目　　錄

第一章 緒 論 1-1
1.1 計畫緣起與目標 1-1
1.2 規劃範圍 1-2
1.3 計畫內容與工作項目 1-3
1.4 計畫流程 1-5
1.5 重要工作記事 1-6
第二章 上位計畫與相關計畫 2-1
2.1 上位計畫 2-1
2.2 相關計畫 2-6
2.3 機會與挑戰 2-16
2.3.1 機會 2-16
2.3.2 挑戰 2-17
第三章 嘉義市及週邊地區發展分析與願景探討 3-1
3.1 嘉義都會區發展現況分析 3-1
3.1.1 社經特性分析 3-2
3.2 發展定位與願景探討 3-20
3.3 發展預測模式架構 3-23
3.4 社經發展分析與預測 3-24
3.4.1 人口與家户數預測 3-25
3.4.2 就學人口與及學人口預測 3-31
3.4.3 產業結構分佈與成長預測 3-32
3.4.4 所得與車輛持有預測 3-37
第四章 交通發展背景與現況 4-1
4.1 嘉義生活圈發展脈動 4-1
4.2 嘉義市運輸系統現況 4-2
4.3 周界交通量調查 4-13
4.3.1 假日周界交通量調查成果 4-15

4.3.2 平日周界交通量調查成果 4-44
4.4 路段旅行速率調查 4-63
4.5 停車系統調查 4-84
4.6 指標系統調查 4-94
4.7 台灣地區省轄市交通環境指標比較 4-99
4.8 重要課題 4-101
第五章 運輸需求分析及預測 5-1
5.1 運輸需求模式說明 5-1
5.2 旅次起迄點資料蒐集調查 5-3
5.2.1 住戶一般資料統計分析 5-5
5.2.2 家庭所得統計分析 5-7
5.2.3 住戶人口數與車輛持有情形 5-7
5.2.4 家庭所得與車輛持有情形 5-8
5.2.5 旅次目的別運具別旅次統計分析 5-11
5.2.6 轉乘旅次統計分析 5-11
5.2.7 旅次目的別旅行時間統計分析 5-13
5.2.8 運具別旅行時間統計分析 5-15
5.2.9 每日就學旅次統計分析 5-17
5.2.10 旅次目的別停車方式-吸引端 5-17
5.2.11 旅次目的別旅次起迄分析 5-19
5.2.12 運具別旅次起迄分析 5-21
5.2.13 嘉義市與台南都會區家訪調查結果比較分析 5-23
5.3 旅次發生分析 5-25
5.3.1 交通分區旅次產生數與吸引數 5-25
5.3.2 旅次產生分析 5-25
5.3.3 旅次目的別旅次發生時間分佈統計 5-34
5.4 運輸需求預測 5-39
5.4.1 模式建立 5-39
第六章 運輸系統綱要計畫與發展策略 6-1
6.1 發展目標與基本理念 6-1

6.2 交通政策與策略 6-4
6.3 地區交通發展構想 6-11
第七章 運輸系統發展計畫 7-1
7.1 道路系統發展計畫 7-2
7.2 公路客運系統發展計畫 7-65
7.2.1 短中長期發展構想 7-65
7.2.2 公車路網規劃及評估 7-69
7.3 鐵路系統發展計畫 7-91
7.4 空運系統發展計畫 7-95
7.5 遊憩運輸系統發展計畫 7-96
7.6 運輸系統管理發展計畫 7-100
7.6.1 自行車路網規劃 7-100
7.6.2 嘉義市停車系統發展計畫 7-103
7.6.3 學生交通 7-115
7.6.4 行人徒步區 7-116
7.6.5 道路管制計畫 7-119
7.6.6 考量地方歷史人文特色之交通系統發展構想 7-120
7.6.7 智慧型運輸系統發展計畫 7-122
7.6.8 各運輸系統間之整合構想 7-128
7.6.9 道路功能分類與等級劃分 7-129
7.6.10 交通寧靜區 7-131
7.7 永續運輸發展計畫 7-143
7.7.1 回饋機制 7-143
7.7.2 高齡化社會的因應 7-146
7.8 運輸系統計畫評估 7-149
7.8.1 計畫評估方法 7-149
7.8.2 計畫評估結果 7-153
第八章 結論與建議 8-1
8.1 結論 8-1
8.2 建議 8-3

附錄一 嘉義市道路服務水準評估表
附錄二 嘉義市區幹道特性
附錄三 嘉義市停車系統
附錄四 嘉義市單向道系統
附錄五 家訪問卷
附錄六 嘉義市家訪資料
附錄七 旅次目的別旅次起迄點分析
附錄八 「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」審查意見與回覆
附錄九 家訪資料的整理與 O/D 產製流程說明

表　目　錄

表 1.3-1 資料蒐集與調查項目 1-4
表 1.5-1 重要工作記事彙整表 1-6
表 2.1-2 嘉義市都市空間結構發展構想彙整表 2-5
表 2.1-3 變更嘉義市都市計畫-交通運輸計畫目標及策略辦法彙整表..... 2-6
表 3.1-1 嘉義都會區與交通分區對照表 3-3
表 3.1-1 嘉義市及嘉義縣鄉鎮歷年人口成長率 3-4
表 3.1-2 嘉義市及嘉義縣家户及人口分佈特性 3-5
表 3.1-3 嘉義市就業人口分佈 3-6
表 3.1-4 嘉義縣就業人口分佈 3-7
表 3.1-5 嘉義市車輛登記數 3-8
表 3.1-6 嘉義縣車輛登記數 3-9
表 3.1-7 嘉義市歷年車輛持有狀況 3-10
表 3.1-8 嘉義縣歷年車輛持有狀況 3-10
表 3.1-9 嘉義市歷年小客車、機踏車車輛持有率 3-11
表 3.1-10 嘉義市與台灣地區家户所得比較表 3-11
表 3.1-11 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... 3-14
表 3.1-11 (續 1)..... 3-15
表 3.1-11 (續 2)..... 3-16
表 3.1-12 嘉義縣市歷年觀光遊客人數 3-17
表 3.1-13 嘉義市歷年觀光遊客人數 3-18
表 3.1-14 嘉義市歷年重大交通事故統計表 3-19
表 3.4-1 歷年嘉義縣市總人口成長 3-27
表 3.4-2 嘉義市人口總量之預測結果 3-28
表 3.4-3 嘉義縣人口總量之預測結果 3-28

表 3.4-4 目標年嘉義縣市各地區人口分佈預測 3-29
表 3.4-5 嘉義生活圈各鄉鎮市家户數與户量預測值 3-30
表 3.4-6 嘉義生活圈各鄉鎮市未來就學人口成長 3-31
表 3.4-7 嘉義市及學人數預測 3-32
表 3.4-8 嘉義縣及學人數預測 3-32
表 3.4-9 「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」產業人口預測 3-34
表 3.4-10 「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」行政區產業預測 3-35
表 3.4-10 (續 1) 3-35
表 3.4-11 嘉義生活圈未來就業人口及產業結構組成 3-36
表 3.4-12 嘉義生活圈未來及業人口及產業結構組成 3-36
表 3.4-13 嘉義生活圈各行政區就業與及業人口預測 3-37
表 3.4-14 嘉義縣市家户實質所得預測 3-38
表 3.4-15 「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」車輛持有推估 3-39
表 3.4-16 嘉義生活圈各行政區車輛持有推估 3-40
表 4.2-1 嘉義市國道客運路線、班次統計表 4-4
表 4.2-2 嘉義汽車客運營運路線 4-4
表 4.2-3 嘉義縣公車管理處營運路線 4-5
表 4.2-4 嘉義市市區公車路線一覽表 4-6
表 4.2-5 阿里山森林鐵路各路線乘客比例 4-7
表 4.2-6 台鐵嘉義站歷年客運人數 4-8
表 4.2-7 嘉義市主要聯外道路表 4-9
表 4.2-8 嘉義水上機場營運概況比較表 4-10
表 4.2-9 嘉義市公有路外停車場一覽表 4-11
表 4.2-10 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 4-12
表 4.2-11 嘉義市「汽車單向道」管制範圍 4-12

表 4.3-1 嘉義市周界點位置 4-13
表 4.3-2 聯外道路路段特性 4-14
表 4.3-3 多車道郊區公路服務水準評定標準 4-15
表 4.3-4 雙車道郊區公路服務水準評定標準 4-15
表 4.3-5 假日周界交通量 4-16
表 4.3-6 忠孝路交通組成(星期六)..... 4-18
表 4.3-7 忠孝路交通組成(星期日)..... 4-19
表 4.3-8 忠孝路尖峰小時服務水準(星期六) 4-19
表 4.3-9 忠孝路尖峰小時服務水準(星期日) 4-19
表 4.3-10 台林橋假日交通組成 4-21
表 4.3-11 台林橋假日尖峰小時服務水準 4-22
表 4.3-12 新民路（縣市界）假日交通組成 4-23
表 4.3-13 新民路（縣市界）假日尖峰小時服務水準 4-24
表 4.3-14 北港路假日交通組成 4-25
表 4.3-15 北港路假日尖峰小時服務水準 4-26
表 4.3-16 博愛路交通組成(星期六)..... 4-27
表 4.3-17 博愛路交通組成(星期日)..... 4-28
表 4.3-18 博愛路尖峰小時服務水準(星期六) 4-29
表 4.3-19 博愛路尖峰小時服務水準(星期日) 4-29
表 4.3-20 軍輝橋假日交通組成 4-31
表 4.3-21 軍輝橋假日尖峰小時服務水準 4-31
表 4.3-22 林森東路假日交通組成 4-33
表 4.3-23 林森東路假日尖峰小時服務水準 4-33
表 4.3-24 彌陀路交通組成(星期六)..... 4-35
表 4.3-25 彌陀路交通組成(星期日)..... 4-35
表 4.3-26 彌陀路尖峰小時服務水準(星期六) 4-36
表 4.3-27 彌陀路尖峰小時服務水準(星期日) 4-36
表 4.3-28 文化路假日交通組成 4-39
表 4.3-29 文化路假日尖峰小時服務水準 4-39

表 4.3-30 大雅路假日尖峰小時服務水準 4-40
表 4.3-31 大雅路假日交通組成 4-41
表 4.3-32 湖子內路假日交通組成 4-42
表 4.3-33 湖子內路假日尖峰小時服務水準 4-43
表 4.3-34 平日周界交通量 4-44
表 4.3-35 忠孝路平日交通組成 4-46
表 4.3-36 忠孝路平日尖峰小時服務水準 4-46
表 4.3-37 台林橋平日尖峰小時服務水準 4-47
表 4.3-38 台林橋平日交通組成 4-48
表 4.3-39 新民路平日交通組成 4-49
表 4.3-40 新民路平日尖峰小時服務水準 4-50
表 4.3-41 北港路平日尖峰小時服務水準 4-50
表 4.3-42 北港路平日交通組成 4-51
表 4.3-43 博愛路平日交通組成 4-52
表 4.3-44 博愛路平日尖峰小時服務水準 4-52
表 4.3-45 軍輝橋平日交通組成 4-54
表 4.3-46 軍輝橋平日尖峰小時服務水準 4-54
表 4.3-47 林森東路平日交通組成 4-55
表 4.3-48 林森東路平日尖峰小時服務水準 4-56
表 4.3-49 彌陀路平日交通組成 4-57
表 4.3-50 彌陀路平日尖峰小時服務水準 4-57
表 4.3-51 文化路平日尖峰小時服務水準 4-58
表 4.3-52 文化路平日交通組成 4-59
表 4.3-53 大雅路平日交通組成 4-60
表 4.3-54 大雅路平日尖峰小時服務水準 4-60
表 4.3-55 湖子內路平日尖峰小時服務水準 4-62
表 4.3-56 湖子內路平日交通組成 4-61
表 4.4-1 旅行速率調查道路一覽表 4-63
表 4.4-2 調查道路等級分類 4-64

表 4.4-3 各級幹道服務水準分級表 4-65
表 4.4-4 上午尖峰各幹道服務水準最差路段 4-66
表 4.4-5 下午尖峰各幹道服務水準最差路段 4-67
表 4.4-6 嘉義市主要幹道路口間距 4-69
表 4.4-7 嘉義市主要幹道上午尖峰路口平均延滯 4-70
表 4.4-8 嘉義市主要幹道下午尖峰平均路口延滯 4-70
表 4.4-9 嘉義市平日晨峰瓶頸路口 4-81
表 4.4-10 嘉義市平日昏峰瓶頸路口 4-82
表 4.4-11 嘉義市瓶頸路段成因與改善策略 4-83
表 4.4-12 嘉義市瓶頸路口成因與改善策略 4-83
表 4.5-1 公有路邊停車場區位及格位數 4-85
表 4.5-2 嘉義市公有路外停車場 4-86
表 4.5-3 嘉義市公有路外停車場平均使用率 4-87
表 4.6-1 指標系統調查路段 4-94
表 4.6-2 指標設施 4-95
表 4.7-1 台灣地區省轄市交通環境指標一覽表 4-100
表 4.8-1 嘉義市單向道道路特性 4-103
表 5.2-1 嘉義市行政區域與交通分區對照表 5-3
表 5.2-2 嘉義市之初步抽樣户數 5-4
表 5.2-3 嘉義市住户一般資料平均值統計表 5-7
表 5.2-3 嘉義市住户一般資料平均值統計表(續) 5-7
表 5.2-4 嘉義市平均每户每年家庭所得統計表 5-8
表 5.2-4 嘉義市平均每户每年家庭所得統計表(續) 5-8
表 5.2-5 嘉義市實住人口數與汽機車持有數交叉分析表 5-9
表 5.2-5 嘉義市實住人口數與汽機車持有數交叉分析表(續) 5-9
表 5.2-6 嘉義市家庭全年所得與汽機車持有數交叉分析表 5-10
表 5.2-6 嘉義市家庭全年所得與汽機車持有數交叉分析表(續) 5-10
表 5.2-7 嘉義市旅次目的別運具別統計分析 (出發使用交通工具)

.....5-12
表 5.2-8 嘉義市旅次目的別平均旅行時間.....5-13
表 5.2-9 嘉義市旅次目的別旅行時間分佈.....5-14
表 5.2-10 嘉義市運具別平均旅行時間.....5-15
表 5.2-11 嘉義市運具別旅行時間分佈.....5-16
表 5.2-12 各行政區每日就學旅次統計.....5-17
表 5.2-13 旅次目的地不為家之停車方式(以旅次目的別劃分)...5-18
表 5.2-14 旅次目的地為家之停車方式(以旅次目的別劃分).....5-19
表 5.2-15 嘉義市旅次目的別之旅次數.....5-20
表 5.2-16 嘉義市運具別之旅次數.....5-21
表 5.2-17 嘉義市步行旅次之各旅次目的別旅次數.....5-23
表 5.2-18 嘉義市自行車旅次之各旅次目的別旅次數.....5-23
表 5.2-19 嘉義市與台南都會區旅次目的別與旅行時間比較.....5-24
表 5.2-20 嘉義市與台南都會區運具使用與旅行時間比較.....5-24
表 5.3-1 交通分區旅次目的別產生數與吸引數(經抽樣率放大後)....
.....5-27
表 5.3-1 交通分區旅次目的別產生數與吸引數(經抽樣率放大後)(續).....5-28
表 5.3-2 實住人口數與汽機車持有數交叉表.....5-29
表 5.3-3 家工作旅次產生率.....5-29
表 5.3-4 家非工作旅次產生率.....5-30
表 5.3-5 家學校旅次產生率.....5-30
表 5.3-6 非家旅次產生率.....5-31
表 5.3-7 簡化分類之實住人口數與汽機車持有總數交叉分析表.....
.....5-32
表 5.3-8 家工作旅次產生率.....5-33
表 5.3-9 家非工作旅次產生率.....5-33
表 5.3-10 家學校旅次產生率.....5-33
表 5.3-11 非家旅次產生率.....5-34

表 5.3-12 旅次目的別旅次發生時間分佈比率（含步行旅次）..5-35
表 5.3-12 旅次目的別旅次發生時間分佈比率（含步行旅次）(續) 5-36
表 5.3-13 旅次目的別旅次發生時間分佈比率(不含步行旅次) ...5-37
表 5.3-13 旅次目的別旅次發生時間分佈比率(不含步行旅次)(續).... 5-38
表 5.4-1 本研究交通分區層次與應用範圍 5-39
表 5.4-2 各類道路自由流速率與速率流量曲線參數表 5-40
表 5.4-3 交通分區編碼對照表(1/4) 5-41
表 5.4-3 交通分區編碼對照表（續 2/4） 5-42
表 5.4-3 交通分區編碼對照表（續 3/4） 5-43
表 5.4-3 交通分區編碼對照表（續 4/4） 5-44
表 5.4-4 各類道路速率與容量對照表（1/2） 5-46
表 5.4-4 各類道路速率與容量對照表（續 2/2） 5-47
表 5.4-5 旅次目的別乘載率調查值 5-53
表 5.4-6 周界調查站實際調查值與模擬值比較(平日晨峰交通量) 5-53
表 5.4-7 周界調查站實際調查值與模擬值比較(平日昏峰交通量) 5-54
表 5.4-8 屏柵線調查站實際調查值與模擬值比較(平日晨峰交通量) 5-55
表 5.4-9 屏柵線調查站實際調查值與模擬值比較(平日昏峰交通量) 5-56
表 5.4-10 嘉義市生活圈道路建設工程 5-58
表 7.1-1 「民族路、啓明路與大雅路口」號誌時相規劃 7-5
表 7.1-2 「世賢路、博愛路口」號誌時相規劃 7-23
表 7.1-3 道路寬度與路邊停車關係表 7-39
表 7.1-4 嘉義市單向道最大寬度 7-41
表 7.1-5 嘉義市生活圈道路建設工程 7-45
表 7.1-6 後湖工業區及週邊地區主次要道路上下午尖峰交通量調

查…… 7-53
表 7.1-7 後湖工業區及週邊地區主次要道路上下午尖峰交通服務水準 7-54
表 7.1-8 後湖工業區目標年不同開發情境交通服務水準分析預測(晨峰) 7-55
表 7.1-9 後湖工業區目標年不同開發情境交通服務水準分析預測(昏峰)…..... 7-55
表 7.1-10 嘉義市區台鐵平交道、陸橋、地下道位置 7-59
表 7.1-11 湖子內地區之休閒專用區容許使用類別與項目 7-63
表 7.2-1 BRT 路線鄰近之公有路外停車場 7-69
表 7.2-2 調整現有與新闢公車路線彙整表 7-76
表 7.2-3 調整既有接駁專車路線彙整表 7-77
表 7.2-4 中期路網 A1~A4 公車路線彙整表 7-81
表 7.2-5 長期路網 A1~A5 公車路線彙整表 7-86
表 7.6-1 嘉義市平日路外停車場使用率 7-105
表 7.6-2 嘉義市假日 5 處路外停車場使用率 7-106
表 7.6-3 嘉義市公有路邊停車場使用率(平日) 7-107
表 7.6-4 嘉義市公有路邊停車場使用率(假日) 7-108
表 7.6-5 嘉義市公園預定地作為停車場之停車空間與建設成本概估 7-111
表 7.6-6 學生交通安全策略 7-115
表 7.6-7 通學巷規劃 7-115
表 7.6-8 各縣市交控中心建置門檻值一覽表 7-123
表 7.6-9 嘉義市智慧型運輸系統規劃時程 7-127
表 7.6-10 嘉義市市區道路功能分類 7-129
表 7.6-11 嘉義市市區道路工程規劃與設計規範建議 7-130
表 7.7-1 嘉義市及週邊地區短中長期發展願景 7-144
表 7.7-2 各類指標現況值 7-147
表 7.7-3 各類指標自我期許值 7-148

表 7.8-1 各項評估目標與準則之權重 7-151
表 7.8-2 評分值與標準化 7-152
表 7.8-3 依部門時程排定之優先順序(1/2) 7-154
表 7.8-3 依部門時程排定之優先順序(2/2) 7-155

圖　目　錄

圖 1.2.1 計畫範圍.....1-3
圖 1.4.1 研究工作流程圖.....1-5
圖 3.1.1 嘉義市歷年人口成長變化.....3-4
圖 3.1.2 嘉義市空間結構發展構想示意圖 3-13
圖 3.1.3 嘉義市交通發展構想分區.....3-13
圖 3.1.4 嘉義縣市歷年總遊客人數.....3-17
圖 3.1.5 嘉義縣市歷年各月份遊客人數.....3-17
圖 3.1.6 嘉義市歷年總遊客人數.....3-18
圖 3.1.7 嘉義市歷年各月份遊客人數.....3-19
圖 3.3-1 嘉義市及週邊地區發展預測模式架構.....3-24
圖 4.1.1 嘉義生活圈交通路網.....4-2
圖 4.2.1 嘉義市市區公車營運路線圖.....4-6
圖 4.2.2 嘉義市市區道路路網圖.....4-9
圖 4.3.1 嘉義市周界交通量調查地點分佈位置 4-14
圖 4.3.2 假日周界路段交通量比例圖.....4-16
圖 4.3.3 各聯外道路最主要通過車種及其比例(週六).....4-17
圖 4.3.4 忠孝路周界路段往北交通量(星期六與星期日).....4-20
圖 4.3.5 忠孝路周界往南路段交通量(星期六與星期日).....4-20
圖 4.3.6 台林橋現況圖.....4-22
圖 4.3.7 台林橋假日周界路段交通量.....4-22
圖 4.3.8 新民路假日周界路段交通量.....4-24
圖 4.3.9 北港路假日周界路段交通量.....4-26
圖 4.3.10 博愛路周界往北方向交通量(星期六與星期日).....4-29
圖 4.3.11 博愛路周界往南方向交通量(星期六與星期日).....4-30
圖 4.3.12 軍輝橋假日周界路段交通量.....4-32
圖 4.3.13 林森東路假日周界路段交通量 4-34
圖 4.3.14 彌陀路周界路段交通量(星期六).....4-36

圖 4.3.15 彌陀路周界路段交通量(星期日).....4-37
圖 4.3.16 彌陀路周界往北路段交通量(星期六與星期日).....4-37
圖 4.3.17 彌陀路周界往南路段交通量(星期六與星期日).....4-38
圖 4.3.18 文化路假日周界路段交通量.....4-40
圖 4.3.19 大雅路假日周界交通量變化圖 4-41
圖 4.3.20 湖子內路假日交通量變化圖.....4-43
圖 4.3.21 周界路段平日尖峰交通量比例分佈 4-45
圖 4.3.22 忠孝路平日周界交通量.....4-47
圖 4.3.23 台林橋平日周界交通量.....4-48
圖 4.3.24 新民路平日周界交通量.....4-50
圖 4.3.25 北港路平日周界路段交通量.....4-51
圖 4.3.26 博愛路平日周界交通量.....4-53
圖 4.3.27 軍輝橋平日周界交通量.....4-54
圖 4.3.28 林森東路平日周界交通量.....4-56
圖 4.3.29 彌陀路平日周界交通量.....4-57
圖 4.3.30 文化路平日周界交通量.....4-59
圖 4.3.31 大雅路平日周界交通量.....4-61
圖 4.3.32 湖子內路平日周界交通量.....4-62
圖 4.4.1 旅行速率調查道路寬度示意圖.....4-63
圖 4.4.2 嘉義市上午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準 4-65
圖 4.4.3 嘉義市下午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準 4-66
圖 4.4.4 嘉義市上午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準影響主要因素..... 4-71
圖 4.4.5 嘉義市下午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準影響主要因素..... 4-71
圖 4.5.1 嘉義市公有路外、路邊停車場區位 4-84
圖 4.5.2 嘉義市公有停車場週邊土地使用類別 4-90
圖 4.6.1 嘉義市指標系統設置位置示意圖 4-96
圖 4.6.2 阿里山指標設置地點示意圖.....4-96

圖 4.6.3 蘭潭指標設置地點示意圖.....4-97
圖 4.6.4 市政府、文化中心、嘉義火車站指標設置地點示意圖
.....4-98
圖 4.8.1 嘉義市單向道分布位置.....4-104
圖 4.8.2 市區公車服務村里範圍檢討圖.....4-109
圖 4.8.3 市區公車未服務觀光據點區位圖 4-109
圖 4.8.4 市區公車與 BRT 重疊路線分析圖 4-110
圖 5.1.1 運輸需求模式架構流程圖.....5-2
圖 5.2.2 嘉義市每户持有車輛統計.....5-6
圖 5.2.3 嘉義市住所停車方式統計.....5-6
圖 5.2.4 嘉義市駕照持有統計.....5-6
圖 5.4.1 本計畫路網圖.....5-40
圖 5.4.2 研究路網與都市計畫套合圖.....5-45
圖 5.4.3 嘉義生活圈路網.....5-50
圖 5.4.4 嘉義生活圈交通分區.....5-51
圖 5.4.5 嘉義生活圈旅次分佈.....5-51
圖 5.4.6 本計畫家訪資料產製的旅次分佈圖 5-51
圖 6.1.1 嘉義市交通願景與目標體系.....6-3
圖 6.3.1 嘉義市空間結構發展構想示意圖 6-12
圖 6.3.2 嘉義市交通發展構想分區.....6-13
圖 7.1.1 民族路、啓明路與大雅路口現況幾何佈設示意圖 7-6
圖 7.1.2 新生路通車後民族路、啓明路與大雅路口之幾何佈設改
善建議 7-6
圖 7.1.3 路口北側啓明路改為往北單行道後民族路、啓明路與大
雅路口之幾何佈設改善建議.....7-7
圖 7.1.4 忠孝路與林森路口幾何佈設現況 7-9
圖 7.1.5 忠孝路與林森路口佈設改善建議 7-9
圖 7.1.6 忠孝路、世賢路、新生路口幾何佈設現況(一).....7-11
圖 7.1.7 忠孝路、世賢路、新生路口幾何佈設現況(二).....7-12

圖 7.1.8 忠孝路、世賢路、新生路口幾何佈設改善建議 7-13
圖 7.1.9 博愛路、文化路、興達路口幾何佈設現況 7-15
圖 7.1.10 博愛路、文化路、興達路口幾何佈設改善建議 7-16
圖 7.1.11 世賢與北港路口幾何佈設現況..... 7-18
圖 7.1.12 世賢與北港路口幾何佈設改善建議 7-18
圖 7.1.13 世賢路、玉山路、育人路口幾何佈設現況 7-20
圖 7.1.14 世賢路、玉山路、育人路口幾何佈設改善建議 7-21
圖 7.1.15 博愛與世賢路口幾何佈設現況 7-24
圖 7.1.16 博愛與世賢路口幾何佈設改善建議 7-25
圖 7.1.17 世賢路與友忠路口幾何佈設現況 7-27
圖 7.1.18 世賢路與友忠路口幾何佈設改善建議 7-28
圖 7.1.19 博愛路、興業西路、中興路口幾何佈設現況 7-30
圖 7.1.20 博愛路、興業西路、中興路口幾何佈設改善建議 7-31
圖 7.1.21 中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口幾何佈設現況 7-35
圖 7.1.22 中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口幾何佈設改善建 7-36
圖 7.1.23 嘉義市單向道路邊停車管制建議構想 7-37
圖 7.1.24 民權路道路管制現況..... 7-42
圖 7.1.25 嘉義市生活圈道路建設區位..... 7-43
圖 7.1.26 嘉義市東側外環道..... 7-46
圖 7.1.27 嘉義市及週邊地區銜接道路示意 7-48
圖 7.1.28 後湖工業區道路概況..... 7-52
圖 7.1.29 鐵路立體化範圍道路交叉位置示意圖 7-59
圖 7.1.30 台 82 線中和交流道位置及聯絡道規劃示意圖 7-60
圖 7.1.31 湖子內地區土地使用計畫示意圖 7-62
圖 7.1.32 湖子內地區道路系統計畫..... 7-62
圖 7.1.33 湖子內地區防災路線..... 7-63
圖 7.1.34 嘉義市及週邊地區大外環道規劃 7-64

圖 7.2.1 BRT/市區公車路線與公有停車場之佈設 7-69
圖 7.2.2 公車路網規劃流程圖 7-70
圖 7.2.3 潛在公車路廊區位圖 7-74
圖 7.2.4 嘉義市公車短期路網構想圖表 7.2-3 調整既有接駁專車路線彙整表 7-76
圖 7.2.5 嘉義市區主要 BRT 轉乘車站區位圖 7-78
圖 7.2.6 嘉義市區公車中期路網構想圖 7-80
圖 7.2.7 中期路網 A1 公車路線圖 7-82
圖 7.2.8 中期路網 A2 公車路線圖 7-82
圖 7.2.9 中期路網 A3 公車路線圖 7-83
圖 7.2.10 中期路網 A4 公車路線圖 7-83
圖 7.2.11 本計畫建議中期路網 A1 公車路線圖 7-84
圖 7.2.12 中期路網 B1~B3 公車路線圖 7-84
圖 7.2.13 嘉義市區公車長期路網構想圖 7-85
圖 7.2.14 嘉義市區具有發展 BRT 條件之道路區位圖 7-90
圖 7.2.15 嘉義市區 12 條有潛力發展之 BRT 路線圖 7-90
圖 7.5.1 阿里山道路系統關係圖 7-97
圖 7.5.2 轉運中心與轉運站設置地點示意圖 7-98
圖 7.6.1 蘭潭鹿寮區自行車路網 7-101
圖 7.6.2 港坪花卉區自行車路網 7-102
圖 7.6.3 嘉義市自行車路網規劃 7-102
圖 7.6.4 嘉義市 公有路外、路邊停車場區位 7-104
圖 7.6.5 嘉義市公園預定地 7-109
圖 7.6.6 嘉義市公園預定地與停車場相對位置 7-110
圖 7.6.7 台北市實施機車退出騎樓前 7-114
圖 7.6.8 台北市實施機車退出騎樓後 7-114
圖 7.6.9 市中心區行人徒步區與停車場/公園預定地之佈設 7-118
圖 7.6.10 公明路周邊行人徒步區與停車場/公園預定地之佈設 7-118

圖 7.6.11 歷史人文風景區位置(1) 7-121
圖 7.6.12 歷史人文風景區位置(2) 7-121
圖 7.6.13 嘉義市 BRT 與市區公車長期路網服務範圍 7-121
圖 7.6.14 經國新城建物分佈與道路佈設示意圖 7-136
圖 7.6.15 U 甲 U 乙與 U 丙建物區佈設示意圖 7-136
圖 7.6.16 F1~F3 與 P1~P3 建物區佈設示意圖 7-137
圖 7.6.17 GHKL 與 R 甲~R 丁建物區佈設示意圖 7-137
圖 7.6.18 GHKL 與 R 甲~R 丁建物區佈設示意圖 7-138
圖 7.6.19 J 甲~J 丙、M、R 戊~R 己建物區佈設示意圖 7-138
圖 7.6.20 BCD 建物區佈設示意圖 7-139
圖 7.6.21 BCD 建物區佈設示意圖 7-139
圖 7.6.22 管制車輛通行路段示意圖 7-140
圖 7.6.23 路邊停車管制區段 7-141
圖 7.6.24 禁止通行與最高速限標誌設立位置 7-142
圖 7.8-1 計畫評估流程 7-150

第一章 緒 論

1.1 計畫緣起與目標

近年來，嘉義市及其週邊地區陸續闢建許多重要道路(含南二高、東西向快速道路－東石嘉義線、高鐵太保站-嘉義 50 米道路等)與交通建設(高速鐵路等)，構成整個高快速道路路網，預料將吸引更多的人口及產業，並帶動鄰近地區開發及商機。此外，嘉義市及其週邊地區內觀光資源豐富，尤其是阿里山、蘭潭與仁義潭等地更是著名景點，每逢假日區域聯外道路之交通量明顯增加，而市內部分路段及路口容量不足，造成旅遊品質的降低，因此針對嘉義市的發展願景與藍圖，並配合嘉義市交通政策白皮書的指導，如何擬定完善的嘉義市整體運輸規劃、健全高快速路網與市區路網的功能、解決市區瓶頸路段、提高市區內道路的服務水準等皆為本計畫之重點工作。

嘉義市政府交通局自民國 89 年成立迄今，尚未辦理過嘉義市的整體運輸規劃作業，另民國 88 年由台灣省交通處辦理之「嘉義都會區整體運輸系統規劃」亦隨省政府精簡凍結後而無從辦理。因此本計畫之目標：

一、為適時擔任「國家整體運輸規劃體系」中「都會區/縣(市)整體運輸規劃」所應扮演的角色。

二、為了研擬一套供嘉義市政府落實交通運輸系統建設的重要指導綱領。

三、為有利於嘉義市政府預測未來交通旅次，避免因老舊數據資料影響預測結果，導致嘉義市政府向中央爭取大型交通建設之不利。

四、為延續前省府交通處辦理的「嘉義都會區整體運輸系統規劃」，由嘉義市政府定期更新相關資料，以便能隨時掌握嘉義市交通運輸發展趨勢，健全網路、滿足市民行的需求。

五、為能夠研擬嘉義市運輸計畫，並且在有限的預算資源下排定各計畫之執行優先順序，發揮計畫執行之最大效益。

嘉義市政府交通局將自民國 94 年度起定期辦理「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」案，藉以重新整合規劃嘉義市運輸系統並研訂短中長期運輸計畫，期使本計畫促進嘉義市及其週邊地區之均衡發展，可望達成下列目的：

1. 確立運輸系統功能分類並配合土地使用管理，使市區運輸路網具適當之易行性與可行性，俾作為運輸系統建設、改善及管理之依據。
2. 強化嘉義市運輸機能，提昇其都市服務功能，促進人口、產業之引進，均衡嘉義市及其週邊地區整體都市發展。
3. 促進區內觀光遊憩資源之整體規劃與開發，配合區內產業之永續發展。
4. 構建嘉義市及其週邊地區大眾運輸場站間便捷聯絡道路系統與大眾運輸系統，發揮各運具應有之運輸功能。

1.2 規劃範圍

一、空間範圍

本案之規劃範圍係以嘉義市轄區及其週邊相鄰之嘉義縣鄉鎮市(包括民雄鄉、竹崎鄉、番路鄉、中埔鄉、水上鄉與太保市)為主，計畫範圍如圖 1.2.1。

二、時間範圍

考量相關已核定之交通建設計畫時程，包括高鐵、高鐵 BRT 系統之營運年期等，以及為有效整合不同運輸系統，以民國 100 年與 110 年為計畫目標年。

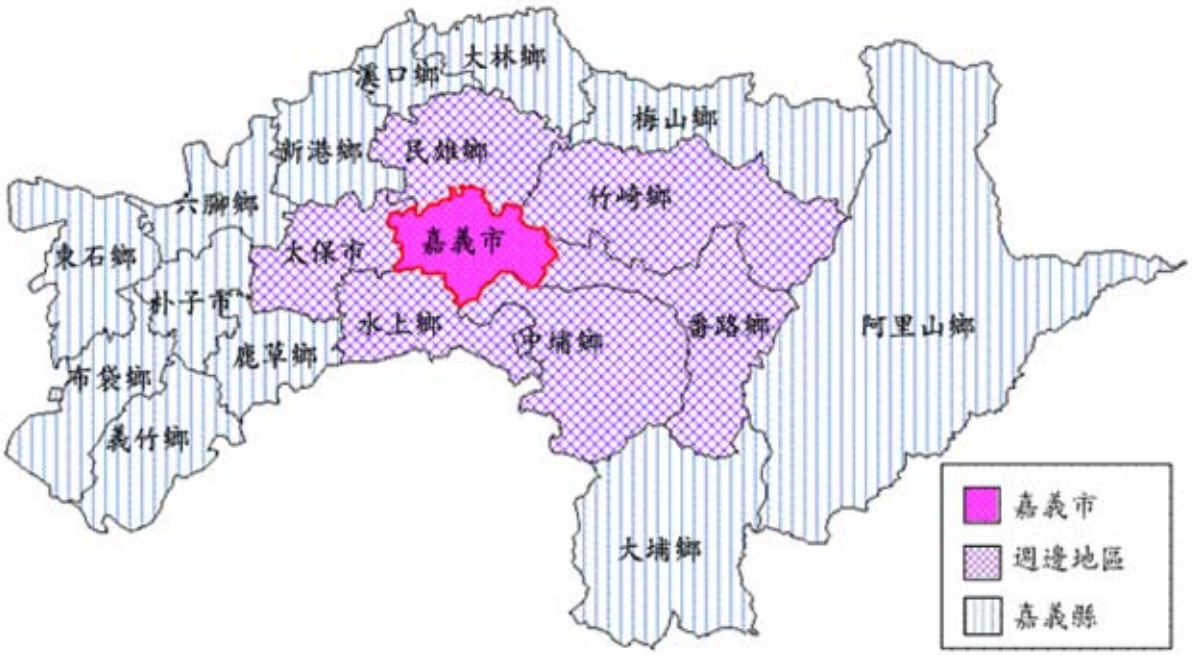


圖 1.2.1 計畫範圍

1.3 計畫內容與工作項目

本計畫案擬進行的規劃作業項目至少包括下列諸項：

一、規劃目標、確認規劃範圍的訂定

二、資料蒐集與調查

主要為社會經濟、旅客運輸、貨物運輸需求、運輸系統設施、大眾運輸服務等五大類（項目詳列於表 1.3-1），另外，資料蒐集與調查應包含執行本案所應參考之上位計畫、嘉義市政府既有的交通建設發展構想及都市計畫通盤檢討內容，計畫期間承攬廠商分區應辦理說明會，並建置專屬網站連結嘉義市政府首頁，以廣徵市民意見。

三、運輸需求分析與預測

現況分析→社經發展分析與預測→運輸需求預測模式建立→運輸需求預測→運輸績效分析。

四、方案研擬與評估

規劃目標與發展課題→研擬發展方案→評估發展方案。

五、運輸計畫擬定

六、短、中、長期執行方案的研擬

表 1.3-1 資料蒐集與調查項目

資料類別		蒐集之精細度	單位	更新頻率(年)	資料取得方式
社會經濟	主要使用活動區位分佈	縣市	-	-	-
	土地使用需求	縣市	-	-	-
	國民生產毛額	台灣地區	美元/每年	1	統計資料
	產業結構	縣市	-	1	統計資料
	人口數	交通分區(鄉鎮)	人	1	統計資料
	就業人口數	交通分區(鄉鎮)	人	1	統計資料
	住戶數	交通分區(鄉鎮)	戶	1	統計資料
	家庭所得	交通分區(鄉鎮)	元/每月	10	家庭訪問調查
	家戶人口	交通分區(鄉鎮)	人/戶	10	家庭訪問調查
	家戶車輛持有數	交通分區(鄉鎮)	輛/戶	10	家庭訪問調查
	及業人口	交通分區(鄉鎮)	人	配合政府調查	工商普查
乘客需求	旅次目的	交通分區	人次/日	10	家庭訪問/周界調查
	旅次發生數	交通分區	人次/日	10	家庭訪問/周界調查
	旅次起迄點	交通分區	人次/日	10	家庭訪問/周界調查
	使用運具	交通分區	人次/日	10	家庭訪問/周界調查
	特殊旅次發生數	交通分區	人次/日	10	重要據點訪問調查
貨運需求	貨物種類	交通分區	-	1	統計資料
	貨物噸數	交通分區	公噸	1	統計資料
	貨物起迄點	交通分區	車次/日	10	周界(路邊訪問)調查
	使用運具	交通分區	車次/日	10	周界(路邊訪問)調查
運輸系統設施	道路功能分類	主次要幹道	-	1	實質設施調查
	路段長度與寬度	主次要幹道	公尺	1	實質設施調查
	路型與車道數	主次要幹道	-	1	實質設施調查
	行車速率	主次要幹道	公里/小時	1	行駛時間調查
	交通量	主次要幹道	車輛/小時	1	交通量調查
	路口轉向交通量	主要幹道	車輛/小時	1	交通量調查
	尖峰小時係數	主次要幹道	-	1	交通量調查
	車輛承載率	主次要幹道	人/車	1	交通量調查
	停車成本	交通分區	元/小時	1	停車調查
大眾運輸服務	路線數	客運公司	線/公司	1	統計資料
	班次與班距	路線	班次/小時	1	統計資料
	路線運量	路線	人/線/日	1	統計資料
	路線營運績效	客運公司	-	1	統計資料
	車站上下車人數	路線	人/站/日	10	大眾運輸調查
	旅次長度	交通分區	公里/旅次	10	大眾運輸調查

1.4 計畫流程

本計畫工作流程如圖 1.4.1 所示。

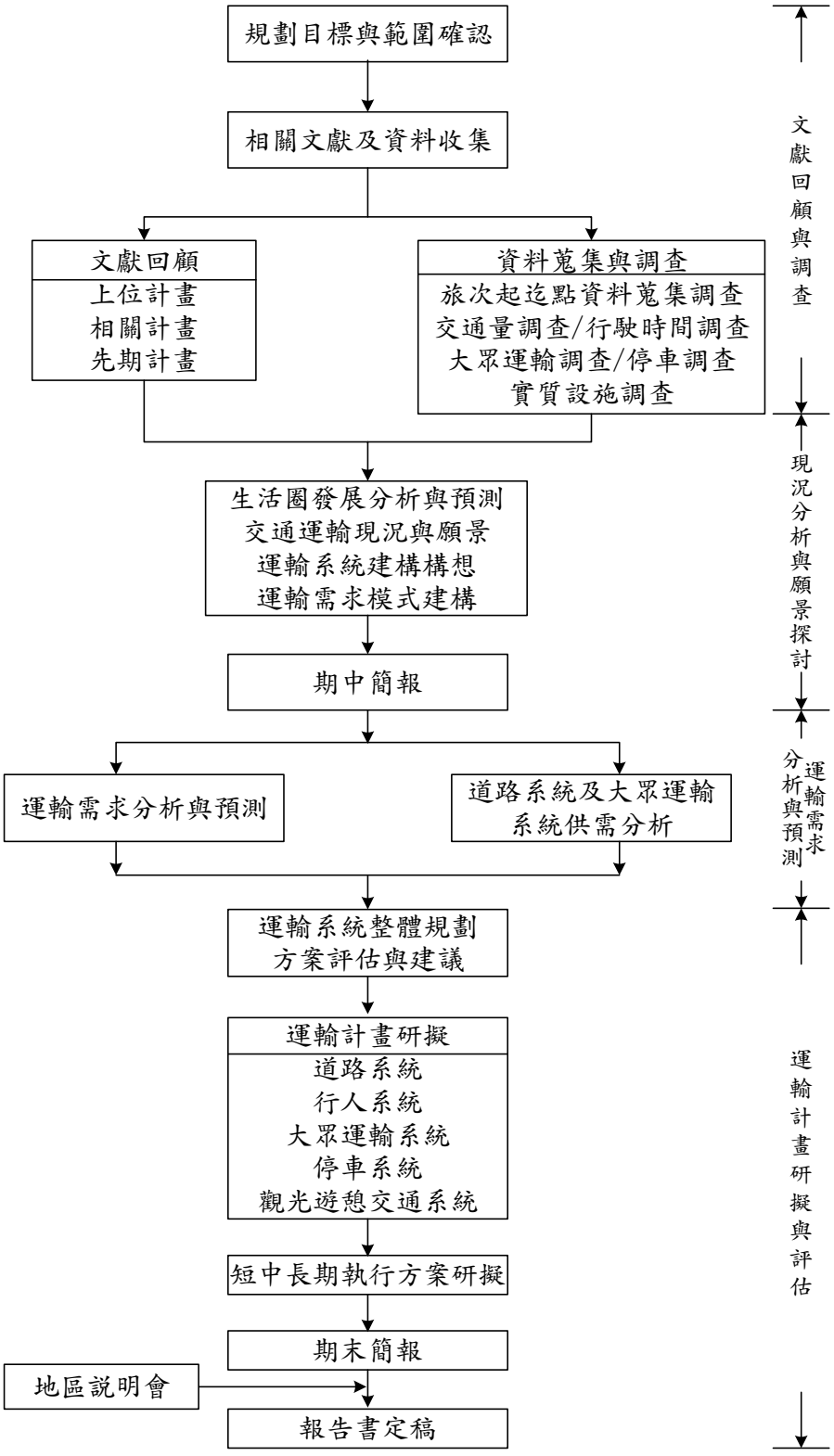


圖 1.4.1 研究工作流程圖

1.5 重要工作記事

本計畫執行期間重要工作記事整理如表 1.5-1。

表 1.5-1 重要工作記事彙整表

時間	工作內容
94/06/10	嘉義市政府委託辦理本計畫
94/06/29	提送工作計畫書
94/07/14	工作計畫書簡報
94/08/15	第一次工作會議，討論：1.發展願景；2.聯外道路；3.湖子內道路系統；4.單向道；5.停車場系統
94/09/23	第二次工作會議，討論：1.發展願景；2.聯外與市區道路；3.湖子內道路系統；4.單向道；5.停車場暨公園預定地；6.周界交通量；7.指標導引系統
94/10/25	第三次工作會議，討論：1.自行車路網；2.交通寧靜區；3.指標系統；4.家訪調查
94/11/09	提送期中報告
94/11/29	期中簡報
94/12/28	第四次工作會議，討論：1.自行車路網；2.指標系統
95/1/23	第五次工作會議，討論：1.家訪調查；2.指標系統；3.網站建置
95/2/27	第六次工作會議，討論：1.瓶頸或易肇事路口改善方案；2.交通寧靜區-經國新城；3.運輸需求分析
95/3/29	第七次工作會議，討論：1.瓶頸或易肇事路口改善方案；2.生活圈道路；3.行人徒步區；4.公車路網；5.自行車路網
95/4/7	提送期末報告
95/5/4	期末簡報
95/6/23	提送期末修正報告
95/8/21	期末修正簡報
95/9-95/10	擴大主管會報說明會；道安會報說明會；西區區公所說明會；東區區公所說明會；經國新城說明會
95/11/14	教育訓練
95/12	定稿報告

第二章 上位計畫與相關計畫

2.1 上位計畫

(一)南部區域計畫第一次通盤檢討 (行政院85年5月24日台85內16014號函准備案)

南部區域計畫第一次通盤檢討係以民國 94 年為計畫目標年，關於嘉義縣市之綜合發展策略簡要說明如下：

1.生活圈發展構想

嘉義生活圈分為嘉義及朴子兩個次生活圈，而嘉義市為南部區域次區域中心，未來以發展技術密集及觀光為主，與其周圍鄉鎮形成一「生產」環境發展區；而位於本區的玉山國家公園、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。

2.人口成長

基於均衡南部區域發展目標，嘉義生活圈之人口成長率由現行 0.25%提高至 0.5%，預計民國 94 年人口為 87 萬人，其中嘉義市之計畫人口為 28 萬人，嘉義縣為 59 萬人。

3.經濟與產業

嘉義生活圈位於嘉南平原上，其生產活動以農業為主，且本區有濱海、阿里山等遊憩據點，觀光資源豐富，另本區腹地廣闊及配合高速鐵路之興建，以提升產業發展潛力，推估至民國 94 年總產業人口為 458,000 人，其中一級產業所佔比例為38%為最高，三級產業為 37.55%次之。

4.交通運輸

於嘉義交流道特定區內設置貨物轉運中心、配合高速鐵路站區開發利用東石－嘉義東西向快速公路接駁輸運旅次。另配合長期發展需求規劃嘉義市大眾捷運系統。

5.遊憩觀光

嘉義生活圈內之嘉義市都市系統方面係以嘉義市為遊程中心，加強嘉義市觀光旅遊服務系統，其主要發展重點為：

(1) 蘭潭、仁義潭為嘉義市主要水源地，應在水質保護原則下發展為據點集中式之遊憩區，設置人工遊憩設施與導入各種遊樂活動，並配置適當的公共設施，提供嘉義市一般及例假日之密集遊憩需求。

(2) 北回歸線標誌週邊可發展相關遊憩設施。

(3) 結合嘉南平原農村文化特色，發展休閒農業。

(4) 加強寺廟、古蹟之懷古幽情特色。

(二)嘉義市綜合發展計畫 (嘉義市政府，民國88年12月)

嘉義市綜合發展計畫之總目標為：

1.建設健康美富，民主現代都市。

2.傳續諸羅古文風，雕塑美富新桃城。

在總體部門所規劃之嘉義市生活空間藍圖中，東區除了扮演「**居住的、商業的機能**」之外，主要乃朝向「**藝文・觀光遊憩區**」發展，不僅提供本市居民休憩空間，亦能扮演雲嘉南地區之精神堡壘；西區則朝向「**客貨運流通、精緻農業、花卉產銷、商務貿易、生化科技產業及多媒體藝文產業**」發展，不僅提供客貨流通之基本功能，更能藉由精緻農業與花卉專區之發展，配合高科技產業之引進，成為嘉義市未來新興發展最具潛力之地區。另在交通運輸發展部門之計畫目標為：

1. 提供人、車舒適活動空間，創造便捷都市運輸環境。

2. 配合都會林園大道，構建完整、迅捷之運輸服務體系。

基於上述發展目標，嘉義市交通運輸發展策略包括：

1.整合公路、高鐵、台鐵、航空站等各類運輸系統，提供良好接駁服務。

2.整合世賢路外環道與市區聯外道路，架構完善運輸網路。

3.妥善研擬大眾運輸營運路線，提升整體運輸品質。

4.提供人、車舒適運輸環境。

5.平衡停車供需，維護民眾停車權益與交通順暢。

6.發揮機車、腳踏車專用道功能，確保機、踏車駕駛人權益。

(三)嘉義縣綜合發展計畫(台灣省政府86府住都企字第055527號核備在案)

嘉義市、縣具有不可切割之發展關係，嘉義市及週邊地區運輸整體規劃更需考量嘉義縣之發展設計，有關嘉義縣綜合發展計畫中，相關發展策略包括：

1.區域空間土地的再結構

透過區域空間結構與土地結構的調整及重大建設區位的配合投入，將可促使區域空間土地做最有效的發展與利用，並避免敏感性較高土地不當的開發造成對環境之衝擊與影響。

2.區域新成長中心的建立

為有效控制嘉義縣城鄉差距日益擴大，並落實地區均衡發展，嘉義縣已積極加強太保市的建設、加強工業區之設置、高鐵太保站、高鐵特定區、縣治所在地等建設；並希望將**嘉義市、太保市發展為「雙核心都會區」**，並結合朴子、民雄、水上等小核心都市發展成為嘉義都會區新區域成長中心，以帶動均衡發展，創造區域生命力的再生與發展。

(四)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)

嘉義市為南部區域之重點發展都市，未來發展除須配合南部區域計畫定位為次區域中心外，更要配合重大交通建設的整合(如高速鐵路、捷運系統、快速道路、第二高速公路等)及本市豐富的觀光遊憩資源，成為一個工商發達且提供優良居住環境之新城市。

1.都市願景

(1) 營造寧適、藝術、安全、永續性的美麗都市。

(2) 建構效率、便捷、繁榮、資訊化的科技城鎮。

2.都市空間結構發展構想

將計畫區劃分為文化保存暨商業核心地區、居住生活地區、科技工業地區、學術研究地區、文化藝術地區、農業地區及自然生態遊憩地區等七處空間結構發展區，並配合規劃道路系統，各分區之發展構想如表 2.1-2 所示。

3.交通運輸發展目標與策略

有關交通運輸發展之目標與策略、辦法彙整如表 2.1-3 所示。

(五)嘉義市交通政策白皮書(民國92年9月)

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」。

因此嘉義市交通政策依「永續運輸」、「以人為先，車為次」、「運具分工整合」、「效率與安全」、「環保及社區需要」、「落實使用者付費」等規劃理念，擬定八大政策：

1.人本與車本運輸政策
2.公共運輸發展政策
3.市區道路工程與管理政策
4.都市交通管理政策
5.停車管理政策
6.交通安全教育與宣導政策
7.觀光發展與行銷政策
8.永續運輸發展政策

上述八大政策因時空環境的局部變遷，先期的規劃理念與構想部份已不合時宜，本計畫認為有必要進行調整與修正，新的思維與策略方向請參閱第 6.2 節。

表 2.1-2 嘉義市都市空間結構發展構想彙整表

規劃分區	發展構想
文化保存暨商業核心地區	市中心地區為舊都市中心，商業活動高密度發展，結合市中心歷史性建築與商業活動空間，規劃保存區、市鎮中心商業區及適當公共設施，塑造文化、商業兼融之都市意象。市郊外圍地帶為新興社區，商業活動發展較為緩慢，宜配合規劃鄰里性之商業區及檢討部分分區使用，擴增商業區面積，以滿足社區居民之日常消費、購物之鄰里性商業服務。
居住生活地區	市中心外圍地帶至外環道附近地區，以居住機能為主，規劃數處住宅社區，並規劃市區道路系統及提供居住活動及所需之各項鄰里性公共設施。
科技工業地區	1.於嘉義交流道附近特定區，規劃倉儲、物流或轉運專區，以利規劃便捷之轉運站，作為工業區聯外運輸之門戶。 2.部分工業區區位不當，且半數處於閒置狀態，宜指定為乙種工業區，並宣導位於市中心區之工業區得依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」辦理土地使用變更，以進行傳統工業配合環保要求更新，或引導變更為工商綜合區等。 3.為能同時提供高科技人才培育與產業發展之環境，可考量於計畫區北側規劃生化科技園區。
學術研究地區	配合嘉義大學校區指定為文大用地，以利該校人文、藝術、教育、農業、理工、管理、生命科學等學術領域之研究發展，並培養高級專業人才、提升都市學術文化氣息，使之成為嘉南地區的高級大學城與學術研究重鎮。
文化藝術地區	配合市政中心及文化園區需要變更部分為社教用地，以利博物館、美術館、國際會議廳等公共文藝設施之設立。
農業地區	1.為因應社經發展及國際趨勢，對於傳統農業之發展宜鼓勵朝向精緻休閒農業及種植高附加價值之農作物。 2.配合現有花卉專業展銷中心規劃為農業區，鼓勵本地農產運銷機構之設立，並擴大既有花卉專區面積、推動有機農業，促進農業精緻化。
自然生態遊憩地區	1.配合蘭潭及仁義潭一帶之保護區、風景區、水庫用地等，規劃自然生態休閒園區、觀光步道及自行車系統。 2.配合八掌溪整治工程，規劃八掌溪親水公園及河濱運動公園，以建構都市的藍帶休閒系統。
道路系統	1.外環道系統 (1)受限於早期都市發展及東區地形，外環道系統僅規劃於西半部地區，本次藉都市計畫通盤檢討於東區規劃聯絡道路，以改善交通機能，將來宜考量進一步評估建設完整外環道之可行性。 (2)外環道道路分隔島可評估設計自行車道、小型公園、兒童遊樂場、徒步區、藝術展示區之可行性。 (3)長期可保留部分路權空間，評估設置輕軌捷運形成環狀軌道路網之可行性。 2.聯外道路系統 聯外道路共有十一條，可分別通往竹崎、中埔、水上、太保、民雄等地，除部分路段未依計畫寬度開闢外，其餘已依計畫寬度開闢。此外，嘉義交流道附近特定區平行北港路將新闢一條五十米寬之快速道路，聯絡高鐵太保站與嘉義市。

資料來源：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(93.03)，本計畫整理。

表 2.1-3 變更嘉義市都市計畫-交通運輸計畫目標及策略辦法彙整表

目標	策略	辦法
建構完整交通路網，提昇交通運輸品質及效率	1. 整合現有聯外交通資源(高速鐵路、縱貫鐵路、東西向快速公路、中山高速公路、第二高速公路、嘉義航空站等)，健全運輸路網服務機能並提供貨物快速運送功能。	1. 配合南二高竹崎交流道規劃30公尺寬聯絡道路(北自林森東路，南至民權路接大雅路)。 2. 增設東區20公尺寬聯絡道路。 3. 計畫區西側配合高鐵車站規劃50公尺寬聯絡道路。 4. 規劃評估嘉義鐵路立體化暨站區週邊整體土地利用方式。
	2. 改善市區道路、推動大眾捷運系統、鐵路及重要路口立體化工程，設置客、貨轉運專區，完善規劃場站設施，疏解都會交通成長壓力。	1. 配合交通需要及改善主要道路交通流量調整部分道路用地。 2. 計畫區西側嘉義交流道特定區規劃貨物轉運中心一處。 3. 其他已完成或規劃評估中之項目，包括市區公車運輸系統、輕軌運輸系統、市區道路改善方案及重要路口立體化工程。

資料來源：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(93.03)，本計畫整理。

2.2 相關計畫

(一)高鐵嘉義太保站聯外輕軌運輸系統可行性研究(民國89年1月)

該規劃路線西起嘉義縣政府，行經高鐵嘉義站後，沿太保-嘉義50 公尺計畫道路進入嘉義市，東迄台鐵嘉義車站，全長約17.8 公里。全線預定設置縣政府站、高鐵嘉義站、嘉義交流道站、世賢路站、友忠路站、台鐵嘉義站等6 站。高架路段長約12.35 公里，地面路段長約5.45 公里，工程經費概估為80.9 億元。

基於高鐵通車初期，高鐵嘉義站與嘉義市間之大眾運輸運量不高，將先採低成本、工期短之公車捷運化系統服務旅客，未來再視運量成長及民間投資意願，於適當年期轉由輕軌系統承接高鐵聯外之運輸服務。

(二)高鐵嘉義站聯外輕軌運輸計畫可行性後續研究(第二冊 公車捷運化階段性服務可行性研究，Bus Rapid Transit 簡稱BRT)

BRT計畫全線分為「主線」、「嘉義市區延伸線」及「嘉義縣治銜接線」三部份，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、大康根站、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緊迫，將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。

(三)高鐵嘉義站聯外BRT執行方案(民國94年4月)

「高鐵嘉義站聯外BRT執行方案」主要為以「高鐵嘉義站聯

外公車捷運系統可行性研究」計畫成果為基礎，經與各相關機關協商討論，略微調整執行計畫相關內容，包括系統型式、規劃路線、停靠站位、工程初步規劃、營運主體與營運型態、預期效益等。另就執行計畫整理說明如下：

1.法源與執行方針

(1) 依「公路法」體系推動

BRT系統係利用膠輪車輛運行於道路，故不符合「鐵路法」、「大眾捷運法」等法令，主要適用法令為「公路法」及其子法等相關法令規範。

(2) 政府興建及養護道路設施，路線開放經營

車道、站臺、交通工程等硬體設施由政府興建，後續公路養護亦由政府負擔，另以規劃新闢路線方式，公告公開徵求汽車客運業者申請經營，必要時亦得商請嘉義縣公車處投入營運。

(3) 二階段實施目標

以高鐵通車時點劃分為二階段實施，第一階段主要辦理相關道路設施以配合公車捷運系統之規劃設計、施工、公路客運路線經營申請、擬定智慧型運輸系統規格並至部分設施，其目標為施作公車捷運系統之初期設施；第二階段主要辦理智慧型運輸系統後續設施之建置與啓用，其目標在完全實施公車捷運。

2.執行程序與進度

(1) 第一階段(公車捷運專用車道與智慧型運輸系統部分設施)

1)「執行方案」研擬及核定

2)公車捷運系統：包括規劃設計、道路設施施工、專用車道實施宣導，原預計於民國九十四年十月完成。

3)客運路線需求申請、公告、經營申請審議：該作業原預計於民國九十四年四月完成。

4)業者籌備營運：業者於獲核准籌設，原預計應於民國九十四年十月

前完成籌備以配合高鐵通車，同步提供服務。

5)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，原預計於民國九十四年十月建置完成。

(2) 第二階段(公車捷運)

1)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，原預計民國九十五年六月完成。

2)低底盤公車：配合高鐵通車期程，引進低底盤公車，並允許分期納入營運。

3.權責分工

(1)高鐵局：研擬與報核「執行方案」，並基於高鐵聯外所需，籌措道路設施之規劃設計、施工與智慧型運輸系統建置之經費，並協助或配合公路總局、嘉義縣(市)政府建構BRT系統。

(2)公路總局：以公路主管機關，辦理客運路線公告、經營申請審議，及配合高鐵局辦理之道路設計，辦理道路及站台施工等相關事項。

(3)嘉義縣、市政府：以當地公路主管機關，配合高鐵局辦理之道路設計成果、於轄境道路辦理道路、站台與候車亭施工等相關事項；嘉義市政府並為建置智慧型運輸系統之主辦機關。

(4)客運業者：依其營運意願、經營利益，並依主管機關所規定公車捷運化之功能規範，參與競標與營運。

(四)高鐵嘉義站聯外公車捷運系統運量檢討與營運分析(民國94年1月)

該計畫雖以「高鐵嘉義站聯外輕軌運輸計畫可行性後續研究-公車捷運化階段性服務可行性研究」為基礎，惟運量推估與路網特性略有變異，計畫路線東起嘉義公園停車場，西至朴子市體育館，概分嘉義市區銜接線(4.72公里)、主線(15.71公里)、嘉義縣治

銜接線(4.77公里)及朴子市區銜接線(4.45公里)四個路段，總長度約為30公里，沿線規劃19處候車站。

該計畫依路線沿線走廊重大開發計畫之開發期程規劃，設定三種預測情境，預測結果如下：

1. 樂觀發展情境(各開發區依計畫期程與規模發展)：平均日運量為18,529人次(民國95年)及27,528人次(民國108年)。
2. 中估發展情境(各開發區為預期70%之發展)：平均日運量為15,318人次(民國95年)及21,751人次(民國108年)。
3. 保守發展情境(各開發區為預期70％之發展，且無機車停車收費制度)：平均日運量為13,253人次(民國95年)及18,852人次(民國108年)。

最後該計畫建議，依據設定分析之三種情境，各車隊規模期初約為20輛，研擬於路線兩端所需客運車輛調度場面積各約2,500平方公尺，可由嘉義縣、市政府提供相關用地予客運業者合理使用，提高其申請經營之意願。另嘉義地區由於都市規模較小，大眾運輸之推展較為困難，故對於經營招商策略之研擬，建議採保守觀點，且未吸引客運業者申請經營路線，未來公告路線文件時，建議採「保守情境」投資金額、車隊規模為規範客運業者之參考。

(五)「高鐵嘉義車站與嘉義市間大眾運輸系統需求」意見調查與分析(民國94年3月)

該研究係為瞭解嘉義地區民眾對於大眾運輸系統之看法，並作為未來推動BRT或LRT計畫之參考，主要研究目的為：

1. 瞭解嘉義地區民眾對現有大眾運輸工具之使用與評價。
2. 瞭解嘉義地區民眾對未來高鐵嘉義站聯外大眾運輸系統各項特性之要求。

該研究以居住嘉義地區16-65歲之民眾為調查對象，隨機抽取樣本400個，並針對嘉義高鐵站聯外大眾運輸系統的運輸走廊〝嘉

義市及嘉義縣太保/朴子市的居民〞，分別訪問200個特別配額樣本。

根據調查結果顯示，配合高鐵通車後，提供一個新的大眾運輸系統，是一個受到當地民眾普遍支持的公共建設，調查結果如下：

1.該大眾運輸系統有提供的必要，至少可滿足六成以上民眾期待。

(1)87.5％的民眾贊成政府提供此大眾運輸系統。

(2)63.8％民眾認為自己有需要此系統的服務。

(3)比對不同交通工具之使用者，以自用轎車為主要交通工具的民眾可能成為未來該大眾運輸系統較具有潛力的消費族群。

2.民眾對嘉義縣市目前所提供的公車客運服務的滿意程度尚有提升空間。

(1)目前嘉義縣市公車與客運使用率偏低，只有4.3％以公車/客運為主要交通工具，且有31.5％表示從未乘坐過。

(2)整體認為滿意的比例僅有37％，應優先改善項目包括增加班次、提升駕駛服務態度、車種汰舊換新。

3.嘉義縣市民眾對此大眾運輸系統最為在意的是服務，其次才是時間與票價。

(1)41.8％的民眾認為服務(包含收費方式、行車動態資訊提供、低底盤車輛等)是最重要的。

(2)認為與時間相關因素(搭乘時間、班距與準點性)最為重要的比例為31.0％，其中準點性是相對最為重要的。

(六)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6月)

該計畫之目的為藉由客運交通轉運中心之可行性研究與先期規劃，配合重大建設之發展，結合現有之客運系統，提昇大眾運輸系統之服務品質，促進整個嘉義縣市之整體發展；主要工作內容包括針對可能之基地位置，評選包括臨時性與永久性最適之交通轉運中心位址，轉運中心各項必要設施空間配置與平面設計，

研擬開發內容與最佳開發方式，及財務預算、土地取得、法令修訂與都市計畫變更等各項行政配合措施。

第一階段期末報告初步選定現有台鐵車站及其週邊區域，包括嘉義酒廠部分用地、國光客運嘉義站、國光客運維修站、台鐵後站廣場用地、台鐵舊有員工宿舍等、及其他可能適合之基地位置、或前述地點之局部組合為可能之空間區位。經評估，後站用地因需配合鐵路高架化之推動，同時主辦單位應屬中央，因此該用地將列為轉運中心永久性用地，台鐵後站廣場用地及舊有員工宿舍為先期性轉運中心用地。

經交通運輸功能評估、政府財政負擔、銜接重大交通建設等及相關可行性(工程、法令、財物、土地取得)評估，先期性轉運中心建議以台鐵後站廣場為優先，其次為台鐵舊有員工宿舍，永久性轉運中心則以嘉義車站高架化的位址為主。

(七)嘉義市區鐵路高架化計畫可行性研究(期末報告)(民國94年5月)

嘉義市區「鐵路高架化工程」之路線分有方案一：長高架案、及方案二：短高架案，其中長高架案路線為起點設於牛稠溪橋南端，終點為北回站北端，完成後高架橋及引道全長約8.2公里，嘉北站及嘉義站改建為高架車站、須新建調車場1 處、可消除平交道5 處、拆除陸橋3 座、保留2 處地下道（世賢路北段及南段）、填平（或保留）2 處地下道(文化路及興業西路)，預估工程經費140億元；短高架案則為考量工程經費、保留完工通車之嘉北通勤站等因素，起點設於嘉北站南端，終點為北回站北端，全長約6.6公里，、嘉北站保留為平面車站、嘉義站改建為高架車站、須新建調車場1 處、可消除平交道2 處、拆除陸橋3 座、保留2 處地下道（世賢路北段及南段）、填平（或保留）2 處地下道（文化路及興業西路）(僅起點與方案一不同，其餘設施均相同)，預估工程經費119億元。

該計畫最終依都市發展、環境衝擊、工程計畫、鐵路營運、

經濟效益等五項評估因子分析再予以綜合比較，分析結果歸納如下：

1.方案一：可一勞永逸解決嘉義市區全部之平交道，亦可帶動都市之繁榮、消弭鐵路對都市發展所造成之區隔，對於都市發展有較佳之貢獻，且經問卷調查後，多數人認為「都市發展」因子較為重要，相對地其權重亦較高，因此雖然在環境衝擊、工程計畫及經濟效益均低於方案二之情況下，但在加權後仍略大於方案二。

2.方案二：主要係考量嘉義市區都市化程度、經濟效益、撙節工程經費、保留即將完工之嘉北站...等因素而提出此方案。在環境衝擊、工程計畫及經濟效益均大於方案一，且在未加權之情況下亦優於方案一。因為方案二之特性為短高架，工程經費較方案一節省約達21 億元，而菁藤宅及宏仁女中平交道均位處嘉義市北區邊陲地帶，現況附近人口及交通量均較少，以致於消除此二處平交道在效益上較不顯著，且方案二亦可消弭鐵路對嘉義市主要市區所造成之阻隔。

長、短高架案在工程技術上均屬可行且效益明確，但由於現況嘉北站以北，人口群聚尚不顯著、交通量較少，加上都市發展腳步緩慢，目前採取方案二(短高架案)應可滿足都市發展現況，消弭鐵路對主要市區所造成之阻隔；然而嘉義市的都市發展有逐年北移的趨勢，若採方案一(長高架案)可消除5 處平交道，徹底解決鐵路對市區之阻隔（短高架僅可消除2 處平交道），是以就長遠的都市發展觀點而言，則採長高架為宜。

(八)嘉義生活圈道路系統建設計畫-第一次修正(民國91年10月)

嘉義生活圈道路系統建設計畫主要目標包括：

1. 改善生活圈道路系統瓶頸。
2. 確立道路系統功能分類。
3. 強化都市間運輸機能。

4.促進區域觀光遊憩資源之整體規劃開發。

5.構建大眾運輸場站間便捷聯絡道路。

因此配合嘉義生活圈內相關開發計畫及各鄉鎮市地方發展需求等，擬定道路建設計畫，其中發展構想與策略如下:

1.高速公路聯絡道改善

2.高鐵車站聯外道路規劃

3.改善觀光交通

故嘉義生活圈道路系統建設計畫可作為本計畫整體運輸規劃之道路系統發展構想基礎。

(九)公道一高架快速道路工程

由高鐵嘉義太保站聯外五十米道路銜接垂楊路的公道一快速道路，業經中央同意納入嘉義生活圈建設計畫分年分期辦理，並經與相關單位開會協調，已由交通部公路總局編列費用，統籌執行快速道路闢建路線可行性評估作業(目前正在執行「嘉義市公道一高架快速道路施工可行性研究」)。公道一快速道路全長3,250公尺，連絡世賢路與垂楊路，沿中央大排水溝規劃，並無用地取得之問題，基本路段最大路寬25米，沿線跨越主要鐵公路6處、次要道路4處，預定將設置3處匝道。營建署已列第三期(民國98~102年)推動，一旦能加速推動，對於交通轉運中心車輛進出將極有幫助，甚至對於BRT 路線亦有調整之空間。

(十)變更嘉義市都市計畫(部分住宅區、機關用地、停車場用地、道路用地為創意文化專用區)案

民國91年「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」公展草案原編號第96案係擬變更嘉義舊酒廠含其東南側之土地）為商業區，因嘉義市政府於民國91年5月13日將嘉義舊酒廠內7處8棟建築物指定為歷史建築物，且當時嘉義舊酒廠已由行政院文建會勘選列入「挑戰2008－

國家發展重點計畫—規劃設置創意文化園區計畫」，故經民國91年6月25日內政部都市計畫委員會第536 次會議審議，將此變更案暫予保留，待嘉義市政府與行政院文建會等相關單位協調，確定具體計畫後，另案再議。

爰此，文建會委託辦理「嘉義舊酒廠創意文化園區整體規劃（含建築環境暨使用需求調查）」規劃案，經與嘉義市政府及相關單位協調後，業於民國93年12月獲致具體成果，故接續內政部都市計畫委員會第536次決議，推動都市計畫變更程序。

依據規劃結果，嘉義酒廠未來以引進創意文化產業為主，其中嘉義舊酒廠範圍之土地規劃為創意文化專用區(創專1)，面積約3.985公頃，另嘉義舊酒廠東南側之土地，為顧及私有地主之權利及引導其配合創意文化專用區(創專1)之使用，擬變更為創意文化專用區(創專2)，面積約0.195公頃，而在創專1區中僅A1區容許停車場、立體停車場使用，但不可做商業使用，因此交通轉運中心不適宜納入園區規劃項目，經市長裁示後另覓其他合適地點，故嘉義舊酒廠排除設置客運交通轉運中心。

(十一)擬定嘉義市都市計畫(湖子內地區環保用地區段徵收)細部計畫(民國94年5月)

該案係為配合重大建設用地（垃圾處理場環保用地）之取得而辦理湖子內地區農業區都市計畫變更，預定引入包括商業區、休閒專用區、物流中心及住宅區等高價值土地利用，並將開闢社區公園、兒童遊樂場及停車場等公共設施，總面積達193.49公頃，開發經費約67億元。其主要計畫已於民國93年3月經內政部審議通過，目前正辦理都市計畫細部規劃中，原預定民國94年5月底完成規劃，為積極推動徵收及審議作業事宜，市府已於3月成立區段徵收委員會及成立推動工作小組，以確實掌握執行進度；民國94年完成細部計畫審議後立即辦理測量、釘樁及工程規劃設計、地上物查估、樁位公告、研擬區段徵收計畫書等，以上作業

預定於民國95年完成；民國96年辦理區段徵收計畫書公告，地上物拆遷補償及工程發包；預定民國98年完工。

未來本計畫除應妥善規劃區內道路路網、停車場等公共設施外，更應特別考量嘉義市區及台82線新開闢中和交流道之聯絡幹道銜接問題。

2.3 機會與挑戰

本節將以嘉義市交通發展特性及國家施政計畫為基底，配合空間發展脈動及交通施政方向，剖析運輸發展之機會與挑戰，並點出相關檢討課題，以作為嘉義市整體交通運輸規劃研擬之依據。

2.3.1 機會

1.挑戰2008國家發展重點計畫

行政院「挑戰2008：國家發展重點計畫」中計有文化創意產業發展計畫、觀光客倍增計畫、數位台灣計畫、全島運輸骨幹整建計畫等與嘉義市之發展有關，未來可透過執行計畫之協調、整合與推動，爭取建設經費，發展嘉義市市政、交通、觀光新風貌。

2.地理位置優越

嘉義市位於嘉義都會區之核心與交通樞紐位置，地理位置優越；此外交通部觀光局目前刻正推動阿里山旅遊線、雲嘉南濱海旅遊線、及環島鐵路觀光旅遊線計畫，並配合未來故宮南部分院之設立，全力發展嘉義地區之觀光產業。嘉義市應配合嘉義地區觀光系統整體發展，引進觀光飯店，吸引觀光客停留消費，可進一步帶動市區交通建設與觀光發展。

3.市區道路系統良好

嘉義市道路系統建設完善，形成綿密路網，每人及每車享有之道路面積高居全國屬一屬二，道路開闢已達水準以上；此外市中心區道路系統呈棋盤狀分佈，利於交通管制措施之規劃與實行；另世

賢路外環道的開闢，導引過境車流與旅次不進入市區，可大幅改善市中心區交通擁塞問題。未來應研擬交通管理策略與管制措施，以發揮道路服務功能及提升道路服務水準。

4.世賢路外環道週邊地區土地使用強度低

世賢路外環道週邊用地廣大，土地使用強度低，在土地取得、使用之多元性上，佔有極高之優勢，未來可引進觀光花卉專區、市民農業區、生化科技專區等園區之整合，促進產業升級及吸引外來人口，並規劃大眾運輸轉運站，紓解市區交通問題。

5.台鐵縱貫線、阿里山鐵路整體發展

台鐵縱貫線及阿里山鐵路貫穿市區，確有影響鐵路東西發展均衡，且妨礙週邊土地有效利用之影響，但其之運輸及觀光功能具有不可替代性，因此未來應配合台鐵捷運化及阿里山鐵路再生計畫，整合台鐵嘉義站、阿里山鐵路北門站、及鐵路週邊相關景點，發揮台鐵之軌道運輸功能及促進阿里山鐵路觀光發展，創造嘉義市特有之鐵道觀光文化。

2.3.2 挑戰

一、內部環境問題

1.市區交通量集中

嘉義市位於嘉義生活圈中心，緊鄰民雄、太保、水上、中埔等衛星鄉鎮，市區道路交通流量集中，造成尖峰時間交通擁塞情形普遍。

2.市中心區停車問題已浮現

嘉義市每車享有之路外停車格位供給率低，部份現有路外停車場區位不佳；且市中心區路邊停車格位劃設數不足，加上違規停車受罰機率低，導致用路人違規停車頻繁與造成路外停車場使用率不高。

3.市中心區都市發展密集，土地取得不易

嘉義市市中心區開發較早，都市發展密集，且市民居住集

中，因此公共設施用地取得不易，造成狹窄道路拓寬、停車場開闢興建、大眾運輸場站設置等無法實施，導致市區運輸與停車等相關交通問題。此外市中心部份街道較老舊與狹小，且兩側商家密集，車流量與行人通行多，加上時有違規停車狀況，故在尖峰時段易形成壅塞，如中山路、民族路等。

4.行人設施不足

嘉義市行人設施仍有待改善，部份地區缺乏連續性的步道與騎樓系統，且汽、機車停車與攤販、商家佔用現象嚴重，妨礙人行空間，行人通行權利長期處於被忽視與侵害的狀況下。

5.大眾運輸服務水準不佳

嘉義市公車客運營運路線多為聯絡鄰近主要鄉鎮，缺乏環狀路線服務市區民眾，且市區範圍小，機動車輛使用高，造成公車載客人數大幅降低，運輸效率低落，也導致大眾運輸服務水準不佳之惡性循環。

6.世賢路未能形成完整路網，影響環狀交通運輸功能之發揮

世賢路東南半部未能合理銜接，影響外環道整體服務效能，無法有效紓解聯外道路交通車流，且大量車輛進入市區妨礙生活品質之提升。

7.觀光遊憩系統交通規劃不足

嘉義市遊憩景點分散於市區各處，缺乏完善之整合規劃，且旅遊資訊供給不足，導引標誌不佳，缺乏大眾運輸系統連結，影響觀光產業之發展。

二、外部環境問題

1.高速鐵路通車

高速鐵路通車之後，西部走廊一日生活圈成形，預估高鐵將吸引大部分台鐵長途城際運輸之客源，未來嘉義都會區整體交通系統將產生結構性的改變，如何快速有效連結台鐵與高鐵兩軌道系統，以吸引旅客進入嘉義市區消費，將是一重點課題。

2.第二高速公路與東西向快速道路對於嘉義市服務未臻理想

南部第二高速公路與東西向快速道路嘉義-東石線(台82)已成為嘉義地區南北向與東西向的重要城際運輸動脈，而南二高於嘉義市週邊設置竹崎與中埔交流道，以及台82線於水上與中埔地區設置上下匝道，並未針對地區聯絡道路構建更完善的交通路網，造成市區聯外城際運輸之諸多限制，同時也增加主要道路如博愛路、吳鳳南路、林森東路、台林街之交通負荷。而湖子內地區台82線之中和交流道已於民國94年底通車，但未來湖子內路恐將無法紓解通過的交通量，故湖子內地區替代道路與輔助道路的整體規劃應及早因應。

第三章 嘉義市及週邊地區發展分析與願景探討

3.1 嘉義都會區發展現況分析

一、都市體系

台灣南部區域計畫對都市體系的檢討中，乃將南部區域劃分為區域中心、次區域中心、地方中心、一般市鎮及農村集居。依南部區域計畫對都市階層分類，嘉義都會區各級都市階層可劃分如下：

1.次區域中心：嘉義市

2.地方中心：太保、朴子

3.一般市鎮：民雄、水上、中埔、大林、布袋

4.農村集居：溪口、新港、竹崎、梅山、番路、阿里山、六腳、東石、義竹、鹿草、大埔

二、嘉義市及週邊地區現況發展型態

嘉義市及週邊地區為嘉義都會區中都市發展程度較高之區域，主要聚落分佈逐漸由嘉義市區往北朝民雄發展，往南向水上、中埔擴張，往西則朝太保、朴子等外圍地區延伸，現有之發展軸線分述如下：

1.嘉義市-民雄發展軸

由嘉義市沿台1線發展，此發展軸因頭橋與民雄工業區之設置及中正大學特定區之發展，帶動民雄、大林的發展，屬嘉義都會區之工業重鎮及新興文教區。

2.嘉義市-中埔發展軸

主要沿台18線發展，受嘉義市發展擴充之影響，鄰近嘉義市之中埔地區已成為主要人口聚集區。

3.嘉義市-水上發展軸

此發展軸沿台1線經水上延伸至台南白河，配合嘉義機場及精緻農業發展計畫，嘉義市劉厝區與水上將朝高科技與精緻農業社區發展。

4.嘉義市-太保-朴子發展軸

由嘉義市沿台1線及縣道168往西，經水上、太保至朴子，現階段因朴子市為朴子次生活圈之區域中心及太保市為嘉義縣治與高鐵太保站所在地，已逐漸成為嘉義都會區東西向發展潛力最大之軸帶。

嘉義都會區近年更因多項重大建設之開發與推動，使社經特性產生明顯的變化，本節以下各小節將依人口、產業、土地使用、所得及車輛持有等項目分別說明，其現況發展趨勢將作為本計畫運輸需求預測之參考依據。

三、交通分區

「交通分區」為進行相關資料蒐集、分析、預測等之最基本空間單元，本計畫依天然界線、保持行政區完整、家户數、土地使用特性等因素，將嘉義都會區劃分為124個交通分區；研究範圍外則合併為14個界外分區以進行界外旅次處理。各行政區域所包含之交通分區如表3.1-1所示。

3.1.1 社經特性分析

社經特性包括地區的人口分佈及其就業情形、車輛登記與持有、收入與土地使用。

一、人口

1.人口分佈及成長

根據嘉義市與嘉義縣93年度統計年報資料顯示，嘉義市及週邊地區(包括太保、民雄、竹崎、番路、中埔、水上)人口之年平均成長率最高為太保市1.67%，最低為竹崎鄉-0.40%，嘉

義市則為0.35%，其中東區為0.20%，西區為0.50% (表3.1-1)。嘉義市歷年人口成長變化如圖3.1.1所示，其中東區人口數有132,115人，西區138,226人，東區已呈穩定狀態之趨勢，反觀西區從民國85年起人口數有顯著增加之現象。由歷年資料觀察，嘉義市屬於人口低成長的都市。嘉義市平均户量約為3.13人/户，呈逐年下滑的趨勢，而嘉義市人口密度為45.03人/每公頃(表3.1-2) 。

表 3.1-1 嘉義都會區與交通分區對照表

行政區		交 通 分 區
嘉義市	西區	1、2、3、4、5、6、7、8、9、10、11、12、13、14、15、16、17、18、19、20、21、22、23、24、25、26
	東區	27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37、38、39、40、41、42、43、44、45、46、47、48、49、50、51、52、53、54、55
嘉義縣	民雄鄉	56、57、58、59、60、61、62
	大林鄉	63、64、65、66、67
	溪口鄉	68、69
	新港鄉	70、71、72、73、74
	六腳鄉	75、76、77、78
	東石鄉	79、80、81、82
	布袋鎮	83、84、85、86
	義竹鄉	87、88、89
	鹿草鄉	90、91
	朴子市	92、93、94、95、96
	太保市	97、98、99
	水上鄉	100、101、102、103、104、105、106
	中埔鄉	107、108、109、110、111、112
	番路鄉	113、114
	竹崎鄉	115、116、117、118、119
	梅山鄉	120、121、122
	阿里山鄉	123
	大埔鄉	124
界外分區	花蓮方向	125(台18)
	嘉義以北方向	126(縣149 & 台3、國道3)、127(台1)、128(中山高)、129(縣157)、130(縣145甲)、131(台19)、132(台17與西濱快速道路)
	嘉義以南方向	133(台17與西濱快速道路)、134(台19)、135(中山高)、136(台1)、137(縣165 & 縣172)、國道3、138(台3)

資料來源:本計畫整理分析

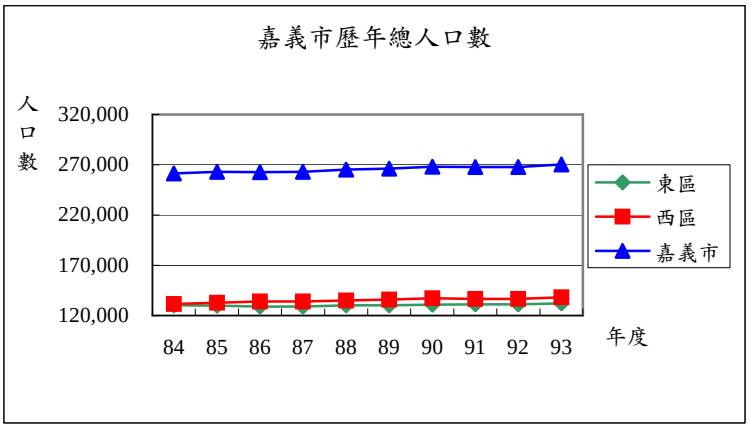


圖 3.1.1 嘉義市歷年人口成長變化

表 3.1-1 嘉義市及嘉義縣鄉鎮歷年人口成長率

年度 地區別	85	86	87	88	89	90	91	92	93	成長倍數	年平均成長率%
嘉義市(東區)	130,021	128,818	128,979	130,058	130,112	130,754	131,286	131,133	132,115	1.02	0.20
嘉義市(西區)	132,839	134,004	134,071	135,057	136,071	137,239	136,621	136,487	138,226	1.04	0.50
嘉義市	262,860	262,822	263,050	265,115	266,183	267,993	267,907	267,620	270,341	1.03	0.35
太保市	30,313	30,823	31,454	32,036	32,854	33,302	33,732	34,330	34,597	1.14	1.67
民雄鄉	67,457	68,243	69,328	69,862	70,625	71,034	71,605	71,857	72,451	1.07	0.90
水上鄉	54,266	55,090	55,722	55,170	55,395	55,411	55,724	55,483	55,276	1.02	0.23
中埔鄉	47,806	48,480	48,458	48,365	48,435	48,301	48,452	48,340	48,157	1.01	0.09
竹崎鄉	41,911	41,778	41,580	41,434	41,288	41,189	41,210	40,916	40,576	0.97	-0.40
番路鄉	12,198	12,455	12,309	12,170	12,085	12,054	12,095	12,037	11,958	0.98	-0.25
朴子市	44,667	44,530	44,295	44,229	44,107	44,296	44,158	44,166	44,057	0.99	-0.17
布袋鎮	34,698	34,511	34,091	33,611	33,351	33,414	33,160	32,770	32,480	0.94	-0.82
大林鎮	36,724	36,651	36,503	36,238	36,205	36,144	35,985	35,648	35,309	0.96	-0.49
溪口鄉	18,618	18,974	18,365	18,115	17,929	17,782	17,652	17,490	17,273	0.93	-0.93
新港鄉	36,558	36,241	36,059	35,929	36,221	36,065	36,110	35,969	35,815	0.98	-0.26
六腳鄉	30,653	30,296	29,945	29,540	29,152	28,879	28,582	28,293	27,939	0.91	-1.15
東石鄉	31,649	31,465	30,773	30,267	29,957	30,118	29,855	29,718	29,399	0.93	-0.92
義竹鄉	24,507	24,749	24,082	23,694	23,306	23,827	22,934	22,667	22,303	0.91	-1.17
鹿草鄉	19,265	19,044	18,782	18,483	18,260	18,159	18,052	17,827	17,727	0.92	-1.03
梅山鄉	24,127	23,966	23,845	23,639	23,433	23,453	23,249	23,128	22,874	0.95	-0.66
大埔鄉	3,756	3,928	3,764	3,626	3,547	3,815	3,644	3,542	3,524	0.94	-0.79
阿里山鄉	6,447	6,471	6,378	6,254	6,155	6,122	6,195	6,229	6,188	0.96	-0.51
嘉義縣	565,620	567,695	565,733	562,662	562,305	563,365	562,394	560,140	557,903	0.99	-0.13
嘉義縣市合計	828,480	830,517	828,783	827,777	828,488	831,358	830,301	828,030	828,244	1.00	0.00

資料來源：嘉義縣市統計要覽(85~92年)、統計季報(93年)

表 3.1-2 嘉義市及嘉義縣家戶及人口分佈特性

項目 地區別	戶數	人口	戶量 （人/戶）	行政區域面積 （公頃）	密度 （人/公頃）
嘉義市(東區)	42,845	132,115	3.08	2,912	45.37
	49.67%	48.87%		48.51%	
嘉義市(西區)	43,416	138,226	3.18	3,091	44.72
	50.33%	51.13%		51.49%	
嘉義市	86,261	270,341	3.13	6,003	45.03
	34.65%	32.64%		3.06%	
太保市	9,511	34,597	3.64	6,690	5.17
	3.82%	4.18%		3.41%	
朴子市	12,779	44,057	3.45	4,957	8.89
	5.13%	5.32%		2.53%	
布袋鎮	9,696	32,480	3.35	5,977	5.43
	3.89%	3.92%		3.05%	
大林鎮	10,777	35,309	3.28	6,417	5.50
	4.33%	4.26%		3.27%	
民雄鄉	20,651	72,451	3.51	8,550	8.47
	8.29%	8.75%		4.36%	
溪口鄉	5,073	17,273	3.40	3,305	5.23
	2.04%	2.09%		1.68%	
新港鄉	9,778	35,815	3.66	6,605	5.42
	3.93%	4.32%		3.37%	
六腳鄉	8,687	27,939	3.22	6,226	4.49
	3.49%	3.37%		3.17%	
東石鄉	8,709	29,399	3.38	8,158	3.60
	3.50%	3.55%		4.16%	
義竹鄉	7,034	22,303	3.17	7,929	2.81
	2.83%	2.69%		4.04%	
鹿草鄉	5,408	17,727	3.28	5,432	3.26
	2.17%	2.14%		2.77%	
水上鄉	17,045	55,276	3.24	6,912	8.00
	6.85%	6.67%		3.52%	
中埔鄉	13,731	48,157	3.51	12,950	3.72
	5.52%	5.81%		6.60%	
竹崎鄉	10,769	40,576	3.77	16,223	2.50
	4.33%	4.90%		8.27%	
梅山鄉	6,051	22,874	3.78	11,976	1.91
	2.43%	2.76%		6.10%	
番路鄉	3,633	11,958	3.29	11,753	1.02
	1.46%	1.44%		5.99%	
大埔鄉	1,430	3,524	2.46	17,325	0.20
	0.57%	0.43%		8.83%	
阿里山鄉	1,937	6,188	3.19	42,785	0.14
	0.78%	0.75%		21.81%	
嘉義縣市合計	248,960	828,244	3.33	196,173	4.22

資料來源：嘉義縣市統計季報(93年)

2.產業結構及變遷

以民國 93 年度來看，嘉義市之就業人口以服務業所佔比例最高為75.00%，其次是工業為23.15%，農業最低為1.85%(表3.1-3)，其中只有服務業人口持續成長（年平均成長率為2.49%），其他兩大類行業皆呈現負成長，此現象與嘉義市逐漸轉型以商業為主之都市型態有關。

嘉義縣就業人口以服務業所佔比例最高為 52.50%，其次是工業的 28.06%，農業最低為 19.44%(表 3.1-4)；僅服務業人口持續成長（年平均成長率為 0.95%），其他兩種行業皆呈現負成長，但嘉義縣逐漸轉型以商業為主之速度較嘉義市緩慢。

表 3.1-3 嘉義市就業人口分佈

單位：人

年度	農業	工業	服務業	總計
75	11,000 10.78%	39,000 38.24%	52,000 50.98%	102,000 100.00%
80	7,000 6.93%	36,000 35.64%	58,000 57.43%	101,000 100.00%
85	7,000 6.60%	30,000 28.30%	69,000 65.09%	106,000 99.99%
90	4,000 3.85%	26,000 25.00%	74,000 71.15%	104,000 100.00%
93	2,000 1.85%	25,000 23.15%	81,000 75.00%	108,000 100.00%
年平均成長率%	-9.04	-2.44	2.49	—

資料來源：嘉義市統計要覽(75~90年)、行政院人力資源調查統計年報(93年)

表 3.1-4 嘉義縣就業人口分佈

單位：人

年度	農業	工業	服務業	總計
84	91,000 24.20%	119,000 31.65%	166,000 44.15%	376,000 100.00%
85	91,000 24.73%	112,000 30.43%	165,000 44.84%	368,000 100.00%
86	88,000 24.24%	107,000 29.48%	168,000 46.28%	363,000 100.00%
87	87,000 23.64%	110,000 29.89%	171,000 46.47%	368,000 100.00%
88	81,000 22.44%	111,000 30.75%	169,000 46.81%	361,000 100.00%
89	81,000 22.50%	108,000 30.00%	171,000 47.50%	360,000 100.00%
90	78,000 22.16%	105,000 29.83%	169,000 48.01%	352,000 100.00%
91	77,000 22.00%	101,000 28.86%	172,000 49.14%	350,000 100.00%
92	74,000 20.90%	101,000 28.53%	179,000 50.57%	354,000 100.00%
93	70,000 19.44%	101,000 28.06%	189,000 52.50%	360,000 100.00%
年平均成長率%	-2.55	-2.03	0.95	—

資料來源：嘉義縣統計要覽(84~92年)、行政院人力資源調查統計年報(93年)

二、車輛登記與持有

1.車輛登記

表 3.1-5 為嘉義市之車輛登記統計表，以民國 93 年為例，各車種中以機車所佔比例最高為 69.32%，其次為小汽車之 25.66%，顯示出機車為嘉義市最主要的交通工具，因此未來在進行整體運輸規劃時，對小汽車及機車之衍生交通需求，應加以重視與規劃。

表 3.1-6 為嘉義縣之車輛登記統計表，以民國 93 年為例，各車種中以機車所佔比例最高為 67.78%，其次為小汽車(佔

25.76%)，顯示出機車亦為嘉義縣最主要的交通工具。

2.車輛持有

表 3.1-7 顯示嘉義市歷年車輛成長資料，小汽車之年平均成長率最高為 3.75%，其次為機車 3.16%，大型車之成長率最低為 0.58%。另以車輛持有率來分析，小汽車之家户持有率由民國 84 年之每户 0.74 輛，增加至民國 93 年之每户 0.86 輛，而機車之持有率則由每户 1.86 輛成長至每户 2.06 輛。

表 3.1-5 嘉義市車輛登記數

單位：輛

年度	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%

資料來源：交通部"機動車輛登計數"

表 3.1-6 嘉義縣車輛登記數

單位：輛

年度	大客車	大貨車	小客車	小貨車	特種車	機車	總計
84	447	6,489	131,138	28,944	1,483	379,056	547,557
	0.08%	1.19%	23.95%	5.29%	0.27%	69.22%	100.00%
85	466	6,687	142,161	30,890	1,667	405,583	587,454
	0.08%	1.14%	24.20%	5.26%	0.28%	69.04%	100.00%
86	520	7,040	152,717	32,766	1,768	429,470	624,281
	0.08%	1.13%	24.46%	5.25%	0.28%	68.80%	100.00%
87	577	6,906	156,390	32,843	1,789	441,809	640,314
	0.09%	1.08%	24.42%	5.13%	0.28%	69.00%	100.00%
88	612	6,769	159,950	32,716	1,795	454,938	656,780
	0.09%	1.03%	24.35%	4.98%	0.27%	69.28%	100.00%
89	658	6,759	163,296	32,428	1,835	467,447	672,423
	0.10%	1.01%	24.28%	4.82%	0.27%	69.52%	100.00%
90	700	6,670	167,235	33,434	1,854	473,203	683,096
	0.10%	0.98%	24.48%	4.89%	0.27%	69.28%	100.00%
91	738	6,820	175,647	35,635	1,884	481,101	701,825
	0.11%	0.97%	25.03%	5.08%	0.27%	68.54%	100.00%
92	703	6,817	182,906	37,156	1,914	492,730	722,226
	0.10%	0.94%	25.33%	5.14%	0.27%	68.22%	100.00%
93	714	6,889	192,146	38,727	1,901	505,466	745,843
	0.10%	0.92%	25.76%	5.19%	0.25%	67.78%	100.00%

資料來源：交通部"機動車輛登計數"

表 3.1-8 顯示嘉義縣歷年車輛成長資料，小汽車之年平均成長率最高為 4.15%，其次為機車 3.25%，大型車之成長率最低為 1.03%。另以車輛持有率來分析，小汽車之家户持有率由民國 84 年之每户 0.75 輛，增加至民國 93 年之每户 0.93 輛。而機車之持有率則由每户 1.78 輛成長至每户 2.03 輛。

表 3.1-9 顯示嘉義市於民國 84 年底時汽車持有率為 178 輛/千人，機車持有率為 514 輛/千人，至民國 93 年底時，汽車持有率增為 243 輛/千人，機車持有率增為 658 輛/千人。

表 3.1-7 嘉義市歷年車輛持有狀況

單位：輛

年度	户數	小汽車	大型車	機車	小汽車/户	機車/户
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
成長倍數	1.19	1.39	1.05	1.32	—	—
84-93 年平均成長率%	1.98	3.75	0.58	3.16	—	—
91-93 年平均成長率%	2.29	4.36	0.05	2.33	—	—

資料來源：交通部"機動車輛登計數"

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 3.1-8 嘉義縣歷年車輛持有狀況

年度	户數	小汽車	大型車	機車	小汽車/户	機車/户
84	213,263	160,082	6,936	379,056	0.75	1.78
85	218,329	173,051	7,153	405,583	0.79	1.86
86	223,500	185,483	7,560	429,470	0.83	1.92
87	227,362	189,233	7,483	441,809	0.83	1.94
88	230,525	192,666	7,381	454,938	0.84	1.97
89	234,985	195,724	7,417	467,447	0.83	1.99
90	238,219	200,669	7,370	473,203	0.84	1.99
91	241,252	211,282	7,558	481,101	0.88	1.99
92	244,771	220,062	7,520	492,730	0.90	2.01
93	248,960	230,873	7,603	505,466	0.93	2.03
成長倍數	1.17	1.44	1.10	1.33	—	—
84-93 年平均成長率%	1.73	4.15	1.03	3.25	—	—
91-93 年平均成長率%	1.58	4.53	0.30	2.50	—	—

資料來源：交通部"機動車輛登計數"

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 3.1-9 嘉義市歷年小客車、機踏車車輛持有率

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

資料來源：交通部"機動車輛登計數"

三、家户所得

嘉義市至民國 93 年時平均家户所得為 86 萬元/户，其歷年平均家户所得皆低於台灣地區家户所得之平均值，民國 93 年時其平均家户所得為台灣地區平均值之 0.77 倍(表 3.1-10)。

表 3.1-10 嘉義市與台灣地區家户所得比較表

年度	嘉義市		台灣地區	
	所得(元/户)	成長率（%）	所得(元/户)	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」

四、土地使用與都市計畫

(一)嘉義市

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(表3.1-11)；非都市發展用地則以農業用地所佔比例最高。

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3.1.2所示，本計畫將依空間結構規劃及都市計畫分區(圖3.1.3)研提分區發展構想及短中長期執行方案，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十一個分區之交通發展構想。

(二)嘉義市週邊地區

嘉義縣都市計畫區總面積為15,509.43公頃，佔全縣面積的8%，共有26個都市計畫區，包括4個市鎮計畫，16個鄉街計畫及6個特定區計畫；非都市用地面積共計107,305.62公頃，佔56.43%，其餘為非都市地區之未登錄土地。

嘉義縣都市計畫區各種土地使用分區所佔面積最多者為農業區5,819.50公頃(37.52%)，其次是公共設施用地

4,453.10公頃(28.71%)，保護區2,008.58公頃(佔12.95%)，第四是住宅區1,595.66公頃(10.29%)。

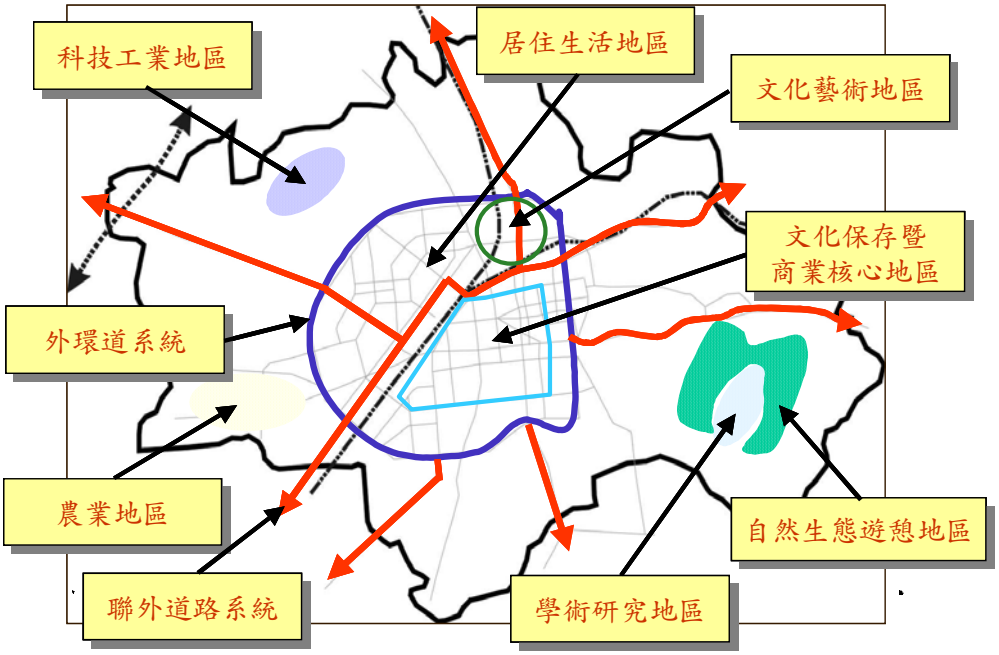


圖 3.1.2 嘉義市空間結構發展構想示意圖

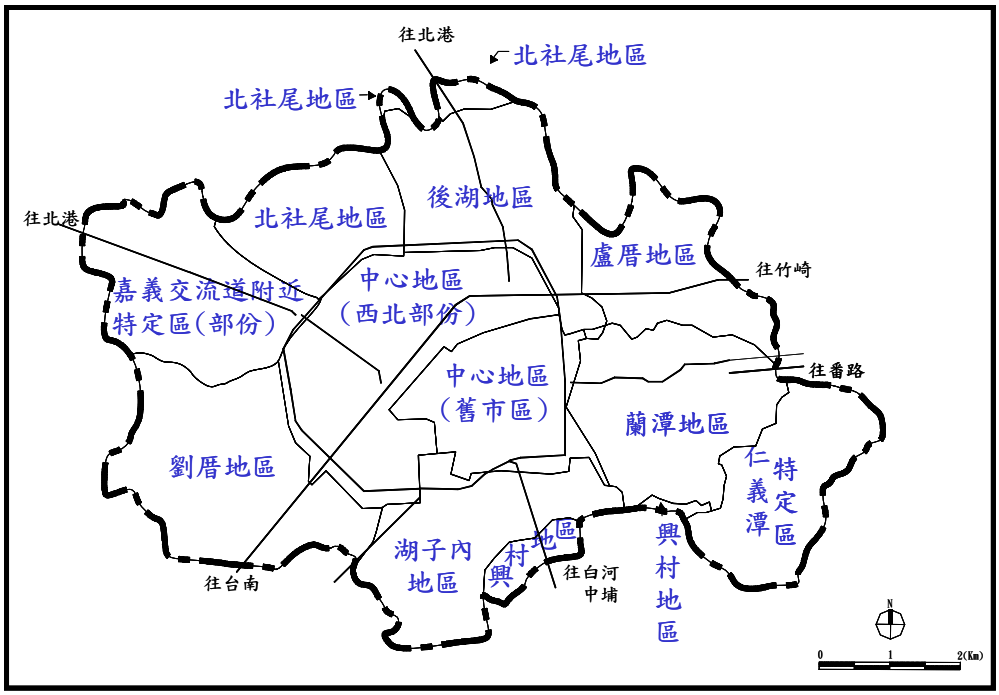


圖 3.1.3 嘉義市交通發展構想分區

表 3.1-11 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

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)

表 3.1-11(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)(%)
公共設施用地	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
	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
公共設施用地	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

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)

表 3.1-11(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)(%)
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
	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)

五、觀光據點分析

依據交通部觀光局統計，民國 83 年至 93 年嘉義縣市觀光景點區有門票收入之遊客人數由 82 萬人次增至 168 萬人次，成長幅度約 204%，(表 3.1-12 與圖 3.1.4)，而圖 3.1.5 顯示歷年遊客多數集中於三月與四月到嘉義地區(含嘉義市與嘉義縣)旅遊。

若單以嘉義市之觀光遊客人數來看，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，(表 3.1-13 與圖 3.1.6)，而圖 3.1.7 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 3.1-12 嘉義縣市歷年觀光遊客人數

	遊客人數	增減率	成長率(%)
83 年	826,711	-	-
84 年	779,553	-47,158	-5.70
85 年	695,118	-84,435	-10.83
86 年	965,604	270,486	38.91
87 年	941,458	-24,146	-2.50
88 年	1,576,225	634,767	67.42
89 年	1,377,567	-198,658	-12.60
90 年	1,724,875	347,308	25.21
91 年	2,027,859	302,984	17.57
92 年	1,661,245	-366,614	-18.08
93 年	1,688,323	27,078	1.63

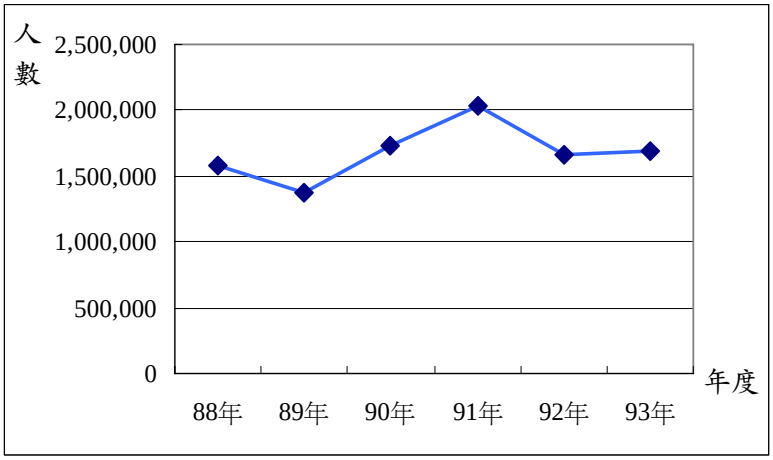


圖 3.1.4 嘉義縣市歷年總遊客人數

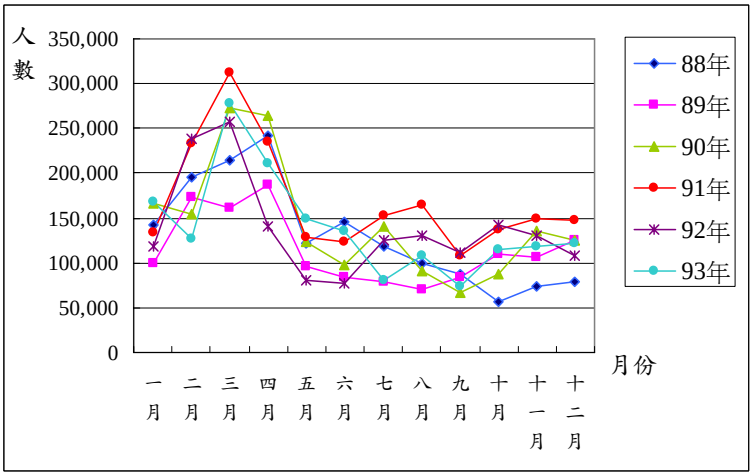


圖 3.1.5 嘉義縣市歷年各月份遊客人數

表 3.1-13 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

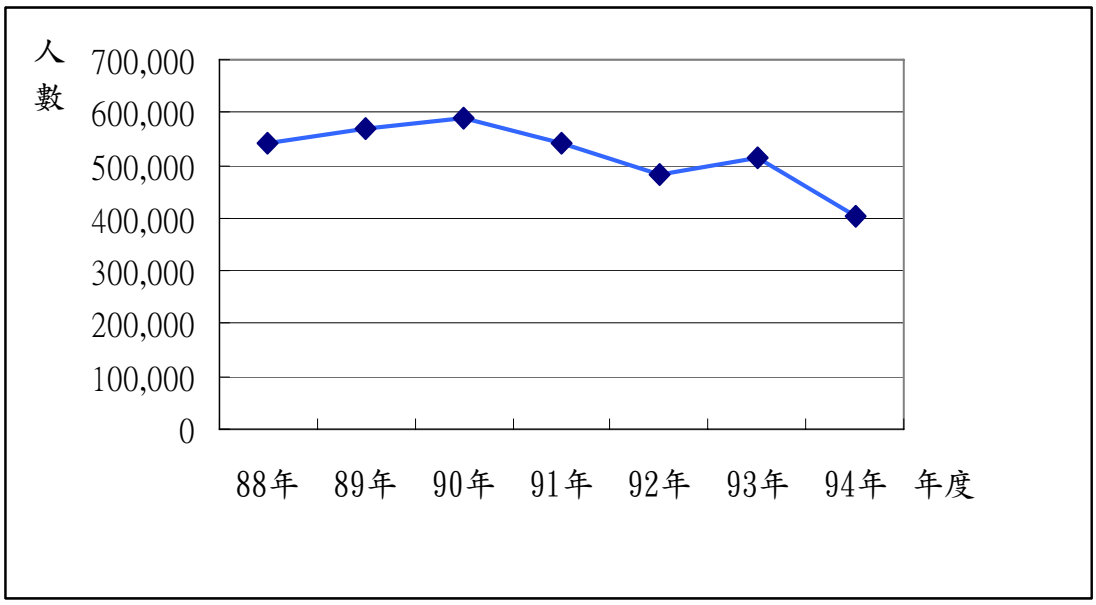


圖 3.1.6 嘉義市歷年總遊客人數

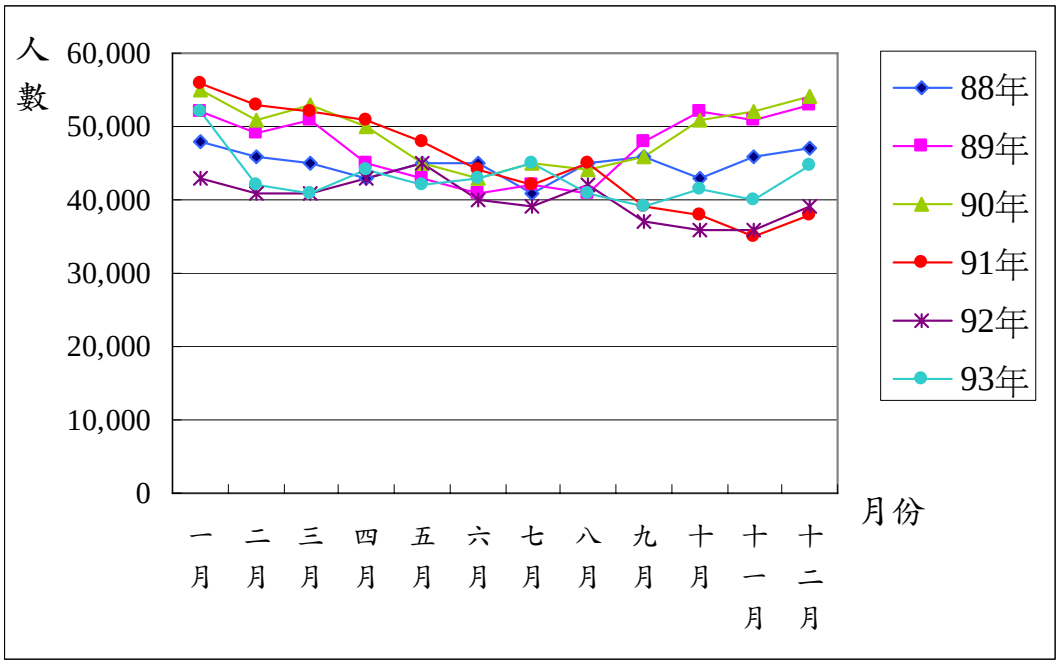


圖 3.1.7 嘉義市歷年各月份遊客人數

六、肇事及死傷人數

嘉義市歷年重大交通事故及死傷情形如表 3.1-14。

表 3.1-14 嘉義市歷年重大交通事故統計表

年度	肇事件數(件)	死傷人數(人)		
		合計	死亡	受傷
81	46	64	35	29
82	56	78	48	30
83	56	93	46	47
84	45	70	39	31
85	55	74	46	28
86	42	63	42	21
87	34	54	35	19
88	40	64	44	20
89	27	37	27	10
90	32	44	34	10
91	25	30	26	4
92	24	30	24	6
93	35	51	35	16

註：僅列重大交通事故
資料來源：嘉義市政府統計年報與本計畫彙整

3.2 發展定位與願景探討

一、未來發展定位

依據「嘉義都會區整體運輸系統規劃，民國88年」之研究成果，其長期規劃係將嘉義市、太保市、民雄鄉、水上鄉整合成嘉義都會區的主要核心區，以嘉義市為都會區中心、太保市為副核心，並以民雄鄉、水上鄉與中埔鄉為嘉義市之重要衛星城鎮；本計畫引用其規劃方向，因此嘉義地區中長期都市階層發展可劃分如下：

1.次區域中心：嘉義市、太保

2.地方中心：朴子

3.一般市鎮：民雄、水上、中埔、大林、布袋

4.農村集居：溪口、新港、竹崎、梅山、番路、阿里山、六腳、東石、義竹、鹿草、大埔

而嘉義都會區未來之發展定位與方向分述如下：

1.將嘉義市、太保市整合構建為雙核心都會區，強化其都市規模及服務機能，並結合朴子市、民雄鄉、水上鄉與中埔鄉成為嘉義都會區未來新的區域成長中心，加速城鄉體系的健全發展。

2.因應台灣加入 WTO 之衝擊，應積極調整嘉義都會區一級產業(農、林、漁、牧)結構，加強地方特性之農、漁業生產機能，並朝向精緻化與高附加價值之經營型態，並加強產品運銷管道的流通，提升「嘉南米倉」的競爭力。

3.建立都會區城鄉發展之成長管理系統，整體檢討現階段各項重大建設，合理配置公共建設資源，以生活環境品質的績效標準帶動地方發展。

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本計畫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。

三、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**」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

(一)短中期發展願景(1~5 年)

1.交通發展目標	(1) 人車並重的運輸。 (2) 大眾運輸逐步推展。 (3) 嘉義地區的轉運中心。 (4) 提升交通安全—讓嘉義市成為全國肇事率最低的地區。
2.因應策略	(1) 因應公車捷運(BRT)的實施—配合社區特性逐步推動大眾運輸。 (2) 道路系統(含單行道)的改造。 (3) 停車系統的改造。 (4) 行人設施的改造。 (5) 自行車示範道路。 (6) 交通寧靜區示範社區。 (7) 觀光遊憩系統交通規劃。

(二)長期發展願景(5~10 年)

1.交通發展目標	(1) 以人為本的運輸。 (2) 配合都市計畫與土地使用特性逐步改善運輸系統。
2.因應策略	(1) 交通寧靜區的規劃與塑造。 (2) 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)。 (3) 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。 (4) 都市計畫的配合(如湖子內區段徵收細部計畫)。 (5) 大眾運輸能服務部份的短程旅次(至少 15%)。

3.3 發展預測模式架構

嘉義市及週邊地區發展遠景將依據上位計畫發展構想，並配合重大建設計畫及嘉義市綜合發展計畫建構而成，其分析流程如圖3.3-1所示，主要分成三部分：

一、對於嘉義都會區未來發展，將依上位計畫及重大建設計畫(敘述於第二章)的推動情形，分析嘉義市及週邊地區的發展潛力。

二、社經發展總量預測

嘉義市及週邊地區未來年人口、產業人口等之預測，係以「嘉義都會區整體運輸系統規劃」與「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之預測結果為參考值進行預測。

三、各分區社經預測量分派

針對人口與家户數、就學人口、及學人口、就業人口、及業人口、所得及車輛持有等進行歷年成長趨勢分析，再依據各鄉鎮市重大建設計畫的推動情形及利用總量分派模式，進行各交通分區人口與家户數、就學人口、及學人口、就業人口、及業人口、所得及車輛持有等之預測，其中人口、就業人口、及業人口彼此間有互動關係。

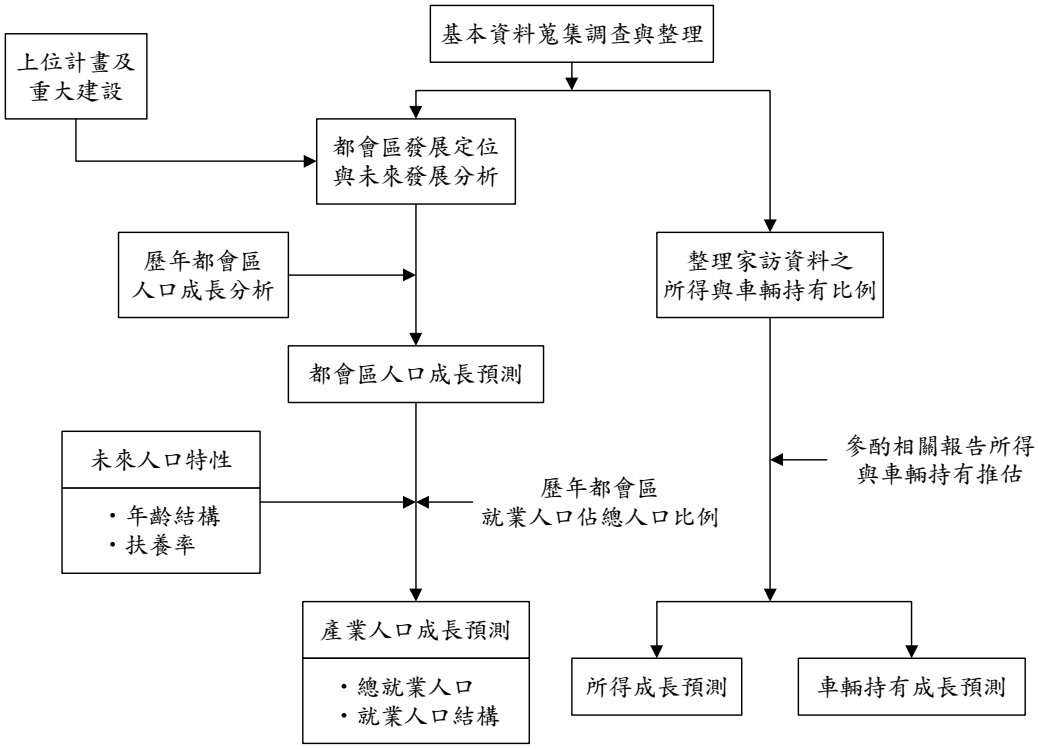


圖 3.3-1 嘉義市及週邊地區發展預測模式架構

3.4 社經發展分析與預測

「嘉義都會區整體運輸系統規劃」對於嘉義市與嘉義縣社經發展的預測，係基於產業落實與發展觀光遊憩之政策前提下進行分析，雖然嘉義都會區近年來觀光遊憩有長足的發展(參閱3.1節)，但攸關工商發展之產業開發政策(例如:大埔美智慧型工業區與馬稠後工業區等之推展)在嘉義地區之落實並未見成效，因此「嘉義都會區整體運輸系統規劃」對於運輸需求模式所需各項社經變數(包括人口與產業結構等)之預側值與現況值存在些許的差異，例如：該計畫預測嘉義都會區人口數將為正成長趨勢，於民國92年時可達850,441人(其中嘉義市269,368人、嘉義縣581,072人)，民國109年時達916,114人(其中嘉義市285,852人、嘉義縣630,262人)，但實際上民國85~92年嘉義市人口僅由262,860人微幅成長至267,620人，年平均成長率僅0.35%，且民國90~92年還呈現負成長現象(參閱表3.1-1)，至於嘉義縣人口民國85年

時為565,620人，至民國92年底則減為560,140人，年平均成長率為-0.13%，且民國86~92年人口皆呈負成長現象(參閱表3.1-1)。

在產業結構方面，嘉義市歷年以三級產業為主，其及業人口所佔比例達65%以上，二級產業及業人口比例約25%，一級產業及業人口比例則低於5%(表3.1-3)，至於嘉義縣近年仍以一級產業為主(約71%)，二級產業及業人口比例約17%，三級產業及業人口比例約12%(表3.4-12)，嘉義市與嘉義縣近年產業結構的變化趨勢，與「嘉義都會區整體運輸系統規劃」針對民國92年之預測值比較並不一致，故本計畫有必要針對社經變數重新進行檢討與分析預測。

基於未來嘉義都會區仍將以觀光遊憩為最主要發展重點，而大規模的二級產業引入機會較少，故本計畫對於嘉義市及週邊地區社經預測之主要構想如下:

1.由於相關計畫對於居住人口之探討較廣泛，故以居住人口作為推計相關社經變數之基礎。

2.總量預測方面，將以嘉義都會區佔台灣地區比例、都市計畫區計畫人口數、非都市土地容受力上限、未來成長趨勢等因素進行分析預測；對於嘉義市及週邊地區之發展情境將以已核定或列管之重大建設計畫，以及嘉義市政府既定或重點施政計畫作為社經變數預測之參考基礎；預測之社經變數包含人口、户數、及業數、就學數、家户所得與車輛持有等，這些變數供運輸需求模式之用。

3.4.1 人口與家戶數預測

一、居住人口總量預測

表 3.4-1 顯示民國 83 年至民國 93 年嘉義市人口由 260,368 人增加為 270,341 人，民國 83 年至 87 年人口平均成長率為 0.26%，民國 88 年至 93 年人口平均成長率為 0.39%，故嘉義市人口有逐漸增加趨勢。表 3.4-1 顯示民國 83 年至民國 93 年嘉義縣人口由 564,381 人減為 557,903 人，呈負成長情況，民國 83 年

至 87 年人口平均成長率為 0.06%，民國 88 年至 93 年人口平均成長率為-0.17%，故嘉義縣人口負成長有逐漸增加趨勢。

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)之內容，嘉義市都市計畫目標年為民國 100 年，計畫人口為 366,100 人，居住密度每公頃約 350 人。本計畫有關人口成長與家户數分析預測包括總量預測及分區分派預測兩部份。

1.總量成長預測

嘉義生活圈由於缺乏大型產業開發計畫之引入，造成就業機會短缺，皆是部份鄉鎮(主要是嘉義縣濱海地區與大阿里山地區)出現人口外移的主因之一，而嘉義市及嘉義縣部份鄉鎮(以嘉義市週邊鄉鎮居多)人口近年仍維持正成長趨勢，主要原因之一係因嘉義地區近年極力發展觀光事業與交通建設計畫之推展，已逐漸帶動相關服務產業的發展，故就業機會已呈平穩的成長，此發展趨勢亦已促使部份地區(特別是嘉義市及其週邊地區的鄉鎮)人口的回流或人口減少速度趨緩，但未來十年內在現況發展基礎上，欲使嘉義生活圈人口有明顯的成長亦非易事，再加上台灣地區年平均生育率逐年降低的現象，因此本計畫預測民國 93 年至民國 110 年時，嘉義市之人口平均成長率介於 0.2%至 0.4%間，民國 100 年時嘉義市人口總數將與現況(民國 93 年)差異不大，屆時總人口數將介於 27~28 萬人，民國 110 年時嘉義市人口總數將介於 28~29 萬人。

本計畫預測民國 93 年至民國 100 年時，因高鐵通車效應，嘉義縣人口減少之幅度可略微趨緩，故嘉義縣之人口平均成長率介於-0.1%至 0.1%間，民國 100 年至民國 110 年時，嘉義縣之人口可維持均勢，其平均成長率預測將介於 0.0%至 0.1%間，民國 100 年時嘉義縣人口總數將較現況(民國 93 年)略為增加，屆時總人口數將介於 55~57 萬人，民國 110 年時嘉義縣人口總

數將介於 56~58 萬人。

本計畫預測嘉義市至目標年時，其人口數佔台灣地區總人口數之比例大致維持在 1.2%，因此民國 110 年嘉義市人口約為 28.5 萬人(表 3.4-2)。至於嘉義縣至目標年時，預測其人口數佔台灣地區總人口數之比例大致維持在 2.4%，因此民國 110 年嘉義縣人口約為 57.3 萬人(表 3.4-3)。

表 3.4-1 歷年嘉義縣市總人口成長

年(民國)	嘉義市			嘉義縣		
	人口	户數	户量	人口	户數	户量
83	260,368	69,559	3.74	564,381	137,988	4.09
84	261,391	72,297	3.62	565,804	140,966	4.01
85	262,860	74,154	3.54	565,620	144,175	3.92
86	262,822	76,143	3.45	567,695	147,357	3.85
87	263,050	77,373	3.40	565,733	149,989	3.77
88	265,115	78,423	3.38	562,662	152,102	3.70
89	266,183	79,716	3.34	562,305	155,269	3.62
90	267,993	81,262	3.30	563,365	157,448	3.58
91	267,907	82,444	3.25	562,394	158,808	3.54
92	267,620	84,429	3.17	560,410	160,342	3.50
93	270,341	86,261	3.13	557,903	162,699	3.43
人口年平均成長率(83~87 年)	0.26%			0.06%		
人口年平均成長率(88~93 年)	0.39%			-0.17%		

資料來源：93 年嘉義縣市統計要覽。

註：年平均成長率(r)計算公式：$Pn = Po\,(1+r)^n$，其中 Po 與 Pn 分別為基年與第 n 年之人口數。

2.各分區人口預測

對於各分區人口預測，本研究依歷年人口成長趨勢為基礎，另因相關重大建設計畫之開發(如高鐵計畫、東西向快速道路嘉義-東石線、湖子內地區開發計畫等)，將對部份地區的人口成長造成衝擊，故本研究亦納入相關影響因子進行各分區人口

的重新分派，如圖 3.3-1 所示；嘉義市及週邊地區人口的分派結果如表 3.4-4 所示，其中民雄、水上及太保將是人口成長最快速的地區。於民國 110 年時嘉義市將成為嘉義生活圈最重要的人口集結區域，其人口佔生活圈之人口比例預估將超過 33%。

表 3.4-2 嘉義市人口總量之預測結果

項目	80 年	85 年	90 年	93 年	100 年	110 年
嘉義市人口(萬人)	25.8	26.2	26.7	27.0	27.7	28.5
台灣地區人口(萬人)	2,055.7	2,147.1	2,234	2,300	2,340	2,400
嘉義市占台灣地區總人口之比例(%)	1.3%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%
項目	80~85 年	85~90 年	90~93 年	93~100 年	100~110 年	93~110 年
嘉義市人口平均年成長率(%)	0.34	0.39	0.29	0.35	0.30	0.32
平均年增量(萬人/年)	0.08	0.10	0.06	0.10	0.08	0.09

資料來源:本計畫分析整理

表 3.4-3 嘉義縣人口總量之預測結果

項目	80 年	85 年	90 年	93 年	100 年	110 年
嘉義縣人口(萬人)	55.4	56.5	56.3	55.7	56.1	57.3
台灣地區人口(萬人)	2,055.7	2,147.1	2,234	2,300	2,340	2,400
嘉義縣占台灣地區總人口比例(%)	2.7%	2.6%	2.5%	2.4%	2.4%	2.4%
項目	80~85 年	85~90 年	90~93 年	93~100 年	100~110 年	93~110 年
嘉義縣人口平均年成長率(%)	0.39	-0.08	-0.32	0.1	0.2	0.17
平均年增量(萬人/年)	0.22	-0.04	-0.12	0.05	0.12	0.09

資料來源:本計畫分析整理

表 3.4-4 目標年嘉義縣市各地區人口分佈預測

項目	93 年		100 年		110 年		年平均成長率		
							83~87 年	88~93 年	93~110 年
地區別	人口	%	人口	%	人口	%	%	%	%
嘉義市(東區)	132,115	16.0	135,000	16.1	138,000	16.1	-0.26	0.31	0.28
嘉義市(西區)	138,226	16.7	142,000	16.9	147,000	17.1	0.76	0.46	0.37
嘉義市小計	270,341	32.6	277,000	33.0	285,000	33.2	0.26	0.39	0.33
太保市	34,597	4.2	39,100	4.7	47,000	5.5	1.55	1.55	1.82
朴子市	44,057	5.3	45,000	5.4	46,700	5.4	-0.30	-0.08	0.34
布袋鎮	32,480	3.9	31,400	3.7	30,200	3.5	-0.98	-0.68	-0.43
大林鎮	35,309	4.3	34,500	4.1	33,800	3.9	-0.30	-0.52	-0.43
民雄鄉	72,451	8.7	77,400	9.2	85,600	10.0	1.80	0.73	0.81
溪口鄉	17,273	2.1	16,400	2.0	15,400	1.8	-0.39	-0.95	-0.43
新港鄉	35,815	4.3	36,200	4.4	37,000	4.3	-0.20	-0.06	0.20
六腳鄉	27,939	3.4	26,200	3.1	24,100	2.8	-0.84	-1.11	-0.86
東石鄉	29,399	3.5	28,700	3.4	27,800	3.2	-1.19	-0.58	-0.32
義竹鄉	22,303	2.7	20,800	2.5	19,000	2.2	-1.10	-1.20	-0.93
鹿草鄉	17,727	2.1	17,000	2.0	16,000	1.9	-1.15	-0.83	-0.60
水上鄉	55,276	6.7	56,300	6.7	58,100	6.8	1.11	0.04	0.30
中埔鄉	48,157	5.8	48,600	5.8	49,600	5.8	0.66	-0.09	0.18
竹崎鄉	40,576	4.9	40,000	4.8	39,500	4.6	-0.49	-0.42	-0.16
梅山鄉	22,874	2.8	22,200	2.6	21,400	2.5	-0.77	-0.66	-0.39
番路鄉	11,958	1.4	11,900	1.4	11,800	1.4	0.71	-0.35	-0.07
大埔鄉	3,524	0.4	3,500	0.4	3,300	0.4	-1.41	-0.57	-0.37
阿里山鄉	6,188	0.7	6,600	0.8	7,000	0.8	-0.28	-0.21	0.72
嘉義縣小計	557,903	67.4	561,800	67.0	573,300	66.8	0.06	-0.17	0.16
嘉義縣市總計	828,244	100	838,800	100	858,300	100	0.12	0.01	0.21

資料來源：嘉義縣市政府主計處，本計畫預測。

二、家户數預測

表 3.4-1 顯示嘉義市與嘉義縣的家户數呈逐年成長的趨勢，連帶使每户平均户量逐年降低，表 3.4-1 顯示嘉義市之家户登記人數，由民國 83 年的 3.74 人/户逐年降至民國 93 年的 3.13 人/户，至於嘉義縣之家户登記人數，由民國 83 年的 4.09 人/户逐年降至民國 93 年的 3.43 人/户，除透露嘉義地區小家庭的家户結構已成型外，户量規模亦逐年縮小。

本計畫假定嘉義生活圈各市鄉鎮未來之平均户量仍將下

降，但其下降規模將趨緩，目標年各市鄉鎮平均户量之預測值如表 3.4-5 所示，接著再以各市鄉鎮人口數除以各市鄉鎮户量，可得各市鄉鎮之家户數。民國 110 年嘉義市平均户量將降為 2.95 人/户，至於嘉義市總户數於民國 110 年將達 96,750 户較民國 93 年 86,261 户成長 1.12 倍。

表 3.4-5 嘉義生活圈各鄉鎮市家户數與户量預測值

市鄉鎮	家户數(户)			平均户量(人/户)		
	93 年	100 年	110 年	93 年	100 年	110 年
嘉義市(東區)	42,845	45,000	47,586	3.08	3	2.9
嘉義市(西區)	43,416	46,104	49,164	3.18	3.08	2.99
嘉義市	86,261	91,104	96,750	3.13	3.04	2.95
太保市	9,511	11,171	13,824	3.64	3.5	3.4
朴子市	12,779	13,433	14,369	3.45	3.35	3.25
布袋鎮	9,696	9,968	10,033	3.35	3.15	3.01
大林鎮	10,777	10,952	11,082	3.28	3.15	3.05
民雄鄉	20,651	22,765	25,939	3.51	3.4	3.3
溪口鄉	5,073	5,077	5,099	3.40	3.23	3.02
新港鄉	9,778	10,343	10,882	3.66	3.5	3.4
六腳鄉	8687	8,675	8,310	3.22	3.02	2.9
東石鄉	8,709	8,831	8,968	3.38	3.25	3.1
義竹鄉	7034	7,027	6,552	3.17	2.96	2.9
鹿草鄉	5408	5,484	5,479	3.28	3.1	2.92
水上鄉	17,045	17,873	19,049	3.24	3.15	3.05
中埔鄉	13,731	14,294	15,030	3.51	3.4	3.3
竹崎鄉	10,769	11,111	11,286	3.77	3.6	3.5
梅山鄉	6,051	6,167	6,294	3.78	3.6	3.4
番路鄉	3,633	3,778	3,831	3.29	3.15	3.08
大埔鄉	1,430	1,477	1,435	2.46	2.37	2.3
阿里山鄉	1,937	2,095	2,229	3.19	3.15	3.14
嘉義縣	162,699	170,522	179,693	3.43	3.29	3.19
嘉義縣市總計	248,960	261,626	276,443	3.33	3.20	3.10

註:本計畫預測

3.4.2 就學人口與及學人口預測

一、就學人口預測

對於嘉義市與週邊地區就學人口預測，本計畫依歷年人口成長趨勢與民國89年户口普查之就學人口實際值為基礎，再參考未來人口特性之年齡結構等因子進行估算，未來年嘉義生活圈內各鄉鎮市就學人口預測值，如表3.4-6所示。

表 3.4-6 嘉義生活圈各鄉鎮市未來就學人口成長

	90年	100年	110年	90-110年 平均成長率(%)
嘉義市	63,601	65,168	67,050	0.33
太保市	6,334	7,158	8,605	1.56
朴子市	8,508	8,690	9,018	0.29
布袋鎮	4,746	4,588	4,413	-0.35
大林鎮	7,149	6,985	6,843	-0.22
民雄鄉	22,875	24,438	27,027	0.84
溪口鄉	2,527	2,399	2,253	-0.56
新港鄉	5,880	5,943	6,075	0.15
六腳鄉	3,824	3,586	3,299	-0.74
東石鄉	3,477	3,394	3,288	-0.29
義竹鄉	2,976	2,775	2,535	-0.79
鹿草鄉	2,387	2,289	2,154	-0.51
水上鄉	10,473	10,667	11,008	0.25
中埔鄉	9,689	9,778	9,979	0.15
竹崎鄉	7,411	7,306	7,214	-0.14
梅山鄉	3,705	3,596	3,466	-0.33
番路鄉	1,922	1,913	1,897	-0.06
大埔鄉	313	311	293	-0.37
阿里山鄉	788	840	891	0.61
嘉義縣	104,984	106,658	110,259	0.25
嘉義 生活圈	168,585	171,825	177,309	0.25

註:本計畫預測

二、及學人口預測

對於嘉義市與嘉義縣及學人口預測，本計畫依歷年人口成長趨勢為基礎，再參考未來各交通分區都市計畫學校用地等因子進行推估，未來年嘉義市與嘉義縣及學人口之預測值，如表3.4-7與表3.4-8所示。

表 3.4-7 嘉義市及學人數預測

年期（民國）	及學人數				
	國小	國中	高中職	大專院校	合計
93	25,436	11,036	22,276	14,250	72,998
100	26,000	11,500	23,000	15,000	75,500
110	26,500	12,400	23,000	15,500	77,400

資料來源:嘉義市統計要覽、本計畫分析整理

表 3.4-8 嘉義縣及學人數預測

年期（民國）	及學人數				
	國小	國中	高中職	大專院校	合計
93	39,355	15,532	9,817	27,816	92,520
100	40,000	16,000	10,200	29,000	95,200
110	40,500	16,500	10,500	29,500	97,000

資料來源:嘉義縣統計要覽、本計畫分析整理

3.4.3 產業結構分佈與成長預測

表3.1-3已顯示嘉義市之經濟活動以服務業為主(民國93年時約佔75%)，工業次之(23.15%)，農業就業人口最少僅佔1.85%，此產業結構因嘉義市近十年工商服務功能的加強，故服務業就業人口由民國85年的65.09%增加至民國93年的75.00%，而農業與工業就業人口比例於近十年則逐漸降低。

關於就業人口之預測，本計畫主要依據「嘉義生活圈道路系統建

設計畫(第一次修正)」之分析成果為基礎(表3.4-9與表3.4-10)，再參考近年(民國91~93年)就業人口之成長趨勢，並輔以未來人口特性(譬如:年齡結構、扶養率等)之變化，進行各分區就業人口預測，分析流程如圖3.3-1所示，有關就業人口預估結果如表3.4-11所示，目標年(民國110年)都會區之就業人口數預估為43.3萬人，嘉義市與嘉義縣皆以三級產業為主。

至於及業人口之預測，本計畫亦依「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之分析成果為基礎，再參考歷年(民國91~93年)及業人口之成長趨勢，進行各分區及業人口預測，分析流程如圖3.3-1所示，另為避免總及業人口數之不當預估，本計畫以嘉義生活圈歷年總及業人口數之年平均成長率、及業扶養率(即及業數佔居住人口之比例)作為總量控制之依據。

1.產業結構與總量預估

因嘉義生活圈屬於觀光型生活圈類型，且參考嘉義市與嘉義縣綜合發展計畫也以觀光發展列為施政重點，故本計畫預測嘉義生活圈未來仍將以觀光遊憩為最主要之發展項目，但一級產業比例將較現況降低，由目前的51%降為民國110年時37%，三級產業由於觀光服務業日趨發展，將提供更多之及業機會，至目標年(民國110年)時其所佔比例呈穩定成長趨勢，可望由現況的31%逐漸提升至44%，至於二級產業因缺乏大型製造業及開發投資計畫之引進，其規模將與現狀類似約佔16~19%，因此於民國110年時嘉義生活圈之產業結構將以三級產業為主，一級產業次之，而二級產業最少。(表3.4-12)

2.及業人口分佈預測

民國 100 年與 110 年時嘉義生活圈各市鄉鎮之及業人口預測如表 3.4-13 所示。

(1)一級產業

嘉義生活圈未來一級產業及業人口仍集中於嘉義縣，嘉義

市所佔比例極少。

(2)二級產業

嘉義生活圈較大型工業區主要有三處，分別是民雄鄉的頭橋與民雄工業區，嘉義市的後湖工業區，就中央與地方主管單位之既定或研擬計畫得知，未來嘉義生活圈並未有任何大型工業區或工商綜合區等之設置構想，因此預測二級產業及業人口於目標年(民國110年)時仍與現況差異不大。

(3)三級產業

民國110年時嘉義生活圈三級產業及業人口仍主要分佈於嘉義市。

表 3.4-9 「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」產業人口預測

	嘉義市					
	90 年		97 年		110 年	
	就業	及業	就業	及業	就業	及業
一級	4,000	4,000	3,564	3,564	2,844	2,844
二級	26,000	19,401	25,928	19,347	25,821	16,570
三級	74,000	83,946	77,962	88,440	83,361	94,565
合計	104,000	107,347	107,454	111,351	112,026	113,979
人口數	266,684		274,170		284,414	

	嘉義縣					
	90 年		97 年		110 年	
	就業	及業	就業	及業	就業	及業
一級	185,851	185,851	180,904	180,904	151,642	151,642
二級	32,637	41,554	42,670	49,729	55,308	62,925
三級	50,322	29,245	89,137	54,490	139,871	91,951
合計	268,810	256,650	312,710	285,123	346,821	306,518
人口數	563,365		570,577		593,212	

	生活圈					
	90 年		97 年		110 年	
	就業	及業	就業	及業	就業	及業
一級	189,851	189,851	184,468	184,468	154,486	154,486
二級	58,637	60,955	68,598	69,076	81,129	79,495
三級	124,322	113,191	167,099	142,930	223,232	186,516
合計	372,810	363,996	420,164	396,474	458,847	420,497
人口數	830,049		844,747		877,626	

資料來源:「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」，民國 93 年

表 3.4-10 「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」行政區產業預測

行政區	就業			及業		
	90 年	97 年	110 年	90 年	97 年	110 年
太保	15,838	23,387	34,567	8,486	17,925	38,377
朴子	22,254	26,143	28,280	5,548	7,846	10,633
布袋	16,841	18,861	20,882	2,069	3,033	5,315
大林	15,538	17,669	19,683	5,388	7,456	9,545
民雄	24,058	29,369	34,716	16,866	24,007	34,547
溪口	10,425	11,340	11,542	1,177	1,589	1,914
新港	18,144	21,019	22,579	8,803	12,477	14,562
六腳	13,633	14,645	14,112	1,787	2,249	2,471
東石	17,242	18,992	17,877	1,007	1,535	1,625
義竹	13,232	14,382	15,671	1,431	1,785	2,444

資料來源:「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」，民國 93 年

表 3.4-10 (續 1)

行政區	就業			及業		
	90 年	97 年	110 年	90 年	97 年	110 年
鹿草	9,523	10,350	10,649	1,098	1,278	1,634
水上	20,049	23,958	27,306	7,638	9,720	12,711
中埔	28,770	33,777	37,201	4,018	6,705	9,317
竹崎	17,843	20,556	22,235	3,285	3,709	5,231
梅山	13,332	14,476	14,944	1,068	1,342	2,063
番路	6,115	7,101	7,662	494	663	927
大埔	3,308	3,406	3,001	189	236	330
阿里山	2,664	3,276	3,913	448	88,462	94,591
嘉義市	104,000	107,454	112,026	107,347	111,351	113,979
生活圈合計	372,810	420,164	458,847	363,996	396,474	420,497

資料來源:「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」，民國 93 年

表 3.4-11 嘉義生活圈未來就業人口及產業結構組成

		93年		100年		110年	
		就業人口	%	就業人口	%	就業人口	%
嘉義市	總就業	108,000	100.00	112,000	100.00	116,000	100.00
	一級產業	2,000	1.85	2,000	1.78	2,000	1.72
	二級產業	25,000	23.15	25,000	22.32	26,000	22.41
	三級產業	81,000	75.00	85,000	75.90	88,000	75.87
嘉義縣	總就業	278,000	100.00	297,000	100.00	317,000	100.00
	一級產業	183,000	65.83	175,000	58.92	152,000	47.95
	二級產業	35,000	12.59	43,000	14.48	55,000	17.35
	三級產業	60,000	21.59	79,000	26.60	110,000	34.70
嘉義生活圈	總就業	386,000	100.00	409,000	100.00	433,000	100.00
	一級產業	185,000	47.93	177,000	43.28	154,000	35.57
	二級產業	60,000	15.54	68,000	16.63	81,000	18.71
	三級產業	141,000	36.53	164,000	40.09	198,000	45.72

資料來源: 本計畫分析預測

表 3.4-12 嘉義生活圈未來及業人口及產業結構組成

		93年		100年		110年	
		及業人口	%	及業人口	%	及業人口	%
嘉義市	總及業	107,000	100.00	111,500	100.00	117,800	100.00
	一級產業	4,000	1.85	3,500	1.78	2,800	1.72
	二級產業	19,000	23.15	19,000	22.32	20,000	22.41
	三級產業	84,000	75.00	89,000	75.90	95,000	75.87
嘉義縣	總及業	259,000	100.00	284,000	100.00	304,000	100.00
	一級產業	185,000	71.43	180,000	63.38	152,000	50.00
	二級產業	43,000	16.60	49,000	17.25	60,000	19.74
	三級產業	31,000	11.97	55,000	19.37	92,000	30.26
嘉義生活圈	總及業	366,000	100.00	395,500	100.00	421,800	100.00
	一級產業	189,000	51.64	183,500	46.40	154,800	36.70
	二級產業	62,000	16.94	68,000	17.19	80,000	18.97
	三級產業	115,000	31.42	144,000	36.41	187,000	44.33

資料來源: 本計畫分析預測

表 3.4-13 嘉義生活圈各行政區就業與及業人口預測

行政區	就業			及業		
	93 年	100 年	110 年	93 年	100 年	110 年
太保	19,000	23,400	30,000	19,000	24,000	30,000
朴子	23,500	25,000	26,000	20,000	23,800	25,000
布袋	16,900	17,000	17,500	15,000	15,500	17,000
大林	15,500	17,000	18,000	15,400	16,000	17,000
民雄	25,000	28,000	29,500	26,800	29,000	29,500
溪口	10,400	11,000	11,500	10,000	11,300	11,300
新港	18,100	20,000	21,000	19,000	20,000	21,000
六腳	13,600	14,000	14,000	13,000	13,500	14,000
東石	17,200	17,500	17,500	12,000	13,500	13,500
義竹	13,200	13,700	14,000	12,000	12,500	12,500
鹿草	9,500	10,000	10,500	10,000	11,000	11,000
水上	24,000	25,000	28,000	23,000	25,000	27,000
中埔	29,000	30,000	31,000	26,000	28,000	31,000
竹崎	17,800	18,000	20,000	15,000	17,000	18,400
梅山	13,300	14,000	14,500	11,000	11,000	12,400
番路	6,100	7,000	7,100	6,000	6,500	6,600
大埔	2,300	2,400	2,400	2,200	2,400	2,300
阿里山	2,600	3,000	3,500	2,600	3,000	3,500
嘉義縣合計	277,000	296,000	316,000	258,000	283,000	303,000
嘉義市	108,000	112,000	116,000	107,000	111,500	117,800
生活圈合計	385,000	408,000	432,000	365,000	394,500	420,800

資料來源: 本計畫分析預測

3.4.4 所得與車輛持有預測

一、家户所得

嘉義市至民國93年時平均家户年所得約為87萬元，而近三年皆呈現下降的趨勢，且其歷年平均家户所得皆低於台灣地區家户所得之平均值(參閱表3.1-10)。本計畫依據家庭訪問調查所獲得之所得與車輛持有比例資料為基礎，並參酌嘉義縣、市綜合發展計畫等相關文獻報告，對於所得與車輛持有比例之推估，進行嘉義地區所得與車輛持有分析預測，其分析流程如圖3.3-1所示；嘉義市與嘉義縣於未來年之所得預測如表3.4-11所示，因嘉義市未來仍以三級產業為主，故其家户平均所得遠高於以農、漁業比例較高之嘉義縣，民國110年時嘉義市家户平均所得將

達139.5萬(以民國93年幣值計)，約為民國93年的1.60倍;至於嘉義縣於民國110年時家户平均所得將達129.2萬(以民國93年幣值計)，亦約為民國93年的1.60倍。

所得預測值如參考內政部營建署嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)之預測結果，可發現嘉義市於民國109年之家户所得為民國93年時之1.91倍，其預測值明顯高估，主要係因未考量民國91年~93年間嘉義市家户所得逐年降低之現象，至於嘉義縣之所得預估則與本計畫推估值差異不大，如表3.4-14所示。

表 3.4-14 嘉義縣市家户實質所得預測

單位:元/户、年

	年期(民國)	93 年	100 年	110 年
本計畫推估	嘉義市 平均年所得	869,942	1,144,784	1,395,485
	嘉義縣 平均年所得	805,598	1,060,112	1,292,270
	年期(民國)	90 年	104 年	109 年
嘉義生活圈道路建設計畫(第一次修正)之預測值	嘉義市 平均年所得	1,022,000	1,477,000	1,668,000
	嘉義縣 平均年所得	801,000	1,158,000	1,307,000

資料來源:1.嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)，以民國 90 年幣值計
2.本計畫推估，以民國 93 年幣值計

二、車輛持有

本計畫依「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之分析成果為基礎(表3.4-15)，再參考歷年(民國91~93年)汽機車之成長趨勢，進行各分區汽機車預測，未來嘉義生活圈各鄉鎮市之車輛持有數預測如表3.4-16所示，嘉義都會區之汽、機車持有將保持繼續成長趨勢，民國110年將達汽車28.6萬輛、機車51.3萬輛，但汽機車年平均成長率未來將逐漸趨緩(表3.4-16)。

表 3.4-15 「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」車輛持有推估

地區別	90 年		97 年		110 年		成長率	
	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	90-97	97-110
民雄鄉	18,877	40,089	20,905	40,602	26,119	43,776	1.47%	1.73%
水上鄉	15,910	31,821	15,970	31,362	19,479	33,415	0.05%	1.54%
中埔鄉	11,834	25,936	12,954	26,900	15,699	28,263	1.30%	1.49%
朴子市	10,998	23,992	12,137	24,216	14,643	25,031	1.42%	1.45%
竹崎鄉	9,650	21,919	11,592	23,486	14,516	25,151	2.65%	1.75%
大林鎮	10,356	20,452	10,530	20,714	12,983	22,304	0.24%	1.62%
新港鄉	8,800	19,615	9,731	19,484	11,536	19,845	1.45%	1.32%
布袋鎮	7,944	17,903	8,860	18,080	10,540	18,481	1.57%	1.34%
太保市	8,337	18,346	9,053	17,836	10,749	18,130	1.18%	1.33%
東石鄉	7,014	16,001	7,839	16,208	9,285	16,519	1.60%	1.31%
六腳鄉	6,980	15,477	7,703	15,693	9,129	15,982	1.42%	1.32%
義竹鄉	5,480	12,676	6,151	12,571	7,289	12,799	1.66%	1.31%
梅山鄉	5,248	12,224	6,229	13,068	7,658	13,780	2.48%	1.60%
鹿草鄉	4,504	9,944	4,896	9,866	5,784	10,061	1.20%	1.29%
溪口鄉	4,255	9,619	4,859	9,937	5,891	10,424	1.91%	1.49%
番路鄉	2,734	6,280	3,109	6,648	3,746	6,924	1.85%	1.44%
阿里山鄉	1,474	3,228	1,582	3,385	1,891	3,526	1.02%	1.38%
大埔鄉	895	2,008	879	1,914	1,022	1,958	-0.26%	1.17%
嘉義縣	141,290	307,530	154,979	311,970	187,959	326,369	1.33%	1.50%
嘉義市	69,678	167,066	79,816	170,901	103,071	174,983	1.96%	1.99%
生活圈合計	210,968	474,596	234,795	482,871	291,030	501,352	1.54%	1.67%

註：90 年為觀察值。

資料來源：1.運輸資料分析，交通部運輸研究所，民 91。

2.第三期台灣地區整體運輸規劃－社經篇，交通部運輸研究所，民 88.11。

3.「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」，民國 93 年。

表 3.4-16 嘉義生活圈各行政區車輛持有推估

地區別	90 年		100 年		110 年		90-100年平均成長率		100-110年平均成長率	
	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車
太保市	8,337	18,346	10,000	19,500	11,000	20,000	1.84%	0.61%	0.96%	0.25%
朴子市	10,998	23,992	12,500	25,500	15,000	26,000	1.29%	0.61%	1.84%	0.19%
布袋鎮	7,944	17,903	9,500	19,000	10,500	19,500	1.80%	0.60%	1.01%	0.26%
大林鎮	10,356	20,452	11,000	22,000	13,000	22,500	0.61%	0.73%	1.68%	0.22%
民雄鄉	18,877	40,089	21,500	43,000	26,200	44,000	1.31%	0.70%	2.00%	0.23%
溪口鄉	4,255	9,619	5,300	10,500	5,900	10,500	2.22%	0.88%	1.08%	0.00%
新港鄉	8,800	19,615	10,000	21,000	11,500	21,500	1.29%	0.68%	1.41%	0.24%
六腳鄉	6,980	15,477	8,000	16,500	9,200	16,500	1.37%	0.64%	1.41%	0.00%
東石鄉	7,014	16,001	8,000	16,500	9,200	16,500	1.32%	0.31%	1.41%	0.00%
義竹鄉	5,480	12,676	7,000	13,500	7,300	14,000	2.48%	0.63%	0.42%	0.36%
鹿草鄉	4,504	9,944	5,500	10,000	5,700	10,500	2.02%	0.06%	0.36%	0.49%
水上鄉	15,910	31,821	16,500	34,000	19,500	35,000	0.36%	0.66%	1.68%	0.29%
中埔鄉	11,834	25,936	13,500	28,000	16,000	28,500	1.33%	0.77%	1.71%	0.18%
竹崎鄉	9,650	21,919	12,000	24,000	14,500	25,000	2.20%	0.91%	1.91%	0.41%
梅山鄉	5,248	12,224	6,500	13,500	7,500	13,800	2.16%	1.00%	1.44%	0.22%
番路鄉	2,734	6,280	3,500	7,500	3,800	7,800	2.50%	1.79%	0.83%	0.39%
大埔鄉	895	2,008	1000	2,300	1,050	2,400	1.12%	1.37%	0.49%	0.43%
阿里山鄉	1,474	3,228	1,800	4,000	1,900	4,100	2.02%	2.17%	0.54%	0.25%
嘉義縣	141,290	307,530	163,100	330,300	188,750	338,100	1.45%	0.72%	1.47%	0.23%
嘉義市	69,678	167,066	80,000	172,000	98,000	175,000	1.39%	0.29%	2.05%	0.17%
生活圈合計	210,968	474,596	243,000	502,300	286,750	513,100	1.42%	0.57%	1.67%	0.21%

