

第五章 示範都市人本交通發展願景、議題與策略

本計畫之示範都市-嘉義市自民國 71 年升格為省轄市以來，在道路的建設上不遺餘力的發展，近 10 年來嘉義市每位市民與每部車輛平均所享有的道路面積皆在全國各縣市中排名前三位內，除少數的地區(如嘉義火車站前商業區)外，大多數地區汽機車所擁有的道路空間與停車空間是足夠的，此交通環境條件的形成也相對讓汽機車的使用更方便，由於汽機車通行空間的佈設被擺在較優先順位的狀況下，使得嘉義市的人行與自行車空間相對被壓縮，即使部分道路有人行設施與自行車空間的設置，也因未善加使用或違規佔用，導致功效不彰。

另都市交通運輸系統主要由人、交通工具、路網、場站等要素所組成，人是交通運輸活動的主角，亦是交通運輸系統所服務的主要對象，每一次的旅次活動包括起點、終點與中間過程，以及所選擇的運輸工具(包括交通工具的「轉運接駁」)等等，每一次的旅行途徑可分為「車內」與「車外」兩大部分，因此在探討本計畫示範城市-嘉義市之「人本交通」發展願景與策略時，有必要瞭解與旅運行為相關的特性，包括運具的使用、旅行的時間等等。本章首先於 5.1 節說明嘉義市民的旅次活動特性；5.2 節說明嘉義市的發展環境現況分析；5.3 節描繪嘉義市人本交通發展的願景，5.4 節說明人本交通發展所面臨的議題，最後於 5.5 節整理出嘉義市在發展人本交通上可採用的策略。

5.1 嘉義市旅次活動特性分析

一、運具使用

表 5.1-1 為嘉義市民使用交通工具的狀況，機車是嘉義市民使用最頻繁之運具(約佔 52.7%)，其次為小汽車(19.7%)，兩類運具(汽機車)使用者比例合計約佔 72.4%，相對使用大眾運輸之乘客比例相當低，火車與公路客運、市區公車系統合計使用比例僅佔 2.3%，此現象顯示嘉義市大眾運輸的發展並不普及，而運具使用狀況同時透露出汽機車因較具及門(door to door)的方便性與機動性，故嘉義市居民正如同中南部的其它縣市一樣，在交通工具的選擇偏好上皆以汽機車為主，此亦為臺灣地區中型都市之普遍特色。

另由旅行時間探討則可發現，嘉義市民旅行時間以 20 分鐘內的短程旅次居多，且短程活動以使用機車與自行車為主，而機車與自行車在短程旅次中具有相當高的替代性，因此若能轉移民眾使用運具習慣，將對道路機動車輛數目減少有明顯幫助。此外，搭乘市區公車與公路客運民眾平均旅行時間均超過

30 分鐘，表示民眾利用大眾運輸進行市區內短程移動之情形仍不明顯，主要以中長程旅次居多。

二、旅次目的別運具選擇統計分析

表 5.1-2 資料顯示（包含步行旅次在內），若不分旅次目的別，一般個人旅次於出發地使用的交通工具以騎機車者最多（佔 45.4%），其次是駕駛小客車者（15.0%），另外為機車乘客與小客車乘客者分別佔 7.3%與 4.7%，因此汽機車使用之旅次合計 72.4%，可見嘉義市居民一般仍較偏好使用私人運具，至於大眾運輸工具在出發使用上僅佔 2.3%。

若以旅次目的別區分，在家工作旅次上，汽機車運具使用比例高達 87.7%，家學校旅次因學生居多，以腳踏車的使用最多（27.4%），機車乘客方式(即接送方式)次之（21.6%），家商務旅次以騎機車者最多（51.3%），開小客車者次之（22.3%），家購物旅次以騎機車者最多（56.8%），步行方式者次之（20.4%），家社交旅次以步行方式者最多（42.6%），騎機車者次之（34.5%），家事務旅次以騎機車者最多（58.6%），開小客車者次之（20.0%），家補習旅次以騎機車者與機車接送最多皆為 21.1%，騎腳踏車次之（19.7%），家其他旅次以騎機車者最多（49.4%），步行方式者次之（17.3%），非家旅次則以騎機車者最多（41.9%），開小客車者次之（23.7%）。上述數據顯示除汽機車外，自行車與步行亦是嘉義市民偏好利用的交通工具。

(表 5.1-2 之家工作旅次表由家到工作地點的旅次，其它家類型旅次說明可依此類推，非家旅次表旅次起點與終點皆不為家的旅次)

表 5.1-1 嘉義市運具使用現況

運具別	嘉義市(民國 94 年)	
	比例(%)	平均旅行時間 (分鐘)
011 機車駕駛者	45.4	12.00
012 機車乘客	7.3	10.08
021 小客車駕駛者	15.0	23.79
022 小客車乘客	4.7	20.70
03 小貨車	2.0	22.40
04 計程車	0.3	41.31
05 定期大客車	0.6	44.89
06 交通車	1.6	34.50
07 火車	0.1	129.33
08 飛機	0.0	-
09 腳踏車	9.4	14.43
10 步行	12.9	9.12
11 其他(交通工具)	0.8	38.37

資料來源：「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」(民國 95 年)

表 5.1-2 嘉義市旅次目的別運具別統計分析 (出發使用交通工具)

運具別 旅次目的別	011 機車 駕駛者	012 機車 乘客	021 小客車 駕駛者	022 小客車 乘客	03 小貨車	04 計程車	05 定期 大客車	06 交通車	07 火車	08 飛機	09 腳踏車	10 步行	11 其他	總計
全部旅次	2,693	435	892	279	118	16	35	94	3	0	555	766	48	5,934
百分比	45.4%	7.3%	15.0%	4.7%	2.0%	0.3%	0.6%	1.6%	0.1%	0.0%	9.4%	12.9%	0.8%	100.0%
家工作旅次	801	39	375	25	29	9	1	10	2	0	56	59	10	1,416
百分比	56.6%	2.8%	26.5%	1.8%	2.0%	0.6%	0.1%	0.7%	0.1%	0.0%	4.0%	4.2%	0.7%	100.0%
家學校旅次	96	185	10	119	0	0	19	72	0	0	235	122	0	858
百分比	11.2%	21.6%	1.2%	13.9%	0.0%	0.0%	2.2%	8.4%	0.0%	0.0%	27.4%	14.2%	0.0%	100.0%
家商務旅次	101	0	44	12	37	0	0	0	0	0	3	0	0	197
百分比	51.3%	0.0%	22.3%	6.1%	18.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	100.0%
家購物旅次	581	56	52	11	10	0	3	0	0	0	96	208	5	1,022
百分比	56.8%	5.5%	5.1%	1.1%	1.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	9.4%	20.4%	0.5%	100.0%
家社交旅次	187	32	28	20	0	0	0	0	1	0	38	231	5	542
百分比	34.5%	5.9%	5.2%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	7.0%	42.6%	0.9%	100.0%
家事務旅次	547	45	187	26	7	7	8	2	0	0	37	60	8	934
百分比	58.6%	4.8%	20.0%	2.8%	0.7%	0.7%	0.9%	0.2%	0.0%	0.0%	4.0%	6.4%	0.9%	100.0%
家補習旅次	31	31	13	27	0	0	1	2	0	0	29	12	1	147
百分比	21.1%	21.1%	8.8%	18.4%	0.0%	0.0%	0.7%	1.4%	0.0%	0.0%	19.7%	8.2%	0.7%	100.0%
家其他旅次	40	6	8	10	0	0	0	0	0	0	3	14	0	81
百分比	49.4%	7.4%	9.9%	12.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	17.3%	0.0%	100.0%
非家旅次	309	41	175	29	35	0	3	8	0	0	58	60	19	737
百分比	41.9%	5.6%	23.7%	3.9%	4.7%	0.0%	0.4%	1.1%	0.0%	0.0%	7.9%	8.1%	2.6%	100.0%

資料來源：「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」家訪調查資料

三、運具別旅次特性分析

嘉義市民之步行旅次為短程交通行為，以社區內往來為主要型態，腳踏車主要使用者為學生，亦以社區內往來為主，機車則屬於中短途交通工具，嘉義市民使用機車之主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區；小客車屬於中長途交通工具，其主要出發地與目的地亦集中在嘉義市東區與西區。

嘉義市民日常生活之步行旅次中(表 5.1-3)，以屬於家社交旅次之比例最高(30.2%)，其次是家購物旅次(27.2%)，再其次是家學校旅次佔 15.9%；在自行車旅次中(表 5.1-4)，以家學校旅次所佔比例最高(42.3%)，其次是家購物旅次佔 17.3%，再其次是非家旅次佔 10.5%；自行車旅次中以上學旅次居多(佔 42.3%)，主要使用者為學生，嘉義市東區自行車使用的頻率較西區高。

表 5.1-3 嘉義市步行旅次之各旅次目的別所佔比例

步行之旅次目的	比例(%)
家工作旅次	7.7
家學校旅次	15.9
家商務旅次	0.0
家購物旅次	27.2
家社交旅次	30.2
家事務旅次	7.8
家補習旅次	1.6
家其他旅次	1.8
非家旅次	7.8
全部旅次(不分旅次目的)	100

資料來源：「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

表 5.1-4 嘉義市自行車旅次之各旅次目的別旅次數

自行車之旅次目的	比例(%)
家工作旅次	10.1
家學校旅次	42.3
家商務旅次	0.5
家購物旅次	17.3
家社交旅次	6.8
家事務旅次	6.7
家補習旅次	5.2
家其他旅次	0.5
非家旅次	10.5
全部旅次(不分旅次目的)	100

資料來源：「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

四、嘉義市與台南都會區旅次特性比較分析

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」案(民國 95 年)家訪調查資料之分析成果與交通部運輸研究所於民國 89 年進行「台南都會區家庭旅次起迄調查」之分析成果進行比較，依旅次目的別而言，表 5.1-5 顯示台南都會區之家工作旅次與家學校旅次所佔比例明顯多於嘉義市，在非家旅次方面則是嘉義市所佔比例明顯高於台南都會區，至於台南都會區與嘉義市在其它旅次目的別之所佔比例差異較小；因台南都會區所涵蓋面積為嘉義市面積的 10 倍以上，但因兩地區的旅次活動皆以中短程為主，旅行時間普遍不長，故嘉義市各旅次目的之平均旅行時間皆略小於台南都會區，表 5.1-5 之比較分析數據屬合理的結果。

表 5.1-6 顯示台南都會區與嘉義市在各類運具使用上，其使用比例差異不大，皆以汽機車的使用為主，至於在大眾運輸工具使用上，嘉義市僅佔 2.3%，台南都會區亦不高(約 3.5%)。

表 5.1-5 嘉義市與台南都會區旅次目的別與旅行時間比較

旅次目的	嘉義市(民國 94 年)		台南都會區(民國 89 年)	
	比例(%)	平均旅行時間 (分鐘)	比例(%)	平均旅行時間 (分鐘)
家工作旅次	23.9	18.01	31.6	20.41
家學校旅次	14.5	17.23	20.3	19.79
家商務旅次	3.3	19.83	3.8	22.64
家購物旅次	17.2	9.85	15.7	10.23
家社交旅次	9.1	14.63	6.2	13.92
家事務旅次	15.7	13.34	12.3	13.72
家補習旅次	2.5	11.57	1.3	19.22
家其他旅次	1.4	15.49	1.6	18.07
非家旅次	12.4	15.55	7.2	20.07
全部旅次 (不分旅次目的)	100	15.01	100	17.48

資料來源：1. 「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」案(民國 95 年)

2. 「台南都會區家庭旅次起迄調查」(民國 89 年)

表 5.1-6 嘉義市與台南都會區運具使用與旅行時間比較

運具別	嘉義市(民國 94 年)		台南都會區(民國 89 年)	
	比例(%)	平均旅行時間 (分鐘)	比例(%)	平均旅行時間 (分鐘)
011 機車駕駛者	45.4	12.00	45.2	14.48
012 機車乘客	7.3	10.08	6.0	11.81
021 小客車駕駛者	15.0	23.79	15.3	25.37
022 小客車乘客	4.7	20.70	3.7	21.92
03 小貨車	2.0	22.40	2.8	24.59
04 計程車	0.3	41.31	0.7	30.26
05 定期大客車	0.6	44.89	1.5	49.07
06 交通車	1.6	34.50	1.9	37.40
07 火車	0.1	129.33	0.1	107.20
08 飛機	0.0	-	0.0	107.13
09 腳踏車	9.4	14.43	9.6	15.15
10 步行	12.9	9.12	12.6	11.10
11 其他(交通工具)	0.8	38.37	0.6	34.58

資料來源: 1. 「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」案(民國 95 年)

2. 「台南都會區家庭旅次起迄調查」(民國 89 年)

5.2 嘉義市環境現況分析

5.2.1 社經特性分析

一、人口

民國 95 年嘉義市人口總數約為 27.2 萬人(表 5.2-1)，其中東區人口數為 128,482 人，戶數為 42,707 戶，西區人口數為 142,882 人，戶數為 46,678 戶，早期嘉義市的發展以火車站前區域為主，因此形成主要的商業區與人口聚集區大多數集中在東區，但近 10 年來嘉義市逐漸朝西發展，導致西區新興的住宅區如雨後春筍般的出現，嘉義市人口數近 10 年仍呈現持續成長的趨勢，但主要是西區人口成長所致，而東區人口則有下降的現象。

嘉義市戶數近年亦呈持續成長的趨勢，每戶平均人口數由民國 85 年 3.54 人降為民國 95 年的 3.05 人，顯現嘉義市家戶特性已朝向小家庭為主發展，人口密度則升高為每公頃 45.37 人。

表 5.2-1 嘉義市歷年人口

項目 年度	嘉義市 總人口數	東區 人口數	西區 人口數	嘉義市 總戶數	戶量 (人/戶)	人口密度 (人/公頃)
50	184,835	-	-	34,742	5.32	30.79
55	211,076	-	-	39,488	5.35	35.16
60	242,662	-	-	43,939	5.52	40.42
65	252,580	-	-	48,520	5.21	42.08
70	251,840	-	-	53,084	4.74	41.95
75	254,001	-	-	57,152	4.44	42.31
80	258,468	-	-	63,975	4.04	43.06
85	262,860	130,021	132,839	74,154	3.54	43.79
90	267,993	130,754	137,239	81,262	3.30	44.64
93	270,341	132,115	138,226	86,261	3.13	45.03
94	271,701	128,921	142,780	88,011	3.09	45.26
95	272,364	128,482	143,882	89,385	3.05	45.37
96 年 5 月	272,471	128,641	143,830	90,035	3.03	45.38

