

第四章 土地取得可行性評估

4.1 土地使用現況分析

交通轉運中心之土地開發方式及可行性，取決於各用地土地權屬人配合程度，故權屬內容直接影響開發困難與否。本節討論各用地土地權屬內容，以作為開發方式及時期劃分原則之依據。

4.1.1 土地使用說明

研究區內之土地權屬調查，以權屬分析可概分國有、省有、市有、私有等四類。依謄本登記清查共計有 234.92 公頃，土地 7276 筆，其中公有土地 2298 筆 125.94 公頃，佔研究區內面積 53.6%；私有土地 4978 筆 108.98 公頃，佔研究區內面積 47.6%。就用地取得難易度區分，土地取得較易之公有地佔 1/2 強，未來開發可考慮先行開發公有土地，並以建設足夠的公共設施，擬定可行性的開發內容，以帶動其他私有土地開發意願，達到交通轉運系統優質化的目標。

4.1.2 可能用地現況使用調查

經本計畫調查，嘉義火車站週邊可能做為交通轉運中心用地包括，台鐵後站停車場用地、台鐵舊有員工宿舍、嘉義舊酒廠、國光客運嘉義站(前身為台汽嘉義站)及國光客運維修站(前身為台汽維修站)，相關土地資料如表 4.1-1 所示。

其中由於國光客運前身雖屬於公營單位，但現況已屬於民營企業，就用地之考量上，並不建議以私人土地之單獨開發方式，因此，就國光客運維修站而言，與嘉義火車站距離約 700 公尺，同時受到北興陸橋之阻隔，在交通轉運用地後續探討上並不納入，另一國光客運嘉義站，因與火車站相鄰，因此仍將納入合併開發之可能。

表 4.1-1 交通轉運中心可能用地資料統計表

基地項目	管理者	性質	使用面積	建蔽率	容積率	使用分區
台鐵後站停車場 用地	市政府	公有	6,659 m ²	-	-	廣場
	台鐵	公有	388 m ²	-	-	廣場
	國有財產局	公有	48 m ²	-	-	廣場
	私人	私有	5 m ²	-	-	廣場
台鐵舊有 員工宿舍	台鐵	公有	8,100 m ²	60%	240%	住二
	台鐵	公有	7,335 m ²	50%	250%	機關用地
嘉義舊酒廠	文建會	公有	37,489 m ²	60%	240%	住二
國光客運嘉義站	國光客運	私有	349 m ²	50%	250%	機關用地
國光客運維修站	國光客運	私有	11,466 m ²	50%	250%	機關用地

資料來源：本計畫整理。

一、「嘉義舊酒廠」

文建會將酒廠登錄為 80 餘年歷史建築，整區酒廠設備需保存維護。於 2002 年 6 月列入文建會挑戰 2008 國家重點發展計畫，全國五大創意文化園區之一，整個創意文化專用區屬於政府興建之重大設施，主管機關為文建會，由文建會負責開發及管理營運，本區並於 94.4.1 經送嘉義市都委會審查通過，現正進行計畫書修正預計送內政部核定。為兼顧發展區塊的完整性，變更計畫範圍除嘉義舊酒廠外，尚包括其東南側臨中山路圓環之部分私有土地，變更面積計 4.180 公頃，請參見表 4.1-1，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。

表 4.1-2 創意文化專用區案變更範圍土地權屬統計表

土地權屬		筆數	面積(m ²)	百分比(%)	備註
公有土地	國有	31	40,697	97.35	-
	市有	11	393	0.94	-
	小計	42	41,090	98.29	-
私有土地		23	714	1.71	所有權人計 15 人
合計		65	41,804	100.00	-

資料來源：嘉義市地政事務所，民國 93 年 5 月；本計畫彙整

為配合歷史建築保存之必要，創意文化專用區(創專 1)內經嘉義市政府指定為歷史建築物部分，建築物之使用變更、整建與維護，應經文化主管機關同意始得為之；非歷史建築物部分與其他工作物之新建、增建、改建、修繕、公共藝術品或戶外傢俱等相關設施，其改變應經文建會會同嘉義市政府進行都市設計審議同意後，始得為之。同時在創專一僅 A1 區容許停車場、立體停車場使用，其他區不允許做前述使用，同時 A1 不可作商業使用、公用事業辦公室所或公司行號辦公室，若欲規劃為交通轉運中心需進行再次變更之程序，請參見圖 4.1-1 所示。基於此一情況，在 93.5.10 由該為創意園區的規劃團隊向市長簡報後，已確認交通轉運中心不適宜納入園區規劃項目，由市長裁示另覓其他合適地點，因此，嘉義舊酒廠將排除在本計畫之可能用地。



