

軸帶休憩 x 友善觀光 x 亮點環境

臺南市政府

大新營觀光廊帶亮點建設委託規劃

大境景觀有限公司



大新營觀光廊帶亮點建設 委託規劃

案號：1090906517
110/06

本報告為規劃報告成果，係供後續提案
申請建設補助，非屬年度施政計畫。

international
DGLA大境景觀有限公司

「大新營觀光廊帶亮點建設委託規劃」 委託專業服務案

目 錄

第壹章 計畫背景

第一節 計畫緣起.....	1-1
第二節 計畫範圍.....	1-1
第三節 工作方法與流程.....	1-2

第貳章 環境現況調查及觀光資源盤點

第一節 總體環境概述	2-1
第二節 觀光資源盤點及分析	2-11
第三節 他山之石－相關案例分析.....	2-20

第叁章 整體規劃構想

第一節 大新營綠色旅遊願景規劃.....	3-1
第二節 「南府糖路」觀光發展構想	3-3
第三節 「甘單騎・蜜之道」整體規劃策略及方案.....	3-13

第肆章 觀光環境整備策略及具體建設計畫

第一節 糖鐵自行車道縫合計畫	4-1
第二節 水域休憩景區環境營造計畫	4-16

第伍章 永續經營維護管理計畫

第一節 永續經營管理構想.....	5-1
第二節 後續推動之關鍵	5-2

附錄一 全球永續旅遊目的地準則績效指標整理	附-1
-----------------------------	-----

圖目錄

圖 1-1	規劃範圍圖.....	1-1
圖 1-2	工作流程圖.....	1-3
圖 2-1	區域河川及排水系統圖.....	2-1
圖 2-2	交通系統分析圖	2-4
圖 2-3	自行車道相關建設概況及分布圖	2-7
圖 2-4	自行車道及 T-bike 系統分布圖	2-8
圖 2-5	糖鐵系統區位圖	2-10
圖 2-6	觀光資源盤點分布圖	2-17
圖 2-7	臺南觀光發展空間-六大觀光帶.....	2-19
圖 3-1	清代糖業發展與重要商港	3-8
圖 3-2	溪北地區糖廊(村)分布圖	3-12
圖 3-3	「甘單騎・蜜之道」整體規劃構想圖	3-13
圖 3-4	「甘單騎・蜜之道」五軸規劃構想圖	3-16
圖 3-5	「甘單騎・蜜之道」四環構想圖	3-21
圖 3-6	「甘單騎・蜜之道」三糖花規劃構想圖.....	3-25
圖 3-7	糖村花廊(後壁、白河兩天一夜之旅)規劃路線圖.....	3-25
圖 3-8	糖廠風華(新營、鹽水、烏樹林兩天一夜之旅)規劃路線圖	3-25
圖 3-9	糖圳雙埤(後壁、新營、柳營兩天一夜之旅)規劃路線圖	3-25
圖 3-10	特色水域休憩景區環境營造分布圖.....	3-26
圖 4-1	「甘單騎・蜜之道」主要縫補路段圖	4-1
圖 4-2	建議新設服務設施點位圖	4-14
圖 4-3	整體服務設施願景圖	4-15
圖 4-4	天鵝湖(埤寮埤)現況分析圖.....	4-16
圖 4-5	天鵝湖(埤寮埤)濕地生態教育園區規劃構想圖	4-18
圖 4-6	小南海(上茄苳埤)現況分析圖	4-22
圖 4-7	小南海(上茄苳埤)生態休閒園區規劃構想圖.....	4-25

表目錄

表 2-1 自行車道系統調查表	2-5
表 2-2 臺南市居民旅遊天數與各觀光帶交叉分析	2-19
表 2-3 非臺南市居民旅遊天數與各觀光帶交叉分析	2-19
表 2-4 各國慢城案例彙整表	2-27
表 3-1 「新鹽水綠人文環」遊程特色內容	3-17
表 3-2 「新後壁農村糖蘭環」遊程特色內容	3-18
表 3-3 「東河里山蓮花環」遊程特色內容	3-19
表 3-4 「烏柳糖蘭休閒環」遊程特色內容	3-20
表 3-5 糖村花廊(後壁、白河兩天一夜之旅)遊程特色內容	3-22
表 3-6 糖廠風華(新營、鹽水、烏樹林兩天一夜之旅)遊程特色內容	3-23
表 3-7 糖圳雙埤(後壁、新營、柳營兩天一夜之旅)遊程特色內容	3-24
表 4-1 縫補路段周邊公有土地權屬整理表	4-8

第壹章 計畫背景

第一節 計畫緣起

為完善大新營觀光廊帶發展，所需資源調查及效益評估等，彙整提出合宜大新營周邊軸帶休憩空間及天鵝湖(埤寮埤)整體環境設施等地區之整體規劃評估與建設計畫，以新營為核心連結至新營周邊區域（如柳營、下營及東山等）之串聯或其他規劃構想，及檢討各計畫於土地及環境相關法規限制及設施維護管理方式，是以辦理本規劃案，以打造大新營地區亮點建設，提供友善觀光休憩環境，並帶動觀光能量流動。

第二節 計畫範圍

本計畫規劃範圍以新營區、鹽水區、後壁區、白河區、東山區、柳營區、下營區為原則，再以新營區、柳營區、東山區、下營區為核心區，進行發展大新營觀光廊帶所需之資源調查及規劃構想，以利其通盤的考量。



圖 1-1 規劃範圍圖 (本計畫繪製)

第三節 工作方法與流程

（一）工作方法

STEP 1 步驟一

利用航照圖疊圖進行空間調查、分析，配合現地調查、踏勘，以利未來整體發展願景及重點景觀地區劃分。

STEP 2 步驟二

由現況調查資料具體分析計畫範圍內已面臨或即將面對的課題，並特別說明其空間性的課題。

STEP 3 步驟三

結合市府發展重點，提擬大新營地區的發展願景。分別研擬具體可行且輕重區分的中長期計畫與必要的行動計畫。

STEP 4 步驟四

透過執行機制建立選擇當地較具地方特色進行環境景觀改善規劃設計。

(二) 工作流程架構

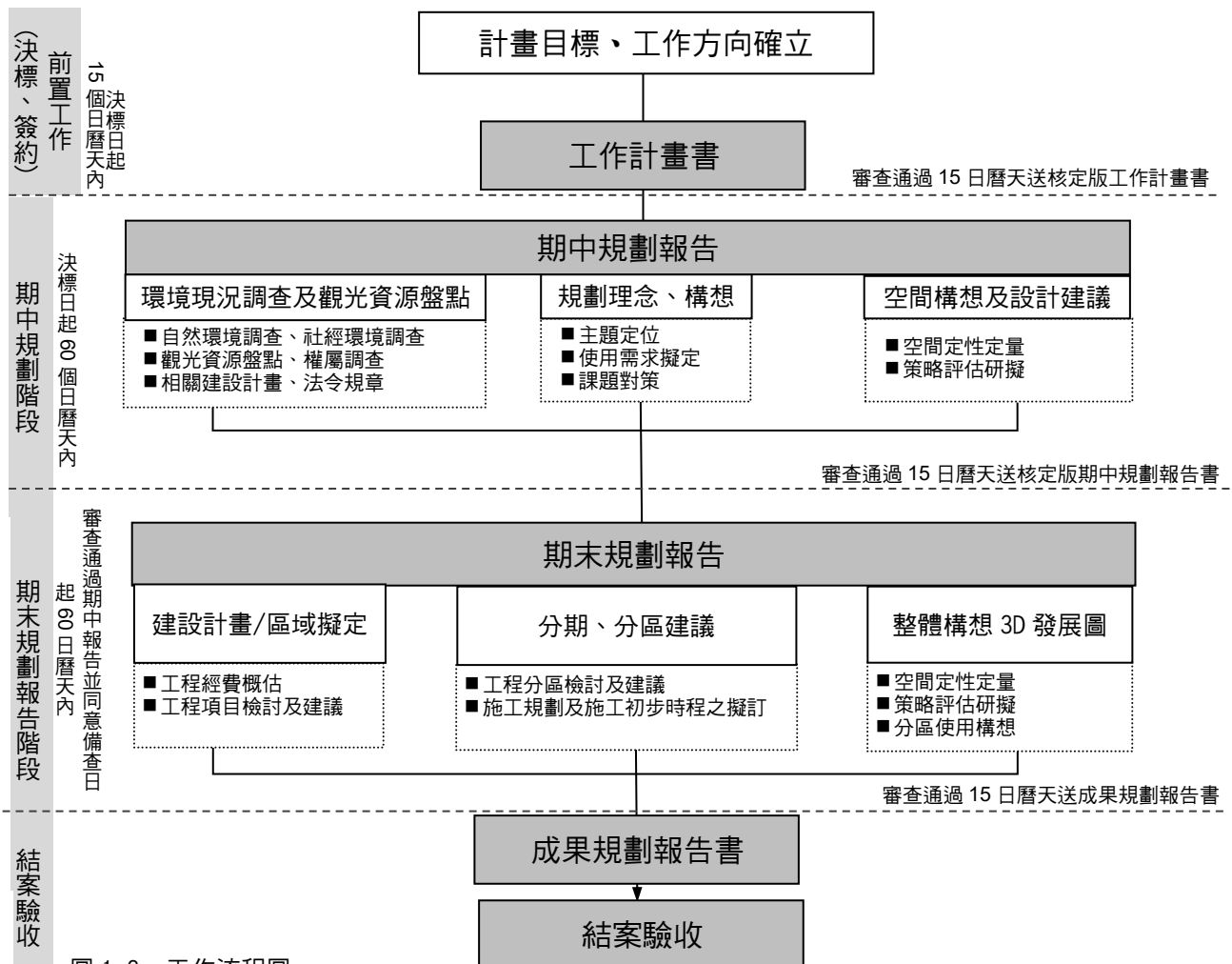


圖 1-2 工作流程圖

第貳章 環境現況調查及觀光資源盤點

新營區位於臺南市北端，為嘉南平原中心，南銜柳營區及下營區，西接鹽水區，北與後壁區相連，鐵公路交通方便，多農田景觀與鄉村聚落、遍布灌溉水圳，景觀自然優美，臺南市溪北(大新營地區)以新營為主要生活就業服務核心，特色在於：新營區內目前就業、金融、消費、醫療、藝文尚稱發達，而新營糖廠振興轉型發展及五分車特色運具逐步成形。

第一節 總體環境概述

一、自然環境調查

(一) 氣候

計畫區位於北回歸線以南，氣溫稍高，屬亞熱帶海洋性氣候。年平均溫度約23~24度間，7、8月則接近攝氏28度，年降雨量約為2,000公厘左右，每年5月至9月為豐雨期，冬季為枯雨期，盛行東北至偏北季風。氣候夏季高溫多雨，適宜秋冬季活動。

(二) 水文

嘉南大圳及排水路蜿蜒其中，藍綠交織/景緻多樣

臺南市主要河川皆東西流向，以曾文溪為界，分為溪南、溪北。規劃範圍北側為八掌溪流域，南側為急水溪流域，區內有嘉南大圳，為過去農田水利之灌溉供水設施，而排水主要為新田寮排水系統，東向西匯流至急水溪。

1. 八掌溪為嘉義縣與臺南市界河，位於北側。急水溪，鄰近糖鐵新岸線，位於北側。
2. 嘉南大圳灌溉主幹在東側，往西經新營往鹽水區，為新營支線系統。
3. 新田寮排水系統包括岸內、鹽水、鹽水南線…等排水路，流經新營、鹽水、學甲及北門區，周邊以農產種植為主。



圖 2-1 區域河川及排水系統圖

資料來源：「易淹水地區水患治理計畫」縣（市）管區排新田寮排水系統規劃報告

(三) 藍綠帶空間

1. 大型主題公園

公園綠地包含新營區鐵支路花園、天鵝湖(埤寮埤)、南瀛綠都心…等多個開放空間，市區多屬鄰里公園，其中以新營區鐵支路花園及南紙社區花園是較著名之社區型公園。

- (1) 南瀛綠都心公園：是一個位於新營的重要綠地資源，有著濃濃的現代藝術感，各色花叢環繞點綴廣闊的草地，是北臺南戶外踏青野餐不可錯過的地方。
- (2) 太康綠色隧道：從柳營奇美醫院前方往太康、果毅後方向的義士路，有如隧道般的延伸約 4.5 公里，每棵樹齡大約在 50 年以上，在日治時期被稱為「軍路」的林蔭大道。
- (3) 嘉南大圳綠廊：沿嘉南大圳新營支線開闢的綠川廊道，已成新營市民重要休憩場所，如新營美術園區等綠川廊道改造，設置「童年狂想曲—新營小鼠」等公共藝術，頗受親子歡迎。
- (4) 新營－鹽水綠廊道：全長 2 公里，起自鹽水區忠孝路口到鹽水岸內糖廠，完成後「新營－鹽水綠廊道」，將有效串起兩地休閒景點，其沿線包含南紙社區營造-卸鹽台花園、菜圃、太子宮車站、鹽水車站、月津港親水公園等。
- (5) 新營區鐵支路花園：從荒廢的鐵道蛻變成美麗的花園；鐵支路花園的美化精神延伸到家戶門前的綠化粧點，社區民眾偕同參與；保存既有設施也是保存舊時回憶。
- (6) 南紙社區卸鹽台花園：轉運臺逐漸荒廢，經當地的南紙社區發展協會整理後，該處成為了「卸鹽台花園」，並獲得 2010 年第 15 屆的建築園冶獎的「社區景觀」獎。



2. 水域遊憩空間

水資源往往是都市發展的起源，現有的水圳以及埤塘具有美學、生態、遊憩與多樣性上的價值，是一種適意性的資源，提供了公共安全、健康福利、環境保護、資源生產、遊憩美學與文化教育的功能，亦有舒緩人們心靈、加強與大自然間互動的功效。

- (1) 小南海(上茄苳埤)：蓮花季時週邊田野布滿了滿開的蓮花，也是白河賞蓮的重要區域之一。
- (2) 天鵝湖(埤寮埤)：原有水域面積 20 公頃，為一古水利埤塘，迄今已有 300 餘年歷史。因古代相傳新營為一天鵝穴，天鵝眼就是天鵝湖，天鵝肚為市區交通台，天鵝尾為太子宮、鐵線橋一帶，故改稱天鵝湖。
- (3) 月津港親水公園：從 2012 年開始舉辦的月津港燈節，也讓月津港親水公園的名氣大增，每當燈節期間真的是萬頭鑽動，絢爛的月津港燈節河景已成為春節期間臺灣必到的重要活動。
- (4) 德元埤荷蘭村：位於柳營的德元埤，珊瑚狀的埤塘、靜謐的水道、矗立在河岸旁的荷蘭風車，圍塑出樸實的田園景觀。



二、社經環境調查

(一) 人口

人口逐步減少及趨老年化，需積極構思轉型活化

臺南市總人口逐年增高，人口分佈極不平均，2/3 人口居住於溪南，又高度集中原縣市合併前之臺南市區。依臺南市政府主計處資料顯示，近年來溪北(大新營地區)人口皆逐漸遞減，新營區人口數 77,976 人(106 年 9 月)，為大新營地區第一，鹽水區人口數 25,593 人(106.09)，兩區人口皆每年遞減，亦有老年化狀況。

依據 103 年公告之「變更新營都市計畫(第三次通盤檢討)書」，有參考「大新營地區旅遊資源及需求分析」研究計畫，針對大新營地區現況遊客量及住宿資源進行分析，作為未來新營都市計畫引入活動及觀光策略發展之基礎，關鍵在於：

1. 106 年鹽水月津港燈會光 39 天展期內，已超過 82 萬人次，遠超過周邊景點尖山埤江南渡假村、南元休閒農場、烏樹林休閒園區 3 處 105 年全年度總遊客人數 54.5 萬，更逐步趕上關子嶺溫泉區 105 年全年度總遊客人數 141.5 萬，成為一級景點。
2. 依觀旅局 109 年 6 月統計資料整理，臺南市合法民宿旅館有 620 家(客房 13,812 間)，多集中於舊府城地區，大新營地區則有 80 間旅館及民宿(房間 1,393)，數量占整個行政區約 12.9%，以白河區 43 間旅館及民宿最多，新營區 15 間次之。新營/鹽水雖有特色觀光景點，但旅客大多選擇一日來回，欠缺留客久遊與住宿吸引力。
3. 新營/鹽水位居府城核心至嘉義市區間，為避免缺乏明顯生活核心特色(或觀光發展特色)而導致人口持續外流，有必要強化新營/鹽水各項設施與服務，積極透過公有閒置空間活化轉型計畫引入，提昇地方生活品質，興盛觀光及導入市區停留和消費，待動周邊產業發展，進而帶動人口成長。

(二) 交通道路系統

1. 主要交通幹線

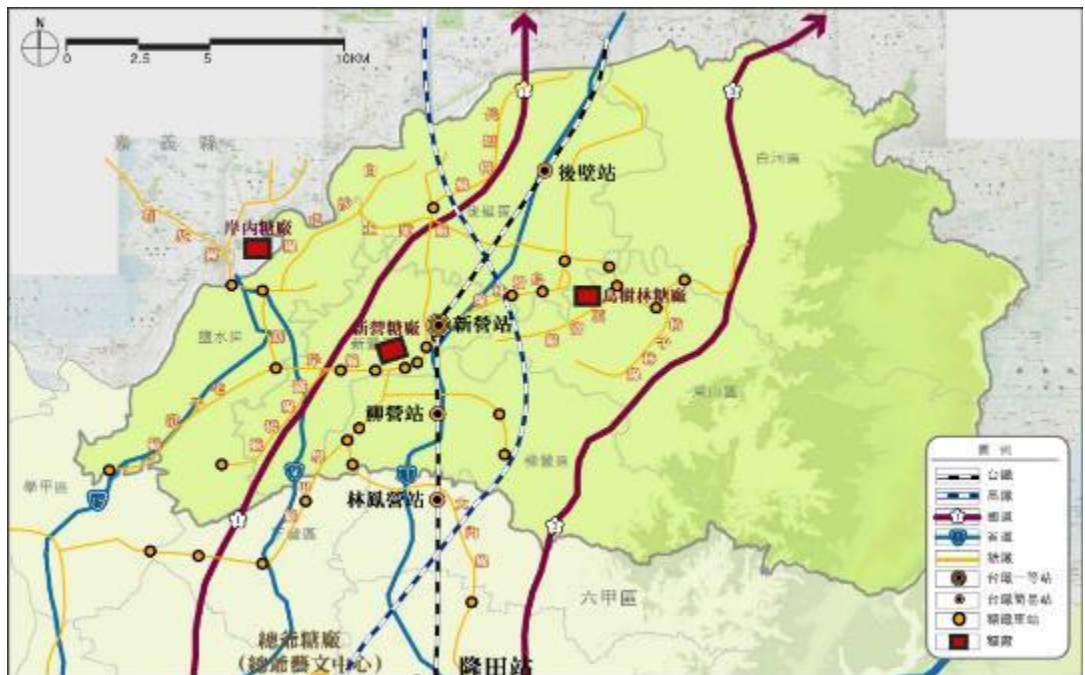


圖 2-2 交通系統分析圖(本計畫繪製)

(1) 聯外道路系統

大新營地區以國道 1 號、國道 3 號與縱貫公路(省道台 1 線) 為最主要之聯外道路系統。國道 1 號經大新營地區西側設有新營服務區、新營交流道及下營系統交流道，國道三號經計劃區東側設有白河交流道、東山服務區與柳營交流道。省道台一線則為計劃區內平原地區之聚落重要的聯外道路系統。

(2) 重要幹道系統

主要為台 19 線、市道 165、172、174、175 等，重要幹道描述如下：

- A. 台 19 線：經鹽水往北可至嘉義縣義竹鄉、朴子市最遠可至彰化，往南經下營、麻豆最遠至臺南市永康區。
- B. 市道 172 號：為計畫區內北側東西向往來重要的聯絡道路，由東向西經鹽水區、新營區、後壁區、白河區最後至嘉義縣布袋鎮。
- C. 市道 174 號：為計畫區內南側東西向往來重要的聯絡道路，由東向西經東山區、六甲區、下營區、學甲區最後至北門區。

2. 大眾交通運輸系統

(1) 臺鐵

略成南北走向(稍偏東北)大新營地區共有四個站點：後壁、新營、柳營、林鳳營，其中新營車站為臺鐵重要站點之一。

(2) 高鐵

自臺北至高雄左營，高鐵嘉義車站位處嘉義縣的最南端，鄰近本計畫區，並於新營轉運站設有公車黃 9 往返嘉義高鐵站。

(三) 自行車道系統

1. 自行車道系統

針對計畫區周邊已完成及建置中之自行車道及計畫中自行車道進行彙整分析。

表 2-1 自行車道系統調查表(本計畫彙整)

名稱(長度)	路線地點	目前狀態
省道台1 線自行車道(後壁-新市段)43.2km	沿台1 線外側路肩及綠地空間兩旁闢建自行車道，起點後壁八掌溪以南，經終點新市火車站	自行車專用道為主，以綠籬或標線分隔車道，部分路段與慢車道共用
白河蓮鄉自行車道(42km)	A 路線：白河水庫→虎山寮木屐寮→汴頭里→崎內國小→竹門國小(10.5km) B 路線：竹門國小→竹門綠色隧道→昇安綠色隧道→竹門國小(3.9km) C 路線：竹門國小→大豐府→蓮花展，示館→蓮花公園→三角潭百年土地公廟→四十九櫺→廣濟宮→大竹國小→白河國中→竹門國小(18.1km) D 路線：汴頭里→竹門里(0.63km)	大部分為混合車道共用，部分與人行道共用
小南海自行車道(13.8 km)	以蘭花生技園區為起點，接至南88進入嘉南大圳堤岸專用道，再轉埤塘專用道接回南88，小南海(上茄苳埤)為中心，串連後壁車站至小南海(上茄苳埤)周邊景點與水圳	專用道與混合道為主
嘉南大圳新營分支與臺南舊鐵道綠活再生自行車道(6km)	以卯舍橋為起點，往東沿水圳、糖鐵、172 縣道，至烏樹林糖廠	大部分為混合車道共用，部分為自行車專用道
東山區自行車道(13.3km)	以東山咖啡文化中心旁咖啡廣場為路線起點，往南沿165縣道，經東山運動公園、東河橋後與南102 銜接，往東經枋仔林公園，沿南103 線後往北接回165；另由東河橋往西經嘉南大圳堤岸接回165，形成環狀路線。	165 縣道為慢車道共用，嘉南大圳堤岸為專用道，其餘為混合車道共用
下營絲絲自行車道(4 km)	由台19 甲省道沿台糖鐵道路徑往西南延伸銜接至南56鄉道，沿線可串下營國中及地方聚落	自行車及行人專用道
新營區糖鐵自行車通勤綠廊第1期	新營火車站至長榮路，緊鄰新營市住宅、校園等生活空間	自行車專用道
新營區糖鐵自行車通勤綠廊第2期	長榮路(縣172)至南74，沿線田園風光，串接至天鵝湖(埤寮埤)。	自行車專用道
新營、鹽水通學通勤自行車道(3期)	新營區興農街(新營糖廠西側)至岸內糖廠。沿線緊鄰社區空間，部分路段已簡易綠美化及社區經營中。(設計階段)	自行車專用道/利用既有道路設置指標牌誌
新營、後壁健康綠動自行車道委託設計監造(4期)	以台糖鐵道及嘉南大圳菁寮支線為主，於區道南 85 線與台糖鐵道交岔路口往北經仕安社區、平安社區至區道南82線與台糖鐵道交岔路口；以既有道路為主，於區道南 74 線、南 82 線、台糖軌道旁之既有農路、以及銜接至台1 省道路段，總計長度10.3km	自行車專用道，部分為混合車道共用
查畝營自行車道(30.2km)	以太康綠色隧道為起點，經市道165、南112、南110、中山東路二段、三段、柳營路一段、二段、三段，最後至太康綠色隧道	部分為混合車道共用，部分為自行車專用道
嘉南大圳北幹線沿線自行車道新建工程(臺南段)	沿嘉南大圳北幹線兩側堤岸建置，自官田烏山頭水庫起往北，經尖山埤、小腳腿、吉貝耍、東山、烏樹林、土溝、上茄苳、小南海，至八掌溪渡槽。	建置中，預計110年11月完工

2. 各區推薦路線及周邊景點

(1) 白河區

推薦路線沿途經小南海(上茄苳埤)、林初埤木棉花道、玉豐及竹門綠色隧道，木棉花道開花季節為每年 3-4 月。



(2) 後壁區

推薦路線行經嘉南平原菁寮排水線、長短樹信號站、仕安社區，另有從土庫里車站經福安車站最後至烏樹林糖廠的自行車路線，其推薦路線涵蓋後壁區幾個重要景點。



(3) 新營區

推薦路線沿糖鐵自行車道騎行可通至鹽水、後壁及新營天鵝湖(埤寮埤)沿途經新營糖廠、新營太子宮、長勝營區綠色隧道、新營鐵道文化園區、新營美術園區、南紙社區等。



(4) 東山區

推薦路線以東山聚落為起點，往西經東山咖啡文化館至北勢寮溪鐵支路花園，往北可銜接白河聚落。



(5) 柳營區

推薦路線即為查畝營自行車道路線，沿途經太康綠色隧道、有機農業區、德元埤、果毅後、八翁酪農區、劉啟祥美術紀念館…等該區知名景點。



(6) 鹽水區

推薦路線沿途周邊景點有永成戲院、月津港公園、橋南老街、鹽水武廟、鹽水車站倉庫群樹屋等月津港聚落及其周邊，該路線往南經太子宮可銜接至新營區。



(7) 下營區

本區推薦路線由十六甲聚落之舊台糖鐵道路徑起，周邊可遊逛之景點有下營北極殿上帝廟、武承恩公園、顏水龍紀念館、下營彩繪村及下營 174 綠色隧道。



3. 自行車 T-bike 系統

臺南市為全臺五個低碳示範城市之一，為大眾運輸系統與自行車系統的轉換與銜接，市府結合各景點、既有自行車路徑、車站等位置規劃自行車租賃站，但目前自行車 T-bike 集中於府城地區，而大新營地區僅有新營市區提供 T-bike 站點的租借，共四點：新營火車站有兩站共 32 臺、新營高中站 28 臺、美術園區站 32 臺、天鵝湖公園站 32 臺，其他區域則無可租借之站點，不利遊客以租借被動式定點自行車方式旅遊此區。



新營火車站
圖片來源:T-bike 網站

4. 糖鐵自行車道及周邊相關建設

區域自行車道建設重點在於建構臺南新營~鹽水間之生活圈通勤自行車道系統完整路網。透過逐年爭取中央經費，整合路網及指標導覽系統，利用都市藍綠帶資源，發展糖鐵潛力自行車道路線，銜接至重要活動節點，平日可做為新營地區性路網接運系統，於假日更可結合觀光遊憩吸引許許多多嚮往農村情調和田園風光的遊客。發展糖鐵自行車道及周邊相關建設之重點在於：縫合改善新營鹽水生活休閒自行車道、建構新營鹽水兩大生活圈低碳生活、營造糖故事漫遊新路徑。

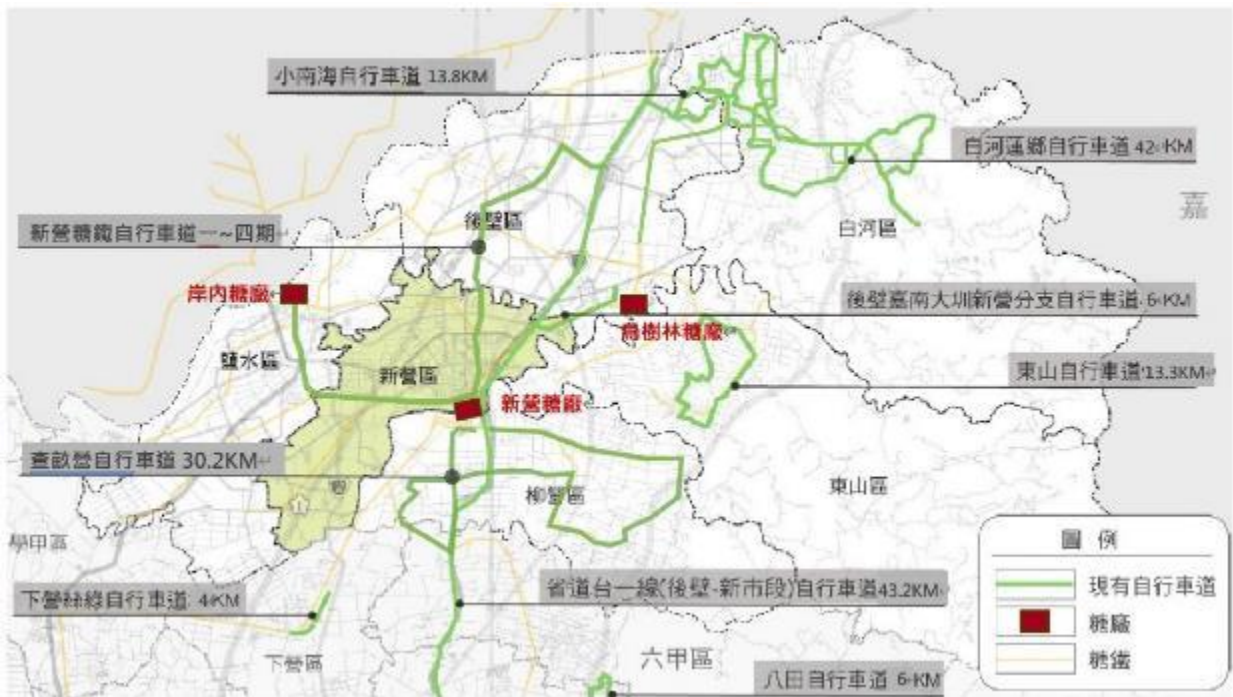


圖 2-3 自行車道相關建設概況及分布圖(本計畫繪製)

