

「始政四十周年記念台湾博覧会」と台湾鉄道

曾 山 毅

Taiwan Exhibition in the 40th Year of Japanese Administration and Taiwan's Railways System

Takeshi Soyama

要 約

「始政四十周年記念台湾博覧会」は、1935年（昭和10年）10月10日から11月28日までの50日間に、台北市で開催され、延べ276万人の入場者を集めた。台湾総督府は予想される旅客の増大に対して鉄道輸送計画によって対応した。来訪者は台北周辺のみならず、台湾鉄道を利用して台湾全島から集まった。博覧会終了後も鉄道利用者は増加し、博覧会の参観によって多くの台湾人の間に、鉄道旅行が普及したことが考えられる。

Abstract

The Taiwan Exhibition in the 40th year of Japanese administration was held in Taipei for 50 days from October 10, 1935 to November 28, 1935 and attracted 2,760,000 visitors. The Taiwan government-general planned railroad transportation to accommodate the anticipated increase in passengers. Visitors came from not only in and around Taipei, but all over Taiwan. After the exhibition, railroad users increased in number, and railroad travel became popular among many Taiwanese because of their experiences visiting the exhibition.

はじめに

「始政四十周年記念台湾博覧会」は、日本の台湾統治40周年を記念し、台湾統治の成果を日本・総督府の立場から展示するものであった。同博覧会は1935年（昭和10年）10月10日から11月28日までの50日間に、台北市を中心とした会場で開催され、延べ275万8千人の入場者を集めた⁽¹⁾。当時台湾の人口は約530万人であり、台湾在住者の2人に1人が博覧会場を訪れた計算になる。台北周辺のみならず、経済的に比較的豊かであった全島の農村地帯などからも多くの来訪者があった。

「始政四十周年記念台湾博覧会」（以下では「台湾博覧会」）は、欧米に発し近代日本に導入された博覧会という装置が、さらに日本植民地下の台湾において内地延長的に展開されたものである。「台湾博覧会」がもつ政治性については、博覧会と植民地主義との関係、日本の他の植民地における博覧会との比較などを踏まえて検討しなければならない課題であるが、それは別稿に譲りたい。本論では「台湾博覧会」開催に際して予

想される旅客の増大に対して総督府交通部が行った対応を整理し、「台湾博覧会」が植民地台湾における近代ツーリズム形成に果たした役割について検討する。

1 台湾博覧会の概要

(1) 台湾博覧会と台湾総督府

日本国内で催される博覧会は、1870年代から1940年代にいたるまで日本各地で開かれ、「内国勸業博覧会」などに代表される大規模な博覧会から、地方都市の博覧会にいたるまで、その規模と集客力には違いはあったが、戦前の日本において大衆にひろく支持されたイベントであった。台湾総督府はこうした博覧会の多くに参加し、台湾の宣伝をおこなうとともに、木工品や茶などを販売し、とくに中国茶の喫茶店、台湾産果物を用いたフルーツパーラーなどが人気を集めた。1933年に総督府が参加を予定していた博覧会は、東京上野の「婦人子供博覧会」、同「奈良観光産業博覧会」、宮崎市の「祖国日向観光産業博覧会」、大連市の「満州大博覧会」であったが、予算は総額で2万円だった⁽²⁾。

主催者からは独立した台湾館が要請されたが、予算の制約からブースによる展示になることもあった。1935年には総督府は「台湾博覧会」を後援する一方で、内地5箇所の博覧会に参加を果たしている。熊本、横浜、呉では特設館と喫茶店を設置し、神戸、萩ではブースによる出品にとどまっている⁽³⁾。

「台湾博覧会」は台湾領有40周年をひかえ、数年前には台湾各界で開催の声があがっていたようである。しかし、少なくとも開催1年前にあたる1934年の10月末には、まだ主催形式など基本的事項は決定していなかった。総督府を中心に博覧会方式とするか、州および市を主催者とする共進会方式にするかのどちらかで議論がわかれていた⁽⁴⁾。34年の11月初旬になってようやく、主催者として官民合同の事業協会である「始政四十周年台湾博覧会」を組織すること、総督府が博覧会を後援すること、開催時期は1935年10月10日から50日間とすることなどが、総務長官のもとに参集した「全島官民打合会」に諮られ決定した。「全島官民打合会」の構成は、総督府側が総務長官、交通局長、警務局長、文教局長、台北州知事、台北市尹など15名、民間側は総督府評議員10名から構成されていた。総督府は博覧会補助費として60万円、台北州9万円、台北市6万円、各州が9万5千円をそれぞれ支出することになった⁽⁵⁾。

