

日治時期臺灣「洋式旅館」之研究——
以鐵道旅館為核心的探討

沈佳姍

國立空中大學人文學系副教授

摘要

依 1945 年元月臺灣總督府〈物價統制令〉，顯示當時臺灣旅館業中，洋式旅館僅臺北鐵道旅館、臺北航空旅館、臺南鐵道旅館三間。本研究據此，首先依序分別論述這三間洋式旅館的建造歷史與旅館特色，接著探討為何臺灣僅此三間洋式旅館。結果發現如下：

一、臺灣鐵道旅館係 1900 年代配合臺灣縱貫鐵道通車典禮而興建，為臺灣總督府鐵道部委託民間專業經營之獨棟式建築。旅館具有迎賓館之功能，建築和客房設計均為洋式風格。完工時由於建材、設備、多樣性地娛樂複合設施和旅館來客等等緣故，被稱為「東洋第一」。

二、臺南鐵道旅館係 1930 年代配合南臺灣鐵道修建計畫與南臺灣觀光等業務逐漸發達而興建，為臺灣總督府鐵道部轄下第二間旅館，啟用後由臺北鐵道旅館統籌營運。旅館有洋室客房 9 室，設定客層為搭火車的各級旅客，因此裝潢與設備較簡潔素雅。前述兩間旅館均由臺灣總督府鐵道部獨資興建。

三、臺北航空旅館係 1940 年代配合日本對亞洲南方的發展而興建，以大日本航空株式會社為主要出資人，由臺日兩地官民合資興建。雖名為洋式旅館（ホテル），但 25 間客房中有 12 間是和室，且服務生為日式的女侍者（女中）。

四、透過對臺灣與日本對洋式旅館得知（ホテル）的定義討論，以及旅館管理法「宿屋營業取締規則」等法規層面，由於各相關法令和規定沒有正式定義出作為「洋式旅館（ホテル）」的必要條件，因此使前述三間旅館作為全臺「唯三」洋式旅館的原因，是分類者當下對旅館屬性和級別的認定與區分，而非基於某種正式的法律與規制。

關鍵字：（西）洋式旅館（ホテル）、旅宿（業）、宿屋、鐵道旅館、航空旅館

投稿日期 110 年 8 月 11 日、送審日期 110 年 8 月 19 日、通過刊登 111 年 1 月 18 日。

壹、前言

前人的研究指出，日治時期引進臺灣的（西）洋式旅館，是臺灣旅館業發展的一個重要轉折，臺灣從過去功能較單一的客棧，轉而開始出現功能多元而又具專業管理的旅館，包括了食、宿、休閒等功能。旅館業務的專業化與社交場所的定位，可視為日本統治臺灣期間，影響臺灣旅館發展最重要的兩項指標。前述的「洋式旅館」，在臺灣係以 1908 年落成啟用的「臺灣鐵道旅館（臺灣鐵道ホテル，the Taiwan Railway Hotel）」為開端。¹ 它隸屬於臺灣總督府交通局鐵道部，是臺灣第一間和 1936 年前全臺唯一的洋式旅館，也是當時臺灣現代化形象的重要代表。旅館本身的西洋現代風格，以及以旅館為媒介而發生的海內外中西文化思潮交流和行為事件，² 使旅館既是臺灣作為現代的象徵，也是臺灣現代化過程中的重要載體。關於臺灣鐵道旅館，當代已有不少通俗性的散文描寫，也有從旅館建築、奏樂、西餐、殖民現代性等等議題的學術研究。但對於旅館本身與其定位的綜合性學術研究較少。

據葉龍彥指出：「洋商一到臺灣，便投宿有商業關係往來的洋行或會館，因為洋行像是小型旅館，建築均為二層洋樓，視野開闊……洋房有很多房間，樓上多為辦公室，下為倉庫與招待所（賓館），食宿俱全，可說是公私兩便。漢人的洋樓空間較小，是二層磚造樓房，亦有房間供親戚或相關生意人投宿，往來只要送禮即可…」。³ 換言之，臺灣在清末時期，已經產生了招待洋人住宿，像是小型旅館的洋行、洋樓，但尚未出現真正的「洋式旅館」。再者，依 1945 年元月臺灣總督府〈物價統制令〉公告之臺灣旅館限制費用公文所示，當時臺灣旅館業中，「洋式旅館」僅臺北鐵道旅館、臺北

1 富田昭次，《ホテルと日本近代》（東京都：青弓社，2003 年），頁 9-10；葉龍彥，《臺灣旅館史（1860～1945）》（臺北：臺北文獻委員會，2004 年），頁 40。

2 如〈光筆畫の展覽會 鐵道ホテルで〉，《臺灣日日新報》，1919 年 11 月 9 日，版 7；〈飛行家歡迎會〉，《臺灣日日新報》，1921 年 5 月 14 日，版 7 等。

3 葉龍彥，《臺灣旅館史（1860～1945）》，頁 22。

航空旅館、臺南鐵道旅館三間。⁴ 這說明了臺灣在 1945 年的當下，甚或是日治臺灣的 50 年（1895～1945）期間，全臺灣僅有三間洋式旅館。然而，目前學界也鮮少有對於上述臺北航空旅館和臺南鐵道旅館的學術研究。

綜合前述，一方面，相較於學界已有針對臺灣鐵道旅館的音樂、建築等等議題的研究，但對於鐵道旅館本身，或是對於另兩間洋式旅館——臺北航空旅館和臺南鐵道旅館的研究，卻相對稀少。第二，學界至今也似無討論，為何日治 50 年間，全臺灣僅有上述三間洋式旅館？或其實臺灣曾有其他洋式旅館，但至 1945 年僅留存前述三間洋式旅館？據此，本研究擬以「臺灣鐵道旅館」為核心，首先分析前述三間洋式旅館的發展歷史脈絡與旅館特性；繼而從法規等等層面，試圖探討臺灣為何在日治 50 年間，又或是 1945 年當時，全臺僅有上述三間洋式旅館的原因。

貳、「東洋第一」——

鐵道部附屬臺灣鐵道旅館（1908～）

一、臺灣鐵道旅館的源起

1895 年日本統治臺灣，面對頻起的抗日活動、風土病與異族管理，新領地有什麼樣子的旅館對日本統治者來說並不是非常重要的事。但是，隨著日本在臺灣的統治漸穩，以及臺灣史上第一條暢通南北的交通大道——縱貫鐵道的即將完工，「需要一個可接待外賓的正式宴會與住宿場所」，此時就成為一件重要的事。

臺灣縱貫鐵道由以節約和效率著稱的長谷川謹介（1855-1921）擔任工程負責人。鐵道從 1899 年開工到 1908 年完成，總計 9 年，比原定工期縮短

4 「宿泊料金等ノ額指定」（1945 年 1 月 31 日），〈第 855 號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館，典藏號：0072030885a002。

1 年；總工費 2758.5 萬圓，比預定金額減少 120 萬圓。⁵ 當時，來臺的外國人漸多，但臺北的旅館多讓他們感覺不適；1906 年時已有議論，建議使用建造縱貫鐵道所剩資金中的 20 萬圓，來建造具現代化設備的旅館，⁶ 以滿足從海外來到臺灣的旅客，也可擔任外賓接待或國宴舉辦的會場。最後，基於西方人不習慣中國式客棧和日本式榻榻米，臺灣既有的旅館也不夠高級；為了迎接縱貫鐵道通車典禮時來自各地的貴賓，必須要有足以彰顯臺灣現代化的相應建築。據此，長谷川氏從縱貫鐵道結餘款中撥出經費，建造旅館，由臺灣總督府鐵道部管理。⁷ 而類似如此的旅館與鐵道結合一事，在日本早有先例。如 1888 年，日本仙臺市即誕生首座配合鐵道發展的站前旅館——陸奧旅館（陸奥ホテル）；旅館位在連結異地的交通中心，方便了商務和觀光旅客，也提供了旅館經營發展的絕佳契機。⁸

作為與鐵道交通相輔相成的一大旅館，鐵道旅館選址在臺北火車站正門右前方 100 公尺處，廣約 3,069 坪的土地上興建。⁹ 身為臺灣總督府鐵道部的附屬事業，鐵道旅館的建造工程是在鐵道部的福島克己技師監督下，由鐵道部直營辦理，大倉組承包工程。¹⁰ 大倉組（今大成建設）成立於 1873 年，在臺灣的土木工程包括鋪設縱貫鐵道、嘉南大圳、臺灣電力日月潭發電所、臺灣大安溪護岸工事、二層行溪埤圳工事、十瀧灣發電所導水工事等等。¹¹ 旅館建築由總督府土木局技師野村一郎和福島克己規劃，為三層樓，

5 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 下卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年），頁 530。

6 〈停車場旅館設立的議〉，《臺灣日日新報》，1906 年 3 月 8 日，版 2。

7 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年），頁 424。

8 富田昭次，《ホテルと日本近代》，頁 178。

9 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》，頁 424-427。

10 謝國興、鍾淑敏、籠谷直人、王麗蕉主編，陳進盛、曾齡儀、謝明如譯，《茶苦來山人的逸話：三好德三郎的臺灣記憶》（臺北：中央研究院臺灣史研究所；京都：京都大學人文科學研究所，2015 年），頁 289。

11 曾憲嫻，〈大倉喜八郎〉，文化部－臺灣大百科全書網站，<http://nrch.culture.tw/twpedia.aspx?id=9088>，2021 年 7 月 28 日閱覽。

建坪 620 多坪的方形磚造英式風格建築。¹² 1908 年元月，旅館正式定名為「臺灣鐵道旅館（臺灣鐵道ホテル）—— Taiwan Railway Hotel」。¹³ 同年 10 月 16 日落成啟用，如圖 1，以接待來臺參加同月 20 日「縱貫鐵道全通式」（縱貫鐵道全面通車典禮）之貴賓。¹⁴



圖 1 臺北新高堂發行之臺灣鐵道旅館彩色明信片

圖片來源：國立臺灣歷史博物館，典藏號 2001.008.0253。

二、空間與業務活動

旅館外觀由日本第一代留德歸國的建築家松崎萬長（1858-1921）設計

12 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》，頁 424；長谷川博士傳編纂會，《工學博士長谷川謹介傳》（東京市：長谷川博士傳編纂會，1937 年），頁 100-101。

13 臺灣總督府鐵道部編纂，《臺灣鐵道法規》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1920 年），頁 563。

14 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》，頁 426-427。

（如圖 1），牆體為紅磚配白色洗石子的文藝復興樣式。旅館內部由鐵道部工務課的服部鹽一郎所規劃，室內和裝潢均以歐風呈現。空間分配依 1911 年臺灣總督府鐵道部編纂出版之《臺灣鐵道史》記錄，旅館一樓是公共空間，有玄關、事務室、電話室、約 45 坪的大廳（lobby，大廣間）、酒吧、撞球室、客用電梯和樓梯、置物室、會客室、中庭廣場、理髮室、兩個分別提供住客和普通來客使用的小餐廳（食堂）、經理（manager）辦公室、吸菸室、書報閱讀室、廁所和盥洗室。一樓的最後方是一層樓建約 75 坪的大餐廳（大食堂），可供大型宴會與數百人集會使用。廳內一角連接著業務室（service room；配膳室）、冷藏庫房和冷藏設備主機房。尤其，僅三層樓的旅館其實可用人工搬運，但為了服務旅客和彰顯地位，旅館大廳裝設著臺灣極罕見的載客電梯，可承重 300 公斤。¹⁵

二、三樓主要是作為住宿客的起居空間，如圖 2，一出電梯或樓梯到二樓，首先見到約 47 坪的大廳，旁有大小會議室共 44 坪和濡椽（窗外遮雨的窄廊陽臺）。兩翼主要是客房。位在最邊間的特等房，其中 2 間附設會客室（應接室）和私人的浴室與便所，其中 1 間有會客室但無私人浴室。此外，二樓還有 6 間客房，1 間餐飲準備房（給仕室），以及公用的男女浴、廁各一。三樓則是 16 間大小不等的客房和 19 坪的大廳，也有公用浴、廁。各空間因屬性而使用不同的建材或裝潢，如一、二樓地板多使用臺灣產的一級檜木拼木地板，三樓地板則統一使用杉木拼木地板。建築本體外，旅館還有花園、馬車放置處、馬房、表演場（餘興場）等附屬設施。¹⁶

