



交通篇

王靜儀 編纂

梧棲鎮志交通篇

概說

本篇首先探述清代的交通，當時仍以水路較為方便，有五條水道可行舟楫之利，也是梧棲古名－「五汊」的由來。早期梧棲有南北兩大聚落，由陳、蔡兩大家族分據，當時只有二條街道－即頂橫街、下街。

由於梧棲並沒有鐵路經過，所以第二部分談日治時期的陸上交通，則主要探討輕便台車和公路，幸運的是，有機會訪問許多耆老，甚至當時台車車伕之子，回憶台車的形式、路線、車資等等，似乎可還原當時輕便台車的面貌。民國二十四年（昭和十年，一九三五年）中部大地震後，鎮內多了幾條道路，民國二十八年（昭和十四年，一九三九年）更有了中棲路之修築，公共汽車開始在梧棲營運。

光復以後，陸續開闢了許多道路，同時也有三家客運公司營運經梧棲的路線，但隨著自用汽、機車數量的成長，大眾輸運工具逐漸失去優勢。

近年來，配合著臺中港的建設及「臺中港特定區」計畫，新的對外聯絡道路如新台一線、西濱快速道路、中部第二高速公路等等陸續完工通車，因此可說港口的開闢，帶動梧棲陸上交通的發展。

第一章 清代的梧棲交通

梧棲在清初時仍為一荒蕪偏僻之地，已故之梧棲耆老黃海泉在其手稿「梧棲沿革誌」中提到：

原屬荒蕪偏僻之地，人煙稀少，細草蔓延，中浮一汕，自北而南，勢若長蛇，汕之東初有兩巨堀，昔時屬南北蕃，所有漁人圖此牟利。…源發深澗而經肚山小谷而引入大甲、大肚兩溪之流…，二水宛如玉帶環流，梧棲獨浮水中，不患水災相傳…，北一帶沙埔歷久積成三坵曰頂崙、中崙、下崙，頂崙有二三漁民住此捕魚曝網築寮，故名曰網罟寮¹。

可知梧棲乃介於大甲、大肚兩溪之間，歷久形成沖積沙埔，遂有漁人定居捕魚為業。可見當時住民的主要活動空間，還是在水上。康熙末年，福建的移民日漸來此開墾沿海地區，當時是以曬網捕魚為生，故有「網罟寮」的地名。附圖一。

¹ 黃海泉著：梧棲沿革誌，未刊本。

圖一



五汊港 摘錄自周璽著〈彰化縣志〉

在水路方面，梧棲早在清初康、雍年間就有數條河溝，深可泛舟，可供居民來往交通，黃海泉就曾提到：

後成池沼，中橫一溝，直奔入海口大溝，分為頂塹下塹，深可泛舟，沼之東一片荒坵，汕之西則臨大海，漁人於此網魚為生，北端兩流曰頂塹溝、下塹溝（下湍溝），南匯兩水曰河城溝、大庄溝（即得勝橋溝），源發深澗而經肚山小谷而引入大甲、大肚兩溪之流，故頂湍溝屬大甲支流，河城溝屬大肚溪支流，兩流匯合朝注斯海²。

文中提到的大溝、頂塹溝、下塹溝、河城溝、大庄溝就是當時居民最常用的水道，這五條水道也是梧棲古名—五汊的由來。後該五條水汊的殘跡今日仍可辨認，從北而南：（一）錦成橋下今稱梧棲溝者，（二）沿消防隊、萬興宮北側西流者，（三）梧棲路農會信用部舊址、漁會辦事處南側者，（四）得勝橋下向西流者³。

除了本地的水路交通，對外的水路交通也很便利，南可由安良港到達彰化縣城：

北界康榔塹仔寮，南經安良港直通彰化…，要乘渡船可以直達東省三路，一由大溝堤岸經南簡、康榔直抵罵頭（清水），一由河城溝堤岸經大庄抵沙轆⁴。

² 同註1。

³ 洪敏麟編：《五汊港聚落圖說》（臺中：臺中縣梧棲鎮，民國73年4月），頁20。

⁴ 同註1。

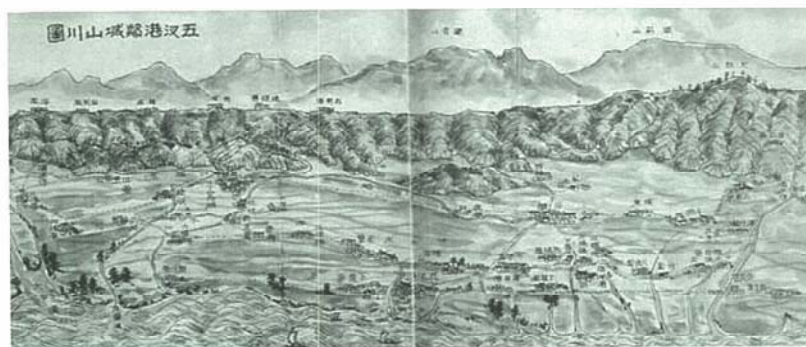
自道光年間開始，梧棲港商業日盛，貨物往來於梧棲與晉惠之間，是以船舶。而陸地甚至溪流的運輸工具則是牛車。黃海泉提到當時的盛況：

清道光戊申起大小行棧有五黃十八蔡之多，其他雜姓共四十六店，楊姓富冠一方，有泉郊廈郊二郊，廈郊則與鷺江漳邑通商，泉郊則與泉邑汕頭等處往來，商旅日約千計，民戶八十餘，菜商達三分之一，大半賴以斯港以維生，港灣桅檣如林，貨積如山，竹筏四十餘隻，陸海之牛車四十餘輛，溪船十餘隻，鞍邊船十餘隻，船舶往來每年均超過六百餘次⁵。

當時與梧棲直接對航的港口為獼窟（泉州府惠安縣）、祥芝（泉州府晉江縣）、蓮河（泉州府南安縣）、福州等⁶。風候順利情況下，戎克船在一晝夜可以抵達，三月至九月是較適合航行往來的季節。

然而，到了清末同治年間，港口淤積，深僅得三、四尺，乃另闢「竹筏港」，以挽救頹勢。迨咸豐年間，入港船隻大減，港務逐漸轉移塗葛堀（今龍井）。光緒初，在稍南另一水汊，再闢「翻身港」，進出口貨物，以竹筏或小船轉運至頂車埕、下車埕集貨⁷。可見清末梧棲港口地位的變遷。附圖二。

圖二



五汊港鄰城山川 摘錄自洪敏麟著〈五汊港聚落圖說〉

在陸路方面，清康熙三十三年（一六九四年），臺灣南北已有交通幹線，不過當時路況不佳，如康熙三十六年，郁永和渡東螺溪即依賴牛車為交通工具，由郁著「裨海紀遊」所云：

地不產馬，…文武各官乘肩輿，自正印以下，出入皆騎黃犢，市中挽運百物，民間男婦遠適者，皆用犢車⁸。

至於梧棲清時的道路，黃海泉也有記述：

由是漁民移駐日多成兩部落，繼又漸集漸眾，多築屋於大溝之南岸另成部落曰頂橫街，未幾以南，便開墾一街於下塭堤岸，以癸丁方位縱直而築曰下街又曰中街，即今之梧棲路。當時人口僅四百左右，咸以捕魚為生。

⁵ 同註1。

⁶ 臨時臺灣舊慣調查會，調查經濟資料報告（東京：臨時臺灣舊慣調查會，明治38年5月。臺北：文閣圖書公司影印版，民國66年8月），頁166。

⁷ 五汊港聚落圖說。頁7。

⁸ 郁永和：裨海紀遊，頁13。

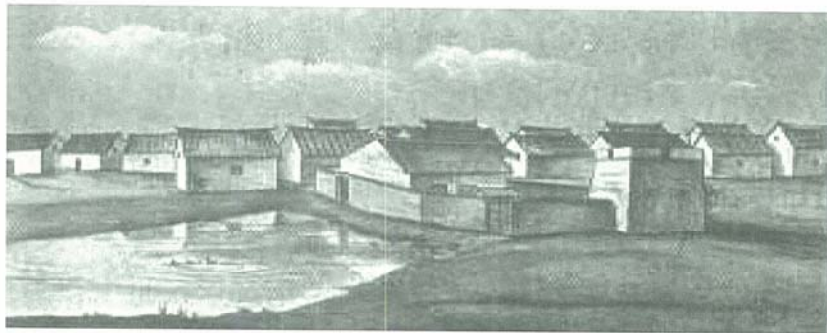
自關街以後商舖始設，對岸閩屬晉惠廈門等埠相距兩百海里，舟楫往還甚便，自清道光十二年壬寅起商舶日臻，商場日繁，遂成爲中部第一大商津⁹。

