

嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區

周邊景觀規劃設計

結案報告書



嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計



委託單位:嘉義市文化局

規劃單位:朝陽科技大學

.....尋獲嘉義牆外生命力



中華民國九十五年十二月

中華民國九十五年十二月

目錄

Chiayi City

第一章 緒論

第一節	規劃緣起.....	1-1
第二節	規劃範圍.....	1-2
第三節	規劃內容與流程.....	1-3
第四節	規劃目標.....	1-6

第二章 城市背景與基地分析

第一節	嘉義市城市背景.....	2-1
第二節	相關計畫與法令研析.....	2-10
第三節	基地環境涵構分析.....	2-26
第四節	現況調查與課題對策.....	2-33

第三章 整體規劃構想

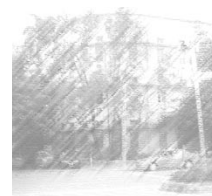
第一節	規劃定位與構想.....	3-1
第二節	重點景觀改善區研擬.....	3-6
第三節	設計說明與配置.....	3-12
第四節	示範區景觀管制規範.....	3-19
第五節	導覽指標系統.....	3-22

第四章 執行機制與經營管理計畫

第一節	分期分區發展計畫.....	4-1
第二節	執行機制.....	4-5
第三節	經營管理計畫.....	4-11

附錄

附錄一	相關會議彙整.....	
附錄二	國內外案例研析.....	
附錄三	相關計畫探討與分析.....	
附錄四	工作團隊.....	
附錄五	參考書目.....	



圖目錄

Chiayi City

圖 1-1	規劃範圍圖.....	1-2
圖 1-2	工作執行流程圖.....	1-5
圖 1-3	規劃目標架構圖.....	1-6
圖 2-1	嘉義市航照圖.....	2-1
圖 2-2	嘉義市自然環境圖.....	2-2
圖 2-3	諸羅城變遷圖 (1)	2-4
圖 2-4	嘉義城變遷圖 (2)	2-4
圖 2-5	歷次嘉義市區改正範圍示意圖.....	2-5
圖 2-6	嘉義市交通廊道分布圖.....	2-8
圖 2-7	嘉義地區概念發展圖.....	2-10
圖 2-8	嘉義市歷年城鄉新風貌地區分佈圖.....	2-16
圖 2-9	嘉義市火車站周遭土地使用分布圖.....	2-26
圖 2-10	嘉義市火車站周遭交通系統分布圖.....	2-27
圖 2-11	嘉義市火車站周遭植栽系統分布圖.....	2-28
圖 2-12	林森西路街道剖面圖.....	2-28
圖 2-13	中山路街道剖面圖.....	2-29
圖 2-14	嘉義市火車站周遭重要節點系統分布圖.....	2-29
圖 3-1	規劃構想定位示意圖.....	3-1
圖 3-2	活動形式示意圖.....	3-2
圖 3-3	概念示意圖 (1)	3-3
圖 3-4	全區平面配置圖.....	3-3
圖 3-5	諸羅廣場模擬示意圖.....	3-4
圖 3-6	資訊之牆模擬示意圖.....	3-4
圖 3-7	藝文廣場模擬示意圖.....	3-5
圖 3-8	藝文之牆模擬示意圖.....	3-5
圖 3-9	站前廣場鳥瞰圖.....	3-6
圖 3-10	站前空間使用現況比例分析圖.....	3-7
圖 3-11	舊酒廠文化園區圍牆使用現況圖.....	3-10
圖 3-12	嘉義縣公車站體模擬示意圖.....	3-12
圖 3-13	綠美化模擬示意圖.....	3-13
圖 3-14	全區平面配置圖.....	3-14



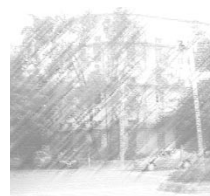
圖 3-15	概念模擬示意圖 (2)	3-15
圖 3-16	概念模擬示意圖 (3)	3-16
圖 3-17	藝文廣場全區平面配置圖	3-16
圖 3-18	藝文廣場全區立面圖	3-17
圖 3-19	藝文廣場全區剖面圖	3-17
圖 3-20	概念模擬示意圖 (4)	3-18
圖 3-21	概念模擬示意圖 (5)	3-18
圖 3-22	店招形式示意圖	3-20
圖 3-23	指標形式示意圖	3-23
圖 4-1	分期分區發展示意圖	4-2
圖 4-2	社群資源架構圖	4-4
圖 4-3	執行機制流程圖	4-7
圖 4-4	行政管理關係示意圖	4-8



表目錄

Chiayi City

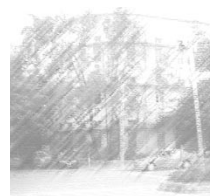
表 2-1	上位計畫彙整表	2-11
表 2-2	相關計畫整合表	2-13
表 2-3	相關城鄉風貌計畫彙整表	2-15
表 2-4	人行道相關法規分類	2-17
表 2-5	中央法規或其他縣市之自治條例與嘉義市條例之比較	2-23
表 2-6	現況調查索引表	2-34
表 2-7	A1、中山路【嘉義舊酒廠文化園區側】	2-35
表 2-8	A2、中山路【舊菸酒公賣局側】	2-36
表 2-9	B1、中山路【車站左側商業帶】	2-37
表 2-10	B2、中山路【日式木造房屋】	2-38
表 2-11	C1、中山路【火車站側】	2-39
表 2-12	C2、中山路【三叉路口段】	2-40
表 2-13	D1、林森西路【中山路至北榮街】	2-41
表 2-14	D2、林森西路【電子商業街側】	2-42
表 3-1	方案優缺點對照表	3-22
表 4-1	分期分區活動導入計畫表	4-3



照片目錄

Chiayi City

照片 1	火車站前商業區	2-6
照片 2	文化路商業區	2-6
照片 3	吳鳳北路商業區	2-6
照片 4	建國六村	2-7
照片 5	建國五村	2-7
照片 6	玉山二村	2-7
照片 7	後湖工業區	2-7
照片 8	火車站	2-26
照片 9	酒廠文化園區	2-26
照片 10	菸酒公賣局	2-26
照片 11	(A)菸酒公賣局客運停靠站	2-27
照片 12	(B)嘉義縣公車站	2-27
照片 13	(C)國光客運站	2-27
照片 14	(D)統聯客運站	2-27
照片 15	火車站前迴轉道	2-27
照片 16	計程車排班道	2-27
照片 17	火車站前廣場	2-28
照片 18	酒廠文化園區週邊大王椰子	2-28
照片 19	分隔島植栽	2-28
照片 20	嘉義火車站大門	2-30
照片 21	火車站廣場	2-30
照片 22	火車站前公車亭	2-30
照片 23	舊菸酒公賣局大門	2-31
照片 24	舊菸酒公賣局牆面	2-31
照片 25	舊菸酒公賣局一景	2-31
照片 26	舊酒場園區內部 (1)	2-32
照片 27	舊酒場園區內部 (2)	2-32
照片 28	舊酒場園區內部 (3)	2-32
照片 29	人行道遭機車佔據	2-33
照片 30	電箱與人行道並齊	2-33
照片 31	人行道遭店家佔據	2-33



第一章 緒論

第一節 規劃緣起

嘉義市擁有豐富的歷史建物與文化地景，位於嘉義市中心區的嘉義火車站，為嘉義市歷史景觀軸帶與文化創意軸帶的交會點，更是嘉義市城市意象與記憶的主要入口；然而周邊地區整體景觀發展意象模糊，未能落實地方景觀的自明性。本案的計畫範圍為一軸線空間，而嘉義火車站與嘉義酒廠文化園區之間缺乏有效的聯繫，因此文化創意活動的成效與城市空間風貌、社會以及經濟發展未能觸發彼此之間的互動與激盪。

嘉義舊酒廠文化園區位於嘉義市中山路、民族路、與新民路交界路口，酒廠後方為縱貫鐵路，東北側與嘉義火車站相鄰，位於嘉義市區商業活動頻繁地區。園區面積共 3.985 公頃，與台北酒廠、台中酒廠不同的是，嘉義酒廠建築是延中央道路兩側分佈，呈現城市街道般的空間感。園區定位為雲嘉地區創意文化產業平台，現已持續透過各類文化活動的舉辦，醞釀與累積園區的發展潛能。文建會已於 2005 年年底委託徐裕健建築師事務所進行園區內的工程規劃與施工，且嘉義市府團隊已陸續提出改造嘉義市火車站及其周邊空間利用的相關工程計畫，包括「嘉義市區鐵路高架捷運化工程」、「嘉義火車站大眾運輸轉運中心設置計畫」、「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」、「嘉義市都市導覽系統」等，為該地區的城市景觀與風貌提供一轉變的契機。

第二節 規劃範圍

本規劃範圍主要位於嘉義市火車站前，涵蓋林森西路至中山路嘉義舊酒廠文化園區之道路兩側公共及商業空間，詳圖 1-1 所示。

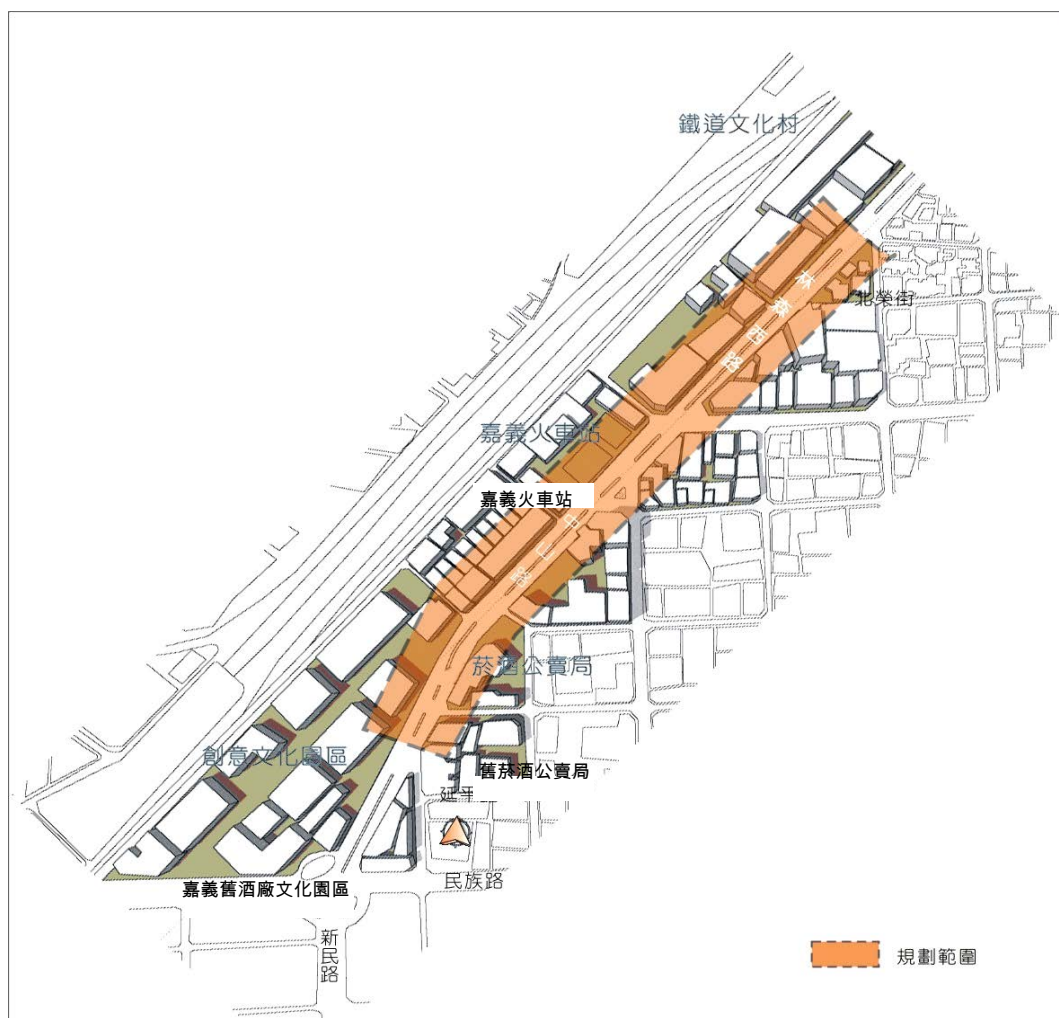


圖 1-1 規劃範圍圖

第三節 規劃內容與流程

壹、規劃內容

(一) 規劃方案之研擬及其修正

(二) 環境現況調查與基地分析

- (1) 基地現況之測繪
- (2) 環境調查與文獻資料整理分析
- (3) 計畫範圍街廓現況調查分析
- (4) 計畫範圍地籍及土地使用現況調查
- (5) 計畫範圍人文地理特色、交通狀況調查
- (6) 設計階段地形測量

(二) 相關計畫、法令與案例分析

(三) 景觀規劃構想

- (1) 基本設計，包括基本設計圖及綱要規範等
- (2) 現有地上物處理
- (3) 景觀規劃準則
- (4) 指標系統、導覽及識別系統設計
- (5) 分期分區計畫

(四) 民眾座談會

(五) 示範點細部設計

(六) 管理維護計畫 - 經營管理方式之規劃與相關配套機制規劃

(七) 開發財務計畫

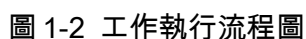
(八) 施工計畫

- (1) 施工圖樣之繪製 (含平面圖、剖面詳圖、細部設計及其他相關之附屬設計圖說等)
- (2) 施工說明書之製作 (含工程規範、施工說明書、工期計算、工程使用材料、維修說明及說明等)
- (3) 工程預算之編列 (含單價分析表、工程數量計算表等)
- (4) 提供招標用之施工說明書、單價分析表及設計圖說，擬訂施工計劃及施工進度分析、編擬招標文件

- (九) 辦理工程管線調查及管線單位協調會
- (十) 研擬重點景觀區之規劃與指定策略與方案
- (十一) 民眾參與活動
- (十二) 結案成果報告書
 - (1) 規劃設計成果報告書
 - (2) 民眾參與活動之相關文宣品
 - (3) 工程預算書
 - (4) 設計詳圖

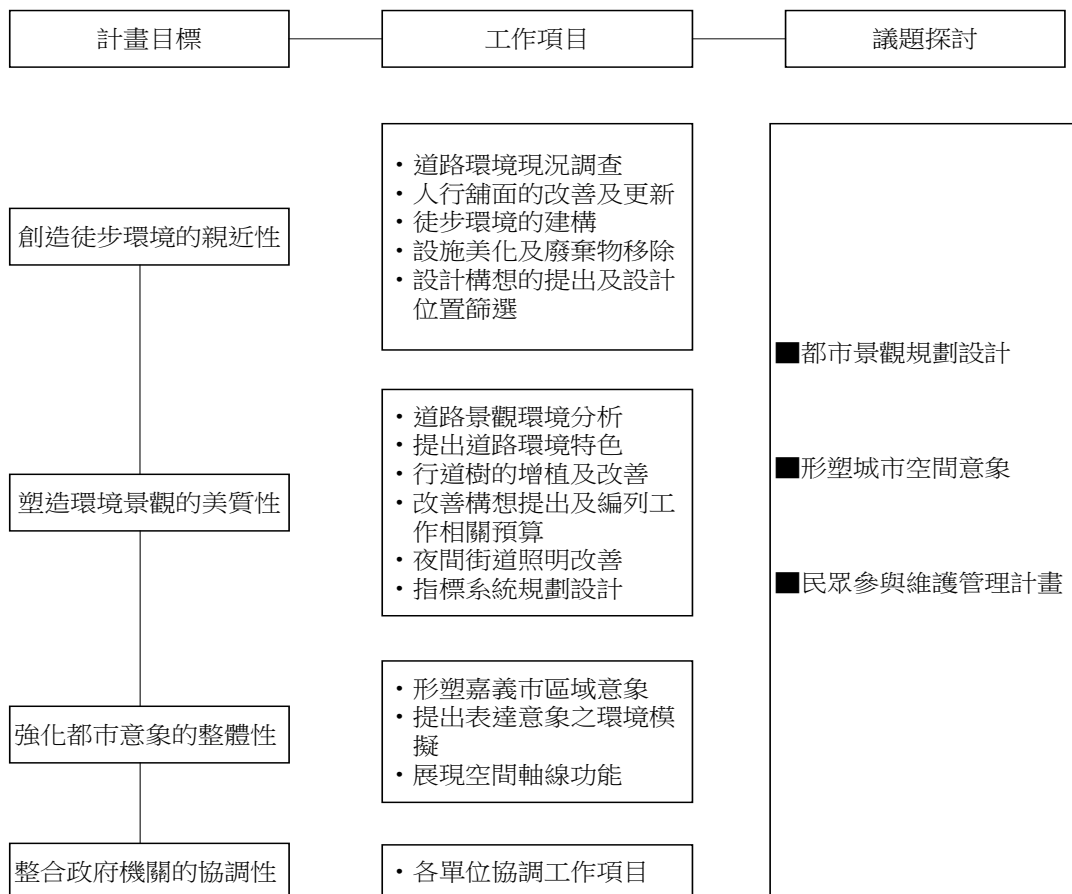
貳、規劃流程

本案執行流程分成三階段進行操作，第一階段的工作著重於基地現況調查與相關資料蒐集研析，第二階段的工作著重於建立與整合各相關計畫，並且提出本規劃案之定位，第三階段將提出重點景觀改善區，進行可行性評估，做為本案示範點並繪製細部設計圖說，以及爾後相關執行機制之配套措施研擬，詳圖 1-2 所示。



第四節 規劃目標

為有效改善都市節點景觀之銜接，並形塑嘉義市城市空間意象，本計畫進行嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計，使現有空間活化都市空間意象，配合夜間照明、指標系統、導覽設施及識別系統等導引系統之設計，以都市街區景觀更新為目的，為嘉義市帶來具有整體性和地方特色之都市意象，不僅是景觀工程的規劃設計，更是一種都市意象有機成長的過程；藉由與嘉義市政府、文建會以及計畫範圍內居民的溝通協調，為嘉義市民參與城市景觀變遷的學習與省思。其效益將可從時間面與空間面上拓延而出，配合鄰近區塊不同時節的活動模式，相信這樣的效益可以是持續的，也是一個值得永續去經營的。在未來發展上，將採取有效的行銷策略方式，使在地居民形成共識與願景參與嘉義市的發展。規劃目標架構圖，詳圖 1-3 所示。



第二章 城市背景與基地分析

第一節 嘉義市城市背景

本規劃範圍主要位於嘉義市火車站前之重要交通幹道，涵蓋林森西路至中山路嘉義舊酒廠文化園區之道路兩側空間。然本計畫希望透過對嘉義市城市脈絡之探討，自然與人文的資源調查，整體性的都市涵構將其調查範圍區分為八區，並且依據道路使用情形、周邊環境現況進行道路涵構調查與分析。

壹、地理位置及範圍

嘉義市的絕對位置的中心約在東經 120.27 度，北緯 23.29 度，位於台灣西南部嘉南平原約北側偏東。北回歸線經過本市南邊約一公里處，因此在氣候上本區域恰屬亞熱帶與熱帶的交界。嘉義市東西寬 15.8 公里，南北長 10.5 公里，面積約 60 平方公里，是臺灣面積最小的省轄市，詳圖 2-1 所示。



