

國立政治大學台灣史研究所碩士論文

《台灣鐵道旅行案内》塑造的台灣形象

The Taiwanese Image Formed by "Guidebooks of Taiwan Railway Tour"

《台灣鐵道旅行案内》が創り出した台湾イメージ



指導教授：李衣雲博士

研究生：齊藤啟介

中國民國 101 年 12 月

國立政治大學

台灣史研究所

齊藤啟介

碩士論文

《台灣鐵道旅行業內》塑造的台灣形象

經學位考試合格特此證明

口試委員：

許碩斌
李衣雲
林果顯

指導教授：

李衣雲

所長：

齊化元

中華民國一〇一年十二月二十四日

謝詞

論文的完成，首先必須感謝李衣雲老師的耐心指導。帶著連論文寫法都不清楚的我，以兩人三腳的方式跌跌撞撞終於走到這裡了。老師還給了我極大的寬容、自由與鼓勵。迷惘之時有著老師的指引，總是能夠豁然開朗。再者，感謝兩位口試委員蘇碩斌老師及林果顯老師為我提供不僅指正缺漏，提出直指核心的評論。也感謝把我引進台史所的薛化元老師，更在我研究所在學期間提供工讀機會，親切的問候及關懷，也成為了我碩士班生涯的精神支柱。也感謝所內的老師們及嵐妮助教、華語文教學中心陳上冠主任、老師們、助教們、國合處助教們、社科院民族系陳文玲老師、笠原政治老師以及原研中心林修澈主任。如果沒有大家的支持與相信，無法完成學業了。

在學期間也十分感謝所上好友們的鼓勵：怡錚、賢介、柏棕、璟芳及裴文，因為有你們，離鄉背井在台生活並不孤單，沒失去我該走的方向。此外特別感謝還負責了論文翻譯作業的芷盈與芊樺，永遠不會忘記妳們的幫忙。也謝謝總是支持我的乾弟伯峯、協成寶貝、孟豪寶貝、哲璋、逸揚及本偉王子，謝謝你們的陪伴，跟你們的聚會像是個溫馨家庭一樣，成為了我精神依靠。以及維庭少爺、佳卉、晉平、俊彥的鼓勵，此外，湘斌學長、婉玲大姐的照顧，以及「波波拉茶台灣」廣播節目的聽眾朋友們的支持。感謝我所有的朋友們。

最後に、毎度毎度のわがままと、無計画な台湾進学を許してくれた母と、迷惑をかけた姉に対しても、心から感謝の意を表し、謝詞とさせていただきます。

謝謝大家。



摘要

十九世紀的工業革命帶來的鐵路通車為契機，歐洲出現近代旅行的概念。其概念傳達到明治維新以降積極引進歐洲思想及文化的日本。旅行成為日本內地人的娛樂之一。然而日治初期台灣被內地人視為「化外之地」，絕非內地人輕鬆造訪的地方。然而隨著台灣總督府推動近代化政策的進展，將其面貌煥然一新。但內地人對新領土台灣的負面印象相當深刻，消除此誤解與認識實際的統治情況是日治時期台灣的最大課題。

旅行指南書是作為觀光活動媒介，具有復合性機能，為讀者提供觀光地點的資訊、空間、時間與凝視。至於官方發行的台灣旅行指南書，出版於明治 41（1908）年的《台灣鐵道名所案内》為首。紀念縱貫線全線營運而發行的旅行指南書意味著台灣終於成為觀光地點之一。此後台灣的觀光地點與觀光設施急速發展。

本論文的主體《台灣鐵道旅行案内》也是日治時期台灣總督府鐵道部出版的一套旅行指南書系列。出版期間長達大正 5（1916）年至昭和 17（1942）年之久，共有 12 期。該書以鐵道沿線導覽的方式介紹台灣的景點，招攬觀光客，同時以「異國」的形容詞來襯托台灣的魅力塑造台灣形象，使讀者認識台灣的新面貌。其內容不斷改編與修訂，每一期的記述與介紹的觀光景點有所不同。

昭和 6（1931）年的滿洲事件以降日本進入的戰時體制，台灣的傳統文化上加以限制。接著昭和 14（1939）台灣總督府推動「皇民化」與「皇民化運動」，社會與旅行形態皆有改變，一直到日本戰敗為止。然而《台灣鐵道旅行案内》在如此的情況下依然以「多變」、「有趣」、「豐富」的魅力介紹台灣，試圖吸引觀光客的注意與好奇。向讀者不斷傳達獨特的台灣魅力。

關鍵詞：旅行、觀光、旅行指南書、台灣鐵道旅行案内、形象

目次

緒論	1
第一章：歐洲與日本的旅行史	6
第一節：歐洲旅行史及其發展	6
第二節：日本國內旅行史及其發展	8
第三節：國外旅行的出現與對台灣的視野	11
第二章：領台初期的狀況與旅行書之出現	15
第一節：內地傳聞的台灣	15
第二節：開發台灣交通與基礎建設	18
第三節：旅行書之出現	23
第三章：台灣近代旅遊的發展與《台灣鐵道旅行案内》之出版	28
第一節：台灣總督府初期發行的《台灣鐵道名所案内》與《台灣鐵道案内》	28
第二節：「發展期」的《台灣鐵道旅行案内》所傳達的台灣形象	30
第三節：鐵路票價折扣制度的實施	36
第四章：社會變化與《台灣鐵道旅行案内》	39
第一節：「成熟期」之《台灣鐵道旅行案内》	39
第二節：走向戰爭時期的社會變化	44
第三節：社會背景與《台灣鐵道旅行案内》的影響和差異	47
第五章：結論	50

0 緒論

0-1 研究動機與目的

觀光是近年來許多國家關注及投資的產業。根據日本政府觀光局統計的 2008 年接受外籍旅客總數排行榜，第一名為法國 78,449,000 人次，接著美國 58,030,000 人次，西班牙 57,190,000 人次。日本內閣平成 18（2006）年通過「觀光立國推進基本法」，平成 19（2007）年推動「觀光立國推進基本計劃」，平成 20（2008）年創立「國土交通省」附屬的「觀光廳」等，日本邁向建立「觀光立國」。根據「觀光白書」，觀光立國的最終目標為每年招攬 2000 萬人次的外國旅客、使外國旅客日本國內消費金額提高為 30 萬億日元、使其停留日期延長為五天四夜等，總共有 5 個項目。¹這意味著觀光旅行活動不僅是帶來的經濟效果會波及到國家整體經濟外，在社會中已成為大眾化的休閒活動。

然而觀光旅行並非是最近才盛行的活動，而是隨著因工業革命而引發的近代化進展，急速發展的。明治 28（1895）年進入日治時期的台灣也不是例外。清領時台灣，清朝政府並沒有施行以台灣整體為規模的統治政策，而在當時日本的眼中亦被視為「化外之地」。1895 年日本因甲午戰爭勝利而作為新興帝國第一個殖民地獲得台灣後，在交通、衛生、教育及產業各方面進行了近代化措施，並提高其生活水準的同時，萌發了作為休閒活動的觀光概念，成為大眾娛樂之一。²

台灣隨著近代化的進展與觀光地點的開發，出現了內地旅客來台觀光的需求。明治 41（1908）年台灣總督府鐵道部設置「旅客係」，大正 2（1913）年組織「日本旅行協會台灣支部」，針對來自日本的旅客提供台灣當地的旅遊消息外，大正 13（1924）年「Japan Tourist Bureau」設立台北支部，昭和 5（1930）年成立官方的「日本觀光聯盟台灣支部」，昭和 6（1931）年台灣總督府成立「國際觀光局」等。³除此之外昭和 2（1927）年台灣日日新報主辦「台灣八景票選活動」。該活動引起本島人的關心與興趣，部分團體展開激烈的拉票活動。⁴進入日治時期後，島內產業日益發達，治安穩定，大眾生活中出現了作為休閒活動的台灣旅行。透過如此的機關和活動，推廣台灣觀光地點的魅力。

值得一提的是，在日治時期由台灣總督府鐵道部發行的旅遊書《台灣鐵道旅行案内》系列。明治 41（1908）年四月縱貫線通車，代表台灣首次出現了連接西部各城市的交通工具。台灣總督府鐵道部同年九月發行了《台灣鐵道名所案内》為契機，以降斷斷續續出版旅行指南書。大正 1（1912）年其名稱改為《台灣鐵道案内》，大正 5（1916）年以降為《台灣鐵道旅行案内》，出版至昭和 17（1942）年。《台灣鐵道旅行案内》是台灣總督府鐵道部長期出版的系統性官方旅遊書，也就是成為台灣的宣傳管道。

是故，本論文即以《台灣鐵道旅行案内》為主體，透過瞭解當時台灣的觀光設施發展的情形與內地人對台灣的印象，以及分析此旅行指南書中記載的內容、介紹的觀光地點與變

¹ 國土交通省觀光庁，〈平成 22 年版 觀光白書〉，（東京：2010 年）。

² 曾山毅，《植民地台湾と近代ツーリズム》，（東京：青弓社，2004 年）17 頁。

³ 蔡龍保，〈日治時期台灣鐵路與觀光事業的發展〉，《台北文獻直字第一四二期》，（台北：2002 年）70 頁。

⁴ 曾山毅，《植民地台湾と近代ツーリズム》，（東京：青弓社，2004 年）199 頁。

化，逐步還原日治時期台灣觀光活動的真實面貌，進而深入剖析《台灣鐵道旅行案内》塑造的台灣形象為何？

0-2 研究回顧

觀光活動的研究為數不少，關於日本戰前以及日治時期台灣觀光活動有不同角度的研究，在旅行指南書與相關書籍方面，岩佐淳一在《旅行とメディア-戦前期旅行ガイドブックのまなざし-》⁵中，強調旅行指南書擁有看得見和看不見的機能之重要性，並指出旅行指南書的特色有形成觀光者凝視的機能。再者，臼井進在〈近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與台灣形象的建構（1924-1943）〉⁶中透過在日本旅行協會出版的雜誌《旅 台灣號》，探討對台灣的印象形成。此研究指出《旅 台灣號》的特色為讓到台灣的旅者看到台灣的「現在」：「絢爛」台灣的現實，也就是台灣總督府所實現的現代化建設，其顯現了帝國版圖之廣大，以及統治台灣成果。然而兩者的研究並沒有衍生到台灣總督府鐵道部發行《台灣鐵道旅行案内》上。再者，《台灣鐵道旅行案内》每一期的內容都有加筆、修正與改善，受當時的社會變化與國策的影響。因此，我們必須探討《台灣鐵道旅行案内》的改版在旅行指南書機能上是否有變化、有何變化？乃至其內容是否受到當時社會背景的影響？此外，為了了解作為官方發行的旅行指南書《台灣鐵道旅行案内》與其塑造的台灣形象的變化，亦必須就《台灣鐵道旅行案内》作為旅行指南書的顯在性和潛在性機能進行對照。

關於《台灣鐵道旅行案内》，呂紹理《展示台灣》及曾山毅《植民地台湾と近代ツーリズム》雖然都有提到《台灣鐵道旅行案内》，但其焦點都放在鐵路、博覽會或地域發展的領域。

呂紹理在《展示台灣》⁷中，以「生活資訊」、「物產資訊」、「觀覽的景點及其梗概」及「圖片在《台灣鐵道旅行案内》中的功能」的角度討論《台灣鐵道旅行案内》的內容。指出《台灣鐵道旅行案内》在景點取擇有「類比式思維」、「殖民統治的指標」、「產業性格」、「反映台人生活空間」及「具有歷史時間性」的特徵。然而《台灣鐵道旅行案内》從大正 5（1916）年發行到昭和 17（1942）年，共有 12 期。每一期記載內容有所不同，可是呂紹理僅使用了 3 期，在史料分析上的樣本不足，無法看出其內容變化的過程。曾山毅則在《植民地台湾と近代ツーリズム》⁸中，全 12 期為研究史料，彌補了史料不足的問題。透過沿線導覽中的觀光對象、休閒活動地和視察地的出現傾向，指出《台灣鐵道旅行案内》介紹的觀光地點，反映 1910 年代至 1940 年代開發的觀光地點受「山水熱潮」、「海水浴熱潮」及國策的影響。然而兩者都將「景點（觀光對象／觀光地點）」為比較對象，並沒有在旅行指南書的記載內容方面作進一步的討論。但是，若要討論《台灣鐵道旅行案内》塑造的形象，除了台灣各地景點的介紹外，亦應分析台灣整體的記述與其變化，才可以進一步的了解《台灣鐵道旅行案内》介紹的台灣樣貌。

⁵ 岩佐淳一，〈旅行とメディア-戦前期旅行ガイドブックのまなざし-〉，《學習院女子大學紀要》第三号，2001 年 3 月。

⁶ 臼井進，〈近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與台灣形象的建構（1924-1943）〉（台北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009 年）。

⁷ 呂紹理，《展示台灣：權利、空間與殖民統治的形象表達》（麥田出版社，2005）。

⁸ 曾山毅，《植民地台湾と近代ツーリズム》，（東京：青弓社，2004 年）。

綜合上述可知，有關《台灣鐵道旅行案內》、旅行指南書與相關書籍，雖已有一定的研究，但缺乏將雙方概念連接的綜合探討。因此，研究者認為作為旅行案內書的《台灣鐵道旅行案內》，在塑造演出的台灣形象上，仍有開發探索的空間。

0-3 旅行之定義

本論文將嘗試透過分析日治時期，由台灣總督府交通局鐵道部所發行的旅行指南《台灣鐵道旅行案內》系列書，來探討當時台灣總督府欲建立的台灣形象為何。但追根究底，當時的「旅行」究竟所謂何物？雖然今日許多民眾可方便地前往海內外各地，享受觀光旅行之樂，然而此種現象到底是於何時、由什麼樣的人、以什麼目的為前提產生的呢？在進入討論之前，我們必須先重新釐清「旅行」及「觀光」等等用語其定義以及組成要素等性質。

旅行所包含的其中一個概念為「觀光 (tourism)」，但根據 UNWTO (聯合國世界觀光組織) 的定義，「觀光相較旅行 (travel) 其概念是更受限的，意指：出於任何主要目的，如商務、休閒或其他個人目的，而非受聘於訪問國家或地點的居民，在持續時間不足一年的期間內，前往到其日常生活環境之外某個主要目的地的旅行。進行此種行為的人稱為遊客。」⁹在此將期間限定於一年之內，應是基於區別「遊客」與「居民」的理由。「遊客」與「居民」之間的界線相當模糊。聯合國的人口統計中對於「長期居留之外國人」的定義為「居留超過一年以上的人士」，¹⁰而在日本所得稅法第二條第三號中將「於國內擁有住居，以及擁有住居期間至今超過一年以上之個人」定義為「居民」。¹¹雖然我們不能斷言絕不存在期間在一年以上的觀光，但可說觀光與「移民」明確地相異之處在於「從定居地或是日常生活圈離開，抱有再次歸來的意圖，暫時前往他地」這一點上。¹²

井上萬壽藏更進一步地描述「觀光」如下：「一、人離開日常環境，二、以再次歸來為前提移動至他處，三、享受放鬆的時光。我們可以說這個架構是觀光意向與觀光目的地之間連結之下的產物。」¹³此外前田勇指出「觀光」是人類的一種社會行動，為「目的為享樂的旅行」，也是因應個人喜好而自發性進行的行為。¹⁴亦即「觀光」是一種旅行形態，並且也可說是個人為了放鬆、享樂所進行的活動。不過井上使用的「放鬆」一詞，其意義並不僅僅單指娛樂活動，另外以視察、參觀、療養、研究為目的的觀光也歸類於此。¹⁵

觀光這種「以享樂為目的的旅行」，具體而言需要滿足何種環境與條件方可成立呢？前田勇將觀光的組成要素分為：「主體：觀光者」、「客體：觀光資源+觀光設施（包含各種服務）」、「觀光媒介（媒體）」三點。這邊提及的「主體：觀光者」，毫無疑問的即是指以觀光為目的進行旅行的人。「客體：觀光資源+觀光設施」則是為了喚起並滿足觀光者多

⁹ 《Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework 2008》(UNWTO, 2009年), 頁12。

¹⁰ 畑野勇, 《外国人の法的地位-国際化時代と法制度のあり方》(東京: 信山社, 2001年), 頁185。

¹¹ 上田卓爾, 〈明治期を主とした「海外観光旅行」について〉, 《名古屋外国語大学現代国際学部紀要》第6号, 頁45。

¹² 前田勇, 《現代観光総論》(東京: 学文社, 2003年), 頁6。

¹³ 井上萬壽藏, 《観光教室》(東京: 朝日新聞社, 1957年), 頁18。

¹⁴ 前田勇, 《現代観光総論》(東京: 学文社, 2003年), 頁6-7。

¹⁵ 井上萬壽藏, 《観光教室》(東京: 朝日新聞社, 1957年), 頁30-31。

方面的欲求之對象客體。富足優美的自然環境則成為「觀光資源」的材料，而為享受此種自然之美，自然需要住宿設備等「觀光設施」，以及隨之而來的各種服務。最後是「觀光媒介（媒體）」，指的則是為了將觀光者及觀光資源、觀光設施互相媒介連結的「交通工具」以及「資訊」。隨著交通工具以及大眾媒體的快速發展，不僅人類的行動範圍日益擴大，各種景點的資訊也變得隨手可得，結果導致大眾對於觀光的需求逐漸提升。¹⁶本論文的主題《台灣鐵道旅行案內》等等的觀光指南，即是構成「觀光媒介」的其中一種成分。

如上所述，觀光乃是與「觀光者」、「觀光資源、觀光設施」、「觀光媒介」有著密切關係的現象。也就是說只要缺少任何一個條件，觀光此種現象將無法形成。即使自然環境條件優良，若是無人知曉則觀光活動將不會發生；即使為人所知，一旦無法順利預約到目的地的住宿設施，或是無法確保交通方式順暢，那麼也無法進行觀光活動。當然也是有前往住宿設施及交通方式都尚未完備的地區觀光的情況，但人數上僅佔少數。因此可看出這些要素對於觀光發展來說，乃為必要不可或缺的。

本論文將根據上述定義作為前提進行討論。第一章將首先從旅行史此一觀點著手探討；首節將以歐洲為主，次節則以日本為中心，梳理旅行的起源及後續發展的脈絡，藉以理解近代觀光活動之連續性及關聯性。先論述歐洲的原因，乃是因為歐洲是日本自明治維新後，推動近代化時作為模範加以學習的地區。而日本則為當時處於被殖民狀態的台灣之宗主國，因此，先從歐洲近代觀光的歷史爬梳，釐出日本近代觀光概念的發展，從而了解戰前日本的觀光活動成立的脈絡，以此作為分析日治時期台灣旅遊觀光歷史的基礎。第三節，則將更進一步地釐清日本的近代觀光活動是以何種方式對台灣造成影響，並將台灣轉變成觀光目的地的過程，進而重新理解日治時期台灣觀光是於何種意識形態及文本上奠基成立。

0-4 章節架構

由於日本在明治維新為契機在脫亞入歐的標語之下，將歐洲視為榜樣引進新的概念、思想與文化。如此的改變在旅行方面也不例外。換言之，日本的近代觀光旅行發展，受到當時歐洲的近代觀光旅行概念影響，而有其類同性。而作為殖民地台灣的宗主國的日本，對於台灣觀光的形成又有相當大的影響，因此，第一章論述近代觀光旅行在歐洲與日本的歷史與發展，了解觀光旅行在歐洲與日本如何出現，探討近代觀光旅行概念形成的過程，作為研究日治時期台灣觀光的前提。

承接第一章的前提，第二章首先回顧當時內地人傳聞的台灣與台灣的統治狀況，以觀光目的地的角度來分析台灣的真實情況，探討台灣如何蛻變為旅行的目的地。再者，透過促進觀光活動的旅行指南書的形成與其特徵，了解旅行指南書對實際觀光時的重要性與控制性，探討台灣總督府鐵道部發行的《台灣鐵道旅行案內》系列擁有什麼樣的意義與作用。

第三章與第四章則進入《台灣鐵道旅行案內》的內容分析。由於《台灣鐵道旅行案內》是隨著時代、社會狀況，以及鐵道票價制度的變化而陸續修訂，特別是昭和9（1934）年版

¹⁶ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003年），頁10-11。

介紹的觀光地點與記載內容加以整理，與前期的版本有些差異，¹⁷因此筆者將本論文的時間區分為「大正 5（1916）年至昭和 7（1932）年」、「昭和 9（1934）年至昭和 17（1942）年」兩階段，分別為「發展期」、「成熟期」，以這些指南書的內容及當時的社會背景為基礎，來討論日治時期台灣近代觀光的變化，以及台灣總督府通過旅行導覽書所傳達的台灣印象。

本論文透過以上的章節安排，將《台灣鐵道旅行案内》中的記載內容，經由分析、比對、釐清這一套宣傳台灣的旅行指南書，試圖傳達何種台灣訊息，欲塑造怎樣的台灣形象呢。



¹⁷ 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004年），頁 188。

1 歐洲與日本的旅行發展史

在探討《台灣鐵道旅行案内》前，我們必須先確認在歐洲與日本的旅行發展史。因為所謂台灣的近代觀光，受到宗主國日本帶來的近代化的影響。再者，日本在明治維新後為了達到近代化以歐洲為榜樣，邁向脫亞入歐，列強國家化。由此可知台灣的近代旅行的概念奠基於歐洲與日本的旅行形態上。那麼具體而言近代旅行是什麼樣的呢？接下來進一步的討論。

1-1 歐洲旅行史及其發展

歐洲在近代觀光的概念出現之前，曾經有過如何的旅行活動呢？現存關於旅行最古老的紀錄是於西元前五世紀時，希臘的歷史學家 希羅多德(Herodotus)所留下來的遊記。從中我們可以得知，當時的觀光目的乃是為了「宗教信仰」；旅人千里迢迢奔波各地，是為了前往祭祀希臘神祇的神殿朝聖。另外在西元前 776 年至西元 393 年間，亦有許多選手在每 4 年一度於奧林匹亞舉辦的古代奧運會期間，從各地前來參加比賽，同時更有大批觀眾一同聚集觀戰。這邊值得注意的是，在希臘城邦的街道旁有著被稱為「taverna（希臘文中小酒館之意）」的簡易餐廳，供應客人麵包與紅酒。並且旅客借宿路旁民家的風俗也十分普及。當時的外來旅客被認為是受希臘神話的主神宙斯庇護的「神聖之人」，一般民眾均會盛情加以款待。¹⁸

另外我們可以發現，羅馬時代目的為遊樂及文化的旅行，其存在的形式也十分多元。除了宗教信仰之外，也有藝術鑑賞、休閒養生、品嚐美食等為了娛樂而進行的旅行存在。學者指出其背景包含：以羅馬為中心的道路網建立了起來，且交通工具（馬車）發達、住宿設施增加、貨幣經濟成型、治安維持安定等要素。但旅行的參與者僅限於上層貴族，是一種極為特權階級式的娛樂。¹⁹而在西元 395 年羅馬帝國東西分裂後，由於治安惡化、道路荒廢、貨幣經濟蕭條等原因，旅行的環境條件喪失，歐洲的旅行活動暫時進入了空白期。²⁰

之後在十三、十四世紀時，朝聖之旅再次興盛，而旅行目的則演變成由宗教信仰、增廣見聞以及娛樂等互相混合而成。²¹這乃是由於從十世紀前後長期進行的十字軍遠征、十三世紀的蒙古帝國崛起、十五～十六世紀的大航海時代，跨國境間的交通網絡開始發達，而道路沿途的食宿設施也逐漸充實等等，人員與物資的交流得以日益活躍的基礎建設被陸續整備完成。²²而其後在十七世紀的英國，出現了「大旅行(Grand Tour)」。大旅行意指在現代前期時，以自我啟發為目的，貴族、富豪、學者、藝術家等人前往法國或義大利等國的主要都市旅行的一種歷史現象。²³這種旅行通常是貴族或是紳士階級(gentry)的子弟才會進行，

¹⁸ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003年），頁18。

¹⁹ ジョンアーリ，加太宏邦譯《観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行》（東京：法政大学出版局，1994年），頁7。

²⁰ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003年），頁19。

²¹ ジョンアーリ，加太宏邦譯《観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行》（東京：法政大学出版局，1994年），頁7。

²² 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003年），頁21。

²³ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003年），頁142。

但在十八世紀後半，以專業技能為生的中產階級家庭子弟也加入了這個行列。²⁴由以上事實可知，在歐洲地區，旅行這種概念在相當早的時期就已存在。但此活動僅在極少數的貴族等特權階級之間流行，且宗教、教育上的意義十分強烈，絕非現今一般人可以輕易為散心而前往的旅行。

然而，隨著旅行在部分貴族等特權階級人士間開始流行，歐洲各地的溫泉城鎮逐漸興盛，接著海水浴場也跟著發展起來，只是這兩者還是較著重在「治療」的層面上。另外，也僅有在社會上地位較高的人，才有能力擁有或是出入這些設施、地點。到了十九世紀，由於工業革命的發生，使得各地的鐵路逐次建設並開通，人們的移動變得較為過去容易，同時，勞動階級出現，勞動的時間、空間也開始受到約束，形成制度化的行為，同時，勞動也與娛樂、宗教、祭祀活動切割開來，勞動所帶來的金錢價值也開始受到重視。外加為了提升工廠的生產效率，假期的重要性也提高了，這也使得勞動階級最終在時間上、經濟上都擁有了餘裕，並促成了改變閒暇方式的契機。²⁵

1841年7月5日，湯瑪斯·庫克刊登廣告，招募旅客參加一趟從萊斯特（Leicester）到附近的拉夫堡（Loughborough）的鐵路遠足旅行。²⁶使用鐵路作為交通工具的團體旅行雖然在湯瑪斯·庫克之前曾有幾樁例子，但刊登廣告招募參加者這點卻是由他所創。²⁷他讓禁酒運動大會的參加者搭乘火車移動，並且還安排了午餐、遊樂的時間。湯瑪斯·庫克的旅行行程大受歡迎。受到這次成功的鼓舞，湯瑪斯·庫克接著多次舉辦禁酒協會會員或主日學的兒童團體旅行，並且博得好評。他的行程安排周到，參加者無一不感到安心，也讓更多人開始享受旅行之樂。初次造訪每個城鎮時，要安排交通工具、食宿地點等其實是份十分繁瑣的工作，而且若是言語不通的異國那就更加麻煩了。而湯瑪斯·庫克旅行社不僅一手包辦了這份繁瑣的工作，還提供各種折扣，讓旅行更為貼近人們的生活。²⁸

在之後的1851年，倫敦舉辦了第一屆世界博覽會，湯瑪斯·庫克趁著這次機會又更加一步地提升了旅行的品質。世界博覽會的目的是將近代科學以及人類知識的進步，以具體的形式展示在世人面前；主辦人為英國的阿爾伯特親王，世界各國以英國為首紛紛參展，借此機會宣揚國威。²⁹入場人數共有6,039,195人，單日最多有超過九萬人進場參觀。³⁰世博舉辦的前一年，「大客戶」中土鐵路公司（Midland Railway）的經營者，以及水晶宮的設計師約瑟夫·帕克斯頓兩人委託湯瑪斯·庫克招攬遊客，而在他的經營斡旋之下，有多達165,000人的旅客參與行程，³¹這占了總入場人數的3%。湯瑪斯甚至還想出了個好點子：發

²⁴ ジョンアーリ，加太宏邦譯，《観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行》（東京：法政大学出版局，1994），頁9。

²⁵ ジョンアーリ，加太宏邦譯，《観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行》（東京：法政大学出版局，1994年），頁31-34。

²⁶ 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁3。

²⁷ 本城靖久，《トーマス・クックの旅—近代ツーリズムの誕生》（東京：講談社現代新書，1996年），頁11。

²⁸ 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁4-6。

²⁹ 本城靖久，《トーマス・クックの旅—近代ツーリズムの誕生》（東京：講談社現代新書，1996年），頁55。

³⁰ 呂紹理，《展示台灣：權利、空間與殖民統治的形象表達》（麥田出版社，2005），頁54。

³¹ 本城靖久，《トーマス・クックの旅—近代ツーリズムの誕生》（東京：講談社現代新書，1996年），頁108。

行以世博為主題的旅行雜誌，好在實際踏上旅程之前就先引起旅客的興趣。除此之外，他還推行了團體旅行、飯店折價卷、旅行支票等服務，讓旅行成為更唾手可得的娛樂。³²

湯瑪斯·庫克提供的服務還包含旅行指南。不過發明旅行指南的並不是他，由湯瑪斯·庫克旅行社發行的第一本旅行指南書是在 1845 年夏天，在舉辦前往利物浦的團體旅行時所出版的。對原本就有涉獵出版、印刷業界的湯瑪斯·庫克而言，寫作並出版旅行相關書籍雖然看似並非難事，以旅行公司的名義出版旅行指南這卻是首例。³³藉此，旅行者開始能夠在事前獲得旅行目的地的資訊，即使目的地距離遙遠，還是可以輕易的以知識的形式吸收瞭解當地資訊。由於旅行時，大部份的旅行者都是首次前往當地，因此可以事前預習當地知識這點讓旅行者可以大大地減輕心中不安。

由於鐵路的發達以及湯瑪斯·庫克的活躍，在過去僅有特權階級有資格踏足的幽靜觀光地，開始滿溢著來自城市的團體觀光客，讓觀光地陷入了喧囂。一般人也能夠搭上火車前往外地觀光，視情況甚至可以過夜住宿；旅行開始不再是僅限於特權階級的活動，而變貌成讓普羅大眾皆能享受的活動。湯瑪斯·庫克旅行社的營業區域也從英國全土開始擴張，到法國、瑞士、義大利……逐漸推廣到了歐洲本土；1872 年甚至舉辦了首次的世界環遊之旅。受湯瑪斯·庫克旅行社的成功影響，歐洲、美國也開設了許多家旅行社，讓一般人的觀光旅行再也不是夢想。這樣的變化同樣也傳到了從明治維新之後，逐漸往近代化之路邁進的日本。於 1906 年湯瑪斯·庫克旅行社在日本開設了分店。那麼，發生在日本的旅行活動，究竟是奠基於如何的文本之上呢？

1-2 日本國內旅行史及其發展

日本於明治維新之後急速地進行近代化。在廢止了從江戶時代寬永 16 年（西元 1639 年）到嘉永 6 年（西元 1853 年）之間約兩百年的鎖國政策後，日本於「富國強兵」、「脫亞入歐」的口號之下，透過外籍講師以及派遣官僚前往公費留學，吸收當時最為先進的西方各國的概念與技術，開始推行近代化運動，大幅顛覆迄今為止的常識以及刻板觀念。就如同「文明開化」四字一般，這波改變既劇烈，又新潮，而讓一般人的生活各方面都產生了巨大的改變，就連觀光產業亦不例外。

