

臺灣社會學刊，2006年6月  
第36期，頁167-209

研究紀要

## 觀光 / 被觀光： 日治臺灣旅遊活動的社會學考察\*

蘇碩斌

\* 蘇碩斌 世新大學社會心理學系助理教授 (ericssu@cc.shu.edu.tw)。本文為國科會專題研究計畫 (NSC 92-2412-H-128-014) 之執行成果，部分內容曾發表於「2004年臺灣社會學會年會暨研討會」。承蒙兩位匿名審查人及編委會給予具體的修改建議，謹致謝忱。

收稿日期：2005/3/16，接受刊登：2006/3/2。

## 中文摘要

臺灣在日治殖民中期開始，就出現大量的觀光設施與旅遊活動；但這種看似「現代觀光」的表象，其實摻雜著濃厚的殖民性格。也就是說，這段觀光勃興的歷史，蘊含雙重的社會意義：一方面，由於殖民者的觀光需求，臺灣在殖民時期出現大量具有現代意義的觀光設施；另一方面，在殖民主義式的被建構意象下，1930年代臺灣卻又出現不少本地人的旅遊現象。本文試圖對此二元現象提出分析，說明日本本國在昭和時期「新文化」帶動之觀光熱潮下，殖民者開始建立臺灣的觀光設施、開發觀光論述；而這個殖民觀光的硬體基礎，卻在日治中期造就了臺灣本地人民獨特的觀光樣態，既富含節慶性格、且以農民為主。透過對歷史資料的重新分析，本文指出，日治臺灣被日本殖民政府建構為「觀看對象」，而發展出一條早熟的、但朝向現代觀光的路徑。

**關鍵詞：**現代觀光、殖民觀光、鐵道、風景

Taiwanese Journal of Sociology, June 2006, 36: 167-209

## **Prematurely Modern Tourism in Taiwan under Japanese Colonial Rule**

Shuo-Bin Su

Department of Social Psychology, Shih Hsin University

### **Abstract**

The author uses two perspectives to discuss the sociological aspects of tourism that resembled modern tourism in Taiwan during Japanese colonial rule: a) colonial-constructionalism, in which railroad-tourist promotion facilities and propaganda in mechanisms were created to present Taiwan as an object for Japanese gaze in line with the New Culture that emerged in Japan in the 1920s; and b) local tourism development, with the tourist boom associated with the 1935 Great Exhibition having an unusual “carnival” characteristic, and with most rail-train tourists coming from the Taiwanese peasant class instead of labor class. Accordingly, travel in Japanese ruled Taiwan is best understood as a “premature” colonial construction leading to modern tourism.

Keywords: modern tourism, colonial tourism, railroad, scenery

## 一、前言

觀光旅行的社會學有何必要？臺灣的觀光旅行的社會學又有何必要？

人類社會自古以來就有旅行。在西方，羅馬軍隊和商人在「條條大路」上移動，聖經中有使徒朝聖的「天路歷程」，中世紀後期自由商人在城市間買賣遊走；在中國的史料上，《周禮》早有旅店，歷朝地方官赴任旅途都會「宦遊四方」；在臺灣，清初郁永河渡海到臺灣採硫也留下《裨海紀遊》。<sup>1</sup> 在「前現代」時期關於旅行的紀錄，世界各地皆不乏歷史例證；而在熟悉的當代世界，搭郵輪、搭飛機、搭火車、搭巴士的各式各樣觀光團、自由行、自助遊，更早已是人類的普遍日常活動。

雖說人類社會自古以來都有旅行，然而當代社會學卻都指出，前現代旅行的空間移動是具有苦痛性質的經驗、非大眾的活動形式；唯有進入現代社會，空間移動才成爲常民生活世界的愉悅活動，這也就是「大眾觀光」(mass tourism)的意義。因此，觀光旅行的社會學研究，其實就立基於旅行(travel)與觀光(tour)的區分；<sup>2</sup> 亦即，當「旅行」演變爲「觀光」，才開展其現代社會學的意義。而現代「觀光」出現的歷史關鍵，則被認爲始自十九世紀前半的英格蘭，因爲第一條商業鐵路的

---

<sup>1</sup> 西方資料參考自Nash (1996)、Berghoff及Korte (2002)、Chard (2002)、王永忠 (2004)等；中國及臺灣資料參考自郁永河 (1959)、王淑良及張天來 (1998)、鄭焱 (2000)、巫仁恕 (2003)等。

<sup>2</sup> 由二字的字源考察更可區辨其差異：travel源自中世紀古英文travelen、與現代法文的travailler (勞動、工作)同源，意爲苦痛性質的移動；而tour則出自拉丁文的tornus，意指去而復返，亦即由家中出發再返回 (以便明天工作)。參考American Heritage Publishing Company (2000)。

運轉、第一次「鐵路團體旅行」的創辦、以及第一家旅行社的成立，都在這段時間出現（Brenton 1991; Berghoff and Korte 2002）。<sup>3</sup> 這種團體觀光旅行是布爾喬亞、乃至普羅階級（而不只是貴族）都參與的社會活動，和十七、十八世紀「前現代的」歐洲貴族子弟周遊各國的教養旅行（the grand tour）相對比，不僅僅是旅遊形式、規模的改變，也意含現代社會時空結構之劇變（Graburn 1989; Brenton 1991；山下晉司 1997）。這裡要特別指出，在西方社會的觀光史之中，上述的階級與時空結構之變化，是相應於鐵道、旅行社等觀光設施而生；也可以說，1840年代在英國出現的觀光活動，確實是在全新的社會結構下、隨著交通科技、產業發達而逐步蓬勃的「線性」發展。

現今臺灣觀光活動的熱絡，基本上與西方毫無二致；所以在西方線性觀光史觀下，臺灣觀光發展似也被追溯出一條現代的線性路徑，近因源自1979年國民海外旅遊開放、桃園國際機場啓航、旅遊業的發達；遠因源自日治時期密布全島的鐵路網絡、積極宣傳的鐵路觀光機構等等。但是，前一段所述的西方觀光社會線性史，是否也適用臺灣這樣的社會？這一點是有待釐清的。

事實上，不少對第三世界觀光的研究即指出，戰後西方觀光客大量進入第三世界消費觀覽，很多是起於過去國家殖民經驗而殘留、重塑的異地印象，因此，具有殖民歷史國家的觀光發展，不論是本質和過程，都迥異於西方先進國家的經驗（Britton 1989）；而 van den Berghe（1984）更指出，觀光客（tourist）和被觀光者（touree），應該視為一組

---

<sup>3</sup> 第一條商業運轉的鐵路是1824年由利物浦到曼徹斯特、跨越英格蘭的鐵路；第一次鐵道團體旅行是1841年由商人Thomas Cook招攬當地居民到外地參加禁酒大會；第一家旅行社則為1845年Thomas Cook因籌辦團體旅行成功而開設（Brenton 1991）。

對偶概念，而不應個別成爲研究對象。

本文所謂的「社會學考察」，即是在這樣的理論關懷下，試圖指明臺灣在殖民時期的觀光活動，並不是遵循西方路徑前進。從這樣的角度切入，透過重新檢視日治臺灣的觀光史料，將可看出臺灣被日本「觀看主體」建構爲「觀看對象」，因而發展出一條早熟的、但朝向現代觀光(modern tourism)的獨特路徑。透過這樣的社會學式探究，希望能重新理解日治時期臺灣觀光史，並對本土觀光、休閒社會的進階研究，提供更具體的討論基礎。

## 二、文獻評述與分析架構

觀光社會學理論的發展，已將觀光研究的視野由單一社會內部活動、擴展到跨社會的不對等關係。這樣的研究視野之具體開展，可藉由「異國觀光」概念的討論來說明。

早在1970年代初期，就有以色列籍的觀光社會學先驅Erik Cohen指出跨國觀光的不均衡特性，並認爲「當今隨興而至的觀光客，將可完成他們祖先的工作——同樣是來自西方的旅行者、征服者、殖民者。」(Cohen 1972: 182) 這個想法在Dean MacCannell於1973年提出「被演出的本真性」(staged authenticity) 概念後，成爲社會學理解觀光的重要理論。MacCannell以現象學的概念出發，主張在分工社會之下，現代人因爲工作與生活的分離而形成斷裂，乃生成一種「本真性追尋」以企求完整生活。這種本真性的追尋，就是MacCannell討論「觀光客」本質的理論基礎，並結合Erving Goffman(1959)的「前台/後台」場所論來說明觀光客體驗的吊詭。是以，厭倦工業文明的現代人，爲了追尋本真性而成爲現代觀光客，並遠赴他方、接觸他人、希望潛進異己社會的「後

台」來充實生命體驗；但這些大量出現的現代觀光客，卻同時被資本主義工業文明納編，觀光客的欲望被納入生產消費過程，當地社會也配合產製在「前台」演出的「假後台」(false back region)，以迎合觀光客消費欲望的滿足；MacCannell因而以「被演出的本真性」來指稱這種吊詭的過程 (MacCannell 1973)。

這個批判性的概念，揭示「觀光」不應只由單一社會內部來解釋的社會學立場；人類學者 Valene Smith 於 1977 年編選的《主與客》(*Hosts and Guests*) 一書中，以十二個例證指陳原住民與觀光客之緊張關係，「異國觀光」的侵略性內涵乃更加被注意到。<sup>4</sup> 而後隨著 Edward Said (1978)《東方主義論》(*The Orientalism*) 在 1980 年代引發的想像地理學議題，更使得第三世界的觀光發展成為後殖民討論的重點之一 (Prasad and Prasad 1999; Echtner and Prasad 2003)，族群觀光 (ethnic tourism)<sup>5</sup> 的概念也被提出來解析西方觀光產業消費殖民歷史意象的內涵。這些研究指出，東南亞、加勒比海地區、非洲等具有被殖民歷史的國家中，觀光既是受國家期待的產業政策，也是造成社會隱憂的沈淪現象；也就是，觀光一方面輕易引進財富，成為技術落後國家倚重的經濟基盤；另一方面，卻也造成當地社會的貧富差距惡化、性產業過度發達、傳統價值遽變等後果 (Krippendorf 1987; Palmer 1994；山下晉司 1999; van den Berghe and Ochoa 2000)。

