

山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之  
人文地景（1900 — 1940）

吳政憲

國立中興大學歷史系教授

## 摘要

眉溪段道路連接埔里到霧社，即今日臺十四線埔霧公路，本文探討此段道路的分期，從清代舊隘線的蜈蚣崙，到日治時期推進到獅仔頭、本部溪，及進入人止關前的眉溪駐在所，最終以抵達霧社結束。這條道路從山徑開始，隨著武力推進，擴充為警備道路，為增進運輸效率，另敷設台車軌道，日治中期以後擴充為汽車道路，道路功能隨產業經濟與社會控制需要而改變，往返文本則有助本文重建沿途人文地景，眉溪段不只是一條道路，也是觀光、經濟、理蕃的歷史之道。

關鍵字：眉溪、埔霧公路、人文地景

## 壹、前言

日治時期臺灣有八景十二勝，霧社列為十二勝之一，但要到霧社，只能沿眉溪上溯。眉溪日文稱為「バイケイ」，是一條與道路平行的溪流，汽車過人止關後，眉溪與道路漸行漸遠，抵達霧社後結束這段道路。眉溪段屬於臺十四線，連接埔里到霧社，也稱為埔霧公路。

道路是現在概念，眉溪段歷經溪底路山徑、警備道、台車道與汽車道四個階段，時間分別為日治以前、1900 年代，1920 年代與 1930 年代，人們在這條道路移動速度愈來愈快，人文記憶愈來愈少，是一條被速度遺忘的埔霧公路。為便於讀者理解，謹將眉溪段歷史據點做成「圖 1」之示意圖。

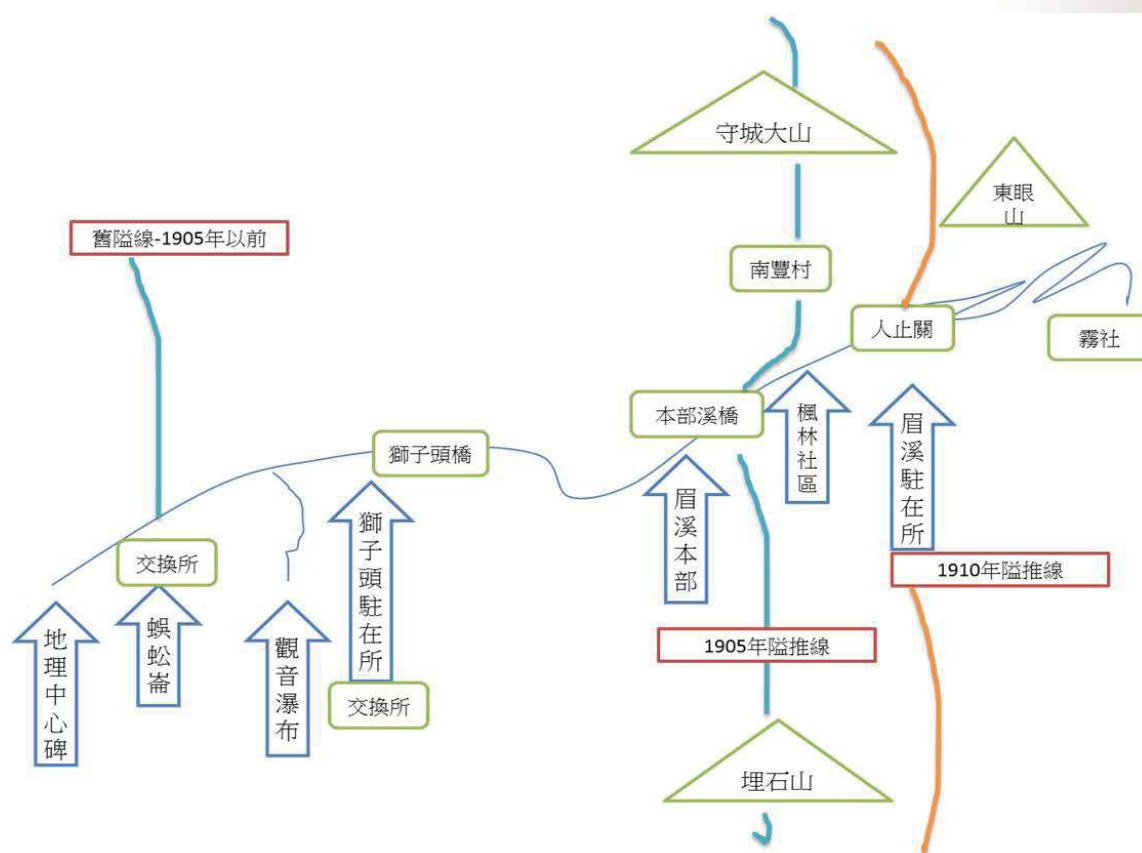


圖 1：眉溪段歷史據點示意圖

資料來源：本研究繪製。

眉溪段最早是連接埔里到霧社的獵徑（山徑），但這山徑是不連續的，有時在溪底上溯，有時渡溪而行，山徑斷斷續續，史料闕如，卻存在很久。日治初期，1905—1906 年、1910 年各有 1 次隘勇線推進（以下簡稱隘推）行動，在地勢較高處闢建警備道路，沿途設立獅子頭、眉溪駐在所，取得秩序控制與經濟開發之雙重目的。1920 年代，敷設埔里到霧社之台車軌道，但人止關到霧社道路因地勢較陡，未見使用，但開啟埔霧公路的「台車時代」。最後，因為開發霧社發電所需要人員物資進出，遂將埔霧公路闢建為汽車道路，離最初的溪底路狀態，不到四十年，變化既快且速。

人文地景帶給訪客感受的豐富度，取決時間與速度。眉溪段本身就有歷史，時間深度沒有問題，但隨交通工具速度加快，道路拓寬，1 天行程縮短到 1 小時，本文將根據日治時期不同旅行文本，探討是否人在道路的移動速度與感受成反比？是否道路拓寬後，交通工具革新，速度愈快，感受愈少，最終道路的速度與歷史產生變化，造成什麼影響？最末，是如何將埔霧公路的歷史與觀光結合之建議。

駕駛汽車從國道六號最後一個交流道下行左轉，便進入省道臺十四線的眉溪段（埔霧公路），前進 22.3 公里後抵達霧社，多數人對這不到一小時車程，除觀音瀑布較醒目外，不太會有什麼印象，汽車提供速度，也阻絕人對自然環境的感知。

現今，若改乘摩托車，因速度降低（相較於汽車），會經過多座橋樑與景點，先是內埔橋，這是眉溪段道路起點，橋的對面是蜈蚣崙社區（現稱蜈蚣里），此社區是平埔族部落，最初的蕃產交換所即設於此。接著是眉溪段現在最有名的觀音瀑布，這是日治時期就存在的景點，也是步行或台車年代的休息站。離開瀑布後，很快經過當時眉溪段中繼站的獅子頭橋，旁邊就是駐在所遺址。但在百餘年前的 1905 年，當第一次隘勇線推進後，蕃產交

易所從蜈蚣崙移至此處，但現在會引起注意的是彩蝶瀑布，入口就在駐在所旁。接著是本部溪橋，橋旁是福本宮，這也是 1905 年隘勇線推進時的「眉溪討伐隊本部」（簡稱眉溪本部），任務結束後，留有分遣所，本部溪之名，由此而來。

再往前是楓林社區、楓子林橋、下眉橋與上眉橋，此處楓、樟樹有潛在經濟利益，也是隘勇線推進動力之一。楓林社區對面是守城大山山麓，這一帶的楓樹林曾讓旅者印象深刻，守城大山的檜木，透過原住民搬運，攀越人止關，送抵霧社興建房舍，從守城山麓到霧社，至少 8 公里路程，不是輕鬆差役。經過南豐村後近 2 公里，抵達台車眉溪段終點（眉溪發著所），對面高地是眉溪駐在所，霧社事件後強化防禦工事，今地基猶存，面積數百坪，是眉溪段最大駐在所，扼守人止關。

眉溪段的台車終點站，稱為眉溪發著所，日治時期之旅者在此下車，走過西寶吊橋後，進入埔霧公路有名的人止關。該關易守難攻，岩壁聳迫、蔽不見日，老籐懸繞，可謂埔霧公路最特別的景點。山徑行走約 2 公里後離開隘口，道路變寬，經過二座橋樑（仁愛橋與郡守橋），迂迴在「九十九坂」山徑，海拔上昇，視野漸開，氣喘噓噓行至觀景臺休息，在這可見左方眉溪上游往力行部落，與山徑漸行漸遠，未幾抵霧社鞍部，結束眉溪段 22.3 公里的旅程。

1930 年代後期，因興建霧社發電所（萬大電廠），為便於人員物資進出，眉溪段全部闢為汽車道，此時道路歷史與功能加速變化，交通時間從一天縮到一小時，時間愈快，體驗愈少，遊客愈多，故事愈寡。眉溪段拓寬為汽車道路後，旅遊重心往中高海拔移動，如合歡山以下，依續為清境農場、霧社，眉溪段是最低的，除觀音瀑布仍是日治景點外，人文地景，所剩無多。人止

關是兩座明隧道保護下的車道，數分鐘即過，遑論人止關也是以前埔里有名的「蝶道」（採集蝴蝶的路段稱為蝶道）。

眉溪段道路不斷拓寬的動力有二，一是治安管理，一是經濟開發，可謂兩者並重，前者是隘勇線推進、控制原住民部落，後者是調查可利用山地資源，如擴大樟樹開採區域，守城大山檜木等。其次，使用此段的人除原住民外，還有很多「他者」，如警察、軍人、動植物採集者、登山家與旅客等，留下豐富史料供本文探討。

## 貳、眉溪段的範疇與重要據點

《臺灣通史》載：「延眉溪上流而至霧關，平原盡處，豁然高山，為野番出沒之所。樟楠之屬，蓊鬱成林，荒古以來，斧斤未入，故得長葆其壽。」<sup>1</sup>眉溪段不僅林相豐富，具經濟價值，「霧社蕃」地理範疇之西境，亦以眉溪為界，東到濁水溪上游奇萊與能高山系，並以霧社為中心。<sup>2</sup>埔里蜈蚣崙至人止關的眉溪段，是長達近 16 公里的狹長區域，清季到日治初期，往返此路有著較嚴重的「蕃害」，一條機會與風險並存的道路。

為了強化對眉溪段的控制，1905 年與 1910 年各有一次眉溪段的隘勇線推進行動，第二次隘推結束後，隨即開闢眉溪新道路：

距埔里社東北一里許，平野盡而兩旁山聳處有一溪，此即眉溪也。  
溪闊七町至二三町（218 — 763 公尺），兩岸峭壁相蹙為深峽，  
其闊僅有至十數間（20 — 30 公尺），又由溪勢稍緩坦處，開築  
一道路，乃所稱眉溪新道者是也。<sup>3</sup>

1 連橫，《臺灣通史》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年），頁 124 — 125。

2 小泉鐵，〈霧社蕃に於けるガザの研究〉，《臺灣警察協會雜誌》第 123 期（臺北：該會，1928 年 7 月發行），頁 30。

3 〈合歡林況〉，《漢文臺灣日日新報》第 3565 號，1910 年 3 月 18 日，3 版。



上述描述的眉溪寬度，有平面段的眉溪，也有人止關的眉溪，顯示道路已闢至霧社。當初闢此道路，官方期許很高，「此新道日後當必為至宜蘭縱貫道路之幹線，而至占交通上之要區，則埔里社眉溪所受便益，實見有不鮮淺者。」<sup>4</sup>在埔里通往中央山脈西部的道路系統中，眉溪是首段。

眉溪段台車軌道是 1914 年太魯閣戰役時，由軍方敷設，1920 年代轉為民營，1930 年霧社事件後，眉溪又活躍起來，接著是交通便利後，往合歡山、霧社賞櫻的起始段，1930 年代則是開發霧社發電所，將眉溪全線闢為汽車道，成為戰後埔霧公路的前身。

本文因探討眉溪段之人文地景與歷史，間接相關的隘勇線推進、霧社事件、蕃害關係等，除涉及眉溪道路者外，不列探討範圍。

以往研究缺乏對眉溪道路人文地景探討，但旅者文本中，多有寫景敘物，兼及人事、感想、見聞與觀察，故眉溪道路不僅具功能性，亦涵括不同時空，在同一條路不斷堆疊的文化層。其次，文本動機多基於旅行、調查、採訪、採集動植物等，有意無意留下重要資訊，例如相對地理距離、方向、動植物描述、地景、人事與部落意象等，便於拼湊眉溪段之人文地景。

這條道路歷經隘勇線推進、「五年理蕃計畫」的太魯閣軍事行動及霧社事件，都透過這條道路進行。中央橫斷道路、合歡越嶺道、能高越嶺道，也是經過眉溪，守城大山的檜木也利用眉溪道路運送，1930 年代後期，因開發霧社水力發電資源，開闢為車道，解決眉溪到霧社之陡峭道路。大約 40 年的時間，這條埔里到霧社的山徑，從探險變車道，人文地貌變化極大，提供豐富素材。清代眉溪到霧社的部落，可透過曾在臺灣任官的胡傳所記：

