檔　　號：
保存年限：

嘉義縣政府　公告

發文日期：中華民國103年5月21日
發文字號：府經城字第10300873031號
附件：

主旨：公告發布實施「變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫（第一次通盤檢討）」案。

依據：

一、都市計畫法第21條及第28條。

二、內政部103年5月2日內授營都字第1030146523號函。

公告事項：

一、旨案業奉內政部103年5月2日內授營都字第1030146523號函核定，自民國103年5月21日起公告發布實施。

二、計畫書、圖請至本府經濟發展處城鄉規劃科或本縣太保市公所查閱。

縣長張花冠

核定本

變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫（第一次通盤檢討）書

擬定機關：嘉義縣政府

中華民國一〇三年四月

嘉義縣　變更都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第26條	
變更都市計畫之機關	嘉義縣政府	
本案公開展覽起迄日期	公告徵求意見	96.08.06 ～96.09.05 並刊登於96.08.22 ～96.08.24民眾日報
	公開展覽	98.05.06～98.06.04並刊登於98.05.06～98.05.08太平洋日報
	說明會	98.05.20於太保市公所3樓會議室
人民團體對本案之反映意見	詳人民團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	縣級	101.10.04縣都委會第222次大會審議通過
	部級	103.03.04第822次部都委會審議通過

目　　錄

第一章　緒論 1
壹、計畫緣起 1
貳、地理位置 1
參、辦理依據 1
第二章　現行計畫概要 2
壹、實施經過 2
貳、計畫目標 2
參、計畫原則與構想 2
肆、計畫範圍及計畫目標年 4
伍、計畫性質 5
陸、計畫人口及密度 5
柒、土地使用分區計畫 5
捌、公共設施用地計畫 5
玖、交通系統計畫 5
拾、都市防災計畫 5
第三章　發展背景 9
壹、自然環境 9
貳、人文及社經環境 9
參、上位暨相關計畫 11
第四章　發展定位、現況與檢討分析..... 21
壹、人民及團體意見 21
貳、發展定位 21
參、發展課題與對策 21
肆、發展現況檢討分析 22
伍、原計畫之變更 27
第五章　檢討後之計畫 36
壹、計畫範圍及面積 36
貳、計畫目標年 36
參、計畫性質 36
肆、計畫人口及密度 36
伍、土地使用分區計畫 36
陸、公共設施用地計畫 37
柒、交通系統計畫 38
捌、都市防災計畫 40
玖、實施進度及經費 41

表　目　錄

表一　原有高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用計畫面積表..... 7
表二　太保市及本特定區人口成長統計表..... 29
表三　高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用現況面積表..... 31
表四　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施用地面積檢討分析表 32
表五　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更內容明細表 34
表六　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更案面積統計表 35
表七　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)土地使用計畫面積表 42
表八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施用地明細表 43
表九　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)道路編號表 45

圖　目　錄

圖一　高速鐵路嘉義車站特定區計畫相關位置示意圖..... 6
圖二　原有高速鐵路嘉義車站特定區計畫示意圖..... 8
圖三　嘉義縣公車處營運路線圖 19
圖四　高速鐵路嘉義站 BRT 接駁路線圖..... 20
圖五　高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用現況示意圖..... 30
圖六　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更位置示意圖 33
圖七　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)示意圖 46
圖八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)交通系統示意圖 47
圖九　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公園綠道系統示意圖 48
圖十　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)防(救)災據點、路線示意圖 49
圖十一　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)防(救)災路線示意圖 50

第一章　緒論

壹、計畫緣起

高速鐵路工程籌備處早於民國79年7月成立，成立後即積極展開「臺灣西部走廊高速鐵路」綜合規劃作業，並於嘉義地區設置嘉義車站。高速鐵路建設完成後，促使臺灣地區由北至南之陸運交通時程縮短至90分鐘，同時嘉義地區至有高速鐵路停靠站之各大城市之陸運交通，亦可縮短至1小時時程內，除促使嘉義地區各類運輸系統功能重新整合外，對於嘉義地區之發展結構亦產生重大衝擊。

為規範並促進高速鐵路車站及鄰近地區發展，交通部申請「擬定高速鐵路嘉義車站特定區計畫」，案經行政院民國85年2月27日內字第05467號函核示：「請照內政部研商結論辦理」。嗣經內政部營建署依內政部所頒「新訂或擴大都市計畫執行要點」規定重新調整計畫範圍及區段徵收面積，呈報內政部區域計畫委員會民國87年10月23日第66次會議審查後，並報奉行政院同意在案，並於民國88年09月30日發布實施。

原特定區計畫為主要計畫與細部計畫合併擬定之計畫，惟為落實中央、地方權責分工原則，並保持計畫執行彈性，本次檢討乃將本計畫區主要計畫與細部計畫分離。爰依都市計畫法第22條規定，土地使用分區管制要點、事業及財務計畫及都市設計等係屬細部計畫內容，故將上開部分原計畫內容抽離改納入「擬定高速鐵路嘉義車站特定區細部計畫」書中，以符規定。

貳、地理位置

本特定區位於嘉義縣太保市，東北距嘉義市約15公里，168號縣道橫貫其間，為本特定區之主要聯外道路，東往高速公路水上交流道約5公里，西往嘉義縣政府約3公里，朴子市約10公里。

參、辦理依據

都市計畫法第26條。

第二章　現行計畫概要

壹、實施經過

一、民國88年09月30日發布實施擬定高速鐵路嘉義車站特定區計畫。

二、民國94年01月13日發布實施變更高速鐵路嘉義車站特定區計畫(增列多目標使用項目)。

三、本次係辦理主要計畫第一次通盤檢討。

貳、計畫目標

一、將高鐵車站特定區規劃為兼具交通運轉、工作、居住與休閒功能之高品質生活化空間。

(一)建立完善聯外交通運輸系統。

(二)創造就業機會、建立三級產業特色。

(三)提供良好之居住生活環境及完善之公共設施服務。

二、健全高鐵車站特定區之都市發展及其土地利用。

(一)車站特定區與鄰近地區整體性之合理發展。

(二)有效引導及管制土地之開發使用。

(三)建立合理有效之開發方式及開發時程。

三、建立高鐵車站特定區整體完善之交通運輸系統。

(一)規劃為交通轉運中心。

(二)建立車站地區至主要服務都市間之便捷交通網。

(三)提昇各主要幹道之可及性、安全性及行車效率。

四、透過高鐵車站特定區之建設、引導人口及產業合理成長與分布。

(一)吸引產業及人口進駐。

(二)引導人口合理分布。

參、計畫原則與構想

一、計畫原則

(一)計畫內容應與太保都市計畫發展配合

本車站特定區與太保都市計畫區連結在一起，部分範圍涵蓋太保都市計畫農業區，故計畫內容須與太保都市計畫之計畫內容配合，並預留未來與太保都市計畫間之連接空間。

(二)應與嘉義縣治所在地主要計畫密切配合

本車站特定區毗鄰嘉義縣治所在地都市計畫區，未來之發展亦難與其分開獨立發展，故本車站特定區計畫須與嘉義縣治所在地都市計畫區規劃密切連繫配合，以構成整體性之都市計畫。

(三)應配合現有交通系統及未來交通建設計畫規劃

本車站特定區於規劃時應充分運用現有交通系統及設施，及未來交通建設計畫，以規劃出真正切合實際需求之交通系統。如現有之縣道168宜拓寬規劃為主要道路，而在高鐵路線下兩側亦可有效運用興闢南北穿越道路。

(四)應減低高鐵沿線之噪音及震動等負面影響

高速鐵路沿線地區因受高速鐵路鋼軌、快速之特性，加上未來本站將有通過性班次以高速通過，勢必產生相當大之噪音及震動等負面影響，除了運用工程防治技術面之阻隔方式外，於實質規劃應運用道路、綠地等規劃手段予以有效隔離。

(五)高寧靜需求之使用分區應儘量遠離高鐵路線

為減少高速鐵路沿線之高噪音及震動影響，住宅區等高寧靜需求之使用分區應儘量遠離高鐵路線配置。

(六)應塑造站區鮮明之意象

高鐵車站須有其鮮明易辨及轉運中心之意象，故未來除透過都市設計之手段予以有效塑造外，於土地使用配置時，應予有效地配置規劃，預留其設計營造之空間。

二、計畫構想

依據計畫原則，研訂計畫構想如下：

(一)空間發展構想

本車站特定區之土地使用發展構想依發展機能之不同，劃分轉運中心區、商業服務區、休閒遊憩區、居住生活區等不同機能之發展區，主要發展構想為：

1.站區部分規劃為轉運中心區

高鐵車站站區部分之土地規劃為轉運中心區，專供交通轉運功能使用，其設施包括高鐵車站及路線、公車轉運站、停車場、廣場及供車站地區旅運服務及商業服務之高鐵附屬事業使用等。

2.轉運中心外圍規劃主要商業服務區

轉運中心外圍周邊土地區規劃為主要商業帶，主要供高鐵車站附近地區所引進之三級產業使用，以構成車站特定區之商業中心，其主要發展之產業類別將為物流服務、旅遊服務、研究發展、資迅服務、金融服務、大企業之分公司、辦公室及供購物商業使用。

3.轉運中心區東向入口處規劃休閒遊憩區，供休閒遊憩使用並塑

造站區之鮮明意象

在轉運中心東、西向入口處規劃公園、綠地、廣場，除了供休閒遊憩之外，並配合轉運中心區留設之廣場、公園，以綠地、公園及廣場形成站體東西向開放空間之連續配置，成為轉運中心區與周圍地區的都市生活主軸，同時創造車站地區之鮮明意象，將為本車站特定區之重要門面及地標。

4. 以轉運中心區、主要商業帶及大型公園構成車站特定區之發展核心

5. 在發展核心外圍地區規劃為居住生活區

為提供本車站特定區之居住功能，於發展核心之外圍地帶規劃居住生活區。

6. 高鐵路線兩側各以25米寬綠化道路隔離其他使用分區

為減少高鐵沿線噪音及震動之負面衝擊，於高鐵沿線兩側各規劃25米寬之綠化道路以隔離其他使用分區，以減少其負面衝擊，並兼供南北聯絡幹道使用。

7. 劃設大街廓，以增加土地開發、建築設計及利用上的彈性。

(二)交通運輸系統構想

1. 聯外交通系統

(1)以縣168向東連接中山高水上交流道、水上、嘉義市等；向西連接朴子、六腳、布袋、東石、西濱快速公路等。

(2)特定區周邊劃設外環道，以疏導過境交通及匯集特定區車流，往東接中山高水上交流道、水上、嘉義市等；向西通往嘉義縣治所在地；往北銜接高鐵橋下快速道公路及高鐵站區至嘉義市新闢50公尺計畫道路；向南接東西向快速公路東石—嘉義線。

(3)站區外高鐵路線兩側規劃南北主要道路。向南接縣道167縣道。

2. 區內交通系統

(1)於站區南北兩側分別規劃車行迴路，以解決車流到、離高鐵車站需要，並有效分離人行與車流系統。

(2)規劃外環道路系統。

(3)高鐵路線兩側規劃為南北向主要道路。

(4)以上述道路為區內交通之主要動脈，並分離穿越性車流與站區交通。

肆、計畫範圍及計畫目標年

本特定區以高鐵車站為中心，計畫範圍界線北側以現有之台糖鐵路為界，東側以距太保國中西邊牆界約170公尺處為界，南側大致以現有

溝渠春珠大排附近為界，西側則與嘉義縣治所在地都市計畫區相接壤，計畫面積135.22公頃，在行政轄區上，隸屬嘉義縣太保市。

計畫目標年至民國110年。

伍、計畫性質

本特定區計畫係為配合高速鐵路之興建而擬定之車站特定區計畫，且為主要計畫與細部計畫合併擬定之計畫。

陸、計畫人口及密度

計畫人口為20,000人，居住密度每公頃約400人。

柒、土地使用分區計畫

共劃設住宅區、商業區、產業專用區、高鐵車站專用區、灌溉設施專用區等土地使用分區。

捌、公共設施用地計畫

共劃設機關用地2處、國小用地2處、國(高)中用地1處、公園用地3處、鄰里公園兼兒童遊樂場用地5處、停車場用地3處、廣場用地1處、人行廣場用地1處、變電所用地1處及環保設施用地(供污水處理廠使用)1處等公共設施用地。