圖 4.1-1 嘉義舊酒廠區位及未來規劃構想

二、台鐵後站停車場用地

嘉義站民國二十二年改建，為日據時代建築，民國八十三年及八十九年兩度站房整修，擴建公廁及前站新建採光罩迴廊等。嘉義站位於距基隆站起點 297.7 公里處，南離高雄 108.2 公里，行政地址為：嘉義市中山路 528 號，位處嘉南平原中心地帶。

台鐵後站停車場用地土地使用分區為廣場，現況規劃為停車場，屬竹圍子段。長約 120m、寬約 60m，面積約 7,100m²，現況土地多數為嘉義市政府所有。面臨 30 公尺的博愛路，並可藉由博愛路及友忠路向外服務，現況週邊之土地使用強度並不強，未來並有高鐵聯外之 BRT 路線及車站

規劃於廣場地區。由於廣場用地可適用立體多目標使用，因此作為停車場可被允許，但僅於地下使用，同時因鄰近車站，亦可作商業街之使用，惟若需於平面建置設施物，仍需經都市計畫變更之程序。



圖 4.1-2 台鐵後站停車場用地區位示意圖

三、國光客運嘉義站

國光客運嘉義站，位於黑金段地號：20-200(面積 107 m²)、20-148(面積 230 m²)、20-201(面積 12 m²)，合計面積為 349m²，地目為：建，使用分區機關用地，請參見圖 4.1-3 所示。所有權人為國光客運股份有限公司，並於 93.10.12 設定抵押於第一銀行，現況為國光客運嘉義站之發車使用，計有二席月台並有二席租予和欣客運，其使用之待發車空間係部分使用台鐵及嘉義市政府之土地，在道路系統上主要面臨林森西路（30m）及中山路（22m）。由於機關用地可適用立體多目標使用，因此作為停車場可被允許，但若作為商業使用，仍需經都市計畫變更之程序。

表 4.1-3 國光客運嘉義站用地土地權屬調查

街廓	地目	使用分區	面積	建蔽率	容積率	管理者
20-200	建	機關用地	107	50%	250%	國光客運
20-201	建	機關用地	12	50%	250%	國光客運
20-148	建	機關用地	230	50%	250%	國光客運
合計	-	-	349 m ²	-	-	-