由埔里蜈蚣崙而東，二十餘里約拔仔煙社，男女約四十餘口，續出往東三十餘里曰巴蘭社，男女約六百餘口。<sup>5</sup>

4 〈合歡林況〉，《漢文臺灣日日新報》第 3565 號，1910 年 3 月 18 日，3 版。

5 胡傳，《臺灣日記與稟啟》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年），頁 34 — 35。

胡傳依序又提及霧社、斗捷社（道澤、今南投縣仁愛鄉都達村）、多老格社（托洛庫、今南投縣仁愛鄉合作村）等，地理空間位置與日治類同，顯示在光緒年間，因往返需要，道路已在運作。

「圖 1」可看出三條南北向的隘線，整體趨勢是逐步往人止關東進，闢路並設固定據點，如獅子頭駐在所、眉溪駐在所，以及隘勇線推進時的「討伐隊本部」所在的本部溪橋等。茲將各重要據點之定位點、海拔高度、累計里程、據點間里程等資訊，透過實地調查，並使用 Garmin 62stc 之導航設備（座標格式為 TWD97），製成「表 1」。

表 1 眉溪段各重要據點距離、海拔、GPS 一覽表

地點	距離 (公里)	累計 (公里)	海拔 (公尺)	GPS	路標
埔里高工	0	0	480	247708、2651931	
地理中心碑	0.3	0.3	485	247943、2652150	58K
大湳橋	1.1	1.4	506	248857、2652500	
蜈蚣崙				248916、2652455	
內埔橋	0.8	2.2	513	249641、2652700	
觀音瀑布路口	4.5	6.7	579	253385、2654374	
觀音瀑布				253630、2653834	
獅子頭橋	0.9	7.8	597	254008、2654701	近 65K
本部溪橋	2.1	9.9	635	255827、2655452	67K
土地公廟	0.1	10.0	635	255808、2655424	
楓林社區			684	257674、2654513	



山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

楓子林橋			692	257940、2654545	近 70K
眉溪部落					
（南豐村）	4.3	14.3	722	258965、2655515	
眉溪駐在所	1.7	16.0	769	260359、2656300	73K
人止關	0.3	16.3	785		
仁愛橋			860	261368、2655932	
小櫻橋			871	261713、2656075	
忠勇橋			941	262287、2656629	
觀景臺			995	262409、2656653	
霧社鞍部	6	22.3	1,144	263234、2656990	80K
台車軌道距離	15.8				
全長	22.3				

說明：

- （1）「距離」：以埔里高工為起點，故距離標示為 0，此後各據點欄內數據都是與上一個據點間的距離，如獅子頭橋的 0.9 公里，指的是離觀音瀑布路口之距離。單位：公里。
- （2）「累計」：以埔里高工為起點，故標示為 0，此後各據點欄位表示距離起點之距離，如人止關欄內為 16.3 公里，表示人止關距離埔里高工之距離。單位：公里。
- （3）GPS：座標表記格式：TWD97（二度分帶座標）。
- （4）路標：為省道臺 14 線之里程路標，眉溪段起點（58km）到終點霧社（80km）。
- （5）調查工具：GARMIN GPS（型號：62stc）。

資料來源：自行調查紀錄（調查日期：2018 年 11 月 19 日）。

根據上表顯示，埔里到眉溪台車發著所（終點站），現今道路全長 15.8 公里，埔里海拔高度以埔里高工為準，為 480 公尺，眉溪終點站高度 769 公尺，高度相差 289 公尺，平均每公里爬升 18.3 公尺，每百公尺爬升 1.83 公尺，坡度平緩，適合台車軌道運作。其次，人止關海拔高度 785 公尺，霧社鞍部

1,144 公尺，高度相差 359 公尺，道路長 6 公里，平均每公里爬升 60 公尺，每百公尺爬升 6 公尺，是台車軌道的 3.27 倍。

後面史料還會指出，人止關到霧社距離為一里半，換算為 5.89 公里，現今車道為 6 公里，亦即車道與山徑總長度只差 110 公尺，幾乎等同。另外，地圖上人止關距霧社鞍部的直線距離為 2.4 公里，高度差為 359 公尺，若以海拔高度差為直角三角形高度，直線距為底部長，則斜邊長為 2.43 公里，與地圖兩點直線距離差異不大。<sup>6</sup> 故人止關到霧社之所以聞名，在於岩壁險勢造成的視覺體驗，而非山徑之陡峭。以下將就眉溪段各據點之人文地景，分別探討。

### 叁、舊隘線：蜈蚣崙

日治以前，蜈蚣崙即有記錄，1888 年，埔裏社撫墾局下設蜈蚣崙分局。<sup>7</sup> 胡傳指出：「中路則埔里城東之蜈蚣崙為北港、萬霧等兇番出入之要隘，……兇番不時出草。」<sup>8</sup>

1901 年埔里各區長聯名請求設立屯丁，其請願書指出，清朝埔里屯丁共 350 名，蜈蚣崙配置百名，「分守山麓各要隘，布置砲臺，聯絡周匝，使生番無出草之路，近山農民賴以安堵。」但甲午之際，「所有屯丁各鳥獸散」，「把隘乏人，而生番屢見出草，近山農民被其掠首者，每年計拾人以上。由是耕民退縮，近山田園，日見荒蕪，而租稅又不得不完，埔民之慘，莫慘于此。」<sup>9</sup>

6 本段數據依「表 1」各定位點進行計算與推估。

7 連橫，《臺灣通史》，頁 458。

8 胡傳，《臺灣日記與稟啟》，頁 40。

9 〈南投廳隘勇配置及監督ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》乙種永久保存，第 750 冊，第 7 號，1902 年 4 月 21 日，頁 194。

清朝時即於眉溪以北的小埔社、水尾等地設有防番機關，這條線最東邊即到眉溪段起點的蜈蚣崙，1891 年在北港溪配置隘勇。進入日治時期後，埔里隘線分為北港溪線（清代已有），1900 年新增南港溪線，兩線各有三個監督巡查駐在所，而蜈蚣崙屬「山麓線」，僅有蜈蚣崙一處駐在所。<sup>10</sup> 根據當時規劃地圖顯示，1901 年將隘線從中山路往東外推，隘線過眉溪，往北再過乾溪，顯已過大湳橋往北，但蜈蚣崙在線外，而非隘線內，且僅在該地設臨時出張所，配置巡查、巡查補，未把重心放在眉溪段的上游。<sup>11</sup> 故今天蜈蚣崙以東的眉溪段，屬於地圖上的蕃地，沒有隘線機關。

胡傳曾在 1892 年奉命全臺巡視防營，至蜈蚣崙時點名校靶，受測部隊有三哨六隊，「惟能中三槍者只有一人，能中兩槍者只有十人，或甚一隊之中無一槍能中靶者」。點名時「彼此相顧望而不能應，其中顯有雇人冒頂情弊……隊伍不實可知」。而蜈蚣崙為山內南、北番出入之總口，「北番萬霧社則時出殺人，廳民深惡而痛絕之」，但又不要官方招撫，因為恐道路為番所悉，出則不能復制故也。<sup>12</sup> 以此營務，控制眉溪，或力有未逮。

1897 年 3 月，豬口鳳庵至平埔族部落蜈蚣崙庄，當地有力者潘莫已招待午餐，菜色有五、六道，中央那道菜有一隻黑色大青蛙剖半，去除內臟後放入甕菜，豬口鳳庵嚇到摔下椅子，離去後感到很失禮。後與友人談及，將來若入蕃地，生飲猴血、鹿血，亦未可知。<sup>13</sup>

1898 年，總督府民政局在此設置物品交換所，史料有載：蜈蚣崙在埔里社東北方一里餘（4 公里多）的虎仔耳，道路平坦，地勢漸高，約比埔里

10 〈南投廳隘勇配置及監督ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》乙種永久保存，第 750 冊，第 7 號，1902 年 4 月 21 日，頁 176、217。

11 〈南投廳隘勇配置及監督ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》乙種永久保存，第 750 冊，第 7 號，1902 年 4 月 21 日，頁 177、211。

12 胡傳，《臺灣日記與稟啟》，頁 33。

13 〈三十年前と太魯閣討伐の時とに蛙を食つた回顧〉，《臺灣日日新報》第 9911 號，1927 年 11 月 28 日，3 版。

社高約百尺（33 公尺），來交換原住民看起來銃少槍多，蕃刀有頭髮裝飾，服裝以紅色系為主，黑色較少，蕃婦少用揹籠，多用蕃布包裹後揹負。交換品包含蕃布、鹿皮、鹿角、猴骨、熊膽、落花生等，其中以鹿角價格最高，值 50－60 圓，次為熊膽，一個可換水牛一隻。次為麻布，每百斤 12.5 圓；次為落花生，每 3 斗（20.7 公斤）1 圓。原住民交換物品從米鹽等必要品，到裝飾品等，所在多有。<sup>14</sup> 這段顯示前來蜈蚣崙交換之原住民，男女性皆有之；交換物品以鹿角、熊膽為首選，也反映眉溪段道路功能早已存在，但由原住民主導。

1899 年，中山孝一指出，水晶產於埔里社支廳東方，位置不詳，初為霧社原住民攜其樣品到支廳而知，若為無色透明的水晶，則應有寶石的價值。<sup>15</sup> 透過眉溪往中央山脈，珍貴礦石也是經濟誘因之一。

1902 年，隘線從蜈蚣崙，往北過眉溪抵小埔社，再往北到國姓庄，此時隘線仍在埔里城的外圍，尚未進入眉溪。<sup>16</sup>

眉溪上游的隘勇線推進，除考量穩定秩序、安頓民心外，還有另外兩個考量，一是樟、楓樹伐採、土地礦物等，是否高於投入隘推成本；其次是迭出「蕃害」挑戰官府威信，當兩個考量趨近時，分別於 1905、1910 年進行二次隘勇線推進行動。

1905 年第一次隘勇線推進時，部隊從埔里社出發，在蜈蚣崙集結後，沿眉溪前進，發現兩側適合田園開墾之地不少。<sup>17</sup> 第一次隘推把隘勇線東推到北港溪－守城大山－眉溪－埋石山－濁水溪之南北向隘線，中軸線就是沿眉溪關路上溯，從蜈蚣崙隘線，推進到本部溪橋，兩地相距 8.5 公里。

14 臺灣總督府民政局殖產課，《臺灣總督府民政局殖產部報文》第一卷（東京：該課，1898 年 4 月發行），頁 398。

15 中山孝一，〈臺灣の諸礦物〉，《臺灣協會會報》第 4 號（臺北：臺灣協會，1899 年 1 月出版），頁 37。

16 臺灣總督府史料編纂會，《臺灣史料稿本》（無版權頁，1902 年 4 月），頁 110。

17 〈新隘勇線の位置〉，《臺灣日日新報》第 2421 號，1906 年 5 月 29 日，2 版。

1930年10月27日發生霧社事件，各報社派出隨軍記者到霧社調查真相，聽聞日方已占領霧社，隨即10月30日上午10時從埔里出發，沿途見農夫耕作，似不知有危險，「過大湍則全無人影」。<sup>18</sup> 配合「圖4」所示，大湍以東則有虛線，可能表示過虛線後即進入危險區域，地圖中無標記蜈蚣崙，但應在虛線以西，尚在安全範圍內。綜上，清末到日治初期，蜈蚣崙都是一個介於埔里與眉溪間的邊界據點，進出人員在心理上都有截然不同的轉換。

### 肆、新隘線：獅子頭、本部溪與眉溪駐在所

眉溪段有三個駐在所具有標誌性地位，分別是獅子頭駐在所，隘勇線推進時在本部溪成立的「討伐隊」眉溪本部，及人止關前的眉溪駐在所。

本部溪是日治地圖中，看得到的眉溪支流，此處是1905年隘勇線推進的眉溪本部所在地，隔年史料曾提及「本部於眉溪左岸埋石山下」。<sup>19</sup> 這是一條關鍵史料，對照埋石山、守城大山與本部溪位置，本部溪與眉溪合流處，就是眉溪本部所在地。

#### 一、獅子頭駐在所

獅子頭（亦稱獅仔頭）駐在所是眉溪1905年第一次隘勇線推進後的新據點，獅子頭駐在所相當於新的蜈蚣崙，並將蕃產物交換從蜈蚣崙遷移至此。如果說蜈蚣崙是眉溪下游的起點，則獅子頭可視為往中游的延伸。第一次隘推解散後，於此地設獅子頭駐在所，主掌民蕃接觸之取締。1937年，拜訪此地之旅者指出：「此處附近絕壁上，松樹密生，清澈溪流點綴紅葉，有內地秋季風光」。<sup>20</sup>

18 〈本社記者冒險入霧社〉，《臺灣日日新報》第10973號，1930年11月1日，4版。

19 〈配置各部隊〉，《漢文臺灣日日新報》第2413號，1906年5月18日，2版。

20 臺灣國立公園臺中協會，《臺中州下國立公園案内》（臺中：該會，1937年1月發行），頁17。



1908 年某日上午，北仙生隨總督佐久間左馬太自埔里社啟程，「曉霧未收，萬里濛濛，溯眉溪以行。未幾，遙見隔溪右側之所謂古賀谷者，樹木鬱蒼，是處前朝有腦丁被斬，風過猶腥。更行有三里（11.8 公里），抵霧關中央監督所，該處有愛國婦人會之蕃產物交換所本部，從茲以往，前途即蕃界也。」<sup>21</sup>



圖 2：獅子頭駐在所附近現址

說明：往霧社方向，過獅子頭橋即為臺十四線 65K 處。

資料來源：自行拍攝（日期：2018 年 11 月 19 日）。

1910 年 4 月，因宜蘭新竹隘勇線推進，南投廳派出人力支援，警備稀薄，滔律區（托洛庫群）社「趁監守者耳目所不及，益逞其兇暴，越隘線遠脅獅仔頭附近之隘寮，戡去隘勇之首。」<sup>22</sup>

