

# T3 千埤之鄉的明日世界— 與地景相容的綠色軌道網絡建設願景

## 作者簡歷

姓名：郭瓊瑩

### 現職

中國文化大學 環境設計學院 景觀學系主任

中華民國景觀學會名譽理事長

中華民國國家公園學會常務理事

中華民國永續發展學會常務理事

中華民國造園學會常務理事

七星農業發展基金會董事

財團法人農業工程研究中心董事

### 學歷

美國賓凡尼亞大學 (University of Pennsylvania)

藝術學院景觀建築碩士

國立中興大學農學院園藝學士

### 經歷

第十八屆東元獎人文類－藝術類－景觀與環境。

東元科技文教基金會。(2011)

世界自然保育聯盟 (IUCN) 保護區委員會 (WCPA)

東亞地區理事 (2005-2008)

世界景觀建築師聯盟 (IFLA) 台灣區代表 (2005-2009)

國際崇她社 (Zonta International) 環境委員會委員長  
(1996-2000)

內政部都市計畫委員會委員 (2011-迄今)

交通部公共藝術審議委員會委員 (2012-迄今)

文化部文化資產審議委員會委員 (2011-迄今)

文化部古蹟歷史建築審議委員會委員 (2011-迄今)

台北市文化資產審議委員會委員 (2012-迄今)

台北市公共藝術審議委員會委員 (2010-迄今)

台北市永續發展委員會委員 (2007-迄今)

台北市市政顧問 (2000-迄今)

桃園市文化資產審議委員會委員 (2016-迄今)

桃園市公共藝術審議委員會委員 (2016-迄今)



## 作者簡歷

### 專業簡述

環境暨區域規劃、景觀生態、生態設計、綠地計畫、河川生態設計、景觀教育、環境色彩、文化資產保存、文化景觀評估與活化再利用

### 與鐵道沿線與場站發展有關的主要著作、作品等創作：

郭瓊瑩，2014，速度·生活-捷運的另類體驗經濟美學，捷運技術期刊

郭瓊瑩，2014，車站再生，舊城核心活化的表與裏，建築師雜誌

郭瓊瑩，2012，從土木水利遺產與景觀遺產談文化資產保存應有的大格局，土木水利工程學刊

郭瓊瑩，2005，高運量運輸時代「行」的價值觀革命

郭瓊瑩，1992，建立台灣第一條風土觀光自行車網路—談東勢鐵路支線之再利用，造園季刊

郵址: [monica.kuo.1216@gmail.com](mailto:monica.kuo.1216@gmail.com)

千埤之鄉的明日世界  
—與地景相容的綠色軌道網絡建設願景  
**The Tomorrow World of Thousand-pond Homeland  
—Envisioning a Green Rail Network Compatible with  
LivingLandscape of Taoyuan Terrace**

郭瓊瑩  
MonicaKuo

摘要  
Abstract

交通運輸網絡之建設係城鄉發展之重要公共基礎建設，它結合了公路、鐵路(包括各種軌道建設)以及水路與空運。依城鄉發展歷史變遷，有的是先有城鎮聚落，有的則係以運輸網絡之串連來促進新市鎮或聚落社區之發展，也因此，路網之建設常常與城鄉紋理之發展唇齒相依。

Transportation network which combines roads, railways (including all types of rail construction), waterways and air transports, is one of the important public infrastructure of urban and rural development. According to the historical changes of the urban and rural development, the transportation grows as the urban settlements develop, or the new township and community evolve with the connection of transport network. Therefore, there is a close interrelationship between the development of road network and urban-rural texture.

桃園係台灣的國家空港門戶。配合中央政府「軌道運輸」與「運輸導向發展」兩大政策，近年來其鐵公路網逐漸健全。本文探討重點為在發展之同時，如何與其特殊之地理地形地貌以及具世界遺產潛力之埤圳系統文化地景相容，且又能具地方自明性。

Taoyuan is the national aviation gateway of Taiwan. With the policies of “Rail Transport” and “Transit Oriented Development (TOD)”, which are proposed by the Central Government, its rail and road network gradually mature in the recent years. This study investigate show the development of the transportation nextwork of Taoyuan could integrate

with its special geographical topography and cultural landscape of tableland mesa and pond, the potential world heritage site, to represent its local identities.

在運輸導向發展(TOD)之外，對風土特色、文化景觀與地域生態系統之保全應納入整體思維與空間建設中，俾利確保「桃花源」之台地景觀結構之完整性。

Beside of the Transit Oriented Development (TOD), a holistic spatial development vision should also be taken to conserve the indigenous character, cultural landscape and regional ecosystems to preserve the tableland landscape of Taoyuan as the “Peach Blossom Paradise”.

關鍵詞(Keywords)：運輸導向發展(Transit Oriented Development, TOD)

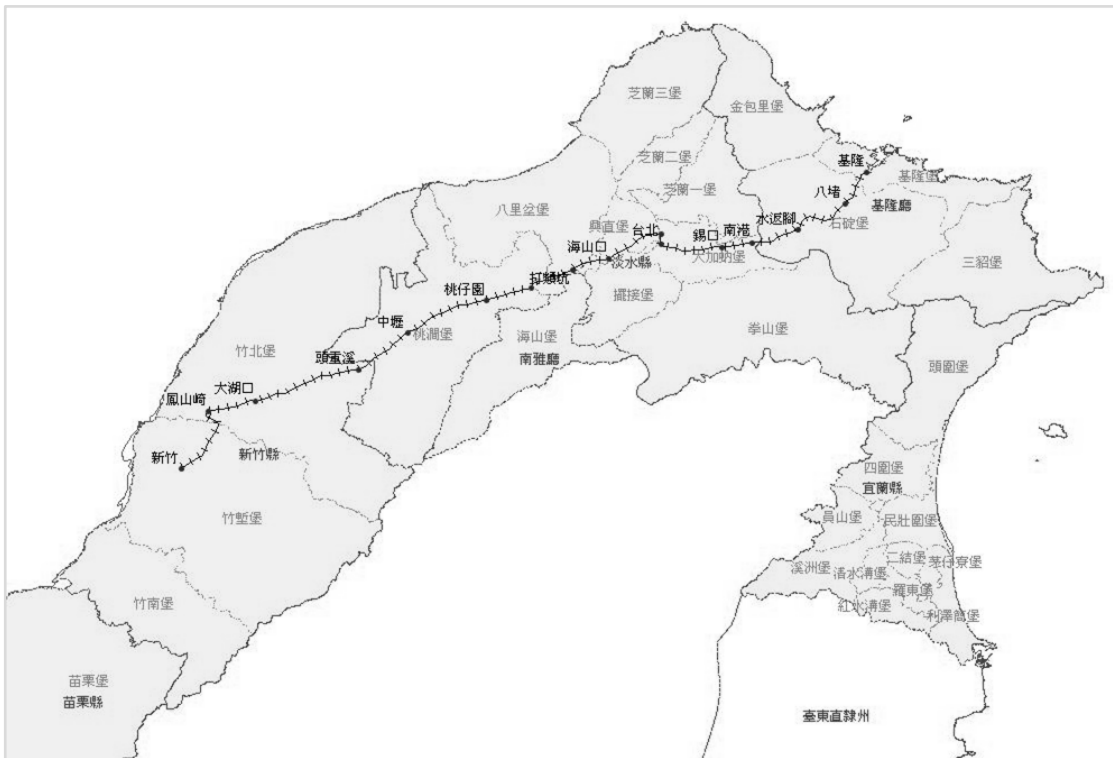
文化景觀(Cultural Landscape)