多數有關殖民觀光之相關研究，大都設定在 1950 年代，認為歐美經

---

<sup>4</sup> 最具代表性的概念，是批判西方對第三世界的資本主義侵略，亦即將第三世界化約為四個意象來消費的四個 S：太陽 (Sun)、性 (Sex)、海 (Sea)、沙 (Sand)，參見 Matthews (1977: 25)。

<sup>5</sup> 「族群觀光」一詞最早是由 Robert Wood (1984) 基於東南亞研究成果所提出的概念。

濟富裕帶來大眾觀光、乃至跨國界及跨洲界的觀光，才開展對異國傳統文化的追尋體驗；因此，第三世界的觀光產業基礎，也被視為是第一世界單面想像的「三未神話」：未改變（unchanged）、未壓抑（unrestrained）、未開化（uncivilized）；亦即，對於厭倦工業生活的西方人，以「第三世界的想像」作為消悶解憂的去處，而且是以遠離現實的原始、奔放、古老意象為訴求（Echtner and Prasad 2003）。這種被殖民國的觀光建構，雖然多數討論是以戰後西方對舊殖民地的消費為主，但其實也可前溯到更早的帝國殖民時代，例如荷蘭統治的印尼、法國統治的大溪地等。以印尼峇里島為例，研究指出荷蘭人在1908年即在巴達維亞（今雅加達）設立觀光局，再陸續出版旅行手冊、圖錄，1920至1930年代已塑造峇里島為「最後的樂園」而吸引大量觀光客，並成為戰後觀光的基礎（永瀾康之 1996；山下晉司 1999：37-61；周慧玲 2002）。

由異國觀光乃至殖民觀光的理論內涵，將觀光客的研究由個人層次、單一社會層次，擴展到跨文化、跨社會的宏觀視野，也提供了本文理解日治臺灣觀光史的新角度；亦即，日本作為殖民臺灣的宗主國，在取用資源之餘，是基於什麼樣的文化基礎來「建構」臺灣的觀光，確實應該納入討論。而這個角度，是目前日治臺灣史學者尚未注意到的。

有關臺灣觀光發展過程的討論，主要有臺灣史學者呂紹理（1998、2005）、蔡龍保（2004）、以及日本觀光史學者曾山毅（2003）的研究成果。這些論著都提出了豐富的史料，但大都著重在鐵道建設及運量、鐵道推廣機構、沿線景點設施的鋪陳。蔡龍保（2004：147）的研究以鐵道史為基礎，偏重描述1910年代起臺灣鐵道部所主導的觀光附屬機構及周邊組織，並推斷鐵道部大量主辦、宣傳的旅遊活動，使得日治時期「臺灣民眾旅行興趣大為提高及普及，成為臺灣民眾生活的一部分」。曾



山毅（2003）的《殖民地臺灣與近代觀光》（植民地臺灣と近代ツーリズム）一書中蒐羅的豐富材料，亦是以「旅客輸送機關」為中心；除了交通史的描述外，較有理論意義的，則在於他以景點介紹、宿泊設施、山岳蕃界等各種有關「旅行目的地」的記載，指出1930年代臺灣已形成了具有觀光規模的觀光空間（同上引：176-234）。所謂觀光空間，意指「連結旅行目的地或觀光對象地的空間」（同上引：181），曾山毅認為殖民地臺灣的觀光空間，「雖具有清國統治期而來的連續性，卻是因為日本統治帶來交通基盤的整備、助長旅行的經濟活動之興盛等作用，才出現近代觀光的旅行空間。」（同上引：181）

這個觀光空間的概念，在呂紹理（2005：341-390）的研究有更進一步的處理。呂紹理將旅遊活動納入「展示臺灣」的概念下來處理，以臺灣形象的形成與再現為論述基礎，指出在日本殖民政府完成1908年的縱貫鐵道之後，臺灣即朝向「制度化的旅遊活動」發展，不僅吸引日本人前來旅遊、也使臺灣人由名士探險轉變為群體旅行。呂紹理的論述基礎實密，也掌握了臺灣觀光活動是由「日本建構」的特質，但是對這個建構「制度化環境」的過程，則隱然預設是殖民政府為了宣傳而在臺灣「單一社會」中的打造，而且自1908年開始即呈現線性成長。因而對於1920年代起臺灣旅遊活動因何暴增，其解釋也就落在1908年以來的臺灣單一社會，而未觸及日本社會文化在1920年代的變化。這也就是本文所要補充的，日本殖民政府建構臺灣觀光制度，殆無疑問，但這個建構卻不只是殖民政府展示功蹟、再現臺灣的線性過程，還涉及日本當地社會的文化發展。

前述日治臺灣史料研究的成果，為當代臺灣休閒社會的學術討論，提供了一個啟發性的基礎，也指出1920至1930年代大量的旅遊活動之獨特事實。畢竟，若以殖民地主義的一般概念來理解這段觀光史，確實

忽略這項臺灣殖民史的獨特事實。是以，綜合上述臺灣史及觀光殖民主義的討論，本文將指出日治時期臺灣觀光活動所潛藏的兩面意義：一方面，臺灣史著作雖都意識到鐵路、觀光設施是殖民時空的產物，卻未充分彰顯日本與臺灣「兩個社會文化」下的殖民建構意涵；另一方面，殖民主義論者所討論的殖民建構意象，或可解釋觀光設施的起源，卻無法說明1930年代臺灣（與峇里島迥異的）大量本地人旅遊現象。

本文藉由此種兩面現象，試圖討論日治臺灣旅遊活動置於社會學的意義，並提出這一段殖民主義下獨特發生的「早熟式」現代觀光社會進程。透過一手及二手材料的運用，以下第三及第四小節將說明1920年代起臺灣為何出現大量的「觀光設施」及「觀光論述」，在第五小節則試圖重新詮解「臺灣人大量參與旅遊」的歷史現象。

### 三、鐵道觀光設施的分析：被日本納編的觀光體系

臺灣在1990年代出現鐵道史研究風潮，原本慣以戰後政府功蹟來記載的鐵道論述，往前回溯到日治時代的殖民建設。在這一批新論述當中，有不少作品論及鐵道與旅遊之關係，《百年臺灣鐵道》一書中的說法堪稱典型：

鐵道的開拓，使得臺灣各地的往來更形方便，也使得旅遊這件事得以實行。……由於鐵道部等相關機構的宣傳和用心經營，臺灣一般民眾利用鐵道旅遊觀光或是進香拜拜，在當時都已經是極為普遍的現象。因此所謂的「鐵道旅遊」絕對不是近幾年來的新風潮，那可是早在半世紀前就在臺灣流行過了！（劉文駿、王威傑、楊森豪 2003：67）

這段鐵道史的論述當中，由鐵道部建設、鐵道部用心宣傳經營，直接就連結到臺灣人普遍使用鐵道旅遊觀光。值得提醒的是，在西方，現代觀光旅行的出現，確實如前文所述，是直接受到鐵道出現的重要影響，前引《百年臺灣鐵道》對日治臺灣鐵道與觀光的理解模式，或許就是這種西方「鐵路打造觀光」模式之轉用，具有線性因果論的質樸。但是，西方觀光社會的發展，背後是啓蒙時代以降之理性的科學、技術與文化完整配套的「意識型態」(Habermas 1971)，移植到殖民地的科學、技術自身，未必就展現為生活世界的文化行爲。是以，臺灣及臺灣人的鐵道觀光活動，不僅要討論鐵道，更須討論日本如何引進鐵道，以及如何宣傳經營觀光。

### (一) 臺灣鐵道的形成：鐵道建設與時空關係的變化

鐵路出現造成人類空間移動能力的大幅增進，殆無疑問。明治33年(1900年)，前清舉人、彰化士紳吳德功要到臺北參加「揚文會」，先從彰化徒步走了大約一百公里到新竹，花費四天；再由新竹搭火車到臺北大稻埕，同樣大約一百公里，吳德功訝然：「新竹抵稻津，辰發午即至。」(吳德功 1959)

鐵道蓋好並不意謂全民都能自由移動。臺灣的鐵路始於清末，臺灣的現代鐵路則不然。清末劉銘傳雖請來英、德工程師設計路線、制定規格，但鐵路施工技術人員多交中國軍隊執行(臺灣總督府鐵道部編 1990：23；李占才編 1994：71-72)，因此雖有西方技師設計，卻不是西方的科學產物。<sup>6</sup> 基隆、臺北段於1891年完工，之後不久劉銘傳即去

---

<sup>6</sup> 當時美國領事館記者禮密臣 (James W. Davidson) 曾記載鐵路興築過程的「不科

職，新任巡撫邵友濂在 1893 年勉力完成基隆新竹段鐵道，並決定清代臺灣鐵道建設至此為止（李占才編 1994：71-72）。

這條鐵路營運如何？原本基隆至新竹的客運列車每日就只往返六班，後又因車頭機械損害，而減為每日四班，臺北至基隆段的每日平均載客量為 500 人，臺北至新竹段則為 400 人（井出季和太 1937：122）。1895 年首任臺灣總督樺山資紀抵臺時，鐵路每日只能行車一至二輛，載送登陸的日本軍隊已無能為力，還須動用 60 夫役在後推送，被譏為「後推火車」、「肺病火車」（臺灣總督府鐵道部編 1990：59-60）。

