

# 霧社事件對埔里街的影響<sup>\*</sup>

邱正略

暨南國際大學歷史學系兼任助理教授

---

\* 本文曾發表於前年（2010）10月25 - 26日行政院原住民族委員會、國立暨南國際大學人類學研究所、國立臺灣歷史博物館、國立成功大學人文社會科學中心聯合舉辦「霧社事件八十周年國際學術研討會」。

## 摘要

從臺灣開發史來看，埔里盆地的優點在於擁有約6,000甲平坦易開墾的土地，缺點則是重山阻隔，對外交通不便。埔里盆地從清末以來一直是臺灣重要的「理番前哨站」之一，日治時期殖民政府仍是將埔里盆地視為「理番」重鎮，由於對外交通不便，歷任臺灣總督曾經到過埔里視察者僅有三位，尤其是第五任總督佐久間左馬太，即先後三次因理番事務來過埔里視察。理番措施推動過程，對於交通運輸由於沒有迫切改善的壓力，加上烏溪線的道路開闢困難，在不符合經濟效益的考量下，殖民政府不願積極地改善埔里對外交通不便的問題，也局限了地方產業的發展。霧社事件發生後，一方面導致埔里地區的製腦事業衰微不振，另一方面卻也促使埔里對外交通的大變革，即「裏南投道路」的開鑿。

霧社是能高郡管內的番地，能高郡役所設於埔里街，當霧社事件發生時，首先面對恐懼與不安的便是埔里街民。有關霧社事件對於埔里街的衝擊以及後續的影響，尚無專文介紹，本文擬從日治初期的理番手段、與番地有關的產業、對外交通等方面著手，接續探討日治後期的霧社事件對於埔里街帶來的衝擊與影響。

關鍵字：霧社事件、能高郡、埔里街、林其祥、裏南投道路

## 壹、前言

筆者出生於南投縣埔里鎮，自幼聽聞長輩談論霧社事件發生時的種種往事。幾年前撰寫博士論文時，即特別注意到霧社事件對於故鄉埔里的影響。前年（2010年）適逢霧社事件發生80週年，乃進一步從《臺灣日日新報》找尋更多當時的報導資料，嘗試勾劃出霧社事件對埔里街的衝擊及影響，撰寫本文發表於「霧社事件八十周年國際學術研討會」，經修改後轉載於本刊。

埔里盆地座落於群山之中，海拔約450 - 460公尺，周圍約30公里的一個圓形盆地。<sup>1</sup>盆地東邊，虎頭山東南方的谷地有一處鯉魚潭，舊稱為鯉魚窟，是一個天然湖泊。由於日治初期的隘勇線就設在虎頭山的稜線上，因此，日治初期鯉魚潭屬於「生番地」。<sup>2</sup>

埔里盆地是臺灣中部地區盆地群中最大的盆地，除了位於中央位置，影響力涵蓋盆地及周邊丘陵地之外，更擴及番地，日治後期擔負能高郡番地行政業務的能高郡役所就設在埔里街。盆地當中有製糖會社、官衙、學校…等完備設施，因此也成為發揮行政、地方工商業發展機能的街町。<sup>3</sup>

埔里盆地在地理位置上處於靠近「南番」、「北番」交界處，在歷史上則是族群互動頻繁之地，各族群的關係複雜。日治初期以來，殖民政府延續清代以來理番重鎮的定位，設置埔里社撫墾署，實施包括隘勇線設置與推進、番物產品交換等理番措施，確立為臺灣重要理番據點之一。大正9年（1920年）「サラムオ（薩拉矛）事件」<sup>4</sup>之後，更加積極推動撫育的理番政策，廢除霧社支廳，改隸能高郡警察課霧社分室。霧社成為理番的行政中樞，聚居霧社的日本人也增加。於各部落成立番童

1 杉目妙光，《臺中州鄉土地誌》（臺北：成文，1985年），頁60。

2 《臺灣日日新報》，1934年06月19日第三版，「埔里街的新遊園地，鯉魚窟一帶」。

3 杉目妙光，《臺中州鄉土地誌》，頁68。

4 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》（臺北：南天書局，1988年），頁848。

大正9年（1920年）由於部落發生流行性感冒，泰雅族人藉出草獲取首級以為巫術禳祓的法物，薩拉矛（今佳陽）、斯卡謠（今環山）兩族族人發動奇襲攻擊合流點分遣所，殺死七名日警及眷屬，史稱「薩拉矛事件」。

教育所，設置「霧社療養所」，由埔里街的日本醫師支援勤務，由警察協助配藥，由此可以看出埔里與霧社之間的密切地緣關係。

本文提到的「埔里盆地」是地理名詞，大致等同於日治後期（1920年以後）行政區域「埔里街」的範圍。清治時期的埔里盆地原屬界外水沙連番地的一部份，光緒元年（1875年）實施開山撫番，臺灣府轄下增設埔里社廳，統轄的範圍東接內山，西至火焰山，南至濁水溪上游，北至北港溪上游。埔里盆地只是埔里社廳其中一部份，也就是埔里社堡。日治前期大致沿襲「埔里社堡」的行政區劃，大正9年（1920年）臺灣地方官官制改正之後，埔里盆地大致為「埔里街」的範圍。

埔里盆地雖然從清代以來逐漸確立為「理番」重要據點，日治時期隨著盆地及周邊丘陵地的開發，以及鄰近山林產業的開發，無法突破的還是「改善對外交通」問題。日本殖民統治期間，埔里發生一些具有重大影響的事件，對於埔里的發展都產生一些決定性的影響。

日治初期臺灣總督府進行第一波的殖民地調查工作，埔里盆地也是調查的重點之一，當時主要目的是找尋「管內適合做為未來殖民用地」的官有土地，由於調查的結果並未找到良好且寬廣的官有土地，缺乏設置日本移民村的有利條件，殖民政府也基於經濟效益的考量，無意積極地改善埔里對外交通問題。<sup>5</sup>隨著糖業的發展，雖然為埔里帶來一條長時間倍受街民依賴的「埔里社輕鐵」，但也並未真正解決埔里對外交通不便的問題。

日治時期對於埔里盆地影響較大的三件事，除了大正6年（1917年）的埔里大地震之外，還有從大正8年（1919年）著手進行的「日月潭水力發電工程」與昭和5年（1930年）的霧社事件。後兩件事在時間上有重疊，也都成為地方人士爭取改善埔里對外交通的主要理由。

埔里是清末以來的理番前哨站，由於與霧社具有密切的地緣關係，兩地之間的往來十分密切。大正9年（1920年）實施「日臺共學」當

5 邱正略，〈日治初期埔里地區的殖民地調查〉，發表於2010年8月26－27日國史館臺灣文獻館、國立中央圖書館臺灣分館舉辦「第六屆臺灣總督府檔案學術研討會」，頁3、11、27。

年，花岡一郎、花岡二郎轉入埔里小學校就讀，<sup>6</sup>埔里的居民也有不少因從事樟腦業而深入番地居住，甚至在番地營商。霧社事件發生時，埔里街首當其衝受到影響。平定事件過程的損傷，警察官殉職者6人、受傷者3人，軍隊戰死者22人、負傷者23人。<sup>7</sup>殖民政府耗費77萬餘圓經費平定了這次事件。<sup>8</sup>

本文擬從日治初期殖民政府對埔里的定位與建設、事件發生當時埔里街的街民反應、日本人的因應措施、事件後的影響等階段，大量運用《臺灣日日新報》的報導，參考《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣總督府專賣局檔案》及其他相關論著，嘗試敘述霧社事件對於埔里街的影響，尤其是對外交通的改善方面。

本文不迴避使用「南番」、「北番」、「番地」等詞，清代或一般敘述時以「番」字表示，日治時期雖然使用「蕃」字，本文除了專有名詞使用「蕃」字外，其他全部改為「番」字。提到族群時，雖然儘量改以「平埔族」、「原住民」表示，本文所用的「原住民」一詞，指的是高山族原住民。為了行文順暢，仍會使用「熟番」、「生番」、「番人」等詞，並不刻意全部改為「平埔族」、「原住民」。

## 貳、理番重鎮的確立

### 一、日治初期的理番手段

日治初期殖民政府在埔里從事的主要工作包括「民政」、「理番」與「土地、山林開發與管理」等三大要項。<sup>9</sup>明治28年（1895年）11月，日軍進入埔里之初，次月（12月）6日埔里社出張所長檜山鐵三郎

6 「むつみ」特集號編集委員會，《異郷の街 ポーレーシア》（日本：臺灣埔里尋常高等小學校睦會，1982年），頁45。

7 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁920。

8 戴國輝編著、魏廷朝翻譯，《臺灣霧社蜂起事件（研究與資料）下》（臺北：國史館，2002年），頁659。

9 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉（南投：暨南國際大學歷史學系博士論文，2009年6月），頁57。

即陳報11月份的事務報告，主要進行的工作包括「調查隘勇現況」及「調查蕃地情形」等二項，前者是針對霧峰林家所設置水底寮至大平頂的隘勇營進行調查，後者採取的方式則是僱用南北兩番地的通事進行調查。<sup>10</sup>

由於埔里盆地正好位於南、北番的交接點，再加上有「熟番」、「化番」的研究資料，日治初期被認為是理番事業適當的中心位置。<sup>11</sup>埔里社出張所長檜山鐵三郎進入埔里之後，首次呈給民政局長水野遵的報告中便提到，「生蕃綏撫」是本廳最重要的問題。<sup>12</sup>

霧社事件發生之前，殖民政府的理番政策大致可分為四期，即第一期的懷柔政策（1895 - 1903年）、第二期的討伐政策（1903 - 1909年）、第三期的「理蕃事業五年計劃」（1910 - 1915年）與第四期的「撫育、教化」方針（1916 - 1930年）。<sup>13</sup>日治初期以來埔里地區的理番手段主要有下列幾項：

#### （一）設置撫墾署及蜈蚣崙出張所

日治初期先是參酌清代舊制設撫墾署，負責「番人」及「番地」事務。<sup>14</sup>明治29年（1896年）勅令第93號公布〈臺灣總督府撫墾署官制〉，第一條提到撫墾署所掌理的事務包括「蕃人的撫育授產等相關事項」、「蕃地開墾相關事項」、「山林樟腦製造相關事項」等三項重點工作。<sup>15</sup>當時全臺灣共設立11處撫墾署即包括「埔里社撫墾署」在內，埔里社撫墾署管轄區域為埔里社支廳管內。<sup>16</sup>埔里社撫墾署雖然設立於

10 王學新譯，《埔里社退城日誌暨總督府公文類纂等相關史料彙編》（南投：國史館臺灣文獻館，2004年），頁303 - 306。

11 《臺灣日日新報》，1903年04月08日第二版，「埔里社だより」。「化番」一詞，清代是「歸化生番」的簡稱，日治時期則是專指日月潭邵族與新竹、苗栗一帶的賽夏族。

12 《臺灣總督府公文類纂》第26冊第26件「明治28年11月中埔里社出張所行政事務報告（臺灣民政支部）」，頁203。

13 戴嘉玲編譯，《Formosa原住民寫真&解說集》（臺北：前衛，2000年），頁97。

14 王世慶，〈日據初期臺灣撫墾署始末〉，《臺灣文獻》第38卷第1期（南投：臺灣省文獻委員會，1987年3月），頁203。

15 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》一卷（臺北：南天，1995年），頁11。

16 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》一卷，頁12。



明治29年（1896年）5月25日，<sup>17</sup>但實際開署的日期是同年7月23日，<sup>18</sup>也就是在「埔里退城事件」發生之後。撫墾署主要負責理番事務，撫墾署長於番人來署時會給予接待，除了交換番物產之外，也會贈送一些物品。<sup>19</sup>

明治30年（1897年）11月，臺中縣知事村上義雄向總督府申請埔里社撫墾署於蜈蚣崙庄增設一處蜈蚣崙出張所。<sup>20</sup>明治31年（1898年）3月5日順利增設蜈蚣崙出張所，負責番物品交換及番人管理相關事務。<sup>21</sup>

## （二）「惠與及饗宴」與番物品交換

「惠與及饗宴」是日本殖民政府最初10年對於山地所實施的核心手段，為此，於番地周邊地區設置出張所。殖民政府與原住民開始接觸時，禮尚往來地給予一些諸如布匹、煙草、蒸餾酒、小刀、食鹽之類的饋贈物，這些東西可以說是臺灣山地邊境交涉的基本流通貨幣。<sup>22</sup>

早在埔里社撫墾署開署之前，明治28年（1895年）12月，埔里社支廳長檜山鐵三郎即開始與霧社的原住民進行交涉，檜山鐵三郎派遣埔里東北邊（蜈蚣崙）熟番的生番妻替他傳話，以及致贈「惠與品」（贈送的物品）給霧社社長兼北番總頭目，同月底，總頭目帶領從屬的5個部落頭目及番眾，包含女性與小孩約300人，一同下山到埔里與檜山鐵三郎見面，檜山鐵三郎也對他們發表「一視同仁」的演說。檜山鐵三郎與總頭目初次見面，也以牛隻、食鹽、米、酒等物品贈予同行者，番人們也主動提出需要食鹽與酒的請求。<sup>23</sup>有時候因為發生番害，撫墾署為了懲罰番社而實施番產物交易封鎖策略，嚴密管控番人與平地之間的交