玖、交通系統計畫

一、高速鐵路系統

包括高鐵車站專用區及高鐵用地。

二、道路系統

劃設主要道路4條，並劃設次要道路、服務道路及綠化步道等。

拾、都市防災計畫

為加強都市防災，將特定區內之避難場所、路線予以明確指出，以提昇全民之災害應變能力，減輕災害損失，保障全民生命財產安全。

圖一　高速鐵路嘉義車站特定區計畫相關位置示意圖
表一　原有高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用計畫面積表
圖二　原有高速鐵路嘉義車站特定區計畫示意圖

圖一　高速鐵路嘉義車站特定區計畫相關位置示意圖

圖　例

國道　河川

省道　本計畫區

縣道　都市計畫區

高速鐵路

表一　原有高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用計畫面積表

使用項目		面積（公頃）	百分比（%）	備註
土地使用分區	住宅區	36.59	27.06	
	商業區	10.45	7.73	
	產業專用區	15.14	11.19	
	高鐵車站專用區	12.51	9.25	供高鐵附屬事業使用部分，面積為3.14公頃。
	灌溉設施專用區	0.85	0.63	
	小計	75.54	55.86	
公共設施用地	機關用地	0.78	0.58	
	國小用地	4.06	3.00	
	國（高）中用地	3.28	2.43	
	公園用地	5.33	3.94	
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	2.48	1.84	
	停車場用地	1.87	1.38	
	廣場用地	1.16	0.86	
	人行廣場用地	1.85	1.37	
	變電所用地	0.68	0.50	
	環保設施用地	1.62	1.20	供污水處理廠使用
	高鐵用地	2.44	1.80	(高鐵車站專用區外)專供高鐵路線使用
	綠化步道用地	0.73	0.54	
	道路用地	33.40	24.70	
	小計	59.68	44.14	
合計		135.22	100.00	

註：表內面積應以核定計畫圖實地分割測量面積為準。

圖二　原有高速鐵路嘉義車站特定區計畫示意圖

第三章　發展背景

壹、自然環境

一、地形

本車站特定區位於嘉南平原上，地形平坦，為沖積平原所構成，海拔在14公尺以下，介於11.9至13.2公尺，區內地形北高南低，地勢不高，且高程差不超過2公尺，坡度甚為緩和。

二、地質

本車站特定區位於嘉南平原上，其岩質均為現代之沖積層，由沙粒、礫石、泥土等所組成。土層深厚，水分滲透及空氣流通佳，適合農業種植、生產，並適合供開發建築之用。

三、氣候

本車站特定區年均溫較高，蒸發量及風速較大，年雨量較少且夏雨集中，冬季乾旱，日照充足。

貳、人文及社經環境

一、人口成長

由嘉義地區各市鄉鎮民國83至100年平均人口成長率來看，嘉義地區人口正成長的市鄉鎮僅省轄市嘉義市及民雄、水上、中埔及太保等4鄉鎮地區，皆為緊臨著嘉義市周邊的地區。

成長比全台平均快速的只有民雄鄉及太保市2處。其中太保市為嘉義新縣治及高鐵車站所在，未來發展持續看好。而其他鄉鎮人口外流情形則相當嚴重。

本車站特定區計畫範圍內，大部分為台糖土地，現況均為空地，故目前尚未有人口居住。

二、社會經濟活動

就嘉義縣市的就業人口結構來看：嘉義市就業人口占總人口比例偏低，但三級產業比例高達73.8%，甚至高於高雄及台中市，在都市化地區中僅次於台北市，顯示出嘉義市工商服務業的重要性；嘉義縣之一級產業就業人口比例高達28.7%，為全臺最高縣市，而其二級產業人口比例約30%，三級產業人口僅41%。由此，可看出嘉義縣市的產業結構發展有相當落差，且政府產業政策的投入尚有相當待加強的空間。

三、交通運輸

(一)聯外道路系統

1.國道1號(中山高速公路)

本車站特定區鄰近中山高速公路水上交流道(約5公里)，可透過水上交流道連結南北公路提升交通便利性。

2.國道3號

本車站特定區經由台82線(東西向快速道路東石—嘉義段)，往東由水上系統交流道可接二高，往南通往台南市地區。

3.東西向快速道路東石—嘉義線

台82線位於本車站特定區南方，為銜接中山高速公路與第二高速公路，設有系統交流道2處，且在本公路與嘉45號鄉道、台1線及165號縣道各道路交會處設置一般交流道。台82線將西濱快速公路、中山高速公路、台19線、第二高速公路等4條南北向重要交通幹道串成一完整的交通路網，不僅可增進嘉義市進出高速公路之便利，改善嘉義縣的東西向交通，且可促進沿海鄉鎮之發展。

(二)地區道路系統

1.168號縣道

168號縣道自東石至水上全長26.3公里，是中山高速公路水上交流道之聯絡道，亦為嘉義生活圈東西向重要道路之一，計畫寬度35公尺，目前開闢寬度為25公尺，是車站特定區主要聯外道路。

2.高鐵橋下道路

路寬為30公尺雙向4車道快速道路，可連繫164號縣道、159號縣道、168號縣道、163號縣道及高鐵站區至嘉義市新闢50公尺道路等幹道，並聯接中山高速公路大林、北港及水上等交流道。

3.太保－嘉義50公尺計畫道路

自本車站特定區50公尺外環道起，向東穿越高速鐵路高架橋下，與嘉義交流道特定區內之50公尺計畫道路銜接，並直達嘉義市90公尺寬之世賢路外環道，全長約10.83公里。

(三)大眾運輸

1.鐵路

縱貫鐵路嘉義太保站服務範圍內共有4處車站，由北而南為民雄、嘉義、水上、南靖站，以嘉義站之上下車人數最多，水上站距離本車站特定區最近，距離約9公里。

2.航空運輸

嘉義機場為計畫區東側水上鄉境內，服務範圍涵蓋雲林縣及嘉義縣市與部分台南市地區，目前主要定位在擔負地方性空

運功能，可藉由168號縣道進入本車站特定區，距離約6公里。

3.公路客運

目前服務車站特定區計畫之公車路線有嘉義縣公車(嘉義－朴子線、嘉義－布袋線)與嘉義客運(嘉義－朴子－布袋線)2條路線及嘉義縣政府委辦的公車捷運計畫。經由全縣之客運及公車網路，可到朴子、北港潮天宮、新港、布袋、阿里山、嘉義農場等旅遊據點(詳圖三)。

嘉義BRT的相關系統設施於民國97年1月31日正式完工啟用，公車專用道、低底盤公車、專用站台，優先號誌、公車動態資訊系統及智慧型運輸系統(ITS)均已建置完成，成為全國第1條BRT示範道路。包括3條服務路線，總計停靠18個地點，嘉義市有10個，嘉義縣8個，包括高鐵太保站、崙仔頂、東勢寮、縣政府、長庚醫院、大榔、東石國中及縣立體育館等。

目前BRT公車行駛班次，由嘉義公園至嘉義縣立體育館(經高鐵嘉義站)，每日從6：00至23：00每20分鐘一班，每日有104班次(詳圖四)。另有BRT區間車行駛臺鐵嘉義後站至嘉義高鐵站，每日有24班次，從9：00至15：10每20分鐘一班。

參、上位暨相關計畫

一、國土空間發展策略計畫(民國99年)

該計畫以「塑造創新環境、建構永續社會」為國土空間發展之總目標。為因應全球化及氣候變遷等趨勢，針對關鍵性的國土空間發展課題，提出策略性、原則性及動態性之發展規劃，強調跨域、跨部門及多功能的整合式發展與治理，針對「國土保育與永續資源管理」、「創新與產業經濟發展」、「城鄉永續發展」、「交通及通訊基礎建設」等面向提出國土空間發展政策綱領，並就國土空間結構提出指導性內容。其中有關高鐵車站特定區之發展指導如下：

(一)創新與產業經濟發展—規劃推動「產業創新走廊」

以區域優勢產業、各類產業園區分布為基礎，考量未來驅動國家發展之重點產業之發展需要，強化現有產業園區之聚集、整合及創新效益、連結研究機構及地區產學研究資源，做為產業創新驅動平台、並推動創新育成、地區產業群聚、跨領域整合創新應用、人才培訓等服務，配合地方政府促成創新導向之產業群聚。

此外，進一步發揮高鐵、高速公路快速運輸路網提供全國國土高可及性與機動性，讓創新知識能量快速流通，形成產業群聚廊帶。

(二)城鄉永續發展—強化城市競爭力，推動成長管理

1. 強化城市區域空間網絡架構，規劃重大基礎建設佈局。

配合城鄉發展網絡，妥適規劃配置重大基礎建設，提升城鄉整體競爭力。並因應全球空間網絡化以及高鐵通車後各地區相對區位條件的改變，應優先強化策略性的節點及(門戶)地區的發展，加強新節點地區與原舊都心的交通連結，尤其高鐵特定區與原台鐵之舊都市中心之交通往來；並調整現行開發模式，有效帶動產業發展與人口引進，提高策略性節點地區開發成功率；藉由提高高鐵車站特定區開發主管機關的層級，發揮跨部門資源整合的效果，加速政策任務之達成。

2. 集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。

為了強化空間的網絡效應，在實質建設上，積極有序地開發重要海空門戶地區、區域門戶地區、都心地區及策略節點發展地區之間的運輸走廊，採綠色大眾運輸導向(Green TOD)發展理念，積極有序地開發重要運輸走廊，包括軌道運輸車站所形成的新運輸走廊。並加強區域運輸系統與地方運輸系統的轉運接駁朝向以高鐵車站、台鐵車站、捷運車站、客運轉運站為轉乘點之整體路網型態。藉以建構利於大眾運輸發展、規模適中且機能完善的國土空間發展單元。並因而得以保存國土空間珍貴的農地資源與開放空間。

(三)綠色與智慧運輸—強化國際接軌能力及門戶地區功能

1. 加強高速鐵路與國際機場之連結

國際機場為國家對外運輸門戶，各高鐵站區未來則將扮演區域運輸整合中心的角色，提供各種運具便捷的轉乘設施，為區域運輸門戶。為提升國家運籌能力，高鐵車站與國際機場之間應提供便捷的交通運輸服務。

2. 加速推動海空港門戶整體開發

善用國際海空門戶與區域高鐵門戶的區位優勢，應集結相關資源，優先強化門戶地區的產業運籌能力。在策略上，加強與產業政策的結合；在推動順序上，優先強化桃園航空主門戶及高雄港埠主門戶的產業發環境；在產業用地上，協助解決面臨的限制。

(四)綠色與智慧化運輸—加強都會區域運輸系統與路網之整合發展

1. 發展區域通勤運輸路網

高鐵通車營運後，西部走廊形成以高鐵為主軸的城際運輸路網，長期而言高鐵有向南延伸之可能性，應評估預留未來南延之彈性。其次，因應三大城市區域之發展架構，區域內部的軌道系統尚待整合建置，目前除繼續推動北中南都會區捷運網及北中南都市鐵路立體化建設外，結合捷運、輕軌及公車系