註：90 年為觀察值。
資料來源：本計畫推估。

第四章 交通發展背景與現況

在制定嘉義市未來交通發展政策與運輸計畫時，首先應掌握交通發展背景與現況，並考量嘉義縣市總體發展關係，進而分析嘉義市與嘉義都會區之主、客觀運輸環境，交通發展優勢與劣勢，以擬定交通發展策略，建立嘉義市交通發展新思維。

4.1 嘉義生活圈發展脈動

就嘉義生活圈之發展而言，嘉義市、縣具有密不可分之關係，嘉義市位於嘉義生活圈中心地帶，地理位置優越，而嘉義市腹地與資源均與嘉義縣唇齒相依，因此嘉義市交通發展應以生活圈角度通盤考量，嘉義市與嘉義縣除維持「競爭關係」外，更需建立「伙伴關係」，並促進嘉義市縣之「區域合作」。嘉義生活圈之整體發展係以嘉義市為中心，分東西、南北軸線來規劃交通建設。

一、東西軸線

本軸線主要由省道台 18 線、台 82 快速道路、縣道 162、縣道 166、縣道 159、縣道 168 等銜接東側梅山、竹崎、番路、中埔，及西側太保、朴子等地，此軸線串連嘉義生活圈遊憩體系為主，兼負未來高速鐵路交通聯絡之用，除此之外，東西軸線之交通規劃必須考慮東側阿里山旅遊線與西側濱海旅遊線之開發、及太保新市鎮之發展，以提供觀光交通及居住人口之運輸需求。此軸線之交通建設結合太保嘉義縣治特定區、高鐵特定區之開發，將可連帶促進嘉義市西區之繁榮與發展。

二、南北軸線

此南北軸線主要由國道 1 號、3 號，及台鐵縱貫線負責嘉義生活圈城際運輸主要功能，另由省道台 1 線串連民雄-嘉義市-水上成為一垂直廊帶發展，並連結民雄、頭橋、後湖工業區、嘉義火車站、水上機場等重要據點；因此南北軸線之交通規劃主要以

聯外交通改善為主，並加強嘉義市區與國道系統、東西向快速道路、水上機場之接駁聯繫，以及強化台鐵軌道運輸服務。

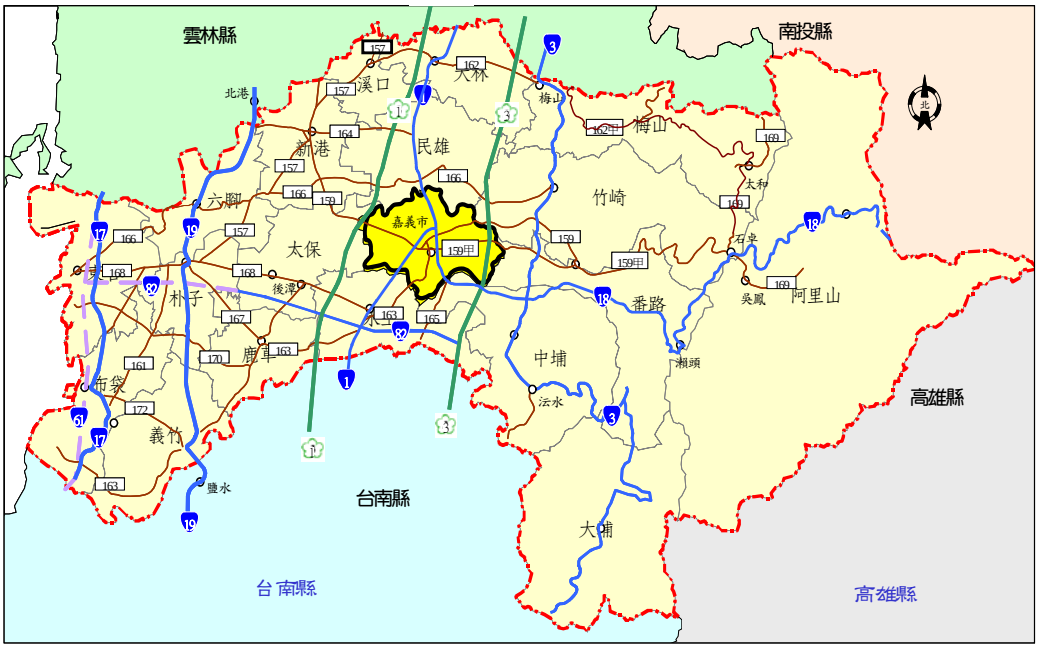


圖 4.1.1 嘉義生活圈交通路網

4.2 嘉義市運輸系統現況

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。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，如表 4.2-1 所示。

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，現共有 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)每日平均載客量：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 4.2-2 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)每日平均載客量：4,669.2 人次

依據表 4.2-3 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。

上述嘉義汽車客運與嘉義縣公共汽車管理處兩家業者共計營運 42 條路線，路線資料與分佈如表 4.2-2、表 4.2-3 所示。

三、市區公車

嘉義市市區公車，目前共有 6 條營運路線，皆以火車站為起迄點，範圍涵蓋全市；其中，路線 1、路線 2 行經區域為縱貫鐵路以東部分，服務範圍西起新民路與中山路、東至民權路與大雅路、北抵中山路、南達親水路所圍成地區；路線 3、5 及 6 則以服務忠孝路、林森西路及民生南北路以西民眾為主；路線 7 行駛火車站與大雅站間主要服務垂楊路沿線，有關市區公車詳細路線如圖 4.2.1 及表 4.2-4 所示。

表 4.2-1 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 4.2-2 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	每日平均載客量	行駛里程	乘載率
1	嘉義-溪口	9	29,491	80.8	56,502	0.21
2	嘉義(太保)朴子	58	190,530	522.0	514,431	0.19
3	嘉義-塭港	12	34,164	93.6	164,250	0.18
4	嘉義(鹿草)朴子	12	35,916	98.4	121,764	0.19
5	嘉義(竹子腳)鹽水	13	40,011	109.6	165,126	0.19
6	嘉義(重寮)鹽水	15	41,387	113.4	196,552.5	0.18
7	嘉義(鹿草)布袋	4	15,500	42.5	61,904	0.20
8	嘉義(朴子)布袋	24	76,212	208.8	352,152	0.19
9	嘉義-蒜頭	6	17,747	48.6	52,122	0.18
10	嘉義(月眉)北港	66	233,673	640.2	544,434	0.21
11	嘉義(民雄)北港	54	189,216	518.4	490,779	0.20
12	嘉義-土庫	25	81,646	223.7	242,725	0.20
13	嘉義(內角)白河	34	112,931	309.4	218,416	0.19
14	嘉義-關子嶺	24	76,653	210.0	252,288	0.20
15	嘉義-溪水	30	102,317	280.3	189,435	0.21
16	嘉義-觸口	22	66,356	181.8	162,206	0.19
17	嘉義(虎尾)麥寮	4	10,032	27.5	81,322	0.16
18	嘉義-斗六	10	27,440	75.2	120,815	0.18
19	嘉義-新中	6	13,045	35.7	96,360	0.13

資料來源:嘉義汽車客運，民國 93 年。

表 4.2-3 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	每日平均載客量	行駛里程	乘載率
1	嘉義-瑞峰	4	10,519	28.8	57,251	0.09
2	嘉義-檳榔宅	8	12,549	34.4	44,700	0.11
3	嘉義-南華大學	4	19,697	54.0	30,555	0.35
4	嘉義-奮起湖	4	8,933	24.5	61,618	0.13
5	嘉義-崙子	6	5,570	15.3	67,529	0.05
6	嘉義-大湖	8	57,499	157.5	89,174	0.26
7	嘉義-達邦	6	8,603	23.6	101,088	0.08
8	嘉義-嘉義農場	6	19,697	54.0	161,045	0.11
9	嘉義-埔尾	2	3,186	8.7	14,274	0.10
10	嘉義-番路	12	67,706	185.5	92,853	0.26
11	嘉義-溪心寮	18	91,906	251.8	164,470	0.21
12	嘉義-中正大學	16	58,271	159.6	99,588	0.30
13	嘉義-半天岩	0	82,600	226.3	84,516	0.31
14	嘉義-松腳	17	57,542	157.6	82,178	0.25
15	嘉義-阿里山	10	40,094	109.8	213,952	0.23
16	嘉義-北港	37	304,467	834.2	339,768	0.26
17	嘉義(朴子)布袋	24	160,508	439.7	352,286	0.19
18	嘉義(竹崎)梅山	30	313,859	859.9	220,805	0.32
19	嘉義(大林)梅山	26	163,420	447.7	332,721	0.25
20	嘉義(水上)朴子	14	70,538	193.3	111,244	0.37
21	嘉義-雙溪口	18	127,465	349.2	184,621	0.20
22	嘉義-長庚醫院	6	19,636	53.8	56,443	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。

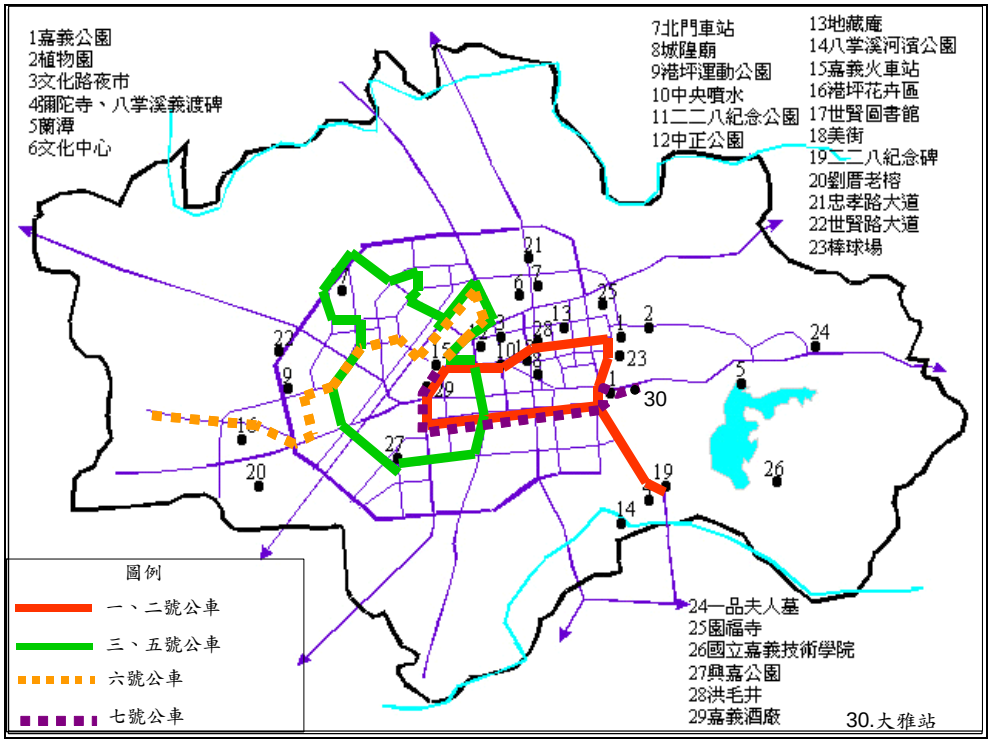


圖 4.2.1 嘉義市市區公車營運路線圖

表 4.2-4 嘉義市市區公車路線一覽表

路線編號	行駛路線	說明
1	火車站->新民路->垂楊路->彌陀路->嘉義大學->彌陀路->啓明路->中山路->火車站	計 13 公里，時程約 50 分鐘，共停靠 27 站。
2	火車站->中山路->啓明路->彌陀路->嘉義大學->彌陀路->垂楊路->新民路->火車站	計 13 公里，時程約 50 分鐘，共停靠 26 站。
3	火車站->林森西路->文化路->博愛路二段->自由路->興達路->保安二路->保安一路->八德路->世賢路->北社尾->四維路->竹圍路->八德路->中興路->興業西路->民生南路->民生北路->中山路-火車站。	計 13.7 公里，時程約 40 分鐘,共停靠 15 站。
5	火車站->中山路->民生北路->民生南路->興業西路->中興路->八德路->竹圍路->四維路->北社尾->世賢路->八德路->保安一路->保安二路->興達路->自由路->博愛路二段->文化路->林森西路->火車站。	計 13.7 公里，時程約 40 分鐘,共停靠 15 站。
6	火車站<->中山路<->民生北路<->博愛路<->中興路<->大同路<->世賢路<->大華路<->大統路<->玉山路<->世賢路<->育人路<->何仔庄(原路返回)	計 13.7 公里，時程約 40 分鐘,共停靠 11 站。
7	火車站->中山路->新民路->垂楊路->啓明路->大雅路->大雅站	-

資料來源:嘉義汽車客運，民國 94 年。

四、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中最主要之車站，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 4.2-5 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 4.2-6 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	1,059230
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

五、公路系統

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，各類道路之屬性資料請參閱附錄二。

(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 4.2-7 與圖 4.2.2)，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，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 4.2-7 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
11	湖子內路	-	15	水上

資料來源：變更嘉義市都市計畫通盤檢討

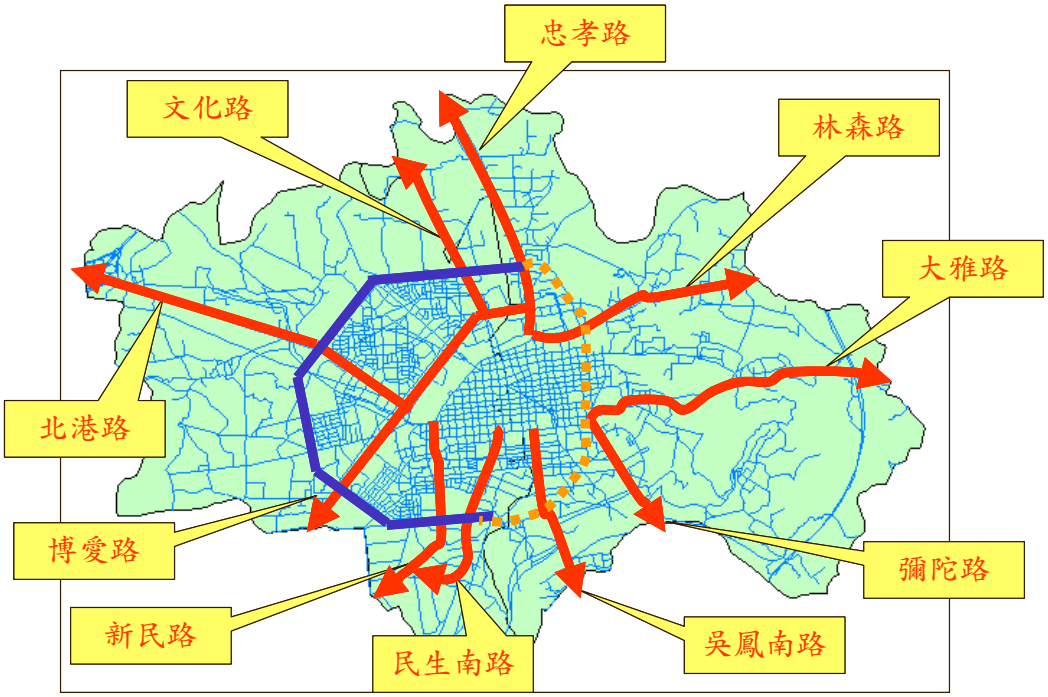


圖 4.2.2 嘉義市市區道路路網圖

六、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以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之因素下，客貨運量皆有下滑之現象(表 4.2-8)。

表 4.2-8 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(仟)	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：交通部，本計畫整理，民國 94 年

七、其他

(1)停車場：目前嘉義市之公有路外停車場列於表 4.2-9，共有 2,460 席小型車停車格位；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。

(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回歸線公園太陽館規劃利用中油廢鐵道闢建自行車專用道(設計施工中)。

(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 4.2-10），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 4.2-11。

表 4.2-9 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、本計畫整理，民國 94 年。

表 4.2-10 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 4.2-11 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

4.3 周界交通量調查

本計畫為瞭解假日與平日時進出嘉義市的車流，以那條聯外道路為主、其交通組成為何等特性，乃進行周界交通量調查(包括 11 條聯外道路)，調查地點皆選在嘉義縣市交界處(表 4.3-1 及圖 4.3.1)，各聯外道路之特性說明於表 4.3-2。本計畫依據 2001 年台灣地區公路容量手冊（表 4.3-3、表 4.3-4）評估平日及假日之道路服務水準。

表 4.3-1 嘉義市周界點位置

項次	道路名稱	調查地點	假日 調查時間	平日 調查時間
1	台1線（忠孝路）	牛稠溪橋（縣市界）	94.8.27 94.8.28	95.1.18
2	嘉 6 線（台林街）	台林橋（縣市界）	94.8.27	95.1.11
3	林森東路	林森東路平交道（縣市界）	94.8.27	95.1.12
4	159甲線（大雅路）	159甲線7K+000（縣市界）	94.8.27	95.1.17
5	彌陀路	忠義橋（縣市界）	94.8.27 94.8.28	95.1.17
6	台 18 線（吳鳳南路）	軍輝橋（縣市界）	94.8.27	95.1.12
7	新民路	新民路與民生南路口南側	94.8.27	95.1.11
8	台 1 線（博愛路一段）	博愛路一段（縣市界）	94.8.27 94.8.28	95.1.19
9	159線(北港路)	嘉義交流道東側	94.8.27	95.1.17
10	嘉83線（文化路）	華興橋（縣市界）	94.8.27	95.1.19
11	市嘉南13線(湖子內路)	永欽一號橋（縣市界）	95.3.8.	95.1.18

資料來源:本計畫調查整理，民國 94 年

在聯外道路中，北港路為國道一號的連絡道路，忠孝路與博愛路為台1線，上述三條道路皆為鄰近鄉鎮進入嘉義市的主要道路，加上道路容量大且進入嘉義市後連接路網暢通，已成為進出嘉義市最為依賴的聯外道路。其中北港路除連接國道一號外，也是新港、六腳、太保等地區居民往來的重要道路；博愛路則銜接東西向82號快速道路且為水上、太保、朴子等地進入嘉義市的要道；忠孝路為民雄地區往來嘉義市的主要通道，更是進出頭橋工業區和民雄工業區的要道。

吳鳳南路和彌陀路不僅是通往中埔地區的主要道路，更是銜接台18(阿里山公路)和國道三號的重要幹道；至於文化路、台林街、林森

路、大雅路、彌陀路、新民路與湖子內路則分別連接民雄鄉、竹崎鄉、番路鄉、中埔鄉、水上鄉等地區，各道路皆為聯繫鄰近社區的重要通道，亦扮演著嘉義市與週邊地區連絡往來的主要交通動脈。

表 4.3-2 聯外道路路段特性

道路名稱	道路屬性	連接之重要道路	銜接地點
北港路	縣 159 線	國道一號	新港、北港、六腳、
忠孝路	台 1 線	-	民雄地區、頭橋工業區、民雄工業區
博愛路	台 1 線	82 號快速道路	水上地區、太保
吳鳳南路(軍暉橋)	台 18 線	國道三號	中埔地區
彌陀路(忠義橋)	市嘉九	國道三號	中埔地區
文化路	市 83	-	民雄地區
新民路	縣 163 線	-	水上地區
林森路	縣 159 線	-	竹崎地區
台林街	市嘉六	-	民雄地區、民雄工業區
大雅路	縣道 159 甲	-	番路地區
湖子內路	市嘉南 13	82 號快速道路	水上地區

資料來源:本計畫調查整理，民國 94 年

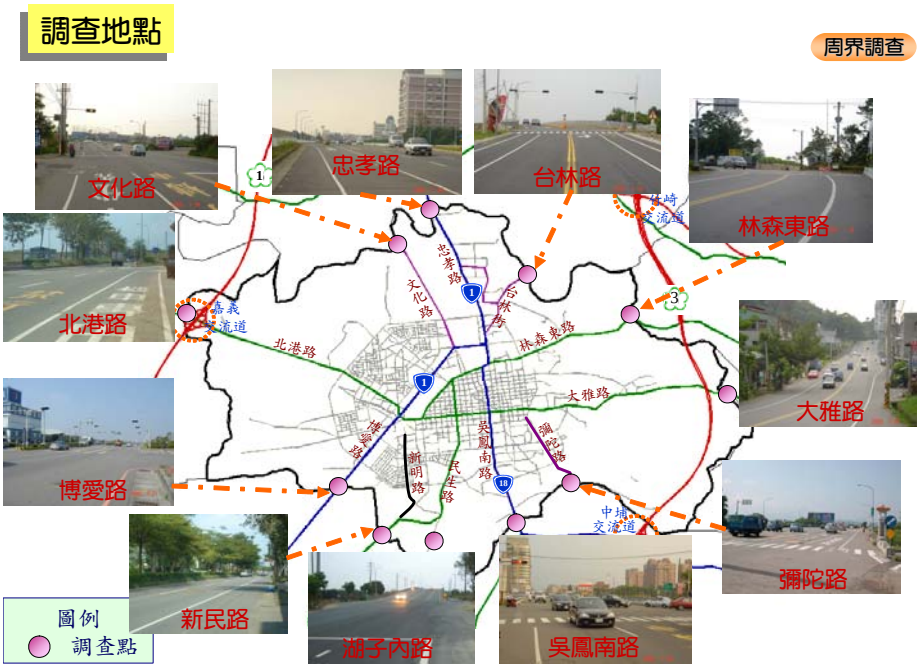


圖 4.3.1 嘉義市周界交通量調查地點分佈位置

表 4.3-3 多車道郊區公路服務水準評定標準

2001 年容量手冊				
服務等級	密度 (pcu/km/pl)	平均速率 (km/hr)	服務流率 (pcu/hr/pl)	V/C
A	D≤12	U≧65	780	0.371
B	12<D≦18	U≧63	1,134	0.540
C	18<D≦25	U≧60	1,500	0.714
D	25<D≦33	U≧55	1,815	0.864
E	33<D≦52.5	U≧40	2,100	1.000
F	D>52.5	U≧0	變化很大	變化很大

資料來源：2001 年台灣地區公路容量手冊（第十一章 多車道郊區公路），
交通部運輸研究所，民國 90 年 3 月。

表 4.3-4 雙車道郊區公路服務水準評定標準

服務水準	延滯時間百分比	V/C 上限																					
		平原區							丘陵區							山區							
		平均行駛速率	禁止超車區段百分比						平均行駛速率	禁止超車區段百分比						平均行駛速率	禁止超車區段百分比					
			0	20	40	60	80	100		0	20	40	60	80	100		0	20	40	60	80	100
A	≤30	≥65	0.15	0.12	0.09	0.07	0.05	0.04	≥60	0.15	0.10	0.07	0.05	0.04	0.03	≥58	0.14	0.09	0.07	0.04	0.02	0.01
B	≤45	≥57	0.27	0.24	0.21	0.19	0.17	0.16	≥55	0.26	0.23	0.19	0.17	0.15	0.13	≥54	0.25	0.20	0.16	0.13	0.12	0.10
C	≤60	≥48	0.43	0.39	0.36	0.34	0.33	0.32	≥46	0.42	0.39	0.35	0.32	0.30	0.28	≥45	0.39	0.33	0.28	0.23	0.20	0.16
D	≤75	≥40	0.64	0.62	0.60	0.59	0.58	0.57	≥39	0.62	0.57	0.52	0.48	0.46	0.43	≥37	0.58	0.50	0.45	0.40	0.37	0.33
E	≤75	≥31	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	≥28	0.97	0.94	0.92	0.91	0.90	0.90	≥25	0.91	0.87	0.84	0.82	0.80	0.78
F	100	<31	-	-	-	-	-	-	<28	-	-	-	-	-	-	<25	-	-	-	-	-	-

資料來源：2001 年台灣地區公路容量手冊（第十二章 雙車道郊區公路），交通部運輸研究所，民國 90 年 3 月。

4.3.1 假日周界交通量調查成果

由表4.3-5及圖4.3.2之假日調查數據可知，聯外道路中以北港路車流量最多(約佔17%)、其次為忠孝路(約15%)、博愛路(約14%)，各聯外道路之交通組成特性，除新民路及吳鳳南路之調查點距嘉義市較近且鄰近住宅社區與市集地，短程旅次居多，故以機車使用為主外，其他聯外道路因長途旅次居多，以通過性交通為主，故小客車比例最多(圖4.3.3)，其中文化路和台林街雖以小客車通過比例為主，但因沿線社區與市集分佈較密集，故當地居民短程旅次的比例亦相當高，因此這兩處調查點機車使用比例與小客車相當(表4.3-10與表4.3-28)。

表 4.3-5 假日周界交通量

路段	全日交通量(PCU/12HR) AM0700--PM1900		
	進入嘉義市	離開嘉義市	雙向
北港路	16,549 (17%)	17,467 (17%)	34,016 (17%)
忠孝路	14,891 (14%)	13,938 (14%)	28,829 (14%)
博愛路	14,123 (14%)	13,772 (13%)	27,895 (13%)
吳鳳南路	10,867 (11%)	12,217 (12%)	23,084 (12%)
彌陀路	9,596 (9%)	9,625 (9%)	19,221 (9%)
文化路	9,283 (8%)	8,117 (8%)	17,400 (8%)
新民路	8,140 (8%)	7,391 (7%)	15,531 (7%)
林森東路	6,740 (6%)	6,130 (6%)	12,870 (6%)
台林街	4,777 (4%)	4,432 (5%)	9,209 (4%)
大雅路	3,804 (4%)	3,853 (4%)	7,657 (3%)
湖子內路	5,016(5%)	5,189(5%)	10,205(5%)

資料來源:本計畫調查分析，民國 94 年

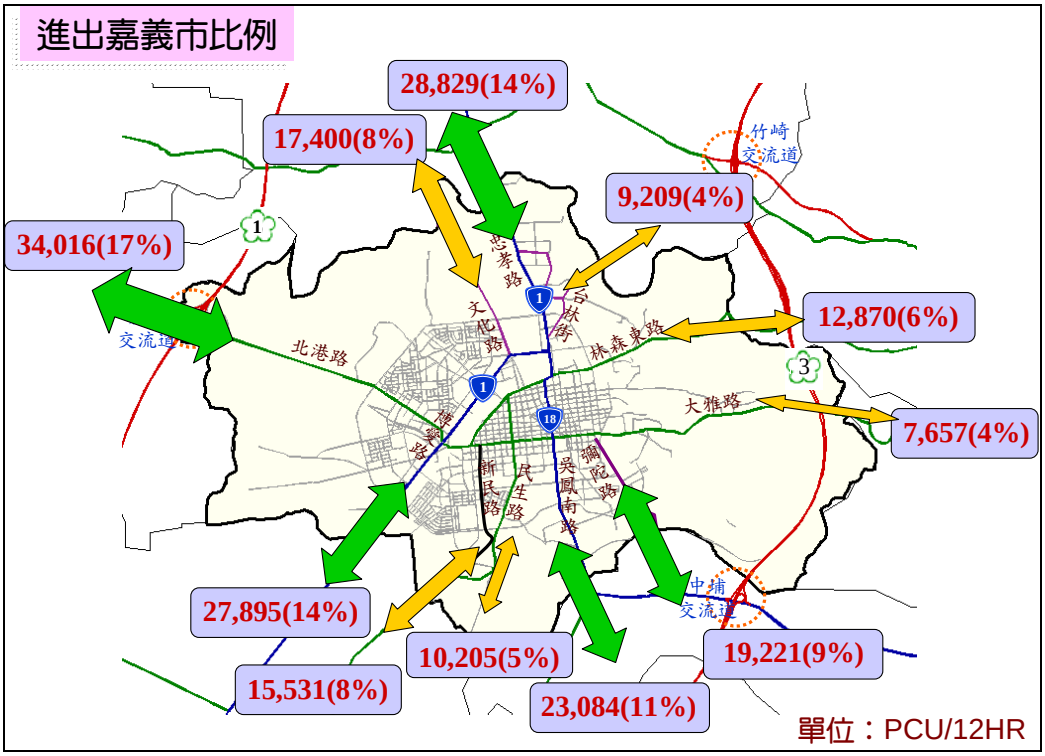


圖 4.3.2 假日周界路段交通量比例圖

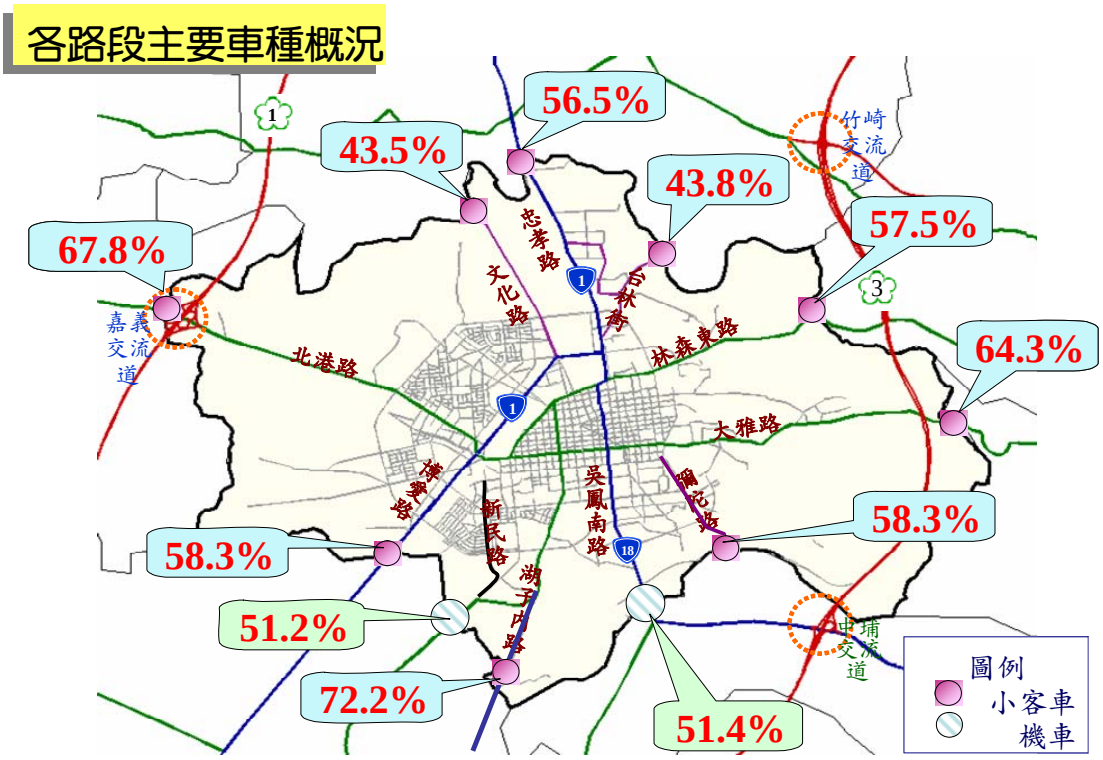


圖 4.3.3 各聯外道路最主要通過車種及其比例(週六)

以下針對假日周界交通量調查結果依序說明其交通特性、交通組成與服務水準等，並依現況問題提出建議。

一、忠孝路(台 1 線)

1.忠孝路(牛稠溪橋)為嘉義市居民進出民雄鄉及民雄、頭橋兩大工業區之重要交通孔道，且由忠孝路進入嘉義市後，銜接世賢路往西可通往嘉義市西區及連接國道一號，往東則有新生路、林森路等可銜接至東區及串連國道三號，連接路網完整，加上周界處商家林立，使得忠孝路車流活動頻繁，星期六全日各方向平均車流量皆在 750(PCU/小時)以上，星期日全日各方向平均車流量皆在 500(PCU/小時)以上(圖 4.3.4 與圖 4.3.5)，此調查地點上午尖峰之交通量以進入嘉義市的車流居多，而下午尖峰之車流並無明顯方向性。

2.由表 4.3-6 與表 4.3-7 可知忠孝路之車種組成以小客車最多(週六為 56.5%、週日為 62.0%)，其次為機車。經此路段車流除鄰

近住宅區與市集地之購物旅次外，大多屬通過性長程旅次，故利用小客車較為便捷舒適；另星期六時小貨車約佔 7.5%，每小時皆約有 100 輛進出嘉義市，主要是鄰近頭橋及民雄工業區之貨運旅次，加上忠孝路沿線商業活動頻繁，故小貨車佔有一定的比例，另由調查數據顯示，小貨車和大貨車車流量於星期日明顯較星期六下降，推估原因為頭橋、民雄兩工業區之傳統產業，並非全部實施週休二日，以致星期六仍有通勤旅次的產生，另機車所佔比例約 30%，星期六與星期日差異不大，主要是附近市集地的購物人潮，以及鄰近住宅區民眾進出入嘉義市的車流。

3.忠孝路因道路容量大可負荷目前交通需求，假日服務水準保持在 B 級以上(表 4.3-8 與表 4.3-9)。

表 4.3-6 忠孝路交通組成(星期六)

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	37	132	3,607	632	2,063	44	8	6,523
		0.6%	2.0%	55.3%	9.7%	31.6%	0.7%	0.1%	
	往南	39	190	4,113	540	2,613	66	21	7,582
		0.5%	2.5%	54.2%	7.1%	34.5%	0.9%	0.3%	
下午(12-19)	往北	59	142	6,547	857	3,738	139	15	11,497
		0.5%	1.2%	56.9%	7.5%	32.5%	1.2%	0.1%	
	往南	62	167	6,854	782	3,769	94	30	11,758
		0.5%	1.4%	58.3%	6.7%	32.1%	0.8%	0.3%	
全天(07-19)	往北	96	274	10,154	1,489	5,801	183	23	18,020
		0.5%	1.5%	56.3%	8.3%	32.2%	1.0%	0.1%	
	往南	101	357	10,967	1,322	6,382	160	51	19,340
		0.5%	1.8%	56.7%	6.8%	33.0%	0.8%	0.3%	
	合計	197	631	21,121	2,811	12,183	343	74	37,360
		0.5%	1.8%	56.5%	7.5%	32.6%	0.9%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-7 忠孝路交通組成(星期日)

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	42	52	2,811	313	1,587	53	7	4865
		0.9%	1.1%	57.8%	6.4%	32.6%	1.1%	0.1%	
	往南	36	69	3,428	325	2,352	100	5	6315
		0.6%	1.1%	54.3%	5.1%	37.2%	1.6%	0.1%	
下午(12-19)	往北	70	56	6,078	375	2,603	133	9	9324
		0.8%	0.6%	65.2%	4.0%	27.9%	1.4%	0.1%	
	往南	63	59	6,395	356	2,682	91	15	9661
		0.7%	0.6%	66.2%	3.7%	27.8%	0.9%	0.2%	
全天(07-19)	往北	112	108	8,889	688	4,190	186	16	14,189
		0.8%	0.8%	62.6%	4.8%	29.5%	1.3%	0.1%	
	往南	99	128	9,823	681	5,034	191	20	15,976
		0.6%	0.8%	61.5%	4.3%	31.5%	1.2%	0.1%	
	合計	211	236	18,712	1,369	9,224	377	36	30,165
		0.7%	0.8%	62.0%	4.5%	30.7%	1.2%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-8 忠孝路尖峰小時服務水準(星期六)

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
忠孝路	往北	上午 1045-1145	1,243	4,200	0.30	A
		下午 1700-1800	1,647	4,200	0.39	B
	往南(嘉義市)	上午 1045-1145	1,306	4,200	0.31	A
		下午 1700-1800	1,699	4,200	0.40	B

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-9 忠孝路尖峰小時服務水準(星期日)

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
忠孝路	往北	上午 1015-1115	961	4,200	0.23	A
		下午 1700-1800	1,226	4,200	0.29	A
	往南(嘉義市)	上午 1015-1115	1,146	4,200	0.27	A
		下午 1700-1800	1,226	4,200	0.29	A

資料來源:本計畫調查分析

方向	往北	單位:PCU
時間(時)	星期六	星期日
7	880	502
8	784	635
9	1,071	765
10	1,133	890
11	1,243	950
12	1,158	899
13	1,040	1,029
14	1,097	1,006
15	1,308	1,059
16	1,311	1,097
17	1,547	1,226
18	1,366	1,108

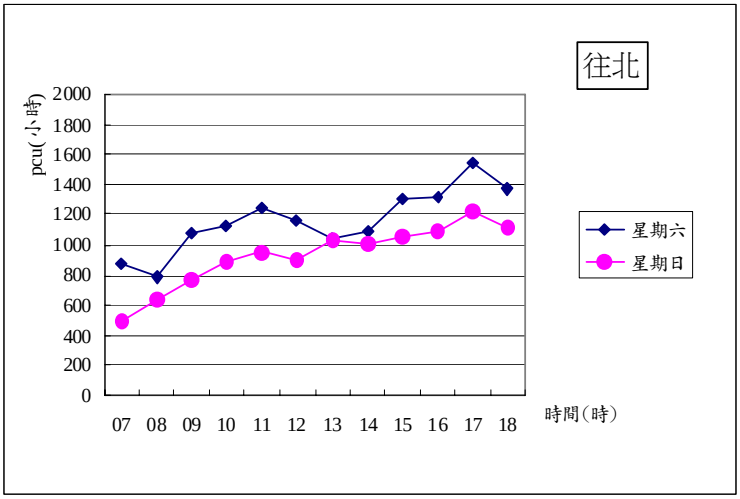


圖 4.3.4 忠孝路周界路段往北交通量(星期六與星期日)

方向	往南	單位:PCU
時間(時)	星期六	星期日
7	885	509
8	1,112	785
9	1,306	1,046
10	1,248	1,129
11	1,230	1,148
12	1,121	993
13	1,098	1,050
14	1,257	1,033
15	1,300	1,092
16	1,320	1,149
17	1,599	1,226
18	1,415	1,196

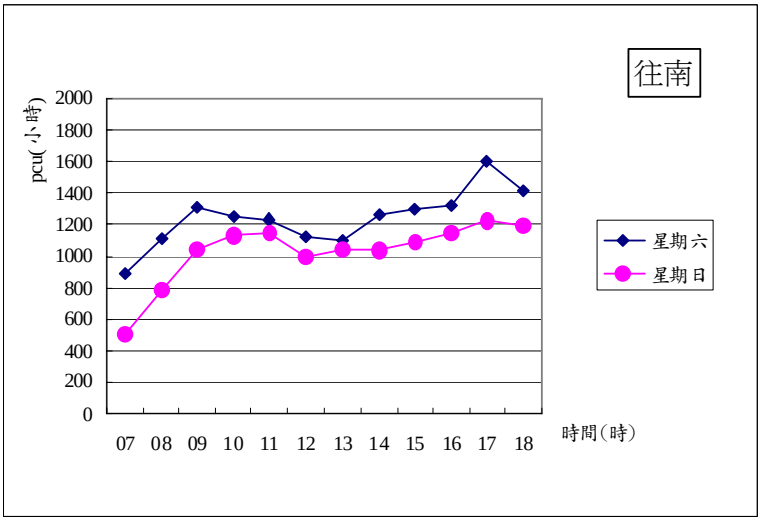


圖 4.3.5 忠孝路周界往南路段交通量(星期六與星期日)

二、台林街(台林橋)

1.台林橋為嘉義市與民雄地區往來之要道，調查地點週邊以住宅

區及小型工廠為主，由調查數據可知(圖 4.3.7)，通過台林橋之交通量並不大，上下午尖峰時段皆以進入嘉義市車流較多。

2. 由表 4.3-10 可知台林橋之車種組成以小客車比例最高(約 43.8%)，機車比例略低為 42.6%，民雄地區經由台林橋進入嘉義市的村落較為分散，其進出嘉義市的旅次包括短程與中長程旅次，故小客車使用比例與機車相當，中長程旅次以小客車為主，短程旅次則以機車為主。

3. 台林橋上下午尖峰服務水準如表 4.3-11 所示，由於車流量少，故服務水準皆保持在 B 級以上。目前橋梁已完成拓寬，各向皆佈設一快車道與機車優先道(圖 4.3.6)，因橋梁與連接道路線形為彎道，除影響車流順暢程度外，亦有交通安全上之顧慮。因此本計畫建議於橋梁兩端加強反光導標及危險標記的設置，另可加強夜間照明設施，改善駕駛者對於路況的瞭解，藉以避免事故的發生。

表 4.3-10 台林橋假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	6	40	1,157	306	1,204	33	5	2,751
		0.2%	1.5%	42.1%	11.1%	43.8%	1.2%	0.2%	
	往南	3	66	1,489	274	1,198	86	12	3,128
		0.1%	2.1%	47.6%	8.8%	38.3%	2.7%	0.4%	
下午(12-19)	往北	1	109	1,614	311	1,496	63	4	3,598
		0.0%	3.0%	44.9%	8.6%	41.6%	1.8%	0.1%	
	往南	1	97	1,598	327	1,801	71	5	3,900
		0.0%	2.5%	41.0%	8.4%	46.2%	1.8%	0.1%	
全天(07-19)	往北	7	149	2,771	617	2,700	96	9	6,349
		0.1%	2.3%	43.6%	9.7%	42.5%	1.5%	0.1%	
	往南	4	163	3,087	601	2,999	157	17	7,028
		0.1%	2.3%	43.9%	8.6%	42.7%	2.2%	0.2%	
	合計	11	312	5,858	1,218	5,699	253	26	13,377
		0.1%	2.3%	43.8%	9.1%	42.6%	1.9%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-11 台林橋假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 PCU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
台林橋	往北	上午 0730-0830	405	1,400	0.29	A
		下午 1715-1815	522	1,400	0.38	B
	往南 (嘉義市)	上午 0730-0830	517	1,400	0.37	B
		下午 1715-1815	515	1,400	0.37	B

註: 1.台林橋為雙向雙車道之橋樑
資料來源:本計畫調查分析



圖 4.3.6 台林橋現況圖

時間(時)	往北 (PCU)	往南 (PCU)
07	337	536
08	387	459
09	394	486
10	397	397
11	379	348
12	359	309
13	269	244
14	262	327
15	353	358
16	420	402
17	490	512
18	387	460
合計	4,434	4,776

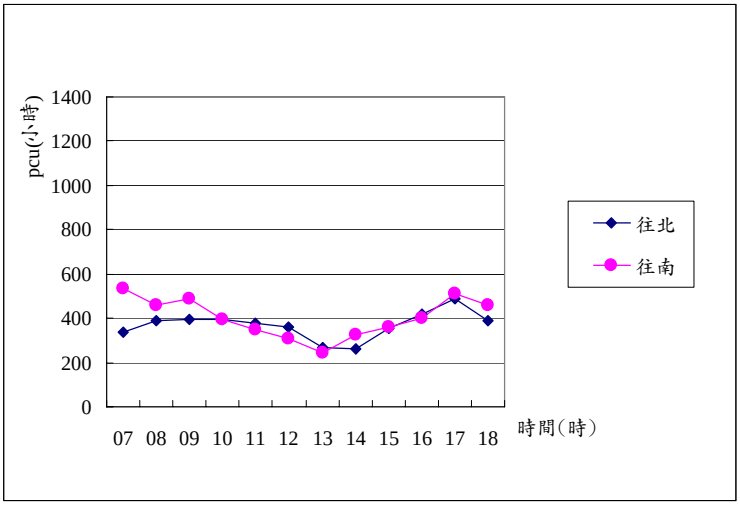


圖 4.3.7 台林橋假日周界路段交通量

三、新民路（縣市界）

1.新民路係嘉義市與水上鄉往來的聯絡道路之一，由調查資料顯示新民路於上午尖峰時段車流有明顯方向性，以水上往嘉義市之車流量較大（佔 60.6%），下午尖峰之方向性則不明顯(表 4.3-13 與圖 4.3.8)。

2.由表 4.3-12 得知，新民路車種組成以機車比例最高(佔 51.2%)，因新民路位於縣市界處鄰近水上鄉柳仔林、寬士村等社區，而社區居民進出旅次以短程居多，故機車使用率最高。

3.新民路上下午尖峰時間車流量並不多，目前的道路容量尚可滿足需求，服務水準達 B 級以上(表 4.3-13)。通過新民路車流雖以機車為主，但部份路段卻未設置機車優先道，經常發生汽機車混流之情況，故本計畫建議新民路應考量劃設機車優先道，以利汽機車分流，並提升該路段之交通安全性。

表 4.3-12 新民路（縣市界）假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	5	46	1,751	535	3,634	110	1	6,082
		0.1%	0.8%	28.8%	8.8%	59.8%	1.8%	0.0%	
	往南	5	64	1,599	479	2,004	79	3	4,233
		0.1%	1.5%	37.8%	11.3%	47.3%	1.9%	0.1%	
下午(12-19)	往北	9	28	2,779	695	3,858	168	3	7,540
		0.1%	0.4%	36.9%	9.2%	51.2%	2.2%	0.0%	
	往南	9	45	2,922	633	3,241	189	6	7,045
		0.1%	0.6%	41.5%	9.0%	46.0%	2.7%	0.1%	
全天(07-19)	往北	14	74	4,530	1,230	7,492	278	4	13,622
		0.1%	0.5%	33.3%	9.0%	55.0%	2.0%	0.0%	
	往南	14	109	4,521	1,112	5,245	268	9	11,278
		0.1%	1.0%	40.1%	9.9%	46.5%	2.4%	0.1%	
	合計	28	183	9,051	2,342	12,737	546	13	24,900
		0.1%	0.7%	36.3%	9.4%	51.2%	2.2%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-13 新民路（縣市界）假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 PCU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
新民路	往北(嘉義市)	上午 0930-1030	800	2,200	0.36	A
		下午 1715-1815	818	2,200	0.37	B
	往南	上午 0930-1030	591	2,200	0.27	A
		下午 1715-1815	829	2,200	0.38	B

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北 (PCU)	往南 (PCU)
07	630	454
08	679	473
09	781	552
10	698	642
11	665	662
12	564	641
13	576	557
14	600	583
15	665	663
16	723	636
17	789	795
18	771	733

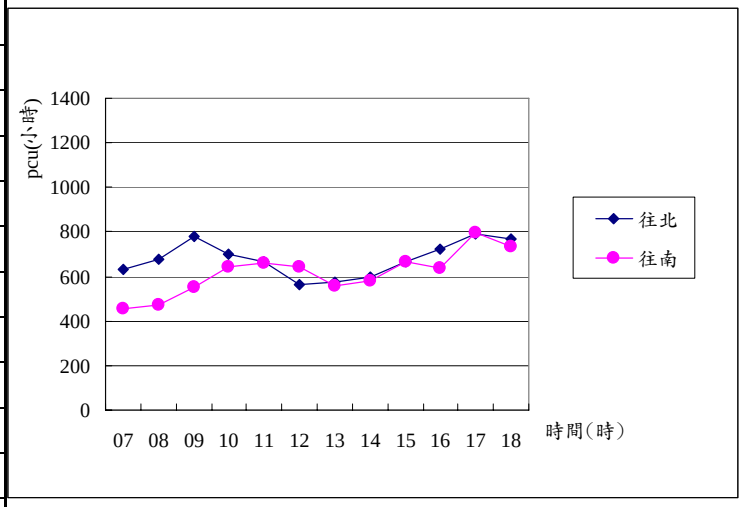


圖 4.3.8 新民路假日周界路段交通量

四、北港路

1.北港路為嘉義市連接國道一號的主要道路，亦是連繫新港、太保、北港等地區之重要交通孔道，同時亦為嘉義市假日時聯外道路中交通量最大的道路，經調查數據顯示，往來北港路交通量之方向性較不明顯，上午尖峰以進入嘉義市(往東)車流較多（佔 51%），下午尖峰則以離開(往西)嘉義市之車流較多（佔 55.1%）。

2.由表 4.3-14 可知北港路車種組成以小客車比例最高(約

67.8%)，而機車比例僅佔 13.4%，係聯外道路中機車比例最低者，其原因除行經北港路連接國道一號以小客車為主外，另嘉義市與新港、太保等鄉鎮距離較遠，亦以小客車的使用較為便利，而北港路大客車的比例雖僅佔 1.6%，但因北港路為國道客運進出嘉義市的必經孔道，因此假日每時段皆有穩定的車輛數通過。

表 4.3-14 北港路假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往東	129	421	4,499	823	1,135	9	5	7,021
		1.8%	6.0%	64.1%	11.7%	16.2%	0.1%	0.1%	
	往西	113	438	4,897	998	958	7	3	7,414
		1.5%	5.9%	66.1%	13.5%	12.9%	0.1%	0.0%	
下午(12-19)	往東	164	626	7,511	987	1,262	11	6	10,567
		1.6%	5.9%	71.1%	9.3%	11.9%	0.1%	0.1%	
	往西	182	493	7,658	1,334	1,512	16	10	11,205
		1.6%	4.4%	68.3%	11.9%	13.5%	0.1%	0.1%	
全天(07-19)	往東	293	1,047	12,010	1,810	2,397	20	11	17,588
		1.7%	6.0%	68.3%	10.3%	13.6%	0.1%	0.1%	
	往西	295	931	12,555	2,332	2,470	23	13	18,619
		1.6%	5.0%	67.4%	12.5%	13.3%	0.1%	0.1%	
	合計	588	1,978	24,565	4,142	4,867	43	24	36,207
		1.6%	5.5%	67.8%	11.4%	13.4%	0.2%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

3.北港路假日上下午尖峰服務水準如表 4.3-15 所示，北港路為雙向六車道設計，道路容量尚可滿足需求，惟道路兩旁商店林立，佔用道路的招牌及違規停車，使得機慢車常因閃避而變換車道，較易產生交通事故。

4.北港路是嘉義市城際運輸的主要進出口，且各客運公司亦在此設置接駁站或停靠站，但因未規劃乘客上下車的空間，因此常發生大客車佔用路肩及機慢車道的狀況，故本計畫建議針對北

港路客運業之接駁運輸應規劃適當空間供業者使用，以避免業者停靠站設置於容易產生交通衝突的路段，同時確保北港路行駛的順暢及安全。

表 4.3-15 北港路假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 PCU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
北港路	往東 (嘉義市)	上午 0815-0915	1,421	3,200	0.44	B
		下午 1800-1900	1,632	3,200	0.51	B
	往西	上午 0815-0915	1,409	3,200	0.44	B
		下午 1800-1900	1,887	3,200	0.59	C

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往東 (PCU)	往西 (PCU)
07	1,140	1,489
08	1,209	1,444
09	1,383	1,344
10	1,362	1,382
11	1,394	1,350
12	1,421	1,299
13	1,302	1,266
14	1,253	1,301
15	1,513	1,576
16	1,497	1,494
17	1,444	1,636
18	1,632	1,887

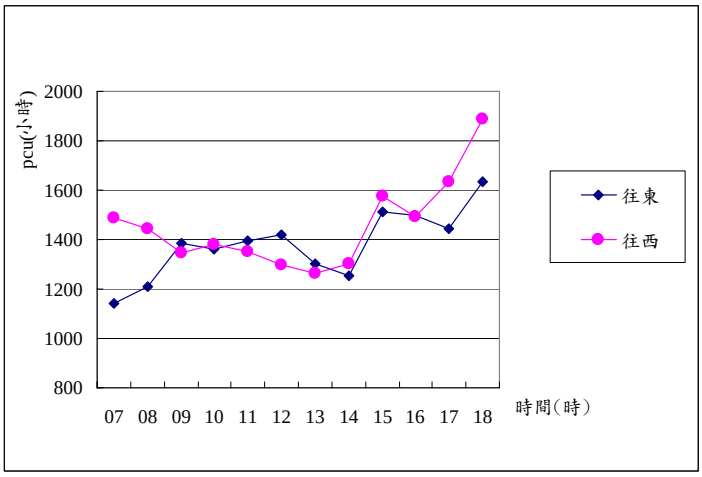


圖 4.3.9 北港路假日周界路段交通量

五、博愛路(台 1 線)

1.博愛路為水上、太保、朴子甚至沿海東石布袋地區等地進入嘉義市的主要交通孔道，且連接 82 號快速道路至國道三號及中山高皆非常快捷，因此博愛路一直是嘉義市往南的交通要道，其假日往來交通量於嘉義市聯外道路中僅次於北港路與忠孝路，博愛路於星期六通過車流具有非常明顯的方向性，上午尖峰以進入嘉義市的車流居多(佔 57%)，而下午尖峰車流則以離開嘉義市居多(55%)；而星期日的車流上下午尖峰皆以進入嘉義市較多。

2.由表 4.3-16 與表 4.3-17 可知博愛路車種組成以小客車比例最高(約佔 60%)，其次為機車。其原因在於嘉義市與水上、太保等地之路途較遠，且博愛路道路寬敞，故搭乘小客車較為便捷舒適，另圖 4.3.10 與圖 4.3.11 顯示星期天的車流量明顯較星期六下降，主要是週六仍有部分的通勤旅次發生，另週六於中午 12 點往嘉義市方向又有一波尖峰，推估係假日進入嘉義市休閒娛樂或購物旅行的人潮。

表 4.3-16 博愛路交通組成(星期六)

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	21	153	4,456	566	3,072	37	5	8,310
		0.3%	1.8%	53.6%	6.8%	37.0%	0.4%	0.1%	
	往南	24	150	3,656	553	1,758	18	6	6,165
		0.4%	2.4%	59.3%	9.0%	28.5%	0.3%	0.1%	
下午(12-19)	往北	36	244	5,689	886	3,077	60	11	10,003
		0.4%	2.4%	56.9%	8.9%	30.8%	0.6%	0.1%	
	往南	28	133	6,796	829	3,026	46	7	10,865
		0.3%	1.2%	62.5%	7.6%	27.9%	0.4%	0.1%	
全天(07-19)	往北	57	397	10,145	1,452	6,149	97	16	18,313
		0.3%	2.2%	55.4%	7.9%	33.6%	0.5%	0.1%	
	往南	52	283	10,452	1,382	4,784	64	13	17,030
		0.3%	1.7%	61.4%	8.1%	28.1%	0.4%	0.1%	
	合計	109	680	20,597	2,834	10,933	161	29	35,343
		0.3%	1.9%	58.3%	8.0%	30.9%	0.5%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-17 博愛路交通組成(星期日)

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	29	85	3,760	290	2,039	37	7	6,247
		0.5%	1.4%	60.2%	4.6%	32.6%	0.6%	0.1%	
	往南	35	54	3,016	277	1,613	30	6	5,031
		0.7%	1.1%	59.9%	5.5%	32.1%	0.6%	0.1%	
下午(12-19)	往北	40	136	7,128	351	1,867	35	19	9,576
		0.4%	1.4%	74.4%	3.7%	19.5%	0.4%	0.2%	
	往南	44	90	6,343	365	2,493	56	23	9,414
		0.5%	1.0%	67.4%	3.9%	26.5%	0.6%	0.2%	
全天(07-19)	往北	69	221	10,888	641	3,906	72	26	15,823
		0.4%	1.4%	68.8%	4.1%	24.7%	0.5%	0.2%	
	往南	79	144	9,359	642	4,106	86	29	14,445
		0.5%	1.0%	64.8%	4.4%	28.4%	0.6%	0.2%	
	合計	148	365	20,247	1,283	8,012	158	55	30,268
		0.5%	1.2%	66.9%	4.2%	26.5%	0.5%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

3.博愛路上下午尖峰之服務水準分析如表 4.3-18 與表 4.3-19 所示，因博愛路為雙向六車道設計且為中央及快慢車道分離，道路容量大且可負荷目前的車流，假日服務水準維持在 A 級。然而博愛路往北在經過世賢路口後，縮減為雙向四車道的設計，道路容量驟減易造成瓶頸現象而使路口阻塞，本計畫建議可於此路口設置完整的指標導引系統，於世賢路將車流分散，避免道路壅塞狀況發生。

表 4.3-18 博愛路尖峰小時服務水準(星期六)

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 PCU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
博愛路	往北(嘉義市)	上午 0845-0945	1,412	4,200	0.34	A
		下午 1730-1830	1,230	4,200	0.29	A
	往南	上午 0845-0945	1,078	4,200	0.26	A
		下午 1730-1830	1,476	4,200	0.35	A

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-19 博愛路尖峰小時服務水準(星期日)

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 CU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
博愛路	往北(嘉義市)	上午 1000-1100	1,240	4,200	0.30	A
		下午 1730-1830	1,351	4,200	0.32	A
	往南	上午 1000-1100	1,078	4,200	0.26	A
		下午 1730-1830	1,173	4,200	0.28	A

資料來源:本計畫調查分析

方向	往北	單位:PCU
時間(時)	星期六	星期天
7	1,288	644
8	1,416	783
9	1,388	1,026
10	1,114	1,240
11	1,000	1,141
12	1,272	1,097
13	1,211	1,078
14	1,119	1,061
15	963	1,229
16	982	1,217
17	1,139	1,293
18	1,233	1,329

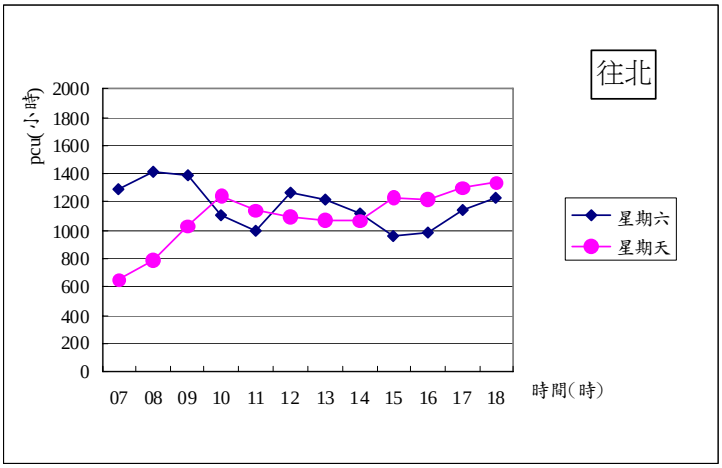


圖 4.3.10 博愛路周界往北方向交通量(星期六與星期日)

方向	往南	單位:PCU
時間(時)	星期六	星期日
7	749	490
8	867	638
9	1,098	794
10	1,195	1,078
11	1,089	911
12	989	981
13	1,067	1,035
14	1,197	1,071
15	1,234	1,123
16	1,436	1,198
17	1,445	1,153
18	1,468	1,198

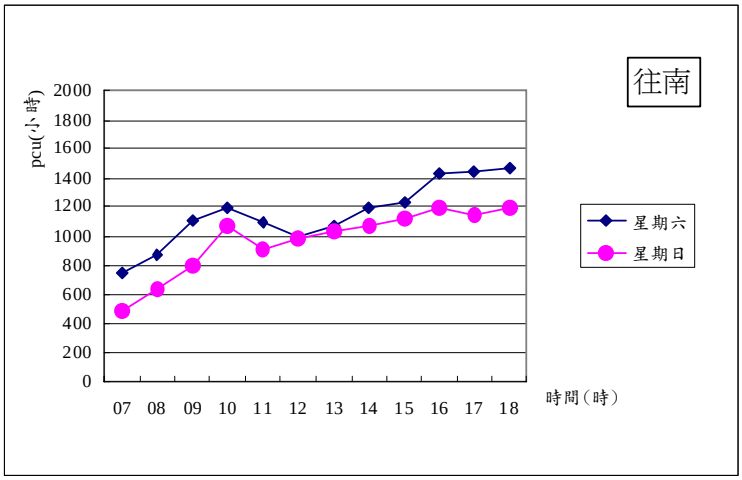


圖 4.3.11 博愛路周界往南方向交通量(星期六與星期日)

六. 吳鳳南路(軍輝橋)

1.吳鳳南路(軍輝橋)為嘉義市與中埔地區及台南白河地區彼此連絡之重要交通孔道，亦可連接國道三號及台 82 號東西向快速道路，加上附近住宅區密集，商業活動頻繁，因此交通量頗大。

2.表 4.3-21 調查數據顯示，軍輝橋上午尖峰車流方向性較不明顯，下午尖峰由於假日進入嘉義市的購物休閒旅次折返，使得離開嘉義市車流明顯多於進入的車流，另因軍輝橋附近商圈林立，除中午離峰時段進入嘉義市車流較少外，進出嘉義市車流皆保持在 1,000(PCU/小時)以上。

3.由表 4.3-20 可知通過軍輝橋之車種組成以機車比例最高(約 51%)，而小客車比例佔 38%，主因軍輝橋附近商圈非常發達且住宅區密集，故短程旅次居多，致機車使用比率較高。

4.軍輝橋上下午尖峰服務水準如表 4.3-21 所示，目前軍輝橋為雙向四車道設計，假日時道路容量尚足敷交通需求，但因週邊地區以商業區與住宅區為主，故違規停車較為普遍且影響車流運行。

5.假日通過軍輝橋車流以機車為主，加上小客車比例亦不低(36%)，故汽機車常出現混流的狀況，雖然在吳鳳南路上已有設置機車優先道，但因為路邊違規停車及攤販佔據路肩的情形存在，因此道路容量受到明顯壓縮，本計畫建議對於軍輝橋兩端之沿線商家應嚴格取締佔用道路的情形，並劃設禁止臨時停車線確保道路順暢。

表 4.3-20 軍輝橋假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	23	115	2,586	397	4,096	151	19	7,387
		0.3%	1.6%	35.0%	5.4%	55.4%	2.0%	0.3%	
	往南	39	169	2,624	474	3,810	106	12	7,234
		0.5%	2.3%	36.3%	6.6%	52.7%	1.5%	0.2%	
下午(12-19)	往北	49	168	4,131	534	4,860	279	22	10,043
		0.5%	1.7%	41.1%	5.3%	48.4%	2.8%	0.2%	
	往南	48	173	4,906	563	6,213	335	25	12,263
		0.4%	1.4%	40.0%	4.6%	50.7%	2.7%	0.2%	
全天(07-19)	往北	72	283	6,717	931	8,956	430	41	17,430
		0.4%	1.6%	38.5%	5.3%	51.4%	2.5%	0.2%	
	往南	87	342	7,530	1,037	10,023	441	37	19,497
		0.4%	1.8%	38.6%	5.3%	51.4%	2.3%	0.2%	
	合計	159	625	14,247	1,968	18,979	871	78	36,927
		0.4%	1.7%	38.6%	5.3%	51.4%	2.4%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-21 軍輝橋假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
軍輝橋	往北(嘉義市)	上午 0930-1030	1,053	2,000	0.53	B
		下午 1715-1815	1,108	2,000	0.55	C
	往南	上午 0930-1030	1,029	2,000	0.51	B
		下午 1715-1815	1,395	2,000	0.69	C

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北 (PCU)	往南 (PCU)
07	662	682
08	758	846
09	966	949
10	1,003	1,046
11	1,031	1,030
12	839	1,020
13	684	1,000
14	785	1,082
15	996	978
16	995	1,184
17	1,007	1,353
18	1,142	1,048

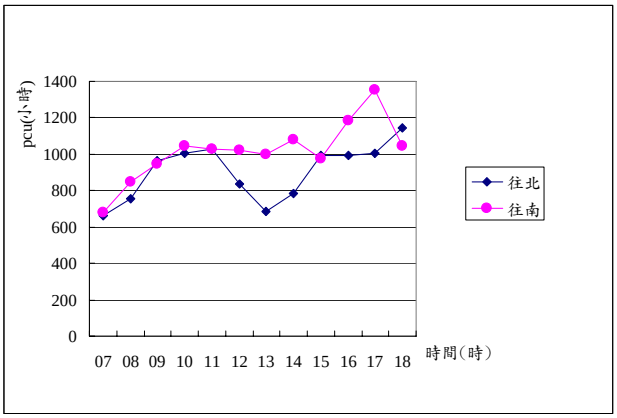


圖 4.3.12 軍輝橋假日周界路段交通量

七、林森東路(縣市界)

1.林森東路為嘉義市通往竹崎地區的重要道路之一，於嘉義市境內為雙向四車道之佈設，嘉義縣境內則為雙向二車道佈設方式，由圖 4.3.13 可知往來林森東路之交通量上午時段車流方向性並不明顯，下午時段以進入嘉義市(往西)之車流較多(佔 54.1%)。

2.由表 4.3-22 可知林森東路假日車種組成以小客車比例最高(57.5%)，而機車比例僅佔 30.0%，其原因主要是竹崎鄉至嘉義市道路多彎繞且路途較遠，故利用小客車較為便捷舒適，因此小客車使用率高。

3.林森東路假日上下午尖峰服務水準如表 4.3-23 所示，由於車流量不若市區交通量大，且嘉義市境內又是雙向四線道設置，其道路容量大，故服務水準皆保持在良好的 A 級，惟離開嘉義市後，其銜接的道路除縮減成雙向雙車道外，地形也較為蜿蜒曲繞，本計畫建議於此路段增設較明確的導引標誌及路面反光標記，增進駕駛人行車的安全。

表 4.3-22 林森東路假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往東	21	24	1,755	342	944	18	9	3,113
		0.7%	0.8%	56.4%	11.0%	30.3%	0.6%	0.3%	
	往西	19	12	1,611	420	1,280	23	28	3,393
		0.6%	0.4%	47.5%	12.4%	37.7%	0.7%	0.8%	
下午(12-19)	往東	14	28	2,781	428	1,366	31	9	4,657
		0.3%	0.6%	59.7%	9.2%	29.3%	0.7%	0.2%	
	往西	24	12	3,296	526	1,342	36	25	5,261
		0.5%	0.2%	62.6%	10.0%	25.5%	0.7%	0.5%	
全天(07-19)	往東	35	52	4,536	770	2,310	49	18	7,770
		0.5%	0.7%	58.4%	9.9%	29.7%	0.6%	0.2%	
	往西	43	24	4,907	946	2,622	59	53	8,654
		0.5%	0.3%	56.7%	10.9%	30.3%	0.7%	0.6%	
	合計	78	76	9,443	1,716	4,932	108	71	16,424
		0.5%	0.5%	57.5%	10.4%	30.0%	0.7%	0.4%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-23 林森東路假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
林森路	往東	上午 1030-1130	543	2,000	0.272	A
		下午 1730-1830	656	2,000	0.328	A
	往西(嘉義市)	上午 1030-1130	640	2,000	0.320	A
		下午 1730-1830	639	2,000	0.320	A

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往東 (PCU)	往西 (PCU)
07	367	437
08	467	438
09	522	486
10	569	540
11	522	561
12	507	577
13	484	595
14	424	551
15	523	626
16	534	608
17	634	634
18	575	688

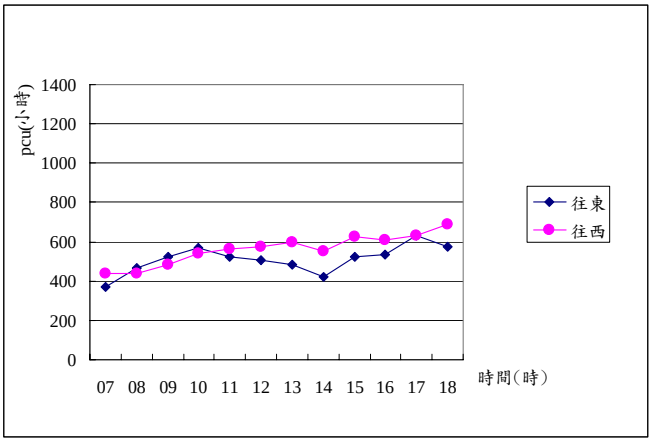


圖 4.3.13 林森東路假日周界路段交通量

八、彌陀路(忠義橋)

1.彌陀路為嘉義市與中埔地區的重要交通孔道，且為連接國道三號及阿里山公路的要道，由圖 4.3.14~圖 4.3.17 可知此路段星期天具有明顯的方向性，早上以離開嘉義市方向較多，下午則以進入嘉義市較多，推估為經由嘉義市往來阿里山方向的假日觀光旅次所致。

2.由表 4.3-24 與表 4.3-25 可知，彌陀路之車種組成以小客車比例最高(約佔 60%)，其次為機車。其原因乃彌陀路係通往國道三號中埔交流道與阿里山之捷徑，故小客車駕駛者偏好利用彌陀路，因此機車使用率相對也較少。

3.彌陀路假日上下午尖峰之服務水準如表 4.3-26 與表 4.3-27 所示，目前彌陀路為雙向四車道設計，道路容量可負荷目前的假日需求，服務水準保持在 B 級以上。然而彌陀路往來忠義橋部分車輛往往未依號誌行駛，超速及任意變換車道，造成安全上的顧慮，故本計畫建議應於忠義橋兩端增設減速標線，提醒駕駛者注意減速慢行。

表 4.3-24 彌陀路交通組成(星期六)

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	8	48	2,573	424	1,799	59	10	4,921
		0.2%	1.0%	52.3%	8.6%	36.6%	1.2%	0.2%	
	往南	11	128	2,873	297	1,540	45	13	4,907
		0.2%	2.6%	58.5%	6.1%	31.4%	0.9%	0.3%	
下午(12-19)	往北	31	39	4,645	587	2,127	72	13	7,514
		0.4%	0.5%	61.8%	7.8%	28.3%	1.0%	0.2%	
	往南	8	156	4,358	466	2,380	83	9	7,460
		0.1%	2.1%	58.4%	6.2%	31.9%	1.1%	0.1%	
全天(07-19)	往北	39	87	7,218	1,011	3,926	131	23	12,435
		0.3%	0.7%	58.0%	8.1%	31.6%	1.1%	0.2%	
	往南	19	284	7,231	763	3,920	128	22	12,367
		0.2%	2.3%	58.5%	6.2%	31.7%	1.0%	0.2%	
	合計	58	371	14,449	1,774	7,846	259	45	24,802
		0.2%	1.5%	58.3%	7.2%	31.6%	1.0%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-25 彌陀路交通組成(星期日)

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	16	33	2,482	461	1,616	58	7	4,673
		0.3%	0.7%	53.1%	9.9%	34.6%	1.2%	0.1%	
	往南	15	72	3,083	423	1,324	31	15	4,963
		0.3%	1.5%	62.1%	8.5%	26.7%	0.6%	0.3%	
下午(12-19)	往北	35	74	5,286	438	1,721	37	5	7,596
		0.5%	1.0%	69.6%	5.8%	22.7%	0.5%	0.1%	
	往南	50	65	5,012	507	1,768	46	8	7,456
		0.7%	0.9%	67.2%	6.8%	23.7%	0.6%	0.1%	
全天(07-19)	往北	51	107	7,768	899	3,337	95	12	12,269
		0.4%	0.9%	63.3%	7.3%	27.2%	0.8%	0.1%	
	往南	65	137	8,095	930	3,092	77	23	12,419
		0.5%	1.1%	65.2%	7.5%	24.9%	0.6%	0.2%	
	合計	116	244	15,863	1,829	6,429	172	35	24,688
		0.5%	1.0%	64.3%	7.4%	26.0%	0.7%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-26 彌陀路尖峰小時服務水準(星期六)

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
彌陀路	往北(嘉義市)	上午 1100-1200	812	2,000	0.41	B
		下午 1715-1815	1,137	2,000	0.57	C
	往南	上午 1100-1200	878	2,000	0.44	B
		下午 1715-1815	1,108	2,000	0.55	C

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-27 彌陀路尖峰小時服務水準(星期日)

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
彌陀路	往北(嘉義市)	上午 1100-1200	911	2,000	0.46	B
		下午 1800-1900	1,160	2,000	0.58	C
	往南	上午 1100-1200	879	2,000	0.44	B
		下午 1800-1900	934	2,000	0.47	B

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北(PCU)	往南(PCU)
07	612	581
08	659	766
09	759	831
10	780	785
11	811	878
12	703	703
13	745	801
14	784	847
15	732	618
16	880	836
17	1,103	1,058
18	1,029	921

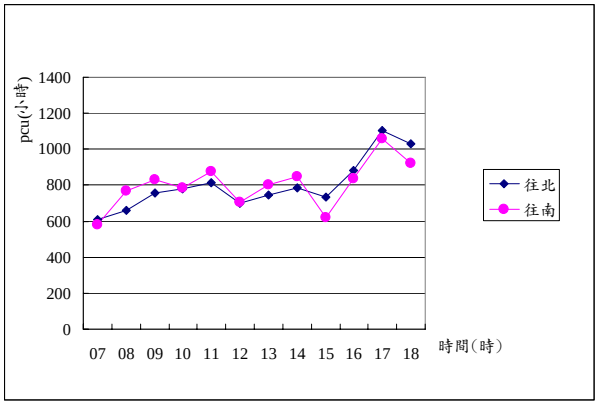


圖 4.3.14 彌陀路周界路段交通量(星期六)

時間(時)	往北 (PCU)	往南 (PCU)
07	444	495
08	583	713
09	691	955
10	766	991
11	911	879
12	737	730
13	737	863
14	724	919
15	901	933
16	1,087	921
17	1,058	922
18	1,160	934

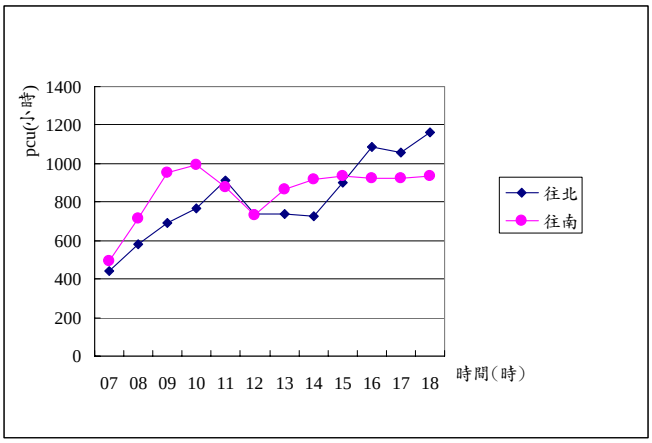


圖 4.3.15 彌陀路周界路段交通量(星期日)

方向	往北	單位:PCU
時間(時)	星期六	星期日
7	612	444
8	659	583
9	759	691
10	780	766
11	811	1017
12	703	737
13	745	737
14	784	724
15	732	901
16	880	1,087
17	1,103	1,058
18	1,029	1,160

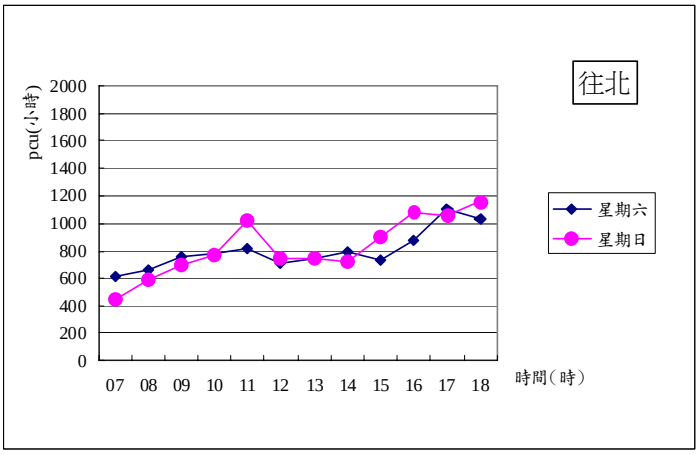


圖 4.3.16 彌陀路周界往北路段交通量(星期六與星期日)

方向	往南	單位:PCU
時間(時)	星期六	星期日
7	581	495
8	766	713
9	831	955
10	785	991
11	878	879
12	703	730
13	801	863
14	847	919
15	618	933
16	836	921
17	1,058	922
18	921	934

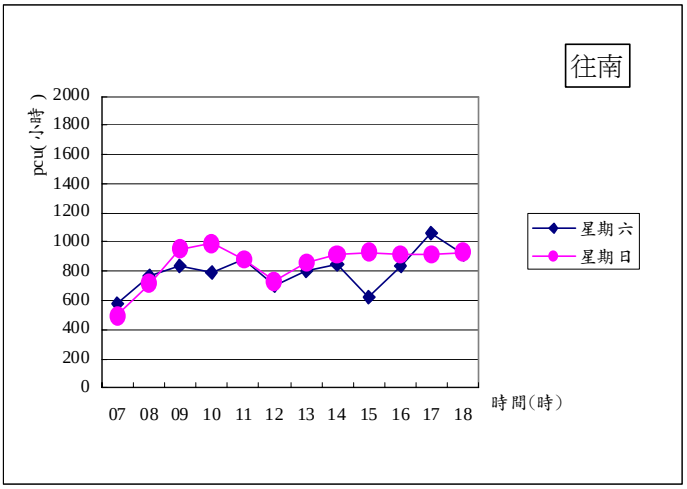


圖 4.3.17 彌陀路周界往南路段交通量(星期六與星期日)

九、文化路(華興橋)

1.文化路為民雄地區進入嘉義市的重要道路之一，圖 4.3.18 顯示文化路往南方向(進入嘉義市)車流比例明顯高於離開嘉義市方向，另由表 4.3-28 可知車種組成比例雖以小客車最高(43.5%)，但機車比例也佔 42.0%，其原因主要是周界處為苓藤里及民雄福興社區的市集地，商業活動頻繁，故短程購物旅次以機車為主，而離開嘉義市方向因往民雄鄉社區距離較遠，故以搭乘小客車較為舒適，其全天車種組成比例以小客車最高。

2.華興橋假日上下午尖峰服務水準如表 4.3-29 所示，服務水準保持在 B 與 C 級間，目前華興橋為雙向四車道設計，道路容量尚可負荷，由圖 4.3-18 可知，進入嘉義市方向車流量尖離峰非常明顯，上下午尖峰時間車流量每小時皆在 900pcu 以上，離開嘉義市方向於上午尖離峰車流差異較不明顯，但下午尖峰車流量也在 900(pcu/小時)以上，然而文化路部份路段設計為雙向雙車道，且市集地區之路邊違規停車時有所見，使得尖峰時間

易造成阻塞，因此本計畫建議應針對易阻塞路段劃設禁止臨時停車標線並嚴格取締，將道路空間有效供車輛通行之用。

表 4.3-28 文化路假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往北	1	133	1,911	513	1,793	37	3	4,391
		0.0%	3.0%	43.5%	11.7%	40.8%	0.8%	0.1%	
	往南	9	155	2,136	788	2,523	38	2	5,651
		0.2%	2.7%	37.8%	13.9%	44.6%	0.7%	0.0%	
下午(12-19)	往北	2	113	3,238	673	2,903	77	0	7,006
		0.0%	1.6%	46.2%	9.6%	41.4%	1.1%	0.0%	
	往南	1	167	3,381	800	3,078	47	4	7,478
		0.0%	2.2%	45.2%	10.7%	41.2%	0.6%	0.1%	
全天(07-19)	往北	3	246	5,149	1,186	4,696	114	3	11,397
		0.0%	2.2%	45.2%	10.4%	41.2%	1.0%	0.0%	
	往南	10	322	5,517	1,588	5,601	85	6	13,129
		0.1%	2.5%	42.0%	12.1%	42.7%	0.6%	0.0%	
	合計	13	568	10,666	2,774	10,297	199	9	24,526
		0.1%	2.3%	43.5%	11.3%	42.0%	0.8%	0.0%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-29 文化路假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
文化路	往北	上午 0900-1000	651	1,800	0.36	A
		下午 1700-1800	949	1,800	0.53	B
	往南(嘉義市)	上午 0900-1000	909	1,800	0.50	B
		下午 1700-1800	1,014	1,800	0.56	C

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北(PCU)	往南(PCU)
07	655	662
08	581	816
09	651	909
10	631	786
11	646	754
12	576	675
13	480	489
14	604	673
15	668	808
16	789	853
17	949	1,014
18	888	845

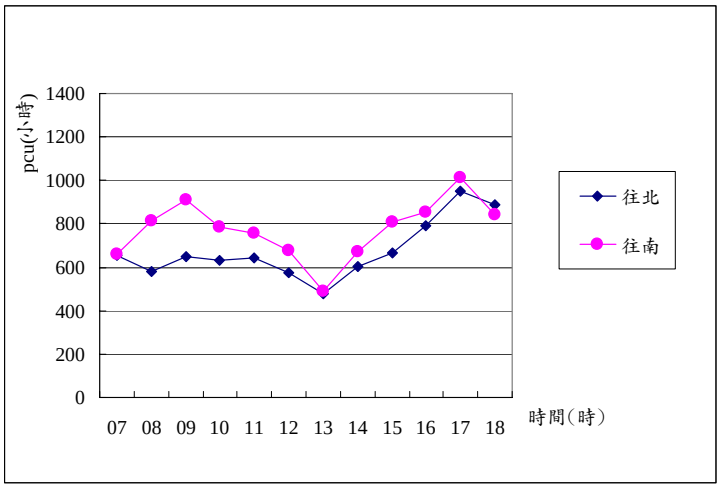


圖 4.3.18 文化路假日周界路段交通量

十、大雅路

1.大雅路為嘉義市與番路鄉的重要通路之一，但周界處位處山區且附近住宅區不多，乃假日調查點中車流量最少的路段，由圖 4.3.19 可知全天平均單向車流量皆在 300 至 400(pcu/小時)間且尖離峰並不明顯，周界處嘉義市境內為雙向四車道設計，道路容量大且車流量少，故此路段服務水準為良好之 A 級(表 4.3-30)。

2.由表 4.3-31 可知機車的使用率較低，此路段以小客車為主，主因山區道路曲折，鄰近社區距離偏遠，以長程旅次居多，故小客車使用率相對較高。

表 4.3-30 大雅路假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 PCU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
大雅路	往東	上午 1045-1145	338	2,000	0.17	A
		下午 1630-1730	429	2,000	0.21	A
	往西(嘉義市)	上午 1045-1145	330	2,000	0.17	A
		下午 1630-1730	380	2,000	0.19	A

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-31 大雅路假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車(輛)	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計(輛)
上午(07-12)	往東	5	42	1,102	129	458	15	4	1,755
		0.3%	2.4%	62.8%	7.4%	26.1%	0.9%	0.2%	
	往西	6	32	1,020	143	562	16	8	1,787
		0.3%	1.8%	57.1%	8.0%	31.4%	0.9%	0.4%	
下午(12-19)	往東	6	73	1,937	155	677	13	10	2,871
		0.2%	2.5%	67.5%	5.4%	23.6%	0.5%	0.3%	
	往西	8	28	1,926	228	690	4	6	2,890
		0.3%	1.0%	66.6%	7.9%	23.9%	0.1%	0.2%	
全天(07-19)	往東	11	115	3,039	284	1,135	28	14	4,626
		0.2%	2.5%	65.7%	6.1%	24.5%	0.6%	0.3%	
	往西	14	60	2,946	371	1,252	20	14	4,677
		0.3%	1.3%	63.0%	7.9%	26.8%	0.4%	0.3%	
	合計	25	175	5,985	655	2,387	48	28	9,303
		0.3%	1.9%	64.3%	7.0%	25.7%	0.5%	0.3%	

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往東(PCU)	往西(PCU)
07	172	225
08	257	271
09	330	287
10	328	301
11	352	305
12	327	277
13	277	309
14	329	314
15	322	342
16	401	367
17	405	396
18	354	411

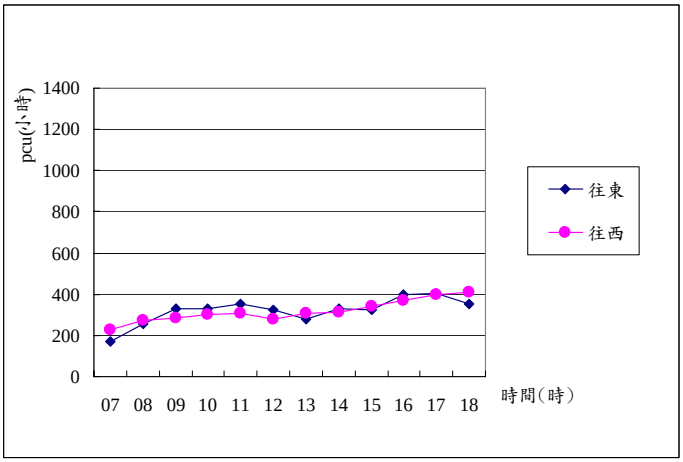


圖 4.3.19 大雅路假日周界交通量變化圖

十一、湖子內路

1.湖子內路為嘉義市湖子內與水上鄉義興、中庄等村落聯繫的重要通路之一，周界處除部份小型工廠外，住宅與商業活動並不密集，平時車流量並不多，民國 94 年 11 月 25 日中和交流道開通後，湖子內路成為嘉義市居民連接台 82 號快速道路的要道之一，但由於中和交流道距離市區較遠，且湖子內地區尚未完全開發，故行駛湖子內路的車輛較少，上下午尖峰道路服務水準皆為 A~B 級。

2.圖 4.3.20 顯示湖子內路下午車流量明顯大於上午，但方向性並不明顯，因通過車輛屬長途旅次居多，因此使用小客車之比例最多約佔 72.2%，機車次之(17.3%)。

表 4.3-32 湖子內路假日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	3	46	991	130	417	12	6	1,605
		0.2%	2.9%	61.7%	8.1%	26.0%	0.7%	0.4%	
	往南	7	61	1228	155	306	14	2	1,773
		0.4%	3.4%	69.3%	8.7%	17.3%	0.8%	0.1%	
下午(17-19)	往北	12	64	2552	226	547	8	2	3,411
		0.4%	1.9%	74.8%	0.6%	16.0%	0.2%	0.1%	
	往南	13	57	2592	239	495	18	2	3,416
		0.4%	1.7%	75.9%	7.0%	14.5%	0.5%	0.1%	
全天(07-09)(17-19)	往北	15	110	3543	356	964	20	8	5,016
		0.3%	2.2%	70.6%	7.1%	19.2%	0.4%	0.2%	
	往南	20	118	3820	394	801	32	4	5,189
		0.4%	2.3%	73.6%	7.6%	15.4%	0.6%	0.1%	
	合計	35	228	7,363	750	1,765	52	12	10,205
		0.3%	2.2%	72.2%	7.3%	17.3%	0.5%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-33 湖子內路假日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU (雙向合計)	道路容量(C)單位 PCU (雙向合計)	飽和度 (V/C)	服務水準（LOS）
湖子內路	往北（往嘉義市）	上午 0730-0830	285	1400	0.20	A
		下午 1730-1830	612	1400	0.44	B
	往南（往水上鄉）	上午 0730-0830	402	1400	0.29	A
		下午 1730-1830	455	1400	0.32	A

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	278	169
08	227	316
09	243	381
10	286	402
11	286	309
12	290	288
13	353	329
14	392	494
15	436	467
16	435	549
17	570	494
18	581	465

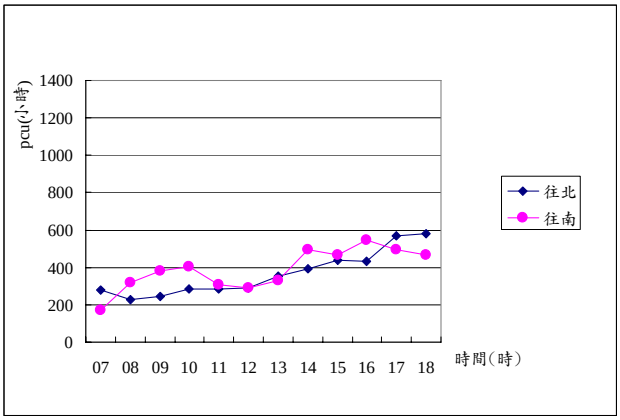


圖 4.3.20 湖子內路假日交通量變化圖

4.3.2 平日周界交通量調查成果

表4.3-34及圖4.3.21之調查數據顯示，平日聯外道路中以北港路總車流量最多(約16%)；其次是忠孝路(約16%)、博愛路(約13%)，各聯外道路中，北港路為銜接國道一號的主要道路，其小客車所佔比例在60%以上，湖子內路為銜接台82快速道路中和交流道的主要連絡道路，其小客車比例亦在60%以上；大雅路與博愛路屬長途旅次為主，因此小客車所佔比例最高分別為63.5%及63.7%，而新民路及吳鳳南路的調查地點靠近市集及商業活動範圍，通過車輛屬短程通勤和購物旅次居多，故以機車使用為主，而台林街雖以小客車通過比例最高(46.6%)，但機車比例也不低(約43.6%)，其原因係台林橋週邊有聚落散佈，故往來以機車較為便捷。

表 4.3-34 平日周界交通量

路段	尖峰交通量(PCU/4HR) AM0700—AM0900 PM1700---PM1900		
	進入嘉義市	離開嘉義市	雙向
北港路	7,535 (17%)	6,166 (15%)	13,701 (16%)
忠孝路	6,760 (15%)	6,435 (16%)	13,196 (16%)
博愛路	5,742 (13%)	4,961 (12%)	10,703 (13%)
吳鳳南路	4,785 (11%)	5,190 (13%)	9,975 (12%)
彌陀路	3,862 (9%)	3,566 (9%)	7,428 (9%)
新民路	3,726 (9%)	3,365 (8%)	7,091 (8%)
林森東路	2,608 (6%)	3,118 (8%)	5,726 (7%)
文化路	2,600 (6%)	2,617 (6%)	5,217 (6%)
台林街	2,607 (6%)	2,310 (6%)	4,917 (6%)
湖子內路	1,960 (5%)	1,715 (4%)	3,675 (4%)
大雅路	1,307 (3%)	1,214 (3%)	2,521 (3%)

資料來源:本計畫調查分析

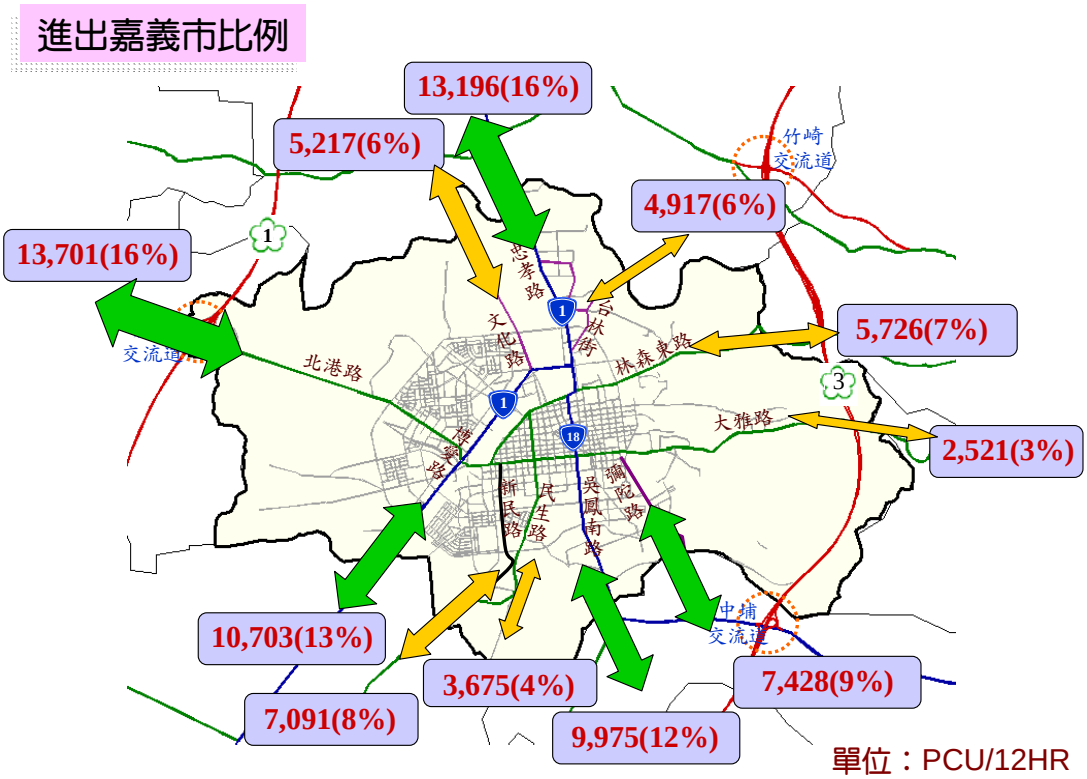


圖 4.3.21 周界路段平日尖峰交通量比例分佈

以下針對平日周界交通量調查結果說明其交通特性、交通組成與服務水準。

一、忠孝路(台 1 線)

1. 忠孝路(牛稠溪橋)平日上下午尖峰各方向平均車流量皆在1200(PCU/小時)以上(圖 4.3.22)，其平日上午及下午尖峰車流之方向性較不明顯。
2. 表 4.3-35 顯示忠孝路之車種組成以小客車最多(52.1%)，其次為機車(37.7%)；另小貨車與大貨車合計約佔 10%，主要是鄰近頭橋及民雄工業區之貨運旅次，加上忠孝路沿線商業活動頻繁，故小貨車佔有一定的比例。
3. 忠孝路因道路容量大，其平日服務水準尚佳，可保持在 B 級以上(表 4.3-36)。

表 4.3-35 忠孝路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	35	57	2,263	259	1,492	31	2	4,139
		0.8%	1.4%	54.7%	6.3%	36.0%	0.7%	0.0%	
	往南	43	94	2,160	306	1,693	52	6	4,354
		1.0%	2.2%	49.6%	7.0%	38.9%	1.2%	0.1%	
下午(17-19)	往北	29	96	2,255	339	1,718	49	6	4,492
		0.6%	2.1%	50.2%	7.5%	38.2%	1.1%	0.1%	
	往南	25	108	2,557	249	1,775	22	15	4,751
		0.5%	2.3%	53.8%	5.2%	37.4%	0.5%	0.3%	
全天(07-09)(17-19)	往北	64	153	4,518	598	3,210	80	8	8,631
		0.7%	1.8%	52.3%	6.9%	37.2%	0.9%	0.1%	
	往南	68	202	4,717	555	3,468	74	21	9,105
		0.7%	2.2%	51.8%	6.1%	38.1%	0.8%	0.2%	
	合計	132	355	9235	1153	6678	154	29	17,736
		0.7%	2.0%	52.1%	6.5%	37.7%	0.9%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-36 忠孝路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
忠孝路	往北（往民雄鄉）	上午 0715-0815	1,961	4,200	0.47	B
		下午 1700-1800	1,941	4,200	0.46	B
	往南（往嘉義市）	上午 0715-0815	1,765	4,200	0.42	B
		下午 1700-1800	1,898	4,200	0.45	B

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	1906	1786
08	1213	1416
17	1954	1914
18	1363	1646

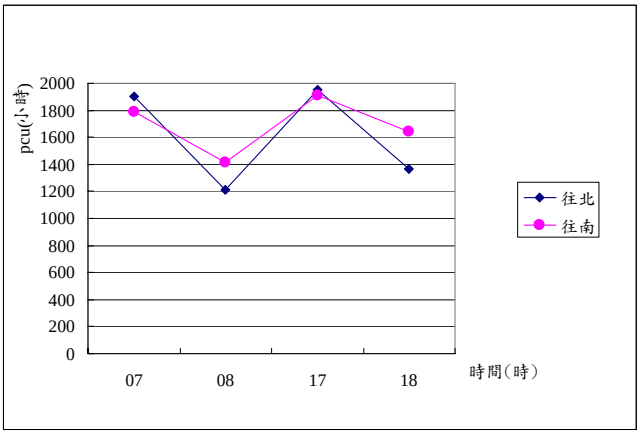


圖 4.3.22 忠孝路平日周界交通量

二、台林街(台林橋)

1. 表 4.3-37 與圖 4.3.23 之調查數據可知，往來台林橋之交通量具明顯的方向性，其上午尖峰由嘉義市往民雄地區之車輛較多（佔 61.6%），而下午尖峰則相反，以進入嘉義市之車流較多（佔 52.3%）。
2. 表 4.3-38 顯示平日通過台林橋之車種組成以小客車比例最高(約 46.6%)，機車次之(約 43.6%)。
3. 台林橋平日上下午尖峰服務水準如表 4.3-37 所示，由於台林橋拓寬後仍維持雙向二車道，雖然車流量少，但道路容量亦不大，故服務水準介於 B 至 C 級，經與表 4.3-11 的假日調查數據比較得知，平日於尖峰時段通過台林橋的交通量明顯大於假日尖峰時段。

表 4.3-37 台林橋平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V) 單位 PCU	道路容量(C) 單位 PCU	飽和度 (V/C)	服務水準 (LOS)
台林街	往北（往民雄鄉）	上午 0715-0815	909	1,400	0.65	C
		下午 1700-1800	566	1,400	0.40	B
	往南（往嘉義市）	上午 0700-0800	735	1,400	0.53	B
		下午 1700-1800	806	1,400	0.58	C

註: 1.台林橋為雙向雙車道之橋梁
資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-38 台林橋平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	2	14	928	108	870	4	1	1,927
		0.1%	0.7%	48.2%	5.6%	45.1%	0.2%	0.1%	
	往南	4	26	833	57	766	104	4	1,794
		0.2%	1.4%	46.4%	3.2%	42.7%	5.8%	0.2%	
下午(17-19)	往北	5	17	624	92	684	109	0	1,531
		0.3%	1.1%	40.8%	6.0%	44.7%	7.1%	0.0%	
	往南	2	20	998	114	848	24	1	2,007
		0.1%	1.0%	49.7%	5.7%	42.3%	1.2%	0.0%	
全天(07-09)(17-19)	往北	7	31	1,552	200	1,554	113	1	3,458
		0.2%	0.9%	44.9%	5.8%	44.9%	3.3%	0.0%	
	往南	6	46	1,831	171	1,614	128	5	3,801
		0.2%	1.2%	48.2%	4.5%	42.5%	3.4%	0.1%	
	合計	13	77	3383	371	3168	241	6	7,259
		0.2%	1.1%	46.6%	5.1%	43.6%	3.3%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	848	736
08	475	464
17	566	807
18	421	601

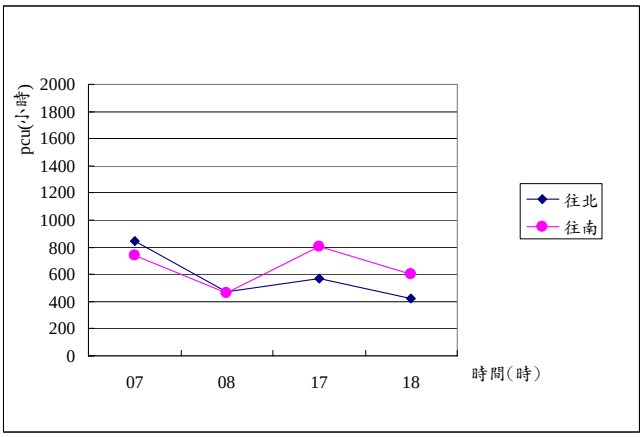


圖 4.3.23 台林橋平日周界交通量

三、新民路（縣市界）

1. 新民路為嘉義市與水上鄉的聯絡道路之一，表 4.3-40 與圖 4.3.24 調查資料顯示新民路於縣市界之路段，於上午尖峰時段

係水上往嘉義市之車流量較大（佔 57.3％），下午尖峰時段則相反，嘉義市往水上之交通量較大（佔 54.6％），此調查地點上下午尖峰車流均具有明顯方向性，由於新民路所連接之水上地區，並無吸引上班旅次的條件，相對的由於嘉義市是水上鄉居民就業的主要區域，因此由調查資料可推估車流量所具有的方向性與水上鄉通勤族群經由新民路至嘉義市的上班旅次息息相關。

2. 表 4.3-39 顯示平日新民路車種組成以機車比例最高(佔 48.5%)，因新民路位於縣市界處鄰近水上鄉柳仔林、寬士村等社區，往來車輛屬短程旅次居多，故機車使用率較高。
3. 新民路上下午尖峰時間車流量並不多，除上午尖峰進入嘉義市的車流較多，服務水準為 C 級外，其它時段服務水準可維持 B 級以上(表 4.3-40)。

表 4.3-39 新民路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	11	36	1,176	169	1,866	142	8	3,408
		0.3%	1.1%	34.5%	5.0%	54.8%	4.2%	0.2%	
	往南	8	45	923	111	1,167	23	1	2,278
		0.4%	2.0%	40.5%	4.9%	51.2%	1.0%	0.0%	
下午(17-19)	往北	12	53	1,110	114	1,207	33	7	2,536
		0.5%	2.1%	43.8%	4.5%	47.6%	1.3%	0.3%	
	往南	13	26	1,238	175	1,135	270	1	2,858
		0.5%	0.9%	43.3%	6.1%	39.7%	9.4%	0.0%	
全天(07-09)(17-19)	往北	23	89	2,286	283	3,073	175	15	5,944
		0.4%	1.5%	38.5%	4.8%	51.7%	2.9%	0.3%	
	往南	21	71	2,161	286	2,302	293	2	5,136
		0.4%	1.4%	42.1%	5.6%	44.8%	5.7%	0.0%	
	合計	44	160	4447	569	5375	468	17	11,080
		0.4%	1.4%	40.1%	5.1%	48.5%	4.2%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-40 新民路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
民生南路	往北（往嘉義市）	上午 0700-0800	1,268	2,200	0.58	C
		下午 1700-1800	918	2,200	0.42	B
	往南（往水上鄉）	上午 0715-0815	945	2,200	0.43	B
		下午 1700-1800	1,102	2,200	0.50	B

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	1269	830
08	757	614
17	918	1103
18	783	791

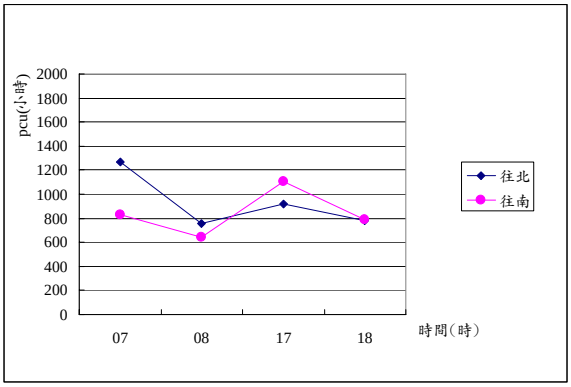


圖 4.3.24 新民路平日周界交通量

四、北港路

1. 經調查數據顯示(表 4.3-41)，平日往來北港路之交通量於上下午尖峰皆以進入嘉義市居多。
2. 北港路所連接之新港、太保等地以使用小客車較為方便，加上北港路為連接國道一號(嘉義交流道)之主要聯絡道路，故平日以小客車使用比例最高(67.8%)，如表 4.3-42 所示。
3. 北港路平日上下午尖峰服務水準如表 4.3-41 所示，其服務水準約為 C~D 級。

表 4.3-41 北港路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
北港路	往東（往嘉義市）	上午 0730-0830	1,828	3,200	0.57	C
		下午 1715-1815	2,279	3,200	0.71	D
	往西（往太保市）	上午 0700-0800	1,780	3,200	0.56	C
		下午 1715-1815	1,713	3,200	0.53	B

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-42 北港路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往東	40	228	2,381	314	654	8	1	3,626
		1.1%	6.3%	65.7%	8.7%	18.0%	0.2%	0.0%	
	往西	34	163	2,253	305	655	8	1	3,419
		1.0%	4.8%	65.9%	8.9%	19.2%	0.2%	0.0%	
下午(17-19)	往東	54	270	3,158	416	585	3	2	4,488
		1.2%	6.0%	70.4%	9.3%	13.0%	0.1%	0.0%	
	往西	45	102	2,352	377	536	5	1	3,418
		1.3%	3.0%	68.8%	11.0%	15.7%	0.1%	0.0%	
全天(07-09)(17-19)	往東	94	498	5,539	730	1,239	11	3	8,114
		1.2%	6.1%	68.3%	9.0%	15.3%	0.1%	0.0%	
	往西	79	265	4,605	682	1,191	13	2	6,837
		1.2%	3.9%	67.4%	10.0%	17.4%	0.2%	0.0%	
	合計	173	763	10144	1412	2430	24	5	14,951
		1.2%	5.1%	67.8%	9.4%	16.3%	0.2%	0.0%	

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	1616	1781
08	1681	1273
17	2199	1704
18	2039	1409

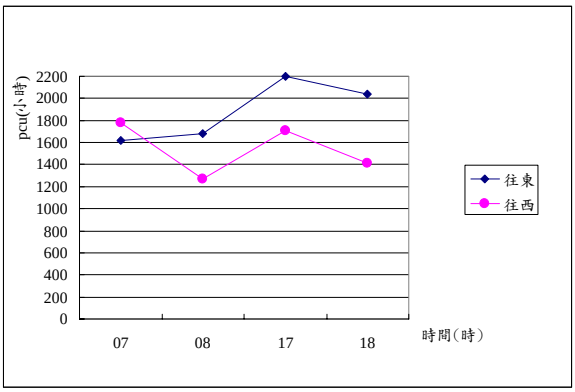


圖 4.3.25 北港路平日周界路段交通量

五、博愛路(台 1 線)

1. 博愛路為台 1 線，通過性車流多，且為水上、太保、朴子，甚至沿海東石布袋等地進入嘉義市的主要交通孔道，博愛路平日上午尖峰通過車流不具明顯方向性，而下午尖峰則以進入嘉義市者較多(56.1%)。

2. 平常日通過博愛路的車輛以長途旅次居多，故其車種組成以小客車比例最高(約 63.7%)，其次為機車。
3. 博愛路平日上下午尖峰之服務水準分析如表 4.3-44 所示，因博愛路道路容量尚可負荷現況交通量，其服務水準表現在 B 級以上。

表 4.3-43 博愛路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	39	68	1,760	248	996	19	3	3,133
		1.2%	2.2%	56.2%	7.9%	31.8%	0.6%	0.1%	
	往南	31	122	1,862	214	506	3	8	2,746
		1.1%	4.4%	67.8%	7.8%	18.4%	0.1%	0.3%	
下午(17-19)	往北	17	53	2,585	297	908	12	3	3,875
		0.4%	1.4%	66.7%	7.7%	23.4%	0.3%	0.1%	
	往南	19	38	1,934	238	777	11	1	3,018
		0.6%	1.3%	64.1%	7.9%	25.7%	0.4%	0.0%	
全天(07-09)(17-19)	往北	56	121	4,345	545	1,904	31	6	7,008
		0.8%	1.7%	62.0%	7.8%	27.2%	0.4%	0.1%	
	往南	50	160	3,796	452	1,283	14	9	5,764
		0.9%	2.8%	65.9%	7.8%	22.3%	0.2%	0.2%	
	合計	106	281	8141	997	3187	45	15	12,772
		0.8%	2.2%	63.7%	7.8%	25.0%	0.4%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-44 博愛路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
博愛路	往北（往嘉義市）	上午 0700-0800	1,432	4,200	0.34	A
		下午 1715-1815	1,808	4,200	0.43	B
	往南（往水上鄉）	上午 0715-0815	1,480	4,200	0.35	A
		下午 1700-1800	1,412	4,200	0.34	A

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	1432	1433
08	1044	1033
17	1681	1413
18	1585	1082

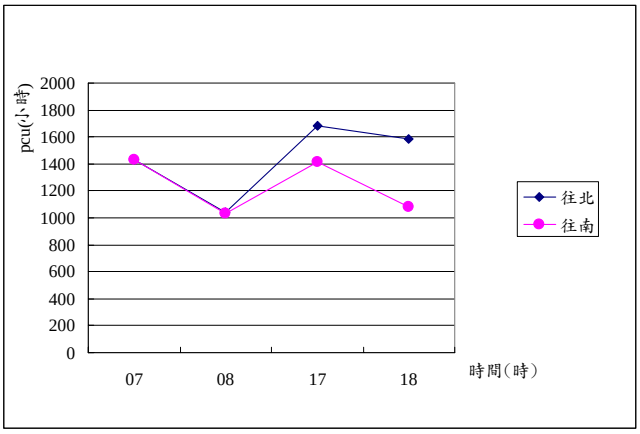


圖 4.3.26 博愛路平日周界交通量

六、吳鳳南路(軍輝橋)

1. 軍輝橋週邊地區商業活動頻繁，且住宅密集，並有輔仁中學等學校分佈於沿線，吳鳳南路且為嘉義市通往阿里山與台南白河地區之重要道路，因此車流量大，但也因軍輝橋處即為市集處，違規停車現象較普遍，平日尖峰常出現不按規定停車因而影響車流運行的狀況。
2. 平日於軍輝橋處通過的車流具有明顯的方向性，上午尖峰以進入嘉義市者居多(62.3%)，下午尖峰則以離開嘉義市較多(65.2%)。
3. 表 4.3-45 顯示平日通過軍輝橋之車種組成以機車比例最高(約50.2%)，而小客車比例佔 37.4%，主因軍輝橋附近商圈非常發達且住宅區密集，加上家長接送小孩上下學，故短程旅次居多，致使機車使用比率較高。
4. 軍輝橋上下午尖峰服務水準如表 4.3-46 所示，目前軍輝橋為雙向四車道設計，平日道路容量已有不足現象，平日上午尖峰往嘉義市方向交通已顯擁擠，下午尖峰則是往中埔方向的交通量已接近飽和，軍輝橋處道路服務水準介於 C 至 E 級間，此處道路容量不足和違規停車已造成附近居民行車困擾。

表 4.3-45 軍輝橋平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	24	12	1,829	154	2,185	621	3	4,828
		0.5%	0.2%	37.9%	3.2%	45.3%	12.9%	0.1%	
	往南	17	15	1,180	206	1,591	51	3	3,063
		0.6%	0.5%	38.5%	6.7%	51.9%	1.7%	0.1%	
下午(17-19)	往北	25	7	1,153	166	1,670	79	12	3,112
		0.8%	0.2%	37.1%	5.3%	53.7%	2.5%	0.4%	
	往南	28	10	1,987	264	2,808	328	12	5,437
		0.5%	0.2%	36.5%	4.9%	51.6%	6.0%	0.2%	
全天(07-09)(17-19)	往北	49	19	2,982	320	3,855	700	15	7,940
		0.6%	0.2%	37.6%	4.0%	48.6%	8.8%	0.2%	
	往南	45	25	3,167	470	4,399	379	15	8,500
		0.5%	0.3%	37.3%	5.5%	51.8%	4.5%	0.2%	
	合計	94	44	6149	790	8254	1079	30	16,440
		0.6%	0.3%	37.4%	4.8%	50.2%	6.6%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-46 軍輝橋平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
軍輝橋	往北（往嘉義市）	上午 0700-0800	1,865	2,000	0.93	E
		下午 1730-1830	995	2,000	0.50	C
	往南（往中埔鄉）	上午 0700-0800	1,130	2,000	0.57	C
		下午 1730-1830	1,860	2,000	0.93	E

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北(PCU)	往南(PCU)
07	1865	1130
08	1017	800
17	966	1637
18	938	1624

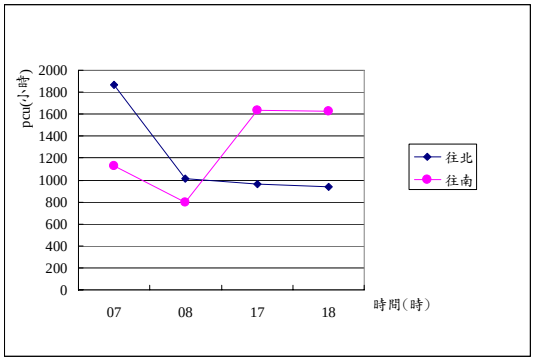


圖 4.3.27 軍輝橋平日周界交通量

七、林森東路

1. 林森東路為嘉義市通往竹崎地區的重要道路之一，於嘉義市境內為雙向四車道之佈設，嘉義縣境內則為雙向二車道佈設方式，圖 4.3-28 及表 4.3-48 顯示往來林森路之交通量於平日上下午尖峰皆以離開嘉義市方向較多。
2. 表 4.3-47 顯示林森東路平日車種組成以小客車比例最高(58.2%)，而機車比例僅佔 30.1%，主因係林森東路為連接竹崎地區及國道三號之重要道路，且竹崎鄉至嘉義市道路多彎繞且路途較遠，故利用小客車較為便捷舒適。
3. 林森東路平日上下午尖峰服務水準如表 4.3-48 所示，由於周界處為雙向四線道佈設，且車流量較市區路段小，故服務水準皆保持在良好的 A~B 級，惟離開嘉義市後道路縮減成雙向雙車道，建議於此路段增設導引標誌及路面反光標記。

表 4.3-47 林森東路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往東	8	16	1,115	137	369	8	7	1,660
		0.5%	1.0%	67.2%	8.3%	22.2%	0.5%	0.4%	
	往西	16	10	811	176	767	29	9	1,818
		0.9%	0.6%	44.6%	9.7%	42.2%	1.6%	0.5%	
下午(17-19)	往東	21	16	1,303	165	566	33	7	2,111
		1.0%	0.8%	61.7%	7.8%	26.8%	1.6%	0.3%	
	往西	19	11	990	147	476	6	8	1,657
		1.1%	0.7%	59.7%	8.9%	28.7%	0.4%	0.5%	
全天(07-09)(17-19)	往東	29	32	2,418	302	935	41	14	3,771
		0.8%	0.8%	64.1%	8.0%	24.8%	1.1%	0.4%	
	往西	35	21	1,801	323	1,243	35	17	3,475
		1.0%	0.6%	51.8%	9.3%	35.8%	1.0%	0.5%	
	合計	64	53	4219	625	2178	76	31	7,246
		0.9%	0.7%	58.2%	8.6%	30.1%	1.0%	0.4%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-48 林森東路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
林森東路	往東（往竹崎鄉）	上午 0715-0815	889	2,000	0.44	B
		下午 1730-1830	891	2,000	0.45	B
	往西（往嘉義市）	上午 0700-0800	727	2,000	0.36	A
		下午 1715-1815	725	2,000	0.36	A

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往東	往西
07	884	727
08	525	547
17	885	713
18	825	622

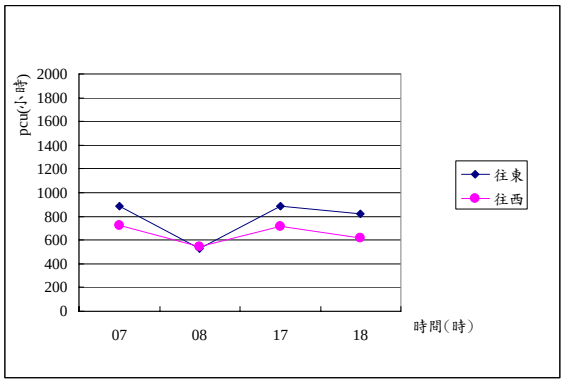


圖 4.3.28 林森東路平日周界交通量

八、彌陀路(忠義橋)

1. 彌陀路車流具有明顯的方向性，平日早上以離開嘉義市方向較多，下午則以進入嘉義市車流為主。
2. 表 4.3-49 顯示彌陀路平日之車種組成以小客車比例最高(約佔 47.2%)，其次為機車。其原因乃彌陀路係通往國道三號中埔交流道與阿里山之捷徑，使用小客車較為便利。
3. 彌陀路平日上下午尖峰之服務水準如表 4.3-50 所示，目前彌陀路為雙向四車道設計，道路容量尚可負荷平日的交通需求，服務水準介於 B 與 C 級間。

表 4.3-49 彌陀路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	8	58	1,100	166	1,165	157	2	2,656
		0.3%	2.2%	41.4%	6.3%	43.9%	5.9%	0.1%	
	往南	10	39	970	125	1,011	72	3	2,230
		0.4%	1.7%	43.5%	5.6%	45.3%	3.2%	0.1%	
下午(17-19)	往北	6	36	1,461	231	1,070	74	1	2,879
		0.2%	1.3%	50.7%	8.0%	37.2%	2.6%	0.0%	
	往南	8	33	1,459	222	1,017	73	1	2,813
		0.3%	1.2%	51.9%	7.9%	36.2%	2.6%	0.0%	
全天(07-09)(17-19)	往北	14	94	2,561	397	2,235	231	3	5,535
		0.3%	1.7%	46.3%	7.2%	40.4%	4.2%	0.1%	
	往南	18	72	2,429	347	2,028	145	4	5,043
		0.4%	1.4%	48.2%	6.9%	40.2%	2.9%	0.1%	
	合計	32	166	4990	744	4263	376	7	10,578
		0.3%	1.6%	47.2%	7.0%	40.3%	3.6%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-50 彌陀路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
彌陀路	往北(嘉義市)	上午 1100-1200	812	2,000	0.41	B
		下午 1715-1815	1,137	2,000	0.57	C
	往南	上午 1100-1200	878	2,000	0.44	B
		下午 1715-1815	1,108	2,000	0.55	C

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	804	641
08	960	855
17	1128	1138
18	972	932

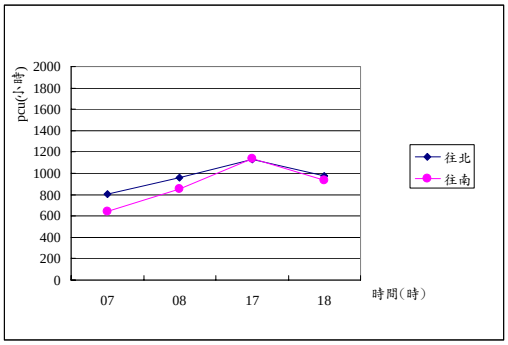


圖 4.3.29 彌陀路平日周界交通量

九、文化路(華興橋)

1. 文化路為民雄地區進入嘉義市的重要道路之一，亦是嘉義市居民前往頭橋工業區的道路之一，圖 4.3.30 顯示此路段平日具有明顯的方向性，其上午尖峰由嘉義市前往民雄地區之車輛較多（佔 53.8％），而下午尖峰則相反，以進入嘉義市之車流較多（佔 52.2％），推測與進入工業區的上班旅次有關，至於通過車流的車種組成以小客車所佔比例最高(56.2%)，機車次之(28.2%)。

2. 華興橋平日上下午尖峰服務水準如表 4.3-51 所示，服務水準保持在 B 級，目前華興橋為雙向四車道設計，道路容量尚可負荷交通需求，另由表 4.3-52 可知，雖然大貨車僅佔 2.8%，然而文化路部份路段為雙向雙車道設計，且市集地區之路邊違規停車時有所見，且尖峰時段每小時約有 20 輛以上大貨車行經此路段，故易造成阻塞，因此本計畫建議應針對易阻塞路段劃設禁止臨時停車標線並嚴格取締，將道路空間有效供車輛通行之用。

表 4.3-51 文化路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
文化路	往北（往民雄鄉）	上午 0730-0830	840	1,800	0.47	B
		下午 1730-1830	774	1,800	0.43	B
	往南（往嘉義市）	上午 0730-0830	721	1,800	0.40	B
		下午 1730-1830	844	1,800	0.47	B

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-52 文化路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往北	1	46	916	173	549	34	2	1,721
		0.1%	2.7%	53.2%	10.1%	31.9%	2.0%	0.1%	
	往南	2	45	806	156	419	59	2	1,489
		0.1%	3.0%	54.1%	10.5%	28.1%	4.0%	0.1%	
下午(17-19)	往北	2	42	928	156	393	42	1	1,564
		0.1%	2.7%	59.3%	10.0%	25.1%	2.7%	0.1%	
	往南	5	48	1,019	167	483	36	1	1,759
		0.3%	2.7%	57.9%	9.5%	27.5%	2.0%	0.1%	
全天(07-09)(17-19)	往北	3	88	1,844	329	942	76	3	3,285
		0.1%	2.7%	56.1%	10.0%	28.7%	2.3%	0.1%	
	往南	7	93	1,825	323	902	95	3	3,248
		0.2%	2.9%	56.2%	9.9%	27.8%	2.9%	0.1%	
	合計	10	181	3669	652	1844	171	6	6,533
		0.2%	2.8%	56.2%	10.0%	28.2%	2.6%	0.1%	

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往北	往南
07	686	602
08	650	576
17	674	703
18	607	719

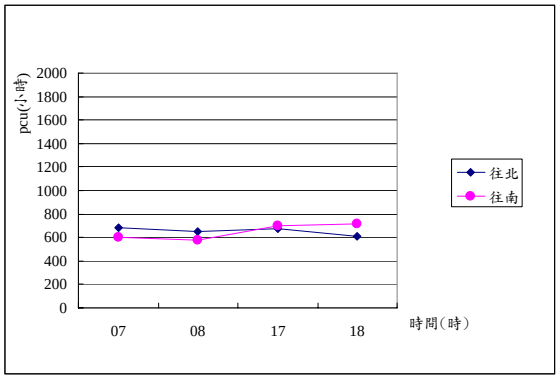


圖 4.3.30 文化路平日周界交通量

十、大雅路

1. 大雅路為嘉義市與番路鄉間的重要通路之一，但平時車流量並不多，來往車輛以當地居民及欲進入阿里山區的遊客為

主，尖峰車流量約在 700PCU/小時左右，且因長程旅次居多，故小客車使用率相對較高(表 4.3-53)。

2. 此處由於車流量少且道路寬廣，平日道路服務水準皆為 A 級(表 4.3-54)。

表 4.3-53 大雅路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往東	0	24	429	53	138	8	1	653
		0.0%	3.7%	65.7%	8.1%	21.1%	1.2%	0.2%	
	往西	4	16	442	67	198	5	0	732
		0.5%	2.2%	60.4%	9.2%	27.0%	0.7%	0.0%	
下午(17-19)	往東	4	20	489	65	199	2	1	780
		0.5%	2.6%	62.7%	8.3%	25.5%	0.3%	0.1%	
	往西	4	13	548	71	197	3	3	839
		0.5%	1.5%	65.3%	8.5%	23.5%	0.4%	0.4%	
全天(07-09)(17-19)	往東	4	44	918	118	337	10	2	1,433
		0.3%	3.1%	64.1%	8.2%	23.5%	0.7%	0.1%	
	往西	8	29	990	138	395	8	3	1,571
		0.5%	1.8%	63.0%	8.8%	25.1%	0.5%	0.2%	
	合計	12	73	1908	256	732	18	5	3,004
		0.4%	2.4%	63.5%	8.5%	24.4%	0.6%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-54 大雅路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU	道路容量(C)單位 PCU	飽和度(V/C)	服務水準（LOS）
大雅路	往東（往番路鄉）	上午 0715-0815	336	2,000	0.17	A
		下午 1715-1815	372	2,000	0.19	A
	往西（往嘉義市）	上午 0715-0815	341	2,000	0.17	A
		下午 1700-1800	414	2,000	0.21	A

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往東	往西
07	304	341
08	259	259
17	358	414
18	294	293

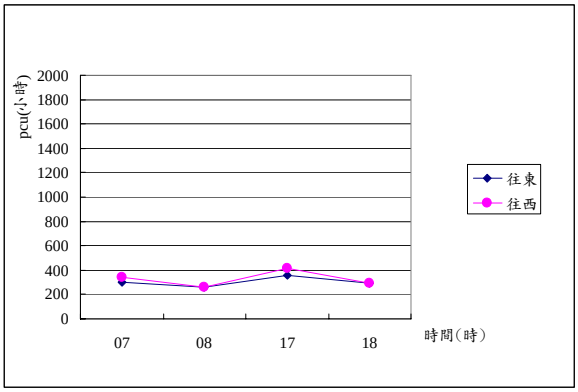


圖 4.3.31 大雅路平日周界交通量

十一、湖子內路

1. 湖子內路平日車流量並不多，民國 94 年 11 月 25 日中和交流道通車後，湖子內路已成為嘉義市居民來往台 82 號快速道路的重要孔道之一，但由於中和交流道距離嘉義市區較遠，且湖子內地區尚未完全開發，平日上下午尖峰單向通過車輛僅約 300PCU/小時左右，且車流方向性不明顯。
2. 湖子內路由於車流量少，其服務水準皆為 A~B 級(表 4.3-55)，表 4.3-56 顯示平日通過車輛以小客車為主(約 63.5%)。

表 4.3-55 湖子內路平日尖峰小時服務水準

調查路段	方向	尖峰時間	交通量(V)單位 PCU(雙向合計)	道路容量(C)單位 PCU(雙向合計)	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
湖子內路	往北(往嘉義市)	上午 0730-0830	532	1400	0.38	B
		下午 1730-1830	635	1400	0.45	B
	往南(往水上鄉)	上午 0730-0830	508	1400	0.36	A
		下午 1730-1830	519	1400	0.37	A

資料來源:本計畫調查分析

表 4.3-56 湖子內路平日交通組成

時間		大客車(輛)	大貨車(輛)	小客車(輛)	小貨車(輛)	機車（輛）	腳踏車(輛)	特殊車輛(輛)	合計（輛）
上午(07-09)	往東	0	24	429	53	138	8	1	653
		0.0%	3.7%	65.7%	8.1%	21.1%	1.2%	0.2%	
	往西	4	16	442	67	198	5	0	732
		0.5%	2.2%	60.4%	9.2%	27.0%	0.7%	0.0%	
下午(17-19)	往東	4	20	489	65	199	2	1	780
		0.5%	2.6%	62.7%	8.3%	25.5%	0.3%	0.1%	
	往西	4	13	548	71	197	3	3	839
		0.5%	1.5%	65.3%	8.5%	23.5%	0.4%	0.4%	
全天(07-09)(17-19)	往東	4	44	918	118	337	10	2	1,433
		0.3%	3.1%	64.1%	8.2%	23.5%	0.7%	0.1%	
	往西	8	29	990	138	395	8	3	1,571
		0.5%	1.8%	63.0%	8.8%	25.1%	0.5%	0.2%	
	合計	12	73	1908	256	732	18	5	3,004
		0.4%	2.4%	63.5%	8.5%	24.4%	0.6%	0.2%	

資料來源:本計畫調查分析

時間(時)	往東	往西
07	304	341
08	259	259
17	358	414
18	294	293

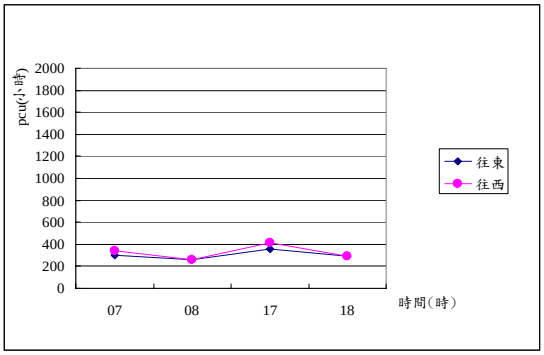


圖 4.3.32 湖子內路平日周界交通量

4.4 路段旅行速率調查

一、調查時間與地點

1.調查時間區分為上午尖峰(7:00~9:00)及下午尖峰 (17:00~19:00)兩個時段，合計 4 小時。

2.調查地點包括嘉義市 11 條聯外道路及市區幹道(表 4.4-1 及圖 4.4.1)。

表 4.4-1 旅行速率調查道路一覽表

路段編號	路段名稱及起迄點
1	北港路（國道一號交流道-博愛路）、友愛路、嘉雄陸橋
2	博愛路（博愛路橋-市界）、博愛路橋、博東路
3	新民路（世賢路-嘉雄陸橋）、中山路（嘉雄陸橋-林森西路）、林森西路（文化路-博東路）
4	世賢路一至四段（台林街-吳鳳南路）
5	忠孝路（牛稠溪路-民族路）
6	吳鳳南、北路（輔仁中學-林森西路）
7	民生南、北路（林森西路-南京路）
8	彌陀路（垂楊路-忠義橋）
9	民族路（中山路-啓明路）、大雅路（啓明路-姜母寮）
10	台林街（忠孝路-台林橋）
11	文化路（垂楊路-縣市界）
12	中山路（林森西路-啓明路）
13	垂楊路（新民路-啓明路）

調查期間:民國 94 年 7 月~8 月

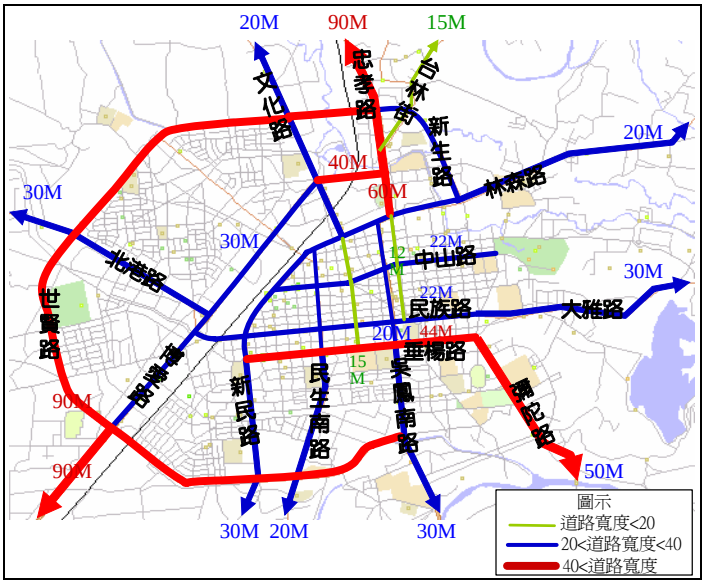


圖 4.4.1 旅行速率調查道路寬度示意圖

二、幹道服務水準評估

1.道路服務水準分析原則說明

依交通部運輸研究所「2001 年台灣地區公路容量手冊」之幹道等級分類標準，將表 4.4-1 進行旅行速率調查之道路予以分級（表 4.4-2），本計畫之幹道服務水準評估指標係以平均旅行速率為基礎，就各幹道等級依序分為Ⅰ至Ⅲ級，並依各級幹道服務水準評定標準（表 4.4-3）分析道路之服務水準。

2.道路服務水準分析：

本計畫針對北港路、世賢路、博愛路、新民路與林森東西路、忠孝路、吳鳳南北路等 7 條聯外道路之調查結果，係參考嘉義市政府「民國 94 年嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃」規劃案，其調查數據如附錄一及圖 4.4.2、圖 4.4.3 所示。

表 4.4-2 調查道路等級分類

路段編號	路段名稱	幹道等級
1	北港路（交流道-博愛路）、友愛路、嘉雄陸橋	北港路（交流道-博東路）：Ⅰ 友愛路（北港路-博愛路）：Ⅰ 嘉雄陸橋：Ⅲ
2	博愛路（博愛路橋-市界）、博愛陸橋、博東路	Ⅰ
3	新民路（世賢路-嘉雄陸橋）、 林森西路（民族路-博東路）	Ⅱ
4	世賢路一至四段、新生路(台林街-文化路)	世賢路:Ⅱ 新生路: Ⅲ
5	忠孝路（牛稠溪路-民族路）	Ⅰ
6	吳鳳南北路（輔仁中學-林森西路）	Ⅲ
7	民生南、北路（林森西路-南京路）	Ⅲ
8	彌陀路（垂楊路-忠義橋）	Ⅱ
9	民族路（中山路-啓明路） 大雅路（啓明路-姜母寮）	民族路：Ⅲ 大雅路：Ⅱ
10	台林街（忠孝路-台林橋）	Ⅲ
11	文化路（垂楊路-市界）	Ⅲ
12	中山路（林森西路-啓明路）	Ⅲ
13	垂楊路（新民路-啓明路）	Ⅲ

資料來源:本計畫分析整理

表 4.4-3 各級幹道服務水準分級表

單位：Km/Hr

服務水準等級	幹道等級		
	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ
自由車流速率區	≧55	45	40
A	≧51	≧43	≧33
B	≧39	≧33	≧25
C	≧34	≧27	≧20
D	≧29	≧23	≧16
E	＞21	＞17	＞10
F	≦21	≦17	≦10

資料來源：2001 年台灣地區公路容量手冊

調查結果中路段服務水準低於 D 級以下區段整理如表 4.4-4 及表 4.4-5 所示，嘉義市幹道服務水準較差區段多集中於市區，且下午尖峰道路服務水準較上午尖峰差，其原因推測為下午尖峰期間下班下學車流加上市區購物旅次多數集中於此時段，故造成市區及聯外幹道旅行速率較緩慢。

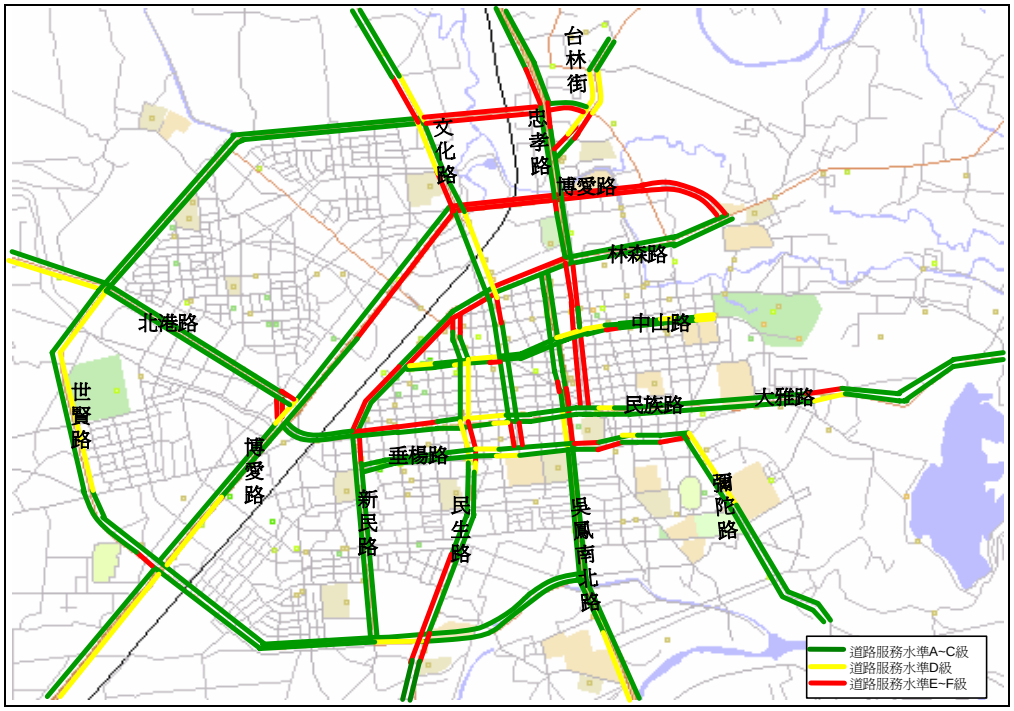


圖 4.4.2 嘉義市上午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準

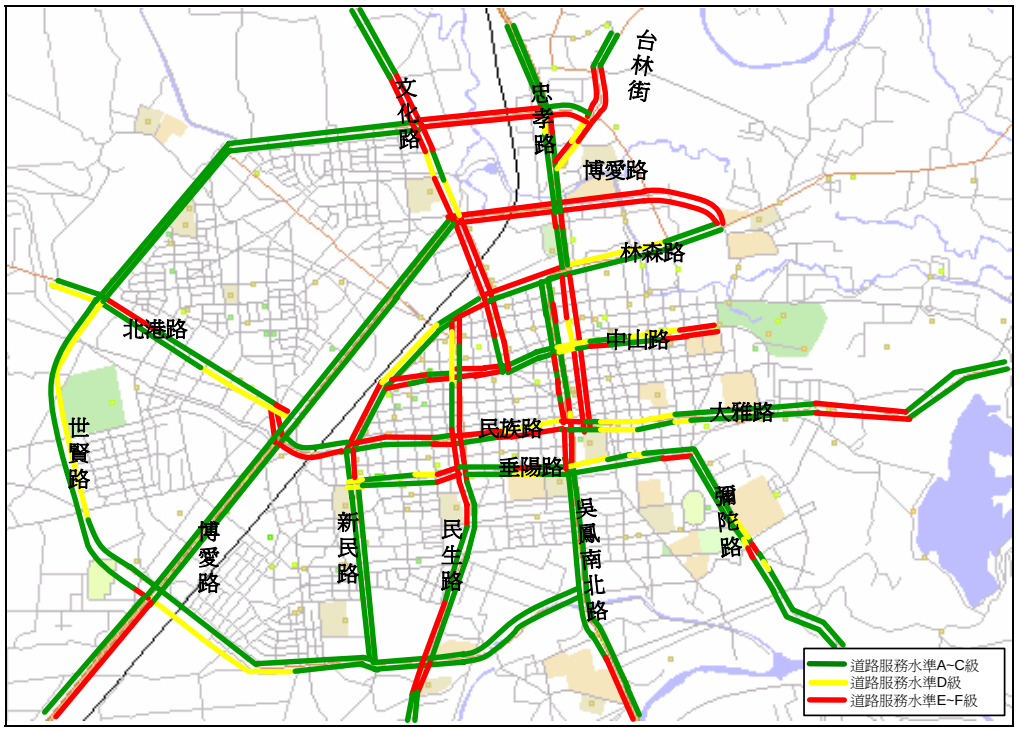


圖 4.4.3 嘉義市下午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準

表 4.4-4 上午尖峰各幹道服務水準最差路段

道路屬性	排名	路段	長度(公尺)	平均旅行速率(Km/Hr)	服務水準	影響因素(註)
市區幹道	1	民生路(林森路-北榮路)	250	10~14	E~F 級	2、3
	2	忠孝路(民族路-民權路)	1,114	12~15	F 級	1
	3	文化路(垂楊路-民族路)	236	13~15	E 級	1
	4	民生路(民族路-永安街)	550	15~19	D~E 級	2、3
聯外道路	1	博愛路(博東路-自由路)	1,541	12	F 級	3
	2	民生路(興安街-下路頭)	310	13~14	E 級	3
	3	台林街(忠孝路-義敦街)	800	14~18	D~E 級	1

註:影響因素：1 表道路容量不足，2 表路口間距過短，3 表號誌時制設計不佳

表 4.4-5 下午尖峰各幹道服務水準最差路段

道路屬性	排名	路段	長度(公尺)	平均旅行速率(Km/Hr)	服務水準	影響因素(註)
市區幹道	1	民生路(林森路-北榮街)	250	9~11	E~F 級	2、3
	2	文化路(民權路-友愛路)	1,168	13	E 級	1、3
	3	民生路(中山路-永安街)	980	14	E 級	2、3
	4	中山路(林森路-文化路)	770	14~15	E 級	1、2、3
	5	中山路(民國路-啓明路)	330	14~16	D~E 級	2、3
	6	吳鳳路(垂楊路-光華路)	616	17	F 級	2、3
	7	垂楊路(新民路-仁愛路)	300	19	D 級	2、3
	8	忠孝路(民族路-林森東西路)	1,620	20~21	E 級	1
聯外道路	1	民生路(興安街-下路頭)	310	9~14	E~F 級	3
	2	台林街(忠孝路-義敦街)	800	10~14	E~F 級	1、3
	3	文化路(國華新村-文化路 740 巷)	500	11	E 級	3
	4	博愛路(博東路-文化路)	865	12~15	F 級	3
	5	新生路(文化路-台林街)	1,110	18~23	E 級	3

註:影響因素：1 表道路容量不足，2 表路口間距過短，3 表號誌時制設計不佳

嘉義市聯外道路與市區主要幹道於上、下午尖峰期間服務水準低於 D 級區段，其旅行速率以小於 20(Km/Hr)居多，而影響幹道服務水準主要因素可分為：道路容量不足、路口間距過短及號誌時制設計不佳等 3 類，其中嘉義市市區幹道屬棋盤式分佈，且號誌化路口間距多小於 300 公尺之情況下(表 4.4-6)，市區幹道車流行進受路口號誌時制及路口間距之影響甚明顯，尤以下午尖峰影響更為顯著，本計畫將各幹道影響服務水準之主要因素彙整如圖 4.4.4 及圖 4.4.5 所示，並說明如下：

1.道路容量不足

道路容量不足影響路段旅行速率可再細分為車流量過多使行駛順暢性降低、路邊停車造成道路容量縮減及道路寬度窄小等三類，而嘉義市幹道因道路容量影響使得旅行速率較低區段以台林街(忠孝路至義敦街)、忠孝路(林森東路至民權路)及中山路(林森西路至文化路)等三路段最為明顯；其中台林街(忠

孝路至義敦街)、忠孝路(林森東路至民權路)路段之道路計畫寬度分別小於 15 與 12 公尺，且道路功能屬聯絡民雄鄉與嘉義市區，上下午尖峰期間通勤通學旅次通過上述路段時，因車流量多且道路容量不足，致使旅行順暢性受到影響；另外中山路(林森路至文化路)則因沿線商家林立，商業活動發達，加上道路兩側劃設停車格位，下午尖峰車流行經此路段時，道路可通行空間明顯壓縮，使得中山路車流旅行速度較為緩慢。

2.路口間距過短

本項影響因素主要發生在嘉義市市區幹道，即當車流湧入市區時，因停等於路口之車輛數增加，使得鄰近路段車流通行之順暢度受到阻礙，間接影響道路沿線之服務水準，並依據嘉義市市區幹道號誌化路口位置可知(參見附錄二)，市區幹道中，號誌化路口間距最短者為民生路(約 139 公尺)，最長者為忠孝路(約 810 公尺)，如表 4.4-6 所示，其中忠孝路(林森路至民族路)進入市區後，道路寬度縮減，且中山路以南路段因其重要性遽減，故沿線所經路口皆未設置號誌，使其號誌化路口間距可達 810 公尺。另外聯外道路中，號誌化路口間距最短者為彌陀路，因沿線兩側學術機關林立，在顧及學童出入之安全性，鄰近校區大門之路段皆設置號誌以避免人車之衝突，使得彌陀路號誌化路口平均間距約 180 公尺，其路口間距雖短，但本路段在道路路幅寬度充足且號誌連鎖管制下，車流行進順暢，故尚能維持良好服務水準。

3.號誌時制設計不佳

嘉義市整體幹道服務水準上午尖峰期間在道路寬度尚可負荷車流通行之情況下，大致可維持良好服務水準，但在下午尖峰期間因通過性車流及購物旅次同時湧入情況下，道路負荷較重致使車流行進順暢度受影響，故車流受號誌時制影響比例較上午尖峰高，其中以文化路及台林街受號誌時制影響比例大於 50%最為明顯，即車輛通過上述路段時將因號誌時制影響而

受阻之機會高於 50%(表 4.4-7 與表 4.4-8)，而文化路在行經博愛路、林森西路 2 處路口時，其平均停等時間幾近 60 秒，導致文化路沿線下午尖峰總延滯可達 233.26 秒;另外民生南北路及民族路受號誌時制影響比例雖低於 50%，但因路口間距較短，其路口號誌變化常影響行駛車流之續進。

由上述分析可知，造成嘉義市聯外幹道服務水準較低落之因素以號誌時制影響佔多數，而市區幹道在路口間距較短、道路容量不足及號誌時制設計不理想等影響因素下，其平均旅行速率低落之原因較為複雜，如：中山路、民生路；其中路口間距較短及道路容量不足主要影響車流之行駛速度，而號誌時制設計不佳則使得車流行經該路口或路口前後路段時增加停等頻率，從而影響旅行的順暢度。

表 4.4-6 嘉義市主要幹道路口間距

道路屬性	項次	道路名稱	平均號誌化路口間距（公尺）
市區幹道	1	民生路(林森路-垂陽路)	139
	2	垂楊路(新民路-啓明路)	141
	3	民族路(新民路-啓明路)	151
	4	中山路(林森路-啓明路)	177
	5	吳鳳路(林森路-垂陽路)	298
	6	新民路、林森路	317
	7	文化路(林森路-垂陽路)	383
	8	忠孝路(林森路-垂陽路)	810
聯外道路	1	彌陀路(垂陽路-忠義橋)	180
	2	民生路(垂陽路-南京路)	238
	3	博愛路(博東路-市界)	314
	4	文化路(林森路-華興橋)	322
	5	吳鳳路(垂陽路-軍輝橋)	333
	6	大雅路(啓明路-姜母寮)	378
	7	北港路(世賢路-博愛路)	386
	8	忠孝路(牛稠溪-林森路)	636
外環道路	1	新生路、世賢路	408

註 1：各路段行經路口請參閱附錄二
註 2：平均號誌化路口間距= 路段長度/行車管制號誌數量
資料來源：本計畫調查

表 4.4-7 嘉義市主要幹道上午尖峰路口平均延滯

項目	路段	長度(公尺)	路口數(註 1)	號誌時制影響平均停等比例(註 2)	路段沿線總延滯時間(秒)(註 3)
1	世賢路、新生路	11,414	12	-	303.08
2	新民路、林森路	6,648	9	-	284.25
3	忠孝路	8,624	15	-	261.5
4	博愛路	6,586	10	-	248.25
5	文化路	4,048	9	**0.51**	148.39
6	北港路	6,300	5	-	127.17
7	民生南、北路	3,490	13	0.38	118.83
8	吳鳳南北路	5,640	16	-	109.38
9	中山路	2,300	13	0.28	98.59
10	民族路	2,420	11	0.3	85.00
11	垂楊路	2,120	14	0.22	82.92
12	台林街	1,800	4	**0.61**	77.75
13	大雅路	3,780	5	0.29	34.56
14	彌陀路	1,800	10	0.18	32.09

註 1：路口數係指行駛時間調查(附錄一)所經之路口數量
註 2：號誌時制影響停等比例=∑(每趟調查停等路口數/總路口數)/調查次數
註 3：路段沿線總延滯時間=停等於路口平均延滯時間之加總
資料來源：民國 94 年嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃、本計畫調查。

表 4.4-8 嘉義市主要幹道下午尖峰平均路口延滯

項目	路段	長度(公尺)	路口數(註 1)	號誌時制影響平均停等比例(註 2)	路段沿線總延滯時間(秒)(註 3)
1	世賢路、新生路	11,414	12	-	300.33
2	新民路、林森路	6,648	9	-	268.75
3	文化路	3,612	8	**0.63**	233.26
4	博愛路	6,586	10	-	226.38
5	忠孝路	8,624	15	-	201.00
6	民生南、北路	3,490	13	0.49	162.00
7	北港路	6,300	5	-	161.00
8	民族路	2,420	11	0.45	138.26
9	吳鳳南北路	3,490	16	-	132.88
10	中山路	2,300	13	0.35	126.50
11	垂楊路	2,120	14	0.32	109.00
12	台林街	1,800	4	**0.56**	89.75
13	彌陀路	1,800	10	0.16	38.37
14	大雅路	3,780	5	0.34	28.50

註 1：路口數係指行駛時間調查(附錄一)所經之路口數量
註 2：號誌時制影響停等比例=∑(每趟調查停等路口數/總路口數)/調查次數
註 3：路段沿線總延滯時間=停等於路口平均延滯時間之加總
資料來源：民國 94 年嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃、本計畫調查。

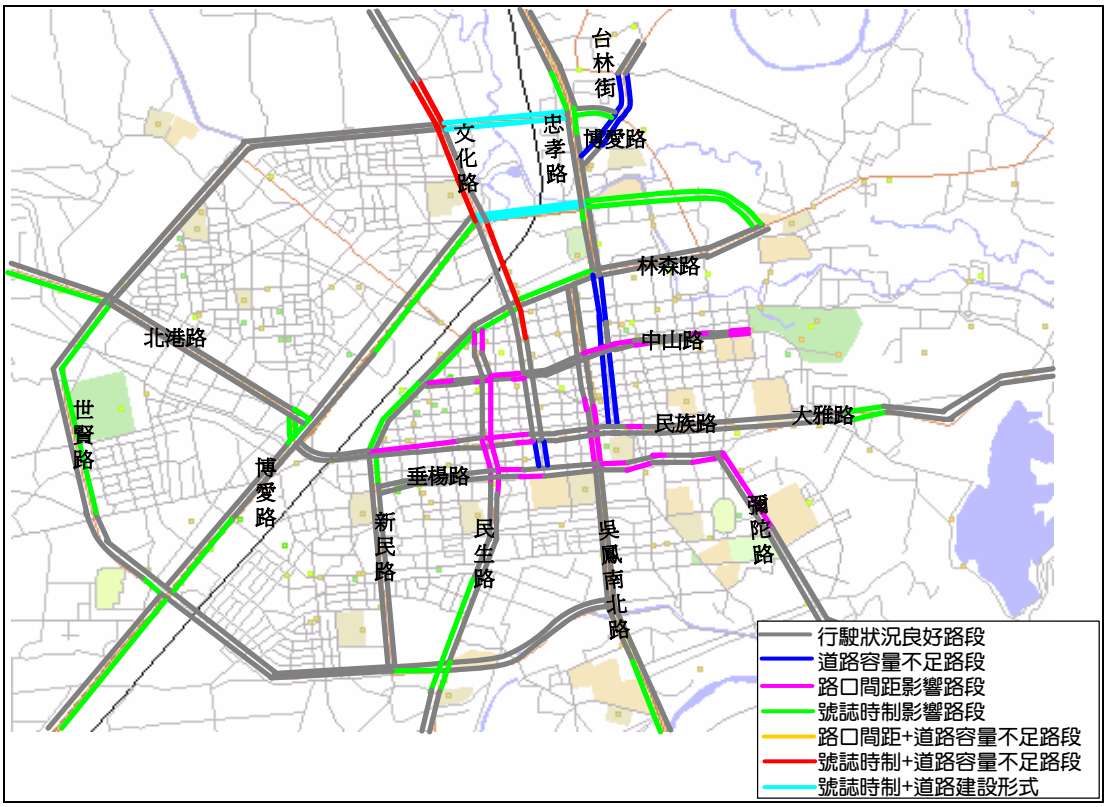


圖 4.4.4 嘉義市上午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準影響主要因素

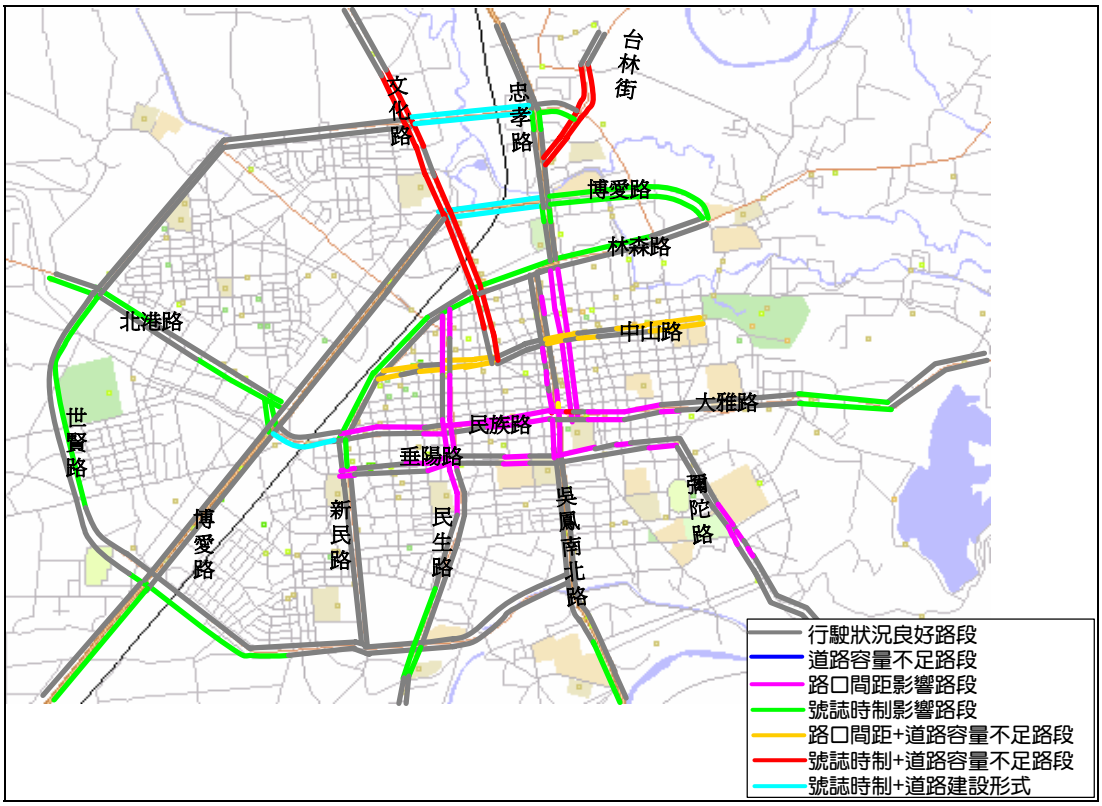


圖 4.4.5 嘉義市下午尖峰聯外道路、市區幹道服務水準影響主要因素

在初步了解嘉義市道路服務水準較差路段之主要原因後，本計畫將影響嘉義市各主要幹道旅行速率之因素分析如后：

(1)中山路

中山路之道路等級屬第Ⅲ級，調查路段由林森西路至啓明路，總長 2,300 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，中山路往東方向平均旅行速率為 22.54 公里/小時，服務水準為 C 級；中山路往西方向平均旅行速率為 23.18 公里/小時，服務水準為 C 級，整體道路服務水準尚可。至於平常日昏峰時段，中山路往東方向平均旅行速率為 20.36 公里/小時，服務水準為 C 級；中山路往西方向平均旅行速率為 17.25 公里/小時，服務水準為 D 級，整體道路服務水準在道路兩側開放停車及路口間距較短的影響下，呈現較差之狀態。