資料來源：嘉義市人口統計指標(95)，嘉義市政府主計室與戶政事務所

由表 5.2-2 與圖 5.2.1 可看出，嘉義市 65 歲(含)以上老年人已達總人口數 10.25%，顯示嘉義市已朝向高齡化社會發展之趨勢，另 14 歲(含)以下的人口佔 19.76%，此類族群屬於行動受限制的一群，本身無法駕駛汽機車，必須依賴他人的接送，或利用步行、自行車從事旅次的活動，故未來進行各項交通運輸設施規劃時，必須增加行動不便者或受限制者相關措施之設計比重。

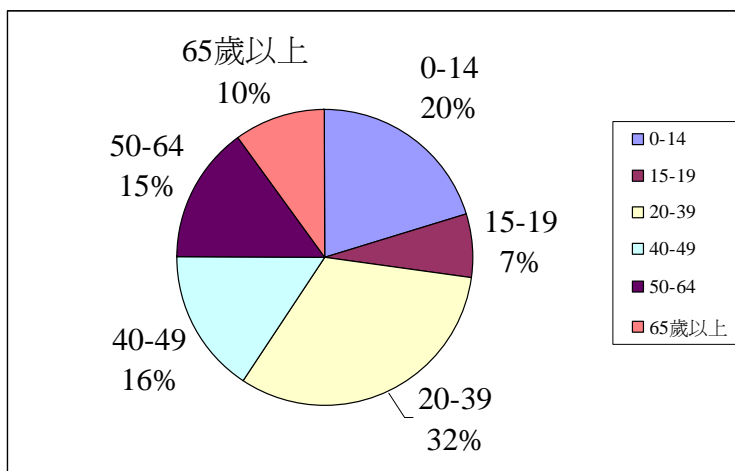


圖 5.2.1 嘉義市各年齡層人口分佈比例

表 5.2-2 民國 95 年嘉義市年齡結構一覽表

年齡別	總計	百分比	男性	百分比	女性	百分比
0~4 歲	12,040	4.42%	6,254	51.94%	5,786	48.06%
5~9 歲	19,557	7.18%	10,242	52.37%	9,315	47.63%
10~14 歲	22,223	8.16%	11,465	51.59%	10,758	48.41%
15~19 歲	19,217	7.06%	9,936	51.70%	9,281	48.30%
20~24 歲	20,131	7.39%	10,260	50.97%	9,871	49.03%
25~29 歲	22,662	8.32%	11,430	50.44%	11,232	49.56%
30~34 歲	20,991	7.71%	10,042	47.84%	10,949	52.16%
35~39 歲	21,970	8.07%	10,466	47.64%	11,504	52.36%
40~44 歲	22,691	8.33%	11,090	48.87%	11,601	51.13%
45~49 歲	20,711	7.60%	10,201	49.25%	10,510	50.75%
50~54 歲	18,678	6.86%	9,316	49.88%	9,362	50.12%
55~59 歲	14,262	5.24%	6,823	47.84%	7,439	52.16%
60~64 歲	9,319	3.42%	4,364	46.83%	4,955	53.17%
65~69 歲	9,187	3.37%	4,204	45.76%	4,983	54.24%
70~74 歲	7,488	2.75%	3,420	45.67%	4,068	54.33%
75~79 歲	5,864	2.15%	2,945	50.22%	2,919	49.78%
80~84 歲	3,370	1.24%	1,724	51.16%	1,646	48.84%
85~89 歲	1,477	0.54%	708	47.94%	769	52.06%
90~94 歲	440	0.16%	163	37.05%	277	62.95%
95~99 歲	71	0.03%	21	29.58%	50	70.42%
100 歲以上	15	0.01%	9	60.00%	6	40.00%
總人口數	272,364	100.00%	135,083	49.60%	137,281	50.40%

資料來源：嘉義市政府主計室與戶政事務所，民國 95 年

二、產業結構

由表 5.2-3 可看出，自民國 75 年至民國 94 年底為止，嘉義市人口數最多之產業為服務業，且所佔比例由 50.98% 上升至 71.17%，第一類(農業)及第二類(工業)產業比例則逐年下降，顯示嘉義市以商業為其主要經濟活動。

表 5.2-3 嘉義市就業人口分佈 單位：人

年別	農業	工業	服務業	總計
75	11,000	39,000	52,000	102,000
	10.78%	38.24%	50.98%	100.00%
80	7,000	36,000	58,000	101,000
	6.93%	35.64%	57.43%	100.00%
85	7,000	30,000	69,000	106,000
	6.60%	28.30%	65.09%	99.99%
90	4,000	26,000	74,000	104,000
	3.85%	25.00%	71.15%	100.00%
93	2,000	25,000	81,000	108,000
	1.85%	23.15%	75.00%	100.00%
94	2,000	30,000	79,000	111,000
	1.80%	27.03%	71.17%	100.00%
年平均 成長率%	-4.09	-1.15	2.60	—

資料來源：行政院人力資源調查統計月報(95 年 11 月)

三、車輛持有

在車輛數變化方面，表 5.2-4 顯示嘉義市於民國 95 年底登記車輛中，以機車所佔比例最高(達 69.24%)，其次為小客車(25.79%)，與 94 年底相較，機車所佔比例略微上升，而汽車比例則約降低 0.32%，但汽機車總數皆有明顯成長，表 5.2-4 統計數據表示汽機車使用在嘉義市仍為普遍之現象。

表 5.2-5 為嘉義市歷年家戶平均車輛持有數，可看出至民國 95 年為止嘉義市每戶平均持有 0.88 輛小汽車與 2.09 輛機車，且民國 91 年至 95 年小汽車之年平均成長率更高達 3.60%，機車年平均成長率亦有 2.48%，顯示嘉義市於抑制私人運具成長之努力仍須加強。

表 5.2-6 為依據嘉義市人口數計算之車輛持有率，民國 95 年嘉義市小汽車持有率達到每千人 255 輛，機車則為每千人 686 輛，其中小客車已接近「一戶一車」比例，機車則逐漸接近「一人一車」比例，汽機車高持有狀態亦為嘉義市汽機車被使用比例高的主因之一，未來必須慎重因應如何管理汽機車衍生出之交通與停車問題。

另經由民國 95 年「嘉義市及週邊地區整體運輸系統規劃」案之家訪調查

資料可瞭解各住戶之實住人口數與車輛持有情形，表 5.2-7 顯示嘉義市之受訪家庭實住成員結構以實住 2 人的家庭最多(約 24.7%)，其次是實住 4 人的家庭約佔 23.9%，實住 1 人或 2 人的家庭約佔 34.4%，至於實住 8 人(含)以上的大家庭總僅約佔 2.2%，由此可見嘉義市小家庭已成為主流。

表 5.2-7 同時顯示嘉義市家庭汽機車持有狀況若分為 10 類，其中以”汽機車持有數超過 3 輛以上”的家戶最多(約佔 23.6%)，其次是”持有 1 輛汽車與持有 2 輛機車”的家戶(約佔 21.7%)，以及”持有 1 輛機車與持有 1 輛汽車”之家戶(約佔 18.5%)，上述三類型家庭所佔比例合計約 63.8%，此亦反應嘉義市的住戶因汽機車平均持有率高，加上外出活動偏好汽機車，故極易衍生汽機車被使用比例偏高的現象。

表 5.2-4 嘉義市車輛登記數

單位：輛

民國	大客車	大貨車	小客車	小貨車	特種車	機車	總計
84	387	2,734	46,616	6,929	728	134,292	191,686
	0.20%	1.43%	24.32%	3.61%	0.38%	70.06%	100.00%
85	362	2,745	49,983	7,252	770	142,626	203,738
	0.18%	1.35%	24.53%	3.56%	0.38%	70.00%	100.00%
86	387	2,812	53,602	7,611	784	151,255	216,451
	0.18%	1.30%	24.76%	3.52%	0.36%	69.88%	100.00%
87	410	2,787	54,928	7,653	775	155,458	222,011
	0.18%	1.26%	24.74%	3.45%	0.35%	70.02%	100.00%
88	413	2,764	55,644	7,611	747	159,899	227,078
	0.18%	1.22%	24.50%	3.35%	0.33%	70.42%	100.00%
89	423	2,810	56,508	7,640	797	164,808	232,986
	0.18%	1.21%	24.25%	3.28%	0.34%	70.74%	100.00%
90	433	2,726	58,020	7,687	812	167,066	236,744
	0.18%	1.15%	24.51%	3.25%	0.34%	70.57%	100.00%
91	559	2,725	60,464	8,036	821	169,752	242,357
	0.23%	1.12%	24.95%	3.32%	0.34%	70.04%	100.00%
92	540	2,707	62,918	8,386	824	173,960	249,335
	0.22%	1.09%	25.23%	3.36%	0.33%	69.77%	100.00%
93	545	2,742	65,797	8,806	788	177,751	256,429
	0.21%	1.07%	25.66%	3.43%	0.31%	69.32%	100.00%
94	592	2,809	69,144	9,096	763	182,422	264,826
	0.22%	1.06%	26.11%	3.43%	0.29%	68.88%	100.00%
95	636	2,701	69,683	9,325	754	187,079	270,178
	0.24%	1.00%	25.79%	3.45%	0.28%	69.24%	100.00%

資料來源：交通部機動車輛登記數，民國 95 年 12 月

表 5.2-5 嘉義市歷年車輛持有狀況

單位：輛

年度	戶數	小汽車	大型車	機車	小汽車/戶	機車/戶
84	72,297	53,545	3,121	134,292	0.74	1.86
85	74,154	57,235	3,107	142,626	0.77	1.92
86	76,143	61,213	3,199	151,255	0.80	1.99
87	77,373	62,581	3,197	155,458	0.81	2.01
88	78,423	63,255	3,177	159,899	0.81	2.04
89	79,716	64,148	3,233	164,808	0.80	2.07
90	81,262	65,707	3,159	167,066	0.81	2.06
91	82,444	68,500	3,284	169,752	0.83	2.06
92	84,429	71,304	3,247	173,960	0.84	2.06
93	86,261	74,603	3,287	177,751	0.86	2.06
94	88,011	78,240	3,401	182,422	0.89	2.07
95	89,385	79,008	3,337	187,079	0.88	2.09
84-95 年 成長倍數	1.23	1.48	1.07	1.39	—	—
84-95 年平均 成長率%	1.99	3.88	0.88	3.12	—	—
91-95 年平均 成長率%	2.02	3.60	0.98	2.48	—	—

資料來源：交通部機動車輛登記數，民國 95 年 12 月

註：小汽車—包括小客車與小貨車，大型車則包括大貨車與大客車

表 5.2-6 嘉義市歷年小客車與機踏車持有率

年度	人口數 (人)	小 客 車		機 踏 車	
		持有數 (輛)	持有率 (輛/千人)	持有數 (輛)	持有率 (輛/千人)
84	261,391	46,616	178	134,292	514
85	262,860	49,983	190	142,626	543
86	262,822	53,602	204	151,255	576
87	263,050	54,928	209	155,458	591
88	265,109	55,644	210	159,899	603
89	266,183	56,508	212	164,808	619
90	267,993	58,020	217	167,066	623
91	267,907	60,464	226	169,752	634
92	267,620	62,918	235	173,960	650
93	270,341	65,797	243	177,751	658
94	271,701	69,144	254	182,422	671
95	272,364	69,683	255	187,079	686

資料來源：交通部機動車輛登記數，民國 94 年 12 月

表 5.2-7 嘉義市實住人口數與汽機車持有數交叉分析表

實住人口數	無持有 機動車輛	持有 1 輛 機車	持有 1 輛 汽車	持有 1 輛機車 與 1 輛汽車	持有 2 輛 機車	持有 2 或 3 輛汽車	持有 1 輛汽車 與 2 輛機車
1	18	27	4	13	1	0	0
2	5	38	5	34	23	0	32
3	0	18	3	31	16	0	29
4	4	9	0	28	10	1	51
5	0	2	1	11	6	0	19
6	0	0	0	3	1	1	9
7	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	1
9	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0
總和	27	94	13	120	57	2	141
百分比	4.2%	14.5%	2.0%	18.5%	8.8%	0.3%	21.7%

資料來源：「嘉義市及週邊地區整體運輸系統規劃」案家訪調查資料，民國 95 年

表 5.2-7 嘉義市實住人口數與汽機車持有數交叉分析表(續)

實住人口數	持有 2 輛汽車 與 1 輛機車	持有 3 輛 機車	汽機車持有數 超過 3 輛以上	總和	百分比
1	0	0	0	63	9.7%
2	2	4	17	160	24.7%
3	2	10	26	135	20.8%
4	8	6	38	155	23.9%
5	3	3	28	73	11.2%
6	2	1	19	36	5.5%
7	0	1	12	13	2.0%
8	0	0	6	7	1.1%
9	0	0	3	3	0.5%
10	0	0	2	2	0.3%
11	0	0	2	2	0.3%
總和	17	25	153	649	100%
百分比	2.6%	3.9%	23.6%	100%	

資料來源：「嘉義市及週邊地區整體運輸系統規劃」案家訪調查資料，民國 95 年

四、家戶所得

嘉義市至民國 93 年時平均家戶所得約為 86 萬元/戶，其歷年平均家戶所得皆低於台灣地區家戶所得之平均值，民國 93 年時其平均家戶所得為台灣地區平均值之 0.77 倍。

表 5.2-8 嘉義市與台灣地區家戶所得比較表

年度	嘉義市		台灣地區	
	所得(元/戶)	成長率(%)	所得(元/戶)	成長率(%)
84	945,307	-	1,029,053	-
85	963,127	1.89	1,050,994	2.13
86	1,078,880	12.02	1,097,363	4.41
87	1,092,044	1.22	1,116,324	1.73
88	992,232	-9.14	1,135,817	1.75
89	1,046,789	5.50	1,139,336	0.31
90	1,022,021	-2.37	1,108,461	-2.71
91	1,064,817	4.19	1,111,550	0.28
92	974,598	-8.47	1,112,233	0.06
93	869,942	-10.74	1,122,966	0.96