可知在道光十二年前，梧棲就有兩條主要街道，一是橫向的頂橫街，後來又以縱直方向再築一南北向新街一下街，即今西建路新街巷。頂橫街大概就在今天之下寮里、中正里一帶。黃海泉亦補充提及，道光年間這些街道曾遭大火，後有改變其面貌：

其時住民相讓割地而築，故市面整直，亭柱相對，初屬草創，茅屋爲多，於道光年間遭大火燒燬，而後多築瓦屋¹⁰。

清咸豐年間，梧棲所謂的「頂街」、「下街」已成南北兩大聚落名稱，中以朝元宮爲界，頂街大致指今之頂寮里、下寮里、中正里一帶，下街大致指草湳里一帶。西元一八六八年，臺灣發生「樟腦戰爭」，居住在「頂街」的蔡姓家族與怡記洋行英商比麒麟合作，私自購買樟腦，附圖三。

圖三



樟腦倉舍 摘錄自陳逸君譯〈歷險福爾摩沙〉

結果，居住在「下街」的陳姓家族與清廷官方合作，截住了這批私運出口的樟腦，之後，比麒麟親自來梧棲，以武力幫蔡家奪回被佔的棧房，雙方相持不下，他乃由梧棲逃到淡水，再轉到廈門向英國大使報告，英國動武並和清廷談判獲勝才結束這段糾紛。比麒麟在其著作「歷險福爾摩沙」有詳細的記載：

公司決定經營樟腦生意後，一位富有的地主，同時也是尊貴的蔡氏家族族長，前來與我們洽商，答應供給任何數量的樟腦，於是公司與他訂立合同，並且經過領事正式簽字認可。先付大筆訂金後，挑選梧棲一臺灣府往北約六十哩的小港口，設置倉庫和漢人代理商。…我們萬萬沒有顧慮到貪慾的道台，他怎麼肯輕易地放棄這項寶貴的獨佔事業…唆使另一個強有力家族來攻擊公司代理人…，他們發現蔡氏過世的父親在少年時曾牽連到一場年代久遠的叛亂活動…馬上派兩百名士兵到梧棲逮捕蔡氏……實際上梧棲由兩個大家族所組成：蔡氏家族和陳氏家族，每一族都仿照臺灣北部的作風，修築一座堅固的，有槍眼的堡壘，作爲氏族爭鬥中，戰士最後的根據地¹¹。

⁹ 梧棲沿革誌。

¹⁰ 梧棲沿革誌。

¹¹ 比麒麟著，陳逸君譯：歷險福爾摩沙(臺北：原民文化事業有限公司，民國88年1月)，頁213~215。

黃海泉也提到：

余店福川堂藥房前後之隘門，為頂下街界址，故陳蔡兩姓之爭及民眾對壘之磚石擊戰即據此為界，蔡姓多居頂街，陳姓多居下街¹²。

由此可見，清咸、同之際梧棲街道已大致區分為南北兩落，且互相對峙，有「石戰」之情形，以朝元宮附近為界線。

光緒十三年（一八八七年），臺灣正式設省，原有之縣轄區分為新竹、苗栗縣二縣，苗栗縣治於光緒十五年設立，其轄區大甲堡與臺灣縣共治的緣故，之後有築一聯絡通路由公館至梧棲，總長十六里¹³。可視為梧棲往北的重要通路。

第二章 日治時期的梧棲交通

日本治臺後，於一九〇八年完成臺灣西部縱貫鐵路線，其中海線鐵路於大正十一年（一九二二年）間也順利完工，由新竹州竹南站到臺中州大肚站，總長五十三哩餘¹⁴，但是山線及海線鐵路都沒有經過梧棲，所以日治時期梧棲的鐵路建設只有臺中輕鐵株式會社經營的輕便軌道，還有一小段在日治末期為了因應新高港築港工程所築的鐵路支線，現在就逐一說明之。

在大正七年（一九一八年）十二月時，臺中輕鐵株式會社中的「牛罵頭道」分為兩條路線，一為縱線，由牛罵頭（今之清水）至大肚驛，一為橫線，由沙轆（今之沙鹿）至梧棲港¹⁵，兩者都經過梧棲，牛罵頭到大肚線總長十二·五哩，沙轆到梧棲線長二·三哩，兩線有一百九十輛輕便台車可供乘坐¹⁶。大正七年一整年內有十三萬零九百六十人次乘坐此兩線輕便台車，貨物運量也有三萬三千七百五十八斤¹⁷。

黃海泉亦提到了當時輕便台車的盛況：

梧棲昔日與沙鹿大肚間曾敷設輕便台車，與臺中交易出入須乘台車至大肚轉乘火車，此台車軌道廢止後便感不便，台車車頭處（即今文化里之黃德順地址），至後昭和三年戊辰自動車路完成，豐中客車由是接續往來，交通轉趨便利¹⁸。

由此可見，當時梧棲人主要靠輕便台車對外聯絡，北可至清水，東可至沙鹿再轉搭海線火車，南可至大肚再到臺中。梧棲耆老楊景星、陳再勝也提到當

¹² 梧棲沿革誌。

¹³ 陳俊編著：臺灣道路發展史，（臺北：交通部運輸研究所，民國76年），頁138。

¹⁴ 泉風浪編：臺中州大觀（全），大正十一年排印本（臺北：成文出版社，民國74年），頁54。

¹⁵ 臺中廳庶務課編：臺中廳營內概要（三），大正九年排印本（臺北：成文出版社，民國74年），頁472。

¹⁶ 同前註。

¹⁷ 臺中廳營內概要（三），頁473。

¹⁸ 梧棲沿革誌。

時台車的票價，從梧棲到沙鹿約一角二分錢(十分等於一角)，台車採民營方式，有十五台車，人力車伕推動。一般坐二人，最多時可坐四人，冬天時，台車四面圍以帆布以擋強風¹⁹，如附圖四。

圖四

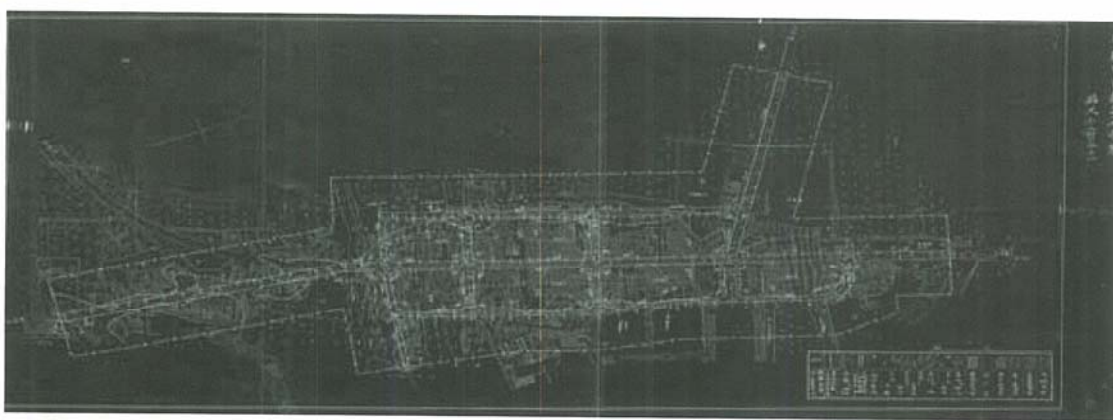


輕便台車 摘錄自鍾淑敏等撰〈殖產方略〉

當時台車的軌道模型與礦坑所有的狹窄軌道相似，其構造簡單，於平正木板上置座椅，下裝四鐵輪以行駛於輕便軌道上。上坡時以人力推行，下坡則順勢滑行，車上有煞車器控速度，可載貨物亦載人²⁰。

