

嘉南藥理大學111年度 研究計畫成果報告

計畫名稱：

重點(整合型)研究計畫

與業界廠商合作之研究計畫

執行期間：112年05 月04 日至12 月31 日

總計畫主持人：

本(子)計畫主持人：吳建德、白宗易

中華民國113年1月31日

嘉南藥理大學補助專題研究計畫成果報告

資源永續·健康樂活—南臺灣傳統聚落資源整合再造之探究

子計畫三：老車站與地方資源整合再利用探析—以臺南村落社區老車

站為例

計畫執行期間：112 年 5 月 4 日至 112 年 12 月 31 日

計畫主持人：吳建德 休閒保健管理系

計畫協同主持人：白宗易 休閒保健管理系

E-mail：jiander@mail.cnu.edu.tw

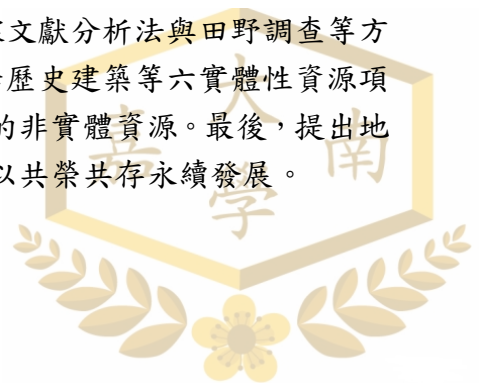
E-mail：tpai@mail.cnu.edu.tw

摘要

車站是聚落的中心、都市發展的起點。在西部縱貫鐵路通車伊始，臺南市境內即設置後壁、新營、林鳳營、隆田、拔林、善化、新市、永康、臺南、保安、中洲等車站。其後又因服務民眾通勤或軍事運輸所需，建置了柳營、南科、大橋、東門、南臺南、仁德等站。在時代的推進下，這些車站有些仍維持過去的蓬勃風華，有些車站則漸形隱沒於嘉南平原一隅。

長久以來佔有臺灣交通運輸一席之地的鐵路事業，在 1970 年代後期由於公路運輸相對的便利，以及國人經濟條件的改善、私家轎車的普及，臺灣鐵路開始出現虧損，也開啟了臺灣鐵路支線的廢線停駛、以及車站的停辦撤除序幕。近年因新冠肺炎疫情 (covid-19)，直接衝擊鐵路客貨運量，更使連年虧損的鐵路事業雪上加霜。2022 年 5 月立法院三讀通過「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」臺灣鐵路管理局規劃在 2024 年正式轉型為鐵路公司。儘管為臺灣鐵路股份有限公司為國營企業，但企業本質仍是以營利為目的，難保這些具有歷史意義及建築特色的小車站，將消失在臺南的地圖之上。因此如何使老車站永續保存，免於遭致撤站拆除，勢必有所作為。而整合車站周邊傳統聚落社區資源，或可成為老車站永續保存的良方之一。本研究運用文獻分析方式梳理出符合臺南市境內村落社區型老車站，包括後壁、林鳳營與保安三站。再根據文獻分析法與田野調查等方式，歸納出臺南村落社區老車站周邊資源型態，包括歷史建築等六實體性資源項目與資源產業活動所引申之特有生活或文化等二項的非實體資源。最後，提出地方資源整合再利用的途徑，俾使車站與周邊社區得以共榮共存永續發展。

關鍵字：老車站、產業發展、資源整合



壹、前言

臺灣都市的發展，與天然地形有著密不可分的關係；十八世紀以前，受限島內的河川多以東西走向，南北交通切割不便往來，故多以水運為主。復因中國大陸沿海漢民移入，濱海河港匯集商賈旅人，沿海水路型都市聚落逐漸成形。「一府二鹿三艋舺四月津」即充分說明早年臺灣聚落的成形，與水運的關聯性。十九世紀後期，清政府先有撫番後因防務，陸路交通始有較大規模的推展。其中以1887年臺灣巡撫劉銘傳（1836-1896）奏准成立全臺鐵路商務總局修築基隆至新竹的鐵路，最具代表。後續日本殖民政府在既有的交通基礎上，繼續擴充鐵公路設施，都會型態逐漸由濱海水運型都市移往內陸的交通要衝。

