

第七篇 交通

百吉牌
粉彩衛生紙

歡迎蒞臨

銅鑼鄉

銅鑼鄉公所
鄉長黃芳楷
電話：(04)3313191

第一章 概說

本鄉位於苗栗縣西南邊，在拓殖史上，佔有相當突出的地位，係一靈氣獨秀，人文薈萃的小城，東南以關刀山脈和大湖鄉為鄰，南毗三義，西與西湖、通霄接壤，西北、東北兩面與苗栗、公館相接，後龍溪和支流雞隆溪流貫穿東北部份，西面屬西湖溪上游地區，為一東西窄南北長之地形。

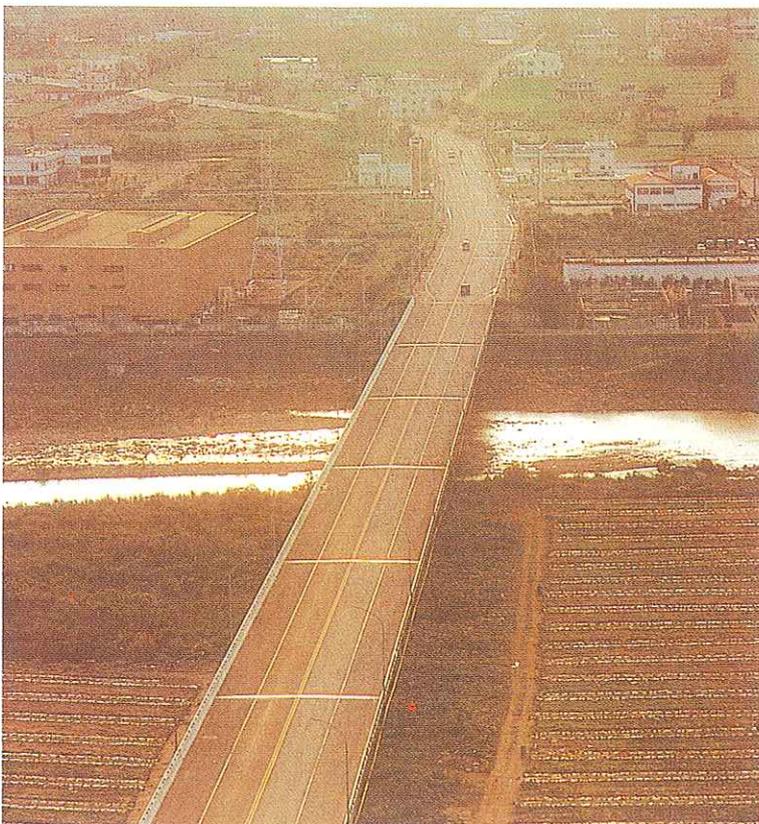
交通為人類文明發達之母，人類各種活動，能夠突破空間的阻隔，完全有賴交通運輸系統的轉輸，進而促使區域之

成長，促進貨品勞務之交流，由於交通帶動工商業繁榮的主動力，亦為推展教育文化的利器，是故交通發達的地區，往往成為政治、經濟、教育、文化的重心。

國父謂「人盡其材、地盡其利、物盡其用、貨暢其流」，實非以交通不為功，撥諸事實，交通乃實業之母之言非虛，因此現代交通計劃，莫不循此方向而訂。



• 九湖道



• 中平大橋

第二章 公路

本鄉因北與苗栗爲界、東與公館爲鄰、南接三義、國道、省道、縣道、鄉村道路、路燈等，遍佈全鄉境內，整體來說交通四通八達，但爲迎合工商進步的現在，更實有迎頭趕上、力求精進之必要。

一、國道

中山高速公路由東北之頭屋，公館兩鄉南下而來，經本鄉之中平村，貫穿朝陽、銅鑼、樟樹等村，南通三義鄉。

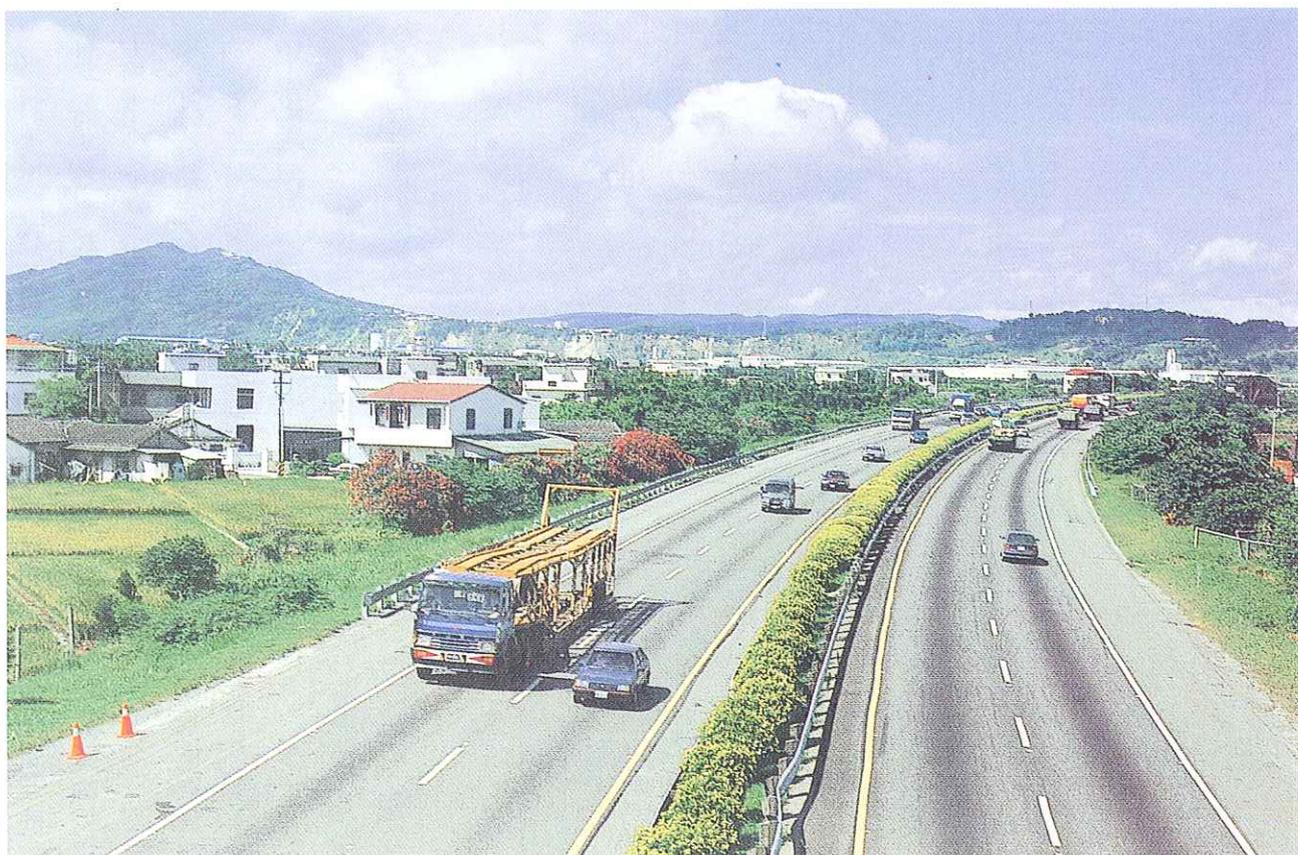
二、省道

台三線之尖豐公路經過本鄉之朝陽由北而竹森、銅鑼、樟樹等村南下接三義鄉，由聯營公車載客與新竹客運行駛，對本鄉之交通樞紐。

一二八線，由東之公館鄉麻寮樟樹伯公，西向經本鄉之中平村、福興村、竹森村往西達通霄，爲一山、海線橫貫東西之重要聯絡道，尤其中平段爲新設道路，路面寬廣直暢，其間由中平大橋橫跨其間建於民國七十三年十二月完成，突破銅鑼與中平間河山之隔，也破除了中平村爲河背村之譏名，全長約三公里路面三十公尺，平坦寬敞，交通非常便利。