昭和十年(一九三五年)四月，中部發生大地震梧棲屋舍毀損嚴重，爲了配合災後重建工作，實施都市計劃，當時計劃平面圖至今還在。附圖五。

圖五



也可從中看出輕便台車的軌道，虛線爲台車軌道，自沙鹿至梧棲，一可至今文化路黃德順宅址，一可至洽豐碾米廠(陳瑞年之父陳玉振所開設)後方，方便載米之用。搭車站即設黃德順宅前(後遷文化路與東建路口)與大庄榕樹下二處。這種廉價又方便的台車在昭和十七年(一九四二年)築中棧路時，才正式廢止停用²¹。

中棧路的開築是爲了新高港築港工程而築，新高港築港工程正式在昭和十

¹⁹ 民國90年1月16日上午11點至12點訪問楊景星先生於中棧路楊德育診所之訪問記錄。

²⁰ 臺灣歷史影像系列：殖產方略—臺灣產業開發(1895-1945)(臺北：立虹出版社，民國86年)，頁46。

²¹ 同註18。

四年（一九三九年）九月二十五日展開。為供應工程所需大量建材與設備，乃徵調數千人次的民工，全力趕工完成。從甲南修築鐵路支線至梧棲草湳里（約為今臨海路址），全長約為十二公里。當時尤世景從事商行生意，專門由苗栗山區搜購木材，再售予築港單位之用，築港工程停工後，該鐵路因軍需而予拆除²²。

至於日治時期梧棲的公路，我們可從明治三十七年（一九〇四年）繪製的臺灣堡圖頁一三八中梧棲港街圖看出端倪，明治三十四年（一九〇一年）梧棲港改制「大肚中堡梧棲港街」，在今之梧棲鎮管轄區內有四庄—即南簡庄、大庄、梧棲港街、鴨母寮庄。之間只有三條重要的道路：一通往沙轆（在今中樓路稍北，左側即今之民生路），一通往牛罵頭（即今之中央路二段），一通往南邊經安良港可抵龍井（即今之中央路一段）²³。第一條道路自梧棲警察派出所前經大庄、南簡至沙鹿，總長為三·八五二公里，是梧棲主要的對外道路，第三條道路如果從沙鹿出發，行經大庄、大庄派出所（今永寧派出所）、鴨母寮、三塊厝抵達龍井庄，總長為七·一六七公里，又稱為「沙鹿麗水道」²⁴。

昭和十年（一九三五年）時，由於中部發生大地震，梧棲房屋倒塌嚴重，交通閉塞，只好作市區重整，並新闢六條新的道路：

乙亥（即昭和十年）遭中部大震災，全街房屋倒塌，甚至街衢狹隘，交通閉塞，乃乘此災後，市容不雅，復於予重整改修，並新闢東建路、西建路、橫街四條（頂和、民族、民權、民生）²⁵。

可見震後梧棲多了幾條重要道路，即東建路、西建路、頂和街、民族路、民權路、民生路。

昭和十四年（一九三九年），新高港築港工程開始，為了方便築港工程，遂先進行沙鹿、梧棲間的道路拓寬工程。當時投入大量的保甲義務役人力，包含清水、沙鹿、梧棲地區，取今中樓路兩旁的田土以築路，所以導致中樓路路面較高，兩旁田地略呈下陷之地形。此段道路於昭和十五年（一九四〇年）完工，總長計三九一三米七十厘，計畫路面幅五十米，實施路面幅三十米，盛土面積十五萬三四一三立米，工事費計七萬六千九百日圓。投入的人力以梧棲地區而言，有梧棲義務役七五一戶（第一～八保），大庄義務役一〇一九戶（第九～十五保）²⁶，為日治末期梧棲道路工程的一大盛事。附圖六。

²² 董倫岳編著：咱懷念梧棲街、新高港老相片專輯，（梧棲：梧棲鎮公所，民國88年），頁52。

²³ 臺灣堡圖，（臺北：臺灣日日新報社，大正3年再版），頁138。

²⁴ 陳俊：臺灣道路發展史，頁273。

²⁵ 梧棲沿革誌。

²⁶ 大甲郡役所編：沙鹿梧棲間通路工事紀念寫真帖，（大甲：大甲郡役所，昭和15年），頁1。

圖六



圖片提供人：吳廣橋先生

至於運輸工具方面，昭和年間，自動車(公共汽車)的營業已經非常發達。臺中州政府爲了能讓民眾享受交通運輸的便利，基於自動車在路上行駛有其危險性，故加以管制行駛路線。每年三月及十月進行嚴密的車體檢查，對於運轉手(司機)的測驗更是嚴格，以降低所有的危險。昭和三年(一九二八年)十二月，政府通過了四百三十三條自動車營業許可路線，其中與梧棲相關的有兩條路線：一是臺中清水間，總計二十七公里，一是沙鹿梧棲間，總計四公里²⁷。這兩條路線由清水經梧棲、沙鹿往臺中，由日本鐵道株式會社自動車分部(光復後改稱公路局)所經營的客運，定期往返，當時梧棲只有乘車站牌，並無車站之設立²⁸。另外，在昭和四年(一九二九年)左右，又加入了另外一家客運公司一豐中客運的營運，主要營運路線爲臺中經南屯(前述許可路線之一，計五公里長)、龍井、沙鹿至梧棲，當時臺中至梧棲的票價是日圓一角多²⁹。

總而言之，日治時期所使用的交通工具除了輕便台車和自動車外，以昭和二年(一九二七年)的統計，大甲郡(含清水街、梧棲街、大甲街、沙鹿街、外埔庄、大安庄、龍井庄、大肚庄)計有牛車九九四輛，自轉車(腳踏車)四四八輛，轎子一百台，人力車四輛³⁰。可見牛車在臺灣各地一直是重要的代步工具，甚至到光復後亦是。

第三章 光復後的梧棲交通

民國三十四年(一九四五年)，臺灣光復，本地改稱梧棲鎮，此時的道路仍是泥土路面，主要的對外交通道路有：

至民國乙酉(西曆一九四五年)臺灣光復，而稱梧棲鎮……，本鎮北界康榔塢仔寮南經安良港直通彰化，當時火車未通，要乘渡船，可以直達。東首三路，一由大溝堤岸經南簡、三康榔直抵罵頭(清水)，一由河城溝堤岸經大庄抵沙轆……一路由東隘門(地址即舊鎮公所前巷子)經陳厝庄、鹿寮而達胡蘆墩(豐原)，故往來雜貨多由此路吐納，西側有頂車埕，下車埕廣場，爲運貨牛車停駐處，日約萬輛，車聲鱗鱗，震耳欲聾……³¹

²⁷ 臺中州營內概況及事務概要，第二冊(臺北：成文出版社，民國74年)，頁242~244。

²⁸ 民國89年11月27日電話訪問省議會台汽公司聯絡人魏經理之訪問記錄。

²⁹ 同註18。

³⁰ 杉山靖憲者：大甲郡的地方特色(臺北：臺灣日日新報，昭和2年)，頁55。

文中指出光復後梧棲對外道路，主要有北經康榔、塭仔寮到清水，南經安良港乘渡船可直抵彰化。以東則有三條主要道路——一是由大溝堤岸經南簡、三康榔抵清水(大約是今鰲西路一帶)，一是由河城溝堤岸經大庄抵沙轆(大約是今民生路及中棲路稍南)，一是由東隘門經陳厝庄、鹿寮而達豐原(大約是今忠孝街、忠信路一帶，而沙鹿往來豐原的道路，則因清泉崗基地的開闢而消失，另闢一小路在基地外圍)。

