

阿里山年表

譯者:吳東祐

明治二十九年（民前十六年）

陸軍部囑託長野義虎步兵御前中尉長擔任開路先鋒，隻身由台灣東部的樸石閣（現花蓮縣玉里鎮）入山，通過新高山（台灣稱為玉山）的鞍部，最後於嘉義下山。

註：參考台灣民報第一百九十一號，尾崎秀真所著的史料〈台灣四十年〉

明治二十九年 十一月十三日 （民前十六年 十一月十三日）

齊藤音作先生是林杞埔（現南投縣竹山鎮）撫墾署長，擔任這次探險隊的隊長，隨行的有東京帝大副教授本多靜六、台灣民政局技手月岡貞太郎、大阪朝日新聞（報社）記者矢野俊彥、憲兵團團長丹羽正作等人，外加挑夫、隨行人員等一行人共二十七人出發前往玉山的探險。（本文後面出現的新高山即為玉山，當時台灣民眾將其稱呼為玉山，歐美人士以 **Mountain Morrison** 稱之）探險隊由竹山出發，沿途經過南仔腳社、和社，抵達東埔社，十一月十九日再由東埔社沿河谷東行途中，看到了後面會出現的阿里山森林北端的針葉林。

一行人在登山途中因身體不適與其他原因進度落後，也有人脫隊。實際上唯一成功登頂的只有齊藤音作，用儀器測量玉山的高度為一萬四千零七十六日尺，比富士山高約兩千日尺。並將此訊息呈報乃木總督。

明治三十年三月 （民前十五年 三月）

林杞埔（竹山）撫墾署長齊藤音作被總督府任命負責調查位於玉山西側的阿里山森林的概況，並提出利用規劃。

齊藤署長於三月十三日前往嘉義和台南，與知事等相關官員商談有關玉山西方這篇廣大林地的開發、土地利用之規劃與其他事宜。初步達成教育原住民，請他們出來協助調查與開發之協定。齊藤署長將知母勞社原住民二十九人與達邦社原住民十人請他們下山來到嘉義，並告知以設立撫墾署為主要目的。齊藤署長聽取當地實情與林地概況後，發生活必需品給部落後，停留五天，讓原住民們探親且接受初步教育訓練。

明治三十年 七月六日 （民前十五年 七月六日）

拓殖務省告示第六號

明治三十年六月二十八日，台灣第一高峰 **Mountain Morrison** 應稱為新高山。

拓殖務大臣子爵 高島 之助

為讓此事千萬世流傳，任命藤井包總撰稿立碑，以茲紀念。如同前面章節所述。”山勢巍峨挺拔、高聳入雲的高山，高大壯闊的高山，是堅忍不拔，永恆的象徵。故，高聳入雲的高山也象徵自古以來天皇、國運昌隆。在日本國內富士山是日本國內最高的山，就常用富士山作為象徵。但明治二十八年中日甲午戰爭戰勝後，台灣歸化為我國（日本）領土，與富士山差不多高的高山被納入國土。之前稱為 **Mountain Morrison**，是西方人取的，也就是歐美人士對玉山的稱呼。故明治二十八年七月參謀本部派遣測量人員前往台灣著手進行測量，也於參謀總長殿下大本營舉行之會議呈報這座高山之命名一事，天皇回應道等待測量完成後再由我來重新命名。

明治三十年 七月（民前十五年 七月）

林杞埔撫墾署長齊藤音作向乃木總督提出玉山附近之林業整體開發計畫書。

計畫書本文：

玉山西側的山麓就如同先前向總督報告，有相當廣大且豐富的林業資源。主要是檜木、杉樹等相當具有經濟價值的木材。其面積廣達十萬町步，木材量上看一億日尺。若能對此區域有完整的整體開發計畫，光靠貴重木材，每年可帶來數十萬尺之經濟利益。不但可改善山區原住民的生活，也能滿足當前台灣地區的木材需求。台灣目前主要在官兵的營隊、民宅修繕、電線桿、橋梁等建設上均使用到木材，但這些木材竟然高度依賴對岸福州或是日本的杉木，其價格令人瞠目結舌。目前正值台灣的嘉義縣廳整建，建材就是使用單價每尺二十五圓之木材，雖然不在意其花費，但台灣財政困窘，故開發玉山西側廣大林地的開發是當務之急。

明治三十年 十二月一日（民前十三年 十二月一日）

林杞埔撫墾署為調查玉山西方之相關事宜與森林概況，組織了調查隊。齊藤署長擔任隊長，從竹山出發進入山區調查。

調查隊由竹山出發，沿著清水溪上游進入山區，沿途經過全仔社，進入了石鼓盤社，也完成了獵獵紫社與知母勞社附近的相關事宜與森林概況之調查。十七日由知母勞社進入北方和社接道，於發現廣大的檜木林，當天投宿於原住民的狩獵小屋。十八日再沿陳有蘭溪上游其中一條支流走出來，經過大塔山的山麓，抵達和社，繼續向南進入深山地帶，經過許多的杉樹、檜木與其他樹種的廣闊混合林地，越過高山，於楠梓仙溪的源頭處紮營。二十二日經過阿漏社抵達達邦，於達邦住宿，並停留當地調查相關事宜與林相。之後經過笨仔社、落鳳社、南撫那社、沙米居社、勃仔社等聚落，沿大埔溪河谷下山，繼續經由紅遠社、簡露社、敷簡社等聚落抵達蕃薯寮撫墾署。於山區探查期間，除了知母勞社頭目莫拉（原文モーラ），數名當地壯丁也全程隨行，最後於明

治三十一年一月三日下山，抵達台南，一月五日抵達嘉義。經過這次實地勘查，對所謂“阿里山森林”這片廣大林地有初步認知，玉山西方的整體森林開發案也漸趨可行。

註：上述齊藤署長的相關史料為手寫稿。

明治三十二年 二月（民前十三年 二月）

嘉義辨務署長第三課勤務（後稱為課長）石田常平到阿里山勘查，發現廣大林地。

發現林地的動機為建設番務官吏駐在所¹。石田主計到原住民居住地達邦視察工程途中，雖然正值工期，又是過年期間，所以從公田來的建築師傅（熟悉竹子建材）已經回家過年了，利用工程暫時休息的空檔，到達邦山區走走。這趟視察行程中，常常聽到原住民們說達邦東側的山區有木材，所以想到東側的深山看看。知母勞社的頭目莫拉（原文：モーラ）和兩位當地壯丁帶領下，備妥三天分的糧食，經過知母勞十字路上山，經過一整天的跋涉，終於到了檜木、サハラ等樹種相當茂密、古木參天、未經過開發的林地。這趟旅程的目的主要是探查山上豐富的森林資源，最後於第四天回到達邦。由於工程預計於二月底完工，回到辨務署後立即向負責阿里山區森林資源調查的承辦人岡田信興署長報告，再由岡田署長向台南縣知事報告阿里山森林的調查概要。

註：當時的達邦社並未有警察駐守。

明治三十二年 五月（民前十三年 五月）

小池三九郎在台南縣擔任技手²，為了確認阿里山區森林實際情況，從嘉義沿著八掌溪沿岸，由石田常平帶他經過觸口、公田庄、獨立山、無老啞、達邦社、知母勞，最後到十字路，進入山區。

小池技手實際到當地，進行阿里山森林是否存在、位置、地理環境、林況與樹種等等多方面的綜合調查，完成台南縣知事交付的任務，再由縣向總督府呈報。

明治三十三年 三月（民前十二年 三月）

飯田豐二在鐵道部擔任技術人員，為了調查阿里山區林木運輸的便利性，由林杞埔（竹山）沿著清水溪進入石鼓盤社，抵達阿里山區的飯包服，繼續翻過分水嶺，來到曾文溪谷，經過達邦社公田庄，下山抵達嘉義。

本次調查結果為阿里山區確實林業資源豐富，且相當利於開發，但將林木資源輸出到平地相當困

¹ 即山區辦公室

² 技手：現稱技術人員，文後皆稱技術人員

難。

明治三十三年 三月（民前十二年 三月）

京都東本願寺將規劃於台灣興建宣教設施，委託住在嘉義的加土峰吉³到阿里山區交涉建材相關事宜，結果並不順利，回到京都也不順利。

明治三十三年 六月十二日（民前十二年 六月十二日）

總督府技師小西成章、同樣在總督府擔任技手的小笠原富二郎、台南縣技手小池三九郎、嘉義縣辦務署主計石田常平等人由林杞埔（竹山）進入阿里山區，沿途經過烏松坑、匪籠、松山、眠月、大塔山，最後抵達阿里山，進行阿里山區林業調查。

回程則經過十字路、達邦社、公田等地到嘉義。

註：關於眠月的地名，眠月是明治二十九年由河合博士等人由石鼓盤溪進入山區時命名，但另外也有一首詩訴說眠月地名之由來。

明治三十四年 五月（民前十一年 五月）

大倉土木組⁴的岸本順吉奉鐵道部長長谷川謹介之命，實地調查阿里山區林業運輸路線。故任用擁有多多年林業經驗的竹村榮三郎藉由曾文溪的水流將木材從山上送到平地（即水運），再由縱貫鐵路將木材輸出的運輸方式。

實際情況不利發展此種運輸方式。

明治三十四年 六月二十四日（民前十一年 六月二十四日）

將木材以台南遺跡所之維護工程所需木材自阿里山區砍伐後運到台南。台南關組關善次郎相當拼命地進行相關工程，與主辦人中川自五月十五日由台南車站出發，抵達終點灣裡（現台南市永康區一帶）之後下車，沿途經過新營、嘉義、水車寮（水社寮）、哆囉媽（多林）等地住宿，於第五天抵達阿里山飯包服，任命兩名日本人與五十位台灣人著手進行相關事宜。

³ 人名

⁴ 中文稱為大倉工程公司

明治三十五年 三月（民前十年 三月）

土倉龍次郎是一個林業經營者，企圖在阿里山開拓其林業版圖，於是向總督府提出下列提案：開拓一條從飯包服經過十字路，翻過獨立山，再從公田庄到觸口的路徑。這段約八里多的路程鋪設木馬路，再從觸口利用輕便軌道將木材運到嘉義。

