

[研究ノート]

日本統治期台湾のツーリズム再考

曾山 毅

〈要 約〉

本稿は日本統治期（1895～1945）台湾におけるツーリズム形成に関する筆者の研究を再考したものである。『植民地台湾と近代ツーリズム』（曾山，2003）では日本統治期台湾におけるツーリズムの形成に関して明らかにしたが、台湾人の旅行の実態には言及できなかった。そこで、植民地台湾で生活していた台湾人に対してインタビューを行なった。このインタビューから多くの台湾人が教育機関主催の修学旅行を行っていたことが分った。これらの修学旅行は台湾人の旅行経験を形成することに役立った。インタビューによるこの研究はさらなる修学旅行に関する探求に結びつき、それは帝国日本という枠組みを浮かび上がらせることになった。

キーワード：日本統治期台湾，台湾総督府，ツーリズム，修学旅行

1. はじめに

筆者はこれまでに日本統治期の台湾におけるツーリズムの形成に関して検討してきた。本稿の目的は、筆者のこれまでの研究を整理することによって、日本植民地および「帝国」の旅行（ツーリズム）に関する今後の研究の方向性を探ることにある。本稿の構成であるが、第2章では拙著『植民地台湾と近代ツーリズム』（青弓社，2003）について、第3章では日本統治期の台湾で旅行を経験した漢族系台湾人に対するインタビューにもとづく一連の研究について、第4章では日本統治期の台湾における修学旅行に関する研究について、それぞれの研究の概要を整理し、それぞれの課題に言及しつつ、今後の研究の方向性を模索する¹⁾。

2. 『植民地台湾と近代ツーリズム』について

(1) 台湾における日本統治と近代ツーリズム

筆者は、『植民地台湾と近代ツーリズム』において日本統治期の台湾における「近代ツーリズム」の形成と発達について考察した。日本は1895（明治28）年に台湾を領有すると道路、鉄道、港湾などの交通基盤の整備に取り組んだ。とくに軍事と産業振興を目的として建設された鉄道は、植民地統治の安定とともに人の移動を促進し、近代ツーリズムの形成を牽引したと考えることができる。縦貫線が開通した1908（明治41）年に、総督府鉄道部は『台湾鉄道名所案内』という台湾鉄道沿線にかんする旅行案内書を刊行し、1916（大正5）年からは『台湾鉄道旅行案内』を数年おきに改定しながら1942（昭和17）年まで発行しつづけた²⁾。外客誘致を目的として1912年（明治45）年に設立されたジャ

パン・ツーリスト・ビューローは、同年台北支部を開設して外客の案内斡旋にあたっていた。日本本土と台湾との交通は命令航路と呼ばれる補助金交付によって日本船による排他的な航路維持をはかる方法によって、門司経由で基隆と神戸、および高雄と横浜が結ばれることになった³⁾。

こうした人や物資の輸送にかかわる一連のできごとは、台湾において日本統治後に、旅行を量的に拡大し円滑化するような、交通基盤の整備をはじめとした近代的な旅行支援のシステムが形成されたことをもがたっている。それは、清国統治期につちかわれた土着的な従来の旅行のあり方と重層性を保ちつつも、明らかな旅行の刷新をはかるような性格を有しており、この日本統治後に立ち上がった旅行支援のシステムとそれにかかわる旅行を、「近代ツーリズム」と呼ぶことができる。

『植民地台湾と近代ツーリズム』では、日本統治期台湾の「近代ツーリズム」をつぎの4つの諸相からとらえた。第1に、鉄道を中心とする交通基盤の整備がどのように展開され、それが旅客輸送にどのようにつながったかという点である。第2に、旅行目的地（デスティネーション）や観光地に対する人々の認識とこうした場所がどのように形成されたかということである。第3に、先住民族の生活圏であった山岳地域が日本によって征服され、それがツーリズムにどのようにつながったのか。第4に、ツーリズムという文脈における「支配者」である日本・日本人と「被支配者」である台湾・台湾人の関係性である。次節以降ではこの4つの諸相について各節で整理する。

(2) 近代ツーリズムと交通基盤

台湾では清国統治期に基隆—新竹間に鉄道が敷設されていたが⁴⁾、台湾領有とともに総督府は鉄道建設に着手し、植民地経営における物資輸送の基幹線となる縦貫線を1908（明治41）年に基隆—高雄間に開通させた⁵⁾。縦貫線は輸送大動脈として、台湾植民地経済を日本資本主義へ強力に結びつけることになった。縦貫線以降の鉄道整備は、東西連絡鉄道構想のもとに台東線、潮州線、宜蘭線が敷設され、さらに地方開発線として淡水線、平溪線、集集線が建設された⁶⁾。営林所管轄の森林鉄道である阿里山鉄道、八仙山線、太平山線も整備された⁷⁾。官設鉄道の建設は1920年代まででほぼ終わり、1930年代以降は既存線の延長以外には新線の建設は行なわれていない。官設鉄道の旅客輸送が成長する時期は、おもに1910年代と30年代であった。1910年代の成長は、縦貫線の旅客輸送が堅調に伸びたことに加えて、新線建設による新たな旅客輸送が重なったものである。台湾鉄道の輸送力の増強は、海岸線の新設、縦貫線の複線化、その他改良工事をはじめ、運行本数の増加など鉄道運用の高度化によって図られた。