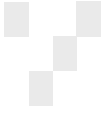


圖 2-1 嘉義市航照圖

貳、自然環境分析

嘉義市座落於嘉南平原上，稍北偏東的位置，八掌溪和牛稠溪南環北繞，東倚玉山山脈和阿里山山脈，山脈西側的山麓丘陵一直施灩到市境的東部，而由市境的中部開始向西展開廣闊的嘉南平原，所以嘉義市在地形上是介於平原與山地間的交界地帶。

市境的啟明路以西是嘉南平原的一部份，平均高度不到 30 公尺，這一廣闊的沃野，早期即吸引漢人到此耕墾，是今日嘉義市的主要建成區所在、西部邊緣則分佈若干農田，屬於嘉義主要農業生產區，詳圖 2-2 所示。

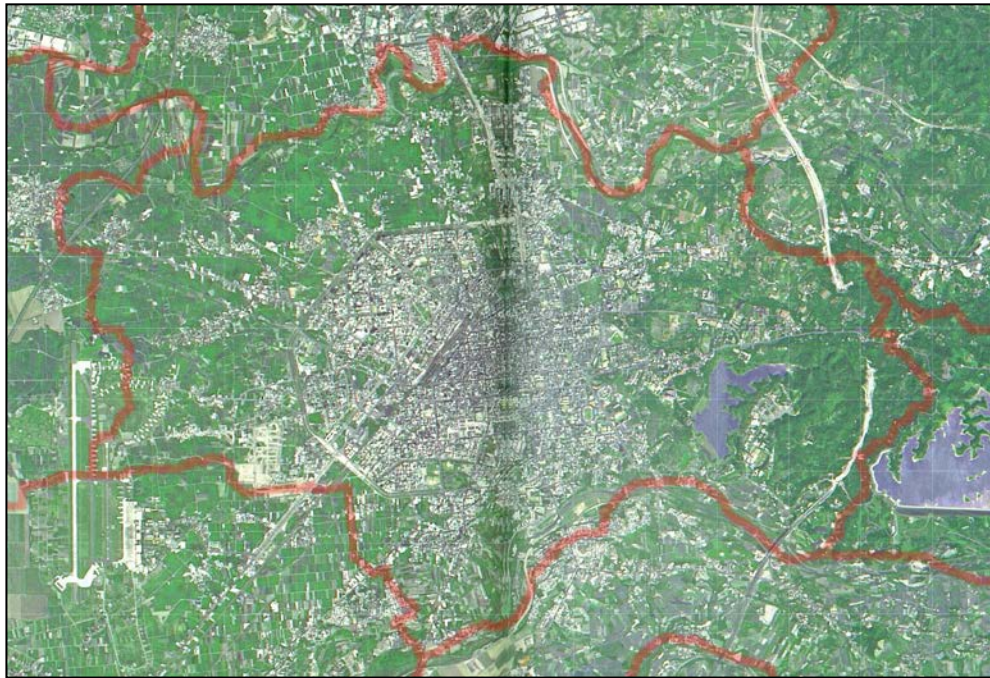


圖 2-2 嘉義市自然環境圖

啟明路以東是屬於阿里山山脈西側的山麓丘陵，又稱為嘉義東方丘陵、嘉義丘陵或竹崎丘陵，高度都在 50 公尺以上，最高點位於嘉義市和番路鄉的交界處，高 164.4 公尺，這一丘陵區中，主要有蘭潭及蘭潭後山形成嘉義主要的山水自然景觀。

參、都市形成起源

位居台南府城之北，早期北通淡水南往府城，均需經過此地，故發展時期甚早，其建城時間（1704）甚至比府城還要早，為臺灣少數已有三百年以上發展歷史的城市之一。

嘉義古名「諸羅山」，源自原住民番社名稱之音譯。其名由來有二：一係「番語」社名之譯音，荷稱之為 Tirozen 社，音近諸羅山社，一係取其東方諸山羅列之意。此外，因舊時所築城壘形狀如桃子，而有桃城的別稱。俗稱桃仔尾的中央七彩噴水一帶，即是當時桃子尖端部分。當地漢族移民的拓墾開發，最早可追溯至西元 1621 年，閩南漳州顏思齊率族人，由笨港登陸後來此發展為起點。西元 1624 年，荷蘭人占據南台灣，致力開發台南一帶，並積極安撫諸羅山附近的平埔族，以期獲得更多的經濟資源。

西元 1661 年鄭成功收復台灣，設天興縣管轄嘉義一地。西元 1683 年，台灣納入清朝版圖，改天興縣為諸羅縣，設縣治於佳里興。西元 1704 年，縣治遷移至諸羅山，並建築城柵。雍正年間改建為夯土城堡，並陸續建築門樓、水洞與砲座，重建襟山、帶海、崇陽、拱辰四座城門。西元 1786 年，林爽文起兵反清，圍攻諸羅城不果，乾隆特頒「嘉其死守城池之忠義」嘉許當地居民，同年將「諸羅」改名為「嘉義」。清末台灣建省，嘉義一地縣隸屬台灣府，縣治設於嘉義。

西元 1895 年，甲午戰敗清廷割讓台澎。日本佔領台灣設立總督府以茲管理，日治時期當地行政區域與隸屬多所變更。1906 年發生嘉義大地震，全市建築與城垣幾乎毀壞，舊城僅留下東門遺址。同年開始重建工程，並制定都市計畫與實施市區改名，將嘉義市建設成為台灣近代化的城市，另建設阿里山鐵道，促成當地工商與交通的迅速發展。1920 年將嘉義街改隸台南州嘉義郡實施地方自治，1930 年升格為嘉義市。台灣光復後，嘉義市先升格為省轄市隸屬台灣省政府。後因 1950 年調整台灣地區行政區域，將嘉義市改為縣轄市隸屬嘉義縣。直到 1982 年，才再次改制恢復成為省轄市，整體都市發展變遷過程詳圖 2-3 所示。



圖 2-3 諸羅城變遷圖

肆、城市發展發展概述

嘉義市整體城市發展主要因歷經時代變遷，導致其中心區域發展變異，其主要區分為三大階段，茲說明如下：

一、嘉義市擴大過程

嘉義市城是擴張變遷主要區分為三大過程，清代城牆、日治時期市區改正以及民國市區重劃與都市計畫，自清康熙 43 年（1704）築城之後，嘉義城市規模底定，迄至 1895 年臺灣割讓給日本之後，將近兩百年的期間內，嘉義城雖歷經數次改建，但大部分仍維持創建時之規模，城市範圍只往城市的西北側擴增，詳圖 2-4 所示。

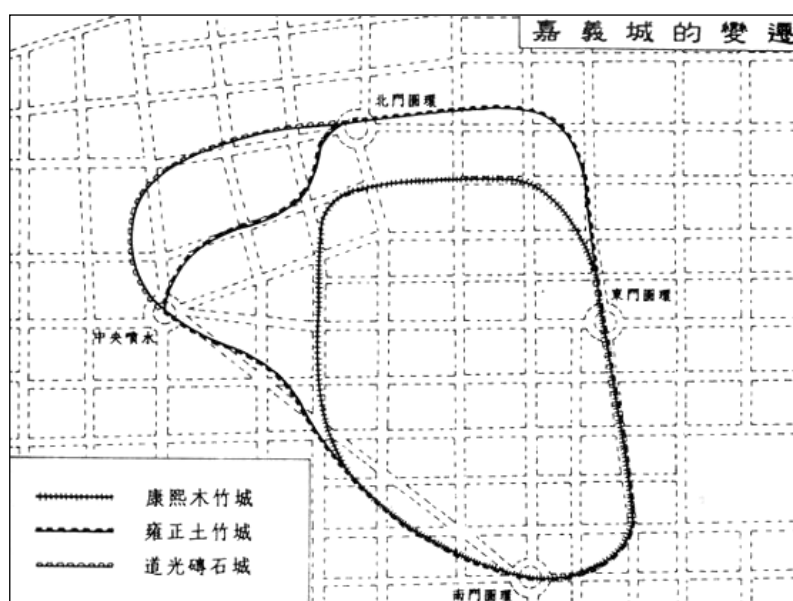


圖 2-4 嘉義城變遷圖 (資料來源：《臺灣地名辭書卷二十：嘉義市》，頁 29)

二、市區改正過程

在日本治領長達五十年的期間，嘉義市的都市規劃與清代大異其趣，日本政府引進西方現代化都市規劃思維，在交通、衛生、自來水...等基礎設施上均大力推動建設，而 1906 年的嘉義大地震導致嘉義市街損毀嚴重，更掀起嘉義市在日治時期兩次大規模「市區改正」的開端，徹底的改變了嘉義市自清代以來的城市風貌，詳圖 2-5 所示。

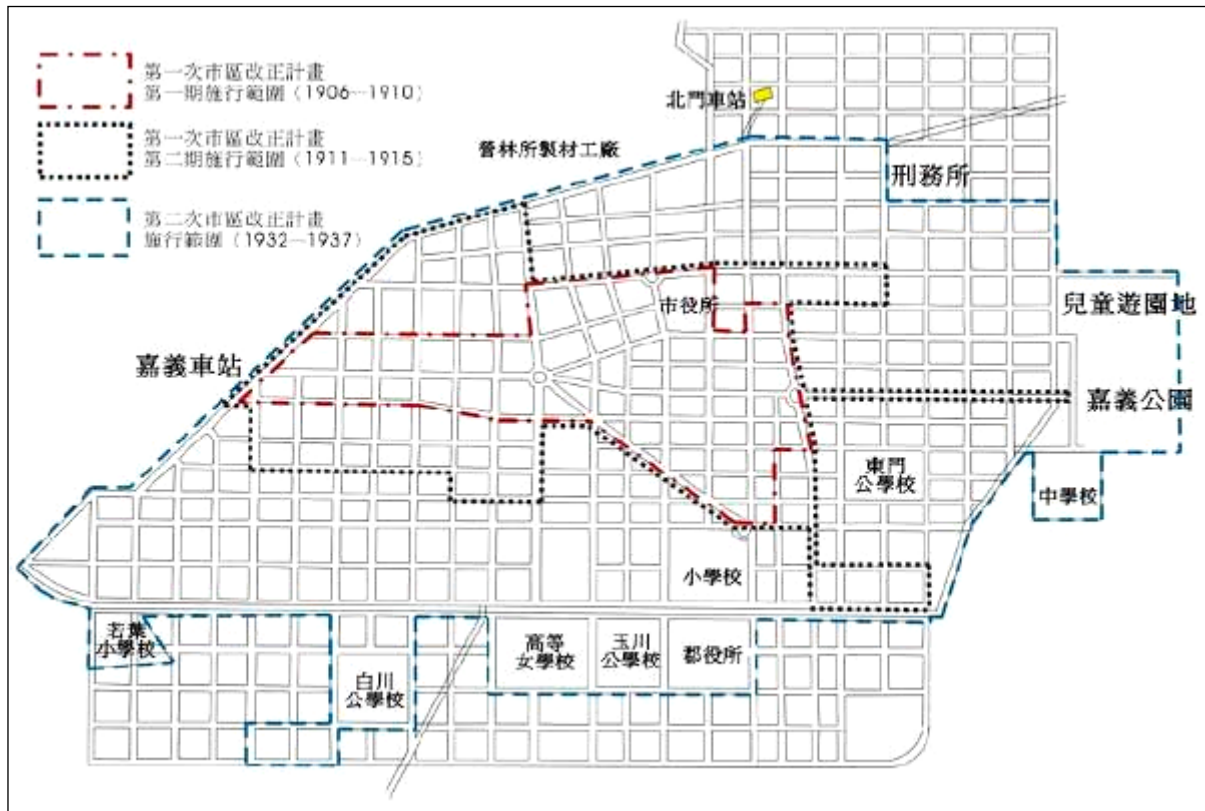
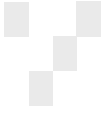


圖 2-5 歷次嘉義市區改正範圍示意圖 (資料來源：蔡俊堯，2004)

三、市區重劃過程

光復後，嘉義市的都市規劃主要仍沿用日治時期的規劃。民國六十七年嘉義市政府開始辦理市地重劃作業，鐵路以西、垂楊路以南的區域陸續劃設重劃區，但整體城市發展重心仍以舊市區為核心，也形成今日嘉義市在都市用地取得方面，東區是以既有舊市區



為主，絕大部分為商業區，而西區則是以重劃區為主的都市發展背景。



伍、人口產業

嘉義市平均人口密度 4531 人/平方公里，則是臺灣 23 縣市的第 2 位，僅次於台中市。為都市空間範圍小，人口密度高之型態，而人口和城市發展規模呈現較為穩定的狀態。（嘉義市政府民政局 2006 年 4 月人口統計資料）。

一、使用分區與活動

目前嘉義市之土地使用分區以及活動特性主要可區分三大類型，其現階段各使用分布，將支撐著整體嘉義市之都市經濟發展特性，茲說明如下：

（一）商業用地

火車站站前廣場至吳鳳南、北路一帶，地處舊市中心，商業區呈「面」的發展型態，土地使用集中，為高密度發展區，而離開市中心或郊區之商業區則為「帶狀或點狀」發展，如照片 1、照片 2、照片 3 所示。



照片 1 火車站前商業區



照片 2 文化路商業區



照片 3 吳鳳北路商業區

（二）住宅用地

嘉義市舊市區中心因商業使用混雜，呈零散發展型態，而各種公共設施不足，環境品質降低，使市民大多往郊區遷移，近幾年在舊市區中心外圍興建許多高級住宅、大量住宅之興建，為新興之住宅社區，如照片 4、照片 5、照片 6 所示。



照片 4 建國六村



照片 5 建國五村



照片 6 玉山二村

(三) 工業用地

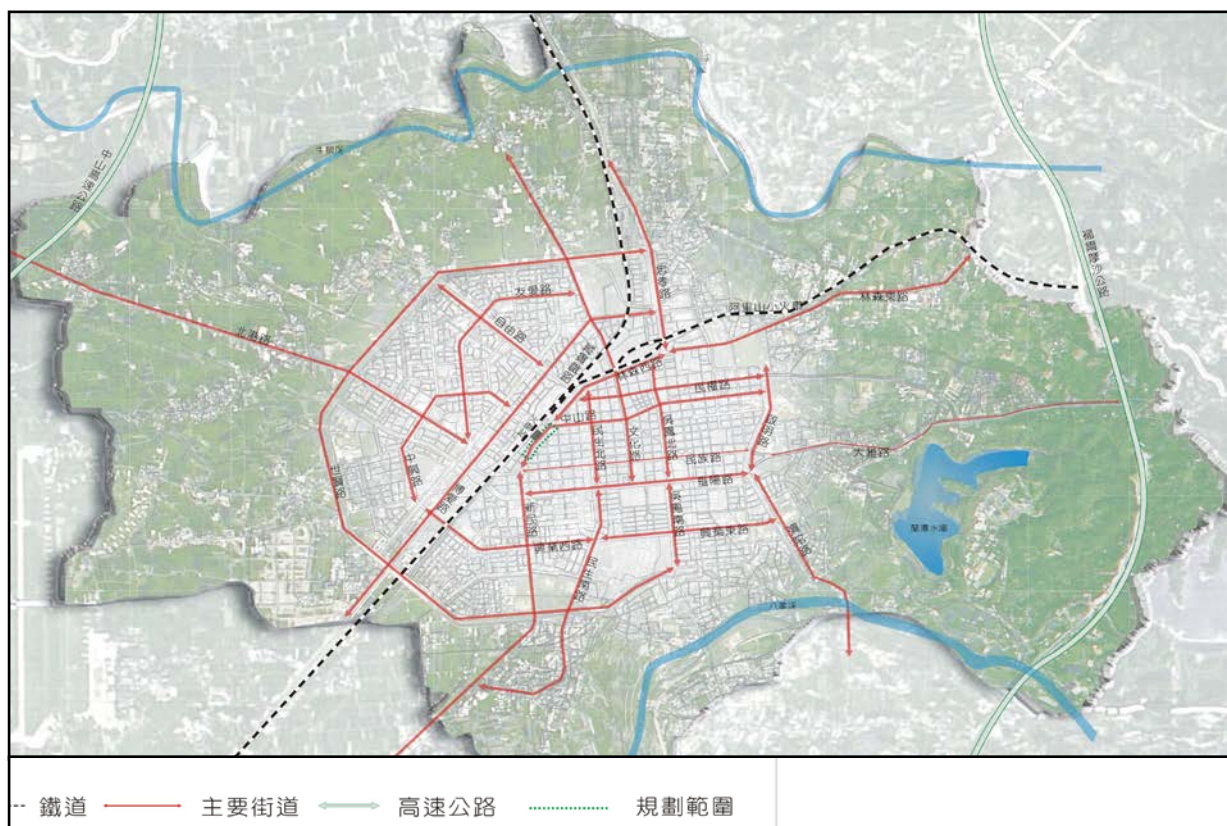
集中後湖工業區及湖仔內工業區，另有零星工廠分佈於火車站兩側、博愛路、北港路沿線及部份住宅區內，如照片 7 所示。。



照片 7 後湖工業區

陸、重要交通系統

嘉義市東與嘉義縣竹崎、番路鄉為鄰，南接中埔、水上鄉，北鄰民雄鄉，西以太保市為界，位居嘉義地區之地理中心，為嘉南平原第一大都市。於民國 71 年改制省轄市後，復有高速公路交流道之興闢，與其縱貫鐵路由北而南貫穿嘉義市，遂成為雲嘉地區的經濟中心。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，詳圖 2-6 所示。



一、嘉義市公路系統

嘉義市公路系統依層級可以分為國道、省道、縣道、及市區道路，依功能大致可分為聯外道路，主要道路與次要道路三類。

(一) 聯外道路

以通往鄰近太保、水上、民雄、中埔、番路等鄉鎮為市區主要道路。

(二) 東西向道路

由北而南為林森東西路、中山路、民族路、垂楊路、興業東西路。

(三) 南北向道路

由西至東為新民路、民生南北路、吳鳳南北路、忠孝路、啟明路、彌陀路。

(四) 主要環狀道路

世賢路為本市之主要外環道，路寬 90 米，受限於早期都市發展之限制，目前僅形成嘉義市西半部的環道部分，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。

二、嘉義市軌道運輸系統

本市軌道運輸系統目前有二個系統：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生活圈中最主要之車站，對於連續假期之中長程旅運有很大的運輸功能。另阿里山鐵路則為世界三大從平原登到高山鐵道之一，主要功能為提供觀光交通之需求。