吳德功搭乘的肺病火車，都已讓他訝然感受「辰發午即至」的時空壓縮，更不用說臺灣總督府的縱貫線鐵道完工之後，是如何把臺灣的時空結構推到全新層次。

樺山資紀的鐵道專家研究後，發現原路線斜率過急、屈曲過大，因而決定重建，並於 1895 年 8 月確定新路線，由臺北經臺中、臺南而至打狗（高雄），1896 年設立臺灣鐵道會社、1898 年後藤新平上任民政局長後，敲定財源由「臺灣事業公債法」下成立為期十年、額度 2,880 萬日圓的「臺灣鐵道國有計畫」支應，鐵道才開工興建。1902 年起基隆至新竹的 107 公里通車，劉銘傳的路線幾有九成廢棄新建，而後續往南新建 301.5 公里至高雄，貫穿全臺 408.5 公里的縱貫鐵道在 1908 年 4 月完工，10 月舉行開通典禮，臺灣現代鐵路才完成（井出季和太 1937：122-124；臺灣總督府鐵道部編 1990：59-60）。

臺灣官設鐵道所架構出來的完整交通網絡，加上縱貫鐵道海岸線的

---

學」，例如路線常被因官兵收賄而變更、枕木常被拿去當柴燒、不按西方工程師要求的施工準則而使隧道兩端打不通等等（Davidson 1903: 178-179）。

複線化工程，<sup>7</sup> 大致在 1920 年代中期已相當完整，總長度約為 1 千公里。除了官設鐵路之外，另外還有兩大民間資本興建經營的系統：私設鐵路、手押鐵路。私設鐵路與官設鐵道同樣是以動力機關車頭牽曳車的軌道系統；手押鐵路則是利用人力驅動之軌道系統，主要即為臺車（曾山毅 2003：69-84）。這三個鐵道系統構築了日治臺灣運輸網的基礎，使臺灣人的空間移動能力達致新層次。雖然臺灣鐵道向被認為貨運重要性高於客運（高橋泰隆 1993：266），但客運的持續成長亦相當明顯，且在 1920 年代中至 1930 年代初進入穩定的營運高原期（參照表 1）。

表 1 日治時期鐵路建設及營運狀況（1897-1942）

單位：千人 / 公里

年份		1897	1900	1903	1906	1909	1912	1915	1918
官設鐵路	乘客數	265	453	1,198	2,243	3,010	4,650	5,478	9,098
	營業里程數	97	143	315	404	436	487	526	571
私設鐵路	乘客數					241	853	1,143	2,044
	營業里程數					121	337	430	444
手押鐵路	乘客數						2,053	3,846	4,586
	營業里程數					27	614	1,124	966

  

年份		1921	1924	1927	1930	1933	1936	1939	1942
官設鐵路	乘客數	14,476	15,840	20,348	18,316	17,141	21,483	32,868	46,342
	營業里程數	708	885	979	998	1,003	1,002	1,044	1,070
私設鐵路	乘客數	3,030	2,884	4,226	3,644	2,981	4,069	5,310	9,700
	營業里程數	512	505	547	543	503	507	522	631
手押鐵路	乘客數	4,100	4,403	5,284	4,006	3,304	2,461	2,015	1,943
	營業里程數	892	944	1,130	1,327	1,248	1,182	701	551

資料來源：整理自臺灣省行政長官公署統計室編（1959）表 430 及表 433。

<sup>7</sup> 即雙軌工程，因應客貨運載送量過多及蓬萊米的大量輸出，包括 1912 年的「基隆臺北段」、1922 年的「竹南彰化段」、1927 年起的「臺北竹南段」及「臺南高雄段」。

1920年代穩定成長的客運能量，正是造就鐵路系統觀光景點出現的基礎，臺北烏來、桃園角板山，以及專供觀光使用的新北投鐵道等，也都在1920年代後成為著名而典型的觀光地。這也就是鐵道經常被等同是臺灣觀光之「充分條件」的原因。但是，客運量動能其實不等於觀光客動能，因此也無法直接推論觀光客變多，而有必要更細緻地討論鐵路觀光客出現的社會脈絡，包括：鐵道部的「觀光機構」是如何出現？爲了誘引何方的觀光客？

## (二) 專門性觀光機制出現的歷史考察

鐵道營運一路成長到1920年代而穩定化，造就了觀光機構在1930年代密集出現。若按年代臚列臺灣的觀光機構，最早可溯自1908年臺灣總督府鐵道部在縱貫線通車後設置的「旅客係」（旅客課），1912年又有日本國內的「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」（Japan Tourist Bureau，簡稱JTB）設立臺北支部，並成立服務外國人爲主的刊物《案內斡旋》。<sup>8</sup>但這兩個機構並不很活躍，直到1924年東京「日本旅行文化協會」成立、並在臺灣設立12個案內所，規模才開始增大。觀光機構的密集出現，是到1930年代：1931年臺灣總督府成立「國際觀光局」、1934年「日本旅行協會」成立臺灣支部、1935年出現「臺灣旅行俱樂部」1937年鐵道部運輸課下設「觀光係」（蔡龍保2004：70）。

上述1920年代中期到1930年代觀光機構的密集出現，並不是與臺灣社會相稱的發展，甚至應該說是「早熟」的發展。爲何如此？1920年

---

<sup>8</sup> 案內斡旋，意即「資訊提供服務」。初期發行目的是服務外國人，1930年代才出現以「在臺日本人」爲服務對象的《案內斡旋》。

代日本大眾觀光文化的出現、以及對殖民地臺灣的作用力，是不可忽略的歷史成因。

日本民俗學者柳田國男在1927年發表了一篇〈旅行の進歩と退歩〉文章，指摘當時的日本丟棄過往痛苦意義的「旅」（たび）而轉向享樂式的「旅行」（りょこう），是因為出現了全新的「新文化」。這個始於昭和時代（1926年開始）的享樂旅行新文化，根據白幡洋三郎的補充分析，指的其實就是由「招攬外國人到日本旅行」轉變為「推動日本人去旅行」的過程（白幡洋三郎1996；山下晉司1999：21）。

在此先透過日本史上第一個觀光機構「喜賓會」，說明日本由接待外賓轉向國民旅遊的轉折，並論述「日本的國民旅遊」如何指向臺灣、並且納編臺灣。

十九世紀中葉以後，以英國為首的西歐強國，觀光活動逐漸普及，並隨著美國橫貫鐵路、蘇彝士運河相繼在1869年開通，1870年以後西歐出現了環球旅行者（global trooper）熱潮，Thomas Cook開辦的第一個跨國旅行團（英國出發前往歐洲大陸）、甚至是環球旅行團，也正是在1872年（有山輝雄2002：92）。歐美這一波向環球移動的觀光活動，也成為現代社會的重要產業，亞洲第一個現代國家——日本，也相應在此時出現對應的機構，即「喜賓會」（白幡洋三郎1996：23-28）。

喜賓會於明治26年（1893年）成立，是由明治政府委託東京工商界組成，表面上是民間接待外國賓客之組織，但其實也承擔官方外交的任務。這個民間產業界兼負國家外交的重責，事實上是相當吃力的。因此大正元年（1912年）在具有官方色彩的日本鐵道院主導下，日本郵船、東洋汽船、帝國飯店、南滿鐵道、朝鮮鐵道、臺灣鐵道等單位共同出資，再成立一個新的半官方機構，即前文提及的JTB（日本觀光組織）。JTB的任務與喜賓會互相重疊，因此當喜賓會於1914年解散，

JTB即全部承受其職員及業務，主要工作是促銷日本觀光、免費向外國旅客提供鐵道旅行資訊，會務花費則全由會員募集支付（白幡洋三郎1996：34-42）。

JTB的業務至此仍是免費服務的社團性質，但到了1925年豬股忠次擔任幹事長時期，JTB的業務走向出現收費營利的轉變。豬股忠次曾到英國Thomas Cook旅行社見學，回到日本後進入喜賓會工作，即引進日本鐵路火車票的代售業務，白幡洋三郎（1996：41）形容「外國旅行客是彷彿貴人的賓客，絕不可向如此身分高貴者收取錢財」的時代結束，JTB也轉向現代旅行社的營利業務。隨著1929年日本中央政府在鐵道省之下成立「國際觀光局」，負責「外國人觀光客誘致」的業務，JTB也就更加成為純粹的市場營利機構（同上引：34-42）。

同一時期，在1924年日本鐵道省又主導設立「日本旅行文化協會」，集結了1910年代以後出現在日本的各個旅行俱樂部，協會的副會長即是JTB幹事長豬股忠次，具有鐵道省的外圍團體的意味。「日本旅行文化協會」最重要的工作在於宣傳，主要活動則為發行月刊《旅》（曾山毅2003：262-263）。

《旅》這個月刊的內容，以現在的眼光來看，是充滿濃厚帝國主義意味的，而且積極推動日本國人赴「日本本土」以外的地區旅行，因此在當時日本尚未開放海外觀光的時代背景下，殖民地旅遊就成為「跨出日本而不跨國」的重要時尚活動。在1924年4月《旅》的創刊號上，就刊有全頁版的南滿州鐵道廣告，號召觀光客：「旅行季節來到了。到朝鮮去吧！到滿州去吧！到中國去吧！」<sup>9</sup>同年7月號又出現「臺灣鐵道