到了民國五十年左右，梧棲對外的陸路計有中棲公路(往臺中)與鰲西公路(往清水)等縣路，中棲公路當時仍是三十米道路，有公共汽車來往經營客運。鎮路計有梧南、中央、臨海、永興諸路，交通稱便³²。

公路局於民國六十七年(一九七八年)將西部濱海各段公路結合而成西部濱海公路(台十七線)。其基礎有一段路經過梧棲，即甲南經臺中港段至龍井(大肚溪入海處)，長一六·四公里，路基寬六〇公尺，舖瀝青混凝土路面四〇公尺，其中塭仔寮至大肚溪北岸一〇·四公里，為新闢港區道路，民國六十二年(一九七三年)一月十日開工，六十四年(一九七五年)一月三十一日完成，南端通彰化伸港之橋，跨大肚溪出海處，長一、七六〇公尺，淨寬一四公尺，兩端引道共長四公里，新築連接道路二·八四公里，路寬一八公尺，六十六年(一九七六年)九月開工，六十八年十月竣工，命名「中彰大橋」，工程費二億七千萬元³³。

另外，梧棲的一條重要道路—臺中港臨港道路於臺中港完成時(民國七十二二年)已是高級瀝青路面，總長一二·一六五公里，方便港口貨物運送車輛之進出³⁴。

與其他鄉鎮聯絡的道路計有：

1. 臺中港經大雅至臺中市，總長二十三公里，稱台十號省道。
2. 臺中港經沙鹿至臺中市，總長二十三公里，稱台十二號省道。
3. 臺中港經知高、太平至南投縣，總長五十一·六公里，稱中港龜溝臺一三六號線。
4. 梧棲經頂草湳至大肚，總長一三·七公里³⁵。

近年梧棲的交通建設，大致以都市計劃之道路系統為主體，對外聯絡道路方面，東西向有中棲路，南北向的有臨港路、港埠路、西部濱海公路、中央路、中華路。鎮內另有東西向之大仁路、大智路、文昌路、南北向之梧棲路、文化路、中興路、光復路所成之環狀道路，作為區內各鄰里間之聯絡系統。前述之對外聯絡道路主要是因為「臺中港特定區」之都市計劃所執行開闢，依據「變更臺中港特定區計劃(第二次通盤檢討)書」所提，特定區內之聯外道路計有：

³¹ 梧棲沿革誌。

³² 張榮樓、李孟愚編：臺中縣志稿，大事記(全)，(臺北：成文出版社，民國58年)排印本。

³³ 臺灣道路發展史，頁637。

³⁴ 臺灣道路發展史，頁408。

³⁵ 同註13，頁731~733。



- 1.西濱快速道路：計畫寬度四十公尺，南北向穿越本計畫區，北通大甲，南可至彰化縣伸港、和美，為西部濱海地區之快速交通要道。
 - 2.特一號道路：計畫寬度五十公尺，往東可抵大雅、臺中、現東段部分已開闢通車使用。
 - 3.特二號道路：計畫寬度五十公尺，為現有之中棲路，往東銜接臺中市之中港路，為臺中港地區之發展主軸，已全線開闢完成。
 - 4.特三號道路：計畫寬度五十公尺，往東可抵龍井、大肚、現尚未開闢。
 - 5.一號道路：計畫寬度四十公尺，為新台一號省道，北通大甲，南至大肚，即中華路。
 - 6.七號道路：計畫寬度四十公尺，銜接特六號道路(臨港路)、特七號道路、新台一號省通(一號道路)、舊台一號省道(三號道路)，往南可抵大肚，已全線開闢完成。
 - 7.62號道路：作於計畫區西南側，計畫寬度三十公尺，屬臨港路之一部分，往南可至彰化縣伸港、和美地區，惟現有寬度僅約十八公尺³⁶。
- 其中之西部濱海公路、特二號通路(即中棲路)還有一號道路(即中華路)位於梧棲鎮內，是重要的聯外道路。

另外，區內的道路計有：

- 1.特六號道路：位於港埠專用區與都市發展區之間，北段(中棲路以北)已開闢完成，早期港區舶來品市場即沿此路段發展，南段已部分開闢通車，即今之臨港路。
- 2.特七號道路：位於市鎮中心東側，計畫寬度五十公尺，除市鎮中心至第一期關連工業區已開闢外，其餘路段現正配合西濱快速道路一併施工中，即今之港埠路。
- 3.二號道路：位於計畫區北側，計畫寬度四十公尺，已全線開闢完成，聯絡特六號道路及一號道路，並為計畫區北側廣大農業區之重要農產品運輸道路。
- 4.三號道路：即舊台一號省道，穿越清水、沙鹿、龍井舊市街精華地區，計畫寬度三十公尺，目前正在全線拓寬開闢中，為區內現有重要幹道。
- 5.六號道路：位於市鎮中心南側，計畫寬度三十公尺，僅部分路段開闢使用，即大智路³⁷。

其中特六號道路(臨港路)，特七號道路(港埠路)、六號道路(大智路)，就是在梧棲鎮內的重要道路。

至於鎮內各里的其他重要道路計有：

- 頂寮里：大智路、大仁路、梧北路、銀聯中排。
- 下寮里：梧北路、鰲西路、居仁街、中興路、文化路。
- 中正里：梧棲路、築港路、中興路、文化路、頂橫街。

³⁶ 臺灣政府住宅及都市發展處編：變更臺中港特定區計畫(第二次通盤檢討)書，頁45、60。
³⁷ 變更臺中港特定區計畫(第二次通盤檢討)書，頁60~61。

中和里：梧棲路、中興路、文化路、民權街。

文化里：文化路、中興路、民生街、中和街。

安仁里：中棲路、臨港路、梧棲路。

草湳里：文化路、梧南路、梧棲大排、港埠路(西濱高速道路)、自立路、自強路、港南路。

南簡里：中華路、中央路、港埠路(西濱高速道路)、大勇路、大仁路、大同路、南簡路、長安路、大德路、光復路、長春路。

福德里：大智路、中正路、博愛路、中央路、信義街、和平街、福德街。

大庄里：中棲路、文華街、文匯街、文雅街、中央西四街。

大村里：文昌路、立德街、文心街。

興農里：中華路、中央路、梧棲大排。

永寧里：中華路、中央路、港埠路(西濱高速道路)。

永安里：中華路、中央路、港埠路(西濱高速道路)、港南路。

近年來梧棲的道路工程，主要包括道路路基的新闢與拓寬以及瀝青路面的鋪設，其拓寬與鋪設柏油的各項工程如表六～一：

表六～一 梧棲鎮八十三年至九十年道路建設成果一覽表

年度	道路名稱	寬度	長度	完工時間	備註
83年	光復路一期	30公尺	420公尺	83年10月	總計86812仟元
	福德街一期	15公尺	175公尺	83年12月	
	文雅街一期	15公尺	330公尺	83年 6月	
84年	文匯街	15公尺	330公尺	84年12月	總計14512仟元
	文華街一期	15公尺	225公尺	84年12月	
85年	福德街二期	15公尺	225公尺	85年 1月	總計215812仟元
	和平街	15公尺	405公尺	85年 1月	
	大仁路一期	15公尺	425公尺	85年 3月	
	10-27-1號路	10公尺	550公尺	85年 9月	
	10-22-1號路	10公尺	390公尺	85年 4月	
	中央西四街	10公尺	400公尺	85年 4月	
	文昌路一期	30公尺	650公尺	85年12月	
	10-36-2號路	10公尺	115公尺	85年 4月	
	光華街	10公尺	120公尺	85年 6月	
	光復路二期	30公尺	380公尺	85年 1月	
	中正路一期	30公尺	720公尺	85年 2月	
	大仁路二期	15公尺	160公尺	85年 9月	
	10-351號路	10公尺	390公尺	85年 8月	
	民生西街	15公尺	330公尺	85年12月	
	86年	文昌路二期	30公尺	830公尺	
文華街二期		15公尺	225公尺	86年 2月	

