也表現在修學旅行的型態上。

## 第四章 旅行的意義：修學旅行背後的意涵

觀光旅遊是近代休閒娛樂所呈現的方式之一，與過去個人性質的「探險」不同，它是建立在制度化的基礎上，透過便捷的交通工具，把原本不相關的地區連結起來，進而將之系統化，成為旅遊行程。而日治時期乃是台灣的旅行活動產生這種質變的關鍵點：1908年（明治41）縱貫鐵路全線通車，往來南北時間大幅縮短，不僅能有效管理全島各處，島內觀光景點也因此被發掘，休閒環境正逐步形成；加上殖民政府也希望藉由旅行活動，使人們觀看到在日本殖民統治下台灣的進步與成功，進而對殖民統治成果產生認同感。簡言之，日治時期的觀光旅遊活動是經由政治力量的操控，由上而下所促成的。

呂紹理指出，日治時期有兩種制度與新休閒態度及新休閒活動之形成有極為密切的關係，一是學校教育，二是殖民政府所提供的休閒空間。<sup>1</sup>後者即為上述所說的，係官方力量形塑了適合旅行的環境；至於前者，則是藉由「體操課」和「修學旅行」來作為培養學童休閒娛樂之管道。相較於身為一般學校課程的體操課，修學旅行由於實施地點在校外，因此內容變化多，休閒意味也重，帶給學生的感受也更強。

而修學旅行本身除了提供學生體驗近代休閒活動的功能外，教育層面上當然也有增廣見聞，吸收新知之目的。除此之外，由於殖民政策必然透過學校教育來實踐；換言之，修學旅行的內容，勢必也具有執行殖民當局同化策略，以及驗收統治成果的任務。是故，本章即是透過耙梳日治時期學生修學旅行的紀錄，來檢視修學旅行內容是否依據當時的殖民政策而發生變化：從同化到皇民化的過程中，教育到底發揮了多少作用？島內旅行時，除了觀賞殖產興業，對於地方鄉土歷史的再詮釋，又對學生產生了何種影響？至日本國內旅行，領略殖民母國強大國力的同時，如何將朝聖的意涵融入旅行中，進而實踐之？筆者試圖藉由解答上述問題，進一步來理解修學旅行在整個殖民體系中所扮演的角色。

---

<sup>1</sup>呂紹理，〈日治初期台灣的休閒生活與商業活動〉，收錄於黃富三、翁佳音主編《台灣商業傳統論文集》，頁363。

## 第一節 教育效果

### 一、學習新知·拓展視野

誠如第二章所言，學校舉辦修學旅行的用意，在教育上的考量即是希望藉此增加學生學習的廣度，同時也應用課堂上所學的知識，達到所謂「直觀教學」的目的。因此在修學旅行的過程中，當然以「見學」（即參觀）的行程為主，而老師也會在行前，針對旅途中所經之景點進行說明；或者是與課程內容緊密配合，再藉由旅行實地體驗。例如宜蘭耆老在回憶公學校旅行時，即表示修學旅行參觀的地點，多半和學校地理、歷史課程相關，只要有上過就會去看。<sup>2</sup>

再者，由於教室課程著重的是平面知識的傳遞，且礙於場地與設備限制，許多資訊往往只能透過文本或教師口述來傳達，因此當學生在旅行中看見以往僅僅只能從課本或是老師口中得知的事物，正生動地出現在自己眼前，心中的雀躍之情便可想而知了。根據增永吉次郎的調查，在他所率領的 66 名學童中，有三分之二對海洋與船隻了解不深，但是當他們看見實物，發現和自己想像中的完全不同，為此大感訝異，因而認為這旅途中最有趣的地方。<sup>3</sup>由此都顯示出，日治時期的教育方式，除了在課堂教學之外，也會至校外進行直觀教學，使學生直接觸及真實事物，以便和課本知識做連結。

觀賞的對象除地方名勝外，便是近代化建設佔大多數，例如煉油廠、工場、造幣局等。這些地點雖不一定與學生所學相關，但是觀賞近代事物本身即是具有傳達新知的功能：學生藉由參觀冷凍會社，進入冷凍室體驗低溫零下三度的滋味；對於裡頭的工作人員穿著厚重衣物，但外面的人卻打著赤膊，反差甚大的畫面印象深刻。由於該會社是負責將從南洋捕來的魚獲，經過冷凍再送往日本，於是當學生看到魚類用水冷凍後就像玩具一般，也覺得很稀奇。<sup>4</sup>

此外，博物館本身亦是極佳的教育場所，上至天文下至地理，無所不包，可說是學生增廣見聞的最佳去處，因此也成為修學旅行的熱門地點。根據增永吉次郎的統計，參加北上旅行的學童中，有多數皆認為參觀總督府博物館是旅行中最

---

<sup>2</sup>林秀富，〈日治時期頭城地區公學校生活片段〉《宜蘭文獻雜誌》，（54）2001，頁 75。

<sup>3</sup>增永吉次郎，〈修學旅行中の兒童の所感〉《台灣教育會雜誌》，第 117 號（1912），頁 31。

<sup>4</sup>畑山勝雄，〈中南部旅行記〉《芳蘭》，第 10 號（1937），頁 124。〈第四學年 南部旅行記〉《校友會誌》，第 25 號（1936），頁 27。

有益處的活動，主要是因為「在博物館裡，可以看見很多平日看不到的東西」<sup>5</sup>。而學生於內地旅行中參觀上野的科學博物館時，同樣也對此活動給予高度評價，認為這麼一來「確實對增廣我等的科學智識很有意義」。<sup>6</sup>儘管如此，也有學生表示，因為缺乏先備知識，所以對館內展示的各類新奇而艱難的物品都不太瞭解，只是到處走走看看而已。<sup>7</sup>這個例子顯示出，即使在「增廣見聞」的大方向之下，也要給予充足的「先備知識」，否則也不利於學習。博物館之後，其次才是專賣局、電話交換所等近代文明場所，在這裡學生可以看到各行各業工作的實態；然而，相較於這類近代化設施偏重實務參觀，博物館展覽種類多元，內容亦相當豐富，在觀者凝視的短暫過程中，屢屢受到新知識的洗禮，因而獲得學生的高度評價。

不過，這些近代物件對於學生而言，往往只有耳聞而不曾親眼目睹過，因此難免也會發生認知和實際的落差甚大的情況。1907年（明治38）國語學校在內地修學旅行途中，參觀了東京帝大附屬的植物園，見園內設有「溫室」種植來自熱帶的植物-芭蕉，由於學生未見過實物，先前還誤以為溫室名稱的由來，是因為「在室內燃燒炭火而使得室內溫暖」之故。<sup>8</sup>不過，經由修學旅行，學生得以將先前認知與實物作對照，進而修正自己的謬誤，如此一來的確達到教育效果。

而這樣的活動，想當然爾，自會獲得學生的認同；1906年（明治39）中秋，國語學校師範部乙科學生翁瑞榜針對修學旅行表示這樣的看法：

學問之道，貴在努力潛修，勤勉弗懈，以期日臻純熟。古人所謂夙興夜寐，日將而月就者，是也。乃近日新有旅行修學一法，蓋以人心之靈，有無窮之會悟，而耳目聽聞，有不盡之觀感，終朝兀坐幽齋，所見究屬不廣，故藉旅行，以啟發其心思焉耳。<sup>9</sup>

實際參與旅行的學生對此活動抱持正面的態度，認為相對於成天端坐室內學習，出外旅行則可以啟發心智，對學習實有助益；由上述例子可知，具有「校外教授」成分的修學旅行，確實也受到學生的認可。

不僅透過觀賞近代事物來增廣見聞，參訪地點通常也會配合學生所學，學生

<sup>5</sup>增永吉次郎，〈修學旅行中の兒童の所感〉《台灣教育會雜誌》，第117號（1912），頁32。

<sup>6</sup>佐佐木重德，〈內地旅行記〉《芳蘭》，十周年記念號（1938），頁150。

<sup>7</sup>薛救濟，〈內地修學旅行記〉《芳蘭》，第10號（1937），頁143。

<sup>8</sup>〈內地修學旅行〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第22號（年代不詳），頁128。

<sup>9</sup>翁瑞榜，〈修學旅行記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第20號（年代不詳），頁88。

在這些地方不僅可藉機練習實務操作，還可吸收新觀念充實專業技能：農林學校參觀日本國內的農場時，即在當地看到農場的工作人員，將鍋子的煤灰回收後，作為豬隻驅蚊之用，因此從這樣的過程中，學習到廢物利用的價值。<sup>10</sup>商業學校學生則是藉機瞭解南洋地區的實況，透過接觸當地民眾練習土語，以及應付各種突發狀況，培養學生不怕困難處理問題的能力。台北帝大農林學部則是依照往例，從7月1日起，舉辦各年級學生的夏季實習與修學旅行，至島內與日本各地進行考察與實習。<sup>11</sup>

此外，在旅途中不時也會出現額外的新資訊，而這類意外經驗往往也讓學生難忘，如1938年（昭和13）畢業於台北工業學校的王禮忠先與李廷河都表示，至日本畢業旅行時，途中剛好遇到下雪，從來沒見過雪的兩人都覺得很新奇，其中王禮忠還不明就裡地大喊「啊～下雨了」，因而被同行的人取笑「三八！這是雪啦」。<sup>12</sup>不過，這類「增廣見聞」的新經驗，也不是每一次都能讓學生樂於接受：嘉義農林學校學生至滿鮮地區旅行時，由於此地區在高緯度與地形的影響下，不但雨量稀少，蒸發量也大，造就該地與日本、台灣迥異的乾燥氣候，而這也並非是生長於亞熱帶地區的人所可以想像的；因此當學生至該處旅行，才首次體驗到大陸型氣候的厲害：「在滿州旅行的過程中，我們每天都覺得喉嚨痛，還有臉的皮膚既乾燥又不光滑。因為喉嚨痛，老是想要喝水。臉才洗5分鐘，水氣就都不見了，又再度脫皮變得乾燥。」<sup>13</sup>儘管因氣候問題造成身體上的不適，而使學生頗有微詞，但從中體驗了真正的北國氣候，也算是一種另類的學習方式。

至於原住民的部分，在理蕃政策的教育方針中，強調「智能啟發」、「德行養成」、「宗教心鼓吹」；<sup>14</sup>且由於統治當局認為台灣原住民普遍缺乏理解力與想像力，而易於感情用事，所以若要教化、啟發他們最好的方法，就是直覺的刺激。<sup>15</sup>換言之，即是透過觀光的娛樂性來引起學童興趣，使其啟發智能，以達教化之效。由於文化背景與生活環境的差異，蕃童學生對於近代事物接觸不多，因此在修學旅行中，大多都會特別安排至近代化設施最多的都市地區。當這些學生來到

---

<sup>10</sup>邱慶燈，〈第八回修學旅行記〉《瑞穗》，第12號（1937），頁135。

<sup>11</sup>〈台大農專の夏期演習と修學旅行〉《台灣日日新報》，1936.6.16，7版。

<sup>12</sup>鄭麗玲，楊麗祝編著，《台北工業生的回憶》，頁26、37。

<sup>13</sup>黃茂金，〈第八回修學旅行記〉《瑞穗》，第12號（1937），頁126。

<sup>14</sup>鄭政誠，〈日治時期台灣原住民的修學旅行-以蕃童教育所為例〉《台灣教育史研究會通訊》，第46期（2006），頁3。

<sup>15</sup>李佳玲，〈日治時期蕃童教育所之研究（1904-1937）〉，頁79。

台北、台中等地時，看到各種異於自己認知的景象時，往往驚呼連連：

參觀台中分屯大隊，則曰戰爭之事，曾受教過，但勇壯之男子，不現步律令人可驚，隊兵之作列行進，有如蟻之行列云云。見學於台北第一高女，則四（似）年齡已多，尚入學校，畢竟彼等不出嫁乎云云。觀覽圓山動物園，則曰象之大可怕，其足如蕃社石臼，所不解者，以為象顏有足。比詢之先生，始知為象鼻云云。參觀魚市場，則曰所謂魚者，意為不過鹽鱒，然觀此種種魚類，實出於意外云云。<sup>16</sup>

