

學校文獻整理

東海大學早期對外的交通故事

梁碧峯*

一、緣由

1952 年美國聯合董事會同意在台設大學的消息傳出去，全台各地，包括台北、台中、台南、高雄等，均紛紛爭取未來的大學在各地方設校，其中台中表示願意提供大肚山（後經曾約農校長改名大度山）山麓八十多甲山坡地。經過多方考量後，1953 年本校籌備委員會選定在台灣中部的台中市西屯區大肚山創建一所大學。本校因設在台中市西屯區大肚山上，地處郊僻，交通至為重要。

1946 年 8 月 1 日，台灣省政府正式設立交通部公路總局¹（簡稱「公路局」），下設台北、台中、高雄、枋寮、花蘇等五區運輸處負責公路客運業務。本校設置地點屬於台灣省政府交通處公路局台中運輸處負責業務辦理。因此，本校行文²主要有關單位：台灣省政府交通處、台灣省公路局、台中運輸處、台灣省議會、台中市政府、台中市議會…。

民國 35 年，台灣省公路局成立，開辦客運業務，並陸續接管鐵委會汽車業務。民國 36 年，台灣省公路局受交通部公路總局（政府遷台後裁撤）委辦，接辦台灣省公路監理業務。公路局一度接辦省內各市區公車。民國 39 年，台灣省公路局各段改制為區運輸處。民國 44 年，雖然台中市中區合作社附設輕便汽車交通社開業，但本校都行文至台灣省公路局，請求支援及包租客車。另行文至台灣省議會、台中市政府、台中市議會，請求支援道路維修及路面鋪設柏油，包括風災、水災之橋樑維修…等。其部分往返行文如下：

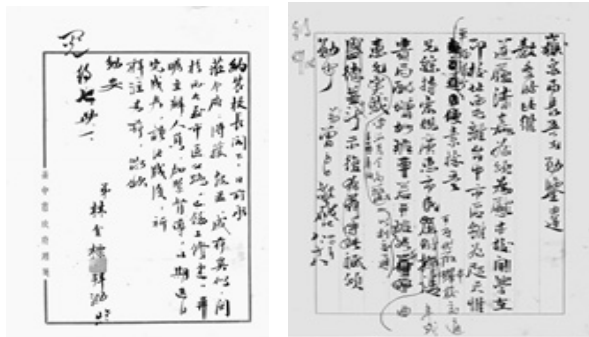
1. 民國 44 年 7 月 31 日台中市長函覆本校曾校長有關於西屯區至台中市區公路之修建事宜，以囑咐主辦人員，加緊督導，以其近日完成。
2. 民國 44 年 8 月 18 日本校曾校長函臺灣省政府交通處公路局譚局長有

* 東海大學化學系退休教授

¹ 〈公路客運發展史〉<https://transport-curation.nat.gov.tw/museo/history.html>

² 〈開闢公路〉東海大學圖書館館藏資料。

關於本校開學在即，校址西屯，離台中市區雖為咫尺，為車輛稀少。可否代辦本校交通車，或貴局酌增加班車若干班，以利交通。



3. 民國 44 年 8 月 27 日臺灣省政府交通處公路局譚局長函復本校曾校長有關於本校建議案：准代辦交通車、或酌增加班車，以利本校交通。
4. 民國 44 年 8 月 29 日本校曾校長函臺灣省政府公路局台中區運輸處譚主任有關於本校開學在即，為利便各界參觀與學生往返，擬請酌增每日加班車若干班。
5. 民國 44 年 9 月 3 日本校曾校長再函臺灣省政府交通處公路局譚局長，感謝有關貴局增加台中市區與西屯間班車，幸承惠允辦理。



二、本校台灣省公路局台中-東海大學(中東)路線的誕生

1955 年在開學初期，學校與台中市區並沒交通車可搭，若要到台中市區就要走過一大片甘蔗園到西屯，才能搭乘三輪馬達車到市區。因學校教職員生 240 人左右，當時乘車出入的需求不大。大約一個月後，才由學校向台灣省公路局租客車，才有了公路局客車來當交通車，每天兩班車：早上 7:30 由台中開往東海大學，8:00 再由東海大學開往台中；

下午 5：30 由台中開往東海大學，6：00 再由東海大學開往台中。對家住台中的同學，幾乎每週都回家，若家在外地的同學，就可收集他們的飯票，週末晚餐就可大吃一頓。

其實，同學們很快的在首週上課後，有些人會搶著回家，雖然沒有任何交通車下台中，只好走過甘蔗園到西屯，才能坐著三輪摩托車到台中搭火車回家。回程也只好一樣從原路走回校園。還好，大約一個月後，學校接洽好了包租公路局的客車作為交通車，雖一天往返兩班，總算暫時解決了學校師生們的困擾，但對有些人來說這不重要，因為有人最多一個月才下山一次吧。