統，必要並可評估增設可能的鐵路支線，跨系統組建都會區域之整合性通勤運輸路網，提供便捷無縫的通勤運輸服務。

2.強化軌道系統之整合發展

近年來各縣市競相提出軌道建設計畫向中央爭取經費，而數年來軌道運輸次類別建設經費皆高居國家重大建設經費支出首位，凸顯了進入後高鐵時代後，軌道運輸將扮演較過去更重要的角色，各軌道系統之間應能進行充分的系統整合以提高軌道建設的投資效益。

(五)國土空間結構—運輸網絡發展構想

1.高速鐵路為西部地區的龍骨骨幹

高速鐵路應輔以台鐵、捷運等區域軌道運輸網絡，及結合高、快速公路路網為基礎。依據國土空間發展結構，建構分工互補、有效率之人流與物流網絡。例如西濱快速公路之道路定位，可朝向作為吸納各西部濱海工業區車流，成為貨物運輸專用通道，以整體提升運輸機動力、可及性與地方連結性，增加產業發展與土地開發潛力。

2.建構無縫之運輸系統

主要運輸節點，如機場、高鐵站、大都市運輸中心、兩種以上高速運輸模式交會地點，以時間無縫、空間無縫、資訊無縫及服務無縫等數個向度，消除瓶頸，縫合網路。

二、南部區域計畫第一次通盤檢討

南部區域計畫第一次通盤檢討，依據內政部85年6月28日台內營字第8572828號公告，內容概述如下：

(一)計畫範圍

臺灣南部區域計畫通盤檢討範圍，包括高雄市、台南市、嘉義縣市、屏東縣、澎湖縣等6個縣市之全部行政區域。總計116個市鄉鎮，面積10002.08平方公里。

(二)計畫年期

以民國94年為計畫目標年。

(三)計畫人口

南部區域計畫民國94年人口數為675.5萬人，平均年成長率0.78%。

(四)嘉義生活圈人口發展預測

基於均衡南部區域發展，人口成長率由現行之0.25%，提高至0.5%，預計民國94年人口為87萬人；總產業人口民國94年為180000人，年平均成長為1.13%，一級產業所占比例42.22%，三級產業32.22%次之。

(五)嘉義次生活圈發展構想

嘉義次生活圈中心都市嘉義市為南部區域之次區域中心，未來發展以技術型產業及觀光業為主，與其周圍鄉鎮形成一「生產」及「居住」環境發展區。而位於嘉義次生活圈的玉山國家公園、阿里山、瑞里、太平等風景區構成的阿里山系統，則形成「遊憩及自然保育」之發展區。

(六)都市發展模式

配合未來嘉義地區之發展，及嘉義新縣治所在地與高鐵嘉義站之設立，將太保市都市位階由現況的一般市鎮，調整為地方中心。

(七)嘉義生活圈建設計畫

1. 加強次區域中心之商業、服務業功能，規劃設置工商綜合區。
2. 嘉義次生活圈規劃設置智慧型工業園區，發展金屬製品業、機械設備業等相關產業。
3. 朴子生活圈宜加強公共設施投資，發展食品業、成衣服飾業、雜項工業等。另配合雲林離島工業區之設立，可引進石化下游等相關產業。
4. 計畫增設工業用地128公頃。

三、全國區域計畫（民國102年10月）

臺灣北、中、南、東部區域區域計畫於民國71年至民國73年間公告實施，各該區域計畫(第一次通盤檢討)嗣於民國84年至民國86年間分別公告實施，本計畫區位為原南部區域計畫範圍內；其後又因應莫拉克颱風災害發生，為針對土地使用加強管制，於民國99年6月15日公告實施「變更臺灣北、中、南、東部區域計畫(第一次通盤檢討)(簡稱變更一通)—因應莫拉克災害檢討土地使用管制」，其計畫重點為：檢討限制及條件發展地區之劃設項目及管制原則；限縮非都市土地森林區；河川區及特定農業區等使用分區之土地使用管制；研訂海岸保護區、嚴重地層下陷地區、水庫集水區等之使用管制原則，及將海域納入計畫範圍等。

另該4個區域計畫於102年間彙整成為全國區域計畫內容概述如下：

(一)計畫範圍

計畫範圍包括臺灣地區及金門縣、連江縣等之陸域及海域

1. 陸域部分：包括台北市、新北市、台中市、台南市、高雄市、桃園縣、新竹縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣、金門縣、連江縣、基隆市、新竹市、嘉義市等，計五直轄市、17縣(市)。
2. 海域部分：臺灣本島及公告領海基線之相關島嶼，係自已登記土地外圍之地籍線起至領海線間 （包括潮間帶、內水、領海

範圍)未登記水域；其他未公告領海基線者，則係自已登記土地外圍之地籍線起，至該地區之限制、禁止水域範圍。

(二)計畫年期

臺灣北部一通及南部一通之計畫年期為民國94年，臺灣中部一通及東部一通之計畫年期為民國100年，為因應全球氣候變遷、自然、社會及經濟環境發展需求，將計畫年期調整為民國115年。

(三)計畫人口

推估嘉義縣至民國115年之人口數為55萬人。

(四)都市階層

將嘉義縣太保市之都市階層列為地方核心。

(五)空間指導原則

本計畫整體政策篇4.2城市區域展業創新與轉型整內訂定2項方針，分別為：「方針4整合區域優勢產業，建立創新系統」及「方針6強化國際海空門戶運能，整合西部產業走廊區域運輸網路」，冀望產業群聚軸帶在空間安排上緊密結合，而海空門戶應強化與交通路網之整合，強化區域競爭力。

四、嘉義縣區域發展綱要計畫(民國101年1月)

嘉義縣區域整體發展將以高鐵車站、醫療專用區及縣治所在地為發展核心，藉此重行調整展業結構，帶動整體發展效益。本計畫將嘉義縣依其現況劃分為西部濱海區、中部平原區及東部山岳區，其中包括東部之觀光遊憩自然生態保育區及高山農業區、中部之平原農業區及產業發展區、西部之海洋資源保護及濱海遊憩區等。

嘉義縣近年來於臺灣國土發展之區域合作模式架構下，源於自身對外部環境之變遷及內部資源之優勢條件，將未外來發展願景定位為「田園城市」，其中主要提出強化農業生物科技、推動醫療健康產業、活絡悠活田園觀光休閒產業等面向，為嘉義縣未來所扮演之整體發展角色做一綱要性指導。

為實現「田園城市」之發展願景，本計畫擬定「次區域中心、四軸及五大發展區域」之空間發展構想，其中次區域中嘉義縣之新縣治所在地之太保市，規劃為地區行政中心，可提供行政、金融、資訊等相關服務。四軸則分別為工商產業發展軸、悠游田園風光軸、山原海觀光遊憩軸及濱海遊憩發展軸。五大發展區域則分別為海洋資源保護及濱海發展區、人文及農地資源發展區、產業發展區、休閒農業發展區、遊憩及自然生態保育區等。

五、嘉義縣綜合發展計畫

(一)本計畫依循「國土空間發展策略計畫」，並在南部區域計畫、雲

嘉南生活圈合作發展之治理模式下，同時回應全球氣候變遷及後五都(六都)時代區域合作、整併趨勢，研擬嘉義縣的區域空間發展策略及定位，以及嘉義縣以田園城市作為地方競爭之主要發展策略計畫，俾作為後續施政之空間治理行動綱領。此外，在永續發展、低碳節能及減緩調適前提下，針對環境保護與合理土地使用，從土地使用、公共設施、交通運輸、教育文化、醫療保險、觀光遊憩、產業發展；社會福利、公共安全、社區網絡及防災體系等各分項議題、並以在地能量及資產特徵為行動創生之基礎，研提出兼具處新與橫向之發展構想，並依計畫年期提出具體可行之實施計畫，以改善生活環境、促進經濟發展，並建構嘉義縣田園價值實踐與世代共享的永續家園。

(二)規劃理念與構想

1. 建構「城鄉均衡、資源互補」的田園綠都心。
2. 強化「山海東西軸線」的翻轉發展。
3. 推動「有機低碳、複合共生」的田園綠色經濟。
4. 營造「調適減災、綠湖樹海」的田園綠色基礎建設。
5. 打造「五鐵共構、有氧創齡」的田園便捷無縫交通。

(三)在打造嘉義縣為悠遊樂活的田園城市目標下，朴子市與太保市為縣政府所在地，加上交通便捷及故宮院等重大建設發展，未來發展定位為嘉義縣新都心。其空間發展策略原則為：

1. 朴子、太保串連高鐵與台鐵軸線，成為大嘉義田園綠都心。
2. 綠色交通樞紐太保市因有高鐵車站，已為大快速連結西部走廊窗口，應提高其綠色運具之運轉功能。
3. 擴大故宮南院效益，促進與地區的連結，並串連山、平原、濱海遊憩帶。

六、加速推動高鐵車站特定區開發策略方案(民國100年9月)

本計畫係從國土及區域發展之架構下，就高鐵站區的區位、發展現況及周邊的資源條件面向，重新思考高鐵軸線發展的整體定位，引入國家或地區重點產業，形成西部走廊的產業分工體系，系統性指導土地使用方向；並研擬整體策略提高吸引業界投資之誘因，提出有效快速提升開發進程之具體行動方案，作為有效整合政府及民間資源投入的重要依據，使其逐步由地區轉運中心轉變為穩固的區域都會結構，透過自點而線而面之漸進式發展，達到提升全國競爭力的目標。

(一)嘉義高鐵站之定位：

在都市空間發展結構方面，嘉義車站靠近嘉義縣都市中心位置，作為新興都市發展具備相當優異之區位條件；其次從其周邊重大建設可以發現因鄰近馬稠後科技工業區及長庚醫療專用區

而使車站具備發展觀光醫療產業之可能性。除了具豐富之產業發展基礎外，故宮南院之興建提供車站附近地區一個文化及觀光新焦點，將能改善地區生活環境並吸引觀光人潮，有助於住商環境之發展；交通方面則有新闢之南北向快速道路及支援高鐵地區性交通運具之BRT系統，健全車站對外聯結路網並擴大商業腹地。因此嘉義車站在空間結構、產業發展及交通系統上均有著相當優勢之發展基礎，具備著高度發展潛力，同時為掌握政府推動六大新興產業之契機，可朝觀光農業城之方向發展。

(二)計畫內容調整

1.辦理通檢，進行主細計分離

為加速計畫內容調整之時效，以主細計分離方式辦理，以主要計畫作為整體發展之規範，並將部分土地使用及公共設施及土地使用分區調整至細部計畫層級，回歸主要計畫及細部計畫應列之內容。

2.計畫內容之調整

(1)生態城市規劃理念及相關管制內容

(2)產業專用區土地使用管制相關內容

A.產業專用區得採分期分區開發(適用嘉義及臺南車站特定區)

B.產業專用區之必要性服務性設施(適用嘉義及臺南車站特定區)

C.產業專用區之容許使用項目

(3)車站專用區土地使用管制相關內容

(三)短期加速產業引進項目與策略

1.焦點建設項目：設置嘉義觀光及精緻農業展銷中心。

2.開發構想及主要引進項目：為落實觀光農業城之發展定位規劃將產業專用區9.6公頃土地劃設為嘉義縣產業行銷櫥窗規劃機能以觀光農業為核心之休閒農業觀光旅遊中心、農業推廣、教育訓練、研發、農產品展示行銷、多用途辦公廳等機能、並鼓勵包括農業研發機構、農訓協會、認證驗證機構等設置。