臺灣進入鐵路時代以後，火車站往往成為聚落的中心。由於車站帶給大眾的便利性，也促使聚落向外擴張為工商城鎮，甚至演化為大型都市。然而在高度工商業化發展後，傳統聚落的居民，也因車站的便利性，漸次移往相對工商較為發達的城鎮都市。這些車站也因周邊居民的外移，而逐漸沒落。再者，因公路交通逐漸發達與便捷，家戶經濟條件改善，私家轎車普及，更加速這些老車站的凋零。早年遍佈嘉南平原的糖鐵車站，也隨著製糖工業轉型糖業鐵路遭到撤除而所剩無幾。以臺南為例，早先境內包括有烏樹林糖廠、新總廠營、岸內糖廠、麻豆糖廠、佳里糖廠、善化糖廠、仁德糖廠鐵道線（見表1）。這些糖廠鐵道線由於糖廠已無製糖生產作業，而遭到廢線。僅有少數糖廠轉型觀光利用，而使得沿線少數車站得以保存並轉為觀光遊憩用途。

表1 臺南地區糖業鐵路分布

糖廠別	所轄糖業鐵路路線
烏樹林糖廠	崁仔頭農場~崁頭厝線、急水溪橋~東山線、新港東線
新營總廠	新營市區~長短樹線、果毅后旗~溪南分岐、新營糖廠~學甲線、太康綠色隧道~果毅后線、官田溪橋~大內線、瓦寮學甲線
岸內糖廠	岸內糖廠線
麻豆糖廠	總爺~隆田線
佳里糖廠	佳里糖廠線、西港大橋~西港線
善化糖廠	潭頂線
仁德糖廠	三爺宮溪-本州線、沙崙線、湖內-本州線、

資料來源：本研究。

至於國營臺灣鐵路股份有限公司所轄的縱貫鐵路貫穿臺南市境，沿線設有十五個車站。這十五座車站中，除了舊縣治的新營車站與舊市中心區的臺南車站位居人口稠密工商繁盛處而列屬一等車站外，隆田、善化、永康、中洲則因鄰近工業、科技園區周邊人口聚集而有較大客貨運輸需求，故列屬二等車站。其餘包括後壁、柳營、林鳳營、拔林、南科、新市、大橋、保安與仁德等9個車站，因運

量有限營收微薄而列屬三等、簡易或招呼站¹（見表2）。這些營收有限卻不乏具歷史價值與保存意義的老車站，在利益至上、營收優先的功利社會中，難保他日將消失在歷史的舞台。例如1980至90年代初期，位在舊臺南市轄內的東門與南臺南二車站依序遭到撤除廢站，即殷鑑不遠。

表2 臺南市轄內縱貫鐵路車站列等（2021年）

車站等次	車站
一等站	新營、臺南
二等站	隆田、善化、永康、中洲
三等站	新市、保安
簡易站	後壁、柳營、林鳳營、南科、大橋、仁德
招呼站	拔林

資料來源：依據國營臺灣鐵路股份有限公司網站 <https://www.railway.gov.tw/tra-tip-web/adr/about-public-info-3?searchType=2&searchSub=0&searchSub=0&searchSub=201> 彙整。

老車站的保留，不僅是大眾記憶的保留，也是鐵道文化延續的一部分。因此如何使老車站永續保存，勢必在經營上作為。而整合車站周邊的資源，或可成為老車站永續保存的良方之一。準此，本研究即是以臺南村落社區型的老車站作為研究探討核心，探析如何整合利用老車站周邊資源，使老車站得以永續保存，並使車站與周邊社區共存共榮。