柒、小結

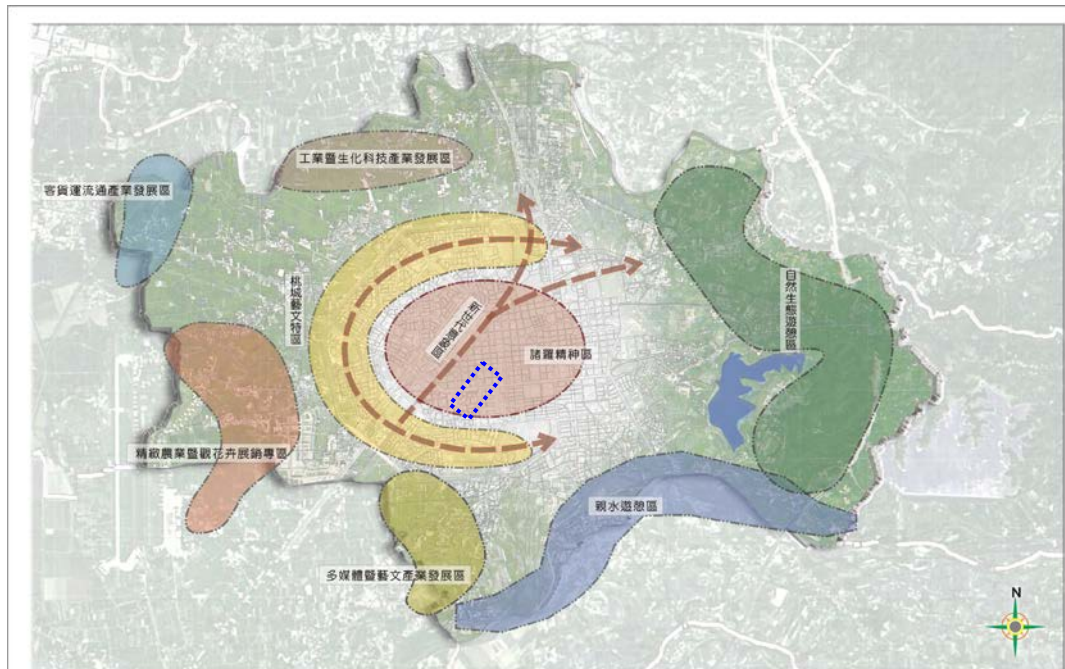
本規劃範圍地區多屬商業、運輸性用途，鄰近以中山路商業街及林森西路電子街，與國光客運及多家客運為主，加上嘉義火車站所在地與嘉義縣市公車轉運站等，交通系統非常繁雜，包括長途客運業者眾多，使規劃範圍內汽機車流量龐大，汽機車隨意停放，導致交通混亂無章。

第二節 相關計畫與法令研析

本計畫由於涉及層面廣泛，包含規劃範圍之開發定位、規劃設計與構想、相關法令限制、開發之可行性以及未來開發後對自然環境之影響等，本章針對開發之關鍵性課題進行探討，並提出實施可行性評估之作業重點，以及執行面可能遭遇到的問題與解決對策。

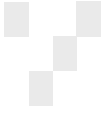
壹、上位計畫

在嘉義市發展的相關上位計畫，其中包括有：國土綜合開發計畫、台灣南部區域計畫第一次通盤檢討、台灣南部區域計畫第二次通盤檢討規劃草案、嘉義市綜合發展計畫（1998 年）、嘉義市都市設計綱要計畫（1998 年）、挑戰 2008 國家發展重點計畫（六年國建發展計畫，計畫年期為 2002-2007 年）、嘉義市桃城風貌整體發展計畫（2003 年）等，詳表如 2-1 所示。上述之上位計畫整合得出嘉義市未來空間發展走向。分析並落實提及之公共設施計畫，透過公共設施的設置提供市民高品質的生活環境。基於嘉義市之都市發展特性與不同行政階層所應扮演之功能，嘉義市綜合發展計畫擬定之跨世紀都市功能定位，詳圖如 2-7 所示。



圖例

圖名：嘉義地區發展概念圖



 規劃範圍

圖 2-7 嘉義地區概念發展圖

資料來源：嘉義市綜合發展計畫

表 2-1 上位計畫彙整表

上位計畫	發展方向與目標
台灣南部區域計畫 第一次通盤檢討	依據南部區域中次區域中心所應具備的公共設施及公用設備設置標準，界定其服務的等級。同時透過市區環狀道路系統的建立，配合高速公路及快速公路系統，以及高速鐵路之興建，整體規劃聯外運輸系統。
台灣南部區域計畫 第二次通盤檢討規劃草案	一、嘉義市交通運輸計畫與實施方案新增：配合辦理高鐵公車捷運系統、推動鐵路高架化計畫、辦理嘉義市轉運中心計畫、推動市區公道—高架道路連接高鐵五十米快速道路計畫。 二、歷史沿革與人文發展再增加文化內容，如：林業文化、交趾陶文化、石猴文化、管樂特色等。
嘉義市綜合發展計畫（1998 年）	一、總體發展目標體系 依據嘉義市在地豐富的藝術氣息與悠閒的都市風情，發展嘉義市為國際新興藝術城，提供為區域性優質的休閒居住地。整體空間分為八大藍圖，共包括有諸羅精神區、新世代意象區、桃城藝術特區、自然休閒園區、客/貨運流通產業發展區、精緻農業季花卉展銷專區、多媒體暨藝文區、工業暨生化科技產業發展區。 二、部門發展目標 在部門發展計畫上，以建立優質、休閒、適宜人居的都會居住空間，並積極發揚藝術文化，建構嘉義市為台灣藝術之都。
嘉義市都市設計綱要計畫（1998 年）	火車站周邊地區： 一、火車站前中央廣場與文化中心間應有活動及視覺上串連之藝文走廊 二、在市中心應設立地標性建築與射日塔作為街景之端點 三、廣場可為夜間景觀系統光點系統，結合中山路及中興路之夜間景觀軸線 四、未來鐵路地下化所釋出之開放空間應設置大型廣場 五、主軸林蔭大道：鐵路兩側 六、次要林蔭大道：林森路與博愛路
挑戰 2008 國家發展重點計畫(六年國建發展計畫，計畫年期為 2002-2007 年)	行政院核定的「挑戰 2008 年國家發展計畫」，其中所提出的十大重點項目中，以文化創意產業發展計畫、觀光客倍增計畫、水與綠建設計畫及新故鄉社區營造計畫等對於本規劃案的發展較具影響性，以下分別對上述四大計畫說明之。 （1）. 文化創意產業發展計畫 以開拓創意領域並結合人文與經濟發展文化產業為主要發展目標，其主要推動的項目包括成立文化創意產業推動組織、培育藝術設計及創意人才、整備創意產業發展的環境、促進創意設計重點產業發展及促進文化產業發展等。 （2）. 觀光客倍增計畫 以六年內觀光客倍增至 200 萬人次；來台旅客突破 500 萬人次為主要發展目標，其主要推動的項目包括整備現有套裝旅遊路線、開發新興套裝旅遊路線及新景點、建置觀光旅遊服務網、國際觀光宣傳推廣及發展會議展覽產業等。 （3）. 水與綠建設計畫 以逐步恢復台灣的自然生態，創造亞熱帶國家生態島嶼典範為主要發展目標，其主

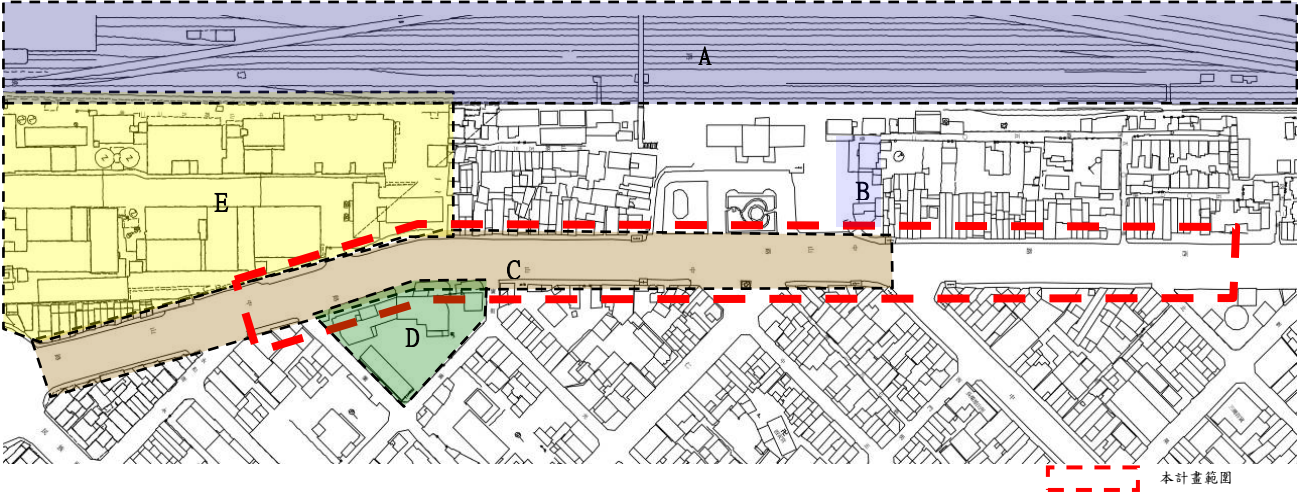
	要推動的項目包括水資源規劃利用、地貌改造與復育、發展再生能源、污水下水道建設及綠營建計畫等。 (4). 新故鄉社區營造計畫 以帶動社區內部整體轉型並提供新的就業機會與生活條件，留住或吸引外移人口，振興地方的活力，做為國家重建的基礎為主要的目標。其主要的推動項目包括活化社區營造組織、社區營造資源整合、原住民新部落運動、新客家運動-活力客庄再現客家及醫療照顧服務社區化等。
嘉義市觀光發展整體規劃 (2002 年)	營造嘉義市為一『藝術之都、花園城市』，使嘉義市成為『休閒、便利、歡樂、友善』區域旅遊都心。其中市區景觀道路系統依道路空間特性，分為綠園道及文化園道兩大類。
嘉義市桃城風貌整體發展計畫 (2003 年)	桃城風貌整體發展計畫為嘉義市重大發展方向參考計畫，計畫內容對嘉義市整體發展提出6大方向，以下簡述內容： 1.資源整合導向的行動計畫 城鄉風貌發展的規劃，不是單純專業技術的問題，而是一個資源整合導向的行動計畫。除了跨局室的行政協商及共識凝聚外，如何策劃並沿用市民的力量及智慧，以匯集成為規劃理念的主軸，是計畫落實的關鍵。 2.由外而內的新思考方向 在地方長期的資源投入及經營下，促使嘉義市具有不錯的個點發展成果，然而整體效益仍侷限於地方性發展，相較於環繞城市周邊的國際性景觀風貌資源，如阿里山及森林鐵道...等，現階段必須以區域性及國際性的作法來啟動未來的計畫方向，才能獲得更大的經營效益。 3.具有城市行銷意涵的環境整備 若將城市視為產品，將環境整備視為產品提昇，則面對市民與訪客的行銷，便是一種城市願景描繪及環境操作的社會過程。故應透過不斷的訊息傳遞，賦予環境整備計畫的城市願景地位，建立市民、訪客對嘉義市的想像與認同。 4.啟動城市活力的魅力空間塑造 建立與地方活力及市民活動相結合的空間計畫，是城市魅力塑造的啟動契機，其環境空間的內涵，除了應具有自然界的蓬勃、多樣性外，亦必須能反映出歷史性、文化性、生活性的活動軌跡脈絡，藉以組串成能在地理空間上被閱讀的「城市行事曆」。 5.以軸帶及路網規劃，整合景觀風貌資源 目前市區內既有景觀風貌資源眾多，惟因其分布零散，本案利用都市綠環軸帶（園林道、綠園道）及水平、垂直軸向之路網，串連並整合既有景觀風貌資源，使其成為有系統的都市主題導覽路線，讓市民或觀光客能更清楚的了解在地的風貌特色。 6.以景觀生態為基礎的城市綠網編織 嘉義市面積雖小卻擁有豐富的自然地景，市中心區被溪流、田園、湖泊、丘陵所包覆，未來須更加注重景觀生態面之涵構，維持景觀生態上之完整性，以編織城市綠網為首要基礎工作。

資料來源：嘉義市綜合發展計畫、本計畫整理

貳、相關計畫

本基地範圍座落於嘉義市火車站市中心地區，目前市府相關單位正在規劃或執行中的計畫眾多，其中包括有：鐵路高架捷運化工程、嘉義車站交通轉運中心工程計畫、嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫、菸酒公賣局嘉義分局修復再利用工程、嘉義舊酒廠文化園區規劃設計等詳表如 2-3 所示。而本基地未來將朝向藝術文化專用區之類型發展，為避免資源的重疊與浪費，藉由周遭相關計畫資源之整合，未來基地將強化與其相連結，並透過相關計畫之串聯提高本基地開發之可行性。

表 2-2 相關計畫整合表

		
計畫名稱	計畫內容說明	與本計畫相關協調項目
A、鐵路高架捷運化工程(嘉義市府交通局)	為因應台鐵縱貫線隔閡所造成的本市東、西區都市發展失衡、火車站前道路交通的擁擠以及高鐵嘉義站新設於嘉義縣太保市郊...等都市發展與交通環境變化，本市必須在交通建設面向進行大幅、有效之發展建設與整合規劃。因此，在市府戮力推動下，嘉義市區鐵路高架化案已由交通部納入新十大建設計畫。鐵路高架化路線自市郊牛稠溪橋至嘉義縣境舊北迴站止，全長約 8.2 公里，總經費約 144 億元。 未來，俟後續綜合規劃與環評等各項前置作業與工程設計完成、編列工程特別預算、且經立法院審議通過後即可落實本案，並於民國 101 年完工。屆時，市中心台鐵車站區及其週邊將迎接全新的交通與都市發展面貌。	■ 目前因為台鐵高架化計畫案尚在進行規劃階段中，因此在未來站前廣場規劃這部份，必須與交通部溝通協調，將站前廣場重新定位。

B、嘉義車站交通轉運中心工程計畫(嘉義市政府交通局)	嘉義市為雲嘉南生活圈的中心都市，為強化本市之核心地位，有必要強化嘉義市之各項運輸系統服務功能。市政府為有效整合各項運輸系統，目前正針對設置交通轉運中心進行相關規劃作業，本案未來將作多目標使用規劃，兼具交通、休閒、餐飲、百貨與商務之多功能中心，除了採「以人為本」精神進行各項人車進出動線規劃外，並配合各項藝術活動、商業活動與市民休閒活動進行站區整體規劃。本計畫冀望未來進出嘉義地區之旅客，可由交通轉運中心經國道客運、公路客運、台鐵、市區公車、機場聯外運輸與高鐵嘉義太保站之接駁運具(BRT)進出本生活圈，並藉由本計畫塑造全新之都市景觀與生活機能，使本市符合「溫馨家園，健康城市」之設計理念，並成為雲嘉南生活圈之核心都市。	■ 由於該項計畫執行後，將使站前所有的交通轉運功能遷移至後站，而公車站也將隨著計畫失去原有的機能，變成閒置空間。目前本案將針對建物外牆，與外部環境開放空間進行規劃設計。
C、嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫(嘉義市府工務局)	在國家永續發展政策正全力推動之際，為同步發展國內觀光產業，在務求政策並行不悖之前提下，依據挑戰 2008 國家發展重點計畫之水與綠建設計畫之精神，為促使生態、藝術、文化、美質與人性因子融入公共建設與城鄉環境當中，特推動「台灣地區既有市區道路景觀與綠美化改善計畫」，以檢討既有道路斷面配置、擴增人行活動空間、重塑道路為生態綠廊道為目標來提升都市綠色品質與人行空間，藉以形塑保有當地生態景觀、地區文化特色，並以此為觀光產業特色之生態都市。	■ 目前此計畫案將於四月上旬進行期末報告，並以火車站前人行道路做為重點示範區，因此在本案人行步道相關規劃與商家民眾協商部分，經與該團隊做過協調與溝通，將由該設計團隊負責，本案將處理牆面與廣場的規劃設計，爾後也會持續與該團隊聯繫溝通。
D、菸酒公賣局嘉義分局修復再利用工程(嘉義市文化局)	台灣菸酒專賣事業始於明治 33 年 (1900)，稱為台灣總督府專賣局，嘉義支局則成立於大正 13 年 (1924)，本建築於昭和 11 年 (1936) 興建，負責雲嘉南五縣市專賣事業，是當時產業興盛、百業繁榮的代表性。對於嘉義分局的評估與鑑定，文化局前曾委託國內古蹟維護專家、中原大學薛琴教授對嘉義分局做深入研究調查，並提出未來活化再利用三方向規劃建議，分別為區域性交通轉運與觀光資訊中心、因應都會需求規劃為市立美術館及基於古蹟主體考量，成立菸酒專賣事業文化館。	■ 因應著本規劃的設計內容只針對菸酒公賣局的牆面作處理，應與該計畫內容無明顯衝突之處，但是未來也會與該計畫團隊溝通協調。
E、嘉義舊酒廠文化園區規劃設計(文建會)	為因應行政院挑戰 2008 國家重點發展計畫 - 發展文化創意產業，於環境整備部份規劃全國設置五大嘉義舊酒廠即為規劃中的全國五大創意園區之一。行政院文化建設委員會與嘉義市府委託徐裕健建築師事務所進行「嘉義舊酒廠文化園區」整體規劃案。	■ 經過與此規劃團隊聯繫溝通後，嘉義舊酒廠文化園區主要入口已變更位置(往西側移動)，因此於本案計畫內容入口意向部分，必須視未來需求

		而重新定位。 ■ 文化園區周邊圍牆經文建會與規劃團隊協調後，同意拆除。 ■ 文化園區內的空間經營型態將朝商業性活動發展，亦會影響本案未來的實質規劃內容。
--	--	--

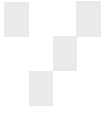
資料來源：本計畫整理

參、嘉義市已執行之相關城鄉風貌計畫

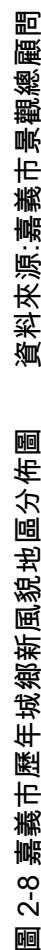
嘉義市政府自民國八十八年至今報請營建署並執行之城鄉新風貌計畫，建設成果涵蓋道路景觀、植栽綠美化、公園綠地休閒設施、夜間景觀照明、形象商圈、社區改造等，其總體建設成果相當多元。但許多計畫也有顯然欠當、仍需改進者，如火車站前的改善工作、一些園道上的工作、乃至公園建設等，詳表 2-3、圖 2-8 所示。嘉義市政府歷年來執行城鄉風貌計畫經費中，以道路綠美化及路口景觀最多，但深究其營造成果則由於分散於主要外環道和次要幹道上，成效不易顯現；也不易讓市民獲得深刻的感受與體驗。檢討數條道路空間與火車站前廣場之營造成果，發現所面對的問題類似 - 都市空間的角色與功能定位不清（或在營造前並沒有獲得重視與討論），以至於介入的設計手法不能回應地區活動需要及景觀提升的要求。

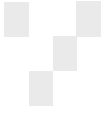
表 2-3 相關城鄉風貌計畫彙整表

	計畫名稱	年度	主辦單位
一	中山路改造計畫	88	工務局
二	嘉義市火車站前地下道公共空間綠美化工程	89	工務局
三	嘉義市舊北門車站視覺景觀改善工程	89	文化局
四	嘉義市舊北門車站第二期視覺景觀改善工程	89	文化局
五	嘉義市火車站前廣場改善工程	89	建設局
六	夜間景觀暨燈光照明改善規劃設計	90	工務局
七	林森西路道路景觀改善工程	90	工務局
八	嘉義市重要路口景觀改善工程規劃設計	91	交通局
九	嘉義市重要路段候車亭視覺景觀改善工程	91	交通局
十	嘉義市整體道路植栽維護管理再利用計畫	91	建設局
十一	嘉義市環境景觀總顧問計畫	92	工務局
十二	嘉義市北門地區地貌改造規劃設計	92	交通局
十三	嘉義市桃城風貌整體發展計畫	92	企劃室
十四	嘉義市重要路口景觀改善工程	92	交通局
十五	嘉義市 - 都市導覽系統規劃設計	93	交通局



