

南華大學管理學院企業管理學系非營利事業管理碩士班

碩士論文

Master Program in Nonprofit Organization Management

Department of Business Administration

College of Management

Nanhua University

Master Thesis

道路景觀與社區發展之個案研究

— 以台南市後壁社區為例

A Study on Road Landscape and Community
Development: The Case of Houbi Community, Tainan
City

李裕仁

Yu-Jen Lee

指導教授：涂瑞德 博士

Advisor: Ruey-Der Twu, Ph.D.

中華民國 109 年 1 月

January 2020

南 華 大 學

企業管理學系非營利事業管理碩士在職專班

碩 士 學 位 論 文

道路景觀與社區發展之個案研究－以台南市後壁社區為例
A Study on Road Landscape and Community Development: The Case of
Houbi Community, Tainan City

研究生：李裕仁

經考試合格特此證明

口試委員：涂瑞德

許淑娟

呂朝賢

指導教授：涂瑞德

系主任(所長)：和東昇

口試日期：中華民國 108 年 12 月 27 日

準碩士推薦函

本校企業管理學系非營利事業管理碩士班研究生李裕仁君
在本系修業1.5年，已經完成本系碩士班規定之修業課程及論文研究
之訓練。

1、在修業課程方面：李裕仁君已修滿36學分，其中必修科
目：非營利組織募款專題、研究方法等科目，成績及格(請查閱
碩士班歷年成績)。

2、在論文研究方面：李裕仁君在學期間已完成下列論文：

(1)碩士論文：道路景觀與社區發展之個案研究—以台南市後壁社區
為例

(2)學術期刊：

本人認為李裕仁君已完成南華大學企業管理學系管理科學碩士
班之碩士養成教育，符合訓練水準，並具備本校碩士學位考試之申請資
格，特向碩士資格審查小組推薦其初稿，名稱：道路景觀與社區發展之
個案研究—以台南市後壁社區為例，以參加碩士論文口試。

指導教授：許玉峯德 簽章

中華民國108年11月23日

謝誌

離開學校已經很久一段時間了，也因一直找不到時間再充實自己，讀書似乎已經是一件遙不可及的事，日子一年一年的過去也漸漸忘了再進修這件事，也許真的是上天的安排，在因緣際會下巧遇美蓉，在她的極力推薦之下抱著遊樂之心重拾書本再度踏入校園，在學校中認識了很多很好的師長與同學，讓我彷彿又找到年輕求學時的回憶，如今即將畢業，回首來時路，真是千言萬語，除了感謝，仍有無限的感動！

首先還是先感謝好友美蓉的鼓勵，我才能克服心理障礙念研究所，感謝她一路上的幫忙與協助；也感謝好朋友跟好同事自成，在這段時間互相鼓勵加油與討論；最重要的還是要感謝恩師涂瑞德教授，總是犧牲休假安排星期假日指導我論文寫作，並且每次都相當用心且花費相當長的時間，在遇到瓶頸時，總是提供諸多思考邏輯及相關資料，我才可能在最短的時間完成學業；感謝口試委員呂朝賢教授與許淑鴻教授，於學位論文口試時，給予相當多寶貴的建議，讓我可以以不同角度思考，也感謝修業期間，所有課程老師的指導；更感謝我的老婆在這段時間默默的支持，終於讓我圓了一個放在心裡十幾年的夢。

李裕仁謹誌

南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士在職專班

中華民國 109 年 1 月

南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士班

108 學年度第 1 學期碩士論文摘要

論文題目：道路景觀與社區發展之個案研究－以台南市後壁社區為例

研究生：李裕仁

指導教授：涂瑞德博士

論文摘要內容：

本研究主要是了解台南市後壁區附近社區居民及商家，進行景觀綠美化及路容改善後，居民所獲得的認同感，針對研究目的探討下列三個問題，道路景觀改善前後之差異與道路景觀如何影響社區發展及道路景觀綠美化對社區觀光的重要性。

採用個案質性研究方法以進行深入研究，透過深度的訪談、資料蒐集、參與觀察等研究分析，藉以探究道路景觀會為社區觀光與社區發展帶來哪些影響。

經研究結論歸納如下：

- 1.牆面彩繪對社區環境改變很大也吸引很多人來，增設自行車專用道後對自行車騎士及學童上下學有比較安全，道路景觀改善後對於商家營業的影響不大，整體綠美化後對於街道空間風貌提升很多。
- 2.要吸引觀光景點人潮並促進社區發展就是要多做一些打卡點，增設用路人休息區後幫助不大，火車站廣場與道路景觀重新規劃後展現的特色就是一些農村特有的景象及百年古蹟。
- 3.要吸引用路人及遊客停留參觀就是政府必須編列足夠的預算多舉辦一些大型活動，要串聯附近景點發展觀光就是要有整體性的規劃與設計，要藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光，就是中央與地方共同

整合資源規劃發展方向。

關鍵詞： 道路景觀、社區發展、社區觀光



Title of Thesis: A Study on Road Landscape and Community Development:
The Case of Houbi Community, Tainan City

Department: Master Program in Nonprofit Organization Management,
Department of Business Administration, Nanhua University

Graduate Date: January 2020

Degree Conferred: M.B.A.

Name of Student: Yu-Jen Lee

Advisor: Ruey-Der Twu Ph.D

Abstract

This study is mainly to understand the residents and businesses in the neighborhood near the Houbi area of Tainan City, after the landscaping and road improvement, residents get a sense of identity, for the purpose of the study to explore the following three issues, the difference between the improvement of road landscape and how the road landscape affects the development of the community and the importance of road landscape green beautification to community sightseeing.

The case-based nature of the study method was used to conduct in-depth research, through in-depth interviews, data collection, participation in observation and other research and analysis, to explore the impact of road landscape for community tourism and community development.

The conclusion of the study is summarized as follows:

1. Wall painting on the community environment changes a lot also attracted a lot of people to come, after the addition of bicycle lanes for bike riders and schoolchildren to go to school has a relatively safe, road landscape improvement on the business of business has little impact, the overall green beautification for the street space style improved a lot.

2. To attract the tourist attractions and promote the development of the community is to do more card points, the addition of a passer-by seating area after little help, railway station square and road landscape after the re-planning of the characteristics are some unique scenery and 100-year-old monuments.
3. To attract passers-by and tourists to stay and visit is the government must make sufficient budget to organize more large-scale activities, to series the nearby attractions development tourism is to have a holistic planning and design, to promote community building and sightseeing through the green landscape of the road, that is, the central and local joint integration of resourceplanning and development direction.

Keywords: road landscape, community development, community tourism

目錄

準碩士推薦函.....	I
謝誌.....	II
中文摘要.....	III
Abstract.....	V
目錄.....	VII
圖目錄.....	X
表目錄.....	XII
第一章 緒論.....	1
1.1 研究背景與動機.....	1
1.2 研究目的與問題.....	1
第二章 文獻探討.....	3
2.1 道路景觀與相關理論.....	3
2.1.1 道路景觀的定義與功能.....	3
2.1.2 道路景觀之特性與組成.....	3
2.1.3 景觀相關理論.....	4
2.1.4 相關實證研究.....	5
2.2 社區與社區發展之相關研究.....	5
2.2.1 社區之定義.....	5
2.2.2 社區發展的涵義.....	7
2.2.3 社區的相關理論.....	8
2.2.4 社區發展的相關研究.....	9
2.3 社區觀光定義、類型與相關理論.....	10
2.3.1 社區觀光的定義.....	10

2.3.2 社區觀光的類型.....	11
2.3.3 社區觀光相關理論.....	12
2.3.4 社區觀光的相關研究.....	13
第三章 研究設計.....	15
3.1 研究方法.....	15
3.2 研究步驟與流程.....	16
3.2.1 研究步驟.....	16
3.2.2 研究流程.....	18
3.3 研究範圍與對象.....	18
3.3.1 地方介紹.....	19
3.3.2 地名緣起.....	20
3.3.3 自然環境.....	21
3.3.4 後壁觀光資源.....	22
3.3.5 多元的信仰.....	28
3.4 研究工具.....	31
3.4.1 參與觀察法.....	32
3.4.2 深度訪談法.....	32
3.5 資料蒐集與分析.....	34
3.6 研究倫理.....	35
第四章 研究結果與討論.....	36
4.1 道路景觀改善前後之差異.....	36
4.1.1 牆面彩繪後對於附近社區環境的改變.....	36
4.1.2 增設自行車專用道後對於交通安全的影響.....	38
4.1.3 道路景觀改善後對於商家營業的影響.....	41

4.1.4 整體綠美化後對於街道空間風貌的影響	43
4.2 道路景觀改善與社區發展.....	46
4.2.1 吸引觀光景點人潮.....	46
4.2.2 提昇附近商家業績.....	48
4.2.3 重現火車站風華.....	50
4.3 道路景觀綠美化與社區觀光.....	53
4.3.1 吸引用路人及遊客停留參觀.....	53
4.3.2 串聯附近景點成為觀光區.....	55
4.3.3 促進社區營造與觀光.....	58
第五章 結論與建議.....	62
5.1 結論.....	62
5.2 建議.....	65
5.2.1 給政府的建議.....	65
5.2.2 給社區的建議.....	67
5.2.3 給商家的建議.....	67
參考文獻.....	68
一、中文部分.....	68
二、英文部分.....	74
三、網路資訊.....	76
附錄一 訪談同意書	77
附錄二 訪談大綱.....	78

圖目錄

圖 3.1 研究步驟流程圖.....	17
圖 4.1 研究位置圖.....	20
圖 4.2 菁寮無米樂社區.....	24
圖 4.3 後壁火車站.....	25
圖 4.4 台糖烏樹林園區.....	26
圖 4.5 懷舊土溝社區.....	27
圖 4.6 菁寮天主堂.....	28
圖 4.7 泰安宮.....	29
圖 4.8 旌忠廟.....	30
圖 4.9 三恩府.....	31
圖 4.10 牆面彩繪.....	36
圖 4.11 自行車專用道.....	39
圖 4.12 公仔意象.....	41
圖 4.13 隙地開創前.....	44
圖 4.14 隙地開創後.....	44
圖 4.15 增闢友善休憩空間前.....	46
圖 4.16 增闢友善休憩空間後.....	46
圖 4.17 增設休息區前.....	49
圖 4.18 增設休息區後.....	49
圖 4.19 合作意象手拉手.....	51
圖 4.20 景觀重塑前.....	53
圖 4.21 景觀重塑後.....	53
圖 4.22 自行車架-棧板.....	57

圖 4.23 自行車道路網..... 64
圖 4.24 建議增加巴士停靠點..... 66



表目錄

表 3.1 受訪者基本資料..... 19



第一章 緒論

1.1 研究背景與動機

隨著資訊的發達與經濟的發展，民眾對於旅遊型態的選擇也有所改變，從遊憩娛樂為目的轉為傾向於享受自然、體驗當地環境與人文特色的深度旅遊模式。觀光產業的興起不僅可增進外匯的收入，社區發展所產生之觀光熱潮亦可帶動地方經濟的成長與復甦。根據交通部觀光局 2014 年國人旅遊調查統計，主要因「觀光、休憩、渡假」為目的之旅遊者占 81%（交通部觀光局，民 104），可以得知大眾對於閒暇時間的規劃逐漸朝向以觀光旅遊活動為主，顯示出大眾對於休閒遊憩的重視。加上政府與機關團體致力於培養觀光休閒人才與客製化的活動設計，大眾們可依據所需內容量身訂做適合自己的旅遊活動，藉由遊憩過程中達到放鬆心情、抒解壓力、開闊視野的效果。

有鑑於近年來政府單位著手拓寬道路、改善沿線路容景觀及建置自行車道並結合附近知名景點如菁寮的無米樂社區、土溝的農村美術館、台鐵後壁火車站、台糖烏樹林園區，不但提高了後壁的知名度，也促進了當地的社區繁榮與發展。

1.2 研究目的與問題

民 91 年 2 月我國加入世界貿易組織(WTO)後，必須大幅度的撤除貿易障礙，如：關稅減免與補貼，致使我國的農產品在國際上已不再具有優勢後。加上社會結構發生變遷，年輕人不願從事粗重的農業工作。這些都造成傳統鄉村農業已無法將年輕人留在農村，隨著農村人口外流，農村經濟凋零，為使農村經濟再復興，農村人口回流，社區觀光發展已是不可抵擋的模式之一。發展社區觀光的好處不但可以符合遊客遊憩放鬆的需求，在社區方面也可使居民拓展不同的經濟來源，而且可以

豐富當地的歷史、文化資源，也能維護當地生態環境(Shrestha, Stein, & Clark, 2007)。在社區觀光發展過程中，居民參與也是為重要因素之一。從社區資源保育的角度來看，社區的永續觀光發展必須是由下往上，也就是居民必須全面參與觀光發展(Sindinga, 1999)。從社區觀光規劃到執行的過程中，居民參與的程度決定社區觀光的永續發展與否(Okazaki, 2008)。讓居民在觀光發展過程中，貢獻出對地方的了解，並且讓他們從觀光直接獲得利益，改善他們的生計，進一步思考如何保育社區的資源，朝向觀光的永續發展(Sebele, 2010)。

本研究為探討台南市後壁區附近社區居民及商家，進行景觀綠美化及路容改善後居民所獲得的認同感進行深入訪談，主要目的如下：社區環境改善，有助於社區生活條件改善，提昇社區生活品質，增進社區居民整體的凝聚感與幸福感，甚至有助於「社區創生」的條件提高。

根據研究之結果提供給國內社區觀光相關業者、社區相關單位、政府機關及學術單位參考，以促進社區觀光旅遊的發展。

針對研究目的，本文將探討下列三個問題：

1. 道路景觀改善前後之差異。
2. 道路景觀如何影響社區發展。
3. 道路景觀綠美化對社區觀光的重要性。

第二章 文獻探討

本章將針對重要概念的相關文獻逐一探討，以下共分三節說明，第一節道路景觀與相關理論，第二節社區與社區發展之相關研究，第三節社區觀光的類型與吸引力理論。

2.1 道路景觀與相關理論

2.1.1 道路景觀的定義與功能

道路景觀是指包括道路本身及兩側自然、人為景物構成環境的總體表現稱之，研討道路景觀主要以衡量道路兩側之自然及人工構造物就景觀構成要素，去探討道路兩側所能眺望的景觀型態，亦即使地域景觀得到調查（林文和，民 86）。道路景觀係指包含道路及其兩側自然的或人為的景物所構成環境的整體表現，其可分為外部及內部景觀。外部景觀係指由道路周邊的人的觀點來看道路整體造型，內部景觀則是用路人於道路上沿著道路移動所見到之動態景觀。道路景觀具有許多功能利益，包括經濟、社會、遊憩甚至有助於國防防禦、安全、健康、自然景觀資源保育等利益，將促使公共投資意願，尤其在遊憩與觀光事業方面的發展（交通部國道高速公路局，民 88）。

