第二篇 地理

張伯宇 撰

後壁鄉
白河鎮
鹽水鎮
新營市
北門鄉
學甲鎮
柳營鄉
東山鄉
下營鄉
六甲鄉
將軍鄉
麻豆鎮
官田鄉
楠西鄉
佳里鎮
善化鎮
大內鄉
七股鄉
西港鄉
安定鄉
新市鄉
山上鄉
玉井鄉
南化鄉
永康市
新化鎮
左鎮鄉
歸仁鄉
關廟鄉
龍崎鄉
仁德鄉

第二篇　地理

第一章　自然地理

第一節　位置與幅員

壹、地理位置

一、經緯度位置

善化鎮鎮域地理中心之經緯度位置爲東經120°18’03”、北緯23°08’26”，鎮治所在地則爲東經120°17’49”、北緯23°07’57”。鎮境極東點位於東經120°20’47”、北緯23°08’59”，極西點位於東經120°15’18”、北緯23°08’06”；南、北兩極點之經緯座標分別是東經120°16’14”、北緯23°06’18”與東經120°17’47”、北緯23°10’34”，[1]全境位處熱帶。

二、相對位置

善化鎮位於嘉南平原之南部，曾文溪蜿蜒於鎮域北側，北距臺南縣治新營市約22公里，西南距臺南市大約爲20公里，地處臺南縣的中心地帶。

本鎮東北方和西北方分別與官田鄉、麻豆鎮相鄰；東側毗大內、山上兩鄉，南側和新市鄉接壤，向西南方出本鎮即進入安定鄉境（圖2-1.1）。

[1] 鎮境地理中心、鎮治所在與鎮境四極點之經緯度係依據比例尺1/12,500之《臺南縣善化鎮行政區域圖》（臺北：內政部，2005）量測。

圖2-1.1　善化鎮地理位置

資料來源：內政部，《臺南縣善化鎮行政區域圖》（臺北：內政部，2005）。

貳、鎮域

善化鎮南北縱長約8公里，東西略寬，幅距近9.5公里，鎮境地理中心至鎮界各點距離相去不遠，形狀趨於方圓。全鎮總面積計55.3097平方公里，在臺南縣轄下的31個鄉、鎮、市中居第16位（圖2-1.2）。

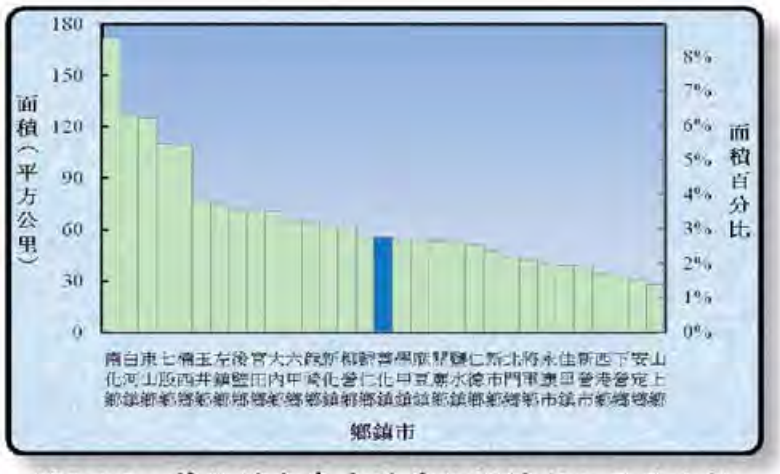

圖2-1.2　善化鎮與臺南縣其他鄉鎮市之面積比較

資料來源：1.臺南縣政府主計處，臺南縣統計要覽，http://web1.tainan.gov.tw/bas/CP/11229/view-1.aspx，2010.06.06。
2.自行繪製。

二、各里位置與面積

本鎮現今下轄東關里、小新里、北關里、文昌里、南關里、嘉南里、嘉北里、溪美里、胡家里、胡厝里、東隆里、東昌里、坐駕里、西關里、光文里、田寮里、牛庄里、文正里、六德里、什乃里、六分里等21個里，各里面積如表2-1.1所示。[2]依各里所在位置與過去的行政區劃變遷，可分爲東部、西北部和西南部等3群（圖2-1.3）。

表2-1.1 臺南縣善化鎮各里面積統計

里名	面積（平方公里）	佔全鎮面積比率	里名	面積（平方公里）	佔全鎮面積比率
六分里	6.6763	12.07%	牛庄里	2.2436	4.06%
小新里	5.4892	9.92%	胡家里	2.2096	3.99%
南關里	5.0552	9.14%	文昌里	2.2025	3.98%
胡厝里	3.7836	6.84%	坐駕里	2.0821	3.76%
嘉南里	3.3540	6.06%	田寮里	1.7517	3.17%
嘉北里	3.1999	5.79%	什乃里	1.3290	2.40%
六德里	2.8466	5.15%	文正里	1.0376	1.88%
光文里	2.7513	4.97%	西關里	0.8310	1.50%
東昌里	2.6191	4.74%	東關里	0.6252	1.13%
東隆里	2.5899	4.68%	北關里	0.0546	0.10%
溪美里	2.5777	4.66%	全鎮	55.3097	100.00%

資料來源：自行量測。

[2]各里面積依據比例尺1/12,500之《臺南縣善化鎮行政區域圖》量測而得。

圖2-1.3　善化鎮各里地理位置

資料來源：1.內政部，《臺南縣善化鎮行政區域圖》（臺北：內政部，2005）。
2.自行繪製。

（一）東部各里

嘉北、嘉南、東昌、東隆、牛庄、小新、坐駕、光文等8里，其範圍涵蓋本鎮東半部鎮域，大致爲昔日茄拔、東勢寮、北仔店、小新營、坐駕等庄街或大字庄地域，屬東部各里。

嘉北里和嘉南里踞鎮境之東隅，里域均跨國道3號高速公路東、西兩側，嘉北里北側和東側分別與官田、大內、山上爲鄰，西北以1號省道爲界與東昌、牛庄兩里相接，南以茄拔國小南側的南127-1號道路和嘉南里爲界，鎮境之極東點位於本里里界上；嘉南里幅員狹長，其北爲嘉北里，東隔曾文溪之南北走向小支流和山上鄉相望，西以嘉南大圳南幹線與小新里接連，西北端接牛庄里，南出新市鄉。

東昌里和東隆里位於鎮域的東北側，兩里爲鄰，前者地處1號省道之西北側，與牛庄里以南129號道路爲界，北接官田鄉；後者里域分布於縱貫線鐵路兩側，北緣接官田鄉，東接東昌里，西接六德里，東南接牛庄里，西南側和南側以水圳與田寮、光文兩里相隔。

牛庄里位於1號省道之西，里域西緣爲南127號鄉道，南至嘉南大圳善化

支線和北仔店北側原臺糖鐵路，爲嘉北、嘉南、小新、光文、東隆、東昌等六里環抱，未與其他鄉、鎮、市接壤。

小新里地處鎮境東南部，西與坐駕里以縱貫線鐵路爲界，東以嘉南大圳南幹線與嘉南里相望、北至善化支線水圳和成功路，接牛庄里、光文里。

坐駕里位於鎮境之南，幅員亦趨於狹長，其東界縱貫線鐵路，與小新里毗鄰，北界迄大成路、建國路和中山路，接壤光文里，西側有文昌里和之相連，里界大致延行中正路和亞洲蔬菜發展中心西側道路，南可通新市。

光文里位於鎮境中心，爲鎮治所在，東側有東隆、牛庄、小新等里爲鄰，南有坐駕里，其北爲田寮里，其西則屬東關里。

（二）西北各里

鎮境西北部分列田寮里、六德里、六分里、溪美里、什乃里、胡家里、胡厝里，早年屬六分寮、曾文、胡厝寮等3處庄街。

田寮里位置近鎮域中心偏北，東緣和南緣分別和東隆里和光文里相連，北以南122號鄉道爲界，接六德里，西至中正路，接六分里。

六德里位於鎮境北側，地處田寮里之北、東隆里之西，西有六分里與之相毗，以六分寮農場東側道路爲界，鎮境極北點在本里北界西段，近與六分里、官田鄉交界處。

六分里地處進學路（臺19號省道甲線）東北側、東勢宅排水之東側，緊鄰於田寮里和六德里西方，西爲溪美里，其北屬官田鄉和麻豆鎮境，南側和東關里以圳道爲界，面積居鎮內各里之冠。

溪美里位於鎮境西北側，居六分里之西南，東關里之西北，西南方分布胡家、什乃、文正等里，西緣鄰麻豆鎮，里域大致呈西北－東南向帶狀延伸。

什乃里的里域形狀近似三角，東、西兩邊各與溪美里和胡家里接鄰，南以嘉南水圳善化支線和文正里爲界。

胡家里和胡厝里均位於本鎮西陲，前者北、東、南、西四界分別與溪美里、什乃里、胡厝里和麻豆鎮毗連；後者北側爲胡家里，東側自北而南分列什乃、文正、西關等里，南接南關里，西有麻豆鎮和安定鄉爲鄰，鎮境之極西點位於本里、麻豆、安定3地行政區界交會點上。

（三）西南各里

西南部之鎮域涵蓋北關、東關、南關、西關、文正、文昌等6里，大致爲過去灣裡街的行政範圍。

北關里位置介在東關、文正、西關、東昌四里之間，西北至文正路、進學路，南至中山路，爲善化鎮21下轄里中面積最小的一處。

東關里位於鎮域中心略西之地，里域範圍狀近矩形，東、西兩側分抵中正路、體育公園內南北向渠道，南至平等路、自由路，與光文、六分、溪美、文正、北關、文昌等里共界，面積僅大於北關里。

南關里位於本鎮西南隅，西、南兩側接壤安定鄉和新市鄉，東側大致以三舍路、中華路與文昌里共界，北鄰胡厝、西關兩里，鎮境極南點位於南側里界上。

西關里和文正里以興農路、文正路爲界分處南、北，其西均抵胡厝里東，大體上沿南科北路、原臺糖鐵路爲界，西關里南鄰南關里，東鄰北關里西南部與文昌里西北部；文正里北界嘉南大圳善化支線，鄰什乃、溪美兩里，東連東關里之西和北關里之西北。

文昌里位於東關里之南、坐駕里之西、南關里之東，南至鎮界，接新市鄉，里域南北縱延。

第二節　地形與地質

壹、地形

一、區域地形發育和地勢特徵

善化鎮地處嘉南平原東側，距今約6500年至5000年前，由於海水面上升，進入海進時期（臺南期海進），當時海岸線大致在今大內、關廟一線，[3]善化尚位於海平面下。接續的千年間海退，海岸線西進，善化鎮域之土地日現雛型。距今4千年至3千5百年前的大湖海進期，海岸線沿行今麻豆、佳里、安定、善化、大灣一帶，[4]本鎮屬海岸地帶，位置鄰近海域。之後隨著海岸淤

[3] 張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉，《師大地理研究報告》，28期（1998），頁83-105。

[4] 張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉，頁83-105

積漸盛，陸地浮覆，本鎮在嘉南平原上的位置相對東移，距海日遠。

本鎮地形開闊平坦，起伏小，僅不同比高之河岸灘地和分布於曾文溪南岸、因河流洪氾作用所形成的自然堤形貌變化相對略大。整體而言，善化鎮地勢東高西低，平均坡度甚緩。鎮內中、西部地區海拔高度不及20公尺，南關里西南一帶甚有低於5公尺者，在地形區上屬三崁店低地的一部份。嘉北、嘉南兩里的大部分地區和東昌、牛庄、小新等三里東緣的小部分地帶海拔高度大於20公尺，然最高亦不逾25公尺，屬三崁店低地東側較早期地盤間歇性隆升所發育出之低台地的一部份（圖2-1.4）。

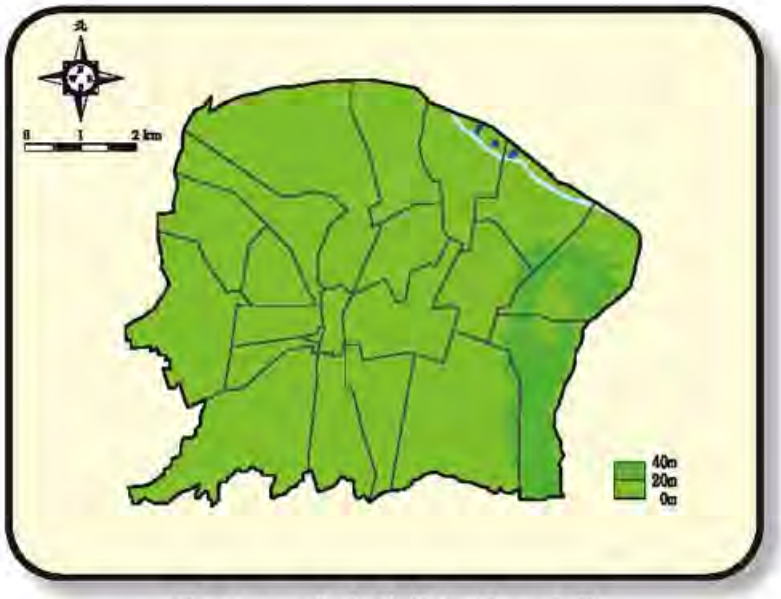

圖2-1.4　臺南縣善化鎮之地勢

資料來源：1.內政部，《臺南縣善化鎮行政區域圖》。
2.自行繪製。

二、河流地貌

本鎮南、北分屬鹽水溪和曾文溪流域，其中曾文溪主流流經本鎮，爲最主要之河流，其發源於阿里山區，出丘陵地帶向西進入嘉南平原，平原上河段長約40餘公里，乃海岸平原相對隆起後形成的延長河段。[5]曾文溪自本鎮與山上、大內兩鄉交界處附近以逆時針方向環行本鎮北部，形成一處大型曲流，本鎮位在曲流的堆積坡側，大河狀如玉帶環抱（圖2-1.5）。

[5]林朝棨，《臺灣省通志稿》（臺北：臺灣省文獻委員會，1957）土地志，地形篇，頁357。

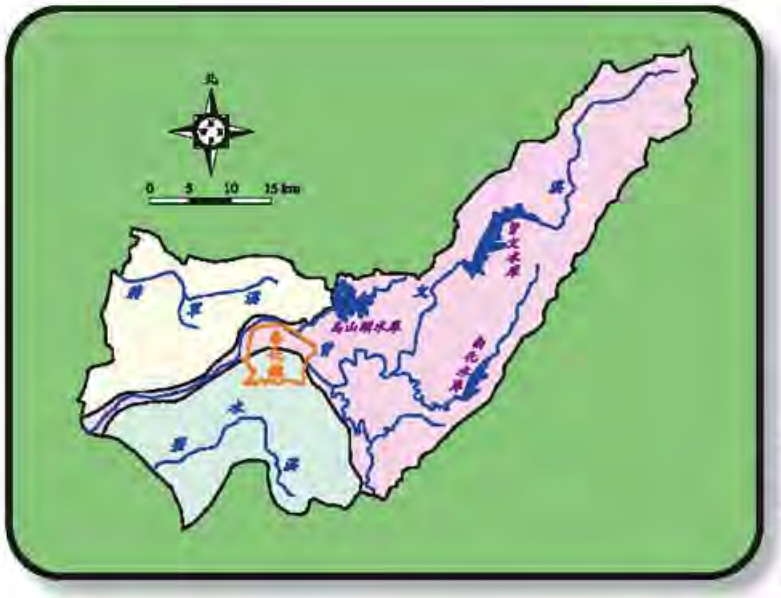

圖2-1.5
臺南縣善化鎮鄰近流域
資料來源：自行繪製。

由於曾文溪流域中、上游地區多有岩質脆弱之地，易受侵蝕而產生大量泥沙，尤遇暴雨爲甚；加上平原地帶坡度減緩，流速下降，昔日河道時有決、淤，因此曾文溪下游曾經發生多次改道，素有「青瞑蛇」之稱。

曾文溪之前身爲灣裡溪，在三百餘年前，由今日官田鄉拔仔林一帶流入本鎮，後西出今安定鄉蘇厝，經安定檨仔林至佳里、將軍，循目前將軍溪下游河段出海。[6]據載，斯時灣裡溪於鎮內的河道係自東勢寮之西向南行，經土虱堀、苓仔林、大竹圍，在今中山路之北轉往西流，迄慶安宮北方，再轉朝北行，後同於今日東勢宅排水流路，經南溪尾、新社至善化糖廠西側之溪尾，[7]依此敘述，昔日東勢寮到溪尾間的灣裡溪河道應呈曲流形貌，然在清康熙年間《諸羅縣志》輿圖上所繪之灣裡溪大致橫亙鎮北，並未見蜿蜒流路（圖2-1.6）。[8]