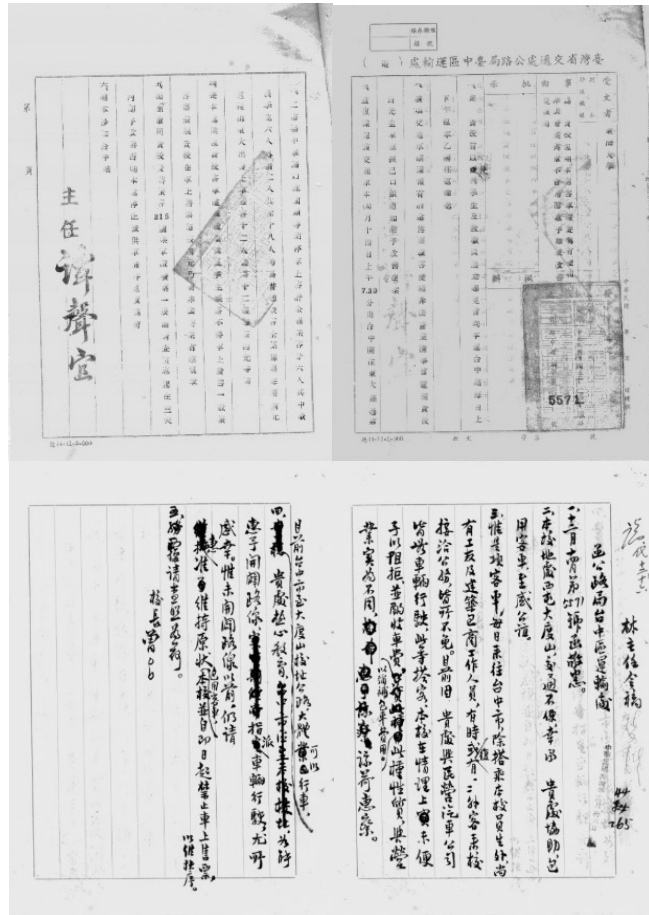
中東路線在銘賢堂前發車(候車亭) 民國 40 年代啟用的金屬客車

當時，1955 年底至 1956 年 6 月前，本校曾經多次往返行文³至臺灣省公路局，其中部分往返行文如下：

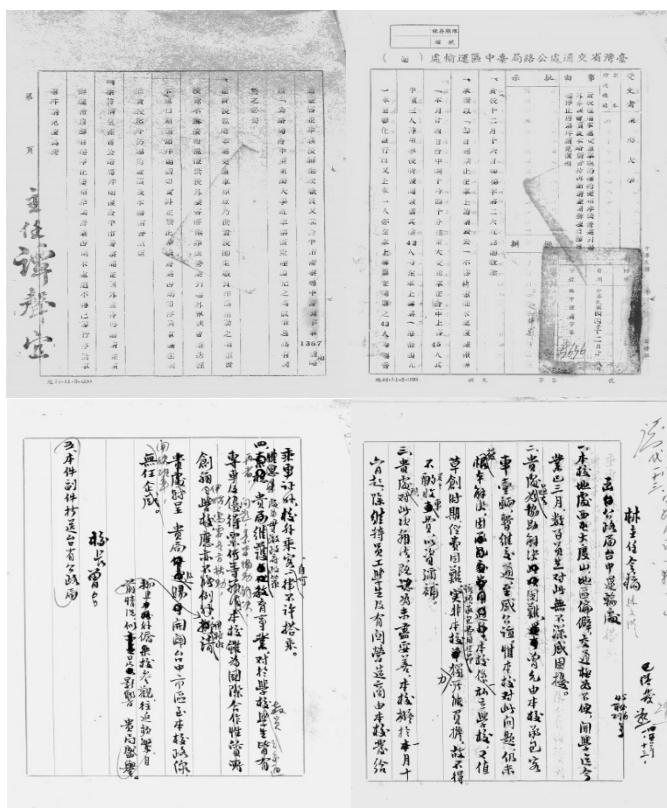
1. 民國 44 年 12 月 14 日臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任函本校曾校長有關於本校包用公路局台中區運輸處客車，據查有變相非法營業與租約不合，希即惠予如限改善，見復由。前因貴校為便利學生及教職員通勤起見，而向本處台中站每日上、下午包車乙輛往返輸送。該項交通車輛據報有沿途售票、載客變相非法營業之事發生。貴校在車上售票每張四元乃屬非法營業有違規章。
2. 民國 44 年 12 月 16 日本校曾校長函復臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任說明有關於本校包用 貴局台中區運輸處客車，據查有本

³ 〈交通車輛〉東海大學圖書館館藏資料。

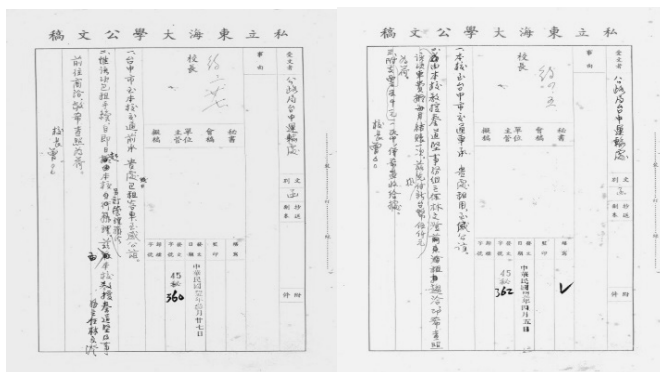
校每日來往中市除員生外，尚有工友及承包建築之工作人員、亦難免有一、二位外客來校接洽工作等等。因貴處與民營汽車公司，均未行駛該線，在情理上本校不得不允許乘坐本交通車，並酌收車費，以資維持每日應付之包車費用，此與營業性質略有不同，謹請諒解。



3. 民國 44 年 12 月 28 日臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任再函本校曾校長有關於本校包用公路局台中區運輸處客車，現仍違約變相非法營業，引起外界誤會，損及本站信譽，特再函請查照辦理，自即日起停止售票，並請見復由。
4. 民國 44 年 12 月 30 日本校曾校長再函復臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任，說明有關於本校包用 貴局台中區運輸處客車，自當遵約，並通知辦事人員，嗣後禁止在車上售票。