(2) 博覧会場の配置

会場は台北市内では三線道路一帯、台北公園、大稻埕、そして郊外では草山の4個所に配置され、館内展示のほかに、演芸会、音楽会、映画会などの催しが計画された。4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。それでは、台北市内を中心に展開された4つの会場を簡単にみておこう。

第一会場は、台北市公会堂付近より幅員25間(約46メートル)、南北440間(約8百メートル)におよぶ小南門にいたる三線道路一帯の1万3千坪の敷地であった。総督府直営館として、交通土木館、産業館、林業館、第一府県館、第二府県館、興業館が設けられ、特設館として、満州館、交通特設館、福岡館、朝鮮館、日本製鉄館、三井館、鉱山館、糖業館が建設された。そのほかに、鉄道案内所、新竹州案内所、台東庁案内所、会場案内所、台湾新聞社休憩所、台湾基督教休憩所、台湾博覧会設置休憩所が設置された。第一会場内には協賛会直営売店が34軒、場外には食堂や森永製菓の出張販売店も置かれた⁽⁵⁾。

第二会場は台北公園2万4千坪を敷地とし、直営館として、第一文化施設館、第二文化施設館(先住民の家屋、望楼、穀倉、実演場を付設)、国防館が置かれ、特設館として、愛知名古屋館、北海道館、大阪館、船舶館、京都館、電気館、東京館、専売館が設置された。

迎賓館、演芸館、映画館、音楽堂、子供の国、鉄道案内所、花蓮港案内所、台中案内所、会場案内所、台湾新聞社休憩所、台南新報休憩所、台湾茶業宣伝協会喫茶室、ネスルミルク宣伝休憩所、王冠赤十字葡萄酒休憩所、台湾博覧会設置休憩所も置かれていた。場内外には70軒ほどの売店、食堂などが営業をおこなった。

草山分館は1930年代に台北郊外の行楽地・リゾートとして注目されはじめた草山を会場としており、国立公園候補地となっていた一帯を紹介する目的もあった。8百坪の敷地に直営館として草山観光館、そのほかに休憩所が設置されていた⁽⁷⁾。

(3) 大稻埕分場と台湾人

会場は初期の計画では、市内の2会場と草山会場であったが、1935年2月末に、辜顕栄ら16名の台湾人の運動がみのり、大稻埕に南方館を建設することが決定した。大稻埕に新たに会場を設ける条件は、大稻埕台湾人有志からなる「南方館大稻埕助成会」が敷地を無償で提供し、予算増加分1万1千円を負担することであった。大稻埕分場には南方館、暹羅(シヤム)館、比律賓館、福建省特産物紹介所が直営館として建設され、特設館として馬産館、軍用犬及び軍用鳩舎が設置された⁽⁸⁾。

南方館では「南支那」と「南洋」がテーマであった。「南支那」については、福州、廈門、汕頭、広東、香港、澳門などの各室にジオラマや特産品を陳列し、「南洋」では、ゴム、マニラ麻などの邦人栽培事業を紹介する展示のほかに、仏印、蘭印などの区画も設けられた。さらに独立国として外交政策上、日本と友好な関係を結んでいたフィリピンとタイは暹羅館、比律賓館を設置した。こうした展示のほかに、当時中国で5大名優の一人といわれた小三麻を擁する京劇の一座を「南方館大稻埕助成会」が4千5百円を拠出して招いた⁽⁹⁾。

大稻埕とは台北駅北側と淡水河に挟まれた商業地区で、台北駅南側の城内が日本人居住地区であったのとは対照的に、主に台湾人が居住する地区である。清国統治期から茶や米の集積地として繁栄していた。日本植民地期においても城内に比べて活況を呈していたといわれる大稻埕は、商業界を中心にした台湾人の経済力を象徴する場所であった。同時に、日本の植民地支配への不満がくすぶり、民族運動の拠点になることもあった場所でもある。誘致運動をおこなった中心人物である辜顕栄について簡単にふれておこう。1895年6月に日本軍は台北へ無血入城したが、その際に日本軍を導いたのが辜顕栄であった。その功勞により、のちに台北保良局長、総督府評議員に任ぜられるなど多くの特権を享受し、植民地台湾屈指の「御用紳士」、政商となった。1934年には台湾人で初の貴族議員に勅撰されている。総督府へ豊富な人脈を有する辜顕栄で