貳、研究目的

承前，臺灣鐵路運輸發展甚早。清季臺灣巡撫劉銘傳聘請英人設計本島縱貫鐵路，1891年基隆臺北段通車營運，是為臺灣鐵路運輸之嚆矢。日人領臺期間，軍事上以臺為之南進跳板，經濟上又以臺為之榨取物產之外府，是以大興土木，籌築鐵路，故構成「公營主線鐵路為經，糖、林、鹽、礦等株式會社私營鐵路為緯」的綿密路網。國府遷臺以後，基於國防安全與經濟發展需要，一方面整理原有幹支路線，更新營運設施，另一方面，拓寬東線鐵路、興築北迴及南迴鐵路，完成環島鐵路網，鐵路運輸遂成為臺灣本島交通重要管道之一。然而鐵路運輸的便利性與靈活性不如公路運輸，交通時效上又不及航空運輸，故隨著公路及航空設施建設日臻完善，公運及空運市場自由化，以及國民所得提高，私家轎車日趨普及，公路與航空交通利用逐漸增加，鐵路運輸的地位受到挑戰。1978年時臺灣鐵路首度出現2.57億元的赤字（吳建德、余元傑、黃馨慧，2008：371），因此在1980至90年代臺灣鐵路管理局為樽節開支或採用地轉移的方式以開源，陸

¹ 依據「交通部臺灣鐵路管理局所屬分支機構組織通則」第二條，依其所屬車站之營收、客貨運量、行車運轉業務量，將車站依次分為特等、一等、二等、三等站、以及簡易與招呼站。其中，簡易站又依其辦理行車業務型態分為甲、乙、丙三種簡易站。

續撤除淡水、東港、東勢等支線及其所屬沿線車站。此外，針對環島幹線鐵路系統沿線營收不佳的車站，予以降等或廢站，因此部分具有鐵道文化傳承意義的車站，一一消失。近年因新冠肺炎疫情影響，公共運具客運量大幅萎縮，更擴大臺灣鐵路管理局赤字。根據臺灣鐵路管理局 2021 年統計資料顯示，2020 年總營收淨損新臺幣 673,967 萬元，2021 年總營收淨損則擴大到 1,194,284 萬元，兩年間營收淨損增幅達 77.20%，難保不會再出現下一個東勢支線或南臺南車站。準此，本研究即在探討如何整合這些傳統村落老車站周邊資源，使其得以永續經營，永久保存，讓鐵道文化得以傳承。

叁、文獻探討

臺灣鐵路的興建可溯及清末，但真正串起西部南北大小城鎮的縱貫鐵路，則是在日治時期。1899 年臺灣總督府分別由南北兩大港市高雄與基隆作端點同時興工。1908 年於臺中接軌，縱貫鐵路全線通車。在興建伊始即貫穿臺南市，並且在現臺南市轄內設置後壁寮（今後壁）、新營庄（今新營）、林鳳營、番仔田（今隆田）、拔仔林（今拔林）、灣裡（今善化）、新市街（今新市）、烏松庄（今永康）、臺南、車路墘（今保安）、中洲庄（今中洲）等車站。1931 年為銜接仁德糖廠五分車以便通勤民眾使用，增設東門町。二戰爆發未久，又為連繫機場及軍事設施設立試驗所站（即南臺南站）。國民政府遷臺迄今，又再增設柳營、大橋、仁德三站，撤除東門、南臺南二站。目前臺南市轄內縱貫鐵路線上現存十五座車站。這十五座車站大多具有相當歷史性，部分車站站體建築亦保留原始風貌，極具觀光價值。1996 年李欽賢、洪致文特將後壁、林鳳營、新市、臺南、保安站體建築或周邊環境撰以專文論述（李欽賢、洪致文，1996）；戴震宇在《台灣的老火車站》中則將後壁、林鳳營、臺南、保安四站提出加以圖文討論（戴震宇，2001）。

