

文明誠／界線：大阪商船《海》 的觀光展示與臺灣風土

蔡 佩 均*

摘 要

本文以大阪商船株式會社在1924年至1943年間發行的雜誌《海》為研究對象，探討以航海為媒介的旅行知識，如何參與近代日本的海洋想像與殖民地觀光視野的建構。本文揭示《海》的雙重話語運作，「誠」與「界」互為條件，前者為旅人確立了抵達他者之域的現代主體姿態，後者則提供了據此姿態前往的外地風土。筆者進一步分析，刊物建立了現代旅行規範的「誠」，將「乘船即文明」的思維內化為讀者大眾的日常意識，形塑具有中產階級消費品味的現代旅人；此外，以尋找「真臺灣」為名的「界」，指涉透過東臺灣的原真浪漫、農村田野的地方色彩、現代治理下的樂土形象三種並行路徑，劃定文明與未開之間的觀看界線，使外地風土成為現代旅人確認自身文明優越感的鏡像空間。

關鍵詞：大阪商船、《海》、臺灣航線、臺灣風土、觀光展示

2025.10.17收稿，2026.05.20通過刊登，2026.05.26修訂稿收件。

* 靜宜大學臺灣文學系助理教授。

The Commandment / Boundary of Civilization: Tourist Exhibitions and Taiwanese Terroir in Osaka Shōsen's *The Sea*

Tsai, Pei-Chun^{*}

Abstract

This paper examines *The Sea* (Umi), a magazine published by the Osaka Shōsen Kaisha between 1924 and 1943, exploring how maritime travel knowledge participated in the construction of modern Japan's oceanic imagination and its colonial tourist gaze. Drawing on the analytical framework of "The Commandment / Boundary of Civilization," this article reveals the dual discursive operations at work in *The Sea*. The "Commandment" and the "Boundary" are mutually constitutive: the former established the modern subject position of the modern traveler approaching the domain of the Other, while the latter provided the colonial landscape toward which that subject directed its gaze. The article further argues that the magazine's "Commandment" constructed a set of modern travel norms that internalized the ideology of "to voyage by ship is to be civilized" into the everyday consciousness of its readership, cultivating a modern traveler defined by middle-class consumer sensibilities. Meanwhile, the "Boundary," operating under the rubric of "Discovering the Real Taiwan," traced three parallel paths — the primitivist romance of eastern Taiwan, the local color of rural and pastoral landscapes, and the image of a livable paradise shaped by modern colonial governance — thereby demarcating the line of vision between the civilized and the uncivilized, and rendering colonial landscapes into mirror spaces through which the modern traveler confirmed their own sense of civilizational superiority.

Keywords: Osaka Shōsen, *The Sea*, Taiwan route, Taiwanese terroir, tourist exhibition

^{*} Assistant Professor, Department of Taiwanese Literature, Providence University.

一、前言

近代日本的「海」與「旅」觀念，在二十世紀前半期經歷了顯著的轉換：從以往少數人的經驗領域，逐步擴展為大眾化的活動，並在戰時體制下被納入國家意志的集體實踐。在這一過程中，「海」不只是地理空間或航行路徑，更是連結帝國疆域、象徵國力與現代性的文化符號；「旅」則由個人行動轉化為培養國民觀念、塑造帝國空間感的制度化安排。本文欲從以下幾個相互關聯的脈絡，探討上述知識轉變的發生。

就近代日本海洋想像的知識系譜而言，藍弘岳從思想史角度，釐清江戶後期以降，「海國」想像與「脫亞」、「興亞」論述錯綜交纏的思想狀況。¹ 稻吉晃進一步檢討1880至1890年代所展開之海國論，指出論述中所提示之國家層級構想，被地域社會援用為港灣升格與交通建設之行動，此現象尤其顯現於近世以來依賴沿岸海運之地域，自陸上交通網絡發展後漸呈頹勢的沿海地區，從海國論找到地域振興論述的資源。² 本文的研究對象大阪商船株式會社於1884年創立，其時正值「海國」論述廣泛流通之際，1924年創刊的機關誌《海》，便是在此論述傳統的延長線上運作的企業媒體，於商業航運與國策宣傳之間開拓出自身的話語位置。

其次是旅行的國家統治技術方面，曾山毅從旅行的制度與文化維度勾勒殖民地臺灣的觀光結構，他主張殖民基礎建設是近代旅遊成立的先決條件，透過鐵道網絡與公共汽車的整合，有效擴張旅遊空間；在經營策略上，則將觀光景點模組化，並模仿日本內地發行遊覽券，培養大眾使用現代交通工具旅行的習慣，讓享樂性旅遊活動由精英消費趨向普及化。此外，他分析日治初期至日治末期的《鐵道旅行案内》發現，包含東部地區與中央山地的旅遊景點持續增加，隨著警力進駐山區，「蕃地」的危險性意涵被置換為觀光休閒，原住民及其生活空間也被置換成「觀光」對象。³ 臼井進聚焦日本旅行

¹ 藍弘岳，〈面向海洋，成為西洋：「海國」想像與日本的亞洲論述〉，《文化研究》14期（2012.6），頁273-315。

² 稻吉晃，〈海國論と地域社会〉，《法政理論》45卷3號（2013.3），頁192-227。

³ 曾山毅，《殖民地台湾と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2003）。

協會及其機關誌《旅》，探討近代日本旅行文化由宗教參拜轉變為現代觀光的歷程，指出在國家政策、西方風景鑑賞觀點、城市工業化帶動中產階級提升健康意識等因素影響下，旅行結合身體鍛鍊、審美經驗成為國民教化的媒介，特別是1930年代戰時體制推進後，旅行更被納入國家動員的一環。⁴ 上述研究共同揭示了近代日本觀光的制度化運作與文化政治意涵，然其分析多集中於鐵道移動與陸域空間的觀看，對於海上航路所構成的移動經驗，仍缺乏相應的討論。

上述思想史與觀光制度的討論之外，尚有另一組以帝國空間結構與移動機制為核心的研究脈絡。小風秀雅探討日本海運如何以內地鐵道為核心、串聯近海航路與殖民地鐵道，在日俄戰後建構出支撐帝國向亞洲擴張的交通網絡。其研究分析華中、臺灣、朝鮮、滿洲地區的航路擴充，揭示三大重要發展：臺灣縱貫鐵道與港口建設配合命令航路，重組殖民地流通網，切斷對中國大陸的傳統流通依存；長江流域整合四家日本企業成立日清汽船，強化對英資競爭力，推進華中經濟滲透；近海航路與殖民地鐵道、南滿鐵道、西伯利亞鐵道相互連結，於1910年代初期形成覆蓋東亞並延伸至歐洲的海陸交通網。⁵ 阿部純一郎以日本最初的殖民地臺灣為主要範疇，探討帝國擴張過程中人、物、事件的「移動」現象，以及在文化接觸中形成的「比較」政治，作者圍繞「觀光」、「博覽會」、「田野工作」三個面向，分析人種分類、原住民展示、蕃人觀光政策、國際觀光國策化、戰時民俗保存運動等課題，說明帝國如何在移動與文化接觸中，持續生產「誰更文明、誰更落後」的比較判斷，並將此判斷轉化為統治措施。其核心洞見在於：這套比較機制在鞏固帝國秩序的同時，也在被殖民者之間催生出集體認同，埋下帝國解體的內在動力。⁶ 相較之下，小風秀雅著重於交通網絡的結構分析，阿部純一郎則關注移動在統治中的作用，然而兩者皆未觸及海上航路作為一種移動經驗，如何在航行過程組構觀看方式，並參與臺灣風土的建構。此一問題，恰是本文分析大阪商船《海》的核心切入點。

⁴ 白井進，《近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與臺灣形象的建構（1924-1943）》（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009）。

⁵ 小風秀雅，〈明治後期における海運政策の展開—遠洋航路補助策を中心に〉，《社會經濟史學》48卷3期（1982.8），頁28-51。

⁶ 阿部純一郎，《〈移動〉と〈比較〉の日本帝国史》（東京：新曜社，2014）。

在前行研究基礎上，本文以大阪商船株式會社發行的海事綜合雜誌《海》為主要分析材料，探討海上航路如何透過船旅敘事，同時生產現代旅人的文明主體，並建構以「原真性」為特徵的殖民地臺灣形象，由此分析兩者間的矛盾張力，以釐清其所反映的帝國知識秩序。

二、從地域振興到國民教化： 大大阪時代的海事媒體

1924年7月，由大阪商船株式會社發行的《海》，以「海上旅行趣味宣傳」、「培養真正了解大海與親近船舶的人」為宗旨創刊。⁷至太平洋戰爭期間的1943年8月為止，包含1934年5月增刊的《創立五十周年記念號》、末刊第143號，共計發行144冊。其中，第1至41號為季刊，第42號後提高發行頻率改為月刊型態以迄終刊，每回的發刊日並未固定，單冊頁數介於12至92頁之間，無長期固定欄目，篇幅大小取決於當期有無特殊專題或會社要聞揭露等因素。1943年8月，第143號卷首〈謹告〉表明，當期廢刊以貢獻於戰爭，「雜誌《海》依據監管機構海務院的指令，自本號起終刊。」⁸在全面動員的戰爭體制下，這份大型刊物終因國家報刊統合、用紙統制的緣故而畫上句點。值得注意的是，圍繞著「海上旅行趣味宣傳」的內容推廣、以「培養真正了解大海與親近船舶的人」為主打造的雜誌《海》，在創刊之初便並置商業行銷與國民意識培育之宗旨，其營運與教化兼具的雙重特性，正是本小節欲梳理的核心。

根據第4號編輯後記可知，該誌每回印行三萬冊以上，屬非賣品，「免費寄贈全國官廳、中等教育以上學校、著名青年團、各種同業組合、旅行團其他公司團體、著名仕紳或海上旅行趣味同好者」⁹；1933年初的編輯後記，則提到寄贈單位已遍及海內外之產、官、學機構；¹⁰又依據末刊所述，