總督府認為此提案對於阿里山區的林業發展無實質利益，否決此提案。

明治三十五年五月（民前十年 五月）

河合銆太郎是一個林業博士，奉總督府之命，從嘉義出發依序經過公田庄、達邦、十字路等地進入阿里山區。調查曾文溪流域、清水溪流域、石鼓盤溪流域等地之森林。

河合博士指出阿里山區林相豐富、材質良好且木材相當豐富，建議總督府未來必須好好經營此區。

明治三十六年（民前九年）

後藤民政長官聽從河合博士之建議，決定開發阿里山區之林業資源，也期盼能發展成主要的殖民地產業。同時也估算阿里山區開發帶來的財政、經濟上的利益，擬定發展方針。也命令了相關單位負責測量林木蘊藏量和測量阿里山森林鐵道。

明治三十六年 十一月（民前九年 十一月）

岩田五郎是鐵道部的技術人員，著手開始測量阿里山鐵道，並評估各種可能的路線。他所提出的路線是從嘉義往東延伸，往位在公田庄東方的獨立山。另一位福山道雄提出的路線則是自飯包服往獨立山，預計明年三月完工。

這次測量的結果是當局大力支持開通阿里山鐵路，鬼子嶺（獨立山）附近有許多的之字形鐵道，是列車行駛上較為辛苦的路段。

明治三十六年 十二月

小笠原富二郎，是殖產局的技術人員，為了調查阿里山的林業資源入山。

明治三十七年 三月 （民前八年）

川津秀五郎是鐵道部的技術人員，他所提出的路徑是從民雄入山，走樟腦寮，以螺旋狀路線攀登獨立山，經過紅南坑、交力坪跟奮起湖，到十字路，開始著手評估這條路線的可行性。

這條路線經過川津秀五郎調查，發現獨立山區雖然山勢險峻，必須要用之字形鐵道爬山，當局認為仍然比起公田庄線整體條件來的優越，在五月完成全線測量作業。另外，清水溪線、柑仔宅線等其他數條路線經評估後認定為無開發價值。

明治三十七年 夏 （民前八年 夏）

殖產局的技術人員小笠原富二郎就阿里山區調查的結果提出下列報告，內容大要如左列：

一、材積量

針葉林：1480 萬日尺

闊葉林：384 萬日尺

二、鐵道

嘉義～阿里山間的距離為四十二哩

建設費為三百三十一萬圓

三、林業費

伐木、集材、運材、儲木場等設備與林區內開發鐵道共需一百五十萬圓

四、收支計算

收入：每年產出材積（木材）十五萬尺，單價十圓，故總價為一百五十萬日圓

支出：營業費，七十五萬日圓

利潤：七十五萬日圓

五、在開發地後原地立即復育，使造林事業能夠永續發展。

明治三十七年十月 （民前八年 十月）

後藤民政長官帶領殖產局長、長谷川鐵道部技師長、林業博士河合博士等人，在岡田嘉義廳長的帶領下，一行三十餘人，再加上六十餘人糧食挑夫，共上

百人浩浩蕩蕩地進入阿里山區，從嘉義出發，沿途經過竹崎、樟腦寮、交力坪、奮起湖和多林等地，來到阿里山上。

一行人在登山途中，在奮起湖和十字路兩地各住一晚，親自來到阿里山區視察林業資源及其他事業發展的細節後，大家都覺得阿里山區的開發大有可為。一行人結束了一整天的視察之後，下榻先前由小笠原技術人員在萬歲山下所建的登山小屋，晚餐後的閒聊中，長官有感而發說了：“阿里山區森林資源豐富，是人的話都會想要好好開發這裡。”萬歲山是因為一行人在登山途中經過此地，在此大喊三聲“萬歲”而得名，另外也將其他地名命名為“兒玉山”、“後藤岩”、“祝山”、“長谷川溪”和“河合溪”等，作為紀念。一行人回程在十字路住一晚，經過達邦、觸口，下山回到嘉義。

明治三十七年 年底 （民前八年 年底）

編列阿里山山區開發預算，並向日本帝國議會提案，著手開發阿里山地區。但是日本國內正值日俄戰爭，因財政窘迫此案遭到日本內閣否決。

明治三十八年 年底 （民前七年 年底）

日俄戰爭結束後，企圖再度發展阿里山區的林業，但是因日本國內財政依然窘迫，不僅並未同意開發新的相關事業，未來在阿里山區的林業也漸趨無望。

明治三十九年 二月 （民前六年 二月）

有人向總督府建議阿里山區的林業應交由位在大阪，多人共同經營的合資公司 藤田組來負責，多次討論後，總督府與藤田組簽訂並交換阿里山區的林業開發案之合約書。

明治三十九年 五月 （民前六年 五月）

藤田組在嘉義設置出張所。

藤田組於嘉義設立出張所，準備著手開發阿里山地區。藤田平太郎是藤田組的副社長，兼任嘉義出張所所長，由農商務省聘請後藤房治擔任林業課長，由總督府聘請菅野忠五郎擔任鐵道部長，經理課長由立石義雄擔任，藤田組以提供總督府阿里山區各方面相關的基礎資料為企業經營的大方向，著手進行阿里山鐵路的實測。

阿里山區的林業資源、林相調查、宿舍的建設與林業開設等工程也開始進行了。

相關承辦人員如左列：

課長：後藤房治

技士：丸山佐四郎

技士：堀田己之助

職員：秋山賢夫

職員：中里正

職員：吉田忠

職員：津村源七

另外，調查員以阿里山兒玉村，通稱為檜御殿（現華南寮的位置）為根據地，自宮城、福島地方招募十幾名木挽，再從秋田招募調查人員數名。

明治三十九年 五月七日（民前六年 五月七日）

藤田組開始進行嘉義到竹崎間的鐵道測量工程。

川津秀五郎是測量主任，完成了嘉義到竹崎之間的測量工程，路徑為嘉義出發，經過灣橋、鹿麻產，最後抵達竹崎。測量在五月十三日完成，準備徵收沿線用地。

全線長度為 8.75 哩，坡度最陡為五十分之一。

明治三十九年 五月二十六日（民前六年 五月二十六日）

藤田組開始進行竹崎到樟腦寮間的測量工程。

進藤熊之助擔任這段路線的測量主任，為了讓登山鐵道減少彎道，直線路段的最大坡度為二十分之一，為了讓彎道的半徑變小，所以他以緩坡來建設登山鐵道，彎道路段最陡坡度設定為二十五分之一，以這樣的方式進行測量。七月十日抵達樟腦寮，實際路線比規劃路線還要低五十餘尺，之後的路段也沿用這種方式時，後面會增加許多隧道路段，會增加施工負擔與施工難度。所以他決定不論直線或彎道路段，最大坡度都為二十分之一，於七月十三日重新測量，八月十七日完成此路段之測量工程。

路線延長五哩半。

明治三十九年 六月二十日（民前六年 六月二十日）

藤田平次郎是藤田組的副社長，為了視察阿里山的林業資源，從嘉義出發視察阿里山。六月十二日經過達邦社回到嘉義。

同行者有鐵道部技師長長谷川謹介、理事木村陽二、顧問河合鈺太郎、社員菅野忠五郎、後藤房

治、嘉義廳技師小笠原副次郎與嘉義廳警部石田常平，另外還有五名隨行人員。

明治三十九年 七月九日 （民前六年 七月九日）

藤田組將阿里山鐵路第一工區，即嘉義到竹崎段之工程委託給吉田組，並開始施工。

工程在鐵道部長的帶領下於十一月順利完，明治四十年一月下旬完成軌道鋪設，全線使用木造橋梁，使用來自巒大山區的檜木。

明治三十九年 七月二十一日 （民前六年 七月二十一日）

藤田組的川津秀五郎開始進行樟腦寮到梨園寮間的測量工程。

獨立山路段採用向左繞行的迴旋式登山鐵道上山，八月二十二日抵達紅南坑。十一月三十日進藤熊之助再由樟腦寮開始測量，經過多次各方面評估之後，獨立山路段的之字形鐵道採取右彎兩圈，左彎一圈的路線上山，於明治四十年二月抵達梨園寮，路線長度較原路線長 5.2 哩。

明治三十九年 八月二十四日 （民前六年 八月二十四日）

藤田組的川津秀五郎開始進行交力坪到十字路間的測量工程。

測量於明治四十年一月三十一日完成，之後實施全線改測，路線總延長十四哩半。

明治三十九年 （民前六年）

在宜蘭廳轄區內的原住民土地棲蘭山發現檜木，藤田組有意經營此區林業。棲蘭山的林相豐富程度和材積量雖然比不上阿里山，但是對外交通便利（水運），可輕易將木材送下山，故藤田組考慮到經營其他地區的林業並不會影響阿里山區的林業發展，向當局提出經營意願。

明治三十九年 十月十日 （民前六年 十月十日）

於萬歲山下設置阿里山氣象觀測站，指派廣澤進負責該站相關業務。

明治三十九年 十一月一日 （民前六年 十一月一日）

藤田組將阿里山鐵路第二工區，即竹崎到樟腦寮段的工程委託給吉田組和

大倉組兩家公司，並開始施工。

第二工區的監工是樟腦寮派出所⁵主任進藤熊之助監工，於明治四十年十二月完工，並鋪設一碼三十封度的軌道。

明治三十九年十一月（民前六年 十一月）

小笠原富二郎，時任嘉義廳技師在阿里山廣大的檜木林中發現巨大檜木，日本人認為大樹是有神明，所以把巨大檜木用柵欄圍起來，用七五三⁶大禮祭拜神木。

視線高度的樹圍有六拾日尺，直徑是二十尺七吋，樹枝下是四拾五日尺，可用木材（材積）有一千九百尺，全長約一百三拾五日尺，樹齡約兩千年，位於海拔七千兩百日尺處。

明治四十年一月上旬（民前五年 一月上旬）

開發兒玉村檜御殿下的檜木林，有一棟施工中的辦公室，一棟職員宿舍、兩棟職員與工人宿舍與兩棟倉庫已完工。

明治四十年 一月二十八日（民前五年 一月二十八日）

藤田組的新見喜三開始著手進行十字路到阿里山間的測量工程。

打通十字路山頭的南面斷崖(屏蔽那大斷崖)，約兩千日尺處的山腰，通過屏蔽那山，於四月十日抵達終點飯包服。但是這裡腹地太過狹窄，不適合做為終點站，在附近另尋地點之後，發現位在山腰的二萬坪有較為廣闊的平地，於是將鐵路拉到這裡，決定將二萬坪設為終點站。

