

第一章 歷史沿革概說

第一節 史前時代至清代之發展

一、先住民的活動

有關史前時代的人類活動，主要依賴考古遺址挖掘與分析，就現今考古所得，已證實台灣在舊石器時代晚期即有人類存在，至於新石器時代的發現則成果更豐，北、中、南、東各地多有新石器時代遺址出現，隨著這些考古遺址的發現，相信人們對台灣史前文化的認知也隨之增長與豐富。

就台灣中部新石器時代考古遺址而言，雖然主要分佈在大肚台地及八卦山台地一帶，其文化群則分隸繩紋陶、第一黑陶及第二黑陶文化三群。¹但清水海岸平原上之梧棲、清水兩地，也曾發現過新石器遺址，就前者而言，日治時期，日人森丑之助就曾於明治四十三年（一九一〇）發現梧棲遺址，出土物則以打製石器主。²

之後，日人國分直一曾於昭和十八年（一九四三），率隊進行大肚溪沿岸及大肚丘陵山麓一帶的考古調查，並先後發現下馬厝、頂街（今大肚鄉）、牛罵頭（今清水鎮）、沙轆（今沙鹿鎮）及營埔（今大肚鄉）等五個史前遺址。³雖然本鎮在此次及爾後考古調查中，並未發現考古遺址，然因鄰近地區，如清水牛罵頭及大肚山麓等地均多次發現新石器時代遺址，或可從地緣關係推估本區在史前時代仍有先住民蹤跡。其實梧棲一地因位居海岸平原上，全境平坦，且部分地區為沙汕之地，先民選擇生活住所常為近水高地，故本區較難發現考古遺址也為必然之事。

雖然本區在考古調查上較無所獲，然早期先住民的蹤跡確實存在，因台灣平埔族中的拍瀑拉族（Papora）沙轆社（Salach）社民即在此生活多時。當時原住民們燒耕漁獵，生活十分恣意，雖然彼等並無文獻資料留存，難窺生活全貌，但隨著大航海世紀來臨，十七世紀初葉荷蘭入台後，為謀傳教之便與通商之利，除進行武力控制外，也對原住民進行教化工作，且因二者接觸、互動頻

¹ 宋文薰、張光直，〈台中縣水尾溪畔史前遺址試掘報告〉，《台灣大學考古人類學刊》，第三期，民國45年，頁38、49-50。

² 森丑之助，〈台灣に於ける石器時代の遺跡に就て(中)〉，《台灣時報》，20號，明治44(1911)年3月28日，頁9。

³ 何傳坤，〈台中縣大肚山地及彰化、南投縣境八卦山台地史前文化調查報告〉，《台灣省濁水溪與大肚溪流考古調查報告》，台北：中央研究院歷史語言研究所，民國66年，頁28-29、37。

梧
棲



繁，原住民的活動也為荷蘭人記錄，至此，有關本區文獻記載方見於史冊，早期住民們的生活情景得以大略還原。

荷人在台為求統治與抽稅之便，自一六四四年（明崇禎十七年）至一六五七年（明永曆十一年）止，十三年間曾進行九次戶口調查，其中以一六五〇年（明永曆四年）的調查最為詳盡。據當時荷蘭人調查，全台共有三百多個部落，一萬五千多戶，六萬八千多人，分屬北部（台南以北）、南部（台南以南）、淡水及卑南寬（台東）等四個地方集會區（詳表一）。

表一 荷領時期台灣平埔族原住民的村落及戶口數

地方區別	村落	戶數	人口數
北部集會區	69	7,383	18,693
南部集會區	92	5,693	25,982
淡水地方區	93	4,794	19,577
卑南寬地方區	61	797	4,045
合計	315	15,249	68,657

資料來源：中村孝志，〈蘭人時代の蕃社戶口表〉，《南方土俗》，第四卷第一號，1936年，頁58。

本鎮與沙鹿鎮因當時皆屬拍瀑拉族沙轆社活動場域，故依地理位置劃分，即被劃歸為北部集會區。當時沙轆社共有社戶三十戶，社民一百零六人，此雖為十七世紀的人口調查，且因沙轆社還包含本鎮與沙鹿二地，無法詳知本鎮早期先住民村落與人口數，但仍有效凸顯本區人口聚集活動的事實。至於其他有關北部集會區各社村落戶口及人口數，則參閱下表所示（詳表二）。

表二 荷領時期大安與大肚兩溪間原住民村落戶口數

地區	村落名稱	譯名	戶數	人口	總計	
					戶數	人口
北部集會區	Aboan Auran	烏牛欄社	54	225	359	1,524
	Poaly	樸仔籬社	77	369		
	Babousack	貓霧抹社	27	116		
	Bodor	水裡社	23	121		
	Salach	沙轆社	30	106		
	Gomdch	牛罵社	58	193		

資料來源：1.中村孝志，〈蘭人時代の蕃社戶口表〉，《南方土俗》，第四卷第一號，1936年，頁49、58。
2.張耀錡，〈平埔族社名對照表〉，《文獻專刊》，第二卷第一、二期，1951年，頁22-30。

二、漢人的入墾

雖然荷領時期在土地開墾上曾招募對岸福建、廣東等地漢人來台，然因資料所限，無法得知有多少漢人在本區聚居活動。至明鄭時期，雖然鄭氏家族控

制地與開發區仍同荷蘭人般在南部，然大肚山以西的海岸區中部，包含現今沙鹿、梧棲兩鎮，除平埔族沙轆社民外，也略見漢人足跡。導致明鄭時期漢人進入本區的主要原因是明永曆二十四年（一六七〇）沙轆社民反亂，鄭氏部將劉國軒率兵討伐，因而有漢人進入本區之舉，雖然彼等並未移住，僅是一種軍事行動的屯駐，但對爾後漢人移住此區或多或少產生影響。⁴另一方面，因此次平「番」動作，也導致沙轆社原住民人口驟減，在黃叔瓚〈番俗六考〉中，曾有如下記載：「沙轆番原有數百人，為最盛，後為劉國軒殺戮殆盡，只餘六人，匿藏海口，今生齒又百餘人」。⁵所幸，劫後餘生的社民仍繼續繁衍子孫，不致滅種。

另據《太原堂王氏歷代族譜》資料所示，明鄭時期已有王氏先祖王國慶，福建漳浦人，從梧棲一地登陸上岸，居住於彰化，後因農墾性遷徙搬離該地至桃園。⁶雖然從資料上得知王氏先祖並未拓墾梧棲，但登陸點卻是梧棲，可見梧棲港在明鄭時期已是大陸移民者主要登陸點之一。