三、縣道

苗一一九線之新莊線由銅鑼火車站前，由西向東南方經銅鑼、朝陽、興隆、盛隆、新隆等村，轉接三義鄉界，替本鄉與盛隆三村之山區遍鄉之交通要道。



• 高速公路銅鑼段



• 尖豐公路三階段

路名	起迄地點	長度 (約) (公里)	寬度 (約) (公里)	路面 狀況
中平線	中平村一鄰至廿鄰	1	6	柏油
中正路	一號到底於銅鑼村	3	8	"
永樂路	一號到底於銅鑼村	2.5	12	"
大同路	火車站前橫街	2	10	"
新興路	火車站前至雙峰路	2	10	"
自強路	工業區口到底	2	12	"
文化街	文林國中前	3	10	"
銅鑼街	市場前	3	10	"
武勝街	郵局旁	3	10	"
民族路	銅鑼工業區內橫線之一	1	10	"
民權路	銅鑼工業區內橫線之二	1	10	"
民生路	銅鑼工業區內橫線之三	1	10	"
民有路	銅鑼工業區內橫線之四	1	10	"
民治路	銅鑼工業區內橫線之五	1	10	"
民享路	銅鑼工業區內橫線之六	1	10	"
朝東道	文林國中至銅鑼工業區	1	5	"
朝西路	苗一二八線高速公路東側至西田洋	1.5	4	"
朝北道	安善堂到新英里口	1	4	"

四、鄉村道路一覽表

以上為本鄉境界中之交通大動脈之要道，至於其他支脈線之縣、鄉、村道路另予列表概述，唯本鄉之鄉道與村道，不易劃分，其道路之起點在兩鄰之間，或終點又在某家附近，故道路之命名不易，新闢農路非常多，交通情形逐年改善或新闢村里道路縱橫交錯，交通便利，使本鄉不斷往鄉村都市化的理想邁進。

更為了確保行車安全起見，本鄉轄區公路幹道、村里市街巷道裝設路燈，以利夜間照明，呈現出大放光明之夜景令人目眩。

路名	起迄地點	長度 (約) (公里)	寬度 (約) (公里)	路面 狀況
石坑道	"	2	3	"
茄苳坑道南北線	"	3	3	"
八燕坑道	"	2	"	"
柑仔樹下道	盛隆村境內	1.5	3	"
豬湖道	"	1.5	4	"
草湖農路	"	2	4	"
大窩道	"	2	4	"
鹿湖道	"	1.5	3	"
黃西寮道	新隆村境內	1.5	3	"
苗六十線	新隆村第九公墓至十份棟	6	3	"
玉麟坑道	"	2	3	"
鯉魚石坑道	"	2	3	"
黃麻園道	於新盛隆村境內	5	3	"
大埔路	興隆村十四鄰	1	4	"
勤益路	興隆村三至四鄰	2.5	5	"
至倫宮路	"	0.5	5	"
圓印道	"	1	5	"
長潭坑路	"	2	4	"
雙峰路	"	3	6	"
蕃仔寮路	於樟樹村境內	2	4	"
九湖道	九湖庄至頭莧	2.5	6	"
早坑道	韓屋前到早坑	2.5	6	柏油
茄冬崙道	出水坑口至大興善寺	2	6	"
出水坑道	竹森至出水坑口	3	6	"
楓樹崙道	九湖國小至楓樹崙	4	4	"
中山崙道	九湖會屋至九華山農路	2.5	3	柏油
貓公坑道	貓公坑口至九湖茶亭	2	4	水泥
竹森道	銅鑼橋至貓公坑口	1.6	4	"
中華路	中山路、復興路交叉口	1.5	4	"
平陽路	復興村媽祖廟至中平大橋	2.5	4	"
復興路	復興村國小正門前	3	4	"
中山路	復興村銅鑼國小北側至萬善祠	4	8	"
宏善堂道	南勢站南側至蔡厝	1	4	"



• 苗128線中平段



• 苗川線泉水窩段

第三章 橋 樑

橋樑是溝通兩端門公路的媒體，在交通上是屬重要的一環，有路無橋等於沒有路，昔日河川兩端的交通，靠渡船載運，大小溝渠多用木板架橋通行，如遇洪流改用竹筏，或用木板的橋樑改用鋼筋水泥橋樑。

本鄉橋樑到目前為止非常多，大要者有：

一、中平大橋，位於中平村後龍溪上，長約六〇〇公尺，寬約二公尺，為一二八線上，為本鄉最大橋樑。

二、樟九大橋，位於樟樹、九湖兩村之間，西湖溪之上游，長約五百公尺，寬約一〇公尺，鋼筋水泥建造竣工於民國八十三年十二月。

三、法龍橋，由本鄉竹森村台十三線向西，往西湖鄉之高埔村，橫跨於西湖溪上，鋼筋水泥建造於民國八十一年一月，鋼筋水泥建築，長約二百公尺，寬約八公尺，為本鄉往西湖通苑地區之捷徑橋樑。

四、九湖大橋，位於銅鑼、九湖間之橋樑，計長約二百公尺，寬約二公尺，為一老橋，現正在用鋼筋水泥改建施工中。

五、高埔橋，由本鄉朝陽村之高架橋往西至高埔村法尊堂口，橫跨於西湖溪上，鋼筋水泥建造於民國四十九年六月竣工，橋面狹窄，長約三十公尺，為一老橋。

茲將本鄉村里間之橋集成一覽表如下：



• 樟九大橋



• 九湖大橋

橋名	構造	長度(約) 公尺	長度(約) 公尺	竣工 年月	竣工 地點
永樂橋		20	12	69、6	於鋼籬村
敬業一號橋		25	3	67、5	"
敬業二號橋	鋼筋水泥	25	3	67、5	"
敬業三號橋		25	3	67、5	"
通九大橋		25	3	67、5	"
興中橋		50	3	85、6	"
永固橋		6	3	49、3	於竹森村
興善橋		12	3	76、8	於九湖村
銅籬橋		100	3	81、1	"
竹盛橋		50	3	64、6	於樟樹村
長通橋		50	3	58、6	"
興隆橋		50	3	67、8	於興隆村
泰隆橋		30	3	67、8	"
黃麻園橋		50	3	72、5	新隆村
利民橋		10	3	70、8	"
大竹圍橋		50	3	81、2	"
大窩橋		20	3	81、12	"
鹿湖橋		15	3	81、12	"
新庄橋		50	3	81	"
玉麟橋		20	3	72	"
八燕坑橋		30	3	72	於盛隆村
豬湖橋		20	3	81	"
復安橋		30	3	83、12	於中平村與苗栗市水源里為界
中義橋		20	3	83、12	於中平村與公館鄉中義村為界
中興橋		12	3	66、5	於中平村