17 王學新譯，《埔里社退城日誌暨總督府公文類纂等相關史料彙編》，頁329。

18 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》一卷，頁22。

19 《臺灣日日新報》，1898年05月10日第五版，「北蕃の戦争」。

20 《臺灣總督府公文類纂》第260冊第7件「埔里社撫墾署（蜈蚣崙）出張所設置認可」，頁158 - 161。

21 《臺灣總督府公文類纂》第323冊第23件「東勢角、埔里社撫墾署三月中事務報告」，頁312 - 314。

22 ポール・バークレ（Paul D. Barclay），〈蕃產交易所に於ける「蕃地」の商業化と秩序化〉，《臺灣原住民研究》第9號（東京：風響社，2005年3月），頁70 - 71。

23 ポール・バークレ（Paul D. Barclay），〈蕃產交易所に於ける「蕃地」の商業化と秩序化〉，《臺灣原住民研究》第9號，頁77 - 78。

易。<sup>24</sup>主要是嚴禁食鹽、鐵器等生計用品進入山區，可稱為「生計大封鎖」。<sup>25</sup>

### （三）番通事與和番策略

殖民政府與番人溝通必需仰賴通事，日治初期埔里社撫墾署所任用的生番通事當中，有三位熟番是因為他們娶了生番婦為妻，這三位嫁到埔里的生番婦包括潘踏比厘之妻「イワン」、李清海之妻「ビラク」與味木杞（或寫為味莫記、味目杞）之妻「イワンノ」，明治30年（1897年）暫代埔里社撫墾署長的橫山壯次郎，認為這三名番婦在撫番工作的執行上很有幫助，於是以3 - 9圓不等的薪資聘用她們。<sup>26</sup>

撫番方面，檜山鐵三郎除了明治31年（1898年）在盆地東北邊蜈蚣崙庄設立番地交換所之外，<sup>27</sup>也積極地從事「和番」策略，親自迎娶一名18歲的生番女。<sup>28</sup>近藤勝三郎由於與原住民接觸頻繁，取得原住民的信任，也娶巴蘭（バーラン）社頭目チツクの長女ユワンロバウ為妻，與檜山鐵三郎都是早期日本人「和番」的例子。

隨著日本人在霧社地區勢力的擴張，埔里社支廳也鼓勵各部落的警察與主要部落頭目之妹或女兒結婚，一方面可以取得部落情報，另一方面可以利用頭目在部落的權勢，對於番地達到更有效的統馭。不過一事常有兩面，遺棄問題也被認為是發生霧社事件的原因之一，也就是近藤儀三郎娶了馬赫坡社頭目莫那魯道之妹狄娃斯魯道，後來卻不告而別，引發莫那魯道的不滿。<sup>29</sup>

### （四）番地探險（檢）

欲了解番情，最直接的方法還是進行番地探險（檢）。不幸的是，

24 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁899。

25 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁576 - 577。

26 《臺灣總督府公文類纂》第164冊第13件「明治30年5月中埔里社撫墾署事務報告」，頁137 - 138。每月付給潘踏比厘夫婦9圓、李清海之妻6圓、味木杞之妻3圓。李清海因為涉及檜山鐵三郎的弊案，從12圓減為6圓。

27 王世慶，〈日據初期臺灣撫墾署始末〉，《臺灣文獻》第38卷第1期，頁223。  
臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》一卷，頁49。

28 笹森儀助，《臺灣視察日記、臺灣視察結論（全一冊）》（臺北：共榮會，1934年），頁33。

29 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁904。



第一次的官方探險隊，即深堀安一郎大尉一行14人於明治30年（1897年）1月入山，出發幾天後就遭難。<sup>30</sup>

明治31年（1898年）9月28日，有三名日本的冒險者從守城份庄出發，前往番界進行冒險，其中一名就是當時已於守城份庄從事生番物產交易的人，人稱「生蕃近藤」的近藤勝三郎（1873 - ?年）。<sup>31</sup>埔里社撫墾署長長野義虎也先後兩次進行生番地探險。<sup>32</sup>明治33年（1900年）南投辦務署埔里社支署長大熊廣筠也曾親自到「トロック」（太魯閣社）、「タウツアー」（道澤社）兩社巡視。<sup>33</sup>

### （五）隘勇線與武力討伐

日治初期殖民政府為了應付平地的反抗者，尚無暇對於原住民的統治制定出有效的方略，初期採取比較消極的安撫手段。等到平地的反抗勢力逐漸被消滅之後，開始採取比較積極的恩威並行策略，以隘勇線的防堵與軍隊討伐手段，逐步迫使原住民屈服於殖民統治之下。<sup>34</sup>

日治初期，防番設施延續自清代晚期的中路棟字營隘勇線，從小埔社開始，經大坪頂到達東勢角一帶的水底寮，約有10日里（大約40公里），沿線建有碉堡以防禦原住民。<sup>35</sup>當時埔里地區的隘勇大多數都是挑選平埔族、漢人擔任，但也允許採用日本人，只是有員額的限制。<sup>36</sup>隨著隘勇線的設置，「番害事件」也逐年減少。<sup>37</sup>不過，隘勇線分次逐

30 《臺灣總督府公文類纂》第4533冊第18件「深堀大尉一行蹤跡探見ノ模様埔里社署竹內技手復命書」，頁278 - 287。

31 《臺灣日日新報》，1898年10月14日第五版，「壯夫死を決して蕃界に投ず」。有關「生蕃近藤」的事蹟，詳見ポール・バークレ（Paul D. Barclay），〈「生蕃近藤」の物語：中央山脈横斷に命を懸けた日本人の小傳〉，《臺灣原住民研究》第8號（東京：風響社，2004年3月），頁105 - 151。

32 《臺灣總督府公文類纂》第4534冊第11件「生蕃刑罰令ニ關スル長野埔里社署長意見書」，頁220。

33 《臺灣總督府公文類纂》第4627冊第2件「埔里社支署長北蕃巡視并故深堀大尉一行遭難遺物發見報告」，頁147 - 160。

34 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉，頁78。

35 笹森儀助，《臺灣視察日記・臺灣視察結論（全一冊）》，頁35。

36 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》二卷，頁281 - 282。

37 鄭順德譯，Réginald Kann原著，《福爾摩莎考察報告》（臺北：中研院臺史所籌備處，2001年），頁22 - 23。

有關番害的統計，持地六三郎的《臺灣殖民政策》有明治31年（1898年）至明治43年（1910年）的番害件數與死亡人數統計，詳見持地六三郎，《臺灣殖民政策》（臺北：南天書局，1998年），頁392 - 393。

步推進，襲擊事件也發生多次，雙方皆有一些死傷，<sup>38</sup>但也促使部份番社歸順。<sup>39</sup>

由於殖民政府希望開發山地富源，日軍將勢力推進到山地之後，太魯閣族就成為開發樟腦、林業、礦業的最大障礙。因此，必需採取較強硬的手段進行障礙掃除。<sup>40</sup>對於埔里附近番地進行討伐的行動，前後發生多次。<sup>41</sup>

大正3年（1914年）的太魯閣討伐行動，是臺灣總督佐久間左馬太在其「五年理蕃行動」中對於未歸順的泰雅族進行討伐行動的最後一次，也是最重大的一次戰役。<sup>42</sup>這場戰役中，埔里就成為中部地區重要的後勤補給點，<sup>43</sup>埔眉輕鐵也是在這樣的環境需求下所興建，<sup>44</sup>當時陸軍徵用役夫分發各倉庫的38,908人次當中，半數用在霧社倉庫，但也有2,568人次用於埔里社倉庫。<sup>45</sup>南投廳役夫出役人數為25,869人，埔里社堡的徵用人數也有2,540人。<sup>46</sup>討伐隊的陸軍病院也設在埔里社，<sup>47</sup>也開始於幾條溪流之間架設釣（吊）橋。<sup>48</sup>臺灣總督佐久間左馬太自任太魯閣番討伐軍司令官，並於同年（1914年）5月14日將太魯閣番討伐軍陸軍部隊司令部設於埔里，<sup>49</sup>5月15日亦親率討伐軍司令部的高級幹部來到埔里，夜宿日月館，<sup>50</sup>由此可見埔里在這次討伐行動中的重要。

38 《臺灣日日新報》，1903年10月14日第二版，「中部隘勇線前進の詳報」。

39 《臺灣日日新報》，1903年10月13日第二版，「埔里社の生蕃歸順す」。

《臺灣日日新報》，1905年03月09日第二版，「埔里社搜索隊の衝突」。

《臺灣日日新報》，1906年05月30日第二版，「霧社前進線の完成（承前）- 前進線の効果」。

40 潘繼道，〈二十世紀初東臺灣最大的一場戰爭〉，《臺灣文獻》第55卷第4期（南投：國史館臺灣文獻館，2004年12月），頁63。

41 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉，頁94 - 96。

42 王學新，〈大正3年（1914年）「討蕃」役夫的徵召情形〉，《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》（南投：臺灣省文獻委員會，2000年），頁346。

43 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》二卷，頁919 - 1037。

44 潘繼道，〈二十世紀初東臺灣最大的一場戰爭〉，《臺灣文獻》第55卷第4期，頁82。

45 王學新，〈大正3年（1914年）「討蕃」役夫的徵召情形〉，《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》，頁364 - 365。「表一：陸軍徵用役夫分發各倉庫統計表」

46 王學新，〈大正3年（1914年）「討蕃」役夫的徵召情形〉，《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》，頁373。

47 《臺灣日日新報》，1914年05月26日第五版，「討蕃情報」。

48 《臺灣日日新報》，1914年05月13日第二版，「中部討蕃輸送狀況」。

49 潘繼道，〈二十世紀初東臺灣最大的一場戰爭〉，《臺灣文獻》第55卷第4期，頁83 - 84。

50 《臺灣日日新報》，1914年05月18日第三版，「總督抵埔里社」。

## （六）以番制番

埔里西邊的卓社大山，山的南面有屬於布農族的卓社番和干卓萬番的領域，被稱之為「南番」，北面有屬於賽德克族的霧社番及屬於泰雅族的萬大番的領域。<sup>51</sup>以及西北邊泰雅族澤敖利群的眉原番，<sup>52</sup>被稱之為「北番」。北番與南番長久以來關係就不睦，時常互相攻殺，尤其是霧社一帶的北番與卓社、干卓萬社等南番，數十年來已有多次爭鬥，明治33年（1900年）也曾經發生較大規模的衝突。<sup>53</sup>明治36年（1903年）再次發生衝突，結果南番干卓萬社及卓社獲得勝利。這次發生衝突的原因是起於官方近來封鎖番地，無法與平地進行交換，日用品逐漸窮乏，於是北番提議，欲聯合南番共同抵抗日本軍，南番假裝同意，並邀北番於出草前先至南番處會合，結果，等北番前來時，暗設伏兵，一舉從四面攻擊，造成104人死亡，南番毫無死傷，卓社與干卓萬社分別收割留下來的刀、槍、番衣等戰利品。事後攜帶27顆首級獻給埔里社支廳，<sup>54</sup>報紙記載內容雖未明言，顯然是向官方表達投誠之意。殖民政府也採取「以番制番」的互相牽制策略，將其他與反抗者敵對番社、順服日方的番丁組成「味方蕃」（友番），協助統治者打擊自己的族人。<sup>55</sup>

不僅南番與北番鬥，同屬北番的眉原番（或稱「埋覓納社」、「眉肉蚋社」、「眉貓臘社」、「バイバラ」）與霧社番亦時有衝突，霧社番也會到眉原番的領域去馘首。由於受到封鎖番地的影響，眉原番的食鹽、彈藥嚴重缺乏，為了防備霧社番再來襲，甚至所有彈藥都不用於打獵。<sup>56</sup>

## （七）蕃地分遣所與駐在所的設置

明治36年（1903年）隘勇線分段逐步推進，加上明治43年（1910

51 鹿野忠雄著、楊南郡譯註，《山、雲與蕃人—臺灣高山紀行》（臺北：玉山社，2000年），頁238。

52 簡史朗，《水沙連眉社古文書研究專輯》（南投：南投縣政府，2005年），頁28-29。

53 《臺灣日日新報》，1900年12月26日第三版，「生蕃激戰」。

54 《臺灣日日新報》，1903年10月22日第三版，「南北蕃鬪詳報」。

55 鄧相揚，《霧社事件》（臺北：玉山社，1998年），頁39。「味方」指的是「我方」、「伙伴」之意，「味方蕃」是指日本人認為「站在日本人這邊」的原住民，可以視為「友番」。

56 《臺灣日日新報》，1904年01月10日第五版，「埔里社蕃情」。

年）以來對於萬大社、霧社、トロック（太魯閣群）社、タウツアー（道澤群）各社的討伐行動，使這些番社一一投誠歸順。當時認為隘勇線的推進已經達成階段性任務，於是開始進行隘勇線撤退工作。<sup>57</sup>

日本殖民政府先以隘勇線對於番人進行威壓及防堵，然後逐漸在各主要部落設置分遣所或駐在所。明治44年（1911年）增設馬赫坡駐在所，大正元年（1912年）增設眉溪駐在所。大正3年（1914年）將霧社警察官吏駐在所升格為霧社支廳。將泰雅族區分為霧社、馬力巴兩監視區，各隘勇前進所、監督所皆改為駐在所。大正5年（1916年）設置過坑駐在所，次年（1917年）10月開始興築能高越嶺道。<sup>58</sup>隘勇線撤退工作是開啟理番政策的另一新階段，一方面撤廢舊設的隘勇線，另一方面則是在原住民部落設置蕃務官吏駐在所，例如マヘポ（馬赫坡）社、タウツアー（道澤）社、トロック（太魯閣）社等處。隨著隘勇線警備員的裁減，以及霧社支廳的開設，非但沒有造成埔里社街的衰微，反而促使地方產業的發展，尤其是開墾事業的勃興。<sup>59</sup>