資料來源：嘉義市綜合發展計畫、本計畫整理





肆、相關法令研析

一、相關法規分類

茲因本計畫大部分係針對人行道之景觀工程改善，相關法規分類

詳表 2-4 所示。

表 2-4. 人行道相關法規分類

類別	法規名稱	條例
廣告招牌	設置 嘉義市廣告物管理自治條例	3;4;8;16
	嘉義市懸掛旗幟廣告物管理辦法	2;3;4
	維護 嘉義市廣告物管理自治條例	28;36;38
人行道	設置 建築技術規則建築設計施工編	57 ; 59-1 ; 191 ; 283
	非都市土地開發審議作業規範 (住宅社區)(節錄自內政部營建署)	5 ; 10
	非都市土地開發審議作業規範 (工商綜合區)(節錄自內政部營建署)	29
	認養 臺北市人行道認養辦法	4;5
鋪面	認養 臺北市人行道鋪面認養須知	3;4;9
行道樹	維護 臺灣省行道樹栽植管理辦法	3;3-1;4;5;8;9;10
	嘉義市行道樹栽植管理辦法	2;3;4;5
	認養 臺北市樹木遷移及公園綠地廣場行道樹認養要點	2;3;4;6;10;11;14
	臺北縣公園綠地及行道樹認養要點	1;3;5;7;8
	臺中縣公路行道樹認養要點	7
	嘉義縣公園綠地及行道樹認養辦法	3;5;6;7;10;11
	道路家具 捐贈 公路用地使用規則	16
道路家具	臺北市受理捐贈人行道座椅辦法	3;4;5;6;7;9
	臺中市政府受理捐贈設置座椅及公共藝術品處理要點	2;6;8;10
	景觀 維護 臺中市中華停車場暨周邊景觀園區維護管理要點	2;3
無障礙環境	維護 高雄市愛河景觀維護管理要點	2;5
	管理 身心障礙者專用停車位設置管理辦法	4
	室外人行道無障礙斜坡道上導盲磚鋪設及破損之導盲磚處理原則	1;3
	改善 臺北縣公共建築物無障礙環境替代改善方案處理原則	2;5;6;7;9
	宜蘭縣公共建築物無障礙環境分類、分期、分區改善執行計畫	3
	宜蘭縣公共建築物無障礙環境替代改善計畫處理原則	5;6;7
	也下管泉 施工 市區道路條例	30
也下管泉	嘉義市道路挖掘埋設管線管理自治條例	9;10;11;12;13;14;15;16; 17;18;19;20

地下管線	維修	市區道路條例	27
		市區道路地下管線埋設物設置位置圖說明	4;5;6;8;9;10;11
		嘉義市道路挖掘埋設管線管理自治條例	第四章
		嘉義縣道路管理自治條例	7;14;29

資料來源：整理自嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要

計畫二、分類法規內容簡述

各法規之內容摘要如下所述：

(一) 廣告招牌

● 設置

條例名稱：廣告物設置規範(電子媒體廣告)

所屬縣市或中央：嘉義市

單位：

簡述內容：除住宅區外，臨接道路之外面牆均無窗戶或開口設置，含固定支撐物、構架及維修設施其突出建築物外牆在一公尺以下，且下端距地面四．六公尺以上。

條例名稱：嘉義市懸掛旗幟廣告物管理辦法

所屬縣市或中央：嘉義市

單位：

簡述內容：懸掛位置設置於人行道及安全島路燈桿上之旗幟，下端應離地面二五〇公分，旗面須與行車方向平行（即旗面應位於安全島或人行道上，且不得逾越車道上方），並不得懸掛於公車月台站區內或設有交通標誌之路燈桿上。

● 維護管理

條例名稱：管理維護

所屬縣市或中央：嘉義市

單位：

簡述內容：張貼廣告板(欄)之管理維護，應由該張貼廣告板(欄)之管理單位(人)負責辦理。

(二) 人行道

- **設置**

條例名稱：**建築技術規則建築設計施工篇**

所屬縣市或中央：內政部

單位：營建署

簡述內容：說明建設道路時所考量的道路，寬、高度之規定
法令及構造及停車空間說明。

- **認養**

條例名稱：**臺北市人行道認養辦法**

所屬縣市或中央：臺北市

單位：臺北市政府工務局養護工程處

簡述內容：鼓勵人民、法人或其他團體認養人行道，無償管理維護或施築工作。對現有人行道鋪面，其材質、植栽、燈具及其他附屬設施位置制定管理規範。

(三) 人行道鋪面相關法規

- **認養**

條例名稱：**臺北市人行道鋪面認養須知**

所屬縣市或中央：臺北市

單位：臺北市政府工務局養護工程處

簡述內容：美化臺北市人行道鋪面，鼓勵公司機關、團體及人民參與人行道鋪面之管理維護或施築工作及其清潔維護、保養，並予以認養。

(四) 行道樹相關法規

- **維護管理**

條例名稱：**臺灣省行道樹栽植管理辦法**

所屬縣市或中央：臺灣省

單位：縣(市)政府

簡述內容：為加強道路兩旁行道樹栽植與養護管理方式，提升環境景觀，訂定此管理辦法，供各縣市作為依據參考。

條例名稱：**嘉義市行道樹栽植管理辦法**

所屬縣市或中央：嘉義市

單位：嘉義市建設局

簡述內容：為維護嘉義市行道樹之維護管理所制訂，新闢道路在二十三公尺以上時，應預留植穴，為未來景觀規劃預留栽植空間。

● 認養

條例名稱：臺北市樹木遷移及公園綠地廣場行道樹認養要點

所屬縣市或中央：臺北市

單位：臺北市政府工務局公園路燈工程管理處

簡述內容：針對臺北市進行工程時，植栽移植與認養工作條例說明。

條例名稱：臺北縣公園綠地及行道樹認養要點

所屬縣市或中央：臺北縣

單位：臺北縣各鄉鎮市公所

簡述內容：推動臺北縣全面綠化，鼓勵縣民、轄內各機關團體、社團及財團法人參與綠化工作，以達到維護景觀之目的。

條例名稱：臺中縣公路行道樹認養要點

所屬縣市或中央：臺中縣

單位：各鄉（鎮、市）公所

簡述內容：為鼓勵社會大眾共同參與臺中縣行道樹之綠美化及維護管理工作，以達到美化市容，提升縣民生活環境品質。

條例名稱：嘉義縣公園綠地及行道樹認養辦法

所屬縣市或中央：嘉義縣

單位：嘉義縣政府

簡述內容：為鼓勵社會大眾共同參與本縣公園綠地及行道樹之綠美化與管理維護工作，認養者之維護管理花費可抵免所得稅款，鼓勵民眾認養。

(五) 道路家具及廣告物管理辦法

● 捐贈認養

條例名稱：公路用地使用規則

所屬縣市或中央：內政部

單位：營建署

簡述內容：電話亭、電話交接箱、變電設備、郵筒、消防栓、水栓等，應設於路肩外側邊緣處或分隔島上，其在彎道路段者，應設於彎道外側路肩邊緣處。如有人行道者，應設於人行道路緣石邊緣處。

條例名稱：臺北市受理捐贈人行道座椅辦法

所屬縣市或中央：臺北市

單位：臺北市政府工務局養護工程處

簡述內容：為鼓勵人民共同參與公共事務，捐贈人行道座椅，捐贈之人行道座椅以集中設置為原則，每案數量不得少於二張，以提供市民休憩使用。

條例名稱：臺中市政府受理捐贈設置座椅及公共藝術品處理要點

所屬縣市或中央：臺中市

單位：臺中市政府建設局

簡述內容：為增進市容景觀、充實都市休憩機能、提升生活環境品質，受理人民捐贈座椅及公共藝術品、工藝、雕塑及其他利用適當媒材完成之耐久性藝術創作等設置，特訂定本要點。

(六) 景觀維護管理

● 維護管理

條例名稱：臺中市中華停車場暨周邊景觀園區維護管理要點

所屬縣市或中央：臺中市

單位：臺中市交通局

簡述內容：針對臺中市中華停車場的周邊景觀園區之停車、人行徒步區、景觀、環境設施及清潔、治安與周邊花台植栽之維護管理及場地使用，並針對其園

區周圍交通動線系統規劃，交通標誌、標線之規劃設置以及園區內景觀、土木軟硬體設施之維護事宜。

條例名稱：**高雄市愛河景觀維護管理要點**

所屬縣市或中央：高雄市

單位：高雄市工務局

簡述內容：針對愛河景觀維護，與河道及沿岸之清潔、管理與維護，並針對河岸綠帶與開放空間之整體發展所訂定本要點，作為愛河維護與經營管理事宜。

(七) 無障礙環境與管路地下化管理辦法

● 維護管理

條例名稱：**身心障礙者專用停車位設置管理辦法**

所屬縣市或中央：內政部

單位：營建署

簡述內容：身心障礙者專用汽車停車位寬度應在三·三公尺以上；其為路邊停車位，而與連接路外人行道或騎樓有高低差時，應設置斜坡道，其坡度不得超過一比十二，以內切式設置者，側坡坡度並不得超過一比八。身心障礙者專用機車停車位之寬度應在二·三公尺以上，長度應在二公尺以上。

條例名稱：**室外人行道無障礙斜坡道上導盲磚鋪設及破損之導盲磚處理原則**

所屬縣市或中央：臺北市

單位：工務局養工處

簡述內容：針對戶外導盲磚目前已鋪設而遭受破壞者予以水泥鋪平修復，未鋪設路段不再鋪設導盲磚，改以防滑材料為主。

● 改善計畫

條例名稱：**臺北縣公共建築物無障礙環境替代改善方案處理原則**

所屬縣市或中央：臺北縣

單位：臺北縣政府工務局養工處

簡述內容：針對未設置無障礙環境之公共建築物，給予改善及替代方案，目的為提升臺北縣內無障礙環境之設置數量及品質。

條例名稱：宜蘭縣公共建築物無障礙環境分類、分期、分區改善執行計畫

所屬縣市或中央：宜蘭縣

單位：宜蘭縣政府建設局

簡述內容：改善無障礙空間環境，針對公共設施周邊如停車位未設於便捷處所、寬度不足 330 公分、及未設停車位標誌等進行改善。

條例名稱：宜蘭縣公共建築物無障礙環境替代改善計畫處理原則

所屬縣市或中央：宜蘭縣

單位：宜蘭縣政府建設局

簡述內容：公共建築物應一次完全改善無障礙環境。公共建築物如因軍事管制、古蹟維護、自然環境因素、建築物構造或設備限制等特殊情形，應提替代改善計畫。

(八) 管線地下化相關法規

● 施工維修

條例名稱：市區道路地下管線埋設物設置位置圖說明

所屬縣市或中央：台灣省

單位：各縣市政府道路主管機關

簡述內容：為改善市區道路之美觀，促進各種管線之統一下地化施工，避免道路經常挖掘現象，並增進交通安全與市容觀瞻，各管線單位埋設可按市區道路地下管線埋設物設置位置圖進行管線配置與埋設。

條例名稱：高雄縣道路管理自治條例

所屬縣市或中央：高雄縣

單位：高雄縣工務局

簡述內容：管線地下化時埋設人孔、水閘蓋須與地面水平改善法案。

條例名稱：宜蘭縣「改進公共設施管線埋設與道路工程配合作業」實施要點

所屬縣市或中央：宜蘭縣

單位：道路主管單位

簡述內容：針對管道埋設使道路施工間的工作配合，及施工後對道路的復原與修復制訂之實施要點。

伍、人行環境管理機制建立

近年台灣各都市為提升都市競爭力，紛紛提出改善各項公共設施之相關條例，而建立各項管理機制前，需瞭解目前相關法規上之制訂與缺失，但嘉義市於人行道與相關單元之管理與維護條例上，仍有所不足，詳表 2-5 所示，中央與其他縣市人行道相關法規與本市之比較，發現相關條例缺乏，僅以廣告物管理自治條例、行道樹管理有較明確之條例規範，其他項目尚未有法可尋。

表 2-5. 中央法規或其他縣市之自治條例與嘉義市條例之比較

	中央法規或其他縣市自治條例	嘉義市自治條例
廣告招牌		嘉義市廣告物管理自治條例
人行道設置	1. 市區道路及附屬工程設計標準 2. 建築技術規則建築設計施工編 3. 非都市土地開發審議作業規範(住宅社區)(節錄自內政部營建署) 4. 非都市土地開發審議作業規範(工商綜合區)(節錄自內政部營建署)	尚未制訂
認養	臺北市人行道認養辦法	尚未制訂
道樹管理	1. 臺灣省行道樹植栽管理辦法 2. 臺北市行道樹申請遷移或更換審核實施要點 3. 臺北市行道樹管理維護辦法 4. 臺中市公園綠地園道及行道樹管理自治條例 5. 臺中市行道樹及公共園區樹木栽植保育辦法 6. 臺中市行道樹修剪作業要點 7. 臺中縣行道樹栽植及管理自治條例	嘉義市行道樹栽植管理辦法

行道樹認養	1. 臺北市樹木遷移及公園綠地廣場行道樹認養要點 2. 臺北縣公園綠地及行道樹認養要點 3. 臺中縣公路行道樹認養要點 4. 嘉義縣公園綠地及行道樹認養辦法	尚未制訂
無障礙環境改善	1. 臺北縣公共建築物無障礙環境替代改善方案處理原則 2. 宜蘭縣公共建築物無障礙環境分類、分期、分區改善執行計畫 3. 宜蘭縣公共建築物無障礙環境替代改善計畫處理原則	尚未制訂

資料來源：整理自嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫

總結以上的法規對比照，發現嘉義市目前對人行道與相關設施之相關法規，尚未加以制訂，於此提出未來本市人行環境規劃上，其缺失與比較如下：

一、人行道設置

目前嘉義市尚未規定新闢道路多少公尺時，需設置人行道，且中央尚無相關法規依據，但可依據本市民情與道路使用情形來加以規定；此外，人行道寬度設計尚無規定，但目前營建屬署於「非都市開發審議作業規範」、「國民住宅社區規劃及住宅設計規則」當中，以針對不同土地利用類型來加以限制人行道最低寬度。

二、人行道認養

目前以台北市有所制訂人行道認養條例，包含認養方式與獎勵辦法，本市可參考其條文來制訂。

三、行道樹管理

嘉義市已有相關之自治條例，其內容與其他縣市無太大之差異，但「嘉義市行道樹植栽管理辦法」第四條規定以道路二十三公尺以上時，考量設置預留空間栽植行道樹，未說明是栽植於道路兩旁或分隔島上，為提高都市綠覆率，應降低行道樹設置之道路寬度

標準。

四、行道樹認養

認養辦法上，嘉義市同樣無相關自治條例可加管理，可參照其他縣市之相關規定。

五、無障礙環境改善

同樣無其他相關自治條例，但嘉義市近年無障礙環境尚有待改善，應提出相關之配套措施或制訂管理條例。

陸、小結

於上述相關計畫與法規之研析中，可以得知小而美的嘉義市，過去數年來以及未來重大相關計畫之執行（1.未來嘉義市四大發展主軸：「文化觀光軸帶、市中心歷史景觀軸帶、都市藍帶、新都心軸帶」、2.桃城風貌發展計畫、3.鄉新風貌計畫…等），已逐步建立起完善的都市綠帶系統，讓未來的嘉義市躍升為雲嘉及北台南的消費中心城。

但是在各計畫中所牽涉出的無數工程案中，因其同質性高，且各部門間之工程案易出現模糊地帶，一旦規劃範圍重疊，容易導致權責上不易釐清之處與資源的浪費；在實質空間環境面上的維護管理，亦缺乏相關配套措施之機制，因此，建立計畫整合資訊平台與制訂實質面之維護管理辦法，乃邁向都市永續發展首要之事。

第三節 基地環境涵構分析

壹、土地使用

本規劃範圍主要位於嘉義市火車站前，涵蓋林森西路至中山路嘉義舊酒廠文化園區之道路兩側空間，是嘉義市的市中心區域。此路段所區隔出的高密度住商混合空間區塊，自建城開始，即為城市發展重要核心，具有豐富多元的人文景觀與歷史風貌。火車站與舊酒廠及舊菸酒公賣局皆為嘉義市重要文化資產之一，也極具開發使用之價值，成為新嘉義市藝文重心，詳圖 2-9 所示。



照片 8 火車站



照片 9 酒廠文化園區



照片 10 菸酒公賣局

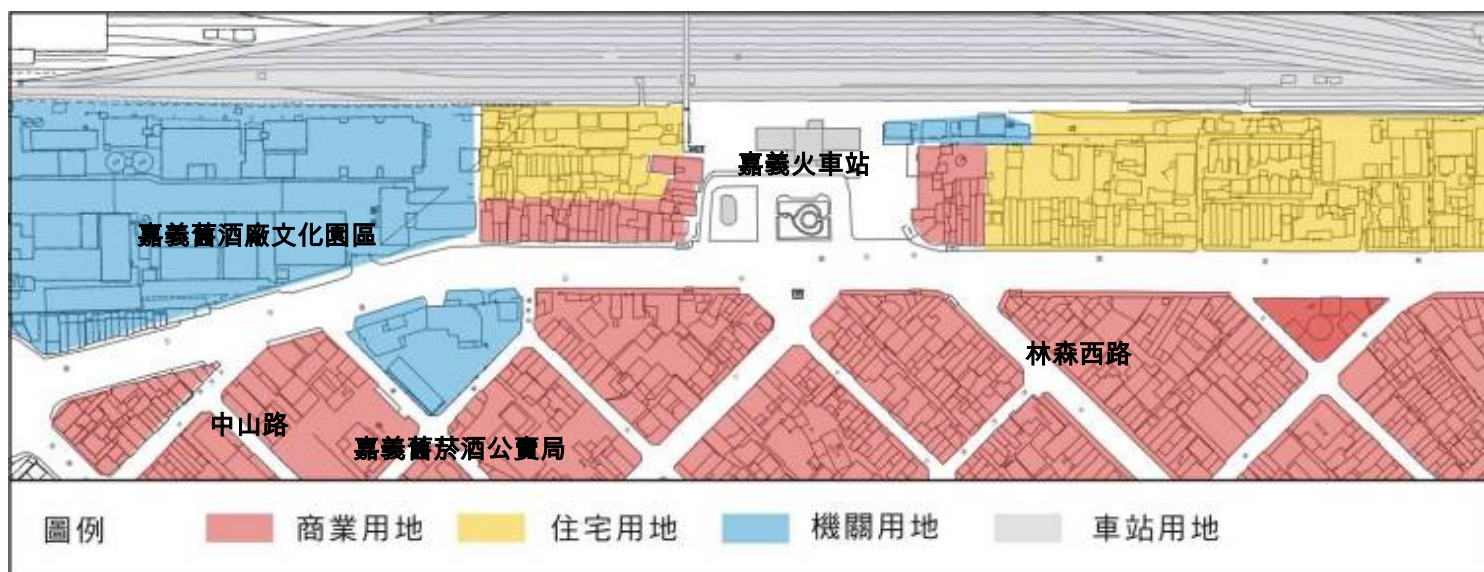


圖 2-9 嘉義市火車站周遭土地使用分布圖

貳、交通系統

規劃範圍在林森西路與中山路上，此路段寬度 29 公尺，有台鐵、台汽及嘉義市公車總站，為嘉義市主要交通轉運處，交通與行人流量相當大，在火車站前進行人數流量尖峰時段有 131 人/小時，離峰 107 人/小時；其人行道寬度為 3 公尺，詳圖 2-10 所示。