由於明鄭在台僅二十二年（一六六一～一六八三），且因明鄭與清廷對抗，導致清廷頒佈海禁與遷界令，大陸沿海居民難以入台，而明鄭也因內部隱憂與意識型態問題，其間對於本鎮開發並無重大貢獻，即便清朝領有台灣後之十四個年頭，即康熙三十六年（一六九七），當奉命來台採硫磺之官員郁永河越大肚溪，經大肚、沙轆至牛罵頭等地時，還指稱一路上皆為草莽，景觀甚為蕭條。⁷可見本區的開發仍未開始。

自康熙中葉後，漢人才漸漸入墾本地，有關本鎮最早的拓墾案例，據洪敏麟所著《台中縣地名沿革專輯》一書所載：「從族譜資料看來，最早在康熙中葉，已有福建泉州府安溪縣人王承詔來此開墾。」⁸由於當時本區仍是原住民生活場域，因此，漢人要進行開墾，勢必與原住民有所交涉、接觸，原漢關係的消長也因此開始。

當時由於沙轆社域以南的土地相當肥沃，能種植水稻，所以曾有漢人向番社購地，而當時控制該地的沙轆番土官名曰嘎即，雙目雖瞽，然多能控制眾番，嘎即認為社地乃祖先所遺，且為饗餼輸餉之資，若售予漢人，侵佔欺弄結果，勢必盡為漢人所有，所以拒絕出售社地。⁹惟自康熙二十二年（一六八三）以來，一方面因明鄭敗亡，清廷嚴禁漢人偷渡政策較為鬆緩，而大陸人口普遍增加，尤其閩、粵二省人士，因原鄉山多田少，人口稠密限制因素，不得不向

⁴連橫，《台灣通史》，卷二，〈建國紀〉，台北：聚文圖書公司，1979年，頁49。

⁵黃叔瓚，〈番俗六考〉，《台海使槎錄》，卷六，台灣文獻叢刊第四種，台北：台灣銀行經濟研究室，1957年，頁128。

⁶王榮萬，《太原堂王氏歷代譜傳統之寶鑑》，「序」，王赤牛原藏刊本，台北：國學文獻館微捲編號第1129652(8-2)，1955年(未編頁次)。

⁷郁永河，《裨海紀遊》，卷中，台灣文獻叢刊第四四種，台北：台灣銀行經濟研究室，1959年，頁19。

⁸洪敏麟，《台中縣地名沿革專輯》，第一輯，台中：台中縣立文化中心，1996年，頁174。

⁹黃叔瓚，〈番俗六考〉，卷六，頁128。

外尋求較好生活，偷渡來台者日增。而台灣南部田土，歷經荷蘭、明鄭與清初，也多開發殆盡，故康熙中後期的移民者多往台灣中北部移動。另一方面因原住民不諳耕種，火耕確不如漢人精耕細作農業的利益來得高，時勢所趨，也出贖其地，至此，漢人乃漸為開發本區。

至雍正初年時，漢人嚴玉璋先贖得本鎮南簡庄（今南簡、福德二里）一帶土地，¹⁰之後，大陸內地漢人接踵而至，乾隆年間又有晉江縣莊姓；安溪縣王、吳、顏三姓和南安縣李姓族人等入墾本區。¹¹他們先後在大庄（今大庄、大村、興農等里）及鴨母寮（今永寧、永安二里）等地開墾。另在乾隆三十八年（一七七三）時，也有南安縣人吳玠自備工本，與陳福、王三錫、吳日燦（吳玠之弟）合四股，以年納番餉五元，菜魚五十斤向南北遷善社番通事李有從等承墾大庄地區的魚塭、水田，¹²界址西至海濱，北至塭寮（今頂寮里），南至河城溝（今草湍里）。¹³可見大庄地區除農業墾耕外，漢人亦在此從事漁業養殖工作。此後，漢人仍繼續墾耕本區，如嘉慶年間有南安人周必緘入墾，道光年間則有安溪人孫坤福等來墾，顯見漢人勢力已逐漸取代本區原住民。

表三 本鎮各地開發時間與移民群

開發地區	時間	移民群名稱
梧棲港街	康熙末年	安溪縣：王承詔
南簡庄	雍正初年	南安縣：嚴玉璋
大庄、鴨母寮庄	乾隆年間	晉江縣：莊可由、莊汪允 安溪縣：王中浩、吳純、顏浩妥、顏侯綿 南安縣：李保、吳玠
梧棲港街	嘉慶年間	南安縣：周必緘
	道光年間	安溪縣：孫坤福、紀子振

資料來源：戴寶村，〈梧棲港開發史研究～清代至日據時期〉，《東海大學歷史學報》，第九期，1988年，頁110。

至於梧棲港市中心(今頂寮、下寮、中正、中和等里)的開發，則與漁塭養殖、港澳變遷有密切關連。由於昔日大庄之西，北迄塭仔寮（今清水鎮海濱里），南迄護城溝（今草湍里）一帶，皆為海濱沙沖之地，人煙稀少，細草蔓延。惟中間有一浮汕，自北而南，勢若長蛇，汕之西為台灣海峽，汕之東則形成二大巨窟，後成池沼（即頂塭與下塭）。¹⁴據云當時頂塭一地有南簡庄漁人紀德在此捕魚曬網，故頂塭又名「網罟寮」（今梧北路斗美宮北邊），是為梧棲

¹⁰ 臨時台灣土地調查局編，《台灣土地慣行一斑》，第一編，〈總論〉，台北：台灣日日新報社，1905年，頁41。

¹¹ 黃海泉，〈梧棲沿革志〉，《中縣文獻》，第一期，1955年，頁65。

¹² 洪麗完，〈田野拾穗：清代梧棲港開墾史的三件古契字〉，《台灣史田野研究通訊》，第十一期，1989年，頁21。

¹³ 蔡朝文，〈五汊港之開墾〉，《中縣文藝》，第七期，台中：台中縣立文化中心，1993年，頁180。

¹⁴ 洪麗完，〈從一張古文書管窺清代的梧棲港〉，《台灣史田野研究通訊》，第十期，1989年，頁8。

街經營之始。後又有李姓族人在下寮之南，名為下魚寮塭地（下瀆溝）以竹材建築家屋，故有「竹篙厝」之稱（今梧北路二段），亦稱下寮。頂、下寮都是梧棲街最早發源地。¹⁵

自漢人移入頂、下寮，從事養殖漁業，並租田耕種，而以米、鹽等日常用品與原住民交換所需後，二大漁池也漸為沙石淤塞，附近土地漸成田地，漢人乃次第向南發展開墾。此後，有紀子振等擬在下寮建立聚落，為李姓所拒，紀姓乃隔下瀆溝建屋居住，於是又形成「李塭堀」和「紀塭堀」兩聚落。¹⁶由於先民們聚集漸眾，家屋往南延伸，乃先後形成頂橫街、中街與下街等街肆（今梧棲路一帶，為梧棲鎮中心之所在）。而街市更南方之漁寮、草瀆（今草瀆里）一帶荒埔，則直到道光五年（一八二五），才由漢人紀子振自遷善社業戶烏獵手中取得墾批，進行開墾。¹⁷當時雖有林姓墾農入墾，但未竟全功，清光緒十一年（一八八五）中法戰爭後，霧峰林朝棟因招募鄉勇抗法有功，清廷賜墾契，林家遂招佃墾耕，入墾草瀆地，其面積達一百二十甲，¹⁸至此梧棲港街一帶的拓墾工作，方告階段性完成。此後，本鎮因聚落漸成，漁、商民往來驟增，街衢乃日漸發達。¹⁹