## 二、與番地有關的產業

日治初期的理番事務原本屬於殖產局的業務，顯然是注重「開發山地富源」，後來改納入警察事務，改著眼於「治安」問題。最後設立專責機關統籌辦理，成為兼具治安考量與開發山地富源的統制角色。<sup>60</sup>

理番事務的推動，也附帶兩項與產業有關的工作，就是「番物品交換」與「番人授產」。埔里社支廳所轄番地的物品交換工作，原本由官方開辦官營番地交易所，後來由愛國婦人會臺灣支部所經營。<sup>61</sup>至於「番人授產」，主要是以水田耕作、養蠶、畜牧等項為主，逐步教導番人改變以打獵為主的既有生產方式。大正11年（1922年）開始在能高

57 《臺灣日日新報》，1911年12月23日第二版，「南投隘線撤退」。

58 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁642。

59 《臺灣日日新報》，1916年10月28日第三版，「埔里社の近況」。

60 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉，頁57。

61 竹中信子著、蔡龍保譯，《日治臺灣生活史—日本女人在臺灣（明治篇1895 - 1911年）》（臺北：時報文化，2007年），頁169 - 173。

由於愛國婦人會協助番地討伐的支援活動，可能因此取得番物產交易的特權。

郡タツタカ社及花蓮港廳研海支廳のタツキリ地方規劃牧場經營。<sup>62</sup>撫墾署時期，中北部生產樟腦地區，教導番人從事製腦工作，五指山、大湖及埔里社撫墾署並輔導番人從事養蠶事業。<sup>63</sup>大正4年（1915年）的報導指出，南投廳管內已經有愈來愈多的番人從事農耕時使用耕牛，這些耕牛絕大部份都是從集集街或埔里街購入。<sup>64</sup>官方更勸誘番人遷移到比較平坦的地方居住，並且給予農業的獎勵，南番從事農作，北番除了從事農作外，也開始飼養牧牛。<sup>65</sup>

與番地有關的產業，包括由番人生產的物品，以及由漢人、日本人進行開發所生產的物品，以下分項簡述：

### （一）山林資源

清代統治時期，對於山林並沒有整體規劃的觀念，到了日治時期，撫墾署的業務包括「山林和樟腦製造」一項，這可說是日治時期理番政策的重要特色之一。<sup>66</sup>日治時期，對於開發山林資源方面，首重樟腦之製造。除了允許清代樟腦製造業者繼續從事製腦工作外，有些日本人也開始搶先到番地從事製腦工作。<sup>67</sup>

明治29年（1896年）3月8日臺灣總督府殖產部派遣八戶道雄等6人前來埔里調查附近山林之林木與礦業，復命書當中提到北港附近有高大的松樹，可以做為建築用材，至於樟樹，數量居次，以前漢人用山林燒墾的方式採伐，採伐的範圍並不規則，對於樟樹根也捨棄不用，頗為可惜，所幸漢人畏懼原住民，因此，靠近原住民居住地的山林幸運地被保留下來。<sup>68</sup>明治37年（1904年）11月新的隘勇線往前推進後，除了擴增的土地可供開發之外，附近還有大片山林可以伐木製炭。<sup>69</sup>

埔里周圍山地分佈著非常豐富的樟樹，而且一年四季生產不間斷，

62 井出季和太，《臺灣治績志》（臺北：南天，1997年），頁198。

63 王世慶，〈日據初期臺灣撫墾署始末〉，《臺灣文獻》第38卷第1期，頁224。

64 《臺灣日日新報》，1915年12月03日第二版，「南投通信—蕃界の近情」。

65 《臺灣日日新報》，1916年02月14日第一版，「埔里社隨行（四）」。

66 藤井志津枝，〈日據時期臺灣總督府「撫墾署」〉，《國立臺灣師範大學歷史學報》第16期（臺北：師範大學歷史學系，1988年6月），頁230。

67 王世慶，〈日據初期臺灣撫墾署始末〉，《臺灣文獻》第38卷第1期，頁239。

68 《臺灣總督府公文類纂》第13冊第26件「鮫島喜藏外一名（田代彥太郎）埔里社出張復命」，頁187。

69 《臺灣日日新報》，1905年05月26日第二版，「隘線前進の效果」。



是埔里社廳管內山林物產當中，產量及產值皆佔首位的產物，產地主要集中在於北港溪及五城等二堡，年產額約50萬斤，價格約12萬圓，從集集街及埔里社街運送到鹿港輸出。<sup>70</sup>埔里附近山林的樟樹，由於交通不便，仍是尚未開發的處女地。<sup>71</sup>

埔里東邊山地闊葉林中有極豐富的樟樹，濁水溪兩岸，從北邊的霧社萬大社以南，至干卓萬社一帶地區，不僅有豐富的樟樹，而且有不少適宜開墾的平地。北港溪上游一帶除了有茂密的樟樹林、檜木林值得開發，兩岸的平地適合開墾成田園，也被畫入安全線內，當時對於製腦與土地開發利源都相當期待。<sup>72</sup>

## （二）土地開發

明治37年（1904年）11月，由於加道坑方面隘勇線的前進，將蜈蚣崙一帶的隘勇線拉直，從蜈蚣崙通過鯉魚潭連接過坑，如此一來，即將鯉魚潭附近的百餘甲土地畫歸於隘勇線內，鯉魚潭及大湍庄附近一帶的田地也得以進行水圳工程，增加的水田有30甲，旱田有100甲，殖民政府同意將這一片土地的開墾權交給埔里的資產家游禮堂、蘇朝金、蔡懃等人，並由他們負擔這附近隘寮全部的建築費用。<sup>73</sup>

## （三）養蠶與苧麻

埔里社撫墾署於明治31年（1898年）4月的事務概況報告中已經提到埔里地區的野桑試育與養蠶成繭的情形，<sup>74</sup>《臺灣日日新報》於明治31年（1898年）5月12日刊載一份由埔里社撫墾署長長野義虎所寫的「養蠶報告書」提到，由於埔里對外交通不便，蠶絲的重量輕、價格高，因此，長野義虎認為埔里最適宜發展養蠶事業。<sup>75</sup>雖然日治初期就有報告指出，埔里是中部地區最佳的養蠶環境，不過，卻一直沒有受

70 《臺灣總督府公文類纂》第302冊第2件「埔里社地方殖民地調查橫山技師外二名報告」，頁63 - 64。

71 《臺灣總督府專賣局檔案》第6681冊第1件「昭和11年7月30日現在，專業概況書，專賣局埔里出張所」，頁47 - 48。

72 《臺灣日日新報》，1906年05月23日第二版，「霧社前進線の完成（承前）」。

73 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》一卷，頁368、372、377。

74 《臺灣總督府公文類纂》第323冊第24件「東勢角、埔里社撫墾署四、五月中事務報告」，頁327。

75 《臺灣日日新報》，1898年05月12日第二版，「養蠶の報告書」。



到重視，產量也一直很少。<sup>76</sup>隨著「番人授產」的養蠶業逐漸發展，大正12年（1923年）埔里有人發起組織製絲會社。<sup>77</sup>臺灣總督府則是到了昭和5年（1930年）年初才又重新注意到中部地區適宜發展養蠶業，當時臺中州被認為適宜養蠶的八個街庄當中，也包括埔里街。<sup>78</sup>昭和5年（1930年）以後，殖民政府重新注意到埔里對於養蠶事業的推廣，無論氣溫、野桑之分佈，條件都非常適宜。昭和6年（1931年）臺中州農會於埔里街設置乾繭室，負責處理埔里地區的產繭。<sup>79</sup>由於蠶絲價格暴跌，導致養蠶業沒落，於是進一步決定將養蠶飼育場（後來改稱「埔里養蠶指導所」）設於埔里，派專任技手進行養蠶模範的教育，並在埔里地區挑選農家子弟，傳授飼育方法，希望能夠重振養蠶業。<sup>80</sup>

日治初期埔里一帶苧麻的產地主要在堡內及北番地，產值次於樟腦，每年約產32,000餘斤，價格約5,500餘圓。<sup>81</sup>明治40年（1907年）苧麻產量增加將近10倍，年產額約30萬斤，栽培甲數約80甲，霧社及其他番社年生產量也有30,000斤，主要都是從埔里社街運到鹿港輸出至對岸。<sup>82</sup>不過，隨著水利設施的開闢，許多一期稻作的田地變成二期稻作的田，結果反而導致苧麻耕作面積減少，明治41年（1908年）7月估算的年產額減少為20萬斤，其中大半以上是番界生產的，埔里地區的生產額大大地減少。<sup>83</sup>到了大正元年（1912年）苧麻的產量又大增，由於品質良好，大量輸往對岸，一年產額11萬8千斤，另生產黃麻1萬7千斤。<sup>84</sup>昭和6年（1931年）埔里地區苧麻的種植面積為300甲，雖然苧麻是特產物之一，由於價格不穩定，加上運送困難，因此農民栽種意願較

76 南投廳，《大正7年南投廳第一統計書》（臺北：南投廳，1920年），頁66。

77 《臺灣日日新報》，1923年10月11日第一版，「埔里社に製絲會社を新設する計畫中」。

78 《臺灣日日新報》，1930年03月25日第四版，「臺中州下蠶業將來殊堪刮目，督府亦出為調查」。

適宜養蠶的八個街庄為東勢郡新社庄、能高郡國姓庄與埔里街、新高郡魚池庄與集集街、南投郡中寮庄與名間街、北斗郡沙山庄。

79 《臺灣日日新報》，1931年01月09日第五版，「臺中州農會では，乾繭室を埔里へ，今後同地方の產繭は全部埔里で處理」。

80 《臺灣日日新報》，1931年01月11日第四版，「臺中州農會養蠶場設于埔里街」。

81 《臺灣總督府公文類纂》第302冊第2件「埔里社地方殖民地調查橫山技師外二名報告」，頁56。

82 《臺灣日日新報》，1908年05月22日第一版，「埔里社事情（六）」。

83 《臺灣日日新報》，1908年07月25日第三版，「南投近況一苧麻の將來」。

84 《臺灣日日新報》，1912年03月08日第一版，「埔里社の產物」。

低，銷售方面，主要是賣給日華製麻會社。<sup>85</sup>

#### （四）番物產品交換

有關交換的物品，與番人交換或送給番人的物品以工具類為主，例如番刀、鋤、剃刀、火柴……等，還有包括酒、米、生薑、鹽……等食品。<sup>86</sup>番人輸出的物品以獸類製品（包括鹿皮、鹿角、熊皮、猿皮……等）、物產（芋、柑、落花生等）及番布為主。<sup>87</sup>

埔里社支廳所轄番地的物品交換工作，原本由官方開辦官營番地交易所。大正4年（1915年）3月，埔里社支廳管內番地設置阿冷山、眉肉蚋、卓社、干卓萬、過坑等5處官營番地交易所，霧社支廳也於同時設置霧社、トロック、白狗、サラマオ、シカヤウ等5處官營番地交易所，<sup>88</sup>後來由愛國婦人會臺灣支部所經營。

到了日治晚期，已經可以看到一些原住民結伴帶著山產，到埔里街上與街民進行買賣的景象，由於必需經過日本警察許可，因此，多由警察領隊集體帶下山，如此也可以避免遭到不肖商人欺詐。<sup>89</sup>

### 三、對外交通

#### （一）南路與北路

埔里開發之初，道光年間進入埔里主要只有兩條路線，即「北路」與「南路」。日治時期，昭和11年（1936年）「裏南投道路」未開通之前，埔里對外交通主要都是依賴埔里社輕鐵。<sup>90</sup>埔里社輕鐵開通之前，埔里對外交通主要路線就靠這兩條「北路」與「南路」。北路是從草屯經由龜仔頭，轉北港溪越過八幡峠，從盆地西北邊的大平頂進入埔里。南路則是從集集街出發，經過土地公鞍嶺到達新城，再從鹿篙仔越

85 埔里公學校，《埔里鄉土調查》（南投：埔里公學校，1931年），頁77。

86 《臺灣總督府公文類纂》第4541冊第2件「十月中東勢角、埔里社撫墾署事務成績及管內狀況」，頁36－38。

87 ポール・バークレ（Paul D. Barclay），〈蕃產交易所に於ける「蕃地」の商業化と秩序化〉，《臺灣原住民研究》第9號，頁79。

88 臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》三卷，頁154－155。

89 劉枝萬口述，林美容、丁世傑、林承毅訪問紀錄，《學海悠遊·劉枝萬先生訪談錄》（臺北：國史館，2008年），頁18。

90 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉，頁163－166。

過白葉嶺，從盆地南邊的珠仔山進入埔里，兩條路線都不好走。<sup>91</sup>南路由於較為安全，是官、民進入埔里主要採行的道路。與南路相較，北路似乎比較近，但由於需渡過大肚溪的上游（即烏溪、北港溪）三、四次，往往因為渡河的橋樑遭河水沖毀流失，導致交通中斷。加上番害的危險，使得北路交通的開發與利用皆較南路來得晚。真正開闢道路是到了昭和5年（1930年）霧社事件發生，軍隊與輜重無法順利運入埔里，事件後才增加編列經費開鑿這一條後來稱為「裏南投道路」的北路。