照片 11(A)菸酒公賣局客運停靠站



照片 12(B)嘉義縣公車站



照片 13 (C)國光客運站



照片 14 (D)統聯客運站



照片 15 火車站前迴轉道



照片 16 計程車排班道

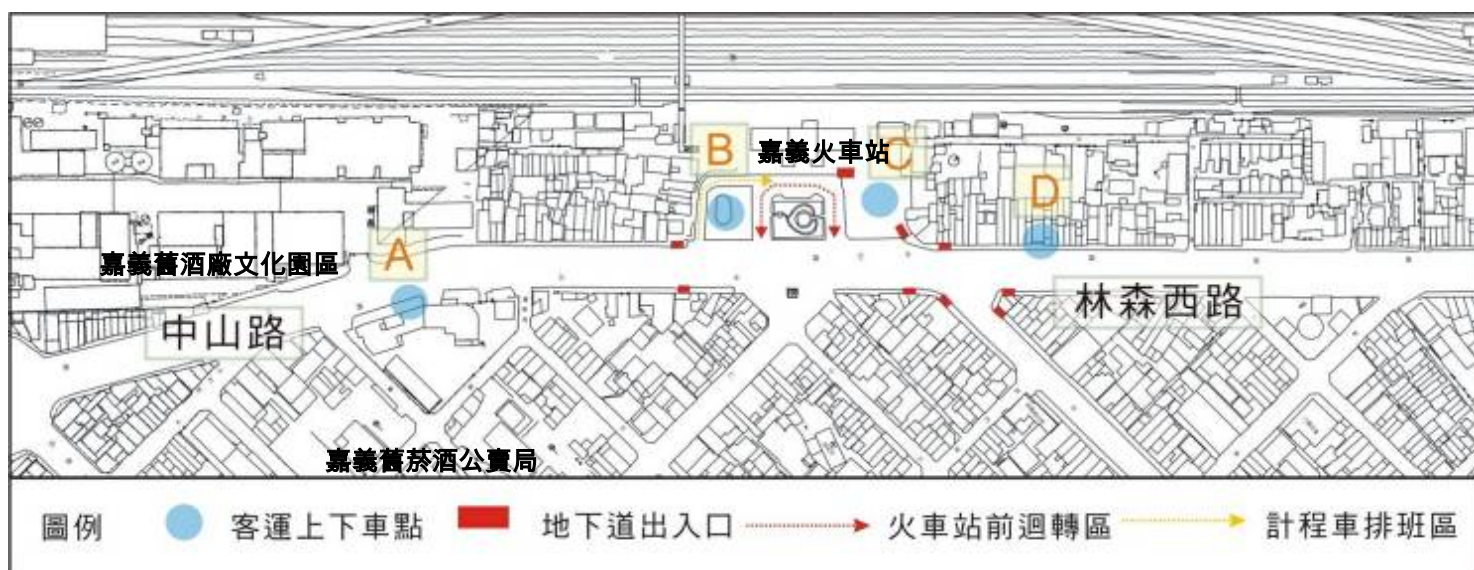


圖 2-10 嘉義市火車站周遭交通系統分布圖

參、植栽系統

此路段植栽人行道配植方式以小喬木(榕樹)，高度約 2 米，無其他樹種規劃，綠化程度及豐富度偏低，雖植栽種植年代已久，但因機車佔用人行空間與缺乏妥善管理，生長不良，尚有改善空間；嘉義市菸酒公賣局前人行空間目前雜草叢生，缺乏管理，舊酒廠由於處於轉型時期，開放成藝文活動空間，入口處有種植草花等進行美化；整體景觀上缺乏變化，加上本區段屬進入本市門面之一，有提升其景觀價值之重要性，詳圖 2-11 所示。



照片 17 火車站前廣場



照片 18 酒廠文化園區周邊大王椰子



照片 19 分隔島植栽



灌

圖 2-11 嘉義市火車站周遭植栽系統分布圖



圖 2-12 林森西路街道剖面圖



圖2-13 中山路街道剖面圖

肆、重要空間節點

本規劃路段以火車站為中心，附近具有豐富多元的人文景觀與歷史風貌，如自由之鐘、舊菸酒公賣局、嘉義舊酒廠文化園區等，這些空間節點也是本次規劃案串聯主軸，詳圖 2-14 所示。



圖 2-14 嘉義市火車站周遭重要節點系統分布圖

一、嘉義火車站

(一) 歷史沿革

嘉義火車站位於中山路和林森西路的交會處，是外地人進入嘉義

市的主要門戶，建築面積 354 平方公尺，所有人為臺灣鐵路管理局，目前仍在使用中。嘉義火車站於明治三十五年(1902) 四月二十日正式營業，明治三十七年二月臺南至斗六段完成通車後，遂成為縱貫線沿線大站之一；本站同時也是糖鐵北港線和阿里山森林鐵路的起點，由於地方產業的開發伴隨著旅客貨物量的增加，因此迫切必要擴張車站線路和改築建築物，加上市民的熱烈期望，乃於昭和四年(1929)起以四個年度計畫，總預算四十二萬八千多圓著手改良工事，於昭和八年七月末日竣工，內容外觀煥然一新，即為今日的嘉義火車站面貌。

(二) 建築特色

嘉義火車站原為日本瓦斜屋頂雨淋板外牆之木造單層建築，明治二十九年〈西元 1896 年〉嘉義台南段輕便軌道竣工後正式啟用。明治三十七年〈西元 1902 年〉二月台南至斗六段縱貫鐵路完成通車，本站成為縱貫鐵路沿線大站，同時又是糖廠北港線與阿里山森林鐵路起點，運務繁忙，乃於昭和八年〈西元 1933 年〉拆除改建新站舍，即是現存嘉義火車站。現存站房為日治時代仿巴洛克式建築，屬折衷時期之作品，簡化的山牆頂端有水平裝飾帶，裝飾以幾何圖案為主，雕琢細緻；鐵筋磚造，牆身貼面磚，窗戶造型以圓拱窗和方窗為主，外表裝飾較少，穩健明朗。



照片 20 嘉義火車站大門



照片 21 火車站廣場



照片 22 火車站前公車站

二、舊菸酒公賣局

(一) 歷史沿革

台灣菸酒專賣事業始創於明治 33 年 (1900)，為台灣總督府專賣局，嘉義支局成立於大正 13 年 (1924)，昭和 11 年 (1936) 始興建，昭和 13 年完工，管轄雲、嘉、南三縣市的菸酒專賣事業，對產業歷史之見證具有意義。日治時期為地方專賣事業之辦公處所，二

二八事件時，曾將門窗改建作為砲兵要塞使用。

（二）建築特色

鋼筋混凝土建造，外貌為淺綠色。三層總建積 1,458 平方公尺，具現代建築簡潔明快風格及面磚時期的雙重特質，成為民眾記憶中重要的都市建築。建物角呈圓形，入口內凹，開窗及窗楣以連繫帶狀，強調其水平線條。外觀簡單，呈現對稱和諧而典雅，規模宏偉。立面貼橫紋折線磚，呈現美感。在二、三樓樓梯轉角處的八角形樑柱，為法國式風格之代表，樓梯壁面方格狀的氣孔，樓梯旁柱頭裝飾等均具特色。



照片 23 舊菸酒公賣局大門



照片 24 舊菸酒公賣局牆面



照片 25 舊菸酒公賣局一景

三、舊酒廠文化園區

（一）歷史沿革

嘉義舊酒廠文化園區的前身為嘉義舊酒廠，興建於日治時期。昭和大正年間，為日本人經營的大正製酒株式會社嘉義工場，當時酒類開放民營；民國十一年，日本首先在台灣實施菸酒專賣制度，民營千餘家酒坊全部被總督府徵收合併，於是嘉義酒廠成立了，先隸屬於台灣總督府專賣局台南支局，民國十三年改隸為嘉義支局，到了民國四十六年改名為嘉義酒廠。

（二）園區現況

嘉義酒廠於民國 88 年遷建至嘉義民雄工業區，原為高粱酒酒廠。隔中正路與酒廠相對之公賣局嘉義分局已經指定為古蹟。廠區內 7 棟建築登錄為歷史建築，分別為鍋爐室、再製酒及包裝工廠、材料五金倉庫、儲酒室、再製酒及製麴工廠、機器修理及木工廠、中間事業工廠（原料倉庫）。不同於台北、台中與花蓮園區，嘉義舊酒廠文化園區之建築沿中央軸線兩側分佈，形成有如城市街道般之空間感。



照片 26 舊酒廠園區內部 1



照片 27 舊酒廠園區內部 2



照片 28 舊酒廠園區內部 3

第四節 現況調查與課題對策

壹、現況調查

嘉義市政府重視都市景觀及人行道的執行甚早（如中山路），且新開闢的道路保留了相當之人行環境空間及綠地，但對於舊有市區道路之人行環境空間，規劃範圍區內多處均見破壞，詳照片 26、27、28 所示。因缺乏適宜之管理維護機制配套措施，加上無整體性的改善計畫，處處可見佔用人行道空間，導致行人無法穿越，而需與車爭道之危險景象。



照片 29 人行道遭機車佔據

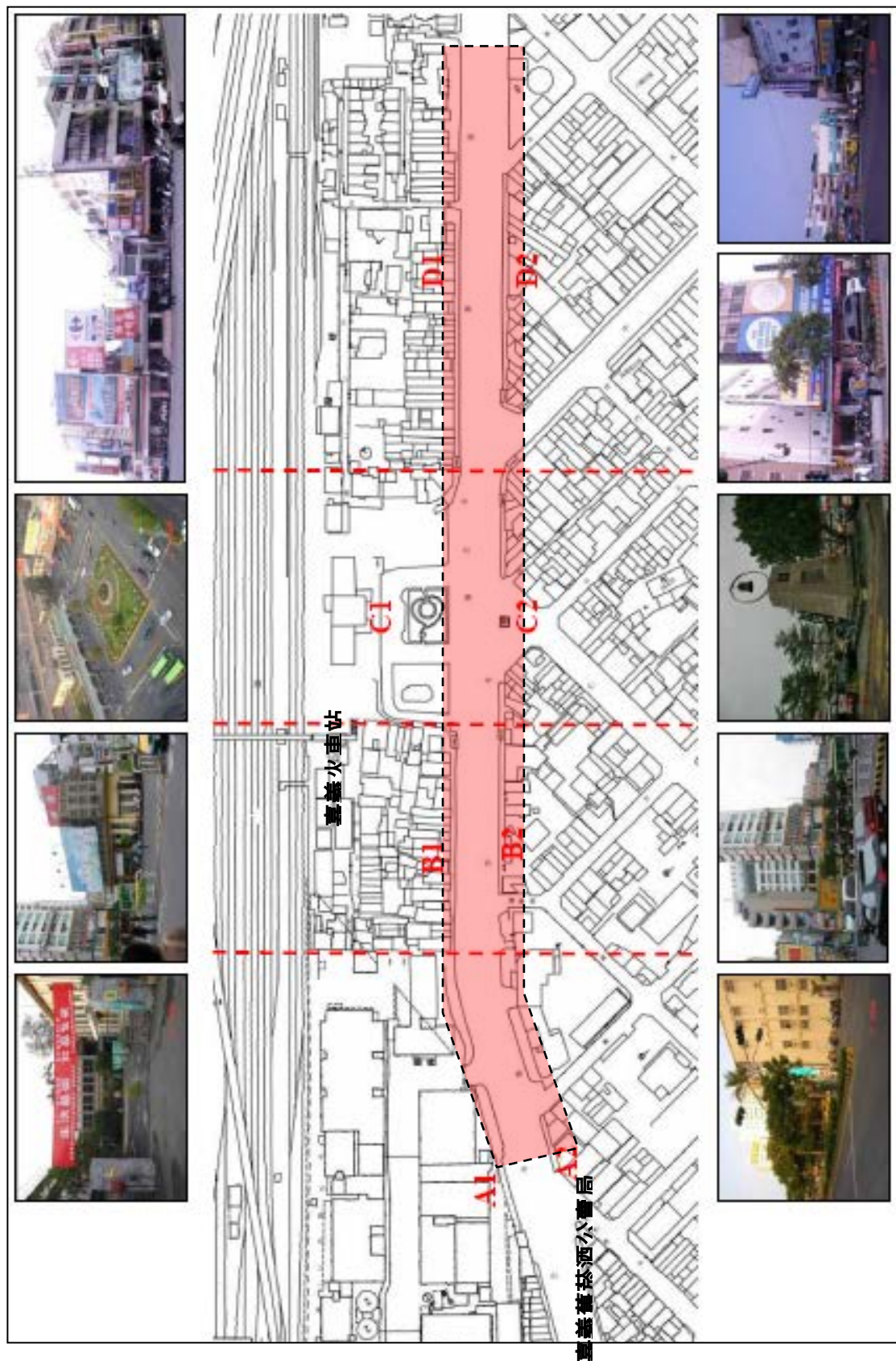


照片 30 電箱與人行道並齊



照片 31 人行道遭店家佔據

本規劃於範圍區內分成八個場域，進行空間現況使用調查，詳表 2-6 所示。區域範圍內之調查項目為：道路寬度、人行道設置、人行道高度、人行道寬度、停車格設置與否、停車格寬度、尖峰人數以及離峰人數。各分區依序為：A1、中山路【嘉義舊酒廠文化園區側】，詳表 2-7 所示；A2、中山路【菸酒公賣局側】，詳表 2-8 所示；B1、中山路【車站左側商業帶】，詳表 2-9 所示；B2、中山路【日式木造房屋】，詳表 2-10 所示；C1、中山路【火車站側】，詳表 2-11 所示；C2、中山路【三叉路口段】，詳表 2-12 所示；D1、林森西路【中山路至北榮街】，詳表 2-13 所示；D2、林森西路【電子商業街側】，詳表 2-14 所示。



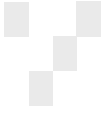
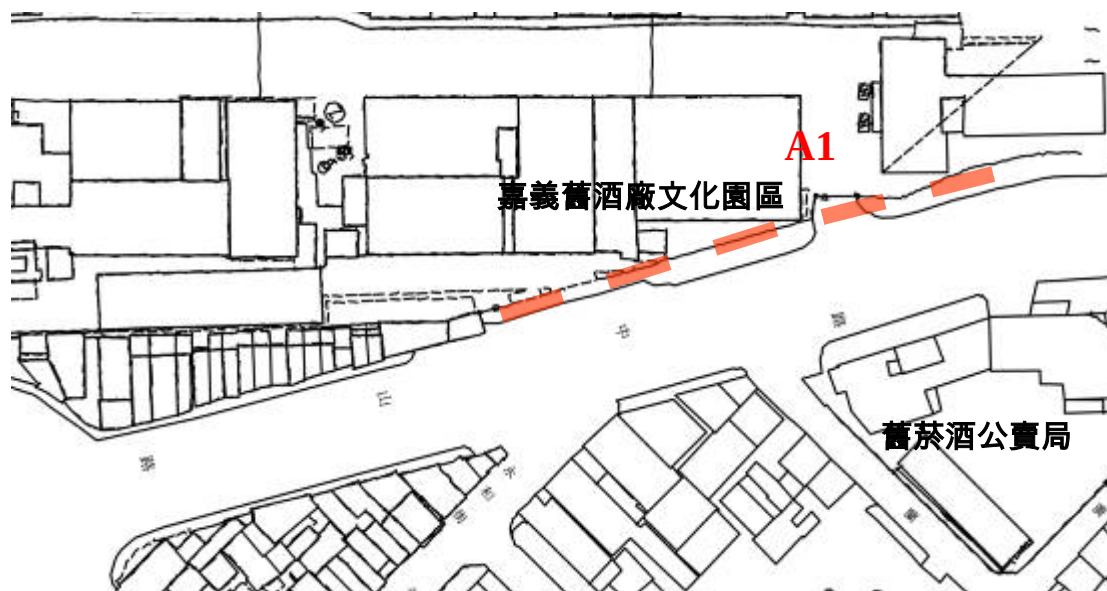


表 2-7 A1、中山路【嘉義舊酒廠文化園區側】



現況照片



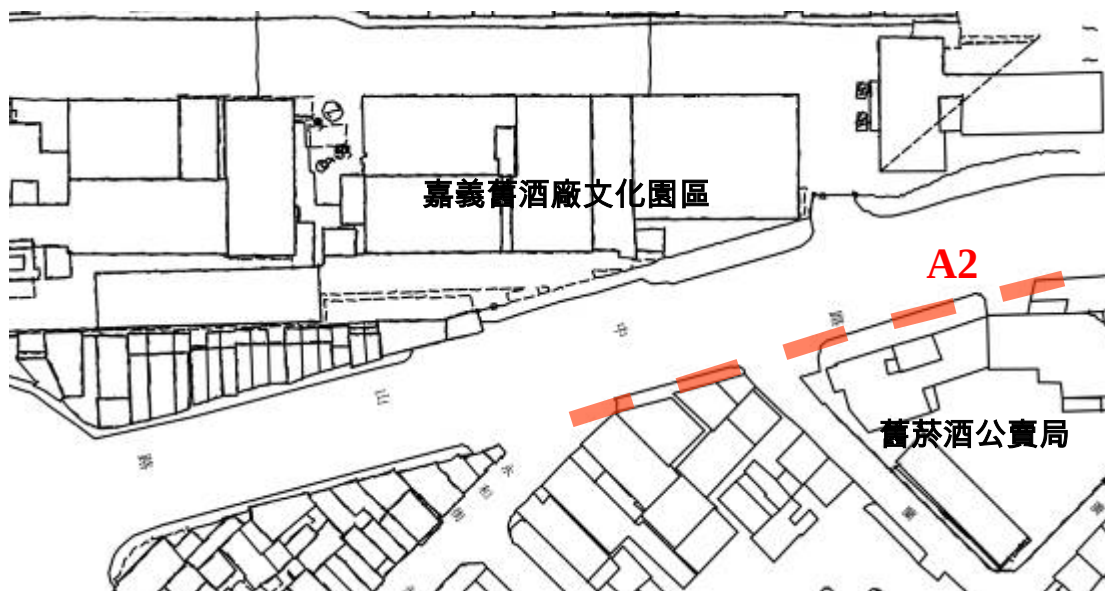
道路街廓圖

道路寬度(公尺)	29	此路段為嘉義舊酒廠文化園區入口處，入口兩處圍牆外種植大王椰子，但因人行道皆被停放機車，加上變電箱設置影響行人行走人行道。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.10~0.14	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	有	
停車格寬度(公尺)	1.9	
尖峰人數 (人/hr)	131	
離峰人數 (人/hr)	107	