三、梧棲港市的發展

除農業拓墾外，與本鎮最密切者乃梧棲港之發展，由於梧棲位於昔日牛罵頭溪口五水汊處，故舊名「五叉港」、「五汊港」。²⁰另在康熙末年，因渡海來此開墾先民，在沿海地區以曬網捕魚維生，故名「網罟寮」。從乾隆三十五年（一七七〇）起，由於與大陸對岸泉州府惠安縣獺窟之間，有帆船往來從事貿易，因港內擠滿接貨物的竹筏，所以又有「竹筏穴」之稱。另在清道光至同治年間又通稱「梧汊港」，到清光緒年間又改稱「梧栖港」。此外，因梧棲位處大肚山脈鰲峰以西，故又有「鰲西港」、「鰲栖港」之稱。總之，梧棲一地古名甚多，至於梧棲最後的定名，乃在清光緒十七年（一八九一），地方人士取古書「鳳為吉祥之鳥，非梧桐不棲，非靈泉不飲，非竹實不食」之雅意，將「五汊」音雅化為「梧棲」而來。

梧棲港在清領時期，因潮水深入，係良好碇泊之地，尤自乾隆三十五年（一七七〇）後，與對岸福建獺窟間有帆船貿易往來後，開啓海上貿易新頁。乾隆四十～五十年代（一七七五～一七八五），有商人四、五十名，從泉州府惠安縣獺窟來梧棲定居，設行郊從事貿易。至乾隆五十年（一七八五）後，梧

¹⁵ 戴寶村，〈梧棲港開發史研究～清代至日據時期〉，頁113。

¹⁶ 同上。

¹⁷ 伊能嘉矩，〈大日本地名辭書續編：台灣〉，東京：富山房，1910年，頁72。另見黃海泉，〈梧棲沿革誌〉，《中縣文獻》，第一期，1955年，頁201-205。

¹⁸ 陳老石提供，〈草瀆墾荒〉，《梧棲鎮誌》，未刊稿。

¹⁹ 洪麗完，〈從一張古文書窺清代的梧棲港〉，頁8。

²⁰ 周璽，〈彰化縣志〉，台灣文獻叢刊第一五六種，台北：台灣銀行經濟研究室，1962年，頁16。

棲已成港口街市，街區東方的南簡、南方的鴨母寮，小型船隻或竹筏均可溯河而上，交通頗稱便利。至清道光年間（一八二一～一八五〇），由於中部地區各港口相繼淤淺，五汊港則因港務日漸鼎盛，遂扮演中部帆船貿易樞紐角色，當時街上行棧林立，有陳姓大族在下街從事行郊貿易，另蔡姓大族亦在頂街從事碼頭裝卸搬運，故有「五黃十八蔡」之稱。²¹另經營醬菜、藥材、布店、染房、藥鋪、米石販運、碼頭牛車等之雜姓亦有四十六家。²²而頂、下車埕之地，貨物堆積如山，運貨牛車，日以千計，出入港中接送貨物竹筏達五十餘隻，將貨物內運之溪船亦多達一、二十艘，帆船年間出入六百餘次，港務盛極一時。²³

然至清同治年間（一八六四～一八七四，）據文獻所載，五汊港已出現衰退跡象，究其原因在於道光年間的繁盛，引來大批移民，雖然港口背域迅速開發，腹地擴大，然也使清水海岸荒埔大量水田化，至人工埤圳縱橫交織，溪水被大量引入水田灌溉，造成牛罵溪乾溪化，於是帶來五汊港泥沙加速淤積現象。至光緒五年（一八七九）時，原港口因泥沙堆積嚴重，出入船隻乃改下另一水汊，名曰「翻身港」，亦即梧棲港翻身轉了位置。²⁴同年，梧棲南方約七點五公里的塗葛窟（今龍井鄉麗水村）一帶，發現有利於大型船舶碇泊之處，稱為「新港」。原梧棲港街的行郊商戶，乃相繼前往新港設棧築舖，至此，凡未滿五十噸的小型帆船直接駛往梧棲港，五十噸以上者則開往新港。²⁵而原本擔任梧棲港集貨場的頂、下車埕二處，雖然梧棲港務漸為衰落，但因進出口貨物仍在彼地集中而後運往新港，故稍勉強維持梧棲港務機能。

梧棲港口除具有地區進出口集散交易功能外，也是移民渡台或再遷移的據點，如前述明鄭時期即有福建漳浦人王國慶從梧棲一地登陸上岸，至清領時期，自梧棲登岸記載更多，如彰化縣秀水鄉陳益源家族，其開台祖武公在乾隆五十七年（一七九二），即由廈門渡台自梧棲登岸，再赴彰化城販賣青仔（指染料之靛藍）而發跡。²⁶另如日治時期成為台灣五大富族之一的瑞芳顏家，原籍安溪，其開台祖玉蘭（王賜公）在嘉慶年間也會在梧棲一帶海濱，以漁撈為業，後因漳泉械鬥乃移往北部暖暖碇內庄定居，因開採金、煤二礦致富而晉身富族之列。²⁷

另梧棲港亦具貿易機能，尤當一地開發至相當程度後，渡海來此的漢人，非完全從事農墾，亦有經商而聞名者，如梧棲楊姓開台祖至器公，原居泉州同安縣金門金沙鎮官澳村，嘉慶年間攜妻子來台，起先在梧棲為人幫傭，克勤克