2.1.2 道路景觀之特性與組成

道路景觀與其他景觀有以下不同之特性：1.公共性高，2.動線空間，3 視軸限制，4.視野狹窄，5.空間變化（林文和，民 86）。Selberg(1996)認為街道空間的主要特徵是由沿線建築所組成，亦即空間由牆面界定。其景觀組成要素則可分為道路要素、沿道要素、遠景要素三類（交通部國道高速公路局，民 88）。街道景觀包含了實體與虛體兩部分，實體即構成街道空間之兩側建築物、人行道、道路、植栽及街道傢俱等，虛體為街道上所發生的人文活動。換言之，街道景觀是指包括

街道本身及兩側自然或人為景物所構成環境的總體表現（徐淵靜，民74）。道路景觀在現今的城鄉景觀中扮演了舉足輕重的角色，藉由道路空間的規劃，不僅能夠強化道路本身的空間感受，更能藉由個別道路空間的營造，呈現出整體城鄉及都市意象。良好之道路環境，其規劃設計不僅力求便利、可靠、迅速、安全而舒適，更要求道路周圍的景物與生態方面的功能，能改進生活環境品質及景觀視覺品質（蔡華山，民97）。行道樹是道路景觀設計中極為重要的元素，透過行道樹之規劃與設計，除了在視覺上能夠美化道路空間，改善交通所影響的物理環境，更重要的是在生態方面，道路空間能藉由植栽設計，形成綠帶空間，並相互聯繫而構成城鄉及都市中之生態網路，進而改善整體城鄉及都市環境，改變一般人對於道路是生態殺手的刻板印象（王小璘，民91）。

2.1.3 景觀相關理論

美是經由人對於審美對象的性質而產生的，屬於心理層面，對於一個以觀察整體現象，而非個體運作的審美型態，也就成為了景觀評估中美質來依據之一，也就是在「美質評估」中所產生定義的準則，在評量景觀美質的高低時，個人心理上的主觀感受佔了絕大多數（王鑫，民86）。視覺影響評估有助於預測和評估特殊開發案之預測程度(Heape,1991)。雖然目前有許多美質景觀（相關專有名詞）的定義，但因為美是主觀的東西，所以上述觀點很難被專家學者和一般大眾所認同（黃光輝，民97）。景觀應該是由眾多的景觀使用者共享，應該由廣大的觀景者來判斷景觀給予自身的感受，因此產生了許多的景觀偏好評估研究，為達到視覺衝擊評估品質，視覺分析者需從不同的分析中做分離或交叉檢驗評估(Feimer et al.,1979)。

2.1.4 相關實證研究

劉保廷（民 93），以景觀生態學為理論基礎，利用歸納法相關文獻中篩選出都市道路之生態評估因子，再透過模糊德爾非法、相關性與獨立性檢測進行因子篩選後，確定評估因子項目；再以模糊層級分析法建立因子權重，建構都市道路系統生態性之評估架構，用以檢討都市道路之生態性。最後經由實證研究，確立評估架構的完整性，並提出實證基地—台中市西區都市道路系統生態性之改善及建議，發揮都市道路系統生態廊道功能。

王振英、翁秀嬋（民 78），分析國內、外之相關研究，歸納出景觀道路的意義與內涵，嘗試根據現有道路特性研擬出評定為景觀道路的原則，最後以南橫公路路梅山至啞口段為進行評定。

邱祈榮（民 98），針對金門行道樹進行普查，並將行道樹樹種與其空間資訊透過 GIS 的整合平台進行整合，依據所設定的樹種過多、兩側不對稱及無特殊色彩變化的三個原則，來評估金門地區未來行道樹可以改善的路段。分析結果再根據局部或全段改善的分別，可以提出短期及長期應改善的建議路段。

2.2 社區與社區發展之相關研究

2.2.1 社區之定義

社區(community)一詞使用相當普遍，亦有學者譯為社群或共同體。在希臘文中指的是「友伴」(fellowship)的意思。最初係指生態的「群落」，而今以人本為中心後，專指於人類的「社群」。社區的定義相當多元，目前對於社區的定義還沒有統一的共識，但基本上亦可達到一定的了解，以下歸納幾位學者不同的看法：Hiemstra(1974)指出社區是指生活在同一地域上的群體，對於促進他們一般日常生活的需求有共同的態

度。Lawson(1977)認為社區有相當重要的情感訴求，社區可適用於 1. 一群人因其地緣關係而是為一個與眾不同的單位 2. 在此基礎之下，一種源自於團體內的歸屬感，而此歸屬感即被認為是社區工作者及社區教育者主要目標—建立社區意識。社區定義為：1. 側重地理或結構的概念 2. 側重心理或互動的概念 3. 側重行動的功能的概念（李增祿，民 74）。社區的定義視學者著重的面向而有不同的定義（徐震，民 74）。社區的定義為：「社區是居住於某一地理區域，具有共同關係、社會互動及服務體系的一個人群」，社區係指鄉（鎮、市、區）社區發展主管機關劃定，供為依法設立社區發展協會，推動社區發展工作之組織與活動區域（社區發展工作綱要，民 80）。社區是一個地理位置、一種心理互動的團體組織、一個包含各單位功能的系統（林振春，民 82）。社區為「一個地理區域範圍內共同生活的人群所建構的社會關係網絡」（陶蕃瀛，民 83）。社區是特並地理區域中，居民心理上相互認同，往來互動，彼此有相同的利益、需要與問題，並可行動來解決問題、滿足需要（楊國德，民 84）。依據 Hillery 的看法，社區的主要質素有：（一）人民；（二）地方；（三）社會互動；（四）認同（林瑞穗，民 85）。社區是指具有共同理念與群體意識的人群或社群，居住在相同領域、基於共同的理念或意識、利益與問題；成員間透過密切的互動，以求共同問題的克服或社區整體的發展（蔡培村，民 85）。社區為一定區域內的一群人，在普遍的與自律的原則下，相互結合、相互行動以提升社區生活的品質，著重的市一群人為了社區品質的提升所做的情感連接與互動（吳宜蓁，民 85）。社區(community)是民眾公共生活最基本的單元（周齊譜，民 89）。社區是一處居民「安身立命」的場所，是一處居民發展「人與己、人與人、人與物」相互關係的生活空間，因此社區觀光的發

展應該要注意以下幾個議題:1、有關社區經濟與社會文化的問題 2、有關於社區人與自然環境的交互作用關係。3、有關社區在地、系統和社會三者的整合與互動關係。4、有關社區總體營造的議題（陳墀吉，民 90）。社區環境資源、社區居民、遊客及觀光專業人士的評析是建構地方觀光潛力的四個構面，其中社區居民的部分，是指居民的認知及參與意願，換句話說，要延續地方發展的生命週期，找出社區風格以永續觀光，瞭解社區居民的認知及參與態度，是社區發展的重要潛力，社區發展若有居民的參與就能獲得較高的認同感及支持度（陳思倫、歐聖榮、林連聰，民 90）。

2.2.2 社區發展的涵義

「社區發展」(community development)其概念，可從 1950 年美國學者 R. Poston 發表《小鎮的復興》(SmallTownRenaissance)一書開始（轉引自蔡宏進，民 94），而於第二次世界大戰結束發揚光大。由於二次戰後各國民窮財盡，開發中國家更是面臨貧窮與失業的雙重打擊，為求重建全球的經濟與社會秩序，聯合國遂於 1951 年提出社區組織工作的方法，以期擺脫當時全球普遍民不聊生的窘境，其中，「社區發展」即為此工作項目的名稱。「社區發展」簡單的說，就是在政府機能趨於失靈的情況下，以民間的社區組織為單位，結合諸如農業推廣、民眾教育、合作事業及鄉村建設等工作的經驗與理論，以求自力更生的辦法。在此工作模式運行數年後，1955 年聯合國出版《透過社區發展以達社會進步》(SocialProgress Through Community Development)一書，可說是為社區發展的理論訂下一個基調（徐震，民 86）。當時聯合國對於「社區發展」的定義如下：社區發展是一種過程，由人民以自己的努力與政府當局的配合去改善社區的經濟、社會文化環境；在此過程中包括兩個基本

要素：一是人民自己參與創造，以努力改進其生活水準。二是由政府以技術協助或其他服務，助其發揮更有效的自覺、自助、自動自發與自治（徐震、林萬億，民 72）。而國內學者對於「社區發展」的定義則是有以下見解：社區發展是一種組織與教育的工作過程，其目的在鼓勵社區居民的參與，協調社區各界的關係，運用社區內外資源，採用自助的行動，以引導社區的社會變遷而提高居民的生活素質（徐震，民 86）。Sinder(1969)提出社區發展即是成長與變遷，係指運用技術達成可測量的（短期）目標，以及創造無形的哲學、社會和人群之改變的（長期）目標；(Mattessich, 1997；Monsey, 1997)認為，社區發展主要係透過一種資源分享的過程，藉以將人群聚集，以達成改善生活品質的共同目的。簡言之，「社區發展」是一種強調由社區居民參與和政府當局合作，以由下而上的方向運作，改善社區的經濟、社會、文化環境，促進國家進步的工作過程。

2.2.3 社區的相關理論

系統理論與組織：系統理論者認為，系統是具有界線範圍的實體，形體上與心理的能量在其內進行交換，且可能會超越界線。社會學習理論：社會學習理論原本衍生自行為學派(behaviorism)，傾向於重視「可觀察得到」的行動，而輕視「無法觀察到」的內省，凡屬思想、態度、價值等「形而上」之物，都被排斥在研究領域之外。現實建構理論：現實建構理論，是著眼於實務及現實面的執行及落實，一個社區內部共識的凝聚，並非只有理念，而是有現實面之建構，在社區組成分子間如同鐘擺，來往激盪，此激盪即是建構現實層面下，所帶出的修正、說服、意見交換過程，經由此過程然後形成共識，也可以說社區成員在社區內，所推動的各項服務活動，必須依社區之文化脈絡下進行考量，方

才容易達成共識並付諸實現。社會交換理論：此理論強調，社會交換過程中的「成本」(cost)及「報酬」(benefit)概念，社會人際互動中，條件的交換或交易，原先即是一種恆存的現象。衝突理論：衝突理論將衝突視為人與人之間的必然存在，人們應聚焦於衝突後的解決，而非抑制衝突的產生。事實上衝突亦是溝通與凝聚共識的一種模式。公民社會理論：此理論是人們基於一種做為公民的自覺和自主性(autonomy)，而自發性的投入一些公共領域之中，這些公共領域，包括各式各樣的社會運動和組織、協會(Linz & Stepan, 1997)，公民社會理論事實上與非營利組織(Non-profit organization, 簡稱 NPO)的產生有密切的關係，在於社會環境快速變遷、社會價值觀趨向多元化。社會資本理論：社會資本是「一套存在於承諾彼此合作之團體成員所共同分享的非正式價值或規範。」(Fukuyama,1997)

2.2.4 社區發展的相關研究

陳名揚（民 102），以嘉義縣大林鎮明華社區為研究標的，採以明華社會為個案之個案研究法及半結構式深度訪談法，訪問了自民國 96 年社區營造伊始之社區發展協會成員、社區達人、義工媽媽，希期瞭解此一青年人口外移、社區人口老化、產業凋零之農業社區，何透過社區營造，重新再出發，並以低碳、環保為訴求，成功動員了大批義工，成為今日台灣之明星社區，且以逐年不斷向上攀升之近三百輛之遊覽車，成為南部極具指標性之休閒、旅遊標的，並為產業已趨凋零之明華社區，帶來休閒商機及社區之光榮感。

徐文彬（民 106），整理歸納在地文化創意產業與社區觀光之相關文獻資料，以為研究基礎。研究方法採質性研究之訪談法、半結構式訪談、文獻分析法。以嘉義縣大林鎮明華社區為研究對象，分別針對明華

社區發展協會推動社區工作重要幹部及成員，進行訪談，並將受訪者資料進行編碼分析。

陳定銘、潘蓉慧（民 102），將「資產為基礎的社區發展途徑」結合社會網絡分析方法，進行竹田社區個案之實證探討。對竹田社區資產進行盤點與歸納；藉由社會網絡分析梳理社區中不同行動者（資產）所扮演的角色，並輔以深度訪談來了解目前社區發展的概況。研究發現，由於竹田鄉為傳統客家村庄，係屬於內聚型的社會資本型態，平時往來互動密切，通常互動頻繁的行動者往往亦是信任合作互助的對象，在資源資訊上樂於分享。

2.3 社區觀光定義、類型與相關理論

2.3.1 社區觀光的定義

近年來，各地社區居民、協會組織相繼投入社區轉型與再造工作，期待能以社區觀光(community tourism)的型態，活絡社區及周邊經濟效益，並且結合自然環境、當地傳統文化、工藝、產業及生活型態等資源，開發具有軟實力（文化力）且永續性發展的地區性小型觀光特色。在推動社區觀光發展上，為了活絡社區資源以吸引觀光客，必須先發掘並瞭解社區自我的資源與特色，凝聚社區居民意識與認同感，一起投入社區觀光的集體營造與共同行銷。宋秉明（民 90）指出，從觀光的角度來看，社區觀光顧名思義即是社區發展觀光之意，以當地居民為主要人力資源，運用當地的自然生態、人文、景觀資源為觀光發展的主體。社區觀光發展的實質，兼具「運用地方生態資源」、「當地居民參與」與「由下而上式」、「振興地方經濟」等多項「生態觀光」或曰「永續觀光」發展的元素與精神。陳墀吉（民 90）也指出，社區觀光應是複合詞，包含社區營造與小區域地理與觀光產業的意涵，而社區觀光也必須

結合在地、社會與系統三方面的力量。陳墀吉、黃士哲、林俊男（民 89）提出從居民面、遊客面、規劃面、管理面四個構面著手，將移植式規劃轉為融入當地社區根植式規劃，最後轉換成拓植式規劃，並遵循下列發展依據：

1. 以社區資源與環境特色為出發（供給）。
2. 遊客休憩市場之定位（需求）。
3. 社區時間體系之歷程（天時）。
4. 社區空間體系之建構（地利）。
5. 以社區居民識覺與生活為依歸（人和）。