七、太保都市計畫暨細部計畫

太保都市計畫(主要計畫)於民國73年12月10日公告實施，主要計畫第一次通盤檢討於80年4月17日發布實施，主要計畫第二次通盤檢討於93年5月17日發布實施。太保都市計畫係屬市公所所在地而擬定之市鎮計畫，而細部計畫範圍與主要計畫範圍完全一致，且計畫圖比例尺均為一千分之一。

太保細部計畫依據主要計畫變更內容辦理第一次通盤檢討，細部計畫範圍東至後潭埤以東600公尺之水圳，西至太保國中以西約

704公尺之農地，涵蓋車站特定區部分範圍，南至縣168號縣道以南約1000公尺之水圳，北至福濟宮以北850公尺之水圳，面積共計428.50公頃，計畫目標年為民國94年，計畫人口12000人，居住密度每公頃230人。

八、變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫（87.8.21發布實施）

原嘉義新縣治所在地都市計畫於民國74年10月發布實施，於民國81年7月完成第一次通盤檢討，於民國89年6月17日完成第二次通盤檢討，計畫區範圍以原台糖公司蒜頭畜殖場附近為中心，東至約1100公尺處之既有農路，西至約1200公尺處之既有農路附近，北至168號縣道，南至現有排水溝以南約100公尺處，計畫面積共200公頃，計畫年期至109年，計畫人口為24000人，居住密度每公頃約310人。

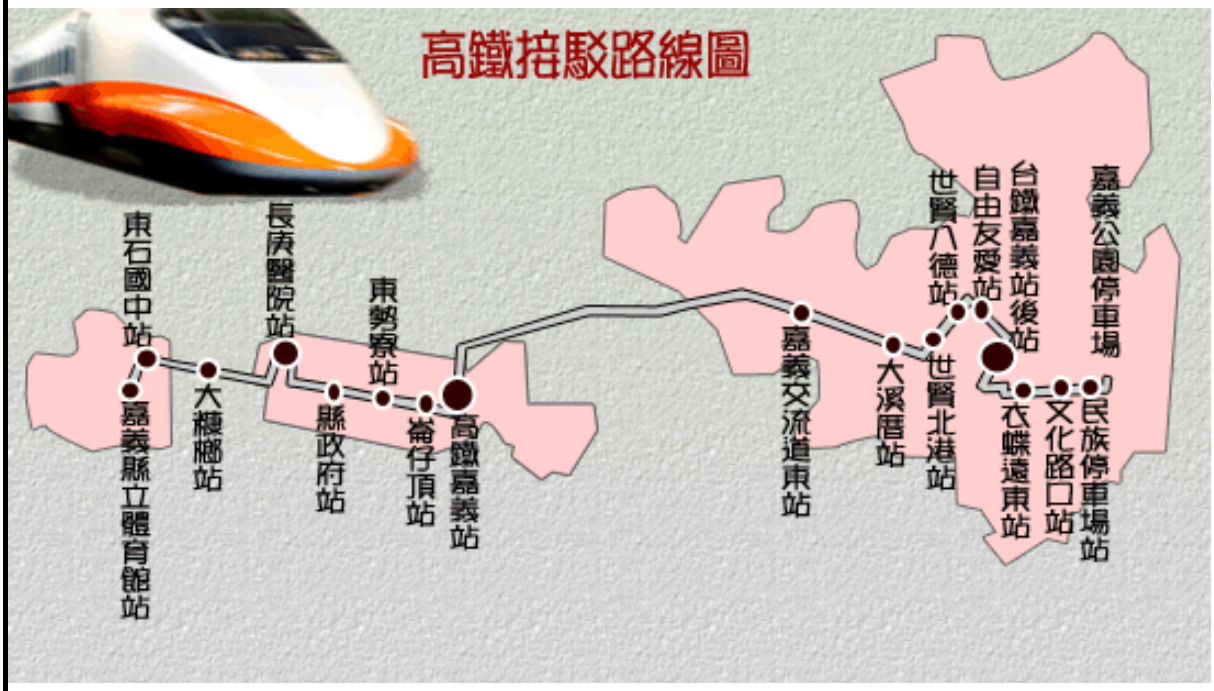
民國83年嘉義縣政府有感於地方醫療資源貧乏，計畫推動一醫療專用區，經評估選定於縣治都市計畫區北側台糖土地，以擴大都市計畫方式辦理，計畫範圍東至太保國中西邊牆界以西約1150公尺，與本特定區相接壤，西至原縣治所在地都市計畫區以西約340公尺，南、北以168號縣道為中心向南約850公尺，向北約1100公尺，計754.93公頃，計畫年期自民國109年，計畫人口12000人，居住密度每公頃約360人。

圖三　嘉義縣公車處營運路線圖

圖四　高速鐵路嘉義站BRT接駁路線圖

圖三　嘉義縣公車處營運路線圖

圖四　高速鐵路嘉義站BRT接駁路線圖



第四章　發展定位、現況與檢討分析

壹、人民及團體意見

本次通盤檢討規劃期間人民及團體共提出意見2件，另於規劃期間辦理之機關協調會意見計11案，各陳情案均經整理分析後作為檢討之參考。

貳、發展定位

本特定區計畫係交通部為配合國家重大交通建設計畫申請「擬定高速鐵路桃園、新竹、台中、嘉義、台南車站特定區計畫」一案，案經行政院85年2月27日85內字第05467號函核示：「請照內政部研商結論辦理。」其訂定目的係為取得高鐵車站用地。

依據嘉義縣區域計畫「田園城市」之發展定位及願景，將嘉義縣整體空間規劃為「雙核、三軸及五大發展區域」之發展構想，其中嘉義高鐵站所處之太保市為雙核中之新縣治中心，提供行政、金融、資訊等相關服務，並未針對嘉義高鐵站有所定位。

自民國91年以後中央及地方政府陸續對於各高鐵車站特定區的發展定位有所研究。由91年「以國土規劃觀點擬訂高速鐵路車站特定區整體發展策略之研究」的中藥生技與醫療保健中心、「高鐵新市鎮開發建設推動小組」第3次會議的藝術花園—南臺灣旅遊北部入口、「2008國家建設計畫」的休閒遊憩城(引進長庚醫療園區及故宮南部分院)及2009年地方政府的健康產業城(扮演地區產業的展演及服務角色及特定公務單位的訓練機構)，至2011年9月由行政院經建會「加速推動高鐵車站特定區開發策略方案」配合其對於產業專用區所提之開發構想訂定朝向「觀光農業城」發展，故以此為本特定區之發展定位。

參、發展課題與對策

課題一：如何促進本車站特定區計畫產業發展。

說　明：本車站特定區在發展定位上仍較模糊，尚未發掘出站區之發展特色，且台糖土地售價與市場價格尚無達成共識，導致特定區附近目前仍尚未發展，且招商困難。

對　策：藉由嘉義地區欲發展之5大核心產業，引進產業所需之服務窗口，例如展覽場、購物中心、旅運中心，提供嘉義核心產業之發展特色，吸引人潮。

課題二：本計畫區內劃設之部分公共設施面積不足，應如何補足？

說　明：

1. 本計畫範圍內所劃設之公共設施用地部分面積不足，依通盤檢討劃設標準分析，國小用地超過0.06公頃，國(高)中用地超過0.78公頃，公園用地面積超過3.15公頃，鄰里公園兼兒童遊樂場用地面積超過1.98公頃，除停車場用地面積不足0.53公頃，其餘皆符合檢討標準
2. 都市計畫法第45條規定公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之佈置，除具有特殊情形外，其占用土地總面積不得少於全部計畫面積10％。本計畫區依前開規定5項用地面積占總計畫面積僅達6.63％，尚仍不足。
3. 本特定區土地使用管制要點規定之各項公共設施用地允許供多目標使用項目中，公園、鄰里公園兼兒童遊樂場用地面積之1/2均准予作地下停車場使用；廣場用地地下得作公共停車場、藝文活動使用；學校用地得作地下公共停車場使用；高鐵用地供高鐵路線及其他相關設施使用，路線下方並得作道路、綠地、停車場使用。

對　策：原計畫停車場用地依通盤檢討標準分析面積雖稍有不足，但依土地使用管制要點規定之各項公共設施用地允許供多目標使用項目之規定，本特定區停車場用地面積已足夠，故本特定區暫不增設停車場用地，至其他公共設施用地經檢討均符合通盤檢討標準，故仍宜維持原計畫。

課題三：本計畫區內之環保設施用地，是否配合規劃劃設？

說　明：

1. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第26條規定：污水處理廠用地或垃圾處理(場)廠用地應配合污水下水道系統、垃圾焚化廠或衛生掩埋場之興建計畫及期程，於適當地點檢討劃設之。
2. 目前計畫區內已劃設環保設施用地1處，係供設置污水處理廠使用。
3. 本計畫區外非都市土地已規劃有垃圾焚化爐(位於擴大嘉義縣治所在地主要計畫南邊馬稠後附近)，足以提供本車站特定區垃圾處理使用。

對　策：原計畫劃設之環保設施用地(供污水處理廠使用)部分仍宜保留，另本計畫區暫不劃設垃圾處理廠用地。

肆、發展現況檢討分析

一、計畫人口及密度

太保市於民國80年之人口數為27651人，至民國101年人口數為36946人，21年間共增加9295人，年平均增加率為13.9‰。

本特定區計畫範圍內目前尚無居住人口。

二、土地使用

(一)住宅區

原計畫面積36.59公頃，現況均尚未發展使用，仍宜維持原計畫。

(二)商業區

原計畫面積10.45公頃，現況均尚未發展使用，仍宜維持原計畫。

(三)產業專用區

原計畫面積15.14公頃，現況均尚未發展使用，仍宜維持原計畫。

(四)高鐵車站專用區

原計畫面積12.51公頃，係專供高鐵車站、高鐵路線、廣場、公園、道路、停車場、轉運站及高鐵附屬事業等使用，目前除供高鐵附屬事業等使用部分尚未發展使用外，餘已開闢使用，使用面積9.37公頃，使用率75%。

(五)灌溉設施專用區

原計畫面積0.85公頃，現已使用，為依據嘉南農田水利會意見將原灌溉水路—朴子支線改道，沿計畫區東側邊界向北延伸至台糖鐵路，並沿鐵路沿線劃設寬度為6公尺之水道，銜接計畫區外既存灌溉水路。

三、公共設施

(一)機關用地

原計畫機關用地2處，面積合計0.78公頃，機關用地(機一)已開闢使用。依檢討辦法規定，機關用地應按實際需要檢討，故宜維持原計畫。

(二)國小用地

原計畫國小用地2處，面積合計4.06公頃，均未開闢使用。依檢討辦法規定，依推估之計畫目標年學童人數，參照教育部頒之國民中小學設置基準檢討，國小每處不得小於2.0公頃。本計畫區需國小用地4.0公頃，原計畫面積超過0.06公頃，本次檢討仍宜維持原計畫。

(三)國(高)中用地

原計畫國(高)中用地1處，面積3.28公頃，尚未開闢使用。

依檢討辦法規定，本計畫區需國(高)中用地2.50公頃，原計畫面積超過0.78公頃，本次檢討仍宜維持原計畫。

(四)公園用地

原計畫劃設公園用地3處，面積合計5.33公頃，已闢建使用。依檢討辦法規定，本計畫區需公園用地面積1.00公頃，原計畫面積超過4.33公頃，本次檢討仍宜維持原計畫。

