

# 行政院國家科學委員會專題研究計畫成果報告

日治時期臺灣的旅遊活動

——日治時期臺灣旅遊活動與地理景象的建構

The Tourist Activities in Taiwan During the Japan Colonial Rule,

1895-1945

The Tourist Activities and the Formation of Landscape View in

Taiwan During the Japanese Colonial Rule, 1895-1945

計畫類別：個別計畫

計畫編號：NSC89-2411-H-004-034

個別型計畫主持人：呂紹理

共同主持人：無

處理方式：可立即對外提供參考

執行單位：國立政治大學歷史系

中華民國 90 年 10 月 25 日

## 專題計畫成果發表狀況

申請人近五年國科會補助專題計畫		編 號
計 畫 名 稱	戰後台灣時間制度之演變	NSC-86-2411-H004-002
發 表 情 形	<input type="checkbox"/> 已發表(請填寫論文題目、期刊名稱、卷號、頁數、年份或專書名稱、頁數、年份、出版社) <input checked="" type="checkbox"/> 未發表	
計 畫 名 稱	台灣社會休閒生活之變遷	NSC-87-2411-H-004-011
發 表 情 形	<input checked="" type="checkbox"/> 已發表(請填寫論文題目、期刊名稱、卷號、頁數、年份或專書名稱、頁數、年份、出版社) 部分研究成果於2000年5月5日以〈從《臺灣人士鑑》看日治時期社會領導階層之休閒傾向〉為題，發表於國立臺灣師範大學主辦之「回顧老臺灣展望新故鄉：臺灣社會文化變遷學術研討會」。修正稿件投稿於《臺灣社會研究季刊》(審查中) <input type="checkbox"/> 未發表	
計 畫 名 稱	展覽會之畫：近代台灣的展覽活動	NSC-89-2411-H004-010
發 表 情 形	<input checked="" type="checkbox"/> 已發表(請填寫論文題目、期刊名稱、卷號、頁數、年份或專書名稱、頁數、年份、出版社) 部分研究成果於2000年10月15日以〈「始政四十周年紀念」博覽會〉為題，發表於國立政治大學歷史系主辦之「北臺灣鄉土文化學術研討會」。另一部分成果於2001年6月28-29日以〈展覽會之畫：日治初期臺灣的產業展示活動(1895-1904)〉為題，發表於中研院臺史所籌備處主辦之「國科會臺灣史專題研究計畫成果發表會」，修正稿件已投稿於《臺灣史研究》(審查中) <input type="checkbox"/> 未發表	
計 畫 名 稱	日治時期臺灣的旅遊活動(1895-1945)	NSC89-2411-H004-034
發 表 情 形	<input checked="" type="checkbox"/> 已發表(請填寫論文題目、期刊名稱、卷號、頁數、年份或專書名稱、頁數、年份、出版社) 部分研究成果以〈日治時期臺灣的旅遊活動與地理景象的建構〉為題，發表於2001年9月6日由中研院近史所主辦之「近代中國的視覺表述與文化構圖，1600年迄今」研討會，並投稿於該會主編之論文集(審查中) <input type="checkbox"/> 未發表	
計 畫 名 稱		
發 表 情 形	<input type="checkbox"/> 已發表(請填寫論文題目、期刊名稱、卷號、頁數、年份或專書名稱、頁數、年份、出版社) <input type="checkbox"/> 未發表	

政大歷史系 呂紹理

日治時期臺灣旅遊活動與地理景象的建構\*

呂紹理\*\*

本文為初稿，未經同意請暫勿引用

摘要

「旅遊」是日治時期台灣社會領導階層最喜愛的休閒活動之一，也是戰後台灣社會休閒生活中最重要的一種休閒項目。旅遊是一種轉置時空的活動，在旅遊中，人們逐漸脫離了自身原有的生活脈絡，進入到另一種不同的生活情境裏，在不同生活時空脈絡切換的過程中，人們一方面脫離既有生活經驗以尋求新生活經驗的刺激，但卻也在同時尋求自身既有生活經驗的認同。日治時期台灣的旅遊活動表現出「制度化」的趨向，縱貫鐵道的通車為旅遊的制度化奠立了基礎，旅館的出現則為旅人提供了旅遊活動的基地，而旅遊手冊的出版則為制度化的旅遊活動勾勒出行動的藍圖，也同時塑造了一種台灣地理人文景觀的固定形象。此形象的認知，最初原本是為日本或域外的旅客提供的指南，但在其它社會條件的配合下，這種形象也漸漸成為台灣人認知自身土地特質的內容。本文即從旅遊手冊、風景明信片、照片等材料，探討日治時期建構出何種台灣的地理景象的特徵，又透過何種社會條件形成台灣人對自身土地的認知。