在縱貫鐵路穿越臺南市境內的這些車站中，除了臺南站為舊臺南城區的中心車站，新營為舊臺南縣治中心，因而保有較大的客貨吞吐量，其餘車站對於臺鐵實質營收似難有助益。以客運為例，2021 年臺南站年上下客人次分別為 6283,940、及 6,414,753 人，平均每日上下客人次逾 17,000 人。新營站年上下人次分別為 1,345,599、及 1,356,791 人，平均每日上下客人次也有 3,500 人以上。反觀其他位於傳統村落社區內而具有歷史保留價值的小車站像是後壁、林鳳營等站，日平均上下客人次不過 400 人。即使如保安如此具有知名度的老車站，拜鄰近嘉南藥理大學通勤師生之所賜，日平均上下客人次也僅千人（見表 3）。2022 年 5 月 27 日立法院三讀通過「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」，預計 2024 年元月正式公司化，臺灣鐵路正式轉型為國營企業。儘管為國營，但企業本質仍是以營利為目的，難保這些客貨運量甚微的小車站，將消失在嘉南平原的地圖之上。因此如何利用這些老車站周邊資源加以整合行銷，一方面老車站得以永續保存，另一方面使車站所在之傳統聚落社區得以復甦繁榮，實為值得探討的課題。

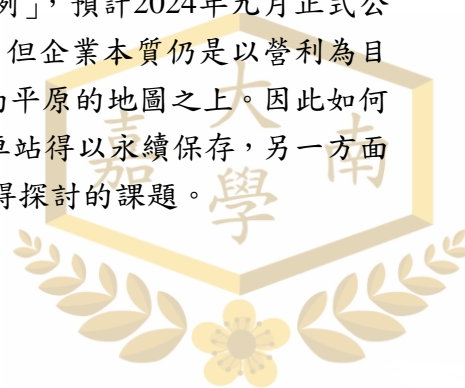


表3 臺南市轄內各車站上下客人次統計

站別	上車人數 (人)	平均每日 上車人數 (人)	占臺鐵全 線上車人 數比率 (%)	下車人數 (人)	平均每日 下車人數 (人)	占臺鐵全 線下車人 數比率 (%)
後壁	152,553	418	0.0098	150,350	412	0.0097
新營	1,345,599	3,687	0.0869	1,356,791	3,717	0.0876
柳營	242,018	663	0.0156	236,890	649	0.0153
林鳳營	155,655	426	0.0100	158,402	434	0.0102
隆田	386,339	1,058	0.0249	379,547	1,040	0.0245
拔林	44,164	121	0.0029	45,285	124	0.0029
善化	916,958	2,512	0.0592	915,229	2,507	0.0591
南科	372,296	1,020	0.0240	343,624	941	0.0222
新市	655,410	1,796	0.0423	638,302	1,749	0.0412
永康	815,929	2,235	0.0527	802,020	2,197	0.0518
大橋	946,033	2,592	0.0611	935,858	2,564	0.0604
臺南	6283,940	17,216	0.4056	6,414,753	17,575	0.4140
保安	384,400	1,053	0.0248	395,698	1,084	0.0255
仁德	226,308	620	0.0146	224,066	614	0.0145
中洲	106,139	291	0.0069	104,805	287	0.0068

資料來源：依據國營臺灣鐵路股份有限公司網站
<https://www.railway.gov.tw/tra-tip-web/adr/about-public-info-3?searchType=2&searchSub=0&searchSub=0&searchSub=201>彙整、計算