表 2-8 A2、中山路【舊菸酒公賣局側】



現況照片



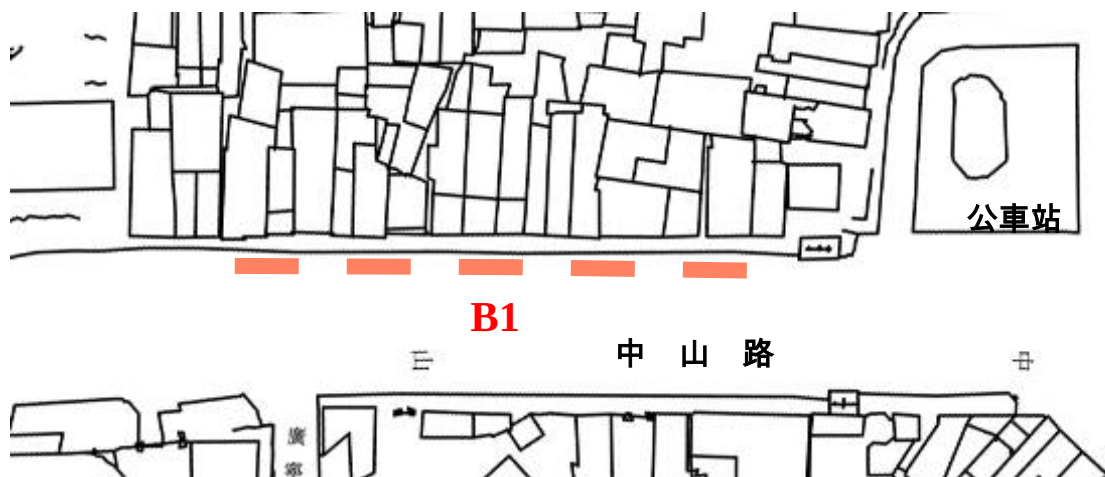
道路街廓圖

道路寬度(公尺)	29	此路段為舊菸酒公賣局大門及客運終點站接送處，但其附近均被計程車佔據為計程車排班處。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.10~0.14	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	有	
停車格寬度(公尺)	1.9	
尖峰人數 (人/hr)	131	
離峰人數 (人/hr)	107	

表 2-9 B1、中山路【車站左側商業帶】



現況照片



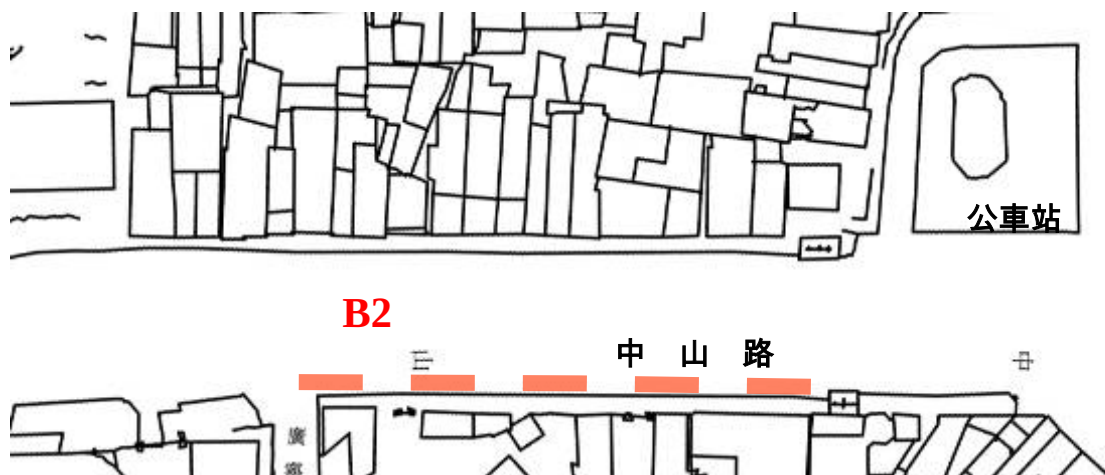
道路街廓圖

道路寬度(公尺)	29	此路段為私人商家路段，此段人行道皆被機車停放佔據，加上騎樓店家高低不平，導致行人無法行走。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.10~0.14	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	有	
停車格寬度(公尺)	1.9	
尖峰人數 (人/hr)	131	
離峰人數 (人/hr)	107	

表 2-10 B2、中山路【日式木造房屋】



現況照片



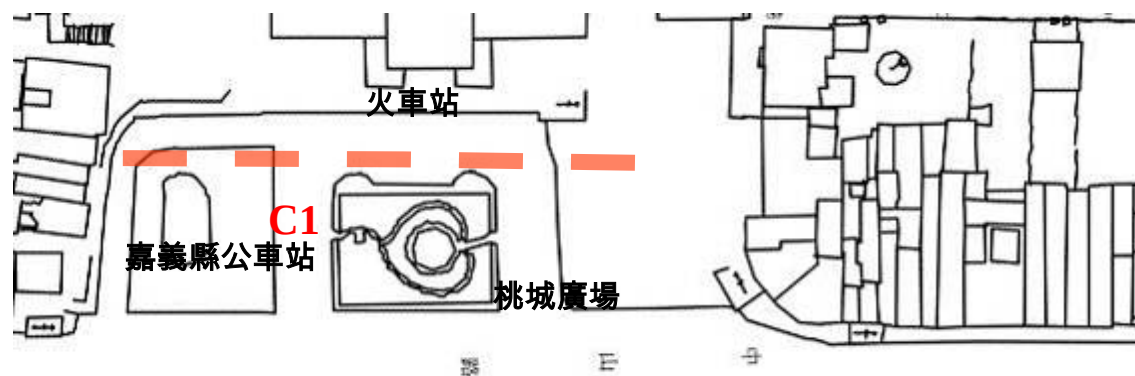
道路街廓圖

道路寬度(公尺)	29	此路段為私人木造建築房屋及住宿旅館大樓，私人木造建築外以圍牆隔絕人行道，人行道上皆被機車停放佔據，導致行人無法行走。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.10~0.14	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	有	
停車格寬度(公尺)	1.9	
尖峰人數 (人/hr)	131	
離峰人數 (人/hr)	107	

表 2-11 C1、中山路【火車站側】



現況照片



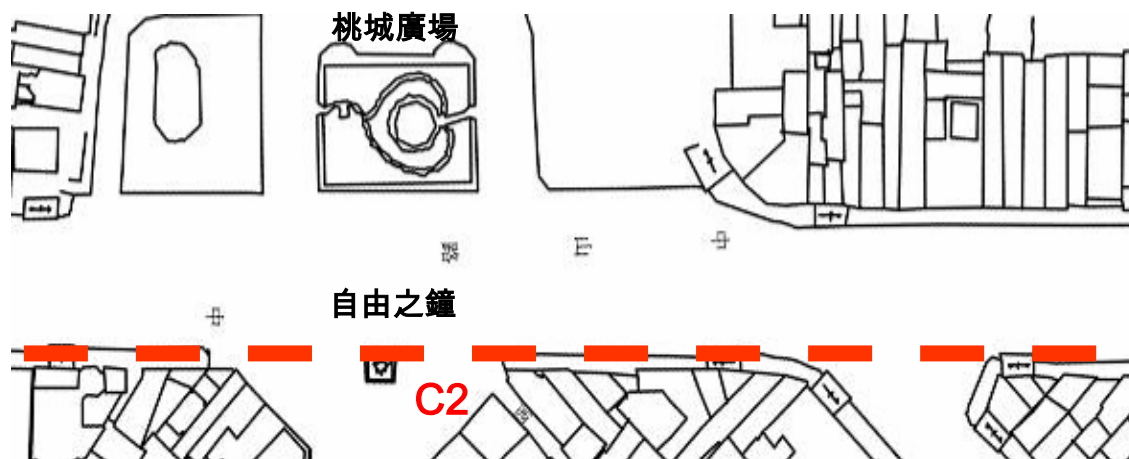
道路街廓圖

道路寬度(公尺)	15	此段為嘉義火車站及廣場與國光客運候車站、嘉義縣公車站等，此路段為嘉義市交通重要樞紐地帶。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.10~0.14	
人行道寬度(公尺)	1.8	
有無停車格	無	
停車格寬度(公尺)	無	
尖峰人數 (人/hr)	152	
離峰人數 (人/hr)	131	

表 2-12 C2、中山路【三叉路口段】



現況照片



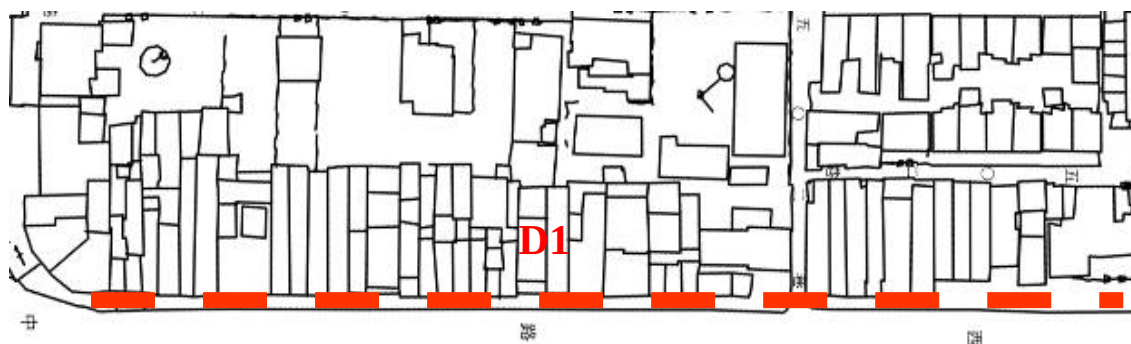
道路街廓圖

道路寬度(公尺)	29	此路段為三叉路口，中間為自由之鐘與火車站相對，此段為地下人行道，但市民通常直接橫越馬路，造成交通更加混亂。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.10~0.14	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	無	
停車格寬度(公尺)	無	
尖峰人數 (人/hr)	131	
離峰人數 (人/hr)	107	

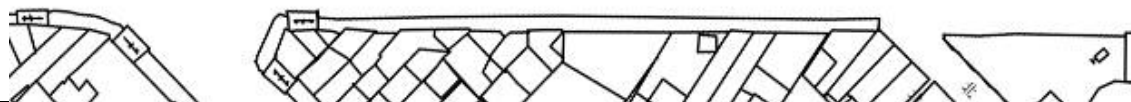
表 2-13 D1、林森西路【中山路至北榮街】



現況照片



林 森 西 路



道路街廓圖

道路寬度(公尺)	25	此路段多為私人寄車業者，佔據人行道擺放機車，導致行人無法行走人行道，造成與快速道路爭道，增加行人危險。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.09~0.12	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	有	
停車格寬度(公尺)	1.9	
尖峰人數 (人/hr)	121	
離峰人數 (人/hr)	97	

表 2-14 D2、林森西路【電子商業街側】



現況照片



道路街廓圖

道路寬度(公尺)	25	此路段多為私人電子業商家，騎樓店面皆擺放商品，與顧客機車停放，導致行人無法行走人行道。
人行道設置有無	有	
人行道高度(公尺)	0.09~0.12	
人行道寬度(公尺)	3	
有無停車格	有	
停車格寬度(公尺)	1.9	
尖峰人數 (人/hr)	121	
離峰人數 (人/hr)	97	

貳、課題對策

一、入口意象形塑課題對策

(一)課題:車站前之自由之鐘，缺乏自明性。

對策:自由之鐘旁設置植栽景觀，以呼應
車站前廣場，成為車站前之視覺焦點。



(二)課題:火車站前花園及兩側空間過度封閉，
民眾不易親近，排它性過高。

對策:車站前公車、客運，因應上位計畫遷
移至後站。設置站前開放廣場，植入
街道傢俱及景觀植栽，疏解車站遊客
的承載量，且提供民眾一個過渡停留
的休憩空間。



(三)課題:酒廠文化園區入口意象不明顯，無法構
成車站至酒廠之地標。

對策:酒廠入口設置鋪面景觀及標的物，強調
站前至酒廠之視覺延伸景觀。



二、人行徒步空間課題對策

(一)課題:沿路二側人行道嚴重佔用(機車、攤販)
，每逢假期人潮蜂擁，行人皆步行至車
道上造成民眾生命之危及。

對策:人行道原劃設之機車停車格、攤販及人



行道佔用撤離，加強取締及由政府宣導、管理。且加強市民之教育，輔導傳統攤販逐漸轉型為現代化超級市場，以符合衛生之要求。

(二)課題:變電箱設置於人行步道上，影響行人之通行及有礙街道之景觀。

對策:變電箱配合整體規劃設計，將變電箱移至空中，把電線杆、變電箱、路燈三種合為一體，並設計造型成為車站獨特之地標之一。



(三)課題:酒廠周圍人行步道、開放空間無明顯之意象及缺乏美觀感，與對面之煙酒公賣局之空間結合塑造未具特色，目前舊煙酒公賣局前皆被計程車所佔用。

對策:酒廠入口二側、對面煙酒公賣局之開放空間設置座椅及景觀植栽，除可提供民眾之停留休憩，進可推廣酒廠舊建築在利用及塑造車站至酒廠之地標。



(四)課題:道路兩側之騎樓開放空間，大都被店家所圍建佔用，且騎樓下路面凹凸不平，行動不便者不易行走。

對策:加強宣導及管理站前騎樓之淨空，整合騎樓地坪之平坦，並在騎樓旁加設街道設施、景觀植栽，以提昇市容的整潔與



美觀。

三、街道景觀設施課題對策

(一)課題:街道招牌凌亂，型式不一無一整合性，
影響整個街道視覺景觀。

對策:制定法令，設置招牌型式並將規範納入
法規，以便利管理。



(二)課題:街道之路燈及指標系統不明顯。

對策:藉由變電箱上移計畫及配分隔島之路燈，
營造出站前道路系統連結至各地點之
主要道路系統，並設置指標導覽系統，
強調車站為嘉義主要景點之軸心，成為
嘉義之主要之示範點。



(三)課題:夜間照明不彰，燈具型式雜亂，無法彰
顯嘉義車站之地標。

對策:站前之燈光型式整合及加強站前兩側之
燈光照明系統。



(四)課題:分隔島行道樹之景觀植栽，無獨特之處。

對策:分隔島行道樹設置喬木與灌木並用，營
造出多層次植栽景觀及彰顯站前之綠帶
廊道。



四、交通動線系統課題對策

(一)課題:現有人行動線：地下道、車站、天橋、
至酒廠動線，指標系統不明且無一整合
性。地下道入口被機車所佔據。

對策:整合車站出來之通往酒廠及各個地下道
之動線，改善地下道入口型式及入口意
象，加強取締機車佔用入口，並宣導民
眾多走地下道。



(二)課題:現有車行動線：兩旁有客運、公車站行
駛，衣蝶百貨公司、遠東百貨公司之接
駁車，計程車之多種線集結在車站。

對策:配合交通轉運中心改至後站之上位計畫，
站整合百貨公司接駁車及計程車之動線。



第三章 整體規劃構想

第一節 規劃定位與構想

壹、規劃定位

嘉義市歷史文化資源豐富，而本規劃範圍因位處於具有歷史意義與價值的「諸羅精神區」，並且為文化景觀軸帶與市中心觀光軸帶的交會處。其中，嘉義市火車站不僅是嘉義市重要的交通入口，也是閱讀城市意象與市民記憶的主要場所；中山路、林森西路則為進入嘉義市區的主要動線，更是市民都市生活的漫遊空間。本計畫重新檢視規劃範圍的發展潛力、空間閱讀感知、軸線意象以及市民生活場所，提出「城市劇場」的構想，以創意城市、環境劇場建構新的景觀價值以及都市發展的觸媒。透過本案的推動，建立嘉義市門戶廊道，勾勒嘉義市地方未來發展願景，詳圖 3-1 所示。



圖 3-1 規劃構想定位示意圖

貳、規劃構想

流動的饗宴：都市生活場所的形塑是一個具有創意的過程

本計畫以『流動的饗宴』作為規劃時之主要核心概念，以『牆』、『廣場』、『光』等三個向度進行串聯與縫合，使規劃區景觀空間處處可感受嘉義市豐富的文藝氣息，見圖 3-3、3-4。因此，本計畫不在於新增硬體設施，使空間感官更加複雜混亂，而是強調人與環境的互動，並藉由都市景觀之建構過程，作為刺激與引發市民參與形塑生活場所的想像力與行動。

■ 牆：突破與創新的都市意象

規劃範圍內的牆阻隔了都市的空間與活動，因此牆的處理最能夠突顯空間意象的變化。運用不同形式的手法，以實質或非實質的方式，或再造、或整理、或打開，賦予牆新的意義與功能。

■ 廣場：以人為本的生活場所，展現都市的活力

一個在繁忙的都市環境裡卻能發現到可以喘息與沉思的露天場所，藉由廣場的概念，創造出親切且具有活力的都市生活場所，提供市民休閒的環境，引發市民與城市之間互動對話的可能性。



圖3-2 活動形式示意圖

■ 光：城市氛圍的軟性轉化器

嘉義市日間城市呈現出忙碌都市生活的節奏，在華燈初上後，透過街道上的路燈、商店街的招牌以及建築物、廣場、街道家具、植栽等意象元素，將帶來豐富感官饗宴的氛圍。



圖3-3 概念示意圖(1)

參、全區構想配置

全區構想配置係透過廣場(點)的規劃，提供出可讓市民活動與休憩的空間，藉由活動的發生，聯繫起各分區空間，整體配置詳3-4所示，分區構想說明如下：



圖3-4 全區平面配置圖

(一) 諸羅廣場

諸羅廣場位於嘉義市火車站，本廣場將作為閱讀嘉義市的重要場所，以諸羅城的發展軌跡為概念，提高本廣場的可及性，昔日的蓄木池則重現於現在與歷史之間，喚醒諸羅驛流逝的記憶，使場內的活動具有歷史空間感，詳圖 3-5 所示。

本廣場呼應火車站體以及周邊建築物，形成城市劇場的活動舞台，其軸線的端景為資訊之牆，未來在火車站高架化後，建議鼓勵周邊建築立面的整體設計，形塑具景觀意義與價值的場所。



圖3-5 諸羅廣場模擬示意圖

(二) 資訊之牆

重整該建築物為一個傳遞故事的主體，建築物內部可作為資訊服務中心，而外牆在設計後，透過窗箱燈片的變化，將嘉義市的發展歷史、故事、節慶活動以及區域旅遊資訊等，配合不同的活動需求作展現變化，吸引民眾駐足，成為嘉義市的主要夜間活動節點，詳圖 3-6 所示。



圖3-6 資訊之牆模擬示意圖

(三) 藝文廣場

藝文廣場為嘉義舊酒廠文化園區與嘉義市區的接觸介面，廣場隔街面對藝文之牆，拆除了長久以來牆的隔閡，創造一處小而精緻的休憩空間，讓園區內的藝文氣息的生命力向外蔓延而出，詳圖 3-7 所示。



圖3-7 藝文廣場模擬示意圖

(四) 藝文之牆

舊菸酒公賣局，具現代建築簡潔明快風格及面磚時期的雙重特質，在嘉義市民眾記憶中佔有相當份量的地位。在牆面以燈光投射嘉義市蘊藏豐富且深刻的藝術作品，或者是文化園區內的展演活動廣告，賦予這道具有歷史意義的牆面新的意義，詳圖 3-8 所示。