使社區觀光經由在地化過程漸漸形成風格(style)。鄭健雄、邊瑞芬（民 91）認為觀光產業在傳統認知上是著重在個體經營層面上，較少以集體或組織的行動來規範，若以經營者的角度來分析經營策略，多強調個別消費者的服務活動，觀光發展的重心遂以供給或改進設施以符合遊客為主，相對而言，觀光產業的經營較少探討經營者與其他經營者或社區間的相互關聯；觀光產業冠以”社區(community)”一詞，其意義與內涵帶有集體的組織性概念，此概念至少有兩重重要的意義：（1）一種不同於以個別觀光客需求為主的觀光發展策略，社區觀光發展強調以集體的組織性計畫，透過社區共同利益團體的組織運作，掌握與開發地區的觀光資源、觀光發展模式。（2）一種強調以國內觀光旅遊、集結弱勢之組織服務、降低地域不平等發展為訴求之發展模式。

2.3.2 社區觀光的類型

觀光是包含多種現象與形式的一種組合，其種類繁多而非僅指某一現象或關係，也因觀光在主、客觀上有所不同，類型上也有了某些程度的區分，且依不同的動機，對於觀光類型上而有所區隔。楊明賢（民

88) 認為的觀光類型可以以觀光客旅遊的區域、旅遊目的及旅遊接待型態來做區分。依觀光客旅遊的區域來區分，可分為國內旅遊和國際旅遊。依旅遊目的來區分，可分為觀光旅遊、度假旅遊、知性旅遊、商務旅遊、宗教旅遊、尋根探親訪友之旅及購物旅行。依觀光接待的形式來區分，可分為團體旅遊和散客旅遊。由於觀光旅客從事觀光旅遊活動之意向類型不近相同，形成了許多種類的觀光型態，李貽鴻（民 89）指出所謂「觀光意向」是指觀光旅客在心理層面上的某種概念，也是觀光活動動機的一部分，大致上可將觀光活動類型劃分成七種類型：休閒治療觀光：此類觀光旅客是想要在某一特殊地點進行療養及鬆弛身心。參觀文化古蹟：為了擴展個人眼界而到外國遊歷或遊學，參觀某一國家的文化古蹟、藝術珍品及歷史建築等。休閒運動與遊憩活動：為了參與各項休閒運動與遊憩活動而產生的旅遊行程。商業展示與推廣：大部分是基於職業上的需要而去從事商業活動的觀光行程，如國際博覽會或商業展覽會等。政治活動：參與重大政治活動之旅遊行程，如英國皇室婚禮、美國總統就職典禮、泰皇生日慶典等。探訪親友與社交活動：探望拜訪海外親友而順道安排的觀光度假旅遊活動。留學或遊學深造：前往他國留學深造或進行短時期停留考察、訓練的一種修業旅行。

2.3.3 社區觀光相關理論

張春興（民 78）認為吸引力應該是由於個人的某些特質（如身體上或性格上），導致別人對他興趣，並自願與其接近的現象。Getz(1991)則解釋吸引力乃是量測一個吸引物的相關程度。周何、邱德修（民 90）也說明，吸引力乃是把事物、力量或他人注意力從某一方面轉移到另一方面的力量。范姜群濤（民 92）指出，吸引力為賦予者有意或無意間對接受者散發某種型式之吸引訊息，使其產生主動接近且採取行動得到滿

足的力量。溫卿副（民 97）則闡釋吸引力是事物本身具有無形或有形的特色，讓客體產生驅力和動機，經由自由意願的判斷，產生接近和有興趣的行為。謝孟芬（民 104）認為吸引力可以說是，對於觀光客或是個體產生一種想靠近，想了解該人事物等情況，因而對於某些人物、事、地點、景物等產生興趣，而去深入了解。林曉嵐（民 104）認為在吸引力的理論中，認為最常見莫過於用於研究人口遷移行為中的「推拉理論」(Push-Pull Theory)，其認為遷移發生的原因是由原住地的推力或排斥力(Push force)交互作用而成。其理論隱含二個假設，第一個假設認為人的遷移行為是經過理性的選擇；第二個假設認為遷移者對原住地及目的地訊息有某種程度的瞭解；由於客觀環境的認識，加上主觀的感受與判斷，最後才決定是否遷移。社會交換理論起源於交換行為學派，理論基礎是經濟學功利主義，主張在自由競爭開放市場中，個體會從交易或交換狀況下理性評估自己利益，並追求對自己最大利益，當有利益時交換行為才會發生(Homans, 1958; Homans, 1961)。Coleman (1990)從價值共識建立過程為出發點，將社會資本學說加以補充，認為個體價值觀會受群體社會規範、規則與義務支配，同時是連結個體與群體兩者間利益價值橋樑或媒介，主張利益期待與保障，要建立在規範與信任之上(Schneider, 2000)；Bourdieu (1986)認為社會資本是實質與潛在資源的綜合體，是長久穩定的內部網絡關係所形成；Putnam (2000)更指出社會資本是促進社會群體合作與增進效能的因素，是個體間聯繫資源，架構在互惠基礎上，以信任為核心，透過共同信念、規範與社會網絡，產生共同價值集體行為。

2.3.4 社區觀光的相關研究

蘇宗賢（民 106），探討社區觀光吸引力、涉入程度與體驗效益之

相關研究，以嘉義縣蒜頭蔗埕文化園區遊客為研究對象，採立意抽樣方式等進行統計分析，研究結果發現：1.不同人口統計變項在觀光吸引力、涉入程度與體驗效益具有顯著差異；2.不同旅遊特性在觀光吸引力、涉入程度與體驗效益具有顯著差異；3.觀光吸引力、涉入程度與體驗效益具有顯著相關，涉入程度與體驗效益具有顯著相關；4.觀光吸引力對涉入程度、體驗效益具有顯著影響，涉入程度對體驗效益具有顯著影響。

林冠德（民 105），藉由國內外相關文獻探討及實地探勘法，以資源基礎理論來建構社區觀光關鍵成功因素之評價指標，再依其所建構之一級評價指標與二級評價指標，分別進行 13 位專家學者德爾菲法第一回合、第二回合問卷調查，及 13 位專家學者模糊層級分析法(FAHP)問卷調查。經研究問卷調查獲得之結果有：1.建構社區觀光關鍵成功因素之評價指標模式，包括 5 項一級評價指標，21 項二級評價指標；2.運用模糊層級分析法(FAHP)獲得一級與二級各項評價指標之權重值。經分析後得知，5 項一級指標以自然環境之權重值為最高，其次分別為文化建築、人文風俗、產業特色、組織文化；3.在 21 項二級指標中，依其絕對權重(%)整體排序之前五名分別為植物資源、節慶祭典活動、歷史遺跡、特色美食、地形景觀。

王瓊慧（民 106），以林北社區為研究個案，探討林北社區居民參與觀光發展的程度。據此，本研究以林北社區觀光發展之利害關係人為訪談對象，並參酌 Arnstein(1969)之公民參與階梯(ladder of citizen participation)理論，採立意抽樣的方式，共挑選 12 位社區觀光發展之關鍵人物，進行深度訪談。研究結果顯示，目前林北社區居民的參與程度為告知到安撫階段，尚未達到為公民權利參與的最後階段。

第三章 研究設計

為瞭解道路景觀及路容環境改善是否促進當地觀光並帶動社區之發展，本研究主要採用個案質性研究方法以進行深入研究探討。本章分就研究方法、研究步驟與流程、研究範圍與對象、研究工具、資料蒐集與分析、研究倫理等六節逐一論述：

3.1 研究方法

關於質性研究，陳向明（民 91）指出「質性研究是以研究者本人作為研究工具，在自然情境下採用多種蒐集資料的方法對社會現象進行整體性探究，使用歸納法分析資料和形成理論，通過與研究對象互動對其行為和意義建構獲得解釋性理解的一種活動」。質性研究所使用的資料極具魅力，研究者可藉由這些資料辨識所發生的事件經過，並做出有實據、豐富的描繪與解釋（轉引自張芬芬譯，民 94）。只要是利用質性程序進行分析，藉由觀察、訪談來蒐集資料，並輔以文件、書籍、官方文書、錄音帶等來進行研究者，皆可視為是質性研究（轉引自徐宗國譯，民 91）。質性個案研究視為行動計畫，透過此項計畫，引導研究者進行一連串研究過程，已逐漸發展成具體的結論，並作為研究問題的依據。整個研究過程中，包括研究問題、分析單位、研究假設、選取合適研究對象、資料蒐集、資料分析、研究報告撰寫等（鄭怡世，民 91；潘淑滿，民 92）。

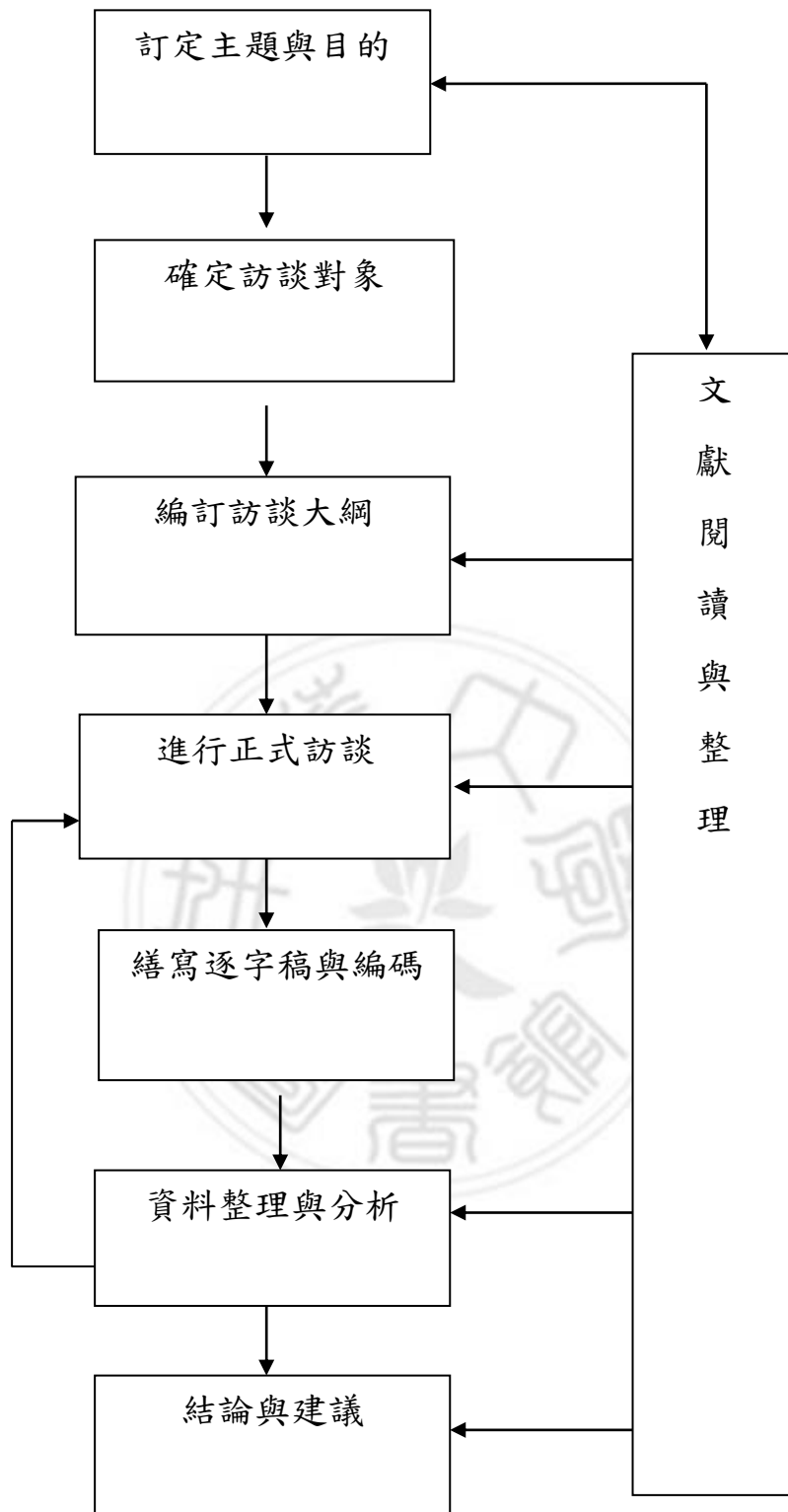
3.2 研究步驟與流程

為求研究精準與過程的流暢完整，進而擬定本研究步驟，並建構研究流程與章節安排如下：

3.2.1 研究步驟

為達到本研究目的，擬定一個正確精準的架構是非常重要的，由緒論中研究動機與目的與研究問題及文獻探討之理論推演，並經由參與觀察及深度訪談，進而建置本研究步驟流程，如圖 3.1：





資料來源：本研究整理

圖 3.1 研究步驟流程圖

3.2.2 研究流程

本研究在探究過程中擬定幾個重要的階段：首先確立研究主題與目的後，進行廣泛的蒐集閱讀相關文獻資料探討，使研究者對道路景觀及社區發展、社區觀光深入瞭解主要的研究理論依據，此第一階段完成後，進入第二階段參與觀察紀錄，親自了解道路景觀及路容環境改善後社區發展情形，並選定訪談對象，以道路兩側及鄰近居民及店家為主要訪談對象，第三階段是研究者針對研究問題相關資料進行分析，擬定訪談大綱並進行半結構式的深度訪談並將資料整理後繕寫逐字稿與編碼，最後階段須將對文獻探討、參與觀察紀錄與深度訪談等得到的質性資料，進行總整理分析與討論，並作出結論與建議，期能透過此研究流程，分析與歸納出相關研究成果，提供道路沿線未來發展與學術參考價值。

3.3 研究範圍與對象

本研究為探討道路景觀及路容環境改善對台南市後壁區當地社區及商家所獲得的認同感，首先進行實地探勘，待實地探勘完成後，進行個案質性研究，社區因地域範圍幅員廣闊，因此以道路沿線兩側鄰近社區作為研究範圍。

一個社區發展的過程中，道路的景觀及路容環境改善是否會吸引遊客前往觀光而促進商家生意興隆及吸引年輕人回鄉進而促進社區發展，沿線兩側店家及居民是最先能感受得到，因此本研究對象以道路兩側店家及鄰近居民作為優先訪談對象。

訪談對象包括：1. 曾參與地方社區發展經驗的核心人員或幹部；2. 具有代表社區整體營造實務經驗的店家；3. 具有代表社區觀光產業發展的店家；4. 具有觀光遊憩相關學術專長的學者；5. 政府單位中負責道路

