

第三章 重大建設及相關計畫

一、重大建設計畫

對於未來高速鐵路嘉義車站特定區鄰近之重大建設計畫及其影響，分別說明如下

(一) 東西向快速公路——東石嘉義線

本東西向快速公路起自東石經西部濱海快速公路向東行經港乾、嘉義縣治中心、中山高速公路、台一線、縣一六五線、中庄、至頂六第二高速公路中埔交流道止，全長三七·一公里，按路寬二十五公尺開闢，沿線共設交流道七處，該路線行經本特定區南側，並於縣治中心南側馬稠後地區設有交流道。

本路線完工後，可銜接西部濱海快速道路、中山高速公路、台一縣省道及第二高速公路，使城鄉空間距離縮短，促進區域發展均衡，並紓解縣一六八號道路之交通負荷，加強縣治中心及高鐵車站與其他鄉鎮之連絡。

(二) 嘉義縣轄區內高速鐵路高架橋下快速公路

本計畫係為構建高速鐵路站區完整之聯外運輸路網，提供旅客便捷之轉乘服務，得在高速鐵路高架橋下方及其兩側興建直通高速鐵路站區之南北向快速公路。

起自縣一五九南至縣一六七，擬建雙向單車道或雙向雙車道以聯繫縣道一六四、縣道一五九、縣道一六八、縣道一六三及高鐵站區至嘉義市新闢五十公尺道路等主要東西幹道，及聯繫中山高速公路大林、北港及水上等交流道之進出，其功能在於便利往來高鐵車站及相鄰地區之交通量，並提供高鐵維修之便利。

(三) 嘉義生活圈道路系統建設計畫

1 縣一六八號道路為中山高速公路水上交流道聯絡道路，係嘉義生活圈東西向重要道路之一，列為生活圈道路系統之主要道路，目前已依計畫寬度二十四公尺拓寬。

2 縣一六七號道路，是太保、朴子、鹿草之聯絡道路，與縣一六八號道路形成三角形路網，生活圈道路系統列為次要道路，並列為第一期優先建設路段。

(四) 中山高速公路拓寬計畫

為疏解日益擁擠飽和之路段提升高速公路服務水準，楊梅至高雄路段將拓寬為雙向六車道及增建大林交流道，預定民國九十一年完工。

(五) 中南部第二高速公路

中南部第二高速公路由雲林縣古坑鄉進入嘉義地區，經梅山鄉、竹崎鄉、嘉義市以及中埔鄉出縣界後進入台南縣白河鎮，沿線設有梅山、竹崎、中埔及與東石嘉義線相交處之交流道，全線採六車道佈設，將促進嘉義地區之區位平衡，另

配合東西向快速公路東石嘉義線之建設，將全面性地提高嘉義地區之交通可及性，中南二高全線預定於民國九十二年完工通車。

(六) 西濱快速公路建設計畫

依台一七號省道改建而成，預計通過高鐵車站西側約十五公里處，並在東石設有交流道，可藉一六八縣道或東石—嘉義線快速公路與本特定區連絡。此計畫係為疏解中山高速公路之客貨運量，促進西部沿海鄉鎮與遊憩資源之開發，全線預計於民國九十二年完工通車。

(七) 公設地建設計畫台1線拓寬

計畫內容包括台1線大林、民雄、嘉義市、水上都市計畫區路段拓寬，大林及民雄段已於民國八十五年拓寬完成，嘉義市、水上段預定民國八十九年完成，此計畫可誘導部分高速公路交通量移轉，同時便利城際交通的需求。

(八) 高鐵特定區至嘉義市新闢五十公尺道路

依據運輸需求預測，未來高鐵站區進入嘉義市區中心之主要道路將產生交通瓶頸路段，必須新闢替代道路以疏解交通，本路線起自高鐵車站特定區五十公尺外環道，途中穿越高速鐵路高架橋下，至嘉義交流道特定區內與特定區之五十公尺寬計畫道路銜接，並直達嘉義市九十公尺寬之世賢路外環道，全長約十·八三公里。

(九) 外傘頂洲工業區計畫

本工業區為位於嘉義海邊外傘頂洲附近之東石綜合工業區，面積約一二、五八四公頃。此計畫將可積極引進產業人口，達成嘉義地區產業發展，提高生產效益，促使高雄重工業的北遷，促進國家區域均衡發展。

(十) 馬稠後科技工業園區設置計畫

工業園區設置地點位在東西向快速公路之縣治交流道南側，台糖公司蒜頭糖廠馬稠後農場，占地約五七八公頃，工業園區配置包括工業用地、培育研發區、園區中心、員工住宅用地、管理中心、環境設施用地、公園綠地、道路用地等，此計畫將提供大量就業機會，增進地方財源，提高生活貧品質，促使人口回流，促進地方均衡發展，並透過波及效果，帶動全縣之發展。