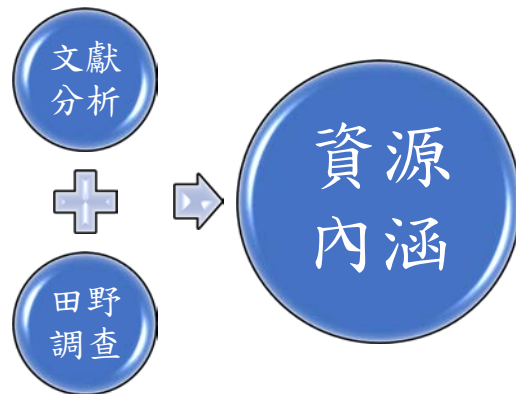
近年社區發展與資源整合應用議題的研究不在少數，例如羅傑以內灣支線鐵路為研究對象，認為過去在鐵道資產的保存上多是以單點式為主，這樣無法讓人全般的瞭解鐵道遺產的歷史與價值，故應將內灣支線所有資源予以串聯。故其間的農業、居住、能源使用、城鄉規劃、交通、社區模式、生態保育以及核心價值應有效整合（羅傑，2013）；張豐盛以山城櫻都著稱的南投仁愛鄉為例，透過文獻整搜、深度訪談田野調查等方法，梳理出清流部落的周邊資源包括人文精神資源、人力資源、物力資源、財力資源與知識資源（張豐盛，2015），如能有效整合勢將使部落得以永續。又如程寶萱以中部深具歷史文化資源的臺中霧峰區為標的，分析出當地應朝文化建構、夥伴共事連結、文化覺醒、推動資源等策略深耕，始能永續發展（程寶萱，2016）。李家霖則以木雕聞名的苗栗三義鄉為研究對象，透過文獻蒐集與田野調查等方法，探討如何將客家傳統村落中之觀光資源加以整合應用，以謀永續發展之途（李家霖，2018）。另外，涂明星則同樣探討的是遊憩觀光資源整合議題，惟其是以中國大陸武漢龍泉山文化生態旅遊區為例（涂明星，2014）。另外，鄭惠月則是以訪談國內醫療院所與觀光從業人員，並輔以次

級資料分析方式，探討國內醫療院所推動醫療觀光之策略(鄭惠月,2013)。惟是項研究範圍層次係屬國家級醫療觀光資源整合策略，與本研究小範圍研究性質略有出入，但其研究方法仍具有參考價值。

肆、研究方法

一、研究方法

眾所周知臺南是具有歷史文化的古都，在西部縱貫鐵路開通伊始，市轄境內及設置多處車站。2017年3月臺南市區鐵路地下化正式動工，具有臺南地標及象徵意義的臺南火車站，未來將轉為地下車站。由於臺南車站建築體列屬國定古蹟，因而被有計劃的保留。至於像是後壁、林鳳營、保安等這些老車站，儘管因為它是日治時期的木造建築站房而被登錄為臺南市市定古蹟及歷史建築，但在臺灣鐵路管理局公司化以後，這些平均每日使用人次不多的車站建築，未必能長久存續。因此本研究將是以資源整合發想，期盼透過車站與周邊地區的連結，使這些車站不致消失在人們的記憶中。