日系製糖企業は、大量の原料をすみやかに工場に搬入するために、鉄道を建設した。最初のサトウキビ運搬の専用列車は1907（明治40）年に運行され、その路線を使って製糖企業が一般運輸営業を開始したのは1909（明治42）年であった⁸⁾。営業線網の展開は製糖産業が集中する台湾中南部に集まり、幹線である縦貫線にたいして支線として機能した。営業線網の展開は1929（昭和4）年をピークとしてそれ以降は漸減していくが、製糖企業専用線はその後も砂糖の増産とともに新設されている。私設鉄道経営の中心は終始製糖企業であり、一部の専業私鉄企業が台北と台中で営業したことを除いて⁹⁾、営業線を展開して一般の貨物と旅客を輸送したのは製糖企業のみであった¹⁰⁾。

手押軌道は鉄道に比較して、建設費と運営費が低額であるため、産業資本による鉄道建設が期待できない地域や、道路が十分に整備されていない山間地域では有力な交通手段として発達した。営業キロのピークは1931（昭和6）年、旅客数のピークは28（昭和3）年であるが、乗合自動車の急速な普及によって、30年代に営業キロ、旅客数ともに急激に衰退した¹¹⁾。

高速・大量輸送を実現した鉄道は、近代ツーリズムを勃興する基盤であり牽引役であったが、植民地台湾においても、鉄道の充実とともに、鉄道利用者の著しい増加が認められる。本来は産業線とし

て建設された台湾植民地鉄道であったが、官設鉄道と私鉄および軌道が結合し、台湾西岸地域を中心に稠密な旅客輸送網を展開し、重要な旅客輸送機関として発達した。とくに1930年代にみられる大幅な利用客の増加から、この時期に鉄道利用が普及したことがわかり、鉄道による旅行も急速に発達したことが推測されるのである。

台湾の道路は日本による領有が始まった当時、そのほとんどが車行に適さなかったために、陸上を移動する交通機関として轎が普及していた。一部に人力車が導入されても轎は完全に淘汰されることなく存続したのであった。都市部では中国大陸でみられたように人力車が急速に普及することはなかった。都市や地方交通において私設鉄道と私設軌道の発達があったことと、悪路が多いため人力車に過度に依存することがなかったからである。さらに、人力車と轎の停滞・衰退を決定づけたのは、乗合自動車とタクシーであった¹²⁾。

清国統治期および縦貫線完成以前の日本統治初期には、台湾島内で物資を長距離にわたって輸送する場合、沿岸航路が一般的な方法であった。しかし、定期航路に限定すると、海上輸送機関が十分に発達していたとはいえない状況であった。日本統治にともなう鉄道建設によって、台湾の交通体系は変容していった。基隆港と高雄港の整備と縦貫線との結合は、従来中国大陸、東南アジアなどとの通商によって栄えていた淡水など西岸の港湾を衰退に至らせた¹³⁾。

(3) 観光地の形成

清国統治時代の台湾では、漢式の宿泊施設が都市部を中心に経営されていたが、日本統治とともに日本人経営の宿泊業が急速に進出した。日本人経営の宿泊業は中南部を含むあらゆる地域にみられることから、1900年頃までにかかなりの数の日本人が台湾島内を移動し宿泊していたと推測される。『日本名勝地誌・台湾編』に紹介されている都市・村落をみると、台湾全体の都市・村落構造は、その原型が清国統治期にすでに形成されていたことがわかる¹⁴⁾。また、植民地台湾において主要な観光対象として認識される場所の多くは、清国統治期に存在し、かつ認知されていた。近代ツーリズムが発達する素地となる空間が、清国統治期にすでに形成されており、日本統治期の旅行目的地との連続性が認められる。

日本統治期には、観光、レクリエーション、視察といった活動の対象が、新たに開発、発見されていった。『台湾鉄道旅行案内』をみると、1910年代から40年代にかけて、「観光・視察対象」が集積されていったことがわかる。とくに、山岳系活動の流行、森林鉄道の開発、国策旅行としての登山推奨などを背景に、1930年代になると観光やレクリエーションの対象が山岳地域に発見されていった。日本人中流層の台頭、台湾人の可処分所得の増大などによって観光・レクリエーション施設にたいする需要が高まった。

植民地台湾では観光および観光地の発達に限界があった。内地では代表的な観光地形態である温泉地を例にすると、台湾の温泉地は内地と異なり、周遊観光の宿泊地ないしは観光基地型、都市奥座敷型としての性格づけが希薄であり、温泉を宿泊地とする観光ルートが充分に開発されなかった。そのため北投温泉以外には規模の大きい開発はみられない。

鉄道省と鉄道局がそれぞれに指定した遊覧地を概観すると、1930年代の台湾を代表する観光地がうかがいあがる。都市、山岳景観、海浜景観、温泉などの要素に、森林鉄道、先住民文化、宗教などが組みあわされた観光地が台湾島内外に存在したことはあきらかである。阿里山と日月潭について、観光量を推計してみると、阿里山と日月潭は植民地台湾を代表する観光地でありながら、内地の主要観光地のような宿泊施設の集積はみられず、大量の観光客を誘致することはなかったことがわかる。

発地サイドの社会・経済的な要因と、着地サイドにおける温泉地の立地条件の弱さ、さらに鉄道と

観光の関係における後進性によって、観光地とくに都市要素のない観光地は充分に発達できず、誘致力を発揮できなかった。植民地台湾では旅行者を誘致しえたのは都市であったといえる。植民地台湾では、鉄道運用の高度化やバスの普及によって、1930年代に旅行者は増大し、ツーリズムが発達したことはあきらかであるが、そこで狭義の観光がしめた部分は、内地と比較して小さく、限定的であったといえる。