---

[6] 周鐘瑄，《諸羅縣志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958），頁96載：「麻豆之南曰灣裡溪，發源於噍吧哖（社名）內山，南過五步綀、大武　二山，合卓猴山之溪於石仔瀨（有渡），西流為加拔溪，至於新社（有渡，名番仔渡），南合烏山頭之流，過赤山（有渡，名拔子林渡），至於灣裡（往郡大路，有渡），過蘇厝甲（有渡）、檨仔林（有渡）、蕭　（社名，有渡），西出為歐汪溪（有渡，溪東為歐汪社，溪西為史椰甲社），入於海。」

[7] 唐德塹，《善化鄉土誌》（臺南：編著者，1982），頁68；王萬此，《社區營造的研究與批判---以溪美社區為例》（嘉義：南華大學環境與藝術研究所碩士學位論文，1996），頁66。依王萬此所載，當地耆老於訪談時指出清初灣裡溪乃於鎮內溪尾一帶注入倒風內海，惟根據張瑞津、石再添、陳翰霖之〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉一文，當時海岸線位置應已西移。

[8] 周鐘瑄，《諸羅縣志》，頁34。

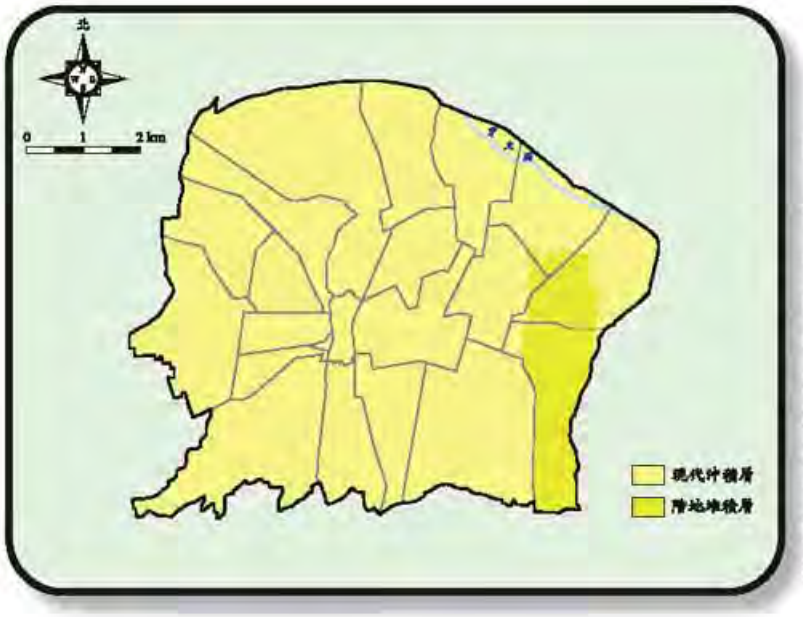

圖2-1.6

善化鎮之出露地層

資料來源：
1.經濟部中央地質調查所，http://datawarehouse.moeacgs.gov.tw/geo/index/GISSearch/MSDefault.htm（地質資料整合查詢系統），2010.06.10。
2.自行繪製。

圖像2-1.1　清康熙年間《諸羅縣志》山川總圖上所繪之灣裡溪

資料來源：周鐘瑄，《諸羅縣志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958），頁34。

道光3年（1823）7月，大雨致使灣裡溪氾濫，蘇厝以下河段改原西北流向爲西南流向，注入臺江內海，內海因洪流帶入大量泥沙而淤積出大片埔地，此後百餘年曾文溪主流在本鎮以下仍多次遷徙，[9]而鎮境內的曾文溪河段在明治28年（1895）的曾文溪戰鬥圖中顯示其通過溪尾之西北，河岸抵糖廠

[9]張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉，頁83-105。

北側，溪底寮則在溪之北岸，大致沿今日溪美線水道，[10]是以當時河道應近乎東西向橫越本鎮北部，相較現狀流路偏南。昭和13年（1938），曾文溪整治工程完竣，河道方趨於穩定。

貳、地質與土壤

一、地層與地質構造

善化鎮之地表全爲第四紀全新世沖積層或階地堆積層所覆蓋，[11]其組成以黏土、粉沙、沙、礫等碎屑沈積物爲主，前者分布於境內大部分地區，後者則集中出露於本鎮東側的低台地上（圖2-1.7）。鎮域範圍內於地體構造上屬沉積盆地系統，沈積環境受晚第四紀海水面變化控制因素較顯著，海、陸相沉積層交錯出現，沈積環境包括辮狀河、曲流河、河口灣和濱面—遠濱相等類型。[12]

圖2-1.7　善化鎮鄰近地區之活動斷層

資料來源：1.經濟部中央地質調查所，《臺灣活動斷層分布圖》（臺北：經濟部中央地質調查所，2010）。
2.自行繪製。

本鎮地表未發現重要的地質構造出露，在臺南縣、市範圍內，有新化、

[10] 王萬此，《社區營造的研究與批判---以溪美社區為例》（嘉義：南華大學環境與藝術研究所碩士學位論文，1996），頁64、66。
[11] 參見經濟部中央地質調查所，http://datawarehouse.moeacgs.gov.tw/geo/index/GISSearch/MSDefault.htm（地質資料整合查詢系統），2010.06.10。
[12] 賴典章、費立沅、江崇榮，〈臺灣地區地下水分區特性〉，《水文地質調查與應用研討會論文集》（臺北：經濟部中央地質調查所，2003），頁1-24。

後甲里和左鎮等活動斷層出露於善化之南，木屐寮、六甲和觸口3條活動斷層位於善化之東北，其中新化斷層、六甲斷層與觸口斷層屬過去1萬年內曾有活動的第一類之活動斷層（圖2-1.8）。由於嘉南平原爲新期構造活動的潛在地域，晚近屢有災害性地震發生，因此本鎮境內雖然地質構造單調，並未被歸入位於強震帶鄉、鎮、市之列，但若遇前述諸條斷層活動，仍受其顯著影響，故列中震帶範圍。[13]

二、土壤

本鎮土壤大致可分爲新沖積土、老沖積土和臺灣黏土等3類（圖2-1.9）。[14]

（一）新沖積土

新沖積土以三崁店低地區爲主要的分布範圍，包括曾文溪主流南岸之東勢寮、六分寮、胡厝寮、西衛等地，以及土虱堀、北仔店、小新營以西至東勢宅、文正、西關、南關三里東半部地帶，約佔全鎮3/5的面積。其爲晚近沖積形成，屬新成土，大多仍保留母岩之性質。新沖積土排水能力較佳，適宜種植旱作。[15]

（二）老沖積土

老沖積土分布於鎮域東半部海拔略高之處，約涵蓋全鎮1/4的面積，屬弱育土，化育程度較低，有明顯之土壤構造與顏色轉變。老沖積土質地肥沃，適合農作栽種，[16]是西南部平原重要的農業土壤。

（三）臺灣黏土

臺灣黏土又稱擬磐層土，臺灣西南部農民俗稱「看天田土」，[17]主要存在於本鎮西南側、溪尾、什乃及其以南之原臺糖鐵路沿線、苓仔林和茄拔以

---

[13] 不著撰人，〈環境保育與公害防治發展計畫〉，《修訂臺南縣綜合發展計畫部門篇》（臺南：立德管理學院，2001），修訂臺南縣綜合發展計畫網頁版，http://gisapsrv01.cpami.gov.tw/cpis/cprpts/Tainan_county_1/Chap03/main.htm，2010.06.10。

[14] 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》（臺北：財團法人臺灣大學建築與城鄉研究發展基金會，1996），頁2.1。

[15] 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁2.1。

[16] 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁2.1。

[17] 不著撰人，〈臺灣主要土壤之分布與特性〉，http://www.ac.ntu.edu.tw/soilsc/Soilsc/Taiwan.htm（國立臺灣大學農業化學系暨研究所土壤調查與整治研究室）（2010/05/27），2010.06.10。

東的局部地區，分布面積不及全鎮的1/6。臺灣黏土爲土層深厚、底部粘密的老沖積土，屬弱育土綱或淋溶土綱，其堅硬的底部磐層通氣不佳，且透水性差，不利水分循環，並阻礙植物根系的生長，因此可耕作的部分僅限於表土。過去灌溉系統未興的年代，看天田作物生長所需之水仰賴天雨，當雨水過少時，土體龜裂，作物根部裸露，易致枯亡，但雨水過多時，常見水分滯存難以排流，則易造成根部腐爛，[18]早年多用以種植甘藷或樹薯。[19]今日灌溉發達普及之際，看天田土之生產能力已大幅提升。此外，臺灣黏土亦提供了當地與鄰近鄉鎮磚瓦製造之原料。[20]

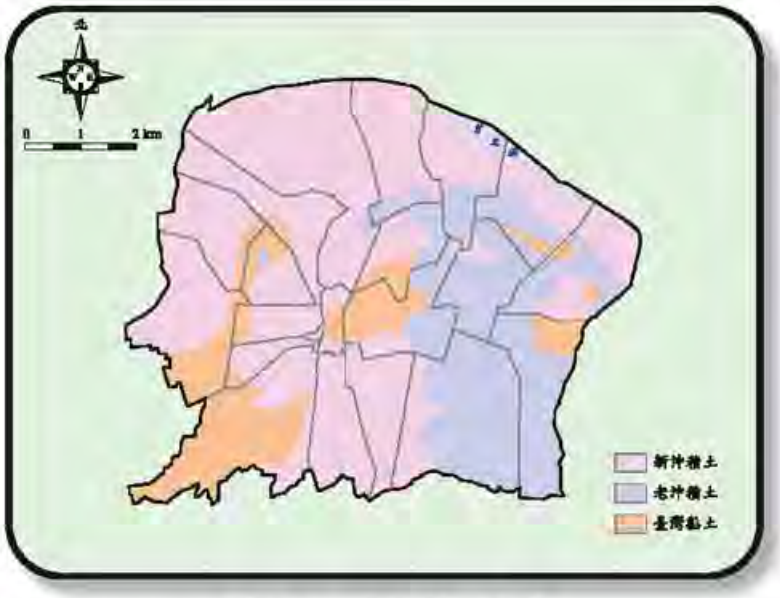

圖2-1.8　善化鎮之土壤

資料來源：1.不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》（臺北：財團法人臺灣大學建築與城鄉研究發展基金會，1996），頁2.2。
2.自行繪製。

第三節　氣候與水文

壹、氣溫與相對濕度

[18] 行政院環境保護署，http://edb.epa.gov.tw/localenvdb/TaiNan/index.htm（地方環境資料庫－臺南縣），2010.06.10。
[19] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》（南投：國史館臺灣文獻館，2002），頁842。
[20] 洪立三、韋煙灶、吳仁邦、鄧伯齡，〈臺南官田的菱角產業與水雉保育互動之探討〉，《自然保育季刊》，58期（2007），頁38-44。

一、氣溫

本鎮屬熱帶氣候，根據中央氣象局善化氣象站之觀測資料統計，[21]長年之年均溫爲攝氏23.7度，整體而言可謂暖熱。各月平均氣溫介於攝氏17.4度至攝氏28.3度（圖2-1.9），3月至5月和10月至11月乃天氣舒適之月份，冬季稍有寒意，夏季則趨於暑熱（表2-1.2）。氣溫的變化在夏（6月、7月及8月）、冬（12月、1月及2月）兩季內較小，春（3月、4月及5月）、秋（9月、10月及11月）兩季中相對較爲劇烈，其係春、秋兩季正值氣團勢力消長變化最爲顯著，季風風向變化交替之際，大氣環境穩定度低所致。

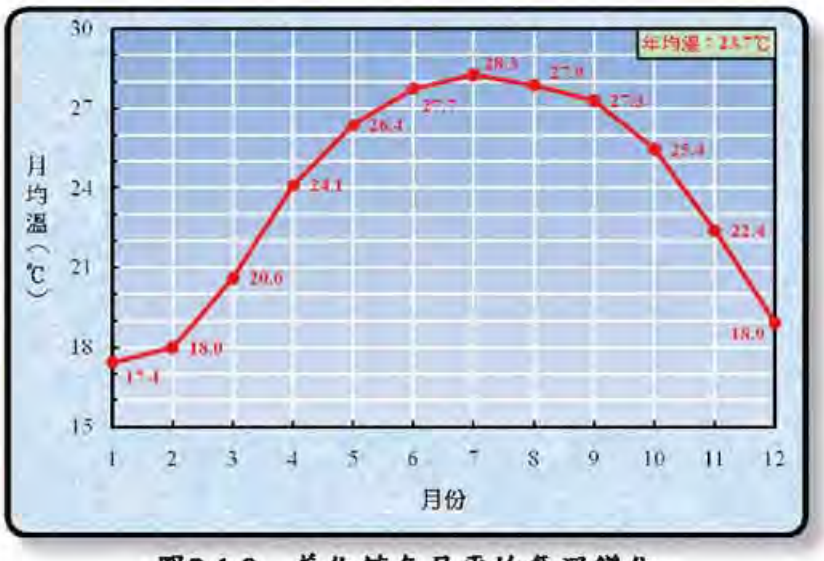

圖2-1.9 善化鎮各月平均氣溫變化

資料來源：自行繪製。

表2-1.2 善化鎮各月天氣舒適度等級

月份	天氣舒適度等級	月份	天氣舒適度等級	月份	天氣舒適度等級
1月	稍有寒意	5月	舒適	9月	悶熱
2月	稍有寒意	6月	悶熱	10月	舒適
3月	舒適	7月	悶熱	11月	舒適
4月	舒適	8月	悶熱	12月	稍有寒意

資料來源：自行整理。

[21] 以交通部中央氣象局善化氣象測站民國83年至民國97年之月均溫統計，資料取自交通部中央氣象局，《氣候資料年報－地面資料》（臺北：中央氣象局，1995-2009），頁57（83年版）、頁57（84年版）、頁57（85年版）、頁60（86年版）、頁60（87年版）、頁58（88年版）、頁61（89年版）、頁61（90年版）、頁65（91年版）、頁69（92年版）、頁72（93年版）、頁72（94年版）、頁73（95年版）、頁74（96年版）、頁74（97年版）。

二、相對濕度

本鎮常年大氣濕潤，相對濕度的年平均值爲78.0%，高於最適合人體的相對濕度環境（60%至70%）；各月平均相對濕度介於76.6%至80.8%；相對濕度的年中變化幅度在5%以內，並不謂劇烈（圖2-1.10）。[22]

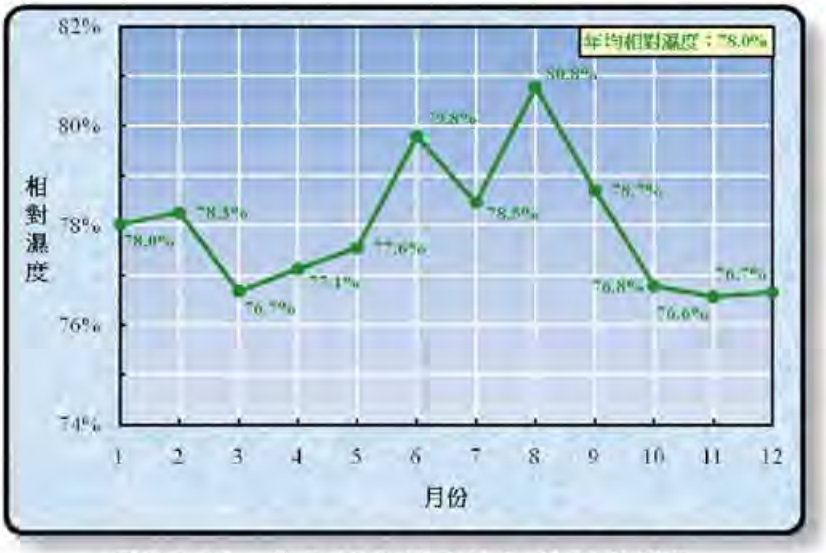

圖2-1.10　善化鎮各月平均相對濕度變化

資料來源：自行繪製。

貳、降雨與蒸發

一、降雨量

善化鎮年平均降雨量1,838.4毫米，低於全島平均值（約2,450毫米），各月平均降雨量介於8毫米至467毫米（圖2-1.11），[23]雨量未稱豐沛，主要原因是區內地勢不高，缺乏增加降雨的有利條件。