あれば、大稲呈分場の開設はそれほど困難なことではなかったろう。

大稲呈分場の誘致は、「御用紳士」である台湾人たちが主導したという点では、植民地体制下に組み込まれた「台湾博覧会」を台湾人として翼賛する意図がそこにはあった。展示のテーマはあくまで南支・南洋であって、福建省特産物紹介所の建物が台湾式であったことをのぞくと台湾固有の色彩は希薄であった。しかし、演芸関係では京劇や台湾芸妓のレビューなど台湾人向けの催しが企画されており、大稲呈でぜひ台湾人による博覧会を開催したいという民族意識発露の側面もあったように思われる。大稲呈分場は総督府にとっても、台湾人社会の繁栄を演出することであり、植民地統治の成功を示すものとして好都合であったに違いない。

2 「台湾博覧会」と台湾植民地鉄道

(1) 博覧会と交通

1851年にロンドンで初の万国博覧会が開催されたが、141日間の開催期間中に当時のイギリス人口の約3分の1にあたる600万人が会場を訪れた。ロンドン万国博にこれだけの大衆を集客できたのは、鉄道網の発達があった。多くの鉄道会社は博覧会見物を行なう旅客のために料金を引き下げ、トーマス・クックはロンドン万博にイギリス各地から旅行団を送り込んだのである。これ以降、欧米各国で開催されるようになる博覧会を巨大な集客装置として支えるのは、大衆交通輸送の確立と発展であった。ヨーロッパ大陸ではイギリス同様に鉄道の整備が大きな条件になったし、アメリカでは鉄道とともにやがて自動車が博覧会場に見学者を運ぶようになった。ここで鉄道を中心にした植民地台湾の交通基盤について簡単に整理しておこう。

(2) 台湾植民地における鉄道の発達

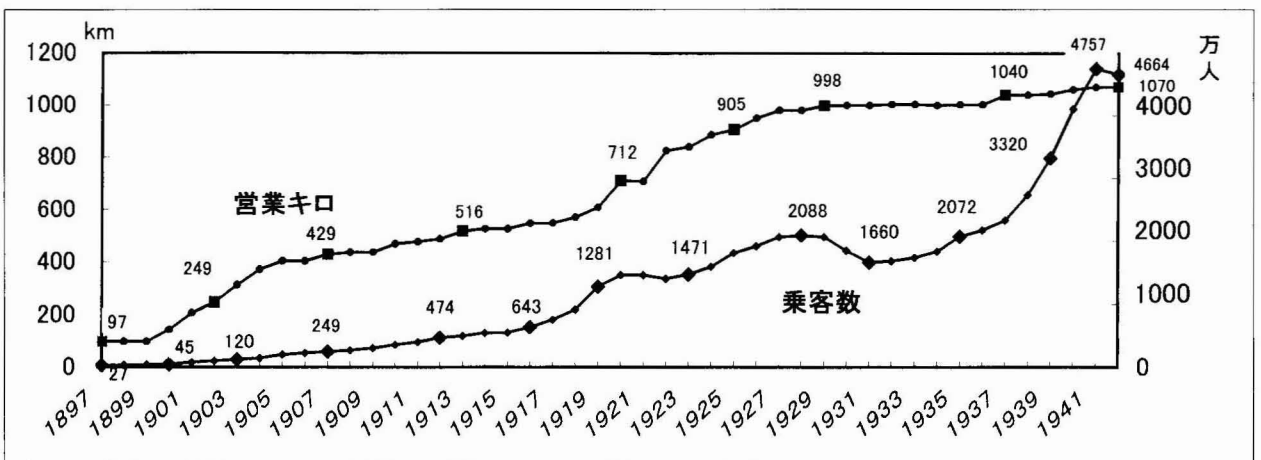
日本は1895年に台湾領有すると鉄道建設に着手し、

基隆、台北、台中、高雄などを結ぶ縦貫線は1908年に完成した。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る。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、地方開発線として淡水線、平溪線、集集線が建設された。「台湾鉄道」とは上記の総督府交通局鉄道部が管轄する官設鉄道の総称で、このほかに総督府が管理する鉄道には、営林所管轄の森林鉄道として阿里山鉄道、八仙山線、太平山線があった。官設鉄道の路線展開は1920年代まででほぼ終わり、1930年代以降は既存線延長以外に新線の建設はおこなわれていない。官設鉄道が旅客輸送機関として成長する時期は、おもに1910年代と1930年代であった。1910年代の成長は、縦貫線における旅客輸送の堅調な伸びに新線建設による新たな旅客輸送が重なったものである。1930年代は、勃興する大量の旅客需要にたいして、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の運用高度化によって対応した。