(4) 山岳地帯とツーリズム

山岳地域は総督府の統治下に編入されたのちも、安全に旅行ができる状態にはなく、先住民による襲撃事件が抑えられるのは1923（大正12）年以降であった。この時期は山岳道路が盛んに建設され、道路によって山岳地域に警察力が速やかにおよぶようになった。道路によって近代植民地空間は山岳地域にむけて拡張されたのである。これは同時に、山岳地域＝先住民居住地域が近代ツーリズム空間に転化する可能性を意味した。山岳地域にツーリズム空間が拡張する様子は、『台湾鉄道旅行案内』の「観光・視察対象」の記載増加に読み取れる。

山岳地帯が旅行可能な空間として認識されるようになると、山岳地域に観光開発がおよび、日月潭や阿里山のように先住民が観光対象化されたケースがあらわれた。先住民は、近代植民地という状況下において、支配者である日本人と被支配者である台湾人の双方から観光対象としてみられることになった。山岳地域がツーリズム空間に転化する動きは、登山活動の変遷からたどることもできる。当初、探査と探検を目的に、登山専門家と総督府関係者によって行なわれた登山は、やがてアマチュア登山の時代をむかえる。1930年代になると、本格的なスポーツ登山とともに、低山を対象としたよりレクリエーション性の強い登山やハイキングなどの愛好者がふえた。一方、台湾八景の選定、国立公園の指定は、観光地、自然景観、山岳レクリエーションにたいする社会的な関心を喚起し、山岳地域へツーリズム空間を拡張していくことになった。

(5) ツーリズムにおける「台湾」と「日本」

『旅』は創刊まもない時期に、『満鮮号』（1924年12月）と『台湾号』（1925年12月）を特集している。『満鮮号』と『台湾号』において表象される帝国主義的な旅情は、1910年代から20年代にかけて中間層を中心とした日本人の帝国意識において共鳴するところがあった。『旅』の特集号は、1920年代日本の帝国意識の旅行文化という分野における発露であったといえる。『旅』には、毎号の紙面にはかならず植民地の要素が散見され、日本人の旅行圏が、内地から帝国の領土にまで達していたことを表現していた¹⁵⁾。

日本統治とともに、温泉が台湾各地で発見され、そこに日本型温泉が形成された。とくに北投温泉では、日本から温泉遊興文化が移植され、日本の文化租界としての性格を濃厚に有した¹⁶⁾。北投温泉における性風俗の要素は、総督府が導入した公娼制度などの公式的な性風俗政策と密接に関係した。北投温泉の背後にある植民地支配の強権性を、漸進的同化主義にもとづく内地延長主義によって無効化しようとする儀礼戦略が、北投温泉視察を含む皇太子の台湾行啓であった¹⁷⁾。一方で日本の温泉遊興文化に対抗するように、台湾化した温泉遊興文化が発生し、富裕台湾人層が利用した。

鉄道旅客にしめる台湾人は、1935（昭和10）年4月に実施された「旅客系統調査」では約60%、1934（昭和9）年7月に行なわれた「普通団体に対する内容調査」によれば70%であった。人口比を考慮すれば日本人の鉄道利用は高率であったが、旅客数の絶対数は台湾人が勝っていた。1930年代になると、鉄道を利用する旅客が増大したが、これは台湾人を中心とした鉄道利用の大衆化によって生じた現象である。日本人と台湾人には旅行や観光スタイルに民族的な相違があったと想像されるが、どちらも

植民地台湾のツーリズムをささえる重要な存在であった。

宿泊施設には、「本島式」と「内地式」の区別があり、「本島式」宿泊施設は台湾人によって経営され、おもに台湾人が利用し、「内地式」は日本人経営で日本人が利用した。台北駅周辺の場合、「内地式」が台北駅南側の日本人地区＝「城内」に位置しているのに対して、「本島式」は駅北側の台湾人商業地区＝「大稻埕」に散在していた。この偏在は各地区の歴史的背景とかかわっていた¹⁸⁾。

寺廟と神社は、それぞれ民族的な価値を投影する宗教施設であったが、旅行あるいは人の移動を発生させたという点では、寺廟は神社に比べてはるかに影響が大きかった。それは信仰する台湾人の人口と寺廟が神社に比べて桁違いに多く、寺廟参詣が台湾人の生活に根ざした宗教活動であったからである。

日本人労働者と台湾人労働者との間には、あきらかな賃金格差が存在した。1930年代半ばになると、賃金上昇と台湾人の賃金格差は解消にむかい、台湾人に実質的な可処分所得の増大をもたらした。台湾人の所得増大は、台湾社会におよぼした影響は大きく、1930年代後半には台湾人の活発な消費活動があったと想像される。その一部は観光やレクリエーションに消費されたであろう。1930年代に生じた鉄道利用者の急速な増大も、金銭的な余裕をもった台湾人の間で普及した鉄道利用に支えられた部分が大きいと考えられる。