對於文化程度與漢人較為不同的蕃童而言，修學旅行能否達到官方所預設之教育成效，則端看他們擁有先備知識的多寡。根據李佳玲的研究，1930 年代的一些言論指出：修學旅行由於脫離蕃童的生活，以走馬看花的方式進行，在缺乏預備知識的情況下，學生幼稚的頭腦無法消化，問其感想也答不出所以然。<sup>17</sup>修學旅行，亦即「修學」與「旅行」兩者的合體，從字義上來解讀，是在旅行中兼具學習的功能；換言之，除了隨著旅行所附加而來的娛樂性質，強調在旅程中參觀學習，獲得新知擴展視野的教育功能，更是修學旅行與一般觀光旅遊最大的不同點。

## 二、 驗收同化成果

前面章節中曾提及，修學旅行其實也蘊含殖民者「同化」被殖民者的動機，透過旅行中被刻意建構出的景象，使學生在觀賞之餘，進而認同統治成果；此外，透過旅行中各種儀式性的活動，加強學生服膺於日本文明，朝向成為「日本人」邁進。換言之，統治當局不但藉由學校課程灌輸日本文化，透過學生在修學旅行中的舉止，也是再一次檢視學生對殖民母國的認同是否已達統治者的預期目標。

筆者在第三章分析海內外修學旅行內容時，也指出這些旅行儘管有時會因不同學校的差異，內容上不盡相同；然而，無論到何處去旅行，必然會參觀一個相當重要的景點—神社。日本領有台灣後，雖然在全台各處設置神社，然而並未從一開始便致力於將神道信仰注入台灣社會中。直到展開皇民化運動後，除了加強國語（即日語）的使用，也極力實踐日本的神道信仰，家中奉祀神宮

<sup>16</sup> 〈蕃童教育所生 修學旅行感想談 令人開顏一笑〉《台灣日日新報》，1928.4.11，夕刊 4 版。

<sup>17</sup> 李佳玲，〈日治時期蕃童教育所之研究（1904-1937）〉，頁 81。

大麻，在外則參拜神社。而學校教育向來是國家政策最有效，也最簡便的執行者，因此加強神道信仰的策略，便藉由教育被落實在學校生活中，例如說在旅行出發前，旅行隊伍會先到學校鄰近的神社參拜，以祈求旅途平安；旅行結束後也會再到神社，感謝神明保佑隊伍安然歸來。因此，不管是島內還是海外旅行，每到一個新地點，首要任務即是參拜當地的神社，這時候便是再一次確認學生必須如母國所期待的皇民一般，以標準的形式，虔誠地參拜神社。

不過，相較於島內旅行，內地修學旅行在神道信仰方面的氣氛便十分濃厚；不僅在內地旅行中有關神道信仰的景點甚多，且誠如第二章所說的，日本歷史乃是以神為起源，而天皇繼承了神，因此由天皇體系所建立的神社，本身便象徵了神與天皇之間的聯繫。簡單地說，神社就是國體的展現。是故，從這些具備強烈國家神道的宗教建築中，將能使學生直接感受到國體的崇高無上。台中商業學校的台籍學生憶及參拜的過程時，便發表「我等共同祈求皇統之無窮，以作為日本國民感到十分感激」、「在胸中緊緊懷抱著身為國民的狂喜」<sup>18</sup>等心得，展現對國家神道的服膺。老師也不忘藉此提醒學生「參拜神宮是每個日本人在一生當中必須完成的任務，因此當我們在參詣的同時，也就成為一個真正的日本人」<sup>19</sup>。在殖民政府的主導下，台灣人被安排仿效日人習慣，將神道信仰納入日常生活當中，此種情況尤其在學校教育中最為明顯，各種儀式性的活動，都在提醒學生：你要成為一個日本人；而在旅行途中，從參拜神宮，領略身為日本國民的光榮，也都讓學生瞭解「自己是個日本人」。

不過，相較於荊子馨在《成為日本人》一書所強調的，皇民化運動並非是同化的延續，而是斷裂；也就是將原本由殖民者施加在被殖民者身上的同化工作，轉移為被殖民者身上，「成為日本人」變成是被殖民者單方面的責任。<sup>20</sup>筆者認為修學旅行中對同化的詮釋，並沒有如荊子馨所言，在 1937 年（昭和 12）皇民化推動後，需由被殖民者主動執行。筆者較認同周婉窈「皇民化運動是『同化主義』的極端形式」的說法；皇民化的基本目的，是改造殖民地人民成為「真正的日本人」，換句話說：皇民化運動就是徹底的「日本化運動」。<sup>21</sup>

<sup>18</sup>台中商業學校，《新高》，第 13 號（1936），頁 68-69。

<sup>19</sup>台中商業學校，《新高》，第 14 號（1937），頁 48。

<sup>20</sup>荊子馨，《成為日本人：殖民地台灣與認同政治》，頁 135-137。

<sup>21</sup>周婉窈，〈從比較的觀點看台灣與韓國的皇民化運動〉《海行兮的年代：日本殖民統治末期台灣史論集》（台北：允晨，2002），頁 35。

在修學旅行的紀錄中，學生在同化於日本方面的變化，並非從皇民化運動後才出現；事實上，修學旅行中對「同化」的安排，以及對學生在這方面的期許，一直都存在著。1920年（大正9），台北女子高等普通學校30名師範科學生，曾赴日本修學旅行；而針對這次的活動，報紙上的敘述是這樣的：

夫為本島人女生徒，踏破三千餘里之海陸，經二十餘日之大旅行，實以今日為破天荒者，而使此等婦人得親炙母國之風物、文化發展之現狀。竝母國對新附民溫厚之情，乃之為帝國臣民之光榮及幸福為何如，明年三月卒業後，從事于本島人兒童之教育，不但有重大意義，即于家庭亦有偉大之勢力，將來身為一家之主婦，處理其家政，教養其子女，其所資益亦決不少，故今回之修學旅行，于本島三百萬民之同化，其影響蓋甚大也。」<sup>22</sup>

正如報導中所說的，前往日本旅行的台籍女學生，未來有志於從事公學校教職；為此，學校特別安排內地旅行，好讓學生能夠領會日本風物，並體驗母國人民親切的對待，對日後教育台籍學生同化於日本，必然有相當大的影響力。同樣的情況，也出現在台北第三高女，該校於1920年（大正9）首次舉辦內地修學旅行時，由於學生能藉此機會接觸內地事物，因此校方對於此次活動也表示功效卓然。

由此可以觀察到，日治初期國語學校必須仰賴日本國內舉辦博覽會的機會，才能藉此登陸日本，但到了1920年（大正9）前後，內地修學旅行開始成為各校幾乎年年皆舉辦的課外活動，加上此時在政治方面也適逢推行「內地延長主義」，由此可見內地修學旅行之所以走向普遍化，筆者認為有部份原因在於統治當局政策轉向，為了消除殖民地與內地之間的差異，最終走向同化；而推動內地修學旅行，正如同上面所說的：使殖民地人民接觸母國事物，對於未來同化台灣有其效果。

透過內地修學旅行來加強學生同化於日本的想法，其中也有檢視學生經過學校教育之後同化的成果。后里農業公民學校設置的旨趣為「致力於涵養堅定的皇國農民精神」，<sup>23</sup>而該校舉辦內地旅行之目的，不僅使學生體驗到內地先進地的農民經營與農業開拓者的經驗，藉此使其萌發反省奮發的念頭；還有親近國

<sup>22</sup> 〈島女生修學旅行〉《台灣日日新報》，1920.11.4，5版。

<sup>23</sup> 后里農業公民學校，《赭土-內地旅行記念號》（台中：后里農業公民學校），1937，頁1。

民崇敬的中心，透過參拜宮城及皇太神宮，使學生觸及崇嚴神秘的國體。如此看來，該校不只是培養農業人才，而是將其進一步地塑造成「皇國農民」；換句話說，徒有先進的技術是不夠的，精神上還要親近崇高的國體，進一步為皇國效力，藉此來提醒學生認知到自己身為「日本皇民」的一份子。

### 三、形塑國民性格

修學旅行既是由教育體制延伸而來，具有直觀教學的目的；同時也是傳播殖民現代性的工具：除了體驗教科書上的平面知識外，尚有訓練學生校外禮儀和體會殖民母國之偉大的功能，是故在行程與帶領方式上，都是經過精心策劃的。<sup>24</sup>換言之，當修學旅行的行程、地點決定之當下，即選擇了何者要被展示在學生眼前：配合學校老師的細心解說，間接地傳達了殖民者的統治理念與企圖；以及學生事後的遊記寫作與討論，將參觀的印象深深烙印在腦海中。<sup>25</sup>

是故，修學旅行的過程既然經過刻意安排，便符合前面所說的：同化的意涵被摻入其中；而為了達成同化的目的，加強國民精神便是勢在必行。1914年（大正3）參加內地旅行的國語學校台籍學生，報紙上即針對這次的旅行的報導中表示：「國語學校本島生到內地旅行不單是參觀博覽會，而是為了鞏固國民性精神之基礎，身為他日在教壇上的人，應該是日本國的說明者，國民性的普及者之教員，一定不可缺少這種精神與知識……。」<sup>26</sup>

又，由於對於旅行中的印象，往往取決於人的需求、價值觀及心理傾向，和這些無關的訊息很容易被忘卻；因此當所接觸之事物與自己所認知的標準一致時，才會在腦中留下印象。<sup>27</sup>於是在修學旅行中，在老師說明與同學討論的過程，也形塑了學生對眼前所見之認同。於是在旅行結束後，學校方面通常會舉行修學旅行報告茶話會，由參加旅行的學生向其他學生分享旅行見聞，校方認為此舉有助於提升教育者的見解，也可從中檢視旅行成效；所謂的成效，不僅指的是教育方面，當然也有對統治成果認同的因素。

然而，此報告會的性質並非是單純的經驗分享，有時會末尚有校友會會長進

---

<sup>24</sup>劉方瑀，〈被選擇的台灣—日治時期台灣形象建構〉，國立成功大學歷史學系碩士論文，2005，頁76。

<sup>25</sup>劉方瑀，〈被選擇的台灣—日治時期台灣形象建構〉，頁77。

<sup>26</sup>〈國語學生旅行觀（上）〉《台灣日日新報》，1914.7.23，2版。

<sup>27</sup>Edward J Mayo, Lance P Jarvis 著 蔡麗伶譯 《旅遊心理學》（台北：揚智文化，1990），頁48-49。

行講評。<sup>28</sup>再者，此報告會的召開，參與者除旅行隊學生外，尚包含學校師長、上面所提到的校友會成員，甚至是一般普羅大眾。因此若是由校友會來檢視旅行成效，是否也顯示出，學生的思考將受到品評者價值判斷所左右，而對其發表內容產生影響。

此外，由於修學旅行屬團體活動，因此學生的一舉一動，都會對學校的名譽造成影響；因此，透過修學旅行便能實踐「群育」與「訓育」的校外訓練。再說，強調服從，遵守秩序，是日本國民精神中相當重要的一部份，故在旅行的過程中，也包含了以此作為培育國民性格的用意，亦即強調隊伍行動的整體性與一致性；因此未經同意而擅自脫隊自由活動的行為當然是不被允許的。曾經有名日籍學生在參觀上野動物園時，自顧自地遊覽而不慎脫隊，等到他發現的時候，距離集合時間已經不到 20 分鐘，急忙跑到出口卻又不見隊伍身影，一度以為大家已經搭車返回旅館，正在難過之餘，看見老師帶著隊伍出現，而老師一開口就是「你真是讓我好擔心！」，讓害怕自己會挨罵的學生羞愧地滿臉通紅。由於這次事件的教訓，該名學生直言：「旅行中絕對不要再落單一個人走」。<sup>29</sup>從這個事件可以瞭解到，脫隊這件事所影響的層面，不單是這位走失的學生，不僅帶隊的老師會擔心，進而到整個旅行隊都要掛念該生的缺席，如此一來便不符合團體一致性的行為，當然也讓這名學生感到愧疚。不過，在此筆者需要稍做說明，所謂國民性格的形塑，對象指的是全體學生；換句話說，不管是台人或在台日人，同樣都會接受國民精神教育。