明治四十年 二月十五日（民前五年 二月十五日）

藤田組將阿里山鐵路第三工區，即獨立山段的工程委託給大倉組，並開始施工。

第三工區的工程在進藤熊之助的監工下，於十月多完工。

明治四十年 三月（民前五年 三月）

藤田組將第四工區，即紅南坑到梨園寮之間的工程，委託給鹿島組，並開始

⁵ 非警察機關之派出所，類似工班或工務段之單位

⁶ 日本的成年禮，在這裡指相當完整的祭拜儀式

施工。

第三工區的工程在進藤熊之助的監工下，於十月多完工九成進度。

明治四十年三月（民前五年 三月）

阿里山檜木在大阪的拓殖博覽會中展出。

阿里山檜木從此之後開始銷往日本，路徑為從達邦社經由嘉義再到日本。

明治四十年 三月三十一日（民前五年 三月三十一日）

任命時任殖產局長的宮尾舜治兼任專賣局長。

明治四十年 四月（民前五年 四月）

藤田組結束了阿里山森林鐵路的實際測量與林業調查。

實地調查的結果比總督府估算的預算，鐵道部分還需增加一百五十餘萬圓，鐵道預算主要是土地費、建設費、所有的材料費、監督費和其他預備金，合計約三百七十三萬五千六百二十圓，平均一哩為九萬三千三百九十一圓。針葉林材積則比總督府估算的少五百餘萬尺，故經濟效益不如預期。必須要再進行一次更詳細的調查，多方比較，降低建築鐵路的預算，增加針葉林開發的面積，極力追求收支平衡。

明治四十年五月（民前五年 五月）

藤田組將阿里山鐵路第五工區，即梨園寮到水社寮段的工程委託給吉田組，並開始施工。

工程在川津秀五郎的監督下開始進行，也開始開鑿隧道，十月中旬工程中斷，並解僱工人。

明治四十年十月十一日（民前五年 十月十一日）

藤田組進行的阿里山鐵路實際測量中發現，沿線隧道路段多達三十處，路線延長一哩五十餘鎖，且十字路山頭南面的斷崖又是少見難以開發之地帶，故改變計畫，將路線自十字路向北延伸。在十字路山頭北面的清水溪流域的山腰也有高度上千日尺的峭壁，但比起曾文溪流域較易興建鐵路，川津秀五郎為這次工程的測量主任，著手測量此路段。

十一月二十九日完成全線測量，阿里山鐵路全線改線。

阿里山鐵路竹崎到阿里山間直線距離不過十五哩半，高度落差達到六千餘日尺，但因山區路線繞

路，總長來到三十二哩，才能千辛萬苦抵達目的地。綜合多次測量長度共延長了一百二十哩，花費測量費五萬餘圓。

明治四十年十月（民前五年 十月）

開發多林舊部落，並建設苗圃。

明治四十年 十一月（民前五年 十一月）

總督府不同意阿里山之外的檜木林委由藤田組開發、經營，先前藤田組提出的棲蘭山開發案，總督府亦不同意該案。

明治四十年 十一月三十日（民前五年 十一月三十日）

鋪設竹崎到梨園寮段之鐵道，隨後立即進行坡度二十分之一的陡坡之試運轉，收到很好的效果。火車的馬力比預期出色。

採用美國 Lima(原文ライマー)公司製造，採用直立式汽缸，馬力較強且適合爬坡的蒸汽火車頭。

明治四十年 十二月（民前五年 十二月）

藤田組打算終止阿里山區的林業開發相關事業之內部消息走漏，嘉義當地組織了阿里山鐵道鋪設的同盟會，將總部設置在嘉義俱樂部，準備大肆進行相關活動。

明治四十年 十二月（民前五年 十二月）

藤田組計畫竹崎興建儲水池，為此進行測量工程。

此計畫無疾而終。

明治四十一年 一月十四日（民前四年 一月十四日）

藤田組認為有必要再度詳細調查阿里山區林業概況，徵得總督府同意後卻突然結束相關事業。

藤田組終止阿里山區相關林業開發事業之理由為已投入過多成本，但無利可圖。且面臨日趨激烈的同業競爭，已危害到阿里山區林業開發事業之經營基礎。截止工程中斷為止，藤田組在測量、

工程上已花費一百三十一萬兩千七百七十二圓。

明治四十一年 二月十一日 （民前四年 二月十一日）

藤田組相關人員在阿里山上舉辦解散儀式，一同下山。

小關才治、佐藤啟治、恩蔭林之助三人留在阿里山上，堀田己之助、中里正與石田常平三人則留在嘉義。

明治四十一年 三月下旬 （民前四年 三月下旬）

佐久間總督到中部山區巡視，鐵道部技師新元鹿之助和殖產局技師賀田直治兩人隨行，從嘉義出發沿著阿里山鐵路視察沿線工程進行實況與林業發展。

明治四十一年 四月 （民前四年 四月）

宮尾殖產局長視察阿里山森林遊樂園區。

利用藤田組放棄經營阿里山區林業的好機會，力圖重啟殖民政府的官營計畫，他贊成大島民政局長的想法，指派鐵道部、殖產局、財務局等單位，研擬買下藤田組經營事業的價錢、鐵道建設的預算與森林事業相關花費等相關事務。

明治四十一年 九月 （民前四年 九月）

大島民政長官率領長尾土木局長、峽事務官、鐵道部技師稻垣、河合博士等人，仔細視察當初藤田組施工的情形與附近林相。

一行人阿里山視察的回程中在竹崎～鹿麻產間與台車發生追撞車禍，列車翻覆，隨行的總督府大久保警部當場死亡，嘉義廳的藤井重傷。

本次視察的結果為阿里山區的林業事業大有可為，為具發展性的事業，終於得到了內閣的同意，可向第二十五屆議會提案為官營事業。

明治四十一年 十二月五日 （民前四年 十二月五日）

鐵道部的長谷川技師長轉任鐵道院管理局長。

明治四十二年 二月十三日 （民前三年 二月十三日）

阿里山林業經營的預算在第二十五屆議會因相關調查不夠充分為由遭否決。

明治四十二年 五月 (民前三年 五月)

內務省台灣課長川村竹治、農商務省山林局佐藤振五郎、台灣總督府林業顧問，東京帝國大學林學科⁷教授河合銆太郎與該學科專任教師 Hoffman (霍夫曼) 等人視察阿里山。

明治四十二年 十月三十日 (民前三年 十月三十日)

參謀本部測量班測得玉山高度為一萬三千七百七十五日尺。

明治四十三年 二月十二日 (民前二年 二月十二日)

於第二十六屆會議提出官營阿里山林業事業之創業預算，眾議院預算總會⁸核定五年兩百三十九萬八千九百零二圓。

補償藤田組經營阿里山區林業事業金額為兩百八十萬圓，總督府核定一百八十萬圓，但第二十六屆國會再核定一百二十萬圓，於明治四十三、四十四年分兩期付款。

明治四十三年 三月十三日 (民前二年 三月十三日)

時任嘉義廳長的津田毅一來到了阿里山祭祀神木。

明治四十三年 四月十六日 (民前二年 四月十六日)

第一百零六號行政命令明訂阿里山作業所為公營機構。

明治四十三年 四月十八日 (民前二年 四月十八日)

總督府財務局長峽謙齋兼任阿里山作業所所長。

明治四十三年 五月十五日 (民前二年 五月十五日)

⁷ 可稱東大森林系

⁸ 相當於主計部，預算審查機關

行政命令一百零二號明訂公布阿里山工作站之相關人事。
第一屆 庶務課長：殖產局林務課長 總督府技師 賀田直治
第一屆 林務課長：阿里山作業所技師 綱島政吉
第一屆 鐵道課長：阿里山作業所技師兼鐵道部 技師 菅野忠五郎
任命上述三位擔任相關職務。

明治四十三年 五月 （民前二年 五月）

首屆阿里山作業所嘉義出張所所長兼鐵道課長菅野忠五郎率領工作佔全體員工前往嘉義準備上任，並開始進行鐵道相關工作。

明治四十三年 六月十五日 （民前二年 六月十五日）

決定阿里山工作站嘉義出張所的相關人事。
嘉義出張所所長：由鐵道課長菅野忠五郎兼任
嘉義出張所相關人事公布如下：
第一屆 庶務係長 阿里山作業所 書記 岡本鉦吉郎
第一屆 工務係長 阿里山作業所 技術人員 小山三郎
第一屆 林業係長 從缺
第一屆 樟腦寮工班主任 阿里山作業所 技術人員 進藤熊之助
第一屆 交力坪工班主任 阿里山作業所 技術人員 川津秀五郎
第一屆 奮起湖工班主任 阿里山作業所 技術人員 島崎二郎

明治四十三年 六月 （民前二年 六月）

進藤技術員開始進行竹崎與梨園寮段之改測工程，川津技術員自梨園寮開始往奮起湖方向開始進行改測工程。

明治四十三年 六月 （民前二年 六月）

第二工區完成竹崎到樟腦寮段之測量與調查。
同時也將此路段委託大倉組，七月上旬開始施工，十一月完工。
自阿里山鐵路里程八哩七十五鎖至十四哩三十四鎖六十節。

明治四十三年 六月 （民前二年 六月）

計畫於竹崎設置儲水池，由技術人員古川義雄進行測量。

明治四十三年 六月二十八日（民前二年 六月二十八日）

大倉組著手進行第三工區樟腦寮到紅南坑間，即獨立山導坑的開挖工程。
明治四十四年四月二十日工程完工，五月著手鋪設軌道。
阿里山鐵路里程：自十四哩三十四鎖六十節至十七哩四十八鎖。