5. 民國 45 年 2 月 9 日本校曾校長函臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任，有關於本校包用公路局台中區運輸處客車，因本校自 2 月 9 日起至 16 日寒假期間，員生多須返家度假，訂定行車時間表，行公文告知。

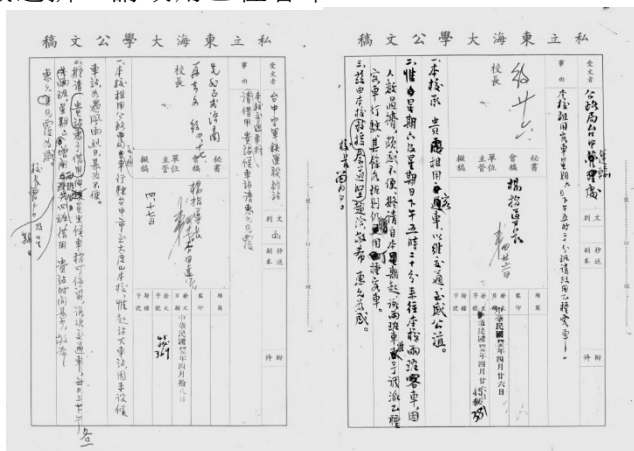


6. 民國 45 年 1 月 13 日本校曾校長再函臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任，說明有關於本校包用 貴局台中區運輸處客車，承認約定處理未盡妥善，並通知本校擬於 1 月 16 日起，除維持員學生及有關

營造商，由本校發給乘車證外，校外乘客一律禁止搭乘。

本校因設在台中市西屯區大度山上，地處郊區偏僻，交通極為不便，開學迄今，業已三月，數百員生，對此無不深感困擾。貴處過去為協助解決困擾，曾允由本校承包客車乙輛，暫維交通。惟本校對此問題，仍未能獲根本解決。因本校係一私立大學，又值草創時期，經費困難，該項承包費用過昂，實非本校獨立所能負擔，請另用特函轉呈 貴局訊賜開闢，台中市區至本校路線開駛班車。

7. 民國 45 年 3 月 27 日與 4 月 5 日本校曾校長兩次函臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任說明有關於本校包用 貴局台中區運輸處客車之事，委請本校訓導長秦道堅教授與事務組主任林文澄先生前往貴處商洽包租客車新事宜，包括包租管理辦法及租費用，擬每月結帳一次擬付新台幣五千元。
8. 民國 45 年 4 月 18 日本校曾校長函台中空軍鐵運連絡站，說明有關於本校交通車擬借用 貴站(台中)候車之事，因未設候車站，如遇風雨烈日，甚為不便，擬請會予借用。
9. 國 45 年 4 月 26 日本校曾校長函臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任，說明有關於本校租用客車，星期六、日下午五時二十分班車，因人數過擠，請改用乙種客車。



首屆入學的 5 位學生⁴，畢業 50 餘年後所體會的心情，分別敘述如下：

⁴ 《大肚山風雲：我們第一屆東海人的故事》東海大學圖書館電子書 2016 年 3 月。

1. 東海大學第一屆歷史系學生江樹生細訴如下：

東海大學新生註冊是哪一天，已經想不起來，總是在秋涼時的十月或十一月吧。記得是在台中車站門口的走廊擺設了兩、三張桌子，貼著東海大學新生註冊處之類的字條，幾個人在那裡辦理註冊。手續辦完，辦事人員問我們有沒有帶木屐或拖鞋、面巾、肥皂等盥洗用具，沒有就要趕快去買，因為到學校沒有地方買。備妥這些日常用具後，就和蕭欣義一起搭上山的交通工具：鐵牛仔車(機動三輪運貨車)，從台中車站出發。這種鐵牛仔車，座位是硬木板，車身和車輪之間大概沒有彈簧，走在市區的平地還可以，一到西屯爬坡，道路又是砂石路，車身搖晃顛簸，上下蹦跳，我們無法一直坐在木板上，有時必須半蹲，跳動較大時，雖已半蹲，木板還會跳起來推屁股，到達學校下車時，蕭欣義和我相對苦笑，下車伸展有點酸痛的腰背。……

到了學校，只見稀稀落落的幾幢建築物，高矮不齊地蓋在一片沒有樹林、只有一些鬆散灌木的遼闊紅土的山坡上。我們都住校，所以先被分配宿舍。宿舍是新蓋好的兩層樓，四個人一間，各有一張床，兩人共用一張大書桌與一個衣櫃，各樓層有一間衛浴設備，最新奇的是抽水馬桶，我們大部分人都沒看過這種廁所，不知如何蹲法，有的說要面朝外，有的說要面朝水桶(掛在牆上的水箱)，兒孫輩聽了都哈哈大笑。……

……慕名而來的東海大學就是這個樣子！沒有幾個建築物，沒有幾條像樣的道路，走來走去鞋底都會留下一堆紅土，而且孤立在山坡上，台中市區遠在山下，交通工具，只有坐過一次就不想再坐的鐵牛仔車。心裡想，到底選對學校了沒有？看著台中的夜景，想著台中的公園。……