大綱

- 一、 前言
- 二、 「制度化」旅遊環境的形成
- 三、 旅遊手冊中的地理景觀論述
- 四、 脫隊與歸隊的旅行
- 五、 結論

\* 本文為國科會專題研究計畫「日治時期臺灣的旅遊活動（1895-1945）」（計畫編號 NSC-89-2411-H-004-034）之部分研究成果。計畫期間得政大歷史所碩士班林果顯、王飛仙二位同學協助收集整理相關資料，謹此申謝。

\*\* 國立政治大學歷史系副教授

## 一、前言

1987年政府解嚴以後，旅遊已成為國人最重要的休閒活動之一。這種趨勢並非臺灣獨有，而是二十世紀末葉以降的全球化趨勢。在這個趨勢下，旅行不僅是休閒活動，更成為一種「產業」，其在經濟上所扮演的角色過去直稱之為「無煙工業」，而在近年臺灣經濟不景氣時，政府更冀望以提振觀光業的方式企圖挽回日益衰退的經濟局勢，可見旅行觀光對於我們的重要性。何以旅行會具有如此多樣的功能？臺灣在什麼樣的歷史過程中會發展出蓬勃的旅行活動？旅行活動裏顯現出何種政治與社會文化的特質？這些根本性的大問題並非本文所能完全處理的課題。本文只想追本溯源，探詢近代臺灣旅行活動形成的過程。在回答這個問題時，筆者先將焦點集中於探討臺灣島內旅遊環境形成的過程及其所反應出來有關臺灣地理景象認知的課題。

日治時期臺灣旅行史的研究目前仍處於開端，過去除了筆者曾稍有觸及之外，<sup>1</sup>劉克襄曾有專書介紹清末外國探險家在臺灣的活動。<sup>2</sup>進入日治時期，梁華璜曾發表〈日據時代臺民赴華之旅券制度〉一文，討論日治時期臺人在殖民政府限制下無法自由進出中國的困境，並衍生出廢除旅券的運動。<sup>3</sup>許雪姬則曾利用林獻堂的日記寫成〈林獻堂著《環球遊記》研究〉一文，而洪銘水則在此基礎上更進一步比較林獻堂《環球遊記》與梁啟超美國遊記之間的關係。<sup>4</sup>上述三篇文章對於了解日治時期臺人難境至異地的旅遊活動具有重要的參考價值，不過，有關日治時期臺灣島內旅遊環境形成的全面性研究目前仍付厥如，因此本文想就此一課題進行先期性的探討。本文的重點在於指出，日治時期是臺灣旅行活動由「個人探險」進入到「制度化」旅遊極為重要的時期，因此制度化旅遊如何形成，以及在此制度化中，旅行空間以何種方式、何種標準、透過何種權力運作被創造出來的過程，將是本文的核心課題。

## 二、制度化旅遊環境的形成

近代旅遊活動的最大特點即在於「制度化」。本文所謂旅行的制度化，意指旅行成為社會生活中不可或缺之一部分的過程。從統計數字來看，我們會發現日治時期到臺灣來旅遊的日人和由臺灣出境至異地的臺人人口都有不斷上升的趨勢。

從表一和表二可以看出，1897-1936年間，平均每年出入境臺灣的漢人人數

<sup>1</sup> 呂紹理，〈水蝶響起：日治時期臺灣社會的生活作息〉，臺北：遠流出版社，1998年，頁148-155。

<sup>2</sup> 劉克襄，〈福爾摩沙大旅行〉，臺北：玉山社，1999年。

<sup>3</sup> 梁華璜，〈日據時代臺民赴華之旅券制度〉，《臺灣風物》，第39卷第3期，1989年9月，頁1-49。

<sup>4</sup> 許雪姬，〈林獻堂著《環球遊記》研究〉，《臺灣文獻》，第49卷第2期，1998年6月，頁1-33；洪銘水，〈梁啟超與林獻堂的美國遊記〉，收入東海大學中文系編，《旅遊文學論文集》，臺北：文津出版社，2000年，頁133-164。

