

論 説

台湾総督府鉄道部による「台湾」ビジュアルイメージの構築と実相

——広報政策と担い手を中心に——

松葉 隼

はじめに

第1節：台湾総督府鉄道部による宣伝・広報政策とビジュアルイメージ

第2節：鉄道部によるビジュアルイメージ制作の担い手たち

第3節：鉄道部による宣伝・広報政策の課題

おわりに

(要約)

本論文は、日本統治時代の台湾総督府鉄道部による宣伝・広報政策について、制作者の背景や意図に着目しながら分析を行った。1930年代以降、鉄道部は観光係を創設、ビジュアルイメージを活用した宣伝・広報を本格化させた。『台湾鉄道旅行案内』は旅行案内であるとともに統治成果報告書的性格を持ち、掲載された写真は近代化の成果を強調する傾向が強かった。実務担当者として西川栄一らが加入してから、駅スタンプなどビジュアルイメージを活用した多用な試みがなされ、『旅行案内』には女性像の積極的活用や構図面で新たな表現が取り入れられた。一方で、長衫を着た女性像の多用に対して特に批判も存在した。鉄道部による宣伝・広報は、鉄道省の予算と比較すれば全体予算との比率で考えれば大差はなかったものの、量的な不足や内容の画一性、それによるステレオタイプの再生産については内外から不満と懸念が寄せられていた。

はじめに

本論文は、日本統治時代の台湾において、台湾総督府鉄道部が展開した宣伝・広報政策、そして宣伝・広報で用いられたビジュアルイメージの構築と変遷を分析する。鉄道部は台湾の対外的な宣伝・広報を実質的に担った組織であり、旅行ガイドである『台湾鉄道旅行案内』（以下『旅行案内』）や各種リーフレット、スタンプなど多様な手法を使用し、台湾イメージを発信した。本研究では、彼ら鉄道部が展開した各種宣伝・広報メディア、およびそれに対する批判、批評の分析を通じて、その政策的意図と実態を明らかにする。本論文では特に、ビジュアルイメージの具体的な作り手、あるいは担い手に着目し、誰が、どのようにして台湾イメージを構築したか、また構築された台湾イメージに対する批判にも留意しつつ検討を行う。

本研究に関連する研究は、主に二つに分けられる。第一に、日本統治期台湾においていかに旅行/観光が構築されていったのかを検討するツーリズムに関わるもの。第二に、総督府と関連組織が大量に発行したポスターや絵葉書、リーフレットなどに現れるビジュアルイメージを検討するものである。

まずツーリズムに関連する研究と本論文の関係性について述べる。日本統治期台湾におけるツーリズムについては、曾山毅の一連の研究が最も重要である。特に、曾山（2003）は、日本統治時代の台湾における近代的な観光の発展過程を分析し、植民地支配という枠組みのもと、鉄

道の整備や旅行制度の確立により、いかにして台湾のツーリズムが形成されてきたのか。なかでも、日本人と台湾人の観光行動の相違や、観光を通じた台湾イメージの構築過程に着目し、植民地統治と観光の関係性を明らかにした¹。

呂紹理（2005）は、日本統治時代の台湾における展示文化と植民地統治の関係性について、主に博覧会・美術展・博物館といった展示空間を検討し、統治者が台湾をどのように表象し、それがどのような政治的意図を持っていたかを明らかにした。呂はまた、ツーリズムにおける台湾イメージを論じた²。呂は『旅行案内』に掲載された地点や記述内容、その変化を論じ、1912、30、42年版の相違点として、写真の効果を挙げている。呂は掲載される写真数量と内容に変化を見出す³。呂は、日本統治のもとで『旅行案内』も含めた「制度化されたツーリズム」が構築されたことを強調する⁴。

ビジュアルイメージについては多くの研究があるが、ここでは姚村雄（2009）を挙げておく。姚は、日本統治時代台湾におけるデザイン、とくに商品のパッケージやポスターなども含めたインダストリアルデザインを対象とし、そこに描かれた「画題」を分類、整理した上で日本統治時代の台湾におけるデザインがどのような特徴を有していたのかを明らかにした⁵。同研究では、台湾総督府鉄道部などが発表したポスターや絵はがきなどのデザインも検討の対象に含まれる⁶。姚は日本統治中期において、内地延長主義的思考のもと、日本の商品や博覧会・展示会文化などが大量に台湾へ流入、日本の影響を受けた商業デザインが展開されつつ、台湾画壇における「地方色」（ローカルカラー）希求の流行により、台湾を想起させるイメージが、台湾で製造された商品の象徴となったことを指摘した⁷。

陳怡宏（2010）は、ツーリズムとビジュアルイメージに跨る研究であり、本論文の問題意識に近接する。陳は主に国立台湾歴史博物館が所蔵する、1920年代から40年代にかけて発行された資料と、同時期に出版された旅行記を用い、総督府が構築を試みた台湾イメージと、実際の台湾旅行者が抱いた印象の差異を分析し、多角的に当時の台湾イメージを描き出そうと試みた⁸。

本論文はこれら研究に立脚しつつ、以下の点に留意して検討を行う。第一に、鉄道部による宣伝・広報政策とビジュアルイメージの構築過程を総合的に分析すること。第二に、制作者の背景や意図に踏み込んで分析を行うこと。第三に、彼ら鉄道部による宣伝・広報政策の課題、あるいは制約を検討すること。

本論文が鉄道部による宣伝・広報政策と彼らが作り出したビジュアルイメージに着目するのは、鉄道部が対外的な台湾の宣伝・広報を担う最も有力な組織だったからである。彼らは主に、日本や外国に対し、台湾（観光）を宣伝する役割を担い、彼らが発行したリーフレットや冊子は豊富に存在する。鉄道部が旅行・観光を取り巻く環境の変化に対応し、いかにビジュアルイメージを活用し宣伝・広報を行ったのか。その背景や意図、具体的な制作者は誰だったのか。またこうした広報・宣伝に対する反応はどのようなものだったのか。このような課題を解決するためにも、鉄道部の広報・宣伝政策を詳細に検討する必要がある。

本論文で検討の中心となる鉄道部は、1924年の交通局成立により、台湾総督府交通局鉄道部となるが、特に書き分ける必要がある箇所以外はすべて鉄道部と呼称する。また、ここでは

1941年に鉄道部内宣伝部門が日本旅行協会台湾支部に移管されることを踏まえつつ、同団体移管後の時期についても検討の対象に含める。

なお本論文で引用する資料については、基本的に新字体・現代仮名遣い書き改めた。

第1節：台湾総督府鉄道部による宣伝・広報政策とビジュアルイメージ

台湾において、鉄道が社会変化に大きな影響をもたらしたことは間違いない。そのインパクトは多方面に及んでいるが、移動や旅行に与えたインパクトについて論じているのが、曾山毅である。曾山のいう「近代ツーリズム」とは、「旅行を量的に拡大しかつ円滑化するような、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…とそれにかかわる旅行」をいう⁹。また続けて曾山は「近代ツーリズムが受容されるためには、当該地域の社会の高度化、産業化、所得などがある水準に達し、人の移動がすでにおこなわれていること」を条件として掲げている¹⁰。曾山の研究において興味深いのは、ツーリズムにおける「民族」の影響を指摘した点である。植民地台湾において、ツーリズムの方向性についての決定権を有していたのは（内地の）日本人であったがために、ツーリズムの方向性はおのずと「内地延長主義」的なものとならざるを得なかった。しかし、1930年代後半には、可処分所得の拡大などの要因から、台湾人の活発な消費活動が生じ、金銭的な余裕を持った台湾人による鉄道利用、ツーリズムへの進出が進んだという。結果として、植民地後期の台湾におけるツーリズムは、日本人に主導されながら、多数の台湾人が重要な構成要素として台頭してくるという¹¹。これは後述するように、台湾人を対象とする宣伝・広報の重要性が指摘されるようになったことと符合している。

日本では、1910年代から20年代において展開するこのツーリズムが台湾においても展開されることになるのは、おおよそ1920年代からであり、本格的な展開が見られるのは、始政四十周年記念博覧会を終えた1930年代後半になる。

台湾総督府や日本政府、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（以下、JTB）などの政策決定、主導的地位にある日本人が、台湾旅行の制度化や大衆化を進める一方で、人口の多数派である台湾人は、ツーリズムという面で日本人の影響を受けつつ日本人とは異なる興味関心や観光地を志向していた。

とはいえ、日本統治時代の台湾において、旅行の制度化に向けた道筋の整備、いわゆる鉄道におけるビジュアルイメージを活用した宣伝・広報は統治初期からすでに始まっていたと考えるべきである。本節では、鉄道部によって発行されたメディアの性格の違いに留意し、何が、誰に向けて発行され、どのような性質を有したのかを検討する。

1. 宣伝・広報を取り扱う鉄道部内組織の変遷

蔡龍保などがすでに指摘しているように、総督府交通局鉄道部に観光を所管する部門が正式に誕生したのは1937年のことであった¹²。運輸課観光係の柴山義雄によれば、1930年に日本内地で国際観光局が設置されたことを受け、1931年12月に、観光関連業務は交通局が所管すること

が明確にされた¹³。少なくとも、1931年以後観光に類する業務は交通局のなかでも、鉄道部が所管することは府内の合意を得たと言えるだろう。

鉄道部内で宣伝・広報を所管していた業務は、古くは運輸課、ついで営業課だった。1917年には営業課が運輸課と汽車課に分離¹⁴、営業については運輸課が担当した。1924年の交通局成立後もこの体制が続いた。1932年には運輸課内に旅客係が新設され、営業上の広告や停車場構内の広告類を担当した¹⁵。1937年には観光係が発足し、観光資源の調査開発、観光施設の統制、観光宣伝、観光旅客の接遇を担当するようになった¹⁶。

鉄道部と関連組織によって発行された対外観光宣伝メディアは、基本的に運輸課、そして運輸課旅客係（1932年から）、そして運輸課観光係（1937年から）が担当した。旅客係の設置が規定上確認できるのは比較的遅く、日本国内における国際観光局設置以後であることから、台湾における本格的な観光、旅客の誘致が本格的に行われるようになったのも、やはり1930年代以降と考えるべきである。基本的に台湾における観光促進は、こうした日本国内の動きに歩調を合わせたものだった。台湾においては、1935年の熱帯産業調査会が本島観光事業の中心的機関の設置を答申しており、観光係設置もその一環であった¹⁷。

1941年には、鉄道部観光係の上田八郎、西川栄一、大窪四郎らが鉄道部から日本旅行協会台湾支部へ移籍、支部を拡充して宣伝を行うことになり、形式上鉄道部の手を離れた¹⁸。

2.『台湾鉄道旅行案内』とその官僚的性格

現在確認できる日本統治時代台湾で発行された旅行や鉄道に関連する旅行案内、パンフレット、絵はがきなどは、ほとんどが日本語で書かれている¹⁹。これら発行物は、基本的に台湾を視察等で訪れる日本人を想定読者として発行されていた。その中でも特に『旅行案内』は、台湾視察旅行に向けた準備（予習）資料の性格が強い。

『旅行案内』は、現在確認できるもので1908年、16年、21年、23年、24年、27年、30年、32年、34年、35年、38年、40年、42年の各版がある²⁰。各バージョンの記述は時代に応じて変化しており、表紙デザインも変更されている。『旅行案内』は比較的頻繁に改定されているが、それは主に皇族らを含めた政府要人の台湾訪問にあわせて発行、改定が行われたためであろう。確認できる中では、1934、35、40年版表紙は単色の地味なものであり、1908、23、24、27、32、42年版表紙には、イラストがデザインされている。

図1に示したもので言えば、『鉄道名所案内』として発行された1908年版は凝ったデザインになっており、上部には英文で「Railways Formosa」と記され、雲間から新高山を思わせる台湾の山並み、手前には鉄道信号がデザインされている。1908年発行であることを踏まえれば、縦貫鉄道の全線開業を国内外にアピールすることを念頭に置いたものだろう。