資料來源：本計畫蒐集整理。

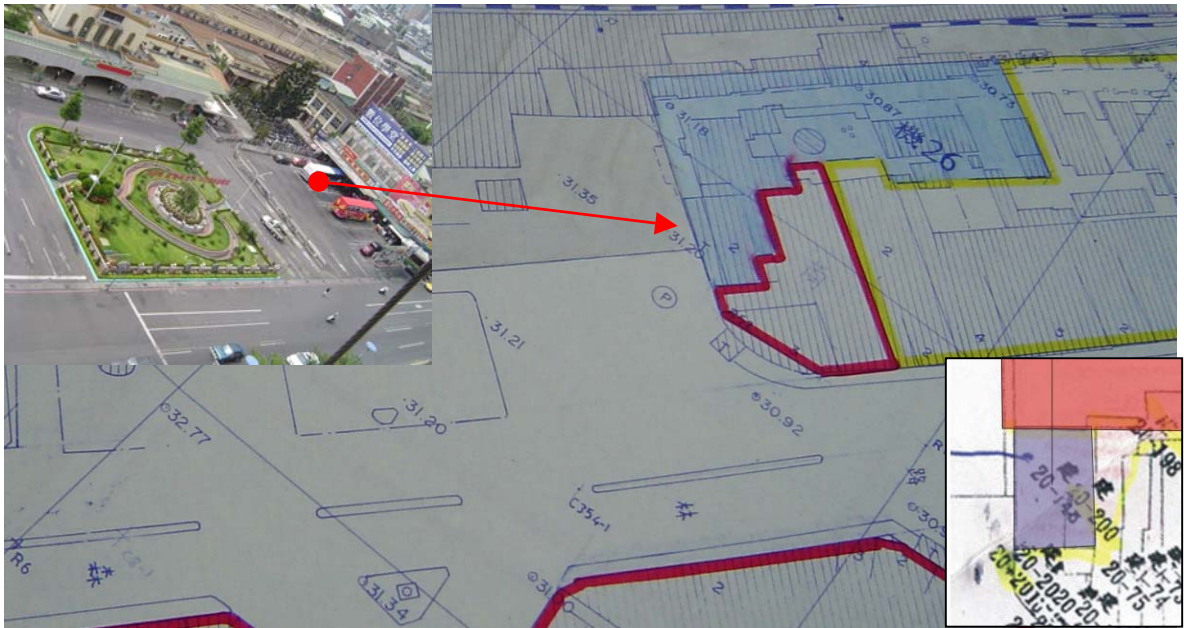


圖 4.1-3 國光客運嘉義站用地區位說明

四、台鐵舊有員工宿舍

台鐵舊有員工宿舍為黑金段地號：20-185 等 17 筆，面積 15,435m²，請參見表 4.1-4 及圖 4.1-4 所示，主要可分為二大區塊，區塊一主要作為站前第一停車場及工會辦公空間及員工使用，區塊二則約有 30~40 戶員工宿舍存在，尚未進行搬遷之處理。基地屬窄長型，地目主要為鐵，使用分區則包括機關用地(機 25、機 26)及住宅(住二)，土地屬於國有土地，管理者為台鐵。在道路系統上主要面臨中山路（25m）。住宅之用地並無法適用多目標使用方案，因此，仍需透過都市計畫變更之程序來進行。

表 4.1-4 台鐵舊有員工宿舍用地土地權屬調查

街廓	地目	面積(m ²)
109	建	61
20-120	建	2,240
20-121	建	9
20-122	建	7
20-169	鐵	3,441
20-170	建	110
20-171	建	631
20-172	建	3,096
20-173	建	10
20-185	鐵	1,026
20-189	鐵	1,977
20-190	鐵	750
20-196	建	153
20-197	建	559
20-198	建	67
20-17	建	1,157
21	鐵	141
全部面積(m ²)		15,435m ²