²¹ 蔡朝文，〈五汊港之開墾〉，頁181。

²² 楊焜顯，〈九降風的故鄉～梧棲〉，《源》，第十三期，1998年，頁28。

²³ 洪敏麟，〈台中縣地名沿革專輯〉，第一輯，頁178。

²⁴ 楊焜顯，〈九降風的故鄉～梧棲〉，頁29。

²⁵ 洪敏麟，〈台中縣地名沿革專輯〉，第一輯，頁179。

²⁶ 陳傳續修，〈陳益源族譜〉，祭祀公業管理人陳家琛發行，1970年。另陳武後代，今彰化益源文史工作室負責人陳正憲先生亦於民國2001年9月4日來信告知此點。

²⁷ 友冑會編，〈顏雲年翁小傳〉，1924年，頁17。

儉漸有積蓄，乃與朋友合夥商賈，設船頭行「楊合順」，富甲一方。另如已故地方耆老黃海泉先生所經營的福川堂藥鋪，也是其先祖黃超敬由金門來梧棲，開始販菜、醬、陶器、鴉片，繼而經營藥鋪之成果。²⁸

綜上所述，本區同沙鹿鎮原為平埔族拍瀑拉族沙轆社原住民之活動場域，自康熙末年漢人入墾後，平埔族人就漸漸融入漢人社會或遷徙他地，而漢人入墾本區在乾隆時期人數最多，拓墾開發速度亦快，街市逐漸形成，至乾隆末年時，隨台中清水海岸平原和周邊內陸腹地開發，已逐漸發展成大甲溪與大肚溪間廣大區域出入港口，在中部地區地位僅次於鹿港，至道光年間更趨繁榮，市街商務繁盛，港務機能甚張，後至光緒年間，因泥沙淤積嚴重，港務機能乃為消退。

表四 梧棲各聚落名今昔對照表

鎮名	舊街庄名	舊小字	今里名
梧棲鎮	梧棲港街	梧棲港	頂寮、中正、中和、文化、安仁等里
		下魚寮	下寮里
		頂草湳、下草湳、公館	草湳里
	南簡庄	南簡	南簡里
		陳厝	福德里
	大庄	大庄、邱厝	南簡里
		瓦窯腳、下厝仔、大村	大村里
		火燒橋、五甲、海墘厝、八張犁	興農里
	鴨母寮庄	鴨母寮、頂庄、竹園仔、下庄	永寧里
		安良港	永安里

資料來源：台中縣梧棲鎮農會，《五汊港聚落圖說～梧棲地名專輯》，台中：該會印行，1994年，頁8。

四、樟腦事件與梧棲

梧棲另一值得書寫記錄者乃發生於清同治七年（一八六八），因樟腦糾紛而起之中英衝突～「樟腦事件」。²⁹樟腦原為晚清台灣重要輸出品，由於用途廣、利潤高，引起外商極大興趣，道光年間即有英商來台購買樟腦，爾後各國洋行相繼東來，亦曾獲得獨佔樟腦貿易權。在同治之前，清廷對樟腦態度，幾為放任政策，即使專賣，實際仍由民間華商包攬經營，官府只不過每年向華商收取一定利益。同治後，因歷任道台如陳懋烈、吳大廷、梁元桂等所抱持的

²⁸ 戴寶村，〈梧棲港開發史研究～清代至日據時期〉，頁112-113。

²⁹ 有關樟腦事件可參閱鄭政誠，〈同治年間台灣與英國樟腦貿易之研究〉，《建中學報》，第三期，1997年，頁215-228。

「絕對官府專賣主義」，遂使外商受到強烈衝擊，而原本相互競爭的外商，此時也形成聯合陣線，一致依天津條約所示，要求行旅、居住，甚或樟腦自由交易權。由於英商所受衝擊影響最大，乃率先提出異議，認為樟腦交由華商包攬導致洋商虧累、貿易停止，應即廢除，清廷則以樟腦產地係近生番地界，洋人自行前往恐生糾紛為由而回拒。³⁰其後雖委由民間料館包辦，直接售與外商，但外商仍罔顧清朝法令，擅自入山採購，屢起紛爭。³¹

清同治七年（一八六八）三月，打狗英商怡記洋行（Messrs. Elles & Co.）因在梧棲港非通商口岸裝運約六千元樟腦，被官府所截，遭風漂沒，損失不少。³²洋行在台負責人必麒麟（W.A.Pickering）親往察看，但因梧棲一地非通商口岸，且必氏並無道台許可之游歷牌照，道台梁元桂乃命汛兵加以襲擊。³³在幾番波折後，因同時又爆發多起排外事件，駐安平英領事要求英駐港司令派遣軍艦來台，砲轟安平、毀火藥庫、殺兵勇。³⁴清廷雖派代表與英領事協商斡旋，惟領事與艦艇指揮官軍令系統不合，相互推諉，致有「樟腦事件」發生，幸有當地士紳代表黃應清交付軍費賠款了事，安平方免於第二次砲火蹂躪。³⁵

砲轟安平事件暫告落幕後，清廷與英方代表議定所謂「樟腦條約」，此後清廷取銷樟腦專賣，外商領得通行證後即可入內地，並可自由採購樟腦，惟不得自行製造。然當時清廷官吏昏庸無能，無法察覺及有效約束外商，遂使外國資本家乘機侵入內地，他們設店鋪及倉庫，借錢給漢人，以其名義製造樟腦，如此外商便掌握本島製腦業的實權。³⁶

樟腦事件雖於同治七年底落幕，但樟腦糾紛仍層出不窮，主要者即樟腦條約中所規定的「釐金」問題。原本中英雙方明訂章程，外商採買樟腦，需繳納子口半稅方可出洋，但外商或嫌其不便；或為利益、利潤之考量，常拒絕繳納關稅，且在非通商口岸私運出海。³⁷如同治八年（一八六九），英商怡記洋行必麒麟在樟腦事件暫結後，又重施故技，欲私運樟腦出海，卻遭賊匪搶掠，當時清廷官方資料如此記載：「必麒麟函稱駁船在六塊寮、五叉港先後被賊搶燬...（該地）本非約內通商口岸.....今船未領三聯票單駛至不通商口岸遭風漂蕩，（英）不於條約內責其漏失，反於條約外責令賠償，殊欠平允」。³⁸