植民地台湾では支配層である日本人がツーリズムの領域でもヘゲモニーを有しており、それは端的にツーリズムにおける内地延長主義としてあらわれた。日本の温泉遊興文化が移植された北投温泉は文化租界として内地延長主義を物象化した場所であった。ところが、北投温泉の内部では、台湾化した温泉遊興文化が対抗的に発達した。寺廟観光や「本島式」宿泊施設の存在は、台湾人の旅行スタイルや台湾人のツーリズム空間が独自に発達しえたことを示している。植民地後期には鉄道利用者では、台湾人は日本人を上まわり、植民地台湾のツーリズムは日本人によって主導されながらも、多数の台湾人が重要な構成要素として台頭してきたことをうかがわせる。こうした台湾人の台頭は、かれらの所得水準が植民地後半に相対的かつ絶対的に増大したことに起因するのである。

以上のように『植民地台湾と近代ツーリズム』を4つの諸相から整理した。ツーリズムに関連した領域では、日本植民地における鉄道に関する先行研究は存在したが¹⁹⁾、日本植民地におけるツーリズム形成に関する研究は日本植民地研究、台湾史研究、観光史研究などの領域において先行研究はほとんど存在せず、当研究は嚆矢といえる。他方でいくつかの点に課題を残していることも事実である。まず、日本統治下で形成されたツーリズムについて上記の4諸相からの検討を試みたが、史料収集やその精査が不十分であり、数値データの利用に比べて、出版物などの質的データを十分に読み込んでいない難点がある。また近年、台湾での出版があいつぐ日記も利用することができなかった。こうした研究手法の限界から、植民地台湾の旅行についてその実態を十分にはとらえることはできなかった。そこで、筆者は2008年頃から、日本統治を経験した台湾人を対象にしたヒヤリング調査を行ない、植民地台湾の旅行の実態について知見を得ることができた。次章ではこのヒヤリング調査について整理する。

3. 日本統治期台湾の旅行実態（インタビュー調査）

(1) 調査の概要

日本統治期の台湾において旅行が可能であった世代の台湾人を対象にしたインタビュー調査に基づき、当時の台湾人の旅行・観光形態の一端を明らかにするものである。

1回目の調査は新竹県竹北市およびその周辺において2009年2月下旬に実施したが、6名の台湾人男性に対して対面調査を行ない、それと並行して宜蘭県宜蘭市に在住する2名の女性に対して電話インタビューを行なった。インタビューはすべて日本語で行なった。

2回目の調査を、2009年10月30日から同年11月3日の期間に、台北市、宜蘭県（壮圍郷、礁溪郷、羅東鎮、蘇澳鎮）において19名を対象に実施した。3回目は、2010年3月17日から20日の期間に、台南県（善化鎮）、台中市、宜蘭県（羅東鎮、冬山郷）において11名に対して実施した。このほかに調査協力者によるインタビュー（2009年9月23日）、筆者による電話インタビューが（2009年10月29日）それぞれ1名ずついるので、インタビュー調査の対象者は32名となったが、この中には年齢の関係などで日本統治期の記憶が著しく曖昧であったため、ほとんどデータが得られなかった対象者がいたのでこれらを外し、有効な調査対象者は26名となった。第1回目の新竹県およびその周辺における調査データを加えると有効な対象者数は34名となる。調査対象者には現地協力者を通じて依頼したが、その際調査対象者に対して調査目的については説明をしている。

(2) 調査結果と分析

この調査で明らかにしようとする台湾人の旅行・観光事情は、調査対象者の生年から1930年代から1942年頃までに限定される。調査から、いくつかの傾向が浮かび上がってきたが、その中で、とくに修学旅行、海水浴、温泉浴について言及する。

修学旅行の経験率は73.5%であったが、最終学歴および実家の職業、性差との関連はあまりなかった。「農業」は他の仕事に比較して一般的に所得が低く、修学旅行に行けない児童が多いはずであるが、結果的には実家が農業を営むものは全員が修学旅行を経験している。もちろん、34人という調査対象が調査目的に沿うような意図をもって集められた点を差し引かなければならないが、それにしても修学旅行が一定以上の普及をみせ、台湾人の児童・生徒に旅行の機会を与えていたということを示しているのではないだろうか。

海水浴と温泉浴に関しては、実家の職業と経験率の関連が見えてくる。「農業」の経験率が低く、「会社員・教員・公務員」、「自営業」、「その他」が比較的高率であるが、こうした家庭には海水浴と温泉浴に出かける時間的・金銭的な余裕があったのであろう。それに対して、一般の台湾人とりわけ農村地帯では、旅行をする機会は少なかったことが指摘できる。それは経済的にも時間的にも余裕がないということと、家族と旅行するというような習慣も考え方も当時一般的にはなかったからである。家族旅行については経験者が非常に少なかった。今日的な意味での家族旅行は戦前の日本においては一般的ではなく、日本統治期の台湾において余暇活動として台湾人が家族と旅行することは極めて稀であった。特殊な条件が重ならなければ家族旅行あるいは近隣における家族を単位とした余暇活動でさえ生じにくかった。しかし、これは当時の新聞報道や総督府鉄道部による調査結果とは多少ずれを感じさせる。『台湾日日新報』記事には「始政40周年記念台湾博覧会」閉会後も台湾島内では鉄道利用は衰えず、その理由のひとつに農村の好況が挙げられている²⁰⁾。

温泉に関しては、当時の台湾島内に存在した温泉旅館などの施設数から考えると一般の台湾人にとって温泉が必ずしも身近な存在ではなかったと思われる。修学旅行ではじめて温泉を経験するケースもあった。温泉を利用できた台湾人は日本的な生活習慣を取り入れうる特権的な台湾人に限定されていたという声も聞かれた。