在降雨量的季節分布上，5月份至9月份的夏、秋時節因多梅雨、颱風雨及對流雷雨，各月的平均降水量均達150毫米以上，降水量相對係數大於1，爲雨期。冬季時本鎮因地處東北季風的背風側，受地形阻蔽的效應，降雨量相對較小，10月至次年4月的降水量相對係數無1月份大於0.5，爲少雨期，其

[22] 以臺南氣象站民國60至97年之月均相對濕度平均值為代表，交通部中央氣象局，http://www.cwb.gov.tw/V6/index.htm（2010/08/06），2010.08.10。

[23] 以交通部中央氣象局善化氣象測站民國83年至民國97年之月均降雨量統計，交通部中央氣象局，《氣候資料年報—地面資料》，頁84（83年版）、頁82（84年版）、頁82（85年版）、頁85（86年版）、頁85（87年版）、頁83（88年版）、頁87（89年版）、頁88（90年版）、頁92（91年版）、頁96（92年版）、頁96（93年版）、頁96（94年版）、頁97（95年版）、頁98（96年版）、頁99（97年版）。

中11月、12月和1月的平均降雨量不及20毫米。雨期降雨量佔全年降雨量的92%，呈現高度夏雨集中的降雨型態（圖2-1.11）。

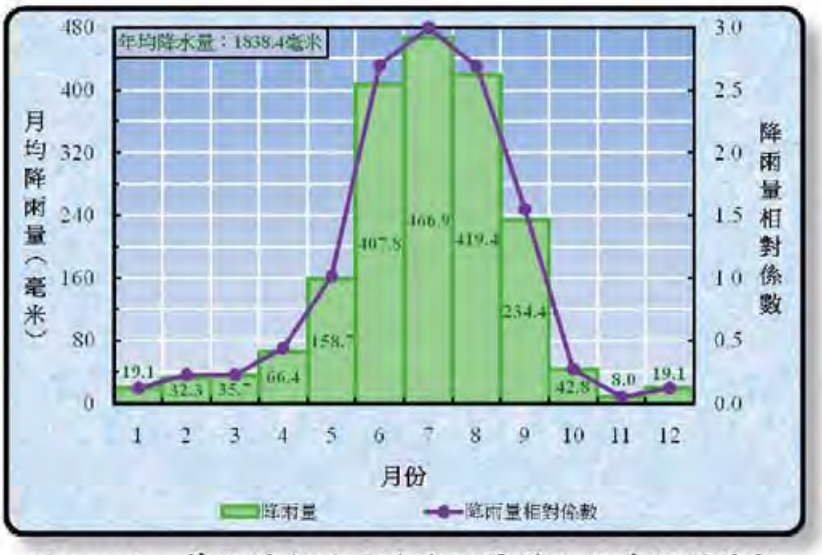

圖2-1.11 善化鎮各月平均降雨量變化及其相對係數

資料來源：自行繪製。

二、蒸發量

本鎮之年平均潛在蒸發量估算爲1,263.4毫米，[24]月平均潛在蒸發量則大致介於39毫米至165毫米之間（圖2-1.12），5月至9月間潛在蒸發量小於降雨量，有剩水，尤以6月、7月和8月爲多。10月至次年4月潛在蒸發量高於降水量，有缺水現象，以10月和11月較爲嚴重（圖2-1.13），依據降雨量、蒸發量、剩水量的條件，本鎮之氣候乃屬熱帶濕潤型，[25]全年剩水量雖大於缺水量，然缺水時間長。

[24] 係基於交通部中央氣象局善化氣象測站各月均溫資料以桑士偉（Thornthewaite, C. W.）潛在蒸發散量推估公式計算而得。

[25] 依據桑士偉（Thornthewaite, C. W.）之氣候分類。

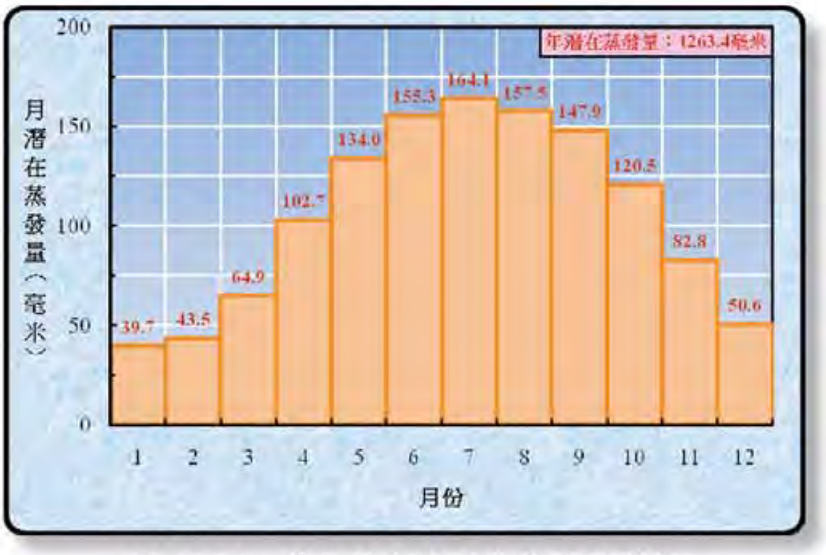

圖2-1.12　善化鎮各月潛在蒸發量變化

資料來源：自行繪製。

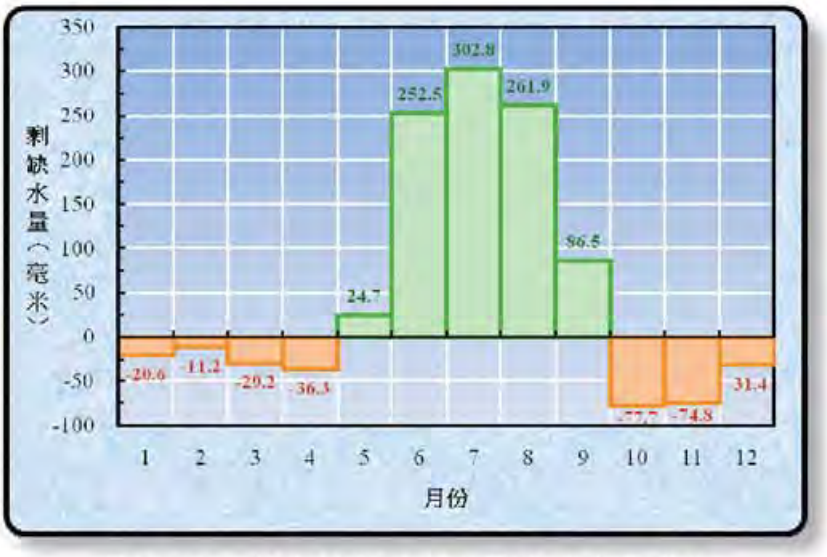

圖2-1.13　善化鎮各月剩水量與缺水量變化

資料來源：自行繪製。

參、盛行風向與風速

一、盛行風向

臺灣冬季盛行東北季風，加上又地處東北信風帶，冬季時東北季風與東北信風兩股環流結合，氣壓梯度大，風勢強勁，作用的風期也長。本鎮地處臺灣西南部，雖受中央山脈阻蔽，但仍受其影響，全年之中，9月份至翌年5月份多盛行北風；6月至8月風向變異略大，以東南東至南爲主要風向範圍

。[26]

二、風速

本鎮全年各月平均風速大約介於每秒1.7公尺至每秒2.7公尺之間，整體而言年內月際間的風速變異幅度不大，冬季和春初平均風速較高，春末夏初和夏末秋初正值季風變換之際，平均風速較低（表2-1.3）。[27]

表2-1.3 善化鎮各月主要方向與平均風速統計

測站	月份					
	1	2	3	4	5	6
風向	北	北	北	北	北	東南、南
風速（m/s）	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	2.2
測站	月份					
	7	8	9	10	11	12
風向	東南東、東	東南東、東	北	北	北	北
風速（m/s）	2.2	2.0	1.8	1.8	2.1	2.5

資料來源：自行整理。

肆、水文

一、河川水文

曾文溪爲流經鎮內的最大河川，本鎮雖地處曾文溪流域的下游地帶，鎮境以上的集水面積廣大，但由於曾文溪流域在中、上游的丘陵和山區建有烏山頭、曾文和南化三座水庫，截用不少水量，故本鎮內曾文溪河段的比流量（單位集水面積流量）相對較小。

此外，因臺灣西南部地區降水量的季節分配差異相對顯著，河川流量受

[26] 以交通部中央氣象局善化氣象測站民國83至97年之主要風向資料計測，交通部中央氣象局，《氣候資料年報－地面資料》，頁132（83年版）、頁132（84年版）、頁134（85年版）、頁137（86年版）、頁138（87年版）、頁136（88年版）、頁144（89年版）、頁146（90年版）、頁154（91年版）、頁154（92年版）、頁149（93年版）、頁147（94年版）、頁148（95年版）、頁151（96年版）、頁151（97年版）。

[27] 以交通部中央氣象局善化氣象測站民國83至97年之月均風速計算，交通部中央氣象局，《氣候資料年報－地面資料》，頁132（83年版）、頁132（84年版）、頁134（85年版）、頁137（86年版）、頁138（87年版）、頁136（88年版）、頁144（89年版）、頁146（90年版）、頁154（91年版）、頁154（92年版）、頁149（93年版）、頁147（94年版）、頁148（95年版）、頁151（96年版）、頁151（97年版）。

其影響，呈現出明顯之季節性變化。6月至9月梅雨、夏季對流雨和颱風雨盛行，河川流量較大；10月至翌年5月降水量相對較少，流量大減，豐、枯時季長年平均流量相差約在9倍至11倍之譜，平均總逕流量則有6倍至8倍的差距（圖2-1.14）。[28]

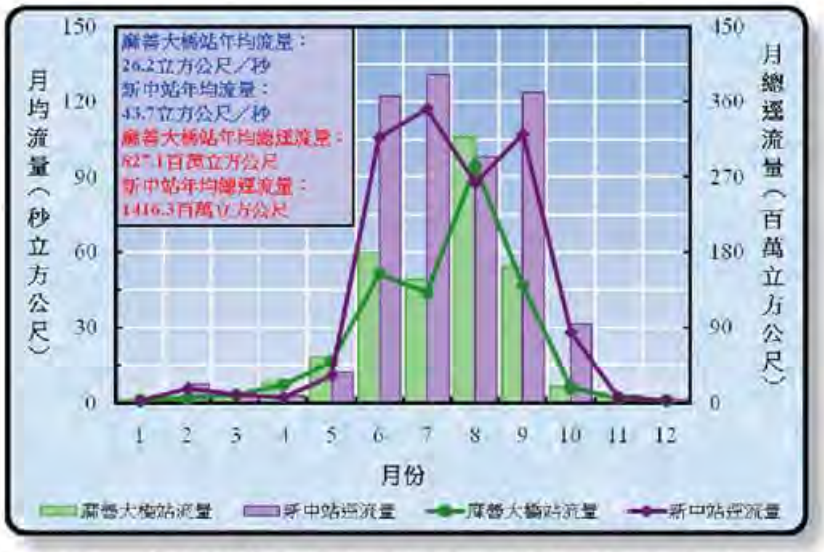

圖2-1.14　善化鎮曾文溪主要測站月均流量和總逕流量變化

資料來源：自行繪製。

二、地下水文

善化鎮由於含水層質地細密，整體而言地下水蘊藏量不豐。鎮內地下水位大致南高北低，亦即向曾文溪岸傾降。在小新營和善化一帶，今日地下水位的平均高程可達海拔7公尺以上，而在六分寮和胡厝寮附近，平均地下水位略低於海平面。[29]受地下水層含水容量較低的影響，地下水位易因抽用而明顯下降。[30]民國70年代起，善化鎮內地下水位呈現下降的趨勢，平均水位的最大下降幅度自2公尺至10公尺左右不等，目前本鎮已被劃爲地下水管制區，近幾年來地下水位漸有回升。[31]

---

[28] 依據民國71年至民國88年間麻善大橋站與民國89年至民國97年間新中站歷年平均流量與總逕流量資料，見經濟部水利署，《中華民國八十八年臺灣水文年報》（臺北：經濟部，2000），頁296；經濟部水利署，《中華民國九十七年臺灣水文年報》（臺北：經濟部，2009），頁308。

[29] 依據經濟部水利署地下水位資料，見經濟部水利署，http://gweb.wra.gov.tw/wrweb/（水文水資源資料供應管理系統）（2010.07.29），2010.08.07。

[30] 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁2.2。

[31] 依據經濟部水利署地下水位資料，見經濟部水利署，http://gweb.wra.gov.tw/wrweb/（水文水資源資料供應管理系統）（2010.07.29），2010.08.07。

第四節 環境品質與災害

壹、環境品質

一、空氣品質

晚近善化鎮之空氣品質以普通等級的出現頻率爲高，全年約有65%以上的日數屬之，其次爲良好等級，平均約佔1/4的日數。然而，10年來空氣的污染標準指數略趨上升，良好等級的日數大體減少，不良等級的日數則有增加的趨勢（圖2-1.15），主要污染物爲臭氧和懸浮微粒。[32]

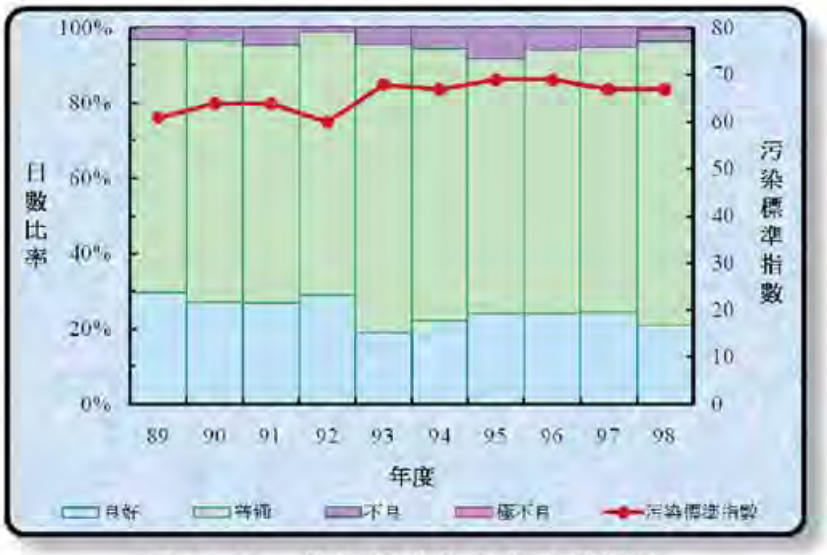

圖2-1.15 善化鎮近年空氣品質變化

資料來源：自行繪製。

二、河川水質

曾文溪於善化鎮內河段的水質狀況在多數時間中乃屬中度污染等級，豐水期河川流量大，稀釋能力佳，故水質相對較枯水期爲好（圖2-1.16）。近20年鎮內河川污染指數呈現下降趨勢，輕度污染、稍受污染或未受污染的出現頻率增加，重度污染的頻率減少，水質整體而言漸有改善（圖2-1.17）。[33]

---

[32] 依據民國89年至98年善化空氣品質測站監測資料統計而得，行政院環境保護署，http://edw.epa.gov.tw/reportInspectRiverT.aspx（環境品質資料倉儲系統），2010.08.02。

[33] 依據民國79年至98年麻善大橋站各月水質資料統計而得，行政院環境保護署，http://edw.epa.gov.tw/reportInspectRiverT.aspx（環境品質資料倉儲系統），2010.08.02。