本路段屬市中心區幹道之一，沿線商家林立，計畫寬度 22 公尺，道路兩側皆劃設停車格位，上午尖峰期間因沿線店家尚未營業，道路兩側停車不普遍，且行經本路段車流稀少，使得行車尚稱順暢，但至下午尖峰期間，道路兩側停車狀況普遍，原道路可供通行空間縮減，致使車流行進速度受到阻礙。

本路段晨峰期間，往東車流行經「西榮街至民生北路」、「國華街至文化路」、「共和路至和平路」等三路段時，服務水準低於 E 級，而往西車流則在行經「忠孝路至吳鳳路」、「新榮路至林森路」路段時，服務水準低於 E 級，其中「西榮街至民生北路」、「共和路至和平路」及「新榮路至林森路」路段在路口間距僅 110~200 公尺之情況下，路段行駛順暢性易受路口號誌影響，即造成上述路段旅行速率低落之原因主要係車流於路口停等比例較高或停等時間較長影響所致，例如:本路段往東車流行經民生北路、和平路及往西車流行經林森路時，平均於路口受阻機率分別為 83%(平均停等時間 23 秒)、50%(平均停等時間 12 秒)及 66%(平均停等時間 21

秒)，另外「國華街至文化路」區段間隔僅 100 公尺，往東車流通過本區段時易受文化路與中山路圓環車流交織影響，即通行順暢度受阻且安全行較低，導致本區段之平均旅行速率降低。

中山路平常日昏峰整體服務水準相對晨峰而言，呈現較差狀態，其原因乃昏峰期間車流具集中性且道路路幅可用空間受限，車流行進順暢度受阻，在此情況下，路段服務水準低於 E 級區段可依車流行進方向分別有「林森路至新榮路」、「西榮街至文化路」、「共和路至和平路」、「民國路至啓明路」等往東方向 4 區段，往西方向則以「啓明路至新生路」、「文化路至民生北路」、「西榮街至林森西路」等 3 區段服務水準最差，其中「林森西路至文化路」區段間路口間隔平均約 150 公尺，因路口間距短及道路僅可提供二車道(雙向)空間，在車流湧入時易使本區段行駛速率較為緩慢，而「民國路至啓明路」服務水準不佳之原因則係路口間隔過短(約 150 公尺)，通過此區段車流停等於路口之機率約為 83%~100%，且停等時間以高於 25 秒居多，故造成本區段平均旅行速率大多低於 16 公里/小時。

(2)垂陽路

垂陽路屬第Ⅲ級道路，調查路段由新民路至啓明路，總長 2,120 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段垂陽路往東方向平均旅行速率為 23.78 公里/小時，服務水準為 C 級；往西平均旅行速率為 22.71 公里/小時，服務水準為 C 級，整體道路服務水準尚佳。至於平常日昏峰時段，垂陽路往東方向平均旅行速率為 19.97 公里/小時，服務水準為 D 級；往西平均旅行速率為 21.12 公里/小時，服務水準為 C 級，昏峰整體道路服務水準較晨峰差。

本路段晨峰期間多維持較高旅行速率，惟車流往東行經「共和路至和平路」、「民國路至彌陀路」及往西車流行經

「共和路至吳鳳北路」等路段時，呈現 E 級以下服務水準，其原因為上述路段之路口間隔分別為 180、60、220 公尺，當往東車流通過和平路及彌陀路時，平均停等於路口之機率分別為 83%(停等延滯時間 24 秒)、50%(停等延滯時間 16 秒)，往西車流則在通過吳鳳北路時，平均停等於路口之機率為 100%(停等延滯時間 35 秒) ，在路口間距較短及號誌時制設計影響條件下，路口受阻機率及路口平均停等延滯時間為影響道路服務水準之主要成因。

昏峰期間垂楊路雖然車流增多，但在有充足路幅空間情況下，仍維持良好服務品質，因垂楊路沿線號誌時制設計採同亮方式運作，且路口平均間距僅 141 公尺之條件下，當車流行經某特定路口時，受阻機率較其它路口高，例如:往東車流在行經仁愛路、民生北路、興中街、彌陀路等四路口時，受阻機率分別為 66%(平均延滯時間 23 秒)、66%(平均延滯時間 23 秒)、50%(平均延滯時間 15 秒)、66%(平均延滯時間 27 秒)，鄰近這些路口之路段服務水準低於 D 級，而往西車流則在通過吳鳳北路、文化路、西榮街、新民路等四路口時，受阻機率分別為 50%(平均延滯時間 16 秒)、66%(平均延滯時間 17 秒)、50%(平均延滯時間 14 秒)、100%(平均延滯時間 29 秒)，鄰近此四處路口之路段服務水準低於 D 級。

(3)民族路

民族路屬第Ⅲ級道路，調查路段由新民路至啓明路，總長 2,420 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，民族路往東方向平均旅行速率為 23.31 公里/小時，服務水準為 C 級；往西平均旅行速率為 21.06 公里/小時，服務水準為 C 級。至於平常日昏峰時段，民族路往東方向平均旅行速率為 18.54 公里/小時，服務水準為 D 級；往西平均旅行速率為 15.65 公里/小時，服務水準為 E 級，整體道路服務水準較晨峰差。

民族路晨峰期間因通行車流稀少，且道路路幅較充足，

道路可維持良好服務品質，惟往西車流在行經「新榮路至新民路」區段時，受「民族路與林森路」號誌管制方式影響，鄰近新民路口之路段平均停等延滯時間為 26 秒，間接影響該路段之平均旅行速率，亦使得本區段服務水準為民族路最差之區段(服務水準為 E 級)。

昏峰期間，在民族路路口間距約 151 公尺之情況下，當車流湧入時，路口受阻機率及停等延滯時間亦成為影響車流行進順暢與否之主要因素，其中往東車流在行經「新榮路至民生北路」、「國華街至吳鳳北路」等 2 區段時，受民生北路(受阻機率 75%；平均停等延滯時間 19 秒)、文化路(受阻機率 63%;平均停等延滯時間 18 秒)、吳鳳北路(受阻機率 100%;平均停等延滯時間 25 秒)路口影響，其路段服務水準為 E 級以下，而往西車流則以「新民路至新榮路」、「民生北路至國華街」、「吳鳳北路至忠孝路」等 3 區段服務水準最差(呈現 E 級)，上述 3 區段範圍內除鄰近新民路(受阻機率 50%；平均停等延滯時間 55 秒)、民生北路(受阻機率 100%；平均停等延滯時間 30 秒)兩路口之路段受到停等延滯影響外，該區段沿線商家林立，車流平均旅行速率有偏低之情況發生。

(4)民生南、北路

民生南北路之道路等級屬第Ⅲ級，調查路段由林森西路至南京路，總長 3,490 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，民生路往南方向平均旅行速率為 24.46 公里/小時，服務水準為 C 級；民生路往北平均旅行速率為 21.88 公里/小時，服務水準為 C 級，整體道路服務水準呈良好狀態。至於平常日昏峰時段，民生路往南方向平均旅行速率為 20.13 公里/小時，服務水準為 C 級；民生路往北平均旅行速率為 18.31 公里/小時，服務水準為 D 級，因沿線路口間距較短、號誌時制的影響下，昏峰呈現較差之服務水準。

本幹道位於市區路段(林森路至垂陽路)平均路口間距為

139 公尺，且因銜接市區主要幹道，致使車流行進易受路口轉向車流影響，而位於垂陽路以南非市區路段則在行經市集之影響下，部份區段平均旅行速率偏低，例如：晨峰期間往南車流通過「林森路至民權路」、「興安街至世賢路」、「世賢路至下路頭路」、「南京路至湖子內路」等 4 區段時，呈現 E 級以下服務水準，而往北車流在通過「湖子內路至南京路」、「下路頭路至世賢路」、「成功街至民族路」、「北榮路至林森路」等 4 區段時，呈現 E 級以下服務水準，其中在市區「林森路至北榮街」、「民族路至成功街」兩區段間之路段受阻機率多數超過 50%，且車流行經民族路、垂陽路口時，路口轉向車流佔路段總車流約 30%~40%，明顯影響直行車流之行進。

昏峰期間市區路段車流明顯較晨峰時增加，其平均旅行速率亦明顯下降，其原因係行經中山路、民族路、垂陽路時，各路口轉向比例維持於 30%~40%，影響車流行進之順暢，亦使得市區沿線平均旅行速率多低於 20 公里/小時，另外位於非市區路段在市集活動影響下，沿線平均旅行速率亦不高。

(5)文化路

文化路屬第Ⅲ級道路，調查路段由垂陽路至華興橋，總長 4,048 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，文化路往北方向平均旅行速率為 23.30 公里/小時，服務水準為 C 級；文化路往南平均旅行速率為 21.25 公里/小時，服務水準為 C 級，整體道路服務水準維持良好狀態。至於平常日昏峰時段，在中山路以南路段進行封街管制措施下，文化路往北方向平均旅行速率為 19.22 公里/小時，服務水準為 D 級；往南平均旅行速率為 18.40 公里/小時，服務水準為 D 級，整體道路服務水準較晨峰差，且各區段於路口停等延滯時間亦較晨峰期間長。

平常日晨峰期間，在市區路段路幅空間較窄及特定路口

號誌時制之管制影響下，車流行經「垂陽路至民族路」區段及鄰近「文化路與博愛路」、「文化路與林森路」路口之路段，其服務水準不佳，尤以「文化路與博愛路」路口最差，其平均停等延滯時間為 54 秒，服務水準為 D 級。

平常日昏峰期間車流明顯增加，整體服務水準較晨峰差，其中車流行經「文化路與博愛路」、「文化路與林森路」、「文化路與世賢路」路口時，平均路口延滯時間分別為 76 秒、47 秒、46 秒，然因車流具集中性且在上述路口無法有效紓解車流時，造成上游或下游路段之行進受阻，使得文化路於昏峰期間路段多數呈 D 級以下服務水準。

(6)彌陀路

彌陀路之道路等級屬第Ⅱ級，調查路段由啓明路至忠義橋，總長 1,800 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，彌陀路往北方向平均旅行速率為 25.40 公里/小時，服務水準為 D 級；彌陀路往南平均旅行速率為 30.28 公里/小時，服務水準為 C 級。至於平常日昏峰時段，彌陀路往北方向平均旅行速率為 26.76 公里/小時，服務水準為 D 級；彌陀路往南平均旅行速率為 27.52 秒，服務水準為 C 級，整體道路服務水準狀況以往南方向較佳。本路段號誌化路口間距平均約 180 公尺，但因道路路幅較充足，車流行進尚稱順暢。

(7)大雅路

大雅路之道路等級屬第Ⅱ級，調查路段由啓明路至姜母寮，總長 3,780 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，大雅路往東方向平均旅行速率為 40.66 公里/小時，服務水準為 B 級；大雅路往西平均旅行速率為 39.75 公里/小時，服務水準為 B 級，整體道路服務水準多數呈良好狀態。至於平常日昏峰時段，大雅路往東方向平均旅行速率為 36.10 公里/小時，服務水準為 B 級；民族路往西平均旅行速率為 37.02 公里/小時，服務水準為 B 級，整體道路服務水準亦保持良好狀態。

本路段因道路路幅空間充足，加上號誌化路口間距較長，使得路段車流行駛速率較快，其中除小雅路至金龍街區段因沿線兩側商業活動發達，車流行駛速率較為緩慢外，其餘路段多維持良好服務水準。

(8)台林街

台林街屬第Ⅲ級道路，調查路段由忠孝路至台林橋，總長 1,800 公尺，由附錄一可知，平常日晨峰時段，台林街往北方向平均旅行速率為 24.62 公里/小時，服務水準為 C 級；台林街往南平均旅行速率為 21.39 公里/小時，服務水準為 C 級，整體道路服務水準以義敦街為分界，義敦街以東路段維持良好狀態(A 級)，以西則呈現 D~E 級服務水準。至於平常日昏峰時段，台林街往北方向平均旅行速率為 21.84 公里/小時，服務水準為 C 級；台林街往南平均旅行速率為 15.72 公里/小時，服務水準為 E 級，整體道路服務水準與晨峰相同，義敦街路段以東較佳(B 級以上)，以西則呈現 D~F 級服務水準。

台林街服務水準較低落區段集中於義敦街以西路段，其原因係此範圍內道路路幅空間狹窄，且路口間距約 266 公尺，導致沿線路口受阻比例較高，故義敦街以西路段服務水準多為 D 級以下；至於平日昏峰特性亦與晨峰相近，但因昏峰車流增加，加上道路容量不足，使得車流行進受阻礙，整體服務水準較晨峰更差，尤以「新生路與台林街」路口停等延滯最長約 57 秒。

(9)北港路

北港路道路等級屬Ⅰ級，平日晨昏峰期間整體道路服務水準多維持良好服務狀態，但因下午尖峰期間車流較具集中性，世賢路以東路段車流平均旅行速率較為緩慢且鄰近路口路段平均延滯時間拉長，造成北港路部分路段平均旅行速率降低。

(10)林森路、新民路

林森路、新民路屬II級道路，平日晨昏峰期間整體道路服務水準皆維持 D 級以上，但車流在行經部分特定路段如「忠孝路至文化路」往南路段、「中山路至民族路」往南路段、「民族路至垂楊路」往北路段、「文化路至民生北路段」等四處時，服務水準為全線最差區段(呈 E~F 級)，其原因乃路口號誌時制設計影響車流之行進，造成路段平均旅行速率明顯降低。

(11)忠孝路

忠孝路屬Ⅰ級道路，平日晨昏峰期間整體道路服務水準皆維持 D 級以上服務水準，但因忠孝路(林森東路以南)位於市區路段道路寬度狹窄，尤以中山路以南路段因道路兩側擺設攤位影響道路可通行空間，使得忠孝路位於市區路段，服務水準為全線最差區段多呈E~F 級。

(12)吳鳳南、北路

吳鳳南、北路道等級屬Ⅲ級，平日晨昏峰期間整體道路服務水準維持 C 級以上良好狀態，但在昏峰期間因市區車流較具集中性，影響市區路段（垂陽路至光華街）之平均旅行速率，造成市區沿線路段服務水準較其他路段差。吳鳳南路在軍輝橋附近，因商業活動興盛與住宅區密集，地區性的旅次往來相當頻繁，故此處交通擁擠的現象較常發生，此外軍輝橋在平日上下午尖峰之車流有明顯的方向性，上午尖峰以往嘉義市方向居多，下午尖峰則相反，此現象也造成軍輝橋在尖峰時段單一方向道路容量明顯不足的狀況。

(13)博愛路

博愛路屬Ⅰ級道路，平日晨昏峰期間整體道路服務水準皆維持D級以上服務水準，但其中以博東路至文化路區段屬全線服務水準最差區段(皆為 E~F 級)，其原因乃博愛路（忠孝路至文化路）路段因橫跨台鐵縱貫線採陸橋型式，故其旅行速率相較於平面道路顯得較為緩慢，且在此區段間各路口

號誌時制管制亦影響車流行進之順暢，導致博愛路（林森路至文化路）區段晨昏峰期間服務水準皆不佳。

(14)世賢路

世賢路為嘉義市主要外環道路，屬II級道路，因道路路幅寬度充足，行駛於本路段車流多維持較高之旅行速率，惟在忠孝路至文化路區段時，其服務水準較差，其原因係本區段行經台鐵縱貫線採地下化型式穿越，並在道路幾何條件限制下造成行車延滯較長，使得本路段服務水準皆為 E~F 級。

3.瓶頸路口分析：

依據上述行駛時間調查分析結果，嘉義市服務水準較差之路口彙整如表 4.4-9 及表 4.4-10 所示，其中晨峰整體服務水準較差路口僅 2 處，且路口銜接路段之服務水準皆為 D 級以上，但昏峰期間在車流較具集中性及號誌時制管制之雙重影響下，路口服務水準普遍較晨峰差，其中並以文化路沿線路口最為明顯；文化路因屬民雄鄉頭橋工業區連絡嘉義市區主要道路之一，但因道路寬度較忠孝路狹窄，因此昏峰期間車流湧入文化路時，道路負荷過重明顯影響車流行進之順暢性，並使得路口銜接路段平均停等延滯時間拉長，降低路口整體服務水準，而「嘉雄陸橋、民族路與新民路」路口因採時相輪放方式，車輛行經此路口時易受號誌影響而停等造成服務水準低落，至於「北港路與世賢路」路口因屬國道一號車流進出嘉義市主要行經路口，昏峰期間車流集中於本路口造成其服務水準較差，其中世賢路（南側）路段左轉北港路車流因佔路段總車流之 52％，使得此路段之停等延滯時間可達 93 秒。

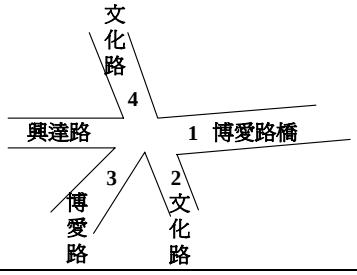
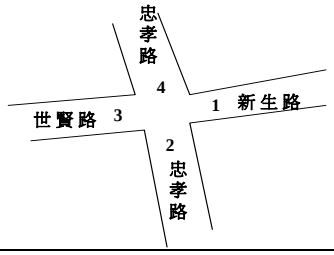
4.瓶頸路段、路口改善建議

嘉義市重要幹道在市區路口間距過短、號誌時制設計未臻理想、路口車流轉向等影響因素下，瓶頸路段多集中於市區，(表 4.4-11)，其中造成瓶頸因素之路口間距過短及道路容量不足等兩項，在道路既成設施已無法進行變更之情況下，本計畫

建議先就改善號誌時制管制方式及維持道路良好通行空間等兩方面著手，然號誌時制管制之改善必須配合交通量進行規劃。

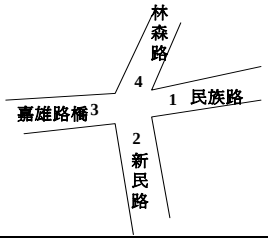
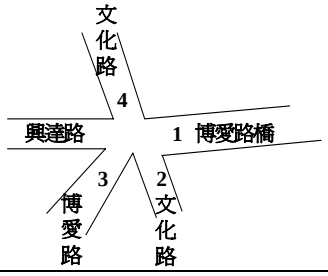
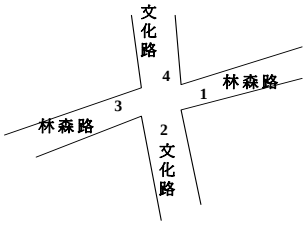
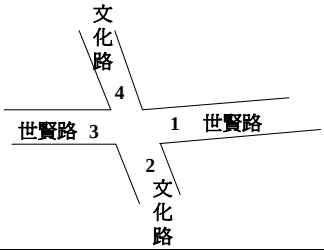
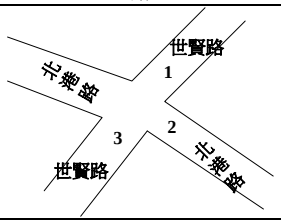
上述分析成果顯示嘉義市幹道在昏峰期間車流較具集中性，故市區幹道及聯外道路之主要路口於昏峰整體服務水準較晨峰差，尤以「嘉雄陸橋、新民路與民族路」、「文化路與林森路」及「文化路與博愛路」等三路口最為顯著，因嘉義市部份路段在道路幾何設施限制下(陸橋及地下化)，致使通過路口時間較長，故建議配合通過交通量大小，進行路口號誌時制計畫的調整，而文化路係因沿線路口整體服務水準呈現較差狀態，建議應針對沿線交通特性進行相關管制方式之改善，以提升沿線路口之交通服務品質。

表 4.4-9 嘉義市平日晨峰瓶頸路口

項次	路口	路口簡圖	鄰近路段	停等延滯時間(秒)	服務水準
1	文化路與博愛路		1.博愛路(東側)	59.75	D
			2.文化路(南側)	51.89	D
			3.博愛路(西側)	19.75	B
			4.文化路(北側)	56.33	D
2	忠孝路與新生路		1.新生路	30.83	C
			2.忠孝路(南側)	42.25	C
			3.世賢路	55.00	D
			4.忠孝路(北側)	59.00	D

資料來源：本計畫調查分析

表 4.4-10 嘉義市平日昏峰瓶頸路口

項次	路口	路口簡圖	鄰近路段	停等延滯時間(秒)	服務水準
1	民族路與新民路		1.民族路(東側)	55.13	D
			2.新民路	28.50	B
			3.嘉雄陸橋	67.00	E
			4.林森西路	100.00	F
2	文化路與博愛路		1.博愛路(東側)	70.75	E
			2.文化路(南側)	93.63	F
			3.博愛路(西側)	15.75	B
			4.文化路(北側)	59.00	D
3	文化路與林森路		1.林森西路(東側)	26.00	B
			2.文化路(南側)	28.50	B
			3.林森西路(西側)	105.50	F
			4.文化路(北側)	66.25	E
4	文化路與世賢路		1.世賢路(東側)	47.50	D
			2.文化路(南側)	41.00	C
			3.世賢路(西側)	16.00	B
			4.文化路(北側)	51.13	D
5	北港路與世賢路		1.世賢路(北側)	51.50	D
			2.北港路(東側)	42.50	C
			3.世賢路(南側)	93.00	F
			-	-	-

資料來源：本計畫調查分析

表 4.4-11 嘉義市瓶頸路段成因與改善策略

改善之迫切性	路段名稱	瓶頸原因	改善策略
1	民生路	1.路口間距過短 2.號誌時制管制影響 3.路口轉向車流影響	1.改善號誌時制管制方式
2	文化路	1.道路容量不足 2.號誌時制設計不佳	1.改善重點路口號誌時制設計，並配合交通量多寡研擬改善方案，藉以有效紓解車流
3	台林街	1.道路容量不足 2.號誌時制設計不佳	1.配合交通量進行號誌時制設計改善
4	中山路	1.路口間距過短 2.晨峰道路容量不足 3.號誌時制設計不佳	1.配合路段交通量進行號誌時制設計改善 2.嚴格取締違規停車，降低併排停車情形
5	民族路	1.路口間距過短 2.號誌時制設計不佳	1.改善路段號誌時制設計
6	博愛路 (博東路至文化路)	1.號誌時制設計不佳	1.改善瓶頸路段號誌時制管制方式
7	林森路、新民路	1.號誌時制設計不佳	1.改善瓶頸路段號誌時制管制方式
8	忠孝路 (林森路至民族路)	1.道路容量不足	1.道路兩側淨空維持良好車輛通行空間

資料來源：本計畫調查分析

表 4.4-12 嘉義市瓶頸路口成因與改善策略

改善之迫切性	路口名稱	瓶頸原因	改善策略
1	新民路、民族路路口	1.號誌時制設計不佳 2.道路幾何設施佈設不佳	1.配合鄰近路段交通量多寡，改善號誌時制管制方式
2	文化路與博愛路路口	1.道路容量不足 2.號誌時制設計不佳 3.道路幾何設施佈設不佳	
3	文化路與林森路路口	1.道路容量不足 2.號誌時制設計不佳	

資料來源：本計畫調查分析

4.5 停車系統調查

本計畫針對「九十二年度嘉義市交通政策白皮書」嘉義市 18 處公有路外停車場進行停車供需、停車延時等調查，並參考嘉義市交通局提供之路邊停車統計資料，以瞭解目前嘉義市公有路外停車場及路邊停車場供需現況及使用特性，各類公有停車場區位如圖 4.5.1 所示，其設施屬性資料則彙整於表 4.5-1 及表 4.5-2。

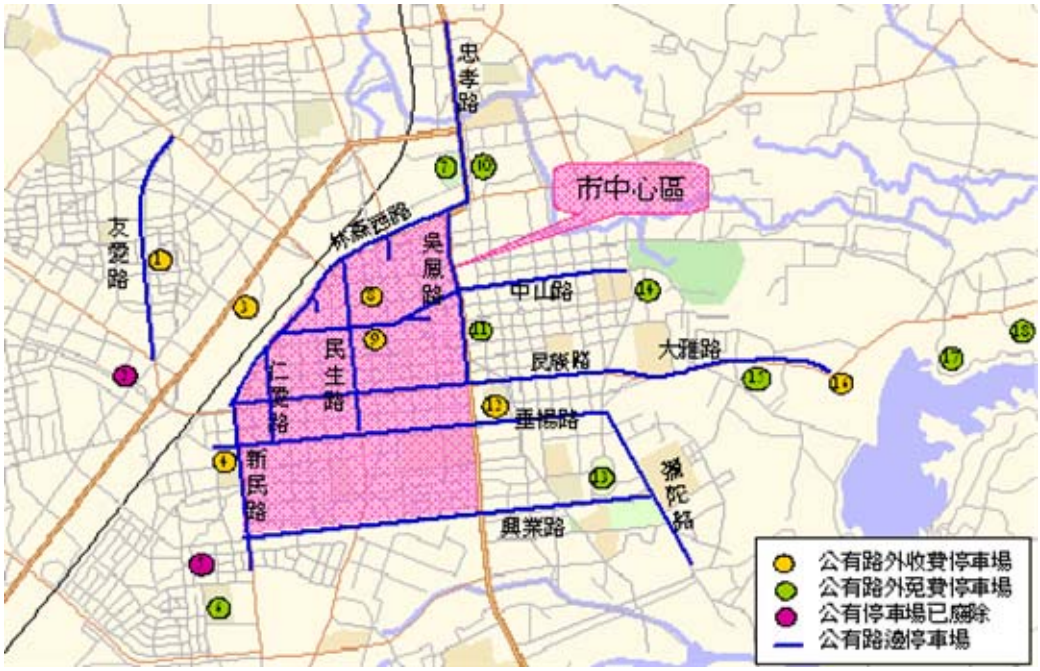


圖 4.5.1 嘉義市公有路外、路邊停車場區位

嘉義市公有路外停車場共計有 18 處，其中北港路停車場已暫停使用，世賢路嘉興停車場則作為拖吊場使用，而路邊停車場依據停車區位可劃分為 23 處，路外及路邊合計可提供 4,507 席停車位；另外嘉義市公有路外停車場位於市中心區僅中正公園、西市場兩處，而鄰近市中心區則有東市場、民族國小、垂楊國小及後火車站等 4 處停車場，合計提供 914 席小型車格位，至於路邊停車場則可提供約 913 席小型車格位，合計嘉義市中心區範圍內公有停車場可提供 1,827 席停車格位，其中路外停車場：中正公園、西市場停車場及路邊停車場：

中正路(林森路-吳鳳北路)、公明路、民族路(新民路-啓明路)因鄰近嘉義市商業主要發展區(中山路、文化路及民族路沿線)，平日及假日停車場使用率較其他停車場高，現階段市中心商圈週邊所提供停車空間尚能滿足停車需求。(參閱表 4.5-3 與附錄三)

表 4.5-1 公有路邊停車場區位及格位數

編號	路段名稱	格位數(席)	區位
1	大雅路(啓明路-營區)	155	非市中心區
2	中山路 1(中正路-民族路)	34	市中心區
3	中山路 2(林森路-民生北路)	58	市中心區
4	中山路 3(民生北路-文化路)	59	市中心區
5	中山路 4(文化路-吳鳳路)	38	市中心區
6	中山路 5(吳鳳北路-啓明路)	168	非市中心區
7	仁愛路(中山路-啓明路)	49	市中心區
8	公明路(文化路-興中路)	9	市中心區
9	友愛路(北港路-自由路)	109	非市中心區
10	文化路(北榮街-長榮街)	22	市中心區
11	民生北路(林森西路-垂楊路)	42	市中心區
12	民族路 1(新民路-民生北路)	34	市中心區
13	民族路 2(民生北路-吳鳳北路)	53	市中心區
14	民族路 3(吳鳳北路-啓明路)	46	非市中心區
15	吳鳳北路(林森西路-民族路)	53	市中心區
16	忠孝路(博東路-保健街)	129	非市中心區
17	林森西路(忠孝路-中山路)	130	市中心區
18	垂楊路 1(力行路-民生北路)	100	市中心區
19	垂楊路 2(民生北路-啓明路)	145	市中心區
20	新民路(民族路-重慶路)	83	市中心區
21	新榮路(林森西路-北榮路)	4	市中心區
22	興業路(新民路-體育路)	381	非市中心區
23	彌陀路(垂楊路-立仁路)	146	非市中心區
市中心區		913 席	
非市中心區		1,134 席	
總計		2,047 席	

資料來源：嘉義市政府停車管理處、本計畫整理，民國 94 年

表 4.5-2 嘉義市公有路外停車場

編號	停車場名稱	基地位置	基地型式	車位數（輛）	備註
1	友愛路停車場	友愛路 興達路路口	平面簡易式	小型車：80	1.收費：每小時 20 元，白天日租 100 元，月租 1200 元 2.4 個格位租給廠商使用
2	北港路停車場	北港路 友愛路路口	平面簡易式	–	1.目前已暫停使用
3	後火車站停車場	後火車站	平面匝道式	小型車：62 機車；140	1.收費：小型車每小時 20 元，機車每小時 10 元。 2.鄰近市中心區
4	垂楊國小地下停車場	垂楊路	地下一樓匝道式	小型車：204	1.收費：每小時 20 元 2.鄰近市中心區
5	世賢路興嘉停車場	世賢路 （嘉興國小後）	平面簡易式	小型車：450	1.目前已改為拖吊停車場使用
6	嘉義市立慢速壘球停車場	新民路 世賢路路口	平面簡易式	小型車：80	1.配合活動開放使用
7	嘉義市博物館	忠孝路	地下一樓匝道式	小型車：152 機車：262	1.原文化中心地下停車場 2.免費開放使用
8	中正公園地下停車場	民權路 國華街路口	地下一樓匝道式	小型車：145	1.收費：每小時 20 元 2.位於市中心區
9	西市場大樓停車場	國華街	地下一樓雙層式 地上三四樓匝道式	小型車：250 機車：30	1.收費：每小時 20 元 2.位於市中心區
10	嘉義市北門車站	忠孝路	平面簡易式	小型車：50	1.免費開放使用
11	東市場大樓停車場	中正路 吳鳳路路口	地上三樓升降式	小型車：54	1.二樓停車場已停止使用 2.三樓免費開放使用 3.三樓開放時間為上午 7：30 至 18：00，假日不開放 4.鄰近市中心區
12	民族國小地下停車場	垂楊路	地下一樓匝道式	小型車：199	1.收費：每小時 20 元 2.鄰近市中心區
13	嘉義市體育館	體育路	平面簡易式	小型車：54	1.免費開放使用
14	市立棒球場停車場	棒球場西側	平面簡易式	小型車：558 機　車：654	1.免費開放使用
15	嘉峰加油站後停車場	大雅路 295 巷內	平面簡易式	小型車：36	1.免費開放使用
16	大雅停車場	大雅路 雅竹路路口	平面簡易式	小型車：38	1.收費：每次 20 元，不限時間
17	崇仁停車場	大雅路	平面簡易式	小型車：30	1.免費開放使用
18	蘭潭 5 號停車場	小雅路	平面簡易式	小型車：16 機　車：45	1.免費開放使用

資料來源：嘉義市交通局、本計畫調查，民國 94 年。

表 4.5-3 嘉義市公有路外停車場平均使用率

停車場名稱	格位數	平日平均使用率	假日平均使用率	區位
東市場大樓停車場	54	79.7%	-	鄰近市中心區
中正公園地下停車場	145	68.8%	74.0%	市中心區
西市場大樓停車場	250	59.7%	63.1%	市中心區
嘉義市體育館	54	56.2%	-	非市中心區
大雅停車場	38	46.1%	-	非市中心區
嘉峰加油站後停車場	36	45.5%	-	非市中心區
嘉義市博物館	152	45.0%	-	非市中心區
垂楊國小地下停車場	204	44.8%	93.0%	鄰近市中心區
友愛路停車場	80	43.6%	-	非市中心區
後火車站停車場	162	43.5%	44.1%	鄰近市中心區
民族國小地下停車場	199	41.3%	36.7%	鄰近市中心區
市立棒球場停車場	558	8.8%	-	非市中心區
蘭潭 5 號停車場	16	3.9%	-	非市中心區
崇仁停車場	30	1.7%	-	非市中心區
嘉義市立慢速壘球停車場	80	-	-	非市中心區
嘉義市北門車站	50	-	-	非市中心區

資料來源:本計畫調查整理，民國 94 年

經本計畫停車調查資料分析發現，嘉義市之停車特性受停車費用、停車場管理措施、停車區位等因素之影響，其影響程度分別說明如下。

1.停車費用

嘉義市 16 處可供車輛停放之公有路外停車場，僅 7 處屬收費停車場，其餘 9 處為免費使用，其中 3 處(東市場、嘉義市博物館及慢速壘球停車場)有停車時間限制外，其它 6 處免費停車場皆為全天候開放使用，至於公有路邊停車場除中山路(林森路-文化路)停車收費標準為每 30 分鐘 20 元外，其餘路邊停車區段皆為每小時 20 元。

嘉義市部份位於辦公或住宅地區之公有路外停車場(包括：民族國小、垂楊國小、中正公園停車場)在方便週邊居民使用之情況下，皆提供月租停車方式，本計畫依據路外停車調查結果得知，平

日路外收費停車場之週轉率大於免費停車場，其中以友愛停車場之週轉率最高(平均停車延時 2.55 小時)，民族國小停車場則以月租使用者所佔比例較高，相對地其週轉率較低(平均停車延時達 5.06 小時)，在免費停車場中則以博物館停車場平均延時 4 小時最低，棒球場停車場之平均停車延時最高達 6.60 小時。至於路邊停車場在每小時收費 20 元原則下，平均停車延時多數維持在 1~2 小時，並以中山路(林森西路至文化路)週轉率最高；上述分析成果說明停車收費與否明顯影響停車週轉率之高低。

另嘉義市部分鄰近住宅區路外停車場因屬免費使用，使得路外停車場使用率高於路邊停車場，例如：體育館停車場(54 席停車位)其平均使用率為 56.2%，而鄰近彌陀路之路邊停車場(合計 30 席停車位)使用率則低於 20%。

2.停車管理措施

(1)路邊停車收費

嘉義市路邊停車區分為路邊停車場規劃、管制及管理三部分，目前嘉義市政府已建立一套完善的路邊停車管理機制，包括:停車格位資訊系統，配合金融機構、便利商店可收繳路邊停車費用，並運用電腦化整合處理路邊停車各項作業程序。

(2)路外停車管制

嘉義市 16 處公有路外停車場中，多數收費停車場因必須收費或位置不佳、可及性較低等原因，導致使用率普遍不高，且市民偏好選擇路邊停車，甚至路邊違規停車，因而造成路外停車場的使用率不高。

位於市中心區之中正公園停車場、西市場停車場其使用率雖為嘉義市收費停車場最高者，但其平均使用率皆低於 70%(中正公園停車場：68.8%、西市場停車場：59.7%)，其原因之一係民眾習慣將車輛停放於路邊；另外嘉義市各收費停車場除垂楊國小、民族國小停車場兼設大遠百、衣蝶百貨公司接駁車外，其餘

停車場皆單純供車輛停放之用，其中垂楊國小停車場假日期間平均使用率較平日明顯增加(平日：44.8%；假日：93.0%)，而民族國小雖亦設有百貨公司接駁車，但因距離百貨公司較遠、可及性較低之情況下，假日及平日平均停車使用率無明顯差異(平日：41.3%；假日：36.8%)。

3.停車區位

嘉義市公有停車場週邊土地使用特性大致可區分為商業區與住宅區兩類(圖 4.5.2)，一般而言，位於商業區停車場之使用率較高，但部分停車場雖位於住宅區，因免費使用其使用率亦較高。

嘉義市位於商業區之路外停車場有 7 處，其平日平均使用率分別為：東市場(79.7%)、中正公園(68.8%)、西市場(59.7%)、大雅(46.1%)、嘉峰加油站(45.5%)、友愛(43.6%)、後火車站停車場(43.5%)等 7 處，其中除東市場及嘉峰加油站為免費開放使用外，其餘 5 處皆為收費停車場，然而僅東市場、中正公園停車場其平均使用率超過 60%，由此可知嘉義市位於商業區之公有路外停車場整體使用率並不佳；而位於商業區之路邊停車場分別以吳鳳南北路、垂楊路、新民路、林森西路為範圍，此範圍內路邊停車場使用率大多較非商業區停車場高，尤以中山路(林森西路至吳鳳北路)、民族路(新民路至吳鳳北路)、垂楊路(力行路至民生北路)、公明路、文化路等路段之使用率較高，其原因主要是商業區停車需求較高所致。

位於住宅區之公有路外停車場有 5 處，其平日平均使用率分別為：體育館(56.2%)、垂楊國小(44.8%)、民族國小(41.3%)、棒球場(8.8%)、慢速壘球場停車場等 5 處，然位於垂陽國小及民族國小停車場因兼具百貨公司接駁車使用，假日期間其使用率分別為 93%、36.7%，其中民族國小停車場因區位不佳，停車場使用者以週邊居民較多，使得民族國小假日停車使用率並未高於平日。

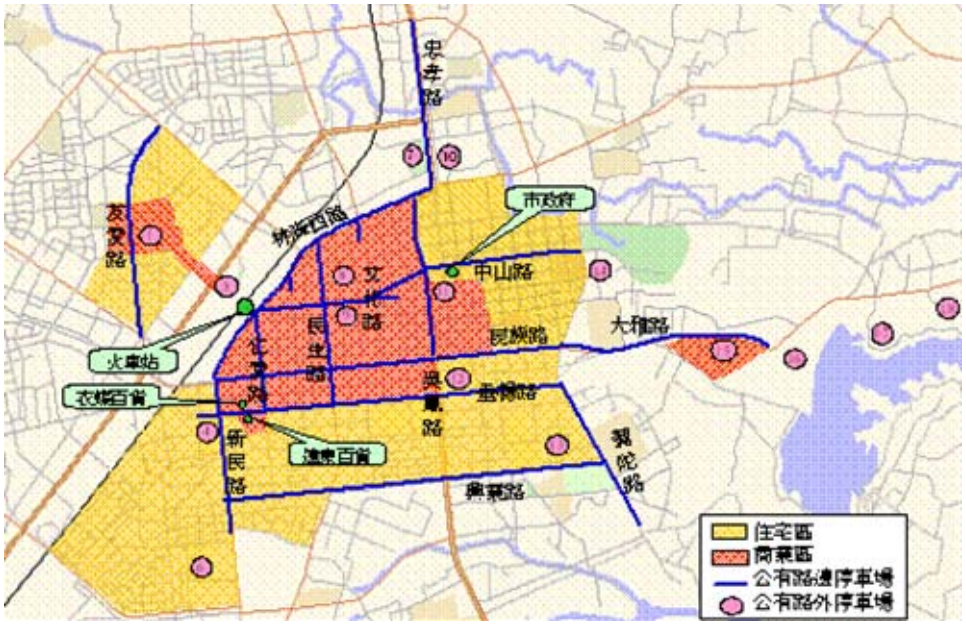


圖 4.5.2 嘉義市公有停車場週邊土地使用類別

除上述停車區位外，嘉義市在風景地區及機關用地亦設置公有停車場，如：蘭潭 5 號(使用率：3.9%)、崇仁(使用率：1.7%)、博物館(使用率：45%)、北門車站停車場等 4 處，此四處皆免費使用，其中博物館停車場因服務至文化中心上班或遊憩旅次，平日平均使用率可達 45%。有關嘉義市公有路外、路邊停車場各時段停車情況整理如附表 3-1~表 3-3 所示，而平日停車場平均使用率如附圖 3.2 所示。除停車區位影響停車使用特性外，各停車場之使用狀況亦隨使用時段而有所不同，各停車場之停車特性說明如后：

一、商業區

(1)中正公園停車場

中正公園停車場因鄰近文化路及中山路商圈，平日上午 10 點至下午 8 點使用率皆高於 55%，尤以 12 點至 14 點之使用率最高(接近 80%)，並依據訪談停車場管理員得知，此停車場使用者以週邊辦公大樓職員為主，其承租方式多採半日租(即租用停車位 12 小時)，而除固定

使用者外，短暫停放之商務旅次亦佔多數，平均停車延時約 4.17 小時。

假日期間中正公園停車使用率亦隨週邊商店開業時間逐漸攀升，直至下午 1 點使用率超過 70%，並以購物旅次居多，平均停車延時 3.54(小時/次)，使用率尚佳。

中正公園停車場因屬 24 小時全天開放，其日間及夜間(晚上 10 點至早上 6 點)使用率分別依據訪談及實地調查取得，日間停車平均使用率雖可達 68.8%，但夜間時因週邊商業活動停止情況下，使用率不及 20%，故本停車場之使用主要配合日間活動，週邊居民使用本停車場之比例並不高。

(2)西市場停車場

西市場停車場目前開放三樓、四樓及地下一樓空間供停車使用(共計 250 格)，因本停車場鄰近文化商圈，除服務西市場公務及商務使用者外，亦服務鄰近商圈之購物旅次。

本停車場平日使用率多維持在 60%上下，平均停車延時為 4.35(小時/次)，假日平均使用率為 63.1%，中午 12 點過後使用率由 50.6%逐漸攀升，至晚間 9 點使用率可達 77.1%，平均延時為 4.29(小時/次)，綜言之，本停車場平日及假日停車仍約有 3~4 成停車空間閒置，故未來應研提相關措施讓鄰近之中山路路邊停車能轉移至本停車場，以促進本停車場之有效運用。

(3)東市場停車場

東市場停車場目前僅開放三樓空間供車輛停放，且開放時間亦配合東市場辦公大樓上班時間，假日不開放使用，車輛進出屬機械升降型式，在開放性較為封閉情況下，停車場以辦公職員使用及事務性旅次居多，因免

費停車，其使用率為商業區最高(達 79.7%)，平均停車延時可達 5.09(小時/次)。

本停車場使用率除中午 12 點至 13 點(69.5%)及下午 17 點至 18 點(73.2%)時段低於 80%外，其餘時段皆超過 80%，此特性明顯與商業區停車需求高與免費使用有關。

(4)大雅、嘉峰停車場

大雅及嘉峰停車場因鄰近大雅商業區，其使用率亦隨大雅商業區之商業活動特性而有所變化，本區商業活動以餐廳及旅館為大宗，中午 12 點至下午 2 點間停車使用率較其他時段明顯增高，但因鄰近道路並未管制路邊停車，明顯影響本區公有停車場之使用率。

(5)友愛、後火車停車場

友愛及後火車站停車場雖位於商業區，但因商業活動不及市中心商業區密集及活躍，使得停車使用率不高，然此兩處停車場因鄰近餐廳及飯店，故尚能維持 40%使用率。

(6)中山路路邊停車場

中山路路邊停車場因屬嘉義市商業活動最繁忙地帶，停車使用率為全市最高區段，其中以林森西路至文化路區段使用率最高，次為文化路至吳鳳北路，而民族路-林森路及吳鳳北路-啓明路則最低，其原因與停車場週邊商業活動較不興盛有關。

中山路(林森西路至文化路區段)因採每半小時 20 元之收費，其停車週轉率較其他區段高，上午 8 點至晚間 10 點收費時間內，約有半數時段其停車使用率超過 70%，並以上午 10 點至晚間 9 點間最高。

(7)民族路、垂楊路路邊停車場

民族路及垂楊路週邊商業活動雖不及中山路發達，

但路邊停車場整體使用率仍較其他路段佳，約有半數收費時段其使用率大於 50%，本區段大抵而言，停車供給尚能滿足需求。

二、住宅區

(1)垂陽、民族國小停車場

垂陽國小與民族國小停車場因週邊土地使用特性，平日停車使用率較低，但假日期間為配合百貨公司接駁車之接送，垂楊國小假日停車使用率明顯增加，但民族國小停車場因停車區位距百貨公司較遠，較難吸引大遠百與衣蝶百貨之購物者至此停車場停放。

4.6 指標系統調查

指示標誌系統(以下簡稱指標系統)係導引人車前往目的地之重要依據，因此其設置地點與設置數量的適當性至為攸關，而完善的指標系統，除必須具有效的導引功能外，更必須配合地區道路的特性及需求，設置於重要路段之明確地點，方便行人與駕駛者的清晰判別，避免無謂的繞道或找不到目的地。

本計畫特針對嘉義市主要的聯外道路及市區重要道路之指標系統設置進行調查(包括設置的地點、數量等)，以下說明相關成果。

(一)調查地點

調查地點涵蓋嘉義市主要聯外道路及市區主要幹道(表4.6-1)。

表 4.6-1 指標系統調查路段

聯外道路	市區幹道
忠孝路、北港路、文化路、台林街、林森路、大雅路、彌陀路、吳鳳路、新民路、民生路、博愛路、世賢路	新生路、啓明路、興業路、中山路、民族路、垂楊路

(二)調查種類

調查項目主要以觀光、休閒遊憩指標、交通設施指標、政府機關指標、醫療院所指標等之牌面標誌為對象，目的在了解當人車進入嘉義市時，對於重要地標所在的導引方式，是否配合現有道路交通系統的規劃，而達到有效合宜的引導作用。

(三)調查結果

本次指標調查共計123面標誌，包括觀光、休閒遊憩指標94面，交通設施指標15面，政府機關指標12面，醫療院所指標2面，其中以阿里山之指標數最多(達40面)，分佈位置也較均衡與完整，而醫療院所的指標則最為缺乏(表4.6-2及圖4.6.1)，經調查發

現目前指標系統的種類與數量尚未能與嘉義市境內的各重要景點或據點完全的契合，如嘉義公園目前有四面指示標誌，彌陀寺無指示標誌等皆仍需增設與規劃。

依本計畫交通量調查結果顯示，進入嘉義市交通量較大的前五名道路依序為北港路、忠孝路、博愛路、吳鳳路、彌陀路，以下將就重要指標設置的地點及數量作更進一步的分析探討。

1.阿里山指標

阿里山為國際知名的觀光景點，其指標為嘉義市境內設置數量最多且位置分佈最齊全者(如圖4.6.2)，佈設數量共40面，分佈位置包含忠孝、文化、北港、博愛等路段，而外環世賢路亦有佈設，對於至阿里山的遊客提供較完善的導引，亦避免遊客行經市區內壅塞路段。

表 4.6-2 指標設施

標誌屬性	標誌內容	共計牌數
觀光、休閒遊憩指標	阿里山	40
	文化中心	14
	蘭潭	13
交通設施指標	嘉義車站	13
政府機關指標	市政府	10
觀光、休閒遊憩指標	體育場	6
	市立博物館	5
	仁義潭	4
	嘉義公園	4
	棒球場	3
	玉山國家公園	2
交通設施	嘉義車站後站	2
政府機關指標	東區區公所	2
觀光、休閒遊憩指標	嘉義鐵道藝術村	1
	曾文水庫	1
	嘉義農場	1
醫療院所指標	嘉義基督教醫院	1
	榮民醫院	1

資料來源:本計畫調查整理

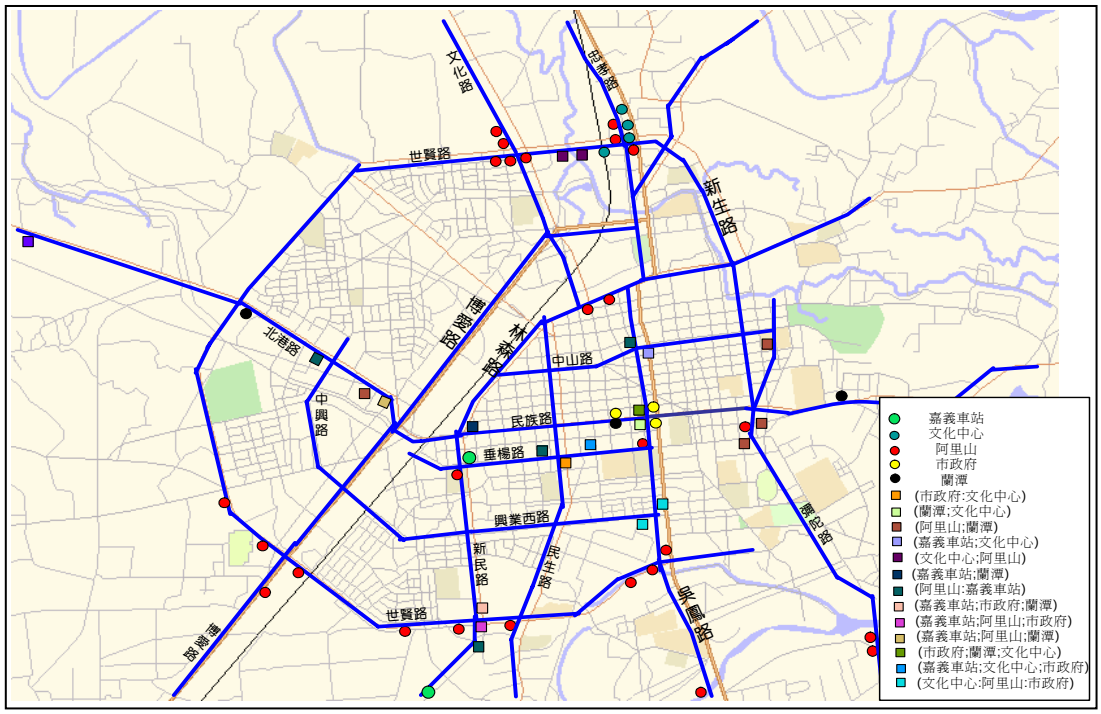


圖 4.6.1 嘉義市指標系統設置位置示意圖

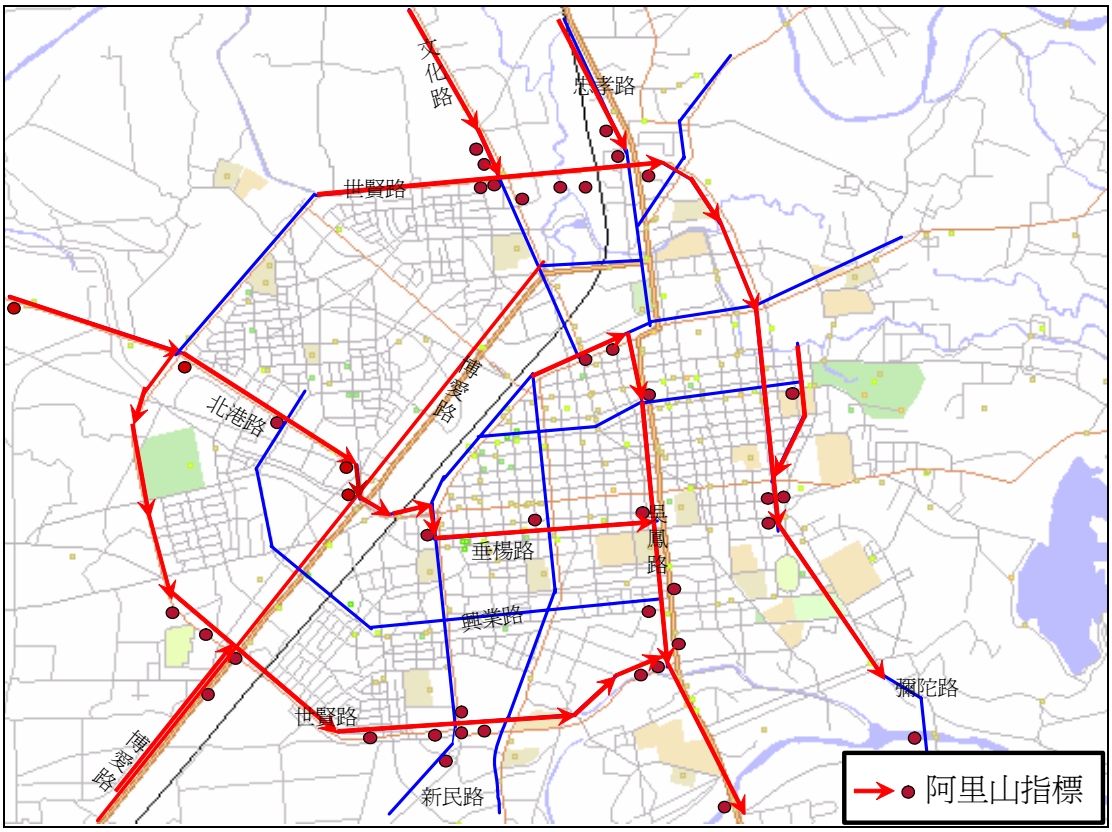


圖 4.6.2 阿里山指標設置地點示意圖

2.蘭潭指標

蘭潭為嘉義市內最大且最著名的風景點，但本計畫調查發現除由北港路進入嘉義市，經由民族路、大雅路之指標導引較順暢外，其他道路並未設置連續完整的指標系統(圖4.6.3)，因此無法提供遊客明確的導引，遊客極易在市區內發生繞道或迷路的狀況，例如：由博愛路進入嘉義市的車流，若是博愛路與世賢路口，即導引其經由世賢路往東銜接彌陀路至蘭潭，不僅動線簡單明瞭且路況佳，更避免車流進入市區繞行，不會增加市區道路交通的負擔，同樣的，其它聯外道路若也能完善的規劃導引指標，對於市區內的道路交通也能有紓解效用。

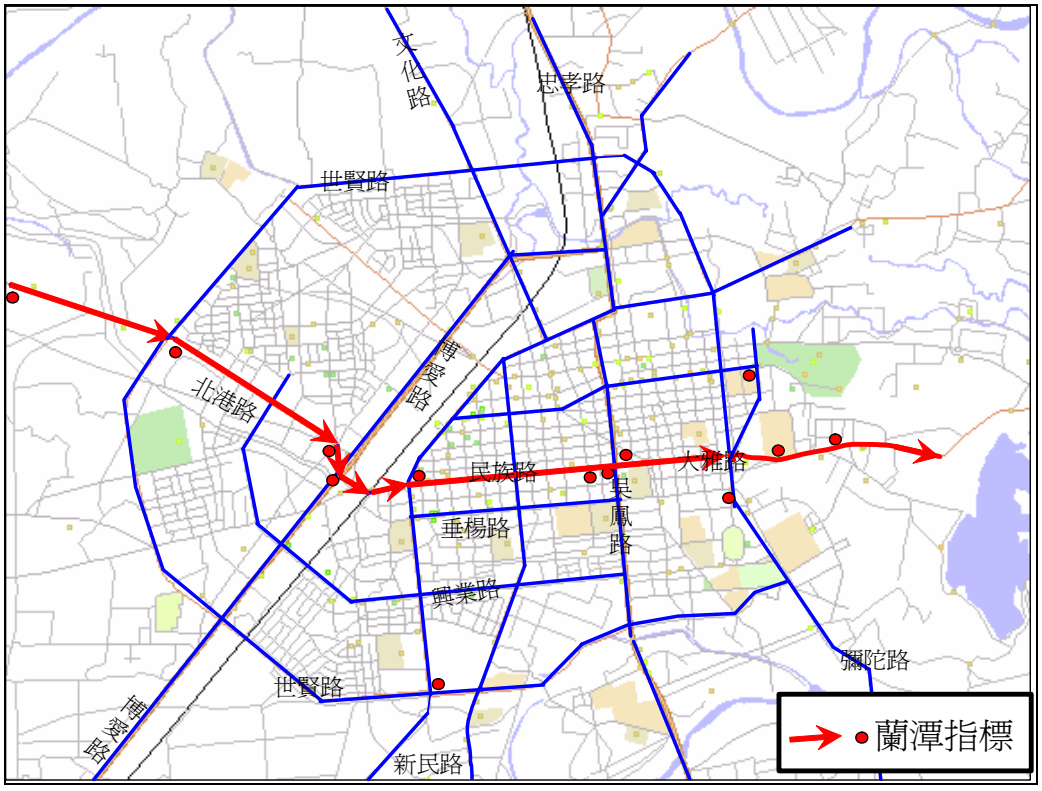


圖 4.6.3 蘭潭指標設置地點示意圖

3.市政府、文化中心、嘉義火車站指標

就市區而言，市政府、文化中心、火車站皆為市民最常到訪的地方，因此明確的指標導引就更具重要性，圖4.6.4呈現上述三類指標現況分佈的地點，目前以火車站的指標系統較完善，但仍然出現部份指標間距過遠的問題，另市政府的指標設置，世賢路除新民路與世賢路口有設置指標外，即無市政府的指標出現，另在吳鳳北路與垂楊路口及吳鳳北路與中山路口皆缺乏適當的指標連結，使得現有指標系統較無法順利導引駕駛者至市政府；而文化中心指標系統則集中於吳鳳路及林森路上，分佈區域較小，故其導引效果也較不明顯，目前市政府經常利用文化中心舉辦各項活動，使得導引標誌更顯重要，因此本計畫建議於重要聯外道路，如北港、忠孝、博愛等車流多的道路，增設上述三類指標設施，主要目的是使進入嘉義市的駕駛者更清礎明瞭目的地的行駛方向，避免無謂的繞行發生。



圖 4.6.4 市政府、文化中心、嘉義火車站指標設置地點示意圖

4.7 台灣地區省轄市交通環境指標比較

在說明嘉義市交通發展背景與運輸系統現況後，更應客觀分析嘉義市之交通環境指標，並與台灣地區其他省轄市比較(參見表 4.7-1)，以檢討本市交通發展之優、劣勢，作為後續擬定交通發展優先順序之依據。

從表 4.7-1 可以看出，嘉義市之人口總數雖居於五省轄市中之最少，但人口密度卻高達每平方公里 4,504 人(僅次於台中市)，人口集中將衍生市區交通問題；此外老年化人口佔總人口數 9.81％，顯見嘉義市已邁入老年化社會，老年人運輸服務與交通安全防制更是未來不可忽視之課題。有關嘉義市交通環境發展之優缺點說明如下：

一、優勢

1. 汽車持有率民國 93 年底為每千人 243 輛，於五省轄市中最低，利於道路交通管理措施之推動。
2. 每人及每車所享有之道路面積皆為五省轄市中最高，道路里程密度居第二位，可見嘉義市道路系統建設較完善，未來重點應朝向交通管理策略發展，提升現有道路服務水準。

二、劣勢

1. 每萬輛小型車擁有路外及路邊停車格位數僅約 678 席，與同級城市(基隆市、新竹市)比較有一段差距，未來應加強停車空間之供給。
2. 每萬輛機動車輛肇事數及每萬人交通事故死傷人數皆為五省轄市中次高，未來必須注重交通安全防護及交通違規取締。

此外嘉義市機踏車持有率及使用率高，未來應配合地區發展特性及機車機動性佳、汽車持有率低之優勢，透過完善之機車管理政策規劃，建立嘉義市特有之交通運輸文化。

表 4.7-1 台灣地區省轄市交通環境指標一覽表

年度	指標項目	**嘉義市**	新竹市	基隆市	台南市	台中市
93	人口（人）	**270,341**	386,950	392,337	754,917	1,021,292
	户數（户）	**86,261**	123,246	138,572	247,399	339,730
	面積（km2）	**60.0256**	104.0964	132.7589	175.6456	163.4256
	人口密度(人/ km2)	**4,504**	3,717	2,955	4,298	6,249
	老年化人口比率(%)	**9.81**	8.88	9.84	8.54	7.22
	農業人口比例(%)	**1.65**	1.11	0.52	2	1.12
	工業人口比例(%)	**23.14**	40.33	28.84	35.11	26.55
	服務業人口比例(%)	**75.21**	58.56	70.64	62.89	72.33
	機動車輛總數（輛）	**256,429**	344,851	255,712	712,278	878,983
	汽車持有率 (輛/千人)	**243**	275	190	239	287
	機車持有率 (輛/千人)	**658**	576	436	667	530
	每萬輛機動車肇事數 (件/萬輛)	**111.14**	106.54	75.87	70.03	167.18
	每萬人道路交通事故 (A1+A2)死傷人數(人/萬人)	**143.74**	120.09	62.60	79.41	186.72
92	道路里程 (公里/平方公里)	**8.45**	3.76	2.38	6.64	8.52
	平均每人享有道路面積 (平方公尺/人)	**39.62**	12.50	7.69	17.34	19.33
	平均每輛汽車享有道路面積 (千平方公尺/輛)	**0.17**	0.05	0.04	0.08	0.07

資料來源:本計畫調查整理

4.8 重要課題

壹、交通路網發展部分

課題一：市區鐵路高架化後整體道路路網之連結調整

◆現況分析：

臺鐵縱貫鐵路貫穿嘉義市中心區造成市區整體發展阻礙，由市府積極推動的「嘉義市區鐵路高架捷運化工程」計畫，業已納入行政院「新十大建設計畫－臺鐵捷運化」項下辦理，其方案路線經牛稠溪橋 K293+700~K301+900，包括高架橋及引道全長約 8.2 公里，於完成後可消除鐵路沿線平交道 5 處，陸橋 3 處，鐵路沿線及嘉義車站站區土地可釋放出來，故應一併與市區路網發展考量規劃。

◆執行對策：

本計畫主要參考「嘉義市區鐵路高架化計畫可行性研究」分析結果，檢討未來台鐵高架化後路權之使用建議，並於「健全市區道路路網」、「鐵路高架橋下沿線路廊利用」等議題上研提相關配套措施與建議。

此外，配合鐵路立體化改變的行車動線，深入檢討嘉義市聯外道路、環狀道路、主要幹道與次要幹道系統之問題點，除應改善原有瓶頸路口與路段外，也避免新的瓶頸路口與路段之產生。

課題二：嘉義市區與高鐵太保站之聯絡效率提升

◆現況分析：

台灣高速鐵路預計於民國 96 年 1 月通車，未來嘉義市區與高鐵太保站間將形成一重要之運輸走廊，而高鐵聯外道路(自嘉義縣太保特定區北界起至世賢路止，長 11.68 公里)僅開闢至世賢路，未能有效串連至市中心(尤其是火車站)，雖後續

已有公車捷運(BRT)系統、公道一快速道路之規劃，惟仍應妥善規劃與提升嘉義市區與高鐵太保站間之聯絡效率。

◆執行對策：

配合相關計畫之規劃成果，本計畫將分別擬定嘉義市區至高鐵太保站間運輸系統之短、中、長期建設方案，以因應不同計畫建設期程之可能動線佈設。其中短期可於高鐵 50 米聯外道路通車後，利用世賢路及公道一中央大排防汛道路分散車流進入市區；中期則利用公車捷運系統(BRT)提供嘉義車站-高鐵太保站之快速運輸服務；長期則配合台鐵高架化計畫與公道一改善，建立嘉義車站高鐵聯外道路間更完善之銜接動線。

課題三：市中心區單行(向)道系統之執行成效檢討

◆現況分析：

嘉義市中心商業區除林森、中山、民族、垂楊、民生、吳鳳路外，其餘多為路幅較小之街道，因車流量集中，導致道路服務水準不佳，因此自民國 87 年起規劃單行道系統，合計共有 17 條道路，但實施單行道因影響兩側商家營業，因此目前採取「單向禁止汽車進入」管制措施，但開放機車雙向通行，不過現行汽車單向道存在指示標誌不佳、部份路段車行方向未予妥善規劃、路段及路口交通衝突、停車管制未能有效規劃等問題。各單向道現階段使用狀況及相關衍生問題說明如后。

1.單向道現況

嘉義市現行單向道計有 17 條，南北向有 8 條(由南至北行駛者 4 條；由北至南行駛者 4 條)，東西向 9 條(由東至西行駛者 4 條；由西至東行駛者 5 條)，如表 4.8-1 及圖 4.8.1 所示，而單向道週邊土地使用以住商混合型態為主，且路幅寬度以 6~9 公尺居多，道路路面邊線距建築線以約 1 公尺較多，在住商混合較密集區，道路兩側停車情況普遍，但在部

分區段道路路幅較狹窄之條件下，路邊停車影響車輛行進甚鉅，且肇事權責歸屬亦難界定，而部份單向道在鄰近路口處之路段，其道路標誌、標線設置無統一格式，易造成用路人及駕駛人不便或安全上的顧慮。

2.單向道路邊停車管制情形

嘉義市單向道兩側幾無管制停車，但在道路路幅寬度有限之情況下，道路兩側停車問題亦明顯影響單向道車行之安全性，各單向道之道路寬度資料請參見附錄四。

表 4.8-1 嘉義市單向道道路特性

行駛方向	道路名稱	道路寬度(公尺)
由東至西	長榮街	8
	北榮街	8
	光彩街	8
	延平街	7
由西至東	北門路	8
	民權路	12
	中正路	8
	蘭井街	7
	康樂街	8
由北至南	成仁街	8
	國華街	11
	西榮街	8
	廣寧街	8
由南至北	興中街	8
	忠義街	8
	西門街	9
	永和街	12

資料來源：嘉義市政府都市計畫課、本計畫整理

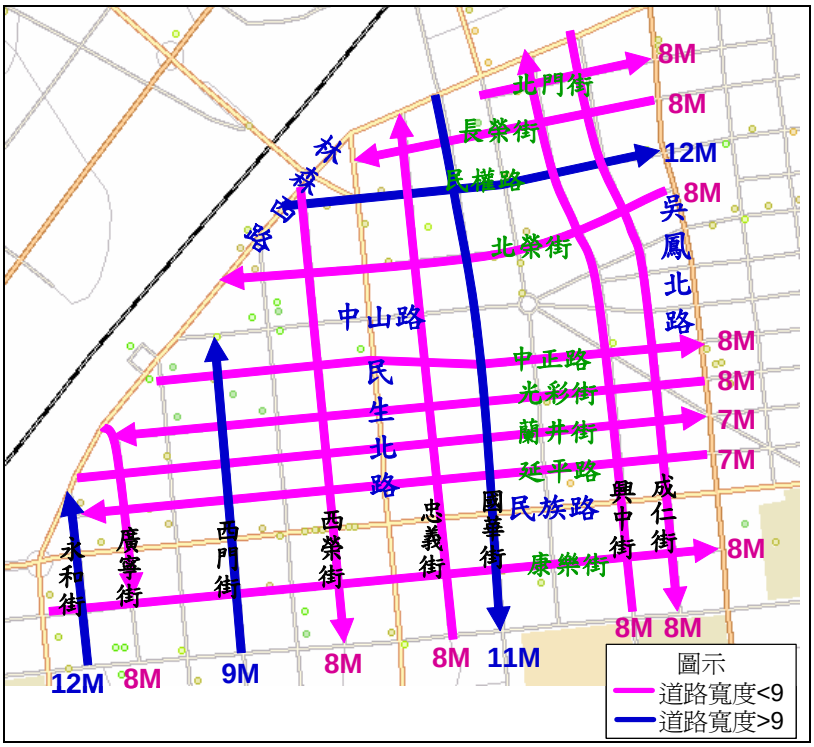


圖 4.8.1 嘉義市單向道分布位置

◆執行對策：

本計畫透過道路實質設施調查，評估市中心區單行(向)道系統存在之交通問題點，配合交通流量調查及交通安全防護要求，評估調整市區單向道管制策略，並依單向道路幅寬度通盤檢討單向道道路斷面之劃設、指示標誌佈設、停車管制等配套改善方案。

課題四：湖子內地區因應中和交流道新闢後，重要聯絡道路拓寬或新闢

◆現況分析：

銜接市嘉南 13 線公路(湖子內路)之東西向快速道路東石嘉義線（台 82）中和交流道新建工程，已於民國 94 年底完工通車，而湖子內地區為配合重大建設用地（垃圾處理場環保用地）之取得，目前正辦理農業區都市計畫變更(擬定嘉義市都市計畫「湖子內地區環保用地區段徵收」細部計畫書)。故未來湖

子內地區除因中和交流道設置而衍生通過性交通需求外，本身經過都市計畫變更，亦將產生部分運輸需求，因此更需通盤檢討湖子內地區之道路路網，以利提供湖子內地區與台 82 線中和交流道、及市區之聯絡運輸。

◆執行對策：

協調工務局都市計畫課，配合中和交流道通車及聯絡道(湖子內路)改善，檢討湖子內地區區段徵收之路網規劃，並研提中和交流道於湖子內地區重要聯絡道路之規劃建議。

課題五：重要街路之道路功能等級劃分擬定建議

◆現況分析：

市區各項重大建設正積極推動中，惟路網系統尚未能配合進行整體規劃，且市區道路分級制度未能落實，造成管理不易及資源分配不當等問題，此外目前部份市區道路交通管制措施未能符合道路功能與等級，造成管制效果不佳。

◆執行對策：

本計畫將嘉義市道路依功能區分為聯外、環狀、主要、次要及服務道路五個層級，並納入都市計畫道路系統定位。此外，配合市區整體路網規劃建議，檢討各級道路速限限制。

課題六：嘉義市及週邊地區路網整合之規劃建議

◆現況分析：

世賢路一段(通往忠孝路)及三段(通往博愛路)之地下道業已完成，但於東南部分仍未能有效銜接，影響外環道之整體服務效能，此外嘉義市與週邊地區之聯繫主要依靠聯外道路，目前欠缺大外環道之規劃，致使嘉義市外圍地區通過性交通並不便利。

◆執行對策：

本計畫規劃東區外環道以新生路銜接啓明路、彌陀路、南興路為短期路網，藉以聯絡世賢路外環道；長期可評估於蘭潭水庫西側闢建新外環道之可行性。另嘉義市與週邊地區之路網整合可配合中和交流道施做完成進行考量，包括國道 1 號、國道 3 號、台 82 線等構成一環狀路網；中長期則可評估闢建嘉義市外圍地區外環道之可行性。

貳、交通系統發展部分

課題一：考量地方歷史人文特色之交通系統發展構想

◆現況分析：

嘉義市區內具有相當多之地方歷史人文特色地點，然各景點間之交通銜接功能不彰，除未提供合宜的接駁路線供遊客參考外，亦缺乏大眾運輸系統銜接與服務，故一般遊客多數利用私人運具到達，對嘉義市觀光事業的推展助益不大。

◆執行對策：

本計畫將先進行各遊憩風景區(包括:嘉義市與週邊地區)運輸服務設施的調查檢討，並配合嘉義市觀光發展整體規劃及市府施政理念，訂定各交通系統建設優先順序，此外配合市府正積極推動的客運轉運中心計畫，將高鐵、台鐵、阿里山鐵路與公路客運的轉運功能集中於嘉義市，規劃遊憩道路銜接觀光交通運輸系統等。

課題二: 市轄內路外與路邊停車系統檢討

◆現況分析：

由 4.5 節之停車調查與停車特性分析成果，可將嘉義市停車問題及未來改善方向歸納如下：

1.嘉義市 16 處公有路外停車場中，多數收費停車場因位置不

佳、可及性較低等原因，導致使用率普遍不高，且市民基於方便考量，寧可選擇路邊停車甚至路邊違規停車，而執法機關也未強力取締違規停車，因而造成路外停車場使用率不高的現象。

2. 藉由調查資料可知，目前嘉義市停車系統供給仍大於需求，其中停車需求最高區段為中山路，其鄰近公有路外停車場：中正公園停車場及西市場停車場平日平均使用率卻低於 70%，假日亦低於 75%，推測此二處路外停車場雖停車空間充足，但在當地駕駛者較偏好路邊停車習慣下，造成公有路外停車場之停車空間閒置，而道路空間被停車佔用亦影響車流行駛之順暢性，經統計分析得知，現有公有停車場閒置空間仍足夠容納路邊停車需求(其中西市場停車場平日尚剩餘約 100 席停車位，中正公園剩餘約 40 席，假日則分別剩餘約 85、15 席)，故未來市中心區停車系統發展策略應朝以路外停車為主，路邊停車為輔之方向努力。

◆執行對策：

本計畫建議可規劃「差別費率停車」、「限時停車位」、「貨物專用停車位」、「鼓勵民間利用閒置空地設置臨時路外停車場」、「落實商業區建築物附設停車空間之使用與查核」等策略，加強市區停車之服務。

課題三：易壅塞路段與路口之改善建議

◆現況分析：

嘉義市市區道路存在易壅塞路段與路口，主要成因為包括道路容量不足、多叉路口、道路設施設計不當等問題。

◆執行對策：

透過易壅塞路段與路口總體檢，找出易壅塞之成因，並研

擬短中長期改善措施及建議；其中短期以標誌、標線、號誌等交通工程改善為主，長期可以道路線形設計改善、缺口封閉、單行道等策略為主。

課題四：大眾運輸系統之使用提升

◆現況分析：

嘉義市因地區發展與運具使用等因素，造成大眾運輸系統使用低落，不但公車服務範圍及路線不足，民眾搭乘意願也不高，間接導致私人運具使用偏高之現象。而市府「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」已說明嘉義市區公車現況及未來面臨的營運課題有四：

(1)市區公車服務範圍不足、班次過少

現有嘉義市區公車服務範圍以世賢路、垂楊路、啓明路、中山路及文化路所圍區域為主，然主要道路如東區的吳鳳南北路、民族路、林森東路、大雅路、世賢路三段，以及西區的友愛路，尚無市區公車服務。若將地區客運路線一併納入考量的話，則上述市區主要道路皆可服務。就公車路線對於村里的服務而言，人口密度高但公車服務較不足的地方為保安里、新厝里、頂庄里、太平里、新店里、車站里、福民里、美源里、安寮里與興安里等地區。而在公車行駛班次方面，目前班距普遍過長，除1、2路公車尖峰發車班距在40~60分鐘外，其餘三條路線發車班距皆過長，對於民眾而言便利性不夠，影響搭乘意願。

(2)公車路線未能與觀光據點結合

公車路線未能與市區觀光據點結合，對外地觀光客而言，到達嘉義市著名景點如蘭潭、嘉義舊監獄、大雅路商圈等之便利性不足，觀光客使用率低，無法配合營造「綠與生態的城市意象」、「創意文化觀光城」的市政目標。

而對於嘉義市民而言，主要的休閒遊憩地點為蘭潭及嘉義公園，目前市民前往此兩地以使用私人交通工具為主，應考量市民需求，調整公車路線及時刻。此外，未來尚有228國家紀念公園、王子飯店、八掌溪河濱運動公園等據點，亦需考量與市區公車路線結合。

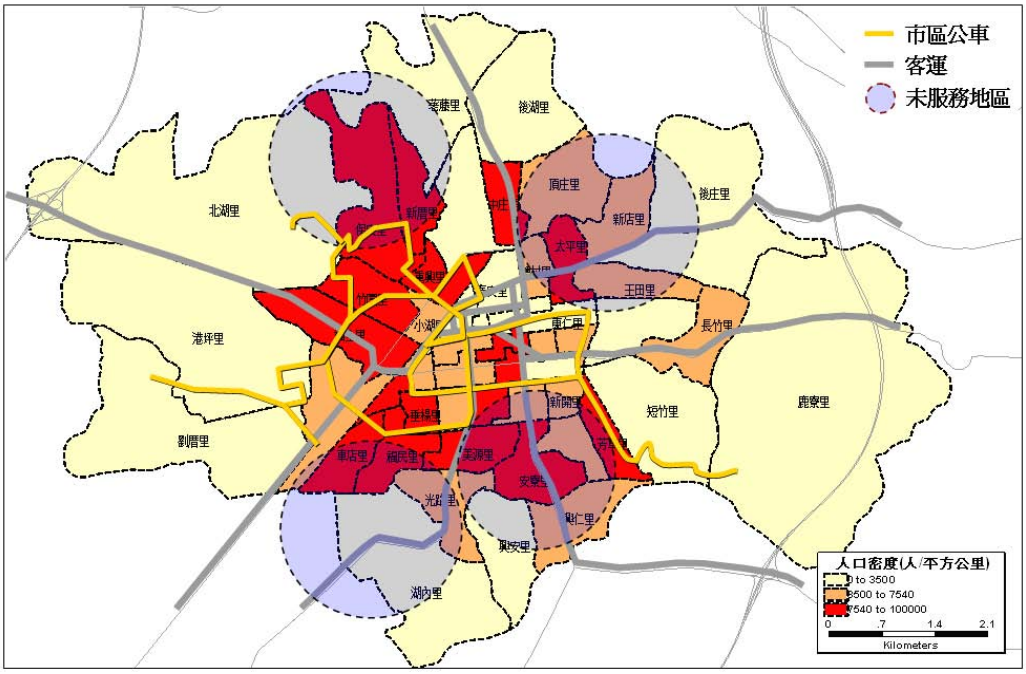


圖 4.8.2 市區公車服務村里範圍檢討圖

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

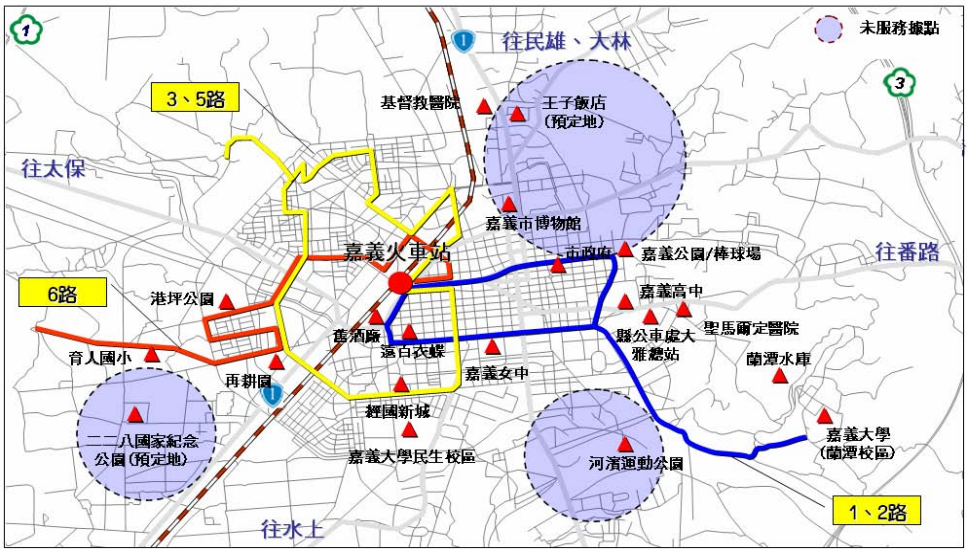


圖 4.8.3 市區公車未服務觀光據點區位圖

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

(3)配合嘉義高鐵聯外 BRT 加入服務，既有公車路網待整併調整

BRT為高鐵太保站與嘉義市區銜接的重要大眾運輸工具，其主線是利用高鐵聯外50米新闢道路路權，路線的兩個端點分別為高鐵太保站與台鐵嘉義(後)站，全長15.71公里，於嘉義市區段另規劃有長4.72公里之市區銜接線，行經中興路、博愛路、新民路、垂楊路、啓明路，終止於嘉義公園。

BRT為大眾運輸優先的具體表現，而BRT的成敗關鍵因素之一為轉乘接駁的便利性。BRT規劃之行駛路線沿線將與1號、2號、3號及5號市區公車路線有局部重疊及轉乘之介面處理，未來應配合公車整體路網進行檢討，在有限資源下，發揮最大路網效益。

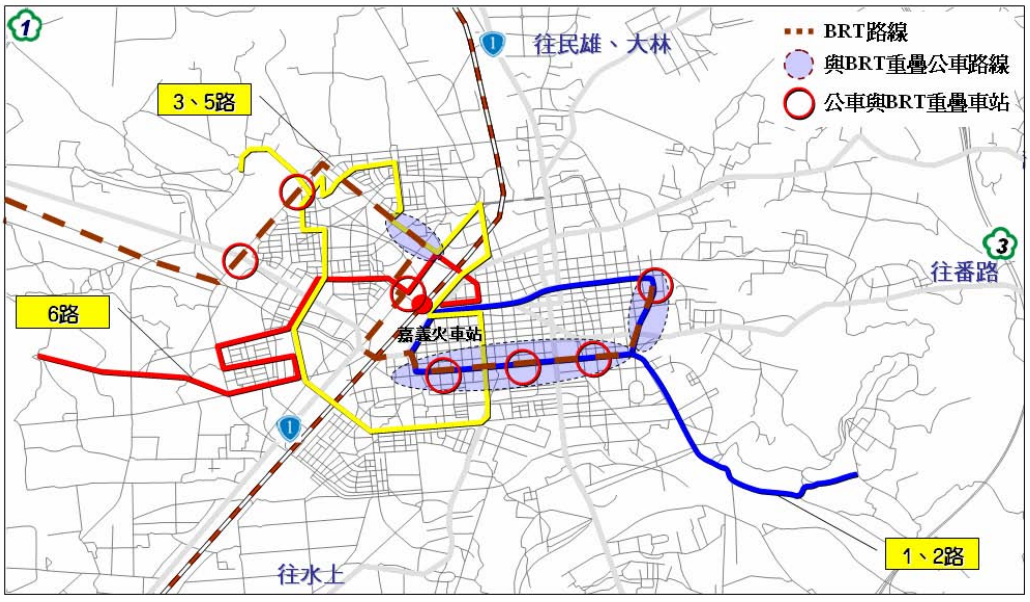


圖 4.8.4 市區公車與 BRT 重疊路線分析圖

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

(4)市區公車營運績效待改善

五線市區公車載客數不盡理想，皆為虧損狀態，每年需政府補貼金額約在250~400萬元之間，營運績效待改善。其中，3路與5路公車之載客數平均一班車不到1人搭乘，路線及

營運方式亟待改善；6路公車平均載客數亦不到10人，乘客主要以育人國小學童為主，未來可考量乘客特性進行調整。

依據公車旅客調查之結果顯示，民眾普遍認為市區公車班距過長、缺乏公車發車時刻、到站資訊提供、候車與人行空間環境不佳、轉乘資訊、票證(價)未予整合等，因而影響搭乘意願。且由於嘉義市區的道路服務水準、停車環境尚未讓民眾感到無法承受，因而，民眾仍以汽機車之使用為主，此亦是影響民眾搭乘公車之最主要因素。

(5)嘉義縣公車處人力不足，增闢路線與縮短發車班距困難

市區公車自民國42年起由嘉義縣政府營運至今，嘉義縣公車處隸屬嘉義縣政府，下設嘉義站、忠孝站、梅山站、阿里山站等4個站區。縣公車處因配合人力精減政策，在人員遇缺不補的原則下，現有員額僅剩職員15人，員工127人，合計142人，司機僅有65人，而車輛數有74輛，其中30輛為民國93年後新購車輛。受限於司機人力之不足，目前難以增闢公車路線或增加班次，是改善市區公車的最大限制。

◆執行對策：

本計畫將依據相關研究之大眾運輸使用調查分析，檢討現有市區公車、百貨接駁公車、醫療接駁公車等公車路線及營運狀況，配合觀光景點區位、長青設施區位，及原有百貨接駁公車、醫療接駁公車路線，規劃各式營運路線，如長青醫療專線、百貨專線、觀光專線等，並引進中小型公車，提供優質公車服務。並檢討市有公車(7 部中型巴士)收回專營觀光公車、長青公車之可行性，最後研提大眾運輸系統發展計畫。

課題五：智慧型運輸系統之引進

◆現況分析：

當前 ITS 部分技術已趨漸成熟，惟嘉義市尚未有相關系統

之建置，目前高鐵聯外之 BRT 系統可說是 UTS 之一環，未來可透過引進 ITS 相關系統以改善部分特定交通問題，如市區停車導引、幹道運輸效率提升、路口安全改善等特定問題。

◆執行對策：

本計畫將配合市區建設與交通發展需要，針對 ITS 各項子系統之引進適當性，分短中長期階段研提建置建議。

參、運輸系統整合部分

課題一：交通轉運中心之設置

◆分析說明：

為有效推動大眾運輸系統發展，市府「嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃」已評估客運交通轉運中心的位址，其中先期性位址以臺鐵後站廣場用地為優先考量、其次是臺鐵舊有員工宿舍，至於永久性位址為台鐵高架化後之嘉義車站位址，不過為提升該案推動的可行性，及配合臺鐵鐵路高架化後的站區空間調整，其規劃過程中針對各種可能的開發方式進行評估，並朝多目標的使用方向規劃，以提升民眾轉乘的便利性，帶動整個大嘉義生活圈的整體發展。

◆執行對策：

本計畫將配合「嘉義市設置客運交通轉運中心可行性研究與先期規劃」建議，配合先期性與永久性交通轉運中心位址之佈設狀況，檢討其週邊交通動線，並規劃各式運具之銜接動線。

課題二：各運輸系統間之整合構想

◆分析說明：

依據調查顯示，嘉義市交通以私人運具為主，至於大眾運輸與副大眾運輸系統、行人系統、老人運輸歷年來皆扮演配角的角色，從而衍生出市區交通量過度集中、大眾運輸不發達、

停車供給不足、行人通行權益被漠視、老人運輸服務不佳等現象，也造成現有路網無法發揮其最佳的交通運輸功能，此外道路空間未能依照使用特性加以分配，造成道路資源閒置或使用不當等問題。

◆執行對策：

本計畫將檢討大眾運輸、自行車、行人、老人等運輸課題，研擬一運輸整合計畫，除調整嘉義市的道路路網外，同時因應高鐵通車的契機，讓大眾運輸系統(含公車捷運)逐漸成為部份運輸走廊(例：嘉義-太保走廊)的主要交通工具，再搭配合適的停車區位，提供合宜的停車位空間，吸引部份私人運具使用者轉搭大眾運輸工具，同時有效提升道路系統與大眾運輸系統的服務水準與品質。此外透過建立市區道路空間分配標準，建議定期進行市區必要地點之道路交通流量與行人流量調查，依交通組成(行人、小客車、機車、大貨車及大客車)合理分配道路使用空間及規劃道路幾何設計，並定期檢討道路空間設計及分配成效；另分別檢討大眾運輸、自行車、行人、老年及殘障團體等各次系統發展特色，研提發展計畫及整合構想。

課題三：永續運輸發展機制之建立

◆分析說明：

為節約能源及保護環境生態，嘉義市交通發展應提倡「永續發展」觀念，未來可運用社區之總體營造經驗，配合引進集約都市(Compact City)之規劃理念，訂定永續運輸發展方案及計畫評估體系，發展綠色運輸系統，永續經營城市生態，並促進運輸需求最小化，建立永續運輸發展機制。

◆執行對策：

配合訂定永續運輸發展方案、建立永續運輸計畫評估體系、建立交通運輸環境保護觀念，擬定短、中、長期永續運輸發展行動方案。

第五章 運輸需求分析及預測

本計畫所建立之運輸需求模式，係利用民國 93 年「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」與民國 88 年「嘉義都會區運輸系統整體規劃」之研究成果為基礎加以構建，運輸需求模式研究範圍為嘉義市及週邊地區，涵蓋範圍包括嘉義市與嘉義縣，但運輸需求分析成果將以嘉義市為主。

5.1 運輸需求模式說明

本計畫運用程序性總體運輸需求預測模式架構(Sequential Aggregated Travel Demand Model)，進行運輸需求分析與預測，以利後續執行道路系統建設計畫研擬與評估比較。本計畫利用 TransCAD 作為運輸需求模式構建的分析軟體，模式的構建可分為以下八個步驟：

第一步驟：社經發展分析與預測(參閱 3.4 節的說明)

第二步驟：交通分區劃設

第三步驟：家庭起迄旅次調查

第四步驟：路網建立(現況年與目標年)

第五步驟：旅次發生

第六步驟：旅次分佈

第七步驟：運具分配

第八步驟：交通量指派

第九步驟：服務水準分析(現況年與目標年)

其中第四步驟至第八步驟經過反覆調校及驗證後，即可用於嘉義市及週邊地區運輸需求分析與預測之用，圖 5.1.1 為本計畫運輸需求模式架構之流程圖。

本計畫另透過交通部運輸研究所「第三期台灣地區整體運輸系統

規劃」中，有關嘉義生活圈城際旅次分佈資料進行計畫範圍城際旅次之修正檢核，作為本計畫運輸需求分析與預測之基礎。

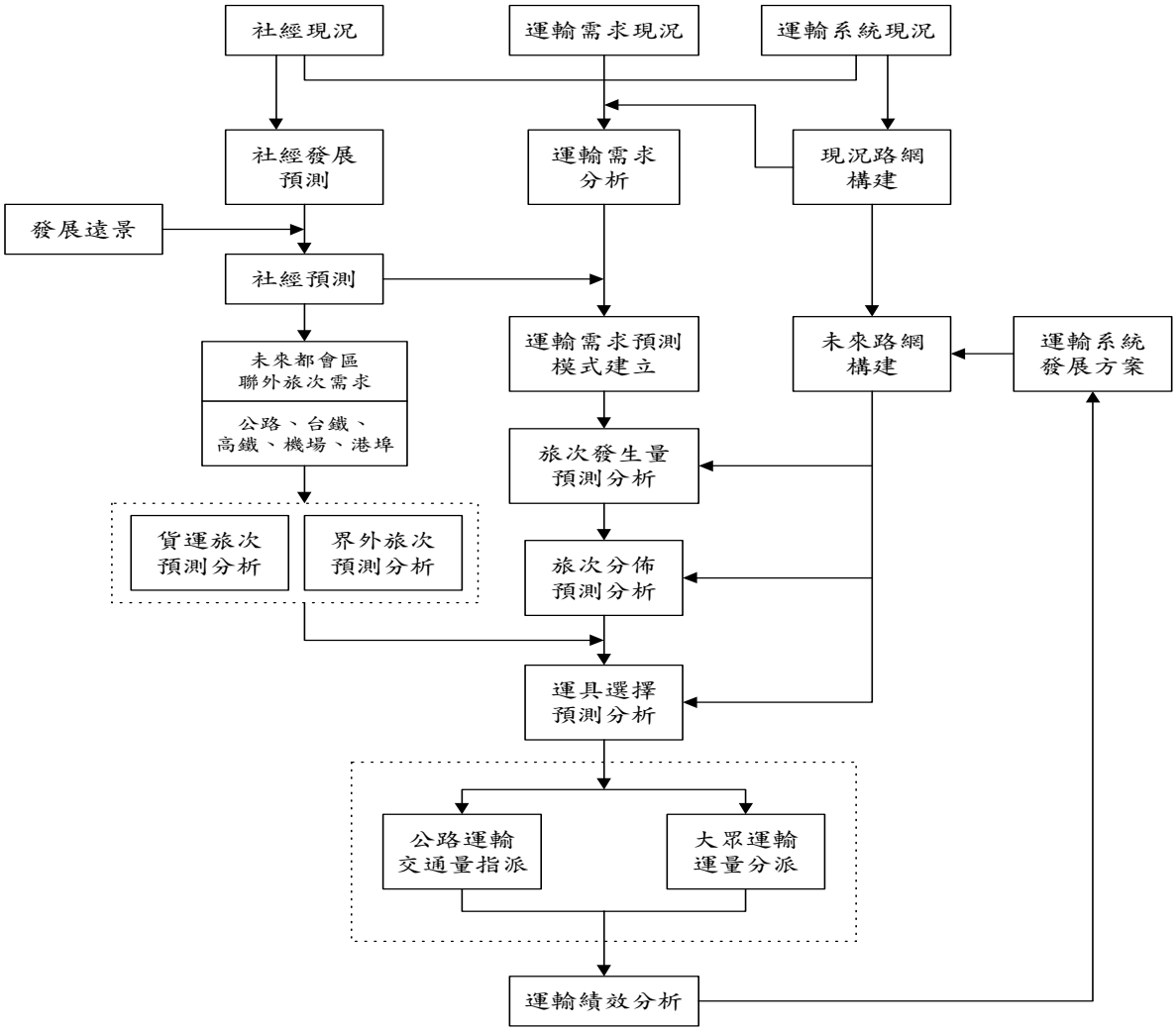


圖 5.1.1 運輸需求模式架構流程圖

5.2 旅次起迄點資料蒐集調查

本項調查之目的在於瞭解嘉義市日常旅次的活動性質與動態，以及家户社經特性與家户成員旅次型態間之關係，藉以作為整體運輸系統規劃時建立運輸需求分佈型態之依據。

一、交通分區之劃定

依據民國 88 年「嘉義都會區運輸系統整體規劃」與民國 93 年「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之研究，嘉義生活圈界內交通分區有 124 個，界外交通分區為 14 個(交通分區與村里對照請參閱表 5.4-3)，其中嘉義市交通分區有 55 個(表 5.2-1)。本計畫為能充分掌握嘉義之交通特性及脈動，並做為未來各項交通建設計畫之依據，係採用上述兩計畫案之交通分區劃設標準進行後續運輸需求分析與預測。

表 5.2-1 嘉義市行政區域與交通分區對照表

行政區		交 通 分 區
嘉義市	西區	1、2、3、4、5、6、7、8、9、10、11、12、13、14、15、16、17、18、19、20、21、22、23、24、25、26
	東區	27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37、38、39、40、41、42、43、44、45、46、47、48、49、50、51、52、53、54、55
嘉義縣	所有鄉鎮	56~124
界外分區	嘉義縣市以外地區	共14個分區

資料來源: 本計畫整理分析

二、調查抽樣數

「嘉義都會區運輸系統整體規劃」於民國 86 年曾進行旅次起迄點調查，其調查成果仍具參考價值，而「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」於民國 92 年亦曾進行旅次起迄點調查，其調查成果更具參考價值，因此本計畫欲進行之起迄點調查，住户訪問有效樣本總數預定至少達民國 93 年底嘉義市户籍登記總住户數 0.7%。

嘉義市東區與西區之有效抽樣數如表 5.2-2 所示，本計畫有效抽樣總數為 649 份，其中嘉義市東區 321 份、西區 328 份。

表 5.2-2 嘉義市之初步抽樣户數

	總户數	抽樣户數	抽樣率
嘉義市東區	42,845	321	0.00749
嘉義市西區	43,416	328	0.00755
嘉義市合計	86,261	649	0.00752

註：總户數欄位之數據為民國 93 年 12 月底統計

三、調查時間

本項調查計畫於民國 94 年 10~12 月實施，訪問員利用週二至週五至被抽樣户府上進行訪問調查，以平常日旅次活動調查為主，假日活動旅次調查則視取得可能性而定。

四、調查方法

調查對象以受訪住户全部成員為主體，訪問調查前一星期並具函至抽樣住户先行照會，懇請合作。樣本住户之抽出方式，係利用户政機關之户籍資料以系統分層抽樣法實施之。訪問調查項目分三大類：

1.住户一般資料。

2.居住人口之成員個人狀況資料。

3.個人旅次資料：包括每位成員於受訪前一日（正常工作日）全日所有發生旅次內容，包括旅次起迄地點、旅次發生時間、旅次目的、旅行時間、使用運輸工具、步行時間、等車與轉車情形等。

家庭旅次起迄調查表如附錄五所示，本調查項目之訪問調查員以東區與西區之里幹事為主，臨時工讀生為輔。

5.2.1 住戶一般資料統計分析

表 5.2-3 與圖 5.2.1~圖 5.2.4 顯示嘉義市每戶之平均戶籍人口數為 4.02 人，平均實住人口數為 3.40 人；在人口性別比例上男性人數略多於女性人數；嘉義市之平均就業人口數與就學人口數分別為 1.49 人與 0.79 人，數據顯示小家庭型態儼然成為嘉義市家庭結構之主流。嘉義市之家庭成員中平均每戶汽機車駕照的擁有數分別為 1.48 張與 2.23 張；車輛持有方面以機車持有數最多平均為 1.81 輛/戶，汽車持有數次之平均為 0.84 輛/戶，此亦符合嘉義市一般家庭之機動化程度逐漸提升的趨勢。而在住所停車方式上係以住宅自備型式最多，其次是路邊停車。

嘉義市東區與西區住戶一般資料與實住人口成員狀況資料之統計分析成果，詳列於附錄六。

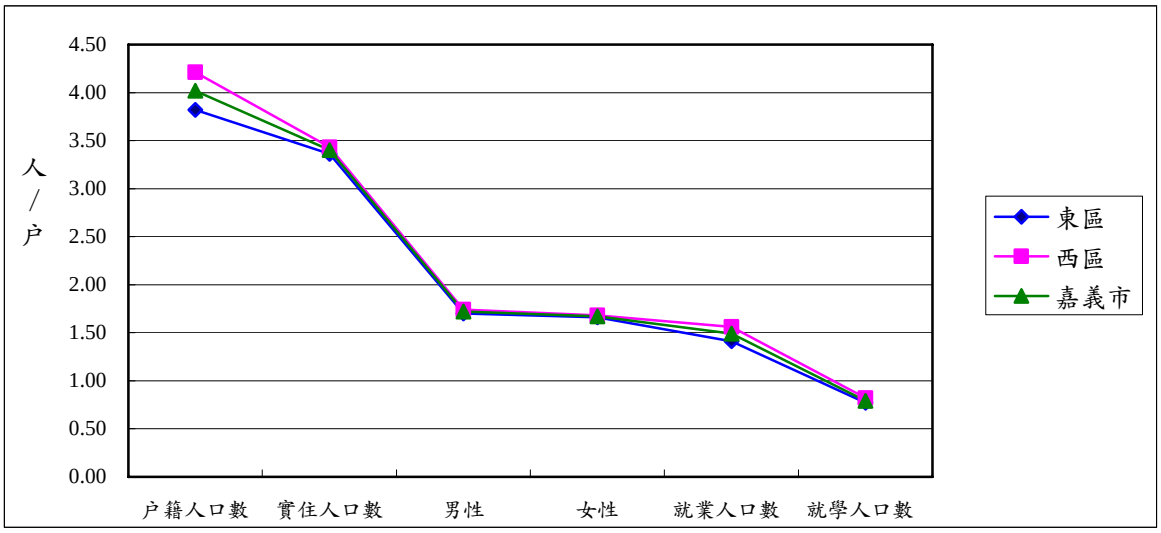


圖 5.2.1 嘉義市人口數統計

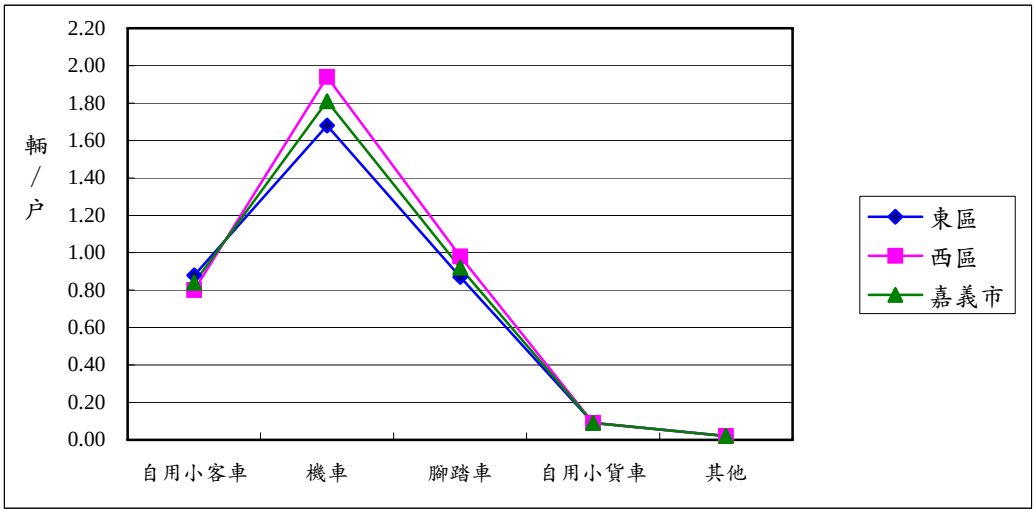


圖 5.2.2 嘉義市每戶持有車輛統計

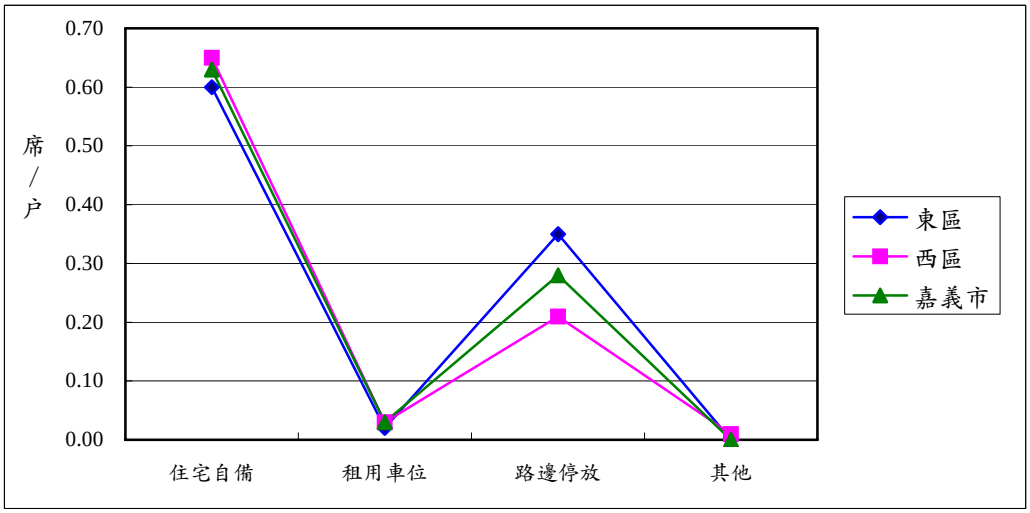


圖 5.2.3 嘉義市住所停車方式統計

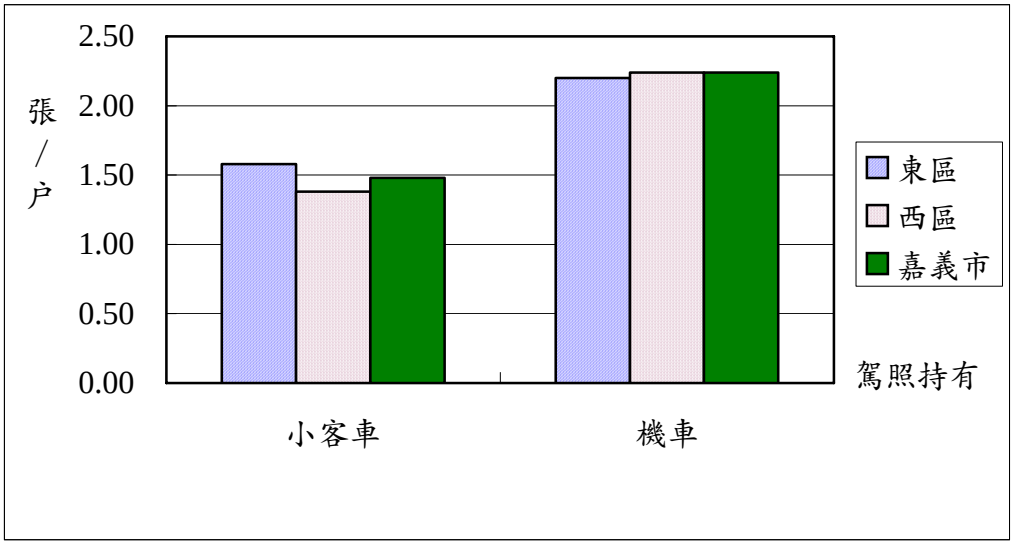


圖 5.2.4 嘉義市駕照持有統計

表 5.2-3 嘉義市住戶一般資料平均值統計表

行政區	户籍人口數（人/户）	實住人口數（人/户）	性別(人/户)		就業人口數（人/户）	就學人口數（人/户）	駕照持有(張/户)	
			男性	女性			小客車	機車
東區	3.82	3.36	1.70	1.66	1.41	0.77	1.58	2.20
西區	4.21	3.43	1.74	1.69	1.56	0.82	1.38	2.24
嘉義市	4.02	3.40	1.72	1.68	1.49	0.79	1.48	2.23

表 5.2-3 嘉義市住戶一般資料平均值統計表(續)

行政區	車輛持有(輛/户)					住所停車方式(位/户)			
	自用小客車	機車	腳踏車	自用小貨車	其他	住宅自備	租用車位	路邊停放	其他
東區	0.88	1.68	0.87	0.09	0.02	0.60	0.02	0.35	0.00
西區	0.80	1.94	0.98	0.09	0.02	0.65	0.03	0.21	0.01
嘉義市	0.84	1.81	0.92	0.09	0.02	0.63	0.03	0.28	0.00

資料來源:本計畫家訪調查資料

5.2.2 家庭所得統計分析

表5.2-4顯示嘉義市平均每户每年家庭所得以40萬以下者最多（佔27.6%），其次是50~60萬者（佔12.3%），年所得超過100萬之家庭所佔比例僅17.1%，可見嘉義市一般家庭仍屬於較低所得之結構，但根據"都市及區域發展統計彙編"統計資料顯示民國93年嘉義市家庭全年經常性收入約新台幣87萬，由此透露出家訪有關年所得資料一般住户在受訪時較不願意據實回答，因此受訪資料中家庭全年所得調查值較實際所得數據有所低估。

5.2.3 住戶人口數與車輛持有情形

表5.2-5顯示嘉義市之受訪家庭實住成員結構最少為1人，最多為11人，在649個受訪户中以實住2人的家庭最多(有160户，佔24.7%)，其次是實住4人的家庭為155户（佔23.9%），實住1人或2人的家庭總和有223户（佔34.4%），至於實住8人（含）以上的的大家庭總共僅14户（約佔2.2%），由此可見嘉義市小家庭已成為主流。

表5.2-5同時顯示受訪家庭汽機車持有狀況分為10類，其中以"汽

機車持有數超過3輛以上”的家户最多共153户（佔23.6%），其次是”持有1輛汽車與持有2輛機車”的家户有141户（佔21.7%），以及”持有1輛機車與持有1輛汽車”之家户計120户（佔18.5%），但”無持有機動車輛”之家户也有27户（佔4.2%）。

表5.2-5顯示實住人口與汽機車持有之交叉分析成果，其中以”實住4人”且”持有1輛汽車與持有2輛機車”的家户最多為51户（佔7.8%），其次是”實住4人”且”汽機車持有數超過3輛以上”的家户有38户（佔5.8%），”實住2人”且”持有1輛機車”的家户為38户（佔5.8%），”實住2人”且”持有1輛機車與持有1輛汽車”的家户有34户（佔5.2%）。

5.2.4 家庭所得與車輛持有情形

表 5.2-6 顯示家户全年所得與汽機車持有之交叉分析成果，其中以”年所得 40 萬以下”且”持有 1 輛機車”的家户最多為 56 户（佔 8.6%），其次是”年所得 40 萬以下”且”持有 1 輛機車與 1 輛汽車”的家户有 29 户（佔 4.4%），”年所得 40 萬以下”且”持有 1 輛汽車與 2 輛汽車”的家户共 29 户（佔 4.4%）。表中數據顯示汽機車持有較高的家庭其年所得不一定相對較高，透露出受訪家庭低報所得的可能性相當高。

表 5.2-4 嘉義市平均每户每年家庭所得統計表

家庭所得	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	無所得	40(含)萬以下	40~50(含)萬	50~60(含)萬	60~70(含)萬	70~80(含)萬	80~90(含)萬	90~100(含)萬	100~110(含)萬	110~120(含)萬
户數	4	179	72	80	73	52	53	25	26	23
百分比	0.6%	27.6%	11.1%	12.3%	11.2%	8.0%	8.2%	3.9%	4.0%	3.5%

表 5.2-4 嘉義市平均每户每年家庭所得統計表(續)

家庭所得	10	11	12	13	14	15	16	17	18	合計
	120~130(含)萬	130~140(含)萬	140~150(含)萬	150~160(含)萬	160~170(含)萬	170~180(含)萬	180~190(含)萬	190~200(含)萬	200 萬以上	
户數	16	10	6	6	0	8	4	4	8	649
百分比	2.5%	1.5%	0.9%	0.9%	0.0%	1.2%	0.6%	0.6%	1.2%	100.0%

資料來源:本計畫家訪調查資料

表 5.2-5 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:本計畫家訪調查資料

表 5.2-5 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:本計畫家訪調查資料

表 5.2-6 嘉義市家庭全年所得與汽機車持有數交叉分析表

家庭全年所得	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
無所得	2	1	0	0	1	0	0
1(40 萬以下)	22	56	7	29	21	0	29
2(40~50 萬)	1	13	2	18	12	0	9
3(50~60 萬)	0	11	1	18	8	0	25
4(60~70 萬)	1	4	0	20	5	0	20
5(70~80 萬)	0	4	1	15	2	1	12
6(80~90 萬)	0	2	1	5	4	1	17
7(90~100 萬)	0	1	0	4	0	0	6
8(100~110 萬)	0	0	0	4	2	0	7
9(110~120 萬)	1	1	0	2	1	0	8
10(120~130 萬)	0	0	0	2	1	0	2
11(130~140 萬)	0	1	0	1	0	0	2
12(140~150 萬)	0	0	0	1	0	0	0
13(150~160 萬)	0	0	0	1	0	0	2
14(160~170 萬)	0	0	0	0	0	0	0
15(170~180 萬)	0	0	0	0	0	0	1
16(180~190 萬)	0	0	0	0	0	0	1
17(190~200 萬)	0	0	1	0	0	0	0
18(200 萬以上)	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%

表 5.2-6 嘉義市家庭全年所得與汽機車持有數交叉分析表(續)

家庭全年所得	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
無所得	0	0	0	4	0.6%
1(40 萬以下)	0	7	8	179	27.6%
2(40~50 萬)	1	3	13	72	11.1%
3(50~60 萬)	1	3	13	80	12.3%
4(60~70 萬)	3	5	15	73	11.2%
5(70~80 萬)	1	1	15	52	8.0%
6(80~90 萬)	2	4	17	53	8.2%
7(90~100 萬)	2	0	12	25	3.9%
8(100~110 萬)	0	0	13	26	4.0%
9(110~120 萬)	1	1	8	23	3.5%
10(120~130 萬)	2	1	8	16	2.5%
11(130~140 萬)	0	0	6	10	1.5%
12(140~150 萬)	0	0	5	6	0.9%
13(150~160 萬)	0	0	3	6	0.9%
14(160~170 萬)	0	0	0	0	0.0%
15(170~180 萬)	0	0	7	8	1.2%
16(180~190 萬)	1	0	2	4	0.6%
17(190~200 萬)	0	0	3	4	0.6%
18(200 萬以上)	3	0	5	8	1.2%
總和	17	25	153	649	100%
百分比	2.6%	3.9%	23.6%	100%	

5.2.5 旅次目的別運具別旅次統計分析

表5.2-7家訪資料顯示在649受訪户中，家户實住成員每日旅次發生數為5,934旅次（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交通工具以騎機車者最多（佔45.4%），其次是駕駛小客車者（佔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%，可見嘉義市一般居民仍較偏好使用私人運具，至於大眾運具在出發使用交通工具上僅佔2.3%，其中大客車35旅次，交通車94旅次，火車3旅次，飛機0旅次，大眾運具共計132旅次。

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%），家社交旅次亦以步行方式者最多（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乘客最多皆為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%）。

5.2.6 轉乘旅次統計分析

表5.2-7家訪資料顯示一般個人出發使用交通工具中大眾運具僅佔2.3%，但仍有部份個人旅次有轉乘行為，經統計分析得知，有一次轉乘行為者計17旅次，有二次轉乘行為者計10旅次，因此有轉乘者共27旅次。

表 5.2-7 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:本計畫家訪調查資料

經由家訪資料分析，出發交通工具為私人運具且有轉乘行為之旅次中，其第一次轉乘或第二次轉乘使用交通工具為大眾運具者共計14個旅次，其中使用公車者8旅次，交通車3旅次，火車3旅次，這些旅次與出發使用交通工具為大眾運具之旅次（132旅次）加總合計是146旅次，因此家訪資料中使用大眾運具旅次佔總旅次（共5,934旅次）的2.46%，也就是說嘉義市由家訪資料得知，平日旅次中使用大眾運具的比例低於3%。

5.2.7 旅次目的別旅行時間統計分析

各旅次目的別之平均旅行時間如表5.2-8，與工作就學相關的旅次其旅行時間較長（如家工作旅次、家商務旅次、家學校旅次）但家補習旅次之旅行時間則較短，非家旅次則是與工作就學較不相關的旅次中，旅行時間較長的旅次類別，嘉義市不分旅次目的別之平均旅行時間為15.01分鐘。嘉義市依旅次目的別之旅行時間分佈如表5.2-9，各旅次目的的旅行時間大多在30分鐘之內，顯示嘉義市一般旅次的活動範圍屬於中短程的居多。

表 5.2-8　嘉義市旅次目的別平均旅行時間

旅次目的	平均旅行時間（分鐘）
家工作旅次	18.01
家學校旅次	17.23
家商務旅次	19.83
家購物旅次	9.85
家社交旅次	14.63
家事務旅次	13.34
家補習旅次	11.57
家其他旅次	15.49
非家旅次	15.55
全部旅次（不分旅次目的）	15.01

資料來源:本計畫家訪調查資料

表 5.2-9 嘉義市旅次目的別旅行時間分佈

旅次目的別 \ 旅行時間		1-5分鐘	6-10分鐘	11-20分鐘	21-30分鐘	31-40分鐘	41-50分鐘	51-60分鐘	61-90分鐘	91-120分鐘	121-180分鐘	181分鐘以上	合計
家工作旅次	旅次數	241	299	510	233	57	36	16	14	9	0	1	1,416
	百分比	17.0%	21.1%	36.0%	16.5%	4.0%	2.5%	1.1%	1.0%	0.6%	0.0%	0.1%	100%
家學校旅次	旅次數	159	225	287	108	38	25	11	3	0	0	2	858
	百分比	18.5%	26.2%	33.4%	12.6%	4.4%	2.9%	1.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.2%	100%
家商務旅次	旅次數	54	49	57	27	0	1	0	4	0	0	5	197
	百分比	27.4%	24.9%	28.9%	13.7%	0.0%	0.5%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	2.5%	100%
家購物旅次	旅次數	432	272	279	27	6	2	0	1	1	1	1	1,022
	百分比	42.3%	26.6%	27.3%	2.6%	0.6%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	100%
家社交旅次	旅次數	174	189	98	51	5	3	1	7	11	3	0	542
	百分比	32.1%	34.9%	18.1%	9.4%	0.9%	0.6%	0.2%	1.3%	2.0%	0.6%	0.0%	100%
家事務旅次	旅次數	277	320	239	50	23	7	0	9	4	3	2	934
	百分比	29.7%	34.3%	25.6%	5.4%	2.5%	0.7%	0.0%	1.0%	0.4%	0.3%	0.2%	100%
家補習旅次	旅次數	28	63	49	4	3	0	0	0	0	0	0	147
	百分比	19.0%	42.9%	33.3%	2.7%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
家其他旅次	旅次數	16	26	23	9	4	1	0	0	2	0	0	81
	百分比	19.8%	32.1%	28.4%	11.1%	4.9%	1.2%	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%	0.0%	100%
非家旅次	旅次數	205	202	228	46	15	12	8	10	6	4	1	737
	百分比	27.8%	27.4%	30.9%	6.2%	2.0%	1.6%	1.1%	1.4%	0.8%	0.5%	0.1%	100%
合計	旅次數	1,586	1,645	1,770	555	151	87	36	48	33	11	12	5,934
	百分比	26.7%	27.7%	29.8%	9.4%	2.5%	1.5%	0.6%	0.8%	0.6%	0.2%	0.2%	100%

5.2.8 運具別旅行時間統計分析

各運具別之平均旅行時間彙整於表5.2-10中，表中數據顯示與大眾運具相關的旅次其旅行時間較長（如大客車、交通車、火車），而步行的平均旅行時間最短。至於機車駕駛者、小客車駕駛者其平均旅行時間分別較機車乘客、小客車乘客為長，主要在於部份駕駛者除本身之行程外，亦包括接送等旅次目的之行程，因此其旅行時間較被搭載乘客為久。

表 5.2-10　嘉義市運具別平均旅行時間

運具別	平均旅行時間（分鐘）
011 機車駕駛者	12.00
012 機車乘客	10.08
021 小客車駕駛者	23.79
022 小客車乘客	20.70
03 小貨車	22.40
04 計程車	41.31
05 定期大客車	44.89
06 交通車	34.50
07 火車	129.33
08 飛機	-
09 腳踏車	14.43
10 步行	9.12
11 其他(交通工具)	38.37

註：旅行時間係啓始地出發時間與抵達目的地時間之間隔，包括車上時間、車外時間與步行時間等之總和

嘉義市依出發使用交通工具別之旅行時間分佈如表5.2-11，一般而言除步行活動距離範圍較小，腳踏車與機車較屬於中短程運具外，其他運具的旅行時間有相當高的比例在30分鐘以上，此數據也呼應嘉義市多數旅次活動之範圍係屬於中短程的狀況。

表 5.2-11 嘉義市運具別旅行時間分佈

出發使用運具別 \ 旅行時間		1-5分鐘	6-10分鐘	11-20分鐘	21-30分鐘	31-40分鐘	41-50分鐘	51-60分鐘	61-90分鐘	91-120分鐘	121-180分鐘	181分鐘以上	合計
011機車駕駛者	旅次數	810	841	806	168	29	16	3	10	3	4	3	2,963
	百分比	30.1%	31.2%	29.9%	6.2%	1.1%	0.6%	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%	0.1%	100%
012機車乘客	旅次數	144	147	117	24	1	1	0	0	0	1	0	435
	百分比	33.1%	33.8%	26.9%	5.5%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	100%
021小客車駕駛者	旅次數	59	174	342	177	59	31	13	17	15	0	5	892
	百分比	6.6%	19.5%	38.3%	19.8%	6.6%	3.5%	1.5%	1.9%	1.7%	0.0%	0.6%	100%
022小客車乘客	旅次數	23	74	109	39	14	7	1	7	4	0	1	279
	百分比	8.2%	26.5%	39.1%	14.0%	5.0%	2.5%	0.4%	2.5%	1.4%	0.0%	0.4%	100%
03小貨車	旅次數	14	30	47	7	4	3	4	5	4	0	0	118
	百分比	11.9%	25.4%	39.8%	5.9%	3.4%	2.5%	3.4%	4.2%	3.4%	0.0%	0.0%	100%
04計程車	旅次數	0	0	2	8	2	0	0	3	0	1	0	16
	百分比	0.0%	0.0%	12.5%	50.0%	12.5%	0.0%	0.0%	18.8%	0.0%	6.3%	0.0%	100%
05定期大客車	旅次數	0	0	1	7	9	11	3	2	2	0	0	35
	百分比	0.0%	0.0%	2.9%	20.0%	25.7%	31.4%	8.6%	5.7%	5.7%	0.0%	0.0%	100%
06交通車	旅次數	1	8	27	23	19	8	7	0	0	0	1	94
	百分比	1.1%	8.5%	28.7%	24.5%	20.2%	8.5%	7.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	100%
07火車	旅次數	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3
	百分比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	100%
08飛機	旅次數	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	百分比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
09腳踏車	旅次數	103	147	214	71	9	8	1	2	0	0	0	555
	百分比	18.6%	26.5%	38.6%	12.8%	1.6%	1.4%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	100%
10步行	旅次數	427	215	91	26	3	2	0	0	0	0	2	766
	百分比	55.7%	28.1%	11.9%	3.4%	0.4%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	100%
11其他	旅次數	5	9	14	5	2	0	4	2	3	4	0	48
	百分比	10.4%	18.8%	29.2%	10.4%	4.2%	0.0%	8.3%	4.2%	6.3%	8.3%	0.0%	100%
合計	旅次數	1,586	1,645	1,770	555	151	87	36	48	33	11	12	5,934
	百分比	26.7%	27.7%	29.8%	9.4%	2.5%	1.5%	0.6%	0.8%	0.6%	0.2%	0.2%	100%

5.2.9 每日就學旅次統計分析

表5.2-12顯示嘉義市受訪家戶之就學旅次中，西區所佔比例(52.1%)較東區高(47.9%)，此與近年西區人口增加速度較東區快有關，且西區已逐漸成為嘉義市最主要的住宅發展區，故形成西區就學人口與就學旅次較多的現況。

表 5.2-12 各行政區每日就學旅次統計

行　　政　　區	就學旅次數	百分比
東區	411	47.9%
西區	447	52.1%
嘉義市	858	100.0%

5.2.10 旅次目的別停車方式-吸引端

有關機車、小客車、小貨車依旅次目的別不同的停車方式，可依旅次目的地為家或非家所在分別進行分析，表 5.2-13 說明旅次目的地不為家之停車方式，並以旅次目的別進行分析。就機車之停車方式而言，家工作旅次的多數機車駕駛者選擇住宅自備停車空間方式停車，家非工作旅次與非家旅次皆以路邊無格位停車方式最多，家學校旅次以路外停車場停車方式最多。至於小客車之停車方式，家工作旅次以路外停車場停車方式最多，家非工作旅次、家學校旅次與非家旅次皆以路邊無格位停車方式最多。小貨車之停車方式，家學校旅次以路外停車場停車方式最多，家工作旅次與非家旅次目的皆以路邊無格位停車方式最多。

表 5.2-14 說明旅次目的地為家所在之停車方式，並以旅次目的別進行分析。表中數據顯示機車駕駛者所有旅次目的之停車方式皆以住宅自備方式最多；小客車與小貨車之停車方式亦以住宅自備方式最多；各旅次目的別之差異請參閱表 5.2-14 之資料。

表 5.2-13 旅次目的地不為家之停車方式(以旅次目的別劃分)

		住宅自備車位	路外停車場	路邊格位停車	路邊無格位停車	其他	未填寫資料	總計
家工作	機車	148	117	18	110	17	1	411
	百分比	36.0	28.5	4.4	26.8	4.1	0.2	100
	小客車	43	73	12	48	12	1	189
	百分比	22.8	38.6	6.3	25.4	6.5	0.5	100
	小貨車	2	4	0	5	1	1	13
	百分比	15.4	30.8	0.0	38.5	7.7	7.7	100
家工作小計		193	194	30	163	30	3	613
百分比		31.5	31.6	4.9	26.6	4.9	0.5	100
家非工作	機車	95	136	38	355	85	26	735
	百分比	12.9	18.5	5.2	48.3	11.6	3.5	100
	小客車	20	25	17	80	20	6	168
	百分比	11.9	14.9	10.1	47.6	11.9	3.6	100
	小貨車	11	2	2	10	1	2	28
	百分比	39.3	7.1	7.1	35.7	3.6	7.1	100
家非工作小計		126	163	57	445	106	34	931
百分比		13.5	17.5	6.1	47.8	11.4	3.7	100
家學校	機車	8	30	3	7	4	0	52
	百分比	15.4	57.7	5.8	13.5	7.7	0	100
	小客車	1	1	0	4	0	0	6
	百分比	16.7	16.7	0	66.7	0	0	100
	小貨車	0	0	0	0	0	0	0
	百分比	0	0	0	0	0	0	100
家學校小計		9	31	3	11	4	0	58
百分比		15.5	53.5	5.1	19.0	6.9	0	100
非家	機車	54	58	14	128	37	18	309
	百分比	17.5	18.8	4.5	41.4	12.0	5.8	100
	小客車	47	38	21	53	12	4	175
	百分比	26.9	21.7	12.0	30.3	6.9	2.3	100
	小貨車	8	8	0	12	4	3	35
	百分比	22.9	22.9	0	34.3	11.4	8.6	100
非家小計		109	104	35	193	53	25	519
百分比		21.0	20.0	6.8	37.2	10.2	4.8	100
總計		437	492	90	812	193	62	2,086
百分比		21.0	23.6	4.3	38.9	9.2	3.0	100

資料來源:本計畫家訪調查資料

表 5.2-14 旅次目的地為家之停車方式(以旅次目的別劃分)

		住宅自備車位	路外停車場	路邊格位停車	路邊無格位停車	其他	未填寫資料	總計
家工作	機車	337	27	5	19	1	1	390
	百分比	86.4	6.9	1.3	4.9	0.3	0.3	100
	小客車	139	17	2	26	0	2	186
	百分比	74.7	9.1	1.1	14.0	0	1.1	100
	小貨車	9	1	0	3	1	2	16
	百分比	56.3	6.3	0	18.8	6.3	12.5	100
家工作小計		485	45	7	48	2	5	592
百分比		81.9	7.6	1.2	8.1	0.3	0.9	100
家非工作	機車	642	51	1	41	2	15	752
	百分比	85.4	6.8	0.1	5.5	0.3	2.0	100
	小客車	129	8	2	23	0	2	164
	百分比	78.7	4.9	1.2	14.0	0	1.2	100
	小貨車	17	1	0	7	0	1	26
	百分比	65.4	3.8	0	26.9	0	3.8	100
家非工作小計		788	60	3	71	2	18	942
百分比		83.7	6.4	0.3	7.5	0.2	1.9	100
家學校	機車	38	3	0	3	0	0	44
	百分比	86.4	6.8	0	6.8	0	0	100
	小客車	3	0	0	0	0	1	4
	百分比	70.0	0	0	0	0	25.0	100
	小貨車	0	0	0	0	0	0	0
	百分比	0	0	0	0	0	0	100
家學校小計		41	3	0	3	0	1	48
百分比		85.4	6.3	0	6.3	0	2.0	100
總計		1,314	108	10	122	4	24	1,582
百分比		83.1	6.8	0.6	7.7	0.3	1.5	100

資料來源:本計畫家訪調查資料

5.2.11 旅次目的別旅次起迄分析

由家訪調查資料得知，649個受訪家户中全日旅次數為5,934。各旅次目的別之旅次數與所佔比例彙整於表5.2-15，其中以家工作旅次有1,416旅次(23.9%)、家非工作旅次為2,923旅次(49.2%)、家學校旅次共858旅次(14.5%)、非家旅次是737旅次(12.4%)。其中家非工作旅次包括家商務、家購物、家社交、家事務、家補習、家其他等六類旅次的總和。

表 5.2-15 嘉義市旅次目的別之旅次數

旅次目的	旅次數	比例(%)
家工作旅次	1,416	23.9
家學校旅次	858	14.5
家商務旅次	197	3.3
家購物旅次	1,022	17.2
家社交旅次	542	9.1
家事務旅次	934	15.7
家補習旅次	147	2.5
家其他旅次	81	1.4
非家旅次	737	12.4
全部旅次（不分旅次目的）	5,934	100

資料來源:本計畫家訪調查資料

在家工作旅次中主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區，至於嘉義縣部份則前往民雄鄉、水上鄉與中埔鄉的工作旅次較多，至於嘉義市東區與西區出發與到達旅次皆以區內來往旅次最多，其旅次數說明於附錄七。在家學校旅次（858旅次）中，主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區，且家學校旅次多數為區內的來往旅次。

家商務旅次（197旅次）、家購物（1,022旅次）與家社交旅次（542旅次）主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區。家事務旅次（934旅次）與家補習旅次（147旅次）主要出發地與目的地集中在嘉義市東區，其次為嘉義市西區。家其他旅次（81旅次）主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區，其他地區分布較少。

非家旅次（737旅次）之起迄分佈，此類型旅次主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區，其它旅次數較多的地區包括嘉義縣的民雄鄉(31旅次) 、水上鄉(13旅次)、中埔鄉(14旅次)與界外分區(11旅次)。

分析成果顯示嘉義市每日總旅次中仍以嘉義市區內的往來為主，其比例超過總旅次的92%，而嘉義市與週邊地區往來最密切者為民雄鄉，其次是水上鄉、中埔鄉與太保市，而界外分區與研究範圍內

各行政區間的往來比例非常少。

5.2.12 運具別旅次起迄分析

家訪資料若依運具別區分之旅次數與所佔比例彙整於表5.2-16，其中以機車駕駛者最多有2,963旅次(45.4%)、其次是小客車駕駛者共892旅次(15.0%)、再其次是步行的有766旅次(12.9%)，在家訪調查資料中使用大客車有35旅次、交通車有94旅次、火車有3旅次，但並沒有搭乘飛機之旅次，至於使用腳踏車有555旅次(9.4%)、其他運具有48旅次(0.8%)。

表 5.2-16　嘉義市運具別之旅次數

運具別	旅次數	比例(%)
011 機車駕駛者	2,963	45.4
012 機車乘客	435	7.3
021 小客車駕駛者	892	15.0
022 小客車乘客	279	4.7
03 小貨車	118	2.0
04 計程車	16	0.3
05 定期大客車	35	0.6
06 交通車	94	1.6
07 火車	3	0.1
08 飛機	0	0.0
09 腳踏車	555	9.4
10 步行	766	12.9
11 其他(交通工具)	48	0.8

資料來源:本計畫家訪調查資料

步行旅次為短程交通行為，以行政區內往來為主要型態，腳踏車主要使用者為學生，亦以行政區內往來為主，機車屬於中短途交通工具，主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區，其次是嘉義縣的民雄鄉；小客車屬於中長途交通工具，主要出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區，以及嘉義縣的民雄鄉，至於嘉義市居民利用小客車至界外交通分區之旅次數，以台灣南部地區較高(19旅次)，其次是台灣中部地區(11旅次)，大客車與交通車也以中長程旅次為主，主要

出發地與目的地集中在嘉義市東區與西區。

嘉義市之步行旅次中(表5.2-17)，以家社交旅次所佔比例最高(30.2%)，其次是家購物旅次佔27.2%，再其次是家學校旅次佔15.9%；而步行旅次出發地出現次數最高的地區包括9(力行里與新西里有41次)、12(湖內里為42次)、17(大溪里與港坪里有40次)、24(新厝里為38次)、25(保安里有38次)等五個交通分區，此五區皆在嘉義市西區;至於步行旅次目的地出現次數最高的地區包括9(力行里與新西里有41次)、12(湖內里為45次)、17(大溪里與港坪里有39次)、24(新厝里為40次)、25(保安里有38次)等五個交通分區，此五區與出發地相同皆在嘉義市西區;上述五區除力行里與新西里位於市區外，其它四個交通分區皆位於郊區;嘉義市東區之步行旅次發生的次數與比例較西區少，主要集中在市中心區一帶，包括崇文里、文昌里、蘭井里、龍山里、鎮南里、神農里、光復里、東平里、東噴里與東仁里等。

在自行車旅次中(表5.2-18)，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%；而自行車旅次出發地出現次數最高的地區包括26(北湖里、竹村里與下埤里有37次)、37(興南里與豐年里有19次)、38(新開里與宣信里有20次)等三個交通分區，前一區在嘉義市西區，後兩區則在嘉義市東區；至於自行車旅次目的地出現次數最高的地區包括26(北湖里、竹村里與下埤里有36次)、37(興南里與豐年里有21次)、38(新開里與宣信里有18次)等三個交通分區；上述三區除北湖里、竹村里與下埤里位於郊區外，其它兩個交通分區皆位於市區。自行車旅次中以上學旅次居多(佔42.3%)，主要使用者為學生，其出發地與目的地之主要交通分區是37(興南里與豐年里)，由家訪資料分析結果得知，嘉義市東區自行車使用的頻率較西區高。

表 5.2-17　嘉義市步行旅次之各旅次目的別旅次數

步行旅次旅次目的	旅次數	比例(%)
家工作旅次	59	7.7
家學校旅次	122	15.9
家商務旅次	0	0.0
家購物旅次	231	27.2
家社交旅次	208	30.2
家事務旅次	60	7.8
家補習旅次	12	1.6
家其他旅次	14	1.8
非家旅次	60	7.8
全部旅次（不分旅次目的）	766	100

資料來源:本計畫家訪調查資料

表 5.2-18　嘉義市自行車旅次之各旅次目的別旅次數

步行旅次旅次目的	旅次數	比例(%)
家工作旅次	56	10.1
家學校旅次	235	42.3
家商務旅次	3	0.5
家購物旅次	96	17.3
家社交旅次	38	6.8
家事務旅次	37	6.7
家補習旅次	29	5.2
家其他旅次	3	0.5
非家旅次	58	10.5
全部旅次（不分旅次目的）	555	100

資料來源:本計畫家訪調查資料

5.2.13 嘉義市與台南都會區家訪調查結果比較分析

本節將本計畫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5.2-19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4倍以上，因此嘉義市各旅次目的之平均旅行時間皆小於台南都會區之平均旅行時間，表5.2-19之比較分析數據屬合理的結果。

表5.2-20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 5.2-19　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：本計畫家訪調查資料、「台南都會區家庭旅次起迄調查」(民國 89 年)

表 5.2-20　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：本計畫家訪調查資料、「台南都會區家庭旅次起迄調查」(民國 89 年)

5.3 旅次發生分析

5.3.1 交通分區旅次產生數與吸引數

本計畫家訪資料是經由抽樣過程獲取，因此前述小節的各項分析成果是以家訪資料為基礎，若欲將家訪資料成果與實際交通特性等資料（譬如：周界與屏柵線交通量等）進行比較或檢核工作前，必須將家訪資料依各交通分區的抽樣率加以放大，放大後各交通分區的旅次產生數與吸引數羅列於表5.3-1，嘉義市家訪資料放大後的旅次產生總數與吸引總數分別約 798,936與801,795旅次，故研究範圍全日發生的旅次數約80萬。

經由家訪資料所產生的旅次產生數與旅次吸引數在進行旅次分佈步驟前，必須進行旅次均衡工作(trip balancing)，因家訪資料由受訪家户取得，故有關以家為基礎的旅次(home-based trip)中，以家為旅次產生端的旅次頻率將較旅次吸引端精確，故在進行旅次均衡工作時，旅次總量將以旅次產生數為基準。

嘉義市重要地點或地點所在之交通分區編號簡述如下：嘉義火車站(前站)位於交通分區3，衣蝶百貨(交通分區1)，遠東百貨(交通分區8)，聖瑪爾定醫院(交通分區44)，耐斯王子飯店與嘉義基督教醫院皆在交通分區53，經國新城分佈在交通分區7與8，後湖工業區(交通分區54)，蘭潭(交通分區48)，港坪花卉專區(交通分區17)。

5.3.2 旅次產生分析

本計畫採用類目分析法(Cross-Classification Method)針對家訪資料中各旅次目的別（家工作、家非工作、家學校、非家）進行旅次產生率之計算，其中家非工作旅次包括家商務、家購物、家社交、家事務、家補習、家其他等六類旅次的總和。

本計畫採用實住人口數與汽機車持有總數進行家户之分類，依家訪資料得知，受訪家户實住人口數最少1人，最多11人，因此家户按

照實住人口數共分為11類，至於家户依汽機車持有總數共分為10類，分別是：

(1)第一類：無持有任何機車或小汽車

(2)第二類：持有 1 輛機車

(3)第三類：持有 1 輛小汽車

(4)第四類：持有 1 輛機車或持有 1 輛小汽車

(5)第五類：持有 2 輛機車

(6)第六類：持有 2 輛或 3 輛小汽車（因受訪家户中沒有持有 3 輛小汽車者故合併）

(7)第七類：持有 2 輛機車與持有 1 輛小汽車

(8)第八類：持有 1 輛機車與持有 2 輛小汽車

(9)第九類：持有 3 輛機車

(10)第十類：機車與小汽車持有數總和超過 3 輛以上

家訪調查資料經由上述分類並依旅次目的別分別進行一般家户實住人口數與汽機車持有總數之交叉分析，其成果羅列於表5.3-2~表5.3-6。表中分析數據發現無論是家工作或家非工作或非家旅次目的，當其實住人口數越大時，所推估之旅次產生率大致呈增加的現象，反應受訪户的旅次特性屬合理範圍。至於當受訪户機動車輛持有數增加時，本計畫所推估之旅次產生率亦呈增加的趨勢，且大致都屬於合理範圍值，故未來研究引用上應較無疑慮。

本計畫利用類目分析法進行不同旅次目的別旅次產生數與吸引數的推估，而所需輸入的資料包括：

1.不同類型家户的旅次產生率（分旅次目的別）

2.不同類型家户的屬性資料（如：不同類型家户户數、不同類型家户平均户量、不同類型家户平均汽機車持有率等）

表 5.3-1 交通分區旅次目的別產生數與吸引數(經抽樣率放大後)

交通分區	家工作		家非工作		家學校		非家		全部旅次	
	P	A	P	A	P	A	P	A	P	A
1	1,033	6,081	4,650	10,540	516	270	1,081	1,351	7,280	18,242
2	1,584	1,216	3,778	1,891	975	0	675	1,216	7,012	4,323
3	1,072	4,054	4,154	10,945	670	0	2,702	3,108	8,598	18,107
4	1,701	2,027	5,236	12,297	785	0	1,756	1,891	9,478	16,215
5	883	2,027	5,891	5,540	441	0	1,351	2,432	8,566	9,999
6	2,571	1,891	3,654	2,702	1,082	1,081	1,351	1,081	8,658	6,755
7	5,659	2,162	4,527	2,432	452	0	810	540	11,448	5,134
8	3,176	4,054	4,681	8,513	1,839	1,216	1,351	810	11,047	14,593
9	3,177	540	12,048	3,648	2,118	675	945	945	18,288	5,808
10	4,229	1,621	5,022	2,027	2,379	0	810	540	12,440	4,188
11	4,110	1,621	4,658	6,891	2,192	9,729	2,297	2,702	13,257	20,943
12	10,158	5,135	1,6884	9,864	5,628	0	1,216	1,351	33,886	16,350
13	5,028	2,297	6,564	2,702	5,586	270	540	540	17,718	5,809
14	5,363	6,216	5,786	8,918	4,092	270	2,972	3,108	18,213	18,512
15	2,702	5,540	8,648	12,837	2,837	3,918	2,567	2,702	16,754	24,997
16	5,930	4,864	11,571	10,000	3,905	1,756	2,837	1,891	24,243	18,511
17	5,183	7,432	13,167	10,810	2,801	2,702	3,783	3,513	24,934	24,457
18	8,248	6,351	6,048	4,054	4,536	270	1,756	1,351	20,588	12,026
19	2,112	1,081	6,090	675	1,242	0	270	0	9,714	1,756
20	4,100	4,864	7,143	7,702	1,852	2,027	2,432	2,702	15,527	17,295
21	4,229	675	10,508	6,621	2,306	0	0	540	17,043	7,836
22	2,758	1,216	1,887	0	1,451	0	135	0	6,231	1,216
23	1,845	1,081	4,876	4,594	1,845	3,378	675	945	9,241	9,998
24	3,290	270	11,584	6,621	1,448	0	810	1,081	17,132	7,972
25	8,436	4,324	21,090	17,702	7,126	5,135	2,702	2,027	39,354	29,188
26	8,154	9,729	5,824	4,054	1,682	2,702	3,108	2,297	18,768	18,782
27	2,016	4,054	9,253	7,297	474	0	2,027	2,297	13,770	13,648
28	2,038	2,297	5,825	9,189	2,330	540	1,216	2,027	11,409	14,053
29	1,665	270	12,556	21,081	1,537	540	1,891	5,540	17,649	27,431
30	2,489	1,216	14,498	11,891	2,489	2,837	2,027	2,297	21,503	18,241
31	529	1,081	4,647	5,540	353	405	405	1,081	5,934	8,107
32	1,189	4,864	3,437	5,675	0	135	810	1,351	5,436	12,025
33	1,489	5,945	7,991	22,972	270	1,756	3,918	4,864	13,668	35,537
34	2,379	1,756	2,003	2,567	500	0	810	675	5,692	4,998

表 5.3-1 交通分區旅次目的別產生數與吸引數(經抽樣率放大後)(續)

交通分區	家工作		家非工作		家學校		非家		全部旅次	
	P	A	P	A	P	A	P	A	P	A
35	2,300	2,432	8,120	4,189	947	3,378	1,891	1,081	13,258	11,080
36	2,814	1,216	4,556	2,027	1,474	945	675	810	9,519	4,998
37	1,303	1,891	4,692	10,540	1,694	7,162	2,702	2,027	10,391	21,620
38	4,421	3,243	6,877	14,729	2,333	1,891	1,216	2,432	14,847	22,295
39	2,565	1,756	9,875	1,891	1,154	3,513	405	1,351	13,999	8,511
40	5,422	2,027	12,064	2,567	3,524	2,432	540	135	21,550	7,161
41	2,840	0	6,583	945	1,678	0	0	0	11,101	945
42	5,686	810	6,461	3,243	3,360	1,351	675	810	16,182	6,214
43	3,866	2,297	9,942	10,000	1,104	8,648	2,567	1,621	17,479	22,566
44	3,506	2,567	6,203	9,729	3,371	8,378	3,108	1,351	16,188	22,025
45	240	0	1,682	14,459	240	3,513	4,729	1,621	6,891	19,593
46	831	135	4,293	5,270	2,354	3,783	1,486	1,216	8,964	10,404
47	1,951	540	3,382	3,918	1,821	3,783	1,486	1,486	8,640	9,727
48	4,725	3,783	8,505	7,027	4,050	2,162	810	1,081	18,090	14,053
49	2,768	0	5,933	1,891	2,109	1,756	540	135	11,350	3,782
50	2,544	405	7,097	675	2,410	0	135	135	12,186	1,215
51	2,483	675	7,320	2,567	2,483	2,162	1,081	810	13,367	6,214
52	7,847	945	8,827	3,378	3,503	945	1,081	1,216	21,258	6,484
53	6,347	4,729	6,617	7,567	4,456	4,054	3,108	2,702	20,528	19,052
54	3,252	3,918	3,658	2,162	1,219	270	1,216	675	9,345	7,025
55	3,923	1,486	1,120	810	1,120	1,891	270	270	6,433	4,457
嘉義市合計	192,159	144,707	389,986	370,376	116,143	103,629	83,757	83,761	782,045	702,473
嘉義市以外地區	1,081	46,621	0	24,594	0	12,297	15,810	15,810	16,891	99,322
總計	193,240	191,328	389,986	394,970	116,143	115,926	99,567	99,571	798,936	801,795

註:1.P 表旅次產生數，A 表旅次吸引數
2.家非工作旅次不含家工作與家學校旅次
3.各旅次目的皆含步行旅次
資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-2 實住人口數與汽機車持有數交叉表

單位：家户數

汽機車持有狀況 / 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輛機車與持有1輛汽車	持有2輛機車	持有2或3輛汽車	持有1輛汽車與持有2輛機車	持有2輛汽車與持有1輛機車	持有3輛機車	汽機車持有數超過3輛以上	總合	百分比
1	18	26	4	13	1	0	0	1	0	0	63	9.7%
2	5	37	5	35	21	0	33	2	4	18	160	24.7%
3	0	13	3	36	14	0	28	2	10	29	135	20.8%
4	3	7	1	24	9	1	48	14	6	42	155	23.9%
5	0	1	1	12	4	0	19	3	3	30	73	11.2%
6	0	0	0	3	1	1	9	2	1	19	36	5.5%
7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	12	13	2.0%
8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	7	1.1%
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0.5%
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.3%
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.3%
總和	26	94	14	123	50	2	135	24	25	166	649	100%
百分比	4.0%	12.9%	2.2%	19.0%	7.7%	0.3%	20.8%	3.7%	3.9%	25.6%	100%	

註:汽車含小客車與小貨車

表 5.3-3 家工作旅次產生率

單位：旅次/日/户

汽機車持有狀況 / 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輛機車與持有1輛汽車	持有2輛機車	持有2或3輛汽車	持有1輛汽車與持有2輛機車	持有2輛汽車與持有1輛機車	持有3輛機車	汽機車持有數超過3輛以上
1	0.61	0.85	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00
2	0.00	0.89	0.40	1.63	1.57	0.00	1.55	2.00	0.50	2.06
3	0.00	1.46	2.33	1.25	2.64	0.00	1.96	1.50	2.90	2.45
4	0.67	2.43	4.00	2.17	2.67	2.00	2.38	2.00	3.83	3.79
5	0.00	2.00	0.00	2.17	1.75	0.00	2.89	2.67	3.00	3.80
6	0.00	0.00	0.00	1.33	4.00	2.00	3.33	5.00	6.00	4.32
7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	3.08
8	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.71
9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.33
10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00
11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00

註:含步行旅次

表 5.3-4 家非工作旅次產生率

單位：旅次/日/户

汽機車持有狀況 / 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輛機車與持有1輛汽車	持有2輛機車	持有2或3輛汽車	持有1輛汽車與持有2輛機車	持有2輛汽車與持有1輛機車	持有3輛機車	汽機車持有數超過3輛以上
1	2.61	2.69	2.00	1.69	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	4.40	4.38	5.20	2.69	4.05	0.00	3.61	3.00	4.00	2.11
3	0.00	6.38	3.00	4.11	4.29	0.00	4.39	8.00	4.60	3.69
4	4.00	6.43	2.00	4.04	3.56	2.00	4.94	4.00	6.83	4.21
5	0.00	4.00	6.00	6.00	4.00	0.00	5.47	7.33	5.00	5.03
6	0.00	0.00	0.00	4.67	4.00	18.00	5.89	7.50	6.00	8.42
7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	6.58
8	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	11.14
9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.33
10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25.00
11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	17.50

註:含步行旅次

表 5.3-5 家學校旅次產生率

單位：旅次/日/户

汽機車持有狀況 / 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輛機車與持有1輛汽車	持有2輛機車	持有2或3輛汽車	持有1輛汽車與持有2輛機車	持有2輛汽車與持有1輛機車	持有3輛機車	汽機車持有數超過3輛以上
1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	0.00	0.57	0.40	0.43	0.10	0.00	0.03	0.00	0.00	0.11
3	0.00	1.15	0.00	1.25	0.86	0.00	1.11	1.50	0.30	0.59
4	2.00	2.29	4.00	2.63	1.33	4.00	2.35	2.36	0.00	1.38
5	0.00	6.00	4.00	4.00	4.25	0.00	2.63	2.00	2.00	1.63
6	0.00	0.00	0.00	4.67	0.00	6.00	2.44	3.00	2.00	2.37
7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.00	2.75
8	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.14
9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00
10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00
11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.00

註:含步行旅次

表 5.3-6 非家旅次產生率

單位：旅次/日/户

汽機車持有狀況 / 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輛機車與持有1輛汽車	持有2輛機車	持有2或3輛汽車	持有1輛汽車與持有2輛機車	持有2輛汽車與持有1輛機車	持有3輛機車	汽機車持有數超過3輛以上
1	0.33	0.42	1.00	0.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	1.40	0.78	0.80	0.91	0.81	0.00	1.30	2.00	0.50	0.44
3	0.00	1.23	0.33	1.53	1.14	0.00	0.79	2.00	0.60	1.00
4	0.67	2.29	0.00	1.38	1.67	0.00	1.19	2.29	0.33	0.69
5	0.00	1.00	0.00	1.67	0.75	0.00	1.68	5.00	1.33	1.13
6	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.44	2.50	1.00	2.11
7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	1.42
8	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.43
9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.50
11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00

註:含步行旅次

前述成果是經由家訪資料分析而得，本計畫利用TransCAD進行旅次發生分析過程，於採用類目分析法執行旅次產生數之推估時，係將實住人口數與汽機車持有總數之分類再予以簡化，依家訪資料得知，實住人口數1人或2人之家户旅次特性較類似，可合併為一類，6人（含）以上的家户旅次特性較類似，且此類型家户數總和僅佔受訪户的9.7%（請參閱表5.3-2），可歸為一類，家户依實住人口新分類後共分為5類，至於家户依汽機車持有總數分類簡化，採用同樣的程序將性質類似的家户予以合併也分為5類，分別是：

(1)第一類：無持有任何機車或小汽車

(2)第二類：汽機車持有總數等於 1

(3)第三類：汽機車持有總數等於 2

(4)第四類：汽機車持有總數等於 3

(5)第五類：汽機車持有總數超過 3 輛以上

經由重新分類後並依旅次目的別所獲得實住人口數與汽機車持有總數之交叉分析成果，羅列於表5.3-7~表5.3-11。上述的數據可於後續研究應用TransCAD進行旅次產生數之計算。然而前述的簡化分類並非唯一的方式，其他的分類組合可依使用者的需求加以調整。

表 5.3-7 簡化分類之實住人口數與汽機車持有總數交叉分析表

單位：家户數

汽機車持有狀況 / 實住人口數	無持有機動車輛	汽機車持有數等於1	汽機車持有數等於2	汽機車持有數等於3	汽機車持有數大於3	總和	百分比
1或2人	23	72	70	40	18	223	34.4%
3	0	16	50	40	29	135	20.8%
4	3	8	34	68	42	155	23.9%
5	0	2	16	25	30	73	11.2%
6(含)人以上	0	0	15	11	47	63	9.7%
總和	26	98	175	184	166	649	100%
百分比	4.0%	15.1%	27.0%	28.3%	25.6%	100%	

註:汽車部份含小客車與小貨車

表 5.3-8 家工作旅次產生率

(旅次/日)