資料來源：本計畫蒐集整理。

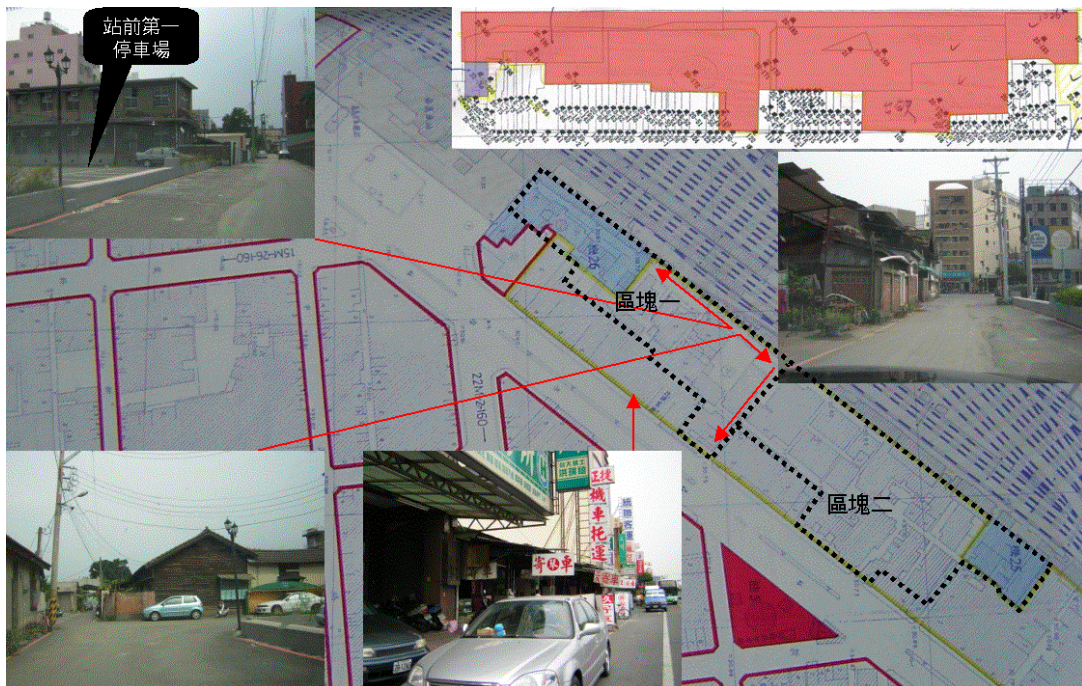


圖 4.1-4 台鐵舊宿舍用地區位說明

五、嘉義火車站

嘉義火車站現有面積約為 157,905 m²，現況照片請參見圖 4.1-5，土地使用分區為鐵路用地，管理者為台鐵，站內配置正線 6 股道，前站至後站間設有地下道一座並通至島式月台以利旅客通行，尚有跨過前後站之天橋一座以利附近居民利用，其中有一岸壁式月台東北端為阿里山森林鐵路專用股道，有關站內路線配置請參見圖 4.1-5，主要單位建物面積包括：1.嘉義工務段(7,100 m²)、2.嘉義電力段(1,850 m²)、3.嘉義電務分駐所(375 m²)、4.嘉義號誌分駐所(135 m²)、5.嘉義貨運服務站(900 m²)、6.警務段嘉義分駐所(224 m²)、7.嘉義站(8,448 m²)、8.檢車段(477 m²)、9.機務分段(14,950 m²)、10.嘉義站站場(122,900 m²)。



圖 4.1-5 嘉義火車站現況照片圖

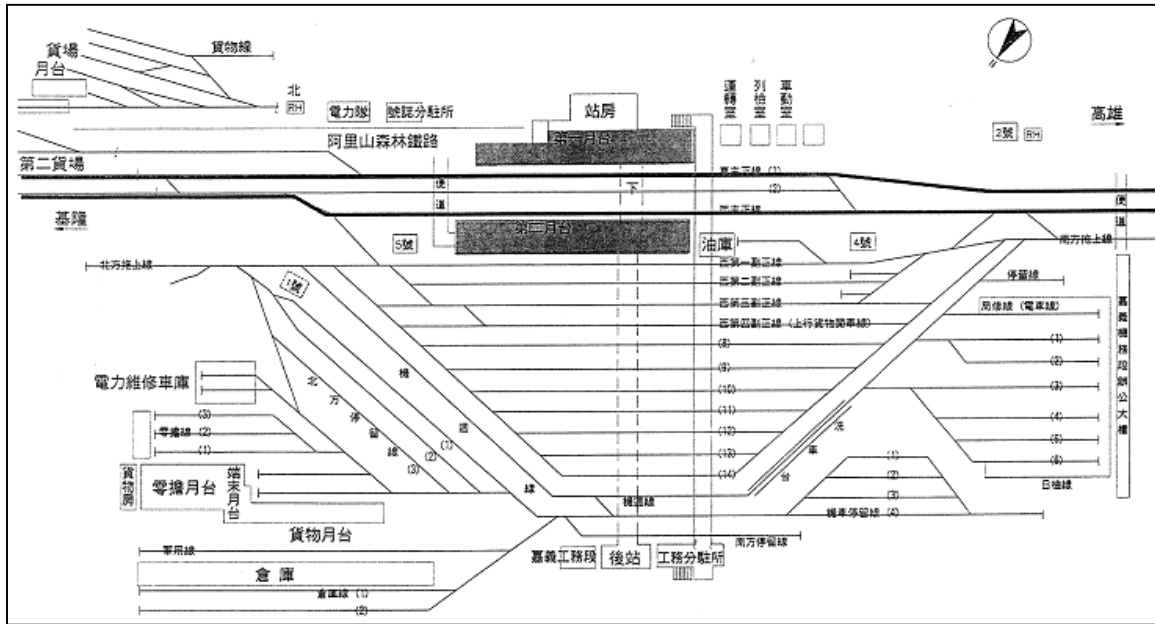


圖 4.1-6 嘉義火車站站內路線配置圖

4.2 公告現值及拆遷補償查估

一、可能用地公告現值

嘉義地區地價，以嘉義車站前中山路—林森西路，文化路與垂楊路之間形成的三角區域文中心商業區，地價最高，而該區外圍的住商混合區（大多為住宅區），地價則為次之，但無論任何區段之地價，嘉義地區鐵路東側地價大多較西側高，實乃鐵路貫穿市區，將市區一分為二，為地區阻隔所致，因此嘉義地區交通轉運站用地對鐵路兩側沿線的地價定有所相當大的影響。有關嘉義市交通轉運中心可能用地公告現值如表 4.2-1 所示。

依促參法規定，交通轉運中心之主辦機關可為交通部或嘉義市政府，並得授權所屬機關（構）執行之，就國內現有鐵路高架化工程，因工程龐大且涉及單位複雜，因此皆由中央單位為主辦機關。對於交通轉運中心之推動，則多涉及地方事務，因此一般皆為地方政府為主辦單位，因此嘉義市政府為需地機關，但因公有土地須經撥用程序後管理機關才具管理權責，因此若以土地使用同意書方式辦理者，無法以前述方式提供民間機構使用，故無法取代撥用之程序。由於台鐵舊有員工宿舍屬於台鐵所有，為國有性質，需地機關對於該用地取得需循有償撥用程序，亦即以公告現值來取得，因此欲取得此一用地將近需花費 4 億元。