在 7,275 與 7031 人次；出入境臺灣的日人人數則為 39,074 與 46,430 人次。1923 年以後出入境人口增長速度極快，臺人由 3670/3470 人次快速增加到 13969/13664 人次，而日人則成長至 45992/51668 人次。如此快速成長的旅行人口，自然會對於臺灣島內的各種旅行環境產生重要的量變與質變。而制度化的旅遊正是在這樣的背景下產生。

表一 各年期日人入出境臺灣平均人數

年期	日人離臺數	日人入臺數
1912-1934	39074	46430
1912-1922	31528	40716
1923-1936	45992	51668

表二 各年期臺人入出境臺灣平均人數

年期	臺人離臺數	臺人回臺數
1897-1936	7275	7031
1897-1922	3670	3470
1923-1936	13969	13644

資料來源：由各年分《總督府統計書》編製而成。

日本在江戶時代就已發展出相當蓬勃的旅遊傳統，當時日人最重要的旅遊活動就是徒步旅行至伊勢神宮參拜，估計每年至少有 50 至 60 萬的信徒從各地蜂湧至伊勢神宮，為自己及親友祈福、消災。這個宗教之旅的活動對於日本制度化的旅行習慣的形成具有重要的影響。首先是集團旅行習慣的形成。由於參加進香者多半由各村中推派二至三名代表再與臨近村落集成一較大進香團體，進香者的旅費則由村落各家戶分攤。進香團在到達伊勢的途中則有為數近千家的「押」（或「先達」，即近似今日的嚮導）代為料理食宿問題。由於進香客的旅費是由他人負擔，因此香客在回程時一定要購買禮物做為饋贈，以達謝親友支助之情，也藉著禮物證明自己的確曾走過這趟旅程。由於進香客人數極為龐大，因此在沿途也就逐漸發展出販賣各地特產品的商業活動。到了十九世紀明治維新以後，西方新式旅遊組織進入日本，旅遊目的不再是以宗教祈福為主，但江戶時代留下來的集團旅遊和購買禮物的習慣卻一直沿襲下來，成為日本旅行文化中最重要特色。

那麼日治時期使得旅行制度化的因素除了日本原本的旅遊文化因素之外，是否還有臺灣的在地條件？以筆者所見，可以從政治、社會與經濟環境三方面來說明。

<sup>1</sup> Kanzaki Noritake, "The Travel-loving Tradition of the Japanese," *Japan Echo*, 19(4), Winter 1992, pp. 66-9. 另可參見：Umesao Tadao (梅棹忠夫), "Tourism as a Phenomenon of Civilization," Ishimori Shuzo (石森秀三), "Tourism and Religion: From the Perspective of Comparative Civilization," and Constantine N. Vapori, "The Early Modern Origins of Japanese Tourism," both in Umesao Tadao, Harumi Befu and Ishimori Shuzo ed., *Japanese Civilization in the Modern World, IX: Tourism*, Osaka: National Museum of Ethnology, 1995, pp.1-38.

一、就殖民統治政治而言，旅行是促使臺人觀看日本近代性重要的管道，也是促使日人及全世界看到日本統治臺灣成功的管道，因此殖民政府花了不少力量建構各種有利旅行的條件，製造許多促成旅行的活動。例如 1896 年曾邀請當時著名的臺灣紳商李春生到日本遊覽；<sup>6</sup>1898 年在臺灣仿效清代鄉禮酒飲之制而舉辦了「揚文會」，將全臺各地具有紳章資格之社會領導階層群聚於臺北。彰化詩人吳德功則因此行而寫下《觀光日記》一書；<sup>7</sup>1903 年大阪舉行「第五回勸業博覽會」，殖民政府特別動員了數百名臺灣士紳至大阪參觀博覽會，順道旅行京都、奈良、名古屋和東京等地。<sup>8</sup>這些由殖民政府推動的旅遊活動，都是希望藉由動員臺人參觀日本的相關建設以達成臺人認同、接受日本殖民統治政策。因此這類旅遊具有高度的統治意義。反向來看，殖民政府也希望日人能到臺灣來旅遊，藉著旅行了解殖民統治的現況，展示殖民統治的成果。最著名的例子就是 1915 年在臺北舉辦的「始政二十周年勸業共進會」，不但對岸福建省派了觀察團來臺參觀此項博覽會，<sup>9</sup>日本還特別派了閑院宮載仁親王來臺觀覽。<sup>10</sup>從上述的描述裏我們其實可以發現，旅行活動不論就日人或臺人而言，都是殖民政府展示統治成果的利器，而這個殖民統治的特點，正是塑造「制度化」旅行的重要政治背景。