表六～續表二 梧棲鎮八十三年至九十年道路建設成果一覽表

年度	道路名稱	寬度	長度	完工時間	備註	
86年度	10-36-3號路	10公尺	205公尺	86年 2月		
	10-28-2號路	10公尺	190公尺	86年 2月		
	文心街一期	15公尺	260公尺	86年10月		
	長安路一期	30公尺	410公尺	86年12月		
	長春路	30公尺	350公尺	86年11月		
87年	10-37-2號路	10公尺	130公尺	87年 5月	總計97625仟元	
	中央路一期	15公尺	320公尺	87年 3月		
	中央路二期	15公尺	360公尺	87年 8月		
	10-26-3號路	10公尺	210公尺	87年12月		
	10-32-2號路	10公尺	190公尺	87年12月		
	10-11-3號路	10公尺	140公尺	87年12月		
	10-37-2號路	10公尺	120公尺	87年 5月		
	10-27-1號路	10公尺	190公尺	87年 6月		
	立德街一期	15公尺	320公尺	87年 6月		
	博愛路	15公尺	740公尺	87年11月		
	文心街二期	15公尺	210公尺	87年12月		
	88年	10-36-1號路	10公尺	180公尺	88年 4月	總計124425仟元
		10-22-1號路	10公尺	110公尺	88年 5月	
文華街三期		15公尺	220公尺	88年 5月		
10-25-1號路		10公尺	87 公尺	88年12月		
立德街二期		15公尺	410公尺	88年 8月		
興農路		20公尺	310公尺	88年12月		
興益路		15公尺	80 公尺	88年11月		
興國路一期		15公尺	260公尺	88年12月		
10-36-2號路		10公尺	240公尺	88年 9月		
10-11-2號路		10公尺	105公尺	88年11月		
忠信路		15公尺	310公尺	88年 8月		
光華西街		10公尺	220公尺	88年 7月		
10-24-1號路		10公尺	190公尺	88年12月		
10-26-3號路三期		10公尺	150公尺	88年12月		
10-27-2號路		10公尺	160公尺	88年12月		
10-27-1號路		10公尺	170公尺	88年12月		
忠孝街一期		15公尺	550公尺	88年12月		

表六～一續表三 梧棲鎮八十三年至九十年道路建設成果一覽表

年度	道路名稱	寬度	長度	完工時間	備註
89年	光復路三期	30公尺	730公尺	89年10月	總計84750仟元
	雲集街	15公尺	180公尺	89年 3月	
	10-37-2號路	10公尺	120公尺	89年 4月	
	10-25-1號路	10公尺	180公尺	89年 7月	
	10-35-3號路	10公尺	110公尺	89年 9月	
	10-27-1號路	10公尺	310公尺	89年10月	
	文明街242巷	10公尺	210公尺	89年 9月	
90年	10-27-2(A)	10公尺	220公尺	90年 4月	總計21000仟元
	忠孝街二期	15公尺	180公尺	90年 6月	
	10-35-2號路	10公尺	140公尺	90年 3月	
	10-27-2號路	10公尺	210公尺	90年 2月	

資料來源：梧棲鎮公所工務課

光復後梧棲汽車客運分別由臺灣省公路局、巨業客運與豐原客運經營行駛。由於光復初期，各民營客運公司資金不足，大部分日治時期之客運營運路線幾乎停駛。臺灣省公路局為謀求恢復各線交通，積極計畫改善，當時交通政策為幹線(省道)客運歸公營，支線則視各公司能力，核交民營並予以扶助。臺灣省公路局的前身是日治時期的日本鐵道株式會社自動車分部。光復後民國三十五年(一九四六年)八月由臺灣省交通處公路局接營客運業務。早期公路局有五個區運輸處，梧棲是屬於第二區運輸處的轄區(頭份以南、西螺大橋以北的中部六縣市)，當時梧棲是小漁港，臺中港尚未開闢，故沒有自設站，只有代售處，設在梧棲路通天閣前，由易淮文先生負責代售業務。當時有臺中經大雅、梧棲至清水的往返班次，總里程三一·二〇公里，對開次數十二次，每日行駛里程七四八·八〇公里⁸⁸。臺中港建設完成後，有臺中港經沙鹿、朝馬到臺北的班次。民國六十九年(一九八〇年)十月一日成立臺灣汽車客運公司，承接原有公路局業務，原有的路線大部分繼續行駛。惟臺中港往臺北的班次由於客源不多，已在民國八十六年(一九九七年)七月交由巨業客運與統聯客運聯營⁸⁹。梧棲代售處也在七十六年(一九八七年)七月停止代售業務。

巨業汽車客運公司於民國六十二年(一九七三年)九月奉准設立，六十三年(一九七四年)元月一日開始作業，四月一日正式通車營運。當時有十二部客車行駛於臺中港區，當時有沙鹿—梧棲—清水線還有梧棲—沙鹿—臺中長途線的行駛，至六十四年(一九七五年)四月十六日，有清水—海濱里市區公車線，梧棲—海濱里市區公車線，沙鹿—草湳—梧棲市區公車線通車。六十五年(一九七六年)二月沙鹿—檳榔—梧棲市區公車通車，八月井子頭—臺中長途客運線通車。六十六年(一九七七年)八月，原有之沙鹿—草湳—梧棲市區公

車線因關連工業區開闢，道路中斷而停駛。在票價方面，六十三年起，市區公車全票為二.五元，六十八年（一九七九年）七月調整為四元，六十九年四月調整為五元，七十年四月調整為六元。七十二年（一九八三年）二月沙鹿—港埠路—海尾仔長途客運線通車，還有沙鹿—草湳（關連工業區）—梧棲市區公車線通車，四月海港大樓—沙鹿—大肚長途客運線通車，七十四年清水—梧棲—沙鹿—臺中長途客運線通車⁴⁰。

目前巨業客運行經梧棲的路線及站名如表六～二。

表六～二 巨業客運營業路線站牌表

起迄地點	經由站牌
沙鹿⇄中和⇄茄投	沙鹿站—第一銀行醫院前—中港國小—中華路口—東大庄—邱厝莊童醫院—大庄—大庄橋—珍珠港—興農里—梧棲農會—八張梨—永寧國小—園子—永寧里—百姓公—永安里—海尾巷—高園子—崙子頂—中和—三德—莊頭—龍津—二號橋—田中社區—龍北路口—田中村—南田中—國校前—茄投
臺中⇄沙鹿⇄梧棲⇄清水	臺中站—公園路口—光復路口—二市場—中華路口—中正路口—SOGO 科博館—忠明國小—何厝—文心路口—新光三越(惠來)—教師新村—朝馬—福安里—中港新城—工業區—普濟寺—東海大學(榮總)—精機廠—東海別墅—坪頂—下坪頂—何厝子—祿清宮—頂六路—六路里弘光技術學院—晉江里—下晉江—靜宜大學—北勢路口—紅竹巷—竹林里—托兒所—沙鹿高工—沙鹿站—第一銀行醫院前—中港國小—中華路口—東大庄—邱厝莊童醫院—大庄—梧棲國小—港務大樓—安仁里—市場前—梧棲—下寮社區—海軍醫院—游泳池口—國都飯店—中港郵局—竹圍—康榔里—東康榔—西牛埔—牛埔—南社里—港區藝術館—清水國中—銀聯二村—社口—西社路口—華僑銀行—清水站

資料來源：巨業客運公司王專員提供。

³⁸ 臺灣省文獻會編：重修臺灣省通志卷四，經濟志文通篇，第一冊，（南投：臺灣省文獻會，民國82年1月11版），頁120。

³⁹ 同註28。

⁴⁰ 陳天裕編：巨業交通公司創立十週年，（臺中縣：巨業客運公司，民國73年4月1日），頁17~20。

沙鹿↔中和↔茄投段最早班6：05，最末班10：15，每天二十八班次，尖峰時間半小時一班，離峰時間為一小時一班。臺中↔沙鹿↔梧棲↔清水段最早班6：10，最末班臺中發車時間為21：20，沙鹿發車時間為21：55。每天有一百個班次，尖峰時間二十分鐘一班，離峰時間為三十分鐘一班⁴¹。