資料來源：93 年度嘉義市統計要覽、行政院主計處「家庭收支調查報告」

5.2.2 都市發展特性分析

一、歷史沿革

嘉義市古名「諸羅山」，諸羅山是中國大陸大規模移民台灣之據點之一，明天啓元年（1621 年）閩漳人顏思齊引率移民自笨港登陸，據以開墾拓荒。天啓四年（1624 年）荷蘭人占據台灣，初期統治今之安平與台南市區一帶，不久即安撫諸羅山一帶的平埔族，並對此地加以經營，嘉義市內風景幽美的紅毛埤（今之蘭潭水庫），即是當時荷蘭人所鑿。



明永曆十五年（1661 年）鄭成功來台驅逐荷蘭人，設一府二縣，即承天府與天興、萬年兩縣，以新港溪（今之鹽水溪）為二縣分界，嘉義隸屬天興縣。清康熙二十二年，清國領有台灣，康熙二十三年設台灣府統三縣，即分明鄭時代的萬年縣為台灣、鳳山兩縣，改天興縣為諸羅縣，縣署設於佳里興（今之台南縣佳里鎮），康熙四十三年（1704 年），縣治自佳里興遷移諸羅山，即今嘉義市，以木柵為城。乾隆五十一年（1786 年），林爽文反清之役，圍攻諸羅城

十月，城內人民協助清軍有功，清國乃本「嘉其死守城池之忠義」之旨，翌年十一月初三日下詔，易稱「諸羅」為「嘉義」，光緒十一年，台灣奉准正式建省，十三年分全台為三府一直隸州十一縣三廳，嘉義縣屬於台灣府，縣治仍設於嘉義。

西元 1895 年甲午戰役，清國與日本訂立馬關條約，將台灣割給日本。明治三十九年（1906 年）嘉義大地震，城垣全毀，僅存東門。是年（民前六年）日本當局乘機制定都市計畫並實施市區改名，重建後之嘉義市為台灣全島當時最現代化街市，工商業及交通開始發展，明治四十年建設通阿里山鐵道。大正九年（1920 年，民國 9 年）是年第八次改革隸台南州嘉義郡之下，開始實施



地方自治，嘉義正式成為自治團體的嘉義街，民國 19 年（1930 年，昭和五年）嘉義街改陞為市，嘉義市自此正式誕生。

民國 34 年台灣光復，嘉義市升格為省轄市，直隸省政府，民國 39 年調整行政區域，全台劃分為十六縣五省轄市一管理局，嘉義市改為縣轄市，導致各項經費短絀影響建設，民國 71 年 7 月 1 日，在地方人士多年奔走下，再恢復改制為省轄市。

二、土地使用與都市計畫

民國 93 年嘉義市土地總面積為 6,002.56 公頃，依據嘉義市政府「變更嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)(通盤檢討)書」(民國 93 年 3 月)檢討後，都市計畫用地面積為 4,920.22 公頃，其中屬於都市發展用地佔 2,851.66 公頃，佔計畫總面積的 57.96%，以公共設施用地比例最高，住宅用地面積次之；非都市發展用地以農業用地所佔比例最高(表 5.2-9)。

嘉義市商業區大部份集中於火車站前至吳鳳南、北路一帶，呈面的發展，而位於非市中心或郊區的商業區則呈線或點的發展。住宅區主要分佈於舊市中心區外圍、市地重劃區及郊區。工業用地則集中於後湖工業區及湖子內工業區，農業用地則分佈於市區外圍。

依據「嘉義市都市計畫通盤檢討」規劃，嘉義市未來都市空間結構發展構想如圖 5.2.2 與圖 5.2.3 所示，早期的都市計畫主要係依據嘉義市地區發展屬性分別提出中心地區(舊市區)、中心地區(西北部份)、盧厝地區、後湖地區、北社尾地區、劉厝地區、湖子內地區、興村地區、蘭潭地區、仁義潭地區、嘉義交流道附近特定區等 11 個分區之交通發展構想。現階段嘉義市政府已針對上述 11 個分區進行檢討，以符合嘉義市發展上的實際需要。

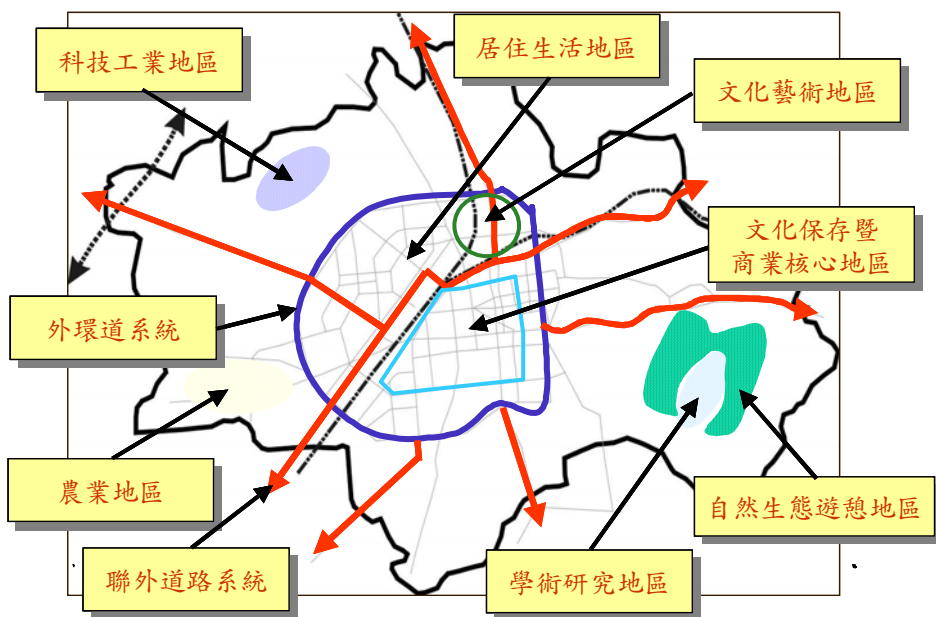


圖 5.2.2 嘉義市空間結構發展構想示意圖

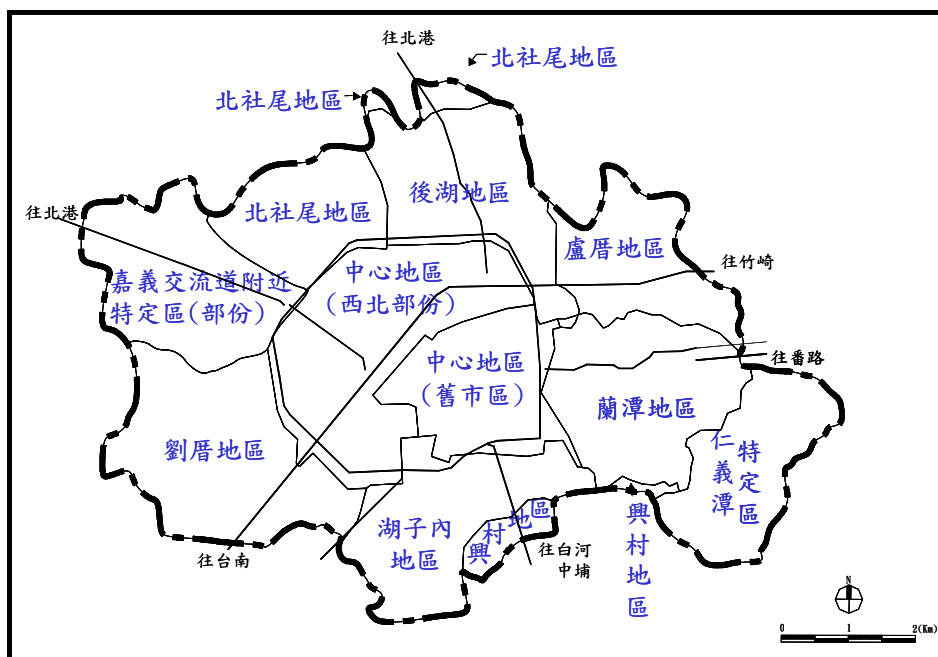


圖 5.2.3 嘉義市交通發展構想分區

註:圖中 11 個分區發展構想嘉義市政府已研議變更中

表 5.2-9 變更嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)(通盤檢討)變更前後土地使用計畫面積對照表

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)	百分比(1) (%)	百分比(2) (%)
土 地 使 用 分 區	住 宅 區	1045.82	-12.28	1033.54	21.0	36.2
	商 業 區	146.52	-0.63	145.89	3.0	5.1
	工 業 區	164.46	-163.95	0.51	0	0
	乙種工業區	53.93	+165.82	219.75	4.5	7.7
	零星工業區	2.83	0	2.83	0.1	0.1
	貨櫃倉儲區	2.88	0	2.88	0.1	0.1
	保 存 區	3.12	0	3.12	0.1	0.1
	古蹟保存區	0	+6.07	6.07	0.1	0.2
	行 政 區	0	+0.32	0.32	0	0
	文 教 區	5.69	+5.50	11.19	0.2	0.4
	旅 館 區	5.15	0	5.15	0.1	0.2
	風 景 區	9.27	0	9.27	0.2	0.3
	露 營 區	0.84	0	0.84	0	0
	宗教專用區	0	+0.80	0.80	0	0
	電信專用區	0	+2.11	2.11	0	0.1
	環保設施專用區	1.79	0	1.79	0.1	0.1
	公用及公益事業 特定專用區	3.08	0	3.08	0.1	0.1
	保 護 區	144.10	-0.88	143.22	2.9	—
	河 川 區	136.13	+91.76	227.89	4.6	—
河川區兼供 河道路使用	1.23	0	1.23	0	—	
行 水 區	42.21	-42.21	0	0	—	
農 業 區	1706.43	-10.21	1696.22	34.5	—	
私 立 學 校	3.22	+10.79	14.01	0.3	0.5	
小 計	3478.70	+53.01	3531.71	71.9	51.2	
施 公 用 共 地 設	機 關 用 地	191.34	-7.16	184.18	3.8	6.5
	學 校 用 地	284.27	-12.80	271.47	5.5	9.5
	社 教 用 地	6.16	+3.89	10.05	0.2	0.4
	公 園 用 地	93.37	+7.48	100.85	2.1	3.6
	公 園 兼 兒 童 遊 樂 場 用 地	0	+0.57	0.57	0	0
	兒 童 遊 樂 場 用 地	4.19	+2.04	6.23	0.1	0.2

表 5.2-9 變更嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)(通盤檢討)變更前後土地使用計畫面積對照表(續 1)

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)	百分比(1) (%)	百分比(2) (%)	
體育場用地	20.80	-0.08	20.72	0.4	0.7	
綠地(帶)	37.28	-8.32	28.96	0.6	1.0	
市場用地	7.98	-2.93	5.05	0.1	0.2	
停車場用地	7.12	-0.25	6.87	0.1	0.2	
廣場用地	0	+1.44	1.44	0	0.1	
加油站用地	1.34	+0.04	1.38	0	0	
車站用地	7.42	-0.52	6.90	0.1	0.3	
消防用地	0	+0.43	0.43	0	0	
醫療用地	11.17	+0.72	11.89	0.2	0.4	
電信用地	0.45	-0.45	0	0	0	
郵政用地	0.12	0	0.12	0	0	
變電所用地	0.44	+0.52	0.96	0	0	
屠宰場用地	2.76	0	2.76	0.1	0.1	
垃圾處理場用地	3.46	0	3.46	0.1	0.1	
環保設施用地	0	+2.71	2.71	0.1	0.1	
殯儀館用地	0.85	-0.85	0	0	0	
寺廟用地	0.37	-0.37	0	0	0	
自來水事業用地	0	+0.31	0.31	0	0	
蓄水庫用地	77.96	-0.43	77.53	1.6	2.7	
水溝用地	13.43	+0.28	13.71	0.3	0.5	
公共設施 用地	河川用地	50.73	-50.73	0	0	0
	人行廣場用地	2.04	0	2.04	0	0.1
	鐵路用地	28.83	-0.33	28.50	0.6	1.0
	鐵路用地兼供社 教機構使用	1.51	0	1.51	0	0.1
	鐵路用地兼供河 川治理使用	0.83	0	0.83	0	0
	道路用地	545.92	+10.05	555.97	11.3	19.5

表 5.2-9 變更嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)(通盤檢討)變更前後土地使用計畫面積對照表(續 2)

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)	百分比(1) (%)	百分比(2) (%)
	道路(兼廣場)用地	0	+0.08	0.08	0	0
	道路用地兼供河川治理使用	1.33	0	1.33	0	0
	公園道用地	38.05	+1.65	39.70	0.8	1.4
	小計	1441.52	-53.01	1388.51	28.1	48.8
合	計(1)	4920.22	0	4920.22	100.00	—
	都市發展用地(2)	2890.12	-38.46	2851.66	—	100.00

資料來源：嘉義市政府「變更嘉義市都市計畫(不含嘉義交流道附近特定區、仁義潭風景特定區)(通盤檢討)書」(民國 93 年 3 月)

三、觀光據點分析

依據交通部觀光局統計，民國 83 年至 90 年嘉義市觀光景點區有門票收入之遊客人數由 27.1 萬人次增至 58.9 萬人次，成長幅度約 218%，但民國 90 年至 94 年則由 58.9 萬人次下降至 40.4 萬人次，成長幅度由正變負約 69%(表 5.2-10 與圖 5.2.4)，而圖 4.2.5 顯示歷年遊客多數集中於每年一月、二月與十二月份至嘉義市旅遊。

表 5.2-10 嘉義市歷年觀光遊客人數

	遊客人數	增減數	成長率(%)
83 年	271,000	-	-
84 年	263,000	-8,000	-2.95
85 年	277,000	14,000	5.32
86 年	452,000	175,000	63.18
87 年	543,000	91,000	20.13
88 年	540,000	-3,000	-0.55
89 年	568,000	28,000	5.19
90 年	589,000	21,000	3.70
91 年	541,000	-48,000	-8.15
92 年	482,000	-59,000	-10.91
93 年	515,450	33,450	6.94
94 年	404,618	-110,832	-21.5