---

<sup>9</sup> 原文為「シーズン来る！朝鮮へ。滿州へ。支那へ。」引自白幡洋三郎（1996：56）。



部」的全頁廣告，12月號更有「日本旅行文化協會」主辦的「臺灣周遊募集」廣告二大頁（同上引：269-270）。

「日本旅行文化協會」在1926年改稱「日本旅行協會」，並於1934年與JTB合併，<sup>10</sup>確為盛極一時的觀光機構，也是具體而微的日本觀光社會變遷的縮影；從接待外國人到日本的「喜賓會」，到促銷日本人赴殖民地旅遊的「JTB / 日本旅行協會」，日本大眾觀光開展一個榮光時期。這個伴隨著大正結束、昭和來臨的觀光機構榮光時期，是柳田國男所稱的「新文化」轉向時期，是日本體會到觀賞旅行可以帶來經濟利益的時期，也是「觀光」一詞首度出現在日本的時期，<sup>11</sup>而大致也就是臺灣的鐵道觀光機構開始大量出現的時期。

在日本新文化的社會脈絡下，日本的觀光策略納編了臺灣。也是因為如此，臺灣與日本的觀光事業，才會在1920至1930年代那個經濟、社會條件差距極遠的狀態下，竟巧合地發達於同一時期。

---

<sup>10</sup> 兩單位合併後的名稱是假名及漢字併記的「ジャパン・ツーリスト・ビューロー（日本旅行協會）」，1937年中日戰爭爆發後中止經營，1941年改名「東亞旅行社」，1943年再更名「東亞交通公社」，戰後1945年再更名「日本交通公社」，2001年再更名「株式會社ジェイティービー」（JTB Corp.），現為日本、甚至世界最大的旅行代理商，員工逾一萬二千人，營業額占日本旅遊市場四分之一（白幡洋三郎 1996：47-48；JTB網頁 [http://www.jtb.co.jp/soumu/info/info02\\_top.html](http://www.jtb.co.jp/soumu/info/info02_top.html)，取用日期：2005年12月1日）。

<sup>11</sup> 根據北川宗忠（2002：5-9）的研究，tourism概念在1929年出現「觀光」的漢字譯文表述。

## 四、觀光宣傳論述的分析：日本殖民建構的觀光圖像

在視覺化的觀光活動中，風景（landscape, townscape, scenery）無疑是投射快樂的重點。作為主體的觀光客，必須受到作為客體的風景之誘引，才會快樂的進行觀光活動。風景如何在人類社會成爲一套觀賞對象呢？根據John Urry（1995: 175）的解釋，風景的形塑是一種文化媒介的過程，最初開始於個人對個別實質的自然地景（natural inland scenery）之感受，再來則藉由圖片等媒介，發生對個別風景之觀看，最後更加抽象化、結構化，而形成對整體自然風景（the whole natural scenery）之觀看。這個過程，用Sharon Zukin（1991: 7）的話來說，是實質地景被視覺消費納編而成爲風景的「創造的歷史」。

日治臺灣誘引觀光客的風景，大致也是「被視覺消費納編而成爲風景」的人爲創造過程。日本人發動臺灣風景建構的時間，約與前述觀光機構的高峰期同時，也就1930年前後，透過大量文宣將人、事、地都轉化爲值得觀看的對象。本文以兩項重要的文宣產品及活動，作為臺灣「風景」被日本社會建構的探討重點：其一是臺灣鐵道部發行的旅遊手冊《臺灣鐵道旅行案內》，其二是臺灣日日新報社舉辦的「臺灣八景」票選活動。

### （一）《臺灣鐵道旅行案內》爲例的考察：日本如何觀看臺灣

日治中期臺灣的旅遊文宣，最具代表性的是《臺灣鐵道旅行案內》之編印發行。此一小冊最初原型是1908年發刊的《臺灣鐵道名所案內》。《臺灣鐵道名所案內》顯然是配合縱貫線鐵路在1908年10月通車

而出刊的旅客指南，因此大篇幅刊載營業時間、票價、班次、如何轉搭私鐵、到站後乘坐轎或人力車的資費等，並未介紹任何觀光景點。而後大正2年（1913年）臺灣總督府鐵道部再發行《臺灣鐵道案内》，內容大致沿襲前一版本，即《臺灣鐵道名所案内》，然隨著官設鐵道的開發，增加介紹阿里山鐵道平地部分、臺東線等；大正5年（1916年）鐵道部再出版《鐵道旅行案内》，昭和5年（1930年）更改書名為《臺灣鐵道旅行案内》，每隔一至五年重新編輯改寫，直至昭和17年（1942年）最後一版，前後至少刊行了12個版本（曾山毅 2003：184）。<sup>12</sup>

這些分別有三種不同書刊名稱、三個不同出版機構的十多個版本，雖然篇幅差異頗大，少則100頁，多則351頁，但內容其實都是以增刪減補的方式延續編寫，不過，不同時期還是可以看出階段性的差異。

在各個版本當中，共通皆有的是鐵道的營業資訊，而差異最多的，則是各站的介紹內文、以及土產的介紹。在早期發行的版本（如大正2年版）當中，對各站的介紹篇幅並不多，而且限定在產業（煤金礦場、製茶工廠、製糖廠等）、殖民建設（神社、官衙、水源地等）、宗教廟宇。比較大的階段性差異，應該是發生在昭和5年以後。昭和5年版的《臺灣鐵道旅行案内》，首度出現大量對臺灣當地歷史、地理、社會、習俗的介紹報導，各個車站簡介中，也大量增加鄰近景點描述（例如城市公園、近郊山景、海水浴場、溫泉等）。這些內容顯示，臺灣漢人生活的人、事、物，較前一階段更大量的被納為「風景」；然而在《臺灣鐵

---

<sup>12</sup> 這些版本包括：大正5年版、10年版、12年版、13年版，以及昭和2年版、5年版、7年版、9年版、10年版、13年版、15年版、17年版。其中除了昭和15年版是由「日本旅行協會臺灣支部」編輯發行、昭和17年版由「鐵道部編纂、東亞旅行社臺灣支部發行」，餘均由臺灣總督府鐵道部編印發行。主要版本的詳細發行資料，可參見陳衍秀（2005）的整理。

道旅行案內》中介紹的日本殖民建設景點，也同樣大幅增加，而且增加的比例比臺灣本土景點還要更高。<sup>13</sup>

大幅改版的昭和5年（1930年），一個貫穿日本、臺灣觀光的特殊年代，在此又再次浮現。如果繼續觀察《臺灣鐵道旅行案內》的寫作，這個年代積極進行觀光文宣所設定的讀者是誰，應不難理解。在這個脈絡下，臺灣作為風景建構對象的意義，可以從《臺灣鐵道旅行案內》內容看得更清楚，以下僅就臺灣可察考的版本中篇幅最多的昭和5年版《臺灣鐵道旅行案內》，分析其內容構成。

昭和5年版總頁數為351頁，介紹景點571個，雖較昭和17年版的681個略少，但昭和17年版因正值戰時，很多觀光景點其實是由產業機構「灌水」充當。因此昭和5年版實為一系列鐵道旅行案內的決定版。這一版內容分配大致如表2：

表2 昭和5年版《臺灣鐵道旅行案內》內容概要

起迄頁數	大標題	小標題	內容大要
1-28	異國式的臺灣與臺灣人習俗	臺灣的以前及現在	地勢、氣候、現狀、產業、交通、臺灣教育、蕃人漫談等。
29-44		臺灣人的生活樣式	風俗、族群、食物、家屋、婚葬、祭祀、宴席、年中行事、地名解釋等。
45-50	鐵道沿革及縱貫線沿革		鐵道局興築縱貫線的歷史。
51-288	各站介紹		介紹前後車站的哩程數，依規模每站由三行至十五頁不等。
289-290	各地土產		介紹臺灣有名的土產、特色及售價。
290-316	營業資訊		費率、期限、臥鋪收費、停車場費用、轉車、定期券、飲食販售、特種優惠，團體優惠、貨運費率等。

資料來源：臺灣總督府鐵道部（1930），表格資料為筆者整理。

<sup>13</sup> 大正5年版（1916年）的景點有247個，其中屬於殖民建設的只有7個（2.8%），而至昭和17年版（1942年）的景點共有681個，屬於殖民建設的有96個（14.1%）。參考曾山毅（2003：190-191）。

雖然昭和5年版所占篇幅最多的還是各站介紹，但這一版的最大特色，毋寧是首次出現的臺灣社會介紹，標題為「異國の臺灣?臺灣人?習俗——臺灣早わかり」<sup>14</sup>。不僅是在標題明示要「早わかり」（提早了解），標題中的「異國的」三字旁邊，還特別標音為エキゾチック，也就是英文的exotic，<sup>15</sup>觀者是誰不言可喻，明顯是提供日本人使用的旅遊指南手冊。

再看這本手冊所設定的讀者。手冊一開頭先是稱頌總督府一番，描述如何成功去除臺灣的瘴癘、各界如何驚訝欽佩，接著第一部分介紹「多變的地勢」、「有趣的氣候」以及衛生、產業、交通等歷史地理基本資料，第二部分則以臺灣人生活樣式為觀賞對象，包括風俗、蕃人、家屋、結婚、葬禮、祭祀、宴席，並附有出席宴席時的餐桌禮儀，甚至提醒「出席臺灣人的宴席要特別注意的是，不可以不等主人邀請就動筷進食，不可以把菜盤就口……。」（臺灣總督府鐵道部 1930）