汽機車持有狀況 / 實住人口數	無持有機動車輛	汽機車持有數等於1	汽機車持有數等於2	汽機車持有數等於3	汽機車持有數大於3
1或2人	0.48	0.79	1.47	1.48	2.06
3	0.00	1.63	1.64	2.18	2.45
4	0.67	2.63	2.29	2.43	3.79
5	0.00	1.00	2.06	2.88	3.80
6(含)人以上	0.00	0.00	2.00	3.50	4.05

資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-9 家非工作旅次產生率

(旅次/日)

汽機車持有狀況 / 實住人口數	無持有機動車輛	汽機車持有數等於1	汽機車持有數等於2	汽機車持有數等於3	汽機車持有數大於3
1或2人	3.00	3.69	2.90	3.53	2.11
3	0.00	5.75	4.16	4.63	3.69
4	4.00	5.88	3.85	4.91	4.21
5	0.00	5.00	5.50	5.64	5.03
6(含)人以上	0.00	0.00	7.20	5.38	9.36

資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-10 家學校旅次產生率

(旅次/日)

汽機車持有狀況 / 實住人口數	無持有機動車輛	汽機車持有數等於1	汽機車持有數等於2	汽機車持有數等於3	汽機車持有數大於3
1或2人	0.00	0.32	0.24	0.03	0.11
3	0.00	0.94	1.14	0.93	0.59
4	2.00	2.50	2.32	2.15	1.38
5	0.00	5.00	4.06	2.48	1.63
6(含)人以上	0.00	0.00	4.00	2.43	3.18

資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-11 非家旅次產生率

(旅次/日)

汽機車持有狀況 / 實住人口數	無持有機動車輛	汽機車持有數等於1	汽機車持有數等於2	汽機車持有數等於3	汽機車持有數大於3
1或2人	0.57	0.67	0.79	1.23	0.44
3	0.00	1.06	1.42	0.80	1.00
4	0.67	2.00	1.41	1.43	0.69
5	0.00	0.50	1.44	2.04	1.13
6(含)人以上	0.00	0.00	0.00	0.79	2.34

資料來源：本計畫家訪調查資料

5.3.3 旅次目的別旅次發生時間分佈統計

經由家訪個人旅次特性資料可得各旅次目的別旅次發生時間分佈比率（表5.3-12與表5.3-13），分析結果顯示所有旅次目的（包含家工作、家非工作、家學校、非家旅次）的上午尖峰時間皆為AM7:00~8:00，其中家非工作旅次上午另一波尖峰時間是AM8:00~9:00，至於下午時段家學校旅次尖峰時間發生於PM16:00~17:00。其他三個旅次目的的尖峰時間則發生於PM17:00~18:00。表5.3-12與表5.3-13中的數據於下一小節作為將P/A起迄矩陣轉換為O/D起迄矩陣之依據。

表 5.3-12 旅次目的別旅次發生時間分佈比率（含步行旅次）

時段	全日 旅次比例	家工作 旅次比例	家非工作 旅次比例	家學校 旅次比例	非家 旅次比例
0	0.04%	0.15%	0.02%	0.00%	0.00%
1	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2	0.03%	0.07%	0.02%	0.00%	0.00%
3	0.06%	0.07%	0.07%	0.00%	0.00%
4	0.31%	0.81%	0.18%	0.18%	0.07%
5	1.17%	1.80%	1.01%	0.52%	1.36%
6	5.55%	3.60%	6.25%	9.32%	2.10%
7	20.90%	22.95%	15.13%	37.53%	20.49%
8	10.38%	12.08%	12.74%	2.62%	6.79%
9	5.96%	3.21%	8.50%	1.10%	6.85%
10	4.78%	2.37%	6.40%	0.47%	8.01%
11	3.69%	2.19%	4.48%	0.52%	7.13%
12	3.56%	3.35%	2.76%	2.10%	8.89%
13	1.73%	2.69%	1.39%	0.23%	2.98%
14	2.07%	1.38%	2.58%	0.23%	3.53%
15	4.10%	1.77%	4.94%	5.18%	3.94%
16	10.36%	5.19%	9.32%	20.86%	12.14%
17	11.70%	20.59%	6.88%	14.74%	10.25%
18	4.99%	7.28%	5.37%	2.44%	2.10%
19	2.96%	2.50%	4.53%	0.41%	0.61%
20	2.79%	2.54%	3.91%	0.41%	1.56%
21	2.04%	1.80%	2.73%	0.82%	1.15%
22	0.50%	0.85%	0.53%	0.18%	0.07%
23	0.33%	0.77%	0.25%	0.12%	0.00%

資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-12 旅次目的別旅次發生時間分佈比率（含步行旅次）(續)

時段	全日旅次	全日旅次	家工作旅次離	家工作旅次到	家非工作旅次	家非工作旅次	家學校旅次離	家學校旅次到	非家旅次	非家旅次
0	0.01%	0.03%	0.04%	0.11%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0.03%	0.00%	0.07%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
3	0.03%	0.03%	0.00%	0.07%	0.05%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
4	0.20%	0.11%	0.56%	0.25%	0.09%	0.09%	0.12%	0.06%	0.07%	0.00%
5	0.68%	0.49%	0.88%	0.92%	0.68%	0.33%	0.35%	0.17%	0.68%	0.68%
6	3.76%	1.79%	2.51%	1.09%	3.58%	2.67%	8.33%	0.99%	1.56%	0.54%
7	10.15%	10.75%	12.04%	10.91%	7.59%	7.54%	15.50%	22.03%	10.45%	10.04%
8	4.93%	5.45%	5.05%	7.03%	6.53%	6.21%	0.99%	1.63%	2.92%	3.87%
9	2.88%	3.08%	1.52%	1.69%	4.00%	4.50%	0.52%	0.58%	3.80%	3.05%
10	2.24%	2.54%	1.06%	1.31%	2.96%	3.44%	0.12%	0.35%	4.14%	3.87%
11	1.90%	1.79%	1.24%	0.95%	2.19%	2.29%	0.52%	0.00%	3.60%	3.53%
12	1.57%	1.99%	1.62%	1.73%	1.20%	1.56%	0.82%	1.28%	3.80%	5.09%
13	0.88%	0.85%	1.17%	1.52%	0.79%	0.60%	0.12%	0.12%	1.56%	1.42%
14	1.10%	0.97%	0.78%	0.60%	1.35%	1.23%	0.12%	0.12%	1.90%	1.63%
15	2.26%	1.84%	0.92%	0.85%	2.70%	2.24%	2.97%	2.21%	2.24%	1.70%
16	5.62%	4.74%	3.64%	1.55%	4.72%	4.60%	11.54%	9.32%	6.11%	6.04%
17	5.57%	6.13%	10.17%	10.42%	3.34%	3.54%	6.29%	8.45%	4.75%	5.50%
18	2.22%	2.77%	2.90%	4.38%	2.63%	2.74%	0.87%	1.57%	0.88%	1.22%
19	1.27%	1.69%	1.02%	1.48%	2.02%	2.51%	0.06%	0.35%	0.20%	0.41%
20	1.45%	1.34%	1.34%	1.20%	1.98%	1.93%	0.29%	0.12%	0.88%	0.68%
21	0.90%	1.14%	0.81%	0.99%	1.21%	1.52%	0.35%	0.47%	0.47%	0.68%
22	0.21%	0.29%	0.32%	0.53%	0.26%	0.27%	0.06%	0.12%	0.00%	0.07%
23	0.14%	0.19%	0.35%	0.42%	0.10%	0.15%	0.06%	0.06%	0.00%	0.00%

資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-13 旅次目的別旅次發生時間分佈比率(不含步行旅次)

時段	全日 旅次比例	家工作 旅次比例	家非工作 旅次比例	家學校 旅次比例	非家 旅次比例
0	0.05%	0.15%	0.02%	0.00%	0.00%
1	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2	0.03%	0.07%	0.02%	0.00%	0.00%
3	0.06%	0.07%	0.08%	0.00%	0.00%
4	0.32%	0.85%	0.13%	0.21%	0.07%
5	1.12%	1.84%	0.85%	0.61%	1.18%
6	4.91%	3.65%	4.86%	10.26%	1.84%
7	20.64%	23.25%	14.26%	37.16%	20.02%
8	9.83%	11.86%	11.72%	2.98%	6.50%
9	5.95%	3.10%	8.72%	1.29%	6.94%
10	4.88%	2.28%	6.61%	0.55%	8.72%
11	3.82%	2.14%	4.80%	0.54%	7.32%
12	3.70%	3.24%	3.17%	2.24%	8.05%
13	1.92%	2.66%	1.63%	0.28%	3.25%
14	2.04%	1.39%	2.52%	0.28%	3.54%
15	3.81%	1.58%	4.92%	4.15%	3.99%
16	9.97%	5.19%	9.51%	18.35%	12.04%
17	12.31%	21.08%	6.63%	16.04%	10.85%
18	5.38%	7.45%	5.86%	2.85%	2.29%
19	3.08%	2.58%	4.84%	0.48%	0.66%
20	3.04%	2.55%	4.57%	0.48%	1.40%
21	2.25%	1.51%	3.34%	0.95%	1.26%
22	0.54%	0.78%	0.64%	0.21%	0.07%
23	0.35%	0.74%	0.32%	0.14%	0.00%

資料來源：本計畫家訪調查資料

表 5.3-13 旅次目的別旅次發生時間分佈比率(不含步行旅次)(續)

時段	全日旅次	全日旅次	家工作旅次離	家工作旅次到	家非工作旅次	家非工作旅次	家學校旅次離	家學校旅次到	非家旅次	非家旅次
0	0.01%	0.04%	0.04%	0.11%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0.03%	0.00%	0.07%	0.00%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
3	0.03%	0.03%	0.00%	0.07%	0.06%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
4	0.21%	0.11%	0.59%	0.26%	0.06%	0.06%	0.14%	0.07%	0.07%	0.00%
5	0.63%	0.49%	0.88%	0.96%	0.56%	0.29%	0.41%	0.20%	0.59%	0.59%
6	3.52%	1.39%	2.58%	1.07%	2.92%	1.94%	9.17%	1.09%	1.40%	0.44%
7	9.96%	10.68%	12.12%	11.13%	7.11%	7.15%	14.95%	22.21%	10.27%	9.75%
8	4.64%	5.19%	4.97%	6.89%	6.07%	5.65%	1.15%	1.83%	2.73%	3.77%
9	2.91%	3.04%	1.44%	1.66%	4.17%	4.55%	0.61%	0.68%	3.91%	3.03%
10	2.27%	2.61%	1.03%	1.25%	3.00%	3.61%	0.14%	0.41%	4.51%	4.21%
11	1.97%	1.85%	1.22%	0.92%	2.40%	2.40%	0.54%	0.00%	3.55%	3.77%
12	1.62%	2.08%	1.51%	1.73%	1.38%	1.79%	0.88%	1.36%	3.47%	4.58%
13	0.98%	0.94%	1.22%	1.44%	0.90%	0.73%	0.14%	0.14%	1.70%	1.55%
14	1.08%	0.96%	0.77%	0.63%	1.31%	1.21%	0.14%	0.14%	1.92%	1.62%
15	2.10%	1.71%	0.81%	0.77%	2.69%	2.23%	2.38%	1.77%	2.29%	1.70%
16	5.49%	4.48%	3.68%	1.51%	4.86%	4.65%	10.33%	8.02%	6.06%	5.98%
17	5.90%	6.41%	10.43%	10.65%	3.23%	3.40%	7.07%	8.97%	5.02%	5.83%
18	2.38%	3.00%	2.95%	4.50%	2.88%	2.98%	1.02%	1.83%	0.96%	1.33%
19	1.31%	1.77%	1.07%	1.51%	2.13%	2.71%	0.07%	0.41%	0.22%	0.44%
20	1.59%	1.45%	1.33%	1.22%	2.34%	2.23%	0.34%	0.14%	0.81%	0.59%
21	0.99%	1.26%	0.66%	0.85%	1.48%	1.86%	0.41%	0.54%	0.52%	0.74%
22	0.22%	0.32%	0.26%	0.52%	0.31%	0.33%	0.07%	0.14%	0.00%	0.07%
23	0.16%	0.19%	0.37%	0.37%	0.13%	0.19%	0.07%	0.07%	0.00%	0.00%

資料來源：本計畫家訪調查資料

5.4 運輸需求預測

5.4.1 模式建立

一、交通分區

本計畫沿用「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之138交通分區與生活圈聚落區位大小關係（包括界內交通分區124個，界外交通分區14個）。另考量資料之取得、規模及分析所需，同時參考「第三期台灣地區整體運輸規劃」分類方式，將生活圈界內交通分區以縣市為大分區、鄉鎮為中分區單位，各層級之交通分區內容與應用範圍請參見表5.4-1。各交通分區編碼及詳細對照彙整如表5.4-3。

表 5.4-1 本研究交通分區層次與應用範圍

分區層次	基本單元	個數	應用範圍
大分區	縣及省轄市	2	社經資料比較分析 旅次資料比較分析
中分區	市區鄉鎮	20	社經分派模式建立校估 運輸需求模式建立校估
小分區	村里	124	基本資料蒐集儲存 模式驗證與應用

資料來源：參考「第三期台灣地區整體運輸規劃」，交通部運輸研究所，民國 88 年。

二、路網構建

本計畫所建立之公路路網係以「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」為基礎進行基年(民國93年)與目標年(民國100年與110年)路網之構建，公路路網之基本圖係擷取自運研所全省電子地圖(圖5.4.1)。路網構建重要步驟說明如下：

（一）研究範圍內道路系統分為一般道路及市區道路兩大類；一般道路包括高速公路、快速道路、匝道、郊區道路等四類，各類道路再依地形特性分為平原區、丘陵區及山嶺區為三類，道路行駛速率函數如下所示，各類道路自由流速率與速率流量曲線參數請參見表 5.4-2。

$$T=To(1+\alpha(V/C)^{\wedge}\beta)$$

其中 T：最終路段行駛時間

To：表自由流速率下之路段行駛時間

V：表路段車流量

C：表路段容量

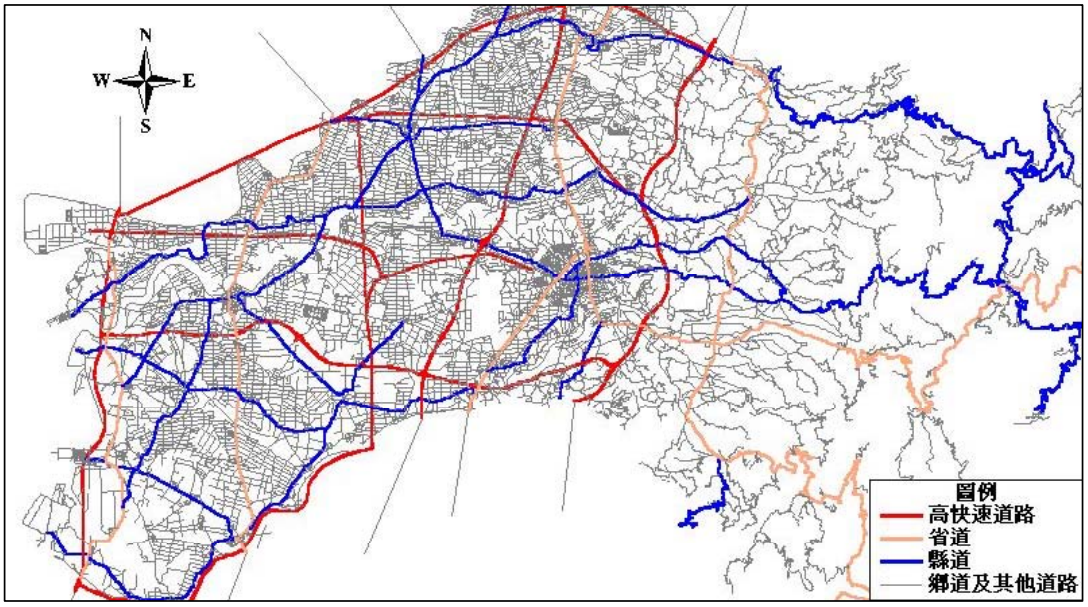


圖 5.4.1 本計畫路網圖

資料來源:嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)

表 5.4-2 各類道路自由流速率與速率流量曲線參數表

道路分類	So		α	β	參數來源
	省、縣道	鄉道			
高速公路 平原區 1	93		0.9053	4.9604	台北都會區捷運系統規劃
高速公路 丘陵區/山嶺區 2	85		0.9503	4.9604	台北都會區捷運系統規劃
快速公路 市 區 3	67		1.0153	4.7948	台北都會區捷運系統規劃
匝 道 4	54		0.7420	5.2905	台中都會區捷運系統細部份規劃
郊區道路 平原區 5	80	60	1.0587	4.8220	台中都會區捷運系統細部份規劃
郊區道路 丘陵區 6	60	50	1.7225	2.8176	台中都會區捷運系統細部份規劃
郊區道路 山嶺區 7	50	40	4.4800	2.8600	新竹都會區捷運系統細部份規劃
市區道路 低干擾 8	57		0.3923	7.7546	台北都會區捷運系統規劃
市區道路 中干擾 9	39		0.8363	6.2168	台北都會區捷運系統規劃
市區道路 高干擾 10	33		1.3868	4.8738	台北都會區捷運系統規劃

註：S0 為自由車流速率。

資料來源：嘉義都會區運輸系統整體規劃，台灣省政府交通處，民國 88 年。

表 5.4-3 交通分區編碼對照表(1/4)

大分區	縣市	中分區	鄉鎮市	交通分區	村里
1	嘉義市	1	嘉義市西區	1	驛站里、菜園里、集英里
				2	民安里、自治里、康莊里
				3	通運里、榮檜里、民生里、社內里、慶昇里、北杏里
				4	功科里、中庸里、學圃里、大業里
				5	義昌里、福松里、書院里
				6	導民里、育英里
				7	致遠里、華明里、翠岱里、培元里
				8	垂楊里、自強里
				9	新西里、力行里
				10	美源里
				11	光路里
				12	湖內里
				13	福民里
				14	車店里
				15	西平里、磚嗎里
				16	劉厝里、頭港里
				17	港坪里、大溪里
				18	福全里
				19	竹文里、小湖里
				20	竹圍里
				21	長安里、北榮里、慶昌里
				22	重興里
				23	湖邊里、香湖里
				24	新厝里
				25	保安里
				26	竹村里、北湖里、下埤里
		2	嘉義市東區	27	府路里、祐民里、大街里、建國里
				28	初陽里、安平里、震安里
				29	東安里、崇文里、文昌里、蘭井里
				30	光復里、龍山里、鎮南里、神農里
				31	志航里、希康里、東山里
				32	內安里、仁和里、仁武里
				33	東平里、東噴里、東仁里
				34	泰安里、社口里、北城里
				35	檜村里、雲霄里
				36	太平里
				37	豐年里、興南里
				38	宣信里、新開里
				39	安寮里

表 5.4-3 交通分區編碼對照表（續 2/4）

大分區	縣市	中分區	鄉鎮市	交通分區	村里
1	嘉義市	2	嘉義市東區	40	興安里、興村里
				41	興仁里
				42	頂寮里、芳安里
				43	芳草里
				44	短竹里
				45	東川里
				46	王田里
				47	長竹里
				48	盧厝里、鹿寮里
				49	圳頭里
				50	後庄里
				51	新店里
				52	頂庄里
				53	仁義里、中庄里
				54	後湖里
				55	茖藤里
2	嘉義縣	3	民雄鄉	56	北斗村、雙福村
				57	鎮北村、豐收村、東湖村、頂崙村
				58	大崎村、松山村、秀林村、三興村、東興村
				59	東榮村、寮頂村、西安村、中樂村
				60	興中村、興南村、文隆村
				61	菁埔村、平和村、中央村、西昌村、福權村、中和村
				62	山中村、福興村
		4	大林鎮	63	東林里、吉林里、西林里
				64	明華里、湖北里、西結里、排路里、明和里
				65	大糖里、三村里、溝背里、內林里、三角里、義和里
				66	三和里、過溪里、大美里、中坑里
				67	平林里、中林里、上林里
		5	溪口鄉	68	溪東村、溪西村、疊溪村、柳溝村、妙崙村、游東村、坪頂村
				69	美南村、美北村、本厝村、游西村、溪北村、林腳村、柴林村
		6	新港鄉	70	福德村、大興村、宮前村、宮後村
				71	埤子村、大潭村、西庄村、海瀛村、古民村
				72	北崙村、南崙村、共和村、板頭村、南港村、中庄村
				73	安和村、潭大村、溪北村
				74	中洋村、月潭村、三間村、月眉村、菜公村
		7	六腳鄉	75	灣北村、蒜頭村、灣南村、蒜東村、蒜南村、工廠村
				76	雙涵村、三義村、塗師村、溪厝村、潭墘村

表 5.4-3 交通分區編碼對照表（續 3/4）

大分區	縣市	中分區	鄉鎮市	交通分區	村里
2	嘉義縣	7	六腳鄉	77	永賢村、豐美村、港美村、竹本村、蘇厝村、崙陽村、六斗村
				78	魚寮村、六腳村、六南村、正義村、崩山村、古林村、更寮村
		8	東石鄉	79	猿樹村、東石村、永屯村、塭仔村、海埔村、三家村、型厝村
				80	溪下村、下揖村、龍港村、鰲鼓村、港口村、副瀨村、頂揖村
				81	港墘村、洲仔村、圍潭村、蔦松村
				82	東崙村、西崙村、網寮村、掌潭村、塭港村
		9	布袋鎮	83	龍江里、新厝里、九龍里、光復里、岱江里、興中里、岑海里
				84	東安里、中安里、西安里、貴舍里、樹林里
				85	永安里、考試里、振寮里、江山里、東港里、見龍里、菜舖里
				86	好美里、復興里、新民里、新岑里
		10	義竹鄉	87	仁里村、六桂村、頭竹村、岸腳村、義竹村、傳芳村、五厝村、中平村
				88	北華村、溪洲村、東光村、東榮村、後鎮村、埤前村、龍蛟村、平溪村
				89	新店村、西過村、官和村、官順村、新富村、東過村
		11	鹿草鄉	90	鹿東村、後寮村、後堀村、豐稠村、鹿草村、豐稠村、西井村、下麻村
				91	重寮村、三角村、松竹村、竹山村、施家村、碧潭村、光潭村、下潭村
		12	朴子市	92	平和里、安福里、文化里、開元里、中正里
				93	順天里、內厝里、博厚里
				94	永和里
				95	大鄉里、新寮里、大葛里、竹圍里、仁和里、德興里、雙溪里、溪口里
				96	松華里、佳禾里、新庄里、德家里、梅華里、崁後里、崁前里、順安里、竹村里、南竹里
		13	太保市	97	春珠里、前潭里、後潭里、梅埔里
				98	崙頂里、舊埤里、田尾里、新埤里、後庄里、東勢里、安仁里、太保里
				99	北新里、南新里、埤鄉里、過溝里、麻寮里、港尾里
		14	水上鄉	100	水上村、水頭村、柳新村
				101	龍德村、溪洲村、南和村、靖和村、三鎮村
				102	塗溝村、粗溪村、大堀村、大崙村、下寮村
				103	寬士村、民生村
				104	三和村、下寮村、回歸村
				105	柳鄉村、內溪村、柳林村
				106	忠和村、南鄉村、義興村、中庄村、三界村、國姓村
		15	中埔鄉	107	和美村

表 5.4-3 交通分區編碼對照表（續 4/4）

大分區	縣市	中分區	鄉鎮市	交通分區	村里
2	嘉義縣	15	中埔鄉	108	和興村、和睦村
				109	義仁村、隆興村、金蘭村、富收村
				110	中埔村、頂埔村、鹽館村、裕民村、同仁村、龍門村
				111	社口村、灣潭村、石　村
				112	中崙村、東興村、瑞豐村、沄水村、三層村、深坑村
		16	番路鄉	113	內甕村、新福村、下坑村、江西村
				114	觸口村、民和村、草山村、番路村、公田村、大湖村、公興村
		17	竹崎鄉	115	復金村、和平村、竹崎村
				116	獅埕村、沙坑村、義仁村、義和村、坑頭村
				117	鹿滿村、灣橋村、紫雲村
				118	龍山村、桃源村、昇平村、白杞村、塘興村、義隆村、內埔村
				119	緞繻村、光華村、中和村、仁壽村、金獅村、文峰村
		18	梅山鄉	120	梅北村、梅東村、梅南村
				121	半天村、安靖村、雙溪村、大南村、永興村、過山村
				122	圳北村、圳南村、龍眼村、太和村、瑞里村、瑞峰村、碧湖村、太平村、太興村
		19	阿里山鄉	123	豐山村、中正村、中山村、茶山村、新美村、里佳村、山美村、十字村、樂野村、達邦村、來吉村、香林村
		20	大埔鄉	124	和平村、永樂村、西興村、大埔村、茄苳村
3	花蓮方向	21	花蓮方向	125	花蓮方向
4	嘉義以北	22	嘉義以北	126	台 3
				127	台 1
				128	中山高
				129	縣道 157
				130	縣道 145 甲
				131	台 19
				132	台 17
5	嘉義以南	23	嘉義以南	133	台 17
				134	台 19
				135	中山高
				136	台 1
				137	縣道 145；縣道 172
				138	台 3

資料來源：本計畫整理分析

（二）本計畫市區道路係套合都市計畫圖(圖 5.4.2)，乃沿用「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之成果，依道路兩側土地使用狀況配合實地踏勘蒐集資料，分為低、中、高干擾三類；高度干擾指道路兩旁土地使用型態以商業使用為主，或道路兩側違規停車問題嚴重，或路段長度小於 300 公尺；中度干擾指兩旁土地使用以非商業使用為主，或道路兩側無違規停車問題，或路段長度介於 300 至 600 公尺；若非以上兩類則屬於低干擾道路。

（三）道路等級及容量，主要依「道路型態」及「干擾程度」而定，並參考「台灣地區公路容量手冊」計算各類道路之車道容量及自由車流速率關係，本計畫道路等級分類、路型分類代碼及自由車流速率、容量等參數之設定如表 5.4-4 所示。

（四）交通分區中心（centroid）及區心連線（centroid connector）之決定除參考「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之選取位置，另配合都市計畫圖，依交通分區之範圍、區位發展強度、交通場站及交流道位置予以調整。

（五）大眾運輸路網係以嘉義縣市客運路線、國道客運及鐵路行駛路線班次為基年路網，未來年則考慮高鐵及 BRT 路線(或輕軌路線)。

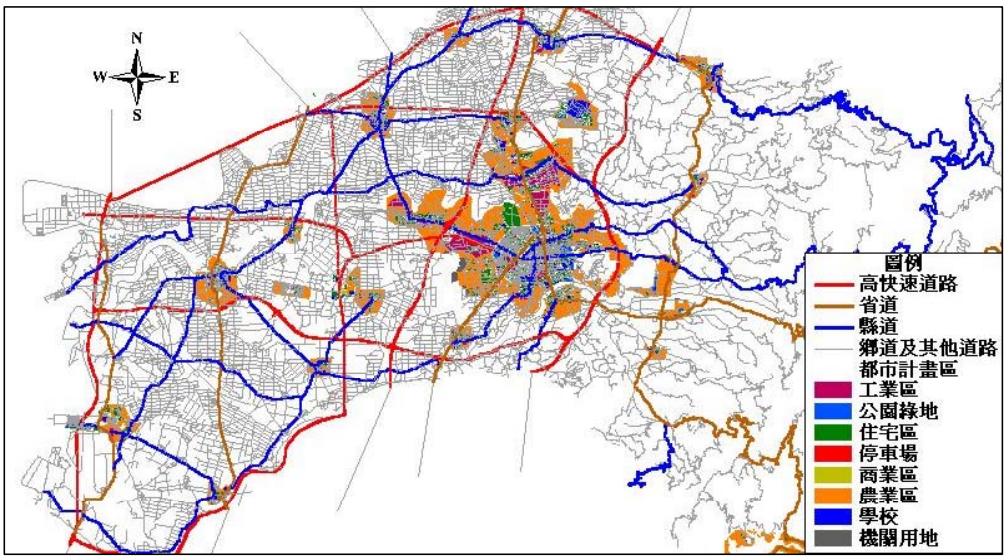


圖 5.4.2　研究路網與都市計畫套合圖
資料來源：嘉義生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）

表 5.4-4 各類道路速率與容量對照表（1/2）

道路系統分類	道路功能	type	So	車道數	CAPC	全日道路容量	每車道容量	全日乘數	車道小時容量
高速公路 平原區	國道	1	93	2	1	67,500	33,750	15	2,250
		2	93	3	2	102,000	34,000	15	2,267
		3	93	4	3	138,750	34,688	15	2,313
高速公路 丘陵區/山嶺區		4	85	2	4	61,500	30,750	15	2,050
		5	85	3	5	93,000	31,000	15	2,067
		6	85	4	6	126,000	31,500	15	2,100
快速道路 平原區	快速道路	10	80	2	10	58,400	29,200	16	1,825
		11	80	3	11	88,800	29,600	16	1,850
		12	80	4	12	120,800	30,200	16	1,888
快速道路 丘陵區/山嶺區		13	75	2	13	48,800	24,400	16	1,525
		14	75	3	14	74,400	24,800	16	1,550
		15	75	4	15	100,800	25,200	16	1,575
快速道路 市 區	市區快道	19	65	2	19	58,400	29,200	16	1,825
		20	60	3	20	88,800	29,600	16	1,850
		21	60	4	21	120,800	30,200	16	1,888
匝　　道	匝道	22	54	1	22	25,200	25,200	16	1,575
		23	54	2	23	51,360	25,680	16	1,605
郊區道路 平原區	省、縣道	24	70	1	24	14,625	14,625	13	1,125
		25	70	2	25	30,095	15,048	13	1,158
		26	70	3	26	45,500	15,167	13	1,167
		27	70	4	27	65,000	16,250	13	1,250
郊區道路 平原區	鄉道	28	50	1	28	14,625	14,625	13	1,125
		29	60	2	29	30,095	15,048	13	1,158
		30	60	3	30	45,500	15,167	13	1,167
		31	60	4	31	65,000	16,250	13	1,250
郊區道路 丘陵區	省、縣道	32	50	1	32	12,375	12,375	15	825
		33	60	2	33	25,500	12,750	15	850
		34	60	3	34	38,475	12,825	15	855
	鄉道	35	40	1	35	12,375	12,375	15	825
		36	50	2	36	25,500	12,750	15	850
		37	50	3	37	38,475	12,825	15	855

表 5.4-4 各類道路速率與容量對照表（續 2/2）

道路系統分類	道路功能	type	So	車道數	CAPC	全日道路容量	每車道容量	全日乘數	車道小時容量
郊區道路山嶺區	省、縣道	38	40	1	38	11,138	11,138	15	743
		39	50	2	39	22,950	11,475	15	765
	鄉道	40	40	1	40	11,138	11,138	15	743
		41	40	2	41	22,950	11,475	15	765
市區道路低干擾	市區道路	42	57	1	42	14,000	14,000	14	1,000
		43	57	2	43	28,000	14,000	14	1,000
		44	57	3	44	42,700	14,233	14	1,017
		45	57	4	45	64,400	16,100	14	1,150
		46	57	5	46	84,700	16,940	14	1,210
市區道路中干擾		47	39	1	47	13,600	13,600	16	850
		48	39	2	48	28,000	14,000	16	875
		49	39	3	49	42,400	14,133	16	883
		50	39	4	50	64,000	16,000	16	1,000
		51	39	5	51	84,000	16,800	16	1,050
市區道路高干擾		52	33	1	52	11,900	11,900	17	700
		53	33	2	53	24,650	12,325	17	725
		54	33	3	54	37,400	12,467	17	733
		55	33	4	55	56,950	1,438	17	838
		56	33	5	56	75,650	15,130	17	890
其他道路		60	10	1	60	1,000	1,000	10	100
區心連線		0	30		0				5,000

資料來源：「第三期台灣地區整體運輸規劃」，交通部運輸研究所，民國 88 年。

三、模式參數

本計畫運輸需求分析預測有關嘉義縣部份本計畫直接引用「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之研究成果，至於嘉義市部份則透過本計畫之家訪資料進行檢核修正。「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」程序性總體運輸需求模式之旅次發生、旅次分佈、運具分配及交通量指派等四大步驟所引用之方法、及相關參數說明如下。

（一）旅次發生：包括旅次產生與旅次吸引兩部份，以迴歸分析方法進行生活圈各鄉鎮市旅次產生與吸引量之推估，所建立之旅次產生與吸引迴歸式如下所示。

1.旅次產生

家－工作旅次= 141.751+1.551*就業人口數　　R^2 =0.7453

t =18.815

家－學校旅次= 51.070+2.008*就學人口數　　R^2 =0.9750

t =68.706

家－其他旅次= 0.241*人口數+0.696*機車持有數　　R^2 =0.8338

t =2.378　　t =3.157

非家旅次=0.1603*就業人口數+0.0834*就學人口數　　R^2 =0.5562

t =8.155　　t =3.712

2.旅次吸引

家－工作旅次= 35.686+1.965*及業人口數　　R^2 =0.9978

t =235.056

家－學校旅次= 98.079+2.632*及學人口數　　R^2 =0.5562

t =41.892

家－其他旅次= 1.445*及業人口數　　R^2 =0.5562

t =10.687

非家旅次=0.153*及業人口數　　R^2 =0.5562

t =7.49

（二）旅次分佈：旅次分佈係利用重力模式（Gravity Model）進行分析，其中摩擦因子函數（Friction Factor Function）採用 Gamma 函數型式，旅次目的分為家－工作、家－學校、家－其他及非家旅次等四類，各旅次目的之摩擦因子函數如下所示。

家－工作旅次 ： $f(C_{ij}) = 2757295 * C_{ij}^{-5.3092}$

家－學校旅次 ： $f(C_{ij}) = 599961217 * C_{ij}^{-4.9367}$

家－其他旅次 ： $f(C_{ij}) = 1175087880 * C_{ij}^{-5.1008}$

非　　家旅次 ： $f(C_{ij}) = 1858430 * C_{ij}^{-3.5257}$

運具一般化成本計算方面，私人運具車內時間與旅行距離係依據本計畫路網，由TransCAD計算出起迄成本矩陣。大眾運輸一般化成本之計算，主要考慮到路網結構及運輸系統之特性（包括時間及成本）為旅次分佈的主要控制因素，應用

TransCAD提供之參數，建立以下計算式：

C＝(步行時間*Wwalk+等車時間*Wwait+轉乘時間*Wtrasfer+車內時間*Wivtt+上下車時間*Wdwell)*VOT+使用運具費用(含轉乘費用))

其中：

C：一般化成本
Wwalk：步行時間權重
Wwait：等車時間權重
Wtransfer：轉乘時間權重
Wivtt：車內時間權重
Wdwell：上下車時間權重
VOT：時間價值(元/分)

（三）運具選擇：運具選擇以羅吉特模式（Logit Model）構建，區分小汽車、機車、腳踏車及大眾運輸等四類。各旅次目的之運具選擇模式如下所示。

家-工作旅次：

	虛擬變數	車內旅行時間	旅行成本	小汽車持有	機車持有	偏遠地區
小汽車 U=	2.036	— $0.04044X_{c1}$	— $0.02853X_{c2}$	+ $0.8494X_{c3}$		+ $0.1799X_{c4}$
機車 U=	2.057	— $0.04044X_{m1}$	— $0.02853X_{m2}$		+ $0.46X_{m3}$	
腳踏車 U=	0.548	— $0.04044X_{b1}$	— $0.02853X_{b2}$			
大眾 U=		— $0.04044X_{p1}$	— $0.02853X_{p2}$			

ρ^2=0.5275

家-學校旅次：

	虛擬變數	車內旅行時間	旅行成本	腳踏車持有	偏遠地區
小汽車 U=	— 3.4	— $0.1191X_{c1}$	— $0.1862X_{c2}$		+ $2.2722X_{c4}$
機車 U=	— 1.78	— $0.1191X_{m1}$	— $0.1862X_{m2}$		
腳踏車 U=	— 1.03	— $0.1191X_{b1}$	— $0.1862X_{b2}$	+ $0.4104X_{b3}$	
大眾 U=		— $0.1191X_{p1}$	— $0.1862X_{p2}$		

ρ^2=0.2370

其他旅次

	虛擬變數	車內旅行時間	旅行成本	偏遠地區
小汽車 U=	1.32	— $0.04487X_{c1}$	— $0.02014X_{c2}$	+ $0.8928X_{c4}$
機車 U=	2.44	— $0.04487X_{m1}$	— $0.02014X_{m2}$	
腳踏車 U=	1.145	— $0.04487X_{b1}$	— $0.02014X_{b2}$	
大眾 U=		— $0.04487X_{p1}$	— $0.02014X_{p2}$	

ρ^2=0.4495

四、運輸需求模式修正與建立

關於家訪旅次起迄矩陣（O/D Matrix）的產製與校估過程說明，請參見附錄九。本節以前述分析成果為基礎，將5.3節各旅次目的放大後之旅次產生數與吸引數輸入各交通分區之屬性欄內(請參閱表5.3-1)，利用TransCAD進行旅次均衡後（Trip Balancing），再進行旅次分佈步驟產製出P/A矩陣（此旅次矩陣不具方向性），在旅次分佈步驟中摩擦係數矩陣的取得，首先必須由家訪資料中依各旅次目的別進行旅次長度分析(Trip Length Analysis)，所獲得的摩擦係數表（Friction Factor Table）依旅次目的別共有四類：家工作、家非工作、家學校、非家旅次，其儲存於TransCAD的檔案內容型式如附錄九附圖9-8~附圖9-11所示。

旅次分佈步驟另一輸入項目為交通分區間阻抗矩陣（Impedance Matrix），交通分區間的阻抗為分區間的旅行時間（單位：分鐘），圖5.4.3是利用TransCAD所建立的嘉義生活圈路網，附錄九附圖9-7則是利用此路網所計算之交通分區間旅行時間矩陣（Impedance Matrix），此矩陣即為旅次分佈階段所需的交通分區阻抗矩陣。圖5.4.4是利用TransCAD所建立的嘉義生活圈交通分區。圖5.4.5是嘉義生活圈的旅次分佈圖，而圖5.4.6則是利用本計畫家訪調查資料所產製的旅次分佈圖。

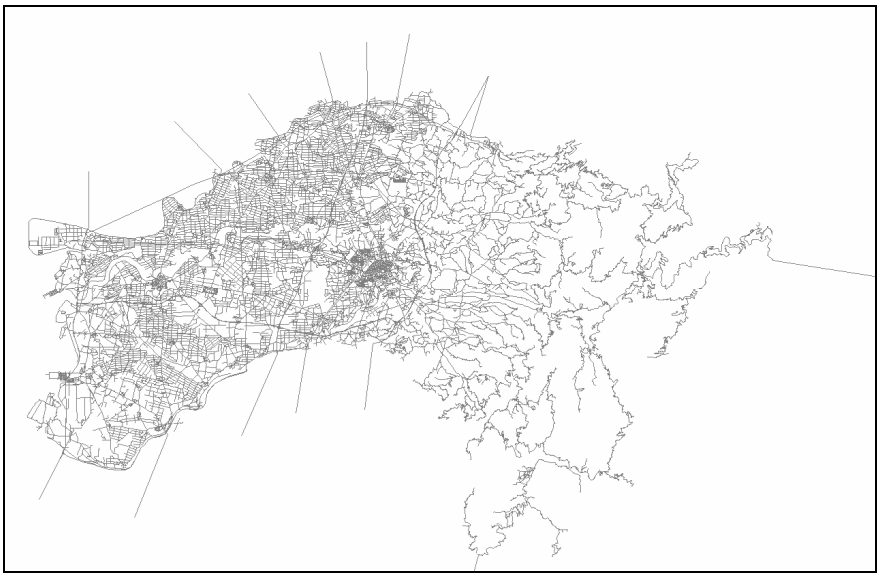


圖 5.4.3　嘉義生活圈路網

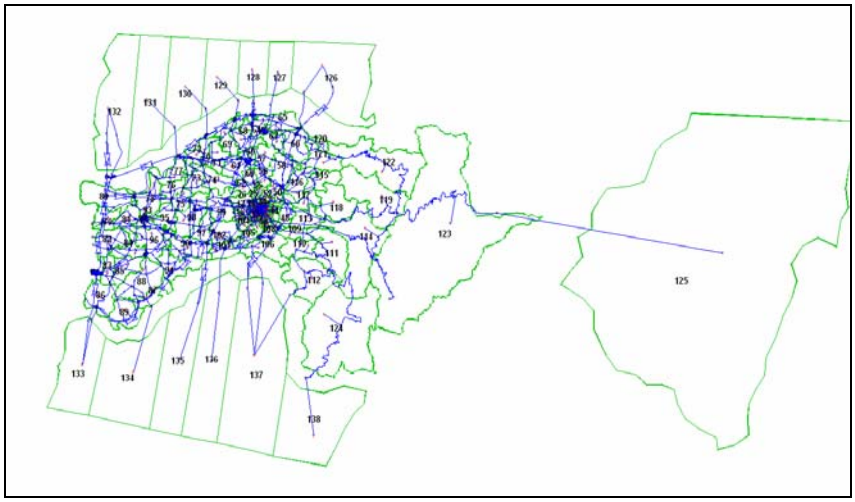


圖 5.4.4　嘉義生活圈交通分區

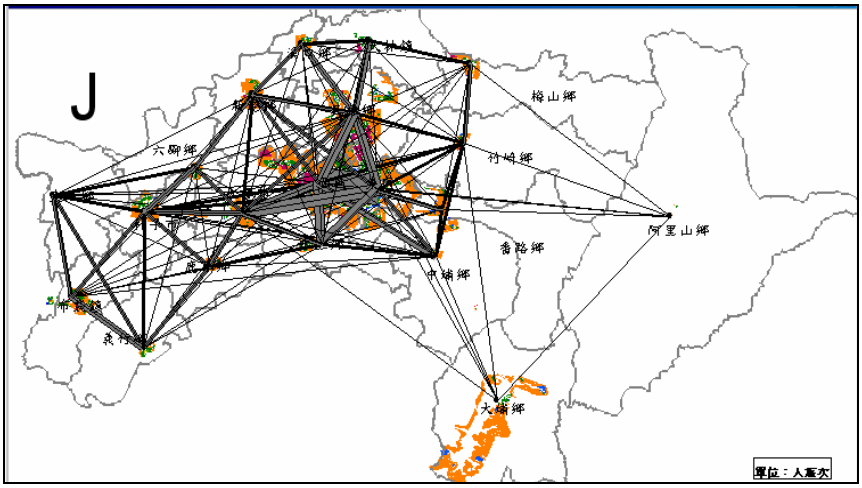


圖 5.4.5　嘉義生活圈旅次分佈

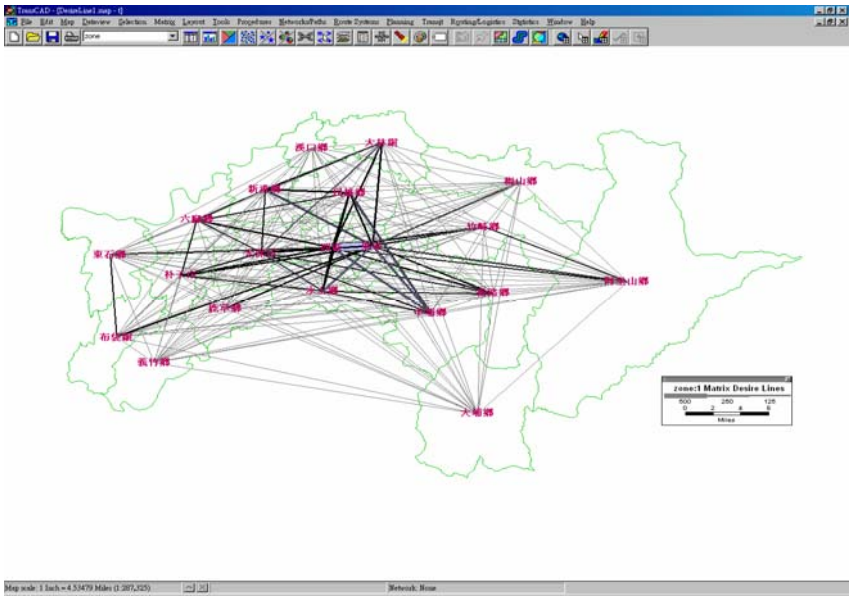


圖 5.4.6　本計畫家訪資料產製的旅次分佈圖

旅次分佈輸出結果包括家工作、家非工作、家學校、非家旅次的產生-吸引矩陣（P/A Matrix）（如附錄九附圖9-16家工作範例所示），此階段獲得之P/A Matrix並不具方向性，必須將其轉換為具方向性的旅次起迄矩陣（O/D Matrix）。接者運用表5.3-13旅次目的別旅次發生時間分佈比率值產製出各旅次目的之O/D矩陣（此矩陣具方向性，但為人旅次），在進行路網指派前必須先利用各旅次目的別的平均乘載率（Occupancy，由家訪資料分析而得如表5.4-5之數據），將各旅次目的別O/D Matrix由人旅次轉換成車旅次，接著將各旅次目的O/D矩陣進行加總，加總後的O/D Matrix於嘉義生活圈路網進行路網指派的工作，路網指派是利用TransCAD執行，指派方法的選取係利用”User Equilibrium Method” 進行指派，指派後的結果利用屏柵線與周界交通量調查值進行基年(民國94年)O/D矩陣的校估，此Screenline Analysis的工作同樣是利用TransCAD模組加以執行，若各屏柵線路網指派的值與實際交通量調查值誤差在10%以上時，將調整各旅次目的別的P/A Table，然後再重複前述旅次分佈與路網指派步驟，若指派後仍有屏柵線的誤差在10%以上時再重複前述動作，上數校估過程之理想狀況是所有屏柵線路網指派的值與實際交通量調查值誤差在10%以內時停止，(但校估後部分調查點之誤差值仍然可能大於10%)。本計畫經前述過程校估後的屏柵線/周界實際調查值與模擬值的差異如表5.4-6~表5.4-9所示。

至於附錄九附圖9-19之O/D Matrix（具方向性）係經由家訪個人旅次特性資料整理而得，此O/D矩陣最左一欄代碼為個人每一旅次出發地所在交通分區的編號，最上一欄代碼乃個人每一旅次到達地所在交通分區的編號。

經由家訪調查資料得知，嘉義市使用大眾運輸工具的比例僅約佔2.5%，故進行交通量指派時，將大眾運輸的車流量轉換成PCU後，再與私人運具的車流量進行加總，並指派至公路路網進行基年與目標年道路需求預測與服務水準評估。

表 5.4-5 旅次目的別乘載率調查值

單位：人旅次/ PCU

	家工作旅次	家非工作旅次	家學校旅次	非家旅次
乘載率（含步行旅次）	1.95	2.68	2.35	1.55
乘載率（不含步行旅次）	1.90	2.15	2.00	1.45

資料來源：經由本計畫家訪調查資料整理推估而得

表 5.4-6 周界調查站實際調查值與模擬值比較(平日晨峰交通量)

站號	道路名稱	界外→嘉義市			嘉義市→界外		
		調查值(pcu)	模擬值(pcu)	模擬值/調查值	調查值(pcu)	模擬值(pcu)	模擬值/調查值
1	忠孝路牛稠溪橋（縣市界）	1,906	1,791	0.94	1,786	1,822	1.02
2	台林街台林橋（縣市界）	736	758	1.03	848	873	1.03
3	林森東路平交道（縣市界）	727	756	1.04	884	928	1.05
4	大雅路159甲線7K+000(縣市界)	341	348	1.02	304	334	1.10
5	彌陀路忠義橋(縣市界)	804	868	1.08	641	660	1.03
6	吳鳳南路軍輝橋(縣市界)	1,865	1,809	0.97	1,130	1,175	1.04
7	新民路與民生南路口南側	1,269	1,294	1.02	830	871	1.05
8	博愛路一段（縣市界）	1,432	1,575	1.10	1,433	1,561	1.09
9	北港路嘉義交流道東側	1,616	1,648	1.02	1,781	1,834	1.03
11	文化路華興橋(縣市界)	602	596	0.99	686	720	1.05
12	湖子內路永欽一號橋（縣市界）	532	500	0.94	508	528	1.04

註:實際調查值表經由交通量調查獲得

模擬值表經由TransCAD交通量指派模擬之數據

表 5.4-7 周界調查站實際調查值與模擬值比較(平日昏峰交通量)

站號	道路名稱	界外→ 嘉義市			嘉義市→ 界外		
		調查值(pcu)	模擬值(pcu)	模擬值/調查值	調查值(pcu)	模擬值(pcu)	模擬值/調查值
1	忠孝路牛稠溪橋（縣市界）	1,954	1,798	0.92	1,914	1,971	1.03
2	台林街台林橋（縣市界）	807	839	1.04	566	594	1.05
3	林森東路平交道（縣市界）	713	692	0.97	885	938	1.06
4	大雅路159甲線7K+000(縣市界)	414	439	1.06	358	386	1.08
5	彌陀路忠義橋(縣市界)	1,128	1,207	1.07	1,138	1,092	0.96
6	吳鳳南路軍輝橋(縣市界)	966	918	0.95	1,637	1,751	1.07
7	新民路與民生南路口南側	918	945	1.03	1,103	1,169	1.06
8	博愛路一段（縣市界）	1,681	1,798	1.07	1,413	1,526	1.08
9	北港路嘉義交流道東側	2,199	2,243	1.02	1,704	1,755	1.03
11	文化路華興橋(縣市界)	674	633	0.94	703	724	1.03
12	湖子內路永欽一號橋（縣市界）	635	590	0.93	519	545	1.05

註:1.實際調查值係經由交通量調查獲得
2.模擬值則經由TransCAD交通量指派模擬之數據

表 5.4-8 屏柵線調查站實際調查值與模擬值比較(平日晨峰交通量)

站號	道路名稱	方向一(東→西 or 南→北)			方向二(西→東 or 北→南)		
		調查值	模擬值	模擬值/調查值	調查值	模擬值	模擬值/調查值
1	忠孝路(博愛陸橋以北)	3,273	3,142	0.96	2,986	3,015	1.01
2	博愛陸橋(忠孝路以西)	1,954	2,188	1.12	1,785	1,892	1.06
3	林森東路(忠孝路以東)	736	868	1.18	952	1,104	1.16
4	林森西路(忠孝路以西)	2,558	2,532	0.99	2,187	2,077	0.95
5	新生路(林森東路以南)	943	858	0.91	1,015	903	0.89
6	吳鳳南路(興業東路以北)	1,586	1,475	0.93	1,290	1,122	0.87
7	興業東路(吳鳳南路以西)	901	883	0.98	826	1,032	1.25
8	世賢路四段(吳鳳南路以西)	1,026	1,108	1.08	1,070	877	0.82
9	世賢路(北港路以南)	1,316	1,052	0.80	1,236	1,310	1.06
10	世賢路(北港路以北)	1,816	2,233	1.23	1,441	1,383	0.94
11	北港路(世賢路以東)	895	752	0.84	1,429	1,443	1.01
12	友愛路(北港路以北)	689	826	1.20	693	824	1.19
13	嘉雄陸橋	1,819	1,764	0.97	1,550	1,751	1.13
14	博愛路(世賢路以南)	881	986	1.12	791	996	1.26
15	民生南路(世賢路以北)	982	1,031	1.05	761	943	1.24
16	民生南路(世賢路以南)	694	860	1.24	642	731	1.14
17	垂陽路(啓明路以西)	1,202	1,418	1.18	1,148	1,274	1.11
18	啓明路(垂楊路以北)	1,261	1,387	1.10	1,780	1,958	1.10
19	彌陀路(垂楊路以南)	1,202	998	0.83	1,057	940	0.89
20	體育路(垂楊路以南)	611	708	1.16	526	463	0.88

註:實際調查值表經由交通量調查獲得

模擬值表經由TransCAD交通量指派模擬之數據

表 5.4-9 屏柵線調查站實際調查值與模擬值比較(平日昏峰交通量)

站號	道路名稱	方向一(東→西 or 南→北)			方向二(西→東 or 北→南)		
		調查值	模擬值	模擬值/調查值	調查值	模擬值	模擬值/調查值
1	忠孝路(博愛陸橋以北)	2,203	2,092	0.95	4,195	4,572	1.09
2	博愛陸橋(忠孝路以西)	2,290	2,519	1.10	1,747	1,851	1.06
3	林森東路(忠孝路以東)	900	1,242	1.38	899	1,105	1.23
4	林森西路(忠孝路以西)	3,256	3,093	0.95	1,861	1,768	0.95
5	新生路(林森東路以南)	1,006	955	0.95	1,030	906	0.88
6	吳鳳南路(興業東路以北)	1,265	1,201	0.95	2,089	1,859	0.89
7	興業東路(吳鳳南路以西)	1,056	1,045	0.99	985	1,132	1.15
8	世賢路四段(吳鳳南路以西)	1,342	1,409	1.05	1,101	1,012	0.92
9	世賢路(北港路以南)	1,138	1,024	0.90	2,254	2,366	1.05
10	世賢路(北港路以北)	2,469	2,715	1.10	1,590	1,510	0.95
11	北港路(世賢路以東)	1,034	982	0.94	1,705	1,807	1.06
12	友愛路(北港路以北)	503	578	1.15	1,164	1,385	1.19
13	嘉雄陸橋	1,939	1,880	0.97	1,962	2,197	1.12
14	博愛路(世賢路以南)	1,044	1,148	1.10	1,107	1,239	1.12
15	民生南路(世賢路以北)	1,195	1,290	1.08	788	819	1.04
16	民生南路(世賢路以南)	918	1,110	1.21	752	849	1.13
17	垂陽路(啓明路以西)	1,305	1,513	1.16	1,309	1,452	1.11
18	啓明路(垂楊路以北)	1,217	1,302	1.07	1,877	2,233	1.19
19	彌陀路(垂楊路以南)	1,309	1,217	0.93	1,287	1,171	0.91
20	體育路(垂楊路以南)	645	709	1.10	679	611	0.90

註:實際調查值表經由交通量調查獲得

模擬值表經由TransCAD交通量指派模擬之數據

五、運輸需求分析與預測

嘉義市生活圈道路建設係由工務局依施政計畫之暨定方針與願景構想，進而研提年度建設計畫，民國 94 年嘉義市政府配合內政部營建署生活圈道路四年計畫之執行需求，依據嘉義市的實際需要與未來發展構想，提出表 5.4-10 中編號 1~10 之道路建設工程，其中編號 1~3 與 5~7 為延續性工程，目前已執行部份進度，因此本計畫假設此六項道路建設將在民國 100 前完工通車，並納入民國 100 年的道路路網；此六項工程之特性簡述於后。

(1) 盧厝地區四號道路工程(東義路)：此道路為林森東路經盧山橋至民雄地區的必經之路。

(2) 後湖地區四等四號(保康路)與四等三號(保順路)道路工程：此兩道路為後湖工業區內之重要道路。

(3) 公道十三道路工程(公明路)：因應未來交通需求，將兩車道拓寬為四車道，並施設綠美化植栽區及人行步道，將創造新的都市風貌，為市中心區域注入新的活力，讓老舊社區獲得新的發展。

(4) 北社尾六號與五號道路工程：此兩道路為北社尾地區之重要道路。

至於其它列於四年計畫之生活圈道路，包括：

(1) 公道一高架快速道路工程

(2) 保忠一街道路工程

(3) 保忠二街道路工程

(4) 劉厝地區七號道路工程

經本計畫運輸分析預測結果顯示，「公道一高架快速道路工程」除可串連高鐵聯外 50 米道路外，公道一結合高鐵聯外 50 米道路也將成為北港路的重要替代道路，未來目標年(民國 100 年)若公道一快速道路能完工通車，將可有效紓解北港路的車流，在此情境下北港路尖峰時段的服務水準可維持在 C~D 級，而且嘉雄陸橋兩側路口經常壅塞的狀況，亦會獲得有效的改善，因此本計畫建議「公道一高架快速

道路工程」務期能在民國 100 年前能完工通車。

保忠一街與保忠二街道路工程皆位於後湖工業區內，經本計畫運輸分析預測結果顯示，除非後湖工業區進駐廠商達工業區可容納廠商數 80%以上時，目前區內道路容量仍能符合交通需求，就運輸需求層面而言，本計畫建議將「保忠一街與保忠二街道路工程」列入中長期計畫。

至於劉厝地區七號道路工程主要是聯繫港坪花卉區、二二八國家紀念公園與嘉義水上機場，未來二二八國家紀念公園正式完工開放後，將成為嘉義市的著名景點之一，因此劉厝地區七號道路可成為嘉義市劉厝地區與水上的另一重要聯絡孔道，本計畫建議將「劉厝地區七號道路工程」能在民國 100 年前能完工通車。

表 5.4-10 中之「北社尾簡易車站西側聯外道路工程」主要是聯繫台鐵嘉北站與文化路，目前嘉北站的對外聯絡道路僅保建街，且僅聯繫至忠孝路，由文化路來的車輛仍必須繞道經忠孝路方能到達，因此本計畫建議「北社尾簡易車站西側聯外道路工程」能在民國 100 年前能完工通車。

表 5.4-10 嘉義市生活圈道路建設工程

編號	生活圈道路工程名稱	長度	寬度	道路名稱	本計畫建議執行進度
1	盧厝地區四號道路工程	765	12	東義路	列入短期計畫
2	後湖地區四等四號道路工程	810	15	保康路	列入短期計畫
3	後湖地區四等三號道路工程	1,230	15	保順路	列入短期計畫
4	公道一高架快速道路工程	2,400	21	永春五街	列入中期計畫
5	公道十三道路工程(公設地)	685	30	公明路	列入短期計畫
6	北社尾六號道路工程	428	12		列入短期計畫
7	北社尾五號道路工程	942	12		列入短期計畫
8	保忠一街道路工程	1,080	11		列入短期計畫
9	劉厝地區七號道路工程	500	15		列入中期計畫
10	保忠二街道路工程	600	11		列入短期計畫
11	盧厝 20 米計畫道路新闢工程	1,580	20		列入中期計畫
12	北社尾簡易車站西側聯外道路工程	-	8		列入中期計畫

資料來源: 嘉義市政府工務局，民國 95 年

除上述生活圈道路外，下列兩項道路建設計畫亦為嘉義市近10年努力推動的項目，包括:

1.嘉義市與竹崎交流道銜接計畫

2.嘉義市東側林森東路與大雅路間聯絡道計畫

經本計畫運輸分析預測結果顯示，上述兩項道路建設對於嘉義市東側地區的交通順暢性的提升，以及活絡產業環境皆俱正面的實質效益，因此本計畫建議上述兩項道路建設能在民國100年前能完工通車。

另外嘉義市後湖工業區與湖子內地區皆是嘉義市未來的重點發展地區，但其內部的道路建設必須配合都市計畫的推展較為適宜，因此建議將下列兩項計畫列入長期發展計畫中，分別是:

1. 後湖工業區及週邊地區道路升級計畫
2. 湖子內地區之整體路網規劃

至於市區鐵路高架化後整體道路路網之連結調整、嘉義市外圍地區大外環道路計畫之評析請參見 7.2 節的說明。

第六章 運輸系統綱要計畫與發展策略

嘉義市之交通建設發展除應配合中央政府相關政策，藉以擷取最適資源外，更應依循嘉義市建設藍圖及上位政策指導方針，方能使各運輸系統之發展構想具一致性，不相矛盾。因此，本計畫特別強調運輸系統發展必須配合國家的整體發展及政府既定之相關政策，同時以滿足嘉義市居民之社經活動與產業發展需要為要務，並兼顧自然生態環境之保育。基於此，本計畫研擬嘉義市運輸系統綱要計畫之主要目的是：

1. 整體考量嘉義市及週邊地區發展以及相關運輸政策
2. 研定嘉義市整體運輸系統發展方向，作為各運輸系統發展規劃之依據

嘉義市整體運輸系統綱要計畫乃依據交通部「運輸政策白皮書」、「嘉義市交通政策白皮書」、嘉義市及週邊地區運輸系統發展的重要課題(參閱4.8節)，研擬嘉義市之運輸系統發展策略，而後根據運輸需求分析與預測成果，以及對運輸系統供需狀況的檢討，擬定運輸系統整體發展方案之研擬原則，再經工作會議與民眾說明會之廣泛探討，進一步確定政策內容與發展策略，提出嘉義市整體運輸系統發展方案，從而擬訂整體運輸系統之綱要計畫與發展構想。

6.1 發展目標與基本理念

「嘉義市交通政策白皮書」已說明嘉義市現況定位依台灣南部區域計畫及嘉義市綜合發展計畫分別為南部區域次區域中心及嘉義都會區之都會中心，但在面臨台灣西部路廊城際運輸之結構性改變衝擊下，嘉義市未來交通發展，應整體考量嘉義都會區之運輸需求、發展特色與限制，並配合嘉義生活圈之地理特性、地區特色、發展現況及重大建設等因素進行規劃，故「嘉義市交通政策白皮書」針對嘉義市之交通發展定位如下：

(1)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。

此外「嘉義市交通政策白皮書」亦強調嘉義市位居嘉義生活圈交通樞紐地位，在上位運輸政策指導下，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」，整體交通施政以「關懷」為出發點，包含對人文、運具、產業、環境各都市介面之關懷，所代表之意函說明如下：

關懷：「CARE」，針對嘉義市都市環境、產業經濟、交通發展、市民需要等環節，整體擘畫交通政策與運輸系統設計

C：Comfortable-創造人本、舒適、無障礙且安全的交通環境

A：Amenity-構築和善、便利的都市交通意象與觀光環境

R：Recreation-建立休閒、適意的都市交通運輸體系

E：Energy Saving-發展省能、低污染的公共與綠色運輸

在交通願景之「關懷」發展理念勾勒下，嘉義市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」，並進一步以運輸發展趨勢及配合民眾需要為出發點，擬定九項子目標(圖 6.1.1)。

為達成前述交通發展願景與目標，未來嘉義市交通發展與政策制訂之規劃理念是：

- 建立「永續運輸」之發展機制。
- 推動「以人為先，車為次」之人本運輸。
- 強調「運具分工整合」之運輸功能。
- 強化「效率與安全」之運輸環境。
- 反映「環保及社區需要」之交通服務。
- 加強「需求管理，落實使用者付費」之運輸管理。

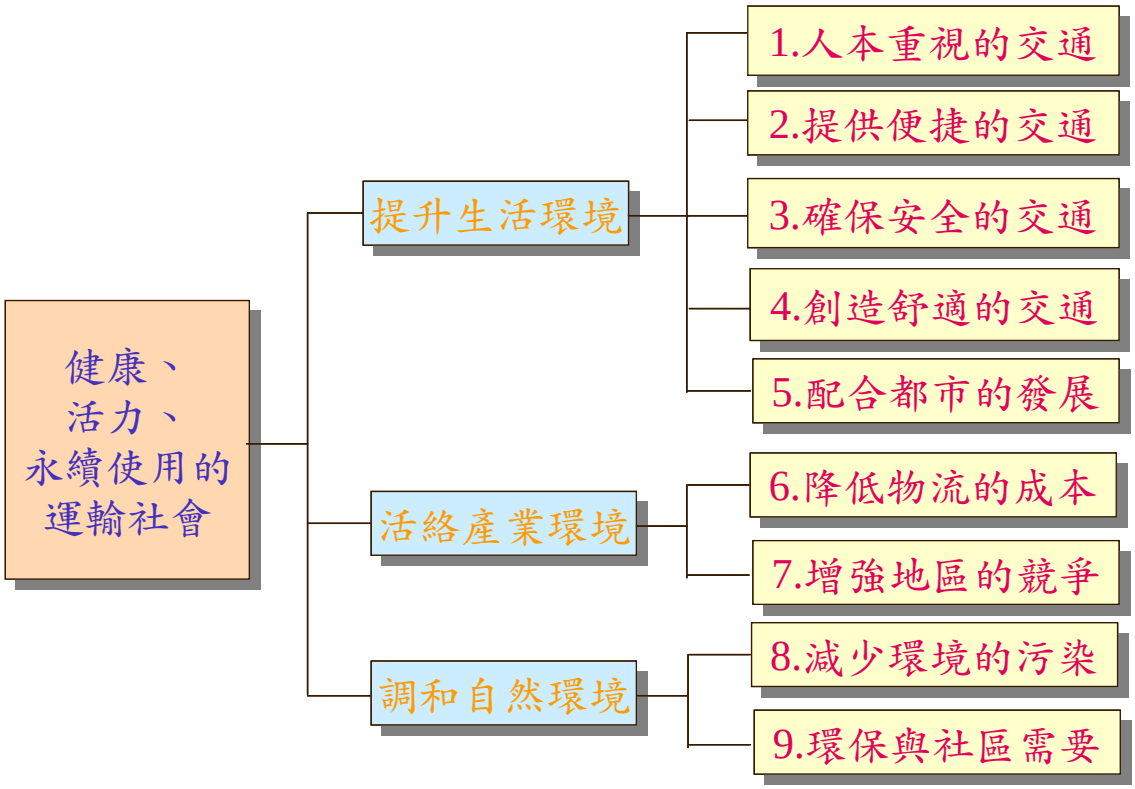


圖 6.1.1 嘉義市交通願景與目標體系

資料來源:「嘉義市交通政策白皮書」

綜言之，本計畫以「國土綜合開發計畫」及「南部區域計畫」為指導原則，並配合「嘉義市交通政策白皮書」之指導綱領，將嘉義市整體運輸系統發展方向定為：

1.配合活絡產業環境，規劃便捷運輸網。

2.配合嘉義生活圈重大建設，規劃完善聯絡運輸網。

3.考慮各運輸系統之替代性與互補性，規劃分工整合之運輸功能。

4.客運發展以私人運輸與大眾運輸並重，副大眾運輸為輔。

5.以大眾運輸(BRT與公車)或軌道系統，做為航空、鐵路、公路客運之主要接駁轉運系統。

6.2 交通政策與策略

就嘉義市聯外運輸需要與市區交通需求之發展，交通願景與目標乃為建立嘉義市「關懷」及「健康、活力、永續」之交通意象。因此「嘉義市交通政策白皮書」所闡述之規劃理念，係以「人本定位」為發展理念，「關懷」為發展主軸，「永續運輸」為發展目標，並考量個人、運具、產業、環境之協調性，擬定交通發展政策，政策內容涵蓋人本與車本運輸、公共運輸發展、市區道路工程與管理、都市交通管理、停車管理、交通安全教育與宣導、觀光發展與行銷、及永續運輸發展等多項議題，期望藉由交通政策的導引、觀念之建立、策略之實施、科技之引進，提昇交通的品質與地位，並作為嘉義市都市發展政策的推動依據。

本計畫針對嘉義市及週邊地區整體運輸發展所擬定之各種策略與措施，係以「嘉義市交通政策白皮書」所研提者為基礎，在時程規劃上分成短期、中期與長期三種政策執行年限，短期係指在 1～2 年內(民國 96 年底前)即可執行者，中期係指在 3～5 年(民國 100 年底前)可以推動者，長期則為 6～15 年(預計民國 110 年底前)可執行或完成者。

（一）政策內容

1.人本與車本運輸政策

嘉義市人本運輸重點在於建立「以人為本」的規劃概念，創造舒適、安全的人行空間，並考量弱勢族群交通福利，推動無障礙交通環境，特別是嘉義市的中心商業區、住宅區、學校、醫院、文化藝術園區等；此外應視嘉義市分區發展特性，區別人本與車本運輸發展重點，推動人車分離觀念，例如：嘉義市道路分級制度的落實，於聯外道路、主要道路與交通量多的次要道路可以車本為主、人本為輔，交通量少的次要道路與社區道路則以人本為主、車本為輔，基於此理念進行嘉義市道路空間的設計與合理分配(包括速限的制定)。

至於社區道路可引進交通寧靜區(Traffic Calming)之規劃理念，建立生活化道路，針對「安全」、「舒適」、「救護」、「消防」等觀念來規劃社區道路。

2.公共運輸發展政策

嘉義市大眾運輸之發展策略，在高速鐵路通車營運之效應下，應統合各公共運輸系統，包含建立大眾運輸轉運中心，整合公車捷運系統(BRT)、市區公車、地區客運、國道客運、軌道運輸(台鐵與阿里山森林鐵路)、計程車、社區巴士等各類運輸系統，健全市區公共運輸經營環境與體質。

3.市區道路工程與管理政策

嘉義市道路應強調橫向分工、垂直整合的道路系統管理，落實市區道路分級制度，包括：聯外道路、主要道路、次要道路與社區道路，皆應貫徹道路空間合理分配，並加強市區道路養護作業，提升道路運作效率，增進交通運作順暢，特別是強化聯外運輸設施，以建立嘉義市聯外幹道入口意象，創造快速、方便、效率、安全的都市行車環境。

4.都市交通管理政策

嘉義市可藉由運輸系統管理(TSM)制度之建立、智慧型運輸系統(ITS)科技之引進，透過交通管制措施之實施及先進運輸科技之應用，發揮市區交通管理效率，此外更應強化市府道安會報功能，建立土地開發與交通衝擊評估機制與審議規範，以構建都市交通管理體系與制度。長期而言，可透過交控中心的建置將上述的目標加以統合，讓科技的日新月異能在實質上有效協助嘉義市之交通管理。

5.停車管理政策

嘉義市停車政策短期內應積極檢討市區停車設置區位與停車空間之合適性，並建立使用者付費觀念，針對停車供需

不均衡區域，首先應朝向抑制停車需求著手(包括停車費率的調整或限制汽機車的使用等)，其次再針對增加停車供給措施（如推動公共設施多目標使用、配合公共設施檢討變更部份土地部份土地為停車場用地、落實建築物附設停車空間規定等）逐步推展，中長期則朝向以路外停車為主、路邊停車為輔的目標導向，建立差別費率制度，引進先進停車導引及查詢系統，提升停車效率，並強化建築物附設停車空間之使用及鼓勵民間參與停車場興建、經營與管理。此外為因應嘉義市機車持有率及使用頻率高之現象，應建立機車停車管理制度(包括機車停車位之合理劃設)。

6.交通安全教育與宣導政策

嘉義市應透過學校、社區、老人交通安全教育與宣導，由下而上建立與導正交通安全觀念，並建立弱勢族群交通安全防護制度；此外運用科技化儀器落實交通執法及擴大執法層面，改善嘉義市交通事故肇事率，以創造一個文明有序的交通環境。

7.觀光發展與行銷政策

嘉義市應積極整合與開發市區觀光資源，改善觀光地區之運輸設施與指標系統，提升觀光遊憩品質，並透過觀光推動小組之成立、遊客服務中心之設置、觀光導覽資訊提供、觀光行銷活動規劃等策略，建立嘉義市觀光遊憩品質與特色，例如：假日觀光巴士與導覽服務的制度化等。

8.永續運輸發展政策

為節約能源及保護環境生態，嘉義市交通政策應提倡「永續發展」觀念，未來可運用社區之總體營造經驗，配合引進集約都市(Compact City)之規劃理念，訂定永續運輸發展方案及計畫評估體系，發展綠色運輸系統，永續經營城市生態，並促進運輸需求最小化，建立永續運輸發展機制。

(二)策略與行動方案

1.人本與車本運輸政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.建立舒適的人行空間	1.改善商業區騎樓人行使用狀況	V	V	V
	2.實施機車退出騎樓及加強人行道機車停車管理	V	V	V
	3.設置路口行人倒數計時號誌	V	V	V
	4.佈設連續性人行步道系統及加強無障礙空間	-	V	V
2.建立自行車道路網	1.規劃市區與遊憩區自行車路網系統	V	V	V
3.引進交通寧靜方法(區)	1.建立交通寧靜區設置機制	V	V	V
	2.生活化道路的建置	V	V	V
4.落實道路分級制度與空間合理分配	1.道路分級制度的確實執行	V	V	V
	2.道路空間設計的改善	-	V	V
	3.機車停車空間的改善	V	V	V

2.公共運輸發展政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.整合BRT與市區公車服務系統	1.建立BRT與市區服務巴士串連系統	V	-	-
	2.檢討BRT與市區公車路線	V	V	-
	3.建立社區巴士系統	-	V	V
2.提升市區公車與地區客運服務品質	1.改善市區公車與地區客運硬體設備	V	V	V
	2.強化公車與地區客運從業人員服務素質	V	V	-
3.改善市區公車與地區客運經營環境	1.推動公車與客運車優先通行措施	-	V	V
	2.規劃建立市區公車與地區客運評鑑制度並定期評鑑	V	V	-
	3.訂定票價審議補貼制度及規劃設置大眾運輸發展基金	-	V	V
4.健全計程車管理	1.輔導成立與考核品牌計程車	V	V	-
	2.建立計程車營運及服務評鑑制度	V	V	-
	3.落實計程車費率制度	V	V	-
	4.提升計程車服務品質	V	V	-

2.公共運輸發展政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
5.整合大眾運輸系統	1.規劃設置轉運中心	-	V	V
	2.公共運輸服務整合	-	V	V
6.強化軌道運輸系統服務	1.強化台鐵都會區捷運化服務	-	V	V
	2.評估輕軌運輸系統	-	-	V

3.市區道路工程與管理政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.加強市區道路管理	1.建立道路鋪面及號誌檢修制度	V	V	V
	2.推動汽、機車分流措施	V	V	-
2.提升市區幹道運作效率	1.改善瓶頸路口、路段運作績效	V	V	-
	2.改善易肇事路段及多岔路口交通工程設計	V	V	-
3.增進市區交通運作通暢	1.加強嘉義生活圈道路系統建設	V	V	V
	2.改善鐵路縱貫線東西向之聯絡	V	V	V
	3.推動鐵路高架化或立體化	-	-	V
4.強化市區聯外運輸設施	1.整合高鐵太保站與嘉義市聯絡運輸系統	V	V	V
	2.改善市區聯外道路系統	V	V	V

4.都市交通管理政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.建立都市運輸系統管理	1.市中心區單向道系統檢討評估	V	V	-
	2.改善路口設計與操作	V	V	V
	3.推動車輛共乘計畫	-	-	V
2.建立土地開發與交通衝擊評估機制	1.訂定交通衝擊評估審議規範	V	V	-
	2.建立重大建設交通維持計畫審議規範	V	V	-
3.健全道安會報體系	1.確立道安會報機制	V	-	-
	2.強化道安會報功能	V	-	-
4.加強交通執法	1.加強取締交通違規	V	V	V
	2.強化掃除路霸工作	V	V	V

4.都市交通管理政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
5.健全都市貨運經營環境	1.推動設置貨物轉運專區	-	V	V
	2.研擬貨車運輸路線	V	-	-
6.引進智慧型運輸系統	1.推動大眾運輸資訊系統整合	-	V	V
	2.推動市區公車經營管理智慧化	-	-	V
	3.推動大眾運輸票証電子化	-	-	V
	4.建立智慧化都市交通控制系統	-	V	V
	5.強化先進旅行者資訊系統	-	-	V
	6.建立都市緊急救援管理系統	-	V	V
	7.建立道路基本資料管理系統	V	V	V
7.交控中心的建立	1.整合交通控制設施	V	V	V
	2.整合智慧型運輸系統	-	V	V

5.停車管理政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.強化市區停車管理	1.規劃管理路邊停車格位	V	V	-
	2.強化都市計畫用地多目標使用	V	V	V
	3.建置市區停車資訊查詢系統	-	V	V
	4.建置路外停車場導引資訊系統	-	-	V
2.加強違規拖吊管理	1.加強違規停車取締拖吊	V	V	V
	2.建立違規停車拖吊管理查詢系統	-	-	V
3.鼓勵民間興建經營管理路外停車場	1.增加路外停車供給	V	V	V
	2.訂定獎勵投資興建經營停車場相關法規	V	V	-
	3.公有路外及路邊停車場委外經營管理	V	V	-
	4.強化建築物附設停車空間使用	V	V	-
4.建立停車使用者付費及差別費率制度	1.檢討規劃市區路邊停車收費範圍	V	V	-
	2.制訂路邊及公有路外停車場停車費率標準	V	V	-
	3.建立機車停車管理制度	V	V	-

5.停車管理政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
5.成立停車場作業基金	1.強化建築物附設停車空間代金制度	V	V	-
	2.設置停車場作業基金專款專用	-	V	V

6.交通安全教育與宣導政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.落實交通安全教育與宣導	1.加強學校交通安全教育	V	V	-
	2.推廣社區與老人交通安全教育	-	V	V
	3.輔導民間團體辦理交通安全活動	V	V	-
2.建立弱勢族群交通安全防護制度	1.學童上下學交通安全防制	V	V	-
	2.婦女搭乘計程車安全防制	-	V	V
	3.老年人或身心障礙者道路交通安全防制	-	V	V

7.觀光發展與行銷政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.整合觀光遊憩資源與管理	1.整合觀光遊憩管理體系	V	V	-
	2.整體行銷觀光遊憩資源	V	V	-
2.改善觀光地區運輸設施	1.加強觀光地區聯外交通設施	-	V	V
	2.改善觀光地區聯外指標系統	V	V	-
3.提升觀光遊憩品質	1.開發市區觀光景點	V	V	V
	2.規劃市區套裝旅遊路線	V	V	-
	3.加強觀光地區軟硬體建設	-	V	V
	4.構建嘉義市觀光導覽資訊服務	V	V	-
	5.規劃觀光巴士	V	V	V

8.永續運輸發展政策

策略	行動方案	短期	中期	長期
1.建立永續運輸發展機制	1.訂定永續運輸發展方案	V	V	-
	2.建立永續運輸計畫評估體系	-	V	V
	3.建立交通運輸環境保護觀念	V	V	V
2.促進運輸需求最小化	1.引進集約都市概念(Compact City)	-	-	V

6.3 地區交通發展構想

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6.3.1所示，並有下列發展構想：

1.文化保存暨商業核心地區

市中心地區為舊都市中心，商業活動呈高密度發展，結合市中心歷史建築與商業活動空間，塑造文化、商業兼融之都市意象。

2.居住生活地區

市中心外圍地帶至外環道附近地區，以居住機能為主，規劃為居住生活地區。

3.科技工業地區

於嘉義交流道附近特定區，規劃倉儲、物流等轉運專區，做為嘉義市貨物運送之對外門户，此外並規劃引進生化科技園區，提供高科技人才培訓及產業發展環境。

4.學術研究地區

配合嘉義大學發展學術研究地區，藉以提昇嘉義市都市學術文化氣息。

5.文化藝術地區

於文化中心週邊規劃設置文化園區，配合相關建設，行塑文化藝術潮流、創造嘉義城鄉風貌、提昇民眾休閒文化水準及嘉義地區觀光地位與收益。

6.農業地區

因應社經發展與國際趨勢，鼓勵精緻休閒農業及推動有機農業，促進農業升級。

7.自然生態遊憩地區

配合蘭潭及仁義潭一帶之保護區、風景區、水庫，規劃自然生態休閒園區、觀光步道及自行車系統，建構都市自然生態遊憩系統。

8.道路系統

發展市區聯外道路系統及規劃外環道系統，建構嘉義市整體路網體系。

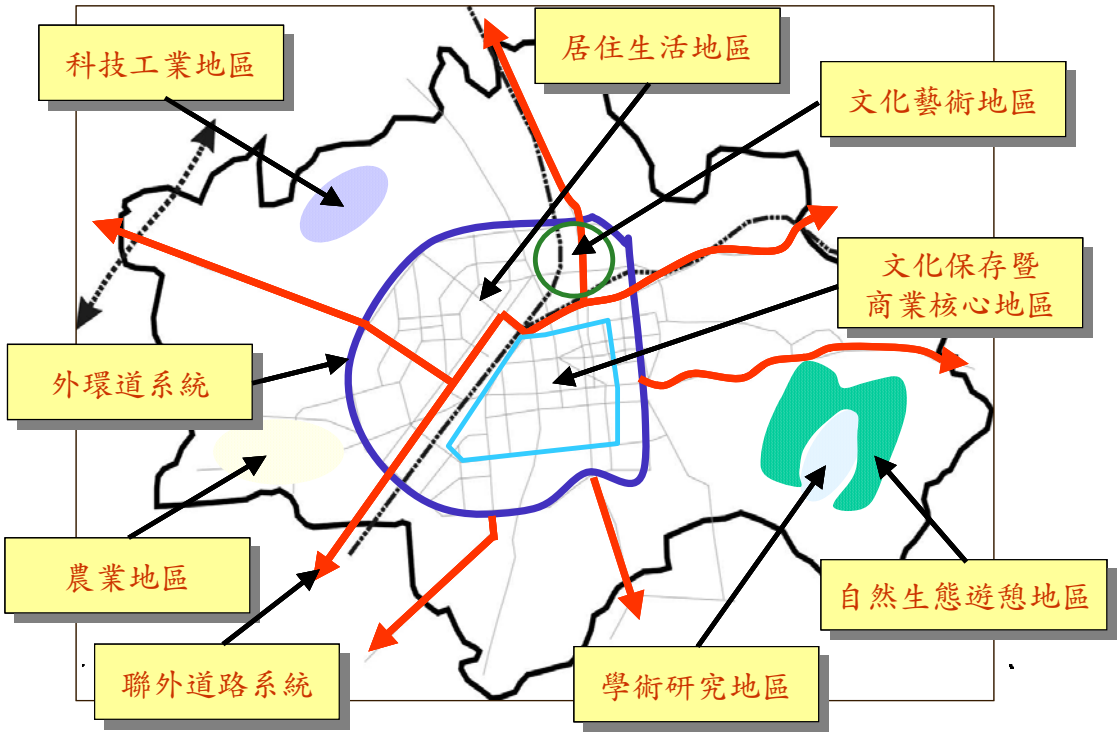


圖 6.3.1 嘉義市空間結構發展構想示意圖

根據嘉義市綜合發展計畫之分區發展定位，東區除扮演『居住的、商業的機能』角色外，主要朝向『藝文、觀光遊憩區』發展；西區則朝向『客貨運流通、精緻農業、花卉產銷、商務貿易、生化科技產業及多媒體藝文產業』發展，東西區之發展構想可歸納為：

東區

- 發展市中心區商業機能(市中心商業核心區)
- 開發藝文觀光遊憩區(北門觀光藝文區、文化園區、嘉義公園體育園區)
- 建立自然生態遊憩區(蘭潭風景遊憩區、八掌溪河濱運動公園區)

西區

- 發展市中心區商業機能(市中心商業核心區)
- 客貨運流通中心(大眾運輸轉運中心、貨物轉運專區)

- 發展精緻農業區(港坪花卉專區)
- 規劃居住生活地區(世賢新興發展區)

綜合前述之發展方向，以及嘉義市交通政策與發展策略，本計畫依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十一個分區(圖 6.3.2)之交通發展構想，並依據「**一心、四軸**」的發展願景(參閱 3.2 節)進行說明；上述之中心地區(舊市區)、中心地區(西北部份)屬「一心」範疇；盧厝地區、後湖地區、北社尾地區屬嘉義市-民雄發展軸；部份劉厝地區、湖子內地區屬嘉義市-水上發展軸；興村地區、蘭潭地區、仁義潭地區屬嘉義市-中埔發展軸；部份劉厝地區、嘉義交流道附近特定區屬嘉義市-太保發展軸。

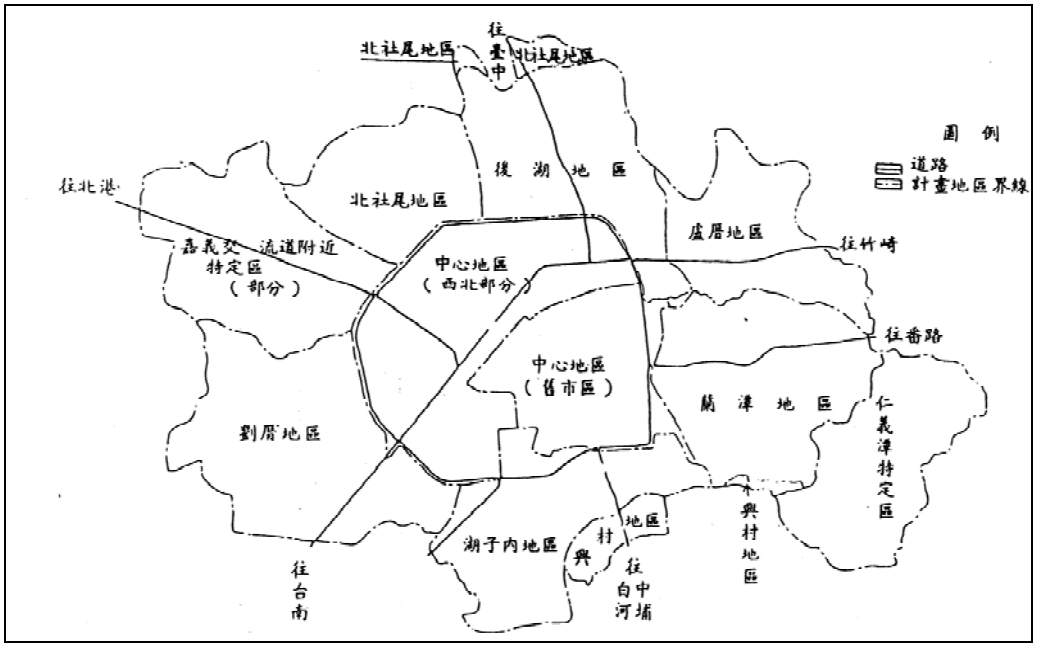


圖 6.3.2 嘉義市交通發展構想分區

（一）中心地區(舊市區)交通發展構想

中心地區(舊市區)為嘉義市主要商業核心區，包括火車站、國道客運、地區客運與市區公車等大眾運輸場站，商業活動性強、人口集中、交通量密集，本區除林森東西路、中山路、民族路、垂楊路、興業東西路、民生南北路、吳鳳南北路等主要道路外，其餘多為路寬較窄之街道，本區主要交通發展構想為整合大眾運輸系統、改善單向道系統、改善市區交通服務水準、改善停車問題、以及依道路使用特性合理分配人行與車行空間。

短期發展構想：

(1)整頓市區交通及評估單向道系統

將市中心區主要道路依據沿線土地使用特性、道路交通量、車輛組成及行人量等，進行車行空間、人行空間與停車空間檢討，並評估單向道之設置效果，依據單向道之路幅寬度與兩旁土地使用狀況，制定適合本區需要的人車通行與停車管制措施。

(2)平衡市區停車供需

爭取市中心區公有土地開闢停車場，強化公共設施多目標使用，特別是停車供需已明顯不足地區，本區應積極鼓勵私人設置經營路外停車場、落實建築物附設停車空間之管制與查核，以增加市中心區停車供給；在抑制停車需求層面，應檢討路邊停車格位劃設之適當性、依停車特性訂定不同的停車費率、加強違規停車取締及鼓勵使用大眾運輸工具，以平衡市區停車供需。此外本區應規劃設置機車停車格位，有效管理機車停車問題。

(3)推動汽機車分流，促進交通安全

主要道路加強規劃機車優先道、機車停等區及二段式左轉待轉區漆繪與管理。

(4)鐵路縱貫線東西聯絡改善規劃

改善嘉雄、北興、博愛等陸橋、以及文化路、興業西路地下道之車行空間，合理分配陸橋、地下道各類運具使用空間，並改善陸橋週邊鄰近路口交通瓶頸(包括中山、民族、嘉雄陸橋路口；博愛、友愛、嘉雄陸橋路口；文化、博愛、興達、博愛陸橋路口；忠孝、博東、博愛陸橋路口；民生、民權、北興陸橋路口)。

(5)推動人本運輸環境

中心商業區重要路口及百貨公司、醫院週邊等行人密集處設置行人倒數計時裝置，加強取締開放空間與騎樓地之違規佔用，以佈設連續性行人步道系統，配合行人徒步區設置、通學巷管制等措施，推動舊市區商業區及學校人本運輸環境建置。

中期發展構想：

(1)規劃設置先期性大眾運輸轉運中心

在鐵路未高架化或立體化前優先考量設置先期性(非永久性)客運交通轉運中心，以有效整合各類運輸系統，提升運輸服務效率，並改善火車站前與市中心區之交通問題。先期性轉運中心位址以台鐵嘉義站後站廣場為優先考量，其次為台鐵舊有員工宿舍。

(2)檢討 BRT 營運績效並整合市區公車路線

在高鐵通車後，配合客運交通轉運中心之設置，定期檢討BRT之營運績效，並朝BRT與市區公車路線整合方向進行努力，讓嘉義市與嘉義縣公車業者逐步提升營運收入，提供更好的公車服務；此外市區公車結合現有百貨專車、醫療專車路線及班次，規劃串連系統，促進公共運輸服務。

(3)舊市區造街計畫

評估市中心單向道系統，並在配合文化路夜市經營特色下，選定示範路段進行管線地下化、道路傢具美化、行車動線規劃、停車格位劃設，分年分期擴大商業區行人徒步區之設置。行人徒步區可配合中正商圈造街計畫的推展或公明路景觀道路的闢建，於特定時段(例如：假日期間)除允許自行車與行人可通行外，禁止其它機動車輛進入，至於平常日是否亦規劃行人徒步區，可視假日推行成效再進行整合。

(4)自行車路網設置計畫

強化垂楊路通勤通學使用之自行車優先道功能，闢設連接蘭潭、八掌溪等自然生態遊憩區之遊憩型自行車路網。

(5)公道十三道路建設計畫

公道十三為市中心區內之公明路，自和平路至啓明路止，長685公尺，現況為12公尺，因應未來交通需求，規劃拓寬為計畫寬度30公尺，將兩車道拓寬為四車道，並施設綠美化植栽區及人行步道，此道路建設將創造新的都市風貌，並為市中心區域注入新的活力，讓老舊社區獲得新的發展。

長期發展構想：

(1)東區外環道評估研究

分析東區外環道路(含新生路、啓明路與彌陀路)服務水準，擬定改善東區外環道動線之配套措施。

(2)自行車道路網建立

評估利用彌陀路、啓明路等規劃自行車路網，以銜接垂楊路、嘉義公園、蘭潭風景區、八掌溪河濱運動公園等自行車路網或優先道，構建市區自行車道路網系統。

(3)規劃設置永久性大眾運輸轉運中心

整合公路客運與軌道系統，並設立永久性客運交通轉運中心，其區位以台鐵嘉義車站高架化的位址為主。

(4)推動交通寧靜區設置

於經國新城推動交通寧靜區示範社區設置，建立人車分離交通示範道路，並結合居民、鄰里長等共同參與討論，建立社區參與交通規劃機制。

（二）中心地區(西北部份)交通發展構想

中心地區(西北部份)主要範圍為市中心外圍地帶至世賢路附近地區，以居住機能為主，世賢路為串連文化中心、圖書館、運動公園等開放空間之重要景觀道路，此外規劃銜接文化園區、阿里山鐵路北門車站、舊嘉義監獄(獄政博物館)、八掌溪自然生態遊憩區，構建成嘉義市主要觀光藝文區。

短期發展構想：

(1)世賢路景觀道路計畫

建立世賢路為都會林蔭大道，中央分隔島可評估設置小型公園、徒步區或是兒童遊戲場、藝術展示區作為民俗技藝展示區，特別是利用週末假日進行活動，並規劃運動休閒型自行車路網或優先道，以及完整性之人行步道。

(2)易肇事與瓶頸路口改善

改善本區博愛、友愛、嘉雄陸橋路口，博愛、文化、興達路口，及北港、友愛、友忠路口等多岔路口所造成之交通瓶頸與肇事問題，提升本區主要道路服務水準與安全性。

(3)交通系統通盤檢討

配合高鐵通車效應及BRT之行駛路線規劃相關交通配套措施，重點是道路系統與大眾運輸系統之檢討與改善，促進人車通行順暢與經濟產業發展，帶動本區之整體發

展。

中期發展構想：

(1)檢討市區公車路線，規劃環狀接駁路線

以 BRT路線為基礎，規劃世賢路市區環狀公車路線及社區巴士路線，並整合現有公車路線、百貨與醫療專車，促進大眾運輸使用。

(2)爭取高鐵聯外道路延伸段之建設(世賢路-垂楊路高架快速道路計畫)

高鐵聯外50米道路僅開闢至世賢路，進入市中心區的車輛仍需繞道，故應爭取設置高鐵聯外道路(世賢路-垂楊路)高架快速道路，克服台鐵縱貫線之阻隔，連接市中心區，發揮高鐵聯外道路功效，同時可紓解北港路與嘉雄陸橋週邊路口交通擁擠的現象；此延伸段以公道一為優先考量。

(3)自行車路網設置計畫

以現有世賢路快慢車道間之綠帶為基礎，進行自行車路網或優先道設置，連接西區世賢路沿線之學校、公園、醫院等主要據點，使其兼具通勤、通學、運動與休閒遊憩之功能。

(4)文化園區、北門車站、嘉義舊監獄串連規劃

利用大型人行天橋，配合文化園區開發，串連與北門車站之人行活動空間，此外闢建阿里山鐵道及北排水幹管人行步道系統，銜接維新路綠帶至嘉義舊監獄(獄政博物館)，整體開發本區觀光遊憩系統及廊帶。

長期發展構想：

(1) 世賢路軌道系統計畫

世賢路就長期而言，若公車環狀接駁路線經營成功，可保留部份路權空間，評估設置輕軌捷運之可行性，以提

升大眾運輸之乘載容量。

（三）盧厝地區交通發展構想

盧厝地區為嘉義市平原與丘陵銜接地帶，其中林森東路為嘉義市往竹崎之主要聯外道路，交通發展構想為改善聯外運輸水準、健全區內道路建設。

短期發展構想：

(1)整頓林森東路兩側交通狀況

林森東路為嘉義市目前通往南二高竹崎交流道之主要聯絡道路，現行道路兩側時有違規佔用情況，停車秩序紊亂，管理重點為管制道路使用，促進交通運作順暢。

(2)生活圈道路系統建設

加速盧厝地區四號道路(東義路)闢建。

中期發展構想：

(1)聯外交通改善規劃

改善東義路(市嘉8)道路幾何設計，並提升大雅路與林森東路間聯繫道路之交通順暢性，發揮聯外道路相互替代運輸功能，並帶動大雅路形象商圈發展。

長期發展構想：

(1)聯外交通改善規劃

大雅路與林森東路間仍缺乏快速直捷的聯繫道路，中長期而言可新闢南北向道路加以串連。

（四）後湖地區交通發展構想

後湖地區為嘉義市主要工業區所在，忠孝路為主要之聯外道路，本區發展重點以強化工業區之土地使用為主，未來應審視後湖工業區使用狀況進行都市計畫調整，並釋放一定比例之開放空間作為商業與公共設施發展之用，此外透過台鐵捷運化串連忠孝路路廊也是本區發展重點。

短期發展構想：

(1)強化台鐵都會區捷運化服務

利用台鐵嘉北車站(位於嘉義基督教醫院旁)強化台鐵於嘉義市北側捷運化服務機能與範圍，並規劃車站週邊人行、自行車、停車、轉運等設施，及加強車站觀光遊憩資訊服務機能；並整合軌道與公路運輸，規劃北嘉站與忠孝路、文化路之聯絡道路，擴大北嘉站之服務範圍。

(2)生活圈道路系統建設

加速後湖4-3號道路(保順路)、4-4號道路(保康路)之闢建完成。

(3)牛稠溪親水公園開發

利用闢建完成之牛稠溪防汛道路，開發牛稠溪河岸親水公園，規劃自行車、行人開放空間，提供本區民眾休閒遊憩場所。

中期發展構想：

(1)自行車路網設置計畫

以現有忠孝路快慢車道綠帶為基礎，進行自行車路網或或優先道或專用道設置，連接忠孝路沿線之文化園區、學校、醫院等主要據點，兼具通勤、通學、運動與休閒遊憩之目的。忠孝路之自行車路網可與世賢路、牛稠溪親水公園之自行車路網進行串連。

(2)觀光飯店設立

配合本區五星級王子觀光飯店之設立，規劃配套之交通設施與套裝旅遊行程，提升嘉義市觀光遊憩品質。

長期發展構想：

(1)台林街道路升級

台林街為嘉義市通往民雄之主要道路，現行道路兩側停車秩序仍待改善，管理重點為管制道路與停車使用，促進交通運作順暢，並提升台林街道路層級。

(2)後湖工業區道路升級

後湖工業區對外聯絡道路以忠孝路為主，區內主要道路為東西向之保康路(後湖4-4號道路)與南北向之保順路(後湖4-3號道路)，東西向交通尚稱順暢，而工業區南側雖有台林街與義教街可連繫盧厝與民雄地區，但因工業區內南側聯絡道路寬度較窄且拓寬不易，故南北向交通並不順暢，就後湖工業區發展考量，可規劃打通南北向之保忠二街與保康路二段，使後湖工業區可直接經台林街往東連繫民雄地區。

（五）北社尾地區交通發展構想

北社尾地區以聚落社區發展為主，但社區道路普遍寬度較窄，不利於本區交通發展與產業升級。

短期發展構想：

(1)生活圈道路系統建設

完成北社尾5、6號等生活圈道路系統之開闢，促進本區區內交通運輸聯絡效率。

中期發展構想：

(1)增闢社區巴士

配合世賢路環狀公車路線或社區巴士系統，增闢服務北社尾地區社區巴士，以世賢路及北港路為出入端點，行駛北社尾路，培養大眾運輸使用習慣，並服務老人及弱勢族群。

(2)生活圈道路系統建設

北社尾簡易車站(台鐵嘉北站)西側聯外道路工程。

長期發展構想：

(1)推動交通寧靜區設置

於北社尾聚落之主要住宅區中推動交通寧靜示範社區

設置，建立人車分離交通示範道路，並結合居民、鄰里長等共同參與討論，建立社區參與交通規劃機制。

(2)地區道路規劃

配合未來本區引進生物科技園區之發展構想，進行都市計畫道路系統規劃與通盤檢討。

（六）劉厝地區交通發展構想

劉厝地區以精緻農業發展為主，包括港坪花卉專區、休閒農業專區等，未來重點應朝觀光農業發展。

短期發展構想：

(1)港坪花卉專區

配合港坪花卉專區及港坪運動公園開發，及週邊休閒農業引進及建設，強化遊憩型自行車路網，同時配合世賢路環狀公車路線或社區巴士系統，增闢服務劉厝地區觀光公車路線，以世賢路為出入端點，行駛玉山路及育人路，發展觀光農業。

中期發展構想：

(1)劉厝區段徵收交通建設規劃

配合劉厝區段徵收開發，規劃配套之交通建設，提升本區住宅生活品質。

(2)生活圈道路系統建設

加速劉厝7號道路闢建。

長期發展構想：

(1)強化台鐵都會區捷運化服務

配合嘉義縣北迴公園太陽館開發計畫，爭取設置台鐵北迴簡易車站，強化台鐵於嘉義市南側捷運化服務機能與範圍，並規劃本區與車站連接交通措施，提高本區交通可及性。

（七）湖子內地區交通發展構想

湖子內地區主要為農業地區及零星工業區，本區交通發展構想可配合湖子內地區的都市計畫加以推動。

短期發展構想：

(1)改善湖子內路

東西向快速道路嘉義-東石線(台82)中和交流道已通車，其聯絡道路湖子內路應配合湖子內地區都市計畫提升嘉義市區聯繫台82線之運輸效能，並改善湖子內地區聯外交通狀況。

(2)聯外交通改善規劃

改善民生南路與新民路道路交通工程設施，增進嘉義市與水上鄉之聯外運輸效率。

中期發展構想：

(1)休閒農業發展

規劃八掌溪河濱自行車路網，促進休閒農業發展。

長期發展構想：

(1)湖子內地區交通計畫通盤檢討

配合湖子內地區區段徵收及主要計畫之發展構想，進行本區交通配套措施之整體規劃。

（八）興村地區交通發展構想

興村地區緊鄰八掌溪，發展重點為開發自然生態遊憩區及河濱親水公園；此外台 18 線為聯絡中埔、阿里山地區之主要聯外道路，本區之交通發展構想為：

短期發展構想：

(1)聯外交通改善規劃

改善吳鳳南路(台18線)及本區交通現況，提升市嘉9道路做為台18線(阿里山公路)輔助道路的交通功能。

(2)八掌溪河濱運動公園開發計畫

於八掌溪親水公園設置必要之停車設施，並規劃設置

遊憩型自行車路網。

中期發展構想：

(1)生活圈道路系統建設

加速興村地區二號計畫道路之改善闢建。

長期發展構想：

(1)交通寧靜區設置

本區以住宅區為主，未來配合八掌溪河濱公園完工，規劃交通寧靜設施之設置，創造優質之居住生活環境。

（九）蘭潭地區交通發展構想

蘭潭地區包括蘭潭風景區及其週邊地區，提供嘉義市休閒遊憩場所，並結合嘉義大學發展成為學術研究地區。

短期發展構想：

(1)重要路口景觀工程之建設

透過交通工程設計方法改善彌陀路(嘉義大學)處交通瓶頸；並配合「創造城鄉新風貌計畫」，改善本市南區入口意象。

(2)自行車路網設置計畫

規劃蘭潭環潭公路遊憩型自行車路網串連嘉義公園與八掌溪河濱運動公園，並整合市區自行車道路網，發展嘉義市綠色運輸路網體系。

(3)蘭潭風景區開發計畫

整體開發蘭潭風景區交通遊憩設施，規劃完善之遊憩動線，於人潮聚集據點及主要出入口處闢建停車場，改善停車空間不足及避免環潭公路兩側停車影響交通等問題。

中期發展構想：

(1)大雅路林蔭景觀道路計畫

結合大雅路兩側商家特色，配合夜間照明、街道傢具規劃、道路綠美化，建立大雅路休閒意象，塑造坡地住宅

特色。

(2)規劃觀光公車

規劃山仔頂(螢火蟲)、嘉義公園、大雅路形象商圈、蘭潭風景區、仁義潭風景區連繫觀光公車，促進本區觀光產業發展。

長期發展構想：

(1)彌陀吊橋新建計畫

新建彌陀吊橋，串連八掌溪親水公園、彌陀寺、及蘭潭風景區，成為本市重要之自然生態遊憩資源。

（十)仁義潭地區交通發展構想

仁義潭地區係結合蘭潭風景區以休閒遊憩為主，交通發展為配合休閒遊憩需要，檢討區內道路使用與規劃。

短期發展構想：

(1)建立蘭潭與仁義潭自行車道系統

建立蘭潭與仁義潭自行車道聯絡系統，整體開發鹿寮地區觀光資源。

中期發展構想：

(1)觀光農業發展

配合本區農業花卉專區開發，規劃休閒遊憩設施，促進休閒農業發展。

(2)生活圈道路系統建設

加速仁義潭風景區六號、八號道路闢建。

長期發展構想：

(1)生態旅遊區開發

配合蘭潭與仁義潭之湖光秀麗景緻，結合嘉義大學畜牧場，規劃生態旅遊區，

（十一）嘉義交流道附近特定區交通發展構想

北港路為本市往西唯一之聯外道路，交通負荷大；本區

應充分利用高速公路交流道之交通便利性，引進物流產業，並增設貨物轉運專區，促進本市產業升級。因此本區之交通發展構想應配合高鐵聯外運輸需要，善加運用新闢之50米高鐵聯外道路，使其與北港路互為替代道路，同時改善北港路之道路服務水準。

短期發展構想：

(1)改善嘉義交流道連接道路運輸安全

改善嘉義交流道下北港路城際客運巴士迴轉及暫停載客所造成之交通衝突，促進北港路行車安全。

中期發展構想：

(1)聯外交通改善規劃

配合「嘉義生活圈道路系統建設計畫-縣道159(北港路)嘉義交流道以西部份拓寬」之興闢，提升縣道159之聯外運輸效能。

長期發展構想：

(1)建立貨物轉運專區，引進關連產業

充分運用中山高速公路交流道及高鐵聯外道路之交通便利性，開發貨物轉運專區或設置物流中心以利嘉義都會區民生消費物資之分流轉運，並藉此引進物流關連產業，帶動嘉義市之經濟發展。

第七章 運輸系統發展計畫

透過第三章對於嘉義市未來發展之定位，第五章之運輸需求分析預測，以及第六章運輸系統綱要計畫與發展策略(「**一心、四軸**」)，可藉由都市整體發展軸向、歷年發展趨勢及相關建設計畫之影響，體察出未來嘉義市及週邊地區將主要形成四大發展走廊，包括：嘉義市-民雄、嘉義市-中埔、嘉義市-水上、嘉義市-太保四個主要廊帶，以及嘉義市-新港、嘉義市-竹崎、嘉義市-番路三個次要發展軸帶；上述四條主要走廊的未來發展趨勢將攸關嘉義市運輸系統的整體發展架構，故各運輸系統彼此間的合縱連橫至為重要。

第六章所研提各都市計畫區之運輸系統發展策略與構想，依發展進度大致可分為短、中、長期三類，而 6.2 節及 6.3 節之描述，已就嘉義市及週邊地區未來之運輸系統勾勒出一個發展遠景及藍圖，本計畫在研擬各運輸系統發展計畫時，乃依據下列原則進行：

1. 計畫項目若為執行中或已完成規劃者，則以其規劃成果為藍本，再予以適當修正。
2. 計畫項目若和中央之交通施政計畫相符者，則以其為基礎適當調整之。
3. 若為本計畫所研提之構想方案，則依其運輸需求、都市發展之需要，研擬計畫內容。
4. 計畫之需求年期需配合中央之施政計畫，再輔以運輸系統之需要進行分析。

在完成嘉義市整體運輸系統發展構想之後(參見第六章的說明)，未來目標年(民國 110 年)嘉義市運輸系統發展仍以道路系統為主幹，同時在配合高鐵通車效應 下，應積極發展大眾運輸系統(包括 BRT 或輕軌)，在此發展主軸前提下，本章將進行短、中、長期發展計畫的研提，而後再回饋至嘉義市整體發展計畫構想，作局部的調整與修正，以便發展計畫內容更臻完整，各運輸系統之發展計畫將分述於后。

7.1 道路系統發展計畫

嘉義市道路系統依功能可分為聯外道路、環狀道路、主要道路與次要道路四類(參見 4.2 節)，11 條聯外道路中已明顯呈現壅塞者包括文化路與吳鳳南路，其次是林森路與北港路(主要是上下午尖峰)，環狀道路以世賢路為代表，而世賢路已逐漸發揮其交通疏散功能，有效導引不進入嘉義市區的車輛能快速通過，但世賢路在嘉義市東南部分仍未能有效銜接，影響外環道之整體服務效能，此外嘉義市與週邊地區之聯繫主要依靠聯外道路，目前欠缺大外環道之規劃，致使嘉義市外圍地區通過性交通並不便利，仍需繞道嘉義市區道路。至於嘉義市區主要道路中亟待改善的區域，以舊市中心區列為最優先考量，包括 17 條單向道的檢討與改善。

針對嘉義市道路使用的現況，嘉義市道路系統發展計畫可分為短中長期三階段，短期主要以改善地方上迫切需要且財務可支持之道路為要務，中長期則以建立整個都會區安全、舒適、便捷、密度適中之路網為目標，以下將就嘉義市之發展遠景與需要描述道路系統發展計畫。

一、短期計畫

1.交通瓶頸或易肇事路口短期改善措施

由3.1節肇事地點及肇事原因統計表，以及4.4節旅行速率調查結果，已發現嘉義市幾處交通瓶頸或肇事率較高的路口及路段，然而其瓶頸或肇事成因為何？如何提升服務水準或降低其肇事率？本計畫特別針對10處重要地點研提改善對策。

為能明確地界定出道路交通問題之所在，本研究並經實際現場踏勘調查，歸納出嘉義市路口及路段造成瓶頸或易肇事的主要原因是：

(1)民眾守法不足及駕駛疏忽

- 超速、未注意前方人車動態。
- 酒後駕車。
- 違規左轉、逆向行駛、闖紅燈。
- 違規停車。

(2)交通工程設施欠佳

- 號誌：時制設計欠佳，圓環內車流辨識不易(含汽機車混流行駛)等。
- 標誌：應設立地區未設置，或設立位置不恰當，包括受到攤販遮雨棚、樹枝或其它廣告看版等遮蔽，面向方位錯誤誤導駕駛人，毀損未修有失權威性等缺失。
- 標線：車道停止線、禁止停車線及行人穿越道等劃設位置不適當或模糊不清。

(3)道路實質設施不足

由於車輛持有數大幅增加，致使嘉義市部份地區之道路面積供給無法滿足需求，服務水準也隨之下降，主要發生在路口及路段。

- 路口：現存圓環路口(包括嘉雄陸橋、博愛陸橋等)之道路容量無法滿足龐大交通量，經常造成車輛停等過久之狀況。
- 路段：重要聯外道路(文化路與吳鳳南路等)與市中心主要道路(中山路與林森西路等)車潮造成瓶頸路段負荷過重。

以下將就嘉義市10處經常造成瓶頸或肇事率高之地點，針對上述歸納原因進行檢討，籌謀短期改善措施，以增進行車安全。

(一)「民族路、啓明路與大雅路口」交通改善措施

此路口目前為十字形路口(圖7.1.1)，屬二時相時制設計，第一時相為啓明路車輛通行(南北向)，第二時相為大雅路與民

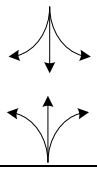
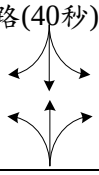
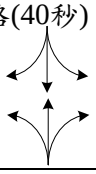
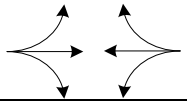
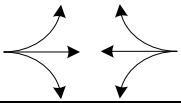
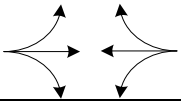
族路同時車輛通行(東西向)，號誌週期為75秒，路口與鄰接道路之幾何設計(含標誌與標線)尚稱良好，在路口西北側(介於啓明路與民族路間)有新生路正在開闢中，未來新生路開通後，此處將形成五叉路口(圖7.1.2)，在新生路與啓明路銜接處因線形影響，若照現況條件進行車道佈設時，將使此路口範圍擴大且不利於駕駛者之行車視距，因此有必要針對此路口(特別是新生路與啓明路銜接處)進行線形(含標線與槽化設施)與標誌之重新規劃，本計畫建議之改善內容包括:

1. 此路口號誌時制由二時相改為三時相，除現有之二時相應作變動外，另增加一時相供新生路車輛使用，未來建議之號誌時相安排如表 7.1-1 所示，另新生路左轉大雅路機慢車應進行兩段式左轉，可避免與直行汽車有衝突，因此新生路於近路口適當處應設置”機慢車兩段左轉”之標誌。
2. 在啓明路與新生路銜接處(近路口範圍)劃設槽化車道，讓啓明路往南右轉新生路之車輛可利用此槽化車道直接右轉，而不經過路口再右轉。但倘若無法在路口處劃設槽化車道時，應在啓明路上開闢一替代道路(例如:志航街或延平街)，讓車輛可提早利用此道路右轉新生路，而無需行駛至路口再右轉。
3. 至於啓明路往南右轉民族路之車輛則必須到達路口，再利用綠燈時間進行右轉。
4. 此路口形成五叉路口後，啓明路在路口北側部份之現有行人穿越線、停止線、待轉區等標線必須變更，並配合新生路之標線位置重新繪設(如圖 7.1.2 所示)。另建議取消民族路介於本路口與民國路間之路邊停車格(共計 6 格)，以增加民族路近路口處之道路容量。
5. 新生路於路口之標線與標誌等設置如圖 7.1.2 所示。
6. 因高鐵 BRT 市區延伸線會行經啓明路，故啓明路必須留設

車道空間供 BRT 行駛(圖 7.1.2)。

7. 本路口形成五叉路口後，號誌時制設計與動線安排將趨於複雜，若要簡化號誌時制設計與路口動線，未來可視新生路與啓明路之交通量消長狀況進行變更設計，若新生路取代啓明路成為本路口主要聯絡道路且路口北側啓明路之交通量明顯轉移至新生路時，可規劃北側啓明路為往北單行道，此單行道東側部份之車道可規劃為行人空間或作為啓明公園的一部份，也可規劃作為自行車優先道之用。
8. 因 BRT 路線規劃由垂楊路經過啓明路至嘉義公園南側棒球場之停車場，故啓明路規劃為單行道之涵蓋範圍由本路口往北至公園街止，因此 BRT 路線往北方向仍行經此單行道，而往南路線則必須改道，由棒球場停車場離開後，經由公明路或光彩街左轉新生路往南行駛，經本路口後接啓明路往南再銜接原先 BRT 之規劃路線，如圖 7.1.3 所示。

表 7.1-1「民族路、啓明路與大雅路口」號誌時相規劃

方案別	現況 (四叉路口)	新生路通車 (五叉路口)	新生路通車 (路口北側之啓明路規劃為 往北單行道)
時相/週期	75秒	90秒	75秒
1	啓明路 (40秒) 	啓明路(路口南測)與新生路(40秒) 	啓明路(路口南測)與新生路(40秒) 
2	民族路與大雅路 (35秒) 	民族路與大雅路 (35秒) 	民族路與大雅路 (35秒) 
3	-	啓明路(路口北側) (15秒) 	啓明路(路口北側) 規劃為往北單行道
路口停等總延滯 (LOS)	32秒 (C級)	45秒 (D級)	38秒 (C級)

資料來源:本計畫整理分析

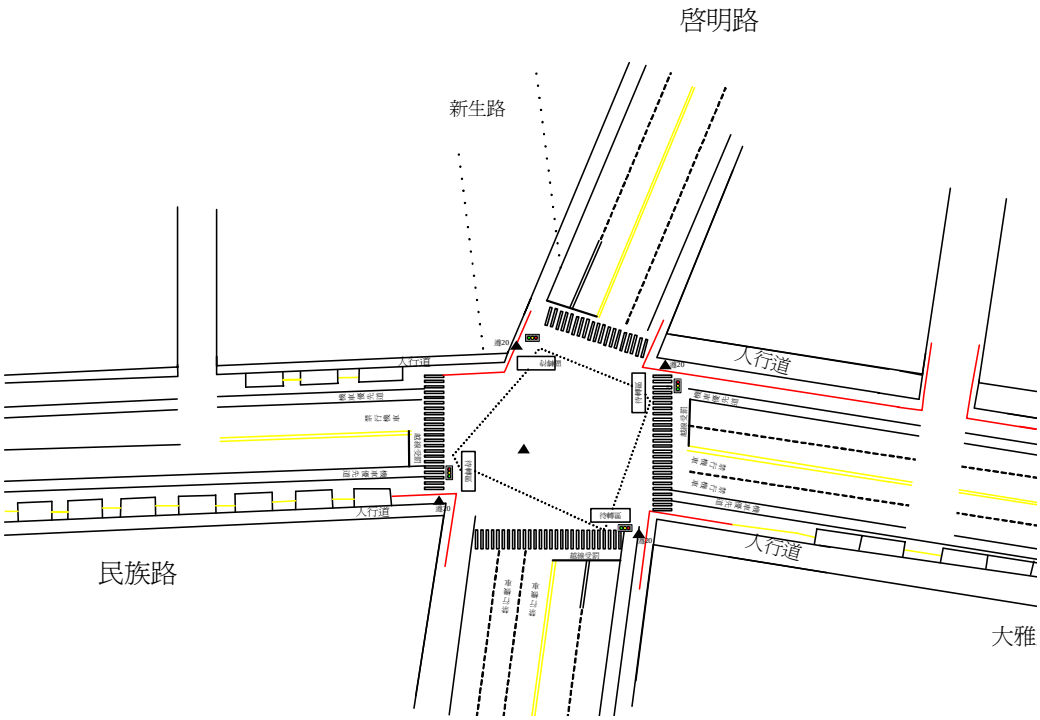


圖 7.1.1 民族路、啓明路與大雅路口現況幾何佈設示意圖

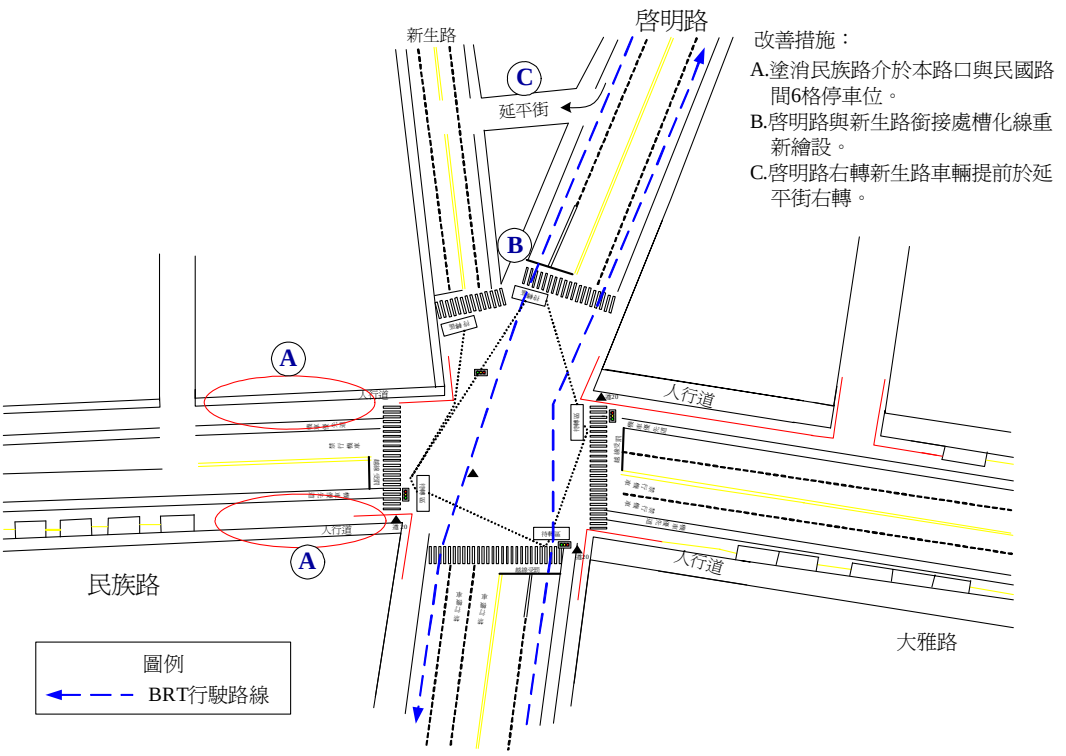


圖 7.1.2 新生路通車後民族路、啓明路與大雅路口之幾何佈設改善建議

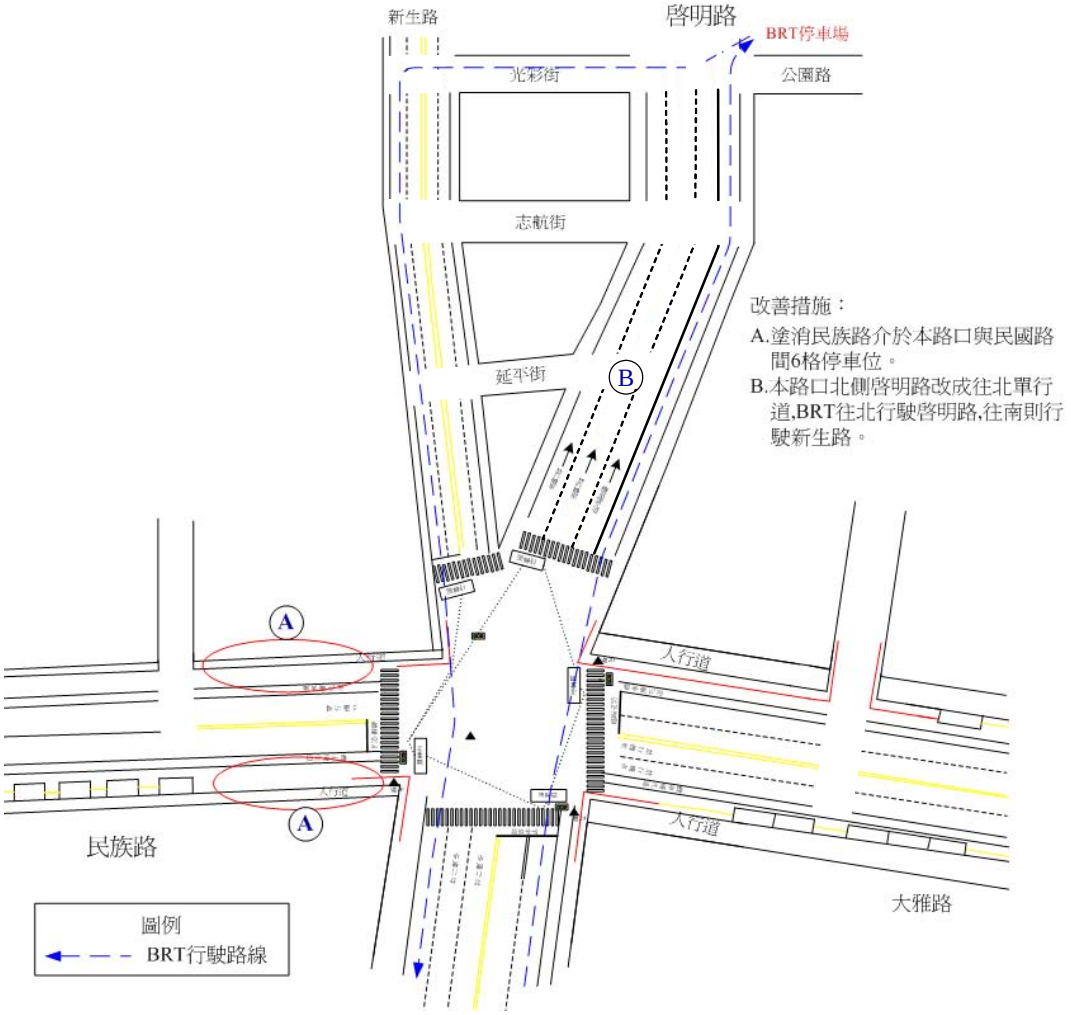


圖 7.1.3 路口北側啓明路改為往北單行道後民族路、啓明路與大雅路口之幾何佈設改善建議

(二)「忠孝路與林森路口」交通改善措施

此路口為四叉路口(圖7.1.4)，目前為三時相時制設計，第一時相為林森西路車輛通行(往東)，第二時相為林森東路車輛通行(往西)，第三時相為忠孝路南北向車輛同時通行，號誌週期為85秒，其交通特性與問題說明如下:

1. 忠孝路往南方向之內側車道、中間車道與外側車道之地面指向線標繪不完整，另機車數量佔相當大的比例，但外側車道未規劃機車優先道，而是右轉汽車與機車共用外側車

道，易造成衝突機會。

2. 忠孝路往南方向於路口處未留設機車停等區供直行機車停等之用，造成機車與汽車混雜停等於路口處。
3. 林森西路往東方向已設有”機慢車兩段左轉”之標誌(圖 7.1.4)，但大多數左轉之機慢車並未遵循，而是在路口處以直接左轉方式進行左轉(圖 7.1.4)，且左轉機慢車通過路口後是利用往北方向單行道 (圖 7.1.4)銜接忠孝路之慢車道再往北續進，但林森西路往東方向機慢車在路口處直接左轉易與直行之小型車或大型車發生衝突。

經檢視後，本路口號誌時制計畫改善空間有限，可維持現況運作方式，但針對標誌、標線與行車動線存在的缺失，本計畫建議之改善內容包括:

1. 忠孝路往南方向之內側車道目前繪設直行兼左轉箭頭指向線無需改變，中間車道應為直行箭頭指向線無需改變，至於最外側車道距路口 50 公尺外則作為機車優先道並以標線與標字標明，50 公尺內則作為汽機車右轉車道，但無需繪設機車優先道之標字與標線。
2. 忠孝路往南方向於路口處應留設機車停等區供直行機車停等之用，避免與汽車混雜停等於路口處。
3. 林森西路往東方向已設有”機慢車兩段左轉”之標誌(圖 7.1.4)，應禁止林森西路往東方向機慢車直接左轉之行為，並嚴格要求機慢車遵行兩段式左轉之要求，當機慢車進行兩段式左轉時，先直行至待轉區(位於槽化島外側環道近路口處，如圖 7.1.5 所示)再等待左轉至忠孝路之慢車道。在此管制方式下，建議將忠孝路之機慢車單行道(如圖 7.1.5 所示)廢除改為分格島型式，其目的就是讓林森西路左轉忠孝路之機慢車不能直接左轉，而必須利用兩段式左轉。

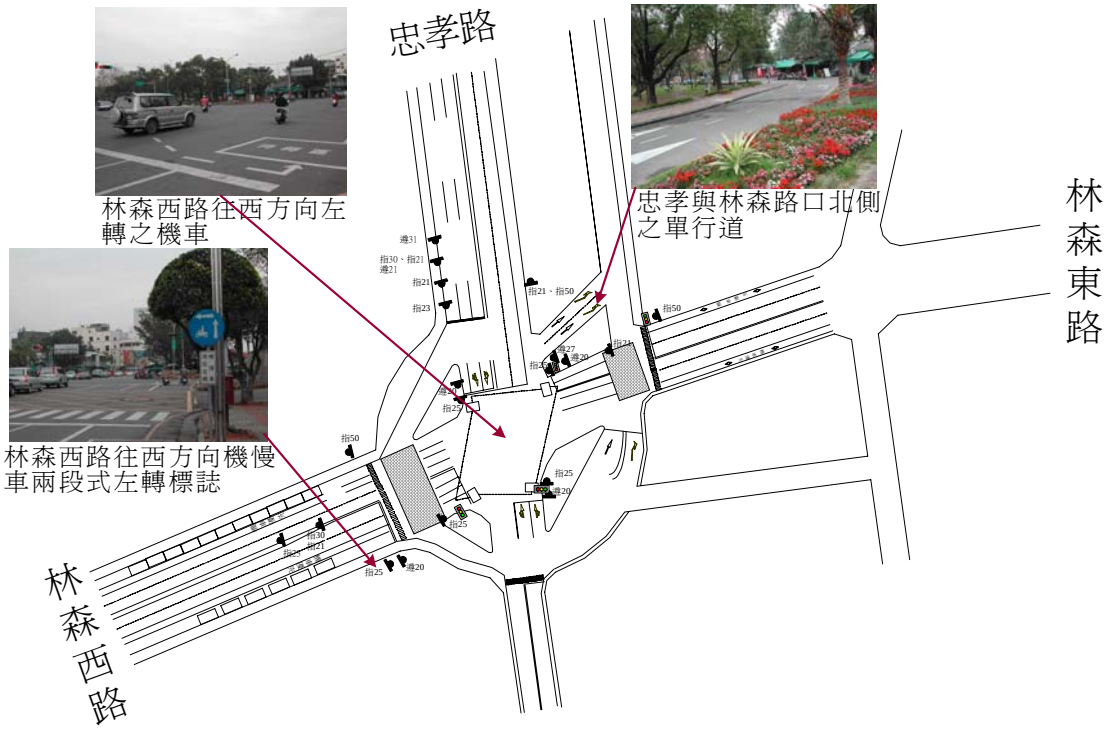


圖 7.1.4 忠孝路與林森路口幾何佈設現況

改善措施：
A 封閉單行道
B 機車停等區擴大
C 安全島退縮，讓林森西路二段式左轉機車順暢進入待轉區
D 增設機車二段式左轉待轉區

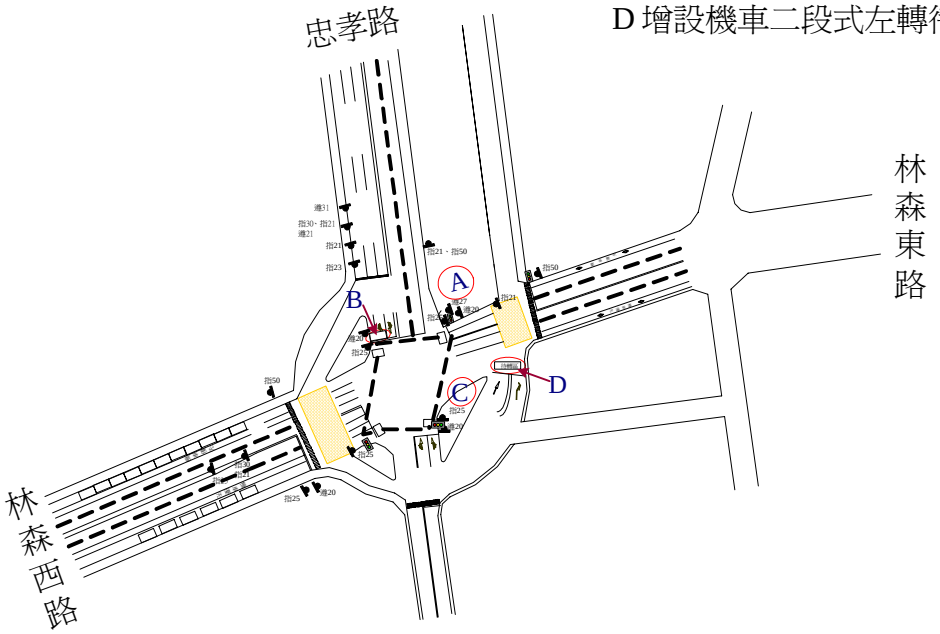


圖 7.1.5 忠孝路與林森路口佈設改善建議

(三)「忠孝、世賢、新生路口」交通改善措施

此路口為四叉路口(圖7.1.6)，採四時相輪放之號誌時制設計，號誌週期為1分48秒，車輛到達此路口時，其平均延滯時間經常超過60秒，交通特性與問題分析如下：

1. 路口北側忠孝路之機慢車單行道(圖 7.1.6)，主要是提供由新生路往西方向機慢車駛至世賢路慢車道之用，但此單行道未繪設單行道標線與標誌。
2. 路口北側忠孝路往南方向之機慢車停等區劃設不理想，當機車數量較多時經常佔用右轉車道(圖 7.1.6)，此狀況會妨礙到欲右轉世賢路之汽車行進路線。
3. 路口南側忠孝路於麥當勞前(往北方向)有一慢車道與機車停等區可供機慢車往東至新生路或往北至忠孝路慢車道，但此慢車道未繪設單行道標線與標誌(圖 7.1.7)。
4. 當世賢路為綠燈時相時，忠孝路往南方向快車道允許紅燈右轉，因此多數的右轉汽車會行駛快車道再進行右轉，相對地會利用慢車道右轉世賢路的汽車之所佔比例並不高。

經檢視後，本路口號誌時制計畫可留待相關改善計畫再進行研擬，但標誌、標線與行車動線存在一些缺失應予以改進，本計畫建議之改善內容包括：

1. 路口北側忠孝路之機慢車單行道(圖 7.1.8)，應增繪單行方向指向線，並在此單行道西側端設立禁止進入標誌，藉以避免忠孝路往南方向慢車道之汽機車誤闖進入。
2. 路口北側忠孝路往南方向之機慢車停等區劃設不理想，故建議將機慢車停等區拉長，並設立標誌提醒機慢車駕駛者不要佔用右轉車道。在此管制狀況下，當世賢路為綠燈通行時，允許忠孝路往南方向慢車道之車輛可紅燈右轉。
3. 南側忠孝路於麥當勞前(往北方向)之慢車道應增繪單行方

向指向線，並在此單行道東側端設立禁止進入標誌，藉以避免忠孝路快車道之汽車誤闖進入。在此管制狀況下，忠孝路往南方向欲左轉之機慢車應採兩段式左轉，先直行再左轉至此單行道等候左轉，同時應設立標誌禁止機慢車左轉至世賢路等候左轉(圖 7.1.8)。

4. 因忠孝路往南方向利用慢車道右轉世賢路的汽車之所佔比例不高，故建議將忠孝路西側景仁幼稚園停車場前路口由雙向四車道縮減為兩車道，或者可考慮將其完全封閉，因為此路口距離忠孝與世賢路口僅約 50 公尺，縮減車道或封閉此路口可有效簡化週邊行車動線，並減少車輛衝突的機會。
5. 至於忠孝路東側台灣銀行前之路口仍保留現況之車道佈設，因為進出台銀與台銀旁邊巷道之車輛若利用此路口進出較為便捷，亦可有效避免此處塞車情形發生。

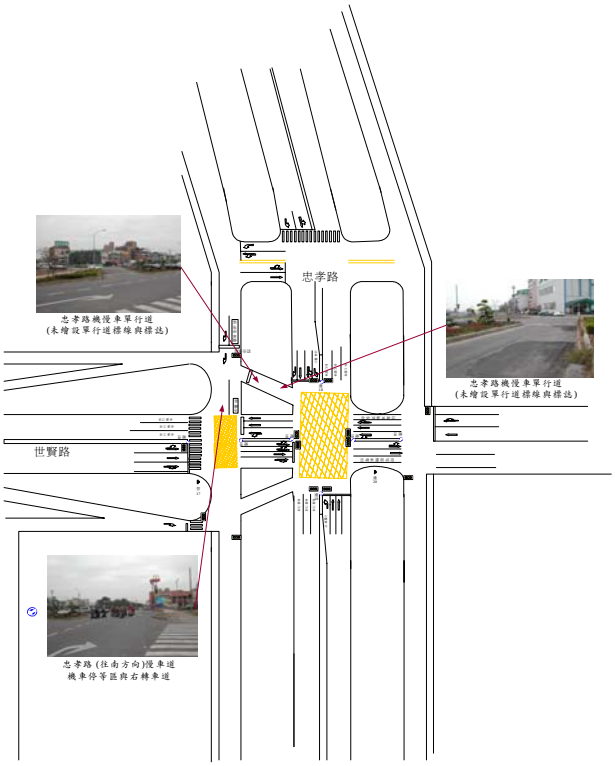


圖 7.1.6 忠孝路、世賢路、新生路口幾何佈設現況(一)

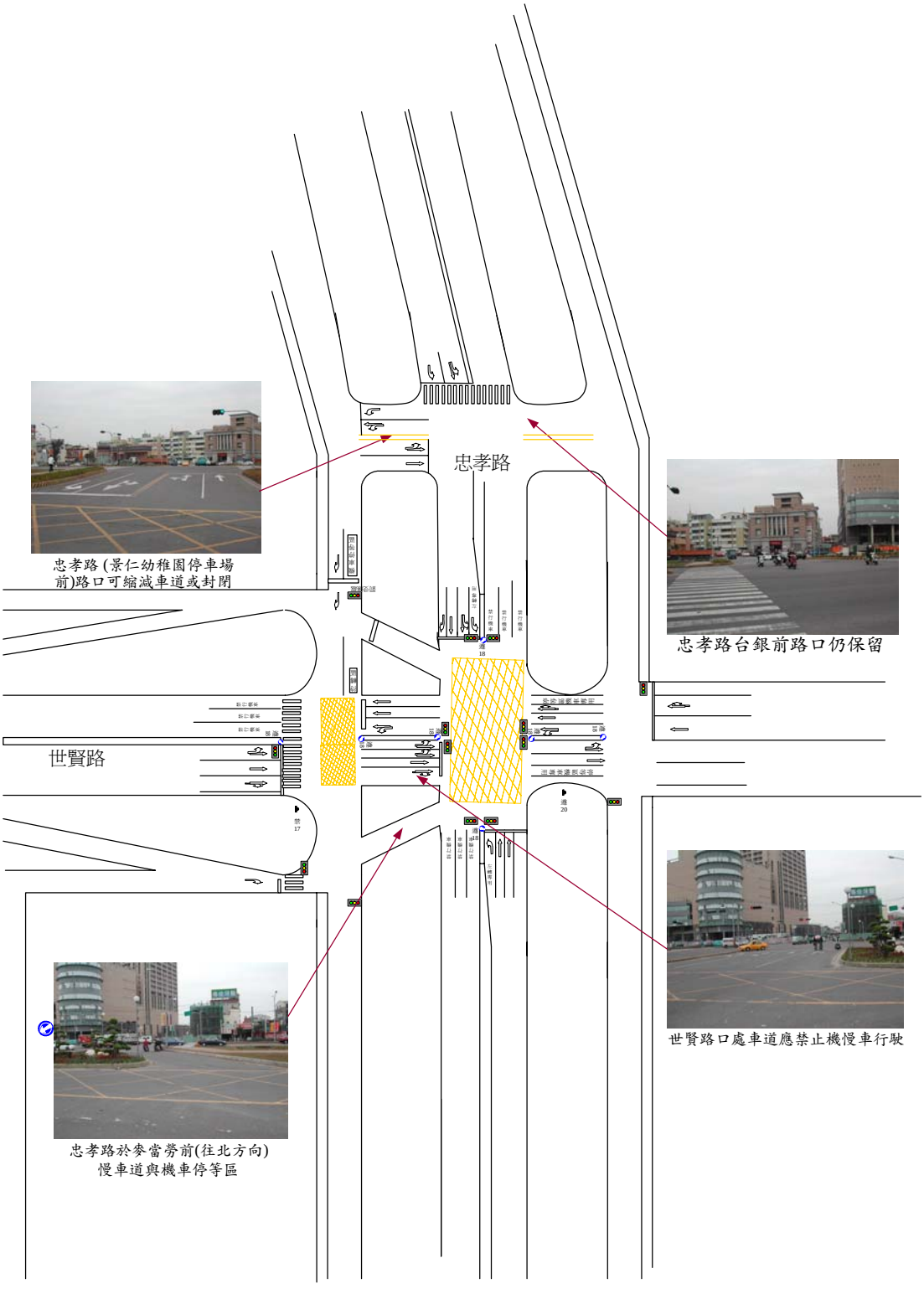


圖 7.1.7 忠孝路、世賢路、新生路口幾何佈設現況(二)

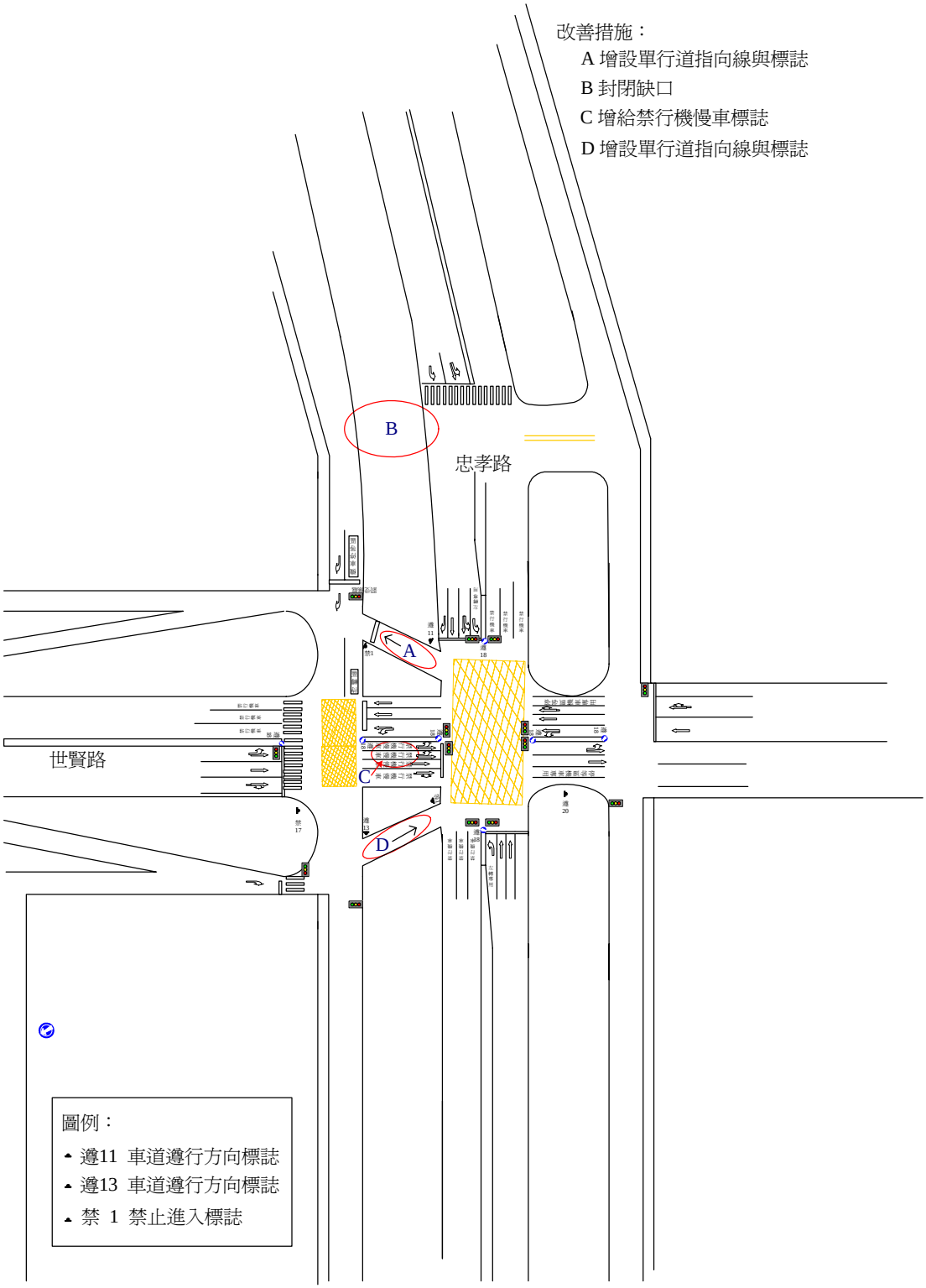


圖 7.1.8 忠孝路、世賢路、新生路口幾何佈設改善建議

(四)「博愛路、文化路、興達路」交通改善措施

此路口為五叉路口，路口範圍內幾何佈設類似圓環(圖7.1.9)，採四時相號誌時制設計，號誌週期相當長為2分18秒，此亦為車輛到達此路口時，其平均延滯時間經常超過80秒的主要原因，交通特性與問題分析說明如下:

1. 路口處各臨接路段(approach)皆設有機慢車左轉應分為兩段式進行之標誌(圖 7.1.9)，但現況左轉機慢車以直接左轉方式的比例相當大，此狀況易與直行汽車發生衝突。
2. 此路口西側博愛路之停止線較遠離路口(圖 7.1.9)，對於駕駛者的行車視距有明顯影響。
3. 博愛路(台 1 省道)北上與南下直行車流量過大，且該雙方向機慢車欲左轉文化路，常與同向直行車輛爭道搶快，或在路口停等導致阻塞直行車流，不僅易發生交通事故亦造成路口延滯。

經交通量調查結果得知，此路口各臨接路段(approach)之通過車輛數皆相當多，因此號誌時制計畫可改善的空間不大，應由降低肇事頻率與衝突機會著手改善，此路口有關標誌、標線與行車動線存在一些缺失應予以改進，本計畫建議之改善內容包括：

1. 建議將博愛路之停止線往路口方向前移 2~3 公尺以改善行車視距，而中央分隔島亦前移 2~3 公尺，或以近障礙物線替代。
2. 現況左轉機慢車以直接左轉方式通過路口的比例相當大，此狀況易與直行汽車發生衝突，為避免此情形發生，應嚴格要求機慢車進行兩段式左轉，並取締於路口直接左轉之機慢車。
3. 另一管制方式是規劃機慢車左轉可利用槽化島外側環狀道

路(圖 7.1.10)，而非兩段式左轉，此管制措施可讓汽機車分流，減低彼此衝突的機會，顯著的缺點是機慢車通過路口的時間與距離明顯增加；建議進行圓環槽化及車道重新配置，其主要設計功能在於目前路口汽、機車混流及轉向交織嚴重，改善措施實施後，圓環內僅供直行及左右轉汽車行駛，機慢車則限制行駛於外環的慢車道上，可避免汽機車之混流衝突發生。

4. 為保障機慢車在有限寬度的慢車道行駛，圓環需劃設禁止停車標線，以保障機慢車之路權。
5. 有關圓環重新槽化配置後，有關號誌及標誌設立位置應一併整套設計改善。

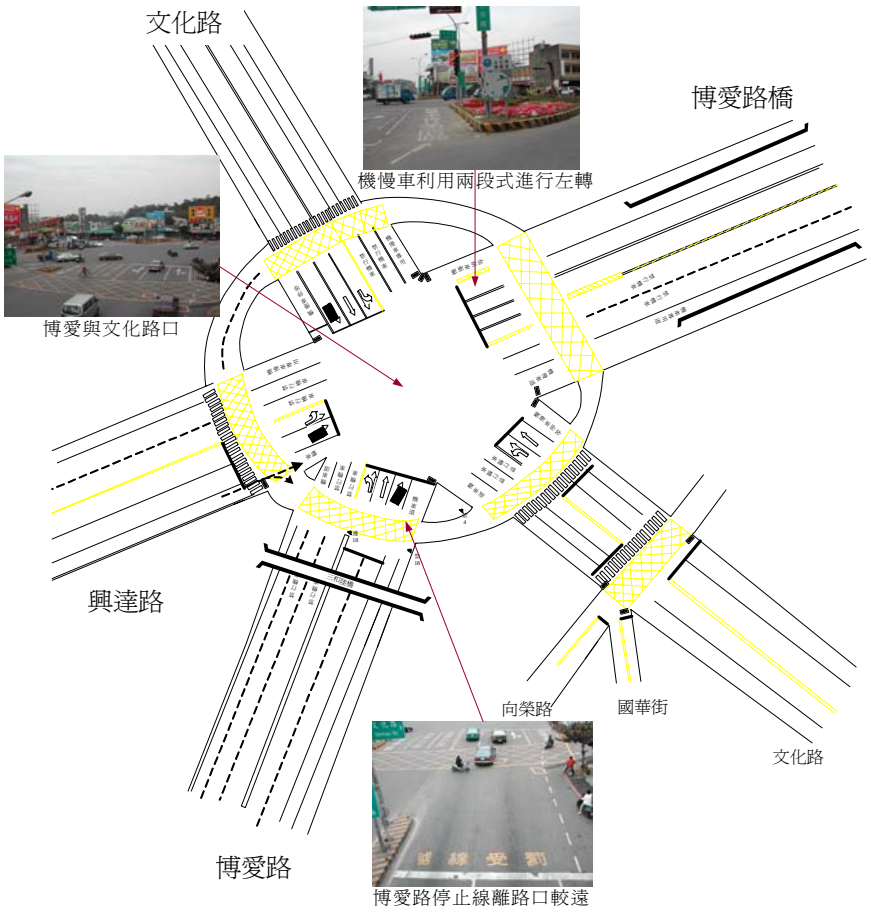
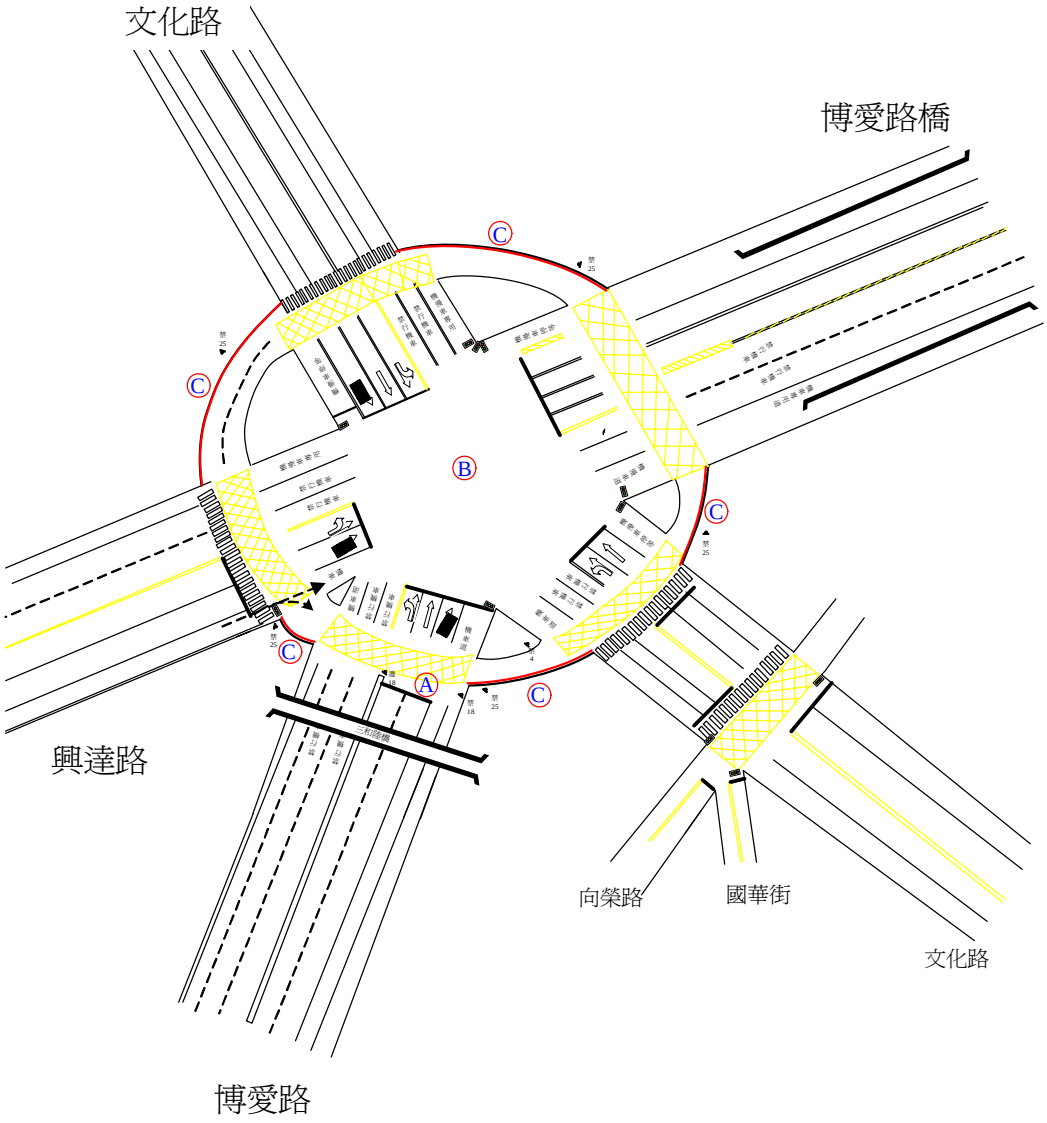


圖 7.1.9 博愛路、文化路、興達路口幾何佈設現況

改善措施:
A博愛路停止線前移
B路口嚴格要求機慢車兩段式左轉
C圓環內禁止路邊停車



圖例: 禁25 禁止停車標誌

圖 7.1.10 博愛路、文化路、興達路口幾何佈設改善建議

(五)「世賢路、北港路」交通改善措施

此路口為四叉路口(圖7.1.11)，採四時相輪放之號誌時制設計，號誌週期為116秒，車輛到達此路口時，其平均延滯時間經常超過60秒，若以車輛平均延滯時間進行評定，此路口服務水準為E級，路口及鄰近路段之交通特性與問題說明如下：