明治四十三年 七月上旬（民前二年 七月上旬）

大倉組負責第四工區紅南坑到梨園寮之間的工程。
明治四十五年二月初完工。
阿里山鐵路里程：自十七哩十八鎖至十九哩四十七鎖。

明治四十三年 七月三日（民前二年 七月三日）

鹿島組負責第六工區風吹石鷗到奮起湖段工程，並開始進行相關開挖。
明治四十四年四月九日完工後旋即著手鋪設軌道，五月上旬完成軌道鋪設
阿里山鐵路里程：自二十五哩至二十九哩。

明治四十三年 七月十九日（民前二年 七月十九日）

自鐵道部借調一輛美國製的六輪連結式蒸汽火車頭，重量為十三噸半，開始負責嘉義至竹崎間的運輸任務。（工程用）

明治四十三年 九月（民前二年 九月）

提出阿里山林業事業之創業期從五年縮短為三年，預算增額之修正案。
此案於第二十七屆議會提出，經協調後總預算為兩百四十四萬七千八百一十三圓。

明治四十三年 十月一日（民前二年 十月一日）

設立警察局阿里山派出所。
開始北門、灣橋、鹿麻產、竹崎各站間的客運與貨運業務。

明治四十三年 十月三日 (民前二年 十月三日)

委請鹿島組負責第七工區，奮起湖到多林間之土工隧道工程，並開始進行工程。

於大正元年(下一個天皇年號)十二月二十日完工。

阿里山鐵路里程：自二十九哩至三十哩四十鎖。

明治四十三年 十一月三日 (民前二年 十一月三日)

內田民政長官以紀念阿里山視察之名，於沿線進行杉木與其他樹種之造林。

歸建美國 Howard Lens 公司(原文稱ハーアーレンス)所製的兩輛十八噸登山用蒸汽火車頭(代理商：棚瀨商會)，抵達台灣並完成組裝，回送到竹崎，並進行試運轉。

明治四十三年 十一月 (民前二年 十一月)

小山技術人員進行多林到十字路間之改測。

明治四十四年 一月六日 (民前一年 一月六日)

大倉組負責第八工區，多林到十字路間的土工隧道工程，並開始進行相關工程。

明治四十四年十二月工程完工，四十五年十月完成軌道鋪設。

阿里山鐵路里程：自三十哩四十鎖至三十四哩七十四鎖四十節。

明治四十四年二月十七日 (民前一年 二月十七日)

竹崎到樟樹寮間可運行工程用列車。

明治四十四年 三月 (民前一年 三月)

峽謙齋升任二等高等官，任命他為阿里山工作站之首屆站長。

明治四十四年 五月 (民前一年 五月)

購入美國“Lima”公司（原文：ライマ）製造的載重九噸、全長二十英呎的運材車十輛，並進行試運轉。

零件／功能不完全，不堪用。

明治四十四年 六月十七日 （民前一年六月十七日）

鐵道部工務課長新元鹿之助被任命為阿里山作業所所長。

明治四十四年 六月 （民前一年 六月）

小山三郎是一位技師，他將阿里山鐵路沿線最難建設的路段（十字路、十字路山頭與阿里山之間）路段審慎比較、評估，仔細考量其利弊得失後，幾乎全線改線。

改測後的新路線減少兩處隧道，橋樑長度縮短約一千四百英尺。

明治四十四年八月 （民前一年 八月）

大倉組負責第九工區十字路到屏遮那間的工程，並開始施工。

工程於大正元年（下一個天皇年號）十一月下旬完工，同時亦完成軌道鋪設作業。十字路以東路段之橋樑、隧道之建材是附近的二萬坪直營的伐木場所提供之紅檜。

阿里山鐵路里程：自三十四哩七十四鎖至三十六哩三鎖

明治四十四年 八月一日 （民前一年 八月一日）

有一塊四百多年的巨石自獨立山頂落下，落下過程中碰觸到別的岩石，故裂成兩半。一塊破壞了十號隧道附近的擋土牆，另一塊則是於十六哩二鎖處落下，砸毀鐵路，砸斷了鐵路的鋼條，也造成附近數鎖的鐵道移動、變形。

明治四十四年 八月（民前一年 八月）

鹿島組負責第十工區，屏遮那到二萬坪間的工程，並開始施工。

連同修復工程，在大正元年（下一個天皇年號）十二月完工，（因施工過程中，八月底至九月初遭逢暴風雨，災情慘重），軌道鋪設工程也於大正元年十二月十二日完成，可達終點站二萬坪。

阿里山鐵路里程：自三十六哩三十鎖至四十哩七十八鎖四十五節。

嘉義至阿里山二萬坪之間的工程全線完工。全線隧道總數七十一個，橋樑共六十六座。

工程所使用的材料：使用英國製、長度三十英尺或三十六英尺的鐵條，竹崎到奮起湖間則使用美國製的軌道材料，型號為卡內基型三十封度型號，奮起湖製阿里山間則混用獨乙型三十封與清朝政府時代已採用的三十六封度兩種軌道材料。

明治四十四年八月三十一日至九月一日（民前一年 八月三十一日
至九月一日）

遭遇六十年來少見的暴風雨，全線多處損壞，多處傳出災情。

降雨量：紀錄上顯示奮起湖附近 24 小時（八月三十一日上午十時至九月一日上午十時）的降雨量為一千零三十五釐米，雨勢相當驚人。風雨一直持續至九月六日，未見停歇。

阿里山鐵路沿線主要災情如下：

牛稠溪橋樑全部流失。

十一哩三十三鎖附近因丘陵地崩塌掩埋路面，造成高達五十英尺的路基流失。

第十三、十四號隧道間，即十六哩七十鎖附近土石崩塌，造成大量土石侵入線路，並掩埋鐵道。

第十四號隧道中央到出口處損壞、崩塌。

第十七號隧道山上大規模坍方，造成隧道大規模損壞。

二十哩六十八鎖處路基流失約五十英尺。

二十二哩十五鎖處附近，長達六鎖的區間地基流失，形成兩個新的溪谷。

二十三哩六十鎖附近，發生大規模地層滑動。此次地層滑動規模相當大，高達數十萬坪的土石自該處右方高約六百英尺的山上向左方四百英尺的低處滑動，將鐵道抬高四十英尺，第二十八號隧道全毀，第二十七號隧道到第二十八號隧道之間的路段，長約十二鎖，路基完全流失。另外隧道工人的工寮也遭掩埋，壓死兩名日本人與四名台灣人。

第三十四號、三十八號隧道毀壞、被土石封閉。

第四十三號隧道處土石流導致鐵道被掩埋。

第八工區出現溪流氾濫導致工寮被沖毀，數名隧道工人失蹤。

竹崎機關庫全毀

樟腦寮工作站辦公室全毀，三棟宿舍半毀。

明治四十四年 九月（民前一年 九月）

以藤田組當時做的林木調查為基礎，進行阿里山區林業資源調查，並確立開發方針。

林業資源調查的結果如下：

河合溪流域： 針葉林 一百一十三萬三千四百六十一尺 闊葉林 兩百二十六萬四千六百二十二尺

水山溪流域： 針葉林 七十九萬七千兩百一十三尺 闊葉林 一百六十六萬九十七尺

石山溪流域： 針葉林 九萬五千九百七十三尺 闊葉林 一百二十一萬九千六百七十二尺

楠仔溪流域： 針葉林 七十萬六千九百零三尺 闊葉林 六十五萬八千兩百尺

石鼓盤溪流域：針葉林 四百零七萬四千六百八十四尺 闊葉林 一百二十五萬一千五百九十九尺

合計： 針葉林 八百八十三萬九千八百一十三尺 闊葉林：九百三十一萬兩千五百五十一尺

調查承辦人： 中里 正

明治四十四年 十月 （民前一年 十月）

完成二萬坪到對高岳間的沼平線鐵路測量。

本路線原先規劃是最大坡度為二十五分之一，彎度最小半徑為一百二十日尺，因建設預算有限，最大坡度改由十六點六分之一，最小半徑也縮小為一百日尺。用爬坡力較強的二十八噸重的登山用蒸汽火車頭牽引來補救馬力不足的問題。本線的前測由中里正負責測量，實測由龜谷西三、杉原龜之進兩人負責，在中里正監督下進行相關作業。

明治四十四年 十月十一日 （民前一年 十月十一日）

設立阿里山郵局。

明治四十四年 十一月 （民前一年 十一月）

森林遊樂區內鐵路⁹(二萬坪~神木段)延伸路段之開挖工程，路線長度約一千五百零八間，預計於四十五年三月底完工。依下面的計畫施工。

阿里山鐵路的建設方向是以木材的運輸為主，創業費中也已經以木材的運輸為主要目的，編列兩條路線的預算。這兩條路線為（一）嘉義至二萬坪段，為阿里山鐵路之主線，長度約四十一哩。（二）接續主線，預計通往飯包服的森林遊樂區內的兩條鐵路支線。

明治四十四年 （民前一年）

⁹原文中的林內線鐵路文中翻為森林遊樂區內之鐵路

殖產局林務課的技師重松榮一和技術人員古川義雄進行阿里山鐵路相關開發調查。

明治四十五年 一月八日 上午十一時（民國一年 一月八日 上午十一時）

隸屬阿里山工作站的林業勤務技師二宮英雄，正在進行位於二萬坪藤田村的林業宿舍的選址與測量工程。當時由施工單位鹿島組的伐木工人處理二萬坪車站區內之巨木，二宮英雄技師不慎遭巨木之樹梢砸中，當場死亡。

