臺南市糖業鐵道(岸內-新營-後壁)

五分車路廊復駛先期規劃案

經費申請書

(依據交通部 115 年 7 月 15 日交路(一)字第 1157900440 號核定函)

中　華　民　國　１１５　年　０８　月　１８　日

目錄

第一章　計畫緣起 1

1.1 計畫緣起 1

1.2 計畫目標 1

1.3 計畫範圍 2

第二章 沿線相關地方創生計畫 3

第三章 糖鐵路線規劃構想說明 5

3.1 現況使用 5

3.2 沿線重要節點 6

3.3 周邊景點 9

第四章 工作項目研擬 11

一、 上位計畫與相關計畫蒐集 11

二、 基本社經資料調查分析 11

三、 交通運輸現況調查 11

四、 路線現況資料蒐集 12

五、 相關法規研析 12

六、 環境影響探討 13

七、 課題分析初探 13

八、 未來推動方式探討 13

第五章 經費與時程概估 15

5.1 計畫時程概估 15

5.2 計畫經費預估 15

第六章 預期效益 17

6.1 預期效益 17

6.2 本計畫與地方創生之連結 17

第一章 計畫緣起

1.1 計畫緣起

臺南市溪北地區（原臺南縣治所在地及其周邊）曾是臺灣糖業發展的核心地帶，擁有深厚的產業歷史與文化底蘊。自日治時期以來，糖業鐵路（俗稱五分車）不僅是原料甘蔗與砂糖成品的運輸動脈，更是串聯鹽水、新營、後壁等城鎮聚落的生活紐帶。這條鐵道網絡承載了無數在地居民的集體記憶，見證了嘉南平原的經濟起飛。

然而，隨著傳統製糖業的沒落、產業結構的轉型與公路運輸系統的普及，糖業鐵路的運輸功能逐漸式微，最終走向停駛。遺留下來的鐵道空間面臨閒置、遭佔用或產權零碎化等問題，導致沿線聚落失去了原有的連結與活力，面臨人口外流與經濟邊緣化的發展危機。儘管近年來政府積極推動文化資產保存，但點狀的保存難以形成線狀或面狀的區域發展動能。

為扭轉此一頹勢，配合行政院「打造永續共好地方創生計畫」之推動，本計畫旨在透過復駛糖鐵五分車，將閒置的鐵道空間轉化為具備觀光、交通、文化與產業功能的「甜蜜廊帶」。

鑑於鐵道復駛涉及複雜的法規適用性、工程技術、土地權屬釐清及環境影響探討，且需與沿線社區發展需求緊密扣合，故亟需申請經費辦理本「先期計畫規劃案」，以進行全面性的調查、規劃與探討，為後續實質建設奠定必要之基礎。

本規劃案不僅是硬體建設的評估，更是一場社會工程的啟動。透過借鏡嘉義蒜頭糖廠五分車延駛高鐵之成功模式，並結合月津港、新營地景及菁寮老街等既有觀光資源，期以研擬出一套具備可行性與永續性的發展藍圖。

1.2 計畫目標

本規劃案確立以下三大核心目標，希望透過層層遞進，從區域宏觀發展到具體的觀光休閒遊憩，再到最底層的社區共識營造，構成完整的計畫脈絡：

一、目標一：糖廠再造活化，重塑歷史文化意義

本計畫首要目標在於以「糖鐵廊帶」為軸心，翻轉溪北地區發展緩步之現況。將深入研擬如何透過鐵道復駛，將鹽水區的歷史人文（如月津港燈節、岸內影視基地）、新營區的都會生活與糖業地景（如新營糖廠、天鵝湖）以及後壁區的農村田園（如無米樂菁寮老街、仕安社區）進行串聯。透過線性廊帶的整合，打破行政區界限，導入觀光人流，並結合地方創生策略，輔導沿線產業升級（如糖業文化伴手禮、社區農特產），創造就業機會，吸引青年迴流返鄉。期望透過本計畫產出具體的產業鏈結策略，使鐵道不僅是交通工具，更是帶動區域經濟共榮的引擎。

二、目標二：打造獨特製糖文化旅遊，建構結合水綠地景之觀光休閒廊帶

有別於單純的交通運輸，本計畫將以「觀光休閒」為核心發展導向，將著重於如何利用糖鐵五分車串聯「月津港水域遊憩」、「新營綠帶地景」與「天鵝湖生態」、「糖鐵車站建築」等關鍵遊憩節點。目標是建構一條集結「鐵道歷史」、「糖業文化」、「臨水遊憩」與「農村體驗」的深度旅遊路線，使糖鐵五分車成為體驗溪北慢活氛圍的最佳運具。透過本計畫與周邊沿線相關計畫的串連，打造具備國際吸引力的特色旅遊軸線，帶動區域觀光產值。

三、目標三：糖廠五分車串連台鐵車站，縫合周邊景觀形成觀光新亮點

為落實「社區先行」與「區域縫合」之具體策略。考量鐵道建設期程較長，為避免計畫空窗期導致民意流失，並預先培養未來的運量基礎，同時透過相關計畫深入盤點舊糖鐵沿線聚落（如長短樹、太子宮、仕安等社區）的發展需求。規劃團隊將研擬在鐵道實質動工前，如何透過質性計畫（如社區營造、文化導覽培訓）、小規模工程改善（如環境美化、指標系統）與公共運輸服務（小黃公車），逐步活化社區動能。此舉旨在凝聚居民對於糖鐵復駛的共識，減少潛在的土地徵收或施工阻力，並營造出具向心力的社會支持環境，確保未來鐵道建設完成後，能與在地社區產生正向互動，縫合城鄉景觀，成為觀光新亮點。