官設鉄道のほかに、おもに日系製糖企業が敷設した私設鉄道、日系および台湾系零細資本による手押軌道があった。日系製糖企業は、遠隔地から大量の原料をすみやかに搬入するために、鉄道を建設した。最初のサトウキビ運搬の専用列車は1907年に運行されたが、製糖企業が一般運輸営業を開始したのは1909年であった。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1920年頃までにほぼ終了し、1929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を除いて、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。

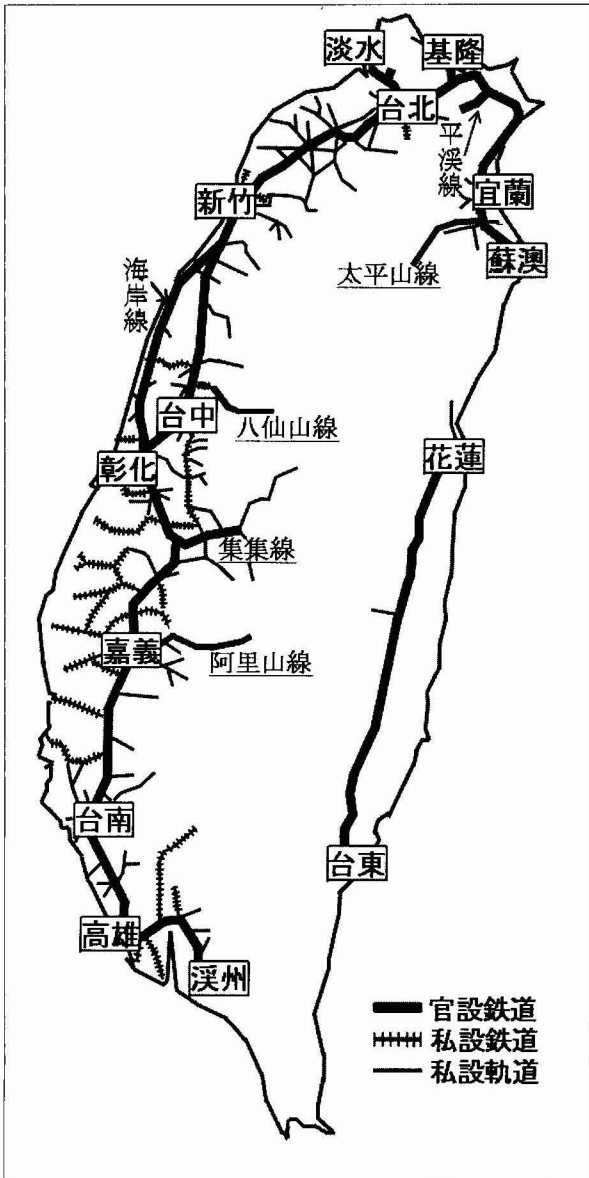
手押軌道は鉄道と比べると、建設費と運営費が低額

図1 台湾官設鉄道乗客数・営業キロの推移



曾山毅『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、68頁

図2 台湾植民地鉄道路線図(1931年頃)



『植民地台湾と近代ツーリズム』64頁

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、とくに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年、旅客数のピークは1928年であるが、乗合自動車の急速な普及によって、1930年代に営業キロ、旅客数ともに急激に衰退した⁽¹⁰⁾。

植民地台湾では、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、重要な旅客輸送機関として発達した。「台湾博覧会」が開催された1931年には、図1にみられるように台湾西岸地域を中心に稠密な旅客輸送網を展開し、旅客輸送に当たっていた。さらにここに1930年代に急速に発達するバス輸送が加わる。こうした交通体系によって、博覧会場を擁する台北へ全島か

