

日治東臺灣殖民事業與鐵道建設

文／吳明季（國立屏東大學文化發展原住民專班助理教授）

日治時期，臺東線鐵道的建設受總督府臺灣東部發展政策影響甚深。其中，配合東部熱帶栽培業與移民事業的開發，提升東部交通建設，包含臺東線、花蓮港、臨海道路（蘇花公路前身）等，整體改變了東部地區的產業結構、地景地貌與人口結構。

東臺灣殖民事業與移民招募

日本殖民臺灣目的在於攫取臺灣的資源，將臺灣開發成日本經濟的支持力量，並做為南進的根據地。張素玠《未境的殖民：日本在臺移民村》（2017年）指出，日本殖民臺灣同時具有「根據殖民地」、「投資殖民地」與「移住殖民地」特色，在東臺灣的展現尤其鮮明，因殖民初期東臺灣地廣人稀，漢人很少，絕大多數是原住民族。

1895年，在第一任民政局長水野遵的規畫下，樺山資紀總督頒定日令第26號「官有林野及樟腦製造業取締規則」，第一條「無官方證據及山林原野之地契，視為官有地。」沒有土地書面權狀的原住民族土地大多被收為官有。

這些土地經過測量與調查，透過1896年「臺灣官有森林原野豫約賣渡規則」與1902年「臺灣糖業獎勵規則」，開放給日本資本家無償貸款與租用土地，發展工業製糖產業。



▲日治時期，殖民政府在東臺灣設移民村，發展殖民事業。（圖片提供／葉柏強）

賀田組就是在這樣的脈絡下，成為第一個於1899年申請東臺灣官有土地開發的日本資本企業，負責開發東部製糖、製鹽、樟腦、菸草、採礦、畜牧、運輸、郵遞、金融等事業。

賀田組取得土地後，須解決東臺灣勞動力不足問題，除了依政策招募日本內地移民在花蓮設立私營移民村（亦解決日本內地因發展工業資本主義，造成貧富差距過大、糧食不足與窮人沒有工作等問題），也招募廣東移民、西部的漢人與花蓮在地原住民為其工作。

苗栗客家人鍾永來的移民路

住在苗栗頭份客庄的鍾永來，因祖居地廣東蕉嶺發生洪災餓殍遍野，祖先於1787年橫渡黑水溝來臺。1906年3月17日嘉義廳發生芮氏規模7.1的梅山大地震，鍾家住的房子因震災全倒。正當他徬徨無措煩憂災後如何復原時，剛好東臺灣賀田組到西部招募漢人移民花蓮，



▲1930年代行船在秀姑巒溪情形。（圖片出處／《東臺灣展望》，1933年）

相關的獎勵辦法包括補助部分船費、糧食、種子及房屋貸款等。鍾永來接受賀田組招募，帶全家人二次移民到花蓮拔仔庄（瑞穗富源）開墾土地種植甘蔗。鍾家後代子孫鍾道明於2015年出版《祖蔭遺蹤：鍾集章家族尋根》一書，記錄了這段移民路線。

鍾道明訪問鍾永來的孫子鍾昌發（1926年生），他表示，1906年12月鍾永來帶家人從頭份徒步到竹南驛，再搭火車到基隆驛，轉搭輪船至花蓮豐濱大港口，換過小船後，溯溪（秀姑巒溪）到水尾（瑞穗）的拔仔庄（富源）。秀姑巒溪處處是湍急激流，行船運送人員或物資，須從下游以人力拉縴的方式溯溪而上至花東縱谷。

1906年，賀田組從西部招募至拔仔庄的漢人契約工，便是搭火車、輪船，從海邊換小船，拉至秀姑巒溪出海口，再以人力拉縴小船上溯至拔仔庄。

規訓治理與農業移民

1906年，花蓮太魯閣族人認為賀田組樟腦組合發給津貼不公，以及日本官方開放給賀田組採樟的範圍擴大，威

脅到族人的生存領域，爆發「威里事件」。包括花蓮港支廳長大山十郎和製腦員工25人被戕首，震驚賀田組私營移民村的日本移民，紛紛求去。因花蓮北部多處腦寮遭原住民攻擊，賀田組不得不放棄基地，事業重心南移至瑞穗、玉里一帶，並大量招募臺灣西部漢人來開墾種蔗。