埔里雖然有廣大的沃土，交通不便卻是地方發展先天的不利條件，雖然日治初期也帶來現代交通設施與新式交通工具，由於埔里地區的溪流很容易受到大雨的影響，導致溪水暴漲而沖毀道路、橋樑，造成埔里對外交通完全杜絕。<sup>92</sup>臺灣夏季常遭受到颱風的侵襲，雖然對於埔里本地破壞不大，不過，脆弱的對外交通路線常因水患而中斷，還是對埔里造成間接的傷害。<sup>93</sup>

伴隨著隘勇線的前進，擴大的範圍適宜栽種芋麻，也可以提供豐富的製腦材料，埔里社逐漸成為本島財源的寶庫。不過，待解決的還是對外交通問題。<sup>94</sup>埔里對外交通的改善，不僅可以將埔里地區的天然產物運送到市場上，隨著理番事業所開拓的山地富源也可以順利運出。明治41年（1908年）縱貫鐵路開通時，總督府也曾考慮將埔里與縱貫線進行適當的聯結。<sup>95</sup>當時只評估南路，沿著烏溪線通往草鞋墩的北路根本不列入考慮，因為地勢太險惡，施工頗為困難，以前陸軍開鑿軍用道路時，便造成許多死傷。<sup>96</sup>

開鑿北路的構想，早在大正8年（1919年）年7月就曾經有人提出建造埔里通往草屯輕鐵道路的計畫，當時是由後來擔任埔里街長的杉山昌作，與臺中、臺北另兩名日本人計畫成立一個新的輕鐵會社，集資60

91 《臺灣日日新報》，1912年03月02日第一版，「埔里社の發展（四）」。

92 《臺灣總督府公文類纂》第161冊第38件「明治30年6月中埔里社支廳行政事務及管內概況（埔里社弁務署分）」，頁283。

93 《臺灣日日新報》，1932年08月16日第三版，「自動車道路は未だ復舊せず，島流し同様の埔里」。

94 《臺灣日日新報》，1908年05月22日第一版，「埔里社事情（六）」。

95 《臺灣日日新報》，1909年07月24日第二版，「埔里社鐵道」。

96 《臺灣日日新報》，1909年12月05日第三版，「埔里社線決定」。

萬圓申請鋪設埔里至草鞋墩間21哩（33.6公里）輕便鐵道的計畫。當時的評估，新的路線通往臺中可以與帝國製糖會社的中南鐵道連絡，路程較埔里社輕鐵縮短10哩（16公里），是極有前景的路線。<sup>97</sup>由於這段道路的開鑿工程浩大，不僅工程費高，施工也頗為困難，一直成為懸案，未能動工，加上日月潭水力發電工程中止的打擊，埔里經濟頗不景氣，這段期間便有一些埔里有志之士積極主張早日開鑿的意見，希望藉由這條路線的開通，帶動地方景氣活絡，甚至進一步組成「埔里草屯臺中間的道路開鑿促進運動陳情委員會」，大正13年（1924年）6月27日連袂前往臺中向臺中州知事陳情。<sup>98</sup>

這條後來稱為「裏南投道路」的開鑿，不僅是埔里、草屯一帶的居民所關切，臺中市的商人、居民也非常關心，每年州協議會開會時也常討論此一問題。大正14年度（1925年）雖然編列了第一期的工程費著手開鑿，由於其中有兩處工程較為艱難，計畫又因此延宕。

## （二）埔里社輕鐵

臺灣製糖株式會社經營的埔里社輕鐵線，從埔里通往水頭，經由南港溪上游的耶馬溪峽谷，經過加道坑通往魚池的大林，然後再通往外車埕，這一條臺車路線是客貨兩用的搬運車，全長20.6公里。

明治42年（1909年）埔里社輕鐵線進行規劃時，原本打算將路線延長至霧社的第一監督所，認為如此一來對於番地開發有很大的助益，<sup>99</sup>但後來未被採行，明治44年（1911年）8月初全線通車。<sup>100</sup>從外車埕繼續通往二水，原來有臺車線路，大正8年（1919年）臺灣電力株式會社興建日月潭水力發電工程，為了運送建築工程材料，乃將這一段鐵道加以拓寬，匯入西部縱貫線，於大正11年（1922年）元月15日通

97 《臺灣日日新報》，1919年07月10日第二版，「輕鐵會社計畫——埔里社草鞋墩間」。與杉山昌作合作者為臺北的山口氏、臺中的德丸石黑等二人。

98 《臺灣日日新報》，1924年06月27日第五版，「埔里街有志，知事へ陳情」。  
《臺灣日日新報》，1924年06月28日第五版，「埔里臺中間的道路，開鑿費百八十萬圓」。

99 《臺灣日日新報》，1909年11月14日第二版，「埔里社輕鐵敷設」。

100 《臺灣日日新報》，1911年08月02日第二版，「埔里社輕鐵の全通」。

車。<sup>101</sup>

埔里社輕鐵開通之後，方便貨物運送，埔里百年來的商況產生一大變革，在商品的供需上，打破過去的埔里地區物價水準較外地高的情形，物價逐漸與其他地方保持相近的水準。<sup>102</sup>

埔里社輕鐵號稱全臺灣最長的臺車路線，也是全臺灣運費最高的臺車路線。<sup>103</sup>昭和3年（1928年）鹿野忠雄（1906 - 1945年）曾搭乘過這一條路線前往埔里，在那個時期，從西部平原進入埔里，也只能依賴這一條唯一的臺車路線，可見埔里對外交通很不方便。雖然就觀賞風景來說，臺車是一種愉快的交通工具，但鹿野忠雄還是認為它是一種既簡陋又危險的交通工具。<sup>104</sup>

### （三）埔眉輕鐵

埔里興業株式會社經營的埔眉輕鐵，成立於大正3年（1914年），<sup>105</sup>這是為了討伐太魯閣群所做的準備工作之一，<sup>106</sup>目的在便利運送軍隊及物資，經營者為平井宇太郎。<sup>107</sup>由埔里通往眉溪，全長10.4哩（約16.7公里）。票價依搭乘人數計價，昭和6年（1931年）的票價為1人乘1圓20錢、2人乘1圓80錢、3人乘2圓40錢、4人乘3圓20錢。臺車有加蓋者，加收3成，遇雨天時加收2成，如果只搭到距埔里1里半（約6公里）的觀音瀧，1人收60錢。<sup>108</sup>

## 參、事件的衝擊與因應

101 鄧相揚，《臺灣的心臟》（南投：日月潭風景管理處，2002年），頁51 - 52。

由於日月潭水力發電工程延宕，加上資金短缺，1927年由臺灣總督府承購並進行路線改善，成為鐵道部（今臺鐵）所轄支線，即現今「集集支線」。

102 《臺灣日日新報》，1912年03月02日第一版，「埔里社的發展（四）」。

103 《臺灣日日新報》，1931年11月23日第三版，「全島一の臺車線，全島一の高い運賃，埔里、外車埕間唯一の交通機關」。

104 鹿野忠雄，《山、雲與蕃人一臺灣高山紀行》，頁233 - 236。

105 埔里公學校，《埔里鄉土調查》，頁131。

106 潘繼道，〈二十世紀初東臺灣最大的一場戰爭〉，《臺灣文獻》第55卷第4期，頁82。

107 南投廳，《南投廳行政事務並管內概況報告書》大正7年分（臺北：成文，1985年），頁14。

108 《臺灣日日新報》，1931年11月28日第五版，「埔里と眉溪間の臺車」。



昭和5年（1930年）10月27日為臺灣神社例祭日的前一天，上午在霧社公學校舉辦每年例行的運動會，<sup>109</sup>能高郡守小笠原敬太郎也出席主持。マヘポ等六社，突然襲擊霧社附近的分駐所、郵局、宿舍、民家；以及聚集在霧社公學校的所有日本人，造成134名日本人及2名臺灣人死亡，能高郡守小笠原敬太郎也於這次事件中遇害，史稱霧社事件。

## 一、街民的因應

### （一）事發之初的恐怖氣氛

霧社事件不僅造成埔里的物價暴漲、埔里社輕鐵車資漲價一倍，事發當時由於情勢不明，也讓街民產生心理恐慌。<sup>110</sup>昭和5年（1930年）10月27日霧社事件發生當時，從現場逃脫的郡視學菊川孝行，大約2小時後即抵達埔里街，到能高郡役所報告詳情，消息傳到埔里街後，也造成埔里地方人心惶惶。事發當時由於狀況不明，而且電話不通，難免令人恐懼不安。<sup>111</sup>當時《臺灣日日新報》形容埔里街「日本人、臺灣人男性全部出動進行臨時警戒，手中拿著刀、槍，埔里街如同戰場」。包括警官、在鄉軍人、保甲、青年團員等，於眉溪沿線與300名「兇番」對峙，街內瀰漫恐怖氣氛。<sup>112</sup>埔里街民極度恐慌，有些人甚至準備逃離埔里避難去。為了防止原住民攻入埔里街，於大湳派出所前方至眉溪之間，架設應急的鐵條網，並洽請電力會社即時送電。<sup>113</sup>

### （二）日本人的因應

當時由警部補尾形宇一郎所率領的警察隊僅25人，加上前往支援的在鄉軍人所組成的兩個分隊共21人，總數仍未達50人，在情況不明之下，如果原住民果真大舉來襲，恐怕無法抵擋。眾人商議之後，接受退

109 菅浩二，《日本統治下の海外神社—朝鮮神宮・臺灣神社と祭神》（日本東京都：弘文堂，2004年），頁309。

110 《臺灣日日新報》，1930年11月06日第n01版，「埔里の物價暴騰す，車代は二倍」。

111 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第n01版，「警察隊軍隊出動し，飛行隊も活動開始，被害程度は未だ不明」。

112 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第二版，「内臺人の男たちは，總出で非常警戒，日本刀や槍を手手に，戦場の如き埔里街」。

113 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第二版，「埔里、眉溪間に，鐵條網を敷設，埔里街民極度に恐慌」。



役憲兵少尉高羽貞將（1871 - 1932年）的意見，捨棄獅子頭駐在所，退守大湍堤防。<sup>114</sup>

原本是日本人娛樂中心的能高俱樂部，此時也成為30餘名下山避難日本人的臨時收容所。<sup>115</sup>愛國婦人會埔里支部動員起來，支部長郡守夫人小笠原梅香由於夫君遭難，無法專心處理會務，由新郡守山下末之武的夫人接任，負責安置避難者、安慰遭難者家屬、炊煮食物供應用餐……等事務。<sup>116</sup>

埔里地區的日本人婦女、小孩全部集中於「專賣局」與「製糖會社」（今埔里酒廠）避難。<sup>117</sup>

### （三）臺灣人的反應

霧社事件發生當日為農曆9月初6，正值埔里舉辦「九月紀念日」迎媽祖遶境活動（即地方所謂「九月瘋媽祖」活動）期間，依慣例次日（9月初7）是媽祖遶境到蜈蚣崙、九芎林的日子，<sup>118</sup>該庄庄民正忙著準備祭拜事宜，傳聞霧社方面的番人已經下山襲擊眉溪、獅子頭等聚落，即將逼近埔里街，於是取消做戲，全庄壯丁立即武裝，嚴陣以待，老幼皆集中於該庄安奉媽祖的地方。<sup>119</sup>

由於霧社位於埔里街附近，民番接觸的機會較其為頻繁，事件發生當時，在當地的日本人有157人，臺灣人有111人，有日本人經營的旅館、雜貨屋各一間，臺灣人經營的雜貨店有三間。其中一位店主是埔里街茄苳腳人巫金墩，霧社事件發生時，不但未被殺害，原住民還讓他平安下山，此事觸怒日本警察，以為他有參與陰謀，立即被捉到能高郡役所警察課訊問，後來無罪獲釋。<sup>120</sup>

114 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》（臺北：臺灣經世新報社埔里支局，1931年），頁53 - 60。

115 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁68。

116 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁69 - 70。

117 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第二版，「內臺人の男たちは，總出で非常警戒，日本刀や槍を手手に，戰場如埔里街」。

118 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉，頁343。

119 陳春麟，《大埔城的故事—埔里鎮史》（南投：作者自刊，2000年），頁44。

120 劉枝萬口述，林美容、丁世傑、林承毅訪問紀錄，《學海悠遊·劉枝萬先生訪談錄》，頁23。

訪談錄當中的姓名為「巫金敦」，戶口調查簿的姓名為「巫金墩」。

《臺灣總督府專賣局檔案》第12,174冊的〈霧社事件書類〉當中，留下一些事件之後針對「內地人（即日本人）」、「本島人（即臺灣人）」、「外國人」等不同族群、立場者對這次事件的看法，當時擔任臺灣民眾黨幹部的埔里人羅萬俔表示，郡守及警察官吏對於此事件的發生沒有預知，是因太過放縱沒有紀律所致，也舉花岡一郎為例，認為對於原住民的薪資給付不公，可能也是原因之一。<sup>121</sup>