2. 東海大學第一屆外文系學生顏千鶴細訴如下：

記得 1955 年 11 月踏進東海，秋風蕭蕭，沙塵飛舞，荒山僻野，大片紅土，心裡一陣淒涼，沒有入學的興奮，卻有無所適從的徬徨。東海這片荒野大地，當時冬冷夏熱，春天蚊蟲猖獗，秋天風沙共舞，有點後悔選擇入東海。原來，台中近郊，有一片「花不香，鳥不語」的山坡地，風大又無水源，偶而種種花生或番薯，大部分空置荒廢。

3. 東海大學第一屆外文系學生陳廷美細訴如下：

1955 年十月底，我懷著初做大學生的興奮與緊張、離家「獨立」的惶恐與企盼等種種複雜的情緒，由張世伯陪同，經過碎石子鋪平而尚未成型公路，第一次來到大度山頭，開始我以後四年的大學生活。如果說東海首屆「新鮮人」的大學生活有什麼特色的話，該是我們所擁有的那份「在風砂中拓荒」的經驗了。

五十多年後的今天，至少對我個人來說，再沒有比那些漫天風砂在校園草徑上散步的時刻更記憶猶新的了。以「拓荒」來形容創校初期的東海絕非誇張之詞，而最使我們產生「拓荒感」的，也就是大度山上隨時刮起的風砂，難怪許多同學在畢業紀念冊上的留言大多離不開風砂二字。記得當時校園初建，所植之樹又小又少，只要那毫無預警的山風一起，剎時飛砂撲面，目爲之迷，髮爲之立。女同學們在難以招架之餘，經常得出奇招「應戰」。不知是誰開始用一塊大圍巾把整個頭蒙了起來，技巧的留出眼鼻的空隙，遠看十分怪異，尤其我們幾個人經常喜用白色大紗布，第一次以那份「德行」出現時，活像幾具行走中的木乃伊，路人側目不在話下，說「作怪」亦不爲過。可是那批「設計精巧」的行頭，當時用作擋風砂之用，確實十分有效，以後各式各樣的新穎設計陸續應運而生，大家也就見怪不怪了。

4. 東海大學第一屆化工系學生林建昌細訴如下：

東海第一年開學比其他大專院校晚了一個多月，我從新竹帶著大行李、棉被，到台中火車站，由服務的同學協助，搬上大巴士就上山了。從台中車站一路往大度山上走，大路兩旁看到的田野，大度山山坡上隱隱的看到幾點新房子，那就是新蓋的東海大學校舍。車子開了半個多小時，向左彎進了東海校園裏，在一座像工廠廠房前停了下來。有幾個穿台中一中校服的同學幫忙把行李卸下來，然後搬到有「東海大學」招牌的旁邊房子裏辦理報到手續，再由同學幫忙搬著行李，爬著小山坡，經過幾棟宿舍，找到了我被指定的宿舍，房號是 624。

在開學初期，學校與台中市區沒交通車，我們到台中市區就要走過一大片甘蔗園到西屯，才能坐三輪馬達車到市區。後來有了交通車，家住台中的同學幾乎每週都回家，我們家在外地的同學就收集他們的飯

票，周末晚餐大吃一頓。決定到東海註冊上學是我下了最大的決心，可是到了台中車站，由專車送我們到光禿禿的大肚山，我心中開始有點後悔與失望。但既來之則安之，自己安慰自己。很快的上課一週過去了，大家搶著回家，但沒有任何交通車下台中，只好走過甘蔗園到西屯才能坐著三輪摩托車到台中坐上火車回新竹。回程也一樣從原路走回校園，當時心裏一股悶氣實在消化不了。還好，大約一個月後，學校安排了交通車，一天兩班，總算暫時解決了困難，但對我來說這不重要，因為我最多一個月才下山一次吧。後來交通方便了，同學們在週末下山看電影、吃大餐是常有的事。當年台中市熱鬧的地區範圍並不大，三個電影院，東海、台中與成功都相距不遠。

5. 東海大學第一屆經濟系學生石家孝細訴如下：

開學前數日同學們陸續到達，大多數都搭乘有公路局東海專車在一旁等候的公車。衆多的行李及用品為初次出門之同學帶來諸多累贅與不便，而使用的交通工具種類也很多：有私家轎車，租賃車，三輪機車等。有一次我在校內步行時，一輛貨車擦身駛過，車頂上有人呼喚我的名字，原來是孫鳳崗及林豈凡二人搭乘榆華營造建築公司運料卡車來校報到(榆華營造負責文學院之建造)，亦可謂異類交通工具。

1955 年 9 月底本校台北市辦公處撤銷，而台中市辦公處亦於 10 月底結束。本校行政中心正式遷入校園，暫借男生宿舍數幢作為行政辦公室。當時董事會聘請的首任會計長畢律斯女士⁵，已於 10 月 10 日首先進駐東海。當時本校一切物質條件確是十分惡劣，新校園裡都沒有水電，也沒有直通台中的公路。由台中赴校區，必需穿過鄉村的甘蔗田，三輪機車或汽車在崎嶇的山路上搖拽前進。一直到 10 月 28 日，本校自鑿的井水還無法抽送校區。「只聞馬達響，不見水上山」，那種困境，可想而知。因為距離開學只有 2 天，200 多人的生活成了極大的問題。幸好到開學的前一天，水來了，電也通了。

⁵ 《細說東海早期風華》(增訂版)東海大學圖書館出版電子書(2018)