ら旅客を輸送することができたのである。

(3) 総督府鉄道部の輸送計画

博覧会期間中は開催地である台北へ全島から参観者が殺到することが予測され、総督府交通局鉄道部では鉄道輸送計画を立案し、また博覧会に際して運賃割引を実施することになった。鉄道部の予想では、大会期間中に博覧会によって新たに発生する旅客は90万人に達すると見積もられた。この数字の根拠になったのは、1915年に台北で開催された「台湾勸業共進会」であった。「勸業共進会」の会期36日間における台北駅降着人員の対前年度同期増加数は22万人であった。この22万人を基礎に、人口や営業キロの増加、会期などを考慮して台北駅降着人員は45万1千人と推計され、実際に輸送される人員は往復であるからその2倍の90万人となったのである⁽¹¹⁾。

鉄道部では、会期中もっとも旅客の集中する期間を、台湾神社祭礼と重なる10月20日頃から11月20日頃までの30日間とみなしていた。その前後は開会日より漸増し、閉会日にむけて漸減する、日曜、祭日などは特に増加すると予測し、期日別、区間別の予想輸送人員を算出した。それにもとづき、縦貫線と宜蘭線の一部に1934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⁽¹²⁾。ところが旅客輸送に関して深刻な問題もあった。1935年5月に中部台湾で発生した地震によって、台中線が壊滅的な打撃を受け、復旧に数年を要する見込みであったことだ。実際に台中線が復旧したのは1938年の7月である。また鉄道部は輸送力増強のために、最新鋭の蒸気機関車C55を4輛、ガソリンカー4輛、三等寝台1輛を購入したが⁽¹³⁾、C55については、路線に屈曲が多く一部でレールが老朽化している縦貫線では、その高速性能は発揮しえず、15輛編成が可能な優れた牽引力も各駅のプラットホーム長が足りなく、その実力を発揮しえないことが分かった⁽¹⁴⁾。

3. 旅客輸送の実態

(1) 鉄道利用者の動態

90万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109万9千人と集計された。この数値は、1935年10月と11月の台北市所在駅である台北、万華、大正街、双連の乗降客数と前年同期の数字の差から推計したものである⁽¹⁵⁾。台湾鉄道全線を10月、11月に利用した人数は、各駅の総乗車客数では408万1千人、前年同期の比較では123万3千人の増加で、台北市内駅の博覧会関係乗降客と比較すると14万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があるためであろう⁽¹⁶⁾。

鉄道部の予想通り、10月20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った。下り夜行列車では台北で旅客を収容できなくなったという。そこで、10月26日より台北・高雄間に上下各1本の臨時夜行列車を運行することになった。11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った⁽¹⁷⁾。

(2) 市内の自動車輸送

自動車輸送については、台北市営バスがそれまで83台だったバスを110台に増やし、市内交通の円滑化を目指した。台北市内と草山分館を連絡する巴バスは10台を15台に増やし、1時間に1台だった発車間隔を会期中は10分に1台として、輸送力の増強を図った。台北市内で営業する190台のタクシーやハイヤーなどの貸自動車には旧型が多く、博覧会に際してその約7割が新車に変わり、さらに90台の増車があったために、台北市の貸自動車は流線型の新車に一変したという。貸自動車運転手の服装は博覧会を期に台北自動車組合により制服、制帽が統一されることになった⁽¹⁸⁾。

(3) 台湾各地からの参観者

「台湾博覧会」の入場者を関係者が当初どの程度と予想していたかは明らかではないが、新聞報道では50万、100万といった数字が散見され、最終的な延べ人数275万8千人という数値は、関係者の予想をかなり上回っていたようである。鉄道利用者数とはかなりの差があるが、各会場で入場者をカウントしていることと、台北市内および近郊から多数の参観者がおとずれ、そのなかには今日でいうリピータがかなりいたようである。100万人を超える鉄道利用者の、出発地について詳細なデータはないが、台湾島各地から多数の参観者が来訪したことが想像され、博覧会への旅行が一種のブームを形成していたことをうかがわせる。

10月、11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覧会をおとずれた人びとの流れをよみとることができる。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3.0倍、24万6千6百人増加した。縦貫線八堵・松山間各駅では1.7倍で5万2百人、縦貫線江子翠・桃園間各駅では2.2倍で19万8百人、淡水線は1.7倍で、12万7千5百人の増加となっており、前年との増加比はけっして高くはないが、博覧会旅客の新たな発生では、やはり台北近郊が大きな数字をあげていることがわかる。