景觀結構(Landscape Structure)

# 千埤之鄉的明日世界— 與地景相容的綠色軌道網絡建設願景

## ■ 前言

因應政府新政策，全台各鄉鎮將積極推動軌道建設計畫，預期 8 年內 (2017-2024 年) 投入 9558.63 億之建設經費(包括中央公務預算、特別預算及地方負擔款)。其實，軌道建設作為各國現代化之指標，自工業革命迄今已有 213 年歷史，早期的蒸汽火車至今日的高速鐵路、捷運與輕軌.....等。是以，當今政府擬積極推動的「軌道運輸」前瞻計畫，就思惟概念上似乎已不「前瞻」了，但若再針對台灣本島之特殊地形地貌而論，早在 1877 年基隆八斗子煤礦便已鋪設輕便鐵道運送，即開啟了台灣軌道運輸史。1887 年劉銘傳成立「全台鐵路商務總局」，鋪設台灣鐵路—自基隆到台北以及台北到新竹，這一段歷史更凸顯了台灣昔時之工業化進展，部份更超前於中國大陸。



清代鐵路分布圖

資料來源：台灣歷史文化地圖，中央研究院

而今回首，台灣自清領以來，在城市化與現代化過程中，以「軌道建設」作為引領指標，實不為過。是以，今日探討所謂 TOD 或前瞻軌道建設似乎亦應追溯台灣現代化之歷程，以及自島嶼特殊地形地貌之特質來評析未來軌道建設之潛

力與限制。

## ■ 桃園地景變遷

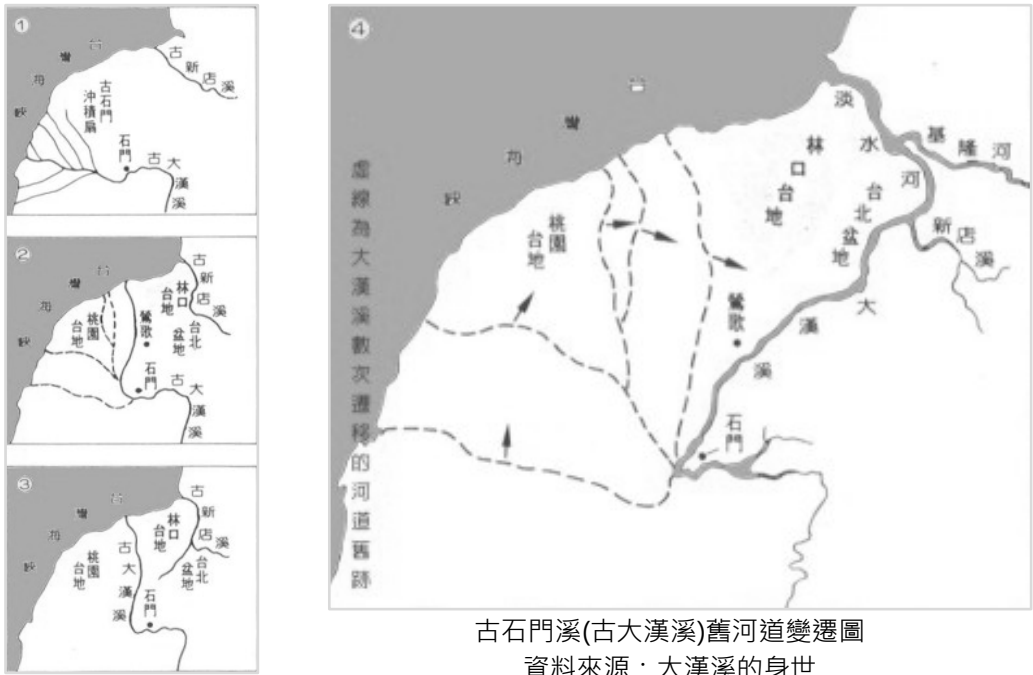
以桃園都會區域之軌道運輸發展來看，其分布主要為高鐵、台鐵以及捷運線，而為串連機場，則有南北向之機場捷運線與桃林鐵路轉型為捷運之舊延伸線，這些均依桃園台地之地形地勢而建。自歷史發展回溯，桃園今日與台地平行發展之線性城鎮、聚落分佈與為發展農業之埤圳系統均與其階地地形息息相關。明鄭時期，漢人來台開發桃園亦多僅侷限於林口台地西側沿海到古大漢溪河谷一帶，並以海防之臨時聚落為主。清康熙末年(1720年)在今鶯歌與竹圍南崁一帶才開始有貿易線之出現，直至乾隆初年(1740年)方有移民自竹圍往南至今桃園市與內壢一帶，並逐漸沿著台地形成線性發展，且其發展係由海向內陸階地上升。



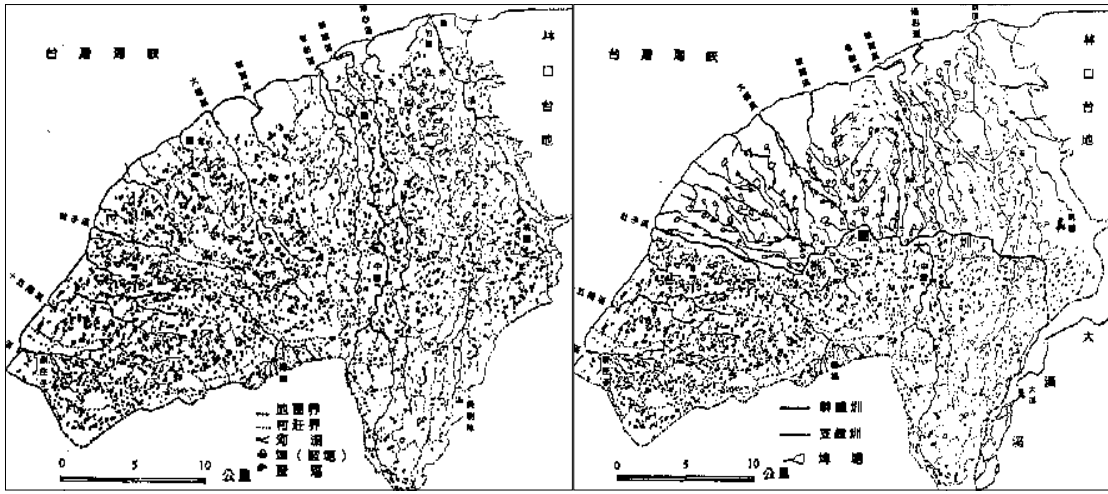
台灣堡圖(1898年)