培育國民性格，不單單是藉由學生對團體一致性的維護上來完成。事實上，偉人故事更能感召學生向之看齊。而課本上所學的聖賢例子，也在修學旅行中被再度強調。明治以來被賦予「忠臣」形象的楠木正成，不僅有專門的湊川神社祀奉，在東京市區內還有一銅像用以紀念他；而這兩個地點，也是內地旅行隊的必經之處。因此，從當時強調天皇地位崇高無上，人民需時時景仰的氛圍來看，藉由學生平日在國語或歷史課程中學習到楠木忠君獻身的真實例子，之後再透過旅行，實際看到日本國內與他相關的一切事物。筆者認為，此舉將使得原本可能並未在學生心中留下太多印象的楠木，經由內地修學旅行，再一次喚起學生對課文的印象，並進而加強學生忠君愛國，努力成為一個優秀國民。

<sup>28</sup>台中師範學校，《台中師範學校創立十周年記念誌》，1933，頁 27-28。

<sup>29</sup>柳野榮孝，〈內地修學旅行-東京から日光へ〉《綠楊》創刊號（1937），頁 143。

而擔任過第 3 任台灣總督，制訂「三段警備制」的乃木希典，1912 年（大正 1）明治天皇駕崩後，他也跟隨其腳步，切腹自殺而亡；為了表彰他的武士道精神，保留他的生前居住的處所，並在日本各地興建乃木神社。而內地旅行時，總是不忘安排學生參拜乃木神社、參觀乃木故居，憑弔這位為了效忠天皇而以死殉節的忠臣。與楠木不同的是，乃木身份特殊，台灣總督的經歷，使他與台灣社會有所連結；學生藉由參觀乃木故居，特別是乃木夫妻殉難的房間，感受為天皇犧牲的武士道精神。「嗚呼偉大的乃木將軍，來到這裡看到大英雄所住的宅邸，僅僅六疊榻榻米大。我對這樣的樸素真的感到很吃驚。拜觀大將殉死的房間，乃木大將怎麼說都是軍人的表率。」<sup>30</sup>

由於楠公父子、乃木大將的行為，是日本獨特的忠君愛國觀念最極致的體現，亦即對具有特殊國體、萬世一系的日本國家絕對的忠誠與奉獻；天皇是臣民效忠的唯一且具體的對象。因此，以他們作為「涵養國民精神」的道德標準，便是再自然也不過。

對於內地旅行隊而言，儘管接觸日本國內風物，對增長學生見識大有助益，但實際上，旅行最高目的仍是參拜宮城，加強學生國民性。即使甫抵達東京，將搭乘長途列車的疲倦暫放一旁或經過一晚的休息後，東京的首站行程，即是直奔皇居拜觀。為的就是希望藉此真正落實學生將在台灣所學習到對天皇的崇敬心理。「對歷史悠久、屹立不搖的母國，意識到自己是充滿著日本精神的日本國民，為此感受到國體萬世一系的尊嚴。」這也證明了台北第三高女在訓育上的特別施設，也就是「國民精神涵養施設」中所說的，「所謂的國民精神國家觀念是根源於皇室尊崇的觀念」<sup>31</sup>，亦即，皇室=國家的邏輯，為天皇犧牲等同於為國家犧牲，再度呼應了前面「國體」的論點。

許佩賢指出，學藝會、運動會、修學旅行，是日治時期學校中三項最重要的儀式性活動，與課堂中的學習互相搭配，讓兒童在學校生活中，經由這些特別設計的活動，不知不覺接受安排在其中的規範。<sup>32</sup>是故，透過內地修學旅行所安排的宮城拜觀，使得殖民地人民最接近天皇之所在，並更能感受到國體的精神所在，參加內地旅行的公學校的台籍學生，在遊記中記錄參拜的過程：

我們於 4 月 16 日晚上到達東京，隔天早上搭乘自動車離開旅館，先前往

<sup>30</sup>黃太郎〈滿鮮內地旅行記〉《瑞穗》第 13 號（1938），頁 100。

<sup>31</sup>台北第三高女，《創立滿三十年紀念誌》，頁 158。

<sup>32</sup>許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁 322。

宮城二重橋前。在二重橋的兩旁排列整齊後，朝著天皇夫婦的方向遙拜後，合唱「君之代」兩次，接著高喊三次「陛下萬歲」；此時這種真的說不出話的感覺，是在旅行過程中所額外想不到的。<sup>33</sup>

雖然在台灣也會有演唱日本國歌的機會，但是當地點移到日本國內，又是天皇所在的宮城時，在外在環境的加持下，國歌的象徵意義勢必會更加強烈。

這符合了荊子馨所說的：不僅是透過對天皇的「信仰」而形塑成為日本人的「信念」，要成為日本人，除了具備內在的信仰，更重要的是，還必須配合一連串的肢體行為，例如拍掌、高喊「天皇陛下萬歲」。這些肢體行為「不只是從屬於內在的外在表現形式，更是產生內在信仰的機制本身。日本學者富山一郎指出，「成為日本人」並不僅僅是信仰或意識型態的問題。而是藉由「日常生活的身體實踐」，並在這樣的氛圍中想像出來的。<sup>34</sup>換言之，即是透過外在行為來強化對自己本身對日本的認同；而這與上述所言，修學旅行中神道信仰的滲入，進而使學生在無意識的情況下配合演出的例子上十分相近。

即使在血緣上不是日本國民，但經歷日本教育的洗禮後，也能賦予台籍學生這種國民性格。於是拜觀宮城後，使學生強烈感受到身為帝國之臣民的光榮，甚至出現願意為國家獻身的想法：

今日內地修學旅行首要目的是宮城參拜。經過櫻田門，拜觀二重橋的時候，沒想到果然覺得身體緊繃，不得不整理一下服裝。竭盡虔誠而叩首遙拜。感覺到身為國民的光榮與我等的責任之重大，在心中宣誓要竭盡所能忠君愛國。<sup>35</sup>

最後，筆者欲借用日本學者西川常夫的論點來說明修學旅行對國民培養的作用。西川在討論日本型國民國家的問題時，將「國民化」歸納成「空間的國民化」、「時間的國民化」、「習俗的國民化」、以及「身體的國民化」。<sup>36</sup>由於修學旅行本身也就是充滿儀式性質的學校行事，它包含了上述國民化的4個面向：旅行出發前與返校後參拜附近神社、旅程之中也安排參拜神社、神宮的活動（身體、習俗的國民化）；即使在島內旅行，所安排的景點，也盡量挑選與日本相關，排除一切非日本的因素（時間、空間的國民化）；旅行過程中強調不可任意脫隊，

<sup>33</sup>張氏銀杏，〈內地旅行記-東京〉《台灣婦人界》，6月號（1934），頁59-60。

<sup>34</sup>荊子馨，《成為日本人：殖民地台灣與認同政治》（台北：麥田，2006），頁129。

<sup>35</sup>鄧金福，〈內地修學旅行記〉《芳蘭》，第10號（1937），頁140。

<sup>36</sup>許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，頁220。

需時時注意保持隊伍整齊（身體的國民化）。

## 第二節 「修」台灣：進步的故鄉？

### 一、 鄉土的再詮釋

根據周婉窈的研究，公學校國語讀本中所呈現的台灣，是缺乏歷史的台灣，也就是只描寫「眼前」的台灣，至於把台灣帶到「眼前」這個時點的「過去」，卻避而不談。換句話說，我們只看到台灣的「空間」樣式，而看不到它的「時間」縱深，彷彿這是個沒有過去的社會——雖然課文中有「今昔之比」，但那樣的過去是為了襯托「現在」，在敘述上，帶給讀者的歷史感是很薄弱的。去除歷史的台灣，是沒有過去的鄉土。<sup>37</sup>何謂過去？蔡蕙光認為是台灣人民過去的中國經驗，也就是台灣與中國過去往來的歷史，以及在中國政府統治下台灣社會之發展情況。但在台灣公學校的歷史教科書中，卻找不到這些台灣人與中國的往來互動關係。<sup>38</sup>

蔡錦堂在分析日治時期國語讀本時同樣也指出：相較於台灣地理受到相當程度的重視，台灣歷史方面則未見著墨。<sup>39</sup>而這是主要是肇因於，出現在國語讀本中與台灣有關的人物，只有3人，分別是鄭成功、吳鳳、曹謹；而鄭成功被統治當局所刻意塑造的崇高形象，在評價提升的同時，過去的一切幾乎也都被抹去。

由上述可知公學校歷史教育的盲點在於缺乏「過去」，而筆者研究修學旅行時，也發現島內旅行中所呈現的歷史景象，事實上也反映出此種不平衡的現象。1903年（明治36）國語學校日籍學生進行南部旅行時，可能是因為統治時間尚短，日人興建的設施並不多，所以行至台南所參觀的地點，都是以清朝遺留的建築物為大宗。值得注意的是，這些建築其實都已經改作他用，例如兩廣會館挪作土地調查局出張所；文昌廟是第一公學校分教場所在地；舊台灣縣學則是改為台南地方法院。<sup>40</sup>而當老師在解說與介紹這些建築時，也只是輕描淡寫地闡述其時代背景，亦即只交代這是何時興建、以前功能為何、現在改作他用，卻未深入說

<sup>37</sup>周婉窈，〈實學教育、鄉土愛與國家認同〉《海行兮的年代》（台北：允晨，2004），頁261-262。

<sup>38</sup>蔡蕙光，〈日治時期臺灣公學校的歷史教育：歷史教科書之分析〉，台北：國立台灣大學歷史研究所碩士論文，2000，頁24。

<sup>39</sup>蔡錦堂，〈《台灣教科用書國民讀本》與《公學校國民讀本》〉收錄於吳文星等編，《日治時期台灣公學校與國民學校國語讀本：解說·總目次·索引》（台北：南天，2003），頁50。

<sup>40</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第14號，頁23。

明這些建築在過去，也就是清朝統治時期的發展，更別說是將其與鄉土作連結而賦予其時代意義。

因此，所有前來參觀的學生非但無法從自這些建築中，感受來自鄉土歷史的時間感，只知道眼前這些前朝所遺留下來的建築，現在都已經成為日本統治下的公家機關；而後更隨著日本在台統治的時間越長，許多清朝所遺留下的建築，不是早就被拆除而不復存在，就是經由統治當局刻意改建後，加入原本所沒有的殖民意識型態，成為新的教化工具。簡言之，從教科書上對於鄉土歷史的忽視，以及歷史建築物拆除與改建的這兩點來看，殖民當局顯然是企圖將台灣從過去由中國統治之下的環境中抽離。在這種態勢之下，學生在課堂上學習到的是經過揀選過的台灣歷史，旅行中所看到的，是這些經統治者改造過後的古蹟，藉由這兩者來有限度地瞭解那個他們所未知的「過去」。

另一方面，鄉土歷史不只經由揀選而被選擇性記憶，甚至還是日本用以證明其統治之合理性的工具，在日本的重新詮釋之下，以新的姿態出現在世人眼前。質言之，不管是教科書中僅存的台灣史，還是古蹟經由再詮釋之後所呈現的樣貌，其實只是從屬於日本歷史。

由於修學旅行時經常安排歷史、文化性景點；從教育層面來看，是增長學生見識，以及呼應課本中所教授的歷史、地理內容，使學生在親眼看過後進而內化至腦中。因此，在旅行之中安排學生參觀上述相關景點，也是修學旅行重要的內容。但，正如前段所說的，在歷史教科書中看不到過去的台灣，鄉土歷史存在的意義也僅僅在於為日本統治的正當性合理化，既然如此，學生透過旅行究竟看到了什麼樣的景象，而這又該如何來呼應他們上課所學習到的鄉土歷史呢？

被譽為歷史之都的台南，擁有一些不少古蹟，如赤崁樓、開山神社、孔廟等，因此是島內旅行必經之地。古蹟，代表著一個時代的故事，而這個故事，就是歷史。因此，對照歷史教科書將台灣史視為日本歷史的一部份，這些古蹟當然也被賦予歷史再詮釋的任務。