1.3 計畫範圍

本計畫起點自鹽水區岸內影視基地（岸內糖廠）開始，途經糖鐵鹽水車站、鹽水市區、西太子宮站、東太子宮站、卸鹽台、新營糖廠、天鵝湖親水公園、長短樹信號所，並規劃以後壁區南 80 線為路線終點，路線線型詳圖 1.3-1。

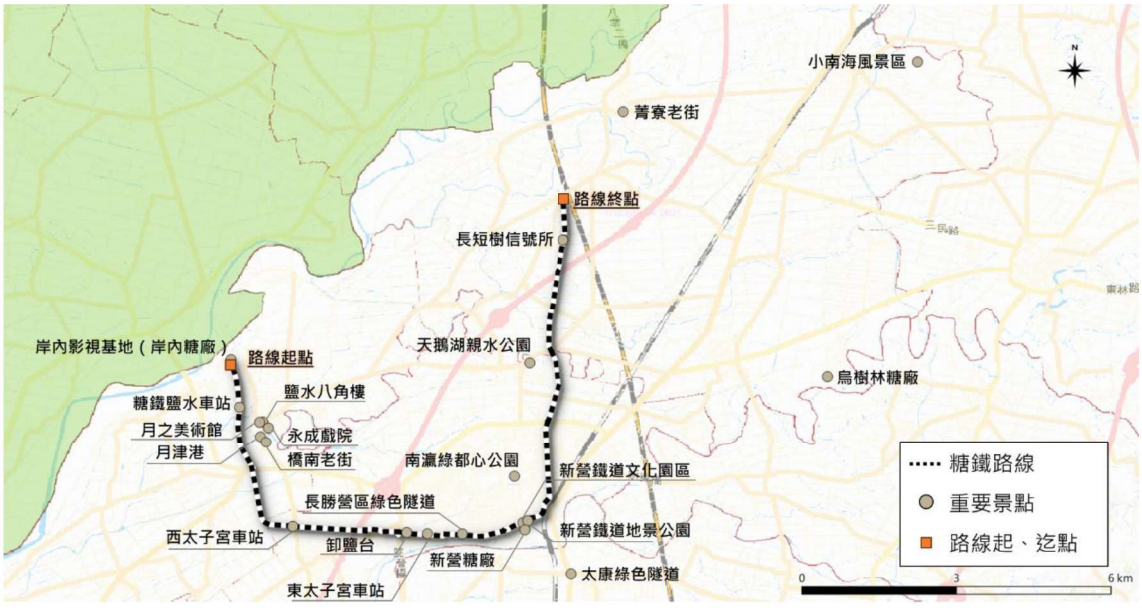

圖 1.3-1 後壁新營鹽水地區糖鐵五分車廊帶

第二章 沿線相關地方創生計畫

以振興溪北區域發展、復舊糖鐵五分車交通機能為目標，盤點舊糖鐵沿線聚落永續及特色發展需求，先行集中投入有限資源，俾使鹽水、新營、後壁沿線社區重新活化，以創造後續重啟糖鐵建設經營之有利環境。並透過五項主要提案來振興臺南溪北地區（後壁、新營、鹽水）的發展。