現在確認できる『旅行案内』のうち、表紙に唯一鉄道が明示的にデザインされている1927年版はその制作者が判明している。制作者は石川欽一郎である。やや見づらいが、手前に列車（蒸気機関車と貨車）と倉庫、奥に汽船が配置され、おそらく荷役を行う労働者が各所に配置されている。基隆港の風景を描いたものだろうか。

『台湾日日新報』によれば、改定は白勢黎吉鉄道部長、小川嘉一運輸課長のアイディアで、台湾を行幸した朝香宮鳩彦王に供された。同記事によれば「尚此の旅行案内は非売であるが内地同様売品として台湾宣伝に一層役立たせたいとの希望が各方面にある」とのことから²¹、この時代の『旅行案内』は原則として非売品だったのだろう。

石川は1907年から16年、及び24年から32年までの2度渡台し、美術教師として教鞭をとり、台湾美術展覧会の創設に関わり、台湾における近代美術制度の構築に尽力した²²。

石川はしばしば依頼を受けて台湾島内の雑誌に挿画や表紙絵を提供することがあったようだ。石川が雑誌『台湾教育』に表紙絵を提供した際、いかに「図案」を用い台湾を表現することが容易ではないかを述べた²³。この1927年版の表紙も、単に石川が機関車と船を適当に組み合わせで描いたものではなく、台湾・鉄道・旅行という要素を組み合わせで表現することにある程度腐心したと考えられる。

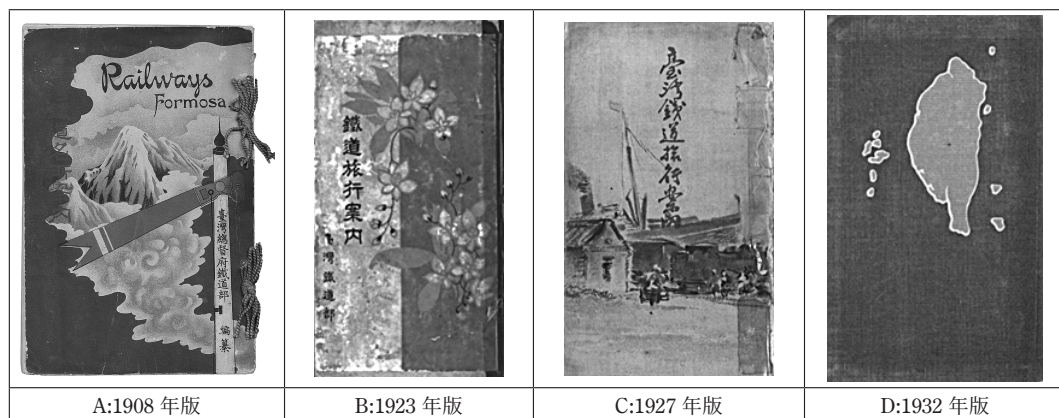


図1：主な『台湾鉄道旅行案内』のカバー

出典：A: 国立台湾歴史博物館蔵（収蔵番号:2002.003.0040）「台湾総督府鉄道部編『台湾鉄道名所案内』」国立台湾歴史博物館、B・C: 国立台湾図書館蔵、D: 旅の図書館蔵

基本的にこれ以後、『旅行案内』に鉄道をモチーフとするデザインが採られることはなく、台湾と澎湖諸島などを描いた1932年、台湾先住民の文様を描いた1938年、新高山を描いた1942年など台湾を想起させる慎ましやかなデザインとなった。また、単色のものも多く、同時代の日本のものと比較すればそのビジュアルイメージの活用はかなり限定的だった。

1921年に鉄道省が発行した『鉄道旅行案内』は、鉄道開業50周年であったこともあり、吉田初三郎を起用、カラーのイラストがふんだんに使われた豪華版であった²⁴。一方台湾の『旅行案内』には、数ページから十数ページの台湾に関するモノクロの写真が掲載されたほかは、見返しを除けばイラストやカットもほとんど掲載されなかった²⁵。

こうした点を考慮にいと『旅行案内』は全体として、「旅行」へ出かける旅行者むきの案内などではなく、台湾へ公務や出張でやってくる日本人に対する説明や、事前学習用資料として主に使用されたとも考えられる。曾山が指摘するように『旅行案内』は、観光する際に欠かせな

い寺廟・史跡・遺跡、自然・景勝地に重点を置いているというよりは、市街・村落・港湾と日本が建設した建築物や産業、施設に関する情報に主眼が置かれており、安定した統治と近代化の成果が鉄道沿線案内という形式で表現されているとも言える²⁶。そうした意味で『旅行案内』は、単なる旅行ガイドではなく、台湾総督府による統治成果報告書の側面も有した。これは同時に、『旅行案内』としての「実用性」を損なう要因でもあった²⁷。1933年に鉄道部監督課に入局した宮崎直勝は、『旅行案内』に掲載された紹介文の拙さについて「すばらしい風景の実力を持っていないがそれを表現出来ないのは50点でも30点でも甘すぎる」と酷評した²⁸。

内容面ではツーリズムの進展によって、1930年代に変化が認められるものの、基本となるフォーマットが早い時期に確立されてしまった『旅行案内』は、その外観や記載内容を一新することはなかった。

3.『旅行案内』掲載写真の時系列的変化

ここでは、鉄道部が創出した台湾ビジュアルイメージを検討するため、具体的に『旅行案内』に掲載された写真を検討したい。

表1には、鉄道部が編集した各時期の台湾への旅行ガイドとなる、『鉄道旅行案内』（1908年発行版は『鉄道名所案内』）と『台湾の旅』（1941年発行）に掲載された写真の掲載枚数と内容の変化を示した。名所・近代は、日本統治期以降に建設された名所を、名所・近世は清朝期以前に建設された名所を、自然・風景は山などを中心とする自然や風景を、文化・風習は祭礼などの行事を、産業は製糖製塩や果物などを指している。交通は主として列車や船舶を指す。また、これら分類は、絶対的なものではなく、複数の要素が見られる写真も多い。その場合は、より要素として目立つものに従って分類した。呂紹理は、1930年代以降の『旅行案内』では収録される写真の枚数が明確に減少したと指摘したが²⁹、35年の『旅行案内』では収録枚数が109枚にものぼり、目立った減少とは言えない。一方で1940年代は確かに掲載枚数が減少する傾向がある。1930年代からは、後述するように媒体の多様化も進み、1941年以降は太平洋戦争勃発の影響もあったためだと考えられる。

写真が掲載された地点は、基本的に日本統治時代に建設された地点（総督府・官衙、各種学校・病院、神社）等の数が最も多く、約半数を占める。1940年代と比較して、20年代以前の比率が若干多い。これに次ぐのは自然・風景であり、具体的には阿里山と新高山が多い。台湾に多く見られる植物もここに入る。孔子廟や龍山寺に代表される寺廟は一貫して掲載されはいるものの、掲載数が多いとは言えない。

曾山による『旅行案内』における観光・視察対象の分類一覧（曾山（2003）：表5-3）と対照してみると、写真として掲載された箇所の傾向と大きな乖離は見られないが、項目として掲載されている地点数・比率と比較して、自然・景勝に関係する写真がやや多く、先住民関係の写真もやや多い。また都市景観そのものよりも、官衙や港（基隆、淡水、高雄）に都市を代表させる傾向もあり、白黒の写真として掲載されても、どこか容易に理解できるような地点が選ばれている。

表2の掲載地点の変化を見ると、掲載箇所が最も多いのは台北州に該当するエリアで、全体の

3分の1から4分の1程度を占める。これに次ぐのは基本的に台南州であるが、1935年版では若干ではあるが台中州が上回った。ただこれは、中央山地に位置する山岳の掲載枚数が増加したためである。新竹州は1940年代に出版されたものには1枚も写真が掲載されていないが、同州は油田など産業系の施設が掲載されていたため、曾山も指摘しているように、地点そのものの掲載が削除されたことによるものだろう³⁰。一方で留意しておきたいのは、地点が明示されない写真の掲載が増加することである。これについては後述する作り手の変化にも一因する可能性がある。

なお、写真掲載回数の多かった地点としては、阿里山、新高山が確認した6冊すべてに掲載されていたほか、1927年に選出される台湾八景（別格二景）のうち、これら2箇所のほか淡水港、日月潭、太魯閣、台湾神社の掲載比率が高かった。ちなみに、1940年代の2冊に台湾神社の掲載はないが、建功神社が掲載され、変化がつけられている。

台湾八景について検討した曾山は、台湾八景・十二勝の山岳景観への偏重を指摘しているが³¹、新高山・阿里山だけでなく、角板山や八卦山、八仙山、大平山などは『旅行案内』に写真がよく掲載されているスポットであった。

『旅行案内』等、鉄道部編纂のガイドに掲載された写真を検討すると、台湾における視覚的戦略の傾向を指摘できる。日本によって建設された官衙・学校・病院といった施設がその中心であり、とくにこれらが新築される1920年代までに多くの写真が掲載されたことは、日本統治下での台湾の近代化を印象づけることになった。自然や風景の重視は、観光・レジャーの対象として、山岳景観に対する認識を高めるとともに、同時に富源としての台湾を読者に意識させた。一方、寺廟や清朝期以前に構築された施設は、観光資源として掲載されつつ、限定的な扱いにとどまっている。これらの傾向は、当然ながら紹介文の傾向と一致する。

地理的に見れば、台北州への集中が顕著であり、これは上述の近代的な施設の集中を補足する。1940年代に新竹州の写真が消失したことは、戦時下での産業施設の非公開化を示唆するとともに、同時期に増加した地点明示のない写真は、より抽象的な「台湾イメージ」の創出を意図したものと考えられる。

表1：『鉄道旅行案内』等の写真掲載数の変化

	名所案内 (08)	旅行案内 (21)	旅行案内 (27)	旅行案内 (35)	台湾の旅 (41)	旅行案内 (42)	合計
名所・近代	25	64	60	42	12	10	213
名所・近世	5	7	5	9	3	1	30
自然・風景	3	24	36	26	10	5	104
文化・風習	0	7	11	1	3	0	22
産業	6	18	5	16	3	4	52
先住民	4	2	3	7	4	1	21
交通	1	1	0	8	0	1	11
合計	44	123	120	109	35	22	453

出典：筆者作成。分類と整理も筆者による。()は出版年。

表2：『鉄道旅行案内』等の写真掲載地点の変化

	旅行案内 (08)	旅行案内 (21)	旅行案内 (27)	旅行案内 (35)	台湾の旅 (41)	旅行案内 (42)	合計
台北州	15	39	32	22	9	3	120
新竹州	8	9	8	7	0	0	32
台中州	6	13	14	15	4	4	56
台南州	5	24	24	14	6	4	77
高雄州	6	10	11	7	1	1	36
花蓮港庁		7	7	6	2	2	24
台東庁			3	2			5
澎湖庁				2			2
明示されず	6	21	21	34	13	8	103
	46	123	120	109	35	22	455

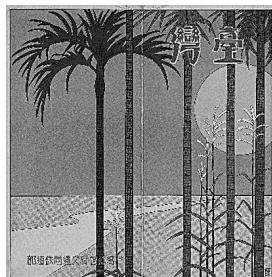
出典：筆者作成。分類と整理も筆者による。() は出版年。

4. 実用的なリーフレット類と駅スタンプ

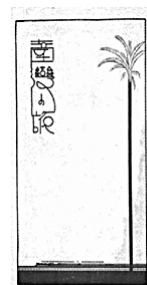
『旅行案内』は官僚的雰囲気濃厚な冊子であり、実用的な旅行ガイドとはなりづらいという欠点があった。鉄道部も無策であったわけではない。より簡便な、リーフレットやパンフレット、小冊子も発行され、そこにはイラストや写真などのビジュアルイメージが積極的に活用され、台湾イメージの構築を試みていた（図2）。



A: 『台湾』
杉浦非水 1925 年 ?



B: 『台湾』
栄 (EIKOW) 1929 年



C: 『台湾の旅』
不明 1931 年



D: 『台湾の旅』
不明 1932 年 ?