資料來源：數位典藏資訊網·中央研究院

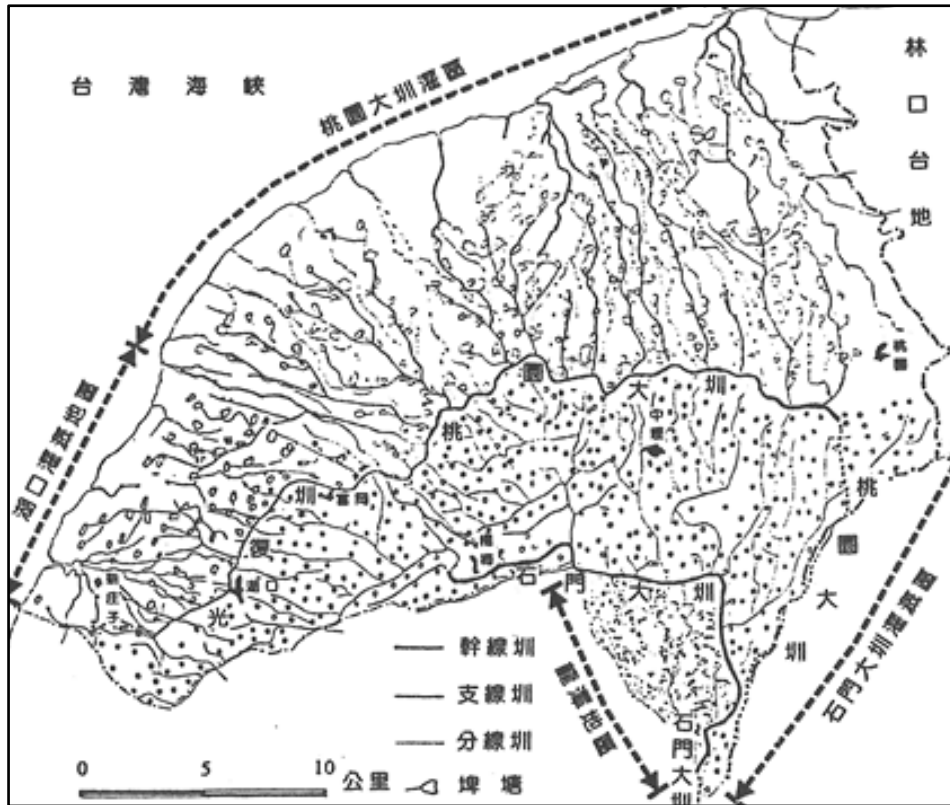
古大漢溪因河川襲奪約於三萬年前改道匯入淡水河入海，繼而形成桃園現有河川短而淺、對地形切割作用不大，原沖積扇經抬升遂成台地之地形。而因水源有限，於明清時代，先民已開始築埤圳蓄水作為農田灌溉水源，而城鎮聚落之形成又與埤圳之分佈互為關係，形成一種特殊之景觀相嵌體，並形塑為特殊「文化景觀」。



自清代到日治初期形成小規模共同經營之埤塘水圳系統及小型埤塘散佈，而 1928 年桃園大圳完成，遂由小規模埤圳整合為大型水利管理組織，有系統地進行水資源管理與土地利用，並強化了聚落與水利會組織之社會經濟與政治影響力，迄 1963 年國民政府來台後，完成石門水庫建設，亦於上台地完成石門大圳系統。



1904 年桃園台地埤塘分布  
1928 桃園台地築桃園大圳  
資料來源：左圖，台灣堡圖集；右圖，桃園大圳七十年記，1994

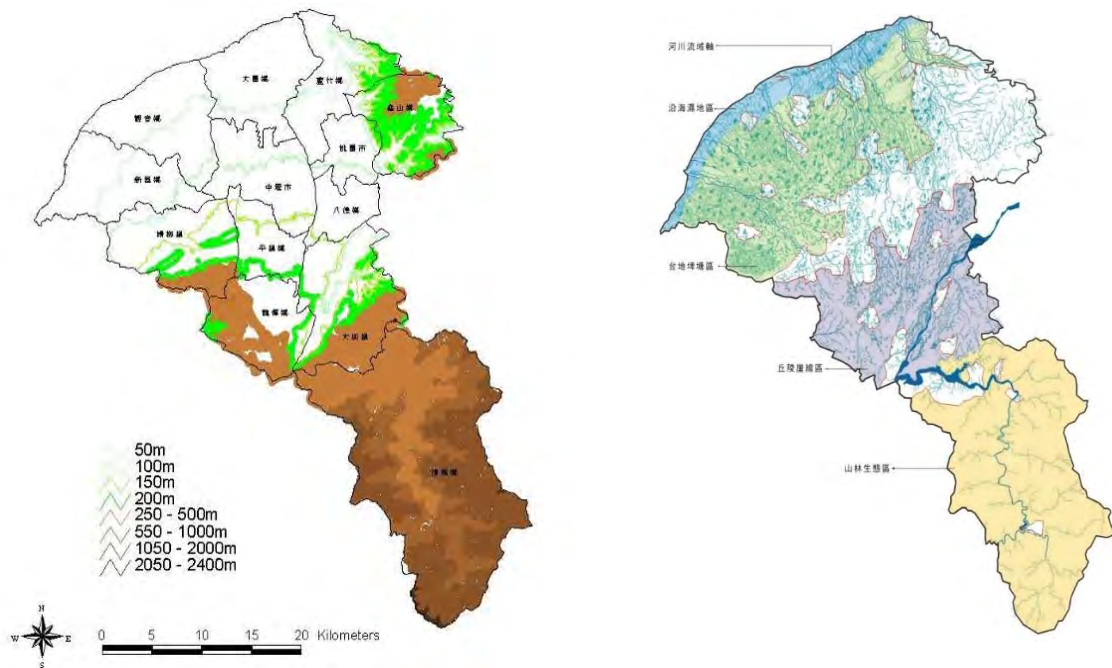


1964 年桃園台地埤塘分布

桃園台地埤圳變遷圖

資料來源：上圖，石門農田水利會誌，1994

桃園的大地構造則以東南山地、台地、崖線及海岸沖積平原為四大地景結構，其中聚落與埤圳相嵌，建構特殊台地景觀生態、景觀嵌塊體與水圳廊道網絡系統，這些均形塑了桃園台地之特殊地景。