資料來源：本研究。

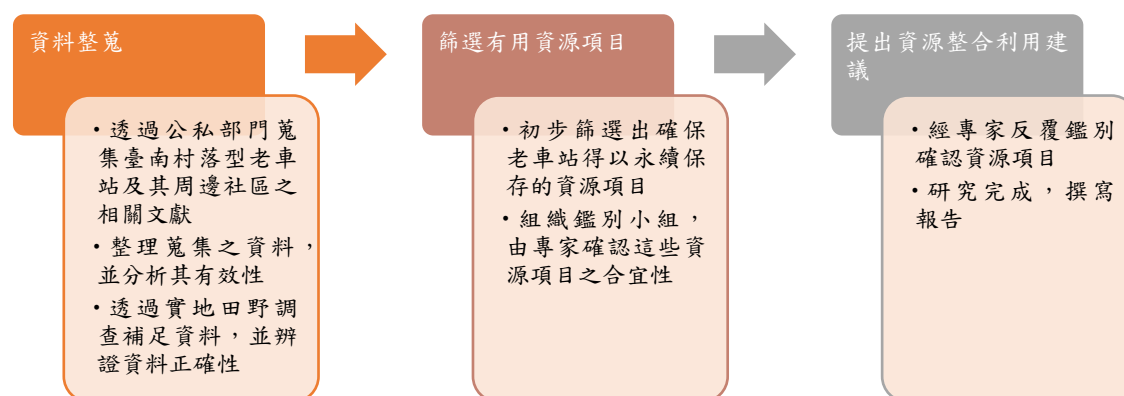
圖1 資源內涵取得方法

在研究方法上，首先必須盤點這些老車站周邊的資源。在盤點資源內涵過程中，勢必需要足夠的文獻。文獻分析最主要的目的在於鑑往知來，蒐羅足夠的車站周邊資訊經過分析背景、原因、影響及所隱含的深層意義，並且加以詮釋，將有助於擬制這些老車站永續保存的策略。故文獻分析法 (document analysis) 將應用於本研究過程。至於文獻的取得除了非接觸型的閱覽式取得之外，必要時，研究過程中將實施田野調查 (field research) 的接觸型資料取得，以充分瞭解後壁、林鳳營、保安等車站周邊資源狀況 (見圖1)。在擷取足夠資料以後，即可透過 SWOT 分析 (strengths-weaknesses-opportunities-threats analysis) 矩陣以瞭解這些地方周邊「資源」的優劣勢以及機會與威脅，最後梳理出確實有利於車站保存的地方資源，使這些地方村落的老車站，得以永久存續。

二、研究步驟

在研究步驟上（見圖2），首先透過國營臺灣鐵路股份有限公司（原交通部臺灣鐵路管理局）、臺南市政府等政府政府公報、出版品、網站，以及有關老車站、鐵道文化資產、社區資源整合等相關專書、期刊論文、學位論文次級資料閱覽對臺南傳統村落老車站及其周邊社區有初步的認識。接著，再就不足之處，實施實地田野調查，以充分取得傳統村落車站及其周邊社區文獻。所蒐集之次級資料正確與否，亦可透過田野調查驗證真偽。

在完成資料整蒐後，經分析初步梳理出這些老車站及其周邊所擁有的資源項目，並且這些資源是確保老車站得以永續保存的資源項目。惟研究必須力求客觀，這些資源項目可再運用德爾菲法（delphi method）模式，委請在地人士擔任專家組成鑑別小組，確認這些資源項目的合理性。最後，根據專家意見所修正之資源項目提出整合利用之建議。



資料來源：本研究。

圖2 研究步驟

伍、結果與討論

一、臺南村落老車站選點

國營臺灣鐵路股份有限公司所轄縱貫線營運車站，貫穿臺南市境共計有十五座車站。根據臺鐵 2021 年資料顯示，15 個站點平均每日進出車站人數不及 2,500 次的車站，計有後壁（830 人次）、柳營（1,312 人次）、林鳳營（860 人次）、隆田（2,098 人次）、拔林（245 人次）、南科（1,961 人次）、保安（2,137 人次）、仁德（1,234 人次）、以及中洲（578 人次）等站。其中，保安站列屬臺南市市定古蹟，後壁、林鳳營站則被登錄為市定歷史建築。後壁、林鳳營及保安站分別位居後壁區後壁里、六甲區中社里以及仁德區保安里。柳營、南科二站則分別是在 1960 與 2010 年設立的新站。至於隆田、拔林、中洲三站儘管在縱貫鐵路開通伊始即已設置，但站體已經改建，早已不復當年。

後壁、林鳳營與保安三站以車站所在地為中心，站點周邊形成大小不一的聚落。參照 112 年 12 月臺南市各區統計資料，後壁里人口數為 1,755 人，中社里

人口數為 3,268 人，保安里人口數為 3,074 人。是以上述三站，符合「臺南村落社區老車站」的標準。故本研究則是以上述三站做為討論對象。

二、臺南村落社區老車站基本資訊

(一) 後壁站（距基隆起點 307.5 公里）

後壁車站設站初稱後壁寮，1920 年改為現稱迄今。現存木造站體為 1943 年 9 月構築。目前列屬臺鐵甲種簡易站，新營車站代管。

(二) 林鳳營站（距基隆起點 322.4 公里）

林鳳營車站設於 1901 年 12 月 16 日，初名為林鳳營驛。設站初稱後壁寮，1920 年改為現稱迄今。現存木造站體為 1943 年 9 月構築。目前列屬臺鐵甲種簡易站，隆田車站代管。

