

# 植民地台湾における

## 「近代観光」の形成

曾山 毅

### はじめに

清国統治期の台湾には沿岸航路や輿を用いた陸上交通が存在し、一八九〇年代に入ると鉄道が基隆―新竹間で導入されたが、欧米で発達した鉄道輸送を中核とした新しい旅行システムが本格的に構築され、「化外の地」と呼ばれた台湾島が「近代的な観光空間」に転化するのには日本統治以降であった。欧米列強による植民地獲得は、さまざまな「近代」の装置を非欧米地域にもたらしたが、「近代観光」もその一つであった。植民地支配下では、まず宗主国側を発地とし植民地側を着地とするような観光の形態が生じた。トーマス・クック (Thomas Cook) が組織したエジプ

ト、中東方面への団体包括旅行、オランダ植民地下のバリ島を訪れる欧米人、日本人が戦前期に行った台湾・朝鮮・満州観光などがそれに当たる。近代観光が受容されるような場所ではすでに「土着」の旅行の仕組みが発達していることが多く、そこへ鉄道やホテルの建設、旅行案内書の発行、旅行を円滑に進める現地政府の諸施策などが植民地に移植されることで、その土地固有の要素を有した近代観光が形成されていくことになる。

さて本稿では、台湾総督府統計書、当時の鉄道統計、旅行案内書、新聞記事などを手掛かりにして、植民地台湾における近代観光の形成過程を、鉄道による旅客輸送、観光地の布置、イベントによる集客や旅行者の実態などの視点から検討する。

## 一 近代観光と鉄道

「近代観光」の成立要件の一つは、鉄道による大量高速輸送の確立である。図1は、一九三二年頃の台湾における鉄道路線網を示している。台湾島の東岸地域は鉄道開発が充分におよんでいないが、西岸地域には、基隆から台北、台中、嘉義、台南などの西岸主要都市を経て高雄へ至る縦貫線に私設鉄道や私設軌道などが支線として接続し、稠密な鉄道網が形成されていた様子が見てとれる。

台湾総督府は日本統治とともに鉄道、道路、港湾などの交通基盤建設を進めた。基隆と高雄を鉄道で結ぶ縦貫線の建設は優先事業として統治直後から着手され、一九〇八年に全線の開通をみた。総督府が経営する官設鉄道とは別に、日系製糖企業は社用貨物を輸送するために軽便鉄道を建設し、縦貫線やその他の官設鉄道に接続する支線として機能した。これらの鉄道は、宗主国日本が植民地台湾を支配するための効率的な輸送網であるという点で、植民地鉄道の典型であった。台湾各地で収奪した一次産品は、鉄道によって基隆港、高雄港などに集められ日本本土へ移出された。日本から移入された工業製品は、同様に台湾各地へ運送された。本来貨物輸送を主体とした輸送網が、同時に旅客輸送機関として機能することによって、台湾において

近代観光が発達することになった。

### (一) 植民地台湾における鉄道の伸長

縦貫線以降の鉄道整備は、台東線（花蓮港—台東間）、潮州線（高雄—溪州間）、縦貫線の海岸線部、宜蘭線（八堵—蘇澳間）、地方開発線として淡水線、平溪線、集集線が、一九一〇年代から二〇年代にかけて整備された。これらの総督府鉄道部経営の鉄道全線を植民地台湾では「台湾鉄道」と総称していた。領台直後の鉄道管理は、当初は陸軍が所管していたが、一八九七年に総督府民政局に移管され、一八九九年一月に鉄道部が設置された。一九二四年一二月からは新設された交通局に鉄道部が置かれた。台湾鉄道とは別に営林所管轄の森林鉄道として、阿里山鉄道、八仙山線、太平山線が整備され、旅客運輸も路線の一部で行われた。

利用旅客・営業キロの推移であるが、清国から基隆—新竹間の鉄道を引き継いだ一八九七年には、官設鉄道の営業キロは九七キロ、輸送人員は二六万五千人であったが、縦貫線全通の翌年一九〇九年には、営業キロは四三六・四キロ、旅客数は三〇一万人に、官設鉄道の路線展開がほぼ終了する一九二九年には、九九八・二キロ、二〇五八万人に達した。一九三〇年代以降に行われた鉄道建設としては、潮州線の溪州—坊寮間の延長とその支線となる東港線の整

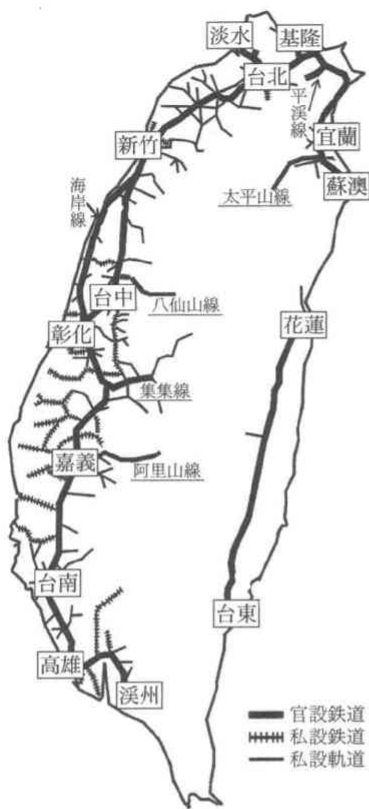


図1 台湾植民地鉄道路線図(1932年頃)

出所：曾山毅『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、2003年、64頁。

「旅行趣味普及旅客誘致割引」、臨時列車の運行などがあった。この他に一九一六年に北投駅から支線を敷設し新北投駅を建設している。これは北投温泉に旅客を輸送するための専用線であり、わずか一・二キロの路線であるが、植民

備があった。官設鉄道の総延長が最大となるのは一九四一年の二〇六九・七キロである。一九三一年に不況下で一六六〇万四千人に低迷した旅客は、一九三八年に二七三九万七千人、一九四一年には四七五七万三千人に伸長している。<sup>(5)</sup>

基幹路線である官設鉄道に対して支線として機能したが、主に製糖企業が建設した軽便鉄道である。最初のサトウキビ運搬の専用列車は一九〇七年に運行されたが、製糖企業社用線の一部を活用し、運賃を徴収して社外の一般貨物や旅客を運ぶ「一般運輸営業」が開始されたのは一九〇九年であった。<sup>(6)</sup> 一般運輸営業路線網の展開は当然製糖産業