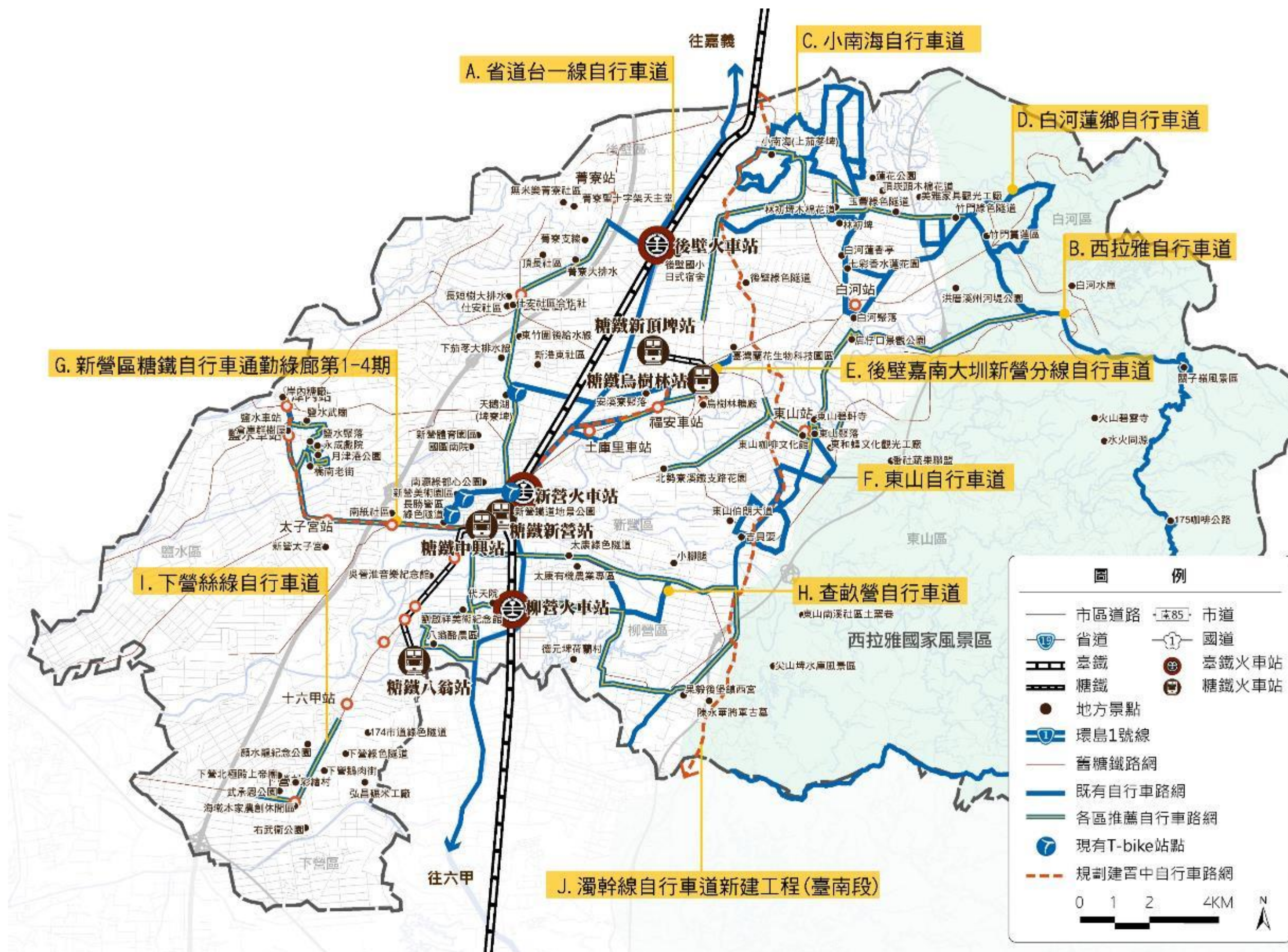


圖 2-4 自行車道及 T-bike 系統分布圖 (本計畫繪製)

(四) 特色運具-台糖五分車

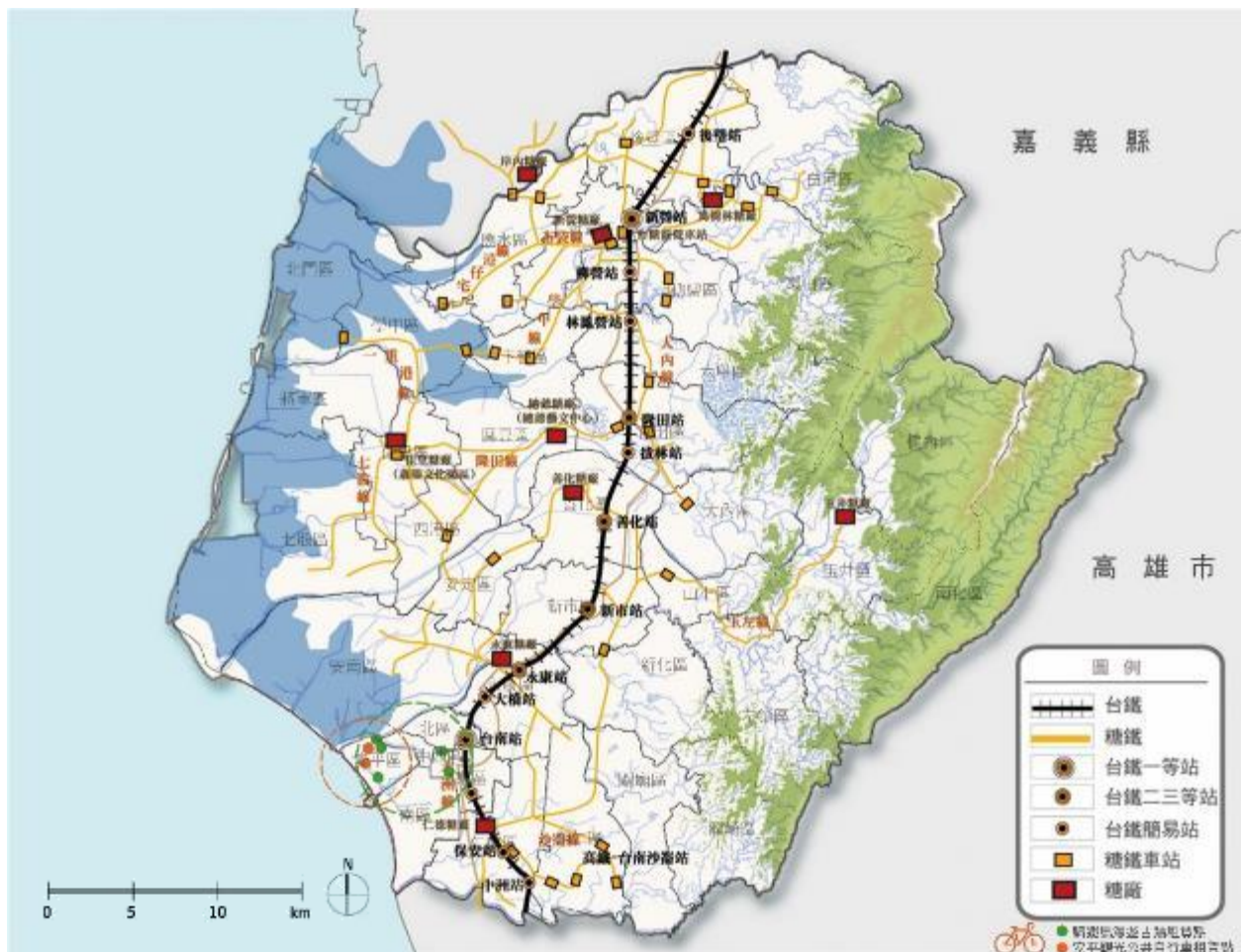
台糖鐵路路網分布大致可分成溪北、溪南、玉井三系統，行駛路線大致有崁頭厝線、東山線、新港東線、新營市區—長短樹線、新營糖廠學甲線、果毅后線、大內線、隆田線、西港線、潭頂線、沙崙線、與本洲線。因時代之變遷，現在台糖鐵路已失去其功能，部份糖廠、車站已轉型文化創意產業發展，如烏樹林車站、總爺藝文中心(麻豆總爺糖廠)等。或建議與各區公所、糖廠討論研商，將沿線依然可辨認之路徑軌跡周邊環境加以整理成為糖鐵自行車道，如 103 年完工的新營糖鐵自行車道。以利用既有建設基礎解決土地成本過高、徵收困難之課題。目前臺南市各糖鐵路徑分布區位請詳圖 3-5。

1. 烏樹林糖廠的烏樹林線(新營-烏樹林-東山)、白河線(烏樹林-白河)…等。
2. 新營糖廠的布袋線(新營-太子宮-鹽水)、學甲線(新營-下營-學甲)、大內線…等。
3. 岸內糖廠的布袋線(鹽水-義竹-布袋)、白沙屯線、渡子頭線。
4. 總爺糖廠的隆田線(隆田-麻豆-後庄-佳里)、八分線、後營線。
5. 佳里糖廠的二重港線(佳里-學甲-二重港)、西港線。
6. 玉井糖廠的左鎮線(善化-左鎮-玉井)。
7. 善化糖廠的善化線、安定線、六分寮線、新化線。
8. 永康糖廠的六塊寮線、安順線。
9. 仁德糖廠的沙崙線(保安-歸仁-關廟)、本洲線、阿蓮線。



本計畫範圍內之烏樹林糖廠及新營糖廠皆有營運台糖觀光五分車，可將田野風光、甘蔗田、稻田、絲瓜棚等美景盡收眼底。以下為兩糖廠觀光五分車相關資訊：

糖廠	起訖站	班次時間	長度與搭乘時間	備註
新營糖廠	新營區中興站至柳營區八老爺站	平日：團體預約。	4.6 公里 來回約 60 分鐘	目前暫停營運(恢復營運時間未定)
		假日與國定假日：上午 9 時到下午 4 時，每小時一班，共八班次。		
烏樹林糖廠	烏樹林糖廠至新頂埤車站	平日：10 時及 14 時 30 分各開一班。	4.6 公里 來回約 50 分鐘	園區內另有地震館及鐵道動態故事館供參觀
		假日與國定假日：上午 9 時 30 分至下午 4 時 30 分，每小時一班，共七班次。		



第二節 觀光資源盤點及分析

一、現有觀光資源盤點

依臺南旅遊網統計，大新營地區主要觀光景點約有 99 個，新營區 15 個，後壁區 14 個，東山區 13 個，白河區 26 個，下營區 9 個，柳營區 12 個，鹽水區 10 個。依據觀光資源類型可區分為人文、自然、產業三類，人文類較著名的景點有新營糖廠、台糖烏樹林園區、糖福印刷創意館、八角樓等，自然類較著名的景點為小南海（上茄苳埤）、林初埤木棉花道、南瀛綠都心 5 號公園等，產業類較著名的景點為蓮花產業文化資訊館、下營區產業文化展示館等。

（一）觀光遊憩資源-自然

1. 天鵝湖(埤寮埤)

天鵝湖原為水利埤塘，水域面積 20 公頃，迄今已有 300 餘年歷史。因古代相傳新營為一天鵝穴，天鵝眼就是天鵝湖。天鵝湖東湖以生態為主，設有人工浮島及棧道，放養天鵝等珍禽，成為新營一大勝景。



2. 長勝營區綠色隧道

長勝營區自陸軍部隊撤出後，基地內留下珍貴的訓練故事及營區舊建築遺蹟，最特別的是區內綠色隧道，為早期掩護戰車刻意栽植成形之特殊軍事地景。原開發構想因可能破壞隧道生態，後由市府透過都市計畫變更，保留這北臺南最美的林地。經保留規劃後的長勝營區綠色隧道，兩排榕樹構成的林蔭大道，是相當少見的「」字型綠色隧道。



3. 長短樹大排水線

長短樹位於臺灣臺南市後壁區西部，是一個當地地名，早期因樹木高矮不一而命名。早期先民溯八掌溪而上到此開墾，聚落漸大後又在西南發展新聚落，而稱原聚落為「頂長短樹莊」，新聚落為「下長短樹莊」。



4. 北勢寮溪鐵支路花園

將閒置鐵支路打造成花廊，兩旁共種植 181 棵花旗木，改變了在地地景，除提供居民遊憩，也期待吸引更多外地遊客到訪東山。



5. 林初埤木棉花道

木棉花花道主要位於南 90 及附近路段沿路，沿著南 90 前進，可以看見林初埤的指引牌，轉入其中的田間道路探訪春季的木棉花道。2015 年經西班牙休閒旅遊網站「Boredpanda」選為被譽為全球最美花海街道之一。木棉花開季節為每年的 3 月至 4 月，花期約停留兩個禮拜；繪出鄉野自然的繽紛色彩，吸引了許多的旅人走訪合影。



林初埤木棉道

圖片來源:自由時報

6. 武承恩公園

面積 2 公頃的武承恩公園設有玄武臺、玄武亭、武德亭、武承橋、觀湖樓等觀光設施，園內小橋流水，亭臺樓閣，風景秀麗，是下營區居民休閒的最佳去處。



武承恩公園

圖片來源:下營區公所

7. 太康綠色隧道

有如隧道般的延伸約 4.5 公里，每棵樹齡大約在 50 年以上，在日治時期被稱為「軍路」的林蔭大道，傳說是當時日軍害怕盟軍飛機轟炸，規定每戶人家皆必須在路邊種植 5 棵樹而來，共計約 700 多株，後為紀念韓戰歸來的反共義士到訪，所以特意將此路命名為義士路。



太康綠色隧道

圖片來源:臺南旅遊網

8. 月津港親水公園

代表鹽水小鎮風華的最佳寫照，曾是臺灣第四大城的鹽水小鎮，每年元宵皆吸引大批遊客湧入，爭相前往接受萬峰齊發的蜂炮洗禮。在平日「鹽水月津港漫遊」的散步路線，也帶領旅人感受不同於以往印象的鹽水，跟著專業導覽老師的腳步，從月津港邊的橋南老街出發，走過清朝時代的老街、日治時期二層樓式街屋、仿巴洛克式建築街景，從巷弄古道老街屋一窺鹽水老城鎮昔日風華，有如穿越時空一般。



月津港親水公園

圖片來源:窩客島

9. 關子嶺風景區

關子嶺風景區位於白河區東側是臺南著名的旅遊景點，四周有枕頭山、虎頭山、大凍山、雞籠山等群峰環抱，環山風景幽靜。風景區周邊沿線有水火同源、火山碧雲寺、東山咖啡、溫泉老街、閑雲橋、火王爺廟、嶺頂公園、寶泉橋、新舊好漢坡步道等休憩玩賞地點，皆是來到關子嶺不可錯過的景點。



關子嶺風景區

圖片來源:西拉雅國家風景區管理

10. 尖山埤水庫

尖山埤水庫四面環山，擁有豐富的生態景觀，環境清幽，水庫內樹種與植物繁多，一年四季中數以百種的花木輪流綻放美麗的花朵，宛如一座小型的花園，每當仲夏之際，總會吸引蝴蝶翩然而至，交織出一幅吸引人的自然景致。



(二) 觀光遊憩資源-人文

1. 新營鐵道文化園區(文化景觀-五分車)

新營鐵道文化園區係新營糖廠廠區，區內包括日據時代的巴洛克建築、塑膠加工廠及辦公室、鐵路文物、機具、車輛、軌道…等保存完整，具歷史價值。

園區亦提供五分車之旅，起點為新營糖廠，經過果毅後站、急水溪大橋、舊八老爺站，終點為柳營區的八老爺車站(八翁站)，全長 4.6 公里，單程約 30 分鐘。



2. 卸鹽台花園

前身為「鹽運聯合轉運臺」，具備鹽鐵、糖鐵及縱貫鐵三鐵共構轉運模式，同時可載運紙廠的紙漿、蔗糖、粗鹽，並兼具載客等多重功能，然而隨著產業沒落，轉運臺遂逐漸荒廢。但經當地南紙社區發展協會整理為「卸鹽台花園」後，遂成為居民休憩及社區藝文活動空間。



3. 太子宮

清康熙末年，先人自福建來臺，迎得太子爺祀於家中，遂為該莊之守護神，後經募款創建廟宇於莊南，取名太子宮。新營太子宮為臺灣所有中壇元帥太子廟的開基祖廟，歷史最為悠久，香客絡繹不絕，其特色為廟頂有尊高 31 台尺，重約 12 噸的巨型中壇元帥銅像居高臨下俯視大地。



4. 鐵線橋通濟宮

鐵線橋為新營最古老的聚落之一，東南兩面被急水溪環抱，廟前大埕前巷為碼頭，可供船隻停泊，是當時的交通要道，與中國有頻繁的通商航運往來，有先民從福建莆田湄洲迎請媽祖神像為渡海的保護神，舊廟於民國 87 年 2 月 13 日被列為縣定古蹟。



5. 台糖新營糖廠宿舍群

「台糖新營糖廠宿舍群」是國內現存最完整日式宿舍建築群之一，依其構造形式及其主要平面佈局等分析，共可劃分為九種類型，包括俗稱總統套房、招待所、廠長宿舍、職員宿舍等，形式可分為獨棟單戶宿舍、雙戶木構造宿舍、雙戶磚構造宿舍等等。



6. 新營美術園區

位在嘉南水圳支線旁的戶外美術園區，以「城市即是美術館」的概念設計打造，藉由開放空間增進民眾與藝術的互動性。以「公仔」創作聞名的藝術家不二良，以其擅長的動畫美學風格，將「小鼠」公仔結合學校書桌椅，打造七彩長廊與多樣化的互動設施，充滿活力相當吸睛。



7. 無米樂菁寮社區

以米聞名的臺南後壁的社區，曾經以無米樂記錄片聞名至今，社區還保存著良好的文化產物，如今有多達 10 多間的早期文物館，還有社區阿嬤的編製工作坊，讓人體驗農村樂活行！



8. 後壁國小日式宿舍

日治時期廢棄的教師宿舍大改造，建築體已有 50 多年歷史；是藝術家向白色恐怖受害者辜顏碧霞女士致敬的作品。荒廢已久的日式建築以木造房呈現，老舊的遺跡在這裡保留的相當完整。



9. 水火同源

水火同源於關仔嶺風景區內，又稱「水火洞」，在臺頗負盛名，水火同源一景為，崖壁上冒出的天然氣與泉水從壁縫中流出，只要點燃火焰，就形成了水中有火的特殊景觀。



10. 下營北極殿上帝廟

位於臺灣臺南市下營區，主神為玄天上帝，為下營地區規模最大的廟宇，民眾俗稱為「大廟」、「下營上帝廟」、「上帝公廟」，是下營莊六姓共治廟宇，三百多年來香火不斷。



11. 鹽水武廟

鹽水武廟位於臺南市鹽水區，其建於西元 1715 年，主祀關聖帝君，為鹽水的重要廟宇之一。鹽水蜂炮起源於為消除瘟疫、送走瘟神的關聖帝君繞境儀式，演變至今成為鹽水元宵節最重要的活動。



(三) 觀光遊憩資源-產業

1. 臺灣蘭花生物科技園區

為整合國內蘭花產業之力量，以國際先進技術及管理資源推動蘭花產業，提昇產業發展競爭力，因而建立園區，每年除了在此舉辦國內外頗為風靡的「國際蘭展」，也不定期舉辦蘭花展、蘭花的講習會、交流會等活動。



2. 東和蜂文化觀光工廠

結合地區性觀光休閒農產業，打造出南臺灣第一家「蜂蜜觀光工廠」，讓顧客不僅能品嚐到純正龍眼花蜜，更能深入了解養蜂產業及其製造過程，在食安問題嚴重的現今，希望藉由生產過程透明化，讓顧客吃得安心、食得放心。



3. 下營鵝肉街

鵝肉美食街最早在賀建里產生，自民國 70 年代洲仔庄、下橋頭庄養鵝產銷班，開始創新理念、研究計畫，拓展養鵝技術及製作鵝肉技巧。



4. 岸內糖廠

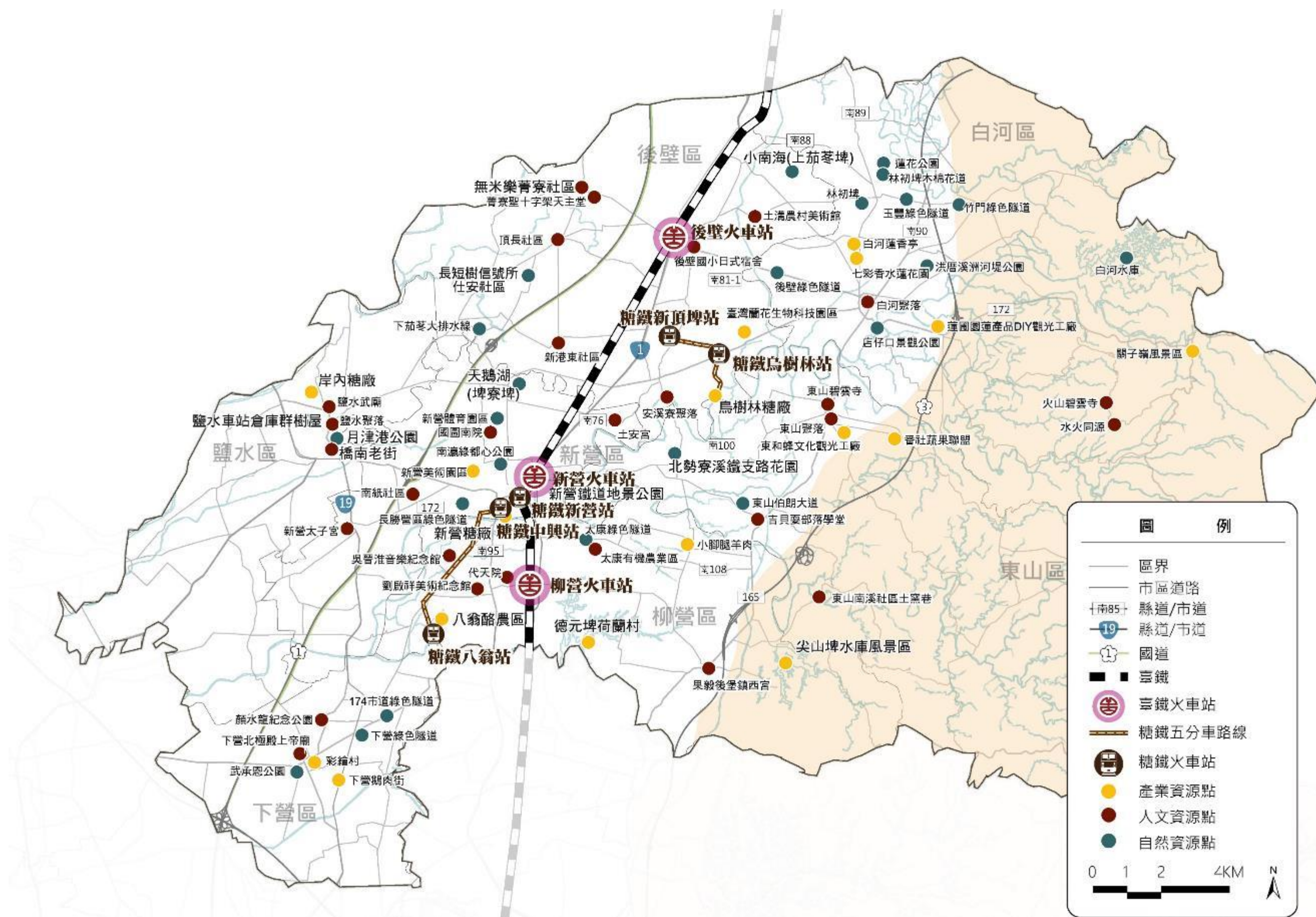
原為鹽水港製糖株式會社所屬的岸內製糖所第一工場、第二工場，位於臺南市鹽水區岸內里。目前廠區內建築多已拆除，2018 年由文化部長鄭麗君宣布將岸內糖廠規劃為影視基地園區，作為專業製片廠。



5. 八翁酪農專業區

柳營區被稱之為牛乳之鄉，早年八翁里酪農戶由 6 頭牛慢慢養起直至現在的規模，1980~90 年代是八翁酪農專業區擁有最多乳牛的時期，隨著產業轉型及老一代酪農的退休後已不如先前的盛況，但現今乳牛仍有 10,000 多頭，產乳量依然佔全臺 5 分之 1，是國內相當重要的鮮乳產地。





(四) 節慶活動

市府文化局推動臺南藝術節及新營美術園區，每年從4月起為期兩個多月的時間，除以「國際經典」、「臺灣精湛」及「城市舞臺」三大主題呈現，主打「文學」、「音樂劇」及「多元展演空間」等特色，開啟全新藝術視野。

臺南市政府積極闢建新營美術園區，已完成嘉南大圳北岸 2.5 公里美術園道，2017 年賡續嘉南大圳南岸美術園道景觀再造，新營文化中心位處此核心，有演藝廳有展覽場有圖書館已在此深耕 33 年，為原臺南縣治文化藝術教育紮根的推手。

1. 產業節慶-農委會與經濟部中小企業處推動之「一區一特產」計畫，包括白河蓮花節(6-9月)、後壁蘭花季、大內酪梨節、新化五寶節、玉井芒果節、善化麻油節等，已成為著名之產業活動。
2. 刈香與宗教活動-南市五大刈香的分佈領域代表歷史演變之軌跡，是重要的社群組織；元宵節鹽水所舉行之蜂炮活動與西港每三年舉行一次之王船祭是臺南市知名慶典。
3. 平埔夜祭-東山吉貝耍、大內區頭社村。吉貝耍是臺南地區最完整之平埔族部落，每年農曆九月初四晚上在大公廨所舉行之夜祭及哮海最著名。
4. 月津港燈會及鹽水蜂炮於春節至元宵節間舉行，鹽水鎮的盛事，吸引全國民眾及國外觀光客與媒體參與，是臺南市最知名的節慶觀光活動。
5. 王船祭-以西港慶安宮與安定長興宮為主，每逢丑、辰、未、戌三年舉行一科刈香繞境，最後送王船時將瘟神與千百部將送至曾文溪畔，火送昇天述職。
6. 關子嶺溫泉美食節擁有全臺唯一的泥漿溫泉，逐漸轉涼的入秋之際，最適合到關子嶺風景區泡湯，關子嶺溫泉美食節辦理多年，已成為臺南秋冬最具代表性指標活動。
7. 德元埤荷蘭村風車節適宜全家大小休閒遊憩樂活的好地方，園區內之荷蘭風車更為本園區之主要特色，每年 10 或 11 月德元埤荷蘭村風車節利用各種顏色、大小及不同造型的風車排出各式豐富圖案及裝置，受到民眾熱烈迴響。



白河蓮花季
圖片來源:行政院農業



關子嶺美食溫泉季
圖片來源:旅遊王



後壁蘭花季
圖片來源:自由時報



平埔夜祭-東山吉貝耍
圖片來源:Harry Huang

二、旅遊人次分析

根據 105 年「臺南市遊客旅遊狀況及消費動向調查案」之成果，該案將臺南市觀光發展空間分為六大觀光帶，本計畫範圍位於鄉村體驗及溫泉觀光帶、埤塘生態觀光帶，調查內容包含：遊客特性、滿意度等定點式平、假日抽樣調查…等。

由下表可見，臺南市居民全數規劃當日往返旅遊，且前往府城觀光帶之旅客最多為 38.4%，於本計畫區範圍中的鄉村體驗及溫泉觀光帶僅占 6%、埤塘生態觀光帶佔 13.9%；非臺南市居民旅遊則不論哪個觀光帶，多以當日往返比例為高，鄉村體驗及溫泉觀光帶於當日往返中占最高比例 64.9%，可見其魅力與獨特性，但隨旅遊天數增加，來訪比例則遞減，埤塘生態觀光帶於當日往返中，約有 59.7%，但同樣旅遊人次隨旅遊天數增加而遞減，且兩者於三天二夜的旅遊天數時，前往的旅客僅有 5.4%及 3%，遠低於其他觀光帶。



圖 2-7 臺南觀光發展空間-六大觀光帶

圖片來源：臺南市遊客旅遊狀況及消費動向調查案

本計畫區之觀光空間具知名度可吸引旅客前往，但旅遊天數多為一日遊，無法吸引旅客久待創造更大效益，故增加區域內觀光特色、提升旅客久遊之意願為重要課題。

表 2-2 臺南市居民旅遊天數與各觀光帶交叉分析

項目	府城觀光帶	鄉村體驗及溫泉觀光帶	宗教漁鹽觀光帶	臺南後花園觀光帶	埤塘生態觀光帶	台 86 線觀光軸帶	交通場站
當日往返	230(38.4%)	36(6%)	134(22.4%)	90(15.0%)	83(13.9%)	24(4%)	2(0.3%)

表 2-3 非臺南市居民旅遊天數與各觀光帶交叉分析

項目	府城觀光帶	鄉村體驗及溫泉觀光帶	宗教漁鹽觀光帶	臺南後花園觀光帶	埤塘生態觀光帶	台 86 線觀光軸帶	交通場站
當日往返	126(38.2%)	48(64.9%)	141(49.3%)	37(46.3%)	40(59.7%)	27(35.5%)	9(10.2%)
二天一夜	122(37%)	18(24.3%)	84(29.4%)	42(52.5%)	21(31.3%)	26(34.2%)	30(34.1%)
三天二夜	52(15.8%)	4(5.4%)	46(16.1%)	0(0%)	2(3%)	16(21.1%)	14(15.6%)
四天三夜	12(3.6%)	1(1.4%)	7(2.4%)	0(0%)	2(3%)	3(3.9%)	19(21.1%)
超過四天三夜	18(5.5%)	3(4.1%)	8(2.8%)	1(1.3%)	2(3%)	4(5.3%)	16(17.8%)
總和	330(100%)	74(100%)	286(100%)	80(100%)	67(100%)	76(100%)	88(100%)

三、小結

大新營地區觀光環境體質優良具有多樣景緻，各區域環境資源特色明顯但缺乏整體觀光特色亮點，各區自行車系統建置幾乎完善但缺乏各區域間適合自行車騎乘之環狀動線；因此建議以糖鐵地景為整體觀光特色亮點、縫補自行車路網，同時銜接 2021 年自行車旅遊年及 2022 年鐵道觀光旅遊年之政策，整合利用逐漸沒落的糖鐵地景使其觀光化創造旅遊效益，同時也藉此提升本區觀光旅遊品質，拉長旅客停留天數。

第三節 他山之石－相關案例分析

臺南市溪北大新營地區整體發展之於臺灣各大都會區在追求經濟發展導向下對環境的犧牲環境破壞較不嚴重，不僅保留臺南的味道，更值得被重視的鄉村珍貴資產，應展現區域發展的前瞻性思維，故期望借鏡國際上之進步經驗、符合永續旅遊思維的發展模式，作為相關推動工作的參考。

一、整體發展理念－慢活城市（Cittaslow）

（一）慢城起源與主要概念

「慢城(Cittaslow)」運動起源於 1999 年義大利 Orvieto 城舉辦的美食節，該節慶強調「慢食主義」概念，之後便逐漸獲得歐洲各國的響應，現在以 Cittaslow International Network 組織的型態運作，並在多個歐洲國家和紐奧等地設立分支機構。這樣一個旨在提升生活品質或說品味的運動，透過嚴謹的組織運作延伸到世界各國。從概念的發想、規則的制定、結合本地風土特點和改善生活經濟的渴求，是一套值得城鎮當局者參考的案例。



圖片來源: <https://reurl.cc/zezKW0>

「CittaSlow」宣言中，依 A.環境、B.基礎建設、C.城市市容與內涵之品質、D.鼓勵當地生產與使用當地產品、E.熱情友好與社區關係、F.創造慢城自覺意識，共有 55 點聲明，其中包括減少噪音與交通流量；增加綠地與徒步區；支援當地的農民，以及販售當地農產品的商店、市場與餐廳；獎勵環保科技；保護當地美學與美食傳統；培養熱情好客與敦親睦鄰的精神等，可做為未來發展臺南慢城的重要參考指標。經過多番改革後，希望能徹底改變人們對都市生活的想法，創造出新氣象，以一種嶄新的方式看待生命。

（二）國際慢城運動

1. 重視人本友善生活環境之改造(帶動生活品質改善)

為瞭解特色慢城運作與規劃方式，本計畫從多個已發展特色慢城的城市進行案例回顧，分別就基本資料(人口、地理環境、交通)、主要產業與節慶特色等面向加以列表比較(如下表所示)。從人口的比較上來看，人口偏少且多屬高齡化社會，故重視提升老年人與身心障礙者方便性，推出許多低碳大眾運輸及無障礙設施、通用設計理念等，來提升當地生活品質及便利性。

2. 發展主軸仍普遍以觀光為主(導入觀光發展及能量)

這些慢城多以觀光業為主，並且多為周遭地區的特色節慶活動辦理地點或農產品集散地，利用當地節慶與地方特產作為主要吸引遊客的方式，就像是臺灣去大溪玩就要買豆乾、去安平就要吃蝦捲一樣。