15 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》，頁 425-426。

16 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》，頁 425-431。

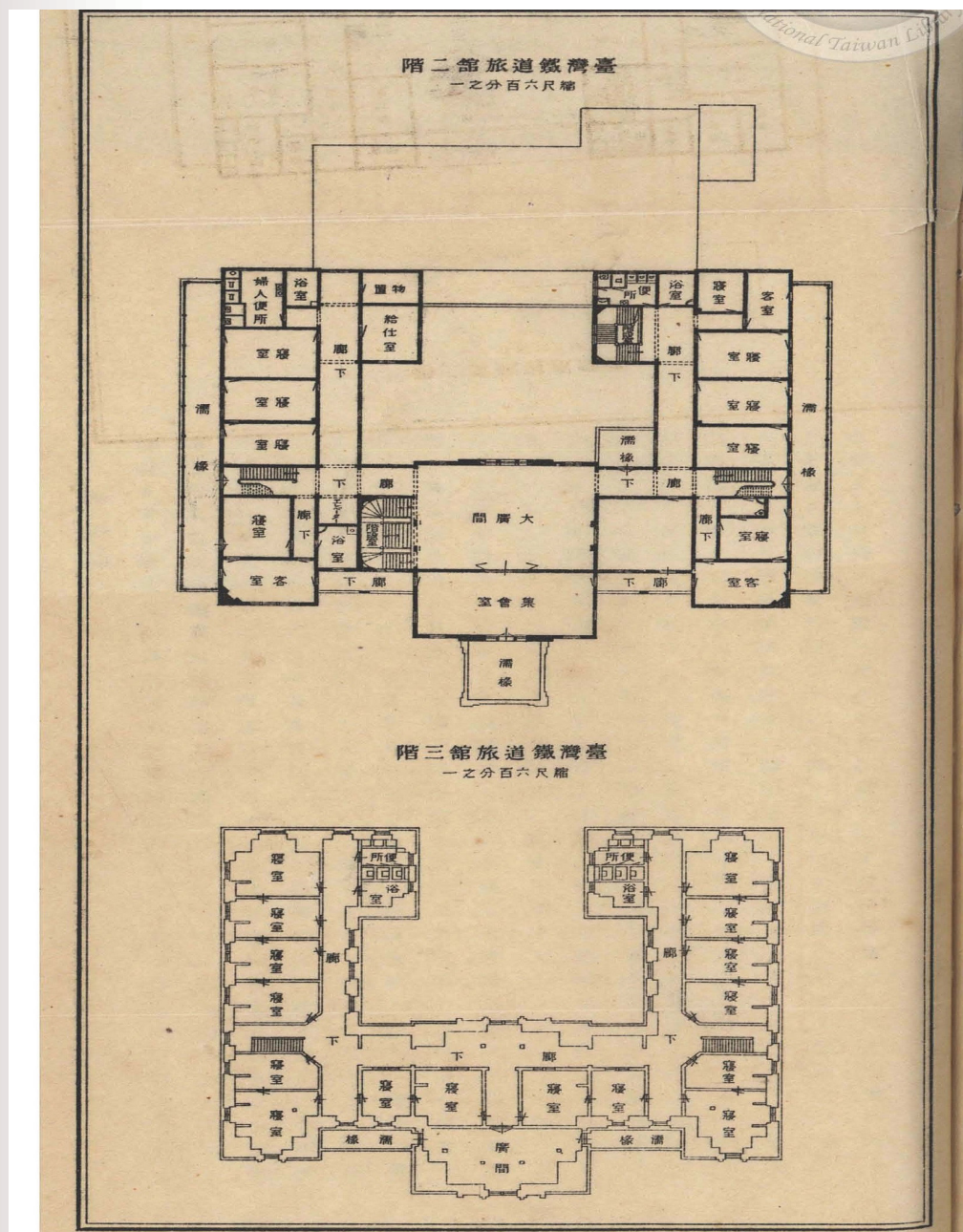


圖 2 臺灣鐵道旅館二、三樓平面圖

說明：此平面圖到大正、昭和時代曾有修改

圖片來源：臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》，無頁碼。

臺灣鐵道旅館是臺灣第一間和地位第一的西式旅館，其經營方法、職員分配、餐飲內容與旅館活動，皆採西式作風，且常是臺灣創舉。旅館的營業項目，除了提供洋式客房住宿、洋式餐飲、正式的法式宴席料理（菜單如圖3），¹⁷ 旅館的設備與場地也提供給大眾一個從事大小型聚會、理髮、刮鬍、洗髮、撞球、入浴、租借單頭和雙頭馬車等的空間和使用機會。¹⁸

此外，旅館還有「週末演奏」，自製麵包、飲料，與經營鐵道餐車。「週末演奏」起自與鐵道旅館和縱貫鐵道完工約同時，臺北公園音樂堂也興建完工。臺灣總督府此後每年補助2、3千圓，請15人組成的樂隊「臺北音樂會」（原1896年成立之總督隨行西樂隊團體「中京音樂會」）在鐵道旅館和公園音樂堂定期演出。其中，旅館是1908年11月起至1916年3月止，每週六18:30在大餐廳演出。演奏當日或前一日會將演出形式及曲目刊登於《臺灣日日新報》（如圖4）。每次表演約8至10首曲目，內容以歐美樂曲為主，也有少數日本傳統音樂的邦曲（如果在公園演奏還有中國曲）。賓客亦可隨著音樂起舞。¹⁹ 遇特定紀念日或是特別活動時，鐵道旅館也會配合演奏，如始政20年紀念音樂會等。²⁰

麵包部係旅館成立同時，也在西門外街設置烤爐，每天生產新鮮麵包。²¹ 旅館1911年也與臺灣總督府研究所合作，開發自有品牌「帝（ミカド）」的夏季飲料：檸檬口味水、蘇打水、北投碳酸水。²² 鐵道餐車係1912年起，在特定時段的列車上，加掛一個餐廳車箱，販賣簡便的西式飲食和酒類。²³ 1912年3月成立的「日本旅行社（Japan Tourist Bureau, JTB）」，同

17 作為國宴與迎接外賓的鐵道旅館，餐廳也採用官方宴會指定之法國料理作為正式宴席。陳玉箴，〈日本化的西洋味：日治時期臺灣的西洋料理及臺人的消費實踐〉，《臺灣史研究》，20卷1期（2013年4月），頁91-92。

18 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道名所案内》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1908年），頁22。

19 張逸婷，〈日治時期鐵道旅館奏樂之研究〉，《臺北文獻（直字）》，177號（2011年9月），頁38-70。

20 〈紀念祝賀音樂會〉，《臺灣日日新報》，1915年6月19日，版2。

21 〈鐵道ホテルの食麵包〉，《臺灣日日新報》，1908年10月15日，版5。

22 〈ホテルの飲料水賣出〉，《臺灣日日新報》，1911年7月11日，版7。

23 〈鐵道部食堂車〉，《臺灣日日新報》，1912年4月3日，版4。

年 12 月也在鐵道旅館內開設臺北支部，推廣國內外觀光和環遊世界輪船行程。²⁴

總體而言，作為接待外賓食宿的重要場所，臺灣鐵道旅館在建築設計、裝潢、設施設備和服務方式均是臺灣第一和臺灣唯一。

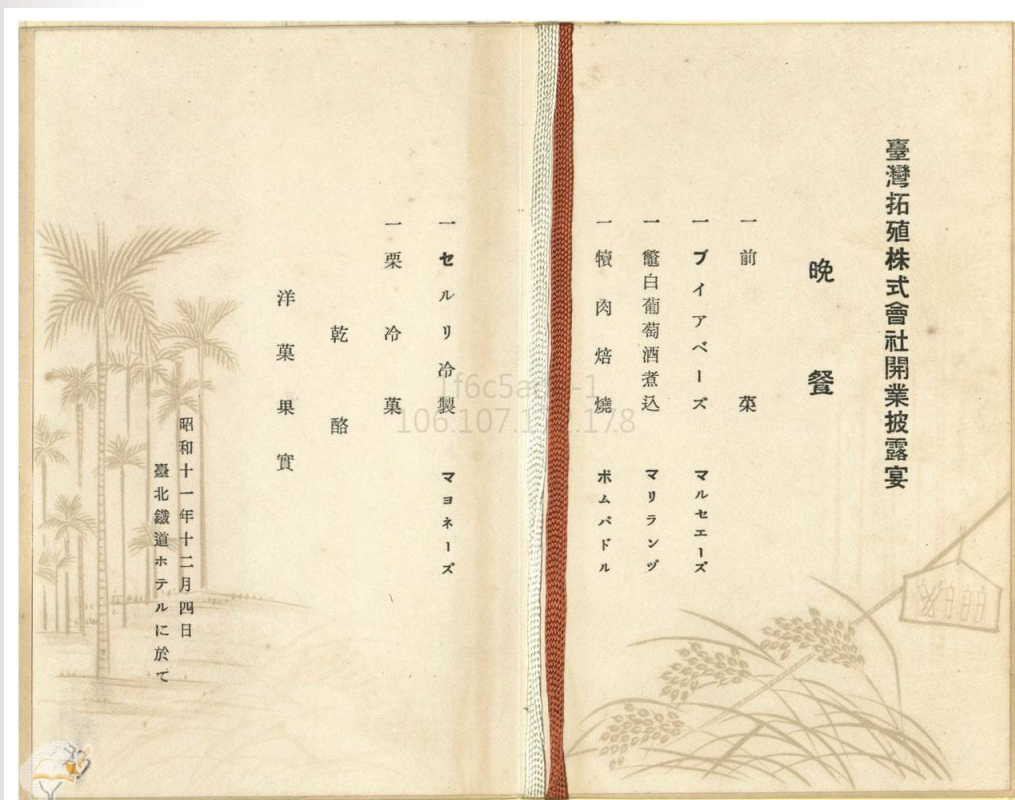


圖3 台灣拓殖株式會社在台北鐵道旅館舉辦公司開張慶祝會之晚宴菜單（1935年12月4日）

圖片來源：「昭和十一年度創立披露關係書類綴文書課」（1936-1937年），《臺灣拓殖株式會社檔案》，國史館臺灣文獻館，典藏號：002-00025。

24 吳米淑，〈台灣における観光旅行事業史 1920～1970年代〉（愛知縣：愛知學院大學文學研究科歷史學專攻博士論文，2016年），頁64。「日本旅行社（Japan Tourist Bureau）」的前身是1893年成立之接待外賓的機構—喜賓會。此機構於1927年改組為財團法人，1934年改名「日本旅行協會」，1941年8月改名「東亞旅行社」，1943年12月改名「東亞交通公社」，戰爭結束後的1945年9月改名「日本交通公社（Japan Travel Bureau）」至今。〈沿革〉，JTB網站，<https://www.jtbcorp.jp/jp/company/history/>，2021年7月25日閱覽。

三、委外經營與來賓

臺灣鐵道旅館是臺灣總督府鐵道部的附屬機構，旅館從一開始成立就委託給神戶的後藤鐵二郎（1868-？）經營。²⁵也由於臺灣鐵道旅館是臺灣總督府鐵道部的附屬機構，故而其收支總目每年都會登載於《臺灣總督府鐵道部》年報中。²⁶後藤氏在神戶已有經營洋式旅館「自由亭旅館」（自由亭ホテル，是神戶最早由日本人開設的洋式旅館）、高級法式料理「帝餐廳（ミカド食堂）」，和日本最早的火車餐車（自由亭ホテル列車食堂部）的經驗，1895年也因為後藤新平的勸說而來臺開展海運事業；選擇由後藤氏來經營臺灣鐵道旅館，理由相當充分。直到1944年4月，鐵道旅館才改委託給東亞交通公社（Japan Tourist Bureau，JTB）經營。²⁷而如前所述之旅館自有品牌飲料的品牌為「帝（ミカド）」，以及旅館的法式正餐宴席，旅館也經營臺灣縱貫鐵道的餐車等等，均可見到神戶後藤氏的商法與身影。至於在旅館

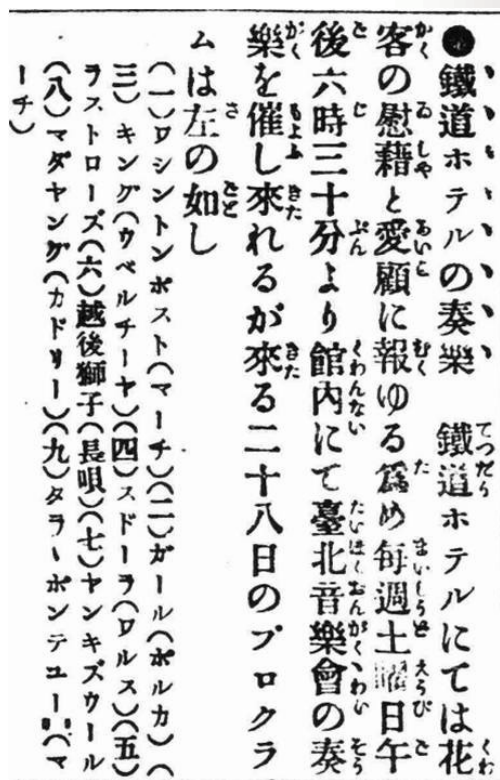


圖4 1908年台灣鐵道旅館舉辦週末音樂會之音樂表演曲目

圖片來源：〈鐵道ホテルの奏樂〉，《臺灣日日新報》，1908年11月27日，版5。

25 謝國興等主編，《茶苦來山人の逸話：三好徳三郎の臺灣記憶》，頁289。

26 關於鐵道旅館的收支狀況，可參考黃俊融，〈日治時期鐵道餐旅文化之研究(1908-1945)——以「鐵道餐飲」與「鐵道旅館」為例〉（臺南：國立成功大學歷史學系碩士論文，2013年），頁97-98和104分別列出之臺北和臺南鐵道旅館收入表（無列出支出，僅收入）。