E: 『台湾へ』
不明 (西川栄一か?) 1933 年



F: 『台湾へ』
不明 1937 年

図2：交通局鉄道部発行のリーフレット・パンフレット類表紙デザイン

出典：A・D：東京国立近代美術館編『ようこそ日本へ』、50 頁、B：国立台湾歴史博物館蔵（収蔵番号：2004.020.0025）「台湾総督府交通局鉄道部〈台湾〉」、C：国立台湾歴史博物館蔵（収蔵番号：2017.024.0068）「台湾総督府交通局鉄道部発行台湾之旅摺頁」、E・F：福富昇氏所蔵

確認できる範囲で³²、台湾全島を対象とするリーフレットとしては4種、小冊子が2種確認されている³³。リーフレットには、『台湾』と『台湾へ』、『台湾の旅』、『旅のしおり』があり、小冊子は『台湾観光の栞』と『台湾の旅』があった。

リーフレットはおおむね縦10センチ、横20から30センチの折りたたみ式のパンフレットになっており、『台湾』には絵地図が掲載され³⁴、かなり横長のリーフレットになっていた。『台湾へ』、『台湾の旅』は鉄道路線図と観光名所が写真付き両面刷りで記載されていた。リーフレットよりはやや厚みのある小冊子として『台湾観光の栞』があり³⁵、少なくとも1938年と40年に発行されている³⁶。

全体的な特徴として発行年代は1910年代のものもあるが、1920年代後半から1930年代に偏っており、とくにほとんどが30年代に発行されている。この要因として考えうるのは、1927年に『台湾日日新報』が「台湾八景」を選出、宣伝に努めたこと、日本における積極的な観光客誘致政策が進められたこと³⁷、太平洋戦争勃発後は観光旅行については消極的にならざるを得なかったためだろう。1930年代中盤以降からは、明確に写真の活用が中心となり、イラストは減少していった。

すなわち、1920年代後半から30年代後半のわずか10年ほどの期間が、日本統治時代台湾において観光や旅行に向き合うことが出来た貴重な時期になる³⁸。鉄道部発行による趣向を凝らしたリーフレットは、外に向けて台湾をアピールした時期の、「見せたい」台湾の姿を映し出す存在でもあったと考えられる。

デザイン面で考慮しておきたいのは、日本の『旅行案内』やリーフレットにおいて、少なからず鉄道の姿が描写されていたのに対して、台湾の鉄道部発行媒体において、鉄道要素が配されているものはそこまで多くはなかった。たとえば図2Cでは、ヤシの木のすぐ下を列車が走っている。しかしどこか控えめで、鉄道要素のアピールは不明瞭である。

台湾におけるこれらのリーフレットやパンフレットで全面に押し出されているのは南国イメージである。ヤシの木、パナナ、パパイヤ、サトウキビなどの南国を想起させる植物を中心としつつ、それに山や帆船など台湾をイメージさせる小道具を組み合わせている。

また、女性の図像がデザインに取り入れられることが多い点にも留意したい。先住民風や長衫を身に着けた女性像が取り入れられている。『旅行案内』に掲載された写真も同様であったが、この点は後述する。

なお、管見するところ、鉄道部がもっともビジュアルイメージを有効に活用できていたのは、スタンプである。郵便用の消印（風景印とも呼ばれる）もあったが³⁹、鉄道部が制作したのは駅に設置され、利用者が記念に押印できる、駅スタンプと呼ばれるものである⁴⁰。

郵便消印は、鉄道開業以外にも始政記念日の記念として作成されたようだが、とくに1931年に画家の塩月桃甫に依頼して図案を作成した風景印は内外でも評判を呼んだ⁴¹。駅スタンプはこれとほぼ同時期に作成されている。西川栄一によれば、駅スタンプは、各駅（のとくに駅長）からデザインやアイディアの提供を受けて作成されたものであり、デザインには苦心の跡がうかがえる⁴²。なお、このスタンプは追加と改定が行われており、1938年には主要駅デザインの改定が

行われた。こちらのデザインには鉄道部の大窪四郎が関わった⁴³。

デザインの一部を図3に示した。駅に配置されているが鉄道に関するモチーフはあまり目立たない。急行列車の乗車記念印程度である。その他の都市のデザインは、都市のイメージと台湾のイメージを組み合わせたものとなっている。そのなかでも、集集線の終点である外車埕駅は、日月潭観光の玄関口でもあったことから、日月潭とサオ族女性と杵、独木船があしらわれている。これらスタンプの存在は、リーフレットなどとともに、鉄道部がビジュアルイメージを活用し、観光客へのアプローチを積極的に試みていたことを物語る。



図3：鉄道駅スタンプ

出典：台北（中）、外車埕、急行第2列車：西川栄一「台湾鉄道駅スタンプ列伝」『台湾時報』1937年7月号、98頁、台北（新）：「新台鉄スタンプ集 一」『旅と運輸』第20号、1938年、1頁、台中（旧）：「スタンプに依る各駅附近名勝の宣伝（二） 鉄道部で各駅の希望を参照して製作配付する」『台湾日日新報』1932年11月15日、台南（新）：蒐印狂人「新装スタンプ陳列会」『台湾鉄道』第313号、1938年、6頁、台東（旧）：「スタンプに依る各駅附近名勝の宣伝（五） 鉄道部で各駅の希望を参照して製作配付する」『台湾日日新報』1932年11月18日、急行第1列車：西川栄一「スタンプ はいはい」『台湾鉄道』第251号、1933年、101頁。（いずれも国立台湾図書館蔵）

本節は、台湾総督府鉄道部による宣伝・広報政策とそのビジュアルイメージの展開過程を、同部発行の各種メディアを通じて検討した。これにより以下の点が明らかとなった。

第一に、鉄道部における宣伝・広報体制は、1932年の旅客係設置、1937年の観光係設置と漸進的に整備され、特に1930年代以降、日本本土の国際観光局設置に呼応する形で制度化が進展した。第二に、主要広報媒体『台湾鉄道旅行案内』の分析からは、その性格が単なる観光ガイドではなく、台湾統治の成果を示す行政資料としての側面を有していたことが判明した。とりわけ写真分析からは、総督府等の近代的施設や山岳風景の重視、台北州への掲載の集中等、統治の「近代化」の成果を印象づける意図が見て取れる。第三に、1920年代後半から1930年代にかけては、より実用的なリーフレットや駅スタンプ等、多様な媒体が制作され、そこでは南国イメージや女性像を用いた親しみやすいデザインが採用された点である。以上のように本節では、日本統治下台湾における観光宣伝が、1930年代を中心に展開され、そこでは統治の成果の可視化と観光地

としての魅力の創出という二つの意図が並存していたことが明らかになった。

第2節：鉄道部によるビジュアルイメージ制作の担い手たち

本節では、鉄道部による宣伝・広報におけるビジュアルイメージの具体的な作り手に焦点を当て、誰が、どのような意図のもとでそれらを制作したのかを明らかにする。特に、1930年代以降の宣伝・広報を主導した西川栄一の活動と、鉄道部職員による写真撮影組織 TSS 会の活動に着目し、彼らが創出した台湾イメージの特徴とその意図を検討する。

1. 鉄道部による宣伝・広報におけるビジュアルイメージの作成者たち

一体誰が、鉄道部によって展開されるビジュアルイメージの作成を担ったのだろうか。判明している限りでは、大別すればふたつのパターンがある。第一に、鉄道部内の作者である。鉄道部の運輸課（旅行係、観光係）で勤務していた人物が、業務として宣伝・広報に関わり、ポスターやリーフレットなどのビジュアルイメージ作成に関与していたもの。第二に、杉浦非水、吉田初三郎や金子常光、そして石川欽一郎などの部外の作者である。

鉄道部運輸課の課内誌である『運輸通報』には、運輸課の課員が担当する業務について記してあるものがある。これによると、1936年には、運輸課旅客係の宣伝担当として、西川雇（主務）、柴山雇、安井雇、大窪雇、李雇となっている⁴⁴。この主務担当者となっている西川雇とは、西川栄一を指す。西川の担当業務は、「旅客誘致宣伝事業に関する各種計書、『台湾鉄道旅行案内』編纂、各種宣伝印刷物の作製、活動写真の撮影及映写・普通写真の作製…台湾旅行倶楽部に関する事務、事業計画・宣伝印刷物作成…日本旅行協会に関する事務、団体旅客の案内斡旋・宣伝印刷物の作製…日本旅行倶楽部に関する事務」が挙げられている（強調は筆者）⁴⁵。業務内容はかなり多岐に及ぶが、基本的には宣伝に関する各種メディアの編集、作成であることが分かる。このほか、大窪雇は「宣伝印刷物の図案作製、各種印刷物の配付及保管に関する事項、各地案内類・ポスター類の蒐集・整理並に保管に関する事務…」を担当することになっている（強調は筆者）⁴⁶。この大窪は大窪四郎である。すなわち、1936年時点において、鉄道部運輸課内でこうした宣伝物の企画と作成を行っていたのは、西川栄一と大窪四郎の両名ということになる。

彼らが具体的にどのような「作品」を仕上げたのか、記名されているものがほとんどないので判別は難しいが、雑誌『台湾鉄道』を見ていくと、鉄道部におけるビジュアルイメージの作り手となっていた人物の作品が僅かではあるが明らかになる。

仮名であろう不破丑之助なる人物は西川について、「彼は、ポスター、案内書、内地団体の案内、等々に彼独特の創造の手をふるったのである。彼に時間をさえ与えたならば、毎月宮崎直介野次る所の拙劣な案内書等を駆逐し、直介をして唸らせるに到るであろうと思われる」と描写している⁴⁷。西川は、『台湾鉄道』に文章だけでなく、漫画も投稿しており、表紙絵も書いていたようだ。西川の作品と明確に判別できるものとして、1942年に東亜旅行社台湾支部が発行した「台湾案内図絵」があり、図3に示したスタンプのタッチと類似している。また西川自身がスタンプを紹介

介した文章には「以上駅の分、原案は各駅長さんひねるところ、図は大窪四郎ぬたくる所」との記述があり、1938年の改定後のスタンプデザインは主に大窪が手掛けていたのだろう⁴⁸。この点を考えると、同時期に作成された『旅行案内』やリーフレット類も彼らの手によって手掛けられたものがあると考えられる。

2. 写真を手掛けた鉄道部 TSS 会と写真公募

台湾における写真に関連する研究において、一部の写真家とその作品を除いて、作り手である撮影者やその創作性についての検討はまだ途上と言えるだろう⁴⁹。上述のような、鉄道部が作成した各種案内やリーフレット、チラシ等に掲載された写真は多数に上るが、こうした写真が誰によって、どのような意図のもとで撮影、掲載されたのかについて、これまであまり明らかにされてこなかった。ここでは、鉄道部作成の各種資料において掲載された写真が誰の手によって、どのような背景のもとで作成されたのか検討する。

鉄道部には写真愛好者の団体として T・S・S 会（TSS 会）があり、1920 年には活動を開始したようだ。彼らは絵画や俳句、短歌等の愛好者とともに、鉄道ホテルなどで展示会を行っている⁵⁰。鉄道部内で写真といえばこの TSS 会だった。

TSS 会の中心人物であった守部賢輔は、1927 年の『台湾鉄道』で、鉄道部の職員は旅客に接しているからこそ、観光客が求める台湾イメージを表現できると主張した。

…私は茲に、実用写真研究の道程として、更に一步を進めて台湾の風俗、名勝等を、趣味的に扱った宣伝用の写真を製作し、一面に於ては技術の研究に資し一面に於ては、我鉄道と重大な関係を持つ、旅客吸集策の一手段として、使用しては如何と申すのであります…斯くして我部員の手になった本島各地の、風俗や名勝写真を以て広く天下に台湾を紹介したいのです。幸い我部員の方々は、日頃親しく旅客に接し、一般観光客が、台湾の如何なる方面に、興味を持って居るか、又何んな方面が、多数の観光客に、喜ばれて居るか、といった様な、専門的な経験を、体得して居られます…⁵¹