旅行自古在日本就不少見，於平安時代（794~1185 年）末期開始為了趨吉避凶，貴族們就會前往島根縣的熊野三社參拜神社；在鎌倉時代（1185~1333 年）出現前往伊勢神宮參拜的旅客。更進一步地，進入室町時代（1336~1573 年）後，前往伊勢參拜一事開始普及到全國民眾之間，江戶時代（1603~1868 年）時，不僅前往伊勢參拜已經普及化被視為國民應盡的義務，另外也有旅客前往金比羅宮或善光寺進行參拜。³⁴原本只有貴族能夠前往的旅行，爾後陸續在京都周邊的武士以及較為富裕的農民之間流行，至江戶時代終於推廣到了日本全國。³⁵

³² 前田勇，《現代觀光總論》（学文社，2003 年），頁 178。

³³ 本城靖久，《トーマス・クックの旅—近代ツーリズムの誕生》（東京：講談社現代新書，1996 年），頁 34。

³⁴ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003 年），頁 28。

³⁵ 白井進，〈近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與台灣形象的建構（1924—1943）〉（台北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009 年），頁 38。

我們可分析這段過程的發展背景如下：隨著時代推進，寺院開始供人住宿，主要的都市間的道路整備完成，街道旁也陸續開設旅店；各項設施發展完善，可供旅客安全舒適地前往外地的環境就此完成，也因此讓更多人能夠享受旅行之樂。然而，江戶時代的旅行絕非如同現代一般悠游自在。在全國尚未統一的日本，各個藩國間設有關門，無法自由通行。若要通關則需要「通行手形」，一種類似現代護照的通行證。旅行目的若非醫療、信仰，或是由於締結姻親關係而導致的遷徙等特定理由，則無法獲得通行手形，獲准通關。以醫療為目的的旅行稱為「湯治」，以信仰為目的的旅行則被稱為「社寺參拜」。但據說實際上醫療與信仰有時也不過只是「表面上的理由」，旅客可在路途中好好地觀光玩樂一番。³⁶

明治之後各藩間的關門被加以裁撤，日本人開始可以自由地離開自己的出生地。與此同時，擴大人們行動範圍的交通工具也出現了。那就是在明治 5（1872）年時開通，來回在新橋（今日的汐留地區）－橫濱（今日的櫻木町）之間的鐵路。此路線正式營運之後，從新橋到橫濱（途中於品川、川崎、神奈川三站停車）只需 53 分，表定速度高達每小時 32.8 公里。如此的抵達時間與速度，可說是打破了到當時為止人們對於交通時間的常識。即使將從都心到新橋車站間的交通時間，以及等車時間一併計入，交通時間還是縮短到了五～六分之一。³⁷ 並且鐵路建設不分官營還是民營均有進展，特別是以首都東京為中心的鐵路路線一條緊接一條陸續通車，包括以江戶時代時修築的主要街道：東海道、甲州街道、中山道、奧州街道、日光街道，所謂的「五街道」為中心運行的東海道線（於明治 22（1889）年新橋至神戶間全線通車）、甲武鐵道（明治 22（1889）年新宿至八王子間全線通車）、日本鐵道（明治 24（1891）年上野至青森間全線通車）等。³⁸ 特別是在明治 19（1886）年以後開始，各地開始刮起一陣鐵路旋風，直到日俄戰爭後的明治 30 年代因金融恐慌而讓建設鐵路的步調停滯之前，鐵路網擴展到了全國。在鐵路國有法公布，使許多民營鐵路與公營鐵路合併前夕，也就是明治 39（1906）年 3 月 31 日時點，共有 37 間民營鐵路公司，營運旅程數與公營鐵路的 1532 英里相較，達到了 3251 英里，這有如飛躍般地擴大了日本人的行動範圍。³⁹ 就算是日本的「天涯海角」，從此也可以在短時間內抵達。鐵路的開通不僅為日本的經濟產業發展帶來了極大的影響，也同時大大地改變了日本人的生活方式。

今日阪急電鐵集團的創辦人小林一三，在明治 43（1910）年開通了箕面有馬電化鐵路的梅田-寶塚區段以及石橋-箕面區段。當時他除了招攬廠商在鐵路沿線建設公寓住宅之外，於年末在箕面建設動物園，隔年又在寶塚地區建設了公共浴場「寶塚新溫泉」，在大正 3（1914）年組織了日後的「寶塚歌劇團」的前身「寶塚唱歌隊」，大正 9（1920）年時邀請了東京的百貨公司「白木屋」於梅田車站旁的大樓設店，在昭和 4（1929）年開設了自家企業的百貨公司「阪急百貨店」。⁴⁰ 由以上事例可看出，阪急電鐵不僅將鐵路只作為通勤的交通手段，更成功地在其之上附加可前往娛樂場所此一價值，構思並提出了利用鐵路運送人們現代化的各種設施享受休閒娛樂此種全新的生活方式。小林一三的成功也影響了關東地區的民營鐵路經營，使東京急行電鐵或京王電氣軌道等公司也著手於鐵路沿線招商設立百貨公司或經營遊樂園等事業，讓鐵路成長成更為與人們息息相關的交通方式，並且將這種新潮的近代觀光休閒活動推廣到一般庶民之間。

³⁶ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003 年），頁 29。

³⁷ 原田勝正，《日本の鉄道》（東京：吉川弘文社，1996 年），頁 19。

³⁸ 沢和哉，《日本の鉄道 120 年の話》（東京：築地書館，1993 年），頁 230。

³⁹ 沢和哉，《日本の鉄道 120 年の話》（東京：築地書館，1993 年），頁 88。

⁴⁰ 小林一三，《逸翁自叙伝》（東京：日本図書センター，1997 年）

另外，日本開國後進入日本而居留於此的外國人，也開始發掘日本國內新的療養地與風景名勝。譬如在明治 18（1885）年鐵路通車至鄰站橫川的輕井澤，是由加拿大的傳教士亞歷山大·克羅夫特·蕭（Shaw, A. C.）在明治 19（1886）年時因傳教而來，發現當地與風景彷彿故鄉一般，十分適合避暑，而在數年後於當地蓋了別墅。⁴¹根據昭和 2（1927）年出版的「輕井澤與周圍名勝」一書記載，亞歷山大·克羅夫特·蕭的別墅是建於明治 25（1936）年，而在五年後海軍上尉八田裕次郎也在此建設別墅，開始向上流社會廣泛介紹輕井澤一地。⁴²接著進入大正時代後，曾是貿易商的野澤源次郎所率領的野澤集團，在大正 4（1915）年時收購了明治時期的其中一名拓荒者—川田龍吉的廣大土地，開始將土地切割為別墅用地加以分售。以此為起首，爾後於大正 5（1916）年名古屋的富商近藤友右衛門收購了從舊輕井澤至碓氷峠的見晴台一帶的土地，大正 8（1920）年時實業家堤康次郎經營的箱根土地株式會社，開發並建設千ヶ滝遊園地、鬼押出一帶，以及收購南輕井澤的土地等等，直到 1910 年代也就是明治時期為止，本來由外國傳教士為中心的低調開拓，開始轉變成以龐大資本為後盾所進行的大規模企業開發。⁴³

神戶的六甲地區也是相同情形。神戶港開港之後，在明治元（1868）年赴日的英國貿易商 Arther Heaketh 與同樣住在神戶的外國人們，從明治 23（1890）年左右開始帶著獵犬前往六甲山狩獵取樂，而在明治 28（1895）年，在參與了位於神戶外國人居留地的東方飯店（Oriental Hotel）之建設、經營後，Arther Heaketh 便打算將六甲山塑造成與輕井澤相同的避暑勝地，開始在風景優美的地點陸續建設別墅；作為六甲山建設的基礎，他在明治 34（1901）年開設了滑雪場，將六甲山化為外國人的遊憩場所。在此之後在神戶市民，特別是商業人士之間，這種西式的休閒活動開始流行、普及。⁴⁴從以上史實可以看出：文明開化之後，經長期居留在日本的外國人之手，當時之前未受重視的地區也被開發成為觀光景點，在大正、昭和時期間，在此進行的休閒活動徐徐地在日本人間被推廣流行。此一事實說明了西方的近代文化在上述時期滲透了日本，同時搭乘鐵道前往遠方旅行也更為一般人所接受了。

由日本人所籌辦的觀光旅行也更為人們所熟悉了。鴿子巴士的前身，東京遊覽乘合自動車公司從大正 14（1925）年 12 月 15 日開始正式營運日本首台定期觀光巴士。分為山手線、內濠線、下町線、全線四條路線，依乘坐區間制定票價，若搭乘全程票價則為 3 円 50 錢。以 8 小時的時間，環遊宮城、日比谷公園、芝公園、愛宕山、泉岳寺、明治神宮、招魂社、上野公園、淺草公園、被服廠跡、銀座、東京車站等主要的東京名勝，以及關東大震災後逐漸復原的都心區域。之後的昭和初期，路線擴大至多摩御陵高尾山、鎌倉江之島、房總半島、富士五湖箱根、輕井澤草津伊香保等地。⁴⁵在原本的宗教聖地或溫泉鄉之外，還將海水浴場、健行步道、避暑勝地等也加入路線的目的地中。這些組合不僅讓休閒活動的內容更為多彩多姿，也增加了觀光地的數量，讓觀光大幅轉變成一般人能夠輕易享受的休閒活動。在此時代，我們可說近代觀光活動已然充分地大眾化了吧。

⁴¹ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003 年），頁 32。

⁴² 小松史生子，《コレクション・モダン都市文化 第 52 卷 輕井澤と避暑》（東京：ゆまに書房，2009 年），頁 28-29。

⁴³ 小松史生子，《コレクション・モダン都市文化 第 52 卷 輕井澤と避暑》（東京：ゆまに書房，2009 年），頁 799。

⁴⁴ 白井進，〈近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與台灣形象的建構（1924-1943）〉（台北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009 年），頁 76。

⁴⁵ 橋爪紳也，《モダニズムのニッポン》（東京：角川学芸出版，2006 年），頁 65-67。

透過上述推演，我們可看出日本的旅行文化其形成脈絡與歐洲截然不同。雖然古代的旅行不論日歐，都只屬於限定的特權階級所進行的宗教巡禮，但日本在 12 世紀的鎌倉時代，以京都為中心開始發展的參拜旅行，在 14 世紀的室町時代被推廣到了全國的富裕農民之間。在江戶時代修築的幹線道路「街道」完備之後，旅行成為了更為普遍的活動。這點與在 18 世紀後，旅行才終於普及於一般人間歐洲大大不同。只是江戶時代前的日本，旅行一事之目的終究還是參拜與醫療，於途中尋幽訪勝、品味各地名產充其量只能說是附加價值。旅行作為一種自由的休閒活動，還是要等到在文明開化之後，歐洲成熟的近代技術傳入日本後才正式成立。

然而，明治維新之後的日本吸收了近代西方列強的思想及技術，急速地成長及發展，使得旅行這一面向也受到歐洲的大幅影響。特別是隨著鐵道的發展，新的觀光地與休閒活動的出現大大地改變了日本人的生活方式。但日本原為島國，對於經歷了漫長鎖國時期的日本人而言，前往外國旅行絕非常事。那麼，一般人究竟是從何時開始，以如何的形態開始前往海外旅行的呢？另外，在甲午戰爭中勝利的日本，在明治 28（1895）年藉由馬關條約，首次獲得了台灣這個殖民地後，亦逐漸地將這塊新領土視作觀光旅行的目的地。究竟這塊新領土，是如何變貌為旅行的目的地的呢？

1-3 國外旅行的出現與對台灣的視野

根據上田卓爾的研究，目前史料中最早記載首次日本一般民眾前往國外旅行，是明治 24（1891）年 8 月 11 日至 8 月 25 日，「浦潮遊航船」的新潟至海參崴的國際航行。其後的國外旅行，我們可掌握的有：明治 29（1896）年兵庫縣立豐岡中學校前往滿洲、朝鮮旅行，長崎商業學校也至上海旅行 9 天 8 夜、明治 35（1902）年岡山縣私立關西中學校在 7 月 1 日～8 月 28 日間前往美國修學旅行、明治 35（1902）年三重四日市商業學校則前往釜山進行「修學行商」。⁴⁶這說明了在明治 28（1895）年的甲午戰爭日本勝利之後，基於「忠君愛國」的教育理念之下，為了培養肩負國家使命的學生其愛國、敬神精神，修學旅行受到了重視，⁴⁷也開始出現學校將外國作為旅行目的地。在明治中期之後，雖然僅佔一小部份，日本人前往海外旅行的現象開始產生。但被大眾媒體大篇幅報導，受到社會矚目的還是明治 39（1906）年的「滿韓巡航船」此一案例。

在 6 月 22 日東京與大阪的「朝日新聞」報上，以「空前的壯舉（滿韓巡航船開航）」為標題大幅宣傳，並且募集參加人士。並且於報上刊登以下文章：「於即將到來的盛夏之際，於水邊山間避暑乘涼實乃落伍。或有人對此存疑，但棲身簾下飲酒、藏身樹蔭午寐以躲避暑氣豈不至為消極？我等日俄戰爭中大獲全勝之戰勝國民，躍身世界第一等國家的新興國民，當然應有豪快且威武之避暑之道。此乃朝日新聞社計劃訂下汽船，集結眾人一遊滿州韓國之因。」呼籲讀者一同參加。⁴⁸從這段宣傳文字中，我們可以讀出明治末期時，前往外地度過閒暇時間一事已充分地在日本人間普及，同時，為了提升甲午戰爭、日俄戰爭中相繼勝利的新興帝國日本國民的民族自覺，當時的大報社朝日新聞社鼓吹讀者前往戰爭的舞台——朝鮮以及滿洲旅行，以結果論也可說讓更多讀者瞭解了國外旅行此一潮流。

⁴⁶ 上田卓爾，〈明治期を主とした「海外観光旅行」について〉，《名古屋外国語大学現代国際学部 紀要》第 6 号，頁 57，62。

⁴⁷ 林雅慧，〈「修」台灣「學」日本：日治時期台灣修學旅行之研究〉（台北：國立政治大學台灣史研究所碩士論文，2010 年），頁 21-22。

⁴⁸ 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁 18-19。

那當時又是什麼樣的人會前往海外旅行呢？前文所述的明治 24（1891）年出航的「浦潮遊航船」，其出航目的為「載送意欲一覽當地之同胞以及奮勇拓荒之志士」⁴⁹，船費為「頭等 35 円，一般 25 円」⁵⁰，乘客以商人最多，其他尚有實業家、縣議會議員、新聞記者陸軍士官、技術人員、學生等登船。⁵¹

在之後明治 39（1906）年時的「滿韓巡航船」，雖然其目的為「避暑」，但其主要行程卻是在平壤參觀甲午戰爭的戰爭遺跡，而後前往奉天、遼陽、大連、旅順參觀日俄戰爭的遺跡。⁵²費用方面，則為「甲 60 円、乙 45 円、丙 27 円、丁 18 円」⁵³。大阪朝日新聞原本預計會有學生參加，因此刻意訂出較三等更為廉價的等級——丁，共 200 個名額，並且積極招攬旅客。但結果參加的學生卻少於朝日新聞當初預想之人數，僅有 46 名學生參加旅行前往滿州、韓國。在這趟滿韓巡航船之旅面世之後，當時的高等學校掀起了一陣滿韓修學旅行的風潮，文部省也積極推動學校前往滿洲韓國進行修學旅行，其結果造成多數學校的學生有機會前往海外。⁵⁴從日本首次的國外旅行以來，經過 15 年的時光，雖然目的地僅在鄰國，但人們開始可以前往國外觀光這件事實相當有趣，也代表了旅行真正脫離了部分貴族以及特權階級人士才能享受的娛樂範疇，正式地被推廣到了一般人之間。

距「滿韓巡航船」出航兩年後，明治 41（1908）年在東京與大阪「朝日新聞」上這次刊登了募集前往「世界一周會」參加者的廣告。⁵⁵在推行這場旅行時，朝日新聞與剛開設日本分店的湯瑪斯·庫克旅行社聯手，計劃並推動了這場在 90 天內環繞世界一周的旅行。旅客由橫濱出發，途經火奴魯魯、舊金山、鹽湖城、芝加哥、波士頓、華盛頓、紐約、利物浦、倫敦、巴黎、柏林、聖彼得堡、莫斯科、伊爾庫茨克、海參崴，參觀各地後最後回到日本敦賀。從日本首場國外旅行僅過了 17 年，日本人的旅行目的地便大幅得以擴展。

不過說到台灣旅行，狀況就似乎完全不同了。在明治 28（1895）年成為日本領土台灣雖然就如字面上地成為了「國內」地區，但是實際上的狀況離可自由渡航前往尚相差甚遠。日本領有當時的台灣禁止「非戰鬥員」的內地人（日本人）自由渡航以及遷徙，在 7 月 18 日の讀賣新聞中雖記載「政府方針乃待平定台灣後再行開放內地人之遷徙殖民」，但也記載「該島係位居熱帶溫帶之中界，為免內地人感染惡疫，且待政府於該島設立醫院整備衛生後再行批准自由遷徙」⁵⁶事實上，當時的台灣不但有土匪的抗日游擊活動，更因衛生方面的不完備導致霍亂及鼠疫頻傳，日本亦持續地報導這些情況。⁵⁷在如此沒有安全保障的狀況下，當然無法悠閒地觀光散心，也根本沒有可讓內地人輕鬆造訪的景點。

⁴⁹ 旅行案内，《新瀉新聞》，1891 年 7 月 8 日。

⁵⁰ 上田卓爾，〈明治期を主とした「海外観光旅行」について〉，《名古屋外国語大学現代国際学部 紀要》第 6 号，頁 57。

⁵¹ 浦塩斯徳への遊行船，《山陽新報》，1891 年 7 月 24 日。

⁵² 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁 73。

⁵³ 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁 19。

⁵⁴ 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁 34，36。

⁵⁵ 有山輝雄，《海外観光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁 90。

⁵⁶ 台湾への渡航及移住，《読売新聞》，1895 年 7 月 18 日朝刊，頁 5。

⁵⁷ 読売新聞の報道によれば、1895 年 7 月前後の抗日運動に関する新聞記事には 5 月 21 日「台湾不穩の状況」、5 月 30 日「台湾の独立及びその準備」、6 月 20 日「台湾暴徒の現況」、6 月 22 日「台湾行軍困難の

即使如此，在 8 月 9 日的同一份報紙中，刊有「台灣仍無供人遷徙居住之餘地云云等言論絕非必定正確，其頭首部之北部地帶蓋乃已受討伐平鎮之地，此時尚猶疑不決嚴禁渡航豈不將吾等視為簾外之蝶，帝國之面目該置何處！」此一論述、⁵⁸實際上禁止內地人渡航遷徙的「取締渡航內地人規則」也由台灣總督府在隔年四月廢除。⁵⁹之後在 5 月 18 日，台灣總督府開始命令大阪的商船與近海郵輪固定航行內台間的定期船，到此為止才真正地可以讓一般人往來台灣。

但雖說如此，實際上在領有初期為了旅行而前來台灣的人士其實極為少見。在朝日新聞開始招募滿韓巡航船參加者的兩天前，在明治 39（1906）年 6 月 20 日的讀賣新聞上有這麼一篇憂心現狀的社論：「過去的修學旅行僅侷限於日本國內，且前往新領土台灣之旅行尚稱罕見。前往北海道者亦同樣稀少，多數仍為往來本土以及九州四國諸地。」另外還有「台灣蓋近於熱帶，滿韓乃大陸地形，與本國相較動植物皆有異趣。若採集之，可得學術利潤自不在話下。另建築術、採礦冶金等方面，所謂橘越淮而為枳，滿韓、台灣尚有眾多可供研究之材料。」等內文論述前往台灣、滿韓之重要性，並且以「修學旅行範圍之擴張與國勢之擴張不可不相伴」做結。⁶⁰

由於江戶時代開始的鎖國政策，日本長期地斷絕與外國間的交流。但到了明治中期，開始陸續出現前往海外的人士。特別是日本的勢力向海外擴張，明治 28（1895）年的甲午戰爭、明治 38（1905）年的日俄戰爭日本紛紛得勝，也透過媒體的大幅報導，讓日本人得以知曉並理解海外情勢。另一方面，在明治 28（1895）年由清朝割讓給日本的台灣，在日本領有的第二年開放了一般民眾的自由渡航，即使身為在甲午戰爭中贏得的重要熱帶新領土，並且在地理、歷史、文化、產業等方面皆被認同具有學術價值，但卻因其特殊的環境而不被視為旅行的目的地。此一狀況在日俄戰爭之後依然不變。

小結

正如前文所述，旅行原本僅為貴族以及部分上流階級的特權，其意義只在於宗教、醫療、學問之上。但在 19 世紀後由於歐洲掀起產業革命，受近代化的浪潮影響，旅行逐漸地娛樂化、大眾化；而在這一連串的連鎖反應下，廢除了鎖國制度，這股改變的浪潮也逐漸流進吸收西方文化思想的明治時期日本。特別是由於鐵路的發達，擴大了人們的行動範圍，連帶地也大大地帶動了旅行範圍的擴大，讓日本當時現有的觀光資源重新地受到檢視，並且生成新的觀光資源，旅行的目的地更加完備，旅行的大眾化巨幅地改變了人們的生活形態。日本人的旅行範圍更不僅限於日本國內，在明治 24（1891）年開始有人前往海外，在日俄戰爭後的明治 39（1906）年後更漸漸地出現旅客前往朝鮮、滿州旅行。

然而，在日俄戰爭結束的這個時間點，先不論當時仍是外國的滿洲與朝鮮，自領有開始已經過 10 年的「國內」地區——台灣卻還不是修學旅行的目的地。台灣迥異於內地的風俗、文化、環境，即使擁有與內地不同的特色，但仍不被看作是適合修學旅行的地點。在明

実況」等があり、衛生面に至っては 4 月 13 日「コレラ患者陸続来る」、6 月 22 日「家内の不衛生」、7 月 11 日「台湾島の脚気病」等が報道され、更に 10 月 28 日には近衛師団長北白川宮能久親王が台南で病死する等、台湾統治が困難を極めていく状況は国民にも伝わっていた。

⁵⁸ 台湾に自由渡航を許すべし，《読売新聞》，1895 年 8 月 9 日朝刊，頁 2。

⁵⁹ 葉龍彥，〈日治時期台灣觀光行程之研究〉，《台北文獻直字》第一四五期，2003 年 9 月，頁 86。

⁶⁰ 修学旅行の区域拡張，《読売新聞》，1906 年 6 月 20 日，頁 2。

治 39（1906）年 6 月 20 日讀賣新聞的社論中，將屬於國內的台灣，跟當時為外國的滿州以及韓國相提並論，由此可看出，內地人對於台灣的看法，其實還是與「外國」相近。既然如此，那麼日本統治時代的台灣，是如何從如此狀態發展、變貌成為可供旅行的地點，所謂觀光目的地的呢？於次章，筆者將從台灣領有初期的統治政策中找出脈絡，以檢視當時究竟建設了何種觀光基礎設施，台灣變貌為觀光目的地其過程又是如何，並且重新確認觀光旅行的媒介物——旅行指南書到底所謂何物。



2 領台初期的狀況與旅行書之出版

前章已經確認了，作為台灣殖民母國的日本，其「旅行」概念的誕生，乃於明治維新後，以歐洲為範本而擴充之。「旅行」在歐洲原本指稱以宗教與學習為目的之儀式性行為，但進入 19 世紀後，隨著工業革命的進展、交通的發達因素等，對旅行的傳統概念崩壞，而出現越來越多的人把旅行視為休閒娛樂。相對於此，日本則因江戶時期長期鎖國政策，與外國之交流多有限制的關係，旅行範圍也侷限在國內地區。不過，明治維新以降，旅行範圍逐漸擴充到至諸如朝鮮、滿洲、歐美等海外地區。而台灣雖說在明治 28（1895）年後，因甲午戰爭的勝利而成為日本殖民地，納入帝國版圖，卻無法要求台灣立刻成為旅行目的地。

那麼，台灣是朝向怎樣觀光地蛻變的呢？此處將日本領有台灣以來至《鐵道旅行案内》（大正 5 年）發行之前一年，也就是大正 4 年定為一個時期分段，透過日本內地報紙所刊載之台灣相關報導與台灣發展情況為基礎，來分析台灣總督府鐵道部分別在 1908 年發行的《鐵道名所案内》與 1912 年發行的《台灣鐵道案内》兩本書，藉此討論在日治初期的台灣之「旅遊書」是怎樣的書籍。

2-1 內地傳聞的台灣

最初，日本對台灣抱持著怎樣的印象呢？在日本統治以前，可於明治 13（1880）年以後在《讀賣新聞》的，發現「台灣」出現在標題上。首先，是與經濟相關的報導，像是在台灣滿載砂糖的英國和德國船於橫濱卸貨的消息，⁶¹後雖因清法戰爭爆發中斷了這項經濟活動，然而戰況卻被日本逐一報導。之後，劉銘傳治台時期實施的，鋪設海底電纜、⁶²設置砲台、⁶³鋪建鐵路、⁶⁴開辦新式教育等自強新政也有被報導。⁶⁵不過另一方面，也可以看到報導霍亂流行、⁶⁶蕃人暴動、⁶⁷民變之類的新聞。⁶⁸如此一來，使當時日本提到台灣現狀便浮現「台灣雖然持續進行經濟活動、逐漸導入近代化設施，不過在治安、衛生方面有很大的問題。」這樣的印象。

日本在甲午戰爭的勝利所衍生實際賠償問題上，以佔領台灣為賠償的討論越來越具體。最終，依據明治 28（1895）年 4 月 17 日締結的《中日馬關條約》正式決定割讓台灣，同年 5 月 29 日，近衛師團於鹽寮登陸則為日本治台之開端。然而，《讀賣新聞》早在明治 27（1894）年 8 月間的社論便提到領有台灣之事、同年 9 月 25 日的社論中，便以「水流豐沛，土壤膏腴，米穀香煙砂糖等溫熱帶的天產物實在豐富，亦產出金銀銅鐵，放牛頗廣，多

⁶¹1880 年 2 月 21 日「横浜の市況 アメリカから石油が大量入荷 台湾からは砂糖 4 万俵」、1881 年 1 月 28 日「台湾の砂糖が英国船で久し振りに横浜へ 相場に変動なし」、同年 5 月 8 日「台湾の砂糖を大量に積んだ仏国船が横浜に入港」、同年 9 月 20 日「ドイツの帆前船が台湾から砂糖を積んで横浜へ入港」等，可見由外國貨船將砂糖運至日本的報導。

⁶²〈清国の劉銘伝将軍が、福建港から淡水港へ海底電線の敷設を建議〉，《讀賣新聞》，1885 年 9 月 29 日，2 版。

⁶³〈台湾・基隆港に砲台建設を命令／清国政府〉，《讀賣新聞》，1886 年 7 月 3 日，2 版。

⁶⁴〈台湾の鐵道建設、いよいよ着工 上海の旗昌洋行が 75 万ドル出資〉，《讀賣新聞》，1887 年 4 月 12 日，1 版。

⁶⁵〈劉銘伝・台湾駐防官が洋学研究の學校開設を計画、学生募集を告示〉，《讀賣新聞》，1887 年 4 月 21 日，1 版。

⁶⁶〈台湾の 8 月のコレラ患者約 1 万人、死者 2380 人〉，《讀賣新聞》，1885 年 10 月 29 日，2 版。

⁶⁷〈台湾蕃人の勢力盛ん 劉爵帥が出兵・征服の準備〉，《讀賣新聞》，1886 年 12 月 12 日，1 版。

⁶⁸〈地租徴収不服から台湾南部で騒動 数千人が官署を襲い、軍隊が出動し平定〉，《讀賣新聞》，1888 年 9 月 25 日，1 版。

有煤礦」來強調台灣資源的特點外，也論述了地理上的有利性。⁶⁹再之後也以特集的形式，連載了六回的「台灣之概況」與 28 回的「論述台灣」，其中諸如台灣的歷史、民族、風俗、政治與經濟等面向都有介紹，成為使內地人知道台灣這塊土地、認識台灣基本知識的讀物。只是，明治 27（1894）年 10 月 10 日發生製樟腦的日本人遭台灣蕃人殘殺的事件，當時報紙以跨 4 天連載報導了事件的始末。⁷⁰使日本體會到，甲午戰後取得具有豐沛資源、前途可觀的南島臺灣，固然是最好的選擇，不過從劉銘傳時期即有的治安問題依然讓人不安。

在近衛師團登陸後，實際統治範圍漸趨拓展之同時，登陸後的內地人所作的詳實報告也有不少傳到日本來。由於一般人渡台受到限制的緣故，只能從近衛師團團員與同行國會議員的調查書、見聞錄中見到對台灣的實況報導，像是介紹農作一年三穫與農產品、⁷¹金砂與煤等礦業發展、⁷²台灣人的種族及台灣產業的報告、⁷³對台人生活方式的觀察、⁷⁴鐵路的現況、⁷⁵甚至是台灣曾有日本語學校的話題等，⁷⁶報告書涵括了所有的範疇。

之後，明治 29（1896）年 4 月後開放了一般人渡台與移住的限制後，開始出現有關近代化建設情況的報導，例如鋪設鹿兒島到台灣的海底電線計畫以及台北城的發展、⁷⁷鐵路建設的進展等，⁷⁸再加上即時更新隘勇線推進的報導等，皆向日本國內傳達出，台灣在日本統治下確實地邁向近代化的景況。

然而，這樣的近代化設施日趨整備的另一方面，對於衛生的改善卻非常的遲緩。從表 1 可以見到在日本統治的 7 年後，也就是明治 35（1902）年對台灣傳染病統計報告中，顯示出患者有 4,289 人、死亡 2,708 人，而其中死亡率最高為鼠疫，患者 2,308 人中有 1,853 人死亡，而且終明治時期都無法改變傳染病肆虐的慘狀。要進入大正時期才能見到傳染病逐漸被控制。又依據台灣總督府的統計，霍亂在大正 8（1919）年與大正 9（1920）年的大流行，各自造成 5,687 人感染、2,698 人死亡與 2,673 人感染、1,632 人死者的災情。同時期赤痢和傷寒的疫情各地頻傳。⁷⁹而內地也逐一報導台灣疫情發生與災情。在這樣的情況下，內地人會把台灣視為不適合旅行的瘴癘之地也是可以想像的吧。