1. 由交通量調查結果得知，世賢路往北方向左轉車輛比例較大(佔70%)，主要是往中山高速公路嘉義交流道之小汽車。至於世賢路往南方向車輛以右轉居多(佔 63%)，亦是往中山高速公路嘉義交流道之小汽車為主，而直行車流佔 35%。
2. 由交通量調查結果得知，北港路往東方向直行車輛佔 39%，左轉車輛佔 41%，右轉車輛佔 20%。至於北港路往西方向車輛以直行為主(佔 95%)。
3. 路口北側之世賢路，其西側分隔島有兩處缺口可讓快車道與慢車道之汽車互相聯絡，最接近世賢與北港路口之缺口相距不到 50 公尺，若車輛利用此處缺口進行車道變換時，行車動線較為複雜且亦增加肇事機會，另一處缺口距路口超過 100 公尺(圖7.1.11)，部份快車道車輛利用此缺口右轉至慢車道，其行車動線對於世賢、北港路口之交通影響甚微。

經檢視後，號誌時制計畫可改善空間較有限，但標誌、標線與行車動線存在一些缺失應予以改進，本計畫建議之改善內容包括(圖7.1.12):

1.因路口北側之世賢路其最接近世賢與北港路口之缺口不到 50 公尺，故建議將此缺口封閉，但保留另一處距離路口較遠之缺口，供快車道車輛變換至慢車道之用。
2.在世賢路南北向通行車輛為左轉綠燈時相時，北港路往東方向可開放紅燈右轉，允許北港路往東方向之汽機車可右轉世賢路。

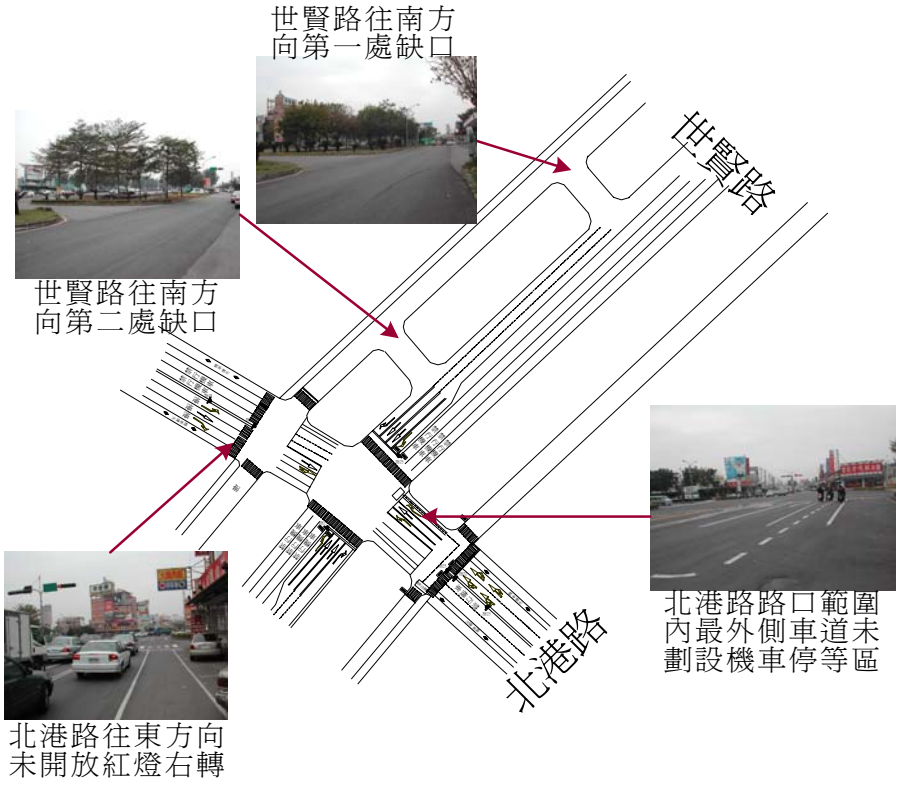


圖 7.1.11 世賢與北港路口幾何佈設現況

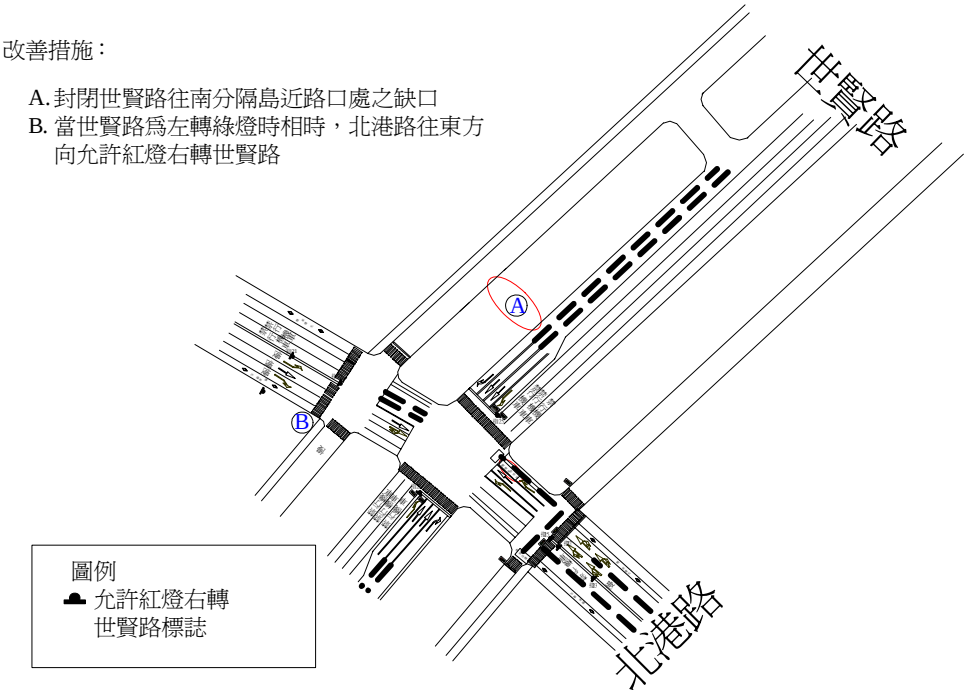


圖 7.1.12 世賢與北港路口幾何佈設改善建議

(六)「世賢路、玉山路、育人路」交通改善措施

此處路口為五叉路口(圖7.1.13)，採三時相號誌時制設計，第一時相為世賢路南北向車輛通行，第二時相為玉山路東西向車輛通行，第三時相則為育人路車輛通行，號誌週期為1分35秒，路口及鄰近路段之交通特性與問題分析如下：

1. 路口範圍內除育人路與玉山路銜接處有一槽化線(圖7.1.13)，以及東側近玉山路之路口有分向線外，並未劃設其它必要的槽化線與車道線，易造成車輛通過此路口時車行動線混亂並可能增加交通事故的機會。
2. 路口南側世賢路行人穿越線不連續，行人穿越時無所遵循。
3. 路口範圍內轉彎處應禁止停車處並未劃設紅線。
4. 育人路與玉山路之號誌燈號亦造成駕駛者混淆，當育人路為綠燈時相時，玉山路與世賢路車輛可能誤闖進入育人路。

經實地檢視後，此路口以通過世賢路的交通量最多且以直行為主，育仁路與玉山路的車流量並不多，因此目前號誌時制計畫可滿足現況需要，但標誌、標線與行車動線存在一些缺失應予以改進，本計畫建議之改善內容包括：

1. 路口南側世賢路行人穿越線不連續處，應增繪不足部份。
2. 路口範圍內應劃設紅線禁止停車處，應增繪紅線。
3. 路口範圍內應劃設必要的槽化線與車道線，導引車輛正確的行車動線，藉以減少肇事的機會，增繪內容如圖 7.1.14所示。
4. 建議將育人路面對路口之號誌燈面取消，僅利用玉山路西側的號誌管制車輛進入育人路。

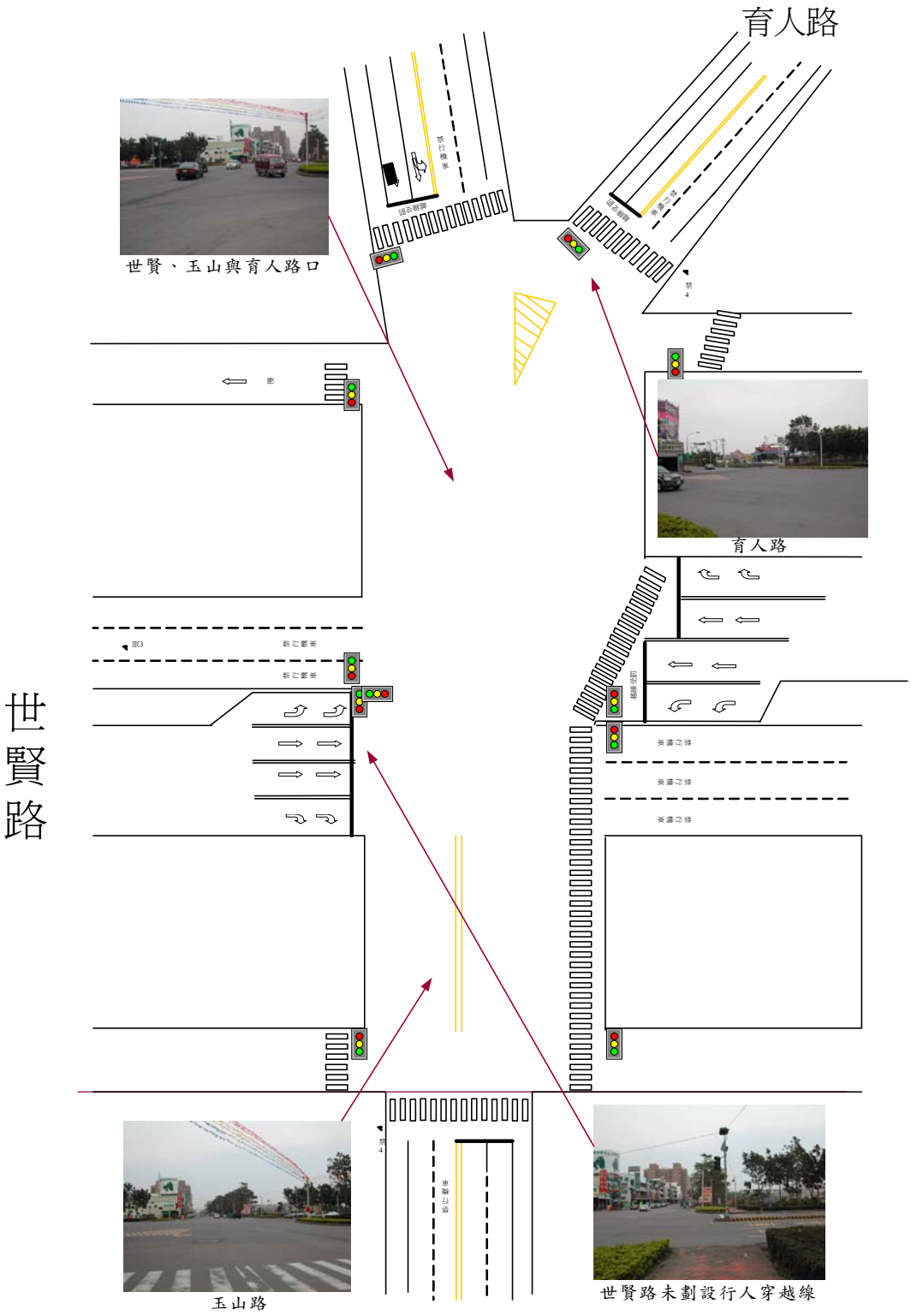


圖 7.1.13 世賢路、玉山路、育人路口幾何佈設現況

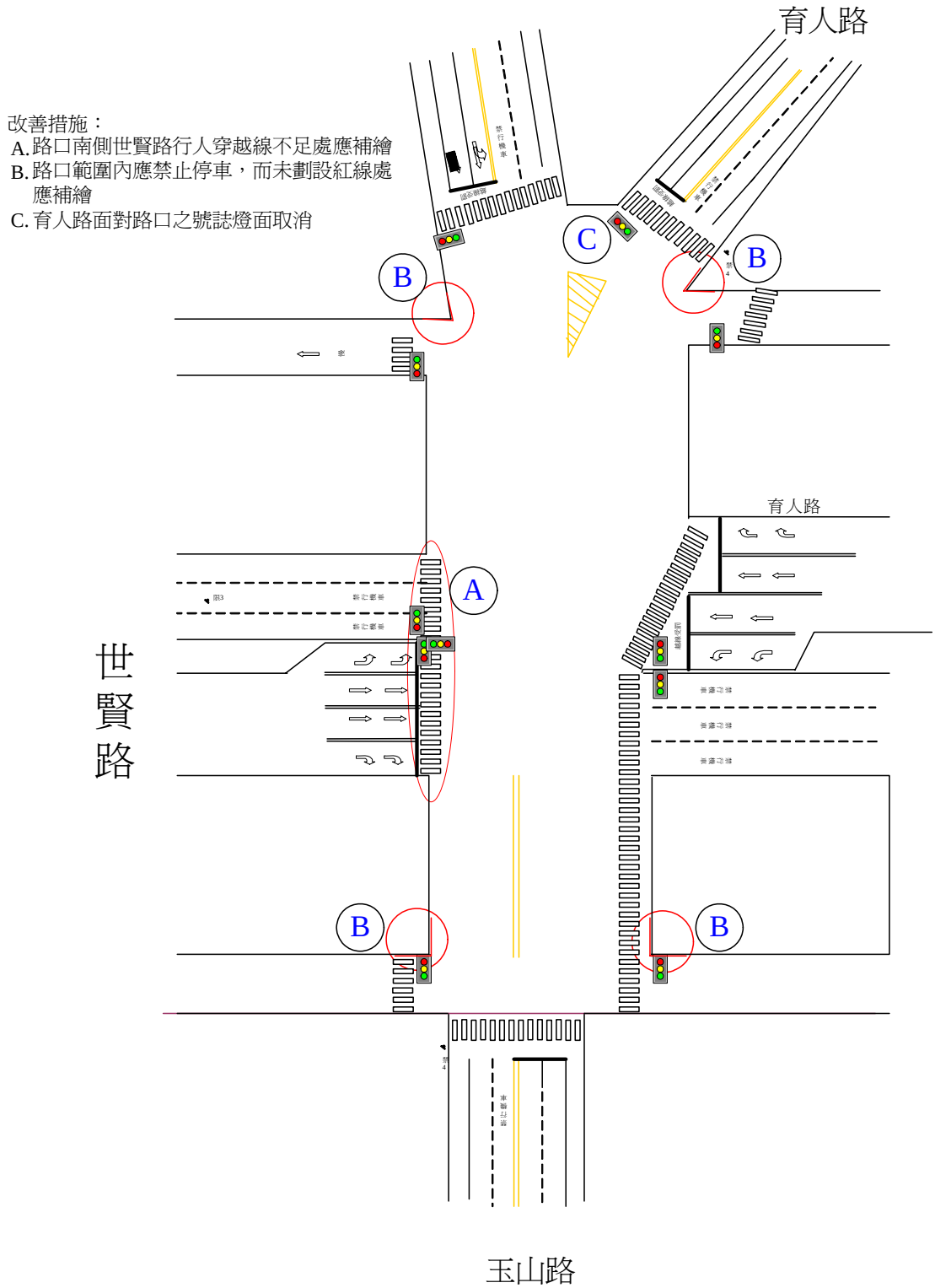


圖 7.1.14 世賢路、玉山路、育人路口幾何佈設改善建議

(七)「世賢路、博愛路」交通改善措施

世賢、博愛路口共由四個連續交叉口組成，由南往北將其編為1號、2號、3號與4號路口(圖7.1.15)，採三時相號誌時制設計，第一時相為世賢路東西向車輛通行，第二時相為博愛路南北向車輛可直行與右轉，第三時相則為博愛路南北向車輛允許左轉，號誌週期為90秒；此路口與博愛、自立街口相距約30公尺，此兩路口號誌採連鎖運作之設計方式。有關路口及鄰近路段之交通特性與問題分析說明如下：

1. 在本路口南側博愛路往南方向，於博愛路與自立街口前設立之”機慢車兩段式左轉”標誌功能不大(圖 7.1.15)。
2. 博愛路與自立街口為 T 字型路口，路口西側自立街之車道未繪設指向線，除造成行車動線混亂外，且易有肇事發生。
3. 博愛路往北方向於分隔島前慢車道繪設往西指向線(圖7.1.15)，此逆向指向線易造成行車動線混淆，亦增加肇事的機會。
4. 博愛路往南方向左轉汽車比例相當高(佔 20%)，而博愛路往北方向之左轉汽車比例更高(佔 30%)。

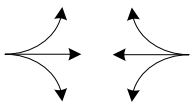
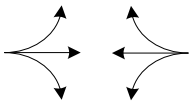
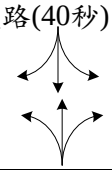
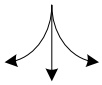
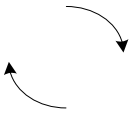
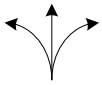
經實地檢視後，除號誌時制計畫應調整外，有關標誌、標線與行車動線亦存在一些缺失應予以改進，本計畫建議之改善內容(圖7.1.16)包括：

1. 博愛路往南方向於博愛路與自立街口前設立之”機慢車兩段式左轉”標誌可廢除。
2. 博愛路與自立街口之自立街車道應增繪指向線。
3. 因世賢路往東方向之快車道與慢車道通過車輛不多，故可縮短1號與2號路口於此兩處車道之綠燈時間，其縮短之綠

燈時間可提供作為博愛路往北方向之綠燈時間，但僅讓 1 號與 2 號路口優先開放直行與右轉。

4. 針對博愛路往北方向之車輛，當 1 號、2 號、3 號與 4 號路口開放汽車左轉時，亦同時開放 3 號與 4 號路口往北方向車輛可直行；針對博愛路往南方向之車輛，當 1 號、2 號、3 號與 4 號路口開放汽車左轉時，亦同時開放 1 號與 2 號路口往南方向車輛可直行。
5. 博愛路往北方向於 3 號與 4 號路口不要有右轉箭頭綠燈，應調整。
6. 本路口號誌時制計畫另一方案將現況之三時相號誌時制設計進行變更，第一時相仍為世賢路東西向車輛通行，但第二時相變更為僅允許博愛路往南方向車輛通行，第三時相則僅允許博愛路往北向車輛通行，號誌週期為 90 秒，本路口號誌時制計畫如表 7.1-2 所示；此方案除可避免博愛路南北向通行車輛之衝突機會外，路口停等總延滯與現況差異不大。

表 7.1-2「世賢路、博愛路口」號誌時相規劃

方案別	現況	調整後
時相/週期	90秒	90秒
1	世賢路(30秒) 	世賢路(20秒) 
2	博愛路(40秒) 	新生路(30秒) 
3	博愛路(20秒) 	博愛路(40秒) 
路口停等總延滯 (LOS)	45秒 (D級)	46秒 (D級)

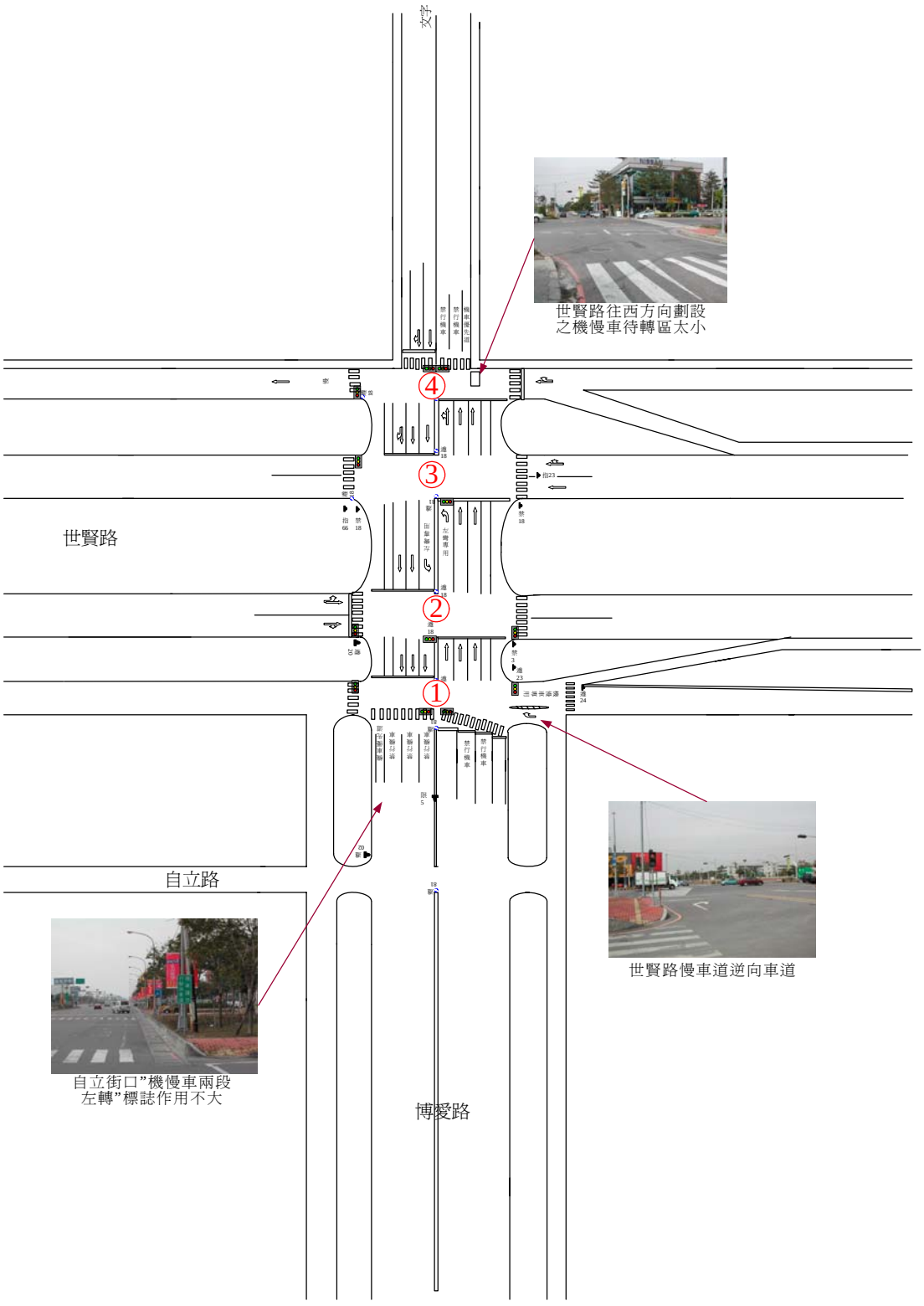


圖 7.1.15 博愛與世賢路口幾何佈設現況

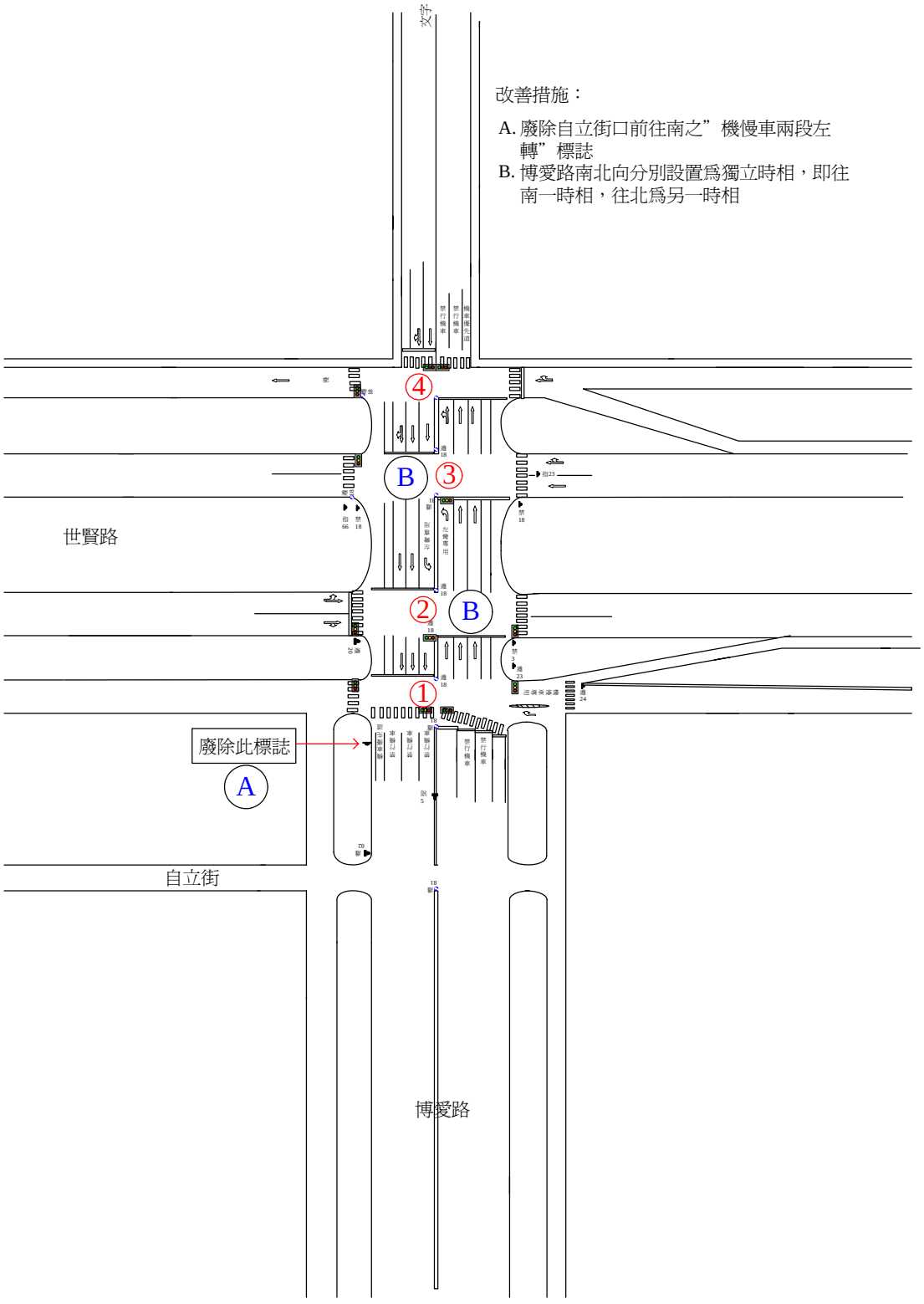


圖 7.1.16 博愛與世賢路口幾何佈設改善建議

(八)「世賢路、友忠路」交通改善措施

此處路口為T字型路口(圖7.1.17)，採二時相號誌時制設計，第一時相為世賢路東西向車輛通行，第二時相為友忠路往南車輛可右轉與左轉，號誌週期為80秒。此路口及鄰近路段之交通特性與問題說明如下：

1. 世賢路已繪設行人穿越線，但友忠路並未繪設。
2. 友忠路往南方向左轉世賢路慢車道之汽車，會利用對向車道逆向左轉。
3. 現況通過次此路口之交通量不多，故路口範圍內繪設之槽化線雖會造成車輛的衝突，但其影響不大。

經實地檢視後，本路口號誌時制計畫可滿足現況交通需要，但有關標誌、標線與行車動線之缺失，本計畫建議之改善內容(圖7.1.18)包括：

1. 友忠路應增繪行人穿越線。
2. 為避免友忠路往南方向左轉世賢路慢車道之汽車逆向行駛，路口南側之中央分隔島可東移一或二車道(3.5 或 7 公尺)，讓此處成為不平衡車道，並導引車輛順向駕駛。
3. 未來通過次此路口之交通量逐漸增多時，可考慮將路口範圍內之槽化線改設為實體槽化設施(如槽化島)，除簡化行車動線外，亦可有效減少車輛衝突的機會。

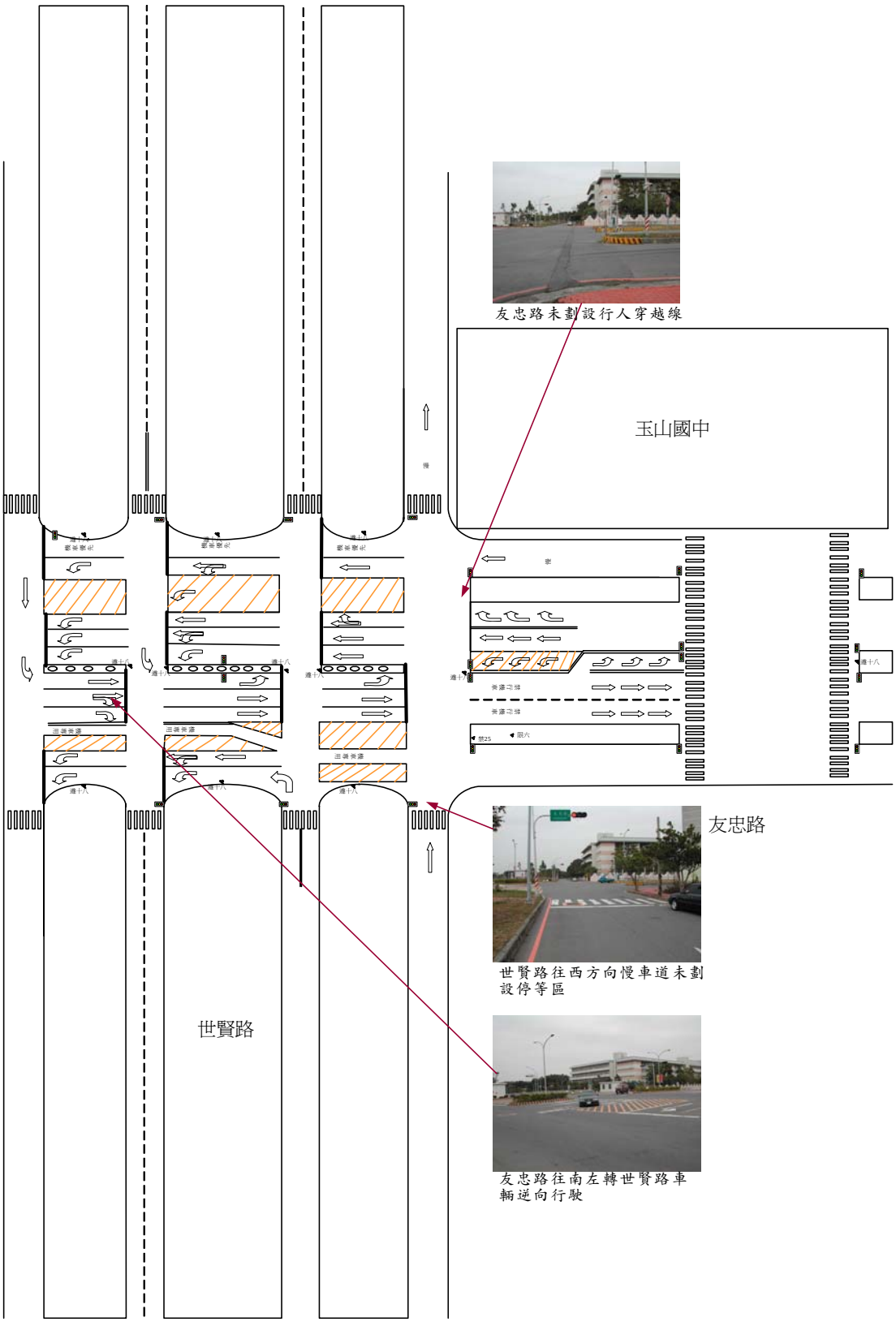


圖 7.1.17 世賢路與友忠路口幾何佈設現況

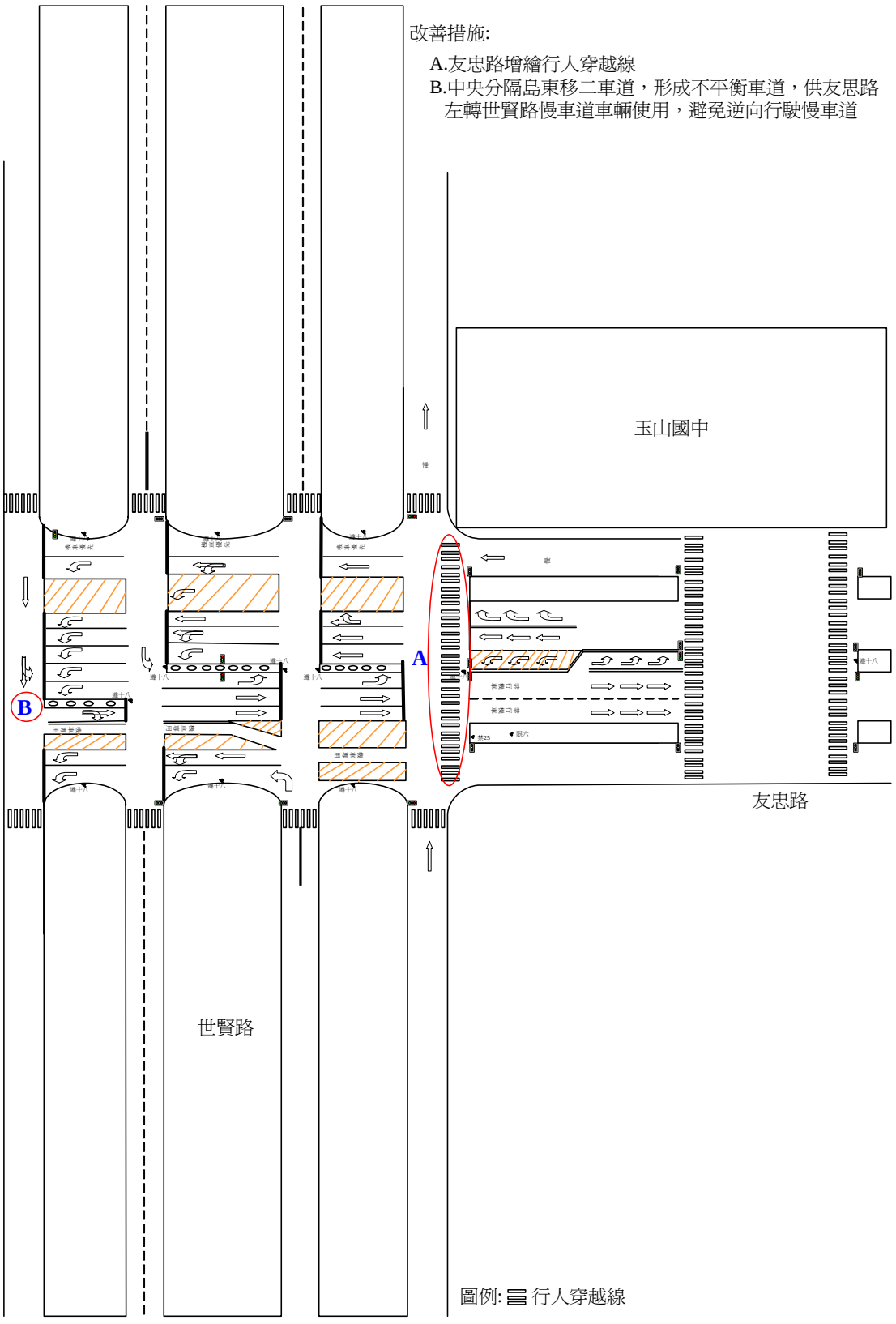


圖 7.1.18 世賢路與友忠路口幾何佈設改善建議

(九)「博愛路、興業西路、中興路」交通改善措施

此路口為四叉路口(圖7.1.19)，目前為四時相時制設計，第一時相為博愛路車輛可直行與右轉，第二時相為博愛路車輛可右轉與左轉，第三時相興業西路與中興路車輛可直行與右轉，第四時相興業西路與中興路車輛可右轉與左轉，號誌週期為110秒，此路口交通特性與問題說明如下(圖7.1.19)：

1. 興業西路往西方向右轉汽車與直行機車有交織衝突狀況發生。
2. 家樂福賣場前博愛路路緣劃設紅線禁止路邊停車，家樂福再以交通錐附帶輪胎方式置於紅線與路緣間，避免車輛停放於路邊。
3. 博愛路往南方向近路口處有路邊停車，因交通量大對於路口行車安全與道路容量有明顯影響。
4. 中興路之停止線位置距離路口稍遠，影響駕駛者行車視距。
5. 中興路往東方向近路口處之機車優先道有違規停車佔用之情形。

經檢視後，本路口號誌時制計畫可改善空間有限，但標誌、標線與行車動線存在一些缺失應予以改進，本計畫建議之改善內容包括(圖7.1.20)：

1. 興業西路往西方向最外側車道應劃設為一機車優先道 (1.5m)與一右轉專用道(3m)，右轉專用道位於機車優先道左側。
2. 對於興業西路往西方向左轉之機慢車，若未遵循兩段式左轉應嚴格取締。
3. 當博愛路為右轉與左轉之綠燈時相時，興業西路往西方向右轉之汽機車可開放紅燈右轉，同時中興路往東方向右轉

之汽機車亦開放紅燈右轉。

4. 博愛路往南方向近路口處 50 公尺範圍內應禁止路邊停車，以增加此路段之道路容量。
5. 將中興路之停止線往路口方向前移 3 ~4 公尺，以改善行車視距。
6. 嚴格取締中興路往東方向近路口處機車優先道之違規停車。

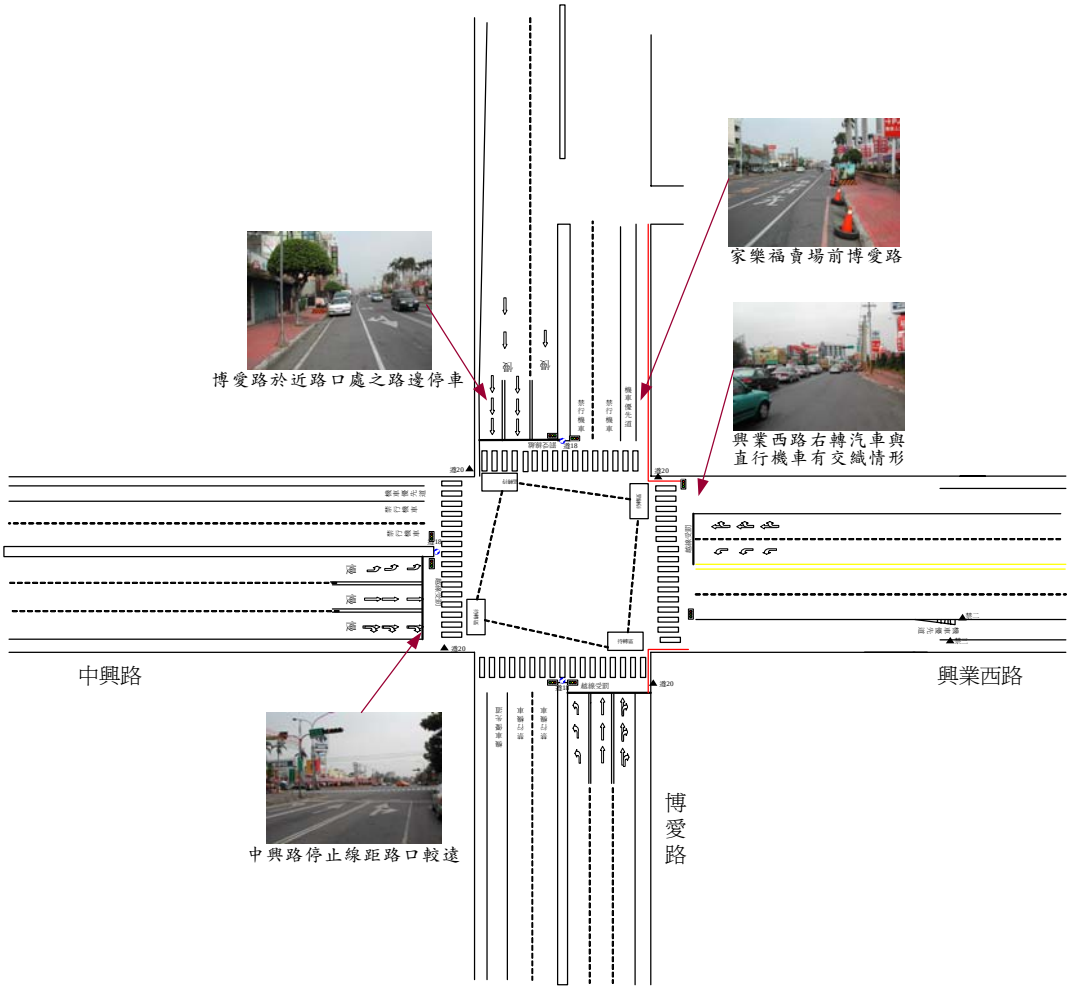


圖 7.1.19 博愛路、興業西路、中興路口幾何佈設現況

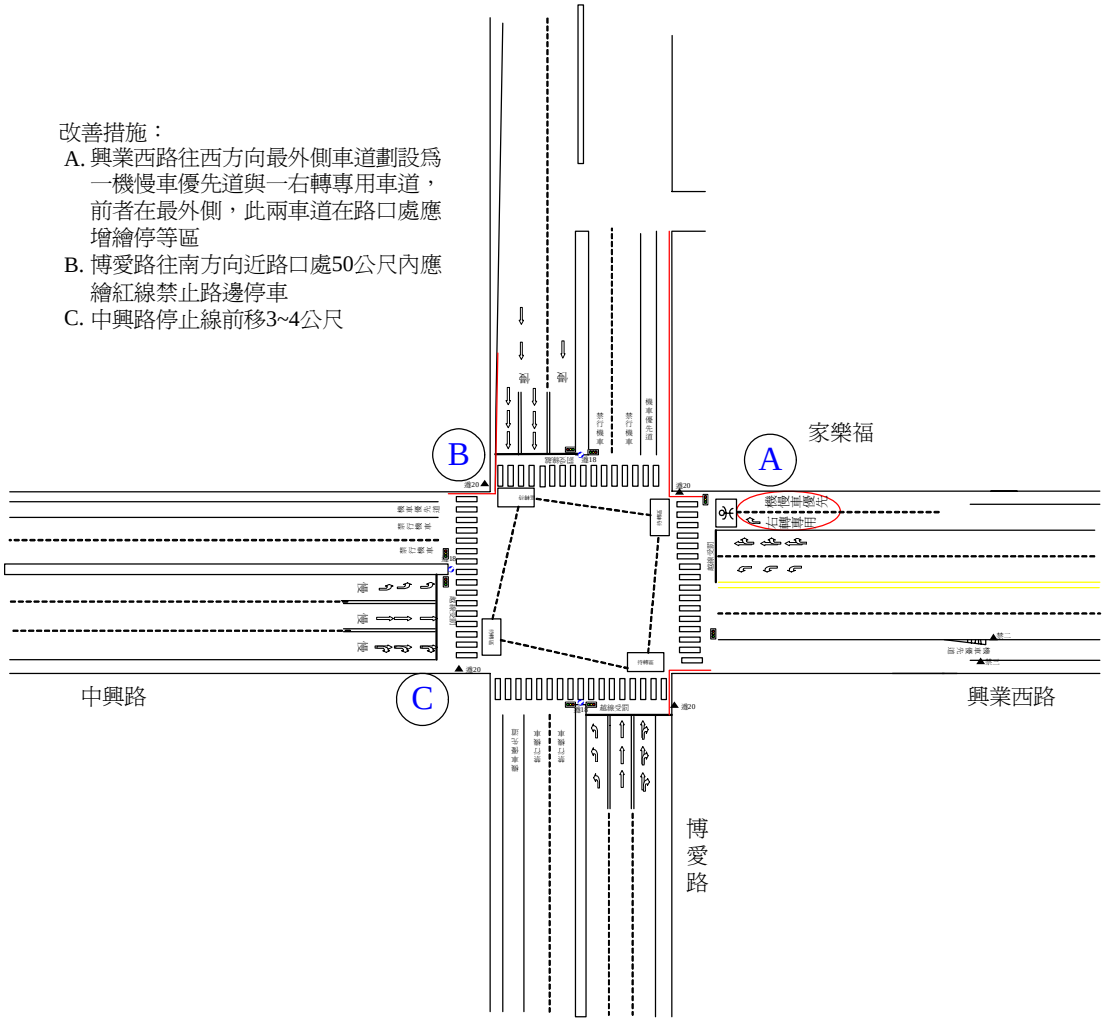


圖 7.1.20 博愛路、興業西路、中興路口幾何佈設改善建議

(十)「中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口」交通改善措施

1.重新規劃各臨近路段之車道佈設與汽機車動線，透過號誌時制調整、機車停等區、停止線前移等交通工程手段，有效規範汽機車停等秩序與提高車流通過路口之疏解效率，以提昇交通安全與順暢。

2.問題分析：

(1)中山路小汽車流量中右轉嘉雄陸橋比例約四至五成，大型車流量中右轉比例高達八成，但因槽化與路邊停車導致右轉車道寬度不足，造成右轉車流嚴重回堵，並使直行車輛受右轉車輛影響而有延滯情形。

(2)嘉雄陸橋為本路口車流量最高之臨近路段，小汽車流量中左轉比例約二至四成，大型車流量中左轉比例超過三成，使得左轉車流佔用大部份綠燈時相，嚴重影響直行與右轉車流行進。

(3)新民路槽化島旁車道因號誌管制直行與二段式左轉機車，導致右轉民族路之車流產生嚴重延滯。

(4)民族路雙向各僅有一汽車道且路口經常出現違規停車，影響車流行進甚鉅。

(5)因本路口車流量高且嘉雄陸橋、新民路左轉車流比例甚高，導致號誌週期過長，造成車輛延滯嚴重。

(6)路口之瀝青路面破損嚴重，容易因積水影響行車安全。

(7)本路口分隔島上植栽影響行車視距，有影響行車安全之虞。

(8)嘉雄陸橋上設置”機慢車二段左轉”之標誌，但多數機慢車並未至新民路口之待轉區等候左轉，而是在路口處直接進行左轉，此狀況極易與直行車輛造成衝突。

3.計畫效益：

(1)中山路（往嘉雄陸橋）增設「右轉專用道」，提昇道路容量，有效區隔直行與右轉車流，增進交通順暢與安全。

(2)嘉雄陸橋進入路口處之停止線前移，增加車輛停等號誌之儲車空間，提昇通過路口之疏解效率。

(3)重新規劃新民路汽機車動線，直行機車與兩段式左轉機車規劃為直行進入路口，將槽化島旁車道規劃為右轉專用道，有效管理行車秩序與促進行車安全。

(4)重新規劃民族路車道佈設，增加車輛停等號誌之儲車空間，提昇通過路口之疏解效率。

4.建議改善內容：

(1)將中山路近路口處之最外側車道設置為「右轉專用」混合車道及繪設右轉指向線，除有效區隔直行與右轉車流，增加直行車道之儲車空間外，可加速右轉車流往嘉雄陸橋之疏解效率，避免直行與右轉汽機車車流交織，以增加中山路道路容量與提昇交通安全。

(2)“機慢車兩段式左轉”之標誌目前設置於嘉雄陸橋上，但仍有許多機車駕駛者於路口直接進行左轉，建議“機慢車兩段式左轉”標誌應設置於嘉雄陸橋近路口處，較能提醒機車駕駛者應兩段式左轉。

(3)分別於中山路與嘉雄陸橋各設置一與二面車輛分流指引標誌，提醒駕駛人提早進入所屬車道。

(4)嘉雄陸橋、中山路、民族路與新民路設置「機車停等區」，有效規範汽機車停等紅燈之秩序，促使機車優先通過路口，避免汽機車車流交織，提昇車流通過路口之效率與維護路口交通安全。

(5)重新規劃民族路車道佈設，取消一個停車格，民族路從廣寧街至中山路口（36+96m）取消現行雙向各一汽車道與機車優先道，改佈設為雙向各一汽車道(3 .2m)，一混合車道(3.3m) 與一機車優先道(1.5m)。

(6)中山路進入嘉雄陸橋與嘉雄陸橋進入民族路之右轉專用道各設置一組行車管制（三色）號誌，避免汽機車車流產生交織情形。

(7)加強各行車動線之秩序、機車兩段式左轉、路口違規停車等之管理與取締，以維持道路原有設計之服務水準。

(8)將分隔島上所有植栽改為低高度之植栽，以維持良好行車視距。

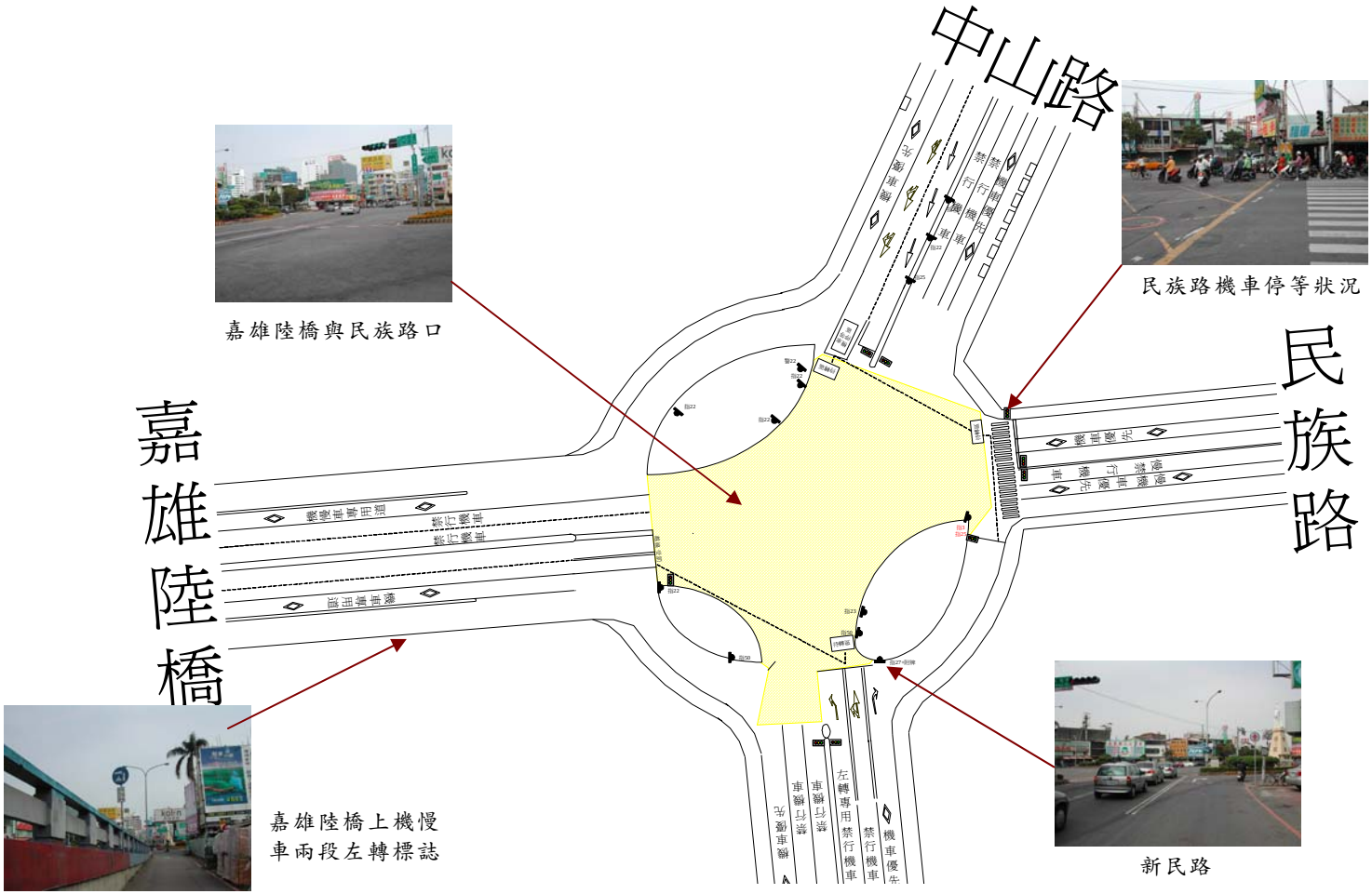


圖 7.1.21 中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口幾何佈設現況

改善措施：

A. 中山路近路口處最外側車道設置「右轉專用」混合車道

B. 重新規劃民族路車道佈設，雙向各一汽車道，一混合車道與一機車優先道

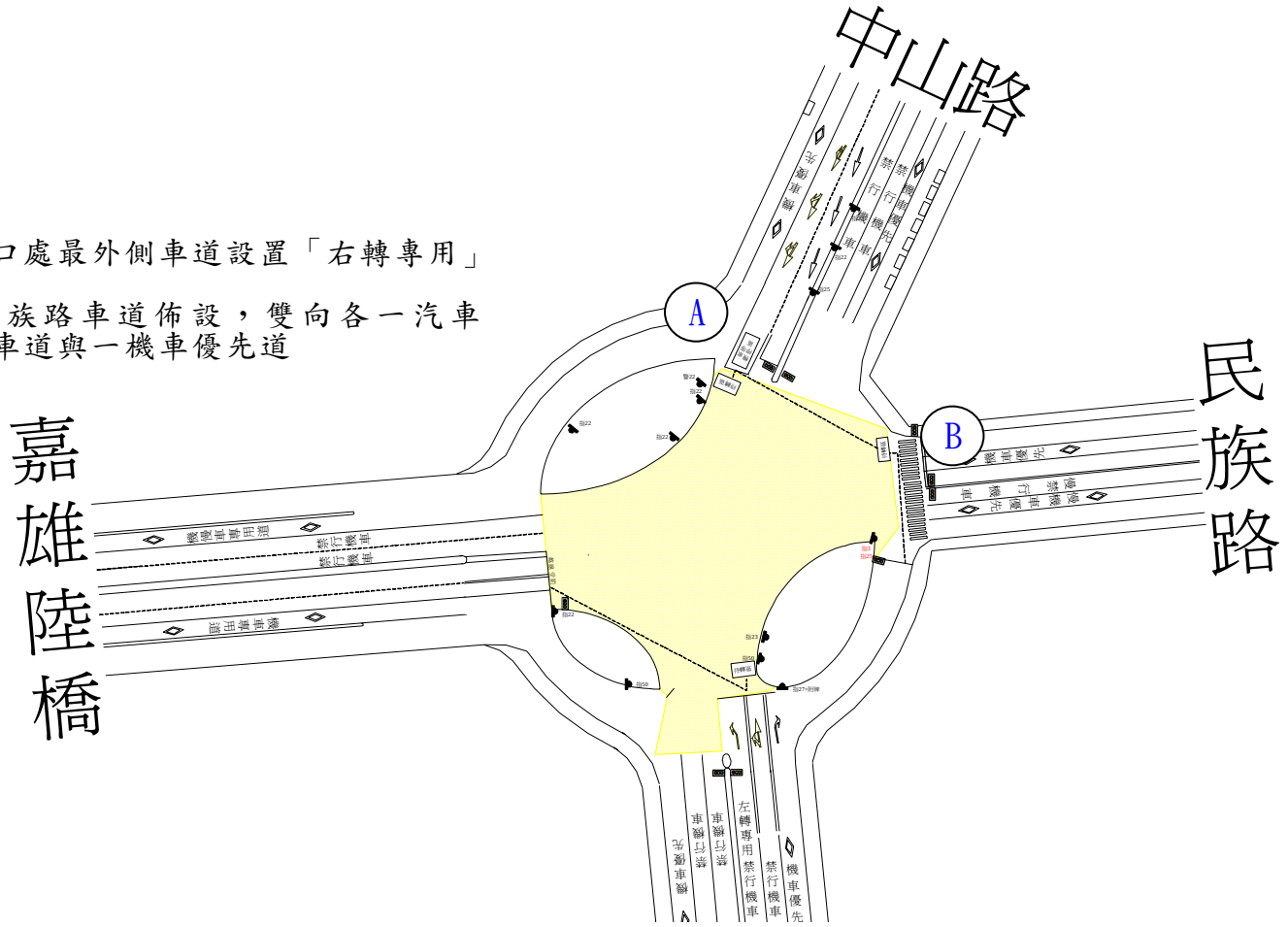


圖 7.1.22 中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口幾何佈設改善建

二、中期計畫

1.市中心區單向道系統改善計畫

嘉義市在垂楊路、吳鳳北路與林森西路所圍市中心區之路網呈棋盤式分布，區內除主要幹道外，早期路幅較狹窄，街道多規劃為配對型單行道系統，用以改善市中心區的交通狀況，但由於沿線商家於單行道系統實施後營業嚴重受影響，許多商家紛紛歇業，或移往其他地區營業，致使市中心區之中正商圈受到極大負面衝擊，市政府於沿線商家嚴重反彈後，採取汽車單向道系統(即機慢車仍開放雙向通行)措施，希望提振中正商圈之商機，故目前單向道僅管制汽車通行方向。但在時空背景變遷下，目前單向道之使用績效及衍生問題已與前期規劃之預期有所出入，故有必要進行檢討與改善。

依據道路寬度與路邊停車關係表得知(表7.1-3)，單向道停車管制依道路寬度可分為三個管制方式，故本計畫依此三個管制原則作為各單向道路邊停車管制措施執行之參考依據。

(1)道路寬度大於9公尺

道路寬度大於9公尺以上者可允許雙側停車，目前嘉義市單向道路幅寬度大於9公尺者有民權路(12公尺)、永和街(12公尺)、國華街(11公尺)、西門街(9公尺)等4條道路，然在可提供雙側停車之前提下，仍能滿足小型車會車通過者僅民權路，其餘道路如永和街因沿線作為市集使用，不適合規劃路邊停車，而國華街寬度雖最寬路段可達11公尺，但因部分區段道路寬度較為狹窄，雙側停車所佔路幅空間將影響車流之行駛，故國華街不適合全線開放雙側路邊停車，但可針對部分寬度較充裕路段開放雙側路邊停車管制，另外

西門街沿線之住家門口多擺設障礙物，在停車空間受影響情況下，若規劃雙側路邊停車有其困難度。

因此在維持現行汽車單向行駛的前提下，民權路多數路段可開放雙側路邊停車；國華街路寬大於10公尺路段可開放雙側路邊停車，國華街路寬小於10公尺路段僅開放單側路邊停車，但在鼓勵路外停車優先的考量下，國華街位於中正公園與西市場附近路段應禁止路邊停車；西門街則僅開放單側路邊停車；永和街因作為市集使用，不規劃路邊停車。

(2)道路寬度介於6~9公尺

道路路幅寬度介於6~9公尺之間可適度開放單側停車，但應禁止雙側停車，目前嘉義市單向道路幅寬度多數介於此範圍內，且多數無管制路邊停車，當雙側路邊停車佔據車道空間時，行駛於單向道車輛之安全性明顯降低，然因單向道沿線多為住商混合，若僅允許單側停車時，恐將引起民怨，故單側停車管制應配合當地居民之意願及相關配套措施加以執行，以達雙贏之目的。

(3)道路寬度小於6公尺

道路寬度小於6公尺者，因道路寬度僅可供單一小型車通過之情況下，若路邊停車將嚴重影響可通行之車道空間，故應嚴格限制及不允許路邊停車，如光彩街(吳鳳北路至成仁街)車道路幅僅約3.8公尺，且道路兩側皆擺放沿線商店之販售商品，致使道路空間不足，故此類型路段應嚴格禁止路邊停車，以維持道路通行之順暢。

本計畫依據上述單向道路邊停車管制構想，提出各

單向道未來管制路邊停車可依循的方向(彙整如圖7.1.23所示)，圖中藍色路段(包括民權路與國華街部份路段)允許雙側路邊停車，圖中綠色路段僅規劃允許單側停車，至於紅色路段僅則不允許路邊停車，另民權路與國華街鄰近中正公園停車場及西市場停車場之週邊路段規劃禁止路邊停車，以提升路外停車場之使用率，同時增加道路可行駛的空間，提升道路服務水準。

表 7.1-3 道路寬度與路邊停車關係表

道路類別		道路寬度	停車狀況
街(路)道	雙向道	大於12公尺以上	容許雙側停車
		8~12公尺	容許單側停車
		不足8公尺	禁止停車
	單向道	9公尺以上	容許雙側停車
		6~9公尺	容許單側停車
		不足6公尺	禁止停車
巷弄		9公尺以上	容許雙側停車
		6~9公尺	容許單側停車
		不足6公尺	禁止停車

資料來源：停車場規劃手冊、交通部運輸研究所

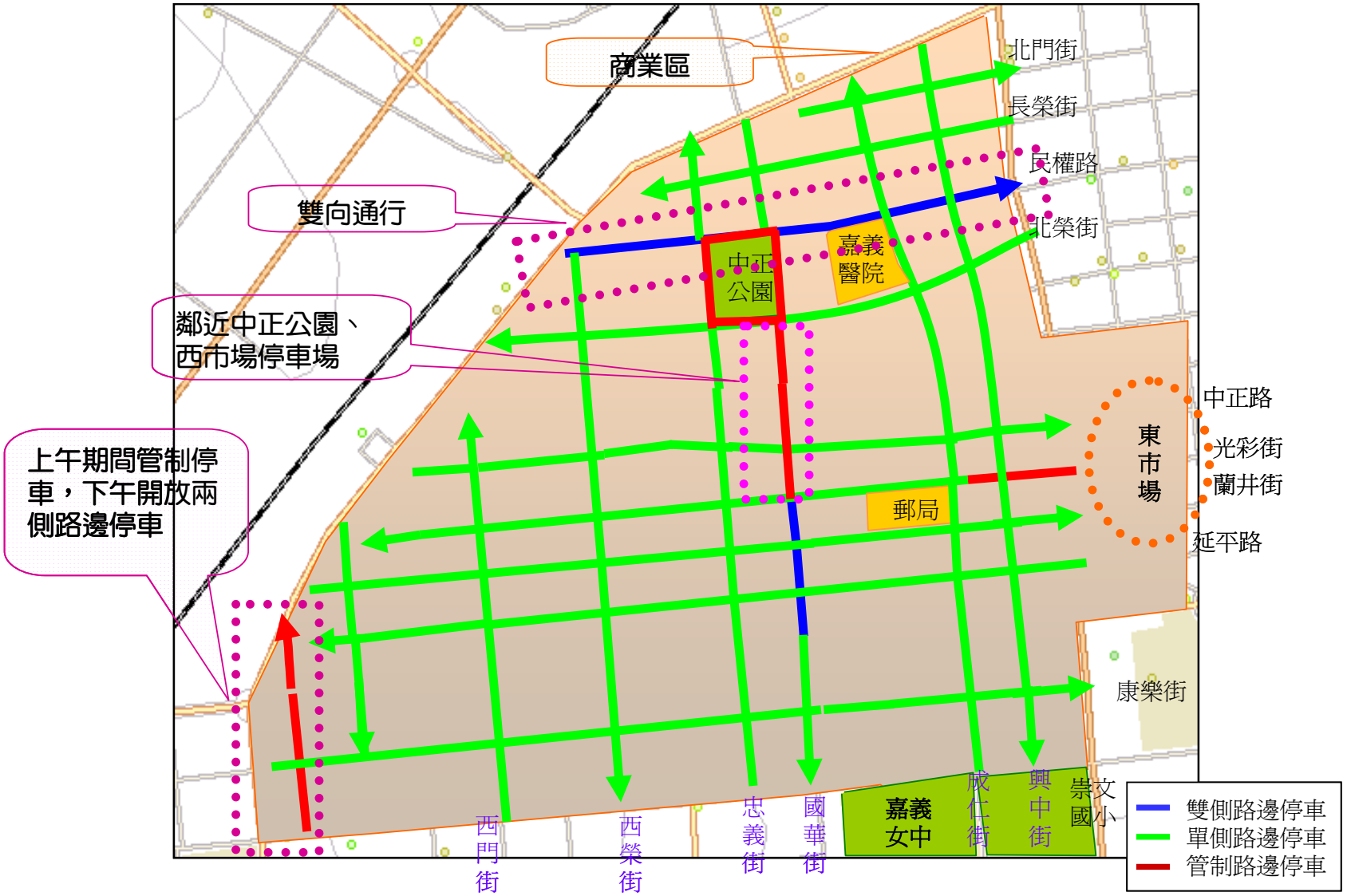


圖 7.1.23 嘉義市單向道路邊停車管制建議構想

表 7.1-4 嘉義市單向道最大寬度

行駛方向	道路名稱	道路寬度(公尺)
由東至西	長榮街	8
	北榮街	8
	光彩街	8
	延平街	7
由西至東	北門路	8
	民權路	12
	中正路	8
	蘭井街	7
	康樂街	8
由北至南	成仁街	8
	國華街	11
	西榮街	8
	廣寧街	8
由南至北	興中街	8
	忠義街	8
	西門街	9
	永和街	12

資料來源：嘉義市政府工務局都市計畫課、本計畫整理

單向道改善建議：

(1)依據嘉義市現行單向道之狀況，單向通行對於道路兩側停車管制有諸多的限制與不便，而尚有足夠路幅空間供小型車會車通過之道路僅屬民權路，其沿線交通狀況尚稱良好(圖7.1.24)，故建議可將民權路屬於單向通行管制路段變更為雙向通行之道路，但因嘉義市單向道皆為配對式，與民權路配對之北榮街，若在民權路變更為雙向通行道路後，部份行駛於北榮街車流(由東往西行駛)將受民權路開放雙向通行之影響，改而行駛於民權路，將增加民權路之道路負荷，故開放

民權路雙向通行之同時，亦須配合路邊停車管制之執行，以避免路邊停車的開放壓縮民權路通行空間，並使車行順暢性降低。

(2)至於其它單向道在現行道路寬度及週邊土地使用狀況之限制下，可考量就路邊停車管制措施進行改善，但因多數路段兩側皆為住家及商家，若執行單邊停車管制預期將造成商家及住家之反彈，故單向道路邊停車問題之改善需在與當地居民及相關單位充分協商後，再進行相關策略之研擬與執行。

(3)另吳鳳北路至啓明路間之道路是否應變更為汽車單向道，因路邊停車管制不易執行，再加上現行汽車單向道在法令規定上仍存有疑義，因此不建議採納。



圖 7.1.24 民權路道路管制現況

2.生活圈道路建設計畫

嘉義市生活圈道路建設係由工務局依施政計畫之暨定方針與願景構想，進而研提年度建設計畫，民國94年

嘉義市政府配合內政部營建署生活圈道路四年計畫之執行需求，依據嘉義市的實際需要與未來發展構想，提出表7.1-5中編號1~10之道路建設工程(圖7.1.25)，其中編號1~3與5~7為延續性工程，目前已執行部份進度，因此本計畫列入短期計畫中，此六項工程之特性簡述於后。

(1)盧厝地區四號道路工程(東義路)：此道路為林森東路經盧山橋至民雄地區的必經之路。

(2)後湖地區四等四號(保康路)與四等三號(保順路)道路工程：此兩道路為後湖工業區內之重要道路。

(3)公道十三道路工程(公明路)：因應未來交通需求，將兩車道拓寬為四車道，並施設綠美化植栽區及人行步道，將創造新的都市風貌，為市中心區域注入新的活力，讓老舊社區獲得新的發展。

(4)北社尾六號與五號道路工程：此兩道路為北社尾地區之重要道路。



圖 7.1.25 嘉義市生活圈道路建設區位

其它列於四年計畫之生活圈道路，包括：

(1)公道一高架快速道路工程

(2)保忠一街道路工程

(3)保忠二街道路工程

(4)劉厝地區七號道路工程

經本計畫運輸分析預測結果顯示，「公道一高架快速道路工程」除可串連高鐵聯外50米道路，讓高鐵太保站與台鐵縱貫線東側地區有直捷的交通動線外，公道一結合高鐵聯外50米道路也成為北港路的重要替代道路，未來目標年(民國100年)若公道一快速道路能完工通車，將可有效紓解北港路的車流，在此情境下北港路尖峰時段的服務水準可維持在C~D級，而且嘉雄陸橋兩側路口經常壅塞的狀況，亦會獲得有效的改善，因此本計畫建議將「公道一高架快速道路工程」列入中期計畫，務期能在民國100年前能完工通車。

保忠一街與保忠二街道路工程皆位於後湖工業區內，經本計畫運輸分析預測結果顯示，除非後湖工業區進駐廠商達工業區可容納廠商數80%以上時，目前區內道路容量仍能符合交通需求，就運輸需求層面而言，本計畫建議將「保忠一街與保忠二街道路工程」列入中長期計畫。但保忠一街中央目前已核准用地徵收費用，故後續道路建設應積極推動，可列為短期計畫，而保忠二街為南北向道路，若能與東西向的保忠一街同時建設，後湖工業區內北側與東側的交通功能將大為提升，對於後湖工業區的發展具正面效益；因此在政策考量下可將保忠二街與保忠一街建設同時推動，故保忠二街與保忠一街皆列為短期計畫。

至於劉厝地區七號道路工程主要是聯繫港坪花卉

區、二二八國家紀念公園與嘉義水上機場，未來二二八國家紀念公園正式完工開放後，將成為嘉義市的著名景點之一，因此劉厝地區七號道路可成為嘉義市劉厝地區與水上的另一重要聯絡孔道，本計畫建議將「劉厝地區七號道路工程」列入中期計畫。

表 7.1-5中之「北社尾簡易車站西側聯外道路工程」主要是聯繫台鐵嘉北站與文化路，目前嘉北站的對外聯絡道路僅保建街，且僅聯繫至忠孝路，由文化路來的車輛仍必須繞道經忠孝路方能到達，亦使嘉北站作為台鐵捷運化車站的功能發揮未如預期，因此本計畫建議將「北社尾簡易車站西側聯外道路工程」列入中期計畫，務期能在民國100年前能完工通車。

表 7.1-5 嘉義市生活圈道路建設工程

編號	生活圈道路工程名稱	長度	寬度	道路名稱	本計畫建議執行進度
1	盧厝地區四號道路工程	765	12	東義路	列入短期計畫
2	後湖地區四等四號道路工程	810	15	保康路	列入短期計畫
3	後湖地區四等三號道路工程	1,230	15	保順路	列入短期計畫
4	公道一高架快速道路工程	2,400	21	永春五街	列入中期計畫
5	公道十三道路工程(公設地)	685	30	公明路	列入短期計畫
6	北社尾六號道路工程	428	12		列入短期計畫
7	北社尾五號道路工程	942	12		列入短期計畫
8	保忠一街道路工程	1,080	11		列入短期計畫
9	劉厝地區七號道路工程	500	15		列入中期計畫
10	保忠二街道路工程	600	11		列入短期計畫
11	盧厝20米計畫道路新闢工程	1,580	20		列入中期計畫
12	蘭潭地區四等七號道路(公設地)	300	10		列入中期計畫
13	仁義潭風景區六號道路工程(公設地)	1,590	15		列入中期計畫
14	仁義潭風景區八號道路工程(公設地)	1,260	15		列入中期計畫
15	北社尾簡易車站西側聯外道路工程	-	8		列入中期計畫

資料來源: 嘉義市政府工務局，民國95年

3.嘉義東側外環道路計畫

相較於嘉義市西區之環狀道路系統-世賢路，嘉義市東區明顯缺乏功能較健全之環狀道路系統，新生路可作為嘉義市東區外環道系統的一部份，現階段新生路介於中山路與民族路間路段，正在拓寬為20公尺的計畫寬度，此東側外環道於新生路南端接啓明路、彌陀路，至於彌陀路與世賢路之銜接，則有兩方案可供選擇(其位置如圖7.1-26虛線路段所示)：

方案一：由世賢路往東接南興路，再接至彌陀路，其計畫寬度至少應為20公尺，佈設雙向四線快車道。

方案二：由世賢路往南接南京路，再配合「變更嘉義市湖子內地區都市計畫(環保用地區段徵收)」案，於湖子內地區新闢之30米計畫道路及沿八掌溪堤防劃設之15米環河道路，以共構方式銜接至彌陀路，佈設雙向四線快車道。

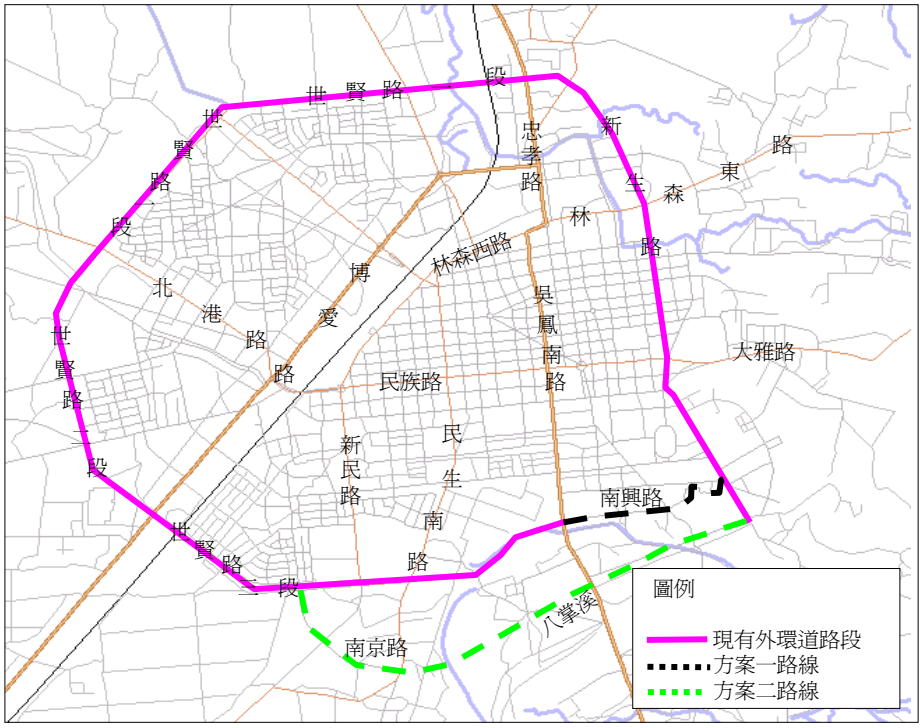


圖 7.1.26 嘉義市東側外環道

4.嘉義市與竹崎交流道銜接計畫

針對嘉義市與竹崎交流道間之連絡，主要自民雄(頭橋地區)都市計畫道路開闢新路至縣道166北勢子附近，並另由縣道166大崎腳附近闢建道路至嘉義市新生路，以構成直接之連繫孔道。但目前嘉義市至竹崎交流道主要以林森東路為主，東義路與台林街為輔，林森東路因沿線建物較密集，要拓寬的可行性在短期內較難實現，東義路目前正在拓寬施工中，未來可作為林森東路往竹崎交流道的替代道路。

至於台林街在義教街東側之路況良好，台林橋已拓寬完成，目前平日與假日交通狀況尚稱良好，台林街在義教街西側之路段因道路狹窄，故經常有交通壅塞情形出現，但台林街此區段因沿線住宅密集且拓寬不易，本計畫就長期規劃考量，建議可將後湖工業區東側之保忠一街與保忠二街作為台林街往北聯繫後湖工業區與忠孝路的聯絡道路，往南的車輛則仍行駛台林街，但在易壅塞路段必須禁止路邊停車，保忠一街與保忠二街之位置如圖7.1-27所示。上述規劃構想若能實現，竹崎交流道與嘉義市之聯絡將更為便捷，對嘉義市及竹崎鄉發展皆有正面之助益。

5.嘉義市東側林森東路與大雅路間聯絡道計畫

未來若欲紓解由竹崎交流道進出嘉義市的運輸需求，帶動嘉義市的繁榮，除前述嘉義市與竹崎交流道銜接計畫外，有必要新闢一聯絡道銜接林森東路與大雅路(如圖7.1-27之虛線路段所示)，以減輕林森東路之交通衝擊，目前嘉義市政府工務局已劃設20米聯絡道路且已定樁完成，並已列入生活圈道路建設計畫中，此聯絡道路預計將可節省南二高與嘉義市間客貨車之行駛時間，提昇道路服務水準，同時將南二高經由竹崎交流道之人車潮，順利引入嘉義市，帶動嘉義市的蓬勃發展。

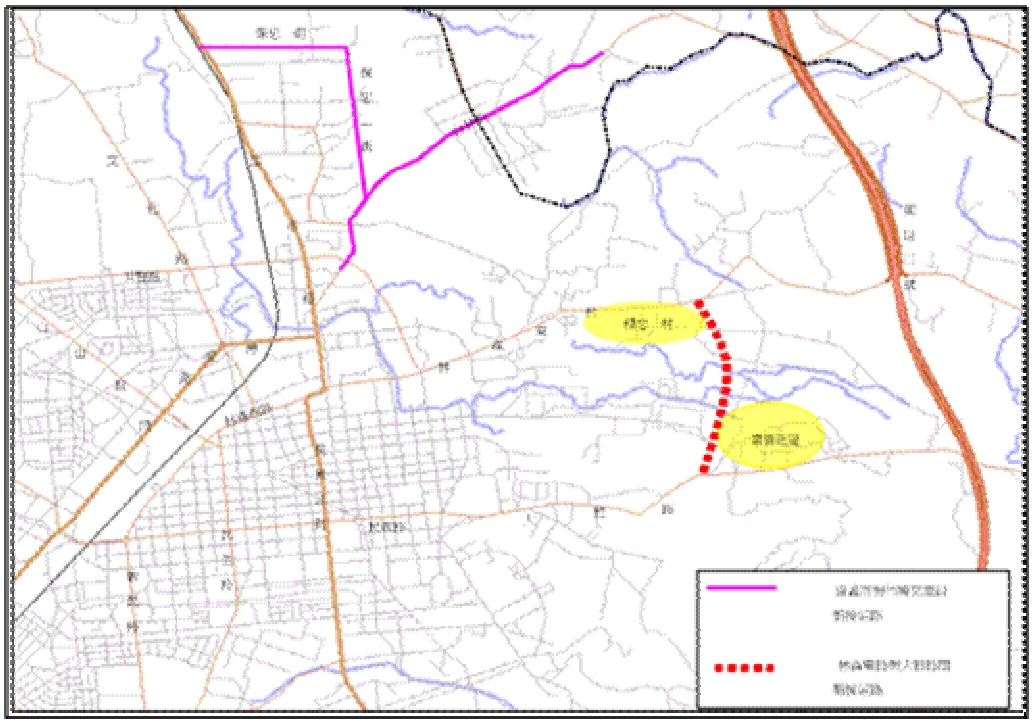


圖 7.1.27 嘉義市及週邊地區銜接道路示意

6. 嘉義市區與高鐵太保站之聯絡效率提升

台灣高速鐵路定於民國 96 年 1 月通車，未來嘉義市區與高鐵太保站間將形成一重要之運輸走廊，而高鐵聯外道路(自嘉義縣太保特定區北界起至世賢路止，長 11.68 公里)僅開闢至世賢路，未能有效串連至市中心(尤其是火車站)，雖後續已有公車捷運(BRT)系統、公道一快速道路之規劃，惟仍應妥善規劃與提升嘉義市區及高鐵太保站之聯絡效率。

配合相關計畫之規劃成果，本計畫建議短期可於高鐵 50 米聯外道路通車後，利用世賢路及公道一中央大排防汛道路分散車流進入市區；中期則利用公車捷運系統(BRT)提供嘉義車站-高鐵太保站之快速運輸服務；長期則配合台鐵高架化計畫，檢討嘉義車站高鐵聯外道路可能之銜接動線佈設。本計畫研提高鐵太保站聯外道路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市之可能路線有三：一為利用高鐵橋下平面快速道路，銜接太保站至嘉義50公尺計畫道路至嘉義市；其二為利用高鐵橋下快速道路，經縣道167交流道，接東西向快速道路東石嘉義線；其三為利用縣道168接台1線。其中，高鐵橋下平面快速道路由縣道159至縣道167段，以及太保至嘉義50公尺計畫道路，已納入「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」中予以全線新闢；縣道164及台1線部份路寬不足路段，除台1線部份路段已納入「台1線嘉義縣市都市計畫區路段拓寬計畫」內辦理拓寬外，其餘路段皆已納入「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」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平面快速道路，經縣道167交流道，接東西快東石嘉義線，再接二高或台1線；其二為利用縣道168接縣道165，再接台18線。

(三)長期計畫

1.後湖工業區及週邊地區道路升級計畫

後湖工業區對外聯絡道路以忠孝路(台1線)為主，工業區內部主要道路包括東西向之保忠三街、保康路一段、忠孝一街與忠孝二街，以及南北向之保順路與保義路，東西向四條道路可直接聯繫忠孝路，但南北向道路僅保義路往南可銜接義教街與台林街，後湖工業區南側週邊地區的重要道路包括保健街、義教街與台林街，此三條道路以東西向聯繫為主，故後湖工業區南北向之交通聯絡功能並不佳，工業區與義教街、台林街之聯繫管道以社區道路與巷道為主，但這些道路路幅寬度以6~8公尺居多，對道路交通之紓解效益較小。

由交通量調查資料顯示(表7.1-6與表7.1-7)，晨峰與昏峰進出工業區的車輛以小型車(含小客車與小貨車)與機車為主，東西向道路(包括保忠三街、保康路一段、忠孝一街與忠孝二街)之交通狀況尚稱良好，其服務水準介於A~C級，而南北向道路僅保義路可連通至工業區外，故上下午尖峰時段保義路略顯擁擠，服務水準為C~D級，至於工業區南側週邊的道路(包括保健街與義教街)，其上下午尖峰時段交通量與服務水準如表7.1-6~表7.1-7所示，而保健街與義教街皆為雙向雙車道佈設，道路寬度約8~10公尺，因路邊未限制停車，故道路可行駛空間被壓縮，其服務水準介於C~D級。

另台林街為後湖工業區往南通往民雄地區的主要道路，而台林橋為嘉義市與民雄鄉交界所在，平日通過台林橋之交通量較多，上午尖峰時段以進入民雄鄉之車流較多，下午尖峰時段則相反以進入嘉義市車流較多。假日通過台林橋之交通量並不大，上下午尖峰時段皆以進入嘉義市之車流較多。平日與假日通過台林橋的車輛以小客車與機車為主，但小客車比例略高於機車，其進出嘉義市的旅次包括短程與中長程旅次，中長程旅次以小客車為主，短程旅次則以機車為主。目前台林橋已完成拓寬，各方向皆佈設一快車道與機車優先道(圖4.3.6)，平日與假日服務水準可維持在B~C級，但台林街進入市區銜接義教街，因路幅寬度較窄(約8~10公尺)且沿線建物密集，故拓寬不易，因後湖工業區車輛欲經台林橋往民雄地區多數必須仰賴義教街與台林街，故就後湖工業區長期發展而言，應規劃合適的替代道路，使義教街與台林街的交通不再持續惡化。

後湖工業區運輸需求分析與預測

後湖工業區目前進駐的廠商數約佔工業區可容納數量的50%，因嘉義市近年極力推動工業區的發展，未來若後湖工業區之廠商數較現況增加50%時，預估工業區內交通量將成長2~3成，屆時東西向交通透過忠孝路(台1線)聯外運輸的功能，可讓保忠三街、保康路一段、忠孝一街與忠孝二街等東西向道路仍維持較佳的服務水準(B~C級)，故工業區內東西向道路較無新闢的需要，但工業區內南北向道路主要以保義路往南聯繫義教街與台林街，未來若工業區內南北向交通量成長2~3成時，保義路將無法負荷此增加的交通量，其服務水準將惡化至D~E級，故有必要未雨綢繆另闢一南北向道路作為保義路的替代道路，同時供工業區內車輛作為往來民雄與工業區的另一捷徑。

後湖工業區計畫道路開闢狀況如圖7.1.28，目前在開闢或拓寬中的道路有保順路(後湖四等四號道路)與保康路一段，對於工業區內交通改善有相當大的助益，但因工業區南北向道路可連繫義教街與台林街者主要是保義路，而保義路因路況條件限制且拓寬不易，故建議另闢新的南北向道路，在工業區內可符合此需求者為保忠二街(後湖五等六號道路)與保康路二段(後湖四等七號道路)，未來若保忠二街與保康路二段能闢建(各方向皆劃設一快車道與一機慢車道)，將可有效紓解保義路的擁擠程度，經本計畫之運輸需求分析結果(表7.1-8與表7.1-9)得知，假設目標年(民國110年)若後湖工業區之廠商數較現況(民國94年)至少增加50%，且保忠二街與保康路二段能闢建完成時，保義路與此新闢南北向道路之服務水準皆可維持在B~C級(表7.1-8與表7.1-9)。

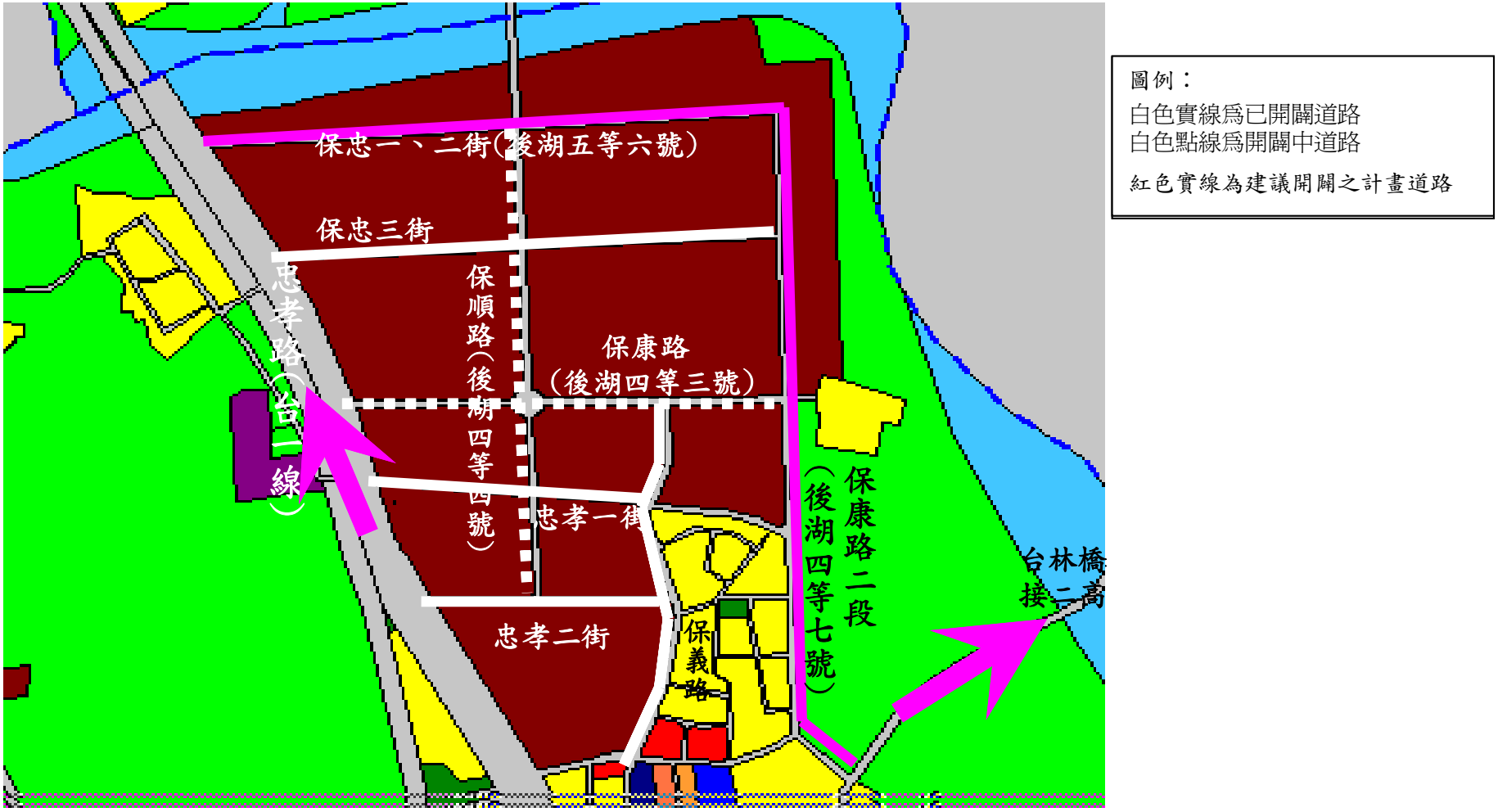


圖 7.1.28 後湖工業區道路概況

表 7.1-6 後湖工業區及週邊地區主次要道路上下午尖峰交通量調查

時段	路段	方向	大型車（輛）	小型車（輛）	機車（輛）	合計（輛）	大型車（pcu/hr）	小型車（pcu/hr）	機車（pcu/hr）	合計（pcu/hr）
上午尖峰	保忠三街	往西	4	100	140	244	6	100	42	148
		往東	12	92	264	368	18	92	79	189
	保康路一段	往西	4	112	136	252	6	112	40	158
		往東	12	100	360	472	18	100	108	226
	忠孝一街	往西	4	112	148	304	6	112	56	174
		往東	12	112	436	560	18	112	130	260
	忠孝二街	往西	0	84	92	176	0	84	27	111
		往東	8	64	136	208	12	64	40	116
	保健街（近忠孝路處）	往西	0	88	176	264	0	88	52	140
		往東	16	144	136	296	24	144	40	208
	義教街（近保健街處）	往南	0	144	288	432	0	144	86	230
		往北	6	174	288	468	9	174	86	269
	義教街巷道	往南	0	90	300	390	0	90	90	180
		往北	0	108	228	336	0	108	68	176
	保健街（近台林街處）	往南	0	150	318	468	0	150	95	245
		往北	0	162	294	456	0	162	88	250
下午尖峰	保忠三街	往西	4	100	212	316	6	100	63	169
		往東	4	72	24	100	6	72	7	85
	保康路一段	往西	8	108	196	312	12	108	58	178
		往東	12	84	48	144	18	84	14	116
	忠孝一街	往西	0	84	300	384	0	84	90	174
		往東	12	64	56	132	18	64	16	98
	忠孝二街	往西	0	68	72	140	0	68	21	89
		往東	0	36	8	44	0	36	2	38
	保健街（近忠孝路處）	往西	0	124	104	228	0	124	31	155
		往東	0	144	164	308	0	144	73	217
	義教街（近保健街處）	往南	0	78	174	252	0	78	52	130
		往北	0	84	234	318	0	84	70	154
	義教街巷道	往南	0	138	174	312	0	138	52	190
		往北	0	60	162	222	0	60	48	108
	保健街（近台林街處）	往南	0	138	180	318	0	138	54	192
		往北	0	138	144	282	0	138	43	181

調查時間: 95年2月17日(星期五)

表 7.1-7 後湖工業區及週邊地區主次要道路上下午尖峰交通服務水準

調查路段	尖峰時間	方向	單向交通量(V)單位PCU	雙向交通量(C)單位PCU	道路容量(C)單位PCU	飽和度(V/C)	服務水準(LOS)
保忠三街	上午0715-0815	往西	148	337	1,000	0.34	C
		往東	189				
	下午1715-1815	往西	169	254	1,000	0.25	B
		往東	85				
保康路一段	上午0715-0815	往西	158	384	1,000	0.38	C
		往東	226				
	下午1715-1815	往西	178	294	1,000	0.29	C
		往東	116				
忠孝一街	上午0715-0815	往西	174	434	1,000	0.43	C
		往東	260				
	下午1715-1815	往西	174	272	1,000	0.27	B
		往東	98				
忠孝二街	上午0715-0815	往西	111	227	1,000	0.22	B
		往東	116				
	下午1715-1815	往西	89	127	1,000	0.12	A
		往東	38				
保健街(近忠孝路處)	上午0715-0815	往西	140	348	1,200	0.29	C
		往東	208				
	下午1715-1815	往西	155	372	1,200	0.31	C
		往東	217				
義教街(近保健街處)	上午0715-0815	往南	230	499	800	0.62	D
		往北	269				
	下午1715-1815	往南	130	284	800	0.36	C
		往北	154				
義教街巷道	上午0715-0815	往南	180	356	800	0.46	D
		往北	176				
	下午1715-1815	往南	190	298	800	0.37	C
		往北	108				
保健街(近台林街處)	上午0715-0815	往南	245	495	1,200	0.41	C
		往北	250				
	下午1715-1815	往南	192	373	1,200	0.31	C
		往北	181				
保義路	上午0715-0815	往南	395	845	1,600	0.53	C~D
		往北	450				
	下午1715-1815	往南	432	813	1,600	0.51	C~D
		往北	381				

調查時間: 95年2月17日(星期五)

表 7.1-8 後湖工業區目標年不同開發情境交通服務水準分析預測(晨峰)

路段名稱	雙向合計交通量(pcu)		開發情境2之道路建設方案			
	開發情境1	開發情境2	無新闢道路		有新闢道路	
			雙向交通量合計(pcu)	V/C (服務水準)	雙向交通量合計(pcu)	V/C (服務水準)
保忠三街	350	450	450	0.45(C)	400	0.40(C)
保康路	400	480	480	0.48 (C)	420	0.42(C)
忠孝一街	450	550	550	0.55(C~D)	500	0.50(C~D)
保健街	500	600	600	0.60(D)	540	0.45(C~D)
義教街	500	550	550	0.68(D)	520	0.65(D)
保義路	850	1,150	1,150	0.72(D~E)	550	0.35(B~C)
新闢道路	-	-	-	-	600	0.30(B~C)

註:

1. 基年為民國94年，目標年定為民國110年
2. 開發情境1表後湖工業區目標年廠商進駐規模維持現狀(基年)
3. 開發情境2表後湖工業區目標年廠商進駐規模較現狀(基年)至少成長50%
4. 新闢道路表保忠二街與保康路二段闢建完成且通車，其雙向道路容量合計
5. 為2000pcu/hr
6. 表中(D~E)表道路服務水準介於D~E級，(B~C)表道路服務水準介於B~C級
7. 資料來源:“嘉義市及週邊地區整體運輸規劃”之分析預測

表 7.1-9 後湖工業區目標年不同開發情境交通服務水準分析預測(昏峰)

路段名稱	雙向合計交通量(pcu)		開發情境2之道路建設方案			
	開發情境1	開發情境2	無新闢道路		有新闢道路	
			雙向交通量合計(pcu)	V/C (服務水準)	雙向交通量合計(pcu)	V/C (服務水準)
保忠三街	270	350	350	0.35(C)	310	0.31(B~C)
保康路	300	370	370	0.37(C)	330	0.33(B~C)
忠孝一街	290	360	360	0.36(C)	320	0.32(B~C)
保健街	400	480	480	0.40(C)	440	0.37(C)
義教街	340	400	400	0.50(C~D)	370	046(C~D)
保義路	820	1,120	1,120	0.70(D~E)	520	0.33(B~C)
新闢道路	-	-	-	-	580	0.29(B~C)

資料來源:本計畫預測

2.市區鐵路高架化後整體道路路網之連結調整

(1) 長短高架案比較分析

「嘉義市區鐵路高架化計畫可行性研究，民國 94 年」針對鐵路高架之路線規劃研提兩方案。

方案一：屬長高架案，起點設於牛稠溪橋南端，終點為北回

站北端，全長約 8.2 公里，嘉北站及嘉義站改建為高架車站、可消除平交道 5 處、拆除陸橋 3 座、保留 2 處地下道（世賢路北段及南段）、填平（或保留）2 處地下道(文化路及興業西路)，預估工程經費 140 億元。

方案二：屬短高架案，此方案主要為考量工程經費、保留完工通車之嘉北通勤站等因素，起點設於嘉北站南端，終點為北回站北端，全長約 6.6 公里，嘉北站保留為平面車站、嘉義站改建為高架車站、可消除平交道 2 處、其它設施項目與方案一相同，預估工程經費 119 億元。

該計畫最終依都市發展、環境衝擊、工程計畫、鐵路營運、經濟效益等五項評估因子分析再予以綜合比較，其分析結果歸納長、短高架案在工程技術上均屬可行且效益明確，但由於現況嘉北站以北，人口群聚尚不顯著，而菁藤宅及宏仁女中平交道均位處嘉義市北區邊陲地帶，現況附近人口及交通量均較少，以致於消除此二處平交道在效益上較不顯著，且方案二亦可消弭鐵路對嘉義市主要市區所造成之阻隔，再加上方案二工程經費較方案一節省約達 21 億元，因此本計畫依據綜合運輸需求分析成果與工程實質效益，建議鐵路高架化將短高架案列為優先考量。

(2) 高架化後整體路網連結調整

嘉義市區「鐵路高架化工程」沿途將設置地區性車站(包含嘉義車站與嘉北站)，將台鐵的服務「捷運化」；同時也會將台鐵在精華地區裡沒有使用的土地釋放出來，全力配合地方的發展，轉型變成其它更有價值的使用(如工商綜合區)，並將前站的嘉義舊酒廠與後站未開發的區域，以及北興街鐵道文化藝術村等地區串連起來，這些地方將來都是嘉義都會

區交通轉運的中心，以及都市商業發展的經濟動脈。

除此之外，市區鐵路高架化後將去除東區與西區間之藩籬，原有之平交道、陸橋、地下道將以平面方式呈現，而台鐵沿線路面亦可作為道路使用，此現象將會對鐵路沿線交通帶來一番新風貌，就嘉義市長期發展觀點，有必要進行鐵路高架化工程計畫，而原有市區主次要道路與聯外道路、環狀道路系統等，如何與鐵路高架化後新的道路動線作整合，本計畫將從「鐵路高架橋下沿線路廊利用」、「健全市區道路路網」等議題上研提相關配套措施與建議。

1)「鐵路高架橋下沿線路廊利用」

鐵路高架化後，其平面空間可規劃為嘉義市最主要的南北向交通大動脈，基本上以主要道路系統型式優先規劃辦理，此新闢道路讓通過性交通可直接由北側的忠孝路(台1線)往南至水上鄉的北回歸線公園(太陽館)，而不必繞經市中心區道路或世賢路，可健全嘉義市區南北向的交通動線。

鐵路高架橋下平面道路可預留作為地下停車場的空間，特別是在嘉義車站靠近舊市中心區一帶，因嘉義後站未來將成為交通轉運中心的位址，大眾運輸與私人運具的接駁轉乘，若能有充足的停車空間，將可使交通轉運中心的運作發揮的淋漓盡緻，同時BRT路線、區域型客運與市區公車皆可考量利用平面道路加以串連，讓大眾運輸的服務環境更符合使用者的需求。

此外，在平面道路之路權範圍內可規劃自行車路網或自行車道，提供自行車與行人的通行空間，此自行車路網往南可串連嘉義市政府闢建之中油廢鐵道自行車專用道，往北則銜接世賢路與忠孝路兩條林蔭大道。

2)「健全市區道路路網」

現況台鐵行經嘉義市區所經過之平交道、陸橋、地下

道位置如表7.1-10與圖7.1.29所示，未來台鐵高架化後，表中之陸橋與平交道都將消除，其中菑藤宅、宏仁女中、木材廠、國華街四處平交道之聯絡道路皆為地區性的次要道路，通過交通量少，故此四處平交道配合台鐵高架下平面道路的闢設將產生新的路口，此四處路口建議規劃為號誌化路口，聯絡道路則定位為次要道路層級。

三處被拆除陸橋(博愛、北興與嘉雄) 所在的道路皆屬嘉義市的主要道路，分別是博愛路、自由路與友愛路，目前博愛與嘉雄陸橋兩側的路口皆是易產生交通瓶頸的地點，而北興陸橋兩側的交通擁擠狀況則尚在可接受的服務水準，若未來的行車動線變動不大的話，博愛與嘉雄陸橋兩側的瓶頸點，因通過交通量大，故形成交通瓶頸的現象仍將存在，因此本計畫建議利用鐵路高架橋下平面道路作為媒介，將原本利用博愛陸橋的車輛透過標誌標線等指引的方式，導引部份駕駛者行駛平面道路，再轉往自由路或世賢路，其目的主要是博愛陸橋兩側的瓶頸路段能獲得有效的改善；至於原本行經嘉雄陸橋的車輛亦透過高架橋下平面道路作為媒介，導引部份駕駛者避開嘉雄陸橋兩側的路口。未來公道一工程若較鐵路高架化計畫先完成的話，應預留兩系統彼此銜接的空間，讓高鐵與嘉義市的聯繫更直捷便利。

針對文化路與興業西路的地下道，因現況道路寬度限制的關係，快慢車道的佈設並不理想，特別是興業西路與博愛路口恰位於興業西路地下道的西側，因道路空間的不足，致使汽機車混流於外側車道，同時增加肇事的機率，因此建議台鐵高架化後，此兩處地下道能予以填平，並將道路空間進行重新的配置。

表 7.1-10 嘉義市區台鐵平交道、陸橋、地下道位置

編號	位置	型態	備註
1	菴藤宅	平交道	長高架案
2	宏仁女中	平交道	長高架案
3	世賢路一段	地下道	長短高架案
4	博愛陸橋	陸橋	長短高架案
5	文化路	地下道	長短高架案
6	木材廠	平交道	長短高架案
7	國華街	平交道	長短高架案
8	北興陸橋	陸橋	長短高架案
9	嘉雄陸橋	陸橋	長短高架案
10	興業西路	地下道	長短高架案
11	世賢路三段	地下道	長短高架案

資料來源:本計畫調查整理

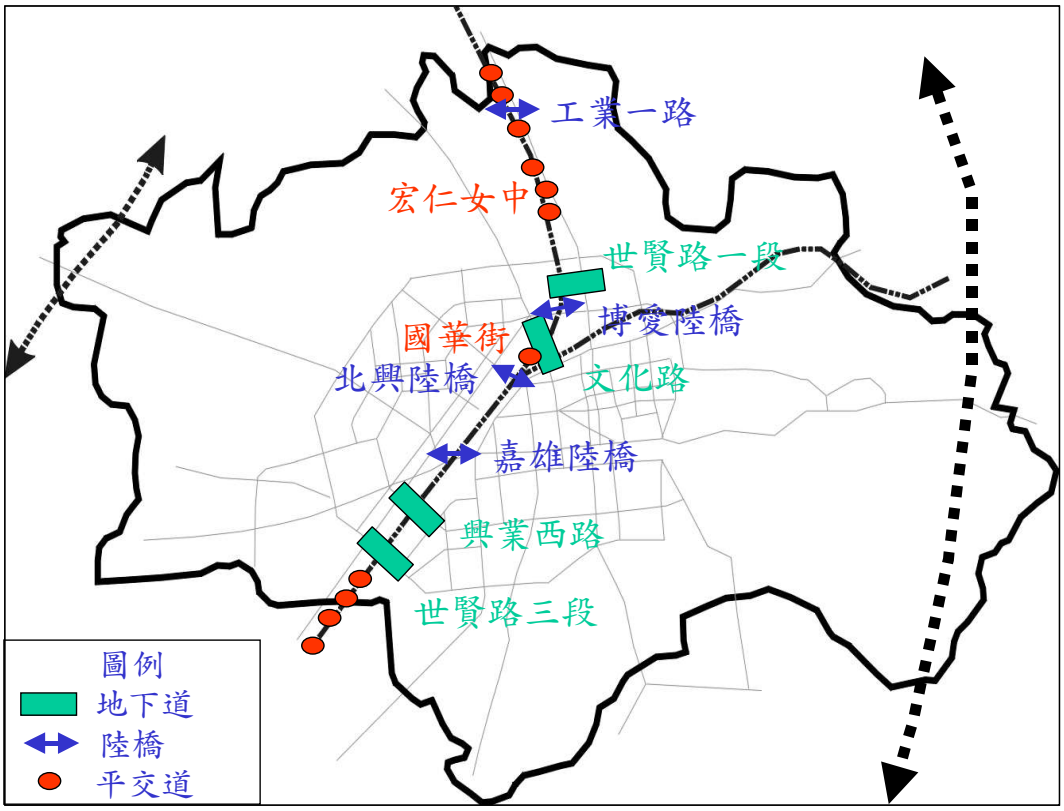


圖 7.1.29 鐵路立體化範圍道路交叉位置示意圖

3.湖子內地區之整體路網規劃

東西向快速道路東石嘉義線（台 82）中和交流道新建工程，已於民國 94 年 11 月完工通車，因通車不久，加上湖子內

地區尚未開發，故中和交流道之連絡道路-市嘉南 13 線(湖子內路) 雖僅為雙向雙車道佈設，但經由交通量調查結果發現，即使是尖峰時間通過的車流量並不多，其道路交通未出現擁擠狀況，服務水準為 A~B 級。

另湖子內地區為配合重大建設用地（垃圾處理場環保用地）之取得，已辦理農業區都市計畫變更(擬定嘉義市都市計畫「湖子內地區環保用地區段徵收」細部計畫書)。故未來湖子內地區除中和交流道設置而衍生通過性交通需求外，本身經過都市計畫變更，亦將產生部分運輸需求，因此更需通盤檢討湖子內地區之道路路網，以利提供湖子內地區與台 82 線中和交流道、及市區之聯絡運輸。

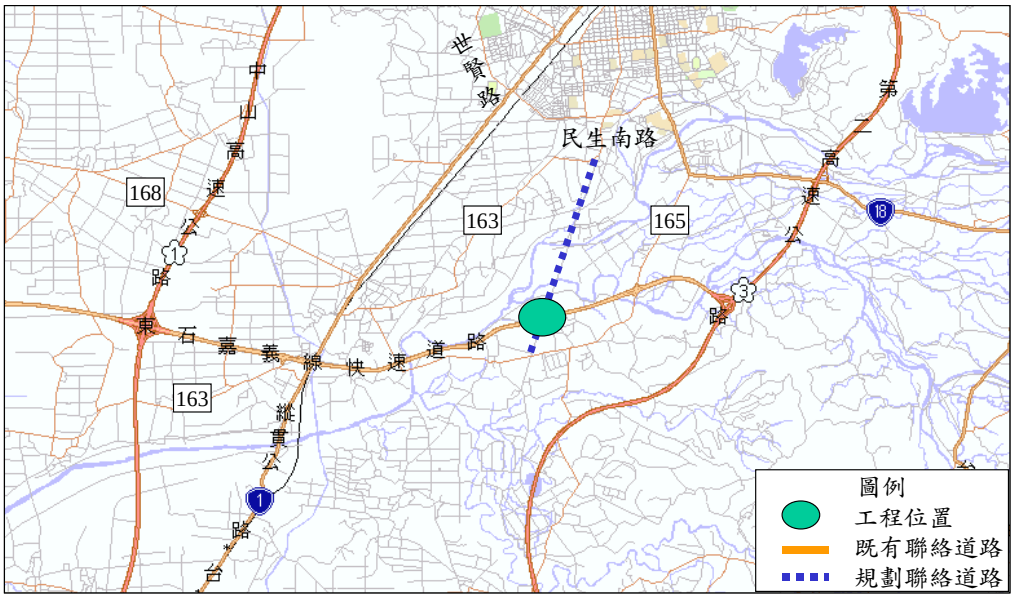


圖 7.1.30 台 82 線中和交流道位置及聯絡道規劃示意圖

經本計畫運輸需求分析結果發現，若目標年(民國 110 年)湖子內地區開發仍維持現況(民國 94 年)發展時，湖子內路屆時仍可滿足交通需求，服務水準維持在 C~D 級，但是當「湖子內地區環保用地區段徵收」細部計畫之開發規模達 30%以上時，且並無其它替代道路新闢時，湖子內路將無法負荷增加的車流量，服務水準將惡化至 E~F 級。

經審視「湖子內地區環保用地區段徵收」細部計畫書發

現，其道路系統計畫已規劃聯外道路、主要道路、次要道路與出入道路四個等級(圖 7.1.32)，而湖子內路同時屬於聯外道路與主要道路等級，在主要道路中規劃一條東西向道路可連繫新民路與湖子內路，另有 5 條南北向道路(含湖子內路)，次要道路則為聯繫主要道路的銜接道路。至於湖子內地區防災路線主要是利用區內主要道路與次要道路作為緊急道路與救援輔助道路，其佈設如圖 7.1.33 所示。

因湖子內地區規劃有休閒專用區(表 7.1-11)，而此類土地使用屬於高強度的開發，一般而言，會吸引大量的人車出入，因此配合未來湖子內地區的開發應同時將區內規劃之道路系統建設完成，未來因應「湖子內地區環保用地區段徵收」細部計畫之不同開發情境，本計畫運用運輸需求分析方法，預測不同情境下道路建設應完成的進度，說明如下。

情境 1：湖子內地區未開發時

(1)湖子內路應拓寬為雙向四車道。

(2)湖子內地區東西向主要道路應闢設串連新民路與湖子內路之路段。

情境 2：湖子內地區開發規模達 30%時

(1)湖子內路應拓寬為雙向四車道。

(2)湖子內地區東西向主要道路應全部闢設完成。

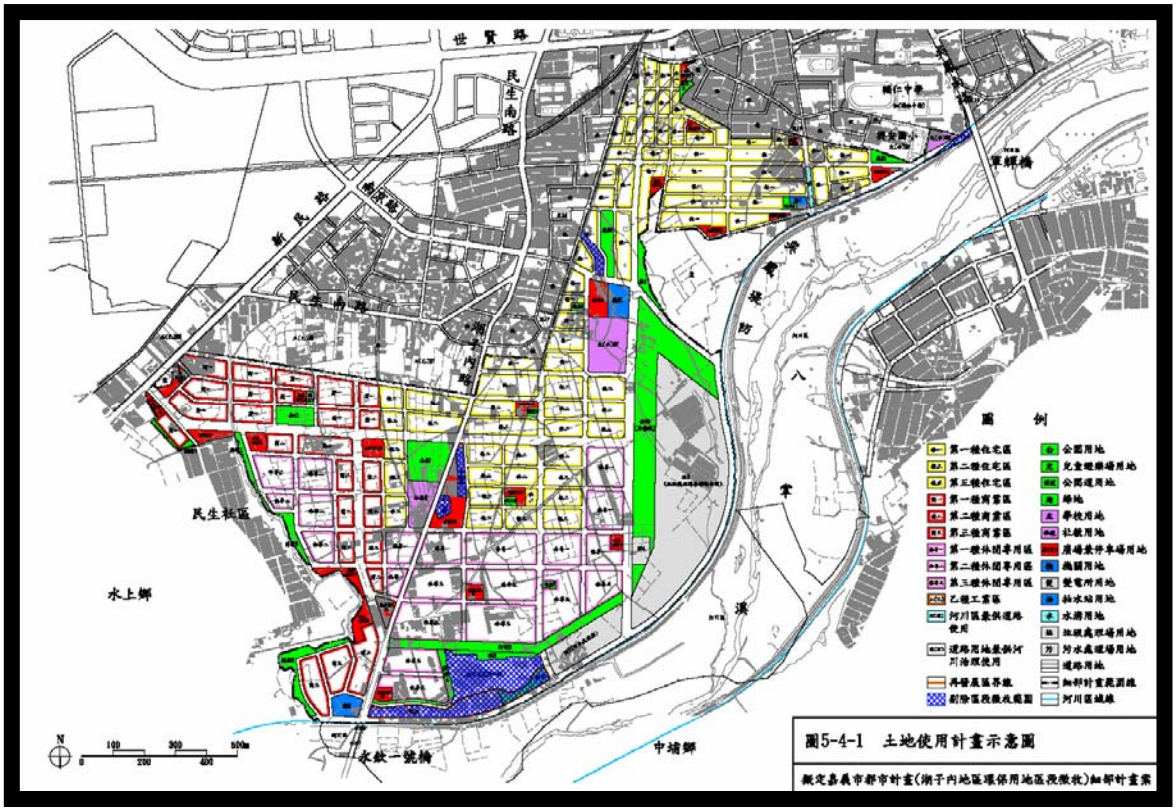
(3)湖子內地區南北向主要道路應至少完成3條(含湖子內路)，並銜接上述之東西向主要道路。

情境 3：湖子內地區開發規模達 70%時

(1)湖子內路應拓寬為雙向四車道

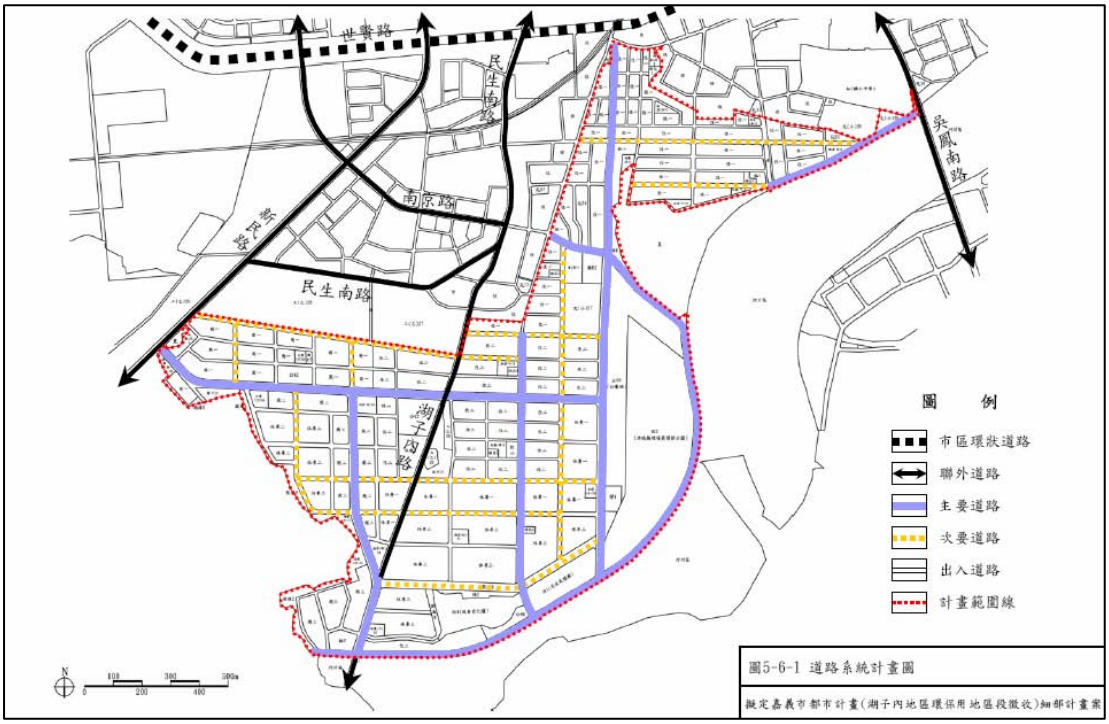
(2)湖子內地區主要道路應全部闢設完成

(3)湖子內地區次要道路應完成50%以上



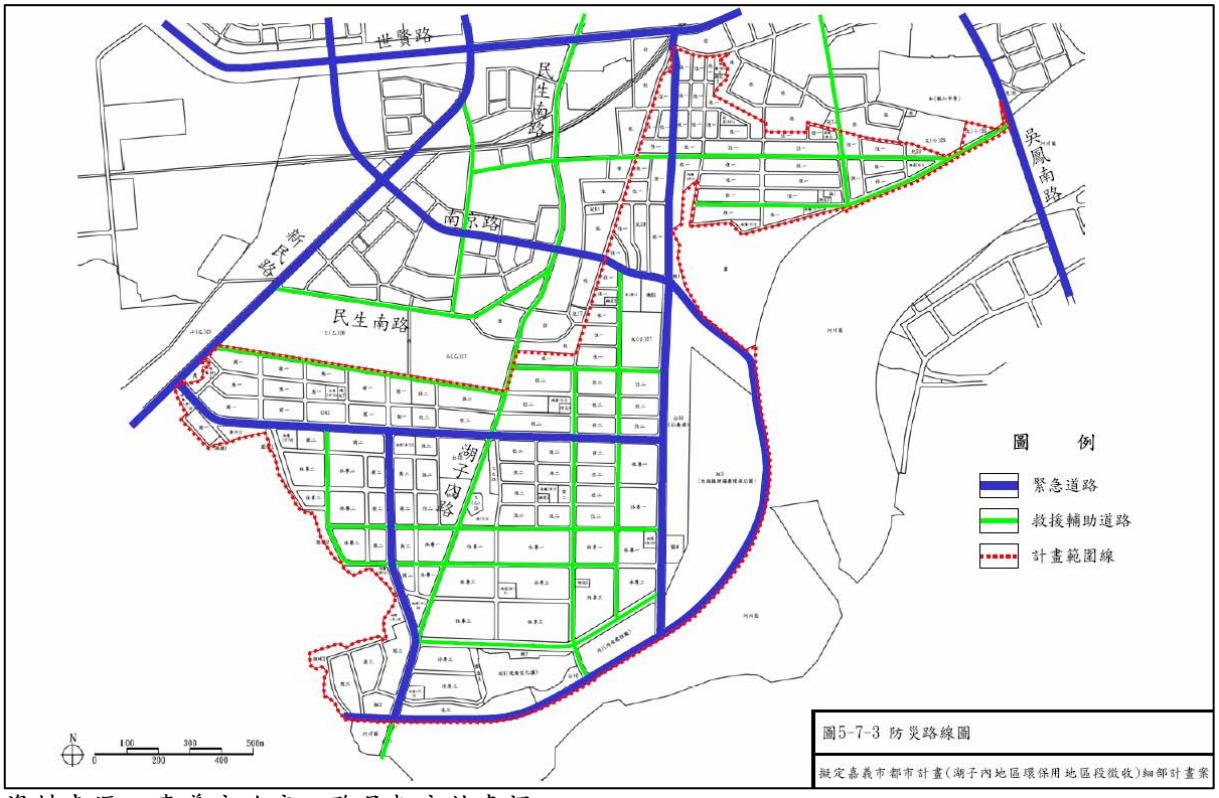
資料來源：嘉義市政府工務局都市計畫課

圖 7.1.31 湖子內地區土地使用計畫示意圖



資料來源：嘉義市政府工務局都市計畫課

圖 7.1.32 湖子內地區道路系統計畫



資料來源：嘉義市政府工務局都市計畫課

圖 7.1.33 湖子內地區防災路線

表 7.1-11 湖子內地區之休閒專用區容許使用類別與項目

土地使用分區	容許使用分類	容許使用項目
第一種休閒專用區	娛樂健身服務業	1.戲院、視聽歌唱場。2.球類運動比賽練習場地。 3.國術館、柔道館。4.溜冰場、游泳池。5.其他經主管機關核准之項目。
	大型購物中心	1.大型量販店、家具業。2.娛樂及餐飲服務業。3.其他經主管機關核准之項目。
第二種休閒專用區	娛樂健身服務業	同第一種休閒專用區
	大型購物中心	同第一種休閒專用區
	特種服務業	1.舞廳(場)、酒家、酒吧(廊)。2.其他經主管機關核准之項目。
第三種休閒專用區	大型購物中心	同第一種休閒專用區
	特種服務業	同第二種休閒專用區

4.嘉義市外圍地區大外環道路計畫

就嘉義生活圈整體快速公路路網而言，東石至嘉義之台82東西向快速道路在區位上偏生活圈南緣，在功能上尚無法服務嘉義生活圈北半部之橫向公路運輸。而就整體公路系統(含高速公路)之發展來看，如於嘉義市之北方佈設一橫向快速公路，則可構成一完整之快速公路路網。鑒此「嘉義都會區整體運輸系統規劃，民國88年」與「嘉義生活圈道路建設計畫(第一次修正)，民國93年」皆建議於嘉義市之北方，由二高竹崎交流道連絡道向西延伸，經民雄、新港，穿越台19接至西濱快速公路，發展成東西向之「雲嘉東西快速公路」，上述兩計畫將「雲嘉東西快速公路」新港–民雄段納入中期計畫中，西濱–新港段則納入長期計畫。「雲嘉東西快速公路」可加強雲林離島工業區與嘉義市之聯絡，強化嘉義市作為次區域中心都市之功能；另就嘉義市整體路網來看，「雲嘉東西快速公路」與南側台82東西向快速道路，以及中山高與二高可構成未來嘉義市及週邊地之大外環快速公路系統(圖7.1.34)；因此配合嘉義生活圈的發展，建議將「雲嘉東西快速公路」新港-民雄段(即民雄境內縣道166部份)納入嘉義市長期發展路網中，並定位為省道層級。

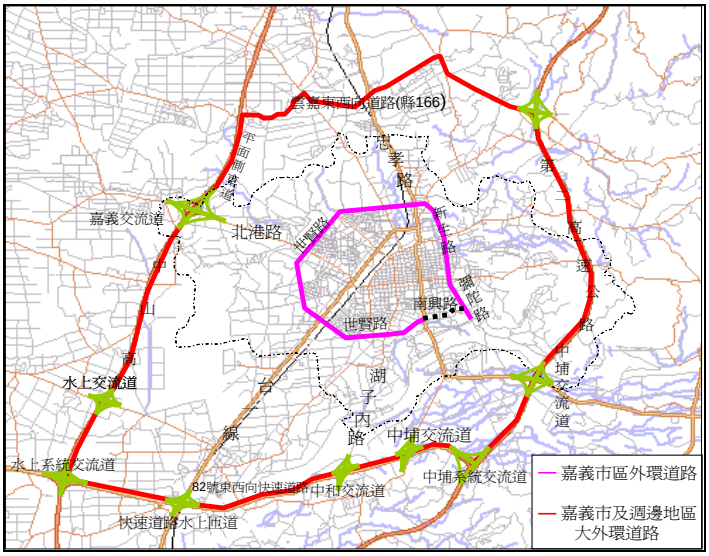


圖 7.1.34 嘉義市及週邊地區大外環道規劃

7.2 公路客運系統發展計畫

7.2.1 短中長期發展構想

嘉義市之公路客運系統包括國道客運、區域型客運與市區公車，第四章已說明國道客運營運路線主要為台北、台中、高雄，假日每天約4,000人搭乘，平常日則約2,000人，假日約為平常日之一倍；區域型客運主要是嘉義市與週邊鄰近鄉鎮之聯絡，至於市區公車主要服務嘉義市，因區域型客運與市區公車搭乘人數少，多數路線營運績效不佳（其中市區公車93年度申請政府虧損補貼為25條，約佔所有路線之60%），在市區公車與地區客運搭乘率不高下，亦間接影響依賴其轉乘接駁之運具，包括鐵路及航空。因此，未來在高鐵通車效應下，嘉義縣市BRT的營運已蓄勢待發，如何有效整合高鐵、台鐵、國道客運、區域型客運與市區公車乃是嘉義市應積極努力的方向。

依據「高鐵嘉義車站與嘉義市間大眾運輸系統需求」意見調查與分析(民國94年3月)之調查結果顯示，若配合高鐵通車後，提供一個新的大眾運輸系統，是一個受到當地民眾普遍支持的公共建設，其中63.8％民眾認為自己有需要此系統的服務，若比對不同交通工具之使用者，以自用轎車為主要交通工具的民眾可能成為未來該大眾運輸系統較具有潛力的消費族群。

另外民眾對嘉義縣市目前所提供的公車客運服務的滿意程度認為尚有提升空間；受訪者整體認為滿意的比例僅有37％，應優先改善項目包括增加班次、提升駕駛服務態度、車種汰舊換新；調查結果亦顯示目前嘉義縣市公車與客運使用率偏低，只有4.3％以公車/客運為主要交通工具，且有31.5％表示從未乘坐過。

嘉義縣市民眾對此大眾運輸系統最為在意的是服務，其次才是時間與票價；有41.8％的民眾認為服務(包含收費方式、行車動態資訊提供、低底盤車輛等)是最重要的。另受訪民眾認為與時間相關因素(搭乘時間、班距與準點性)最為重要的比例為31.0％，其中準點性

是相對最為重要的。

上述民眾針對公路客運在意的項目(服務、時間與票價)皆屬於營運管理範疇，基本上必須由經營業者與公路主管機關等共同努力改善，而公路客運經營成敗的另一個關鍵是如何吸引乘客搭乘且能持續經營，其中路線是否普及為乘客選擇公路客運主要因素之一，其他因素尚包括票價高低、班次多寡、準時與否及舒適程度等。然而營運路線之多寡，不僅影響到旅客的便利，另一方面亦影響營運路線所產生的成本與效益，因此營運路線之選擇，也是公路客運經營者所關切的，故完善合理的客運服務路網，除可提高服務品質水準，也可吸引更多旅客搭乘及增加營收。但遺憾的是，嘉義生活圈面臨的正是營運路線不夠普及、營運路線所產生的成本與效益不符業者期望的事實，種種不利公路客運發展因素之發酵，更加遽公路客運的衰微。

因應嘉義地區公路客運逐漸沒落的事實，相關公私部門實有責任與義務，使其振衰起蔽，以下將就嘉義市描述公路客運系統發展計畫。對於嘉義市未來公路客運之發展構想，基本上可分為三階段：短期、中期及長期發展計畫，逐步地改善嘉義市大眾運輸的體質，提昇公路客運的運能，抑制汽機車的過度使用。

(一)短期計畫

1. 在高鐵於民國96年1月通車之前提下，嘉義市先期性的客運轉運中心將設在台鐵嘉義後站廣場位址，在轉運中心開始運作後，國道客運與區域型客運重要路線皆以轉運中心作為接駁轉乘樞紐點，而嘉義市區公車路線則依功能需求，在轉運中心提供與BRT、國道客運、區域型客運、市區公車、台鐵、阿里山鐵路之轉乘接駁的服務。
2. 因為國道客運與區域型客運大多屬於嘉義市與外縣市之客運服務，以中長程旅次為主，且主管單位為交通部公路總局，其行駛路線與票價制定非屬嘉義市政府層級可審議範疇，因此本計畫規劃將國道客運所有營運路線皆納入轉運

中心，其行駛路線除因應轉運中心作為嘉義市端的起迄點應有所調整外，並不作大幅度的變動，同時在嘉義車站前站亦配合實際需要設置國道客運招呼站。至於區域型客運則將運量較多的路線也納入轉運中心，同時亦在嘉義車站前站配合實際需要設置招呼站，至於其它次要的路線可利用嘉義客運中山站或嘉義縣公車處大雅站進行轉乘接駁。

3.以BRT路線與嘉義市區現有公車路網為基礎(包括：忠孝路、北港路、博愛路、新民路、吳鳳南路、大雅路、林森西路，如圖7.2-1綠色路段所示)，改善現有場站、停靠站等空間配置與設施，包括駐車空間、候車空間、公車站牌等，再配合沿線道路的停車管制與路外停車場的停車優惠措施，逐步限制私人運具出入的方便性，提昇公車的承載率。

4.另外，嘉義縣公車管理處及嘉義汽車客運公司等業者，普遍反應其客運路線停靠站區位，未能充分達到服務旅客的目的，因此短期計畫中，應對現有公車站牌所在區位及其候車亭設施等進行檢討，務期使搭乘公路客運者感到方便與舒適，若無法達成此等期望，有必要改善現況之不良設施或另覓適當地點設置候車點，確實提供使用者更便利的大眾運輸使用環境，此項措施必須獲得嘉義市政府的同步支持與配合，方能竟其功。

5.以嘉義車站為中心，於例假日或連續假日開闢旅遊專車，其路線初期以嘉義-奮起湖-阿里山、嘉義-曾文水庫線為主要推廣訴求，並與阿里山鐵路進行聯營，配合週休二日開闢一日遊或二日遊的旅遊路線服務，提昇觀光遊憩旅遊品質。

(二)中期計畫

1.利用前期的成果，調整BRT路線與市區公車路線，其發展構想說明於7.2.2節。另外假日時，在市中心區主要道路開闢棋盤式公車路網，其中：

南北向道路包括：新民路、文化路、忠孝路、民生路、吳鳳

路。

東西向道路包括：垂楊路、民族路、中山路、民權路、林森路。

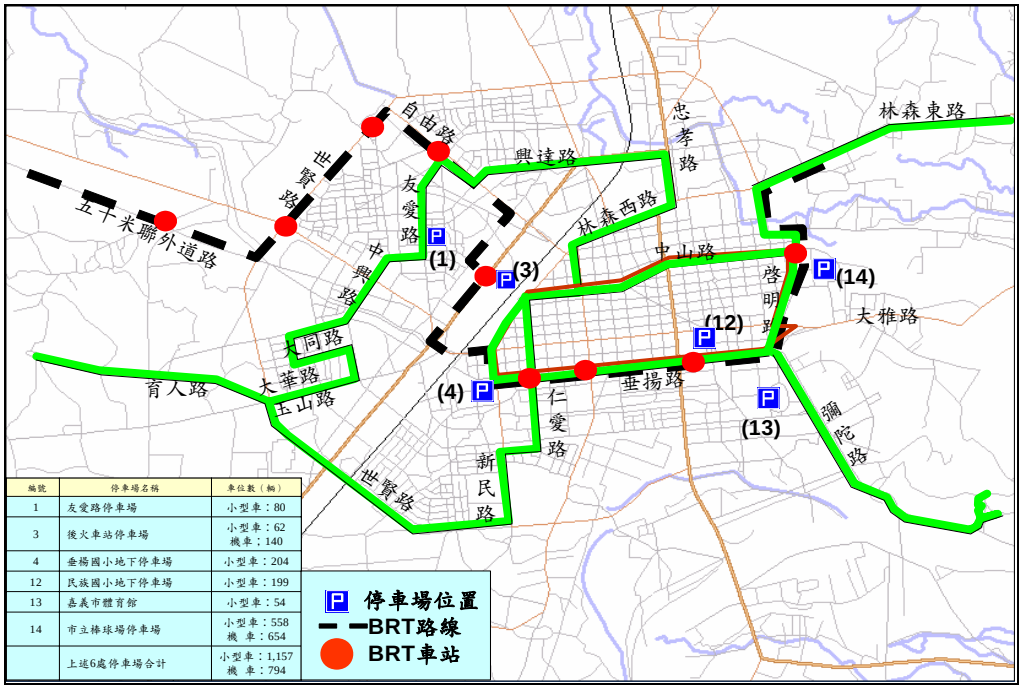
2.構建棋盤式公車路網的目的，乃便利乘客於嘉義市中心區使用公車時，最多僅需轉車一次，並可在30分鐘內到達其目的地。如同前一階段之管制，此階段棋盤式公車沿線應執行漸進式的停車管制措施，依交通狀況及土地使用變遷趨勢，逐步限制私人運具的停車自由度(譬如：逐年減少嘉義市區主要幹道停車席位5%)，其目的乃在提昇搭乘公車的便捷程度，增加私人運具出入嘉義市區的不便性，逐步達成市區以大眾運輸為主，私人運具為輔的理想。

3.現階段在BRT路線附近的公有路外停車場有6處(表7.2-1)，總計提供1,157格小汽車停車位與794格機車停車位，為提升BRT與市區公車的乘載率，必須鼓勵汽機車使用者進行轉乘，因此針對停車轉乘(park and ride)之長時間停車應提供充足的路外停車空間，針對接送轉乘(kiss and ride)之短時間停車應提供停車費率的優惠措施，例如:30分鐘以內免費停車。

4.以嘉義車站為中心所開闢之旅遊專車，更進一步與台鐵、阿里山鐵路進行票證、路線之整合，讓往來嘉義-奮起湖-阿里山的旅客可自由選擇公路客運或鐵路，而無須重複購票，使二者眞正獲致共存共榮。

(三)長期計畫

前一階段所構建之棋盤式公車路網，實際上仍未能完全服務嘉義市區之環狀道路系統；因此就長期觀點而言，嘉義市有必要闢設環狀公車路網，其路線包括：世賢路、南興路、中興路、友愛路、保安三路等，其發展構想說明於7.2.2節。此階段同前一階段，皆應對環狀沿線道路，執行漸進式的停車管制措施，同時搭配棋盤式公車路網的聯繫，進一步提昇公車的便捷性。



編號	停車場名稱	車位數（輛）
1	友愛路停車場	小型車：80
3	後火車站停車場	小型車：62 機車：140
4	垂楊國小地下停車場	小型車：204
12	民族國小地下停車場	小型車：199
13	嘉義市體育館	小型車：54
14	市立棒球場停車場	小型車：558 機　車：654
	上述6處停車場合計	小型車：1,157 機　車：794

圖 7.2.1 BRT/市區公車路線與公有停車場之佈設

表 7.2-1 BRT 路線鄰近之公有路外停車場

編　號	停車場名稱	車位數（格）
1	友愛路停車場	小型車：80
3	後火車站 停車場	小型車：62 機車；140
4	垂楊國小 地下停車場	小型車：204
12	民族國小 地下停車場	小型車：199
13	嘉義市體育館	小型車：54
14	市立棒球場 停車場	小型車：558 機　車：654
	上述6處停車場 合計	小型車：1,157 機　車：794

資料來源:本計畫整理

7.2.2 公車路網規劃及評估

一、公車路網規劃及營運課題

嘉義市因地區發展與運具使用偏好等因素，近二十年汽機車使用已成為主流，同時因交通工具的轉移亦造成大眾運輸系統使用低落，目前不但公車服務範圍及路線不足，民眾搭乘意願也不高。而市府「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」已說明嘉義市區公車現況及未來面臨的營運課題有五：

(1)市區公車服務範圍不足、班次過少

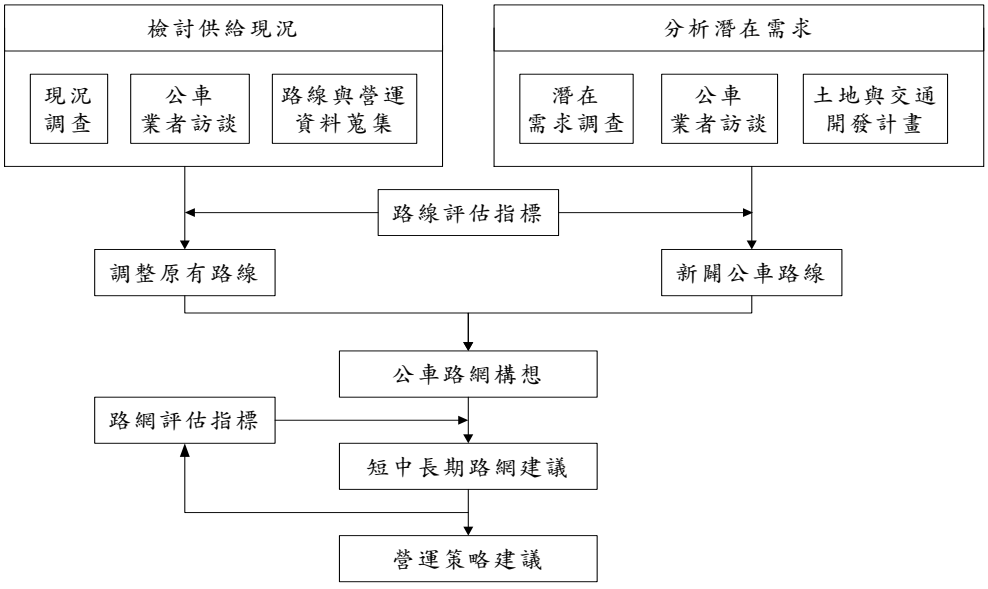
(2)公車路線未能與觀光據點結合

(3)配合嘉義高鐵聯外 BRT 加入服務，既有公車路網待整併調整

(4)市區公車營運績效待改善

(5)嘉義縣公車處人力不足，增闢路線與縮短發車班距困難

基於上述皆是嘉義市公車發展亟待努力改善的營運課題，「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」所研提的公車路網規劃流程(圖 7.2.2)包括公車供給檢討與潛在需求分析、建構公車路線評估指標、調整及新闢公車路線，及研擬短中長期公車路網與公車營運策略建議。



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」

圖 7.2.2 公車路網規劃流程圖

二、路網規劃目標與原則

1.規劃目標

(1)建構便捷舒適與公車捷運系統方便轉乘的市區公車路網

提升既有市區公車服務效率、可靠度，配合公車捷運系統路網轉乘規劃，達到公車一次轉乘，到達市區各地為目標。

(2)擴大公車服務覆蓋率，形成面狀服務網

以台鐵、公車捷運系統、客運系統為骨幹，搭配市區公車路線，構建嘉義市面狀大眾運輸路網，擴大公車服務覆蓋率，以公車路線半徑 300 公尺服務範圍為目標。

(3)調整市區公車營運策略，以載客率與效益最大化為目標

調整既有市區公車公營之方式，以客源導向式路線規劃及彈性營運方式，如學生公車、醫療公車、休閒專車等，結合民間力量，全面提升載客率及兼顧營運效益。

(4)形塑優質的大眾運輸環境，提昇公車競爭力

改善內外部大眾運輸環境，內部環境包括公車候車空間、公車設備、搭乘資訊等，外部環境包括抑制私人運具使用、舒適行人環境等。以提升公車競爭力。

2.路網規劃原則

依據前述路網規劃目標，「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」擬定下列規劃原則，作為規劃設計之依據，主要原則包含：

(1)掌握嘉義市旅次特性與運輸需求高的地區

(2)滿足各種對象對於公車系統之需求

(3)與既有大眾運輸系統密切整合

(4)考量運輸效率、路網設計限制與條件，規劃最適路線

三、潛在路廊分析

「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」採層級式的方式逐一篩選嘉義市主要旅次產生點、旅次分佈地區，分析潛在公車路廊。

(一)主要旅次產生點篩選

主要旅次產生點是考量「高運輸需求地區」、「與其他大眾運輸系統之整合」及「擴大服務範圍」等因素作為篩選的要素，並依據旅次需求量作為篩選標準。篩選出的旅次產生點包括重要場站、活動據點、高密度住宅區等。

1.重要場站

(1)嘉義火車站。

(2)客運、市區公車總站。

(3)BRT車站：運量高、轉乘功能強車站，包括世賢北港站、自由友愛站、台鐵嘉義後站、衣蝶遠東站、嘉義公園站等。

2.主要旅次據點

(1)商圈：中山路、民生北路、民族路商圈、衣蝶百貨、遠東百貨、家樂福。

(2)景點：嘉義公園、蘭潭水庫、嘉義監獄、城隍廟、交趾陶博物館、港坪公園、八掌溪親水公園、市立博物館、二二八國家紀念公園。

(3)學校；嘉義大學蘭潭校區、嘉義女中、嘉義高中、嘉義家商、嘉義高工、育人國小。

(4)醫院：嘉基醫院、聖馬爾定醫院、署立嘉義醫院、嘉義榮民醫院。

(5)高密度住宅區：興業西路、新民路、民生南路、八德路、友愛路、北港路等沿線住宅區，及經國新城、精忠一村、嘉中新村、北社尾等。

(6)機關：市政府、文化局、區公所、衛生所。

(7)其它：耐斯王子飯店、後湖工業區。

(二)潛在大眾運輸路線

「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」並針對主要旅次產生點，分析旅次分佈狀況，依據旅次起迄對偶(O-D pair)之分佈，藉由圖面判斷與道路路網的配合，選取市區潛在大眾運輸發展路廊(圖 7.2.3)，共計有下列潛在路廊。

1.中山路：火車站至嘉義公園。

2.北港路、民族路、大雅路路廊。

3.民生北路、民生南路路廊。

4.吳鳳北路、吳鳳南路路廊。

5.垂楊路路廊。

6.民權路路廊。

7.中興路、興業西路、興業東路路廊。

8.林森西路、林森東路路廊。

9.新民路路廊。

10.世賢路、新生路路廊。

11.忠孝路、博愛路路廊。

12.友忠路、玉山路路廊。

13.文化路、友愛路興達路路廊。

四、公車路網規劃構想

(一)路網規劃概念

「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」因應嘉義市都市發展及運輸需求，公車路網採「**漸次發展＋主題導向式路網**」規劃，以階段性發展路網，搭配行駛主題式公車。

1.漸次發展

(1)短期：快捷BRT+調整現有市區公車

以 BRT 為主軸，調整現有市區公車路線。

(2)中期、長期：快捷BRT+交通轉運中心+市區公車

/接駁車

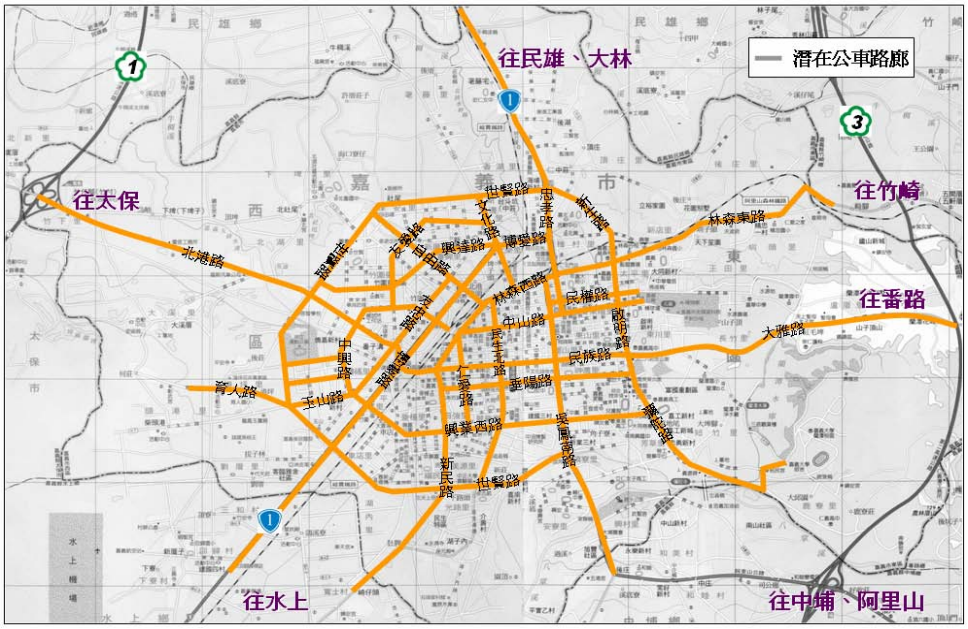
配合嘉義後火車站交通轉運中心之營運，調整市區公車路線，增闢行駛於主要場站、集散點之接駁公車路線，擴大整體大眾運輸服務範圍。

2.主題導向公車

考量各運輸客源之需求，配合旅客特性調查之結果，設計符合各類型旅客需求之公車路網，包括學生、醫療、逛街購物、觀光遊憩等，擴大公車服務範圍。

3.輻射環狀式路網

嘉義市為輻射式道路網型態，由火車站往外放射，外圍則有興業與中興路、世賢路兩個環狀路網，現有客運及市區公車路線即在此路網架構下佈設，但目前路網之完整性尚有不足；考量此道路特性及嘉義市大眾運輸屬性，大眾運輸路網規劃採「輻射環狀式」路網，以台鐵及嘉義 BRT 為運輸骨幹，搭配市區接駁公車路網。



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」

圖 7.2.3 潛在公車路廊區位圖

（二）公車路網規劃

依據前述路線規劃目標與原則，「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」分別研擬短、中、長期三套公車路網，短期路網因應高鐵 BRT 及嘉義縣公車處大雅路總站營運後之路線規劃；中期、長期除前述二項外，並配合嘉義後火車站交通轉運中心之營運進行路線規劃。於路線規劃過程中，經與嘉義縣公車處、嘉義市交通局多次之溝通協調，確認短期路網中將原 1、2 路公車路線保留，6路公車維持署立嘉義醫院至育人國小路段，部分路段微幅調整。有關短、中、長期路網說明如下：

1.短期路網

規劃 6 條市區公車路線(圖 7.2.4)，共分為二類型，一為調整現有與新闢公車路線類型 3 條路線、二為調整既有接駁專車路線類型 3 條路線，另並提出縣公車處大雅總站市區行駛路線建議構想，說明如下：

(1)調整現有與新闢公車路線類型

此類路線共計 A1~A3 等三條，A1 為既有之 1、2 路公車，以調整路線的方式，於嘉義大學站延長路線，沿學府路往北至蘭潭入口（蘭潭學苑），擴大原有 1、2 路公車服務範圍至蘭潭；A2 為既有 6 路公車，調整中興路以北路線，改走友愛路、興達路、博愛路、忠孝路至火車站，取代原有 3、5 路公車之部分服務功能，並新增服務文化中心、北門車站；A3 為新增路線，服務經國新城、精忠社區兩大社區，路線經過嘉義公園、中山路、火車站、嘉義大學(民生校區)、榮民醫院等據點。各路線相關資料如表 7.2-2 所示。

(2)調整既有接駁專車路線類型

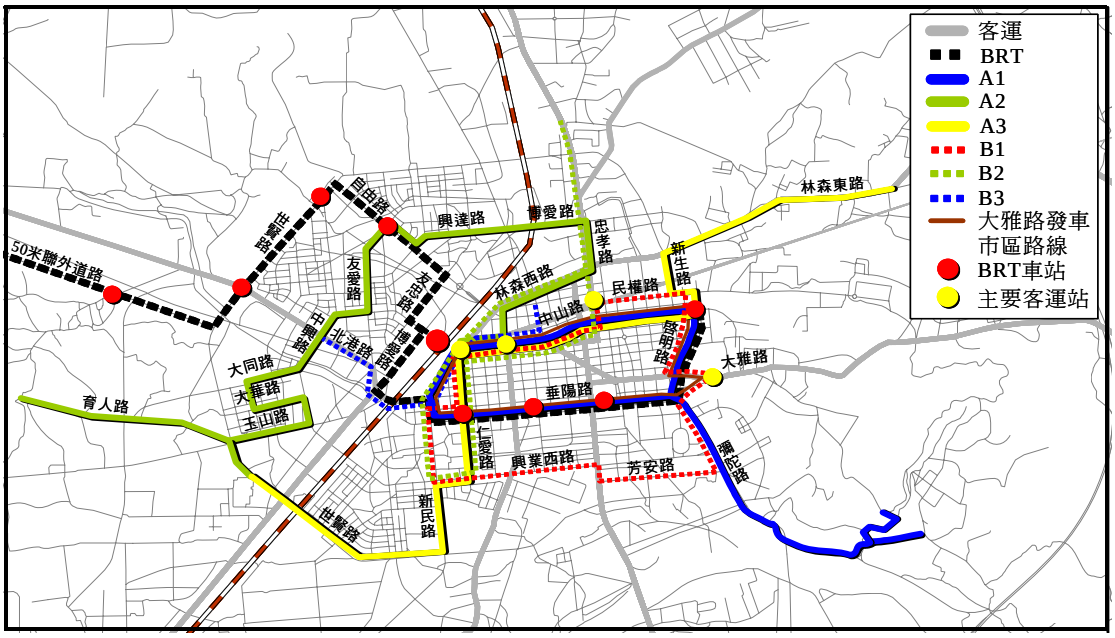
此類路線共計 B1~B3 三條，此三條路線為聖馬

爾定醫院、嘉義基督教醫院、嘉義醫院既有免費醫療專車；考量市區公車路網之整體規劃，建議一併納入市區公車路網規劃，並與三家業者協商路線之配合調整。各路線相關資料如表 7.2-3 所示。

表 7.2-2 調整現有與新闢公車路線彙整表

路線編號	單程里程(公里)	營運時間	運量預估(人/日)	主要服務據點	主要行駛道路	備註
A1 火車站—嘉義大學(蘭潭)	13.2 (往返)	營運時間： 6:00~21:30 班距： 30分鐘	970	火車站、中山路商圈、嘉義公園、嘉義高工、嘉義體育場、嘉義大學、蘭潭、嘉義女中、嘉義家商	中山路→啓明路→彌陀路→學府路→彌陀路→垂楊路→中山路	1.可與垂楊路、啓明路4處BRT車站轉乘。 2.營運方式比照1、2路公車。
A2 火車站—嘉義醫院—何厝	10.1	營運時間： 7:00~20:00 班距： 60分鐘	210	火車站、文化中心、北門車站、長安里、嘉義醫院、港坪公園、磚窯里、榮民醫院、育人國小、何厝	中山路→民生北路→林森西路→忠孝路→博愛路→興達路→自由路→友愛路→中興路→大同路→世賢路→大華路→玉山路→育人路	1.可與BRT自由友愛站轉乘 2.營運模式比照既有6路公車。
A3 精忠社區—榮民醫院	9.5	營運時間： 7:00~20:00 班距： 30分鐘	550	榮民醫院、嘉義大學(民生校區)、經國新城、火車站、嘉義公園、嘉師、精忠新村	世賢路→新民路→興業西路→仁愛路→中山路→啓明路→民權路→新生路→林森東路	1.可與BRT衣蝶遠東站、嘉義公園站轉乘 2.採單線往返式營運，以火車站為發車站

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」



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」

圖 7.2.4 嘉義市公車短期路網構想圖

表 7.2-3 調整既有接駁專車路線彙整表

路線編號	單程里程(公里)	營運時間	運量預估(人/日)	主要服務據點	主要行駛道路	備註
B1 聖馬爾定醫院	8.9	營運時間： 7:00~20:00 班距： 30~60分鐘	280	聖馬爾定醫院、嘉義公園、忠孝站、火車站、衣蝶百貨、經國新城、芳安護理之家、嘉義高工、嘉義體育場、公車處大雅路總站	大雅路→啓明路→民權路→忠孝路→中山路→仁愛路→垂楊路→新民路→興業西路→吳鳳南路→芳安路→彌陀路→大雅路	1.可與BRT衣蝶遠東站、嘉義公園站轉乘。 2.路線同現況，協調延長營運時間及服務對象。
B2 嘉基醫院	9.2	營運時間： 7:00~20:00 班距： 30~60分鐘	240	嘉義基督教醫院、王子飯店、文化中心、火車站、遠東百貨、衣蝶百貨、經國新城、噴水圓環、忠孝站	忠孝路→林森西路→中山路→新民路→興業西路→仁愛路→中山路→忠孝路	1.可與BRT衣蝶遠東站轉乘。 2.協調延長行駛路線至經國新城，延長營運時間及服務對象。
B3 嘉義醫院	3.5	營運時間： 8:00~19:00 班距： 60分鐘	110	嘉義醫院、火車站、嘉義客運、噴水圓環	北港路→嘉雄陸橋→中山路→文化路	1.路線同現況，協調延長營運時間及服務對象。

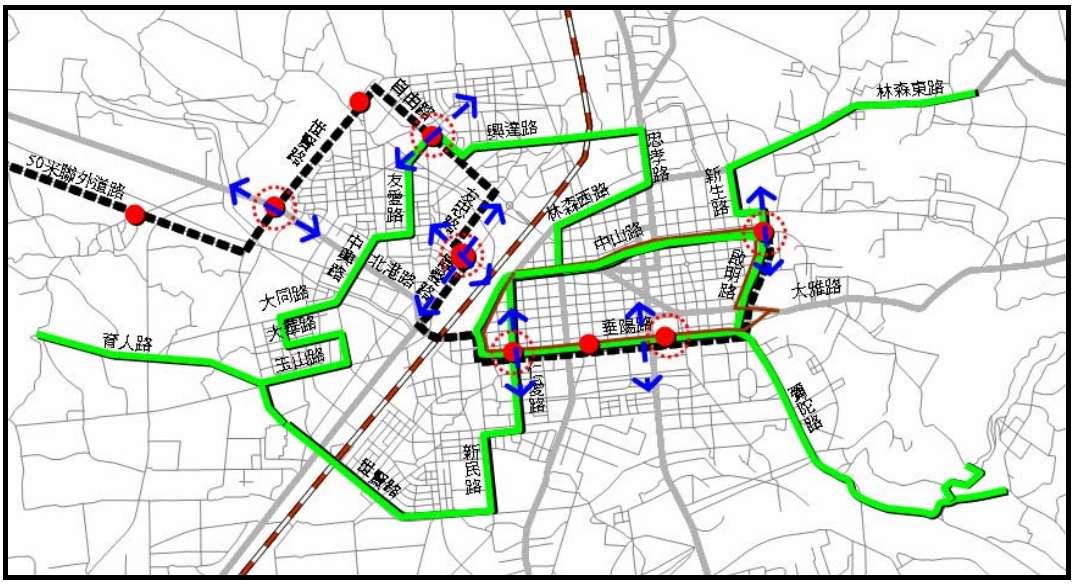
資料來源:「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」