1913 年 9 月 27 日上午 6 時，總督佐久間左馬太一行，從埔里社出發，乘轎者約十餘人，前後有相當警官護衛，運送人夫等百數十名，隊伍蜿蜒數百公尺。隨行記者之草鞋被清曉草露浸濕，步履輕快，越疇而行，約行里許，達眉溪下游。道路從這開始，沿眉溪溪底直入蕃地，從溪口平闊道路逐漸縮小，進入兩山狹迫，溪流水勢稍急，時而右岸，時而左岸，時涉淺瀨，時踏吊橋，上午 8 時半，抵達獅仔頭警官駐在所。<sup>23</sup>

21 〈隨轅紀錄〉，《漢文臺灣日日新報》第 2977 號，1908 年 4 月 7 日，2 版。

22 〈埋石之誓〉，《漢文臺灣日日新報》第 3823 號，1911 年 1 月 12 日，3 版。

23 〈合歡山探檢（五）〉，《臺灣日日新報》第 4796 號，1913 年 10 月 13 日，7 版。





圖 3：高階官員於蕃地乘轎

說明：埔里到眉溪未敷設台車軌道前，佐久間總督搭所乘之轎，應類此。

資料來源：郭雙富先生收藏品。

在獅仔頭警官駐在所小憩後，一行續往蕃地深入，隨行記者指出，「聞數年霧社討伐以前，此地蕃害頻仍，青草碧血猶在」，兩岸有密度很高的楓林，「老幹丈餘，直立百尺，蒼鬱不見白日。」附近林相除楓樹外，「陰崖闊葉樹雜木密生，陽崖則松樹繁茂，尋常赤松中的五葉松，樹幹在奇古蒼崖磐桓而上，宛若內地風物，眾人皆喜而拍掌。」<sup>24</sup>

記者認為獅仔頭正好在眉溪段中間，是前後不見人煙的唯一駐在所，僅有 1 — 2 名警官，不勝空寂，面對蕃人不時出沒，對在蕃地執勤之人「不免同情」。<sup>25</sup>

1930 年霧社事件後數天，報社派隨軍記者採訪，沿眉溪左岸上溯，近獅子頭，遇一日籍巡查，該巡查告知目前眉溪到獅子頭間，仍有危險，兩名

24 〈合歡山探檢（五）〉，《臺灣日日新報》第 4796 號，1913 年 10 月 13 日，7 版。

25 〈合歡山探檢（五）〉，《臺灣日日新報》第 4796 號，1913 年 10 月 13 日，7 版。

記者未帶任何武器，跟著往霧社的後勤部隊前進，到獅子頭駐在所旁溪磧，目睹 3 名臺籍苦力臥於血泊中，一路橋樑咸被破壞，要上下迂迴，百餘人之隊伍，扣除醫護與非武裝人員後，警官僅 18 名。過獅子頭後 1 里半（5.9 公里），突聞警官高喊注意，「乃各伏地」，連隨同武裝蕃人「各散匿岩陰」，兩名記者尋覓良久，「始得一護身地點」。<sup>26</sup> 根據上述，過獅子頭後 5.9 公里的地點，約在今天南豐村前的南豐派出所。

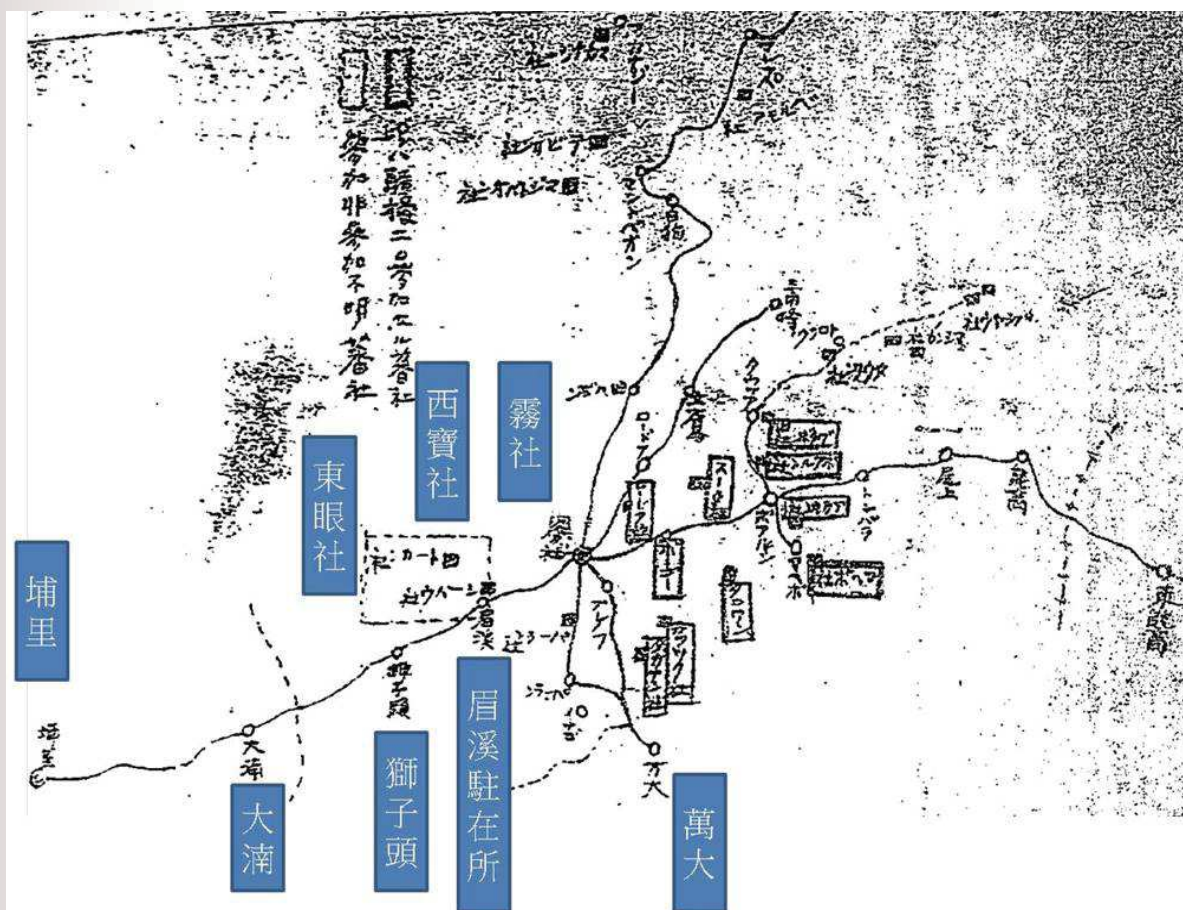


圖 4：霧社事件時之地圖（1930 年）

說明：眉溪段已標註獅子頭、眉溪兩處最大駐在所，以及眉溪右岸的東眼社與西寶社。

資料來源：根據下列資料加註地名（〈地圖〉，《臺灣日日新報》第 10971 號，1930 年 10 月 30 日，7 版）。

26 〈本社記者冒險入霧社〉，《臺灣日日新報》第 10973 號，1930 年 11 月 1 日，4 版。

## 山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

眉溪段是平地路段，當道路往霧社以上發展時，眉溪段逐漸不是隘線前沿，但霧社事件後，眉溪段因扼守霧社進出平地要路，獅子頭、眉溪駐在所，都列入申請退休（恩給）之蕃地加算地域。<sup>27</sup>

### 二、本部溪橋與眉溪本部

本部溪與眉溪交匯口設立本部不是隨機，而是地理位置考量結果，因為這裡是隘勇線推進中心，千人編組隊伍各依分工地區往眉溪上游前進，「此次隘線以眉溪為中央，北隔北港溪，控制賣覓蚋社（眉原部落），南隔濁水溪，達萬大社。」<sup>28</sup>「占領守城大山之高地，在濁水溪、北港溪、眉溪等水源地之蕃社位置及地勢，均瞭若指掌。」<sup>29</sup>

其次，本部溪在日治眉溪地圖上，是最顯著的一條支流，有著天然的阻隔功能。最末，此處往東是楓林社區，有豐富低海拔楓、松與樟等有經濟效益之樹木；往北則是守城大山，有中海拔的檜木資源，也是隘線必經之路，一舉多得。綜上，選擇此地，是基於戰術、經濟與地理上的綜合考量。

1906年3月，埔里社支廳長訪霧社回程之時，發現在眉溪右岸與溪底，下埋石山至蜈蚣崙山，「約二邦里（8公里）之間，均為樟樹林製腦原料，極為豐富云。……現時所未辦之林業，亦得發達之機，而開富源也云。」<sup>30</sup>

史料也常出現一個據點，稱為「霧關」與「中央監督所」，1910年隘勇線推進時指出：

27 〈恩給法第九十二條第一項ノ規定ニ依ル理蕃加算ノ地域及期間ヲ定ム〉，《公文類聚》，1932年6月6日，原件無頁數。

28 〈霧社前進功程〉，《臺灣日日新報》第2413號，1906年5月18日，2版。

29 〈霧社線之大成〉，《漢文臺灣日日新報》第2556號，1906年11月6日，2版。

30 〈霧社之富源（二）〉，《漢文臺灣日日新報》第2356號，1906年3月11日，2版。



赴合歡山亦溯此溪已爾，自蜈蚣崙至霧關右岸，闊葉樹鬱蒼為林，其樹多以楠、樟、殼斗三種為主，外有藤、山芭蕉等，處處雜生，而所開于溪底新路，迨至白狗社經竣工。工程目下方在開鑿獅頭山及霧關一帶區域，多有楓樹林，此純楓樹林，日後充為天蠶飼育場，尤見穩妥。<sup>31</sup>

同史料接著指出：「霧關前面有一高山，即之謂守城大山，而自五千尺至七千尺處，有檜樹林。」<sup>32</sup> 這也透露霧關中央監督所前方是守城大山的地理訊息，故依地理位置推測，霧關應在本部溪橋至楓林社區之間。而中央監督所的「中央」，指的是隘勇線推進中央位置，依此，應也是指設於本部溪之眉溪本部。

1906 年 4 至 6 月，日方持續前一年隘勇線推進行動，沿眉溪上溯，將隘線據點從蜈蚣崙推進到本部溪橋，路程相差 8.5 公里。4 月 21 日，指揮部配合隘推各隊前進與聯繫，將本部往眉溪上游移轉。<sup>33</sup> 5 月底，隘線完成，多數部隊解散，保護新取得眉溪溪谷兩邊伐採樟樹區域。<sup>34</sup> 跟著軍警腳步，臨時臺灣土地調查局也在眉溪展開測量，補正堡圖。<sup>35</sup>

隨著日方控制力往眉溪推進後，「不但防蕃，對製糖伐木等，亦得大開發該方面之富源，實於殖產興業，舉多利益云。」<sup>36</sup> 實地採伐樟木後發現，以眉溪為中心，北至北港溪，南至濁水溪，面積約 20 方里，此間樟樹頗多，

31 〈合歡林況〉，《漢文臺灣日日新報》第 3565 號，1910 年 3 月 18 日，3 版。

32 〈合歡林況〉，《漢文臺灣日日新報》第 3565 號，1910 年 3 月 18 日，3 版。

33 〈霧社前進線之概況〉，《漢文臺灣日日新報》第 2397 號，1906 年 5 月 1 日，4 版。

34 〈霧社前進線完成〉，《漢文臺灣日日新報》第 2422 號，1906 年 5 月 30 日，2 版。

35 〈測定民蕃境界〉，《漢文臺灣日日新報》第 2402 號，1906 年 5 月 6 日，2 版。

36 〈霧社方面之新隘線〉，《漢文臺灣日日新報》第 2392 號，1906 年 4 月 25 日，2 版。

成分據實驗「在中南部之樟樹，為成分最多者」。藏量不比北部屈尺，但地勢更易製腦，約可得 500 萬斤，「該處在本島製腦地中，亦為堪屈指者。」<sup>37</sup>

隘勇線推進主要動力是治安與經濟，「眉溪與北港溪上游、守城大山一帶，地方最多森林原野，就中樟樹鬱生，誠於腦業併林業經營上，頗為有望地域。」此後「便得供給原料，製腦業亦隨盛」。而物品交換則設於霧關中央監督所，「爾來交換甚洽，……蓋已有漸赴順良之勢云。」<sup>38</sup>

蕃產為蕃布、蕃衣、山羊皮、羌仔皮、豹皮、熊皮、猿骨、鹿角、茯苓、木耳等，日方則供應木綿、農具、鹽、錫、水缸等，根據 1907 年 5 月資料記載，一個月平均交易額約 200 圓。<sup>39</sup>

上述顯示本部溪到埔里之間，有低海拔豐富林業資源，且有經濟利用潛力。其次，第二次隘勇線推進關建新的溪底路推進到本部溪，附近楓林等也都以霧關為中心被描述。這種豐富林相，到 1930 年代還持續被描述，「距離觀音瀧一里半，眉溪右岸沿岸有巨樹楓樹，充滿大自然風致，深山幽谷勝景，兼曠野平原之趣。」<sup>40</sup>