⁶⁹ 〈再び台湾を論ず〉，《讀賣新聞》，1984 年 9 月 25 日，2 版。

⁷⁰ 關於「日本人樟腦製造者慘殺事件」的詳細報導，刊載於 1984 年 10 月 14 日～10 月 17 日的讀賣新聞上。

⁷¹ 〈台湾近信 稻刈りの光景〉，《讀賣新聞》，1895 年 8 月 27 日，2 版。

⁷² 〈台湾の鉦業〉，《讀賣新聞》，1895 年 9 月 16 日，2 版。

⁷³ 〈台湾に於る住民と実業〉，《讀賣新聞》，1895 年 9 月 19 日，2 版。

⁷⁴ 〈台湾の風俗視察〉，《讀賣新聞》，1896 年 2 月 19 日，1 版、同年同月 20 日朝刊，1 版。

⁷⁵ 〈佐藤里治氏の台湾鉄道談〉，《讀賣新聞》，1895 年 9 月 26 日，2 版。

⁷⁶ 〈台北の日本語学校〉，《讀賣新聞》，1985 年 11 月 12 日，2 版。

⁷⁷ 〈台湾鹿兒島間海底電線／台湾通信 台北城内の繁華〉，《讀賣新聞》，1986 年 5 月 29 日，2 版。

⁷⁸ 台灣的縱貫鐵路由新竹與高雄新建，最終明治 41（1908）年全線通車。但其中若有新建路段啟用通車時，報紙逐次報導。

⁷⁹ 《府報》（台北：台灣總督府，1920 年 1 月 10 日），頁 36。

表 1. 傳染病患者及死亡者數⁸⁰

	霍亂	鼠疫	赤痢	傷寒	白喉	斑疹傷寒	痘瘡	猩紅熱	流行性能 脊髓膜炎	計
明治 30 年	- -	730 566	368 155	77 32	1 1	- -	401 40	1 -	- -	1578 794
明治 35 年	746 613	2308 1853	192 188	192 41	4 3	- -	285 10	- -	- -	4289 2708
明治 40 年	3 2	2586 2235	205 72	350 72	26 9	- -	1 -	1 -	- -	3171 2390
大正元 年	333 256	223 185	225 87	1019 210	109 54	- -	4 -	1 -	- -	1914 792
大正 6 年	2 1	7 7	245 34	977 209	117 44	- -	2 1	7 -	- -	1357 296
大正 11 年	- -	- -	177 12	1083 175	197 40	- -	97 15	4 -	509 323	2067 565
大正 13 年	- -	- -	118 13	970 153	214 62	- -	7 -	6 -	133 86	1448 314
大正 14 年	3 3	- -	159 13	704 106	249 68	- -	16 2	5 1	179 104	1315 297

儘管如此，在進入大正期後，也開始出現在台日人的見聞報導，透過日本人的角度所見到的台灣實況也傳到了日本。像是大正 3（1914）年 6 月 4 日，婦女專欄便刊載了 3 回〈夏の台北から〉，作者是一名自內地移住台北的三保子女士，她在文中比較了殖民地特殊環境下台北的夏季生活與日本的差異。⁸¹甚至，大正 4（1915）年 5 月 8 日民政長官內田嘉吉的妻子りん子女士接受《讀賣新聞》對於台灣生活的訪談〈熱帶地區開朗的生活〉中，卻也透露出「對久居這個無處可出遊、無處舉辦戲劇和音樂會之地的人們感到可憐」的想法。⁸²隔年大正 5（1916）年 4 月 16 日，隨夫婿大島久滿次辭去民政長官而返日的かな子女士也接受了採訪，她認為當時的台灣「沒感覺很大程度的差異」，談到台灣女性則認為「本島女性也有擅長作人造花、刺繡者。而最近就讀於公學校、職業學校的『土人』女性畢業後，要考慮就職的情形」，表示台灣女性開始一點點的滲透內地人社會。⁸³自日本領有台灣 20 余年來，不單單早先視為懸案的衛生問題獲得改善，再加上包括女性在內，有不少內地人移住台灣，透過他們持續地向內地傳達了沒有預設立場與陳見的台灣實況。

⁸⁰ 武內貞義，《台灣：改訂版》（台北：新高堂書店，1927 年），頁 506。

⁸¹ 〈夏の台湾から（より）〉，《讀賣新聞》，1914 年 6 月 4 日，5 版、同年同月 9 日，5 版、同年同月 10 日，5 版。

⁸² 〈熱帯地の快活な生活〉，《讀賣新聞》，1915 年 5 月 28 日，4 版。

⁸³ 〈内地化した台湾婦人〉，《讀賣新聞》，1916 年 4 月 16 日，4 版。

歸結上述各期間關於台灣報導可以發現，在日本統治台灣以前，台灣被視為英、德籍商船運載的砂糖之產地，此後清法戰爭爆發之際，則透過戰況報導的方式，讓更多人知道了台灣的存在。其後，也有報導劉銘傳治理台灣時期推動的近代化情況。不過關於台灣地理、民族、生活風俗與經濟的基本知識，則要至明治 27（1894）年間，隨著以領有台灣作為甲午戰勝的實質賠償之討論具體化時才出現。雖說如此，日本對統治前的台灣認識還是非常有限的，這必須要等到近衛師團登陸後，才能更具體地掌握台灣的實際情況，而隨著其統治範圍的推展，台灣的情報得以即時傳遞日本內地。

但是，那些關於台灣的消息並非都是好消息，像是抗日勢力、傳染病疫情與受害報告等等，也同時把日本治理台灣的窒礙難行處傳達到日本國內，使得不少內地人對台灣抱持著負面的印象。就旅行而言，目的地的安全性是極為重要的，前往缺乏人身保障的危險地帶無異於自殺行為。如此一來，對於日本內地人來說，要把治安與衛生大有問題的台灣當成一個旅行地點實在是很困難。如此也能明白前章所述在明治 39（1906）年，把台灣當做修學旅行的目的地時，引發厭惡終至無法成行的原因了。

雖說如此，圍堵猙獰兇猛的原住民的隘勇線，每天確實地向前推進着、疫情最嚴重傳染病鼠疫也逐漸克服了，惡劣的環境日漸改善。進入大正時期，在台日人舒適生活的模樣也傳達到國內，不過在這樣的傳播中，台灣如何被整備成為「適合旅行的環境」呢？下一節試圖藉著爬梳對旅行者的移動而言很重要的交通問題，包括內台連絡船與鐵路的進步，以及作為台灣的中心都市與近代化的重點實施所在的台北的發展，來考察接納旅行者的環境是如何被建設出來的。

2-2 開發台灣交通與基礎建設

如同第一章所述，為了達成舒適的旅行，發展作為「觀光媒介」的交通設施是不可或缺的！自日本領台開始，便以台灣總督府為統治中心，立即著手改善與整備基礎建設，其中，連接日本與台灣聯絡航線以及聯繫台灣本島的鐵路建設，被視為緊急要務而進行。內台聯絡航線營運始自明治 28（1896）年開放內地人自由進出後，鐵路的從領有之初開始，除了全面改良舊有鐵道外，也進行縱貫鐵路的鋪設。另一方面，作為台灣中心都的台北，也在舊有設備的改良與新建設的施行下，面貌為之一變。總之，以往被視為未開化地的台灣，以明治 28（1895）年為契機，展開了急速的近代化，不過，具體而言進行的是怎樣的改善與建設呢？

2-2-1 逐漸發達的交通網

在那個航空不發達的時代裡，不單是內地與台灣間的交通運輸需要仰賴船舶，對鐵道與公路尚未整備的台灣島內的交通而言，船舶也是重要的移動方式。明治 29（1896）年 5 月 18 日開放日本人自由渡台後，台灣總督府對「大阪商船」和「近海郵船」下達了定期航行內台的命令。大阪商船株式會社為此，使用了三艘一千噸以上、速度 10 節以上的「須磨」、「明石」與「舞鶴」作為定期航線船隻。以下是初期的航行路徑：

- (1) 神戶—馬關(下關)—長崎—鹿兒島—沖繩—基隆（每月一往返）
- (2) 神戶—鹿兒島—大島—沖繩—基隆（每月二往返）⁸⁴

⁸⁴ 葉龍彥，〈日治時期台灣觀光行程之研究〉，《台北文獻直字》第一四五期，2003 年 9 月，頁 86。

明治 30 年（1897）起，加入日本郵船株式會社的「基隆-神戶」定期航班。⁸⁵

明治 34(1901)年大阪商船的航線擴充至以下航線。

- (1)台北丸：基隆—長崎—門司—神戶
- (2)福岡丸：基隆—沖繩—鹿兒島—神戶
- (3)愛國丸：基隆—花蓮—打狗—安平—澎湖—基隆
- (4)釜山丸：基隆—澎湖—安平—打狗
- (5)大仁丸：淡水—廈門—汕頭—香港
- (6)台中丸：基隆—門司—神戶
- (7)宮島丸：基隆—花蓮—南灣—打狗—安平—澎湖—基隆

近海郵船尚有以下航線：

- (1)弘濟丸：基隆—門司—神戶
- (2)威海丸：基隆—門司—神戶⁸⁶

有趣的是，除了航行中国的大仁丸，全部的航線都以基隆作為起點，也就是從內地出發的旅客都必須從基隆登陸才行。由此，我們可以明瞭當時基隆開始具備台灣玄關的機能。此外，透過當時設置的台灣沿海航線，使得從基隆到澎湖、台南、高雄、花蓮等的離島與尚未有鐵路的本島各地得以聯結。

內台聯絡航班日後持續增加。像是大正 5（1916）年 7 月自基隆出發的大阪商船連絡船就有：3 日「笠戶丸」、6 日「亞米利加丸」、12 日「香港丸」、17 日「笠戶丸」、20 日「亞米利加丸」、26 日「香港丸」與 31 日「笠戶丸」等 8 班次；8 月亦有：3 日「亞米利加丸」、9 日「香港丸」、14 日「笠戶丸」、17 日「亞米利加丸」、23 日「香港丸」、28 日「笠戶丸」與 31 日「亞米利加丸」共 7 班次運行。而日本郵船的內台連絡船則有 7 月 14 日的「備後丸」、同月 23 日的「信濃丸」、同月 28 日的「備後丸」以及 8 月 6 日航行的「信濃丸」。總之，約莫 3 至 6 天即有一班日台連結船航行。⁸⁷

內台聯絡航線，是在日本領台 2 年後，隨著內地人渡台自由化政策而同步運行，扮演著內台聯絡生命線的角色。迄大正 5（1916）年，僅僅 20 年間船舶不斷改良、航班逐次增開，運送了很多往返台、日的人們。由於航班的增加，提升了便利性和運輸力，這當然對日本國內前往台灣旅行有所影響。

在大正 11（1922）年起使用桃園丸、青海丸、湖南丸等船開設了連結內地與高雄的航路。連絡在此之前，內台連絡船在台灣出發地點只有基隆，藉此機會結成每月四個班次橫濱—神戶—宇品—門司—長崎—基隆—澎湖島—高雄路線的航班，便利性也大幅提升。大正 14（1925）年「神戶—基隆線」更利用六千到一萬噸等級的大型客船，結成神戶—門司—基隆每月 12 班次需時 4 日的航班，形成備受注目的路線。其他如「橫濱—高雄線」或「那霸—基隆線」，也結成每月 5 班次的基隆—西表—八重山—宮古—那霸路線。與第二章所述領台初期的內台連絡連絡航班比起來，班次的增加與船舶的大型化，對於輸送力提升大有幫助，顯示出內台間移動的便利性得到確實的提升。⁸⁸

⁸⁵ 張倩容，〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉，（台北：東海大學歷史學系碩士論文，2007 年），頁 44。

⁸⁶ 葉龍彥，〈日治時期台灣觀光行程之研究〉，《台北文獻直字》第一四五期，2003 年 9 月，頁 88。

⁸⁷ 張倩容，〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉，（台北：東海大學歷史學系碩士論文，2007 年），頁 46-47。

⁸⁸ 張倩容，〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉，（台北：東海大學歷史學系碩士論文，2007 年），頁 48-50。

殖產局長中瀨拙夫在昭和 5 年由雜誌《台灣實業界》舉辦的座談會中提到，因應內台連絡連絡船乘客年年增加的情況，「對三等乘客的設備逐漸改善。學生時代搭乘的經驗，是像豬隻一樣的待遇。」、「現在無論是湯汁或醃漬物等食物無限食用」、「前往新加坡等地的甲板乘客都喜歡搭乘日本船。日本船與外國船不同，給予甲板乘客人類的待遇，也就是承認他們是有人格的。」⁸⁹等自身見解。從這些事可以知道，內台連絡船在增強輸送量的同時，船內服務逐步的改善及強化。

接著，來談談肩負台灣島內重要移動方式的鐵路之發展吧。台灣鐵路建設，始於清代劉銘傳擔任台灣巡撫時，明治 24（1891）年 10 月基隆—台北路段完成、明治 26（1893）年 11 月台北—新竹路段也開通。然因軌道傾斜過陡、曲線半徑又很小，加上載運僅為小型的機車和貨客車，可說相當缺乏運輸能力。⁹⁰因為劉銘傳所建設的鐵道，不論是從貨運、客運或是軍事運輸而言，都無有效的貢獻，結果基隆-新竹路段長達 62 英里的鐵道，僅留下 5 英里，故有必要對鐵路進行根本的改良。⁹¹

日本新規劃的縱貫鐵路，採取以新竹往南、打狗往北兩路新建的方式。以明治 33（1900）年 11 月 29 日，打狗-台南段、明治 35（1902）年 8 月 10 日，新竹-中港（竹南）段的各別通車為開端，次第延伸開通。終於，在明治 41（1908）年 4 月 20 日，后里庄（后里）-葫蘆墩（豐原）開通後，從基隆-打狗全長 405.9 公里的縱貫鐵路全線開通了。在日本統治 13 年後，台灣西部首次被一條鐵路連接。此外，明治 34（1901）年台北-淡水的淡水線也通車了。緊連縱貫線通車，明治 41（1908）年 10 月 1 日，打狗-九曲堂的屏東線也通車了。如此，台灣西部不僅是縱貫線，其他鐵道也加緊鋪設、相繼開通。⁹²

明治 41（1908）年 10 月 24 日，假台中舉行了多達 800 位佳賓的盛大通車儀式。不過在同一時間，被認為與台灣地形相似的日本九州，熊本-鹿兒島還尚未通車。因此也可以看到「在熊本與鹿兒島還有連鐵路是啥都不知道的人。看看台灣，總會有人會感到不好意思吧」這樣的新聞報導。⁹³由此可知，鐵路不僅是統治上迫切需要之設備，也可被視為近代化的象徵。

台灣鐵路不斷的持續發展。表 2 為台灣鐵道、朝鮮鐵道、日本鐵道每日每公里收入示意表。台灣鐵道自縱貫鐵路開通的明治 41（1908）年以後，旅客收入與貨物收入開始大幅增加。在這個時間點上，台灣鐵路的收入超越了朝鮮鐵路，到了大正 14（1925）年甚至到了凌駕日本國有鐵路的程度。自明治 41（1908）年以來，台灣鐵路呈現出與朝鮮鐵路、日本鐵路不同的情況，雖然有貨物收入高於旅客收入成為其特色，旅客收入不只高於朝鮮鐵路，也呈現出與日本國鐵箱匹敵的情況。而表 3 則是官設鐵路（總督府鐵道部路線）的乘客數與營業公里的變化示意圖，顯示出隨著路線的延伸旅客數也有持續增加的狀況。

⁸⁹ 〈台灣介紹座談會〉，《台灣實業界》台北：1930 年 4 月號，頁 27。

⁹⁰ 曾山毅，《植民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 58。

⁹¹ 高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論（台灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史的研究）》（東京：日本經濟評論社，1995 年），頁 24。

⁹² 今尾惠介・原武史監修，《日本鐵道旅行地図帳歷史編成朝鮮台灣》（東京：新潮社，2009 年），頁 21、51-52。

⁹³ 〈編集室より〉，《読売新聞》，1908 年 10 月 24 日，2 版。

表 2. 日本資本主義下的鐵路每日每公里收入（單位：日圓）⁹⁴

	台灣縱貫鐵道			朝鮮京釜鐵道			日本國有鐵道		
	旅客	貨物	計(含雜費)	旅客	貨物	計(含雜費)	旅客	貨物	計(含雜費)
1899	9.66	5.76	15.51	-	-	7.39	19.13	10.31	30.90
1902	8.04	5.12	13.26	-	-	21.77	20.17	13.95	36.43
1905	9.33	8.50	17.95	-	-	40.42	21.51	17.84	42.08
1908	12.45	14.84	27.39	14.08	9.12	23.21	25.28	21.05	47.28
1911	19.66	25.36	45.23	15.05	12.00	27.05	27.69	24.76	54.13
1914	21.62	24.03	45.88	17.03	11.64	28.67	26.51	25.26	53.92
1925	101.85	136.23	238.08	60.56	44.56	105.36	103.12	75.85	178.97

表 3. 官設鐵道乘客數量／營業公里的轉移（乘客單位：千人）⁹⁵

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
乘客數	265	318	394	453	793	998	1198	1445	1946	2255	2489	2691
營業キロ	97.3	97.3	97.3	143.4	208.9	248.9	314.5	372.0	403.7	403.7	428.8	436.4
	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
乘客數	3010	3535	4011	4736	4959	5476	5542	6427	7605	9207	12805	14623
營業キロ	436.4	467.7	476.3	486.9	516.3	525.7	526.0	546.7	548.3	570.7	608.4	711.5

此外，從 1910 年代以來，每年進行針對北港媽祖祭典期間均進行參拜旅客加開運送，在 6 月 17 日的大稻埕霞海城隍祭典期間，不只對參拜旅客進行優惠票券的販賣，16、17 日二日中桃園—台北之間運行 6 列臨時列車，17 日時更在淡水線增發 6 列臨時列車。⁹⁶在道路整修較遲的台灣，鐵路運輸在旅客乘載及貨物輸送兩方面很早就扮演著重要的角色。同時，

⁹⁴ 高橋泰隆，《日本殖民地鐵道史論（台灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史的研究）》（東京：日本經濟評論社，1995 年），頁 39。至於朝鮮總督府鐵道，至 1905 年的數值為京仁線收入。

⁹⁵ 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 69。

⁹⁶ 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》第一四二期，2002 年 12 月，頁 80。

透過在台灣特有的祭典期間增發列車此一政策的實施，可以看出鐵路從很早開始就被台灣人所使用，也提供了高頻度、大量運輸的事實。

明治 30(1897)年，承繼部分前清鐵道的官營鐵路，全長 97 公里、載客量 26 萬人次。而縱貫線全線通車的翌年，也就是明治 42(1909)年，全長擴展為 436.4 公里、載客量增為 301 萬人次。此後，大正 4(1915)年，更增長為全長 525.7 公里、載客量 548 萬人次。⁹⁷為人所知的，台灣鐵路運輸與朝鮮，滿洲等的其他日本殖民地相比，特徵就是對旅客運輸也注入相當心力，關於這點，高成鳳認為其原因在於台灣在恰當的間隔即有一定規模的城市，同時佔島的西邊一半以上的平地住有較高密度的人口，對具備都市間（長距離）運輸以及市郊（近距離）運輸的經營來說是相當好的條件。⁹⁸由此得知，台灣的官營鐵路也充分考量著旅客的方便性，利用鐵路移動可說是日常生活的一環，這對來台灣旅行的內地人而言，搭乘便利的鐵路在台灣島移動不就是最適切的選擇了嗎！

2-2-2 基礎建設的發展

接著來看看臺灣基礎建設的發展情況。由於當時台北不僅為台灣總督府所在地，更以發展成政治、文化、經濟中心而實施近代化建設與開發，因此在這裡以台北作為一個考察的例子。日本領台之初的台北，除了被稱為台北三市街的大稻埕、艋舺、與城內的一部分外，都是一大片原野，其中散在著許多森林，各處並有原住民的聚落，可說是一種「原始的生活模樣」。⁹⁹況且，縱使是台北三市街也被形容為「在雜亂不整、蜿蜒狹小的街道內，由於空氣不流通與光線不足，常有一種臭氣瀰漫發散，任誰只要一踏入此處都會感到不適」¹⁰⁰由此，不難想見市區環境的惡劣情況。

在上述的情況下，台灣總督府在明治 31（1898）年對台北展開了全面大改造。首先設立市區計劃委員會，負責對台北城內、城外以南、全街市進行階段性的市區改正（規劃改造）。¹⁰¹隨這個市區改正而把現在的愛國西路、中華路與中山南北路城牆拆毀，建立了所謂「三線道路」。¹⁰²此外，為求醫療設備之充實，在同一年也成立了台北醫院，明治 32（1899）年發佈「台灣下水規則」，使得從前直接排放地面的污廢水，得以透過此地下污水設備獲得妥當的處理。接著，1900 年（明治 33）8 月發佈「台灣家屋建築規則」，這是因為台灣原來的房屋建築主要以防禦搶劫為目的，全然不是基於衛生考量的，所以基於衛生、防災預防考量，而必須對家屋建築的形式採取一定的限制。¹⁰³雖說這個規則只適用新建與改建的建物，不過明治 44（1911）年在暴風雨襲擊下，造成台北艋舺與大稻埕舊式房屋接連倒塌，不得不進行重建，使得許多房屋煥然一新。¹⁰⁴此外，明治 40（1907）年動工的上水道設施，迄明治 42（1909）年 7 月啓用供給。¹⁰⁵

如此的開發不僅限定市區，位於台北北部的北投溫泉，也在日本統治後進行開發，作為溫泉療養場、娛樂街多有發展。雖然在日治時期以前，台人即知北投蘊含溫泉，但卻把硫磺

⁹⁷ 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 67-68。

⁹⁸ 高成鳳，《殖民地鐵道と民衆生活 朝鮮・台灣・中国東北》（東京：法政大学出版社，1999 年），頁 77。

⁹⁹ 田中一二，《台北市史》（台北：台灣通信社，1931 年），頁 83。

¹⁰⁰ 田中一二，《台北市史》（台北：台灣通信社，1931 年），頁 123。

¹⁰¹ 武內貞義，《台灣》（台北：台灣日日新報社，1914 年），頁 517。

¹⁰² 葉龍彥，〈一九〇八年在台北觀光史上的意義〉，《台北文獻直字第一五一期》，2005 年 3 月，頁 118。

¹⁰³ 武內貞義，《台灣》（台北：台灣日日新報社，1914 年），頁 518-519，522-523，533。

¹⁰⁴ 田中一二，《台北市史》（台北：台灣通信社，1931 年），頁 136。

¹⁰⁵ 武內貞義，《台灣》（台北：台灣日日新報社，1914 年），頁 520。

味的泉水視為毒水，並未對其進行有效利用。北投真正被當作溫泉設施的開端，可追溯至來自於大阪的平田源吾在北投開設溫泉旅館一事。平田是在明治 28（1896）年來到台灣，翌年，他從台灣人手中買下了台灣住屋加以改建，開設了名為「天狗庵」的臨時溫泉旅館。此後，北投開始設置了正式的溫泉旅館與陸軍療養分院，明治 34（1901）年淡水線通車後，使得泡溫泉者激增，到了大正 2（1913）年北投設置了公共浴場後，更促進北投溫泉的繁榮。¹⁰⁶

對從這些一連串變化得以明瞭，日本自統治台灣後，改變了從清代承續的舊慣，並透過積極導入日本的傳統文化與明治維新後所吸收的新概念、新技術，以謀求台灣朝向日本化、近代化蛻變。且不僅僅是台北的市區，包括像北投那樣的近郊都市，都能見到其朝時髦的城市蛻變的模樣。在日本領台後僅僅 20 年間，這些變化迅速地進行，而這個急劇成長所促成的環境整備，也有助於接受旅行者的到訪，這或許可說是這種變化帶來的副產品吧。因為，正是在這個台灣迎接近代化的時期，台灣總督府鐵路局出版了介紹台灣為目的地的旅行指南書，分別是《鐵道名所案内》和《台灣鐵道案内》。下一章節，將以這二本旅行指南書的對內作為分丁對象，來探討旅行指南書的意義與其歷史，考察它們是對誰、又讓這些對象認識到了什麼樣的台灣。

2-3 旅行書之出現

岩佐淳一把旅行指南書定義為：「主要是為旅行者之方便和導覽此特殊目的指向所寫的所有書籍」。其具有代表性的如：1828 年，德國 Karl Baedeker 出版的《Baedeker》(Baedekaer)以及 1836 年，英國 John Murray 出版社推出的《馬來的旅行指南》。¹⁰⁷ 據說 Murray 公司出版紅皮釘系列的旅遊書，雖然只有小本辭典的大小，內容卻囊括各種領域分野、還附帶詳細的地圖，簡直是一本小型的百科全書。¹⁰⁸

中川浩一認為這種旅行指南書，將重心放在歷史和美術上，解讀需要一定水準的高知識，近乎學術作品。這種書籍在英國，這些被稱為旅行文藝，在廣義的文學中佔有一席之地。不過這種手冊的敘述方式非應大眾之要求，乃應資產階級的要求而生。¹⁰⁹ 因此也有較強的教育性質，但另一方面，如第一章一節所述，以大眾為對象來企劃團體旅遊的湯瑪斯庫克旅遊公司，亦有編寫旅行目的地的相關指南書，¹¹⁰ 旅行指南書並不只屬於是資產階級，而是在對更廣大的階層傳達著旅行目的地的基本資訊。因此旅行指南書可以分類為「擁有旅行文學性內容」和「針對大眾，使用性機能較強」兩種形態。¹¹¹

岩佐淳一認為旅行指南書是為旅行時的導覽而存在，其看得見以及看不見的機能可分為四種：

¹⁰⁶ 中島春甫，《金山草山北投礁溪台北近郊の温泉案内》（台北：台灣案内社，1930 年），頁 3-4。

¹⁰⁷ 岩佐淳一，〈旅行とメディア—戦前期旅行ガイドブックのまなざし—〉，《學習院女子大學紀要》第三號，2001 年 3 月，頁 12。

¹⁰⁸ 長坂契那，〈明治初期における日本初の外国人向け旅行ガイドブック〉，《慶應義塾大學社會學研究科紀要》第 69 號，2010 年 2 月，頁 102。

¹⁰⁹ 中川浩一，《度の文化誌—ガイドブックと時刻表と旅行者たち》（東京：伝統と現代社，1979 年），頁 3。

¹¹⁰ 前田勇，《現代觀光總論》（學文社，2003 年），頁 178。

¹¹¹ 岩佐淳一，〈旅行とメディア—戦前期旅行ガイドブックのまなざし—〉，《學習院女子大學紀要》第三號，2001 年 3 月，頁 13。

1) 實用機能：向旅客提供旅行目的地的消息。①到目的地的旅程、交通工具、時刻、費用、住宿場所及住宿費用的消息，②目的地的風土、地理、該拜訪的景點或遺跡的消息，③提示地圖，④提醒有關國家狀態，政治狀態，流行病及意外等的注意事項。

2) 空間分節及符碼價值機能：向旅客提示應該前往的地點，區分旅行空間，形塑旅行者對目的地的凝視。

3) 時間分節機能：提供日程或模擬行程，讓旅客知道實際觀光時的時間分配。

4) 創造觀光地點機能：將觀光的凝視朝向過去從未被關注的無名觀光地點。

由此可知，旅行指南書不單介紹觀光地點的實用機能，尚有將旅行空間和時間分節，創造觀光地的積極機能。旅行指南書在旅行行程時扮演著重要的角色。然而，若旅行指南書如岩佐所述有上述的機能，那麼，旅行指南書即能具備控制旅行者的旅行行程的作用。¹¹²

擁有複合性機能旅行指南書對形成觀光凝視具有重要的作用，前往旅行指南書記載的地方，會成為旅行的重要目的。也就是說，假如旅行者對旅行目的地的消息都依賴旅行指南書記載的內容，那麼對他而言，旅行指南書所介紹的內容即是旅行目的地消息的一切。旅行者以為自己是根據旅行指南書的內容自由選擇旅行目的地，但卻只不過是在出版社（者）所

指定的範圍中選擇。由此可知旅行指南書具備塑造旅行者凝視的機能。那麼，關於日本國內與台灣的旅遊指南書，是何時、又以怎樣的模態出現、又是如何構成出的呢？

2-3-1 日本出版的旅行指南書

明治 14 (1881) 年，在日本旅行指南書正式出現，那是橫濱的 Kerry 社出版的《旅行者のための中日本・北日本旅行案内》，¹¹³該書受到前述「馬來的旅行指南」很大的影響。這本旅行指南雖然是以在日外人為對象，而採英文書寫的方式，卻也顯示出誕生於歐洲的旅行嚮導書刊物的概念，已確實出現在日本了。如同第一章第二節所述，在日本的近代旅遊觀光事業中，部分的旅遊地點是旅日外人所開發的，以後漸次由日本人拓展，不過從受此影響，從明治時期至大正時期，日本人對那些旅遊地書寫的紀行文也不斷地被出版，興起了「山水熱潮」。¹¹⁴而旅行指南書與這樣的「山水熱潮」幾乎是同軌地陸續被出版。特別是戰前的旅遊指南書多是由鐵路省(院)¹¹⁵國家擔綱，其出版的契機背後即是增加鐵路旅客的政策意圖，在這個政策意圖與「山水熱潮」的背景下，旅行指南書的發展便與旅客的增加、對新觀光地點的凝視轉換等狀況互相纏繞地發展了起來。¹¹⁶

¹¹² 岩佐淳一，〈旅行とメディア—戦前期旅行ガイドブックのまなざし—〉，《学習院女子大学紀要》第三号，2001年3月，頁13。

¹¹³ 長坂契那，〈明治初期における日本初の外国人向け旅行ガイドブック〉，《慶應義塾大学社会学研究科紀要》第69号，2010年2月，頁102。

¹¹⁴ 依照岩佐淳一的研究，明治27(1894)年志賀重昂〈日本風景論〉、明治33(1900)年大橋乙羽〈千山万水〉、明治38(1905)年徳富猪一郎〈山水小記〉、田山花袋〈山水大観〉、大正6(1917)年田山花袋〈山水帖〉、大町桂月〈山水処々〉、大正8(1919)年大町桂月〈山水めぐり〉等旅遊記受民眾歡迎，呼喚民眾對旅行的興趣。