圖2-1.16　善化鎮曾文溪各月平均河川污染指數變化

資料來源：自行繪製。

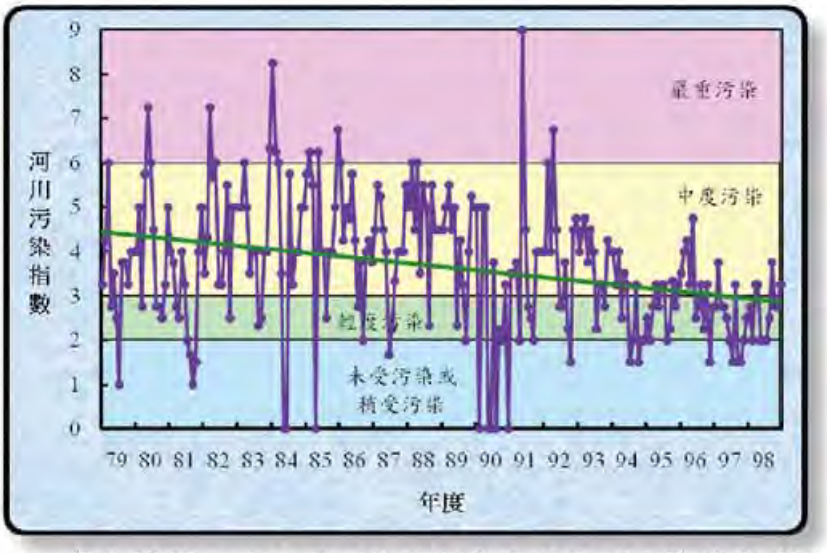

圖2-1.17　善化鎮曾文溪民國79年至98年各月河川污染指數變化趨勢

資料來源：自行繪製。

貳、天然災害

一、洪氾災害

善化鎮鄰近曾文溪，地處其洪水平原，地形區位上較易發生洪氾，加之古時曾文溪於平原上擺移遷徙，河道路徑多變，在鎮內形成局部的低窪地，排水不良，早期大雨時常聞淹水情事，如民國48年的「八七水災」，本鎮亦曾受害嚴重，對外鐵、公路交通多處中斷。隨著河堤、水庫、區域排水系統的興建，洪氾範圍和頻率相比於昔日大致而言乃漸趨減小，但若遇極端強度

之降雨，超過河堤通水、水庫蓄水或溝渠排水所能承載之容量，仍可肇致災害。

據耆老所述，戰後曾文溪在鎮內造成的洪氾範圍最大約東及於西部的胡厝寮至什乃一帶；民國98年8月8日莫拉克颱風來襲，造成嚴重的「八八水災」，本鎮因曾文溪舊堤防六分寮段和胡厝寮段潰決而受災嚴重，尤以東勢寮、六分寮至胡厝寮等曾文溪沿岸聚落爲甚，部分地點淹水深度可達5公尺，當時狀如水鄉澤國（圖像2-1.2），農業損失甚鉅，曾文溪溪床高度也因淤積而加高，幾與堤防外土地齊平。

圖像2-1.2 民國98年八八水災善化鎮東昌里淹水災情

資料來源：東昌派出所提供。

此外，善化市街、茄拔與善新段重劃區內的部分地點因地勢相對凹窪，自然排水能力不佳，具有較高的淹水潛勢。[34]

二、地震災害

嘉南地區的麓山地帶因板塊擠壓而形成諸多斷層，其中不乏屬於可能造成嚴重震災的活動斷層。近年觀測結果顯示，嘉南地區地震活動可謂頻繁，且多是震源深度位於地表下40公里以內的淺層地震，[35]加上嘉南平原上人口密集，故所造成的地震災情也相對較爲嚴重，臺灣史上損失重大的地震災害中，發生在嘉南地區者數不可謂少。

前所提及，本鎮境內雖未見活動斷層的存在，然鄰近區域中分布有發生

[34] 臺南縣政府消防局，http://www.tnf.gov.tw/safe/file_01/file01-6.asp（臺南縣公共安全服務網），2010.08.02。

[35] 交通部中央氣象局，〈臺灣地區地震活動特性探討〉，《地震中心20週年專刊》網頁版，http://192.83.177.213/20/chapters/ch4.html（2009）。

強震潛勢的斷層，就地緣關係而言，難免震動之波及或影響。1661年初（明永曆年間），臺南地區發生芮氏規模 6.5的地震，據載鎮內竹造天主教堂（荷語教育所，今慶安宮現址）傾毀，造成傷亡。[36]清康熙24年（1685）該地改建爲文昌祠，至同治元年5月（1862年陽曆6月），嘉南大震，文昌祠因而坍塌，後募資重建爲今日之慶安宮（圖像2-1.3），上述史事可爲例證。[37]

圖像2-1.3 慶安宮前立碑上有關同治年間大地震之記載文字

洪慧珊攝於民國99年8月20日

[36] 行政院九二一震災災後重建推動委員會，http://921kb.sinica.edu.tw/history/ming.html（921地震數位知識庫），2010.08.12。

[37] 不著撰人，《三級古蹟善化慶安宮》（臺南：善化鎮慶安宮管理委員會，1997），頁8。

第二章 人文地理

第一節 地名緣起與聚落發展

壹、地名源起

一、鎮名源起

善化鎮原爲平埔族西拉雅系「目加溜灣社」（Backloan）之生活領域，「目加溜灣」爲平埔族語，譯義爲「宰牛茨」或「刣牛厝」，[38]因「目加溜灣」的臺音轉譯名稱較長，所以略稱爲「灣裡」，[39]一說善化位於曾文溪曲流之堆積坡，「灣裡」意爲「河彎之內側」。[40]

本鎮鎮名始自明鄭時期承天府天興縣下建制的「善化里」，傳係鄭成功巡視至此，以當地「善早開化」，亦即「甚早開化」之意，因而稱爲「善化」。[41]此後歷經清領和日治時期數次行政區改制，善化所隸之府、廳、州和縣、署、郡、區名稱雖然屢有變更，但「善化」二字一直持續沿用爲里、庄、街名，[42]戰後設鎮亦復如此。

二、各里里名由來

善化鎮內21里里名一部份沿用自清領或日治時期的行政區名稱，抑或由之衍生而來，另一部份則是晚近根據具有地緣相關性的人、物起名。

1.東關里

清乾隆29年（1764）臺灣知府蔣允焄巡撫善化，見本地形勢扼要，基於保安之需，其乃頒令興築4座城門，日治時期4座城門在市區改正時遭到拆

---

[38] 楊森富，《臺南縣平埔地名誌》（臺南：臺南縣政府文化局，2003），頁66、68。

[39] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》（南投：國史館臺灣文獻館，2002），頁839。

[40] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁839；楊森富，《臺南縣平埔地名誌》，頁69。

[41] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁839。

[42] 施添福等在《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》一書中載（頁839）：「清康熙二十三年（1684）滿清治臺，因為政權對立的關係，不用善化之名，……」，然斯時里堡名稱仍用「善化里」，故「善化」兩字並非棄用。

除。[43]東關里里域因地處東門城關舊址一帶，故而得名。[44]

2.南關里

本里里域因地處清代所建之南門城關舊址一帶而命爲南關里。[45]

3.西關里

本里里域因地處清代所建之西門城關舊址一帶，遂有西關里之名。[46]

4.北關里

本里以里域位在清代北門城關舊址附近，因此稱爲北關里。[47]

5.文昌里

一說本里係因里域內有文昌路，故援引「文昌」爲里名，[48]但實際由來未詳確，有待查考。

6.文正里

本里里內有文正路，里名援引「文正」二字而來，[49]但實際由來未詳確，有待查考。

7.胡家里

本里與其南之胡厝里清末時同屬「胡厝寮庄」的範圍，[50]里名沿自舊時庄名，戰後胡厝寮因行政管理考量而劃分成2里，[51]遂增一處詞義相近之里名爲「胡家」。胡家里爲「胡厝寮」本庄所在。[52]「胡厝寮」地名緣起參見附錄2-2.1。

8.胡厝里

---

[43] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》（臺南：臺南縣立文化中心，1998），頁167-168；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁843。

[44] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁172；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁843。

[45] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁180。

[46] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁183。

[47] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁186；國立歷史博物館，http://digital.nmh.gov.tw/epaper/20090516/enewsserver_980516.html（史博館電子報98年5月16日）（2010/03/06）2010.04.09。

[48] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁186；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁847。

[49] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁187。

[50] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁169。

[51] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁860。

[52] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁198。

本里爲「胡厝寮兩里」之一，「胡厝」之里名係沿用昔日庄名而來。[53]

9.溪美里

本里里名沿自清末建制之舊庄名「溪尾庄」，爲求稱雅，取閩式臺語中發音較近的「美」字替代「尾」字，故得「溪美」之名。[54]「溪尾」地名緣起參見附錄2-2.1。

10.什乃里

本里里名沿自大正9年（1920）行政區改制前「什乃庄」之庄名，「什乃」地名緣起參見附錄2-2.1。

11.六分里

本里里名沿取清末「六分寮庄」之名，清末建制之「六分寮庄」在戰後設里時分爲3里，「六分」爲里名之一。[55]「六分寮」地名緣起參見附錄2-2.1。

12.六德里

本里爲「六分寮三里」之一，「六德」之名係各取「六分寮」庄名與其庄廟「德禪寺」寺名之首組合而成。[56]

13.田寮里

本里爲「六分寮三里」之一，[57]「田寮」之名沿自大正9年行政區改制前「田寮仔庄」之庄名。「田寮仔」地名緣起參見附錄2-2.1。

14.小新里

本里里名沿自清末建制之「小新營庄」庄名，[58]「小新營」地名緣起參見附錄2-2.1。

15.坐駕里

本里里名沿取清末「坐駕庄」庄稱而來，[59]「坐駕」地名緣起參見附錄2-2.1。

---

[53] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁194、198。
[54] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁856；黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁208。
[55] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁168-169、211；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁858。
[56] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁213-214。
[57] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁211、213。
[58] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁169。
[59] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁169、190。

16.光文里

本里里名係援用明鄭文人沈光文之名以爲紀念，[60]沈光文被譽爲臺灣文獻初祖、臺灣文學之父，[61]晚年定居善化鎮講學、行醫。

17.牛庄里

本里里名沿自清末「牛庄社」名，「牛庄」地名緣起參見附錄2-2.1。

18.東昌里

本里劃分自舊時之「東勢寮庄」，里名「東昌」取「東勢寮昌隆」之「東」、「昌」二字以求雅美。[62]「東勢寮」地名緣起參見附錄2-2.1。

19.東隆里

本里劃分自舊時之「東勢寮庄」，里名「東隆」取「東勢寮昌隆」之「東」、「隆」二字以求雅美。[63]

20.嘉北里

本里里名與清末「茄拔庄」名有關，里名中之「嘉」與「茄拔」的「茄」字在閩式臺語中發音相近，爲求稱雅，由前者替代後者，又因里域屬茄拔北部，故名爲「嘉北」，俗稱「北里」。[64]「茄拔」地名緣起參見附錄2-2.1。

21.嘉南里

本里爲嘉南里合稱「茄拔兩里」，簡稱「南里」[65]，里名中「嘉」字來由同於嘉北里，因里域屬茄拔南部，遂稱「嘉南」。

三、重要地名

善化鎮發展甚早，不同發展階段所形成之地名眾多，鎮內重要地名臚列如下（表2-2.1、圖2-2.1、附錄2-2.1）：

---

[60] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁169、190。

[61] 龔顯宗，《沈光文全集及其研究資料彙編》（臺南：臺南縣立文化中心，1998），頁1。

[62] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁219；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁852。

[63] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁221；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁852。

[64] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁224、226；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁853。

[65] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁226；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁853。

表2-2.1 善化鎮重要地名

所在里域	重要地名
東關里	灣裡街、廟口、東頭埔、東頭街、花磘埔、東門城、頂街頭、下街頭
南關里	孔子廟埔、巡司衙、三抱竹、下福戶、聖公仔前、營盤尾、左營
西關里	中福戶、廟仔頭、廟仔後、巷仔口、魚仔市、後街仔
北關里	上福戶、油車內、學仔內、
文昌里	木柵內、大宅、益民寮、右先方、巡司尾堀、蕭厝宅、進昌宅、萬盛宅、亞蔬
文正里	園頂、北極戶
胡家里	十六番地仔、五間厝
胡厝里	百二甲、內園、烏橋、西衛、崁頭、中寮、慈光三村
溪美里	溪尾、社內、南溪尾、灰寮仔埔、芋厝寮、會社、相馬寮、六十歲、潭埔、鹽館、公館、新社、曾文
什乃里	什乃、牛墟
六分里	東勢宅、糖廍、廍後埔仔、李厝、新厝仔、溪底寮
六德里	溝仔底北、溝仔底南、土地公崎、宅仔腳
田寮里	田寮仔
小新里	小新營、大新營、廍堀、和庄、蓮池潭社、半路店仔、崁頂、黃爪桃腳、火玫潭社、乞丐溝、善化啤酒廠、五百戶、士宏新村、成功新村
坐駕里	坐駕、埔姜、林瓦磘
光文里	火車頭、北仔店、大竹圍、苓仔林、磚仔磘
牛庄里	牛庄、下竹圍仔、青埔仔
東昌里	三塊寮、廠尾、廍地、肉品市場
東隆里	腳面厝、土虱堀
嘉北里	埤仔尾、社頭、後宅、二崁
嘉南里	過埤仔、王厝、社尾、大股、二份仔、三份仔、媽祖份、王爺份、土地公份、下五令仔、塭底
嘉北里、嘉南里	茄拔、上五令仔
東昌里、東隆里	東勢寮
六德里、田寮里、六分里	六分寮
胡厝里、文正里、什乃里	九間厝
北關里、文正里	過溝仔
胡家里、胡厝里	胡厝寮

資料來源：

1.內政部，http://placesearch.moi.gov.tw/search/index.php（臺灣地區地名整合檢索系統）（2010/01/06）2010.04.09。

2.施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁844-861。

3.黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁167-226。

4.唐德塾，《善化鄉土誌》，頁215-216。

5.李百勳，〈善化下福戶與六分寮的土地公信仰〉，《南瀛文獻》，第7輯（2008），頁252-256。

6.王萬此，《社區營造的研究與批判—以溪美社區為例》，頁65。

圖2-2.1 善化鎮重要地名

貳、聚落發展歷程

一、史前與荷治時期

史前時期，南島民族可能沿著水道進入嘉南平原建立了平埔族聚落。早昔本鎮主要爲平埔族西拉雅系目加溜灣社本社的生活場域，鎮境東部尚有茄拔分社，[66]平埔族的「社」在聚落型態上屬於小型非固定性集村，當鄰近地區環境資源無法提供充足的生活物資時，便會遷移他處建立聚落。

1624年荷人登臺，1635年兵伐目加溜灣社，平埔族戰敗臣服，爲消弭平埔族與其之間的隔閡，荷人開始藉由傳教以求教化之效，斯時目加溜灣社是教化重心之一，故1636年在社內設立教堂，兼作教育場所。[67]因平埔族人耕作方式粗放，生產力較低，爲開展殖民經濟，荷人亦同時招徠漢人來臺拓墾，鎮內目加溜灣社所在地於漢人進入後逐漸發展成農業定居聚落。[68]

二、明鄭時期

永曆15年鄭成功入臺，同年巡視目加溜灣社後，認爲本鎮之內土壤肥沃、取水便利，便將荷治時期直轄殖民當局的目加溜灣社「王田」全數改

[66] 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》（臺南：臺南縣政府，2004），頁184。
[67] 塗淑怡，〈日治時期善化市街的興起與成長〉（臺南：國立臺南大學社會科教育研究所碩士學位論文，2007），頁22。
[68] 石萬壽，〈明鄭時期臺灣漢人的墾殖〉，《臺灣史研究暨史蹟維護研討會論文集》（臺南：國立成功大學歷史學系，1987），頁171-186；潘英，《臺灣拓殖史及其族姓分布研究（上）》（臺北：自立晚報社文化出版部，1992），頁123、124。

爲「官田」，並派駐兵員屯墾本鎮。[69]明鄭時期善化鎮內的屯田地區包括胡厝里西衛（侍衛本營）、南關里右先方（右先鋒鎮中營）、左營（右先鋒鎮左營）、坐駕里坐駕（右先鋒本部坐營）、小新里大新營（右先鋒新營之一）、小新營（右先鋒新營之二），[70]而此時期的目加溜灣本社則可分爲北、中、南3處主要聚落區，分別爲今日溪尾至六分寮間地區、南溪尾、善化市街。[71]除上述聚落外，參軍陳永華召請福建一帶善製瓦、製糖者來此，形成坐駕里瓦磘、糖廍兩處聚落；[72]北仔店爲部將遺眷和解甲之人聚居營生之地，牛庄、九間厝在明末清初亦有漢人入墾。[73]