⁷ 大阪商船株式會社，「海」編輯部，〈「海」發刊の詞〉，《海》創刊號（1924.7.25）。本論文引用之《海》復刻版文獻皆為筆者自譯，以下亦同，不另標註。

⁸ 「海」編輯部，〈謹告〉，《海》143號（1943.8.1）。

⁹ 「海」編輯部，〈編輯室より〉，《海》4號（1925.4.1），頁60；「海」編輯部，〈謹告〉，《海》143號（1943.8.1）。查閱相關編輯後記所述，該誌印行冊數為三萬以上，並常有增印，惟具體冊數未寫明。

¹⁰ 「本誌除了國內，也免費贈與海外殖民地的官公署、圖書館、學校、銀行、大會社

大阪市內國民學校、公共團體、醫院、大企業、報社、青少年團、社區自治團體等，亦是該誌寄贈對象。¹¹ 另外，透過寄自日本關東、關西、東北，以及臺北等處的讀者投書也能發現，雜誌的受眾分佈廣及海內外。該刊在編制上多由大阪商船會社職員出任主編，作品題材廣泛，包含船舶科普、旅遊資訊及指南、旅行隨筆與寫真、航線經停點的風土記事等，藝文性創作佔全刊篇幅比例雖不高，但撰稿者不乏名人與知名作家，如與謝野晶子、真杉靜枝、北村兼子、德永直、佐藤春夫、中村地平、春山行夫、藤田嗣治、工藤好美、下村海南、福田清人、湯淺克衛、藍蔭鼎等陣容。《海》採行免費派送的運作模式，使其不需考慮讀書市場的消費選擇，反倒藉由遍及海內外、公私營的廣泛寄贈網絡，主動打造並引導大眾讀者對海洋、船旅與外地的認知方式。這點可由以下分析的雜誌選材取向與論述邏輯看出。

按《海》創刊的1924年正值關東大地震隔年，當時關東地區面臨滿目瘡痍的災後重建。相對地，地處瀨戶內海門戶的大阪因重工業、化學工業、軍需及出口貿易持續成長，成為日本大正時期以降最具活力的都市。加上震災後移入大量關東居民，使大阪人口總數在1925年達到211萬人，超越了受震災影響導致人口銳減的東京。伴隨基礎建設與行政區劃擴編，大阪的工業產值和城市規模皆躍居全國之冠，已然是日本都市文化的新核心，迎來「大大阪時代」榮景。¹² 基礎建設與工商業全面躍進，御堂筋大道、地鐵與百貨商業林立。報紙媒體因應市民需求而活絡，在大阪發行且逐步發展為全國性報紙的《大阪朝日新聞》、《大阪每日新聞》，成為塑造市民文化的重要媒介，吸引了大量閱讀者。¹³ 由此，研究者將《海》的發刊描述為建立在「擴張的帝國和疾馳的大大阪」基礎上，認為該誌「凝聚了20世紀前半葉汽船大航海時代，與這時代誕生的大大阪活力所孕育而成的海事綜合雜誌」，憑藉實地取材的海內外報導，以及豪華裝禎與執筆陣容、新穎的封面設計「讓

俱樂部、旅行團等」，引自小幡俊吉，〈編輯後記〉，《海》33號（1933.1.1），頁55。

¹¹ 「海」編輯部，〈謹告〉，《海》143號（1943.8.1）。

¹² 橋爪節也，《大大阪イメージ：増殖するマンモス／モダン都市の幻像》（東京：創元社，2007）。

¹³ 橋爪紳也，〈大大阪のモダニズム〉，《DRESSTUDY》66期（2014年秋季號）。

人感受到新時代氣息」¹⁴，成為「宛如拖船一般領航現代主義時代」¹⁵的大型綜合刊物。換言之，《海》的刊行緣起既有大阪商船的企業決策，也反映出大大阪時代中的都市現代性動能，是地域工商資本擴張在文化媒體上的展現。

事實上，《海》之所以能夠穩定且大量地發行近二十年，不僅因大阪商船會社資本雄厚，其在臺灣總督府扶植下成為海運國策企業也是關鍵因素。1884年5月成立的大阪商船株式會社，初由關西一帶工商產業與船東集資創設，後得官方補助，於甲午戰前已成日本第二大航運，與日本郵船會社勢均力敵。¹⁶ 1896年，大阪商船獲臺灣總督府補助取得基隆－神戶線的經營權，正式成為國策扶植的航運企業，日本郵船則限營內臺間的直航路線。翌年5月，沖繩－石垣島－淡水間鋪設了海底電纜，基礎通信整備使內地與新殖民地臺灣的連結更臻完善。¹⁷ 1899年4月，總督府又補助大阪商船開航淡水－香港間的命令航線，此為日本航運自臺灣進入華南海域的嚆矢，及至20世紀初，大阪商船陸續與諸多日本商社簽訂運輸契約，逐漸在政府補助下全面獨佔臺灣與華中、華南間定期航線，確立了在該海域的優勢地位。¹⁸ 此後原以瀨戶內海及北海道為主要經營版圖的大阪商船迅速拓展規模，增闢日本通往釜山、仁川、臺灣、長江、華南、華北、美國、印度、南美、澳洲、南洋等東洋與國際航線，獲利甚豐。¹⁹ 直至1942年日本政府成立「船舶運營會」，

¹⁴ 岡田芳郁，〈『海』大阪商船株式会社1932年〉，《AD STUDIES》69期（2019秋），頁46-47。

¹⁵ 根川幸男，《海【復刻版】解說》，《海》復刻版別冊（東京：柏書房株式會社，2018），頁1-2。

¹⁶ 不著撰人，《沿革大要》（大阪：大阪商船株式會社，1926），頁1-3。岡田俊雄，《大阪商船株式會社八十年史》（大阪：大阪商船三井船舶，1966），頁1-19。鄭智哲，《日據時期臺灣的海洋貿易政策發展：以大阪商船會社與日本郵船會社的營運為中心》（臺北：中國文化大學日本研究所碩士論文，2003），頁136。

¹⁷ 根川幸男，《移民船から世界をみる－航路体験をめぐる日本近代史》（東京：法政大學出版局，2023），頁58-61。

¹⁸ 蕭明禮，《「海運興國」與「航運救國」：日本對華之航運競爭（1941-1945）》（臺北：臺大出版中心，2017），頁34-46。

¹⁹ 片山邦雄，〈大阪商船の台湾總督府命令航路〉，《近代日本海運とアジア》（東京：御茶の水書房，1994），頁183-214。松浦章，〈日本統治時代初期の台湾と日本間の汽船定期航路〉，《近代日本中国台湾航路の研究》（大阪：清文堂，2005），頁113-147。

將海運納入國家管理以合理徵用船艦之前，大阪商船的主要業務範圍涵蓋貨物運輸、移民船及其他船旅運營，並於1937年突破1億元年收。²⁰

從資本來源和經營面向來看，大阪商船會社同時肩負了日本海運擴張及航線開發的使命，也因其具備半官方性質，機關誌的內容選材、航路報導與刊物寄贈對象，皆與政策方向有所契合，《海》自始便是盈利與國策思想相互滲透的媒介場域。此外，由於日本郵船會社並未發行類似刊物，《海》因此可說是研究日本近代海運體制與帝國地域秩序的重要史料。²¹

關於雜誌前期的總體企劃方向，創刊號卷頭揭載了形同社告的〈船に親んで下さい〉（請親近船舶）一文。

請放眼海外，進一步邁向世界各國。作為準備，請務必把握各種乘船機會。歸根結柢，只有船舶才能促使我國成為王者。返鄉探親、遊覽、參訪等，無論何時何地都請讓乘船前往成為習慣。因為船舶是彰顯國威的支柱，是吾等國民的生命。²²

上述宣言不遺餘力地呼應了殖產興業國策對航運的期待。自明治維新以降，日本政府展開近代國家體系的建構，為能實現將世界海面上的公有通道，變成日本完全佔有的「海洋國道」之野心，推動交通運輸、工農技術與對外貿易的現代化工程，並透過補助民營企業以拓展國力，在資本勢力開拓海外之際，賦予海運以政經及軍需生產的意涵。²³ 如同研究者所論，十九世紀日本的「海國」想像是以西方國家英國為典範，面向海洋開放的國家想像，由此導出認同經濟擴張、軍事侵略的殖產興業政策。²⁴ 作為大陸發展政策的對立面，明治時期的「海國論」成為之後外交論的潮流之一；²⁵ 在此脈絡下，貿

²⁰ 岡田俊雄，《大阪商船株式會社八十年史》，頁637。

²¹ 荒山正彦，〈大阪商船と近代ツーリズム—二つのツーリズム空間という視点から〉，《人文論究》57卷3期（2007.12），頁1-24。

²² 不著撰人，〈船に親んで下さい〉，《海》創刊號（1924.7.25）。

²³ 小風秀雅，〈明治後期における海運政策の展開—遠洋航路補助策を中心に〉，頁28-51。

²⁴ 藍弘岳，〈面向海洋，成為西洋：「海國」想像與日本的亞洲論述〉，《文化研究》14期（2012.6），頁273-315。

²⁵ 稻吉晃，〈海國論と地域社会〉，《法政理論》45卷3號（2013.3），頁192-227。

易與運輸工具的船舶，被當作國民理應親近、學習、信賴的現代性載體。因此，雜誌所強調「放眼海外」、「船舶是吾等國民的生命」、「船舶促使我國成為王者」的修辭，可謂體現了國家意志在民生與文化層面的延伸。創刊號卷頭所揭示的，正是《海》以航運產業推廣國民教化工程的基本邏輯，乘船的意義不僅是交通行為，更被賦予了參與帝國擴張、實踐國民義務的文化意涵。