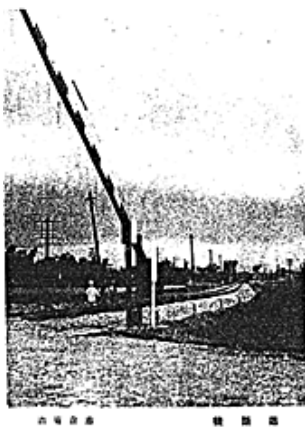
こうした守部の提案は、同年に鉄道部が『旅行案内』に掲載する写真を広く募集したことにも符合する出来事だと考えられる。『台湾日日新報』には「本島鉄道の旅行案内は大正 13 年の刊行で、その挿入写真等は殆んど陳腐の感あり風景の特色を却って失うの憾みがあるので、今回旅行案内改版に当たりその挿入写真も新しくする筈で、之を広く一般から募集することになった」と報じられている⁵²。

つまり、今回の公募は、陳腐化した『旅行案内』挿入写真の刷新であり、民間の力を借りたいというものだった。5 月に審査が行われ、6 月の『台湾日日新報』紙上で結果が発表され、今西熊太郎、勝山写真館、進藤猛士らの作品が入選した⁵³。守部が『台湾鉄道』に上述の文章を寄稿したのは 7 月号であったから、公募作品の審査等に並行してこの文章が執筆されたのだろう。公募作品に対する不満か、あるいは不足分を補うという意図があったと考えられる。

1927年発行の『旅行案内』に公募作品、鉄道部員の作品がどの程度採用されたのかは、『旅行案内』紙面からは判然としない。しかも、このあとTSS会の活動は一時的に停滞したようだ。1930年の『台湾鉄道』に守部は「写真に興味を持つ、部員のみを以て組織したTSS会も、一時は非常な発展を遂げて、吾写壇に於ても断然尖端を行く団体として、注目の的にあったが、有力な会員達が四散した結果、其の後トント振はず…」と嘆いている⁵⁴。

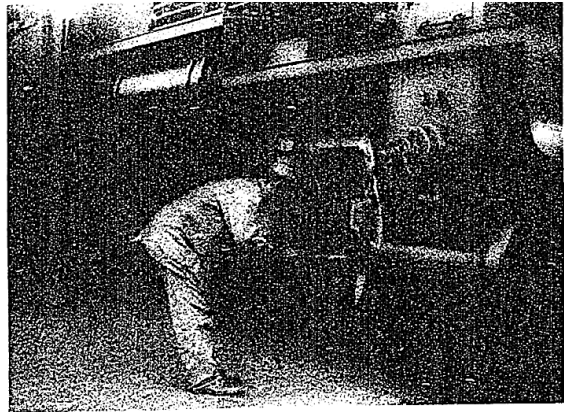
本格的に再始動となったのは、1932年、『台湾鉄道』創刊20周年記念事業として、論文と部歌とともに懸賞写真を募集したことだろう。要件は「〔鉄道〕を取り入れたる芸術写真」であり、審査委員長は戸水昇庶務課長、審査員は、TSS会の守部賢輔と荒木俊助、山下政一郎だった⁵⁵。

受賞者と作品の一覧は以下の通り。二等一席「遮断機」藤倉菊治（運転課列車係）、二等二席「ハンマー」渡邊忠雄（庶務課保健係）、三等一席「トンネル」小野長次（改良課庶務係）、三等二席「ヘッドライト」西川栄一（運輸課営業係）、三等三席「駅の構内」伊丹正治（工作課設計係）、佳作「構内」枝元長晴（庶務課文書係）、同「汽車を待つ人々」・「シグナル」伊丹正治（工作課設計係）、同「終点駅」坂田喜雄（工作課設計係）、同「昼近く」室谷義忠（台北検車庫）⁵⁶。加入時期が前後する可能性はあるが、藤倉、西川、枝元はTSS会の会員であることが確認できている⁵⁷。彼らの入選作品を見ると、機関車などの車両や駅などの施設をそのまま撮影したのではなく、構図や人物配置に工夫を凝らしている（図4）。



遮断機

藤倉 菊



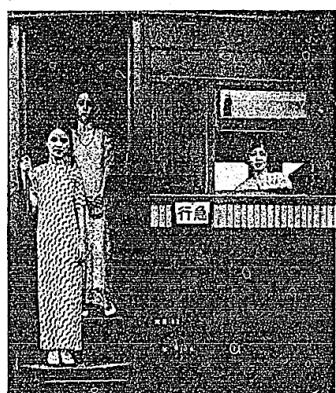
渡邊 忠雄

ハンマー

図4：同入賞作品の一例

出典：「遮断機・ハンマー」『台湾鉄道』第241号、1932年（国立台湾図書館蔵）

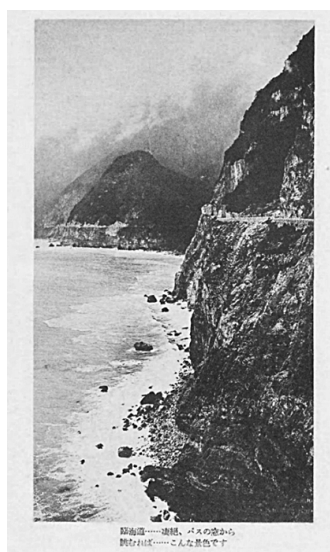
こうしたTSS会を中心とする、鉄道部員に対する懸賞写真の募集は、その後も何度か行われた⁵⁸。1934年の募集の結果を発表する記事では「前回に比べて格段の進歩が伺われ…」と評されている⁵⁹。先に見たように、1935年には鉄道部は風景写真を公募しているが、部内でも着実に写真技術の向上が試みられていたといえる。



……急行列車に乗って……



下淡水溪鐵橋……東洋一の長橋。快走する最新式ガソリンカーです



臨海線……遠征、バスの中から眺むれば……こんな景色です



図5：1934年、35年版『旅行案内』掲載写真一例

出典：『旅行案内』1934年、35年（いずれも国立台湾図書館蔵）

これらの成果は、1930年代中盤から鉄道部によって編集・発行された各種発行物に掲載された写真の技術や叙情性の向上に直結したと考えられる。写真機や印刷技術等の技術的な面での向上も要因とは考えられるものの、より陰影や躍動感を強調し、構図に工夫が見られるものが増えた。また、1920年代まではあまり見られなかった列車等を捉えた写真も増加した。

こうした状況を鑑みると、1930年代以降の『旅行案内』に掲載された写真は、すべてではないにしても、鉄道部の職員が撮影したものや、公募で選ばれたものが含まれていると考えられる。ちなみにこの時期鉄道部では、映像撮影用のカメラも購入し、台湾各地へ出かけて撮影を行っていたことから⁶⁰、写真等でも撮影を行ったとも推測される。

張世倫も1935年から発行された『カメラで見た台湾』について、意図的に車窓から見た風景

を演出していると指摘する⁶¹。図5には1934、35年版『旅行案内』に掲載された写真の一部を示した。スピード感のある、また『旅行案内』でよく見られた平板で客観的な表現ではなく、立体的で主観的な表現が試みられている。

3. 西川栄一が手掛けたビジュアルイメージ

もう一步踏み込んで、「誰が」という問いに具体的な名前前で答えたい。それは、前節でも登場した西川栄一である。

「ナンバーワン物語」の記述を参照するならば、西川は神戸出身。大阪駅・大阪車掌室、そして陸軍を経て、親族にしたがって1927年に來台している。西川は1929年に鉄道部へ入局、運輸課営業係に雇として在籍、1932年には旅客係⁶²、1937年からは観光係、1941年には日本旅行協会台湾支部に移っている。先にも見たように、運輸課営業係、旅客係、そして観光係では主に宣伝広報を担当、『旅行案内』編纂、駅スタンプなどの作成や、ポスター・リーフレットなどの作成などを手掛けていた⁶³。

『台湾鉄道』には1929年から寄稿し、以降も断続的に寄稿を続けている。川西一栄や一栄名義での投稿もあり、挿絵や漫画、口絵写真、さらには表紙のデザインも手掛けている。対外的な宣伝広報関係だけでなく、部内のビジュアルイメージも手掛けていたことになる。

図6には、西川による『台湾鉄道』1932年1月号の表紙と創刊20周年記念懸賞3等2席入選作を示した⁶⁴、イラストと写真でいずれも着目点や表現に類似点が見られる。明示はされないものの、1930年頃から32年頃までの『台湾鉄道』表紙の一部は西川が手掛けたものだろう。これらは当時としてはかなりモダンな表現を用い、鉄道イメージを抽象化しつつ、見るものが見れば台湾の鉄道とわかるものとなっていた

以上を踏まえると、1930年代には、西川が主導的な立場で、鉄道部のビジュアルイメージを手掛けていたものと考えられる。彼自身がデザインやイラスト等をどこまで手掛けたかどうかはまだ明らかではないが、図2Eは西川が手掛けたものである可能性が高い⁶⁵。

少なくとも1934年以降の『旅行案内』には、西川が手掛けたと見られる写真がいくつか見られる。また1935年から4冊が出版された『カメラが見た台湾』（出版者は台湾総督府交通局鉄道部内日本旅行協会台湾支部となっている）にも、西川が手掛けたと見られる写真が掲載されている。このほかにも、1920年代から30年代に発行された『台湾へ』『台湾観光の栞』などといったリーフレット、小冊子に掲載された写真にも西川によるものと見られるものも多い。これらの写真に記名はされていないため断定はできないが、以下ではその根拠を示したい。

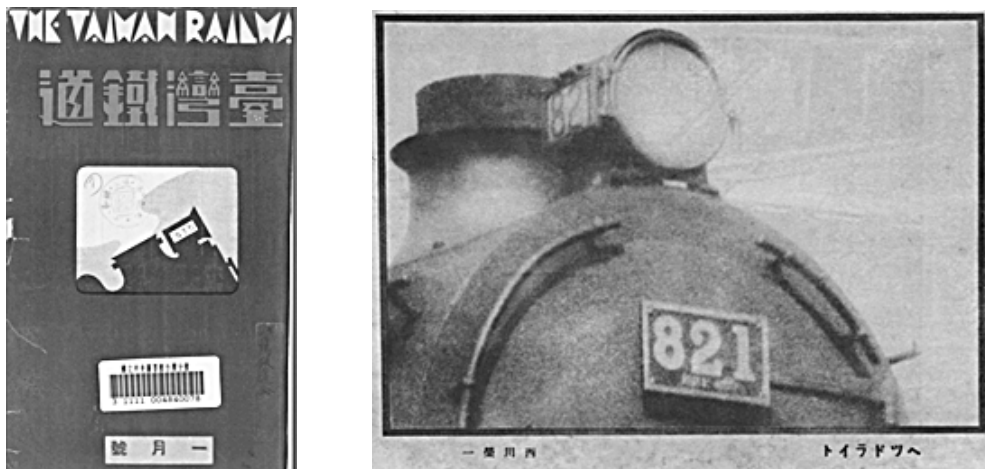


図6：『台湾鉄道』1932年1月号と創刊20周年記念懸賞3等2席入選作
出典：『台湾鉄道』第243号、1932年（国立台湾図書館蔵）

1941年に西川栄一は『台湾風景』という写真集を出版している⁶⁶。ここに掲載された写真を見ても、西川の写真にはいくつかの特徴が見られる。

第一に、人物（特に女性）の多用であり、第二に、全体像ではなく部分を切り取り、第三に、撮影物を水平ではなく斜めに写し取る表現が多用されることである。

図7には、西川撮影による『台湾風景』と1930年代から40年代にかけて鉄道部と西川が移籍した日本旅行協会台湾支部（および後身の東亜旅行社）が編集・出版した『旅行案内』（1942年版）、『台湾の旅』（1941年）、『カメラで見た台湾』（第4輯、1938年）、『風景詩台湾』（第1篇、第2篇、1941年）に掲載された写真を比較したものである。図7の一番左側に示した4枚はいずれも『台湾風景』と、鉄道部発行の他の出版物にも収録されている。いずれも、台湾「らしさ」を感じられる地点や素材、風景に人物（特に女性）を配して撮影している点が印象的である。写っている女性は、いずれもこざっぱりとした装いであり、明るい印象を与える。こうした女性像は、特に西川に特徴的であったわけでもない。台湾で発行された絵葉書にも女性表象は非常に多いし、1920年代以前の『旅行案内』にも女性像の掲載は見られる。しかし、1930年代以降女性像は目に見えて増加し、1942年版では、掲載された22枚のうち8枚には女性が映り込んでいる。