二、就社會背景而論，都市人口的增加及都市化的趨勢是促使這種生活型態改變的重要社會基礎，作息節奏的改變，星期制的出現則為人們提供了休閒生活的時間背景。<sup>11</sup>此外教育過程中殖民政府也提供了培養人們享受旅遊樂的條件。日治時期各級學校都會在春暖花開的三、四月間舉行修學旅行；畢業生也多半會舉辦畢業旅行活動，規模小者環島一周，規模大者甚至到日本去旅遊。<sup>12</sup>伴隨著生活型態的改變，旅遊成為休閒生活中的重要部分，旅行不只是有閒階級的專屬活動，更逐漸成為大眾化的全民活動。筆者過去的研究已顯示，日治時期臺灣社會領導階層最喜愛的休閒活動之一就是旅行。<sup>13</sup>

三、就經濟背景而言，交通工具的變革，鐵道系統的鋪設、公路、汽車等交

<sup>6</sup> 李春生因此遊而寫成《東遊六十四日隨筆》一書。李春生，《東遊六十四日隨筆》，福州：美華書局，1896年。

<sup>7</sup> 吳德功，《觀光日記》，臺灣文獻叢刊第 89 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年。

<sup>8</sup> 有關臺人參觀大阪第五回勸業博覽會的活動內容及其觀覽旅遊後的反應，可參見呂紹理，《展覽會之畫：日治初期臺灣的產業展示活動（1895-1903）》，發表於中研院臺灣史研究所籌備處主辦「國科會專題研究計畫成果發表會」，2001年6月28日。

<sup>9</sup> 張逸祖，《臺灣遊記》，臺灣文獻叢刊第 89 種，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年。

<sup>10</sup> 參見呂紹理，《水螺響起：日治時期臺灣社會的生活作息》，臺北：遠流出版社，1998年，頁 150-1。閑院宮載仁親王是繼北白川宮能久親王之後，第一個到臺灣來旅遊觀覽的日本貴族，此後即陸續有久邇宮和 1923 年皇太子東宮的造訪，見下文的討論。

<sup>11</sup> 有關星期制與休閒時間出現的過程請參考呂紹理，《水螺響起》，第五章。

<sup>12</sup> 呂紹理，《水螺響起：日治時期臺灣社會的生活作息》，頁 162-3；游鑑明，《據時期臺灣的女子教育》，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所專刊(20)，1988，頁 133, 180-2。

<sup>13</sup> 參見呂紹理，《水螺響起》，頁 155-163；〈日治時期臺灣社會的休閒生活與商業活動〉，收入黃富三主編，《臺灣商業傳統論文集》，臺北：中研院臺史所籌備處，1999年，頁；〈從《臺灣人士畫》看日治時期社會領導階層的休閒傾向〉，發表於國立臺灣師範大學歷史系主辦，《回顧老臺灣，展望新故鄉：臺灣社會與文化學術研討會》，1999年5月。

通工具的引入則為人們提供了旅遊活動的運動基礎。首先就鐵道而言，無疑是促使旅行制度化最重要的條件之一。貫串西部平原的縱貫鐵道在 1908 年全線通車，可由基隆直抵高雄，1936 年以前並且完成基隆至竹南及臺南至高雄的複線工事。以縱貫線為基礎而形成的延伸路網，包括基隆至蘇澳、竹南至彰化的海線及高雄至屏東溪州的屏東線工程則於 1924 年全部完工。<sup>14</sup>以縱貫線為主軸，日治時期還發展出綿密的支線路網，其中以各製糖會社經營之營業線及私鐵和手押軌道最為重要。糖業鐵道營業線肇始於 1909 年鹽水港製糖會社開辦之新營—鹽水港區間。同年總督府頒布「臺灣私鐵規程」，以管理民間經營之鐵道。至 1945 年為止，私鐵的興築由最初的 571.4 公里成長為 1943 年的 3024.2 公里，這些私鐵多半分部在中南部盛產甘蔗的地區。<sup>15</sup>除了私鐵之外，在臺灣鄉間扮演重要運輸功能的交通工具當屬手押軌道。此一交通工具原為運兵以鎮壓抗日活動之用，後來才轉變為一般民間的運輸工具。1909-1931 年間手押軌道的路線成長了 5.11 倍，成為許多窮鄉僻壤最重要的對外通路。<sup>16</sup>