(五)鄰里公園兼兒童遊樂場用地

原計畫劃設鄰里公園兼兒童遊樂場用地5處，面積合計2.48公頃，均已闢建使用。配合本次檢討辦理主、細計分離，主要計畫與細部計畫分開擬定，為增加主要計畫公園綠地面積，故將5處鄰里公園兼兒童遊樂場提昇至主要計畫層次並變更為公園用地。

(六)停車場用地

原計畫劃設停車場用地3處，面積合計1.87公頃，均已闢建使用。依檢討辦法規定，本計畫區需停車場用地面積2.40公頃，原計畫面積尚不足0.53公頃，依本計畫土地使用分區管制要點第30條規定，高鐵車站專用區可作公共停車場使用，目前站區共提供1.52公頃作為停車場使用，路軌底下亦有約1.1公頃作為停車場使用；此外產業專用區之整體開發計畫內亦包括汽機車停車場之劃設，因細部計畫土地使用分區管制要點第22條及建築物附屬停車空間之設置標準較一般規定嚴格，且又容許公共開放空間地下得作停車場使用，因此不致於有停車空間不足之問題。因此本特定區停車場用地面積應已足夠，故宜維持原計畫。

(七)廣場用地

原計畫劃設廣場用地1處，面積1.16公頃，因已開闢使用，故宜維持原計畫。

(八)人行廣場用地

原計畫劃設人行廣場用地1處，面積1.85公頃，因已開闢使用，故宜維持原計畫。

(九)變電所用地

原計畫劃設變電所用地1處，面積0.68公頃，係為因應本特定區之用電需求而劃設且已開闢使用，故宜維持原計畫。

(十)環保設施用地(供污水處理廠使用)

原計畫劃設環保設施用地1處，面積1.62公頃，尚未開闢使用，因係為因應本特定區污水處理之設施需求而劃設，故宜維持原計畫。

四、交通系統

(一)交通運輸需求

本車站特定區之交通運輸需求涵蓋站區內及站區外兩部分，站區內旅次的發生主要源於進出車站的旅客及高鐵附屬事業使用部分吸引的旅次，另一方面，為因應高鐵車站帶來之開發潛力，站區外將主要規劃為住宅區及商業區，以吸納居住及商業的活動。以下則針對車站旅客、高鐵附屬事業使用部分及站區外特定區的運輸需求加以說明。

1.高鐵車站運輸需求

(1)依據高鐵出之預測，民國122年高鐵嘉義車站平均每天之進、出站旅客總量為每日31,696人旅次，估計尖峰日旅客量為44 ,374人旅次，且其尖峰小時進出站旅客量約為3,466人旅次。

(2)旅次分布

高鐵車站進出量之旅次分布以嘉義市之旅次量最高，進(出)量約每日15,064人旅次，約占47.53%，其次為太保市和水上鄉，每日進(出)量分為7,489人旅次及5,722人旅次，在新營地區則約為每日1,561人旅次，而雲林縣則較少進出量約1,094人旅次。

(3)到離站運具選擇

利用多項的運具選擇架構，建立到離站運具選擇模式，將運具分為公共運輸工具、小客車、機車、腳踏車與步行。

預測民國122年進出高鐵車站旅次之運具分配，其中以小客車所占比率最高為36%，其次為計程車占32%，由於嘉義都會區大眾運輸使用率低，公車系統占19%，機車占13%。

高鐵嘉義站距離嘉義市約15公里，距離新營市約22公里，由於距離較遠，私人運輸相對於計程車有較佳的競爭優勢，另一方面，高鐵嘉義站並無捷運系統服務，未來須配合較完善的公車系統提昇公車服務品質，才能維持大眾運輸的市場占有率。

2.特定區開發及高鐵附屬事業使用部分之衍生運輸需求

(1)衍生旅次

依據土地使用空間需求預測，未來嘉義車站特定區之住宅區面積約50公頃，居住密度訂為400人/公頃，以每人每日約1.8人旅次來進行預測，則住宅區旅次產生量平均每日約有36,100人旅次，假設尖峰小時係數約16.7%，則尖峰小時旅次量為6,025人旅次。

商業區及高鐵附屬事業使用部分衍生的旅次依據開發

的面積、使用目的及各目的別之旅次產生率推估，得本特定區所衍生之旅次量尖峰小時旅次吸引量合計為23,406人旅次，平均每日之旅次產生吸引量約156,040人旅次。

(2)旅次分布

將高鐵車站特定區開發衍生之旅次，依據重力模式進行旅次分布，結果顯示，分布量最高為太保市，進、出量約每日39,014人旅次，其次為嘉義市進、出量各為每日31,423人旅次，再次則為朴子、水上，進、出量為每日22,362及18,338人旅次，因此高鐵車站特定區開發衍生的旅次主要以車站為中心，再分布於周圍的主要市鎮。

(3)運具選擇

使用運具旅次經由多項選擇運具模式模擬，小客車使用率為29%，機車使用率則為44%，在大眾運輸方面占有率仍僅有8%。

(二)交通運輸系統分派

1.聯外交通系統

(1)以縣168向東連接中山高水上交流道、水上、嘉義市等；向西連接朴子、六腳、布袋、東石、西濱快速公路等。

(2)特定區周邊劃設外環道，以疏導過境交通及匯集特定區車流，往東接中山高水上交流道、水上、嘉義市等；向西通往嘉義縣治所在地；往北銜接高鐵橋下快速公路及高鐵站區至嘉義市新闢50公尺(台18)計畫道路；向南接東西向快速公路東石—嘉義線。

(3)站區外高鐵路線兩側規劃南北向主要道路，向南接線道167。

2.區內交通系統

(1)於站區南北兩側分別規劃車行迴路，以解決車流到、離高鐵車站需要，並有效分離人行與車流系統。

(2)規劃外環道路系統。

(3)高鐵路縣兩側規劃為南北向主要道路。

(4)以上述道路為區內交通之主要動脈，並分離穿越性車流與站區交通。

(二)高鐵用地

原計畫將高鐵車站專用區外之高鐵路線用地劃設為高鐵用地，面積2.44公頃，已完全開闢使用，本次檢討仍宜維持原計畫。

(三)道路用地

原計畫道路用地包括主要道路、次要道路、及服務道路等，面積合計33.40公頃，均已完全開闢。依檢討辦法規定，道路應

依交通量及道路設計標準檢討；本次檢討仍宜維持原計畫。

(四)綠化步道用地

原計畫係為配合「變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫」之綠化步道，沿一—2道路東側設置5公尺寬的綠化步道。另為塑造良好之都市景觀，建立特定區整體公園綠道系統，利用各使用分區退縮留設之帶狀開放空間予以綠化，有效連繫計畫區之公園及高鐵站區等設施，以提昇都市生活環境品質。面積0.73公頃，已完成開闢，本次檢討仍宜維持原計畫。

五、都市防災計畫

(一)災害發生歷史

本地區於訂定特定區計畫前係為台糖農地，自擬定特定區計畫後迄今除公共設施外，其餘住宅區及商業區均尚未開發，故無任何重大災害記錄。

(二)災害潛勢分析

1.活動斷層

經檢視環境地質資料庫，本特定區及鄰近地區並無活動斷層經過。

2.洪氾溢淹地區

本特定區周圍圍繞有春珠大排，南北兩側皆為農田，東西兩側雖分別鄰接太保都市計畫區及嘉義縣治所在地都市計畫區，目前現況亦均為農田，地勢較本特定區低約1至2公尺。且本特定區未位於洪氾溢淹地區，亦無河流經過，無劃設流域型蓄洪及滯洪設施之需要。

(三)其它

有關都市防災避難場所及設施、防(救)災路線及火災防止延燒地帶等事項，都市防災計畫業已訂定，本次檢討將配合變更內容修訂。

伍、原計畫之變更

本計畫依發展背景、發展現況綜合分析，經由檢討後提出變更內容，其變更內容及變更位置詳表五、表六及圖六。凡未指明變更部分，均應以原計畫為準。

表二　太保市及本特定區人口成長統計表

圖五　高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用現況示意圖

表三　高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用現況面積表

表四　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施

用地檢討分析表

圖六　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更位置示意圖

表五　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更內容明細表

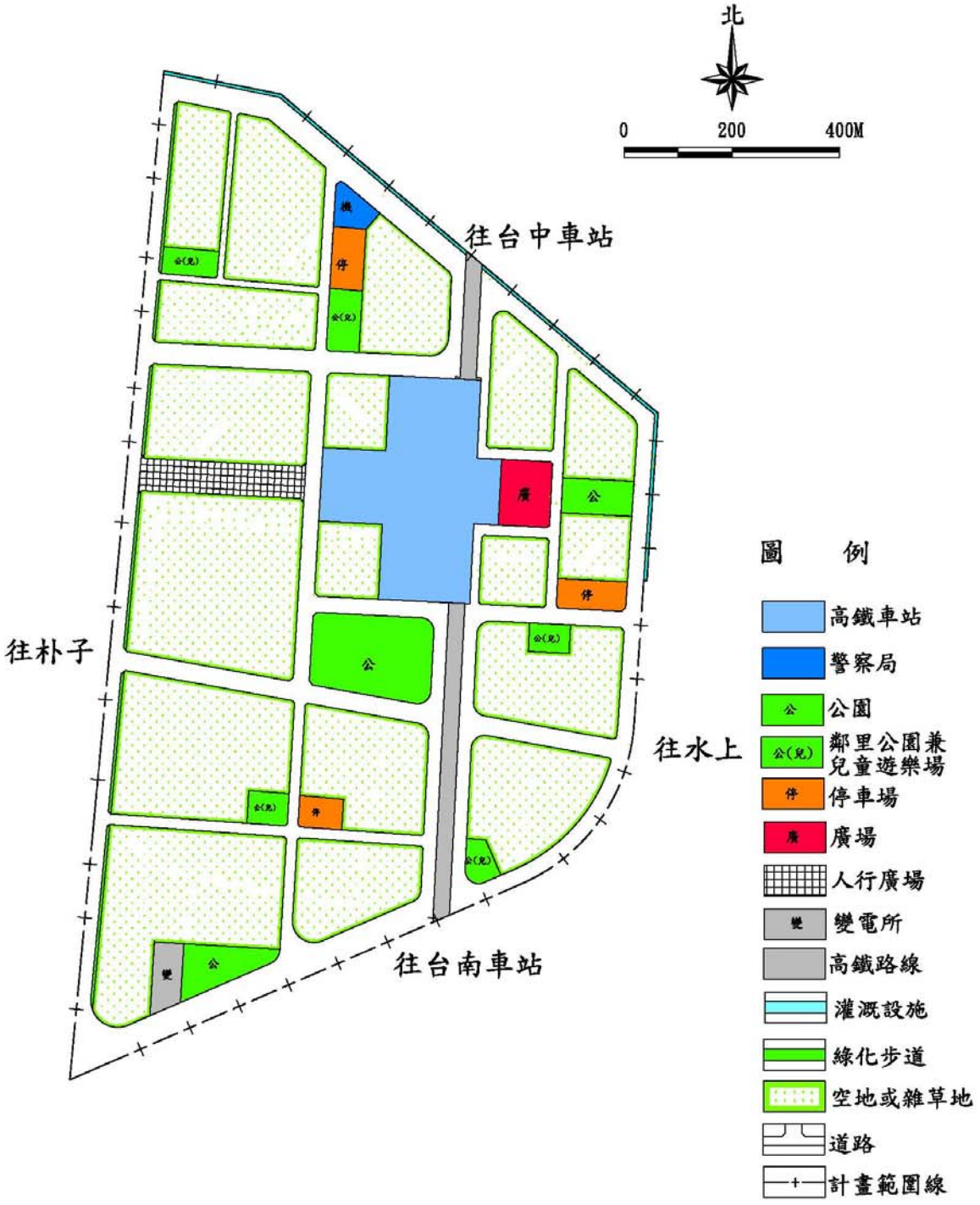
表六　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更案面積統計表