二、上位暨相關計畫

(一) 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，依據內政部八十五年六月廿八日台內營字第八五七二八二八號公告，內容概述如下：

1 計畫範圍：

台灣南部區域計畫通盤檢討範圍，包括高雄縣市、台南縣市、嘉義縣市、屏東縣、澎湖縣等八個縣市之全部行政區域。總計一一八個市鄉鎮，面積一〇、〇〇二・〇八平方公里。

2 計畫年期：

以民國九十四年為計畫目標年。

3 計畫人口：

南部區域計畫民國九十四年人口數為六七五・五萬人，平均年成長率百分之〇・七八。

4 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百分之〇・二五，提高至百分之〇・五，預計民國九十四年人口為八十七萬人；總產業人口民國九十四年為一八〇千人，年平均成長為一・一三%，一級產業所占比例四二・二二%，三級產業三二・二二%次之。

5 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，與期周圍鄉鎮形成一「生產」及「居住」環境發展區。而位

(3) 充實醫療保健設施，加強社會福利工作。

(4) 提供多樣化的教育管道與學習機會，培育發揚地方文化。

2 次生活圈與各鄉鎮市發展重點方向

將嘉義市、太保市、民雄鄉、水上鄉整合發展為嘉義都會區，其中以嘉義市為都會中心，太保市為副都會中心，並以民雄鄉及水上鄉為小核心都市，賦予各行政區不同機能，並強調其間的互動關係。

太保市短期內將加強各項重大基礎與生活建設，並結合縣治、醫療專用區、高鐵特定區及馬稠後工業區之發展，積極扮演嘉義縣再發展過程中主要成長中心的角色，中、長期則進一步發展成為嘉義都會區另一都心與嘉義市形成雙核心之都會發展。

(三) 太保都市計畫暨細部計畫

太保都市計畫（主要計畫）於民國七十三年十二月十日公告實施後，曾於七十八年辦理過主要計畫第一次通盤檢討，並於八十年四月十七日完成檢討公告實施。太保都市計畫係屬市公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六〇〇公尺之水圳，西至太保國中以西約七〇四公尺之農地，涵蓋

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。

6 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。

7 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) 計劃增設工業用地一二八公頃。

(二) 嘉義縣綜合發展計畫(草案)

1 嘉義縣未來整體發展方向

(1) 促進產業的轉型與科技產業的引入。

(2) 合理運用環境資源，建設安全、舒適的生活環境，確保未來的永續發展。

車站特定區部分範圍，南至縣一六八號縣道以南約一〇〇〇公尺之水圳，北至福濟宮以北八五〇公尺之水圳，面積共計四二八·五〇公頃，計畫目標年為民國九十四年，計畫人口一二、〇〇〇人，居住密度每公頃二三〇人。