が集まる台湾中南部に集中したが、一九二九年をピークとしてバスとの競争が影響して次第に減少していく。なお、製糖企業専用線はその後砂糖の増産とともに新設されている。また、製糖産業資本による鉄道建設がおよばない地域や、特に道路が十分に整備されていない山間地域では手押軌道が発達したが、これもバス交通の急速な普及によって、一九三〇年代に営業キロ、旅客数ともに急激に減少している。<sup>(7)</sup>

(二) 総督府鉄道部の旅客振興

総督府鉄道部による観光客に対する鉄道利用振興策として

地台湾では観光客輸送を主要目的として建設された唯一の路線となった。一九三五年の「始政四十周年記念台湾博覧会」に際しては、鉄道部は周到な需要予測にもとづく旅客輸送を行っている。

鉄道部は鉄道事業以外では、台北駅前に「鉄道ホテル」(一九〇八年開業)、台南駅に「台南鉄道ホテル」(一九三六年開業)を建設しているが、ホテル事業のほかに観光事業や観光開発を鉄道部が行うことはなかったようである。

こうした振興策の中から、次に旅行趣味普及旅客誘致割引と臨時列車運行について述べる。鉄道省遊覧券と交通局台湾遊覧券については、次章であらためて観光地の問題との関連で検討する。

#### (1) 旅行趣味普及旅客誘致割引

統一的な旅客振興制度としては、鉄道開業時から設けられた各種割引制度があった。鉄道部の割引制度は、基本的には鉄道省の割引制度を下敷きにしたものであったが、ここでは観光による旅客誘致と考えられる「旅行趣味普及旅客誘致」(以下、「旅行趣味割引」とする)を目的とした割引について述べる。

「旅行趣味割引」は制度的には「規定」の割引ではなく、「臨時」の運賃割引であった。臨時といっても「校外教育」「体育大会選手割引」「博覧会役員割引」など目的別の区分があり、旅行趣味割引はその中の一つである。一九

二八年度(以下年度とある場合、当該年四月一日から翌年三月三十一日までの行政年度を指す)には、臨時割引はわずか三〇件で、そのうち旅行趣味割引は一三件であったが、一九三三年度には同二七件中一五二件、「始政四十周年記念台湾博覧会」が開催された一九三三年度には同一三八四件中一〇九六件の旅行趣味割引が行われた。その後も、旅行趣味割引は扱い件数としては最も多く、一九三六年度六七六件中四四三件、一九三八年度八四三件中六三三件であった。<sup>8)</sup>

旅行趣味割引の具体例を挙げる。一九二二年一〇月には台湾神社大祭に際し、臨時列車の運行とともに、北門、台北から円山、宮の下行き三等二割引きの往復乗車券が発売されている。<sup>9)</sup>翌一九二三年一〇月には、台湾神社大祭と鉄道対済美団の野球試合観戦客のために、台北―円山間に往復八錢の特別乗車券が売り出された。<sup>10)</sup>台北の城隍祭に際しても臨時列車、割引などが行われており、一九三一年の例では、台中以北、万華以南の一〇人以上の団体は七月一日から五日まで、二割から三・五割の割引が適用された。<sup>11)</sup>「東洋協会主催台湾及南支視察団割引」(一九二八年)、「台湾八景探勝団」(一九二九年)、「台湾一周遊覧団体運賃割引」(一九三〇年)、「フランコニア号世界観光団に対する旅客運賃割引」(一九三二年)なども実施されている。<sup>12)</sup>旅行趣味割引の他に、一九三七年二月には、「週末割引乗

車券」が発売され、同年九月に台湾神社および一九三八年一月に台南神社参拝団体に対する特別割引がそれぞれ制定されている。

## (2) 臨時列車の運行

鉄道部はレクリエーションやイベントの開催に際して、臨時列車の運行によって、旅客需要の増大に対応している。旅客輸送を目的とした臨時列車は一九二四年度に台湾鉄道全体で一四八本運行され、路線の内訳で多かったのは淡水線の六八本、縦貫線の五八本であった。一九三二年度は全線で六一四本、縦貫線が二八六本、淡水線が二一〇本を占めた。淡水線は台北近郊線あるいは行楽線として、路線長当たりの利用者は官設鉄道の中で最も多い鉄道であった。臨時列車に対する需要があり、臨時列車の企画が生じやすい路線であったといえる。

臨時列車の運行が多い時期は正月、旧正月であった。一九二一年の旧正月には、北港・朝天宮参拝団体を対象に台北—嘉義間往復の臨時列車を運転している。一九三三年正月には、台北—宮下間に一月三十一日夜から一月一日早朝にかけて初詣列車を三往復、三が日には台北—円山間に野球観戦客やその他の行楽客のために各日六往復の臨時列車を運行している。日本海軍はたびたび基隆、高雄、馬公などに寄港したが、これは一種のイベントとして見物客を集めた。一九三三年七月に第一艦隊が基隆港に三日間入港した

際には、鉄道部が計画した臨時列車に二万四五〇六人が申し込んだ。

## (3) 観光振興と行政機関

鉄道部はさまざまな行事、イベントに際して、臨時列車や割引を実施することによって、観光客に対する鉄道利用の便宜を図り、鉄道利用の増大を促そうとした。臨時列車や運賃割引の利用状況に関しては不明な点は多く、断片的な事実からの推測ではあるが、一九二〇年代から三〇年代にかけて、鉄道利用と観光の普及が相乗効果を生みながら進んだといえよう。

旅行趣味割引の扱い件数の著しい増大などに表れているように、各種の振興制度が充実し観光振興が本格化するのには、一九三〇年代後半であった。観光担当の部署が行政組織の中に設けられるのも、一九三〇年代に入ってからであり、まず内地においてであった。一九三〇年に東京の鉄道省に国際観光局が設置されると、日本全国で「観光」を組織名に含む団体があいついで設立されることになった。台湾総督府においても一九三一年一月部局長会議によって、観光事業全般を交通局鉄道部が主管することが正式決定され、その事務は運輸課が当たることになった。一九三七年には運輸課に観光係が設置され、宣伝・旅行啓蒙活動に当たることになった。一九三七年には、台湾と台北市周辺の観光案内・斡旋を目的として台北市に観光係が設けら