表二　太保市及本特定區人口成長統計表

年別（民國）	太保市 人口總數（人）	增加人口數（人）	增加率（‰）	本特定區人口數（人）
80	27651	—	—	0
81	28041	390	14.1	0
82	28706	665	23.7	0
83	29572	866	30.2	0
84	29862	290	9.8	0
85	30313	451	15.1	0
86	30823	510	16.8	0
87	31454	631	20.5	0
88	31544	90	2.9	0
89	32854	1310	41.5	0
90	33302	448	13.6	0
91	33732	430	12.9	0
92	34330	598	17.7	0
93	34597	267	7.8	0
94	35066	469	13.6	0
95	35180	114	3.3	0
96	35669	489	13.9	0
97	35896	227	6.4	0
98	36210	314	8.7	0
99	36685	475	13.1	0
100	36673	-12	-0.3	0
101	36946	273	7.4	0
總計		9295	292.7	0
80-101平均		443	13.9	0

資料來源：太保市戶政事務所

圖五　高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用現況示意圖



表三　高速鐵路嘉義車站特定區計畫土地使用現況面積表

使用項目		計畫面積（公頃）	使用面積（公頃）	使用率（%）
土地使用分區	住宅區	36.59	0.00	0.00
	商業區	10.45	0.00	0.00
	產業專用區	15.14	0.00	0.00
	高鐵車站專用區	12.51	9.37	75.00
	灌溉設施專用區	0.85	0.85	100.00
	小計	75.54	10.22	14.00
公共設施用地	機關用地	0.78	0.48	50.53
	國小用地	4.06	0.00	0.00
	國（高）中用地	3.28	0.00	0.00
	公園用地	5.33	5.33	100.00
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	2.48	2.48	100.00
	停車場用地	1.87	1.87	100.00
	廣場用地	1.16	1.16	100.00
	人行廣場用地	1.85	1.85	100.00
	變電所用地	0.68	0.68	100.00
	環保設施用地	1.62	0.00	0.00
	高鐵用地	2.44	2.44	100.00
	綠化步道用地	0.73	0.73	100.00
	道路用地	33.40	33.40	100.00
	小計	59.68	49.94	84.00
合計		135.22	—	—

註：1.土地使用分區之使用面積含不符合該土地使用分區面積。
2.公共設施用地之使用面積僅計算符合該計畫使用者。
3.調查日期：民國101年7月

表四　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施用地面積檢討分析表

項目	現行計畫				檢討標準	以20,000人計算	
	數量(處)	面積(公頃)	已開闢面積(公頃)	開闢率(%)		需要面積(公頃)	超過或不足面積(公頃)
機關用地	2	0.78	0.48	50.53	按實際發展需要檢討。	—	—
國小用地	2	4.06	0	0	1.依推估之計畫目標年學童人數,參照教育部須之國民中小學設置基準檢討。 2.國小每處不得小於2.0公頃(12班之內),13班以上者每增加一班增加0.042公頃。 3.國中每處不得小於2.5公頃。	4.00	+0.06
國(高)中用地	1	3.28	0	0		2.50	+0.78
公園用地	3	5.33	5.33	100	閭鄰公園按閭鄰單位設置,每一計畫處所所處最小面積不得小於0.5公頃。	1.50	+3.15
鄰里公園兼兒童遊樂場用地	5	2.48	2.48	100	兒童遊樂場按閭鄰單位設置,每處最小面積不得小於0.1公頃。	0.50	+1.98
停車場用地	3	1.87	1.87	100	計畫人口×0.2×0.2×30M^2	2.40	-0.53
廣場用地	1	1.16	1.16	100	按實際發展需要檢討。	—	—
人行廣場用地	-	1.85	1.85	100	按實際發展需要檢討。	—	—
變電所用地	1	0.68	0.68	100	按實際發展需要檢討。	—	—
環保設施用地(供污水處理廠使用)	1	1.62	0	0	按實際發展需要檢討。	—	—
高鐵用地	-	2.44	2.44	100	按實際發展需要檢討。	—	—
綠化步道用地	-	0.73	0.73	100	按實際發展需要檢討。	—	—
道路用地	-	33.40	33.40	100	按交通量及道路設計標準檢討。	—	—

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量之面積為準。

圖六　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更位置示意圖

表五　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)		
一	計畫名稱	高速鐵路嘉義車站特定區計畫	高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)	本特定區計畫原係為主要計畫與細部計畫合併擬定之計畫，惟為落實中央、地方權責分工原則，並保持計畫執行彈性，乃將本計畫區主要計畫與細部計畫分開擬定，並將原計畫名稱變更為「高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)」。	
二	計畫年期	民國110年	民國115年	配合全國區域計畫所訂目標年調整。	
三	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	鄰里公園兼兒童遊樂場用地(2.48)	公園用地(2.48)	原計畫鄰里公園兼兒童遊樂場用地係屬於地區性、鄰里性之公共設施用地，本次檢討辦理主細計分離，為增加主要計畫公園綠地面積，故將5處原公(兒)用地提昇至主要計畫計畫層次並變更為公園用地。	
四	都市防災計畫	已訂定	修訂	為融入防災觀念與策略，並避免或降低災害發生之衝突，及配合實際發展需要及本次檢討公共設施用地之調整予以修訂。	
五	土地使用分區管制要點、事業及財務計畫及都市設計	已訂定	刪除	為落實中央、地方權責分工原則，並保持計畫執行彈性，本次檢討乃將本計畫區主要計畫與細部計畫分離，爰依都市計畫法第22條規定，土地使用分區管制要點、事業及財務計畫及都市設計等係屬細部計畫內容，故將上開部分原計畫內容抽離改納入「擬定高速鐵路嘉義車站特定區細部計畫」書中，以符規定。	
六	實施進度及經費	未訂定	增訂	依都市計畫法第15條之規定，實施進度及經費係主要計畫應表明之事項，故本次檢討予以增訂。	

註：本計畫凡本次通盤檢討未指明變更部分，均應以原有計畫為準。

表六　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)變更案面積統計表

項目＼編號	一	二	三	四	五	六	合計
住宅區	變更計畫名稱	調整計畫目標年至民國115年		修訂都市防災計畫	刪除土地使用分區管制要點、事業及財務計畫及都市設計	增訂實施進度及經費	0.00
商業區							0.00
產業專用區							0.00
高鐵車站專用區							0.00
灌溉設施專用區							0.00
高鐵用地							0.00
機關用地							0.00
國小用地							0.00
國(高)中用地							0.00
公園用地			+2.48				+2.48
鄰里公園兼兒童遊樂用地			-2.48				-2.48
停車場用地							0.00
廣場用地							0.00
人行廣場用地							0.00
變電所用地							0.00
環保設施用地							0.00
綠化步道用地							0.00
道路用地							0.00
小計			0.00				0.00

註：欄內數字係指變更面積，面積單位：公頃。

第五章　檢討後之計畫

壹、計畫範圍及面積

本特定區位於嘉義縣太保市，東北距嘉義市約15公里，168號縣道橫貫其間，為本特定區之主要聯外道路，東往高速公路水上交流道約5公里，西往嘉義縣政府約3公里，朴子市約10公里。

本特定區以高鐵車站為中心，計畫範圍界線北側以現有之台糖鐵路為界，東側以距太保國中西邊牆界約170公尺處為界，南側大致以現有溝渠春珠大排附近為界，西側則與嘉義縣治所在地都市計畫區相接壤，計畫面積135.22公頃，在行政轄區上，隸屬嘉義縣太保市。

貳、計畫目標年

以民國115年為計畫目標年。

參、計畫性質

本特定區計畫係為配合高速鐵路之興建而擬定之車站特定區主要計畫。

肆、計畫人口及密度

計畫人口為20,000人，居住密度每公頃約400人。

伍、土地使用分區計畫

一、住宅區

配合高鐵設站引進人口及本車站之功能定位，於本車站特定區之周邊地區劃設36.59公頃之住宅區，占總計畫面積27.06%。

二、商業區

車站特定區之商業區，主要功能有二類，一為服務高鐵旅客之商業需求及因應高鐵設站後所可能引進三級產業之發展需求；一為服務鄰近地區居民之商業服務需求。商業區面積合計10.45公頃，占總計畫面積7.73%。

三、產業專用區

為配合相關服務業及產業之引進，以增加其開發誘因，劃設產業專用區，面積15.14公頃，占總計畫面積11.19%。

四、高鐵車站專用區

高鐵車站專用區，面積12.51公頃，占總計畫面積9.25%，係

專供高鐵車站、高鐵路線、廣場、公園、道路、停車場、轉運站及高鐵附屬事業等使用，其中供高鐵附屬事業使用部分，面積為3.14公頃，專供高鐵主管機關使用，使用項目以商業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、公務機關、文教設施及其他依獎勵民間參與交通建設條例規定之項目等。

五、灌溉設施專用區

配合嘉南農田水利會將原灌溉水路—朴子支線改道需要，沿計畫區東側邊界向北延伸至台糖鐵路，並沿鐵路沿線劃設寬度為6公尺之水道，銜接計畫區外既存灌溉水路，面積合計0.85公頃。

陸、公共設施用地計畫

一、機關用地

共劃設機關用地2處，供警政消防及其他鄰里性機關使用，面積合計0.78公頃。

二、國小用地

於計畫區南北側各劃設1處國小用地，面積合計4.06公頃。

三、國(高)中用地

劃設國（高）中用地1處，供完全中學使用，面積3.28公頃。

四、公園用地

於高鐵車站專用區南側及東側劃設大型公園、社區公園各1處，除提供休閒遊憩功能外並配合高鐵車站專用區預留之廣場、公園，形成開放空間主軸，塑造高鐵車站專用區鮮明之意象；另於計畫區南緣環保設施用地(供污水處理廠使用)、變電所用地東側劃設公園1處，除提供休閒遊憩外，並能減少污水處理廠、變電所可能對住宅區造成之負面影響；此外於各住宅鄰里單元劃設公園用地，面積合計為7.81公頃。

五、停車場用地

劃設停車場3處，面積合計1.87公頃，配置於商業區外緣及住宅區內。

六、廣場用地

於高鐵車站專用區東側劃設廣場1處，面積1.16公頃，綠覆率40%以上，除增加都市開放空間外，並能充分塑造站區意象，連貫高鐵車站前後地區之活動。

七、人行廣場用地

於高鐵車站專用區西側劃設人行廣場1處，面積1.85公頃，綠

覆率40%以上，配合站區廣場的設置形成開放空間主軸，塑造站區鮮明意象。

八、變電所用地

劃設變電所1處，面積0.68公頃，以因應未來本車站特定區之用電需求。本變電所之規劃設計應考量對鄰近住宅區環境之影響，因此其興闢應採屋內型建築且加強空地綠化植栽。

九、環保設施用地(供污水處理廠使用)

本車站特定區地勢東北高西南低，因此於計畫區西南側劃設環保設施用地(供污水處理廠使用)1處，面積1.62公頃，以因應本車站特定區污水處理之設施需求。

另本計畫區外非都市土地已規劃有垃圾焚化爐(位於擴大嘉義縣治所在地主要計畫南邊馬稠後附近)，可以提供本車站特定區垃圾處理使用，因此計畫區內無須再劃設。

柒、交通系統計畫

一、高速鐵路系統

(一)高鐵車站專用區(供站區內高鐵車站、高鐵路線、廣場、公園、道路、停車場、轉運站及高鐵附屬事業等使用)