新竹以南の縦貫線および台中線主要駅では、新竹駅が3.8倍、4万1千9百人の増加、台中駅は4.8倍で3万5千8百人の増加、嘉義駅は6.7倍、2万6千3百人の増加、台南駅は6.4倍、2万1千9百人の増加、高雄駅は6.4倍、2万人の増加であった。そのほかの縦貫線主

要区間では、花壇・民雄間各駅が17.1倍、5万7千3百人増、縦貫線水上・永康間各駅が23.5倍、2万4千9百人増、台中をのぞく台中線6.4倍、2万8千2百人増となっている。新竹以南の縦貫線沿線からも多くの参観者がおとずれており、台北から遠隔地になるほど前年比は高く、博覧会を機会に台北をおとずれようという人びとが、台北から遠くなるほど顕著であったともいえる。

そのほかの地域では、屏東駅が4.7倍、1万5千8百人増、潮州線各駅（屏東を除く）が9.3倍・1万8千8百人増、宜蘭駅が3.4倍、1万5千2百人増、宜蘭をのぞく宜蘭線各駅2.1倍、4万9千人増、集集線各駅が8.6倍、8千2百人増、台東線各駅6.8倍・7千1百人増である。台東沿線と宜蘭線をむすぶ唯一の陸路である東海バスでは、旅客は2.1倍、1万2千人の増加をみた⁽¹⁹⁾。

台湾島内の郵便貯金残高をみると、1935年10月末貯金現在高は9月末に比べ4万4千5百円の減少であった。過去5年間の実績では例年10月は平均6万3千7百円の増加をしめしているのに、例年より10万8千円の残高減少となっている。産業組合貯金は16万円減少、農村組合でも収穫後にかかわらず預金残高は減少した⁽²⁰⁾。博覧会見学の費用を得るために預金が各地でひきおろされたと思われるが、博覧会人気がこのあたりからもうかがえる。

4. 「台湾博覧会」と旅客の動向

(1) 内地および中国大陸方面からの旅客

総督府、博覧会関係者、島内観光地などでは、「台湾博覧会」に内地および中国大陸方面から参観者が多数訪れることが期待された。内地・台湾間の航路は博覧会開催時期には例年乗客が比較的少なく、1934年同時期の延べ総定員と実際の乗客との差から輸送力には約1万3千人程度の余裕があった。船会社では内地からの博覧会目的の旅客は5千人程度と見込んでいたので、輸送力に問題はなかったが、1、2等の収容力に若干の不安があった⁽²¹⁾。そこで、現有就航船の基隆と神戸の停泊日数を短縮して、50日間に新たに往復3航海を捻出した。日本郵船の横浜・ロンドン線の復航においては、香港と上海の間で基隆への臨時寄港を3回おこない、基隆・香港線では厦門への臨時寄港を増やして、中国大陸からの旅客にそなえた⁽²²⁾。

実際に開催期間中に前年同期と比較して増加した「本島上陸客」は7,774人で、航路別にみると、基隆・神戸線3,245人、那覇・基隆線842名、基隆・香港線2,113人、高雄・上海線976人、基隆・厦門線269人、高雄・大連線180人などであった⁽²³⁾。鉄道部が把握した数字では島外からの参観者はさらに少なく、「島外各地より発着した台北駅取扱人員」の増加数は2千人程度となっている。総督府は内地、満州、朝鮮にたいし相当

の宣伝をおこなったが、その効果はあまりなく、関係者を落胆させたようである⁽²⁴⁾。両者の数字にはかなりの開きがあるが、少なくとも鉄道にみられたような旅客の輻輳は発生しなかった。

(2) 島内観光地への影響

島内の多くの観光地では、島外客の来訪および島内客が台北との往復途上で立ち寄ることを期待した。阿里山鉄道では、1日1往復の旅客便乗列車を期間中は2往復に増やしたが、10月、11月の阿里山駅乗客は前年同期と比べ大きく減少し、縦貫線嘉義駅を乗降あるいは通過した膨大な博覧会客を阿里山は誘致することはできなかったのである⁽²⁵⁾。油田による産業観光を企図していた錦水では、博覧会客にそなえて日本石油が休憩所を設置し、案内説明のために社員2人を常置したが、前年10月、11月に106人だった見学者は博覧会期間中には64人に減少した⁽²⁶⁾。「台湾博覧会」によって発生した人の移動が、既存の観光地に波及することはなく、博覧会人気に客をうばわれた格好となった。