路網的形成對於擴大旅行範圍具有重要影響，鐵道站間距離、速度和票價也是影響旅行活動的重要因素。臺灣鐵道的重要特點之一即在於各站間距離相當短，平均各站間距離所花的時間只有 18:45 分鐘，密集的停靠站分布使得鐵道成為進入各大小城鎮最重要的管道。其次，鐵道的運輸速度在日本統治的五十年間也進步神速，1908 年縱貫鐵道剛開通時，急行列車由臺北至高雄約 11 小時，普通車 16 小時，到 1923 年時，普通列車的時速已縮短了一個小時以上。因此，到了一九二〇年代，火車的速度已使臺灣西部平原形成一個可以在四十八小時內南北往返一次的旅程。<sup>17</sup>交通路網愈趨細密，交通工具日益迅速，無異提供了旅行大眾化最重要的誘因。

除了上述政治、社會和經濟環境的大背景之外，還有一些制度化的條件促使旅遊活動更為普遍，此即旅行機構的建立、旅館系統的形成和旅遊手冊的發行等。

首先就旅行機構而言，最早在臺灣出現的旅行機構當屬總督府交通局鐵道部下轄的運輸課。總督府每年有將近三萬元的預算用於觀光旅行宣傳，如刊印《臺灣鐵道旅行案内》、發行風景明信片、照片集等，除此之外還舉辦觀光博覽會、映寫會等活動以刺激觀光。1930 年代以後還加入了日本鐵道省普通遊覽券東亞遊覽券的發賣範圍，並在臺灣發行「臺灣遊覽券」，以方便遊客在臺日之間旅遊。第二個官方設立的旅遊單位是成立於 1930 年的「日本觀光聯盟臺灣支部」。此一組織乃因應 1930 年日本政府成立「國際觀光局」之後，京都市長順勢主張成立

<sup>14</sup> 周憲文，《臺灣經濟史》，臺北：開明書店，1980 年，頁 828-30；呂紹理，《水燦響起：日治時期臺灣社會的生活作息》，臺北：遠流出版社，1998 年，頁。

<sup>15</sup> 臺灣總督府編，《臺灣の鐵道》，臺北：編者自印，1935 年，頁 73，周憲文，《臺灣經濟史》，頁 840-1；李方宸，《臺灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）》，臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，2001 年，頁 15-45。

<sup>16</sup> 菅野忠五郎，《軌道と牛車》，《臺灣鐵道》，1918 年 2 月，頁 9。

<sup>17</sup> 呂紹理，《水燦響起》，頁 94。

日本觀光地之聯合會而有之組織。臺灣支部設於鐵道部內，因此仍具有相當濃厚的官方色彩。中央以降，地方政府設有旅遊觀光主管單位的只有臺北市在 1937 年 5 月成立「臺北市觀光係」，該單位並於臺北火車站內設有「觀光案内所」提供市內旅遊相關資訊。除了官方機構之外，民間最早出現的旅遊團體當屬 1913 年由內田嘉吉、下村宏、新元鹿之助、白勢吉黎等日本官吏組成的「日本旅行協會臺灣支部」。此一團體最重要的貢獻在於提供來臺旅者相關的旅遊資訊。該團體最重要的機關刊物為英文版的《ツーリスト》(Tourist)和日文版的月刊《旅》，此二刊物均為旅者提供重要的旅行情報。1936 年時該團體在全臺共有十二個「案内所」(導覽所)，提供旅客動態旅遊資訊。此外，1930 年霧社事件之後，日本對於山區的控制力大為加強，順應當時日本內外高漲的觀光熱潮及藉觀光達成「國際親善」的目的，在 1932 年 8 月成立了「阿里山國立公園協會」，此後陸續成立了「臺灣國立公園協會」、「大屯山國立公園協會」、「臺灣國立公園臺中協會」和「大タロコ(太魯閣)國立公園協會」等組織。<sup>18</sup>