第四章 鐵路

一、清代

民前二十六年，（清光緒十二年·公元一八八六年）台灣巡撫劉銘傳，以台灣為海上孤島，為繁榮島內經濟及適應海防軍事需要，乃計議施設鐵路，並具章上奏清廷，民國二十五年，（清光緒十三年·公元一八八七年）四月二十八日，奉清廷諭准，即在台北城東，三板橋邊設立「全台鐵路商務局」。聘德人貝克爾設計，英人馬蒂蓀為技師長，同年六月著手興築自台北至基隆鐵路。至民前二十一年，（清光緒十七年·公元一八九一年）十月底完成。繼而著手興築台北以南至新竹之路線。至民前十九年，（清光緒十九年·公元一八九三年）十一月告竣。由基隆至新竹共一〇六·七公里，費銀一百三十萬兩，平均每公里支工程費一萬二千一百八十兩。

巡撫劉銘傳當初之鐵路計劃，係由基隆至台南，本鄉區線路亦屬興建範圍。惜於光緒十六年。劉銘傳巡撫被奏開缺，未能在任內完成計劃。

二、日治時期

民前十七年，（清光緒二十一年，日明治二十八年，公元一八九五年）四月，李鴻章和日本首相伊藤博文，在日本馬關的春帆樓，簽訂了「馬關條約」、清廷把台灣割讓給日本。民前十三年，（清光緒二十五年，日明治三十二年，公元一八九九年），日人開始建設新竹以南之鐵路。民前十



• 鐵路交通促進貨物交流

年，（清光緒二十八年，日明治三十五年，公元一九〇二年）八月十日完成新竹中港段，一八・〇三公里。翌年五月廿五日，完成中港苗栗段，一五・二九公里，同時開始行駛列車，並繼續建設苗栗以南之路線，至民前八年，（清光緒三十年，日明治三十八年，公元一九〇五年）銅鑼、（三義）伯公坑段開通，但祇運輸建設鐵路材料，民前四年，（清光緒三十四年，日明治四十一年，公元一九〇八年）本鄉銅鑼段及三義、伯公坑、后里段完成，乃開始行駛列車至台中台南。

當時公路車輛尚未發達，本鄉對外之客運，貨運運輸鐵路火車，一直扮演相當重要的角色，促進地方之繁榮，功不可沒。

三、光復後

抗戰中台灣之鐵路，受盟軍飛機激烈之轟炸摧毀，車輛站房皆破爛不堪，光復後鐵路管理委員會，乃收拾破殘車輛，銳意整頓。恢復列車之行駛，民國三十七年三月，成立台灣省鐵路局，從艱難中求進步發展，改進行車安全，整修隧道，及各站站房，整理乘客秩序，提高行車之速度、加速更新車輛。動力車從光復初期之蒸氣機車，汰換成柴油電機車，民國六十六年進行電氣工程，西線全部使用電力機車。而客車則由木造車逐步改成鋼體化；木板椅改為翻背椅，進而坐臥兩用椅。目前全線對號以上客車均有空調設備。大幅提高服務品質。貨車亦已鋼體化，車身延長，且發展為單元專用列車。

四、銅鑼火車站簡介



• 銅鑼車站

(一)沿革：

1. 銅鑼站於民國前九年，（清光緒二十九年，日明治三十六年，公元一九〇三年），十月十七日，通車開始營業。初稱為銅鑼灣驛，後改為銅鑼驛，站房原為木造，民國二十四年，（日昭和十年，公元一九三五年），大地震倒毀，次年改築鋼筋水泥磚造，現在改稱銅鑼站。

2. 站場改建

① 配合山線雙軌工程，站房，月台施行改建，八十年二月十九日開工，八十四年四月十二日完工。

② 原有三股道，增設一股道，共有四股道。

③ 第一、二月台都延長，及建造月台雨棚各一〇〇公尺。

④ 加設站內旅客乘車地下道，及鄉民橫貫車站用之地下道各一處。

⑤ 站前廣場，候車室前原為斜坡地面，鄉公所為改善市容，於民國八十四年四月十五日，施工挖平成台階式。站前及候車室鋪貼磁磚。

3. 行車及路線之改建

① 民國五十五年四月鋪設銅鑼至銅鑼南站東路線一千四百公尺。銅鑼南站派站務員四人，辦理行車，會車業務。該站於民國五十八年五月拆除。

② 銅鑼站與鄰站（南勢站及三義站），原為電氣路牌閉塞式行車，民國五十八年五月二十九日起，改現有之CTC（中央控制）式行車。

③ 鐵路原先使用蒸氣機車，後改用柴電機車。於民國六十七年十二月完成架設電車線，同時使用電力機車，牽引列車，達成西線電氣化工程。

④ 民國七十九年七月三十一日起銅鑼站與南勢站，雙線通車。民國八十二年六月十六日起銅鑼站與三義站，雙線通車。

⑤ 民國七十八年四月二十五日起使用無線電話機與行駛中之列車司機通話。

(二)歷任站長

1. 日據時期：高橋康雄、松本義彥，伊津野惠實，小林堯、永田直一、麻那古勝一、山田榮治、鬼丸靜男、山田孝一、竹本為赤、松本義彥、福重良助、甲本芳包、中川源次郎、小倉充美、上林精藏、石田真一、大膽為貞、秤井達雄。

2. 光復後：林 淮，鍾秋鉉、林藤震、徐德鎮、林藤震、江阿桃、吳秀明。

3. 現任：李文德。

(三)業務概況：

1. 原辦理客、貨運及行李包裹托運業務。

2. 停靠列車班次及類別如下表：

	列 類	車 別	北 上 班	南 下 班
平 時	普通車		7	9
	平快車		1	1
	電聯車		2	1
	對號 復興	號 號	2	3
	對號 莒光	號 號	1	1
星期日 例假日	復興 電聯	號 車	1	1
星期日	復興	號	2	2
星期六	復興	號	1	1
星期日 星期一	莒光	號	1	1
合 計			18	17