27 〈ミカドホテル〉，フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』網站，<https://reurl.cc/3aW77V>，2021年7月25日閱覽；〈臺灣鐵道ホテル〉，鈴木商店紀念館網站，<https://reurl.cc/yE0Yvl>，2021年7月25日閱覽。

內從事實務管理的經理（manager），則是幾經變遷。其中，篠目穎二在任時，旅館每月有 2 萬圓以上的收入，列車餐廳也有約 2,000 圓的收入，是旅館早期經營成績最好的經理人。²⁸1921～1936 年擔任經理的福島篤（1876-1944），更是旅館經理人中難得的長壽者，總共服務近 15 年。福島篤 1921 年擔任臺灣鐵道旅館經理後，陸續推出了旅館優待券、抽獎券、招待券等活動，也於 1930 年代有效經營臺南鐵道旅館，大增鐵道旅館的收入，時人稱之「旅館界的經營鬼才」。巧合的是，鐵道旅館於 1944 年 4 月改委託給東亞交通公社經營，而於 1936 年卸任鐵道旅館經理的福島篤，恰是 1944 年 3 月 2 日以 71 歲高齡仙逝。²⁹

至於臺灣鐵道旅館的來賓或活動，由於旅館被賦予了重要的「迎（外）賓」性質，因此來賓或事件常帶有國內外重要人事的性質。如每年慶賀天皇誕生日的「天長節」與紀念日本治臺開始的「始政紀念日」，原本是在總督官邸舉行慶祝會，旅館成立後，也會改在旅館舉辦；且由於空間擴大，也能開始邀請賓客夫人與會，使參與的官民人數增加。³⁰臺灣總督、民政長官等重要官職人員的到任歡迎與離任送別會，以及由各國領事和臺灣總督等高官出席的外交盛宴，如由美國領事主辦的美國獨立紀念日祝賀會，中華民國駐臺領事舉辦的雙十節祝賀會等等，均常常選在鐵道旅館舉行。旅館也會響應國內外的重要節日，如新年、聖誕節等，舉辦相關活動。³¹

二方面，作為公開交際與集會的一大場所，臺灣鐵道旅館也承攬各種長期性的例會和一次性的臨時會。例如每年正月元旦例行召開的官民名片交換會，自 1909 年起即改到鐵道旅館舉行。³²一次性的集會，尤其是有重大或歷

28 佚名，〈鐵道ホテルの解剖〉，《新臺灣》，12 號（1917 年 12 月），頁 31-32。

29 大園市藏，〈臺灣人事態勢と事業界〉（臺北：新時代社臺灣支社，1942 年），頁 161-162；〈福島篤氏逝去〉，《臺灣日日新報》，1944 年 3 月 2 日，夕刊版 2。

30 謝國興等主編，〈茶苦來山人の逸話：三好德三郎的臺灣記憶〉，頁 305-309。

31 〈米國獨立紀念日〉，《臺灣日日新報》，1911 年 7 月 5 日，版 1；〈中華雙十節 總領事館 開祝賀會〉，《臺灣日日新報》，1933 年 10 月 11 日，版 8；〈鐵道旅館のクリスマス餘興や福引模擬店〉，《臺灣日日新報》，1921 年 12 月 21 日，版 7。

32 謝國興等主編，〈茶苦來山人の逸話：三好德三郎的臺灣記憶〉，頁 289。

史意義者，也常選在旅館舉辦；如 1911 年臺灣瓦斯會社、1915 年新高銀行（大稻埕李景盛等創）創立大會等。³³1910～1930 年代，搭乘環遊世界豪華郵輪的外籍賓客抵臺後，其中一站也是在鐵道旅館休憩、用餐兼挑選紀念品。³⁴旅館也常舉辦各種靜態和動態的展覽會、表演、演說、競技賽。³⁵臺灣鐵道旅館就如同豪華版的公會堂、集會地，也是柔性外交的重要場地。可惜旅館建築於 1945 年 5 月的臺北大空襲中被炸毀。³⁶

參、臺南鐵道旅館和臺北航空旅館

一、南部唯一的洋式旅館——臺南鐵道旅館（1936～）

（一）興建緣起

隨著往來和移居到臺灣南部的日本人和外國人漸多，約 1930 年又有高雄工業都市興起與壽山成為紀念公園，南部將更常有旅客和外國人士；但當時南臺灣沒有一間較有規模的代表性旅館，³⁷鐵道部因此決定在 1931 年高雄與臺南間軌道進行雙線工程時，以約 30 萬圓進行臺南火車站的擴張改建工程，同時在當時臺灣的第二大城市——臺南，比照東京火車站，在車站二樓建設鐵道旅館。也能讓從北部到南部出差的旅客能有一個快速、方便的盥洗休息場所與行李寄放處。³⁸改建工程原先預估的約 30 萬圓經費，之後依 1936 年報導的實際花費，為：1. 鐵軌等土木工程費 37,492 圓；2. 火車站本

33 〈瓦斯會社創立總會〉，《臺灣日日新報》，1911 年 3 月 11 日，版 5；〈新高銀行創立總會〉，《臺灣日日新報》，1915 年 12 月 20 日，版 3。

34 如〈文化と豪華の誇を乗せて 水上に浮べる宮殿 其船で渡臺する觀光團〉，《臺灣日日新報》，1923 年 1 月 14 日，版 7。

35 如〈油繪展覽會に就て〉，《臺灣日日新報》，1912 年 6 月 7 日，版 7；〈鐵道ホテル前に於ける東京大相撲〉，《臺灣日日新報》，1913 年 4 月 14 日，版 7。

36 葉龍彥，《臺灣旅館史（1860～1945）》，頁 66。

37 〈臺南驛按四月竣工 樓上兼設鐵道旅館 外國旅客大得便宜〉，《臺灣日日新報》，1936 年 2 月 4 日，版 8。

38 〈臺南驛改築卅五萬圓 計上七年度〉，《臺灣日日新報》，1931 年 1 月 10 日，夕刊版 4。

體建物方面，車站本體建築和附屬建物 332,580 圓、地下道新設費 27,565 圓、照明設備 24,192 圓、保安設備 43,300 圓、月臺費 21,516 圓。³⁹

火車站與旅館的結合起自歐美；在日本，則以東京火車站最知名。東京火車站的紅磚建築是 1914 年 12 月作為東海道本線的起點而啟用。1904 年日俄戰爭發生後，外國人增加對日本的興趣，訪日的外國人增加，但當時東京的旅館很少，故而 1906 年已有在車站中建設洋式旅館（hotel）的建議，並納入東京站旅館的最後計劃案中。只是不久後訪日的外國人減少，旅館建設案也在 1911 年中止。1913 年，為了支援「訪日外國人增加計畫」，日本的鐵道院總裁決議一定要開設東京車站旅館。但是，東京車站的樓上是否可以，或是如何去作為旅館使用，在當時有很多議論，因此延遲旅館的建築工程，使之到 1915 年 11 月才完工啟用「東京火車站旅館（東京駅ホテル，the Tokyo Station Hotel）」。旅館起初是委託給在東京築地經營西洋料理的精養軒來經營，之後由於經營不善，鐵道省（原鐵道院）於 1933 年 10 月解除委託，改由鐵道省自己經營，並於同年 12 月將旅館改名「東京鐵道旅館（東京鐵道ホテル）」。此東京車站（含旅館）於 2003 年被日本政府指定為重要文化財。⁴⁰

上述 1910 年代日本國內東京火車站旅館的完工啟用，為 1930 年代臺南火車站的改建和旅館興建計畫帶來前例和案例經驗。1932 年，臺灣總督府鐵道部改良課著手臺南火車站的設計，在考量車站建築改良、火車鐵道路線、營運狀況等等情形後，1934 年的 4、8、11 月終於分批發包了興築月臺、辦公區、車站本體的廠商。其中，車站本體設計成鋼筋混凝土（Reinforced Concrete，RC）造的二層樓，有一部分為一層樓造的建築，最後由臺北市的池田好治（池田組）獲得承包。⁴¹ 發包前的同年 8 月左右，也決定了旅館的

39 佚名，〈十年度の掉尾を飾る 南北兩地に華々しく舉行された〉，《交通時代》，7 卷 5 期（1936 年 5 月），頁 77。

40 鐵道省，《觀光地と洋式ホテル》（東京：鐵道省，1934 年），頁 1-4；〈東京ステーションホテルの歴史〉，東京車站旅館網站，<https://www.tokystationhotel.jp/history/>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

41 宇敷赳夫，〈臺南驛改築工事に就て〉，《臺灣建築會誌》，8 輯 3 號（1936 年 6 月），頁 194-195。

定位是「輕便的住宿地」，因此房價設定在一晚最高 4.5 圓（含浴室的特等房），餐廳也會以輕便和廉價為首要的定位方針，以服務一般的旅行者使用。⁴² 旅館與東京鐵道旅館相同，一樓全是車站的辦公處，二樓全是旅館。且旅館與臺北鐵道旅館相同，屬於臺灣總督府鐵道部監督，委託給神戶的帝股份有限公司（ミカド株式會社）後藤鐵次郎包辦，以及擬由當時擔任臺灣鐵道旅館經理的福島篤擔任經理，同時管理兩間旅館。⁴³

1936 年 3 月 25 日，新臺南車站與車站二樓的旅館舉行完工典禮，28 日正式啟用。旅館的正式名稱為「臺南鐵道旅館」（臺南鐵道ホテル，the Tainan Railway Hotel），同時，位在臺北的「臺灣鐵道旅館」改名為「臺北鐵道旅館」（the Taihoku Railway Hotel）。⁴⁴ 新車站的外觀如圖 5。

臺北鐵道旅館和東京鐵道旅館的建築主體均是紅磚，但臺南鐵道旅館卻是由鋼筋混凝土造。這一方面是旅館的落成時間不同（1908 年、1915 年對應 1936 年），一方面是臺南火車站完工前，1923 年東京發生了「關東大地震」，1935 年又發生「新竹臺中大地震」，使公共建物更加注意耐震安全，加以當時流行以鋼筋混凝土作為建材，因此新車站應用了鋼筋混凝土構造。車站風格則使用 1920 年代流行的「折衷主義」，日本建築界稱為「近世復興式」風格；⁴⁵ 特色為門廊、3 個圓拱正門和圓拱長窗，外觀講求實用簡樸。

空間配置方面，車站一樓是作為火車站使用，因此有售票處、行李室、一二三等候車室、男女廁所、賣店、公共電話室、辦公室、含私人廁所的特別室、通往二樓的樓梯等等空間。站內使用許多日本產的大理石作裝潢，電燈採用大阪市「北中製作所」和東京市「森電氣商會」的製品，時鐘為東

42 〈臺南驛・改築に決定 二階には鐵道ホテルの出張所 經費三十萬圓で來年末竣成〉，《臺灣日日新報》，1934 年 8 月 3 日，版 7。

43 〈臺南驛階上に鐵道ホテル 四月中には完成せん 高雄にも近き將來に大ホテル〉，《臺灣日日新報》，1936 年 2 月 3 日，版 5。

44 〈臺南鐵道ホテル 二十八日から開業〉，《臺灣日日新報》，1936 年 3 月 28 日，版 7；佚名，〈堂々全島一の威容モゲン臺南驛・成る三月廿五日盛大な落成式〉，《まこと》，235 號（1936 年 4 月），頁 4。

45 劉舜仁主編，《臺灣七大經典車站建築圖集》（臺北：行政院文建會，2001 年），頁 184-185。

京市雄工社製造，家具和窗簾等家飾品統一由臺北市的橫山裝飾品店設計購買。⁴⁶ 由於車站整體建築和設備的講究，加以二樓有鐵道旅館，因此落成啟用時，報紙譽之「規模、設備皆豪華無比，為全島第一的火車站」。⁴⁷ 此車站的建物留存至今，1998 年被指定為國定古蹟。⁴⁸