一、提案一：鹽水區月津港多元體驗推動計畫

提案單位：鹽水區公所。

計畫簡介：以鹽水月津港為核心，透過改善親水環境、推動獨木舟體驗及串聯藝文商圈，打造多元的水域遊憩活動。

計畫大綱：

（一） 月津港歷史導覽與步行空間改善（核心）：改善既有步道，進行動線修整，規劃四條月津港歷史導覽路線。

（二） 月津八景主題公仔與 AI 導覽整合：配合已建置的八處月津八景主題公仔，作為導覽節點與故事載體。

（三） 月津港獨木舟航行體驗及航讀月津八景巡禮：以月津港為視角出發，與月之美術館打造親水藝術裝置，結合歷史導覽解說。

二、提案二：蔗坪風華舊鐵路自行車道改善計畫

提案單位：鹽水區公所。

計畫簡介：於社區已荒廢之傳統糖業鐵路廊道，設置舊鐵道自行車道，沿路融入歷史故事及綠美化，進而可以與菁寮無米樂社區串連，將人流引入社區，增加社區觀光收益。

計畫大綱：距離新嘉運動公園 100 公尺處將舊有糖鐵空間闢建自行車道，路線長度約 1,010 公尺，規劃項目包含景觀欄杆、植栽、石籠座椅與防滑彩岩地坪處理等。

三、提案三：新營鹽運聯合轉運臺-糖鹽產業特色觀光景點營造計畫

提案單位：臺南市政府文化局。

計畫簡介：針對新營區的「卸鹽台」進行改造，打造綠帶狀的休憩主題公園，營造旅遊新據點。

計畫大綱：

（一） 串連現況路線斷點：目前東太子宮車站至卸鹽台為尚未開通路段，預計透過本計畫改善串接。

（二） 硬體結構改造：改善卸鹽台本體結構，拆除具危險性的棚架設施。

（三） 景觀與設施導入：導入特色主題及休憩設施，結合周邊動線（如長勝營區方向），創造休憩節點與人行廣場。

四、提案四：港湖連線。點亮溪北

提案單位：臺南市政府文化局。

計畫簡介：透過光環境營造、藝術裝置與在地品牌共創，串聯烏樹林糖廠、新營糖廠、天鵝湖、月津港、鹽水車站與岸內糖廠的糖鐵廊帶。

計畫大綱：

（一） 糖業時代光廊：沿線設置公共藝術（以糖業史、鐵道聲響為題），夜間以暖光串接站點，並在鹽水車站與天鵝湖設置大型亮點裝置，重現在地生活記憶。

（二） 月津港 X 月之美術館在地共好：媒合企業、學校與在地居民創作指標地景；活化月津故事館與藝文空間，持續辦理月津港燈節，作為國際新秀發表平台。

（三） 天鵝湖 X 親子友善公園：與新營社大、辻間創生聚落共同合作，設置童趣主題裝置，改善標示系統與光環境，營造親子友善空間、帶動藝文發展與濕地生態共榮。

（四） 糖鐵再生地方共創：包含開發糖業文化伴手禮（品牌共創）、轉型舊倉庫為社區共創工坊，以及培育在地青年團隊進行策展與設計實習。

五、提案五：小黃公車接駁服務

提案單位：臺南市政府交通局。

計畫簡介：配合「臺南市後壁、新營、鹽水地區糖鐵五分車廊帶地方創生計畫」場域，結合在地旅遊景點及遊程，善用小黃公車路線彈性與預約班次彈性之特性，提供遊客多元運具選擇，規劃小黃公車路線，提升交通平權與觀光便利性。

六、小結

綜上五大提案計畫內容與目標，主要為後壁新營鹽水糖鐵路徑周邊景點、歷史建築、自然景觀等，透過「單點」發展培養觀光人潮，再以糖鐵路徑與小黃公車串連達成「線性」發展，期以本計畫作為串聯工作的骨幹，未來持續朝向區域性「面」的帶動。

第三章 糖鐵路線規劃構想說明

後壁新營鹽水糖鐵路線起點規劃自鹽水區岸內影視基地（岸內糖廠），路線沿舊糖鐵五分車路線，沿途行經糖鐵鹽水車站、西太子宮站、東太子宮站、卸鹽台、新營糖廠、天鵝湖親水公園、長短樹信號所，惟考量原菁寮線終點周邊路段土地權屬較不完整，因此將路線終點規劃於後壁區南 80 線附近，路線全長預估為 15.75 公里。就路線現況使用、重要節點與周邊鄰近景點進行初步說明。

3.1 現況使用

現況路廊多數路段開發作為自行車道與人行道通行使用，少部分路段考量路幅狹小故規劃採混合車道使用，分段開發逐步完善整體使用環境，廊帶鋪面整平與喬木綠蔭形成良好的自行車騎乘環境與周邊居民散步空間。

一、新營鹽水糖鐵自行車通勤綠廊

新營鹽水自行車道綠廊路線自鹽水區岸內影視基地（岸內糖廠）出發，終點規劃於台鐵新營車站南側「新營鐵道地景公園」，路線採自行車與行人共用道路類型規劃建置，可供自行車雙向通行，路線全長約有 8,781 公尺，工程區分三階段施工，分別於 106 年 6 月、107 年 2 月、108 年 8 月、109 年 2 月陸續完工啟用。

二、新營區糖鐵自行車通勤綠廊

新營區糖鐵自行車通勤綠廊路段起點自台鐵新營車站至區道南 74 線（天鵝湖親水公園北側），為南北向自行車路線，路線全長約 3,177 公尺；工程經費為內政部國土署補助，分為兩階段施工，兩期工程以市道 172 線為區分點，工程分別於 103 年 5 月與 104 年 3 月完工。

三、後壁糖鐵自行車道

後壁糖鐵自行車道自天鵝湖親水公園北側（南 74 線）起至菁寮周邊南 82 線止，路線長度約為 5,800 公尺，為南北向自行車路線，路線沿舊糖鐵路徑建置，為「創益。新營~臺南市新營區整合建設計畫」延續計畫，規劃串連新營、後壁及鹽水等地區糖鐵系統轉作自行車道之最佳路網後，陸續爭取國土署提升道路品質計畫補助建置，持續針對地區性運動健身廊道及人本交通環境檢討，讓效益能持續加值與延續。

四、國家綠道-糖業鐵道

國家綠道共有七條主要軸線，其中糖業鐵道主責單位為經濟部，路線共有兩段，一段座落於彰化溪湖連接至明道大學，另一段則為「岸內糖廠至烏樹林糖廠」。其中岸內糖廠至新營糖廠路段與本計畫路段重疊，現況已於 113 年 2 月完成自行車道工程並設置指標，打造舒適騎乘與遊憩環境，同時規劃專屬網頁（台糖官網）增加曝光，亦透過臺南市政府觀光局及交通部鐵道旅遊活動推廣。