林其祥是惟一擔任過「埔里街長」職務的埔里人，從明治35年（1902年）擔任埔西區書記，到昭和11年（1936年）埔里街長卸任，擔任公職的時間長達30餘年。<sup>122</sup>大正14年（1925年）獲頒紳章，昭和4年（1929年）4月由埔里街助役升任埔里街長。<sup>123</sup>直到昭和11年（1936年）卸任，擔任埔里街長一職長達兩任8年，是在任時間最長的埔里街長。除了公職之外，也曾擔任臺中州協議會員長達12年（第2至7屆，1922年至1934年），<sup>124</sup>也從事產業經營，曾擔任過埔里信用購買販賣利用組合組合長（昭和7年在任）、能高自動車株式會社取締役社長（昭和6年在任）等職。

昭和5年（1930年）霧社事件正是發生於林其祥擔任埔里街長任內，林其祥因事並未出席霧社公學校運動會，雖然逃過一劫，卻也因此遭到日本人懷疑事發之前已經知情，故意避開，導致許多埔里街的日本人對他十分不諒解。昭和8年（1933年）4月，林其祥第一任街長任期即將屆滿前，埔里街的日本人即對於林其祥繼續留任表達反對意見，理由就是林其祥於霧社事件發生時的表現令人質疑。<sup>125</sup>不過，也有人表達支持留任的意見，並且向郡守陳情挽留林街長。由於事件發生之後，林其祥全心投入善後處理工作，廢寢忘食，中途病倒，此事逐漸獲得部份

121 《臺灣總督府專賣局檔案》第12174冊第1件「霧社事件書類」，頁10、15。

122 《臺灣總督府公文類纂》第10089冊第48件「林其祥奏任官ヲ以テ待遇セラル」，頁357 - 358。

123 《臺灣日日新報》，1929年04月15日第五版，「埔里街長後任者」。

124 臺中縣志編纂委員會，《臺中縣志》卷七人物志全一冊（人物傳篇、人物表篇）（臺中：臺中縣政府，1989年），頁461 - 486。

125 《臺灣日日新報》，1933年03月18日第三版，「埔里的街長の任期」。

日本人的諒解。<sup>126</sup>能高郡守澤井益衛於林其祥街長任期屆滿當日還是指定由林其祥續任。<sup>127</sup>

霧社事件後，林其祥與埔里實業協會的代表山下藤太郎、坂元軍二、羅銀漢等人一同前往臺北，向總督府建議早日開闢裏南投道路。此行提出的三項期待包括「守備隊一個中隊分屯埔里」、「飛行場存置方法」、「促進埔里草屯間道路開鑿」等。<sup>128</sup>

#### （四）地方菁英共商因應對策

當時街民有力者不約而同聚集於能高郡守小笠原敬太郎的辦公室，包括埔里街長林其祥（1881 - 1951年）、助役長井實一（1882 - ?年）、臺灣製糖株式會社埔里製糖所所長深山要助（1883 - ?年）、黑澤元吉（生卒年不詳）、坂元軍二（1868 - ?年）、芝原太次郎（1869 - ?年）、山下藤太郎（1875 - ?年）、原田源吉（1873 - 1945年）、平田榮太郎（生卒年不詳）、作山泰武（生卒年不詳）、施雲釵（1901 - 1960年）、羅銀漢（1895 - 1979年）等。當時眾人商議後，擬定下列6點對策：<sup>129</sup>

- 1、先由警部補尾形宇一郎組成一隊20餘名的警察隊，前往獅子頭防禦。
- 2、緊急召集在鄉軍人，組成救援隊，前往獅子頭支援尾形部隊，以防禦原住民來襲。
- 3、由街長電報上呈臺中州知事，請求派出軍隊及飛機救援。
- 4、街民一戶派出一人，組成「自警團」，負責街內警備及維持秩序，受隊長指揮，二人一組，分日、夜進行區域巡邏警戒，本部設於保甲事務所內。<sup>130</sup>
- 5、若獅子頭的防線被攻破，則以大湳堤防做為第二道防線，於堤防前方約3、40間（約3、4百公尺）的地方，從守城份到大湳之間架設

126 《臺灣總督府公文類纂》第10089冊第48件「林其祥奏任官ヲ以テ待遇セラル」，頁387。

127 《臺灣日日新報》，1933年04月13日第八版，「埔里一街長重任」。

128 《臺灣日日新報》，1930年12月18日第七版，「埔里街代表者出北，各方面に挨拶」。

129 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁49 - 53。

130 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁62。

鐵絲網做為防備。

6、萬一這道防備線還是被攻破，則將所有婦女、小孩集中於臺灣製糖會社埔里製糖所工場及專賣局埔里出張所倉庫避難。

埔里街召集壯丁團及過坑的原住民，與警察、隘勇合力守備，<sup>131</sup>當夜日本人於埔里大湳、蜈蚣崙至牛眠山內埔庄之間地區架設高壓電線，防止原住民攻入埔里。<sup>132</sup>為了番情偵察及治安維護的必要，立刻向軍部要求出動軍隊及飛機來支援警察隊。<sup>133</sup>能高郡役所也奉命從埔里徵調官役人夫，但埔里居民多以危險為由拒絕行動，徵調工作陷入困境。<sup>134</sup>

### （五）物價、經濟波動

霧社事件為街民帶來的影響包括心理層面與生活層面，生活上即導致埔里街的物價暴漲，木炭漲三成，苦力的工資也從每日1圓50錢漲為2圓，車資從2圓漲至4圓，漲價一倍。<sup>135</sup>這是由於大批外地人湧入，造成供需失調所致，由於從外地前來的訪客暴增，也使得埔里地區的旅館全部客滿，街上的小賣商店的交易量大約為平日的雙倍。<sup>136</sup>

受到霧社事件的波及，與山地有關的產業，除了樟腦業受到影響之外，養蠶業也大受影響。埔里到霧社的沿線布滿茂密的野桑樹，霧社事件發生後，為了進行討伐，將道路鄰近包含桑樹在內的雜木全部燒毀，次年（1931年）雖然有些桑樹已重新長出新芽，並無法支應春蠶所需。<sup>137</sup>

## 二、鎮壓的前哨站

### （一）鎮壓軍隊集結地

131 陳春麟，《大埔城的故事—埔里鎮史》，頁44。

132 鄧相揚，《霧社事件》，頁121。

133 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁916。

134 鄧相揚，《霧社事件》，頁121。

135 《臺灣日日新報》，1930年11月06日第n01版，「埔里の物價暴騰す，車代は二倍」。

136 《臺灣日日新報》，1930年11月07日第七版，「活氣を見せる，埔里の旅館」。

《臺灣日日新報》，1930年11月08日第四版，「埔里旅館泊客滿員」。

137 《臺灣日日新報》，1931年03月05日第n02版，「霧社事件の飛沫で，春蠶は駄目，野桑が焼拂はれて」。

《臺灣日日新報》，1931年03月10日第五版，「臺中州山手三郡下の春蠶掃立激減，絲價低落と霧社事件の影響」。

事件發生後，埔里就成為處理事件的前進指揮所，由於能高郡守小笠原敬太郎已經遇害，30日山下末之武獲任命為能高郡守。<sup>138</sup>臺灣總督府除了臨時召集臺中州下警察官前往埔里街，臺中州警務部長亦同行前往埔里街坐陣指揮，此外，也從臺北、臺南兩州以及花蓮港廳調集警察官支援。軍隊方面，屏東飛行隊派出三台飛機，臺中州派出一個中隊，花蓮港大隊則派出80名前往能高郡會合。<sup>139</sup>27日當晚近11點，臺中州應援隊抵達埔里街。<sup>140</sup>

鎮壓部隊28日下午從埔里出發前往霧社，29日破曉各部隊四方攻擊霧社，飛機也進行投擲爆彈，<sup>141</sup>上午即佔領霧社。<sup>142</sup>

臺灣守備隊司令部從臺北移至埔里街，29日晚上10點，臺灣守備隊司令官鎌田彌彥抵達埔里街。<sup>143</sup>臺中州知事水越幸一則是於次日（30日）凌晨搭車前往埔里街，<sup>144</sup>與臺灣守備隊司令官鎌田彌彥共擬作戰綱要。<sup>145</sup>為了對山上進行偵察及攻擊行動，除了著手興建埔里飛機場，也於11月8日將原本設於鹿港的鎌田支隊空軍本部移到埔里街。<sup>146</sup>

## （二）設置埔里飛機場

事發第二天（10月28日）日本內閣例行閣議時，已提到陸軍派遣航空隊進行偵察，也從臺中派遣約一中隊前往埔里街。<sup>147</sup>為了對山上進行偵察及攻擊行動，於埔里街的梅仔腳舊陸軍練兵場著手興建埔里飛機場，<sup>148</sup>原本預訂兩天完成，由於必需刈除晚稻再整平田地，直到11月7

138 《臺灣總督府公文類纂》第10062冊第38件「山下末之武臺中州能高郡守ヲ命ス」，頁370 - 373。

139 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第n01版，「警察隊軍隊出動し，飛行隊も活動開始，被害程度は未だ不明」。

140 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁88。

141 《臺灣日日新報》，1930年10月30日第n04版，「廿九日破曉，總攻擊霧社，上空飛機擲下爆彈」。

142 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁916 - 917。

143 《臺灣日日新報》，1930年10月30日第二版，「臺灣守備隊司令部を，臺北から埔里に移す，鎌田司令官二十九日埔里へ」。

144 《臺灣日日新報》，1930年10月31日第四版，「水越知事，指揮討伐」。

145 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁919。

146 《臺灣日日新報》，1930年11月10日第七版，「空軍本部埔里へ移る」。

147 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第二版，「霧社蕃騷擾事件を，陸相代理の閣議に報告，飛行機と軍隊とを派遣し，鎮壓せよと」。

148 《臺灣日日新報》，1930年10月30日第七版，「飛行著陸場を埔里に急設」。



日才完工，<sup>149</sup>當時也花了街費500圓補償地上物。<sup>150</sup>當天上午便有第一架飛機降落機場。<sup>151</sup>原以鹿港為根據地的鎌田支隊空軍本部，也於8日移轉至埔里街，48名飛行第八聯隊員全部進駐埔里街，乙式偵察機四台待命出勤。<sup>152</sup>從10月28日到11月11日為止，討伐飛行隊所投下的爆彈約達百顆。<sup>153</sup>屏東飛行隊於11月20日歸隊，返回屏東。<sup>154</sup>

### （三）設置救護站、遺體安置所

10月28日，從臺中病院派5位看護婦（護士），嘉義病院派4位、紅十字會派4位、臺中州衛生課派7位，編成衛生隊，於埔里街的能高寺（今「信愛幼稚園」）開設應急醫院。<sup>155</sup>紅十字會臺灣支部亦在霧社及埔里街之武德殿設立救護站，也開始收拾在霧社公學校、宿舍等處的日本人遺體，就地火化，送往埔里街之能高寺安放。<sup>156</sup>11月4日傍晚，第一批83位罹難者遺骨送達埔里街，能高寺也設置祭壇，由臺中市前來的6位僧侶誦經。<sup>157</sup>第二批15位罹難者遺骨也於11日送達埔里街。<sup>158</sup>埔里街一方面是軍隊集結地，另一方面也是後勤補給站，前往山地討伐的鎮壓部隊，負傷者也陸續被送至埔里街武德殿（今埔里鎮公所）的救護站。<sup>159</sup>

### （四）開設臨時通訊所

為能有效掌握番情，並且迅速向上級通報，埔里社郵便局自明治45

149 《臺灣日日新報》，1930年11月02日第四版，「埔里飛行場二日完成」。

《臺灣日日新報》，1930年11月07日第二版，「埔里飛行場七日に完成」。

150 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁66。

151 《臺灣日日新報》，1930年11月09日第四版，「陸軍機初抵埔里」。

152 《臺灣日日新報》，1930年11月11日第n04版，「空軍本部移于埔里」。

153 《臺灣日日新報》，1930年11月13日第n02版，「投下した爆彈は，に百箇に達す，討伐飛行隊の活躍」。

154 《臺灣日日新報》，1930年11月20日第05版，「埔里出動中の屏東飛行隊歸隊，二十日より飛行場を屏東に移轉」。

155 《臺灣日日新報》，1930年10月30日第n04版，「廿九日破曉 總攻撃霧社 上空飛機擲下爆彈」。

156 小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》，頁68。

157 《臺灣日日新報》，1930年11月05日第七版，「悲しい犠牲の八十三名の遺骸，埔里街に歸る」。

158 《臺灣日日新報》，1930年11月12日第n02版，「各駐在所員の遺骨埔里著，哀れ十五の犠牲者」。

159 《臺灣日日新報》，1930年11月05日第n04版，「山地寒冷食糧不足，川西部隊兩日不食奮戰，負傷者陸續送歸埔里」。



年（1912年）4月24日開始為蕃務本署提供特別通訊服務，也就是在埔里社郵便局設置一具專用的電信機，供蕃務本署送受有關番情的特別電報。<sup>160</sup>大正2年（1913年）進行番地討伐時，更進一步擴大運用於軍隊通訊服務上。<sup>161</sup>

霧社事件發生後，由於電報收發件數暴增，於是第二天（28日）便從臺北遞信部派3位、從臺中派13位，共計16位人員到埔里郵便局支援，當時統計，一天平均收發超過800通電報，新聞電報40通。<sup>162</sup>於是11月1日在埔里緊急開設「臨時通信所」，凡屬由警察官吏、軍人軍屬等收發之有關軍事、官方通信電報皆不收費。<sup>163</sup>