註：表中遊客人數主要是蘭潭風景區之遊客

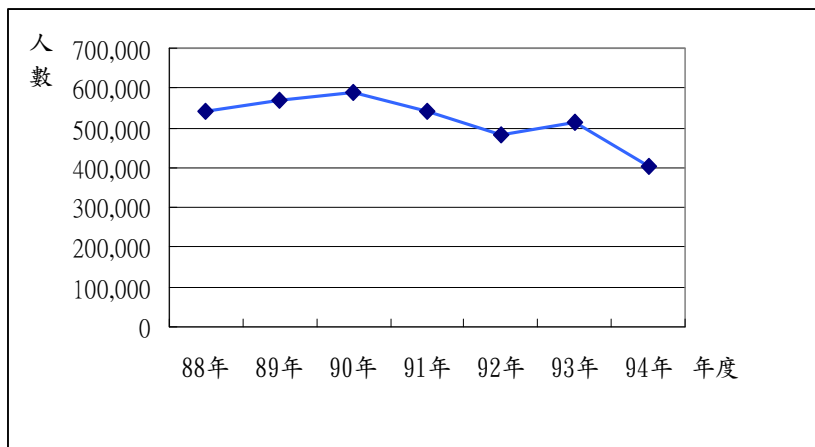


圖 5.2.4 嘉義市歷年總遊客人數

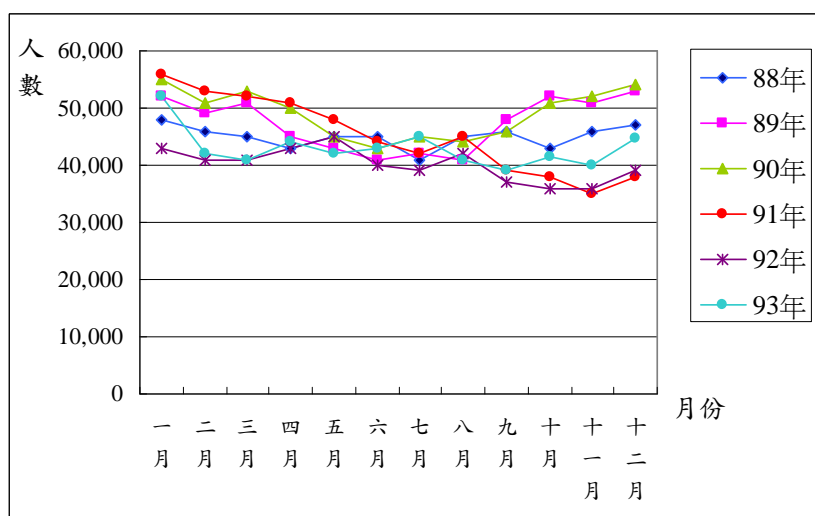


圖 5.2.5 嘉義市歷年各月份遊客人數

5.2.3 公共運輸現況

一、國道客運

嘉義地區國道客運業者主要以國光客運、統聯客運、和欣客運、日統客運及阿羅哈客運等五家公司較具規模，營運路線主要為台北、台中、高雄，依據調查之人數統計，假日約 4,000 人，平常日約 2,000 人，假日約為平常日之一倍(表 5.2-11)。另外尚有部分規模較小業者零星招攬生意，主要提供嘉義聯絡中南部各城市間運輸服務。

二、區域型客運

區域型客運主要業者為嘉義縣公共汽車管理處及嘉義汽車客運有限公司，共有 42 條營運路線，其他包括新營客運、員林客運、仁友客運等服務少數路線。

1. 嘉義汽車客運有限公司

(1) 營運路線：19 條

- (2)每日平均行駛班次：428 班次
- (3)營運里程總長度：574.7 公里
- (4)每日平均載容量：約 3,819.9 人次

嘉義客運區域型客運多為聯外路線，主要行駛於主要幹道上，依據表 5.2-12 營運資料顯示，每日平均載客人數僅 18.6 人/每班次，載客率不高，平均乘載率為 19%。總站設於嘉義市中山路，設有 3 停車席位。

2.嘉義縣公共汽車管理處

- (1)營運路線：23 條
- (2)每日平均行駛班次：278 班次
- (3)營運里程總長度：753.2 公里
- (4)每日平均載容量：4,669.2 人次

依據表 5.2-13 營運資料顯示，嘉義縣公共汽車管理處平均乘載率為 21%，並於嘉義車站設有 6 停車席位。

三、市區公車

目前嘉義市共有六條市區公車營運，皆經過嘉義火車站，其中 1、2、7 線公車以服務嘉義市東區為主，3、5、6 線公車則以嘉義市西區為服務範圍，但由路線圖可看出嘉義市公車服務路線重複仍多，服務範圍也僅達市區部分路段，無法提供市民真正便捷之大眾運輸，由表 5.2-14 亦可看出除七號公車班距較短，班次數較多之外，其餘五線市區公車班距均大於一小時，無法提供民眾便捷之大眾運輸需求。



圖 5.2.6 嘉義市公車營運路線圖

表 5.2-11 嘉義市國道客運路線、班次統計表

業者	路線	班次	席位數	運量(人/日)*	
				平常日	假日
國光客運	2	89(例假日機動加開班次)	6	1,100	2,000
統聯客運	1	全日 24 小時整點發車	0	330	850
和欣客運	1	97(發車間距約 30 分鐘)(但有穿插往台南及小港機場服務)	與國光客運 席位共用	130	270
日統客運	1	05:00~22:00 整點發車	0	30	60
阿羅哈客運	1	40(隨時機動發車)	0	350	780
合計				1,940	3,960

註：表位於火車站場站之調查搭乘人數。

資料來源：「嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃」，民國 94 年。

表 5.2-12 嘉義汽車客運營運路線

序號	路線別 起(經由)迄	每日實駛 班次數	客運人數	每日平均 載容量	行駛里程	乘載率
1	嘉義-溪口	9	29,491.0	80.8	56,502.0	0.21
2	嘉義(太保)朴子	58	190,530.0	522.0	514,431.0	0.19
3	嘉義-塭港	12	34,164.0	93.6	164,250.0	0.18
4	嘉義(鹿草)朴子	12	35,916.0	98.4	121,764.0	0.19
5	嘉義(竹子腳)鹽水	13	40,011.0	109.6	165,126.0	0.19
6	嘉義(重寮)鹽水	15	41,387.0	113.4	196,552.5	0.18
7	嘉義(鹿草)布袋	4	15,500.0	42.5	61,904.0	0.20
8	嘉義(朴子)布袋	24	76,212.0	208.8	352,152.0	0.19
9	嘉義-蒜頭	6	17,747.0	48.6	52,122.0	0.18
10	嘉義(月眉)北港	66	233,673.0	640.2	544,434.0	0.21
11	嘉義(民雄)北港	54	189,216.0	518.4	490,779.0	0.20
12	嘉義-土庫	25	81,646.0	223.7	242,725.0	0.20
13	嘉義(內角)白河	34	112,931.0	309.4	218,416.0	0.19
14	嘉義-關子嶺	24	76,653.0	210.0	252,288.0	0.20
15	嘉義-漚水	30	102,317.0	280.3	189,435.0	0.21
16	嘉義-觸口	22	66,356.0	181.8	162,206.0	0.19
17	嘉義(虎尾)麥寮	4	10,032.0	27.5	81,322.0	0.16
18	嘉義-斗六	10	27,440.0	75.2	120,815.0	0.18
19	嘉義-新中	6	13,045.0	35.7	96,360.0	0.13

資料來源：嘉義汽車客運，民國 93 年。

表 5.2-13 嘉義縣公車管理處營運路線

序號	路線別 起(經由)迄	每日實駛 班次數	客運人數	每日平均 載容量	行駛里程	乘載率
1	嘉義-瑞峰	4	10,519.0	28.8	57,251.0	0.09
2	嘉義-檳榔宅	8	12,549.0	34.4	44,700.0	0.11
3	嘉義-南華大學	4	19,697.0	54.0	30,555.0	0.35
4	嘉義-奮起湖	4	8,933.0	24.5	61,618.0	0.13
5	嘉義-崙子	6	5,570.0	15.3	67,529.0	0.05
6	嘉義-大湖	8	57,499.0	157.5	89,174.0	0.26
7	嘉義-達邦	6	8,603.0	23.6	101,088.0	0.08
8	嘉義-嘉義農場	6	19,697.0	54.0	161,045.0	0.11
9	嘉義-埔尾	2	3,186.0	8.7	14,274.0	0.10
10	嘉義-番路	12	67,706.0	185.5	92,853.0	0.26
11	嘉義-溪心寮	18	91,906.0	251.8	164,470.0	0.21
12	嘉義-中正大學	16	58,271.0	159.6	99,588.0	0.30
13	嘉義-半天岩	0	82,600.0	226.3	84,516.0	0.31
14	嘉義-松腳	17	57,542.0	157.6	82,178.0	0.25
15	嘉義-阿里山	10	40,094.0	109.8	213,952.0	0.23
16	嘉義-北港	37	304,467.0	834.2	339,768.0	0.26
17	嘉義(朴子)布袋	24	160,508.0	439.7	352,286.0	0.19
18	嘉義(竹崎)梅山	30	313,859.0	859.9	220,805.0	0.32
19	嘉義(大林)梅山	26	163,420.0	447.7	332,721.0	0.25
20	嘉義(水上)朴子	14	70,538.0	193.3	111,244.0	0.37
21	嘉義-雙溪口	18	127,465.0	349.2	184,621.0	0.20
22	嘉義-長庚醫院	6	19,636.0	53.8	56,443.0	0.12
23	嘉義(雙溪口)朴子	2	營收與雙溪口線併計			

資料來源:嘉義縣公車管理處，民國 93 年。

表 5.2-14 嘉義市區公車每日班次與班距

路線	每日班次數	班距	備註
1	4	4 小時	
2	6 (週六與週日 5 班)	0600-0700 班距 80 分鐘 1000-1800 班距 4 小時 1800-2110 班距 190 分鐘	
3	8	60 分鐘	
5	8	60 分鐘	
6	2	週 1245 為 0710 與 1550 各一班 週三為 0710 與 1230 各一班	假日及寒暑假僅開 0710 與 1230 兩班
7	60	上下午尖峰時間班距 5 分鐘 1200-1300 班距 15 分鐘 離峰時間班距 30 分鐘	

資料來源: 本計畫收集整理，民國 96 年

根據嘉義市政府「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」之調查資料顯示，嘉義市區公車既有使用者主要年齡集中在 16-20 歲(佔 47%)；其次為 21-30 歲(佔 29%)，市區公車主要使用者以學生居多(佔 79%)。

由公車乘客職業分佈圖可看出，扣除最大使用族群學生後，使用市區公車者以未就業民眾居多，此現象值得大眾運輸業者與政府注意，是否使用嘉義市區公車之乘客多屬於較無經濟能力之族群，除學生外，社會人士搭乘比例偏低，且是否搭乘者因經濟能力較低無法負擔使用私人運具才轉而使用公車，而此一現象是否會導致一般民眾搭乘意願低落，係未來市區公車營運上需要特別注意之問題。

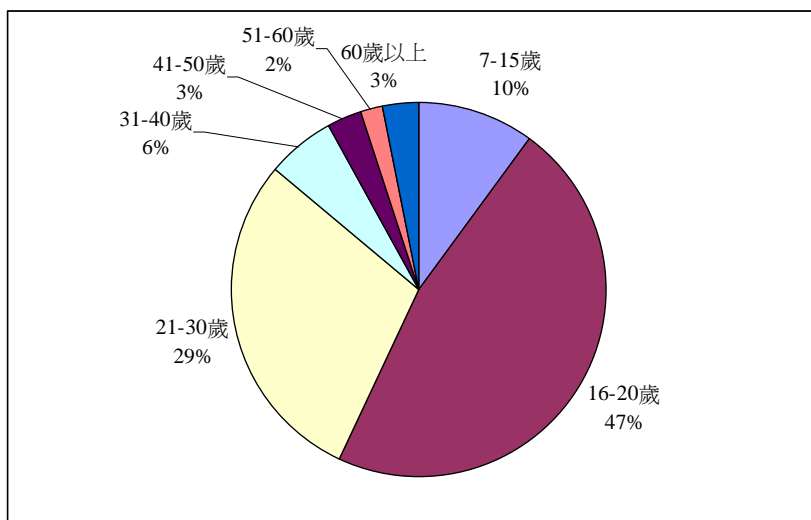


圖 5.2.7 嘉義市區公車使用者年齡分佈

資料來源：辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案，嘉義市政府，民國 94 年

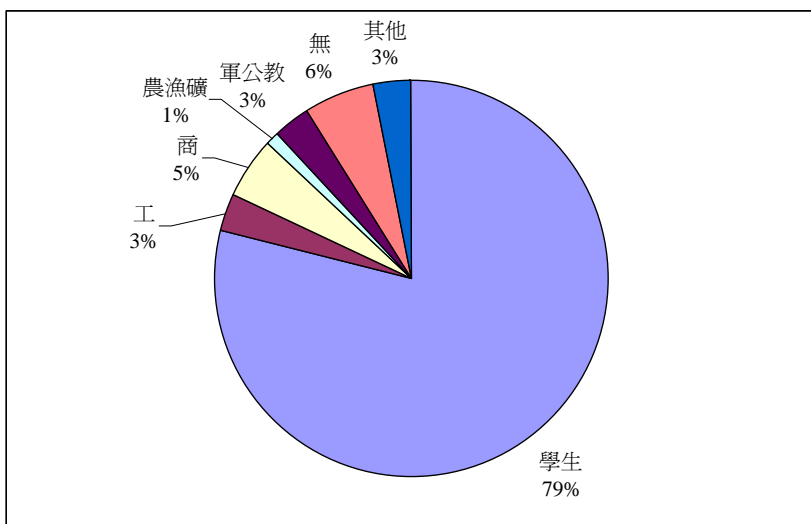


圖 5.2.8 嘉義市區公車使用者職業分佈

資料來源：辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案，嘉義市政府，民國 94 年

四、計程車

由於嘉義市人口規模不大，加上區域內旅次活動以汽機車為主要交通工具，故搭乘計程車的比例不高，無法以類似臺北市隨招隨停的方式經營，現階段以排班與撥召的方式提供服務，主要的排班地點為嘉義火車站。

五、接駁車

嘉義市提供接駁車服務的有兩類，包括醫院醫療接駁車與百貨公司購物接駁車，前者包括嘉義基督教醫院、天主教聖馬爾定醫院與榮民醫院，以週一至週五提供服務為主，後者包括大遠百與衣蝶百貨，以週末假日提供服務為主，平日亦提供服務，但搭乘人數較少。