慢城特別強調在地特色，這些堅持對於發展該城鎮周遭的農業與生態環境有重要的助益。因此在這些案例中像 Ludlow 以及 Aylsham 地區每年所舉辦的農產品嘉年華會、長興郡舉辦跳蚤市場與周末農產品市集都是對促進當地農業發展的具體作法，採持續辦理活動來增加城市能見度，吸引一些想要體驗慢城的觀光客參訪，對於城市行銷與外交方面為一個好的管道。



圖片來源：
<http://en.wikipedia.org/wiki/Ludlow>

3. 發展策略重視串接綠色運輸及提供慢遊路徑

就交通系統(公路、鐵路、其他)而言，可以發現歐美各國在大眾運輸工具的選擇也比較多樣化，除了傳統的公路、火車系統，有些城市推出共乘系統、腳踏車專用道等符合環保節能與慢活理念的交通運輸計畫，而跟我國情況相近的韓國也在最近 2007 年底成為慢城的一員，雖不像其他城市有便捷大眾運輸系統，但是他們為了要符合慢城標準也提出相關配套措施與計畫，並就提升大眾運輸使用率提出時間表。因此我國如要發展慢城，亦可學習韓國的模式，提出替代性的交通運輸計畫，並積極串接自行車道/步道，據以實行。



圖片來源：
<http://en.wikipedia.org/wiki/Orvieto>

4. 需搭配進行多面向之城市整頓

(1) 基礎設施政策(重視城市景觀與美觀)

歐洲的城市對於大眾運輸系統的建置與交通運輸計劃做得最完整，如低底盤公車、市區道路寧靜區計畫、SCOTS 計畫；在建立無障礙環境與市容改善方面，這些城市都提出相關的政策，包括針對城鄉觀光區與辦公場所強化無障礙設施；綠地與濕地保護；古蹟保存與鑑賞政策等。這些做法與政策除了改善當地生活品質與環境外，特別注重行人步道系統，其主要的目的是要塑造出一個慢的空間，搭配古蹟保存相關計畫營造出一個有當地特色的古城風貌。



圖片來源：
<http://www.cittaslowgoolwa.com.au/goolwa.html>



圖片來源：<http://www.der-bodensee.de/Ueberlingen.html>

(2) 環境政策(重視節能減碳)

積極推行替代能源政策，如改裝節能路燈或是太陽能熱水器，對與未經授權亂貼的廣告也有所管制，雖在環境項目沒有這一項，但這些有利於環境方面的都可以列入該國的慢城指標中；在拒絕基改作物方面，案例中的每個城市都遵循外，許多城市都推行有機堆肥以栽培有機作物，除了教導處理方式外，有的也提供體驗營來教導觀光客相關原理與做法(長興)；對於環境監控機制與汙染監

測以及其認證方面，每個城市都陸續得到相關認證，並將其作為重要的政策與指標。

(3) 提升當地產業或地方特產價值政策(重視在地特色產業活化)

設立慢食組織來推動當地產品的保護與推廣(特別是食物方面)，除此之外也鼓勵當地商家與學校使用當地食材，這些食材都要是非基因改造作物並且獲得有機生產認證，這些作法除強化當地農產品的品質並供應新鮮作物外，同時也降低運送過程中所排放的二氧化碳達到環保理念。另外比較特別的一點，就是對於當地傳統農作工法的保存與相關考證。除了食品外，慢城更進一步擴張到當地的傳統手工藝品與活動節慶上面，對於這些當地生產的農產品與手工藝品，除給予認證外，也提供市集與場所提供販賣與推廣。

(4) 加強行銷推廣政策(重視社區組織永續經營和合作)

大部分的城市藉由慢城與當地社區組織合作推廣慢城理念並且藉由相關活動加強社區居民關係，以觀光為主的城市，也透過與相關學校合作，培養當地服務人員。另在慢城意識上，每個城市除了建立慢城組織外，也利用各種場合與活動行銷慢城，並且建立網站，蒐集跟該城有關的相關資訊，公布網路上。對於相關合作組織與夥伴，也提供連結與傳遞相關消息。這些城市在加入慢城所帶來的，除了強化原有的特色外，也藉由相關專家的協助，將這些城市逐步形塑出屬於自己特色的慢城，它不僅僅是外貌上的改變，更重要的是讓當地人民藉由這個機會，認識自己的城市，並且深植環保與永續的理念，這些才是核心精神。

二、借鏡案例

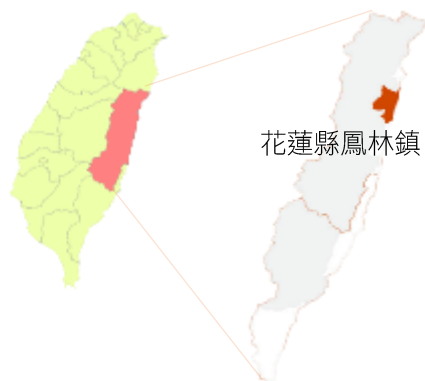
（一）花蓮/鳳林鎮及國外慢城比較

1. 背景概述

位在中央山脈與海岸山脈的鳳林鎮，是以客家人為主的客庄小鎮。每年皆會舉辦西瓜節、百鬼夜行等有趣的活動，而小鎮中的老樹、菸樓、老屋、農家田野風光，特色當地小吃與客家美食，讓人不自覺放慢旅遊的腳步，透過自行車道串聯，體驗獨特的緩慢旅遊，感受客家小鎮的慢城魅力。並是全臺灣首位在觀光為主軸下，靠著慢食、慢活與慢行的條件，於 2014 年獲得國際慢城認證。

2. 地理位置介紹

介於壽豐溪支亞干溪與馬太鞍溪之間，中央山脈與海岸山脈中間地帶，地處花東縱谷平原並位處花蓮境內中心，平原佔 45%，河川地形佔 30%，餘為山（坡）岳地帶。鎮內居民組成以客家族群為大宗，約佔六成比例，為全縣與東部客家人口最多地區，也是全臺灣客家人口密度高的地區之一，已列入臺灣客家文化重點發展區，其餘族群為外省人、閩南人及原住民與新住民。原住民族群以阿美族、撒奇萊雅族與太魯閣族為主。



城市	花蓮鳳林
人口(人)	11240
面積(km ²)	120.5
密度(人/km ²)	93.3
老年化比率(65 歲以上)	24.58%
地理環境	平原河川山脈
公路系統	花東縱谷公路、台灣好行 303 路線
鐵路系統	臺鐵鳳林站
其他	鳳林自行車道
產業	農業/加工/觀光業
特色節慶	當地觀光資源

3. 旅遊型態

主要的交通型態為比鄰的花東縱谷公路 193 省道與臺鐵道路系統，鳳林鎮其中設有「台灣好行 303 接駁車」並串聯自行車道，透過輕量慢行在鳳林鎮體驗深度旅遊，在樸實的客家庄中，近距離感受農村文化之美。

4. 硬體介紹

（1）代表菸樓文化聚落

菸樓分為大阪式和廣島式二種，目前保留於鳳林地區幾乎都是大阪式菸樓。大阪式菸樓建築是完全仿照日本大阪地區的房屋結構，主要是因為日治時代菸業都在日本移民的掌握中。據說日本移民將「思鄉之情」投射於菸



圖片來源：<https://reurl.cc/eE8VyK>

樓中，將大阪式房屋外觀築成菸樓，內部則依據烤菸的需求採功能性設計，因此稱這類型的菸樓為大阪式菸樓。

(2) 校長夢工廠

建於民國 18 年，原為「鳳林支廳長官舍」，是日治時期鳳林支廳最高長官的居所，全棟木造建築，光復後則成為鳳林國中校長宿舍。鳳林鎮公所結合地方文史工作者及退休、現任校長之力，打造催生出校長夢工廠，透過各種歷史教具的展示、校長故事的敘述，加上後方設置的敬字亭，呈現客家人傳統「晴耕雨讀」的文化，更期盼透過這些校長的故事鼓勵學子見賢思齊，再創鳳林鼎盛文風。



圖片來源：<https://reurl.cc/gWmrWp>



圖片來源：<https://reurl.cc/eE8Vgm>

(3) 林田林場

過去有「小上海」之稱的林田山林場，以保存最完整的伐木基地聞名。園區保留當時的運木鐵道與火車陳列各種伐木器具、木雕作品供人欣賞。雖然林田山昔日風華不在，但園區中不僅有各種伐木器具、傳統消防物等豐富的文物，還留有頗具規模的中山堂、日式檜木建築群，有著濃厚林業歷史的林田山，成為旅客來花東縱谷必拜訪的人文景點。



圖片來源：<https://reurl.cc/kZ0pDr>

5. 特色活動

結合地方特色、產業與人情，慢城鳳林運作之下富含多層次的觀光脈絡，包含了特色小吃韭菜臭豆腐、明新檸檬汁、古早味豬腳…，以及特有的當地觀光資源-菸樓、林場、百鬼夜行、萬榮竹筍節（3-4 月）、鳳林西瓜節（5-6 月）、鳳林花生節（7 月）、百鬼夜行活動（農曆 7 月）…，讓遊客在慢遊之際，體驗豐富的文化洗禮。



圖片來源：<https://reurl.cc/R012Ke>

(1) 鳳林西瓜節（5-6 月）

香甜多汁、微帶沙沙口感的鳳林西瓜，在每年產季時都會舉辦試吃大會、選瓜的活動，品質優良的鳳林大西瓜，曾被選為國宴中的餐後水果，而有了總統瓜的美名。鳳林中心埔的產銷整合發展，就是讓農業深具產值，能加以投入與發展的產業，也就是「新農業」。



圖片來源：<https://reurl.cc/qg8a8y>

(2) 夏日百鬼夜行 (農曆 7 月)

有著濃濃日本移民村風情的鳳林鎮，在每年農曆 7 月舉辦「百鬼夜行」踩街活動，遊行者在各個畫上逼真的妝容，在街上「假鬼假怪」，是遊客必參訪的群魔亂舞嘉年華。

(3) 蝸牛市集

透過不定期的舉辦，讓在地青農、小農有機會展現自己無毒有機耕作的成果，消費者藉著和青農、小農談話，提升人與人之間的溫度，對土地、對居住的環境願意珍惜它、愛護它，讓慢城小鎮沒有工業化侵襲下，維持地方經濟生活。



圖片來源：<https://reurl.cc/O0qQAr>

(4) 阿美族豐年祭

鳳林雖然是個以客家人為主的客庄慢城小鎮，但仍有許多原住民朋友居住期間，其中又以阿美族人為主，分屬鳳林沙溜秀(大榮部落)、吉那魯岸(鳳信部落)、吉拉卡樣(山興部落)、大恩阿(長橋部落)、吉魯屋汗(森榮部落)、吉哈法樣(中興部落)等 6 大部落，每年七月到九月的豐年祭，吸引許多民眾前來，體驗熱鬧、豐富、好客的阿美族文化。



圖片來源：<https://reurl.cc/dG5QW2>

(5) 鳳林花生節

花生是鳳林鎮重要的農業生產品項，主要以小農自營方式經營，自產自銷的花生產品是花蓮相當著名的特色伴手禮，今年的花生節除了拔花生體驗之外，還有青農小市集、農機具遊街、農機具小學堂、花生趣味競賽（夾土豆、夾花生耳環、剝花生）、控土窯等活動。

6. 值得借鏡之處

- (1) 鳳林地區的整合操作，以不借外力、自我整合、形成共識，塑造正向發展趨勢，由於是自力建起的模式與品牌，因而避免了依賴地方外之專業團隊，地方的動能較有延續性，不會因案子結束而計畫終止。
- (2) 傳統社區重用年輕外流人才也是慢城推廣成功之其中一重要環節，回流的青年與人才除了能獲得就業機會，更能幫助其在家鄉找到歸屬感，形成雙贏效果，青年與老年相互合作照應，配合在地產業相輔相成。

- (3) 鳳林地區之地方創生著重發展慢城品牌發展，以節慶行銷整合鳳林人文、景點、民宿、商家、小農…成為鳳林地區之觀光亮點，並在建立地方品牌之際，仍維持居民日常生活水平，安居樂業。



圖片來源：<https://reurl.cc/4amYdj>

7. 慢城案例綜合評析

就交通系統(公路、鐵路等)而言，歐美各國在大眾運輸工具的選擇也比較多樣化，除公路、火車系統，更推出共乘系統、腳踏車專用道等符合環保節能與慢活理念的交通運輸計畫。而跟我國情況相近的韓國也在最近2007 年底成為慢城的一員，為符合慢城標準也提出相關配套措施與計畫，並就提升大眾運輸使用率提出時間表。因此如要發展慢城，亦可學習韓國模式，提出替代性交通運輸計畫，並積極串接自行車道/步道，據以實行。

表 2-4 各國慢城案例彙整表(本計畫彙整)

城市	Ludlow (英)	Aylsham (英)	Berwick (英)	Orvieto (義)	Positano (義)	Goolwa (澳)	Katoom ba(澳)	Überlin gen (德)	長興郡 (韓)	大新營地區 (中華民國臺 南市)
人口 (人)	9,548	5,501	11,665	20,961	3,953	5,881	7,923	21,608	43,051	126,115
面積 (km ²)	1.4	17.52	8.51	1.6	8	15	23	3.67	2.34	509.1474
密度 (人 /km ²)	6820	314	1371	13100	494	392	344	5888	70	248
老年 化比 率(65 歲以 上)	23%	25%	24%	27%	17%	31%	13%	26%	27%	22%
地理 環境	丘陵平 原	平原	平原及 出海口	懸崖臺 地	依山而 建	平原及 河流出 海口	低海拔 臺地	湖邊平 原	丘陵岩 岸	平原丘陵、 山地
公路 系統	A49號 省道及 接駁 irmingham 公車系 統	A140號 省道及接 駁公車系 統	A1省道 及接駁 車系統	A1高速 公路及 接駁公 車系統	SS163縣 道	B37號線 道以及 SCOTSE 巴士系統	32號州 道及巴 士系統	E54縣 道	公車系 統	國道一高及 172、南74 道路及市區 巴士接駁
鐵路 系統	英國國 鐵	休閒用鐵 路	英國國 鐵	兩條鐵 路系統	無	Adelaide 延伸之 輕軌	Cityrail 系統	Bahn鐵 路系統	鐵路系 統(規劃 中)	臺鐵(後壁 站、新營 站、柳營 站)、高鐵 (嘉義站)
其他	備有連 絡 Ludlow 郊區的 專用小 客車	ACT系統 來往於 Aylsham/ 四州小鎮	-	新舊城 間纜車 及腳踏 車系統	直升機 接駁	地區的 志願接 駁系統	-	往來於 湖岸的 接駁觀 光船	腳踏車 專用道 (規劃 中)-	台1國家綠 道、糖鐵自 行車專用 道、新營客 運市區巴士 系統支援
產業	零售/維 修業	零售/維 修業	餐飲/觀 光業	觀光業	觀光業	營造業/ 零售業	觀光業	觀光業	觀光業/ 農業	觀光/餐飲/ 農業/住宿功 能!
特色 節慶	農產品 市集及 食品嘉 年華會	農產品市 集及食品 嘉年華會	當地觀 光資源	當地農 產品及 觀光資 源	當地觀 光資源	農產品 及河口 生態	當地觀 光資源	當地觀 光資源	甲蟲節/ 跳蚤市 場	推廣當地觀 光資源及節 慶
主要 資源	Ludlow 香腸以 及麥酒	當地食 材的餐 點以及 特殊餐 點	當地食 材、古 蹟與歷 史街區	葡萄酒 及火山 凝灰岩	世界遺 產的海 岸線與 海灘資 源	河口濕 地及當 地食材 餐點	世界遺 產的國 家公園 觀光資 源	湖面觀 光資源	農產品	自然風貌、 當地食材、 活動、人文 (鐵道、老 街)

（二）荷蘭自行車路網規劃

荷蘭是世界知名的自行車國家，除了荷蘭人愛「慢」遊的樂活天性外，政府政策的全力支持、完善的自行車道規劃及詳盡的旅遊資訊等都是成就荷蘭為家喻戶曉自行車國度的推手。

1. 路網分級

荷蘭的自行車道路網規劃主要可分為三個層次：

（1）長途國道 LF-routes

F-routes = landelijke fietsroutes = long distance routes，長途國道可說是荷蘭最具代表性的路網規劃。LF-routes 始於 1989 年連結荷蘭最北城市 Den Helder 至比利時邊境長達 270 公里的南北向『國道 LF1』，而最早的東西向國道則是連結西部的海牙直至最東省城 Enschede(鄰近德國邊境)長約 250 公里的『國道 LF4』。至今這樣的長途國道已有 20 條之多，主線與支線共綿延達 6000 公里，並搭配『市區道路』、『郊區道路』形成自行車道路網密集之『自行車國度』。



荷蘭自行車國道指示系統

圖片來源：眼底城市 Cindy Liao

這些自行車國道可貴且值得注意的不僅是里程之長、密度之高，完善的指示標誌系統以及導覽資訊更是提高自行車國道完成度與使用率的重要原因。只要有一本自行車路網的導覽手冊，便可藉由這些縱橫密佈在荷蘭的國土上的自行車道，輕易漫遊各個城市甚至寧靜的鄉村之間，還可連接通往鄰國比利時、法國或德國。其中每一條路線都有專門的導覽手冊可供選購，區域型的自行車道導覽地圖則將不同長途國道段落連結而成的區域環狀自行車道系統，提供另一種休閒或旅遊的選擇。在這些地圖或手冊中，除了詳盡的路線資訊外，亦涵蓋了交通工具轉乘或住宿等資訊。



Assen 市中心的道路只設計自行車道及人行道，沒有車道

圖片來源：

www.hembrow.eu/cvclina/photos.ht

（2）市區道路

各地方都市在整體運輸的規劃中，都必須將自行車路網建置列入，此路網的分級包括 3 個層次，包括城市路網、區內路網、鄰里內路網，詳見表 5-3。



Den Haag 郊區的 3m 寬自行車

圖片來源：

www.hembrow.eu/cycling/photos.html

(3) 郊區道路：指一般市區外之自行車道。



荷蘭自行車國道 LF-routes 分佈圖
圖片來源：<https://reurl.cc/VEX7eA>



荷蘭自行車路網旅遊分佈圖
圖片來源：<https://reurl.cc/a9vRzI>

市區道路/路網層次	城市路網 city level network	區內路網 district level network	鄰里內路網 Sub-district level network
平行路段間距	500公尺	200-300公尺	100公尺
服務對象	穿越性旅次 起訖點分佈於市區外之旅次	運量較小的旅次長度較短的旅次	兒童
連接節點	市區各重要活動地點	區內各級學校購物中心等設施	較短的旅次
備註			設施設計常與行人運輸同時考量

2. 以自行車為主的道路系統及相關配套措施：

(1) 獨立的自行車道

直接以獨立的自行車道道路系統規劃限制私人車輛的使用，這是荷蘭政府為有效利用自行車而採取的第一項措施。在荷蘭，各城市都闢有專門的與交通主道隔離的自行車道。以中央火車站為例，由中心向外輻射出去的六條路線當中，只有兩線道(一個方向僅一線道)為一般車輛所使用，其餘四線道則為自行車、電聯車與公車所使用。此外大部分於主幹道旁也會另外區隔出自行車專用道，其他車種及行人禁止佔用，許多運河上的橋樑及鄉間小徑也僅容許自行車出入。觀光區域還特別規劃環狀自行道路，將休閒



獨立的自行車道以區隔車道

圖片來源：

www.hembrow.eu/cycling/photos.html

娛樂中心和鄉下美麗的風景區相連接，如阿姆斯特丹 2.5 小時自行車旅行或是到庫肯霍夫花園觀光等。

(2) 轉乘交通車共乘制度

在地方火車站還有共乘制度—按下轉乘交通車(trans-taxi)的通話按鈕後，待通話告知對方目的地，通常會等乘客坐滿了以後再出發。

(3) 與鐵路結合的配套措施

歐洲鐵路為跨國之系統，以荷蘭為例，荷蘭國鐵提供「Accompanied Bicycle」自行車隨車託運的服務，在以荷蘭為起迄點的火車班次，只要先行在各荷蘭國際鐵路售票中心、電腦或網路預約此服務，在該班次仍有足夠空間的條件下(非尖峰時間)，即會先行

將座位保留，不論是一般自行車、越野型自行車、比賽型自行車，當然也包括折疊式自行車(免費)，費率是一日悠遊券 6 歐元(約

臺幣 270 元)，車站也有提供自行車寄放的服務，一日為 1.1 歐元(約臺幣 50 元)。(http://www.ns.nl/cs/Satellite/travellers)

為免影響打擾到其他旅客，列車上備有為攜車旅客準備的專屬置車空間(wheelchairs)，在長程列車「Modern daytime trains」餐廳，甚至也提供停放自行車的空間，讓旅客在用餐時仍能保持其自行車在視線範圍之內。

此外在荷蘭大部分的火車站都附設有自行車出租中心，提供租借自行車的服務，搭配全國境內 300 多個地方旅遊局(local tourist offices，簡稱 VVV)所提供的資

訊，自行車在荷蘭確實是再便利不過的交通工具了。

(4) 市民參與

當任何計劃案關係到有關自行車騎士或行人時，當地機關必須邀請市民參與設計，並讓市民握有主管權(authority)或所有權(ownership)。



位在 Amsterdam Centraal Station 的 3 層樓停車場

圖片來源：Pinterest



自行車道指標系統

(圖片來源：Pinterest)

3. 自行車道軟體系統：

(1) 容易辨識的道路形式區隔及指標系統

由圓形藍底白自行車的圖案和黑色長橢圓字牌、白底紅字方向指示牌指引自行車專用道的交通標誌，郊區還添加了”mushroom”蘑菇型的立柱標示路徑。一般來說，自行車專用道多以較大的扁型瓦片形狀的石頭鋪設，且圖案標誌清楚地標示在地上，與瀝青或紅色岩石磚鋪成的主要幹道形成明顯對比，或在地上畫有白色的實線或虛線來區別自行車專用道與其它車

道，容易辨識。

(2) 自行車導覽地圖

荷蘭有多種不同比例及尺寸的自行車導覽地圖，提供詳盡的路線、露營場地及遊客中心位置，可在荷蘭的旅遊中心('VVV's')、ANWB (Dutch automobile association) shops 及大型書店皆有販售。

註：資料來源：Julkaisijat: Espoon, Vantaan ja Kauniaisten Kaupungit. Utgivare: Helsingfors Esbo, Vanda och Grankulla städer，景觀學會)



蘑菇型的立柱標示路徑

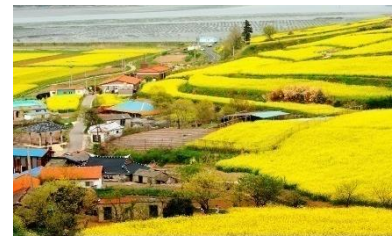
圖片來源：

<http://www.cycletourer.co.uk/cycle-touring/holland.shtml>

三、未來的啟發

(一) 以慢城概念落實各項發展

臺南長久以來不論是地理環境或是交通條件，在發展上的確相較臺灣西部大都市的快速模式，有著自己獨特的步調與發展節奏，並且仍保有許多農業的生產，聚落的文化，值得用「慢城」的概念去落實各項的發展。例如目前已經積極在推動有機、無毒的農業生產模式，各項支持在地的農民、促進農地利用的政策，以及注重地方的文化保存、發揚傳統工藝精神等等。南臺灣的純淨環境，的確應該揚棄一味追求資本積累、快速工業化發展的模式，而這樣的觀念有待進一步的透過具體的計畫以及相關行動予以落實。



長興郡

圖片來源：韓國觀光公社

(二) 自行車路網推動之關鍵

推動自行車發展具下列之正面意義：成為大眾運輸系統的末端接駁工具，能有效抒解城市汽車壅塞以及停車位的狀況；提供一種無污染的綠色交通工具；提供失業人口或弱勢團體工作技能訓練、工作機會以及信心重建的機會；提升城市形象。

而成功自行車道具以下四項關鍵議題：

1. 整體社會對自行車作為交通工具之認同及觀念接受度

從荷蘭的經驗可以了解，要鼓勵多數人使用自行車，並不能只是單純地依賴提供硬體設備，而是要同時提倡正確的觀念與教育。全臺將近 40% 的通勤者通勤距離在 10 公里以下，但臺南市民將自行車作為通勤工具的比例不到 4%

2. 公部門對自行車政策的支持度

自行車運輸系統正如同鐵、公路與捷運系統一般，需要投注極為龐大的經費與人力在相關軟硬體設施之設置與一般性的管理維護工作。以荷蘭為例，在 1975 至 1985 剛開始的十年之間，荷蘭政府花費 72 億美元建立自行車運輸之相關設施。若以目前的幣值來換算，相當於 2232 億臺幣，從 1991 年至今，荷蘭政府每年仍編列約 15 億美金，約和臺幣 46 億元來支應各種相關之建設、宣導與維護工作。

3. 環境條件的適宜性

自行車使用的普及性以及推動上的難易性其實與客觀的環境條件有極密切的關係，雖然政府全力推展自行車提高使用率，其中環境的差異性如臺灣炎熱的氣候、休憩點配套設施缺乏規劃更是不可忽略的問題。

另外不同於歐洲都市發展密度，在面對臺灣嚴苛的交通環境，是否有足夠空間提供安全的騎乘環境，良好的單車騎乘路徑應與大眾運輸系統與單車和步行的結合，不僅限在於路線規劃而是全面考量汽車、機車、自行車、行人之間的互動，有賴完善的路權制定、停車空間，以及路網的規劃。

4. 機車使用造成威脅

推展自行車成功的國家中，其都市內的交通運輸方式大致上都分為四大類型：汽車、大眾運輸、自行車以及步行。以荷蘭的阿姆斯特丹為例這四種運輸方式的百分比約為 35%，17%，23%，25%；民國 105 交通部調查資料來看，臺南市小型汽車使用率約 25%、大眾運輸約 6.4%、自行車約 4.1%、步行約 1.6%，而單是機車的使用率就達 62.9%之多。

機車問題可以說是臺灣城市推展自行車使用的首要課題，因此必須宣導騎乘的正確觀念，培養汽機車禮讓、自行車族守法的習慣。

第叁章 整體規劃構想

第一節 大新營綠色旅遊願景規劃

一、綠色旅遊目的地發展與架構

隨著全球暖化、氣候變遷、生態保育、經濟發展對環境的衝擊等等議題，對於全球觀光旅遊發展帶來許多新的挑戰，因此「永續旅遊」的觀念逐漸受到世界各國重視；依國際永續旅遊組織龍頭「全球永續旅行委員會」(Global Sustainable Tourism Council，簡稱 GSTC) 的架構，不論是旅行目的地或旅行產業，GSTC 旅遊目的地準則 (GSTC-D)，提供任何旅遊目的地可追求實踐的最低標準。

綠色旅遊目的地準則可協助消費者識別旅遊目的地的永續性、成為資訊媒體識別永續旅遊目的地，且為向公眾推廣永續旅遊的共同基準，為政府、非政府組織與私部門計畫專案提供發展或制定永續旅遊相關需求的起點…等。依 2019 年 12 月公告之全球永續旅遊委員會永續旅遊目的地準則 2.0 版本其綠色旅遊目的地準則架構分為四大面向：

- (一) 永續管理 (Sustainable Management)：旅行目的地的永續經營管理。
- (二) 社會經濟的永續發展 (Socio-economic sustainability)：在地社區的經濟利益最大化與負面影響最小化。
- (三) 文化的永續發展 (Cultural sustainability)：文化傳承效益最大化與負面影響最小化。
- (四) 環境的永續發展 (Environmental sustainability)：環境效益最大化與負面影響最小化。

二、大新營地區綠色旅遊願景規劃策略

綠色旅遊目的地認證方式採不同目的地之類型，逐年須達成不同數量之標準而認定。以大新營地區為例，第一年符合 15 項認證標準即入圍，第二年通過 30 項認證標準，後續如欲連續取得綠色旅遊目的地認證則須逐年再通過更多項指標。因此在推動大新營地區獲得永續旅遊目的地的基礎上，建議朝以下三階段規劃準備：

期程	規劃策略	建議可符合之準則項目
前置準備期	建議朝行政管理計畫的制訂與現發展完善的社區資源及硬體設施進行，完成 45 項績效指標，為申請認證後前三年所需之績效指標做準備。	A1 目的地管理責任 A2 目的地管理策略與行動計畫 A7 推廣和訊息 B3 支持本地企業與公平貿易 B4 支持社區發展 B7 安全與保障 B8 無障礙 / 可及性 C5 智慧財產

期程	規劃策略	建議可符合之準則項目
		C7 景點解說 D7 水質 D11 低碳交通運輸系統
申請推動期	本階段建議以需時間性推動之準則項目為主，包含監測、調查與在地居民、遊客參與及回饋之數據、社會經濟面向的貢獻等，進行策略制訂及行動回應。	A3 監測與報告 A4 企業參與和永續標準 A5 在地居民參與及回饋 A6 遊客參與及回饋 A8 遊客數量與活動管理 A10 適應氣候變遷 B1 評估旅遊業的經濟貢獻 B2 合適的工作與就業機會 B5 防止剝削與歧視 B6 產權與使用權 C4 傳統的使用 C6 文化景點的遊客管理 D1 環境敏感區保護 D2 自然景點的遊客管理 D5 節約能源 D8 廢水 D9 固體廢棄物
升級維持期	以涉及面項較廣、需長時間溝協調推動之項目為符合準則，包含(非物質)文化資產保存、法律等規範的推動。	A9 法規規劃和開發控制 A11 風險與危機管理 C1 文化資產保存 C2 文物 C3 非物質文化遺產 D3 野生動物互動 D4 物種入侵與動物福利 D6 水資源管理 D10 溫室氣體排放與減緩氣候變遷 D12 光害與噪音污染

備註：各準則項目所規範之績效指標，請詳附錄一、全球永續旅遊目的地準則績效指標整理

本案所涉及綠色旅遊目的地準則項目共有四項，包含：B4 支持社區發展、C1 文化資產保存、C7 景點解說及 D11 低碳交通運輸系統。大新營地區於空間發展基礎上已具備推動綠色旅遊的潛力和契機。



景點解說-新營地景公園
(圖片來源:本計畫拍攝)



支持社區發展-臺南逐角計畫仕安社區
(圖片來源:欣傳媒 吳宜晏)



低碳運輸設施-自行車道建置
(圖片來源:本計畫拍攝)



低碳運具-五分車
(圖片來源:本計畫拍攝)

第二節 「南府糖路」觀光發展構想

「糖」是日常中喜悅的調味，更是許多民眾甜蜜的回憶。臺灣蔗糖大規模生產可追溯至荷據時期，糖產輸出國家幾乎遍及全球，外銷出口產值高達一半、產量達世界第三、為日本最大糖進口國；在臺灣的糖路上，臺南為台灣糖業鮮活的歷史博物館，嘉南平原(臺南溪北地區)為種植甘蔗的主要地區，清中葉前安平港更是將臺灣糖銷往全世界的主要通商港口，「南府糖路」以臺南為一條追尋糖業歷史的道路，開啟臺灣一頁糖史。

一、尋糖-人文發展歷程

自荷蘭時代開始，糖便是臺灣的重要產業，明鄭時期為了解決糧食問題，更擴大屯墾規模。到處栽種五穀，積極推展蔗糖的種植與產製，並集中於嘉南推廣。當時所製的糖，除了自用以外，還可以外銷。清代因土地拓墾的進展與水利的建設日興，糖的產銷也成為重要的施政問題，糖產對於臺南地區的經濟與社會發展，實有一定程度的貢獻，並形成農家特殊的產業文化與生活方式。