## 肆、事件後的影響

### 一、善後措施

#### （一）安置作業

事件隔年（1931年）4月25日凌晨又發生「保護蕃收容所襲擊事件」，<sup>164</sup>又稱為「第二次霧社事件」，起因於味方蕃道澤群的總頭目泰目・瓦歷斯於事件中遇襲身亡，味方蕃對於保護蕃展開報復行動。<sup>165</sup>後來官方將倖存的298名保護蕃遷居於川中島（今仁愛鄉互助村清流部落）。5月6日進行遷移，沿路配置多名警察，從眉溪搭台車抵達埔里街臺灣製糖株式會社的工廠，再轉乘搬運甘蔗的火車到小埔社，然後步行

160 《臺灣總督府公文類纂》第2034冊第28件「告示第65號埔里社郵便局ヲシテ郵便電信ニ關スル非常通信事務ヲ取扱ハシム、訓令第87號明治44年訓令第百74號別冊中改正并報告（遞信大臣）」，頁294 - 299。

161 《臺灣總督府公文類纂》第2163冊第3件「告示第百38號大正2年8月1日ヨリ埔里社郵便局ニ於テ郵便及電信ニ關スル非常通信取扱開始ノ件」，頁31 - 33。

162 《臺灣日日新報》，1930年11月02日第88a版，「埔里郵便局，不眠不休，更らに16名の増援」。

163 《臺灣日日新報》，1930年11月02日第n01版，「非常通信所，埔里に急設，軍事公信を無料取扱，霧社でも非常通信」。

164 藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》，頁929 - 930。

165 鄧相揚，《霧社事件》，頁89。

抵達川中島。<sup>166</sup>

## （二）紀念活動與和解式

昭和6年（1931年）10月15日，於埔里街的能高郡役所舉行「川中島社歸順式」，有106名參加。<sup>167</sup>這一段期間先後有38名霧社群的壯丁被捕，包括10月15日參加歸順式的川中島壯丁23名，以及次日被留置的15位。<sup>168</sup>事件屆滿一週年之前，臺中州政府擬舉辦盛大的「慰靈祭」，不過，尚難決定是在埔里街或臺中市舉辦。<sup>169</sup>後來還是決定於埔里街舉辦，10月27日當天，於埔里街的能高寺舉行霧社事件一週年法會，弔慰於事件中死亡的139人，約有500人參加。<sup>170</sup>同年（1931年）12月15日，由官方安排川中島社番人與霧社番人、萬大社番人…等，於埔里街虎子山之能高神社前舉行和解式，埋石立誓。<sup>171</sup>昭和7年（1932年）2月12日，也安排移住川中島的番人48位返回霧社原居地，拜訪附近親族，上山前也先到埔里街購買鹽、香蕉、米酒等物品當伴手禮。<sup>172</sup>

昭和6年（1931年）事件週年前一日，於霧社舉行「遺骨埋葬式」，<sup>173</sup>事件週年之日，臺灣軍司令官親自前往霧社訪查。<sup>174</sup>昭和9年（1934年）8月16日臺灣總督中川健藏曾前往霧社巡視及祭拜霧社事件

166 《臺灣日日新報》，1931年05月07日第n01版，「三百名の保護蕃六日愈よ眉原に移住，百五十名の警官に護られて，思ひ出の霧社を後に」。

藤崎濟之助，『臺灣の蕃族』，頁933。

167 《臺灣日日新報》，1931年10月18日第四版，「警官三百名警戒式場，蕃人到埔里買物」。

168 《臺灣日日新報》，1931年10月18日第四版，「元霧社蕃百六名，十五日舉行歸順式，留置兇行蕃三十八名」。

169 《臺灣日日新報》，1931年10月01日第三版，「近づく涙の霧社事件一周年，埔里でやるか臺中でやろか，慰靈祭は盛大に行ひたい，太田知事語る」。

170 《臺灣日日新報》，1931年10月27日第七版，「一周年を迎へる，埔里の人人」。

《臺灣日日新報》，1931年10月28日第四版，「霧社事件一周年，埔里街弔慰英靈，對殉職難百三十九名」。

171 《臺灣日日新報》，1931年12月16日第n04版，「川中島社蕃人，和解式埋石立誓，十五日在能高神社內」。

172 《臺灣日日新報》，1931年12月15日第七版，「移住蕃初の故郷入り，男女四十八名川中島から霧社へ，久方振りに親族縁者に合つて大喜び」。

173 《臺灣日日新報》，1931年10月28日第n04版，「霧社分室遺骨葬式」。

174 《臺灣日日新報》，1931年10月28日第七版，「丁度一周忌の日に，軍司令官霧社を訪ふ，『霧社の秋櫻盛りてもの悲し』人情味溢るる一句を手向く」。

殉職殉難者。<sup>175</sup>昭和11年（1936年）11月27日，臺灣總督小林躋造也曾至霧社巡視。<sup>176</sup>

至於「霧社事件紀念碑」的設置，因故遲遲未能完成。<sup>177</sup>到了昭和7年（1932年）10月初接近事件發生二週年時，除了在霧社設立霧社神社，名為「霧岡社」，於10月26日舉行鎮座。有關「殉難殉職者紀念碑」所使用的石材，原本擬從日本內地運來，<sup>178</sup>後來取用濁水溪畔的石材，在埔里街進行雕刻，完成之後運至霧社樹立。<sup>179</sup>

由住在埔里街的日本人小池駒吉（生卒年不詳）、五十嵐石松（1885 - ?年）合著的《霧社事件實記》，也於事件二週年時印刷50本寄贈。<sup>180</sup>

### （三）莫那魯道遺體處理

昭和8年（1933年）莫那·魯道遺體被狩獵的原住民發現後，也是先將遺體運至埔里街，其女兒馬紅·莫那再從川中島來到埔里的武德殿認屍。次年（1934年）6月能高郡役所新建工程落成時，其遺骸還被公開陳列，供人參觀，然後再送往臺北帝國大學供學術研究之用。<sup>181</sup>臺北帝國大學保管之初，新高新報社為該社創刊舉行10週年紀念，昭和9年（1934年）7月1日至10日與警察協會、消防協會等單位合辦，於臺北植物園舊廳舍舉辦的「警察展覽會」，也向臺北帝國大學借展莫那·魯

175 《臺灣日日新報》，1934年08月17日第二版，「豫定を變へて，霧社に寄る，百卅の英靈を慰め，總督一行埔里へ」。

176 《臺灣日日新報》，1936年11月28日第二版，「小林總督霧社で，蕃人に訓示を與ふ，殉難者の墓に參詣」。

177 《臺灣日日新報》，1932年04月01日第n04版，「霧社事件記念碑，不久將著手」。

178 《臺灣日日新報》，1932年03月31日第三版，「霧社事件記念碑石材は内地から取寄せ，近く建設に著手」。

179 《臺灣日日新報》，1932年10月06日第八版，「霧社神社名，名霧岡社，按至三周忌竣功」。

《臺灣日日新報》，1932年10月15日第三版，「『霧ヶ岡社』と殉難記念碑，二十日頃までに竣成」。

180 《臺灣日日新報》，1932年11月10日第三版，「霧社事件實記を寄贈」。該書所記發行日期為昭和6年（1931年）7月2日，發行人為平田榮太郎，發行單位為臺灣經世新報社埔里支局。

181 《臺灣日日新報》，1934年06月30日第七版，「モーナの遺骨，帝大に著く，参考品として保存」。

鄧相揚，《霧社事件》，頁140。直到民國62年（1973年）10月27日才移回霧社安葬。

道的遺體。<sup>182</sup>

## 二、對外交通的改善

雖然「日月潭水利發電工程」與「霧社事件」對於埔里都帶來很大的影響，由於「日月潭水利發電工程」進行過程尚可仰賴「埔里社輕鐵」與外車埕至二水的鐵路，對於改善埔里對外交通的影響較小，對於埔里經濟的活絡則有比較明顯的助益。

霧社事件之後，對於埔里附近交通改善的路線主要有三條，皆是自動車道的開鑿，一條是埔里通往霧社的自動車道，另兩條分別是「表南投道路」與「裏南投道路」，其中以「裏南投道路」的開鑿對埔里街民的影響最大。對於地處群山之間的埔里盆地而言，對外交通確實攸關地方產業經濟的發展，不過，還是難以克服天然的阻礙，因為自動車道大多是順溪流沿山開鑿，只要豪雨一來，往往造成山崩，導致所有對外交通中斷，昭和11年（1936年）6月連續幾日豪雨帶來的山崩，便同時導致埔里社輕鐵、表南投道路、裏南投道路等三條對外路線中斷。<sup>183</sup>以下簡述霧社事件之後三條自動車道開鑿過程。

### （一）裏南投道路

埔里至草屯線，從埔里沿著南港溪，經過福龜到達草屯的自動車道路，稱為「裏南投道路」或「埔里草屯產業道路」，<sup>184</sup>全長10里30丁（約42.5公里），再與通往臺中市的道路連結，是埔里通往臺中最短的道路。<sup>185</sup>

霧社事件發生之前，埔里原本也有駐軍，不過，已於大正14年（1925年）撤離。<sup>186</sup>霧社事件發生時，必須調集外地的軍警前來協助，西部平原的軍隊欲進入埔里支援，需先坐火車抵達二水，然後改搭通往

182 《臺灣日日新報》，1934年07月01日第七版，「モーナルダオの遺骨，警察展に出品さる，貴重な参考品に餘興も添へて，けふから植物園内舊廳舎で」。

183 《臺灣日日新報》，1936年06月10日第九版，「埔里地方に山崩れ頻發」。

184 《臺灣日日新報》，1935年10月25日第四版，「埔里草屯產業道路，知事親臨舉開通式一開祝賀會並提燈行列」。

185 杉目妙光，《臺中州郷土地誌》，頁66。

186 《臺灣日日新報》，1931年10月03日第三版，「埔里繁榮のための緊急二件を決議す，埔里街協議會開く」。

集集、車埕的火車，再改搭通往埔里的輕便車，<sup>187</sup>以事發當天第一批進入埔里的軍隊為例，依當時隨行的臺灣日日新報記者描述，當天下午1點41分從臺中車站出發，到埔里時已經過了晚上10點，耗時8小時以上。<sup>188</sup>

由於埔里至外車埕的臺車線路客車僅130台，貨物車僅350台，客貨車供應不足，<sup>189</sup>加上各地前來的慰問隊陸續不絕，<sup>190</sup>軍隊及後勤補給的運送都很不方便，連帶也影響到埔里的物價暴漲，車資變成兩倍。<sup>191</sup>事件平定後，總督府開始思考裏南投道路開鑿的必要性。<sup>192</sup>於是打算花60萬圓經費開鑿四線道的自動車道，預計完成之後，臺中通往霧社僅需5.5小時即可到達。<sup>193</sup>從臺中到埔里，原本需要費時8小時，裏南投道路開通後，可以縮短為2.5小時，這條新開闢的道路大大地縮短埔里和臺中的距離。

霧社事件發生之前，昭和2年（1927年）這條道路的第一期工程已陸續發包施工，只是進行緩慢，<sup>194</sup>而且工程費也節節攀升，初期估算約150 - 180萬，<sup>195</sup>從昭和3年（1928年）至8年（1933年）共6年間，已投入240萬的經費，尚無法完工。<sup>196</sup>由於這條道路關係埔里地方發展甚巨，工程進度緩慢也令地方人士耽憂。<sup>197</sup>由於工人不足，也曾雇用過坑

187 鄧相揚，《霧社事件》，頁74。

188 《臺灣日日新報》，1930年10月29日第二版，「內臺人の男たちは，總出で非常警戒，日本刀や槍を手手に，戰場如埔里街」。

189 《臺灣日日新報》，1930年11月03日第五版，「埔里外車埕間の臺車線路客貨車具不足」。

190 《臺灣日日新報》，1930年11月03日第七版，「臺南の慰問隊，埔里に向ふ」。

《臺灣日日新報》，1930年11月04日第二版，「高雄代表の討伐隊慰問者」。

191 《臺灣日日新報》，1930年11月06日第一版，「埔里の物價暴騰す，車代は二倍」。

192 《臺灣日日新報》，1930年12月20日第二版，「本島と道路改修工事，今後は之に重きを置け」。

193 《臺灣日日新報》，1930年12月05日第九版，「臺中一埔里間に四間幅の自動車道，經費六十萬圓を以って，來年度より著手計畫」。

194 《臺灣日日新報》，1927年11月28日第三版，「隧道工事入札，明年三月可竣」。

195 《臺灣日日新報》，1924年06月27日第五版，「埔里街有志，知事へ陳情」報導中估算工程費為150萬圓。

《臺灣日日新報》，1924年06月29日第六版，「埔里臺中間道路一常吉臺中知事談」報導中，臺中州知事提到工程費約需180萬圓。

196 《臺灣日日新報》，1931年09月24日第四版，「埔里臺中間鑿自動車道，希望短縮竣工期」。

197 《臺灣日日新報》，1928年10月25日第五版，「埔里地方と繋ぐ，裏南投道路繼續工事來年度分は据置となる模様で關係側は憂慮」。



番人30名參與開鑿工作。<sup>198</sup>

霧社事件之後，裏南投道路著手開闢之初，埔里街一些地方士紳、商人出資成立「能高自動車株式會社」，為未來埔里至臺中市的交通運輸預作準備。資本10萬元，由當時的埔里街長林其祥擔任社長，酒賣捌人（中盤商）王峻槐擔任常務取締役。<sup>199</sup>