れ、台北駅前に観光案内所が設置された。<sup>(18)</sup>

## 二 台湾遊覧券と観光地

### (一) ジャパン・ツーリスト・ビューローと 鉄道省遊覧券

鉄道省は一九二五年一〇月から「鉄道省遊覧券」を設定し、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（邦文表記は「日本旅行協会」）以下、ビューローを通じてその販売を行った。ビューローは一九二二年に外客の案内斡旋機関として東京に設立されたが、台湾総督府鉄道部は会員として事業基金を拠出し、同年に台北駅前の鉄道ホテル内に台北支部を開設している。当初は、基隆に寄港する外客の島内旅行案内と斡旋などが主要な業務であったが、内地からの来訪客の増加にともない日本人向けの案内斡旋も行うようになった。<sup>(19)</sup> 鉄道省遊覧券は当初、内地が対象であったが、一九三一年六月には適用地域を台湾に拡大した。一九三四年四月からは遊覧区域制は廃止され、約三〇〇か所の「宿泊指定遊覧地」から二か所以上を選択して旅程を組むことが発券条件となり、遊覧券の自由度が大きく広がった。<sup>(20)</sup>

台湾では「宿泊指定遊覧地」は、台北、北投温泉、淡水、角板山、台中、日月潭、埔里、嘉義、阿里山、台南、

高雄、四重溪、鷺鑾鼻、草山、礁溪、宜蘭、蘇澳の一七か所が設定されたが、このうち台湾鉄道沿線に所在しない角板山、日月潭、埔里、阿里山、四重溪、鷺鑾鼻、草山の七か所から二か所以上を目的地として選択してルートを組むことが発券の条件であった。<sup>(21)</sup> 台湾鉄道では到達できない場所を指定することで、私鉄、バス、手押軌道、森林鉄道の利用促進が意図された。その後、選択地は若干変更され、淡水、埔里、四重溪、礁溪にかわって、屏東、烏山頭、タロコ峽が加わり、台北、北投温泉、草山は「台北附近（北投・草山温泉）」にまとめられた。交通機関の利用に当たっては、各種鉄道、バス、航路を対象に一、二割の割引が適用され、利用期間は内地、樺太が一月であったのに対し、台湾の場合二か月であった。<sup>(22)</sup>

台湾側ではその取り扱いのために、一九三四年一二月、台北駅派出所案内所が台北市内栄町菊元商行内に設置され、一九三五年一二月に、台南駅派出所案内所が台南市内林百貨店内に開設された。<sup>(23)</sup> さらに、一九三七年には基隆、新竹、彰化、嘉義、高雄、宜蘭、台中、屏東、花蓮、玉里、台東の一か所に嘱託案内所が設置され、一九三八年一月には高雄駅派出所案内所が高雄市内に開設された。<sup>(24)</sup>

台湾が鉄道省遊覧券の適用地域であったことは、宗主国日本から外地に向かつて、内地延長的な旅行空間が存在し

たことを意味する。内地の日本人が周遊することを前提に台北、台中、高雄などの主要都市、北投、草山、四重溪、礁溪などの温泉地、その他景勝地が選ばれ、指定されたクーポン旅館に鉄道省遊覧券で泊まることができたのである。

## (二) 台湾総督府交通局の台湾遊覧券

鉄道省遊覧券は台湾において、内地延長的な観光空間を内地からの旅行者に提供する仕組みであった。それに対

し、台湾総督府の台湾在住者を対象にした観光振興政策が「交通局台湾遊覧券」であった。台湾在住者にとって鉄道省遊覧券の利用は内地観光に限られており、台湾在住者が台湾島内を発地として、自ら台湾観光を行うための遊覧券制度はなかった。総督府交通局が独自に台湾遊覧券を発売したのは一九三七年二月であった。その目的は、「島内観光地を紹介し、観光旅客の誘出ならびにその利便を図る」こととされ、販売はビューローに委託された。交通局の台湾遊覧券は基本的には、鉄道省

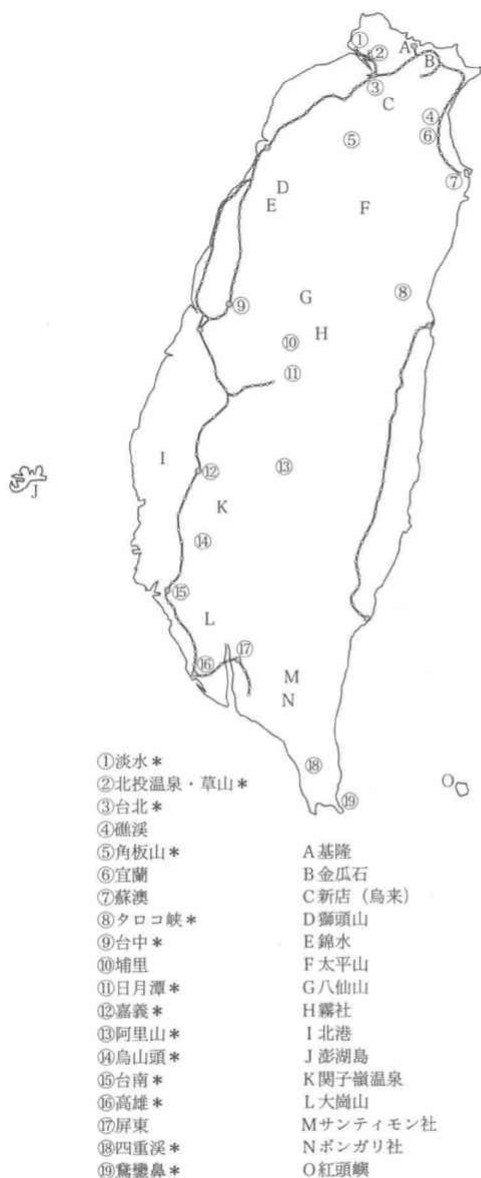


図2 台湾遊覧券指定遊覧地

注：丸数字は鉄道省遊覧券指定地。アルファベットは台湾鉄道局指定地。\*は両指定地を示す。  
 出所：前掲『植民地台湾と近代ツーリズム』208頁。

遊覧券をモデルとして、台湾在住者に利用できるようにデザインしたものである。発券の条件は、ビュロー所在地の駅を発ち同一市内の駅にもどることと、指定された遊覧地によってルートを構成することで、各種交通機関を割引運賃で利用できた。利用期間は一か月であった。