¹¹⁵ 日本國營鐵路所屬單位的轉換為如下。1871年工部省鐵道寮(工部省鐵道局)、1885年內閣鐵道局、1890年內務省鐵道廳、1892年逓信省鐵道廳、1893年逓信省鐵道局、1897年逓信省鐵道作業局、1907年逓信省帝國鐵道廳、1908年內閣鐵道院、1920年鐵道省。

¹¹⁶ 岩佐淳一，〈旅行とメディア—戦前期旅行ガイドブックのまなざし—〉，《学習院女子大学紀要》第三号，2001年3月，頁17。

國營鐵路首次出版旅遊指南書，是在明治 36（1903）年出版的《鐵道作業局路線名所案内》，其中收入了第 5 屆內國勸業博覽會展出的沿線攝影作品和解說。不過從內容來看，這本書的性質與其說是旅行指南，還不如說更像博覽會的圖錄集。真正的鐵路沿線指南，應該是明治 38（1905）年出版的《鐵道作業局路線案内》，不過這本 600 頁、厚達 4cm 的大書，與其說是給一般大眾的旅行指南書，不如說是寫給業界的可能性還高一點。其後，1909 年到 1911 年（明治 42 到明治 44）間出版的《鐵道院沿線遊覽案内》，內容不僅刊登名勝古蹟的照片，卷末也附錄路線圖。該書於大正 3（1914）年改名為《鐵道旅行案内》，採新書版型（173x105mm，B40）、裝訂有 300~400 頁，大致上每年出版一冊。¹¹⁷

在此應注意刊行的目的。大正 10（1921）年的版本標榜「給搭乘火車旅行者的參考讀物，介紹沿線主要觀光地點的景點與旅遊路線」，¹¹⁸以及昭和 11（1936）年版記載「本書作為向一般旅行者的參考，記載著對鐵道沿線的名勝古蹟的簡介與其他娛樂勝地」，¹¹⁹都可以明白這是一連串的《鐵道旅行指南》編寫目的，都是為了讓旅客享受實際走訪的樂趣。此外，也可以觀察到日本因鐵道旅遊的普及，旅行指南書的需求隨之提高的社會變化。

那麼，在殖民地的特殊狀況下，鐵道由總督府經營運行的台灣，旅行指南書是如何登場的呢？那些旅行指南書又想要介紹什麼樣的台灣呢？下一節將就這個主題進行探究。

2-3-2 台灣旅行指南書的出現

曾山毅指出在日治初期的台灣，少量出版的旅遊地點介紹刊物：《日本名勝地誌·台灣編》。《日本名勝地誌》乃東京博文館自明治 26（1893）年至明治 34（1901）年發行，全書共 12 卷。其中，明治 34（1901）年 12 月發行的即是《台灣編》，著者為島田定知，目前仍不清楚他實地考察的程度，不過曾山毅分析指出他應有參考清領晚期的各方志和「台灣地輿圖說」等。¹²⁰

說到日本統治前的台灣，留著這樣的記載：「旅行被當作相當困難的事情。不只是非不得已的情況不輕易外出，另一方面，支那人有著與同鄉人親近、他鄉人疏離的強烈傾向，同鄉彼此群聚而居，在這些情況下，旅行很難興盛。」¹²¹推測是因為島內交通不發達，沒有旅行的習慣，日常生活中也沒有的遠行的概念。因此，在台灣要出現真正的「旅行指南書」，非要等到旅行概念逐漸發展的日本統治時代不可。那麼，這時候出現的旅行指南書，到底是怎樣的呢？

如同前述，1908 年 4 月，縱貫線終於如願的全線開通了，在此之前被分隔開的台灣各城市，首次被一個陸路運輸給聯繫起來。此外，台灣總督府鐵道部也出版了《台灣鐵道名所案内》，也可稱為此後一系列「《台灣鐵道旅行案内》」的原型範本。內容除了關於鐵路的營業指南解說外，並介紹了各個車站及其周邊的名產，並偶爾摻雜著觀光地的照片。這些特色，是明治時期在日本內地（鐵道院）、滿州（南滿州鐵道）、朝鮮（朝鮮總督府）的鐵道案內的共通點。

¹¹⁷ 平田剛志，〈鐵道省編『鐵道旅行案内』諸版の比較研究〉，《立命館大学 Core Ethics》Vol.8，2012 年 4 月，頁 514。

¹¹⁸ 鐵道省，《鐵道旅行案内》，（東京：博文館，1921 年），頁 1。

¹¹⁹ 鐵道省，《鐵道旅行案内》，（東京：博文館，1936 年），頁 1。

¹²⁰ 曾山毅，〈「台灣鐵道旅行案内」と植民地台湾の「旅行空間」〉，《九州産業大学商経論叢》，第 48 卷第 1 号，頁 101。

¹²¹ 田中一二，《台北市史》（台北：台灣通信社，1931 年），頁 156。

《台灣鐵道名所案内》出版的四年後，也就是在大正元（1912）年，鐵道部又出版了《台灣鐵道案内》。雖然名稱改變，但觀光地點與基本介紹的形式幾乎都是一樣的，台北地區只增加了總督官邸、博物館、農事試驗場、北投溫泉等幾個設施或地點，同時，相對於對整個台灣的概要亦完全沒有任何記述的《台灣鐵道名所案内》，《台灣鐵道案内》中有七頁關於整個台灣島的地理、鐵路、蕃地與台灣沿革的解說。大正 5（1916）年，這本刊物的名稱再改為《台灣鐵道旅行案内》，最終斷續出版至昭和 17（1942）年。

除了官方的旅行指南書之外，依照曾山毅的研究，日治時期有關台灣其他旅行案内有橋本白水《台灣旅行案内》（1916 年），松尾貞壽編輯出版《台灣交通便覽》（1919 年），清水留吉《台灣旅行案内》（台灣案内社、1922 年），柴山愛藏《台灣之交通》（台灣交通研究、1925 年）等。台灣旅行案内社自 1923 年不斷出版的《台灣旅行案内》，至少出版至 1938 年第 24 刷。¹²²除此之外也有《台北鐵道案内》（台灣鐵道、1922 年？），《台灣一周》（南國出版協會、1929 年），田中均《北投溫泉の栞》（七星庄役場、1929 年），中島春甫《礁溪北投草山金山 台北近郊の溫泉案内》（台灣案内社、1930 年），《台灣の旅》（台灣博覽會、台灣博覽會協贊會、1935 年），《台灣觀光の栞》（台灣總督府鐵道部、1940 年）等。

我們應注意這些旅行案内書的出版社（者）以及出版年次。無論是官方發行或民間發行，其大部分都出版於縱貫線全線通車以降。其內容也以溫泉、博覽會為主題等多樣化。由此可知隨著台灣統治進入穩定期，出版社（者）以各式各樣的題材為旅行案内書的主題，招攬訪台旅客。如前述般，台灣被內地人視為「化外之地」，對內地人而言台灣並非輕易前往旅行的地方。因此為了使內地人認識作為大日本帝國新領土，也就是進行日新月異近代化的台灣，而作為近代概念的旅行如此被重視。

特別是台灣總督府鐵道部大正 5（1916）年發行的《鐵道旅行案内》為長期持續出版的旅行指南書，最終出版至昭和 17（1942）年。且擁有讓旅行者的凝視指向台灣總督府想讓人觀看的方向的功能。為了塑造內地人對新領土台灣的「台灣形象」，台灣總督府鐵道部自己編輯旅行指南書或許是理所當然的。因此台灣鐵道旅行案内為了瞭解台灣總督府給予觀光者「台灣形象」時的重要資料來源。

小結

台灣自明治 28(1895)年成為日本的殖民地，由台灣總督府推進了真正的近代化政策。由於領台之初，國內人對台灣的認識極為淺薄的關係，關於台灣的資訊，需依照統治的進展逐步掌握。雖說清楚傳達臺灣在經濟、產業方面的重要性、優先性，但另一方面，治安、衛生方面、統治的困難也逐一傳達到國內，使國內人植入了對台灣的負面印象。

雖然總督府統治台灣極為困難，不過仍踏實地推行交通網路和基礎設施的整備政策。統治的翌年，1896 年（明治 29 年），配合開放國內出入台灣自由化政策，內台航線也開始運行。此外，1908 年（明治 41）縱貫線也全線通車。又因自來水、汙水處理與醫療設備的設置完成，進入大正時期後，每年疫情最嚴重的鼠疫患者數也日趨減少，台灣的近代化以高速前進著，同時期的像是北投溫泉那樣的觀光景點，也由國內人開發、發展著。

¹²² 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 67-68。

另外，原在歐洲出版的旅行指南書的概念，在日本明治時期隨著由雇用外國人開發觀光地點被移植至日本，接著由鐵路公司出版日本各地的旅行指南書。至於台灣，在縱貫線全線通車以來，陸續出現有關台灣的旅行指南書。換言之，原本沒有旅行概念的台灣，如「搭乘火車去旅行」般的近代旅遊的概念，是在日本統治後由內地移植過來的。另外，這也表示在旅行指南書所介紹的觀光地點代表完整適合旅行的環境。

由台灣總督府出版的《台灣鐵道旅行案内》乃自大正 5（1916）至昭和 17（1942）年長期出版的旅行指南書。那麼接近 25 年間持續出版的《台灣鐵道旅行案内》的內容究竟是什麼呢？台灣的旅行目的地如何被介紹，隨著時代與社會的變化是否有何改變？接下來回顧著時代和社會背景的變化，探討台灣總督府鐵道部出版的《台灣鐵道旅行案内》的內容及《台灣鐵道旅行案内》塑造出的「台灣形象」是什麼。



3 台灣近代旅遊的發展與《台灣鐵道旅行案內》之出版

在前一章中，被認為是化外之地的台灣，自明治 28（1895）年日本統治起急速地近代化，有了嶄新的面貌。過去陸上交通不發達的台灣，以縱貫鐵路全線開通為契機，始得結成一體，這意味著搭乘鐵路在台灣島內自由旅行的基礎工程已經完備。實際上，自此以後關於台灣的旅遊導覽書也開始出版，這代表此前不存在於台灣的旅行概念，已確實傳入台灣此一事實。

《台灣鐵道旅行案內》是由台灣總督府鐵道部長期出版的旅行指南書，最早的版本是大正 5 年（1916）年版，與現存最晚昭和 17（1942）年版，其內容就有很大的變化。¹²³特別是在大正 10（1916）年到昭和 7（1932）年「發展期」期間，確認有大正 5（1916）年、大正 10（1921）年、大正 12（1922）年、大正 13（1923）年、昭和 2（1927）年、昭和 5（1930）年以及昭和 7（1932）年等版本的存在。

在本章中，首先藉由爬梳《台灣鐵道旅行案內》出版前的過程，來討論自大正 5 年至昭和 7 年「發展期」的記述內容特徵及變化。其次，台灣鐵道車票制度的變化，來確認對鐵道部究竟對旅行者提供什麼樣的服務。《台灣鐵道旅行案內》乃是以什麼樣的政策，誘使對台灣缺乏認識與理解的內地人進行台灣旅行，又傳遞了什麼樣的台灣意象。

3-1 台灣總督府初期發行的《台灣鐵道名所案內》與《台灣鐵道案內》

台灣總督府鐵道部從大正 5（1916）年開始出版《台灣鐵道旅行案內》，在此之前則發行了兩冊旅行指南書。一本是明治 41（1908）年出版的《台灣鐵道名所案內》，另一本則是大正元（1912）年出版的《台灣鐵道案內》。在此首先要以這兩本旅遊導覽書為焦點，討論直到《台灣鐵道旅行案內》出版為止，台灣總督府鐵道部製作了什麼樣的旅行媒體、這兩種類的旅行導覽書又有什麼樣的特徵。此外，也試圖分析其後的《台灣鐵道旅行案內》呈現出什麼樣的變化，並產出什麼樣的台灣印象。

《台灣鐵道名所案內》係於縱貫線全線通車當年出版。卷頭開始前 13 頁刊載鐵路營業介紹，其後則為各站周邊導覽，私人鐵路、台車的接駁狀況，以及轎子、人力車等地域交通相關的情報。另一方面，具備了實用的旅行導覽體裁，而未有宜蘭、蘇澳、花蓮港、台東等東海岸諸城市的說明，省略了沒有鐵路建設之地域的相關記載。¹²⁴各站的情報自縱貫線基隆站往南，介紹包括車站所在地的地理歷史背景、車站提供的服務、周邊觀光目的地、特產品，間或參雜照片。與同時期的日本（鐵道院）、滿州（南滿州鐵道）、朝鮮（朝鮮總督府）的鐵路導覽乎相對照，其構成內容具有共通性。

再者，雖然和同時期各鐵路公司發行的導覽相同，記載著鐵路沿線的地理訊息、火車站周邊的觀光地，卻沒有觸及各個地方究竟是什麼樣地點的基本資訊。此外，關於錫口（松山）站的觀光地，介紹了附近的媽祖廟，但只寫著廟中「供奉著天上聖母。每年舊曆 3 月

¹²³ 關於目前所能找到的版本，各本的出版年與目次，請參考附表 1 的左起第一，二列。

¹²⁴ 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 184-185。

26日舉行大祭，從各地而來的參拜者頗多，足音雜沓。」¹²⁵儘管這個介紹反映了台灣獨特的文化事象，但卻完全沒有描述究竟「天上聖母」、「大祭」是什麼。

實際上，《台灣鐵道名所案内》是想著讓台灣居住者在實際上利用鐵道旅行，而在殖民地台灣編輯・出版的出版品。此時，縱貫線全線已經開通，淡水線與鳳山線的一部分也已開通，在這樣鐵路已建設起來的狀況下，旅行圓滑化與旅行資訊的必要性也根著提高，這即是這本書刊行的背景。此外，總督府鐵道部也有透過提供旅行資訊，喚起旅客輸送需求的意圖。¹²⁶《台灣鐵道名所案内》也被陳列於明治41（1908）年5月22日開始舉行的「汽車（火車）博覽會」上，參觀者可以自由取閱並帶回。¹²⁷《鐵道名所案内》發行的目的中記述著：「將台灣介紹給國內外，並藉機也介紹島內的各商店」，¹²⁸可以看到總督府鐵道部的意圖，是以全線開通為契機，想要讓大幅改變的台灣能被更多人所知。

台灣總督府鐵道部發行的第二本旅遊導覽書《台灣鐵道案内》，是在《台灣鐵道名所案内》出版四年後的大正元（1912）年出版。雖然名稱有所變更，但觀光目的地的地點與基本介紹形式大體相同，只在台北地區，增加了總督官邸、博物館、農事試驗場、北投溫泉等幾個設施和地點的介紹。但與完全沒有記載台灣全體概要的《台灣鐵道名所案内》相比，《台灣鐵道案内》一書中利用了7頁，記載台灣島的地理、鐵路的概要、番地的解說、台灣的氣候、台灣的沿革，以及鐵路的歷史。其中包括了台灣位屬亞熱帶、熱帶區域，地形起伏，土地豐饒，在經過葡萄牙、荷蘭、西班牙、鄭成功、清朝等統治者，是令人眼花撩亂的變化的特殊環境，在日本的統治以後，鐵路正式開始進行整備工作等事項。

特別關於氣候的部分，「夏季最高氣溫接近華氏95度，雖然與內地的九州相比溫度較低，但台灣的夏季相當長。而且在七八月盛夏時期，陣雨洗去熱氣，從香蕉葉上落下的雨滴帶來涼風，感覺相當爽快。南部的夏季氣溫與北部相比更為高溫，時常降下陣雨，能夠使人忘記炎熱的毒辣。然而越往南部移動溫差越小，雖然陣雨頻繁，但空氣乾燥，感覺更加舒適。」¹²⁹文中特別強調台灣氣候的舒適。關於氣候的部分，同樣的表現可見於其後的《台灣鐵道旅行案内》或其他旅遊導覽書、遊記中，推測應是為了要撫去內地人對台灣灼熱氣候的不安所寫。

然而，雖然加筆這種有關地理、氣候、鐵路的解說文，但是幾乎沒有觸及在真實台灣生活的人們、傳統、文化、語言的記述。雖然有關於蕃地的解說，但僅僅提到「剽悍無智的蕃人」，而且不只沒有提及有關蕃人是什麼樣的人、是什麼樣的種族等資訊，連漢民族的相關解說也完全沒有。¹³⁰

在第二章中所提到的「旅行指南書」所擁有的四個功能，在《台灣鐵道名所案内》與《台灣鐵道案内》出版的時間點，可以提出以下幾點作為相應的思考點。

¹²⁵ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道名所案内》（台北：1908年），頁16。

¹²⁶ 曾山毅，〈「台灣鐵道旅行案内」と殖民地台湾の「旅行空間」〉，《九州産業大学商経論叢》，第48卷第1号，頁106-107。

¹²⁷ 呂紹理，《展示台灣》（台北：麥田出版，2005年），頁203。

¹²⁸ 汽車博覽會，《台灣日日新報》，1908年2月14日，頁2。

¹²⁹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道案内》（台北：1912年），頁1。

¹³⁰ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道案内》（台北：1912年），頁1-6。

1. 鐵路的營業或票價的介紹，觀光目的地或特產品的介紹，地圖的提示，現地氣候的說明，代表著「實用功能」。

2. 在過去沒有所謂旅行概念的台灣，作為統治機關的台灣總督府鐵道部初次出版的旅行導覽書，意味著「觀光地創造功能」。

3. 每每將車站當作觀光目的地加以介紹，並將主要車站（觀光目的地）及非主要車站（觀光目的地）區別開來，意味著「空間分節與價值賦予的功能」。

相反的，在這個時點沒有刊載日程或套裝行程，可以理解為尚不考慮「時間分節功能」。在「實用性功能」方面，如前所述，指南書中對實際生活在台灣的人們、傳統、文化、語言的記述，也缺乏喚起對現地情勢、病情事故的注意，與後面將論述的《台灣鐵道旅行案內》相較，其內容或可說是尚不完備。

但是，這種旅行導覽書在台灣出版的事情，也可以代表說台灣的統治已進入一定的安定期，並顯示出一個誰都可以搭乘鐵路享受旅遊之樂的環境已漸成形。與歐洲或日本內地的狀況相同，近代旅遊業的概念也伴隨著近代化與鐵道的發達而移植進台灣，並透過《台灣鐵道名所案內》的出版廣泛傳達給台灣居住者。同時，也可以說在領有後一直為內地旅行者所嫌厭的台灣，出現了成為旅行目的地的可能性。《台灣鐵道名所案內》可視為台灣近代旅遊業誕生的宣言。

3-2 「發展期」的《台灣鐵道旅行案內》所傳達的台灣形象

前文中所述台灣總督鐵道部出版的旅行導覽書，在大正 5（1916）年更名為《台灣鐵道旅行案內》後繼續出版。書中首次寫到「本書的目的乃是提供台灣鐵路旅行導覽用的觀光物」，確立了其作為旅行導覽書的性質，而「參酌鐵路沿線都市及名勝的交通機關，刊載的一日旅行程度的行程，省略了長途旅行的場所」，¹³¹則是談到了這本書為了提供讀者具體的旅行計畫而在編輯時所考慮到的事宜。這個時間點上，可以解讀《台灣鐵道旅行案內》已經開始考慮到旅行導覽書中功能「時間分節功能」此一概念。

《台灣鐵道旅行案內》中省略了對台灣的解說，但在目次之後卻刊載了以〈台灣官設鐵路的由來〉為題的文章，不過只解說了台灣的地理與鐵路簡史。介紹各站觀光目的地的部分則幾乎不變。就掌握「台灣」整體印象而言，編輯內容與解說仍是相當不足。

之後的大正 10（1921）年版，目次之後刊載的是〈台灣官設鐵路的由來〉，再次加筆了大正 5 年以後新延伸的鐵路路線，包括台東線玉里以南、宜蘭線一部分、枋寮線一部分等路線的情報。接下來則是以「氣象」為題的專欄，關於南部氣候，加進了在大正 5 年版中沒有刊載過的台灣氣候的舒適性：「燥熱且具有熱帶氣候特徵，陣雨頻繁卻不讓人感到痛苦」。¹³²其後則是關於鐵路沿線的導覽，大致和大正 5 年版沒有太大的差別。

關於台灣的記述發生很大的變化，是在大正 12（1923）年版。在目次之後接續刊載的是〈台灣概觀〉這一專題。主要說明內容包括台灣的氣候、衛生、產業、交通等主題，關於衛

¹³¹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1916 年），頁 1。

¹³² 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1921 年），頁 7。

生、產業、交通部分，乃是自領台以來到大正 12（1923）年為止，在台灣總督府的統治下進化、進步、改善的報告。特別在衛生面，強調「極力改善衛生工事鋪設及取締的結果，在今日即為完成全島所到之處各項設備，以及可見各主要城市自來水管、下水道的鋪設」，甚至「曾經猖獗的鼠疫和霍亂如今完全滅絕，瘧疾也僅在山間僻地還有殘留」。¹³³在第二章中即提到，鼠疫和霍亂的流行，在進入大正時期時即有減少的傾向。實際上，大正 12 年版發行的前一年——大正 11 年時，鼠疫和霍亂的發生件數為 0 件，以此可以看出台灣衛生狀態的劇烈變化。

接下來大正 13（1924）年版，乃是為了紀念宜蘭線全線通車而出版。¹³⁴時隔一年出版的大正 13 年版，內容上有了較大的變化。「由以往刊行的文章體改為口語體，並新設關於旅館、交通工具等的欄位，附上主要都市的沿革，以期充實內容和改善體裁」，作為旅行導覽書不只需要充實情報，文章體裁也改為更易讀的書寫方式。

特別值得一提的是在「台灣概觀」中增設「理蕃」的項目，《台灣鐵道旅行案內》書中也初次加入了關於原住民的解說文。「蕃人，是本島土著的住民。明朝末年以後，被漢人漸次逐往深山幽谷中隱居，和現代文明沒有交流，而過著原始的生活。如今其中一部分蕃人，仍未斷絕斬首的惡習，是令人畏懼之處。」透過這樣的記述，可知即使已經領台近 20 年，兇猛原住民的所謂「惡習」仍未能完全改善。

然而，大正 13 年的《台灣鐵道旅行案內》對此作了如下的記述：「對本島事務不通者，將領台當時相當猖獗的土匪與此等生蕃混同視之，是非常大的錯誤，生蕃主要居住在山岳地區，於平地多半是為了觀光，除了由警察官率領下山的情況外，並不容易見到。現在的蕃族，包括泰雅、賽夏、布農、鄒族、排灣、阿美及雅美等七族。」，「其中個性獍狃表現凶暴的蕃人，是屬於泰雅族中卡奧灣的一部分，以及其他的二、三個蕃社，數量不過如此。其他族則受到文明的惠澤，經過教育、職業、醫療上可以看到撫育教化的效果。」以此解說台灣原住民過去的樣貌雖然獍狃凶暴，但現在對內地人的安全並不會造成威脅。最後又以「事實上是多數內地人的誤解，並非應該畏懼的東西。毋寧說，與本島人相比，其改風移俗的速度令人不得不為此震驚。」來作結語。¹³⁵

事實上，在日本統治以後，台灣原住民的生活即急速的被編入台灣總督府的近代化政策中。在 1897 年就有生蕃到內地進行觀光，宜亨社的總頭目タイモミセル氏，以「農業視察」作為訪問內地的理由。¹³⁶其他部分，如前所述，由於台灣總督府鐵道部對由「警察官率領下山的觀光蕃人」提供票價折扣，可以理解所謂原住民赴平地觀光一事應已行之有年。同時，以 1904 年在阿里山達邦社設置「達邦蕃童教育所」對其進行日本式的教育為首，蕃地的生活樣式也逐漸產生了變化。

從這些新聞報導被書寫的理由來看，可以想像當時的內地人對台灣應抱有強烈的負面印象。昭和 2（1927）年武內貞義在出版的《台灣》中感寫著：「（領台後的近江師團員或守備隊員）有很多人在疫病蔓延的台灣受苦，此事被廣為宣傳的結果，即是至今仍被牢記在

¹³³ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1923 年），頁 7-20。

¹³⁴ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1924 年）。

¹³⁵ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1924 年），頁 1-23。

¹³⁶ 〈觀光の生蕃人〉，《読売新聞》，1897 年 8 月 8 日，3 版。

多數人的記憶中，誤以為現在的台灣仍與昔日一般。」¹³⁷對於台灣的負面形象根深蒂固一事嘆息而寫作此文。昭和 5 年，交通局總長白勢黎吉氏在雜誌《台灣實業界》舉行的座談會中提到，在昭和 4 年的北九州旅行時認識的石炭業者的一段插曲：「(提到台灣)而有一些疑問被提起，其內容集中於生蕃、瘧疾、毒蛇等，關於政治問題、地方制度、產業狀況如何的話題，對方則一無所聞」，亦即提到台灣時話題多偏向在衛生、治安問題上。¹³⁸

如第二章中所述，台灣在領有以前被視為化外之地。惡劣的衛生環境和不安定的治安，是對生命造成威脅的大問題。這些不安要素，不只讓內地人對台灣抱持著強烈的負面印象，也造成台灣絕對是不適宜旅行的地方等錯誤認知。在進入大正期以後，作為長年課題的衛生狀況，與原住民統治其實已經有顯著的改善。這些改善作為台灣的安全已經無虞的證據，對以招攬旅行者為目的的《鐵道旅行案內》來說，也在書中特別設置關於衛生和原住民統治的欄項，來強調這一點。

而在產業方面，台灣被稱為「帝國海南的寶庫」，強調在農業、水產業、礦業的優勢。特別台灣以農業為主要產業，「主要農作物以米為第一位，甘蔗、甘藷、茶、落花生、豆類、黃麻、苧麻、胡麻、木塩、煙草、柑橘類、芎蕉、鳳梨、龍眼、蔬菜等次之，水牛、黃牛、豬隻、山羊等家畜的飼育也非常盛行」，這是在指南書中第一次詳列具體的品目。這些品具也確實是台灣的代表性動植物，以此強調熱帶地區殖民地台灣所具有的豐富資源。¹³⁹

森林學者田村剛到台灣視察，搭乘從基隆到台北的列車之際，記述「沿途的風景，對我來說是非常珍貴的東西，特別是與內地全然不同的植物風景，沒有地方不引起我的注意」。¹⁴⁰南國台灣的植物所構成的風景，是內地絕對無法看到的東西。如同第一章第一節與第二章第二節所述，內地自明治期到大正期興起「山水熱潮」，參與旅行的人增加，旅行指南與遊記等相關書籍開始出版。在這樣的時代背景下，《台灣鐵道旅行案內》中也因此會再三強調，台灣的植物是日本領土中只有台灣才看得到的東西，將之當作具有充分魅力的觀光對象物。

時代進入昭和後出版的昭和 2（1927）年版中，關於台灣的記述全面進行改訂。題名從迄今的〈台灣概觀〉變更為〈異國台灣與台灣人的習俗—台灣速解〉。但是「異國的」漢字右邊併記「エキゾチック」此一外來語的拼音假名，意味著「異國風情的」（exotic）。內容的頁數也由大正 13 年版的 20 頁增加到昭和 2 年版的 37 頁。並且在昭和 2 年版的前言中載明，「本書介紹台灣鐵路沿線的最近實況，致力於表現台灣的風情特色，與傳統出版相比，致力於記述內容的充實度與體裁的改善」，其構成可以說是全面性的推銷「台灣風情」。觀者是誰不言可喻——這本刊物明顯是提供日本人（內地人）使用的旅行指南書。¹⁴¹

在〈異國台灣與台灣人的習俗〉的內容中可以看到「多變的地形」、「有趣的氣候」、「衛生的狀況」、「豐富的產業」、「交通」，乃至於「台灣的教育」等項目來進行。特別

¹³⁷ 武內貞義，《台灣》（台北：台灣日日新報社，1927 年），頁 493。

¹³⁸ 〈台灣介紹座談會〉，《台灣實業界》，台北：1930 年 4 月號，頁 28。

¹³⁹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1924 年），頁 1-23。

¹⁴⁰ 田村剛，《台灣の風景》（東京：1928 年），頁 8。

¹⁴¹ 蘇碩斌，〈觀光／被觀光：日治台灣旅遊活動的社會學考察〉，《台灣社會學刊》第 36 期，2006 年 6 月，頁 187。

是「台灣的教育」是這一年新增設的項目，內容載明「小學校」之外也設計了提供本島人子弟入學的「公學校」，並登載了「中等學校」、「高等學校」的數目，以及自昭和3年起預定開設的官設台灣大學等事項，以解說經由台灣總督府所企圖充實化教育的目標。

作為特徵的部分，這一年起在「地形」、「氣候」、「產業」等項目前，加上「多變的」、「有趣的」、「豐富的」的形容詞。試著考察其具體內容，「變化的地形」中所述「日本第一高峰—新高山中，海拔一萬公尺以上的高峰多達48座」，提到比起內地擁有更多高峰。「有趣的氣候」中則是「盛夏的白天，如在室內或樹蔭下則常有清風吹撫，反而感受到清涼，特別是從半夜到黎明時，會到達簡直寒凍的程度，就其本質而言，說到台灣的夏天，沒有甚麼好令人害怕的，不過是與內地夏季相比暑期更長罷了。」文中特別強調氣候的舒服程度。在「豐富的產業」的部分，「山地富有鬱鬱蒼蒼的森林、水田每年可以收穫兩次，近年來開始產出與內地米相似的蓬萊米，台灣米的聲譽與以前相比完全不同，今日可以對母國的糧食問題付出貢獻」等等，介紹由於台灣豐富的环境，而能夠作為日本的糧食基地的功能。¹⁴²

從這些敘述可以看出，在各個項目上比較內地與台灣的差異，蒐集內地沒有、台灣特有的事項乃是其特點。當然，關於「地形」、「氣候」、「產業」的解說在大正12年版的「台灣概觀」中也提及，但在這些項目之前加上「多變的」、「有趣的」、「豐富的」等形容詞，則是為了前述昭和2年版「致力於表現台灣的風情特色」的編輯方針，為了在文章中更加突出貫徹台灣總督府鐵道部意圖的表現。

接下來「台灣人的生活樣式」。是《台灣鐵道旅行案內》中第一次提及本島人的文章。其中包括「風俗」、「衣服」、「家屋」、「結婚」、「葬儀」、「祭祀」、「宴席」，以及台灣的「年中行事」等項目的解說。