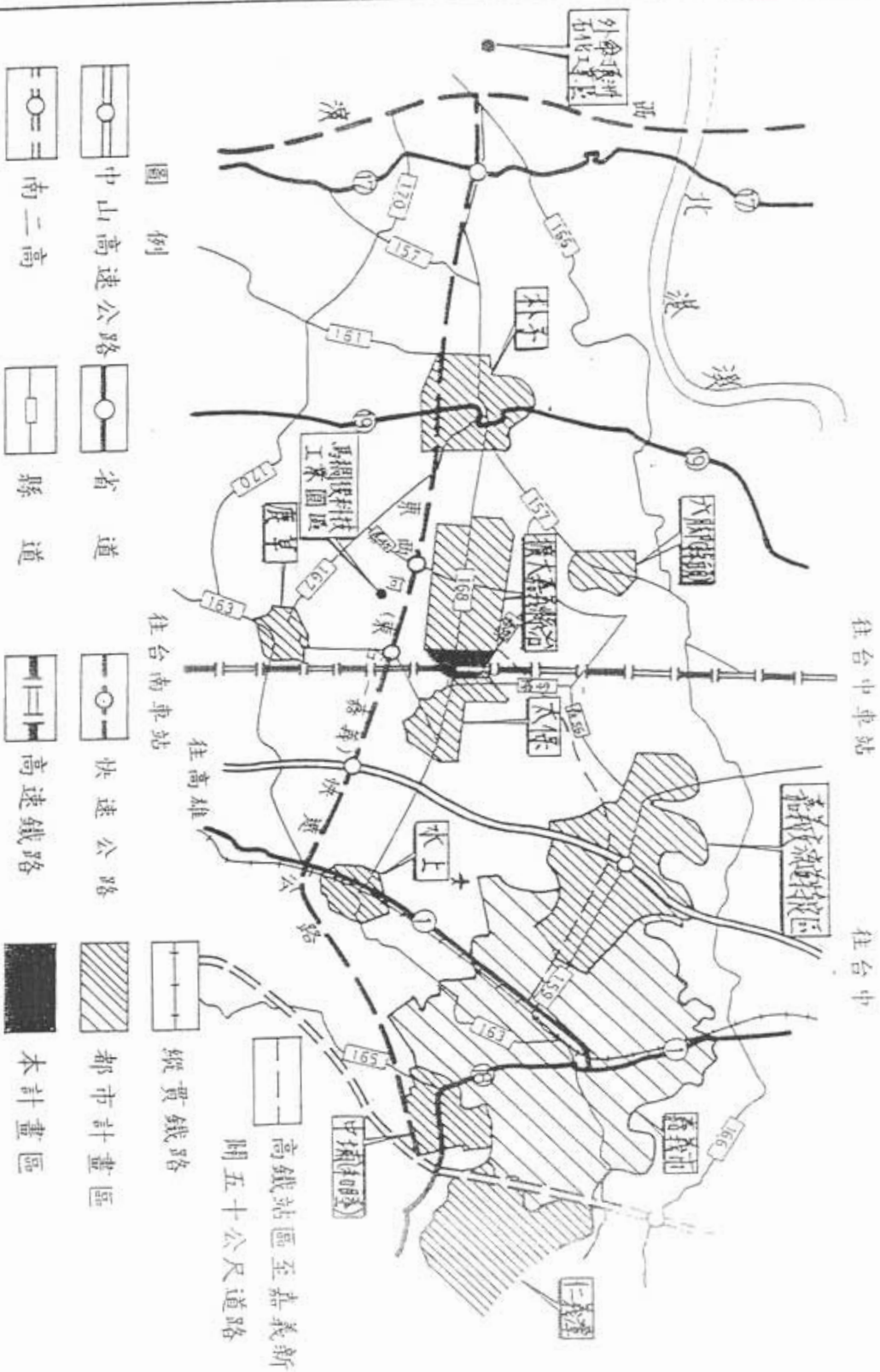
(四) 變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫(87.8公告實施)

原嘉義新縣治所在地都市計畫於民國七十四年十月公告實施，後於民國八十一年七月完成第一次通盤檢討，計畫區範圍以原台糖公司蒜頭畜殖場附近為中心，東至約一、一〇〇公尺處之既有農路，西至約一、二〇〇公尺處之既有農路附近，北至縣一六八縣道，南至現有排水溝以南約一〇〇公尺處，計畫面積共二〇〇公頃，計畫年期自民國七十三年至九十七年止，共計二十五年，計畫人口為一二、〇〇〇人，居住密度每公頃約三〇〇人。

民國八十三年，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一、一五〇公尺，與本特定區相接壤，西至原縣治所在地都市計畫區以西約三四〇公尺，南、北以縣一六八號道路為中心向南約八五〇公尺，向北約一、一〇〇公尺，計七五四·九三公頃，計畫年期自民國八十四年至一〇九年，共計二十五年，預計容納人口一二〇、〇〇〇人，居住密度每公頃約三六〇人。

圖七 高速鐵路嘉義車站特定區鄰近重大建設及相關計畫分布示意圖

圖七 高速鐵路嘉義車站特定區鄰近重大建設及相關計畫分布示意圖



三、交通運輸改善計畫

鑒於高鐵建設預計於民國九十二年全線通車，屆時銜接高速鐵路站區之聯外道路，除需負擔各地區進出高速鐵路站區之全部交通量外，亦需負擔其自然成長之地區性交通，未來將有部分道路形成瓶頸，嚴重影響高速鐵路站區與各地區之運輸功能。因此高速鐵路站區之聯外道路系統，必須同時配合擬訂改善計畫，以適時籌辦實施。

依據交通部民國八十五年五月九日交路八十五字第〇〇二七一四—一號函：「交通部『高速鐵路車站聯外交通建設審議協調專案小組』設置及作業要點」辦理。該要點並已奉行政院民國八十五年七月三日台八十五交二一九八五號函備查在案。本計畫即係依據上項指示原則辦理，其改善計畫內容摘要如下：

(一) 嘉義太保站的服務範圍可及嘉義縣市境內各地以及台南縣新營市以北之各鄉鎮市。其主要服務功能據點則以嘉義市為主，並提供嘉義縣及台南縣北部民眾之城際運輸功能，因此依其地理位置可概分為嘉義、水上、朴子以及新營等主要運輸走廊。