不同於多數出版市場的讀本營運，雜誌《海》不以銷售為目的；反之，作為大阪商船的公關媒體，《海》經常配合會社當前的業務方向而刊登相關報導。每逢會社增闢航線，除了詳述航線設置緣由、航路圖、航班與船票售價、航行天數與停靠港、遊程建議、地方風土寫真等資訊，也不乏旅遊紀行的發表。例如，1926年新設非洲航線起，便分期揭載了〈阿弗利加的旅〉、〈阿弗利加畫報〉、〈アフリカ航路の新設〉、〈阿弗利加野獸の生活〉、〈吾社の阿弗利加冒險撮影完成〉、〈阿弗利加航路印象〉、〈あふりか丸の思ひ出〉等文。²⁶ 其他定期航路，從日本沿岸的瀨戶內海到遠洋的澳洲、紐西蘭、非洲航線，或獨占經營臺灣總督府命令航線的臺灣航線等，也常見相關航線專文登載。這樣的刊物策略，在宣傳航線的同時，也具備了仲介地理知識與旅遊文化的功能。論者有謂，「大阪商船在向世界介紹日本的同時，也通過《海》的刊載，成為最早向當時日本介紹未知的非洲大陸的先進媒體」²⁷。

依據題材內容比例，置入商船營運的海事思維和外地論述、包裹政策宣傳的社會動態及地方風土，這類文章一直佔有過半版面，多以特輯、專號、座談紀錄之形式呈現；其餘篇幅則分配給讀者投書、船旅問答、造船設計科普、名人乘船寫真，加上若干文藝創作。相較其他分眾明確的刊物採徵募會員與零售並行的做法，《海》主動派送公私營機構團體，並開放個別讀者付郵索取，持續累積市佔率，更有學校運用雜誌當作授課教材。²⁸ 就誌面登載的團體旅客名錄統計，創刊初期的1924年，搭乘大阪商船進行修學旅行的

²⁶ 《海》7號（1926.4.20）、9號（1926.6.10）、11號（1927.4.5）、12號（1927.8.1）之相關報導。

²⁷ 根川幸男，《海【復刻版】解說》，頁24。

²⁸ 「海」編輯部，〈謹告〉，《海》143號（1943.8.1）。

小學已約六百所，女校的團體數量也逾百所，²⁹ 航線與參訪地點，從瀨戶內海延伸至神戶、門司、橫濱、滿洲、朝鮮、臺灣。應留意的是，這些修學旅行的船旅路線和參訪內容，部分來自大阪商船的介入安排，³⁰ 研究者曾分析1908至1942年間的大阪商船船客數資料，指出其航線網絡，創造了日本近代旅遊的物質空間。³¹ 可以說大阪商船是以開闢船旅市場的模式，培養大眾對海事雜誌的閱讀習慣；刊物編輯再透過徵求旅行圖文、刊登讀者來函及船旅問答，與受眾互動，提高社會大眾對商船的認知度，從而使大阪商船與雜誌《海》達到雙向增益，創造更多的乘客與讀者大眾。

綜上所述，《海》在大阪商船從地域性航運產業走向海運國策會社的歷程中，扮演了國民教化論述的媒介角色。後文將進一步梳理誌面報導、論述、紀行文等史料，探究《海》如何形塑「船」與「海」的意象，以及這種意象如何在現代旅人的誕生與外地的觀光話語建構中發揮作用。

三、海洋國民意識與現代旅人的形塑

乘船啟航吧，駕船運輸吧！

不乘船出航，稱不上是個人物！

不駕船運輸，算不得是件商貨！

彼岸的海中有鹽

彼岸的山上有鐵

彼岸的陸地種有棉花

帶回來加工變現吧！

沒有金錢的國家難以立足

²⁹ 「海」編輯部，〈編輯室より〉，《海》4號（1925.4.1），頁60。

³⁰ X中學の地理教師，〈地理教師の願ひ〉，《海》8號（1930.7.20），頁52-53。該文為中學教師接受大阪商船邀請帶領學生進行海上旅行後的致謝：「承蒙貴社安排，於四月上旬，本校教職員及學生六十餘名，自神戶搭乘貴社『あらばま丸』船艦前往橫濱，旅途中獲得船上周到設施之便利，並蒙全體船員熱誠款待。」

³¹ 荒山正彦，〈大阪商船と近代ツーリズム—二つのツーリズム空間という視点から〉，頁11-12。

沒有金錢的國民無以維生

乘船啟航吧！駕船運輸吧！

《海》的航海歌詠作品中，登載於發刊三年後的這首新曲〈浪花的船歌〉³²，頗能表徵「船」與「海」在1920年代後期日本語境下的符號意義。歌詞傳唱的並非詩意的航海想像，而是將「船」與「海」作為召喚國民參與帝國經濟擴張的意識形態話語。歌詞透過重複性的祈使句式，將駕駛船舶與「成為人物」、「生成商貨」畫上等號，進而簡化出「乘船航海才有價值」的行動思維。這種論述不關涉實際的航海勞動過程，而是召喚一種將乘船出海視為通往民富國強與個人立身之道的主體姿態。歌詞中蘊藏鹽、鐵、棉花的彼岸寶庫，可視為殖民地、佔領地與遠洋貿易據點的象徵。將外地物化為資源、將航行視為收益的手段，正是本文第一小節提及海國思想在刊物論述的延伸。當時就讀臺北第一高女的學生也寫下她前往澎湖島的旅行感想：「眺望那渺茫的大海，也存在能教導我們的東西。（中略）民族性往往受其所居住的自然環境影響。我認為，從某一方面來說，大和魂也受到島國——也就是作為海國之我國自然環境的影響。」³³ 以上論述中再現的「海」，並非作為自然生態被理解，而是被塑造成符號化的疆域空間，承載著可開發的潛藏資源，並在敘事中銜接國家未來藍圖。這類看似單純的歌詠，實則內化了一套將海洋空間、海外資源與國民行動置放在同一敘事的邏輯，出航被理解為應然的國民義務與民族性，模糊了對資源掠取的正當性之質疑。

除了詩歌，雜誌中的海洋敘事涵蓋了廣泛的文本形式，航海記述、海外見聞、船舶介紹的心得和專文，均佔有顯著篇幅。並且一如創刊詞所述「培養真正了解大海與親近船舶的人」之宗旨，它們常被執筆者賦予開拓視野與傳達現代性價值的使命。以第13號收錄的中學地理教師來稿答謝為例，文中首先批評現今修學旅行過度傾向都市觀光，接著論述教育者應帶領學生出海見學的職責：「我們國家是個四面環海的島國。然而，大多數同胞至今仍未從島國的封建習俗中覺醒，甚至缺乏廣泛看待海外的眼光。（中略）離開日本，才能真正了解日本。而唯有真正了解日本，才能意識到海外發展的必

³² 默庵作詞、彌六作曲，〈新曲 浪華の船唄〉，《海》13號（1927.11.1），頁23。

³³ 臺北第一高女 有田とみえ，〈澎湖島へ〉，《海》22號（1930.4.1），頁35。

要性。」文中提及，「對國家有利、對學生成長有益」、適合高年級學生的理想旅行，便是前往滿洲、朝鮮和南方外地：「當站在蓬萊丸或白鳳丸甲板上，離開神戶的棧橋，目睹玄海灘的落日、南海的晨曦，首次踏上大陸的一隅或南洋的一座孤島時，學生們必定能體會到一種難以言喻的莊嚴感，遠勝於驚嘆日光的壯麗或大佛的宏大。這也將使他們充分理解我國未來的希望所在。」³⁴ 其想法反映出帝國空間中不同地域的定位差異，海外戰場及殖民地踏查的必要性凌駕於瞻仰內地風景名勝，外地見學為旅行者帶來一個可感的強盛帝國形象，由此鼓勵通過海外旅行來認識國家的主權領土及未來願景。誌面上將乘船與國民意識連結的思考，並不限於海外旅行的語境。刊出於第59號的船旅邀稿，記述的是高女教務主任和校長從神戶乘坐「ありぞな丸」前往名古屋的航線，但作者同樣由此引申出宏大論述：「四面環海的我國欲謀富強發展，必須先讓所有國民變成海國男子與海國女子。」³⁵ 由其言論得知，國內沿岸短程航行與海外旅程同樣承載了培育海洋國民意識的功能，可見《海》所推廣的是種將一切乘船經驗收編進帝國話語框架的感知方式。

上述論斷，廣泛滲透於教育者與文化人的言論中。著有紀行文《鮮滿の車窓から》（1924）、《滿蒙映画解説》（1925）的平野博三也主張，日本以「亞細亞的防波堤」為己任，但若要防止蕞爾島國遭到肆意踐踏，「作為國民，應當大力提倡海事思想。然而是否有種不可忽視的力量悄然湧現，甚至帶來負面影響？我們未嘗試去接觸，卻心懷恐懼——是否有種錯誤策略對我們產生影響呢？」³⁶ 所謂造成國民恐懼的負面影響，指的即是歷來將海洋標記為危險領域的文化心態。針對此一成見，《海》多次援引江戶時代諺語「船板之下即地獄」（板子一枚下は地獄）反制，再以造船技術進步、航海安全與海外發展的重要性，來化解認定海洋危機四伏的觀念。

第8號刊出鮮滿案內所職員三五生的〈海の旅小感〉，內文提及搭乘大

³⁴ X中學の地理教師，〈地理教師の願ひ〉，《海》8號（1930.7.20），頁52-53。該文為中學教師致謝大阪商船邀請，參見註30。

³⁵ 濱松市誠心高等女學校教頭 大平慎一，〈船の旅〉，《海》59號（1936.8.1），頁30-31。

³⁶ 平野博三，〈船の初旅〉，《海》9號（1926.10.20），頁463-466。平野博三在戰前出版的著作包括《鮮滿の車窓から》（大阪：大阪屋號書店，1924）、《滿蒙映画解説》（大連：滿蒙映画協會，1925）；編有《滿蒙物産案内》（大阪：大阪屋號書店，1928）等。