上述旅行機構的功能在於提供旅行資訊、規劃旅行路線及提供必要的旅行服務，但是在實際的旅行中，與旅者最相關的莫過於旅館，旅館是旅者在異地生活的重要據點。清代臺灣提供旅者暫宿的機關，就政府官吏而言，有各地成立的「公館」，赴販商賈則可以投靠各地的郊商會館(如臺南有兩廣會館)，一般民眾除了借住民宅之外，最重要的旅宿地點就屬各地的寺廟。<sup>19</sup>日本統治臺灣之後，上述屬於漢人的旅社自然無法滿足他們的需求，因此開始有了日式及西式的旅館。其中規模最宏大，建築設備最豪華的頂級旅館當屬明治 41 年(1908)11 月 1 日於臺北火車站對面築成的「臺北鐵道ホテル」(見圖片 1)。此旅館總面積共三層樓三千餘坪，共有 27 間客房，每一層樓還有讀書室、集會室，另有理髮部及西式、日式澡堂。一樓則有容納三百人的大餐廳，可以舉辦各種集會和宴會，鐵道部還特別聘請法國廚師主廚，可算是臺灣最早的西式餐廳。另外還附設有撞球間和戶外運動場等休憩設施。鐵道ホテル是由總督府鐵道部經營，由於設備極為現代化，價格自然高昂，一晚住宿費要 1.60 元至 3.50 元，在旅館內用餐則要花費一至二元不等。<sup>20</sup>如此高昂的價格一般人當然無法享受，只有日本高官或者臺灣士紳如林獻堂之輩才有此等財力住。<sup>21</sup>除了「鐵道ホテル」這種頂級旅館之外，在臺灣最具規模的旅館當屬「吾妻」旅館，在臺北、臺中、岡山及高雄共有四家分店。這些旅館分為日式及臺式居多，臺式旅館可以臺北的「永樂ホテル」為代表(見圖片 2)，其設備其實較接近西式，但供應餐點則為臺菜，<sup>22</sup>日治時

<sup>18</sup> 三十島祝，〈台灣に於ける觀光機關の全貌〉，《臺灣鐵道》，1937 年 6 月，頁 25-28。

<sup>19</sup> 《臺灣社會事業史》，頁。

<sup>20</sup> 《臺灣鐵道旅行案内》，大正元年版，頁 17。

<sup>21</sup> 由《林獻堂日記》可知，他到臺北公出時最常住的旅館之一，就是鐵道ホテル，另外如高義閣也是林獻堂常住的旅館。鐵道部另在臺也設有「臺南鐵道ホテル」，規模雖不及臺北，但設備仍然很豪華。

<sup>22</sup> 昭和 16 年版的《案内》裏附有一分一桌三十元的菜單兩式：清湯大燕、生炒大蝦、紅湯魚翅、



期的旅館在 1912 年時有 95 家，1927 年時增加至 116 家，隨後因殖民政府大力推動觀光事業，旅遊活動日益活絡，旅館數乃大增，至 1942 年時，儘管已進入戰爭期，但在《鐵道案內》中列舉的旅館數仍有 189 家之多。這些旅館一般來說都有提供膳食，但是像今日觀光旅館那樣提供各種旅遊資訊的服務，除了鐵道ホテル之外，似乎在其他地方都很少見到。<sup>23</sup>儘管如此，這些旅館仍然是旅遊臺灣時無可或缺的據點。

表三 臺灣旅館數量的變遷

年分	旅館數	資料來源
1912	95	大正元年版《臺灣鐵道案內》
1927	116	昭和2年《臺灣鐵道案內》
1942	189	昭和17年《臺灣鐵道旅行案內》



圖片 1 臺北鐵道ホテル



圖片 2 永樂旅社

旅館提供旅者異地旅行的據點，旅行手冊則是異地旅行的導覽工具。清代出版的地方志雖然就內容而言具有提供地方旅行情報的資訊，但就地方志編纂的目的和其出版形式而言，卻不是為了一般人旅遊而設計的，最多只能說是提供宦遊者了解地方民情的手冊。日本統治臺灣之後，許多人類學家奉派至臺灣進行田野調查，也出版了不少有關調查旅行的記錄，如伊能嘉矩的《臺灣踏查日記》、島居龍藏的《臺灣調查日記》等等，這類調查日記可以讓我們知曉人類學家田野調查的經過，但其編寫形式卻未必是要提供給旅行臺灣者使用，而較接近調查記實與記錄的形式。第一本旅行手冊當屬 1910 年由總督府鐵道部所出版的《臺灣鐵道名所案內》，其後總督府鐵道部每一兩年就會出版一本《鐵道旅行案內》的手