裏南投道路即將開通之際，由於當時臺中州政府已經表達「臺中埔里間一路一營業線許可主義」的立場，能高自動車株式會社的資本金僅10萬圓（已繳納4分之1，即25,000圓），恐無能力經營此路線，欲爭取此一營業許可的機會也不大，因此，昭和10年（1935年）元月5日於埔里青年會館召開臨時股東總會，決定以26,000圓的價格將營業權及財產賣給臺中輕鐵。<sup>200</sup>

道路好不容易在昭和10年（1935年）10月開通，25日舉行開通式，當時路權歸屬尚未決定，地方民眾希望由交通局直營，<sup>201</sup>但「臺中輕鐵」與「帝國製糖株式會社」兩派民間業者卻積極地投入路權爭奪戰。在兩強互不相讓的情況下，臺中州政府於是先將此路線分為兩段，臺中至土城由帝國製糖經營自動車巴士，土城至埔里則由臺中輕鐵經營自動車巴士。如此一來，從臺中到埔里就必須在半途換車，轉搭及等車頗不方便，由於乘客愈來愈多，要求直達車的聲音也愈來愈高，昭和13年（1938年）兩家業者於是進行會商，取得通行直達車的協議，也獲得臺中州政府的同意，從12月21日開始行駛直達車。<sup>202</sup>

## （二）表南投道路

在裏南投道路著手研議開闢的同時，另一條埔里聯外道路已經著手開闢，也就是由黃萬固（1875 - 1942年）、黃萬得（1876 - 1949年）

198 《臺灣日日新報》，1934年04月12日第八版，「過坑蕃人從事開拓道路」。

199 《臺灣日日新報》，1931年09月02日第n02版，「埔里と臺中市に連絡自動車，能高自動車株式會社卅一日創立總會」。

200 《臺灣日日新報》，1935年01月08日第四版，「能高自動車賣于臺中輕鐵二萬六千圓」。  
當時所有的股東只有一人反對賣出。

201 《臺灣日日新報》，1935年10月25日第四版，「埔里草屯產業道路，知事親臨舉開通式一開祝賀會並提燈行列」。

202 《臺灣日日新報》，1938年12月09日第五版，「臺中埔里間のバス，近く直通運行か，裏南投にも漸く黎明」。



所開鑿埔里通往魚池的道路。埔里至集集的自動車道又稱為「表南投道路」，<sup>203</sup>全長11里21丁（約45.5公里），其中即包含這段自動車道（經過牛相觸、挑米坑、澀水、大雁、新城）。

挑米坑庄民黃萬固於昭和4年（1929年）向臺中州提出申請開鑿埔里至魚池間的自動車道路，經勘查之後獲得許可，獨力投入資金三萬圓著手開鑿完成。<sup>204</sup>費時約一年，於昭和6年（1931年）10月2日完成，同月15日通車，<sup>205</sup>全長9公里。黃萬固與同庄的黃萬得共同成立「二高自動車商會」，通行「乘合自動車」，經營往返埔里、魚池之間的客運業務，昭和7年（1932年）1月15日開始試營運。<sup>206</sup>埔里街的车站設於茄苳腳（即今之埔里鎮農會對面）。

到了昭和17年（1942年），為配合戰時的統制，殖民政府著手整合全臺灣汽車客運業。<sup>207</sup>昭和19年（1944年），總督府以「企業整理」為由，強制將二高自動車株式會社及其所開道路路權收歸國有，併入臺灣交通株式會社，<sup>208</sup>戰後由國民政府接收，行駛公路局客運車。<sup>209</sup>

隘寮到水裡坑之間的道路從昭和6年（1931年）年初即著手開鑿。<sup>210</sup>同年4月中旬，集集至水裡坑之間的道路竣工。<sup>211</sup>同年11月完工，24日乘合自動車開始營運，初期有4輛乘合車。<sup>212</sup>開通之後，埔里前往臺中，可以先搭自動車到水裡坑，再改搭輕便車到臺中，埔里至臺中的車程已大大縮短。而且當時水裡坑至臺中的自動車道也即將完工，

203 《臺灣日日新報》，1931年04月01日第二版，「表南投道路の一部落成」。

204 《臺灣日日新報》，1930年05月15日第四版，「埔里街黃氏投三萬餘圓鑿自動車道」。

205 《臺灣日日新報》，1931年10月14日第二版，「埔里魚池間自動車開通」。

206 《臺灣日日新報》，1931年01月19日第五版，「埔里一自動車道開鑿」。

根據黃萬固長孫黃顯章的說法，黃萬得與黃萬固的上上代長輩是兄弟，兩人是堂兄弟關係，開鑿道路時雖是由黃萬固提出申請，實際上算是兩人合資的事業。引自邱正略訪問，〈黃顯章口述紀錄〉，2009年3月12日。

207 謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，《臺灣殖民地史一學術研討會論文集》（臺北：海峽學術出版社，2004年），頁26。

208 張子愚，〈埔里往魚池開山築路始祖黃萬固先生經過史〉，《南投文獻叢輯》第39輯（南投：南投縣政府，1994年6月），頁45-49。

209 張子愚，〈鄉賢榜一黃萬固老先生慨斥巨資開山築路〉，《埔里鄉情》第4期（南投：埔里鄉情雜誌社，1979年6月），頁25。

210 《臺灣日日新報》，1931年01月20日第五版，「埔里への自動車道，近く工事に著手する」。

211 《臺灣日日新報》，1931年04月01日第n02版，「表南投道路の一部落成」。

212 《臺灣日日新報》，1931年11月20日第八版，「水裡坑埔里自動車道，廿日起開通」。

完工之後，埔里至臺中可以不仰賴鐵路，而且一天可以來回兩次。<sup>213</sup>簡言之，在裏南投道路尚未開通之前，循南路通往臺中的自動車道仍被寄予厚望。日治末期，二高自動車開始經營後，由於道路設施逐漸完備，開始有一些貨運行產生，買卡車經營貨運業務。<sup>214</sup>

### （三）埔霧自動車道

埔里通往霧社間所依賴的交通，是先搭乘從埔里到眉溪的臺車（即「埔眉輕鐵」），<sup>215</sup>約需2.5小時，然後從眉溪步行上山到霧社又需1.5小時。埔里至霧社間的自動車道開鑿，是起因於霧社事件後，入山視察及弔慰遭難者的人數頗多，交通頗感不便，理番當局體認到開鑿自動車道的必要，加上這段自動車道的開鑿可以做為日後連接東臺灣的重要路線，<sup>216</sup>於是從昭和6年（1931年）4月即著手測量，<sup>217</sup>次年（1932年）再施測一次。<sup>218</sup>總長約5里（約20公里），當時估算的工程費用需50萬圓，也就是以每一里估算10萬圓。<sup>219</sup>施測完成之後，工程依舊沒有動靜，埔里實業協會也曾經於昭和10年（1935年）6月向臺中州政府提出動工的請願，<sup>220</sup>還是沒有下文，一直拖延到昭和12年（1937年）年初才動工，花了4個多月施工，<sup>221</sup>當時分區段施工，第五區從霧社鑿開山腹，每天出動原住民百餘名進行開鑿，<sup>222</sup>埔里至眉溪段於5月初完工。<sup>223</sup>全段於同年11月底完工，以往從臺中到霧社需要7小時，開

213 《臺灣日日新報》，1931年11月22日第三版，「臺中から埔里へー，二日がかりが一日に短縮さる」。

214 陳春麟，《大埔城的故事—埔里鎮史》，頁54。

215 柴山愛藏，《臺灣交通研究》（臺北：柴山愛藏，1925年），頁205。

216 《臺灣日日新報》，1932年07月14日第三版，「霧社便り／埔里から霧社への自動車道路」。

217 《臺灣日日新報》，1931年04月21日第五版，「埔里—霧社間に自動車道路開鑿，目下土木掛で實地調査中」。

《臺灣日日新報》，1931年04月29日第九版，「霧社—埔里間自動車道路踏査成る」。

218 《臺灣日日新報》，1932年03月24日第四版，「埔里霧社間自動車道再施測量」。

219 《臺灣日日新報》，1931年05月21日第四版，「埔里霧社間，開鑿自動車道，工事五十萬圓」。

220 趙祐志，《日據時期臺灣商工會的發展（1895－1937年）》（臺北：稻鄉，1998年），頁297。

221 《臺灣日日新報》，1937年01月20日第五版，「埔里霧社間の自動車道路開鑿工事に著手」。

222 《臺灣日日新報》，1937年01月24日第八版，「埔里霧社間道路開鑿」。

223 《臺灣日日新報》，1937年05月05日第五版，「埔里眉溪間の自動車道成る」。

通之後縮短為3.5小時。<sup>224</sup>12月11日於埔里街練兵場舉行自動車道開通式。<sup>225</sup>到了昭和14年（1939年）3月15日乘合自動車開始營運，往返埔里至眉溪之間，一日往返三回，周日、假日可加開2班。<sup>226</sup>

埔里所有的對外道路都很脆弱，每遇豪雨、山崩就會導致交通中斷，這條路線也不例外。<sup>227</sup>由於眉溪至霧社段的道路常因崩塌而中斷，於是再進行改修工程，到了昭和16年（1941年）才好不容易完工，從5月5日開始由臺灣交通會社負責埔里至霧社段的巴士營運，每天6趟往返。<sup>228</sup>

### 三、產業振興及街民生活

#### （一）樟腦業的衰微與復振

能高郡的樟腦產量佔全島產量約一成左右，霧社事件發生前一年（昭和4年，1929年）更佔15.6%，霧社事件卻導致埔里地區的製腦事業衰微不振，當時能高郡下的製腦從業人員有千人以上。<sup>229</sup>霧社附近鄰接地之南萬大一帶，因耽心發生意外，皆暫時休業，對於埔里街的發展影響甚大。<sup>230</sup>昭和6年（1931年）埔里社堡管內的腦寮數為395戶，珠仔山、東埔一帶的腦寮最接近市街，從業人員有男性674人、女性300人，合計974人。一年產額包括粗製樟腦160,000斤、樟腦油290,000斤、芳油540,000斤。<sup>231</sup>到了昭和9年（1934年），埔里地區的製腦景氣彷彿隨著萬大社製腦增灶的帶動，又逐漸回升，不僅埔里一地如此，花蓮也是一樣。<sup>232</sup>

#### （二）交通改善與產業經濟活絡

224 《臺灣日日新報》，1937年12月01日第五版，「埔里と霧社を結ぶ，自動車道が開，中旬頃から運轉可能」。

225 《臺灣日日新報》，1937年12月08日第五版，「埔里霧社間の自動車開通式」。

226 《臺灣日日新報》，1939年03月16日第五版，「埔里眉溪間に，乗合バス運轉」。

227 《臺灣日日新報》，1938年08月09日第五版，「埔里霧社間の自動車休止」。

228 《臺灣日日新報》，1941年05月08日第四版，「埔里、霧社間のバス運行開始」。

229 《臺灣日日新報》，1931年11月30日第五版，「埔里の製腦事業，霧社事件以來，不振をかこつ」。

230 《臺灣日日新報》，1931年12月01日第n04版，「埔里製腦事業，霧社事件以來不振」。

231 埔里公學校，《埔里鄉土調查》，頁106。

232 《臺灣日日新報》，1934年07月04日第三版，「製腦増灶で埔里景氣づく」。

埔里地區由於交通運輸不便，以致一般物價較西部平原來得貴。<sup>233</sup>埔里社輕鐵開通之後，方便貨物運送，埔里百年來的商況產生一大變革，在商品的供需抵達埔里街，打破過去的埔里地區物價水準較外地高的情形，物價逐漸與其他地方保持相近的水準。<sup>234</sup>昭和10年（1935年）裏南投道路開通以後，縮短埔里與西部平原的距離，加上日月潭第二發電工程的影響，地方經濟也有日漸活絡的跡象。

從臺中到埔里，原本需要半天時間，裏南投道路開通後，可以縮短為2.5小時，大大地縮短埔里和臺中的距離，兩地之間的互動也更加頻繁，裏南投道路開通之際，兩地有志之士於昭和11年（1936年）6月6日也先在埔里的青年會館開辦一場商工座談會，臺中市有商工會及實業協會代表12人參加。<sup>235</sup>

隨著臺中與埔里的距離縮短，新的流行與娛樂也更容易進入埔里街民的生活中。《劉枝萬先生訪談錄》當中記錄了許多當時的街民生活與娛樂，例如日本出刊的月刊雜誌，大約一個禮拜之後就可以在埔里街上的書局買到，日本東京發行的流行歌曲「曲盤」（唱片），兩個禮拜之後就可以在唱片行買到。茄苳腳的戲院能高座，除了演大戲（歌仔戲）之外，有時也會上演皮影戲、布袋戲，沒有安排戲劇時就播放電影。<sup>236</sup>

昭和9年（1934年）11月，張麗俊（1868 - 1941年）參加全島產業組合大會，會後團體遊日月潭、埔里、霧社等處。當時走的是南路，先坐火車到水裡坑，再改搭自動車到日月潭，隔天也是搭自動車抵達埔里街上，<sup>237</sup>此時裏南投道路尚未開通。昭和11年（1936年）適逢埔里建醮，張麗俊接受埔里街的朋友邀請，前來參觀醮祭，進入埔里街已改