明治四十五年 一月九日（民國一年 一月九日）

神谷由道原任總督府事務官，被指派為阿里山作業所之庶務課長。

明治四十五年 一月十六日（民國一年 一月十六日）

森林遊樂區內鐵路第二工區，神木～香雪山之字形鐵道段之延伸路段之開挖工程，預定在三月三十一日完工，並以直營的方式施工。

明治四十五年 三月九日（民國一年 三月九日）

隸屬阿里山作業所的技師中里正被任命為阿里山派出所之首任主任。

明治四十五年 四月十日（民國一年 四月十日）

森林遊樂區內鐵路第三工區，香雪山之字形鐵道段～沼平段之延伸路段之開挖工程，長度約六百七十六間九分二釐，預計於七月底完工，依此計畫施工。

明治四十五年 五月（民國一年 五月）

在香雪山山麓開始進行伐木作業。

明治四十五年 五月二十四日（民國一年 五月二十四日）

於森林遊樂區內鐵路的終點沼平設置約五百五十坪的儲水池，疏通後開始作業。

此儲水池為河合溪流域新開發的伐木區之集材運作用的水源，也能充當防火用的水源。

明治四十五年 五月二十五日（民國一年 五月二十五日）

開始建設由森林遊樂區內鐵路的終點沼平站延伸至萬歲山香雪山鞍部，並以該站作為終點之集材鐵路，此路段為集材鐵路之第一工區。

延伸距離為七百六十二間一分。

明治四十五年 五月（民國一年 五月）

拓殖局總裁元田肇協同副總裁宮尾舜治視察施工中的阿里山鐵路與阿里山區之林業資源。

明治四十五年 五月三十一日 上午五時（民國一年 五月三十一日 上午五時）

一列工程用列車滿載枕木，自奮起湖發車前往多林的途中，行進至二十八哩六十鎖之橋樑處，因車內零件故障導致無法繼續行駛，駕駛員先停下列車，試著煞住載著枕木的貨車，慢慢退回奮起湖站。但是，當天因為天雨路滑，造成蒸汽火車頭嚴重打滑，煞車難以發揮作用，又因為是下坡，重力加速度使列車加速，列車駕駛雖然多次猛扳煞車桿，仍無法停下加速中的列車，一路滑行至四十號隧道入口附近的長達兩鎖半的大彎道，於該處出軌。列車從該處出軌後，順勢跌落深四十英尺下的溪谷中，蒸汽火車頭和貨車摔得粉碎，擔任駕駛員的龜山熊吉與負責添煤的園田兼一兩人與鹿島組的工人一人當場死亡，三位日籍人士，分別為擔任工頭的牧野富太郎、負責鐵道施工的工人鈴木喜慶與橋本數馬，上述三位日籍工程人員、擔任車掌的河野吉郎與三名乘客在這起車禍中受重傷。

明治四十五年 六月一日至二十日（民國一年 六月一日至二十日）

因連日豪雨，雨勢最大的期間落在十六日至二十日，造成阿里山鐵路沿線多處災情。

二十三哩六十鎖附近之開挖處再次發生大規模坍方。

第三十八號隧道無法負荷水的重量，遭壓垮。

第四十三號隧道之開挖處，因大規模坍方導致洞口嚴重變形，隧道內多處地面也受到擠壓，因隧

道內有防護工程，整座隧道才免於倒塌。

三十四哩四十三鎖附近之開挖處兩百多日尺的山上發生大規模坍方，帶來數千坪的土石並掩埋軌道。

二萬坪車站預定地的正下方處發生大規模地滑，滑向第六十七號隧道。

此處之地滑造成第六十七號隧道全毀，並在隧道出口兩鎖半處形成深達五十日尺的溪谷，甚至順著這個溪谷繼續侵蝕地面，造成大規模坍方。不僅將二萬坪車站預定地摧毀，形成一面峭壁，原本茂密的森林也被夷平。九月開始重建，開挖第六十七號隧道，也將二萬坪車站的位置移動將近一鎖。

第六十一號隧道出口處附近，約六十日尺的路段，因山上兩百日尺處的岩層擠壓，導致隧道受力變形。

明治四十五年（民國一年）

購入美國 richmond(李奇蒙公司)製造的架空式鐵鍊集材機兩台與“鐵驢”一台，價格為五萬一千九百圓。

其最大特色為可收集五十五立方米，容納／補給

大正元年 九月（民國一年 九月）

無蓋貨物列車十輛抵台，進行試運轉。

這些貨物列車由大阪列車工廠製造，為長度二十四英呎，最大載貨容量為十二噸的台車，試運轉效果卓越。

大正元年 十月十日（民國一年 十月十日）

萬歲山集材鐵路第二工區，由香雪山鞍部延伸到長谷川溪越鞍部，長度約四百五十六間八分，預計於大正二年二月完工，依照下列規劃開始施工。

大正元年 十月（民國一年 十月）

為最新一批購入的兩輛蒸汽火車安裝空氣煞車裝置。

大正元年 十月（民國一年 十月）

後藤新平（男爵）與三位民意代表藏原、棚瀨與指田共同視察阿里山鐵路與林業資源。

大正元年 十一月十五日（民國一年 十一月十五日）

利用二萬平到萬歲山之間的森林遊樂區內的鐵道的路面，鋪設枕木，開始營運木馬，並以直營的形式開始施工。

大正元年 十二月三日（民國一年 十二月三日）

塔山線集材鐵路為新設路線，以直營的方式開始施工。
森林遊樂區內鐵路，由原先的終點沼平車站出發，延伸至對高岳鞍部，長度為一千零二十五間，由阿里山工作站負責施工。

大正元年 十二月六日（民國一年 十二月六日）

開始進行木馬集材作業。
運用木馬在森林遊樂區內的鐵路沿線收集木材，運到阿里山森林鐵道的終點站二萬平附近進行集材，每天平均運量約為五十日尺，此作業預計實施至森林遊樂區內鐵道完工為止。

大正元年 十二月十三日（民國一年 十二月十三日）

工程列車已可行駛至阿里山森林鐵路終點站二萬平車站。

大正元年 十二月二十日（民國一年 十二月二十日）

阿里山森林鐵路嘉義到二萬平間路段通車，總里程四十一哩。
截至目前十二月底止，官營工程阿里山森林鐵路建設之總支出為兩百五十四萬四千八百九十三圓餘。

大正元年十二月二十五日～二十六日（民國一年 十二月二十五日
～二十六日）

進行嘉義北門站至二萬平之間，以七節列車載著檜木進行試運轉。
因為是試運轉，檜木則保留放在貨物列車上原貌，放在嘉義車站展覽一週。

大正二年 一月十二日（民國二年 一月十二日）

時任阿里山作業所嘉義出張所所長的菅野忠五郎赴歐美各國出差，任命技師

高山節繁為次任處長。

大正二年 四月一日 (民國二年 四月一日)

森林遊樂區內鐵路二萬平至神木段通車。

殖產局長高田元治郎被任命為阿里山作業所之總幹事。

阿里山之工程部門改稱為交通部門。

該月十七日技師進藤熊之助被任命為首任主任。

大正二年 七月一日 (民國二年 七月一日)

在二萬平為已故阿里山作業所技師，工學士二宮英雄設置殉職紀念碑。

大正二年 八月十二日 (民國二年 八月十二日)

阿里山的檜木於東京和名古屋試賣。

大正二年 九月十三日 (民國二年 九月十三日)

公告阿里山作業所出產之林產品之買賣規則。

大正三年 二月十一日 (民國三年 二月十一日)

試運轉中的林業列車在屏遮那大崩塌處出軌，甚至翻覆。在車上執行試運轉的技師進藤熊之助重傷。

二十日於嘉義醫院傷重不治，殉職。

大正三年 春天 (民國三年 春天)

於阿里山區河合溪、二萬平附近進行杉樹和扁柏造林作業。
此次造林為伐木地復育之開端。

大正三年 三月十四日 (民國三年 三月十四日)

阿里山的沼平車站開業，並開始營運鐵路相關業務。

大正三年 三月十七日 (民國三年 三月十七日)

任命青森大森區署長永田正吉為阿里山作業所所長。

大正三年 四月一日 (民國三年 四月一日)

設立阿里山小學。

設立當時，阿里山作業站舍房西側下方之倉庫暫時充當校地，校舍現址為海拔七千兩百日尺處，並緊鄰阿里山神社，為國內（日本）海拔最高之小學。

大正三年 七月二十日 (民國三年 七月二十日)

阿里山作業所之技師綱島政吉被任命為阿里山作業所嘉義出張所所長，並兼任運輸部門負責人。

大正三年 八月 (民國三年 八月)

Lima 公司之技師和 Westin house 公司之技師來台，安裝直立式空氣煞車裝置與進行蒸汽火車頭的試運轉。

大正三年十二月五日 (民國三年 十二月五日)

嘉義製材廠開始運作。

嘉義製材廠之建築外觀為高山技師所設計，機器是由重松技師、深川技術人員共同設計。製材能力相當卓越，每天可生產六百石，工廠建物面積為一千多坪，工廠中央的建築物有一部分是三樓，其他是二樓，都為鋼筋、水泥建築。製材動力（動力室）、乾燥室、鋸屑、修理和木材的儲存與配送等步驟，在製材廠內進行林業相關作業。廠內機器來自於美國，也採用國內嘉義工廠所製之機具，煙囪是英國製，整個木材的生產過程是把原料從儲水池送到工廠，並在工廠內加工、轉送等等過程，恰如一個生產線，以此方式運作。嘉義製材所也可發電，最高發電量約為八百千瓦。

大正四年 一月 (民國四年 一月)

曹洞宗高僧日置默仙到訪阿里山。

阿里山與印度的佛教聖地大吉嶺極為相似，高僧建議將訪泰時泰王親贈之佛祖佛像安置於阿里山。

大正四年 七月二十二日 (民國四年 二月二十二日)

行政命令第一百三十一號公布營林署的組織與相關人事。

永田正吉被任命為營林局長。

因發現蘭陽溪流域（棲蘭山）和八仙山區的林業資源，為整體規劃林業發展而改變組織與

相關人事。

大正四年 八月 (民國四年 八月)

於嘉義公園進行已故技師進藤熊之助之紀念碑揭幕儀式。

大正四年 年底 (大正四年 年底)

完成儲木池。

一號池面積兩千三百七十七坪，二號池面積五千九百四十一坪，以後將依序擴建。

大正五年 一月十七日 (民國五年 一月十七日)

原任阿里山派出所主任中里技師調職宜蘭辦事處，由技師重松榮一代理。

大正五年 一月三十日 (民國五年 一月三十日)

營林所技師西松又二被任命為營林局嘉義出張所所長。

大正五年 六月八日 (民國五年 六月八日)

開始調查石鼓盤河流域之針葉林林種調查。

調查於十一月十三日結束，由調查員高橋暫郎、山崎良邦、石川行雄等人共同調查。

大正五年 六月 (民國五年 六月)