翠皮燒雞、清湯水魚、半席蝦餃、鴛鴦絨燻、神山冬瓜、八寶煎餅、如意片尹、杏仁豆腐和完席不忍(布丁)；另一菜色則為冬荷魚翅、金錢蝦餅、水晶鴿卵、蔥燒小雞、蘆尹燻羹、半席炸春餅、炸瀟鹽鴨、神仙白菜和鮑魚會肚、紅燒鮮魚、杏仁白果和完席酥餅(和果子)。《臺灣鐵道旅行案內》昭和 16 年，頁 45-6。

<sup>23</sup> 呂紹理，《水蝶響起》，頁 155。

冊，供旅遊臺灣者使用。<sup>24</sup>這類的旅行手冊多半都會放在各火車站內寄售，方便旅者取得旅遊資訊。除了鐵道部及日本旅行協會臺灣支部所編印之旅行手冊之外，還有一些因應特定需要而編印的旅遊導覽手冊，例如1930年以後臺北市民郊外踏青的風氣逐漸形成，因而有臺灣日日新報編輯出版的《臺日ハイキングコース（臺北近郊篇）》（《臺日徒步旅行指南：臺北近郊篇》）<sup>25</sup>，此外還有民間自行出版的旅行書，如任職於臺北建成小學校之松澤聖編著的《臺內往來旅の琴》以及陳石煌編輯發行之《臺灣風景紹介誌》等。<sup>26</sup>

以下我們將以1912、1930及1942年三個時期的《臺灣鐵道旅行案内》為基礎，討論旅遊手冊所提供的旅遊環境及其中所蘊含的臺灣地理景象的論述。

### 三、旅遊手冊中的地理景觀論述

從1912、1930及1942三個年分出版的《臺灣鐵道旅行案内》中，我們發現這三個時期的旅遊手冊在內容及編排上有其固定不變之處，也有許多差異之點。就旅行時所需的生活資訊而言，三個時期的手冊都列舉了一些必要的項目，例如旅館名稱及食宿價格、當地政府機構和重要日本商工會社名稱、各火車站與附近鄉庄市鎮的連絡路線和票價與旅程距離，還有各地的物產等等。不過，三個時期對於這些基本旅行生活資訊的詳略程度差異卻很大，例如官衙會社一項，1912年版只臚列了各機構的名稱，1930年以後的版本則有較為詳細的地址；又如交通工具一項，1912年版只有大城市才有較詳細的資訊，1930年以後的版本則各火車站相關的路網和各交通工具的費用里程均逐一交待。各年版本中地圖的詳略差異也很大，1912年版只附了一張全臺交通路網圖，1927年以後的本地圖資訊較為完整，附有各大城市的街道分布圖並標明重要機構的位置，1942年版雖沒有城市街道圖，但附有十五張區域交通略圖或「概念圖」。

其次，各時期雖然都附有各地物產資訊，但1912和1930年版都只有臚列名稱，例如新竹站的「物產」一欄內為「米、茶、苧麻、樟腦、腦油、蓮草、魚介和果實」，這樣的描述從1912年一直延續到1930年代。所謂「物產」指的是當地的農工產業，而非可以供旅者消費購買的「特產」。1923年英國皇家地理學會會員魯特（Owen Rutter）到臺灣旅遊時，一路上一直抱怨無法享受觀光時逛街購物的樂趣，總督府派遣給他的導遊越村告訴他，在臺灣，唯一可以滿足這種樂

<sup>24</sup> 目前筆者所能見到的鐵道旅行案内計有臺灣總督府鐵道部編印的《臺灣鐵道案内》，大正元年版、昭和2年版及昭和13年版；另外日本旅行協會臺灣支部編之《臺灣鐵道旅行案内》，臺北：東亞旅行社臺灣支部印行的《臺灣鐵道旅行案内》則有昭和10、14-17年等版本，分別藏於臺灣大學圖書館、中央圖書館臺灣分館和中央研究院近代史研究所、民族學研究所和臺灣史研究所籌備處等圖書館。