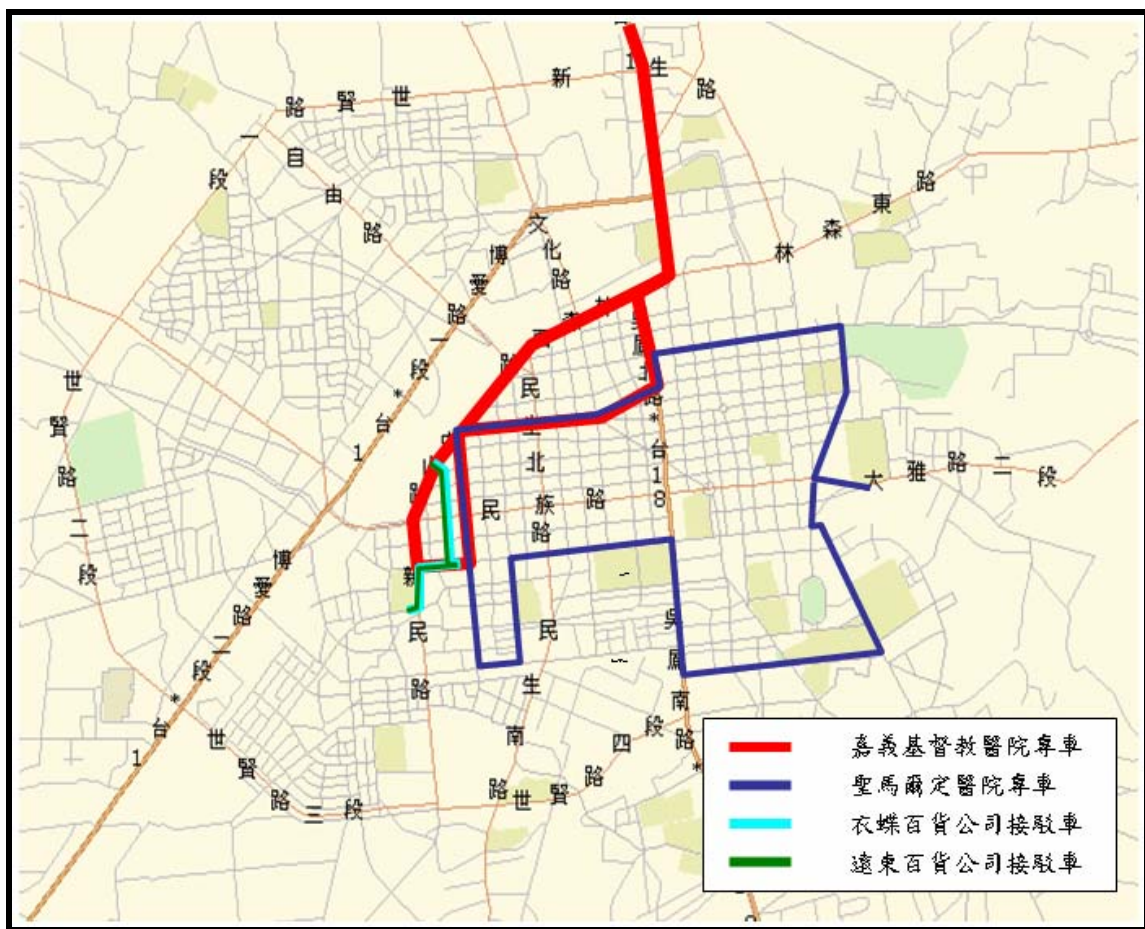


圖 5.2.9 嘉義市接駁車路線圖

六、鐵路

嘉義市軌道運輸目前有二個系統：1.台鐵西部幹線、2.阿里山鐵路。其中台鐵西部幹線嘉義站為嘉義市最主要之車站，各級列車班次密集，利於民眾使用，對於平日之上班、上學的短程通勤旅次，及連續假期之中長程旅運有很大的輸運功能。

另阿里山森林鐵路則為世界三大高山鐵道之一，路線全長 72 公里，主要功能為提供觀光交通之需求，嘉義火車站與北門車站為阿里山森林鐵路於嘉義市境內最主要的兩個車站，前者可直接聯繫台鐵與地區客運，對於阿里山之觀光旅遊助益最大。

表 5.2-15 阿里山森林鐵路各路線乘客比例

年度	總數	本線		眠月線		神木線		祝山線	
		人數	比例 (%)	人數	比例 (%)	人數	比例 (%)	人數	比例 (%)
82	737,058	72,462	9.8	96,534	13.1	96,808	13.2	471,254	63.9
83	662,321	74,368	11.2	98,759	14.9	91,976	13.9	397,218	60.0
84	943,171	89,843	9.5	118,089	12.5	83,648	8.9	651,591	69.1
85	619,843	52,788	8.5	80,788	13.0	78,707	12.7	407,560	65.8
86	800,260	88,044	11.0	98,143	12.3	101,273	12.7	512,800	64.0
87	691,678	111,521	16.1	110,490	16.0	59,115	8.5	410,552	59.4
88	682,004	135,351	19.8	123,915	18.2	17,185	2.5	405,553	59.5
89	245,278	57,596	23.5	0	0	10,497	4.3	177,185	72.2
90	492,800	116,327	23.7	200	0.1	31,504	6.3	344,769	69.9
91	689,254	167,550	24.3	0	0	50,067	7.3	471,637	68.4
92	567,366	149,395	26.4	0	0	47,341	8.3	370,630	65.3
93	493,437	125,084	25.3	0	0	39,733	8.1	328,620	66.6

資料來源：台灣省林務局嘉義林管處、本計畫整理。

表 5.2-16 台鐵嘉義站歷年客運人數

年度	一般旅客(人)	定期旅客(人)
88	7,615,360	981,850
89	7,676,680	1,039,885
90	7,792,750	1,059,230
91	7,296,301	984,984
92	6,533,631	986,584
93	6,754,961	912,208

資料來源：台灣鐵路管理局

5.2.4 道路系統現況

嘉義市公路系統依層級可分為國道、省道、縣道及市區道路，依功能大致可分為聯外道路、環狀道路、主要道路與次要道路四類。

1. 聯外道路

嘉義市聯外道路計有 11 條，以通往鄰近太保、水上、民雄、中埔、番路、竹崎等鄉鎮為主(表 5.2-17 與圖 5.2.10)，但其中自由路因交通量不大，故不屬於重要的聯外道路，另湖子內路為台 82 線中和交流道的聯絡道路，目前交通量不多，屬嘉義市的次要聯外道路。

2. 市區主要道路

(1) 東西向主要道路

由北而南依序為林森東路與林森西路、中山路、民族路、垂楊路、興業東路與興業西路。

(2) 南北向主要道路

由西至東依序為新民路、民生南路與民生北路、吳鳳南路與吳鳳北路、忠孝路、啓明路、彌陀路。

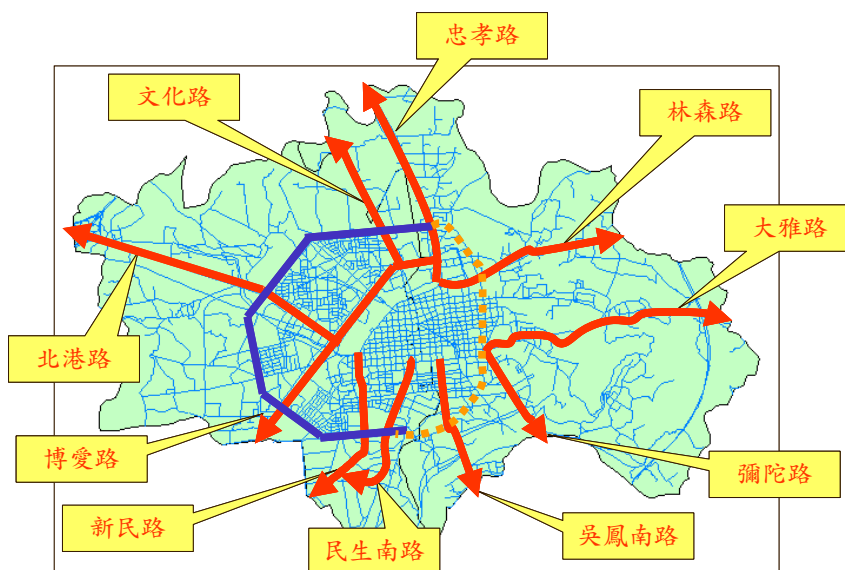
(3) 主要環狀道路系統

世賢路為嘉義市之主要外環道，路寬 90 米，受限於早期都市發展之限制，目前僅形成嘉義市西半部的外環道部分，缺乏東側環線的聯繫，無法順利銜接成一完整之環狀道路系統。

表 5.2-17 嘉義市主要聯外道路表

編號	道路名稱	道路長度(m)	計畫寬度 (m)	聯絡鄉鎮
1	忠孝路	1,696	90	民雄
2	林森路	3,524	20	竹崎
3	大雅路	3,423	30	番路
4	彌陀路	342	20	中埔交流道
5	吳鳳南路	1,388	20	中埔
6	新民路	1,426	25	水上
7	民生南路	1,440	15	水上
8	博愛路	693	30~90	水上
9	北港路	1,973	30	太保、朴子
10	文化路	3,053	20	民雄

資料來源：變更嘉義市都市計畫通盤檢討



5.2.10 嘉義市市區道路路網圖

5.2.5 航空系統

嘉義地區主要航空運輸系統為水上機場，目前僅有長榮航空經營「嘉義-台北」、「嘉義-馬公」與「嘉義-金門」三條航線，以「嘉義-台北」航線班次最為密集。嘉義機場之營運量由歷年之記錄可得知，在開放天空政策後旅客人數於民國80年代中期達到高峰，近年則因經濟不景氣及城際公路運輸系統服務健全因素下，客貨運量皆有下滑之現象，在高鐵通車後搭乘人數更是急速下降。

表 5.2-18 嘉義水上機場營運概況比較表

年別 (民國)	起降架次		旅客人數		貨物噸數	
	架次	年增率	人數	年增率	噸	年增率
84	19,437	-	755	-	86	-
85	23,854	22.72%	1,002	32.72%	85	-1.16%
86	22,771	-4.54%	1,044	4.19%	165	94.12%
87	20,051	-11.95%	910	-12.84%	97	-41.21%
88	19,045	-5.02%	929	2.09%	90	-7.22%
89	19,646	3.16%	684	-26.37%	72	-20.00%
90	16,436	-16.34%	537	-21.49%	146	102.78%
91	13,048	-20.61%	435	-18.99%	388	165.75%
92	10,252	-21.43%	358	-17.70%	475	22.42%
93	10,382	1.27%	380	6.15%	512	7.79%

資料來源：嘉義市及週邊地區整體運輸規劃，民國94年

5.2.6 其它系統

1.停車場：目前嘉義市之公有路外停車場列於表 5.2-19，共有 2,460 席小型車停車格位，1,031 席機車停車格位；路邊收費停車格位則有 2,047 席，設置區域集中於市中心商業區範圍內。

表 5.2-19 嘉義市公有路外停車場一覽表

停車場名稱	基地位置	車位數(席)	型式	備註
中正公園地下停車場	民權路、國華街口	小型車：145	地下一層，匝道式	收費
北港路停車場(西北地區停一)	友愛路口	-	平面式	已暫停使用
大雅停車場	大雅路、文雅路交叉口	小型車：38	平面式	開放使用
蘭潭 5 號停車場	-	小型車：16 機車：45	平面式	開放使用
西市場綜合大樓附建停車場	中山路、忠義街口	小型車：250 機車：30	地下一層地上 三、四層匝道式	收費
友愛停車場	友愛路、興達路口	小型車：80	平面式	收費
世賢路興嘉停車場	興嘉國小後方	小型車：450	平面簡易設施	已改為拖吊停車場
後火車站停車場	後火車站	小型車：62 機車：140	平面式	收費
民族國小運動場地下停車場	民族路	小型車：199	地下一層，匝道式	收費
垂楊國小運動場地下停車場	垂楊路	小型車：204	地下一層，匝道式	收費
市立棒球場停車場	棒球場西側	大型車：100 小型車：558 機車：654	平面式	開放使用
東市場綜合大樓二、三樓改建停車場工程	中正路、吳鳳路口	小型車：54	地上二、三層	開放使用
崇仁停車場	十豆山對面	小型車：30	平面	開放使用
嘉義市立體育館	體育路	小型車：54	平面	開放使用
嘉義市博物館	忠孝路	小型車：152 機車：262	平面	開放使用
嘉義市北門車站	忠孝路	小型車：50	平面	開放使用
嘉義市立慢速壘球場	體育路	小型車：80	平面	開放使用
嘉峰加油站後停車場	大雅路 259 巷內	小型車：38	平面	收費
合計		大型車：100 席 小型車：2,460 席 機車：1,031 席		

資料來源：嘉義市政府交通局，民國 94 年。

- 2.自行車優先道與自行車路網：目前嘉義市計有自行車優先道一處，位於垂楊路側，長 3,560 公尺，主要功能為提供垂楊路週邊學校教職員學生上下學與通勤使用，另外在蘭潭的環湖道路與學府路規劃有蘭潭鹿寮區自行車路網，以及劉厝地區規劃有港坪區自行車路網，但此兩處路網並未規劃自行車專用道或優先道，自行車必須與其它車輛共用道路。另外由志航國小至水上鄉北迴歸線公園太陽館規劃利用中油廢鐵道闢建自行車專用道(施工中)。
- 3.砂石車路線：嘉義市於民國 89 年 12 月 1 日起施行砂石車行駛路線(表 5.2-20)，以維護市區道路交通秩序與安全，凡十五噸以上大貨車、聯結車、砂石車行駛於嘉義市，除經公告准於行駛之道路、時間外，其他道路禁行。
- 4.汽車單向道系統：嘉義市中心區原實施單行道系統，但由於民眾習慣等因素已取消單行道之設置，改為開放機車雙向通行、汽車單向行駛之設置方式，其管制範圍主要在吳鳳北路、垂楊路、林森西路區域內，集中於東區、西區中心商業區，管制路段如表 5.2-21。

表 5.2-20 嘉義市市區道路十五噸以上大貨車、聯結車、砂石車行駛路線

編號	行駛路線範圍	編號	行駛路線範圍
1	大雅路(啓明路以東)	9	博愛路(全線)
2	啓明路(彌陀路至中山路)	10	中興路(北港路至博愛路)
3	林森東路(新生路以東)	11	興業東、西路(全線)
4	新生路(中山路以北)	12	新民路(興業西路以南)
5	忠孝路(博愛路以北)	13	吳鳳南路 (世賢路以北、興業東路以南)
6	文化路(博愛路以北)	14	彌陀路(全線)
7	世賢路(全線)	15	經親水路方向
8	北港路(全線)		