養護的人員。最後，歸納及研究分析道路景觀會為社區觀光與社區發展帶來哪些影響，以增加政府重視與社區居民參與並提出社區未來觀光及發展的方向與建議（參見表 3.1）。

表 3.1 受訪者基本資料

	性別	角色立場	年齡	受訪時間	受訪地點
A	男	居民	68	108.9.3	社區涼亭
B	男	商家	49	108.9.26	店外騎樓
C	女	商家	48	108.10.1	店內
D	女	老師	51	108.10.4	咖啡店
E	男	機關	53	108.10.10	會議室

資料來源：本研究整理

3.3.1 地方介紹

本研究以台南後壁社區道路沿線社區發展為題，為對台南後壁有一概括的瞭解，以下對後壁地區的地名緣起與自然環境、人文、產業、等做介紹（以下內容摘自黃文博、謝玲玉、高春輝《後壁香火》，為引介，無自創之意涵）

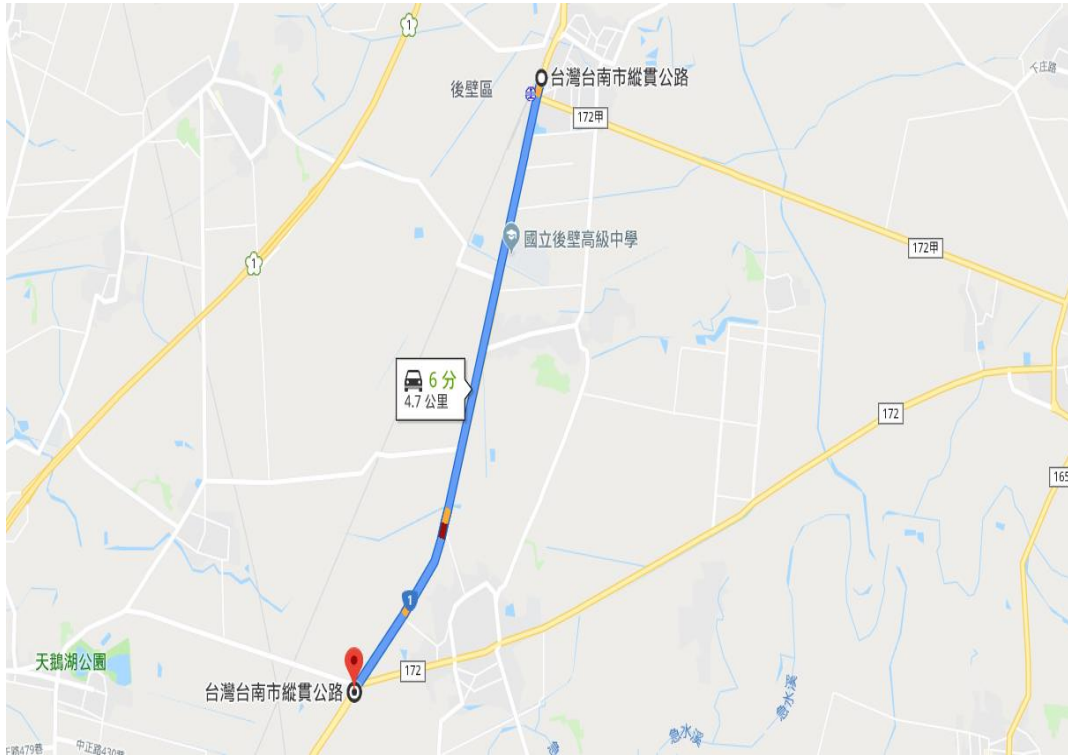


圖 4.1 研究位置圖

資料來源：本研究整理

3.3.2 地名緣起

關於後壁地名的起源，有好幾種說法：一說為後壁區的安溪寮、菁寮、後壁寮三村落，形成三角地勢形貌，因後壁寮北邊有上茄苳山丘為靠山，故取名後壁，有靠山之意。有一說為本區位於頂茄苳後面，所以稱為「後壁」，因為「後壁」的臺語為「後面」之意。另一傳說：早期侯伯村的南邊有條河流（今改為後壁大排），居民往來後壁村與侯伯村之間，必須渡筏而過，那時有位長滿鬍鬚的粗漢，編木為筏，以利居民度過河流。久而久之，該粗漢在河畔築草寮渡筏維生，之後居民均稱其為「鬍伯」，稱此地為「鬍伯寮」。後來由於此處地形平坦，遷移開墾者眾多，居民務農維生，聚落日漸擴大。日治時代初期，因「鬍伯」音近而改名為「後壁」，後人習慣稱為「後壁寮」。至大正 9 年

(1920)，台灣地方制度大改革，廢廳設台南州新營郡，因後壁車站建於此庄西側，後壁的中心由下茄苳轉移至此，於是將侯伯村（原後壁寮）與後壁村的範圍合稱為「後壁庄」。民國 35 年，台灣光復後，行政長官公署沿襲日治區劃，僅將組織名稱略予更易，改稱為「後壁鄉」，民國 99 年，行政院調整行政區劃，將台南縣市合併，改制為直轄市—台南市，「後壁鄉」因此改制為「後壁區」。

3.3.3 自然環境

1、地理位置

後壁區位處台南市最北端，以北和西隔著八掌溪與嘉義縣水上鄉、鹿草鄉、義竹鄉為界，東邊與白河區接壤，東南鄰東山區，南邊與新營區相臨，西南邊臨鹽水區；最北的村庄是「上茄苳」，最南是「安溪寮」，最東是土溝里的「竹仔腳」，最西則是新嘉里的「蘆竹潭」和竹新里的「竹圍後」，南北長約 19 公里，東西長約 24.5 公里，全區面積為 72.2189 平方公里。又因後壁區的位置正好在嘉南平原的中心地帶，擁有八掌溪與急水溪沖積而成的廣大平原，加上「嘉南大圳北幹線 3」由後壁區的東邊貫穿，水利發達，灌溉方便，使得後壁區遍植水稻，成為嘉南平原的大穀倉。

2、地形與地質

後壁區除東北角佔地 20 餘甲的「上茄苳埤」（永安水庫）外，全境大多屬嘉南平原，地勢十分平坦，這在台南市中，是一個很特殊的地景⁵。所以後壁區從自然地勢來看，東北部較高，逐漸向西傾斜。根據經濟部中央地質調查所的圖形資料顯示，後壁區的地質大部分屬於全新世的沖積層，地質組成為礫石、砂、粉砂及黏土。永安水庫一帶的地質則屬於更新世的紅土台地堆積層，地質組成為紅土、礫石、砂、粉砂及

黏土。

3、氣候

由於後壁區的面積不大，並無直接的氣象資料，因此以臺南的氣象站所測得的資料做為參考。後壁區位於北回歸線以南，屬副熱帶季風氣候與熱帶氣候的過渡帶，全年溫和少雨、日照充足。

4、水文

後壁區全境介於八掌溪與急水溪之間，為兩條河流共同沖積而成的平原。因八掌溪、急水溪、頭前溪下游改道頻繁，平原上殘留許多舊河道與牛軋湖，先民來臺開墾時，利用此河流地形建堰貯水，形成許多埤塘設施，如東側的上茄苳埤，南邊的安溪寮埤、烏樹林大埤、西側的長短樹埤。分布在平原上大大小小的埤塘、密佈的湖泊，以及改道後殘留的河道溝渠，是本區水文環境的特色。

3.3.4 後壁觀光資源

1、菁寮無米樂社區

台南市後壁區「菁寮庄」名稱沿革：清朝時屬台灣府嘉義縣下茄苳北堡，由於此地人民大都種植「青仔」（一種染料樹），因產量豐富，人民生活獲得改善，為促使普遍種植因此取名「青仔寮」即是「菁寮庄」地名。而且當時是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庄堡。

菁寮北勢街～嫁妝老街

在清末到民國 50 年代，當地不只以藍染（清末民初）和稻田農作及草編製品帶動繁榮外，更發展出早期阿公阿嬤的嫁妝品興盛的商店街

林立，每種行業皆有數家以上，如：金飾店、囍餅舖、西服店、布行、棉被店、禮服店、皮鞋店、腳踏車店、傢俱工廠、酒家、茶室、飲食館、販仔間(旅社)、碾米廠、鐘錶店、美容院、冰果部、理髮廳、打鐵店、鉛桶店，木桶製作店、五穀雜糧店、戲院、野台戲、西醫診療所、中藥舖、家庭五金行、雜貨店、百貨行、柑仔店、磚廠、蓋屋包商、大型菜市場、信用組合會社、輕便車道、公共澡堂、應有盡有。菁寮農村，經過世代老農民散發出來的憨厚人情味，以代代相傳的堅毅生命力，守護台灣最後一塊綠油油淨土的精神，和在地子弟感人肺腑的親情延續，娓娓道來真情流露的故事，來發掘自己社區的真善美樸，也浸染了來此尋幽攬勝的遊客。菁寮農村追求真正的卓越，請大家多多鼓舞與打氣，在老農民社區裡，老中青少世代交替中，社區由下往上的社造，一步步自主性發展及鼓勵自費投資在地產業，開發農村文創觀光事業，開拓貧瘠農村經濟，創造在地就業機會，留住在在地青壯年所努力的痕跡，將祖先所留下來的老舊文化資產，一代接一代的永續經營，讓菁寮庄發光發熱。菁寮聚落在 2005 年全台播出「無米樂」紀錄片，造成崑濱伯夫婦與煌明伯及文林伯的高知名度，黃永全社規師也因此帶動社區轉型為農村文化觀光，一步一步地建立菁寮聚落的「人」、「文」、「地」、「產」、「景」資源與推動關懷老人的職責。社區居民自費自主的出錢出力，為故鄉勾勒出美麗家園的藍圖，以及大家開會漸漸凝聚共識，將菁寮農村生活文化轉型為文化觀光，農村再生，一分農地的內造社會企業的大目標，帶動貧瘠老舊農村的觀光經濟效益。



資料來源：隨意窩 Xuite 日誌

圖 4.2 菁寮無米樂社區

2、歷史建築後壁火車站

建於日治時期 1902 年的後壁車站是後壁很具代表性的景點之一，許多造訪後壁的旅人總是從後壁火車站下車，再租借自行車緩緩的前往菁寮探訪田野與老街，車站前廣場以紀錄片無米樂中四位主角與一頭牛雕塑銅像以代表後壁的精神，分別是崑濱伯夫婦、煌明伯及文林伯，更是許多人合影留念的必拍之處。現今後壁車站的外觀也是經過些微改建後的模樣，因 1941 年嘉南大地震時使車站傾斜，修復時因結構問題主建築有了些微的改建，而成為現有的樣式，外觀為魚鱗板，基座則是洗石子，是目前台灣保存良好的日式木造火車站之一，搭乘火車來到這兒下車時，就能體會到農村的悠閒與時光倒流的感受。



資料來源：台南旅遊網

圖 4.3 後壁火車站

3、台糖烏樹林園區

烏樹林糖廠位於台南市後壁區烏樹林，建於 1910 年，目前已不製糖，但其仍保有原有的糖鐵系統，更有台糖五分車動態展示。隨著製糖工業的沒落，運送甘蔗的小火車也跟著響起熄燈號停駛，原本擔任白河、東山兩地往來於新營間樞紐位置的烏樹林車站，自 1979 年烏樹林輸運旅客的營業線停駛後，車站也跟著關起大門。2002 年底烏樹林車站在多方人士協助下，以嶄新的鐵道文化面貌在眾人面前亮相。在這裡搭乘火車會看見一位穿著整齊制服的揮著旗幟指揮火車進出精神奕奕的老先生，他是此處最資深的站長、也是國寶級的站長-林海西先生，有如烏樹林車站的代言人與大明星一般，只要他出現一定會有許多人搶著與他合照。來此除體驗搭乘五分車外，園區內還有蘭花主題館、休閒博物館、生態教育可供參觀，美食攤位也不會少，另外還能烘窯、玩手拉胚，相當適合親子同遊。



資料來源：台南旅遊網

圖 4.4 台糖烏樹林園區

4、懷舊土溝社區

進到土溝一望無際的綠色水稻田是第一印象，當經過小小的綠色隧道，看見路邊的水牛石雕就表示土溝到了，路上人車不多，是個非常舒服的小農村，2001 年一群南藝大的學生進駐土溝跟著教授開始了社區營造的工作，後來愛上這片土地，就在土溝定居、成家、立業，10 幾年過去，他們自己也成了社區的一部分，「土溝農村美術館」的概念說來簡單但卻寓意深遠「村是美術館，美術館是村」，常有許多遊客進到土溝苦尋美術館的位置，後來在當地人的解釋下才了解，原來整個農村就是美術館，一片農田也是藝術，一種農產也是藝術，在地的農夫們就是藝術家，在地的居民們共同為這片土地努力，也是藝術家。在多年的營造妝點之下，走在土溝處處可見色彩繽紛的裝置藝術，新潮卻又與農村不違和，多年來辦過幾次藝術展，簡直是村子裡的大喜事，幾乎全村動員

讓土溝人潮滿滿且處處充滿藝術氣息，也因為土溝的蓬勃發展讓不少在地年輕人返鄉創業，近年更增設優雅農夫藝文農場，成為常設的藝文場域，也吸引許多國內外的遊客前來一探位於台南農村的超大型美術館。



資料來源：隨意窩 Xuite 日誌

圖 4.5 懷舊土溝社區

5、菁寮天主堂

從台 1 線轉進菁寮，首先映入眼簾的就是造型特殊，由普立茲獎得主—佛萊德·波姆(Gottfried Bohm)在 1966 年設計的菁寮天主堂，在菁寮一片綠色的田野間，天主堂銀色的外觀特別耀眼，形成一種有趣的地景對比。菁寮天主堂有位來自法國南方的韋神父，在此已傳教多年，入鄉隨俗的只會說台語，可以說是全世界台語最溜的法國人了，逢年過節還會在天主堂寫春聯送給來訪的人，是到菁寮天主堂一定要拜訪的人物。目前天主堂入內參觀採預約制，且進入內部不可拍照，也請尊重宗

教信仰的規範，請勿在教堂內部喧嘩嬉鬧。



資料來源：台南旅遊網

圖 4.6 菁寮天主堂

3.3.5 多元的信仰

台灣光復後，後壁地區各家庭之日式神棚及神社均全數被拆除，而在日治時期遭受破壞的傳統信仰亦逐漸回復原來之信仰形式，且更趨多元化，人民之宗教信仰獲得自由，多數寺廟先後重建或者新建；基督教、天主教亦遷移成立新教會，並建立教堂。