由於走私者仍眾，有鑑於此，同治九年（一八七〇），新任台灣道黎兆棠便採強力作風，在各地設關卡攔截抽稅。「...札飭委員後補府胡斌，今同淡水同知

³⁰ 中研院近史所檔案館藏，《清季總理衙門檔案》，〈地方交涉檔〉，編號01-16/13-(2)。

³¹ 台灣省文獻委員會，《台灣省通志》，〈政事志·外事篇〉，第一冊，台中：該會編印，1968年，頁57。

³² 廖漢臣，〈樟腦糾紛事件的真相〉，《台灣文獻》，第十七卷第三期，1966年，頁89。

³³ 中央研究院近代史研究所編印，《教務教案檔》，「同治七年十二月初七日 福州將軍英桂函稱」條，頁1307。

³⁴ 《教務教案檔》，「同治七年十二月初七日 本衙門遞摺稱」條，頁1326。

³⁵ 《教務教案檔》，「同治七年十二月二十四日 軍機處交出同治七年十二月二十三日奉」條，頁1353。

³⁶ 東嘉生著、周憲文譯，《台灣經濟史概說》，台北：帕米爾書店，1985年，頁194-195。

³⁷ 連橫，《台灣通史》，上冊，台灣文獻叢刊第一二八種，台灣銀行經濟研究室編印，頁505。

³⁸ 《清季總理衙門檔案》，〈地方交涉檔〉，編號01-16/14-(3)。

(陳培桂)設卡抽釐。每樟腦百斛，抽釐銀五角五點，與半稅同。初議歸民行代收，旋撤，仍歸各口釐金局員抽收。」³⁹自此，洋商繳半稅釐金，成爲常態。開放外商入山採樟購腦及自由輸出後，在外商大量資本運用及努力經營下，樟腦產銷量一時大增。雖爲如此，因競爭激烈及相互製腦緣故，外商購入價格反較專賣前低落，從以前十六元降至九元，甚至一度降到七元八角。⁴⁰當時所產樟腦大部份運銷歐美，以供醫藥及防腐用，一部份在印度用於宗教儀式，惟數量不大。後因產量增多，售價暴跌，加以當時高山原住民時常「出草」爲害，製腦鼎灶漸趨荒廢，至光緒年間再度實施專賣前，製腦業曾一度陷於停頓。⁴¹

光緒十二年（一八八六），台灣巡撫劉銘傳奏議獲准樟腦改爲官營，中部地區爲因應此項政令，彰化設腦務總局，單蘭、集集、埔里設分局。霧峰豪族領袖林朝棟曾參與官辦政策之籌商，因緣際會使林家成爲最大樟腦經營者，劉銘傳與林朝棟合作，給予大甲溪至濁水溪間近山地區開發權。林朝棟與其叔父林文欽組織「林合號」從事開發，在東勢角另設「五合記」採收樟腦，林文欽另與蔡振聲合組「錦勝號」從事樟腦貿易。光緒十六年（一八九〇）至光緒二十年（一八九四）間，林家擁有五百個隘勇以保護腦丁，腦灶超過三百個，年產量約三千六百石，佔全省產量十分之一左右，這些樟腦都由梧棲或鹿港出口。⁴²由於梧棲爲台灣樟腦輸出口，林家在光緒十八年（一八九二）時還投資開墾梧棲草埔地區，面積達一百五十甲，是該區開發之始。⁴³

要之，從上述整個樟腦事件中，除看出帝國主義對台侵逼、清廷對應、外國對樟腦物資的孔需外，其實就梧棲一地的港務功能而言，也看出梧棲港對台灣中北部物資運送與集散的重要性。

第二節 日治時期迄今之發展

一、梧棲街市的發展

中日甲午戰爭，清朝戰敗，依馬關條約所訂，割台灣、澎湖等地與日本，自此，本鎮乃同其他台澎地域歸日本所轄。日人統治之初，有鑑於梧棲港之重要性及商民們之要求，旋即於明治三十年（一八九七）發佈第一號律令，指定梧棲港爲「特別輸出入港」，也因梧棲港被指定爲「特別輸出入港」，梧棲街市在殖民行政體制下多有進展。以下茲就行政、金融、交通、市區改正、教育及人口方面之變遷概述如下：

³⁹ 陳培桂，《淡水廳志》，第一冊，卷四，〈賦役志·腦釐〉，台灣文獻叢刊第一七二種，台北：台灣銀行經濟研究室，1963年，頁114。

⁴⁰ 東嘉生著、周憲文譯，《台灣經濟史概說》，頁195。

⁴¹ 台灣省文獻委員會，《台灣省通志》，第二冊，〈經濟志·商業篇〉，頁144。

⁴² 鄭喜夫，《台灣先賢先烈集～林朝棟通史》，台中：台灣省文獻委員會，1979年，頁76。

⁴³ 梧棲鎮公所編印，《梧棲古文書史料專輯》，頁142。

首先在行政機構方面，明治三十四年（一九〇一）時，本區隸屬台中廳大肚中堡梧棲港區梧棲港街，至大正九年（一九二〇）時，由於實施地方改制，本鎮乃與沙鹿之鳴母寮、安良港合併，改稱台中州大甲郡梧棲港街。⁴⁴本區街役場原先借用朝元宮之後殿，至昭和六年（一九三一）陳明貴擔任街長時，則新建街役場於頂和里，番號四四三至四四六，即今日鎮公所所在。⁴⁵而據文書資料所示：日治時期街役場土地原為蔡輝所有，蔡雖口頭允諾捐贈土地，由於一直未辦理移轉，又須承擔土地稅賦，其後裔方於昭和十五年（一九四〇）十月立書捐贈。⁴⁶此外，由於梧棲被指定為特別輸出入港，日人乃於梧棲街市設稅關支署，並於大正二年（一九一三）重建新舍。而明治三十三年（一九〇〇）時，因原駐紮本區之憲兵營遷往清水，故在原址另設梧棲警察官吏派出所，後又於大庄一地設警察官吏派出所。

而在市場及金融機構方面：日人治台之初，旋即於明治三十一年（一八九八），在今朝元宮前元帥府地，設置市場以利居民交易買賣，另大正十一年（一九二二）四月時，為求金融流通，促進經濟發展，也設立「梧棲街信用組合」，成為該地金融中心，後改組為「有限責任梧棲信用購買販賣利用組合」，與地方住民關係更形密切，至昭和十年（一九三五）時，該信用組合把經營觸角深入產業文化領域，績效頗佳。⁴⁷

另在交通方面：在汽車尚未引進鄉鎮前，輕便台車是坊間使用的公共運輸工具。據資料所示：在大正初年時，梧棲與沙鹿、大肚間即有輕便台車，本區車站設於今民生街五十四號處，另大庄地區亦設有車站，是前往台中、大肚等地的便捷之道。至昭和三年（一九二八）時，由於梧棲通往豐原、台中之公路完成，輕便台車漸失其功能。至昭和十四年（一九三九）時，由於日人擬修築新高港，計畫開闢中棲路遂將輕便台車軌道拆除。⁴⁸