過去為供奉鄭成功的延平郡王祠，進入日治時期後，被更改為「開山神社」，其主要原因在於鄭成功的母親是日人，且鄭成功本身也在日本出生、成長，甚至連「國姓爺」之名，都是由日本人所取的。因此日本當局利用這個被漢人社會極度推崇的「民族英雄」，不著重在他反清復明的歷史背景，反而強調他與日本之間的關連，認為他是第一位遠征台灣的日本人後裔。因此，日本統治台灣時，就

完全將鄭成功「日本化」了；他不再存在於中國史的脈絡中，而是躍身一變，成為日本的歷史人物。<sup>41</sup>於是當學生至開山神社時，著眼的不是鄭成功的在中國歷史中的民族英雄事蹟，反而是身為日本人後代的身份，讓日籍學生感到格外親切。<sup>42</sup>此種現象反映出透過延平郡王祠改為開山神社的過程中，對鄭成功形象的重新詮釋。

外觀為傳統中國式建築的赤崁樓，原為昔日荷蘭人為海防所建，日治時期成為島內旅行的熱門景點。然而，此處之所以特別列入景點，卻是著眼於江戶幕府時期荷蘭與日本之間的外交關係，亦即濱田彌兵衛與荷蘭人之間的衝突。換言之，赤崁樓不只是見證台灣曾受荷蘭人統治，也藉由濱田彌兵衛事件，而成為日本歷史中的一部份。日本特別強調在此之前台灣未受重視，日本人先教訓了荷蘭人，隨後明朝的鄭成功將之驅逐，最後才由清朝統治，暗示日本在台灣早有相當程度的權力。<sup>43</sup>因此學生在赤崁樓裡也會看到豐臣秀吉派遣使者來台與濱田彌兵衛襲擊荷蘭人的想像圖。<sup>44</sup>

這兩個例子說明了殖民當局乃是將台灣歷史置放在從屬於日本歷史的邏輯之下，因此不僅教科書是如此，連在古蹟現場，也將之布置地符合歷史教育所詮釋的一般。

然而，回歸到教育功能上來說，修學旅行仍舊是「直觀教學」的實踐。因此，即便學生在教科書中，看到的是在日本歷史之下的台灣鄉土；外出旅行時，眼前確實也是經官方改造、再詮釋過的古蹟。但殖民當局雖然欲透過此種方式想要說服學生延平郡王祠已經被開山神社所取代，卻始終無法改變它原為漢人寺廟的事實。廣場樹立起神社建築特有的鳥居，掛上注連繩，<sup>45</sup>身份轉換為日式神社，但原本延平郡王祠的主體仍在。同樣地，儘管殖民政府也在修學旅行中掌握了歷史的詮釋權，而所有參觀的歷史類景點，都是經過挑選過的；但學生仍舊從這樣的狹縫中，學習到了台灣歷史。

就讀於台中家政女學校的張氏貞子，1938年曾參加南部修學旅行，她在遊

<sup>41</sup>陳芳明，〈鄭成功與施琅〉，收錄於張炎憲、李筱峰、戴寶村主編，《台灣史論文精選（上）》（台北：玉山社，2004），頁142。

<sup>42</sup>海野秀夫，〈島內一周旅行記〉《麗育學報》，第24號（1937），頁34。

<sup>43</sup>蔡蕙光，〈日治時期臺灣公學校的歷史教育：歷史教科書之分析〉，頁64。

<sup>44</sup>三谷榮子，〈中南部修學旅行記-台南の所マ〉《靜修學報》，第10號（1936），頁29。

<sup>45</sup>注連繩（しめなわ）指的是一種懸掛在神社建築中的繩子，通常是懸掛在神殿前，象徵此處以內屬於「神的領域」，因此禁止進入。在鳥居上懸掛此物，用來區隔神界與凡間，當人們走過鳥居後，便進入神界。

記內提到在台南市區參觀的行程時，詳細說明了熱蘭遮城、赤崁樓的歷史背景，寫出這兩棟建築歷經荷蘭、鄭氏政權、清朝、日本統治的過程。<sup>46</sup>同樣地，在台北第一高女的南部旅行遊記中也記錄了學生從參觀開山神社、台南神社、孔廟、熱蘭遮城等建築的過程中，擴展了台灣歷史的知識。<sup>47</sup>

換句話說，雖然學生所學到的台灣歷史是經過選擇與再詮釋之後的結果，他們所認知的「台灣歷史」，過去的台灣也是缺席的；但是當建物實際展示在眼前時，顯而易見的舊有外觀，代表著過去台灣的身影，不是幾個鳥居，幾張圖畫可以掩飾掉的。

## 二、 謄寫範本

台灣的觀光環境，被納入殖民政權「取用/展示」的層次，在殖民當局的刻意包裝之下，台灣成為適宜觀光的新領地。同時，也讓生活在這塊土地的殖民地人民體認到在日本的統治之下，台灣脫離了過去茹毛飲血的落後形象，正朝向文明進步的殖民母國—日本逐步邁進，進而證明日本統治之成功。舉例來說，旅行中特別安排學生參觀現代化設施，一直都是日治時期修學旅行的特色，而學生在觀賞這些設備時，自然也發現到昔日的木造船隻，已經進步到以銅鐵為船身，因而對文明進步感到折服。<sup>48</sup>

對於台北以外地區的學校的學生而言，台北代表島上首善之地，有著許多進步的設施，人群往來忙碌，是令人憧憬的。因此旅行隊絕對不會錯過台北市，當火車駛進台北車站，學生看見的是廣闊的車站，熙熙攘攘的街道，「首先被建築物的廣大而迷惑了。移動的人群在大馬路上狹窄地闊步，令人欣羨的都會人活力，映入眼簾。」<sup>49</sup>、「和嘉義不一樣的頻繁交通，建築物也很大。」<sup>50</sup>此時的台北，便是擔任島上諸城市之「模範」；而寬闊街道、忙碌人潮、便利交通，這些畫面也都是近代都市化下的產物，透過學生的眼睛，傳達出台北作為近代化範本的訊息，並且在學生結束旅行返校後，藉由學生之口，將這類訊息，繼續傳播給

<sup>46</sup> 台中家政女學校，《校報》，1938，頁 96-98。

<sup>47</sup> 要芳江，〈南部旅行記〉《校友會誌》第 25 號（1936），頁 25。

<sup>48</sup> 魏清德，〈基隆修學旅行記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 13 號，頁 66。

<sup>49</sup> 板垣幸子，〈島內一周旅行記〉《校報》（台中：台中家政女學校，1941），頁 149。

<sup>50</sup> 謝龍波，〈台灣一周修學旅行記〉《瑞穗》，第 12 號（台南州：嘉義農林學校校友會，1937），頁 138。

他們的家人。

由於台北是殖民當局呈現殖民成果的所在地，而休閒空間的建立，也是宣示近代化、殖民化、歐洲化，期待在無形之中實踐其意識型態教化功能。<sup>51</sup>而當時休閒最適宜的地點為草山、北投兩地，官方為了推銷北投溫泉，培養台人休閒觀念，開始舉辦台北市內小公學校學生的北投修學旅行，其用意也是透過將北投的壯麗景象，深植於學生心中，進而帶來他們的家長來再度「消費」。

另外，不僅是觀賞正在進步中的都市景觀，一向被視為是「野蠻」代表的蕃人，也是是島內範本的一部份。經由日本的教化之後，原本獵殺人頭，缺乏文明觀念的蕃人，在學生被安排參觀蕃社時，發現他們都已歸順，並且都會以低頭表示禮節，甚至還能以禮貌的日語向學生問好，<sup>52</sup>和之前的形象相比可謂大相逕庭。搭船遊覽日月潭時，岸邊有穿著傳統服飾，已歸化的蕃人，但是在攝影師操作之下，來到此參觀的「客人」居然能主導場面，而這些生活在這裡的蕃人反倒受人擺佈的「展示品」：

攝影師喊著：『現在酋長的女兒到了，拍照的人請過來』，穿著含有藍色、紅色與綠色衣服的少女來了。攝影師告訴我們：『那個是酋長之女，這個是頭目之女』。酋長女兒有一點黑，頭目女兒不那麼黑，兩人都是光著腳。後來藤井老師等人抵達，攝影師敲了旁邊的鐘五下，響了兩回。於是蕃婦們都集合起來。這些拿著杵過來的蕃婦，全部有 12、3 人，我們站在中間拍紀念照。<sup>53</sup>

不僅是作為漢人與日人眼中的模範人種，教化蕃人的目的，也是使其作為該部落的典範，例如台東的農業補習學校是以大家族的制度，藉由人格接觸，澆灌日本精神於蕃人身上，致力於對成為農業教育的高砂族中堅人物之養成的學校。<sup>54</sup>由此再進一步帶領整個部落走向符合官方所期待的目標。

除了上述的近代化城市與歸化後的模範蕃社，學生觀賞的對象當然也包括與學校課本內相關的鄉土知識。前面曾提到，台灣歷史基本上在整個日本史的強勢

<sup>51</sup>黃玉惠，〈日治時期休閒景點北投溫泉的開發與利用〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2004，頁 108。

<sup>52</sup>〈修學旅行日記〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》，第 14 號（年代不詳），頁 49。林紫芬，〈合歡越旅行記-バタカンから花蓮港へ〉《あさひかづら》（台北：私立台北女子高等學院校友會）第 7 號（1939），頁 85。

<sup>53</sup>岡部，〈阿里山、日月潭修學旅行記-日月潭〉《たちばな》（高雄：高雄淑德女學校校友會，1940），頁 42。

<sup>54</sup>《瑞穗》，第 12 號（1937），頁 137。

論述下，幾乎是缺席的；而在教科書中的台灣被刪除歷史的同時，日本的歷史也填補了這個空白---鄉土的歷史被殖民母國的歷史所取代。台灣學童所學習到的歷史是天皇史觀下的日本歷史，台灣只是歷史脈絡中微不足道的一個小環節。<sup>55</sup>

曹謹和吳鳳，是少數被列入課本中與台灣相關的歷史人物。前者在擔任清代鳳山縣知縣任內，開闢埤圳以利農民灌溉，而後者則為了根除「蕃人」出草惡習，而「犧牲自己的生命」。然而，不同於曹謹的事蹟是千真萬確，吳鳳雖有其人，但課本中的「吳鳳物語」卻是神話性質。儘管如此，對於日本統治者而言，這種因公努力或犧牲的精神，正是公德教育的絕佳教材。<sup>56</sup>於是參觀曹謹所開闢的「曹公圳」，除了具有瞭解水利設施的功能，想必也有藉此鼓勵學生向他的精神看齊的用意。而安排學生至吳鳳廟參拜，則同樣能使學生對於吳鳳犧牲小我，完成大我的高尚精神為之崇拜：「這樣的功勞，比起為國濺血獻身的偉人，是毫不遜色的。」<sup>57</sup>

此外，同樣是真實發生在台灣的事件；1874年（明治7）在屏東所爆發的牡丹社事件，起因於1871年（明治4）69名琉球藩民漂流至台灣，其中卻有54名卻遭到牡丹社蕃人殺害，這原為日本藉機出兵台灣的事件；但在日本的描述中，卻是完全相反的說法。日本方面認為這時的台灣雖然是清朝的領地，但是發生此事後，清朝政府卻以蕃人為化外之民為由一點也不願負責。為此西鄉從道便率領征台軍，破石門天險，征服以牡丹社為首的多數蕃社。在此事件中相關的事物，如石門古戰場、琉球藩民之墓，也因此成為本次「征台之役與西南之役」的最佳見證。學生至當地參觀時，同時也能體會到日本對台灣的積極。

此外，由皇室駕臨台灣所附加的神聖意涵，也造就了另一種類型的範本。北白川宮能久親王因乙未之役登台，然而不久後便去世，此後他的形象便開始被神格化，不僅建造台灣神社奉祀他，北白川宮生前所經之地，日後也被賦予紀念意義，例如在他的終焉之地建立台南神社，並展示北白川宮生前所使用的器物供後人拜觀。僅僅停留台灣不過數月的北白川宮，在日本的渲染下，成為僅次於天皇之後，對於台灣而言相當重要的皇室成員；不僅課本上屢屢提及其事蹟，修學旅行更是不忘將其相關景點列入行程，藉此塑造殖民地的皇室範本的用意相當明

