日本時代的臺灣鐵道旅行

兼談《臺灣鐵道旅行案內》一書

文・圖片提供／洪致文（鐵道研究者，國立臺灣師範大學地理學系助理教授）



▲平溪線的蒸汽火車。

臺灣的鐵道發展，不管是大清統治時代還是日本統治初期，均是以軍事考量與產業發展爲最基本的興建目的。但是隨著人民生活的改善，臺灣也步向歐美各國的觀光發展腳步，在二十世紀日本統治中期，開始有了鐵道觀光的發展。

在日本時代，臺灣觀光事業的推展與鐵道部有密切關係，因爲鐵道部所轄下的路線，是臺灣最重要的交通幹道。推廣旅行的概念，無疑也能創造旅運的營收。而爲了更廣泛推廣鐵道旅行概念，總督府鐵道部還發行有《臺灣鐵道旅行案內》的觀光旅遊指南，每年增訂更新，提供旅行者一個認識臺灣各鐵路沿線人文與自然風景，以及風俗民情與城鄉特色的媒介。

▲《臺灣鐵道旅行案內》。

以一九三〇年代開始蓬勃發展的臺灣鐵道觀光旅行時代爲例，在昭和 5 年（1930 年）所出版的《臺灣鐵道旅行案內》旅行簡介，全書一開始便先對臺灣的地勢、氣候、衛生、產業、交通、教育、原住民、臺灣本地人的生活樣貌、全年各重要節慶，以及本地之植物、動物、地名做整體的介紹，接著，才進入沿著鐵道旅行的主要內容。當然，該旅行案內會先將臺灣鐵道的沿革做一個簡單描述，然後才開始從縱貫線、海岸線、潮州線、宜蘭線、平溪線、淡水線、集集線、臺東線一路介紹。最後，還有許多旅行相關的「附錄」。例如，關於鐵道營業的各種規則、各地的市街地圖，以及最後面附上一大張的「臺灣鐵道線路圖」提供旅行者參考。

這本不斷增訂的《臺灣鐵道旅行案內》，其實是一種依照鐵道部所轄路線別依序介紹的參考資料。但在實際的旅行當中，一般旅客多會挑選重點來觀光，而非照著順序或者每站都前往。值得特別介紹的是，在 1930 年代，日本對於臺灣的統治已經步上軌道，各種建設也都走在時代尖端，因此有相當多的日本皇族在這段時間有到臺灣旅遊的參訪紀錄。當然，從這些最上層來訪者的行程中，除去一些政治性的拜會外，也相當程度展現了總督府在安排上要如何把臺灣的治理成績與各種風景名勝呈現給來訪者的意圖。

若我們以 1935 年朝鮮王李垠的臺灣旅行爲例來看，他搭了集集線，遊了日月潭，坐了登山火車，飽覽阿里山風光。這樣豐富的臺灣旅行，連 1923 年裕仁皇太子來臺都沒有走得如此密集。根據留下的「李王垠殿下御視察日程」來看，朝鮮王李垠在 1935 年 1 月 17 日搭船由基隆抵臺。18 日他到臺灣神社參拜，視察了總督府軍司令部守備聯隊，並到臺北練兵場參觀「聯合渡河演習」。19 日則參觀了植物園、商品陳列館、中央研究所、專賣局與臺北帝國大學；並且，還去圓山運動場參觀公學校兒童的體操表演。



▲昭和 5 年（1930 年）所出版的《臺灣鐵道旅行案內》附圖中之縱貫線急行列車。

20 日李垠啓程南下，先到新竹州參觀錦水當地的油田，接著抵達臺中。21 日，視察了物產陳列館與芭蕉檢查所，而後從臺中南下嘉義，參觀營林所製材工場與農事試驗支所。22 日，李垠搭乘阿里山鐵路的貴賓車上阿里山，在當地夜宿一晚後，23 日搭火車回到嘉義，並接著轉乘鐵道部的專車前往臺南。

接著數日，李垠都在南部視察，24 日在臺南參拜了臺南神社，走訪了開山神社、孔子廟、臺南公園、臺南聯隊、臺南運河、安平古堡、糖業試驗所。25 日他搭乘專車從臺南出發前往高雄，參觀壽山高爾夫球場，也在壽山上眺望高屏地區的風景，搭乘汽艇遊覽高雄港。26 日李垠轉往屏東，參觀飛行第八聯隊之飛行演習，並前往臺灣製糖會社巡視工場。27 日與 28 日李王搭驅逐艦夕風前往澎湖，但接著的 29 日，李垠由高雄搭臺鐵專車前往二水，再轉入集集線到水里，由汽車載送前往日月潭並且住宿涵碧樓。30 日從日月潭出發到彰化，由彰化搭鐵道部專列經由海線回臺北。31 日遊覽竹子湖與淡水高爾夫球場等臺北近郊景點，2 月 1 日由臺北出發前往基隆離臺。



▲昭和 5 年（1930 年）所出版的《臺灣鐵道旅行案內》中所附的臺中地區市街圖。

從朝鮮王李垠的臺灣西部鐵道之旅，可以很清楚看到，除了臺北、臺中、臺南、高雄這幾個西部大城市的風景名勝是不能錯過的，阿里山與日月潭也是一定要前往的重點。至於產業上的參觀，亦是日本彰顯治臺功績的好機會。所以林業、糖業、油礦業與各種農產相關之處所，也都安排在內。其實，儘管朝鮮王的臺灣旅行至今已過了七十年，但類似的臺灣島內旅遊經驗，卻依然有某種程度的相似。古今對照，或許也是拿著一本《臺灣鐵道旅行案內》，來做今日臺灣鐵道旅遊的一種特殊旅情吧！



▲昭和 5 年（1930 年）所出版的《臺灣鐵道旅行案內》附圖中之阿里山神木。