依據旅運需求推估，將站區劃設為高鐵車站專用區，其主要功能在提供站區內各項使用之活動空間及造景美化，並為各使用機能區間之連繫、緩衝空間，同時提供交通集散、車輛停靠及站區內、外交通之連接等使用，面積合計12.51公頃。

(二)高鐵用地(供高鐵車站專用區外高鐵路線使用)

將高鐵車站專用區外之高鐵路線用地劃設為高鐵用地，面積2.44公頃，專供高鐵路線用地使用。

二、道路系統

本計畫道路系統規劃，主要係以現有交通路網為主，並配合未來交通建設計畫之內容來建構本車站特定區之道路系統。本計畫道路系統包括主要道路、次要道路及服務道路3部分。

(一)主要道路

1. 外環道路：一—1、一—2號道路，為沿特定區周邊配設之外環道路系統，以減少168號縣道的交通負擔。一—2號道路，沿計畫區西側邊界布設，鄰接變更暨擴大嘉義縣治主要計畫區，計畫寬度50公尺，其中25公尺位於變更暨擴大嘉義縣治主要計畫區內，向北銜接高鐵站區至嘉義市新闢50公尺計畫道路；一—1號道路沿計畫區外側邊界布設，起於一—2號道路北側，並止

於一—2號道路南側，計畫寬度30—50公尺，利用一—2號道路沿計畫區南側邊界，向西通往嘉義縣治所在地及東西向快速公路馬稠後地區交流道。

2. 一—3號道路，即168號縣道，現況寬度為24公尺，計畫寬度為35公尺，向東通往中山高速公路水上交流道及水上、嘉義市等地區；向西通往朴子、六腳、布袋、東石等地區，並與西濱快速公路連接。

3. 一—4號道路，計畫寬度為40公尺，與擴大嘉義縣治所在地主要計畫之醫療專用區直接連接，自高鐵橋下兩側道路一—6號道路向西至外環道一—2號道路止。

4. 一—5及一—6號道路，計畫寬度雙向合計均為50公尺，分別為本計畫區沿高鐵橋下興建之幹線道路，向南接167號縣道，道路兩側宜劃設人行綠道系統，以有效隔離高鐵沿線地區噪音及震動等負面影響。

(二)次要道路

1. 二—1號道路，為計畫區東西向聯絡道路，計畫寬度為30公尺，東起一—1號(30公尺)道路，沿高鐵車站專用區南側西接二—5號(30公尺)道路。

2. 二—2號道路，為計畫區南北向聯絡道路，計畫寬度為20公尺，起自二—1號道路，向北側連接嘉58號鄉道，並以嘉58號鄉道連接嘉61號鄉道，向東北再轉接嘉義市外環道路直通嘉義市。

3. 二—3及二—4號道路，沿高鐵車站專用區布設之主要道路，計畫寬度為20公尺，自高鐵車站專用區東側至二—2號道路止。

4. 二—5號道路，自計畫區北側一—1號(44公尺)道路，向南至一—1號(50公尺)道路，計畫寬度20—30公尺。

5. 二—6號道路，東起高鐵橋下兩側道路一—5號道路，西至外環道一—2號道路止，計畫寬度20公尺。

(三)服務道路

1. 三—1號道路，北起自一—1號(44公尺)外環道，南至三—2號道路止，計畫寬度12公尺。

2. 三—2號道路，東起自高鐵橋下幹線道路二—5號道路，西至一—2號道路止，計畫寬度12公尺。

三、綠化步道用地

為配合「變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫」之綠化步道，沿一—2道路東側設置5公尺寬的綠化步道。另為塑造良好之都市景觀，建立特定區整體公園綠道系統，利用各使用分區退縮留設之帶狀開放空間予以綠化，有效連繫計畫區之公園及高鐵站區等設施，以提昇都市生活環境品質。

捌、都市防災計畫

一、防(救)災據點

所謂防(救)災據點，對居民而言除可提供正確且迅速之防災消息外，並具有收容避難、醫療救護及準備生活必需品之功能。

(一)防(救)災避難場所

1. 緊急疏散地區：指定對象為本計畫區內之學校、公園、及外圍空曠之開闊地等。
2. 災民安置場所：必須提供較完善的設施及可供蔽護的場所，以本計畫區而言，機關、學校、公園等，是較為理想的場所。

(二)防(救)災避難設施

種　　類	防災必要設備及設施	作為防災基地使用之地點
緊急疏散地區	區域內居民間之情報聯絡設備及對外之通信設備。 居民進行災害因應活動所須之器材與廣場。	學校、公園、及四周空曠地區。
災民安置場所	除以上必要設備外，尚需緊急醫療器材、藥品，若發生都市大火時，可安全收容居民的廣場或建物，提供避難者所需之水、糧食及生活必需品。	機關、學校、公園等。

二、防(救)災路線

本計畫區消防救災路線系統之規劃主要依據火災及震災來設定，區內之防(救)災道路系統劃分為緊急道路、救援輔助道路等。

(一)緊急道路

指定本計畫區聯外道路及主要道路為緊急道路，除寬度考量外，並因其可便捷連絡計畫區外及本計畫區內之商業區及住宅社區，故為本計畫區內相當重要之防災道路。

(二)救援輔助道路

以本計畫區內之次要道路為救援輔助道路，作為消防、救難及車輛運送區外救援物資至計畫區內之救援輔助機能為主，同時亦作為居民通往避難場所之路徑使用。

三、火災防止延燒地帶

以開放空間及道路系統作為火災防止延燒地帶。

玖、實施進度及經費

本特定區區段徵收配地作業已完成，至計畫區內尚未闢建之公共設施用地宜由需地機關編列工程費用儘速開闢。

表七　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)土地使用計畫面積表

表八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施用地明細表

表九　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)道路編號表

圖七　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)示意圖

圖八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)交通系統示意圖

圖九　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公園綠道系統示意圖

圖十　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)防(救)災據點示意圖

圖十一　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)防(救)災路線示意圖

表七　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)土地使用計畫面積表

項目		本次檢討前計畫面積（公頃）	本次檢討增減面積（公頃）	本次檢討後 計畫面積（公頃）	本次檢討後 百分比（%）
土地使用分區	住宅區	36.59	—	36.59	27.06
	商業區	10.45	—	10.45	7.73
	產業專用區	15.14	—	15.14	11.19
	高鐵車站專用區	12.51	—	12.51	9.25
	灌溉設施專用區	0.85	—	0.85	0.63
	小計	75.54	—	75.54	55.86
公共設施用地	機關用地	0.78	—	0.78	0.58
	國小用地	4.06	—	4.06	3.00
	國（高）中用地	3.28	—	3.28	2.43
	公園用地	5.33	+2.48	7.81	5.78
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	2.48	-2.48	0	0
	停車場用地	1.87	—	1.87	1.38
	廣場用地	1.16	—	1.16	0.86
	人行廣場用地	1.85	—	1.85	1.37
	變電所用地	0.68	—	0.68	0.50
	環保設施用地(供污水處理廠使用)	1.62	—	1.62	1.20
	高鐵用地	2.44	—	2.44	1.80
	綠化步道用地	0.73	—	0.73	0.54
	道路用地	33.40	—	33.40	24.70
	小計	59.68		59.68	44.14
計畫總面積		135.22	0.00	135.22	100.00

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

表八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施用地明細表

項目（編號）		計畫面積（公頃）	位置或說明	備註
機關用地	機一	0.48	二—5號道路東側，停三南側	供警政消防及其他鄰里性機關使用
	機二	0.30	二—6號道路北側，停二東側	
	小計	0.78		
國小用地	文小一	2.03	三—2號道路北側，公(兒)五東側	
	文小二	2.03	二—5號道路東側，機二南側	
	小計	4.06		
國（高）中用地	文中(高)	3.28	一—2號道路東側，環保用地北側	
公園用地	公一	0.86	二—2號道路東側	
	公二	3.33	高鐵專用區南側	
	公三	1.14	變電所東側	
	公四	0.40	二—1號道路南側	
	公五	0.41	二—5號道路東側，一—1號道路北側	
	公六	0.45	二—5號道路西側，二—6號道路北側	
	公七	0.70	二—5號道路東側，一—4號道路北側	
	公八	0.52	三—1號道路西側，三—2號道路北側	
	小計	7.81		
停車場用地	停一	0.70	二—1號道路北側，二—2號道路東側	
	停二	0.47	二—6號道路北側，機二西側	
	停三	0.70	二—5號道路東側，機一北側	
	小計	1.87		

表八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公共設施用地明細表

項目（編號）		計畫面積（公頃）	位置或說明	備註
廣場用地	廣	1.16	高鐵專用區東側，二—3號道路南側	
人行廣場用地	—	1.85	高鐵專用區西側	
變電所用地	變	0.68	一—1號道路北側，環保設施用地東側	供變電相關設施使用
環保設施用地	環	1.62	一—2號道路東側，國(高)中用地南側	供污水處理廠使用
高鐵用地	—	2.44		(高鐵車站專用區外)專供高鐵路線使用
綠化步道用地	—	0.73	一—2號道路東側	
道路用地	—	33.40		
合計		59.68		

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

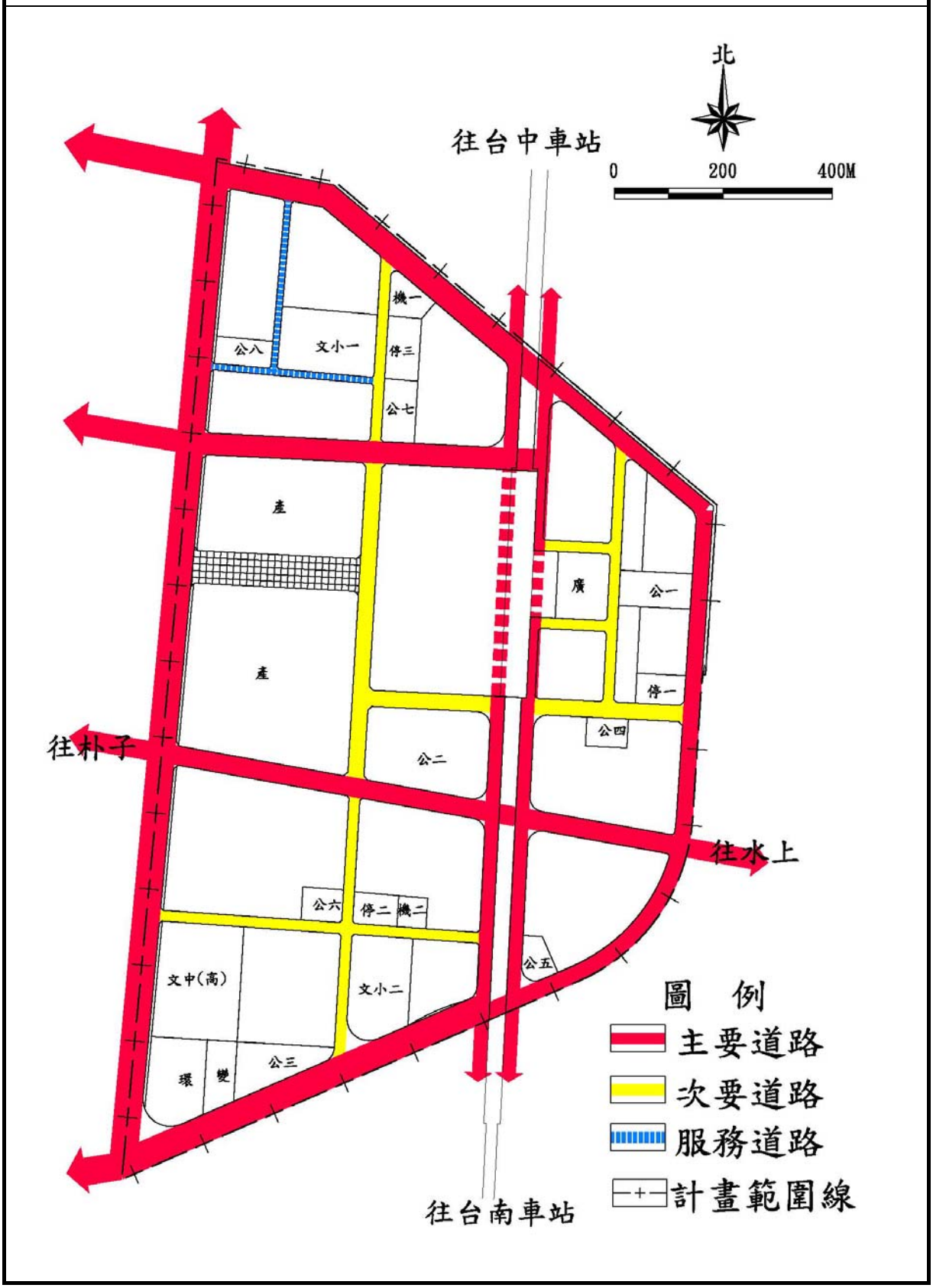
表九　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)道路編號表