圖3-8 藝文之牆模擬示意圖

第二節 重點景觀改善區研擬

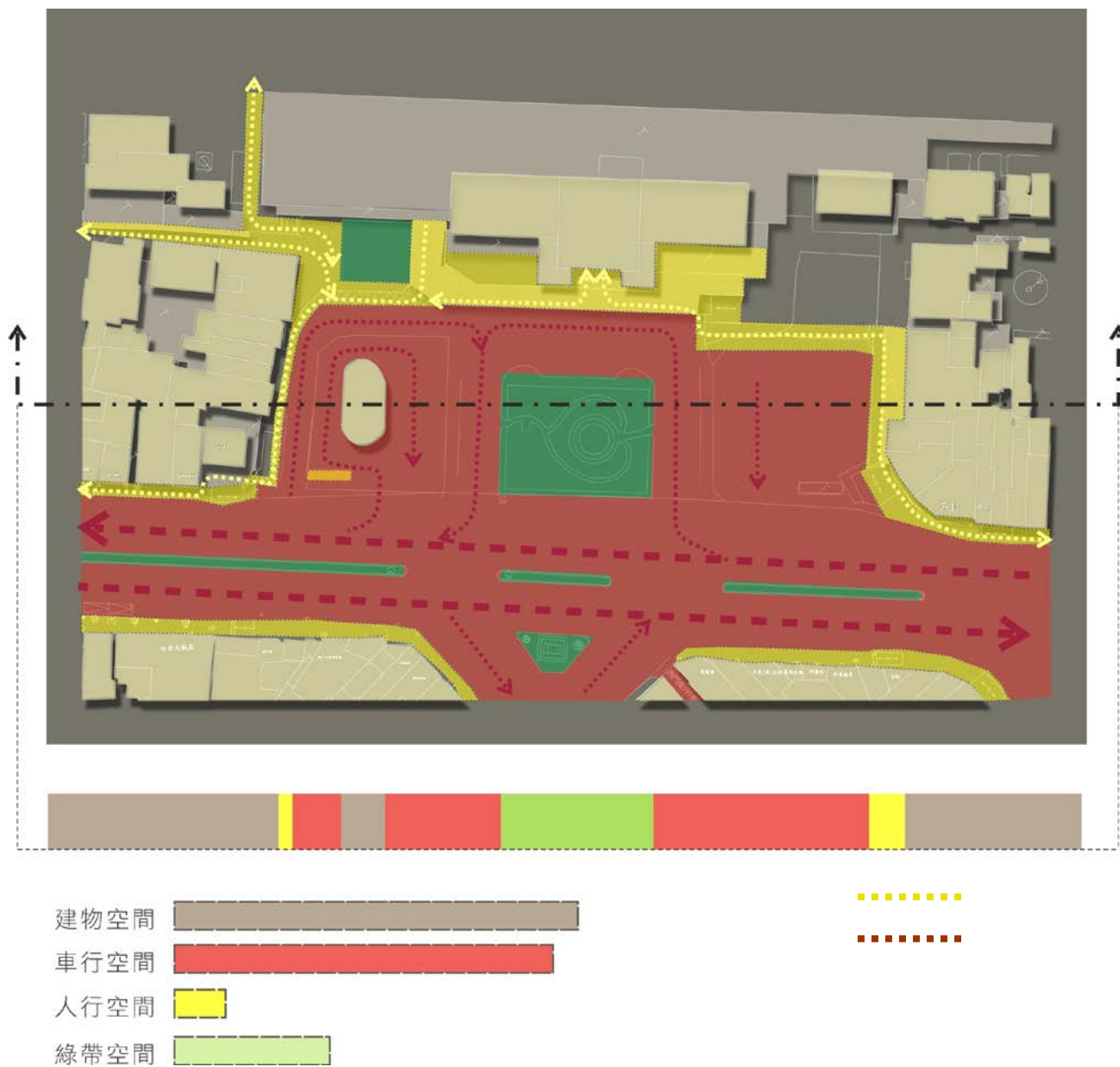
在第二章針對規劃範圍現況環境，進行現況空間使用情形調查，綜合提出嘉義市現況環境之課題，依此，並因應課題提出適切之可行性對策，透過課題與對策之芻議，結合現有之上位計畫與法令，提出對嘉義市整體發展願景與實質之定位，舉辦專家學者座談會作為決策時之方案依據，研擬出重點景觀改善區。

壹、諸羅廣場 - 潛力與限制評估

此規劃範圍為出入嘉義火車站之主要公共場域，因此具有門戶意象的精神意義，詳圖 3-9 所示。目前現階段之空間使用均以交通運輸與公車轉運為主，偌大的廣場幾乎無見可讓旅客駐足休憩之處，詳圖 3-10 所示，行人步行空間被交通運輸空間切割開來，似乎已失去了站前廣場應具備的空間尺度與意義，也失去了自明性。有鑑於此，藉由相關情資之彙整與研析，擬出此重點景觀改善區之發展潛力與限制因素，作為爾後設計階段時參考之依據。



圖3-9 站前廣場鳥瞰圖



(一) 發展潛力分析

- **可塑性：**此基地因鄰近嘉義市火車站，具有人潮聚集的效應，且腹地廣大，可以因應空間需求，規劃出更具有特色的都市生活場所，可塑性極高。未來此區塊因應著鐵路高架化之施行，將大幅改變前後站的生活型態，因此也具備著高發展之潛力。
- **鄰近商圈：**因本規劃範圍位於嘉義市市中心區內，屬於嘉義市精華地段，商業氣息濃厚，鄰近嘉義市重要商圈之區位，故人潮密集，能利用區位特質成為促銷宣傳的據點，並配合著鐵路高架化後，打通前後站之商業通路後，結合都市生活廣場之設計，為嘉義市帶來更優質之生活品質。
- **交通系統發達：**此區與其他縣市的聯繫很方便，因此大部份外來之遊客必經過此地再轉搭接駁車前往鄰近之區域。未來嘉義市火車站鐵路高架化後，提升東西區之間的聯繫，可吸引更多鄰近區域之人潮前來朝聖。
- **舊建築再利用：**舊建築再利用是讓具有歷史意義的空間，藉著閒置空間的重新再定位，經過修復整修，轉變成具有現代生活的機能，且能繼續傳承歷史空間的精神。這樣的方式，可以讓嘉義市保存具有歷史空間意義的場所。嘉義縣公車站雖然使用之年齡無法成為歷史建築或劃定為古蹟，但是這幾十年來卻是許多學子曾經在此等待的空間，等待著另一段旅程，因此這樣的空間精神是具有在地精神意義的，公車站舊建築再活化是一個契機。
- **創造市民共識內聚之場所：**嘉義市的總人口數經過歷年的統計，一直呈現下降的趨勢，嘉義市正逐漸邁向人口老化的現象。藉著改造都市意象空間，創造市民的都市生活廣場，並且妥善利用節日在此舉辦慶典，如：嘉義市管樂節、或其他

藝文活動，讓往返火車站的人潮可以在此聚集，相信這樣的效益對嘉義市而言是正面的，且值得永續經營的公共場域。

（二）發展限制分析

- **土地建物權屬：**範圍內之嘉義公車站建築物目前的產權所有人，屬嘉義縣政府的公有財產，未來如要進行空間更新，必須與嘉義縣政府聯繫。
- **建物結構安全性：**嘉義縣公車站已有幾十年的歷史，目前已呈現出老舊損壞，且壁面建材亦出現掉落的情況。舊建物再利用的案例雖然已是目前最熱門的話題，但實際上也必須針對建物現況堪用之情形做一檢討評估。
- **面臨主要交通道路：**中山路是嘉義市最主要的對外運輸道路之一，因此對環境造成的衝擊也是最大的，噪音、空氣污染、行人動線具威脅性。
- **交通問題：**嘉義市火車站前的交通運輸量是全市最高的，每到上下班時刻，總是會車水馬龍，造成這各區域的環境衝擊亦是最高的，當此處再次聚集人潮，一定會對交通再次產生威脅，重新規劃站前交通動線是首要條件。

貳、藝文廣場 - 潛力與限制評估

此規劃範圍主為係由嘉義舊酒廠文化園區與舊菸酒公賣局所圍塑，詳圖 3-11 所示。而舊菸酒公賣局目前為嘉義市市定古蹟，嘉義舊酒廠文化園區現階段亦在進行整體規劃設計，因此本規劃之標的將朝向建立富有藝文氣息之場域，進而探討此重點景觀改善區之發展潛力與限制因素，作為爾後設計階段時參考之依據。

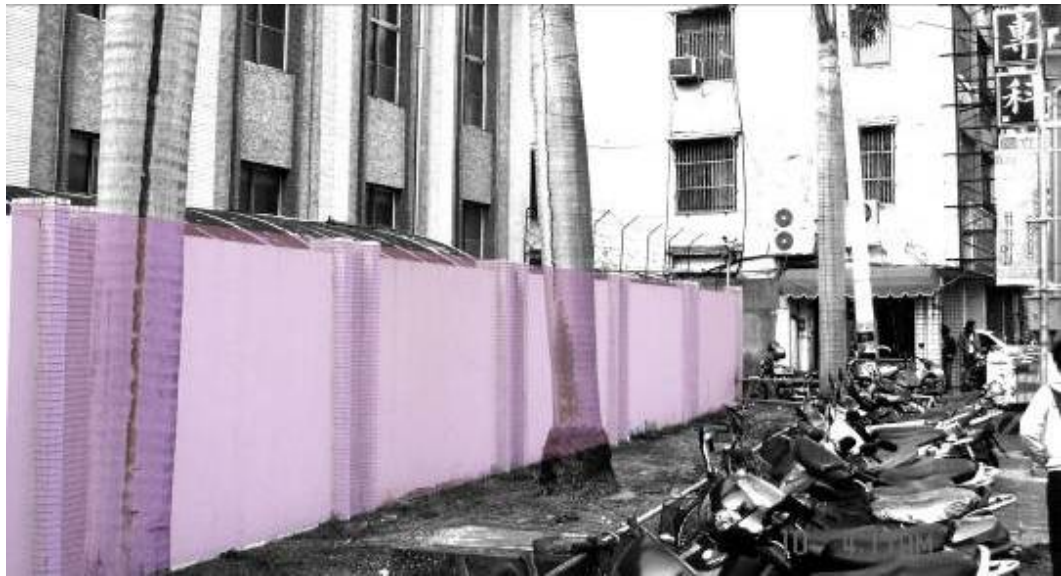


圖 3-11 舊酒廠文化園區圍牆使用現況圖

(一) 發展潛力分析

- **整體性：**此基地座落在嘉義舊酒廠文化園區之外牆側，空間性質非常明確，而且在活動連結上具有很清楚的主題性，因此可針對酒廠內的空間主題特性，做一整體性之規劃設計，延伸空間中之內容，更加突顯嘉義市支藝文空間特質。
- **牆內空間活動因子釋放：**本案已與規劃酒廠團隊做過聯繫與溝通協調，未來將考慮把圍牆移除，經由整體規劃設計，使原本空間結構封閉式的酒廠，因此而解放了既有的形象，藉著這樣的動作，讓酒廠內的活動，可以在三度空間中拓展開來，流竄在嘉義市周圍，並且活化週遭的角落空間，可塑造出特殊景緻之都市意象，對於嘉義市文化產業之發展，以及

地區環境品質之改善具有正面貢獻，同時更可提供嘉義市市民另一種遊憩新去處。

- **創造藝文角落空間：**嘉義市以前是藝文之都，但是隨著時代的變遷，已經失去了具備這樣特質的潛力。藉由創造點狀的藝文角落空間，慢慢感染周遭的地方居民，讓潛藏於嘉義市生活中的藝文因子，再次被喚醒。並且妥善利用節日在此舉辦慶典，如：嘉義市管樂節、或其他藝文活動，讓往返火車站的人潮可以因活動的舉辦而被吸引前來此處聚集。

（二）發展限制分析

- **腹地太小：**此基地最主要規劃範圍在人行步道上以及酒廠牆內差不多兩公尺處，因此在規劃設計時，尚須留設人行步道空間，以利行人使用。
- **區位遠離人潮：**嘉義市火車站是主要人潮往返的據點之一，從車站至酒廠這一側缺乏明確的指標系統，也因遠離主要人群，將導致無法吸引人潮前來此處。
- **缺乏適當的停車空間：**因舊市區道路狹窄、一旦車流量大時，就會出現塞車窘況，停車空間不足的現象也是問題，都仍影響此區對外之聯絡管道暢通性。
- **商店街特質未彰顯以及都市環境界面未處理：**從嘉義市火車站至酒廠一側的店家，依都市計畫之劃分屬於商業空間（住商混合型），以目前現況來看缺乏整體性的產業行銷計畫，以及各店家之招牌凌亂不一，乃至於無法造成吸引人潮，前往嘉義舊酒廠文化園區之動機。

第三節 設計說明與配置

壹、諸羅廣場

茲因規劃範圍內之嘉義火車站具有重大交通運輸功能，而嘉義市府已將此區段作為都市更新計畫之範疇，以及未來的鐵路高架化和嘉義公車站交通轉運中心工程計畫，可以端倪出站前廣場充滿著無限的創意可能性。因此本案現階段規劃也將針對這樣的可能性，因應現階段課題提出短期方案以及長期方案，作為爾後執行時之參考依據。

一、短期方案（現階段空間使用改善方案）

（一）移除站前桃城廣場，設置具有座椅燈具供休憩、舉辦活動之景觀廣場。

（二）設置功能性趣味公共藝術。

（三）廣場提供適當遮蔭，但以不妨礙嘉義市火車站之視覺軸線為設置原則。

（四）拆除周邊違規混亂之招牌，並規範其位置及尺度。

（五）嘉義縣公車站體改善，利用其格狀特色牆面展示觀光導覽資訊，介紹嘉義市當地特有風情之人事物，詳圖 3-12 所示。

1.概念說明

整棟建築物希望製作成「相片膠捲」的感覺，並搭配嘉義市歷史事件之照片，利用光的加成效用，使民眾來到嘉義市觀光時，不僅能享受到嘉義市的美，更能憶起過往。



圖 3-12 嘉義縣公車站體模擬示意圖

(六) 拆除不必要之停車空間，並以綠美化改善其空間品質，詳圖 3-13 所示。



圖 3-13 綠美化模擬示意圖

二、長期方案（整體改善方案）

(一) 廣場結合嘉義公車站作整體性之規劃，成為連結文化景觀軸帶之樞紐，詳圖 3-14 所示。

(二) 整理前後站特定區街廓，並整合商店街之都市環境介面，達到美化市容之功效。

(三) 拆除客運轉運之臨時性建物，以及非必要性之鐵欄杆，藉由完整之廣場空間，以綠化、水景、街道家具、公共藝術重塑火車站前整體景觀，並供活動舉辦。

(四) 廣場提供適當遮蔭，但以不妨礙嘉義市火車站之視覺軸線為設置原則。

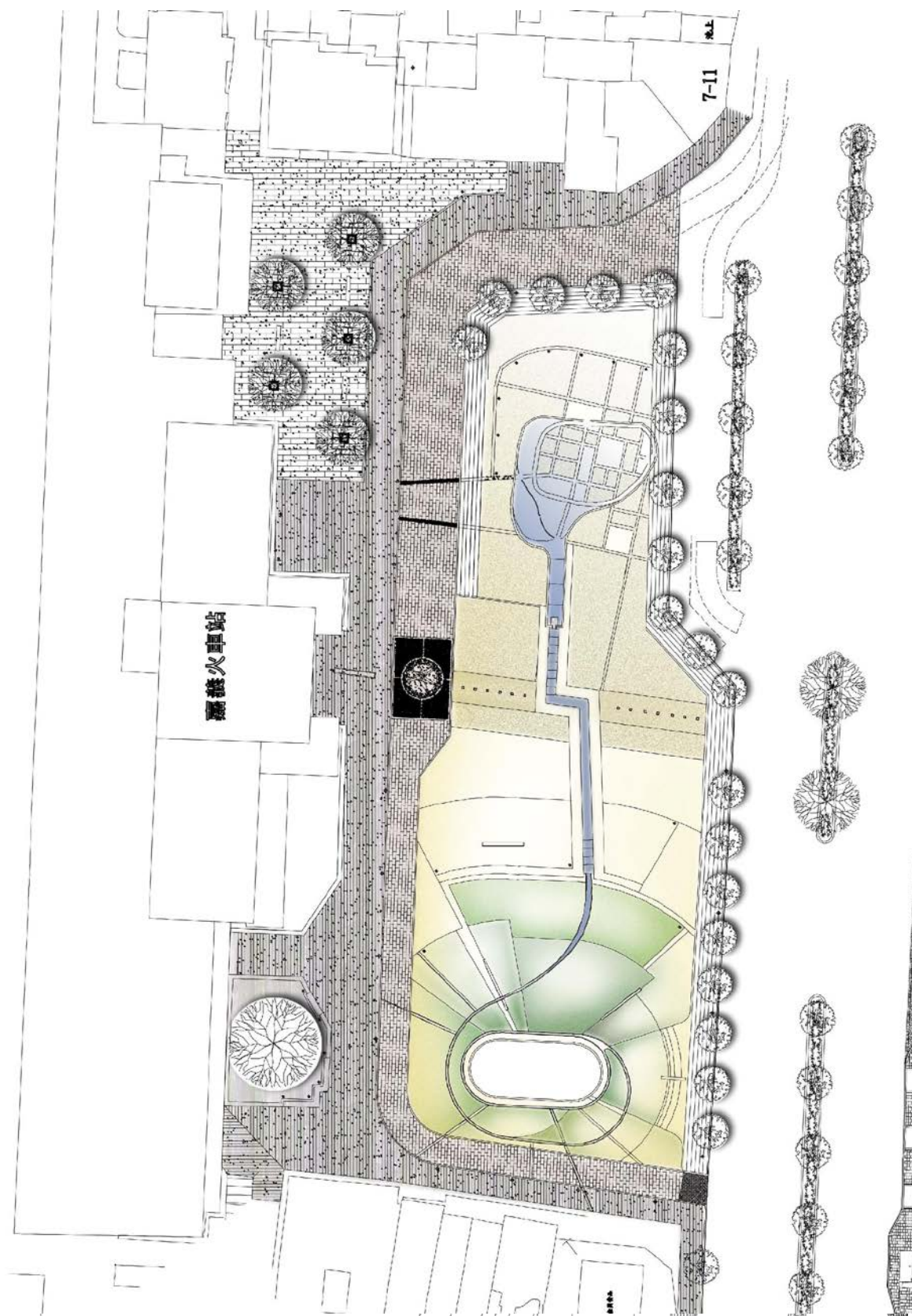


圖 3-14 全區平面配置圖 scale:1/800

貳、資訊之牆

因應著未來嘉義市鐵路高架化以及交通轉運中心遷移，此公車站勢必將會呈現閒置的狀態，在設計概念[±] 將運用嘉義市管樂節的音樂元素，重新詮釋此建築的意象。在使用機能上將會作為旅遊資訊導覽中心，展覽嘉義市的特有人文風情與環境景觀資源，以及提供相關藝文活動的演出訊息，詳圖 3-15 所示。



圖 3-15 概念模擬示意圖 (2)

參、藝文廣場

拆除了長久以來牆的隔閡，從酒廠內，一個具有藝文氣息的生命力向外漸漸的蔓延出，藉著互動式的多媒體手法，呈現另一道非實質的牆面。而其舊菸酒公賣局，具有著現代建築簡潔明快風格及面磚時期的雙重特質，在嘉義市民眾記憶中佔有相當份量的地位，藉由場域精神的營造，在現今的嘉義市，創造出呈現在地與全球化藝術接軌的場域，是本案努力之重要標的。