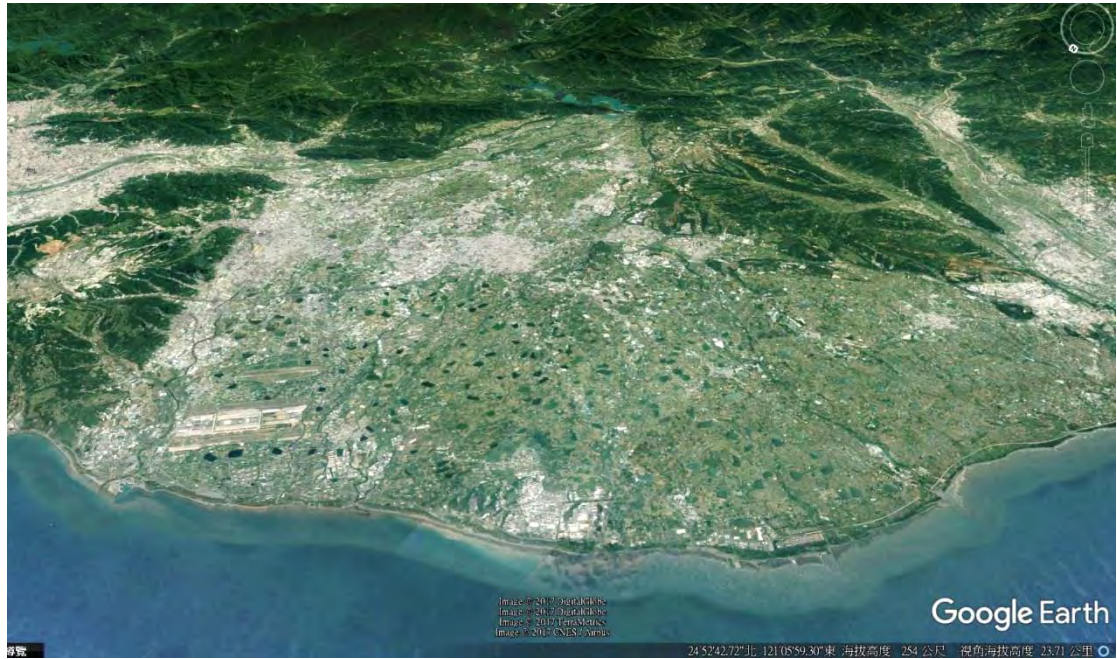
桃園台地之特殊地形特色，未來在台地上之都市發展必須考量對天際線之衝擊。

資料來源：郭瓊瑩，2007





桃園台地因特殊階地地形作用形塑了特殊的崖現地景風貌。  
資料來源：郭瓊瑩·2007

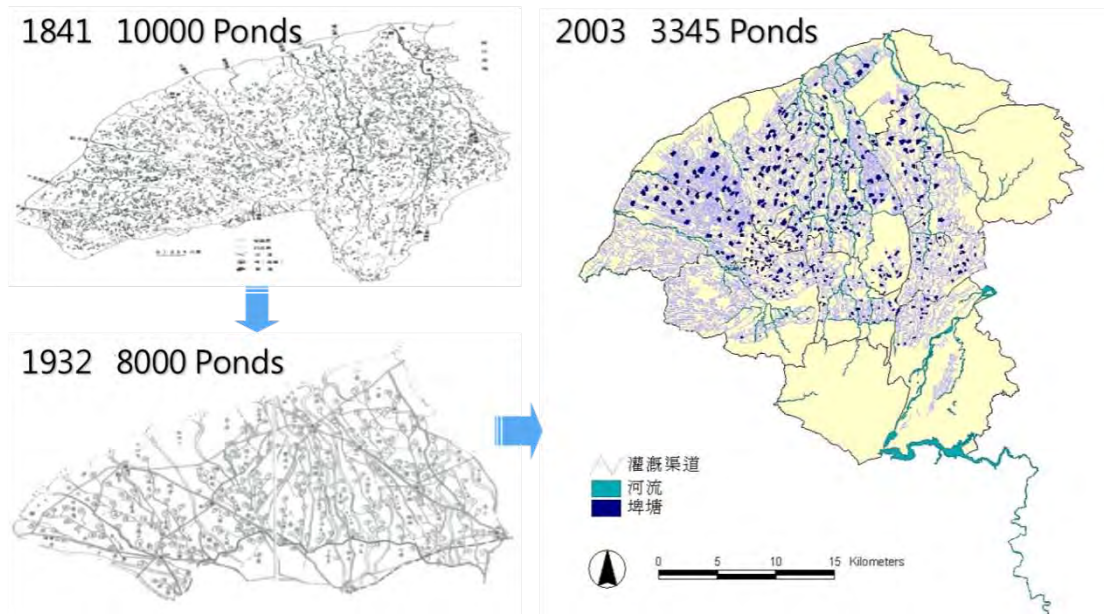


桃園台地自空中鳥瞰確實呈現千埤之鄉之氣  
 資料來源：Google Earth · 2017/10/6 網路截圖



桃園台地的崖線地景分明，無論自空中俯視或自地形面看，  
 也因此這些特色必須與開發建設之尺度與工法相容。下圖郭瓊瑩攝

桃園埤塘自清領時期的一萬餘口至 2003 年調查 3345 口(桃園縣航空影像圖建置 GIS 資料統計，2003)迄 2017 年 2851 口，此代表受都市化問題、威脅以及農田休耕、廢耕也影響著埤塘之分佈與數量，依景觀學會(2005 年)研究，埤圳在整體農村生態結構中扮演了農業生產、生態保育、沉澱淨化、水資源調節、氣候調適、防災保全、休閒遊憩等重要功能，並形塑獨特之文化景觀。



近 180 年來桃園埤塘數量之變遷

郭瓊瑩 · 2007

此特殊水緣文化與生態廊道網絡交織而成之桃園文化景觀，已具備世界遺產潛力，惟快速的都市化、大型公共建設開發也無形中切割了水圳網絡，而因休耕或開發而填埋之埤塘，亦造成埤塘生態系統之破碎化，尤其是鐵公路系統建設水平切割，造成諸多埤塘之切割與阻絕。總體而言，也形成蘆竹、大園、桃園、八德.....等發展區埤圳景觀結構改變劇烈，迄今這 2851 口埤塘多遺存於觀音、新屋等較低度開發之低台地與海岸地區。



公共運輸建設在推進過程中，確已造成埤塘水圳網絡之斷裂，未來之軌道建設對埤圳之質量應有補償機制。左圖陳敏明攝/右圖郭瓊瑩攝

就今日之國土計畫、海岸管理、溼地保育與文化資產保存等整合不同面向來探討未來之城鄉發展，則必須建構在對此特殊之埤圳景觀生態結構之保全復育基礎上，方能確保台地生態安全格局之健全。

## ■ 韌性城市基礎建設之調適

回應氣候變遷與減碳目標，城鎮發展的策略自聚集到分散而又回到緊密之空間模式，而今又面對如何強化自然環境之韌性與相繼衍生之社會韌性。過去，都市計畫發展與開發建設往往因效能考量而趨向專業細緻分工，如今，面對复合型劇烈環境變遷以及社經發展變遷，城鄉「韌性」之增益反而必須再回過頭來自 Holistic Function 來檢視更高度之城鄉發展目標、生活品質願景乃至其該如何與國土空間發展契合。