<sup>25</sup> 臺灣日日新報社企劃部編纂，《臺日ハイキングコース（臺北近郊篇）》，臺北：臺灣日日新報社，1937年。

<sup>26</sup> 松澤聖，《內臺往來旅の琴》，臺北：臺北活版社發行，1929年；陳石煌，《臺灣風景紹介誌》，臺北：商務印刷所，1935年。

趣的地方恐怕只有臺北市，但魯特到了臺北以後卻大失所望，「連巧克力都買不到」，他的日本導遊只好安慰他，也許到東京才能大肆採購。<sup>27</sup>魯特的觀點當然是站在西方在十九世紀末葉以降已逐漸形成的旅遊購物消費習慣的角度來評斷，但也顯示《鐵道案内》中缺乏吸引旅客觀光消費的行銷廣告因素，所以1933年時《臺灣鐵道》雜誌上即有宮崎直介為文批評總督府鐵道部的《案内》宣傳極為枯燥乏味，他以百分為滿分為標準，為日本帝國境內各地的旅行手冊打分數，認為臺灣最好的宣傳文字只有四十分。<sup>28</sup>為了改進這種缺失，到了1940年版的《案内》裏，不但會介紹每個城市的「特產」，而且還明確地告訴觀光客可以到那些商店機構購買這些特產，甚至在該年分《案内》的開頭導覽部分臚列了臺灣各地特殊的街頭小吃，<sup>29</sup>書末還臚列了完整的「特產品」的價目表供旅客參考。<sup>30</sup>除此之外，伴隨各地農業專業生產區的形成，1930年以後的版本較有系統地安排各地特產品的出場，例如走筆至桃園時就會有專欄介紹茶和樟腦；在新竹則專題說明柑橘生產，臺中則是米作；嘉義與森林資源和伐木有關，臺南是甘蔗王國等等，使旅者對臺灣出現一種與各地農產相對應的特定的符號系統。「特產」的出現正意味著旅行活動不但朝向大眾化，而且開始趨向商業化。<sup>31</sup>

第三個差異變化是1912年版雖有介紹各地可供觀覽的景點及其梗概，但這些景點都只是零散的點，而沒有意識地把各孤立的點連結規劃成一套旅遊的路徑。這個情形隨著日本貴族如閑院宮、秩父宮和東宮皇太子的造訪而開始有了改變。1923年東宮皇太子造訪臺灣之後，隔年出版的《臺灣年鑑》即將東宮太子旅遊的路徑規劃成一套簡明版本的「臺灣視察日程」。1930的版本則可見到各大城市參觀旅行的建議路徑，但是各城市間如何形成一套整體的旅遊路線及每日該如何規劃旅遊路線等資訊卻沒有出現。一直要到1940年的版本我們才看到完整而詳細的臺灣一周、10和17日旅遊的每日建議規劃行程。<sup>32</sup>旅遊行程開始有較

<sup>27</sup> Owen Rutter, *Through Formosa: An Account of Japan's Island Colony*, 臺北：南天書局影本，1990年，pp152-3.

<sup>28</sup> 宮崎直介，〈旅客誘致政策〉，《臺灣鐵道》，1933年3月號，頁28-41。

<sup>29</sup> 包括米糕粥、鹹粥、東粉、肉粽、各種甜鹹粿和芋粿、菜頭粿、米節目、香腸、豬血及甜點類的杏仁豆腐、仙草、豆花和綠豆湯等。臺灣總督府交通局鐵道部編纂，《臺灣鐵道旅行案内》，臺北：社團法人東亞旅行社臺灣支部，1942年，頁46-8。

<sup>30</sup> 這些特產品包括各式草編之帽子、手提袋、蒲團等；水牛角及鹿角，原住民工藝品如弓、槍、瓢、神像、籠子等，樟腦製品，烏龍茶，文石，珊瑚，臺灣竹編之各式物品，原住民及臺灣人偶和蛇皮等等。臺灣總督府交通局鐵道部編纂，《臺灣鐵道旅行案内》，臺北：社團法人東亞旅行社臺灣支部，1942年，頁183-7。

<sup>31</sup> 特產品的出現，其實與旅行大眾化、商業化的趨勢密切相關，也是透過消費進行的一種「異文化」的想像過程，同時也是旅行的見證與記憶的連結。有關特產品與旅行、消費社會和物質文化形成之間的關係其實還有許多值得進一步探討的課題。參見 Michael Hitchcock & Ken Teague ed., *Souvenirs: The Material Culture of Tourism*, Aldershot: Ashgate Publishing Ltd., 2000.

<sup>32</sup> 例如「豪華版」的十七日行程是由基隆上岸後前五日在基隆、臺北、板橋、淡水、北投、草山等地遊覽，第六至第七日南下至臺中遊覽南投、日月潭後再南下至嘉義，第八至九日重點在嘉義與阿里山；第十日到臺南、高雄，第十一天由高雄往恆春，第十二日至四重溪、車城等地，第十三、十四日遊玩臺東和花蓮，第十五、六日從太魯閣到蘇澳、礁溪、八堵，第十七日回到