「風俗」中觸及了居住於台灣的族群，「台灣的住民可以區分為內地人、本島人、蕃人，及少數外國人四類。雖說同樣是本島人，也有自中國福建省地方移民過來、子孫輩的福建族，與從廣東地方渡來的廣東族後裔。前者一般稱為閩人，因為是台灣最早的移民者，相對於後來的廣東人（即粵族），認為自己主人而稱粵族為客人。以前互相敵視因此鬥爭不斷，至今為止居住時間日久，但兩族均重視祖先的慣習，風俗人情言語的相異處不少。在語言方面有福建語和廣東語的區別，兩族的居住地亦互相分開」。¹⁴³

在此非常有意思的介紹是，相當於現代的「客家」人被當作「廣東人」來介紹。客家在中國大陸，分布的地域跨越廣東、福建、江西、四川、廣西地區，台灣客家在大陸的原鄉不只是粵一地而已，閩也是一個重要的地區，主要使用語言為客語。¹⁴⁴無論如何，在此是被解說為使用「廣東語」的「粵族」，對於客家的認識與事實有落差。關於閩族實際上又有泉州地方、漳州地方出身的差異。但在此都沒有提到，每一個都只是非常粗略的解說。

¹⁴² 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1927年），頁1-23。

¹⁴³ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案內》（台北：1927年），頁24。

¹⁴⁴ 載國輝，《台灣》（東京：岩波書店，1988年），頁12。

客家擁有所謂客語的獨自的語言，為保持集團的團結，守護語言和習慣的傾向很強，在與福建系的漢族人有些距離的台灣西北到中部地區定居。¹⁴⁵台灣鐵路導覽中，有提到兩族的文化差異很大。但在其後的項目中又未曾觸及這些差異。在「褲」、「查某嫻」、「媳婦子」、「螟蛉子」等用語，以與現地語言發音近似拼音假名標示「こう」、「つあぼをかん」、「しむぶあ」、「きつきやぬ」，然而完全沒有觸及是「閩族」或「粵族」的語言。從這一點可以推測出，旅行指南並不重視本島人中的閩族與粵人差異。

至於「衣服」部分，「本島人常穿的服飾大體為滿服，即清服」，「領有三十餘年以來，由於教育普及或風俗習慣變易的影響，至於今日青年少女如競爭般模仿(日本內地的)樣式，或學習和式服裝，至於姓名也有相當多取內地式名字。」可以一瞥台灣衣物獨特的多樣性。「家屋」部分，「中流以下的住家多為土塊家屋，也就是在竹木上堆積土煉瓦的家屋。以上的階級則是煉瓦屋，屋頂以紅色的台灣瓦修葺而成」，介紹台灣傳統式家屋的同時，「市街地的家屋則是前有亭仔腳，這是台灣市街住宅建築的一大特色，就是在面向道路的屋簷下設有人行道，通行人可步行於亭仔腳以避暑熱和風雨。」來介紹符合氣候、風土台灣騎樓式建築，以傳達台灣的都市風景。

其他則解說與結婚相關的「隨嫁嫻」、「查某嫻」、「媳婦子」、「螟蛉子」等獨特風俗；「葬儀」部分介紹自死亡開始到埋葬為止一連串的習俗；「祭祀」部分介紹「非常特別且混亂」的「城隍廟」與「王爺廟」祭祀時的神像出巡的風俗，「宴席」部分則解說座席與餐飲的作法。接續的「台灣年中行事」，介紹元日、清明節、中秋節、送神等 18 個節日與行事；更以「台灣的植物」、「本島的動物界」、「台灣地名解」等題持續解說。「台灣地名解」中，將台灣地名起源分為（1）以漢字翻譯蕃語的地名（北投、羅東、八芝蘭、貓裏等）、（2）基於自然形象的地名（台北、台南、台中、溪州、湖口、水返脚、赤山、礦山、桃園等）、（3）基於歷史沿革的地名（紅木埕、寮旅、石營、國公府、二鎮、中協、角宿、嘉義、彰化、恒春、新庄、新街、新店等）、（4）基於開發當時情勢的地名（田寮、竹圍、銃櫃、隘寮等）等四類，介紹台灣地名的獨特性。¹⁴⁶

透過這些東西可以看出，昭和 2 年版的〈異國台灣與台灣人的習俗—台灣速解〉的介紹項目，著重於特寫這些雖然是日本的領土，卻具有地理、歷史、文化背景起因的「台灣獨特事象」。換言之，這裡所使用的「異國」，可以推測為「在日本新領土—台灣中存在，內地看不到的事物」。經由對讀者強調台灣與內地的不同，賦予符合於旅行的目的是「離開日常」的印象。

同時，在這個版本中，幾乎完全沒有提到在台灣居住的內地人的生活樣貌。在第二章第二節中所述，由於台灣和內地是完全不同的環境，在此居住的內地人其生活應該也有變化，即形成了在台灣獨特的生活樣貌，但在這個時間點完全接觸不到這些人的樣子。昭和元（1926）年，在台灣居住的內地人口為 195,796 人，佔台灣全體人口的 4.62%。同年的生蕃人口為 86,733 人，約占總人口的 2.04%，內地人甚至比生蕃還多。¹⁴⁷在此完全沒有與台灣無關的內地人的相關解說，反而刊載了人數更少的生蕃的解說。因此，台灣總督府鐵道部

¹⁴⁵ 野林厚志，〈今を生きる台湾の人びと〉，《民族学》第 35 卷 3 號，2011 年，頁 13。

¹⁴⁶ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1927 年），頁 24-37。

¹⁴⁷ 〈地方別現住人口（昭和元年）〉，《台灣總督府第三十統計書》，台北：1928 年，頁 28-29。

所做的，乃是將讀者的焦點轉向「本島人」、「生蕃」等土著的人，強調與內地的差異，創造演出台灣的「異國」印象，以藉此吸引旅行者。

這個〈異國台灣與台灣人的習俗—台灣速解〉在昭和 5 年版，也刊載了幾乎相同的內容。昭和 7 年版更名為〈台灣速解〉，基本的構成不變。昭和 5 年版中更加入以〈常夏之島〉、〈八月十五日〉為名、充滿台灣風情的詩。

常夏之島

燃燒般的太陽照耀，在基隆是很難得的天氣。在椰子的綠蔭下坐竹椅納涼，用湯匙舀食冰木瓜更是想像外的美味。

在旅館裡掛著蚊帳。車站或是列車上，電風扇發出呻吟。從車窗看到的水田是小規模的綠色田地，傳來不拘的青蛙聲。頭角巨大的水牛接二連三的出現更是稀奇。南下途中經過嘉義停車場，越過了北緯二十三度二十七分四秒東經百二十度二十四分四十五秒的北回歸線。

越來越接近熱帶地區了。棕櫚、椰子、芭蕉、橡膠等各式美麗花瓣，濃郁香味的水果，感覺簡直像是走入自然的溫室一樣。

看到了烈日下赤腳行走的蕃人。在那低矮的土塊搭建的橋上，走過搭乘轎子的台灣佳人。天空與海洋被赤紅的夕陽照耀的海濱，或許是從南支那而來的戎客船放下船帆。儼然匍匐在水上的竹筏，島人、小孩進入桶中。

台灣簡直是豐富整年夏天的國家。並沒有如堵塞般文化壓迫影子，亦是美麗夢幻之國。

八月十五日

八月十五 賞月光 手拿著 金杯兒 淚汪汪 思想起 奴的情郎 思想起 奴的情郎 用手推 紗窗 明月照胸膛 一陣的清風兒 一陣涼 思想起 綿衣裳 思想起 綿衣裳 思來想去 不主張 奴的朗 他一去 不回鄉 叫奴家 好不淒涼 無心去梳妝 無心綉鴛鴦 到晚來 睡只在牙床 人誰人 來同伴 誰人來同伴¹⁴⁸

昭和 7 年版中的〈八月十五日〉更增加了假名的拼音。

ばあげえよすううう さあんげえくわん しゅなおちお ちんぱいあー るういわん
わん すうしあんちい ぬてちんらん すうしあんちい ぬてちんらん おんさうついさ
あつおん みんけよらやらしよんえん いいつんていちえんおんあー いいつんりやん
すうしあんちいひやんいいしやん すうしあんちいひやんいいしやん すうらいしあんち
い ふうつさめん ぬていらん たいいちい ふうおえんしやん ちあうぬちや ほうぶ
ちいりやん ちあうぬちや ほうぶちいりやん ううしんちうすうつわん ううしんしお
わんいやす たうわんらい すうつさいげえつわんさあんすいねぬらいさむばあん すい
ねぬらいさむばあん¹⁴⁹

以「常夏之島」來歌詠台灣的風景，登場的是內地看不到的光景，最後以「美麗夢幻之國」作結〈八月十五日〉則是歌詠將相思寄予某位男性的女性心情，在日語文章中突然出現漢詩是非常醒目的。而以平假名作為拼音假名以表現當地語言的發音，這種書寫方式也賦予了

¹⁴⁸ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1932年），頁34。

¹⁴⁹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1932年），頁34。

內地可見的漢詩不同的形象。這確實是演出「南國的非日常」的詩，更進一步的證明了，台灣既是日本的領土也是擁有與內地不同氣氛的場所此一印象。

就目前所見的內容加以分析，台灣總督府鐵道部出版的旅行導覽書，每經改訂資訊量就會增加。到昭和 7（1932）年為止，已完全具有指南書籍所有的四種功能，特別是在對旅行者傳達旅行地情報的「實用性功能」，經由強調與內地不同的社會、歷史、文化差異，將台灣變形為「異國性」的場所。如第一章所定義，旅行乃是「人預定遠離日常生活，並再次回來的移動，愉悅且消遣的活動」，台灣鐵路旅行導覽可以說是使用所謂「異國性」的印象，創造出相對於內地日常的「非日常」。「化外之地」經由台灣總督府鐵道部的改寫，成為「美麗夢幻之國」。

3-3 鐵路票價折扣制度的實施

《台灣鐵道旅行案内》除了觀光地點的介紹以外，還將《鐵道營業案内》作為附錄，向讀者解釋台灣鐵路運送規則。日治時期台灣鐵路由台灣總督府交通局鐵道部經營，與日本內地的國鐵經營機構不同，因此其運送規則也出現不同之處。《台灣鐵道旅行案内》為讀者解釋台灣鐵路票價與折扣制度，使觀光者了解車票與相關鐵路規則，容易安排鐵路旅行的行程。這是旅行指南書擁有「實用機能」的特徵。

縱觀《台灣鐵道旅行案内》的營業案内事項，大正 10 年版開始設定了「團體旅客折扣」。這個團體旅客折扣區分為「普通團體」與「學生團體」，前者為「30 人以上成一團，依同一等級的車室，在同一區間旅行的場合」，後者則是「同一學校的職員學生團體，在同一區間旅行的場合，以三等為限」加以折扣。¹⁵⁰這個團體折扣到了大正 12 年版中變更為「普通團體」與「特別團體」。前者為「同一學校的職員學生團體及學生護衛人而結成的團體，或鐵道部所認定的勞動者團體，30 人以上結成一團的旅行場合，以三等為限」，後者為「特別團體以外的團體，有具有相當責任代表者率領時，以三等為限」來提供折扣。

在大正 12 年版中折扣制度更為擴充，並且新設定了「特別折扣旅客票價」。這個折扣票價適用對象包括：「公立學校或主管機關認可而設立之私立學校教員、學生管理人員、舍監、學生」、「軍人軍屬或警察官遺族，因出席招魂儀式而產生之來回旅程」、「在鄉軍人為出席在鄉軍人會產生之來回旅程」、「代表本府單位機關參加博覽會、共進會、品評會的出品人或相關人員所產生之來回旅程」、「紅十字會、愛國婦人會、武德會等出勤人員，或限於交易上必要之來回旅程」、「受到鐵道部指定的孤兒院、養育院、感化院、免囚保護會等機關救護的場合」、「來自內地的移民」、「駐在本島的宗教家為布教所產生之旅行」、「警察官率領的觀光蕃人、警察官、典獄官護送囚犯、刑事被告人或浮浪人」、「公務旅行的警察官員、押送囚徒的看守人員和監獄官員」，並且沒有人數限制。¹⁵¹

而在翌年大正 13 年版中增加了新的刊載內容：「本島內地間連絡服務」，也就是關於在台灣及內地的指定車站與港口間，提供替旅客搬運包裹與隨身行李的運送服務。¹⁵²之後在

¹⁵⁰ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1921 年），頁 126。

¹⁵¹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1923 年），頁 183。

¹⁵² 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1924 年），頁 297-298。

昭和 2 年的「本線台東線間連絡須知」中，透過大阪商船株式會社提供同樣的服務。¹⁵³對大部分在內台或台灣東西部間移動、不得不進行鐵路—連絡船—鐵路轉乘的旅客而言，在減輕攜帶大型行李的負擔上，可說是獲得大幅度的改善。雖然在鐵路無法直接連結的狀況中，必須經由船公司才能將行李送往目的地，但現在看來仍然是提供了非常劃時代的服務。

在昭和 7 年版中，除了上述的折扣制度之外，針對更廣泛對象的折扣制度登場。「團體旅客連帶運輸」即是其中一項。自昭和 7 年 3 月 1 日開始（台灣）總督府交通局線與（日本）鐵道省線、朝鮮總督府鐵道局線、南滿州鐵道會社線之間設定了團體旅客的連帶運輸。雖然各地的折扣適用條件或折扣數不同，但省略了從前必須在各線分別購票的手續，使得便利性得以提升。不同鐵道事業群之間的折扣制度則不只是如此而已，「島內連帶運輸」乃是在台灣總督府交通局線與台北鐵道株式會社線、台中輕鐵株式會社線、帝國製糖株式會社線、新高製糖株式會社線、大日本製糖株式會社線、東海自動車株式會社線、蘇澳花蓮間大阪商船株式會社航路間進行連帶運輸，並享有票價折扣的服務。

台灣總督府鐵道部不僅如前述般在沿線舉辦活動時加開列車，還設定如此的折扣車票制度，企圖招攬旅客。甚至大正 13 年與日本內地國鐵合作提供「本島內地間連絡服務」，接著昭和 7 年提供「島內連帶運輸」，如此措施得以見到鐵道部也相當重視招攬旅客。但針對觀光者的服務不僅如此，與旅行社合作的旅行套票也是試圖促進內地人來台觀光的折扣制度之一。

昭和 6 年 7 月起，日本交通公社（JTB）開始販賣「台灣遊覽券」，在昭和 7 年版《台灣鐵道旅行案内》中加以介紹。其中包括鐵道券、船車券、旅館券三種類，除了鐵道省線、總督府交通局線及內台連絡船外，對其他鐵道、軌道、自動車、馬車、人力車與航路，以及住宿餐飲的部分也提供折扣服務。遊覽券指定觀光地包括：○台北、○北投溫泉、○淡水、角板山、○台中、日月潭、埔里、○嘉義、阿里山、○台南、○高雄、四重溪、鵝鑾鼻、草山、○礁溪、○宜蘭、○蘇澳，而購買遊覽券的條件，是旅遊地點必須包括遊覽券指定觀光地中兩處以上交通局線（○印）以外的地點。¹⁵⁴

其實，這個遊覽券的發想源頭，可以追溯到是大正 14（1925）年，由鐵道省通過日本交通公社販售的鐵道省遊覽券開始，販賣當初，在內地的各遊覽地域，由鐵道省預先設定了多條行程，因此旅行者不得不從中選擇。遊覽券是包含交通券、住宿券或飲食券的優惠券，1927 年開始甚至加入了一人三百圓由日本交通公社負擔的傷害保險。台灣旅遊券即是承襲此項制度開始，其他的外地如樺太也有類似的旅遊券販售。¹⁵⁵

時代進入大正(1911)以後，台灣鐵道開始提供各式各樣票價折扣服務。旅客運輸也不僅包括通勤通學的運輸，更是包括了吸引人們利用鐵路來移動以從事各種活動的集客任務。特別是進入昭和時期(1926)後，更充實了對來自內地或其他外地旅客的折扣服務，這反映了在當時日本旅行乃是很多人從事且普及的活動，且內台連絡船的便利性的提升也反映了此一狀況。從票價方面的變化來觀察，可以看出台灣總督府鐵道部相當重視來自內地或其他外地的旅客。值得一提的是，如此的票價折扣制度直到昭和 7 年版不斷地更改與加強，但昭和 9

¹⁵³ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1927 年），頁 285-286。

¹⁵⁴ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1932 年），頁 322-345。

¹⁵⁵ 日本旅行協會，《旅はクーポン》（東京：1935 年），頁 308。

年版以降的《鐵道旅行案内》的附錄《鐵道營業案内》中，比較少見如此的制度更改與加強的痕跡。這是否意味著台灣鐵道設施與服務方面，到了昭和 7 年版達到了一定的水準，完整招攬觀光旅客的環境，昭和 9 年版起可以說是進入了「成熟期」的狀態。

小結

自日本領有台灣以降，相當重視交通網的整備。作為連絡內地與台灣唯一交通手段的內台連絡船，除了增班與船舶大型化之外，也進行了服務品質的提升。鐵路方面，縱貫鐵路的全線開通以後，作為連結西部各都市的唯一陸上移動方式，包辦了台灣的旅客輸送與貨物輸送。同時，鐵道部也對旅行者進行折扣票價的設定，致力於吸引旅客的工作。交通網的整備，也就是是結合「主體」與「客體」的「觀光媒體」的整備，再伴隨著島內治安與衛生狀況的改善，逐漸將台灣建構成一個歡迎旅行者到來的環境。

台灣總督府鐵道部在縱貫線全線開通後，以吸引顧客為目標出版了《台灣鐵道名所案内》。自台灣總督府鐵道部出版旅行導覽書以來，名稱陸續更改為《台灣鐵道案内》、《台灣鐵道旅行案内》，並斷斷續續地進行修訂、發行，內容也因為每次的修訂而有變化。特別是關於台灣資訊的部份，包括〈台灣概觀〉、〈異國性的台灣與台灣人的習俗〉、〈台灣速解〉，透過介紹內地看不到的台灣獨特事象，演出與內地日常生活脫離開來的「非日常」，將「化外之地」轉而變為「美麗夢幻之國」的新的台灣印象，以努力吸引旅行者。

台灣總督府鐵道部出版的《台灣鐵道旅行案内》，在透過強調與內地不同的台灣魅力，吸引讀者的好奇與興趣的同時，亦負有旅遊指南書所需具備的實用功能。一方面在《台灣鐵道旅行案内》中列出交通工具的價錢、路線等，另一方面亦在鐵路票價方面實施折扣制度，甚至與內地及其他鐵路公司合作提供連絡服務，與旅行社合作推銷旅遊券等的方式招攬旅客。

但是，昭和 7 年版的《台灣鐵道旅行案内》發行以後，日本面臨了非常大的轉換期。隨之而來的，環繞著旅行周邊的環境也產生了很大的變化，那麼，《台灣鐵道旅行案内》所面對的是什麼樣的時代與社會的變化呢。這又會對《台灣鐵道旅行案内》的內容產生什麼樣的影響呢？而至此時為止的台灣印象，又會產生什麼樣的變化？這將在下一章中作進一步的考察。

4 社會變化與《台灣鐵道旅行案内》

在前一章回顧及考察明治 41（1908）年至昭和 7（1932）年由台灣總督府鐵道部出版的旅行指南書內容變化過程與欲傳達的台灣形象。《台灣鐵道旅行案内》昭和 9（1937）年以降，昭和 10（1935）年、昭和 15（1940）年及昭和 17（1942）年都持續出版。然而在內地以滿洲事變為契機，逐漸進入戰時體制，台灣總督府亦配合如此變化，走向「皇民化」、「工業化」及「南進基地化」的統治政策。之後日本進入中日戰爭和太平洋戰爭，直到昭和 20（1945）年戰敗為止。

如前所述，本文將這一個時間區分為「滿洲事變到第二次世界大戰戰敗」的「成熟期」，並考察這段時期中《台灣鐵道旅行案内》所介紹的「觀光目的地」，究竟有了什麼樣的變化。本文將焦點放在每冊卷頭部分介紹台灣的論述，看看這段時間裡，《台灣鐵道旅行案内》所形塑出來的台灣形象，與第三章所分析出「美麗夢幻之國」的台灣形象是否有變化？而這個變化或沒有變化，與走向戰時體制的社會變化是否有關係？藉此來探究台灣總督府鐵道部是如何看待「戰時體制下的台灣旅行」。

4-1 「成熟期」之《台灣鐵道旅行案内》

如前述般，在此將昭和 9（1934）年以降作為「成熟期」進行討論。是因為有自昭和 6（1931）年的滿洲事變以降，包含台灣與朝鮮的日本社會進入了戰時體制，昭和 9 年版的《台灣鐵道旅行案内》中所介紹的觀光目的地數量加以整理，如第三章所述，昭和 9 年版以降的《台灣鐵道旅行案内》的車票折扣制度與前期沒有明顯變化，戰爭的長期化使日本全體社會對旅行的環境與意識造成變化等理由。那麼在如此「成熟期」《台灣鐵道旅行案内》以及社會有什麼樣的變化呢？其兩者的變化是否有因果關係呢？

4-1-1 戰時體制下觀光目的地的變化

根據曾山毅的統計（請參照附錄資料表 3），大正 5 年版的《台灣鐵道旅行案内》介紹 247 處觀光目的地以降，其數量逐年增加，昭和 7 年版的觀光目的地共有 573 處，僅僅 16 年間增加了一倍。¹⁵⁶

但昭和 9 年版《台灣鐵道旅行案内》所介紹的觀光目的地共有 546 處。觀光目的地數量首度減少。至於「溪河、湖沼」，昭和 7 年版原有 26 處，但昭和 9 年版減少至 19 處，「獵場」原有 19 處，減少至 1 處，「鑛業」原有 24 處，減少至 11 處。相對的「山岳、溪谷、瀑布」昭和 7 年版原有 45 處，到了昭和 9 年版大幅增加至 62 處。增加趨勢不僅如此，昭和 10 年版 65 處，昭和 14 年版 101 處，昭和 15 年版 117 處等其數量持續增加，雖然昭和 17 年版稍微減少，但依然介紹 115 處，在《台灣鐵道旅行案内》中比率相當高。

至於景點，在第二章可見到，日本國內在明治期到大正期興起的「山水熱潮」下，藉旅行拜訪山地、親近大自然是非常自然的行為。台灣的山地不僅高於日本的最高峰，其獨特的動植物自然環境，可說相當具備旅遊資源的魅力。只是在當時，日本領台就存在的台灣山

¹⁵⁶ 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 190-191。

在這個時期也有一些觀光地點日後改版中被刪除的。大正 10 年版介紹的基隆站的基隆三山、八堵站的暖暖街、錫口（松山）站的後山坡等地在大正 12 年版被刪除。大正 12 年版介紹的台北站的萬華、大稻埕，城內等地在大正 13 年版被刪除或被納入至其他觀光地點的解說文中。筆者並不清楚這些觀光地點以什麼樣的標準來刪除或整理，但我們可以知道《台灣鐵道旅行案内》每次出版改版時審查既有的觀光對象，加以追加與刪除。

地治安問題、對原住民的誤解，使得內地人對台抱持警戒感，這也是事實。一直要到昭和 5（1930）年，爆發了原住民最大規模抗日行動「霧社事件」之後，蕃地的治安才漸告安定。從這點可以推測，在昭和 9 年左右，台灣已被整備出能讓旅行者輕鬆登山的環境了吧。¹⁵⁷

除此之外，日本鐵道省於昭和 12（1937）年日中戰爭爆發的翌年，為了認識祖國以提升愛國心，開始提倡「青年徒步旅行」這件事，也應該列入原因來考量。「青年徒步旅行」不單單要求提升國民的意識、還包含了國民身體的改造與訓練，為此，登山可以說是再恰好不過的行程。此外，也能推測同一年整備大屯、新高阿里山與次高太魯閣三座國家公園，應也與這種愛國意識的提升具有關聯。例如在昭和 14 年的《台灣鐵道旅行案内》中增加了嘉義車站的阿里山景點，像是「神木」、「營林所阿里山出張所」、「阿里山神社」、「高山博物館」、「林間學校」、「高山觀測所」等地均被重新刊載介紹。

「祖國認識」意識的重要性也呈現在《台灣鐵道旅行案内》上，昭和 9 年版本即刪減了許多與台灣特色相關的景點，並微幅增加了與「台灣領有」關聯的部分，例如新增介紹台北站的有乃木將軍遺髮碑，明石總督墓地所在地「三橋町墓地」等景點。從曾山毅的統計資料可以得知，在《台灣鐵道旅行案内》的昭和 10 年版中，與「台灣領有」有關聯的景點有 41 處、昭和 14 年版為 53 處，到了昭和 15 年增為 89 處。伴隨著介紹「神社」的增加同時，包含「北白川宮能久親王」的「征討戰跡」也變多了。¹⁵⁸雖說在昭和 5 年版中，已介紹了五堵站等部分車站的「北白川宮親王遺跡」，不過，自昭和 14 年版起，就發現主要城市的車站周邊介紹中都有「北白川宮親王遺跡」的文字。那些包括有舍營地、露營地、駐營地、司令所、戰況視察地、臨終之地等，只要是北白川宮親王造訪過的地方，均被視為遺跡加以介紹。此外，同樣自從昭和 15 年開始，也出現了表現台灣領有初期的苦難歷史之地的介紹，像是松山站「鐵路隊員戰死石碑」、黃鶯歌站「三峽櫻井特別任務陸軍上士忠魂石碑」等。這些都是在「祖國認識」扮演重要意義的地點，對此時期要藉視覺記憶來訴諸「國民意識」的發揚而言，可說是非常適合！

到了昭和 17 年版本時，當與「台灣領有」相關之景點持續增加時，有關台灣「產業」之景點卻多被刪除，兩者間形成鮮明對比的。在此之前，案内書中介紹了許多煤礦、製糖與製鹽工廠的地點，並在昭和 15 年版中到達刊載高峰：共 200 處。然而，到了昭和 17 年版，卻刪減至 87 處。這其中「製造業」和「製糖業」在昭和 15 年版分別為 33 處和 45 處，到了昭和 17 年版減至 7 處和 2 處。雖然不能確定為何在昭和 17 年這個時間點，刪除了版本中有關產業的項目，但應可推測是與戰局逐漸惡化，基於國防上的理由而將這些不恰當的項目刪除有關吧。實際上，戰爭時期日本國內的各城市都因空襲蒙受極大損害，台灣則自昭和 13 年首次遭遇空襲，從這點來看，可以研判《台灣鐵道旅行案内》的編輯者，確實有可能因認為戰爭中的安全考量，而不刊與台灣總督府鐵路部產業和工廠相關資訊。

戰爭時期的痕跡，還可以從實施檢閱的痕跡中看到。昭和 14 年版中，出現了因為檢閱而被全部塗黑的記述。像是昭和 10 年版關於基隆港的記載中，寫著：「從事水產業的發動機船 324 艘、其他的有 241 艘」，但這部分到了昭和 14 年版一也就是台灣首次被轟炸的次年一即被塗黑至無法判讀。而曾在昭和 10 年中介紹的板橋車站「大日本石油中和油田」、

¹⁵⁷ 白井進，〈近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與台灣形象的建構（1924—1943）〉（台北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009 年），頁 180。

¹⁵⁸ 曾山毅，《植民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 190—191，195。

新竹車站「竹東油田」、苗栗車站中的專題「台灣的油田鑛業」，在昭和 14 年的版本中都被刪除，至此可以確認到，在這個時期，觀光導覽書的內容也受到出版審查等的嚴格限制。

相對於昭和 9 年版本刪減了許多與台灣特色相關的景點，有關「宗教·文化」記載卻反而有增加的趨勢。雖然在昭和 9 年版時「宗教·文化」的記載略減，但之後從昭和 10 年到昭和 14 年，卻從 76 處增加到 90 處。其中，關於廟宇的記述從 30 處增加至 41 處。斗南站在過去的版本中都是介紹「朝天宮緣起」，但是從昭和 10 年起則變成了「朝天宮緣起」與「天上聖母傳說」兩個專欄，以跨兩頁的篇幅記載對台灣傳統宗教的解說。在第三章曾提到，在大正 5 年台灣總督府鐵道部首次發行的《台灣鐵道名所案内》中，並沒有記載任何對「天上聖母」的解說，然而經過了 23 年後，在昭和 10 年的版本中，首次出現了具體詳盡的解說。其原因若從第一章所述的觀光的概念來看，可以推測是由於台灣的廟宇寺廟在日本國內並不存在，對於表演非日常的觀光環境而言，是一個能吸引觀光客的要素吧，類似的景點還有介紹板橋站「林本源庭園」、台南站「孔廟」以及「上流的家庭生活」、「孔廟的樂器」等等專欄。這些都是傳達台灣獨特的現象、清領時代的歷史與文化的設備或工具。不過同樣處於戰時體制強化的狀況下，對於詳細刊載清代的歷史、文化之事，是應該特別寫出的變化吧。

到了昭和 14 年版，有關於台灣的「宗教·文化」類的記載依舊持續地增加著，共刊載了 90 處，昭和 15 年版增為 102 處。雖然在昭和 17 年版時減少至 96 處，然而從內容比率來看，可以發現昭和 17 年版佔了 14.1%，反而比昭和 15 年版(102 處)的 12.4% 更多。同樣的，在「自然·景勝」類也從昭和 14 年版刊載共 154 處，佔 22.6%、昭和 15 年版刊載 187 處，佔 22.8%，到了昭和 17 年版雖略減至 173 處，比率卻前移到了 25.4%。此外，前述的「天上聖母」、「朝天宮緣起」、「孔子廟の樂器」等專欄持續地刊載至昭和 17 年太平洋戰爭開戰為止。

以上說明了從昭和 9 年以來，《台灣鐵道旅行案内》所介紹的「山岳、溪谷、瀑布」景點、台灣之「宗教·文化」類景點，以及與「台灣領有」關連的景都均有增加。亦即《台灣鐵道旅行案内》一方面增加介紹台灣獨特的事物現象，藉此強調其與內地的差異，另一方面則減少了與國防有關的「產業」相關景點。如此一來，第三章所提到的，將台灣形容為「美如夢境之國」的印象，是否會產生某種變化呢？下節即就這個問題加以論述。

4-1-2 「成熟期」的台灣形象

如同第三章所述，《台灣鐵道旅行案内》不僅導覽各車站周邊的景點，在卷頭處也刊載介紹台灣本身的讀物。在大正 12 年版「台灣概觀」登場以後，昭和 2 年版本稱為「異國性的台灣與台灣人的習俗-台灣速解釋」、昭和 7 年版稱為「台灣速解」，從昭和 9 年版雖改稱為「島情一斑」，但在基本構成上到了昭和 17 年都沒有改變。在第三章提到了至昭和 7 年版為止的內容變化，在此則就昭和 9 年滿州事變以降、進入了戰時體制的變化分析之，以前述的時代與社會之變化與介紹觀光景點的變化結果為前提下，試圖確認台灣總督府鐵道部打造的「美如夢境的國度」般的台灣形象，是否產生了變化。