この研究で見えてきたのは、第1に日本統治期台湾において台湾人の旅行経験を形成するうえで果たした学校教育の存在である。修学旅行は宗主国日本から台湾に移植した制度であるが、公学校においては広く最終学年で修学旅行が実施されており、台湾人児童に旅行を経験させる働きがあった。今

回の調査対象者の中には経験者は1人しかいなかったが、中等教育では内地修学旅行が実施されることも少なくなく、中等教育の総仕上げに宗主国を訪れるという図式がそこには見いだせる。ただし、太平洋戦争が始まると、旅行費用は積み立てたものの内地旅行が中止になることが多かった。台湾で内地修学旅行が実施されたのは1942（昭和17）年までのようである。

第2に旅行経験に関わる経済的・職業的条件である。観光を行なうためには当然本人あるいは家庭の経済力が必要である。また、上級学校に進学すると旅行の機会が潜在的には増えるが、進学を可能にするためにはやはり実家の経済力である。会社や役場に勤務したことで出張を経験する場合もある。

第3に日本型ツーリズムの特権的受容の問題である。植民地統治も後半に入ったこの当時に、温泉施設から台湾人を排除するという差別的な利用条件があからさまに示されていたとは考えにくい。一方で、一般の台湾人が温泉を利用することをばかれる雰囲気があったことが想像される。もともと入浴する習慣を持たない漢民族には温泉利用者が少なかったと思われる。そして台湾の温泉は当初から日本人が温泉浴を楽しむ特権的な空間として開発されたのである。そうした中であえて温泉を利用しようという台湾人は、日本的な生活習慣を取り入れうる特権的な台湾人、すなわち日本語を自在に使いこなせる総督府の下級官吏、教員、日系企業の従業員といった人々であり、彼らは一般的な台湾人に比べ相対的に、日本型ツーリズムを受容しやすい位置にあった。

日本型ツーリズムの問題ではないが、列車の等級について言及する。列車の等級では台湾人と日本人を隔離することが意図的に行なわれたわけではないが、支配層の日本人が2等乗り、被支配層の台湾人が3等乗るというルールが形成されているようである。列車の等級は近代的な階級構造とも関わっており、温泉のケースとはやや事情が異にしているようである。

4. 修学旅行とツーリズム

前章でふれたように、修学旅行は戦前期の日本本土と同様に植民地台湾の旅行のなかで大きな地位を占めていたことが想像される。筆者は『台湾日日新報』の修学旅行関連記事を史料として日本統治期の台湾における修学旅行について検討した²¹⁾。本章ではその概要を整理する。日本統治期台湾における修学旅行の実態を捉えるために用いる史料についてであるが、まず、総督府や各州などの学事関係統計書類には修学旅行に関する言及はほとんど見られない。また、各教育機関が発行した学校紀要や記録類などにも十分な記載はなく、しかもその多くが失われている。そこで、本研究では、おもに『台湾日日新報』の修学旅行関連記事を手がかりとし、教育機関の記録類、総督府学事統計などを適宜使用した。

(1) 日本統治と修学旅行

日本統治期台湾における修学旅行は教育機関の整備とともに、中学校、実業学校、高等女学校、初等教育機関などで実施されるようになり、1930年代に入るとほぼ全ての教育機関で修学旅行は行なわれるまでになった。これらの修学旅行は、旅行を主催する学校の種別と参加する生徒・児童の民族属性、実施年代などによって、参観地の選択をはじめとした旅行形態において幾つの特徴的な展開を見せることになった。日本統治期台湾で約半世紀にわたって実施された修学旅行を分析すると、旅行参加者の民族属性と参観地選択との関係を見出すことができ、修学旅行の形成と展開には統治・被統治の権力関係の変化が認められる。

日本統治期台湾の教育機関が実施した修学旅行には、日本本土の学校が実施した修学旅行と比較して、植民地という条件に起因するいくつかの特性が見られる。まず、第1に旅行には日本人生徒・児

童とともに台湾人生徒・児童が参加した点である。第2に、修学旅行の目的地としては当然、台湾島内が選ばれることが多かったことである。第3に、台湾のおかれた地政学的な位置から、初等教育を除く上級の教育機関では、内地や南支、南洋、北支、朝鮮、満洲が参観地として選ばれることがあった点である。日本統治期台湾の修学旅行が有するこれらの特性は、50年近くにおよぶ実施期間において基本的には変わらなかったが、実際に行なわれた修学旅行は、教育制度の発達、台湾人の就学状況、交通機関の発達、植民地台湾がおかれた政治・社会情勢などの影響によって、各時期にそれぞれ特徴的な傾向を示した。

(2) 内地修学旅行・南支修学旅行と権力関係

日本統治期台湾ではじめて修学旅行を実施したのは国語学校であった²²⁾。国語学校で漢族系台湾人生徒に対しては内地修学旅行を導入し、日本人生徒には島内一周修学旅行を用意した。内地修学旅行は中等教育機関以上の台湾人生徒にとって必須とは言えないにしても、被支配者として相対的に高い地位を得るためには、日本本土の薫陶を受ける好ましい旅だと認識された。それに対して、内地旅行を必要としない日本人生徒は、真正な日本人ということによって台湾人生徒に対して絶対的に優位な位置にあった。