荷據時期 開始鼓勵種植甘蔗生產蔗糖，蔗糖作為臺灣主要出口商品，出口至日本、歐洲、波斯。

明鄭時期 蔗苗改良後糖產增加，仍出口至日本以換取製作火器之原料

清領時期 初期鼓勵種稻，但臺灣糖仍持續出口至日本並進入中國市場，因始在工商口岸形成「糖郊」。

開港通商後 臺灣糖外銷至澳洲、印度、歐洲、美洲等。

日治時期 日本本為臺灣糖重要出口國，因此積極發展臺灣糖業，包含土地及品種改良、水利設施修建、建立新式糖廠。

臺灣光復後 成立台灣糖業公司接收並收復相關設備，透過製糖為臺灣於 1940-60 年間賺進大量外匯。

十九世紀末期 國際糖價低且製糖成本高，少數糖廠轉型為觀光用，多數則都已關閉。



(一) 荷據時期

荷蘭統治時期，荷蘭東印度公司招募漢人來臺耕種，並且鼓勵漢人種蔗製糖，將砂糖等視為貿易經濟性商品。1644 年，荷蘭東印度總督送交阿姆斯特丹總公司的報告指出臺灣所生產的糖約有 90 萬斤，至 1652 年，甘蔗種植面積達到稻田種植面積的

1/3。砂糖在十七世紀被擺上國際市場的商品，三百年來，都持續是臺灣跟世界經濟關係的重要命脈。當時，臺灣糖的市場就已經遠及波斯、荷蘭與日本。

（二）明鄭時期

1662 年荷蘭東印度公司為鄭成功所敗，退出臺灣後；由於鄭軍有缺糧問題，因此鼓勵種稻，糖產量一度下降，後來劉國軒受命從福建輸入新種蔗苗，並且從泉、漳聘請製糖名師改良技術，臺灣糖年產量達到 18,000 公噸。此一時期臺灣糖業的主要出口對象仍然是日本，藉此換取製造火器需要的銅鉛等金屬，1682 年時輸出到長崎的糖有 9,923 擔，此外在 1677 年 5 月有一筆英船福爾摩沙號載運臺灣糖到印度的記錄。明鄭後其因鄭經參與三藩之亂，對稻米需求極大，蔗糖產量減少 80%。

（三）清領時代

臺灣為清朝統治之後，製糖業依然持續發展，而糖廊主要集中於今天的臺南一帶，清末時有八成糖廊都集中於此地。相較於荷治與明鄭時期對糖業採取政府掌控專賣的態度，清朝對於糖業的發展較為自由放任，基本上不太鼓勵製糖而是鼓勵種稻。清朝初期臺灣糖進入中國大陸市場，與四川糖與之競爭，但臺灣糖業仍佔有一席之地，此外也持續對日本進行出口。由於製糖業的日漸興盛，當時在臺灣的一些通商口岸，形成了專門經營食糖買賣郊商。除了江浙市場外，康熙末年臺灣糖已逐漸進入渤海沿岸市場。道光十三年（1833 年），廣東登記報（Canton Register）報導每年運送臺灣糖到天津的戎克船有 20 幾艘，而咸豐六年（1856 年）臺灣糖僅運往中國華北地區的糖有 16 萬擔，其中三分之一為白糖，剩下的是赤糖，價值達 47 萬銀元。



舊式熬糖屋
(圖片來源:台糖公司)

（四）日治時期

日本在取得臺灣之前，一直是砂糖進口國，造成相當程度的入超，而日本主要的進口對象便是臺灣，從 17 世紀便開始進口，而在清乾隆年間成書的《續修臺灣府志》即提到日本長崎最喜歡臺灣貨，故日本取得臺灣之後積極發展臺灣糖業，以求日本食糖的自給自足。



日治岸內糖廠
(圖片來源:維基百科)

此外日本統治初期，歐美洋行在臺灣還有一定勢力，三井物產株式會社於明治三十五年（1902 年）在臺南設立辦事處後，開始攏絡洋行買辦，並自行用船運送砂糖，不久日本橫濱的增田屋與安部幸兵衛商店合組合股會社加入臺灣糖業運輸的競爭，臺灣總督府方面亦刻意扶持日本的商船會社，迫使英商道格拉斯汽船公司退出臺灣市場，打擊洋行在臺優勢。日俄戰爭（1904 年）後，歐美糖商已大多退出臺灣市場，

只剩英商怡記洋行等仍在經營，日後一度成立 F.S.D 會社（The Formosa Sugar and Development Company, Ltd.），經營位在今臺南永康的三坎店製糖場等糖業工廠，但最後該公司仍被臺灣製糖併購，歐美資本自此退出臺灣糖業。

（五）光復後時期

戰後，台灣糖業公司（簡稱台糖）成立，接收日本資本家所留製糖產業設備，並修復於戰爭中毀壞之生產設備。因臺灣在戰後初期的經濟型態仍是以農業為主，台糖所帶領之製糖產業亦在其中扮演重要角色，於往後數十年間為臺灣賺進大量外匯，並因此在臺灣產業結構轉型過程中扮演重要角色。1950 至 60 年代，台灣糖業公司更因大量外銷製糖產品，成為當時臺灣最大的企業。後來，隨著國際糖價長期低迷及生產成本過高等因素，臺灣製糖產業開始沒落。



新營糖廠後方，沿著集水溪河畔
（圖片來源：國家文化資料庫）

1990 年代，過去曾是其周邊居民就業與經濟重心的製糖工廠紛紛遭裁撤或合併，其中僅有少數轉型為觀光糖廠或繼續維持運作。此外，亦有少數私人糖廠自日治時期或戰後初期創業，並仍有幾家維持運作，如新南糖廠。

二、圳路-地景發展變化

（一）土地改良前(演育過程)

該區東側大致以山根線，與臺地丘陵區為界，其西側則以荷蘭至清初時期的嘉南地區海岸線為界。由於平原區為距今 400 年以前，即已陸化的隆起海岸平原，因此基本上都屬於非鹽土的分布範圍，但土壤之土層深厚，質地很粘、很緊密，大塊狀或柱狀土壤構造，有些有粘粒洗入作用，耕性差。此種土壤俗稱臺灣黏土，亦有人稱「看天田土」，為農業整地時的一大障礙。



嘉南大圳工程
（圖片來源：玉山社，1999 年）

（二）土地改良後

1917 年土木局技師八田與一負責調查嘉南平原水利資源狀況，計劃對其區域建造排水設施，稱為「官佃溪埤圳計畫」，1919 年成立「公共埤圳官佃溪埤圳組合」，1920 年新設埤圳計畫獲總督府認可，依照計畫，取用的水源有兩處，一處是濁水溪，另一處則是官田溪蓄水庫。另一水源為烏山頭水庫，由於官田溪集水面積僅 50 平方公里，為了供應嘉南大圳灌溉用水，因此利用曾文溪，透過引水隧道



甘蔗田與蔗農
（圖片來源：玉山社出版）

貫通用水。

（三）現況地景

嘉南大圳完工通水後，耕地形態產生變化，水田面積增加，旱田減少，土壤質地改善，解決乾旱及鹽害問題，農作物生產結構隨之改變，使嘉南平原成為稻米產地，可種植蓬萊米，並有利於甘蔗種植，改良成功後即實施三年輪作制，土地生產力增加，作物收穫量提高。



三、糖港

因倒風內海與台江內海，早年的臺南港道眾多，港口林立。港口市鎮形成了「門徑都市」的性格，港口成為水、陸的交通樞紐亦是政治、經濟、文化的中心，同時也是軍事重地，在區域的發展史上扮演相當重要的角色；兩內港中比較重要的港口約有20餘個。其中，倒風內海沿線有洪水港、鹹水港(月津港又稱鹽水港)、鐵線橋港、茅港尾港、麻豆港；台江內海沿線有蕭壠港、目加溜灣港、木柵港、新港、大員、大井頭等。然，自乾隆時期起是倒風內海陸化的關鍵，部分原本為港汊的繁華港市，開始出現淤塞或距海漸遠之實，如茅港尾、鐵線橋、麻豆港等，而鹹水港(月津港，又稱鹽水港)暫得以維持港貿；至於台江內海，至清道光3年(1823)曾文溪大水後，陸浮嚴重，臺南各港、鹿耳門等街，遂失去其港貿功能，只有安平仍勉力維持，而台江內海之經貿功能不再，經濟優勢亦不再。



倒風內海與台江內海古地圖
(圖片來源：Blogger 台語與佛典)

（一）鹽水港

臺灣清治時期至日治初期的一個行政區劃，今臺南市鹽水區中北部。

（二）五條港

五條港為清朝時期存在於現今臺南市中西區裡的五條商用港道，由北到南分別是新港墘港、佛頭港、南勢港（或稱北勢港）、南河港與安海港，範圍約現今的成功路以南，中正路以北，大井頭（民權路、永福路交叉處）以西，臨安路以東之區域，為府城最重要的商業門戶，現已成為臺南市地下水道的中幹線。五條港文化園區即在此處，為府城地區歷史紋理最為豐富的一處區域。2015 年地籍重測後，五條港也成為該區地籍段名。



（三）竿寮港

康熙 49 年周鍾瑄輯，諸羅縣志卷一封域志：「竿寮港（海汊，有渡。小杉板頭船到此渡客，並載五穀、糖、菁貨物。港水人至安定里西保止。港口有魚塭）」

（四）茅港尾

清代，茅港尾是嘉義通往臺南的大驛站，又得港灣之便，商帆往來，行旅絡驛於途。茅港尾街人車分道，是臺灣當時少有的一條「雙顯街」。街上店家林立，舉頭不見太陽；入夜則秦樓楚館，笙歌楚楚，故有「小揚州」之稱。鼎盛時期人口超過一萬，便可見其繁榮了。

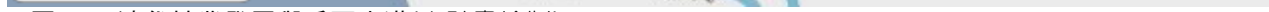
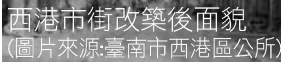


（五）麻豆港

麻豆港位於現今麻豆區水堀頭。荷蘭統治時期麻豆已是西拉雅族聚落，又因為於倒風港內海港汊邊得海運便利，逐漸成為貿易商港，輸出鹿皮、糖，並於茅港尾港式微後崛起。近年考古出碼頭遺跡和馬遺骸，另有因市街發展而興建的北極殿、護濟宮、五王廟、文衡殿、文昌祠，都足以驗證當時的鼎盛一時。從荷蘭統治時期到內海淤積後，雖有因水患而遷移，但麻豆一直是附近村落的行政中心。



7. 11. 2015 11:00



1. $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

四、糖廊(村)-溪北地區聚落特色發展

臺南市街市的發展，透過南瀛探索一書中之整理即可得知康熙 56 年至 59 年(1717~1720)時，其街市的數量大量出現，帶動了興盛繁榮的商業行為，而此時正是諸羅縣水利建設的顛峰時刻，如新港溪以北的下茄苳街、急水溪街、鐵線橋街、茅港尾街與鹹水港(月津港又稱鹽水港)街紛紛出現(趙文榮，「清代臺南地區的發與社會變遷」，2000)。街市成為農產品的集散地，由港口溯溪而上建立的聚落也開始產生。

明清時期，製糖以糖廊為主，全盛時期幾乎一庄就有一座「廊」。由於過去地名多以當地產業特色、環境特徵作為命名，因此由舊地名中也可窺見，早年糖業的興盛，糖廊遍布的狀況。早年曾文溪與急水河流域內的農業生產與農家生活，深受糖蔗文化濡染。以下就本計畫範圍之聚落進行與糖業歷史相關之說明：

(一) 新營聚落

從日治時期到九零年代，新營糖廠曾為臺灣製糖三大總廠之一(另兩者為虎尾、屏東糖廠)，下轄新營、岸內、烏樹林、南靖、蒜頭等五廠，為了運送製糖原料並連繫各糖廠成品及人員，在嘉南地區建立緊密(製糖)鐵道路網，在興盛時期，新營可以說是台糖五分仔車客運的運輸重鎮。在 1908 年設立了糖廠，新式糖業的工業化生產模式完全改變新營原有的鄉村聚落及其經濟活動，更開啟新營工業化、都市化與現代化的歷程。



日治新營糖廠
(圖片來源:維基百科)

(二) 鹽水聚落

自 1903 年，鹽水港製糖會社創立，是一家以砂糖產銷為本業的日本製糖企業，到 1920 年更名為鹽水港製糖株式會社。而鹽水因有通船之便，市集漸次形成，往來諸羅與府城間，鹽水是必經之地，又是貨物轉運站，其狀似新月，使鹽水又有「月津」、「月港」之稱，也因而有「一府、二鹿、三艋舺、四月津」的俗話流傳下來。



日治時期鹽水聚落
(圖片來源《兩岸雜誌》第 216 期)

原為鹽水港製糖株式會社所屬的岸內製糖所第一工場、第二工場，直到 1992 年停場關閉，併入新營總廠，改稱岸內工場；1994 年，岸內工場停閉後，原農場由南靖糖廠管轄，其餘部分仍由新營糖廠管理。

（三）烏樹林聚落

烏樹林糖廠，舊稱烏樹林製糖所，位於臺南州新營郡後壁庄，為現今臺南市後壁區。1909 年東洋製糖株式會社於於此地設立新式製糖工場，稱為東洋製糖會社第二工場，壓榨能力為 750 公噸。1927 年東洋製糖併入大日本製糖株式會社，而南靖、烏樹林製糖所則併入明治製糖株式會社，後將壓榨能力提升至 1600 噸。



戰後，屬台灣糖業公司第三區分公司，改名烏樹林糖廠；雖因遭受轟炸攻擊廠區受損，但復舊工程相當順利，於 1946 年 1 月即復工製糖。1950 年改行總廠制，屬新營總廠。1956 年設之關仔嶺採石場，1962 年改制為採石工場，併入烏樹林糖廠。1967 年改行大廠制，屬新營總廠。1983 年烏樹林糖廠停閉，採石工場改隸新營總廠管理。目前廠區分別由精緻農業事業部之蘭花園與休閒遊憩事業部之烏樹林休閒園區使用。

（四）長短樹聚落

長短樹位於臺南市後壁區西側，因樹木高矮不一而命名。早期先民溯八掌溪而上到此開墾，聚落漸大後又在西南發展新聚落，故稱原聚落為「頂長短樹莊」，而新聚落為「下長短樹莊」。昔日台灣糖業鐵路之南北平行預備線中有一條「長短樹線」是由新營糖廠經營，從聚落東南側通過，在下長短樹東方設有長短樹信號所，此處藉糖業鐵道連絡新營、烏樹林、岸內、南靖四座糖廠。



（五）八翁聚落

新營糖廠學甲線為糖鐵營業線，起點位置銜接柳營線終點(也是通往新副廠線之分歧處)，訖點銜接佳糖北門線；而新營總廠至八翁車站，稱之為「八翁線」，在早期包括多條路線，新營至中興的「土庫線」、中興至廠前的「布袋·新岸線」、急水溪橋至大內旗的「學甲線」，以及大內旗至八翁的「大內線」，今日均統稱為「八翁線」；而此線大部分的路廊，在歷史上是臺鐵的「南北平行預備線」，為了預防臺鐵縱貫線因戰爭而中斷，因此將台糖各糖廠的鐵路串接起來。



（六）菁寮聚落

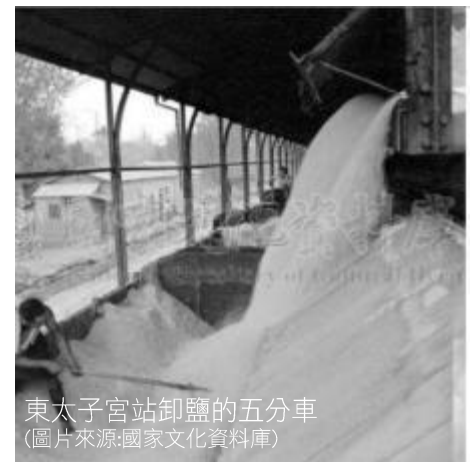
嘉南平原起初為平埔族的遊獵場所，後來引進了水利方面的技術，而使得稻米產量有所增加，人口成長也隨著成長，這被稱為臺灣農業史上第一次革命，嘉南平原逐漸成為臺灣重要的穀倉。當時南北交通動線與生活重心位置，即是興盛的鹽水港聚落，貨物往諸羅縣運輸，與銷售必經的中繼站「菁寮庄」，亦是鄰近聚落發展經濟最早的區域。



菁寮老街
(圖片來源:本計畫拍攝)

（七）太子宮聚落

日治時期臺灣製糖產業興盛，嘉南平原各地更是糖業重鎮，發展於 1906 年的糖業鐵路（簡稱糖鐵），隨著時代需求，陸續肩負運載客貨的功能，新營「東太子宮車站」作為製糖產業運輸支站，其建於 1938 年，車站形式屬單式月臺、1 面 1 線，原名「紙漿工廠前」(パルプ工場前)站，是配合鹽水港紙漿株式會社成立而設置，有一支線延伸至紙漿工廠內。戰後台糖接收日治時期四大糖業株式會社資產，因位於太子宮東側，改稱東太子宮車站，並為當時為台糖、台鹽，臺鐵之轉運站。1979 年，糖鐵布袋線停駛，本站也隨之結束營運。



東太子宮站卸鹽的五分車
(圖片來源:國家文化資料庫)

（八）果毅後聚落

永曆十五年(西元 1661 年)，果毅社區（不含南湖部落）與神農社區（不含新厝部落）古地名為「果毅後」；果毅後在民國 39 年以後行政區域調整為果毅村和神農村。目前果毅後旗站是新營廠觀光路線(八翁線)中途唯一能讓列車交會的號誌站，不僅有站房還有站員駐守。



果毅後舍營所
(圖片來源：國家文化資料庫)

（九） 白河聚落

白河聚落形成主要因素為關子嶺山區之物產運往鹽水港交易，早期由人民以擔挑或推車載運貨物，行出山區進入平原地區時會越過白水溪，因此有歇腳補給之必要，故有人在溪畔搭棚經營小店，提供餐飲休息需求，交易情形日漸熱絡，進而在此形成一個聚落，白河舊稱為店仔口。白河做為嘉南平原與關子嶺山麓的產業集散中心，在農業時代佔有舉足輕重的地位。

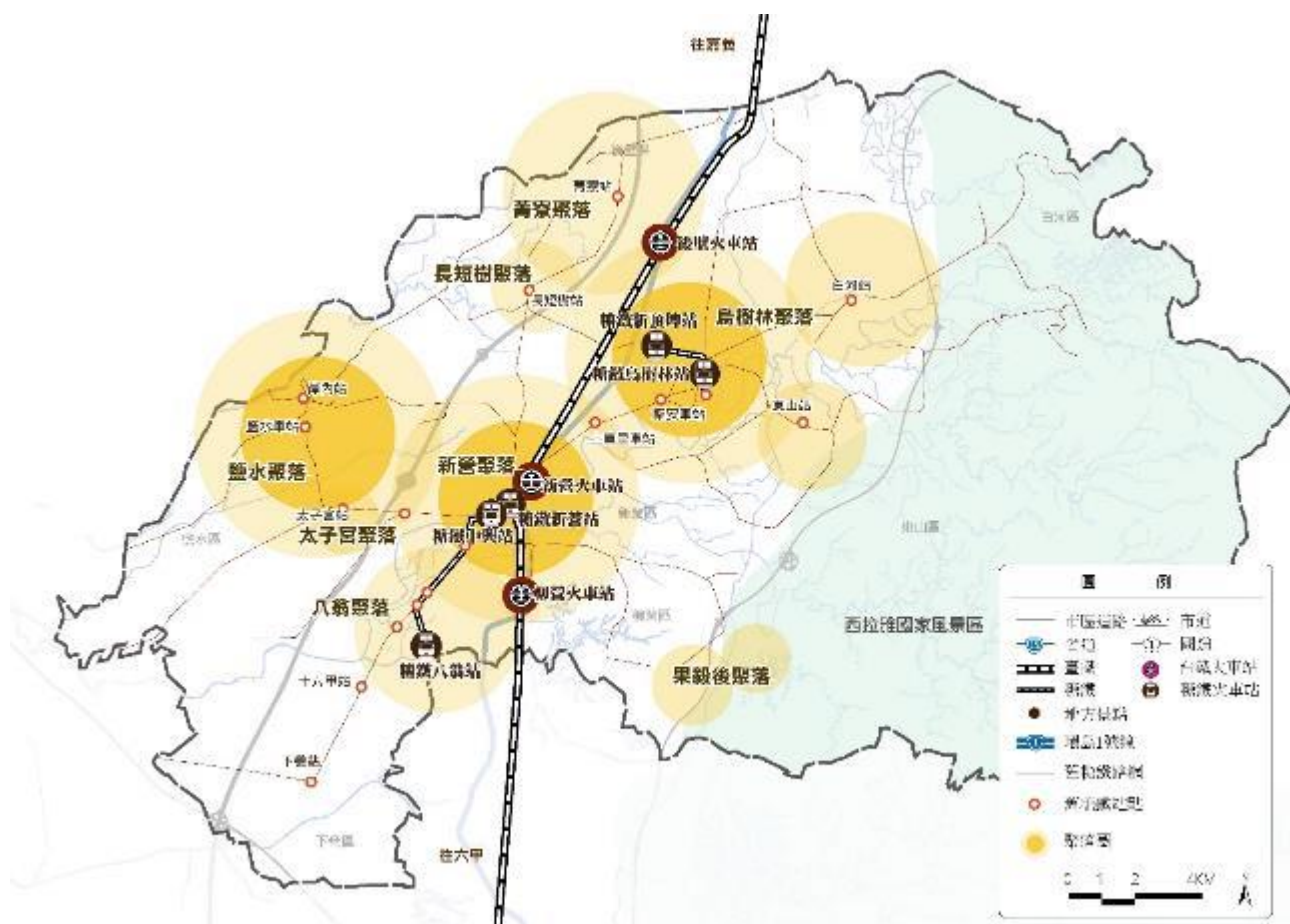


圖 3-2 溪北地區糖廊(村)分布圖(本計畫繪製)

第三節 「甘單騎·蜜之道」整體規劃策略及方案

依「南府糖路」觀光發展構想中，臺南作為追尋臺灣糖業歷史故事的核心地區，本計畫作為開啟臺灣一頁糖史的領航者，透過串連現有及建置中的自行車道系統、呼應近兩年交通部觀光局觀光發展策略(2021自行車旅遊年、2022鐵道觀光旅遊年)，並以大新營綠色旅遊願景為基礎，針對計畫區範圍提出「甘單騎·蜜之道」的整體規劃策略及方案：五軸四環三糖花。

甘單騎·蜜之道

五軸四環三糖花



圖 3-3 「甘單騎·蜜之道」整體規劃構想圖(本計畫繪製)

一、「五軸四環三糖花」

以大新營地區糖業鐵路軌道之路線為路線基礎，整理以新營糖廠為核心，主要之五條糖業鐵路路線，並與現有自行車道路線疊合後，找出本區合適的規劃路網，形成四條環狀路線，並規劃三條適合兩天一夜的經典遊程路線，以建置完整的觀光網絡；本路網將遊經大新營地區七個重要特色小鎮，包含：米蘭蓮花線經典自行車道漫遊區、菁寮無米樂農村風情小鎮、烏樹林糖蘭產業區、東山里山生活體驗區、新營水綠生活圈、鹽水月津港人文小鎮旅遊帶、柳營休閒農業及糖鐵五分車旅遊區、下營絲綠農創休閒區。

透過全區自行車路網的建置及自行車服務設施點位與 T-BIKE 站點之建置以完善本區自行車觀光路網，為 2021 年自行車旅遊年及 2022 年鐵道旅遊年之觀光政策做準備，同時開啟「南府糖路」：臺南糖業鐵路地景風華再現的規劃，提供府城地區外，其他地區的旅遊在地特色，加強旅客對臺南的印象、提高旅遊意願、延長旅遊天數。

（一）五軸

以新營糖廠為起點，盤點過去糖業鐵路行駛之重要路徑與經過之據代表性村聚落，規劃五條重要的觀光發展路線，包含新營糖廠經長短樹信號所至菁寮社區的長短樹線，新營糖廠經土庫里車站、福安車站至烏樹林糖廠的烏樹林線，新營糖廠經太子宮站、鹽水車站最後抵達岸內糖廠的新岸線，新營糖廠經急水溪、柳營、下營的學甲線，與新營糖廠發車同經急水溪橋往東行經太康、德元埤的新厝線，以下為五軸線特色介紹：

1. 長短樹線（新營火車站經天鵝湖(埤寮埤)、長短樹信號站至菁寮老街，全長約 9.1 公里）

長短樹線為南北走向的糖鐵，向北可至南靖糖廠；向南至新營總廠。在嘉南大圳完工通水後，耕地形態產生變化，解決旱田問題後，可種植稻米，並有利於甘蔗種植，故實施三年輪作制；因而形成糖鐵沿路農田與圳溝景色。



長短樹信號所
(圖片來源:輕旅行-蕃薯藤)

2. 烏樹林線（新營火車站經烏樹林糖廠至東山聚落，全長約 11.3 公里）

烏樹林糖廠建於西元 1910 年(明治 43 年)，曾是遠近馳名的白糖產地，因糖的品質優良且風味獨特而獲得日本皇室採用，故有「御用糖」之稱號。烏樹林線上，現仍保留土庫里車站及福安車站，騎行過程中，大多可見鐵軌與道路並行，最後抵達至東山市區。



烏樹林糖廠
(圖片來源:本計畫拍攝)

3. 新岸線（新營火車站經新營糖廠、太子宮至岸內糖廠，全長約 8.8 公里）

揉合造紙與活版印刷之路；民國 56 年間，臺鐵開始利用蔗渣製造紙漿，提高甘蔗的附加價值外，同時提升造紙水準；此鐵路除了從岸內運送鹽、糖外；蔗渣目的地為東太子宮站旁新營紙廠，以作為造紙原料，故新營站到岸內糖廠除糖業外；亦有造紙產業文物。



4. 學甲線（新營火車站經糖鐵八翁站至下營聚落，全長約 8.5 公里）

從日治時代蔗糖經濟到 1920 年代中期蓬萊米培育成功後，因稻米單價較高，而有了「米糖相剋」的問題，因此沿途因景觀由蔗田轉換成稻田；另八翁社區的酪農區，也有「牛奶寮」之稱，而柳營區產乳量占全台六分之一，著名的有乳牛的家及八老爺牧場。



5. 新厝線（新營火車站經太康綠色隧道至果毅後聚落，全長約 11.5 公里）

日治時代興建的尖山埤水庫與咸豐年間建造的德元埤水庫，在當時都是為了要引灌蔗田。從太康隧道到雙埤水庫沿路風景優美；而德元埤匯集龜子港排水上游九條支流且形成珊瑚狀的特殊景觀；另外，尖山埤因四面環山地理位置使其景緻豐美。



甘單騎·蜜之道

尋糖 | 圳路 | 糖村

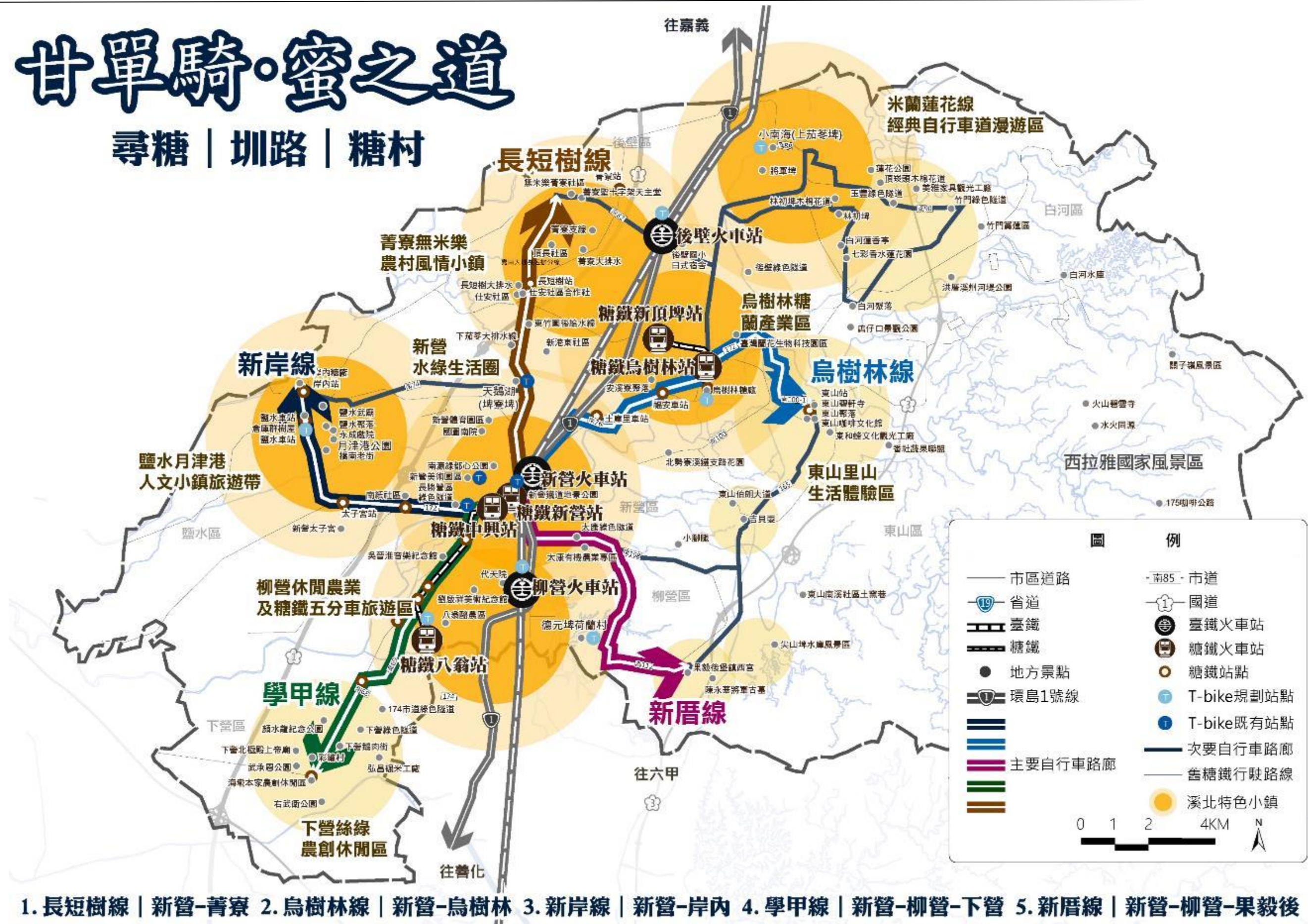


圖 3-4 「甘單騎·蜜之道」五軸規劃構想圖(本計畫繪製)

(二) 四環

透過五條糖鐵歷史軸線與各區現有特色自行車道路線連接，形成四條自行車騎乘環狀動線，依個人騎乘距離可分為一至二日遊的小鎮漫遊環狀動線，共有四路線：

1. 新鹽水綠人文環 全長約 17.7 公里

聚落 / 新營鹽水、水綠 / 埤寮埤、月津港

以新營火車站為出發點，往西經糖鐵自行車道先抵達以台糖軌道故事做為活化發展主軸，且把眾軌－臺鐵、糖鐵、鹽鐵三鐵匯集而成詮釋特色景貌的新營鐵道地景公園；來到曾經是南臺灣三大糖廠之一的新營糖廠，面積遼闊，園區內保留著日治時代的職員宿舍，在老樹襯托下更添一份故事。沿途走過糖鐵中興站，再到綠色秘境－兩排榕樹枝葉茂密交錯形成壯觀的，微風徐徐讓人感到涼爽無比。再來到新營後花園－與南紙社區卸鹽台鐵路花園的邂逅，兩旁落葉與被塵土覆蓋的鐵道有種蕭瑟感但卻充滿意境；沿路抵達修繕完畢風華再現的東太子宮，順著北上先到鹽水享用當地意麵，再吃碗清涼消暑的古早味冰品。稍作片刻，探索月津之美；漫步橋南老街，走訪完整木造建築的八角樓，細細品味其工法的細膩。