<sup>55</sup>周婉筠，〈實學教育、鄉土愛與國家認同〉《海行兮的年代》（台北：允晨，2004），頁273。

<sup>56</sup>蔡錦堂，〈《台灣教科用書國民讀本》與《公學校國民讀本》〉收錄於吳文星等編，《日治時期台灣公學校與國民學校國語讀本：解說·總目次·索引》（台北：南天，2003），頁57。

<sup>57</sup>上玉利俊一，〈中南部旅行記〉《芳蘭》第10號（1937），頁118。

顯。

而類似的情況也出現在 1923 年（大正 12）皇太子的台灣行啟，當時屏東阿猴糖廠準備竹子，做為皇太子行館建材之用，沒想到在砍伐 40 餘天後，竟又能冒出新芽。這般神蹟，經由大力渲染後，也成為神社之外修學旅行的熱門參拜地點，顯示出台灣並非只是海外殖民地，而是沐浴在天皇精神教育底下的標準領土。

總而言之，島內修學旅行中，為了強調在統治者完善的統治下，使得台灣呈現一片進步繁榮的樣貌。刻意排除被統治當局視為「野蠻」之台灣文化，將台灣歷史放在從屬位置，在文本歷史與古蹟上進行再詮釋的結果，學生在旅行中實際接觸後，眼前所見，卻是時空錯置之景。

### 第三節 「學」日本：偉大的象徵？

#### 一、驚豔近代化

在日本旅行的過程中，除了參拜宗教與皇室相關之建築外，參觀近代化的會社與工廠，也是相當重要的行程。安排學生參觀上述機構，不僅有助於眼界之開闊，也可使學生瞭解統治他們的，正是一個如此強大的國家。日治時期積極投入台灣自治運動的林呈祿，於 1907 年就讀國語學校時，曾參加日本修學旅行。他看到日本國內大城市的便捷交通後，瞭解到交通的便利與否，是取決於人文發達開化的程度；換言之，交通越是進步，即表示人民已逐漸開化。同時，隨著交通進步，人與人之間的競爭也日趨激烈了。為此他有感而發地說，台灣必須努力謀求交通的發達，以及培養在生存競爭的過程中不被淘汰的人。<sup>58</sup>除此之外，他也從鄉間景觀、工業建設、商業發展、都市規模、人民素質、教育設施等各個方面來觀察，當他察覺到台日差異的同時，也透露出對文明的嚮往。

1930 年代，前往日本旅行的人數更多了，儘管當時台灣在日本統治之下已經超過 40 年的歲月；然而，面對更甚於台灣的日本，學生仍掩不住自己對近代建設的好奇與訝異。一位台中商業學校的學生龔連法，即在遊記中表示：在大阪的工廠參觀砲彈、鐵砲的製作，過程相當複雜與精巧；對於機械力量之偉大，整個看傻了眼；從眼前這個日本的心臟，感受到異常地緊繃與強大。<sup>59</sup>此外，甚至

<sup>58</sup>林呈祿，〈序〉《台灣總督府國語學校校友會雜誌》第 27 號，頁 109。

<sup>59</sup>台中商業學校，《新高》，第 13 號（1936），頁 66。

也有學生將東京便利的交通運輸系統稱之為「交通五重奏」，亦即地下鐵、船運、普通線、高架線、超高架線等五種交通工具；<sup>60</sup>毫不保留地表示自己對帝國首都的讚嘆。

而學生從參觀的過程中，所接觸到的近代化事物，比起台灣有過之而無不及；由於台灣進入近代化的過程，幾乎是由日本所主導的，因此當學生來到台灣近代化的源頭時，舉目所見，都是象徵進步文明的大城市，無論是煙囪林立的大阪，或者是車水馬龍的東京，學生都對眼前的一切感到新鮮與好奇。雖然內地旅行中，前往東京的行程，往往是搭乘夜車或長途火車，歷經數個鐘頭才能到東京。以 1937 年（昭和 12）為例，上午 8 點 15 分由名古屋出發，下午 3 點 45 分方抵達東京；長達 7 個小時的車程，的確相當累人。但，學生卻認為：「由於一心嚮往著東京，因此即使是長時間搭車，沿路風景也不多，卻一點都不覺得累。」<sup>61</sup>等到火車甫進入東京車站後，學生看到車站規模之大，交通之頻繁，不禁目瞪口呆，而走出車站後，更震懾於東京的大都會氣勢：

踏出東京車站時，首先令人吃驚的第一印象是由丸大廈開始的一整排 7、8 層樓建築，而且路上還有計程車、巴士往來穿梭，喧鬧的電車震動了地面，交通十分繁忙；行人神情匆忙。……特別來說說電車的噪音，只知道巴士的我，這個在台北一時之間所無法想像的味道（意指電車）是我所不知道的大都會風情。<sup>62</sup>

東京的進步與首都的忙碌，展現在高樓林立，交通工具眾多，行人神情匆匆等畫面上，雖然台北已逐漸有都市化的氣息，但與東京的大都會相比，仍是差了一大截。更不用說當旅行隊參觀國會議事堂中的貴族院時，見到內部裝飾之華麗，電燈數居然高達 9000 盞，相當於 3 萬人城市所需的量，大吃一驚的反應也是在所難免。<sup>63</sup>雖然這樣的裝潢的確過於奢侈，但從另一方面來想，國會議事堂是國家制訂法律的最高機構，從外觀便展現出這般氣勢，才能證明日本國力之強大，使學生對殖民母國面前顯得更加卑微。

這般文明進步的東京，令學生驚呼連連之餘，同時也讓他們察覺到台灣與日本之間的差距。當國語學校的內地旅行隊，在上野圖書館參觀時，由於圖書室內

<sup>60</sup>薛救濟，〈內地修學旅行記〉《芳蘭》，第 10 號（1937），頁 142。

<sup>61</sup>鄧金福，〈內地修學旅行記〉《芳蘭》，第 10 號（1937），頁 140。

<sup>62</sup>渡邊長松、何江都，〈內地旅行記中より〉《芳蘭》第 12 號（1939），頁 67。

<sup>63</sup>康維來，〈內地旅行中より-四月七日〉《芳蘭》，第 13 號（1940），頁 96。

到處都是利用這裡所收藏的豐富知識，孜孜不倦地學習的人們，看到此景象的台籍學生不禁感嘆「台灣的文化還遠遠趕不上（東京）」<sup>64</sup>。不過，相較於台籍學生的自慚形穢，參加內地旅行日籍學童卻也因此表示「將這個落後的台灣，在將來成為文化發展的要地，是我們的任務」<sup>65</sup>。

經歷完內地旅行後，學生心中也不免將台、日兩地進行比較：

（台灣）沒有電車的話，也不會看到交通號誌的信號。靜靜的，緩慢的，不知何時感覺臉頰已經冒汗，是四季皆夏的島。乘坐著火車，速度很慢，往窗外一看，水牛在廣大的野原裡吃草，這就是台灣的現況。內地的部分，火車是全速前進，比起這樣，在台灣可以感受到水牛的步調。<sup>66</sup>

由這段描述可以看出日本的生活步調不僅較台灣來的快，其中也有著文明的層級高於台灣的隱喻，亦即在殖民地的台灣，窗外是充滿鄉間氣息的景觀，但在日本，坐在速度較快的火車上，時間的流逝卻是無形的。

當學生藉由內地旅行進而欣羨母國近代化，甚至感到卑微的時候，台灣的位置又在哪裡呢？台中商業學校進行內地旅行時，學生曾在東京的中央蔬菜批發市場，看見印有「台中」字樣的香蕉。<sup>67</sup>日治前期，在「農業台灣，工業日本」的殖民政策下，農產品成為台灣生產之大宗，而香蕉也是當時外銷量最大的水果；儘管如此，學生在繁榮、陌生的東京，看到來自台灣的香蕉時，不免會感到興奮。

然而，身處一個與家鄉迥異的國度，所出現的物件實際上也代表著它在該地的位置。綜觀內地旅行的過程，除了遊覽風景名勝外，幾乎沒有讓學生看到具有鄉野氣息的景象。即使是搭乘火車時，窗外的景色是快速地向後方奔去，就算火車行走在鄉間稻田旁，也覺得那是一閃而逝的風光，只要跟著火車，就能快速地進入文明的社會。反觀香蕉這類農產品，在步調快速、幾乎看不見稻田的日本裡，雖然新鮮，但卻是格格不入的。正如同在鐵道旅行案內中，對台灣的詮釋總是會伴隨著鳳梨、香蕉等農產品，有意無意地傳達出：生產農產品是台灣的任務。台灣努力發展農業，但說穿了，都是以日本利益為優先考量。

雖然 1930 年代後，受到世界經濟大恐慌與日本南進政策之影響，日本當局開始在台推動「工業化」，但台灣仍舊只是扮演提供糧食與農產品加工的角色，

<sup>64</sup> 〈修學旅行雜感（上）〉《台灣日日新報》，1914.1.30，1 版。

<sup>65</sup> 引間勉，〈內地旅行記〉《台灣婦人界》，6 月號（1934），頁 59。

<sup>66</sup> 施純時，〈內地修學旅行記〉《新高》，第 13 號（1936），頁 75。

<sup>67</sup> 大田，〈內地修學旅行〉《新高》，第 13 號（1936），頁 70。

並未有全盤性的工業規劃。質言之，出現在日本的台灣農產品，其實是突顯出台灣身為日本「農產品提供者」的身份；當日本已經走向工業化時，台灣還只能祈求農作物豐收，兩者之間的落差，高下立現。

此外，日治初期由於經費問題，內地修學旅行通常選在日本國內舉辦展覽會的時機前往，如 1903 年（明治 36）在大阪舉行的「第 5 回內國勸業博覽會」、1907 年東京勸業博覽會。會場中不僅有各國展覽品的參考館，也有以台灣為名的展示會場，因此，雖名為博覽會，事實上是對外與國內誇耀殖民成果。台人赴日觀看大阪博覽會的旅行，對於他們的確有許多衝擊，他們普遍認識到必須加強台灣的教育設施...以及交通設施，都市景觀容貌和衛生條件的改善等，但這些認識的源頭，並非來自大阪博覽會，而是他們在「日本」這個更大的展示空間所受到的刺激。這個刺激促成了台人最初對於「現代」的感受，在台灣日日新報刊載的討論中，他們企圖將在日本所見到的「現代性制度」搬移到台灣來，這種挪動借用的論述，表現了他們將「現代」視為「期待的對象，喜愛的內容和努力的方向」，而這種感受無疑表達了他們臣服於「現代性」架構下的心態。<sup>68</sup>

因此，學生藉由觀賞展覽會中所展示各種新事物，加上內地旅行時近代化的刺激，進而產生嚮往近代文明的念頭；1903 年以參觀大阪博覽會為由，兼做內地修學旅行的國語學校學生，在返校後便有十多人決意斷髮。<sup>69</sup>國語學校學生至內地修學旅行後，曾在旅行心得中表示：內地農工業發達，激發本島了也要振作的念頭；或是看見日本農村女子下田工作，因而感嘆本島女子纏足的陋習，以及看到本島紳士即使是旅行時也攜帶通譯，但如此一來觀光樂趣便降低，不禁有「去日本旅行的話，必須要會說日語」的感想，由此轉換為對自己能蒙受新教育的洗禮這件事，表示十分感激。<sup>70</sup>

## 二、 朝聖文化國民性

學生於修學旅行中所看到的台灣與日本，觀賞視野的確是受到官方的主導：在日本所看到的是進步強大的殖民母國；至於視線所及的台灣，則是在日本完善

---

<sup>68</sup> 呂紹理，《展示台灣：權力、空間與殖民統治的形象論述》（台北：麥田，2005），頁 148。

<sup>69</sup> 〈國語學校生徒の内地觀光〉《台灣教育會雜誌》，第 12 號（1903），頁 52。

<sup>70</sup> 〈台北通信〉《台灣教育會雜誌》第 66 號。收錄於阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部 4）》第 33 卷，頁 369。