圖 5 1936 年臺南火車站落成照（同今貌）

圖片來源：佚名，〈臺南驛〉，《臺灣建築會誌》，8 輯 3 號（1936 年 6 月），無頁碼。

（二）旅館設計與來賓

車站的二樓，全部面積都屬於臺南鐵道旅館。它是全臺第二，和南臺灣唯一的洋式旅館。旅館建坪 250 坪，設施如圖 6，有可容納約百人的大宴會廳（大食堂）、普通餐廳（普通食堂），以及 9 間客房（包含附私人浴室的客房 2 間），總共約可供 12、13 人住宿。⁴⁹ 旅館還有大廳，附設酒吧、圍棋與將棋等娛樂設施的等候室，2 間浴室和 2 個更衣室，男女廁所，旅館辦公

46 宇敷赳夫，〈臺南驛改築工事に就て〉，頁 196-197。

47 佚名，〈堂々全島一の威容モダン臺南驛・成る三月廿五日盛大な落成式〉，頁 4。

48 林會承，《臺灣文化資產保存年鑑：古物 古蹟 歷史建築》（臺南市：國立文化資產保存研究中心籌備處，2001 年），頁 425。

49 〈臺南驛按四月竣工樓上兼設鐵道旅館外國旅客大得便宜〉，《臺灣日日新報》，1936 年 2 月 4 日，版 8。

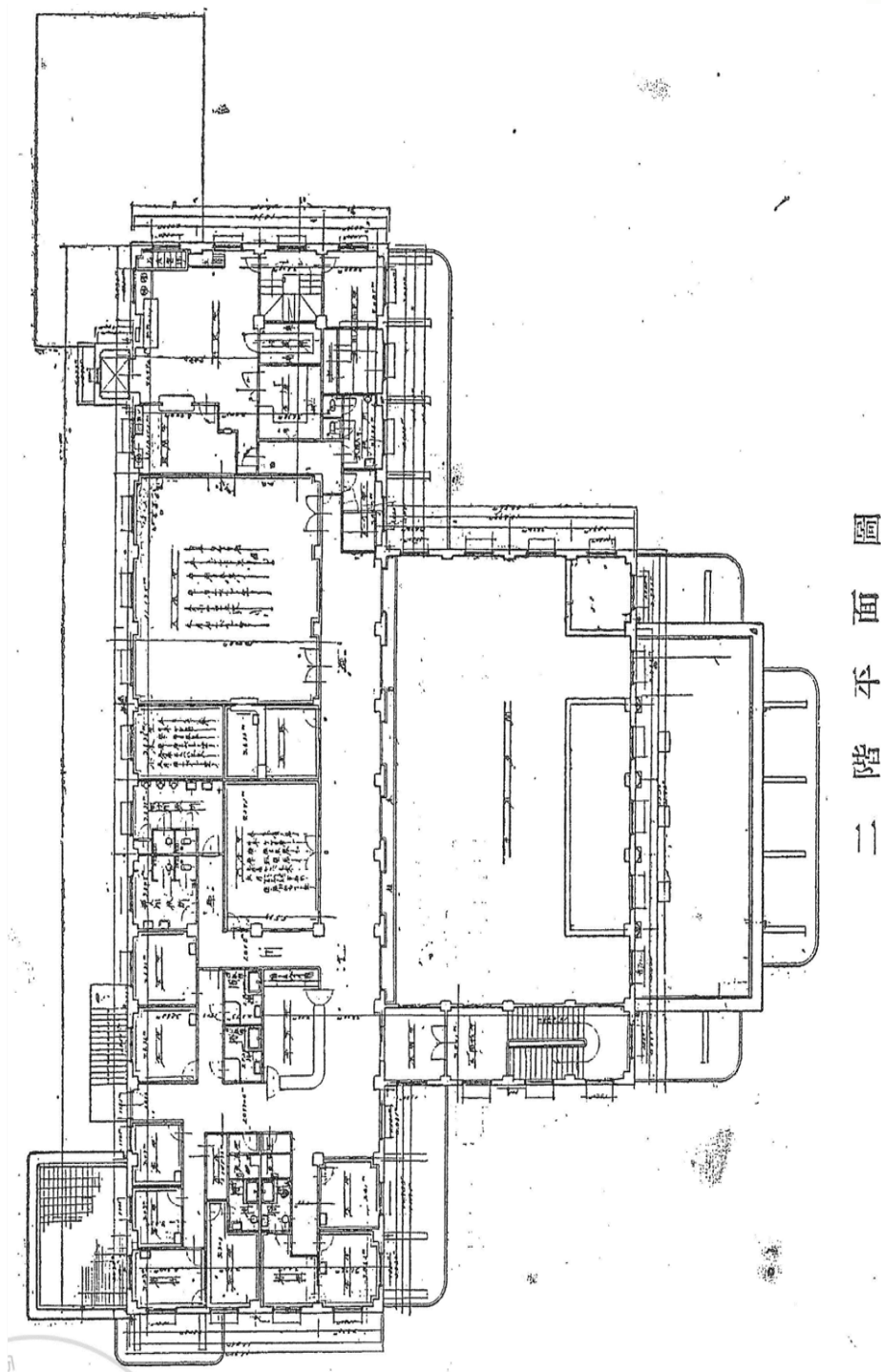


圖6 1936年臺南火車站二樓之臺南鐵道旅館平面圖

圖片來源：佚名，〈臺南驛〉，《臺灣建築會誌》，8輯3號，無頁碼。

室，以及在前廊放置方形椅子，可靈活作為喝茶（喫茶）、等待、接待等用途的空間。此外，還有提供員工使用的業務室、準備室、廁所、倉庫、冷藏室、電梯、休息室、值班宿舍等空間設施。二樓之上，是水泥建造之無傾斜面的平面屋頂；此處設置一簡單小屋，其內放置鍋爐和電梯升降機設備。⁵⁰與臺北鐵道旅館不同，臺南鐵道旅館的電梯並非載客用，而是提供員工業務使用。一般旅客須透過車站一樓的樓梯進入旅館。此外，臺南鐵道旅館的定位是簡便的洋式旅館，故而外觀和內裝均大量選用臺灣北投和日本愛知縣產的彩色磁磚和大理石，衛生工事使用東洋陶器股份有限公司（株式會社）的製品，特別室使用花蓮生產的「綠華」、「黑龍」、「白龍」三種大理石。臺南鐵道旅館的裝潢以素雅、時尚的實用風為主，⁵¹這也是與臺北鐵道旅館不同之處。

臺南鐵道旅館就位於臺南火車站樓上，便利性是其最大的優點。例如對於從北部搭夜間火車出發，隔天又要搭夜間火車北上的旅客來說，臺南鐵道旅館就省去他們很多出入旅館的麻煩，一抵達臺南就可進入旅館休息、洗澡、自由活動，使旅行的事務更簡單。但這樣的便利同樣也是缺點，即旅館會有一樓列車來往的噪音。⁵²但它是全臺第二間洋式旅館，臺灣南部唯一的洋式旅館，也是全臺唯一的車站上方旅館。基於位置便利、設備西式，臺南鐵道旅館在南臺灣旅館界有極高地位。名醫兼作家吳新榮（1907-1967）讚之「構造壯華、裝飾美麗，可稱南臺第一位」。⁵³1937 年 6 月東久邇宮殿下訪臺期間，其中一站就是新建成的臺南火車站。⁵⁴而臺南鐵道旅館成立後，鐵道旅館就常以雙珠行銷的廣告，一起介紹、推廣這一南一北的兩間旅館。如圖 7 兩幅 1936 年和 1942 年的雙珠廣告，除了展示旅館外觀的照片，也詳

50 宇敷赳夫，〈臺南驛改築工事に就て〉，頁 196。

51 宇敷赳夫，〈臺南驛改築工事に就て〉，頁 197。

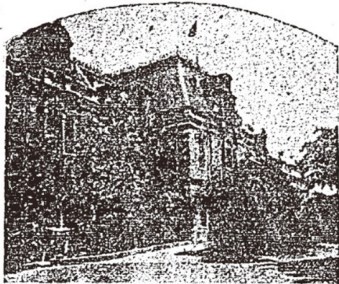
52 宇敷赳夫，〈臺南驛改築工事に就て〉，頁 196。

53 吳新榮撰，張良澤主編，《吳新榮日記》（臺北：遠景出版事業公司，1981 年），頁 32。

54 臺南驛長，〈東久邇宮殿下をお迎へして〉，《臺灣鐵道》，301 號（1937 年 7 月），頁 2。

細列出兩間旅館的位置、電話、服務內容和價錢。

TAIHOKU RAILWAY HOTEL
JUST OPPOSITE THE TAIHOKU RAILWAYSTATION
TAINAN RAILWAY HOTEL
UPPER FLOOR THE TAINAN RAILWAY STATION

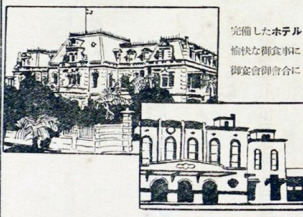


ルテホ道鐵

◎如何様にも御相談に應じます。◎臺南鐵道ホテル（臺南驛隣）室料 御一人 一日、參圓、五圓（風呂付）
◎御食事 朝食 八拾錢 夜食 壹圓貳拾錢 夕食 壹圓貳拾錢 尚觀光の御待合せ御持参品の無料御預りに御利用を御願上申けます。◎御心附 臺北、臺南兩館共御勘定の一刻を頂く外には御座います。◎列車食堂も當館の直轄で御座いますから何卒御最良の程願ひ上げます

◎定時 御一人一日參圓、五圓其他種々あります ◎お返し食
朝食 壹圓五拾錢 夜食 貳圓五拾錢 夕食 參圓 ◎お返し食
食室 朝食 九拾錢 夜食 壹圓四拾錢 夕食 參圓 ◎お返し食
他（午前七時より午後九時迄）御好により一品料理も致します
又從拔席宴、送別會、御商談等各種の御會合な

完備したホテル
愉快な御食事に
御宴會御會合に



鐵道ホテル

臺北 臺北驛前 電話 7502 番
御室料……3 圓・5 圓以上
食 室……朝 1 圓 50 錢・夜 2 圓 50 錢・夕 3 圓
グリル……朝 1 圓・夜 1 圓 50 錢・夕 2 圓
其他一品料理の御好みに應じます
……午前 8 時から午後 10 時迄……

臺南 臺南驛上 電話 1579 番
御室料……3 圓以上
御食事……朝 90 錢・夜 1 圓 50 錢・夕 1 圓 40 錢
……兩館共御心附は御勘定の一割を御願ひいたします……
……價廉物美列車食堂も直轄で御座いますから御利用下さい……

圖 7 鐵道旅館雙珠行銷廣告

圖片來源：〈廣告〉，《臺灣婦人界》，1936 年 8 月號（1936 年 8 月），頁 60；臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道旅行案内》（臺北：東亞旅行社臺灣支部，1942 年），無頁碼。

臺南鐵道旅館與臺北鐵道旅館的差異除了上述，還有，在住宿方面，臺北館有約 30 間客房，臺南館只有 9 間客房；臺北館投宿者最多的是日本內地人，其次是外國人，最後是臺灣本島人；而臺南館投宿者最多的也是日本內地人，但其次是臺灣本島人。兩館在南北地理位置的不同，投宿者的籍貫也有差異。但與臺北館相同的是，兩館的最主要收入均是餐飲，其次是宴會，最後是住宿。因為旅館的房間數限制了住宿客的總量，使住宿收入難以像其他項目一樣有顯著成長。⁵⁵ 此外，兩間旅館的大餐廳（大食堂）均是當地重要的社交活動和宴會場所。僅以吳新榮日記內，1930 年代曾出現的臺南鐵道旅館紀錄為例，即有：1936 年 4 月 10 日到剛落成的臺南鐵道旅館參加南

55 黃俊融，〈日治時期鐵道餐旅文化之研究（1908-1945）——以「鐵道餐飲」與「鐵道旅館」為例〉，頁 104-105。

洲俱樂部的月例會，「會場是在新落成的臺南驛樓頂『鐵道旅館（鐵道ホテル）』。這場裏構造壯華，裝飾美麗，可稱南臺第一位…。」7月10日「去鐵道旅館參加崔承喜⁵⁶女士歡迎座談會…。」12月24日「去臺南鐵道旅館參加南州俱樂部的臨會…。」12月28日「去臺南鐵道旅館訪問郁（達夫）氏。郁氏は魯迅死於中國後，和郭沫若並為中國文壇的重鎮。」之後在1937年6月19日「…不能去臺南鐵道旅館參加石錫純君的結婚披露式」；1939年10月3日「到臺南之後，往屏東的車還要等些時間，就在臺南鐵道旅館的餐廳吃晚飯…純粹的西餐吃起來有些不滿足之感。深感要排斥歐美崇拜，必先從排斥西餐開始。」10月23日「…服部先生來臺南…約大家在鐵路飯店（臺南鐵道旅館）開歡迎會…。」⁵⁷僅從一位地方文人的日記，即多少呈現了臺南鐵道旅館曾發生的豐富事件和活動，以及臺南鐵道旅館被視為地方上重要集會場所的社會地位。