(一) 泰安宮

泰安宮主祀天上聖母（媽祖），俗稱茄荖媽，是下茄荖三十六庄之總廟。於民國 36 年（1947），由正、副委員長阮謙（墨林村長）與陳祥（嘉荖村長）及顧問黃添成等人，發動境民捐款重修正殿，並增建兩側廂房。民國 56 年（1967）媽祖生前夕，由管理人陳祥發動三十六庄繞境，以徒步方式，依古香路一連舉行三年，每年四日。民國 73 年

(1984)，三十六庄又重建新廟，歷經七年耗資新台幣一億三千多萬，於民國 81 年 (1992) 農曆十月八日入火安座。此即是今日巍峨之廟貌



資料來源：隨意窩 Xuite 日誌

圖 4.7 泰安宮

(二) 旌忠廟

旌忠廟與泰安宮同為下茄苳三十六庄之總廟，主祀岳府元帥（岳武穆王），又稱元帥廟。民國 50 年 (1961) 成立重建委員會，由嘉苳村長陳祥擔任委員長，積極募款重建，於民國 56 年 (1967) 竣工，即是今日廟貌。廟分為前後兩殿，前殿正殿主祀岳府大元帥與「頂五義下五義結拜兄弟」，正殿入口處另祀伽藍爺，右廂房則供祀白馬與馬軍爺公，而後殿中祀觀音佛祖，左祀註生娘娘，右祀寫有康熙二十三年字樣之開基祖木牌神位，兩側則祀有十八羅漢。



資料來源：隨意窩 Xuite 日誌

圖 4.8 旌忠廟

(三) 三恩府

三恩府主祀大使公、保生大帝和岳府元帥，合稱三恩公，光復初期借用日治時期集會所常慶堂供奉，民國 62 年（1973）庄民有建廟之議，但由於意見分歧而暫擱，至民國 66 年（1977）庄分東西兩地，各自建廟，東半庄興建三恩府，西半庄則興建三公府，兩廟都於民國 69 年（1980）前後完成，廟內設有三殿，主殿主祀三恩公，同祀中壇元帥，左祀註生娘娘，右祀福德正神，因大使公是武將，故左殿前另祀馬神，右牆有大使公平番之彩繪，蔚為一景。



資料來源：隨意窩 Xuite 日誌

圖 4.9 三恩府

3.4 研究工具

本研究的研究工具包含：研究者本身、訪談大綱、錄音工具、現場筆記資料等，相關說明如下：

1. 研究者本身

研究者為公務機關服務及公共工程執行者，希望能藉由道路景觀與路容環境改善帶動社區觀光與發展等相關研究一起來回顧過去與規劃未來。

為了能得到與談者主觀的經驗，除對與談者表達對主題的興趣，對與談者的談話與行為不預設判斷，訪談過程如有模糊或疑問也能重複的釐清詢答以達與談者之本意。

2. 訪談大綱

本研究希望透過道路兩側鄰近居民及店家對道路景觀及路容環境改善是否促進當地觀光並帶動後壁社區道路沿線附近發展的情形等作深入的了解。採半結構(Semi-Structured Interview)式的訪談大綱進行深度訪談，研究者係依據研究目的與相關文獻資料及參與觀察。訪談內容含道路景觀改善前後之差異與道路景觀如何影響社區發展及道路景觀綠美化對社區觀光的重要性等。

3.錄音工具

在訪談前除請與談者簽妥訪談同意書外，另當面告知與談者在訪談過程中會予以錄音，經得到與談者同意後再進行訪談。

4.現場筆記

為確保訪談資料的正確性及完整性，除訪談過程進行錄音外，現場研究者輔以現場筆記，現場筆記能幫助研究者對訪談重點的注意與了解，達到資料蒐集的完整性。

3.4.1 參與觀察法

透過參與觀察，觀察者親自投入參與所觀察的區域環境演進的過程與改變，藉由互動中紀錄與蒐集相關資料，以作為論文研究分析參考。另外，本研究因研究者長期辦理景觀改善及路容等業務，經常與縣府、公所及村里長會勘及開會，深知地方社區需求，也積極參與相關活動，協助地方建設等，投入時間約二十多年，建立與地方的關係，得以蒐集與獲取準確的資料。

3.4.2 深度訪談法

質性研究訪談是一種有目的、面對面的對話過程，研究者和研究參與者間是平等的互動關係，研究者透過對話的過程與保持開放和彈性的原則，以了解研究參與者對某個主題的經驗、感受與觀點等（鈕文英，

民 103)。除了進行相關文獻資料的蒐集之外，訪談研究法是一種深具傳統及普遍被使用的資料收集方法，透過深度訪談的方式達到雙向溝通與交流，獲取實質的工作經驗分享。本研究將採用「半結構式訪談模式」，事先依訪談對象，設計出訪談大綱，在一種相對開放與訪談情境中，讓受訪者能夠清楚的表達出本身主觀觀點與經驗，亦可鼓勵受訪者提出自己的問題，以達雙向溝通訪談無礙的情境與氛圍。

本研究為探討台南市後壁區附近社區居民及商家，進行景觀綠美化及路容改善後居民所獲得的認同感進行深入訪談，事先依訪談對象，配合研究的相關問題，擬定出訪談大綱，包括訪談內容含道路景觀改善前後之差異與道路景觀如何影響社區發展及道路景觀綠美化對社區觀光的重要性等三大面向，訪談題綱如下：

壹、道路景觀改善前後之差異

1. 您認為台 1 線後壁區路段牆面彩繪後，對於附近社區環境的改變為何？
2. 您認為對台 1 線後壁區路段增設自行車專用道後，對於交通安全的影響為何？
3. 您認為台 1 線後壁區路段道路景觀改善後，對於商家營業有何影響？
4. 您認為台 1 線後壁區路段整體綠美化後，對於街道空間風貌有何影響？

貳、道路景觀如何影響社區發展

1. 您認為台 1 線後壁區路段道路景觀改善後，如何吸引觀光景點人潮，

並促進社區發展？

2. 您認為台 1 線後壁區路段增設用路人休息區後，如何提昇附近商家業績，並影響社區發展？
3. 您認為台 1 線後壁火車站廣場與道路景觀重新規劃之後，如何展現特色並帶動人潮？

參、道路景觀綠美化對社區觀光的重要性

1. 您認為台 1 線後壁區路段道路景觀綠美化後，如何吸引用路人及遊客停留參觀，對於社區觀光有何助益？
2. 您認為對台 1 線後壁區路段道路景觀綠美化後，如何串聯附近景點成為觀光區，對於促進社區觀光之優勢為何？
3. 您對於藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光的未來發展，有何期待與建議？

3.5 資料蒐集與分析

資料的蒐集、整理與分析，是研究過程中重要的一環，關係到研究結果的成敗與參考價值，所以將有相關的資料蒐集後，透過的檢閱與整理，依質性研究分析的三大步驟：(1)描述：對研究主題或研究現象作廣泛而細緻的描繪，即以半結構式深度訪談或參與觀察等研究法來蒐集充分的資料，並檢視其是否充分。(2)分類：將所蒐集要分析的資料，依不同的主題內容，把這些資料內涵加以整理，再依不同類別相異資料加以分類。(3)連結：依不同概念與概念間的關係連結起來，構建複雜的理論內涵。最後歸納建立起適合研究主題的理論架構，以作為研究分析的實證基礎。本研究蒐集的資料包括：社區營造文獻、社區觀察記錄、深度

訪談錄音、網路相關資訊等，將經過整理分類後加上本身的體悟思維與觀點，作出嚴謹的分析報告。

3.6 研究倫理

在整個研究過程中，必須遵守研究社群對研究行為之規範，秉持共同價值信念與道德觀，並清楚明白在研究過程中合法可行的行為。

參閱林淑馨（民 102）教授質性研究專書中整理，考慮層面如下：

1. 知會同意的觀點：

研究所需知會的內容，以知會同意表格來表示，透過表格的簽署來確定參與者已經瞭解且同意參與研究。

2. 欺騙和隱瞞的觀點

避免用欺騙方式提供錯誤資訊或為達研究目的以撒謊、設計人為研究情境，以滿足研究上的需求。

3. 情境後果的觀察

研究者在道德方面所做的每一項決策都受制於參與研究雙方的價值觀，都會影響到被研究者，也都會有短期與長期效應。應尊重參與研究者的隱私，保障保密與匿名。

4. 相對主義觀點

研究者依自己的良心，在與被研究者的研究過程中，有責任感的堅持道德平衡。

第四章 研究結果與討論

本章為研究者依據蒐集的相關資料，以後壁社區居民活動及社區發展現況，做系統性的研究，取得相關資料並經過整理後，將以「道路景觀改善前後之差異」、「道路景觀如何影響社區發展」、「道路景觀綠美化對社區觀光的重要性」等分析探討。

4.1 道路景觀改善前後之差異

4.1.1 牆面彩繪後對於附近社區環境的改變

受訪者大致認為牆面彩繪對社區環境改變很大也吸引很多人來，並可為此處增加一處打卡地點，但是相對的對社區環境整潔也影響很大，製造很多的髒亂、垃圾及違規停車等問題，有建議要把牆面彩繪部分改成可以與人融合拍照的立體 3D 彩繪，也有認為會因圍牆變漂亮，而影響居民比較重視自己社區的環境整潔，另外是否同意要繼續增設牆面彩繪還要再觀察(參見圖 4.10)。



資料來源：本研究拍攝

圖 4.10 牆面彩繪

1. 牆面彩繪對社區環境有正面影響並增加打卡地點

牆面彩繪是不錯啦!是吸引蠻多的人來啦 (A-1)

牆面彩繪後當然是有比較亮眼啦!整個社區感覺也比較亮麗，對社區環境及整體營造是有正面的效果 (B-1)

牆面彩繪之後當然是感覺會有比較好，這裡還沒做之前走過去就是整座牆壁，做了之後就感覺比較亮了 (C-1)

牆面彩繪之後感覺增加很多的文藝氣息，因為後壁高中本身就有廣告設計科，像這次的「校園地景彩繪」藝術活動，同學共彩繪了 20 多公尺的圍牆，創作六幅作品，也吸引不少民眾前往參觀，也為台一線新增一處熱門打卡地點，附近居民有可能因校園的圍牆變漂亮，而影響他們比較重視社區的環境整潔。(D-1)

牆面彩繪之後給用路人的視覺景觀會與以往有相當程度的不同，會有讓人耳目一新的感覺 (E-1)

2. 也有部分受訪者認為會製造髒亂、垃圾及違規停車問題

可是後面的維護是誰要來做倒是一個很大的問題，要不是靠我們這些志工來清理，這裡早就變成垃圾堆了。這個遊客一來，東西吃完就隨地亂丟，垃圾一大堆，我認為環境改變最大的就是環境清潔這一部份。(A-

1)

但對附近社區環境也會有相當大的改變，如觀光客的增加跟垃圾亂丟髒亂與違規停車等問題。(E-1)

3. 還有建議要施作立體 3D 彩繪

但如果可以花更多的錢來做那當然是會更好，只可惜我們這裡做的只是 2D 彩繪，不像別地區都已經是 3D 了，如果我們這也做 3D 彩繪那當然是會更好。(B-1)

對社區環境來講我是感覺沒多大改變還是老樣子，記得我之前出去旅遊時，有去一個地方它的彩繪人可以融合在裡面拍照很有意思，如果我們這裡也做那種彩繪應該是會更好。(C-1)

4.1.2 增設自行車專用道後對於交通安全的影響

受訪者大致認為增設自行車專用道後對自行車騎士及學童上下學有比較安全，但自行車道與機車共用路段就沒有那麼安全，建議應該要整個路段都做自行車專用道，另設置之後變成沒什麼路肩，機車騎士就必需要跟汽車爭道，還有汽車、校車沒地方臨停，必需停在機車道上，反而增加其他用路人的危險性，而且自行車專用道的使用率不高並在管理維護上有一定的難度(參見圖 4.11)。



資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

圖 4.11 自行車專用道

1.增加自行車騎士的安全保障及建議整路段施做

但是對於騎腳踏車的人來說應該是有比較安全，不然那裏車速都還蠻快的 (A-2)

對自行車騎士來講，有一些自行車道跟機車共用的路段感覺上沒有那麼安全，其中有一段有規劃比較舒適與安全而且有樹蔭遮蔽，另一段沒規劃感覺比較不安全，是應該要整路段都做會比較好。(B-2)

當然有腳踏車專用道來說是比較安全的，若是沒有的話腳踏車跟機車爭道會比較危險，目前還有一些自行車道跟機車共用的路段感覺上沒有那麼安全，是應該要整路段都做自行車專用道會比較好。(C-2)

對於增設自行車專用道後，對當地的學童及來附近騎腳踏車的人士當然有比較安全及保障 (E-2)

2. 增加其他用路人的危險性

但對機車騎士來說就變成要與汽車爭道比較危險，而且附近車速都很快，像今年在附近又增加了幾件車禍 (E-2)

3. 使用率不高及增加管理維護困難

交通安全喔.....我是沒有什麼意見啦!但是腳踏車那條路，只有在禮拜六跟禮拜天才會有人去騎，其他的時間都閒置在那裡。我本身是不覺得怎樣啦!，但我還是覺得那裏應該是要做個小公園之類的會比較好，使用率比較高，做這個腳踏車專用道好像沒有什麼在用的。(A-2)

而且這條自行車道在管理維護上有一定的難度，像掃街車就無法靠近，增加了許多人力上的浪費 (E-2)

4. 也有受訪者認為影響兩極化

我是覺得增設自行車專用道後影響比較兩極化，對騎自行車上下學的同學比較安全，但因為做自行車專用道後變成沒什麼路肩，且跟快車道中間還有一排樹木，變成機車騎士要跟汽車爭道比較危險，還有汽車因沒地方臨停，必需停在機車道上比較具有危險性，另外學校校車因沒地方

停車也都是停在機車道上讓同學上下車，變成同學走路都是走在機車道上蠻危險的。(D-2)

4.1.3 道路景觀改善後對於商家營業的影響

受訪者大致認為道路景觀改善後對於商家營業的影響不大，只有在商家密集區（火車站附近）比較有影響，但到假日時人一出就變成違規停車的問題，增加行車的危險性，也有店家希望在店面附近多做一些打卡點以吸引人潮休息及飲食，環境部分就是整個景觀改變後，商家會變得比較主動去整理它的門面(參見圖 4.12)。



資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

圖 4.12 公仔意象

1. 商家密集區（火車站附近）影響比較大

對於商家密集區（車站附近）比較有影響 (A-3)