(三) 保安站（距基隆起點 361.3 公里）

保安車站初稱車路墘，係 1900 年臺南高雄路段通車時原始五站之一。惟初設站址為現址南方 1.5 公里處。1909 年 11 月 10 日配合仁德糖廠設立而北遷（蘇昭旭，2002:71）。站名至 1966 年 12 月 15 日始改為現稱。目前列屬臺鐵三等站。

（見圖 3）。



資料來源：本研究。

圖 3 臺南村落社區老車站——後壁、林鳳營及保安站現況

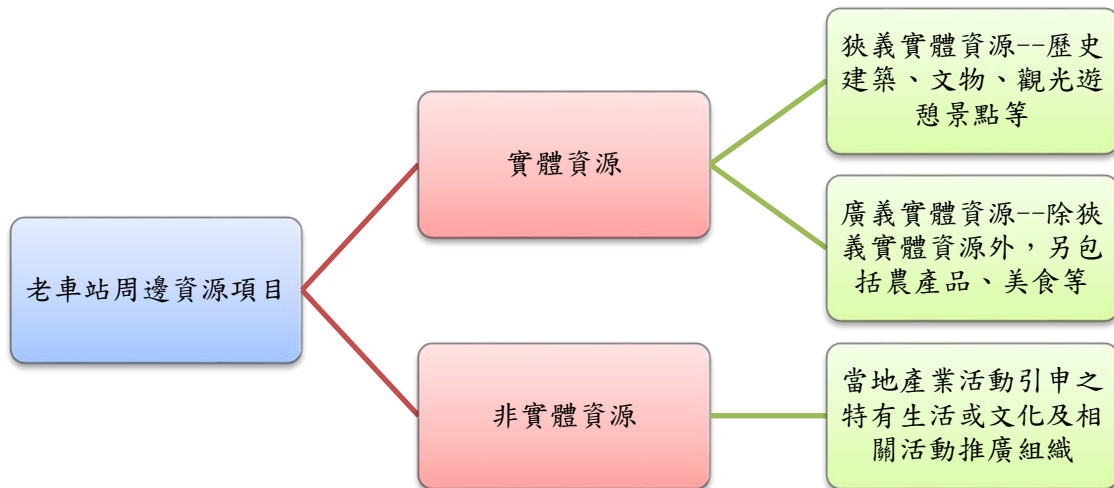
三、臺南村落社區老車站周邊資源盤點

(一) 資源項目

依據前項研究方法與步驟，臺南村落社區老車站資源型態，大抵可區分為實體資源（physical resources）與非實體資源（non-physical resources）兩大區塊。狹義的實體資源包括當地特有的歷史建築、文物，或像是周邊觀光遊憩景點及其相關設施，廣義的則包括當地農產品、美食等。

至於非實體資源則包括當地產業活動所引申的特有生活或文化，或推廣當地觀光遊憩、產業活動及其引申之特有生活或文化的組織或機構（見圖 4）。





資料來源：本研究。

圖 4 臺南村落社區老車站周邊資源項目（型態）

（二）後壁站周邊資源

後壁站在狹義實體資源方面，包括後壁車站、菁寮老街、阮家古厝、後壁俗女村、菁寮十字架天主堂、上茄苳鐵道蓮花、烏樹林代天府、土溝農村美術館、烏樹林休閒園區等。廣義實體資源，如稻米、茗醬製麵（鹽水意麵）、永興白曝蔭油、清豐冬瓜糖、稻稻來割稻飯、後壁冰糖醬鴨等。非實體資源係以稻米所衍生的農村生活與文化，以及臺南市後壁區公所、後壁社區發展協會等。

（三）林鳳營站周邊資源

林鳳營站狹義實體資源方面，包括林鳳營車站、林鳳營故事館、林鳳營牧場、九品蓮花生態教育園區、林鳳營樹屋、菁埔埤濕地、六甲落羽松森林等。廣義實體資源則有羅李亮冰雜貨店、味全林鳳營鮮乳。非實體資源則是農牧業引申之農民生活型態，以及林鳳社區發展協會、林鳳營禾作社等。