最後，相對於臺北鐵道旅館在1945年5月底被盟軍轟炸摧毀，臺南鐵道旅館的建築則無受到嚴重砲損而得以存續下來。其旅館部分於1965年結束對外營業，餐廳也在1986年被裁撤關門，臺南火車站二樓此後漸趨荒頽。⁵⁸1998年，臺南火車站由臺灣省政府公告為省定古蹟，精省後改為國定古蹟。2017年開啟火車站二樓修建工程，原訂2022年1月完工，但因故於同年2月被文化部文化資產局勒令停工，復工與完工之日不詳。⁵⁹

56 崔承喜（1911-1969）：融合日本舞蹈與朝鮮舞蹈而創新式舞蹈，被譽為「舞姬」。

57 吳新榮撰，張良澤主編，《吳新榮日記》，頁32-40、85；中央研究院臺史所檔案館，「臺灣日記知識庫」，<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/%E9%A6%96%E9%A0%81>，2021年10月6日閱覽。

58 王俊忠臺南報導，〈臺南火車站整建啟動 鐵道旅館將修復〉，自由時報網站，2017年12月14日發布，<https://news.ltn.com.tw/news/local/paper/1160038>，2021年7月25日閱覽。

59 魏廷容綜合報導，〈臺南車站重整門面 古蹟站房明年完工恢復舊觀〉，新頭殼 newtalk 網站，2021年7月7日發布，<https://newtalk.tw/news/view/2021-07-07/600233>，2021年7月25日閱覽；修瑞瑩臺南即時報導，〈國定古蹟台南火車站竟然「修壞」 將首例開罰〉，聯合報網站，2022年6月7日發布，<https://udn.com/news/story/7314/6368881>，2022年9月28日閱覽。感謝國史館臺灣文獻館編輯組李澍奕專員對於時事更新之資料提供。

二、臺灣唯一的航空旅館——臺北航空旅館（1944～）

臺灣第三間洋式旅館——臺北航空旅館（臺北航空ホテル），位於臺北松山機場（原名臺北松山飛行場）旁。松山機場與新臺南火車站均於 1936 年 3 月底完工，一北一南，一空一陸，是當時交通建設上的兩大工事。⁶⁰ 其中，航空旅館係第二次世界大戰後期，因臺灣位在日本「南方共榮圈」航空要道上的重要地理位置，以及對東南亞間的空中交通往來快速增加，因此 1942 年已決定要在臺北設立東亞最早的「航空旅館」（這是泛稱，並非正式決定的旅館專有名稱），作為前往「亞洲南方」人士的航空中繼站的旅館設施。為此，大日本航空股份有限公司（大日本航空株式會社，以下簡稱「日航」）於同年（1942）4 月決定了在臺北建設航空旅館的計畫，並擬由日航出資 30 萬圓和臺灣方面出資 20 萬圓，共計 50 萬圓的資本金，設置「航空旅館股份有限公司（航空ホテル株式會社）」，欲在松山機場入口左側約 6,000 坪的土地上，建設建坪約 600 坪的旅館設施。在分工方面，旅館建築由臺灣總督府遞信部設計，建設費和設備費由日航臺北支所長處理；因旅館建設所生的各種反對意見和疑義，則由交通局長負責斡旋溝通。⁶¹ 而上述擬定成立之「航空旅館股份有限公司」，其構成者中的「日航」，為 1938 年 12 月 1 日開始營業之日本國營的航空公司，首屆董事長（會長，chairman）是日本郵船的第七屆社長——大谷登。1939 年 3 月，日本的帝國議會進一步通過日本所有國際航空事業均由日航獨佔的「大日本航空股份有限公司法案（大日本航空株式会社法案）」。⁶² 上述過程呈現了，何以臺灣的臺北航空旅館會由日本的日航作為主要出資和策劃者的原因之一。至於臺灣方面的

60 佚名，〈十年度の掉尾を飾る 南北兩地に華々しく舉行された〉，頁 76。

61 〈東洋最初の航空ホテル 南方への中繼地臺北に近く建設〉，《臺灣日日新報》，1942 年 10 月 16 日，夕刊版 2。

62 〈大日本航空〉，フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』網站，<https://reurl.cc/emXbjM>，2021 年 10 月 6 日閱覽。

出資者，依 1943 年的名單，有臺灣電力株式會社、株式會社臺灣銀行、臺灣拓殖株式會社、臺灣糖業聯合會、臺灣商工會議、大日本製糖株式會社、臺灣土地建物株式會社等等 40 餘間的機構組織，分別投資 5,000 至 1 萬圓，或是更多，以協助航空旅館之建設。⁶³

在時間急迫下，旅館由清原氏（疑為清原春彥，時任交通部遞信部工務課技手⁶⁴）和高山氏（疑為高安重勝，時任交通部遞信部經理課技手⁶⁵）兩人以不到 3 個月的時間繪製基本設計圖。在地點方面，雖然一間好的旅館必須注意交通便利與否、環境良窳、和離市中心不遠等等因素，但建設航空旅館的急迫性，使無法一時之間兼顧所有條件。最後，旅館選址在鄰接飛機場專用道路，向西北方可遙望觀音山和其後大屯、七星諸山的一處約 5,000 坪土地上興建。⁶⁶ 依交通局遞信部營繕係之設計草案，旅館為木造的二層樓建築，內含 8 疊大（約 12 ~ 13 平方公尺）的和式客房 12 間和同等大小的洋式客房 14 間，於 1943 年 3 月發包簽約（但從本文圖 8 的設計圖看，為 13 間洋室客房）；建築與經營的費用，擬由臺灣總督府交通局的補助金以及擁有 50 萬圓資本金的「航空旅館股份有限公司」共同承擔。建材選擇木製，係因為希望戰況緊急時，該建材較不會受到運輸和物資管制的影響。⁶⁷

1943 年 9 月 7 日上午 10 點，「臺北航空旅館股份有限公司（臺北航空ホテル株式會社）」以增資後的資本額 60 萬圓，在臺北鐵道旅館舉行創立總會；臺灣總督府交通局和遞信部、日航等等投資人均有派員出席。當下也

63 〈航空旅館愈々實現 十一月には完成の豫定〉，《臺灣日日新報》，1943 年 6 月 24 日，版 3。

64 臺灣總督府編，《昭和十七年十一月一日現在 臺灣總督府及所屬官署職員錄》（臺北：臺灣時報發行所，1943 年），頁 268。二戰結束後的臺北航空旅館緊急修繕工事契約上也有其名。「臺北航空ホテル應急修繕工事契約書」（1945-01-01），《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00011520004。

65 臺灣總督府編，《昭和十七年十一月一日現在 臺灣總督府及所屬官署職員錄》，頁 264。

66 玉井和夫，〈臺北航空ホテルの新營について〉，《臺灣建築會誌》，16 輯 4、5、6 號（1945 年 5 月），頁 4。

67 〈各種施設は重點的に港灣荷役機關新設、航空ホテルは近く着工〉，《臺灣日日新報》，1943 年 3 月 11 日，版 2。

決定，董事長（取締役社長）由臺北商業會議所長木村泰治擔任，以及旅館建案擬從同年 11 月底動工。⁶⁸ 1944 年 2 月，經臺灣總督府遞信部斡旋，決定將即將開幕的臺北航空旅館委託給東亞交通公社經營。⁶⁹ 同月起也委任引間茂擔任臺北航空旅館的經理。⁷⁰ 東亞交通公社即是前述之 1944 年起經營臺北和臺南鐵道旅館的承包單位。引間氏原為國際運輸倉庫東京事務所長、商船船客課長，⁷¹ 其專長不是旅館經營，但對東亞的國際航運有很深認識。歷經年餘的興建與籌備，「臺北航空旅館（臺北航空ホテル）」於 1944 年 4 月 3 日上午 11 點啟用，4 月 5 日起正式營業。⁷²

依時任交通局遞信部技師的玉井和夫記述，臺北航空旅館為建坪 650 坪的二層樓木造建築。其外牆採用淺灰色的馬賽克瓷磚拼貼，屋頂是用水泥塗敷成石狀（lithoid）樣子，顏色為草葉綠。⁷³ 這是很融入外在環境與色彩的外觀。旅館的空間配置採用「建築工事戰時規格」，著重簡約和實用。依圖 8 之配置圖，旅館沒有電梯。二樓除了業務室、女侍者（maidservant；女中）室、廁所、公共空間，其餘是 12 間各 8 疊大的和式客房。一樓從玄關進入後，有公共空間的大廳，大、小餐廳（大、小食堂）、商店（賣店）、娛樂室、可看風景的整片露臺（terrace）、浴室、廁所，作為行政空間的廚房（調理室）、辦公室和女僕室，以及位在北方側翼的 13 間洋式客房，其中 4 間為較大且含個人衛浴和露臺的洋式客房。⁷⁴ 臺北航空旅館的整體造價，係以 5

68 〈臺北航空ホテル創立總會〉，《臺灣日日新報》，1943 年 9 月 8 日，版 1；〈旅館問題の陳情信提出〉，《臺灣日日新報》，1943 年 3 月 11 日，版 2。

69 〈航空ホテル月末完成 經營は東亞交通公社に委託〉，《臺灣日日新報》，1944 年 1 月 26 日，版 4。

70 〈引間臺北航空ホテル専務近く赴任〉，《臺灣日日新報》，1944 年 2 月 5 日，版 3。

71 引間茂，浦和市人，為國際運輸倉庫東京事務所長、商船船客課長、臺北航空旅館經理（支配人）。大澤貞吉編，《臺灣關係人名簿》（橫濱：愛光新聞社，1959 年），頁 151。

72 玉井和夫，〈臺北航空ホテルの新營について〉，頁 4。

73 玉井和夫，〈臺北航空ホテルの新營について〉，頁 4。

74 佚名，〈臺北航空ホテル設計圖〉，無頁碼。

萬圓購地整地、2 萬 5,000 圓造園、40 萬 9,500 圓施工、11 萬圓買家具，合計 59 萬 5,000 圓。⁷⁵而使用此一全木造兩層樓輕建築的臺北航空旅館的客層，主要是服務各種搭機的旅客，更是要服務因為公務而飛行來往亞洲南方各地的軍政界人士；比起臺北和臺南鐵道旅館的設定客層，臺北航空旅館的客層顯然不同。

此一 1944 年 4 月才完工啟用的臺北航空旅館，戰爭期間即受砲襲而毀損；主建物雖仍存在，但亟需修繕；戰爭結束後的 1945 年 10 月即有修繕之舉，由時任交通局技手的清原春彥檢核修繕成果。⁷⁶旅館後來被國民政府軍方用作松山空軍站營房，今已拆除不存。⁷⁷

三、臺灣的洋式旅館與洋旅館政策

（一）臺灣的洋式旅館

綜合上述，日治臺灣時期曾有如前所述的三間洋式旅館，其異同如表 1。

再依 1945 年元月臺灣總督府〈物價統制令〉公告之臺灣旅館種類，有分「甲種旅館、乙種旅館、洋式旅館（洋式ホテル）」三種。其每晚住宿費，甲種旅館為 0.5 ～ 9 圓，乙種旅館為 0.4 ～ 5 圓。而洋式旅館僅註 4 和表 2 所述的三間旅館；其被限制的每晚住宿費如表 2，依房間等級，上限為 5 ～ 24 圓，⁷⁸價格明顯比甲種和乙種旅館高出許多。

75 玉井和夫，〈臺北航空ホテルの新營について〉，頁 5。

76 「臺北航空ホテル應急修繕工事契約書」（1945-01-01），《臺灣總督府檔案》。國史館臺灣文獻館，典藏號：00011520004。

77 〈臺北航空ホテル〉，林小昇之米克斯拼一部落格網站，<http://linchunsheng.blogspot.com/2011/04/blog-post.html>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