這些資訊，應該都不是本地旅客需用的。書中最後附錄的「臺灣土產品」，也在昭和5年版首度出現，這個版本只有兩頁，簡單介紹一些臺灣特產（如樟製品、鹿角、銀製竹筏），<sup>16</sup>在屢屢強調「臺灣特有」的介紹詞中，呼應開頭的異國風情，清楚表達這種對象性。「臺灣土產品」在昭和17年版中已擴張到五頁，其中一款「臺灣家屋小箱」介紹詞更能表達消費異國的典型：「讓臺灣旅行者留下印象的臺灣紅色小屋模型、可當擺飾物，放置一些小物也很合適，售價 1.50 圓。」（同上引：203）

---

<sup>14</sup> 中文譯義為「異國的臺灣與臺灣人的習俗——提早了解臺灣」。

<sup>15</sup> 日語「異國的」一般讀音為いこくてき，而非エキゾチック。

<sup>16</sup> 銀製竹筏的廣告詞是：「臺灣特有的竹筏造型、富有臺灣情調的擺飾物。」（臺灣總督府鐵道部 1930：290）

1930年代中期，臺灣鐵道車站也開展風景宣傳，1935年《臺灣鐵道》雜誌上出現了密集討論「旅客誘致政策」的文章多篇，就文章內容來看，臺灣鐵路的運能成長其實已出現停頓，因而鐵道部人員也開始獻策，希望「啓蒙」更多大眾使用鐵道。<sup>17</sup>這些誘致策略，使得車站本身也被納入鐵路的風景機制之中，在1935年一篇刊於《臺灣鐵道》的文章，即呼籲鐵道站長致力推廣風景以擴增客源，並轉載大安站長的宣傳廣告作為範例：

來了嗎？來了嗎？蕨菜（わらび）啊！誠摯等待諸位的大駕光臨！在溫暖的小陽春一日清遊，帶著妻兒同來，完全沒有危險、回家還可為晚餐加添美味，毫無疑問的解悶場所，就在大安的採蕨之旅。◎註：登山口備有輕便臺車方便使用。（岩崎生 1930：67-68）

採蕨菜的文宣究竟吸引多少旅客，不得而知；但由此案例可以了解，經由將採蕨創造為文宣廣告，大安站乃被建構為景點，而被吸納為觀光的一環。大量出現的景點，基礎即來自大量出現的文宣。

在這個脈絡下，前述於1924年成立的「日本旅行文化協會」所創刊之雜誌《旅》，即是以推廣殖民地旅遊為重點業務，在雜誌的宣傳稿可看到射向臺灣島的火車、火車內坐著三名穿著傳統清朝服裝的女性乘客（圖1），搭配的攬客文案是這樣寫的：

---

<sup>17</sup> 「啓蒙大眾」是臺灣鐵道部旅客係（職員）田村安一的用詞，他在1935年3月號《臺灣鐵道》的文章指稱「對大眾的啓蒙本身是旅客誘致的第一步」。



圖1 1934年及1936年臺灣總督府鐵道部在《旅》刊登的廣告<sup>18</sup>

新高峰在晴空下聳立 椰樹梢在陽光下輝映 水牛在淺流中安睡  
 遠方祭典的音樂 木瓜的甘甜香味 總是引誘我的夢  
 夜 在月下蕃社杵歌中 繽紛灑落朱紅櫻花

在這個宣傳廣告當中，美景的臺灣與實體的臺灣分離，構築成爲誘引觀光客的視覺對象，也就順理成章了。如果再搭配1927年的「臺灣八景」票選活動，建構風景的動作將更加清楚。

<sup>18</sup> 圖片資料分別出自《旅》1934年6月號及1935年4月號，引自曾山毅（2003：271-272）。

## (二) 臺灣八景票選活動的社會意義

八景是中國地方官到任後詠嘆大自然的傳統，臺灣的地方官也不例外。最早的「臺灣八景」版本應是出於康熙33年（1694年）出任臺廈道的高拱乾，<sup>19</sup>而日治時期在臺灣舉辦的「新臺灣八景」，則是一個與文人詠嘆無關的全新社會產物。

臺灣新八景是一個票選活動，由臺灣日日新報社主辦，於昭和2年（1927年）6月10日至7月10日進行。這個活動是模仿同年4月由日本本國《東京日新聞》與《大阪每日新聞》舉辦的「日本新八景」票選。依照《臺灣日日新報》的公告，投票辦法是每人用官製明信片投寄到指定票所，依得票前二十位成爲臺灣八景候補地，再由「審查委員會」決定名單（臺灣日日新報 1927年6月5日）。

這個活動出人意料地熱烈，日本本島票選的投票總數爲9,800餘萬，而臺灣票選的總投票數竟高達3億6千萬票。看似由臺灣人「全民化」票選，最後審查選拔則吊詭地，投票票數只占30%比重，其餘70%的決定權交由日本官員、畫家、文人組成的審查委員會決定，且是全盤考量地區分配、景觀性質，最後由委員會選出八景指定地和十二景指定地。因此，票數前八名的地點，就未必是八景的正選，而票選第八名的臺灣神社，則與未入選二十名的新高山同被列爲「別格」（特殊地位），並分別受到神域、靈峰的封號。這些運作，考量的不外是臺灣作爲日本內地延伸的殖民地意義，所謂臺灣社會票選，最後則由日本政治協商決

---

<sup>19</sup> 高拱乾列出的臺灣八景爲：安平晚渡、沙鯤漁火、鹿耳春潮、雞籠積雪、東溟曉日、西嶼落霞、澄臺觀海、斐亭聽濤（高拱乾纂 1960：270）。其中前六樣是風景，最後二樣則爲高拱乾所建官用亭臺。



定（前三十名票數及指定地名單見表3）。

在高度人爲的全民票選之後，臺灣日日新報社1935年又找上來臺爲「始政四十周年記念臺灣博覽會」繪製鳥瞰圖的日本畫家吉田初三郎，

表3 1927年「臺灣八景」各景點得票數與結果

	候補地	所在州	投票數	結果
1	鵝鑾鼻燈臺	高雄州	35,105,180	八景指定地
2	壽山	高雄州	34,978,387	八景指定地
3	八仙山	臺中州	34,696,658	八景指定地
4	阿里山	臺南州	25,875,383	八景指定地
5	基隆港	臺北州	22,220,963	八景指定地
6	太平山	臺北州	13,989,997	十二景指定地
7	五指山	新竹州	13,117,311	十二景指定地
8	臺灣神社	臺北州	11,739,869	別格
9	淡水港	臺北州	10,517,458	八景指定地
10	太魯閣峽	花蓮州	9,022,577	八景指定地
11	日月潭	臺中州	8,374,408	八景指定地
12	觀音山	臺北州	8,145,563	
13	大溪	新竹州	7,762,611	十二景指定地
14	獅頭山	新竹州	7,162,912	十二景指定地
15	出磺坑	新竹州	6,943,118	
16	虎頭碑	臺南州	6,693,324	十二景指定地
17	新店碧潭	新竹州	6,669,318	十二景指定地
18	旗山	高雄州	6,419,387	十二景指定地
19	雞籠山	臺北州	6,286,905	
20	霧社	臺中州	6,174,524	十二景指定地
21	關子嶺	臺南州	6,061,993	
22	通霄海岸	高雄州	5,762,399	
23	草山	臺北州	5,761,924	十二景指定地（註）
24	受天宮	臺中州	4,959,601	
25	角板山	新竹州	4,852,878	十二景指定地
26	八卦山	臺中州	4,782,602	十二景指定地
27	北投	臺北州	4,666,604	十二景指定地（註）
28	蘇澳	臺北州	4,029,734	
29	大里簡	臺北州	3,979,975	十二景指定地
30	林本源庭園	臺北州	3,363,693	

資料來源：臺灣日日新報（1927年7月29日）；參考曾山毅（2003：204）。

註：草山、北投在票選時分列兩處，在十二景指定地則被合併為一處。

邀請吉田以一周的時間繞行全臺，繪製「臺灣八景」的風景圖稿。這些圖稿並不完全是寫實作品，例如吉田在臺停留時間的八月酷暑之天，卻畫出阿里山的雪景，顯然是實景觀測加上想像推測（宋南萱 2000：72）。這樣一套最能代表臺灣風景的「風景產物」，就是由日本媒體推動票選、由日本官員組成的委員會決選、由日本畫家想像繪製成明信片促銷、由報紙刊登「作為土產品最好適」廣告而建構形成的。

總數3億6千萬的投票數，以當時臺灣人口433萬7千人計算，平均每人遞出83張票，這樣的數量，恐不能以自由票選的民主邏輯來理解。從各地相繼發動鄉土熱潮、動員投票的情景，再加上票選最後不是由「票數」決定，而是另由統治者成立審查委員會選定，都映射出當時日本透過風景而建構國土觀的企圖。而臺灣這個日本第一個殖民地，正是建構大日本國土觀的重要延伸基地，因此，透過「臺灣八景」票選的運作、《臺灣鐵道旅行案內》的介紹，臺灣作為日本國土一份子而「被觀光」，也就更加推向高峰了。

## 五、殖民時期臺灣的早熟式觀光社會

由前述對鐵路建設、觀光宣傳的討論，大致可看出日治臺灣的觀光「硬體」所具有的殖民外造性質；換個角度來說，這些觀光建設並不是由臺灣人社會自發產生，而是日本人社會「新文化」向外擴張的結果。但不可否認的，這些設施雖非臺灣社會自發打造，卻確實發生在臺灣這塊地域，進而造成臺灣人周遭時空結構的改變，也造成了1930年代的臺灣人為數不少的旅遊活動。對於這些現象，本文將使用始政四十周年紀念臺灣博覽會、鐵道遊客調查等資料來分析，論證1930年代殖民地臺灣人觀光現象的兩個「早熟」特質：節慶性格、農民觀光。