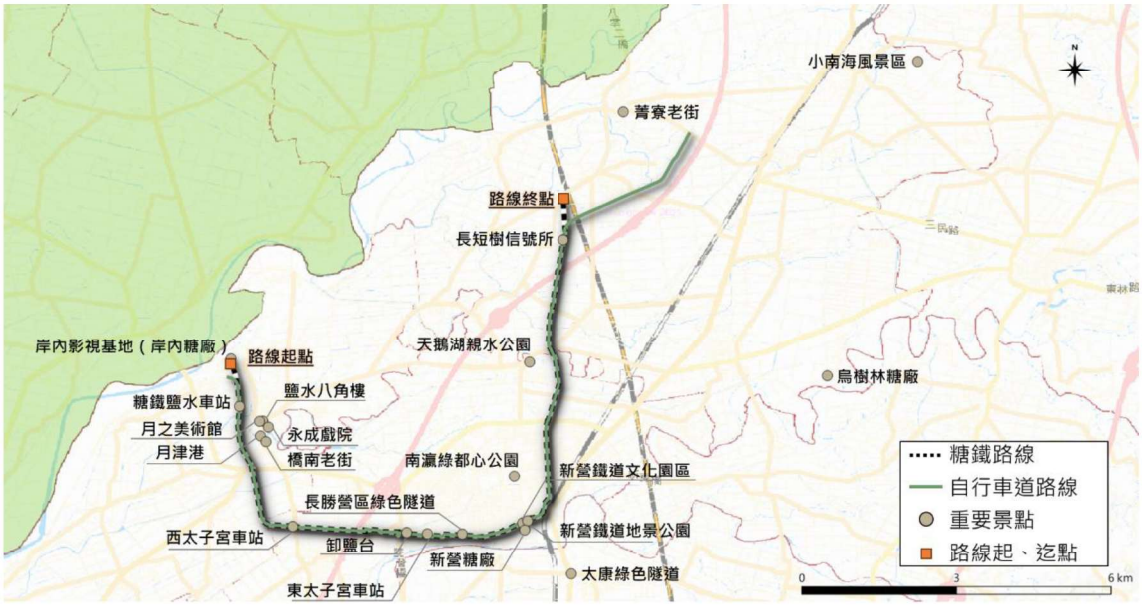

圖 3.1-1 後壁新營鹽水地區糖鐵五分車廊帶現況自行車道闢建與周邊景點

3.2 沿線重要節點

本計畫糖鐵路線有數處重要節點，包含糖廠舊址、運糖/鹽設施、糖鐵車站與主要景點，個別簡介如下。

一、岸內影視基地（岸內糖廠）

漢人投資臺灣新式糖業的先驅明治 36 年（1903 年），由臺南糖商王雪農等人創立的鹽水港製糖株式會社，在岸內設立了新式製糖工場，開啟了臺南近代糖業發展的新頁。在明治 40 年（1907 年），日資大舉溢入，由漢人所投資創立的鹽水港製糖株式會社就此易手予日人；日人接手後於岸內糖廠成功試製出「耕地白糖」，不僅是臺灣第一家生產這種高品質白糖的糖廠，更帶動了臺灣糖業的技術革新。從此臺灣本土各製糖株式會社相繼倣效，立下臺灣新式糖業的里程碑。

除了製糖技術上的突破，岸內糖廠在交通運輸方面也扮演了重要角色。明治 42 年（1909 年），鹽水港製糖株式會社開辦了「新營—鹽水」區間的鐵路，這條糖鐵長 8.4 公里的營業路線不僅便利了糖廠的運輸，也促進了地方的經濟發展。

然而，隨著時代的變遷，臺灣糖業面臨了前所未有的挑戰。民國 81 年（1992 年），岸內糖廠被裁撤，並於兩年後正式停產，民國 86 年（1997 年）將設備拆遷至越南，製糖工場隨之拆除。

為了活化閒置的糖廠，政府決定將岸內糖廠改建為影視基地。民國 107 年（2018 年），岸內糖廠影視基地正式啟用，為臺灣的影視產業注入了一股新的活力，提供電影、電視劇等影視作品的拍攝服務，歷年來已有多組劇組進駐、產出多部著名作品，包含《斯卡羅》、《傀儡花》、《牛車來去》、《大濛》…等。

二、糖鐵鹽水車站

鹽水站設立於 1909 年，設立初期稱為鹽水港站，地點位於文武街底（現治水路與文武街交叉處），是木造形式的車站，鹽水站曾是布袋線的終點站，後來糖鐵延伸到布袋嘴後才變為中間站，鹽水港站同時也是鹽水港製糖株式會社在台灣設立的第一座車站，亦因應民眾需求開始提供客運服務，成為最早的糖鐵客運服務路線。

1945 年鹽水港遭盟軍轟炸，車站與城鎮也在當時遭到炸毀，1946 年台糖公司設立臨時車站，1955 年 9 月 5 日台糖公司重建車站，將車站改建為水泥建築，並設有月台兩座；1979 年布袋線客運功能廢除，車站僅剩管制行車的功能。

1997 年台糖公司舉辦岸內文藝季，鹽水站曾復活作為勝利號汽油車停靠的車站之一，2002 年新營糖廠廢止，鹽水站的軌道運輸服務正式走入歷史。

近年陸續進行鹽水車站站體修復工作與倉庫補強作業等工程計畫，期以修復並活化歷史建築，全面改善鹽水區糖鐵文化設施，配合糖鐵沿線改建自行車道與保存糖鐵火車車頭，留存糖鐵文化並持續推廣。

三、月津港

月津港因其河港由東而南轉西有如半弧彎月，亦稱月港或月津，清朝時期鹽水風景秀麗，騷人墨客吟詠期間，並賦以「月津八景」。於明清時期，月津港為臨海潟湖，有船舶可直航中國福建，為嘉南地區商貿農產集散地、商旅繁盛一時，也是重要軍事要地。而後港口因大量砂石淤積導致內陸化，月津港逐漸縮小成鹽水內港，而水路運輸逐漸沒落。

於 2003 年起，月津港逐步透過水利設施整治、親水步道修建、親水公園開闢等工程與「月津港風華再現」、「新營鹽水雙星拱月計畫」等相關計畫，持續進行水質、水利、交通等改善措施，並榮獲臺灣「園冶獎」、「國家卓越建設獎」等多項大獎。著名活動與景點包含月津港燈節、月之美術館等。

四、卸鹽台（鹽轉運站）

鹽轉運台興建於 1954 年 12 月 15 日，於 1955 年 4 月 25 日竣工，費用由美援相對基金貸款，建築則是鐵道室設計、新營總廠監工、農業工程處承造，是為了將散鹽轉運至省鐵車廂而設計建造的高台，基座高約 3.5 公尺；鹽轉運台是糖鐵歷史中非常獨特的存在。

由布袋或七股鹽場所運來的散鹽會在此開上高台，台糖 762mm 軌距的 7.5 噸散鹽車有設計側板，傾卸的散鹽經由工人撥入 1067mm 軌距的省鐵敞車中，再載運至中北部或高雄港出口，鹽轉運台除有高台外，南側設有辦公室，也曾建設洗車機洗滌鹽車，民國 1973 年鹽轉運台將雨棚更新為水泥製，後隨著製鹽業務萎縮，鹽轉運台於 1990 年代走入歷史，目前除部分結構繡蝕外大多仍保留完整。