豐原汽車客運公司於民國三十一年（一九四二年）三月二十八日成立，總公司設在臺中縣豐原市三民路四十六號，創立之初資本額為新台幣玖萬捌仟元，目前資本總額為新台幣三億九千兩百三十萬九千九百四十元。車輛總數有二百五十輛，營運路線一百七十五條，營業里程二千一百九十五·三公里。每日行駛班次一千七百六十八班次。每日行駛里程有四萬零九百七十一·九公里，以八十七年度的載客人數來看，有一千四百八十一萬零一十八人，營業收入可達四億五千六百七十四萬元。

目前員工人數有管理人員一〇六人，行車人員二六二人，修護人員三十二人，合計四百人，平均年齡四十三、四三歲，平均服務年資九·九六年⁴²。

豐原客運經梧棲地區的路線計有：

1. 豐原經大雅、清水至梧棲，全程三十四公里，於五十九年七月十五日通車營運。

2. 臺中經沙鹿至臺中港全程三十五·二公里於五十九年七月十五日通車營運。

3. 豐原經神岡、沙鹿至臺中港全程二十八·五公里於六十五年十月一日通車營運。

4. 大甲至梧棲全程一六·五公里於六十五年十月三十一日通車營運⁴³。

除了這些汽車客運路線外，本鎮尚有汽車行(計程車行)可供鎮民一般交通之需求，如本鎮目前已有順興計程車行，永安計程車行，新天地計程車行等等。

此外，近年由於鄉鎮地區自用汽機車數量成長迅速，造成公共汽車乘客的大量流失。就梧棲鎮內的情形來說，見表六～三。本鎮於九十年（二〇〇一年）七月二十三日時，機車數量為兩萬三千六百八十一輛(含重型機車一萬六千九百六十六輛，輕型機車六千七百一十五輛)，以本鎮人口比例來說，平均每二·一人就有一輛機車。自用小汽車數量有一萬四千零八輛，另外大營貨車有一百八十二輛，櫃曳車有五百八十四輛，運曳車有一千零七十五輛，以櫃曳車、運曳車數量來說，比起臺中縣其他鄉鎮多出許多，可能是因為臺中港貨物運送之需。

表六～三 梧棲鎮汽機車數量統計表

汽車類	小自用	計程車	大自用	小營貨	遊覽車	大營貨	櫃曳車	運曳行
	14,008	49	349	1	3	182	584	1,075
機車類	重型 16,966				輕型 6,715			

資料來源：根據臺中監理所汽車各鄉鎮車類及機車數量統計表，民國90年7月23日資料。

⁴¹ 巨業客運公司王專員提供。

⁴² 業務觀摩會簡報資料，豐原汽車客運股份有限公司印製，民國88年6月23日。

⁴³ 豐原客運公司黃朝清課長提供。

第四章 郵政

臺灣現代化的郵局，最早成立於清光緒十四年（一八八八年）。設立之初除在臺北成立總局外，並於主要地區設立分局，同時發行郵票。劉銘傳治台時改驛為郵，仿照外國郵政辦法建立新郵制度，新郵不僅傳遞公文，同時兼收私人信件，便民之餘尚有增裕收益之利，是以當時新郵制度之縝密，以及郵政推行之順利，頗為時人所讚許。

日治初期的郵政設施，乃隨軍事佔領而來，於各地設立野戰郵局。迄明治二十九年（一八九六年）三月，野戰郵局幾遍佈於全臺各主要城市，其後則成立郵便電信局兼辦郵政電信業務。光復初期仍採郵電合營方式，政府於民國三十五年（一九四六年）五月成立臺灣郵電管理局統籌臺灣郵政及電信事業，直到民國三十八年（一九四九年）四月一日，基於郵電業務發展之需要才實行郵電分辦，分別成立臺灣郵政及電信管理局。郵政管理局成立後，著手整頓郵政人事組織，調漲國內基本郵資，到民國四十八年（一九五九年）止的十年之間，郵政業務轉虧為盈，此一時期郵政改革的確有相當進步⁴⁴。其後推動郵政四年建設計畫，民國五十九年以前，以整建擴建郵政局屋舍，購置運郵車輛及小型郵用機械為主。民國五十九年以後，為促進郵政現代化的目標，則致力於郵件處理機械化、自動化以及儲匯作業的電腦化。

梧棲之有郵局最早始於明治二十二年（一九〇一年）八月十一日開始設置牛罵頭局梧棲出張所，明治二十八年（一九〇七年）公佈施行「臺灣總督府郵便局管制」。新訂官制將原「郵便電信局」改稱「郵便局」，掌理郵政、儲金與匯兌業務，並仍兼掌電信業務，改制之後，臺中設二等郵便局，牛罵頭設三等郵便局，梧棲設郵便收取所。明治三十二年（一九一一年）以後改為三等郵便電信局。昭和十六年（一九四一年）元月，廢除郵便局分等級制，原有之一、二等郵便局改稱「特定郵便局」，梧棲在此時即稱「梧棲特定郵便局」⁴⁵。新制將郵政、電信分別設局，惟實際上電信局甚少設立，郵便局仍兼營電信電話業務。日治時期的營運狀況如表六～四，此時梧棲郵便局有編制局長一人一多喜谷精一，職員兩人，一位負責人工電話接線施工一紀維義，一位負責儲金、保險、匯兌業務一蔡隆生，郵便局位置則是在今梧棲路上立達藥局址。昭和十三年（一九三八年）始，由於新高港築港開始，業務量增加，可以看出信件、包裹、匯兌之數量均明顯增加⁴⁶。

⁴⁴ 陳正祥：臺灣地誌，中冊，（臺北：南天書局，民國82年），頁713。

⁴⁵ 曹潛著：中華郵政史臺灣編，（臺北：交通部郵政總局，民國70年8月），頁332~339。

⁴⁶ 民國89年12月1日下午一點半至兩點五十分訪問紀維義局長於梧棲鎮民權街之訪問記錄。

表六~四

日治時期梧棲郵便局營運概況表

項目 年度	通常 郵便物	小包 郵便物	郵便匯兌 開發張數	郵便匯兌 開發金額	郵便匯兌 兌換張數	郵便匯兌 兌換金額	郵便貯金存 款戶數金額		郵便貯金提款 戶數金額	
大正 14 年	988	364	803	25,434	349	7,459	972	4,455	611	3,976
昭和元年	1027	272	769	23,130	379	8,555	976	4,983	654	5,236
昭和二年	1034	301	769	20,494	362	7,813	1,533	7,199	703	5,956
昭和三年	956	256	720	20,481	426	8,720	1,452	7,500	809	7,775
昭和四年	944	201	762	20,256	459	10,898	1,348	6,980	784	6,580
昭和五年	933	211	801	19,148	462	9,704	2,043	6,189	652	6,459
昭和六年	851	172	597	12,609	346	7,725	3,226	7,954	979	7,629
昭和七年	790	122	569	14,401	478	7,866	2,319	11,311	895	9,158
昭和八年	839	156	683	19,758	392	8,571	2,915	14,105	1,036	11,238
昭和九年	813	150	702	17,887	364	11,257	2,987	22,879	1,576	21,283
昭和十年	744	170	607	18,615	499	11,317	1,922	21,225	1,431	18,706
昭和十一年	877	205	693	24,682	283	7,874	2,928	35,881	2,051	37,311
昭和十二年	874	199	812	26,419	404	8,734	2,810	24,843	1,706	27,861
昭和十三年	2757	525	2460	103,713	1276	39,822	2,878	33,247	1,328	29,350
昭和十四年	2343	459	1785	48,408	808	29,128	5,805	63,654	1,972	51,031
昭和十五年	4183	810	2620	64,334	997	31,991	3,469	68,833	2,101	63,342
昭和十六年	4621	952	2315	66,807	1160	35,124	3,367	66,807	2,364	67,013