資料來源：嘉義市政府交通局，本計畫整理，民國 94 年

表 5.2-21 嘉義市「汽車單向道」管制範圍

行駛方向	汽車單向道 名稱	路段起迄點		道路寬度（公尺）	
		起點	迄點	現況	都市計畫
西→東	北門街	文化路	吳鳳北路	-	8
	民權路	林森西路	吳鳳北路	10.6	12
	中正路	仁愛路	吳鳳北路	8	8
	蘭井街	中山路	吳鳳北路	6.6	8
	康樂街	新民路	吳鳳北路	7	8
東→西	長榮街	吳鳳北路	民生北路	6.6	8
	北榮街	吳鳳北路	林森西路	7.4	8
	光彩街	吳鳳北路	廣寧街	6.7	8
	延平街	吳鳳北路	永和街	7.1	8
北→南	廣寧街	光彩街	垂楊路	6.9	8
	西榮街	民權路	垂楊路	6.7	8
	國華街	林森西路	垂楊路	7.0	11
	成仁街	林森西路	垂楊路	7.0	8
南→北	永和街	垂楊路	中山路	-	12
	西門街	垂楊路	中山路	6.8	8
	忠義街	垂楊路	林森西路	6.5	8
	興中街	垂楊路	林森西路	6.9	8

資料來源：嘉義市政府交通局，本計畫整理，民國 94 年

5.2.7 相關計畫

一、高鐵嘉義站聯外公車捷運BRT計畫(民國 95 年)

BRT 計畫全線分為「主線」、「嘉義市區延伸線」及「嘉義縣治銜接線」三部分，其中主線由高鐵嘉義站往北，轉行太保-嘉義 50 米計畫道路，經中山高嘉義交流道至嘉義市區北轉世賢路，續接自由路、友忠路、中興路至台鐵嘉義車站後站；嘉義市區銜接線則自台鐵嘉義車站後站起，經中興路、博愛路、嘉雄陸橋、新民路、垂楊路、啓明路以迄嘉義公園；嘉義縣治銜接線則由高鐵嘉義站轉沿縣道 168 線至嘉義縣政府前，續向西行經嘉義醫療特定區長庚醫院、嘉義縣立體育館。

在停靠站規劃方面，主線沿線設置八處站位，分別為台鐵嘉義站後站、自由友愛站、世賢八德站、世賢北港站、大溪厝站、嘉義交流道東站、嘉義交流道西站、高鐵嘉義站；嘉義市區銜接線設置四處站位，分別為衣蝶遠東站、文化路口站、民族停車場站及嘉義公園停車場站；嘉義縣治銜接線設置七處站位，分別為崙仔頂站、東勢寮站、縣政府站、長庚醫院站、大康棧站、東石國中站、嘉義縣立體育館站。

BRT 營運技術規劃方面，除高鐵站區段採混合車流佈設外，全線佈設平面公車專用道，以號誌連鎖方式增進行車速度及班車準點性，並選擇適宜路口試辦公車優先號誌，結合公車動態資訊系統，包括車上站名顯示與語音播報，智慧型公車站牌即時資訊等諸多先進技術。另考量高鐵通車時程，以高鐵通車時點劃分為二階段實施，第一階段主要辦理道路相關設施(如專用車道、候車設施、公車動態資訊、旅客候車資訊)以配合公車捷運系統之規劃、設計、施工，其目標為施作公車捷運系統之初期設施；第二階段主要辦理包括票證整合系統在內的智慧型運輸系統等後續設施之建置與啓用，其目標在完全實施公車捷運之載客運轉。

BRT 客運路線目前由嘉義客運經營，其智慧型運輸系統初期設施：包括公車動態資訊系統、智慧卡票證、號誌連鎖與優先號誌等 ITS 設施。至於智慧型運輸系統後續設施：由嘉義市政府統籌辦理，並監督客運業者配合完成。公車動態資訊系統包括資訊站、網際網路服務、電話語音查詢等。配合高鐵通車期程，引進低底盤公車，並允許分期納入營運，目前尚未引進低底盤公車加入營運。

公車捷運 BRT 將配合嘉義市先期交通轉運中心的設立，結合高鐵、台鐵、阿里山鐵路、國道客運、公路客運、市區公車，使嘉義市真正成為雲嘉南生活圈之交通轉運新核心。

二、嘉義市先期交通轉運中心計畫(民國96年)

嘉義市是雲嘉南生活圈的政經與生活中心，為提昇生活圈之發展與推動各項建設，有必要強化嘉義市之交通服務設施，尤其是大眾運輸之服務。嘉義市政府已於民國 95 年初完成先期交通轉運中心之可行性研究與先期規劃作業，初步規劃基地面積約 1.3 公頃（台鐵後站及廣場），站體將與台鐵後站共構成為地下 1 層（地下停車場）及地上 2 層（旅客轉乘與商業空間），客運月台為 14 席，停車位數包括小汽車 85 席；計程車 20 席；機車 260 席；小汽車臨停 10 席。

本案於民國 95 年獲得交通部補助 400 萬元辦理後續細部設計作業，並已獲得經建會同意納入 96 年提升公共交通網計畫中補助工程經費 2 億元。未來將成為國內第一個完整複合轉運中心，在同一個基地範圍內納入台鐵、阿里山鐵路、國道客運（國光、統聯、阿羅哈、和欣、日統）、公路客運（嘉義縣公車處、嘉義客運、仁友、員林客運）、市區公車、公車捷運 BRT，使嘉義市真正成為雲嘉南生活圈之交通新核心。目前先期性轉運中心已完成規劃辦理細部設計，準備施工。

三、嘉義市區鐵路高架化計畫(民國95年)

本計畫主要項目係嘉義市區鐵路改建為高架的工程。鐵路高架路線北起牛

稠溪橋後經嘉義車站至北迴站止，原平面鐵路改成高架鐵路，包括高架橋及引道全長約 8.2 公里。市區鐵路高架化後可消除鐵路沿線平交道 5 處，新增 1~2 處鐵路簡易車站。全案總經費約需新台幣 144 億元，工程施工期間則約為 7 年。本案主要效果包括：

1. 消除鐵路阻隔，均衡都市發展。
2. 嘉義火車站週邊土地再規劃與利用，重塑都市景觀。
3. 結合區域大眾運輸，提供都會快捷交通。
4. 消除市區鐵路平交道，提昇鐵路交通安全。
5. 消彌鐵路污染噪音，提昇沿線居民生活環境品質。

本案已由交通部完成可行性研究評估報告，初步評估結果包括淨現值 7.3 億元、益本比 1.06、內生報酬率 6.85%，顯示本案具經濟可行性。並於民國 95 年 7 月行政院核定可行性研究報告在案。本案目前正由交通部鐵路改建工程局辦理後續綜合規劃作業，前述規劃作業預定民國 97 年 7 月底完成，全案俟奉行政院核定後 6~7 年可以完工，屆時，鐵路沿線與火車站區城市面貌將會有大幅度的改善，且未來新的高架車站亦將與客運、公車與高鐵聯外運輸等運具連結，形成多重運具便利轉乘的及永久的交通轉運中心。

四、嘉義市中油舊鐵道設置休閒自行車道及景觀綠美化工程(民國96年)

嘉義市政府為改善湖子內都市計劃區內之生活環境，提升該地區之觀光發展，向中國石油公司無償借用由嘉義市中油公司溶劑化學品事業部至嘉義縣水上鄉等 199 筆之鐵道、房舍及土地面積計 8.6309 公頃。並於民國 94 年 5 月 9 日起由嘉義市政府管理，另為活化該鐵路，故保留舊有鐵道設施，於鐵道兩旁設置自行車專用道，同時綠美化沿途景觀。工程起自嘉義市世賢路四段至嘉義縣水上鄉北回歸線天文廣場附近。本工程融合中油鐵道之特色，營造一個富休閒與教育功能的親子自行車環境，提供嘉義市親子優質的運動休閒空間。自行車道工程規劃在民國 96 年完程。

五、八掌溪北岸自行車道綠美化工程(民國95年)

八掌溪為流經嘉義市之重要河川，嘉義市政府業已興闢親水休閒公園提供市民一個戶外遊憩場所，另考量八掌溪之豐富自然景緻及生態環境，及推動 21 世紀追求健康、無污染及省能之綠色運輸，將建設具有觀光價值之自行車道，供市民休閒運動及教育觀摩。嘉義市政府民國 95 年已向內政部營建署爭取經費補助興闢自行車道設置工程，將原有生硬之混凝土堤防進行簡易綠美化工作，並於沿線增設安全護欄以及休憩平台及設立解說牌等，以營造良好之自行車活動環境，並讓民眾體會八掌溪之野鳥生態區，以塑造八掌溪北岸另一個新風貌。

5.3 人本交通發展願景

一、嘉義市交通發展的定位

嘉義市屬典型的中南部城市，因城市規模不大，生活機能健全，使得生活上大多數的日常需求均可自給自足，讓市民在市區範圍內就可完成大部分的旅運需求，也因此形成短程旅次多，平均旅行時間短(約 15 分鐘)的交通特性，此類型交通環境造就了機車絕佳的生存環境，嘉義市民每天的日常活動有 52.7% 是依賴機車(而汽車的使用比例約為 19.7%)，其優勢條件在於機車具有及門(door to door)的方便性與機動性，幾乎任何道路都允許機車的通行。

未來嘉義市若欲極力推展人本交通環境的建置，應積極降低汽機車的負面衝擊(包含噪音、空氣污染、資源消耗等)，因此在執行層面上勢必朝發展綠色運輸系統的方向努力，在短中程旅次上可依靠步行或自行車，在中長程旅次上就必須納入公共運輸(含鐵路、公路客運與市區公車等)的配合，但在推動的過程中必須正視小汽車與機車定位的問題，因為推動步行或自行車的發展，甚至公共運輸的發展，必須在既有的路權範圍內與汽機車競爭，特別是機車行駛空間所受到的影響最為直接；另外嘉義市先期交通轉運中心已在規劃設計中，此轉運中心對嘉義地區運輸系統的整合將扮演舉足輕重的角色，因此在擬定嘉義市人本交通發展願景前，有幾項問題必須先予以釐清，包括：

1. 嘉義市未來到底要打造成那一種交通型態的都市?以私人運具為主?以公共運輸為主?或兩者可兼容並蓄的組合?
2. 在推動人本交通環境的同時，原屬於優勢運具的汽機車在人本交通環境中的定位為何?

而永續發展願景的具體內容需要反應在整個空間發展的使用計畫上，依據「嘉義市交通政策白皮書」之研究成果，有關嘉義市之交通發展定位如下：

1. 嘉義市居嘉義都會區運輸轉運樞紐地位。
2. 結合嘉義市文化藝術特色與阿里山、雲嘉南濱海旅遊線，使嘉義市成為嘉義地區觀光遊憩中心。

二、嘉義市交通政策白皮書與施政方向

依據「嘉義市交通政策白皮書」對嘉義市交通政策之制訂，係依循「人本精神」、「分工整合」、「永續運輸」的思潮方向，配合都市發展需求與實質空間發展架構，交通發展願景為建構「關懷的交通環境」，並營造一個「健康、活力、永續使用的運輸社會」，交通政策之發展目標為「提升一般民眾生活環境」、「活絡產業經濟發展環境」、「調和自然生態生存環境」。因此嘉義市交通運輸發展除注重車本的交通運輸外，應涵蓋 6 項交通規劃理念，包括：

- (1)「永續運輸」
- (2)「以人為先，車為次」
- (3)「運具分工整合」
- (4)「效率與安全」
- (5)「環保及社區需要」
- (6)「落實使用者付費」等規劃理念落實人本交通運輸環境的推動計畫。

以上述規劃理念為指導方針，嘉義市人本交通發展的新願景可配合嘉義市之「美麗諸羅、魅力嘉義」願景，創造出一個具「活力、效率、安全、繁榮、友善、美麗」特性之城市，同時配合嘉義市的施政理念繼續努力完成：

1 個國際級的遠景 -- 打造『嘉義市』成為台灣的『京都』

6 大施政目標

- (1)活力的城市：都市更新、社區改造
- (2)效率的城市：流程再造、e化服務
- (3)安全的城市：婦幼安全、社區聯網
- (4)繁榮的城市：消費中心、特色商圈
- (5)友善的城市：誠信互愛、人文關懷
- (6)美麗的城市：文化藝術、城市行銷

8 大施政策略

- (1)環保衛生：提升醫療品質、永續生態環境
- (2)都市行政：廉能便民的市政服務 社會治安：安心、安全、安康
- (3)產業升級：增加市民就業機會
- (4)教育文化：健全人格、文化傳承
- (5)商業繁榮：嘉雲南消費中心
- (6)交通建設：便捷化的交通網路
- (7)社會福利：愛與關懷
- (8)永續發展：持續創新

三、嘉義市交通發展願景

(一)嘉義市及週邊地區未來發展型態

由整體發展趨勢推估，嘉義都會區未來的都會中心仍將是嘉義市，而次核心則是太保市。至於嘉義周圍之民雄、水上、中埔等鄉鎮將是嘉義都會區發展潛力最大之地區，而朴子市將成為朴子次生活圈之中心都市。

由都市整體發展軸向、歷年發展趨勢及相關建設計畫(特別是高速鐵路計畫)顯示，未來嘉義都會區將以嘉義市、太保市為雙核心發展，依據都會區中心都市與外圍鄉鎮市之關係，嘉義都會區以嘉義市為中心部份，將主要發展

成四大發展走廊：嘉義-民雄、嘉義-中埔、嘉義-水上、嘉義-太保；因為上述走廊的未來發展趨勢攸關嘉義市運輸系統的未來發展，其發展脈動將簡述於后。

1. 嘉義-民雄發展軸

由嘉義市沿台1線發展，此發展軸因民雄、頭橋工業區之設置及中正大學特定區計畫之推動，帶動民雄的發展，成為嘉義都會區之工業重鎮及新興之文化教育區，而南二高的完工通車及未來大埔美智慧型工業區的開發，更將帶動嘉義-民雄軸帶由線的發展蛻變成面的發展，引入產業蓬勃與文化教育發展的新契機。

2. 嘉義-中埔發展軸

主要沿台18線發展，受嘉義市發展擴充之影響，此軸帶可連結阿里山觀光遊憩系統，同時配合南二高的聯繫，宜朝向觀光遊憩服務廊帶方向發展，並塑造宜人的住宅環境，使中埔地區成為嘉義市南側區域的高級住宅新市鎮。