三、清領時期

康熙年間，漢人在善化鎮內的墾殖由南向北擴張，新社至瓦磘間的漢人聚集，[74]今日之善化市街與南溪尾一帶由於具備交通和商業活動機能而分別形成灣裡社街與灣裡溪街，其周圍地區並已出現許多草地聚落。[75]迄乾隆時期，漢人的拓墾範圍已及六分寮一帶，[76]目加溜灣社內原、漢雜居，後漢長原消，目加溜灣社人遂向東遷入茄拔。乾隆中葉，今善化市街西側建築4座城門，城鎮中心之地位更形確立，頂街頭、魚仔市一帶漢人聚集，[77]加上接近官道與渡口，商業活動繁盛；[78]原灣裡溪街則因受先前的大水沖毀，另於其西發展出新社街。[79]此外，胡厝寮地區的溪埔地也在乾隆中葉開始墾殖。[80]同治初年，善化鎮境內大部分土地業爲漢人所開墾，現今的多數村庄聚落已然出現；六分寮以北的曾文溪溪埔地則晚至光緒年間方有拓墾人跡。[81]

---

[69] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁68；塗淑怡，《日治時期善化市街的興起與成長》，頁25。
[70] 石萬壽，〈明鄭時期臺灣漢人的墾殖〉，《臺灣史研究暨史蹟維護研討會論文集》，頁171-186；潘英，《臺灣拓殖史及其族姓分布研究（上）》，頁123、124。
[71] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁68、69。
[72] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁68。
[73] 施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁849、850；蘇順發，《胡厝寮誌》（臺南：上洲印刷廠，1999），頁135。
[74] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁69。
[75] 塗淑怡，《日治時期善化市街的興起與成長》，頁29、47。
[76] 塗淑怡，《日治時期善化市街的興起與成長》，頁31。
[77] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁69。
[78] 塗淑怡，《日治時期善化市街的興起與成長》，頁47。
[79] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁69。
[80] 趙文榮，《南瀛內海誌》（臺南：臺南縣政府，2006），頁59。
[81] 不著撰人，《臺灣土地慣行一斑》，頁110。

四、日治時期

日治時期善化鎮開展新式糖業，臺南製糖株式會社於明治年間在今溪美里內設立灣裡工場，並闢建糖廠員工的宿舍區，其在鎮境北部的聚落發展上是重要的推助力量。再者，明治34年（1901）善化火車站興建，成爲新化郡人、貨集散中心，[82]善化市街中心因人口成長、機能增加而逐漸向東擴張，鎮內之商業中心也隨之東移，[83]促成今日善化市街東側聚落區的快速發展，昭和年間的都市計畫即以今日善化市街東側地區爲市街擴張的預定區。[84]

五、戰後

戰後善化鎮內的聚落發展主要係在原有基礎上增加人口規模。民國84年，南部科學工業園區核定設立，本鎮西南部劃入園區範圍，其內闢有宿舍區，可謂鎮內新興之聚落。

第二節　交通

壹、水運

古時臺南縣沿岸北有倒風內海，南爲臺江內海，內海伸入陸域形成狀似小型河流的的窄長水域，亦即海汊，成爲水運的重要孔道，因此縣境西部港灣眾多。清康熙、雍正年間，臺南縣境之港汊數目居全臺之冠，分布密集，[85]其主要分布在倒風內海與臺江內海的港道上，少部分爲分布於急水溪沿岸和昔日海岸線附近的沙洲港。[86]

本鎮轄境早期爲平埔族西拉雅系目加溜灣社的主要生活場域，而目加溜灣社與麻豆社、蕭壠社、新港社等其他西拉雅族聚落可能是史前時期南島民族經水路沿著古港道所建立，並藉水道交通和其他族群易物。[87]

清康熙33年（1694）《臺灣府志》載述：「……內新港并目加溜灣港一

---

[82] 海陸運新聞社臺灣支局，《臺灣海陸交通運輸便覽》（臺中：海陸運新聞社臺灣支局，1928），頁341-344。

[83] 唐德塾，《善化鄉土誌》，頁70；施添福等，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，頁842。

[84] 塗淑怡，《日治時期善化市街的興起與成長》，頁131。

[85] 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房，1996），頁39-40。

[86] 許清保，《南瀛港口誌》（臺南：臺南縣政府，2007），頁52。

[87] 許清保，《南瀛港口誌》，頁208。

所徵銀二十七兩一錢六分五釐六毫、……」[88]康熙56年《諸羅縣志》記載：「新港之北，東入爲灣港（海汊。小杉板頭船到此載五穀、糖、菁貨物。港水入至木柵仔止。港口甚闊，有魚塭）」。[89]同治10年（1871）的《重纂福建通志府》〈臺灣府山險水道關隘古寨疆域圖〉[90]中加拔溪和喜樹港間標註有「灣港水道」。民國96年出版之《南瀛港口誌》綜合上述資訊推論，《諸羅縣志》指稱之「灣港」應是《臺灣府志》中的「目加溜灣港」，[91]兩者係簡、全稱之差異。同書亦指出，根據當地流傳之說法，「灣港」一名所指稱之空間範圍介於今日善化市街中心與新市社內村之間，1904年出版的《臺灣堡圖》上該處具有樹枝狀之複雜水道，應爲「灣港水道」，[92]屬善化里西保。[93]上列文獻記載的「灣港」和「目加溜灣港」在指稱的空間性質上並不相同，前者應屬水域或其沿岸陸地，爲地區的指稱，此一論述可由嘉慶19年（1814）的《臺灣私法物權編》一書中得證，其載：「灣港，內分三港，一名木柵港，一名沙船港，……」[94]；後者應是港渡，爲地點的指稱。

乾隆27年（1762）《續修臺灣府志》內有文如此：「灣港渡：在木柵保海汊，縣西南■十里。[95]康熙35年，知縣董之弼斷歸港戶盧斗設渡濟人，年徵渡稅銀二十七兩一錢七分零充輸港餉。……」。[96]乾隆年間《續修臺灣府志》中的「灣港渡」、康熙年間《臺灣府志》中的「目加溜灣港」（指港埠，爲地點的指稱）與安定鄉「港口」（地名源自於其爲灣港的碼頭）[97]之關係有待釐清，「目加溜灣港」是否位於今日本鎮境內的「灣裡街」亦需查考。[98]但《諸羅縣志》記載「灣港」港水入至「木柵仔」止，並載：「……、木柵仔街（街南屬新化里、街北屬安定里）、……」，《臺灣私法

[88] 高拱乾，《臺灣府志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960），頁138。
[89] 周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958），頁96。
[90] 孫爾準、陳壽祺，〈同治福建通志〉，《福建通志臺灣府》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960），頁73。
[91] 許清保，《南瀛港口誌》，頁52。
[92] 許清保，《南瀛港口誌》，頁54。
[93] 許清保，《南瀛港口誌》頁220載：「灣港整條港道理應屬善化里東保。」但就地理位置來看，應是善化里西保，東保之說或為誤植。
[94] 不著撰人，《臺灣私法物權編》（南投：臺灣省文獻委員會，1994），頁1207。
[95] ■為佚字。
[96] 余文儀，《續修臺灣府志》（南投：臺灣省文獻委員會，1993），頁100。
[97] 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，頁146。
[98] 許清保，《南瀛港口誌》頁216-218將灣裡街、目加溜灣社、目加溜灣港視為同地。

物權編》中有「木柵港」一名。「木柵仔」係位於新市鄉西北隅近本鎮西南端處。[99]而康熙年間「木柵仔街」街北所屬的安定里胡厝寮庄今乃本鎮之胡厝里。前述諸文可以顯示，「灣港」在康熙一代已是水運上的重要港域，而本鎮西南隅當時屬「木柵港街」，是「灣港」港區內的重要口岸，港運稱盛。

此外，《諸羅縣志》記載：「麻豆之南曰灣裡溪，發源於噍吧哖（社名）內山，……，南合烏山頭之流，過赤山（有渡，名拔子林渡），至於灣裡（往郡大路，有渡），……。」[100]是以當時「舊灣裡溪」亦有河運，而其中的「灣裡渡」乃位在本鎮境內。

因清道光3年7月大雨引發曾文溪氾濫[101]，加上嗣後清廷採「塞港防夷」[102]的策略，臺江內海及其港道淤塞嚴重，不利行舟，鎮區內水運機能大幅降低。

貳、鐵路

一、輕便軌道

輕便軌道是爲提供一般交通運輸之用而鋪設的軌條，行駛於輕便軌道上的交通工具稱輕便車或臺車，其行車動力並非依賴機械，而係以人力推移、獸力拉引或風力吹送，日人多稱爲「人車鐵道」或「手押軌道」。[103]，在臺灣的自動車尚未大量通行之前，輕便軌道爲地域之間相互往來與連結縱貫鐵路的重要交通設施。

昭和初期，陳學（陳正太郎）開設於鎮內灣裡驛前的「丸中運送店」經營灣裡驛至善化街郵便局旁的輕便軌道，客、貨運兼營。[104]另「昭和製糖株式會社」（成立於昭和2年（1927），昭和15年爲大日本製糖株式會社所併）敷設了2條臺車輕便軌道，其中之一行經本鎮，爲善化至二重溪區間，

---

[99] 參見內政部，《臺南縣善化鎮行政區域圖》。

[100] 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁96。

[101] 道光3年7月臺灣大風雨，鹿耳門內，海沙驟長，變為陸地，……。」上文見姚瑩，《東槎紀略》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957），頁173。

[102] 「臺江：在縣大西門郭外…..尋因道光年間防夷，填塞海口。不數年，由安平鎮漸次沙漲，……。」上文見蔣元樞，〈臺灣府輿圖冊〉，《臺灣府輿圖纂要》（南投：臺灣省文獻委員會，1996），頁156。

[103] 林文龍，《日治時期臺灣陸路交通建設之研究》（國立中央大學歷史研究所碩士學位論文，2005），頁54。

[104] 塗淑怡，〈日治時期善化市街的興起與成長〉，頁113。

此段運輸線中臺車多用於運送大內、玉井附近居民進出善化所需。[105]

二、糖廠鐵路

早年因糖廠與農場運輸所需，本鎮境內因此建有糖廠鐵路（圖2-2.2）。

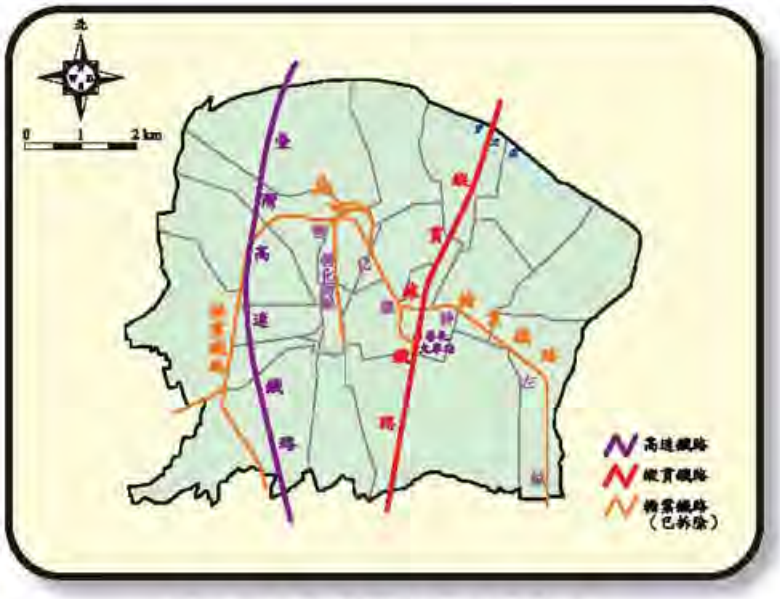

圖2-2.2 戰後善化鎮鐵道系統

明治37年（1904），「臺南製糖株式會社」成立，次年在六分寮庄設立「灣裡製糖所」，並陸續提出鋪設輕便鐵路的使用許可申請。[106]迄明治41年，會社已有製糖所至灣裡停車場附近、製糖所至灣裡街間、製糖所至山仔頂庄（今山上鄉山上村）、製糖所本廠到第四分廠安定里東堡直加弄庄（今安定鄉安定村）、大目降街至第三分廠廣儲東里竹仔腳庄（今新化鎮全興里）等輕便鐵道線。[107]除末者外，其餘路線均有路段分布於本鎮境內。明治42年，灣裡製糖所被設立於明治33年的「臺灣製糖株式會社」承接。明治45年，「臺灣製糖株式會社」再提出鎮內灣裡街至灣裡驛間私設軌道使用許可申請。[108]大致上，此時鎮內的糖廠鐵路系統是以灣裡製糖所爲中心，聯繫本鎮鎮域主要聚落和鎮外之山上、新市、安定等地。

---

[105] 塗淑怡，〈日治時期善化市街的興起與成長〉，頁78。

[106] 塗淑怡，〈日治時期善化市街的興起與成長〉，頁76。

[107] 參見臺南廳善化里東堡座駕庄私設軌道灣裡線敷地官有地無料使用許可（臺灣製糖株式會社），明治45年臺灣總督府公文類纂，15年保存第32卷5478冊。中央研究院，https://sotokufu.sinica.edu.tw/sotokufu/（臺灣總督府檔案查詢系統），2010.04.04。

[108] 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府交通局鐵道年報》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1942），頁214-217。

明治41年12月起，糖廠鐵路運輸區分爲專供會社內部使用的「專門線」和對外兼營一般客、貨運輸服務的「營業線」。昭和5年時，灣裡製糖所的「專門線」包括新化線（善化—新化）、官線引込線（製糖所—善化）、山上線（大社—山上）、石子崎線（潭子—山上）、大營線（新化—新市）、那拔林線（新化—那拔林）、安定線（善化—安定）、善化線（善化—新社）等8條專用線，後新增善化農場線（胡厝寮—善化農場）、左鎮線（善化—山上—左鎮）、左鎮延長線（左鎮—大內—南化）、六分寮線（六分寮—曾文），至昭和16年，灣裡糖場計有專用線62.1公里，[109]其中路段分布於鎮內者包括新化線、官線引込線、安定線、善化線、善化農場線、左鎮線、六分寮線；營業線於昭和7年12月21日開始運作，由灣裡驛至製糖所神社，總長3.8公里，[110]是善化庄內貨物運送的主要管道之一，亦是居民庄內交通往來的重要工具。

戰後，國民政府將日治後期的臺灣、大日本、明治及鹽水港4個製糖會社合併組成「臺灣糖業股份有限公司」，灣裡製糖所更名爲灣裡糖廠，後再更名爲善化糖廠。民國41年（1952），臺灣糖業股份有限公司完成玉井糖廠專用之玉左線，與左鎮線相銜，自此經本鎮糖廠鐵路系統向東可聯繫之最遠地區延伸至玉井鄉。民國42年玉井線通車試辦客運營業時，本鎮境內之糖廠鐵道已有善化線、善化街線和左鎮線開辦客運營業。民國43年7月1日善化至玉井間的糖廠鐵路正式經營客運業務，稱爲玉善線（表2-2.2），每日計3班列車往復運轉。民國62年原玉左線路段停止載客業務，翌年原左鎮線改稱爲善左線（表2-2.3），民國64年善左線停駛客運，民國65年善化街線客運業務停辦。此時糖廠經營管理之鐵路包括善化線、善化街線、善左幹線（原稱左鎮線）、新化幹線、安定幹線、廠內線、倉庫線、六分寮線、茄拔分線三角線、山上分歧三角線、潭頂支線、番子寮支線等，除山上分歧三角線、潭頂支線、番子寮支線外，他線鐵道均有路段分布在鎮域內，其主要幹線大致呈迴彎式環行分布，聯絡位於鎮內西南隅的善化農場、西北部的善化糖廠、中心地帶的市街區和東南方的茄拔農場，惟各線中僅餘善化線尚營客運。民國

[109] 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府交通局鐵道年報》，頁217。
[110] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》（臺南：臺南縣政府，2007），頁276-277。

67年善化線亦結束客運，善化糖廠的鐵道客運業務至此宣告終結。[111]