桃園台地地景上有許多特殊元素，包括埤塘、水圳、綠籬、防風林，如何確保其永續性應有大尺度之規劃思維。郭瓊瑩攝。

為此，過去半世紀來，過於細緻分工的都市基礎建設必須重新檢核其是否應再有各部門計畫之必要？包括空間整備、財源籌措以及跨域整合。幅員廣大的國家如美國、中國大陸，過去之基礎建設並未盡側重，於此，面積較小、人口密集或地形地貌限制多的國家，在推動適切合宜之基礎建設時，已漸漸轉型為整合型、長效性、多功能考量以及多元效益之達成。以歐洲國家為例，交通運輸系統必須是完整之無縫接軌網絡，如樹枝狀之有序延展，終究能串連終端需求，並減少空間與人際轉換間之種種資源與能源之浪費。



軌道建設應配合現地之自然與人文環境，而輕軌就 TOD 精神尤應融入 LID(Low Impact Development，低衝擊開發)之設計準則，體現綠色基盤建設。郭瓊瑩攝

同理，應用到水資源處理、綠資源規劃配置乃至廢棄物之循環再利用，不僅是在源頭就應考量其循環再生之必要性，在實際利用之基礎設施之配佈、處理、操作亦必須考量最短最經濟之路徑，並應用規劃設計創意或先進工程建設之模組化生產，以開創節能省錢卻又得以多向度加值之效益。而配套之模矩化組合建設施工則會形成公共基礎建設之完整生命週期之「系統」，包括元件、材料、工法以及爾後維管、循環再生.....等之智慧考量。這項新價值觀刻正扭轉傳統「都市工程」之實施與運作，而此包括部門之整合、交流甚而重組，同樣地在硬體建設上，亦必須同時兼顧回應各項劇變因應之回復力與再生力。

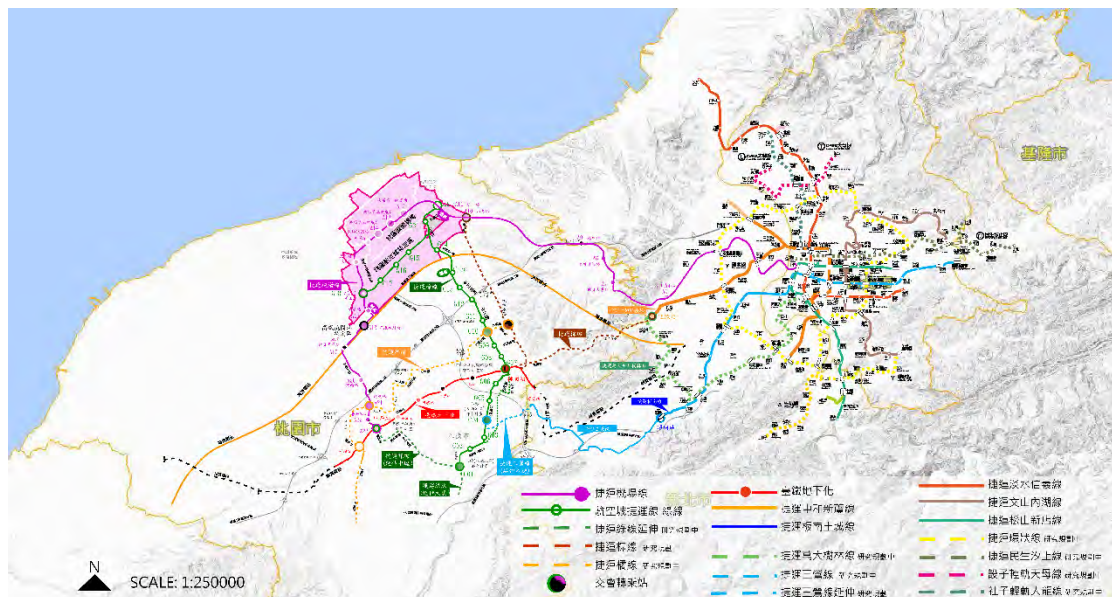
## ■ 台地 TOD 發展願景

有關 TOD(Transit Oriented Development)理念在台灣之發展，自 1986 年台北市捷運網路規劃迄 1996 年開始營運，自台北市、新北市至今已連結機場捷運線拓展到桃園，近 20 年來，隨著路網逐漸完成，也漸漸讓大台北都會區之 TOD 都市發展雛型建立，此包括以捷運站為節點，以轉運站為核心之點、線、面新型都市發展模式，亦包括了商業型態、市民交通運具之多元選擇，各種土地使用型態改變對市民生活型態之變遷。

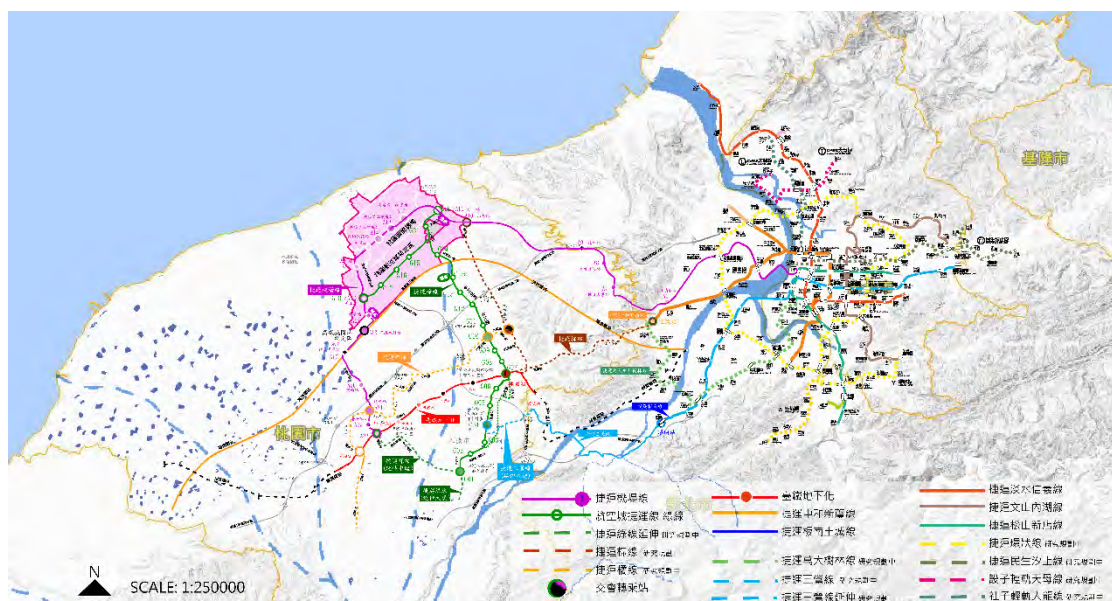
另隨著都市計畫之通盤檢討，如南京東路沿線、南港、松山地區乃至士林、

北投地區，其都市三度空間之發展與使用強度亦隨之改變，此效能提升、緊密度提升之空間發展模式也影響著整體都市之天際線發展，以及都市土地地價之調升。以上這些是大台北都會區之 TOD 發展進行式，而最佳之方式顯然不只是捷運或軌道路網之建置，而是與之配套的不同運量模式及轉乘、接駁運具之多元化鏈結與選擇，此方能真正達到 TOD 之都市發展效益及其所衍生之都市生活福祉。