指定された遊覧地は二七か所で、タロコ、太平山、角板山、八仙山（明治温泉）、日月潭、霧社、阿里山、驚鑾鼻（四重溪温泉）、紅頭嶼（火烧島）から一か所、あるいは金瓜石、基隆市内、台北付近（市内、北投温泉、草山温泉）、淡水、新店（烏来社）、獅頭山、錦水、台中市内、嘉義付近（市内、呉鳳廟）、北港、関子嶺温泉、烏山頭、台南市内、大崗山、高雄市内、サンティモン社、ボンガリ社、澎湖島から二か所を選択する。台湾遊覧券に独自の指定地は、基隆市内、新店（烏来社）、金瓜石、霧社、北港、関子嶺温泉など一五か所である。交通局の台湾遊覧券は鉄道省遊覧券の指定地に比べて、知名度や誘致力の点でローカルな場所が選ばれており、域内発の遊覧券である特性が表れている。指定地には先住民の生活文化が観光の対象となる場所が比較的多く、石油採掘地である錦水や金鉱山のある金瓜石など産業観光地、島嶼観光地など多様な観光地から構成されている。朝天宮（媽祖廟）の所在地として「台湾人」（本稿では漢族系住民を指す）に人気があった北港も指定されており、台湾人の好みも反映されている。

鉄道省と総督府交通局の遊覧券に指定された観光地を概観すると、都市、山岳景観、海浜景観、温泉、森林鉄道、先住民文化、宗教などの資源特性が組みあわされた多様な観光地が台湾島内外に形成されていたことが分かる。その後、遊覧券は戦時を意識して、一九三九年一〇月には「觀光券」と名称を変更し、翌一九四〇年一二月にはさらに「旅行券」と名前を変えることになった。

### (三) 宿泊施設の集積からみた指定遊覧地の誘致力

それでは、これらの「指定遊覧地」が実際にどの程度の人びとを誘致したのであろうか。観光地を分析する際に最も重要な基礎データとなるのは入込統計であるが、植民地台湾を含め戦前の日本では、各地の行政機関や観光組織が統一基準によって入込統計をとることはなかった。観光地の入込は新聞などで報道されることはあったが、指定遊覧地の入込は正確には把握できず、各地の比較も当然困難である。そこで、指定遊覧地付近の宿泊施設軒数を調べることで、宿泊を行う観光客に対する誘致力を量り、潜在的な入込を類推する。資料として『台湾鉄道旅行案内』昭和一七年度版を用いる。

鉄道省と総督府鉄道部の遊覧券に一度でも指定された指定遊覧地は三四か所、その中で宿泊施設が一軒以上確認できる指定遊覧地は二五か所、宿泊施設が全くなかった場



表1 「指定遊覧地」の宿泊容量

都 市		台北	台南	台中	基隆	高雄	嘉義	屏東	宜蘭	蘇澳	埔里	淡水
施設数		32	23	22	21	16	12	7	7	4	2	2
部屋数		808	不明	461	290	274	318	163	82	26	34	22
温泉地												
		北投・草山	四重溪	関子嶺	礁溪							
施設数		35	5	5	4							
部屋数		425	40以上	63	50							
山岳地												
		大崗山	阿里山	日月潭	タロコ峡谷	角板山						
施設数		5	2	1	1	1						
部屋数		不明	28	14	9	3						
その他												
		澎湖	金瓜石	北港	新店	霧社						
施設数		3	2	1	1	1						
部屋数		22	28	6	2	10						

出所：台湾総督府鉄道部『台湾鉄道旅行案内』昭和17年版より作成。

所は九か所であった。二五か所の指定遊覧地をその立地などから①都市、②温泉地、③山岳地、④その他に区分し宿泊施設の多い順に整理したのが表1である。宿泊施設の集積が顕著な指定遊覧地はやはり都市であった。次に温泉地に比較的多くの宿泊施設の集積が見られる。温泉は清国統治期にはほとんど利用されず、日本統治期を通じて約七〇か所の温泉が発見されたが、開発によって観光客の利用に供された温泉地はその中で二十数か所程度であった。北投温泉は台北郊外に開発された台湾最大の温泉地で、日本の温泉遊興文化が移植された一種の日本の文化租界であった。北投同様に台北の奥座敷型温泉地であった草山温泉には七軒ほどの施設があったが、北投温泉に比べると遊興の要素は弱かった。「山岳地」、「その他」では大半が一、二軒の宿泊施設があるだけで、これらの指定遊覧地が年間に宿泊をとまなう観光客を一万人以上集めることは難しかっただろうと想像される。

しかし、例えば北港の場合、宿泊施設は台湾人の経営による「北港館」という小規模な施設が一軒存在するだけであるが、実際には朝天宮の媽祖廟を目標して北港には毎年全島から台湾人観光客が大量に来訪している。例えば一九三〇年代後半には二月から四月にかけてのピーク期に三か月で「台湾旅行クラブ」主催だけで二万五二四四人を誘致したという。これには、第一に日帰り客が相当数いたと考

えられる。第二に北港には泊まらず嘉義に宿泊した可能性もある。第三に夜行列車を利用することによって、現地へ宿泊することなく遠隔地から来訪できた。第四に台湾人の習慣として親戚や知人宅がある場合そこに泊まることも多い。あくまで推測であるが、北港をはじめとした宿泊収容力が小さい観光地の場合、このような四つの形態を通じて観光客を誘引しえたことは十分に考えられる。

#### 四 植民地台湾における観光地の特性

既述のように、都市や温泉地は宿泊をともなう観光客を相当数誘致できたし、宿泊施設が集積していない場所にも観光客を誘致できた可能性はあったといえる。しかし多くの観光地で宿泊施設の集積がそれほど見られないことは、少なくとも景勝観光地の場合、観光客を大量には誘致できなかったのではなからうか。一方で、「始政四十周年記念台湾博覧会」などのイベントが大量の観光客を動員したことや、日本海軍の艦隊寄港が三日間に数万人を基隆に集めたことは、博覧会や艦隊寄港と一体になった台北と基隆という都市の誘致力を物語っているのではないか。

観光地全般についてであるが、観光地と鉄道との係わりにも、植民地台湾の限界が認められる。内地では一八八〇年代中頃から九〇年代末にかけて幹線鉄道網の建設に重きが置かれていたが、一方で著名な社寺や温泉の存在が鉄道

ルートの選定に影響した例も多く、私鉄にははじめから観光地への旅客輸送を目的として建設されたものも多かった。一九〇〇年代にはいると、私鉄企業のなかには既存の観光地と市場を結ぶだけではなく、新たに大衆を誘致できる観光地として海水浴場や遊園地を開発する動きがみられるようになった。その後、広域観光地域の形成にも鉄道は係わるようになっていくのである。