是有影響啦!對我來說因我是賣吃的，人越多我是生意會更好，大部分的遊客都會來我這裡吃東西 (C-3)

在火車站那邊假日人潮是有比較多一點，因成為一個休憩的景點，生意當然會有比較好一點 (D-3)

只有在火車站附近會另外成為一個小商圈，一些往來學子及在外地工作需搭火車或客運進出的人才會在那附近停留 (E-3)

2. 但對大部分商家營業影響不大

其他比較郊外地區好像沒有什麼影響啦!因為一個點跟另外一個點都離得比較遠，不容易產生集市的感覺 (A-3)

我是覺得都差不多啦，因為平日來這裡騎腳踏車的人很少，且來的人都是附近的人，他們大都是騎自己的腳踏車過來，到這裡再來租得很少，所以對我來說我認為沒有很大的影響。(B-3)

應該是沒多大的影響，顧客買東西都會有他的忠誠度，不會因景觀改變後而改變，至於觀光客，也大都只有在例假日或連續假日才會比較多人，因為那裡是小村落又離新營很近，大部分的人都跑到新營發展了 (E-3)

3. 增加違規停車等問題

反倒是商家密集地區一到假日人一大就亂停車，增加行車危險，商家只顧本身生意，都沒注意到停車問題，真沒公德心。(A-3)

4. 主動整理環境及門面

其它地方我是感覺都沒什麼差別，社區部分就是整個景觀改變後，商家會比較主動去整理他的店面附近的環境，比較不會那麼髒亂。(D-3)

5. 建議多做打卡點

我是覺得店家生意要好就是要多做一些打卡景點，目前的年輕人都很喜歡出外拍照打卡然後上傳 FB 與朋友分享，然後他們的朋友就會一窩蜂跑過來，人一來我們在打卡點附近的店家生意就會好，因為出外一定會在景點附近吃飯，所以我認為最好在店家附近多做一些打卡點。(C-3)

4.1.4 整體綠美化後對於街道空間風貌的影響

受訪者大致認為對於街道空間風貌的影響提升很多，對整體社區環境也改變很多，還有整個路容景觀都變得比較好，希望可以一直持續的做跟保持下去，也有認為因打卡景點的路段都在馬路旁邊，沒有一個停車地方感覺不太安全，建議要設立一個專區讓來這裡拍照打卡的民眾有一個專屬的場地或者有比較寬闊的地方比較安全(參見圖 4.13、4.14)。



圖 4.13 隙地開創前



圖 4.14 隙地開創後

資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

1. 提升街道空間風貌

當然是有變比較漂亮啦!若可以一直持續增加的做，對整體社區環境來說當然會更好，目前來說這些花草樹木是還生長得很好，希望能一直保持下去 (B-4)

你是說台 1 線的街道風貌嗎?感覺是有比以前好啦!以前過來沒什麼感覺，現在多了幾個點在那裏 (C-4)

街道風貌喔!感覺真的提升很多啊，整理前，感覺得它比較像是一個落後的小村落，整理後覺得它增加了很多的文藝氣息，感覺這個社區有被經過營造，像這附近就感覺差異相當大，氣息整個提升，包含鐵路旁的景

點及牆面彩繪都有改變，感覺真的街道風貌都不一樣了。(D-4)

我是覺得街道風貌是真的有影響，改變很多，以前在巡查時從這裡經過就感覺跟其它路段差不多，也沒什麼特色，車子一開就過去了，現在從這裡經過，感覺增加了不少東西，還有整個路容景觀都改變了，讓人有清新脫俗的感覺，這都是全體同仁大家努力的成果，感謝大家這麼認真的付出。(E-4)

2. 持續投入經費與管理

不過我還是希望政府能繼續投入經費持續的做，還有那些雜草垃圾必須常常割除與清理，不然會很難看。(B-4)

3. 設立專屬場地或專區

不過那幾個打卡景點的路段都在馬路旁邊，像我們如果開車過來停在馬路旁邊，沒有一個停車地方感覺不太安全還要與機車腳踏車爭道，我是覺得應該設立一個專區讓來這裡拍照打卡的民眾有一個專屬的場地或者有比較寬闊的地方會比較安全。(C-4)

4. 也有受訪者認為街道空間風貌改變不多

街道空間風貌嗎?我感覺是沒有什麼影響啦!再怎麼看也差不多是這樣，不過我比較擔心的是種了一大堆樹，颱風來的時候這些樹會不會倒，去影響行車安全，還有誰要去整理這一大堆樹。(A-4)

4.2 道路景觀改善與社區發展

4.2.1 吸引觀光景點人潮

受訪者大致認為要吸引觀光景點人潮並促進社區發展就是要結合當地的社區文化及多做一些打卡點，還有多辦一些比較大型活動，再結合附近其它景點利用網路行銷的方式把這裡推廣出去比較有成效(參見圖 4.15、4.16)。



圖 4.15 增闢友善休憩空間前



圖 4.16 增闢友善休憩空間後

資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

1. 結合當地文化

當然這個就是要結合我們這裡在地的文化 (B-5)

2. 多做打卡點

如做一些打卡點，像鐵路旁那個就做的不錯有很多人在那裏拍照打卡，只不過做的比較小型，後壁火車站也是一個很不錯的點，這個東西就是要在社區營造方面加入更多在地文化的元素，才會吸引更多外地的人潮。(B-5)

這就是我剛剛講的要做一些打卡點，但我覺得打卡點中要做一些比較特別的要跟別的地方不一樣的才会有吸引力(C-5)

3. 結合社區舉辦大型活動

還有辦一些社區活動像我們老家於農閒時就會辦烤地瓜(炕窯啦)，像現在剛好是暑假期間辦這種親子活動剛好可以促進親子關係又可增加人潮。(C-5)

這我覺得可以多舉辦一些活動啊，也就是可以結合當地社區，如無米樂菁寮社區那裡因它是稻米盛產地，像假日就有很多人去，可以辦一些跟稻子或田相關的活動，目前像中秋節時在火車站前面廣場都固定會舉辦音樂會，還有過年及一些特定節日也都會有辦活動，這都是吸引觀光景點人潮，促進社區發展的方法啊。(D-5)

4. 結合附近景點及利用網路行銷

這我個人是認為要結合附近其它景點，才有辦法吸引路過及經過的人潮

及車潮，光是台 1 線這個路段改善它的吸引力可能還不夠，因這路段的車流量及車速都算蠻快的，光是做這一段給用路人的感覺只是視覺的改善而已，並不會有停下腳步觀光的想法，真正要吸引觀光客前來還是要把附近景點結合起來，再然後利用網路行銷的方式把這裡推廣出去。
(E-5)

5. 也有受訪者認為幫助不大

人家說人潮會帶動錢潮，人潮一多錢就會進來是沒錯啦，可是平時的時候都沒有什麼人，就只有靠禮拜六跟禮拜天好像沒有什麼用，我是覺得對社區好像沒有很大的幫助啦。(A-5)

4.2.2 提昇附近商家業績

受訪者大致認為增設用路人休息區後因休息時間短暫又規模太小幫助不大，要提昇附近商家業績並影響社區發展主要還是希望附近商家要多賣一些小農的東西或是一些在地的特產、名產，讓觀光客來了之後會有想要買東西的慾望，還有要擴大休息區規模及蓋公廁、增設觀景台等及多辦一些體驗性活動(參見圖 4.17、4.18)。



圖 4.17 增設休息區前



圖 4.18 增設休息區後

資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

1. 賣小農東西或特產、名產

這個喔，光有休息區效果不大啦！我是建議附近商家要多賣一些小農的東西或是一些在地的特產、名產之類的，讓一些觀光客來了之後會有想要買東西的慾望，才會促進業績提昇。(B-6)

2. 擴大休息區規模及蓋公廁、增設觀景台

反倒是大多數的民眾都建議要在這邊蓋公廁及增設觀景台，真的與我們當初的構想有落差，但也真是因為太小了，許多大型車如遊覽車就無法靠近。(E-6)

3. 舉辦體驗性活動

這個就是跟剛才的一樣，一定要有活動商家業績才會好，光有休息區沒有什麼用對社區發展好像也沒什麼用處，要多辦活動如體驗農村生活，像插秧、除草都可以還有讓他們脫鞋踩爛泥巴，最好還有一隻牛讓他們牽，還可以餵牛吃草，也可以坐牛車繞村子一圈。(C-6)

4. 也有訪談者認為成效不彰

開車休息的地方嗎？好像都沒有多大的幫助，通常會來這裡休息的人大概都是短時間看看就離開了，約 20~30 分鐘的景點，並不像高速公路休息站一樣，一台又一台接著進來，雖然是短時間停留，可是也會上廁所買東西喝杯咖啡，還會四處逛逛，我們這裡因為腹地不夠，來客數不夠多，所以大概只有假日時人會比較多，平時沒甚麼人啦。(A-6)

這個看不出來有影響社區發展耶，你們在這裡增設用路人休息區是不錯，問題是用路人只是短暫停留而已，而且時間相當短暫又規模太小，對要增加附近商家的業績影響相當有限，應該是影響不大。(D-6)

我個人認為是用路人休息區設立後，大部分經過的路人都只是下來做短暫休息，順便買些東西肚子餓了可以吃一吃，因停留時間不多真正要提昇商家業績及影響社區發展的成效有限(E-6)

4.2.3 重現火車站風華

受訪者大致認為後壁火車站廣場與道路景觀重新規劃後展現的特色就是一些農村特有的景象及後壁火車站百年古蹟，想要帶動人潮還是要結合政府機關或社區發展協會辦大型或體驗性活動，並介紹當地一些特殊的人文歷史跟農村體驗，也可規劃免費的觀光巴士將遊客載來這裡旅遊（參見圖 4.19）。



資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

圖 4.19 合作意象手拉手

1. 農村特有景象及百年古蹟

特色就是展現一些農村特有的景象及後壁火車站百年古蹟還有另規劃一些可以停車載客的地方 (A-7)

2. 結合機關或社區舉辦大型或體驗活動

不過都給排班計程車占走了，至於人潮嘛，我是建議要多舉辦一些大型活動來吸引人潮比較快，因為相較於其它縣市都做很大的活動來吸引人潮，我們這裡只有做一點點像騎騎腳踏車或路跑，好像也吸引不到什麼人。(A-7)

這個是說……類似像現在已經規劃好了的意思嗎？你這個東西就是社區營造裡的地方特色啦，這個社區裡有什東西什麼特色。這就是要多辦一些在地體驗性的活動，例如社區導覽介紹附近景點有什麼特色還是一些特殊的人文、農業的體驗如插秧、施肥、除草之類的或老街生活體驗讓觀光客來這裡住幾天體驗以前農村生活，然後再結合社區稻田彩繪這樣會有更多人來拍照打卡。(B-7)

這個是…已經規劃好了的意思嗎？我覺得還好而已，好像也沒很多人啊！我還是覺得要辦活動啦，因我是賣吃的所以我蠻希望能在這裡辦一個吃的活動，例如國際美食展之類的，邀請一些大師前來推廣國際美食與促銷當地美食，這樣也會吸引各地一些饕客前來。(C-7)

這個就是要結合社區發展協會或農會之類的，如辦活動阿，因鄉下地區本來人就很少，如能配合市府統一規劃那應該會更好，目前來說都是假日人比較多，重新規劃後約比之前增加2成左右的人潮。(D-7)

最好的方法還是要請台南市政府在這邊辦活動，成效才會比較高(E-7)

3. 規劃免費觀光巴士

這個光只有火車站廣場及道路景觀重新規劃就想展現特色及帶動人潮，真的是強人所難，除非是特色商店或者是有特色的商品才有辦法，也可以規劃免費的觀光巴士將一些較遠地方的旅客載來這裡旅遊，這樣成效可能會比較好。(E-7)

4.3 道路景觀綠美化與社區觀光

4.3.1 吸引用路人及遊客停留參觀

受訪者大致認為要吸引用路人及遊客停留參觀並促進社區觀光，首先政府必須編列足夠的預算發展社區的特色與多舉辦一些大型活動，並且要有整體性的規劃與設計及擴大景觀綠美化的規模與連續性，這樣才會增加遊客停留參觀時間，也可以把打卡點設置於社區商店區附近以吸引人潮，或於社區中發展民宿與免費提供住宿(參見圖 4.20、4.21)。



圖 4.20 景觀重塑前



圖 4.21 景觀重塑後

資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

1. 整體的規劃與設計

我是覺得沒很大效益啦，因為沒有配合一些活動，做這些東西好像沒有吸引到很多人，而且都是做一個一個點，一處一處的沒有連續性，看看就走了。如果真的是要發展觀光，應該是要做整體的規劃與設計才可能達到效果，目前社區人口老化嚴重，留在社區都是一些老人與小孩，光靠做一些景觀綠美化來吸引遊客駐足停留觀光，成效真的有限。(A-8)

2. 打造獨特的特色

要吸引用路人及遊客停留參觀，其實很簡單，就是你要錢一直花下去把它弄的漂亮弄得不一樣有自己的特色，然後再把它範圍擴大跟打卡點一直增加，也就是說要多做一點啦，不要只有一點點沒什看頭，像之前我去參加鐵馬自由行時發現太保於農閒時就播撒草仔做那個花海節還吸引很多的遊客特地去拍照打卡。(B-8)

3. 結合地方資源舉辦活動

這個喔，我還是覺得也都差不多這樣子而已，就不過是多種一些草花樹木跟弄幾個點而已，看久了也覺得沒什麼，我還是覺得要吸引觀光客停留觀光主要還是要靠辦活動，就像現在很多老街都整理規畫賣一些小吃，讓遊客可以邊逛街邊吃東西，不過現在這裡的花草樹木還照顧得很

不錯，還不會很凌亂。(C-8)

4.擴大停留點規模

這個我剛剛已經有說了，就是景觀點要多做一點停留點要大一點，這樣停留時間才會比較久，也可以在停留點附近規劃商店區，這樣效益會比較大。(D-8)

5.發展民宿或提供免費住宿

我個人是認為，道路景觀綠美化要與打卡點相結合，才會吸引遊客前來及帶動觀光人潮，因此目前如要發展觀光是要朝這個方面來努力，只可惜礙於經費及一些相關規定在推動上有它的困難，另可鼓勵居民於社區中發展民宿或提供住宿，讓旅客有一個親切感及歸屬感，這樣也是一種吸引旅客前來的的方法。(E-8)