## (一) 節慶性格的臺灣人觀光型態：1935年博覽會的解讀

文化史學家 Peter Burke (1995: 148) 曾指出，現代休閒最大的特色就是擺脫了節慶 (carnival) 的意含，而成為日常生活的一部分。意思是說，休閒雖起源於農村共同體的豐收節慶，但這種集體同歡對成員具有強制性，不容自由選擇、更不能拒絕參加；亦即，節慶要求的犧牲、不求回報，雖然看起來是不工作，卻是比工作更賣力的付出 (Pieper 2003: 118-125)。相對的，現代休閒則是基於「工作 / 休息」時間分離化且日常化 (routinization) 的經驗，在這種經驗結構下，勞動者的假期 (尤其是周末) 乃脫離勞動意義，成為可以自由支配 (時間與金錢) 的重要領域 (Burke 1995: 148)。用這樣的角度來看觀光，也可以區辨出現代意義的觀光，不應是強制參與的節慶式觀光，而應該是日常休閒時空下的觀光。<sup>20</sup>

在此理論脈絡下，節慶式觀光殘餘農村共同體的強制、犧牲性質，參加的成員是以「非去不可」的態度在進行。本文擬以這樣的切入點來觀察，討論臺灣觀光活動在 1930 年代擺脫節慶性格、成為日常生活的一部分了嗎？這裡將論述日治時期的觀光活動並未脫離節慶性質，以致在臺灣人對觀光仍具有「一定要去」的感知，也才造就「始政四十周年記念臺灣博覽會」的不凡觀光盛況。

「始政四十周年記念臺灣博覽會」興辦於 1935 年，博覽會期為 1935

---

<sup>20</sup> 把觀光置入「勞動時空 / 自由時空」的對立關係來處理，亦是 Chris Rojek (1985) 在解釋現代休閒的基本架構；也與 Anthony Giddens (1981) 理解現代社會最重要特質的「時空商品化」概念相呼應。臺灣一直到當代都有諸多進香團式的觀光形態，或可視為這樣的節慶式休閒之殘留。

年10月10日至11月30日，共計50天，場地分為四個：臺北市公會堂周邊、新公園、大稻埕、草山分館（鹿又光雄 1939）。彼時正是日本習得倫敦和巴黎的萬國博覽會的技術，而亟思引為宣示國力的工具（吉見俊哉 1992），更是臺灣在1930年代最重要的觀光事件。就博覽會的「開設的趣意」，根據總督府總務長官平塚廣義在《始政四十周年臺灣博覽會誌》所寫，主要有兩大理由，第一是政治經濟的：為宣揚臺灣自受日本領治之後已由蠻荒變成文明；第二即為觀光的：「為將八景十二勝、以及大屯山及阿里山國立公園候補地善加推廣。」（鹿又光雄 1939：1）<sup>21</sup>

這個僅開辦50天、造成臺灣狂潮的活動，是否為擺脫節慶的新觀光？當年臺灣總人口約為531萬，但博覽會的參觀人次竟高達2,758,895人次，不僅超乎主辦單位的預估，也超乎當時社會活動的常態。這裡先試著看看博覽會的參觀人數之統計內容。

這個博覽會負有宣揚殖民成果之意，因此島外的參訪團及觀光客，看來應是重點；但是根據統計數字，會期50天內，由日本、歐美、滿州各地搭船入臺的人數，也僅有2萬人上下，再扣除海外來臺的經常性旅次，估計特地為博覽會而來者只有7千多人。<sup>22</sup>因此臺灣博覽會的海外賓客，其實極為稀少，臺灣在地的住民，才是參觀博覽會的主要人口。那麼臺灣的在地住民又來自何方呢？是為日本政府捧場的在臺日本人？是博覽會所在地的臺北市當地人？應該不只於此。因為，當時在臺灣的

---

<sup>21</sup> 1935年臺灣總督府已著手設立國立公園協會，但尚未選定，因而將重要景點規畫為候補地。

<sup>22</sup> 根據鹿又光雄（1939：602-604）的計算，昭和10年10月及11月前半的博覽會期間，由海外搭乘船運來臺灣者，合計估約21,155人次（包括搭乘基隆神戶線前來者11,630人，搭乘基隆香港線前來者5,263人，其他次要航線總和4,262人）；若扣除前一年同時期的經常性旅次，估計因博覽會期間而增加的人數為7,144人。

日本人總數僅28萬人，臺北市全部人口也是約28萬人，是以博覽會的275萬參觀人口，其實是來自全臺各地、有能力移動的臺灣本地人。

如果參加博覽會的人口是來自全臺各地的臺灣人，或可以鐵道部的營業資料來說明這些各地人群的移動。鐵道部共爲了博覽會加開了1,934回的臨時列車，增加載運了1,720,453人次（含去程回程），而10月20日左右起，所有普通列車、臨時列車就全部客滿，特殊的北上夜行列車，也在嘉義以北都客滿。1935年10月10日至11月31日期間，在臺北、萬華二站下車的乘客人數，竟高達849,213人次，而11月下旬過後，臨時列車即取消、一般列車營運也恢復正常（鹿又光雄 1939：812-820）。

再比較昭和9年度、10年度兩個年度的10月及11月的全線車站乘降人數，以8月及9月兩個月份爲對照組，更可以發現，鐵路利用人口在1935年期間的大量增加，較年度自然增幅高出許多，至少有120萬人次，應該就是各地到臺北參加博覽會的人次（參見表4）。由這些鐵路載運數字，大抵可以了解1935年的博覽會期間，利用火車移動的人潮之特殊、非日常、節慶的性格。

表4 1935年博覽會及對照期間鐵路載運比較

	全線車站 使用人次	較前一年同期 增加人次	較前一年同期 增加百分比
昭和9年8月及9月	3,119,231		
昭和9年10月及11月	2,847,984		
昭和10年8月及9月	3,326,679	207,448	6.02%
昭和10年10月及11月	4,081,364	1,233,380	46.60%

資料來源：鹿又光雄（1939：826），表格為筆者計算整理所製。

<sup>23</sup> 各式團體中，人數最多的、以「見學旅行」參訪博覽會的學生團體，據統計也只有18萬人（程佳惠 2000：177-178），只占275萬參加入次不到7%的比率。

不可否認，這些移動人潮有一部分是總督府「官方」強制動員的訪客（例如協贊會、各種學生和機關團體），但是，畢竟只是275萬參觀人潮的一小部分，<sup>23</sup>全臺各地的狂熱參加，其實是源自臺灣人看待這個博覽會的「非日常性」節慶意義。

以當時（1936年）臺籍作家朱點人的小說〈秋信〉描述的，「經過當局的宣傳，……本來不怎麼有益的博覽會，竟然奏了效果，引起了熱狂似的人氣」，小說中描述的主角秀才——陳斗文，看到鄰居穿上「非新正不穿的衣褲」，就猜出他們是要上臺北看博覽會，鄉下田庄也傳頌著耳語：「不去是真可惜的！別庄我不知，單就我們的庄裏，沒有一家無人去看的！聽說今天的團體很多，說不定臨時火車又要滿員了。」（朱點人 1990：170-171）朱點人這位曾加入臺灣共產黨的作家，藉由小說主角（秀才陳斗文）的第一人稱表述，如此評述臺灣博覽會在農村的非日常性：「本來只弄鋤頭過日，連小可的雞母相踏都要引為話柄的田庄人，一經歷遊島都和博覽會場，好比遊月宮回來還要歡喜，大讚而特讚著，引得不得去的人，羨慕萬分。」（同上引：173）

若再以博覽會會期的1935年10月及11月兩個月之間，位居臺北（圓山）的動物園突然暴增的入園人數，再比較其他風景區（包括1927年八景票選冠軍——鵝鑾鼻燈塔）寥落依舊的觀景人數（表5），應更能論證1935年臺灣始政四十周年紀念臺灣博覽會蘊含之節慶性格。

表5 1935年博覽會期間臺北及外地景點參觀人數比較

	臺北動物園	鵝鑾鼻燈臺	烏山頭水庫
昭和9年9月	9,172	253	620
昭和9年10月	29,003	746	574
昭和10年9月	7,785	164	884
昭和10年10月	106,098	885	358

資料來源：鹿又光雄（1939：894-898），表格由筆者計算所製。

也就是說，博覽會雖然吸納了兩百餘萬臺灣人前往觀賞，但是這些人潮不論在博覽會之前、之後，都不是持續在工作之餘旅遊遊玩的觀光客。日治臺灣的觀光設施，提供一般人可以自由移動旅遊，但是臺灣人展現的觀光活動，卻仍然殘餘濃厚的節慶趕集性格，也透顯出殖民地外造硬體先行於社會結構的「早熟」式觀光性格。

## (二) 農民團體為主的觀光客：兩份旅遊調查的社會解析分析

除了節慶式趕集性格，亦可由日治臺灣觀光客的階級狀況，來察探臺灣「早熟式」的觀光特質。1930年代究竟是誰在旅遊？雖然臺灣總督府統計內容詳細，但就現存的鐵路文書，卻未能有直接證據，但刊登在《臺灣鐵道》刊物上的兩份問卷調查結果，則值得進一步分析。這兩份調查，分別是1934年7月實施的「普通團體旅客內容調查」，以及在1935年4月實施的「旅客交通系統調查」（田村生 1935）。調查雖不十分精細，但大致仍可探知旅客的社會屬性。「普通團體一四四件之內容調查」的對象是購買普通團體票的旅客，<sup>24</sup>「旅客交通系統調查」的對象是一般個人旅客，共2,608人，其中內地人（日本人）1,020人，比率為39%，本島人1,588人，比率為61%。在這兩個調查中有關「旅行目的」呈現出有趣的數字：團體旅客以「觀光目的」者為43.22%，明顯高