表 3-1 「新鹽水綠人文環」遊程特色內容

種類	內容
食	新營豆菜麵、新營燒餅、台糖冰棒、鹽水意麵、鹽水點心城、豬頭飯、銀鋒冰菓室
宿	鹽水特色民宿/旅店
遊	新營糖廠、新營鐵道地景公園、新營太子宮、月津港公園、橋南老街、永成戲院、八角樓、鹽水天主聖神堂、鹽水車站倉庫群、岸內糖廠、鹽水武廟、天鵝湖(埤寮埤)
購	鹽水日曬意麵、鹽水鹽地蕃茄果乾



2. 後壁農村糖蘭環 全長約 23.1 公里

聚落 / 新營後壁、水綠 / 烏樹林糖廠

以新營火車站為中心，往北沿著北糖自行車路廊，來到天然環保水上公園－埤寮埤(天鵝湖)，湖以白色拱橋一分為二，湖畔垂柳好浪漫。嘉南平原上的烏托邦－仕安社區，在這寧靜的稻田間與自己好好對話，再去稻田彩繪區由高臺往下俯視，視野好遼闊。漫遊無米樂社區－菁寮，沒有過多的商業文化，保有農村魅力，時間彷彿停止在早期農村時光。中午可以享用冠軍米的道地割稻飯及香蕉清冰；午後來到日據時期有著白色木造的



2020 彩繪稻田
(圖片來源:臺南美食地圖-玩樂誌)

後壁火車站，用手感受著水洗石子的售票口，坐在懷舊的木製長凳上，想著當時火車往來的盛況。聽到嘟嘟、鏘鏘鏘鏘就知道烏樹林糖廠要到了，在這可以體驗手作課程，以及搭乘復古五分車；參觀完烏樹林糖廠，也不忘到蘭花生物科技園區走走，其中製蝶所的導覽解說不容錯過，所內的互動體驗區因身體靠近螢幕而產生蘭花花瓣縮放的景象，猶如蝴蝶般飛舞著，實在很夢幻。繼續往下騎，伴隨旅程的是兩側的稻田，潺潺水聲來自嘉南大圳，這條路線完全洗滌一周疲憊的心靈。

表 3-2 「新後壁農村糖蘭環」遊程特色內容

種類	內容
食	新營豆菜麵、新營燒餅、割稻飯、冰糖醬鴨、如意臭豆腐、和興冰菓部、卡多利亞良食故事館、賴丫夷炭燒啤酒豬腳
宿	烏樹林休閒園區特色住宿
遊	天鵝湖(埤寮埤)、嘉南水稻田、長短樹信號站、仕安社區、菁寮無米樂社區、蘭花科技園區、烏樹林糖廠、卡多利亞良食故事館
購	台糖特色產品、楊媽媽菓子工坊、萬味香醬園



天鵝湖(埤寮埤)
(圖片來源:FOURSQUARE)



後壁火車站
(圖片來源:臺南旅遊網)

3. 東河里山蓮花環 全長約 27.8 公里

聚落 / 白河東山、水綠 / 小南海(上茄苳埤)、烏樹林糖廠

走出日式建築的後壁車站，來到由三個埤塘－將軍埤、上茄苳埤、林初埤，一座普陀寺和吊橋共構而成的休閒型水域景區，騎著單車行走環湖步道欣賞田園風光。沿著南 90 來到了林初埤，這是一條著名的木棉花道，每年 3-4 月為花期，先開花後嫩葉，看著橘紅轉碧綠的變化。沿途到了兩旁種植芒果樹群的玉豐竹門綠色隧道，茂盛的綠蔭下微風吹撫著，更添旅程的優閒；順道到鈺雪冰枝店品嚐一碗透心涼又消暑的蓮子冰；噴鼻而來的鹹甜味是遠近馳名的東山鴨頭；沿著路廊往回到烏樹林糖廠，走一趟糖業鐵道文化；坐一程復古五分車，體驗館內手作課程或是選購伴手禮，行程的最後回到後壁車站跟今日的旅程道晚安。



林初埤木棉花道
(圖片來源:臺南旅遊粉絲專頁)

表 3-3 「東河里山蓮花環」遊程特色內容

種類	內容
食	鈺雪冰枝店、懷香食堂、莊良伯麵攤、北京大鍋烙餅、廟口餡餅大腸蚵仔麵線、店仔口肉圓、東山鴨頭、日喜豆花、張記冬山肉圓、東山排骨酥
宿	烏樹林休閒園區特色住宿
遊	小南海(上茄苳埤)、林初埤木棉花道、玉豐竹門綠色隧道、白河店仔口公園、東山聚落、烏樹林糖廠
購	蓮藕粉、蓮子、東山咖啡、東山柴燒龍眼乾、台糖特色產品、楊媽媽菓子工坊



玉豐竹門綠色隧道
(圖片來源:臺南筆記)



小南海(上茄苳埤)自行車道
(圖片來源:隨意窩)

4. 烏柳糖蘭休閒環 全長約 30.2 公里

聚落 | 柳營東山、水綠 | 德元埤荷蘭村、烏樹林糖廠

從新營火車站出發，往兩旁有著茂密高聳的芒果樹支撐，有如隧道般延伸而去的太康綠色隧道，蒼翠的綠蔭，因時間不同，而陽光穿梭在樹葉縫隙的美感，必須親身經歷感受。珊瑚狀的埤塘、靜謐的水道、塑造出德元埤的田園景觀，拱橋、穀倉及矗立在河旁的荷蘭風車，讓人彷彿身處荷蘭。以感恩崇敬的心來到果毅後－陳永華古墓，緬懷先人開墾的辛勤。經 165 縣道，來到東山品嘗香甜滋味的東山鴨頭，再來碗日喜豆花解饞。

旅程的最後，來到烏樹林糖廠，了解鐵道歷史文化及感受地震體驗館或是體驗手作課程，時間允許的話，別忘了搭乘五分車徜徉在田野之間，可觀賞鐵道兩側栽植之各種苗木植物，以及棲息其間的鳥類與昆蟲。



太康綠色隧道
(圖片來源:臺南旅遊網)

表 3-4 「烏柳糖蘭休閒環」遊程特色內容

種類	內容
食	台糖特色產品、小腳腿羊肉、小腳腿綠豆冰沙、東山鴨頭、日喜豆花、張記冬山肉圓、東山排骨酥
宿	德元埤荷蘭村露營或烏樹林休閒園區特色住宿
遊	新營糖廠、太康綠色隧道、太康有機農業區、德元埤荷蘭村、陳永華古墓、東山聚落
購	太康有機農產品、東山咖啡、東山柴燒龍眼乾、台糖特色產品、楊媽媽菓子工坊



東山鴨頭

(圖片來源:強生與小吠的Honey人 @ 4AM)



烏樹林糖廠

(圖片來源:烏樹林休閒園區)

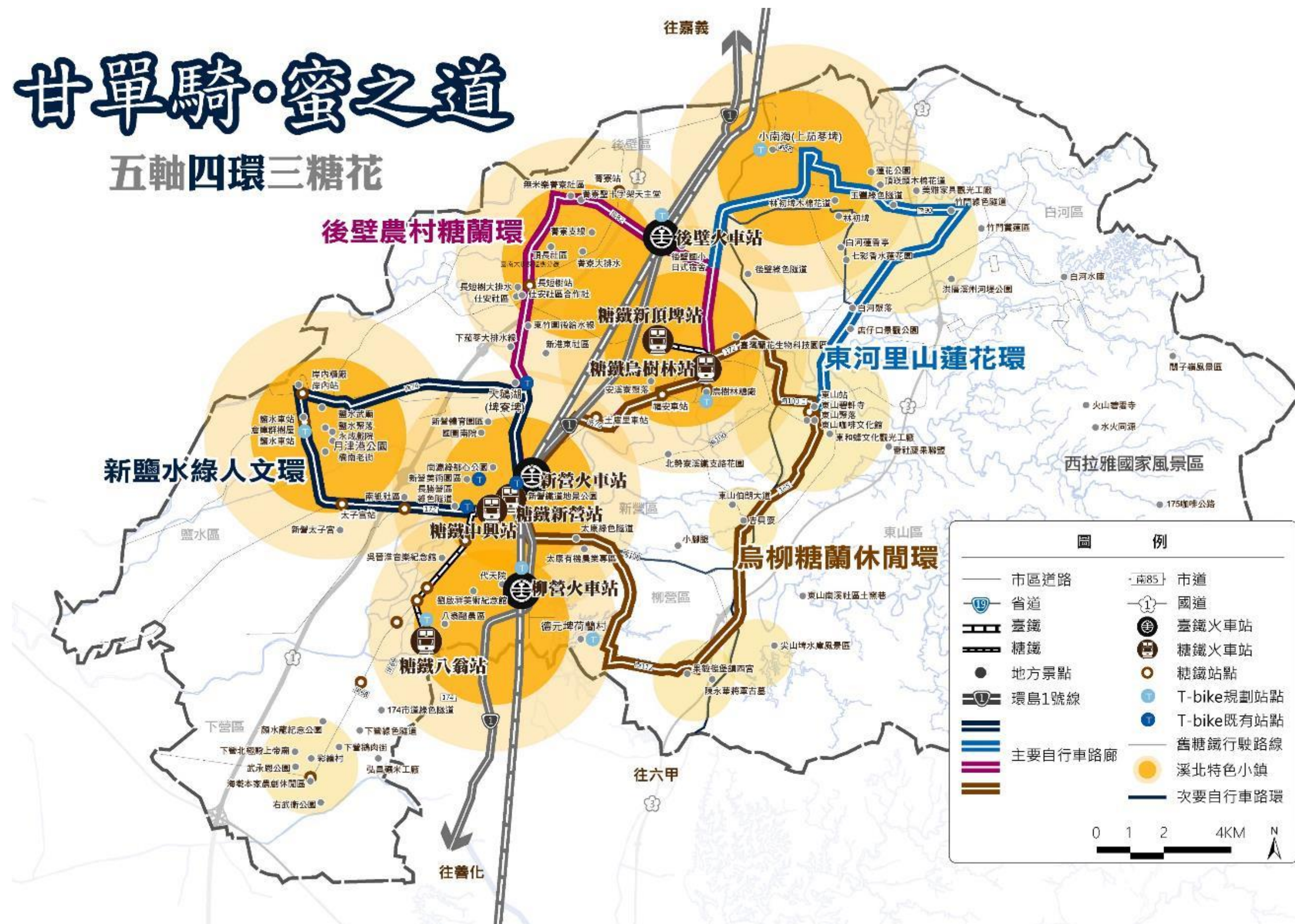


圖 3-5 「甘單騎·蜜之道」四環構想圖(本計畫繪製)

(三) 三糖花

以五軸四環為路線基礎，結合周邊觀光特色景點，規劃三條經典兩天一夜建議遊程路線，透過此三條經典路線，提供旅客走訪各個景點、探尋府城北部地區精彩的糖業故事。以下為三條經典路線：

1. 糖村花廊(後壁、白河兩天一夜之旅) 全長約 23.3 公里

DAY 1 第一站來到風韻猶存的老車站插旗 - 後壁，經車站文化歲月的洗禮後；前往四周被稻田包圍，有著純樸農村景象具療癒效果的菁寮無米樂社區，享受著四季變化的稻田景觀，整個社區從四合院建築到農村文物，勾勒出無憂的烏托邦生活。正午時刻休息的同時，可以到富貴食堂品嚐道地復古味的割稻飯。



隨後，騎著單車陪伴我們的是田園景緻，沿路到達仕安村的長短樹信號站，一個僻靜景點讓人渡過一段愜意時光；經福安車站沿路欣賞著高聳的蔗田，另一旁則是嘉南大圳水景。轟隆轟隆、轟隆轟隆就知曉烏樹林車站即將抵達，感受著老車站、老糖廠的魅力，隨後體驗地震館、鐵道故事館、古早糖製作，且千萬別忘記搭乘五分車，因為有著走入時光機的錯覺。



夜宿：烏樹林民宿。

DAY 2 精力充沛的早晨，前往後壁白河米蘭蓮花線自行車道，隨著四季變化可以欣賞木棉花、蓮花、南洋櫻花亦或阿勃勒，花期為鄉村帶來不同色彩及風貌，用探索的心情好好逛逛這區域。正午時刻小憩片刻，品嚐白河帶點甜蜜的鴨肉麵，再來碗康家豆花，甜甜好滋味補充能量。回程的最後，回到後壁車站帶著懷舊的心奔向溫暖的家。

表 3-5 糖村花廊(後壁、白河兩天一夜之旅)遊程特色內容

種類	內容
食	割稻飯、鈺雪冰枝店、懷香食堂、莊良伯麵攤、店仔口肉圓、北京大鍋烙餅、廟口餡餅大腸蚵仔麵線、白河無名鴨肉麵、康家豆花
宿	烏樹林休閒園區特色住宿
遊	無米樂菁寮社區、仕安社區、福安車站、土庫里車站、烏樹林糖廠、小南海(上茄苳埤)、林初埤、玉豐竹門綠色隧道、白河店仔口公園
購	後壁好米、蓮藕粉、蓮子、台糖特色產品、楊媽媽菓子工坊

2. 糖廠風華(新營、鹽水、烏樹林兩天一夜之旅) 全長約 21.3 公里

DAY 1 抵達新營車站，輕快踏上單車，首先到鄰近的新營糖廠了解台糖當時盛衰的歷史，並享用一份濃郁醇厚的冰品；再前往糖福印刷廠體驗當時活版印刷的技術，這裡可是保留全臺唯一一套完整活版印刷機具和它的鉛字字庫量可說是全國最完整。之後轉往趣味十足可與糖鐵軌道並進的卸鹽台，所謂卸鹽台是鹽鐵、糖鐵、臺鐵，三鐵轉運樞紐。爾後，走訪具有歷史軌跡與國寶級之稱的橋南老街，乘著時光機來到純樸的老房子與天井串聯的街道，讓我們漫步在街道感受日式風華；正午時刻可到橋南老街咖啡或永成戲院周圍品嚐鹽水意麵、特色豬頭飯，再到冰果室吃冰納涼。



休息片刻後，動身到靜謐的月津港公園，退去五光十色的燈節裝飾，依舊有著小品美好風光，真是愜意。再次踏上旅程前往鹽水車站倉庫群樹蔭，倉庫的斷垣殘壁成為老榕生長攀附、盤根錯節處，媲美「安平樹屋」；感受當地小鎮的涼風；想像著當時「糖」輸出的重要運輸地；第一天到了尾聲，來到岸內糖廠尋找曾經得繁華歲月，漫遊在糖廠中那耀眼美麗的紅樓，所謂夕陽、廢墟、散步好文青。



夜宿：鹽水聚落。

DAY 2 用完早膳後，驅車前往新營天鵝湖(埤寮埤)，走在有垂柳裝飾的木棧道上好不浪漫，湖中的白色拱橋連接兩岸，使其分東西兩邊景色秀麗的湖景。再前往保存完善的土庫里車站，可以想像在售票口買車票的場景；沿途到了因時代沒落的福安車站，是當地人口中的「火車寮仔」，舊名為「安溪寮驛」，而車站後方就是嘉南大圳主渠。再次踏上鐵馬到烏樹林糖廠參觀糖鐵道文化，此處除了體驗搭乘五分車，園內也有美食攤、各式主題館可供參觀，還有烘窯、手拉胚等趣味體驗。之後前往全臺蘭花產量最大的蘭花科技園區，了解培育蘭花的細節；園區內的製蝶所－請記得事先預約導覽，所內的互動體驗區，蘭花似蝶舞瞬間的變化好夢幻，唯有親身經歷才知道奧妙。兩天一夜的小旅行也到了尾聲，最後來到僅存少數的日式車站建築－後壁車站，車站內部依舊保留水洗石子的售票口跟有時代感的木製長凳，走訪完歷經歲月洗禮的後壁車站，就跟經典之旅道聲再見，期待下次的旅程吧。

表 3-6 糖廠風華(新營、鹽水、烏樹林兩天一夜之旅)遊程特色內容

種類	內容
食	割稻飯、鈺雪冰枝店、懷香食堂、莊良伯麵攤、店仔口肉圓
宿	鹽水特色住宿
遊	無米樂菁寮社區、仕安社區、福安車站、土庫里車站、烏樹林糖廠、小南海(上茄苳埤)、林初埤木棉花道、玉豐竹門綠色隧道、白河店仔口公園
購	後壁好米、蓮藕粉、蓮子、台糖特色產品、楊媽媽菓子工坊

3. 糖圳雙埤(後壁、新營、柳營兩天一夜之旅) 全長約 23 公里

DAY 1 第一站乘坐時光機到昭和 18 年重建的後壁車站，感受著地板與牆壁水洗石子淬鍊，經南 82 縣道來到田野間的大地標－菁寮十字架天主堂，四棟建築分別為鐘樓、聖洗堂、聖殿、聖體小堂，其尖端各有信仰標記，分別為公雞、鴿子、十字架、王冠；來趟宗教洗禮及觀賞建築的美。自行車穿梭在縣道上，來到純樸田野著名的菁寮無米樂社區，濃厚的鄉村氣息，路上伴我們的是田野與水圳。沿路再到頂長社區透過臺南築角計畫，將社區多處閒置地改造成公園，還有樹屋咖啡等複合式空間；再來拜訪有著嘉南平原上烏托邦稱謂的仕安社區，實地走訪了解到社區的盛衰，但近期透過空間改造變得更加生氣勃勃。沿途再到長短樹信號站，一個寂靜卻能讓人渡過一段愜意時光。再度踏上旅程，先前往新營買個豆菜麵，新營燒餅，帶杯品源木瓜牛奶到有環保水上公園之稱的天鵝湖(埤寮埤)享用午餐，欣賞以景觀拱橋劃分東西湖畔的美景。



午後片刻，到新營糖廠乘坐五分車聽著風趣導覽介紹沿途風光，抵達八老爺站，一旁也是鼎鼎有名的乳牛的家，拿著牧草餵牛，再品嚐濃郁的冰淇淋消暑；爾後抵達劉啟祥美術紀念館，在百年洋房裡享受著一頓藝術薰陶的午茶，徜徉在古典與浪漫的咖啡香中。

夜宿：柳營聚落。

DAY 2 一早騎在樹葉縫隙灑落陽光的太康綠色隧道，青翠綠蔭與光影美感成為正比；再到太康有機農業專區參觀，體驗從產地到餐桌的美好，也可買買伴手禮以及新鮮的小農蔬果等。休息片刻，再次踏上自行車輕快到有著田園景觀，拱橋、穀倉建築的德元埤荷蘭村，繞著形狀似珊瑚形的德元埤，很具荷蘭羊角村獨特景致，園區還特地結合一座風車，宛如小型的荷蘭村生態園區。以崇敬的心到將軍古墓－果毅後聚落的陳永華之墓，為當時鄭成功之重要參軍，了解部分歷史後；轉往四面環山的尖山埤水庫，欣賞層巒景致飄渺，亦可參加生態、漆彈體驗。再次踏車單車，走訪純樸的小腳腿，撲鼻而來的香氣是遠近馳名的羊肉，如果有時間，不彷品嚐這鮮甜滋味；再往新營車站打道回府。



表 3-7 糖圳雙埤(後壁、新營、柳營兩天一夜之旅)遊程特色內容

種類	內容
食	割稻飯、新營燒餅、新營豆菜麵、柳營鮮乳、小腳腿羊肉、黑輪伯(劉啟祥美術館旁)、小腳腿綠豆冰沙
宿	柳營特色住宿
遊	菁寮十字架天主堂、無米樂菁寮社區、仕安社區、新營糖廠、八翁酪農區、太康綠色隧道、德元埤荷蘭村、尖山埤水庫
購	柳營牛奶饅頭、鮮奶、太康有機農產品



圖 3-6 「甘單騎·蜜之道」三糖花規劃構想圖(本計畫繪製)

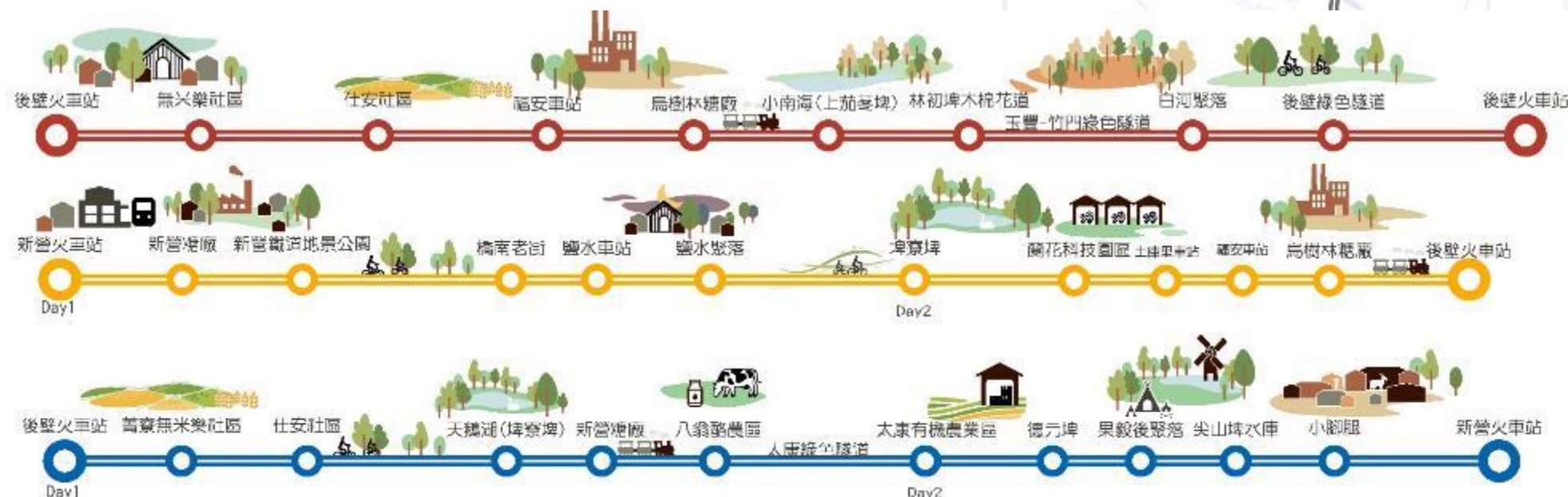


圖 3-7 糖村花廊(後壁、白河兩天一夜之旅) 規劃路線圖(本計畫繪製)

圖 3-8 糖廠風華(新營、鹽水、烏樹林兩天一夜之旅) 規劃路線圖(本計畫繪製)

圖 3-9 糖圳雙埤(後壁、新營、柳營兩天一夜之旅) 規劃路線圖(本計畫繪製)

二、水域休憩景區環境營造

為建構完善觀光資源、提升遊程品質，為配合遊程規劃，將於計畫區內建議重要水域休憩景區進行環境營造，提供旅客友善、舒適的環境，建議地點為小南海(上茄苳埤)、天鵝湖(埤寮埤)、德元埤荷蘭村。

(一) 小南海(上茄苳埤)

小南海由上茄苳埤及將軍埤組成，為國家級嘉南埤圳重要濕地之一，根據「嘉南埤圳重要濕地(國家級)保育利用計畫書」建議，考量水利灌溉、農業發展需求、環境教育、生態保育等面向，調整埤塘使用管理方式，建議在不妨礙水利灌溉及滯洪功能下，保留周邊綠帶與濱水帶供生物棲息利用，以促成「生物使用者多元」之目標。

(二) 天鵝湖(埤寮埤)

天鵝湖同為國家級嘉南埤圳重要濕地之一，根據「嘉南埤圳重要濕地(國家級)保育利用計畫書」建議，本區應維護埤塘水利灌溉功能、兼顧埤塘多元利用、保留灘地與周邊綠帶、濱水帶提供生物棲息利用，因此建議天鵝湖應正名為埤寮埤，並朝濕地生態教育園區主題發展。

(三) 德元埤荷蘭村

已另案辦理進行特色空間的推動，詳觀旅局「轄管風景區特色遊具資源盤點及整體規劃」委託專業服務案。

(四) 月津港親水公園

每年元宵皆吸引大批遊客湧入欣賞元宵節燈節活動及蜂炮洗禮，目前已有完整建置。

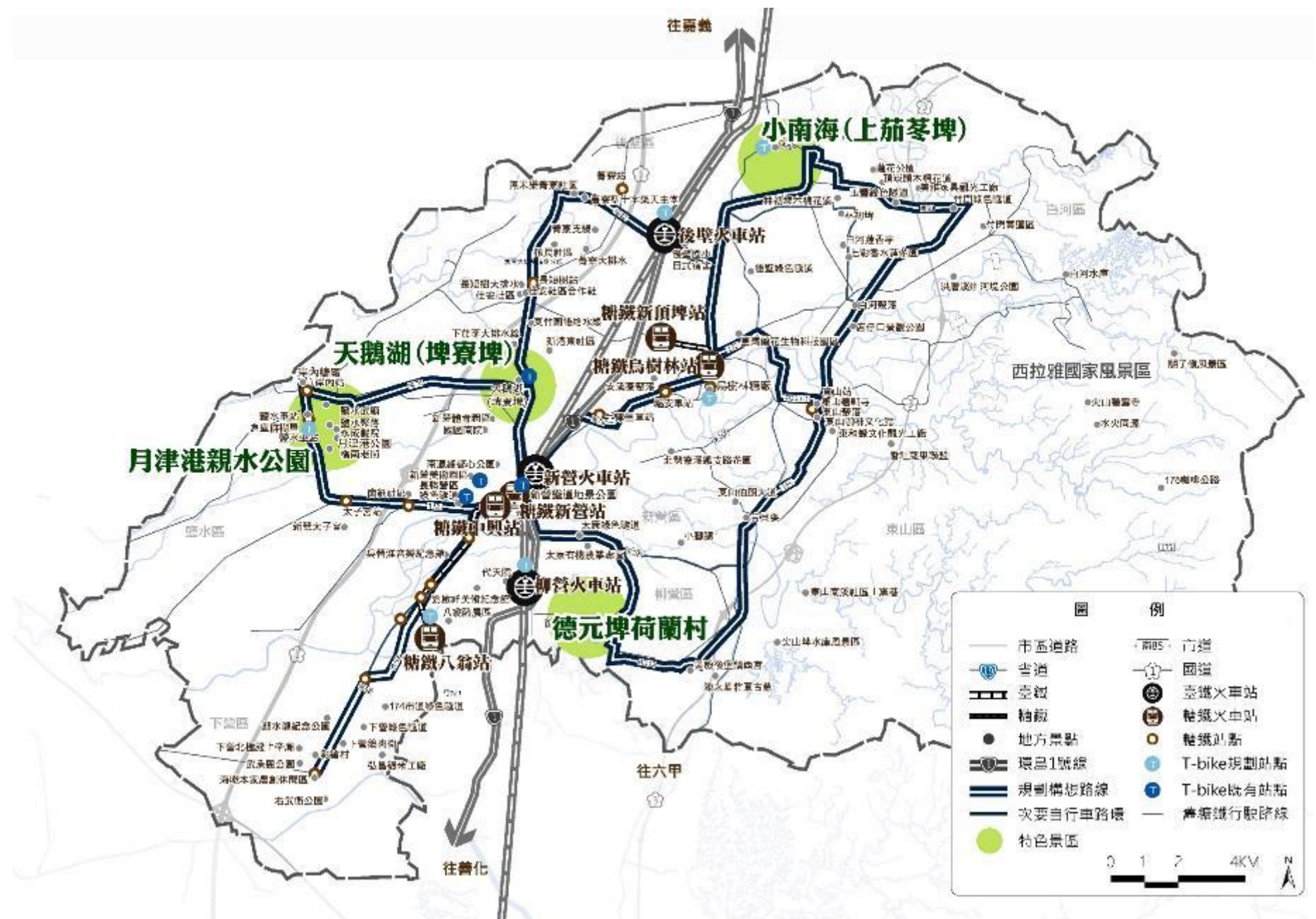


圖 3-10 特色水域休憩景區環境營造分布圖(本計畫繪製)



第肆章 觀光環境整備策略及具體建設計畫

本章節依「甘單騎·蜜之道」整體規劃發展架構，提出糖鐵自行車道縫合計畫及兩處水域休憩景區環境營造計畫。

第一節 糖鐵自行車道縫合計畫

一、主要縫補路段

為完善遊程體驗，提供旅客舒適且安全的自行車道騎乘路線，本計畫針對規劃路段提出四條主要縫補路段，使整體自行車路線能形成環狀系統。

縫補路線如下：仕安社區至糖鐵四期自行車道迄點，連結後壁火車站至菁寮社區及天鵝湖；烏樹林糖廠至省道台1線自行車道、白河蓮鄉自行車道迄點、嘉南大圳北幹線自行車道5.4km；天鵝湖至鹽水/岸內糖廠，連結新營天鵝湖(埤寮埤)至鹽水市區及岸內糖廠；新營糖鐵自行車道至下營自行車道迄點，連結新營及下營兩市區。

二、次要縫補路段

為使自行車騎乘體驗更加完善，建議可於大環狀路線之間，建置次要路線供不同騎乘者依體力選擇。

建議次要縫補路段如：下營自行車道與省道台1線之間、柳營小腳腿與糖鐵福安車站間、後壁車站與白河聚落間、東山自行車道至急水溪等。

主要縫補路段

- 1 | 仕安社區至糖鐵四期自行車道迄點(4.88km)
- 2 | 烏樹林糖廠至省道台1線自行車道、白河蓮鄉自行車道迄點、嘉南大圳北幹線自行車道5.4km)
- 3 | 天鵝湖至鹽水/岸內糖廠(6.1km)
- 4 | 新營糖鐵自行車道至下營自行車道迄點(8.74km)