三、本校公路局台中-東海大學(中東)路線的確立

1956 年 9 月，學校教職員生增加為 500 人左右。此時，省公路局才考慮同意學校請求，開闢由東海大學往返台中市區的中東線班車。1958 年，台中港路鋪設柏油路完成。雖然本校公路局台中-東海大學(中東)路線已經開通了約 2 年，對全校師生下山台中市區的幫助不少，但往返班次仍然有限，尤其是晚上，比較早收班，對有些師生仍顯不足。譬如，東海大學第一屆化學系學生何坤⁶，細訴他有個經驗「一個特別的大度山中秋夜」，其詳情如下：

大學四年，記得一共只看過三場電影，其中一場是石延平老師邀我去看的。不記得是大二或大三的中秋節，傍晚 6 點多鐘，同學們大都回家過節了，我在宿舍裏正準備去洗個澡，卻聽得有人敲門，開門一看，意外見是石延平老師，更驚奇的，是老師開口邀我一起下台中看電影，說是他請客。我不置可否地跟著他奔向車站，邊走邊問：「到時，頭場已開演，若去看第二場，散場太晚，沒車上山，怎辦？」他說：「上山沒車，但尚有車到西屯，由西屯步行上山，回校不難」，就這樣，師徒便下了山。

那晚所看的什麼電影已記不得了，只記得散場後，我們果然趕上末班車到西屯，下車踏著月華上山，月正當頭，一路清輝滿四野，供我師徒二人并肩清賞。延平師坦誠而敏銳，據云與楊家琪老師等，同屬李漢英主任門下四大高足之一，我們一路賞月，偶爾提及他台南工學院求學往事。老師還認真地親自陪我回到宿舍前道別，他才自己回去。

此後，我與延平師無什麼往來，相隔至今，只間接知他後來出過國，及回成大出長工學院，往事費追尋，大度山上，那晚的隨延平師踏月賞中秋，猶歷歷如昨，縈懷難忘！

民國 45 年，本校多次行文至臺灣省公路局，請求協助支援開辦台中—東海大學(中東)的路線。訂於 1956 年 11 月 1 日，公路局答應試辦台中—東海大學(中東)路線三個月，每天往返三次，台中—東海大學全線 10.6 公里，票價訂定新台幣 2.00 元，行程 25 分鐘。

⁶ 《大肚山風雲：我們第一屆東海人的故事》東海大學圖書館電子書 2016 年 3 月。

時刻表：台中開 6:50；11:30；17:00

東海大學開 7:20；12:10；17:40

所經過的站名如下：

台中-麻園頭-何厝-湳子-潮洋里(朝馬)-普濟寺-東海大學

1956 年 11 月 16 日，公路局增修台中-東海大學(中東)路線：

週一至週五，每天往返四次：

時刻表：台中開 6:50；9:30；11:30；17:00

東海大學開 7:20；10:00；12:10；17:30。

週六至週日，每天往返八次：

時刻表：台中開 6:50；9:30；11:30；13:00；16:00；17:00；19:00；
21:00

東海大學開 7:20；10:00；12:10；13:30；16:30；17:30；
19:30；21:30

但票價調升為新台幣 2.50 元，交通就較為方便多了，師生們在週末下山看電影、吃大餐是常有的事。

1956 年底，本校也就正式的誕生了公路局台中-東海大學(中東)路線。

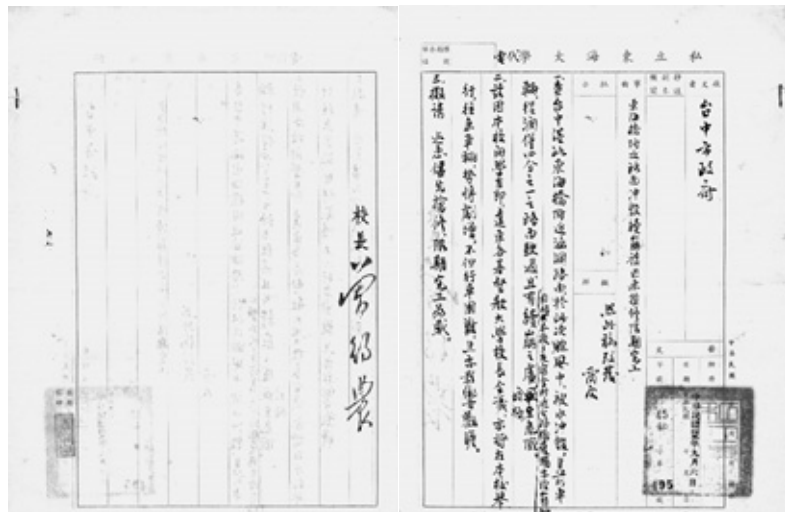
1956 年 8 月後，本校曾經多次往返行文至臺灣省公路局，其中有部分往返行文如下：