年度	客運				年度	軍貨			
	上車人數	下車人數	起運噸數	到達噸數		上車人數	下車人數	起運噸數	到達噸數
31	412	396	36.1	11.5	58	525	420	14.6	6.4
32	471	458	38.1	11.8	59	444	350	8.5	13.2
33	487	450	21.0	5.2	60	531	421	7.4	8.6
34	368	310	11.5	4.7	61	468	351	4.5	9.1
35	425	340	12.0	3.7	62	465	359	4.6	7.4
36	528	405	22.1	5.4	63	442	328	9.2	33.5
37	561	532	29.6	4.3	64	332	227	11.9	16.8
38	635	634	19.6	6.8	65	256	167	5.1	18.0
39	722	676	17.7	12.6	66	211	146	9.0	16.5
40	816	670	23.8	21.7	67	228	151	7.6	7.3
41	686	754	37.6	23.0	68	302	200	12.8	6.0
42	649	708	39.6	21.0	69	404	291	18.0	10.3
43	556	572	38.6	30.0	70	333	232	9.7	11.7
44	705	629	25.4	25.0	71	283	146	8.2	7.2
45	747	655	24.8	13.5	72	225	115	4.8	6.1
46	870	752	28.4	14.7	73	206	107	3.3	4.0
47	1068	915	23.2	14.4	74	216	110	7.4	2.2
48	1029	883	19.6	16.7	75	206	105	5.9	5.0
49	996	829	16.9	20.4	76	200	107	6.0	5.1
50	1006	873	21.6	13.9	77	191	103	6.9	7.0
51	896	802	25	8.5	78	172	97	5.2	22.2
52	938	847	25.4	9.8	79	153	101	4.5	4.2
53	905	819	23	9.9	80	175	109	0.35	14.7
54	801	737	13	10.1	81	195	122		
55	715	632	11.8	16	82	222	145		
56	698	596	11	8.8	83	204	145		
57	619	522	13.2	6.2	84	191	135		
說明	1. 資料來源：現任站長 李文德提供。 2. 三十年度以前無數據可考，從略。 3. 客運、貨運數，係全年每日平均數，客運單位：人次，貨運單位：公噸。 4. 八十一年度起貨運停辦。								

3. 本站五十年代以前，起運貨物以米穀、竹子、坑木為大宗。到達貨物則以水泥、石灰、肥料、日用雜貨為大宗。

4. 民國八十年六月一日起停辦貨運。

5. 民國八十年十月一日起停辦行李、包裹業務。
 6. 民國八十二年九月裝設傳真機、傳送電報、及其他報表與資訊。

7. 客、貨運量如下表：

第五章 運輸

一、客運

(一) 轎子（肩輿）

清代民初以轎子為重要交通工具，至日據時代以各種車輛逐漸發達，轎子遂成過時代的遺物，至光復前後，本鄉有吳塘禮、羅慶河、徐阿華、吳錦盛等人經營轎子出租。多用於迎神或迎新娘，或病人緊急赴診與請醫師往診（到病人家看病）時用之。

(二) 輕便車（官營）

民前十七年，（清光緒二十一年，日明治二十八年，公元一八九五年）日據時期，日軍以火車僅由基隆至新竹，新竹以南之交通運輸極感困難，遂於民前十五年，（清光緒二十三年，日明治三十年，公元一八九七年）建設輕便軌道，其軌間○·六七二公尺，又名手押台車。由新竹經香山、中港、頭份、尖山下、造橋、北勢（原稱新港）、苗栗、大坪頂、校栗嶼（即今之南勢火車站南邊隧道）、銅鑼、三義、伯公坑、后里、豐原（葫蘆墩）藉以補鐵路未完成區間之運輸連絡功能。民前九年（清光緒二十九年，日明治三十六年，公元一九〇三年）新竹苗栗間鐵路完成後，苗栗新竹間之輕便軌道遂於撤廢。民前四年，（清光緒三十四年，日明治四十一年，公元一九〇八年），苗栗台中間鐵路開始行駛列車後，苗栗后里間之輕便鐵路亦即撤廢。

(三) 火車

台灣鐵路在本鄉區段，於民前八年（清光緒三十年，日明治三十八年，公元一九〇五年），苗栗以南銅鑼至三義段開通。當時往南只擔負建設鐵路所需材料之運輸為主。至民前四年延伸至后里段完成後，本鄉的客運、貨運、十之八九依賴火車的運輸，詳看鐵路篇。

(四) 洋車（黃包車）及三輪車

日據時代，銅鑼火車站前為據點，有三輛洋車（日人稱為人力車）行駛銅鑼市區，是由吳塘禮、葉祥勝等個人經營。光復後由邱輝開購置三輪車一輛取而代之，擔負載運客貨。後因汽車客運興起，遂受自然淘汰。

(五) 竹筏（竹排）及線籬（簡易空中纜車）

貫穿本鄉之後龍溪，阻隔了中平村與銅鑼市區、興隆等地區的交通。平時溪水小時，來往過河的人，涉水而過，或踏過「石跳」（是由村民用較大的石頭並排而成的跳石）。但每年黃梅雨季及颱風季節大雨過後，河水暴漲，兩岸交通中斷，即利竹用筏過河。

由銅鑼老街經豬寮崎（今福興村平陽路地政事務所前經土地公廟到後龍溪畔），往中平、在現在的中平大橋上端約一百多公尺處，由村民謝開聰等裝設的竹筏，為路客服務（要付費）。

至民國六十年代，因竹筏過渡費收入不符最低工資，業主要停業，第六屆鄉長羅吉純為鄉內交通之暢通。由鄉公所

編列經費補助，竹筏得於繼續營業，至民國七十三年十二月
中平大橋完成，竹筏終被淘汰了。

（竹筏係用大麻竹約七到九枝並排固定而成。筏頭豎立
木柱一根，掛住鋼索，舵手用力把鋼索往後拉，由於力的反
作用，竹筏往前行）。

七十份口到石圍牆處，則有村民架設纜索，配上滑輪，
用木板釘成坐椅加上護手的線籬，（每次只能坐一人）由自
己拉繩索，從河面騰空而過。

老雞隆之糞箕窩是經石圍牆往苗栗公館、大湖的交通要
道。（當時老雞隆發展比銅鑼市區早），來往路客不少，由
張阿通的族人經營收費線籬服務。

（六）汽車客運

1. 私人客運

新竹客運，苗栗客運尚未行駛本鄉之前。在民國四十年
冬天至民國四十一年之間，由本鄉謝長順、邱煥毓、賴定
燈、邱漢毓等四人，集資購買三十人座客車（當時算是大型
客車），行駛銅鑼新雞隆線。

沿途設銅鑼市場，銅鑼火車站、黃泥崎、七十份、河
底、興隆（老雞隆又稱外庄）、興隆國小、圓墩、廖屋、彭
屋、新雞隆（裏庄）等招呼站。

起初每天三班次，後來增為六班次。經營約一年的時
間，因路權屬於新竹客運所有，車輛由該公司收購，遂結束
營業。

2. 新竹汽車客運公司

新竹汽車客運股份有限公司，前身為台灣軌道株式會

社，創於民國八年，（日大正八年，公元一九一九年）九
月，為台日合資經營，時本省交通尚無汽車而以鐵路為主，
該公司集資日元三百萬圓，總社設於台北。鋪設輕便軌道七
十英里，經營輕便鐵道運輸包括客運及貨運，營業區域遍及
桃園、新竹、台中、嘉義、台南等地，為補助鐵道運輸之一
大企業。民國十一年，（日大正十一年，公元一九二二年）
為適應業務需要，遷總社於苗栗，嗣後公路運輸逐漸萌芽，
日政府發動保甲勞力建築公路，汽車運輸於是漸次發展，輕
便軌道（台車）遂成為落後之交通工具，而漸被淘汰，終至
自行廢止。