為目前全台唯一一座卸鹽台，過去曾二度提報文化資產，惟送審後審查機關評估卸鹽台與周遭相關鐵路、設施之連結性不足，整體脈絡稍嫌薄弱，加上現況經一定程度的改建與整修，未具指定古蹟或登錄歷史建築之基準，未登錄為歷史建築。

五、新營糖廠

新營糖廠與岸內糖廠同屬鹽水港製糖株式會社，日治時期為本社所在地；臺灣光復後，亦為台糖五大總廠之一。新營糖廠不僅是製糖的重鎮，也是糖業鐵道的樞紐。明治 42 年（1909 年），新營糖廠開辦了「新營—鹽水」區間的鐵路，這條糖鐵不僅便利了糖廠的運輸，也促進了地方的經濟發展。

隨產業結構變化，新營糖廠在結束製糖業務後，於民國 92 年（2003 年），新營糖廠轉型成立鐵道文化園區，將糖廠的歷史建築和鐵道設施保留下來，打造了一個集休閒、觀光、文化於一體的園區。此外，目前台糖油品事業部總部設置於此，亦設有鐵道文化園區，從日治時期的製糖重鎮，到戰後臺灣糖業的龍頭，再到如今的鐵道文化園區，新營糖廠的每一次轉變都寫下了臺灣產業發展的重要篇章。

113 年復駛新營糖廠-火燒店-新營與新營糖廠-新營火車站兩段糖鐵五分車路線，提供假日（休息日、例假日、國定假日）載客服務（平日僅接受 20 人以上團體預約），串聯糖鐵歷史設施、活化糖鐵有成。

六、天鵝湖親水公園

古稱埤寮埤，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。明清時期，有漳州陳姓祖攜伽藍尊王神像來台，自台南登陸後沿路北上，見一埤塘，與漳州家鄉環境相似，四周土地肥沃，於是在湖畔搭寮墾殖，漸次發展，於是人稱此地為埤寮（即今埤寮里），而池塘稱埤寮埤。

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。於民國 83 年進行開發，現有水域面積東湖 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。

天鵝湖親水公園屬國家級重要濕地，兼具蓄水灌溉及親水休憩功能，臺南市水利局爭取水利署補助，將以 4,200 萬元設置水質改善設施，營造濕地保育環境，並設置環境教育中心；近期以「新營區埤寮埤鴻鵠望月水環境改善工程」獲「2024 國家卓越建設獎-最佳規畫設計類」金質獎殊榮。

七、長短樹信號所

糖鐵長短樹信號所位在長短線（南北平行預備線），菁寮線、竹圍後線（南北平行預備線一般預備線）、新港東線等 4 條路線的分歧點，居四大糖廠鐵道線輻湊重地，北通南靖糖廠，東達烏樹林糖廠，南連新營糖廠，西接岸內糖廠，可謂糖鐵少有的運轉重鎮，號稱是全臺灣糖鐵規模中最大的信號所。

信號所的任務主要辦理行車區間閉塞與轉轍引導列車行進的方向。為了聯繫行車動態，通常都配置有行車電話。長短樹信號所因 24 小時有人看守，故還設有床舖、大竈等設施，可見當時運蔗業務之繁忙。而隨糖廠相繼關閉後，鐵路與信號所連帶荒廢。

近年因應綠美化植樹與社區營造的持續推動，周邊環境植栽綠化有成，同時爭取國土署經費建置自行車道，串聯後壁、新營與鹽水地區。

3.3 周邊景點

本計畫路線行經路段發展時期較早，有許多自明清時期、日治時期或民國初年保存下來的歷史建物，恰與製糖產業、糖鐵路線交織成在地人文歷史脈絡。

一、菁寮老街

菁寮是清領時期通往諸羅縣城必經要道的重要驛站，當時的菁寮，以現今南82線與南85線的十字路口為中心，因位處交通要道發展出熱鬧的商家，周邊有撞球間、旅館、酒家、戲院等，街上曾經喧騰一時。老街上近80年歷史的和興冰菓部，曾是過往菁寮人相親約會的地方，店內的香蕉冰、紅豆牛奶冰等還是具有古早味口感，品嚐過絕對讚不絕口。

菁寮因無米樂紀錄片而聲名大噪，幾位老農長者在片中自然表現出的豁達樂天功不可沒，可以見到老農對天的感恩與敬意，吃多吃少都是天注定，即使收成不好無米也應該要樂觀繼續辛勤的度過。

菁寮老街近期因臺劇《俗女養成記》再次躍入大眾眼簾，老街上有許多自清朝、日治時期已建成之歷史建築，包含荷蘭井、金德興藥舖（阮家古厝）、和興冰菓部、墨林文物館、聖十字架天主堂…等，也都值得一訪。

二、八角樓（鹽水區）

八角樓是座建於1847年的木造大宅，當時鹽水月津港仍是商船來往頻繁、街上商客穿梭的繁榮景象。經營糖商致富的葉家特聘請唐山師傅來台建造，建材全都是由中國渡海而來的福州杉與磚石，堪稱當時的豪宅大院。

後來乙未戰爭爆發，日軍登陸之後伏見宮貞愛親王將八角樓作為下榻處與指揮所，庭院內因而有「伏見宮貞愛親王御遺跡鹽水港御設營所」之石碑。到了二戰時期，八角樓因市街改正與盟軍轟炸而拆除些許部分，戰後八角樓歸還葉家。