開始調查建造明治神宮之鳥居建材。

大正五年 十月二十六日 (民國五年 十月二十六日)

開始進行水山區之針葉林林種調查。

於六年三月三日結束調查，由調查員福本林作、黑澤慎介、岡田震、石川行雄等人進行。

大正六年 三月八日 (民國六年 三月八日)

殖產局長鈴木三郎兼任營林局長。

大正六年 九月二十九日 (民國六年 九月二十九日)

鐵道部的事務官服部仁藏被任命為營林局長。

大正六年 十月二十五日 （民國六年 十月二十五日）

北白川宮成久王偕同夫人視察嘉義製材工廠。

大正七年 三月六日 （民國七年 三月六日）

山區站哨人員用火不慎引燃森林大火，石鼓盤溪流域五十八町步，約九萬六千石的集材面機付之一炬。

火勢燃燒一整天，損失高達八萬圓。

大正七年 五月二十日 （民國七年 五月二十日）

營林局事務官永山止米郎被任命為營林局長嘉義出張所所長。

大正七年 十二月 （民國七年 十二月）

將建造明治神宮之鳥居所需建材送到日本。

因木材為總督府進貢給殖民母國日本國內，故以軍艦運送。

大正七年 十二月二十九日 （民國七年 十二月二十九日）

以客運列車連結山線。

大正八年 一月二十三日 （民國八年 一月二十三日）

明石總督視察阿里山。

大正八年 二月 （民國八年 二月）

建立曹洞宗阿里山寺。安置日置默仙高僧引薦之佛祖佛像。

大正八年 三月八日 （民國八年 三月八日）

蒸汽火車的火星不慎引燃火勢，造成沼平一帶森林大火，大部分的林業資源付之一炬。

大正八年四月二十五日（民國八年 四月二十五日）

進行阿里山神社安座大典。

以八柱進行祭拜。

”大山祉命 火貝津智命 瑞彼能神 科津比古命”上述為左側四柱之對聯。

”大國主命 大國魂命 少彥名命 北白川宮能久親王命” 上述為右側四柱之對聯。

將例行祭拜日定為四月二十五日與十一月三日。

大正九年 三月一日（民國九年 三月一日）

開始進行東京大學農學部實習林場與鹿林山附近林業開發相關計劃之調查。

五月十一日完成調查。調查員為小關才治、鳥吉藏等人。

大正九年 四月七日（民國九年 四月七日）

阿里山鐵路營運區間延長至阿里山的沼平車站。

大正九年 五月十六日（民國九年 五月十六日）

田總督視察阿里山。

大正九年 九月一日（民國九年九月一日）

廢止營林局，改稱營林所（組織改組）

殖產局長高田元治郎兼任營林所長。營林所在這此組織改組之後變成殖產局的其中一個課。

大正九年 十月二十四日（民國九年 十月二十四日）

久彌宮偕同其夫人視察嘉義製材廠。

大正十年 十月二十五日（民國十年 十月二十五日）

營林所重松作業課長、嘉義出張所所長處永山處長、阿里山作業站主任岡田技師共同決定阿里山造林計畫案。

大正十年 五月五日 (民國十年 五月五日)

殖產局林務課長佐藤勸兼任營林所長。

大正十二年十一月三日 (民國十二年 十一月三日)

殖產局長喜多孝治兼任營林所長。

大正十三年 五月十日 (民國十三年 五月十日)

阿里山寺發生大火。

大正十三年十二月二十三日 (民國十三年 十二月二十三日)

片山三郎時任農商務書記官，被任命為殖產局長，並兼任營林所長。

大正十四年 五月一日 (民國十四年 五月一日)

時任總督府技師的重松榮一，被任命為營林所嘉義出張所所長。

大正十四年 六月二日 (民國十四年 六月二日)

秩父宮親王視察嘉義製材廠。

大正十四年 七月十七日 (民國十四年 七月十七日)

鄒族於達邦社進行小米收穫祭。

大正十四年 十月 (民國十四年 十月)

營林所在政府機關的編制中將改制為總督府內的獨立單位。

大正十四年 十月二十一日 (民國十四年 十月二十一日)

阿里山寺重建完成，進行佛像安座大典。

大正十四年 十一月三日 (民國十四年 十一月三日)

伊澤總督視察阿里山。

台南州新高道路開發隊完成阿里山～新高山之間的登山道路，於鹿林山舉行通車典禮。

大正十五年 六月二十五日 （民國十五年 六月二十五日）

嘉義出張所所長重松榮一於高升二等官的當日病逝。

大正十五年 六月二十七日 （民國十五年 六月二十七日）

總督府技師岡田震被任命為嘉義出張所所長。

昭和二年 七月二十九日 （民國十六年 七月二十九日）

高雄州知事高橋親吉被任命為殖產局長，也為營林所長。

昭和二年 八月二十五日 （民國十六年 八月二十五日）

阿里山入選由台灣日日新報募集的台灣八景。

日治時期的台灣八景為：八仙山、壽山、阿里山、鵝鑾鼻、日月潭、基隆旭岡、淡水與太魯閣峽谷。

破格入選：台灣神社、新高山（玉山）

昭和二年 十月十三日 （民國十六年 十月十三日）

上山總督視察阿里山。

昭和二年 十月二十一日（民國十六年十月二十一日）

阿里山林間學校新居落成。

昭和二年 十一月七日 （民國十六年 十一月七日）

朝香宮親王上阿里山，八日視察阿里山，九日下山，十日到嘉義製材廠視察。

昭和二年十二月十七日（民國十六年 十二月十七日）

總督府技師福本林作被任命為營林所嘉義出張所所長。

昭和三年 一月三十一日（民國十七年 一月三十一日）

廢止阿里山區登山許可制。視察者無須申請即可上山。

昭和三年 四月三日（民國十七年 四月三日）

久彌宮朝融王視察嘉義製材廠，四日上阿里山。

昭和三年 四月二十五日（民國十七年 四月二十五日）

阿里山營林所派出所落成。

昭和三年五月十日～十二日（民國十七年 五月十日～十二日）

日本陸軍大將久彌宮邦彥王視察阿里山。

昭和三年 七月二十一日（民國十七年 七月二十一日）

時任公賣局庶務課長得內田隆，被任命為殖產局長，也為營林所長。

昭和三年 八月五日（民國十七年 八月五日）

川村總督視察阿里山。

阿里山發電廠開始發電。

阿里山發電廠位於十字路東南側，海拔六百公尺的長谷川溪左岸，例用六十八公尺的高低落差進行水力發電，可供電一百千瓦。

昭和四年 七月八日（民國十八年 七月八日）

總督府技師上野忠貞被任命為營林所嘉義出張所所長。

昭和四年 八月十日（民國十八年八月十日）

奈良縣知事百濟文輔被任命為殖產局長，為營林所長。

昭和四年九月二十一日（民國十八年九月二十一日）

石塚總督視察阿里山。

昭和四年 十月（民國十八年 十月）

大日本山林大會於台北召開，與會者視察阿里山。

昭和四年 十月二十九日（民國十八年 十月二十九日）

東伏見宮依仁親王夫人周子視察嘉義製材廠。

昭和五年 七月二十七日（民國十九年 七月二十七日）

石塚總督登玉山途中視察阿里山。

昭和六年 三月十四日（民國二十年 三月十四日）

林學博士河合銆太郎於東京去世。

昭和六年 四月二十日（民國二十年 四月二十日）

阿里山國家公園¹⁰協會成立。

協會成立主旨中的一段寫道：”台灣位處日本帝國南方，其地理位置在軍事上相當重要，鎮守大日本帝國南側海域的美麗寶島，可謂帝國之南方所鑰。台灣不過只是一座孤懸海中的小島，卻有四十八座超過一萬日尺以上的高山，超過七千日尺以上的有一百一十五座，是一座多山的小島，這樣的島嶼在世界上並不常見。台灣島內雄偉的高山、鬼斧神工的河谷等等各種大自然景觀，島內不勝枚舉。其中阿里山到新高山（玉山）一帶，這廣達六萬町步的崇山峻嶺，是相當難得、壯觀的景色。公園學的權威林學博士田村為總督府特聘的專員，到阿里山區進行實地考察，並提出報告。這一帶的景色，不輸歐美各國，如果要概要說明的話阿里山鐵路若從起點嘉義市起算，包含塔山線，全長約五十二哩，克服了實際上高達七千五百七十日尺的高度落差，且因氣溫變化，在氣候和植被上橫跨熱帶、暖溫帶（副熱帶）、溫帶三種氣候／植被帶，僅花數小時即可飽覽不同景色。若想體驗寒帶的景觀，位在溫帶的日本高山就能體驗，僅需兩天的時間。又可說，走過高山、大河，接觸大自然，可以鍛鍊我們的心智，讓我們心胸更加開闊。看到這樣壯闊的景色，再加上險峻的高山，更能引人入勝。雖然位處偏遠，地勢相當險峻，還有很多人辭辛勞前來攬勝。剛好，台南州正積極修建新高山登山道路，台中州也正在朝開闢高山公路，通往標高九千三百七十四日尺的八通關的目標努力。所以，把阿里山設為國立公園是迫在眉睫的，最近，到訪阿里山的觀光客也達一年數千人的規模，探訪新高山的觀光客不少，不論男女老少都想一親芳澤。

¹⁰ 日治時期

”另外，本協會的組織如下：推舉台南州知事為名譽會長，嘉義市長¹¹為會長，另副會者三名，以營林所嘉義出張所長、嘉義郡守與一名民間人士擔任，另外選出數名理事，將本不設於嘉義市政府¹²內。

昭和六年 五月八日（民國二十年 五月八日）

拓務省殖產局長殖田俊吉被任命為殖產局長，也為營林所長。

昭和六年 六月十一日（民國二十年 六月十一日）

因豪雨阿里山線全線中斷，於二十日搶通。

昭和六年 六月十五日（民國二十年 六月十五日）

賀陽宮恆憲王視察嘉義製材廠。

昭和六年 七月十二日～十三日（民國二十年 七月十二日～十三日）

太田總督視察嘉義製材廠及阿里山。

昭和七年四月二十五日（民國二十一年 四月二十五日）

任命總督府技師長友綠為營林所嘉義出張所所長。

昭和七年 八月四日（民國二十一年 八月四日）

中川總督視察嘉義製材廠。

昭和七年 九月五日（民國二十一年 九月五日）

中川總督視察阿里山。

昭和八年 二月三日（民國二十二年 二月三日）

於阿里山進行已故林學博士河合銆太郎竣工紀念碑的揭幕儀式。

¹¹ 原文為嘉義市尹

¹² 原文為嘉義市役所

昭和八年 三月十五日 (民國二十二年 三月十五日)