丙牛生（森丑之助）指出，守城大山的檜林距埔里社 3 至 4 里（11.7 — 15.7 公里）處，分布在眉溪流域，地形如巒大山險峻，但檜材未如巒大山之老木，目視直徑約 2 尺至 5 — 6 尺占多數，材質良好，海拔分布在該山 4,000 尺至 7,500 尺（1,200 — 2,250 公尺）之間，山系廣大，一部分林地在隘勇線外，多數在線內，易於伐採與搬運。眉溪左岸有豐富常綠闊葉樹，可飽覽熱帶林

37 〈新開大製腦地〉，《漢文臺灣日日新報》第 2400 號，1906 年 5 月 4 日，3 版。

38 〈南投廳下蕃情一斑〉，《漢文臺灣日日新報》第 2508 號，1906 年 9 月 7 日，3 版。

39 〈霧關換蕃狀況〉，《漢文臺灣日日新報》第 2784 號，1907 年 8 月 14 日，2 版。

40 小崎林造，〈有用植物を訪ねて〉，《熱帶園藝》第 9 期（臺北：該會，1934 年 9 月出版），頁 400。

相，另有松林、楓與苦楝點綴，冬季紅黃葉參差光景，宛如身處「母國」（指日本）。松材直徑 1 — 3 尺（30 — 90 公分）居多，樹皮可做木栓，眉溪沿岸處處沖積砂地，多有楓之純林，數十甲開墾良田。<sup>41</sup>

1910 年第二次隘勇線推進之前，總督府專賣局派員調查眉溪上游及北港溪上游隘線內一帶樟林。<sup>42</sup> 與此同時，總督府也在眉溪駐在所設立「討伐隊本部」，1911 年 2 月 7 日，任務結束，「本部原置眉溪，移轉埔里社」。<sup>43</sup> 當時設於眉溪駐在所的本部，戶外景色如下：

眉溪山水極佳，此時溪畔一帶，梅桃著花，楓葉丹紅。雖山中無  
曆日，而中央遠嶺則已見降雪矣。<sup>44</sup>

從風景描述來看，能有降雪的山，高度要夠；附近有楓葉丹紅，在眉溪段則為楓林社區前後，由此合理推測，本部若設在眉溪左岸，才能看到超過二千公尺的守城大山降雪。

1910 年的第二次隘勇線推進時，眉溪段未設台車軌道，物資輸送方面，「蕃界事業特異，山間運送最苦」。最困難為埔里社街路，僅臺中到草屯有台車之便，「餘則皆須挑運也」。運輸距離是 15 里（58.9 公里），「工資貴甚，蓋油酒每樽（桶），運至埔里社要四圓；更由埔里社分送于各陣地，至少約十圓。」<sup>45</sup> 由上可知，同樣挑送物資，埔里沿眉溪路況不比草屯到埔里，運送工資最昂。

41 丙牛生，〈中央山脈の森林（二）〉，《臺灣日日新報》第 2925 號，1909 年 2 月 2 日，3 版。

42 〈查埔里社蕃界樟林〉，《漢文臺灣日日新報》第 3498 號，1909 年 12 月 24 日，2 版。

43 〈南投番討伐情報〉，《漢文臺灣日日新報》第 3851 號，1911 年 2 月 10 日，2 版。

44 〈眉溪本部〉，《漢文臺灣日日新報》第 3811 號，1910 年 12 月 29 日，3 版。

45 〈輸送困難〉，《漢文臺灣日日新報》第 3811 號，1910 年 12 月 29 日，3 版。





圖 5：霧社事件時輸送隊之軍警與人夫

說明：照片中人夫所挑的圓桶就是「樽」，裡面內容物可能是酒，這些輸送隊，也都必須經過眉溪段道路。

資料來源：郭雙富先生收藏舊照片。

1916 年 8 月，曾遊生從埔里社北門外開始搭輕便鐵道，從蜈蚣崙開始沿眉溪左岸，經霧關抵巴蘭社下之眉溪。此處下車開始約 5 里山路，再往右 1 里可達荷戈（社）鞍部，此地為霧社支廳所在地，附近成一小市街。……支廳廳舍、宿舍、俱樂部等，全為檜造日式建物，材料從守城大山伐採，由原住民人肩搬運，支廳長近藤小次郎有特別建築知識，工程毋須外包，在山中完成氣派建物。……一般人到日月潭較方便，體力較佳者適合來此處（指霧社）。<sup>46</sup>

46 曾遊生，〈臺灣見物〉，《臺灣日日新報》第 5784 號，1916 年 8 月 5 日，4 版。



圖 6：眉溪正在搬運檜木之原住民

說明：圖中主要施力點似在頭帶。

資料來源：賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》（東京：拓殖新報社，1914 年 9 月發行），圖片（無頁數）。

### 三、眉溪駐在所

1911 年的武裝行動中，日方將本部設於眉溪，稱為眉溪本部，在這可召集包含萬大社、巴蘭社與荷戈社頭目下至本部「訓示」、「賞與」或強留過夜「嚴重訓諭」。本部以上，則另有巴蘭監督所等。<sup>47</sup> 這裡的眉溪本部，已經不是本部溪橋，而是進入人止關前的眉溪駐在所。

1913 年 9 月 27 日上午，佐久間總督從埔里出發，上午 11 時抵達眉溪，眉溪一從トンガン（東眼）方面溪流，一從巴蘭方面溪流而來，合流處為監督所之所在。眉溪流域上游山勢相迫，惡崖絕壁，攀登困難，小徑從山腹間

47 〈南投蕃討伐情報〉，《臺灣日日新報》第 3845 號，1911 年 2 月 4 日，2 版。



山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

通過，一行在山腹風景最佳處開伙用午餐，風和日麗，旅行殊佳，俯瞰千仞危巖之溪底，仰望百尺巨松聳天，風籟與淙淙溪聲相和，頓覺膚骨自清，久聞往來蕃界敘眉溪之勝，今日親臨，實山靈水精，天下絕勝，堪當畫眉溪雅名，千古神秘勝景。<sup>48</sup>

除眉溪監督所變為駐在所外，眉溪也是台車路終點，稱為眉溪發着所，此處後方臺地有眉溪警官駐在所，及附近高臺上的蕃社，從這向霧社，即為人止關入口，「奇巖亂立，難以辭述」。從眉溪出發通過人止關約一個半小時，可抵霧社高臺，每年1—2月花期，櫻花伴隨山水之美，遊者眾多。<sup>49</sup>

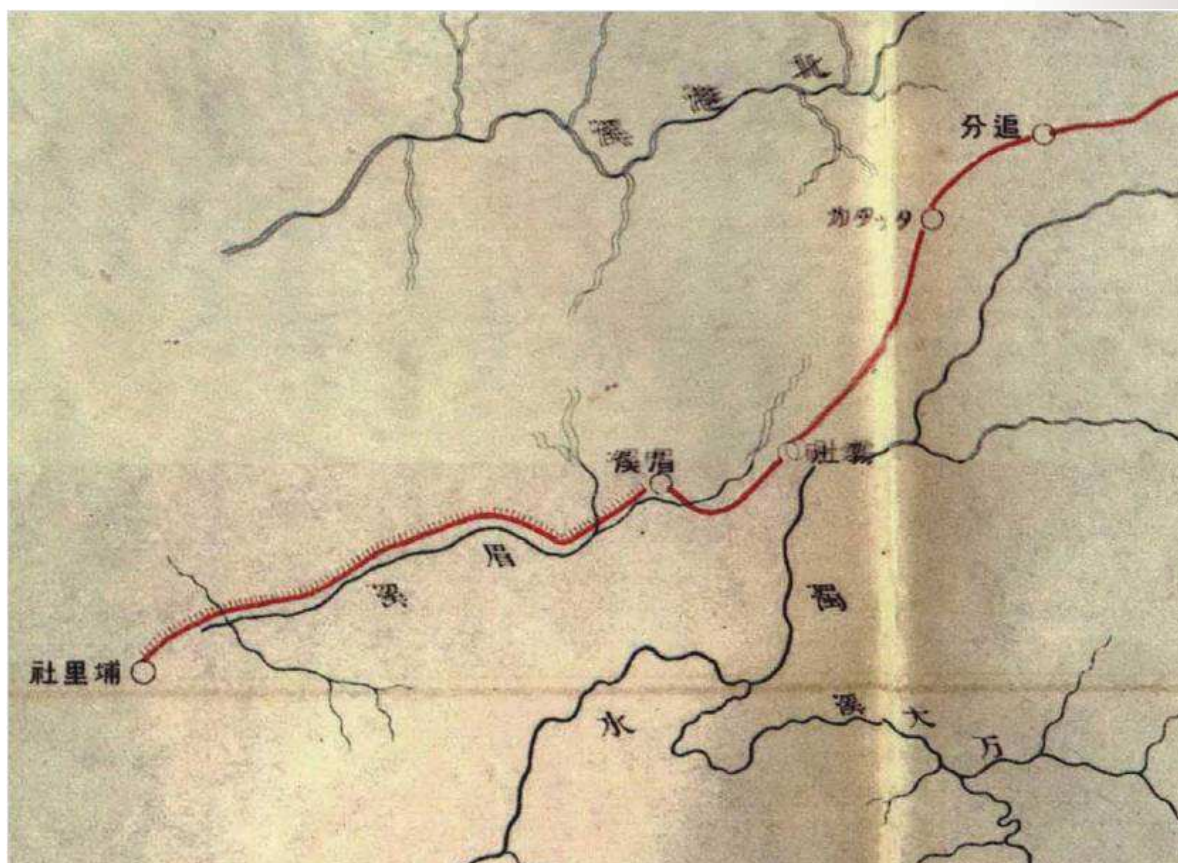


圖 7：太魯閣戰役時的眉溪地圖

資料來源：賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》，圖片（無頁數）。

48 〈合歡山探檢（五）〉，《臺灣日日新報》第4796號，1913年10月13日，7版。

49 臺灣國立公園臺中協會，《臺中州下國立公園案内》，頁17—18。

「圖 7」顯示，太魯閣戰役時，台車軌道在眉溪的右岸，不是 1930 年代的左岸。但因為駐在所多在左岸，獨軌道在右岸，不符常情，故也不排除是基於繪圖便於區分，而非軌道在右岸。

夏天往霧社的標準裝扮是竹笠，手持埔里有名的金剛杖（梓木），往昔進攻霧社蕃時，兵站醫院、軍經理部倉庫也在埔里，埔里到眉溪間的輕便鐵道，由經理部直營，敷設長度約 11 哩餘。<sup>50</sup>

進入眉溪溪谷，兩岸都是鬱林綠地，為平地林未見景象，係數百千年、斧鉞未入之深山幽谷，路不難走，後勤等苦力一團接一團，總數約 1 千，斗笠或手臂上綁紅色或白色布片，上書各支廳某某。<sup>51</sup>



圖 8：眉溪駐在所現況

說明：日治時期為規模較大之駐在所，今圖所見，僅存地基，但仍可看出所占規模不小。

資料來源：自行拍攝（日期：2018 年 11 月 19 日）。

50 賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》，頁 73。

51 賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》，頁 73－74。



賀田直治指出，上午七時從埔里出發，十時到眉溪，看到 30 — 40 名原住民們從眉溪搬木材到霧社，供新築支廳使用。木材尺寸是四寸角兩間（直徑 10.1 公分 \* 長度 3.63 公尺）檜木，或用頭帶，或背負，從眉溪到霧社約一里半，陡坡約百間，還要經過吊橋，一入行之尚且不易，原住民每搬一根木材可得工資 30 錢。<sup>52</sup>

眉溪出發後，在手杖伴隨下爬坡，鐵線橋搖晃，在橋中間往前後看，各約五十間（91 公尺），往下看令人目眩。渡橋後接近霧社鞍部，海拔 3,700 尺（1,110 公尺）。<sup>53</sup>

1931 年 5 月，在霧社守備隊眉溪駐在所的三好卷太指出，霧社事件時很多後方的慰問品與支援，讓隊員感謝又充滿士氣。事件過後半年，當初構築之警戒工事，仍在運作中，希望能早日解散。寂靜的蕃界，朝靄濡濕，空氣寒冷，白天揮汗作業，偶在樹蔭下休息，晚上返回宿舍，在薄暗燈光下回憶「討伐」時的細節。<sup>54</sup> 這可證明霧社事件時，眉溪駐在所強化了防禦工事。

## 伍、台車軌道、蝶道、觀音瀧與人止關

接著探討眉溪道路在日治時期如何被運用與交通方式的改變，呈現該道路經濟、交通與觀光之效益。首先，眉溪段兩大特色，一是從埔里到眉溪的台車軌道，一是從眉溪開始，通過人止關步行到霧社的山徑。

台車起點是今天埔里鎮公所至埔里高工之間，兩地相差 800 公尺，今天道路稱為中山路，既寬且直，坡度平緩，經大湳橋（橋下為乾溪）接近蜈蚣崙。但日治初期，埔里大湳里（庄）這一段台車軌道，原本「狹隘屈折，於

52 賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》，頁 74。

53 賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》，頁 74。

54 三好卷太，〈霧社搜索隊よりの謝狀〉，《臺灣愛國婦人會新報》第 19 號（臺北：愛國婦人會臺灣支部，1931 年 5 月發行），頁 19 — 21。

交通或運輸不便」，要小規模隘勇線推進，經費不足，但若不做，又恐民心不安，故 1916 年 5 月，南投廳長要求當地房屋稅 3 圓以上者，捐資出地，完成此段道路，降低官方成本，也是後來軌道敷設的道路。<sup>55</sup>