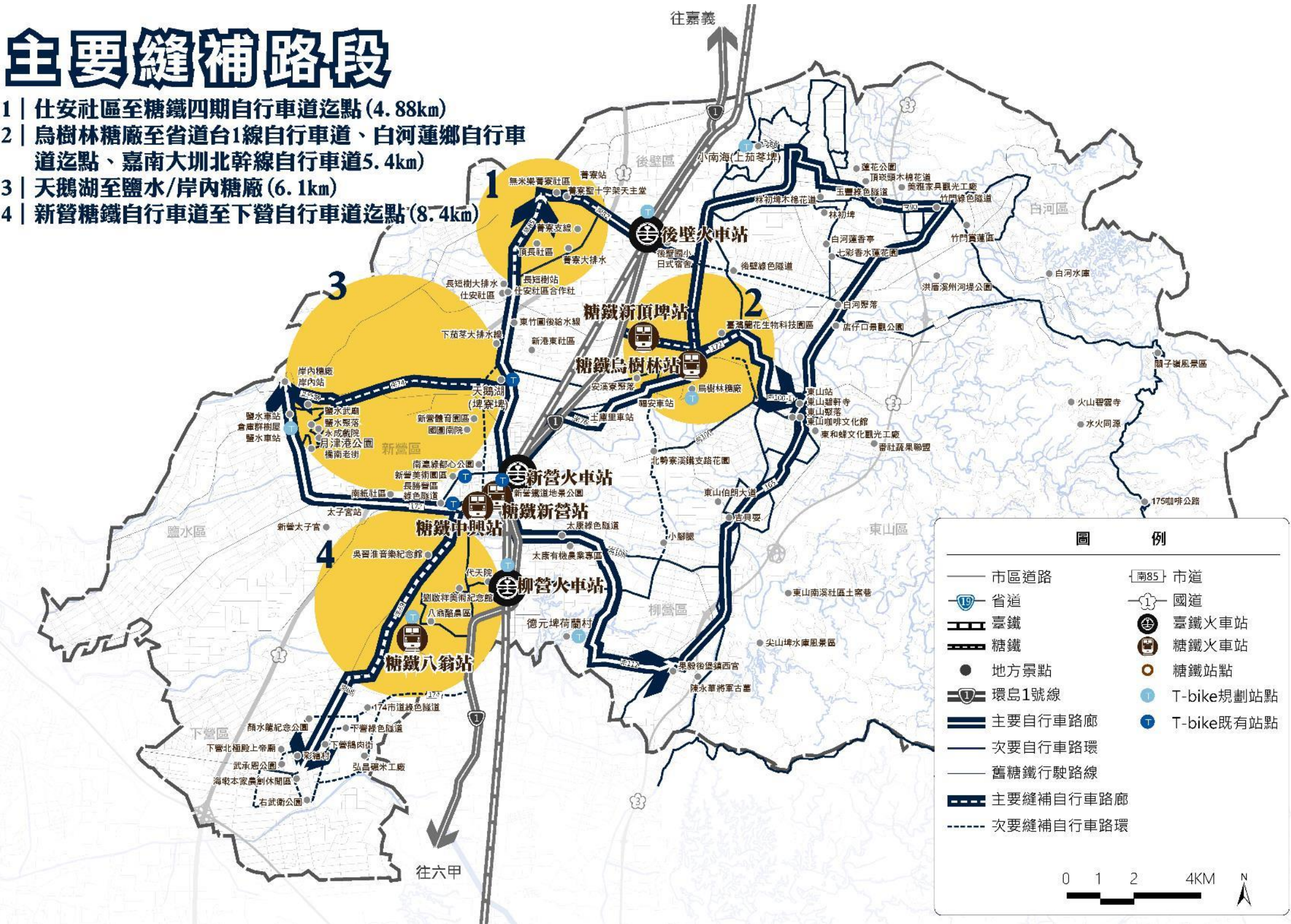


圖 4-1 「甘單騎·蜜之道」主要縫補路段圖(本計畫繪製)

(一) 仕安社區至糖鐵四期自行車道迄點(4.88km)

1. 現況分析

後壁農村糖蘭環透過南 82、南 85 南 80 與南 83 串接縫補新營、後壁健康綠動自行車道與省道台 1 線自行車道系統。沿線經過部分農田地區及鄉村地區，農田地區兩側多種植喬木，且視野寬闊。鄉村地區主要行經菁寮老街，建築型式多為 1-3 樓平房，初步評估交通量 ≤ 6000 PCU/日。

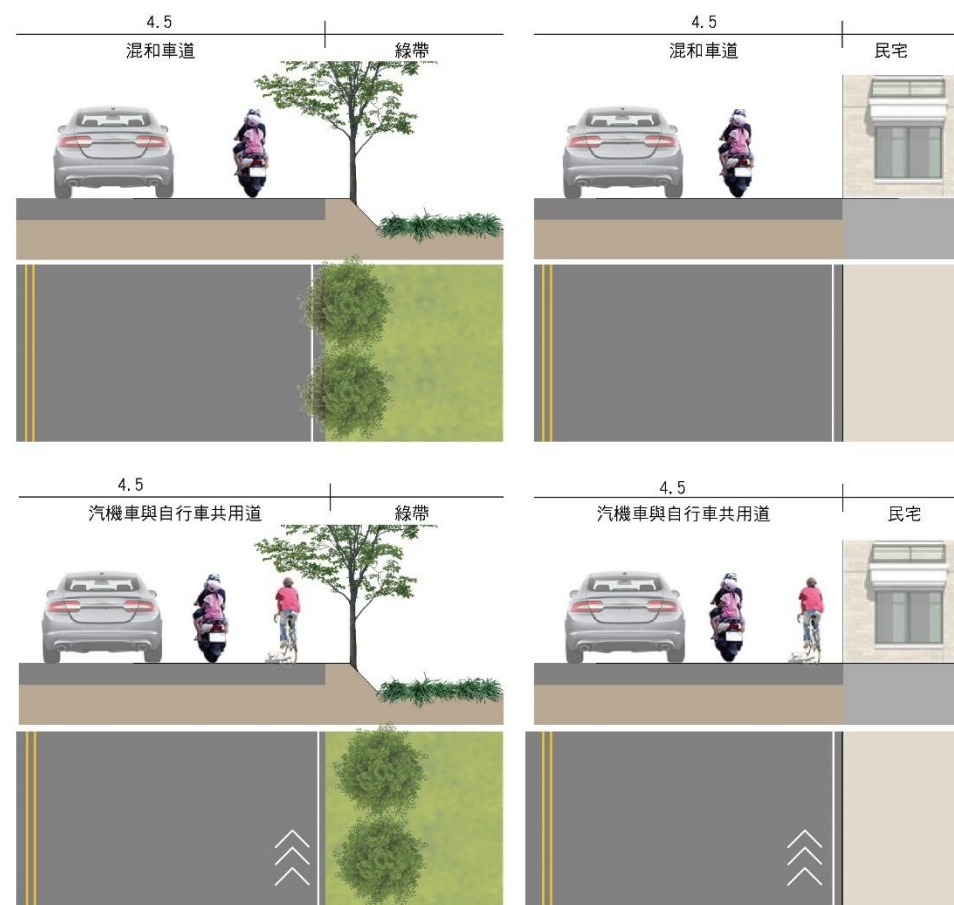
2. 車道型式

評估自行車使用道路型式，沿線路段沒有獨立路權，且道路範圍內亦無人行道，目前為雙向單線混和車道，且無縮減路側之空間，目前混和車道路幅寬度約 ≥ 4.5 m，建議設置汽機車與自行車共用道。

3. 導覽指標/道路安全設施

建議以路面標誌/標線、導覽指標等引導行進方向，並於重要道路交界處，建議加強安全警告標誌或交通號誌，增加騎乘安全性。

4. 改善策略



圖片來源：本計畫拍攝、繪製

(二) 烏樹林糖廠至省道台 1 線自行車道、白河蓮鄉自行車道迄點、嘉南大圳北幹線自行車道(3 段縫補路線共 5.4km)

1. 現況分析

東河里山蓮花環及烏柳糖蘭休閒環透過嘉南大圳北幹線、嘉南大圳新營支線行經市道 172 及舊台糖五分車鐵道串接縫補嘉南大圳新營分支與臺南舊鐵道綠活再生自行車道、小南海(上茄苳埤)自行車道與東山區自行車道系統。沿線經過灌溉水圳、林地及台糖五分車舊鐵道，灌溉水圳圳道部分以水泥護岸形式改善完成，並設置簡易護欄阻隔，林地部分多種植喬木並有足夠的綠地空間，台糖五分車舊鐵道段保留完整軌道及月臺遺跡且沿線腹地足夠。

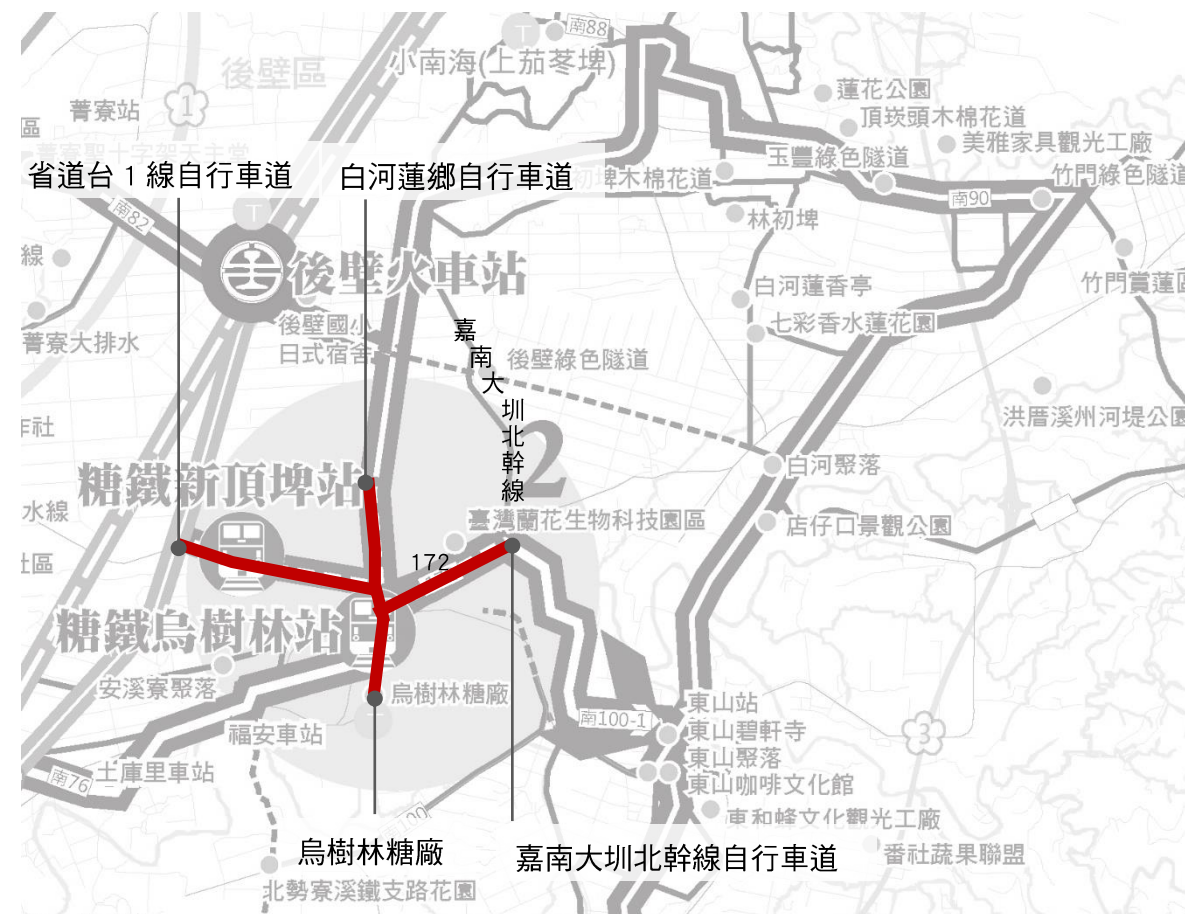
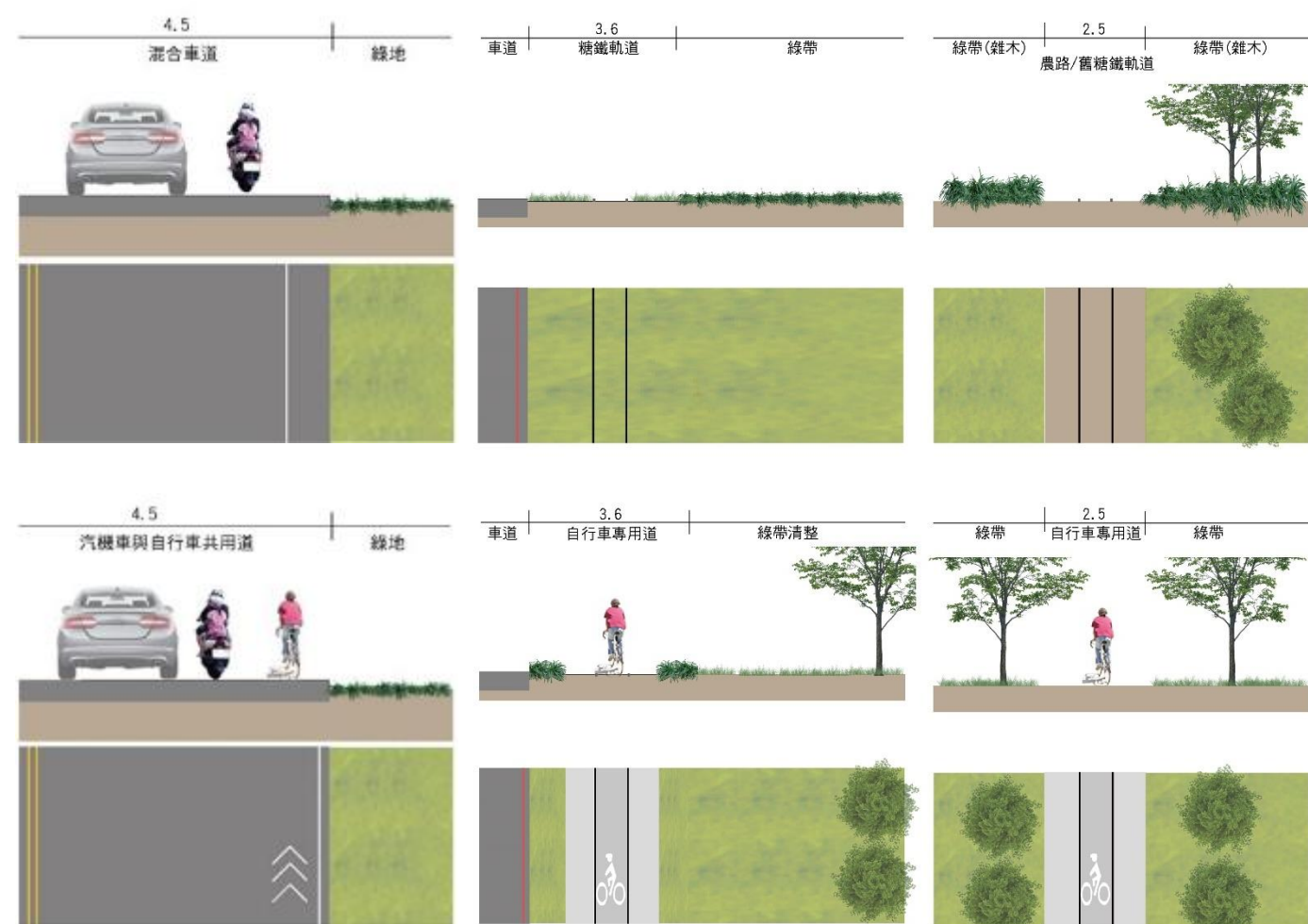
2. 車道型式

評估自行車使用道路型式，172 道路段沿線路段沒有獨立路權，且道路範圍內亦無人行道，目前為雙向混和車道，目前混和車道路幅寬度約 $\geq 4.5\text{m}$ ，建議設置汽機車與自行車共用道。沿線路段有獨立路權及可提供人行散步需求，腹地亦可提供 3.5m 以上之空間供自行車及人行使用，建議設置自行車專用道。

3. 導覽指標/道路安全設施

建議以路面標誌/標線、導覽指標等引導行進方向，並於重要道路交界處，建議加強安全警告標誌或交通號誌，增加騎乘安全性。因鄰近水圳及五分車鐵道需設置 1.4m 以上之護欄及與鐵道維持一定之安全距離。

4. 改善策略



圖片來源：本計畫拍攝、繪製

(三) 天鵝湖(埤寮埤)至鹽水/岸內糖廠(6.1km)

1. 現況分析

新鹽水綠人文環透過南 74 串接縫補新營鹽水通學通勤自行車道與新營區糖鐵自行車通勤綠廊自行車道系統。沿線經過部分農田地區及鄉村地區，農田地區兩側多種植喬木，且視野寬闊。鄉村地區主要行經鹽水市區，建築型式多為 1-3 樓平房，初步評估交通量 ≤ 6000 PCU/日。

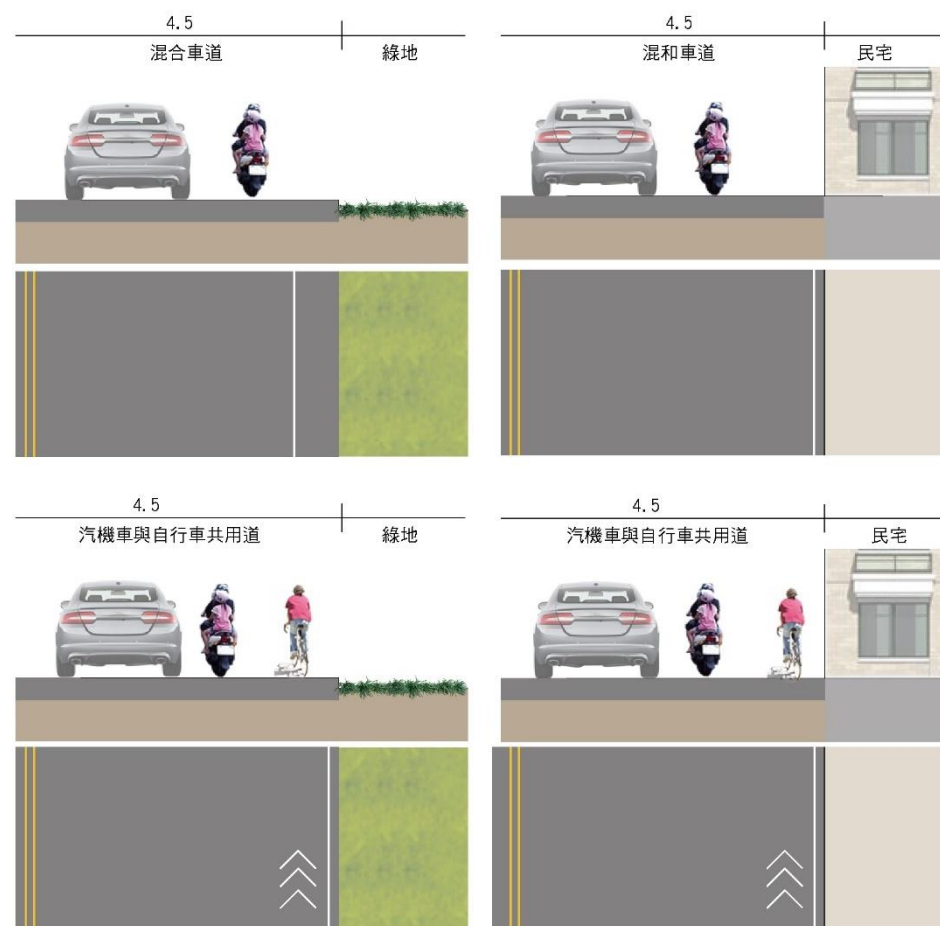
2. 車道型式

評估自行車使用道路型式，沿線路段沒有獨立路權，且道路範圍內亦無人行道，目前為雙向單線混和車道，且無縮減路側之空間，目前混和車道路幅寬度約 ≥ 4.5 m，建議設置汽機車與自行車共用道。

3. 導覽指標/道路安全設施

建議以路面標誌/標線、導覽指標等引導行進方向，並於重要道路交界處，建議加強安警告標誌或交通號誌，增加騎乘安全性。

4. 改善策略



圖片來源：本計畫拍攝、繪製

(四) 新營糖鐵自行車道至下營自行車道迄點(8.4km)

1. 現況分析

新營糖廠經急水溪、柳營、下營的學甲線透過透過南 68、南 69 串接縫補下營絲綠自行車道、查畝營自行車道與新營鹽水通學通勤自行車道系統。沿線經過農田地區及台糖五分車舊鐵道，農田地區兩側多種植喬木，且視野寬闊，台糖五分車舊鐵道段保留完整軌道沿線腹地足夠，且為目前五分車行駛路線。

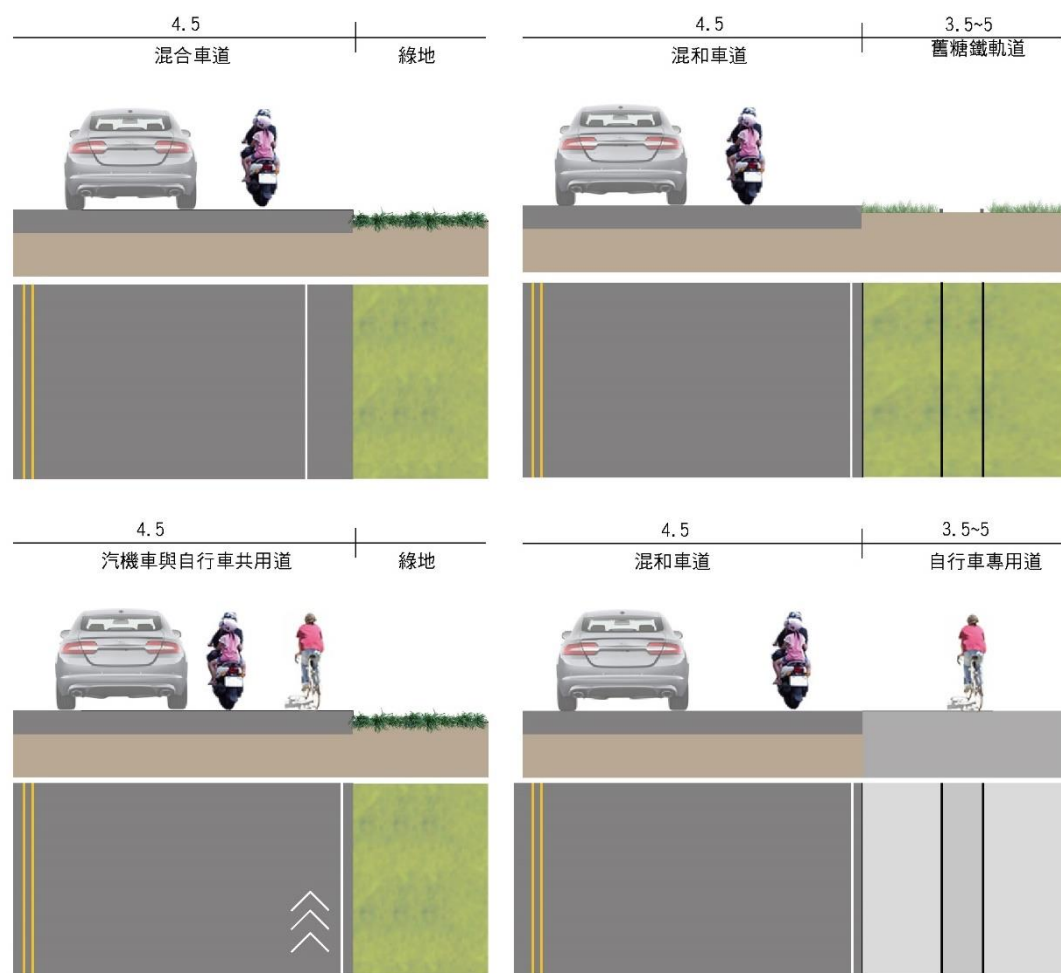
2. 車道型式

評估自行車使用道路型式，道路段沿線路段沒有獨立路權，且道路範圍內亦無人行道，目前為雙向單線混和車道，且無縮減路側之空間，目前混和車道路幅寬度約 $\geq 4.5\text{m}$ ，**建議設置汽機車與自行車共用道**。台糖五分車舊鐵道段，沿線路段有獨立路權及可提供人行散步需求，腹地亦可提供 3.5m 以上之空間供自行車及人行使用，**建議設置自行車專用道**。

3. 導覽指標/道路安全設施

建議以路面標誌/標線、導覽指標等引導行進方向，並於重要道路交界處，建議加強安全警告標誌或交通號誌，增加騎乘安全性。且因鄰近五分車鐵道需與鐵道維持一定之安全距離。

4. 改善策略

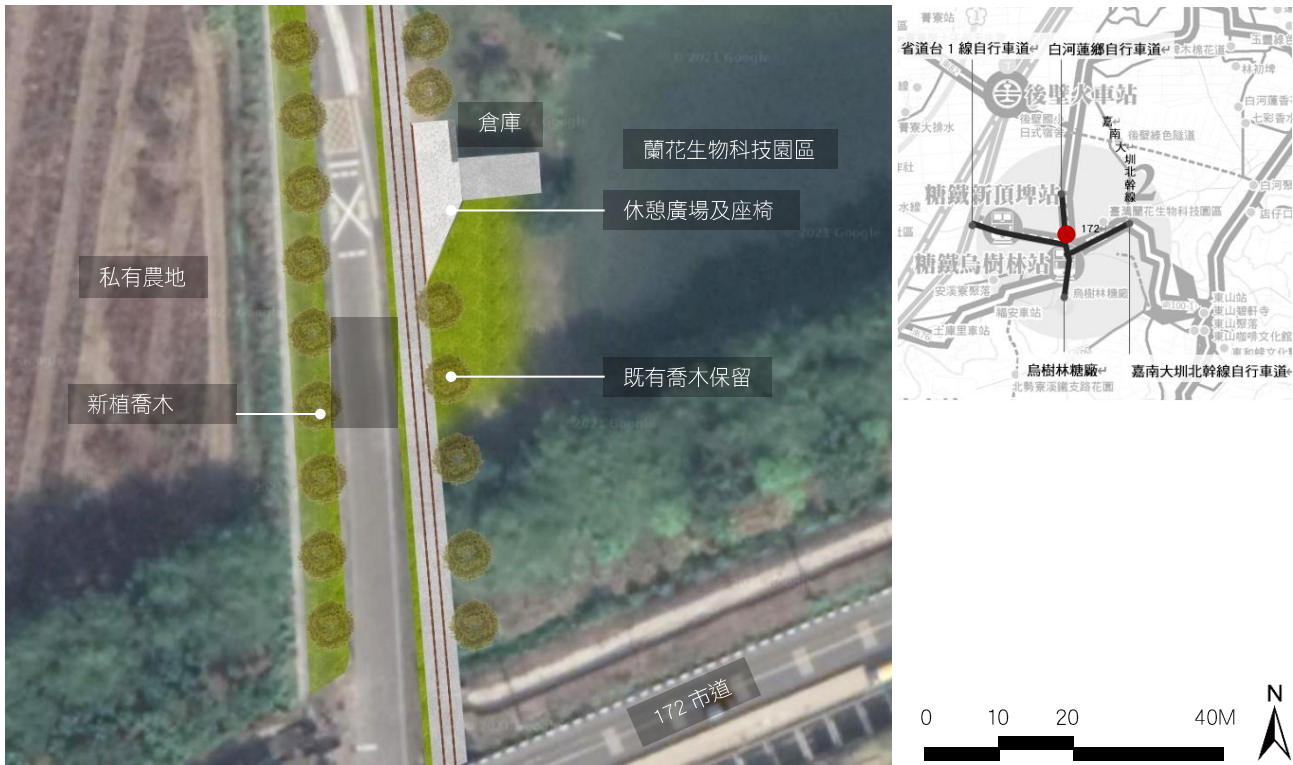


圖片來源：本計畫拍攝、繪製

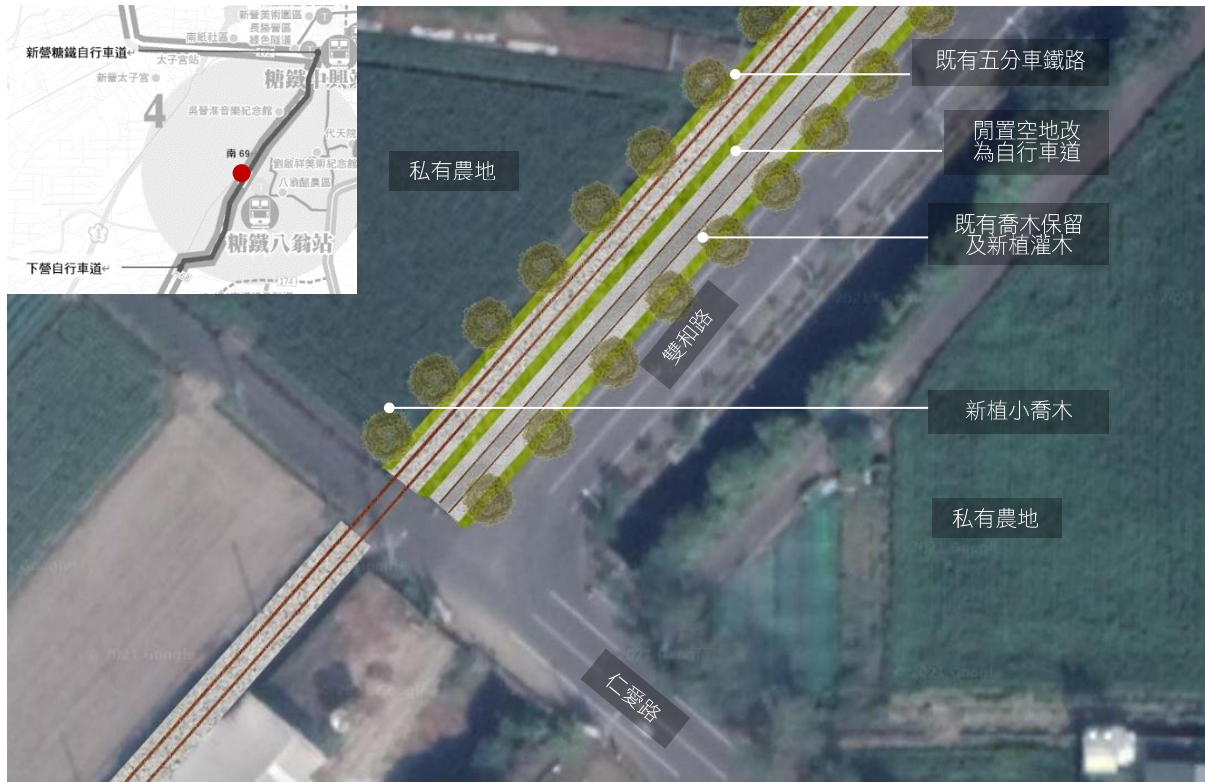
(五) 重要節點/位置 設計圖說

1. 烏樹林糖廠至省道台 1 線自行車道、白河蓮鄉自行車道迄點、嘉南大圳北幹線自行車道節點

保留台糖五分車舊鐵道完整軌道及月臺遺跡，沿線種植喬木，古蹟旁結合綠帶營造休憩節點空間，鋪面以碎石為主營造鐵道意象。



五分車鐵路沿線腹地清理設置自行車道，種植喬木及節點設置座椅，並種植灌木阻隔五分車鐵道，營造與五分車共騎之獨特自行車體驗。



二、規劃路線周邊公有地盤點

本計畫依主要縫補路段盤點其周邊較大腹地之公有地，以利未來建置自行車路網相關服務設施，縫補路段第四段從新營糖鐵自行車道經柳營八翁站至下營行車道此段周邊無公有土地，其他三縫補路段周邊公有土地之相關土地權屬說明請詳下表：