新設阿里山高山觀測所。(今阿里山氣象站)

昭和八年 八月四日 (民國二十二年 八月四日)

台北州知事瀨拙夫被任命為殖產局長，也為營林所長。

昭和九年 三月二十四日 (民國二十三年 三月二十四日)

在阿里山舉行阿里山作業所正式成為政府組織二十五周年之紀念儀式。

昭和九年 十月七日 (民國二十三年 十月七日)

梨本宮守正王視察阿里山。

昭和十年 一月二十一日～二十二日(民國二十四年 一月二十一日

～二十二日)

李王垠視察嘉義製材廠及阿里山。

昭和十年 九月 (民國二十四年 九月)

在阿里山建立樹靈塔。

將已故阿里山作業所技師進藤熊之助殉職紀念碑移至二萬平。

昭和十年 十月 (民國二十四年 十月)

召開始政四十周年紀念台灣博覽會之際，在阿里山創立高山博物館。
年表終。

附錄

以下的阿里山企業計劃要項經推測為明治四十三年十月所寫，但把之後阿里山區實際的開發過程拿來對照，把實際情況和要點一起讀的時候，覺得實在非常有趣，簡單將內容附註如下。

阿里山企業計畫要項

綱領：

- 一、阿里山區林地相當險峻，集材、運送皆相當困難，勞力也相當缺乏。故阿里山區林業開發的大方向為機械開採，訂定此計畫。藉由機械作業省去僱用勞力之苦。木材運送也藉由鐵路運輸，集材則使用集材機，因此事業初期需要較高的費用，後期整體事業營運費用將明顯減少。
- 二、阿里山區林業資源相當優秀，但是材質也良莠不齊。因此，製材時也必須將木材依品質分類後賣出，另外將來鐵路完成後可幫助林業，但本部設於二萬平，分工廠也要設在嘉義，依此計畫進行。
- 三、設法將製材工廠與儲水廠設在伐木地附近，則相當方便，但嘉義附近未來水原取得將相當困難，故計畫於竹崎設置儲木池。另外，台北、高雄和基隆等地則有相當充足的腹地興建儲木池，也有其必要性。台北和基隆則未有興建預定地，高雄則和築港局協調，可取得約一萬坪的空間設置儲木池。
- 四、阿里山的林業事業分為兩期，四十三年到四十五年為草創期，四十六年後為正式營運期。但考慮到各項設備的設置與緩衝期和配合預算年度，自四十五年下半年開始視為正式營運期。與其急於建設伐木相關設施，不如先貫通阿里山鐵路，讓人們可以進入山區進行伐木相關作業。不應僅重視鐵路建設，而要考量鐵道通車後帶來的經濟效益，最主要是伐木、集材和運送等各方面，待鐵道完工、伐木、集材與製材等各項設備健全後，自然而然形成一個林業的生產線，再透過此生產線進行林業相關事業，透過鐵路將木材販賣出去。因為伐木事業仍處草創時期，能否獲利還是未知數，故必須編列一筆預算，以備不時之需。阿里山的林業若在伐木、集材、製材和運輸個環節都能夠按部就班開始運作，必須要依照下列所訂立之細節開始施工。
- 五、林業並不是一種馬上就能獲利的產業，因此更需要從各個瑣碎的地方開始想盡辦法節省成本。另外，林業需要大量的勞工，因此，官員自己也要以身作則，故官舍絕不應蓋得富麗堂皇，這個要注意。又如安裝在工廠的各種機具，盡量選擇全新的機器，放在室外工廠的機具，也要以堅固耐用為主要考量，絕不要華而不實。
- 六、未來在阿里山區進行林業的相關人員會很多，即伐木所需要的人力。包含伐木工人、集材、運材、製材等部門，另外，將木材運輸下山所需的人力，包含搬

運工、工人、負責照顧苗圃的園丁、種樹／復育森林的工人等等。我們也能看到為數不少種蔬菜的農夫，負責提供山上的工人日常所需。這些生活必需品等等的物資，盡量壓低價格，應該設法以和平地差不多的價格提供。目前正在進行相關的調查。另外，這些勞工也正值邁入家庭的年紀，也必須提供副業給他們的家人，例如：種植香菇、收集伐木的枝葉作成柴火等等，諸如此類的副業，這些都必須要下功夫去思考。另外，就法律層面而言，在山上如何進行交易？可以使用銀行發行的紙幣或貨幣嗎？這也是要思考的問題。在平地不通行的兌換券（紙幣）拿到山上做為交易媒介，這在法律上是否可行，都是目前要思考的課題。

七、阿里山上的林業發展規模如同預定的可輸出二十萬尺的木材，若將山上砍伐的二十萬尺全數輸出並販賣，則確定可獲利一百五十萬圓，另外，目前執行的復育則是在已砍伐的原生林原址進行植林，當木材被砍伐殆盡的同時（大約經過三十五年），又有木材可以開採，把林業發展成一種生生不息、一直循環下去的一種永續事業。雖然當初以上述方針為目標，但礙於伐木技術尚未成熟與財政困難，目前的伐木面積僅為十五萬尺，獲利為一百萬圓，因應目前的狀況，復育計畫要延長為五十年，或是視為一種永久性事業都必須要再思考，故這些長遠的目標都應隨著林業發展的實際情況，有必要從中汲取經驗再進行微調。

細則（林業發展順序及完工時間）

一、阿里山林業的發展，應該參照鐵道的完工日期與進度，較能明訂其他工程的進行順序與完工日期。故將阿里山鐵路分為左列表格的九個區塊，目前進行到第七區，工程持續進行中。

區塊	區間	自嘉義 起算之 里程	破 土 日	完 工 日	備註
第一區	嘉義～竹崎	九哩	四 十 三 年 六 月	四 十 三 年 九 月	阿里山鐵 路的主任

第二區	竹崎 ~ 樟腦寮	十四哩	四十三年 六月	四十三年 十一月	從藤田組 時代開始
第三區	樟腦寮 ~ 紅南 坑	十七哩 半	四十三年 六月	四十四年 八月	由菅野技 師擔任·他 認為在預 算無虞的 情況下可 於明治四 十四年中 完工·但礙
第四區	紅南坑 ~ 梨園 寮	二十哩	四十三年 六月		
第五區	梨園寮 ~ 風吹 庵	二十五 哩	四十三年 六月		
第六區	風吹庵 ~ 奮起 湖	二十九 哩	四十三年 六月		
第七區	奮起湖 ~ 多林	三十一 哩	四十三年 十一月	四十五年 一月	於年度預 算和不可 抗力的天 災·故無法
第八區	多林 ~ 十字路	三十四 哩	四十四年 二月		
第九區	十字路 ~ 阿里 山	四十一 哩	四十四年 七月	四十五年 九月	保證於明 治四十四 年中完 工。 由於規劃

					完工日成 必須要預 留一些時 間·故鐵路 中段各區 間的完工 時間略有 延遲·但他 認為大略 趕得上明 治四十五 年九月完 工·另外· 預計完工 前一個半 月開始可 運送工程 用物資。
--	--	--	--	--	---

二、森林遊樂區內鐵道的破土日與完工日：森林遊樂區內的鐵道是阿里山二萬坪

起算，至萬歲山附近，大約六哩的區間，此路段是利用阿里山鐵路的建造費鋪設，故破土日與十字路到阿里山段鐵路相同，皆為明治四十四年七月，完工日期也預定為明治四十五年九月。森林遊樂區內的鐵路各路線在藤田組時代雖已經測量完畢，但目前為了施工，在施工之前也有逐步修正的必要，目前也正在進行改測作業。且另外萬歲山之外的森林遊樂區內的鐵道預定在萬歲山的伐木結束後再行鋪設，即明治四十九年後再鋪設為較適當的時間點。

三、集材機器於明治四十五年二、三月間下訂，同年七、八月已到達嘉義，九月、十月間與鐵道（阿里山鐵道與森林遊樂區內鐵道完工）之同時，將設備送上萬歲山，預計年底或明治四十六年年初開始集材作業。

四、製材所的破土日與完工日：製材所如同前面所述，設置嘉義和二萬坪兩座製材所，未來也將二萬坪設為木工廠，將嘉義設為分工廠，破土與完工都是嘉義先，二萬坪緊追在後，順序與細節如左列。

嘉義製材工場

〈イ〉工廠佔地與破土日、完工日：工廠佔地要在明治四十三年九月之前決定，十月起進行測量，測量工程必須要在十一月至十二月中完成。

（ロ）工場設計：目前正在進行中，原有的製材所主要負責販賣和聯絡，各種木材皆應依照需求製作並販賣，故也必須要預留空間作為將來林業擴展之用，故工廠的設計必須要考量到未來林業擴展的各項需求，去做詳細的調查，但工廠的建設預計僅以滿足當前需求即可。另外，明治四十四年起開始建設，預計於明治四十五年二月完工。

（ハ）明治四十四年八月、九月間下訂製材機具，明治四十五年三月到貨，隨即進行安裝，明治四十五年七月進行試運轉，預計九月鐵道全線通車後開始運作。

二萬坪製材工場

〈イ〉二萬坪製材工廠用地已經測量完成，但可能需要一些手續，故與阿里山鐵路二萬坪～阿里山段同期於明治四十四年七月動工。

（ロ）工廠的設計與嘉義工廠同時期進行相關調查，等待阿里山鐵路（工程用）通車，約為明治四十五年七月、八月間，將林木從山上運到嘉義，並於嘉義工廠開始製材、裁切，再將其送回二萬坪，故二萬坪製材工場完工日期預估為明治四十六年一月。