4.3.2 串聯附近景點成為觀光區

受訪者大致認為要串聯附近景點發展觀光就是要有配套措施及整體性的規劃與設計，然後做一個區域導覽地圖把每個地區優勢及特色呈現出來，就可串聯起來成為一個大的觀光區或一日生活圈，也就是要讓每個景點都要具有吸引力，可以做自行車道連接起來，讓遊客來就可以在這邊遊玩一整天，晚上也可以住在這裡，還有要規劃出連接這個觀光區的一個路網，讓遠方想前來的遊客有一個方便及快速到達的交通。

1. 要有配套措施及整體的規劃與設計

嗯...你是說像菁寮、土溝那個嗎？那個都是短時間吸引觀光客前來參觀，長時間來看好像沒有很大的效用，都是一個熱潮期，等到那個熱潮期過了以後，人就不會來了。就像我剛剛所說如要發展觀光，應該要有配套措施及整體的規劃與設計 (A-9)

2. 建製區域導覽地圖

我認為要串聯就是要把附近每個地區優勢及特色抓出來，然後做一個區域導覽地圖 (B-9)

3. 整體性的路線規畫

就單單做台 1 線後壁區這路段就想發展觀光，成效真的有限，還比不上假日時做些活動來吸引人潮，例如之前辦那個坐牛車的活動啊，都是短時間吸引很多的人潮，等過一段時間後沒有新鮮感人就不來了，還比不上老人會坐遊覽車出遊來這裡觀光的人潮，至於串聯嘛，應該可以說都是一些免費的景點又在附近，可以一起去玩玩逛逛。(A-9)

再做一個整體性的路線規畫才有用，光是只有做台 1 線是不夠的，政府機關要做一個整體性規劃，再把附近景點串聯起來，成為大的觀光區或一日生活圈。(B-9)

也可以做自行車道把附近景點都連接起來，遊客來可以在這邊騎一整天

的腳踏車跟吃東西、逛老街晚上也可以住這這裡（C-9）（參見圖 4.22）。



資料來源：交通部公路總局 107 年金路獎優良景觀類簡報

圖 4.22 自行車架-棧板

4. 塑造吸引力景點

我認為要串聯主要還是要人來這裡遊玩，人來就會吃東西就會有消費，店家生意也會跟著好，也就是附近景點要具有吸引力，遊客來才會在這裡玩一整天（C-9）

5. 增設景觀吸引點

要串聯附近景點嗎？像從火車站前面那條路直走就可以到白河了，那條路我們全家在假日時都會去騎腳踏車出遊，沿線風景很漂亮，也就是要

把我們這裡的旅遊點結合白河蓮花季是吧，這你可以把景觀的東西沿路持續做下去啊，例如從後壁火車站到白河這一段，你可以多設些點，因白河區本來就有了嘛，又因它有蓮花季的活動，可以在中間再增設幾個點，串聯起來就可以一直玩下去了，我是覺得目前後壁做得還不錯，只不過做的比較少而已，如能做得更多更更大那不是會更好。(D-9)

6 規劃快速及便捷的路網

我認為要前往附近很多景點都必需經過後壁這個區段，因這裡是往返附近景點及南來北往的一個重要樞紐，所以後壁區路段的景觀綠美化本身就很重要，但要串聯起來我的看法，還是覺得要規劃出連接這些地區的一個路網，讓想要前來旅遊的遊客有一個方便及快速到達的道路及便捷的交通運輸，這樣對推廣社區觀光應該有幫助。(E-9)

4.3.3 促進社區營造與觀光

受訪者大致認為若想要藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光，就是政府要持續每年投入經費建設，由中央與地方共同整合所有的資源，研議整個社區未來發展的方向，做一個整體規劃與設計，把本來是幾個點連成一個線再變成一個面，而且要有地方風情與特色，再結合附近景點成為一個觀光旅遊區，並且做好後續的管理維護。

1. 多舉辦體驗性活動

我是沒有多大的期待與建議啦!因長期生活在這裡，天天看大概也沒多大的感覺，政府願意花錢來建設我們這條路是很好啦，但是如果沒有辦些活動的話成效真的沒有很大，因沒有吸引很多的人潮，沒有多大的幫助啦 (A-10)

我是建議要多設打卡點、跟規劃路線讓人騎腳踏車和體驗農村生活，這樣觀光客一來可以讓人遊玩一整天，我們店家才會有人進來吃東西消費 (C-10)

2. 整體連續性規劃及整合所有資源

就像陸客之前很多，每天都遊覽車一台接一台的來，而且陸客出手相當闊氣，大包小包一直買，現在不來了每個店家生意都差很多。如果真的要藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光我是希望政府能做一個整體規劃，不要只做一個點一個點的 (A-10)

所以我是建議要做之前還是要有一個整體完善的規劃才行 (B-10)

我是覺得目前做的太少又太小，而且東西又不多，無法發揮它的功能，像前陣子我去台中后豐鐵馬道它是利用舊山線改建而成的鐵馬道，而且沿路設有休息區有很多住家都在路旁賣東西，並還結合馬場、糖廠、水壩等一些景點，並在這裡辦花博，甚至還可以一路騎到神岡真的有夠大的，規劃的很好，這就是你們政府機關要做的，要有有整體的規劃，並把附近可以利用的資源整合起來 (D-10)

想要推廣社區營造與觀光最終還是要由中央與地方共同整合所有的資源，研議整個社區未來發展的方向，然後做一個適度的整體規劃，如真的能夠這樣未來前景可看好 (E-10)

3.要有地方特色

要做就做多一點讓它有地方特色，最好是還要有公園，然後再結合附近景點成為一個旅遊區，這樣觀光客就會一直來，社區自然會發展起來。
(A-10)

再結合當地特有的文化，就可以成為一個大觀光區 (D-10)

4.持續編列經費

你這個問題就更簡單了，就是政府要重視這一塊，把經費一直投資進來，每年都持續的做，做的更多更漂亮更有特色 (B-10)

最重要的還是政府要願意多花錢建設我們這裡，不要把經費都亂花掉。
(C-10)

我是希望我們這裡也可以這樣，政府機關持續的做，做多一點跟大一點，把本來是幾個點連成一個線再變成一個面那就很好了。(D-10)

5. 做好後續管理維護

而且很重要的是後續的管理維護要做的好，不要像之前有些地方光是只有建設，後面沒經費就丟在那裏荒煙漫草的很像廢墟，還有做一些蚊子館沒利用真的很可惜，而且浪費納稅義務人的錢 (B-10)

6.推廣當地特產與小吃

再配合親子活動推廣我們這裡的小吃與特產 (C-10)

7.景觀與交通安全相及並顧

我是覺得除了景觀綠美化之外交通安全也是很重，也就是綠美化要跟交通安全相互融合，不要為了做綠美化而讓交通危險，也不要為了顧及交通而使綠美化變得過於狹隘不好看 (E-10)

第五章 結論與建議

本研究為探討台南市後壁區附近社區居民及商家，進行景觀綠美化及路容改善後居民所獲得的認同感進行深入訪談，主要目的如下：社區環境改善，有助於社區生活條件改善，提昇社區生活品質，增進社區居民整體的凝聚感與幸福感，甚至有助於「社區創生」的條件提高。

以下為研究結果整理提出此研究結論與建議，提供給國內社區觀光相關業者、社區相關單位、政府機關及學術單位參考，以促進社區觀光及經濟的發展。

5.1 結論

經本研究所探討的三個研究問題，經訪談居民、商家及相關人員，提供經驗與意見，歸納分析及研究發現：

1. 牆面彩繪對社區環境改變很大也吸引很多人來，並可為此處增加一處打卡地點，但是相對的對社區環境整潔也影響很大，製造很多的髒亂、垃圾及違規停車等問題，有建議要把牆面彩繪部分改成可以與人融合拍照的立體 3D 彩繪，也有認為會因圍牆變漂亮，而影響居民比較重視自己社區的環境整潔，另外是否同意要繼續增設牆面彩繪還要再觀察。增設自行車專用道後對自行車騎士及學童上下學有比較安全，但自行車道與機車共用路段就沒有那麼安全，建議應該要整個路段都做自行車專用道，另設置之後變成沒什麼路肩，機車騎士就必需要跟汽車爭道，還有汽車、校車沒地方臨停，必需停在機車道上，反而增加其他用路人的危險性，而且自行車專用道的使用率不高並在管理維護上有一定的難度。道路景觀改善後對於商家營業的影響不大，只有在商家密集區（火車站附近）比較有影響，但到假日時人一多就變成違規停車的問題，增加行車的危險性，也有店家希望在店面附近

多做一些打卡點以吸引人潮休息及飲食，環境部分就是整個景觀改變後，商家會變得比較主動去整理它的門面。對於街道空間風貌的影響提升很多，對整體社區環境也改變很多，還有整個路容景觀都變得比較好，希望可以一直持續的做跟保持下去，也有認為因打卡景點的路段都在馬路旁邊，沒有一個停車地方感覺不太安全，建議要設立一個專區讓來這裡拍照打卡的民眾有一個專屬的場地或者有比較寬闊的地方比較安全。

2. 要吸引觀光景點人潮並促進社區發展就是要結合當地的社區文化及多做一些打卡點，還有多辦一些比較大型活動，再結合附近其它景點利用網路行銷的方式把這裡推廣出去比較有成效。增設用路人休息區後因休息時間短暫又規模太小幫助不大，要提昇附近商家業績並影響社區發展主要還是希望附近商家要多賣一些小農的東西或是一些在地的特產、名產，讓觀光客來了之後會有想要買東西的慾望，還有要擴大休息區規模及蓋公廁、增設觀景台等及多辦一些體驗性活動。後壁火車站廣場與道路景觀重新規劃後展現的特色就是一些農村特有的景象及後壁火車站百年古蹟，想要帶動人潮還是要結合政府機關或社區發展協會辦大型或體驗性活動，並介紹當地一些特殊的人文歷史跟農村體驗，也可規劃免費的觀光巴士將遊客載來這裡旅遊。

3. 要吸引用路人及遊客停留參觀並促進社區觀光，首先政府必須編列足夠的預算發展社區的特色與多舉辦一些大型活動，並且要有整體性的規劃與設計及擴大景觀綠美化的規模與連續性，這樣才會增加遊客停留參觀時間，也可以把打卡點設置於社區商店區附近以吸引人潮，或於社區中發展民宿與免費提供住宿。要串聯附近景點發展觀光就是要配套措施及整體性的規劃與設計，然後做一個區域導覽地圖把每個

地區優勢及特色呈現出來，就可串聯起來成為一個大的觀光區或一日生活圈，也就是要讓每個景點都要具有吸引力，可以做自行車道連接起來，讓遊客來就可以在這邊遊玩一整天，晚上也可以住在這裡，還有要規劃出連接這個觀光區的一個路網，讓遠方想前來的遊客有一個方便及快速到達的交通。若想要藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光，就是政府要持續每年投入經費建設，由中央與地方共同整合所有的資源，訂定整個社區未來發展的方向，做一個整體規劃與設計，把本來是幾個點連成一個線再變成一個面，而且要有地方風情與特色，再結合附近景點成為一個觀光旅遊區，並且做好後續的管理維護。



資料來源：台南市政府觀光旅遊局

圖 4.23 自行車道路網

5.2 建議

依據研究發現，本研究相關建議如下：

5.2.1 給政府的建議

1. 可先由政府單位做整體性之規畫，並將沿線道路景觀做整體改善，提升生活環境美學素養，才能吸引遊客前來休閒旅遊與消費，而農村生活化最主要立基點是發展社區觀光及吸引遊客消費才會讓當地居民經濟改善，且應朝永續發展的方向規劃，牆面彩繪可增加施做及朝立體3D彩繪方向努力，自行車專用道可全面性規劃與施做以保障自行車騎士及學童上下學安全，邀請專家學者研議改善規劃臨停及停車的問題，並舉辦活動以增加使用率，商家密集區假日停車問題可於附近尋找空地規劃停車場，可在店家附近設立打卡點專屬的場地以吸引人潮參觀及拍照，管理維護上可請當地志工幫忙整理以解決人力問題，並讓街道風貌可以繼續維持下去。
2. 要吸引用路人及遊客停留觀光並促進社區發展，首先政府必須重視這一區塊且必須有充足的經費改善道路路容景觀，擴大休息區的規模及蓋公廁、增設觀景台等，並請志工介紹當地一些特殊的人文歷史跟舉辦農村體驗性活動，目前已有免費觀光巴士行駛這條線，可延駛至村落增加停留幾個點以利遊客前往旅遊，並結合附近其它景點再利用網路行銷方式推廣出去。



資料來源：台灣好行

圖 4.24 建議增加巴士停靠點

3. 要吸引用路人及遊客停留參觀首先需擴大景觀綠美化的規模與連續性，且要建立配套措施與全面性的規劃與設計，可做區域導覽地圖呈現每個地區優勢及特色，再串聯起來成為大的觀光區或一日生活圈，並規劃連接這個觀光區的路網，讓遠方前來的遊客有一個方便及快速到達的交通。要藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光，需持續每年投入經費建設，並由中央與地方共同整合所有的資源，研議未來發展的方向，把本來是幾個點連成一個線再變成一個面，並做好後續的管理維護。

5.2.2 給社區的建議

1. 要促進社區發展與推廣社區觀光除了由政府努力之外，也需要社區區民的共同參與，社區發展不外乎是延伸社區的活力與帶動社區的觀光，想要更多觀光客前來促進社區發展首要解決觀光客帶來的問題，可由社區方面招募志工來維護社區環境整潔與解決當地停車等問題，並可請志工負責當地的導覽等工作。
2. 可由社區方面結合大企業舉辦一些民間活動，再適時推廣當地文化與觀光，另請當地居民發展民宿或免費提供住宿以增加遊客停留率，再透過業者、政府、民意機構、當地居民之間的溝通協調與整合，規劃研擬可行方案，以推動促進地區觀光休閒產業的活動。

5.2.3 給商家的建議

1. 商家扮演著與消費者溝通的橋樑，將產品直接銷售給消費者，展售目的應以消費者為中心，讓消費者能輕易的購買到想要的東西，從而產生購買行為，同時也提高銷售產品之形象與知名度，本地商家可以賣些小農的東西或是當地的特產、名產，以滿足觀光客購物的欲望。
2. 但在這之前要先了解自己產品之定位、提升產品價值、溝通話術、不可輕忽消費者力量，建議商家藉由 3C 科技與數位影音平台服務增加與消費者的互動，例如成立店家農產品牌臉書專頁及 Line@帳號來推播最新資訊與折扣優惠，顧客也可於網路下單後選擇宅配系統及付款方式，遇到農產品上的問題也能立即在通訊軟體上反應，使店家與消費者間溝通零距離。