78 「宿泊料金等ノ額指定」（1945 年 1 月 31 日），〈第 885 號〉，《臺灣總督府府（官）報》。

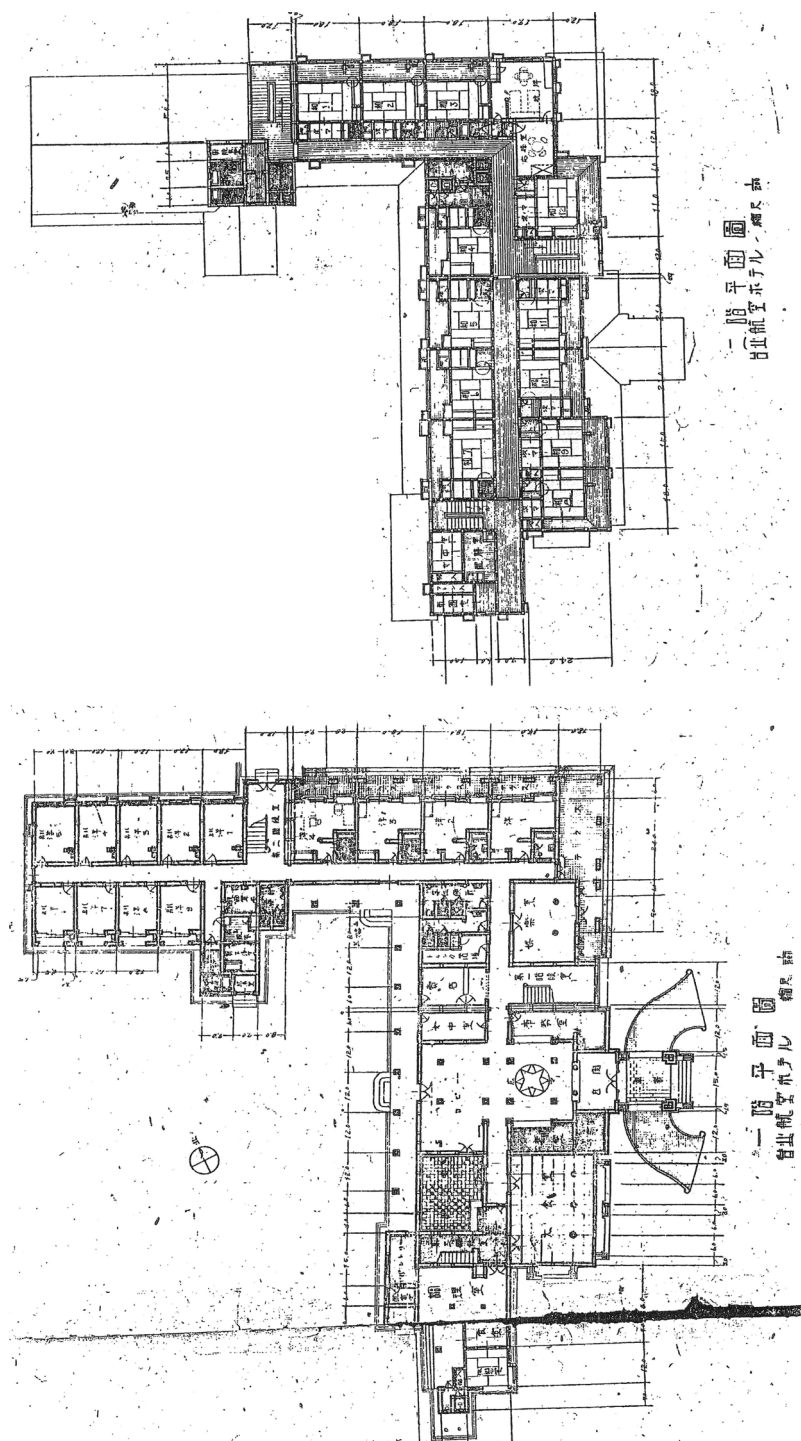


圖8 臺北航空旅館一樓（左）、二樓（右）平面圖

圖片來源：佚名，〈臺北航空ホテル設計圖〉，《臺灣建築會誌》，16輯4、5、6號，無頁碼。

表 1 臺灣三間洋式旅館比較

旅館正式名稱	臺灣鐵道ホテル；臺北鐵道ホテル（旅館）	臺南鐵道ホテル（旅館）	臺北航空ホテル（旅館）
提出建立/簽約施工/完工時間	1906/1907/1908 年	1931/1934/1936 年	1942/1943/1944
位置	臺北火車站對面	臺南火車站樓上	臺北機場入口旁
	均為重要的交通節點		
建築構造	獨棟建築與腹地 磚造三層樓 典雅華麗裝潢 客用電梯	附設於火車站二樓 鋼筋水泥造、簡潔素雅、多用磁磚和大理石、業務電梯	獨棟建築與腹地 「建築工事戰時規格」 純木造二層樓 僅樓梯
建造費	約 20 萬圓	30 多萬圓 (含車站一樓)	約 60 萬圓 (含 5 萬圓購地整地)
資金來源	臺灣總督府鐵道部 獨資興建與經營	同左	大日本航空株式會社；臺北航空ホテル株式會社
經營對象目標	迎賓館作用 國內外來賓	便利搭火車的 各級旅客	飛行往來亞洲南方的軍政界人士
管理人	臺灣總督府鐵道部 委託民間專業經營	同左	臺北航空ホテル株式會社；臺灣總督府遞信部
客房種類數量	洋室客房，不到 30 室	洋室客房，9 室	和室 12 室， 洋房 13 室，共 25 室

資料來源：本研究整理。

表 2 臺灣總督府〈物價統制令〉公告之臺灣旅館每晚住宿費（圓）

洋式旅館名稱	一等室	二等室	三等室	四等室	五等室	六等室
臺北鐵道旅館	24	12	10	8	7	6
臺北航空旅館	18	10	8	7	X	X
臺南鐵道旅館	7	6	5	X	X	X

資料來源：「宿泊料金等ノ額指定」（1945 年 1 月 31 日），〈第 885 號〉，《臺灣總督府府（官）報》。

然而，比起價格更讓人好奇的是，為何全臺灣只有這三間洋式旅館？為何房間數有一半以上是和式客房，且服務生是日本傳統女侍者（女中）的臺北航空旅館，也屬於洋式旅館？以及，如圖 9 所示之幾間取名「○○洋式旅館／ホテル（hotel）」的旅館，其外觀均是洋樓建築；又 1935 年有篇報導，記述大稻埕出現一間結合洋式旅館（ホテル）和百貨店的大型建築，可媲美歐美等等。⁷⁹ 可以說，臺灣也有其他以「洋式旅館（ホテル）」為名，且擁有洋式外觀甚至設施的旅客住宿場所。但是，它們為何不被臺灣總督府歸屬於洋式旅館？對於這些問題，以下試從法規的角度來探討。

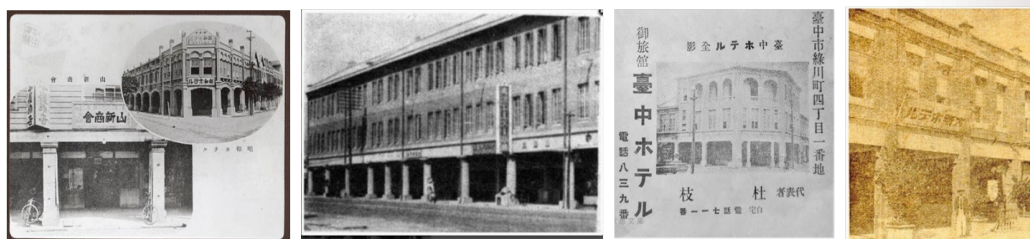


圖 9 （1）昭和ホテル（2）金鷄ホテル（3）臺中ホテル（4）大新ホテル

圖片來源：1. 小山權太郎，《新竹市大觀》（臺北：臺南新報臺北印刷所，1930 年），頁 47。2. 小山權太郎，《高雄市大觀》（臺北：南國寫真大觀社，1930 年），無頁碼。3. 秋惠文庫典藏。4. 太田猛，《臺灣大觀》（臺南：臺南新報社，1935 年），無頁碼。

（二）「宿屋營業取締規則」

首先從日本的法規來看。日本在 1948 年頒布「旅館業法」前，管控旅宿業的法規是 1887 年以東京為首，以警察命令公告之「宿屋營業取締規則」。規則第一條指定旅宿業（「宿屋營業」）分為以下三種：「一、旅人宿——供每晚住宿有付固定食宿費用的人停留；二、下宿——供每月提供餐費和居住費的人寄宿；三、木賃宿——供有付柴薪費的人停留⁸⁰」。即旅宿

79 〈大稻埕の偉觀 ホテル、百貨店兼營の大建築 チエンストア出現〉，《臺灣新民報》，934 號，1933 年 9 月 26 日，版 7。

80 木賃的「木」指柴火。木賃宿指旅行者必須自炊甚至要自帶被褥，但旅人只要負擔柴薪費的便宜住宿地。

業的類別，分為類似今日的旅館、宿舍、廉價旅社三種。同規則第 21 條，限制「旅人宿」的營業客房總坪數須達 25 坪以上、需光亮和空氣流通等等；第 35 條，限制「下宿」的營業客房總坪數須 10 坪以上；第 40 條，限制「木賃宿」的經營只能位在某些地區。⁸¹ 之後，日本各地均紛紛實施「宿屋營業取締規則」，內容與東京版本大同小異。如 1895 年愛知縣的「宿屋營業取締規則」，內容大體上比照東京版，唯對於「旅人宿」增加規定：客房最少需供住宿者 1 人 1.5 坪的空間，除非旅館和客人雙方有另立約定；以及，「木賃宿」的限制營業區域，也改為在愛知縣境內的地區。⁸²

臺灣也是比照日本，由各地自行頒告「宿屋營業取締規則」，內容也大致比照東京版本。如 1896 年 5 月臺北縣縣令「宿屋取締規則」，訂「宿屋」指的是「旅人宿、下宿屋、木賃宿」三種；「旅人宿」的客房（總坪數）需 15 坪以上，「下宿屋」的客房需 8 坪以上，「木賃宿」的每坪最多可住 3 人。⁸³ 之後臺灣各廳縣也頒告了各地方的「宿屋取締規則」。⁸⁴ 直到 1914 年 8 月由臺灣總督府一統規則而公告的「宿屋營業取締規則」，規則第一條仍是訂「宿屋」指「旅人宿、下宿屋、木賃宿」三種，其餘的旅館建築空間規範、營業方式等等，多與過去相同。⁸⁵

然而，上述的「宿屋營業取締規則」頒告後，雖然 1931 年 7 月 23 日東京警視廳曾有修正，將「旅人宿」改稱為「旅館」，「木賃宿」改稱為「簡易旅館」，但重要內容其實幾乎沒有修改，直到 1948 年。當代研究日本旅館建築史的學者因此認為，日本在 1948 年前管理旅館業的母法「宿屋營業

81 〈宿屋營業取締規則ノ件〉，《官報》，日本：內閣官報局（1887 年 10 月 13 日），頁 121。

82 黑宮友二郎編，《宿屋營業取締規則》（愛知縣：黑宮友二郎，1895 年），頁 2-3。

83 「臺北縣縣令甲第六號宿屋取締規則」（1896-06-25），《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00000088004。

84 如「臺中縣縣令第九號宿屋營業取締規則」（1896-10-28），《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00000088055 等等。臺灣各地「宿屋營業取締規則」發布時間，可參考王美雯，〈日治時期臺南旅人宿業之研究〉（臺南：國立臺南大學文化與自然資源學系碩士論文，2013 年），頁 31-36 之整理。

85 「宿屋營業取締規則」（1914-01-01），《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00002240006。

取締規則」法規中，並沒有把「洋式旅館（ホテル；hotel）」與傳統的日式旅館區分開來，視為一種獨立的類別設施、加以區隔和定義；加以在一般人的概念中，很難辨別、識別洋式旅館的設施，使所謂「洋式旅館」的名稱被濫用，也會使因為期待（西）洋式設施而入住的外國客人感到困惑與混亂。而且，由於法律中沒有定義「洋式旅館」，也沒有限制作為洋式旅館的最低標準，政府也因此沒有辦法「依法管理」。⁸⁶

（三）「洋式旅館（ホテル；hotel）」正名運動

由於法令無明確區隔傳統旅館與洋式旅館，其不良影響在明治末年已出現於官方文書中。如 1909 年 10 月奈良縣警第 9003 號公文指出，地方上「濫用『洋式旅館（ホテル）』等的稱號…」。⁸⁷即使到了昭和初期，仍有人指出「純粹的日本式旅館中，卻以什麼什麼洋式旅館（ホテル）為名者日漸增加」、「對洋式旅館（ホテル）的名稱，沒有限制須具有以上或一定的資格……對國際旅客來說，入住後恐怕會失望」等等。⁸⁸