こうした内地の動きと比べると、台湾では植民地鉄道の特殊性に起因するある種の後進性が認められる。私設鉄道の建設は製糖企業を中心に展開され、有望な路線の敷設は製糖企業が先行したので、内地のように専業として私鉄が旺盛な開発を行う余地はなかった。私鉄や手押軌道のなかには、観光地に旅客を輸送する重要な交通手段であった路線は少なくなかったが、観光を前提とした鉄道建設は淡水線の支線を除いて、ほとんどみられなかったのである。台湾では観光やレクリエーション目的の鉄道利用が内地に比べ少ないことは、鉄道関係者によってもしばしば指摘されている。

### 三 「始政四十周年記念台湾博覧会」と 旅客調査にみる旅行の実態

本章では、都市におけるイベントが大量の観光客を鉄道

輸送によって誘致した点で、景勝地を巡る観光とは異なる諸相をみせた「始政四十周年記念台湾博覧会」（以下、台湾博覧会）について検討するとともに、総督府鉄道部の旅客調査に基づいて植民地台湾を鉄道で旅行した人びとを描き出す。

### (一) 台湾博覧会と鉄道部の対応

「台湾博覧会」は、一九三五年一〇月一〇日から一一月二八日までの五〇日間に、台北市を中心とした会場で開催され、延べ二七五万八千人の入場者を集めた。<sup>(35)</sup>日本の台湾統治四十周年を記念し、台湾統治の成果を日本・総督府の立場から演出するものであった。当時台湾の人口は約五三〇万人であることを考えると、複数会場にわたる延べ人数とはいえ二七六万人という数字は、台湾博覧会が植民地台湾で巨大な誘致力を発揮したことを意味する。また来訪者の大半は台湾人と考えられ、台北周辺のみならず経済的に好況を呈していた農村地帯からも多くの来訪者があったことは、植民地台湾における観光の広範な普及を印象づける。

鉄道部は、台湾博覧会開催によって新たに発生する旅客は往路復路の合計で九〇万人と見積り、時期・区間別の需要を割り出し、鉄道輸送計画や運賃割引を立案した。<sup>(36)</sup>縦貫線と宜蘭線の一部に一九三四本の臨時列車を運転し、定期

列車には客車を増結して旅客の増大に対応した。九〇万人と予測された輸送人員に大きな狂いはなく、会期中の台北市内駅の博覧会関係乗降客は一〇九万九千人と集計された。この数字の二分の一に当たる約五五万人が、鉄道を利用して博覧会を訪れた人数ということになる。台湾鉄道全線を一〇月、一一月に利用した人数は、前年同期の比較では一二三万三千人の増加で、台北市内駅の博覧会関係乗降客一〇九万九千人と比較すると一三万四千人程度の差があるが、これは地方会場を参観した旅客などもあるので、両者の数字はほぼ一致しているといえる。<sup>(37)</sup>

鉄道部の予想通り、一〇月二〇日頃から鉄道利用者は増大し、準備した輸送体制で対応したが、各臨時列車、普通列車ともに満員となった。とくに夜行列車に人気があり、上り夜行列車は高雄、台南ですでに満員となり、嘉義以北では乗車できなかつた。下り夜行列車では台北で旅客を収容できなくなつたという。そこで、一〇月二六日より台北—高雄間に上下各一本の臨時夜行列車を運行することになった。一一月下旬になると旅客もようやく減りはじめ、運転を休止する臨時列車もあつた。<sup>(38)</sup>

### (二) 台湾博覧会が誘致した旅客

一〇月、一一月の台北駅乗降客の前年同期との比較を発駅および沿線別にみると、台湾各地から鉄道を利用して博

覽会を訪れた人びとの流れを読みとることができるといふ。台北近郊では、基隆駅の台北行き乗降客は前年同期に比べ三・〇倍、二四万六六〇〇人の増加をみた。縦貫線八堵—松山間各駅計では一・七倍で五万二〇〇〇人、縦貫線江子翠—桃園間各駅計では二・二倍で一九万八〇〇〇人、淡水線は一・七倍で一二万七五〇〇人の増加となっており、博覽会旅客の新たな発生では台北近郊が大きな数字をあげている。

新竹以南の縦貫線および海岸線主要駅では、新竹駅が三・八倍、四万一九〇〇人の増加、台中駅は四・八倍で三万五八〇〇人の増加、嘉義駅は六・七倍、二万六三〇〇人の増加、台南駅は六・四倍、二万一九〇〇〇人の増加、高雄駅は六・四倍、二万人の増加であった。そのほかの縦貫線主要区間では、花壇—民雄間各駅が一七・一倍、五万七三〇〇人増、縦貫線水上—永康間各駅が二三・五倍、二万四九〇〇人増、台中をのぞく海岸線六・四倍、二万八二〇〇人増となっている。新竹以南の縦貫線沿線からも多くの參觀者が訪れており、台北から離れるほど前年比は高くなっている。

総督府、博覽会関係者、島内觀光地などは、内地および中国大陸方面から博覽会參觀者が多数訪れることを期待した。開催期間中に前年同期に比較して増加した「本島上陸客」は七七七四人で、航路別の内訳は、基隆—神戸線三二四五人、基隆—香港線二二一三人、高雄—上海線九七六

人、那覇—基隆線八四二人、その他五九四人であった。鉄道部の数字では「島外各地より発着した台北駅取扱人員」の増加数は二千人程度で、島外からの參觀者はさらに少なく見積もられている。戦前期には、内地での台湾に対する関心は一般に大陸方面に比べて低く、これは内地から東アジア地域への旅行先の選好にも反映した。総督府は台湾博覽会を利用して内地や中国大陸からの旅行者を増やそうと企図し、内地、満州、朝鮮に対し相当の宣伝を行ったようだが、その効果はあまりなく関係者を落胆させた。

他方、博覽会開催の翌年以降も台湾島内では鉄道による旅行は増加した。一九三六年度に台湾鉄道全線を利用した乗客数は、前年度に比べて九六万四千人増加している。一九三七年四月八日発行の『台湾日日新報』によれば、博覽会の翌年であるにもかかわらず鉄道が比較的よく利用された理由として、第一に農村景気的好況であること、第二に各地の旅行クラブの活動により、台湾人の間に旅行趣味が普及しつつあることが指摘されている。増加旅客を等級別にみると、一九三五年度に比べ一等級利用客は七六三人減少し、二等級利用客は一一八人減少しただけでほとんど変化がなかった。増加分はほとんどが三等利用客で、鉄道利用の担い手として台湾人大衆が台頭しつつあることをうかがわせるデータである。