---

<sup>24</sup> 「普通團體一四四件之內容調查」資料中，學生、工人比率應是相對低估。原因是鐵道部另有發行「特別團體」優待票，對象為同一學校的教職員生或交通部認定的工人團體三十人以上，限搭三等車廂，優惠五折至七折；非學生、工人的三十人以上可認定為普通團體，可搭二、三等車廂，票價優惠為七五折至八五折（臺灣總督府鐵道部 1930）。

於個人旅客以「觀光」為目的者之 13.61%（參見表 6、表 7）。

這一篇調查還報導了旅客的職業。1935 年團體旅客調查中的各類職業構成分別是：農業占 33.9%，商人占 22.8%，官吏占 13.8%，苦力占 11.0%，公司職員占 7.1%，工人占 5.8%，學生占 1.3%，其他占 4.3%。雖然無法針對「職業」與「旅行目的」進行交叉分析，從上述數字，只

表 6 1935 年「旅客交通系統調查」旅行目的

	旅行目的	人數	百分比	百分比小計
業務目的	商業	801	30.71	51.99
	公務	193	7.40	
	外地工作	187	7.17	
	視察	175	6.71	
觀光目的	遊覽	282	10.81	13.61
	參拜	73	2.80	
其他	訪問	258	9.90	34.40
	家事	254	9.74	
	其他	385	14.76	
總計		2,608	100	100

資料來源：田村生（1935：44），表格為筆者重新分類整理製作。

表 7 1934 年「普通團體一四四件之內容調查」之旅行目的

	旅行目的	人數	百分比	百分比小計
業務目的	農業視察	1,073	19.36	45.74
	外出工作	875	15.79	
	工商視察	367	6.62	
	開會講習	220	3.97	
觀光目的	都市見學	1,239	22.36	43.22
	棒球比賽	487	8.79	
	慰安會	386	6.96	
	參拜團	283	5.11	
其他		612	11.04	11.04
總計		5,542	100	100

資料來源：田村生（1935：44），表格為筆者重新分類整理製作。



能知道團體旅行者的職業比率最高的是農業；若與1934年個人旅客調查中職業統計相比，團體旅行者中「農業」比率確實高於個人旅行者。由這些數據，大致可勾勒一個特殊的歷史景象：1930年代中期，確實有不少人成群結隊購買鐵道團體票、搭著火車南來北往進行「觀光目的」的遊歷，而且這種團體觀光的人口，多數是農民。

就此資料分析時代圖像，或許可以說1930年代的臺灣，已經出現非文人、非士族的一般階級團體旅遊，在這一點上似乎符應西方現代觀光的「非貴族」性格。然而問題是，為什麼是農民團體為多，而不是如「西方模型」勞動階級為主？歷史材料的缺乏，使得這個現象的解釋格外困難，這裡試由1930年代農業人口狀況來側面理解。

在1930年代的產業發展，日本與臺灣大致形成「工業日本 / 農業臺灣」的殖民從屬經濟結構，利用臺灣的殖民地廉價農產品以降低日本工人的消費支出（涂照彥 1991），而日本政府為保證日本農民的米價水準，連帶造成殖民地米價的高漲，間接也惠及米農收入大幅提升，形成1925年至1935年之間臺灣農業工人實質工資顯著成長的現象（柯志明 2003：168）。

但事實上，農民旅遊也未必如調查所示的高比率。根據1930年人口資料，臺灣實住人數約為459.2萬人，就業人口約為179萬人；就業人口的主要職業分布則為：農業占121萬人（67.6%），商業交通業占26.6萬人（14.9%），礦業工業占12.9萬人（7.2%），公務自由業占8.7萬人（4.9%）。<sup>25</sup>

從這樣的數字來看，農民在團體觀光遊客的比例中，高居各項職業

---

<sup>25</sup> 資料出自《臺灣省五十一年來統計提要》表59-1，原始資料為「第三次國勢調查」之數字，全臺灣人口總計為459.2萬，與前註不完全一致。

團體之首，其實只是反映是臺灣當時的職業結構；因為臺灣的工礦業人口比例確實不高，自然不會是當時觀光旅遊的主角。另一方面，根據呂紹理的研究（1998：59），在日治時期臺灣雖已由日本引進假期概念，至少總督府中央及地方官員每年有97至98天的休假日；但是，假期概念也只限於官員，工礦業年休假日平均只有31天，而且放假日沒有工資，因此放假日對工人的意義反而是無薪資之日，而非自由之日（同上引：117-133）。因此，勞動者的工時概念尚未萌芽，當然也沒有休閒概念，更遑論在日常休閒中進行觀光活動。

從以上情況看來，臺灣本地人沒有西方的「勞動與休閒分離」的社會體制，以致沒有出現全階級的觀光現象，而發展出迥異於西方的觀光社會模式。

但1930年代搭坐火車團體從事旅遊觀光的農民，成了臺灣在殖民晚期的一個獨特現象。這種農民支撐的觀光勃興，與西方因為勞動階層擴張而帶動的現代觀光社會，並不經歷同樣的歷程。究其原因，就是受益於米穀輸出而擺脫經濟弱勢的某些農業人口，在這個特殊時空，當上了臨時性的消費主角。

加上觀光的節慶性格、農民主角兩個現象，或可較完整解釋一個時代圖像。鐵道建設、觀光宣傳，都不是臺灣自發的觀光發展歷程，而是在日本文化變遷的節奏下、受到殖民觀光策略納編的結果。也因此，在觀光建設及設施「早熟」於社會結構的歷史時空下，農民團體旅遊、節慶性格的觀光的特質，就共同構成了一種「朝向現代的早熟式殖民觀光」的獨特史實。

## 六、結論

日治臺灣的觀光景點設施，是建構於「被觀光」的需求上；但卻也在這些觀光設施中，臺灣本地人展現了節慶性格、大量農民的特殊觀光活動。本文透過「殖民觀光」概念中蘊含的兩個不均等社會關係，指出日治中期臺灣的觀光環境，除了殖民政權「取用 / 展示」的需求之外，還必須考量到日本社會的「昭和新文化」造成的觀光需求。從鐵道建設、觀光機構、風景論述等資料顯示，日治臺灣的觀光旅遊活動，並不是（在西方模型下）相應於島內社會結構而發生，而是相應於日本的社會變遷而被打造的；是以，勃興於1920至1930年代的臺灣本地旅遊，也應解讀為是在獨特的殖民社會結構中、經由「被觀光」而促生的「早熟式觀光」社會形態。

本文試圖表達，掌握這個「早熟」過程的獨特性，可以避免誤認日治的觀光活動將線性發展到戰後現代觀光，這也是本文所謂「社會學考察」之意義。由臺灣的出入境人口數字統計來看，在日治時期，外國人來臺人數遠遠超過臺灣人出國人數，也就是說，現代觀光對臺灣社會的真實意義，其實主要是展現為被觀光；但隨著戰後臺灣社會結構的變化，在1980年代中期，臺灣人的出境數量開始超越外國旅客的入境數量，根據最近期（2001年）的資料，本地出境人數幾乎是外國人入境人數的2.5倍<sup>26</sup>，愈來愈多可以出國、想要出國的旅客，也構成現今臺灣自內向外的觀光社會型態。

---

<sup>26</sup> 1941年臺灣人出國人數約4萬人，外國人來臺人數約10萬人；2001年臺灣人出國人數約7百萬人，外國人來臺人數約3百萬人。資料參考自臺灣省行政長官公署統計室編（1959）、行政院主計處（2004）。

前述討論的意義是，日治臺灣的觀光型態是否線性延伸為當代的現代觀光社會，其實是需要質疑的。本文認為，1930年代（殖民時期）那種農業強於工業的社會型態，在戰後已因為世界局勢的遽變而消散了；1950年代以後，世界冷戰架構形成、美國強權確立、日本經濟起飛，臺灣也陸續走到進口替代、出口擴張的時代，新的工業生產意識型態也取代了昔日的農業臺灣（Gold 1986）。伴隨著1975年對外貿易轉為順差，工業體制穩固發展，勞動的時間結構也逐漸明確。在工業社會中獲取穩定薪資與固定休閒的工業人口（而不是日治時期的農業人口），無疑才是現代臺灣觀光社會的主角。1979年1月一般國民海外旅遊全面開放、1979年2月桃園國際機場啓用，社會內部自發的「大眾觀光」時代，才真正降臨臺灣。當代如此的觀光社會樣貌，與本文所述的1930年代日治時期，絕對是迥異的圖像。

社會變遷的編年史或許不曾斷裂，但隱現在編年史底下的社會意義，則有必要挖掘解讀。本文企圖說明，日本社會朝向現代發展的文化內涵，建構了殖民地臺灣的鐵路、風景等制度環境；這些雖然促生了臺灣本地人大量旅遊，卻不能忽略其中蘊含了節慶趕集、農民移動的「早熟式現代觀光社會」特性。在這個早熟（而不是制度成熟）觀光性格的基礎上，對於日治到戰後的臺灣休閒社會發展，就應以「非線性」、「斷裂」的視野來解讀。如此，對於當代社會不分階級、不斷湧現、不受限於節慶的觀光浪潮，才能更精準掌握其中所隱含的現代資本主義邏輯、現代的時間空間結構的作用，並彰顯現代社會學的關注點。而這也是本文認為臺灣的觀光旅行社會學須以日治時代為考察起點的原因。

### 作者簡介

蘇碩斌，世新大學社會心理學系助理教授。主要研究興趣為都市、空間、休閒、媒體之相關議題，近期著作有《看不見與看得見的臺北》（2005，左岸文化），目前正在進行空間的知識演變史、日治時期臺灣的印刷媒體等研究。