是以，今日前瞻桃園地區之軌道建設，以及其該如何匯入台地特殊地形地貌，並該如何同時確保台地埤圳文化景觀，這應是都市空間發展必須與交通運輸發展緊密結合之新取向，以下幾個面向之觀察作為未來桃園都會區空間發展之討論：



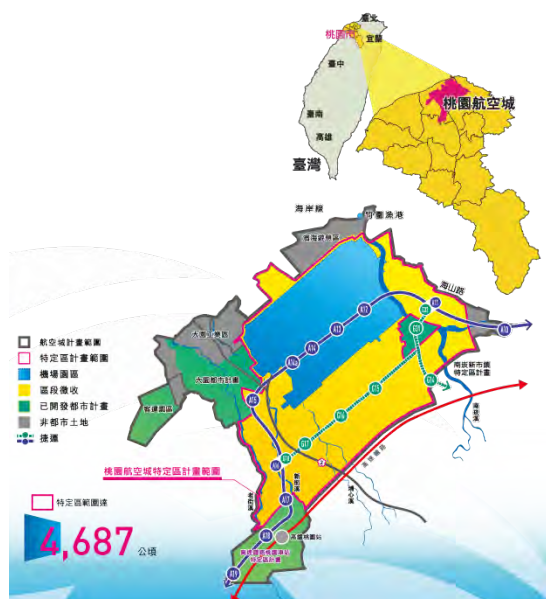
台北的捷運系統建置最早，這 20 年來已漸臻至完善，而此網絡建置亦同步改變了都市發展與生活步調。資料來源：參考桃園市政府及台北捷運公司，郭瓊瑩，2017



桃園台地之運輸發展已發現諸多埤塘、河川、水圳被截斷，如何確保未來都會運輸系統路網之完整性，亟待審慎評估並落實嚴格補償機制。資料來源：郭瓊瑩，2017

## (一) 依台地地形東北—西南向發展之軌道路網確保台地地景之自明向與方向性

由於台地地形發展因大漢溪古河道改道，更促使桃園階地地形易形明顯，此微地形之變化亦讓原來已建構之軌道系統及公路幹線易造成水平方向地景之切割與對既有水系之切割，尤其是桃園航空城計畫將切割既有埤塘、水圳網絡以及沿海沖積平原之農田地景。



桃園航空城計畫係國家空中運輸發展之必要，而對於必須填埋之埤塘亦應有生態補償機制。資料來源：桃園市政府，2014，桃園航空城特定區都市計畫

此東北—西南軸又是東北季風之主要風廊，則如何透過風廊之綠帶經營以及適度防風阻隔，藉以營造此軸向之地方自明性必須有 Grand Scale Landscape Design 之空間計畫，將有助於鳥瞰(航空城自飛機俯瞰)以及平面行進間之地域性識別，而不同軸線若能透過都市設計輔以具地方自明性之鄉土樹種(或歸化樹種)，將可創造台地運輸網絡線上之景觀多樣性。



桃園台地風廊之綠帶經營必須更深化為機能與生態之融合。郭瓊瑩攝

各重要節點、轉運點亦應透過基礎建設之整合，運用 Landscape Urbanism 理念塑造地方之景觀自明性。

**(二) 垂直於台地地形之西北—西南向發展之新捷運系統，其具有山與海軸向之辨識性，應確保沿線城鄉發展天際線之控制**

垂直於台地之幾條未來捷運與軌道計畫，包括桃林鐵路與國道 2 號高速公路，其塑造台地特殊之山—海軸向移動景觀軸，因多為高架，其在大尺度城鄉地景之方向辨識面具有閱讀城鄉地景之特質，也因此進行都市計畫通盤檢討或再檢討既有桃園城鄉景觀綱要計畫時，應再確認重點景觀區以及視域走廊之範圍區劃，俾以研訂較細緻之都市設計準則，以有效保全區域性廊帶景觀、天際線並控制沿線之建築量體。尤其往海方向之視軸應回應海岸保護法對於海岸景觀之保全與通透性。



由台地向海方向發展，應確保沿線城鄉發展天際線之控制。陳敏明攝





桃林鐵路未來之發展應確保路權之完整性，並應有前瞻及綠色運輸之策略。郭瓊瑩攝

### (三) 整體路網與既有埤圳系統關係應建立未來迴避、補償、復育或優化之開發機制

自清代迄今，桃園台地之埤塘數量已在都市化過程中銳減，而今針對「文化景觀」之登錄與保全機制仍相當薄弱，主因任何拓大都市計畫或重要交通基礎建設均亦會發生不可避免之路型與埤圳系統之衝突，就大尺度之定線上應盡量以迴避為原則。以高鐵沿線為例，已填埋了近百口埤塘，或因路權而被迫切割為小型埤塘，就景觀與生態水文面而言，這些均應強化復育與補償機制(亦建議再落實埤圳經營管理自治條例之實施)。



埤圳系統除了具生態之必要機制外，其對原鄉生活地景特色之詮釋以及多元生態之保全均應納入總體評估。郭瓊瑩攝

此外，除了「量」之零損失外，尤應強化「質」之優化與生態系統機能之復原，目前埤塘周邊之綠化不足，應由政府編列預算，結合水利會輔導公私埤圳進行埤圳系統周邊生態修復與自然綠化，俾建構埤塘嵌塊體之縫合與其生態指數之提昇。

### (四) 花園城市與宜居城市之想像應融入城鄉空間結構

桃園之發展自農業社會歷經工業社會再步入今日混合了科技、資訊、農業與休閒之新發展模式。也因毗鄰大台北都會區，近年來年輕人口移入多，

年齡層有下降趨勢，此正反映著因交通路網之便捷以及相對房價較低，吸引大台北都會區新世代之移入，故而年輕人口將因未來更周延完整之路網完備後，此情勢勢必上揚而吸引新世代移居。

城市之發展尤應再調整傳統線性或棋盤都市之模式，讓以埤圳為空間網絡、都市農業或田園式綠地為基質之新花園城市空間格局得以包容更多的宜居新社區，而這些新社區應是與田園生態相容之智慧型社區，並透過共同管溝之基礎設施佈置，強化提供智能化、便捷化、「工作與生活」零距離之新 Life Style。

國際空港門戶之關鍵特色，亦應有機會朝向吸引國際專業創客來台移居、Long Stay 或 Short Stay 之新居住模式，而此尤須提昇其宜居性並開創適意美質健康之新花園城市。



TOD 應可結合花園城市與低碳城市之整合理念。郭瓊瑩攝

#### (五) 藉由都市核與各城鎮社區之運輸系統結合水圳網絡發展城市微旅行

當桃園都會區之軌道與相關運輸網建構後，自海岸到山區，自都市核到各城鎮之轉運節點均可藉由二鐵(台鐵+自行車)之串連到田園間之水圳系統乃至埤圳圍繞之客家聚落，建構另類微旅行系統。此將有助於分散假日旅客一窩蜂往風景名勝區湧入之困境，同時倡議自行車與健行之低碳健康休閒價值觀。而位處北台七縣市「中繼站」之桃園，亦應有機會扮演台地微旅行之新典範。