的統治下，去除掉有礙日本認同的台灣鄉土歷史，包裹著近代化的外衣。因此修學旅行背後的精神意涵則是為了達到使學生認同自己身為一個「日本人」的目的。

此種現象在內地修學旅行時更為顯著；在台灣所學習到的，所有對天皇表示效忠的儀式與行為，雖然在皇民化運動後被大力推行，頻繁安排至神社參拜，或者朝著日本的方向，遙拜天皇，卻遠不如實際到日本國內感受其氣氛來實踐之來的有效。1937年後，日本開始進入戰爭階段，皇民化運動也隨之開始，因此在修學旅行的紀錄中有關國家主義的紀錄，數量也大幅增加，在加強神道信仰之餘，讓學生直接觸及正進行對外戰爭中的日本；加入醫院慰問受傷兵士、參觀海軍士官學校的行程，由一連串與戰爭直接相關的活動，使學生對於皇軍為天皇犧牲奉獻的精神報以感激之情，進而強化自己也要如同他們一樣。

這樣透過內地旅行帶領學生進入國民精神的核心地帶，為何能夠因此加強學生對國民精神的嚮往呢？呂紹理指出，MacCannell 將旅遊環境分為六個層次，其中第一層次為觀察者只能感到站在「前台」，無法看穿後台。MacCannell 利用 V.Tuner 的概念，指出旅者從原有環境出發到達異地的過程，其實就是一種類如宗教朝聖般的「通過儀式」，在異地旅遊的過程中，那些足以使旅者感到「神聖化」的景致，往往是吸引旅者產生觀看衝動之所。產生神聖化的場所，一方面來自觀者既有文化的脈絡，另一方面也來自旅遊當地的文化脈絡，旅者若能感覺到可以抽離自身脈絡而得以進入（儘管只是極為膚淺的表相接觸）異地的文化脈絡，則有如朝聖者般的經驗，覺得自己可以轉換原有的身份、階級，脫胎換骨。<sup>71</sup>由上述可知，學生在內地修學旅行之前，經由學校教育灌輸日本文化，被教導要尊崇皇室，一旦前往日本旅行，便可使學生得以將腦中對這些概念得以具體化的，使之認為自己已是日本人的一份子。1907年國語學校台籍學生在東京參觀勸業博覽會時，適逢明治天皇行幸，於是諸生集體脫帽行最敬禮，「陛下御目垂盼，對於陪乘侍從，不知下問何事」，由於神聖不可侵犯的天皇就近在眼前，因此學生對於天皇有著這樣的反應，不禁表示「實為光榮之極」<sup>72</sup>，在此過程中，也不知不覺將身份轉換為日本人。

同樣的情形也可用來解釋內地修學旅行的時間為何漸漸固定選在春暖花開的3、4月，除了前面所提到的：春天較適合旅行，因此要將這段時間留給位階

<sup>71</sup> 呂紹理，〈日治時期台灣旅遊活動與地理景象的建構〉《畫中有話：近代中國的視覺表述與文化構圖》，頁292。

<sup>72</sup> 〈內外匯報 修學旅行〉《台灣教育會雜誌》，第65號，頁18。

較高的內地旅行。由於此時屬於日本的櫻花季，綻放的櫻花雖然花期短暫，來也匆匆，去也忽焉，但如此一來卻能展現最美的瞬間。正因為這樣的生命週期，和日本人的武士道精神，為了忠於主君，即使奉獻一切也毫不猶豫的想法不謀而合，因此選在櫻花盛開的高峰期前往日本旅行，也是希望學生能藉此體會到日本文化中，對櫻花精神的嚮往之情，以追求更完整的國民性格。

於是學生在驚嘆櫻花盛開時的美麗之餘，也感受到櫻花對於日本人的意義，因而寫下了「我們溫柔而堅定地，深切地想成為就像是為了國家不惜性命的櫻花精神的日本婦人」。<sup>73</sup>看似浪漫的句子，其實也顯示出櫻花所象徵的國民精神，已經融入學生的思維中。

此外，藉由對皇室相關事物參拜的過程，也是體現國民精神的好時機。參加過日本修學旅行的陳錦標表示「內地人要拜觀都不容易了，因此他們這些從台灣來的學生更是戒慎恐懼而不知如何自處。」可見連日本人都很難接近的皇城，（身為殖民地人民的）他們卻能接近拜觀，敬畏之心不禁油然而生；而他還在拜觀之後，被老師指派向內務省的官員們報告旅行心得，為此令他感到光榮不已。<sup>74</sup>而台北第三高女學生林氏丕也說：「以御所拜觀為起點，到桃山御陵、伊勢大廟參拜，參訪其他名所古蹟常常使我感動，是有著不可思議般深厚力量的國民性」<sup>75</sup>可見學生在日本國內所能接觸到，與國民精神有關的物件實在太多，因此往往在旅行的過程中，可以如 MacCannell 所言，是一種類如宗教朝聖般的「通過儀式」。

隨著日本在台統治的時間越久，也出現許多在台灣出生、成長，具有「灣生」身份的日籍學生。這些學生在前往日本旅行時，相較於台籍學生，感受似乎更強烈；一名就讀於師範學校的學生高橋四郎便表示，當他從甲板上看到土地，編織起自己的日本夢時，不禁想起埋骨於台灣的父親，因此他是懷著灣生的感謝之意展開這趟旅程。於是參拜伊勢神宮時，他意識到自己身為日本人，必須守護日本。<sup>76</sup>可見內地修學旅行不僅是讓台灣人接觸日本國民精神的管道，同時也藉此喚回在台日本人的「日本精神」。

為了加速日本化的進行，必須使台灣人至日本旅行，接觸日本風光，實際感

---

<sup>73</sup>謝氏兩兩，〈內地修學旅行所感-櫻花の下に立ちて〉《台北第三高等女學校創立三十五周年記念誌》（台北：該校，1933），頁 78。

<sup>74</sup>陳錦標，〈在校當時を顧みて〉《台北師範學校創立三十周年記念誌》，1926，頁 261。

<sup>75</sup>林氏丕，〈美しき國民性〉《台北第三高等女學校創立三十五周年記念誌》（台北：該校，1933），頁 79。

<sup>76</sup>高橋四郎，〈內地修學旅行〉《麗育學報》，第 24 號（1937），頁 30-32。

受國民精神，如此更有助於同化；是故推動內地修學旅行當然有其必要性。然而，在此類具有「朝聖」性質的旅行中，藉由展現殖民母國偉大功業，用以將殖民者提升至神聖化的同時，也壓低了殖民地台灣的位階。換言之，學生在朝聖的過程中，也間接承認了自己並非日本人，因此需要擁有日本的國民精神，才能成為「真正的日本人」。

## 小結

本章從教育成效、台灣與日本修學旅行中對旅行觀賞對象與內容的敘述，來檢視修學旅行的功能。在教育方面，顯而易見的，修學旅行扮演的即是傳播新知的角色，學生透過出外旅行，接觸更多資訊，藉此豐富自己的學養；然而，教育本身也有教化的目的，故在此過程中，灌輸日本國民精神，並透過各項儀式性活動來驗收同化成果。台灣島內的旅行，也反映出和學校教育一樣問題，也就是對台灣歷史的刻意忽視與改寫。不僅從課本上進行對鄉土歷史的打壓，也透過塗改原本存在於台灣的建築，來逐漸淡化學生對過去的認知，進而將抹去的部分補上統治當局屬意的日本歷史文化；造成台灣歷史不僅難以全貌之姿見於課本，在修學旅行中，也只看得到日本與中國文化交雜的古蹟，以及作為模範的場景。學生儘管透過旅行來體驗課堂上所教授的歷史地理，但在旅行途中所觀看到的景物，事實上都已經過挑選，不再是最初的模樣，而是在官方的刻意操作之下，呈現錯亂的景象。而日本修學旅行，則是從高度近代化的景象，來展示殖民母國的優越；並且利用各類儀式性質的活動，使學生投身於追求國民精神的過程，進而努力成為一個日本人，達到同化的終極目標。

## 第五章 結論

修學旅行於 1887 年（明治 20）誕生於日本東京師範學校後，距今已有上百年的歷史，從原本的偶發事件，轉變為固定的學校行事。最初為配合國家政策，達到「富國強兵」的目的，旅行內容著重在體能訓練與兵式演習上，故稱為「長途遠足」；然而，隨著東京師範學校首度將參觀活動置入旅行後，修學旅行也發生重大變革，軍事操演的性質逐漸消退，取而代之的是旅行開始出現娛樂性格。不過，修學旅行仍與日本國家發展息息相關：1895 年日本領有台灣後，新式教育緊接而來，而 1897 年即出現國語學校學生前往日本修學旅行的紀錄；1905 年日俄戰爭結束，日本隨即派遣國內中等學校學生至朝鮮地區修學旅行，主要目的是使學生接觸新領地。自從在國語學校出現台灣修學旅行的首例後，同時也展開島內修學旅行，此後其他學校也陸續跟進；修學旅行已然成為台灣學校行事。

修學旅行之所以在台灣蓬勃發展，在於兩大因素：首先，修學旅行是離開學校、離開家鄉的校外活動。透過遠行使台日學生認識殖民母國日本、殖民地台灣。而旅行中的所見所聞，則使學生眼界大開，近代化建設吸引學生目光，趨向「文明開化」，可謂是殖民當局有意藉此來促使台籍學生認同日本統治成果。其次則在教育方面，外出旅行有利於增廣見聞，對學生知識深度與廣度的培養有很大的助益；另外，近代教育中對身體的規訓，也呈現在修學旅行中，藉由一致性的動作，達成殖民當局「體位向上」的要求，進而在精神上同化於日本。

然而，修學旅行在實施過程中，卻也曾遭受到外界的質疑，當時的報紙--台灣日日新報上，多次刊登了有關修學旅行之爭議的社論，這些看似阻力的意見，其實也提供了修學旅行發展更多思考的空間。

日治時期是台灣旅行活動開始進入「制度化」的重要階段，這種情況的形成，主要導因於開始有專責機構接手旅遊事務，即為鐵道部。1908 年（明治 41）縱貫鐵路通車，總督府即透過鐵道運輸，開闢全台各地觀光景點；台灣藉由景點的開發、交通設施便利而逐漸由蠻荒之地，轉換為適合旅行的環境。而總督府也是企圖藉由建構台灣旅行環境，對內產生認同殖民統治成果的想法，對外則宣揚日本首次殖民統治的成功經驗。而日治時期台灣的修學旅行即在這種情況下，持續穩健地發展。

依照區域，修學旅行可大致分為：島內旅行、內地旅行、滿鮮旅行、南洋旅行等。旅行範圍的選擇，則依據學生年級高低來決定；基本上，年齡越高，旅行地點也就越遠。島內旅行耗時較短，因此次數最頻繁；內地旅行起初則牽涉到經費問題，往往只能選在日本國內舉行博覽會時，才能順道前往；至於滿鮮與南洋旅行，相較於前面兩者，學術考察性質較為濃厚，而南洋旅行本身即代表台灣總督府「南進政策」的展現。

旅行的過程中所觀賞的對象，筆者認為有自然景觀、名所古蹟、國民精神教育、近代設施四大類。自然景觀包括山川河流，例如日月潭、阿里山、北投溫泉、日光的華瀧巖瀑布、琵琶湖等；名所古蹟則是如孔廟、台中公園、增上寺等；國民精神教育多透過神社參拜，或是各項對皇室表示尊崇的儀式，如宮城拜觀等，也有藉由遊覽與日本歷史人物相關的場所來培養對忠君愛國的觀念，例如參觀乃木希典故居；最後，在近代設施方面，則為以殖產興業為主，有時也會安排相關學校之參訪。

和修學旅行相關的事務也隨著旅行內容的完備而趨系統化：旅費從過去必須仰賴總督府補助的被動角色，轉為採取事先分期繳納，因而避免臨時無法繳出大筆費用的困擾。從行李的變革可以發現旅行環境的改善，學生不用再隨身攜帶毛毯。無論是行前由學生自行蒐集資料來編輯旅行指南，或是旅行結束後撰寫旅行心得，在召開的旅行報告會上公開分享，都在在強調了修學旅行與其他旅行最大的差異即在於教育意涵的重要性。旅行途中購買紀念品與物產，顯示旅行對學生來說也是娛樂性質濃厚的活動，沿途購買土產，便成為學生旅行中的一大樂趣。此外，老師既是旅行隊領隊，同時也是旅行策劃的重要人員，對於旅行過程能否順利進行，具有相當關鍵的影響力。然而，台日之間本質上的民族差異，也透過修學旅行展現出來，台中中學校等三校的抗爭事件，即是標準的案例。而修學旅行也實與當時社會重大事件息息相關，例如各項展覽會的舉行，官方招徠民眾觀賞，藉以達成宣傳統治成效之目的，以教育參觀為由，也可見到修學旅行隊伍的身影；氣候因素影響或傳染病流行時，修學旅行為此停辦；戰火正熾之際，修學旅行費用則部分改作國防獻金，由此也反映出戰爭動員的實態。