埔里と眉溪間の臺車	
霧社に行くにはその途中の眉溪まで埔里から十哩四分毫の便がある、埔里興業株式會社經營に係るもので埔里、眉溪間の賃金は左の通り。	
一人乗	一圓二十錢
二人乗	一圓八十錢
三人乗	二圓四十錢
四人乗	三圓二十錢
線附は右の三割増、雨天の際は二割増しとなつてゐることは製糖會社經營の線と同様である、因みに埔里を距る一里半の觀音廟迄の賃銀は一人乗六十錢である	

圖 9：埔里到眉溪台車價格表（1931 年）

資料來源：〈埔里と眉溪間の台車〉，《臺灣日日新報》第 11362 號，1931 年 11 月 28 日，5 版。

乾溪上游是埔里當地人夏季戲水之地，1905 年 8 月史料指出：「南投廳埔里社堡之間有一河焉，出大湍庄蜈蚣崙南方之山，北流而入于眉溪，其河俗稱為乾溪，平時涸竭無水，降雨則輒濫泛。」<sup>56</sup> 台車軌道從埔里出發，第一座經過的橋就是大湍橋。

「圖 10」是鹿野忠雄從宜蘭走到霧社的路線圖，圖中可以看到埔里街到眉溪間的台車線路，台車軌道在眉溪的左岸，在眉溪下車後步行的路線，

55 〈埔里社街霧社間改修道路敷地寄附受納報告（南投廳）〉，《臺灣總督府公文類纂》十五年特殊，第 6386 冊，第 3 號，1916 年 1 月 1 日，頁 57；〈南投廳隘勇配置及監督ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》乙種永久保存，第 750 冊，第 7 號，1902 年 4 月 21 日，頁 179。

56 〈乾溪築堤〉，《漢文臺灣日日新報》第 2190 號，1905 年 8 月 19 日，4 版。



也是在同一側。這本書的附圖中，眉溪段台車顯示兩條眉溪支流，第一條是埔里鎮外圍的乾溪，第二條是本部溪。



圖 10：埔里到霧社之交通線路圖

資料來源：鹿野忠雄，《ピヤナン越の山旅（上）》（出版地與出版單位原件不詳，1931 年），頁 21。

## 一、台車軌道

1914 年 5 月，太魯閣戰役時，眉溪段台車軌道已敷設，全長 4.5 里（17.8 公里）。<sup>57</sup> 同月 19 日，隨軍記者然堂〈討蕃從軍記〉有載，拂曉從埔里社搭輕便鐵道台車，在朝霞陪伴下，沿眉溪方向前進，路在兩岸高聳的溪谷間前進，坡度平緩，行經 4 里半抵眉溪，此次下台車，朝稜線步行，登陡峭山路，一行氣喘吁吁，橫越一山又一山，海拔逐漸拉高，正午抵達霧社鞍部。<sup>58</sup> 但這一段台車軌道偶因豪雨破壞，暫停修繕。<sup>59</sup>

1921 年，輕便軌道重新改建，讓道路斜度變緩，橋為木製之吊橋，材料由警務局提供，前後約半年，全長 11 哩（17.7 公里）餘之新版輕便鐵道線，

57 〈總督府埔里社發〉，《臺灣日日新報》第 5005 號，1914 年 5 月 19 日，2 版。

58 然堂，〈討蕃從軍記（四）〉，《臺灣日日新報》第 5010 號，1914 年 5 月 24 日，9 版。

59 〈合歡山方面〉，《臺灣日日新報》第 5011 號，1914 年 5 月 26 日，5 版。

「最初亦由蕃界巡查之手，敷設而成，後經改修，遂成今日堂堂線路，不可謂非偉云。」<sup>60</sup>由上可知，眉溪平地台車軌道，早已存在，1920 年代則是更優化的改良版本。

1920 年代初期眉溪段的台車規劃，為 1930 年代後期的汽車道奠立基礎。眉溪平地台車軌道更廣泛被應用，但人止關到霧社的山地段則未有使用紀錄，仍靠步行，原因不明。但以現在汽車道路而言，眉溪—霧社 6 公里長道路，要爬升 600 公尺，比起埔里——眉溪的軌道坡度而言，仍在 3 倍以上；以台車軌道斜度而言，斜度太高對上行而言，需下車步行，對下行而言，危險性增加。

搭乘台車體驗比較容易重現，或步行過人止關，放慢速度，接近歷史道路的樣態，可能是吸引觀光的歷史元素。台車原是 1910 年代進攻太魯閣蕃時由軍方敷設，後由民間廠商收費並負責營運，由軍警轉為民用。埔里至眉溪軌道長度 10 哩（16 公里），軌寬為四分台車，由埔里興業會社經營，價格分 1 人乘坐 1.2 圓，2 人 1.8 圓，3 人 2.4 圓，4 人 3.2 圓，下雨天加收 20%。<sup>61</sup>

1928 年 1 月 22 日，小泉鐵從埔里乘台車，台車渡過南港溪上游左岸，沿山蔭而走，徐徐坡度，右岸續見關刀山、守城大山、南東眼山等，途中平地稍廣之處，可見蔗作與腦寮，離開埔里 11 哩（17.7 公里）後，約 3 個半小時，抵達眉溪發著所。兩側山體狹迫入口處，即為眉溪發著所，與此相隔的北方小山丘是東眼社，從埔里至此是最初的蕃地。東眼社之東，東眼溪的對岸，從發著所開始，東北山上平地是西寶社（シーバウ社），共同組成霧社蕃系統之蕃社。<sup>62</sup>

60 〈眉溪透霧社輕鐵〉，《臺灣日日新報》第 7861 號，1922 年 4 月 18 日，5 版。

61 〈埔里こ眉溪間の台車〉，《臺灣日日新報》第 11362 號，1931 年 11 月 28 日，5 版。

62 小泉鐵，《蕃鄉風物記》（東京：建設社，1932 年 5 月發行），頁 120。

1934年6月5日，福井蹄枕打開窗戶，見朝靄罩「蕃山」，初夏時節，在埔里卻格外清爽。上午6時從台車站出發，台車是有古風的交通機關，未到眉溪前道路平緩，右手邊有一砂岩做的碑，刻有「中島中央之碑」，高七尺餘。附近部落有男女肩負木頭下山買賣，路右側又有「蕃地境界標」，想起數年前的霧社事件。台車車輪聲迴盪在眉溪溪谷，拂過耳邊是一種來自蟬鳴山蔭、含有苔味涼風，有時上坡為讓車夫休息，下車步行，或乘或走，持續前進。<sup>63</sup>

1936年，平井二郎從埔里搭台車往霧社，一早坐在台車上感到寒冷，途中經過觀音瀧，但無特別興趣。夏天的眉溪，在日本亦很有名，平井二郎認為是這裡有大量蝴蝶關係。抵達眉溪後，親睹因霧社事件而聞名的駐在所，續前行，很快抵達人止關，天空時隱時現，以散步的速度前進，1里（3.924公里）至少要2小時以上。<sup>64</sup>平井二郎中午抵眉溪，下午3時到霧社，人止關山徑約走3小時。

1936年2月4日，中山侑上午8時從埔里台車站出發，台車由2人推動，耳朵聽著齋藤警部說明霧社事件之見證，但心中想著是群山憧憬，「很對不起齋藤警部」。上午11時抵達眉溪，在綻放櫻花下迎接我們的女性原住民，身著蕃布與裝飾，身姿如繪，成為難以忘懷其微笑的「山姑娘」（按：意為原住民女性與自然勝景融為一體之意）。親切問候後，從此處開始步行而上，曾有人以馬通過此段，但在人止關時，馬臨斷崖時動也不敢動，「我等氣喘揮汗往霧社交易所前進」，下午2點半抵霧社。中山侑指出，這種自然美，無法用相機捕捉，致旅者有「都會人的感傷」。<sup>65</sup>

63 福井蹄枕，〈將來の一大放牧適地霧社を尋ねて〉，《臺灣之畜産》第2卷第6號（臺北：臺灣畜産會，1934年6月發行），頁382。

64 平井二郎，〈編輯餘録〉，《あらたま》第15卷第2號（臺北：あらたま發行所，1936年2月發行），頁51。

65 中山侑，〈蕃山旅行記（二）〉，《臺灣警察時報》第246號（臺北：該會，1936年5月發行），頁83—84。

接著探討眉溪段移動時間的變遷，及其帶來之影響。1912 年 2 月，從埔里到眉溪沿路附近，桃櫻甚盛，「盛開極吐，宛若內地之吉野山、嵐山」。數年前就被稱為「花之名所」，另外五葉松也像森林一樣繁茂，假使將此景移往臺北廳附近，「遊人當不啻雲水云」。<sup>66</sup>移動速度慢，視覺景觀反而豐富。

1937 年，官方投入 5 萬圓開鑿埔里至霧社間汽車道路，第一期埔里至眉溪工程，自 1 月 19 日著手，將道路拓寬，同日客運暫時營運，待第一區完工後，再接著做眉溪到霧社道路，預計 6 月能完工。<sup>67</sup>亦即 1937 年以後，眉溪段全線已揮別台車軌道，進入汽車道時代。

表 2 埔里到霧社交通時間之變化

時間	姓名（或目的）	埔里－眉溪	眉溪－霧社	說明
1913	旅者			中午到傍晚，眉溪到埔里
1913	佐久間左馬太	5 小時		步行 + 乘轎，百餘人隊伍
1914	內田嘉吉	4 小時	2 小時	步行或乘轎
1914	佐久間左馬太	6 小時		埔里－霧社，隨行眾多
1928	小泉鐵	3.5 小時		台車
1931	真崎司令官	3 小時 40 分		埔里－霧社。台車 + 步行
1932	中川健藏		2.5 小時	總督，乘肩輿
1935	安部磯雄	5 小時		埔里－霧社，台車 + 步行
1936	平井二郎		3 小時	眉溪－霧社

66 〈南投的花信〉，《臺灣日日新報》第 4216 號，1912 年 2 月 24 日，7 版；〈南投花信〉，《臺灣日日新報》第 4217 號，1912 年 2 月 25 日，5 版。

67 〈埔里霧社間の自動車道路〉，《臺灣日日新報》第 13226 號，1937 年 1 月 21 日，5 版。



山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

1936	中山侑	3 小時	3.5 小時	
1939	內藤喜啟	1 小時	2 小時	汽車 + 步行
1939	龜井惟信	1 時 35 分	1 時 25 分	汽車 + 步行。
1941	登能高越訪客	40 分鐘	1.5 小時	車道 + 步行
1943	金崎秀一	5 小時		臺中－霧社，汽車

資料來源：本文其它引用之史料，以及：〈眉溪にて午餐〉，《臺灣日日新報》第 4837 號，1913 年 11 月 27 日，1 版。聖鳩生，〈安部磯雄氏全島巡迴講演會〉，《臺灣青年報》第 78 號（臺北：臺灣基督教青年會，1936 年 1 月出版），頁 3。〈石垣警務局長巡視日程〉，《理蕃の友》（臺北：理蕃の友發行所，1936 年 6 月出版），頁 12。〈內田長官動靜〉，《臺灣日日新報》第 5059 號，1914 年 7 月 14 日，2 版。〈丁度一周忌の日に軍司令官霧社を訪ふ〉，《臺灣日日新報》第 11331 號，1931 年 10 月 28 日，7 版。〈一行抵霧社集蕃人訓示聽取討伐移住〉，《臺灣日日新報》第 11645 號，1932 年 9 月 8 日，8 版。

「表 2」是日治時期埔里到霧社交通時間一覽表。1910 年代，乘轎加步行，如為總督、民政長官巡視行程，因隨行人員眾多，埔里到霧社約 6 小時，1914 年總督佐久間左馬太、民政長官內田嘉吉之行程，皆為 6 小時。但到 1914 年太魯閣戰役時，因為台車軌道，埔里到霧社的交通時間，已從 1 天縮短到半天（5 — 6 小時），

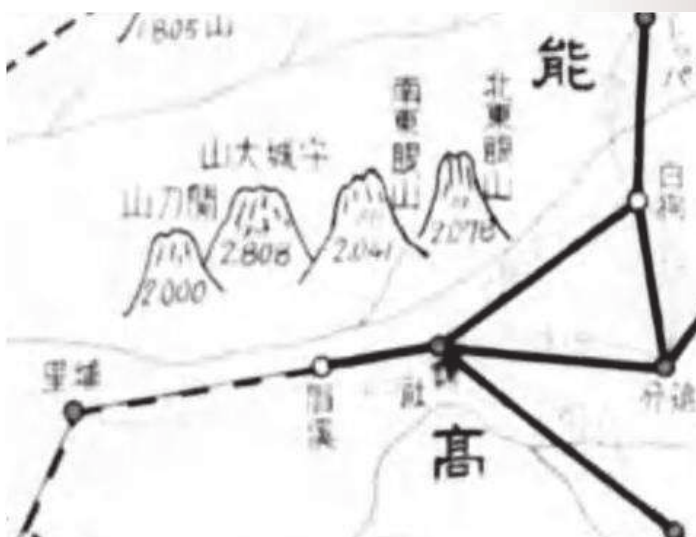


圖 11：臺中州國立公園案内中埔里到眉溪已標註為汽車道（1937 年）

資料來源：臺灣國立公園臺中協會，《臺中州下國立公園案内》。

1930 年代後期汽車道啟用後，進一步縮短到 3 小時內，甚至 1943 年，金崎秀一搭汽車從臺中到霧社，僅用 5 小時。現在埔霧公路，以時速 40 公里可在 1 小時抵達霧社。