埤圳系統係鄉村風土旅遊之最佳網絡，如何與各項軌道運輸網銜接至為重要。郭瓊瑩攝

## (六) 台鐵地下化與桃林鐵路廊帶應建構出都市綠廊生活帶俾活化舊都市發展區

台鐵沿線城鎮係海岸線外，桃園地區最早之發展軸，當台鐵地下化後騰出之綠地將有機會縫合前後站之生活圈，翻轉因鐵路而切割之城鎮紋理。此外，舊桃林鐵路之再發展，無論係輕軌或捷運，其綠軸必須保全，以帶動桃園東北地區與新北市林口區之發展，而此綠軸之建置必須跳脫傳統「單項工程綠化」之思惟，以整合型交通基礎建設活化再生之多元價值觀導入新設計、理念與工程建設，對於舊市區有限腹地之再生活化將可創造另類都更模式，並更有賴市政建設之跨域整合與加值。

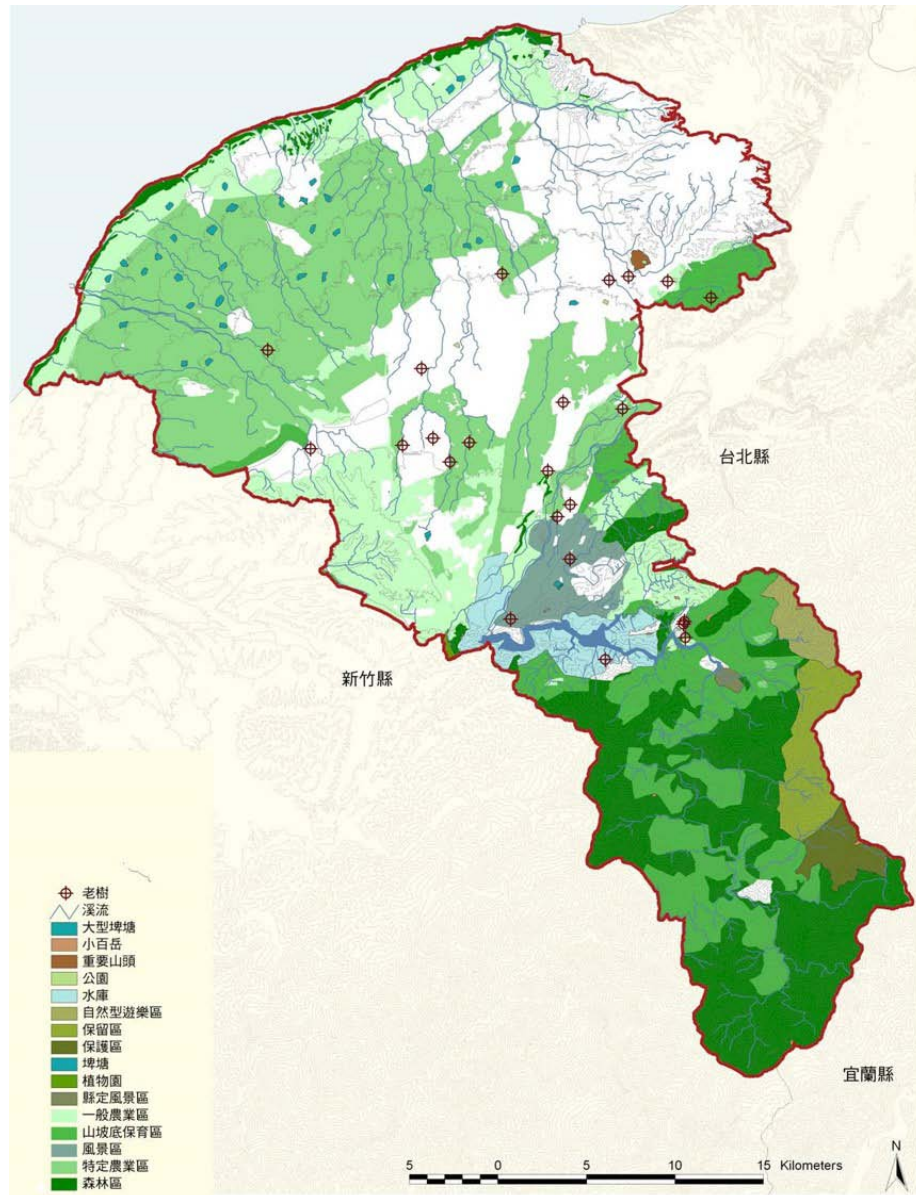


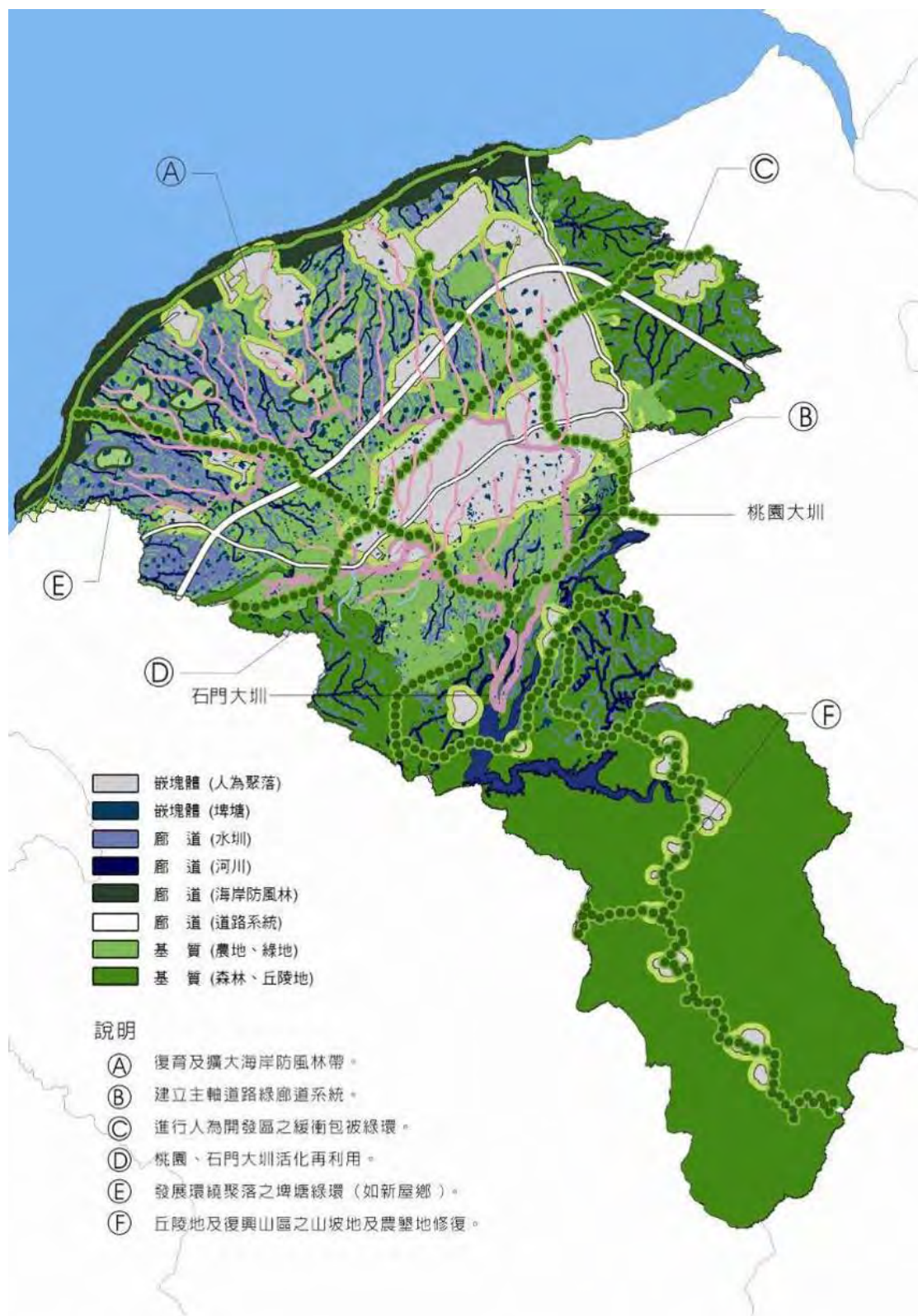
未來自桃園到平鎮鐵路地下化後之鐵道帶空間如何與週邊社區銜接，融入生活之優化公共建設必須有跨域之整合。郭瓊瑩攝