阪商船的感受，「傳說中連鳥兒也不敢飛越的玄海灘，雖曾在千石船時代被描繪得非常可怕，但現在即便是婦孺也能站在甲板上」³⁷，並以豐富的鐵道旅行及工作經驗論斷，「相較於火車，搭船旅行更愉快」、「海上旅行能夠享受到陸上無法感受的雄偉與清爽氛圍」。³⁸ 三五生以鐵道從業者的立場提出證言，強化了水路更為舒適開闊的可信度。此般比較策略反覆出現於1930年代前的《海》，構成刊物重塑船旅形象的核心修辭，雜誌甚且提供數據，比較陸路與海路的事務發生率，指出汽車和火車的意外事故遠高於船舶，凸顯船旅是最為安全可靠交通運輸工具。³⁹

《大阪每日新聞》記者土屋大夢的〈上船〉（船に乗れ），更是極盡尖銳地反諷了抗拒海上旅行者的冥頑愚昧：

大阪商船努力派出體面的船舶，但倘若世人無法因此喜好海上旅行，最終便只能淪為默默苦幹的無名角色。同胞喜歡火車的擁擠，卻厭惡船舶的舒適，難道不是因為三百年的鎖國夢殘留至今嗎？真令人遺憾。當然，船與火車在時間上多少有些差異，但多數旅行在抵達目的地時，實在沒有必要如同趕赴雙親去世前那樣目不斜視地向前衝，欣賞世界第一等景色，放鬆身心悠然旅行才是瀟灑。（中略）

生於海國，卻辛苦地攀登冷僻荒山，墜谷而亡，這是愚蠢的行為！⁴⁰

土屋的諷刺反映出，1930年代日本大眾在交通及旅行地的選擇上，對於乘船渡海仍有所顧忌。此作刊登同期收錄了多篇船旅心得，除寓居廣東經商

³⁷ 三五生，〈海の旅小感〉，《海》8號（1926.7.20），頁20-21。

³⁸ 鮮滿案內所曾由南滿洲鐵道株式會社託管，負責朝鮮及滿洲的旅行疑難排解、貨物通關、出差諮詢、車票販售等業務，在東京、大阪、下關設有辦事處。故引文中作者自稱「鐵路人」。岡田俊雄，《滿蒙朝鮮の話》（東京：鮮滿案內所，1927）。

³⁹ 不著撰人，〈安全第一な船の旅〉，《海》12號（1927.8.1），頁142。該文顯示，經神戶高等工業學校校長調查，1926年海田市的交通事故率為：火車50%、汽車30%、電車20%、汽船0。

⁴⁰ 土屋大夢，〈船に乗れ〉，《海》22號（1930.4.1），頁7。引文中「默默苦幹的無名角色」，日文原為「椽の下の力持ち」，筆者意譯。土屋大夢（1866-1932），曾任《大阪每日新聞》記者、《大阪時事新報》主筆。

的富野辰一〈廣東瞥見〉⁴¹、大阪商船事務長布田虞花〈近海ところどころ〉⁴²、文評家草木潤之助〈神戸・横濱・船の旅〉⁴³等名人稿件，亦登載三則臺北第一高女學生的澎湖遊記心得⁴⁴，亦即，以名人的專文長評樹立言論權威，同時以一般乘客的正向體驗補充證言，《海》經常通過這樣的互文編排重塑船旅形象。

如果說前文所述在意識層面建構了海洋與船旅的想像，那麼刊物所提供的航班資訊、遊程方案及各地消費預算表，則為旅行想像提供了行動策略。

《海》在創刊之初，便登載了大阪商船會社擁有長久經營基礎的瀨戶內海航線觀光日程，計十一種的三至七日方案，每份方案上，從船班、轉乘方式、建議景點，到分段食宿及交通預算，皆被呈現為可按部就班的旅行日程。⁴⁵此後，相關遊程在誌面上持續精細化，具體如第23號〈夏は海へ！〉附表（參見圖一）。⁴⁶另以第17號的〈臺灣航路の三巨船〉為例，文中介紹往返命令航線載客運貨的蓬萊丸、扶桑丸、瑞穗丸後，緊接著是神戸—門司—基隆的分段票價、六個月期間的「神戸基隆定期船班表」、「臺灣觀光日程表」。⁴⁷（參見圖二）

⁴¹ 富野辰一於廣東經營運輸業，隸屬「廣東內河運營組合」（前身為「廣東日本居留民會」），並曾任「廣東日本居留民團」之民會議員。塚木義隆，《昭和十六年版「中國工商名鑑」》（東京：日本商業通信社，1941），頁681；張傳宇，〈淪陷時期廣州日本居留民研究〉，《抗日戰爭研究》2014年2期（2014.7），頁87。

⁴² 布田虞花曾任大阪商船會社事務長，1933年出版《海・船・港》一書前後，《海》多次刊出廣告文案。參見，布田虞花，《海・船・港》（大阪：創元社，1933）。

⁴³ 草木潤之助，曾著有《旅で逢った女》（京都：京都文藝社，1948）一書。

⁴⁴ 清水美代、小出春子、有田とみえ，〈澎湖島へ〉，《海》22號（1930.4.1），頁35。

⁴⁵ 這些遊程方案包含：瀨戶內海周遊、讚岐名勝及宮島遊覽、讚岐名勝及道後遊覽、宮島別府遊覽、讚岐名勝及別府遊覽、別府及耶馬溪遊覽、別府泡湯、巡遊讚岐名勝、遊覽德島、湯崎及白良濱溫泉泡湯、熊野遊覽。不著撰人，〈瀨戶內海遊覽日程と費用〉，《海》創刊號（1924.7.25），頁20-21。其中，「別府及耶馬溪遊覽」方案自第6號起增加。不著撰人，〈夏は海へ！〉，《海》23號（1930.7.5），頁48。

⁴⁶ 不著撰人，〈夏は海へ！〉，《海》23號（1930.7.5），頁48。

⁴⁷ 不著撰人，〈臺灣航路の三巨船〉，《海》17號（1927.10.20），頁24-25。

圖二 臺灣觀光日程表

此種編排，將海陸交通與消費節點整合為一套格式化模組，精確的時間編碼（發船、抵達、轉乘、用餐）和景點順序建構了旅行動線，讓乘客參照如何在有限時間內完成既定的觀光。此外，誌面上的內地旅遊經常串連自然風光，如栗林公園、琴平參詣等；臺灣路線則納入殖民地經營成果的展示，如蕃童教育所、製糖工場、製材工場、博物館、神社、新高山、日月潭等，產業開發與自然景觀並置。在這樣的旅行邏輯中，「船」與「海」是通往地景的途徑，陸域空間依附船舶班次重新編碼。《海》提供的行程資訊，無形中塑造了一種受現代時間規範、以風景消費為目的的旅客主體，將船旅轉化為可計算、可交易、便於複製的旅行體驗。

各級學校師生的海上旅行心得，對於刊物如何作為教化文本滲入教育場域、在年輕世代中培養特定感知，也提供了重要線索。這些書寫將乘船航行描繪為拓展視野、獲取新知與親歷文明的契機，特別集中在船舶設施、服務細節與沿途景觀，航行體驗往往被描摹為現代生活的縮影與文明進步的象徵。下文引述若干，以觀察先進、安全舒適的船旅形象如何被強化：

在這樣豪華的地方用餐一定非常美味。回頭一看，竟設有電梯，真是高級。我想起曾聽說東京的丸之內大樓和三越百貨也設有電梯。在親切的事務員帶領下，我們一行人魚貫下樓。每間房、每扇門都擦得光滑，能清楚映照出我們的臉。走廊鋪著毛呢般的地毯，讓人連走路都感到不好意思糟蹋它的質感。（六年三班 安部照子）⁴⁸

這份喜悅實為我等一生難以忘懷的回憶。孩子們回去後對同伴說起「汽船」的話題時，都能自豪談起此次獲得的確切知識。（京都市外深草第一小學 蘆田敬太郎等三人）⁴⁹

遠洋航行可謂人生經驗的最高峰，我由衷希望擁有這樣經歷的人們，能將遠洋航路的乘船體驗牢記於心。尤其是在暑期自由學習的學生諸君，更應嘗試一次遠洋航行。這不僅是為了沉浸在愉悅中，也是為了能夠自在地駕馭科學，並培養船舶航海特有的近代風味與全新感受。⁵⁰

親身接觸作為美景焦點，而在詩畫中備受讚揚的海上日出與日落。然而，我的拙筆實在難以充分描繪。船內的艙室與甲板設備等裝飾盡現人工之美，且與陸上風格大異其趣。尤其是一等艙的食堂與盥洗室，格外整潔美麗。（中略）我在心中低聲道別：「再見了，非洲丸！」雖然只在這艘船上度過了短短三天，卻依依不捨，甚至萌生了就這樣一路搭船前往美國的念頭。（愛知縣國府高等女學校 山崎とき）⁵¹

有閒階級的生活，我們無從得知。但身為健全社會組織中的上班族，每逢週六的唯一樂趣，便是思考隔天的安息日要如何過得愉快、如何高效率、如何收支平衡達到百分百的滿足。今日偶然成為大阪商船大