另外國光客運因屬民營企業，因此仍需依促參法規定以協議價購或徵

收方式處理，若以公告現值加上四成計算，欲取得此一用地將近需花費 0.76 億元。但因其面積過小無法單獨使用，因此可附帶於台鐵舊有員工宿舍之開發中或單獨自行開發，並不一定需納入此一開發中。

二、台鐵舊有員工宿舍拆遷補償

台鐵舊有員工宿舍現尚約有 30~40 戶配住戶，因此若要利用本用地作為交通轉運中心，有關宿舍之處理是一問題。行政院為強化國家資產管理，有效處理國有眷舍房地（以下簡稱眷舍房地）「中央各機關學校國有眷舍房地處理要點」（92.12.10）。依該要點第 8 點：各機關學校管理位於都市計畫商業區、住宅區、工業區及非都市土地使用編定種類為甲、乙、丙、丁種建築用地之眷舍房地，於九十三年一月一日至九十五年十二月三十一日，依第四點、第五點規定報送執行機關申辦騰空標售案件，該眷舍之合法現住人，自行政院核定之日起三個月內自行遷出者，由執行機關按核定騰空標售當期眷舍基地持分公告地價總價百分之三十給予一次補助費；其未達新臺幣二十四萬元者，以二十四萬元計，最高不得逾新臺幣一百五十萬元，由各機關學校造具審查合格具領清冊送執行機關請領。

因此，若欲取得本用地，可由台鐵提報，透過行政院核定騰空標售方式來解決現有宿舍用地問題，若以每戶約需 150 萬元計算，合計拆遷補償即需 5000 萬元以上，惟若此一方式標售，嘉義市政府未必能透過標售方式取得此一土地。另一方式為在 95.12.31 後由台鐵循訴訟程序辦理，但此一方式預期會面臨壓力。

表.4.2-1 嘉義市交通轉運中心可能用地公告現值表

計劃用地	地段及地號	筆數	公有地(現值)	
			面積(m ²)	總計(仟元)*
台鐵後站停車場	竹圍子段：0142~0148、0150 等	95	7,100	324,470
台鐵舊有員工宿舍	黑金段：109、20-120~122、20-169~173、20-185、20-189、20-190、20-196、20-197、20-198、20-17、21	17	15,435	397,914
嘉義舊酒廠	黑金段：26、26-38、26-39、26-40、26-42、26-44、26-46、37	8	37,489	2,249,340
國光客運嘉義站	黑金段：20-200、20-148、20-201	3	349	54,444

註：因各用地公告現值不一，因此為概算數字，未來待用地確定後再詳細調查。
資料來源：本計畫調查整理。

4.3 用地初步篩選

4.3.1 用地評選流程與評估準則

客運交通轉運中心的開發規模與功能型態，均影響開發方式與經營管理策略之研擬與評估。本計畫係屬嘉義市客運交通轉運中心之開發計畫，以提供足夠的客運交通服務場站能量為主要開發目標。然為因應現時需求及未來整體大眾運具市場變化，將初步評選較可能用地在分期開發的適宜性，以避免因大面積用地取得不易或其他如交通衝擊過大等因素造成計畫無法落實推動。為能順利取得開發用地，本計畫依循相關規劃的經驗制定評選流程與評估準則。用地評選作業流程如圖 4.3-1 所示，各階段之工作內容說明如下：

一、區位篩選原則

依本計畫可能用地為現有台鐵嘉義車站及其週邊區域，空間區位包括嘉義舊酒廠部分用地、台鐵後站停車場用地、國光客運嘉義站、台鐵舊有員工宿舍等車站前東側台鐵用地，考量到局部組合，因此就區位而言，可分為三大區塊，亦即後二者可同時屬於一區塊。

另一方面，可能用地之選擇將包括所謂臨時性位址與永久性位址，由於嘉義市鐵路高架化之可行性評估階段正在進行，故臨時性位址應屬於高架化完成前，永久性位址則需與高架化併同考量。為便於後續階段之用地篩選與評估，對於臨時性與永久性位址將做以下區別(如表 4.3-1)：