## ■ 結語

軌道建設在台灣已有 140 年歷史，自礦區輕便車、糖鐵、鹽鐵、林鐵到台鐵、捷運、高鐵。而軌道建設也同時改變了城鄉空間發展結構、市民之生活模式以及生產、物流等之型態與運送方式。

隨著另類網絡(網際網路)之發展，人居空間距離與社會距離更為縮短，TOD 之發展願景，似應再跳脫有形「軌道」運輸之空間架構，若融入無形的資訊傳輸網絡，則以千埤之鄉(桃園)為例，明日的軌道網絡建設不僅是綠色的(環保的、生態的、富綠意的)，它更有機會與在地文化景觀之保存融合，也更應可形塑出之新形態產業聚落。準此，則前人墾拓之「桃花源」更有機會成為未來之「新花園城市」。

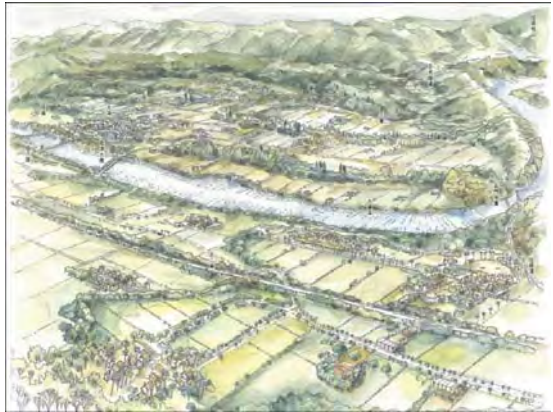




桃園台地景觀生態結構分析圖  
 資料來源：郭瓊瑩·2007



無論是單軌、輕軌等軌道運輸，其發展必須融入市民生活結構與城市綠網。郭瓊瑩攝



桃園台地埤塘水路瀘網建構

大漢溪案崖線地景風貌保留



復興鄉山林資源特色再造

桃園台地 TOD 之發展必須結合階地地景與埤圳河川紋理，  
其所建構之願景應朝「桃花源」標竿邁進。

資料來源：郭瓊瑩，2007 繪圖：詹益宗先生、洪幸芳女士

## □ 參考文獻

- 中華民國景觀學會·2007·桃園縣鄉村風貌綱要規劃報告書·桃園縣政府
- 中華民國景觀學會·2006·研訂桃園縣景觀綱要計畫暨相關法令制度·桃園縣政府
- 中華民國景觀學會·2005·埤圳資源系統建置暨法規制度研訂計畫·桃園縣政府
- 中華民國景觀學會·2000·城鄉景觀示範操作規劃及重點地區細部設計—以桃園縣龍潭鄉為例·內政部營建署
- 中國文化大學環境設計學院景觀系·2001·行政院國家科學委員會專題研究計畫成果報告---桃園台地城鄉永續發展之研究整合型計畫·行政院國家科學委員會
- 林裕彬·2001·景觀(地景)生態指數與計量方法分析埤塘景觀時空間變遷之研究(I)-蘆竹鄉、觀音鄉為例·國科會。
- 范佐東·1997·桃園台地埤塘型態分布與運作機制之研究·台大農工所碩論。
- 郭振泰、柳文成、胡通哲·2004·埤塘多角化經營 - 以桃園地區為例：渠道、生態工法之規劃·農委會委託。
- 郭瓊瑩·2014·速度·生活-捷運的另類體驗經濟美學·捷運技術期刊
- 郭瓊瑩·2014·車站再生·舊城核心活化的表與裏·建築師雜誌
- 郭瓊瑩·2012·從土木水利遺產與景觀遺產談文化資產保存應有的大格局·土木工程學刊
- 郭瓊瑩·2003·水與綠網絡規劃—理論與實務·詹氏書局
- 郭瓊瑩·1992·建立台灣第一條風土觀光自行車網路—談東勢鐵路支線之再利用·造園季刊
- 陳正祥·1961·台灣地誌(下冊)桃園沖積扇·地理研究所研究報告第94號
- 陳芳惠·1979·桃園台地的水利開發與空間組織的變遷·師大地理學研究報告第五期
- 陳章瑞·2000·桃園台地城鄉永續發展之研究子計畫一：桃園台地埤塘地景變遷永續環境水陸系統建立之研究·國科會
- 楊淑玲·1994·桃園台地之水利社會空間組織的演化·台灣師範大學地理學研究所碩論
- Carys Swanwick · 2002 · Landscape Character Assessment-Guidance for England and Scotland · The Countryside Agency and Scottish Natural Heritage 。
- FAO and John Wiley and Sons · 1995 · World Agriculture: Towards 2010 An FAO Study · Edited by Nikos Alexandratos · The Food and Agriculture Organization of the United Nations 。
- Fredrick Steiner · 1991 · The Living Landscape an Ecological Approach to Landscape Planning, McGraw Inc.
- R. Arendt · 1994 · Rural by Design, Washington: Planners Press.
- Scottish Executive Development Department · 2005 · Rural Planning Typologies Research Report · Scottish Executive Development Department 。
- The Community-Based Planning Division-Rural Team · 2001 Revised Edition · Question & Answers Agriculture and Rural Open Space Preservation Program · Plowing New Ground · The Maryland-National Capital Park and Planning Commission 。
- The Rural Network Core Group · 2000 · The West Midlands rural dimension · RPG Issues paper 。