三、永成戲院

於1945年開張成立，但其前身並非戲院，而是黃直先生經營的「永成碾米廠」，日治時期，黃家的碾米廠，因與日本政府長期合作的關係，累積廣大的官商人脈，生意相當興隆，二戰爆發後，碾米廠也受波及，日人撤出臺灣後，受到重創的碾米廠風光不再，黃直先生便將其改建為戲院，也就是永成戲院由來。

變身戲院後成了鹽水一帶政商名流的聚集處，除放映電影之外，有時也請戲團前來演出，在當時可說是鹽水一帶最具規模的戲院。但隨著時代變遷，永成戲院於2000年歇業，後來由臺南市政府耗資千萬重新整修，裡面保留戲院當時播放的布簾、檜木長座椅及老電影放映機，在年節還會播放老舊的影片，戲院裡還有與拍電影相關器具、古老的影片膠帶及當時有名的影歌星所簽名留下的足跡，目前除了播放電影也可當成演歌仔戲及布袋戲的戲場成了多功能演藝廳，館外也有與電影相關的藝術裝置。

四、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ㄇ字型綠色隧道。

綠色隧道原地保留並加設高架棧道，讓小動物在棧道下自由穿越，避免人類及動物互相干擾。除了植栽外，舊彈藥庫、崗哨等也都已經重新修繕，讓曾在此服役的民眾懷念當年情景，是重劃案的另一項休憩特色。

五、新營鐵道地景公園

新營鐵道地景公園以台糖軌道故事做為活化發展主軸，將眾軌道匯集新營火車站的特色景貌重新詮釋，透過鐵軌路徑的串接、延續及縫合，展開整個園區的空間序列，軌道間還留有各式轉轍器、載具及信號站，背後皆隱含其產業發展與場所變化的時空流動。

知名的新營糖廠五分車起點就設於緊鄰的新營鐵道文化園區，搭乘五分車至柳營區八老爺站，遊客可穿梭時空體驗過去製糖廠區的今昔，沿線欣賞物料運送軌道、溪畔原野、甘蔗田園等風光景致。

臺南市政府都發局於園區內新建 1.4 公里長甜覓鐵馬道（糖鐵自行車道）、肥料倉庫入口廣場、25 軌道陽光草原、創意休憩廣場、微糖青創文化廣場、鐵道戶外教室等亮點與綠地空間，接鄰台糖新營鐵道文化園區。

廣場採用軌道蜿蜒的意象鋪設地坪，並保留舊時水泥圍欄、鐵道、軌枕重組景觀；糖廠裡盤根錯節的老樹、老防空洞、牽引機及月台等設施也都非常值得一訪。

第四章 工作項目研擬

針對後壁新營鹽水糖鐵五分車路廊糖鐵復駛先期規劃預擬八大項工作項目，期望透過上位計畫與相關計畫蒐集、基本社經資料調查、交通運輸現況調查、路線現況調查、相關法規研析盤點糖鐵路廊復駛之課題，再進行課題分析初探、環境影響探討，最終研提分期分區推動探討。

一、 上位計畫與相關計畫蒐集

蒐集上位計畫、路廊沿線與周邊開發計畫與觀光發展計畫，了解路廊周邊的發展狀況並提取與本計畫相關之內容，作為觀光活動串連、歷史文化保留或發展推廣之利基。

（一） 相關重大建設計畫

（二） 周邊土地開發計畫

（三） 觀光發展計畫

二、 基本社經資料調查分析

透過本計畫路廊行經區域（後壁區、新營區、鹽水區）的基本社經資料調查（如：人口、經濟、社會、產業…等），了解整體地區的發展趨勢與優劣，為後續民意蒐集、計畫推動與策略研擬之核心價值。

（一） 社經發展概況

（二） 自然環境

（三） 歷史人文

（四） 都市計畫及土地利用

（五） 周邊觀光資源與景點

三、 交通運輸現況調查

復駛糖鐵五分車對路線及其周邊道路有延伸性之影響，應針對周邊主要道路、道路幾何、公共運輸系統等進行調查，並盤點重要路口，檢視其交通現況與調查交通量，避免糖鐵路線復駛與公路系統造成相互影響。

（一） 道路系統

（二） 道路幾何特性

（三） 路口號誌時制調查與分析

（四） 交通量調查與分析

（五） 旅行速率調查與分析

（六） 沿線停車供需調查與分析

（七） 沿線易肇事路口探討

（八） 沿線行人環境探討

（九） 公共運輸服務

（十） 交通衝擊分析

四、 路線現況資料蒐集

蒐集糖鐵路廊沿線（鹽水岸內糖廠至後壁菁寮老街）之使用現況，詳實盤點路段現況用途、既有設施或構造物（如車站、卸鹽台）、軌道留存狀態與道路交叉口型式及跨越區域排水之橋梁斷點…等。

同步調查周邊建築物與土地權屬結構，釐清台糖公司自有地、國公有地及已出售私有土地之界址與使用分區。建立數位化圖資與問題路段清冊，精確掌握用地取得難度與工程物理障礙，作為後續路線規劃、環境影響探討及課題分析探討之核心發展基礎。

（一） 路線說明

（二） 現況使用

（三） 土地權屬

五、 相關法規研析

本計畫範圍橫跨多個行政區、路線較現行營運中之糖鐵五分車（蒜頭糖廠）長、亦包含都市計畫土地與非都市土地，途徑鹽水都市計畫區、高速公路新營交流道範圍附近特定區、新營都市計畫區與非都市計畫區等，應通盤檢視本計畫行經路段各計畫區與非都區域之相關規範，並依照糖鐵行駛需求調整用地或使用分區，擬定進行變更開發計畫及興辦事業計畫等作業。