表 4-1 縫補路段周邊公有土地權屬整理表

縫補路段	鄉鎮市區	段小段	地號	所有權人	管理者	使用分區	使用地類別
1.仕安社區至糖鐵四期自行車道迄點	後壁區	菁寮段	3154-1	中華民國	財政部國有財產署	特定農業區	農牧用地
	後壁區	道場段	1030	臺南市	臺南市後壁區公所	鄉村區	乙種建築用地
	後壁區	道場段	1029	臺南市	臺南市後壁區公所	鄉村區	乙種建築用地
2.烏樹林糖廠至省道台1線自行車道、白河蓮鄉自行車道迄點、嘉南大圳北幹線自行車道	後壁區	烏樹林段	478	中華民國	臺南市後壁區公所	特定農業區	交通用地
	後壁區	烏樹林段	630	中華民國	臺南市後壁區公所	特定農業區	交通用地
	後壁區	烏樹林段	515	中華民國	臺南市後壁區公所	特定農業區	交通用地
	後壁區	烏樹林段	625	中華民國	財政部國有財產署	特定農業區	水利用地
	後壁區	烏樹林段	599-1	中華民國	財政部國有財產署	特定農業區	水利用地
3.天鵝湖(埤寮埤)至鹽水/岸內糖廠	新營區	建國段	844	中華民國	財政部國有財產署	鄉村區	乙種建築用地
	鹽水區	忠義段	934	中華民國	財政部國有財產署	特定農業區	農牧用地
	鹽水區	新岸段	703	臺南市	臺南市政府財政稅務局	鄉村區	-
	鹽水區	新岸段	605	中華民國	財政部國有財產署	住宅用地	-
	鹽水區	新岸段	566	中華民國	財政部國有財產署	住宅用地	-
	鹽水區	武廟段	29	臺南市	臺南市政府財政稅務局	住宅用地	-
	鹽水區	武廟段	54	中華民國	財政部國有財產署	住宅用地	-
	鹽水區	新岸段	703	臺南市	臺南市政府財政稅務局	住宅/停車場	-
	鹽水區	新岸段	1274	中華民國	財政部國有財產署	住宅用地	-
	鹽水區	新岸段	1275	中華民國	財政部國有財產署	住宅用地	-
4. 新營糖鐵自行車道至下營自行車道迄點	新營區	新榮段	529	台灣糖業股份有限公司	台灣糖業股份有限公司	工業區	-
	柳營區	雙和段	118	台灣糖業股份有限公司	台灣糖業股份有限公司	鐵路用地	-

資料來源：國土測繪圖資服務雲

三、設施改善優化

依交通部研究所出版之《自行車道系統規劃設計參考手冊》，休閒型自行車道路網建置，建議考量自行車騎士之體力，每隔 5 公里至少需有休憩據點；並於自行車道路徑連接附近建立維修站，提供自行車騎士有用的服務，此設施可透過道路權責單位或公部門（如派出所的鐵馬驛站），或與私人之間合作（如便利商店、加油站）。指標與辨識系統之主要功能為協助自行車騎士找尋目的地，並了解到達目的地之距離，故指標系統

的尺寸、種類、設立位置…等，都應依封閉式或一般市街道路上之自行車道系統之分類符合相關規範。其他為提供自行車騎士良好之騎乘經驗，配合前節所規劃各層級節點：起迄點、休憩點、眺景點等，規劃各項服務設施，便能完整提供自行車道應有之機能。以下就自行車道友善服務設施及計畫區內特色景區設施優化提出相關建議：

（一）自行車友善服務設施

全區自行車友善服務設施系統建置已趨完善，惟下營區、東山區，建議新設休憩據點於下營區武承恩公園及東山區吉貝耍聚落，以符合休閒型自行車道路網建置，並考量自行車騎士之體力，每隔 5 公里至少需有休憩據點，於古蹟、景觀與警察局之鐵馬驛站等優美遊憩設施需要，建議具有環境清潔之廁所、加水站、加氣站、餐廳、旅遊服務中心等補給及提供服務資訊功能之設施，以下就不同層級提出建議：

層級	項目	建議涵蓋之服務設施
一	臺鐵站點	自行車停車處、餐飲、租賃站、維修打氣站、休憩據點、資訊站、廁所、飲水
二	糖廠或糖鐵重要站點	自行車停車處、租賃站、維修打氣站、休憩據點、資訊站、廁所、飲水
三	主要水域休憩景區	自行車停車處、租賃站、休憩據點、資訊站、廁所、飲水
四	公園或區公所	自行車停車處、休憩據點、資訊站、廁所、飲水

1. 休憩據點

策略點評估原則包含以下：

- (1) 重要節點空間-具有明顯位置的據點，藉由其交通高連結性與可及性之潛力，塑造成為地區開放空間中主要活動聚集或轉換之場所
- (2) 現有使用強度較高之區域-依現況調查、資料蒐集與訪談分析結果，針對使用強度較高之區域將優先檢討空間配置。
- (3) 空間閒置或使用率低-藉由現況環境行為調查，進一步將環境潛力與限制條件進行整合，並了解環境之課題，重新活化與再利用。
- (4) 設施設置不當或損壞造成使用不便-針對現況設施物明顯有設置不當或損壞情形，已嚴重影響使用性與原有機能，並有損整體地區形象者，應優先進行改造。
- (5) 具歷史意義空間-具備歷史意義之空間可讓歷史在空間的形塑下不經意地被體會（歷史的空間感），讓地區具有自己的歷史氛圍。
- (6) 公有地或私有地願意提供土地使用權-設施之設置以公有土地為優先考量，此外，私地部分應以取得土地使用同意書者為主。
- (7) 不影響生態環境-設施之設置應以不影響既有水岸生態為原則。

2. 維修站

全區維修站現有三處，位於後壁車站、菁寮社區、白河聚落，及其他民間自營之自行車店外，無維修站之服務設施提供，故建議新設維修站於新營火車站、烏樹林糖廠、鹽水車站、糖鐵八翁站、尖山埤水庫風景區、天鵝湖(埤寮埤)、下營武承恩公園

等地，提供自行車騎士遮蔭、相互等待及基本修護之功能，甚至成為適合交通轉乘之點位。

3. 指示系統

計畫區內自行車指示系統包含全國性之環島一號線，及其他地區性自行車道指示系統。區域間指示系統風格不一，未來建議朝統一樣式、顏色、風格等，協助自行車騎士辨識路徑，以達到路網連續性、整合性的友善指標。

LOGO 標誌



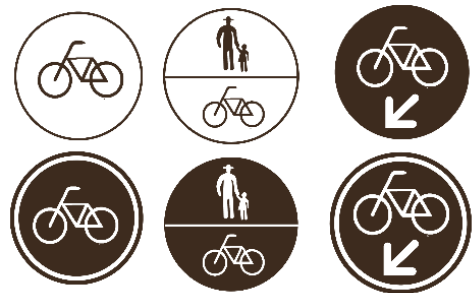
色彩系統



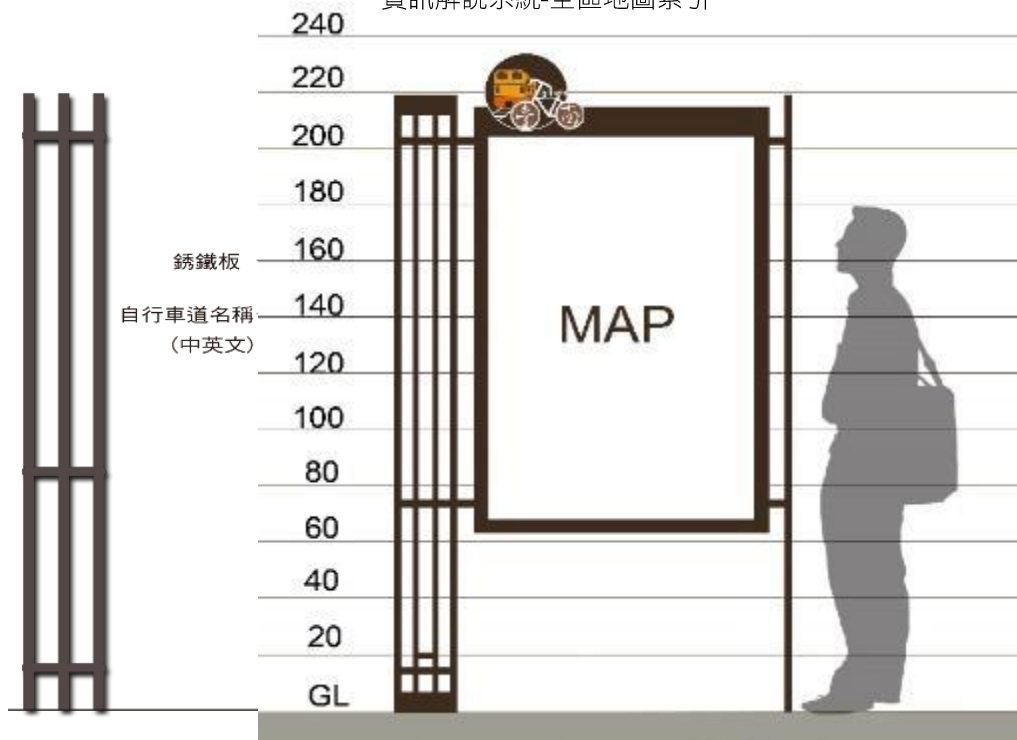
指示系統與路燈共桿方向標示



指示系統-遵行方向標誌



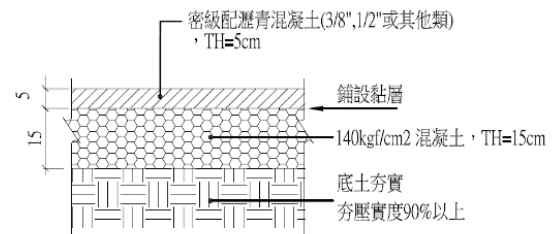
資訊解說系統-全區地圖索引



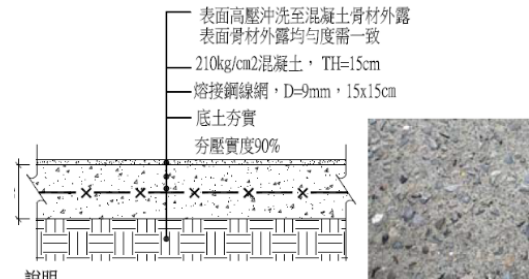
圖片來源：本計畫繪製

4. 鋪面

由於糖鐵新岸線、長短樹線及土庫線自行車道系統以既有閒置糖鐵路線為主體，原則上本系統將以黑色瀝青混凝土為基本鋪面，在新設計路段則可選擇部分特定區域，於空間重塑的同時加入其他鋪面材料之設計，以增添自行車騎乘之多樣性與趣味性。



AC 鋪面工法建議



說明

- 1.伸縮縫除另有規定外，每6~9m設置一處。
- 2.廠商於施工前應於工地試作一1X1M之區塊經主辦機關及監造單位確認表面均勻度後作為後續品質標準，後續未達標準鋪面均須打除重做

露骨材(剛性路面)工法建議

瀝青鋪面為自行車道首選(圖片來源：Pinterest)

5. 停車架

凡自行車必須離身時，停車架便成為必要設施。因此，只要有公共廁所或其他原因需離開車身之地點，就必須設置停車架，以保障騎士之財務安全。

6. 自行車租賃中心 T-Bike (評估異動建議點位)

臺南市政府交通局於轄管範圍內之公共自行車 T-Bike 站點數以 77 個站點為設置規模，透過定期滾動式評估檢討現有站點的使用率，進而進行異動站點的設置評估。本案針對未來觀光推動策略，提供三階段設置站點之建議參考，如下表說明：

階段	評估異動建議點位	說明
第一階段	月津港親水公園、後壁火車站	點位周邊觀光遊憩景點豐富，配合本案規劃策略及短期建議推動順序路段，建議優先設置以提供完善的自行車旅遊服務。
第二階段	柳營火車站、小南海(上茄苳埤)、德元埤荷蘭村	透過站點設置可擴大自行車旅遊圈，並與規劃之水域休憩景區結合。
第三階段	烏樹林糖廠、糖鐵八翁站(八翁酪農專業區)	因其縫補路段計畫為中、長期建議推動順序，待自行車道系統建置完善後，可與自行車租賃站點使用配合。

7. 電動自行車運具/共享運具

後續自行車觀光騎乘系統建置完善後，建議再考量使用者數量、年齡、騎乘距離…等，評估電動自行車運具或共享運具的引進，以提供多元化的騎乘方式。

8. 自行車維修站

自行車道系統起迄點應設置自行車維修部，提供基本及較進階之自行車維修服務，甚至能販賣部分基本安全設備如安全帽、煞車皮、車燈等。主要以後壁、新營火車站及岸內糖廠為建議設置點位。

9. 自行車資訊站

自行車資訊站將提供遊客完整的自行車道系統資訊以及相關遊憩服務，同時也導引遊客自明確地點取得自行車道導覽圖，自行規劃行程，提升自行車道使用率。主要以後壁、新營火車站、東太子宮站、長短樹信號站及岸內糖廠為建議設置點位。自行車資訊站應具備提供行政管理及意見諮詢等一般服務項目、簡易救護服務、緊急應變或對外聯繫網絡之據點及遊程路線等相關資訊取得等功能。



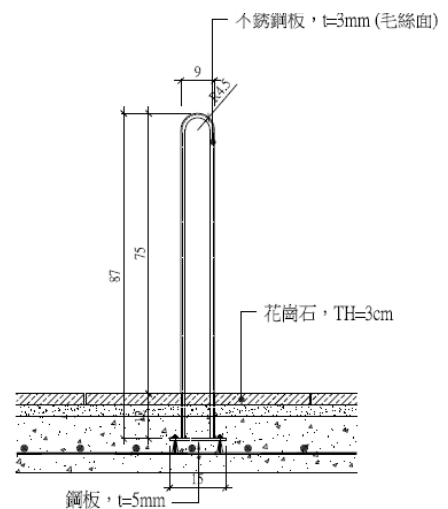
自行車資訊站(圖片來源：Pinterest)

10. 公共廁所

車站、學校、公園、公眾使用空間為首選，其現況都已設有公共廁所。然而，作為自行車道系統之服務設施，現有之公共廁所應再作整頓，更加強調其乾淨整潔與服務功能，甚至考量起迄點遊客出入量較大，必須設置乾淨且數量足夠之公共廁所。



簡約時尚與環境融合的公共廁所
(圖片來源：Pinterest)



自行車架工法建議(本計畫繪製)

四、特色植栽營造

需考量農田種植需求、農機具出入口等因素，種植喬木需靠路側，避免遮擋楊廣影響農作物生長，地被以原生種禾本科植栽為主，沿線營造田園野地風光，相關的特色植栽參考建議

狼尾草	斑葉金絲草	甜根子草
		
(圖片來源： https://reurl.cc/qg8rXg)	(圖片來源： https://reurl.cc/5rq4En)	(圖片來源： https://reurl.cc/0jOv5Y)
是否開花:是	是否開花:不顯著	是否開花:-
花季:四季	花季:-	花季:-
植栽屬性:多年生	植栽屬性: 多年生、強日照、稍耐蔭	植栽屬性:多年生
金絲草	細葉芒	紫葉狼尾草
		
(圖片來源： https://reurl.cc/R01eqx)	(圖片來源： https://reurl.cc/W3LNN9)	(圖片來源： https://reurl.cc/zezDq6)
是否開花:是	是否開花:是	是否開花:是
花季: 秋冬	花季: 秋冬	花季: 春夏秋
植栽屬性: 一年生，花開後乾枯，種子發芽重新長成新株	植栽屬性: 冬季休眠	植栽屬性: 多年生，11月底宜施行強剪，控制高度，避免東北季風造成植株倒伏。

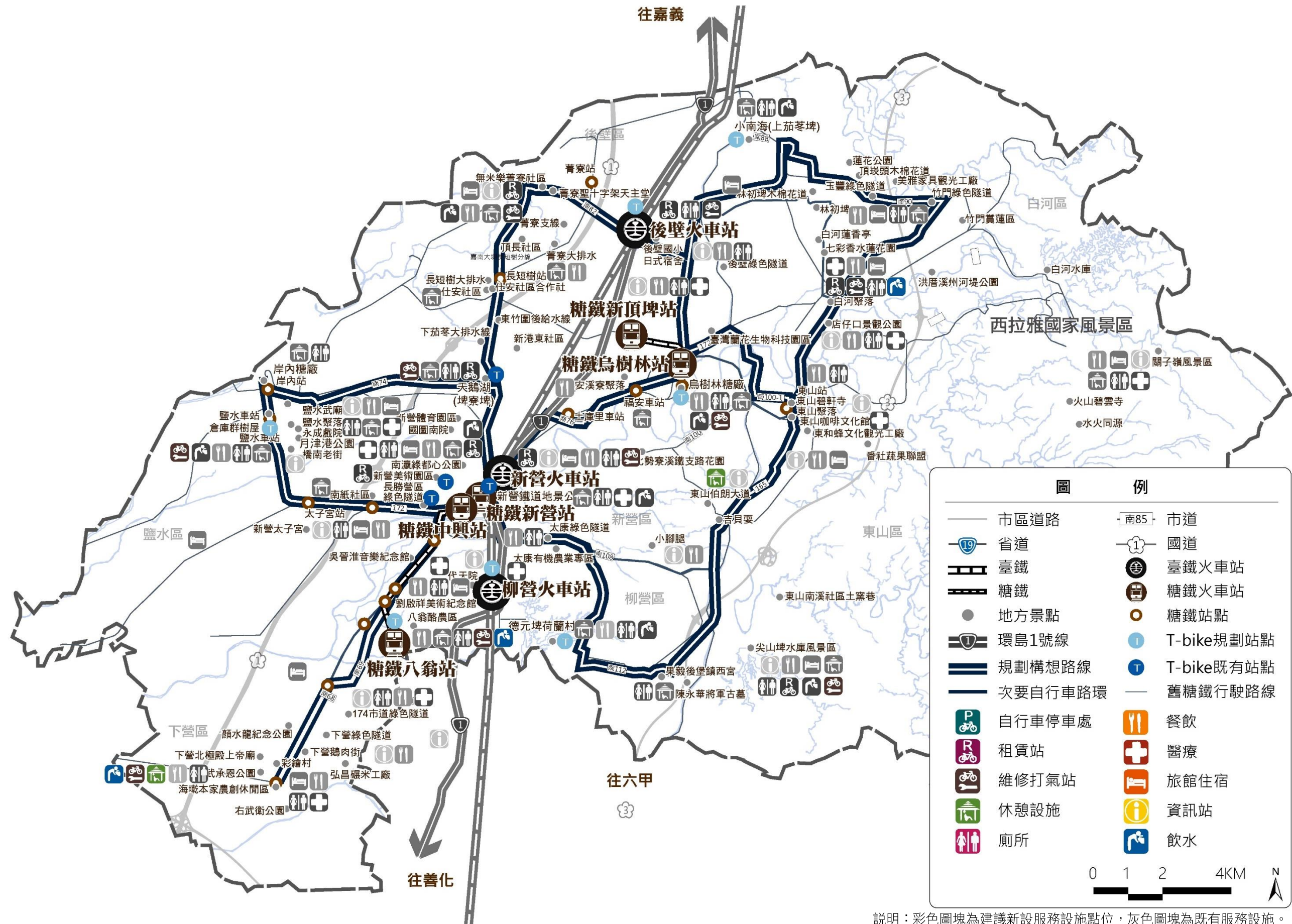


圖 4-2 建議新設服務設施點位圖(本計畫繪製)

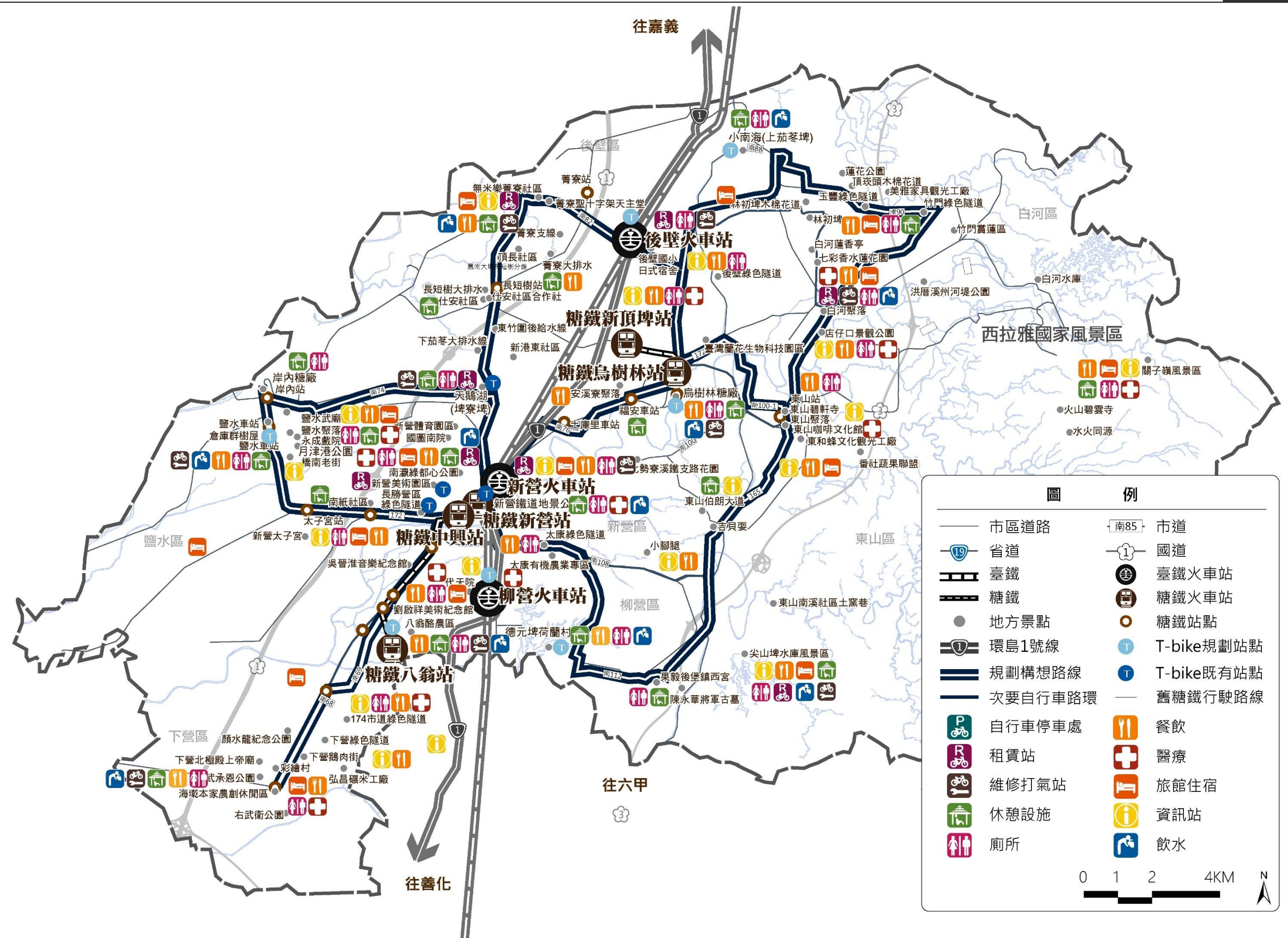


圖 4-3 整體服務設施願景圖(本計畫繪製)

第二節 水域休憩景區環境營造計畫

一、天鵝湖(埤寮埤)-濕地生態教育園區

(一) 現況分析

天鵝湖(埤寮埤)位於新營市區北方的埤寮里，緊鄰南 74 道路，往北接新港東、後壁區，往西可至鹽水區，往東可接市道 172 至安溪寮、白河區。天鵝湖古稱埤寮埤，現水域面積東湖 4 公頃、水深 6 米，西湖 3.6 公頃、水深 4 米，含填土造景面積計 11 公頃。天鵝湖東湖以生態為主，環湖棧道總長約 2 公里，並加強植栽、燈光及休憩設施，如今的天鵝湖已成為新營及周邊地區親子休閒散步、情侶約會的景點。天鵝湖現況所面臨之環境問題為：

1. 設施老舊、損毀且不符合現今使用需求



2. 步道部分區域積水、破損且主、次動線銜接處有高低落差，不利使用者通行



3. 天鵝湖東側湖水水質優養化嚴重，產生異味並影響美觀



4. 座椅設置及周邊環境不友善



5. 機動車、腳踏車進入公園內人行步道系統，入口車阻設置未發揮其效用



圖 4-4 天鵝湖(埤寮埤)現況分析圖(本計畫拍攝、繪製)

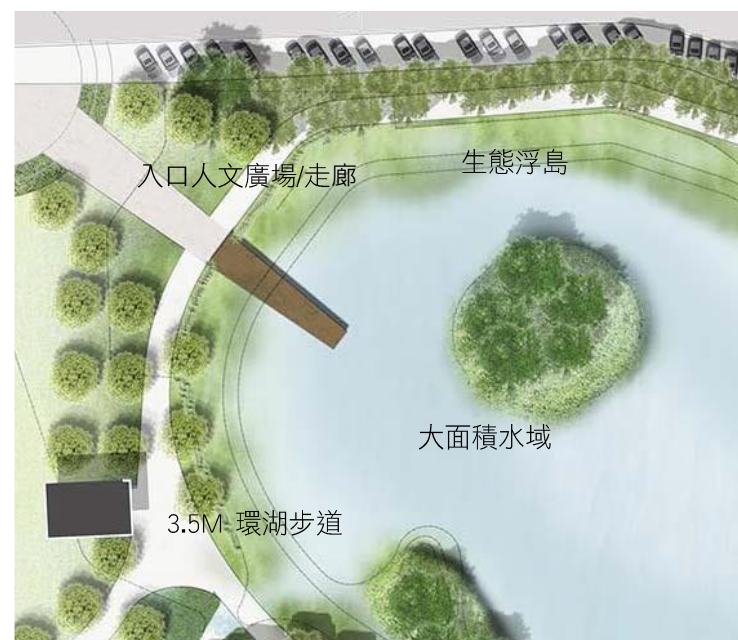
(二) 改善策略

天鵝湖(埤寮埤)為嘉南埤圳重要濕地之一，建議朝 Sing Water Museum『水水聲動。人文展場』的主題發展，除了嘉南大圳，更蘊涵了藝術/人文/生態/地景，對於濕地公園 我們除了修復生態廊道、用綠手指療癒撫慰生態及社區，更要讓過去農田水利之源重現 涵養城市、訴說人文陂塘之典藏；當水與舊時生活/生態/產業(水田)地景融洽，有埤塘/荷蓮/水田/野薑花 孕育青蛙/蜻蜓/鳥類 提供療癒庭園/雨水花園/市民農園，一個共生的濕地公園儼然成型，除了美，這裡也將會是地方接待外客、驕傲展示的自家後花園。以下為三個營造重點面向：

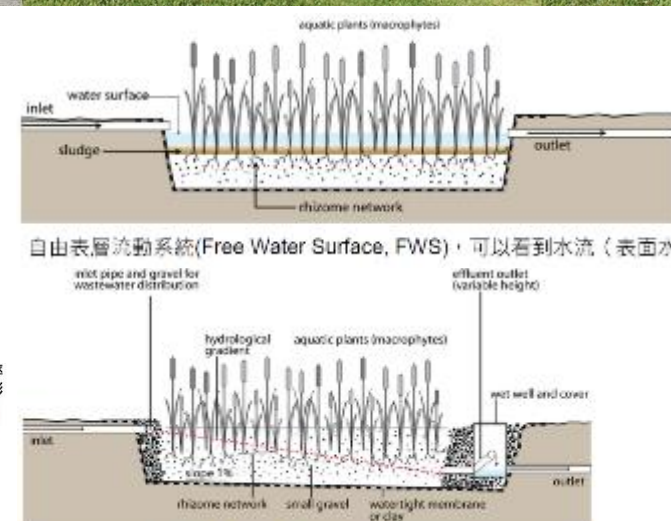
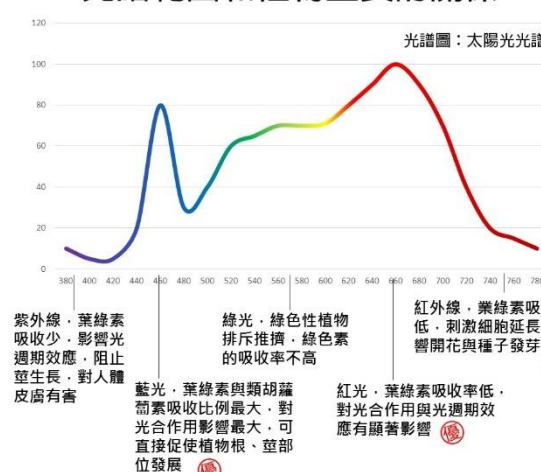
Sing—埤寮埤濕地型公園有生態及老少咸宜之體驗、教育趣味

Water—埤寮埤的水，要有引人入勝的多樣生態/自然表情

Museum—埤寮埤水綠、人文故事結合社區及周邊產業/大地博物館



光譜範圍和植物生長的關係



表層下流動系統(Horizontal Subsurface Flow, HSSF)，水在地底下以水平方向流動

考量遊憩、鄰里使用、水岸棲地生態營造等因素，照明計畫依不同照明強度區分

- **高照明區域：**僅於節點(活動周邊)、鄰路側動線、公共設施(停車場、T-BIKE 等)空間為主，提供夜間安全的通行環境。
- **中照明區域：**於環水岸動線，塑造夜間漫遊氣氛(西側為主)。
- **低照明區域：**跨水域動線(如景觀橋等)及鄰近設計範圍南端周邊皆以低度照明為佳，降低光害影響生態棲息環境。

因經費考量，建議先以全區範圍進行整體規劃設計，後續工程部分，建議採分區方式施作，分區方式採入口觀景區優先執行，沿線湖畔休憩區及生態觀察區則以示範點方式逐步推動。

二代 濕地公園

現有公園規劃 + 國外經驗 + 專家學者意見 + 工作坊 略 + 美國·日本 + 彙整 + 交流 成果



節點空間低度照明



水岸步道中度照明

(三) 分區構想與設計原則

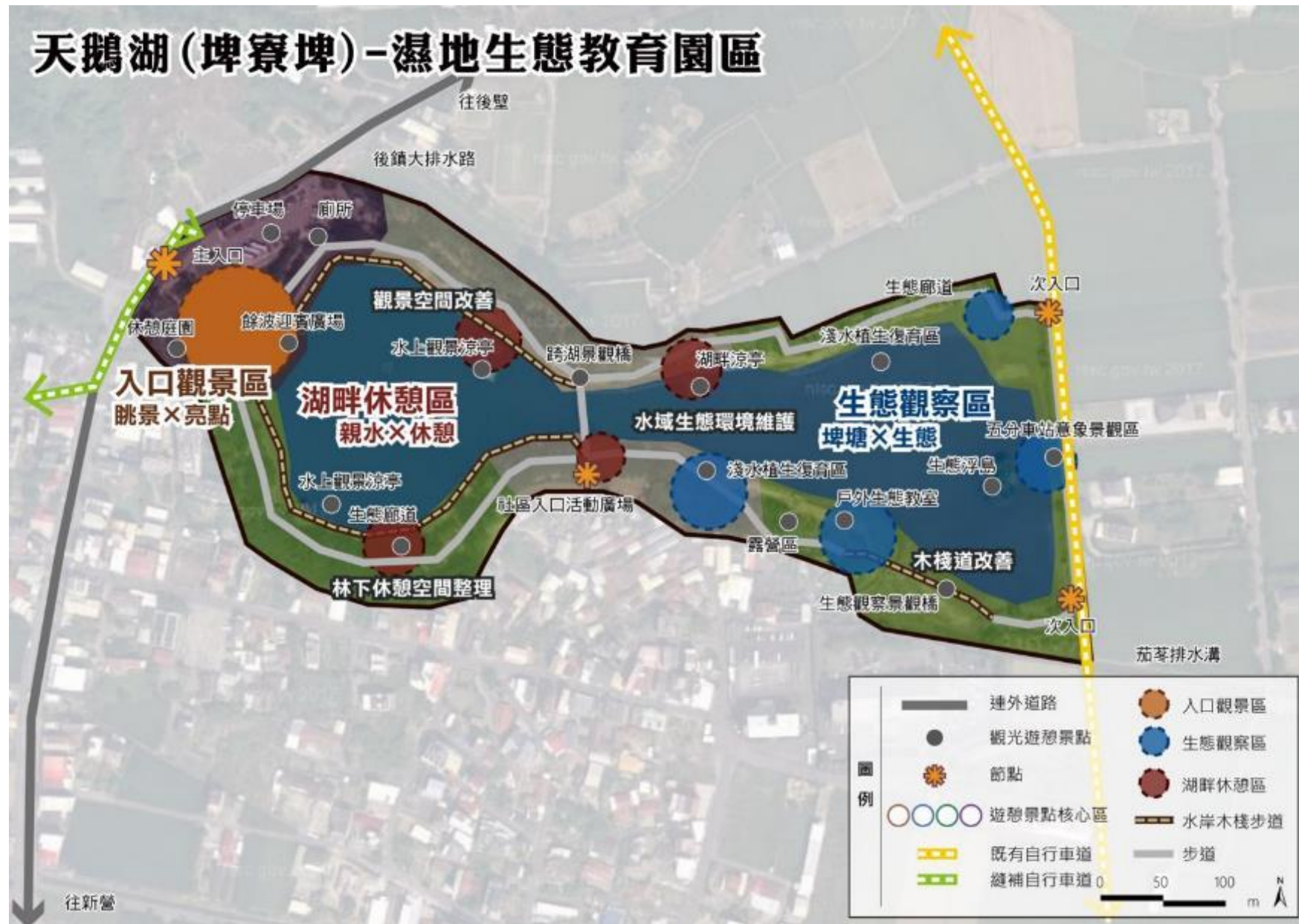


圖 4-5 天鵝湖(埤寮埤)濕地生態教育園區規劃構想圖(本計畫繪製)