しかし、修学旅行におけるこうした内地と台湾の権力関係は南支修学旅行の出現によって変化をみせた。ここでいう南支とは広東、福建、香港、厦門などの地域を指す。南支修学旅行は当初総督府中学校（のちの台北中学）が実施するだけであったが、1920年代になると台湾人の比率が高い学校においても実施されるようになり、民族属性と参観地の結びつきは緩み、台湾と内地の絶対的な関係も微妙な変化をみせることになった²³⁾。南支修学旅行および南洋・北支・鮮満方面の旅行は台湾を南洋、中国大陸への進出拠点と想定する南進政策という思潮を反映したものであった。南支旅行への台湾人生徒の参加は、日本による南進の共犯者に台湾人がなりえることを示唆していた。

1920年代後半から、内地修学旅行が台湾人比率の高い教育機関で再び実施されるようになり、同時に日本人が絶対多数を占める教育機関において新たに内地旅行が導入される。これは、内地と台湾の関係を強調することによって、20年代に弛緩した植民地統治を再び日本に向けて収斂させようとする動きの一端とみることができ、30年代半ば以降に進行する戦時体制と皇民化政策に接続されていく。

内地修学旅行の公式的な目的と定型化された周遊コースは国語学校時代に形成されたが、30年代に入り盛んに行なわれるようになった女子教育機関の内地修学旅行、台北市、基隆市などを主催者とする小・公学校の内地修学旅行も実施形態はこうした定型に従ったので、表層に大きな変化はなかった。しかし、こうした内地修学旅行は非公式な領域で、日本人／統治者、台湾人／被統治者それぞれに新たな意味を付与したのである。

内地旅行が見直されるこの時期には、数十年におよぶ日本統治を経ることによって、「湾生」の日本人生徒・児童は真正な日本という点に関して、台湾人生徒・児童に対して絶対的な優位性をもはや持ちえなくなった。それに対して統治者日本人に対して経済的かつ社会的に対抗しうる一部の台湾人は、その子どもたちを中等教育機関に進学させ、上級学年では内地旅行に送り出すことができた。

(3) 学制・参観地

日本統治期台湾における修学旅行を研究対象とするときに、問題を複雑に見せているのが台湾の学校制度である。日本統治期台湾の学制は、戦前期に特有の非単線的な学校制度にくわえ民族別教育によって特徴づけられ、教育体系全体の把握を難しくしている。しかし、多様な教育機関は、まず、中等以上の教育機関（中学校、高等女学校、師範学校、実業学校、専門学校、高等学校、大学）と初等

教育機関（台湾人児童を対象にした公学校および日本人児童を対象にした小学校）に大別できる。さらに、生徒・児童の民族属性に注目し、日本人を主体とする学校と一定以上の生徒・児童が台湾人によって構成される学校とに大別することができる。こうした操作によって、複雑な台湾の学校制度をある程度まで整理し、民族属性と参観地選択を関係づけることが可能になった。

そして、修学旅行の参観地であるが、台湾の修学旅行では参観地は、①台湾島内、②内地（日本本土）、③その他の島外地域（南支、南洋、北支、朝鮮、満洲など）の参観地群の中から選択され、この3つの参観地群は参観地選択において完全に排他的な関係にあった。これらの参観地群は、それぞれの学校の教育目的や民族属性、社会情勢などがその選択に影響をあたえたと考えられる。

5. まとめ

日本統治期台湾におけるツーリズムの形成にかんする筆者のこれまでの研究概要を整理した。『植民地台湾と近代ツーリズム』では、植民地統治という文脈においてツーリズムがどのように捉えうるかということを示すことができたと考えている。植民地台湾にツーリズムが形成される前提条件として、第1に鉄道や道路の整備が挙げられる。とくに旅行者を高速・大量に運ぶことができる鉄道の建設は、ツーリズムを形成させる重要な要件である。政策的にも台湾総督府鉄道部（のちには交通局鉄道部）は鉄道建設に腐心するだけでなく、『鉄道旅行案内』を刊行するなど観光目的の旅客を創造することにも留意した。第2にツーリズムの生成には旅行目的地（ディスティネーション）が不可欠である。植民地統治以前に形成されていた旅行文化と旅行目的地がいかに継承され、そこに日本統治以降に新たな観光開発がどのように付加されたのか。第3に近代的植民地統治の徹底である。これによって清国統治期には西部沿岸地域に域限定的であったツーリズム空間が全島に拡張されていく。象徴的な現象としては、総督府への服属を拒む先住民族の対抗活動によって旅行や登山が危険であった山岳地域が、警察力の浸透によってツーリズム空間へ転化していったことが挙げられる。さらにこのほかにツーリズム形成の前提条件ではないが、重要な問題軸として、支配層である日本の旅行文化と対抗的な台湾の旅行文化の関係が挙げられる。

『植民地台湾と近代ツーリズム』において、日本統治期台湾のツーリズムのアウトラインを描出することができたといえるが、課題として挙げられるのは、日本統治下で生活した人々の旅行の実態である。史料的な制約からとくに漢族系台湾人の旅行実態が十分に把握できなかった。それを補う意味で行なったのが漢族系台湾人に対するインタビューである。ただし、対象とした人々が旅行した時期はすでに戦時体制下に入っており、インタビューで明らかになったのは主に1940年代の旅行実態であった。しかし、ここであらためて明らかになったのは、日本統治期台湾における旅行に占める修学旅行の重要性である。漢族系台湾人の場合、統治機構や日系企業で勤務するエリートや一部の富裕層を除き、日本人と比較して旅行機会が少なかった。そうしたなかで、比較的低い階層から高い層までに旅行機会を提供したのが、修学旅行であった。そこで、日本統治期の台湾において教育機関が実施した修学旅行について、『台湾日日新報』の記事を手がかりに、修学旅行の実態を分析した。この研究を通じて明らかになったのは、宗主国日本と植民地台湾の関係だけではない。旅行目的地として南支、南洋、朝鮮、満洲が出現することによって、植民地台湾の修学旅行は「帝国の修学旅行」という様相を呈することになった。