二、初步篩選因子說明

依交通部運研所「高雄都會區公路客運轉運中心之規劃」，在進行區位研選時係採二階段方式，首先進行初步篩選，將明顯不適用之用地排除，後續再對候選用地進行細部評估。在第一階段篩選因子上，係採「避免產生反向旅次」、「用地面積」、「與交流道距離」、「面臨道路寬度」及「用地取得難易」等條件。第二階段則接著以「與重大旅次吸收源距離」、「銜接重大交通建設」、「配合重大經濟建設」及「可行性」等條件做為優先次序之評選因子。最後根據評選結果之優先順序，選擇交通轉運中心之優先區位及替選方案。

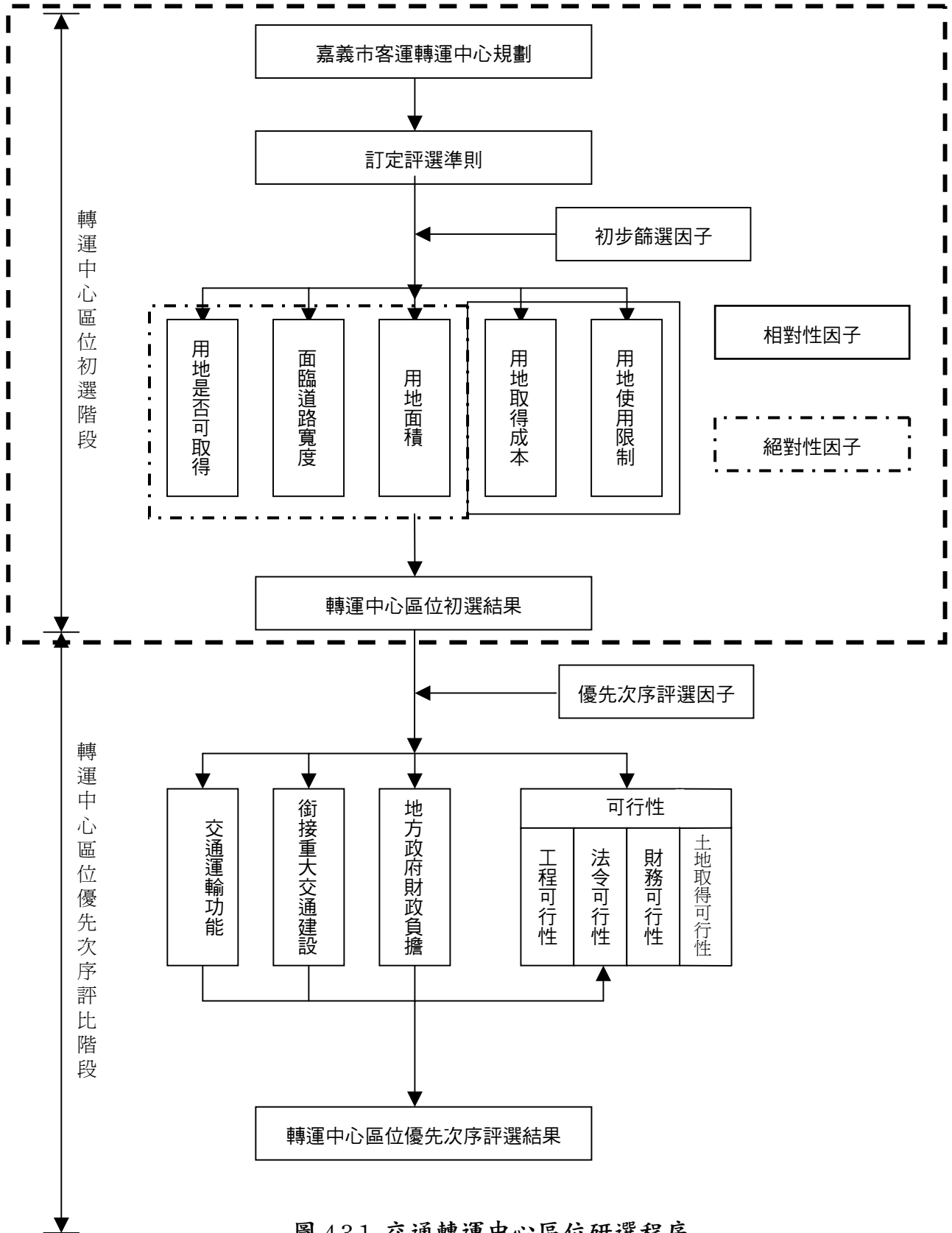


圖 4.3-1 交通轉運中心區位研選程序

表 4.3-1 交通轉運中心臨時性位址與永久性位址特性比較

	先期性位址	永久性位址
營運時程	短則 5-10 年，長則依高架化完成時間	一般至少 30~50 年
服務規模	至少滿足現有需求或短期需求	長期目標年需求
用地屬性	現有易取得之閒置公有土地，變更及拆遷較少者	可透過專用區整體規劃
整合功能	整合現況部份運具	朝向運具整合多樣性
民間參與	營運期及規模不易吸引民間參與	易結合商業較有利基
運量需求	94 年高鐵通車後，本區運輸旅次下降	長期運輸旅次逐漸回升
用地規模	單純交通使用，樓地板面積較小與強度較低	配合商業使用，樓地板面積需較多及強度較高
建議方向	三大區塊納入評選 以政府投資興建為主，OT 可考量	高架化後與台鐵車站交通轉運中心開發 推動民間參與興建投資，BOT 方式

資料來源：本計畫整理。

由於計畫可能用地位集中，「避免產生反向旅次」、「與交流道距離」因子並不適用，但由於可能用地位址包括臨時性與永久性，建議以「土地使用分區」、「用地取得成本」來取代，就臨時性位址而言，一旦土地使用分區不適宜規劃轉運中心，同時在變更程序上時程過久，或是需要花費過多成本以取得土地，將不符效益，請參見表 4.3-2。

現就初步篩選因子說明如下：

1. 用地面積