同時考量本計畫範圍涉及公私有地之用地取得及用地變更，得依照非都市計畫土地變成執行編定執行要點（包含相關子法）、土地法等相關法令規定辦理用地取得作業；而未來計畫路線沿線車站之設置得依建築技術規則，以符合法規及未來設施管用合一。相關法規包含六大類型，各類型對應之法規簡要羅列如下表。

表 4-1 相關研析法規類型彙整表

項次	類型	法規	
1	目的事業類	發展觀光條例	
2	交通運輸類	鐵路法	道路交通標誌標線號誌設置規則
		交通工程規範	都市人本交通道路規劃設計手冊
		鐵路兩側禁建限建辦法	地方營民營及專用鐵路監督實施辦法
3	土地類	區域計畫法	非都市土地使用管制規則
		都市計畫法	非都市土地開發審議作業規範
		環境影響評估法	都市計畫法臺灣省施行細則
		開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準	
		非都市土地申請變更編定為交通（道路）用地興辦事業計畫審查作業要點	
		農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點	
4	土地權屬類	國有財產法	都市計畫法
		土地法	土地徵收條例

項次	類型	法規	
		國有財產法施行細則	土地法施行法
		台灣糖業股份有限公司之土地出租及提供設定地上權作業要點	
5	營建類	建築法	建築技術規則
6	文化資產類	文化資產保存法	文化資產保存法施行細則
		文化部文化資產局文化資產保存修復及管理維護補助作業要點	

六、 環境影響探討

考量本計畫部分路線行經非都市計畫區，應遵循相關規定（區域計畫法、非都市土地使用管制規則、非都市土地開發審議作業規範等），依據非都市土地開發審議作業規範，查詢限制發展地區查詢表與交通件發展地區查詢表所列項目。倘路線行經環境敏感或限制發展區域，亦需研議環境保護對策。

本計畫路線長度約 15.75 公里，依照「環境影響評估法」第五條第一項規定「下列開發行為對環境有不良影響之虞者，應實施環境影響評估：二、道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發。」、「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第六條規定「二、高速鐵路以外之鐵路興建或延伸工程，符合下列規定之一者：（八）長度五公里以上。」…等相關法規規定，應進行潛在環境影響探討與指認。

（一） 環境背景現況

（二） 環境敏感區位調查

（三） 潛在環境影響課題與對應方向

七、 課題分析初探

經台糖公司初步調查資料指出本計畫路線範圍土地權屬單位多元，除台糖公司自有地外，包含交通部、臺南市政府、臺南市政府水利局、新營區公所、後壁區公所、農田水利署…等單位，且已有部分土地已售出或作為他用等情況，因此需盤點計畫範圍之土地權屬，以利後續執行土地取得作業規劃。

考量本計畫橫交陸路、水路眾多，有規劃立體交叉、平交道、橋樑等需求；部分路段緊鄰民宅，鐵路行駛易產生干擾；且多數路段目前已開發作為自行車道使用，經現況調查後應審慎評估營運路線，包含路線規劃、路型規劃、場站規劃等。

（一） 交通環境相關課題初探

（二） 土地取得相關課題初探

（三） 工程技術相關課題初探

八、 未來推動方式探討

綜整環境空間交通課題，探討整體路線未來發展推動等方式，包含路線沿線綠帶、閒置空間活化、觀光景點人流培養…等，探討優先推動區域及其可行方式研析，並研提分期經費與後續執行計畫建議，持續落實糖鐵復駛計畫。

（一） 糖鐵路線發展推動方式探討

（二） 分期分區推動規劃

（三） 優先推動區域與策略研擬

（四） 分期經費概估

九、 階段作業

為落實執行計畫各工作項目並訂定階段性目標，故後續計畫執行階段作業預估區分為四個階段，各階段預計時程規劃詳後說明：

（一） 工作計畫書：自決標日起算 15 日曆天內提送工作計畫書。

（二） 期中報告：自工作計畫書核定公文之發文日次日起 120 天內提交期中報告書。

（三） 期末報告：自期中報告書核定公文之發文日次日起 150 天內提交期末報告書。

（四） 成果報告：自期末報告書核定公文之發文日次日起 15 天內提交成果報告書。

第五章 經費與時程概估

5.1 計畫時程概估

整體計畫除行政作業（招標作業、結核作業）外，實際各工項執行期間約 300 天（不計行政作業時間），各項工作預計時程預估如表 5.1-1，預計於 115 年 9 月啟動計畫，115 年下半年度完成第一階段（工作計畫書）、116 年完成後續階段（期中報告書、期末報告書與成果報告書）。

表 5.1-1 計畫各工項、階段時程規劃

項次	時程 / 工作項目	115 年				116 年					
		9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
		D+30	D+60	D+90	D+120	D+150	D+180	D+210	D+240	D+270	D+300
1	上位計畫與相關計畫蒐集	●	●								
2	基本社經資料調查分析	●	●	●							
3	交通運輸現況調查	●	●	●	●						
4	路線現況資料蒐集		●	●	●	●					
5	相關法規研析		●	●	●	●					
6	環境影響探討				●	●	●	●	●		
7	課題分析初探						●	●	●	●	
8	未來推動方式探討								●	●	●
9	階段作業（文件提交）	D+15 提交工作計畫書				提交期中報告書[註1]					提交期末報告書[註2]、成果報告書[註3]

註 1：期中報告：自工作計畫書核定公文之發文日次日起 120 天內提交期中報告書。
註 2：期末報告：自期中報告書核定公文之發文日次日起 150 天內提交期末報告書。
註 3：成果報告：自期末報告書核定公文之發文日次日起 15 天內提交成果報告書。

5.2 計畫經費預估

本計畫共計八大項工作項目，計畫經費概估 15,000,000 元，個別工項單價詳表 5.2-1。

依各直轄市及縣市政府財力級次表臺南市屬第五級 ，自籌款比例不低於 10%、中央補助比例不高於 90%，依交通部 115 年 7 月 15 日交路(一)字第 1157900440 號函核定中央補助款 900 萬(60%)，本府自籌款需 600 萬(40%)，依計畫階段