霧社事件後，這個臺灣的「蕃地東京」，更加廣為周知，成為「緋櫻名所」，每年 1 月是豔紅櫻花綻放，2 月後是白色櫻花，紅白交替，不到霧社無法欣賞，每年造訪者眾。一旦汽車暫停營運，旅者只能步行，除相當「健腳」外，不易臨場觀賞。<sup>68</sup>

1939 年準備登合歡山的龜井惟信指出，平常旅行都不能預期（指交通時間），遑論登山。5 月 2 日下午 4 時 15 分從埔里出發，5 時 50 分抵眉溪，因連日降雨，汽車（自動車）道破損，徒步往霧社，到櫻旅館是晚上 7 時 15 分，氣溫 21 度。<sup>69</sup> 此行從埔里到眉溪因為有汽車道之故，費時 95 分鐘，而從眉溪步行到櫻旅館，費時 85 分鐘，比起過去埔里到眉溪約 3 — 4 小時，眉溪到霧社 2 小時，有了汽車道路後，時間有顯著縮短，但也少了步行與坐台車的環境互動。埔里到霧社有了汽車道後，速度變快，體驗變少，連帶 1930 年代後期到 1940 年代初期，眉溪搭台車與步行的文本明顯變少了，只有埔里到霧社的搭車描述，道路的體驗過程逐漸消失，連帶以往最特別的人止關，及台車時期的觀音瀑布，在改為汽車道後，也少有描述。

## 二、蝶道

日治時期眉溪段是有名採集蝴蝶的「蝶道」，因為有台車軌道，採集效率增加，配合豐富的蝴蝶資源，成就埔里的蝴蝶產業。

江崎悌三在 1921 年 8 月 5 日至 10 月 13 日間，在臺灣各地採集昆蟲，其形容埔里是以蝶聞名，人口約 2 萬的繁榮市鎮，1920 年採蝶數 70 萬，

68 〈霧社の緋櫻綻び〉，《臺灣日日新報》第 13230 號，1937 年 1 月 24 日，5 版。

69 龜井惟信，〈合歡の山行〉，《臺灣山岳彙報》第 11 卷第 11 號（臺北：臺灣山岳會，1939 年 11 月發行），頁 4。

1921 年因不景氣減為 30 萬。儘管如此，每年捕捉蝴蝶數都是數倍成長，以此為業者日薪可達數圓，小朋友們都會依價格幫蝴蝶命名為「一錢蝶」、「二錢蝶」，非常有趣。捕蟲網 1 揮曾有 36 隻蝴蝶紀錄，不愧是「蝶の名所」。但江崎悌三亦指出，以功利為目的的捕蝶產業，數量逐年減少是必然趨勢，希望臺灣早日施行「天然記念物保存法」。<sup>70</sup>

從埔里到眉溪有數里的台車距離，蜈蚣崙也住著特殊採蝶法的名家河村英雄氏，從這到經眉溪到霧社間溪谷，就是所謂埔里社的蝴蝶採集地，出埔里社不久即入蕃地，眉溪到霧社約 1 里半山路被稱為人止關，降雨岩崩，通行時有危險，但蝴蝶很多。<sup>71</sup>

1937 年臺灣國立公園臺中協會出版《臺中州下國立公園案内》指出，埔里名物是初夏各處的蝴蝶，數量多到「蝴蝶亂舞」，撲到行人的臉，蔚為奇觀，種類達百種以上。<sup>72</sup>

1939 年底要去能高越的內藤喜啟，從埔里出發是 2 時，到眉溪是 3 時，途中看到抓蝴蝶販售的商人，從這開始 1 里半道路都有一種香氣，下午 5 時到霧社。<sup>73</sup> 對多數搭乘客運或汽車的旅者而言，道路香氣是步行的特有體驗。

小崎林造 1930 年代前期到能高、玉山採集植物，其謂埔里到人止關的台車是唯一交通線，約要 3 小時。從這開始的 1 里 18 町（5.89 公里）間，往返約一日行程，沿眉溪左右岸有很多植物。埔里盆地蝶類豐富，小孩努力捕集，大人肩揹採集罐，腳踏車追逐，發現不少特別品種。<sup>74</sup>

70 江崎悌三，《臺灣採集旅行記》（東京：東京動物學會，1922 年 2 月發行），頁 29、34。

71 江崎悌三，《臺灣採集旅行記》，頁 35。

72 臺灣國立公園臺中協會，《臺中州下國立公園案内》，頁 16。

73 龜井惟信，〈合歡の山行〉，《臺灣山岳彙報》第 11 卷第 11 號，頁 5 — 6。

74 小崎林造，〈有用植物を訪ねて〉，《熱帶園藝》第 9 期，頁 399 — 400。



### 三、觀音瀧（觀音瀑布）

眉溪段至今仍維持原貌、且能造訪的景點即為觀音瀑布，日治時期，民間社團在眉溪到霧社沿途設立說明牌，如在觀音瀑布前牌子寫著：「觀音瀧距此處約百步山中」，台車逢軌道轉彎處都要敲竹筒示警，路旁有正在伐樟之腦丁，2 人一組作業，許多賽璐珞工藝品就是由森林提供資源，各種器械材料，包含放電影讓觀眾泣笑的膠卷，都是從腦丁作業開始。續前行，左邊是急流的眉溪，右邊是急崖，陽光流洩過樹蔭，映照在軌道光與影，途中經過獅子頭駐在所，處處見狹小水田，上午 8 時 45 分抵達眉溪發著所。<sup>75</sup>

1922 年，汀生搭台車在眉溪沿岸縫隙中前進，沿途眺望斷崖、溪流與蕃山，山上白雲緩緩流動，日輝青空，途中進入一橫道，造訪觀音瀧（觀音瀑布），此瀧為蜈蚣山麓之飛瀑，站在瀑布下以水洗臉，青嵐飛沫，涼沁全身。約 11 哩距離後，平安抵達眉溪駐在所，看到一群原住民在聽取警官「訓示」，透過通譯傳達其意，語畢賜酒、魚等與之。<sup>76</sup>



圖 12：觀音瀑布第 1 層與第 2 層瀑布

資料來源：自行拍攝（日期：2018 年 11 月 19 日）。

75 福井蹄枕，〈將來の一大放牧適地霧社を尋ねて〉，《臺灣之畜産》第 2 卷第 6 號，頁 383。

76 〈日月潭から霧社へ（下の二）〉，《臺灣日日新報》第 7991 號，1922 年 8 月 26 日，4 版。



山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

「圖 12」是觀音瀑布第 1 層與第 2 層照片，當時包含第 3 層瀑布，都已經開發為休憩景點。日治時期之旅者指出，觀音瀧距埔里約 1 里半（5.89 公里）路程，蜈蚣山的山麓，距眉溪道路約 5 町（545 公尺）距離，蓊鬱的綠蔭間，有一個高 80 尺（24 公尺）、寬 15 尺（4.5 公尺）的瀑布，觸泡到奇岩後飛沫飄散，有幽邃閑雅之名狀，旁邊老樹參差，釋放芳香，增添瀑布的天然之美。另距離本道 4 町（436 公尺）還有第 2 個瀑布，高 20 尺（6 公尺），寬 6 尺（1.8 公尺）。第 3 個瀑布接近本道（道路）附近，高 60 尺（18 公尺），寬約 9 尺（2.7 公尺）。<sup>77</sup> 瀑布的高、寬度，依季節與水量有別，未必盡符史料，但 3 個瀑布的敘述與排序則正確無誤。



圖 13：觀音瀧古今照片對照

說明：圖左拍攝於 2018 年，圖右攝於 1914 年，相差 104 年，這是距離台車軌道最近的第 1 個瀑布。

資料來源：（圖左）自行拍攝（日期：2018 年 11 月 20 日）。（圖右）臺灣圖書館，《日治時期期刊影像系統》資料庫，圖二（觀音瀑布）。

77 小崎林造，〈有用植物を訪ねて〉，《熱帶園藝》第 9 期，頁 399 — 400。

上述史料指出埔里距離觀音瀧距離為 5.89 公里，但實測埔里高工到觀音瀑布為 6.7 公里，若史料指的埔里出發點是埔里鎮公所的話，則要再加上鎮公所到埔里高工約 800 公尺後，成為 6.69 公里，古今數據一致，顯示埔里到觀音瀑布的古今道路，沒有太大改變。

1937 年臺中州爭取設立國立公園的簡介也提到觀音瀧，謂從埔里到霧社搭乘台車途中下車，短暫步行即可抵達，兼可小憩，盛夏涼意之勝地。<sup>78</sup>

#### 四、險而不峻：人止關

人止關特色在於地勢，日治時期有詩云：「沿溪曲逕石稜稜，老樹知錢桂蔓藤；一線之天禽影瞥，露襟墜露冷於冰。」<sup>79</sup> 但人止關盛名，可能在於視覺，而非山徑陡峭程度。

1898 年，總督府為調查中央山脈西部地質，派員至霧社調查，行前準備黑布、白布、針、髮剃等 11 項「惠與品」，贈與部落，維繫關係。12 月 18 日上午 8 時從埔里社出發，經蜈蚣崙交換所轉入眉溪，估計抵達霧社的荷戈社之路程約 7 里（27.5 公里）。從蜈蚣崙開始，往東北進入眉溪溪谷，兩側山高，谷底寬約 2－3 丁至 7－8 丁（218－872 公尺），窄的地方僅十數間（20－40 公尺）。抵達人止關前，兩岸崖壁對峙，形成像洞門一樣的視覺，山徑屈曲，雖晝猶暗，林蔭迂迴後，離開森林時視野稍開，山嶮谷深，接著是一嶺一谷、一高一低，逐漸離開眉溪，此處距離下方僅數町（數百公尺），高度卻爬升 800 尺（240 公尺），這一段花了 40 分鐘，卻只完成平常只需 20 分鐘的斜坡路。後續路段大抵類此，又花 40 分鐘爬升 600 尺（180 公尺），登上此嶺頂端（即霧社）。<sup>80</sup> 這一次調查顯示日治以前通往霧社的道路早已存在，人止關到霧社海拔高低差加總 420 公尺，與現在 GPS 實測

78 臺灣國立公園臺中協會，《臺中州下國立公園案内》，頁 16－17。

79 〈詞林〉，《臺灣日日新報》第 3530 號，1910 年 2 月 4 日，1 版。

80 臺灣總督府民政局殖產課，《臺灣總督府民政局殖產部報文》第一卷，頁 400。

差距約 50 公尺，因不知 1898 年比較起迄地點，也不知以何儀器測定下，無法比較，而當時道路情況未知太多，處於一個相對未開發的狀態。

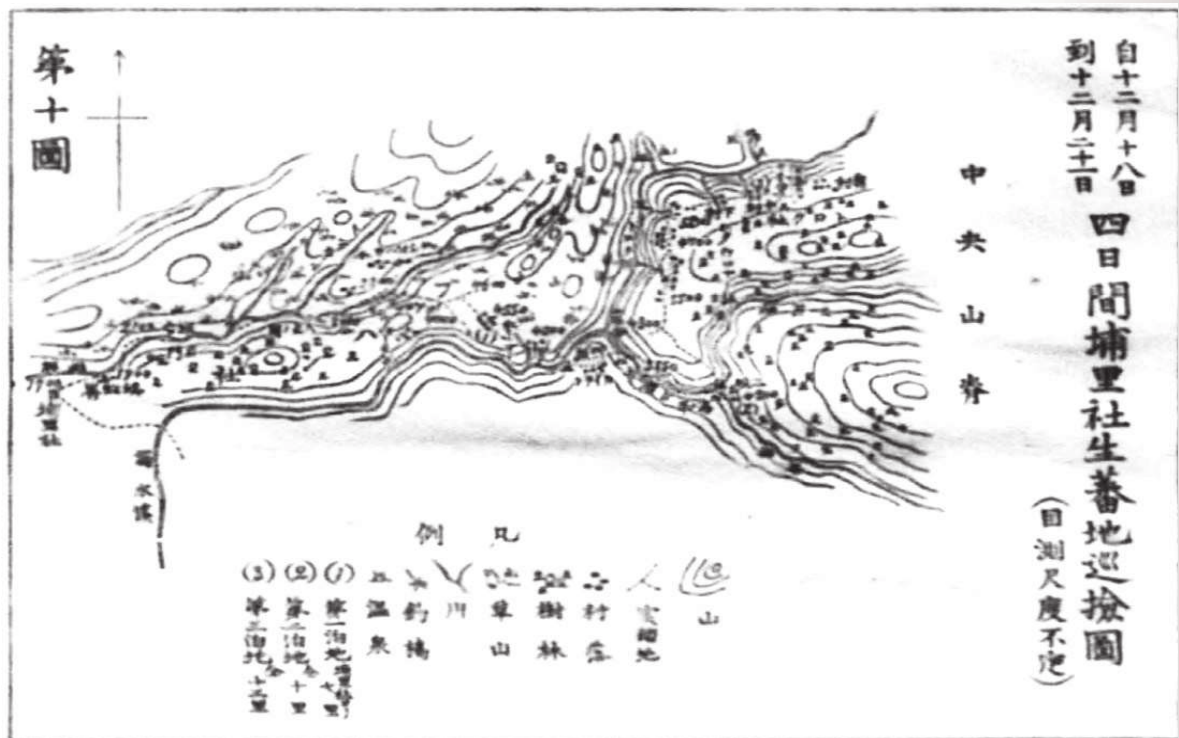


圖 14：總督府殖產課所繪埔里到中央山脈之簡圖（1898 年）

說明：此圖只能見及蜈蚣崙被標記，眉溪段只有曲線，餘無據點標記，顯示日治初期尚未隘勇線推進時的原始狀態。

資料來源：臺灣總督府民政局殖產課，《臺灣總督府民政局殖產部報文》第一卷，第十圖（原件無頁數）。

1906 年 3 月，埔里社支廳長一行溯眉溪而往，約 40 町（4.36 公里）許，有老蕃隨蕃丁 3 名出迎，更行 20 町（2.18 公里），抵牛上磧，早有頭目偕柯武呂他率蕃丁 42 名候迎，互為敘禮。自是為武裝蕃丁所擁護，沿溪而行，約過十餘町（至少 1.1 公里），至內石牙，是處邦人呼為人止關：「溪底狹窄，約闊有七八尺至十尺（2.1－3 公尺），綿亘約二十町（2.2 公里），左右兩岸，絕壁懸崖，高有數百尺，森林掩蔽，實為險阻之地，賴蕃丁扶持，始得安然行過。」過人止關後，復越山行 1 里餘（4 公里多），午後 3 時前後，抵猫