日本植民地研究においては、台湾、朝鮮といった個別の植民地を対象とした研究の蓄積とともに、各植民地間の人の移動や植民地間の制度比較、「帝国」における個別植民地の位置づけなどを考察しようという動きがあらわれてきている。ツーリズム研究においても「帝国」という枠組みは重要な視

座を提供する。日本統治期台湾の修学旅行の事例と同様に、朝鮮、満洲を発地とする修学旅行、日本を発地とする「外地」修学旅行が存在しており、これに加えて修学旅行とは異なる教育旅行であるが、対支文化事業として中華民国から高等教育機関の学生が日本に招待されていた。このように戦前期の日本本土および「外地」を着地あるいは周遊するような修学旅行を「帝国」という枠組みでとらえることが可能であり、今後は戦前期の修学旅行を日本と台湾の関係のみならず、「帝国」という視座から検討してみたいと考えている。

注

- 1) 第3章は、曾山毅(2010)「日本統治期台湾におけるツーリズムのオーラルヒストリー(Ⅱ)」『商経論叢』による。第4章は、曾山毅(2013)「日本統治期台湾における修学旅行の展開——『台湾日日新報』を中心に」『観光学評論』による。
- 2) 詳しくは曾山毅『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、pp.184-195を参照。
- 3) ジャパン・ツーリスト・ビューローの活動については、日本交通公社(1962)『日本交通交社五十年史』、日本交通公社(1982)『日本交通交社七十年史』に詳しい。
- 4) 福建省から分離した台湾省の初代台湾巡撫に任じられた劉銘伝によって洋務運動の一環として進められ、1891(明治24)年に基隆—台北間、93(明治26)年に台北—新竹間が開通した。新竹以南は資金難のために建設は中止された。
- 5) 縦貫線の工事は基隆—新竹間の改良工事から着手され、これは1902(明治35)年に完成した。工事は打狗(高雄)から北に向かう建設と、新竹から南下する建設が同時に進められた。打狗—台南間が1900(明治33)年に竣工、04(明治37)年には斗六付近まで開通した。新竹以南の工事は1900(明治33)年からはじまり、基隆—打狗間が全通したのは1908(明治41)年4月であった。同年10月に台中公園で開通式が行なわれた。
- 6) 1896年に縦貫線の計画と並行して島内循環線が構想された。台東線は1910(明治43)年に起工し、花蓮港—台東間の全線が開通したのは1926(大正15)年であった。潮州線は高雄を起点として枋寮を終点とする路線で、1914(大正3)年には屏東まで、20(大正9)年には潮州までが開通した。枋寮まで全通したのは1941(昭和16)年であった。宜蘭線は縦貫線八堵を起点として宜蘭を經由して蘇澳に至る路線で1924(大正13)年に全通している。この他に沿線開発を目的とした路線として、淡水線、集集線、平溪線がある。1901(明治34)年には台北—淡水間に淡水線が開通した。同線は基隆—新竹間の改良工事の撤去資材を流用して建設された。集集線は縦貫線二水から外車埕に至る路線で、台湾電力が日月潭水力発電所建設に際して建設され、1919(大正8)年に起工し21(大正10)年に竣工し、27(昭和2)年に鉄道部が買収した。平溪線は宜蘭線三貂嶺・菁桐坑間の路線で建設当時は太陽工業の会社線であったが、1929(昭和4)年に鉄道部が専用線を除いて買収した。
- 7) 阿里山鉄道は阿里山一帯の伐材を搬出するために建設され、当初は藤田組によって1906(明治39)年に着手されたが、総督府によって引き継がれ、12(明治45)年に竣工した。阿里山鉄道の幹線は縦貫線嘉義を起点とし、阿里山駅を終点とするが、その他に伐採地に向かういくつかの支線がある。太平山鉄道は1921(大正10)年に台湾電気興業が建設した路線の一部を総督府が24(大正14)年から28(昭和3)年にかけて買収した。さらに台南製糖所有線などの買収を経て、総督府が全線を買収するに至った。八仙山線は八仙山森林開発を目的として土牛・久良栖に敷設され、1921(大正10)年ごろから運転を開始した。
- 8) 機械工場による製糖事業には大量のサトウキビを遠隔地から搬入する必要があった。牛車や手押し軌道などの従来の方法では限界があり、その方法は鉄道以外にはなく、各製糖企業は新式工場の建設に際して、