（四）保安站周邊資源

保安站狹義實體資源包括：奇美博物館、臺南都會公園、虎山林場、十鼓仁德文創園區、花現虎山樂活園區、車路墘公園警察廳舍磚造玄關、臺灣 Holocaust 和平紀念館（車路墘教會）等。廣義實體資源包括：臺糖仁德廠冰店、奇美食品幸福工廠。非實體資源則有保安社區發展協會。

四、整合再利用途徑

（一）政府組織資源投入

政府編列預算優化周邊公共基礎設施（如設立自行車租借站、道路、自行車及人行步道優化、新建停車場、公廁、路燈等），鼓勵大眾運輸業者規劃以車站為中心的環狀運輸線等，以便利遊客前往周邊景點。此外，部分非具營利的設施則委請在地區公所、民間協會或組織進行維護作業。

（二）在地民間企業襄贊



臺南村落社區老車站周邊不乏知名企業行號，在政府維護資源有限的情況下，可以企業聯名認養方式，彌補政府資源的缺口，並且滿足社會對企業社會責任（Corporate Social Responsibility, CSR）的期待。

（三）周邊教育機構輔助

教育部自 2018 年起推動大學社會責任（University Social Responsibility, USR），藉以連結地方培育人才。臺南村落社區老車站周邊 2 公里內，除保安站外有嘉南藥理大學，後壁與林鳳營站周邊並無大專校院。然而，並非僅有大專校院才應負起社會責任。在將老車站資源整合利用過程中，亦可將車站周邊中小學資源納入，學校可以社區服務的方式，協助維護環境清潔，或以學校特色專長（如後壁高中窯陶藝、林鳳國小扯鈴、虎山實小樂團等），提供結合車站節慶活動相關服務。

參考文獻

- 交通部臺灣鐵路管理局（2022），《中華民國110年臺灣鐵路統計年報》，<https://www.railway.gov.tw/tra-tip-web/adr/about-public-info-3?searchType=2&searchSub=0&searchSub=0&searchSub=201>，檢索時間2024年1月18日。
- 吳建德、余元傑、黃馨慧（2008），〈從財報觀點析論臺灣鐵路之經營策略〉，《嘉南學報》，第卅四期，頁371-385。
- 李家林（2018），《苗栗三義鄉文化觀光資源整合策略之研究》，國立聯合大學建築學系碩士班碩士論文，未出版。
- 李欽賢、洪致文（1996），《台灣古老火車站》，臺北：玉山社。
- 涂明星（2014），〈武漢龍泉山文化生態旅遊區資源整合融通與文化創意之策略研究〉，《第九屆海峽兩岸學術研討會論文集》，臺中：僑光科技大學商學與管理學院。
- 張緯良（2011），《管理學》，臺北：雙葉書廊。
- 張豐盛（2015），《資源整合與農村永續發展：以南投縣仁愛鄉清流部落為例》，亞洲大學休閒與遊憩管理學系碩士論文，未出版。
- 程寶萱（2016），《霧峰地區文化觀光資源整合》，亞洲大學休閒與遊憩管理學系碩士論文，未出版。
- 臺南市仁德戶政事務所仁德區人口統計資料，https://rende.tainan.gov.tw/News_population.aspx?n=9368&sms=14136，檢索時間2024年1月19日。
- 臺南市白河戶政事務所後壁區人口統計資料，https://web.tainan.gov.tw/baiheagr/News_population.aspx?n=17963&sms=18343，檢索時間2024年1月19日。
- 臺南市官田戶政事務所六甲區人口統計資料，https://guantian.tainan.gov.tw/News_Content.aspx?n=25267&s=8610142，檢索



時間2024年1月19日。

鄭惠月（2013），《從資源整合觀點探討醫療觀光行銷策略之研究》，國立高雄第一科技大學企業管理研究所碩士論文，未出版。

戴震宇（2001），《台灣的老火車站》，臺北：遠足文化。

羅傑（2013），《新竹縣內灣支線鐵道景觀資源整合發展與再活化之研究》，中原大學建築學系碩士論文，未出版。

蘇昭旭（2002），《臺灣鐵路車站圖誌》，臺北：人人。