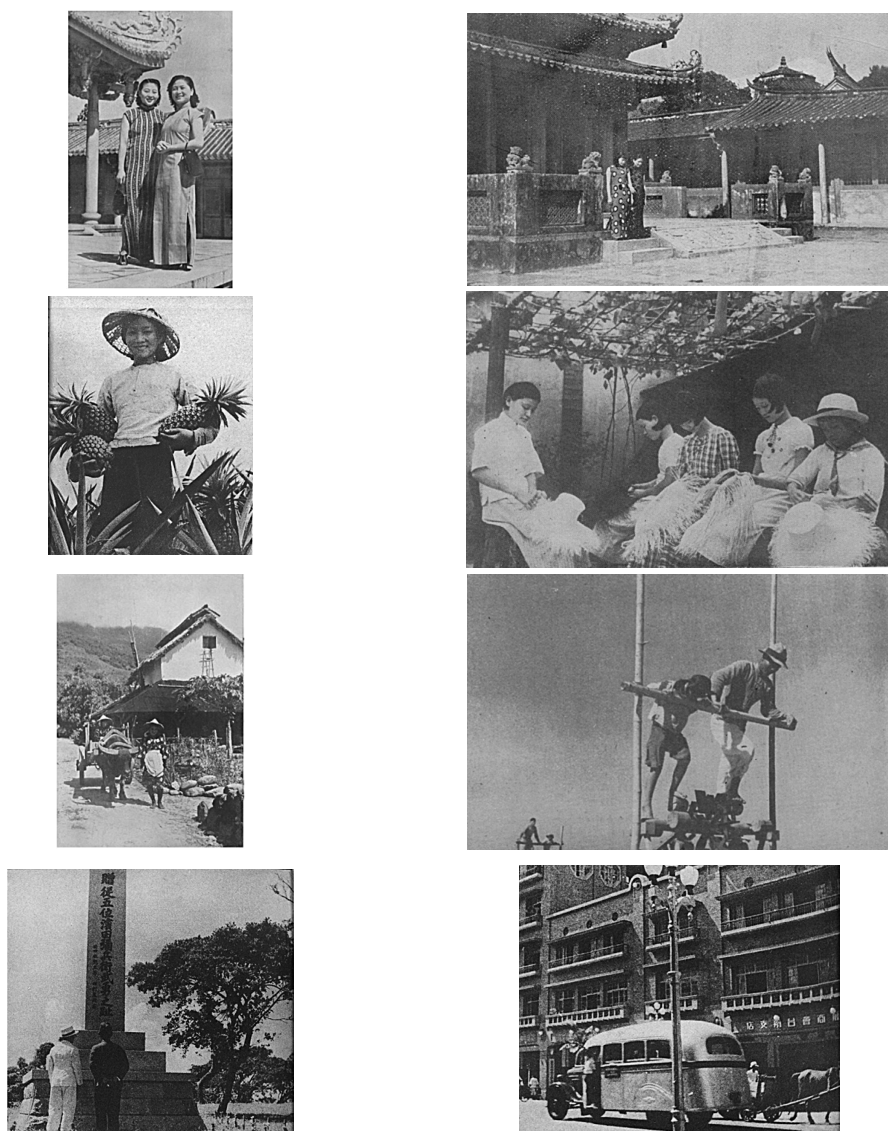


図7：『台湾風景』と鉄道部発行各誌掲載の写真

出典：1 段左「南の装い」(『台湾風景』『旅行案内』『風景詩台湾』2)、右「孔子の廟」(『台湾の旅』)、2 段左「パイナップルの畠にて」(『台湾風景』『旅行案内』)、右「帽子編み」(『カメラで見た台湾』、ほぼ同カットは『台湾の旅』にもあり)、3 段左「吉野村」(『台湾風景』『旅行案内』)、右「竜骨車を踏む」(『風景詩台湾』『台湾の旅』)、4 段左「安平の旧跡に立ちて」(『旅行案内』、『台湾風景』には縦長のカットが収録されている)、右「台南銀座」(『旅行案内』)。いずれも国立台湾歴史博物館蔵。

1930 年代後半から 40 年代の台湾において、長衫は女性にとって主流のファッションとは言えず、洋服が一般化していった時期である⁶⁷。とはいえ、長衫を着た 2 人の女性が楽器を奏でる様子を描いた、陳進〈合奏〉が 1934 年の第 15 回帝展に入選するなど、当時としては台湾という地域を表象するアイコンとしても機能していたとも考えられる。こうした点で、西川栄一が撮影し、鉄道部発行誌に掲載したこの写真は、厳密に言えば台湾の「生活感」を写し撮ったものというよ

りも、島外に向けてそれを演出したものだろう。

図7の4段目には、安平と台南の様子を示したが、いずれも正面からではなく、下から仰ぎ気味に、斜めの構図が特徴的である。こうした構図は、見るものに躍動感や生活感など、いうなれば実存性やリアリスティックな感覚を与える。一方で、何を、どう見せたいのかという点で意図が伝わりにくい。

本節では鉄道部による宣伝・広報の具体的な制作者とその作品を検討した。西川栄一を中心とする鉄道部職員たちは、1930年代以降、写真技術の向上と新たな表現手法の導入を通じて、従来の平板な台湾イメージからの脱却を試みた。特に西川による写真は、人物（特に女性）の活用や構図の工夫により、より生活感のある台湾イメージの創出を目指したものであった。しかし、そこで表現された台湾イメージは必ずしも実態を反映したものではなく、むしろ観光宣伝のために演出された側面が強かった。このことは、植民地統治下における視覚表象の創出過程において、制作者の意図と現実との間に生じた齟齬を示すものといえよう。

第3節：鉄道部による宣伝・広報政策の課題

1. 鉄道部による宣伝・広報対策費

資料的な制約などの要因により、交通局鉄道部を含めて、台湾総督府がどのように台湾島内外に対する宣伝を行ったのか、その全容を把握することは容易ではない。それだけでなく、鉄道部が全体としてどのような宣伝を行っていたのかを把握することも困難である。残されているポスターや絵葉書はあるものの、残されているものが全てであるとは限らないうえ、そもそも宣伝にどの程度の経費を投じたのも正確にはわかっていない。

1933年、雑誌『台湾実業界』主催の座談会で、当時宣伝・広報を担当した鉄道部運輸課の小川嘉一課長は、台湾における旅行・観光に向けた課題は日本国内の鉄道と比較して劣っていることを認め、「鉄道部でどんどんやれないのは、財務当局の考えが駄目だからですよ。我々の方から費用を出してやって見て、どれだけ収入があるか、と来る。然しその施設により、費用を掛けたことにより、吸引し得る旅客、貨物は莫大なものです」と述べ、財務当局の無理解により、宣伝・広報にうまく予算が増やせないと弁解している⁶⁸。

ひとつの参考として、1935年に運輸課旅客係の田村安一が『台湾鉄道』上で連載した「旅客誘致策の再検討（四）」から引用したい。

台湾鉄道では一箇年どの位の宣伝、広告費を使って来たかは明確に調べがついて居ないが、最近で大体年5千円見当ではなかろうか。そうだとすれば収入に対する割合は0.0007以下であって今迄如何に独占事業の上に眠っていられたままのものにしてもあまりに少額ではなかろうか。台湾鉄道の旅客収入を大約750万円と見て之が0.03（3厘）位即ち今迄の4倍乃至5倍の2万2、3千円位の宣伝、広告費が計上されるなら充分行届いたる宣伝も出来、旅客誘致上からも必ずや好結果が齎らされるものと信ずる⁶⁹

これを見ると、旅客向けの宣伝を担当する旅客係でさえ宣伝・広報に使用できる予算額を正確に把握できていないことが分かる。田村は、収入 750 万円に対して 5 千円、比率で言えば 0.07% 程度と見積もっている。この数字は、やはり田村によると、1932 年の日本の国有鉄道における宣伝・広報支出は 14 万 7 千円であり、旅客収入 2 億 3 千万円に対する比率は 0.063% とほとんど大きな差はない⁷⁰。とはいえ田村は、大阪の郊外電車(阪急や大阪電気軌道を指すものと思われる)における宣伝・広報費の割合は 3% ぐらいあると試算し、国有鉄道でも 0.3% 程度、現状の 5 倍程度が望ましいと論じている⁷¹。

金額は正確とは言えないが、日本内地の鉄道と台湾の鉄道で宣伝・広報費が占める割合の差は思ったほど大きくはない。むろん、宣伝・広報に力を入れる日本の私設鉄道とは比肩すべくもなく、もう少し力を入れて宣伝を行うべきであるという趣旨ではあるが、1930 年代前後において、台湾の鉄道でも宣伝・広報が以前と比較して積極的に行われるようになったことは想像に難くない。

田村がこうした宣伝・広報の強化を提唱するのはかならずしも無理のある主張とは言えない。田村は「旅客誘致策の再検討 (三)」において、1935 年 4 月に行った調査のデータを示している。この「旅客交通系統調査」は急行列車を含む 13 の列車の旅客 2,608 名を対象に行なったものであったが、旅行目的として公務を挙げたもの 193 人、視察を挙げたもの 175 人、商用を挙げたもの 801 人、出稼ぎを挙げたもの 187 人の合計 1,356 人と 50% を超えていた⁷²。台湾鉄道の利用者は商用、公務が過半を占めた。これは必然的に利用者に占める内地人の割合を高める。1934 年 9 月に行った調査によると、普通団体 144 件総計 5,542 人の旅客のうち、内地人 1,659 人、本島人 3,883 人で比率的には 3 対 7 となっている。この状況に対して田村は、「之に依って見るに本島人の乗車率が内地人のそれに比して著しく劣っている事だけは間違いのない事実である。この事実こそ台湾鉄道の旅客誘致に対して強き弾力性あることを明かに示しているものであつて本島人旅客誘致への邁進こそ台鉄重大使命の一と謂わなければならない」と結論づける⁷³。つまり田村は、人口比率から考えれば、本島人(台湾人)の鉄道利用は少なく、ここを強化するためにも宣伝・広報の強化が必要であると論じる。曾山毅も、台湾鉄道はいわゆる皇民化運動期にあつても、北港朝天宮をはじめとする寺廟への参詣客の輸送を積極的に推進したと指摘している⁷⁴。1935 年 4 月には交通局総長堀田鼎が北港朝天宮に「福輪慈航」の扁額を献納するなど⁷⁵、旅客輸送の拡大には本島人旅客拡大の必要性を認識しており、本島人旅客を誘引する寺廟への(団体)参詣は少なくとも 1930 年代後半においても継続した⁷⁶。

こうした本島人を対象とした旅客誘致を目的とする宣伝・広告、上述のような必要性、実際に「進香団」と呼ばれる団体旅行(主に駅が募集を行った)が多数実行されていたことを鑑みても、参加を呼びかけるポスターやチラシが作成されていたと考えるのが妥当だろう。しかし、管見する限りでは国立台湾歴史博物館、国立台湾図書館などの所蔵資料には含まれておらず、具体的にどのようにしてビジュアルイメージを活用した宣伝・広告が行われていたのか、現時点では不明である⁷⁷。