各種矛盾和不良弊害，引起了修改「宿屋營業取締規則」，將洋式旅館（ホテル；hotel）與普通旅館分別定義的運動。其中心是 1909 年，因日俄戰爭後訪問日本的外國人迅速增加，以及國際觀光事業的重要性日益增加為背景，因此產生由全國主要洋式旅館組合而成的日本洋式旅館協會（日本ホテル協會）。但當時的一大困難是對所謂「洋式旅館（指 hotel，非指 inn）」的概念沒有制度性的認識，無法與一般的旅館業有所區別，⁸⁸也沒有辦法據此修改原法令規則。不論在日本，或是 1914 年臺灣總督府公告全臺統一的「宿屋營業取締規則」時，內容均仍是沿用舊法，沒有特別指出「洋式旅館」的定義，或說明身為「洋式旅館」應有的最低限制。

86 勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開—都市施設としてみた日本のホテルの史的研究〉，《日本建築学会計画系論文集》，520 號（1999 年 6 月），頁 306-307。

87 杉田六一，〈ホテルの語義そのほか〉，《Japan Tourist Bureau》，13 卷 6 期（1925 年 12 月），頁 24；大塚常吉，〈宿屋營業取締規則改正に關する私見〉，《Japan Tourist Bureau》，14 卷 2 期（1926 年 3 月），頁 8。轉引自勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開〉，頁 310-311。

88 勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開〉，頁 307。

然而，對於到底什麼是「洋式旅館」，時人還是有持續討論著。如 1921 年元月，犬丸徹三比較歐美和日本的旅館管理法規後，一方面提出日本現行法規「宿屋營業取締規則」的缺陷——包括在外國旅客日漸增加，但法規卻沒有提出對「洋式旅館」的旅館定義；二方面也提出，所謂的「洋式旅館」，比起傳統的旅館，算是比較近代的產物；過去的旅館只單純經營住宿，不能對外部的一般大眾提供餐飲、休息、娛樂等服務，但「洋式旅館」卻有綜合經營的特質；傳統旅館與「洋式旅館」的經營方式不同，但「宿屋營業取締規則」中卻同等視之，因此引發犬丸氏從旅館法和商法等等法規的層面深入探討，⁸⁹ 並期待未來能在法規上發生如圖 10 的改變。

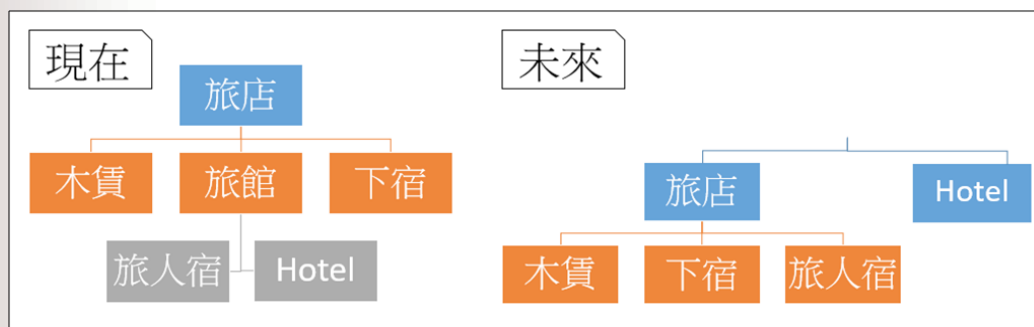


圖 10 時人對旅館法規改變的期許（1921 年）

資料來源：犬丸徹三，《旅館營業卜重要法規ノ研究》，頁 14。

同一年（1921），角南隆也提出：本來日本的「餐廳（食堂）」和「旅館」是獨立存在的兩種設施，但是來自西洋的「洋式旅館」，應該是具備各種能滿足人類慾望有機的大型綜合設施：它可以是旅館（宿屋），可以是餐廳（料理屋、restaurant），可以是等待所（待合室），可以是咖啡館（café），也可是公會堂、劇場、可賭博和跳舞的夜總會（casino）、澡堂（湯屋）、商店、洗衣公司（洗濯會社）等等，具有集合性設備的建物場地。也就是將

89 犬丸徹三，《旅館營業卜重要法規ノ研究》（東京：犬丸徹三，1921 年），頁 12。

「洋式旅館」視為包含超越住宿功能的娛樂元素的設施。⁹⁰ 這種看法也見於同一時期的其他社論。

1926 年，堀口捨己把大學中的建築課程講義集結出版。其中說：「洋式旅館（ホテル；hotel）和旅館基於其設施和品質，可簡要地分為上、下或一、二等旅館。其上等的旅館，在外國稱為 hotel（ホテル）。在日本，則對西式的東西全部稱為 hotel（ホテル）。」這是從歐美的起源點來考察什麼是「洋式旅館」，也呈現了當時日本社會對「洋式旅館」的普遍看法和認知——即即使到了 1926 年的日本，也沒有仔細定義「洋式旅館」和旅館的差異；甚至認為只要有西式設備，就可稱為「洋式旅館」。⁹¹ 由此我們約略可見，臺灣前揭所有的以「洋式旅館（ホテル）」為名的旅館命名由來。

之後至 1929 年前後，全球發生經濟大蕭條（the Great Depression），包括日本。日本政府為了刺激觀光收入、吸引外國觀光客，1930 年在鐵道省下設置國際觀光局，作為中央級的管理和策劃機構，至 1942 年終止。⁹² 國際觀光局成立後，隨及頒告「洋式旅館和餐廳兼業案（ホテル及飲食店兼業ニ関スル件）」之文書通知（通牒），其中認定「洋式旅館」需具有的條件如下：

- 一、主體牆、地板、屋頂樓梯等主要結構部分，需是耐火結構的建築構造。
- 二、客房為西式設施。一房間的有效面積為 13 平方公尺以上。
- 三、客房有 30 間以上。
- 四、客房的走廊寬度為 1.5 公尺以上。
- 五、餐廳（食堂）有桌椅，主要供住宿客的用餐為目的，也可應外來客的需要作副業經營。餐廳面積為客房面積總計的六分之一以下。

90 角南隆，〈ホテル論〉，《建築世界》，15 卷 7 號（1921 年 7 月），頁 31；角南隆，〈ホテル論（其二）〉，《建築世界》，15 卷 8 號（1921 年 8 月），頁 18-19。

91 堀口捨己，〈ホテル建築〉，收於《アルス建築大講座》第 3 卷（東京：アルス，1926 年）。轉引自勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開〉，頁 308。

92 砂本文彦，〈近代日本の国際リゾート 1930 年代の国際観光ホテルを中心に〉（東京：青弓社，2008 年）。

六、餐廳有女服務生（女給），招待、服務客人進入客席。⁹³

在此文書中，指示了作為「洋式旅館（ホテル）」需有的建物構造、客房數量、客房最小面積、餐廳面積和服務形式等等；這是在制度上，官方文書中首次識別／定義所謂的「洋式旅館」。同年（1930）11 月 26 日，日本洋式旅館協會認為國際觀光局對洋式旅館的定義不夠完備，因此請願，希望「宿屋營業取締規則」能把「旅人宿」定義為：以日式設施為主的「旅館」，和以西式設施為主的「洋式旅館」兩種；因為「洋式旅館」是一個概念上與旅館本質有差異的設施，因此主張在法規上應與旅館分開，獨立設立規定。但此申請沒有被接受。⁹⁴ 換句話說，即使日本的國際觀光局 1930 年曾針對「何謂洋式旅館」提出官方文書上的首次定義和解釋，但此定義並無納入管理旅館業的「宿屋營業取締規則」中，也因此不具法律的強制執行力。而「宿屋營業取締規則」如前所述，內容幾乎沒有重要變動地持續使用到 1948 年。

透過上述之臺、日兩地旅館管理法規「宿屋營業取締規則」和時人意見，呈現出以下幾點：一、1945 年前，臺日兩地管控旅館業的「宿屋營業取締規則」，其內一直沒有將傳統旅館與西洋近代產生的旅館（洋式旅館；ホテル）作概念與建築上的分割；由於定義不明確，結果只要有洋式設備就可稱為「洋式旅館（ホテル）」，於是社會上出現許多不一定是純洋式風格的「洋式旅館」。二、日本的國際觀光局曾在 1930 年發出定義「洋式旅館」的文書通知，內文指定「客房為西式設施；一房間的有效面積為 13 平方公尺以上；客房有 30 間以上」等等，但它沒有被納入正式的法律規範中，在執行度的力道相對減弱。在臺灣，最顯著的案例是，臺灣如表 2 所示的三間洋式旅館，尤其其中的臺南鐵道旅館、臺北航空旅館，在客房總數上均沒有達到國際觀光局上述通知的要求，甚至臺北航空旅館有一半以上是和式客房、服務

93 運輸省，《日本ホテル略史》（東京：運輸省，1946 年）。轉引自勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開〉，頁 307-308。

94 運輸省，《日本ホテル略史》（東京：運輸省，1946 年）。轉引自勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開〉，頁 307-308。

人員採用日本傳統的女侍者（女中）制度，但仍均被臺灣總督府認列為洋式旅館。

那麼，臺灣的「洋式旅館（ホテル）」究竟是如何被認定？一方面，承前所述，由於法規無明確規範，因此只要不是宿舍（下宿）和便宜旅社（木賃宿）類別的旅館，且有洋式外觀或設備，就可命名為「洋式旅館」。二方面，1945年元月臺灣總督府〈物價統制令〉所制定的旅館費用額度上限規範中，把旅館稍微改變分類，成為「甲種旅館、乙種旅館和洋式旅館（洋式ホテル）」三種。這三種旅館的區分，按同規範的備註說明為：甲種旅館指純日本式的旅館，乙種旅館為甲種旅館和洋式旅館以外的其他旅館；旅館的級別為臺灣旅館協會指定後由臺灣總督認可。⁹⁵

前述的「臺灣旅館協會」，筆者查閱各種報紙、期刊、書籍、公文後，僅見到1945年1月和8月有兩次「臺灣旅館協會」出現的簡單紀錄，⁹⁶因此目前無法述明此協會的歷史背景。然而，臺灣各地其實在明治時期就已出現各地區的旅館組合，如臺北旅館組合、臺中旅館組合、臺南旅館組合、花蓮旅館組合等等。1935年以「始政四十年」與「臺灣大博覽會」為契機，再在臺北成立全臺灣的旅館組合聯合會，並設立臺灣各地的支部，屬民間組織。⁹⁷該組織在1943年2～3月間，曾因為臺灣總督府「旅館宿泊料金統制要綱」公告的旅館食宿定價限制不符各地實際物價與客房等級，使諸旅館的經營產生問題，而向交通部相關部會提出調整定價限制金額的陳情案。⁹⁸簡言之，「臺灣旅館協會」何時和如何出現，目前雖因史料欠缺而無法得知，

95 「宿泊料金等ノ額指定」（1945年1月31日），〈第885號〉，《臺灣總督府府（官）報》。

96 「宿泊料金等ノ額指定」（1945年1月31日），〈第885號〉，《臺灣總督府府（官）報》；「宿泊料金等ノ額指定中改正」（1945年5月8日），〈告示第60號〉，《臺灣總督府府（官）報》。

97 佚名，〈聯合會彙報—全臺灣旅館組合聯合會創立的趣意〉，《臺灣の旅》，創刊號（1935年2月），頁63。

98 〈旅館組合聯合會陳情〉，《臺灣日日新報》，1943年2月14日，版2；〈旅館問題の陳情書提出〉，《臺灣日日新報》，1943年3月11日，版2。

但透過全臺灣的旅館組合聯合會對旅館使用費用限制的陳情案內容，以及《臺灣總督府報》顯示臺灣旅館協會的工作之一就是區分旅館和客房等級並制定使用費標準，可以推測臺灣旅館協會與全臺灣旅館組合聯合會可能曾有互動與交流。

再從另一方面來看，由於在 1945 年前的臺、日旅館法規中，其實沒有所謂「甲種旅館」等的指定項目，以及當時的旅館管理法規仍是「宿屋營業取締規則」；又不論臺日官方，對於何謂「洋式旅館（ホテル）」都沒有正式定論與定義，因此臺灣 1945 年時對甲乙種或洋式旅館的認定，比起正式的法律規制，更屬於時人當下對旅館屬性和級別的區分。換言之，臺灣鐵道旅館、臺南鐵道旅館、臺北航空旅館被認定為全臺「唯三」的「洋式旅館」，但是其他也以「洋式旅館」為名和帶有洋式設備和複合空間，卻被歸納為「乙種」而非「洋式旅館」的背後，依據的恐是時人的抽象認知，而並非正式的法規或規範。