⁴⁸ 八幡市平野尋常小學校，〈蓬萊丸見學〉，《海》7號（1926.4.20），頁28-29。

⁴⁹ 京都市外深草第一小學校、蘆田敬太郎等，〈海のひゞき〉，《海》22號（1930.4.1），頁309

⁵⁰ 不著撰人，〈遠洋航海の斷想〉，《海》31號（1932.7.1），頁48-49。

⁵¹ 山崎とき等人，〈あふりか丸の思出〉，《海》17號（1928.10.20），頁465-466。

信丸「大阪灣一周」的乘客，收穫超出預期，深感這是一次值得銘記的美好行樂。（SY生）⁵²

來自不同年齡、性別與社會階層旅客的乘船記述，無論是將船艙設備比附都會百貨、親炙詩畫景致的修學旅行，或中產階級的休閒出遊，在對航海科技的讚嘆中，皆將乘船視作學習新知及體驗現代生活的重要契機。旅人的身體被安置在設有電梯、高級食堂與毛呢地毯的現代化內部空間，來自上班族視角的投書尤為耐人尋味，作為近代都市勞動階層的代表，上班族代表了固定工時、規律生活與可支配的休假時間，生活型態與刊物倡導的計畫性休閒相契合，其文中對安息日規劃的重視，呼應了雜誌提供的精確規程，高效率、低風險、收費合理又具文化品味的船旅，儼然都市中產階級的理想休閒首選。然而，《海》所建構的現代旅人主體，並非奠基於實際消費階級的平等，而是一種共享現代性氛圍的象徵性認同，重點不在於每位乘客是否都能享受一等艙的消費，而是「搭乘的船上設有一等艙」這一事實所賦予的優越感提升，同船共渡的空間，使不同艙等的旅客在想像中共享相同的現代文明。

同樣描繪愉快航程體驗者，還有新井誠夫的來稿，他強調即便是三等艙也令他宛如置身家中起居般平靜舒緩，「將身體交付給破風前進的巨船，那種感覺是任何陸上交通工具都無法比擬的」。⁵³ 這類文字延續刊物一貫的理想船旅敘事，將航海的感官經驗置入都市生活節奏，可見雜誌的觀點引導，已使海洋現代性的思維滲入大眾的日常意識，在某種程度上接受並內化了刊物設定的航海秩序。安全、舒適、富新鮮感的現代航海體驗具有證言功能，進一步強化航海、文明進步與國民教化之間的意識連結，為「現代旅人」的誕生奠定文化基礎。

整體而言，《海》透過多層次的編輯策略，形構了「現代旅人」的文化樣態。雜誌一方面反映政策導向，成為帝國擴張論述的代言者；另一方面亦以實用資訊與旅遊敘事吸引閱讀者參與。首先讓船旅的模式規範化，其次，讀者投書所描繪的航海經驗，將搭乘船艦視同親歷文明進步的契機，內化了

⁵² SY生，〈海のひゞき〉，《海》22號（1930.4.1），頁309。

⁵³ 新井誠夫，〈船の旅は樂デス〉，《海》34號（1933.4.5），頁22-25。

以效率、安全、舒適為核心的現代感知方式。透過以上運作，《海》透過船旅展演了「現代旅人」的典範，亦使「乘船即文明」的邏輯滲入日常。從意識形態召喚、身體感知塑造，到消費行為規訓的編輯機制，航運公關刊物《海》成了帝國海洋擴張論述的重要傳播媒介。然而，當刊物的視線轉向殖民地航線時，此種現代性邏輯遂被反向挪用，生成另一種觀光話語。下一小節將以內臺航線為例說明此現象。

四、反現代路徑：尋找「真臺灣」

承前所述，大阪商船《海》所載作品充分體現了營運方向與航線網絡特色，並令人聯想到同時期的對外政策。以南美航線為例，《海》創刊的1924年，日本政府挹注大量資金積極推動南美移民，南美航線因此成為當時航運宣傳的重要對象，屢見圍繞航路改善、船舶設備、移民渡航資訊與巴西社會概況等主題的專文登載。⁵⁴ 然而九一八事變後，引發巴西排斥境內日本勢力，⁵⁵ 甫成立不久的滿洲國成為新的移民目的地，連結日滿的大連航線經營漸受關注，雜誌聲稱「大連航線為我國海運界吹起景氣復甦的第一口氣」⁵⁶。

日本近海航線中最具代表性的即是內臺航線。早在大阪商船開設定期航線前，第一任臺灣總督樺山資紀及軍醫森鷗外，便經此航線渡海來臺；同年，森丑之助也以通譯身份搭乘陸軍運輸船抵達基隆。⁵⁷ 日本統治臺灣後，以交通建設作為殖民開發策略的核心，1896年設立命令航線制度，由官方補助民間航運會社經營，隨即指定大阪商船負責臺灣航線。1896年5月5日，從大阪出港開往基隆的須磨丸即為該命令航線首航，此後至二戰期間陸續投入性能優越的臺中丸與臺南丸（1898）、亞米利加丸（1911）、蓬萊丸與扶桑丸（1924）、高千穗丸（1934）、高砂丸（1937）等現代汽船，⁵⁸ 又

⁵⁴ 例如〈南米航路大改善〉、〈南米印象記〉（3號）、〈南米航路の新造船〉（6號）、〈ブラジル事情と其渡航法〉（8號）、〈ブラジルに於ける日本人〉（11號）、〈日本からブラジルへ〉（12號）、〈南米航路事情〉（15號）等報導。

⁵⁵ 杜娟，〈巴西排日運動與1934年《百分之二限額法案》〉，《史學集刊》211期（2024.3），頁96-106。

⁵⁶ 加藤保敏，〈日滿連絡船〉，《海》34號（1933.4.5），頁50-51。

⁵⁷ 根川幸男，〈移民船から世界をみる—航路体験をめぐる日本近代史〉，頁55-58。

⁵⁸ 根川幸男，〈海【復刻版】解説〉，頁21-22。

將載貨量最高的高砂丸、蓬萊丸、高千穗丸定位為「航向臺灣的三巨船」，每兩週有三個定期班次出航。⁵⁹相較於直航沖繩的臺中丸與臺南丸，通航於神戶－門司－基隆間的三巨船，與大正、昭和時期臺灣文學關係更為密切。在林獻堂結束環球之旅返臺（1928）⁶⁰、野上彌生子來臺參加「始政四十週年」活動（1935）⁶¹、楊逵〈新聞配達夫〉（1932）⁶²、賴慶〈美人局〉（1932-1933）⁶³、林熊生《船中の殺人》（1943）⁶⁴等記事與創作中，都能看見以內臺航線或通航船艦為背景的描寫，反映出航運網絡所形塑的空間感、跨地域連結意識已進入文學敘事。

從殖民治理與交通網絡佈局來看，日本於1897年確立了由國家資本與民間企業共同運作的航運體制，臺灣分設東、西沿岸線。東臺灣的蘇澳、花蓮、卑南等港口成為早期的停泊據點。總督府早在殖民之初，便計畫性地將東部臺灣塑造成日人在臺新故鄉，⁶⁵到了西部開發趨於飽和的1920年代，總督府淨化東臺灣的基地論益加穩固。根據林玉茹研究，東臺灣的產業界與地方仕紳透過報刊、請願等方式，要求改善港灣條件與交通設施。總督府採納

⁵⁹ 不著撰人，〈臺灣への三巨船〉，《海》76號（1938.1.1），頁33。大阪商船於1920年代宣傳的三巨船分別為蓬萊丸、扶桑丸、瑞穗丸，1930年代買下更高噸位的高砂丸及高千穗丸後，該社三大郵輪商船的排序也隨之異動。

⁶⁰ 《臺灣民報》記載：「林獻堂氏去年五月赴歐美各國漫遊視察，於本年四月歸至東京休養，至本月四日始由東京出發，五日由神戶搭蓬萊丸，八日午後安抵基隆。」不著撰人，〈歐米視察歸臺的林獻堂氏洗塵會盛況〉，《臺灣民報》235號（1928.11.18），頁5。

⁶¹ 野上彌生子，〈台灣〉，《野上彌生子全集》十五卷（東京：岩波書店，1980）。

⁶² 小說末尾描述主人公楊君決心自日本返臺倡議改革，即搭乘蓬萊丸：「我滿懷著信心，從巨輪蓬萊號的甲板凝視著臺灣的春天——這寶島，在日本帝國主義的統治之下，表面雖然裝得富麗肥滿，但只要插進一針，就會看到惡臭逼人的血膿的迸流！」楊逵，〈送報伙〉，收入氏著，《送報伙》（臺北：遠景，1997），頁64。

⁶³ 該作連載於日刊《臺灣新民報》，內容描述日籍詐欺犯在內臺航線「門司－神戶」航段精心設局，鎖定富裕的臺灣留學生，在定時定點的航程中組織嚴密的桃色陷阱。蔡佩均，〈舶來的風土：賴慶〈美人局〉、翁鬧〈港町〉的海港經驗與地理建構〉，《臺灣研究》25號（2024.12），頁73-92。

⁶⁴ 林熊生，本名金關丈夫（1897-1983），《船中の殺人》被譽為其偵探小說集大成之作，小說以行駛於內臺航線的郵船設計密室詭計。林熊生著、河原功監修，《船中の殺人／龍山寺の曹老人》（東京：ゆまに書房，2001），頁1-177。

⁶⁵ 施添福，〈日本殖民主義下的東部臺灣——第二臺灣的論述〉，《臺灣風物》67卷3期（2017.9），頁35-109。

相關建議後，啟動花蓮港與新港漁港的築港工程，擴充船運航線班次，東臺灣由治理邊陲轉為新興開發地。⁶⁶

殖民政策轉向影響所及，長期被等同惡地、邊地，危險且治理不易的東臺灣氛圍迥異以往，該地的開發潛力及移墾之地形象多次被強調，例如，民政長官祝辰巳巡視後賦詩讚嘆：「山水猶存原始態」⁶⁷、「連山遠繞一溪通。卅里平原人迹空。莫謂炎荒遺利少。天然寶庫是臺東。」⁶⁸ 官方媒體《漢文臺灣日日新報》也常見報導陳明移民事業之必要，⁶⁹ 這些將東部描繪為富源的觀點，為地方建設與移民政策提供了正當性。

根據筆者觀察，大阪商船除了經營沿岸航線，也在東臺灣逐步開發之際，轉譯開發敘事為風土書寫，以之回應相關政策論述，東臺灣的意象因此從殖民治理的難題，轉化為現代旅人嚮往的觀光目的地。1925年4月，第4號《海》刊出大野きゆう〈東臺灣〉一文，該文起始便寫下「西臺灣令人感到不滿足」（西臺灣は物足りぬ）的標語，意指西部的過度開發，致使旅遊喪失浪漫想像：