民國十六年（日昭和二年，公元一九二七年）該會社開
始兼營汽車客運業務，其後數年間繼續擴充，收買各汽車公
營業權及財產等，營業極為發達。民國三十年（日昭和十六
年，公元一九四一年）總社遷到新竹市，苗栗設辦事處。民
國三十五年（公元一九四六年）該社所有日人股份，由公路
局接收劃為公股。民國三十六年（公元一九四七年）正月改
為官商合營，成立新竹客運公司，同年四月政府將公股估價
讓售民方，改為純粹民營，並改組為汽車客運公司。嗣後在
苗栗設置總站。在本縣境內經營路線為苗栗市內線、苗栗大
湖、卓蘭線、苗栗獅潭、珊瑚湖線、苗栗銅鑼、三義、后里
線、苗栗後龍線、苗栗通霄線、苗栗銅鑼、新雞隆線、苗栗
台中聯營線（與豐原客運聯營）。

銅鑼鄉內新竹客運公司行駛經過的路線、班次及停靠站
站名如下表：

線路	每日班次	停靠站名
銅鑼—苗栗線	50	銅鑼火車站—郵局前—市場前—天主堂—老街—竹森口—下銅鑼—五谷宮入口—三座厝—朝陽口—冀善堂（以上在本鄉境內）—五湖口—南勢—南興—福泰新村—新英國小—歐麗退—上南勢—坪頂—陽明山莊—聯合工專—南苗—市場前—市農會—台灣銀行—永泰醫院—農校前—縣政府—上苗—社寮岡—苗栗火車站。
銅鑼—三義后里線	37	銅鑼火車站—聯合診所—工業區口—九湖口—樟樹口—凍頂—河底—下樟樹林—文峰國小—上竹圍—竹圍—下竹圍（以上在本鄉內）—長潭坑口—雙草湖—大坑口—三義火車站—三義橋—三義站。
銅鑼—新雞隆線	12	銅鑼火車站—黃泥崎—工業區—七十份—河底—興隆—興隆國小—圓墩—廖屋—彭屋—新隆。
中平—苗栗線	5	南苗—五板橋—五穀岡—葉屋—和平—東岡—中興國小—中平—七十份—石圍牆。
銅鑼—台中復興號	14	銅鑼—三義—后里—豐原—北屯—三民路—台中。

註：復興號原係苗栗、新竹、豐原、三家汽車客運公司聯營新竹至台中之勝利號。中途苗栗客運退出聯營，遂改復興號行駛苗栗至台中。

3. 苗栗汽車客運公司

苗栗汽車客運公司，其前身為展南拓殖株式會社。經營煤、礦製造赤糖及墾殖事業。於民前三年（日明治四十二年，公元一九〇九年）三月鋪設竹南南庄間及三灣間輕便軌道，經營手押台車之客運及貨運。民國十六年（日昭和二年，公元一九二七年），兼營汽車客運。民國二十三年（日昭和九年，公元一九三四年）十二月，展南拓殖株式會社讓渡給日人，汽車客運事業則歸黃文發個人經營，改名為日新乘合自動車商會，總會設於頭份鎮。惟因戰爭關係，車輛被日軍徵用，資財缺乏，經營困難。光復後於民國三十六年二月一日

改名為日新汽車客運社，運輸業務一時雖好轉，但不久因物價上漲，入不敷出，再因汽車零件缺乏，經營又陷困難。但社長黃文發努力奮鬥，才逐漸好轉。民國三十八年以後業務遂欣欣向榮，該社經營路線也隨之擴大。民國五十六年四月董事會改組，更名為苗栗汽車客運公司。經營路線計有：竹南南庄線、竹南大南埔線、苗栗頭份線、苑裡山腳線，山腳大甲線，竹南新竹線、竹南造橋線、苗栗苑裡線、苗栗外埔線、銅鑼三湖線、苗栗銅鑼大甲線等。但受到七十四年八月公司內員工罷工影響班車行駛斷斷續續，流失了不少乘客。銅鑼鄉內苗栗客運公司行駛經過的路線，班次及停靠站

站名如下表：

線路	每日班次	停靠	車站	站名
銅鑼—苗栗線	14	苗栗—大坪頂—五湖口—銅鑼市場—銅鑼火車站（隔班經五湖）。		
銅鑼—西湖線	5	銅鑼火車站—銅鑼市場—三座厝—九份—上灣—五湖—龍鳳口—茅仔埔—糠榔埔—四湖—羊寮崎—三湖口—三湖（八十五年三月一日暫停行駛）。		
銅鑼—大甲線	6	銅鑼火車站—銅鑼市場—牛埔—南窩—烏眉—楓樹口—通霄—五福—苑裡—貓孟—山腳—山橋—日南—大甲。		

(七)計程車（營業小汽車）

本鄉尖豐公路開通以後，計程車營業亦隨之發展，其車

(一)挑夫（核擔）

清末民初交通工具尚未發達，一般農產品全賴人力搬運，很多村民靠扁擔、落索（繩索）當挑夫賺取生活費，搬運的貨物如木炭、稻穀、鹽（九湖通通霄有核鹽崎）、水

行狀況如下表：

二、貨運

車行行落	電話	地址	負責人	備註
重光汽車行		銅鑼鄉中正路一七七號	謝長順	
林鳥園汽車行		銅鑼鄉中正路一四七號	林祖廣	
銅鑼汽車行		銅鑼鄉新興路十四之一號	羅進榮	
福光汽車行		銅鑼鄉中正路九四之一號	徐福光	
三六九轎車租賃公司		銅鑼鄉平陽路六九之一號	張吉田	
郭慶煌個人汽車行		銅鑼鄉十五之二號	郭慶煌	
蔡永昌		銅鑼鄉一七二號	蔡永昌	
張仕勳		銅鑼鄉六九之一號	張仕勳	
李逢生車行	九八一—一六〇	銅鑼鄉八一巷十六號	李逢生	九人座小型旅行車
徐昌平	九八一—二三八	銅鑼鄉十四之二號	徐昌平	
張雲忠	九八一—一七八	銅鑼鄉八十巷八號	張雲忠	
黃明城	九八〇—六二九	銅鑼鄉八三巷一號	黃明城	
邱澄宗	九八二—一一三	銅鑼鄉二之廿二號	邱澄宗	
邱仕旺	九八三—四八九	銅鑼鄉一之八號	邱仕旺	
吳慶本	九八一—二三一	銅鑼鄉永樂路二之六號	吳慶本	
陳國鋼	九八一—六六三	銅鑼鄉中正路二一九號	陳國鋼	

果、木材、柴、竹子、豬隻（兩人扛）、建築用磚瓦、砂石則用油箱（當時係裝點燈盞火取光用的水油之空箱子）裝。他們平常都成群結隊，天還沒亮前已出發工作，以一擔或重量計酬。