## 參考書目

- 山下晉司，1997，〈觀光の時間・観光の空間——新しい地球の認識〉。頁99-115，收錄於井上俊、上野千鶴子、大澤真幸、見田宗介、吉見俊哉編，《時間と空間の社会学》。東京：岩波書店。
- \_\_\_\_\_，1999，《バリ観光人類學のレッスン》。東京：東京大學
- 永瀧康之，1996，〈観光＝植民地主義のたくらみ：一九二〇年代のバリから〉。頁35-44，收錄於山下晉司編，《観光人類學》。東京：新曜社。
- 王永忠，2004，《西方旅游史》。南京：東南大學。
- 王淑良、張天來，1998，《中國旅游史（近現代部分）》。北京：旅游教育。
- 日本旅行協會臺灣支部，1927，《臺灣鐵道旅行案内（昭和2年）》。臺北：臺灣日日新報社。
- \_\_\_\_\_，1935，《臺灣鐵道旅行案内（昭和10年）》。臺北：臺灣日日新報社。
- 井出季和太，1937，《臺灣治績史》。臺北：臺灣日日新報社。
- 北川宗忠，2002，《觀光・旅の文化》。東京：ミネルヴァ書房。
- 田村生，1935，〈旅客誘致政策の再検討（三）〉。《臺灣鐵道》昭和10年7月號：41-44。
- 田村安一，1935，〈旅客誘致政策の再検討〉。《臺灣鐵道》昭和10年3月號：19-22。
- 白幡洋三郎，1996，《旅行のススメ：昭和が生んだ庶民の「新文化」》。東京：中央公論社。

- 朱點人，1990 [1936]，〈秋信〉。頁169-181，收錄於施淑編，《日據時代臺灣小說選》。臺北：前衛。（原刊1936年《臺灣新文學》3月號）
- 吉見俊哉，1992，《博覽會の政治學》。東京：中央公論社。
- 有山輝雄，2002，《海外觀光旅行の誕生》。東京：吉川弘文館。
- 行政院主計處編，2004，《中華民國社會指標統計（民國九十三年）》。臺北：行政院主計處。
- 吳德功，1959 [1900]，〈觀光日記〉。頁19-38，收錄於池志徵、吳德功、施景琛、張遵旭，《臺灣遊記》，臺灣文獻叢刊，第89種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 呂紹理，1998，《水螺響起：日治時期臺灣社會的生活作息》。臺北：遠流。
- \_\_\_\_\_，2005，《展示臺灣：權力、空間與殖民統治的形象表述》。臺北：麥田。
- 宋南萱，2000，《臺灣八景——從清代到日據時期的轉變》。中壢：中央大學藝術學研究所碩士論文。
- 巫仁恕，2003，〈晚明的旅遊活動與消費文化——以江南為討論中心〉。《中央研究院近代史研究所集刊》41: 87-143。
- 李占才編，1994，《中國鐵路史》。廣東汕頭：汕頭大學出版社。
- 岩崎生，1930，〈旅客致誘の時評誘致策二つ〉。《臺灣鐵道》昭和5年4月號：66-68。
- 周慧玲，2002，〈田野書寫、觀光行為與傳統再造：印尼峇里島與台灣台東「布農部落」的文化表演比較研究〉。《臺灣社會學刊》28: 77-151。
- 柯志明，2003，《米糖相剋：日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》。臺

北：群學。

郁永河，1959 [1697]，《裨海紀遊》，臺灣文獻叢刊，第44種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

高拱乾纂，1960 [1696]，《臺灣府志》，臺灣文獻叢刊，第65種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

高橋泰隆，1993，〈植民地の鐵道と海運〉。頁263-289，收錄於大江志乃夫、淺田喬二、三谷太一郎、後藤乾一、小林英夫、高崎宗司、若林正丈、川村湊編，《近代日本と植民地（3）——植民地化と産業化》。東京：岩波書店。

涂照彥著、李明俊譯，1991，《日本帝國主義下的臺灣》。臺北：人間。

鹿又光雄，1939，《始政四十周年記念臺灣博覽會誌》。臺北：始政四十周年記念臺灣博覽會。

陳秀萍，2001，《觀光空間的商品化：以日月潭地區為例》。臺北：臺灣大學地理環境資源學研究所碩士論文。

陳衍秀，2005，《*Landscape Discourse in Guidebooks of Taiwan Railway Tour: An Archaeological Reading*（日治時期《台灣鐵道旅行案内》的風景論述：一個考古學的閱讀）》。新竹：交通大學語言與文化研究所碩士論文。

曾山毅，2003，《植民地臺灣と近代ツーリズム》。東京：青山社。

程佳惠，2000，《1935年臺灣博覽會研究》。中壢：中央大學歷史學研究所碩士論文。

臺灣省行政長官公署統計室編，1959，《臺灣省五十一年來統計提要》。南投：臺灣省行政長官公署統計室。

臺灣總督府鐵道部，1930，《臺灣鐵道旅行案内（昭和5年版）》。臺



- 北：臺灣日日新報社。
- 臺灣總督府鐵道部編，1990，《臺灣鐵道史（上卷）》。南投：臺灣省文獻委員會。（原著出版於1910-1911年）
- 劉文駿、王威傑、楊森豪，2003，《百年臺灣鐵道》。臺北：果實。
- 蔡龍保，2004，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》。臺北：臺灣古籍。
- 鄭焱，2000，《中國旅游發展史》。長沙：湖南教育。
- American Heritage Publishing Company, ed., 2000, *The American Heritage Dictionary of the English Language* (4th Edition). Boston: Houghton Mifflin.
- Berghoff, Hartmut and Barbara Korte, 2002, “British and the Making of Modern Tourism: An Interdiscipline Approach.” Pp.1-20 in *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*, edited by Hartmut Berghoff, Barbara Korte, Ralf Schneider and Christopher Harvie. New York: Palgrave Macmillan.
- Brenton, Piers, 1991, *Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism*. London: Secker and Warburg.
- Britton, Stephen, 1989, “The Political Economy of Tourism in the Third World.” *Annals of Tourism Research* 9(3): 331-258.
- Burke, Peter, 1995, “Viewpoint: The Invention of Leisure in Early Modern Europe.” *Past and Present* 146: 136-150.
- Chard, Chloe, 2002, “From the Sublime to the Ridiculous: The Anxieties of Sightseeing.” Pp.47-68 in *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*, edited by Hartmut Berghoff, Barbara Korte, Ralf Schneider and Christopher

- Harvie. New York: Palgrave Macmillan.
- Cohen, Erik, 1972, "Toward a Sociology of International Tourism." *Social Research* 39(1): 164-182.
- Davidson, James W.著，蔡啓恆譯，1972 [1903]，《臺灣之過去與現在（二）》，臺灣研究叢刊，第107種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- Echtner, Charlotte M. and Pushkala Prasad, 2003, "The Context of Third World Tourism Marketing." *Annals of Tourism Research* 30(3): 660-682.
- Giddens, Anthony, 1981, *A Contemporary Critique of a Historical Materialism*. London: Macmillan.
- Goffman, Erving, 1959, *The Presentation of Self in Everyday Life*. Garden City, NY: Doubleday.
- Gold, Thomas B., 1986, *State and Society in the Taiwan Miracle*. Armonk, NY: M.E. Sharpe.
- Graburn, Nelson, 1989, "Tourism: The Sacred Journey." Pp.21-36 in *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism* (2nd Edition), edited by Valene Smith. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Habermas, Jürgen, 1971, "Technology and Science as Ideology." Pp.81-122 in *Towards a Rational Society*. Boston: Beacon Press.
- Krippendorf, Jost, 1987, *The Holiday Maker: Understanding the Impact of Leisure and Travel*. Oxford: Butterworth/Heinemann.
- MacCannell, Dean, 1973, "Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings." *American Journal of Sociology* 79(9): 589-603.
- Matthews, Harry G., 1977, *International Tourism: A Political and Social*

- Analysis*. Cambridge, MA: Schenkman.
- Nash, Dennison, 1996, *Anthropology of Tourism*. Oxford: Pergamon.
- Palmer, Catherine A., 1994, "Tourism and Colonialism: The Experience of the Bahamas." *Annals of Tourism Research* 21(4): 792-811.
- Pieper, Joseph 著、劉森堯譯，2003 [1947]，〈閒暇：文化的基礎〉。臺北：立緒。
- Prasad, Anshumann and Pushkala Prasad, 1999, "Otherness at Large: Identity and Difference in the New Globalized Organizational Landscape." Pp.57-71 in *Gender, Identity and the Culture of Organizations*, edited by Iris Aaltio-Marjosola and Albert J. Mills. London: Routledge.
- Rojek, Chris, 1985, *Capitalism and Leisure Theory*. London: Tavistock.
- Said, Edward, 1978, *The Orientalism*. London: Penguin.
- Smith, Valene, ed., 1989 [1977], *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism* (2nd Edition). Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Urry, John, 1995, *Consuming Places*. London: Routledge.
- van den Berghe, Pierre, 1984, *The Quest for the Other: Ethnic Tourism in San Cristobal, Mexico*. Seattle: University of Washington Press.
- van den Berghe, Pierre and Jorge Ochoa, 2000, "Tourism and Nativistic Ideology in Cuzco, Peru." *Annals of Tourism Research* 27(1): 7-26.
- Wood, Robert, 1984, "Ethnic Tourism, the State, and Cultural Change in Southeast Asia." *Annals of Tourism Research* 11(3): 353-374.
- Zukin, Sharon, 1991, "Post-modern Urban Landscapes: Mapping Culture and Power." Pp.221-247 in *Modernity and Identity*, edited by Scott Lash and Jonathan Friedman. Oxford: Blackwell.