從基隆碼頭到終站高雄，鐵道沿線所見皆是開發殆盡的景象，各都市出乎意料的文明設施雖令人驚訝，另一方面卻感到遊歷時缺乏趣味。因為在那裡絲毫接觸不到臺灣風情，甚至連一點臺灣的影子都沒有。抑或是，有人想像這裡有著如同印度猛虎般可怕的生蕃，來到之後也必然失望。

生蕃究竟在哪裡？這是初來乍到的內地人經常提出的疑問。事實上，無論幾度遊覽臺灣西部海岸，都不可思議地看不見真正的臺灣，然而，倘若越過中央山脈，抵達太平洋波浪拍打的彼方，一旦涉足其

⁶⁶ 林玉茹，〈殖民地邊區的企業：日治時期東臺灣的會社及其企業家〉，《臺大歷史學報》33期（2004.6），頁315-363。

⁶⁷ 祝辰巳，〈臺東途上示宮尾殖產局長〉，《漢文臺灣日日新報》2763號（1907.7.20），頁1。

⁶⁸ 祝辰巳，〈臺東偶感〉，《漢文臺灣日日新報》2763號（1907.7.20），頁1。

⁶⁹ 不著撰人，〈臺東移民〉，《漢文臺灣日日新報》3173號，（1908.11.28），頁2。原文為：「臺東土地肥沃。人民鮮少。多有移民之餘地。故本紙常陳其計畫之必要。（中略）皆為開發富源之大計。吾人可拭目以觀其成云。」

中，便能立即嗅到屬於臺灣的氣息。凡是希望一睹想像中詩意臺灣的諸君，絕不可錯過東部的拜訪。⁷⁰

文中將「真正的臺灣」定位於中央山脈以東的太平洋沿岸，對於東西岸兩地的闡釋，以開發程度為判準，形成一種以「未開化」作為魅力來源的空間敘事。西部因發展成熟而失去原真、缺乏旅遊價值；相對地，尚未遭文明侵蝕的東部是保有原始風貌的詩意境域。尤值關注的，是該文提供前往東臺灣的交通建議：搭乘東岸定期航線的撫順丸及長春丸，自基隆出發，經蘇澳、花蓮、新港、臺東、火燒島、紅頭嶼（蘭嶼）、海口，終抵高雄，「跨越萬丈中央山脈抵達東臺灣實非易事，利用海路前往反而方便」⁷¹。其言論透顯了海上航路在東臺灣觀光形象建構中的結構性意義，東臺灣之所以被視作「真臺灣」展示場，恰因陸路難以企及、越過中央山脈實非易事，海上航路成為抵達這片「未開化」地景的唯一現代途徑。

該文又提到，走進流傳著浪漫故事的「蕃界」，方可一覽數百名性情溫和的「生蕃」賣力工作，「穿行於俐落勞作的身影間，在和平目光守望下充分體會異鄉情調」。根據文章描述，那片蓊鬱山林是詩人聚集地，既有曾與碧梧桐同行寫作俳句、⁷² 與北原白秋合辦雜誌之人，⁷³ 竹柏園和與謝野晶子的高徒也在此居住⁷⁴，因此「市民的文化自信極高」。對作者來說，位於山海交界、「蕃界」深處的海岸山脈，文風儼然，雄偉風土與熱帶植物隨

⁷⁰ 大野きゆう，〈東臺灣〉，《海》4號（1925.4.1），頁13。

⁷¹ 大野きゆう，〈東臺灣〉，《海》4號（1925.4.1），頁13。

⁷² 碧梧桐（1873-1937），俳人、隨筆作家，曾於1908年訪臺取材縱貫鐵路完工，足跡遍及臺北、臺中、臺南、打狗，受到在臺俳人熱烈歡迎。沈美雪，〈河東碧梧桐と句会「緑珊瑚」会—台湾における新傾向俳句の展開をめぐって—〉，《臺灣日本語文學報》27期（2010.6），頁27-55。

⁷³ 北原白秋（1885-1942），童謠作家與詩人，1934年6月至8月應臺灣總督府文教局及臺灣教育會之邀，旅臺兩個月。范淑文，〈日本作家的臺灣情懷——以佐藤春夫《女誠扇綺譚》與北原白秋《臺灣紀行》為探討文本〉，《臺大東亞文化研究》5期（2018.4），頁55-71。菅原克也，〈北原白秋的臺灣訪問〉，《臺大日本語文研究》9期（2005.7），頁293-307。

⁷⁴ 竹柏園（1872-1963），原名佐佐木信綱，別稱竹柏園，日本著名和歌學家，曾任臺灣總督府民政長官的下村宏為其門下歌人。大澤米造，《幕末・明治・大正回顧八十年史 第11輯》（東京：東洋文化協會，1936），頁271。鈴木健一，《佐佐木信綱：本文の構築》（東京：岩波書店，2021）。

處可見，日語教育和文學文化也不曾缺席，「足以讓人完整展開對臺灣的所有想像」；而「山高谷深、終年雲霧繚繞」的紅頭嶼則是無有瘡疾的「健康地」，島上「蕃民」不飲酒、不殺人，生活原始單純，「令人想在此興建一棟配備快艇的別墅」。⁷⁵ 敘述中隱含了乘坐現代交通媒介，航向前現代荒僻之地的矛盾景觀，筆者認為這是《海》刻意經營的觀光張力，也是鐵道旅行及被視同失去原真的西部所無法複製的空間敘事。

查閱《海》中歌詠東臺灣景致與住民風貌的旅遊紀行，也自發刊初期持續登載至1930年代末期，並配合大阪商船東岸航線運營，呈現沿線停靠港口的風貌。例如，小早川秋聲〈蕃地巡禮 東臺灣之旅〉，以「詩之島」形容紅頭嶼，作者著迷於「蕃人」青年演奏蕃笛（ローボ）的哀婉樂聲，「想到粗獷的蕃人竟能吹奏如此優雅、震撼人心的音色，感到不可思議。（中略）。他們也有戀愛，而且那種戀情，比鮮紅的扶桑花更炙熱，情感純美而熾烈。」⁷⁶ 水上瀧太郎〈臺灣紀行〉申明紅頭嶼的住民族群溫順，無獵首習俗且性情可親可愛。⁷⁷ 〈臺灣の風趣〉詳述在阿美族社群見聞的「蠻地風趣」，作者自陳為了尋找未知事物來臺，但都會的發展已近似日本內地而乏善可陳，反倒是東部「蕃社」酒宴的質樸歌舞令他酣暢酩酊，內心不虞匱乏而清朗充盈。⁷⁸

曾就讀於臺北高校的作家中村地平，在〈臺灣の風物〉一文中特意標舉蕃人生活風貌如何牽動旅人心思，直言「若想看到文明與原始最直接的接觸、體會民族交流的趣味」，唯有遠行到東海岸才能一探究竟。在他眼中，當地「蕃人」男子著裝近似陣羽織、腰佩蕃刀、黥面文身；赤足少女宛如電影中的吉普賽女郎「體格健美，眼神銳利清澈，敏捷如野獸」；知本溫泉偶遇年輕女子沐浴，見其「皮膚黑亮光滑，雙乳浮在水面，臉朝天空仰靠岩壁，神情恍惚迷離。那景象如宇宙深邃，幾乎令人屏息。」⁷⁹ 以浪漫筆調再

⁷⁵ 大野きゆう，〈東臺灣〉，《海》4號（1925.4.1），頁13-18、60。文中提到：「即便如此偏遠的地方，教育仍不曾缺席。若有人對生蕃船夫或搬運工喊『喂，生蕃！』對方也會用一口標準的內地語回應：『請問有什麼事？』」

⁷⁶ 小早川秋聲，〈蕃地巡禮 東臺灣の旅〉，《海》6號（1926.1.1），頁12-13。

⁷⁷ 水上瀧太郎，〈臺灣紀行〉，《海》40號（1934.10.5），頁46-54。

⁷⁸ 不著撰人，〈臺灣の風趣〉，《海》83號（1938.8.1），頁16-18。

⁷⁹ 中村地平，〈臺灣の風物〉，《海》97號（1939.10.1），頁22-25。

現「原真」與「自然」的東臺灣山、海、人之景致，持續鞏固帝國異域想像的符碼，從而使東臺灣在殖民觀光體制中獲得了新的文化位置。

饒富意味的是，以文明落差為審美標準的地理想像不僅止於東臺灣書寫，綜觀《海》諸多紀行，「真臺灣」的論述並非單一脈絡，而是援用多重地景的指涉。一方面，《海》將東臺灣與「蕃界」視為文明邊緣的浪漫地景，藉由山海相映、自然未開的描寫，呈現詩意而富異國情調的觀光圖像；另一方面，尋找「真臺灣」的其他路徑，還可見諸以農村、田野為題材的書寫。

以小幡駿吉為例，當他依據旅遊指南探訪臺北市街，卻發現「對於來自東京、大阪的內地人而言，這樣的都會景觀並不足以令人驚嘆」；反之，令他感受到風土趣味的是家屋、氣候、地方風情，以及在他眼中嘈雜喧嚷的滑稽葬禮。⁸⁰ 安藤公乙肯定被稱作「遠東伊甸園」的臺灣，是世上少見的「文明與未開化緊鄰並存的地方」⁸¹。長文〈果物王國・臺灣の展望〉⁸² 也例示了以上觀點，文中讚嘆白鷺、水牛等不同於內地的田野風物，以及深山「奧蕃」的化外原始生活。