1908年，七腳川社阿美族人反抗日本官方「以蕃治蕃」的隘勇線勤務分配不公，聯合木瓜蕃太魯閣族人攻擊隘勇線與派出所，爆發「七腳川事件」。

1910年，佐久間左馬太總督展開五年理蕃事業，以武力徹底掃蕩原住民族勢力，為殖民事業取得更多土地（原本是原住民族的傳統領域）與自然資源。總督府透過新式教育與現代國家治理技術，改變原住民族原本的生存制度，逐漸規訓原住民族成為資本可用的勞動力來源。無論是建設鐵路、港口或公路，日本政府透過平地蕃役使政策，強迫阿美族人和卑南族人做苦力完成。

從日本政府在東臺灣的經營脈絡，可以很清楚看出殖民事業如何與資本企業合作及相輔相成。殖民初期，臺灣時局尚未穩定，透過資本企業在臺灣投入巨額資本，從事有計畫的全面現代化開發，並移居農業勞動移民到臺灣東部永住。後來漢人的反抗漸漸平定，理蕃事業也逐步展開，產業逐漸興起。

日本政府開始投資各項交通和水利等基礎設施，設立公營移民村，獎勵更多日本移民來臺開墾定居，也帶動更多

漢人移住東部，補充勞動力不足。

鐵道建設與族群遷移

日本政府除了1909年開辦臺東線鐵道第一期工程，東臺灣的私人資本，如早期的賀田組，後來合併賀田組的鹽水港株式會社，以及臺東製糖株式會社等，也投入相當多資本私設鐵道網（含輕便鐵道與手押臺車），方便載運甘蔗原料與人員。

鍾永來一家人1906年移民花蓮時，臺東線尚未動工（1906年動工）。鍾家人如果晚十餘年移民，1917年臺東線從花蓮港至玉里已開通，就可以從基隆搭輪船到花蓮海邊，轉搭小船靠岸，再徒步到花蓮港驛，搭乘火車至拔仔驛。

1926年，臺東線鐵道從花蓮港到臺東全線通車，載運大量農業產品出口，也載運更多移民，包含被迫集團移住的原住民。隨著花東交通建設日趨完善，移民的遷移方式也越來越便利和快速。

1930年霧社事件發生後，日本政府加劇「集團移住」政策的力道，將居住在中央山脈的原住民遷移到山腳下，並透過臺東線鐵道，強制遷移至花蓮紅葉、卓溪立山等地定居，改變了原住民族的生活地景、族群分布與生產模式，影響非常深遠。

1939年10月花蓮港竣工開港；同年臨港線同步完工。鍾永來如果晚三十餘年才來拔仔庄當會社工，就可以帶家人從基隆搭輪船，直接在花蓮港碼頭靠岸，從臨港線的海岸驛搭火車至花蓮港驛，轉乘臺東線火車至拔仔驛。



▲設立於1914年的拔仔停車場，為富源站前身，圖為1960年的車站外觀。（圖片來源／國家文化記憶庫）

臺東縣鐵道帶動沿線市鎮（如壽、林田、水尾、璞石閣）逐漸興盛，也大幅促進糖業、林業與樟腦業的發展，帶動更多移民遷移至東臺灣。

結語

日治時期的東臺灣，殖民事業由政府與資本集團聯手打造，投資大量資本建立農業現代化生產，以及鐵道在內的交通建設及水利基礎設施。這些基礎建設進一步強化工業化農業的產能，更方便引入移民充當勞動力。殖民政策也為資本集團剷除障礙、取得土地。

其中，原住民族就是殖民事業中很大的障礙，因為要取得原住民族的土地與自然資源用於現代化生產。漢人移民在此殖民政策下來到東臺灣，定居下來就永住不走了，並將土地劃為己有，取代原住民，自稱本地人（原本日本移民也會永久定居，後因戰敗被迫遣返）。

東臺灣的原住民人口比例在日治初期占九成以上，二戰後日本政權離開，花蓮僅剩不到三成原住民人口，臺東約四成多。可以說，日本在東臺灣「投資殖民地」與「移住殖民地」，對原住民族影響深遠。☞