在昭和 9 年版「島情一斑」之前刊載了「台灣八景與十二勝」的名單。台灣八景是昭和 2 (1927) 年台灣日日新報社所舉辦的台灣風景名勝票選，通過全島白熱化的投票激戰而決定的。然而，在昭和 9 年版《台灣鐵道旅行案内》作為「別格」的台灣神社與新高山、「八景」、「十二勝」都有介紹，包括搭乘最近車站的簡單交通資訊，以及像是「山景瞭望」、「山、水」與「森林」等所謂「值得觀賞之處」，只不過是並無言及這些是如何被選出的。對於基隆站和平公園說明只寫著「基隆旭丘被稱為台灣八景之一，在此處能將港內外景色盡收眼底，此處亦有劉面積約三萬坪，劉銘傳建造法國式砲台遺址。」感受不到其與其他風景名勝有何不同的印象。

昭和 9 年版最大變化，應該就是關於登山記述的增加。在「島情一斑」的一開始，除了持續對 97 座海拔 3000 公尺以上的台灣山脈的山峰名稱進行解說外，台灣山岳會會長沼井鐵太郎亦持續進行的「台灣登山的注意事項」的記述。昭和 9 年版本的「島情一斑」全 48 頁，有 10 頁為有關台灣山地的情報資訊。《台灣鐵道旅行案内》正謀求強化登山的相關情報。

接在台灣山地的解說之後的是「氣候」、「衛生」、「產業」、「交通」、「教育」、「蕃人的話題」、「台灣人生活方式」、「植物」、「動物」與「地名解釋」，可以說昭和 2 年以後的內容與結構大致相同。如同第三章所論述般，《台灣鐵道旅行案内》作為觀光指南，在傳達「與內地不同」這個概念上應是無庸疑問的。¹⁵⁹

昭和 10 年版，則在「島情一斑」之外，增加介紹了「台灣料理的菜單」。這是節錄了「台灣人生活方式」中的「宴席」，介紹受邀台灣家庭的時候用餐的禮儀外，後更介紹了像是「清燉大燕チエントウントウアエン（燕の巢の汁）」、「生炒大蝦チエーツアトウアヘー（焼えび）」與「紅燉魚翅アントウンヒーチー（ふかのひれ）」等共 12 道料理，依照日本語順依序排列其漢字，並以假名標注當地讀音語，出現了對台灣飲食文化的感受。¹⁶⁰

有趣的是，昭和 10 年舉行的「始政 40 周年紀念博覽會」，造成了總入場者高達 275 萬 8 千人次的盛況。¹⁶¹ 這個博覽會在日本國內、滿洲、朝鮮均有舉行盛大的宣傳，台灣總督府鐵道部也增開列車，不過《台灣鐵道旅行案内》卻全然未提及。從過去的勸業共進會之類的活動也沒有被介紹來推測，¹⁶² 恐怕是因為《台灣鐵道旅行案内》介紹的觀光景點主要是常態事業，故不刊載短暫的活動觀光所致。

同樣是昭和 10 年版，開始刊載了所謂的套裝行程，此後一直延續到昭和 17 年。介紹包括 17 天行程「台灣一周旅行日程」、「台灣十日間旅行日程」、「台灣一週間旅行日程」以及 6 天行程「タロコ峽探勝日程」共 4 個套裝行程。這些套裝行程因為都將刊載出各地觀光景點與出發抵達時刻，使得規劃旅遊變得容易且不需觀光者操煩。

到了昭和 14 年版中、在「島情一斑」的前面介紹了「台灣國家公園」。如同前節所述，在昭和 12 (1937) 年時，相繼設立了大屯國家公園、新高阿里山國家公園、次高太魯

¹⁵⁹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1934 年）。

¹⁶⁰ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1935 年）。

¹⁶¹ 曾山毅，《植民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 224-234。

¹⁶² 台灣大正 5 年舉辦領台 20 周年紀念台灣勸業共進會，大正 5 年版卻沒提起其活動。

閣國家公園。¹⁶³此時介紹嘉義站的「阿里山」的篇幅也增加了，可以明白到了這個時期，旅行來攀登台灣的高山登山，目的不僅僅是「鍛鍊體魄」，透過觀賞新領土台灣的動植物生態也能「認識祖國」，如此就增加了山岳在《台灣鐵道旅行案内》的比重。

此外，自昭和 14 年版起，以日台聯絡的交通方式，介紹了飛機航線。大日本航空株式會社自昭和 11 年 1 月起，開設了「福岡—那霸—台北」航線。此後連接島內的路線也相繼開設。從昭和 12（1937）年起，台北—東京能夠用一日來移動了，只要乘坐台北午前 6 點 20 分出發的航班，在福岡轉機後，當天下午五點就可以抵達東京了。¹⁶⁴

附帶一提，關於飛機乘客的回憶，早在 1930 年的《台灣實業界》雜誌中，記載了任職花蓮港公學校的田中照治於台北台灣神社舉行結婚儀式後，與妻子一同搭乘飛機前往花蓮港新婚旅行的記述，以及塩水港製糖的岡田幸三郎多次往返搭乘日台航班的記錄。¹⁶⁵昭和 11 年 7 月的《台灣實業界》，則有戶水遞信部長、坂本外事課長與儀水產科技師等官員與夫人一起搭機進行「舊婚旅行」的記錄。¹⁶⁶雖然考量因為航空運費高昂，限制了利用的乘客，不過比起搭乘內臺聯絡船到福岡九州門司最快也要三天，開設僅半天就能夠抵達福岡的航空線，肯定會對內地人前往台灣旅行有所變化吧。

此外，同年開始使用了「高砂族」來取代之前所指稱的「蕃人」。雖然推測這是由於昭和 10（1935）年名稱變更改正，使得這個名稱出現在《台灣鐵道旅行案内》中，不過，書中並未說明改稱為高砂族這個名稱的原委。只是，如同第三章所提到的那樣，《台灣鐵道旅行案内》在昭和 2 年版「蕃人的話題」的時候，也開始記載著「蕃人」是「愛講義氣，擁有道德，該疼愛的種族」¹⁶⁷，可以推測《台灣鐵道旅行案内》很早便致力於扭轉對原住民的刻板印象。從昭和 15 年版起「高砂族的話題」中，加上了「分布」、「衣食住」、「風俗、習慣」與「撫育」項目，關於原住民的記述變得更詳細了。

即使昭和 17 年版未見構成主體的變化，然而，之前所記載之「產業」類的農業、林業、礦業、工業與水產業的具體生產額等統計數字與表格卻被刪除了。如同前述，自同年開始《台灣鐵道旅行案内》刪除了許多有關製造業、製糖業的觀光景點。而隨著戰況惡化，這些統字數字可能是也基於國防理由被刪除了吧。此外，有關「交通」中「海運」的記事也出現了變化。在此之前詳細刊載的基隆港航線的港口碼頭、時刻與貨運租賃的項目遭到刪除，僅刊載「日本郵船會社受命開通神戶基隆間直航線、命令航路的航班數增加，此外，也開通了遠航華南南洋方面的航線等，試圖大大改善海上交通」，並未提及具體的航運路線與船艦數。如同前述的那樣，也可以推測昭和 18（1943）年內台連絡船受到敵方潛艦魚雷的事情，導致詳細刊載船隻航路被判斷是不適當的。

然而另一方面，若要特別寫出昭和 17 年版的變化，就要提到「街頭珍稀美味」這個項目的出現。與出現在「宴席」不同的「在市場與街頭能見到的食物中，真正有台灣本味能歡愉味蕾的新奇東西」的米糕粥、仙草、肉粽、米苔目等 47 道料理，以標注了當地讀法的假名與簡單的說明的方式介紹。

¹⁶³ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1939 年）。

¹⁶⁴ 曾山毅，《殖民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004 年），頁 162-163。

¹⁶⁵ 〈航空ポスト〉，《台灣實業界》，台北：1930 年 11 月號，頁 36。

¹⁶⁶ 〈航空ポスト〉，《台灣實業界》，台北：1936 年 8 月號，頁 9。

¹⁶⁷ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1927 年），頁 1-23。

由此也得以明瞭，關於昭和 9 年以降介紹台灣的篇幅，在太平洋戰爭爆發之後出版的昭和 17 年版本中，「產業」與「海運」的情報被修改或刪除，得隱見對戰時體制的應對之道。然而在此之外，對於「登山」與台灣傳統料理、航空以及原住民的情報著墨卻增加，可以說是著重在強調日本內地與台灣的差異。那麼，當時實際的社會是怎樣的呢？能夠見到現實台灣和《台灣鐵道旅行案内》之內容的影響或背離嗎？下一節想討論戰時體制的社會變化、關於日本和台灣生活的變化對旅行之影響。

4-2 走向戰爭時期的社會變化

昭和 6（1931）年 9 月 18 日，以滿州奉天郊外南滿州鐵道爆破事件為導火線，「滿州事變」爆發後，日本佔領了滿洲各地。¹⁶⁸其後，1932 年 1 月第一次上海事變、同年 3 月成立滿州國。1933 年國際聯盟裁決了撤退勸告案，日本退出了國際聯盟。¹⁶⁹伴隨著日本在國際社會的孤立，日本軍國主義、國家主義氣勢高漲，而對於思想、言論的統制也變得嚴厲。¹⁷⁰

這樣的戰爭氛圍不限於日本內地，也擴大至台灣。滿州事變以後，報紙持續著激勵人心的報導，而因為對承認滿洲國與否，造成日本與其他國家的對立，也促成了國內反國際聯盟、反英美的感情激化。¹⁷¹自昭和 9（1934）年左右，《台灣實業界》雜誌開始刊登認識戰時體制的讀物。一月號「飛機下的台灣」專欄以「無論是白天或深夜，交戰時，該預想台灣有飛機飛來侵略。更因作為海軍根據地，繁忙著支配華南領海權。實際上，台灣正維持著國防上武裝殖民地的榮譽。」論述戰時體制下台灣的重要性。¹⁷²而二月號也接著刊載的「台灣日本化-先從語言與服飾開始」專欄中，說到因「在台生活者的日本意識持續變得稀薄」，而呼籲台灣既然身日本領土，則非得改變說台灣語、穿中式服裝服不可。¹⁷³此外，昭和 11（1936）年初，政府開始獎勵西服使用「國防色」，同年 2 月 8 日，菊元百貨開始陳列標榜著「一有事就派上用場」的國防服。¹⁷⁴

實際上，自昭和 8（1933）年起，台灣總督府提出十年內將總人口國語普及率提升 50% 的「國語普及十年計畫」。另外，自 1930 年代起台灣總督府基於「敬神尊皇」，透過在全台各地設立神社與人民家中安置「神棚」，來獎勵各別的參拜行為。昭和 11（1936）年起更展開所謂「民風作興運動」，來普及對日本神道的敬神思想，並改善台灣傳統的宗教與習慣，各地「寺廟整理運動」於焉開展，隔年（昭和 12 年），台南州斗六街、朴子街祭拜媽祖時燃燒金紙與鳴放爆竹的行為被禁止，北港朝天宮的金爐甚至遭到拆毀。¹⁷⁵

¹⁶⁸ 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 11。

¹⁶⁹ 中村宏，〈戰時下における国際観光政策—滿州事變、日中戦争、第二次大戦—〉，《神戸学院法学》第 36 卷第 3・4 号，2007 年 4 月，頁 171。

¹⁷⁰ 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 13。

¹⁷¹ 竹中信子，《植民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇上》（東京：田畑書店，2001 年），頁 206。

¹⁷² 〈航空機下に於ける台湾 完全に国防植民地たらしめよ〉，《台灣實業界》，台北：1934 年 1 月號，頁 1。

¹⁷³ 〈台湾を日本化せ—先づは言葉と服装から〉，《台灣實業界》，台北：1934 年 2 月號，頁 1。

¹⁷⁴ 竹中信子，《植民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇上》（東京：田畑書店，2001 年），頁 344。

¹⁷⁵ 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 27，41—42。

昭和 12（1937）年中日戰爭爆發。日本國內由第一次近衛文麿內閣提出把「盡忠報國」「舉國一致」「堅忍持久」為三大目標的「國民精神總動員運動」，獎勵日本國民對戰爭全面協力的行為。與此同期在台灣正提倡「皇民化」及「皇民化運動」。¹⁷⁶而第 17 任台灣總督小林躋造於昭和 11（1936）年 9 月 2 日任職後，提出為實踐八紘一宇，必透過國語教育與領會皇民精神為施政方針，故發表「要求強化台灣精神動員與徹底皇民化」之言論，大聲疾呼皇民化的重要性。¹⁷⁷小林躋造於昭和 14（1939）年即將結束任期回京之際，發表了以「皇民化」、「工業化」、「南進基地化」作為治台三大原則。由於要更發展台灣作為日本領土國防上的重要據點，明言了強化作為日本國民意識的必要性，因此在台灣的皇民化運動被更加強化。¹⁷⁸其後，1938 年 4 月 1 日內閣通過「國家總動員法」，要求全體國力投入戰爭。¹⁷⁹

中日戰事的拉長，導致嚴重的物資與食糧不足的情況。內地於昭和 13（1938）年 3 月 7 日，商工省公布「石油販売取締規則」，而同年 5 月 1 日起開始實施汽油等的票券制販售。¹⁸⁰昭和 15（1940）年 4 月起，實施米、糖與全球首次的火柴配給，同時也進行積極研發替代品的措施。¹⁸¹只不過物資與食糧不足的情況絲毫未見改善，同樣是昭和 15 年（1940）7 月 7 日頒佈施行禁止奢侈品製造與販售的「七七禁令」，8 月 1 日「奢侈是敵人」的標語也登場了。¹⁸²而同年 11 月間發佈的「大日本帝國國民服令」，原本僅是獎勵穿用的國防服，改為必須要著用。¹⁸³其後於昭和 17（1942）年，衣料販售改為票券制後，不論人民擁有多少財產，倘若沒有票券就無法購買衣料。¹⁸⁴

即使是台灣，這樣的情況也沒有改變。昭和 15（1940）年，因為宜蘭郡的咖啡、料理屋與飲食店員工們，有著誇張的燙髮又穿著台灣服的緣故，被要求改著和服、洋裝與留低調的燙髮。在基隆、新竹，亦禁止藝妓穿著具挑釁性的上海服裝（應是指旗袍）。北投的藝妓與娼妓成立了女子奉公會，於每個月一號的奉公日當天就會出現，穿著重新染黑改造成モンペ（農婦型的工作服）的浴衣、綁上黑色頭巾的團體，進行神社參拜、廣播體操、遊行等活動。¹⁸⁵這些獎勵參拜神社、改變台灣與中國式的服裝等行為，造成本島人生活很大的改變，這也代表了自昭和 11（1936）年以後的皇民化更進一步的情況。

總體而言，滿洲事件以後，日本社會進入戰時體制下，並影響了一般市民的生活，就算是旅行也無法例外。如第二章所述，1920 年代中，觀光對日本人來說逐漸成了普遍的事情，日本人也積極開展赴外地觀光，例如昭和初期大阪商人以「（讓外國人）理解日本的事

¹⁷⁶ 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 17-19。

¹⁷⁷ 竹中信子，《殖民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇上》（東京：田畑書店，2001 年），頁 339-340。

¹⁷⁸ 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 13。

¹⁷⁹ 山中恒，《暮らしの中の太平洋戦争—欲シガリマセン勝ツマデハー》（東京：岩波新書，1989 年），頁 3。

¹⁸⁰ 山中恒，《暮らしの中の太平洋戦争—欲シガリマセン勝ツマデハー》（東京：岩波新書，1989 年），頁 3。

¹⁸¹ 竹中信子，《殖民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇下》（東京：田畑書店，2001 年），頁 140-148。

¹⁸² 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 85。

¹⁸³ 蔡錦堂，《戰爭體制下的台灣》（台北：日創社，2006 年），頁 143。

¹⁸⁴ 山中恒，《暮らしの中の太平洋戦争—欲シガリマセン勝ツマデハー》（東京：岩波新書，1989 年），頁 73。

¹⁸⁵ 竹中信子，《殖民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇下》（東京：田畑書店，2001 年），頁 154-155。

情是重要」為由，招待美籍教師前往「內地」、「朝鮮」、「台灣」、「滿州」旅行。¹⁸⁶此外，昭和8（1933）年，也有國際觀光協會募集美國人為對象，進行前往「內地」、「朝鮮」、「滿州」的旅行。¹⁸⁷

然而，戰爭的長期化，使得即使是日本人之間的旅行，也受到了限制。昭和15（1940）年，日本國內禁止中小學學生4日以上的校外旅行。此乃「從緩和輸送機關的擁擠以及規範物資消費的立場，修正一直以來的修學旅行」，「禁止一切大學高等學校專門學校學生以及中小學校學生的教學旅行，僅限於允許實習、調查、研究為目的之旅行或野外演習、集體勞動與其他有益身心鍛鍊的旅行」。¹⁸⁸到了昭和16（1941）年，為了防止內地的國鐵在暑休盂蘭盆的繁忙期，會因為鐵道的擁擠激化而發生危險事故，而鼓吹終止不必要與不緊急的旅行外，甚至暗示可能會依情況停發乘車券的情況。¹⁸⁹不論如何，都是標舉「緩和擁擠」為目的，乍看仿佛與戰時體制沒有關係，不過，考量原因還是因為戰爭長期化的影響，導致在物資不足的情況下又得保持運輸力，再加上限制車輛保養與保線作業，導致鐵路運輸力大幅減少吧。

當然，對旅行制限的原因不單單是交通運輸力的低落。昭和16年（1941）年，台中州訓令禁止職員在年末年初之際旅行。這應該可以對應非常時局下，被指示就算是休假中也當成非常事務般的指示，可說是為提振戰爭意識，故禁止娛樂性強的旅行。¹⁹⁰此外，神奈川縣鎌倉市於1940年出版的《鎌倉市民戰時生活體制實行方策》中，明白記入「廢止新婚旅行」。¹⁹¹更有甚者，昭和17（1942）年還刊登出那年新年期間，拜訪高雄的觀光客大幅減少的報導。¹⁹²從這些事情都可察覺到因為戰爭長期化，使得即使是一般市民之間，也打算自我節制「不必要不緊急」之事的這種意識高漲的現象。

昭和18（1943）年3月19日，高千穗丸遭敵艦擊沈而造成了大量死傷。為此，交通局總長極力要求控制不必要與不緊急的旅行。¹⁹³而遭敵艦攻擊的不僅是高千穗丸，同年9月13日大和丸¹⁹⁴與10月27日富士丸均遭擊沈，¹⁹⁵造成死傷無數。大和丸的沈沒促使交通局長再次呼籲終止不緊急的旅行，他說「戰時的海上，就是戰場，絕對沒有安全可言」。¹⁹⁶對於制海權遭奪的日本而言，沒有必要讓敵艦得以輕易瞄準長時航海的內臺交通船。換句話來說的

¹⁸⁶ 新井堯爾，《觀光の日本と将来》（東京：觀光事業研究会，1931年），頁42。

¹⁸⁷ 中村宏，〈戰時下における国際観光政策—滿州事變、日中戦争、第二次世界大戦—〉，《神戸学院法学》第36卷第3・4号，2007年4月，頁172。

¹⁸⁸ 〈小中学生の旅行 四日以上は禁止〉，《台湾日日新報》，1940年6月23日夕刊，2版。

¹⁸⁹ 〈国鉄徹底的に旅行抑制断行〉，《台湾日日新報》，1941年7月14日，2版。

¹⁹⁰ 〈休暇中旅行禁ず〉，《台湾日日新報》，1941年12月28日，4版。

¹⁹¹ 山中恒，《暮らしの中の太平洋戦争—欲シガリマセン勝ツマデハー》（東京：岩波新書，1989年），頁42-43。

¹⁹² 〈新春旅行も見合わせ 想ひは遠く戦線将兵のうへに 駅に見る高雄の自粛振り〉，《台湾日日新報》，1942年1月6日，4版。

¹⁹³ 〈不要不急の旅行 極力差し控へよ〉，《台湾日日新報》，1943年3月25日，3版。

¹⁹⁴ 〈大和丸・雷撃受け沈没 船客船員の大部分を救助〉，《台湾日日新報》，1943年9月17日夕刊，2版。

¹⁹⁵ 竹中信子，《殖民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇下》（東京：田畑書店，2001年），頁239。

¹⁹⁶ 〈不急旅行は取止めろ 交通局総長談を発表〉，《台湾日日新報》，1943年9月17日夕刊，2版。

話，可以認為在這個時間點，日本國內和台灣間的移動是非常危險的，也就更使得日台之間變成了不適合旅行的狀態。

再者，昭和 17 年版的《台灣鐵道旅行案内》是由鐵路部編、為東亞旅行社台灣支部出版，而「東亞旅行社」是在昭和 16 年，從「ジャパンツーリストビューロー」改名而來的，¹⁹⁷其目的為「本法人以期許發達健全旅客交通，謀求國情文化宣傳的滲透為目的」，而更以從事「國情文化的宣傳介紹」為事業內容。¹⁹⁸可以推測，昭和 17 年版的《台灣鐵道旅行案内》是以向海內外宣傳台灣總督府的治理成績為目的而出版。

然而，《台灣鐵道旅行案内》在昭和 17（1942）年卻是最後一本的發行。究其原因，應是由於此時物資不足無法進行要使用燃料的交通工具與消費活動、交通運輸力的低落、為強化戰時體制對旅行的自制，還有無法保證內台連絡航路的安全性導致台灣作為旅行價值下滑等諸多因素相關，使得「不必要不緊急」的觀光指南書無法繼續出版。此外，還應該考量一個遠因，那就是昭和 18 年時，東亞旅行社本想印刷時刻表的計劃，卻因為印刷取締漸趨嚴格，印刷社自身因軍需與紙幣印刷繁忙不堪，最終無疾而終。再加上相繼的空襲，不斷有工場、疏散機械等等，都讓印刷作業變得極其困難。¹⁹⁹昭和 18（1943）年翼贊會中止旅行，發表促進國民儲蓄，也使得對民眾對旅行更加地節制。²⁰⁰

4-3 社會背景與《台灣鐵道旅行案内》的影響和差異

如前文所述，昭和 6 年(1931)的九一八事變以後，台灣總督府加強了對於台灣的語言、服裝、信仰、風俗的限制。從「國語普及十年計劃」、「民風作興運動」或「寺廟整理運動」等政策看來，經由「皇民化」或「皇民化運動」積極的推動內地化，更藉由「國民精神總動員運動」的實施，要求全民對戰爭有所助益。筆者推測為了支持「祖國認識」，以及國民的「身心鍛鍊」，在前述的《台灣鐵道旅行案内》中，增加關於登山、神社參拜，及「台灣領有」的記述。

但是在另一方面，台灣傳統的「宗教·文化」或食文化，「台灣人的生活樣式」、「高砂族的故事」，以及偶爾可見的現地語言的讀音假名等，說明了強調與內地差異性的事項。這種強調台灣獨特性事項的內容，在中日戰爭進入長期化，甚至直接進入太平洋戰爭的時代不只沒有改變甚至還進行修訂，與當時的國策有很大的矛盾，是相當不自然的一點。

除此之外，《台灣鐵道旅行案内》中上刊載的多數照片，在 1930 年代末期到 1940 年代期間出現模特兒。這點在太平洋戰爭爆發的昭和 17(1940)年也是一樣，翻開封面後，登場的相片是兩位穿著旗袍在台灣式建築前微笑的女性。其他尚有刊載著在椰子樹叢間散步的兩位漢服女性、台北新公園裡兩位穿著和服的女性背影、步行在建功神社的三位和服女性的照片，這些照片顯示出台灣民族、文化多樣性的印象。²⁰¹若是呼籲著台灣人的「皇民化」，在戰況惡化的情況下，為何仍如此強化對台灣獨特事物的介紹到這種程度？

¹⁹⁷ 日本交通公社，《日本交通公社 70 年史》（東京：日本交通公社，1982 年），頁 79。

¹⁹⁸ 日本交通公社，《五十年史:1912-1962》（東京：日本交通公社，1962 年），頁 215。

¹⁹⁹ 日本交通公社，《五十年史:1912-1962》（東京：日本交通公社，1962 年），頁 246。

²⁰⁰ 〈旅行をやめなさい もつと、国民貯蓄を〉，《台灣日日新報》，1943 年 11 月 24 日夕刊，2 版。

²⁰¹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1942 年）。

實際上，不只是《台灣鐵道旅行案内》，特別強調台灣獨特的文化以及民族多樣性。昭和 14(1939)年，由「實業時代社」和「財界之日本社」製作、台灣總督府後援的國策紀錄電影「南進台灣」中，除了介紹日本統治後所建設的近代設施及產業外，也介紹了台灣建築樣式、原住民介紹等台灣獨特事物。除了在工廠和農場的介紹中出現了本島人的樣貌外，不斷有穿著中國服的女性模特兒登場，並強調這是與內地不同的事物。

然而，到了戰況惡化後的昭和 18(1943)年，在公開上映的電影「莎韻之鐘」中，以李香蘭為首的演員們都穿著原住民服裝演出。即使是標舉「愛國心」或「對日本人忠誠」的電影，在服裝方面仍是強調了原住民文化，在強力推動「皇民化」的時代背景下看來仍是不自然的現象。

然而，這或許也著實反映了當時日本將國力推向東南亞之際，所倡導的「大東亞共榮圈」建設中「八紘一宇」的概念。所謂的「八紘一宇」，出自《日本書紀》第三卷中收錄神武天皇的〈橿原奠都の令〉，這個詞語意味著「將天下看做一家」的思維。²⁰²但不得不留意到，「八紘一宇」概念和將異民族的思想與傳統予以內地化的所謂「皇民化」，有著一部分的差異。從這個角度來解讀「莎韻之鐘」的話，那麼，這部電影可以說是企圖透過非日本人的原住民也對日本帝國懷著盡忠之心，來強調日本帝國的四海歸心之意。

昭和 16(1941)年的台灣時報上刊載了宮本延人、大澤秀雄、佐多長春三人的對談，雖然將皇民化運動認知為「將中國傳統的台灣服，置換為內地傳統的和服與洋服的運動」，但也指出穿著和服造成行動上不便之處。「採用內地的傳統，透過與內地人有相同表現，以產生喚起日本人作為皇民自覺的效果」因此認為服裝的統一乃是有效的手段，但「現在，正是所謂東亞共榮圈的確立，或共存共榮的時代，一律排斥中國服是很奇怪的。(中略) 試想這個標語，我認為日本人不得不有更大的度量」，「我認為平常的服裝，保留最舒適、衛生(適應台灣風土)且又經濟的中國服(台灣服)是很好的。然而，舉行儀式的時候，不可穿洋服或中國服，而以穿著日本的羽織袴為宜」等在傳統文化中保有服裝自由的主張。²⁰³

所謂傳統，乃是在某地經由長時間培育而來的文化。由服裝文化看來，台灣有著與內地不同的文化，因此產生了在台灣穿著和服相對不便的情況。由上述主張提及的「東亞共榮圈」、「共存共榮」概念中，能夠讀出乃是在尊重彼此的文化上成立。

透過追求東亞民族共榮的大東亞共榮圈的建設，內地人、本島人、原住民等異民族共生的台灣，將會成為實現大東亞共榮圈理想狀態的區域。在《台灣鐵道旅行案内》上刊載穿著漢服、和服、原住民服的女性照片，正是反映了強調與內地不同的台灣文化、習慣的日本國策。此外，原住民(被打扮成原住民樣子的角色)對大日本帝國宣誓忠誠，更是襯托出「八紘一宇」的閃耀榮光。但是，在台灣總督府方面對於「皇民化」的解釋，在何時產生甚麼樣變化的資料，目前仍無從得知，仍有待今後的研究。

《台灣鐵道旅行案内》乃是自大正 5(1916)年到昭和 17(1942)年為止，長期發行的旅遊導覽書，每回內容的改編或修正，到昭和 7 年左右應已經產生一定的「台灣印象」。它傳達了內地不存在的「美麗夢之國」的台灣魅力，直到進入太平洋戰爭後，仍一貫持續的傳達此一印象。然而，在進入戰爭後仍持續出版的《台灣鐵道旅行案内》所展演出的台灣形象，仍

²⁰² 栄沢幸二，《「大東亞共榮圈」の思想》（東京：講談社現代新書，1995 年），102 頁。

²⁰³ 〈服飾鼎談 台灣と服装〉，《台灣時報》，（台北：1941 年 1 月號），頁 66-69。

強調台灣的特色，表現了東亞民族共生的樣貌，並創造出台灣作為「帝國夢之國」的新台灣印象，只是，這個美麗的台灣不再只是觀光夢想的形象，而是更強化了日本帝國榮光的意義，也就是作為「八紘一宇」的「帝國之夢」的形象的結晶。

小結

九一八事變發生之後，日本逐漸受到國際社會的孤立日深。其中，在地理及產業上具有重要位置的台灣，被當作是國防上重要的島嶼，於是要求島上居民的語言、服裝、信仰，乃至於傳統都要徹底的皇民化。在此同時，對於內地人則是獎勵其在身體與精神上的鍛鍊，以及對祖國的認識。在這樣環境下的台灣總督府鐵道部，通過《台灣鐵道旅行案内》介紹台灣與內地不同的地形、氣候、產業、民族，賦予了到台灣旅行不僅能夠體會到「遠離現實」的旅行樂趣，同時也能夠認識日本的新領土乃是最適當的旅行目的地的印象。

此外，在戰爭長期化，戰況進一步惡化時，一邊刪減關於國防上重要的「產業」情報，一邊則持續著對台灣「高山」、「神社」、「宗教文化」等台灣特色事物的資訊介紹。這是為了製造台灣在戰爭體制下，作為大日本帝國的領土命運休戚與共的共同體意識、並強調多數異民族共存的台灣乃是實現大東亞共榮圈的重要概念—「八紘一宇」的地方。《台灣鐵道旅行案内》自大正 15 年出版以降昭和 7 年為止所形塑滿溢異國情緒所謂「美麗夢之島」的台灣印象，自昭和 9 年以降，作為實現日本國策的理想之島，但始終不變的是台灣作為「美麗夢之島」的形象。