1937 年、上述のように運輸課観光係が発足した。発足を伝える記事には「…大いに観光台湾

を四海に宣伝せんと云う趣旨で鉄道部運輸課に本年度約1万7千円の予算をもって新設さるべき…なお既報の如く鉄道部では各州、庁に観光協会の設立を勧告中でこれと協調して大いに活躍しようとい意気込んでいる」とある⁷⁸。観光系の予算1万7千円がすべて宣伝・広報に使用されたかは定かではないが、1935年に田村が示した5千円からは増額されたと見てよい。一方で仮名と思われる三十島祝なる人物が『台湾鉄道』で発表した記事によれば、1937年の観光係による宣伝費は3万円であるとしている⁷⁹。これは報道に出た1万7千円と比較してかなり多い。一方で同年の運輸収入が3,492万5千円であるから⁸⁰、前述した田村の計算を踏まえると対収入比で0.08%と、1935年時点での田村の試算による0.07%から若干上昇している程度である。この点を鑑みれば3万円と見ても大きな乖離がないと考えられる。第二節でも見たように、1930年代後半は宣伝に向けた多種多様な刊行物が登場した時期であるから、宣伝・広報に使用する予算は拡充したと考えられる。予算額で見ると、むしろ日本国内の宣伝・広報費用とは比較にならないだろうが、比率的には鉄道省と鉄道部でそこまで大きな乖離があったとは考えにくい。むしろ、日本国内では鉄道省内部でも地域ごとにその宣伝に工夫を凝らす、競争意識があったこと⁸¹、鉄道省以外にも（鉄道省が主導的立場を握っていたとはいえ）JTBなど多様な団体が宣伝・広報を担っていた一方で、行きがかり上対外的な宣伝・広報を鉄道部に委任した形の台湾では、外部組織の存在感の有無という点において差があったと考えるべきだろう。

2. 台湾に関する宣伝・広報に対する批判と不満

鉄道部の宣伝・広報政策は、形式的な面、あるいは金額比で考えると、日本の鉄道省によるものと（物量という面で大きな差はあったにせよ）大きな差があったとは言い難い。しかしながら、現実には、台湾において宣伝・広報に対して「物を申す」ことが出来た立場の人々は、鉄道部によるものを含めた対外的な宣伝・広報に対して多くの不満をいいていた。

たとえば元総督府官僚で交通時代社台湾支社に入社、支社長を務め、1937年には台湾交通問題調査研究会を立ち上げた羽生国彦は以下のように批判する。

…元来観光事業の対策として、第1に観光事業組織の整備統制を計る事が必要である…第2には観光、宣伝の徹底を期する事である、由来台湾の風光は世界に驕るべきなのが、多々あるにも係らず案外に其の宣伝が足りないと言う事は、一度台湾を観光し、其の風景美に接した人達の、異句同意に発する歎声である。自然島内に於ける遊覧客の如きも、鉄道が躍起となって、団体旅客の勧誘に努めているに関わらず、その旅行者が比較的少ないのである…⁸²

羽生は鉄道部を含めた総督府の交通政策にもともと批判的なところがあったが、基本的には宣伝の不足を指摘している。こうした宣伝の不足というのは、物量面と内容面の2点で課題があったように思われる。

まず物量面での指摘を参照したい。前述した宮崎直勝の指摘を引用する。

〔鉄道部の台湾鉄道旅行案内〕は第一の点に於て旅行案内書たるに欠くところはないが、非売品である上に大衆の手の届く範囲内には置いてない。内容の如何を問はず配布されない印刷物は宣伝物では有り得ない。この点本書は旅客誘致宣伝たり得ないのである。…斯うしてみると「台湾旅行」指針として内地の旅行家に呼びかける唯一の宣伝物は「台湾の旅・鉄道部発行」が一冊あるのみと言ふことになる。ではこの『台湾の旅』は旅行案内書としての条件を具備して居るかと言へば必ずしも然うではない。このリーフレットを東京に居て手に入れる機会は観光部本部と観光部神田案内所を措いて他にない。東京駅の2案内所にも台湾総督府出張所にも備付てない。僅かに新橋案内所で昭和7年9月迄用意して居たが今は品切れとなってしまった。朝鮮総督府出張所では前に述べた様に朝鮮旅行を希望する者にはパンフレット6冊(各冊200頁前後)をくれて宣伝に務めている。台湾は1冊もない。台湾鉄道部で発行している旅行案内書の配給にも任じない。旅行者が訪れると玄関払いである。これでは台湾を旅行する者が有り得ようが無い。総督府の人々の猛反省を期待してやまない⁸³。

宮崎が手厳しく批判しているように、『旅行案内』は頒布数が少なく、図書館等での閲覧を基本とする資料だった。これは朝鮮や満洲の状況と大きく異なることが示唆される。またその代替となるべきリーフレット類もほとんど頒布されていなかった⁸⁴。

宮崎がこうした問題点を指摘したのは1933年であったが、39年においても頒布物が少ないことは指摘されている。雑誌『台湾実業界』主催の座談会「台湾観光座談会」において、近海郵船の村山東一郎と鉄道部運輸課の丸岡道夫は「村山: 何と云っても宣伝の印刷物が足りないと思います。之れをもっと沢山作ってバラ撒く必要があると思いますね。丸岡: 鉄道部では従来も色々なものを作って来て居りますが、これは台湾全体が力を併せてやらねばいけませんね」と述べている⁸⁵。丸岡は鉄道部がこれまでに多くの印刷物を作成したと述べているが、配布数が不足しているという認識はあったようだ。

もうひとつの不満点である内容について、この座談会上の発言を見ると、「観光宣伝の場合、動ともする逆効果を収む場合がありますね。例えば台湾であると生蕃を興味の中心から頻りと写真や何かで宣伝する。すると内地の人達は台北の近所にも生蕃が棲んでいるかの如く考える…」との発言が見られる⁸⁶。ステレオタイプな台湾イメージと、在住者が考える台湾らしさの齟齬については、美術や文学においてもしばしば見られ、研究者からも指摘されてきた⁸⁷。本論文ではその点に深く立ち入らないが、台湾の人々は、台湾島外から向けられるステレオタイプな台湾イメージと、自身が認識する、あるいは宣伝・広報を試みたい「実際」の台湾とのギャップに少なからず当惑し、そうした「誤った」台湾イメージを、宣伝・広報、そして観光の拡充を図ることでの払拭してもらいたいと期待していた。

一方で、1930年代後半は日中戦争の勃発、いわゆる時局下における南進ムードの高まりの中で、観光を通じた台湾の「正確な」認識を持つことを期待することを主張し得た。鉄道部は時局下における観光の意義を以下のように論じる。

台湾は帝国南方の拠点扼し東洋交通上重要な地点に置かれています。その風致といい民族といい、観光の対象としての台湾の価値は優れています。然し、台湾内地や海外に対する認識は誠に不利な立場に置かれています。それは海路長時間を要し運航が頻繁でないこと、外国航路の介在が少ないこと、観光宣伝の充分でなかったことなども亦その原因をなしていきましょう…又国家総動員計画上、重要資源保育の見地から内地人の再認識を必要としています…観光事業を通じて台湾のなすべき事柄は外に益々弁すべきものがあります…本島の実情を汎く内外地に紹介して本島への関心を喚起して憧れと愛著を生ぜしめるよう努力奮闘し、名実共に南進の拠点として、国運の隆昌を祈念しなければなりません。かく考えますとき国際的にも国内的にも台湾の観光事業は重大な意義を有しているものといわねばなりません⁸⁸。

また別の記事においても、鉄道部の匿名として発表された文章において「…要するに台湾の如く、内地に比較すれば各方面に極めて顕著な特異性を持つ土地では、観光は単に風物上の特色を紹介するに止らず、もっと全面的な紹介に努力しなければならぬ…」と記述している⁸⁹。時局の中で観光を大っぴらに宣伝、推奨するのは難しい状況となった。しかし、こうした状況のなかで、帝国における台湾の位置を正しく理解してもらうことに正当性が与えられた。より正確に、台湾を理解してもらうためには、観光を通じて台湾の紹介を積極的に行わなければならない。太平洋戦争開戦前の「非常時下」においては、観光や宣伝に新たな位置づけや意義が与えられたと言える。

3. 西川栄一による「ビジュアルイメージ」に対する批判

第一節で、鉄道部の宮崎直勝が『旅行案内』に投げかけた批判を見た。あるいは、座談会における鉄道部を含めた総督府の台湾宣伝に対する不行き届き、不足に対する批判を見た。さきに見たように、西川栄一による写真は、こうした平板で無味乾燥な台湾官製ビジュアルイメージの概念を打破するものではあった。しかし、1930年代から40年代にかけて、主に西川が担った「ビジュアルイメージ」に対しても、批判が存在した。

森公作による「本島文化宣伝写真に就いて」は『台湾公論』で2号にわたって掲載された。森は、長衫を着た女性を多用する西川の写真表現が台湾の実態と乖離していること、また単なるアマチュア写真に過ぎず国家的な文化宣伝として不適切であることを厳しく批判した。森は「本島に住む写真家」と本文中で名乗ってはいるが、詳細な情報はない。

「本島文化宣伝写真に就いて（一）」（以下、（一））では、冒頭で内地から来た知人の作家が、長衫を着た化粧の濃い女性を「本島女性」だと勘違いしたため、慌てて訂正し、その作家に「内地から来た人は、台湾婦人は皆長衫を着ていると思っている様だが、最近の本島女性は勤労生活に可成り真剣な考えを持っている。動作や経済的方面から、簡単な洋服を着ている。むしろ長衫を着て街を歩いているのは、女給や芸姐が多い」と「訂正」し、その理由を尋ねたところ「結局本島宣伝に使われた幾多の写真に依っていつの間にか斯様なイメージを持つ様になっていた様」であった顛末を紹介している⁹⁰。

森はこれに続けて、「写題表現の良否は別に置くとして、結果的に観て、台湾女性の表現に長衫を着た芸姐を選んだ俗悪さが、芸姐のいる台湾になり、芸姐が台湾女性の代表の如き印象を拡めているようだ…本島が南進基地として全国的に論議される今日従来の本島宣伝内容が俗悪にして、不徹底であった事がつくづくと感じざるを得ん…」と批判する⁹¹。

森は、長衫は台湾風俗を語るうえで重要であるとしながら、芸姐は「自慢す可き」ものではないとし、それを宣伝に用いる当局と写真家の自覚の無さを厳しく批判する。

ここでは、『風景詩台湾』（第2篇）がその主たる批判の対象となっているものの、1930年代から40年代に鉄道部によって編集発行されたものの多くにこうした長衫を着た女性のイメージが多用されており、『旅行案内』も含めた総合的な批判と言えるだろう。

『風景詩台湾』本編は、前半部と後半部で写真の巧拙に差があると指摘したうえで、前半部に掲載される写真について「何と拙劣な写真の羅列であろう。写題探求の俗悪さ加減、全く幼稚なアマチュア写真である…これが東亜旅行社社発刊になる本島文化の宣伝誌か、と呆然としたのである…」と手厳しい⁹²。

これには前述の「芸姐」写真が含まれていることから、写題探求の俗悪さという批判につながっている。掲載されている写真は前項で取り上げた「南の装い」「パイナップルの畠にて」などが含まれていることから、いずれも西川の写真だろう。

(二)では、『風景詩台湾』（第2篇）の「大稻埕探訪」部分について、前半と比して評価しつつ、「然しながら西川氏の個人の趣味写真であって決して宣伝、報導に用いられる可き性質のものではない。…私はこの見当違いの極くくだらないアマチュア写真を態々特輯号と銘打って出版した東亜旅行社の観光の意義と写真への認識に付いて大きな疑いをもつものである」と述べる⁹³。

森がこうした写真と写真家に対して要求するのは、「最早写真家はシャッターを切るだけの機械の人間であってはならない。一枚の写真をもって人の心を打ち、その方面へ引きずって行くものを作るとすれば厳然とした文化社会の識者であり先覚者」であることだった⁹⁴。大東亜戦争も勃発している状況下で、主張も思想もないアマチュア写真を掲載している状況ではないという批判だった。

以上のような森の批判が、広く台湾に共有された問題意識であったかは不明である。しかし、森が公的な性質のもとで行われる台湾の宣伝広報について感じていた危機感、先に見た宣伝・広報の不足と内容的な不満に通じるところがある。

前項で見たように、西川が手掛けた写真が、題材や構図、人物配置などの点で、それまでの『旅行案内』に掲載された写真よりも工夫をこらしたものであったことは事実である。ただ、森が批判するように、長衫を着た女性像の多用によって、台湾に対するステレオタイプが増幅する懸念はあり得ただろう。