1. 入口觀景區(優先執行)

此處為天鵝湖（埤寮埤）最主要出入口，其服務機能尚完善，廣場鋪面老舊破損；結合既有雕像，並以草坡及鋪面營造天鵝湖面餘波盪漾之意象，創造來訪遊客或民眾拍照打卡之景觀亮點，同時增加綠地面積。



圖片來源：Pinterest



圖片來源：Pinterest



2. 湖畔休憩區

以減量設計為原則，移除舊有不必要設施，既有步道以高壓透水磚重新施作及新設休憩座椅，喬木疏植及新植灌木，營造視覺通透性，複層式植栽增加生物多樣性，既有涼亭及親水設施改善更新，創造更優質之賞景親水空間。



圖片來源：Pinterest

3. 生態觀察區

藉由營造多樣化的邊坡地形、生物棲息空間，生態護坡種植水生植物，以減緩恢復埤塘邊坡所造成的地形變化，腹地較大處欄杆拆除及種植複層式植栽，營造視覺通透性及使使用者更能親近自然，此外，因天鵝湖內水位高低變化較大，步道邊坡設置需加強邊坡穩固性。同時藉以誘鳥、誘蝶植物或蜜源植物之配置，復育、營造生物棲息地與覓食環境。生態教育解說平臺建議可設置休憩座椅，如需設置欄杆，可結合生態解說功能，提供賞鳥、生態教育解說、賞景之功能。



圖片來源：Pinterest

4. 水生植物

主要以濕生植栽為主：如莎草類、水丁香、香蒲、野慈姑、野薑花、蘆葦、印度苔菜、大安水蓼衣、圓葉節節菜…等。隨邊坡地勢的變化，植被種類呈現組群差異，根據植物的不同高度、形態和顏色呈現出獨特的空間格局。



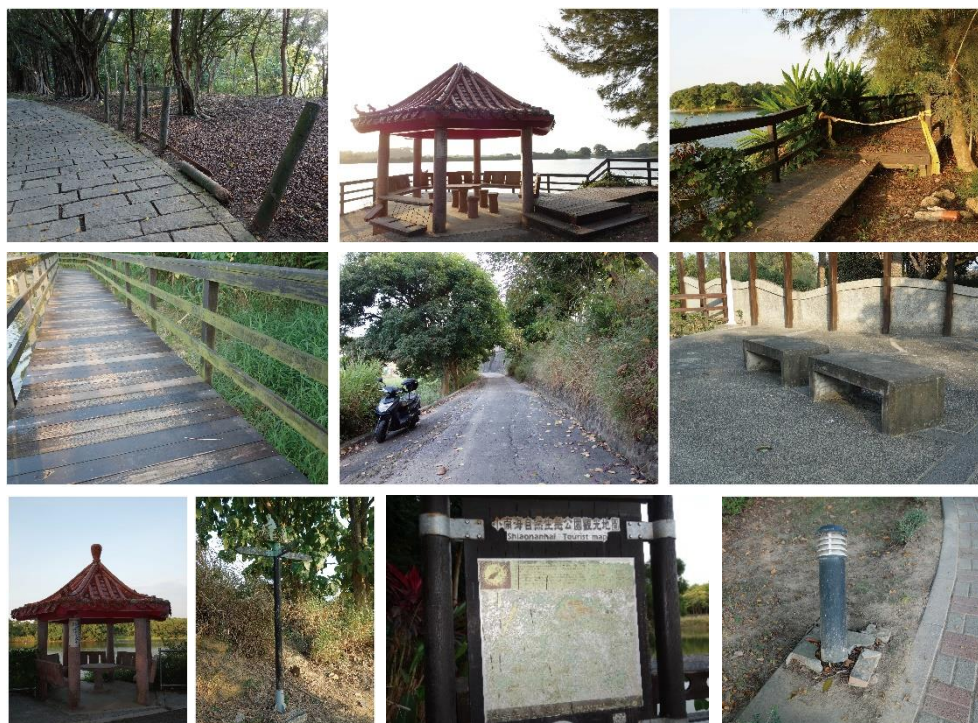
圖片來源：認識植物網站 <http://kplant.biodiv.tw/index.htm>

二、小南海(上茄苳埤)-生態休閒園區

(一) 現況分析

小南海(上茄苳埤)位於臺南市白河區及後壁區之間，原名為「永安水庫」屬嘉南大圳流經的水域，埤塘面積約一平方公里，由兩座上茄苳埤及將軍埤組成，湖面呈現水漾綠色，是當地農民用來防洪及灌溉用埤塘，湖畔有著供奉著南海觀世音菩薩的普陀禪，故稱為小南海；區內擁有全長約 5 公里兼具散步與單車的環湖賞景步道，來訪遊客主要來此散步休閒、露營、慢跑、釣魚，園區內步道兩側林木綠鬱，除蚊蟲多外，十分舒適。園區內現況面臨之環境問題為：

1. 環湖步道除北側外，沿線設施老舊、多處損毀



2. 主入口攤商佔據、缺少停放腳踏車之空間



3. 區內主要活動區缺少遮棚空間(僅有一處)，不利遊客臨時降雨躲避



圖 4-6 小南海(上茄苳埤)現況分析圖(本計畫拍攝繪製)

(二) 改善策略

「減量」概念下，運用「簡化」與「設施物共構」之設計，妥善利用在地元素，創造綠意與環境整體空間的統合：

1. 鋪面

- (1) 鋪面材質建議使用自然材料，且鋪設後行走平順、且不易有破損之材料，如：高壓磚；鋪面處理面則建議以平板面、噴砂面為主。
- (2) 鋪面材質宜避免縫隙，鋪路材料的間距宜少於 5mm 寬。鋪材之間建議以高密度灰漿黏合，則鋪材彼此間放置的距離宜介於 6-10mm。
- (3) 考量使用性、工程施作及維護管理等面向，建議選用預鑄或場鑄水泥混凝土板，表面以拉毛、斬石子、抿石子等方式處理。
- (4) 水泥混凝土路面設計厚度，為 15CM 以上，並加鋪鋼筋或鋼線網；路基穩定或路基材料為砂、礫石、黏土混合物能壓實者，無需加鋪級配底層，但應視路基情況整平或滾壓；不穩定路基或填方路基或水位高路基，得加鋪級配底層，其厚度為 10CM，路基軟弱不穩定路段底層厚度可達 15CM，必要時得增加。
- (5) 考量整體鋪面活潑性及重點性，以線狀石材點綴其中；考量不同環境及地區使用需求，節點及廣場型鋪面，選用之石材表面處理面則以荔枝面、細鑿面為主，自然劈面為輔。
- (6) 鋪面色彩建議以灰色系為主，不影響整體視覺景觀。
- (7) 原有木平台修繕更新，應考量耐候、日後維護管理及使用之必要性，如需修繕建議選用塑木替代，並將使用性較低之平臺拆除。

1. 設施減量程度

✕ 新建 → ○ 現況整頓/維護

2. 建材適地性-耐候、維護、回收

✕ 木材/硬底鋪面 → ○ 在地廢材再利用/透水

3. 節能減碳及生態工法成果檢視

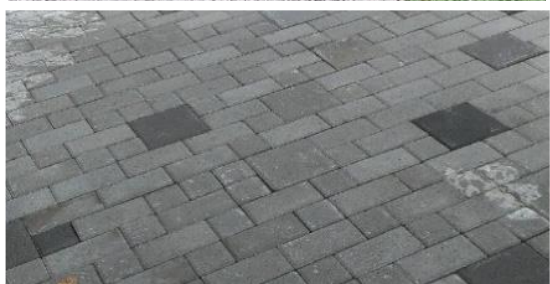
✕ 都市化和大面積水景 → ○ 綠色運具/水綠廊(生態池)/整地土坡

4. 無障礙、性別平等空間之考量

✕ 階梯/陡坡 → ○ 通用設計考量/人行緩坡

5. 植栽選擇(簡易綠美化)

✕ 大面積花海/外來種 → ○ 草地(籽)/原生種



圖片來源：Pinterest

- (8) 石材或高壓磚之設計厚度，建議為 6CM，並以乾式施工法。

2. 街道家具

- (1) 配合各系統氛圍，以環境調和與適用性為主。
- (2) 大樹周邊適當配置休憩空間、街道傢俱，並可結合植生設置座椅，創造行人停留及活動的空間，維繫使用者的方便性與街道視覺美學。
- (3) 遮蔭棚、休憩亭：分為可提供公共休憩之平臺、景觀美質良好之觀景點、增加地區自明性之指標設施，以「生態工法」、「簡化設計」為主。
- (4) 平臺：提供舒適、安全的賞景空間，其大小、型式則視基地條件而定。
- (5) 座椅：觀景臺之重要附屬休息設施，應配置於可賞景且不影響動線。
- (6) 欄杆：以安全性及不影響視線之透空欄杆為原則（高度小於 120 公分）。

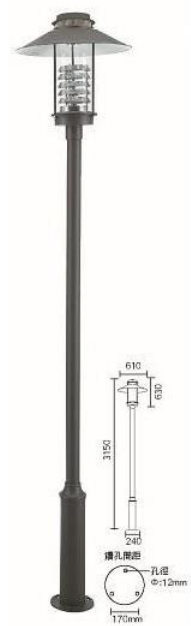


3. 照明

本計畫整體夜間照明構想，應在以安全及符合整體意象的前提下來設置燈具，減少非必要性的照明燈具。照明應以低色溫為主，與社區空間呼應，並應採用節能省電策略採用 LED 燈具，減少市電的使用。

4. 水岸步道

- (1) 無欄杆之步道離水岸邊至少 100 CM 以上，並增設灌木帶區隔。
- (2) 步道坡度以低於 7% 為宜。
- (3) 步道寬度以供兩人成行步道寬度至少 1.5M 為主。
- (4) 步道之踏面寬需大於 45 CM。
- (5) 材質選擇可滲水之鋪設材料以天然石塊、木材、石板仿材等為選擇。



圖片來源：Pinterest

5. 護欄

- (1) 於堤岸上設置自行車道應考量錯車、行人閃避空間，並基於安全考量，堤頂寬度若不足 3 公尺且高差大於 1.5 公尺路段需增設欄杆
- (2) 自行車道側之欄杆高度以 1.2 公尺為宜。

6. 植栽

- (1) 營造在地植栽特色，並提昇精緻化。
- (2) 綠意隨季節呈現風情，並採複層形式。
- (3) 加強道兩側林蔭及綠意之營造。

(三) 分區構想與設計原則



圖 4-7 小南海(上茄苳埤)生態休閒園區規劃構想圖(本計畫繪製)

1. 入口觀景區

此處為小南海（上茄苳埤）最主要出入口，其服務機能尚完善，需考量吊橋前入口空間為此園區重要門面，並提供來訪遊客或民眾清楚且完善的指標系統。



圖片來源：Pinterest

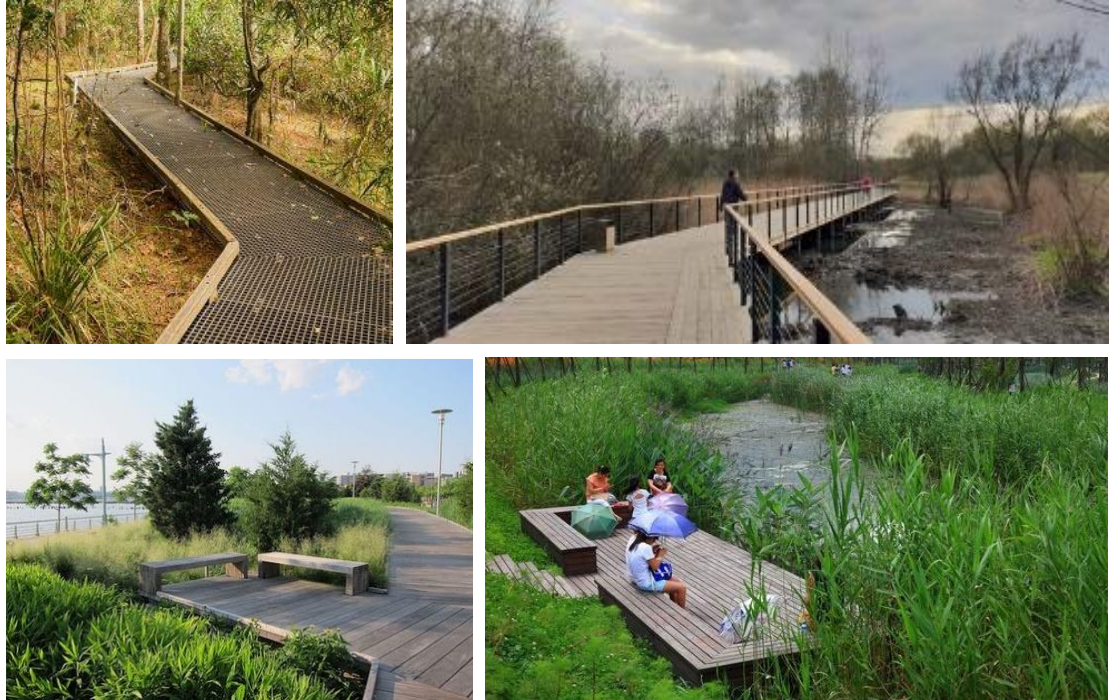
2. 林間休憩區

以林間休憩活動為主，以減量設計為原則，移除舊有不必要設施，保留現有空間機能並進行環境空間營造改善，包含林間休憩停駐區、舒適且安全的水域觀景空間、規劃自然環境體驗步道，並增加環境教育解說服務機能。



3. 步道休閒區

以不干擾現有水、陸域生態環境為原則，改善休閒步道及次入口空間環境，提供安全且舒適的步行環境，並於出入口處考量自行車短暫停留空間。



圖片來源：Pinterest

4. 生態觀察區

以低衝擊、減緩生態環境破壞的營造方式，改善水質、強化濕地功能、營造生態棲地環境，並賦予生態觀察、教育解說機能，並改善出入口指標系統。



圖片來源：Pinterest

附錄一、全球永續旅遊目的地準則績效指標整理

準則	績效指標	本案涉及項目
A 永續管理		
A1 目的地管理責任	a. 可說明該組織架構與相關權責之證明文件。 b. 當前與未來的資金來源的預算與財務計畫。 c. 其他組織團體、機構之串連、參與的證明。 d. 可證明永久員工與簽約員工擁有與永續相關的工作經驗的證明文件。 e. 目的地管理指南與流程明確說明對永續原則的認知與遵守，且營運與合約執行流程的管理透明化。	
A2 目的地管理策略與行動計畫	a. 一份公開發行的文件，載明目的地當前的策略與行動計畫。 b. 策略與行動計畫要具能見度，且可在網路上查詢。 c. 策略行動計畫發展過程中，保留利益相關人諮詢會議之參與證明文件。 d. 策略與行動計畫應採用永續原則，且包含對資產、課題與風險的評估。 e. 策略與行動計畫內容應具體觸及更廣的永續發展政策（包含遵循聯合國永續發展目標），反之亦然。	
A3 監測與報告	a. 有明確可量化的社會經濟、文化和環境指標與目標。 b. 對這些指標進行量測、紀錄結果並至少每年公布一次。 c. 對行動與結果進行監測與報告，並保留書面紀錄。 d. 監控流程須包含針對過去監測系統的審查以及對未來審查的時間表。	
A4 企業參與和永續標準	a. 與旅遊業者定期交流永續相關議題，並保留證明文件（媒體訊息、會議、直接連繫等）。 b. 針對已準備好並且被目的地管理單位推廣的旅遊業者，目的地管理單位提供永續相關的支持與建議。 c. 有一定數量和比例的企業獲得永續旅遊認證（透過 GSTC 承認的標準機制或 GSTC 驗證通過的認證系統皆可），且以更多企業獲得此類認證為目標。 d. 推廣認證機制的相關證明文件。 e. 羅列通過永續旅遊相關認證的企業名單，並且定期更新。	
A5 在地居民參與	a. 促進及協助公眾參與目的地的規劃與管理的證明文件。	

準則	績效指標	本案涉及項目
及回饋	b. 上述公眾參與的型式與層級（對象）等相關訊息的證明文件。 c. 針對旅遊相關課題，對在地居民與其他系統化回饋機制進行調查。 d. 針對在地居民的回饋所採取的相關行動，並保留相關證明文件。 e. 為本地居民提供永續旅遊相關訊息傳遞、教育與培訓計畫。	
A6 遊客參與及回饋	a. 遊客調查（以及其他回饋機制）的執行與報告。 b. 調查與回饋中需包含遊客對永續相關課題的回應。 c. 針對遊客調查與回饋的結果，管理單位應保留回應行動之相關證明文件。 d. 在提供的遊客訊息中有與永續議題相關的案例，也包含遊客對該（永續）議題的反饋。	
A7 推廣和訊息	a. 現有的訊息和推廣材料應具備適當的內容。 b. 具備對目的地推廣訊息的準確性與適當性的審核流程。 c. 與在地社區、環境與文化組織針對相關內容進行諮詢與訊息傳遞溝通，並保留相關證明文件。	
A8 遊客數量與活動管理	a. 目的地的管理策略和行動計畫需要解決遊客量分布的淡旺季季節性問題，並實現遊客流量分散。 b. 對全年遊客量的變化進行監測，包括遊客最多的地區。 c. 通過觀察及社區、利益相關人的回饋，識別遊客數量和活動對目的地的衝擊。 d. 採取行動，對客流及其衝擊進行管理。 e. 行銷策略和對目標市場的選擇，需考量遊客行為模式、活動衝擊和目的地的需求。	
A9 法規規劃和開發控制	a. 控制開發應有明確的政策、條例或指南，所有該類文件應存檔並有明確的名稱和日期以利辨識。 b. 對環境、經濟以及社會文化分別進行明確的影響評估，且評估的規模需考量如何解決目的地長期存在的課題。 c. 對旅遊業相關的物業租賃和特許營業項目應建立具體規範，並有證明文件說明相關使用與執行符合相關條例。 d. 制定政策、條例或指南時，應有公眾參與且保留相關證明文件。 e. 旅遊開發計畫之提出，是在本地原住民或少數民族生活區域時，需與他們協商並徵得同意，且有證明文件說明執行過程。	

準則	績效指標	本案涉及項目
	f. 在目的地規劃、開發和執行階段，相關政策、條例、指南的傳播與執行皆有證明文件。	
A10 適應氣候變遷	a. 目的地管理策略與行動計畫，需能指認並且強調氣候課題。 b. 旅遊業發展和活動的規範、準則與分區應考量氣候變遷的課題。 c. 公開提供氣候變遷風險評估，該評估需涵蓋當前與未來的風險。 d. 在適應氣候變遷時，充分考量當地生態系統對氣候變遷的影響和貢獻，並保留相關證明文件。 e. 公開氣候變遷相關訊息。	
A11 風險與危機管理	a. 目的地管理單位應制定適合於目的地旅遊產業降低風險、危機管理和緊急處理計畫之書面檔案的記錄與存檔。 b. 計畫應能辨識更廣泛的風險，包含自然災害、恐怖主義、疾病健康、資源枯竭和其他當地可能會出現的風險。 c. 該計畫應包含在緊急狀況出現期間和後期得以使用的溝通流程。 d. 對於風險與危機管理，應有在地遞訊息傳遞與培訓的計畫。	
B 社會經濟的永續發展		
B1 評估旅遊業的經濟貢獻	a. 經濟數據的收集方案。 b. 關於旅遊業目的地直接和間接的年度經濟貢獻報告。 c. 數據應包含更廣泛的經濟衝擊指標（例如：遊客數量、開支、就業人數、投資以及目的地範圍內的經濟利益分配等）。	
B2 合適的工作與就業機會	a. 提供在當地即可參加的相關技能培訓計畫或課程。 b. 旅遊業者承諾提供合適的工作及就業機會。 c. 對當地人提供培訓和就業機會，對象應含括婦女、青年、少數民族和身心障礙人士。 d. 建立檢查工作條件和接受處理投訴的管道（例如：工會的參與）。	
B3 支持本地企業與公平貿易	a. 為目的地之旅遊相關的中小型企业提供建議、資金或其他支援。 b. 協助當地旅遊相關的中小企業進入市場。 c. 以實際行動鼓勵與協助當地旅遊企業購買在地商品及服務。 d. 幫助當地農民、工匠和食品生產商進入旅遊產業	

準則	績效指標	本案涉及項目
	鏈。 e. 目的地管理單位對在地產品與工藝品進行識別推廣與出售之行動。	
B4 支持社區發展	a. 鼓勵和促進當地旅遊企業對當地社區和永續發展計畫的支持。 b. 具備並持續推廣促進遊客支持當地社區和永續發展計畫的方案。 c. 志願服務與社區參與不可涉及侵擾或剝削。	◎
B5 防止剝削與歧視	a. 目的地管理單位公布有關人權、剝削、歧視以及騷擾的特定法律（名稱，日期）。 b. 溝通與執行上述法律和相關有效的實踐證明（包括與旅遊企業和遊客的實踐）。 c. 定期進行有關人權議題的風險和衝擊分析，包括人口販運、現代奴役以及童工議題。 d. 目的地管理單位和主要旅遊業參與者簽署《保護兒童免受旅行和旅遊業性剝削行為守則》。	
B6 產權與使用權	a. 目的地管理單位公布有關產權、收購、使用者及使用權的具體法律（名稱、日期）。 b. 上述法律中應包含本地社區和原住民的權利、公眾意見徵詢以及重新安置等內容。 c. 提供在旅遊業發展和活動中執行上述法律的證明文件。 d. 提供關於社區諮詢、同意以及補償的相關證明文件。	
B7 安全與保障	a. 在目的地建立良好且可執行的安全 and 健康服務機制。 b. 指認並解決遊客對於安全及健康服務的需求與資訊傳達。 c. 檢查旅遊設施是否符合安全和衛生標準。	
B8 無障礙 / 可及性	a. 於遊客景點、設施以及服務等層面，具備無障礙使用條例和標準。 b. 在公共設施中採用一致的無障礙設施標準。 c. 建構具備無障礙設施的遊客景點及設施的範圍/比例資料。 d. 相關符合各種有特殊需求族群的無障礙設施改善方案之證明文件。 e. 目的地的宣傳資訊中包含無障礙使用的相關資訊。 f. 主要景區的遊客資訊中應包含無障礙使用的細節。	
C 文化的永續發展		
C1 文化	a. 建立文化資產清單，包括評估和脆弱性指標。	◎

準則	績效指標	本案涉及項目
資產保存	b. 文化資產修復與保護方案。 c. 建立以旅遊收入支持文化資產保護的機制。	
C2 文物	a. 目的地管理單位頒布與歷史文物相關的法律（名稱、日期）。 b. 向旅遊企業和遊客傳達相關法律的證明文件。 c. 執行相關法律的證明文件。	
C3 非物質文化遺產	a. 指認非物質文化遺產並列冊。 b. 非物質文化遺產的慶典活動和遊客體驗（如活動、特色產品等）的示範案例。 c. 本地和原住民社區參與發展和向遊客傳達以非物質文化遺產為基礎的旅遊體驗之證明文件。 d. 有遊客和當地社區對提供非物質文化遺產體驗的回饋。	
C4 傳統的使用	a. 監測當地社區對自然和文化景區的可及性。 b. 針對傳統的場所使用問題，與當地社區進行相關互動的證明文件。 c. 保護和/或恢復當地社區（對相關資源/空間）之使用權的特定行動。	
C5 智慧財產	a. 目的地管理單位公布與智慧財產有關的法律（名稱、日期）。 b. 向旅遊業利益相關人傳達智慧財產權。 c. 在開發遊客文化體驗活動過程中，充分保護了智慧財產權，並保留證明文件。	
C6 文化景點的遊客管理	a. 監測遊客流量對文化景點的影響，並與整個目的地分享結果。 b. 在文化景點內部或周邊，對旅遊相關衝擊進行主動管理的行動證明。 c. 公布在敏感區域和文化事件中的遊客行為準則，並定期監測其遵守情況。 d. 制定針對旅遊經營者和解說員有關文化景點遊客管理的行為守則，或進行其他相關互動。 e. 提供解說員培訓。	
C7 景點解說	a. 在景點提供內容豐富的解說資訊，並利用其他形式在遊客到達前向其提供相關資訊。 b. 景點解說資訊經充分研究且準確無虞的證明文件。 c. 景點解說資訊中明確標明景點的重要意義，以及該區域的敏感性/脆弱性。 d. 在編寫相關解說資訊過程中與本地居民進行合作並保留相關證明文件。 e. 提多種語言版本的解說資訊。	◎

準則	績效指標	本案涉及項目
D 環境的永續發展		
D1 環境敏感區保護	a. 建立自然遺產和資產清單，指明類型、保存狀況和脆弱性。 b. 保護生物多樣性和自然遺產的方案。 c. 建立根除和控制入侵物種的方案。 d. 辨識、監測和減輕旅遊對生物多樣性和自然遺產的衝擊之行動。 e. 建立以旅遊收入支持自然資源保護的機制。 f. 針對減少外來物種傳播議題，與遊客和企業溝通。	
D2 自然景點的遊客管理	a. 監控遊客量與行為對自然景點的衝擊，並與整個目的地分享結果。 b. 有管理和減輕自然景點內或周邊與旅遊相關衝擊的行動證明文件。 c. 公布敏感區域內的遊客行為準則，並定期監測其遵守情況。 d. 制定旅遊經營者和解說員關於自然景點遊客管理的行為守則，和/或進行其他相關互動。 e. 與地方保存機構合作，以辨識與旅遊業有關的環境風險並採取措施降低風險。	
D3 野生動物互動	a. 目的地管理單位引用關於野生生物互動之國際、國家及地方法律之名稱及立法日期。 b. 採用關於海洋和陸地物種野生動物觀賞的國際標準。 c. 發布反映國際標準的與野生動物互動（包括觀賞）的行為守則。 d. 建立體系，檢查旅遊相關業務遵守上述法律法規以及行為守則之執行情形。 e. 在發生野生動物互動的地方，採取監控野生動物福祉，盡量降低干擾的措施。 f. 向遊客提供何謂有害野生動物的互動之資訊，如觸摸和餵食。	
D4 物種入侵與動物福利	a. 目的地管理單位制定動物福利和物種保護之國際、國家及地方性的法律、標準和準則（名稱，日期）。 b. 向旅遊企業和解說員通報這些法律、標準和準則。 c. 建立檢查圈養野生動物和家畜狀況（包括它們的居住和處置）的系統。 d. 對負責圈養野生動物人員的資格進行執照發放和檢查。 e. 在旅遊部門中推廣《瀕危物種國際貿易公約》（CITES），並確保遵守該公約。 f. 向遊客提供有關避免瀕危物種貿易的資訊，例如：	

準則	績效指標	本案涉及項目
	購買《世界自然保護聯盟》(IUCN) 和《瀕危野生動植物種國際貿易公約》(CITES) 通報的受威脅野生動物的紀念品。 g. 加強立法以確保任何狩獵活動都有其科學依據、且被妥善管理，捕獵活動應嚴格執行保護策略。	
D5 節約能源	a. 公布和推廣能源消耗目標。 b. 提出提高能源效率的方案—例如推廣和支持隔熱材料。 c. 投資可再生能源，提高可再生能源在整體能源供應/消耗中的比例。 d. 支援和獎勵對能源進行監控並減少消耗的企業。	
D6 水資源管理	a. 為企業監測和減少用水提供指導和支援。 b. 建立定期評估水資源風險的計畫。 c. 在水資源被評估為高風險之地區，設定、公布和執行水資源管理目標。 d. 監測和控制旅遊目的地的水源與用水量，以及其對當地社區和生態系統的影響。宣傳和檢查旅遊企業對用水目標的執行情況。 e. 向遊客提供關於水資源風險和節約用水的資訊。	
D7 水質	a. 水質監測方案。 b. 水質資料和報告。 c. 監控沐浴用水，對達到設定標準的景點進行認證和鑑定。 d. 具備改善水質行動的證明文件。 e. 為遊客提供有關當地飲用水品質的資訊，以鼓勵遊客採行替代瓶裝水之方案。	
D8 廢水	a. 制定廢水處理的書面指南和規範。 b. 建立企業強制執行指南的體系。 c. 監測/測試廢水排放。 d. 提供永續的都市水處理系統，供旅遊部門在可行和適當的情況下使用。	
D9 固體廢棄物	a. 建立廢棄物監測方案，並公布結果和目標。 b. 與旅遊企業針對廢棄物管理（包括食物浪費）共同進行活動/建議/支持。 c. 減少/消除一次性物品（特別是塑膠製品）的倡議行動。 d. 公共辦公室和設施的廢棄物管理計畫。 e. 提供至少具有四類（即有機物、紙張、金屬、玻璃和塑膠）的分類收集和回收系統。 f. 提供處理剩餘廢棄物的永續性系統。	

準則	績效指標	本案涉及項目
	g. 舉辦旨在消除包括訪客在內的禁止亂扔垃圾，並保持公共場所清潔的運動。 h. 設置足夠進行垃圾分類的垃圾箱。	
D10 溫室氣體排放與減緩氣候變遷	a. 公布在指定日期之前的減排百分比目標。 b. 公布年度氣候報告，包括監測和減緩氣候變遷的行動。 c. 支持旅遊企業推動和參與減少、降低溫室氣體排放之活動。 d. 採取行動減少公共部門產生的溫室氣體排放。 e. 向企業和遊客提供有關符合公認標準的溫室氣體排放補償計畫的資訊。	
D11 低碳交通運輸系統	a. 投資於更永續的交通基礎設施，包括公共交通和低排放車輛。 b. 向遊客宣傳前往目的地和目的地內的替代交通方式的資訊。 c. 建立訪客使用替代運輸方式的數據。 d. 改善和推廣騎自行車和步行條件。 e. 通過鼓勵短途或和更永續的交通方式，對目的地的遊客市場進行優先排序。 f. 公部門和旅遊企業在其自身運營中優先使用低碳交通。	◎
D12 光害與噪音污染	a. 製作光害與噪音污染的指南—提供並推廣給旅遊企業。 b. 識別和監測與旅遊業有關的潛在噪音和光害來源。 c. 建立機制，提供居民回報其發現的噪音和光害污染的管道，並採取後續行動。	