嚨社（巴蘭社）。<sup>81</sup> 這段描述顯示人止關是需要原住民「扶持」才能通過的山徑，與 1920 年代擴充過的輕便鐵道有別。其次，當時未提及吊橋及橋樑，應是走溪底路，故看到兩邊山壁才會有高數百尺的描述。最後，離開人止關後，復行山路 1 里餘，換算後為 4 公里，加上原來人止關的 2.2 公里，與現在眉溪到霧社道路 6 公里幾乎相同。<sup>82</sup>

1913 年 10 月，古村往眉溪方向前進，休息場所在トンガン溪（東眼溪）與眉溪交會點右岸的道路，過吊橋後，往左岸道路前進，隔トンガン溪見二蕃社，為トンガン社（東眼社）及シーバウ社（西寶社）的一部分。

1921 年，日方決定敷設眉溪發著所到霧社間輕便鐵道，全長 3 哩半（5.63 公里），1922 年 4 月除入口第二橋樑外，全部告竣。部分路段需短距離步行，人止關是著名險阻難關，工作不易，「用炸藥劈去岩壁，將路幅擴張，而於斷崖則編鐵線製成網柵，又加以疊石工事，以防萬一危險」，「此邊雖非峻坂，然卻下臨千仞斷崖，山路不慣之人，欲通過其間，往往膽為之寒」。<sup>83</sup> 上述史料顯示路幅較原山徑擴張，路面邊坡則以網柵疊石加以固定，人止關之兩邊峭壁，合理推測因使用炸藥「劈去岩壁」，已有減損。其次，當時已指出道路「非峻坂」，亦即不是很陡峭的山徑，而是臨千仞斷崖的視覺饗宴。最末，輕軌鐵道近 6 公里道路，緩合地勢落差，與現在道路長度相同，可以想像原來山徑較台車道總長相近，但轉折處更多。

1930 年霧社事件後數天，隨軍記者跟隨軍警部隊，有驚無險抵達眉溪，該處駐守警官 14 — 15 名，眉溪駐在所及台車站等，在霧社事件時皆遭原住民襲擊，重要物件被搬走，僅餘空箱行李。<sup>84</sup> 抵人止關前所見如下：

81 〈霧社之富源（二）〉，《漢文臺灣日日新報》第 2356 號，1906 年 3 月 11 日，2 版。

82 〈合歡山探檢（五）〉，《臺灣日日新報》第 4796 號，1913 年 10 月 13 日，7 版。

83 〈眉溪透霧社輕鐵〉，《臺灣日日新報》第 7861 號，1922 年 4 月 18 日，5 版。

84 〈本社記者冒險入霧社〉，《臺灣日日新報》第 10973 號，1930 年 11 月 1 日，4 版。



是處斷崖屹立，溪谷深邃，難攻而易守者。惟幸所架設吊橋不被破壞，何則？此吊橋若被破壞，雖恢復霧社，後援難於聯絡。<sup>85</sup>

這個吊橋指的應該是西寶吊橋，從眉溪左岸過到右岸。事實上，隨軍記者抵達眉溪前的 10 月 29 日午夜 1 時，高井、工藤兩部隊占領眉溪，當天上午 8 時，在鹿港起飛之陸軍飛機投擲爆彈的支援下，通過有「九十九折急坂」之稱的道路，進占霧社，「舉揚烽火，將事報告于後續部隊」，隨後工藤部隊亦抵霧社。<sup>86</sup>

中山侑提及眉溪到霧社路段以馬取代步行的方案，顯示眉溪山地段原先台車規劃案並未實質運作。<sup>87</sup> 1933 年 10 月，來自嘉義的佐藤四郎，鑒於山路曲折，腳力稍弱者需乘轎，對女性造訪者難度稍高，故「備數頭朝鮮馬」，提供眉溪到霧社間旅客乘馬服務，「可在馬背上悠然欣賞霧社周邊雄大景觀，飽嘗懷古旅情」。<sup>88</sup> 顯示眉溪到霧社這段山路，有人提出台車、步行之外的新嘗試。

1932 年，小泉鐵指出，到達眉溪發著所（即台車軌道在人止關前的終點站）後，眉溪的更上游稱為哈奔溪（ハブン溪），溪的左岸起，有岩戶橋，經過所謂的人止關，左岸是直立不只十丈的黏盤岩絕壁，右岸僅容通過道路也受岩體壓迫，接著再過櫻木橋，山徑因樹蔭縫隙，時明時暗，心情輕鬆，當山徑往右邊偏向時，山徑離溪愈來愈遠，接近霧社時還有一段陡路，全程約 1 里 18 町（5.89 公里）到霧社。<sup>89</sup>

85 〈本社記者冒險入霧社〉，《臺灣日日新報》第 10973 號，1930 年 11 月 1 日，4 版。

86 〈高井部隊占領霧社〉、〈蕃害事件禁止理由〉，《臺灣日日新報》第 10971 號，1930 年 10 月 30 日，4 版。

87 〈蕃害事件禁止理由〉，《臺灣日日新報》第 10971 號，1930 年 10 月 30 日，4 版。

88 〈昔をしのぶ馬子道中〉，《臺灣日日新報》第 12040 號，1933 年 10 月 12 日，3 版。

89 小泉鐵，《蕃鄉風物記》，頁 120 — 121。



景ノ流中關ノ止人(間溪眉社霧)

圖 15：人止關中游上之橋樑

說明：這座橋可能是現在埔霧公路上的仁愛橋或忠勇橋，照片中還可看橋面下的橋樑結構側面。

資料來源：〈霧社眉溪間人止の關中流の景〉，《臺灣遞信協會雜誌》第 23 期（臺北：該會，1920 年 4 月發行），原件無頁數。

1934 年，小崎林造抵達人止關，發現道路迫近斷崖，兩岸山體如九天峙立，一縷羊腸小徑在山腹中穿縫，腳下即所謂的千仞溪谷，溪流潺潺，鬼氣蕭蕭，迫覺森然，懸崖像高聳屏風，景觀實天下之險，便能理解為何稱為人止關。一里半的羊腸險路後，氣喘攀登，抵達霧社。<sup>90</sup>

1934 年，福井蹄枕行至人止關前，發現眉溪駐在所圍起慎重的防禦工事，駐在所前方河畔有健康放養的黃牛與水牛，沒身草中，卻無意進食。吊橋是有名的シーバウ橋，此橋是鐵線橋，於 1932 年 10 月竣工，過橋後到達有名的人止關，高聳斷崖限制上方視野的天空，崖上巨木，籐蔓垂溪處處，

90 小崎林造，〈有用植物を訪ねて〉，《熱帶園藝》第 9 期，頁 401。



野猴嬉戲，猴子叫聲與激流聲和諧共存，「我站在百尺高又搖晃的岩戶橋上，獨見此景」。<sup>91</sup> 這裡出現第 2 座橋，稱為岩戶橋，可能位置就是現在的大觀橋或仁愛橋，其又提及此橋「百尺高又搖晃」，顯示可能是鐵線橋，距溪面高度約 30 餘公尺。



圖 16：快抵達霧社之觀景臺

說明：此處可看兩岸山脈逐漸開闊，眉溪往力行產業道路而去，與道路漸行漸遠。圖左方（面向圖、即哈奔溪右岸）的臺地，可能是西寶社舊址。此圖中間河流為眉溪上游之哈奔溪，拍攝方向為下游往上游拍攝。

資料來源：自行拍攝（日期：2018 年 11 月 19 日）。

福井蹄枕續前行，聽著蟬鳴聲，既流汗，又有冷風輕拂，爬坡中休息，身體浸在自然幽邃中，自在深呼吸，氧氣像音樂，從鼻腔緩緩流洩。山路上看到二個紅點，以為花像人，待花動才知是兩位女性原住民，服飾都是自然

91 福井蹄枕，〈將來の一大放牧適地霧社を尋ねて〉，《臺灣之畜産》第 2 卷第 6 號（（臺北：臺灣畜産會，1934 年 6 月發行）），頁 383。

配色，「真是美的極致」。原住民「用日語跟我們打招呼，並贈送我們野生李子，才知是數年前霧社公學校畢業生」，經過駐在所前鐵絲網後到ダラダラ坂，到霧社分室的一里半路程，走了兩小時。<sup>92</sup>

接著探討人止關到霧社究竟有幾座橋樑？如何切換在眉溪左、右岸？首先，史料出現 3 座橋樑名稱，分別為西寶橋、岩戶橋與櫻木橋。在清流部落的餘生紀念館內，一幅名為「霧社事件發生地域略圖」顯示，眉溪駐在所在溪的左岸，對岸左前方是東眼社，對岸右方是西寶社。從眉溪步行到霧社，要在眉溪左右岸交叉二次，先從左岸眉溪出發，過橋後到右岸，這切線的左方是東眼溪，故第一座橋是在東眼溪與眉溪匯合處之上游，過橋後前行約四百公尺，對岸是現在上人止關的兩座明隧道，推測過明隧道的對岸後，道路再度橫越眉溪，來到溪的左岸，然後直到霧社。

現在的眉溪到霧社道路，一開始就在左岸，經過二個明隧道，這裡過一個不太醒目的大觀橋，切到右岸，續行到仁愛橋，過橋後右切到左岸，此後車道一直在左岸，一直到霧社還有小櫻橋、忠勇橋等，但都在眉溪左岸，未再跨過眉溪。與日治時期相較，有一段右岸道路（含溪底路），被兩座明隧道至大觀橋之間路段取代，過仁愛橋後則與日治時期道路差異不大。

當時論者指出，「霧社蕃」最西的部落是眉溪台車線終點的對岸，眉溪與東眼溪合流處的西北方高地，位於東眼溪的右岸，稱為ドウガン社（東眼社）。另隔著東眼溪，在眉溪右岸丘上的是シーバウ社（西寶社），接著從眉溪發著所開始，從シーバウ社下方眉溪的上游ハブン溪（哈奔溪）登約一里半，即達霧社。<sup>93</sup>

92 福井蹄枕，〈將來の一大放牧適地霧社を尋ねて〉，《臺灣之畜産》第 2 卷第 6 號，頁 384。

93 小泉鐵，〈霧社蕃に於けるガザの研究〉，《臺灣警察協會雜誌》第 123 期，頁 30－31。



## 山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

1941 年往能高越的訪客，8 時在埔里出發，8 時 40 分抵眉溪，由此徒步到霧社，9 時 20 分到展望臺小憩，此處距霧社約 24 町 30 間（2.67 公里），上午 10 時 10 分，抵達霧社。<sup>94</sup>

1943 年 12 月 29 日，準備攀登合歡越領道的今崎秀一，上午 9 時從臺中搭巴士出發，到霧社才下午 2 時，比過去快很多，連今崎秀一自己都說：「想起六、七年前，還要從埔里搭台車到眉溪」。眉溪開始步行，約 1 小時半，邊流汗邊走，逐漸疲累同時，也隨海拔升高，看到周圍群山，抵達霧社。<sup>95</sup>

### 陸、結語

眉溪段的交通建設與控制的概念是相對的，早於日治前，這條埔里通往霧社山徑早已存在；霧社分室設置以前，日方調查人員早已通過這條山徑，進入霧社，甚至到都達與托洛庫群。眉溪段道路開闢動力，前期是秩序控制與林業資源，後期是產業經濟，兼有觀光旅行。

本文發現眉溪本部有 2 處，現在本部溪橋的眉溪本部是 1906 年隘勇線推進時所設之本部，位於現在埔霧公路的本部溪橋旁。另一個眉溪本部是 1911 年推隘時設立，兩地相差 6 公里，後者在隘推結束後，持續運作，稱為眉溪駐在所，霧社事件後還持續強化防禦工事。1905 年隘推行動結束後，眉溪本部解散，成為分遣所，蜈蚣崙的防禦與蕃產交換功能，則推進到獅子頭駐在所，兩地相差 5.6 公里，而獅子頭駐在所續前行，到 1906 年眉溪本部距離則為 2.1 公里。故第 1 次隘推後，固定據點反而比進攻時本部後退，1910 年第 2 次隘推時，則把眉溪本部固定化，轉型為眉溪駐在所，成為控制進出人止關的隘口。