233 梁志忠，〈日、台、原住民三民族的融合地—能高郡〉，《南投文獻叢輯》第42輯（南投：南投縣政府，1998年8月），頁8。

234 《臺灣日日新報》，1912年03月02日第一版，「埔里社の發展（四）」。

235 《臺灣日日新報》，1936年06月05日第四版，「臺中及埔里有志，乘裏南投路開通機會開商工座談會」。

236 劉枝萬口述，林美容、丁世傑、林承毅訪問紀錄，《學海悠遊·劉枝萬先生訪談錄》，頁6 - 14。

237 張麗俊著，許雪姬、洪秋芬、李毓嵐編纂解讀，《水竹居主人日記》（九）（臺北：中央研究院近代史研究所、中縣文化局，2004年），頁507 - 508。

走北路，即裏南投道路。<sup>238</sup>

由於埔里對外交通不便，日治初期的郵便運送上，有時遭生番襲擊，<sup>239</sup>有時遭「土匪」襲擊，<sup>240</sup>也會因為大雨造成河水暴漲而無法運送，<sup>241</sup>郵便業務運作上並不順利。<sup>242</sup>後來改利用集集一線遞送，水患的阻礙問題還是一直存在。<sup>243</sup>埔里郵便局成立之後，一直是施行一日一回的遞送業務，30多年來都沒有改變，到了昭和8年（1933年）10月底，局長大久保彥右衛門魄力地改為一日二回遞送，不但加快郵件送達時間，甚至霧社都可以看到當天的報紙。<sup>244</sup>

## 伍、結語

日治時期的埔里街是一個群山圍繞的內山盆地，有廣闊的土地值得開發，卻又附帶交通不便的阻礙。一個地方的發展除了仰賴該地方所具備的條件與時空背景外，歷史的機遇往往也帶來較重大的影響，以埔里盆地而言，清代嘉慶19年（1814年）發生了漢人侵墾、焚殺埔社番的「郭百年事件」，道光年間以來，成為臺灣中部平埔族的退居地，清末實施開山撫番政策，基於歷史與地理因素，也成為臺灣近山地區的理番重鎮之一。

日本殖民政府對於埔里的殖民統治，在理番政策、改善日本人聚居的市街生活環境方面比較主動積極，至於改善對外交通不便的問題就顯得比較消極。日治初期埔里雖然名列第一波殖民地調查的地點之一，

238 張麗俊著，許雪姬、洪秋芬、李毓嵐編纂解讀，《水竹居主人日記》（十）（臺北：中央研究院近代史研究所、中縣文化局，2004年），頁299。

239 《臺灣日日新報》，1898年10月11日第五版，「生蕃郵便物を襲ふ」。

240 《臺灣日日新報》，1898年11月02日第四版，「郵便物襲撃せらる」。

《臺灣日日新報》，1898年11月17日第二版，「郵便物と土匪の襲來一件」。

241 《臺灣日日新報》，1900年09月26日第四版，「臺中埔里社間の郵便開通」。

242 《臺灣總督府公文類纂》第4578冊第11件「臺中臺北各局通信事務視察屬加部謙二復命」，頁207。

243 《臺灣日日新報》，1929年08月17日第五版，「集集から埔里へ漸く郵便通ず」。

244 《臺灣日日新報》，1933年11月02日第三版，「十餘年の舊慣を破る，埔里局長の英斷」。



由於缺乏做為設置日本移民村的有利條件，雖然持續確立其理番重鎮的功能，對外交通問題並未獲得改善。隨著糖業的發展，為埔里帶來一條現代化交通工具「埔里社輕鐵」，雖然勉強成為埔里對外交通的主要依賴，由於安全性與載運量皆有不足，對於地方產業發展與居民對外交通的便利需求尚有些許差距。霧社事件的發生，促使殖民政府體認到改善埔里對外交通的迫切性。

由於地緣上的接近，霧社事件發生時，埔里街首當其衝，造成街民恐慌，接著成為軍警進行山地鎮壓的前哨站，負責後勤補給與醫療救護工作。事件後的善後措施也多與埔里街有關。

近兩百年來埔里對外交通先後經歷過幾次較大的變革，早期從西部平原進入埔里約需一天路程，日治前期埔里社輕鐵鋪設之後，從臺中到埔里也需費時8小時，對比於今日，從埔里到臺中約僅需1小時的車程，的確有很大的變化。日治時期埔里對外交通最大的變革，便是受到霧社事件影響之後所開鑿的「裏南投道路」。裏南投道路的開鑿，不僅縮短埔里到臺中的距離，方便的交通也對於埔里的產業、觀光提供更有利的發展條件。民生物資、報紙、流行產品也更容易、更快速地送到埔里，對於街民生活的提昇也有相當大的助益。

官方的政策擬定及取捨含有政治目的及統治利益的考量，政策的推動對於民眾的影響則是另一個角度的觀察，裏南投道路的開鑿符合日本殖民政府有效掌控山地的迫切需求，也為埔里街民帶來生活上的利益。霧社事件是臺灣歷史難以忘記的傷痕，這件歷史的機遇也為埔里的發展帶來極大的影響。

## 徵引書目

### 檔案・史料彙編

《臺灣總督府公文類纂》（南投，國史館臺灣文獻館藏）。

《臺灣總督府專賣局檔案》（南投，國史館臺灣文獻館藏）。

### 期刊・報紙

《臺灣日日新報》，明治29年（1896年）至昭和20年（1945年）。

### 專書

「むつみ」特集號編集委員會，《異郷の街 ポーレーシア》。日本：  
臺灣埔里尋常高等小學校睦會，1982年。

小池駒吉、五十嵐石松，《霧社事件實記》。臺北：臺灣經世新報社埔  
里支局，1931年。

井出季和太，《臺灣治績志》。臺北：南天，1997年。

王學新譯，《埔里社退城日誌暨總督府公文類纂等相關史料彙編》。南  
投：國史館臺灣文獻館，2004年。

竹中信子著、蔡龍保譯，《日治臺灣生活史—日本女人在臺灣（明治篇  
1895 - 1911年）》。臺北：時報文化，2007年。

杉目妙光，《臺中州鄉土地誌》。臺北：成文，1985年。

南投廳，《大正七年南投廳第一統計書》。臺北：南投廳，1920年。

南投廳，《南投廳行政事務並管內概況報告書》大正7年分。臺北：成  
文，1985年。

持地六三郎，《臺灣殖民政策》。臺北：南天書局，1998年。

埔里公學校，《埔里鄉土調查》。南投：埔里公學校，1931年。

笹森儀助，《臺灣視察日記、臺灣視察結論（全一冊）》。臺北：共榮  
會，1934年。

柴山愛藏，《臺灣交通研究》。臺北：柴山愛藏，1925年。

鹿野忠雄著、楊南郡譯註，《山、雲與蕃人一臺灣高山紀行》。臺北：  
玉山社，2000年。

陳春麟，《大埔城的故事—埔里鎮史》。南投：作者自刊，2000年。

菅浩二，《日本統治下の海外神社—朝鮮神宮・臺灣神社と祭神》。日本東京都：弘文堂，2004年。

張麗俊著，許雪姬、洪秋芬、李毓嵐編纂解讀，《水竹居主人日記》（九）、（十）。臺北：中央研究院近代史研究所、中縣文化局，2004年。

趙祐志，《日據時期臺灣商工會的發展（1895 - 1937年）》。臺北：稻鄉，1998年。

鄧相揚，《霧社事件》。臺北：玉山社，1998年。

鄧相揚，《臺灣的心臟》。南投：日月潭風景管理處，2002年。

臺中縣志編纂委員會，《臺中縣志》卷七人物志全一冊（人物傳篇、人物表篇）。臺中：臺中縣政府，1989年。

臺灣總督府警務局，《理蕃誌稿》（全四冊）。臺北：南天，1995。

劉枝萬口述，林美容、丁世傑、林承毅訪問紀錄，《學海悠遊·劉枝萬先生訪談錄》。臺北：國史館，2008年。

鄭順德譯，Réginald Kann原著，《福爾摩莎考察報告》。臺北：中研院臺史所籌備處，2001年。

戴嘉玲編譯，《Formosa原住民寫真&解說集》。臺北：前衛，2000年。

戴國輝編著、魏廷朝翻譯，《臺灣霧社蜂起事件【研究與資料】下》。臺北：國史館，2002年。

藤崎濟之助，《臺灣の蕃族》。臺北：南天書局，1988年。

簡史朗，《水沙連眉社古文書研究專輯》。南投：南投縣政府，2005年。

#### 期刊論文

王世慶，〈日據初期臺灣撫墾署始末〉，《臺灣文獻》第38卷第1期，南投：臺灣省文獻委員會，1987年3月，頁203 - 243。

王學新，〈大正三年（1914年）「討蕃」役夫的徵召情形〉，《臺灣文獻史料整理研究學術研討會論文集》，南投：臺灣省文獻委員會，2000年，頁345 - 398。

- ポール・バークレ (Paul D. Barclay), 〈「生蕃近藤」の物語：中央山脈横斷に命を懸けた日本人の小傳〉, 《臺灣原住民研究》第8號, 東京：風響社, 2004年3月, 頁105 - 151。
- ポール・バークレ (Paul D. Barclay), 〈蕃產交易所に於ける「蕃地」の商業化と秩序化〉, 《臺灣原住民研究》第9號, 東京：風響社, 2005年3月, 頁70 - 109。
- 邱正略, 〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉, 南投：暨南國際大學歷史學系博士論文, 2009年6月。
- 邱正略, 〈日治初期埔里地區的殖民地調查〉, 發表於2010年8月26 - 27日國史館臺灣文獻館、國立中央圖書館臺灣分館舉辦「第六屆臺灣總督府檔案學術研討會」, 頁1 - 31。
- 梁志忠, 〈日、台、原住民三民族的融合地—能高郡〉, 《南投文獻叢輯》第42輯, 南投：南投縣政府, 1998年8月, 頁2 - 14。
- 張子愚, 〈鄉賢榜—黃萬固老先生慨斥巨資開山築路〉, 《埔里鄉情》第4期, 南投：埔里鄉情雜誌社, 1979年6月, 頁25。
- 張子愚, 〈埔里往魚池開山築路始祖黃萬固先生經過史〉, 《南投文獻叢輯》第39輯, 南投：南投縣政府, 1994年6月, 頁45 - 49。
- 潘繼道, 〈二十世紀初東臺灣最大的一場戰爭〉, 《臺灣文獻》第55卷第4期, 南投：國史館臺灣文獻館, 2004年12月, 頁59 - 105。
- 謝國興, 〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉, 《臺灣殖民地史—學術研討會論文集》, 臺北：海峽學術出版社, 2004年, 頁14 - 47。
- 藤井志津枝, 〈日據時期臺灣總督府「撫墾署」〉, 《國立臺灣師範大學歷史學報》第16期, 臺北：師範大學歷史學系, 1988年6月, 頁221 - 254。

# The Influence of Wushe Incident on Puli Street Area<sup>\*</sup>

Cheng-Lueh, Chiu<sup>\*\*</sup>

## Abstract

From the history of development in Taiwan, the advantage of Puli basin was plain, easily developed 6,000-morgen fields; but the disadvantages were disconnection from mountains and inconvenience of traffic. Since the last period of Qing dynasty, Puli basin was one of “aboriginal outposts” in Taiwan, and in Japanese colonial period, the colonial government regarded Puli as a key position of “reign of aboriginals.” Due to inconvenience of traffic, there were only three Governor-Generals of Taiwan came to inspect Puli, especially the 5th Governor-General of Taiwan, Sakuma Samata, he came to inspect Puli three times because of affairs on “reign of aboriginals.” There were some reasons on execution of measures of reign of aboriginals hard to carry out: there was no urgent to improve the traffic and the transportation, and there was a difficulty to open up the way of Wu Xi lane. Under the disagreement of economic development, the colonial government was unwilling to improve the problems of inconvenience of traffic in Puli, and it restricted the local industries. After Wushe incident, not only the industry of camphor declined in Puli, but also the traffic of Puli area had changed: the excavation of “Inner Nantou Lane”

Wushe was the aboriginal area of Nenggao District, the office was located in Puli Street Area. When confronting the outbreak of Wushe incident, the residents of Puli were scary and nervous. There was no related thesis to talk about the impact of Wushe incident on Puli Street Area, so this article would focus on the methods of dealing aboriginal affairs, the industry

<sup>\*</sup> This article issued on “International Conference for the 80th Anniversary of Wushe Incident”, held by Council of Indigenous People, Executive Yuan, Graduate Institute of Anthropology, National Chi Nan University, National Museum of Taiwan History, Research Center for Humanities and Social Science, National Cheng Kung University on Oct. 25-26, 2010.

<sup>\*\*</sup> Part-time assistant professor, Department of History, National Chi Nan University.



related to the aboriginal area and the traffic problem in the beginning of Japanese colonial period, to discuss the impact and the influence of Wushe incident on Puli Street Area in the post-Japanese-colonial-period.

Keyword : Wushe Incident, Nenggao District, Puli Street Area, Lin Qi Xiang, Inner Nantou Lane

霧社事件對埔里街的影響

臺灣文獻

第六十三卷第一期