3. 嘉義-水上發展軸

此發展軸沿台1線經水上至台南白河，水上機場亦位於此軸線上，未來配合劉厝地區的精緻農業發展，此廊帶於中長期應整合嘉義市南側地區、水上鄉與太保市成為嘉義都會區域的成長中心。

4. 嘉義-太保-朴子發展軸

此軸線由嘉義市沿縣道168往西，經太保至朴子，目前東西向快速道路東石-嘉義線已成為此廊帶東西向最重要的交通動脈之一，未來配合工業區之設置(馬稠後工業區等)，高鐵太保站、高鐵特定區之設立及太保市為嘉義縣治所在地之事實，此軸線預期將成為嘉義都會區東西向發展潛力最大之地區。

(二) 短中長期發展願景

依據前述的發展定位與方向，嘉義市與週邊地區的發展願景與趨勢可朝「一心、四軸、十一區」的方向推展，其實質意義說明如下：

一心：嘉義市的中心地區(包括嘉義市中心地區的舊市區部份與西北部份)

四軸：嘉義市-民雄發展軸、嘉義市-太保發展軸

嘉義市-水上發展軸、嘉義市-中埔發展軸

十一區：嘉義市的11個都市計畫分區

在上述的推展方向下，嘉義市整體交通與人本交通之短中長期發展目標與構想，說明如下：

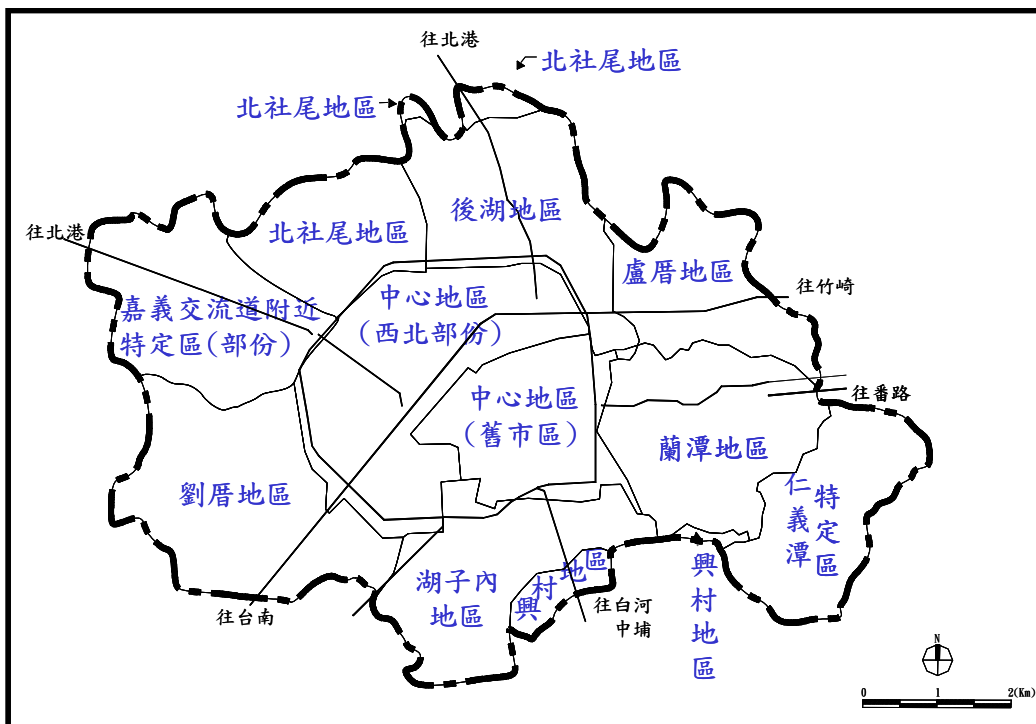


圖 5.3.1 嘉義市交通發展構想分區

註:圖中 11 個分區發展構想嘉義市政府已研議變更中

1.短期發展願景(1~2 年)

(1)交通發展目標	a.鞏固嘉義市於嘉義地區交通樞紐的地位。 b.提升交通安全。	(1)人本交通發展目標	a.將綠色運具的推廣納入運輸政策中。 b.機車的使用比例降至 50%。 c.小汽車的使用比例降至 18%。
(2)做法	a.因應高速鐵路通車—嘉義市應與高鐵太保站作密切的整合。 b.配合 BRT 的實施，調整運輸系統的結構，吸引部份私人運具使用者轉換至大眾運輸。 c.市區交通改善(包括單向道與路邊停車設施)。	(2)做法	a.自行車路網整體規劃。 b.市中心區行人設施優先改善。 c.機車退出騎樓措施的持續推動。 d.配合 BRT 的實施，調整運輸系統的結構，吸引部份私人運具使用者轉換至大眾運輸。

2. 中期發展願景(2~5 年)

(1)交通發展目標	a.人車並重的運輸。 b.大眾運輸逐步推展。 c.提升交通安全—讓嘉義市成為全國肇事率最低的地區。	(1)人本交通發展目標	a.適度抑制汽機車的使用。 b.提升自行車使用的比例至 20%。 c.提升公共運輸服務,大眾運輸使用的比例至少 6%。 d.機車的使用比例降至 45%。
(2)做法	a.因應 BRT 的實施—配合社區特性逐步推動大眾運輸。 b.道路系統(含單向道)與停車系統做必要的改造。 c.行人系統與自行車系統做初步的改造。 d.大眾運輸服務至少滿足中長程的旅次服務。 e.觀光遊憩系統交通規劃。 f.交通設施(含機車停車)的逐步改善。	(2)做法	a.自行車路網逐步建置。 b.於市中心區優先實施管制小汽車或機車行駛區域或時段。 c.機車停車灣的建置,於人行道寬度大於 3.5 米的道路優先實施。 d.於市中心區優先實施機車停車收費。 e.提升大眾運輸接駁轉乘服務的品質。

3. 長期發展願景(5~20 年)

(1)交通發展目標	a.以人為本的運輸。 b.嘉義地區的轉運中心。 c.配合都市計畫與土地使用特性逐步提升運輸系統的服務精緻度。	(1)人本交通發展目標	a.落實以人為本的運輸。 b.提升大眾運輸使用的比例(至少 15%)。 c.自行車使用比例提升至 25%。 d.機車的使用比例降至 40%。
(2)做法	a.交通寧靜區的規劃與塑造。 b.行人設施的改造。 c.自行車整體路網的建置(蘭潭、八掌溪、港坪、北回歸線公園與世賢路等)。 d.老人與弱勢團體運輸環境的提供與建置—提供更優質的醫療照護。 e.都市計畫的配合(如湖子內區段徵收細部計畫)。 f.大眾運輸能服務部份的旅次(至少 15%)。	(2)做法	a.交通寧靜區的規劃與塑造。 b.整體行人設施(含騎樓部分)的改善。 c.自行車整體路網的建置(蘭潭、八掌溪、港坪、北回歸線公園與世賢路等)。 d.擴大小汽車與機車限制行駛區域或時段措施的執行範圍,同時提供公共運輸的服務。

5.4 規劃議題探討

透過第三章針對中型都市人本交通課題的探討分析，本案對嘉義市人本交通環境不足之處，以及未來應改進方向與所面臨的議題歸納如下：

1. 道路空間

問題 1：道路空間未合理分配

長期以來聯外道路與市區主次要道路的空間設計皆著重於機動型運具之使用，無論在行駛或停放空間上，汽機車專用比例與優先性均高於其他類型的運輸工具，也因為私人運具發展速度之快速，肇使在抑制私人運具成長政策之執行上面臨極大的困難與挑戰。

問題 2：服務道路交通秩序混亂

嘉義市服務道路(含巷道)除車輛通行空間外，其餘空間以作為路邊停車使用最為普遍，加上路霸或障礙物的出現，行人空間的被壓縮，使得行人在使用這些服務道路時必須與汽機車爭道，除增加交通混亂程度外，更增添交通上的不安全感。

對策：未來主要道路應重新考慮空間配置的比例，尤其主要道路於市區路段可增加人行空間的設置，至於服務道路的改善可根據週邊土地實際使用型態，採行適當的停車管理措施，可考慮單邊人行道之可行性，藉以改善用路人步行的品質。

2. 人行空間

問題 1：人行道或騎樓遭佔用

嘉義市店家營業用具佔據騎樓、人行道，或住家以停車、私人傢俱等各式物品佔用道路等情形相當常見，尤其於市中心之商業區更為明顯，道路旁許多住戶或店家經常利用騎樓或人行道空間作為其私人用具擺放或營業場所，目前嘉義市已開始針對人行道或騎樓遭佔用的問題進行處理與改善。

問題 2：路邊停車壓縮人行空間

目前嘉義市部分路段之人行道設有機車停車格(區)，機車與行人共同使用人行道空間，使人行道可用淨寬縮減，且違規停車佔用人行道亦使得人行道可用空間被壓縮，甚至破壞行人行走的連貫性。

問題 3：無障礙空間設置不足

人行道無障礙空間設施不足或缺乏，包括前述佔用人行空間狀況亦使行動不便者所受限制加劇，且部分騎樓、人行道與道路之高程未統一，使高低差距過大，亦增加行動弱勢民眾在使用上的困難度。

對策：未來嘉義市應先由清除遭佔用公共空間著手，將原有步行空間歸還行人，

並考慮於市區人潮較多路段增加行車阻礙設施，讓機車無法違規佔用人行空間，以維護行人之安全性，其做法包括在路口處縮減車道寬度促使駕駛人降低車速、住宅區利用封閉型巷道或不連貫道路、路面高凸等設計手段建構類似交通寧靜區的環境等。

3. 自行車環境

問題：嘉義市現有自行車道除垂楊路自行車優先道為生活型自行車道外，中油廢鐵道自行車專用道、蘭潭與港坪自行車路網等均為休閒用自行車道，此三處與日常生活結合程度有限，且彼此間因屬獨立設置，故仍缺乏自行車整體路網之規劃。

對策：嘉義市部分道路設有綠帶空間，屬於發展自行車道之良好基礎設施，初期可利用環狀道路與綠帶系統將自行車道延伸進入市區，將來再與市區主要道路逐漸接合，以循序漸進之方式將自行車使用與民眾日常生活結合。

4. 大眾運輸

問題 1：缺乏專屬空間

嘉義市城際運輸除火車與飛機具有專屬場站外，公路客運場站因空間不足，因此部分業者必須利用路邊做為乘客上下車處，且公路客運各班次準點率仍有明顯之誤差。

問題 2：服務品質不佳

嘉義市區內主要大眾運輸工具為嘉義縣公車處經營之公車路線，而公車客運站設施較簡陋、基本乘車資訊仍有待改善、班距過長、班次與路線不足、以及私人運具發達等原因，皆使民眾乘坐市區公車之意願無法有效提升。

問題 3：城際公路行車動線缺乏規劃

目前嘉義市城際公路運輸場站多集中於嘉義車站周圍，因行駛路線缺乏整體協調規劃，大型車輛行駛於車站週邊道路並佔用路邊上下乘客，影響交通秩序與行車順暢性。

問題 4：運輸系統間缺乏整合

目前無論大眾運輸彼此間或私人運具與大眾運輸轉乘制度皆缺乏整合，運具停放空間、場站與搭乘者使用資訊均各自為政，導致運具轉乘便利性較差，間接促使民眾寧願捨棄經濟效益較高之大眾運輸，而選擇能源消耗較高之私人運具。

對策：透過嘉義市先期轉運中心的建置，將高鐵、BRT、國道客運、公路客運、市區公車、臺鐵、阿里山鐵路等進行整合，並在適當的節點設置小汽車、機車與自行車的停車空間，做為轉運接駁的停放處，增加各運輸系統的機動性與方便性。

5. 停車管理

問題：除交通執法較為嚴格地區外，嘉義市區違規停車問題相當常見，不論汽機車或自行車未按照劃設格位停放，或直接佔用人行道或騎樓之現象皆非常普遍，此情況使市區交通秩序更形混亂。

對策：首先逐步增加停車需求大地區的停車供給空間，再配合嚴格執法取締違規停車，整頓停車秩序。

5.5 嘉義市人本交通發展策略

人本運輸環境建構之目的，在於扭轉機動車輛優先的運輸發展方向，減少機動車輛的過度使用對社會所帶來的諸多外部成本，進而創造一個符合人類永續美好生活取向之新運輸型態。因此為了滿足使用者的需求，在人本運輸系統的規劃上除針對行人與自行車使用者的用路環境進行品質上的提升外，也應注意與大眾運輸的搭配，這樣才能有效提升非機動運具的服務水準，誘使民眾在運具的選擇上發生移轉，進而逐步達到運輸系統人本化的目的。

道路空間的分配往往受限於路權範圍大小、可用空間的支配程度與週邊土地使用型態等因素，目前嘉義市的道路主要是為汽機車的通行需要而設計，若欲推展步行與自行車相關設施的建設，勢必在既有的道路空間中挪出部分作為人行或自行車設施，此舉相對壓縮汽機車的可行駛空間，因此在建構人本運輸環境的同時，就必須思考不同運具在整個都市發展潮流中之定位，故下列問題值得深思與探討。

1. 嘉義市是否要打造成以步行、自行車與公共運輸為主要運具的城市？抑或在以汽機車仍為主體的現況下，逐步轉型以綠色運輸系統取代部分汽機車旅次的城市？或者是其它型態的城市？
2. 小汽車與機車在人本交通環境之定位？步行、自行車與公共運輸等綠色運輸系統之定位？
3. 嘉義市先期交通轉運中心如何整合嘉義地區公共運輸系統與私人運具？

受永續運輸思潮的影響下，嘉義市人本交通的建設內涵應追求符合人性化、方便性、舒適性、可靠性、健康性概念的交通環境，由於人本運輸系統之規劃，牽涉到各種不同類型運輸系統間的配合與協調，因此希望透過本節針對各系統之發展策略研擬，對於各運具本身及使用運具之特性有所認識，以輔助人本運輸系統的規劃與建置。

5.5.1 運輸系統的定位

在以車為本的思維中，嘉義市絕大多數的道路空間皆提供給汽機車使用，而各類運具的使用比例也順著如此的設計方式而互有消長，汽機車的確在嘉義市是屬於主流的交通工具，至於步行、自行車與公共運輸則淪為配角的運輸工具，因此在推展人本運輸環境建構之同時，不可一廂情願地僅考量將步行、自行車與公共運輸等綠色運輸系統納入規劃，而罔顧既有汽機車用路人的使用習慣與各項限制因素，尤其機車在中短程旅次上具有優越的機動性與方便性，若要一般人放棄使用的機會勢必導致更強列的抵制與挫敗。