田中薰〈台湾の思出〉（臺灣的回憶）一文，則言明旅行的樂趣無須刻意追求奇景名勝，應當看見「地方色彩」及「廢墟之美」，他認為真正的臺灣風景魅力，在於「內地缺乏的豐饒農村景致：蓬萊米、香蕉、木瓜，與直衝雲霄的竹林交織的景觀；以及擁有奇特風俗和耕作方式的十五萬蕃人生活」⁸³。執筆者田中薰當時任教神戶商業大學，曾於1933年受博物學者鹿野忠雄邀請來臺考察南湖大山的冰河地形，其後又數度訪臺登山調研，彙整山岳風土、氣候、林相等研究資料為《臺灣の山と蕃人》一書出版。⁸⁴ 其言論觀點的權威性與代表性，自不待言。〈台湾の思出〉對地方性的特殊關注視角，反映的是將傳統農村、廢墟風土視為感知「真臺灣」途徑的取向。

這些文章追尋的並非原始山林或前現代的遺留，而是連結自然生產與人

⁸⁰ 小幡駿吉，〈船から見た日支風景〉，《海》25號（1931.1.1），頁10-26。

⁸¹ 安藤公乙，〈樂土臺灣〉，《海》75號（1937.12.1），頁24-25。

⁸² 單生茂樹，〈果物王國・臺灣の展望〉，《海》79號（1938.4.1），頁28-29。

⁸³ 田中薰，〈台湾の思出〉，《海》72號（1937.9.1），頁12-14。

⁸⁴ 陳淑樺，〈八通關到關山間冰川遺跡之研究〉，《地景保育通訊》25期（2006.12），頁20-25。

群活動的生活場域，以生活樣態的風景化重塑地方，提示船旅乘客及讀者可在靠岸後，走入近郊感受市井日常，從中發現「真正的臺灣」。也因此，筆者認為《海》編選旅行敘事中的反現代修辭意不在排拒現代化，而是以前現代風土作為現代觀光的行銷策略。前述揭露於《海》的「真臺灣」概念，既涵蓋東部的原始風土，也包括農村田園的日常生產景觀，而無論是東部蕃界的海岸巡航，與西部農村的近郊漫遊，共通之處在於皆以「非都市」為魅力基礎，一則提供遠離塵囂的異域刺激，一則滿足對純樸生活的懷舊凝視。這種以開發落差為審美條件的空間想像，伴隨1930年代殖民地衛生環境的改善，又衍生出「樂土臺灣」的論述——一個兼具自然與文明、可安全遊歷的現代化樂園。

著名小說家水上瀧太郎於1934年夏來臺，其作品向以描繪都市經驗著稱，但他記錄行程的〈台灣紀行〉⁸⁵，多為遠離都市塵囂的見聞。此行他搭乘瑞穗丸，以愜意的船旅訪臺，在友人陪同下完成歷時約二十天的環島，同時也是初次臺灣之旅，途中走訪好友刻意帶他認識的臺灣風土。水上瀧太郎的環島行程從臺北出發，以火車、臺車、森林鐵道遊歷西部，再由高雄登船前往東臺灣，最後改走陸路前往蘇澳、返回臺北。其所記錄的縱貫線沿線，紅土田園帶有異國情調，市街整潔道路寬闊；在東臺灣看見裸體住民在原始山海下如常生活，品嚐紅頭嶼的飛魚，參觀屆臨竣工的花蓮港築港工事，除了炎熱無可避免，臺灣在其心中可謂樂土，畜產、水產、農作豐富，稻米盛產乃至令人困擾，派駐此地工作者適應後，「甚且不願回到日本那種狹隘的地方」。緣此，他推翻了前行者羅列的「旅臺十誠」：

- 一、用餐時不可在電燈下擺放飯菜（防壁虎）
- 二、生魚片全年冰存（防腹痛）
- 三、無論山野，勿在惡水或濕地停留（防恙蟲）
- 四、跋涉山野須攜帶手杖（防毒蛇）
- 五、旅行蕃地山道不可觸摸雜草（防毒草）
- 六、在偏僻鄉鎮購物，收取找零紙幣須留意（防南京蟲）
- 七、絕不可打盹（防瘧疾）

⁸⁵ 水上瀧太郎，〈台灣紀行〉，《海》40號（1934.10.15），頁46-54。水上瀧太郎（1887-1940），小說家、評論家、文藝雜誌《三田文學》編輯。

- 八、絕不可飲用冰塊及生水（防腹瀉）
- 九、乘坐臺車行進中務必抓穩重心（防墜落）
- 十、寄往臺灣的郵件勿以墨水書寫

作為旅行經驗的準則與警示錄，水上瀧太郎以輕諷口吻推翻前人戒條，他筆下的臺灣達成了從「危險外地」到「安全樂土」的形象轉換。臺灣不再是需要戒備防範的熱帶邊境，而是足以透過現代化視線去理解的觀光地。此外，曾任臺灣鐵道部囑託的安藤公乙也撰文提供「在地觀點」，他在〈樂土臺灣〉一文中，為過去提到臺灣便聯想起毒蛇橫行、蕃人窺伺、瘧疾肆虐的刻板印象作出平反，認為若沿用三十年前的看法評價臺灣，有失偏頗。當今臺灣被稱作「遠東的伊甸園」，是世上少見的「文明與未開化緊鄰並存的地方」。⁸⁶

藉由這些描寫來看，交通與衛生建設已然是觀光論述的新資源，《海》重新界定「真臺灣」的內涵，不僅指涉未開化的生態或素樸農村，也指向一個經現代治理變得潔淨可親、可舒適旅行的殖民空間。然而，儘管臺灣是鐵道部職員眼中「文明與未開並存之地」，雜誌的觀光敘事卻不引導旅人走向文明化的都市景觀，而是選擇持續歌詠化外邊陲與素樸農村。此一結構揭示，「真臺灣」的形成既仰賴自然風土的他者化，也來自文明秩序的確保，而支持此觀看秩序得以成立的物質基礎，正是大阪商船營運的航線網絡，使旅人能夠乘坐現代化船艦，便利抵達其心中的前現代彼岸，在文明的移動工具與未開的觀光對象之間，完成帝國凝視的迴路。

基於研究問題的設定，本文的討論無法涵蓋雜誌上所有文本素材，僅能依據研究主題，擇取足以呈現航線運作的相關材料作為分析對象。若進一步檢視，亦可發現部分作者寫作的船旅經驗流露出較為複雜的反思，而這些反思視角往往從海上移動的身體感知出發，形成不同於陸上旅行的思辨。以下茲舉二例加以說明。

1930年中，曾任大阪朝日新聞記者的北村兼子，寫下她登陸基隆時的所思所想：「檀香山的碼頭上，有著外國的港口工人；而基隆的船埠上，則是東洋人。人雖不同，卻有著相似的港口情懷。工作者的內心深處，必定

⁸⁶ 安藤公乙，〈樂土臺灣〉，《海》75號（1937.12.1），頁24-25。

潛藏相似的想法。這些想法流淌著，漂浮著，這是無可否認的。基隆的碼頭，總有幾分與檀香山相似。至於勞働爭議之類的問題，還是交給遠方的海鷗去詢問吧。」⁸⁷ 前往臺北的車行途中，她以在海上獲得的身體感覺重新凝視路上風景，將「哲人」借喻水牛，延續對勞働議題的思辨，作為女權運動旗手的北村兼子甚至想像，這位「哲人」正思索著聯合三十萬同胞展開勞働抗爭、倡導婦女參政權、請願設立臺灣議會等當代議題。在此篇寓言式書寫中，堅實佇立在大地上的水牛，成為對照社會喧囂的一種反思位置。

時任臺北帝國大學助教授的工藤好美也提出別樣的關照視角，他反對「只是強調臺灣特有的自然景觀、習俗或傳說，便將其描繪成充滿浪漫氣氛與異國情調的地方」，指出這種書寫無益於掌握「真實的臺灣」。工藤好美進一步闡述，「真實的臺灣」並非僅由地方風土構成，而應是地方性與世界風潮交會的空間，「臺灣正是南太平洋上那張看不見的政治與經濟關係網中的一個節點」⁸⁸，因此生活在其中的人也將與構成全球網絡的各種張力產生聯動。由此看來，其觀點已超越單純的異域風景再現，將臺灣置於更大的空間脈絡。

諸如此類書寫雖不構成刊物的主流論述，仍為理解《海》的臺灣書寫提供了另一種面向，使殖民地風景得以脫離消費性的觀光再現。同時也意謂著，雜誌塑造的海洋現代性無法全面映照殖民地現實，毋寧更接近於透過特定的敘事觀點，重構臺灣風土的可見與不可見。

值得注意的是，隨著戰時體制的確立，雜誌呈現的海洋意象逐漸由「觀光的海」轉向「軍事的海」，誌面上出現「商船是戰時的巡洋艦」⁸⁹、「軍艦與商船是兄弟」⁹⁰、「制衡海洋即制衡世界」⁹¹等言論。大阪商船株式會社副社長神田外茂夫直言：「倘若不去設想『海』與『船』，便不可能在大東亞戰爭中取得勝利，也不可能期待日本光明的未來。」⁹² 此一轉向意謂著，長期作為臺灣觀光論述媒介的海上移動，被全面收編至軍事動員的框

⁸⁷ 北村兼子，〈基隆〉，《海》23號（1930.7.5），頁38-40。

⁸⁸ 工藤好美，〈台灣風物誌〉，《海》76號（1938.1.1），頁33-35。

⁸⁹ 武藤貞一，〈戰爭と商船〉，《海》75號（1937.12.1），頁8-10。

⁹⁰ 福永恭助，〈軍艦と商船は兄弟である〉，《海》116號（1941.5.1），頁10-11。

⁹¹ 植村茂夫，〈大東亞戦争と我海軍〉，《海》136號（1943.1.1），頁6-8。

⁹² 神田外茂夫，〈大東亞戦争と海員〉，《海》137號（1943.2.1），頁6-8。

架，「搭船出海」的意義不再是現代旅人的休閒選項，成了戰時物資運輸與兵員調度的國防任務。海運奉公之轉向徹底壓縮海作為消費風景的多義空間，再次重塑了海的觀看方式，最終將海洋現代性在戰爭框架下收束為單一國防象徵，嵌入軍事動員的空間秩序；而原以航海經驗的感知為核心的「旅人」主體，也被轉換成以戰略視角關注海防的「戰時國民」與「海的戰士」⁹³，標誌著日本現代船旅意象在戰時語境下的終結與再編。