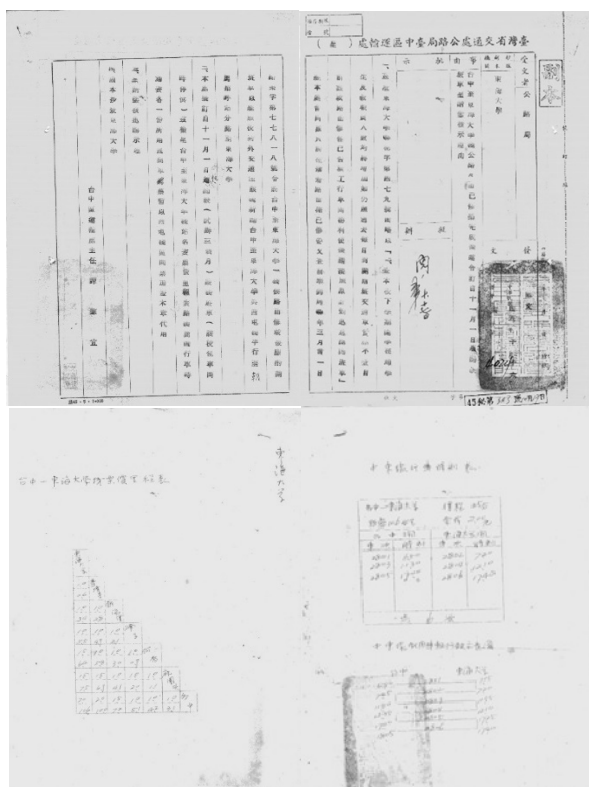
1. 民國 45 年 8 月 10 日本校曾校長函臺灣省政府公路局台中管理處有關於本校本學年度開學在即，學生及教職員工人數，均將再增加，如仍

照過去每日對開兩班交通車，實感不敷。目前，該段路面修鋪工作，業已竣工，行車尙稱利便，擬請按照原計畫，惠予開闢班車。

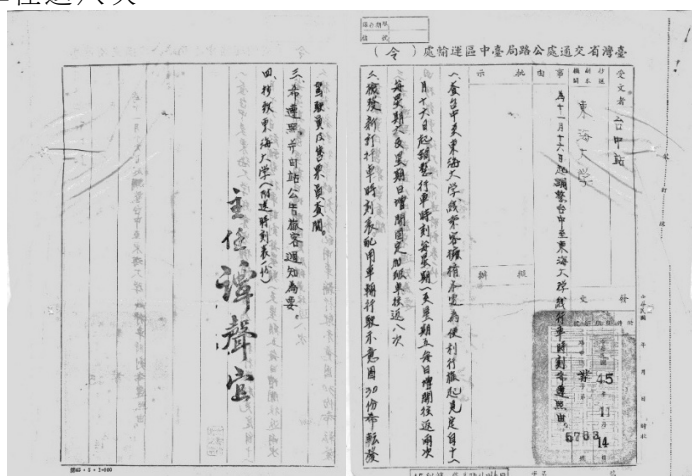
2. 民國 45 年 8 月 11 日本校曾校長函臺灣省政府公路局台中區監理所，其事由：本校自備小貨車請按照規定，發給通行證，以利眷屬每日採買蔬果、日常用品及維持本校員工運輸交通。
3. 民國 45 年 9 月 6 日本校曾校長代電台中市政府，事由：東海橋附近路面沖毀，請迅速檢修，限期完工。其主要原因是由於黛娜颱風受損嚴重，加上遠東各基督教大學校長會議在本校舉行之需求。



4. 民國 45 年 10 月 16 日臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任呈，受文者：公路局，抄送副本機關：東海大學。事由：台中至東海大學線(中東線)公路路面已修築完成，擬遵令訂自十一月一日起開駛班車，呈請鑒核示遵由。
5. 民國 45 年 10 月 31 日臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任令，受文者：台中站台中保養場，抄送副本機關：東海大學。事由：自十一月一日起台中站增車乙輛開駛台中至東海大學一線(中東線)班車所需區間車票站以西屯線區間票加蓋木章代用希遵照由。訂於十一月三日台中站增車乙輛開駛班車，試辦三個月，該校包車同時停供。檢呈台中至東海大學線站名表、票價里程表、路線簡圖、行車時刻表各一份。



6. 民國 45 年 11 月 14 日臺灣省政府交通處公路局台中區運輸處譚主任令，受文者：台中站，抄送副本機關：東海大學。事由：為十一月十六日起調整台中至東海大學線(中東線)行車時刻表，希遵照由。行車時刻：每星期一至星期五每日增開往返兩次；每星期六及星期日增開固定加班車往返八次。



中東線行車時刻表

由台中至東海大學

距離 10.6 公里

由台中開	由東海大學開
6:50	7:20
9:30	10:00
11:30	12:10
16:00	16:30
17:30	18:00
20:00	20:30

由東海大學至台中

由東海大學開	由台中開
7:20	6:50
10:00	9:30
12:10	11:30
16:30	16:00
18:00	17:30
20:30	20:00

每星期六、日增開 10 班

由台中開	由東海大學開
6:50	7:20
9:00	9:30
9:30	10:00
11:30	12:10
13:00	13:30
15:00	15:30
16:00	16:30
17:30	18:00
19:00	19:30
20:00	20:30
21:00	21:30

共 16 班

四、本校公路局台中-東海大學(中東)路線的演進

民國 46 年 9 月，學校教職員生增加為 750 人左右。此時，省公路局所開闢的中東路線，由東海大學往返台中市區的班車也主動調整增加，並正式併入設置於公路局台中站內。

46 年 10 月 5 日，公路局公布台中-東海大學(中東)路線新時刻表：
週一至週五，每天往返六次：

時刻表：台中開 6:50；9:30；11:30；16:00；17:30；20:00

東海大學開 7:20；10:00；12:10；16:30；18:00；20:30。

週六至週日，每天往返八次：

時刻表：台中開 6:50；9:00；9:30；11:30；13:00；15:00；16:00；
17:30；19:00；20:00；21:00

東海大學開 7:20；9:30；10:00；12:10；13:30；15:30；
16:30；18:00；19:30；20:30；21:30

民國 46 年底，本校柏油路鋪設，由公路局工程隊承建鋪設完成。47 年，公路局開始輔導民營業者連接路線辦理聯營，台中市公車公司正式開業，經營台中市的市區公車，但公路局仍保留中東路線的行駛。47 年 9 月 22 日，公路局公布台中-東海大學(中東)路線新時刻表：