茲將曾經營客運業務之善化線、善化街線與善左線與其沿線車站概況略述如下：

表2-2.2 民國52年臺灣糖業股份有限公司玉善線與善化線站名里程

營運線	站名	里程（公里）		營運線	站名	里程（公里）	
		區間	累計			區間	累計
玉善線	玉井	0	0	玉善線	山上	2.1	19.7
	望明	1.6	1.6		大社	3.3	23.0
	大松	2.8	4.4		茄拔	1.8	24.8
	九層林	2.1	6.5		小新營	1.9	26.7
	後坑	0.9	7.4		北仔店	0.8	27.5
	王梨坑	1.5	8.9		善化	2.3	29.8
	左鎮	1.5	10.4				
	菜寮	2.8	13.2	善化線（含善化街線）	善化	0	0
	松仔頂	1.4	14.6		六德里	2.6	2.6
	頂店	0.4	15.0		善糖	0.9	3.5
	平陽	1.8	16.8		新厝	0.7	4.2
	玉峰	0.8	17.6		善化街	2.1	6.3

資料來源：臺灣糖業股份有限公司鐵道室，《臺灣糖業公司自營鐵路業務報告》（臺北：臺灣糖業股份有限公司，1963），頁不詳。

表2-2.3 民國63年臺灣糖業股份有限公司善左線與善化線站名里程

營運線	站名	里程（公里）		營運線	站名	里程（公里）	
		區間	累計			區間	累計
善左線	左鎮	0	0	善左線	小新營	1.9	16.3
	菜寮	2.8	2.8		北仔店	0.8	17.1
	松仔頂	1.4	4.2		善化	2.3	19.4
	頂店	0.4	4.8				
	平陽	1.8	6.6	善化線（含善化街線）	善化	0	0
	玉峰	0.8	7.4		六德里	2.6	2.6
	山上	2.1	9.5		善糖	0.9	3.5
	大社	3.3	12.8		新厝	0.7	4.2
	茄拔	1.8	14.6		善化街	2.1	6.3

資料來源：臺灣糖業股份有限公司鐵道室，《臺灣糖業公司自營鐵路業務報告》，1974年，頁不詳。

[111] 弘宇，〈臺糖「森林鐵路」－玉左線〉，《軌道車輛工業資訊》，20期（2001），頁16-23；張在山，《臺糖三十年發展史》（臺北：臺灣糖業股份有限公司，1976

（一）善化線

善化線於昭和7年12月21日開始營運，其出善化糖廠，行至今建業路與中正路交叉口處，北側有善化糖廠倉庫線鐵道來會，後善化線即沿建業路往東南方向通達善化站，[112]全長約3.9公里。當時此線鐵路主要擔負善化糖廠與縱貫鐵路線善化站間的原料或產品運輸，輔以載送臺糖員工或子弟至善化火車站，轉往臺南、新營或全臺各地。[113]

在軌道的設計上，善化線採三軌形式，既可容糖廠的五分車行駛，亦可讓臺鐵的貨車運行，因此在善化糖廠至臺鐵善化火車站的區間，糖廠的製成品可於廠內直接裝上寬軌貨車，由機車頭曳引至臺鐵善化站，直接進入臺鐵軌道，免除人工搬運的過程，反之，由縱貫線善化站至糖廠的原料運輸亦然。職是之故，臺鐵縱貫線善化站的站區附近並未設置倉庫堆置原料或成品。[114]

日治時期，善化線鐵路沿線共設有神社前站、工場站、六分寮站與善化驛站，戰後至民國56年間車站幾經更名、裁併或改址，神社前站改爲公誠村站、工場站改爲灣裡場站，之後兩站合併、站址更動，並再更名爲善糖站；六分寮站由六德里站取代，後改名爲六德站；善化驛站則改名爲善化站。民國67年9月1日善化線客運業務終止。民國90年，三軌區間的善化幹線軌道多遭拆除。[115]

1.公誠村站（神社前站）

神社前站在目前的行政區劃上屬溪美里，位於今日善糖國小操場旁，爲日治時期善化線的起點站。終戰之前神社前站廢除，改於距原址約100公尺處的公誠村設站（約現今郵局處），民國36年10月站名更改爲公誠村站[116]。由於此站距離糖場僅400公尺，民國50年善化糖廠鐵道課以距離過近、地方偏遠、行車視線不佳等因由將公誠村站併入灣裡場站，並於翌年改至新站址運作。[117]

2.善糖站（工場站、灣裡場站）

---

[112] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁283。
[113] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁284。
[114] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁284。
[115] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁278。
[116] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁278。
[117] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁281。

善糖站日治時期稱爲工場站，民國36年10月更名爲灣裡場站，民國56年9月1日站名再改稱善糖站，公誠村站裁併後，善糖站便成了善化線鐵路之終端站。本站位於溪美里內，原車站位於善化糖廠大門西側，距公誠村站約300公尺。民國50年，本站與公誠村站合併，考量乘車區位、調車便利性等因素，將站址改設於早期善化糖廠員工宿舍區公誠第一村與第二村對門之間。新站於民國51年元旦完竣，目前宿舍區與站房已遭拆除，改建住宅。[118]

3.六德站（六分寮站、六德里站）

六德站位於今鎮內六德里六分寮，西北距善化線善糖站約1公里。日治時期站名稱爲六分寮站，戰後於舊站附近設立六德里站，民國47年6月11日再更改站名爲六德站。[119]

4.善化站（善化驛站）

善化線南行過六德站後約2.5公里，跨越中山路、民族路後即至善化站，鐵道至此分成兩股，一股往左至善化站，另一股往右可直接銜接臺鐵善化火車站的鐵道。善化站位於今臺鐵善化火車站廣場的左側，原爲一木造建築結構的車站，爲糖廠鐵路線中的大型車站，玉善線開通後，玉井、左鎮等山區的民眾或物產循此運輸線匯集於本鎮內，站前曾經一時繁華，景況榮盛。善化線糖廠鐵路停止營運後，本站原有機能不再，民國80年代末期，車站遭到拆除。[120]

（二）善化街線

善化街線係善化線延長至善化街的客運線，由善化糖廠至善化街，全長約2.8公里，其是爲了便於糖廠員工、眷屬和糖廠附近居民至善化街上採買而設立之鐵路線，[121]除起、迄站外，途中僅設新厝一站。初期善化街線的客運業務係屬試辦性質，民國43年12月底試辦營業期滿後，有鑑於運作成效良好，因此轉變成正式的營業路線。[122]由於早年搭乘善化街線的旅客多爲至善化街採買的家庭主婦，因此當地鎮民戲稱此線列車爲「買菜車」。每日上午約8點由善糖站發車，行抵善化街站後停等至10點左右再駛回善糖站，下午

[118] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁281-282。
[119] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁283。
[120] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁283-284。
[121] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁285。
[122] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁285。

時亦有1個班次的往返列車。[123]隨著汽車客運的發達，鐵道客運不復往日效益，民國65年8月16日善化糖廠遂停辦善化街線的載客業務，回歸專用線使用，且路段長度縮減至不及5百公尺，今善化街線原鐵路廊道已改鋪柏油路面供車輛行駛。[124]

自善化街站向南沿今日中正路旁經坐駕農場至新市間早先亦有糖廠鐵路分布，其或被稱爲坐駕線，與運輸原料專用的新化線相接於新市鄉的三舍附近。由於坐駕線縱貫本鎮市街中心南半部，對於地方發展有所影響，故善化糖廠於民國64年4月將善化街站以南長約4.8公里的坐駕線中、南段鐵道拆除。[125]

1.新厝站（新厝仔站）

善化街線出善糖站後，約行0.7公里即達新厝站，位於今日六分里之里域內。新厝原站名爲稱新厝仔站，民國47年6月11日改稱爲新厝站。此站爲一座簡易招呼站，並未建築站房，僅在站址處鋪設磚造月臺。因新厝站和善化糖廠距離十分鄰近，早年善化糖廠載運甘蔗用的五分車機車頭和臺車會停置於新厝站站區附近空地，故當地鎮民即將該地稱爲「停車寮」。[126]

2.善化街站

善化街站爲善化街線的終點站，距新厝站之里程爲2.1公里，其位置大約位於今日東關里內中山路與中正路交會口附近。此站並未建築站房，僅鋪設一座簡易月臺。[127]

（三）善左線

善左線乃日治時期臺灣製糖株式會社灣裡製糖所（善化糖廠）所屬的左鎮原料專用線，是一條跨越善化、新市、山上、左鎮等4個鄉鎮的糖業鐵道。戰後因應地方客運之需求，臺灣糖業公司於民國41年增加左鎮線設備、提高標準以作爲營業路線，每日在善化至左鎮區間開行往、返各2個班次的客車。玉左線完工通車後，玉左線與左鎮線合併試辦營業，即玉善線，全長

[123] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁287。
[124] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁285。
[125] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁287。
[126] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁285-286。
[127] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁286-387。

30.1公里。[128]民國64年7月1日善化糖廠結束善左線鐵道的客運業務，僅留原料運輸工作。[129]善左線在本鎮境內共有北仔店、小新營和茄拔等3處車站。

1.北仔店站

自善化糖廠沿今建業路旁而行的糖業鐵道於光文橋東南方約120公尺處分爲兩股，一股往南進入縱貫線鐵路善化車站站區，即善化線；另一股向東迤行，爲善左線，兩線分歧點處設有旗站，爲水泥建物。善左線出旗站東行496公尺後，與縱貫線鐵道立體交會，其由縱貫線鐵道下方的涵洞穿越，未遠便進入北仔店站，[130]站址位在今牛庄里內。北仔店站爲一簡易招呼站，其所在地原先作爲蔗埕使用，附帶設立站牌，可供旅客上下，因北仔店站鄰近牛庄，故當地人多將本站稱爲牛庄站。[131]

2.小新營站

小新營站位於今嘉南里內，[132]西北方距北仔店站之里程約800公尺，此站爲一簡易招呼站，未建站房，僅設立站牌。[133]

3.茄拔站

善左線由小新營站續向南行1.9公里處即茄拔站，[134]位於今之嘉南里內。由於當地的茄拔農場是善化糖廠重要原料生產區，故有蔗埕堆集蔗作以利運送，茄拔站即是在民國43年2月設於蔗埕之中，僅立站牌，爲簡易的招呼站。民國47年6月1日，茄拔站廢止，同年9月1日，茄拔站恢復營運。[135]

三、縱貫線鐵路

縱貫鐵路穿越本鎮南北中軸偏東之處，通過東隆、田寮、光文、坐駕、小新等5里。[136]鎮內設有車站，位於光文里內，地址爲臺南縣善化鎮中山路1號，其距縱貫線基隆起點340.451公里，北與隆田站、南與新市站相銜（圖

[128] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁288。
[129] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁290。
[130] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁291。
[131] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁292。
[132] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》頁294中記載小新營站位於小新里內，但根據鐵道里程數計算，此站應位於嘉南里內。
[133] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁294。
[134] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》頁294中記載茄拔站位於小新營站南行向約1.5公里處，然依據臺灣省鐵路管理局之車站里程數資料，茄拔站應在此站小新營站南行向約1.9公里處。
[135] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁294-295。
[136] 參見內政部，《臺南縣善化鎮行政區域圖》，民國94年版。

2-2.2）。[137]

明治32年，「臺灣鐵道部」開始興築彰化至高雄間長約189公里之單線鐵道，[138]明治34年5月15日善化車站之前身「灣裡驛」設立，設立初期「灣裡驛」係爲木造站房，面積狹小、設備簡陋。[139]明治41年基隆至高雄的縱貫線鐵道全線鋪設完成，竣工通車，[140]建立了本鎮最早之對外中、長程運輸管道。大正9年（1920），「灣裡驛」改稱「善化站」，隸屬高雄辦事處。[141]日治時期，善化車站即已發展成爲鄰近地區居民對外交通聯繫的重要節點，其貨物集配區廣括善化、安定、大內、玉井、楠西、南化等地區。[142]

民國36年善化站隸屬事務段第五段，等級爲第二等乙站，民國37年10月18日起則改爲隸屬運務處嘉義運務段。由於運輸業務量日益增長，舊有善化車站站房不敷使用，民國51年11月25日站房改建，於民國52年5月17日完工，新站房爲鋼筋水泥架構之平房，闢有候車室、售票房、辦公室和公廁。民國59年縱貫線嘉義至新市間長約50公里之路段軌道增築工程完成並行通車，經本鎮之縱貫鐵路自此成爲雙線。至民國70年5月1日，善化車站由二等乙站提升爲二等甲站。民國71年2月16日起因運務段合併，善化站改隸高雄運務段，屬二等站。當時每日停靠善化站之南、北行客運列車約計有70個班次，莒興號、復興號、莒光號、對號快車、平快車和普通車均有。民國74年，善化車站站房再度擴建延伸，增建行李房、行車室、站長室、員工休息室、浴室等設施空間，另亦興建通往月臺之地下道，便利旅客乘車出入。[143]

目前「臺灣鐵路管理局」每日停靠善化車站之客運列車班次數計有自強號北行線和南行線各5班次、莒光號北行線12班次、南行線12班次或13班次、復興號每行線和南行線各2班次、區間車北行線35班次至39班次不等、

---

[137] 臺灣鐵路管理局，http://service.tra.gov.tw/Shanhua/CP/10619/introduction.aspx（2010/04/06）2010.05.08。

[138] 臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》（臺北：臺灣鐵路管理局，2006），民國94年版，頁81。

[139] 臺灣鐵路管理局，http://service.tra.gov.tw/Shanhua/CP/10619/introduction.aspx（2010/04/06）2010.05.08。

[140] 陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：南天書局，1993），頁688。

[141] 臺灣鐵路管理局，http://service.tra.gov.tw/Shanhua/CP/10619/introduction.aspx（2010/04/06）2010.05.08。

[142] 海陸運新聞社臺灣支局，《臺灣海陸交通運輸便覽》（臺中：海陸運新聞社臺灣支局，1928），頁341-344。

[143] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁69-70；臺灣鐵路管理局，http://service.tra.gov.tw/Shanhua/CP/10619/introduction.aspx（2010/04/06）2010.05.08。

南行線則有36班次至37班次（表2-2.4）。

表2-2.4 善化站現行各級列車與班次

列車型	行駛方向	班次數						
		週日	週一	週二	週三	週四	週五	週六
自強號	北行	5	5	5	5	5	5	5
	南行	5	5	5	5	5	5	5
莒光號	北行	12	12	11	11	11	11	12
	南行	13	13	12	12	12	12	13
復興號	北行	2	2	2	2	2	2	2
	南行	2	2	2	2	2	2	2
區間車	北行	35	35-39	35-39	35-39	35-39	35-39	36
	南行	36	36-37	36-37	36-37	36-37	36-37	36

資料來源：自行整理。

近年來，善化鎮及周圍鄉鎮產業日漸繁榮活絡，活動人口數量增加，鐵路運輸在本鎮運輸上仍扮演著重要的角色，區間通勤服務功能顯著，客源主要涵蓋的區域範圍包括鄰近的安定、大內、山上等鄉鎮，[144]善化站客運量因此呈現逐年提高之趨勢，營運收入顯著攀升（表2-2.5），今日善化車站營運位居大臺南地區的第三大站、臺南縣境的第二大站，僅次於臺南市府和臺南縣治所在地內的臺南車站和新營車站，客運業務發展潛力頗具前景。[145]

相較之下，善化車站之貨運業務早年原有來自於鎮內成功啤酒廠、益華沙拉油廠、善化糖廠等機構的原料或產品運輸，貨源以大麥、黃豆等作物爲多，益華沙拉油廠至善化車站間更敷設有專用鐵道線，在高雄港碼頭到岸的進口黃豆可經由鐵路線直接運送入廠加工生產，而昔日善化糖廠之產品經臺糖鐵路善化線運至善化車站，經由縱貫線鐵路外送；成功啤酒廠之啤酒以卡車運至善化站的鐵道倉庫後，亦再轉由鐵路線配銷全臺各地。晚近因受公路貨運競爭之影響，優勢不復存在，致使善化站自民國80年代起貨運起運量和到運量大幅萎縮，營運收入銳減（表2-2.6），貨運業務遂遭停辦。[146]

---

[144] 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁3.6。

[145] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁71；不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁3.6。

[146] 周俊霖、許永河，《南瀛鐵道誌》，頁71；臺灣鐵路管理局，http://service.tra.gov.tw/Shanhua/CP/10619/introduction.aspx（2010/04/06）2010.05.08。