在街道改正方面：明治四十一年（一九〇八）時，日人以梧棲街路狹隘，交通不便，乃修改街容，並建設下水道以排除積滯污水。至大正十四年（一九二五）時，由於梧棲街區六、七堡遭祝融之災，焚燬四十餘戶，災後乃拓寬街道，拆移土地廟，使上、下魚寮可直通草湳，衛生、交通、市容也得以改善。至昭和十年（一九三五）時，又因中部大地震，房屋倒塌甚多，日人亦利用災後重建工作，規劃實施都市計畫，整修街道，新關東建路、西建路及橫街四條（即今頂和、民族、民權、民生四街）。惟在整個都市計畫中，公共設施僅街役場及公學校二處，顯然有所不足。⁴⁹

在教育機構方面：日人起先以媽祖廟（朝元宮）為教育台民之所，繼而借

⁴⁴ 〈梧棲街街勢一覽表〉，收錄於《梧棲古文書史料專輯》，頁108。

⁴⁵ 台中縣政府，《台中縣志》，〈政事志〉，台中：台中縣政府編印，1989年，頁30。

⁴⁶ 〈土地贈與證書〉，收錄於《梧棲古文書史料專輯》，頁115。

⁴⁷ 黃海泉，〈梧棲沿革誌〉，收錄於梧棲鎮公所編印，《梧棲古文書史料專輯》，頁148。

⁴⁸ 同上，頁167。

⁴⁹ 同上，頁163。

用「長成」、「謙利」二行棧充當學校，至明治三十九年（一九〇六）時，始建梧棲公學校校舍，昭和十二年（一九三七）震災後，該校遷至今梧棲國小校址。⁵⁰另據昭和七年（一九三三）的就學統計，本區有梧棲與永寧兩所公學校，學生人數共一千零五十七人，佔本區學齡兒童入學率的百分之四十六強。另在留學部分，據資料所示，本區此時亦有八位留學生至日本就讀中等學校。

51

最後，在人口增長方面：由於梧棲有長遠之港口市鎮歷史背景，所以在十九世紀末，已成台中縣揀東堡和大肚堡（今台中盆地和清水海岸平原）之第三大街市中心，僅次於葫蘆墩（今台中縣豐原市）及台中城內。據日治時期日人對台所進行的人口調查中可以得知，梧棲人口從明治三十八年（一九〇五）的九千九百一十九人增至昭和十五年（一九四〇）的一萬五千五百六十七人，三十五年間人口增加五千六百四十八人，顯示其人口增長幅度頗高。（詳表五）

雖然從人口增長幅度來看，梧棲一地距離都市化的程度仍有一段距離，然因梧棲仍具有發展為海岸平原都市中心的潛力，所以日人才會在日治末期選擇此地作為新高港與新高市建設之場地。

表五 日治時期梧棲一地之人口數

時間	人口數	資料來源
明治 38 年 (1905)	9,919	台灣現住人口統計
明治 43 年 (1910)	10,046	"
大正 4 年 (1915)	10,585	"
大正 9 年 (1920)	11,206	"
大正 14 年 (1925)	11,639	"
昭和 5 年 (1930)	12,663	台中州統計書
昭和 10 年 (1935)	13,512	"
昭和 15 年 (1940)	15,567	"

二、梧棲港的發展

日人據台後，為求殖民地台灣與殖民母國日本之聯繫，斷絕台灣與大陸二者在政治、社會、經濟與文教的依存關係，遂頒佈諸多法規，如「關稅法」，「外國旅券規則」等來限制台灣與大陸往來。而在貿易方面，具體作為即是將台海兩地貿易出入口限於清末對外開放的四個通商口岸，即雞籠、淡水、安平及打狗四港；而就非通商口岸的梧棲港而言，日人規定凡由中國大陸來台貿易

⁵⁰ 台灣總督府民政部文書課，《台灣總督府第二統計書》，1900年，頁59。

⁵¹ 〈梧棲街街勢一覽表〉，收錄於《梧棲古文書史料專輯》，頁108。



之船舶，需先赴淡水港接受查驗，繳納關稅後再至梧棲港起卸貨物，返程亦然。如此一來，梧棲不能與對岸泉州、廈門直接通航，需北繞淡水始得開返，致航程拉長，往返費時。惟梧棲港在清領時期與華南地區，早已建立長期貿易航運依存關係，雙方往來頻繁，雖然梧棲港在清光緒年間趨向衰退沒落，然至日治初期時，仍繼續有帆船往返台海兩岸，將台灣稻米、樟腦輸往廈門、香港，並從廈門、泉州輸入牛皮、桐油、雜鐵、布類、煙草、木材等物回台。因此，日人的港口閉鎖政策引起中部商人們的極大反彈。

至明治三十一年（一八九八）一月，日人有鑑於梧棲商民之要求及台灣西部海岸各港口的同質性，另開放貿易港亦利於日本財政收入，因此發佈律令第一號判定梧棲、鹿港、東石、東港等八大港口為「特別輸出入港」，設置稅務支署加以管制，惟貿易對象僅限於中國型船隻，且總督府得視情況隨時關閉「特別輸出入港」。⁵²

自梧棲被指定為特別輸出入港後，雖然梧棲一地船舶航運功能不如南方的塗葛堀，但因塗葛堀的港口於大正二年（一九一三）遭洪水破壞，大正九年（一九二〇）又因兩次颱風引發暴雨，港岸被沖毀。大正十年（一九二一）時，梧棲海岸的西南隅因形成新泊地，經地方有識之士整理港路，並特別減低入港關稅，於是船舶頻來，商況復趨活躍。從下表各年度梧棲港的進出船舶數即可看出梗概。

表六 日治時期梧棲港船舶進出港年報表

時間	入港		出港	
	帆船隻數	帆船噸數	帆船隻數	帆船噸數
明治 30 年 (1897)	494	15,297	497	15,323
明治 31 年 (1898)	594	20,084	589	20,060
明治 32 年 (1899)	321	11,419	323	17,732
明治 33 年 (1900)	414	10,486	417	10,532
明治 34 年 (1901)	233	6,400	221	6,211
明治 35 年 (1902)	424	11,182	417	10,891
明治 36 年 (1903)	179	4,396	163	4,107
明治 37 年 (1904)	158	4,039	109	2,891
明治 38 年 (1905)	138	3,192	120	2,899
明治 39 年 (1906)	76	1,735	52	1,249
明治 40 年 (1907)	44	916	26	525
明治 41 年 (1908)	51	1,138	38	804
明治 42 年 (1909)	45	888	38	771
明治 43 年 (1910)	51	1,188	43	1,027
明治 44 年 (1911)	43	898	35	712
明治 45 年 (1912)	44	1,140	39	1,017
大正 2 年 (1913)	34	855	36	891
大正 3 年 (1914)	28	726	25	642
大正 4 年 (1915)	37	832	32	51
大正 5 年 (1916)	46	938	46	946