(二)牛車

民國四十年代以前，牛車為鄉下短距離，或狹路地區之貨運重要工具。清代為兩輪，後改良為四輪（前兩輪較小，後兩輪較大），車輪用木裹以鐵皮。光復後改為橡膠輪胎，一般「大耕種」（大戶農家）都備有牛車。

(三)鐵路貨運

銅鑼火車站通車次年，民前十年（公元一九〇四年）有日人籌設「銅鑼榮運送店」，後來讓渡給岡本雲興（即邱雲興、係邱仕昌之伯父）經營。民國四十一年改由邱仕昌經營，聘請吳定喜主辦運輸業務。民國五十年再轉讓權利給邱華城經營，同時改請徐火亮辦理業務。到八十年六月，銅鑼站停辦貨運，銅鑼榮運送店遂成爲歷史名詞。

起運貨物：米穀、竹子、坑木、木材、木炭爲大宗。

到達貨物：水泥、肥料、石灰、日用雜貨爲大宗。

日用雜貨到站後，由「阿雙姊」（劉雙妹）用人力貨車分發到各商店。

(四)台車（小車仔）

日人佔據台灣後，于民前十一年（清光緒二十七年，日明治三十四年，公元一九〇一年），採納新渡戶稻造之台灣糖業改進意見書，確定台灣糖業政策之基本方針：改良清代的製糖方法，獎勵農人廣種製糖用甘蔗，本鄉甘蔗栽培區甚

廣，蔗種有竹蔗，紅蔗（又名大蔗）、蚵蔗，以及改良種四種。

民國四年四月大日本製糖株式會社在苗栗內麻、設立苗栗製糖廠（今苗栗市水源里，新建苗栗地方法院處）。

糖廠（蔗廊）每年十月間僱募工人，檢修廠房機器，置蔗車（台車），檢修台車鐵軌，架設便橋等然後開始製糖。

（甘蔗採收期爲冬季十一月至翌年三月）。爲搬運本鄉的甘蔗設有三條幹線：

第一線：盛隆高橋坑—竹頭潭—沿雞隆河（小河）西岸—穿過興隆橋西端橋下—大伯公廟前—河底—七十份—中平—和平—葉屋（中平村第四鄰）葉萬全、謝發統住宅附近與第二線銜接—水流娘—苗栗糖廠。

第二線：雙峰山麓（樟樹村）—張澤地（今之銅鑼工業區）—朝東（電台前）—文林國中前—文林橋（雙峰橋）—三板橋（凌峰橋）—平交道（陸橋）—竹森口（新竹客運招呼站向南二五〇公尺處）第三線來會合交接處到謝長海住宅段爲上坡，由傅石鳳家族使用兩頭牛拖引後入上灣（朝陽村六鄰）—中灣（朝陽村第三鄰）謝長桂、賴志乾屋旁經便橋、橫貫後龍溪與中平第一線聯接。

第三線：茄冬崙（九華山）—九湖國小—沿西湖溪（打那巴溪）西岸—圓潭—曾屋—劉屋—龔屋—高埔橋南側由便橋穿過西湖溪—伯公崎（鐵路高架橋至高埔橋段）—竹森口穿過鐵路下水洞與第二線連接。第三線在九湖台地，栽種面積甚廣，貓公坑、牛角坑、旱坑、出水坑等均有支線連接。

民國三十四年台灣光復，苗栗糖廠由台灣糖業公司接

收。民國四十一年停工。糖廠、軌道、台車至今都不見蹤影了。

註：台車行駛鐵軌，軌間一·八台尺，鐵輪形狀構造如火車箱輪子，但體積小很多，上面套上活動木板平台，長約四台尺，寬約三·二台尺，前後兩側各插一支活動木棍以便裝載甘蔗，另加用山黃麻木棍做成的煞車檔，在前後輪做煞車及控制車速之用。台車沒有動力設備，平路用人力推，所以又叫手押車（輕便車）。下坡靠滑動衝力，上坡載貨時則用牛隻拖拉。

(五) 汽車貨運

1. 貨運班車

① 新竹汽車貨運公司

在日治時期稱為新竹貨物自動車株式會社，總社設於新竹市，光復後稱為新竹汽車貨運股份有限公司，擁有卡車一百餘輛，分配于新竹、苗栗、桃園三縣各營業處，在銅鑼設有聯絡處，擔任上卸貨物，每日開往南北各二班，本鄉聯絡處承辦人更換三次如下：

銅鑼鄉汽車貨運行一覽表

車行	行號	電話	行址	負責人	備註
銅鑼汽車貨運行	改組		銅鑼鄉中正路二四九號	邱漢毓	邱漢敏、張乾坤、賴定燈、黃兩晉合股
銅鑼汽車貨運行	九八一〇二二		銅鑼鄉永樂路三七號	邱豐燈	
銅鑼汽車貨運行	停業		銅鑼鄉中正路一二〇號	張乾坤、鄭培根	
銅鑼汽車貨運行	停業		銅鑼鄉中正路一一〇號	鄭培根	
正昇汽車運輸公司	九八一二七九		銅鑼鄉新興路一四之四號	謝其田	靠行
正昇汽車運輸公司	九八一二〇三		銅鑼鄉新興路二之二〇號	張雲漢	靠行

承辦人姓名	電話	地址	備註
謝長順	九八一〇三〇	銅鑼鄉中正路一七七號	
梁東山	九八一〇七三	銅鑼鄉中正路二七二號	
邱華福	九八一〇三二	銅鑼鄉中正路二二八號	八十二年二月撤銷

② 台交汽車貨運公司

在本鄉也設有聯絡處，每日開往南北各有一班車，承辦人更換了二次如下：

承辦人姓名	電話	地址	備註
韋永馨	九八一四八三	銅鑼鄉中正路一九〇號	
徐永禮		銅鑼鄉中正路二四二號	比新竹貨運較早撤銷

2. 一般民營汽車貨運公司

銅鑼汽車貨運行是本鄉最早的貨運行，創於民國三十四年（公元一九五四年）係由邱漢毓、張乾坤、賴定燈、黃兩晉四人合資經營，擁有卡車五輛，以後陸續有人開行營業，但有許多為靠行個體，茲列表如下：

車行行號	電話	行址	負責人	備註
苗交貨運公司	九八一—一三七	銅鑼鄉中正路九四號	吳德火	靠行
銅鑼汽車貨運行	九八一—六二三	銅鑼鄉永樂路一之五號	林仁烈	靠行聯結車
銅鑼汽車貨運行	九八一—七七九	銅鑼鄉大同路十五之二號	郭慶煌	靠行砂石車
佳弘交通股份有限公司	九八三—一〇八	銅鑼鄉雙峰路二弄一號	湯汀旺	”
佳弘交通股份有限公司	九八一—一七九	銅鑼鄉朝陽村朝東二二七號	張榮銘	”
苗交貨運公司	九八四—六六八	銅鑼鄉永樂路二之三八號	謝其肇	靠行油灌車