由於交通轉運中心包含月台、售票亭、候車室...等設施，所需之基地面積有所限制，因此參考 5.1 節中，利用未來年都會區公路客運旅運需求預測，估計設置交通轉運中心情況下之場站面積做為篩選條件，將不符最小需求面積 0.6 公頃之用地刪除。

2. 面臨道路寬度

交通轉運中心之設置將衍生大量車流，亦將對該地區之交通造成衝擊，而如何降低因交通轉運中心之設置所衍生之交通問題，為區位研選之重要因素。為避免因交通轉運中心鄰近道路容量不足，形成另一交通瓶頸，交通轉運中心面臨之主要道路路寬至少需為 20 公尺，讓大型車進出場站時，道路上仍能維持 2 個通暢車道，以降低交通衝擊與確保客

運車輛進出安全。

3. 用地取得成本及困難度

由於交通轉運中心所需土地面積大，為減少土地取得成本及降低土地取得的困難度，儘可能選擇公有土地集中的區域，作為設置客運交通轉運中心的地點。

4. 土地使用限制較少

本計畫研究範圍內，可能用地包括國有財產土地、台鐵用地、國光客運用地、市府用地等，而其地目尚包括有廣場用地，因此，對於土地限制較少者較能提供規劃的空間。

表 4.3-2 用地評估準則體系表

目標	指標	評估準則	評量方式
交通轉運中心	用地面積	用地面積大小	需達最小需求面積 0.6 公頃用地。
	道路寬度	面臨道路寬度	道路路幅寬度 20 公尺以上
初步	用地取得	用地未被指定使用	未被列為其他重大經建用地
		土地取得難易	需經撥用、徵收或有地上物需拆遷補償
優先	取得成本	土地取得成本	依公告現值總額計算
建議位址	使用限制	土地使用彈性	土地使用分區可使用或需經都市變更程序

資料來源：本計畫整理。

4.3.2 交通轉運中心區位初步篩選

一般而言，土地取得問題往往影響計畫可能用地之推動，由前述之土地取得可行性分析，現整理如表 4.3-3，除嘉義舊酒廠已從可能用地排除外，國光客運嘉義站則列為配合台鐵員工舊宿舍用地(惟該用地亦可單獨不納入整合開發)，因此就可能用地而言，僅餘台鐵舊有員工宿舍用地、後站廣場用地及嘉義火車站，其中後站因需配合鐵路高架化之推動同時主辦單位應屬中央，因此該用地將列為交通轉運中心永久性用地，至於前二者則列為先期性交通轉運中心的後續考量用地，有關綜合評估如表 4.3-4 所示。