⁵² 張炳楠，〈鹿港開港史〉，《台灣文獻》，第二十三卷第二期，1968年，頁9。

大正 6 年 (1917)	42	811	42	811
大正 7 年 (1918)	41	738	41	738
大正 8 年 (1919)	34	610	32	610
大正 9 年 (1920)	52	984	52	983
大正 10 年 (1921)	81	1,926	80	1,894
大正 11 年 (1922)	55	1,578	56	1,610
大正 12 年 (1923)	48	1,026	46	960
大正 13 年 (1924)	49	725	50	761
大正 14 年 (1925)	72	1,010	72	1,010
昭和元年 (1926)	48	684	48	684
昭和 2 年 (1927)	16	254	16	254
昭和 3 年 (1928)	23	577	23	577
昭和 4 年 (1929)	20	518	20	518
昭和 5 年 (1930)	23	530	23	530
昭和 6 年 (1931)	15	453	15	453
昭和 7 年 (1932)	12	181	12	181

資料來源：1.台灣省文獻委員會，《台灣省通志稿》，〈經濟志·交通篇〉，中國方志叢書·台灣地區，第六十四號，台北：成文出版社，1983年，頁238-239。

2.台灣總督府財務局稅務課，《台灣貿易四十年表》，台北：該課編印，1936年，頁364、374。

據日治時期資料所示：當時梧棲港主要對外貿易港為福建省泉州府的獺窟、廈門、按頭、祥芝等港。該地輸入台灣的商品以夏布、金銀紙、陶瓷器、木材、肥皂、煙草為主；至於梧棲輸出該地的商品則有米、苧麻、香蕉、鳳梨、蜜餞、乾魚、玻璃瓶等物，其中又以稻米為輸出大宗，明治三十五年（一九〇二）時，光梧棲一地稻米輸出量即佔台灣稻米年總輸出量近六成，超過基隆、淡水、安平、打狗、鹿港等其他稻米輸出港，高居全台第一位，可見梧棲港在商貿方面的重要性。

梧棲港雖被指定為特別輸出入港，然好景不常，由於港口條件不盡良善，日本政府又鑑於台灣南北交通不便，取台灣為殖民地後，特別重視交通建設，一方面利於物資輸往日本內地，同時也便於殖民地之控制，故在明治四十年（一九〇七）時完成南北縱貫鐵路之舉。另一方面為便於日本、台灣間的航運往來及圖謀南進政策，日人又分別從事基隆、高雄兩港的建設。基隆港工程始於明治三十二年（一八九八），高雄港則始於明治四十一年（一九〇八），至大正十三年（一九二四）時，二者均已具現代化港埠之規模，乃同時升格為市。

鐵路和港口的建設改變原來各地舊港口區域交通貿易功能，使交通動向轉向南、北二地，梧棲港完全依賴天然港灣供船舶進出，港口條件欠佳，較大型船舶靠泊不易，又無鐵路經過，無法利用鐵路強化集散功能，反而加速其沒落。對大陸的貿易亦因內台關係日益強化，日本謀華日亟，中日關係日趨緊張，對大陸貿易量相對減少而衰退，最後，日本政府在昭和七年（一九三二）年撤銷梧棲為特別輸出入港，並廢稅關支署改設監視署，從此梧棲一地已無商船出入之記錄，直至新高港之計畫出爐。⁵³

三、新高港之建設與都市計畫

台灣四面環海，諸多物資均賴航運出入，但西岸港口僅南、北二港（高雄與基隆），對中部地區發展而言，實有莫大限制，故在日治時期，中部築港的呼聲四起。而梧棲一地因位於大甲溪下游出海口，且與大陸福建省遙遙相望，自清乾隆末年開放來台開墾後，即因港口之便商務繁盛，至道光年間更成爲中部一大港市，因此，若日人選擇中部築港，梧棲實爲一理想之地。

台灣總督府鑑於梧棲西瀕台灣海峽，與對岸廈門相望，有利於日人西進政策之據點；而梧棲背後擁有中部廣闊富庶的腹地及大甲河流域豐沛的水利資源，頗具備工業化等軍事和經濟的考量，另因地方行商聯名陳情建議，雖然在昭和七年（一九三二）年曾撤銷梧棲爲特別輸出入港，然從昭和十二年（一九三七）起，卻逐步推展梧棲開港計畫。昭和十三年（一九三八），總督府頒佈「梧棲築港計畫」，預計以十年期間，總經費高達二千六百九十八萬日圓之條件開闢一包含工業、商業、漁業綜合建設之梧棲新港。翌年，總督府正式將新港命名爲「新高港」，並於同年九月舉行開工典禮。⁵⁴

新高港自昭和十四年（一九三六）開始建造以迄昭和十九年（一九四四）因戰爭停工，五年間雖費款一千九百六十萬日圓，⁵⁵但已築造北防波堤一千二百九十公尺，約佔堤防總長三分之一弱，另起貨場碼頭完成三百公尺，港口及內港疏浚工作亦完成部份，三千四百噸之新高號挖泥船亦可自由出入港口，其他氣象、潮位等記錄，亦辦理允當。另船舶修理工廠、運輸鐵路線、機車車輛、沈箱渠、倉庫、機車房、辦公室、宿舍、挖泥船、運土船、拖曳機等一切築港必須設備，也大致備齊。⁵⁶新高港若能全部完竣，依戰後情形判斷，不但使該港後方都市得以繁榮，海運、漁業、貿易、倉庫、造船及其他商業更爲發達，運輸費用、生產成本及人民生活費用得以減低外，且可發展爲一具備大量低廉電力、勞力及豐富煤藏等優越條件之工業港，使戰後亟待振興之台灣工業獲利。⁵⁷惜因戰爭發生，未能使全部計畫實現。

而在新高港都市計畫方面，日人在規劃新高港時，即有將大甲、清水、沙鹿、龍井等鄰近市鎮合闢爲「新高市」之構想，爲落實此舉，日人在昭和十五年（一九三七）時，除訂定「新高港大工業都市計畫」外，並成立「新高都市開發株式會社」來推動都市建設。新高都市計畫範圍以大肚山、大甲溪、大肚溪爲界，面積達一萬二千五百公頃，市街土地面積亦有三千六百公頃，預定都

⁵⁴ 戴寶村，〈梧棲港開發史研究～清代至日據時期〉，頁125。

⁵⁵ 松本虎太，〈台灣中部築港計劃の將來とその役割〉，《台灣時報》，1939年6月，頁53-56。

⁵⁶ 在此預算中，共分工事費及俸給事務費（即人事費），惟後者僅佔百分之七，顯示日人徵用國民義務勞動人力，參與築港工程的比重很高。見「新高港築港計畫圖」，收錄於梧棲鎮公所編印，《梧棲古文書史料專輯》，頁173。