### (三) 植民地台湾を旅した人びと

一九三五年四月に実施された「旅客系統調査」と、一九三四年七月に行われた「普通団体に対する内容調査」から植民地後期における旅行者像の一端を知ることができる。

これらの調査は、総督府鉄道部が台湾鉄道の乗客に対して実施した調査であると思われる。旅客系統調査は「一般乗客」二六〇八名を対象で、調査列車は急行四本を含む一七本、調査区間は「各車共適当な区間」において調査したとある。普通団体に対する内容調査は、普通団体客一四四件五五四二人を対象とした調査である<sup>(44)</sup>。

旅客系統調査によれば、調査対象旅客二六〇八人のうち、「台湾人」は一五八八人、六〇・九%、「日本人」は一〇二〇人、三九・一%であった(表2)。旅行目的は、「商用」三〇・七%、「公務」七・四%、「出稼ぎ」七・二%、「視察」六・七%で、これらを「業務目的」としてまとめると五二・〇%を占めた。「遊覧」一〇・八%と「参詣」二・八%を「観光目的」としてまとめると一三・六%となる。このほか「訪問」九・九%、「家事」九・七%、「その他」一四・八%であった。旅客の職業は、「商人」が三六・六%と最も多く、「農業」一三・二%、「官吏」一一・七%、「会社員」一一・〇%、「職人」一〇・八%、「学生」五・一%、「その他」一一・七%という構成である。「業務目的」で鉄道を利

用するものが半数を占めるが、旅客の職業構成にもそれは反映されている。商用を目的とした商人や会社員といった利用者像が、鉄道利用者の典型として浮かび上がってくる。公務員天国といわれた植民地台湾であるが、旅行目的における公務、職業における官吏は、人口比に比べてかなり高い。台湾では三月の年度末には、官吏の出張が多くなり、二等車は官吏で賑わったという<sup>(45)</sup>。観光目的は一三・六%と業務目的の四分の一ではあるが、必ずしも少ない数値とはいえず、かなりの旅客が観光目的で台湾鉄道を利用していたと考えるのも良いだろう。

普通団体に対する内容調査は団体旅客に対する調査である(表3)。調査対象者五五四二人中、「台湾人」は三八五〇人、六九・五%、「日本人」は一六九二人、三〇・五%であった。個人旅客に比べると台湾人の比率が一〇ポイントほど高い。普通団体における旅行の「用向」では、「農事視察」一九・四%、「出稼ぎ」一五・八%、「商業視察」四・二%、「品評会、講習会」四・〇%、「産業視察」二・五%、これらを「業務目的」とすると四五・九%であった。「都市及び遊覧地見学」二二・四%、「野球試合」八・八%、「慰安会」七・〇%、「参拝団」五・一%、これらを「観光目的」とすると四三・三%、「その他」が一・〇%であった。団体旅客では、業務目的と並んで観光目的が鉄道を利用する主要な目的として位置づけられ、個人旅客に比べると、観

表2 旅客系統調査

調査対象									
	日本人	台湾人	合計						
人数	1,020	1,588	2,608						
割合(%)	39.1	60.9	100.0						
旅行目的									
	業務目的 52.0%				観光目的 13.6%		その他 34.4%		
旅行目的	商用	公務	出稼ぎ	視察	遊覧	参詣	訪問	家事	その他
割合(%)	30.7	7.4	7.2	6.7	10.8	2.8	9.9	9.7	14.8
職業									
職業	商人	農業	官吏	会社員	職人	学生	その他		
割合(%)	36.6	13.2	11.7	11.0	10.8	5.1	11.7		

出所：田村正「旅客誘致策の再検討」『台湾鉄道』昭和10年7月号、1935年、41-44頁。

光目的が三〇ポイント高い。ここで視察や品評会への参加は業務目的としたが、これらは団体の場合は観光的な活動を兼ねていることも多く、実質的には観光目的の団体旅客比はさらに高いと考えられる。

旅客の職業は、「農業」一三・三・九%、「商人」二二・八%、「官吏」一三・八%、「苦力」一一・〇%、「会社・銀行員」七・一%、「職人及び職工」五・八%、「学生」一・三%、「その他」四・三%であった。個人旅客に比べると農業の比率が高い点に特徴があるが、一九三〇年代には農村地帯は経済的に活況を呈しており、そうした経済状況を背景に農業従事者の旅行への参加が比較的多かったであろう。

普通団体の男女比は、男性が四六四三八、八三・八%、女性が八九九人、一六・二%であった。男女比に台湾人・日本人の別をクロスさせると、台湾人男性五九・一%、日本人男性二四・七%、台湾人女性一〇・四%、日本人女性五・九%となる。一九三六年三月末における台湾の人口は五三二万六千人で、その構成は台湾人四九九万人、九三・九%、日本人三〇万人、五・六%、外国人二万六千人、〇・五%である。人口構成比に対する鉄道利用率は、日本人男性が八・八倍、日本人女性二・四倍、台湾人男性一・二倍、台湾人女性〇・二倍となっている。両調査で官吏の比率が高いことと合わせて、台湾においてより支配的な層が鉄道をより頻繁に利用していることが分かる。

表3 普通団体に対する内容調査

調査対象										
	日本人	台湾人	合計							
人数	1,692	3,850	5,542							
割合(%)	30.5	69.5	100.0							
旅行目的										
	業務目的 45.9%					観光目的 43.3%				その他
旅行目的	農事視察	出稼ぎ	商業視察	品評会・講習会	産業視察	都市及び遊覧地	野球試合	慰安会	参拝団	
割合(%)	19.4	15.8	4.2	4.0	2.5	22.4	8.8	7.0	5.1	
職業										
職業	農業	商人	官吏	苦力	会社員・銀行員	職人及び職工	学生	その他		
割合(%)	33.9	22.8	13.8	11.0	7.1	5.8	1.3	4.3		

出所：表2に同じ。

日本人は鉄道利用において高率であるが、旅客数の絶対的な割合は台湾人が高い。一九三〇年代になると、鉄道を利用する旅客の伸びは不況によっていったんは低迷するが、やがて増加に転じ、とくに一九三〇年代の後半には急激な伸びが認められる。これは農村を中心とした好況に、日中戦争勃発後は一種の戦時景気が加わり、島内の人の移動が著しく増大したことなどがその背景として考えられる。台湾の場合、当然、多数派の台湾人の鉄道利用が増えなければ、旅客全体が押し上げられる現象は生じない。台湾人の間で鉄道利用が進んだことは、被支配層である台湾人を含む観光の広範な普及を物語っているのではないか。台湾人が観光の担い手として台頭してくると、観光による旅客獲得を目指す鉄道部としては、台湾人の観光に対する志向に配慮しないわけにはいかなかった。一九三八年一月二八日発行の『台湾日日新報』には、「媽祖詣では旧式 新人は神社参拝 恒例の団体募集にも見事非常時局を反映」と題して、次のような記事が掲載されている。