作業規劃共分為四階段，各階段經費規劃詳後說明，經費佔比分攤詳表 5.2-2。

一、第一期款於廠商提送工作計畫書並經機關審查核定通過後，撥付契約價金之 10%。

二、第二期款於廠商提送期中報告書並經機關審查核定通過後，撥付契約價金之 40%。

三、第三期款於廠商提送期末報告書並經機關審查核定通過後，撥付契約價金之 45%。

四、第四期款於廠商提送成果報告書並經機關審查核定通過後，確認無待解決事項後辦理結案，撥付契約價金之 5%。

表 5.2-1 工項名稱與單價概估表(單位：元)

項次	項目	數量	單位	單價	複價
1	上位計畫與相關計畫蒐集	1	式	1,000,000	1,000,000
2	基本社經資料調查分析	1	式	1,000,000	1,000,000
3	交通運輸現況調查	1	式	3,000,000	3,000,000
4	路線現況資料蒐集	1	式	1,000,000	1,000,000
5	相關法規研析	1	式	1,500,000	1,500,000
6	環境影響探討	1	式	2,000,000	2,000,000
7	課題分析初探	1	式	2,500,000	2,500,000
8	未來推動方式探討	1	式	3,000,000	3,000,000
總計					15,000,000

表 5.2-2 中央補助款與地方自籌款經費佔比分攤表

年度	經費	中央補助款	地方自籌款	合計
115 年	經費（元）	900,000	600,000	1,500,000
	比例（%）	6	4	10
116 年	經費（元）	8,100,000	5,400,000	13,500,000
	比例（%）	54	36	90
合計	經費（元）	9,000,000	6,000,000	15,000,000
	比例（%）	60	40	100

第六章 預期效益

6.1 預期效益

一、復駛糖鐵路線並串聯沿線景點：

以糖鐵路線廊帶作為景點串連之骨幹，連結地方創生相關計畫與景點，提供新的交通方式與觀光媒介，增加旅客停留在後壁、新營與鹽水地區的時間與地點，延伸創造觀光錨點。

二、活化閒置空間與提升環境品質：

修繕糖鐵沿線荒廢的軌道、車站、卸鹽台、舊倉庫等閒置空間，並進行綠美化，不僅保存文化資產，也為在地居民提供優質的休憩場域（如東太子宮車站、卸鹽台等）。

三、保存珍貴糖業與鐵道文化資產：

預期能完整保存岸內至新營、後壁間的糖業鐵道紋理，包括全台少見的糖鹽共運歷史見證（卸鹽台），保留製糖產業歷史與糖業文化路徑，延續其產業文化價值。

四、強化地方認同與社區凝聚力：

透過社區共創工坊與文史調查過程，讓居民重新挖掘並認識家鄉的價值。在地組織（如社區發展協會、文史工作室）的參與運作，將增強社區的凝聚力與榮譽感，由下而上凝聚地方共識，使地方創生具備的永續動能。

五、帶動觀光經濟產值與就業機會：

預期透過特色鐵道旅遊與周邊活動（如市集、藝術季），可增加遊客來訪機會，大幅提升住宿、餐飲與零售消費。同時，藉由青年培力工作站與商圈的合作，預計可創造數十個在地就業機會（如導覽員、策展人、站務人員）。

六、優化區域交通服務與可及性：

復駛的糖鐵配合小黃公車與公共自行車，將有效解決偏鄉與景點間交通不便的問題。不僅服務遊客，也能為在地居民提供更便捷的日常交通選擇，落實交通平權。

6.2 本計畫與地方創生之連結

一、打造「溪北糖鐵時光廊道」，重現產業歷史風華：

期望將這條曾經承載糖與鹽的鐵道，轉化為敘述在地歷史脈絡的「實體教材」。藉由復駛糖鐵五分車與沿線設施的修復（如東太子宮站、卸鹽台…等），連結新營的現代化生活、鹽水的歷史底蘊與後壁的農村風情，讓遊客能動態體驗台灣糖業的黃金歲月。

二、建構「青銀共創、人才回流」的活力城鎮：

期望透過糖鐵復駛帶動的周邊商業活動，吸引青年返鄉創業（如經營特色餐飲、民宿、文創商品）。同時，結合在地社區（如南紙社區、橋南社區）的

長者參與導覽工作與環境維護，形成青年帶動創意、長者傳承記憶的共融社會，解決人口老化與外流問題。

三、實踐「低碳永續」的綠色漫遊典範：

旨在建立一個以「軌道運輸為主、公路運輸為輔」的低碳旅遊示範區。將糖鐵路徑與自行車道（如糖鐵自行車通勤綠廊）、小黃公車並存或整合，減少私人運具，提供遊客慢活、環保的旅遊選擇，呼應國家淨零轉型的目標。

四、落實「城鄉均衡」的區域發展新核心：

以糖鐵廊帶作為驅動引擎，來振興溪北地區（新營、鹽水、後壁）產業發展，串聯周邊的岸內影視基地、月津港燈節、天鵝湖親水公園、菁寮老街…等，將經濟效益擴散至周邊農村聚落，實現「點亮溪北」的目標。

五、創造「產業共榮」的在地經濟生態系：

願景不僅限於觀光產業，更要帶動一級（農業）、二級（加工）、三級（服務與行銷）產業的六級化發展。例如結合後壁的稻米、鹽水的意麵與番茄等農產，或開發糖鐵文化限定伴手禮，讓糖鐵成為銷售在地物產的通路，實現「地產地消」與「多元產業永續共好」。