⁵⁷ 台灣省文獻委員會，《台灣省通志稿》，〈經濟志·交通篇〉，頁236-237。

⁵⁸ 同上，頁237。

市人口為三十萬人。「新高都市開發株式會社」所擬定執行的計畫包括籌集資金，取得土地，土地規劃使用，建造住宅店鋪、砂石供應業、勞工供給、交通事業、旅館經營業及娛樂事業等。該會社雖曾著手進行臨海鐵、公路專線及燃料廠等築港相關工程，但因二次大戰受阻，至昭和十九年（一九四四）八月，被迫停工，日本無條件投降，建港中途而廢。⁵⁸

總之，新高港築港工程與新高市建設計畫是日治末期日人對台灣中部區域開發建設的重大工程，雖然新高都市計畫因建港工程終止而未執行，然港口建設頗具成果，其中新高港築港計畫更因預期築港後之經濟效益十分可觀，為爭取築港用地，梧棲與鹿港二地還曾一較高下。雖然日本政府擇梧棲一地進行築港，排除財政困難，發行建設公債籌措經費，投入近二千七百萬日圓巨額資金與物力，積極推展工程進度，然因二次大戰影響，新高港築港計畫遂告終止。新高港在廢棄三十年後，戰後在政府重新規劃下，開啓台中港特定區開發計畫新頁，至民國七十二年台中港竣工完成後，梧棲已躋身成為台灣第三大國際港。⁵⁹

四、台中港的規劃

二次大戰結束後，國民政府來台接收，旋即於民國三十五年將「新高港」改稱「台中港」，雖曾著手重建，但基於國防因素禁止台中港對外貿易，至民國五十八年八月二十一日，始經行政院院會核定，開闢台中港為兼具工、商、漁業機能之國際港。該港港區範圍北起大甲溪南岸，南至大肚溪北岸，東界臨港大道及其延長線，西至台灣海峽，港區面積約三千九百七十公頃，自民國六十二年起至民國七十一年，將施工期分三階段進行。第一期工程列為國家十大建設之一，開始於民國六十二年十月三十一日，主要工作與成效為挖浚港池與航道、築造外廓堤防及碼頭七座，至民國六十五年七月一日，政府成立「台中港務局」，並宣布台中港為國際商港，同年十月三十一日台中港竣工並正式啓用。

至於第二期工程，則列為國家十二項建設之一，自民國六十五年十一月一日開工，至民國六十八年十月完工，計有擴大港池、延築外廓堤防、增設深水碼頭五座等成效，年營運量亦達四百五十萬船運噸。按原訂計畫，第二期工程需將港區規劃為南北長十五公里，東西寬一點五公里，內設商港、工業港及漁港三部分，並發展臨海工業，使其成為一多功能之國際港。⁶⁰第三期工程則自

⁵⁸ 早川透，〈都市經營論～新高都市建設事「開發會社」〉，《台灣時報》，1937年1月，頁8。

⁵⁹ 梧棲鎮公所編印，《梧棲古文書史料專輯》，頁175。

⁶⁰ 洪敏麟，《台中縣地名沿革專輯》，第一輯，頁181。

梧
棲

民國六十八年十一月至民國七十一年十月完竣，計完成十五座碼頭。⁶¹

政府在台中港開放營運之初，即民國六十四年七月七日，曾對外公告將港埠營運設施開放民間投資，至民國七十二年二月，政府核定台中港為國際海運儲運中心後，便劃定一部份為碼頭，由港務局自營倉儲裝卸業務，使公民營業者相互砥礪競爭，提高港埠作業效率。⁶²

而在港務營運狀況方面：台中港自民國六十五年十月底開始營運後，進出該港船舶總噸位數，從民國六十六年之一百七十五萬餘公噸，增至民國八十年之二千八百六十五萬公噸，十四年間成長百分之一千五百三十五，年平均成長率高達百分之二十二。其次在貨物吞吐量方面，也從民國六十六年之約一百三十萬公噸，增至民國八十年之二千一百萬公噸，成長幅度達百分之一千五百一十六，年平均成長約百分之二十二。比起基隆、高雄兩港，台中港港齡雖低，但成長卻為快速。⁶³至民國八十九年底止，台中港吞吐量近四千萬公噸，已超過基隆港，躍居台灣第二大港。且隨著兩岸通航時代的日漸來臨及政府建設台灣為亞太營運中心之目標，台中港挾其海陸面積遼闊、地點適中而且內陸運輸暢通無阻的優勢，備受政府重視並加強各項建設，使得梧棲鎮地位也相對提昇，成為發展潛力極其雄厚的新市鎮。

此外，因台中港在規劃中也兼具漁港機能，故在漁港建設方面有如下發展：首先，政府為發展中部地區漁業，遂於民國六十九年投資八億五千多萬元興建梧棲漁港，並於民國七十三年五月完成後正式通航啓用。梧棲漁港乃全台灣大型漁港之一，水域面積達二十七公頃，陸地面積有二點四公頃，足以容納二百四十五艘五十噸級以下的漁船在此停泊。梧棲漁港啓用之初因受到商港法約束，漁船進出碼頭受到管制相當不便，以致發展緩慢，至民國七十八年開放自由通行後，人潮漸增，隨後各項漁業公共設施興建，省漁業局在民國八十一年八月二十八日將梧棲正式交由台中港務局接管，銳意契合社會需求，將漁港朝生產、休閒、觀光方向發展。

梧棲漁港的設施十分完備，包括有魚貨拍賣場、漁民活動中心、假日漁市、魚貨銷售區、整網場、漁船整修場、漁具倉庫等設施，可有效充分運用。梧棲漁港內本地漁船原不多，但在假日漁市和魚貨直銷中心設立後，漁民可就近在港內出售魚貨增加收益，因此，台東及澎湖的一些漁船也紛紛到梧棲港設籍，並舉家搬遷至梧棲定居，目前梧棲港籍的船隻已有五十餘艘，大都是五十噸級以下沿海、近海漁船，當前省漁業局已完成漁業港的整體規劃，並因應兩岸通航時代的來臨，興建漁民招待所等設施，故梧棲漁港已成為一座觀光漁港，發展潛力十分雄厚。

⁶¹ 台中縣政府，《中縣文獻》，第三期，1980年，頁260。

⁶² 台灣省文獻委員會編印，《台灣近代史～經濟篇》，1994年，頁51。

⁶³ 同上，頁54。