日中戦争が勃発した直後は、旅客とりわけ観光を目的とした旅客の減少が著しく、とくに朝天宮の媽祖廟参拝客の大幅な減少が心配される。鉄道部ではその対策として、阿里山観光をてこ入れし、北港・朝天宮参拝による集客を一層強化することになった。鉄道部にとって朝天宮参拝は旅客を確保する重要な宗教行事で

あるが、問題は皇民化政策に抵触することであった。

そこで、鉄道部と文教部が協議し、表向きは台南神社参拝と名乗り、団体運賃割引制度を設定することに  
なつた。(記事の一部要約)

この記事で注目されるのは、鉄道部が皇民化政策や日中戦争に意を払いながら、鉄道の利用促進に関して現実的な対応を模索していることである。台湾における皇民化政策は、寺廟整理に象徴される急進的な形をとりながら、一九三七年に小林躋造総督のもとで開始された<sup>(46)</sup>。しかし、鉄道部の旅客獲得のために皇民化政策は部分的に無力化され、本来抑圧の対象となるはずの寺廟参拝を逆に促すような結果となつた。また、台湾鉄道の旅客確保において、観光が看過できない要素であつたことや、観光の担い手として台湾人が軽視できない存在となつていたことなど、これまで述べてきた一九三〇年代後半の観光事情をこの記事の中であらためて確認できる。

それでは、台南神社参拝に対する特別割引運賃制度は結局、台湾各地の台湾人を旅行団として組織することができたのであろうか。一九三八年三月一六日発行の『台湾日日新報』には「特別列車を仕立て台南神社に参拝」という統報がある。

羅東郡台湾人は、先に宜蘭、蘇澳両郡で前後して台南神社参拝団が組織されたことに触発され、羅東駅を主

催者とする、台南神社参拝団を募集したところ、応募者が殺到し四〇〇名となつた。三月二三日に特別列車で発地駅長引率のもと台南に向い、台南神社大前で国威宣揚並びに皇軍武運長久を祈願することになつた。

(記事の一部要約)

羅東、宜蘭、蘇澳は台湾東北部に位置する都市であるが、台南から台湾鉄道で結ばれた地域としては最も遠隔である。この地域にはすでに羅東神社と宜蘭神社がある。台南までのルート上に位置する台北には台湾唯一の官幣大社である台湾神社があり、台南神社は台湾神社に次ぐ官幣中社という格式である<sup>(47)</sup>。一月二八日の記事とこうした事情から「羅東郡台湾人」旅行団にとつて台南神社は第二の目的地であつた可能性が高い。

## おわりに

植民地台湾の観光については不明な点が多いが、本稿では、当時の各種統計、資料類を手掛かりにして、植民地台湾における「近代観光」の形成過程を、鉄道、観光地の布置、イベントによる集客や旅行者の実態などの視点から検討した。

日本統治下の台湾では、欧米で発達した鉄道輸送を中核とした新しい旅行システムが構築され、近代観光が形成さ



れた。台湾における近代観光の成立要件の一つは、鉄道による大量高速輸送の確立であった。総督府鉄道部はさまざまな行事、イベントに際して、臨時列車や割引を実施することによって、観光客に対する鉄道利用の便宜を図り、鉄道利用の増大を促そうとした。一九二〇年代から三〇年代にかけて、鉄道利用による観光の普及が確認できる。

「鉄道省遊覧券」は台湾において、内地延長的な観光空間を内地からの旅行者に提供する仕組みであった。それに対し、台湾総督府が台湾在住者を対象にした観光振興政策が「交通局遊覧券」であった。「遊覧券」に指定された観光地を概観すると、都市、山岳景観、海浜景観、温泉、森林鉄道、先住民文化、宗教などの資源特性が組みあわされた多様な観光地が台湾島内外に形成されていたことが分かる。植民地台湾では近代観光は日本を経由したので、欧米、台湾、日本の要素が混雑した。

宿泊施設の集積に注目すると、景勝観光地の場合、観光客を必ずしも大量には誘致できなかったと推測される。他方主要都市や都市型のイベントには相対的に誘致力があつた。「始政四十周年記念台湾博覧会」では鉄道によって五日間に全島から五五万人を動員している。鉄道旅客を対象にした調査から、一九三〇年代の台湾で観光を目的とした旅行が団体客を中心に広範に普及していたことが分かる。その背景には、農村を中心とした好況や台湾人の台頭

があつた。植民地台湾における近代観光は、日本本土から旅行者を誘致するだけではなく、植民地の支配体制が安定するにつれ、現地の人々とくに「台湾人」が広汎に観光に参加する仕組みに変わっていった。

## 注

〈1〉近代日本における植民地観光の問題をあつかつたいくつかの研究がある。有山輝雄「海外旅行の誕生」吉川弘文館、二〇〇二年は新聞社のイベントとして案出された満州韓国旅行などを題材に、観光のまなざしの背後にある近代日本の自意識を考察している。また、高媛「楽土」を走る観光バス」『岩波講座 近代日本の文化史』第六卷、岩波書店、二〇〇二年は一九三〇年代日本の満州観光を題材とした研究である。朝鮮・満州、旅順観光については、荒山正彦「戦前期における朝鮮・満州へのツーリズム」『関西学院史学』第二六号、一九九九年、同「戦跡とノスタルジアの間」『人文論究』第五〇巻第四号、二〇〇一年がある。植民地台湾に関しては、神田孝治「日本統治期の台湾における観光と心象地理」『東アジア研究』第三六号、二〇〇三年。松金ゆうこ「植民地台湾における観光地形成の要因——嘉義市振興策としての阿里山観光」『現代台湾研究』二二、二〇〇一年、曾山毅「植民地台湾と近代ツーリズム」青弓社、二〇〇三年などがある。

〈2〉各線は次のような経緯で開発された。台東線は花蓮港

—玉里間が一九一七年開通、玉里—台東間が一九二六年に開通した。潮州線は高雄—屏東間が一九一七年、屏東—溪州間が一九二三年に開通。縦貫線の海岸線部は一九二二年に開通し一部複線化が図られた。宜蘭線は八堵—蘇澳間が一九二四年に開通。台北—淡水間の淡水線が一九〇一年に開通。平溪線は台陽鋁業が一九二一年に建設した三貂嶺—菁桐坑間路線を一九二九年に総督府が買収して平溪線とした。集集線は台湾電力が一九二二年に二水—外車埕間に建設した路線を一九二七年総督府が買収した（渡部慶之進『台湾鉄道読本』春秋社、一九三九年、一二四—一三一頁）。