前節で見たように、1930年代の鉄道部による写真利用は大きな転換点を迎えた。その中心的存在である西川栄一は、斜めアングルや部分的切り取り、人物（特に女性）の活用など、新たな撮影手法で従来の無味乾燥した表現からの脱却を図った。鉄道部発行の各種案内書や宣伝物に掲載された写真を分析すると、日本統治期に建設された近代的施設が約半数を占め、自然・風景（特

に山岳）が重視され、地理的には台北州への集中が顕著である。1940年代に入ると、新竹州など産業施設関連の写真が姿を消し、代わって地点明示のない抽象的な「台湾イメージ」が増加している。また、台湾八景に選定された阿里山や新高山などの掲載頻度が高く、山岳景観への注目度の高さがうかがえる。

しかし、長衫を着た女性を多用した台湾イメージの創出には、森公作による厳しい批判が存在した。森は、これらの写真が実際の台湾女性の姿と乖離していること、また単なる「趣味的な」アマチュア写真に過ぎず、国家的な文化宣伝としては不適切であることを指摘している。これらの変遷は、植民地統治における視覚的表象の戦略と、観光宣伝における課題を如実に反映したものであった。同時に、長衫を着た女性像に代表される「台湾イメージ」の固定化や、その表現の妥当性をめぐる議論も浮き彫りとなった。

おわりに

本論文は、日本統治時代の台湾総督府鉄道部による宣伝・広報政策とそこで展開されたビジュアルイメージについて、特に制作者の背景や意図に着目し、検討を行った。

本論文では以下の点が明らかになった。第一に、鉄道部の宣伝・広報体制は1930年代以降、日本本土の政策に呼応する形で制度化が進展し、特にビジュアルイメージの活用において大きな転換期を迎えた。第二に、主要広報媒体『台湾鉄道旅行案内』は統治成果の報告書的性格を有しており、掲載写真の分析からは近代化の成果を印象づける意図が見て取れた。

第三に、宣伝・広報の実務を担った西川栄一らによって、女性像の活用や斬新な構図など新たな表現手法が導入された一方で、特に長衫を着た女性像の多用は厳しい批判を受けた。これは台湾の実態とかけ離れた台湾イメージの固定化への懸念を示すものであった。第四に、宣伝・広報予算は日本本土と比較して大きな差はなかったものの、配布数の不足や内容の画一性が課題とされ、1930年代後半以降は時局下での観光の意義づけにも苦心した。

これらの知見から、日本統治時代台湾における観光宣伝は、統治の成果の可視化と観光地としての魅力創出という二つの要請のもとで展開され、その過程では西川栄一ら制作者による新たな表現の試みと、それに対する厳しい批判が併存していたことが明らかになった。特に台湾イメージの構築をめぐる生じた葛藤は、植民地統治下におけるビジュアルイメージの活用とその制約を示すものだった。

今後の課題として、以下の3点を指摘したい。第一に、本論文では鉄道部による宣伝・広報政策を中心に検討したが、総督府の他部局や民間団体による同時期の宣伝・広報活動との関連性については十分に検討できなかった。第二に、台湾人向けの宣伝・広報について、資料的制約から十分な分析ができていない。第三に、日本の他の植民地における宣伝・広報政策との比較検討も、今後の重要な課題となるだろう。これらの点については、さらなる資料の発掘と整理、分析が必要である。

附表：鉄道部発行宣伝・広報用パンフレット・リーフレット一覧

タイトル	作成者	制作年	類別	形状	台史博/国会登録 番号	備考
台湾鉄道旅客案内	鉄道部	1916	全島	パンフ	T2018.002.3263	
東台湾鉄道沿線案内	花蓮港鉄道出張所	1926	地域	リーフ	2006.007.0039	金子常光
台湾の旅	鉄道部	1928	全島	リーフ	2017.024.0069	
台湾	鉄道部	1929	全島	リーフ	2004.020.0025	絵地図
台湾の旅	鉄道部	1931	全島	リーフ	2017.024.0068	
温泉案内	鉄道部	1932	全島	パンフ	2017.024.0054	
台湾の旅	鉄道部	1932	全島	リーフ	なし	
台北とその付近	鉄道部	1933	地域	リーフ	000000661734	異なるデザインのものあり(国会、台史博ともに所蔵なし)
台中とその付近	鉄道部	1933	地域	リーフ	000000661704	台史博 [2020.008.0518]
台湾へ	鉄道部	1933	全島	リーフ	000000661739	台史博 [2020.008.1836]
台湾	鉄道部	1933	全島	リーフ	2006.007.0041	第4版、絵地図
旅のしおり	鉄道部	1933	全島	リーフ	2011.012.0158	表紙写真
旅の友	鉄道部	1933	全島	パンフ	2020.008.1551	台湾の歌
ガランビ	鉄道部	1933	地域	リーフ	2020.008.0520	発行年は要検討
台湾	鉄道部	1934	全島	リーフ	2010.015.0241	第6版、絵地図
観光の花蓮港	鉄道部	1935	地域	リーフ	2001.008.1752	吉田初三郎
台南とその付近	鉄道部	1937	地域	リーフ	2006.009.1086	
台北とその付近	鉄道部	1937	地域	リーフ	000000661652	
台南とその付近	鉄道部	1937	地域	リーフ	000000661654	発行年は「1937年」とあったが、疑問あり。検収印からすると1933年? 台史博 [2006.009.1086] とはデザインが異なる
日月潭と霧社	鉄道部	1937	地域	リーフ	000000661670	台史博 [2020.008.0319]
台湾へ	鉄道部	1937	全島	リーフ	2017.024.0063	
阿里山と新高	鉄道部	1937	地域	リーフ	000000661706	台史博 [2020.008.0519]。異なるデザインのものあり(国会、台史博ともに所蔵なし)
鴛鑾鼻と南端廻り	鉄道部	1937	地域	リーフ	000000661702	
タロコと合歡越	鉄道部	1937	地域	リーフ	000000661673	
台湾観光の栞	鉄道部	1938	全島	パンフ	なし	
花蓮港市内とその 附近遊覧案内	花蓮港 鉄道出張所	1940	地域	パンフ	2003.006.0065	
台湾へ	鉄道部	1940	全島	パンフ	T2018.002.3262	
台湾観光の栞	鉄道部	1940	全島	パンフ	なし	表紙写真
台湾産業観光事情	鉄道部	1940	?	パンフ	2002.003.0063	全70P超
台湾の旅	鉄道部	1941	全島	パンフ	2017.025.0059	全70P超。異なるデザインのものあり(国会、台史博ともに所蔵なし)
沿線要覧	鉄道部	?	?	パンフ	T2018.002.3263	
観光の台湾	鉄道部	?	?	パンフ	T2018.002.3273	

出典：筆者作成。登録番号 0000 から始まるものは国会図書館所蔵。それ以外は国立台湾歴史博物館所蔵。なしとあるものは、両館に所蔵はないが存在が確認できるもの。

【付記】

本稿は日本台湾学会第25回学術大会において行った報告「台湾の交通をめぐる宣伝と美術：「イメージ」構築戦略をめぐる異同」に際して提出した口頭報告用原稿を大幅に改稿をしたものである。コメンテーターを務めてくださった、三澤真美恵氏（日本大学）、鈴木恵可氏（中央研究院）、および座長を務めてくださった駒込武氏（京都大学）に感謝申し上げる。また、本稿の査読者からは有益な意見を多数頂いた。ここに記して感謝申し上げます。

注

- 1 曾山毅『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、2003年。このほか、曾山毅「日本統治期台湾の「視察・観光対象——「台湾鉄道旅行案内」を中心に——」（千住一・老川慶喜編著『帝国日本の観光——政策・鉄道・外地——』日本経済評論社、2022年）がある。また和田博文「鉄道とツーリズム——観光対象としての植民地——」（和田ほか編『帝国幻想と台湾——1871-1949——』花鳥社、2021）は主に、雑誌等のメディアに掲載された記事から日本統治期台湾のツーリズムを検討するほか、ツーリズムを促進する団体についても言及がある。ツーリズム関連組織については、蔡龍保「日治時期台湾鉄路と観光事業的發展」（『台北文献』第142号、2003年）も鉄道部内組織の推移を明らかにしているほか、団体割引乗車券などの営業制度面についても検討を行っている。
- 2 呂紹理『展示台湾——権力、空間と殖民統治的形象表述——』麦田出版、2005年。本稿では、2011年出版の第2版を用いた。
- 3 呂紹理『展示台湾』第2版、麦田出版、2011年、358-360頁。
- 4 同上書、351頁など。このほか、蘇碩斌「観光/被観光：日治台湾旅遊活動的社會學考察」（『台湾社會學刊』第36号、2006年）は、1920年代から30年代の台湾における観光の發展を社會學的に検討し、日本の「新文化」の影響下で台湾が観光対象として構築され1935年の大博覧会を契機に台湾人の間でも観光ブームが生じたことを指摘する。
- 5 姚村雄「殖民観点的視覚符号建構——日治時期美術設計之「台湾図像」符号研究——」国立雲林科技大学博士論文、2009年。
- 6 また、姚村雄、陳俊宏、邱上嘉「日治時期美術設計的「台湾図像」符号分析」（『設計學報』（第13巻第2号、2008年）は、上記博士論文をより簡潔に論じたものである。このほか同著者の著作に、姚村雄『設計本事——日治時期（1895-1945）台湾美術設計案内——』（遠足文化、2005年）、『図解台湾製造——看見日本時代台湾最美好的東西——』（晨星出版、2013年）がある。これらはカラーで年代ごとの代表的なポスター、絵はがき、さらには雑誌の表紙デザインなどを取り上げており、非常に参考になる。
- 7 姚前掲『図解台湾製造』、241頁。
- 8 陳怡宏「台史博館藏1920-40年代「旅遊素材」呈現之台湾像」（『歷史台湾』創刊号、2010年）。
- 9 曾山前掲『植民地台湾と近代ツーリズム』、18頁。
- 10 同上書、19頁。
- 11 同上書、310-311頁、呂紹理『水螺響起——日治時期台湾社會的生活作息——』遠流、1998年、155-163頁。
- 12 蔡前掲「日治時期台湾鉄路と観光事業的發展」、70頁。
- 13 柴山義雄「観光事業鉄道部主管の誘因」（『台湾鉄道』第302号、1937年、17頁）。
- 14 『府報』第1,390号、1917年10月1日、12頁。
- 15 台湾総督府交通局鉄道部編『台湾総督府交通局鉄道職員録』同所、1932年、5頁。
- 16 台湾総督府交通局鉄道部編『台湾総督府交通局鉄道職員録』同所、1937年、6頁。
- 17 柴山義雄「観光係を繞りて」（『運輸通報』第13号、1937年、10頁）。
- 18 徳生「運輸課の事ども」（『台湾鉄道』第348号、1941年、10頁、「旅行協会支部の幹部等発令」（『台湾日日新報』1941年5月9日）。
- 19 英語で書かれたものも一部存在するが、南満洲鉄道が発行したものと比較すると現存数は圧倒的に少ない。
- 20 1908年には『台湾鉄道名所案内』という書名で発行されているので、これも含める。この1908年版は、江里口秀一発行で、このほか1934年版はジャパン・ツーリスト・ビューロー（原文ママ）台北支部、1935年版は日本旅行協会台湾支部発行編集、42年版は総督府交通局鉄道部編集、東亜旅行社台湾支部発行であった。ただし、一部のバージョンについては、どうもJTB発行のものと、台湾総督府交通局鉄道部発行のものが別に作成されたようである。内容はほぼ同一だが、JTB版には広告が収録されているなど、わずかに違いがある。書名は、1916年版からは『鉄道旅行案内』となり、24年版からは『台湾鉄道旅行案内』となったが、ここでは基本的