(二) 改善計畫之基本構想如下：

1. 嘉義走廊：由嘉義太保站至嘉義、民雄等各鄉鎮市之可能路線有三：一為利用高鐵橋下快速道路，接太保至嘉義五十公尺計畫道路至嘉義市，或接一五九、一六四縣道至民雄鄉；其二為利用高鐵橋下快速道路，經一六七縣道交流道，接東西快東石嘉義線；其三為利用一六八縣道接台一

線。其中，高鐵橋下快速道路由一五九縣道至一六七縣道以及太保至嘉義五十公尺計畫道路，將納入本計畫予以全線新闢；一六四縣道及台一線部分路寬不足路段，除台一線部分路段已納入「台一線嘉義縣市都市計畫區路段拓寬計畫」內辦理拓寬外，其餘路段將納入本計畫予以改善。

2 水上走廊：由嘉義太保站至水上、中埔等鄉鎮之可能路線有二：一為利用高鐵橋下快速道路，經一六七縣道交流道，接東西快東石嘉義線，再接二高或台一線；其二為利用一六八縣道接一六五縣道，再接台十八線。

3 朴子走廊：由嘉義太保站至朴子走廊各鄉鎮市之可能路線有二：一為利用高鐵橋下快速道路，經一六七縣道交流道，接東西快東石嘉義線；其二為利用一六八縣道接台十九線。其中台十九線路寬不足之路段已列「台十九線中央公路拓寬改善計畫」辦理拓寬改善。另為方便太保市的旅次進出嘉義太保站，將於本計畫內辦理嘉五八鄉道之拓寬改善。

4 新營走廊：由嘉義太保站至鹿草、義竹及新營等各鄉鎮市之可能路線有三：一為利用高鐵橋下快速道路，往南經一六七縣道接鹿草外環道，再接一六三縣道、台十九；其二為利用高鐵橋下快速道路，經一六七縣道交流道，接東西快東石嘉義線，再接中山高；其三為利用一六八縣道，經水上交流道，接中山高。其中，由東西快嘉義東石線一六七縣道交流

道以南之一六七縣道、鹿草外環道以及一六三縣道之路寬不足之路段，將於本計畫內辦理拓寬改善或新闢。

表五 高速鐵路嘉義車站區聯外道路系統改善計畫表

圖八 高速鐵路嘉義車站區聯外道路系統規劃示意圖

表五 高速鐵路嘉義車站區聯外道路系統改善計畫表

項次	路名	起迄	路長 (公里)	路基 現寬 (公尺)	改善寬 度 (公尺)	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)				主辦 機關
							工程費	用地費	合計	88 年度	89 年度	90 年度	91 年度	
1	高鐵路橋下 快速道路	自高鐵與一五 九縣道交口起 往南至高鐵路 一六七縣道交 口止	12.61	—	30	高鐵路架橋下 興建雙向四車 道快速道路。	1,090	380	1,470	380	350	350	390	公路 局
2	太保—嘉 義五十公 尺計畫道 路	自嘉義太保站 區特定區北界 起至嘉義世賢 路止	10.83	—	50	按變更都市計 畫寬度五十公 尺辦理新闢。	1,500	1,772	3,222	1,772	500	500	500	公路 局
3	台1線	自民雄雙福山 起至嘉義市牛 稠溪橋止	3.84	25	10-45	一頭橋工業區 路段長三·一 九公里，按四 十公尺改善。 北社尾1號 道路長〇·六 五公里，按四 五公尺改善。	384	882	1,266	—	882	284	100	公路 局

續表五 高速鐵路嘉義車站區聯外道路系統改善計畫表

小	4	一六三縣道 自一六七縣道起 接鹿草外環道， 至台十九止	11.74	0-12	18-20	一、一六七縣道長 二、〇三公里， 按二〇公尺拓 寬； 三、鹿草外環道長 一、〇九公里， 按一〇公尺新 闢。	356	330	686	330	100	100	156	公路 局
	5	一六四縣道 22k+680 ~ 28k+ 841	6.16	8-10	30	一、一六三縣道長 七、八一公里， 依都市計畫寬度 一八公尺辦理拓 寬。 依都市計畫寬度 三〇公尺辦理拓 寬	380	420	800	420	150	150	80	公路 局
6	嘉五八鄉道 自嘉義太保站區 特定區界至嘉四 九鄉道止	1.14	3-10	20	按變更都市計畫 寬度二〇公尺辦 理拓寬。	25	125	150	-	125	25	-	公路 局	
計							3,735	3,859	7,594	2,582	2,107	1,409	1,226	