表2-2.5 歷年善化車站上下旅客人數與營運收入

年度	上車人數（人）				下車人數（人）				營運收入（新臺幣：元）
	總計	一般票	定期票	特種票	總計	一般票	定期票	特種票	
74	676,132	357,494	306,276	12,362	611,276	281,281	306,276	23,719	23,726,825
79	548,651	310,842	219,681	18,128	494,068	257,835	219,681	16,552	23,005,658
84	714,702	498,163	216,541	—	624,184	407,643	216,541	—	32,949,436
89	849,977	647,828	202,149	—	870,323	668,174	202,149	—	55,516,581
94	952,737	704,490	248,247	—	931,981	683,734	248,247	—	63,828,127

資料來源：1.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》（臺北：臺灣鐵路管理局，1986，民國74年，頁68-69、256。
2.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國79年，頁50-51、266。
3.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國84年，頁60-61、268。
4.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國89年，頁66-67、216。
5.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國94年，頁62-63、186。

表2-2.6 歷年善化車站起到貨運噸數與營運收入

年度	起運噸數（公噸）	到運噸數（公噸）	營運收入（新臺幣：元）
74	97,909	211,415	26,058,782
79	84,602	145,972	33,505,554
84	6,425	79,427	2,234,712
89	820	7,483	167,839
94	40	1,750	—

資料來源：1.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國74年，頁69、257。
2.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國79年，頁51、267。
3.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國84年，頁61、269。
4.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國89年，頁67、217。
5.臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》，民國94年，頁63、187。

為了串連西部縱貫線與臺灣高速鐵路系統，臺灣鐵路管理局已動工興建由中洲火車站至高速鐵路臺南站之間的沙崙支線，[147]日後本鎮可經縱貫線鐵路南行銜接臺灣高速鐵路。又未來臺南市區鐵路和火車站地下化後，由於站體空間減少，停放非運行中列車之場地不足，現今停於臺南車站的區間車將改以停靠善化車站作為終點，善化車站因此成為南行至高雄區間車的起站，往高雄的班次會隨之增加，目前車站內的單一島式月臺也計畫擴增為兩

[147] 交通部鐵路改建工程局東部工程處，http://www.erieb.gov.tw/eg-5.asp（2010/04/06）2010.05.08。

座。[148]前述的交通變革將有助於本鎮對外運輸便捷性的提升。

四、高速鐵路

臺灣高速鐵路於民國96年1月5日通車，由「臺灣高速鐵路公司」負責營運業務，為目前縱貫臺灣西部走廊最具長途運輸時程效率的鐵路系統，其廊道通過本鎮西部之六分、溪美、胡家、什乃、胡厝、文正、西關、南關等里（圖2-2.2）。[149]

由於高速鐵路屬區域間的快捷運輸系統，場站乃設置於主要都市之內或其鄰近郊區，本鎮因非車站所在，且目前並無接駁公車行經，若欲藉助高速鐵路系統向外聯繫，必須利用其他運輸工具轉往嘉義站或臺南站搭乘，行車里程由鎮上市街中心北至嘉義站（嘉義縣太保市）約有50公里，南至臺南站（臺南縣歸仁鄉）約30公里，相對而言在本鎮交通上所帶來的效益並不可謂直接。

參、公路運輸與重要幹道

一、公路運輸發展

臺灣的汽車客運始於大正2年，至大正9年，臺南地區方出現民營的汽車客運，[150]而服務本鎮之公路客運業最早為「臺南汽車客運股份有限公司」之前身「臺南乘合株式會社」，未幾年則有「興南汽車客運股份有限公司」之前身「興南乘合自動車株式會社」行駛經本鎮之營運線，後「協成汽車客運股份公司」、「臺灣汽車客運股份有限公司」陸續加入營運，民國80年代中期以前，上述客運公司為臺南縣、市內中、短程運輸的主要服務提供者，而本鎮在其營運路線中，多居大臺南地區東、西間聯絡營運線的中站。另，「臺灣汽車客運股份有限公司」亦曾與「新營客運股份有限公司」聯營跨縣市的長途客運路線，行駛本鎮至嘉義、高雄地區之間（表2-2.7、表2-2.8）。[151]

---

[148] 交通部鐵路改建工程局，《臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告》（臺北：交通部鐵路改建工程局，2004），頁27。
[149] 參見民國94年內政部出版之《臺南縣善化鎮行政區域圖》。
[150] 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》，頁576。
[151] 唐德塹，《善化鄉土誌》，頁86。

表2-2.7 民國70年代初期行經本鎮之汽車客運概況

客運公司	路線	班次數
臺灣汽車客運股份有限公司	善化－臺南－高雄（鎮內普通車、小新營直達車）	33
	善化－嘉義（鎮內普通車、小新營直達車經新營）	35
臺南汽車客運股份有限公司	善化－麻豆	28
	善化－山上	17
	善化－新市－臺南	44
	善化－麻豆（府城號）	24
	善化－新市－臺南（府城號）	22
協成汽車客運股份有限公司	蘇厝－善化－麻豆	12
興南汽車客運股份有限公司	善化－安定－臺南	49
	善化－大內－環湖	8
	善化－大內－二溪	8
	善化－烏山頭（經過新中）	14
	善化－交力林	2
	善化－管寮	3
	善化－大內	13
聯營（臺灣汽車客運股份有限公司與新營客運股份有限公司）	善化－麻豆－學甲－布袋（經過鹽水、義竹）	12
	善化－新市－臺南	12

資料來源：修改自唐德塹，《善化鄉土誌》，頁85-86。

表2-2.8 民國80年代中期行經本鎮之汽車客運服務範圍和路線分布概況

客運公司	主要服務地區	主要路線分佈
臺灣汽車客運股份有限公司	臺南市、新營、永康、新市、善化、隆田、柳營（臺南縣、市範圍）	●新營－隆田－善化－新市－永康－臺南市（臺南縣、市範圍）
臺南汽車客運股份有限公司	臺南市（市區公車）、麻豆、善化、新市、新化、永康、仁德、歸仁、關廟、龍崎、灣裡、二層行	○臺南市－西港－麻豆 ●臺南市－鹽行－新市－善化 ○臺南市－大灣－新化 ○臺南市－仁德－歸仁－關廟－龍崎 ○臺南市－灣裡－白沙崙
協成汽車客運股份有限公司	麻豆、新營、下營、隆田、善化、佳里、將軍	○麻豆－下營－林鳳營－新營 ●麻豆－善化－隆田 ○麻豆－佳里 ○麻豆－將軍 ○麻豆－中營－烏山頭

興南汽車客運股份有限公司	臺南市、佳里、學甲、南鯤身、將軍、七股、西港、麻豆、善化、烏山頭水庫 新市、新化、永康、左鎮、玉井、曾文水庫、北寮、甲仙（高雄縣）	○臺南市－七股－將軍－南鯤鯓 ○臺南市－西港－佳里－學甲－南鯤鯓 ○臺南市－西港－麻豆 ○佳里－九塊厝 ○學甲－馬沙溝 ●臺南市－鹽行－新市－善化－烏山頭水庫 ●玉井－山上－善化 ○臺南市－永康－新化－山上－左鎮－玉井－曾文水庫 ○玉井－北寮－甲仙 ○新市－新化－關廟
●行經本鎮之主要路線　○未經本鎮之主要路線		

資料來源：修改自臺南縣政府，《臺南縣綜合發展計畫》（臺南：臺南縣政府，1996），頁273。

近年來，「臺灣汽車客運股份有限公司」轉型，「新營客運股份有限公司」專營以新營市爲中心的臺南縣溪北地區及嘉義縣布袋、義竹地區路線，「臺南汽車客運股份有限公司」和「協成汽車客運股份公司」則是結束營業，目前鎮內之公路運輸工作悉由「興南汽車客運股份有限公司」擔負，以臺南縣、市爲運輸範圍，少數偏遠路線今已停駛。

（一）臺南汽車客運股份有限公司

「臺南汽車客運股份有限公司」創立於昭和4年，原名爲「臺南搭區司株式會社」，爲一民營機構，經營市區公共汽車、長途客運汽車、遊覽出租大客車、小客車出租。昭和15年改名爲「臺南乘合株式會社」，昭和17年併「臺南市臺灣自動車株式會社」。民國36年改名「臺南汽車客運股份有限公司」。[152]「臺南乘合株式會社」時期，該公司曾營運臺南市經新市、本鎮至大內的運輸線。民國60年代其業務量達到高峰，迄民國80年代中期，「臺南汽車客運股份有限公司」亦存有臺南市經永康、新市、本鎮至山上和麻豆的公路客運路線。後因公司管理不善，於民國92年宣告破產，臺南市市內公車客運業務改由高雄汽車客運股份有限公司接替，公路客運則由「興南汽車客

[152] 黃家勳，《臺南市志》（臺南：臺南市政府，1982），政事志，交通篇，頁17。

運股份有限公司」接手行駛。[153]

（二）協成汽車客運股份有限公司

「協成汽車客運股份有限公司」之前身爲「協成自動車合資會社」，由臺南鹽水鎮人士方柏杉於昭和6年創設，主要的營業路線爲麻豆至佳里、麻豆至隆田、麻豆至新營等地之間，[154]其中麻豆至隆田一線行經本鎮北部之溪尾、東勢宅、六分寮、東勢寮等地，但班次不多。[155]民國88年6月因營運不佳而與「興南汽車客運股份有限公司」合併，原行駛路線由「興南汽車客運股份有限公司」接續營運。[156]

（三）興南汽車客運股份有限公司

「興南汽車客運股份有限公司」設立於昭和17年9月3日。當時是由日本時期的「臺灣輕鐵株式會社」、「新化軌道株式會社」和「佳里交通公司」3家公司合併組成爲「興南乘合自動車株式會社」。「臺灣輕鐵株式會社」由臺南市人辛西淮所經營、「新化軌道株式會社」由新化梁道投資，「佳里交通公司」則由佳里商會經營。在日本當局強制要求之下，3家公司合組成了「興南乘合自動車株式會社」。[157]民國36年4月26日，奉臺灣省公路局之指示，改名爲「興南汽車客運股份有限公司」。[158]

「興南乘合自動車株式會社」時代經營的客運路線共有6條，其中1條路線行經本鎮，此路線西聯安定、港口、臺南市區，向東可通達大內。[159]民國80年代臺南縣內其他客運公司逐漸退出營運市場後，「興南汽車客運股份有限公司」成爲縣內最重要的公路客運營業機構。目前該公司營運路線中之省道線、善化線、玉井支線、麻善線等行經本鎮，茲概述如下（圖2-2.3、附錄2-2.2）：

---

[153] 維基百科，http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E5%8F%B0%E5%8D%97%E5%AE%A2%E9%81%8B（臺南客運）（2010/04/08）2010.05.01。
[154] 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》，頁577。
[155] 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁3.7。
[156] 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》，頁577。
[157] 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》，頁577。
[158] 興南汽車客運股份有限公司，http://snnew.myweb.hinet.net/main.htm（2010/04/08）2010.05.03。
[159] 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》，頁578。

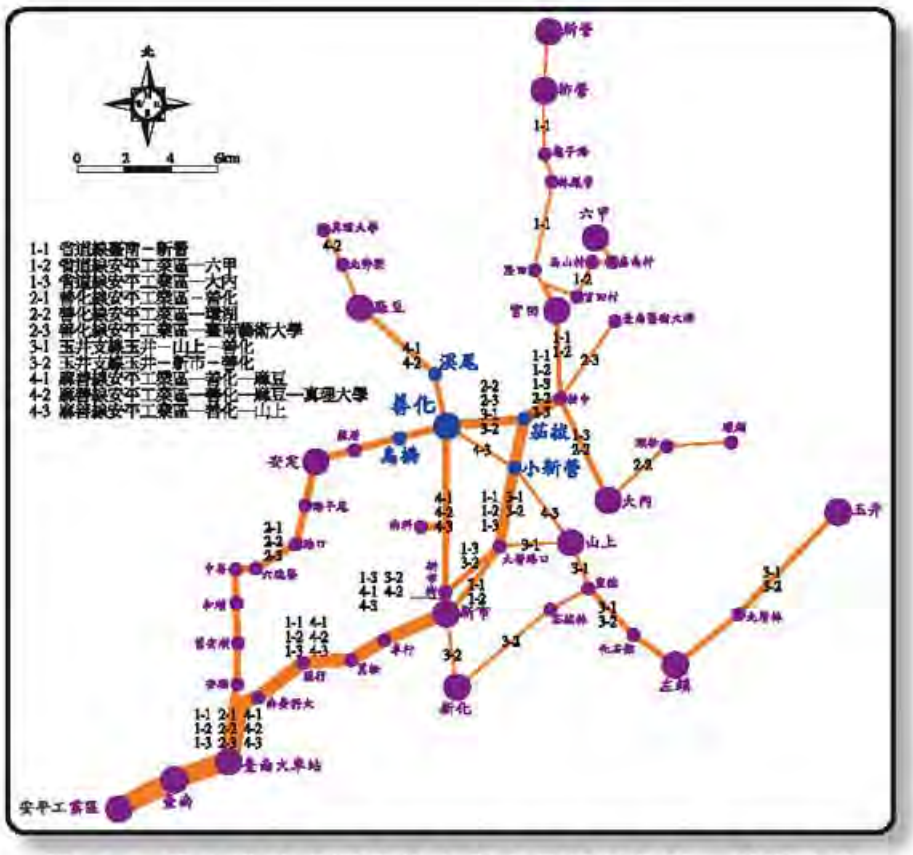

圖2-2.3 興南汽車客運股份有限公司經善化鎮之營運路線

資料來源：改繪自興南汽車客運股份有限公司， http://snnew.sg1010.myweb.hinet.net/20100620.pdf（營運路線圖）（2010//07/17）·2010.08.15。

1.省道線

省道線包括臺南－新營、安平工業區—六甲、安平工業區—大內等3條行駛路線，均經本鎮小新營、茄拔地區，沿臺一號省道鎮內設有可果美、小新營、茄拔、北茄拔、肉品市場等4處招呼站。本鎮經上述3條省道線向西依序聯絡新市鄉、永康市與臺南市，其中循臺南－新營線向北經官田鄉、柳營鄉可通達新營市、由安平工業區—六甲線經官田轉向東北方聯繫六甲鄉，由安平工業區—大內線則可向東經官田聯絡大內鄉。臺南－新營線、安平工業區—六甲每日往、返各行駛4班次，安平工業區—大內往、返各僅行駛1班次。

2.善化線

善化線包括安平工業區－善化、安平工業區—環湖和安平工業區—國立臺南藝術大學等3條行駛路線。善化線向西皆可聯絡安定鄉、臺南市區，安平工業區－善化一線以本鎮爲起迄點，經鎮內烏橋、市街中心，設有西衛、

烏橋、西善化、圓頂、三民路口、善化街、善化等站，每日到站6班次、發車9班次。安平工業區—環湖線向東聯絡官田、大內，鎮內設有14處招呼站，包括西衛、烏橋、西善化、圓頂、三民路口、善化街、善化、農會前、省善中、善化火車站、北仔店、牛庄、茄拔和北茄拔，每日往、返各5班次，與安平工業區－善化線併計。安平工業區—國立臺南藝術大學爲民國98年新闢路線，沿安平工業區－善化線向北延駛至位於官田鄉內之國立臺南藝術大學，每日往、返各1班次，亦與安平工業區－善化線併計。

3.玉井支線

玉井支線中經本鎮者計有玉井－山上－善化和玉井－新市－善化等2條行駛路線，以本鎮爲起迄點，東聯玉井，分別經山上與新市、新化，往、返每日均各行駛2班次。鎮境內設有東和公司、可果美、小新營、茄拔、牛庄、北仔店、善化火車站、省善中、農會前、善化等10處招呼站。

4.麻善線

麻善線分爲安平工業區—善化—麻豆、安平工業區—善化—麻豆—眞理大學和安平工業區—善化—山上等3條行駛路線，本鎮經由麻善線向西可通往新市、永康與臺南市區，經由前兩條行駛路線向西北方可聯絡麻豆，經由第3條行駛路線則可向東南與山上鄉聯繫。安平工業區—善化—麻豆和安平工業區—善化—麻豆—眞理大學兩線在鎮境內設有亞蔬中心、坐駕里、中正路、善化街、善化國小等站，安平工業區—善化—麻豆線每日往、返各10個班次，其中2個班次係以眞理大學爲發車站或終點站。安平工業區—善化—山上線於鎮境內設置亞蔬中心、坐駕里、中正路、善化街、三民路口、南興社區、大成國小、善化高中、大成陸橋、小新里、小新營、士宏新村等12處招呼站，每日往、返各5個班次。