94 〈能高越〉，《臺灣山岳彙報》第 13 卷第 1 號（臺北：臺灣山岳會，1941 年 1 月發行），頁 3。

95 今崎秀一，〈冬の合歡越え〉，《臺灣山岳彙報》第 15 卷第 2 號（臺北：臺灣山岳會，1943 年 2 月發行），頁 5。

人止關享有盛名，但日方控制霧社後，人止關只存山隘之形，而無關門之實。若把眉溪發著所到霧社的山徑分 3 段（總長 6 公里），每段 2 公里，則人止關只在第 1 段，第 2 段開始到霧社，多為一般坡度之蜿蜒山路，日治的山徑與現在車道，皆為 6 公里，但因起始點是人止關的緣故，易讓人以全段都是像人止關的山徑，事實上，1920 年代後，此段已是一般山徑，與日治以前人止關的樣態，已有很大改變。其次，從眉溪發著所往人止關前進時，會先經過一座西寶吊橋，從眉溪左岸渡到右岸，續前行，在可能是今天仁愛橋的位置，再過一座橋，過到眉溪左岸，後續到霧社都在左岸，但還會再經過一座橋。最後，此段道路古今總長都是 6 公里，過人止關後往回拍隘口是著名景點，過此關後之山徑，比現在道路蜿蜒更多，故有「九十九坂路」之稱，但拓寬為汽車道後，可能路線就是現在道路的雛型。

眉溪段道路，從「禁區危地」，隨著控制力的深入，逐漸變成「經過地」，中間歷經霧社事件，到 1940 年代初期汽車道的啟用，眉溪這一段路的交通時間愈見短縮。

以眉溪段為例，每個時期的道路系統都為下一時期或多或少地承襲，為建道路而擴寬拉直的大湳段，成為台車時期的起點。1906 年隘勇線推進，將眉溪段從山徑擴充為警備道，接著再敷設到眉溪發著所在台車軌道。眉溪——霧社間的山徑，也在 1920 年擴充為台車軌道時，以炸藥改變地形，但可能因地勢坡度仍大，未有使用紀錄，但 1930 年代後期，因霧社興建發電所（萬大電廠），原來台車軌道的道路又進一步擴稱為汽車道，每個時期，都沿用了過去的道路系統，這可稱為道路使用歷史的特色：循跡性。

眉溪段的歷史元素是人止關與台車，但現已被汽車道路取代，若能在安

## 山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

全考量下，在人止關有一段溪底步行路段，楓林社區到人止關有一段台車體驗，重回過去兩種傳統交通方式，放緩速度，感受更多。此舉將是根植於當地人文土壤的養分，結合交通便利，串連現仍存在的觀音瀑布等景點，營造道路「帶狀的差異化」，亦可進一步深化眉溪相關歷史研究。

## 參考書目

### 一、官書檔案

《公文類聚》（日本國立公文書館數位典藏）

〈恩給法第九十二条第一項ノ規定ニ依ル理蕃加算ノ地域及期間ヲ定ム〉，《公文類聚》1932 年 6 月 6 日，原件無頁數。

臺灣總督府史料編纂會，《臺灣史料稿本》（無版權頁）。1902 年 4 月出版。

《臺灣總督府公文類纂》（國史館臺灣文獻館典藏）

〈南投廳隘勇配置及監督ノ件〉，乙種永久保存，第 750 冊，第 7 號，1902 年 4 月 21 日，頁 176－177、194、211、217。

〈埔里社街霧社間改修道路敷地寄附受納報告（南投廳）〉，十五年特殊，第 6386 冊，第 3 號，1916 年 1 月 1 日，頁 57；〈南投廳隘勇配置及監督ノ件〉，《臺灣總督府公文類纂》乙種永久保存，第 750 冊，第 7 號，1902 年 4 月 21 日，頁 179。

臺灣總督府民政局殖產課，《臺灣總督府民政局殖產部報文（第一卷）》。

東京：該課，1898 年 4 月發行

### 二、專書

小泉鐵，《蕃鄉風物記》。東京：建設社，1932 年 5 月。

江崎悌三，《臺灣採集旅行記》。東京：東京動物學會，1922 年 2 月。

胡傳，《臺灣日記與稟啟》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年。



山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

鹿野忠雄，《ピヤナン越の山旅(上)》。出版地與出版單位原件不詳，1931 年。

連橫，《臺灣通史》。臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年。

賀田直治，《臺灣中央山脈橫斷記》。東京：拓殖新報社，1914 年 9 月。

臺灣國立公園臺中協會，《臺中州下国立公園案内》。臺中：該會，1937 年 1 月。

### 三、期刊

〈石垣警務局長巡視日程〉，《理蕃の友》（臺北：理蕃の友發行所），1936 年 6 月出版。

〈能高越〉，《臺灣山岳彙報》第 13 卷第 1 號（臺北：臺灣山岳會），1941 年 1 月發行。

〈霧社眉溪間人止の關中流の景〉，《臺灣遞信協會雜誌》第 23 期（臺北：該會，1920 年 4 月發行），原件無頁數。

三好卷太，〈霧社搜索隊よりの謝狀〉，《臺灣愛國婦人會新報》第 19 號（臺北：愛國婦人會臺灣支部），1931 年 5 月發行。

小泉鐵，〈霧社蕃に於けるガザの研究〉，《臺灣警察協會雜誌》第 123 期（臺北：該會），1928 年 7 月發行。

小崎林造，〈有用植物を訪ねて〉，《熱帶園藝》第 9 期（臺北：該會），1934 年 9 月出版。

中山孝一，〈臺灣の諸鑛物〉，《臺灣協會會報》第 4 號（臺北：臺灣協會），1899 年 1 月出版。

中山侑，〈蕃山旅行記（二）〉，《臺灣警察時報》第 246 號（臺北：該會），1936 年 5 月發行。

今崎秀一，〈冬の合歡越え〉，《臺灣山岳彙報》第 15 卷第 2 號（臺北：臺灣山岳會），1943 年 2 月發行。

平井二郎，〈編輯餘錄〉，《あらたま》第 15 卷第 2 號（臺北：あらたま發行所），1936 年 2 月發行。

聖鳩生，〈安部磯雄氏全島巡迴講演會〉，《臺灣青年報》第 78 號（臺北：臺灣基督教青年會），1936 年 1 月出版。

福井蹄枕，〈將來の一大放牧適地霧社を尋ねて〉，《臺灣之畜産》第 2 卷第 6 號（臺北：臺灣畜産會），1934 年 6 月發行。

龜井惟信，〈合歡の山行〉，《臺灣山岳彙報》第 11 卷第 11 號（臺北：臺灣山岳會），1939 年 11 月發行。

#### 四、報紙（依文中出現先後排序）

##### 1. 《臺灣日日新報》

- (1)、〈三十年前と太魯閣討伐の時とに蛙を食つた回顧〉，第 9911 號，1927 年 11 月 28 日，3 版。
- (2)、〈新隘勇線の位置〉，第 2421 號，1906 年 5 月 29 日，2 版。
- (3)、〈本社記者冒險入霧社〉，第 10973 號，1930 年 11 月 1 日，4 版。
- (4)、〈合歡山探検（五）〉，第 4796 號，1913 年 10 月 13 日，7 版。
- (5)、〈霧社前進功程〉，第 2413 號，1906 年 5 月 18 日，2 版。

山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

- (6)、丙牛生，〈中央山脈の森林（二）〉，第 2925 號，1909 年 2 月 2 日，3 版。
- (7)、曾遊生，〈臺灣見物〉，第 5784 號，1916 年 8 月 5 日，4 版。
- (8)、〈南投蕃討伐情報〉，第 3845 號，1911 年 2 月 4 日，2 版。
- (9)、〈埔里こ眉溪間の台車〉，第 11362 號，1931 年 11 月 28 日，5 版。
- (10)、〈總督府埔里社發〉，第 5005 號，1914 年 5 月 19 日，2 版。
- (11)、然堂，〈討蕃從軍記（四）〉，第 5010 號，1914 年 5 月 24 日，9 版。
- (12)、〈合歡山方面〉，第 5011 號，1914 年 5 月 26 日，5 版。
- (13)、〈眉溪透霧社輕鐵〉，第 7861 號，1922 年 4 月 18 日，5 版。
- (14)、〈埔里こ眉溪間の台車〉，第 11362 號，1931 年 11 月 28 日，5 版。
- (15)、〈眉溪にて午餐〉，第 4837 號，1913 年 11 月 27 日，1 版。
- (16)、〈内田長官動靜〉，第 5059 號，1914 年 7 月 14 日，2 版。
- (17)、〈丁度一周忌の日に軍司令官霧社を訪ふ〉，第 11331 號，1931 年 10 月 28 日，7 版。
- (18)、〈一行抵霧社集蕃人訓示聽取討伐移住〉，第 11645 號，1932 年 9 月 8 日，8 版。
- (19)、〈南投の花信〉，第 4216 號，1912 年 2 月 24 日，7 版。
- (20)、〈南投花信〉，第 4217 號，1912 年 2 月 25 日，5 版。
- (21)、〈埔里霧社間の自動車道路〉，第 13226 號，1937 年 1 月 21 日，5 版。

- (22)、〈霧社の緋櫻綻び〉，第 13230 號，1937 年 1 月 24 日，5 版。
- (23)、〈日月潭から霧社へ（下の二）〉，第 7991 號，1922 年 8 月 26 日，4 版。
- (24)、〈詞林〉，第 3530 號，1910 年 2 月 4 日，1 版。
- (25)、〈眉溪透霧社輕鐵〉，第 7861 號，1922 年 4 月 18 日，5 版。
- (26)、〈高井部隊占領霧社〉，第 10971 號，1930 年 10 月 30 日，4 版。
- (27)、〈蕃害事件禁止理由〉，第 10971 號，1930 年 10 月 30 日，4 版。
- (28)、〈昔をしのぶ馬子道中〉，第 12040 號，1933 年 10 月 12 日，3 版。
- (29)、〈地圖〉，第 10971 號，1930 年 10 月 30 日，7 版。

## 2. 《漢文臺灣日日新報》

- (1)、〈合歡林況〉，第 3565 號，1910 年 3 月 18 日，3 版。
- (2)、〈配置各部隊〉，第 2413 號，1906 年 5 月 18 日，2 版。
- (3)、〈隨轅紀錄〉，第 2977 號，1908 年 4 月 7 日，2 版。
- (4)、〈埋石之誓〉，第 3823 號，1911 年 1 月 12 日，3 版。
- (5)、〈霧社之富源（二）〉，第 2356 號，1906 年 3 月 11 日，2 版。
- (6)、〈霧社前進線之概況〉，第 2397 號，1906 年 5 月 1 日，4 版。
- (7)、〈霧社前進線完成〉，第 2422 號，1906 年 5 月 30 日，2 版。
- (8)、〈測定民蕃境界〉，第 2402 號，1906 年 5 月 6 日，2 版。
- (9)、〈霧社方面之新隘線〉，第 2392 號，1906 年 4 月 25 日，2 版。



山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

- (10)、〈新開大製腦地〉，第 2400 號，1906 年 5 月 4 日，3 版。
- (11)、〈南投廳下蕃情一斑〉，第 2508 號，1906 年 9 月 7 日，3 版。
- (12)、〈霧關換蕃狀況〉，第 2784 號，1907 年 8 月 14 日，2 版。
- (13)、〈查埔里社蕃界樟林〉，第 3498 號，1909 年 12 月 24 日，2 版。
- (14)、〈南投番討伐情報〉，第 3851 號，1911 年 2 月 10 日，2 版。
- (15)、〈眉溪本部〉，第 3811 號，1910 年 12 月 29 日，3 版。
- (16)、〈輸送困難〉，第 3811 號，1910 年 12 月 29 日，3 版。
- (17)、〈乾溪築堤〉，第 2190 號，1905 年 8 月 19 日，4 版。
- (18)、〈霧社之富源（二）〉，第 2356 號，1906 年 3 月 11 日，2 版。
- (19)、〈霧社線之大成〉，第 2556 號，1906 年 11 月 6 日，2 版。

## 五、其它

黑白舊照片（郭雙富先生收藏品）

臺灣圖書館，《日治時期期刊影像系統》資料庫，圖二（觀音瀑布）。

**The Mountain Footpath, Motorway and Sights: the Landscape of the Environmental Geography in the Road of Bakei Section, Nantou, in Japanese Taiwan (1900–1940)**

Cheng hsien Wu\*

Abstract

The Road of Bakei Section, also known as Puli (埔里)-Musha (霧社) Highway, section of the Provincial Highway 14 in the present, is the passage between Puli and Musha. This thesis researches the historical periods and geographic segmentations of the Road of the Bakei Section, from Wukonglun (蜈蚣崙) of the old mountain pass in the Qing Dynasty, then in the Japanese rule period, extended to Shizutou (獅仔頭) and Benpuxi (本部溪), stretched to the Bakei station (眉溪駐在所) of Renjhihguan (人止關), and finally reached Musha. The Bakei Section started up as a mountain footpath, then, with the military push, developed into a police trail; and, for the efficiency of transportation, a handcar railway was added up. In the middle of Japanese rule, the section had been expanded into a motorway. The function of a road often evolved with the development of the industrial economy and the needs of social control. Textual analysis supports this thesis to rebuild the landscape of the environmental geography. The Road of Bakei Section is more than a traffic road, it is also a road to

---

\* Professor, Department of History, National Chung Hsing University, Taiwan.

山徑、車道與景點：日治時期南投眉溪道路之人文地景（1900 — 1940）

the history of the tour industry, economy development and aboriginal administration.

Keywords : Bakei, Puli-Musha Highway, Landscape of Environmental Geography