至於修學旅行是否真如官方所預期，在教育成效與統治認同上面皆達到其目的？在旅行的過程中，學生的確因此吸收到許多課本所沒有的新知，或者是藉由

觀賞實物而使得空泛觀念得以成功轉換為具體印象，就教育的功能而言，確實有所助益。然而在島內旅行時，學生雖然接觸平日上課所學習到的歷史與地理知識，但是這些景象，卻是經由揀選與再詮釋過後的結果；換句話說，存在於台灣歷史中的過去，被統治當局抹去，而以日本的歷史文化取而代之。學生即使透過修學旅行來瞭解台灣歷史，卻也是模糊不清的；而島內也被樹立一個個範本，供學生學習仿效，並進一步由此認同日本在台之統治成果。日本旅行則是經由大批近代化設施的疲勞轟炸，使學生產生對殖民母國國力強大的觀感；在參拜一個又一個的神社之後，逐步培育國民性格；二重橋宮城、桃山御陵的拜觀，強化對天皇的崇敬之情。

總而言之，島內旅行看到的是建設中的台灣，以展示殖產興業顯示統治成果；參訪赤崁樓、開山神社等台灣古蹟來代表台灣在日本統治前的歷史；而內地旅行則是藉由大量的神社參拜與遙敗皇城來接觸國體的核心。藉由修學旅行，殖民者將意識型態化作表徵符號，無論是綜覽日本內地各大景點，途中安排神社、皇居拜觀等皇民化活動；或者是環島一周，參觀台灣各地近代化設施，深入山川跋涉之際，亦接觸受教化之蕃人；都是企圖在潛移默化的過程中，加強學生對日本統治的認同，進而一步步消弭自身的主體性。然而，是否真如殖民者所預設的：參加旅行的學生在遊覽觀光之餘，也會產生對日本統治的認同感，使修學旅行成為最自然，也最有效的殖民宣傳工具？

關於這一點，筆者認為需要特別說明：由於目前所保存之修學旅行記錄，皆為學校出版品，因此在官方的強勢的意識型態之下，勢必不會出現與之無關的文字。的確，當學生見識到文明、進步的事物時，心神嚮往乃是無可厚非；然而，從欣羨，期待到認同的過程，是否真如殖民當局所規劃地，有如直線一般的輕而易舉，則有待商榷。我們只能說，修學旅行除了既有的教育意涵之外，從其內容上也顯示出它巧妙地揉合殖民者「同化」主義以及近代化的二重因子。換言之，修學旅行絕非單純的學校行事，而是官方執行同化政策的手段之一，只是究竟成果為何，端從旅行記錄來看是很難判斷的。

日治時期由日本帶入的近代旅行概念，使得台灣的旅行活動開始出現嶄新的面貌。在此同時，由學生為主體所組成的修學旅行，它體現了日治時期近代旅遊活動的型態，可說為近代觀光旅遊的縮影。由修學旅行充滿近代遊憩性質的內容

看來，過程中能直接使學生留下深刻印象的，還是以具體的近代事物為主；畢竟對於當時的多數學生而言，外出旅行仍是一筆不小的開銷，因此由學校舉辦的修學旅行，不僅是學生生涯中極少數的近代旅行經驗，更是他們最期待的一項學校活動。此外，筆者認為，台灣的修學旅行實接續日本國內發展而來，在遊憩與教育功能之外，也強調日本國民精神與國體，此種內容即為旅行中同化政策的表現；換言之，以同化作為修學旅行的目的之一，並非由台灣所獨創。再者，扣除掉對同化精神層面的描述之外，學生對修學旅行的期待，以及旅行內容的娛樂性，卻也透過學生的遊記清楚的傳達出來。正因本活動揉合了教育、近代旅遊、同化政策，相對於日籍學生無須面臨同化的議題，台籍學生體驗到校外教學的多元性與近代旅遊所帶來的娛樂浪潮，同時也要依循殖民當局的指示，努力達到符合「同化於日本」的目標；在此過程中，追求近代文明與抵抗殖民差別呈現矛盾並存的關係，也正反映出殖民近代性的一體兩面。

本論文後續之發展可分為兩方面，就縱向來說，戰後修學旅行雖然已被「校外教學」、「畢業旅行」所取代；然而，這些活動在形式與內容上，仍然延續了日治時期修學旅行的精神，在休閒之外，多少也具有「政治教化」的功能；因此，往後若能進行戰後校外旅行的研究，並將之與日治時期進行連結，勢必能完整瞭解日治至戰後的學校旅行活動的發展軌跡。此外，相較於日治時期幾乎由老師包辦一切旅行事務，近年來國內校外旅行卻呈現交由外包，從策劃到現場講授，都由旅行社一手包辦，老師甚至淪為管理秩序的人，此時的校外旅行竟喪失了原有的教育功能；有關這一點，確實值得研究與深思。

其次，則是就橫向從帝國史的角度，日本在台進行長達五十年的殖民歲月，帶進了擁有近代旅遊性格的修學旅行，透過此學校活動，使殖民地人民遊覽台灣各地，作為日本成功統治台灣的見證，或者是至日本國內參拜神宮、御陵，領略殖民母國的強大，以作為教化與認同的手段。當然，同時期日本的殖民地，也包括了 1910 年遭到日本併吞的朝鮮，如日本文獻所記載的，早在 1905 年日俄戰爭方歇之際，日本即由軍方主導，派遣千餘名學生前往朝鮮與滿州地區進行修學旅行，由此可見修學旅行的確是日本推動殖民統治的手段。因此，除了研究台灣地區的修學旅行之外，若能以此為基礎，與日本的其他殖民地進行比較，瞭解修學旅行在日本殖民統治過程中的位置，將能使本時期的研究更為多元。

## 參考書目

### 一、日文部分

#### (一) 官方史料及學校出版品

1. 《台灣總督府公文類纂》
2. 《台灣總督府府報》
3. 文部省普通學務局，《独国の修学旅行》，東京：愛善社。
4. 台中中學校，《台灣公立台中中學校要覽》，台中：該校，1918。
5. 台中州立台中商業學校，《台中州立台中商業學校要覽》，台中：該校，1939。
6. 台中家政女學校《校報》，台中：該校，1942。
7. 台中師範學校，《台中師範學校創校十周年紀念誌》，台中：該校，1935。
8. 台中師範學校校友會，《綠楊》創刊號（1937）、第2號（1941），台中：該校。
9. 台中商業學校校友會，《新高》第13-14號，台中：該校，1938-1939。
10. 台北中學校校友會，《校友會誌》，台北：該校，1940。
11. 台北市樺山尋常小學校體育研究部，《台灣に於ける小學校體育の實際》，台北：台灣子供世界社，1924。
12. 台北州立台北第一高等女學校，《台北州立台北第一高等女學校要覽》1927年度、1931年度，台北：該校。
13. 台北州立台北第二中學校，《台北州立台北第二中學校一覽》，1933-37年度、1938-1941年度，台北：該校，。
14. 台北州立台北第三高等女學校，《台北州立台北第三高等女學校一覽》，台北：該校，1926。
15. 台北州立台北第三高等女學校，《台北州立台北第三高等女學校創校三十周年紀念誌》台北：該校，1936。
16. 台北州立商業學校，《圖南》第2、4、6號，台北：該校，1934-1937。
17. 台北州立基隆中學校同窗會，《堵陵会報》第13號，日本：堵陵會，1971。
18. 台北師範學校，《台北師範學校一覽》，台北：該校，1939。
19. 台北師範學校，《台北師範學校一覽表》，台北：該校，1921。

20. 台北師範學校，《台北師範學校創立三十周年紀念誌》，台北：該校，1922。
21. 台北第一師範學校，《台北第一師範學校一覽》，台北：該校，1928。
22. 台北第一師範學校校友會，《麗育學報》第 42 號，台北：該校，1941。
23. 台北第一高等女學校，《台北第一高等女學校校友會誌》第 25-26 號，台北：該校，1936-1937。
24. 台北第一高等女學校，《台北第一高等女學校創立二十五周年紀念》，台北：該校，1935。
25. 台北第二師範學校，《台北第二師範學校一覽》，台北：該校，1936。
26. 台北第二師範學校校友會，《芳蘭》十周年紀念，台北：該校，1939。
27. 台北第二師範學校校友會，《芳蘭》第 10 號（1938）、第 11 號（1940）、第 13 號（1943），台北：該校。
28. 台北第二商業學校報國校友會，《青雲》創立五周年紀念號，台北：該校，1941。
29. 台北第三中學校報國校友會，《三中》第 5 號，台北：台北第三中學校報國校友會，1943。
30. 台北第三高等女學校，《台北第三高等女學校創立三十五周年紀念誌》，台北：該校，1933。
31. 台南州立嘉義中學校，《台南州立嘉義中學校一覽表》，嘉義：該校，1928-1930 年度、1934 年度。
32. 台灣總督府中學校，《台灣總督府中學校一覽》，台北：該校，1911。
33. 台灣總督府台北中學校，《台灣總督府台北中學校一覽》，台北：該校，1916。
34. 台灣總督府台北高等商業學校，《台灣總督府台北高等商業學校一覽》，台北：該校，1928-1939。
35. 台灣總督府屏東師範學校，《台灣總督府屏東師範學校一覽表》，屏東：該校，1940。
36. 台灣總督府國語學校，《台灣總督府國語學校一覽》，台北：該校，1915-1917 年度。
37. 台灣總督府醫學校，《台灣總督府醫學校一覽》，台北：該校，1899-1901 年度、1903-1905 年度、1916 年度、1918 年度。
38. 后里農業公民學校，《赭土-內地旅行記念號》，后里：該校，1937。

39. 竹南公學校創立四十周年記念事業委員會，《竹南公學校創立四十周年記念會誌》，新竹：該校，1939。
40. 作者不詳，《內地修學旅行の葉》，出版者、出版年代不詳，收藏於中研院台史所檔案館。
41. 私立台北女子高等學院學友會，《あさひかづら》，台北：該校，1937、1939。
42. 私立淡水中等學校 私立淡水高等女學校，《學則及諸規程 附學事關係法規》，台北：該校，1940。
43. 高雄淑德女學校校友會，《たちばな》創刊號，高雄：該校，1941。
44. 嘉義中學校同窗會，《旭陵会会報》第36號，日本：嘉義中學校同窗會，1994。
45. 嘉義農林學校校友會，《瑞穗》第12、13號，嘉義：該校，1937、1938。
46. 頭圍公學校，《學事年報》，宜蘭：該校，1910-1915。

## (二) 報紙及雜誌

1. 《台灣日日新報》(1898-1944)
2. 《朝日新聞》
3. 《台灣時報》
4. 《台灣教育會雜誌》(1900-1911, 1912-1943 改稱《台灣教育》) 台北：台灣教育會。
5. 《理蕃の友》，1933
6. 《もこと》，1937
7. 《第一教育》，台北：台灣子供教育社，1931
8. 《台灣教育事情》，台北：台灣時代社，1937。
9. 《台灣婦人界》6月號，1934。
10. 《實業之台灣》第117期，1919。

## (三) 時人論著

1. 佐藤源治，《台灣教育の進展》，台北：台灣出版文化株式會社，1945；臺北：成文，1999 複印。
2. 台灣教育會編，《台灣教育沿革誌》，台北：南天，1939。