(3)縣公車處大雅總站客運行駛市區路線建議

配合縣公車處遷移至大雅路，由大雅總站至火車站、忠孝站間路段，規劃行駛客運市區延伸路線，提供市民更多服務。路線構想有二：一為往朴子、布袋方向客運車，由大雅站至忠孝站發車時，行駛啟明路、中山路、忠孝路；二為往梅山、民雄方向客運車，由大雅站至火車站發車時，行駛垂楊路、中山路。而火車站與忠孝站間由往梅山、民雄方向客運服務。

(4)規劃6處BRT車站作為市區公車主要轉乘接駁點

考量需求、區位及轉乘便利性，規劃世賢北港路站、自由友愛站、台鐵嘉義站後站、衣蝶遠東站、民族路停車場站、嘉義公園停車場站等 6 處 BRT 車站作為公車重點轉乘接駁站。



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」

圖 7.2.5 嘉義市區主要 BRT 轉乘車站區位圖

2.中期路網

規劃 7 條市區公車路線，A1~A4 等 4 條路線為調整現有與新闢公車路線、B1~B3 等 3 條路線為調整既有接駁專車路線。中期路網配合嘉義後火車站交通轉運中心之啓用，將短期路網中之 A1~A3、大雅總站市區路線調整發車站至後火車站，配合調整行駛路線，並新增一條行駛民生北路、吳鳳北路、興業西路的環狀路線 A4，B1~B3 路線則調整行駛路線至後火車站(圖 7.2.6)。

(1)A1~A4公車路線

A1~A3 三條路線發車站改至後火車站交通轉運中心，原前站更改為招呼站功能。A1 由短期路網之路線往西延伸，行駛文化路、興達路、中興路至後火車站，擴大服務長安里、重興里與竹圍里等地區；A2 路線調整由後火車站發車，不再行經前站，改由後火車站行經保安里、北社尾、竹圍里，接至嘉義醫院、磚窯里、育人國小、二二八國家紀念公園，此路線定位為西區服務公車；A3 路線由短期路

網路線往北延伸，行走玉山路、友忠路、中興路至後火車站；A4 路線為新增路線，行走博愛路、忠孝路、林森西路、民生北路、中山路、吳鳳北路、興業西路、中興路，便捷西區與東區間之往來。各路線相關資料如表 7.2-4 及圖 7.2.7~圖 7.2.10 所示。

上述 A1 中期路網與 BRT 市區延伸線在中山路與垂陽路共線部份，本計畫建議以 BRT 服務即可，A1 路線改為單線往返僅行駛中山路，不行駛垂楊路；調整後之 A1 路網如圖 7.2.11 所示。

(2)調整既有接駁專車路線類型

調整 B1~B3 三條路線行經至轉運中心，B1、B2 路線行走北興陸橋至後火車站，再經由嘉雄陸橋至東區，B3 路線則調整行經至後火車站，再經由嘉雄陸橋至東區(圖 7.2.12)。

(3)縣公車處大雅總站客運行駛市區路線建議

大雅總站至轉運中心、忠孝站間路段，行駛之客運市區延伸路線構想有二：一為往朴子、布袋方向客運車，由大雅站至忠孝站發車時，行駛啓明路、中山路、忠孝路；二為往梅山、民雄方向客運車，由大雅站至後火車站轉運中心發車時，行駛垂楊路、中山路、嘉雄陸橋、博愛路。後火車站轉運中心與忠孝站間由往梅山、民雄方向客運車服務，行駛博愛路、北興陸橋、民生北路與中山路。

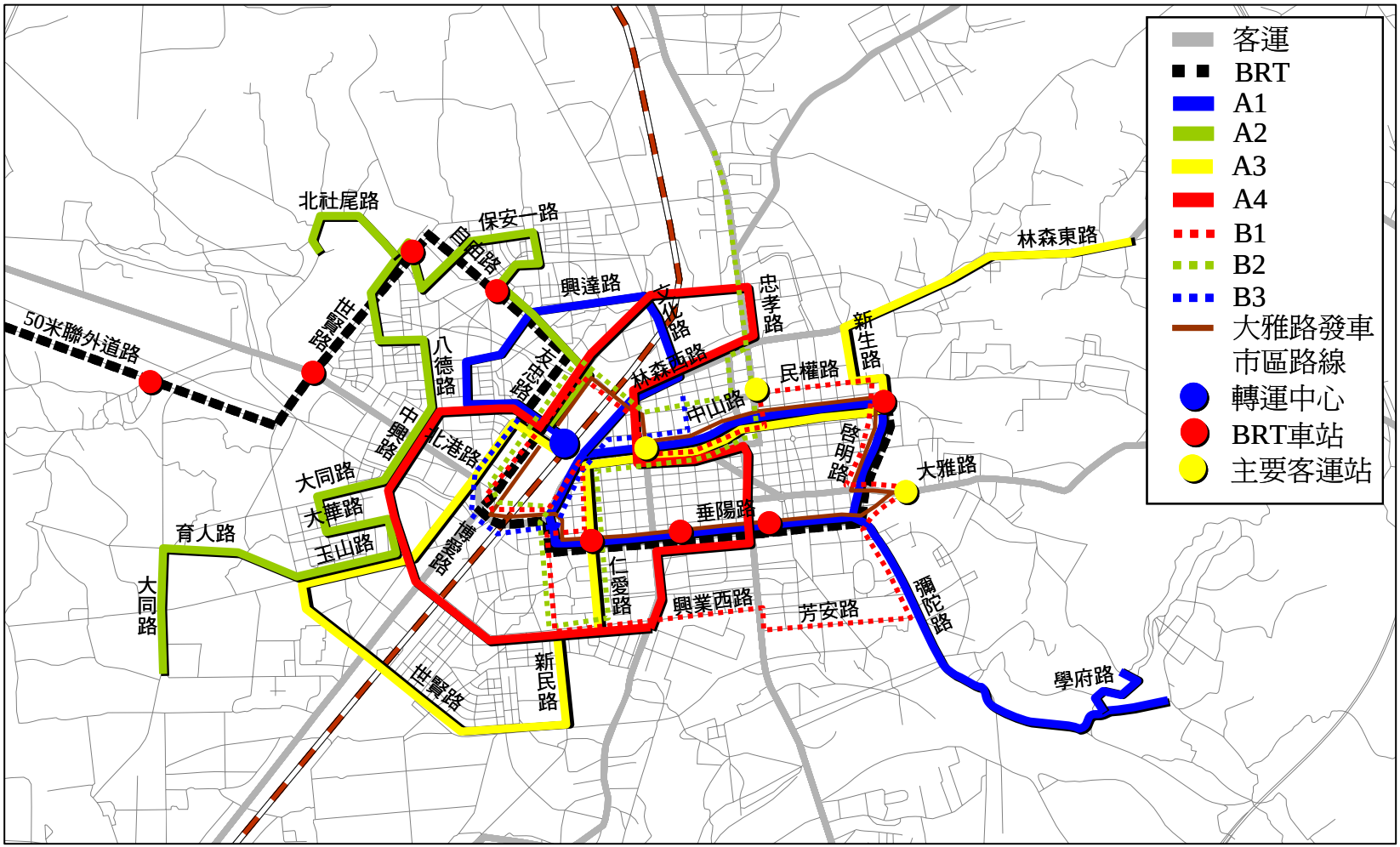


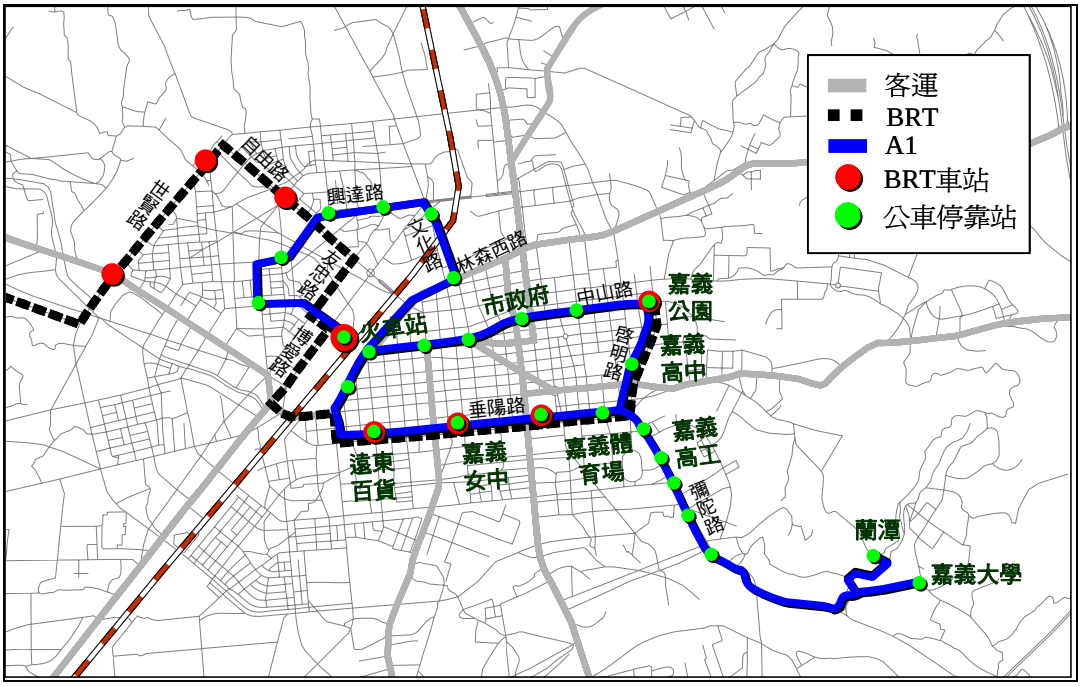
圖 7.2.6 嘉義市區公車中期路網構想圖

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」

表 7.2-4 中期路網 A1~A4 公車路線彙整表

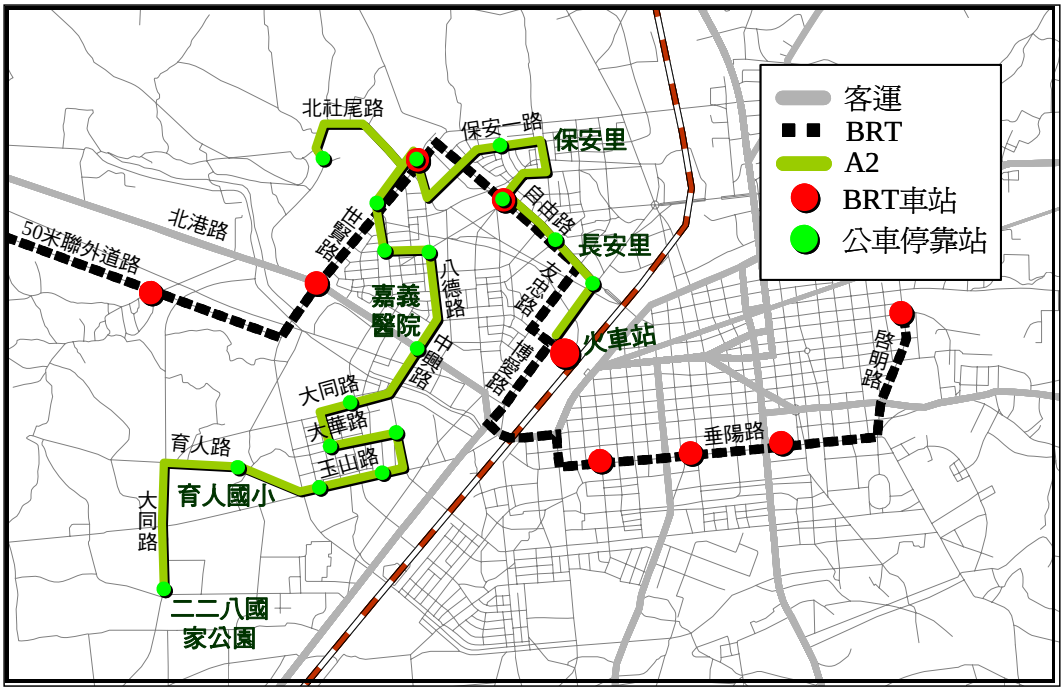
路線編號	單程里程(公里)	營運時間	運量預估(人/日)	主要服務據點	主要行駛道路	備註
A1 轉運中心—嘉義大學(蘭潭)	19.8 (往返)	營運時間： 6:00~21:30 班距： 30分鐘	1,090	轉運中心、竹圍里、重興里、長安里、火車站前站、中山路商圈、嘉義公園、嘉義高工、嘉義體育場、嘉義大學、蘭潭、嘉義女中、嘉義家商	中興路→友愛路→興達路→文化路→林森西路→中山路→啓明路→彌陀路→學府路→彌陀路→垂楊路→中山路→林森西路→文化路→興達路→友愛路→中興路	1.可與嘉義後火車站、垂楊路、啓明路5處BRT車站轉乘。 2.營運方式比照1、2路公車。
A2 轉運中心—二二八國家紀念公園	12.4	營運時間： 7:00~20:00 班距： 60分鐘	250	轉運中心、長安里、竹圍里、嘉義醫院、港坪公園、磚窯里、榮民醫院、育人國小、二二八國家紀念公園	中興路→博愛路→自由路→友愛路→保安二路→保安一路→八德路→世賢路→北社尾路→世賢路→四維路→竹圍路→八德路→中興路→大同路→世賢路→大華路→玉山路→育人路→大同路	1.可與BRT嘉義後火車站、自由友愛站、世賢八德站轉乘 2.營運模式比照既有6路公車。
A3 轉運中心—榮民醫院—精忠社區	12.1	營運時間： 7:00~20:00 班距： 30分鐘	560	轉運中心、榮民醫院、嘉義大學(民生校區)、經國新城、火車站、嘉義公園、嘉師、精忠新村	中興路→友忠路→玉山路→世賢路→新民路→興業西路→仁愛路→中山路→啓明路→民權路→新生路→林森東路	1.可與BRT嘉義後火車站、衣蝶遠東站、嘉義公園站轉乘 2.採單線往返式營運，以轉運中心為發車站
A4 東西區環線	10.4	營運時間： 7:00~20:00 班距： 30分鐘	390	轉運中心、長安里、北門車站、文化中心、民生北路商圈、市政府、東市場、經國新城、再耕園、嘉義醫院	博愛路→忠孝路→林森西路→民生北路→中山路→吳鳳北路→垂楊路→民生南路→興業西路→中興路	1.可與BRT嘉義後火車站、文化路口站轉乘 2.採配對往返式營運，以轉運中心為發車站

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」



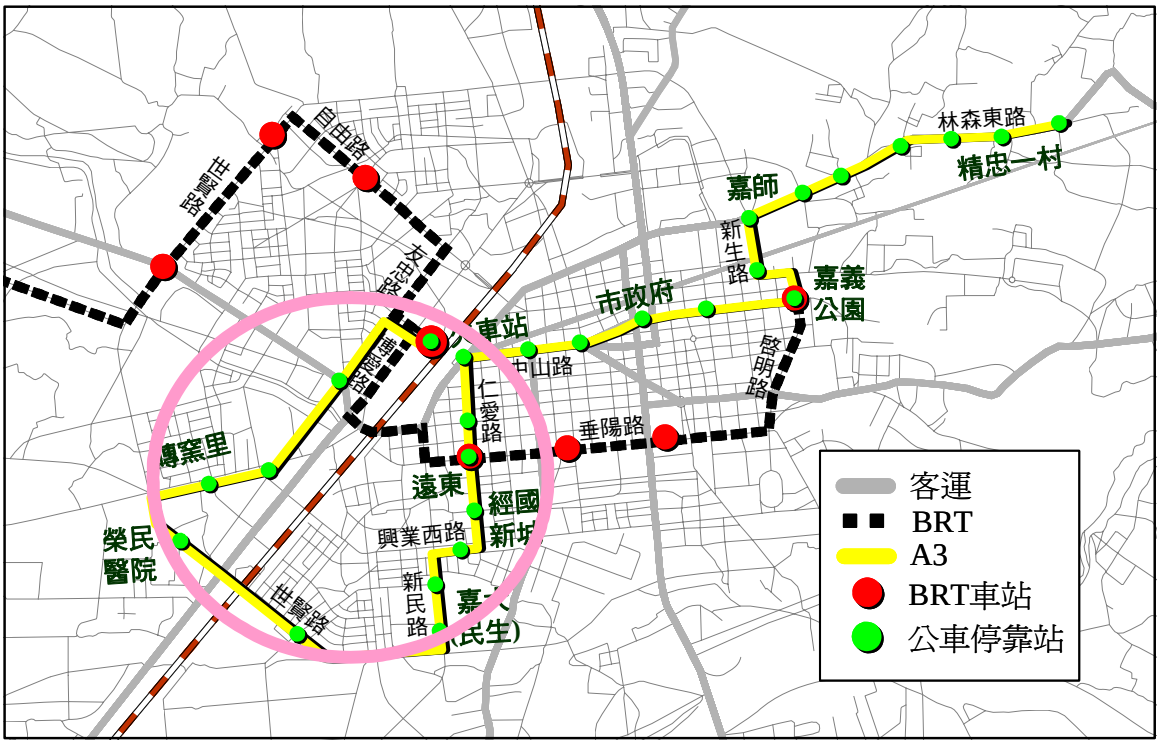
資料來源：「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」

圖 7.2.7 中期路網 A1 公車路線圖



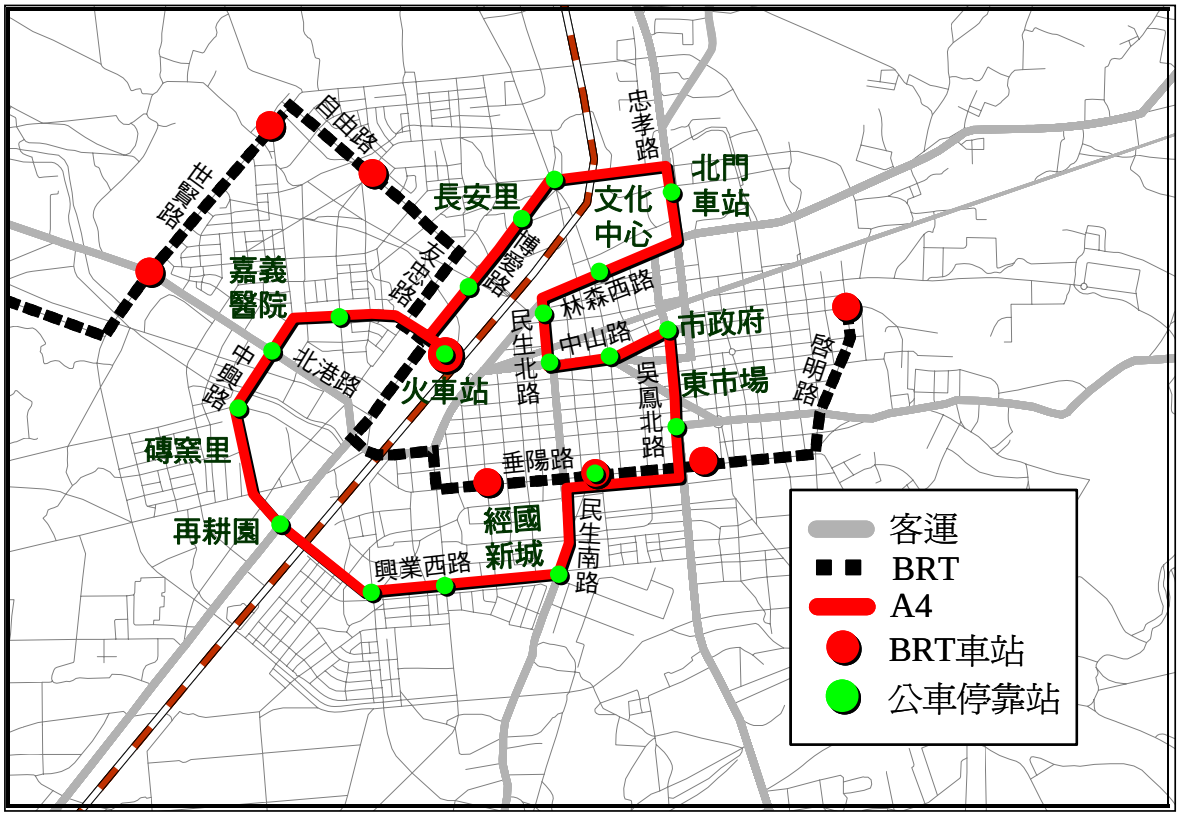
資料來源：「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」

圖 7.2.8 中期路網 A2 公車路線圖



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」

圖 7.2.9 中期路網 A3 公車路線圖



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」

圖 7.2.10 中期路網 A4 公車路線圖

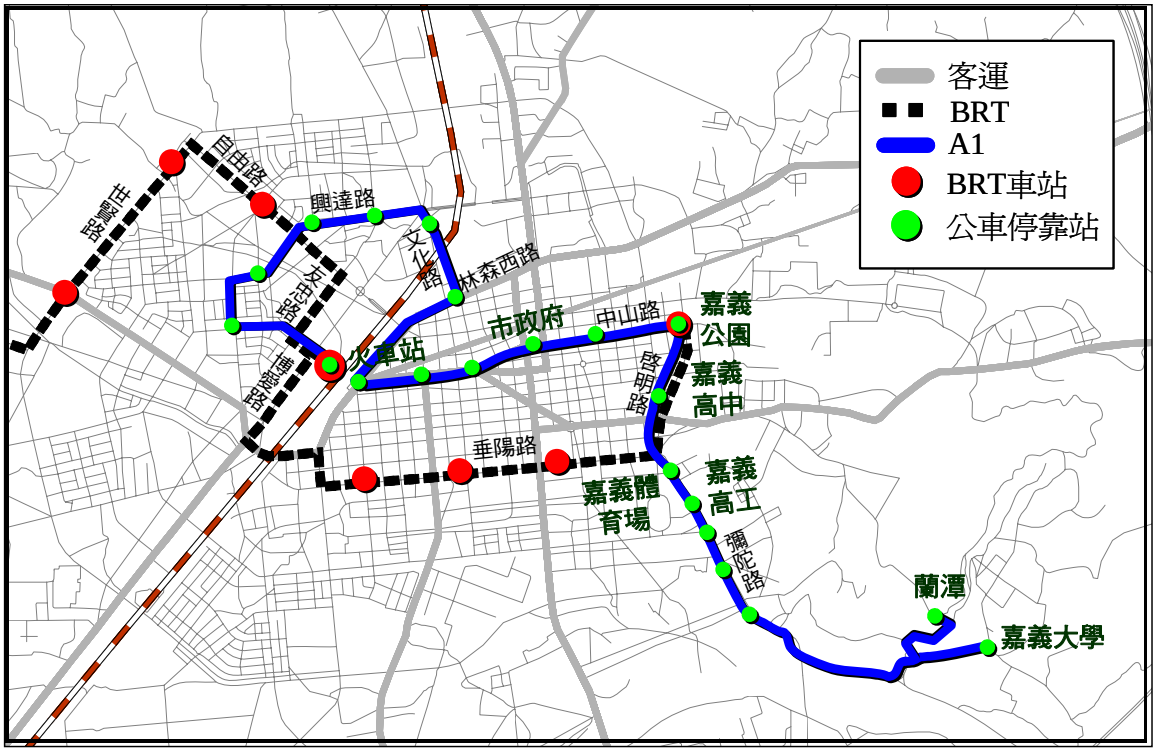
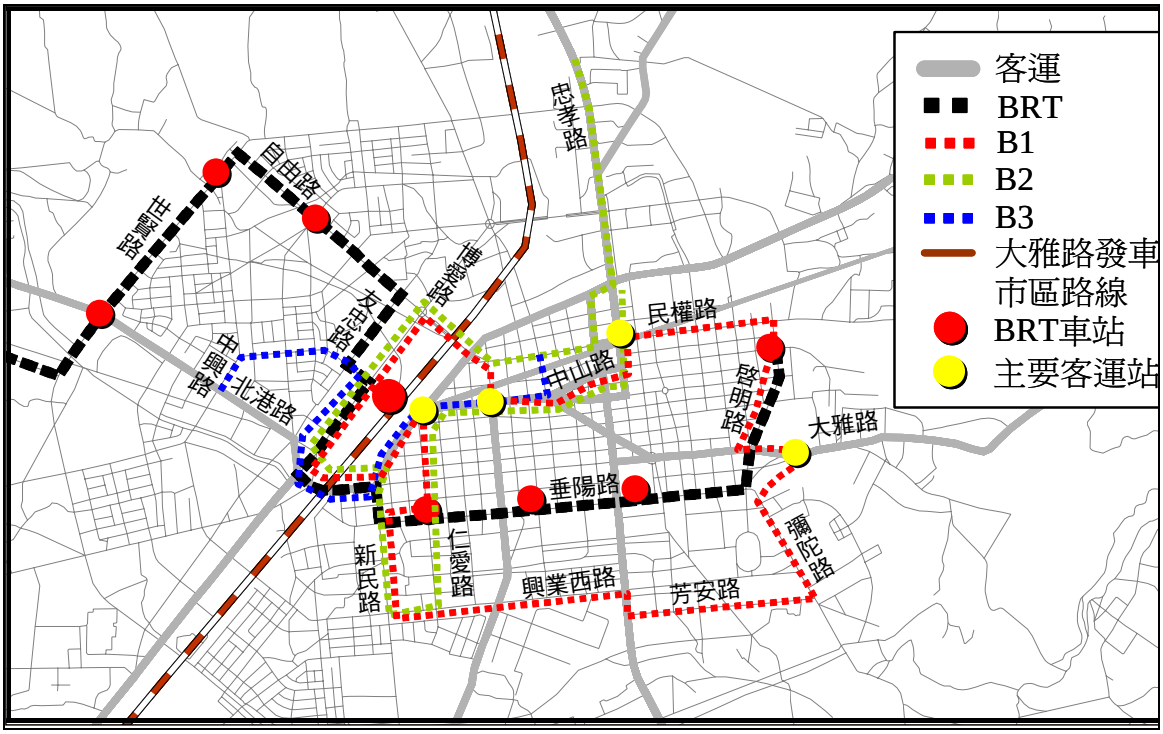


圖 7.2.11 本計畫建議中期路網 A1 公車路線圖

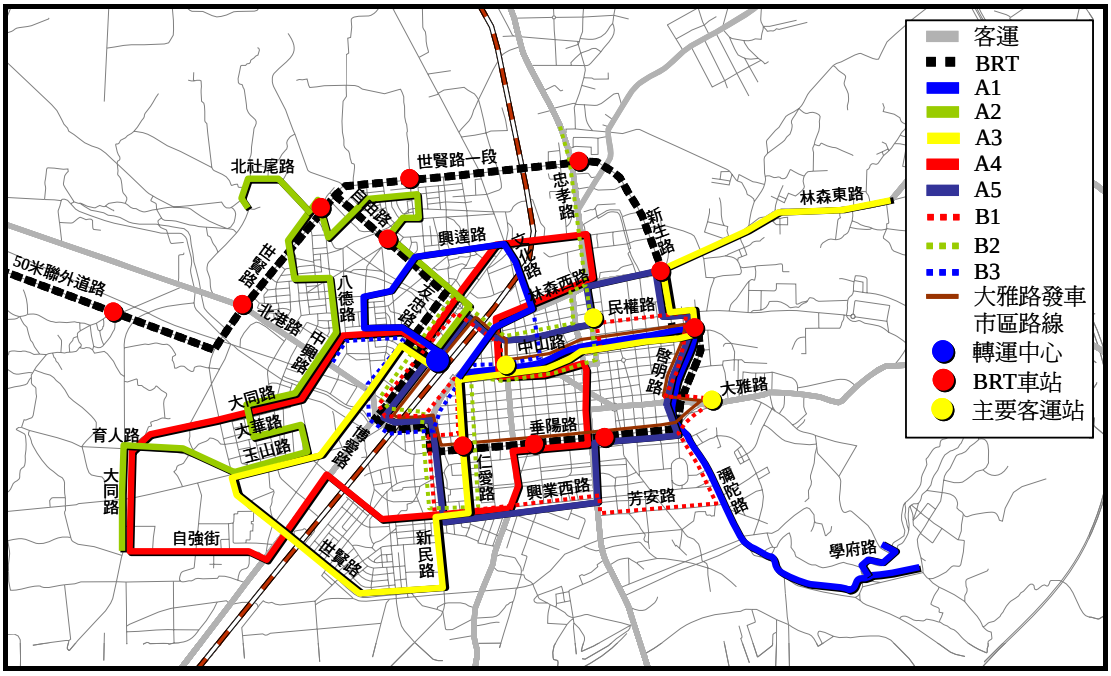


資料來源：「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」

圖 7.2.12 中期路網 B1~B3 公車路線圖

3.長期路網

延伸 BRT 路線至新生路、世賢路一段，並規劃 8 條市區公車路線，A1~A5 等 5 條路線為調整與新闢路線、B1~B3 等 3 條路線為調整既有接駁專車路線。長期路網為中期路網擴大延伸，A1~A3、B1~B3 路線同中期路網，改為單線往返僅行駛中山路，不行駛垂楊路；A4 路線配合劉厝里之發展調整行駛路線，新增行走博愛路、自強街、大同路路段。另新增一 A5 環狀路線，服務東區市中心區，A5 為一內環路線，主要目的為擴大市中心區服務，服務新民路、吳鳳南路、林森西路、民權路一帶民眾使用。路線資料如表 7.2.5 及圖 7.2.13 所示。



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」

圖 7.2.13 嘉義市區公車長期路網構想圖

表 7.2-5 長期路網 A1~A5 公車路線彙整表

路線編號	單程里程（公里）	營運時間	運量預估（人/日）	主要服務據點	主要行駛道路	備註
延伸BRT路線—新生路、世賢路一段	4.4	營運時間：6:00~22:30 班距：20分鐘	1,920	嘉義公園、嘉師、王子飯店、嘉基、國華新村	中山路→新生路→世賢路一段	1.設置新生林森站、王子飯店站、世賢保安等3處BRT車站。
A1 轉運中心—嘉義大學(蘭潭)	9.3	營運時間：6:00~21:30 班距：30分鐘	1,210	轉運中心、竹圍里、重興里、長安里、火車站前站、中山路商圈、嘉義公園、嘉義高工、嘉義體育場、嘉義大學、蘭潭	中興路→友愛路→興達路→文化路→林森西路→中山路→啓明路→彌陀路→學府路	1.可與嘉義後火車站、嘉義公園BRT車站轉乘。 2.採單線往返式營運，以轉運中心為發車站。
A2 轉運中心—二二八國家紀念公園	12.4	營運時間：7:00~20:00 班距：60分鐘	260	轉運中心、長安里、竹圍里、嘉義醫院、港坪公園、磚窯里、榮民醫院、育人國小、二二八國家紀念公園	中興路→博愛路→自由路→友愛路→保安二路→保安一路→八德路→世賢路→北社尾路→世賢路→四維路→竹圍路→八德路→中興路→大同路→世賢路→大華路→玉山路→育人路→大同路	1.可與BRT嘉義後火車站、自由友愛站、世賢八德站轉乘 2.營運模式比照既有6路公車。
A3 轉運中心—榮民醫院—精忠社區	12.1	營運時間：7:00~20:00 班距：30分鐘	550	轉運中心、榮民醫院、嘉義大學（民生校區）、經國新城、火車站、嘉義公園、嘉師、精忠新村	中興路→友忠路→玉山路→世賢路→新民路→興業西路→仁愛路→中山路→啓明路→民權路→新生路→林森東路	1.可與BRT嘉義後火車站、衣蝶遠東站、嘉義公園站轉乘 2.採單線往返式營運，以轉運中心為發車站
A4 東西區環線	14.3	營運時間：7:00~20:00 班距：30分鐘	410	轉運中心、長安里、北門車站、文化中心、民生北路、市政府、東市場、經國新城、二二八國家公園、港坪公園、嘉義醫院	博愛路→忠孝路→林森西路→民生北路→中山路→吳鳳北路→垂楊路→民生南路→興業西路→博愛路→自強街→大同路→中興路	1.可與BRT嘉義後火車站、文化路口站轉乘 2.採配對往返式營運，以轉運中心為發車站
A5 市區環線	9.5	營運時間：7:00~20:00 班距：30分鐘	330	轉運中心、慶昌里、北門車站、嘉師、嘉義公園、嘉義高中、嘉義高商、經國新城、遠東衣蝶百貨	博愛路→民權路→忠孝路→林森東路→新生路→民權路→啓明路→垂楊路→吳鳳南路→興業西路→新民路→博愛路	1.可與BRT嘉義後火車站、嘉義公園站、民族路停車場站轉乘 2.採配對往返式營運，以轉運中心為發車站

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」

(三)BRT可行路線評估

「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」有關 BRT 可行路線之評估結果，摘錄如后。

1.道路及交通條件分析

扣除既有之世賢路、自由路、友忠路、垂楊路、啓明路已規劃為 BRT 路線外，道路寬度大於 30 公尺，以忠孝路、博愛路、世賢路一段北側路段、彌陀路、友愛路、友忠路道路條件最佳；若考量道路服務功能，將道路條件放寬至 25 公尺，則興業西路、吳鳳南路、新民路、林森西路、新生路、民生南路、八德路等亦有設置之條件(圖 7.2.14)。而市中心區一帶，如中山路、民族路、民生北路、文化路等，因路幅狹窄，佈設公車專用道之可行性較低。

2.路線端點調度站、轉乘設施

分析各路線之調度站區位，以及主要車站週邊是否有足夠之腹地，規劃或就近利用之轉乘設施。

3.道路條件可行 BRT 路線

綜合考量道路條件、專用道路線長度、轉乘接駁、端點調度站等因素，初步篩選 12 條可發展 BRT 之路線(圖 7.2.15) 。惟嘉義市大眾運輸使用之情形並不高，且市區交通問題亦並不嚴重，而 BRT 之建設營運成本相較於一般公車系統高出甚多，嘉義市是否有發展多路線 BRT 路網之空間，仍有待後續深入之分析評估。「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」就道路條件、交通機能初步篩選出有潛力之 BRT 之路線，各路線說明如下：

(1)路線 1：50 米聯外道路→世賢路→北港路→友忠路→中興路→嘉義後火車站

(2)路線 2：世賢路→王子飯店→新生路→中山路→嘉義公園

(3)路線 3：嘉義後火車站→博愛路→忠孝路→王子飯店→嘉基

(4)路線 4：50 米聯外道路→公道一→新民路→中山路→嘉義前火車站→林森西路→忠孝路→王子飯店→嘉基

(5)路線 5：50 米聯外道路→公道一→新民路→中山路→嘉義前火車站→林森西路→林森東路→精忠新村

(6)路線 6：嘉義後火車站→博愛路→世賢路→嘉義大學(民生校區)→新民路→湖子內

(7)路線 7：嘉義後火車站→博愛路→興業西路→經國新城→體育場

(8)路線 8：精忠社區→林森東西路→嘉義前火車站→中山路→新民路→嘉義大學(民生校區)→湖子內

(9)路線 9：嘉義後火車站→博愛路→新民路→垂楊路→吳鳳北路→市府大樓北棟

(10)路線 10：嘉義後火車站→博愛路→新民路→垂楊路→民生南路→經國新城→嘉義大學(民生校區)

(11)路線 11：嘉義後火車站→博愛路→新民路→垂楊路→吳鳳南路→親水公園

(12)路線 12：嘉義後火車站→博愛路→新民路→垂楊路→彌陀路→體育場→忠勇新村

從運輸需求、資源平均分配之觀點來看，上述 12 條路線中，可優先以路線 2、路線 8、路線 9 做為後續辦理路線，與既有規劃之 BRT 路線，構成「中」字形環狀加中央幹線 BRT 路網。路線 2 與既有規劃之 BRT 路線可作為服務嘉義市與高鐵嘉義站、太保、朴子間快速往來之運輸骨幹，路線 8 則可服務市區內之南北往來旅次；路線 9 可直接將 BRT 乘客運送至市中心區市府北棟大樓，運輸效益相當顯著。此三路線說明如下：

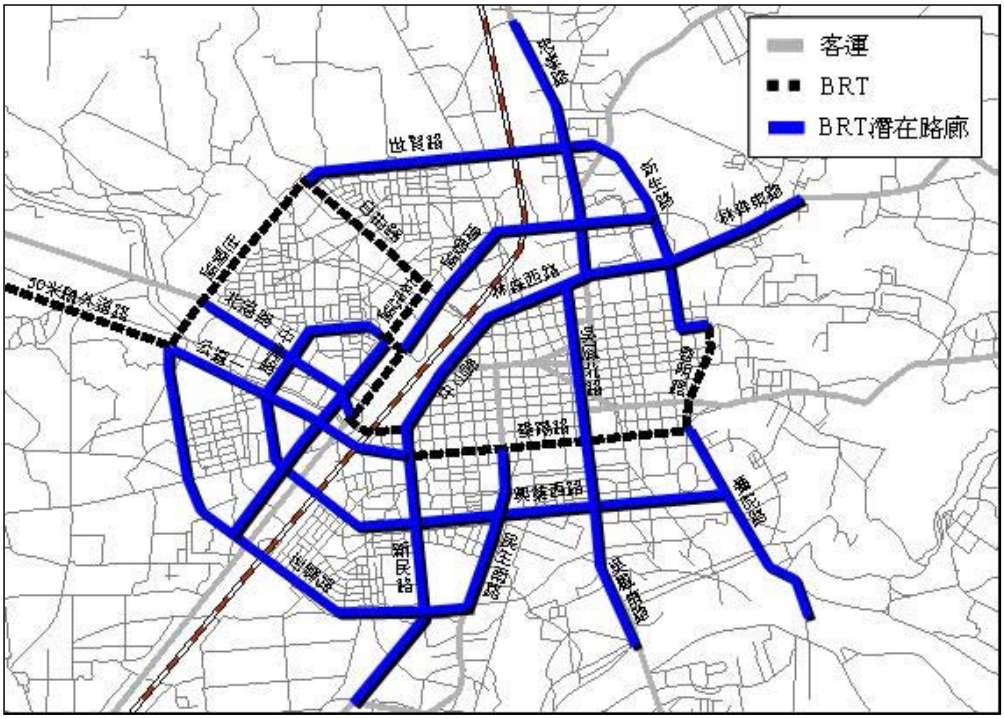
(1)路線 2：為嘉義既有 BRT 路線東西二端點之接駁路線，接駁之路線可擴大服務新生路、世賢路一段沿線之國宅，以及耐斯旅館百貨，從運輸需求及道路條件來看，皆有較高之可行性，因此，建議可做為後續 BRT 優先辦理路線。

(2)路線 8：主要服務路廊為林森東西路、中山路與新民路週邊之國宅、眷村，以及火車站等多處據點。運輸需求及道路條件之可行性皆相當高。

(3)路線 9：可將 BRT 旅客運送至市中心區一帶，直接服務中山路、吳鳳北路沿線政府機關及商家，運輸效益顯著，終點站可搭配市府北棟大樓工程，留設停車及轉乘空間。未來亦可提供阿里山假日遊客疏運的客運路線。惟吳鳳北路路寬僅 20 米，略顯狹窄，需搭配嚴格之停車及交通管制措施，與沿街店家溝通協調，改善路邊停車、臨停等問題，方有足夠之路幅佈設公車專用車道。

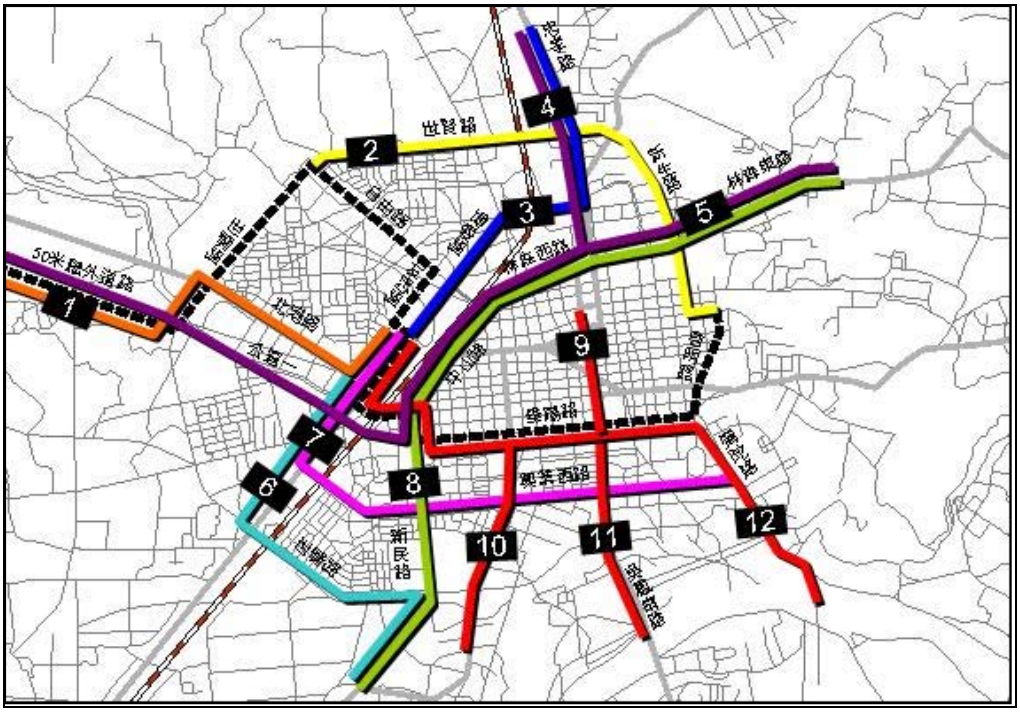
本計畫依據相關研究之大眾運輸使用調查分析，並引用「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」之分析成果，檢討現有市區公車、百貨接駁公車、醫療接駁公車等公車路線及營運狀況，配合觀光景點區位、長青設施區位，及原有百貨接駁公車、醫療接駁公車路線，規劃各式營運路線，如長青醫療專線、百貨專線、觀光專線等，並引進中小型公車，提供優質公車服務。

本計畫建議市有公車(7 部中型巴士)不論是仍委託嘉義縣公車處經營或收回專營皆是可行方式，假日可作為 BRT 接駁公車、觀光公車、購物公車之用，平日則作為 BRT 接駁公車、市區公車、長青公車、醫療接駁公車之用。



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」

圖 7.2.14 嘉義市區具有發展 BRT 條件之道路區位圖



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」

圖 7.2.15 嘉義市區 12 條有潛力發展之 BRT 路線圖

7.3 鐵路系統發展計畫

(一)短期計畫

1.鐵路平交道改善計畫

在鐵路高架化工程完成之前，台鐵縱貫線貫穿嘉義市，造成嘉義市被鐵路阻絕形成東西兩部份不均衡發展的事實，將始終存在。為減輕台鐵對嘉義市區行車順暢之影響，短期計畫應針對台鐵縱貫線於嘉義市內4處交叉點，進行鐵路平交道改善計畫；嘉義市鐵路平交道共計有4處，其中老藤宅、宏仁女中、保建街等三處平交道屬三甲型式平交道，國華街則為半封閉式平交道；現況嘉義市鐵路平交道尖峰交通量均不大，尖峰時段穿越交通量在300(PCU/小時)以下。

本計畫經實際現場踏勘調查，歸納出嘉義市鐵路平交道產生肇事的主要原因是：

(1)民眾守法不足及駕駛疏忽(此為肇事的最主要類型)

- 未嚴格遵守停聽看之交通規則
- 違規闖越平交道
- 駕駛者操作不當

(2)交通工程設施欠佳(此類型原因較少發生)

- 號誌：時制設計欠佳，使駕駛者無所適從
- 標誌：面向方位錯誤易誤導駕駛人，毀損未修有失權威性
- 標線：平交道停止線、禁止停車線及行人穿越道模糊不清

(3)平交道實質設施不足

前台灣省政府交通處曾委託民間工程顧問公司，進行嘉義都會區鐵路平交道改善計畫之執行，故本計畫建議鐵路局針對上述缺失進行改善。

2.阿里山森林鐵路接駁轉乘服務改善

阿里山鐵路之發展，就中長期來說，仍以朝向民營化發展，引入企業化經營理念較為可行，但短期而言，配合高鐵通車及BRT營運，可利用交通轉運中心作為高鐵、台鐵、公路客運與阿里山鐵路的轉乘接駁站，包括接駁服務與票証整合(例如：悠遊卡等方式)，協助減低旅客購票、訂旅館等繁雜手續，並促使遊客能以較低的花費，享受更佳的服務品質，對虧損累累的鐵路經營有正面效益。

(二)中期計畫

1.高速鐵路與台鐵整合計畫

高速鐵路未來勢必成為台鐵強力的競爭對手，未來高鐵、台鐵應採分工合作的模式進行整合，由高鐵專司中長程旅次的營運服務，台鐵則負擔都會區內或都會區間中短程旅次(特別是彰化與嘉義、嘉義與台南間通勤列車的開駛)、環島路網客貨運輸的服務，在此分工模式運作下，高鐵太保站及台鐵嘉義站皆應提供便利的轉運接駁服務，提升鐵路系統在嘉義都會區的競爭力與運輸能量。

高速鐵路與台鐵整合計畫之成功關鍵因素之一，乃兩系統間應有完善的轉乘接駁系統，此接駁系統現階段已確定以BRT為主、市區公車為輔之型式來提供接駁轉乘服務，中長期若BRT運量達到一定運能規模時，則可利用BRT路線新闢輕軌系統，取代原有之BRT系統，擔負起太保嘉義間之接駁運輸服務，從而帶動嘉義市與太保市的共存共榮。

2.阿里山森林鐵路BOT計畫

有關阿里山森林遊樂區與森林鐵路BOT案，民國95年6月已由民間私人企業取得經營，其中阿里山森林遊樂

區沼平車站與嘉義市北門車站旁土地將分別規劃為國際級觀光大飯店與多功能轉運中心，森林鐵路BOT案未來將結合嘉義市文化中心、博物館、鐵道藝術村等，打造包含人文、藝術、鐵道及休閒的文化園區，預計民國98年初開幕啓用，此BOT計畫對於嘉義市的觀光發展極具正面的效益。

(三)長期計畫

1.漸進式輕軌系統規劃

配合嘉義市未來之發展建設，應可規劃一漸進式輕軌系統，此輕軌系統發展可分為四個階段：

第一階段：於高鐵通車後，利用高鐵聯外之太保-嘉義50米道路，新闢嘉義火車站至太保站之BRT系統，藉以培養此走廊搭乘公車之習慣，同步提昇大眾運輸之使用率。

第二階段：待前一階段之BRT系統營運步入成熟期，且其運能接近飽和時，則規劃新闢嘉義火車站至太保站之輕軌系統，此輕軌系統介於太保站與世賢路間採用A型路權型式，至於世賢路與嘉義火車站間因通過嘉義市區交通較繁忙路段，建議採B型路權型式；此階段可將台鐵捷運化車站行經路線納為輕軌系統的一環。

第三階段：當市區公車之運能接近飽和時，可規劃將BRT市區延伸線改為輕軌系統，並視市區公車運量的成長狀況，在其它運能接近飽和且道路空間許可的公車路線上逐一建置輕軌系統。

第四階段：未來配合阿里山森林鐵路BOT計畫的推展，北門車站將成為嘉義市極具特色的文化園區，若經營成功每年勢必吸引為數可觀的觀

光人潮前來，因此合宜的交通接駁系統至為重要，未來若阿里山森林鐵路嘉義車站至北門車站段廢除，本計畫建議嘉義車站至北門車站段可改為輕軌系統，採B型路權型式，此段輕軌系統路線除作為交通轉運中心與阿里山森林鐵路之接駁系統外，並可考慮提供其他大眾運具或私人運具使用，亦即此路段並非輕軌系統專用。

2.高速鐵路與台鐵、輕軌系統、阿里山森林鐵路整合計畫

以前期高速鐵路與台鐵整合成果為基礎，並配合漸進式輕軌系統四個階段之發展，將嘉義市、太保走廊利用軌道運輸串接起來，以輕軌系統銜接高速鐵路與台鐵，同時利用目前旅行社與台鐵和林務局合辦環島鐵路聯營計畫，使遊客可以搭乘台鐵或其他運具至嘉義後轉搭阿里山森林火車前往阿里山森林遊樂區遊覽；未來更可將高鐵旅客亦納入前述環島鐵路聯營計畫中，使嘉義地區之軌道運輸獲致眞正整合的功能。

7.4 空運系統發展計畫

(一)短期計畫

1.水上機場聯外道路改善計畫

嘉義機場主要聯外道路是榮典路、台1省道與縣道168，而嘉義市前往水上機場則以台1省道為主，現階段榮典路與台1省道之交通現況尚稱良好(服務水準B~C級)，就短期而言，水上機場聯外道路無需改善或新闢。

(二)中期計畫

1.水上機場聯外道路改善計畫

劉厝地區七號道路工程主要是聯繫港坪花卉區、二二八國家紀念公園與嘉義水上機場，未來二二八國家紀念公園正式完工開放後，將成為嘉義市的著名景點之一，因此劉厝地區七號道路可成為嘉義市劉厝地區與水上機場的另一重要聯絡孔道，本計畫建議將「劉厝地區七號道路工程」列入中期計畫。

7.5 遊憩運輸系統發展計畫

(一)短期計畫

1.旅遊專車開闢計畫

嘉義市與其它地區之旅遊專車應先開闢嘉義市至阿里山路線，再逐步推廣其他路線。因此為紓緩台18省道之交通壓力與阿里山遊樂區之停車壓力，應鼓勵遊客使用旅遊專車前往阿里山，故有必要於台18省道沿線選擇一或二處適當地點(如觸口)，闢設私人運具停車場及旅遊專車接駁場站提供轉乘，同時亦應給予搭乘旅遊專車前往阿里山之遊客，在門票等措施上之優惠，提供吸引私人運具使用者轉搭旅遊專車充足的誘因。上述構想在阿里山國家風景區管理處曾辦理之「阿里山國家風景區觀光交通運輸規劃，民國93年」中列為中長期計畫。

2.觀光遊憩地區道路指引標誌改善計畫

嘉義市政府首先應作道路指引標誌總體檢，瞭解現階段那些觀光遊憩地區的標誌已出現問題及其錯誤類型，短期內可採用之辦法與措施，包括：

(1)優先更換內容有誤，易造成使用者混淆不清的標誌。

(2)可依據交通部針對道路標誌之標準設計格式，統一制定或修改嘉義市的道路指引標誌。

(3)在人力、財力等條件限制下，針對地區上的需要，排列優先順序，逐漸增加道路指引標誌的分佈密度及數量，初期先全面清查觀光指標系統設施，並依據使用者觀點及實際需要，進行維修、改正、增設指標；於風景地區並可依據其特色加強指標之設計及英文說明，尤其是著名景點地區，包括蘭潭與大阿里山系統。

(4)配合全省道路標示系統，建立易辨識又具觀光導引效

果的指示標誌，除在景觀道路起迄點與重要里程數設有標示牌外，沿途所經的重要景觀點應配合車行速度於路旁設置縮版圖案的標示牌。

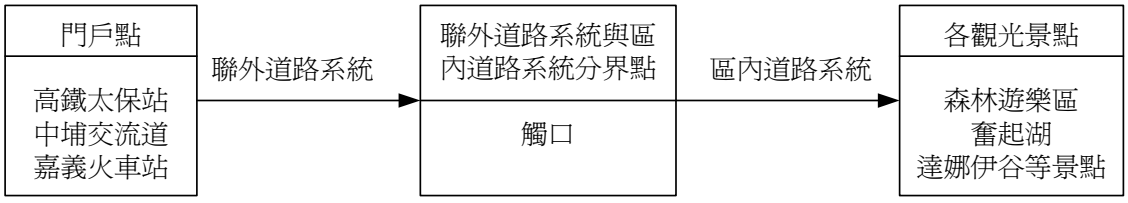
(二)中期計畫

1.嘉義都會區各遊憩地區道路系統銜接計畫

對於嘉南濱海系統、嘉義都市系統、大阿里山系統或曾文水庫系統彼此間遊憩功能的銜接，應規劃快速直捷的東西向道路系統，現階段東西向快速道路東石嘉義線由太保至中埔路段已完工通車，但東石至太保段最遲應於高鐵通車後五年內，開始動工，以加速嘉義西部沿海鄉鎮的發展。至於嘉義都會區朴子-太保-嘉義發展軸北邊之鄉鎮地區，則應積極推動「嘉義生活圈道路建設計畫」建議之「雲嘉東西向快速公路」，以利觀光之推廣發展。

2.阿里山旅遊線公路客運整合計畫

依據「阿里山國家風景區觀光交通運輸規劃」(民國93年7月)之發展構想，阿里山風景區聯外道路系統(以台18線為主)主要作為各門戶點(高鐵太保站、國道3號中埔交流道、嘉義火車站)與風景區內遊憩道路系統間之交通孔道；風景區內遊憩道路系統則負責將各聯外道路系統進入風景區之遊客輸運至各遊憩景點，其相對關係如圖7.5.1所示。

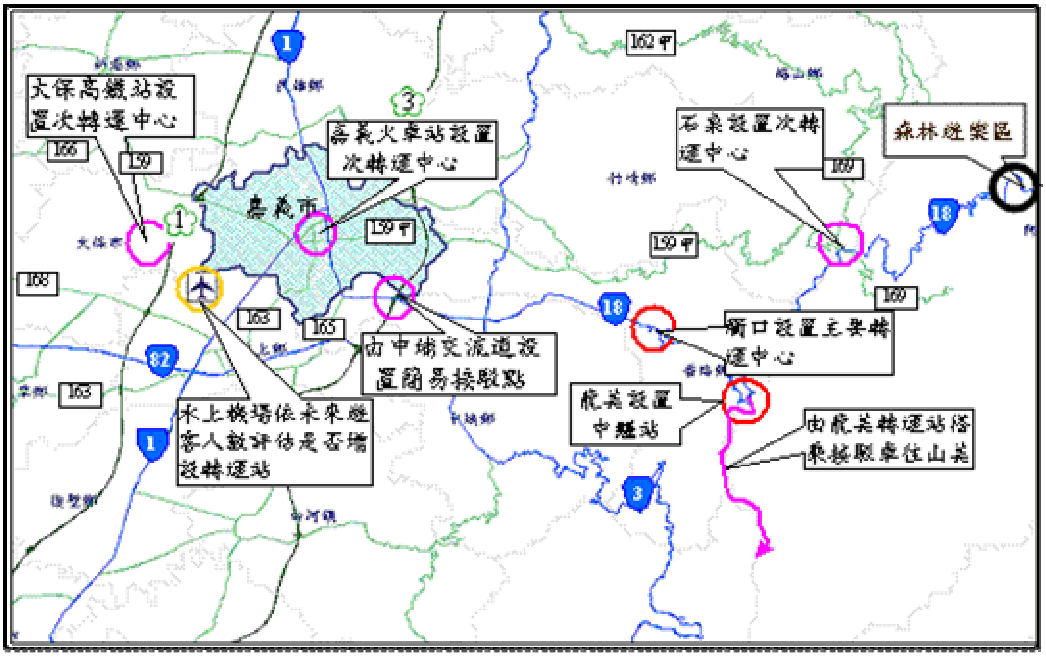


資料來源: 阿里山國家風景區觀光交通運輸規劃(民國 93 年 7 月)

圖 7.5.1 阿里山道路系統關係圖

由圖 7.5.1 可知，「阿里山國家風景區觀光交通運輸規劃」以觸口作為進入阿里山國家風景區之入口意象區，並以觸口作為分界線，觸口以西於重要門戶點(例如：高鐵太保站、嘉義火車站、中埔交流道)設置接駁轉運站或簡易接駁設施，使各地區遊客(包括：國際遊客與國內遊客)得以透過各式運具快速前往阿里山地區；觸口以東則以休閒旅遊為主，強調景點導覽與瞭解原住民文化之深度旅遊。

「阿里山國家風景區觀光交通運輸規劃」案規劃於觸口設置主轉運中心(包括遊客中心)，石桌設置次轉運中心，龍美處則設置中繼轉運站，並配合於接駁公車上進行深度之導覽說明，提升旅遊品質，吸引遊客搭乘大眾運輸工具；另於連續假日或旅遊旺季時，則藉由交通管制措施配合接駁轉乘系統以滿足遊客之旅遊目的，並維持台 18 線之車行順暢，減少風景區內之停車需求。阿里山國家風景區交通接駁轉運之構想主軸，係將門戶點、接駁轉運中心及各遊憩景點加以結合(如圖 7.5.2 所示)。



資料來源: 阿里山國家風景區觀光交通運輸規劃(民國 93 年 7 月)

圖 7.5.2 轉運中心與轉運站設置地點示意圖

基於上述的發展構想，嘉義市與阿里山風景區的聯繫，除阿里山森林鐵路外，公路客運的整合至為重要，而嘉義市未來的交通轉運中心將扮演舉足輕重的角色，再加上嘉義火車站週邊地區係遊客前往阿里山之重要旅次聚集點，現階段在此轉換運具（轉乘森林鐵路、公路客運）之遊客數較多；故本計畫建議嘉義市交通轉運中心應規劃設置為前往阿里山風景區之轉運站，讓遊客可經由此轉運中心轉搭客運至觸口，再透過阿里山旅遊服務系統加以串連。

嘉義市交通轉運中心至觸口的行駛路線建議以固定式經營型態為主，每日均有班次，而班次密度則依假日或平常日有所差異，其服務對象包括自助旅行者、無車族、銀髮族或有車族等，而有車族若欲搭乘可於轉運中心進行接駁轉乘。

針對阿里山旅遊線公路客運發展其它應考量的配套措施，說明如下：

1. 嘉義市交通轉運中心之轉乘接駁業務初期可委由嘉義縣公車或嘉義客運經營，中長期則由嘉義市政府、嘉義縣政府與阿里山國家風景區管處共同配合，透過公開徵選方式遴聘優良客運業者經營。
2. 本計畫建議應將各類班車之路線、停靠站、各站停靠時間與沿線觀光景點等資訊公布於各線班車、各遊客中心與接駁轉運站、各景點公佈欄、沿線商店與餐廳、嘉義市與阿里山相關之旅遊網站等地點，如此遊客便可輕易取得各類交通與旅遊資訊。其次為滿足國外遊客對於旅遊與交通資訊之取得，各項資訊系統亦應提供外語服務(先期以英文、日文為主)。
3. 短期內應先強化各類公車資訊之取得便利性，中長期則可發展「公車動態資訊系統」，提供即時之公車營運狀態，供公車經營業者掌握公車目前狀況，以便於車輛之調派；遊客可利用即時資訊選擇旅遊地點、交通工具或調整景點遊覽時間。

7.6 運輸系統管理發展計畫

7.6.1 自行車路網規劃

目前嘉義市有關自行車路網已有明確規劃者有四處，包括一處自行車優先道、一處自行車專用道與兩處自行車路網的規劃設置，分別是:

1.垂楊路設置自行車優先道(使用中)。
2.中油廢鐵道(志航國小-北回歸線公園)設置自行車專用道(設計施工中)。
3.蘭潭環潭道路規劃為蘭潭鹿寮區自行車路網(使用中)，但並未劃設自行車專用道，自行車與其它種類車輛共用道路(圖7.6.1)。
4.港坪花卉區規劃有自行車路網(使用中)，但並非自行車專用道的設置，自行車與其它種類車輛共用道路(圖7.6.2)。

上述四處自行車路網分屬四地區，彼此間並未聯繫與整合，導致一般民眾於假日或平日使用的頻率未如預期，為提供嘉義地區居民眞正享受騎乘自行車的樂趣與權益，本計畫建議嘉義市在現況自行車路網之基礎上，以漸進方式加主題導向建置自行車路網，其涵蓋的重要地點包括: 蘭潭風景區、八掌溪河濱遊憩公園、北回歸線公園(太陽館)、港坪花卉區、以及世賢路與忠孝路兩條林蔭大道等，因此本計畫針對自行車路網發展規劃為三個階段推動。

第一階段:沿八掌溪河濱遊憩公園規劃自行車路網，其路線由蘭潭鹿寮區自行車路網之學府路與彌陀路交叉口為起點，行經忠義橋、親水路河濱公園、八掌溪北岸河濱公園、終點為湖子內路；另外沿啓明路由垂楊路至嘉義公園規劃自行車路網，可銜接垂楊路自行車優先道。

第二階段:沿世賢路規劃自行車路網，其路線北自文化路與世賢

路交叉口為起點，南至新民路與世賢路交叉口止，可利用快慢分隔島之綠帶空間劃設自行車道，或利用慢車道劃設自行車路網。

第三階段:沿忠孝路規劃自行車路網，其路線北自牛稠溪橋為起點，南至忠孝路與博東路交叉口止，可利用快慢分隔島之綠帶空間劃設自行車道，或利用慢車道劃設自行車路網；另外，未來在鐵路高架化能實現時，其釋出的平面道路可規劃部份空間作為自行車路網，其路線北起台鐵嘉北站，南至嘉義縣市界。

圖7.6.3 顯示上述三階段規劃之自行車路網與現況自行車路網整合，已可服務嘉義市大多數的重要地點與學區，但仍有部份地區(包括北社尾社區、劉厝社區南側、盧厝王田社區)未規劃自行車路網，未來在湖子內地區可規劃自行車路網銜接港坪花卉區與八掌溪河濱遊憩公園；至於北社尾地區與盧厝地區則視未來實際需求再納入規劃。



圖 7.6.1 蘭潭鹿寮區自行車路網



圖 7.6.2 港坪花卉區自行車路網

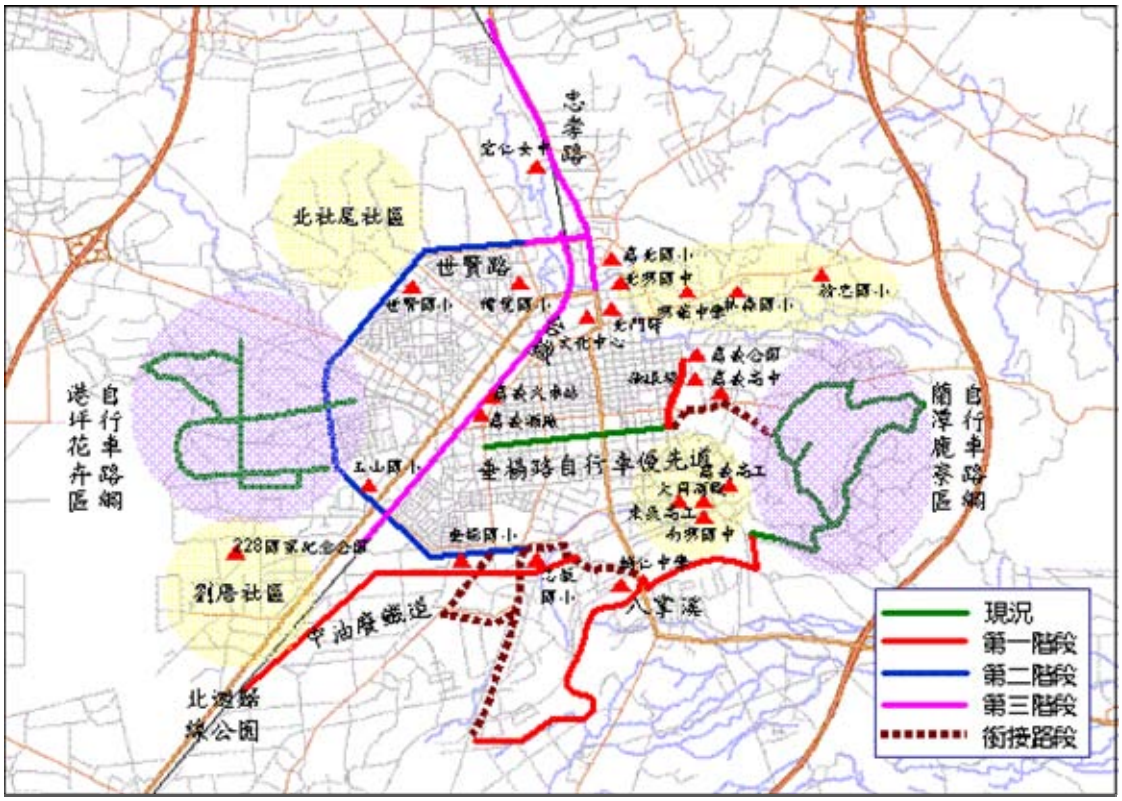


圖 7.6.3 嘉義市自行車路網規劃

7.6.2 嘉義市停車系統發展計畫

一、小汽車停車政策推動方向

圖 7.6.4 顯示嘉義市路外停車場與路邊停車場主要分佈在市中心區及其週邊地區，表 7.6-1 顯示嘉義市路外停車場於平日僅 3 處平均使用率大於 60%，且此3處路外停車場位於市中心區，而位於市中心區的 5 處路外停車場中，假日與平日的停車使用率有明顯差異者僅垂楊國小地下停車場，其假日平均使用率為 93%，平日平均使用率則為 45%，主要差異原因係垂楊國小地下停車場於假日時作為遠東百貨與衣蝶百貨顧客之接駁轉乘停車場，故假日使用率較平日高，至於其它路外停車場平日與假日的使用率差異不大(表 7.6-2)。

表 7.6-3 與表 7.6-4 為嘉義市公有路邊停車場平日與假日的使用率，其中以中山路的使用率最高，不論是平日或假日大部份的時段已接近飽和，另由表 7.6-1、表 7.6-2、表 7.6-3 與表 7.6-4 之比較可發現，市中心區的停車位使用者，其停車以路邊停車為優先選擇，其次方為路外停車場，其主要原因在於路邊停車場使用較方便，且一般而言，嘉義市的路外停車費率高於或等於路邊停車，故除非路外停車場為免費停車較能吸引停車外，嘉義市路外停車場經常出現空間閒置過多的狀況。

本計畫為推動將道路空間以車輛行駛為主的訴求，建議停車政策朝向以路外停車為主、路邊停車為輔的方向努力，未來若逐漸取消路邊停車格位，勢必增加路外停車空間來吸納減少的路邊停車空間，而公園用地因可作多目標使用，故可作為路外停車場興闢的候選用地，本計畫整理出的公園預定地計有 34 處(圖 7.6.5)，其中鄰近或位於市中心區有 11 處，距市中心區 300 公尺以外者則有 23 處，因為嘉義市未來興建路外停車場較急迫區域主要是市中心區，故本計畫將鄰近或位於市中心區 11 處公園預定地(圖 7.6.6)，依其基地面積按平面停車方式概估可闢設的停車格位數與興闢成本(參考表 7.6-5)，其中公 11、公 15、公 16 皆位於市中心區且可劃設 100 格以上停車位，故建議列為優先考量。

編號	路外停車場名稱
1	友愛路停車場
2	北港路停車場
3	後火車站停車場
4	垂楊國小地下停車場
5	世賢路與嘉停車場
6	嘉義市立慢速壘球停車場
7	嘉義市博物
8	中正公園地下停車場
9	西市場大樓停車場
10	嘉義市北門車站
11	東市場大樓停車場
12	民族國小地下停車場
13	嘉義市體育館
14	市立棒球場停車場
15	嘉峰加油站後停車場
16	大雅停車場
17	崇仁停車場
18	蘭潭 5 號停車場

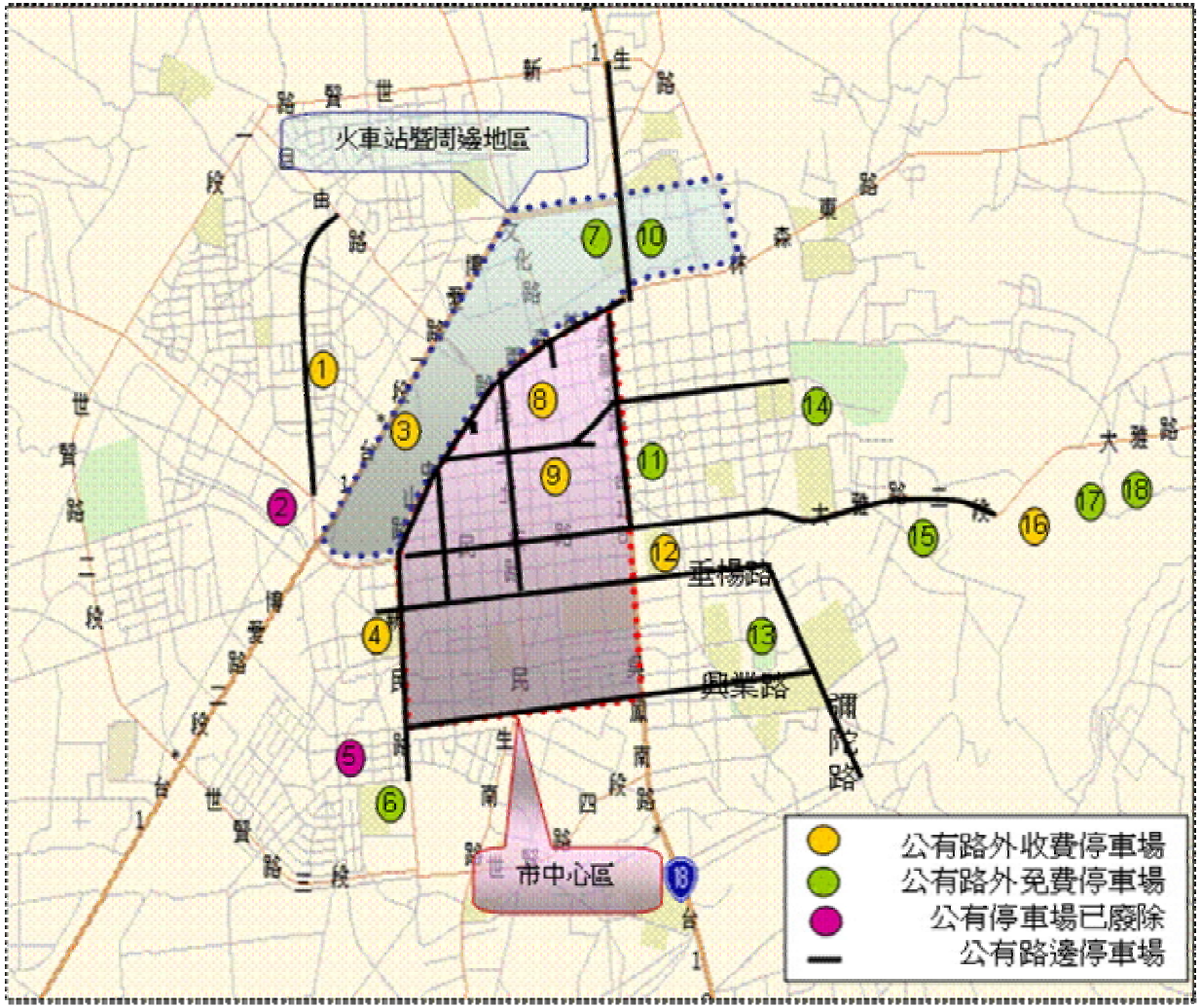


圖 7.6.4 嘉義市 公有路外、路邊停車場區位

表 7.6-1 嘉義市平日路外停車場使用率

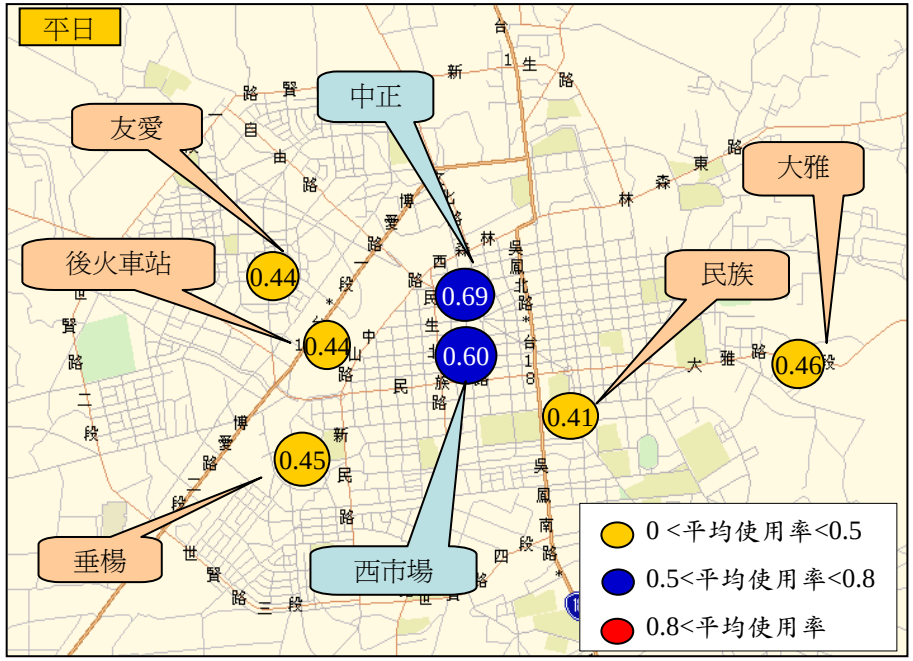
排名	停車場名稱	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	平均使用率
1	東市場大樓停車場	0.85	0.87	0.70	0.81	0.81	0.81	0.82	0.73	-	-	0.80
2	＊中正公園地下停車場	0.62	0.75	0.81	0.79	0.70	0.72	0.75	0.59	0.62	0.56	0.69
3	＊西市場大樓停車場	0.62	0.65	0.59	0.58	0.61	0.59	0.57	0.58	0.60	0.58	0.60
4	嘉義市體育館	0.50	0.47	0.52	0.62	0.67	0.58	0.55	0.58	–	–	0.56
5	＊大雅停車場	0.58	0.61	0.66	0.63	0.32	0.34	0.32	0.24	–	–	0.46
6	嘉峰加油站後停車場	0.22	0.17	0.61	0.64	0.47	0.56	0.47	0.50	–	–	0.46
7	嘉義市博物	0.46	0.47	0.51	0.43	0.50	0.49	0.39	0.36	–	–	0.45
8	＊垂楊國小地下停車場	0.30	0.32	0.36	0.45	0.52	0.60	0.55	0.44	0.42	0.52	0.45
9	＊友愛路停車場	0.60	0.45	0.38	0.40	0.40	0.43	0.48	0.36	–	–	0.44
10	＊後火車站停車場	0.29	0.29	0.53	0.58	0.50	0.53	0.40	0.36	–	–	0.44
11	＊民族國小地下停車場	0.40	0.38	0.40	0.39	0.40	0.43	0.44	0.44	0.43	0.43	0.41
12	市立棒球場停車場	0.10	0.10	0.07	0.09	0.10	0.08	0.09	0.08	–	–	0.09
13	蘭潭 5 號停車場	0.13	–	0.00	–	0.00	–	0.19	–	–	–	0.04
14	崇仁停車場	0.00	–	0.00	–	0.07	–	0.07	–	–	–	0.02
15	嘉義市立慢速壘球停車場	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	嘉義市北門車站	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

註：＊表收費停車場

表 7.6-2 嘉義市假日 5 處路外停車場使用率

排名	停車場名稱	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	平均使用率
1	垂楊國小地下停車場	0.45	0.58	0.73	0.91	1.08	1.09	1.09	1.09	1.05	1.02	1.14	0.93
2	中正公園地下停車場	0.47	0.51	0.70	0.72	0.70	0.76	0.77	0.87	0.88	0.88	0.91	0.74
3	西市場大樓停車場	0.62	0.61	0.51	0.56	0.59	0.60	0.66	0.64	0.72	0.67	0.77	0.63
4	後火車站停車場	0.37	0.37	0.40	0.60	0.52	0.42	0.47	0.45	0.39	0.47	0.40	0.44
5	民族國小地下停車場	0.40	0.39	0.41	0.40	0.40	0.41	0.34	0.31	0.32	0.31	0.33	0.37

註：假日調查係針對平日使用率較高收費停車場



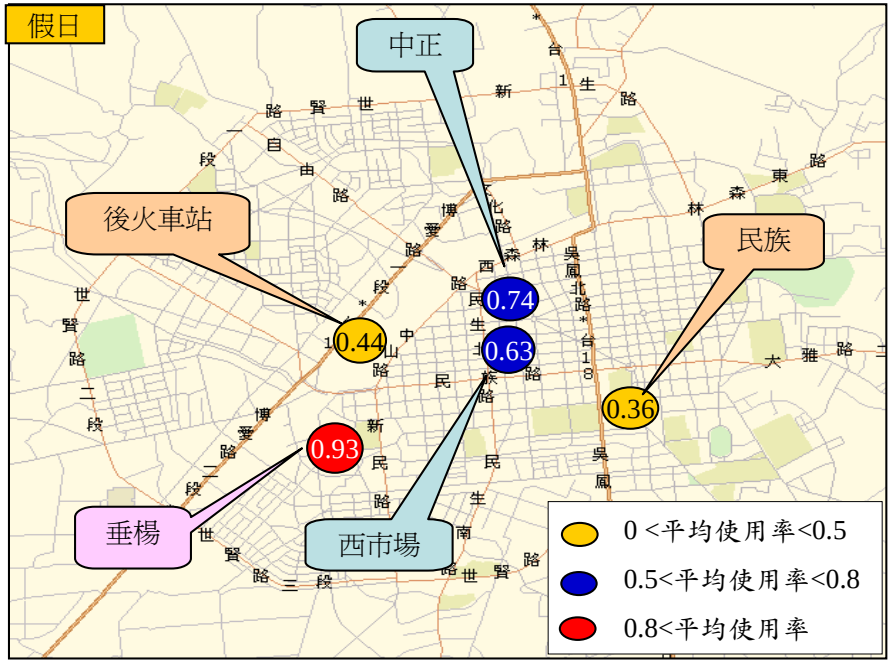


表 7.6-3 嘉義市公有路邊停車場使用率(平日)

區位	路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	大雅路（啓明路-營區）	155	0.00	0.09	0.14	0.16	0.34	0.34	0.19	0.19	0.22	0.31	0.35	0.53	0.50	0.18
2	中山路 1（中正路-民族路）	34	0.41	0.85	0.97	0.71	0.47	0.62	0.53	0.47	0.59	0.74	0.91	0.65	0.47	0.12
2	中山路 2（林森西路-民生北路）	58	0.05	0.69	1.00	1.00	1.00	0.57	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.53
2	中山路 3（民生北路-文化路）	59	0.15	0.85	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.93	1.00	1.00
2	中山路 4（文化路-吳鳳北路）	38	0.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
1	中山路 5（吳鳳北路-啓明路）	168	0.05	0.35	0.58	0.76	0.91	0.77	0.55	0.57	0.65	0.57	0.46	0.65	0.65	0.54
2	仁愛路（中正路-垂楊路）	49	0.06	0.39	0.65	0.71	0.55	0.49	0.47	0.61	0.69	0.61	0.71	0.53	0.35	0.29
2	公明路（文化路-興中街）	9	0.00	0.44	1.00	1.00	0.89	0.56	0.78	0.33	0.89	0.89	0.44	1.00	1.00	0.78
1	友愛路（北港路-自由路）	109	0.00	0.18	0.18	0.45	0.72	0.57	0.49	0.57	0.43	0.15	0.38	0.54	0.47	0.45
2	文化路（北榮街-長榮街）	22	0.00	0.55	0.59	0.82	1.00	1.00	1.00	1.00	0.77	0.91	0.77	0.00	0.00	0.00
2	民生北路（林森西路-垂楊路）	42	0.14	0.69	0.93	0.88	0.93	0.93	0.79	0.52	0.48	0.55	0.40	0.50	0.52	0.26
2	民族路 1（新民路-民生北路）	34	0.47	0.50	0.56	1.00	0.97	0.68	0.82	0.85	0.71	0.62	0.65	0.65	0.71	0.71
2	民族路 2（民生北路-吳鳳北路）	53	0.13	0.36	0.49	0.64	0.96	0.74	0.74	1.00	1.00	0.96	1.00	1.00	1.00	0.92
1	民族路 3（吳鳳北路-啓明路）	46	0.00	0.74	0.98	0.85	0.87	0.48	0.11	0.76	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.39
2	吳鳳北路（林森西路-民族路）	53	0.17	0.74	0.81	0.92	0.70	0.17	0.58	1.00	1.00	1.00	0.68	0.62	0.94	0.64
1	忠孝路（博東路-保健街）	129	0.00	0.10	0.37	0.33	0.33	0.35	0.23	0.19	0.12	0.20	0.19	0.20	0.18	0.00
2	林森西路（忠孝路-中山路）	130	0.05	0.37	0.53	0.56	0.52	0.60	0.58	0.45	0.46	0.35	0.52	0.61	0.60	0.31
2	垂楊路 1（力行路-民生北路）	100	0.00	0.47	0.76	0.87	0.96	0.79	0.63	0.68	0.68	0.68	0.89	0.90	0.60	0.36
2	垂楊路 2（民生北路-啓明路）	145	0.15	0.57	0.78	0.78	0.79	0.61	0.59	0.86	0.78	0.75	0.88	0.97	0.96	0.59
2	新民路（民族路-重慶路）	83	0.00	0.58	0.89	0.70	0.54	0.49	0.60	0.78	0.66	0.69	0.77	1.00	0.98	0.57
2	新榮路（林森西路-北榮街）	4	0.00	0.75	0.75	1.00	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	1.00	1.00	0.75	1.00	0.75
1	興業路（新民路-體育路）	381	0.03	0.15	0.23	0.21	0.24	0.17	0.17	0.25	0.25	0.25	0.27	0.28	0.31	0.16
1	彌陀路（垂楊路-立仁路）	146	0.05	0.14	0.18	0.23	0.13	0.02	0.10	0.27	0.27	0.19	0.05	0.01	0.29	0.29

註：區位 1 指非市中心區，區位 2 指市中心區

表 7.6-4 嘉義市公有路邊停車場使用率(假日)

區位	路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	大雅路（啓明路-營區）	155	0.00	0.20	0.21	0.26	0.54	0.77	0.59	0.37	0.38	0.44	0.43	0.41	0.61	0.55
2	中山路 1（中正路-民族路）	34	0.29	0.29	0.85	0.85	0.15	0.53	0.76	0.59	0.68	0.62	0.32	0.68	0.65	0.38
2	中山路 2（林森西路-民生北路）	58	0.00	0.36	1.00	1.00	1.00	0.93	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	0.53	1.00	0.91
2	中山路 3（民生北路-文化路）	59	0.08	0.31	0.90	1.00	1.00	1.00	0.95	1.00	1.00	1.00	0.31	1.00	1.00	0.86
2	中山路 4（文化路-吳鳳北路）	38	0.00	0.53	0.82	1.00	1.00	0.89	1.00	0.97	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
1	中山路 5（吳鳳北路-啓明路）	168	0.14	0.49	0.73	0.80	0.69	0.62	0.49	0.67	0.70	0.56	0.44	0.51	0.80	0.53
2	仁愛路（中正路-垂楊路）	49	0.00	0.00	0.65	0.82	0.86	0.84	0.78	0.92	0.73	0.59	0.65	0.51	0.43	0.27
2	公明路（文化路-興中街）	9	0.00	0.44	0.56	0.56	0.22	0.33	0.89	0.89	0.78	1.00	1.00	0.89	1.00	0.78
1	友愛路（北港路-自由路）	109	0.00	0.28	0.55	0.50	0.59	0.38	0.00	0.38	0.60	0.52	0.62	0.39	0.44	0.49
2	文化路（北榮街-長榮街）	22	0.00	0.59	0.91	1.00	0.82	0.82	0.73	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00	0.73	0.00
2	民生北路（林森西路-垂楊路）	42	0.00	0.52	0.76	0.95	0.67	0.81	0.93	0.90	1.00	0.71	0.40	0.62	0.31	0.12
2	民族路 1（新民路-民生北路）	34	0.00	0.59	0.79	0.76	0.88	0.85	0.74	0.79	0.94	1.00	0.79	0.76	0.85	0.47
2	民族路 2（民生北路-吳鳳北路）	53	0.02	0.45	0.72	0.74	0.94	0.70	0.79	1.00	1.00	1.00	0.74	0.83	1.00	0.70
1	民族路 3（吳鳳北路-啓明路）	46	0.00	0.46	0.72	1.00	0.87	0.33	0.33	0.87	0.80	0.78	0.59	0.33	0.89	0.76
2	吳鳳北路（林森西路-民族路）	53	0.09	0.66	1.00	1.00	0.58	0.38	0.08	0.55	0.96	1.00	0.81	0.38	0.58	0.36
1	忠孝路（博東路-保健街）	129	0.00	0.19	0.40	0.40	0.24	0.12	0.19	0.26	0.26	0.21	0.18	0.08	0.00	0.00
2	林森西路（忠孝路-中山路）	130	0.00	0.14	0.30	0.38	0.52	0.42	0.34	0.48	0.44	0.57	0.41	0.15	0.60	0.61
2	垂楊路 1（力行路-民生北路）	100	0.01	0.50	0.57	0.70	0.77	0.75	0.68	0.73	0.61	0.48	0.66	0.55	0.36	0.12
2	垂楊路 2（民生北路-啓明路）	145	0.41	0.81	0.88	0.88	0.97	0.94	0.91	0.82	1.00	1.00	0.61	0.39	0.84	0.68
2	新民路（民族路-重慶路）	83	0.43	0.61	0.64	0.90	1.07	0.72	0.80	0.78	0.72	0.69	0.36	0.27	0.98	1.00
2	新榮路（林森西路-北榮街）	4	0.00	1.00	1.00	1.00	0.00	0.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.50	1.00
1	興業路（新民路-體育路）	381	0.01	0.14	0.25	0.27	0.23	0.14	0.16	0.23	0.27	0.23	0.22	0.18	0.21	0.15
1	彌陀路（垂楊路-立仁路）	146	0.05	0.45	0.69	0.86	0.85	0.43	0.22	0.78	0.75	0.19	0.05	0.01	0.29	0.29

註：區位 1 指非市中心區，區位 2 指市中心

- 鄰近、位於市中心區：11處
- 距離市中心區300公尺以外：23處

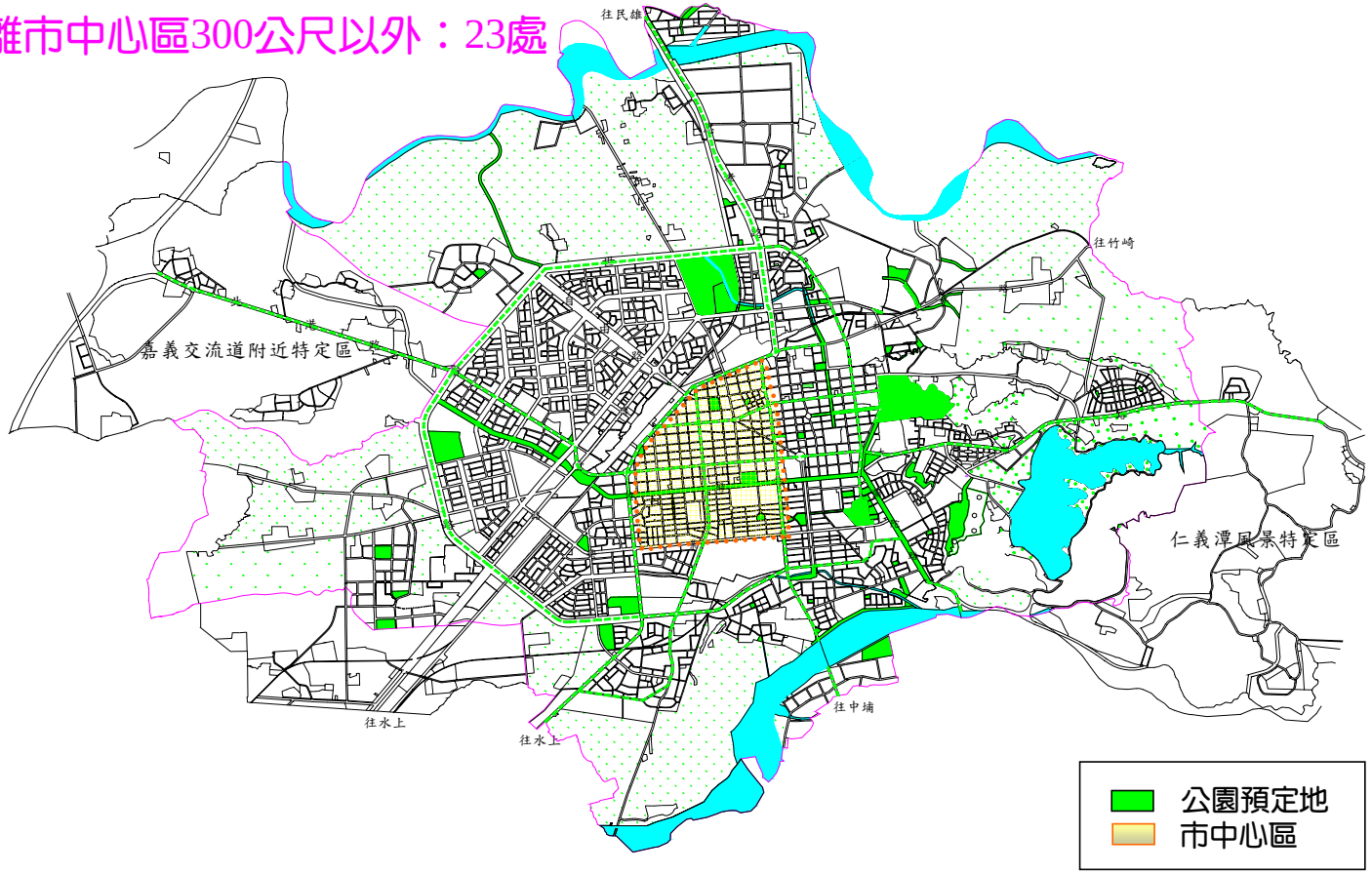


圖 7.6.5 嘉義市公園預定地

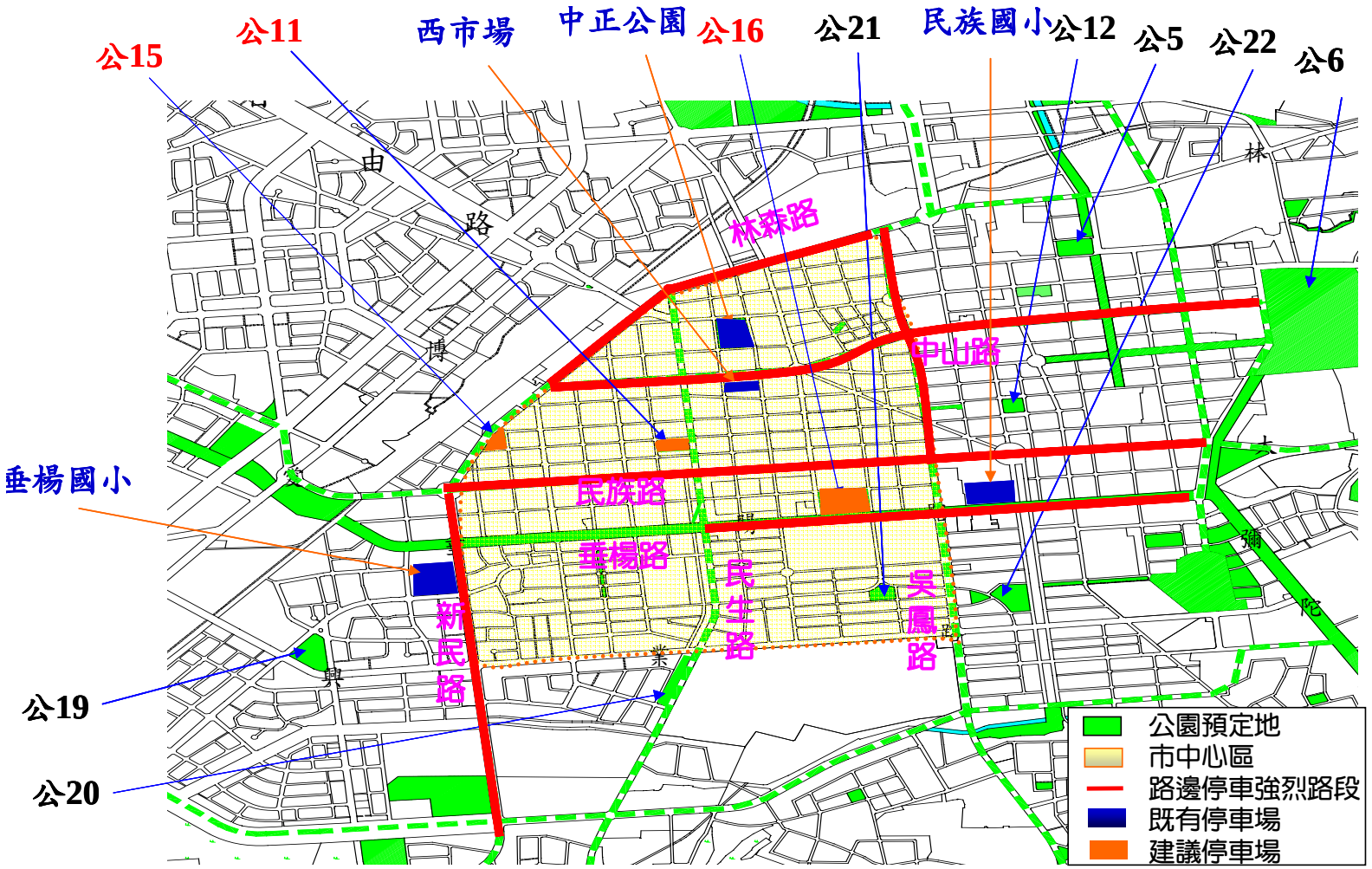


圖 7.6.6 嘉義市公園預定地與停車場相對位置

表 7.6-5 嘉義市公園預定地作為停車場之停車空間與建設成本概估

區位	編號	面積（公頃）	立體多目標使用			平面多目標使用			備註
			停車場面積（公頃）	車位	土木建築成本(萬元)	停車場面積（公頃）	車位	土木建築成本（萬元）	
鄰近市中心區	公 6	26.66	-	-	-	-	-	-	中山公園
	公 16	3.08	1.54	440	35,200	0.46	131	1,965	民族路與興中街交叉處
	公 20	2.54	1.27	363	29,040	0.38	109	1,635	民生南路與興業路交叉處
	公 10	1.33	-	-	-	-	-	-	中正公園
	公 19	1.14	0.57	162	12,960	0.17	48	720	興嘉公園
	公 22	1.06	0.53	151	12,080	0.16	45	675	吳鳳路東側
	公 15	0.97	0.49	140	11,200	0.15	43	645	民族路與廣寧街交叉處
	公 5	0.76	0.38	109	8,720	0.11	31	450	長榮公園
	公 11	0.70	0.35	100	8,000	0.11	31	465	蘭井街與民生路交叉處
	公 21	0.46	0.23	66	5,280	0.07	20	300	崇文公園
	公 12	0.44	0.22	63	5,040	0.07	20	300	文昌公園

註：平面式停車場土木建築成本（非機械式路外停車場）：15 萬/每車位

地下匝道式停車場土建築成本：80 萬/每車位

二、小汽車停車管制

針對車流量大之道路且停車需求大之地區，配合市區公車路網短中長期規劃構想(參閱7.2節說明)，鼓勵民眾使用大眾運具(BRT與市區公車)，同時給予停車更嚴格標準之管制，諸如停車差別費率的實施，禁止停車配套措施(例：限制時段停車等)的靈活運用，因此未來在BRT與市區公車行駛路線所在的道路與其週邊地區的重要道路，皆可列為停車管制首要實施的對象，應逐年減少這些道路路邊停車位的劃設，讓釋出的停車空間供作車輛行駛或劃設公車優先道之用。

依據上述的規劃理念，嘉義市針對小汽車路邊停車管制與停車差別費率之實施，可納入最優先與次優先執行的道路包括：

1.最優先執行道路：

南北向包括：博愛路、民生北路、吳鳳北路

東西向包括：垂楊路、民族路、中山路

2.次優先執行道路：

南北向包括：文化路、忠孝路、新生路、新民路、民生南路、吳鳳南路。

東西向包括：自由路、北港路、民權路、林森西路。

三、機車停車管制

國內機車停車問題由來已久，究其原因，乃源於以往都計及建管法令對於建築物附設機車停車空間之規範長期忽略，致使大量機車行駛、停放於騎樓及人行道，行人步行空間無形中被壓縮，進而影響行人通行安全甚鉅，且部份縣市曾發生騎樓機車縱火案件，導致騎樓停放之機車更危及住戶居家的安全。

鑑於先進國家之交通規劃理念均以人本為優先首要考量，台北市為達成改善騎樓及人行道停放機車之問題，使機車退出騎樓還道於行人，打造人性化都市空間之訴求，乃自88年底逐

步推動機車退出騎樓措施，並於人行道更新時檢討於設施帶設置機車停車彎，藉以提供合理之機車停車空間，輔以適當區隔設施與管理手段，而台北市累計至民國94年11月底已實施218處路段，長度為161.19公里，且成效卓著，廣受市民的好評，其實施前後比較實例如圖7.6.7與圖7.6.8所示。

基於台北市推動機車退出騎樓措施已有六年多的經驗，且執行成果頗受好評，此管制措施嘉義市現階段亦試辦推動，本計畫建議本市可依據台北市推動的經驗，選擇推動機車退出騎樓措施阻力較小的路段先行試辦，而相關配套措施包括：

1. 需有適當的空間可設置機車停車彎或機車停車格供退出騎樓的機車停放。
2. 在試辦期間應陸續透過網站發布、協請計畫區域內之鄰里辦公處、機關、商家發放文宣及請媒體報導等方式進行宣導。
3. 執行期間指派交通助理人員於實施路段對違停車輛貼放小張宣導單及勸導驅離，並於適當時機加強取締違規停車，並請民眾停放機車時多加注意現地標誌、標線相關管制設施。
4. 未來嘉義市除應評估於學校周邊實施機車退出騎樓、人行道，改善機車停車問題之成效，並提供行人、學童良好之步行空間外，亦可針對公園、大型社區、機關、新建公共停車場完工啓用週邊等範圍檢討實施機車退出騎樓、人行道，期能藉本措施實施後，打造優質學童、行人通行空間及改善週邊機車停車秩序。
5. 為打造優質之行人步行空間，對於實施路段應持續加強取締違規停車，另為保障行人通行安全，應依「機車不得行駛人行道」之規定，取締違規者，請機車騎士能配合牽行機車至機慢車停放區停放，並請民眾於停放汽、機車時，

注意依現場之標誌、標線規定停放，以免違規遭取締告發。



圖 7.6.7 台北市實施機車退出騎樓前



圖 7.6.8 台北市實施機車退出騎樓後

三、停車管理計畫

另為提昇嘉義市路邊停車功能與週轉率，有必要使嘉義市路邊停車收費管理步入正軌，未來之停車管理計畫應落實下列理念：

(1)加強路邊及街巷道違規停車取締拖吊。

(2)依實際停車需求，分期分區分時段實施差別定價及收費，特別是市中心區。

(3)落實路外停車場費率低於路邊停車費率之觀念，朝以路外停車為主、路邊停車為輔的方向推動，特別是市中心區。

(4)研訂嘉義市「街巷道停車管理辦法」。

(5)推動居民管理社區停車。

7.6.3 學生交通

1.中小學學生接送區配置計畫

目前嘉義市關於學生交通方面面臨下列問題：

(1)中小學生接送空間的需求雖逐漸受重視，但接送區的空間與動線規劃仍有改善的空間。

(2)通學道路設施未能因應學生步行及腳踏車的需求

(3)公車服務品質不佳，導致部份學生有轉向以機車為主要運具的趨勢，包括:親友接送上下學以機車為主。

為了提供中小學學生安全、舒適的通學環境，並提供低成本、低汙染的運輸系統，本計畫建議之發展策略說明於表7.6-6。

2.通學巷規劃

為提供中小學學生安全、舒適的通學環境，嘉義市有必要持續推動通學巷的規劃(表7.6-7)。

表 7.6-6 學生交通安全策略

策略	短期方案	中長期方案
1.規劃學生接送區	1.善用人行道空間，劃設學童接送彎	1.學童接送區納入學校基本設施。
2.提昇大眾運輸服務品質	2.調整並落實公車排班或交通車計畫 3.加強公車準點性	1.調整公車路網，串連學校及主要活動據點。 2.配合社區自行車優先道設置，規劃步行空間及腳踏車停車空間，使腳踏車成為中小學生主要接駁運具。

表 7.6-7 通學巷規劃

策略	短期方案	中長期方案
1.規劃通學巷	1.學校週邊社區15公尺以下道路劃設為通學巷	1.配置腳踏車及人行需求空間。

7.6.4 行人徒步區

良好的行人徒步區除能提供以人為本的環境空間與休閒去處外，更能形塑都市不同的景觀風貌，提供民眾更理想的生活空間，同時可提升都市的生活品質；然而現階段嘉義市並無規劃良好的行人徒步區，雖然文化路部份路段於特定時段管制車輛的進出，因屬於夜市性質並無法塑造以人為本的交通特色與都市特有的風貌，故尚未達到行人徒步區設置之目的與需求。

本計畫擬定兩處行人徒步示範區，分別位於文化路與公明路週邊地區，期市政府能透過行人徒步示範區的規劃與建設，逐步改造市中心區的交通環境，將目前以車為主的都市交通風貌，透過行人徒步區的引入，讓市民與遊客除能充份領略不同的都市風情外，更能順勢讓長久以來以汽機車為主的運輸環境，能逐漸重視以人為本的交通訴求，同時也能減輕市區道路與停車空間不足的壓力；本計畫所規劃兩處示範區的涵蓋範圍與執行階段說明如下：

(1)第一處：文化路與中正路商圈行人徒步區

第一階段：優先將文化路(中山路-民族路)、中正路(民生北路-光華街)規劃為徒步區的路段(圖7.6.9藍色路段)。

第二階段：在第一階段徒步區試行成功或可擴大實施後，再將圖7.6.9之紅色路段(包括光彩街與蘭井街等)納入徒步區的範圍。

第三階段：除上述兩階段道路外，再納入圖7.6.9之綠色路段(包括北榮街、延平街、忠義街、國華街與興中街等)。

經由家訪調查資料已知，嘉義市民外出活動以機車為主，小汽車次之，而外縣市民眾造訪嘉義市則以小汽車為主，因此行人徒步區必須考量汽機車族群的停車問題；為提

供造訪行人徒步區的市民或遊客有較充足停車空間，除中正公園、西市場、東市場與民族國小之路外停車場外，公16與公11等預定地未來可規劃停車空間滿足必要的停車需求(圖7.6.9)，公16用地恰位於徒步區的南側(介於民族路與垂楊路間)，而公11用地恰位於徒步區的西側(介於蘭井街與延平街間)。

(2)第二處：公明路與公明路週邊行人徒步區

第一階段：優先將公明路(和平路-啓明路)、民國路(中山路-光彩街)規劃為徒步區的路段(圖7.6.10藍色路段)。

第二階段：在第一階段徒步區試行成功或可擴大實施後，再將圖7.6.10之紅色路段(包括安和街與維新街等南北向道路)納入徒步區的範圍。

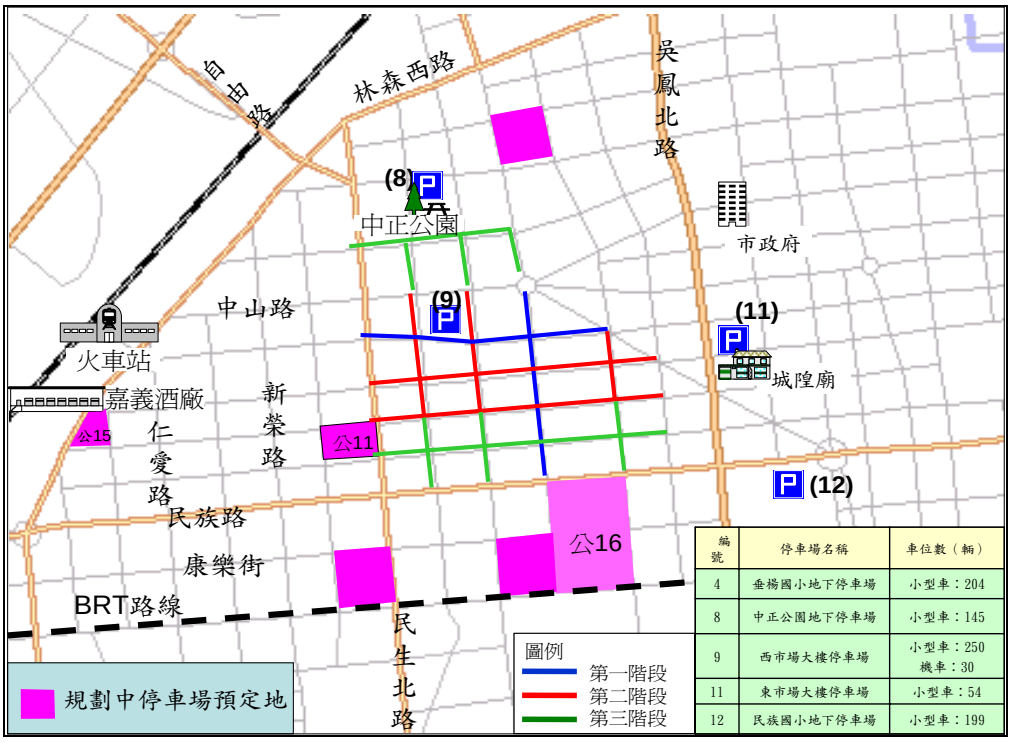
第三階段：除上述兩階段道路外，再納入圖7.6.10之綠色路段(包括民樂街與中正路等東西向道路)。

為提供此處行人徒步區遊客較充足停車空間，除棒球場旁之路外停車場外，公5與公12等預定地未來可規劃停車空間滿足必要的停車需求(公5與公12所在位置如圖7.6.10所示)。

上述兩處行人徒步示範區未來在實施運作時，應納入下列的配套措施：

1. 於徒步區外圍適當地點或路口處應設置禁止大型車與汽機車進入的標誌與標字等交通工程設施，但針對徒步區內居民可以通行證方式管制汽機車的進出。
2. 自行車允許進入徒步區，於徒步區內應尋找合適的區位或週邊路外停車場，提供部份空間讓自行車使用者可停放或租用自行車。
3. 於徒步區外之主要幹道安排接駁公車，並於BRT車站與大型路外停車場(停車位超過50格者)設置招呼站，提供BRT

搭乘者或汽機車使用族群，可透過接駁轉乘方式順利到達或離開徒步區。



編號	停車場名稱	車位數（輛）
4	垂楊國小地下停車場	小型車：204
8	中正公園地下停車場	小型車：145
9	西市場大樓停車場	小型車：250 機車：30
11	東市場大樓停車場	小型車：54
12	民族國小地下停車場	小型車：199

圖 7.6.9 市中心區行人徒步區與停車場/公園預定地之佈設

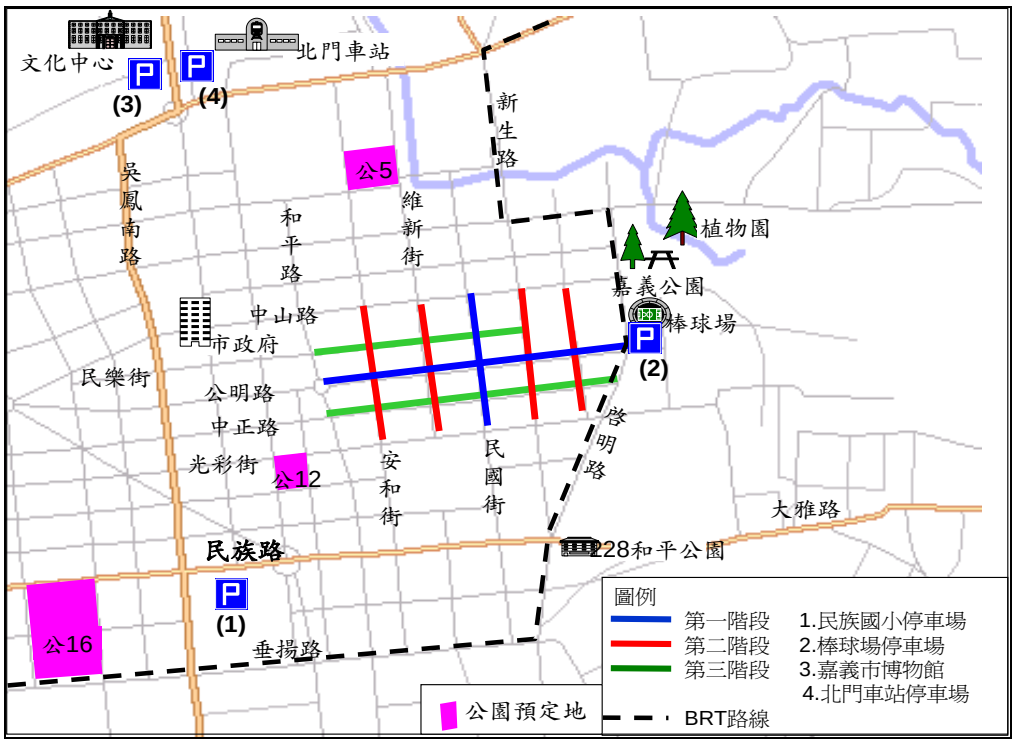


圖 7.6.10 公明路週邊行人徒步區與停車場/公園預定地之佈設

7.6.5 道路管制計畫

1.建築管理之配合

(1)主要道路兩側申請新建高旅次吸引之公共建物(大型商場、飯店、集會場所、機關等)，應檢附交通衝擊評估報告，作為核發建照之參據。

(2)一般建築物應依使用計畫，附設足夠之停車空間，尤以主要幹道、快速道路兩旁之建物應嚴格執行。

(3)主要道路兩側裝卸頻繁之事業，應設置裝卸場所。

(4)建物配置對道路交通之影響，應建立交通衝擊評估審議機制，當建物興建樓地板面積或停車空間規模達一定門檻值時，應透過審議委員之審議進行評估，審議機制應公開透明且有效率。

2.道路使用之管制

(1)主要幹道尖(離)峰服務水準(V/C)在E級以下，禁止尖(離)峰路邊停車。

(2)主要道路兩側禁止尖峰時段路邊裝卸貨物、沿街販賣行為。

(3)依市區道路之條件，適當規範或限制聯結車及大貨車行駛。

(4)主要幹道於交叉路口全面禁止或管制左轉。

(5)主要道路上行駛公車時應設置公車彎以供停靠，避免干優其他車輛之行駛。

(6)建立明確的縣市、鄉鎮道路功能分類與設計準則。

7.6.6 考量地方歷史人文特色之交通系統發展構想

觀光產業於嘉義生活圈佔有舉足輕重的地位，而嘉義市除知名的蘭潭外，嘉義公園、彌陀寺等地也是遊客經常造訪的觀光景點，因此談到觀光與歷史人文特色產業的振興與發展，就必須先健全與本計畫相關的各項遊憩運輸系統，包括道路系統與大眾運輸系統等。嘉義市觀光遊憩道路系統現階段存在的相關課題，說明如下：

1. 嘉義市區內具有地方歷史人文特色地點(圖7.6.11與圖7.6.12)間之交通銜接功能不彰，目前並未提供合宜的接駁路線供遊客參考，故一般遊客多數利用私人運具到達，對嘉義市觀光事業的推動助益不大。
2. 觀光遊憩管理體系分屬多個單位(包括交通部觀光局、林務局、嘉義縣政府與嘉義市政府等)，協調較不易。
3. 觀光景點與產業無法有效整合，且缺乏大眾運輸系統支持。
4. 觀光地區指標系統不佳，聯絡導引功能不彰。
5. 缺乏嘉義市遊客服務中心及資訊提供站，觀光資訊不易取得。

本計畫配合嘉義市政府正積極推動的客運轉運中心計畫，將高鐵、台鐵、阿里山鐵路與公路客運的轉運功能集中於嘉義市，再配合 BRT 與市區公車長期路網(圖 7.6.13)與遊憩道路的銜接，可使嘉義市重要的景點或地區皆在大眾運輸與遊憩道路可服務的範圍內。有關 BRT 與市區公車短中長期路網之發展構想請參見前述 7.2 節之說明。

此外應整合嘉義地區觀光相關單位(包括交通部觀光局、林務局、嘉義縣政府與嘉義市政府等)及公會、學者等成立「嘉義市觀光發展推動小組」，建立協調機制。並輔導民間業者成立「嘉義市觀光發展促進會」，規劃觀光景點與產業結合。

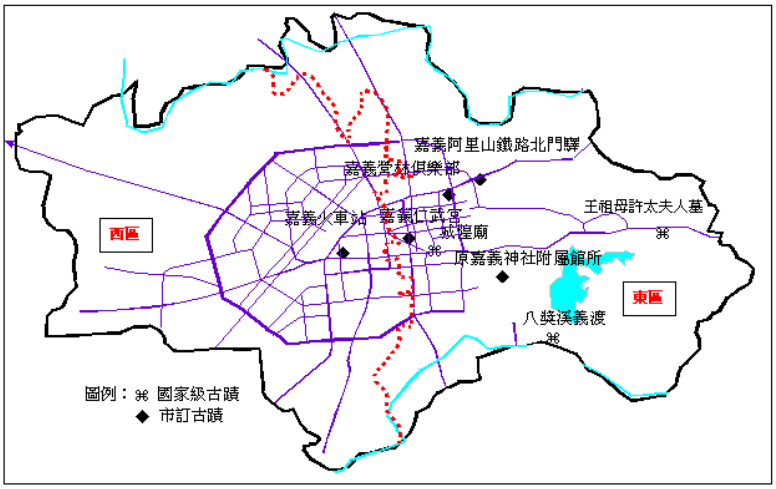


圖 7.6.11 歷史人文風景區位置(1)

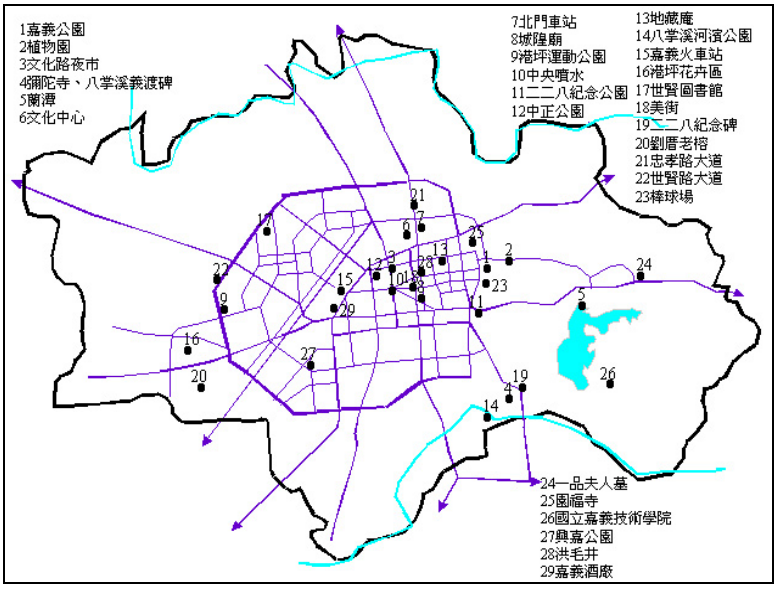


圖 7.6.12 歷史人文風景區位置(2)

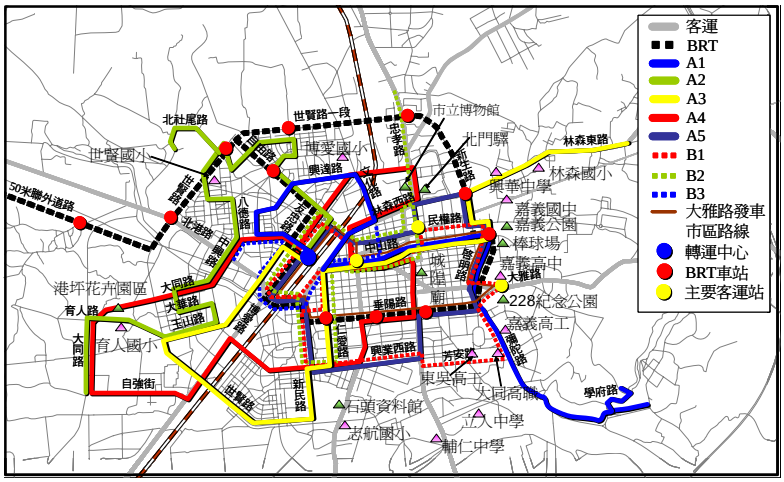


圖 7.6.13 嘉義市 BRT 與市區公車長期路網服務範圍

7.6.7 智慧型運輸系統發展計畫

一、智慧型運輸系統之發展目標

「智慧型運輸系統（Intelligent Transportation Systems, 簡稱ITS）」係由電子、通訊、導航、資訊、偵測以及控制等先進技術加以整合而成，係一種可以提昇運輸機動性、強化能源效率、保護生活環境，進而改善交通運輸系統問題的系統建設，同時亦是讓有限的交通運輸資源發揮最大效用與效率的主要方法。

嘉義市由於開埠建市已久，早期之都市發展格局與道路建設型式皆有若干不足而深受限制；但近年來因工商各業發展快速，市民所得提高；在自用車輛持有率及道路交通流量明顯成長下，都市交通擁擠與交通安全問題已逐一浮現。因此有必要利用ITS之創新發展與建置，來扭轉現行交通運輸系統之各項困境，進而帶動相關科技產業的進一步發展；本計畫期望嘉義市透過ITS之建置達成下列目標：

1.增進交通安全
2.降低交通擁擠
3.提高運輸機動性
4.降低環境衝擊
5.改善運輸效率
6.提升經濟生產力
7.提升道路運輸管理效能

二、嘉義市智慧型運輸系統發展策略

智慧型運輸系統共可分為先進交通管理系統、先進旅行者資訊系統、先進公共運輸系統、先進車輛控制與安全系統、商車營運系統、緊急事故管理系統、電子收付費系統等子系統，嘉義市智慧型運輸系統之發展係依據交通部頒佈之交通政策白皮書與嘉義市交通政策白皮書為基礎，以下將說明嘉義市於各系統中之發展策略。

1.先進交通管理系統(Advanced Traffic Management

System, 簡稱ATMS)

ATMS為智慧型運輸系統的核心與基礎，此系統係利用偵測、通訊及控制等技術，將交通監控系統偵測所得的交通狀況，經由通訊網路傳輸到交通控制中心，交控中心再結合其他方面所獲得之資訊，制定及評估交通控制策略，執行整體性的交通管理，並將相關資訊傳送給用路人，以達到運輸效率最大化及運輸安全等目的。因此嘉義市ITS的發展可由建置交通控置中心做起，而後再處理ITS其它子系統的發展較合適，有關交控中心初期建置的門檻值可參考表7.6-8，本計畫建議嘉義市初期系統控制路口數約50~100個，初期建置費約新台幣3000~6000萬元。

有關嘉義市ATMS之發展策略包括：

(1)成立交通控制中心。

(2)建立交通控制與交通監測管理機制。

(3)建立市區資訊可變標誌（Changeable Message Sign, CMS）系統。

(4)配合工務局地理資訊系統（Geographic Information System, GIS）進行路網數值地形圖之製作與圖籍管理系統規劃開發。

(5)交通環境影響管理，包含市區車輛之空污、噪音之偵測與處理。

表 7.6-8 各縣市交控中心建置門檻值一覽表

縣市別	系統控制路口數	初期建置經費(新台幣)	啓用時間(民國)	備註
基隆市	249	-	79	運作中
台北市	1,478	-	80	運作中
新店市	87	-	86	運作中
桃園縣	943	2~3億	78	重新建置
新竹市	364	-	78	運作中
台中市	1,252	-	78	運作中
台南市	867	5,000萬~1億	83	運作中

資料來源:本計畫蒐集整理

2.先進旅行者資訊系統(Advanced Traveler Information System, 簡稱ATIS)

ATIS係藉由先進資訊、通訊及其他相關技術，提供旅行者必要之資訊，使其能於車內、家裡、辦公室、車站等地點方便地取得所需之資訊，作為旅次產生、運具與路線選擇之決策參考，以順利到達目的地，並節省運輸能源。嘉義市有關ATIS之發展策略可包括下列項目：

(1) 行前旅行資訊提供：包含大眾運輸班表、市區交通路況、停車轉乘等服務資訊。
(2) 駕駛人資訊導引：包含市區道路路況廣播、即時交通路況及停車資訊、行車路徑提供。
(3) 全球定位系統（Global Positioning System, GPS）與地理資訊系統（GIS）結合。
(4) 市區路外停車場即時停車導引資訊系統。
(5) 共乘配對(car pool 或 van pool)與預約服務。

3.先進公共運輸系統(Advanced Public Transit System, 簡稱APTS)

APTS係將ITS之各子系統相關技術應用於公共運輸，以改善公共運輸服務品質、提高營運效率、增加公共運輸之吸引力，也可逐步改善嘉義市大眾運輸服務不彰之狀況；可列入嘉義市APTS之發展策略如下：

(1) 行程中大眾運輸資訊提供：包含蒐集及更新行進間大眾運輸旅運資訊，並傳播至旅行者。
(2) 大眾運輸營運管理智慧化：包含電腦輔助規劃排班、電腦輔助人事管理。
(3) 大眾運輸車輛安全智慧化：包含行人/自行車及機車接近警示、車輛駕駛視覺改善及意外事故發生之緊急通報。
(4) 市區幹道公車專用道與優先號誌。
(5) 先進公車動態資訊系統。
(6) 整合公車運輸與未來輕軌運輸系統之票証、時刻表、場站等相關服務。

4.先進車輛控制與安全系統(Advanced Vehicle Control and Safety System, 簡稱AVCSS)

AVCSS係結合感測器、電腦、通訊、電機及控制技術應用於車輛及道路設施上，協助駕駛人提高行車安全性，增加道路容量，減少交通擁擠；未來可由市府鼓勵推廣車輛安全防護系統之建置。有關AVCSS之發展策略可應用於嘉義市者包括：

(1) 防撞警示系統。

(2) 駕駛視覺改善。

(3) 碰撞前車輛安全防護。

5.商車營運系統(Commercial Vehicle Operations, 簡稱CVO)

CVO 係利用前述ATMS、ATIS與AVCSS之技術於商業營運車輛，以提昇運輸效率及安全，並減少人力成本，提高生產力。所謂「商車」不僅包括大型與重型車輛（如卡車、貨車），也包括緊急救援用車輛（如救護車、拖吊車），以及每日運作的商用小型車（如計程車）等。有關CVO在嘉義市可發展策略如下：

(1) 自動化路邊安檢。

(2) 商用車隊管理。

(3) 商用車輛電子憑證管理。

(4) 重車管理系統。

6.緊急事故管理系統(Emergency Management System, 簡稱EMS)

EMS即當緊急危難發生時，求援車輛如何求援、救援車輛如何在最短時間內到達現場，以及如何警示其他駕駛人之系統。本系統包括車輛故障與事故求援、事故救援派遣以及救援車輛優先通行等部份，為使意外能在最短時間獲得解除，降低傷害之程度。EMS可應用於嘉義市之發展策略如下：

(1) 建立交通事故即時通報系統。

(2) 緊急事故通報：包含人工通報系統及自動通報系統。

(3) 緊急救援車輛管理：包含救護車、消防車、警車等車隊管理。

(4) 自然災害交通管理：包含異常天候及災害發生時之交通管理。

(5) 建立緊急醫療網救援體系。

7.電子收付費系統(Electronic Payment System & Electronic Toll Collection, 簡稱EPS&ETC)

電子收付費乃是利用車上單元之電子卡與路測單元作雙向之通訊，經由電子卡記帳之方式進行收費，以取代現行人工收費之方式。電子收付費系統有下列之功能：

(1) 提供旅行者使用交通服務時之單一付費工具。

(2) 減少旅行者與公共部門處理現金的需要。

(3) 降低收費單位的營運成本。

(4) 使用共同的辨讀器及辨識碼，以提昇相互運作性，

(5) 並整合大眾運輸與私人運具之付費工具。

(6) 減少現金的收取與處理。

而嘉義市有關ETC可發展之策略包括：

(1) 推動大眾運輸系統票証IC卡(含高鐵、台鐵、阿里山森林鐵路、BRT、市區公車等)。

(2) 未來輕軌運輸與公車運輸、停車轉乘等運輸服務之電子票証整合。

(3) CBD停車示範區之電子收費系統。

三、嘉義市智慧型運輸系統之預期成果與規劃時程

綜合上述ITS各子系統應用於嘉義市的發展構想，嘉義市ITS發展可先由交控中心做起，而後再處理智慧型運輸系統的發展較合適，本計畫建議未來嘉義市可與嘉義縣合作進行交控中心的建置。

有關嘉義市ITS之規劃建置，主要係引進先進交通運輸科技，改善現有之交通問題，並期望達成下列之預期成果：

1. 成立交通控制中心，推動運輸系統管理電腦化。

2. 建立交通資訊提供之便民服務。
3. 改善市區行車效率。
4. 改善大眾運輸服務品質。
5. 落實運輸系統安全管理。
6. 提升市區生活環境品質。
7. 建立緊急救援管理系統。

而嘉義市智慧型運輸系統之規劃時程及優先發展順序，建議以「先進交通管理系統」建置為優先，而本計畫有關ITS短中長期規劃時程與建置項目彙整於表7.6-9。

表 7.6-9 嘉義市智慧型運輸系統規劃時程

規劃時程	建置項目
短期措施	・成立交通控制中心 ・建立市區道路交通控制與流量監測管理機制 ・建立地理資訊系統數值地形圖及圖籍管理系統 ・都市交通環境監測與管理 ・旅行者行前資訊提供 ・駕駛人路況資訊提供・
中期發展	・公車專用道與優先號誌 ・市區道路資訊可變標誌系統之建置 ・中心商業區路外停車場即時停車導引資訊系統 ・電腦化大眾運輸營運管理 ・公車動態資訊系統 ・自動化路邊安檢系統 ・重車管理系統 ・緊急救援管理系統 ・電子收費系統
長期規劃	・車輛控制與安全系統開發 ・公車運輸與未來輕軌運輸系統之整合 ・全球定位系統 ・電子票証整合

7.6.8 各運輸系統間之整合構想

綜合前述章節的描述，嘉義市交通運輸環境存在下列特色:

1.嘉義市交通以私人運具為主，至於大眾運輸與副大眾運輸系統、行人系統歷年來皆扮演配角的角色，從而衍生出市區交通量過度集中、大眾運輸始終不發達、停車供給不足、行人通行權益被漠視等現象，也造成現有路網無法發揮其最佳的交通運輸功能。
2.道路空間未能依照使用特性加以分配，造成道路資源閒置或使用不當等問題。
3.現行部份道路空間佈設無法配合運具及行人使用特性。
4.中心商業區、醫院、公園等人潮集中處，行人號誌提示系統不佳，容易產生行人與車輛衝突。

本計畫研擬之運輸整合計畫(參見7.1節~7.6.7節)，除調整嘉義市的道路路網外，同時因應高鐵通車的契機，讓大眾運輸系統(含BRT或輕軌)逐漸成為部份運輸走廊(例：嘉義-太保走廊)的主要交通工具，再搭配合適的停車區位，提供合宜的停車位空間，吸引部份私人運具使用者轉搭大眾運輸工具，同時有效提升道路系統與大眾運輸系統的服務水準與品質。本計畫研提的整合構想包括：

1.因應老人與弱勢團體需要，逐步規劃無障礙設施，提供醫療與交通輸運等服務，並與其它運輸系統間規劃適度的銜接。
2.建立市區道路空間分配標準。
3.定期進行市區必要地點之道路交通流量與行人流量調查。
4.依交通組成(行人、小客車、機車、大貨車及大客車)合理分配道路使用空間及規劃道路幾何設計。
5.聯外道路以車本(車行空間)為主，商業區、住宅區則以人本為主。
6.定期檢討道路空間設計及分配成效。
7.評估行人倒數計時裝置施行成效。
8.擴大市區行人倒數計時裝置設置範圍。

7.6.9 道路功能分類與等級劃分

本計畫明確定義嘉義市道路功能分類，分為聯外、環狀、主要、次要及出入道路五個層級(表7.6-10)，同時依據內政部營建署「市區道路工程規劃及設計規範之研究」建立不同道路等級工程規劃與設計規範(表7.6-11)。

未來應定期調查市區道路服務水準及檢討等級劃分，擬定改善策略，並依據道路等級及使用情形規劃道路建設投入資源，促進交通建設財源之最有效利用。

表 7.6-10 嘉義市市區道路功能分類

功能		道路名稱
聯外道路		忠孝路、文化路、北港路、博愛路、新民路、民生南路、吳鳳南路、彌陀路、大雅路、林森東路、湖子內路
環狀道路	內環路網	林森西路、中山路、新民路、垂楊路
	中環路網	博愛路、興達路、中興路、友忠路、友愛路
	外環路網	世賢路、新生路、啓明路、彌陀路、南興路
主要道路	東西向	林森東路、林森西路、民權路、中山路、民族路、垂楊路、興業東路、興業西路、自由路、玉山路、大同路
	南北向	新民路、仁愛路、新榮路、民生南路、民生北路、吳鳳南路、吳鳳北路、忠孝路、共和路、和平路、民國路、啓明路、四維路、八德路、金山路
次要道路	東區	北門街、長榮街、北榮街、光彩街、蘭井街、延平街、崇文街、維新街、安和街、國華街、西榮街、忠義街、興中街、成仁街、西門街、廣寧街、永和街、公明路、民國路
	西區	自強街、北社尾路、竹圍路、德安路、保安二路、松江一街
出入道路		其他一般街道

資料來源:本計畫整理

表 7.6-11 嘉義市市區道路工程規劃與設計規範建議

功能	聯外道路	環狀道路	主要道路	次要道路	出入道路
規劃服務水準	C級以上	C級以上	C級以上	-	-
設計速率 (km/hr)	60～80	60～80	60～80	50～70	40～50
速限 (km/hr)	60	60	50	40	30
汽車道寬 (m)	3.0-3.5	3.0-3.5	3.0-3.5	3.0-3.5	3
機車優先道寬 (m)	1.25-2	1.25-2	1.25-2	1.25-1.8	-
混合車道寬 (m)	3.5-5	3.5-5	3.5-5	3.5-5	-
人行道寬 (m)	1.5-4	1.5-4	1.5-4	1.5-3.5	-
自行車道寬 (m)	1.5	1.5	1.5	1.5	-
臨近路口車道寬 (m)	≧3	≧3	≧3	≧3	≧2.5
中央分隔帶寬 (m)	0.5-4	0.5-4	0.5-4	0.5-1.5	-
車道分隔帶寬 (m)	≧0.5	≧0.5	≧0.5	≧0.5	-
公車停靠空間寬 (m)	3-3.5	3-3.5	3-3.5	-	-
上下車停車區空間寬 (m)	2	2	2	-	-
路邊汽車縱向停車空間寬 (m)	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
路邊機車橫向停車空間寬 (m)	2	2	2	2	2
公共設施帶寬 (m)	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
道路照明輝度 (燭光/m^2)	1.5	1.5	1.5	1.1	0.8

資料來源：內政部營建署，「市區道路工程規劃及設計規範之研究」

7.6.10 交通寧靜區

本計畫以嘉義市經國新城作為交通寧靜區規劃的示範地區。

一、計畫緣起

交通寧靜區(Traffic Calming)的規劃是在於「生活化道路」的勾勒與實現，其理念係以人為本之交通建設與管理，根據某一社區及附近社區居民活動之交通需求(如通勤、通學、購物等)，以及為確保居民生活環境品質(包括衛生、舒適、休閒娛樂等)、生命安全(如救護、消防等)，而提出之交通計畫，使道路除能讓車輛通行外，同時也能確保居民的生活環境品質及安全。

二、計畫目標

以經國新城為示範地區進行交通寧靜區的規劃，主要是在社區內道路上設置硬體設施或改變人車的交通動線，以減少機動車輛所帶來的負面影響，並且改變駕駛人與當地居民的交通行為，藉以改善街道使用者的生活品質。

三、執行策略與方法

國外對於生活化道路所用的策略相當多，一般可分為兩類，第一類為減少交通量，第二類則為降低車速，前者是避免過境車輛通過住宅區，不要造成噪音與空氣污染，後者則是避免車輛威脅行人或自行車駕駛者的安全，同時也可降低噪音。至於美國運輸工程師學會(ITE，2001)建議交通寧靜區的措施如下：

(1)完全封閉：封閉道路避免穿越性交通。

(2)半封閉：禁止進入或轉出，限制路口的交通車流。

(3)減速平台：類似駝峰，只是突起物的上方較平坦。

(4)昇高人行穿越道:讓行人動線較不會受到車輛的影響與威脅。

(5)昇高路口：將路口加高使駕駛人在路口減速。
(6)路口槽化：讓車輛的動線變化，促使車輛必須減速慢行。
(7)路口瓶頸：路緣延伸至街道車道的一半，以控制交通且減少行人穿越的距離。

為達成經國新城成為交通寧靜區的目的，其內部道路的佈設與交通工程設施等可能性的配合措施包括：

(1)重新調整路網，將部份道路封閉若干出入口，目前經國新城已將新榮路位於興業西路與志昇街間之路段加以封閉，此路段並以連鎖磚進行鋪設。
(2)在進口處設置標誌或告示牌，以提醒過境車輛勿進入。
(3)改變巷道鋪面材質，以提醒非必要之車輛勿進入；目前西門街與新榮路部份路段、以及新榮路35巷已鋪設連鎖磚，這些路段可限制車輛通行的權利並規劃為行人徒步區，但開放自行車通行。
(4)以標誌管制通行時間，特別是針對外來車輛的進出加以管制，但對經國新城居民有通行證的車輛則不進行時間上的管制。

至於經國新城內部巷道可採取禁止車輛通行或降低行車速度的限制措施，包括:

(1)社區內巷道禁止路邊停車，僅供行人與腳踏車使用。
(2)以植栽或槽化島縮減道路寬度。
(3)以植栽或停車位將道路形成鋸齒狀。
(4)以槽化島改變路型。
(5)設置跳動路面。
(6)以標誌限制最高時速。

四、資源需求

(一)經費需求：約新台幣100~200萬

1.設置禁止汽機車進入標誌(10處)
2.設置最高速限標誌(20處)
3.漆繪禁止停車標線
4.路障(含槽化設施)

(二)其它(含行政管理費)

五、預期效益與影響

(一)預期效益

1.確保居民生活環境品質。

2.維護社區居民與外來人車行的安全。

3.避免停車雜亂無序與違規停車。

4.降低肇事機會與減輕肇事傷亡程度。

5.減少噪音與空氣污染。

(二)影響

1.改變社區內人車的交通行為，降低衝突機會，保障生命安全。

六、做法

經國新城最主要的聯外道路包括南側的興業西路與北側的垂楊路，次要的聯外道路則是東側的民生南路與西側的新民路，社區內最主要的道路為南北向的仁愛路，可聯繫興業西路與垂楊路，社區內其它次要道路包括南北向的西門街與新榮路，以及東西向的永安街與志昇街，其中永安街可聯繫民生南路與新民路，經國新城社區之建物分佈與道路佈設如圖7.6.14所示，大致可分為五區，包括：

(1)U甲U乙U丙建物區

(2)F1~F3與P1~P3建物區

(3)GHKL與R甲~R丁建物區

(4)J甲~J丙、M、R戊~R己建物區

(5)BCD建物區

經國新城社區範圍內路邊有劃設停車格位之道路，包括興業西路、仁愛路，路邊未劃設停車格位但允許停車之道路包括新榮路、志昇街、永安街與社區內巷道，

經國新城內道路除新榮路介於興業西路與志昇街之路段不允許汽機車通行外，其它主要道路(包括興業西路、仁愛路、西門街等)與社區巷道皆開放車輛通行；以下本計畫針對上述交通寧靜區可採用措施於經國新城各建物區之建議執行方式，說明如下：

(一)U甲、U乙與U丙建物區(圖7.6.15)

經國新城U甲U乙與U丙建物區位於興業西路與仁愛一街間，此區位於興業西路南側，與經國新城其它建物區有所區隔，自成獨立一區，故此區之交通管制措施較單純，面臨興業西路之路側仍規劃開放路邊停車，但以劃設停車格之停車位為限，嚴禁違規停車，至於仁愛一街屬於社區巷道，道路寬度約10~12公尺，建議僅允許單側停車。

(二)F1~F3與P1~P3 建物區(圖7.6.16)

此區雖位於興業西路北側，但與經國新城在興業西路北側其它建物區有所區隔，亦自成獨立一區，此區主要出入道路為志昇街，而志昇街與仁愛路口為主要出入點，因此區六棟大樓皆於地下層設有停車場，故當地住戶之停車需求可滿足，至於外來之停車需求規劃於仁愛路之路邊停車，志昇街之道路兩側規劃禁止停車，且志昇街最高速限設為30公里/小時。

(三)GHKL與R甲~R丁建物區(圖7.6.17與圖7.6.18)

此區恰位於經國新城之中心地帶，區內之西門街與新榮路35巷，以及新榮路介於興業西路與志昇街間之路面皆為連鎖磚鋪設，西門街寬度20公尺以上，新榮路35巷則為8公尺巷道，兩道路皆可提供社區居民作為步行或騎自行車之用，故規劃西門街與新榮路35巷為社區的行人徒步區，同時禁止汽機車進入此區道路，因此區GHKL四棟建物之地下停車場出入口位於

永安街與志昇街，並不屬於限制汽機車行駛的道路上，故對於GHKL建物區居民的停車出入並未影響，欲造訪此區的外來車輛可選擇於仁愛路、新榮路或志昇街路邊停車；此區配合行人徒步區的劃設，在西門街南北兩端點與新榮路35巷東西兩端點規劃設立禁止汽機車進入標誌，但允許自行車出入。

同樣的，新榮路介於興業西路與志昇街路段亦規劃為行人徒步區，並在興業西路口與志昇街口設立禁止汽機車進入標誌，但允許自行車出入；因R甲~R丁建物區之停車場出入口位於西門街，故車輛出入與行人徒步區有所區隔。

(四) J甲~J丙、M、R戊~R己建物區(圖7.6.19)

此建物區位於興業西路北側與新榮路東側，與經國新城其它建物區有所區隔，自成獨立一區，新榮路為主要連絡道路，因此區六棟大樓皆於地下層設有停車場，故當地住户之停車需求可滿足，至於外來之停車需求規劃於新榮路之路邊停車，志昇街與永安街則規劃單側開放停車，且新榮路、永安街與志昇街最高速限設為30公里/小時。

(五) BCD建物區(圖7.6.20與圖7.6.21)

此建物區位於經國新城最北側，北側賢雅街允許路邊停車，區內永安街、仁愛路240巷與新榮路49巷則禁止路邊停車，並設立禁止停車標誌與漆繪紅線，此區三棟大樓皆於地下層設有停車場，故當地住户之停車需求可滿足，至於外來之停車需求規劃於仁愛路與新榮路之路邊停車，賢雅街、永安街、仁愛路240巷與新榮路49巷最高速限設為30公里/小時。