（四）臺灣汽車客運股份有限公司

「臺灣汽車客運股份有限公司」成立於民國69年，爲接替臺灣省政府交通處公路局之公路運輸業務而設立的單位，民國80年代以前，該公司是臺灣唯一經營長途公路客運機構，同時兼負偏遠地區的運輸任務。當時「臺灣汽車客運股份有限公司」在臺南地區的短程營運路線服務範圍主要涵蓋臺南市、臺南縣的新營市、永康市、新市鄉、官田鄉、柳營鄉與本鎮，另有跨越

嘉義、臺南和高雄之長途路線亦經本鎮。民國77年後由於經營成本偏高，虧損連連，加上長途公路客運業務開放予民營客運業者經營，業務量顯著萎縮，民國90年6月該公司完成民營化，改名爲「國光客運股份有限公司」，以中、長程公路運輸爲主要營運標的，[160]地區性的營運路線遂大幅裁撤，原行經鎮內的短程公路客運線隨之停廢。

二、重要幹道

清康熙43年，諸羅縣治由今臺南縣佳里鎮移設於嘉義市，本鎮爲縣治通往臺灣府府治（臺南）官道郡大路行經之處，是曾文溪重要渡口所在，康熙年間設有汎塘，道光年間則有綠營兵駐守，交通與戰略位置重要。[161]

今日，本鎮重要幹道包含高速公路、省道、縣道、科學工業園區特定區道路和鄉鎮道路等系統，對外之長、中、短程運輸和內部聯繫功能可謂齊具（圖2-2.4）。

圖2-2.4 善化鎮重要幹道

（一）高速公路

福爾摩沙高速公路（國道3號）縱貫本鎮東部的嘉北里和嘉南里，爲通過鎮內之公路系統中等級最高者，其在本鎮之嘉南里設有善化交流道連接東

[160] 國光客運股份有限公司，http://www.kingbus.com.tw/aboutkingbus.php（2010/04/08）2010.05.03；臺灣汽車客運股份有限公司，http://www.tmtco.com.tw/901.htm（2010/04/08）2010.05.03。

[161] 謝永祥，《曾文溪的河道變遷與移民墾殖》，頁206。

西向之178號縣道（成功路），於鎮境東南端另有收費站一座，是本鎮最重要的區域性聯外公路幹線。

此外，中山高速公路（國道1號）雖未通過本鎮，但因安定交流道鄰近，可經178號縣道（興農路）聯之，故在本鎮對外的長程交通上亦扮演重要角色。

（二）省道

1.臺1號省道

臺1號省道通過本鎮之路段大致平行福爾摩沙高速公路，其由官田鄉南行過曾文溪二號橋後，經嘉北、東昌兩里和嘉北、牛庄兩里交界，入嘉南、小新里域，南出新市鄉，爲牛庄、茄拔、小新營等地重要的南北向聯外幹道。

2.臺19號省道甲線

臺19號省道甲線爲鎮境西半部和市街中心的聯外縱貫幹線，其由麻豆鎮南行過麻善大橋後進入本鎮，沿溪美、六分兩里里界，至溪尾轉南，經溪美里內之南溪尾、什乃里東南界，迄北關里南界，此一路段稱進學路。臺19號省道甲線在進學路南端轉向東行，即善化市街中心的中山路，其與中正路垂直相交，路口以南之中正路段同屬19號省道甲線，往南續行經益民寮後由文昌里南入新市鄉。

（三）縣道

本鎮有178號縣道橫貫，其西出安定鄉可接中山高速公路安定交流道，東可接連福爾摩沙高速公路善化交流道，並通山上鄉。178號縣道在鎮內的路段自西而東分別稱興農路、文正路、光復路、大成路和成功路，由於其經市街中心，且與鎮內的臺1號省道和臺19號省道甲線路段均有相交，故爲本鎮最主要的東西向聯外道路。

（四）科學工業園區特定區道路

1.目加溜灣大道

目加溜灣大道屬南部科學工業園區特定區路網之一，爲東西向之幹道，橫貫善化鎮南境，通過胡厝、西關、南關、文昌、坐駕、小新等里，東接臺1號省道，與臺19號省道甲線相交於鎮內，向西可聯絡安定鄉。

2.西拉雅大道

西拉雅大道即南科東路，亦屬南部科學工業園區特定區內之東西向幹道，其位於目加溜灣大道之南、本鎮與新市鄉的交界地帶，通過文昌、坐駕、小新等里南緣，東迄臺1號省道。

3.南科北路

南科北路爲科學工業園區內的南北向幹道，其北端起於烏橋附近之178號縣道，經胡厝、西關兩里交界，與目加溜灣大道相交，穿越南關里西部至新市鄉境，原爲臺糖鐵路線廊道。

4.環西路二段

環西路二段位於南關里西南、南科北路之西側，大致平行與南科北路平行，爲原南135號道路之一部分，此路段聯絡鎮內之三抱竹與新市鄉石頭埔。

（五）鄉鎮道路

鄉鎮道路主要擔負本鎮之內各聚落間的聯繫功能，其包括南122號、南123號、南124號、南125號、南125-1號、南126號、南127號、南127-1號、南128號、南128-1號、南129號、南130號、南130-1號、南133號和南137號道路，各道路聯繫之聚落如表2-2.9所示。

表2-2.9 善化鎮內之鄉鎮道路

鄉鎮道	路街名	起迄與經過地	相接道路
南122號道路		蘇厝（安定鄉）、西衛、胡厝寮、溪尾、六分寮、東勢寮	178號縣道、臺19號省道甲線、南123號道路、南125號道路、南125-1號道路、南126號道路、南127號道路、南128號道路、南129號道路、臺1號省道
南123號道路	中正路（善化市街中心以北）	六分寮、善化市街	南122號道路、南125號道路、臺19號省道甲線
南124號道路		茄拔、牛庄、北仔店、善化市街	臺1號省道、南127-1號道路、南127號道路、南125號道路
南125號道路	建業路	東勢宅、北仔店	南122號道路、南125-1號道路、南124號道路
南125-1號道路		六分寮、苓仔林	南122號道路、南125號道路

南126號道路	什乃路	什乃、社內	南122號道路、臺19號省道甲線
南127號道路		東勢宅、北仔店	南122號道路、南127-1號道路、南124號道路
南127-1號道路		土虱堀、牛庄、茄拔	南127號道路、南124號道路、臺1號省道、南129號道路
南128號道路	陽明路	胡厝寮、善化市街	南122號道路、南128-1號道路、178號縣道
南128-1號道路	陽明路	百二甲、烏橋	南128號道路、178號縣道
南129號道路		東勢寮、茄拔、高雄牧場善化分場	南122號道路、臺1號省道、178號縣道
南130號道路		善化市街、小新營	臺19號省道甲線、178號縣道
南130-1號道路		臺南科學園區東北、瓦磘、坐駕	南133號道路、臺19號省道甲線、南130號道路
南133號道路	三民路 南科九路	善化市街、臺南科學園區、中寮（往新市鄉）	臺19號省道甲線、178號縣道、南130-1號道路、目加溜灣大道、南科北路
南137號道路	三舍路	善化市街、文昌里與南關里南境交界（往新市鄉）	南133號道路、、178號縣道、南130-1號道路、目加溜灣大道

資料來源：修改自不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，頁3.5。

第二篇　地理　參考及引用書目

一、漢文

（一）原始資料及官方出版品

1. 內政部編，《臺南縣善化鎮行政區域圖》，臺北：內政部，2005年。
2. 交通部中央氣象局編，《氣候資料年報－地面資料》，民國83年至97年版，臺北：交通部中央氣象局，1995-2009年。
3. 交通部鐵路改建工程局編，《臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告》，臺北：交通部鐵路改建工程局，2004年。
4. 海陸運新聞社臺灣支局編，《臺灣海陸交通運輸便覽》，臺中：海陸運新聞社臺灣支局，1928年。
5. 經濟部水利署編，《中華民國八十八年臺灣水文年報》，臺北：經濟部，2000年。
6. 經濟部水利署編，《中華民國九十七年臺灣水文年報》，臺北：經濟部，2009年。
7. 臺灣總督府臨時臺灣土地調查局編，《臺灣土地慣行一斑》，臺北：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，1905年。
8. 臺灣總督府臨時臺灣土地調查局編，《臺灣堡圖》，〈蘇荳〉，臺北：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，1905年。
9. 臺灣總督府臨時臺灣土地調查局編，《臺灣堡圖》，〈拔子林〉，臺北：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局，1905年。
10. 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道年報》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1942年。
11. 臺灣糖業股份有限公司鐵道室編，《臺灣糖業公司自營鐵路業務報告》，臺北：臺灣糖業股份有限公司，1963年。
12. 臺灣糖業股份有限公司鐵道室編，《臺灣糖業公司自營鐵路業務報告》，臺北：臺灣糖業股份有限公司，1974年。
13. 臺灣鐵路管理局編，《臺灣鐵路統計年報》，臺北：臺灣鐵路管理局，

1986年。
14. 臺灣鐵路管理局編，《臺灣鐵路統計年報》，臺北：臺灣鐵路管理局，1991年。
15. 臺灣鐵路管理局編，《臺灣鐵路統計年報》，臺北：臺灣鐵路管理局，1996年。
16. 臺灣鐵路管理局編，《臺灣鐵路統計年報》，臺北：臺灣鐵路管理局，2001年。
17. 臺灣鐵路管理局編，《臺灣鐵路統計年報》，臺北：臺灣鐵路管理局，2006年。

（二）專書（含論文集）

1. 不著撰人，《臺灣私法物權編》，南投，臺灣省文獻委員會，1994年。
2. 不著撰人，《善化鎮實質發展計畫》，臺北：財團法人臺灣大學建築與城鄉研究發展基金會，1996年。
3. 不著撰人，《臺灣府輿圖纂要》，南投：臺灣省文獻委員會，1996年。
4. 不著撰人，《三級古蹟善化慶安宮》，臺南：善化鎮慶安宮管理委員會，1997年。
5. 余文儀，《續修臺灣府志》，南投：臺灣省文獻委員會，1993年。
6. 林朝棨，《臺灣省通志稿》，卷1，土地志，臺北：臺灣省文獻委員會，1957年。
7. 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，臺北：知書房，1996年。
8. 周鐘瑄，《諸羅縣志》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958年。
9. 周俊霖、許永河著，《南瀛鐵道誌》，南瀛文化研究叢書第11輯，臺南：臺南縣政府，2007年。
10. 施添福主編，《臺灣地名辭書（卷七）－臺南縣》，南投：國史館臺灣文獻館，2002年。
11. 姚瑩，《東槎紀略》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1957年。
12. 高拱乾，《臺灣府志》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年。
13. 孫爾準、陳壽祺，〈同治福建通志〉，《福建通志臺灣府》，臺北：臺

灣銀行經濟研究室，1960年。
14. 唐贊袞，《臺陽見聞錄》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958年。
15. 唐德塹，《善化鄉土誌》，臺南：編著者，1982年。
16. 張在山，《臺糖三十年發展史》，臺北：臺灣糖業股份有限公司，1976年。
17. 陳正祥，《臺灣地誌》，臺北：南天書局，1993年。
18. 許清保，《南瀛港口誌》，臺南：臺南縣政府，2007年。
19. 黃文博，《南瀛地名誌－新化區卷》，臺南：臺南縣政府，1998年。
20. 黃文博，《南瀛探索臺南地區發展史》，臺南：臺南縣政府，2004年。
21. 黃家勳，《臺南市志政事志交通篇》，臺南：臺南市政府，1982年。
22. 趙文榮，《南瀛內海誌》，臺南：臺南縣政府，2006年。
23. 楊森富，《臺南縣平埔地名誌》，臺南：臺南縣政府文化局，2003年。
24. 蔣元樞，〈臺灣府輿圖冊〉，收於《臺灣府輿圖纂要》，南投：臺灣省文獻委員會，1996年。
25. 潘英，《臺灣拓殖史及其族姓分布研究（上）》，臺北：自立晚報社文化出版部，1992年。
26. 蘇順發，《胡厝寮誌》，臺南：上洲印刷廠，1999年。
27. 龔顯宗，《沈光文全集及其研究資料彙編》，臺南：臺南縣立文化中心，1998年。

（三）論文（期刊、學位、研討會論文）

1. 王萬此，〈社區營造的研究與批判---以溪美社區爲例〉，嘉義：南華大學環境與藝術研究所碩士學位論文，1996年。
2. 石萬壽，〈明鄭時期臺灣漢人的墾殖〉，《臺灣史暨臺灣史蹟維護研討會論文集》，1987年。
3. 弘宇，〈臺糖「森林鐵路」－玉左線〉，《軌道車輛工業資訊》，第20期，2001年。
4. 李百勳，〈善化下福戶與六分寮的土地公信仰〉，《南瀛文獻》，第7輯，2008年。

5. 林文龍，〈日治時期臺灣陸路交通建設之研究〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士學位論文，2005年。
6. 洪立三、韋煙灶、吳仁邦、鄧伯齡，〈臺南官田的菱角產業與水雉保育互動之探討〉，《自然保育季刊》，第58期，2007年。
7. 張瑞津、石再添、陳翰霖，〈臺灣西南部臺南海岸平原地形變遷之研究〉，《師大地理研究報告》，第28期，1998年。
8. 塗淑怡，〈日治時期善化市街的興起與成長〉，臺南：國立臺南大學社會科教育研究所碩士論文，2007年。
9. 謝永祥，《曾文溪的河道變遷與移民墾殖》，臺南：國立臺南大學社會科教育研究所碩士論文，2005年。
10. 賴典章、費立沅、江崇榮，〈臺灣地區地下水分區特性〉，《水文地質調查與應用研討會論文集》，2003年。

二、網站資料

1. 中央研究院，http://webgis.sinica.edu.tw/website/htwn（臺灣歷史地圖查詢系統），2010年1~10月。
2. 中央研究院，https://sotokufu.sinica.edu.tw/sotokufu/（臺灣總督府檔案查詢系統），2010年1~10月。
3. 國立臺灣大學農業化學系暨研究所土壤調查與整治研究室，http://www.ac.ntu.edu.tw/，2010年1~10月。
4. 修訂臺南縣綜合發展計畫部門篇，http://gisapsrv01.cpami.gov.tw/cpis/cprpts/Tainan_county_1/Chap03/main.htm，2010年1~10月。
5. 看橋工坊鐵道記事篇，http://blog.xuite.net/ticket0610/notebook/21526420，2010年1~10月。
6. 行政院內政部，http://placesearch.moi.gov.tw/search/index.php（臺灣地區地名整合檢索系統），2010年1~10月。
7. 行政院九二一震災災後重建推動委員會，http://921kb.sinica.edu.tw/，2010年1~10月。
8. 行政院環境保護署，http://edb.epa.gov.tw/localenvdb/TaiNan/index.htm，

2010年1~10月。
9. 行政院環境保護署，http://edw.epa.gov.tw/reportInspectRiverT.aspx，2010年1~10月。
10. 行政院國軍退除役官兵輔導委員會，http://lov.vac.gov.tw/，2010年1~10月。
11. 交通部中央氣象局，http://www.cwb.gov.tw/，2010年1~10月。
12. 交通部鐵路改建工程局東部工程處，http://www.erieb.gov.tw/，2010年1~10月。
13. 財團法人國際合作發展基金會，http://www.icdf.org.tw/chinese/index.asp，2010年1~10月。
14. 國立歷史博物館，http://www.nmh.gov.tw/，2010年1~10月。
15. 國光客運股份有限公司，http://www.kingbus.com.tw/，2010年1~10月。
16. 經濟部中央地質調查所，http://datawarehouse.moeacgs.gov.tw/，2010年1~10月。
17. 經濟部水利署，http://gweb.wra.gov.tw/，2010年1~10月。
18. 臺中圖書館，http://das.ntl.gov.tw/，2010年1~10月。
19. 臺南縣政府消防局，http://www.tnf.gov.tw/，2010年1~10月。
20. 臺灣鐵路管理局，http://service.tra.gov.tw/Shanhua/CP/10619/introduction.aspx，2010年1~10月 。
21. 臺灣汽車客運股份有限公司，http://www.tmtco.com.tw/，2010年1~10月。
22. 維基百科，http://zh.wikipedia.org/，2010年1~10月。
23. 興南汽車客運股份有限公司，http://snnew.myweb.hinet.net/，2010年1~10月。