隨著戰況逐漸的惡化，物資短缺，國民對緊急事態的意識提高，再加上由於無法確保內台聯絡船等交通機關的安全，使得以觀光為目的的旅行逐漸衰退。目前的資料，無法確認《台灣鐵道旅行案内》在昭和 17 年版是否確實沒有繼續出版，但至今所能見的最終版本是昭和 17 年版。隨著太平洋戰爭的戰況激化，台灣的觀光無法避免的自我約束與中止。但日本統治台灣後，作為近代化副產物而予以開發的觀光目的地，多數在戰後中國國民黨佔領台灣後，仍繼續以觀光目的地的形態存在，到現在仍不停吸引著台灣人觀光客以及包含日本人在內的多數外國觀光客。《台灣鐵道旅行案内》所塑造的「美麗夢之島」的台灣印象，經過戰後七十年仍然持續著。

5 結論

自明治 28(1895)年成為日本領土以後，台灣雖成為「國內」卻不是能夠自由渡航的區域。關於台灣的資訊，在日本統治以前甚至到日本統治以後，雖然知道屬於熱帶地區台灣具有動植物的特異性，以及豐富礦物資源的存在，但對於內地人來說也有土匪及抗日游擊、霍亂及鼠疫等治安與衛生方面的諸多疑慮，而造成了所謂「化外之地」的負面印象。明治 29(1896)年內台聯絡船開始運行之後，一般人得以自由渡航，開始有內地人移居台灣，但仍不是內地人能夠以觀光為目的自由拜訪旅行的地方。

在這樣的狀況下，台灣總督府透過基礎建設的整備，以推行現代化。特別視連結全島的鐵路建設為最重要的事項，急速進行既存路線的改良工程和建設。領台 13 年後的明治 41(1908)年，西部縱貫鐵路全線開通，至此，原本全島陸路不曾連結過的台灣，初次將各城市連結起來。此後由台北開始，對原本以原始生活狀態存在的城市進行「市區改正」，發展上下水道與醫療機關、進行道路建設。時代進入大正(1912 年)後，霍亂與鼠疫等疾病發生相關的衛生問題逐漸被控制住。經由市區改正、交通發展，生活水準逐漸提升，適合旅行的環境也逐漸形成。

台灣總督府鐵道部在明治 41(1908)年發行的《台灣鐵道名所案内》與大正元(1912)年的《台灣鐵道案内》，是《台灣鐵道旅行案内》前身的旅遊導覽書。前者記載了鐵路的營業資訊、車站周邊資訊、私設鐵路和軌道等，與地區交通相關的消息，省略了關於台灣獨特事物的詳細解說。後者基本上也採取了同樣的介紹形式，刊載資料包括：台灣地理、鐵路概要、番地解說、台灣氣候、台灣沿革、鐵道歷史等，並上加台灣是什麼樣的地方的解說。

旅行指南書在台灣首度出現的意義，在於顯示出被內地人視為「化外之地」的台灣，經過台灣總督府進行的近代化措施後達到一定水準，形成了一個誰都可以搭乘鐵路享受旅遊之樂的環境。《台灣鐵道名所案内》與《台灣鐵道案内》雖然與日治後期出版《台灣鐵道旅行案内》相較，內容比較簡單，但已具有旅行指南書特徵之「實用功能」、「空間分節與價值賦予的功能」及「觀光地創造功能」。《台灣鐵道名所案内》可視為台灣近代旅遊業誕生的宣言。

台灣總督府鐵道部的旅遊導覽書，在大正 5(1916)年更名為《台灣鐵道旅行案内》並出版，不僅出現「時間分解功能」，其後一貫強調在台灣的氣候、地形、產業、民族的種種樣貌等「與內地不同的事物」，以及透過台灣總督府政策而有劇烈改善的台灣統治等部分，顯現日本統治在實際面上的成果，並以此為背景，到了昭和 7 年左右時，構築出了「美麗夢幻之國」的南國台灣印象。觀光乃是「人預定遠離日常生活，並再次回來的移動，愉悅且消遣的活動」，台灣鐵路旅行導覽可以說是使用所謂「異國性」的印象，創造出相對於內地日常的「非日常」。就由這種方式，努力擦去內地人當初所抱持的，不衛生且治安有問題所謂「化外之地」的負面印象。

然而以滿洲事變為契機，日本進入戰時體制以後，皇民化逐漸加強，實際的台灣社會中，對於語言、服裝、習慣、信仰等台灣獨特文化均加以限制。但在《台灣鐵道旅行案内》中，關於台灣現存的宗教和傳統文化、食文化、台灣人和原住民的生活樣式等，這些台灣特徵事項的內容並沒有加以限制，甚至變得更充實。在現實中企圖將台灣文化「內地化」的時代，台灣的現實環境與《台灣鐵道旅行案内》所創造的台灣印象產生了背離的狀況。進入太平洋戰爭時期後，戰況日漸惡化，此時依然持續出版的《台灣鐵道旅行案内》，其內容仍維持著演出「美麗夢幻之國」的形象，共出版了 1941 年與昭和 17(1942)年二本。

但是為什麼由台灣總督府鐵道部所出版的《台灣鐵道旅行案内》，至此戰爭時期仍沒有更改對台灣的獨特文化的記述，仍舊介紹著與內地相異的事物，甚至比重逐漸提高，此一矛盾產生的理由，目前仍未能解明。自成熟期到末期為止的《台灣鐵道旅行案内》，其內容與日本當時的國策之間產生了很大的矛盾，筆者推測與大東亞共榮圈的「八紘一宇」標語或有密切的關係，此外，目前也沒有發現關於推動「皇民化運動」的台灣總督府與《台灣鐵道旅行案内》編寫的相關資料，對這些對台灣的認識變化的原因，仍然有待日後的研究。



參考書目=====

一，日文資料

(一) 官方史料

- ¹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道名所案内》（台北：1908年）。
- ² 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道案内》（台北：1912年）。
- ³ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1916年）。
- ⁴ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1921年）。
- ⁵ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1923年）。
- ⁶ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1924年）。
- ⁷ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1927年）。
- ⁸ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1930年）。
- ⁹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1932年）。
- ¹⁰ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1934年）。
- ¹¹ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1935年）。
- ¹² 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1939年）。
- ¹³ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1940年）。
- ¹⁴ 台灣總督府鐵道部，《台灣鐵道旅行案内》（台北：1942年）。
- ¹⁵ 《府報》（台北：台灣總督府，1920年1月10日）。
- ¹⁶ 鐵道省，《鐵道旅行案内》，（東京：博文館，1921年）。
- ¹⁷ 鐵道省，《鐵道旅行案内》，（東京：博文館，1936年）。
- ¹⁸ 〈地方別現住人口（昭和元年）〉，《台灣總督府第三十統計書》，台北：1928年。

(二) 報刊雜誌

- ¹ 《新潟新聞》
- ² 《山陽新報》
- ³ 《読売新聞》
- ⁴ 《台灣實業界》
- ⁵ 《台灣日日新報》
- ⁶ 《台灣時報》

(三) 專屬

- ¹ 前田勇，《現代觀光總論》（東京：学文社，2003年）。
- ² 井上萬壽藏，《觀光教室》（東京：朝日新聞社，1957年）。
- ³ ジョンアーリ，加太宏邦譯《觀光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行》（東京：法政大学出版局，1994年）。
- ⁴ 有山輝雄，《海外觀光旅行の誕生》（東京：吉川弘文館），頁3。
- ⁵ 本城靖久，《トーマス・クックの旅—近代ツーリズムの誕生》（東京：講談社現代新書，1996年）。

- ⁶ 武内貞義，《台湾：改訂版》（台北：新高堂書店，1927年）。
- ⁷ 原田勝正，《日本の鉄道》（東京：吉川弘文社，1996年）。
- ⁸ 沢和哉，《日本の鉄道120年の話》（東京：築地書館，1993年）。
- ⁹ 小林一三，《逸翁自叙伝》（東京：日本図書センター，1997年）。
- ¹⁰ 小松史生子，《コレクション・モダン都市文化 第52巻 軽井沢と避暑》（東京：ゆまに書房，2009年）。
- ¹¹ 橋爪紳也，《モダニズムのニッポン》（東京：角川学芸出版，2006年）。
- ¹² 曾山毅，《植民地台湾と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2004年）。
- ¹³ 高橋泰隆，《日本植民地鉄道史論（台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究）》（東京：日本経済評論社，1995年）。
- ¹⁴ 今尾恵介・原武史監修，《日本鉄道旅行地図帳歴史編成朝鮮台湾》（東京：新潮社，2009年）。
- ¹⁵ 高成鳳，《植民地鉄道と民衆生活 朝鮮・台湾・中国東北》（東京：法政大学出版局，1999年）。
- ¹⁶ 田中一二，《台北市史》（台北：台湾通信社，1931年）。
- ¹⁷ 武内貞義，《台湾》（台北：台湾日日新報社，1914年）。
- ¹⁸ 中島春甫，《金山草山北投礁溪台北近郊の温泉案内》（台北：台湾案内社，1930年）。
- ¹⁹ 日本旅行協会，《旅はクーポン》（東京：1935年）。
- ²⁰ 武内貞義，《台湾》（台北：台湾日日新報社，1927年）。
- 田村剛，《台湾の風景》（東京：1928年）。
- ²¹ 載國輝，《台湾》（東京：岩波書店，1988年）。
- ²² 竹中信子，《植民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇上》（東京：田畑書店，2001年）。
- ²³ 山中恒，《暮らしの中の太平洋戦争—欲シガリマセン勝ツマデハー》（東京：岩波新書，1989年）。
- ²⁴ 竹中信子，《植民地台湾の日本人女性生活史・昭和篇下》（東京：田畑書店，2001年）。
- ²⁵ 新井堯爾，《観光の日本と将来》（東京：観光事業研究会，1931年）。
- ²⁶ 日本交通公社，《日本交通公社70年史》（東京：日本交通公社，1982年）。
- ²⁷ 日本交通公社，《五十年史：1912-1962》（東京：日本交通公社，1962年）。

（四）學位論文

- ¹ 畑野勇，《外国人の法的地位—国際化時代と法制度のあり方》（東京：信山社，2001年）。
- ² 上田卓爾，〈明治期を主とした「海外観光旅行」について〉，《名古屋外国語大学現代国際学部紀要》第6号。
- ³ 岩佐淳一，〈旅行とメディア—戦前期旅行ガイドブックのまなざし—〉，《学習院女子大学紀要》第三号，2001年3月。
- ⁴ 長坂契那，〈明治初期における日本初の外国人向け旅行ガイドブック〉，《慶応義塾大学社会学研究科紀要》第69号，2010年2月。
- ⁵ 中川浩一，《度の文化誌—ガイドブックと時刻表と旅行者たち》（東京：伝統と現代社，1979年）。
- ⁶ 平田剛志，〈鉄道省編『鉄道旅行案内』諸版の比較研究〉，《立命館大学 Core Ethics》Vol.8，2012年4月。
- ⁷ 曾山毅，〈「台湾鉄道旅行案内」と植民地台湾の「旅行空間」〉，《九州産業大学商経論叢》，第48巻第1号。
- ⁸ 野林厚志，〈今を生きる台湾の人びと〉，《民族学》第35巻3号，2011年。
- ⁹ 中村宏，〈戦時下における国際観光政策—満州事変、日中戦争、第二次大戦—〉，《神戸学院法学》第36巻第3・4号，2007年4月。

二，中文資料

(一) 專屬

- ¹ 呂紹理，〈展示台灣：權利、空間與殖民統治的形象表達〉（麥田出版社，2005）。
- ² 蔡錦堂，〈戰爭體制下的台灣〉（台北：日創社，2006年）。

(二) 學位論文

- ¹ 白井進，〈近代日本的旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與台灣形象的建構（1924－1943）〉（台北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009年）。
- ² 林雅慧，〈「修」台灣「學」日本：日治時期台灣修學旅行之研究〉（台北：國立政治大學台灣史研究所碩士論文，2010年）。
- ³ 葉龍彥，〈日治時期台灣觀光行程之研究〉，《台北文獻直字》第一四五期，2003年9月。
- ⁴ 張倩容，〈日治時期台灣的觀光旅遊活動〉，（台北：東海大學歷史學系碩士論文，2007年）。
- ⁵ 葉龍彥，〈一九〇八年在台北觀光史上的意義〉，《台北文獻直字第一五一期》，2005年3月。
- ⁶ 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》第一四二期，2002年12月。
- ⁷ 蘇碩斌，〈觀光／被觀光：日治台灣旅遊活動的社會學考察〉，《台灣社會學刊》第36期，2006年6月。

三，英文資料

- ¹ 《Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework 2008》（UNWTO，2009年）。



表1.《台灣鐵道旅行案內》內容與在台北地區觀光對象比較表											
		台灣概觀	基隆	八堵	七堵	北五堵	五堵	水返腳/汐止	南港	錫口/松山	北台北
車站啟用營運年/出版年	目次		明治28年	明治34年	明治30年	昭和7年	大正2年	明治28年/大正9年	明治32年	明治31年/大正9年	昭和9年
明治41 (1908) 年縱貫線全通《鐵道名所案內》	-		基隆港/基隆市街/社寮島/孤拔濱(フルベ-浜)/仙洞/獅球嶺/金包里溫泉/基隆港の炭鉱/基隆三太金山/銃獵釣魚	暖暖街/基隆水道水源/雙龍瀑布	獵銃	-	-	媽祖廟	獵銃	媽祖宮/開山上王/永春坡/後山坡/鳶山/銃獵	-
大正元 (1912) 年《台灣鐵道案內》	-	地理/鐵道/蕃地/氣候/沿革	基隆港/基隆街/石坂文庫/社寮島/孤拔濱(フルベ-浜)/仙洞/彭佳嶼/炭鉱/三金山/金包里溫泉/獵魚地	暖暖街/基隆水道水源/雙龍瀑布	獵銃	-		媽祖廟/東勢格	遊獵地	媽祖宮/開山上王/永春坡/後山坡/鳶山/遊獵地	-
大正五 (1916) 年淡水線新北投支線開通			基隆市街/社寮島/孤拔濱/仙洞/金包里溫泉/炭坑/三金山/彭佳嶼/獵魚地	暖暖街/基隆水道水源/四腳亭炭坑		-				永春坡/後山坡/鳶山/錫口養生院/木材防腐工場	-
大正十 (1921) 年	氣象/縱貫線/瑞芳線/淡水線/海岸線/潮州線/宜蘭線/台東線/鐵道營業案內		內台航路/沿岸航路/社寮島/孤拔濱/仙洞窟/鼻頭角燈台/高砂公園/基隆八景/金包里溫泉/澎佳嶼	雙龍瀑布		-				永春坡/鳶山/養生院/承德學院/木材防腐工廠/媽祖宮	-
大正十二 (1923) 年潮州線全通	台灣概觀/台灣官設鐵道由來/縱貫線/瑞芳線/淡水線/台中線/潮州線/宜蘭線/東部台灣的交通/台東線/台東南線/鐵道營業案內/手荷物及小荷物/大貨物運送	氣候/衛生/產業/陸上交通、海上交通	基隆港/基隆街/社寮島/孤拔濱(フルベ-浜)/仙洞窟/鼻頭角燈台/高砂公園/基隆八景/金包里溫泉/澎佳嶼/靈泉寺/獵魚地/	雙龍瀑布/基隆水源地/大武崙煤礦		-				永春坡/鳶山/養生院/承德學院/木材防腐工廠/媽祖宮	-
大正十三 (1924) 年宜蘭線全通	台灣概觀/台灣鐵道的沿革/縱貫線/宜蘭線/淡水線/台中線/潮州線/台東線/台東南線/鐵道營業案內/手荷物及小荷物/大貨物運送/哩程及運賃表/台灣鐵道路線圖	地勢/氣候/衛生/理蕃(七族)/產業(農業、糖業、林業、礦業、工業、水產業)/交通/內地台灣間航路(神戶-基隆/橫濱-高雄/那霸-基隆)/台灣沿海航路/南支那航路/南洋線	高砂公園/基隆神社/仙洞窟/孤拔濱/社寮島/澎佳嶼/金山溫泉(原金包里)/獵魚地	雙龍瀑布		-	北港口炭坑/鹿寮炭坑			媽祖宮/木材防腐工廠/永春坡/承德學院/養成院/鳶山	-
昭和二 (1927) 年集集線買収	台灣速解/台灣鐵道的沿革/縱貫線/海岸線/潮州線/宜蘭線/淡水線/集集線/台東線/鐵道營業案內/手荷物及小荷物/大貨物運送/台灣鐵道路線圖	「異國性台灣與台灣人的習俗」特別地勢/有趣氣候/衛生現狀(變成南方樂土)/豐富產業/交通(特別介紹台車、內地台灣間航路、台灣沿岸航路、支那航路、南洋航路)/台灣的教育/有關蕃人的話題/「台灣人的生活樣式」風俗/衣服/家屋/結婚/喪禮/祭奠/宴席/節日/台灣植物/台灣動物界/台灣地名解釋	基隆港/高砂公園/千人塚/基隆神社/台灣水產會社/孤拔濱/和平公園(旭岡)/社寮島/仙洞窟/金山溫泉/澎佳嶼(アジノコート)/魚漁地/基隆水源地			-				媽祖宮/木材防腐工廠/永春坡/承德學院/療養院/鳶山	-

		台灣概觀	基隆	八堵	七堵	北五堵	五堵	水返腳/汐止	南港	錫口/松山	北台北	
昭和五 (1930) 年	台灣速解 / 台灣鐵道的沿革 / 縱貫線 / 海岸線 / 潮州線 / 宜蘭線 / 平溪線 / 淡水線 / 集集線 / 台東線 / 鐵道營業案內 / 手荷物及小荷物 / 大貨物運送 / 台灣鐵道路線圖	「異國性台灣與台灣人的習俗」特別地勢 / 有趣氣候 / 衛生現狀 (變成南方樂土) / 豐富產業 / 交通 (特別介紹台車、內地台灣間航路、台灣沿岸航路、支那航路、南洋航路) / 台灣的教育 / 有關蕃人的話題 / 「台灣人的生活樣式」風俗 / 衣服 / 家屋 / 結婚 / 喪禮 / 祭奠 / 宴席 / 節日 / 台灣植物 / 台灣動物界 / 台灣地名解釋	基隆港 / 高砂公園 / 千人塚 / 基隆神社 / 台灣水產會社 / 孤拔濱 / 和平公園 (旭岡) / 社寮島 / 仙洞窟 / 金山溫泉 / 澎佳嶼 (アシンコート) / 魚漁區	基隆水源地		-					媽祖宮 / 木材防腐工廠 / 永春坡 / 承德學院 / 療養院 / 鷺山	-
昭和七 (1932) 年	台灣速解 / 台灣鐵道的沿革 / 縱貫線 / 海岸線 / 潮州線 / 宜蘭線 / 平溪線 / 淡水線 / 集集線 / 台東線 / 鐵道營業案內 / 手荷物及小荷物 / 大貨物運送 / 台灣鐵道路線圖	「台灣早わかり」特別地勢 / 有趣氣候 / 衛生現狀 (變成南方樂土) / 豐富產業 / 交通 (特別介紹台車、內地台灣間航路、台灣沿岸航路、支那航路、南洋航路) / 台灣的教育 / 有關蕃人的話題 / 「台灣人的生活樣式」風俗 / 衣服 / 家屋 / 結婚 / 喪禮 / 祭奠 / 宴席 / 節日 / 台灣植物 / 台灣動物界 / 台灣地名解釋	高砂公園 / 千人塚 / 基隆神社 / 台灣水產會社 / 孤拔濱 / 和平公園 / 社寮島 / 仙洞窟 / 金山溫泉 / 澎佳嶼 / 魚漁區	基隆水源地			北白川宮能久親王御遺跡 / 白艷湖白雲寺 / 北港仙公廟 / 五指山				媽祖宮 / 木材防腐工廠 / 承德學院 / 療養院 / 鷺山	-
昭和九 (1934) 年	島情一班 / 台灣鐵道的沿革 / 縱貫線 / 潮州線 / 宜蘭線 / 平溪線 / 淡水線 / 集集線 / 台東線 / 台灣土產品 / 鐵道營業案內 /	「島情一班」位置 / 地勢 / 「台灣登山注意事項」、台灣山岳特色、適合登山季節、登山計劃、登山用具及攜帶品、入善手續及心得、登山經費。「台灣的國立公園」、大屯國立公園、新高阿里山國立公園、次高太魯閣國立公園、氣候、旅行的季節、衛生、產業 (農業、糖業、林業、鑛業、工業、水產) 交通、教育、市郡役所在地 / 有關高砂族的話 (分布、衣食住、風俗習慣、理蕃沿革與現況、撫育) / 「台灣人的生活樣式」風俗、衣服、家屋、結婚、喪禮、祭奠、宴席 / 植物 / 動物 / 地名解釋	高砂公園 / 千人塚 / 基隆神社 / 台灣水產會社 / 北白川宮能久親王御遺跡 / 基隆海水浴場 (孤拔濱) / 和平公園 / 社寮島 / 仙洞窟 / 金山溫泉 / 澎佳嶼	基隆水道水源地				北白川宮能久親王御遺跡 / 白艷湖白雲寺 / 北港仙公廟 / 五指山			媽祖宮 / 承德學院 / 療養所	
昭和十 (1935) 年	島情一班 / 台灣鐵道的沿革 / 縱貫線 / 潮州線 / 宜蘭線 / 平溪線 / 淡水線 / 集集線 / 台東線 / 台灣土產品 / 鐵道營業案內 /	「島情一班」位置、地勢 / 「台灣登山注意」特色、季節、計劃、用具及攜帶品、入善手續及心得、登山費用、搜索隊 / 氣候 / 衛生 / 產業 (農業、糖業、林業、鑛業、工業、水產) / 交通 (道路、鐵道、海運) / 教育 / 「蕃人的話」性情風俗 / 「台灣人的生活樣式」風俗、衣服、家屋、結婚、葬儀、祭奠、宴席、植物、動物、地名解釋 / 「台灣鐵道的沿革」縱貫線、潮州線、宜蘭線、平溪線、淡水線、集集線、台東線、雙線工程 / 局營乘合自動車	高砂公園 / 千人塚 / 基隆神社 / 台灣水產會社 / 孤拔濱 / 和平公園 / 社寮島 / 仙洞窟 / 金山溫泉 / 澎佳嶼	基隆水道水源地				白川宮御遺跡地 / 白艷湖白雲寺 / 北港仙公廟 / 五指山			媽祖宮 / 承德學院 / 療養所	

		台灣概觀	基隆	八堵	七堵	北五堵	五堵	水返腳/汐止	南港	錫口/松山	北台北
昭和十四 (1939) 年	島情一班/台灣鐵道的沿革/縱貫線/潮州線/宜蘭線/平溪線/淡水線/集集線/台東線/鐵道營業案內/	台灣三大國立公園/「島情一班」位置、人口、地勢/「台灣登山注意」特色、時季、計劃、用具及攜帶品、入蕃手續、經費/氣候/產業(農業、糖業、林業、礦業、工業、水產業)/交通(道路、鐵道、航空、海運)/教育、高砂族的話、性情風俗、台灣人的生活樣式、風俗、衣服、家屋、結婚、葬儀、祭奠、宴席、植物、動物、地名解/「台灣鐵道的沿革」縱貫線、潮州線、宜蘭線、平溪線、淡水線、集集線、台東線、雙線工程/局營乘合自動車	高砂公園/千人塚/基隆神社/台灣水產會社/御遺跡紀念碑/孤拔濱/和平公園/社寮島/仙洞窟/金山溫泉/澎佳嶼/北白川宮御遺跡	基隆中學校/基隆水道水源地/八堵炭礦			北港口炭坑/烘內炭坑	汐止神社/北白川宮御遺跡水返腳御舍營所/濟德宮/白艷湖白雲寺/北港仙公廟/五指山	白鷺山/碧山巖	劇場/媽祖宮/成德學院/療養所	
昭和十五 (1940) 年(日本旅行協會台北支部編纂發行)	島情一班/台灣鐵道的沿革/縱貫線/潮州線/宜蘭線/平溪線/淡水線/集集線/台東線/旅行日記/局營巴士主要驛間運賃表/主要驛間汽車運賃表/台東線主要驛間三等運賃表/台灣土產品/鐵道營業案內/	台灣三大國立公園/「島情一班」位置、人口、地勢/「台灣登山注意」特色、時季、計劃、用具及攜帶品、入蕃手續、經費/氣候/產業(農業、糖業、林業、礦業、工業、水產業)/交通(道路、鐵道、航空、海運)/教育、高砂族的話、性情風俗、台灣人的生活樣式、風俗、衣服、家屋、結婚、葬儀、祭奠、宴席、植物、動物、地名解/「台灣鐵道的沿革」縱貫線、潮州線、宜蘭線、平溪線、淡水線、集集線、台東線、雙線工程/局營乘合自動車	高砂公園/千人塚/基隆神社/台灣水產會社/北白川宮能久親王御遺跡/基隆海水浴場/和平公園/社寮島/北荷蘭(ノールト・ホルランド)城址/(艾爾騰堡)エルテンブルフ砦址/蕃字洞/仙洞窟/金山溫泉/澎佳嶼	八堵炭礦	昭和TEX株式會社/台灣電力變電所		北港口炭坑/烘內炭坑/浦田炭坑/振益炭坑/鹿寮炭坑	汐止神社/北白川宮御遺跡水返腳御舍營所/濟德宮/白艷湖白雲寺/北港仙公廟/五指山	五分、四份子、山豬窟、十四份炭坑/白鷺山/碧山巖	台灣煉瓦株式會社工場/五分炭坑/Zenisupaipu會社/asutekku會社/劇場/鐵道隊員戰死碑/媽祖宮/成德學院/療養所/台灣總督府養神院	
昭和十七 (1942) 年(交通局鐵道部編纂/東亞旅行社台北支部發行)	-	「島情一班」位置/地勢/「台灣登山注意事項」、台灣山岳的特色、適合登山季節、登山計劃、登山用品及攜帶品、入蕃手續及心得、登山經費、台灣的國立公園(大屯國立公園、新高阿里山國立公園、次高太魯閣國立公園)/氣候、旅行季節/衛生/產業(農業、糖業、林業、礦業、工業、水產)/交通(台車、航空、海運)/教育/市郡役所在地/高砂族的話(分佈、衣食住、風俗習慣、禮儀沿革與現況、撫育)/台灣人的生活樣式(風俗、衣服、家屋、結婚、喪禮、祭奠、宴席)/植物/動物/地名解釋	高砂公園/千人塚/縣社基隆神社/台灣水產會社/北白川宮能久親王御遺跡/基隆海水浴場/和平公園/社寮島/北荷蘭(ノールト・ホルランド)城址/(艾爾騰堡)エルテンブルフ砦址/仙洞窟/金山溫泉/澎佳嶼				汐止神社/北白川宮能久親王御遺跡/濟德宮/白艷湖白雲寺/北港仙公廟/五指山	鷺山/碧山巖	鐵道隊員戰死碑/媽祖宮/成德學院		

	樟山	台北	大稻埕	北門	新起町	艋舺／萬華	江子翠	枋橋／板橋	浮洲	樹林	山子腳
車站啟用營運年／出版年	昭和9年	明治28年		大正4年／12年廢	昭和5年	明治34年／大正9年	昭和7年	明治34年／大正9年	昭和7年	明治34年	明治36年
明治41 (1908) 年縱貫線全通《鐵道名所案内》	-	鐵道ホテル／台北市街／文武廟／台北公園／台北醫院／武德會／屈尺／銃獵釣魚	大稻埕市街／城隍廟／銃獵	-	-	龍山寺／清水巖祖師／苗圃／艋舺市場／專賣局製藥所／永久兵營／	-	林本源庭園／慈惠宮／銃獵釣魚	-	慈安宮廟／銃獵釣魚	
大正元 (1912) 年《台灣鐵道案内》	-	鐵道ホテル／台北市街／總督官邸／台北公園／台北醫院／武德會／博物館／台北市場／獵魚地	大稻埕市街／城隍廟／遊獵地		-	龍山寺／清水巖祖師／苗圃／專賣局／古亭庄／農事試驗場／台北水道水源／屈尺／永久兵營／台北製糖會社	-	林家庭園／慈惠宮／獵魚地	-	清安宮廟／獵魚地	
大正五 (1916) 年淡水線新北投支線開通	-	鐵道飯店／台北市街／台北公園／博物館／苗圃／劇場／台北市場／古亭村庄／台北水道水源／台灣神社／劍潭／圓山公園／竹仔湖之櫻／草山溫泉／北投溫泉／淡水海水浴場	城隍廟	大稻埕市街	-		-		-	-	
大正十 (1921) 年	-	台北／萬華／大稻埕／城內／鐵道飯店／博物館／植物園／橢圓公園／圓山公園／台灣神社／劍潭寺／淡水河邊／古亭庄河邊／水源地／明石總督墓地／乃木將軍遺髮碑／新起街市場／劇場／城隍廟／新店街／屈尺／烏來溫泉	-		-	台灣製糖會社台北製糖所	-	林氏邸宅	-		
大正十二 (1923) 年潮州線全通	-	萬華／大稻埕／城內／鐵道飯店／台北公園／博物館／植物園／橢圓公園／圓山公園／台灣神社／劍潭寺／淡水河邊／古亭庄河邊／水源地／明石總督墓地／乃木將軍遺髮碑／新起街市場／劇場／城隍廟／新店街／屈尺／烏來溫泉	-		-	台灣製糖會社台北製糖所	-	林氏邸宅	-	獵魚地	
大正十三 (1924) 年宜蘭線全通	-	鐵道飯店 (JTB)／台北公園／博物館／城隍廟／橢圓公園／西門町市場／植物園／高砂麥酒會社工廠／古亭庄河邊／圓山公園動物園／水源地／淡水河邊／中央研究所農業部	-			植物驗查所／龍山寺／台北水道水源／中央研究所農業部／新店街／屈尺／烏來溫泉	-		-	游魚地	游魚地
昭和二 (1927) 年集集線買収	-	鐵道飯店／博物館／台北公園／總督府廳舍／橢圓公園／西門町市場／萬華／專賣局／古亭庄河邊／水源地／中央研究所農業部／高砂麥酒會社工廠／住宅地大正町／大稻埕／圓山／台灣神社／大龍峒保安宮／芝山巖／草山溫泉／北投溫泉／北投草山之勝／高爾夫球場／新店街／蕃地參觀	-				-	林本源庭園	-		