週一至週五，每天往返十次：

時刻表：台中開 6:50；8:00；9:30；11:30；13:00；14:00；15:00；
16:30；18:00；20:00

東海大學開 7:20; 8:30 ; 10:00 ; 12:10 ; 13:30 ; 14:30 ;
15:30 ; 17:00 ; 18:30 ; 20:30 。

週六至週日，每天往返十七次：

時刻表：台中開 6:50 ; 8:00 ; 8:50 ; 9:30 ; 11:00 ; 11:30 ; 12:00 ;
12:30 ; 13:00 ; 13:30 ; 14:00 ; 15:00 ; 16:30 ; 18:00 ;
19:00 ; 20:00 ; 21:00

東海大學開 7:20 ; 8:30 ; 9:20 ; 10:00 ; 11:30 ; 12:10 ; 12:30 ;
13:00 ; 13:30 ; 14:00 ; 14:30 ; 15:30 ; 17:00 ;
18:30 ; 19:30 ; 20:30 ; 21:30

48 年 1 月 1 日，公路局公布台中-東海大學(中東)路線新時刻表：

週一至週五，每天往返十一次：

時刻表：台中開 6:50 ; 8:00 ; 9:30 ; 11:30 ; 13:00 ; 14:00 ; 15:00 ;
16:30 ; 17:30 ; 18:30 ; 20:00

東海大學開 7:15; 8:25 ; 9:55 ; 12:10 ; 13:25 ; 14:25 ; 15:25 ;
16:55 ; 17:55; 18:55 ; 20:25 。

週六至週日，每天往返十六次：

時刻表：台中開 6:50 ; 8:00 ; 8:50 ; 9:30 ; 11:00 ; 11:30 ; 12:00 ;
12:30 ; 13:00 ; 14:00 ; 15:00 ; 16:30 ; 17:30 ; 18:30 ;
20:00 ; 21:00

東海大學開 7:15 ; 8:25 ; 9:15 ; 9:55 ; 11:25 ; 12:10 ; 12:25 ;
12:55 ; 13:25; 14:25 ; 15:25 ; 16:55 ; 17:55 ;
18:55 ; 20:25 ; 21:25

民國 48 年，公路局新開行台中-台北「金馬號」⁷班車，經由東海大學的海線路徑，特別同意本校師生在校門口普濟寺站上、下車，但須在台中站買票時告知，依 48 年 12 月 1 日東海大學校刊地 33 期所公布：東海大學員生乘坐公路局台中至台北金馬號快車購票及候車須知辦理，每天往返八次。金馬號時刻表如下：

⁷ 〈公路博物館〉<https://twhwmuseum.thb.gov.tw/aboutus.php>

台中開 8:00 ; 9:30 ; 11:00 ; 12:30 ; 14:30 ; 15:30 ; 17:00 ; 18:00

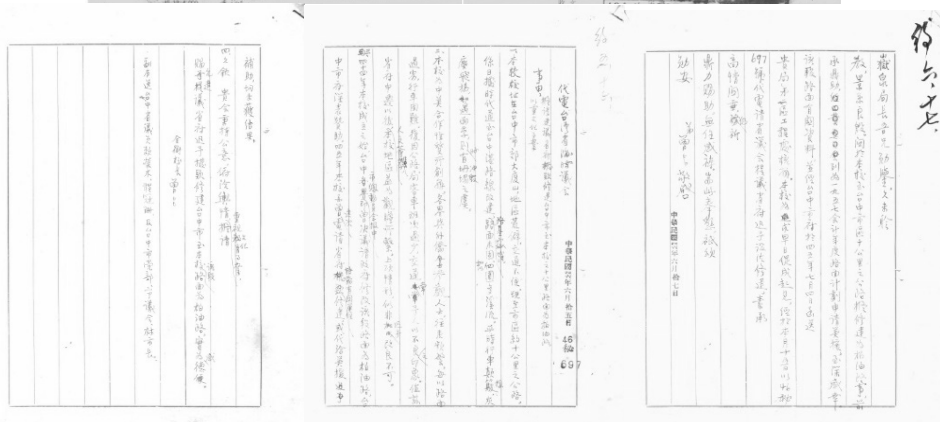
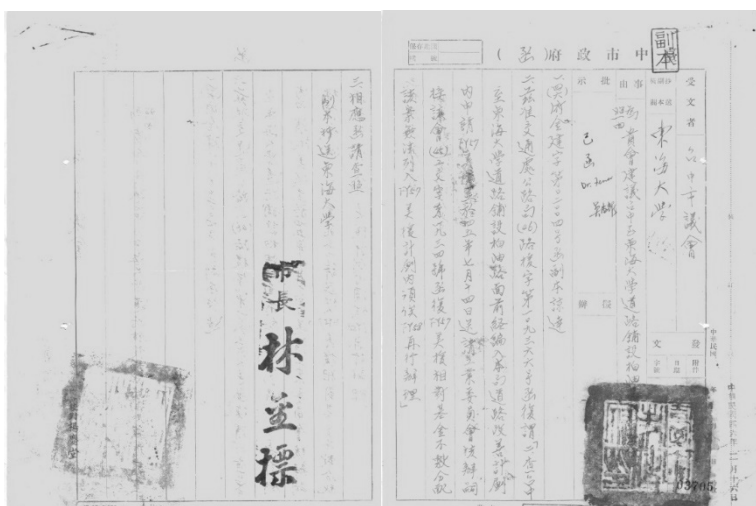
普濟寺開 8:43 ; 9:43 ; 11:13 ; 12:43 ; 14:43 ; 15:43 ; 17:13 ; 18:13