(六) 鐵牛車

鐵牛車係一種併裝車，其馬力比同型卡車大很多。有些甚至超過二倍，並且四輪傳動，故其爬坡力很強，載貨坡度六十度照樣前進，甚少陷入凹處打滑情事，故多用於惡劣的

路面，崎嶇的山坡產業道路，河川小道。砂、石、廢土、木材、竹林、農產品短程之運輸多利用鐵牛車。本鄉在六十年代鐵牛車全盛期有一百多輛，至今（八十年代）因載貨量縮減，只剩四、五十輛，多用於搬運建築用之砂石。

第六章 郵政

壹、清代

我國之郵傳，歷史悠久，台灣在明朝鄭成功時代即已有軍郵之設，為軍中公文遞送機構。清康熙年間始有官郵並訂有鋪遞制度，各地設鋪遞哨所，以遞送政府公文。本縣在康熙末年設貓孟、吞霄、后壠等鋪遞所，兼辦收寄公眾郵件，是為本縣郵政設置之嚆矢。

至乾隆更臻發達，設鋪兵若干，遞送公文，每一晝夜為一百刻，三刻行一鋪，互相交接遞送，如有緊急公文，則不分晝夜，不限時間，必須即時傳遞。鋪遞係僅遞送公文之機構，民間之交通書札，可隨鋪兵遞送公文書之便遞交，或自雇腳夫與鋪兵共同遞送，其信資按道之遠近而定，惟多阻滯或遺失，當時苗栗縣區內設有后壠、吞霄、貓裏等鋪站。

民前三十八年（同治十三年，公元一八七四年），台灣巡撫沈葆楨改鋪遞制為站書館，竹塹設總站，苗栗縣區內設有四站：中港街尖站（用膳站）後壠街宿站（夜宿站），吞霄街尖站、貓孟街腰站。（站途較遠者，以恤兵力設腰站供鋪兵休息）。

民前二十四年（光緒十四年，公元一八八八年），巡撫劉銘傳始創辦新郵政，將台灣原有兵房所轄之鋪遞制度改爲新郵政制度，設郵政總局於台北，制定台灣郵政局章程。

清代台灣初辦郵政當時，其業務只有普通郵件及包裹郵件兩種。

貳、日據時期

民前十七年（清光緒二十一年，日明治二十八年，公元一八九五年）六月九日，日軍自基隆登陸，同時在基隆設野戰郵便局，辦理郵便事務，同年七月九日，加設台北局，十月二十日加設台南局後，漸次及於各地。

民前十六年（清光緒二十二年，日明治二十九年，公元一八九六年）一月開始辦理普通郵便，遞送一般商民信件，同年四月野戰郵便局移交民政局通信課管轄，全省設十九個郵便局，分爲一等或二等，苗栗縣區內也設一局於後壠。四月二十日設立了苗栗郵便局，同時也因台灣總督府改制，通訊課改爲通訊局。

民前十五年（清光緒二十三年，日明治三十年，公元一八九七年），新竹竹南間鐵路完成，台北竹南間由鐵道運送，縣內竹南至頭份，頭份至苗栗，苗栗經銅鑼至三義間設有輕便軌道後，由輕便軌道運送。就在這一年開始辦理郵便匯款業務。

民前十三年，（清光緒二十五年，日明治三十二年，公元一八九九年）二月，開始與外國郵政訂立互寄郵件章程後，始與國際間發生郵遞關係。業務也多了一項國際郵件。

民前十二年（光緒二十六年，日明治三十三年，公元一

九〇〇年）八月郵便法實施，台灣郵便制度與日本本國一致。

民國六年（日大正六年，公元一九一七年十月十六日）銅鑼郵便局創立於福興村二一五號，（今復興路四十六號李集權宅舊址）。

民國八年（日大正八年，公元一九一九年）通訊局與鐵道部合併爲交通局，下設遞信直到台灣光復。

民國二十四年（日昭和十年，公元一九三五年）四月本鄉大地震在老街福興村的郵便局，局舍全毀，乃遷建在新街銅鑼村中正路現址，也在這一年，台灣日本間開辦定期航空郵班，海外郵運速度大增。

日治時期的郵便業務有普通郵件，包裹郵件、航空郵件、郵政儲蓄、劃撥儲蓄、郵政匯兌、簡易人壽險、及代售國債、公債、印花等業務。

參、光復後

民國三十四年（日昭和二十年，公元一九四五年），台灣光復後之同年十一月一日，台灣長官公署在交通處轄下設立郵電管理委員會，遞信部在該會監督指揮下，繼續處理日常事務，暫用原有章則，在該會設立六個月期間內「郵便局」改稱「郵局」日版郵票加印「中華民國台灣省」字樣、信簡、信箱、紅色改成綠色，郵差制服亦一律改爲綠色。

民國三十五年五月五日台灣郵政管理局成立，郵電管理委員會同日結束。

民國三十八年（公元一九四九年）四月郵電分辦，各地方之郵電局亦均分成郵局與電信局，銅鑼郵局終於正身。

光復後當局對郵政之設施，逐步改進，如修正郵政規則，郵運方法除用火車以外還有利用民營公共汽車—新竹汽車客運，苗栗汽車客運等指定車班，運送郵件。

民國八十一年設置自動提款機，全省各郵局用電腦連線，客戶在全省郵局均可刷卡取款。

今日中華民國郵政，業務設施之完整，工作效率之高，已達國際標準，信譽及業績卓著，名聲遠播世界。

肆、銅鑼郵局概況

一、局址：苗栗縣銅鑼鄉銅鑼村中正路一五三號。

二、創辦日期：民國六年（日大正六年，公元一九一七年）十月十六日。

三、沿革：

（一）民國六年（日大正六年，公元一九一七年）十月十六日創設在銅鑼鄉福興村二一五號。

（二）民國二十四年（日昭和十年，公元一九三五年）四月大地震，局舍倒塌，乃遷建新局舍於現址。

（三）光復前稱為銅鑼郵便局。

（四）光復後稱為銅鑼郵電局。

（五）民國三十八年（公元一九四九年）四月一日郵電分辦，改稱銅鑼郵局。

四、歷任局長姓名：

（一）日據時期：大島憲。

（二）光復後：李南強、黃火土、黃國勳、徐永堃、閻承鼎、李佳良、吳永軒、楊廷喜。

（三）現任：洪雲清。

五、日據時期辦理情形：

日據時期係郵電合辦，郵便方面辦理、郵便、儲金保



●銅鑼郵局

險。電信方面辦理，電報、電話業務、收音機等。規模小，業務亦簡單。

六、光復後發展情形：

(一)局舍增建：光復後因業務拓張，改建磨石櫃台及擴建宿舍，並增建交換室。

(二)業務發展：光復後投遞區域擴大為：九湖、樟樹、新隆、中平、盛隆、興隆等，與原有的銅鑼、福興、竹森、朝陽四村共有十村。並增設新隆、樟樹代辦所、郵件不斷的增加，又增加辦理限時郵件，極為成功。