功能	編號	起訖點或說明	寬度(公尺)	長度(公尺)	備註
主要道路	一—1	沿計畫區外側邊界佈設之外環道，起於一—2號道路北側，止於一—2號道路南側	50	733.25	
			30	1477.01	
			44	676.76	
	一—2	沿計畫區西側邊界佈設，鄰接變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫，全寬50公尺，計畫區內路寬25公尺	25	1833.33	
	一—3	自計畫區東側邊界向西延伸至一—2號道路止	35	845.94	
	一—4	東起高鐵橋下兩側道路一—6號道路向西至一—2號道路止	40	575.44	
	一—5	高鐵路線下南北穿越道路，位於高鐵路線兩旁，高鐵車站專用區南側	25(高鐵路線東側)	1227.40	
			25(高鐵路線西側)		
	一—6	高鐵路線下南北穿越道路，位於高鐵路線兩旁，高鐵車站專用區北側	25(高鐵路線東側)	336.78	
			25(高鐵路線西側)		
次要道路	二－1	東起一—1號(30公尺)道路，沿高鐵車站專用區南側西接二—5號(30公尺)道路止	30	578.47	
	二－2	自二—1道路，商業區向北接一—1號（30公尺）道路止	20	464.16	
	二－3	自高鐵車站專用區東側沿商業區南側至二—2號道路止	20	134.60	
	二－4	自高鐵車站專用區東側沿商業區北側至二—2號道路止	20	134.60	
	二－5	自計畫區北側一—1號(44公尺)道路，向南至計畫區一—1號(50公尺)道路止	30	578.99	
			20	807.63	
	二－6	東起高鐵橋下兩側道路一—5號道路，西至外環道一—2號道路止	20	567.55	
區內服務道路	三－1	北起自一—1號(44公尺)外環道，南至三—2號道路止	12	310.07	
	三－2	東起自二—5號道路，西至一—2號道路止	12	299.37	
綠化步道用地		沿一—2道路東側5公尺寬的綠化步道	5	1471.79	

註：表內道路長度應以依據核定圖實地測釘之樁距為準。

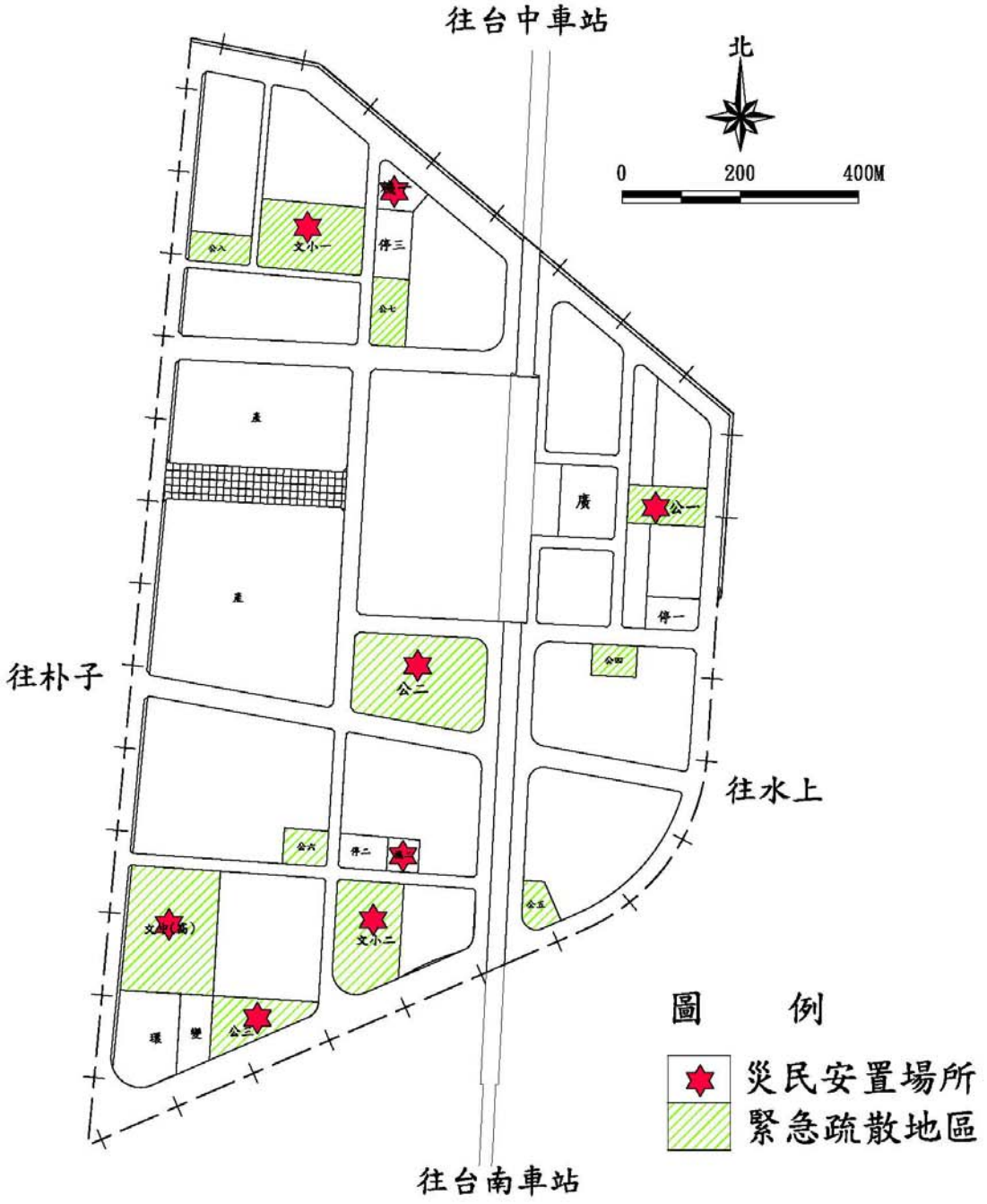
圖七　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)示意圖

圖八　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)交通系統示意圖

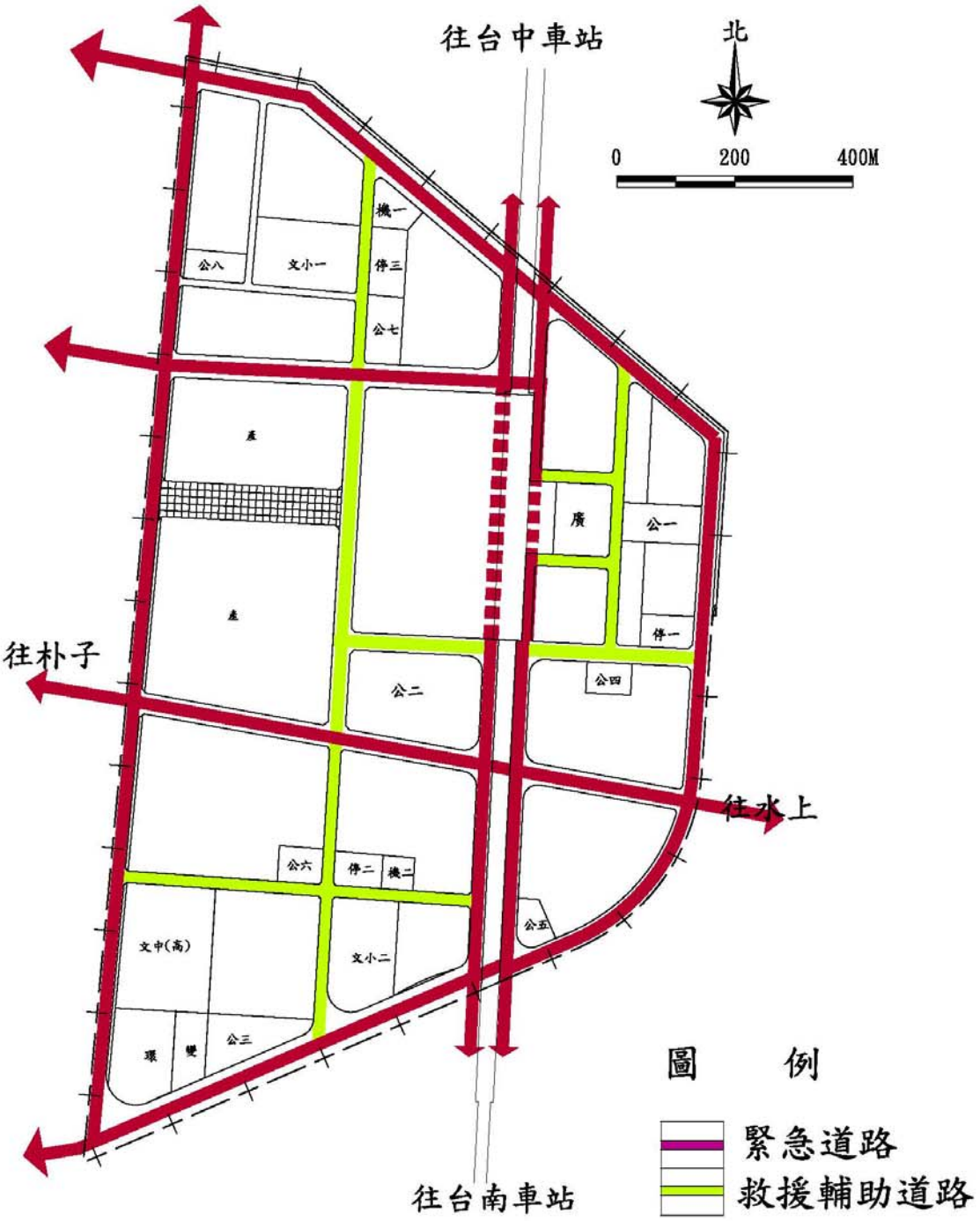


圖九　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)公園綠道系統示意圖

圖十　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)防(救)災據點、路線示意圖



圖十一　變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)防(救)災路線示意圖



變更高速鐵路嘉義車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)書

隊　　長	
複　　校	
承　辦　人	

擬定機關：嘉義縣政府
規劃單位：內政部營建署城鄉發展分署
編訂時間：中華民國九十七年六月
修訂時間：中華民國一〇一年十二月
修訂時間：中華民國一〇二年十一月
修訂時間：中華民國一〇三年四月

承辦人員 業務	技士 張雅惠
單位主管 業務	城鄉規劃科 科長 賴俊宏