(3) 「台湾博覧会」後の鉄道利用

1936年度に交通局鉄道部管理下の官設鉄道を利用した乗客数は、前年度に比べて96万4千人増加した。1937年4月8日発行の『台湾日日新報』によれば、博覧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1に農村景気が依然として好調であること、第2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⁽²⁷⁾。増加旅客を等級別にみると、1935年に比べ1等利用客は763人減少し、2等利用客は118人とほとんど変化がなかった⁽²⁸⁾。増加分はほとんど3等利用客で、鉄道利用の担い手が台頭する台湾人大衆であることを想像させる。

おわりに

「台湾博覧会」開催にたいして、総督府交通局鉄道部では期日別・区間別の予想輸送人員を算出し、臨時列車の運行、新車両購入などによる輸送力増強を行なった。会期中の台北市内駅の博覧会関係乗降客は109万9千人にのぼり、台湾島各地から多数の参観者が来訪したことが想像され、博覧会への旅行が一種のブームを形成していたことをうかがわせる。

10月、11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、博覧会を機会に台北をおとすれようという人びとが、各地で発生していることが分かる。台湾島内の郵便貯金残高、産業組合貯金、農村組合預金残高などから、博覧会見学の費用を得るために預金が各地でひきおろされており、博覧会人気がこのあたりからもうかがえる。

内地および中国大陸方面からの参観者は関係者が事

前に予測したほどには伸びなかった。島内観光地のなかには博覧会目的の旅行者を往路・帰路に誘致することを企図したが、博覧会人気に客をうばわれ、入込みは例年より減少したところもあった。しかし、博覧会終了後も鉄道利用者は堅調に推移し、台湾人大衆層を中心に旺盛な旅行への参加が認められる。ここで想起されるのは、「台湾博覧会」が植民地台湾のツーリズム興隆にとって画期であった可能性である。博覧会の参観を通じて多くの台湾人が行楽や旅行を経験し、こうした余暇の過ごし方が普及したことが考えられる。

註

- (1) 始政四十周年記念台湾博覧会誌『始政四十周年記念台湾博覧会誌』、1939年、561頁
- (2) 『台湾日日新報』昭和8年1月21日、1933年、2面
- (3) 『台湾日日新報』昭和10年2月8日、1935年、9面
- (4) 『台湾日日新報』昭和8年9月20日、1933年、7面
- (5) 前掲『始政四十周年記念台湾博覧会誌』3-4頁、33頁
- (6) 同書、71-72頁
- (7) 同書、72-76頁
- (8) 『台湾日日新報』昭和10年2月27日、1935年、7面；前掲『始政四十周年記念台湾博覧会誌』70-75頁
- (9) 『台湾日日新報』昭和10年9月8日、1935年、7面
- (10) 曾山毅『植民地台湾と近代ツーリズム』青弓社、2003年、57-85頁
- (11) 鉄道部運輸課旅客係「博覧会観覧者の鉄道輸送に就て」『台湾鉄道』昭和11年4月、1936年、13-14頁
- (12) 前掲『始政四十周年記念台湾博覧会誌』585-87頁
- (13) 『台湾日日新報』、昭和10年2月13日、1935年、7面
- (14) 『台湾日日新報』、昭和10年4月17日、1935年、7面
- (15) 前掲『始政四十周年記念台湾博覧会誌』、809頁
- (16) 同書、813頁
- (17) 同書、587頁
- (18) 同書、597-99頁
- (19) 同書、809頁
- (20) 同書、797-98頁
- (21) 『台湾日日新報』昭和10年6月21日、1935年、5面、昭和10年6月27日、1935年、11面
- (22) 前掲『始政四十周年記念台湾博覧会誌』588-89頁
- (23) 同書、602-04頁
- (24) 同書、812頁
- (25) 同書、852-55頁
- (26) 『台湾日日新報』、昭和10年8月24日、1935年、7面；前掲『始政四十周年記念台湾博覧会誌』892頁
- (27) 『台湾日日新報』昭和12年4月8日、1937年、11面
- (28) 台湾総督府交通局鉄道部『昭和十一年度年報』、1937年、36頁