七、目前郵、儲業務辦理情形：

(一)郵務部分：售賣郵票，收寄特種郵件（包括掛號、包裹、報值、國內外快捷郵件、存證信函、傳真郵件等）。及投遞各類郵件。

(二)儲匯部份：電腦連線作業便捷、服務項目有：

1. 儲金業務：存簿儲金（免扣利息所得稅）及定期儲金（可辦理存單質押借款）及機關團體員工薪資存款。

2. 匯兌業務：普通匯票、送現匯票、郵政禮券、入戶匯款、電傳匯票等。

3. 劃撥業務：郵購撥匯款、入戶撥匯款、劃撥存簿、自動轉帳。

4. 簡易壽險業務：二倍保障儲蓄保險（分六、八、十年期滿）、平安儲蓄保險（五年期滿）、終身保險（分十年、十五年付費）。

5. 代理業務：代發退除役官兵俸金、代發公務人員退休金撫卹金及慰問金、代售印花稅票、防癆票、代售高速公路回數票據，代售高普考應考須知。

八、八十五年度（自八十四年六月二十一日至八十五年六月二十日止）銅鑼郵局的業績如下：

(一)儲金總額：新台幣貳拾壹億柒仟捌佰萬元，結存戶數：一八、七九一戶。

(二)郵件收寄函件：平信與限時信件共四七二、九四一件；國內掛號一三九、九四〇件；國際掛號四四六件；國內包裹四一二〇件；國際包裹二三四件。

(三)匯兌開發七七五七張，開發款額，參億貳仟捌佰萬元。

(四)郵政簡易人壽保險：契約結存一八六二件，保額參億柒仟肆佰萬元。



• 銅鑼電信局

第七章 電 信

壹、清代

台灣之電信，創設於清代。民前三十八年（清同治十三年，公元一八七四年），日本陸軍中將西鄉從道率兵三千多人，入侵台灣南部山地牡丹社（現在屏東縣牡丹鄉）（歷史稱爲牡丹社事件），原住民竭力抵抗，多被殺戮清廷乃向日本抗議，並先後派閩浙總督李鶴年、欽差大臣沈葆楨與日本交涉多次，經英國大使威妥瑪調停，始於在北京訂約，清廷賠銀五十萬兩日本才退兵。

由於上述日本軍事侵台之刺激，沈葆楨爲適應防衛軍情聯絡需要，乃奏請清廷在台灣架設電信。

民前三十五年（清光緒三年，一八七七），台灣巡撫丁日昌先從台南府城至鳳山之旗後架設電信，這是南路電信之始，亦爲台灣電信史上的第一條通訊線路。

民前二十六年（清光緒十二年，一八八六），巡撫劉銘傳在台灣架設電信兩線：一自台北分歧至滬尾、基隆，一自台北經新竹、苗栗、彰化、雲林、嘉義、至台南與舊線銜接。也分別設局辦理。工程經過兩年，於民前二十四年四月竣工，此爲苗栗縣區設置電信之開始。（軍用）

貳、日據時期

民前十七年（清光緒二十一年，日明治二十八年，公元一八九五年）日軍佔領台灣時，當時日軍電信隊，佔據各地隨即架設電信，是年八月佔據苗栗，立刻架設苗栗新竹間，苗栗通霄間，苗栗銅鑼三義間之電信，設野戰郵便局、辦理

軍郵、軍事電信。

民前十六年（清光緒二十二年，日明治二十九年，一八九六年）台灣總督府郵便及電信官制制定，四月一日原野戰郵便局，總督府陸軍局電信部，及兵站電信部，合併改隸於民政局遞信部，地方設一、二等郵便電信局。

民前十五年改爲通信局。

民前十四年（清光緒二十四年，日明治三十一年，一八九八），苗栗設郵便電信局、通霄、三義、後龍、伯公坑等地設出張所，同時日軍架設之軍用電信，移交予苗栗郵便局管理，是爲本縣區電信事業之始。

民國八年（日大正八年，公元一九一九年）又改爲遞信局。

民國十三年（日大正十三年，公元一九二四年），又與鐵道部合併爲交通局下設遞信部鐵道部。

參、台灣光復後

民國三十四年（公元一九四五年）台灣光復，十一月一日，台灣省行政長官公署在交通處轄下成立電信管理委員會，接受日本交通局遞信部機構及業務，各縣市區之各郵便電信局。

民國三十五年（公元一九四六年）五月五日台灣郵電管理局成立，各縣市區之各郵電局屬郵電管理局管轄。

民國三十八年（公元一九四九年）四月一日郵電分辦成立，台灣電信管理局，隸屬交通部管轄，本縣區各郵電局，

也同時分開成立郵局與電信局。

銅鑼電信創辦初期，在郵便局內之一隅，設立手搖式人工電話交換機一部，由電信局接線員轉接給受話者，當時按裝電話機戶數很少，只有二十五戶。

民國六十七年十二月新建電信辦公大樓竣工，加強擴大電信業務。

民國六十八年九月本鄉原來裝設之手搖式人工電話，更新為類比式交換機，用戶的電話也同時改裝轉盤式自動電話。

民國七十九年八月將原有轉盤式電話機，改裝為按鍵式電話機。

民國八十年二月十七日本鄉改裝數位式交換機完成，本鄉電話業務向前邁進一步。

肆、銅鑼電信局概況

一、局址：銅鑼鄉銅鑼村郵電街三一號。

二、創辦日期：民國四年（日大正四年，公元一九一五年）三月廿一日。

三、沿革：銅鑼局創設於民國四年（日大正四年，公元一九一五年）三月廿一日，稱為銅鑼三等郵便局。辦理報話及郵政等業務，光復後全省各電信機構均由台灣省行政長官公署交通處所屬之郵電管理委員會接管。民國三十五年（公元一九四六年）五月五日交通部台灣郵電管理局成立，繼於民國三十八年（公元一九四九年）四月一日郵電分辦，改稱苗栗電信局銅鑼電信代辦處。由銅鑼郵局代辦，民國四十三年（公元一九五四年）五月一日正式設立苗栗電信局銅鑼營業處，同時撤消銅鑼電信代辦處。民國四十五年（公元一九

五六年）七月一日改稱為銅鑼電信局。

四、歷任局長姓名：

(一)日據時期：橋本一喜、大島憲。

(二)光復後：李南強（郵電局）、湯雙富、李增金、蔡玉慶、陳啓煊（現任）。

五、日據時期辦理情形：

僅裝電話機一部，通接苗栗局辦理傳話電報，及接轉全省各地長途電話。

六、光復後發展情形：

(一)局舍修建：將原有木造平房重加整修。

(二)業務發展：日治時期郵電合辦，光復後於民國三十八年（公元一九四九年）四月一日郵電分辦。暫由銅鑼郵局代辦電報、電話業務。民國四十三年（公元一九五四年）五月一日成立銅鑼電信營業處，同時架設市內電話二十五戶，以後不斷擴充機線設備，民國四十五年增至四十二戶，長途電話可由苗栗轉接至全省各地，電報亦可通達世界各自由國家，報話業務日益發展。

(三)所屬機構：計有興隆、新隆二個電信代辦處。上面二個代辦處現在已經取消，改建新隆機房一棟，共有三四八具電話用戶。

(四)目前電話總數五、一一七戶（中平村不在內），民國七十九年九月一日取消電報業務。

(五)民國八十五年七月一日起改名為中華電信股份有限公司苗栗營運處銅鑼服務中心。局長改為主任。