	樟山	台北	大稻埕	北門	新起町	艋舺／萬華	江子翠	枋橋／板橋	浮洲	樹林	山子腳
昭和五 (1930) 年	-	鐵道飯店／博物館／台北公園／總督府廳舍／橢圓公園／西門町市場／萬華／專賣局／古亭町河邊／水源地／中央研究所農業部／高砂麥酒會社工廠／住宅地大正町／大稻埕／圓山／台灣神社／大龍峒保安宮／芝山巖／草山溫泉／北投溫泉／北投草山之勝／高爾夫球場／新店街／烏來番社	-	-		烏來溫泉／新店街	-	林本源庭園／台北無線電信局板橋送信所／新莊街	-	潭底坡／濟安宮	
昭和七 (1932) 年	-	鐵道飯店／博物館／台北公園／總督府廳舍／橢圓公園／西門町市場／萬華／專賣局／古亭町河邊／水源地／中央研究所農業部／高砂麥酒會社工廠／住宅地大正町／大稻埕／圓山／劍潭寺／台灣神社／大龍峒保安宮／芝山巖／草山溫泉／北投溫泉／北投草山之勝／高爾夫球場／新店街／烏來番社	-	-		烏來溫泉／新店街		林本源庭園／台北無線電信局板橋送信所／新莊街／大安忠魂碑		潭底坡／濟安宮	
昭和九 (1934) 年		三橋町墓地／美國領事館／台灣神社／劍潭寺／孔子廟／鎮南護國禪寺／忠魂堂／圓山公園／動物園／圓山運動場／台北橋／城隍廟／交通局鐵道部／西門市場／龍山寺／植物園／商品陳列館／建功神社／武德會支部／專賣局／總督府廳舍／台北公園／博物館	-	-		台灣製糖台北製糖所／台北帝大／台北水道水源地／新店碧潭／烏來溫泉／德高嶺瀑布		台北無電板橋送信所／林本源庭園／新莊街／大安寮忠魂碑		潭底坡	
昭和十 (1935) 年		三橋町墓地／台灣神社／劍潭寺／孔子廟／鎮南護國禪寺／圓山公園／動物園／圓山運動場／台北橋／城隍廟／交通局鐵道部／西門市場／龍山寺／植物園／商品陳列館／建功神社／武德會支部／專賣局／總督府廳舍／台北公園／博物館	-	-		台灣製糖台北製糖所／台北帝大／台北水道水源地／新店碧潭／烏來溫泉／德高嶺瀑布		台北無電板橋送信所／林本源庭園／新莊街／大日本石油中和油田／圓通禪寺／大安寮忠魂碑		潭底坡	

	樟山	台北	大稻埕	北門	新起町	艋舺／萬華	江子翠	枋橋／板橋	浮洲	樹林	山子腳
昭和十四 (1939) 年		三橋町墓地／台灣神社／劍潭寺／陸軍墓地／史蹟(圓山貝塚)／孔子廟／圓山公園／動物園／圓山運動場／台北橋／城隍廟／大稻埕市場／交通局鐵道部／西門市場／龍山寺／萬華河邊／植物園／中央研究所林業部／總督府舊廳舍／商品陳列館／建功神社／武德會支部／專賣局／總督府廳舍／新公園／博物館	-	-		台灣製糖台北製糖所／台北帝大／台北水道水源地／新店碧潭／烏來溫泉／德高嶺瀑布		林本源庭園／海山神社／新莊街／圓通禪寺／大安寮忠魂碑		濟安宮／潭底坡	
昭和十五 (1940) 年(日本旅行協會台北支部編纂發行)		乃木將軍母堂墓／明石總督墓／台灣神社／劍潭／陸軍墓地／圓山貝塚／孔子廟／鎮南寺護國禪寺／圓山公園／動物園／圓山運動場／台北橋／城隍廟／大稻埕市場／交通局鐵道部／台北城門／北白川宮能久親王御遺跡／西門市場／西門町／公會堂／商品陳列館／南菜園／龍山寺／萬華河邊／台北帝國大學／台灣總督府農業試驗場／植物園／林業試驗場／總督府舊廳舍／建功神社／武德會支部／專賣局／新公園／博物館／總督府廳舍／台北鐵道飯店	-	-		龍山寺／台灣總督府農業試驗所／台灣製糖台北製糖所／台北帝國大學／台北水道水源地／新店碧潭／烏來溫泉／烏來蕃社／烏來瀑布／德高嶺瀑布		林本源庭園／海山神社／新莊街／石壁湖圓通禪寺／大安寮忠魂碑／大安寮炭坑		濟安宮／潭底坡	
昭和十七 (1942) 年(交通局鐵道部編纂／東亞旅行社台北支部發行)		勅使街道／乃木將軍母堂墓／台灣神社／劍潭／陸軍墓地／圓山貝塚／孔子廟／臨濟護國禪寺／遊園地／台北橋／城隍廟／大稻埕市場／交通局鐵道部／台北城門／北白川宮能久親王御遺跡／西門市場／台北稻荷神社／西門町／公會堂／商品陳列館／南菜園／龍山寺／萬華河邊／台北帝國大學／植物園／林業試驗場／建功神社／武德會支部／專賣局／總督府廳舍／新公園／博物館／台北鐵道飯店	-	-		新店碧潭／烏來溫泉／烏來蕃社／烏來瀑布／德高嶺瀑布		林本源庭園／海山神社／新莊街／石壁湖圓通禪寺／大安寮忠魂碑／大安寮炭坑		濟安宮／潭底坡	

	鶯歌	大正街	雙連	圓山	宮之下	士林	唎里岸	北投	新北投	江頭	竹圍	淡水
車站啟用營運年/ 出版年	明治34年	大正4年	大正4年	明治34年	大正4年	明治34年	大正4年	明治34年	大正5年	明治36年	昭和5年	明治34年
明治41 (1908) 年縱貫線全通《鐵 道名所案内》	鶯歌石/三 角湧/ 銃 獵釣魚	-	-	圓山公園/ 台灣神社/ 劍潭/ 劍潭 寺/ 臨濟寺	-	芝山巖/桃 林/ 竹仔湖 櫻/ 草山溫 泉/ 紗帽山 / 銃獵釣 魚	-	北投溫泉/ 偕行社溫泉 / 大屯山/ 銃獵	-	銃獵釣魚	-	(原件破 損, 模糊不 清)
大正元 (1912) 年《台灣鐵道案 內》	鶯歌石/三 角湧/ 獵 釣魚			円山公園/ 台灣神社/ 劍潭/ 劍潭 寺/ 臨濟寺		芝山巖/桃 林/ 竹仔湖 櫻/ 草山溫 泉/ 紗帽山 / 銃獵釣 魚		北投溫泉/ 偕行社溫泉 / 大屯山/ 遊獵地/		遊獵地		紅毛城/ 沙 崙海水浴/ 小八里庄/ 遊獵地
大正五 (1916) 年淡水線新北投支 線開通									-	獵魚地	-	紅毛城
大正十 (1921) 年	三峽庄/鶯 歌石/ 獵魚 地					芝山巖/學 務官僚遭難 之碑/ 反經 石/ 草山溫 泉/ 石閣山 的桃林/ 竹 仔湖的櫻/ 七星墩山/ 園藝試驗場 / 台灣製紙 會社工廠		北投溫泉/ 公共浴場/ 不動瀑布/ 大屯山	-		-	觀音山/ 海 水浴場/ 小 基隆街/ 獵 魚地
大正十二 (1923) 年潮州 線全通	三峽/鶯歌 石			臨濟護國禪 寺/ 忠魂堂 陸軍墓地/ 公園/ 大龍 銅保安宮		芝山巖/學 務官僚遭難 之碑/ 反經 石/ 草山溫 泉/ 石閣山 的桃林/ 竹 仔湖的櫻/ 七星墩山/ 園藝試驗場 / 台灣製紙 會社設工		北投溫泉/ 公共浴場/ 不動瀑布/ 大屯山/ 八 勝園				淡水街/ 高 爾夫球運動 場/ 觀音山 / 海水浴場 / 小基隆街 / 獵魚地/
大正十三 (1924) 年宜蘭 線全通	鶯歌石/三 峽庄/ 遊魚 地/ 成福庄			圓山運動場 / 鎮南護國 禪寺/ 忠魂 堂/ 圓山公 園/ 圓山動 物園/ 台灣 神社/ 劍潭 寺/ 大龍銅 保安宮		台灣製紙會 社工廠/ 園 藝試驗場/ 芝山巖/ 石 閣山的桃林 / 反經石/ 草山溫泉/ 七星墩山/ 竹仔湖之櫻		北投溫泉/ 公共浴場/ 不動瀑布/ 大屯山	公共浴場			紅毛城跡/ 淡水浴場/ 觀音山/ 舊 砲台/ 高爾 夫運動場/ 小基隆/ 獵 魚地
昭和二 (1927) 年集集線買収	鶯歌石/三 峽庄/ 遊魚 地/ 成福庄					台灣製紙會 社工廠/ 園 藝試驗場/ 芝山巖/ 石 閣山的桃林 / 反經石/ 草山溫泉/ 七星墩山/ 竹仔湖之櫻		不動瀑布/ 大屯山	北投溫泉			紅毛城跡/ 海水浴場/ 觀音山/ 舊 砲台/

	鶯歌	大正街	雙連	圓山	宮之下	士林	唎里岸	北投	新北投	江頭	竹圍	淡水
昭和五 (1930) 年	鶯歌石 / 三峽街 / 遊魚地 / 成福庄 / 尖山 / 尖山松原					台灣製紙會社工廠 / 園藝試驗場 / 芝山巖 / 石閣山的桃林 / 反經石 / 草山溫泉 / 七星墩山 / 竹仔湖之櫻		不動瀑布 / 大屯山	地獄谷 / 北投社 / 北投溫泉			紅毛城跡 / 海水浴場 / 觀音山 / 舊砲台 / 高爾夫球場 / 小基隆 / 獵魚地
昭和七 (1932) 年	鶯歌石 / 三峽街 / 遊魚地 / 成福庄 / 尖山 / 尖山松原 / 角板山					台灣製紙會社工廠 / 園藝試驗場 / 芝山巖 / 石閣山的桃林 / 反經石 / 草山溫泉 / 七星墩山 / 竹仔湖之櫻	磺溪溫泉 / 下八仙	不動瀑布 / 大屯山	地獄谷 / 北投社 / 北投溫泉 / 善光寺台灣別院			紅毛城跡 / 海水浴場 / 觀音山 / 舊砲台 / 高爾夫球場 / 小基隆 / 獵魚地
昭和九 (1934) 年	鶯歌石 / 鶯山 / 三峽街 / 成福庄 / 尖山					台灣製紙會社工廠 / 園藝試驗場 / 芝山巖 / 草山溫泉 / 旅館 / 眾樂園 / 七星山	下八仙		北投溫泉 / 公共浴場			紅毛城 / 海水浴場 / 舊砲台 / 高爾夫球場 / 觀音山 / 富貴角燈塔 / 金山溫泉
昭和十 (1935) 年	鶯歌石 / 三峽街 / 成福庄 / 尖山					台灣製紙會社工廠 / 園藝試驗場 / 芝山巖 / 草山溫泉 / 旅館 / 眾樂園 / 七星山	下八仙		北投溫泉 / 公共浴場			紅毛城 / 海水浴場 / 舊砲台 / 高爾夫球場 / 觀音山 / 富貴角燈塔 / 金山溫泉

	鶯歌	大正街	雙連	圓山	宮之下	士林	唎里岸	北投	新北投	江頭	竹圍	淡水
昭和十四 (1939) 年	鶯歌石 / 三峽街 / 大豹三井製茶工場 / 成福 / 尖山					台灣製紙會社工廠 / 園藝試驗場 / 芝山巖 / 天母溫泉 / 草山溫泉 / 旅館 / 眾樂園 / 竹子湖 / 大屯山國立公園	下八仙		北投溫泉 / 公共浴場			海軍基地 / 紅毛城 / 海水浴場 / 鎌倉海水浴場 / 舊砲臺 / 高爾夫球場 / 觀音山 / 北新庄子的櫻 / 富貴角燈塔 / 金山溫泉
昭和十五 (1940) 年 (日本旅行協會台北支部編纂發行)	鶯歌石 / 鳶山 / 三峽街 / 尖山松原 / 大湖、海山、大溪、三井炭坑 / 三峽櫻井特務曹長忠魂碑 / 大豹三井製茶工場 / 成福 / 尖山 / 角板山					熱帶醫學研究所血清學科分室 / 台灣製紙會社 / 園藝試驗場 / 芝山巖 / 天母溫泉 / 草山溫泉 / 眾樂園 / 紗帽山 / 竹子湖 / 大屯國立公園	烏尖連峰 / 下八仙	台北競馬場	北投溫泉 / 公共浴場 / 頂北投溫泉 /			海軍基地 / 紅毛城 / 淡水神社 / 舊砲台 / 高爾夫球場 / 淡水燈塔 / 海水浴場 / 觀音山 / 北新庄子的櫻 / 鎌倉海水浴場 / 石門 / 金山溫泉
昭和十七 (1942) 年 (交通局鐵道部編纂 / 東亞旅行社台北支部發行)	鶯歌石 / 鳶山 / 三峽街 / 尖山松原 / 三峽櫻井特務曹長忠魂碑 / 大豹三井製茶工場 / 成福 / 尖山					熱帶醫學研究所血清學科分室 / 園藝試驗支所 / 芝山巖 / 天母溫泉 / 草山溫泉 / 眾樂園 / 紗帽山 / 竹子湖 / 大屯山國立公園	烏尖連峰 / 下八仙	台北競馬場	北投溫泉 / 頂北投溫泉			海軍基地 / 紅毛城 / 淡水神社 / 舊砲台 / 高爾夫球場 / 海水浴場 / 觀音山 / 北新庄子的櫻 / 鎌倉海水浴場 / 石門 / 金山溫泉

表2. 《台灣鐵道旅行案內》中南部主要車站觀光對象比較表									
	新竹	苗栗	台中	彰化	斗南	大林	嘉義	台南	高雄
昭和九 (1934) 年	商工獎勵館/新竹神社/帝國製糖製糖所/森林公園/淨業院/竹東街/北埔庄/五指山/井上溫泉	將軍山御遺跡地/昭和製糖苗栗製糖所/出礦坑/(台灣的石油礦業)/大湖庄	台中神社/台中公園/水源地/行政紀念館/青果物檢查所/(台灣的香蕉)/帝國製糖株式會社	彰化溫泉/八卦山御遺跡地/孔子廟/觀音亭/南遙宮/虎山殿/新高製糖會社/和美街/鹿港街	虎尾街/大日本製糖株式會社/北港街/北港媽祖廟/日糖北港製糖所	新高製糖嘉義製糖所/新巷媽祖	營林所嘉義製材所/(台灣的木材)/嘉義公園/嘉義神社/中央研究所嘉義農事試驗支所/嘉義溫泉/吳鳳廟/明糖蒜頭製糖所/朴子街/阿里山/(神木)/新高高阿里山口/北回歸線	物產陳列館/孔子廟/(孔子廟的樂器)/開山神社/(鄭成功)/五妃廟/台南神社/安平港/台灣製鹽會社/(本島食鹽的製法)/ゼーランチヤ城址/媽祖廟/關帝廟/赤崁樓/台南公園/開元寺/鹹水養殖試驗所/水仙宮/法華寺/竹溪寺/府署址/億載金城	高雄神社/壽山/壽海水浴場/旗山/舊砲台/淺野水泥工場
昭和十 (1935) 年	商工獎勵館/新竹神社/帝國製糖製糖所/森林公園/淨業院/竹東街/竹東油田/北埔庄/井上溫泉/次高大霸尖山突破路程	將軍山御遺跡地/昭和製糖苗栗製糖所/出礦坑/(台灣的石油礦業)/大湖庄	台中神社/台中公園/水源地/行政紀念館/青果物檢查所/(台灣的香蕉)/帝國製糖株式會社	彰化溫泉/八卦山御遺跡地/孔子廟/觀音亭/南遙宮/虎山殿/大日本製糖會社/和美街/鹿港街	虎尾街/大日本製糖株式會社/北港街/北港媽祖廟/(天上聖母的傳說)/(朝天宮緣起)/日糖北港製糖所	大日本製糖大林製糖所/新巷媽祖	營林所嘉義製材所/(台灣的木材)/嘉義公園/嘉義神社/嘉義溫泉/吳鳳廟/明糖蒜頭製糖所/朴子街/阿里山/(神木)/新高高阿里山口/北回歸線	商品陳列館/孔子廟/開山神社/(鄭成功)/五妃廟/台南神社/安平港/台灣製鹽會社/(本島食鹽的製法)/ゼーランチヤ城址/媽祖廟/關帝廟/赤崁樓/台南公園/開元寺/鹹水養殖試驗場/水仙宮/法華寺/竹溪寺/西市場/府署址/億載金城/糖業試驗場	(高雄港) 高雄神社/壽山/壽海水浴場/旗山/舊砲台/淺野水泥工場
昭和十四 (1939) 年	商工獎勵館/新竹神社/帝國製糖製糖所/森林公園/新竹公園/南寮濱/淨業院/竹東街/北埔庄/五指山/井上溫泉/次高大霸尖山突破路程	將軍山御遺跡地/昭和製糖苗栗製糖所/出礦坑/大湖庄	台中神社/台中公園/水源地/行政紀念館/專賣局台中支局/青果物檢查所/(台灣的香蕉)/帝國製糖株式會社	觀音亭/南瑤宮/虎山殿/孔子廟/八卦山御遺跡地/彰化溫泉/御駐營地/大日本製糖彰化製糖所/和美街/鹿港街	虎尾街/大日本製糖株式會社/北港街/北港媽祖廟/(天上聖母的傳說)/(朝天宮緣起)/日糖北港製糖所	北白川宮殿下假泊所三疊溪御遺跡地/大日本製糖大林製糖所/新巷媽祖	營林所嘉義製材所/(台灣的木材)/嘉義公園/嘉義神社/中央研究所嘉義農事試驗支所/嘉義溫泉/木村咖啡店嘉義農場/吳鳳廟/明糖蒜頭製糖所/朴子街/阿里山/神木/阿里山營林所嘉義出張所/阿里山神社/高山博物館/阿里山小里山寺/阿里山小學校/林間學校/高山觀測所/貴賓館/祝山/千人洞/新高高阿里山口/北回歸線	台南州教育博物館/台南州產業館/台南市歷史館/孔子廟/(孔子廟的樂器)/開山神社/(鄭成功)/五妃廟/台南神社/安平港/安平海水浴場/ゼーランチヤ城址/天后宮/關帝廟/赤崁樓/台南公園/陸軍墓地/開元寺/總督府水產試驗場台南支場/水仙宮/法華寺/竹溪寺/西市場/府署址/億載金城/糖業試驗場/台南高等學校	(高雄港) 高雄神社/壽山/壽海水浴場/溫浴場/哨船頭海水浴場/旗山/淺野水泥工場
昭和十五 (1940) 年 (日本旅行協會台北支部編纂發行)	商工獎勵館/新竹神社/北白川宮能久親王御遺跡/新竹御營所址/牛埔山御露營地/牛埔山/竹塹城迎曦門/帝國製糖新竹製糖所/森林公園/新竹公園/南寮濱/淨業院/高爾夫球場/內橫屏之櫻/翠碧岩寺/香山閣/竹東街	北白川宮能久親王御遺跡/苗栗司令所/苗栗神社/大日本製糖苗栗製糖所/出礦坑/大湖庄	台中神社/台中公園/行政紀念館/芭蕉市場/台中州農事試驗場/林家廟/專賣局台中支局/青果物檢查所/(台灣的香蕉)/帝國製糖株式會社/南投街	觀音亭/南瑤宮/虎山殿/孔子廟/北白川宮能久親王御遺跡/八卦山司令所/彰化御駐營地/八卦山公園/彰化溫泉/大日本製糖彰化製糖所/和美街/鹿港街	北白川宮能久親王御遺跡/荊桐巷御營所址/西螺街/虎尾街/大日本製糖株式會社/北港街/北港朝天宮/(天上聖母)/(朝天宮緣起)/日糖北港製糖所	北白川宮能久親王御遺跡/大日本製糖大林製糖所/新巷奉天宮/北港朝天宮	北白川宮能久親王御遺跡/埤子頭司令所/營林所嘉義製材所/(台灣的木材)/嘉義公園/嘉義神社/農業試驗所嘉義農事試驗支所/殖產局營林所嘉義製材所/台灣棉花會社嘉義工場/高爾夫球場/嘉義溫泉/木村咖啡店嘉義農場/吳鳳廟/明治製糖蒜頭製糖所/大日本製糖北港製糖所/朴子街/新港奉天宮/北港朝天宮/阿里山~/新高高阿里山/鹿林山莊/北回歸線	台南州教育博物館/北白川宮能久親王御遺跡/安海街御營所址/御終焉之地/台南立教育博物館/台南州產業館/台南市歷史館/台南城門/孔子廟/(孔子廟的樂器)/開山神社/(鄭成功)/五妃廟/台南神社/安平港/安平海水浴場/喜樹海水浴場/台灣製鹽會社/(本島食鹽的製法)/ゼーランチヤ城址/億載金城/天后宮/關帝廟/プロウインシヤ城址/台南公園/陸軍墓地/開元寺/總督府水產試驗場台南支場/水仙宮/法華寺/竹溪寺/西市場/府署址/糖業試驗場/台南高等工業學校	高雄神社/壽山/壽海水浴場/溫浴場/高雄州商工獎勵館/哨船頭海水浴場/旗山
昭和十七 (1942) 年 (交通局鐵道部編纂/東亞旅行社台北支部發行)	商工獎勵館/新竹神社/北白川宮能久親王御遺跡/新竹御營所址/牛埔山御露營地/竹塹城迎曦門/森林公園/新竹公園/南寮濱/淨業院/內橫屏之櫻/翠碧岩寺/香山閣/竹東街(井上溫泉)	北白川宮能久親王御遺跡/苗栗司令所/苗栗神社/(上島溫泉)/大湖庄/觀音山/法雲禪寺/農林省蠶絲試驗場	台中神社/台中公園/行政紀念館/芭蕉市場/台中州立農事試驗場/專賣局台中支局/(台灣的香蕉)	彰化神社/觀音亭/南瑤宮/虎山殿/孔子廟/(八卦山)/北白川宮能久親王御遺跡/八卦山司令所/彰化御駐營地/八卦山公園/彰化溫泉/和美街/鹿港街	北白川宮能久親王御遺跡/荊桐巷御營所址/虎尾街/北港朝天宮/(天上聖母)/(朝天宮緣起)	北白川宮能久親王御遺跡/新巷奉天宮	北白川宮能久親王御遺跡/埤子頭司令所/營林所嘉義製材所/商工館/(台灣的木材)/嘉義公園/嘉義神社/農業試驗所嘉義農事試驗支所/殖產局營林所嘉義製材所/台灣棉花會社嘉義工場/嘉義溫泉/木村咖啡店嘉義農場/吳鳳廟/朴子街/阿里山~/新高高阿里山/鹿林山莊/北回歸線	台南州教育博物館/北白川宮能久親王御遺跡/安海街御營所址/御終焉之地/伏見宮/貞愛親王御遺跡/台南御駐營地/台南州產業館/台南市歷史館/台南城門/孔子廟/(孔子廟的樂器)/開山神社/(鄭成功)/五妃廟/台南神社/安平港/安平海水浴場/喜樹海水浴場/ゼーランチヤ城址/億載金城/天后宮/關帝廟/プロウインシヤ城址/台南公園/陸軍墓地/開元寺/總督府水產試驗場台南支場/水仙宮/法華寺/竹溪寺/西市場/府署址/糖業試驗場	高雄神社/壽山/壽海水浴場/旗山/舊砲台/淺野水泥工場

表3. 《台灣鐵道旅行案内》中觀光、視察對象分類表（曾山毅，〈殖民地台灣と近代ツーリズム〉，（東京：青弓社，2004年），頁190-191。）

	大正5 (1916) 年		大正 10 (1921) 年		大正 12 (1923) 年		大正 13 (1924) 年		昭和2 (1927) 年		昭和5 (1930) 年		昭和7 (1932) 年		昭和9 (1934) 年		昭和 10 (1935) 年		昭和 14 (1939) 年		昭和 15 (1940) 年		昭和 17 (1942) 年		
	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	觀光目的地	%	
自然/景點	山岳/溪谷/瀑布	17	6.9	29	9.0	32	9.0	39	8.2	41	8.2	44	8.1	45	7.9	62	11.4	65	11.6	101	14.8	117	14.3	115	16.9
	溪河/湖沼	18	7.3	18	5.6	23	6.4	23	4.8	24	4.8	24	4.4	26	4.5	19	3.5	20	3.6	21	3.1	23	2.8	17	2.5
	海岸/島嶼	4	1.6	6	1.9	8	2.2	10	2.1	10	2.2	11	2.0	11	1.9	9	1.6	9	1.6	10	1.5	15	1.8	12	1.8
	動植物	3	1.2	5	1.6	5	1.4	7	1.5	7	1.4	8	1.5	9	1.6	8	1.5	8	1.4	12	1.8	17	2.1	17	2.5
	獵場	11	4.5	12	3.7	17	4.8	20	4.2	18	3.6	18	3.3	19	3.3	1	0.2	2	0.4	2	0.3	3	0.4	1	0.1
都市/行政	其他自然	3	1.2	6	1.9	6	1.7	8	1.7	7	1.4	11	2.0	10	1.7	7	1.3	7	1.2	8	1.2	12	1.6	11	1.6
	小計	56	22.7	76	23.6	91	25.5	107	22.5	108	21.5	116	21.4	120	20.9	106	19.4	111	19.8	154	22.6	187	22.8	173	25.4
	都市/村落	74	30.0	90	28.0	94	26.3	119	25.0	117	23.3	124	22.9	123	21.5	116	21.2	117	20.9	130	19.1	131	16.0	127	18.6
	行政/教育機關	6	2.4	7	2.2	6	1.7	9	1.9	11	2.2	11	2.0	12	2.1	15	2.7	15	2.7	18	2.6	19	2.3	15	2.2
	小計	80	32.4	97	30.1	100	28.0	128	26.9	128	25.4	135	24.9	135	23.6	131	24.0	132	23.5	148	21.7	150	18.3	142	20.9
產業	農林水產業	13	5.3	15	4.7	16	4.5	21	4.4	34	6.8	35	6.5	35	6.1	31	5.7	33	5.9	39	5.7	56	6.8	46	6.8
	製造業	3	1.2	5	1.6	7	2.0	9	1.9	11	2.2	10	1.8	15	2.6	18	3.3	19	3.4	21	3.1	33	4.0	7	1.0
	礦業	7	2.8	9	2.8	8	2.2	18	3.8	17	3.4	18	3.3	24	4.2	11	2.0	14	2.5	19	2.8	28	3.4	7	1.0
	商業/商工館	3	1.2	3	0.9	4	1.1	3	0.6	3	0.6	3	0.6	3	0.5	5	0.9	5	0.9	5	0.7	8	1.0	8	1.2
	製糖業	28	11.3	31	9.6	33	9.2	42	8.8	42	8.3	42	7.7	42	7.3	41	7.5	41	7.3	42	6.2	45	5.5	2	0.3
宗教/文化	近代建築物/交通	8	3.2	10	3.1	12	3.4	14	2.9	15	3.0	18	3.3	20	3.5	24	4.4	24	4.3	30	4.4	30	3.7	17	2.5
	小計	62	25.1	73	22.7	80	22.4	107	22.5	122	24.3	126	23.2	139	24.3	130	23.8	136	24.2	156	22.9	200	24.4	87	12.8
	寺院	4	1.6	7	2.2	9	2.5	15	3.2	15	3.0	17	3.1	19	3.3	17	3.1	18	3.2	20	2.9	23	2.8	22	3.2
	廟	8	3.2	15	4.7	17	4.8	22	4.6	23	4.6	28	5.2	30	5.2	28	5.1	30	5.3	41	6.0	42	5.1	39	5.7
	傳統建築物	3	1.2	3	0.9	2	0.6	6	1.3	7	1.4	7	1.3	6	1.0	5	0.9	5	0.9	5	0.7	7	0.9	7	1.0
觀光/休閒設施	原住民	3	1.2	2	0.6	2	0.6	5	1.1	6	1.2	8	1.5	9	1.6	9	1.6	10	1.8	11	1.6	12	1.5	10	1.5
	遺跡	4	1.6	4	1.2	6	1.7	13	2.7	11	2.2	12	2.2	12	2.1	14	2.6	13	2.3	13	1.9	18	2.2	18	2.6
	小計	22	8.9	31	9.6	36	10.1	61	12.8	62	12.3	72	13.3	76	13.3	73	13.4	76	13.5	90	13.2	102	12.4	96	14.1
	博物館/美術館	2	0.8	2	0.6	2	0.6	2	0.4	3	0.6	3	0.6	3	0.5	3	0.5	3	0.5	5	0.7	6	0.7	6	0.9
	公園/動植物園	7	2.8	10	3.1	10	2.8	13	2.7	14	2.8	13	2.4	15	2.6	14	2.6	14	2.5	15	2.2	15	1.8	16	2.3
領台	住宿/運動設施	1	0.4	2	0.6	4	1.1	5	1.1	7	1.4	6	1.1	10	1.7	15	2.7	16	2.9	20	2.9	26	3.2	20	2.9
	海水浴場	3	1.2	3	0.9	5	1.4	11	2.3	12	2.4	15	2.8	16	2.8	11	2.0	10	1.8	16	2.3	19	2.3	17	2.5
	溫泉地	7	2.8	12	3.7	12	3.4	16	3.4	17	3.4	21	3.9	22	3.8	22	4.0	22	3.9	24	3.5	27	3.3	28	4.1
	小計	20	8.1	29	9.0	33	9.2	47	9.9	53	10.5	58	10.7	66	11.5	65	11.9	65	11.6	80	11.7	93	11.3	87	12.8
	征討戰爭遺跡	5	2.0	9	2.8	10	2.8	14	2.9	18	3.6	20	3.7	20	3.5	24	4.4	24	4.3	29	4.3	33	4.0	36	4.4
領台	神社	2	0.8	7	2.2	7	2.0	12	2.5	12	2.4	15	2.8	17	3.0	17	3.1	17	3.0	24	3.5	36	4.4	40	5.9
	小計	7	2.8	16	5.0	17	4.8	26	5.5	30	6.0	35	6.5	37	6.5	41	7.5	41	7.3	53	7.8	89	10.8	96	14.1