に『鉄道旅行案内』として取り扱う。なお1912年には、これらとは全く異なる判型、体裁の『台湾鉄道案内』が出ていたようだが、詳細は不明。

- 21 「鉄道部編纂の『台湾鉄道旅行案内』改訂版成る」『台湾日日新報』1927年11月27日
- 22 邱函妮『描かれた「故郷」——日本統治期における台湾美術の研究——』東京大学出版会、2023年、138頁。
- 23 石川欽一郎「表紙の図案について」『台湾教育会誌』第117号、1912年。
- 24 荒山正彦『近代日本の旅行案内書図録』創元社、2018年、72-73頁。
- 25 ただし、1927年版『台湾鉄道旅行案内』には、見返しにカラーの台湾神社の版画があしらわれ、ごく枚数は少ないがイラストカットも掲載されている。確認できるものでは、1932年版の見返しにはやはり台湾神社と帆船、台湾の山並みの水彩画が、1935年版の見返しには駅スタンプが、1938年版の見返しには矢崎千代二のものと思われる帆船のパステル画が、1940年版には台湾を中心として描かれる「大東亜共栄圏」の模式地図がデザインされていた。1938年版の見返しは矢崎によるものではほぼ間違いなさそうだが、装丁は矢崎のデザインとは考えにくい。
- 26 曾山前掲「日本統治期台湾の「視察・観光対象」」、176頁。
- 27 呂紹理は、1912年版と1930年版の『鉄道旅行案内』に掲載されている「物産」が各地の農工産業を反映したにすぎず、消費者が購入できる「特産」ではなかったと指摘する（呂前掲『展示台湾』第2版、356頁）。
- 28 宮崎直勝「旅客誘致政策つづき」『台湾鉄道』第249号、1933年、41頁。
- 29 呂前掲『展示台湾』第2版、p.359。
- 30 曾山前掲『植民地台湾と近代ツーリズム』、188頁。
- 31 同上書、205頁。
- 32 本論文作成にあたって、国立台湾歴史博物館、国立国家図書館、国立台湾博物館の各データベース、日本国内の古書店、およびオークションサイトで関連資料の調査、収集を行った。なお収集にあたって、福富昇氏の協力を得た。記して感謝申し上げる。
- 33 一部地域を対象とするリーフレットとしては、『東台湾鉄道沿線案内』や『日月潭と霧社』、『台北とその周辺』、『台中とその周辺』など他にも存在が確認できる。
- 34 ただし、1925年発行のものとみられる『台湾』に掲載されている地図は鳥瞰図ではなく、一般的な地図に近く、『台湾へ』などと類似している。ただし、『台湾へ』が横長のリーフレット状であったのに対して、1925年版『台湾』は一般的な地図上の折りたたみ式となっている。
- 35 なお、東亜旅行案内社による『台湾旅行の栞』も存在し、1934年と1939年発行のものが確認できる。東亜旅行案内社と後に「東亜旅行社」を名乗るJTBとの関係は不明。
- 36 前述のように、鉄道部編集・発行のものと、鉄道部編集・東亜旅行社発行のものがあるが、両者の内容は広告掲載など若干相違があり、表紙デザインも異なる。
- 37 日本内地でも盛んに外国人観光客誘致を念頭に置いたポスターやパンフレットなどが作成された（東京国立近代美術館編『ようこそ日本へ——1920-30年代のツーリズムとデザイン——』東京国立近代美術館、2016年、51-78頁）。
- 38 その一方で、台湾で旅客輸送がさらなる拡大を見せるのは、1937年以降でもある（曾山前掲『植民地台湾と近代ツーリズム』、68-69頁）。その旅行の姿の変容は、台湾人旅行客の増大という、それまでとは異なる交通（旅行）モードでもあった。
- 39 「絵葉書と記念スタンプ」『台湾日日新報』1908年10月25日、「記念スタンプ 台東鉄道開通式の」『台湾日日新報』1917年11月6日、「記念スタンプ 宜蘭鉄道開通式に」『台湾日日新報』1919年3月15日。
- 40 郵便局のスタンプ、駅スタンプを網羅した労作として、片倉佳史『台湾風景印——台湾・駅スタンプと風景印の旅——』（玉山社、2008年）がある。
- 41 「旅行記念スタンプ 台湾でも近く押捺 塩月画伯が画稿整理中」『台湾日日新報』1931年9月6日夕刊。
- 42 西川栄一「スタンプ スタンプ スタンプ はいはい」『台湾鉄道』第239号、1932年、88頁。
- 43 西川栄一「国立公園のスタンプ出現」『台湾鉄道』第310号、1938年、8頁。
- 44 「旅客係事務分担」『運輸通報』第8号、1936年、65-66頁。
- 45 同上。
- 46 同上、66-67頁。
- 47 不破丑之助「ナンバー・ワン物語」『台湾鉄道』第251号、1933年、96頁。なお文中の宮崎直介は、『台湾鉄道旅行案内』の項にも登場した宮崎直「勝」の誤りと思われる。直介と直勝は別人。
- 48 西川栄一「続新刊御披露目」『台湾鉄道』第293号、1936年、122頁。
- 49 鉄道と写真との関係については、張世倫による「台湾「風景」の写真建構：一個日治時代攝影の歴史初探」（『現代美術学報』第33号、2017年）がある。同論文は、日本統治時代台湾における風景写真構築過程について、

写真家・小川一真、台湾八景の選定、岡田紅陽による写真集『台湾国立公園写真集』（1939年、台湾国立公園協会発行）、そして鉄道旅行という4つの視点から検討し、日本統治期における写真と観光の発展が植民地支配の視覚的実践であることを明らかにしている。張によれば、鉄道の発達、鉄道部による『鉄道旅行案内』等の出版物は、台湾における写真、観光、「まなざし」の発展に大きな影響を与えたという。

- 50 「TSS 写真会」『台湾日日新報』1922年8月11日
- 51 守部生「写真に興味を持つ方々へ」『台湾鉄道』第181号、1927年、19頁。
- 52 「台湾の風景写真 鉄道部で懸賞募集」『台湾日日新報』1927年3月20日。
- 53 「鉄道部の風景写真 審査結果発表」『台湾日日新報』1927年6月5日。
- 54 守部生「更生のTSS会」『台湾鉄道』第220号、1930年、76頁。
- 55 守部、荒木、山下は、いずれもTSS会の中心人物であり、日本内地のカメラ誌にも投稿する腕前だった。彼らについてはまた別稿で論じたい。
- 56 「懸賞写真に就て」『台湾鉄道』第241号、1932年、185-188頁。
- 57 朝日新聞社編『日本写真年鑑』昭和9年版、朝日新聞社、1934年、91頁。
- 58 「懸賞写真募集規定」『台湾鉄道』第243号、1932年、69、守部生「募集印画に就て」『台湾鉄道』第247号、1933年、55頁。磯九郎「懸賞写真入選発表」『台湾鉄道』第268号、1934年、83-86頁。
- 59 磯前掲「懸賞写真入選発表」、83頁。
- 60 「台北近郊の風物を撮影 鉄道部旅客係が宣伝用に」『台湾日日新報』1935年6月6日夕刊
- 61 張前掲「台湾「風景」的写真建構」、147頁。
- 62 総督府交通局鉄道部編『鉄道職員録』同所、1932年、9頁。
- 63 「課内事務分担特輯」『運輸通報』第8号、1936年、65頁。
- 64 「編輯室から」『台湾鉄道』第232号、1932年、88頁。
- 65 このデザインは西川が編集に関わったと見られる『カメラで見た台湾』にも利用されているため。
- 66 2016年に南港山文史工作室から翻訳の上で電子版として「再刊」されている。
- 67 洪郁如「植民地台湾の「モダンガール」現象とファッションの政治化」伊藤るりほか編『モダンガールと植民地的近代——東アジアにおける帝国・資本・ジェンダー——』岩波書店、2010年、267頁。
- 68 「台湾旅行の座談会」『台湾実業界』第5巻第4号、1933年、24頁。ただこうした財務当局から掣肘を受けているというエクスキューズは、鉄道建設がうまくいかないことへの弁解にしばしば利用された。
- 69 田村安一「旅客誘致策の再検討（四）」『台湾鉄道』第278号、1935年、36頁。
- 70 同上、35頁。
- 71 同上。
- 72 田村安一「旅客誘致策の再検討（三）」『台湾鉄道』第277号、1935年、44頁。
- 73 同上。
- 74 曾山前掲『植民地台湾と近代ツーリズム』、302頁。
- 75 「北港朝天宮扁額献納」『台湾鉄道』第275号、1935年、39頁。
- 76 「北港進香団 募集団員」『台湾日日新報』1937年3月19日夕刊、「媽祖詣では旧式 新人は神社参拝」『台湾日日新報』1938年1月28日
- 77 主に台湾島内に対する広告・宣伝資料があまり残されていない要因として、3点考えられる。まず、現在国立台湾歴史博物館などに所蔵されている資料の多くは、日本など台湾島外むけに発行された資料であり、リーフレットや『旅行案内』など比較的小型の物が多い。これらは家庭でも旅行の記念として保存されることが多く、現在はオークションサイトなどでも多く出品されている。つぎに、台湾島内向け宣伝は主にポスターなど大型の資料が多く、掲示期間をすぎれば廃棄される。部内向けの掲示資料が残されていたとしても、日本の統治終了と中華民国体制下でこうした資料が継続的に保存される環境にあったとは限らない。これら要因で台湾島内向けの広告・宣伝資料があまり残されていないと考えられる。
- 78 「台湾を海外へ宣伝 鉄道部に観光係新設」『台湾日日新報』1937年5月28日、11頁。
- 79 三十島祝「台湾に於ける観光機関の全貌」『台湾鉄道』第300号、1937年、25頁。
- 80 台湾総督府交通局鉄道部編『台湾総督府交通局鉄道年報』第39年、同所、1938年、85頁。
- 81 前掲「台湾旅行の座談会」、23-24頁。
- 82 羽生南峯「台湾観光事業の促進を望む」『交通時代』第7巻第6号、1936年、74頁。
- 83 宮崎直勝・小林寛「旅客誘致政策2」『台湾鉄道』第248号、1933年、13頁。
- 84 前掲「台湾旅行の座談会」で小川は「団体旅行者には相当あげてます」とフォローしている（24頁）。
- 85 「台湾観光座談会」『台湾実業界』第11巻第3号、1939年、34頁。

- 86 同上、27 頁。台中車掌区助役の宮本克夫は、1939 年に台湾で挙行された帝国鉄道協会総会に際して来台した日本からの旅客に対して、観光案内を行った経験を述べている。彼らを接遇するなかで、日本からの旅客の台湾認識に触れ、「兎に角いずれにせよ、あした一番台湾認識程度の深いと信ぜられる御歴々の大部分が未だに旧態已然たる蕃人（ママ）と毒蛇観を持たれて渡台されたといふことは甚だ以て残念であり、又それ丈けに認識は正の收穫も大きかつたと言わねばなるまい…今頃協会員程の人達に漸く認識されるようじゃ手に齧つけた例に等しく全く今からでは遅いの感が深いのであるが、併しこの辺を一契機として台湾観光事業も大に一新さるべき時ではないだらうか…」と述べている（宮本克夫「台湾の観光」『運輸通報』第 19 号、1939 年、19-20 頁）。帝国鉄道協会員のような、社会的身分と見識を備えた人物も、蕃人や毒蛇というイメージをもっていることに失望と、観光を通じた是正への希望を感じている。
- 87 たとえば、文学については、橋本恭子『『華麗島文学志』とその時代——比較文学者島田謹二の台湾体験——』（三元社、2012 年）、美術については、邱函妮『描かれた「故郷」——日本統治期における台湾美術の研究——』（東京大学出版会、2023 年）をここでは挙げておく。
- 88 鉄道部「台湾観光事業の特殊性」『旅と運輸』第 14 号、1938 年、10 頁。
- 89 鉄道部 A・B・C「台湾と観光」『旅と運輸』第 33 号、1939 年、6 頁。
- 90 森公作「本島文化宣伝写真に就いて（一）」『台湾公論』第 7 巻第 4 号、1942 年、40 頁。
- 91 同上文、40 頁。
- 92 同上文、41 頁。
- 93 森公作「本島文化宣伝写真に就いて（二）」『台湾公論』第 7 巻第 5 号、1942 年、27 頁。
- 94 同上文、30 頁。

(2024 年 10 月 15 日投稿受理、2025 年 3 月 27 日採用決定)