資料來源：臺中州統計書《交通》，大正 14 年—昭和 16 年。



表六~五 梧棲郵局歷任局長

局名變更	局長姓名	任期	起迄
梧棲特定郵便局	多喜谷精一		
梧棲特定郵便局	定松安市	昭和二十年	
梧棲特定郵電局	陳再傳	民國三十五年五月五日~三十八年十一月二日	
梧棲郵局	陳進昆	民國三十八年十一月三日~四十八年九月二十日	
梧棲郵局	劉煥新	民國四十八年九月二十一日~七十九年三月二十日	
梧棲郵局	黃慶一	民國七十九年三月二十一日~八十二年三月二十日	
梧棲郵局	陳泰安	民國八十二年三月二十一日~八十八年一月十五日	
梧棲郵局	王憲一	民國八十八年一月十六日~八十八年三月二十一日	
梧棲郵局	毛浩威	民國八十八年三月二十二日~迄今	

資料來源：梧棲郵局

民國三十五年（一九四六年）五月五日改設梧棲特定郵電局，郵電再度合辦，此時局長為陳再傳。民國三十八年（一九四九年）四月，又奉准沿用大陸舊制，再度分辦，全省郵局依其重要性與規模，分為甲、乙、丙三類，實質上則權分為五種等級，梧棲為三等乙級之丙類局，此時原局長陳再傳改調清水郵局，新任局長為陳進昆。民國三十九年（一九五〇年）九月一日，郵政總局正式核定臺灣各郵局的等級，共分一等乙級，二等及三等三種等級，梧棲為三等郵局。民國四十五年（一九五六年）二月，二、三等級開始分甲、乙兩級，梧棲屬三等乙級。民國四十八年（一九五九年）升為三等甲級，此時局長為劉煥新，並一直任職到民國七十九年（一九九〇年）才轉任后里郵局。民國六十三（一九七四年）年升為二等乙級⁴⁷，民國六十年代由於臺中港築港工程的進行，有許多榮民來到梧棲，此時梧棲郵局業務最為繁忙，每天都要加班到晚上八、九點左右。民國六十九年，鎮公所欲遷移，遂由交通部購買鎮公所舊址土地給郵局作新局址，即今梧棲路一七三號，鎮公所則遷移至中和街現址。民國七十四年（一九八五年）梧棲郵局升為等甲級，民國六十八年（一九七九年）設立臺中港第一支局，即臨港郵局，民國七十四年再設臺中港第二支局，即大庄郵局⁴⁸。梧棲郵局各項營運概況如表六~六。

⁴⁷ 同註45。

⁴⁸ 民國89年12月8日下午3點45分至4點半訪問劉煥新局長於臺中市陳平路60巷23號6樓之二自宅之訪問記錄。

表六~六 梧棲郵局歷年各項營運概況表

項目 年度	收寄 函件	收寄 包裹	儲金 存戶	儲金 餘額	開發匯票 張數	開發匯票 金額	簡易壽 險件數	簡易壽險 保額
38年	33,504	54	75	20.81	337	兌付張數 758		
39年	42,854	198	78	121.48	429	兌付張數 757		
40年	52,537	159	87	7,888.00	555	兌付張數 1,254		
41年	59,277	205	99	16,021.91	535	兌付張數 1,623		
42年	76,790	275	105	6,745.72	783	兌付張數 1,906		
43年	93,909	365	123	20,483.31	744	兌付張數 1,889		
44年	102,442	462	118	22,681.47	635	581,924.8		
45年	121,169	621	129	16,686.27	795	617,394.4		
46年	177,660	981	97	82,201.88	1392	790,463.4		
47年	200,156	1399	201	164,056.85	1558	1,074,075.5		
48-56年								(資料從缺)
57年	228,375	3063	837	2,390,432	2892	1,812,345		
58年	255,677	3613	946	2,958,033	2823	1,781,232		
59年	341,130	3659	1238	4,962,444	3950	3,009,751		
60年	403,389	3563	1708	6,869,260	4864	3,550,549		
61年	471,859	3883	2341	10,497,512	6232	5,287,366		
62年	60,399	4647	3530	21,490,999	8351	11,628,499		
63年	747,643	5016	4612	31,222,017	11563	20,169,867		
64年	791,734	5044	5388	41,292,304	13028	33,972,405	266	5,244,500
65年	708,455	5035	5918	55,178,677	11828	58,160,411	283	7,341,500
66年	785,189	6482	6369	70,845,399	14787	73,681,272	241	8,170,000
67年	864,696	8031	7075	87,281,832	17769	99,252,051	378	13,755,000
68年	871,071	10667	7605	101,184,870	18694	111,978,630	400	15,675,000
69年	996,550	14015	8095	120,833,412	20650	125,791,232	421	18,635,000
70年	1132,229	9776	8461	151,970,487	15399	135,359,090	431	23,250,000
71年	1454,061	10489	9815	228,916,907	15505	151,606,176	711	46,090,000
72年	1603,599	10948	12903	317,952,946	15256	146,212,193	755	60,840,000
73年	1675,948	11048	12344	417,805,120	21029	150,669,010	888	81,790,000
74年	2049,222	12409	13961	568,560,205	21898	242,237,457	1370	145,180,000
75年	2767,454	12033	16308	840,537,088	22555	282,668,409	1555	184,120,000
76年	2100,239	8403	18784	1,338,096,307	24497	330,076,472	1288	163,410,000
77年	2245,484	11243	19921	1,515,895,565	22022	353,340,270	1085	147,070,000
78年	2318,064	10734	21721	1,651,855,387	23079	454,739,548	972	139,590,000
79年	2439,9473	10591	24074	1,994,776,686	25721	446,408,842	588	108,120,000
80年	2604,159	13617	26826	2,432,112,361	31526	467,891,812	548	118,730,000
81年	2504,245	15480	29179	2,988,748,993	28393	603,175,296	956	208,110,000
82年	655,772	3637	—	—	11884	258,281,949	—	—

資料來源：交通部郵政總局編；郵政統計要覽，民國38年~82年。



另外，爲了因應港區的工商業發展，乃於民國八十二年（一九九三年）三月二十一日將原沙鹿、清水、梧棲等三局及所轄各支局合併成立「臺中港一等甲級郵局」旋於十一月二十一日將大肚局併入，成立了轄屬大肚溪以北、大甲溪以南五鄉鎮郵政網，轄屬郵局十六局，其中沙鹿、清水、大肚爲甲級支局，梧棲爲乙級支局，其餘十二局均屬丙、丁級，轄區內梧棲鎮計有四局，如表六～七。

表六～七 臺中港郵局轄屬梧棲郵局一覽表

局名	地址	電話	自提機數
臺中港郵局營業股	梧棲鎮四維路一二九號	265576945	一台
梧棲郵局 (臺中港第三支局)	梧棲鎮梧棲路一七三號	26565590	二台
臨港郵局 (臺中港第十一支局)	梧棲鎮中棲路三段 2 號	26569400	一台
大庄郵局 (臺中港第十二支局)	梧棲鎮中央路一段 921 之 2 號	26561193	一台

除此之外，爲方便附近儲戶提款之用，另設局外自提機十三處，位在梧棲鎮內的是梧棲鎮自強路二八〇號的臺中港關連工業區營理中心。啓用時間是民國八十二年十二月⁴⁹。

除了上述營業局所外，尚有二十五處代辦所，辦理代售郵票、收寄郵件及代收劃撥、匯兌、代售禮券等業務，及一百三十六處代售處，代售郵票業務，以方便使用郵客戶⁵⁰。

臺中港郵局的工作人員總數爲二百八十二人，含局長一人，副局長一人，專員十人，業務員二十七人，業務佐九十九人，技士八十一人，差工二十二人，約僱人員四十人。各項重要營運概況如表六一八。在全體工作人員努力下，八十三年第四季責任預算獲全區第一名，郵儲收支爲全區二十四個責任中心局中唯一盈餘郵局，營運績效良好⁵¹。

⁴⁹ 臺中港郵局編印：認識臺中港郵局，頁1~2。

⁵⁰ 同前註。

⁵¹ 臺中港郵局業務簡報，民國83年7月(民國89年12月修正)