表 4.3-3 交通轉運中心用地優缺點分析

區位	優點分析	缺點分析
嘉義舊酒廠	<ol style="list-style-type: none"> 1.鄰近嘉義火車站前站，與現有搭乘習慣較相似。 2.鄰近公車處之客運站亭，轉乘方便性較高。 3.配合嘉義舊酒廠其他用地整體規劃，有利於提昇整體搭乘環境及方便性。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.現況用地已變更為「創意文化專用區」，僅 A1 可容許停車場、立體停車場使用，但不可作商業、辦公室使用，面積約 7000m²，面積較不足，同時也限制轉運站設施規劃。 2.區位位於中山路且鄰近火車站，對於站前交通改善幫助較小；同時本區與火車站尚距離約 150 公尺，轉乘方便性較低。 3.本區屬於國有財產局所有，需採有償撥用，土地取得成本較高。 4.轉運運具僅限於公路客運，功能較低。 5.93.5.10 規劃團隊向市長簡報後，確認交通轉運中心不適宜納入園區規劃項目。市長裁示另覓其他合適地點。
台鐵舊有員工宿舍	<ol style="list-style-type: none"> 1.鄰近嘉義火車站前站，同時與現有各國道客運場站區位相近。 2.與嘉義火車站直接相連，在乘客動線上較順暢與方便。 3.整體區塊面積約為 11,600m²，在規劃容量上較充裕。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.現況用地屬於台鐵用地，多數為住宅區，部分為機關用地，在使用上需進行都市計畫變更，所需時程較長。 2.現況用地仍有約 30 多戶員工眷屬宿舍未搬遷，尚需透過協調與提供補償費用，若以每戶約 150 萬元，即需達約 5000 萬元，經費龐大。 3.台鐵現有未搬遷之宿舍，在民國 95 年以後需採訴訟來要求，其時程需納入考量。 4.需採有償撥用，土地取得成本約需 4 億元，對於市府財政是一大負擔。 5.轉運運具僅限於公路客運，功能較低。
國光客運場站	<ol style="list-style-type: none"> 1.鄰近嘉義火車站前站，同時與現有各國道客運場站區位相近。 2.與嘉義火車站直接相連，在乘客動線上較順暢與方便。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.基地面積不到 400m²，無法單獨為交通轉運中心使用，須需與台鐵舊宿舍共用。 2.現況用地屬於國光客運（已抵押於第一銀行），國光客運已屬於私人企業，因此用地取得需採協議價購，無法採撥用方式。土地取得成本約需 0.5 億元，對於市府財政是一負擔。

表 4.3-3(續) 交通轉運中心用地優缺點分析

區位	優點分析	缺點分析
台鐵後站停車場用地	<ol style="list-style-type: none"> 1.位於嘉義火車站後站，區位交通條件頗佳，有利於紓解前站道路交通問題，並帶動後站發展。 2.與高鐵 BRT 車站可以整合，同時若與台鐵車站可以共構，將有利於整體交通運輸以及交通轉運中心功能的完整。 3.整體區塊面積約為 7,100m²，在規劃容量上尚可以符合基本需求，若與台鐵其他設施或用地能整合規劃更佳。 4.現有用地屬於廣場，且為市府所有，用地取得或成本問題最小，未來可朝向多目標使用。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.現況用地面積若欲提供更多客運服務，需利用週邊台鐵其他設施或用地，因此，在使用上需與台鐵協調。 2.現況用地為停車場，若設置交通轉運中心需另提供停車空間。 3.現有公路客運路線需重新調整，民眾需重新習慣使用。
台鐵火車站	<ol style="list-style-type: none"> 1.位於嘉義市中心區，區位交通條件最佳，有利於整體交通之服務 2.整體區塊面積為 157,905m²，在規劃容量足夠配置需求。 3.可含納高鐵 BRT、市區公車、國道客運及地方客運，將大眾運輸有效整合營運。 4.配合鐵路高架化，改造嘉義市中心區風貌，提供地區發展新契機。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.交通轉運中心用地需配合鐵路高架化工程，其時程恐無法配合市府短期間之需求。 2.鐵路高架化工程之主辦單位為中央，市府之主導性較低。

資料來源：本計畫整理。

表 4.3-4 交通轉運中心區位研選程序

指標	評估準則	嘉義舊酒廠	員工宿舍	國光客運	後站廣場	台鐵火車站
用地面積	用地面積大小	○	○	×	○	○
道路寬度	面臨道路寬度	○	○	○	○	○
用地取得	用地未被指定使用	×	○	○	○	○
取得難易	土地取得難易	難	中	難	易	專用事業
	土地取得成本	高	高	中	無	-
使用限制	土地使用彈性	需變更	需變更	適用多目標	適用多目標	高

註：○屬於可接受的絕對因子，×則代表用地將因此項而被完全排除者。

資料來源：本計畫整理。