參考文獻

一、中文部分

- 1.王珍玲（民 106），景觀法草案之研究分析，戶外遊憩研究，第 31 卷，第 2 期，51-74 頁。
- 2.王小璘（民 91），道路空間景觀生態綠化，交通部行道樹植栽與管理研討會，交通部公路總局。
- 3.王振英、翁秀嬋（民 78），景觀道路及其評定標準之初探，戶外遊憩研究，第 2 卷，第 4 期，51-53 頁。
- 4.王鑫（民 86），遊憩活動對特殊地質、地形景點衝擊之研究-以東北角海岸國家風景區為例，臺灣特殊地理景觀，臺北：行政院文化建設委員會。
- 5.王瓊慧（民 106），社區觀光發展的永續性:以林北社區為例，國立雲林科技大學休閒運動研究所碩士論文。
- 6.內政部（民 80），社區發展工作綱要，台北：內政部。
- 7.交通部台灣區國道高速公路局（民 88），道路相關設施景觀設計準則之研究。
- 8.李增祿主編（民 74），社會工作概論，臺北，巨流圖書公司。
- 9.李貽鴻（民 89），觀光學導論，台北：五南。
- 10.宋秉明（民 89），觀光規劃的反省與展望，空中學訊，第 274 期，87-95 頁。
- 11.杜美如（民 106），探討社區照顧關懷據點發展日間托老服務之影響因素—以臺南市大內區環湖社區為例，南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士班碩士論文。
- 12.吳宜蓁（民 85），有線電視公益頻道規劃與社區意識的提昇，臺北：

電視文化研究委員會。

13. 邱祈榮（民 98），金門行道樹景觀效益之評估，中華林學季刊，第 43 卷，第 1 期，107-130 頁。
14. 林文和（民 86），國家公園景觀道路經營管理之研究，內政部營建署國家公園管理處。
15. 林振春（民 82），創意社區學習文化的營造，中華民國社區教育學習主編，《社區創意生活圈》，臺北：師大書苑。
16. 林瑞穗（民 85），從機構和學生兩方面省視國內社會學的發展前景，臺灣社會學刊，第 19 期，1-7 頁。
17. 林冠德（民 105），應用 FAHP 建構社區觀光關鍵成功因素—以資源基礎理論，稻江科技暨管理學院休閒遊憩管理學系碩士論文。
18. 林淑馨（民 105），質性研究理論與實務，高雄市：巨流圖書股份有限公司。
19. 林曉嵐（民 104），大陸旅客對桃園縣大溪觀光吸引力認知與遊憩滿意度、忠誠度關係之研究，國立體育大學管理學院休閒產業經營學系碩士論文。
20. 周齊譜（民 89），非營利組織推動社區總體營造之機制研究—以夢想社區文教基金會為例，銘傳大學公共管理與社區發展研究所在職專班。
21. 周何、邱德修（民 90），國語活用辭典，台北市：五南圖書出版公司。
22. 范文怡（民 97），城鄉地區道路景觀評價之研究，銘傳大學建築與都市防災研究所碩士論文。
23. 范姜群浩（民 92），都市觀光吸引力與媒體行銷關係之研究-以台南

- 市都會區為例，朝陽科技大學休閒事業經營管理系碩士論文。
24. 徐震（民 69），社區與社區發展，臺北：正中。
 25. 徐文彬（民 106），社區產業與社區觀光推動之研究—以嘉義縣大林鎮明華社區為例，南華大學文化創意事業管理學系碩士論文。
 26. 徐震（民 74），社區發展方法與研究，臺北：中國文化大學。
 27. 徐震（民 86），社區營造臺灣社區工作的新程式，社會建設，第 97 期，1-15 頁。
 28. 徐震、林萬億（民 72），當代社會工作，臺北市：五南圖書公司。
 29. 徐宗國（譯）（民 86），質性研究概論（Anselm Strauss, Juliet Corbin 原著），台北市：巨流圖書股份有限公司。
 30. 徐淵靜（民 74），市區道路景觀分類之研究-以台北市為例，運輸計畫季刊，第 14 卷，第 1 期，71-100 頁。
 31. 高俊雄（民 84），觀光旅遊地區經營開發之規劃與推動，觀光研究學報期刊。
 32. 陶蕃瀛（民 83），社區組織與社區發展實務，臺北：五南。
 33. 陳秋銓、李鐸翰（民 101），植栽樹種與道路景觀塑造關係研究，健康與照顧科學學刊，第 1 卷，第 2 期，11-24 頁。
 34. 陳墀吉（民 90）商圈更新再造之營運機能與機制，商圈更新再造學術研討會論文，台灣科技大學建築研究所。
 35. 陳思倫、歐聖榮、林連聰 / 編著（民 90），觀光學概論，臺北：世新大學，桂魯發行。
 36. 陳定銘、潘蓉慧（民 102），社會網絡分析應用在社區發展之研究—以屏東縣竹田鄉社區為例，政策與人力管理，第 4 卷，第 1 期。
 37. 陳名揚（民 102），社區發展協會在社區營造中的角色與功能-以嘉

義縣明華社區發展協會為例，南華大學非營利事業管理學系碩士論文。

38. 陳墀吉（民 90），社區觀光產業發展之展望與實踐，雞籠文史協會講稿。
39. 陳墀吉、黃士哲、林俊男（民 89），社區教育與社區永續生命力營造，世新大學人文社會學報，第 2 期，7-30 頁。
40. 陳福期（民 105），台南市北區大港社區發展模式之探討，南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士班碩士論文。
41. 陳向明（民 91），社會科學質的研究，台北市：五南圖書出版股份有限公司。
42. 張春興（民 78），張氏心理學辭典，台北：東華書局。
43. 郭方宜（民 100），社區永續觀光研究，國立雲林科技大學休閒運動研究所期刊。
44. 葉蕙寧（民 102），後壁地區開發的歷史變遷，國立台南大學台灣文化研究所碩士論文。
45. 鈕文英（民 103），質性研究方法與論文寫作，台北市：雙葉書廊有限公司。
46. 黃源協（民 93），社區工作何去何從：社區發展？社區營造？，社區發展季刊，第 107 期，78-87 頁。
47. 黃源協（民 98），從「社區發展」到「永續社區」－臺灣社區工作的檢視與省思，臺大社會工作學刊，第 19 期，87-131 頁。
48. 黃光輝（民 97），運輸業產業結構調查與服務品質提昇之研究，環境工程會刊。
49. 溫卿副（民 97），假日戶外遊憩吸引力、服務品質與忠誠度之研

- 究—以坪林鄉露營區為例，臺灣師範大學體育系在職進修碩士班碩士論文。
50. 楊國德（民 84），發展社區學習組織邁向終身學習社會，臺灣教育，第 535 期，47-54 頁。
51. 楊明賢（民 88），觀光學概論，台北：揚智。
52. 蔡華山（民 97），濱海地區道路景觀綠化成效之評估模式～以西濱快速公路南部路段為例市為例，國立高雄第一科技大學營建工程系碩士論文。
53. 蔡培村（民 85），教師生涯與職級制度，麗文文化事業股份有限公司。
54. 蔡宏進（民 74），社區原理，臺北：三民書局。
55. 蔡宏進（民 92），台灣新鄉村社會學，臺北：全華科技圖書公司。
56. 蔡宏進（民 94），社區原理，臺北市：三民。
57. 劉保廷（民 93），以景觀生態學廊道理論探討都市道路生態評估因子之研究—以台中市西區為例，朝陽科技大學建築及都市設計研究所碩士論文。
58. 潘信如、沈易利（民 104），觀光發展與生態旅遊對當地居民的影響—以奧萬大國家森林遊樂區為例，島嶼觀光研究，第 8 卷，第 4 期，69-85 頁
59. 鄭健雄、邊瑞芬（民 91），商圈更新再造與社區觀光產業發展，台灣科技大學。
60. 謝孟芬（民 104），金門戰鬥坑道觀光吸引力與體驗價值之研究，銘傳大學觀光學院觀光事業學系碩士在職專班碩士論文。
61. 蘇宗賢（民 106），社區觀光吸引力、涉入程度與體驗效益之研究-

以蒜頭蔗埕文化園區為例，稻江科技暨管理學院休閒遊憩管理學系
碩士班碩士論文。



二、英文部分

1. Feimer et al. (1979); N. Feimer, K.H. Craik, R. Smardon, S. Sheppard. Appraising the reliability of visual impact assessment methods.
2. Fukuyama, R. (1997) ,Social Capital : The Tanner Lectures on Human Value,19:375-484 Delivered at Brasenose College, Oxford,May 12, 14, and 15, 1997
3. Getz, D. (1991), Festivals, Special Events and Tourism. New York: Van Nostrand Reinhold.
4. Heape, C. L. (1991), Validity in the diagnosis of personality disorders: The use of the LEAD standard. Psychological
5. Hiemstra, R.(1974),he Older Adult As Learning Projects, in D. B. Lumsden (ed.) , The Older Adult As Learner : Aspect of Educational Gerontology, pp165-196, New York : Hemisphere. Haughton, Graham
6. Hillman, A. J., Withers, M. C. & Collins, B. J. (2009), Resource Dependence Theory: A Review, Journal of Management, Vol.35, No.6, pp.1404-1427.
7. Hall, R. H. (1996), Organization: Structures, Processes, and Outcomes, US: Prenrice-Hall International.
8. Haines, A. & Green, G. P. (2011), Asset Building & Community Development, CA: Sage Publications, Inc.
9. Lawson, K. H. (1977), Community education: a critical assessment. Community education, No.50, pp.6-13
10. Lin, Nan, Walter M. Ensel & Vaughn, J. C. (1981), Social Resources and Strength of Ties, American Sociological Review ,Vol.46, pp.393-405.
11. Mattessich, P. & Monsey, B. (1997), Community building: What makes it work. A Review of Factors Influencing Successful Community Building. St. Paul, MN: Amherst H. Wilder Foundation.

12. Okazaki, E. (2008), A community-based tourism model: Its conception and use. Journal of Sustainable Tourism, Vol.16, No.5, pp.511-529.
13. Pfeffer, J. & Salancik, G. (1978), The External Control of Organizations: A Resource Dependence Perspective, New York: Harper and Row.
14. Sinder, L. (1969), Concept In Community Development. New York: Hinda Press
15. Shrestha, R. K., Stein, T. V., & Clark, J. (2007). Valuing nature-based recreation in public natural areas of the Apalachicola River region, Florida. Journal of Environmental Management, Vol.85, No.4, pp.977-985.
16. Sindiga, I. (1999), Alternative tourism and sustainable development in Kenya. Journal of Sustainable Tourism, Vol.7, No.2, pp.108-127.
17. Sebele, L. S. (2010), Community-based tourism ventures, benefits and challenges: Khama rhino sanctuary trust, central district, Botswana. Tourism Management, Vol.31, No.1, pp.136-146.
18. Selberg, K. (1996), Road and traffic, Landscape and Urban planning, Vol.35, No.2-3, pp.153-172.
19. Wilson, M. (1976), The Effective Management of Volunteer Programs, Boulder, Colorado: Johnson Publishing Company.

三、網路資訊

1. 台南市政府觀光旅遊局，台南旅遊網，擷取日期：108 年 8 月 20 日

取自：<https://www.twtainan.net/zh-tw/attractions?page=1>

2. 維基百科，自由的百科全書，擷取日期：108 年 8 月 19 日，取自：

<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%BE%8C%E5%A3%81%E5%8D%80>



附錄一 訪談同意書

敬愛的_____，您好：

感謝您首肯參與本研究，在您分享寶貴的經驗之前，請仔細閱讀以下的內容，同時在正式接受訪談前，您可以詢問任何相關的問題。

我是南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士在職專班的研究生李裕仁，本研究主題為「道路景觀與社區發展之個案研究—以台南市後壁社區為例」。本研究的目的是在探討道路景觀及路容環境改善是否促進當地觀光並帶動社區之發展與年輕族群回流。

本研究擬進行二至三次的訪談，每次訪談時間預計 60 分鐘，為方便日後資料的分析和整理，訪談過程將進行全程錄音；訪談地點的選擇尊重您的意願，期待在安靜不受干擾的環境中進行。研究過程自是多方叨擾，深感抱歉，並致上最誠摯的謝意。

在您接受訪談的過程中，您可以重新檢視並反思您的經驗對您個人的深刻意義，您可能會冒有一些風險，如揭露您個人內心深處所不願觸碰的事件。因此，在訪談的過程中，若您有覺得不妥之處，您可以提出不想回答、想要中止或退出訪談的要求。

而論文的撰寫需要引用這些資料時，我會將您的基本資料(姓名、住址、電話)保密，您的姓名也會被匿名處理。感謝您不吝提供寶貴的資料與珍貴的意見，讓本研究能夠順利完成，不勝感激。也再次誠懇的邀請您參與本研究的訪談。

敬祝

身體健康 萬事如意

南華大學企業管理學系非營利事業管理碩士在職專班

指導教授：涂瑞德 博士

研究生：李裕仁 敬上

茲同意參與此研究，並享有以上提及之權益保護。

受訪者簽名：_____ 日期：_____

研究者簽名：_____ 日期：_____

附錄二 訪談大綱

受訪者：

角色立場：

訪談地點：

訪問日期：

壹、道路景觀改善前後之差異

1. 您認為台 1 線後壁區路段牆面彩繪後，對於附近社區環境的改變為何？
2. 您認為對台 1 線後壁區路段增設自行車專用道後，對於交通安全的影響為何？
3. 您認為台 1 線後壁區路段道路景觀改善後，對於商家營業有何影響？
4. 您認為台 1 線後壁區路段整體綠美化後，對於街道空間風貌有何影響？

貳、道路景觀如何影響社區發展

1. 您認為台 1 線後壁區路段道路景觀改善後，如何吸引觀光景點人潮，並促進社區發展？
2. 您認為台 1 線後壁區路段增設用路人休息區後，如何提昇附近商家業績，並影響社區發展？
3. 您認為台 1 線後壁火車站廣場與道路景觀重新規劃之後，如何展現特色並帶動人潮？

參、道路景觀綠美化對社區觀光的重要性

1. 您認為台 1 線後壁區路段道路景觀綠美化後，如何吸引用路人及遊客停留參觀，對於社區觀光有何助益？
2. 您認為對台 1 線後壁區路段道路景觀綠美化後，如何串聯附近景點成為觀光區，對於促進社區觀光之優勢為何？
3. 您對於藉由道路景觀綠美化來促進社區營造與觀光的未來發展，有何期待與建議？