台北開 8:00 ; 9:00 ; 10:00 ; 12:00 ; 14:00 ; 15:00 ; 16:30 ; 17:30

到台中站 11:50 ; 12:55 ; 13:50 ; 15:50 ; 17:50 ; 18:50 ; 20:20 ; 21:20

民國 59 年，公路局新開行台中-台北「金龍號」班車，亦經由東海大學的海線路徑，也特別同意本校師生在校門口的普濟寺站上、下車，但須在台中站買票時告知。

爲了修建台中市至本校約十公里道路面爲柏油路，以表政府重視教育文化事業，本校於民國 46 年，行文至臺灣省公路局，請求支援及協助。另行文至台灣省議會、台中市政府、台中市議會，請求支援道路維修及路面鋪設柏油，包括風災、水災之橋樑維修…等。其部分往返行文如下：



中山高速公路於 1971 年 8 月 14 日正式動工，1974 年第一階段三重-中壢（內壢）通車，至 1978 年全線（基隆-高雄）通車。階段性通車後，就改由新竹上高速公路到台北。1976 年，公路局新開行台中-台北「中興號」班車，亦經由東海大學的海線路徑，也比照辦理。

五、本校公路局台中-東海大學(中東)路線的轉變

台中沙鹿道路起自清代時期，台中至沙鹿已有路可通行。日治時期 1939 年，台中州將「台中沙鹿道」列為指定道路，原為 12 公尺寬的兩線道路；中正路的前身—櫻橋通，在此時已建設成型。中華民國接收台灣初期，台中都市發展僅在中正路，台中港路⁸沿線景觀全為農田鄉村地區，公車只到朝馬。直到 1956 年，公路局才開闢由東海大學往返台中市區的班車；1958 年，台中港路才完成鋪設柏油路⁹。1962 年，台灣道路依公路法予以分級編號，台中港路納入縣道 134 號路段的一部份。

20 世紀 70 年代，為配合國家十大建設，其中台中港的興建與中山高速公路台中交流道的設立，開始將台中港路拓寬成 50 公尺的八線道路。1978 年，台中港路升格為省道台 12 線路段的一部份，並將終點自台中港路、五權路延伸至中正路上台中車站前，由於中港路貫穿了台中市區，又是台中市內最重要的省道，再加上其為往來台中市區、台中車站、朝馬、台中工業區、台中科學園區、台中交流道及台中港的必經道路，周邊又聚集許多大型百貨公司（勤美誠品綠園道、廣三 SOGO、新光三越、老虎城）、五星級飯店（全國大飯店、日華金典酒店、長榮桂冠酒店、永豐棧麗緻酒店、裕元花園酒店）、學術教育機關（國立臺中教育大學、西區中正國小、國立自然科學博物館、忠明高中、忠明國小、逢甲大學、東大附中、東海大學）及辦公大樓，中港路已是臺中市最繁忙的重要幹道。

其實，台中港路早已成為台中市最繁忙的重要幹道。早在民國 63 年，台灣省公路局擴大開放路線民營。民國 64 年，經營台中市市區公車，首

⁸ <https://zh.wikipedia.org/wiki/台中港路>

⁹ 幸福巴士.pdf

由台中市公車公司增辦公路客運 22 路取代公路局中東路線。民國 65 年，公路局開行「中興號」冷氣客車，次增仁友公車公司開業，也開出 38 路至東海大學。民國 67 年，南北高速公路全線通車，公路局開行「國光號」高級整體客車。民國 69 年，台灣汽車客運股份有限公司成立，接辦公路局運輸業務，台中市公車公司更名為台中客運公司，仁友公車公司原以台中市市區公車延長至成功嶺，為符監理法規，改以公路客運經營。民國 73 年，仁友公車公司更名為仁友客運公司。

民國 80 年，統聯客運公司陸續接辦臺汽公司通運路線。民國 84 年，交通部頒行《國道客運路線開放申請經營實施要點》及《國道客運路線申請經營審議作業原則》，全面推動國道客運民營化。民國 86 年，公路客運營運虧損補貼制度開始實施，台汽公司急速縮減營運規模，將運輸處撤銷，改以車站為利潤中心。民國 88 年，臺灣省政府交通處公路局改制為交通部公路局。民國 90 年，台汽公司客運業務民營化，成立國光客運公司。民國 91 年，台中客運公司試辦電動公車，為光復後首次引進，統聯客運公司兼營台中市市區公車。

民國 92 年，交通部公路局改制為交通部公路總局。民國 93 年，台北市公車處民營化，成立大都會客運公司，台中沙鹿巨業交通客運公司兼營台中市市區公車。民國 94 年，國道客運台北總站啟用，為我國首座由地方政府主辦之綜合性轉運站。民國 99 年，公路總局陸續補助台鐵局、台北捷運、高雄市輪船及各客運業者建置多卡通票證設備，悠遊卡、台灣通、高雄捷運、遠通卡始可在不同運具間跨區使用。民國 101 年，中台灣客運公司開業，經營台中市市區公車。民國 104 年，推動「大專院校公車進校園」專案。