由都市整體發展軸向、歷年發展趨勢及相關建設計畫(特別是高速鐵路計畫)顯示，未來嘉義都會區將以嘉義市、太保市為雙核心發展，因此嘉義市的運輸系統定位仍必須納入週邊嘉義縣鄉鎮(包括民雄鄉、中埔鄉、水上鄉、太保市等)一同規劃考量，嘉義市向來皆居於嘉義都會區運輸轉運樞紐地位，在高鐵通車後，此樞紐地位是否已逐漸變化仍有待觀察，目前嘉義市先期交通轉運中心已準備施工興建，未來完工啓用後可將高鐵、BRT、國道客運、公路客運、市區公車、臺鐵、阿里山鐵路等進行整合，並在適當的節點設置小汽車、機車與自行車的停車空間，做為轉運接駁的停放處，增加各運輸系統的機動性與方便性。在上述的體認下，本計畫針對嘉義市運輸系統的定位如下：

1. 嘉義市與太保市形成嘉義都會區雙核心之交通運輸樞紐中心。
2. 嘉義市短期內仍以汽機車為主流運具，但逐步配合都市的發展、土地使用型態的轉變、社區的需要等因素，將步行、自行車與公共運輸等綠色運輸系統納入規劃與建設中。
3. 長期而言，透過適當的管理措施與軟硬體面的改善，逐步限制汽機車的活動範圍與行動方式，在用路人可接受的環境下，讓部分汽機車旅次被綠色運具所取代，同時藉都市轉變後的運輸系統讓用路人在使用上更受到尊重與安全上的保護。

5.5.2 汽機車使用的有效抑制

一、道路空間的合理分配

嘉義市除少數寬度較窄之巷道外，道路系統之佈設主要是以汽車順暢通行為主要的角度進行設計，即使機車的使用率最高，仍有道路並未提供機車安全的行駛空間，基本上機車在嘉義市的大街小巷仍是最活躍的交通工具，汽機車在嘉義市之所以能長佔優勢，在於現有的道路空間提供其最適宜的行駛條件，相對地讓步行與自行車的空間受到排擠，甚至無法存在，因此若欲有效建構人本運輸環境，就必須適度剝奪汽機車的部分行駛空間給行人與自行車使用，但並非所有的道路皆要針對汽機車加以限制。

在聯外道路上應以服務穿越性交通量為主，其道路空間應規劃汽機車行駛車道；主要道路則以汽機車使用為主，路邊儘量以不劃設停車格為原則，將道路空間還給車輛與行人通行之用；至於次要道路與巷道配合實際需求劃設必要的停車格，並儘量留設行人空間。

二、限制行車區域或行駛時段的劃設

嘉義市未來配合公共運輸的整合，可考量在交通擁擠地區禁止汽機車的進出，並在此限制區域內提供足夠的轉乘接駁運具做為代步工具，包括以中小型

巴士或自行車等運具提供服務。此措施應配合在限制車輛行駛區域的外圍提供充足的空間供汽機車停放，同時提供轉乘接駁的服務。

5.5.3 自行車使用的鼓勵

嘉義市針對自行車發展的主要策略說明如下：

一、自行車整體路網的規劃

嘉義市現有的自行車道規劃僅有四處且彼此間並未聯繫，使用的頻率並不高，在推展自行車政策的過程中，必須將自行車納入永續運輸政策中的一環，而非規劃額外加入之運具，在此前提下，有必要通盤檢討那些地區適合納入自行車的活動，同時考量自行車與其它運具的整合條件，規劃整體的自行車路網並區分短中長期的發展時程。

由於交通運具的使用類似是一種零合的遊戲，在中型都市中要轉移機車的使用族群轉而使用自行車，勢必要產生讓其轉移的誘因，否則增設自行車道相對的只是增加了空間受壓縮之運具族群(特別是機車族)的抗爭。

二、提供自行車安全的行駛環境

嘉義市發展自行車系統應依都市道路現況、使用者特性與都市生活型態等條件，提供自行車安全之行駛環境，而依其使用目的之不同，所需之空間需求亦有所不同：

(一)日常生活使用

主要以居家鄰近社區為活動範圍，包括在社區內購物、訪友、休閒運動等，此類活動適合利用自行車及步行作為短程之運輸工具，需要有較安全的巷道環境。另藉由巷道停車、人行空間之整頓，提供自行車安全行駛的空間，而人行空間則可作為免除與機動車輛衝突之庇護所。

(二)通勤(通學)及公共運輸轉乘使用

一般而言，以自行車通勤的使用型態會沿固定路線出入，並具有定期性、規則性、旅次集中發生等特性。其行駛範圍大多跨越至居住社區範圍之外，主要發生在工業區、商業區等提供工作機會多的地區，以及學校。針對此類需求，自行車行駛空間可與人行道結合，或於自行車車流量較大的路段設置專用道。

(三)假日之休閒遊憩及運動健身使用

以遊憩或運動為目的之自行車使用者，大多利用自行車至郊區、山區、水岸或大型公園旅遊賞景，冀望在優美宜人的環境中達到娛樂或健身的目的。此類利用型態應結合休閒觀光區或綠帶設施設置自行車專用道路，禁止汽機車進入，並提供騎乘路線資訊。

為能有效利用現有道路空間，自行車道路網可分別使用綠帶、車道邊緣、

人行道等空間做為規劃自行車道之用，並分別以「行人、自行車分離」、「自行車專用」、「行人與自行車共用」三種型態設計，並於通過路口處劃設標線做為車道延伸，以保障自行車使用者行車連續性，並透過自行車號誌與標誌的設置，充份保障自行車騎士的安全。

自行車路網各類型車道設計範例，由國內外經驗可看出仍以自行車與行人分離、自行車與一般車輛分離等可避免不同車流衝突之型態為較佳設計，但對於人行道或車道寬度不足之路段，仍必須採用人車共用或設置於車道邊緣等方式，此時自行車道專用標線標誌則需更為清楚明顯，方可減少車輛誤闖機率。

三、提供自行車活動必要的休憩環境

由國內外推展自行車活動的經驗，民眾對於自行車道希望設置之休憩用硬體設施以遮蔭設施所佔比例最高，其次為休憩用桌椅，由調查結果瞭解到民眾對自行車環境各項硬體設施之要求，除車道或停車區等基本工程項目外，能於騎乘途中有停留休息之處所仍為最主要之需求，未來興建休閒型或距離市區較遠之自行車道應考慮此類民眾的需求。

四、提供自行車停放空間、設備並加強管理

欲推廣自行車之使用，對於其停車問題應特別重視，若放任隨處停放，極易造成景觀不佳、佔用人行空間的問題，並降低民眾騎乘的意願。

(一)停車供給

- 1.在公共運輸場站、公務機關、重要活動據點及週邊地區優先設置自行車停放空間與設備。
- 2.檢討現有人行道、路邊汽機車停車位的空間容量，設置自行車停車架。
- 3.檢討現有公有停車場的空間，設置自行車停放空間。
- 4.在重要據點自行車停車區位應優於機車、小汽車。

(二)停車管理

- 1.推動自行車停放空間內部化的措施，可在學校、住宅區優先實施，針對新闢或增設建築基地內應規劃自行車停車場。
- 2.增訂自行車停放管理規定。
- 3.研擬降低自行車失竊率之措施。

五、強化自行車做為公共運輸接駁運具之角色

除在公共運輸場站附近提供足夠且安全之停車位(場)外，亦可配合在重要據點及公共運輸場站提供自行車租借的服務，供民眾一般生活或觀光休閒旅次使用，如法國、德國、英國、奧地利等地均已發展出先進的自行車租借系統，利用電腦網路或管制中心作統一的管理，讓租借自行車的取得、歸還、付費更為便利。

六、企業需鼓勵員工利用自行車通勤

企業雇主必須認知自行車為主要通勤運具之一，並減少機動車輛停放空間以及維護費用，且企業必須增加自行車停車空間，並提供實質經濟協助給予願意使用自行車之員工。

5.5.4 人行空間的改善

現階段嘉義市的人行系統已粗具規模，其首要工作係檢討現況人行系統的完整性，再針對品質不佳的部分進行改善，未來的發展策略如下：

一、完成人行系統基礎建設

人行系統的建設可配合道路層級及週邊土地使用型態進行留設，針對新開發區可以都市計畫之方式指定街廓或建築基地留設開放空間、騎樓、人行道、廣場等人行空間，強化人行系統主軸線，創造優質之步行空間。

嘉義市未來人行道設計組成，其設置應包含人行道、鋪面、公共設施帶、植栽、無障礙環境、停車灣，其他相關設施之設置均應考慮安全性、通用性、舒適性與連續性等要素統一規劃施工。

二、落實人行系統之無障礙設施

無障礙設施不僅提供身心障礙者特別之運輸服務，亦提供不同行動能力使用族群對運輸設施之要求，且同時提昇一般民眾步行之安全與舒適性。

三、維護行人路權、宣導行人優先

騎樓、人行道等人行空間不應為攤販或違規停車佔用，並應維護行人路口通行之安全，深植汽機車駕駛人建立行人優先之觀念，實施措施包括：

1. 持續執行掃除路霸。
2. 路口設置「行人用時相」、劃設「對角線行人穿越道」。
3. 原有人行天橋、地下道處開放平面行走動線並存。

四、交通寧靜區設置規劃

交通寧靜區之設置除可減少社區或住宅區過境車流外，更能將社區內國小、公園及住宅區緊密結合，創造區內步行及自行車使用空間及理想品質，增加社區居民休憩活動空間，並加強兒童遊戲巷及學童通學巷之功能。

五、提昇人行系統便利及舒適性

1. 設置導引指示標誌

於嘉義市轉運中心鄰近主要路口或重要據點應設置人行資訊看板或標示，指引公共運輸場站、目前位置或附近重要據點相對位置等資訊。

2. 提供人行遮陽避雨設施

人行空間應提供遮陽避雨設施，藉以增加行人步行之舒適性，優先設

置地點包括公共運輸場站及其出入口、重要開放空間等。

六、於人行道設置停車灣

仿效臺北市的做法，優先於全市寬度達 3.5 公尺以上人行道設置機車停車灣，為能徹底根除機車騎乘於人行道的違規與不安全行為，機車停車灣與行車道採齊平方式設計，讓機車停車時從車道垂直進出，以人車分流方式將機車停車與行人分流，杜絕人行道上機車與行人爭道的行為。

5.5.5 提升公共運輸的服務品質

在人本交通之思維下，公共運輸系統發展目標為提昇可及性及方便性，而降低汽機車的負面衝擊，改善服務水準、加強公共運輸整合等皆為人本交通之重要策略，分述如下：

一、發展小眾公共運輸系統

嘉義市由於都市發展的特性造成其運輸市場規模較小，若欲發展高運量的公共運輸系統(例如輕軌系統)並不見得適合其都市的特質。因此，建議嘉義市以高品質低運能的公共運輸系統為主軸，輔以具有高度路線彈性、需求反應式的小眾公共運輸系統，諸如小型巴士及撥召式公車等提供公共運輸的服務。

二、提供觀光系統接駁

目前嘉義市有 7 輛中型巴士委託嘉義縣公車處經營市區公車業務，建議可考量在交通擁擠地區禁止汽機車的進出，並在此限制區域內利用此 7 輛中型巴士作為轉乘接駁運具。此措施應配合在限制車輛行駛區域的外圍與區內路外停車場提供充足的空間供汽機車停放，同時提供轉乘接駁的服務。

另為使整體運輸效率提昇，建議可協調其它民營業者加入，擴大服務對象，初期可以聯營方式接送旅客，並在無需增加車輛成本之情形下，提高班次密度，增加搭乘的方便性。

三、運輸場站及設施品質之改善

包括全面建置車上站名播報系統、於站台設置轉乘路線整合資訊等。此外，公車候車亭均應加裝遮雨棚及座椅，並因應中型都市市區公車班次不密集之特性，宜引入公車動態資訊系統，使候車者有效掌握公車到站時間，提昇公車使用之可靠度。

四、BRT 路線公車專用道

於 BRT 路線設置公車專用道之目的除減少交通量、提高旅行速率之外，對於所有用路人而言，無非是改善使用道路的體驗，同時因大眾運輸服務水準提高之故，亦可吸引更多民眾願意放棄私人運具改搭公車或公路客運，對於降低污染及改善城市生活環境等永續運輸發展課題之幫助相當顯著。

5.5.6 停放空間設置與管理

一、使用者付費觀念的建立

因「停車付費」、「使用者付費」的觀念在嘉義市仍未完全落實，故多數的停車用路人會優先選擇免費的路邊停車，對於推動以「路外停車為主、路邊停車為輔」的政策並未落實，亦造成嘉義市道路可行駛空間因停車的佔用被壓縮，故「停車付費」的措施於停車空間不足的地區應優先執行。

二、提高路外停車的使用

停車路外化之策略可使道路空間還給行人與車輛，為有效提昇道路系統人本化之發展，其重要策略包括：

- (一)公共停車場的充份利用與新闢
- (二)公共設施停車內部化
- (三)提高停車位使用效率

三、機車停車空間改善

在路邊機車停車格設置方面，建議嘉義市可參考台中市騎樓、人行道設置機踏車停車格位之規定，將可設置人行道停車格位之寬度標準明確加入現有路邊停車場設置基準，使未來機車停車區之劃設有明確法源依據。

四、持續推動機車退出騎樓、人行道路段管理

機車退出騎樓、人行道等管理措施，明顯違反機車族之優勢特性，故配合機車退出騎樓、人行道措施的推動，持續性之機車停車管理配套措施非常必要，如此方能使機車停車逐漸步入正軌。

五、機車路邊停車收費制度建立，逐步落實機車收費制度

配合機車停車退出騎樓與機車停車管理措施的執行，嘉義市可考量逐步建立機車路邊停車收費制度，建議可選擇中山路商圈之週邊道路優先實施，並廣泛應用各種收費機制進行機車停車管理，反映機車使用成本。

嘉義市可仿效臺北市的做法，機車停車收費路段依據「大眾運輸路線經過」、「機車停車需求高」、「配合機車退出騎樓與人行道措施」及「商業活動發達，機車違規停車嚴重」等四項要素作為選擇條件，實施優先順序係以同時具有較多項要素之路段為標準。