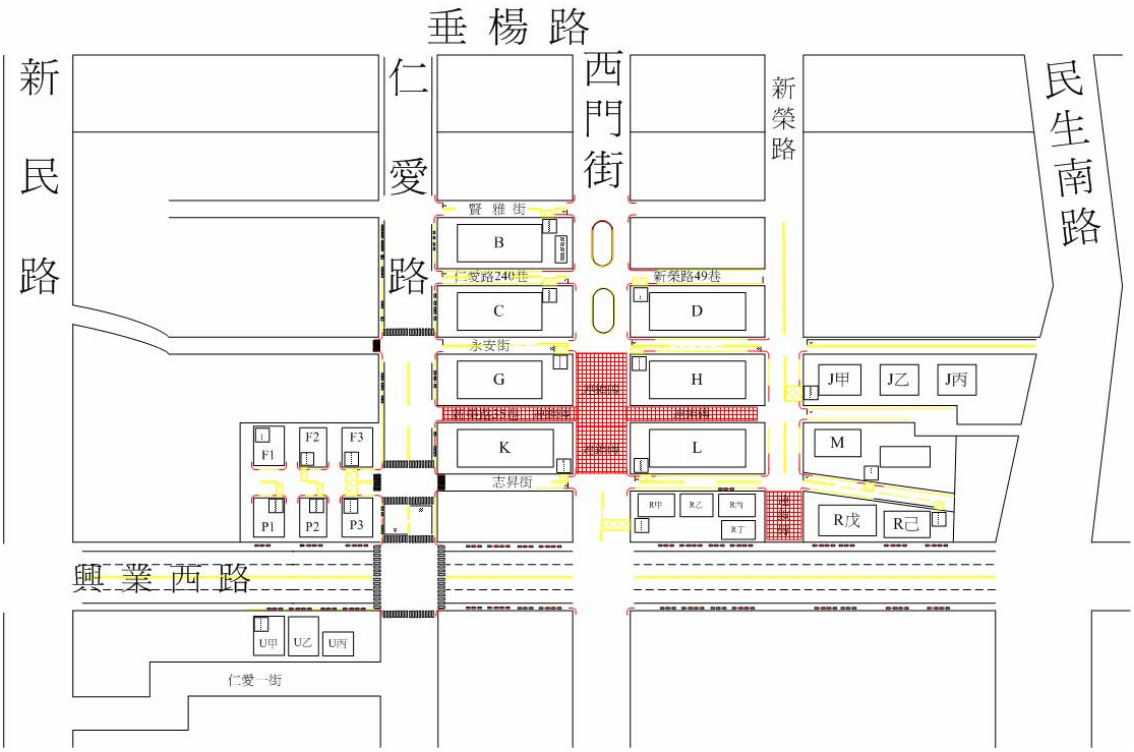


圖 7.6.14　經國新城建物分佈與道路佈設示意圖

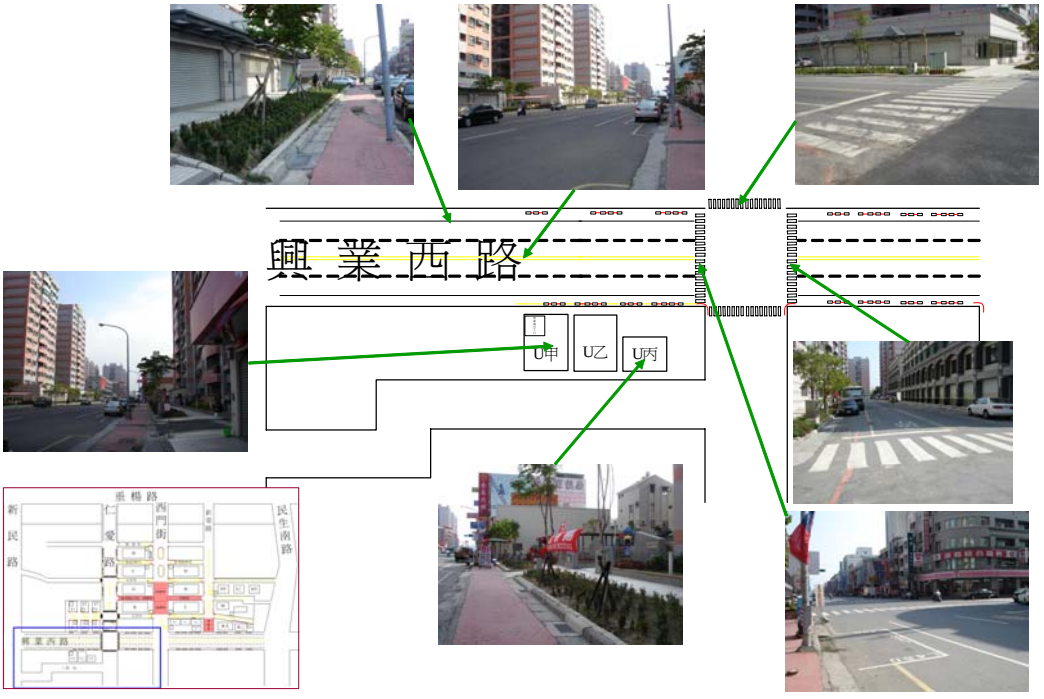


圖 7.6.15　U 甲 U 乙與 U 丙建物區佈設示意圖

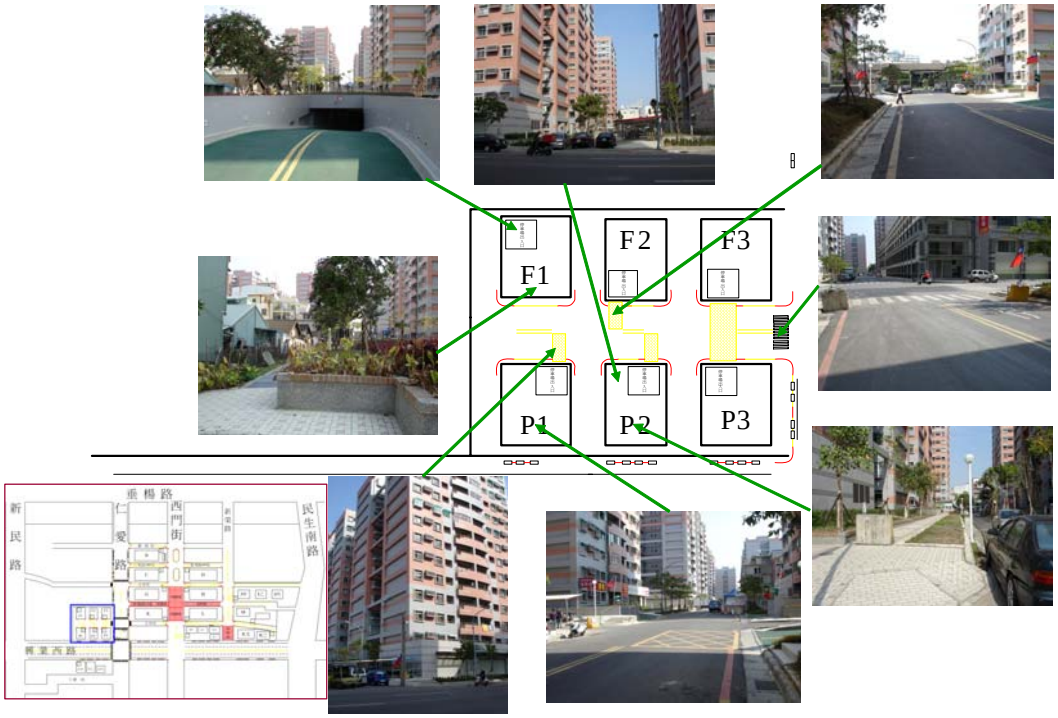


圖 7.6.16　F1~F3 與 P1~P3 建物區佈設示意圖

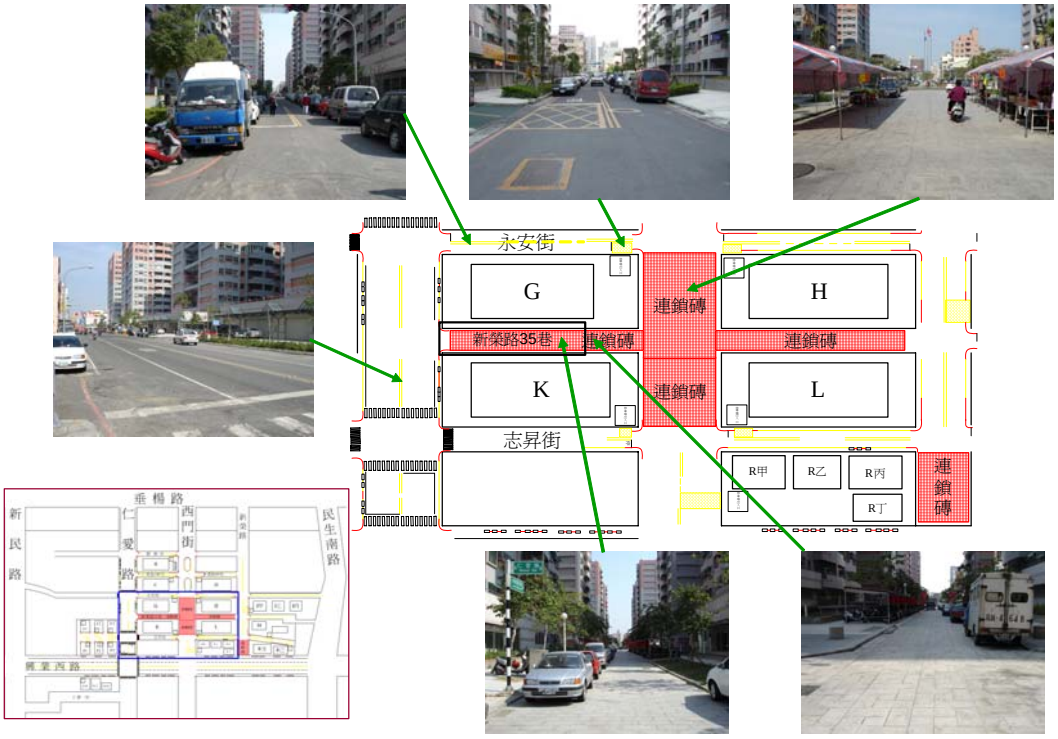


圖 7.6.17　GHKL 與 R 甲~R 丁建物區佈設示意圖

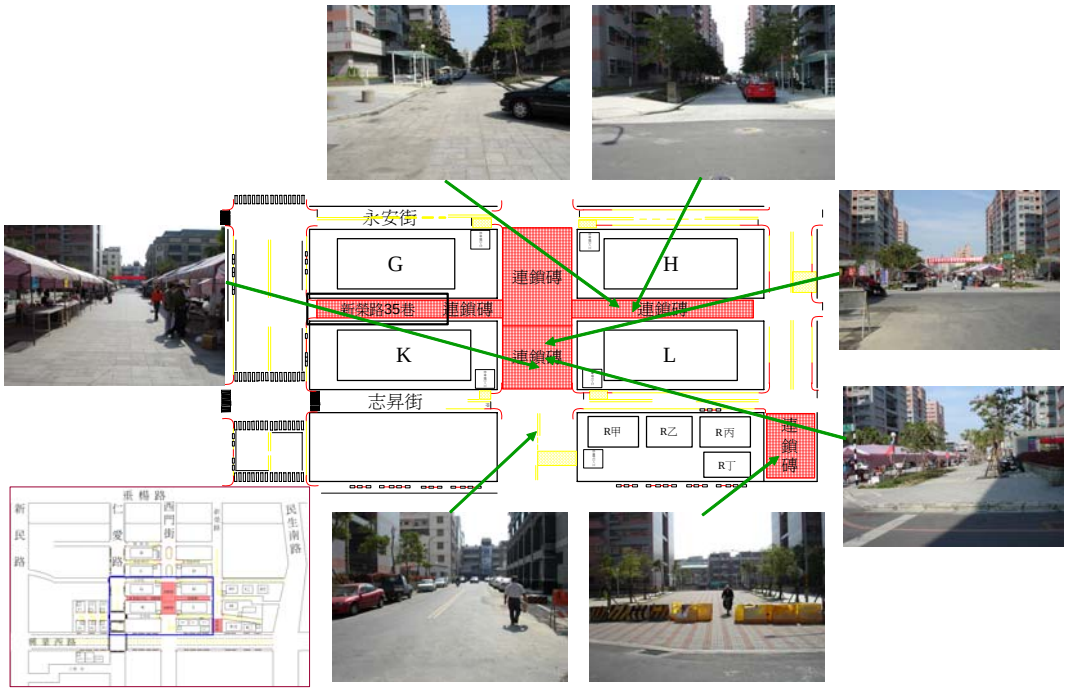


圖 7.6.18　GHKL 與 R 甲~R 丁建物區佈設示意圖

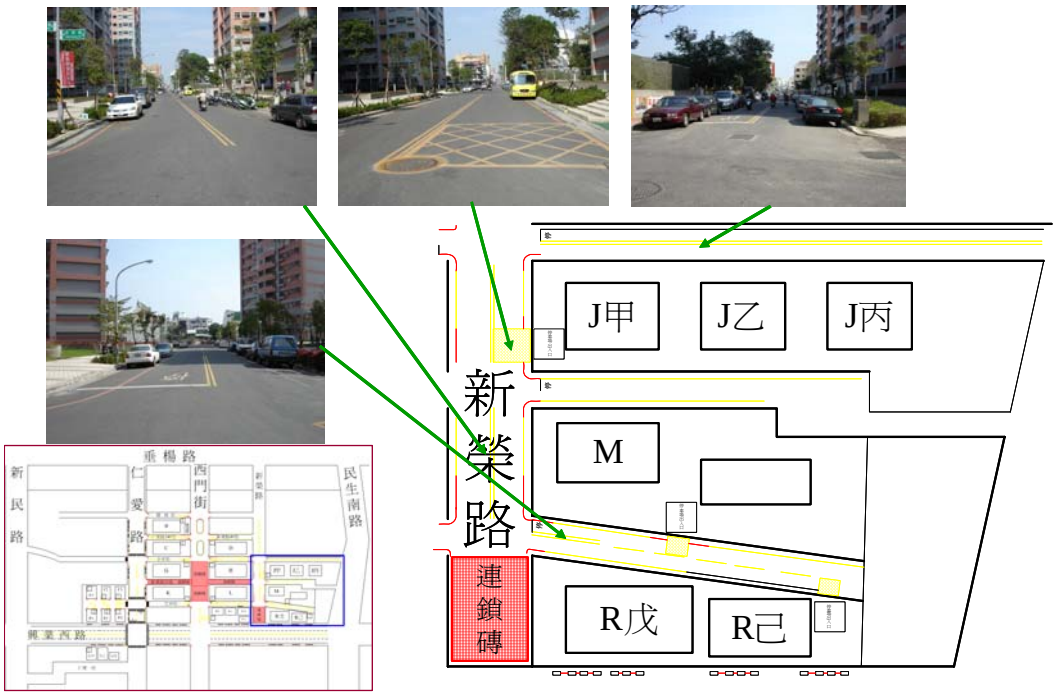


圖 7.6.19　J 甲~J 丙、M、R 戊~R 己建物區佈設示意圖

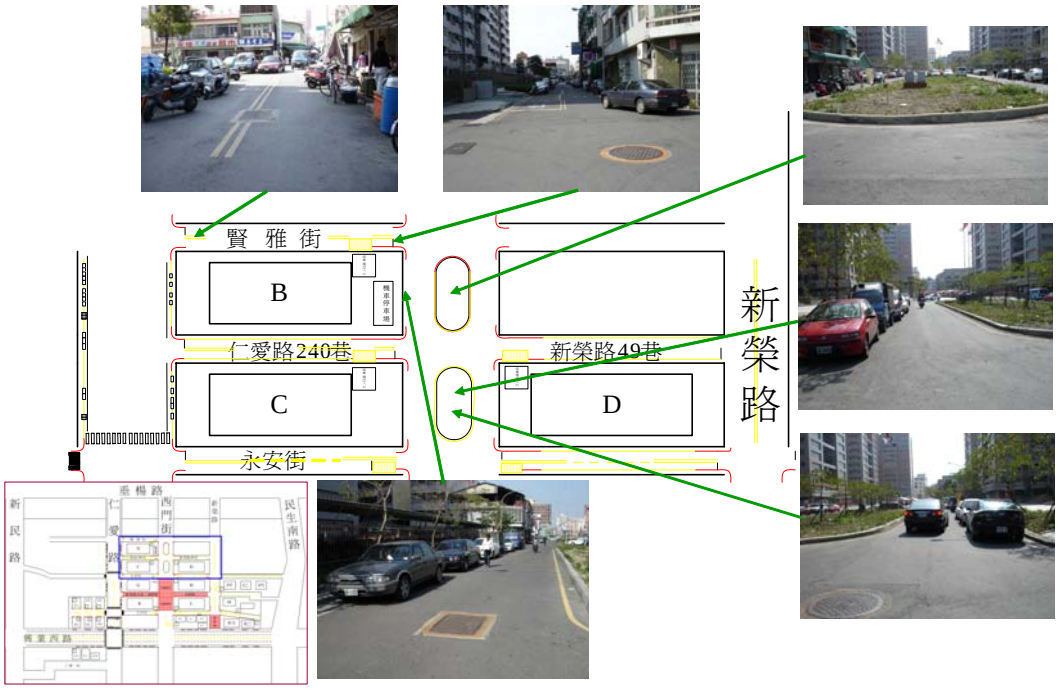


圖 7.6.20　BCD 建物區佈設示意圖

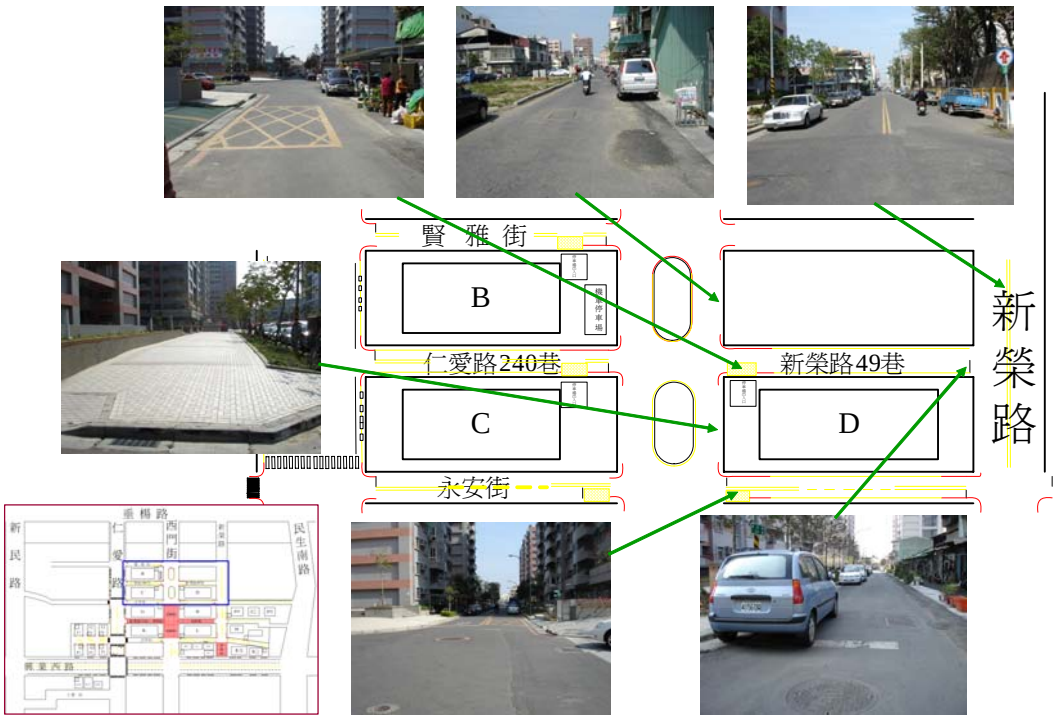


圖 7.6.21　BCD 建物區佈設示意圖

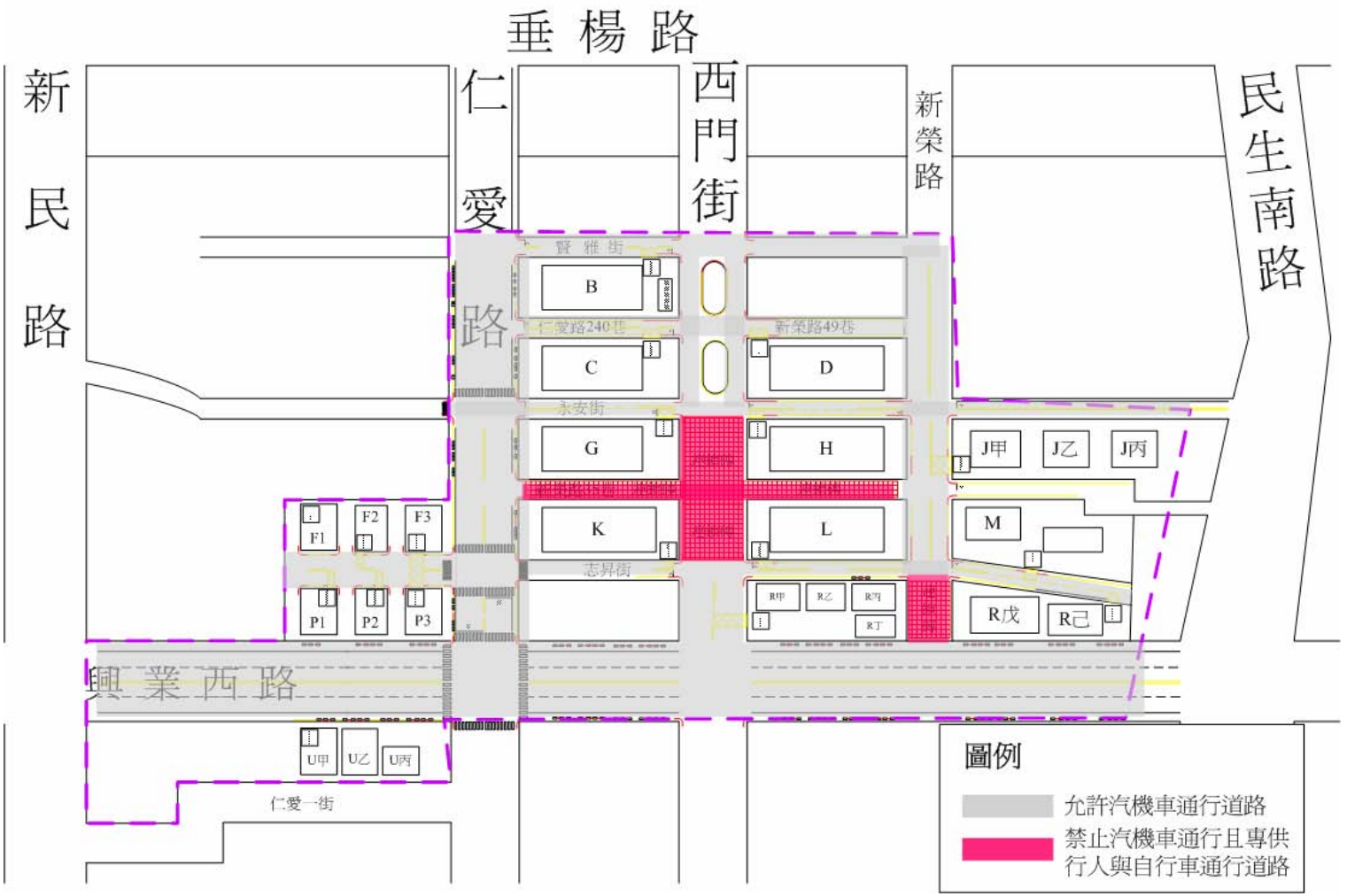


圖 7.6.22　管制車輛通行路段示意圖

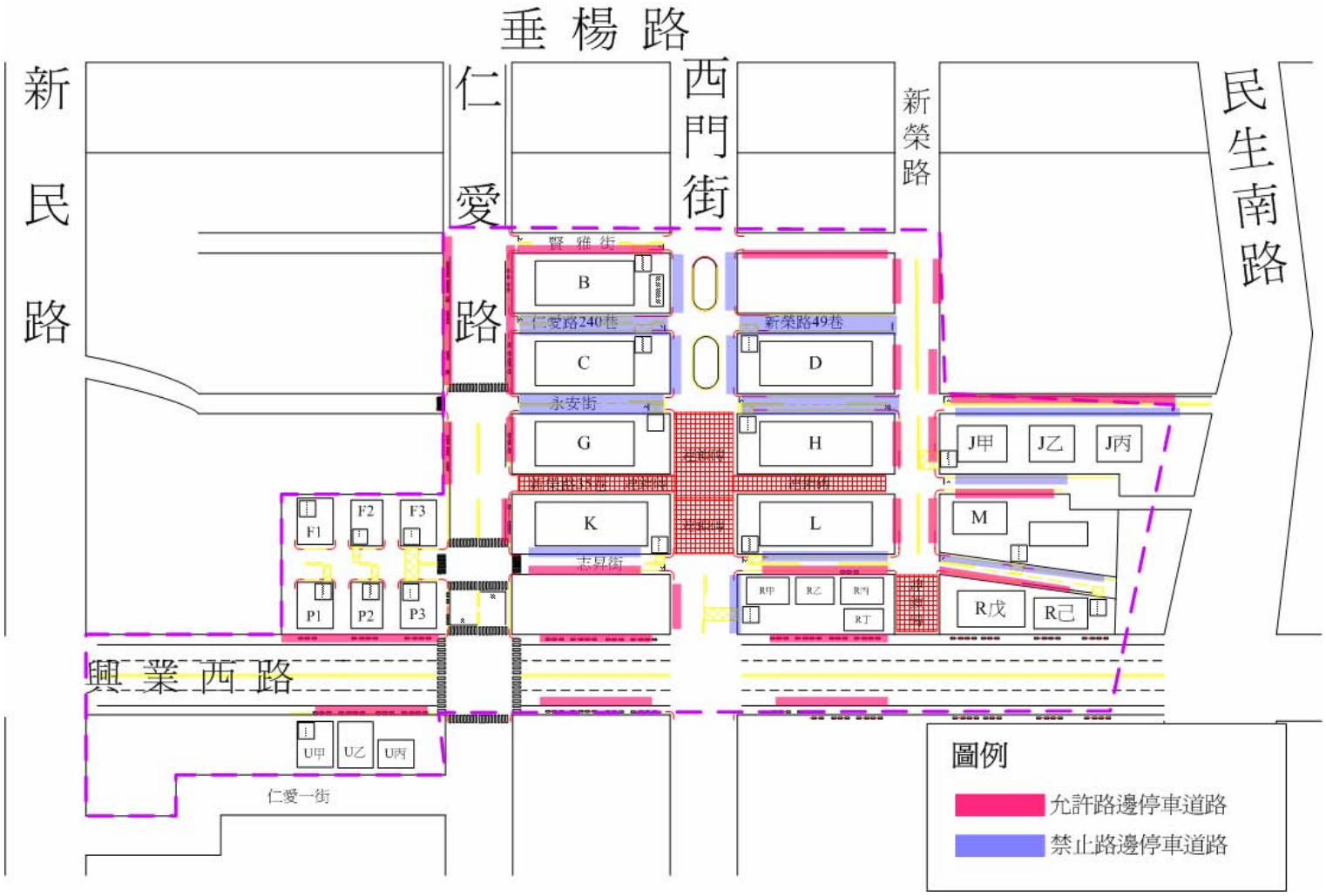


圖 7.6.23　路邊停車管制區段

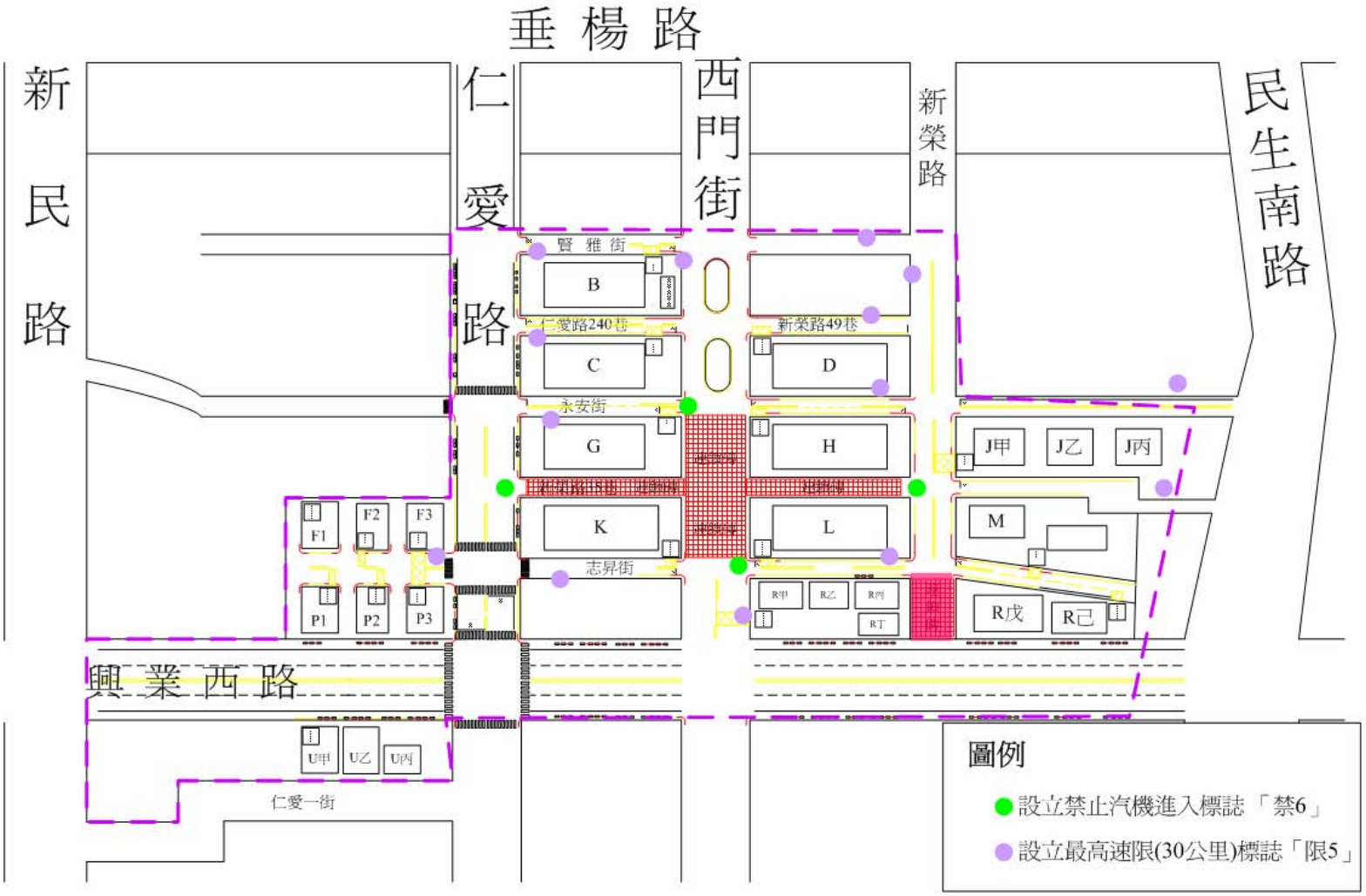


圖 7.6.24　禁止通行與最高速限標誌設立位置

7.7 永續運輸發展計畫

依據前述3.2節發展定位的陳述，嘉義市與週邊地區的發展願景與趨勢可朝「一心、四軸」的方向推展，而短中長期的交通發展願景彙整歸納於表7.7-1。

在交通願景之「關懷」發展理念勾勒下，嘉義市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」，並進一步以運輸發展趨勢及配合民眾需要為出發點，擬定九項子目標(參閱第六章之圖 6.1.1)。為達成前述交通發展願景與目標，未來嘉義市交通發展與政策制訂之規劃理念是：

- 建立「永續運輸」之發展機制。
- 推動「以人為先，車為次」之人本運輸。
- 強調「運具分工整合」之運輸功能。
- 強化「效率與安全」之運輸環境。
- 反映「環保及社區需要」之交通服務。
- 加強「需求管理，落實使用者付費」之運輸管理。

本計畫針對各運輸系統之短、中、長期發展策略已說明於 6.2節；而各階段發展策略於城際運輸與都市、城鄉、偏遠地區運輸之重點構想，應朝永續運輸體系發展，此體系下針對各運輸系統的發展應可回饋(feedback)至本案原先提出的願景，並透過檢討修正，讓願景與運輸系統發展計畫能前後相呼應，本計畫擬定的回饋機制內容敘述如下：

7.7.1 回饋機制

一、從目標到指標

由目標的制定至行動的落實，往往不是一蹴可幾，因此為能眞正評估嘉義市整體運輸建設的推動成果，必須提供具體之指標，作為運輸系統發展計畫評量的準則與依據。

表7.7-1 嘉義市及週邊地區短中長期發展願景

短期發展願景(1~2 年)	1.交通發展目標	(1) 鞏固嘉義市於嘉義地區交通樞紐的地位。 (2) 提升交通安全。
	2.因應策略	(1) 因應高鐵之出現，嘉義市應與高鐵太保站作密切的整合。 (2) 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。 (3) 市區交通改善(包括單向道與路邊停車設施)。 (4) 易肇事地點逐步診治。
中期發展願景(2~5 年)	1.交通發展目標	(1) 人車並重的運輸。 (2) 嘉義地區的轉運中心 (3) 大眾運輸逐步推展。 (4) 提升交通安全—讓嘉義市成為全國肇事率最低的地區。
	2.因應策略	(1) 因應 BRT 的實施—配合社區特性逐步推動大眾運輸。 (2) 道路系統(含單向道)的改造。 (3) 停車系統的改造。 (4) 行人系統的初步改造。 (5) 自行車系統示範道路。 (6) 交通寧靜區的示範城區。 (7) 大眾運輸服務至少滿足中長程的旅次服務。 (8) 觀光遊憩系統交通規劃。
長期發展願景(5~10 年)	1.交通發展目標	(1) 以人為本的運輸。 (2) 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。
	2.因應策略	(1) 交通寧靜區的規劃與塑造。 (2) 行人設施的改造。 (3) 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)。 (4) 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。 (5) 都市計畫的配合(如湖子內區段徵收細部計畫)。 大眾運輸能服務部份的短程旅次(至少 15%)。

資料來源：本計畫整理

根據6.1節本計畫所研訂的目標體系，其各個子目標達成的指標量尺，說明如后：

(一)目標：提昇生活品質

1.人本重視的交通

指標：(1)設置人行道與人行設施的長度或面積

(2)機車退出騎樓實施的長度

(3)行人徒步區的面積

2.提供便捷的交通

指標：(1)打通騎樓障礙物(例:掃除路霸)

(2)大眾運輸系統班距

(3)嘉義生活圈各地區到達嘉義市時間

(4)嘉義市及週邊地區到達交流道時間

(5)提高無線電叫車率

3.確保安全的交通

指標：(1)肇事列管件數(含受傷與死亡)

(2)肇事死亡件數

(3)事故到場處理時間

4.創造舒適的交通

指標：(1)建設人車共存道路

(2)打通騎樓障礙物(例:掃除路霸)

(3)罰單裁罰率

(4)增加路外停車席

(5)減少路邊停車席

(6)設置交通及旅遊資訊服務處

5.配合都市的發展

指標：(1)增加大眾運輸使用的比例

(2)降低汽機車使用的比例

(3)嘉義市及週邊地區到達市中心區時間

(二)目標：活絡產業環境

指標：(1)嘉義市及週邊地區到達市中心區時間

(2)嘉義市及週邊地區到達交流道時間

(三)目標：調和自然環境

6.減少環境的污染

指標：(1)降低各種運具排煙污染量

(2)提高大眾運輸旅次比例

(3)增加自行車路網或自行車道的長度

7.環保與社區需要

指標：(1)罰單裁罰率

(2)增加路外停車席

(3)減少主幹道路邊停車席

(4)提高無線電叫車率

二、從指標到行動

為能具體說明各目標達成狀況，必須訂定明確的指標種類與門檻值，使針對運輸系統所研提的想法與實施方式，應可回饋(feedback)至本案原先提出的願景，讓願景與運輸系統發展計畫能前後相呼應，本案指標類別包括：可及性、安全性、能源性、環境性、政府效能與生活性六類，各類指標值設定之達成效能，有必要充分瞭解各類指標值之現況績效值，嘉義市及週邊地區現況有關各類指標值之實際值如表 7.7-2 所述，至於本計畫所制定的自我期許值與行動方針如表 7.7-3 所示。

7.7.2 高齡化社會的因應

因嘉義市已邁入高齡化的社會，對於銀髮族在交通運輸上的服務，應給予妥善的安排與照顧，然而銀髮族群在交通活動上大多數無法自行騎乘汽機車或自行車，除步行較無需依賴他人外，其他運

輸工具皆必須仰賴他人的協助與服務，特別是大眾運輸的服務是銀髮族最迫切關心的一環。

在永續運輸上，公車運輸係重要的一環，若能配合民眾的需求(含銀髮族)，利用中型公車與百貨商圈、醫療院所、風景區、休憩景點等結合，採隨招隨停、班距小等經營模式，或參考汐止免費公車經營模式，將嘉義市形象更往上提升，吸引更多的使用者，並能促進大眾運輸的永續發展。

表 7.7-2 各類指標現況值

指標類別	現況指標值	指標類別	現況指標值
可及性	1.平原地區 嘉義沿海鄉鎮到達嘉義市區平均40分鐘。 嘉義市到達機場平均20分鐘。 2.山地地區 山地鄉鎮到達嘉義市區平均90分鐘。 3.嘉義市及週邊地區到達交流道平均20分鐘。	環境性	目前台灣省所使用發布空氣品質惡化警告之空氣污染濃度條件 1.當空氣污染指標(PSI)大於200時為初級惡化。 2.PSI大於300時為中級惡化。 3.PSI大於400時為緊急惡化。
安全性	1.近五年嘉義市每年肇事件數介於24~35件。	政府效能	1.目前嘉義市車禍到場處理平均時間為10分鐘。 2.目前市中心區路邊停車席供給不足。 3.目前嘉義市及週邊地區交通資訊中心未超過5處
能源性	1.目前嘉義市大眾運輸旅次比例約2.5% 。 2.目前嘉義市步行旅次比例約12.9%。 3.目前嘉義市自行車旅次比例約9.4%。	生活性	1.嘉義市並未嚴格執行機車退出騎樓政策 2.目前嘉義市有部份騎樓障礙物亟需打通 3.現況大眾運輸系統班距 離峰時段大於60分鐘 尖峰時段大於20分鐘 4.現況無線電計程車叫車率小於50%

資料來源:本計畫整理

表 7.7-3 各類指標自我期許值

指標類別	自我期許	行動方針
可及性	1.嘉義生活圈平原地區 到達嘉義市區小於30分鐘 到達交流道小於20分鐘 2.嘉義市及週邊地區 到達嘉義市中心區小於30分鐘 到達機場、高鐵站小於30分鐘 到達交流道小於20分鐘 3.逐年減少主幹道路邊停車席位5%	●加速建設網格狀快速道路路網 ●運用科技(ITS)提高速公路路網運輸效率 ●完成道路功能分類及路型規劃 ●機場、高鐵站規劃聯外運輸系統(含BRT) ●減少主幹道路邊停車席位以提高車行容量
安全性	1.肇事列管件數減少10% 2.肇事死亡件數減少10%	●推動都會區共同之交通管理單行法規 ●加強違規行為之約束與矯正教育 ●推動動態違規取締、自動化取締 ●危險路段、路口改善計畫 ●建立道路、平交道週期性安全體檢系統
能源性	1.提昇大眾運輸旅次比例至10% 2.提昇步行、自行車旅次比例至20%	●推動中心區道路不准停放汽機車 ●推廣通學巷道 ●以空污稅、交通衝擊稅補貼大眾運輸 ●推動鼓勵高乘載運具使用計畫
環境性	1.降低公車排煙污染程度7.5% 2.降低汽機車廢氣污染量5% 3.空污指標達200psi時市區禁行機車車輛	●淘汰老舊公車 ●引進天然氣公車 ●完成市區擁擠費立法 ●推動汽機車限制區 ●廣設空污監測站，以空污指數管理車輛行駛
政府效能	1.車禍到場處理時間 到達嘉義市小於10分鐘 2.罰單裁罰率97.5% 以上 3.增加路外停車席10% 4.設置交通資訊中心10處	●加強交警警力與設備 ●獎勵民間興建路外停車場 ●加強違規停車取締及拖吊 ●結合民間資源，促進交通資訊及時服務機能
生活性	1.行人徒步區規劃 1處~3處 2.交通寧境區規劃 1處~3處 2.打通騎樓障礙物 嘉義市10,000平方公尺 3.大眾運輸系統班距 離峰時段小於60分鐘 尖峰時段小於15分鐘 4.提高無線電計程車叫車率50%	●以社區總體營造凝聚地方共識，推動行人徒步區或交通寧靜區規劃 ●要求派出所加強取締人行道騎樓違規障礙物 ●編列預算補貼公車，保持適當服務水準 ●鼓勵民間推動無線電計程車服務

資料來源:本計畫整理

7.8 運輸系統計畫評估

7.8.1 計畫評估方法

運輸系統發展計畫實施方案優先順序的評估，很難有一套絕對的衡量標準，尤其構想階段的實施方案，尚難以具體量化或貨幣化評定其效益，只能作質化(或定性)說明，衡量標準往往取決於個人的價值判斷或偏好。嘉義市運輸系統發展計畫強調的是妥協性，其不只是整合計畫方案內容，決策者間的整合、協調亦是工作重點，這包括各部門間(例如:交通局與工務局)、地方政府與中央政府間決策者的價值偏好，不同的偏好將影響方案優先順序的排定結果。基於下列幾項重要因素，本研究採用「嘉義都會區運輸系統整體規劃」案(民國 88 年)之多評準決策方法進行評估。

1.多目標決策模式

嘉義市之運輸系統發展計畫實施方案，其重要性並非單一目標或準則所能決定，所涉及的是許多可能相互衝突且為不同部門或利益團體所重視，因此，應採用多目標決策模式進行。

2.群體決策模式

評估方案的優先順序涉及眾多決策者的價值判斷，並非單一決策者所能獨斷，為使決策過程更具有共識性及一致性，採行群體決策方式，以便尋找出協調的開發時程。

3.目標達成矩陣

由於有些目標無法很具體的定義其意義，而且方案的內容亦無法很確切地量度其成本與效益，除非能針對該方案做專案計畫或詳細評估，因此，只能藉由專家、學者的學識及經驗作專業的判斷。

依據前述，本研究各運輸系統發展執行優先順序之評估流程如圖 7.8-1 所示，主要分為下列幾項步驟：

1.建立評估目標體系

2.評估準則之研訂

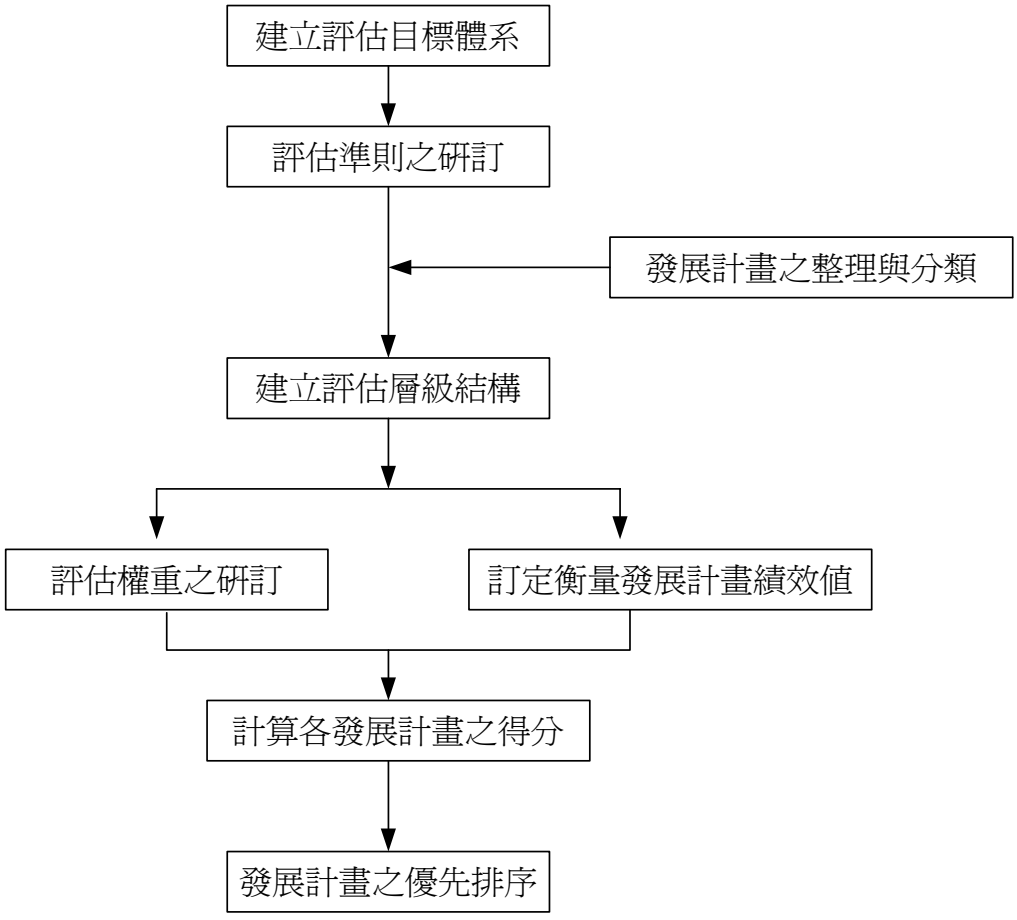
3.發展計畫之分類與整理

4.建立評估層級結構

5.評估權重與績效值衡量之研訂

6.各發展計畫之得分計算

7.發展計畫之優先排序



資料來源：民國88年「嘉義都會區運輸系統整體規劃」

圖7.8-1　計畫評估流程

一、評估目標、準則、權重之擬定

根據第六章所提之目標體系，主要包括「提升生活環境」、「活絡產業環境」、以及「調和自然環境」等三大主要發展目標，於進行計畫評估時，除考慮上述三項發展目標外，擬增加「計畫之執行環境」之目標進行評估，此四項目標下各評估準則(共 14 項)與準則之權重如表 7.8-1 所示。

表7.8-1 各項評估目標與準則之權重

目標	權重	準則	權重
提昇生活環境	30.0	1.提昇交通安全	30.0
		2.提昇運輸效率	20.0
		3.增加交通便利	18.1
		4.利於整合各運輸系統	15.6
		5.反映地方需求	16.3
活絡產業環境	22.5	1.降低運輸成本	26.3
		2.提昇地區競爭力	40.0
		3.調和都會發展	33.8
調和自然環境	25.6	1.減少環境污染	38.8
		2.生態保育之維護	31.3
		3.現有自然景觀妥善利用	30.0
計畫之執行環境	21.9	1.用地取得容易性	37.5
		2.減少民眾抗爭	35.6
		3.財源籌措自償性	26.9

資料來源：民國88年「嘉義都會區運輸系統整體規劃」

二、發展計畫之分類與整理

整理前述 7.1 節至 7.7 節各部門之發展計畫，將其分為執行中之既定計畫、有經費概估之計畫、以及無經費概估之計畫等三類，其中執行中之既定計畫，應照原計畫進度繼續進行，排除在評估計畫之外，僅針對其他兩類計畫進行優先順序評估。執行中之既定計畫包括：

●中山高速公路員林高雄段拓寬工程
●中南二高連絡道路改善計畫
●高鐵太保站區連絡道路改善
●東西向快速公路建設計畫-東石嘉義線(第一、二期)
●高速鐵路建設計畫
●高鐵太保站與嘉義市間BRT計畫(既定部份)
●盧厝地區四號道路工程(生活圈道路)
●後湖地區四等四號道路工程(生活圈道路)
●後湖地區四等三號道路工程(生活圈道路)
●北社尾六號道路工程(生活圈道路)
●北社尾五號道路工程(生活圈道路)
●保忠一街道路工程(生活圈道路)
●阿里山森林鐵路BOT計畫

三、衡量發展方案績效值之訂定

納入嘉義市運輸系統發展計畫者共45項(不包含執行中的既定計畫)，本計畫採用目標達成矩陣法來評估各計畫達成目標之績效值，以 0~10 分別評斷計畫之績效值，0 代表該計畫與目標毫無關係，10 代表計畫能完全達到預期目標，彙整如表 7.8-2 所示。

表7.8-2　評分值與標準化

	評分值	標準化
1.極差	0~2	0~20%
2.尚可	2~4	20~40%
3.中等	4~6	40~60%
4.佳	6~8	60~80%
5.極佳	8~10	80~100%

7.8.2 計畫評估結果

將 45 項計畫分別依據 14 項評估準則的績效矩陣，以及 14 項準則之平均權重，計算出每一計畫之評分，並排列其優先順序如表 7.8-3 所示，依部門別、以及依各計畫之評分結果與考量各計畫間之前後配合關係，檢討各部門之實施時程如下：

1.道路系統

為提升道路交通的安全性，「易肇事路段改善計畫」應列為嘉義市道路系統最優先執行項目；至於「市中心區單向道系統改善計畫」、「公道一高架快速道路工程」等計畫，於提昇生活品質或活絡產業環境之目標達成值較高，因此將其實施年期規劃於民國97~100年。

2.公路客運系統

考慮「嘉義市先期性的客運轉運中心」之排序為公路客運系統總體排序之最優先，顯示該計畫之重要性，因此期望此計畫能於民國95至96年完成，另為推展嘉義市的大眾運輸服務，「快捷BRT計畫」與「調整現有市區公車」皆是短期內應極力推動的重點工作。

3.運輸管理系統

「交通寧靜區規劃」與「機車退出騎樓」措施若能在嘉義市實施成功的話，皆可改變都市風貌並明確提升生活的品質，嘉義市政府現階段應考量列為施政重點項目。

此外，為使嘉義市的交通運輸系統能與其它先進城市接軌，未來嘉義市應朝智慧型運輸系統發展，而其基本要件為「成立交通控制中心」，因此嘉義市未來可考量與嘉義縣合作共同設置交通控制中心，除可節省建置經費外，並能充份發揮區域合作的實質效益。

表7.8-3 依部門時程排定之優先順序(1/2)

部門	期程	計畫名稱	提昇生活環境	活絡產業環境	調和自然環境	計畫之執行環境	總分	優先順序	預訂實施年期
道路系統	短期	易肇事路段改善計畫	74	60	60	69	66.2	1	95-96
		保忠二街道路工程(生活圈道路)	70	77	40	50	59.5	2	95-96
	中期	市中心區單向道系統改善計畫	77	65	65	60	67.5	1	97-100
		公道一高架快速道路工程(生活圈道路)	75	77	50	50	63.6	2	97-100
		劉厝地區七號道路工程(生活圈道路)	70	70	50	62	63.1	3	97-100
		盧厝20米計畫道路新闢工程(生活圈道路)	65	63	50	69	61.6	4	97-100
		嘉義東側外環道路計畫	60	70	40	55	56.0	5	97-100
		嘉義市與竹崎交流道銜接計畫	60	70	40	55	56.0	6	97-100
		嘉義市東側林森東路與大雅路間聯絡道計畫	60	70	40	55		7	
		北社尾簡易車站西側聯外道路工程(生活圈道路)	60	63	40	50	53.4	8	97-100
	長期	後湖工業區及週邊地區道路升級計畫	74	76	60	20	59.0	1	101-110
		湖子內地區整體路網規劃	75	70	60	20	58.0	2	101-110
		嘉義市外圍地區大外環道路計畫	65	73	40	30	52.7	3	101-110
公路客運系統	短期	嘉義市先期性的客運轉運中心	74	70	60	69	68.4	1	95-96
		快捷BRT計畫	77	70	50	69	66.8	2	95-96
		調整現有市區公車	77	70	50	62	65.2	3	95-96
	中期	主題導向公車	74	60	60	60	64.2	1	97-100
		市區公車/接駁車	77	60	40	60	60.0	2	97-100
	長期	嘉義市永久性的客運轉運中心	74	60	60	50	62.0	1	101-110
		輻射環狀式路網	74	60	60	50	62.0	2	101-110
鐵路系統	短期	鐵路平交道改善計畫	74	60	60	69	66.2	1	95-96
		阿里山森林鐵路接駁轉乘服務改善計畫	67	60	40	69	58.9	2	95-96
	中期	高速鐵路與台鐵整合計畫	74	60	60	69	66.2	1	97-100
	長期	市區鐵路高架化	74	60	60	40	59.8	1	101-110
		漸進式輕軌系統規劃	77	60	50	30	56.0	2	101-110
		高速鐵路與台鐵、輕軌系統、阿里山森林鐵路整合計畫	78	73	40	20	54.4	3	101-110

資料來源:本計畫分析整理

表7.8-3 依部門時程排定之優先順序(2/2)

部門	期程	計畫名稱	提昇生活環境	活絡產業環境	調和自然環境	計畫之執行環境	總分	優先順序	預訂實施年期
空運系統	中期	水上機場聯外道路改善計畫	74	60	60	60	64.2	1	97-100
遊憩運輸系統	短期	旅遊專車開闢計畫	70	70	60	60	65.3	1	95-96
		觀光遊憩地區道路指引標誌改善計畫	70	70	60	60	65.3	2	95-96
	中期	嘉義都會區各遊憩地區道路系統銜接計畫	70	70	60	55	64.2	1	97-100
		阿里山旅遊線公路客運整合計畫	60	70	60	50	60.1	2	97-100
運輸系統管理	短期	交通寧靜區規劃	90	50	80	60	71.9	1	95-96
		八掌溪河濱遊憩公園自行車路網規劃	80	50	80	60	68.9	2	95-96
		啓明路(垂楊路至嘉義公園)自行車路網規劃	78	50	70	60	65.7	3	95-96
		嘉義市停車系統發展計畫	78	50	50	60	60.6	4	95-96
		中小學學生接送區配置計畫	72	50	50	60	58.8	5	95-96
		成立交通控制中心	70	50	50	20	49.4	6	95-96
	中期	觀光地區指標系統改善計畫	77	60	60	60	65.1	1	97-100
		機車退出騎樓	78	60	50	40	58.5	2	97-100
		通學巷規劃	70	60	50	40	56.1	3	97-100
		行人徒步區規劃	70	60	50	30	53.9	4	97-100
		世賢路自行車路網規劃	70	50	50	30	51.6	5	97-100
	長期	智慧型運輸系統發展計畫	77	77	60	30	62.4	1	101-110
		忠孝路自行車路網規劃	70	63	60	30	57.1	2	101-110
		鐵路高架化平面道路自行車路網規劃	70	63	60	20	54.9	3	101-110

資料來源:本計畫分析整理

第八章 結論與建議

8.1 結論

1. 本計畫研擬一套供嘉義市政府落實交通運輸系統建設的重要指導綱領，並為延續前省府交通處辦理的「嘉義都會區整體運輸系統規劃」，由嘉義市政府定期更新相關資料，以便能隨時掌握嘉義市交通運輸發展趨勢、健全網路、滿足市民行的需求。
2. 依據「嘉義市交通政策白皮書」有關嘉義市之交通發展定位與方向，本計畫規劃嘉義市與週邊地區的發展願景與趨勢可朝「**一心、四軸**」的方向推展(參閱 3.2 節的說明)。
3. 嘉義市道路系統依功能可分為聯外道路、環狀道路、主要道路、與次要道路四類，11 條主要聯外道路中已明顯呈現壅塞者包括文化路與吳鳳南路，其次是林森路與北港路(主要是上下午尖峰)，環狀道路以世賢路為代表，而世賢路已逐漸發揮其交通疏散功能，有效導引不進入嘉義市區的車輛能快速通過，但世賢路在嘉義市東南部分仍未能有效銜接，影響外環道之整體服務效能；此外嘉義市與週邊地區之聯繫主要依靠聯外道路，目前欠缺大外環道之規劃，致使嘉義市外圍地區通過性交通並不便利，仍需繞道嘉義市區道路；至於嘉義市區主要道路中亟待改善的區域，以舊市中區列為最優先考量，包括 17 條單向道的檢討與改善。
4. 本計畫就嘉義市 10 處經常造成瓶頸或肇事率高之地點，針對產生原因進行檢討，籌謀短期改善措施，以增進行車安全(參閱 7.1 節的說明)。
5. 未來目標年(民國 110 年)嘉義市運輸系統發展仍以道路系統為主幹，同時在配合高鐵通車效應下，應積極發展大眾運輸系統(包括 BRT 或輕軌)。
6. 本計畫依據相關研究之大眾運輸使用調查分析，並引用「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」之分析成果，檢

討現有市區公車、百貨接駁公車、醫療接駁公車等公車路線及營運狀況，配合觀光景點區位、長青設施區位，及原有百貨接駁公車、醫療接駁公車路線，規劃各式營運路線，如長青醫療專線、百貨專線、觀光專線等，並引進中小型公車，提供優質公車服務(參閱 7.2 節的說明)。

7. 本計畫針對嘉義市及週邊地區整體運輸發展所擬定之各種策略與措施，係以「嘉義市交通政策白皮書」所研提者為基礎，在時程規劃上分成短期、中期與長期三種政策執行年限，短期係指在 1～2 年內(民國 96 年底前)即可執行者，中期係指在 3～5 年(民國 100 年底前)可以推動者，長期則為 6～15 年(預計民國 110 年底前)可執行或完成者。
8. 展望未來，本市發展應更加強調人性化之空間與運輸環境，運輸系統在提供適當之機動性與可及性外，更應重視優質生活品質之營造，亦即須建立以人為本之交通環境，以符合永續發展之目標。

8.2 建議

1. 依據嘉義市現行單向道之狀況，單向通行對於道路兩側停車管制有諸多的限制與不便，而尚有足夠路幅空間供小型車會車通過之道路僅屬民權路，其沿線交通狀況尚稱良好，故建議將民權路屬單向通行管制路段變更為雙向通行之道路，但開放民權路雙向通行之同時，亦須配合路邊停車管制之執行，以避免路邊停車的開放壓縮民權路通行空間，並使車行順暢性降低。
2. 吳鳳北路至啓明路間之道路是否應變更為汽車單向道，因路邊停車管制不易執行，再加上現行汽車單向道在法令規定上仍存有疑義，因此不建議採納。
3. 本計畫建議市有公車(7 部中型巴士)不論是仍委託嘉義縣公車處經營或收回專營皆是可行方式，假日可作為 BRT 接駁公車、觀光公車、購物公車之用，平日則作為 BRT 接駁公車、市區公車、長青公車、醫療接駁公車之用，至於 7 部中型巴士之營運行駛範圍可以嘉義火車站前的市中心區域為優先考量。
4. 本計畫為推動將道路空間以車輛行駛為主的訴求，建議本市停車政策朝向以路外停車為主、路邊停車為輔的方向努力，未來若逐漸取消路邊停車格位，勢必增加路外停車空間來吸納減少的路邊停車空間，而公園用地因可作多目標使用，故可作為路外停車場興闢的候選用地，其中公 11、公 15、公 16 皆位於市中心區且可劃設 100 格以上停車位，故建議列為優先考量。
5. 基於台北市推動機車退出騎樓措施已有六年多的經驗，且執行成果頗受好評，此管制措施本市現階段亦試辦推動，本計畫建議本市可借鏡台北市推動的經驗，並依據嘉義市的民意反應，選擇推動機車退出騎樓措施阻力較小的路段先行試辦，待有初步績效後再逐步擴大。
6. 本計畫擬定兩處行人徒步示範區，分別位於文化路與公明路週邊地區，期市政府能透過行人徒步示範區的規劃與建設，逐步改造

市中心區的交通環境，將目前以車為主的交通環境，透過行人徒步區的引入，除讓市民與遊客能充份領略不同的都市風情外，更能順勢讓長久以來以汽機車為主的市區交通，能逐漸重視以人為本的訴求，同時也能減輕市區道路與停車空間不足的壓力。

7. 本市 ITS 發展可先由交控中心做起，而後再處理智慧型運輸系統的發展較合適，本計畫建議未來嘉義市可與嘉義縣合作進行交控中心的建置。
8. 本計畫建議可以經國新城為示範地區進行交通寧靜區的規劃，主要是在社區內道路上設置硬體設施或改變人車的交通動線，以減少機動車輛所帶來的負面影響，並且改變駕駛人與當地居民的交通行為，藉以改善街道使用者的生活品質。
9. 在永續運輸上，公車運輸係重要的一環，若能配合民眾的需求(含銀髮族)，利用中型公車與百貨商圈、醫療院所、風景區、休憩景點等結合，採隨招隨停、班距小等經營模式，或參考汐止免費公車經營模式，將本市形象更往上提升，吸引更多的使用者，並能促進大眾運輸的永續發展。
10. 本市未來可配合行政院經濟建設委員會推動的「人本交通運輸系統規劃及示範案例-以嘉義市為例」案，逐步落實以人為本的交通理念，讓本市能進行交通環境改造，提升生活品質與效率，強化城市競爭力。

附　錄　一

嘉義市道路服務水準評估表

附表 1-1 中山路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
林森西路	新榮路	往東	200	24.17	0.00	24.17	29.79	B
		往西	200	24.33	21.00	45.33	15.88	E
新榮路	西榮街	往東	100	11.33	0.00	11.33	31.76	B
		往西	100	9.50	0.00	9.50	37.89	A
西榮街	民生北路	往東	120	16.33	22.67	39.00	11.08	E
		往西	120	13.67	0.00	13.67	31.61	B
民生北路	國華街	往東	250	24.50	4.33	28.83	31.21	B
		往西	250	27.33	20.83	48.17	18.69	D
國華街	文化路	往東	100	22.67	0.00	22.67	15.88	E
		往西	100	14.83	4.17	19.00	18.95	D
文化路	吳鳳北路	往東	430	46.33	25.67	72.00	21.50	C
		往西	430	40.50	0.00	40.50	38.22	A
吳鳳北路	忠孝路	往東	120	12.33	0.00	12.33	35.03	A
		往西	120	15.83	12.67	28.50	15.16	E
忠孝路	共和路	往東	120	11.00	0.00	11.00	39.27	A
		往西	120	12.67	10.00	22.67	19.06	D
共和路	和平路	往東	110	13.17	11.83	25.00	15.84	E
		往西	110	11.17	0.00	11.17	35.46	A
和平路	維新路	往東	300	31.33	11.00	42.33	25.51	B
		往西	300	24.17	10.67	34.83	31.00	B
維新路	民國路	往東	120	13.00	4.00	17.00	25.41	B
		往西	120	14.83	9.83	24.67	17.51	D
民國路	新生路	往東	130	12.17	4.50	16.67	28.08	B
		往西	130	15.50	4.17	19.67	23.80	C
新生路	啓明路	往東	200	33.33	11.67	45.00	16.00	D
		往西	200	31.33	8.17	39.50	18.23	D
林森西路	啓明路	往東	2300	271.67	95.67	367.33	22.54	C
		往西	2300	255.67	101.50	357.17	23.18	C

附表 1-2 中山路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間（秒）	平均延滯時間（秒）	平均旅行時間（秒）	平均旅行速率（KM/HR）	服務水準
林森西路	新榮路	往東	200	30.00	16.17	46.17	15.60	E
		往西	200	34.33	11.00	45.33	15.88	E
新榮路	西榮街	往東	100	13.50	0.00	13.50	26.67	B
		往西	100	19.33	4.33	23.67	15.21	E
西榮街	民生北路	往東	120	17.17	13.17	30.33	14.24	E
		往西	120	14.33	0.00	14.33	30.14	B
民生北路	國華街	往東	250	40.83	26.17	67.00	13.43	E
		往西	250	42.67	19.17	61.83	14.56	E
國華街	文化路	往東	100	31.83	0.00	31.83	11.31	E
		往西	100	31.33	21.17	52.50	6.86	F
文化路	吳鳳北路	往東	430	53.17	14.00	67.17	23.05	C
		往西	430	62.00	4.00	66.00	23.45	C
吳鳳北路	忠孝路	往東	120	17.33	9.33	26.67	16.20	D
		往西	120	13.83	13.00	26.83	16.10	D
忠孝路	共和路	往東	120	12.67	0.00	12.67	34.11	A
		往西	120	16.50	8.83	25.33	17.05	D
共和路	和平路	往東	110	16.67	14.33	31.00	12.77	E
		往西	110	15.33	0.00	15.33	25.83	B
和平路	維新路	往東	300	32.17	9.50	41.67	25.92	B
		往西	300	31.33	13.17	44.50	24.27	C
維新路	民國路	往東	120	18.67	0.00	18.67	23.14	C
		往西	120	17.17	5.00	22.17	19.49	D
民國路	新生路	往東	130	19.83	19.83	39.67	11.80	E
		往西	130	16.50	10.50	27.00	17.33	D
新生路	啓明路	往東	200	34.33	13.50	47.83	15.05	E
		往西	200	34.50	13.17	47.67	15.10	E
林森西路	啓明路	往東	2300	281.67	125.00	406.67	20.36	C
		往西	2300	352.00	128.00	480.00	17.25	D

附表 1-3 垂陽路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
新民路	仁愛路	往東	300	37.33	11.17	48.50	22.27	C
		往西	300	44.00	7.17	51.17	21.11	C
仁愛路	西門街	往東	120	12.83	4.67	17.50	24.69	C
		往西	120	12.00	7.17	19.17	22.54	C
西門街	新榮路	往東	100	10.17	0.00	10.17	35.41	A
		往西	100	10.83	0.00	10.83	33.23	A
新榮路	西榮街	往東	100	9.17	8.67	17.83	20.19	C
		往西	100	7.50	6.17	13.67	26.34	B
西榮街	民生北路	往東	110	13.67	3.33	17.00	23.29	C
		往西	110	11.83	0.00	11.83	33.46	A
民生北路	國華街	往東	230	17.00	0.00	17.00	48.71	A
		往西	230	26.17	17.50	43.67	18.96	D
國華街	文化路	往東	100	14.67	7.33	22.00	16.36	D
		往西	100	9.50	0.00	9.50	37.89	A
文化路	興中街	往東	160	19.17	3.50	22.67	25.41	B
		往西	160	16.00	4.50	20.50	28.10	B
興中街	吳鳳北路	往東	200	16.83	0.00	16.83	42.77	A
		往西	200	19.67	0.00	19.67	36.61	A
吳鳳北路	共和路	往東	220	16.00	6.83	22.83	34.69	A
		往西	220	34.00	35.00	69.00	11.48	E
共和路	和平路	往東	180	19.17	23.83	43.00	15.07	E
		往西	180	24.33	3.00	27.33	23.71	C
和平路	安和街	往東	80	9.67	0.00	9.67	29.79	B
		往西	80	16.67	0.00	16.67	17.28	D
安和街	民國路	往東	220	23.33	0.00	23.33	33.94	A
		往西	220	15.00	0.00	15.00	52.80	A
民國路	彌陀路	往東	60	16.67	16.00	32.67	6.61	F
		往西	60	8.00	0.00	8.00	27.00	B
新民路	彌陀路	往東	2120	235.67	85.33	321.00	23.78	C
		往西	2120	255.50	80.50	336.00	22.71	C

附表 1-4 垂陽路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
新民路	仁愛路	往東	300	14.17	7.00	21.17	20.41	C
		往西	300	15.50	0.00	15.50	27.87	B
仁愛路	西門街	往東	120	10.83	0.00	10.83	33.23	A
		往西	120	9.83	0.00	9.83	36.61	A
西門街	新榮路	往東	100	12.17	0.00	12.17	29.59	B
		往西	100	15.50	6.33	21.83	16.49	D
新榮路	西榮街	往東	100	19.17	23.33	42.50	9.32	F
		往西	100	12.33	14.33	26.67	14.85	E
西榮街	民生北路	往東	110	17.17	0.00	17.17	48.23	A
		往西	110	24.83	7.00	31.83	26.01	B
民生北路	國華街	往東	230	10.67	2.50	13.17	27.34	B
		往西	230	12.83	0.00	12.83	28.05	B
國華街	文化路	往東	100	17.83	14.83	32.67	17.63	D
		往西	100	23.83	17.00	40.83	14.11	E
文化路	興中街	往東	160	26.67	7.00	33.67	21.39	C
		往西	160	21.67	5.00	26.67	27.00	B
興中街	吳鳳北路	往東	200	16.83	10.17	27.00	29.33	B
		往西	200	29.83	16.17	46.00	17.22	D
吳鳳北路	共和路	往東	220	24.17	2.33	26.50	24.45	C
		往西	220	25.83	0.00	25.83	25.08	B
共和路	和平路	往東	180	9.67	0.00	9.67	29.79	B
		往西	180	15.83	1.67	17.50	16.46	D
和平路	安和街	往東	80	27.83	2.67	30.50	25.97	B
		往西	80	18.67	0.00	18.67	42.43	A
安和街	民國路	往東	220	22.17	27.00	49.17	4.39	F
		往西	220	10.33	0.00	10.33	20.90	C
民國路	彌陀路	往東	60	262.50	119.67	382.17	19.97	D
		往西	60	265.17	96.17	361.33	0.00	F
新民路	彌陀路	往東	2120	491.83	216.50	708.33	10.77	E
		往西	2120	502.00	163.67	665.67	11.47	E

附表 1-5 民族路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
新民路	仁愛路	往東	300	37.56	4.11	41.67	25.92	B
		往西	300	42.11	25.67	67.78	15.93	E
仁愛路	新榮路	往東	210	28.00	9.11	37.11	20.37	C
		往西	210	41.11	8.89	50.00	15.12	E
新榮路	民生北路	往東	220	29.11	9.00	38.11	20.78	C
		往西	220	27.33	1.89	29.22	27.10	B
民生北路	國華街	往東	270	22.11	2.67	24.78	39.23	A
		往西	270	26.44	28.56	55.00	17.67	D
國華街	文化路	往東	110	16.00	6.78	22.78	17.39	D
		往西	110	21.67	0.00	21.67	18.28	D
文化路	吳鳳北路	往東	400	50.22	16.00	66.22	21.74	C
		往西	400	39.00	0.78	39.78	36.20	A
吳鳳北路	忠孝路	往東	140	21.00	0.78	21.78	23.14	C
		往西	140	17.00	3.11	20.11	25.06	B
忠孝路	共和路	往東	130	17.89	3.78	21.67	21.60	C
		往西	130	17.56	3.44	21.00	22.29	C
共和路	和平路	往東	190	21.89	0.00	21.89	31.25	B
		往西	190	25.89	10.00	35.89	19.06	D
和平路	民國路	往東	330	41.67	16.44	58.11	20.44	C
		往西	330	35.11	18.22	53.33	22.28	C
民國路	啓明路	往東	120	19.67	0.00	19.67	21.97	C
		往西	120	19.11	0.78	19.89	21.72	C
新民路	啓明路	往東	2420	305.11	68.67	373.78	23.31	C
		往西	2420	312.33	101.33	413.67	21.06	C

附表 1-6 民族路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
新民路	仁愛路	往東	300	37.00	12.50	49.50	21.82	C
		往西	300	69.88	55.13	125.00	8.64	F
仁愛路	新榮路	往東	210	30.25	7.13	37.38	20.23	C
		往西	210	43.13	16.88	60.00	12.60	E
新榮路	民生北路	往東	220	31.50	19.25	50.75	15.61	E
		往西	220	34.50	0.00	34.50	22.96	C
民生北路	國華街	往東	270	37.25	7.75	45.00	21.60	C
		往西	270	34.88	29.75	64.63	15.04	E
國華街	文化路	往東	110	25.88	17.50	43.38	9.13	F
		往西	110	19.00	4.75	23.75	16.67	D
文化路	吳鳳北路	往東	400	69.50	25.00	94.50	15.24	E
		往西	400	65.13	7.75	72.88	19.76	D
吳鳳北路	忠孝路	往東	140	16.75	0.00	16.75	30.09	B
		往西	140	26.13	10.88	37.00	13.62	E
忠孝路	共和路	往東	130	16.63	3.88	20.50	22.83	C
		往西	130	13.25	1.63	14.88	31.46	B
共和路	和平路	往東	190	26.13	8.50	34.63	19.75	D
		往西	190	31.88	9.88	41.75	16.38	D
和平路	民國路	往東	330	42.13	11.63	53.75	22.10	C
		往西	330	43.63	22.75	66.38	17.90	D
民國路	啓明路	往東	120	19.88	4.00	23.88	18.09	D
		往西	120	15.88	0.00	15.88	27.21	B
新民路	啓明路	往東	2420	352.88	117.13	470.00	18.54	D
		往西	2420	397.25	159.38	556.63	15.65	E

附表 1-7 民生路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
林森西路	民權路	往北	100	48.00	4.17	52.17	6.90	F
		往南	100	20.17	14.00	34.17	10.54	E
民權路	北榮街	往北	150	26.50	12.00	38.50	14.03	E
		往南	150	21.33	2.50	23.83	22.66	C
北榮街	中山路	往北	170	16.83	0.00	16.83	36.36	A
		往南	170	18.00	12.00	30.00	20.40	C
中山路	民族路	往北	430	49.50	31.83	81.33	19.03	D
		往南	430	47.17	13.33	60.50	25.59	B
民族路	垂楊路	往北	260	30.83	34.00	64.83	14.44	E
		往南	260	29.50	23.83	53.33	17.55	D
垂楊路	成功街	往北	140	28.33	7.00	35.33	14.26	E
		往南	140	18.83	8.83	27.67	18.22	D
成功街	永安街	往北	150	25.67	4.00	29.67	18.20	D
		往南	150	24.17	1.17	25.33	21.32	C
永安街	興業西路	往北	350	19.83	0.00	19.83	63.53	A
		往南	350	24.33	12.00	36.33	34.68	A
興業西路	興安街	往北	580	53.67	10.67	64.33	32.46	B
		往南	580	51.83	12.33	64.17	32.54	B
興安街	世賢路	往北	200	33.17	0.00	33.17	21.71	C
		往南	200	33.83	13.33	47.17	15.27	E
世賢路	下路頭	往北	110	40.00	13.67	53.67	7.38	F
		往南	110	36.50	0.00	36.50	10.85	E
下路頭	南京路	往北	770	62.00	4.50	66.50	41.68	A
		往南	770	50.83	2.50	53.33	51.98	A
南京路	湖子內路	往北	80	18.17	0.00	18.17	15.85	E
		往南	80	21.33	0.00	21.33	13.50	E
林森路	湖子內路	往北	3490	452.50	121.83	574.33	21.88	C
		往南	3490	397.83	115.83	513.67	24.46	C

附表 1-8 民生路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
林森西路	民權路	往北	100	19.40	15.40	34.80	10.34	E
		往南	100	32.60	32.20	64.80	5.56	F
民權路	北榮街	往北	150	44.00	5.40	49.40	10.93	E
		往南	150	27.00	3.20	30.20	17.88	D
北榮街	中山路	往北	170	19.00	6.00	25.00	24.48	C
		往南	170	20.00	14.00	34.00	18.00	D
中山路	民族路	往北	430	85.00	19.80	104.80	14.77	E
		往南	430	62.40	10.80	73.20	21.15	C
民族路	垂楊路	往北	260	48.40	33.40	81.80	11.44	E
		往南	260	64.40	31.40	95.80	9.77	F
垂楊路	成功街	往北	140	23.40	24.20	47.60	10.59	E
		往南	140	31.40	13.00	44.40	11.35	E
成功街	永安街	往北	150	26.80	0.00	26.80	20.15	C
		往南	150	33.00	7.00	40.00	13.50	E
永安街	興業西路	往北	350	38.80	4.00	42.80	29.44	B
		往南	350	35.60	3.40	39.00	32.31	B
興業西路	興安街	往北	580	61.80	19.40	81.20	25.71	B
		往南	580	49.00	4.00	53.00	39.40	A
興安街	世賢路	往北	200	22.40	12.00	34.40	20.93	C
		往南	200	51.00	18.00	69.00	10.43	E
世賢路	下路頭	往北	110	34.40	10.00	44.40	8.92	F
		往南	110	30.20	19.60	49.80	7.95	F
下路頭	南京路	往北	770	56.60	0.40	57.00	48.63	A
		往南	770	76.40	2.00	78.40	35.36	A
南京路	湖子內路	往北	80	21.00	11.00	32.00	9.00	F
		往南	80	19.60	4.40	24.00	12.00	E
林森路	湖子內路	往北	3490	525.33	161.00	686.33	18.31	D
		往南	3490	461.00	163.00	624.00	20.13	C

附表 1-9 文化路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
垂楊路	民族路	往北	236	39.44	17.89	57.33	14.82	E
		往南	236	47.22	16.89	64.11	13.25	E
民族路	民權路	往北	684	91.67	14.00	105.67	23.30	C
		往南	684	101.22	19.67	120.89	20.37	C
民權路	林森西路	往北	228	39.11	19.56	58.67	13.99	E
		往南	228	34.00	5.56	39.56	20.75	C
林森西路	博愛路	往北	628	71.78	51.89	123.67	18.28	D
		往南	628	80.00	8.11	88.11	25.66	B
博愛路	友愛路	往北	312	37.22	4.56	41.78	26.89	B
		往南	312	41.11	56.33	97.44	11.53	E
友愛路	國華新村	往北	160	19.78	4.44	24.22	23.78	C
		往南	160	22.11	12.33	34.44	16.72	D
國華新村	世賢路一段	往北	200	25.44	10.33	35.78	20.12	C
		往南	200	27.44	8.78	36.22	19.88	D
世賢路一段	文化路740巷	往北	300	53.33	8.44	61.78	17.48	D
		往南	300	49.44	18.67	68.11	15.86	E
文化路740巷	後厝仔	往北	1300	110.00	6.56	116.56	40.15	A
		往南	1300	124.22	12.78	137.00	34.16	A
垂楊路	後厝仔	往北	4048	487.78	137.67	625.44	23.30	C
		往南	4048	526.78	159.11	685.89	21.25	C

附表 1-10 文化路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
中山路	民權路	往北	248	49.63	14.00	63.63	14.03	E
		往南	248	39.50	2.50	42.00	21.26	C
民權路	林森西路	往北	228	47.75	28.50	76.25	10.76	E
		往南	228	45.50	20.38	65.88	12.46	E
林森西路	博愛路	往北	628	87.75	93.63	181.38	12.46	E
		往南	628	90.88	66.25	157.13	14.39	E
博愛路	友愛路	往北	312	45.00	19.75	64.75	17.35	D
		往南	312	47.00	59.00	106.00	10.60	E
友愛路	國華新村	往北	160	18.00	2.50	20.50	28.10	B
		往南	160	26.38	4.75	31.13	18.51	D
國華新村	世賢路一段	往北	200	33.38	41.00	74.38	9.68	F
		往南	200	33.88	19.50	53.38	13.49	E
世賢路一段	文化路740巷	往北	300	63.75	19.00	82.75	13.05	E
		往南	300	59.13	51.13	110.25	9.80	F
文化路740巷	後厝仔	往北	1300	106.00	6.75	112.75	41.51	A
		往南	1300	123.00	17.88	140.88	33.22	A
垂楊路	後厝仔	往北	3612	451.25	225.13	676.38	19.22	D
		往南	3612	465.25	241.38	706.63	18.40	D

附表 1-11 彌陀路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
啓明路	興業路	往北	430	83.00	13.17	96.17	16.10	D
		往南	430	56.83	6.17	63.00	24.57	C
興業路	嘉工街	往北	150	15.33	10.00	25.33	21.32	C
		往南	150	11.50	0.00	11.50	46.96	A
嘉工街	芳安街	往北	100	11.17	0.00	11.17	32.24	B
		往南	100	15.00	0.00	15.00	24.00	C
芳安街	光仁街	往北	50	7.17	0.00	7.17	25.12	B
		往南	50	4.67	0.83	5.50	32.73	B
光仁街	立仁路	往北	230	24.83	1.50	26.33	31.44	B
		往南	230	24.00	5.17	29.17	28.39	B
立仁路	學府路	往北	220	28.17	9.00	37.17	21.31	C
		往南	220	32.33	0.00	32.33	24.49	C
學府路	忠義橋	往北	620	44.83	7.00	51.83	43.06	A
		往南	620	46.17	11.33	57.50	38.82	A
啓明路	忠義橋	往北	1800	214.50	40.67	255.17	25.40	B
		往南	1800	190.50	23.50	214.00	30.28	B

附表 1-12 彌陀路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
啓明路	興業路	往北	430	66.17	3.33	69.50	22.27	C
		往南	430	56.67	11.00	67.67	22.88	C
興業路	嘉工街	往北	150	19.83	8.00	27.83	19.40	D
		往南	150	14.33	0.00	14.33	37.67	A
嘉工街	芳安街	往北	100	7.33	0.00	7.33	49.09	A
		往南	100	11.00	9.67	20.67	17.42	D
芳安街	光仁街	往北	50	19.17	0.00	19.17	9.39	F
		往南	50	10.50	3.67	14.17	12.71	E
光仁街	立仁路	往北	230	24.97	1.20	26.17	31.64	B
		往南	230	26.83	0.00	26.83	30.86	B
立仁路	學府路	往北	220	39.73	3.60	43.33	18.28	D
		往南	220	29.67	8.00	37.67	21.03	C
學府路	忠義橋	往北	620	33.23	15.60	48.83	45.71	A
		往南	620	42.17	12.00	54.17	41.21	A
啓明路	忠義橋	往北	1800	209.77	32.40	242.17	26.76	B
		往南	1800	191.17	44.33	235.50	27.52	B

附表 1-13 大雅路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
啓明路	小雅路	往東	880	73.00	3.89	76.89	41.20	B
		往西	880	64.33	11.89	76.22	41.56	B
小雅路	金龍街	往東	250	30.56	3.67	34.22	26.30	D
		往西	250	43.33	14.00	57.33	15.70	F
金龍街	民權東路	往東	1100	99.78	16.11	115.89	34.17	B
		往西	1100	94.11	5.11	99.22	39.91	B
民權東路	姜母寮	往東	1550	108.22	0.00	108.22	51.83	A
		往西	1550	105.67	3.89	109.56	50.93	A
啓明路	姜母寮	往東	3780	310.44	24.22	334.67	40.66	B
		往西	3780	307.44	34.89	342.33	39.75	B

附表 1-14 大雅路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
啓明路	小雅路	往東	880	76.50	11.25	87.75	36.10	B
		往西	880	73.13	8.63	81.75	38.75	B
小雅路	金龍街	往東	250	40.75	5.63	46.38	19.41	E
		往西	250	46.00	10.38	56.38	15.96	F
金龍街	民權東路	往東	1100	116.25	9.75	126.00	31.43	C
		往西	1100	108.63	5.75	114.38	34.62	B
民權東路	姜母寮	往東	1550	115.00	1.88	116.88	47.74	A
		往西	1550	111.38	3.75	115.13	48.47	A
啓明路	姜母寮	往東	3780	348.50	28.50	377.00	36.10	B
		往西	3780	339.13	28.50	367.63	37.02	B

附表 1-15 台林街平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
忠孝路	嘉北街	往東	250	29.17	8.67	37.83	23.79	C
		往西	250	31.17	49.33	80.50	11.18	E
嘉北街	新生路	往東	200	32.67	24.17	56.83	12.67	E
		往西	200	32.50	8.33	40.83	17.63	D
新生路	義敦街	往東	350	52.67	14.33	67.00	18.81	D
		往西	350	45.50	32.67	78.17	16.12	D
義敦街	台林橋	往東	1000	101.50	0.00	101.50	35.47	A
		往西	1000	85.50	18.00	103.50	34.78	A
忠孝路	台林橋	往東	1800	216.00	47.17	263.17	24.62	C
		往西	1800	194.67	108.33	303.00	21.39	C

附表 1-16 台林街平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
忠孝路	嘉北街	往東	250	38.33	8.67	47.00	19.15	D
		往西	250	39.00	26.83	65.83	13.67	E
嘉北街	新生路	往東	200	45.67	36.67	82.33	8.74	F
		往西	200	40.17	3.00	43.17	16.68	D
新生路	義敦街	往東	350	66.50	16.67	83.17	15.15	E
		往西	350	91.17	77.00	168.17	7.49	F
義敦街	台林橋	往東	1000	95.50	0.00	95.50	37.70	A
		往西	1000	99.67	10.67	110.33	32.63	B
忠孝路	台林橋	往東	1800	234.67	62.00	296.67	21.84	C
		往西	1800	294.83	117.50	412.33	15.72	E

附表 1-17 北港路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
博東路	友忠路	往西	539	34.33	51.67	86.00	22.56	E
		往東	539	40.33	0.00	40.33	48.11	B
友忠路	中興路	往西	852	66.00	10.33	76.33	40.18	B
		往東	852	58.66	30.67	89.33	34.34	C
中興路	四維路	往西	548	43.66	10.67	54.33	36.31	C
		往東	548	31.67	11.00	42.67	46.23	B
四維路	世賢路	往西	761	59.00	0.00	59.00	46.43	B
		往東	761	48.67	17.00	65.67	41.72	B
世賢路	嘉義交流道	往西	3600	215.00	25.00	240.00	54.00	A
		往東	3600	317.00	98.00	415.00	31.23	D
博東路	嘉義交流道	往西	6300	417.99	97.67	515.66	43.98	B
		往東	6300	496.33	156.67	653.00	34.73	C

附表 1-18 北港路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
博東路	友忠路	往西	539	27.50	65.75	93.25	20.81	F
		往東	539	64.50	0.00	64.50	30.08	D
友忠路	中興路	往西	852	48.75	9.50	58.25	52.66	A
		往東	852	55.50	35.50	91.00	33.71	D
中興路	四維路	往西	548	38.50	10.00	48.50	40.68	B
		往東	548	35.00	23.00	58.00	34.01	C
四維路	世賢路	往西	761	61.25	42.50	103.75	26.41	E
		往東	761	47.75	13.00	60.75	45.10	B
世賢路	嘉義交流道	往西	3600	214.50	29.75	244.25	53.06	A
		往東	3600	296.50	93.00	389.50	33.27	D
博東路	嘉義交流道	往西	6300	390.50	157.50	548.00	41.39	B
		往東	6300	499.25	164.50	663.75	34.17	C

附表 1-19 新民路、林森路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
博東路	新生路	往南	873	51.00	33.75	84.75	37.08	B
		往北	873	58.00	12.00	70.00	44.90	A
新生路	忠孝路	往南	970	70.25	43.00	113.25	30.83	C
		往北	970	85.75	15.00	100.75	34.66	B
忠孝路	文化路	往南	574	108.25	36.50	144.75	14.28	F
		往北	574	43.25	32.00	75.25	27.46	C
文化路	民生北路	往南	480	43.75	15.00	58.75	29.41	C
		往北	480	55.00	70.75	125.75	13.74	F
民生北路	中山路	往南	627	64.00	18.50	82.50	27.36	C
		往北	627	64.50	34.50	99.00	22.80	E
中山路	民族路	往南	720	72.75	100.00	172.75	15.00	F
		往北	720	60.75	10.50	71.25	36.38	B
民族路	垂楊路	往南	401	18.50	16.25	34.75	41.54	B
		往北	401	38.50	41.50	80.00	18.05	E
垂楊路	興業西路	往南	803	76.75	16.00	92.75	31.17	C
		往北	803	52.50	30.00	82.50	35.04	B
興業西路	世賢路	往南	1200	62.00	19.75	81.75	52.84	A
		往北	1200	71.50	23.50	95.00	45.47	A
博東路	世賢路	往南	6648	567.25	298.75	866.00	27.64	C
		往北	6648	529.75	269.75	799.50	29.93	C

附表 1-20 新民路、林森路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
博東路	新生路	往南	873	79.25	7.25	86.50	36.33	B
		往北	873	58.50	15.50	74.00	42.47	B
新生路	忠孝路	往南	970	48.00	100.75	148.75	23.48	D
		往北	970	83.00	10.25	93.25	37.45	B
忠孝路	文化路	往南	574	150.00	26.00	176.00	11.74	F
		往北	574	29.00	10.75	39.75	51.98	A
文化路	民生北路	往南	480	35.00	2.75	37.75	45.77	A
		往北	480	69.25	105.50	174.75	9.89	F
民生北路	中山路	往南	627	60.75	24.50	85.25	26.48	D
		往北	627	63.25	18.75	82.00	27.53	C
中山路	民族路	往南	720	73.25	100.00	173.25	14.96	F
		往北	720	65.00	6.75	71.75	36.13	B
民族路	垂楊路	往南	401	24.75	10.75	35.50	40.66	B
		往北	401	43.25	28.50	71.75	20.12	E
垂楊路	興業西路	往南	803	71.75	6.50	78.25	36.94	B
		往北	803	61.25	25.50	86.75	33.32	B
興業西路	世賢路	往南	1200	63.50	19.25	82.75	52.21	A
		往北	1200	84.50	18.25	102.75	42.04	B
博東路	世賢路	往南	6648	606.25	297.75	904.00	26.47	D
		往北	6648	557.00	239.75	796.75	30.04	C

附表 1-21 忠孝路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
民族路	中山路	往南	696	123.50	92.50	216.00	11.60	F
		往北	696	295.00	7.75	302.75	8.28	F
中山路	民權路	往南	418	24.50	30.50	55.00	27.36	E
		往北	418	20.00	9.50	29.50	51.01	A
民權路	林森東西路	往南	506	49.25	25.50	74.75	24.37	E
		往北	506	52.50	19.00	71.50	25.48	E
林森東西路	忠孝路346巷	往南	483	34.75	11.75	46.50	37.39	C
		往北	483	30.75	8.50	39.25	44.30	B
忠孝路346巷	博東路	往南	252	13.25	21.00	34.25	26.49	E
		往北	252	18.00	0.00	18.00	50.40	B
博東路	台林街	往南	780	24.25	50.25	74.50	37.69	C
		往北	780	55.00	0.00	55.00	51.05	A
台林街	嘉北街	往南	282	20.30	0.00	20.30	50.01	B
		往北	282	20.00	0.00	20.00	50.76	B
嘉北街	新生路	往南	466	32.00	0.00	32.00	52.43	A
		往北	466	67.50	45.25	112.75	14.88	F
新生路	義敦街	往南	618	36.25	59.00	95.25	23.36	E
		往北	618	41.50	0.00	41.50	53.61	A
義敦街	保健街	往南	950	65.80	0.00	65.80	51.98	A
		往北	950	26.00	38.75	64.75	52.82	A
保健街	忠孝二街	往南	707	33.50	28.25	61.75	41.22	B
		往北	707	45.00	8.00	53.00	48.02	B
忠孝二街	忠孝一街	往南	443	38.00	0.00	38.00	41.97	B
		往北	443	31.00	0.00	31.00	51.45	A
忠孝一街	保康路	往南	523	30.05	4.25	34.30	54.89	A
		往北	523	30.50	10.00	40.50	46.49	B
保康路	保忠三街	往南	1100	66.30	9.50	75.80	52.24	A
		往北	1100	59.85	20.25	80.10	49.44	B
保忠三街	牛稠溪路	往南	400	44.25	11.00	55.25	26.06	E
		往北	400	38.25	12.50	50.75	28.37	E
民族路	牛稠溪路	往南	8624	635.95	343.50	979.45	31.70	D
		往北	8624	830.85	179.50	1,010.35	30.73	D

附表 1-22 忠孝路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
民族路	中山路	往南	696	126.25	14.50	140.75	17.80	F
		往北	696	127.50	20.75	148.25	16.90	F
中山路	民權路	往南	418	48.25	2.50	50.75	29.65	D
		往北	418	29.00	23.50	52.50	28.66	E
民權路	林森東西路	往南	506	60.50	20.50	81.00	22.49	E
		往北	506	49.25	40.50	89.75	20.30	F
林森東西路	忠孝路346巷	往南	483	34.75	13.50	48.25	36.04	C
		往北	483	34.75	1.50	36.25	47.97	B
忠孝路346巷	博東路	往南	252	18.75	19.00	37.75	24.03	E
		往北	252	16.75	24.25	41.00	22.13	E
博東路	台林街	往南	780	40.55	13.25	53.80	52.19	A
		往北	780	23.50	29.00	52.50	53.49	A
台林街	嘉北街	往南	282	29.00	0.00	29.00	35.01	C
		往北	282	20.80	0.00	20.80	48.81	B
嘉北街	新生路	往南	466	26.50	24.50	51.00	32.89	D
		往北	466	59.25	0.50	59.75	28.08	E
新生路	義敦街	往南	618	46.75	14.00	60.75	36.62	C
		往北	618	31.25	31.00	62.25	35.74	C
義敦街	保健街	往南	950	62.55	0.25	62.80	54.46	A
		往北	950	41.80	24.00	65.80	51.98	A
保健街	忠孝二街	往南	707	38.25	30.75	69.00	36.89	C
		往北	707	36.00	16.75	52.75	48.25	B
忠孝二街	忠孝一街	往南	443	39.80	0.00	39.80	40.07	B
		往北	443	24.00	7.00	31.00	51.45	A
忠孝一街	保康路	往南	523	37.00	0.00	37.00	50.89	B
		往北	523	25.35	12.25	37.60	50.07	B
保康路	保忠三街	往南	1100	59.00	11.00	70.00	56.57	A
		往北	1100	78.00	0.00	78.00	50.77	B
保忠三街	牛稠溪路	往南	400	25.00	7.25	32.25	44.65	B
		往北	400	27.50	0.00	27.50	52.36	A
民族路	牛稠溪路	往南	8624	692.90	171.00	863.90	35.94	C
		往北	8624	624.70	231.00	855.70	36.28	C

附表 1-23 吳鳳路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
輔仁中學	立仁路	往南	261	33.25	7.50	40.75	23.06	D
		往北	261	30.25	2.00	32.25	29.13	C
立仁路	大業路	往南	418	35.00	0.00	35.00	42.99	B
		往北	418	40.00	13.00	53.00	28.39	C
大業路	世賢路	往南	611	34.00	9.50	43.50	50.57	A
		往北	611	37.50	6.50	44.00	49.99	A
世賢路	興業東路	往南	623	36.75	10.25	47.00	47.72	A
		往北	623	44.75	20.75	65.50	34.24	B
興業東路	崇文街	往南	523	25.75	19.75	45.50	41.38	B
		往北	523	37.50	0.00	37.50	50.21	A
崇文街	垂楊路	往南	544	30.25	6.75	37.00	52.93	A
		往北	544	39.30	0.00	39.30	49.83	A
垂楊路	民族路	往南	247	23.25	10.50	33.75	26.35	D
		往北	247	44.75	10.75	55.50	16.02	F
民族路	延平街	往南	200	15.30	0.00	15.30	47.06	A
		往北	200	22.00	0.00	22.00	32.73	C
延平街	光華街	往南	169	13.50	0.00	13.50	45.07	A
		往北	169	15.50	24.25	39.75	15.31	F
光華街	光彩街	往南	159	20.75	23.75	44.50	12.86	F
		往北	159	13.75	1.25	15.00	38.16	B
光彩街	中正路	往南	198	15.50	0.00	15.50	45.99	A
		往北	198	7.50	5.75	13.25	53.80	A
中正路	公明路	往南	301	20.05	0.75	20.80	52.10	A
		往北	301	28.00	0.00	28.00	38.70	B
公明路	中山路	往南	391	27.00	0.00	27.00	52.13	A
		往北	391	18.75	19.75	38.50	36.56	B
中山路	民權路	往南	290	21.50	4.75	26.25	39.77	B
		往北	290	24.25	10.50	34.75	30.04	C
民權路	長榮街	往南	234	18.00	0.00	18.00	46.80	A
		往北	234	19.80	0.00	19.80	42.55	B
長榮街	林森西路	往南	471	36.30	2.00	38.30	44.27	A
		往北	471	39.25	8.75	48.00	35.33	B
輔仁中學	林森西路	往南	5,640	406.15	95.50	501.65	40.47	B
		往北	5,640	462.85	123.25	586.10	34.64	B

附表 1-24 吳鳳路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
輔仁中學	立仁路	往南	261	33.00	17.50	50.50	18.61	E
		往北	261	29.00	5.50	34.50	27.23	C
立仁路	大業路	往南	418	34.24	13.50	47.74	31.52	C
		往北	418	32.00	0.00	32.00	47.03	A
大業路	世賢路	往南	611	41.00	0.00	41.00	53.65	A
		往北	611	44.30	0.00	44.30	49.65	A
世賢路	興業東路	往南	623	67.00	9.75	76.75	29.22	C
		往北	623	35.50	16.50	52.00	43.13	A
興業東路	崇文街	往南	523	42.80	0.00	42.80	43.99	A
		往北	523	29.00	22.00	51.00	36.92	B
崇文街	垂楊路	往南	544	43.05	0.75	43.80	44.71	A
		往北	544	40.00	0.50	40.50	48.36	A
垂楊路	民族路	往南	247	54.25	2.75	57.00	15.60	F
		往北	247	55.50	15.00	70.50	12.61	F
民族路	延平街	往南	200	24.75	25.75	50.50	14.26	F
		往北	200	19.75	10.25	30.00	24.00	D
延平街	光華街	往南	169	26.50	0.00	26.50	22.96	E
		往北	169	17.50	15.75	33.25	18.30	E
光華街	光彩街	往南	159	13.75	0.00	13.75	41.63	B
		往北	159	13.50	0.00	13.50	42.40	B
光彩街	中正路	往南	198	35.75	17.50	53.25	13.39	F
		往北	198	14.75	3.50	18.25	39.06	B
中正路	公明路	往南	301	22.75	0.00	22.75	47.63	A
		往北	301	15.50	5.25	20.75	52.22	A
公明路	中山路	往南	391	38.50	26.25	64.75	21.74	E
		往北	391	26.25	11.50	37.75	37.29	B
中山路	民權路	往南	290	27.00	7.25	34.25	30.48	C
		往北	290	24.00	0.00	24.00	43.50	A
民權路	長榮街	往南	234	15.75	14.00	29.75	28.32	C
		往北	234	21.50	16.75	38.25	22.02	E
長榮街	林森西路	往南	471	38.00	0.00	38.00	44.62	A
		往北	471	32.25	8.25	40.50	41.87	B
輔仁中學	林森西路	往南	5,640	558.09	135.00	693.09	29.29	C
		往北	5,640	450.30	130.75	581.05	34.94	B

附表 1-25 博愛路平日晨峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
博東路	新生路	往西	400	71.50	11.00	82.50	17.45	E
		往東	400	72.25	16.50	88.75	16.23	F
新生路	文化路	往西	465	121.50	59.75	181.25	9.24	F
		往東	465	76.25	66.75	143.00	11.71	F
文化路	自由路	往南	676	64.50	17.50	82.00	29.68	C
		往北	676	93.00	19.75	112.75	21.58	E
自由路	中興路	往南	572	58.50	14.75	73.25	28.11	C
		往北	572	65.75	25.50	91.25	22.57	E
中興路	北港路	往南	977	63.75	4.00	67.75	51.91	A
		往北	977	59.50	16.00	75.50	46.59	A
北港路	民族路	往南	396	33.00	21.75	54.75	26.04	D
		往北	396	25.50	15.25	40.75	34.98	B
民族路	玉山路	往南	788	61.25	0.00	61.25	46.32	A
		往北	788	64.50	37.75	102.25	27.74	C
玉山路	興業西路	往南	758	43.25	48.00	91.25	29.90	C
		往北	758	58.25	0.00	58.25	46.85	A
西業西路	世賢路	往南	874	71.50	23.75	95.25	33.03	B
		往北	874	77.25	42.00	119.25	26.38	D
世賢路	市界	往南	680	64.66	21.17	85.83	28.52	C
		往北	680	59.84	35.33	95.17	25.72	D
博東路	市界	往南	6586	653.41	221.67	875.08	27.09	C
		往北	6586	652.09	274.83	926.92	25.58	D

附表 1-26 博愛路平日昏峰道路服務水準評估表

路段名稱		方向	路段長度(公尺)	平均行駛時間(秒)	平均延滯時間(秒)	平均旅行時間(秒)	平均旅行速率(KM/HR)	服務水準
博東路	新生路	往西	400	65.25	11.25	76.50	18.82	E
		往東	400	67.25	21.75	89.00	16.18	F
新生路	文化路	往西	465	115.75	70.75	186.50	8.98	F
		往東	465	63.25	55.75	119.00	14.07	F
文化路	自由路	往南	676	58.25	7.75	66.00	36.87	B
		往北	676	68.75	15.75	84.50	28.80	C
自由路	中興路	往南	572	45.25	4.75	50.00	41.18	B
		往北	572	39.00	27.50	66.50	30.97	C
中興路	北港路	往南	977	63.25	14.25	77.50	45.38	A
		往北	977	70.50	5.50	76.00	46.28	A
北港路	民族路	往南	396	30.50	21.75	52.25	27.28	C
		往北	396	27.25	0.00	27.25	52.32	A
民族路	玉山路	往南	788	57.50	0.00	57.50	49.34	A
		往北	788	40.50	40.25	80.75	35.13	B
玉山路	興業西路	往南	758	42.00	52.25	94.25	28.95	C
		往北	758	52.00	3.50	55.50	49.17	A
西業西路	世賢路	往南	874	67.50	21.75	89.25	35.25	B
		往北	874	66.75	35.25	102.00	30.85	C
世賢路	市界	往南	680	50.67	11.83	62.50	39.17	B
		往北	680	77.33	31.17	108.50	22.56	E
博東路	市界	往南	6586	595.92	216.33	812.25	29.19	C
		往北	6586	572.58	236.42	809.00	29.31	C

附　錄　二

嘉義市區幹道特性

附表 2-1 嘉義市市區幹道特性(1/3)

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
民族路	啓明路	1
	民國路	1
	安和街	1
	和平路	1
	文昌街	2
	共和路	1
	忠孝路	2
	吳鳳北路	1
	成仁街	1
	興中街	1
	文化路	1
	國華街	1
	忠義路	1
	民生北路	1
	西榮街	1
	新榮街	1
	西門街	1
	仁愛路	1
	新民路	1
中山路	啓明路	1
	嘉義家職	1
	新生路	1
	民國路	1
	維新路	1
	安和街	1
	和平路	1
	共和街	1
	忠孝路	1
	吳鳳北路	1
	國華街	1
	民生北路	1
	新榮街	1
	林森西路	1

附表 2-1 嘉義市市區幹道特性(2/3)

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
垂楊路	啓明路	1
	民國路	2
	安和街	2
	和平路	1
	宣信街	1
	共和路	1
	吳鳳南路	1
	興中街	1
	文化路	1
	國華街	1
	忠義路	2
	民生北路	1
	西榮街	1
	新榮街	1
	西門街	1
	仁愛路	1
	廣零街	1
	557 巷	1
	永和街	2
	新民路	1
	力行街	2
忠孝路	林森東路	1
	長榮街	2
	民權路	1
	中山路	1
	民族路	2
吳鳳南北路	林森西路	1
	北門街	2
	長榮街	1
	民權路	1
	中山路	1
	公明路	1
	中正路	1
	光彩街	1
	蘭井街	1
	延平街	1
	民族街	1
	垂楊路	1

附表 2-1 嘉義市市區幹道特性(3/3)

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
林森路新民路	博東路	1
	三郎日本料理	1
	新生路	1
	嘉義大學	1
	維新路	1
	安和街	2
	嘉大附小	2
	共和街	2
	忠孝路	1
	吳鳳北路	1
	文化路	1
	國華街	1
	民生路	1
	民權路	1
	新榮街	1
	北榮街	1
	中山路	1
	中正路	1
	蘭州街	2
	民族路	1
	康樂街	2
	垂楊路	1
	建成街	1
	永安街	2
	興業西路	1
	仁愛路	1
	重慶路	1
	民生國中	1
民生南北路	林森西路	1
	民權路	1
	北榮街	1
	中山路	1
	中正路	1
	蘭井街	1
	民族路	1
	康樂街	2
	垂楊路	1
文化路	林森路	1
	民權路	1
	民族路	1
	垂楊路	1

附表 2-2 嘉義市聯外幹道特性(1/3)

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
大雅路	姜母寮	1
	東洋蘭潭別墅	1
	民權東路	1
	幼獅路	1
	雅竹路	1
	小雅路	1
	金龍路	1
	小雅路	1
	金龍街	1
	公義路	1
	啓明路	1
北港路	世賢路	1
	興達路	1
	四維路	1
	僑嘉一街	1
	中興路	1
	德明路	1
	友愛路	1
	博愛路	1
忠孝路	保忠三街	1
	保康路	1
	忠孝一街	1
	忠孝二街	1
	嘉義基督教醫院	1
	義敦街	1
	世賢路	1
	嘉北街	1
	台林街	1
	博愛路	1
	玉山二村	1
	林森東路	1

附表 2-2 嘉義市聯外幹道特性(2/3)

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
吳鳳南路	垂楊路	1
	崇文街	1
	興業東路	1
	芳安路	1
	世賢路	1
	132 巷	2
	大業街	1
	立仁街	1
	輔仁中學	1
	興安街	1
民生南路	垂楊路	1
	成功街	2
	永安街	1
	興業東路	1
	杭州三街	1
	興安街	1
	世賢路	1
	志航國小	2
	510 巷	2
	南京路	1
	湖子內路	1
文化路	華興僑前	2
	候厝仔	1
	740 巷	1
	722 巷	1
	社區道路	1
	世賢路	1
	國華新村	1
	友愛路	1
	博愛路	1
	玉山一村	1
	林森路	1
台林街	忠孝路	1
	嘉北街	1
	新生路	1
	義敦街	1
	台林橋	1

附表 2-2 嘉義市聯外幹道特性(3/3)

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
彌陀路	垂楊路	1
	日新街	1
	327 巷	1
	嘉義高工	1
	興業路	1
	嘉工街	1
	芳安路	1
	光仁街	1
	立仁路	1
	學府路	1
	忠義橋	1
博愛路	林森東路	1
	博東 152 巷	2
	新生路	1
	嘉南街	1
	北興國中	2
	忠孝路	1
	文化路	1
	五顯街	1
	長安路	1
	自由路	1
	北興街	1
	二段 80 巷	2
	中興路	1
	北港路	1
	友愛路	1
	大同路	1
	玉山路	1
	興業路	1
	大統路	1
	世賢路	1
	自立街	1
	自強街	1
	劉厝里	1

附表 2-3 嘉義市環狀幹道特性

路段名稱	交叉路段	號誌管制型式
世賢路	忠孝路	1
	文化路	1
	松江一街	1
	保安二路	1
	保安四路	2
	海口寮	1
	綜合市場	1
	自由路	1
	八德路	1
	北社尾路	1
	竹圍四路	1
	四維路	1
	竹圍路	1
	北港路	1
	四維路	1
	腳埤	1
	玉山路	1
	榮總	1
	友忠路	1
	博愛路	1
	上海路	1
	重慶路	1
	南京路	1
	新民路	1
	民生路	1
	256 巷	1
	興安街	1
	大業街 172 巷	2
	456 巷	1
	吳鳳南路	1

註 1:號制管制型式 1 表三色號誌 2.閃光號誌

附　錄　三

嘉義市停車系統



附圖 3.1 嘉義市公有路外停車場現況



附圖 3.2 嘉義市公有路外停車場平日平均使用率調查

附表 3-1 嘉義市公有停車場平日使用率

排名	調查時段 / 停車場名稱	10–11	11–12	12–13	13–14	14–15	15–16	16–17	17–18	18–19	19–20	平均使用率
1	東市場大樓停車場	85.2%	87.0%	69.5%	80.6%	80.6%	80.6%	81.5%	73.2%	-	-	79.7%
2	中正公園地下停車場	62.1%	74.5%	80.7%	78.6%	69.7%	71.7%	74.5%	58.6%	62.1%	55.9%	68.8%
3	西市場大樓停車場	62.4%	64.8%	59.2%	58.4%	60.8%	59.2%	57.2%	57.6%	59.6%	58.0%	59.7%
4	嘉義市體育館	50.0%	46.9%	52.3%	62.3%	66.9%	57.7%	55.4%	57.7%	–	–	56.2%
5	大雅停車場	57.9%	60.5%	65.8%	63.2%	31.6%	34.2%	31.6%	23.7%	–	–	46.1%
6	嘉峰加油站後停車場	22.2%	16.7%	61.1%	63.9%	47.2%	55.6%	47.2%	50.0%	–	–	45.5%
7	嘉義市博物館	46.1%	46.7%	50.7%	42.8%	50.0%	48.7%	38.8%	36.2%	–	–	45.0%
8	垂楊國小地下停車場	29.7%	32.4%	36.3%	44.6%	52.0%	59.8%	54.7%	44.1%	42.20%	52.00%	44.8%
9	友愛路停車場	60.0%	45.0%	37.5%	40.0%	40.0%	42.5%	47.5%	36.3%	–	–	43.6%
10	後火車站停車場	29.0%	29.0%	53.2%	58.1%	50.0%	53.2%	40.3%	35.5%	–	–	43.5%
11	民族國小地下停車場	39.7%	37.7%	39.7%	39.2%	40.2%	42.7%	43.7%	44.2%	42.7%	42.7%	41.3%
12	市立棒球場停車場	10.0%	10.4%	6.8%	8.6%	9.5%	8.4%	9.1%	7.7%	–	–	8.8%
13	蘭潭 5 號停車場	12.5%	–	0.0%	–	0.0%	–	18.8%	–	–	–	3.9%
14	崇仁停車場	0.0%	–	0.0%	–	6.7%	–	6.7%	–	–	–	1.7%
15	嘉義市立慢速壘球停車場	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	嘉義市北門車站	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

調查時間：民國 94 年 7 月 1 日、7 月 4 日及 7 月 26 日，共計三天

註：慢速壘球場停車場因僅配合活動開放，故不進行調查；北門車站停車場因調查當日該場地舉行活動，為避免資料有誤差，故不採用其調查值。

附表 3-2 嘉義市公有路外停車場假日使用率

項次	調查時段 / 停車場名稱	10–11	11–12	12–13	13–14	14–15	15–16	16–17	17–18	18–19	19–20	20-21	平均使用率
2	後火車站停車場	37.1%	37.1%	40.3%	59.7%	51.6%	41.9%	46.8%	45.2%	38.7%	46.8%	40.3%	44.1%
3	垂楊國小地下停車場	45.1%	58.3%	73.3%	90.7%	107.9%	109.1%	108.9%	109.4%	105.2%	102.3%	113.7%	93.0%
6	中正公園地下停車場	46.6%	51.4%	69.7%	71.7%	70.0%	75.9%	76.6%	86.6%	87.6%	87.9%	90.5%	74.0%
7	西市場大樓停車場	62.0%	60.8%	50.6%	55.8%	58.6%	60.0%	65.8%	64.0%	71.8%	67.4%	77.1%	63.1%
10	民族國小地下停車場	40.2%	39.2%	41.2%	40.2%	40.2%	40.7%	34.2%	31.2%	32.2%	31.2%	33.2%	36.7%

調查時間：民國 94 年 7 月 10 日、7 月 23 日

附表 3-3 假日公有路外停車延時與周轉率

項次	停車場名稱	停車延時（小時／次）	周轉率（次數）
1	後火車站停車場	3.79	2.90
2	垂楊國小地下停車場	2.81	3.91
3	中正公園地下停車場	3.54	3.10
4	西市場大樓停車場	4.29	2.56
5	民族國小地下停車場	5.50	2.00

調查時間：民國 94 年 7 月 10 日、7 月 23 日

附表 3-4 嘉義市公有路外停車平常日延時與周轉率

項次	停車場名稱	停車延時（小時／次）	周轉率（次數）
1	友愛路停車場	2.55	3.14
2	後火車站停車場	4.21	1.90
3	垂楊國小地下停車場	4.60	2.17
4	嘉義市立慢速壘球停車場	-	-
5	嘉義市立博物館停車場	4.00	2.00
6	中正公園地下停車場	4.17	2.40
7	西市場大樓停車場	4.35	2.30
8	北門車站停車場	-	-
9	東市場大樓停車場	5.09	1.57
10	民族國小地下停車場	5.06	1.98
11	嘉義市立體育館	6.27	1.28
12	嘉義市立棒球場	6.60	1.21
13	嘉峰停車場	4.80	1.67
14	大雅停車場	3.41	2.34
15	崇仁停車場	-	-
16	蘭潭五號停車場	-	-

註 1：停車延時=停放時間總和／調查當日車輛停放數總和

註 2：周轉率=調查時數／停車延時

附表 3-5 公有路外停車場平日與假日調查比較表

項次	停車場名稱	平常日				假日			
		平均使用率	延時	周轉率	績效	平均使用率	延時	周轉率	績效
1	中正公園地下停車場	68.8%	4.17	2.40	1	74.0%	3.54	3.1	2
2	西市場大樓停車場	59.7%	4.35	2.30	2	63.1%	4.29	2.56	3
3	垂楊國小地下停車場	44.8%	4.60	2.17	3	93.0%	2.81	3.91	1
4	後火車站停車場	43.5%	4.21	1.90	4	44.1%	3.79	2.90	4
5	民族國小地下停車場	43.5%	5.06	1.98	5	36.7%	5.50	2.00	5

附表 3-6 公有路外停車場平日日間、夜間使用率

項次	停車場名稱	日間	夜間	備註
1	中正公園地下停車場	68.8%	15%	1.停車場月租車位可分為半日租（12 小時）及全天租，其半月租服務對象多以停車場周邊辦公大樓之職員居多。 2.日間停車場服務對象以至本區洽公、上班或購物旅次為多數。 3.夜間本停車場使用率低於 20%。
2	西市場大樓停車場	59.7%	-	-
3	垂楊國小地下停車場	44.8%	10%	1.停車場月租車輛多以百貨公司職員居多，其數量約 20~30 輛。 2.平日日間平均每小時約有 80~100 輛車停放於停車場內，但下午 9 點 30 分過後，停車場使用率開始降低。 3.夜間本停車場使用率低，周邊住宅區民眾多將車輛停放於鄰近住家路段上。
4	後火車站停車場	43.5%	-	1.停車場月租比例小，停車場服務對象多以至本區用餐民眾居多。 2.因機車停車收費便宜，使得本停車場以機車停放比例最高。 3.停車場周邊住宅區分佈不密集，夜間停車場使用率低。
5	民族國小地下停車場	43.5%	50%	1.停車場月租比例高，使得日間及夜間停車使用率無明顯差異。

註：日間係指上午 7 點至下午 10 點，夜間則為下午 10 點至隔日 7 點

資料來源：實地踏勘、後火車站停車場收費員、垂楊國小停車場收費員 王小姐、民族國小停車場收費員及中正公園停車場收費員 羅先生

附表 3-7 路邊停車場使用使用率-5 月 2 日~7 日

5月2日(一)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.10	0.17	0.30	0.35	0.30	0.03	0.15	0.20	0.16	0.16	0.36	0.14	0.06	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.00	0.41	0.41	0.15	0.24	0.09	0.24	0.24	0.53	0.44	0.85	0.85	0.76	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.22	0.53	0.83	0.91	0.84	0.86	0.78	1.00	0.78	0.83	0.84	0.41	0.91	0.47	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.19	0.41	0.53	0.90	0.88	0.32	1.00	0.93	0.98	1.00	1.00	0.86	0.49	0.44	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.39	0.32	0.76	0.53	0.82	0.37	0.50	0.55	1.00	0.58	0.61	0.58	0.61	0.55	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.13	0.42	0.33	0.48	0.39	0.41	0.26	0.24	0.35	0.26	0.38	0.24	0.31	0.07	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.04	0.43	0.43	0.76	0.53	0.49	0.10	0.57	0.33	0.35	0.24	0.41	0.24	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	0.33	0.44	1.00	0.56	0.56	0.78	0.22	0.00	0.67	0.44	0.22	0.22	0.56	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.16	0.30	0.27	0.36	0.43	0.34	0.25	0.32	0.16	0.05	0.05	0.28	0.40	0.22	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.09	0.50	0.73	0.59	0.59	0.64	0.59	0.77	0.27	0.50	0.59	0.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.21	0.45	0.57	0.60	0.48	0.52	0.17	0.52	0.33	0.45	0.14	0.21	0.10	0.45	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.88	0.82	0.44	0.88	0.35	0.32	0.47	0.71	0.24	0.56	0.15	0.47	0.18	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.19	0.32	0.62	0.53	0.70	0.72	0.19	0.62	0.55	0.51	0.30	0.23	0.70	0.23	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.37	0.43	0.59	0.78	0.07	0.02	0.11	0.37	0.15	0.09	0.61	0.50	0.15	0.50	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.23	0.66	0.72	0.53	0.45	0.25	0.43	0.53	1.00	0.55	0.51	0.40	0.64	0.21	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.16	0.06	0.16	0.05	0.00	0.00	0.19	0.06	0.11	0.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.02	0.26	0.24	0.30	0.32	0.28	0.22	0.31	0.31	0.25	0.26	0.48	0.52	0.12	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.25	0.53	0.45	0.80	0.69	0.50	0.28	0.23	0.47	0.54	0.53	0.26	0.57	0.24	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.09	0.28	0.09	0.50	0.17	0.28	0.37	0.59	0.52	0.53	0.64	0.54	0.51	0.08	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.17	0.37	0.43	0.57	0.42	0.51	0.23	0.40	0.39	0.45	0.43	0.53	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.25	0.50	0.75	0.50	0.75	0.25	0.75	1.00	0.50	0.50	0.75	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.02	0.16	0.22	0.16	0.17	0.12	0.13	0.14	0.13	0.16	0.19	0.13	0.16	0.03	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.10	0.13	0.10	0.10	0.10	0.00	0.00	0.11	0.18	0.16	0.16	0.11	0.27	0.00	0.00	0.00	0.00

5月3日(二)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.14	0.15	0.08	0.34	0.36	0.07	0.06	0.19	0.10	0.27	0.02	0.04	0.05	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.03	0.35	0.38	0.29	0.50	0.35	0.24	0.12	0.44	0.12	0.47	0.26	0.15	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.05	0.60	0.78	0.62	0.98	0.57	0.59	0.97	0.66	0.76	0.62	0.05	0.93	0.17	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.86	0.98	0.56	0.97	0.39	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.39	0.76	0.76	0.82	0.63	0.82	0.66	1.00	0.55	0.79	0.61	0.87	0.82	0.29	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.07	0.45	0.45	0.39	0.45	0.26	0.17	0.49	0.25	0.43	0.24	0.19	0.39	0.03	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.08	0.51	0.51	0.49	0.22	0.33	0.08	0.49	0.24	0.06	0.47	0.31	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.33	0.56	0.89	1.00	0.22	0.56	1.00	0.56	0.67	0.67	0.11	0.11	0.44	0.44	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.38	0.46	0.39	0.53	0.30	0.17	0.48	0.47	0.28	0.32	0.40	0.48	0.01	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.50	0.82	0.86	0.18	0.77	0.00	1.00	0.68	0.73	0.41	0.36	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.07	0.62	0.62	0.71	0.43	0.24	0.14	0.40	0.40	0.33	0.38	0.38	0.31	0.19	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.88	0.74	0.68	0.62	0.26	0.24	0.74	0.53	0.47	0.32	0.65	0.62	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.13	0.23	0.58	0.45	0.74	0.49	0.28	0.62	0.57	0.13	0.60	0.51	0.79	0.11	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.76	0.59	0.61	0.72	0.17	0.26	0.30	0.26	0.78	0.26	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.17	0.66	0.19	0.60	0.43	0.28	0.17	0.68	0.51	0.36	0.30	0.38	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.22	0.56	0.24	0.24	0.05	0.09	0.12	0.19	0.19	0.07	0.19	0.12	0.10	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.05	0.18	0.20	0.38	0.28	0.28	0.32	0.42	0.24	0.23	0.46	0.30	0.41	0.12	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.06	0.49	0.66	0.81	0.64	0.31	0.36	0.63	0.35	0.58	0.75	0.50	0.59	0.03	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.12	0.44	0.55	0.46	0.50	0.46	0.38	0.53	0.43	0.50	0.50	0.46	0.53	0.28	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.40	0.39	0.58	0.60	0.34	0.34	0.58	0.48	0.37	0.49	0.67	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	1.00	0.50	0.25	0.00	0.75	1.00	1.00	0.00	0.50	0.75	1.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.11	0.14	0.15	0.16	0.04	0.07	0.12	0.12	0.10	0.09	0.10	0.13	0.09	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.05	0.11	0.10	0.12	0.02	0.00	0.11	0.08	0.01	0.16	0.10	0.40	0.40	0.12	0.00	0.00	0.00

附表 3-7 路邊停車場使用使用率-5 月 2 日~7 日(續)

5月4日(三)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.00	0.00	0.10	0.25	0.00	0.00	0.26	0.12	0.26	0.14	0.17	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.50	0.29	0.50	0.29	0.35	0.24	0.03	0.50	0.35	0.44	0.59	0.59	0.12	0.21	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.22	0.41	0.45	0.76	0.52	0.62	0.26	0.97	0.90	0.81	0.71	0.50	1.00	0.45	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.08	0.80	0.97	1.00	1.00	0.49	0.93	1.00	1.00	0.97	0.86	1.00	1.00	0.03	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.47	1.00	1.00	0.92	0.97	0.61	0.87	0.71	0.68	0.71	0.32	0.13	0.89	0.08	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.07	0.36	0.49	0.40	0.44	0.38	0.23	0.46	0.39	0.42	0.27	0.18	0.51	0.06	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.45	0.55	0.55	0.39	0.39	0.14	0.33	0.51	0.24	0.04	0.43	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.22	0.44	0.67	1.00	0.11	0.33	0.56	0.56	0.44	0.67	0.56	0.11	0.67	0.11	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.14	0.37	0.35	0.34	0.35	0.09	0.08	0.34	0.23	0.34	0.36	0.45	0.49	0.28	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.64	0.68	0.95	0.23	0.64	0.05	0.95	0.95	0.50	0.32	1.00	0.27	0.23	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.14	0.48	0.52	0.48	0.17	0.31	0.02	0.26	0.50	0.36	0.43	0.43	0.48	0.05	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.18	0.79	0.76	0.62	0.50	0.26	0.44	0.82	0.29	0.59	0.15	0.53	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.17	0.15	0.45	0.74	0.58	0.28	0.40	0.68	0.83	0.40	0.62	0.36	0.58	0.36	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.20	0.65	0.70	0.35	0.52	0.07	0.33	0.48	0.26	0.76	0.63	0.28	0.46	0.13	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.00	0.70	0.11	0.36	0.40	0.32	0.15	0.66	0.57	0.66	0.17	0.47	0.28	0.11	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.10	0.35	0.26	0.29	0.19	0.06	0.02	0.17	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.12	0.26	0.25	0.22	0.18	0.20	0.19	0.24	0.39	0.34	0.33	0.28	0.48	0.12	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.03	0.64	0.69	0.70	0.77	0.52	0.42	0.48	0.38	0.17	0.28	0.83	0.64	0.27	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.16	0.43	0.56	0.57	0.32	0.42	0.57	0.38	0.54	0.48	0.63	0.52	0.59	0.19	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.51	0.51	0.51	0.63	0.19	0.31	0.53	0.47	0.43	0.14	0.28	0.66	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.50	0.50	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.25	0.50	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.02	0.12	0.13	0.14	0.13	0.06	0.11	0.17	0.10	0.12	0.17	0.08	0.13	0.03	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.05	0.14	0.21	0.08	0.01	0.00	0.07	0.12	0.21	0.05	0.29	0.25	0.23	0.14	0.00	0.00	0.00

5月5日(四)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.12	0.06	0.05	0.25	0.26	0.08	0.12	0.08	0.15	0.03	0.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.53	0.29	0.38	0.35	0.00	0.00	0.09	0.03	0.00	0.18	0.21	0.18	0.35	0.12	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.19	0.62	0.90	1.00	0.50	0.53	0.53	1.00	0.78	0.62	0.62	0.79	0.86	0.40	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.24	0.69	0.69	1.00	0.92	0.49	1.00	1.00	0.44	0.83	0.88	0.24	0.78	0.64	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.39	0.79	0.84	0.97	1.00	0.26	0.89	0.92	1.00	1.00	0.87	0.37	1.00	0.32	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.17	0.36	0.35	0.38	0.29	0.12	0.32	0.46	0.17	0.42	0.38	0.19	0.54	0.07	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.43	0.55	0.45	0.53	0.33	0.39	0.31	0.47	0.45	0.10	0.37	0.39	0.04	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.11	0.56	0.22	1.00	0.67	0.22	0.67	0.78	0.33	0.44	0.22	0.22	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.05	0.43	0.20	0.31	0.43	0.39	0.18	0.35	0.34	0.16	0.39	0.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.73	0.91	0.77	0.36	0.86	0.00	0.95	0.86	0.50	0.91	0.73	0.41	0.55	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.19	0.48	0.62	0.64	0.60	0.40	0.26	0.67	0.38	0.40	0.29	0.29	0.12	0.17	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.24	0.41	0.50	0.68	0.65	0.59	0.12	0.74	0.12	0.76	0.47	0.15	0.74	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.19	0.17	0.30	0.64	0.49	0.40	0.58	0.47	0.77	0.26	0.85	0.51	0.45	0.21	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.63	0.59	0.67	0.33	0.37	0.33	0.57	0.30	0.67	0.28	0.59	0.43	0.20	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.58	0.32	0.45	0.15	0.53	0.36	0.25	0.40	0.25	0.43	0.45	0.13	0.25	0.23	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.01	0.33	0.12	0.34	0.09	0.17	0.11	0.02	0.22	0.10	0.02	0.02	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.11	0.30	0.32	0.31	0.29	0.36	0.15	0.35	0.30	0.35	0.34	0.18	0.47	0.30	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.14	0.40	0.63	0.44	0.60	0.43	0.42	0.35	0.53	0.38	0.42	0.50	0.47	0.11	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.23	0.36	0.50	0.50	0.45	0.37	0.26	0.55	0.32	0.47	0.52	0.37	0.55	0.19	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.05	0.57	0.54	0.55	0.70	0.24	0.24	0.55	0.20	0.46	0.69	0.42	0.53	0.10	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.50	0.25	0.50	0.75	0.50	0.50	0.25	0.00	0.75	0.75	0.25	0.25	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.03	0.20	0.14	0.16	0.12	0.07	0.08	0.08	0.13	0.16	0.11	0.06	0.17	0.02	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.04	0.09	0.14	0.10	0.13	0.10	0.10	0.08	0.17	0.05	0.33	0.12	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00

附表 3-7 路邊停車場使用使用率-5 月 2 日~7 日(續)

5月6日(五)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.08	0.11	0.14	0.38	0.29	0.11	0.23	0.03	0.32	0.37	0.19	0.18	0.16	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.00	0.53	0.21	0.29	0.21	0.15	0.41	0.47	0.35	0.62	0.29	0.71	0.47	0.12	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.24	0.38	0.12	0.79	0.97	0.59	1.00	0.97	0.97	1.00	0.88	0.29	0.90	0.14	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.00	1.00	0.41	0.92	1.00	1.00	0.88	1.00	1.00	0.93	0.78	0.31	1.00	0.76	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.26	0.82	0.21	0.89	0.74	1.00	0.47	1.00	0.97	0.76	1.00	0.89	0.87	0.08	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.05	0.33	0.05	0.27	0.15	0.21	0.44	0.40	0.34	0.36	0.33	0.46	0.35	0.07	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.31	0.22	0.16	0.55	0.59	0.27	0.10	0.55	0.39	0.55	0.35	0.18	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.56	0.22	0.00	1.00	0.78	0.67	0.44	0.78	0.78	0.33	0.67	0.78	0.78	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.00	0.00	0.33	0.26	0.09	0.12	0.42	0.14	0.18	0.41	0.50	0.09	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	1.00	0.27	0.86	0.55	0.73	0.77	0.32	0.64	0.77	0.68	0.91	0.86	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.31	0.26	0.10	0.10	0.29	0.21	0.02	0.45	0.48	0.19	0.62	0.29	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.62	0.06	0.06	0.56	0.47	0.65	0.21	0.71	0.56	0.12	0.12	0.59	0.18	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.26	0.19	0.51	0.43	0.64	0.62	0.55	0.60	0.62	0.64	0.68	0.53	0.57	0.34	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.80	0.15	0.50	0.17	0.09	0.35	0.54	0.04	0.74	0.22	0.20	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.17	0.02	0.02	0.02	0.23	0.00	0.13	0.34	0.68	0.57	0.06	0.02	0.62	0.08	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.03	0.41	0.16	0.32	0.05	0.19	0.15	0.06	0.19	0.19	0.10	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.02	0.34	0.08	0.27	0.05	0.27	0.32	0.35	0.32	0.31	0.36	0.46	0.31	0.06	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.01	0.54	0.31	0.49	0.19	0.55	0.19	0.42	0.29	0.35	0.38	0.27	0.11	0.09	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.19	0.37	0.32	0.15	0.23	0.62	0.42	0.50	0.54	0.47	0.50	0.46	0.47	0.19	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.33	0.28	0.19	0.55	0.75	0.55	0.66	0.23	0.71	0.46	0.30	0.76	0.19	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.00	0.25	0.00	0.00	1.00	0.00	0.75	1.00	1.00	1.00	0.50	0.50	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.02	0.07	0.06	0.05	0.14	0.08	0.07	0.16	0.18	0.12	0.10	0.11	0.15	0.03	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.07	0.10	0.14	0.08	0.14	0.14	0.08	0.22	0.27	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

5月7日(六)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.00	0.00	0.00	0.17	0.11	0.00	0.20	0.12	0.25	0.10	0.33	0.44	0.07	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.00	0.59	0.29	0.76	0.03	0.03	0.24	0.47	0.18	0.35	0.32	0.32	0.18	0.24	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.09	0.59	0.66	0.78	0.86	0.48	0.79	1.00	0.45	0.98	0.86	0.84	0.86	0.16	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.00	0.44	0.46	0.85	1.00	0.88	0.61	1.00	1.00	1.00	1.00	0.92	0.95	0.22	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	0.61	0.58	1.00	0.95	0.37	0.61	1.00	0.84	0.63	0.92	0.53	0.68	0.13	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.00	0.47	0.54	0.51	0.64	0.35	0.06	0.29	0.34	0.40	0.18	0.40	0.32	0.17	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.53	0.29	0.51	0.57	0.51	0.00	0.69	0.59	0.41	0.33	0.35	0.35	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.11	0.11	0.33	1.00	0.11	0.11	0.67	0.44	0.78	0.67	0.78	0.56	0.78	0.11	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.11	0.43	0.40	0.42	0.33	0.17	0.15	0.45	0.39	0.54	0.56	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.36	0.41	0.32	0.36	0.86	0.00	1.00	0.68	0.82	1.00	0.64	0.41	0.64	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.02	0.38	0.21	0.36	0.21	0.67	0.05	0.36	0.64	0.29	0.33	0.33	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.56	0.18	0.82	0.26	0.29	0.56	0.59	0.79	0.68	0.41	0.74	0.50	0.15	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.21	0.19	0.53	0.57	0.34	0.55	0.40	0.85	0.55	0.72	0.62	0.45	0.60	0.11	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.87	0.50	0.52	0.72	0.17	0.11	0.22	0.98	0.61	0.28	0.67	0.09	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.23	0.60	0.49	0.62	0.45	0.58	0.17	0.34	0.64	0.30	0.45	0.26	0.26	0.00	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.12	0.18	0.03	0.05	0.15	0.09	0.05	0.02	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.00	0.22	0.15	0.37	0.52	0.32	0.08	0.21	0.33	0.42	0.12	0.29	0.56	0.13	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.00	0.59	0.41	0.54	0.69	0.41	0.43	0.47	0.76	0.89	0.56	0.91	0.63	0.16	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.07	0.21	0.41	0.28	0.31	0.37	0.46	0.83	0.58	0.52	0.68	0.55	0.71	0.31	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.10	0.64	0.40	0.77	0.43	0.29	0.53	0.34	0.35	0.08	0.34	0.93	0.28	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.25	0.25	0.75	1.00	0.25	0.75	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.12	0.16	0.11	0.09	0.20	0.06	0.10	0.14	0.18	0.06	0.20	0.17	0.02	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.16	0.10	0.24	0.25	0.41	0.26	0.00	0.27	0.10	0.05	0.04	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00

附表 3-8 路邊停車場使用使用率-6 月 1 日~7 日

6月1日(三)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.07	0.05	0.15	0.12	0.23	0.00	0.01	0.26	0.01	0.01	0.27	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.44	0.44	0.41	0.47	0.41	0.00	0.35	0.41	0.38	0.38	0.44	0.15	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.12	0.26	0.71	0.91	0.69	0.79	1.00	1.00	0.81	0.81	0.66	0.67	0.88	0.09	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.14	0.54	0.86	0.66	1.00	0.83	0.97	1.00	1.00	0.49	0.93	0.95	0.98	0.44	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.29	0.87	1.00	1.00	0.89	0.39	0.55	1.00	0.58	1.00	0.55	0.53	0.97	0.47	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.17	0.54	0.60	0.49	0.39	0.22	0.40	0.49	0.38	0.28	0.42	0.44	0.32	0.02	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.02	0.35	0.71	0.45	0.41	0.39	0.02	0.53	0.51	0.33	0.51	0.14	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.67	0.67	0.78	0.78	0.22	0.22	0.56	0.78	0.67	0.56	0.56	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.09	0.42	0.50	0.34	0.23	0.39	0.17	0.29	0.24	0.39	0.30	0.50	0.40	0.04	0.02	0.01	0.01
文化路	22	0.00	0.82	0.91	1.00	0.95	0.95	0.64	1.00	0.27	0.55	0.64	0.91	0.91	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.17	0.40	0.26	0.52	0.57	0.43	0.10	0.50	0.33	0.43	0.14	0.55	0.29	0.05	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.29	0.38	0.50	0.68	0.47	0.68	0.12	0.59	0.21	0.62	0.21	0.88	0.35	0.29	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.34	0.28	0.38	0.66	0.79	0.42	0.49	0.53	0.79	0.21	0.87	0.57	0.66	0.04	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.07	0.52	0.63	0.13	0.33	0.13	0.20	0.33	0.54	0.59	0.43	0.63	0.22	0.41	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.00	0.51	0.81	0.28	0.26	0.43	0.34	0.36	0.87	0.23	0.70	0.32	0.74	0.00	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.19	0.08	0.08	0.40	0.10	0.16	0.20	0.26	0.10	0.29	0.02	0.21	0.06	0.13	0.01	0.01	0.00
林森西路	130	0.16	0.25	0.34	0.35	0.32	0.11	0.28	0.32	0.38	0.32	0.43	0.47	0.39	0.03	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.08	0.33	0.65	0.44	0.55	0.12	0.30	0.43	0.63	0.57	0.81	0.42	0.57	0.20	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.31	0.41	0.48	0.60	0.39	0.39	0.43	0.61	0.57	0.43	0.48	0.57	0.48	0.12	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.04	0.48	0.49	0.37	0.49	0.52	0.40	0.27	0.48	0.35	0.37	0.48	0.43	0.08	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.75	0.50	0.25	0.00	0.75	0.50	0.25	0.75	0.75	0.25	0.75	0.25	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.04	0.09	0.10	0.15	0.15	0.05	0.09	0.14	0.15	0.15	0.17	0.18	0.17	0.01	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.04	0.14	0.11	0.18	0.00	0.00	0.03	0.18	0.14	0.20	0.11	0.30	0.23	0.10	0.00	0.00	0.00

6月2日(四)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.11	0.16	0.07	0.39	0.43	0.15	0.18	0.05	0.14	0.01	0.29	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.24	0.32	0.41	0.41	0.18	0.24	0.26	0.38	0.26	0.12	0.68	0.62	0.71	0.03	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.16	0.29	0.66	0.91	0.62	0.71	0.53	1.00	0.83	0.78	0.69	0.57	0.83	0.31	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.12	0.71	0.85	0.98	1.00	0.41	1.00	1.00	1.00	0.90	1.00	1.00	1.00	0.56	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	0.47	0.74	0.82	0.82	0.16	0.66	0.97	0.84	0.74	0.53	0.61	1.00	0.39	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.12	0.48	0.42	0.42	0.46	0.08	0.31	0.40	0.41	0.43	0.36	0.20	0.46	0.06	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.47	0.61	0.49	0.49	0.18	0.12	0.35	0.24	0.59	0.10	0.31	0.65	0.14	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	1.00	0.56	0.89	0.56	0.33	0.33	0.67	0.56	0.22	0.44	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.08	0.44	0.46	0.48	0.37	0.25	0.38	0.36	0.35	0.37	0.32	0.37	0.29	0.02	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.59	0.50	0.45	0.91	0.45	1.00	0.91	0.77	0.77	0.68	0.18	0.64	0.05	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.24	0.83	0.71	0.64	0.71	0.45	0.40	0.31	0.67	0.64	0.50	0.50	0.38	0.05	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.47	0.71	0.62	0.53	0.41	0.32	0.88	0.44	0.35	0.68	0.44	0.35	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.15	0.34	0.34	0.62	0.15	0.40	0.47	0.64	0.72	0.60	0.74	0.45	0.79	0.15	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.63	0.78	0.61	0.37	0.20	0.35	0.39	0.70	0.50	0.39	0.26	0.72	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.25	0.60	0.43	0.87	0.62	0.28	0.42	0.51	0.98	0.30	0.45	0.36	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.00	0.29	0.09	0.00	0.00	0.00	0.20	0.05	0.19	0.02	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.03	0.28	0.36	0.41	0.39	0.25	0.30	0.29	0.24	0.35	0.33	0.45	0.43	0.09	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.09	0.57	0.49	0.65	0.62	0.63	0.26	0.34	0.49	0.58	0.54	0.82	0.71	0.07	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.09	0.32	0.47	0.54	0.49	0.30	0.25	0.57	0.61	0.40	0.39	0.67	0.37	0.33	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.47	0.54	0.29	0.48	0.41	0.28	0.57	0.25	0.06	0.18	0.59	0.59	0.11	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.75	0.75	0.25	0.25	0.25	0.00	0.25	0.75	0.50	1.00	0.50	0.75	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.01	0.10	0.20	0.13	0.10	0.06	0.10	0.08	0.12	0.08	0.12	0.08	0.06	0.04	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.09	0.16	0.14	0.15	0.00	0.00	0.00	0.12	0.14	0.20	0.07	0.02	0.38	0.03	0.00	0.00	0.00

附表 3-8 路邊停車場使用使用率-6 月 1 日~7 日(續)

6月3日(五)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.06	0.13	0.08	0.39	0.10	0.09	0.19	0.16	0.13	0.40	0.10	0.23	0.03	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.29	0.44	0.35	0.35	0.18	0.29	0.24	0.62	0.59	0.26	0.21	0.03	0.38	0.18	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.16	0.40	0.38	0.76	0.66	0.55	0.33	0.71	0.84	0.86	0.67	0.86	0.72	0.09	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.10	0.93	0.83	1.00	1.00	1.00	0.69	1.00	0.80	0.88	0.56	0.88	1.00	0.19	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	1.00	0.89	1.00	1.00	1.00	0.55	0.63	0.61	0.76	0.61	0.53	0.71	0.16	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.01	0.30	0.37	0.42	0.42	0.33	0.20	0.35	0.33	0.46	0.49	0.55	0.36	0.02	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.41	0.18	0.31	0.08	0.35	0.02	0.57	0.35	0.33	0.55	0.12	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.11	0.78	0.67	0.44	0.78	0.89	0.89	0.67	0.11	0.00	0.56	0.11	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.09	0.30	0.28	0.32	0.37	0.21	0.04	0.36	0.29	0.31	0.24	0.34	0.37	0.03	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.23	0.64	0.77	0.73	0.50	0.00	0.00	0.68	0.36	0.32	0.86	0.73	0.18	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.10	0.36	0.43	0.62	0.48	0.43	0.19	0.43	0.57	0.40	0.48	0.40	0.40	0.12	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.50	0.12	0.68	0.06	0.15	0.06	0.18	0.41	0.76	0.38	0.62	0.74	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.21	0.42	0.40	0.70	0.66	0.47	0.28	0.53	0.77	0.62	0.13	0.51	0.89	0.15	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.76	0.63	0.67	0.26	0.09	0.24	0.54	0.54	0.15	0.04	0.80	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.21	0.70	0.25	0.53	0.38	0.19	0.21	0.40	0.34	0.45	0.57	0.13	0.66	0.11	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.00	0.35	0.19	0.29	0.19	0.12	0.23	0.21	0.29	0.05	0.04	0.12	0.07	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.18	0.35	0.25	0.28	0.18	0.47	0.23	0.31	0.42	0.39	0.33	0.15	0.59	0.08	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.10	0.52	0.50	0.55	0.64	0.34	0.16	0.43	0.50	0.09	0.68	0.66	0.72	0.05	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.13	0.39	0.43	0.70	0.41	0.65	0.21	0.59	0.58	0.25	0.61	0.53	0.61	0.14	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.25	0.29	0.31	0.45	0.31	0.23	0.30	0.47	0.51	0.36	0.51	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.75	0.75	0.25	0.50	0.00	0.00	0.50	0.00	0.50	0.75	0.75	0.75	0.25	0.75	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.07	0.08	0.03	0.13	0.10	0.06	0.12	0.19	0.18	0.13	0.03	0.16	0.01	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.15	0.08	0.30	0.03	0.03	0.06	0.23	0.21	0.29	0.05	0.34	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00

6月4日(六)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.20	0.19	0.17	0.50	0.08	0.18	0.12	0.27	0.08	0.41	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.56	0.26	0.62	0.47	0.50	0.44	0.41	0.29	0.38	0.15	0.44	0.24	0.47	0.18	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.10	0.38	0.93	0.86	0.90	0.66	1.00	1.00	0.98	0.97	0.95	0.97	1.00	0.02	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.00	0.39	0.75	1.00	0.76	0.59	0.80	1.00	1.00	0.78	1.00	0.95	1.00	0.29	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.21	0.92	0.63	1.00	0.95	0.37	0.61	0.66	0.87	1.00	0.29	0.95	0.71	0.32	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.01	0.50	0.61	0.63	0.55	0.02	0.20	0.44	0.43	0.33	0.45	0.15	0.47	0.11	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.08	0.51	0.55	0.35	0.39	0.55	0.00	0.53	0.39	0.49	0.37	0.67	0.49	0.12	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.33	0.67	0.22	0.44	0.56	0.44	0.78	0.89	0.56	0.78	0.11	0.11	0.89	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.37	0.28	0.31	0.21	0.34	0.13	0.21	0.33	0.39	0.27	0.42	0.17	0.12	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.45	0.73	0.82	1.00	0.23	0.09	0.91	0.91	0.50	0.55	0.95	0.73	0.14	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.07	0.31	0.50	0.48	0.52	0.43	0.14	0.57	0.40	0.57	0.38	0.64	0.60	0.07	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.65	0.68	0.76	0.68	0.50	0.21	0.74	0.26	0.29	0.59	0.68	0.68	0.12	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.09	0.43	0.57	0.21	0.85	0.92	0.62	0.51	0.55	0.83	0.23	0.81	0.60	0.13	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.70	0.35	0.93	0.28	0.26	0.20	0.61	0.63	0.17	0.54	0.09	0.54	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.02	0.58	0.09	0.79	0.30	0.23	0.36	0.51	0.17	0.66	0.13	0.32	0.62	0.06	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.09	0.21	0.04	0.21	0.04	0.04	0.20	0.02	0.19	0.14	0.07	0.11	0.15	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.00	0.22	0.11	0.34	0.38	0.48	0.27	0.09	0.39	0.45	0.55	0.21	0.48	0.09	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.00	0.36	0.51	0.53	0.69	0.60	0.34	0.41	0.33	0.70	0.56	0.74	0.68	0.02	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.00	0.31	0.16	0.43	0.60	0.37	0.30	0.59	0.45	0.79	0.72	0.26	0.68	0.19	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.01	0.41	0.59	0.66	0.55	0.07	0.43	0.57	0.41	0.66	0.33	0.57	0.37	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.50	0.25	0.75	1.00	0.25	1.00	0.50	1.00	0.75	0.75	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.10	0.13	0.14	0.15	0.07	0.07	0.19	0.15	0.08	0.09	0.14	0.18	0.00	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.07	0.16	0.23	0.25	0.08	0.18	0.06	0.39	0.20	0.12	0.03	0.09	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00

附表 3-8 路邊停車場使用使用率-6 月 1 日~7 日(續)

6月5日(日)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.00	0.09	0.10	0.39	0.33	0.00	0.12	0.22	0.10	0.41	0.25	0.35	0.03	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.09	0.65	0.88	0.74	0.35	0.59	0.00	0.68	0.44	0.26	0.15	0.32	0.62	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.16	0.55	0.84	1.00	0.83	0.52	0.52	1.00	1.00	0.90	0.79	0.81	0.91	0.26	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.24	0.49	0.98	1.00	1.00	1.00	0.44	1.00	1.00	0.98	0.98	1.00	1.00	0.14	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	0.55	0.50	0.92	1.00	0.37	0.68	1.00	0.74	0.92	0.66	1.00	0.82	0.34	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.01	0.54	0.61	0.59	0.61	0.61	0.32	0.36	0.38	0.36	0.35	0.48	0.41	0.02	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.35	0.63	0.67	0.39	0.69	0.22	0.18	0.43	0.49	0.49	0.51	0.33	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.56	0.33	0.56	0.56	0.11	0.11	0.78	0.44	0.33	0.67	0.33	0.56	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.02	0.33	0.45	0.39	0.37	0.05	0.18	0.39	0.43	0.43	0.37	0.36	0.17	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.55	0.55	0.27	0.32	0.64	0.86	0.77	0.64	0.55	0.50	0.55	0.91	0.14	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.00	0.21	0.60	0.57	0.67	0.48	0.57	0.57	0.52	0.55	0.52	0.38	0.26	0.10	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.09	0.79	0.88	0.88	0.56	0.68	0.44	0.50	0.85	0.71	0.59	0.71	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.00	0.43	0.57	0.34	1.00	0.60	0.79	0.40	0.89	0.36	0.79	0.64	0.45	0.21	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.28	0.52	0.39	0.89	0.33	0.74	0.09	0.85	0.22	0.80	0.11	0.26	0.37	0.07	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.19	0.51	0.17	0.53	0.17	0.13	0.42	0.42	0.43	0.32	0.47	0.38	0.32	0.04	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.19	0.12	0.14	0.13	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.07	0.29	0.25	0.36	0.55	0.52	0.19	0.33	0.28	0.21	0.38	0.30	0.35	0.02	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.21	0.32	0.40	0.55	0.50	0.40	0.31	0.57	0.67	0.48	0.69	0.52	0.41	0.10	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.10	0.30	0.34	0.25	0.37	0.59	0.59	0.72	0.56	0.79	0.43	0.48	0.57	0.19	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.47	0.47	0.55	0.61	0.57	0.00	0.59	0.47	0.17	0.12	0.48	0.48	0.23	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.25	0.00	0.50	0.75	1.00	0.25	0.75	0.00	0.50	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.00	0.12	0.12	0.15	0.18	0.06	0.07	0.10	0.17	0.18	0.18	0.03	0.04	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.03	0.53	0.36	0.39	0.00	0.01	0.08	0.21	0.05	0.25	0.05	0.23	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00

6月6日(一)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.11	0.03	0.12	0.23	0.27	0.06	0.10	0.14	0.19	0.08	0.36	0.05	0.08	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.29	0.56	0.35	0.59	0.32	0.29	0.15	0.29	0.47	0.09	0.26	0.12	0.35	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.26	0.43	0.86	0.72	0.53	0.79	0.59	1.00	0.86	0.76	0.81	0.86	0.91	0.28	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.12	0.71	0.98	0.86	0.76	0.56	1.00	1.00	0.81	0.51	0.75	0.69	0.83	0.22	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.61	0.82	1.00	0.61	0.92	0.53	0.76	0.68	0.76	0.66	0.61	0.92	0.66	0.24	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.16	0.24	0.38	0.41	0.32	0.22	0.36	0.38	0.39	0.30	0.45	0.14	0.36	0.05	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.41	0.22	0.39	0.18	0.33	0.31	0.27	0.63	0.29	0.29	0.22	0.29	0.08	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.22	0.44	0.78	0.22	0.89	0.22	0.44	1.00	0.00	0.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.09	0.38	0.37	0.43	0.21	0.00	0.00	0.32	0.39	0.31	0.40	0.48	0.45	0.02	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.73	0.32	0.73	0.36	0.32	0.09	0.68	0.36	0.41	0.86	0.50	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.24	0.64	0.40	0.64	0.45	0.36	0.26	0.52	0.26	0.21	0.40	0.17	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.06	0.65	0.56	0.50	0.47	0.32	0.32	0.74	0.21	0.53	0.68	0.59	0.09	0.03	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.15	0.36	0.38	0.62	0.58	0.43	0.40	0.43	0.68	0.45	0.49	0.75	0.53	0.02	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.07	0.54	0.67	0.61	0.57	0.22	0.28	0.46	0.39	0.61	0.39	0.28	0.43	0.02	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.08	0.57	0.04	0.74	0.42	0.43	0.57	0.23	0.47	0.62	0.21	0.26	0.68	0.13	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.11	0.48	0.11	0.16	0.00	0.00	0.15	0.13	0.05	0.19	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.08	0.35	0.40	0.42	0.13	0.23	0.25	0.39	0.35	0.28	0.39	0.25	0.42	0.15	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.34	0.46	0.39	0.58	0.43	0.49	0.42	0.41	0.30	0.55	0.39	0.37	0.62	0.09	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.13	0.45	0.17	0.61	0.33	0.50	0.28	0.60	0.38	0.49	0.42	0.60	0.50	0.08	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.39	0.59	0.60	0.13	0.30	0.31	0.63	0.48	0.25	0.59	0.34	0.46	0.08	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.50	0.00	0.00	0.00	0.50	1.00	0.75	1.00	0.50	0.75	0.50	0.75	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.03	0.11	0.15	0.15	0.17	0.04	0.09	0.13	0.08	0.10	0.06	0.10	0.12	0.03	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.01	0.14	0.16	0.18	0.10	0.16	0.20	0.23	0.15	0.12	0.27	0.14	0.27	0.00	0.00	0.00	0.00

附表 3-8 路邊停車場使用使用率-6 月 1 日~7 日(續)

6月7日(二)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.08	0.05	0.21	0.38	0.25	0.15	0.17	0.12	0.01	0.23	0.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.03	0.56	0.24	0.65	0.50	0.29	0.41	0.12	0.38	0.35	0.41	0.41	0.15	0.09	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.00	0.55	0.88	1.00	0.55	0.69	0.26	0.98	0.62	0.02	0.79	0.90	0.83	0.14	0.00	0.00	0.00
中山路4	59	0.02	0.78	0.80	0.90	0.80	0.32	0.54	0.97	0.97	1.00	0.88	0.69	0.93	0.27	0.00	0.00	0.00
中山路5	38	0.13	0.74	0.76	0.71	0.55	0.53	0.03	0.84	0.68	0.53	0.63	0.50	0.71	0.55	0.00	0.00	0.00
中山路6	168	0.01	0.41	0.38	0.48	0.36	0.13	0.21	0.43	0.43	0.38	0.44	0.30	0.24	0.04	0.00	0.00	0.00
仁愛路1	49	0.00	0.47	0.33	0.76	0.24	0.27	0.06	0.59	0.37	0.55	0.06	0.06	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路1	9	0.44	0.22	0.67	0.78	0.33	0.67	0.56	0.78	0.33	0.56	0.33	0.11	0.56	0.56	0.00	0.00	0.00
友愛路1	109	0.03	0.37	0.43	0.44	0.50	0.34	0.19	0.28	0.32	0.35	0.14	0.25	0.35	0.11	0.00	0.00	0.00
文化路1	22	0.00	0.59	0.50	0.82	0.27	0.91	0.14	0.82	0.18	0.77	0.91	0.27	0.68	0.05	0.00	0.00	0.00
民生北路1	42	0.19	0.48	0.55	0.50	0.55	0.45	0.19	0.69	0.48	0.40	0.76	0.64	0.52	0.12	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.74	0.47	0.62	0.50	0.29	0.38	0.79	0.79	0.62	0.38	0.62	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.08	0.25	0.47	0.47	0.42	0.34	0.21	0.43	0.70	0.58	0.66	0.60	0.75	0.30	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.22	0.37	0.48	0.46	0.80	0.30	0.13	0.57	0.20	0.61	0.17	0.20	0.39	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路1	53	0.00	0.85	0.15	0.57	0.28	0.13	0.15	0.40	0.51	0.49	0.13	0.30	0.74	0.06	0.00	0.00	0.00
忠孝路1	129	0.00	0.00	0.33	0.22	0.29	0.00	0.08	0.16	0.03	0.03	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路1	130	0.07	0.31	0.30	0.34	0.25	0.35	0.28	0.28	0.28	0.31	0.28	0.47	0.44	0.05	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.05	0.49	0.39	0.49	0.75	0.33	0.20	0.51	0.48	0.53	0.71	0.76	0.57	0.01	0.00	0.00	0.00
垂楊路5	145	0.17	0.32	0.48	0.46	0.23	0.50	0.28	0.51	0.39	0.51	0.52	0.41	0.55	0.17	0.00	0.00	0.00
新民路1	83	0.00	0.25	0.54	0.46	0.40	0.58	0.33	0.35	0.39	0.28	0.48	0.51	0.53	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路1	4	0.50	0.75	1.00	0.75	0.00	0.00	1.00	0.75	0.25	0.25	1.00	1.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.02	0.10	0.14	0.11	0.16	0.03	0.08	0.07	0.09	0.07	0.12	0.08	0.10	0.04	0.00	0.00	0.00
彌陀路1	146	0.05	0.15	0.18	0.03	0.03	0.21	0.08	0.16	0.13	0.16	0.06	0.08	0.32	0.03	0.00	0.00	0.00

附表 3-9 路邊停車場使用使用率-7 月 1 日~7 日

7月1日(五)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.12	0.30	0.28	0.39	0.27	0.63	0.08	0.29	0.09	0.28	0.10	0.41	0.06	0.09	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.00	0.53	0.47	0.62	0.53	0.35	0.65	0.47	0.32	0.09	0.41	0.44	0.41	0.09	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.16	0.60	0.84	0.98	0.71	0.83	0.71	0.79	0.64	0.98	0.36	0.81	0.93	0.53	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.19	1.00	1.00	0.88	1.00	1.00	0.58	1.00	0.97	0.95	0.92	0.07	0.95	0.46	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	0.92	1.00	0.66	0.95	1.00	0.47	0.89	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.05	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.07	0.36	0.35	0.37	0.48	0.21	0.31	0.39	0.40	0.49	0.60	0.39	0.61	0.14	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.57	0.51	0.63	0.24	0.51	0.20	0.37	0.37	0.39	0.37	0.06	0.06	0.20	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.67	0.56	0.56	0.78	0.44	0.11	0.44	0.89	0.67	0.67	0.56	0.56	0.44	0.11	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.10	0.40	0.44	0.45	0.38	0.20	0.11	0.31	0.16	0.25	0.35	0.09	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.23	0.55	0.59	0.77	0.41	0.23	0.41	0.86	0.73	0.95	0.55	1.00	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.10	0.45	0.60	0.57	0.17	0.43	0.36	0.55	0.33	0.29	0.10	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.32	0.53	0.47	0.18	0.65	0.29	0.47	0.41	0.47	0.38	0.44	0.62	0.35	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.04	0.43	0.74	0.74	0.40	0.45	0.42	0.60	0.72	0.66	0.40	0.08	0.53	0.38	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.57	0.54	0.41	0.28	0.46	0.37	0.61	0.35	0.39	0.57	0.09	0.54	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.30	0.55	0.58	0.49	0.04	0.43	0.06	0.72	0.02	0.02	0.62	0.70	0.74	0.09	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.16	0.33	0.21	0.23	0.08	0.26	0.02	0.32	0.10	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.01	0.35	0.32	0.38	0.45	0.34	0.06	0.22	0.32	0.37	0.31	0.40	0.43	0.06	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.01	0.31	0.54	0.34	0.17	0.28	0.28	0.43	0.30	0.33	0.33	0.05	0.26	0.12	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.12	0.37	0.14	0.49	0.39	0.32	0.26	0.72	0.46	0.58	0.57	0.32	0.54	0.01	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.42	0.40	0.53	0.49	0.55	0.36	0.53	0.49	0.52	0.30	0.61	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.75	1.00	0.50	0.50	1.00	0.00	0.75	0.75	0.00	0.50	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.02	0.12	0.14	0.14	0.09	0.09	0.11	0.15	0.14	0.17	0.13	0.09	0.20	0.08	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.16	0.10	0.07	0.23	0.00	0.02	0.06	0.18	0.07	0.31	0.05	0.36	0.01	0.00	0.00	0.00

附表 3-9 路邊停車場使用使用率-7 月 1 日~7 日(續)

7月2日(六)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.20	0.12	0.26	0.36	0.52	0.10	0.28	0.12	0.35	0.12	0.31	0.37	0.19	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.29	0.18	0.85	0.15	0.15	0.53	0.26	0.44	0.44	0.32	0.24	0.65	0.06	0.32	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.00	0.36	0.93	0.86	0.71	0.79	0.24	1.00	1.00	0.93	0.59	0.52	1.00	0.09	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.08	0.24	0.81	0.97	0.93	1.00	0.42	1.00	1.00	0.80	0.19	1.00	1.00	0.19	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	0.53	0.53	1.00	0.13	0.87	0.37	0.61	0.89	0.95	0.58	0.79	0.92	0.13	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.14	0.39	0.48	0.42	0.39	0.33	0.24	0.43	0.29	0.35	0.14	0.40	0.42	0.12	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.00	0.65	0.53	0.73	0.37	0.53	0.53	0.43	0.41	0.31	0.29	0.18	0.08	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	0.44	0.44	0.22	0.00	0.33	0.89	0.00	0.78	1.00	0.78	0.56	0.78	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.28	0.41	0.29	0.38	0.00	0.00	0.38	0.38	0.34	0.39	0.11	0.39	0.10	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.59	0.59	0.82	0.27	0.73	0.00	0.95	0.64	0.82	0.55	0.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.00	0.52	0.60	0.67	0.26	0.71	0.31	0.67	0.67	0.12	0.33	0.31	0.00	0.12	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.59	0.47	0.65	0.59	0.47	0.38	0.41	0.74	0.71	0.38	0.62	0.35	0.24	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.02	0.43	0.53	0.49	0.70	0.21	0.64	0.53	0.75	0.72	0.15	0.74	0.53	0.17	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.46	0.43	0.72	0.30	0.07	0.28	0.59	0.39	0.52	0.17	0.26	0.76	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.09	0.57	0.85	0.34	0.32	0.08	0.00	0.55	0.51	0.68	0.21	0.25	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.19	0.26	0.20	0.11	0.09	0.12	0.15	0.19	0.10	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.00	0.14	0.25	0.22	0.41	0.14	0.26	0.22	0.34	0.36	0.14	0.12	0.55	0.07	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.01	0.49	0.30	0.58	0.40	0.47	0.27	0.48	0.21	0.33	0.38	0.24	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.41	0.61	0.59	0.65	0.68	0.56	0.41	0.47	0.63	0.57	0.19	0.34	0.61	0.08	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.43	0.29	0.46	0.67	0.60	0.36	0.51	0.28	0.48	0.36	0.17	0.27	0.86	0.20	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	1.00	0.75	0.75	0.50	0.50	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.01	0.13	0.13	0.17	0.09	0.08	0.09	0.14	0.15	0.13	0.12	0.07	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.10	0.12	0.14	0.14	0.04	0.02	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

7月3日(日)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.10	0.02	0.16	0.43	0.52	0.04	0.15	0.23	0.01	0.01	0.15	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.35	0.18	0.62	0.85	0.35	0.56	0.12	0.82	0.21	0.29	0.62	0.53	0.35	0.44	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.00	0.79	0.84	0.91	0.78	0.84	0.43	1.00	0.84	0.78	0.66	0.47	1.00	0.55	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.05	0.32	0.63	0.80	0.73	0.86	0.83	0.98	1.00	0.63	0.58	0.39	1.00	0.53	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.13	0.37	0.68	0.79	0.74	0.24	0.66	0.74	0.82	0.47	0.37	0.63	0.68	0.13	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.00	0.50	0.59	0.44	0.48	0.28	0.35	0.30	0.38	0.06	0.04	0.30	0.45	0.10	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.59	0.71	0.24	0.47	0.41	0.16	0.59	0.39	0.51	0.39	0.16	0.47	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	0.67	0.67	0.78	0.22	0.22	0.89	0.22	0.78	0.00	0.00	0.67	0.22	0.11	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.38	0.37	0.13	0.07	0.14	0.30	0.36	0.25	0.05	0.05	0.31	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.23	0.27	0.27	0.68	0.23	0.91	0.45	0.50	0.73	0.27	0.64	0.50	0.41	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.00	0.67	0.36	0.48	0.64	0.57	0.10	0.40	0.07	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.65	0.68	0.47	0.68	0.79	0.59	0.21	0.12	0.56	0.38	0.12	0.59	0.12	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.00	0.34	0.60	0.55	0.58	0.79	0.21	0.81	0.70	0.53	0.77	0.49	0.51	0.17	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.37	0.78	0.91	0.13	0.17	0.11	0.00	0.43	0.63	0.41	0.48	0.00	0.09	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.00	0.68	0.11	0.68	0.38	0.06	0.11	0.36	0.08	0.36	0.15	0.13	0.30	0.02	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.00	0.29	0.03	0.03	0.03	0.16	0.05	0.02	0.02	0.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.00	0.36	0.43	0.42	0.45	0.24	0.30	0.22	0.27	0.14	0.25	0.39	0.29	0.00	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.00	0.21	0.33	0.46	0.44	0.31	0.28	0.55	0.44	0.32	0.54	0.29	0.57	0.01	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.11	0.61	0.68	0.63	0.43	0.46	0.37	0.60	0.50	0.57	0.32	0.59	0.41	0.14	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.55	0.37	0.42	0.61	0.39	0.34	0.37	0.57	0.28	0.49	0.45	0.58	0.00	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	1.00	1.00	1.00	0.25	0.25	0.75	1.00	0.25	0.75	0.00	0.00	0.00	0.75	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.08	0.11	0.14	0.14	0.13	0.12	0.11	0.12	0.11	0.04	0.03	0.11	0.02	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.22	0.05	0.03	0.03	0.03	0.08	0.16	0.02	0.14	0.13	0.21	0.17	0.08	0.00	0.00	0.00