表六~八 臺中港郵局近年營業績效表

項 目	單位	82 年業績	83 年業績	84 年業績	85 年業績	86 年業績	87 年業績	88 年業績
收寄函件	件	9,829,968	20,150,579	19,232,993	18,801,358	19,273,339	19,685,924	19,837,645
快捷函件	件	24,057	36,933	40,921	57,065	58,866	65,108	74,606
收寄包裹	件	58,368	99,317	105,143	140,339	101,018	92,051	81,287
儲金存戶	戶	221,632	234,435	249,542	268,788	280,027	291,961	308,858
儲金餘額	元	22,904,766,642	25,001,697,521	27,176,250,540	30,735,497,010	31,725,380,498	34,016,929,560	38,332,281,275
開發匯票 張數	件	51,260	150,343	163,309	166,898	164,306	146,585	142,549
開發匯票 金額	元	1,254,467,578	4,523,058,034	4,755,507,989	4,948,191,351	4,770,049,453	1,815,919,494	1,874,570,095
簡易壽險 件數	件	21,200	24,444	27,741	28,139	29,516	30,903	34,066
簡易壽險 保額	千元	4,780,899	5,670,659	6,753,849	7,081,181	7,602,911	8,160,648	9,213,321

資料來源：交通部郵政總局編，郵政統計要覽，民國 82 年~88 年。

至於臺中港郵局的歷任局長，自民國八十二年至今有三位：

1. 王永柱：八十二年三月二十一日~八十六年一月七日。
2. 陳淑貞：八十六年一月八日~八十六年十一月十七日。
3. 黃振銅：八十六年十一月十八日~迄今⁵²

第五章 電信

梧棲地區電信業務在日治時期隸屬梧棲郵便局。當時十五歲就進入梧棲郵便局擔任通信事務員的紀維義，是負責人工電話接線施工及電報業務。在昭和年間，梧棲地區的人工電話戶數只有九戶，俗稱「九番」⁵³。日治時期梧棲郵便局電信業務營運概況如表六~九。民國三十四年（一九四五年）十月，梧棲郵便局改為梧棲郵電局，郵政與電信分類合營，局長為陳再傳。民國三十八年（一九四九年）四月，郵電分辦，正式成立梧棲電信局，此時局址設在梧棲鎮梧棲路九十三號，局長是黃復⁵⁴。

⁵² 臺中港郵局人事室人事命令。

⁵³ 同註48。

⁵⁴ 中華電信中區分公司中港營運處總務課賴課長提供。



表六~九 日治時期梧棲郵便局電信營運概況表

項目年度	電話戶數	電報總數	通話電話次數
大正 14 年		2555	5224
昭和元年		1437	5754
昭和二年		1512	3832
昭和三年		1621	4045
昭和四年		1163	4594
昭和五年			3555
昭和六年			3989
昭和七年	9	830	3664
昭和八年	9	685	59202
昭和九年	10	1654	70240
昭和十年	10	1313	66686
昭和十一年	10	1029	69904
昭和十二年	10	1320	73972
昭和十三年	13	1674	79280
昭和十四年	23	2597	109443
昭和十五年	28	3306	188347
昭和十六年	35	3903	133041

資料來源：臺中州統計書《交通》大正 14 年~昭和 16 年。

梧棲電信局在民國五十九年（一九六〇年）間改爲自動電話，民國六十五年（一九七六年）十月三十一日臺中港開航後，電信業務成長更加蓬勃，但是梧棲電信局還是維持三等局編制。民國七十六年（一九八七年）爲提昇服務品質遷移至梧棲鎮大智路二段一九七號新辦公大樓。民國八十二年（一九九三年）七月一日梧棲電信局組織改制爲營業處，隸屬清水電信局原有的局長尤志平在八十二年八月三十日調任中區營理局。八十二年九月一日由陳翠屏兼主任職，陳翠屏在民國九十年（二〇〇一年）八月一日退休，其後由公話課長王登山兼

代服務中心主任至今。歷屆梧棲電信局局長如表六~十⁵⁵：

表六~十 歷屆梧棲電信局局長

局名變更	局長名	任期
梧棲郵電局	陳再傳	民國三十五年~三十八年
梧棲電信局	黃復	民國三十八年~三十九年
梧棲電信局	盧衡業	民國三十九年~四十五年
梧棲電信局	紀維義	民國四十五年~六十三年
梧棲電信局	陳欽城	民國六十三年~六十五年
梧棲電信局	紀維義	民國六十五年~七十九年三月一日
梧棲電信局	王福	民國七十九年~八十一年五月一日
梧棲電信局	尤志平	民國八十一年五月一日~八十二年八月二十九日
梧棲營業處	陳翠屏	民國八十二年九月二日~九十年八月一日
梧棲服務中心	王登山	民國九十年八月二日~今

民國四十年至民國八十四年梧棲電信局各項營運概況，如電話用戶數及長途電話去次數，可參看表六~十一。可以看出民國四十年時，電話用戶數只有三十六戶，民國五十九年開辦自動電話之後，用戶數逐漸增加。到民國八十四年時已有一萬四千九百一十七戶，目前用戶數接近三萬七千戶。

民國八十五年（一九九六年）七月一日，國內電信業務改制國營事業，而成立中華電信公司。清水電信局改稱清水營運處，梧棲營業處改稱梧棲服務中心，隸屬於清水營運處。民國八十七年（一九九八年）十一月十六日大甲營運處合併於清水營運處，民國八十八年（一九九九年）七月一日清水營運處改名中港營運處，梧棲服務中心維持不變。

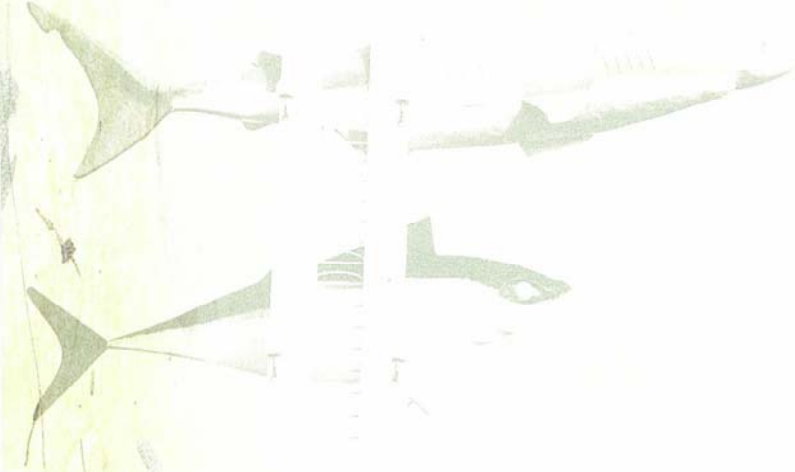
⁵⁵ 同前註。



表六～十一 梧棲鎮電話用戶數及長途電話去話次數統計表

項目 年度	電話用戶 數量	長途電話 去話次數	年 度	電話用戶 數量	長途電話 去話次數
40年	36	9027	63年	—	—
41年	35	8363	64年	—	—
42年	36	8782	65年	—	—
43年	38	10271	66年	—	—
44年	38	11800	67年	—	—
45年	38	12880	68年	—	—
46年	40	14540	69年	—	—
47年	40	17280	70年	—	—
48年	49	21505	71年	4826	10255
49年	48	21816	72年	5226	16281
50年	53	23682	73年	58566	16574
51年	49	19124	74年	6282	20157
52年	50	20542	75年	6895	21661
53年	55	28832	76年	7485	19276
54年	58	32124	77年	8210	18610
55年	62	34485	78年	9295	18730
56年	63	38929	79年	99829	7414
57年	80	48513	80年	10831	—
58年	84	50671	81年	11683	—
59年	125	29272	82年	12573	—
60年	151	3497	83年	13649	—
61年	—	1883	84年	14917	—
62年	—	—	—	—	—

資料來源：交通部電信總局編：電信統計要覽，民國40年～84年。



梧
檜