肆、結論

依前人研究，臺灣在清末時期已經產生了招待洋人，像是小型旅館的洋樓。而臺灣第一間以西洋設施和風格經營的（西）洋式旅館，則是日治臺灣時期，因應臺灣縱貫鐵道完工而於 1908 年啟用的臺灣鐵道旅館。之後，由於臺灣南部都市興起和臺灣作為日本往來亞洲南方的交通節點，1930 年代和 1940 年代再分別興建臺南鐵道旅館和臺北航空旅館。這三間旅館，依 1945 年臺灣總督府〈物價統制令〉，顯示是當時全臺灣「唯三」的洋式旅館；他們均帶有位處重要交通節點、因應時勢而興建、含官方資本、空間規劃為含有娛樂等設施之複合設計的特性。但在建材、裝潢、客房風格、預計使用

客層以及服務人員屬性（如洋式的女服務員與日式的女中）等等設計，則是截然不同。尤其臺北航空旅館為純木造建築，客房有一半以上是和式房，卻仍被官方認定為洋式旅館。

那麼，究竟怎樣的旅館可被劃屬於「洋式旅館」？雖然民間不斷有對西洋近代產生的旅館「洋式旅館（ホテル；hotel）」應具備的形式提出討論，並希望能藉此改革相關法令，但臺、日兩地的旅館管理法規「宿屋營業取締規則」至二戰結束前，仍一直沒有區分傳統旅館與「洋式旅館」；加以社會大眾對「洋式旅館」應有的設施和服務也認識不清楚，因此形成只要有一點洋式設施、建材、空間設計或餐飲等等，就可稱為「洋式旅館」的現象。即使 1930 年，日本的國際觀光局曾對所謂的「洋式旅館」作出定義並公告周知，但該定義並非正式法律，不具強制效力，也無法使公私營旅館全數遵循。故而 1936 年和 1944 年分別啟用的臺南鐵道旅館和臺北航空旅館，其實其客房設施和客房總數甚至服務人員屬性等等，都不符合國際觀光局對「洋式旅館」訂下的定義條件，仍是定名為「洋式旅館（ホテル）」。

而且，臺灣各地還有其他多間也是以「○○洋式旅館」為名的旅館。

再者，1945 年臺灣總督府〈物價統制令〉中劃分全臺旅館為「甲種、乙種和洋式」三種旅館。甲種指純日式的旅館，乙種為甲種和洋式旅館以外的其他旅館，洋式旅館僅臺灣鐵道旅館、臺南鐵道旅館、臺北航空旅館三間。諸旅館的級別，由臺灣旅館協會指定後由臺灣總督認可。由於綜觀 1895 ～ 1945 年間的臺、日諸旅館法規，其實不見所謂「甲種旅館」等的指定項目，以及當時管理旅館業的母法仍是「宿屋營業取締規則」，各相關法令和規定也沒有正式定義出作為「洋式旅館（ホテル）」的必要條件，因此臺灣當年（1945）對甲乙或洋式旅館的認定，實是分類者——即臺灣旅館協會與臺灣總督（府）——當下對旅館屬性和級別的認定和區分，而非基於某種正式的法律與規制。

參考書目

壹、檔案、史料彙編

《官報》（日本內閣官報局藏）

〈宿屋營業取締規則ノ件〉。

《臺灣拓殖株式會社檔案》（南投國史館臺灣文獻館藏）

002-00025〈昭和十一年度創立披露關係書類綴文書課〉。

《臺灣總督府府（官）報》（南投國史館臺灣文獻館藏）

0072030885a002，〈宿泊料金等ノ額指定〉。

0072030968a003，〈宿泊料金等ノ額指定中改正〉。

《臺灣總督府檔案》（南投國史館臺灣文獻館藏）

00000088004，〈臺北縣縣令甲第六號宿屋取締規則〉。

00000088055，〈臺中縣縣令第九號宿屋營業取締規則〉。

00002240006，〈宿屋營業取締規則〉。

00011520004，〈臺北航空ホテル應急修繕工事契約書〉。

秋惠文庫典藏

〈臺中ホテル影像〉。

國立臺灣歷史博物館

〈臺灣鐵道旅館〉彩色明信片，典藏號 2001.008.0253。

貳、日記、回憶錄

中央研究院臺史所檔案館，「臺灣日記知識庫」，<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk>，2021 年 10 月 6 日閱覽。

吳新榮撰，張良澤主編，《吳新榮日記》。臺北：遠景出版事業公司，1981年。

參、報紙

《臺灣日日新報》，臺北，1896～1944年。

《臺灣新民報》，臺南，1933年。

肆、專書

林會承，《臺灣文化資產保存年鑑：古物・古蹟・歷史建築》。臺南市：國立文化資產保存研究中心籌備處，2001年。

葉龍彥，《臺灣旅館史（1860～1945）》。臺北：臺北文獻委員會，2004年。

劉舜仁主編，《臺灣七大經典車站建築圖集》。臺北：行政院文建會，2001年。

謝國興、鍾淑敏、籠谷直人、王麗蕉主編，陳進盛、曾齡儀、謝明如譯，《茶
苦來山人の逸話：三好德三郎的臺灣記憶》。臺北：中央研究院臺灣
史研究所；京都：京都大學人文科學研究所，2015年。

大園市藏，《臺灣人事態勢と事業界》。臺北：新時代社臺灣支社，1942年。

大澤貞吉編，《臺灣關係人名簿》。橫濱：愛光新聞社，1959年。

小山權太郎，《高雄市大觀》。臺北：南國寫真大觀社，1930年。

小山權太郎，《新竹市大觀》。臺北：臺南新報臺北印刷所，1930年。

才介西村，《解剖せる臺灣》。臺北：昭文堂，1912年。

太田猛，《臺灣大觀》。臺南：臺南新報社，1935年。

犬丸徹三，《旅館營業ト重要法規ノ研究》。東京：犬丸徹三，1921年。

長谷川博士傳編纂會，《工學博士長谷川謹介傳》。東京市：長谷川博士傳
編纂會，1937年。

堀口捨己，〈ホテル建築〉，收於《アルス建築大講座》第 3 卷。東京：アルス，1926 年。

砂本文彦，《近代日本の国際リゾート 1930 年代の国際観光ホテルを中心に》。東京：青弓社，2008 年。

富田昭次，《ホテルと日本近代》。東京都：青弓社，2003 年。

黒宮友二郎編，《宿屋營業取締規則》。愛知縣：黒宮友二郎，1895 年。

運輸省，《日本ホテル略史》。東京：運輸省，1946 年。

臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道旅行案内》。臺北：東亞旅行社臺灣支部，1942 年。

臺灣總督府編，《昭和十七年十一月一日現在 臺灣總督府及所屬官署職員錄》。臺北：臺灣時報發行所，1943 年。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 中卷》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史 下卷》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道名所案内》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1908 年。

臺灣總督府鐵道部編纂，《臺灣鐵道法規》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1920 年。

鐵道省，《觀光地と洋式ホテル》。東京：鐵道省，1934 年。

伍、期刊論文

張逸婷，〈日治時期鐵道旅館奏樂之研究〉，《臺北文獻（直字）》，第 177 號（2011 年 9 月），頁 38-70。

陳玉箴，〈日本化的西洋味：日治時期臺灣的西洋料理及臺人的消費實踐〉，
《臺灣史研究》，第 20 卷 1 期（2013 年 4 月），頁 79-125。

〈廣告〉，《臺灣婦人界》，1936 年 8 月號（1936 年 8 月），頁 60。

大塚常吉，〈宿屋營業取締規則改正に關する私見〉，《Japan Tourist Bureau》，第 14 卷 2 期（1926 年 3 月），頁 8。

玉井和夫，〈臺北航空ホテルの新營について〉，《臺灣建築會誌》，第 16 輯 4、5、6 號（1945 年 5 月），頁 4。

宇敷赳夫，〈臺南驛改築工事に就て〉，《臺灣建築會誌》，第 8 輯 3 號（1936 年 6 月），頁 194-195。

佚名，〈十年度の掉尾を飾る 南北兩地に華々しく舉行された〉，《交通時代》，第 7 卷 5 期（1936 年 5 月），頁 7。

佚名，〈聯合會彙報——全臺灣旅館聯合聯合會創立の趣意〉，《臺灣の旅》，創刊號（1935 年 2 月），頁 63。

佚名，〈堂々全島一の威容モダン臺南驛・成る三月廿五日盛大な落成式〉，《まこと》，第 235 號（1936 年 4 月），頁 4。

佚名，〈臺北航空ホテル設計圖〉，《臺灣建築會誌》，第 16 輯 4、5、6 號（1945 年 5 月），無頁碼。

佚名，〈臺南驛〉，《臺灣建築會誌》，第 8 輯 3 號（1936 年 6 月），無頁碼。

佚名，〈鐵道ホテルの解剖〉，《新臺灣》，第 12 號（1917 年 12 月），頁 31-32。

杉田六一，〈ホテルの語義そのほか〉，《Japan Tourist Bureau》，第 13 卷 6 期（1925 年 12 月），頁 24。

角南隆，〈ホテル論〉，《建築世界》，第 15 卷 7 號（1921 年 7 月），頁 31。

角南隆，〈ホテル論（其二）〉，《建築世界》，第 15 卷 8 號（1921 年 8 月），頁 18-19。

勝木祐仁、篠野志郎，〈大正・昭和初期におけるホテルの概念の展開—都市施設としてみた日本のホテルの史的研究〉，《日本建築学会計画系論文集》，第 520 號（1999 年 6 月），頁 305-311。

臺南驛長，〈東久邇宮殿下をお迎えして〉，《臺灣鐵道》，第 301 號（1937 年 7 月），頁 2。

陸、學位論文

王美雯，〈日治時期臺南旅人宿業之研究〉，臺南：國立臺南大學文化與自然資源學系碩士論文，2013 年。

黃俊融，〈日治時期鐵道餐旅文化之研究(1908-1945)—以「鐵道餐飲」與「鐵道旅館」為例〉，臺南：國立成功大學歷史學系碩士論文，2013 年。

吳米淑，〈台湾における観光旅行事業史 1920 ～ 1970 年代〉，愛知県：愛知学院大学文学研究科歴史學專攻博士論文，2016 年。

柒、網路資料

王俊忠臺南報導，〈臺南火車站整建啟動 鐵道旅館將修復〉，自由時報網站，2017 年 12 月 14 日發布，<https://news.ltn.com.tw/news/local/paper/1160038>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

修瑋瑩臺南即時報導，〈國定古蹟台南火車站竟然「修壞」 將首例開罰〉，聯合報網站，2022 年 6 月 7 日發布，<https://udn.com/news/story/7314/6368881>，2022 年 9 月 28 日閱覽。

曾憲嫻，〈大倉喜八郎〉，文化部－臺灣大百科全書網站，<http://nrch>.

culture.tw/twpedia.aspx?id=9088，2021 年 7 月 28 日閱覽。

魏廷容綜合報導，〈臺南車站重整門面 古蹟站房明年完工恢復舊觀〉，新頭殼 newtalk 網站，2021 年 7 月 7 日發布，<https://newtalk.tw/news/view/2021-07-07/600233>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

〈ミカドホテル〉，フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』網站，<https://reurl.cc/3aW77V>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

〈大日本航空〉，フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』網站，<https://reurl.cc/emXbjM>，2021 年 10 月 6 日閱覽。

〈東京ステーションホテルの歴史〉，東京車站旅館網站，<https://www.tokyostationhotel.jp/history/>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

〈沿革〉，JTB 網站，<https://www.jtbcorp.jp/jp/company/history/>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

〈臺北航空ホテル〉，林小昇之米克斯拼一部落格網站，<http://linchunsheng.blogspot.com/2011/04/blog-post.html>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

〈臺灣鐵道ホテル〉，鈴木商店紀念館網站，<https://reurl.cc/yE0Yvl>，2021 年 7 月 25 日閱覽。

A Study of "Western-style Hotels" in Taiwan during the Japanese Ruling Period - take the Railway Hotel as Core

Chia-san Shen *

Abstract

According to the "Price Control Order (物價統制令)" of the Taiwan Governor in January 1945, there were only three western-style hotels in Taiwan at that time. The three western-style hotels were 1. the Taipei Railway Hotel, 2. the Taipei Aviation Hotel, and 3. the Tainan Railway Hotel. Followed the above phenomenon, this paper study the construction and development history and hotel characteristics of the above three hotels, and then discusses why there are only three western-style hotels in Taiwan. As a result, through the analyze on the definition of western-style hotel (ホテル) and the hotel management law "Dormitory and Hotels Business regulations (宿屋營業取締規則)", it shows that the key reasons for making the aforementioned three hotels as the "only three" western-style hotels in Taiwan were not due to the formality laws but the Taiwan Governor's official will.

Keywords : Western-Style Hotel (Hotel), Lodge (Business), Inn, Railway Hotel, Aviation Hotel

* Associate Professor, Department of Humanities, National Open University.