綜上所論，本小節梳理了雜誌《海》與建立東臺灣旅行形象的三個並行路徑。其一是從地理向度上對東臺灣與蕃界的歌詠，其次是生活層面推崇農村與田野的地方色彩，以及現代治理向度上標舉衛生環境大幅改善的宜居樂土。有別於鐵道旅遊指南的臺灣再現，《海》的觀光書寫，是在封閉於船上直到抵達的移動結構中被閱讀與想像，航線宣傳「到了臺灣將看到什麼」的同時，也形塑了「唯有搭船才能抵達的真臺灣」。東臺灣的蕃界荒野、太平洋岸的離島孤村，其原真性部分源於地理上的海路隔絕，那是鐵道旅行無法提供的移動感知。換言之，雜誌將前現代風土當作具經濟潛能的地景，「尋找真臺灣」實為大阪商船刻意塑造的兼具現代與反現代引力的觀光品牌，而此一品牌消費的起點，便始自旅人登船離岸航向彼方的那一刻。

五、結論

綜觀大阪商船株式會社刊物《海》自1924年至1943年的發行歷程，雜誌的長期穩定刊行，與大阪商船作為國策會社在帝國擴張版圖中據有核心地位密不可分。本文指出，《海》建構出將「海權」轉譯為「海洋現代性」的敘事，刊物藉由選擇性再現，將「海」與「船」置放在現代旅行與國策的多重語境，既是旅遊休閒的文化場域，也象徵帝國海權疆域的延伸，最終納入軍事報國的敘事框架。進一步分析可見，《海》的旅行敘事運用現代／反現代共構的話語機制：一是以船旅象徵邁向現代生活的儀式，形塑了速度、秩序的文明願景，以及具有消費能力和品味的現代旅人形象。其二是刊物以反現代修辭，提出探查「真臺灣」的路徑。此二種話語並非對立存在，而是互為條件，前者是抵達他者的路徑，後者則為現代旅人提供了觀看與感受自身文明的鏡像。刊物藉此將海外移動與異域凝視整合為同一體驗，因此，「真

⁹³ 青木月斗等，〈海の戦士に寄す〉，《海》143號（1943.8.1），頁18-19。

臺灣」是現代日本在觀光語彙中映照自我、確認己身文明優越感的投影場域，也是殖民觀光體制下被建構出來的品牌概念，亦即由大阪商船與國策共同推廣的外地形象。此一帝國知識秩序的核心，將不對等的「觀看」自然化為旅行樂趣，使殖民統治的文化暴力隱蔽於風景消費中。

進一步來說，大阪商船作為國策會社，在航線擴張與刊物取向上配合政策導向。《海》的船旅敘事顯現了文明與未開之間不存在固定疆界，而是反覆重構的觀看邏輯。這條界線在觀光論述中不斷位移、重新定義，既標示出異域他者的相對距離，也允許文明的自我延伸。本文試圖說明這些觀光話語的「誠」與「界」。筆者認為，「海」的現代意涵是逐步建構的過程，在經歷多次語境轉換後，成為反思現代性的資源。但雜誌的刊行目標不在忠實復現海洋生態，而是將風景再現當作文本教化的策略，「誠」與「界」便是這套觀光秩序的兩個面向，「誠」規範了旅人如何移動、觀看、消費，確立了現代旅行的身體實踐模組；「界」則在此模組運作中，持續劃定文明與未開之間的位階差距，並讓界線在觀光體驗中反覆被確認、不斷位移。大阪商船的臺灣航線行銷是以「真臺灣」為名展示殖民地風景，透過觀光文本的書寫編排，將邊境風土納入文明觀看的範疇，「真臺灣」是文明話語的延伸與再造，亦是調和開發與原真、現代與自然的符號，從而營造兼具反現代與現代魅力的外地觀光品牌。

這樣的「文明誠／界線」揭示了日本帝國主義發展現代旅遊的根本悖論，在文明進步的表象下，包裹著知識媒介的支配暴力。《海》的船旅敘事，是此暴力最大眾化的運作形式，它使帝國的觀看秩序，在中產階級的休閒消費中獲得最廣泛的再生產。

引用書目

- 大阪商船株式會社，《海》（東京：柏書房株式會社復刻出版，2018）。
- 大澤米造，《幕末・明治・大正回顧八十年史 第11輯》（東京：東洋文化協會，1936）。
- 小風秀雅，〈明治後期における海運政策の展開—遠洋航路補助策を中心に〉，《社會經濟史學》48卷3期（1982.8），頁28-51。
- 不著撰人，《沿革大要》（大阪：大阪商船株式會社，1926）。
- 片山邦雄，〈大阪商船の台湾総督府命令航路〉，《近代日本海運とアジア》（東京：御茶の水書房，1994），頁183-214。
- 布田虞花，《海・船・港》（大阪：創元社，1933）。
- 白井進，〈近代日本の旅行國家化：日本旅行協會、雜誌《旅》與臺灣形象的建構（1924-1943）〉（臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文，2009）。
- 杜娟，〈巴西排日運動與1934年《百分之二限額法案》〉，《史學集刊》211期（2024.3），頁96-106。
- 沈美雪，〈河東碧梧桐と句会「緑珊瑚」会—台湾における新傾向俳句の展開をめぐって—〉，《臺灣日本語文學報》27期（2010.6），頁27-55。
- 岡田芳郁，〈『海』大阪商船株式会社1932年〉，《AD STUDIES》69期（2019 秋），頁46-47。
- 岡田俊雄，《滿蒙朝鮮の話》（東京：鮮滿案内所，1927）。
- ，《大阪商船株式會社八十年史》（大阪：大阪商船三井船舶，1966）。
- 松浦章，〈日本統治時代初期の台湾と日本間の汽船定期航路〉，《近代日本中国台湾航路の研究》（大阪：清文堂，2005），頁113-147。
- 林玉茹，〈殖民地邊區的企業：日治時期東臺灣的會社及其企業家〉，《臺大歷史學報》33期（2004.6），頁315-363。
- 林熊生著、河原功監修，《船中の殺人／龍山寺の曹老人》（東京：ゆまに書房，2001）。
- 阿部純一郎，《〈移動〉と〈比較〉の日本帝国史》（東京：新曜社，2014）。
- 施添福，〈日本殖民主義下的東部臺灣——第二臺灣的論述〉，《臺灣風物》67卷3期（2017.9），頁35-109。
- 范淑文，〈日本作家的臺灣情懷——以佐藤春夫《女誠扇綺譚》與北原白秋《臺灣紀行》為探討文本〉，《臺大東亞文化研究》5期（2018.4），頁55-71。
- 草木潤之助，《旅で逢った女》（京都：京都文藝社，1948）。
- 株式會社臺灣日日新報社，《臺灣日日新報》、《漢文臺灣日日新報》（1898-1944），漢珍知識網：報紙篇。
- 株式會社臺灣民報社，《臺灣民報》；株式會社臺灣新民報社，《臺灣新民報》，中央研

- 究院臺灣史研究所臺灣文獻全文資料庫。
- 根川幸男，《海【復刻版】解説》，《海》復刻版別冊（東京：柏書房株式會社，2018）。
- ，《移民船から世界をみる—航路体験をめぐる日本近代史》（東京：法政大學出版局，2023）。
- 荒山正彦，〈大阪商船と近代ツーリズム—二つのツーリズム空間という視点から〉，《人文論究》57卷3期（2007.12），頁1-24。
- 陳淑樺，〈八通關到關山間冰川遺跡之研究〉，《地景保育通訊》25期（2006.12），頁20-25。
- 張傳宇，〈淪陷時期廣州日本居留民研究〉，《抗日戰爭研究》2014年2期（2014.7），頁80-90。
- 野上彌生子，《野上彌生子全集》15卷（東京：岩波書店，1980）。
- 曾山毅，《植民地台灣と近代ツーリズム》（東京：青弓社，2003）。
- 菅原克也，〈北原白秋的臺灣訪問〉，《臺大日本語文研究》9期（2005.7），頁293-307。
- 塚木義隆，《昭和十六年版「中國工商名鑑」》（東京：日本商業通信社，1941）。
- 楊達，《送報伏》（臺北：遠景，1997）。
- 鈴木健一，《佐佐木信綱：本文の構築》（東京：岩波書店，2021）。
- 稻吉晃，〈海国論と地域社会〉，《法政理論》45卷3號（2013.3），頁192-227。
- 蔡佩均，〈舶來的風土：賴慶〈美人局〉、翁鬧〈港町〉的海港經驗與地理建構〉，《臺灣研究》25號（2024.12），頁73-92。
- 鄭智哲，《日據時期臺灣的海洋貿易政策發展：以大阪商船會社與日本郵船會社の營運為中心》（臺北：中國文化大學日本研究所碩士論文，2003）。
- 橋爪節也，《大大阪イメージ：増殖するマンモス／モダン都市の幻像》（東京：創元社，2007）。
- 橋爪紳也，〈大大阪のモダニズム〉，《DRESSTUDY》66期（2014秋季號）。
- 蕭明禮，〈邊陲地區的政商網絡：東臺灣產業界與官方築港政策間的互動關係1920-1940〉，《臺灣文獻》57卷2期（2006.6），頁141-190。
- ，《「海運興國」與「航運救國」：日本對華之航運競爭（1941-1945）》（臺北：臺大出版中心，2017）。
- 藍弘岳，〈面向海洋，成為西洋：「海國」想像與日本的亞洲論述〉，《文化研究》14期（2012.6），頁273-315。