〈3〉渡部、前掲書、一四二—一四七頁。

〈4〉台湾総督府鉄道部『台湾鉄道史』上（日本経済評論社から一九八五年に復刻）、一九〇一年、一九四—二一四頁。

〈5〉台湾総督府『総督府統計書』各年度版。

〈6〉台湾製糖『台湾製糖株式会社史』一九三九年、一五二—一五三頁。台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道第二十六年報』一九二五年、一九三—一九六頁。

〈7〉手押軌道の敷設は当初「私設鉄道規則」によったが、一九一二年に軌道建設の諸手続きを簡素化したことが契機となつて、軌道は急速に発達することになった。軌道を経営する企業は一般的に鉄道と比較すると零細な企業が多く、台湾人による経営も少なくなかった。軌道の総延長が

最大となる一九三二年には、営業線を運営する私設鉄道九社に対して軌道は六六社であった（台湾総督府官房『第三五統計書』一九三三年、五三七—五三九頁）。

〈8〉台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道年報』各年度版、「運輸上の施設」。

〈9〉『台湾日日新報』一九二二年一月二六日。

〈10〉『台湾日日新報』一九二三年一月二九日。

〈11〉『台湾日日新報』一九三四年六月一日。

〈12〉前掲『台湾総督府交通局鉄道年報』各年度版、「運輸上の施設」。

〈13〉台湾総督府交通局鉄道部『昭和十二年度年報』一九三八年、四九頁。

〈14〉前掲『台湾総督府交通局鉄道第二十六年報』三五—三六頁、台湾総督府交通局鉄道部『台湾総督府交通局鉄道第三十四年報』一九三三年、三六頁。

〈15〉『台湾日日新報』一九二二年二月四日。

〈16〉『台湾日日新報』一九三三年二月二七日。

〈17〉『台湾日日新報』一九三三年七月五日。

〈18〉柴山義雄「觀光事業鉄道部主管の誘引」台湾鉄道會『台湾鉄道』昭和十二年八月号、一九三七年、一七一—二一頁、三十島祝「台湾に於ける觀光機關の全貌」台湾鉄道會『台湾鉄道』昭和十二年六月号、一九三七年、二五—二六頁。

〈19〉日本交通公社『日本交通公社五十年史』一九六二年、二〇、一〇四頁、年表二二三頁。

- 〈20〉 日本旅行協会『旅はクーポン』一九三五年、八、三〇八頁。  
 〈21〉 台湾總督府交通局鐵道部『台湾鐵道旅行案内』一九三二年、三三二頁。  
 〈22〉 台湾總督府交通局鐵道部内日本旅行協會台湾支部『台湾鐵道旅行案内』一九三五年、卷末一六頁。  
 〈23〉 台湾總督府交通局鐵道部『台湾總督府交通局鐵道第三十六年報』一九三五年、三八頁。  
 〈24〉 同右、二頁。  
 〈25〉 前掲『日本交通公社五十年史』年表三八頁。  
 〈26〉 台湾總督府交通局鐵道部『昭和十一年度年報』一九三七年、四七頁。  
 〈27〉 台湾總督府交通局鐵道部『台湾鐵道旅行案内』一九三八年、一七一—一八頁。  
 〈28〉 同右、一七頁。  
 〈29〉 前掲『日本交通公社五十年史』年表四六、五二頁。  
 〈30〉 東亜旅行社台湾支部『台湾鐵道旅行案内』一九四二年。  
 〈31〉 牧山生一『台湾の温泉』『台湾時報』昭和十四年二月号、一九三九年、一〇四頁。  
 〈32〉 一九三〇年代中頃の阿里山には宿泊施設が二軒あり、当時の登山客数、森林鐵道の利用状況などから判断すると宿泊者は最大でも年間一万人程度であったと推測される。  
 〈33〉 『台湾日日新報』一九三八年一月二八日。  
 〈34〉 青木栄一『觀光開發と鐵道』『日本の鐵道』日本經濟評論社、一九八六年、二〇九—二一五頁。  
 〈35〉 始政四十周年記念台湾博覽會編『始政四十周年記念台湾博覽會誌』始政四十周年記念台湾博覽會、一九三九年、五六—一頁。  
 〈36〉 会場は台北市を中心に、三線道路一帯、台北公園、草山、大稻埕の四か所に配置された。四会場以外に、基隆、板橋、新竹、台中、嘉義、阿里山、台南、高雄、台東、花蓮港に小規模な地方施設が開設されている。会場は初期の計画では、市内の二会場と草山会場であったが、一九三五年二月末に、辜顯榮ら一六名の台湾人の運動の結果、大稻埕に南方館を建設することが決定した(前掲『始政四十周年記念台湾博覽會誌』七〇—七五頁、『台湾日日新報』一九三五年二月二七日)。  
 〈37〉 鐵道部運輸課旅客係「博覽會觀覽者の鐵道輸送に就て」『台湾鐵道』昭和十一年四月号、一九三六年、一三—一四頁。  
 〈38〉 前掲『始政四十周年記念台湾博覽會誌』五八五—五八七、八〇九、八一—三頁。  
 〈39〉 同右、五八七頁。  
 〈40〉 同右、八〇九頁。  
 〈41〉 同右、六〇二—六〇四頁。  
 〈42〉 同右、八一—二頁。  
 〈43〉 前掲、『昭和十一年度年報』三二六頁。  
 〈44〉 田村正一『旅客誘致政策の再検討』『台湾鐵道』昭和一〇年七月号、一九三五年、四三—四四頁。

〈45〉 豊島舜吉「台湾の二月三月ごろ」『台湾鉄道』昭和一年二月号、一九三六年、七一頁。

〈46〉 寺廟は『総督府統計書』によれば全島で一九三八年には三四七一を数えた。寺廟は台湾民衆の生活に深く根ざしているので、寺廟整理に対する反感は強く、容易には進まなかった（一九四〇年三四〇八、一九四二年三三九四）。一九四一年に総督が交代すると、反日感情とそれに起因する戦時体制への非協力を危惧した総督府は、寺廟整理や祭祀の禁止を中止した（横森久美「台湾における神社」『台湾近現代史研究』第四号、一九八二年、二〇二―二〇六頁）。

〈47〉 横森、前掲論文、一八八頁。一九四五年までに台湾で建てられた神社は六八社に上る。