- 鉄道建設を同時に展開するようになった。1906（明治39）年には台湾製糖，大日本製糖，塩水港製糖の各社から専用鉄道敷設計画が申請され，最初のサトウキビ運搬の専用列車は台湾製糖によって07（明治40）年に運行された。
- 9) 専業の鉄道会社としては，台北鉄道が1922（大正11）年から台北市内萬華と新店間で，台中輕鉄が24（大正13）年から豊原・土牛間で営業を開始した。1914（大正3）年に彰化・南投間で営業を開始した彰南鉄道は，鉄道事業を専業とする独立企業としてはじめて実際に営業に至ったが，開業1年半で廃業に追い込まれた。
 - 10) 日本統治期の台湾において私設鉄道経営の中心は製糖企業であり，鉦山会社が専用線を敷設したが，これらは私設鉄道総延長の数%程度にすぎなかった。
 - 11) 軌道の総延長が最大となる1931（昭和6）年には，営業線を運営する私設鉄道9社（私設鉄道は17社）にたいして軌道は66社であった。営業キロのピークは1931（昭和6）年で1367.3キロであった。旅客数のピークは1928（昭和3）年で530.6万人である。しかし，乗合自動車の急速な普及によって，営業キロは1930年代に入ると急激に縮小し，42（昭和17）年には550.7キロとなった。旅客数も1930年代中頃から減少し，40年代に入ると190万人台になった。
 - 12) 轎は，中国の伝統的な輿の一種で，2人ないしは3人でかつぎあげ，乗り手は輿内部にしつらえた椅子にすわる。南宋時代に普及し，とくに道路事情の悪い中国南部で使用された。新しい都市交通手段として，台湾に人力車が導入されたのは1887年前後のことであった。人力車が導入された地域は台北城内外と台南安平間であったが，他の城街では道路が平坦ではなかったために普及しなかった。
 - 13) 基隆港と高雄港の港湾機能の拡充は，大型船舶による台湾・日本間の海上輸送体制を確立することを目的としていたが，同時に台湾各地の物資を効率よく両港へ輸送し，揚陸物資を台湾各地に円滑に運ぶ陸上交通が整備される必要があった。そのために建設されたのが縦貫線であった。
 - 14) 『日本名勝地誌・台湾編』は統治直後の台湾を紹介した数少ない出版物のひとつである。『日本名勝地誌』は1893（明治26）年から1901（明治34）年にかけて全12編が東京の博文館から発行され，その12編目が1901（明治34）年12月に発行された「台湾編」であり著者は島田定知である。
 - 15) 1924（大正13）年に鉄道省内に「日本旅行文化協会」が設立された。同協会の主要な活動は月刊誌『旅』の発行で，24年4月に三好善一を発行人として創刊号が発行された。
 - 16) 北投温泉は台北郊外に位置し日本統治期から今日に至るまで台湾最大の温泉地である。1935（昭和10）年当時30数軒の旅館が存在した。淡水線建設とともに北投駅が1901（明治34）年に北投駅から支線がひかれ新北投駅が建設された。
 - 17) 1923（大正12）年4月，日本の皇太子裕仁（のちの昭和天皇）は台湾を行啓し北投温泉とともに草山温泉を訪れている。
 - 18) 『台湾鉄道旅行案内』には宿泊施設紹介に，「本島式」と「内地式」という表現がみられる。「内地式」は日本旅館タイプの宿泊施設，「本島式」は寝台付の漢式の宿泊施設であると思われる。
 - 19) 邦文文献として，高橋泰隆（1995）『日本植民地鉄道史論』日本経済評論社，高成鳳（1999）『植民地鉄道と民衆生活』法政大学出版局，中文文献として蔡龍保（2003）『推動時代的巨輪——日治中期的台湾鐵路（1910-1936）——』台湾古籍などがある。
 - 20) 『台湾日日新報』1937年4月8日付11面。
 - 21) 『台湾日日新聞』は日本統治期日本の日本語新聞で，1896（明治29）年6月に発刊された「台湾新報」と97（明治30）年5月に発刊された「台湾日報」を98（明治31）年5月に買収合併する形で設立された。設立時から総督府との関係が深く，全島的な影響力を有した。
 - 22) 国語学校は日本による台湾統治に必要な日本人幹部教員や台湾人公学校教員，日台の語学力を有した人材の養成を主要な目的として設立された教育機関であった。1896（明治29）年に台湾総督府によって台

北に設立された。国語学校の修学旅行をアツカッタ研究として、呉文星「日治時期中学生的亞洲認識——以台湾総督府国語学校的「修学旅行」為中心」『近代東亜教育与社会国際学術研討会』（2015）がある。

23) 台湾人比率の高い中等教育機関として、台中商業学校、嘉義農林学校、私立商工学校、新竹中学校、台中第一中学校などがあり、これらの学校では南支修学旅行が実施されている。

※参考文献は必要最小限のものを注に記した。詳細な参考文献については大量な記載となるため省略した。詳しくは拙著『植民地台湾と近代ツーリズム』巻末等を参照されたい。

（そやま たけし）

Reconsideration of Tourism in Taiwan under Japanese Rule

Takeshi SOYAMA

Abstract

The purpose of this paper is a reconsideration of tourism in Taiwan under Japanese rule, 1895–1945, by a review of the research I have conducted on Taiwanese tourism. *Colonial Taiwan and Modern Tourism* (Soyama 2003) analyzes the formation of tourism in Taiwan under the Japanese rule, but it does not discuss the actual circumstances of individual Taiwanese travelers. Therefore I decided to interview Taiwanese who lived in colonial Taiwan. From the interviews I discovered that many Taiwanese took field trips that Taiwan's educational institutions conducted. These field trips make a contribution in shaping the Taiwanese travel experience. A previous study that was based on the interviews brought about further research about field trips in colonial Taiwan which helped to clarify points at issue of the framework of the Japanese empire.

Keywords: Taiwan under Japanese rule, Taiwan Government General, tourism, field trips