3. 吉野秀公，《台灣教育史》，台北：南天，1927。

(四) 近人論著（依照作者姓氏假名音順排列）

1. 阿部洋編集，《近代日本アジア教育認識・資料篇（台湾の部5）》第30、33、34卷，東京：龍溪書舎，2004。
2. 佐藤秀夫編，《遠足・修学旅行の歴史》《日本の教育課題5 学校行事を見直す》，東京：東京法令，2002，頁395-485。
3. 中根隆行，《〈朝鮮〉表象の文化誌》，東京：新曜社，2004。
4. 浜野兼一，《明治期における学校行事の研究--運動会・遠足にみる修学旅行成立への布石》《早稲田大学大学院教育学研究科紀要 別冊》9：2，日本：早稲田大学大学院教育学研究科，2001，頁119-127。
5. 浜野兼一，《高等女学校における修学旅行の成立過程に関する一考察》《早稲田大学大学院教育学研究科紀要 別冊》14：2，日本：早稲田大学大学院教育学研究科，2007，頁73-83。
6. 山本信良、今野敏彦著，《近代教育の天皇制イデオロギー：明治期学校行事の考察》，東京：新泉社，1987。
7. 山本禮子，《植民地台湾の高等女学校研究》，東京：多賀出版，1999。
8. 石山脩平，《修学旅行—その計画から整理まで遠足・見学・夏期施設を含む》，日本：大学出版協会，1955。
9. 伊東香織，《2000年度教育科学コース卒業論文から--修学旅行の歴史》《人間発達研究》24，東京：お茶の水女子教育大学，2001，頁35-46。
10. 井上美香子、新谷恭明，《師範学校における修学旅行の成立・普及過程について》《教育基礎学研究》5，日本：九州大学大学院人間環境学府教育哲学・教育社会史研究室，2007，頁1-20。
11. 《修学旅行に就きて》《教育時論》第561號，收錄於教育ジャーナリズム史研究会編，《教育関係雑誌目次集成. 第1期（教育一般編）第3卷（東京：日本図書センター，1987），頁39-40。
12. 新谷恭明，《日本最初の修学旅行の記録について—平澤金之助「六華華記」の紹介》《九州大学大学院教育学研究紀要》4，日本：九州大学大学院人間

環境学研究院教育学部門，2001，頁 37-61。

13. (財)日本修学旅行協会，《教育旅行白書 修学旅行を中心として》，東京：(財)日本修学旅行協会，2009，頁 123-127。
14. 三谷憲正，〈日本近代の朝鮮観--明治期の満韓修学旅行をめぐって(特集 今に続く明治の光と影)〉《Gyros》11，日本：勉誠出版，2005，頁 66-77。
15. 熊谷忠泰、増田史郎亮，《近世日本教育文化史》，東京：学芸図書，1973 八版。
16. 鈴木普慈夫，〈満韓修学旅行の教育思想的考察--教育目標の時代的变化の一例として〉《社会文化史学》48，日本：社会文化史学会，2006，頁 125-136。
17. 鈴木健一，《修学旅行の理論と実際》，東京：ぎょうせい，1983。
18. 鈴木健一，〈講座・生活文化史 明治期の教育と修学旅行〉，《歴史と地理》，511，日本：山川出版社，1998，頁 46-57。
19. 今野敏彦，《「昭和」の学校行事》，東京：日本圖書，1989。
20. 曾山毅，《植民地台湾と近代ツ-リズム》，東京：青弓社，2003。

二、中文部分（依照作者姓名筆畫排列，已譯為中文之書籍，則以中文譯者姓氏排序）

（一） 官方文書、學校出版品

1. 北一女百年特刊編輯委員會編纂，《典藏北一女》，台北：正中，2003。
2. 吉開右志太著，黃得峰編譯，《台灣海運史》南投：國史館台灣文獻館，2009
3. 吳枝坤，《薪傳與創新-宜蘭縣蘇澳國小百年學校發展史》，宜蘭：宜蘭縣蘇澳國小，2006。
4. 林文龍撰文，《揀花盛開時的回憶：日治時期畢業紀念冊展圖錄第三冊》，南投：台灣文獻館，2005。
5. 林品桐譯著，《台灣總督府公文類纂教育史料彙編與研究(上)(下)》，南投：國史館台灣文獻館，2001。
6. 徐碧生主持；黃桂生、林淑妙編撰；王秀娟主編，《國立宜蘭大學校史：第一輯 創校至專科學校時期(1926.5.12-1998.6.30)》，宜蘭：宜蘭大學，2006。

7. 鄭麗玲，楊麗祝編著，《台北工業生的回憶》，台北：台北科大，2009。
8. 駱香林主修，〈交通篇〉《花蓮縣志稿》卷六，花蓮：花蓮文獻委員會，1957。

## (二) 專書

1. 吳三連口述、吳豐山撰記，《吳三連回憶錄》，台北：自立晚報，1991
2. 吳文星，《日治時期台灣的社會領導階層》，台北：五南，2008。
3. 吳文星，《日據時期台灣師範教育之研究》，台北：國立台灣師範大學歷史研究所，1983。
4. 吳文星等編著，《日治時期臺灣公學校與國民學校國語讀本：解說·總目次·索引》，台北：南天書局，2003。
5. 吳濁流，《無花果》，台北：前衛，1988。
6. 呂紹理，《水螺響起—日治時期台灣的生活作息》，台北：遠流，1999。
7. 呂紹理，《展示台灣：權力、空間與殖民統治的形象論述》，台北：麥田，2005。
8. 李園會，《日據時代台灣之初等教育》，台中：復文，1983。
9. 杜淑純口述 曾秋美、尤美琪訪問整理，《杜聰明與我》，台北：國史館，2005。
10. 杜聰明，《回憶錄：台灣首位醫學博士杜聰明》，台北：揚智，2001。
11. 依田熹家，《日本通史》，台北：揚智文化，1995，頁224。
12. 周婉窈，《海行兮的年代：日本殖民統治末期台灣史論集》，台北：允晨，2002。
13. 派翠西亞·鶴見(E. Patricia Tsurumi)著；林正芳譯，《日治時期台灣教育史》，宜蘭：仰山文教基金會，1999。
14. 林玉体，《西洋教育史》，台北：文景，1983 再版。
15. 林玫君，《從探險到休閒—日治時期台灣登山活動之歷史圖像》，台北：博揚文化，2006。
16. 林茂生著；林詠梅譯，《日本統治下臺灣的學校教育：其發展及有關文化之歷史分析與探討》，台北：新自然主義，2000。
17. 若林正文、吳密察主編，《跨界的台灣史研究—與東亞史的交錯》，台北：播種者，2004。

18. 張良澤、林智美譯；楊千鶴著，《人生的三稜鏡：一位傑出台灣女作家的自傳》，台北：前衛，1995。
19. 張炎憲、李筱峰、戴寶村主編，《台灣史論文精選（上）》（台北：玉山社，2004）
20. 張璿文研究主持，《校園萬花筒》，台北市，北市鄉土教育中心，2004。
21. 許佩賢，《殖民地台灣的近代學校》，台北：遠流，2007。
22. 郭惠娜、許芳庭編著，〈郭雨新先生照片暨史料集〉，台北：國史館，2008。
23. 竹中信子著；曾淑卿譯，《日治台灣生活史—日本女人在台灣（大正篇 1912-1925）》，台北：時報，2007。
24. 游鑑明訪問，吳美慧、張茂霖、黃銘明、蔡說麗紀錄，《走過兩個時代的台灣職業婦女訪問記錄》，台北：中研院近史所，1994。
25. 程佳惠，《台灣史上第一大博覽會-1935年魅力台灣 SHOW》，台北：遠流，2004。
26. John Urry 著；葉浩譯，《觀光客的凝視》，台北：書林出版，2008。
27. 廖炳惠，《關鍵詞 200》，台北：麥田，2003。
28. 蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路 1910-1936》，台北：台灣書房，2010。
29. 竹中信子著；蔡龍保譯，《日治台灣生活史—日本女人在台灣（明治篇 1895-1911）》，台北：時報，2007。
30. Edward J Mayo, Lance P Jarvi 著；蔡麗伶譯，《旅遊心理學》，台北：揚智文化，1990。
31. 荊子馨著；鄭力軒譯，《成為「日本人」：殖民地台灣與認同政治》，台北：麥田，2005。
32. 詹伯望主編，《重道崇文：台南人百年老照片》，台南：財團法人台南市文化基金會，1998。
33. 鄭政誠，《認識他者的天空：日治時期原住民的觀光行旅》，台北：博揚，2005。
34. 戴寶村，《近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶》，台北：玉山社，2000。
35. 蘇碩斌，《看不見與看得見的台北》，台北：左岸，2005。

### (三) 期刊論文

1. 呂紹理，〈日治初期台灣的休閒生活與商業活動〉收錄於黃富三、翁佳音主編《台灣商業傳統論文集》，台北：中央研究院台灣史研究所籌備處，1999，頁 359-397。
2. 呂紹理，〈日治時期台灣的旅遊活動與地理景象的建構〉，《畫中有話：近代中國的視覺表述與文化構圖》，台北：中央研究院近代史研究所，2003，頁 290-326。
3. 林秀富，〈日治時期頭城地區公學校生活片段〉《宜蘭文獻》54（宜蘭，2002.11），頁 64-96。
4. 林玫君，〈健康、實學與教化—日治時期台灣公學校登山活動的論述〉《台中技術學院人文社會學報》5（台中，2006.12），頁 69-91。
5. 陳其澎，〈“框架”台灣：日治時期殖民現代性的研究〉，文化研究學會 2003 年年會「靠文化·By Culture」學術研討會。
6. 葉龍彥，〈日治時期台灣觀光行程之研究〉，《台北文獻直字》145（台北，2003.9），頁 83-110。
7. 葉龍彥，〈一九〇八年在台灣觀光史上的意義〉，《台北文獻直字》151（台北，2005.3），頁 103-135。
8. 蔡龍保，〈日治時期台灣鐵路與觀光事業的發展〉，《台北文獻直字》142（台北，2002.12），頁 69-86。
9. 鄭政誠，〈日治時期台灣原住民的修學旅行-以蕃童教育所為例〉《台灣教育史研究會通訊》，第 46 期（2006），頁 2-14。

### (四) 學位論文

1. 朱珮琪，〈台灣日治時期菁英教育的搖籃——以台中一中為例〉，新竹：國立清華大學歷史研究所碩士論文，1999。
2. 李佳玲，〈日治時期蕃童教育所之研究（1904-1937）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003。
3. 沈方茹，〈台北市公共巴士之發展（1912-1945）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003。

4. 林文龍，〈日治時期台灣陸路交通建設之研究〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003。
5. 林淑華，〈日治前期台灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，國立台灣師範大學歷史研究所，1998。
6. 張倩容，〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉，台中：東海大學歷史研究所碩士論文，2007。
7. 陳思琪，〈日治時期台北地區初等教育之研究〉，台北：台北市立教育大學社會科教育研究所碩士論文，2006。
8. 陳家豪〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007。
9. 彭慧媛，〈日治前期「殖民台灣」的再現與擴張-以「台灣勸業共進會」(1916)為中心之研究〉，台南：國立成功大學歷史研究所碩士論文，2005。
10. 游鑑明，〈日據時期台灣的女子教育〉，台北：國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，1987。
11. 黃玉惠，〈日治時期休閒景點北投溫泉的開發與利用〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2004。
12. 黑崎淳一，〈台北高等商業學校與南支南洋研究〉，台北：國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，2002。
13. 馮瓊瑩，〈展示「統治時間」：日據時代「始政週年紀念博覽會」的治理技術〉，新竹：國立清華大學社會學研究所碩士論文，2005。
14. 詹茜如，〈日據時期台灣的鄉土運動〉，台北：國立台灣師範大學歷史研究所碩士論文，1992。
15. 劉方瑀，〈被選擇的台灣—日治時期台灣形象建構〉，台南：國立成功大學歷史學系碩士論文，2005。
16. 蔡元隆，〈日治時期嘉義市公學校的思想掌控及學校生活之研究〉，嘉義：國立嘉義大學國民教育研究所碩士論文，2008。
17. 蔡蕙光，〈日治時期臺灣公學校的歷史教育：歷史教科書之分析〉，台北：國立台灣大學歷史研究所碩士論文，2000。
18. 謝仕淵，〈殖民主義與體育—日治前期（1892-1922）台灣公學校體操科之研究〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2002。

19. 謝明如，〈日治時期台灣總督府國語學校之研究（1896-1919）〉，台北：國立台灣師範大學歷史學系碩士論文，2007。