（ハ）製材機具於明治四十五年四月下訂，同年十月到貨，立即將其送上阿

里山，並於製材工場完工的同時（明治四十六年一月）進行安裝，預計於明治四十六年三月開始試運轉。

五、儲木池的破土日與完工日：已經完成地形測量，目前正在進行設計之相關調查，此調查也應於明治四十四年三、四月間完成，等雨季過後，明治四十四年八、九月再進行開挖，預計於明治四十五年三、四月間完工。

六、伐木工人的招募：

伐木工人的條件相當嚴苛，必須具備良好的伐木技術之外，另外也要能夠忍受山中物質生活的缺乏與各項不便，又要是相當拼命工作的人，因此招募伐木工人相當困難，但是伐木工人的素質有跟林業發展有直接的關係，故伐木工人必須全家移居至工作地，以長期定居的方式進行伐木工作。故，伐木工人全家移居工作地後，必須給予伐木工人能維持家計的副業、提供豐厚的工作津貼，並設置醫院、學校等滿足最低生活水準的基礎設施之外，也必須設置教育機構，使其子女可受教育。除此之外，也要遏制奢華風氣，提供休閒娛樂的方法和場所，建構一個令人想移居的環境，但是最初僅在左列的地區招募伐木工人。

（イ）根據目前為止的調查，針葉林的伐木技術以木曾地區¹³為首選，紀州地區¹⁴、土佐地區¹⁵次之，木曾地區長年有固定的伐木習慣，每年五、六月間入山，九、十月間下山，於伐木之外的時間進行農耕，與當地的自然環境和風土相當錦慕，故不愛移居。但是紀州、土佐地區的伐木工人並沒有這樣的習慣，故招募紀州、土佐地區的伐木工人在移居上理應不會碰到難題。

備註：

木曾地區的伐木，在農曆的「八十八夜」¹⁶入山，先找好伐木的地方，再請伐木工人入山砍伐，七到九月間伐木，至十月份結束，八、九月間伐木工作已告一段落，為了將砍伐的木材運送下山，搬運工就會在山區中穿梭，在十一月底之前將木材送至木曾川流域的錦織；飛驒地區則是送到飛驒川流域，可到下麻生的網場一帶，在這裡編竹筏，沿著木曾川下山，隔年三月將木材送達熱田的白鳥儲木場，此為木曾地

¹³ 日本中部山區

¹⁴ 和歌山縣

¹⁵ 高知縣

¹⁶ 即農曆一年中第八十八個晚上

區伐木工人的作息之一例。而且伐木工人也對運送木材特別有心得，這些熟悉運木材的人在伐木期結束後變成搬運工繼續從事伐木業，也有人九、十月伐木季結束後就返家，等到隔年伐木季開始之前都住在家裡。而且，木曾地區的伐木工人居住的地方和工作地，近的只隔三、四里，遠的也不過六、七里，他們每當農曆中元節¹⁷必回家，而且當地也有類似伐木工人的工頭的社會組織，一個工頭率領一、二十位伐木工人，通常也是當地具豐富伐木經驗且德高望重的人擔任，自然有其社會地位。要擔任伐木工人或是搬運工都要先經過工頭的鑑定才可擔任。

表木曾地區優良的伐木工人近年來大量減少，連好的工頭也很少了。這可能跟造紙廠出現，有許多優良的工人被聘走有關，裏木曾地區則墨守傳統的伐木習慣，可覓得許多優良的伐木工人，紀州、土佐地區的伐木大多用木馬（人力木材搬運車）運送，故技術上和木曾地區的水運就有顯著差異，阿里山區也需要這兩個地方的伐木工人。但是，紀州與土佐地區則未有完整的聘僱網絡（工頭），九州更甚如此，要聘人之前如果有這些相關資料，就要先看。木曾地區十一月到隔年五月是雪季，故沒有山區的工作。另外，要砍伐堅硬的闊葉林，必須要找熊本、宮崎、鹿兒島三個縣的人，他們很擅長砍伐堅硬木材，且這三個縣的人不排斥移居，又木曾地區的伐木習慣又把伐木、集材與運材這三部分分開。（一般企業把集材和運材視為重點，從事這項工作的工人必須熟悉相關技術，如果有像木曾地區的伐木工人一樣特別熟悉木材搬運的話，就可以當作搬運工來運用。）

阿里山區的林業主要是透過機器來運材，利用鐵道來運送，所以不需要招募木曾、紀州、土佐這三個地方的伐木工人，但是仍需要伐木工人來處理山區的橫木和殘枝，也需要一些在長年在山中工作的人，故仍需要從這三地招募。另外還打算招募一些熟悉操作蒸氣機器的工人。

- （口）阿里山區的林業，先進行針葉林的伐木，再進行闊葉林的伐木。第一批需要四十位伐木工人和四位柚頭（後將其稱為工頭），另外集材、搬運工人十五位，這些人將從木曾、紀州、土佐這三個地方招募，而且各地也有伐木工人，在舊曆中元節的時候都要讓他們回家，或者是在山上伐木，等伐木工作告一段落後，九、十月間返日，有必要派遣

¹⁷ 每年八月中的日本中元節

官員到這三個地方了解相關習慣之後，依照當地習慣訂定契約。

(八) 關於伐木工人薪資的訂定方法，還必須要深入考究。目前正在進行各項細節的調查，大致上採用數目分級制敘薪。如果單就伐木的量來敘薪的話，會出現不知如何運用在阿里山地區等問題？阿里山地區的樹木極為高大，一砍倒就是好幾十尺以上，原先的敘薪方法是以伐木量來敘薪，是以較小的樹木來計算工作量，恐怕與阿里山的情況大相逕庭，故不適用於阿里山地區。這種情形就應該以樹木的大小來分成好幾個等級，以單位勞力可實際砍倒多少木材，對應樹木大小等級來敘薪。

目前伐木工人的薪資，以木曾地方的伐木工人過著低度的物質生活（相當儉樸的生活），去掉伙食費一年可存六十圓，回到家鄉被大家視為事業有成者，故現在阿里山區的薪資標準，以每年可存一百到一百二十圓之間較為適當。但是目前正在進行的各項調查中，仍未出現支持這個論點的論述。

(二) 伐木工人入山的時間點，必須考量到鐵路的完工程度和募集地的習慣。

第一點：鐵道至少要通車到奮起湖。為什麼鐵道最少要能通到奮起湖？主要是因為鐵道完成前，派遣伐木工人上山伐木時，必須要將維持伐木工人生計的食物和必需品送上山，奮起湖為必經之地。另外，就算到奮起湖之前的鐵道通車，奮起湖～阿里山之間十一哩仍為崎嶇難行的山路，若要派遣大量伐木工人上山必須要等到鐵路通到十字路附近。而且，鐵道通車到奮起湖的日期大約是明治四十四年九月、十月間，通車到十字路大概要等到明治四十五年一月、二月間，所以僅於明治四十四年一月、二月間派遣少數伐木工人上山。

第二點：木曾地方的伐木工人不喜歡舉家移居，故從木曾地方派遣二、三十名的伐木工人，並於九月、十月間上山。也從紀州、土佐、九州等地募集十名、二十名的伐木工人上山，並進行家族移居，預計於明治四十四年十二月以後，或明治四十五年二、三月上山。

備註：木曾地方的伐木工頭，大部分是在家鄉有房子有田地的人，大多把原有的房子和土地賣出，不喜歡到外地移住伐木的壯年人。這些人對伐木相當熟悉，也應移居阿里山。紀州、土佐和九州等地也有很多優良的伐木工人，也不喜歡放假就到外地工作，況且，這些人在故鄉也是事業小有成就，生活也過得不錯，但是正值壯年，也為了讓家裡有更好的未來，不排斥到外地工作，所以逐漸招募到足夠的伐木工人。這些伐木工人先單身到阿里山工作，

工作表現優良則進行家族移居。

第三點：集材工人與搬運工的招募：上山的時間點在於伐木工人上山後的三、四個月之後，也就是預計明治四十五年四、五月入山，主要募集地還是與伐木工人相同，從那邊募集三十人，缺額則由台灣當地的工人和原住民充當。

集材跟搬運主要是透過機器運作，但是在森林遊樂區內鐵路的附近則不一定要動用機器，他們的工作是把這些木材收集起來，等到明治四十五年阿里山鐵路全線通車的時候，將木材送到嘉義，並於嘉義製材廠製材，於明治四十五年中販賣，收入拿來補貼發展阿里山林業的所需費用，故明治四十四年年中就有必要預先準備。

七、明治四十五年下半年的伐木量與明治四十六年以後的伐木量：

(イ) 明治四十五年底之前雖為創業費時代，同年九、十月隨著阿里山鐵道全線通車，必須要透過木材販賣賺取必要的營運費用，約二十萬圓。明治四十六年起正式進入營運階段，故事前必須擬定營運計畫。以明治四十五年的伐木量，以造材尺計算則為針葉林共五萬尺、闊葉林五千尺；其中將兩萬一千尺的針葉林和兩千五百尺的闊葉林販賣，收入預估為三十四、五萬圓。明治四十六年後的伐木量雖然可推測，但是理應隨著販賣量有所增減，故不公布其實際數量。

八、販賣方法與價格：

(イ) 如前項所述，阿里山林業以於明治四十五年開始進行並販賣，但明治四十五年九、十月間阿里山鐵道才全線通車，專業且能夠大量生產的集材機具尚未足夠，再加上鐵道常常停駛等等不利條件，導致明治四十五年僅僅為了維持林業營運而進行木材買賣，為試營運的性質。明治四十五年之前因為各項設施才逐步完成，運輸量也相當少，故明治四十五年之前仍屬於無法明確估計林業實際收入的年代。目前為止的林業主要是提供鐵道試運轉與試賣，另外，木材的品質仍尚未穩定，供應僅以提供島內各政府機關使用為主。

(ロ) 到了明治四十六年，製材裝置及其設備、集材設備和伐木工人等各項理應步上軌道，始能準確估計生產量，隨之確定販賣價格。惟開拓日本市場一事，仍有下列兩項不利因素：賣給木材商行或是賣給資本家的單一市場，

故以發展順序論之，仍以供應島內政府所需為優先，再者接受島內民間的商業往來，最後才是銷回日本，且希望能找出運回日本的方法。
全文終。