附表 3-9 路邊停車場使用使用率-7 月 1 日~7 日(續)

7月4日(一)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.09	0.12	0.08	0.28	0.11	0.11	0.08	0.14	0.21	0.15	0.41	0.12	0.06	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.41	0.65	0.68	0.26	0.38	0.35	0.26	0.29	0.41	0.53	0.62	0.38	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.05	0.67	0.98	0.93	0.67	0.41	1.00	1.00	0.78	0.71	0.69	0.93	0.64	0.10	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.15	0.69	1.00	1.00	1.00	0.61	1.00	0.98	1.00	0.88	0.54	0.92	0.97	0.56	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	1.00	0.87	1.00	0.50	0.16	0.92	1.00	0.89	0.79	0.58	1.00	1.00	0.24	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.05	0.31	0.36	0.49	0.52	0.33	0.23	0.36	0.34	0.26	0.24	0.47	0.32	0.24	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.06	0.39	0.47	0.51	0.29	0.37	0.14	0.53	0.33	0.41	0.53	0.18	0.22	0.06	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	0.44	0.67	0.78	0.56	0.44	0.33	0.00	0.89	0.11	0.33	0.78	0.78	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.00	0.18	0.06	0.45	0.40	0.32	0.25	0.35	0.15	0.09	0.38	0.23	0.33	0.17	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.55	0.36	0.68	0.68	0.77	0.45	0.77	0.27	0.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.14	0.62	0.62	0.60	0.60	0.64	0.26	0.31	0.29	0.38	0.10	0.43	0.21	0.05	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.47	0.18	0.56	0.82	0.41	0.32	0.56	0.38	0.50	0.26	0.47	0.38	0.50	0.35	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.13	0.28	0.36	0.45	0.70	0.21	0.55	0.75	0.57	0.62	0.72	0.77	0.89	0.06	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.74	0.63	0.54	0.48	0.07	0.07	0.70	0.72	0.59	0.85	0.76	0.39	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.17	0.64	0.40	0.70	0.09	0.17	0.45	0.62	0.66	0.51	0.28	0.42	0.57	0.08	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.10	0.30	0.16	0.24	0.19	0.09	0.10	0.02	0.19	0.05	0.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.05	0.35	0.35	0.38	0.30	0.44	0.22	0.26	0.28	0.12	0.44	0.32	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.00	0.47	0.58	0.63	0.62	0.39	0.37	0.31	0.44	0.34	0.70	0.30	0.33	0.03	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.15	0.52	0.47	0.50	0.41	0.34	0.30	0.56	0.34	0.51	0.53	0.58	0.46	0.13	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.58	0.54	0.35	0.30	0.31	0.35	0.43	0.37	0.51	0.52	0.69	0.51	0.07	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.75	0.50	0.75	0.00	0.50	1.00	0.00	1.00	0.25	0.75	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.03	0.12	0.13	0.12	0.15	0.06	0.12	0.14	0.15	0.15	0.15	0.17	0.15	0.01	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.05	0.14	0.12	0.13	0.02	0.00	0.10	0.17	0.15	0.05	0.01	0.01	0.29	0.00	0.00	0.00	0.00

7月5日(二)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.03	0.03	0.01	0.43	0.18	0.06	0.18	0.12	0.12	0.25	0.34	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.00	0.79	0.56	0.71	0.47	0.38	0.03	0.47	0.18	0.29	0.06	0.47	0.38	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.02	0.57	0.62	0.86	0.62	0.41	0.59	0.90	0.88	0.69	0.57	0.76	0.79	0.21	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.00	0.39	0.63	1.00	0.53	0.53	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.88	0.88	0.41	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	1.00	0.55	1.00	0.74	0.32	0.63	0.63	0.61	0.82	0.55	0.18	1.00	0.18	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.10	0.38	0.49	0.37	0.35	0.20	0.22	0.36	0.40	0.17	0.48	0.37	0.41	0.06	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.00	0.00	0.43	0.51	0.33	0.45	0.22	0.63	0.45	0.20	0.12	0.29	0.51	0.04	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	0.22	0.78	0.89	0.22	0.22	1.00	0.67	0.11	0.33	0.11	0.67	0.00	0.67	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.05	0.35	0.28	0.28	0.41	0.16	0.31	0.39	0.35	0.27	0.38	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.23	0.41	0.95	0.41	0.64	0.77	0.00	0.95	0.41	0.41	0.95	0.27	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.00	0.55	0.38	0.60	0.43	0.21	0.33	0.38	0.48	0.38	0.12	0.48	0.26	0.10	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.50	0.50	0.68	0.53	0.24	0.65	0.18	0.65	0.68	0.24	0.35	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.00	0.25	0.15	0.66	0.19	0.62	0.64	0.64	0.36	0.64	0.40	0.79	0.64	0.53	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.57	0.24	0.67	0.20	0.26	0.30	0.30	0.41	0.57	0.09	0.13	0.35	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.08	0.66	0.17	0.62	0.45	0.32	0.21	0.49	0.72	0.36	0.25	0.06	0.57	0.11	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.15	0.62	0.19	0.05	0.02	0.13	0.21	0.14	0.12	0.13	0.10	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.01	0.29	0.32	0.35	0.38	0.15	0.32	0.22	0.34	0.36	0.43	0.38	0.37	0.00	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.00	0.54	0.38	0.42	0.62	0.26	0.26	0.52	0.29	0.29	0.07	0.27	0.32	0.21	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.14	0.35	0.32	0.44	0.35	0.48	0.37	0.45	0.57	0.20	0.50	0.63	0.51	0.28	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.33	0.37	0.64	0.45	0.24	0.13	0.08	0.43	0.41	0.45	0.57	0.53	0.02	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.50	0.25	0.25	0.00	0.00	0.50	0.00	0.25	0.25	0.75	0.50	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.00	0.09	0.10	0.13	0.09	0.04	0.11	0.08	0.08	0.12	0.11	0.16	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.11	0.16	0.03	0.03	0.25	0.14	0.08	0.08	0.08	0.01	0.04	0.22	0.03	0.00	0.00	0.00

附表 3-9 路邊停車場使用使用率-7 月 1 日~7 日(續)

7月6日(三)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.00	0.00	0.15	0.32	0.02	0.00	0.21	0.06	0.02	0.21	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.21	0.56	0.56	0.50	0.29	0.38	0.32	0.15	0.50	0.21	0.44	0.29	0.29	0.35	0.03	0.00	0.00
中山路2	58	0.26	0.33	0.78	0.72	0.26	0.98	0.40	0.83	0.95	0.26	0.93	0.98	1.00	0.22	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.14	0.54	0.90	1.00	0.27	1.00	1.00	0.95	0.76	0.25	1.00	1.00	1.00	0.32	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.08	0.84	0.82	0.84	0.47	0.66	0.50	0.76	0.50	0.05	1.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.20	0.38	0.43	0.39	0.38	0.42	0.42	0.38	0.13	0.01	0.20	0.49	0.50	0.05	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.47	0.27	0.41	0.51	0.29	0.24	0.04	0.22	0.04	0.27	0.33	0.18	0.29	0.10	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.00	0.78	0.89	0.67	0.56	0.33	0.67	0.67	0.00	0.00	0.33	0.44	0.56	0.00	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.07	0.39	0.32	0.37	0.38	0.29	0.17	0.06	0.06	0.28	0.37	0.36	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.68	0.59	0.64	0.05	0.05	0.00	0.36	0.50	0.18	0.27	1.00	0.82	0.86	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.43	0.52	0.50	0.60	0.60	0.62	0.45	0.24	0.45	0.26	0.26	0.45	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.18	0.56	0.47	0.65	0.59	0.62	0.44	0.50	0.53	0.00	0.00	0.00	0.79	0.09	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.08	0.25	0.43	0.77	0.43	0.47	0.42	0.53	0.66	0.34	0.57	0.60	0.60	0.34	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.13	0.20	0.37	0.74	0.17	0.24	0.41	0.39	0.37	0.78	0.24	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.28	0.43	0.70	0.57	0.21	0.49	0.09	0.74	0.23	0.13	0.57	0.47	0.45	0.28	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.32	0.10	0.19	0.18	0.05	0.19	0.00	0.20	0.04	0.04	0.22	0.29	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.02	0.34	0.45	0.45	0.41	0.28	0.28	0.27	0.12	0.31	0.38	0.38	0.51	0.02	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.12	0.63	0.66	0.62	0.60	0.27	0.28	0.41	0.32	0.09	0.27	0.25	0.64	0.28	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.21	0.35	0.50	0.54	0.48	0.26	0.19	0.46	0.48	0.18	0.10	0.53	0.41	0.17	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.45	0.42	0.55	0.42	0.14	0.39	0.40	0.29	0.28	0.33	0.59	0.48	0.19	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.50	0.75	0.00	0.00	0.25	1.00	0.50	0.25	0.00	1.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.03	0.17	0.17	0.12	0.14	0.10	0.11	0.13	0.16	0.09	0.17	0.08	0.17	0.04	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.17	0.13	0.05	0.01	0.03	0.18	0.17	0.25	0.08	0.01	0.04	0.22	0.03	0.00	0.00	0.00

7月7日(四)																		
路名	格位數	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
大雅路	155	0.00	0.00	0.10	0.03	0.23	0.25	0.06	0.14	0.03	0.25	0.34	0.12	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00
中山路1	34	0.18	0.32	0.53	0.29	0.50	0.32	0.41	0.38	0.44	0.44	0.50	0.26	0.41	0.06	0.00	0.00	0.00
中山路2	58	0.19	0.21	0.81	0.98	0.38	1.00	0.57	0.84	1.00	0.47	0.81	1.00	0.90	0.22	0.00	0.00	0.00
中山路3	59	0.10	0.56	0.93	0.85	1.00	0.56	1.00	1.00	1.00	0.97	1.00	1.00	0.98	0.02	0.00	0.00	0.00
中山路4	38	0.00	0.76	0.66	0.92	0.50	0.55	0.71	0.76	0.95	0.84	0.13	0.79	0.82	0.34	0.00	0.00	0.00
中山路5	168	0.08	0.43	0.52	0.61	0.58	0.23	0.45	0.29	0.37	0.34	0.19	0.28	0.30	0.10	0.00	0.00	0.00
仁愛路	49	0.33	0.27	0.41	0.24	0.33	0.27	0.04	0.24	0.24	0.12	0.08	0.45	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00
公明路	9	0.11	1.00	0.44	1.00	0.33	0.22	0.44	0.56	0.33	0.56	0.00	0.00	0.56	0.11	0.00	0.00	0.00
友愛路	109	0.01	0.41	0.34	0.27	0.45	0.38	0.17	0.22	0.36	0.06	0.39	0.09	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00
文化路	22	0.00	0.50	0.59	0.55	0.77	0.68	0.50	0.64	0.64	0.14	0.14	0.95	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00
民生北路	42	0.17	0.48	0.57	0.31	0.45	0.24	0.45	0.12	0.12	0.33	0.19	0.05	0.05	0.17	0.00	0.00	0.00
民族路1	34	0.00	0.50	0.68	0.79	0.21	0.50	0.21	0.76	0.32	0.82	0.06	0.03	0.38	0.29	0.00	0.00	0.00
民族路2	53	0.06	0.47	0.58	0.91	0.57	0.43	0.62	0.70	0.42	0.43	0.64	0.40	0.38	0.23	0.00	0.00	0.00
民族路3	46	0.00	0.59	0.57	0.43	0.48	0.07	0.22	0.43	0.65	0.63	0.09	0.09	0.57	0.00	0.00	0.00	0.00
吳鳳北路	53	0.13	0.74	0.15	0.42	0.64	0.15	0.38	0.42	0.66	0.40	0.34	0.17	0.70	0.28	0.00	0.00	0.00
忠孝路	129	0.00	0.00	0.36	0.20	0.08	0.21	0.07	0.24	0.05	0.01	0.12	0.02	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00
林森西路	130	0.02	0.32	0.35	0.41	0.41	0.11	0.28	0.25	0.22	0.17	0.45	0.19	0.31	0.15	0.00	0.00	0.00
垂楊路1	100	0.03	0.33	0.28	0.58	0.36	0.29	0.42	0.36	0.30	0.05	0.39	0.47	0.64	0.01	0.00	0.00	0.00
垂楊路2	145	0.11	0.33	0.46	0.39	0.34	0.41	0.13	0.54	0.52	0.44	0.50	0.50	0.41	0.12	0.00	0.00	0.00
新民路	83	0.00	0.53	0.39	0.63	0.53	0.22	0.48	0.12	0.48	0.47	0.17	0.54	0.57	0.07	0.00	0.00	0.00
新榮路	4	0.00	0.75	0.50	0.25	0.75	0.00	0.50	0.50	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
興業路	381	0.01	0.19	0.13	0.12	0.14	0.12	0.10	0.08	0.11	0.10	0.09	0.14	0.14	0.07	0.00	0.00	0.00
彌陀路	146	0.00	0.01	0.14	0.15	0.03	0.13	0.14	0.13	0.10	0.03	0.01	0.12	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00

附　錄　四

嘉義市單向道系統

附表 4-1 單向道特性調查(1/5)

行駛方向	單向道名稱	起點路口	迄點路口	車道寬度(公尺)	備註
由北至南	廣寧街	光彩街	蘭井街	5	-
		蘭井街	延平街	7.2	-
		延平街	民族路	5.4	-
		民族路	康樂街	6.2	無劃邊線
		康樂街	垂楊路	5.4	無劃邊線
	西榮街	民權路	北榮街	6	無劃邊線
		北榮街	中山路	6	無劃邊線
		中山路	中正路	6	無劃邊線
		中正路	光彩街	6.2	-
		光彩街	蘭井街	5.6	-
		蘭井街	延平街	4.8	-
		延平街	民族路	5.6	-
		民族路	康樂街	5	-
		康樂街	垂楊路	5.2	-
	國華街	林森西路	長榮街	5.4	-
		長榮街	民權路	5.4	-
		民權路	北榮街	9.5	禁止停車標線
		北榮街	中山路	8.9	-
		中山路	中正路	9.5	禁止停車標線(西側)
		中正路	光彩街	9.2	-
		光彩街	蘭井街	9.4	-
		蘭井街	延平街	9.2	-
		延平街	民族路	9.5	-
		民族路	康樂街	6.4	-
		康樂街	垂楊路	6	禁止停車標線
	成仁街	林森西路	北門街	5.8	-
		北門街	長榮街	5.5	-
		長榮街	民權路	4.8	-
		民權路	北榮街	5	-
		北榮街	中山路	5	-
		中山路	民樂街	6	無劃邊線
		民樂街	公明街	6	無劃邊線
		公明街	中正路	5	-
		中正路	光華街	4.8	-
		光華街	蘭井街	6.5	-
		蘭井街	延平街	6.3	-
		延平街	民族路	5.5	-
		民族路	康樂街	5	-
		康樂街	垂楊路	5.8	-

附表 4-1 單向道特性調查(2/5)

行駛方向	單向道名稱	起點路口	迄點路口	道路寬度(公尺)	備註
由南至北	永和街	垂楊路	康樂街	7.2	-
		康樂街	民族路	7	-
		民族路	中山路	8.2	-
	西門街	垂楊路	康樂街	5.6	-
		康樂街	民族路	6	-
		民族路	延平街	5.2	-
		延平街	蘭井街	5.5	-
		蘭井街	光彩街	5.8	-
		光彩街	中正路	5.4	-
		中正路	中山路	5.5	-
	忠義街	垂楊路	康樂街	5.6	-
		康樂街	民族路	5.7	-
		民族路	延平街	5.4	無劃邊線
		延平街	蘭井街	6	無劃邊線
		蘭井街	光彩街	6.6	無劃邊線
		光彩街	中正路	6.4	無劃邊線
		中正路	中山路	6	無劃邊線
		中山路	北榮街	5.4	-
		北榮街	民權路	6.6	禁止停車標線
		民權路	長榮街	4.6	-
		長榮街	林森西路	5	-
	興中街	垂楊路	康樂街	4.8	-
		康樂街	民族路	4.8	-
		民族路	延平街	5.5	-
		延平街	蘭井街	5.5	-
		蘭井街	光彩街	5.8	-
		光彩街	光華街	5	-
		光華街	公明街	5	-
		公明街	中山路	5.2	-
		中山路	北榮街	5.0	-
		北榮街	民權路	4.8	-
		民權路	長榮街	4.4	-
		長榮街	北門街	5	-
		北門街	林森西路	5.4	-

附表 4-1 單向道特性調查(3/5)

行駛方向	單向道名稱	起點路口	迄點路口	道路寬度(公尺)	備註
由東至西	長榮街	吳鳳北路	成仁街	4.2	-
		成仁街	興中街	4.5	-
		興中街	文化路	4.6	-
		文化路	國華街	4.8	-
		國華街	忠義街	5.3	-
		忠義街	民生北	5.4	-
	北榮街	吳鳳北路	成仁街	4.5	-
		成仁街	興中街	4.7	-
		興中街	文化路	4.5	
		文化路	國華街	4.9	-
		國華街	忠義街	5.2	禁止停車標線
		忠義街	民生北路	5	-
		民生北路	西榮街	5.5	無劃邊線
		西榮街	林森西路	5	無劃邊線
	光彩街	吳鳳北路	成仁街	3.8	-
		成仁街	興中街	3.2	-
		興中街	文化路	4.3	-
		文化路	國華街	4.2	-
		國華街	忠義街	4.8	-
		忠義街	民生北路	5.1	-
		民生北路	西榮街	6.1	-
		西榮街	新榮街	6.2	-
		西門街	仁愛路	5.3	-
		仁愛路	廣寧街	5.2	-
	延平街	吳鳳北路	成仁街	5.7	-
		成仁街	興中街	5.2	-
		興中街	文化路	4.8	-
		文化路	國華街	4.9	-
		國華街	忠義街	5.1	-
		忠義街	民生北路	5.5	-
		民生北路	西榮街	5.7	-
		西榮街	新榮街	5.6	-
		新榮街	西門街	5.7	-
		西門街	仁愛路	6.3	-
		仁愛路	廣寧街	-	無劃邊線
		廣寧街	永和街	-	無劃邊線

附表 4-1 單向道特性調查(4/5)

行駛方向	單向道名稱	起點路口	迄點路口	道路寬度(公尺)	備註
由西至東	北門街	吳鳳北路	成仁街	5	-
		成仁街	興中街	5.4	-
		興中街	文化路	5.4	-
	民權路	吳鳳北路	成仁街	10	-
		成仁街	興中街	10	-
		興中街	文化路	9	-
		文化路	國華街	8	禁止停車標線
		國華街	忠義街	9	禁止停車標線
		忠義街	民生北路	8	-
		民生北路	林森西	9.5	-
	中正路	吳鳳北路	成仁街	6.1	-
		成仁街	興中街	7.0	-
		興中街	文化路	8.3	禁止停車標線
		文化路	國華街	8.3	禁止停車標線
		國華街	忠義街	6.4	禁止停車標線
		忠義街	民生北路	5.0	-
		民生北路	西榮街	5.7	-
		西榮街	新榮街	6.2	-
		新榮街	西門街	6.3	-
		西門街	仁愛路	5.8	-
	蘭井街	吳鳳北路	成仁街	-	無劃邊線
		成仁街	興中街	6.1	-
		興中街	文化路	-	無劃邊線
		文化路	國華街	6.0	-
		國華街	忠義街	4.6	-
		忠義街	民生北路	5.0	-
		民生北路	西榮街	4.8	-
		西榮街	新榮街	4.9	-
		新榮街	西門街	5.3	-
		西門街	仁愛路	5.5	-
		仁愛路	廣寧街	5.5	-
		廣寧街	中山路	5.3	-

附表 4-1 單向道特性調查(5/5)

行駛方向	單向道名稱	起點路口	迄點路口	道路寬度(公尺)	備註
由西至東	康樂街	吳鳳北路	成仁街	-	無劃邊線
		成仁街	興中街	4.8	-
		興中街	文化路	-	無劃邊線
		文化路	國華街	6.5	-
		國華街	忠義街	5.6	-
		忠義街	民生北	5.5	-
		民生北	西榮街	5.5	-
		西榮街	新榮街	5.5	-
		新榮街	西門街	5.2	-
		西門街	仁愛路	5.4	-
		仁愛路	廣寧街	5.4	-
		廣寧街	永和街	5.1	-
		永和街	新民路	4.6	-

附　錄　五

家訪問卷

核准文號：嘉義市政府府交工字第0940097926號　　本表調查事項應依統計法規定據實答覆，調查事項

核准有效日期：中華民國94年12月31日止　　嘉義市家庭旅次起迄調查　家庭旅次訪問-社經資料調查表（表一）　　專供統計分析用，個別資料絕對保密，不對外提供

戶長姓名：　　訪問日期：　　年　月　日　　抽樣編號：　　共　頁，第　頁

壹、住戶一般資料　　分區編號：

A 住戶住址：　市(縣)　區(鄉鎮市)　里(村)　鄰　路(街)　巷　弄　號　樓　之　電話：

B	C	D	E	N
住戶籍人口資料 □人	自用小客車 □輛	機車 □輛	腳踏車 □輛	自用小貨車 □輛	其他 □輛	住所小客車 □輛	住宅備車 □輛	租用車位 □輛	路邊停放 □輛	其它 □輛	E 家庭全年所得 □	**N.駕照持有代碼** 0：未持有 1：持有
實際住戶人口數 □人						停車(貨) □輛						
就業人口數 □人												
就學人口數 □人												

J.教育程度代碼：
1：無(不識字)
2：小學
3：國中/初中
4：高中(高職)
5：大專(大學與專科)
6：研究所(碩士、博士)

M.交通工具代碼：
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(公車、客運車)
06：交通車
07：火車
08：飛機
09：腳踏車
10：步行
11：其他

貳、實住人口成員狀況(含五歲以下)

F 個人編號	G 稱謂	H 出生年(民國)	I 性別(男:1 女:2)	J 教育程度	K 行業	L 每月所得	M 主要交通工具	N 駕照持有 小客車	N 駕照持有 機車	O 工作或上學地點詳細地址
01										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
02										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
03										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
04										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
05										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
06										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
07										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號
08										市(縣)　區(鄉鎮)　里(村) 分區編號

地點：　市(縣)　區(鄉鎮)　里(村)　路(街)　段　巷　弄　號

E.家庭全年所得代碼：

01：40(含)萬以下	10：120～130(含)萬
02：40~50(含)萬	11：130～140(含)萬
03：50～60(含)萬	12：140～150(含)萬
04：60～70(含)萬	13：150～160(含)萬
05：70～80(含)萬	14：160～170(含)萬
06：80～90(含)萬	15：170～180(含)萬
07：90～100(含)萬	16：180～190(含)萬
08：100～110(含)萬	17：190～200(含)萬
09：110 ～120(含)萬	18：200 萬以上

L.個人每月所得等級代碼：
00：無所得
01：2(含)萬以下
02：2～4(含)萬
03：4～6(含)萬
04：6～8(含)萬
05：8～10(含)萬
06：10 萬以上

K.行業代碼：

01：農、林、漁、牧業	11：專業、科學及技術服務業
02：礦業及土石採取業	12：教育服務業
03：製造業	13：醫療、保健及社會福利服務業
04：水電燃氣業	14：文化、運動及休閒服務業
05：營造業	15：其它服務業
06：批發及零售業	16：公共行政業(軍警、公務人員)
07：住宿及餐飲業	17：學生
08：運輸倉儲及通信業	18：家管
09：金融、保險業	19：待業中
10：不動產及租賃業	20：其他不能歸類之行業(註明工作名稱)

備註：直銷及推銷業務員歸屬批發零售業

訪問員：　　督導員：

主辦單位：嘉義市政府　協辦單位：嘉義市政府交通局　聯絡電話：05-2294582

承辦單位：康地科技顧問股份有限公司(94.10~94.12)　聯絡電話：06-2096039

核准文號：核准文號：嘉義市政府府交工字第0940097926號　　本表調查事項應依統計法規定據實答覆，調查事項

核准有效日期：中華民國94年12月31日止　　**嘉義市家庭旅次起迄調查**　　**家庭旅次訪問-社經資料調查表（表二）**　　專供統計分析用，個別資料絕對保密，不對外提供

抽樣編號：　　共　　頁，第　　頁

參、個人旅次資料(五歲以下免填)　　旅次發生日期：　　年　　月　　日

昨天一天中所產生之旅次(自凌晨零時至晚上 24 時計 24 小時)按個人編號之旅次產生時間次序先後填列

A 個人編號	B 旅次編號	C 旅次出發地	D 旅次到達地	E 活動性質	F 起迄時間				G 出發					H 轉乘一				I 轉乘二				J 到達				
																						K	L	M	N	O
		請填入「地點」或「地址」(區、市、鄉、鎮、村、里或重大建築物名稱) 並於查出「分區號碼」後填入小格內	請填入「地點」或「地址」(區、市、鄉、鎮、村、里或重大建築物名稱) 並於查出「分區號碼」後填入小格內	1.家 2.工作 3.上學 4.洽公、商務 5.購物 6.娛樂、社交 7.家庭/個人事務 8.補習 9.其他	出發 0:00 | 24:00		到達 0:00 | 24:00		出發步行時間(分)	出發使用交通工具	等車時間(分)	乘車時間(分)	乘車人數（人）	轉乘前步行時間(分)	轉乘使用交通工具	等車時間(分)	乘車時間(分)	轉乘前步行時間(分)	轉乘使用交通工具	等車時間(分)	乘車時間(分)	到達尋找停車位時間(分)	停車方式	到達步行時間(分)	車資或油費(元)	停車費(元)
				從	到	時	分	時	分																		
		地點：	地點：																							
		地點：	地點：																							
		地點：	地點：																							
		地點：	地點：																							
		地點：	地點：																							
		地點：	地點：																							
		地點：	地點：																							

交通工具代碼： 011：機車(駕駛者)，021：小客車(駕駛者)，03：小貨車，04：計程車，05：定期大客車(公車、客運車)，06：交通車，07：火車，08：飛機，09：腳踏車，10：步行，11：其他
012：機車(乘客)　022：小客車(乘客)

停車方式代碼：01：住宅自備車位，02：路外停車場（含租用或免費），03：路邊格位停車，04：路邊無格位停車，05：其他(含違規停車)

附　錄　六

嘉義市家訪資料

附表 6-1 嘉義市家訪資料-住戶一般資料與實住人口成員資料統計分析

東區住戶321戶	合計	平均(戶)	百分比
住戶人口資料			
戶籍人口數	1,226	3.82	
實住人口數	1,080	3.36	
就業人口數	452	1.41	42%
就學人口數	248	0.77	23%
其他	380	1.18	35%
小計	1,080		100%
車輛持有			
自用小客車	284	0.88	
機車	540	1.68	
腳踏車	279	0.87	
自用小貨車	29	0.09	
其他	8	0.02	
小計	1,140		
住所停車方式			
住宅自備	195	0.60	
租用車位	8	0.02	
路邊停放	109	0.35	
其他	1	0.00	
小計	313		
家庭全年所得			
00 <無所得>	1		0.3%
01 <40(含)萬以下>	69		21.5%
02 <40~50(含)萬>	32		10.0%
03 <50~60(含)萬>	40		12.5%
04 <60~70(含)萬>	34		10.6%
05 <70~80(含)萬>	34		10.6%
06 <80~90(含)萬>	33		10.3%
07 <90~100(含)萬>	13		4.0%
08 <100~110(含)萬>	11		3.4%
09 <110~120(含)萬>	17		5.3%
10 <120~130(含)萬>	10		3.1%
11 <130~140(含)萬>	6		1.9%
12 <140~150(含)萬>	5		1.6%
13 <150~160(含)萬>	4		1.3%
14 <160~170(含)萬>	0		0.0%
15 <170~180(含)萬>	5		1.6%
16 <180~190(含)萬>	0		0.0%
17 <190~200(含)萬>	3		0.9%
18 <200萬以上>	4		1.2%
小計	321		100%

東區住戶321戶	合計	平均(戶)	百分比
駕照持有			
小客車	507	1.58	
機車	717	2.23	
性別			
男性	547	1.70	50.6%
女性	533	1.66	49.4%
小計	1,080		
教育程度			
1 <無/不識字>	122		11.3%
2 <小學>	227		21.0%
3 <國/初中>	153		14.2%
4 <高中/職>	304		28.1%
5 <大學/專>	263		24.4%
6 <碩/博士>	11		1.0%
小計	1,080		100%
年齡			
0.0-5歲	38		3.5%
1.6-12歲	113		10.5%
2.13-15歲	50		4.6%
3.16-18歲	46		4.3%
4.19-25歲	66		6.1%
5.26-30歲	35		3.2%
6.31-40歲	171		16.0%
7.41-50歲	175		16.2%
8.51-60歲	158		14.7%
9.61~70歲以上	116		10.7%
10.71歲以上	112		10.2%
小計	1,080		100%
個人每月所得			
0.無所得	575		53.2%
1.2(含)萬以下	95		8.8%
2.2-4(含)萬	221		20.5%
3.4-6(含)萬	144		13.3%
4.6-8(含)萬	31		2.9%
5.8-10(含)萬	5		0.5%
6.10萬以上	9		0.8%
小計	1,080		100%

東區住戶321戶	合計	平均(戶)	百分比
個人主要交通工具			
0無	0		0.0%
011機車駕駛者	456		42.2%
012機車乘客	85		7.9%
021小客車駕駛者	190		17.6%
022小客車乘客	90		8.3%
03小貨車	20		1.9%
04計程車	0		0.0%
05定期大客車	8		0.7%
06交通車	9		0.8%
07火車	0		0.0%
08飛機	0		0.0%
09腳踏車	99		9.2%
10步行	104		9.6%
11其他	19		1.8%
小計	1,080		100%
行業			
0無行業	56		5.1%
1農林漁牧狩獵業	16		1.5%
2礦業及土石採取業	4		0.4%
3製造業	51		4.7%
4水電煤氣業	3		0.3%
5營造業	26		2.4%
6批發零售餐飲業	93		8.2%
7.住宿及餐飲業	35		3.2%
8運輸及倉儲業	13		1.2%
9金融保險業	15		1.4%
10不動產及租賃業	4		0.4%
11專業科學及技術服務業	31		2.9%
12教育服務業	26		2.4%
13醫療保健及社會福利服務業	24		2.2%
14文化運動及休閒服務業	3		0.3%
15其它服務業	52		4.8%
16公共行政業(軍警、公務人員)	45		4.2%
17學生	242		22.4%
18家管	294		27.2%
19待業中	37		3.4%
20其他不能歸類之行業	10		0.9%
小計	1,080		100%

西區住戶328戶	合計	平均(戶)	百分比
住戶人口資料			
戶籍人口數	1,381	4.21	
實住人口數	1,125	3.43	
就業人口數	512	1.56	46%
就學人口數	269	0.82	24%
其他	344	1.09	30%
小計	1,898		100%
車輛持有			
自用小客車	264	0.80	
機車	635	1.94	
腳踏車	320	0.98	
自用小貨車	29	0.09	
其他	5	0.02	
小計	1,898		
住所停車方式			
住宅自備	212	0.65	
租用車位	10	0.03	
路邊停放	69	0.21	
其他	2	0.01	
小計	293		
家庭全年所得			
00 <無所得>	3		0.9%
01 <40(含)萬以下>	110		33.5%
02 <40~50(含)萬>	40		12.2%
03 <50~60(含)萬>	40		12.2%
04 <60~70(含)萬>	39		11.9%
05 <70~80(含)萬>	18		5.5%
06 <80~90(含)萬>	20		6.1%
07 <90~100(含)萬>	12		3.7%
08 <100~110(含)萬>	15		4.6%
09 <110~120(含)萬>	6		1.8%
10 <120~130(含)萬>	6		1.8%
11 <130~140(含)萬>	4		1.2%
12 <140~150(含)萬>	1		0.3%
13 <150~160(含)萬>	2		0.6%
14 <160~170(含)萬>	0		0.0%
15 <170~180(含)萬>	3		0.9%
16 <180~190(含)萬>	4		1.2%
17 <190~200(含)萬>	1		0.3%
18 <200萬以上>	4		1.2%
小計	328		100%

西區住戶328戶	合計	平均(戶)	百分比
駕照持有			
小客車	454	1.38	
機車	736	2.24	
性別			
男性	571	1.74	50.8%
女性	552	1.68	49.2%
小計	1,123		
教育程度			
1 <無/不識字>	110		9.8%
2 <小學>	288		25.6%
3 <國/初中>	187		16.7%
4 <高中/職>	305		27.2%
5 <大學/專>	209		18.6%
6 <碩/博士>	24		2.1%
小計	1,123		100%
年齡			
0.0-5歲	36		3.2%
1.6-12歲	102		9.1%
2.13-15歲	52		4.6%
3.16-18歲	63		5.6%
4.19-25歲	105		9.4%
5.26-30歲	76		6.7%
6.31-40歲	150		13.4%
7.41-50歲	228		20.3%
8.51-60歲	170		15.1%
9.61~70歲以上	96		8.6%
10.71歲以上	67		4.0%
小計	1,123		100%
個人每月所得			
0.無所得	585		52.1%
1.2(含)萬以下	129		11.5%
2.2-4(含)萬	250		22.3%
3.4-6(含)萬	120		10.7%
4.6-8(含)萬	30		2.7%
5.8-10(含)萬	4		0.4%
6.10萬以上	5		0.4%
小計	1,123		100%

西區住户328户	合計	平均(户)	百分比
個人主要交通工具			
0無	0		0.04%
011機車駕駛者	553		49.2%
012機車乘客	103		9.2%
021小客車駕駛者	136		12.1%
022小客車乘客	39		3.5%
03小貨車	11		1.0%
04計程車	1		0.1%
05定期大客車	2		0.2%
06交通車	22		2.0%
07火車	1		0.1%
08飛機	0		0.0%
09腳踏車	154		13.7%
10步行	94		8.4%
11其他	7		0.6%
小計	1,123		100%
行業			
0無行業	69		6.1%
1農林漁牧狩獵業	30		2.7%
2礦業及土石採取業	2		0.2%
3製造業	68		6.1%
4水電煤氣業	15		1.3%
5營造業	24		2.7%
6批發零售餐飲業	70		6.2%
7.住宿及餐飲業	52		4.6%
8運輸及倉儲業	10		0.9%
9金融保險業	23		2.0%
10不動產及租賃業	0		0.0%
11專業科學及技術服務業	34		3.0%
12教育服務業	20		1.8%
13醫療保健及社會福利服務業	19		1.7%
14文化運動及休閒服務業	5		0.4%
15其它服務業	71		6.3%
16公共行政業(軍警、公務人員)	57		5.1%
17學生	262		23.4%
18家管	212		18.9%
19待業中	61		5.4%
20其他不能歸類之行業	18		1.6%
小計	1,123		100%

附　錄　七

旅次目的別旅次起迄點分析

附表 7-1 所有旅次目的別總和起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	2066	500	41	5	0	0	1	5	0	0	0	8	23	27	7	7
東區	498	2096	66	5	0	7	0	0	2	0	1	2	8	20	34	6
民雄鄉	46	63	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
大林鎮	8	3	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	6	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
六腳鄉	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	2	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
太保市	19	10	0	1	0	1	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0
水上鄉	26	24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0
中埔鄉	8	29	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	2
番路鄉	7	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
竹崎鄉	2	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	18	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
台灣中部	11	12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	2723	2779	133	16	0	10	5	6	4	0	1	16	36	54	52	15

附表 7-1 所有旅次目的總和起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	1	0	1	0	16	10	3	2721
東區	14	1	1	0	11	11	0	2783
民雄鄉	0	0	0	0	3	2	0	133
大林鎮	0	0	0	0	0	1	0	15
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	9
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	5
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	5
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	5
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	15
太保市	0	0	0	0	0	0	0	36
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	55
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	52
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	15
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	15
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
阿里山鄉	1	0	0	0	0	0	0	2
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	5	0	0	35
台灣中部	0	0	0	0	0	0	1	25
台灣北部	0	0	0	0	0	0	2	6
總計	16	1	2	0	35	24	6	5934

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-2 家工作旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	479	153	21	2	0	0	1	1	0	0	0	2	10	17	4	3
東區	158	277	37	1	0	6	0	0	1	0	1	1	8	9	12	3
民雄鄉	22	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
大林鎮	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	10	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	17	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
中埔鄉	4	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
番路鄉	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	712	529	59	3	0	6	1	1	1	0	1	3	18	27	18	6

附表 7-2 家工作旅次起迄點分析（續）

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	1	0	0	0	8	3	0	705
東區	7	1	1	0	4	6	0	533
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	62
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	4
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	6
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	1
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	3
太保市	0	0	0	0	0	0	0	18
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	28
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	17
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	8
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	5
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	13
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	8
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	8	1	1	0	12	9	0	1416

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-3 家學校旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	251	82	13	3	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	0	0
東區	83	351	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0
民雄鄉	12	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	354	454	29	3	0	0	0	0	0	0	0	4	1	3	4	0

附表 7-3 家學校旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	0	0	0	355
東區	1	0	0	0	3	0	0	460
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	27
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	3
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	3
太保市	0	0	0	0	0	0	0	1
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	3
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	2
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	2	2
總計	1	0	0	0	3	0	2	858

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-4 家商務旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	59	26	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	2	0
東區	22	47	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
民雄鄉	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	98	77	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	3	0

附表 7-4 家商務旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	1	0	2	102
東區	0	0	0	0	0	1	0	74
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	6
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	0	0	0	0	0	0	0	4
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	4
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	3
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	2
總計	0	0	0	0	1	1	2	197

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-5 家購物旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	489	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
東區	64	386	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	2	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	556	453	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	11	1

附表 7-5 家購物旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	0	0	0	545
東區	0	0	0	0	0	0	0	462
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	0	0	0	0	0	0	0	1
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	13
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	0	0	0	0	0	0	0	1022

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-6 家社交旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	236	26	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2
東區	17	228	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	268	257	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1	2

附表 7-6 家社交旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	1	0	2	5	0	275
東區	0	0	0	0	2	0	0	249
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	2
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	1
太保市	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	2
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	3
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	2
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	2
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	5
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	0	0	1	0	4	5	0	542

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-7 家事務旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	274	68	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	0
東區	70	465	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	1
民雄鄉	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	355	550	5	3	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	1	1

附表 7-7 家事務旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	2	1	0	352
東區	4	0	0	0	0	2	0	554
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	2
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	2
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	1
太保市	0	0	0	0	0	0	0	3
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	8
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	4
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	2
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	5
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	4	0	0	0	2	3	0	934

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-8 家補習旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	29	22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東區	18	73	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
民雄鄉	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	48	97	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

附表 7-8 家補習旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	0	0	0	52
東區	0	0	0	0	0	0	0	92
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	2
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	0	0	0	0	0	0	0	147

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-9 家其他旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	22	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
東區	6	32	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
民雄鄉	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	31	43	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

附表 7-9 家其他旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	2	0	0	32
東區	1	0	0	0	0	0	0	42
民雄鄉	0	0	0	0	0	0	0	3
大林鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	0
太保市	0	0	0	0	0	0	0	1
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	1
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	0	0	0	2
台灣中部	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	1	0	0	0	2	0	0	81

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附表 7-10 非家旅次起迄點分析

	西區	東區	民雄鄉	大林鎮	溪口鄉	新港鄉	六腳鄉	東石鄉	布袋鎮	義竹鄉	鹿草鄉	朴子市	太保市	水上鄉	中埔鄉	番路鄉
西區	227	61	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	5	1	2
東區	60	237	6	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	4	0
民雄鄉	4	4	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
大林鎮	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
六腳鄉	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
東石鄉	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
布袋鎮	1	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0
太保市	0	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0
水上鄉	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0
中埔鄉	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	5	2
番路鄉	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹崎鄉	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
台灣中部	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣北部	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計	301	319	31	7	0	4	4	2	3	0	0	7	7	13	14	4

附表 7-10 非家旅次起迄點分析(續)

	竹崎鄉	梅山鄉	阿里山鄉	大埔鄉	台灣南部	台灣中部	台灣北部	總計
西區	0	0	0	0	1	1	1	303
東區	1	0	0	0	2	2	0	317
民雄鄉	0	0	0	0	3	2	0	31
大林鎮	0	0	0	0	0	1	0	4
溪口鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
新港鄉	0	0	0	0	0	0	0	3
六腳鄉	0	0	0	0	0	0	0	3
東石鄉	0	0	0	0	0	0	0	4
布袋鎮	0	0	0	0	0	0	0	4
義竹鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
鹿草鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
朴子市	0	0	0	0	0	0	0	7
太保市	0	0	0	0	0	0	0	8
水上鄉	0	0	0	0	0	0	0	10
中埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	16
番路鄉	0	0	0	0	0	0	0	3
竹崎鄉	0	0	0	0	0	0	0	4
梅山鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
阿里山鄉	1	0	0	0	0	0	0	1
大埔鄉	0	0	0	0	0	0	0	0
台灣南部	0	0	0	0	5	0	0	11
台灣中部	0	0	0	0	0	0	1	6
台灣北部	0	0	0	0	0	0	0	2
總計	2	0	0	0	11	6	2	737

資料來源: 家訪調查資料，民國 94 年

附　錄　八

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」
審查意見與回覆

附錄八「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」審查意見與回覆

日期:94 年 7 月 14 日上午 9:30
地點: 嘉義市政府交通局會議室

期初報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	1.嘉義市中心區停車問題係因日據時代舊都市計畫的道路規劃已無法滿足目前需求，導致停車問題一直無法有效解決，而目前市中心區有規劃公園預定地(屬市有地)可優先考量作多功能目標使用並劃設停車空間，建議顧問公司能清查公園預定地之確切位置，以有效改善停車問題。	1.已取得相關資料，納入後續規劃之用。
	2.依據顧問公司針對嘉義市路外停車場使用率之調查結果，東市場使用率似乎有偏高之情況，其原因是否與停車場地下室使用者多為鄰近停車場之辦公人員及城隍廟管理人員固定停放之習慣有關，使得該停車場周轉率偏低，請顧問公司查明其原因。	2.目前僅針對開發之三樓停車場進行使用率統計分析，請參見附錄三。
	3.建議路外停車場調查時間除進行平日及假日之比較外，亦可進行日間與夜間調查，以區隔各時段停車使用特性之差異。	3.本計畫僅針對停車需求較大之路外停車場進行夜間調查(至晚間 1000)，包括垂楊國小停車場等。
	4.嘉義市單向道施行至今確實有其效果，但在管制汽車行進之方向及缺乏停車空間之情況下，對沿線商家收益之影響甚劇，使得居民對其管制方式滿意度低落，建議顧問公司能否針對單向道之管制方式提出管制標準之建議，適度調整單向道之管制措施，並藉由該措施合宜釋放沿線道路空間供停車使用以吸引消費者至該區進行購物或其它活動。	4.改善建議請參見期中報告 6.2 節。

期初報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
成功大學 都市計畫系 陳彥仲教授	1.嘉義市之整體運輸規劃與太保市未來都市開發情況息息相關，爾後可延請嘉義縣派員參加相關的討論，建立雙方溝通平台，利於在共同關心之政策或議題上之共識達成。	1.悉。
	2.顧問公司所提出之思考層面皆以車為主，建議由都市發展角度作為出發點，且市中心區與非市中心區之問題不同，例如:嘉義市道路由放射性及格子狀路網所組成，但因道路本身路幅狹小，人的活動方式較受侷限，使得居民之生活習慣較倚重機動性較高之機車，大眾運輸市場之開拓難度甚高，但在與日本相同處境之情況下，交通環境的塑造如何配合嘉義市人文歷史之特色及以人為出發點之思維，將是一大課題。	2.納入後續規劃考量。
	3.就規劃角度而言，應定位人與車之管理方式，如市中心定位以人為本時，進入市中心之車輛將受到管制，或禁止車輛進入，以維持以人為考量主體之規劃思維，並可搭配曾存在於過去之交通工具（如三輪機動車），將市中心營造出屬於嘉義市特有之人文特色。	3. 納入後續規劃考量。
	4.大眾運輸系統在市中心區雖有難以提昇承載率之困難點，但在高鐵太保站完工通車後，高鐵轉乘將是未來大眾運輸之趨勢，建議大眾運輸之規劃應朝嘉義市與嘉義縣密切聯繫之發展主軸努力，並配合嘉義市特有觀光景點區（如蘭潭）開創具特色之公車路線，提升大眾運輸之使用效益。	4.納入後續規劃考量。

期初報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
逢甲大學 交通管理系 胡大瀛教授	1.嘉義市的發展願景為何?例如:20年後嘉義市會變成甚麼樣的都市?應有所思考。	1.初步構想請參閱期中報告第三章。
	2.運輸規劃之課題，如當地特色、想法、文化應與決策者有某種程度之共識，共同奠定當地發展之未來趨勢，並將此願景提供給相關單位朝此方向進行努力。	2.納入後續規劃考量。
	3.運輸規劃研擬之短、中長期方案應配合決策者想法，以利推動各項工程興建及政策容易推行。	3.納入後續規劃考量。
	4.在嘉義市區道路路幅較狹窄之情況下，嘉義市區公車可調整其體型大小，並將未來焦點著重於景觀路線接駁之規劃，改善大眾運輸之使用率。	4.納入後續規劃考量。
	5.嘉義市機車使用率佔嘉義市運具使用之比例相當高，因此應給予機車某種程度之定位，並於運輸規劃中提出評估之方法，以符合運具使用之現況。	5.納入後續規劃考量。
	6.本次運輸規劃中的 O-D 調查樣本數佔總母體之比例為何？是否於家訪調查中調查腳踏車之使用狀況?	6. O-D 調查樣本數佔總母體之比例為 0.7%，家訪中腳踏車之使用調查有包括在內。
	7.假日之交通需求如何進行分析，請說明。	7.家訪調查中有假日旅次，並配合假日交通量調查進行分析。
	8.藉由本次規劃部分課題是否能提出規劃之年限，以利後續主管單位之推動與管理。	8.可。
	9.交通工程課題因包含在本次規劃範圍內，為避免顧問公司需檢討之課題範圍過大，導致無法執行其他課題之探討，故建議只要將交通工程相關課題之問題點提出即可，待日後進行運輸規劃時繼續探討解決之方案。	9.遵照辦理。

期初報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
交通局 交通工程課 賴義龍先生	1.簡報提出的工作流程中，有關地區說明會除於明年舉辦外，可否能提前於今年選舉前也舉辦數場，以瞭解地方民眾之想法，另除架設網站外，是否有其他方式能與民眾進行雙向溝通，以利服務不常上網民眾之需求。	1.建議地區說明會於選舉後再舉辦，避免敏感問題的負面發酵，除網站外，地區說明會將是與民眾進行雙向溝通的較佳方式。
	2.請統一或修正工作計畫書第 21 頁的可行性及易行性之敘述。	2.遵照辦理。
	3.有關 BRT 之整合計畫已委請鼎漢顧問公司辦理，故相關資料可資源共享，另外部分交通量調查地點可參考鼎漢顧問公司分析之結果。	3.遵照辦理。
	4.高鐵通車前後之交通分析比較，因鑑於高鐵通車時程未定，將於會後討論其應變措施。	4.悉。
	5.報告書中第 21 頁提出之 TransCAD 是否適用於瓶頸路口之改善，請說明。	5.不適用，將以 Synchro 進行改善規劃。

主席結論：

審查委員	意見	回覆
交通局副局長	1.鐵路高架化不僅是考量交通問題，亦必須配合都市發展與土地使用等層面之考量進行規劃。	1.悉。
	2.有關湖子內地區都市計畫區變更檢討可先邀請相關單位進行橫向溝通，待顧問公司蒐集資料並有初步分析結論時，再由交通局邀集相關單位召開會議進行檢討，以確定湖子內地區未來道路系統發展之定位。	2.遵照辦理。

散會：中午 12 點 00 分。（以下空白）

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:94 年 8 月 15 日上午 10:00
地點: 嘉義市政府交通局會議室

第一次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 賴義龍先生	1.針對前次工作會議與會人員 謝顧問提出的問題：路外停車場調查是否可分別進行日間、夜間停車場調查，請顧問公司提出相關報告分析。	1.請參閱期中報告 6.1 節與附錄三。
	2.請顧問公司補充世賢路（忠孝-文化路）、北港路（博愛-民族路）及博愛路（世賢-嘉義市界）等三處行駛時間調查。	2.已補充，請參閱第四章。
	3.依據顧問公司簡報內容提出的湖子內地區道路系統道路寬度是否已定案，無法再另行變更。	3.主要道路寬度已定案，但應可滿足未來需求。
	4.嘉義市 17 條單向道中民權路車道路幅寬度是否有異，請查明。	4.已修正，請參閱期中報告 6.2 節。
	5.停車使用率的公式為何？請詳細敘明於報告中。	5.停車使用率為停車需求數除以停車供給數。
嘉義市政府 交通局 交通行政課 課長	1.嘉義市單向道之設置皆有當時歷史背景之考量，而至今時空、背景已變遷，部分單向道是否有恢復雙向通行之可能性，請顧問公司評估雙向通行之利與弊，以提供局內參考。	1.請參閱期中報告 6.2 節。
	2.嘉義市 BRT 之定案路線因行經嘉義市瓶頸路口-嘉雄陸橋、民族路、中山路口，為避免尖峰時段 BRT 乘客等候時間過長，是否有其他可改善的方法。	2.納入後續規劃考量。

第一次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
交通局 交通工程課 張則斌先生	1.停車使用率調查結果是否可依據尖、離峰時刻分別進行分析。 2.嘉義市單向道之設置是否有適法性的問題。 3.行駛時間延滯之原因是否因時相設計不當，導致交差路口紅綠燈停等時間過長，如：垂楊路屬號誌連鎖同亮路段，號誌週期皆為固定，故是否有些路段的週期可再延長，以改善路口停等延滯問題。 4.O-D 起迄調查中只進行 600 份問卷調查，是否會因樣本數過少造成抽樣結果為 0 的情況發生，請顧問公司評估樣本是否適量。 5.嘉義市部分路段如忠孝路、世賢路、彌陀路與鄰近巷道缺口設置之問題，請顧問公司進行初步評估。	1.請參閱期中報告 6.1 節與附錄三。 2.嘉義市單向道設置其適法性有疑慮，目前僅嘉市設置。 3.納入後續規劃考量。 4.因嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)曾進行家訪調查，本計畫會納入其調查資料進行檢核與分析。 5.配合交通局需求辦理。
交通局 交通工程課 彭小姐	1.嘉義市單向道路幅寬度不一，請顧問公司提供詳細寬度，以供日後進行道路重新鋪設時，可作為參考之依據。 2.單向道是否可劃設機車逆向優先道，以減少機、汽車衝突。	1.請參閱附錄三。 2.必須視道路路幅寬度而定。

主席結論：

審查委員	意見	回覆
交通局局長	1.請確認資料分析之來源，如調查時段、位置等。 2.單向道是否可做到全部變更為單行道或僅供汽車單邊停車之可能性，請顧問公司說明。	1.遵照辦理。 2.納入後續規劃考量。

散會：上午 11 點 30 分。(以下空白)

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:94 年 9 月 23 日上午 9:30
地點: 嘉義市政府交通局會議室

第二次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	1. 針對湖子內地區計畫寬度 30 公尺主要道路禁止路邊停車規劃，於實際的情況下是否可行，並在此規劃下是否將衍生出路外停車問題。	1.湖子內地區規劃之道路應可滿足目標年需求，故路邊停車可不必禁止。
	2. 當車流聚集於湖子內大型購物中心區時，周邊極可能產生瓶頸問題，故應先提早規劃車流之行駛動線，以避免車流過於集中湖子內商業、休閒專用區。	2.納入後續規劃考量。
	3. 湖子內地區道路動線是否會造成瓶頸問題，如湖子內地區通往水上之車流是否會因道路規劃之動線而有所影響。	3.湖子內地區通往水上之車流可能造成湖子內路呈現擁擠，應拓寬或規畫替代道路。
	4. 湖子內地區連接新民路之主要道路是否可直接打通，使得道路可貫穿新民路直接銜接至世賢路。	4.納入後續規劃考量。
	5. 大雅路商業區之景觀設計已有相關規劃案，惟因其他因素而暫時擱置。	5.悉。
	6.自行車建置之時程是否可提前，並將構想之範圍擴大，如短期之內於嘉義市中心外設置自行車路網，使得垂楊路自行車路網偏通勤、通學旅次，外圍地區偏重休閒旅次。	6.納入後續規劃考量。
	7.交通寧靜區在中期規劃中是否能在市中心有示範區域，以供日後嘉義市各社區作為觀摩參考之依據。	7.市中心較不可能，但會選擇適宜地區作為示範區域。

第二次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 工務局 都市計畫課 吳課長	1.湖子內地區 30 公尺主要南北向道路銜接世賢路路口時，路段寬度將縮減至 10 公尺，建議此路段應配合計畫寬度一併進行拓寬，已避免瓶頸路口之產生。	1.悉。
	2.單向道道路寬度並無計畫寬度，僅能依現地路寬進行量測，或參考都市計畫圖中各道路之寬度，但因目前道路已無法再進行拓寬，故單向道規劃應朝如何改善現況以紓解市中心車流之行進為方向，作為日後通盤檢討之參考依據。	2.納入後續規劃考量。
	3.民權路是否變更為雙向道，應配合林森西路通往民權路車流量，來決定是否變更民權路之車流行進方向。	3.納入後續規劃考量。
	4.民權路與文化路路口有一廣場用地可作為日後市中心停車場開發使用。	4.悉。
	5.垂楊路與文化路路口一處停車場用地（台銀土地）亦可作為市中心停車場開發候選地，惟因台銀釋放土地之意願不高，停車場建設時程無法於近期之內實行。	5.悉。
	6.單向道並無納入都市計畫通盤檢討中，故可藉本次整體運輸規劃重新檢討單向道之定位及意義，以便納入都市計畫通盤檢討中。	6.納入後續規劃考量。
	7.簡報中停車場候選地公 15 屬古蹟保存區，無法作為停車場使用，請更正。	7.已修正。
	8.舊酒廠創意文化園區可提供 0.3 公頃空間作為停車空間使用，建議顧問公司可將本區提供停車空間納入市中心整體可提供之停車容量中。	8.納入後續規劃考量。
	9.市中心區內市場用地亦可做為停車場使用。	9.悉。

第二次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 工務局 都市計畫課 吳課長	10.自行車系統因已納入湖子內交通系統中，建議顧問公司可將自行車系統與興村里合併做一整體考量。	10.納入後續規劃考量。
	11.建議可在市中心計畫道路公道 5、16 及垂楊路（世賢路-博愛路）設置自行車系統。	11.納入後續規劃考量。
	12.北港路拓寬計畫已在辦理區段徵收，其目的在改善北港路沿線違規建物之設置，以統一由國道1號進入嘉義市區沿線道路之景觀設計。	12.悉。
	13.北港路貨運轉運中心之設置需求，要視貨運業主是否有意願將貨物集中至北港路上，以方便貨運之配送。	13.悉。
	14.站前停車場（北榮街底）屬台鐵土地，但由嘉義市政府及台鐵共同經營，目前僅開闢計畫面積之一半。	14. 悉。
交通局 交通工程課 賴義龍先生	1.請顧問公司可否能預測湖子內地區旅次發生量，已評估區內道路是否能滿足日後旅次需求，。	1.納入後續規劃考量。
	2.本次討論重點應回歸至運輸規劃本身，即預估中和交流道完工後將產生多少交通量進出湖子內地區，已提前防範道路瓶頸問題。	2.遵照辦理。
	3.簡報內容中平均行駛速率應更正為平均旅行速率。	3.已修正。
	4.本次規劃案期程中，預計 5 個月內要繳交期中報告書（11 月 9 日），希望屆時有相關內容可以呈現。	4.遵照辦理。

第二次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
交通局 交通工程課 賴義龍先生	5.北港路兩側區段徵收評估案中，由交通工程課提出的 7 號計畫道路連接 50 公尺高鐵銜接道路作為客運轉運中心計畫似乎沒有得到相關回應，本計畫用意為提供國道客運業接駁使用，以減少客運業者在北港路上進行迴轉造成行進車流之危險性。	5.悉。
交通局 交通工程課 江先生	1.簡報中東市場停車場使用率調查中應註明僅開放東市場 3 樓空間供停車使用。	1.遵照辦理。

散會：上午 11 點 30 分。（以下空白）

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:94 年 10 月 25 日上午 9:30
地點: 嘉義市政府交通局會議室

第三次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 石局長	1.有關簡報提出的自行車系統規劃，道路沿線是否須劃設專用道，屆時路權問題將如何處理，衍生的事故權責歸屬將是一大課題。	1.後續將會配合觀光課之建置構想提供建議。
	2.垂陽路自行車系統於明年度將配合 BRT 規劃案取消其路權使用。	2.悉。
	3.自行車系統之規劃構想應朝哪方面著手，建議與觀光課進行協商，有初步共識後，再規劃其建構方向。	3.遵照辦理。
	4.交通寧靜區之定義為何，其示範地區之選定條件為何。	4.將於期中簡報或下次工作會議提出。
	5. 交通寧靜區建議可先挑選出具潛力的地區，即社區環境可以配合寧靜區之挑選條件者，提供作為日後規劃參考依據。	5.遵照辦理。
	6.觀光課刻正執行的導引系統指標規劃案，部分路段標誌是否有過密之情形發生，建議將部份較不具吸引力的觀光景點區如：紅毛井、水源地水表地僅須於附近設置指引標示即可，以減少主要幹道指引標示過密，造成用路人辨識之不便及維護之成本支出。	6.悉。
	7.家庭訪問調查建議私下與里幹事請求協助或協請里長協助作業，以避免因選舉而有其他效應產生。	7.遵照辦理。

第三次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	1.針對交通寧靜區之規劃，於前次工作會議中即提出將安排之時程往前提之建議，並選定交通動線較單純之地區作為示範社區。 2.導引系統指標可視各景點區之遊客數進行層級劃分，即重要路口僅擺放最高指標之觀光景點區，以減少標誌放置過密之情形產生。	1.後續將會選擇適當時機，拜訪可作為示範社區的里長或地方士紳，以研擬更好的規劃構想。 2.後續將會配合觀光課之建置構想提供建議。
嘉義市政府 工務局觀光課	1.蘭潭地區道路兩側多為私有地及水源保護用地，加上邊坡已無法擴寬，故道路使用特性僅能參照目前路幅寬度進行規劃。 2.蘭潭地區以指示標誌進行路網之導引(由忠義橋導引至蘭潭)，目前機踏車共用相同之路權。 3.簡報中導引設施指標內容已有最新版本，可與本課承辦人員索取最新資料。	1.悉。 2.悉。 3.遵照辦理。
交通局 交通工程課 澎小姐	1.自行車系統應針對腳踏車使用率較高之路段進行規劃，即彌陀路、新民路等學生族群較高之路段規劃腳踏車系統，以凸顯自行車系統之功效。 2.交通寧靜區選定之社區規模條件為何，請說明。	1.後續將會配合觀光課之規劃構想進行整體考量。 2.社區範圍應適中，且聯外道路不要太多，例如興村社區即符合條件。

散會：中午 11 點 30 分。(以下空白)

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:94 年 11 月 29 日上午 10:00
地點: 嘉義市政府六樓第二會議室

期中報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	1.目前嘉義市交通較擁擠的道路主要是南北向的道路(如吳鳳路、民生路等)，而針對嘉義市內十大危險路口/路段，建議顧問公司能研擬具體的改善策略，以供局內日後施政執行上的參考。	1.本案針對 10 處瓶頸或易肇事路口研提短期可改善措施，說明於 7.1 節。
	2.在單向道系統方面，民權路開放為雙向通行的規劃，應該審慎評估，不要貿然實施，因當初由單行道變為汽車單向道的規劃有其整體的配套過程，且實施後對於當地交通有非常明顯的改善，若是將其廢除有點可惜，未來是否能考量將現行單向道範圍再往東拓展至啓明路或民國路，都是值得探討的議題。	2.民權路若改為雙向通行，影響最大的是沿線居民的權益，可否實施仍必須取得共識，至於單向道範圍是否再往東拓展，經評估後諸多缺點無法克服，故建議不要貿然實施。
	3.單向道路邊停車管制和周邊商圈的繁榮有密切關係，而中正路未能恢復舊日的商機即為一例，因此單向道是否開放路邊停車，不僅是交通上的課題，更是關係到周遭居民或商家的利益，而單側停車的方式更需要有審慎的規劃，即使 9 米寬的道路，實際上因設施建物（如：電線桿或排水溝）之影響，其可用路幅寬度已相對減少，因此對於單向道路邊停車規劃更應審慎評估。	3 本案建議的管制方式說明於 7.1 節。

期中報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	4.針對增設路外停車場之地點選擇，是否能配合停車需求進行優先順序的排名，以供未來增建的參考，而路邊停車並非長久之計，因此市府應透過逐年編列預算的方式，每兩三年至少建設一處路外停車場，藉以解決路邊停車所衍生的問題。	4.本案針對未來各運輸系統整合構想，分析地區的停車需求，若有停車供給不足潛在地區，則建議路外停車場可考量的候選用地。
	5.機車已是市民最主要的交通工具之一，因此機車停車也是亟需解決的課題，針對機車使用者而言，很難要求其停放於路外停車場，因此建議是否能對機車停車的問題進行規劃或研擬配套的改善措施。	5.本案針對機車可停放區位，配合交通局的施政，研擬改善措施。
	6.嘉義市週邊地區應有大外環道路的規劃，可利用中山高、國道三號、82 號東西向快速道路及其他聯外道路等作為大外環的一部份，在中長期的交通規劃中應納入此項目，因嘉義市的繁榮與嘉義縣的發展密切相關。	6.建議方案說明於 7.1 節。
	7.目前市中心區外的路外停車場使用率不高，市中心設立免費接駁公車系統(運用 7 輛中型巴士)，對於市中心的交通改善會有立竿見影的效果，例如:垂楊路、民生北路的停車場與商圈距離過遠，若建立接駁公車系統可改善路外停車場使用率偏低的現況，另大雅商圈已成為具特色的地區，雖然設置有路外停車場，但民眾的使用並不踴躍，導致路邊停車已產生問題，而接駁公車亦是解決大雅商圈停車問題的方法之一，且其一年花費的經費在可接受的範圍內。	7.納入規劃考量。

期中報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	8.如何鼓勵民間興建路外停車場，其吸引誘因(如減稅等配套措施)的研擬是可努力的方向。	8.交通局已有相關執行辦法。
嘉義市政府 工務局 陳岸局長	1.以人為本的目標是未來努力的方向，而現階段是否能以車為本較為實際，當初中正路的設計就是以人為本，然市民卻無法適應；因此如何利用硬體建設來規範與管理使用者的秩序較為實際，而使交通能更順暢是目前最需要努力的重點。 2.此計畫的調查資料對工務局有很大的幫助，針對車流量多的路段是否進行拓寬等工程建設可提供參考，也可作為民國96年通盤檢討的參考資料。 3.明年市區人行道設施可能會改變，因寬頻線路管溝工程將在人行道施做。 4.針對嘉義交流道貨運轉運中心設置與否的評估，明年已編列100萬經費進行可行性評估；此外北港路進行開發後，局部路段仍嫌擁擠，希望能從現況的調查資料中，先瞭解是否對於道路路型、路寬等會產生瓶頸路段之成因進行檢討，從而研擬必要的改善對策與措施。 5.路邊停車費率提高是提升周轉率的好方法，但費率變動的問題必須經由議會的決議方能實施。 6.新生路於明年開通後將形成一五叉路口，請提供相關改善建議。	1.悉。 2.悉。 3.悉。 4.高鐵50米聯外道路通車後，可作為北港路的替代道路，可導引北港路車輛行駛50米聯外道路，減輕北港路交通負荷。 5.針對停車需求高的地區。本案建議應訂定停車差別費率。 6.改善方案說明於9.1節。

期中報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
企劃室 黃課長	1.建議參酌公路總局以往所做的交通量調查資料，並與本案調查資料進行比較，以瞭解政策連貫性與相關改善措施之施行效果。 2.BRT 在市中心除垂楊路之市區延伸線規劃外，是否還有其他的路段可納入考量？而報告書所提到的 LRT 是否亦屬於本案之規劃範圍？ 3.建議就嘉義市周界交通量調查結果，評估目前聯外道路之車道寬、車道配置等實質設施是否合乎現況與未來需求。 4.有關車種使用的調查資料應做更深入的分析。	1.已遵照辦理。 2.BRT 路線說明於 9.2 節，LRT 不屬於本案規劃範圍。 3.聯外道路中文化路與吳鳳南路應納入優先改善。
主席結論	1.本案期中簡報原則通過。 2.針對單向道涵蓋範圍可否往東再擴大，請再評估。 3.停車費率的適當調整是未來應努力的方向。	1.悉。 2.經評估後，不宜擴大實施。 3.悉。

散會：上午 11 點 50 分。（以下空白）

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:94 年 12 月 28 日下午 16:30
地點: 嘉義市政府交通局會議室

第四次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	1.關於自行車路網於軍輝橋與忠義橋段，由於河川兩岸土地所有權屬於河川局所有，而該局在經費上的問題使得開發的可能性不高，且南岸部分為縣市界，故規劃上有一定的難度。	1.已納入考量。
	2.彌陀寺前原有舊吊橋，若能修復並供給自行車使用，將是一個避免和其他車輛產生混流的狀況；，，，，。	2.悉。
	3.蘭潭環潭道路本身為風景區，八掌溪沿岸路線亦有親水公園等誘因，而世賢路位處郊區且周遭並無特定的景點，若單純為連接路網而設置自行車專用道，其效用並不明顯，用意為何。	3.世賢路為林蔭大道且可串連東區與西區，有條件成為自行車路網的一環。
	4.目前教育局配合河濱親水公園於第五河川局前，規劃興建運動公園(七公頃)，內部並設置自行車專用道路，若是能結合規劃中的路網，將使路網的誘因更具吸引力。	4.已納入考量。
	5.簡報中之銜接路段，本身是否有吸引旅行者的誘因，或是單純為銜接而設置。	5.自行車銜接路段主要是串連不同地區的自行車路網。
	6.網頁設計上，對於路口四周(50 公尺內)的大型指標，能否在點選後一致呈現，方便對於設置點位置、數量等進行改善。	6.技術上可行。
	7.除指標位置外，對於外來客的導引路線，能否針對各大景點呈現指引的路徑，方便民眾使用。	7.遵照辦理。

第四次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	8.停車場的位置、導引方向、甚至設置年度，若能在網頁上明顯的標示，不僅方便民眾使用，也能作為局內對於各項規劃的參考。 9.目前市政府、交通局皆有原始的網頁存在，希望在新網頁設置上能夠配合，使三方面能夠相互的連結，方便資訊的傳輸。	8.盡力配合辦理。 9.盡力配合辦理。
嘉義市政府 交通局 觀光課 技佐 江順達	1.目前規劃中的自行車道，以民生南路近世賢路口為起點，利用中油廢鐵道路線至太陽館(北回歸線)，為主要規劃的路線，港坪花卉區也為規劃中的路線，但路線的誘因會因花期的因素而增減，因此目前推動中仍以至太陽館的路線為主軸。 2.世賢路段簡報中以綠地闢建成的自行車道，在十字路口結點上，因連結而產生的問題，使路網不夠連續性且各分隔島的形態是否適宜也須考慮的議題。 3.自行車路網若是能結合觀光局推廣的景點相互配合，增加民眾使用的誘因，才更能夠達到規劃的目地。 4.網頁上對於各大景點的預設路徑建立，使民眾方便使用並配合觀光局的規劃能更有效的推廣，因此希望對於景點上的預設路徑能明確的表達。	1.悉。 2.本案建議世賢路規劃自行車路網為優先考量，非專用道。 3.已納入規劃考量。 4.配合觀光課提供的預設路徑作後續處理。
嘉義市政府 交通局 交通工程課 彭鈺君小姐	1.指標系統上，由於高鐵站的指標，分別為交通局和高鐵分別設置，因此會有重疊或不同指引的方式，若能針對此項指標的位置、數量等加以標示，可使局內了解指示標誌需增設或改善的問題。 2.目前市內大型指標並無完善系統化的管理，希望在網站設置後，能就調查成果和網頁功能了解目前的缺失。	1.盡力配合辦理。 2.盡力配合辦理。

散會：下午 17 點 30 分。（以下空白）

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:95 年 1 月 23 日上午 9:30
地點: 嘉義市政府交通局會議室

第五次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	1.家訪資料中，住所停車方式統計結果顯示，住宅自備比例為 0.63 略為偏高，此類停車方式是否包含停放於騎樓等型態，請說明原因。	1.是。
	2.家訪資料中，不同運具使用與區域是否有關聯性，請針對此點加以探討。	2.說明於第 5 章。
	3.針對以步行及腳踏車為運具的族群，探討其活動範圍是否具有一定的地域性，以供後續交通局在建置人行設施及腳踏車專用道之參考。	3.家訪資料可分析的特性說明於第 5 章。
	4.家訪資料中，由旅次發生時間與各運具使用之關係，能否判別交通活動之尖離峰，藉以瞭解各地區道路交通狀況及運具使用種類。	4.可判別交通活動之尖離峰。
	5.忠孝路王子飯店、新生路擴建、高鐵(包括轉運站的設置)等建設，對於道路交通的衝擊影響，是否能進行分析預測，以供交通局未來研議交通建設項目與施政內容之參考。	5.說明於第 5 章。
	6.高鐵聯外 50 米道路及鐵路高架化等建設，對於交通將帶來明顯的衝擊，請針對週邊地區交通可能面臨的影響進行預測評估。	6.說明於第 7.1 節。
	7.嘉義縣沿海景點、故宮南院、曾文水庫等地，對於嘉義市聯外交通上的利弊得失，是否能納入研究範圍?	7.本案僅作初部定性分析說明。

第五次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	8.若以現階段嘉義市交通發展的角度探討，是否有需要建置較世賢路更外圍的大外環道，此大外環道對於緩和嘉義市通過性車流有何影響?	8.現階段較無需要，當世賢路運能接近飽和時，大外環道可納屘入規劃。
	9.就長程發展而言，嘉義市整體自行車路網的規畫，若能配合各地區的發展特色(如花卉區等) 設置自行車支線，其發展性是可行的。	9.已納入考量。
	10.嘉義市屬都市型態的城市，是否有必要建置交通控制中心，對於交通上有何幫助?	10.有此必要，但必須衡量經費。
	11.地區說明會的內容，應以務實為主軸，以貼近民眾實際迫切需求為要件。	11.遵照辦理。
	12.地區說明會必須先行與區公所進行協調，並針對邀請對象與民眾進行篩選。	12.遵照辦理。
嘉義市政府 交通局 交通工程課 張則斌先生	1.家訪調查之停車方式，是否包含機車類別，對於住宅自備的資料需註記其型態，使資料更明確。	1.有包含機車類別，但未註記其型態。
	2.家訪調查中停車方式之”其他”選項是指何種停車型態?	2.包括違規停車。
	3.家訪資料是否能與全國性或其他縣市曾調查過的家訪資料進行比較，藉以判別嘉義市與其它縣市的差異性。	3.可與台南市資料進行比對。
	4.地區說明會內容盡量以接近民眾需求為要務，針對民眾所面臨的交通問題進行探討。	4.遵照辦理。

第五次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 彭鈺君小姐	1.家訪資料中，除針對交通分區之交通需求特性探討外，是否能針對行駛路線的需求特性進行探討。 2.家訪資料中，能否針對尖離峰的交通需求與地區的關聯性加以探討。 3.路邊無格位的停車方式，是否具有區域性之差異,請針對此特性進行整理分析，以供局內未來在停車格劃設及停車場興建的依據。	1.家訪資料未填寫行駛路線。 2.說明於第 5 章。 3.家訪資料無法判別無格位停車方式，本案以實地勘查方式分析說明。

散會：上午 11 點 50 分。(以下空白)

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:95 年 2 月 27 日上午 10:00
地點:嘉義市政府交通局會議室

第六次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	1.地區說明會宜於期末簡報後舉辦，應先行整合各部門意見並獲致共識後再召開，避免不必要的誤解和減少反彈雜音的產生。	1.遵照辦理。
	2.針對民族路、啓明路與大雅路口，在新生路開闢完成後，新生路左轉至大雅路的車流將與啓明路的車流產生衝突，顧問公司是否能對於路口北側啓明路改成單行道的可行性進行評估。	2.說明於第 7.1 節。
	3.根據 89 年的交通量調查，博愛路往博愛陸橋於尖峰時段約 2800pcu/hr，而博愛路、文化路與興達路口的號誌時相也是根據當初的調查資料所設計，而目前許多車流已轉移至其他新建外圍道路，故此路口號誌時制計畫的改善也需考慮時相的調整。	3.本案建議此路口號誌時制計畫改善另案處理。
	4.世賢路、玉山路與育人路口之問題點在於路口西側，主要是玉山路與育人路往東方向進出路口之路面標線繪設不完善，此與顧問公司提出的問題點相同。	4.悉。
	5.在世賢路與博愛路口處，世賢路往西方向至友忠路間有設置迴轉道，顧問公司對此迴轉道之設置效用有否評估，是否對此路口交通運行有所幫助。	5.據實地勘查使用此迴轉道的車輛並不多。

第六次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	6.世賢路與博愛路口，由於各方向的車流量皆大，而博愛路南北雙向左轉車流都會造成回堵的現象，若此路口時相改成三時相，當世賢路東西向通行為同一時相，而博愛路南北向時相則各自獨立時，對於博愛路車流回堵的狀況及車流的順暢度是否有所改善，請顧問公司就此點加以評估。	6.說明於 7.1 節。
	7.中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口，主要問題點在於民族路目前是不允許車輛左轉，而民族路是否開放左轉、及嘉雄陸橋左轉車流易造成回堵等議題，可否由改變時相方式進行改善，請顧問公司針對此兩項議題提出建議方案。	7.本案建議此路口號誌時制計畫改善另案處理。
	8.目前經國新城本身所提供的停車位，是否符合當地住戶所需，請顧問公司針對此問題進行瞭解或調查，以利於經國新城及週邊道路停車的規劃。	8.經國新城本身所提供的停車可符合當地居民的需求，但外來車輛常隨意停車。
	9.經國新城新榮路(介於志昇街與興業西路間)之連鎖磚鋪面段，是否開放供車輛通行並與興業西路相通，因經國新城住戶贊成封閉，而附近居民則希望開放車輛通行，請顧問公司針對開放與不開放進行分析，若採不開放的型式是否有違反相關法令之規定。	9.本案建議封閉，僅供行人與自行車通行。
嘉義市政府 交通局 交通工程課 彭鈺君小姐	1.忠孝路與林森路口及博愛路、文化路與興達路口，局內初步共識是希望讓雙黃線延伸至停等區，使圓環外圍道路成為右轉專用道並禁止直行穿越，請顧問公司將此規劃方向列入改善方案。	1.遵照辦理。

第六次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 陳先生	1.針對民族路、啓明路與大雅路口之新生路通車後所產生的衝擊，建議以時相的改變來進行改善，新生路預估將帶來較多的車流且所產生的衝擊點較多，建議給予新生路單獨一時相，而民族路與大雅路因車流較少，故綠燈分配時間可適度減少。	1.說明於第 7.1 節。
	2.忠孝路與林森路口之外環道路是設定為右轉專用道，若禁止機車行駛內側道路，另規劃外環道路為機車專用道時，因外環道路未設置號誌管制車輛，導置直行機車易與忠孝路直行車流產生衝突，請針對於此問題點進行評估。	2.說明於第 7.1 節。
	3.世賢路、玉山路與育人路口，目前存在最大問題點在於育人路東向進入路口的近端燈易與玉山路西向之遠端燈產生錯誤判斷，若將育人路近端號誌由雙向顯示改成僅單向顯示給育人路之駕駛者，可使玉山路西向的駕駛者容易判別，不易造成誤闖。	3.已納入建議中。
	4.世賢路與博愛路口，在博愛路雙向各設有遠端、輔助及近端號誌，若依顧問公司所提出之改善方案將路口分成四處小路口，將與號誌設置規則有所違背，增設號誌設施對此路口的改善是否有顯著效用，請顧問公司加以評估。	4.說明於第 7.1 節。
	5.針對中山路、嘉雄陸橋、新民路與民族路口之改善，若將嘉雄陸橋與民族路之時相拉長，藉以解決其雙向車輛回堵的問題是否可行。	5.但中山路與新民路可能衍生回堵問題。本案建議此路口號誌時制計畫改善另案處理。

散會：中午 12 點 00 分。(以下空白)

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:95 年 3 月 29 日上午 09:30
地點:嘉義市政府交通局會議室

第七次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	1.在自行車路網的規劃上，顧問公司現行以路網連結的完整性及功能性為原則，若改採以社區及遊憩地點為優先規畫重點，再以路網連結為輔，是否更能發揮其效能。	1.已納入考量。
	2 啓明路若規劃為單行道時，在車道配置上若能設置自行車優先道，連結 228 公園、棒球場、中山公園等綠帶，不僅可連結規劃中的自行車路網，且其遊憩觀光的誘因明顯，更能發揮劃設自行車道的用意。	2.已納入考量。
	3.顧問公司規劃中所提出的行人徒步區週遭已有如下幾處規劃成停車用地 (1)公 16 涵蓋範圍為垂揚路以北、民族路以南、文化路以東與興中街以西間，目前局內已規劃分之一用地預定興建地下停車場，約可提供 200 格停車位。 (2)公 16 旁文化路以西、國華街以東、康樂街以南及垂揚路以北，以變更為停車場用地。 (3)垂揚路、康樂街、民生路與西榮街中用地，透過都市計畫停車場法規範，需預留停車位，可提供予週遭民眾使用。 (4) 長榮街、文化路、民權路與興中街中原為廣場用地，目前已有一部分劃設為平面停車場使用，未來將以多目標使用，停工給予民眾使用。	3.已納入考量。

第七次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 盧課長	4.目前嘉義市中，文化路於每日 0700-2300 實施車輛管制，行人徒步區的規劃是否能以文化路為中心，且其目前沿路有公 16、西市場等停車用地，方便規劃徒步區停車需求的供給。	4.已納入考量。
	5.行人徒步區的規劃，雖然對於地方上的反彈會又所顧忌，但若能以改造現有商圈的意圖考量，也無非為一個可行的構想。	5.悉。
	6.對於行人徒步區的構想，市內的民國路與公明路也提供顧問公司最為參考，其中國民路是市內有明的麵食街，商業活動頻繁，而公明路規劃將拓寬為 30 米大道，且依民意調查顯示，兩旁居民對於將拓寬用地設為人行道的意願頗高，加上本身並非主要幹道，車流量少，在規劃上街站於有利的地位。	6.已納入考量。
	7.民族路、啓明路與大雅路的改善規劃中，若將啓明路的單行道範圍延伸至中山路，顧問公司對於其的可行性與否。	7.可納入考量。
	8.各路口改善上，先以標誌及標線等易於更動者為規劃原則。	8.遵照辦理。
嘉義市政府 交通局 觀光課 技佐 江順達	1.目前局內規劃的路線以目前現有的兩個路網和連接太陽館為主。	1.悉。
	2.另由中油廢鐵道連接湖子內，銜接石頭博物館以連結八掌溪路網，是目前希望推動的規劃。	2.納入考量。
	3.港坪花業園區及目前規劃中的 228 國家公園，若能於後續予規劃的路網連結，將可結合路網的規劃突顯該區域的特色。	3.已納入考量。

第七次工作會議意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 交通工程課 張則斌先生	1.自行車路網中，垂揚路目前現況應為自行車優先道，而非專用道，另 BRT 成立後，車道重新配置，自行車優先道是否仍然劃設於現有車道，或人行道上較為洽當。	1.垂揚路自行車優先道建議劃設在人行道上。
	2.公車路線路網裡，住要目的是將所以車次集中於後站轉運站，對於前站的旅客，仍然有設站，因此對於旅客而言，由前站繞至後站的路線並不影響到乘客的權益。	2.悉。
	3.民族路、啓明路與大雅路口中，若依顧問公司的規劃，將啓明路劃設成單行道，其單行道的起訖設定長度範圍限制為何。	3.南起民族路，北至公明路或中山路止皆可。
	4.林森西路進入路口前的黃網線，是否該塗消，並將中央雙黃線延伸至路口前的停止線，而圓環外環道則設定成右轉專用道，否則容易造成進入路口的車輛和外環道穿越的車輛，於現況黃網線區域發生衝突，其責任釐清上有所困難。	4.納入考量。
	5.博愛路、文化路與興達路口中，目前規劃機車待轉的方式與現況有所差異，且局內傾向將外環道設置成右轉專用道，至於機車待轉的方式仍以兩段式左轉為原則，而動線規劃則需煩顧問公司加以策劃。	5.說明於 7.1 節。
	6.世賢路與北港路口中，顧問公司簡報中所提出北港路往東方向允許紅燈右轉世賢路慢車道，設置規則是否允許同一路口近端與遠端號誌有不同的情形，另外該路口右轉車流量是否有必要開放紅燈右轉的情況。	6.在世賢路南北向車流可左右轉時相時，建議北港路往東方向車流可紅燈右轉。

	7.世賢路、玉山路與育人路口，目前於育仁路近端號誌雙向皆有號誌顯示，容易使玉山路往西進入路口者之遠端號誌產生判斷錯亂，現行改善方案可將育人路近端號誌向外端之號誌拔除或將其號誌燈號與玉山路往東向遠端號誌一致。 8. 博愛路、興業西路與中興路口，顧問公司將興業西路外側空間增設右轉專用道及機慢車優先道，但是否容易造成兩者車流交織的問題，再者機慢車停等區的劃設也易與右轉車流路線重疊，因此是否以實體區隔等方式來規範，否則增設後是否更易產生事故糾紛。	7.已納入規劃。 8.已納入規劃。
嘉義市政府 交通局 交通工程課 彭鈺君小姐	1.顧問公司所規劃的行人徒步區中，涵蓋了許多的路口，實行時如何管制、禁止車輛的路線，將會是一大難題。 2.徒步區大多與商圈結合，其效能較能呈現，目前嘉義市除文化路外，較無吸引旅客的路線，且顧問公司所規劃的徒步區範圍較大，較難與區域內的商家達成共識。	1.管制點將設在行人徒步區的外圍，避免人車隨意進入。 2.此建議為初步構想，可進一步評估。
嘉義市政府 交通局 交通工程課 陳先生	1.顧問公司所規劃之行人徒步區，目前其市場機能已有沒落的情形，再推動上容易受到商家的反彈，若能尋覓有利開發的市場，重新建構完整的區域對於發展較有成長的空間。	1.本案另提公明路行人徒步區構想，說明於 7.6 節。

散會：中午 12 點 30 分。(以下空白)

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:95 年 5 月 4 日上午 10:00
地點: 嘉義市政府六樓第一會議室

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
國立成功大學 胡大瀛教授	1.家庭起迄旅次訪問調查中，對於 O-D 的推估(estimation)與 O-D 調查(survey)等之分析過程與成果，於期末報告中並無詳細的說明；另本案家訪調查之抽樣率僅 0.7% ，對於界外的觀光休閒旅次是否有考量在內，上述因素對於嘉義市整體運輸發展皆為重要影響因子，希望規劃單位能針對這幾點加強說明。 2.在短期計畫之號誌調整，規劃單位針對時相說明改善建議，但對於號誌調整程序中各變動因素的影響程度，以及調整後對於路口運作績效的變化(包括延滯、效益等)缺乏更具體的說明。 3.於期末報告書中，規劃單位提出各運輸系統短中長期的規劃構想，但對於各項計畫執行之優先順序並未說明，希望規劃單位能將各項計畫所需經費列出，並考量局內可運用經費等因素，排列出短中長期計畫執行的優先順序，此成果對交通局往後的施政將有較大的助益。 4.規劃單位針對運輸系統所研提的想法與實施方式，應可回饋(feedback)至本案原先提出的願景，並透過檢討修正，讓願景與運輸系統發展計畫能前後相呼應，因此回饋(feedback)機制應建立起來。	1.O-D 分析過程補充說明於 5.4 節。本案家訪調查並未包括界外的觀光休閒旅次，這類旅次本案引用「嘉義生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之分析成果做為界外旅次檢核與校估之用。 2.號誌調整屬交通工程範疇，不屬於本案的工作內容，故本案僅針對時相與週期部份提出調整建議，調整後路口總延滯時間變化說明於 7.1 節。 3. 補充說明於 7.8 節，因發展計畫屬構想階段，其所需經費無法概估。。 4.補充說明於 7.7 節。

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
國立成功大學 胡大瀛教授	5.就大眾運輸發展策略而言，本案所提及的 BRT 建設，不僅是路線上的規劃，更需評估搭乘使用的族群為何?有多少人會搭乘?誰來經營? 以及營運上可能面臨虧損等之課題，而台中市高潛力公車的推展是本案可參考的案例。	5.「辦理市區公車路線與高鐵聯外道路接駁車路線規劃案」與「高鐵嘉義車站與嘉義市間大眾運輸系統需求」案已說明相關議題，本計畫不另作分析。
	6.嘉義市交通環境具有提出以人為本的條件，而道路景觀如何強化、不鼓勵機車使用等等，皆是實行以人為本所需的基本條件,然而嘉義市汽車單向道(允許機車雙向通行)的作法,有鼓勵機車使用的意味，此與推動以人為本的政策有所違背，因此可考量規劃轉換機車使用至大眾運輸、自行車等其它運具之配套措施。	6.現階段市政府已開始檢視汽車單向道優缺點，期望從交通運輸與民意等層面進行評估，從而決定汽車單向道未來改善的方向。
	7.關於停車規劃，若規範合宜應可執行，並能順利渡過陣痛期，另有關機車收費、機車管制應有所規範，將道路空間作合理的分配與使用。	7 本案針對機車管制的建議方式說明於 7.6.2 節。
	8.本案有關智慧型運輸系統的應用及規劃，除交控中心外，並無具體詳細的描述，請加強說明。	8.補充說明於期末修正報告 7.6.7 節。
	9.針對高齡化社會的來臨，運輸系統發展如何因應，請加強說明。	9.補充說明於期末修正報告 7.7 節。
	10.本案運輸系統規劃在後續的推動上應有足夠的說明，以便爭取議員等之支持，包括:與民眾的交流，大型文宣、地圖等，因此規劃單位對於後續推動的模式，需建立一個基本的執行架構，並對如何實行能有具體的說明。	10.本案規劃舉辦至少 5 場地區說明會，向相關單位與民眾說明本案的規劃成果，同時會製作大型文宣、地圖等。

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
交通部 運輸研究所 林國顯組長	1.OD 調查部分之說明稍嫌不足，規劃單位若能較具體的詮釋，對於往後的規劃更能提供局內參考的依據。	1.O-D 分析過程補充說明於 5.4 節。
	1. 本案建立的運輸需求模式是否有依據嘉義市背景與發展趨勢進行調整，未來的教育訓練可規劃讓議員助理也能參與。	2.有，未來的教育訓練對象將以交通局為主，其它訓練對象則視實際需要而定。
	3.長期、遠期的規劃與區域的成長模式有密切關係，而嘉義市歷年來的成長曲線是較為緩慢的，因此是否考量以短期模式為基本架構，再配合地區的整體發展(例如:湖子內地區的都市計畫變更)，並與交通建設相互結合，才能較具體呈現地區所需要的規劃。	3 本案建議的管制方式說明於 7.1 節。
	4.在永續運輸上，公車運輸係重要的一環，若能配合民眾的需求，利用中型公車與百貨商圈、醫療、風景區、休憩景點等結合，採隨招隨停、班距小等經營模式，或參考汐止免費公車經營模式，將嘉義市形象更往上提升，吸引更多的使用者，並能促進大眾運輸的永續發展。	4.補充說明於 7.7 節。
	5.停車問題的改善，執法(例如:停車違規取締)是否嚴格是主要關鍵之一，可透過勸導方式如機車退出騎樓，藉適當的宣導讓民眾養成停車守法的習慣。	5.本案針對停車問題的改善策略說明於 7.6.2 節。
	6.交通寧靜區的規劃理念，其重點在於如何提出特色規劃吸引民眾，使社區民眾願意共同參與，對於未來嘉義市的發展，也會形成具特色的觀光據點。	6.交通寧靜區的規劃以經國新城為示範區，說明於 7.6.10 節。
	7.把自行車系統、交通寧靜區、BRT 系統結合，達成可及性提高，休閒觀光推行。	7.參見第七章。

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
交通部 運輸研究所 林國顯組長	8.本案大外環道路涵蓋之縣道 166，其定義易誤解為快速道路等級，請規劃單位針對此缺失加以改善，使其標示更正確反應道路所屬層級。 9.ITS 發展先由交控中心做起，而後再處理智慧型運輸系統的發展較合適，嘉義市可與嘉義縣合作進行交控中心的建置。	8.大外環道路涵蓋之縣道 166 定位為省道層級，已修正說明於 7.1 節。 9.說明於 7.6.7 節。
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	1.對於家訪調查方式與分析結果，規劃單位若能更詳細的說明，可供市府參考，同時能更清楚瞭解調查的目的。 2.在能源政策考量上，因油價不斷飆高，運輸系統可朝自行車發展與規劃，此發展趨勢對於嘉義市實為一大利多，加上目前政府開放大陸觀光客來台的政策，對於嘉義市交通的發展也將有明顯的衝擊，因此本市交通的規劃若能結合觀光需求，並配合大環境的變動趨勢，使交通建設朝更多元目標發展，請規劃單位能配合此觀點進行交通規劃，同時深入瞭解大陸觀光客的行程安排（例如:中信大飯店係目前大陸遊客在嘉義地區最主要住宿地點），使本案針對本市觀光交通遊憩系統規劃能獲致更具體的成效。 3.針對十處易肇事路口的改善措施，請規劃單位針對嘉義市區內易阻塞路段(包括吳鳳南路與民生北路)的形成原因與改善建議作更詳細的說明。	1.說明於 5.2 節至 5.4 節。 2.因阿里山為大陸遊客最嚮往的觀光景點，未來大陸觀光客的行程安排除中信飯店外，耐斯集團的王子飯店未來亦將成為熱門住宿地點之一，本計畫規劃利用未來的交通轉運中心透過大眾運輸業者規劃阿里山遊程，讓嘉義市成為大陸觀光客必留之點。 3.易阻塞路段形成原因說明於 4.4 節與 7.1 節，改善建議則說明於 7.1 節。

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	4.後湖工業區中，保忠一街與保忠二街的建設，報告書係列為長程的規劃，然就政策之考量，是否列為近程計畫較為合適。	4.保忠一街中央目前已核准用地徵收費用，可列為短期計畫繼續推動，因此在政策考量下將保忠二街與保忠一街建設同時推動，皆列為短期計畫。
	5.市中心區汽車單向道之路邊停車管制，若停車不方便會導致沿線商家生意不好，但從行車安全角度考量，路邊停車限制與否，不僅是依道路寬度來衡量，對於兩旁建物的使用型式與道路車流量的狀況，皆需納入衡量。	5.說明於 7.1 節。
	6.針對停車場的開闢，規劃單位是否能就停車供需現況與未來需求，提出開闢的優先順序，以供局內有所依據，並利於本市往後停車系統的發展。	6.說明於 7.6.2 節。
	7.目前嘉義市內的交通問題，主要是市中心地區的停車問題，而市中心區路外停車場的使用率並不高，因此如何減少路邊停車，提升路外停車場使用率，並讓道路專供行人和車輛通行，乃當前急需改善的問題，建議 7 輛中型巴士收回提供作為免費公車，行駛於市中心與停車場間等議題，請規劃單位納入考量，並提出建議方案以供局內參考。	7.說明於 7.2 節。
	8.因嘉義市屬規模較小的城市，交控中心之建置，其所能發揮的效能為何? 初期建置費多少? 經營團隊營運方式等因素皆需納入考量，規劃單位能否提出相關數據或建置門檻值以支持交控中心的設置。	8.說明於 7.6.7 節。
嘉義市政府 工務局 陳岸局長	1.工務局目前進行中的建設工程有下列諸項，提供給規劃單位做為後續修正的參考。	1.已納入本案中，說明於 7.1 節。

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 工務局 陳岸局長	(1)大雅路與林森路間之 20 米聯絡道路已劃設，且已定樁完成，並已列入生活圈道路建設計畫中。 (2)後湖工業區正在進行的工程有南北向的保順路(長 1285m，寬 15m)，及東西向保康路(長 810M，寬 15m)，兩條道路同時進行道路開闢及下水道工程，而保忠一街屬東西向道路可連接保順路，中央目前已核准用地徵收費用。 (3)經國新城區內新榮路介於志航街與興業路間路段，因為居民意見不一，目前保持封閉的狀態，不允許車輛通行。 (4)公明路規劃拓寬為 30m 公園道，6 月進行拆除工作。	
	2.就嘉義市目前市民習慣及交通條件而言，以人為本的概念較難以符合目前市民的需求，現階段以車為主的規劃較能獲得市民的認同。	2.已納入規劃中。
	3.針對易壅塞道路的改善，若能以改變路型為主，不僅執行上較為容易，且能避免民意上之抗爭，規劃單位若能以此原則提供改善意見，對於工務局道路工程建設的推動可提供更多助力與參考依據。	3 本案建議的改善方式說明於 7.1 節與 4.4 節。

期末報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 沈炎明副局長	1.規劃單位是否可於北回歸線旁稻江圳支線規劃自行車路網，藉以連接中油舊鐵道之自行車專用道至八掌溪，如此可讓嘉義市自行車路網更為完整。	1.經實地勘查後，稻江圳支線與中油舊鐵道非常接近，故利用中油舊鐵道設置自行車專用道即可，無需再利用稻江圳支線重覆設置形成浪費。
	2.文化路南側公 16 及北側舊署立嘉義醫院，腹地大且完整，目前規劃為多目標使用，若開闢成停車場用地後，對於周邊地區的停車供需狀態將有所改變，規劃單位是否能將其納入本計畫案，並提出規劃與建議。	2.說明於 7.6.2 節。
主席結論	1.本案期末修正報告請依審查委員意見進行修正，並於一個月內提送。	1.遵照辦理。

散會：中午 12 點 00 分。(以下空白)

「嘉義市及週邊地區整體運輸規劃」

日期:95 年 8 月 21 日下午 14:00
地點: 嘉義市政府二樓會議室

期末修正報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 顧問 謝尚能先生	1.永和路上位於民族路南側與新民路東側之位址，尚有一處公園預定地且位處市中心，此塊用地亦適合納入設置停車場的規劃中，請規劃單位納入評估考量。 2.關於交控中心的設置，對於不及三十萬人口的嘉義市，是否有必要設置，應針對後續管理經費及編制人員來源等問題謹慎考量，是否可在嘉義市人口成長到一定的規模後再進行設置(例如:40 萬或 50 萬人)，屆時對於交控中心整體的運作更能發揮其效用。 3.交控中心設置前，局內可先行參訪其它縣市之交控中心，瞭解交控中心實際運作對整體交通上的效能，以及運作交控中心會面臨的課題及應注意的事項。 4.關於獎勵民間私有地作為停車場相關條例，目前民眾的認知仍屬不足，若能加強宣導，將能更有效推動私有空地作為停車場之執行成效，對於部份地區停車不足的情況亦能有所改善。	1.此處公園預定地建議配合 BRT 公車之營運，提供部份空間作為停車場之用。 2.嘉義市已設置交控中心，未來全市 ITS 的建置可以交控中心為基礎，配合實際需要逐步擴充。 3.略。 4.應朝此方向繼續努力。
嘉義市政府 交通局 張局長朝能	1.本次規劃案以全面性的評估為主，對於各單項計畫（例如:單向道系統改善等）的詳細研究，局內另有專案進行委託，本規劃案的重點係以全面性的通盤檢討並提供新思維。	1.敬悉。

期末修正報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
嘉義市政府 交通局 張局長朝能	2.關於交控中心的設置為交通控制上品質提升，局內正積極尋覓合適的地點，也與運研所及台北交控中心密切合作中，對於後續管理及設備維修等議題，局內也會納入考量中，並積極的參訪其他縣市所建構的模式，藉以做為局內未來建置的參考依據。	2.敬悉。
	3.鐵路高架化的議題，目前並非擱置，96年已編列新台幣 2,800 萬進行綜合規劃，請規劃單位將鐵路高架化案之最新進度時程能補充至報告中。	3.已補充納入，請參閱 7.1 節的說明。
	4.未來研商利用閒置公有地暫規劃為停車場，解決停車場不足的問題。	4.敬悉。
	5.人本運輸觀念導入後，使停車需求導入路外停車，可能對停車場將有更大的需求，如此方能將道路回歸於民，並配合市長「美麗諸羅，魅力嘉義」的口號，讓市容風貌更具吸引力。	5.未來應朝此方向繼續努力。
	6.針對規劃單位後續網站的設置，希望能儘速將相關資訊與局內網站資訊連結，並提供民眾查詢。	6.遵照辦理。
企劃市	1.規劃單位簡報中所提交通發展的定位，以目前嘉義市的交通環境是否有需要再以十一區的劃分方式，來做為交通發展構想的定位與闡述。	1.十一區僅作為交通發展構想闡述的單元，後續規畫可不必強調。

期末修正報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
企劃室	2.停車場與公園對於都市的發展各有其不同的定位與需求，在未來以人為本的理念規劃下，停車的需求相對銳減，預定的停車場設置規劃，是否會造成多餘的停車供給，從而導致發展上的累贅與負擔，應多加思考。是否市中心區交通停車需求量大處附近公園用地才考慮多目標使用?	2.本計畫建議於市中心區停車需求大的地點，將公園用地透過多目標使用列為停車場的優先考量，相關說明請參閱 7.6.2 節。
嘉義市政府 交通局 張局長朝能	1.嘉義市民目前仍未習慣停車應付費，以嘉義市中山路為例，部分路段停車供給尚有剩餘，但民眾卻經常將車輛停放於週邊可免費停車的巷弄內，造成巷道的擁塞與混亂，而如何宣導民眾有秩序的停車將是一項應努力因應的課題，規劃單位若能對於民眾停車心理加以琢磨，將如何宣導及改善的思維納入報告將是一項實用的依據。 2.目前市政建設以民意為重要的依歸，而如何引導民眾具備正確的觀念，包含停車守法等議題，皆是本市未來交通施政上的重點工作。 3.獎勵民間私有空地作為停車場是可行的，局內對於道路周邊紅黃線劃設的配套規劃等措施更需加強宣導，讓民眾對相關細節能有深入的瞭解與認知。	1.停車收費觀念的落實應配合嚴格的執法，同時依停車目的與停車時間的長短，訂定合理的停車費率，落實使用者付費的理念，並推動路外停車為主，路邊停車為輔的政策。 2.敬悉。 3.敬悉。

期末修正報告書審查意見回覆

審查委員	意見	回覆
主席裁示	1.本案期末修正報告原則通過。 2.本案部份尚未完成的工作項目，請照合約規定依續完成。 3.請交通局將本案所研擬各項發展計畫依實施先後與輕重緩急等層面進行考量，未來提供企劃室訂定執行優先順序的依據，並簽報市長核定。 4.有關交控中心建置與閒置空地作為停車場等措施，交通局可參考其它縣市的辦理經驗與做法，並依未來的實際需要發展符合本市需要的交通建設。	1.略。 2.遵照辦理。 3.敬悉。 4.敬悉。

散會：下午 15 點 30 分。（以下空白）

附　錄　九

家訪資料的整理
與 O/D 產製流程說明

第一步驟：家訪資料的整理與輸入

家庭旅次訪問調查所取得的資料主要分為三部份：

1.住戶一般資料

2.家戶實住人員資料

3.個人旅次特性資料

家庭旅次調查之原始資料首先利用 Excel 進行輸入工作，其中住戶一般資料、居住人口之成員個人狀況資料、個人旅次資料分別存放在不同分類表（Sheet）內，其檔案部份內容如附圖 9-1 至附圖 9-3 所示。接著利用統計分析相關軟體（Excel 與 SPSS）進行資料的檢核工作，以及後續之統計分析。家訪資料檢核項目包括：

1. 住戶一般資料中各家戶戶籍人口數、實住人口數與家庭全年所得資料必須填寫。
2. 住戶一般資料中各家戶實住人口數必須等於實住人口成員狀況資料所填寫的人口數。
3. 住戶一般資料中各家戶實住人口數必須等於男性人口與女性人口的總和，此項目檢核前必須確認實住人口成員狀況資料中之性別資料是否填寫（男性為 1 與女性為 2）。
4. 住戶一般資料中各家戶自用小客車與小貨車持有數之和必須等於停車方式中住宅自備、租用車位、路邊停放、其他方式之停車數量之和。
5. 住戶一般資料中各家戶就業人口數與就學人口數之和不應大於實住人口數。
6. 住戶一般資料中各家戶就學人口數必須等於實住人口成員狀況資料中行業為學生的總人數。
7. 實住人口成員狀況資料中每位成員的各項資料必須填寫。
8. 個人旅次資料中旅次編號、出發地交通分區、到達地交通分區、活動性質、出發時間、到達時間、使用交通工具、步行或乘車時間必須填寫。
9. 個人旅次資料中每一旅次到達時間與出發時間之差距必須等於

該旅次總旅行時間（包括步行時間、等車時間、乘車時間、轉乘時間或到達尋找停車位時間）。

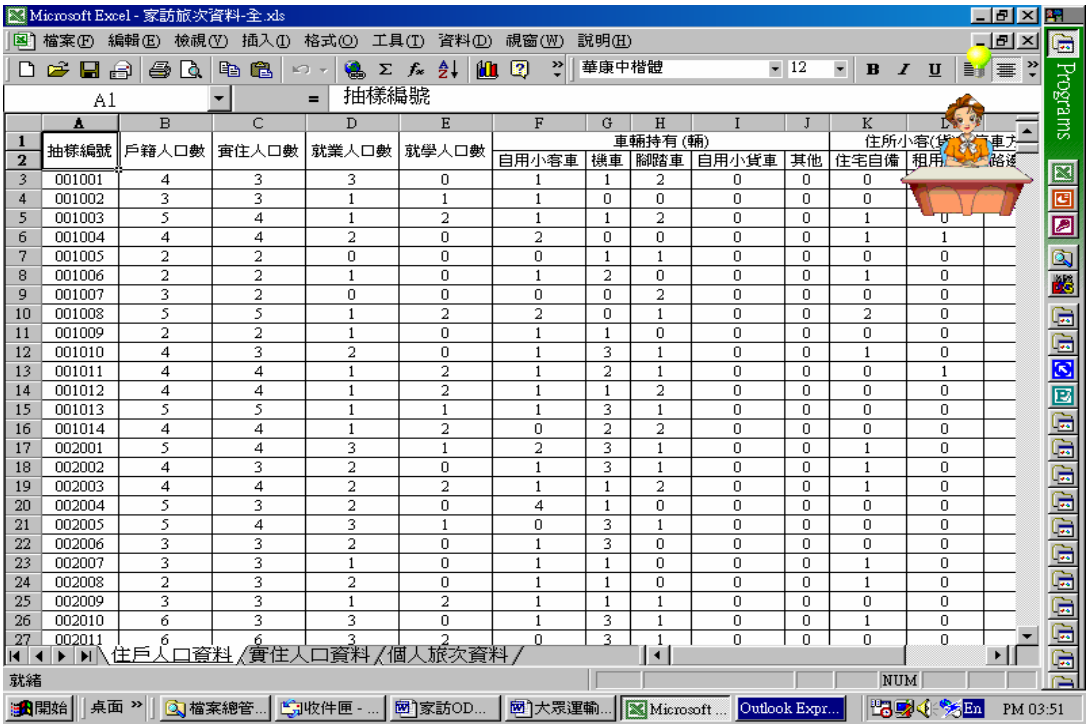
10.個人旅次資料中每一位成員之個人編號必須檢核是否與實住人口成員狀況資料之個人編號一致。

家訪資料必須依受訪家戶所在之交通分區別予以編碼，其編碼原則如下：

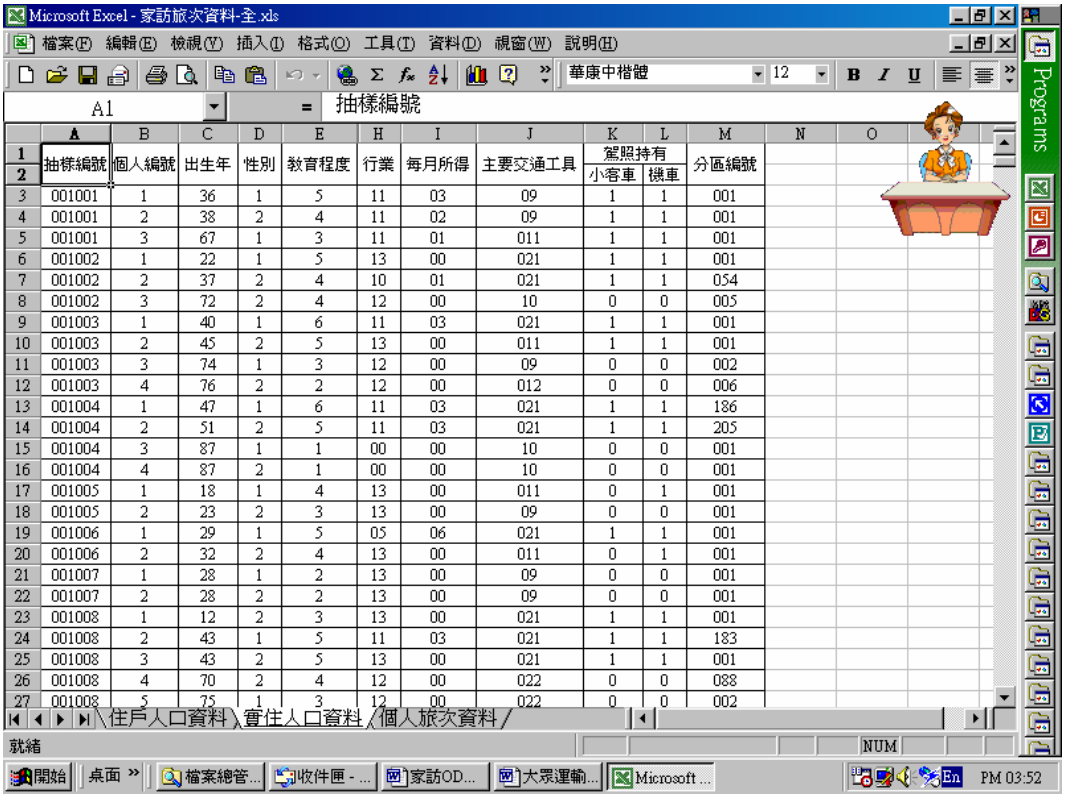
1.住戶一般資料：抽樣編號有六碼，前三碼為交通分區碼，後三碼為受訪家戶區別碼。

2.住戶實住人員資料：抽樣編號有六碼，內容同上，個人編號有兩碼，實住成員每一個人皆有一編號。

3.個人旅次特性資料：抽樣編號有六碼，內容同上，個人編號有兩碼，內容同上，旅次編號有兩碼依旅次發生前後順序填寫。

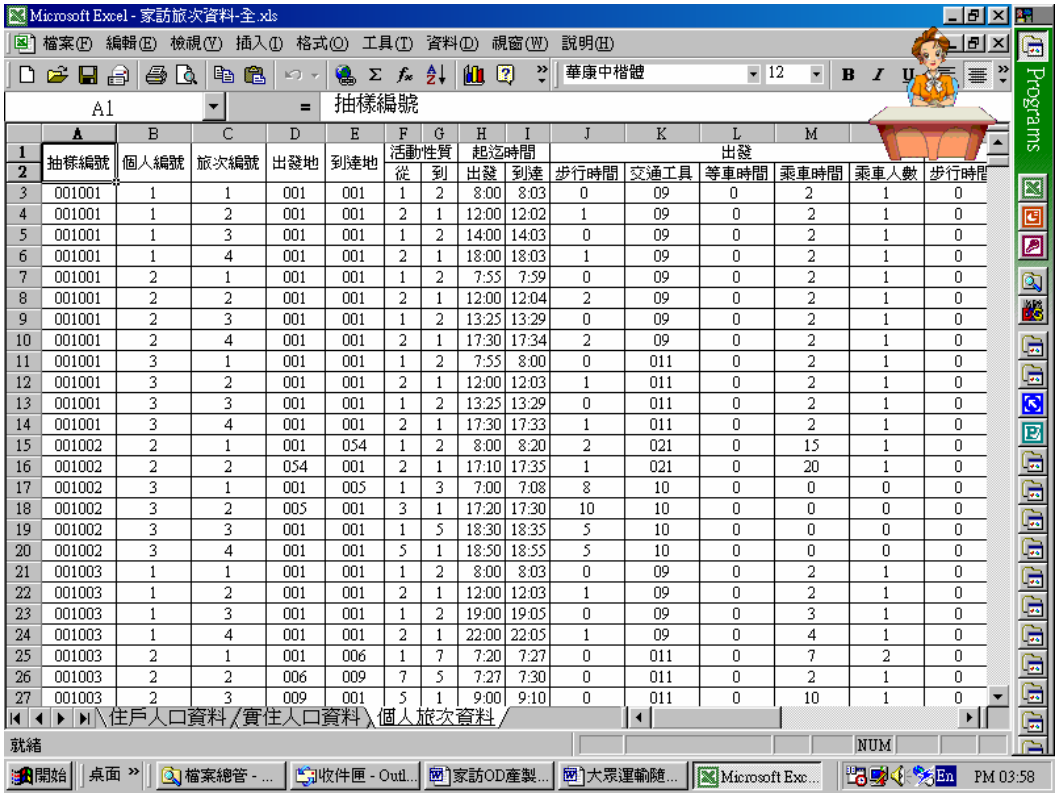


附圖 9-1 住戶一般特性資料



抽樣編號	個人編號	出生年	性別	教育程度	行業	每月所得	主要交通工具	駕照持有		分區編號
								小客車	機車	
001001	1	36	1	5	11	03	09	1	1	001
001001	2	38	2	4	11	02	09	1	1	001
001001	3	67	1	3	11	01	011	1	1	001
001002	1	22	1	5	13	00	021	1	1	001
001002	2	37	2	4	10	01	021	1	1	054
001002	3	72	2	4	12	00	10	0	0	005
001003	1	40	1	6	11	03	021	1	1	001
001003	2	45	2	5	13	00	011	1	1	001
001003	3	74	1	3	12	00	09	0	0	002
001003	4	76	2	2	12	00	012	0	0	006
001004	1	47	1	6	11	03	021	1	1	186
001004	2	51	2	5	11	03	021	1	1	205
001004	3	87	1	1	00	00	10	0	0	001
001004	4	87	2	1	00	00	10	0	0	001
001005	1	18	1	4	13	00	011	0	1	001
001005	2	23	2	3	13	00	09	0	0	001
001006	1	29	1	5	05	06	021	1	1	001
001006	2	32	2	4	13	00	011	0	1	001
001007	1	28	1	2	13	00	09	0	0	001
001007	2	28	2	2	13	00	09	0	0	001
001008	1	12	2	3	13	00	021	1	1	001
001008	2	43	1	5	11	03	021	1	1	183
001008	3	43	2	5	13	00	021	1	1	001
001008	4	70	2	4	12	00	022	0	0	088
001008	5	75	1	3	12	00	022	0	0	002

附圖 9-2 家戶實住人員資料



抽樣編號	個人編號	旅次編號	出發地	到達地	活動性質		起迄時間		出發					
					從	到	出發	到達	步行時間	交通工具	等車時間	乘車時間	乘車人數	步行時間
001001	1	1	001	001	1	2	8:00	8:03	0	09	0	2	1	0
001001	1	2	001	001	2	1	12:00	12:02	1	09	0	2	1	0
001001	1	3	001	001	1	2	14:00	14:03	0	09	0	2	1	0
001001	1	4	001	001	2	1	18:00	18:03	1	09	0	2	1	0
001001	2	1	001	001	1	2	7:55	7:59	0	09	0	2	1	0
001001	2	2	001	001	2	1	12:00	12:04	2	09	0	2	1	0
001001	2	3	001	001	1	2	13:25	13:29	0	09	0	2	1	0
001001	2	4	001	001	2	1	17:30	17:34	2	09	0	2	1	0
001001	3	1	001	001	1	2	7:55	8:00	0	011	0	2	1	0
001001	3	2	001	001	2	1	12:00	12:03	1	011	0	2	1	0
001001	3	3	001	001	1	2	13:25	13:29	0	011	0	2	1	0
001001	3	4	001	001	2	1	17:30	17:33	1	011	0	2	1	0
001002	2	1	001	054	1	2	8:00	8:20	2	021	0	15	1	0
001002	2	2	054	001	2	1	17:10	17:35	1	021	0	20	1	0
001002	3	1	001	005	1	3	7:00	7:08	8	10	0	0	0	0
001002	3	2	005	001	3	1	17:20	17:30	10	10	0	0	0	0
001002	3	3	001	001	1	5	18:30	18:35	5	10	0	0	0	0
001002	3	4	001	001	5	1	18:50	18:55	5	10	0	0	0	0
001003	1	1	001	001	1	2	8:00	8:03	0	09	0	2	1	0
001003	1	2	001	001	2	1	12:00	12:03	1	09	0	2	1	0
001003	1	3	001	001	1	2	19:00	19:05	0	09	0	3	1	0
001003	1	4	001	001	2	1	22:00	22:05	1	09	0	4	1	0
001003	2	1	001	006	1	7	7:20	7:27	0	011	0	7	2	0
001003	2	2	006	009	7	5	7:27	7:30	0	011	0	2	1	0
001003	2	3	009	001	5	1	9:00	9:10	0	011	0	10	1	0

附圖9-3 個人旅次特性資料

第二步驟：家訪資料的分析與放大

嘉義生活圈之交通分區包括 124 個界內分區（internal zone）和 14 個界外分區（external station），總共 138 個分區（如附圖 9-4）。抽樣家户資料依旅次目的別主要可區分為四類：

1. 家工作旅次（HBW : Home-based work）
2. 家非工作旅次（HBNW : Home-based nonwork）
3. 家學校旅次（HBS : Home-based school）
4. 非家旅次（NHB : Non-Home-based）

各旅次目的別依旅次的一端是否為住家所在，進行該旅次之產生點與吸引點的判斷，與家相關的旅次皆以住家所在一端為旅次產生點，另一端則為旅次吸引點。非家旅次則以旅次出發一端為旅次產生點，到達一端則為旅次吸引點。依上述原則再根據旅次產生點與吸引點所在的交通分區，累加各交通分區的旅次產生數(P)與吸引數(A)。此時獲得的 P 與 A 為抽樣家户的累加值（尚未經抽樣率放大）。

家訪資料所得的 P 與 A 必須經過放大處理，放大的規模依據各交通分區所在行政區的抽樣率予以放大，譬如：交通分區 1 位於台南市東區，而東區的抽樣率為 0.77%，因此交通分區 1 經由家訪資料獲得的 P 與 A 依 0.77%加以放大。

各旅次目的放大前與放大後的旅次產生數(P)與吸引數(A)，必須依交通分區別加以整理，此 P/A 儲存格式有兩種：DBF 檔與 TransCAD 檔，前者可供 Excel 存取，後者於 TransCAD 中運用。各旅次目的之 P/A 儲存於 TransCAD 的格式如附圖 9-5 所示。以家工作旅次（HBW）為例：

HBW_P_04：94 年由家訪資料所得 HBW 的旅次產生數（放大前）

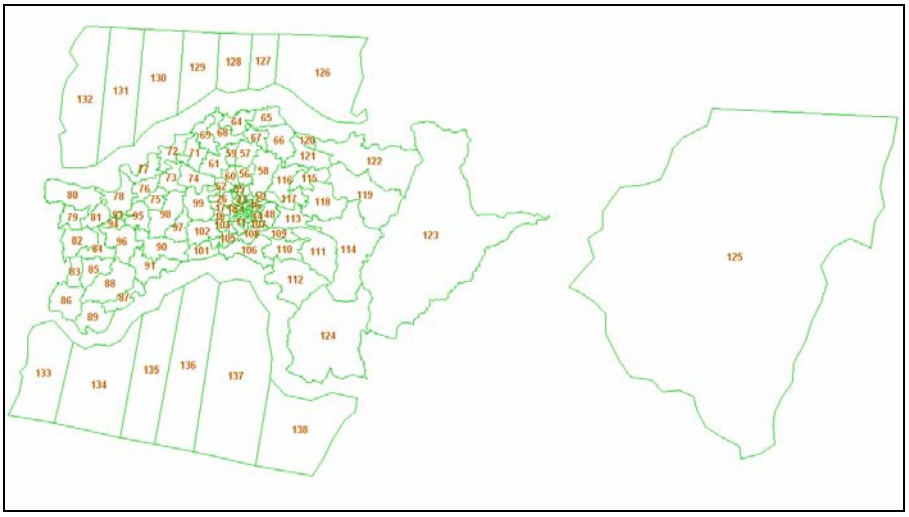
HBW_A_04：94 年由家訪資料所得 HBW 的旅次吸引數（放大前）

AHBW_P_04：94 年由家訪資料所得 HBW 的旅次產生數（放大後）

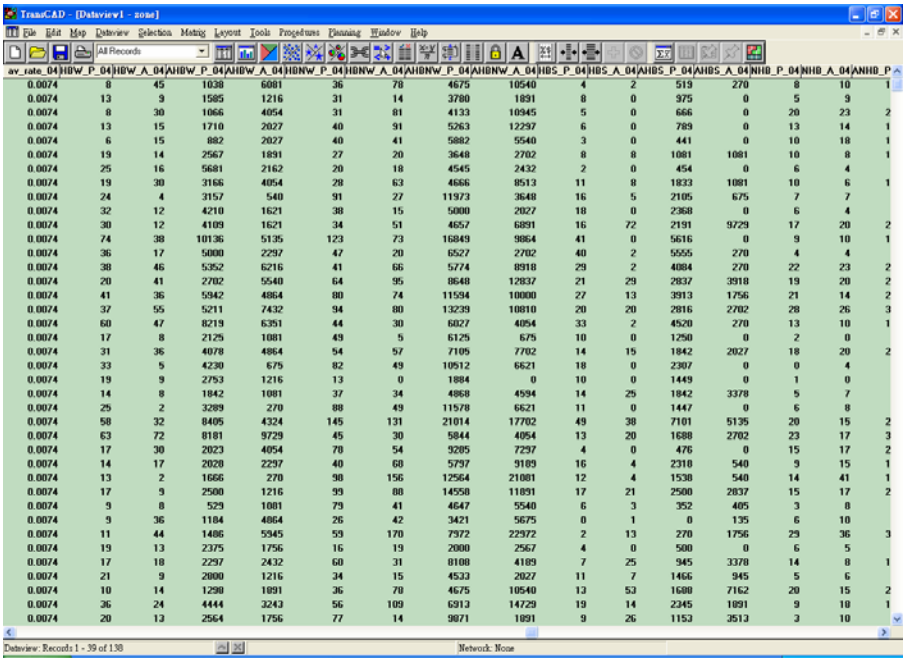
AHBW_A_04：94 年由家訪資料所得 HBW 的旅次吸引數（放大後）

此外，若欲將家訪資料成果與實際交通特性資料（譬如：周界與屏柵線交通量等）等進行比較或檢核工作前，必須將家訪資料依各行

政區的抽樣率加以放大，嘉義市放大後各交通分區的旅次產生數與吸引數請參見第五章表 5.3-1，嘉義市放大後的旅次產生總數與吸引總數分別約 798,936 與 801,795 旅次，故研究範圍全日發生的旅次數約 80 萬。各旅次目的放大後的旅次產生數(P)與吸引數(A)將作為旅次分佈（Trip Distribution）的輸入項目之一，在進行旅次分佈前若有必要應進行旅次均衡(Trip Balancing)的工作。



附圖9-4　交通分區



av_rate_04	HBW_P_04	HBW_A_04	AHBW_P_04	AHBW_A_04	HBNW_P_04	HBNW_A_04	AHBNW_P_04	AHBNW_A_04	HBS_P_04	HBS_A_04	AHBS_P_04	AHBS_A_04	NHB_P_04	NHB_A_04	ANHB_P
0.0074	8	45	1038	6081	36	78	4675	10540	4	2	519	270	8	10	1
0.0074	13	9	1585	1216	31	14	3780	1891	8	0	975	0	5	9	
0.0074	8	30	1066	4054	31	81	4133	10945	5	0	666	0	20	23	2
0.0074	13	15	1710	2027	40	91	5263	12297	6	0	789	0	13	14	1
0.0074	6	15	882	2027	40	41	5882	5540	3	0	441	0	10	18	1
0.0074	19	14	2567	1891	27	20	3648	2702	8	8	1081	1081	10	8	1
0.0074	25	16	5681	2162	20	18	4545	2432	2	0	454	0	6	4	
0.0074	19	30	3166	4054	28	63	4666	8513	11	8	1833	1081	10	6	1
0.0074	24	4	3157	540	91	27	11973	3648	16	5	2105	675	7	7	
0.0074	32	12	4210	1621	38	15	5000	2027	18	0	2368	0	6	4	
0.0074	30	12	4109	1621	34	51	4657	6891	16	72	2191	9729	17	20	2
0.0074	74	38	10136	5135	123	73	16849	9864	41	0	5616	0	9	10	1
0.0074	36	17	5000	2297	47	20	6527	2702	40	2	5555	270	4	4	
0.0074	38	46	5352	6216	41	66	5774	8918	29	2	4084	270	22	23	2
0.0074	20	41	2702	5540	64	95	8648	12837	21	29	2837	3918	19	20	2
0.0074	41	36	5942	4864	80	74	11594	10000	27	13	3913	1756	21	14	2
0.0074	37	55	5211	7432	94	80	13239	10810	20	20	2816	2702	28	26	3
0.0074	60	47	8219	6351	44	30	6027	4054	33	2	4520	270	13	10	1
0.0074	17	8	2125	1081	49	5	6125	675	10	0	1250	0	2	0	
0.0074	31	36	4078	4864	54	57	7105	7702	14	15	1842	2027	18	20	2
0.0074	33	5	4230	675	82	49	10512	6621	18	0	2307	0	0	4	
0.0074	19	9	2753	1216	13	0	1884	0	10	0	1449	0	1	0	
0.0074	14	8	1842	1081	37	34	4868	4594	14	25	1842	3378	5	7	
0.0074	25	2	3289	270	88	49	11578	6621	11	0	1447	0	6	8	
0.0074	58	32	8405	4324	145	131	21014	17702	49	38	7101	5135	20	15	2
0.0074	63	72	8181	9729	45	30	5844	4054	13	20	1688	2702	23	17	3
0.0074	17	30	2023	4054	70	54	9285	7297	4	0	476	0	15	17	2
0.0074	14	17	2020	2297	40	68	5797	9189	16	4	2318	540	9	15	1
0.0074	13	2	1666	270	98	156	12564	21081	12	4	1538	540	14	41	1
0.0074	17	9	2500	1216	99	88	14558	11891	17	21	2500	2837	15	17	2
0.0074	9	8	529	1081	79	41	4647	5540	6	3	352	405	3	8	
0.0074	9	36	1184	4864	26	42	3421	5675	0	1	0	135	6	10	
0.0074	11	44	1486	5945	59	170	7972	22972	2	13	270	1756	29	36	3
0.0074	19	13	2375	1756	16	19	2000	2567	4	0	500	0	6	5	
0.0074	17	18	2297	2432	60	31	8108	4189	7	25	945	3378	14	8	1
0.0074	21	9	2800	1216	34	15	4533	2027	11	7	1466	945	5	6	
0.0074	10	14	1298	1891	36	78	4675	10540	13	53	1688	7162	20	15	2
0.0074	36	24	4444	3243	56	109	6913	14729	19	14	2345	1891	9	10	1
0.0074	20	13	2564	1756	77	14	9871	1891	9	26	1153	3513	3	10	

附圖9-5 交通分區旅次目的別P/A資料

第三步驟：旅次分佈

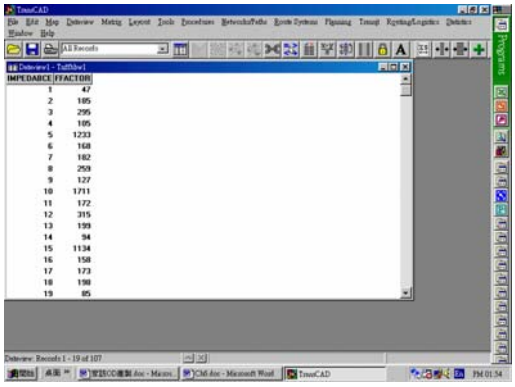
欲進行旅次分佈步驟時，除各旅次目的放大後的旅次產生數與吸引數(P/A Table)為主要的輸入項目之一外，其他必備的輸入項目包括：

1. 交通分區間阻抗矩陣（Impedance Matrix）
2. 各旅次目的摩擦係數矩陣（Friction Factor Matrix）

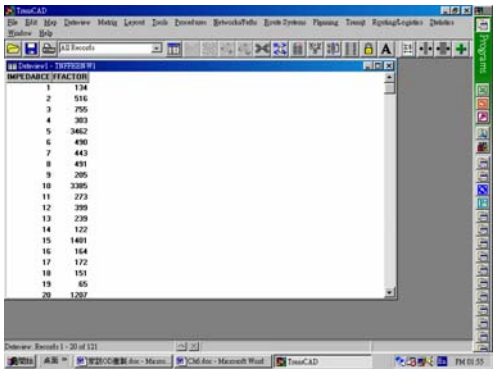
交通分區間的阻抗為分區間的旅行時間（單位：分鐘），附圖 9-6是利用TransCAD所建立的嘉義生活圈路網，附圖9-7則是利用此路網所計算之交通分區間旅行時間矩陣（Impedance Matrix），此矩陣即為旅次分佈階段所需的交通分區阻抗矩陣。

至於摩擦係數矩陣的取得，首先必須由家訪資料中依各旅次目的別進行旅次長度分析(Trip Length Analysis)，所獲得的摩擦係數表（Friction Factor Table）依旅次目的別共有四類：家工作、家非工作、家學校、非家旅次，其儲存於TransCAD的檔案內容型式如附圖9-8~附圖9-11所示。摩擦係數表包含兩個欄位：IMPEDANCE與FFactor，IMPEDANCE為旅行時間，FFactor則為對應IMPEDANCE的旅次發生數（frequency），附圖9-8~附圖9-11之四個摩擦係數表將被利用作為產製摩擦係數矩陣（Friction Factor Matrix）的輸入項目，摩擦係數矩陣產製的過程乃透過TransCAD的 Planning-Trip Distribution-Synthetic Friction Factor 模組執行，所獲得的摩擦係數矩陣（Friction Factor Matrix）如附圖9-12~附圖9-15所示。

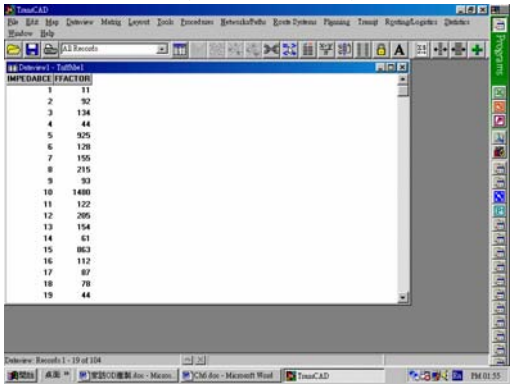
當各旅次目的之 P/A Table、交通分區間阻抗矩陣、以及摩擦係數矩陣都產生後，接下來進行旅次產生-吸引矩陣（P/A Matrix）的產製，此工作運用 TransCAD 的 Planning-Trip Distribution-Gravity Evaluation 模組加以執行，其輸出結果包括家工作、家非工作、家學校、非家旅次的產生-吸引矩陣（P/A Matrix）（如附圖 9-16 家工作範例所示），此階段獲得之 P/A Matrix 並不具方向性，必須將其轉換為具方向性的旅次起迄矩陣（O/D Matrix）。



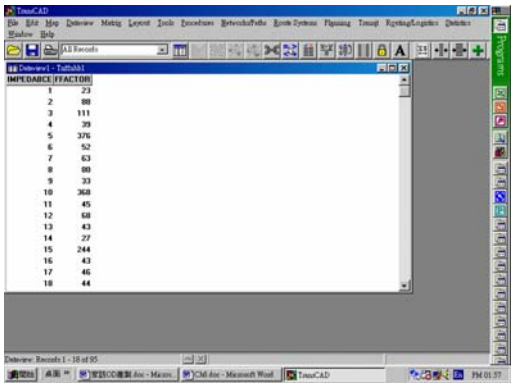
附圖9-8家工作旅次摩擦係數表



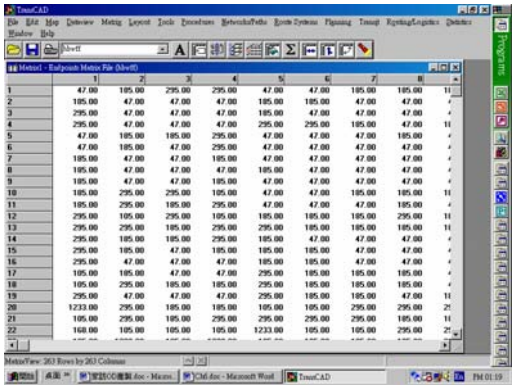
附圖9-9 家非工作旅次摩擦係數表



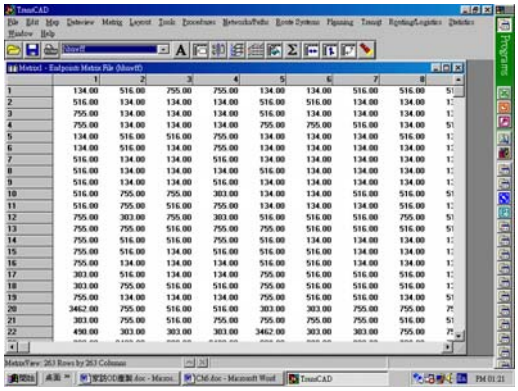
附圖9-10 家學校旅次摩擦係數表



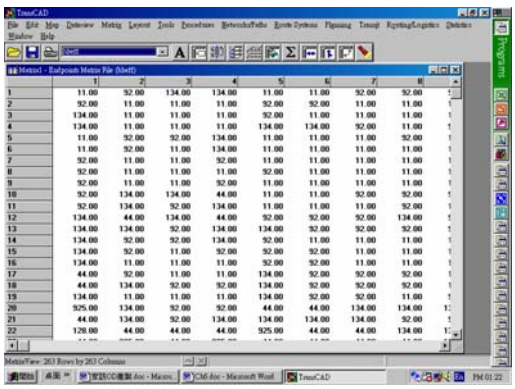
附圖9-11 非家旅次摩擦係數表



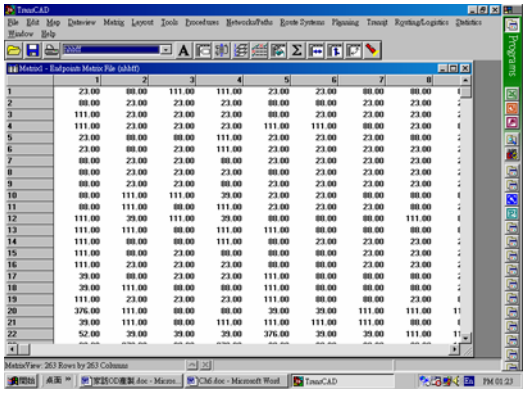
附圖9-12 家工作旅次摩擦係數矩陣



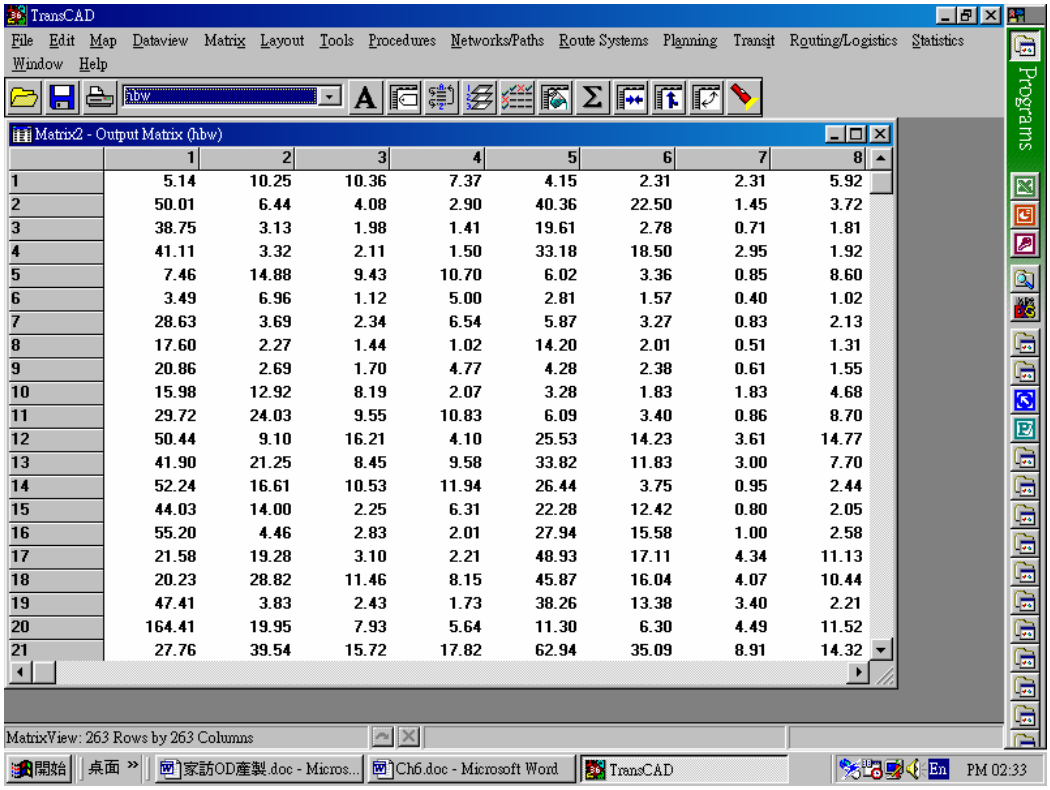
附圖9-13 家非工作旅次摩擦係數矩陣



附圖9-14 家學校旅次摩擦係數矩陣



附圖9-15 非家旅次摩擦係數矩陣



	1	2	3	4	5	6	7	8
1	5.14	10.25	10.36	7.37	4.15	2.31	2.31	5.92
2	50.01	6.44	4.08	2.90	40.36	22.50	1.45	3.72
3	38.75	3.13	1.98	1.41	19.61	2.78	0.71	1.81
4	41.11	3.32	2.11	1.50	33.18	18.50	2.95	1.92
5	7.46	14.88	9.43	10.70	6.02	3.36	0.85	8.60
6	3.49	6.96	1.12	5.00	2.81	1.57	0.40	1.02
7	28.63	3.69	2.34	6.54	5.87	3.27	0.83	2.13
8	17.60	2.27	1.44	1.02	14.20	2.01	0.51	1.31
9	20.86	2.69	1.70	4.77	4.28	2.38	0.61	1.55
10	15.98	12.92	8.19	2.07	3.28	1.83	1.83	4.68
11	29.72	24.03	9.55	10.83	6.09	3.40	0.86	8.70
12	50.44	9.10	16.21	4.10	25.53	14.23	3.61	14.77
13	41.90	21.25	8.45	9.58	33.82	11.83	3.00	7.70
14	52.24	16.61	10.53	11.94	26.44	3.75	0.95	2.44
15	44.03	14.00	2.25	6.31	22.28	12.42	0.80	2.05
16	55.20	4.46	2.83	2.01	27.94	15.58	1.00	2.58
17	21.58	19.28	3.10	2.21	48.93	17.11	4.34	11.13
18	20.23	28.82	11.46	8.15	45.87	16.04	4.07	10.44
19	47.41	3.83	2.43	1.73	38.26	13.38	3.40	2.21
20	164.41	19.95	7.93	5.64	11.30	6.30	4.49	11.52
21	27.76	39.54	15.72	17.82	62.94	35.09	8.91	14.32

附圖9-16 家工作旅次產生吸引矩陣（P/A Matrix）

第四步驟：P/A Matrix 轉換為 O/D Matrix

欲將 P/A Matrix 轉換成 O/D Matrix 前，必須先進行各旅次目的別旅次發生時間分佈統計分析，分析過程依據家訪資料中個人每一旅次之出發時間與到達時間進行分析，可得各旅次目的別旅次發生時間分佈比率（附表 9-1），附表 9-1 中”時段”欄位之 0 表凌晨 0 點正至 1 點正的時段，1 表凌晨 1 點正至 2 點正的時段，依此類推，而”全日旅次比例”欄位，表示各時段旅次發生的百分比，至於”全日旅次離開比例”欄位，表示各旅次於某時段離開的比例”，”全日旅次到達比例”欄位，表示各旅次於某時段到達的比例，其他欄位之意義類似不再贅述，附表 9-1 的數據將作為 P/A Matrix 轉換為 O/D Matrix 的輸入項目，此工作運用 TransCAD 的 Planning-PA To OD 模組加以執行，執行的對話盒（Dialog Box）如 附圖 9-17，其輸出結果包括家工作、家非工作、家學校、非家的旅次起迄矩陣（O/D Matrix）（附圖 9-18 為家工作旅次範例），此階段獲得之 O/D Matrix 具方向性，下一階段必須利用屏

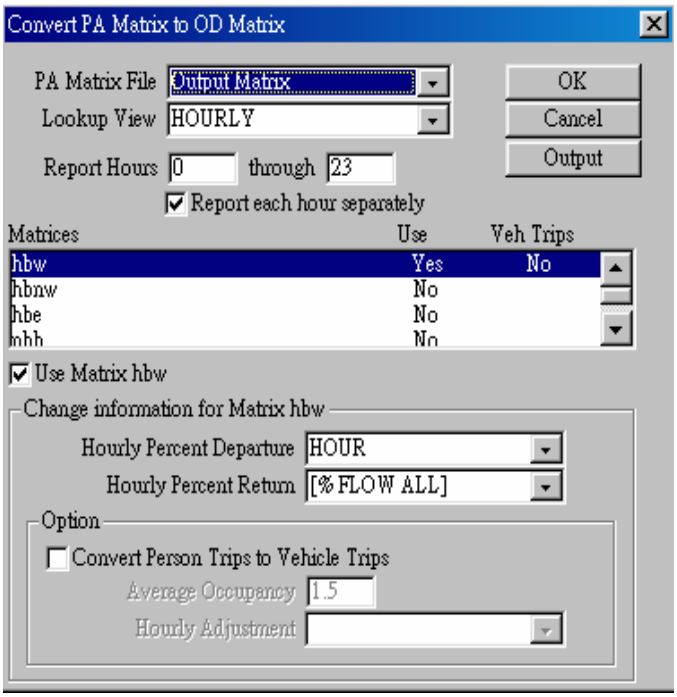
柵線與周界調查交通量進行屏柵線分析（Screenline Analysis），校估前述產出的 O/D Matrix。

附表 9-1 旅次目的別旅次發生時間分佈比率（含步行旅次）

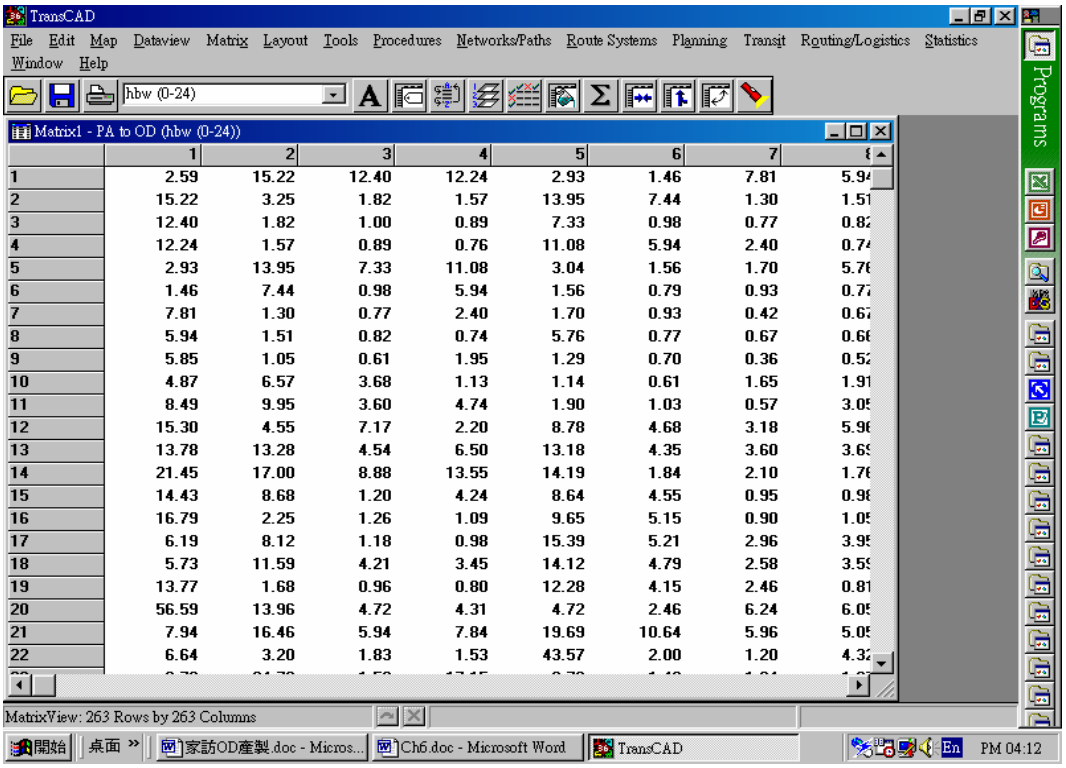
時段	全日 旅次比例	家工作 旅次比例	家非工作 旅次比例	家學校 旅次比例	非家 旅次比例
0	0.04%	0.15%	0.02%	0.00%	0.00%
1	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2	0.03%	0.07%	0.02%	0.00%	0.00%
3	0.06%	0.07%	0.07%	0.00%	0.00%
4	0.31%	0.81%	0.18%	0.18%	0.07%
5	1.17%	1.80%	1.01%	0.52%	1.36%
6	5.55%	3.60%	6.25%	9.32%	2.10%
7	20.90%	22.95%	15.13%	37.53%	20.49%
8	10.38%	12.08%	12.74%	2.62%	6.79%
9	5.96%	3.21%	8.50%	1.10%	6.85%
10	4.78%	2.37%	6.40%	0.47%	8.01%
11	3.69%	2.19%	4.48%	0.52%	7.13%
12	3.56%	3.35%	2.76%	2.10%	8.89%
13	1.73%	2.69%	1.39%	0.23%	2.98%
14	2.07%	1.38%	2.58%	0.23%	3.53%
15	4.10%	1.77%	4.94%	5.18%	3.94%
16	10.36%	5.19%	9.32%	20.86%	12.14%
17	11.70%	20.59%	6.88%	14.74%	10.25%
18	4.99%	7.28%	5.37%	2.44%	2.10%
19	2.96%	2.50%	4.53%	0.41%	0.61%
20	2.79%	2.54%	3.91%	0.41%	1.56%
21	2.04%	1.80%	2.73%	0.82%	1.15%
22	0.50%	0.85%	0.53%	0.18%	0.07%
23	0.33%	0.77%	0.25%	0.12%	0.00%

附表 9-1 旅次目的別旅次發生時間分佈比率（含步行旅次）（續）

時段	全日旅次離開比例	全日旅次到達比例	家工作旅次離開比例	家工作旅次到達比例	家非工作旅次離開比例	家非工作旅次到達比例	家學校旅次離開比例	家學校旅次到達比例	非家旅次離開比例	非家旅次到達比例
	0.05	0.07	0.12	0.18	0.02	0.04	0.00	0.00	0.02	0.03
1	0.03	0.04	0.06	0.08	0.01	0.02	0.00	0.00	0.07	0.03
2	0.03	0.03	0.09	0.06	0.01	0.01	0.00	0.00	0.00	0.05
3	0.07	0.04	0.14	0.11	0.04	0.01	0.00	0.00	0.03	0.00
4	0.22	0.11	0.29	0.16	0.28	0.11	0.05	0.02	0.20	0.10
5	0.73	0.48	0.81	0.57	0.94	0.67	0.31	0.04	0.35	0.29
6	4.71	1.94	3.10	1.18	3.34	2.27	11.10	2.88	1.57	0.81
7	9.91	11.34	13.78	13.20	6.16	6.32	11.95	19.64	8.37	8.18
8	3.87	4.32	3.12	5.18	5.96	5.17	0.92	1.67	3.65	3.20
9	3.27	3.54	1.44	1.78	5.97	6.45	0.21	0.21	4.61	4.19
10	2.45	2.82	0.96	1.22	4.28	4.94	0.07	0.16	5.29	5.41
11	1.95	1.89	1.48	1.01	2.58	2.96	0.59	0.14	4.31	4.60
12	1.32	1.77	1.14	1.58	1.19	1.58	1.21	1.62	3.15	4.02
13	0.87	0.72	1.22	1.11	0.83	0.62	0.10	0.08	1.73	1.33
14	1.04	1.00	0.81	0.87	1.41	1.28	0.28	0.15	2.05	2.32
15	2.50	1.46	1.17	0.88	2.78	2.03	3.93	1.03	2.80	2.05
16	5.97	4.82	4.61	1.76	4.06	4.35	12.10	10.51	5.42	4.92
17	5.93	6.80	10.54	10.90	3.01	3.18	4.99	8.06	4.83	5.71
18	1.69	2.86	2.01	4.37	2.14	2.32	0.61	2.01	0.74	1.72
19	0.94	1.16	0.79	1.18	1.60	1.75	0.04	0.21	0.39	0.40
20	0.97	0.94	0.71	0.72	1.63	1.63	0.32	0.10	0.20	0.40
21	1.01	1.04	0.84	0.86	1.29	1.48	1.04	0.76	0.12	0.10
22	0.34	0.62	0.49	0.67	0.37	0.64	0.16	0.67	0.08	0.12
23	0.13	0.19	0.28	0.37	0.10	0.17	0.02	0.04	0.02	0.02



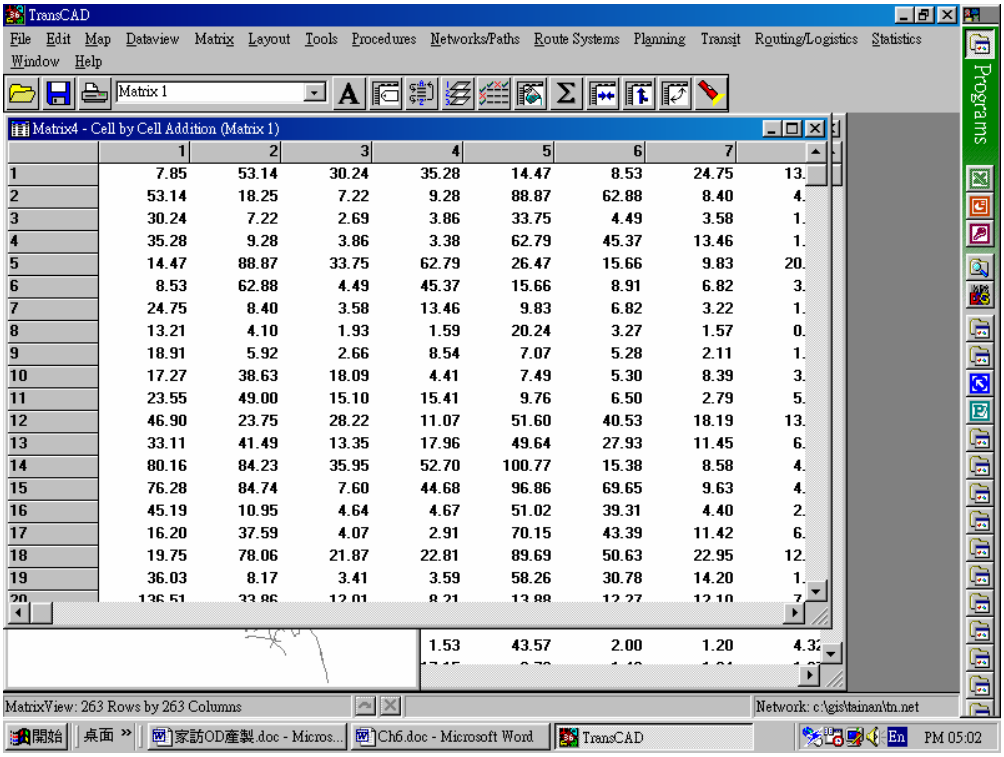
附圖9-17　P/A轉換為O/D操作畫面



附圖9-18　家工作旅次之O/D Matrix（未校估前）

第五步驟：旅次起迄矩陣（O/D Matrix）之校估

在運用前一步驟附表9-1”旅次目的別旅次發生時間分佈比率值”產製出各旅次目的之O/D起迄旅次矩陣後（此旅次矩陣具方向性，但為人旅次），並於進行路網指派前先利用各旅次目的別的平均乘載率（Occupancy，由家訪資料分析而得），將各旅次目的別O/D Matrix由人旅次轉換成車旅次，接著將各旅次目的O/D矩陣進行加總，加總後的O/D Matrix於嘉義生活圈路網進行路網指派的工作，路網指派是利用TransCAD的Planning-Traffic Assignment模組加以執行，關於指派方法乃利用”User Equilibrium Method” 進行指派，指派後的結果利用屏柵線與周界交通量調查值進行O/D矩陣的校估，此Screenline Analysis的工作利用TransCAD的Planning-Planning Utilities-Screenline Analysis模組加以執行，若各屏柵線路網指派的值與實際交通量調查值誤差在10%以上時，將調整第二步驟所產出的P/A Table，然後再重複第三至第五步驟，若指派後仍有屏柵線的誤差在10%以上時再重複第二至第五步驟，直到所有屏柵線路網指派的值與實際交通量調查值誤差在10%以內時停止。



附圖 9-19 校估後符合要求的O/D Matrix（僅為範例）