整合嘉義大學人行道系統規劃與舊酒廠文化園區規劃，使藝文廣場重新定位並串聯與嘉義火車站廣場連結，詳圖如圖 3-16 所示。

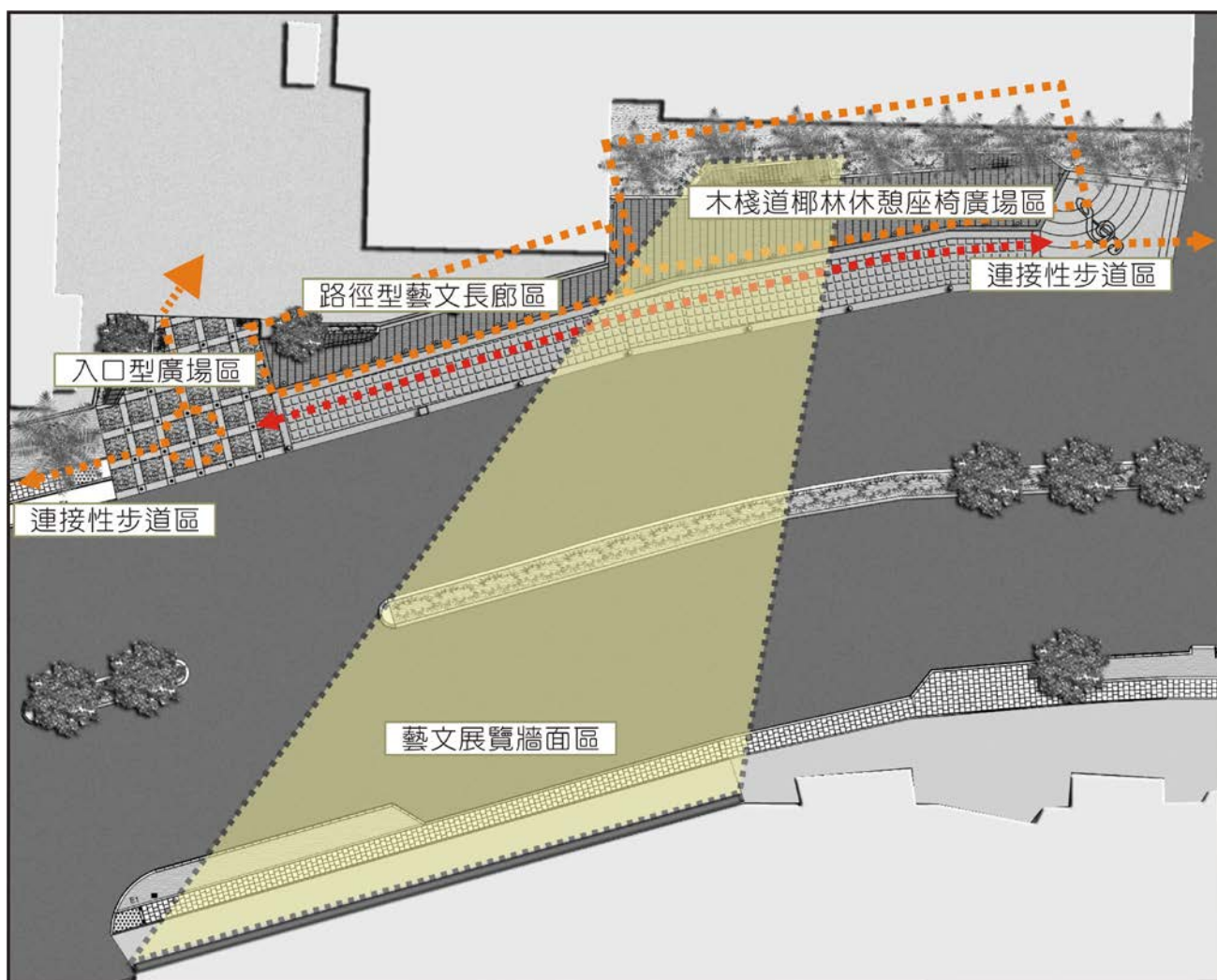


圖 3-16 藝文廣場定位圖

一、入口型廣場區

此路口為舊酒廠文化園區重要出入口，配合著「嘉義舊酒廠文化園區」空間規劃構想，入口廣場的概念將酒廠內的文化藝術氣息延伸至牆外，未來配合不同特色主題活動的舉辦，塑造具特色之空間經驗，達到活化酒廠周遭開放空間之效益，詳圖 3-17 所示。



圖 3-17 入口廣場示意圖

二、路徑型藝文長廊區

此空間為舊有酒廠圍牆重新塑造成為藝文展示長廊，可提供酒廠及嘉義市藝文活動資訊展示，並可與對面藝文展示多媒體相互呼應，詳圖 3-18 所示。

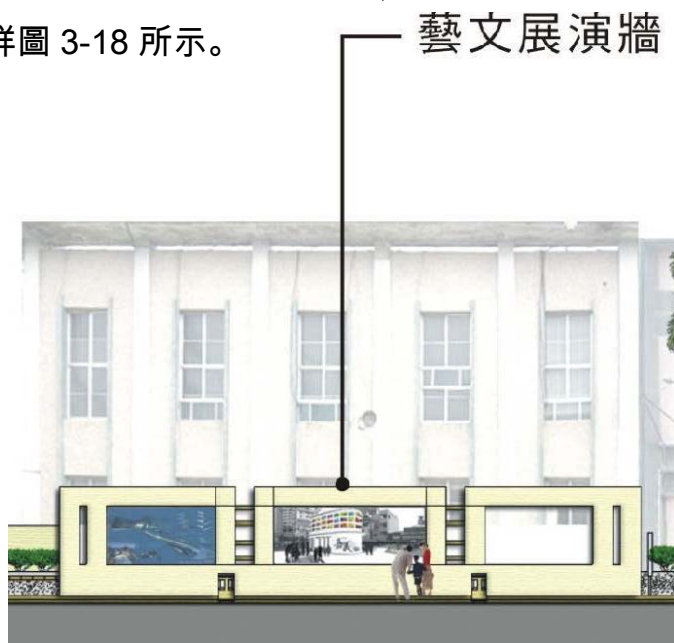


圖 3-18 藝文展演牆面示意圖

三、木棧道椰林休憩座椅廣場區

酒廠內的活動訊息可以透過不同形式呈現於生活週遭，如靜態的藝文展演牆，或者是配合著酒廠內的活動將藝文訊息投射於舊菸酒公賣局牆面等，此廣場利用退縮原有牆面整體設計，將此空間規劃為休憩座椅區，可從此區域觀看對面藝文展示多媒體牆面，亦可以將嘉義市在地人文歷史，藉由此方式，讓過往的路人得知目前最新藝文訊息，詳圖 3-19、3-20 所示。

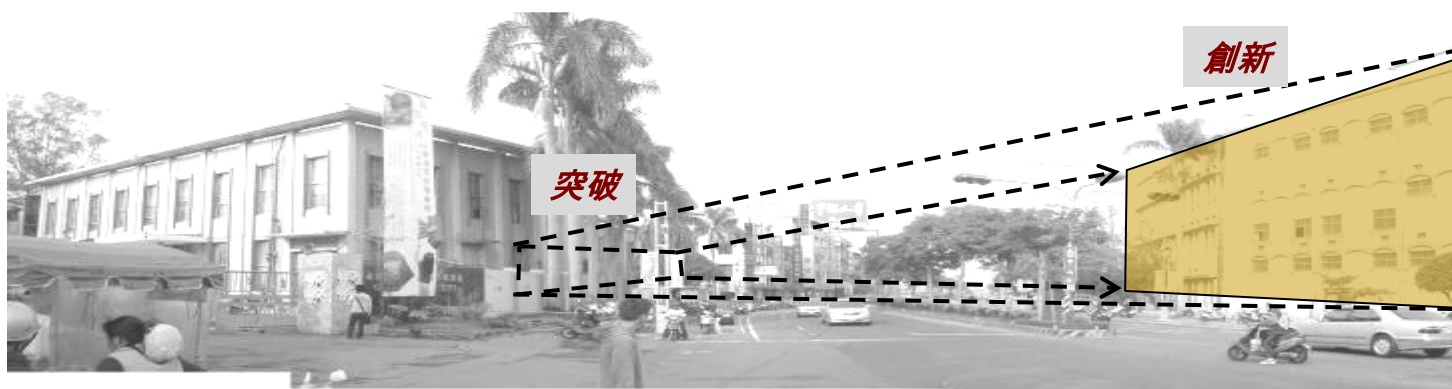


圖 3-19 概念模擬示意圖 (3)

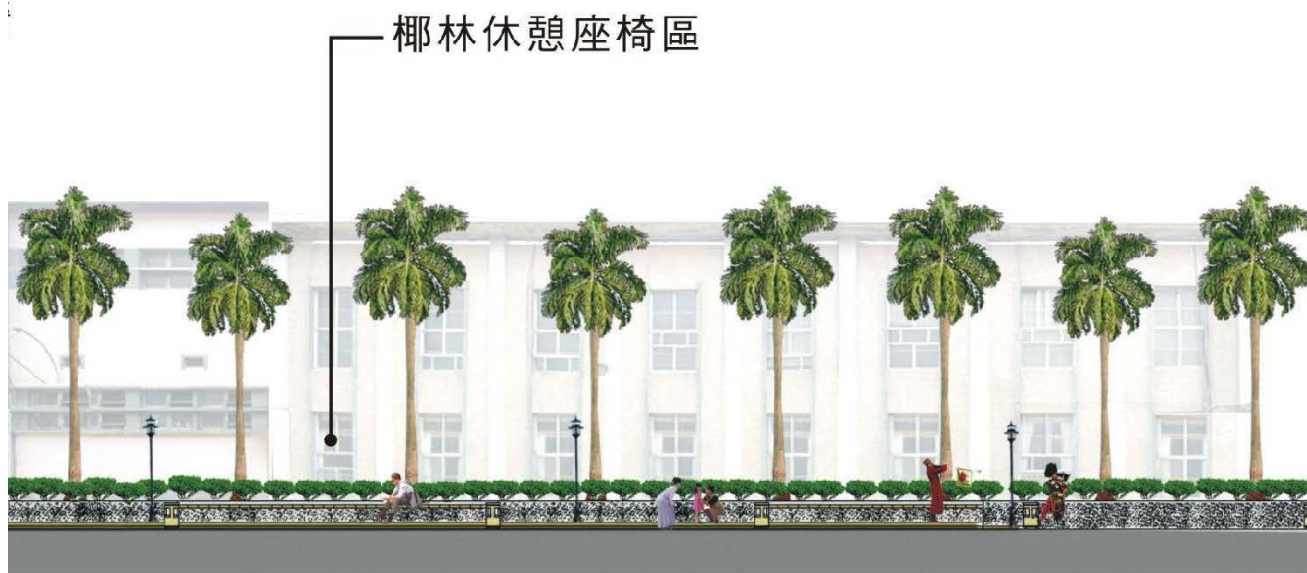


圖 3-20 木棧道椰林休憩座椅區示意圖

四、連接性人行步道區

嘉義火車站至舊酒廠的步行空間以人行步道為主要之空間體驗，為使體驗具有連續性與延展性，本案配合著嘉義大學之人行步道規劃，形塑步道系統，詳圖 3-21 所示。

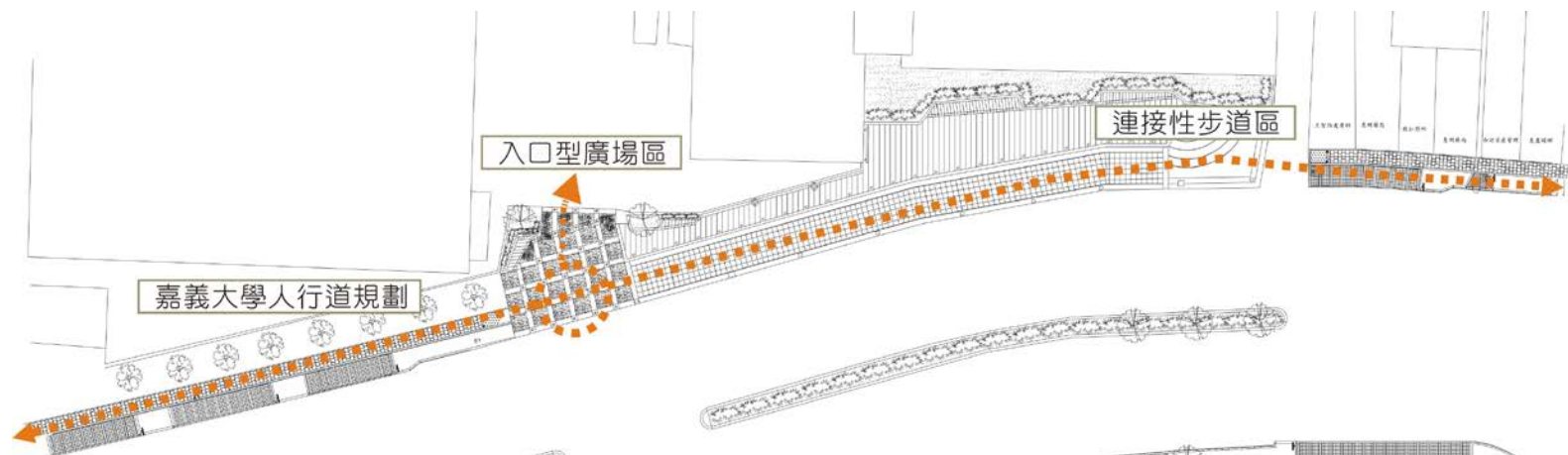


圖 3-21 連結性人行道動線圖

五、植栽遷移

舊有大王椰子樹群與酒廠歷史意象相關，因予以保存，故遷移至藝文廣場後方，而原本在分隔島上之植栽因藝文展示多媒體牆設置，需視覺景觀穿透故只以灌木叢植栽為主，詳圖 3-22 所示。

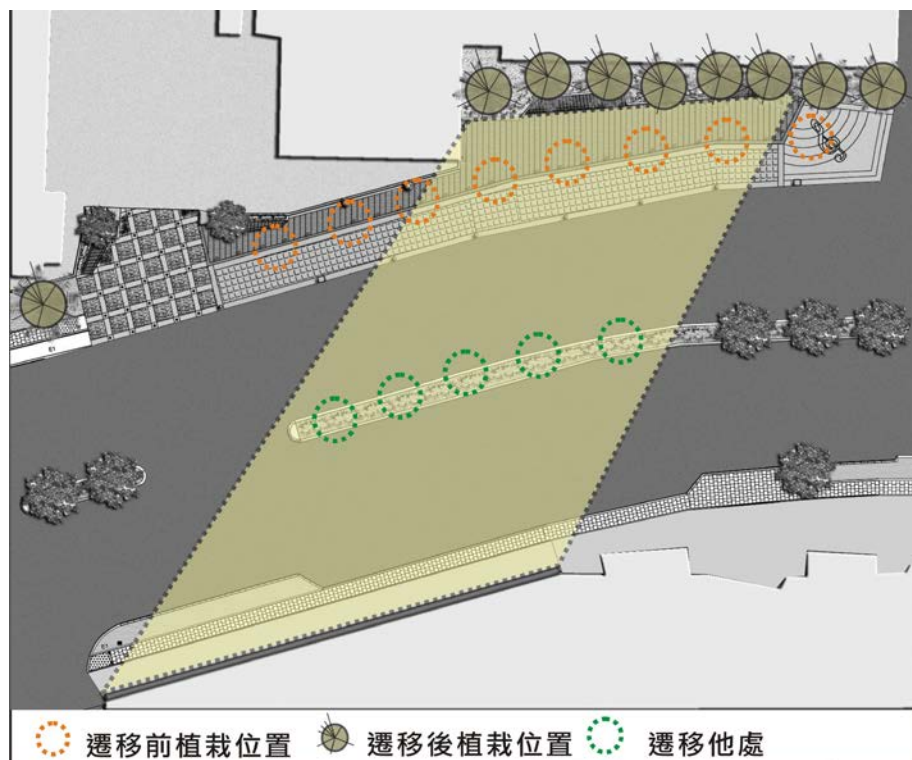


圖 3-22 植栽搬遷圖

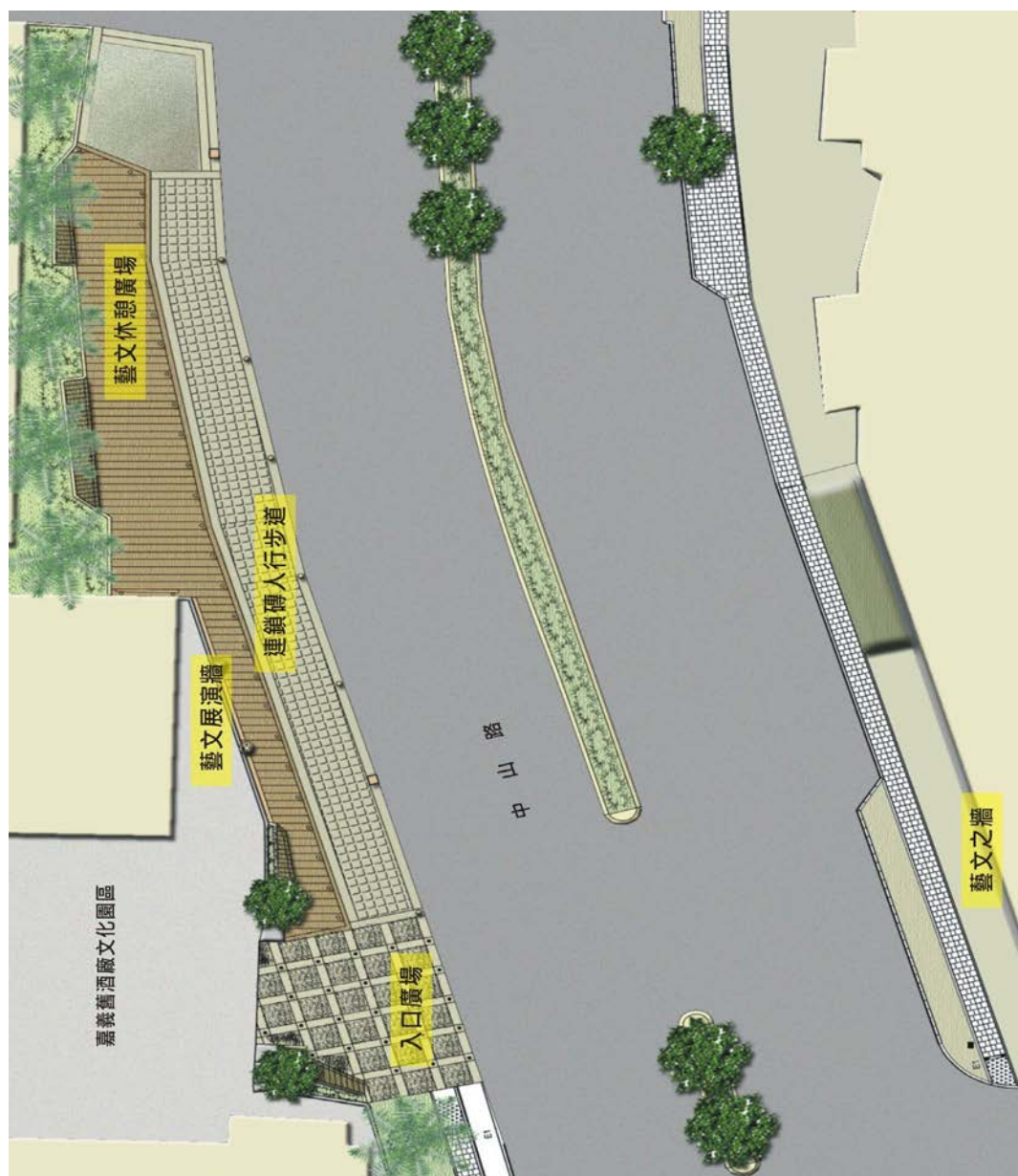


圖 3--23 藝文廣場全區平面配置圖 scale:1/500

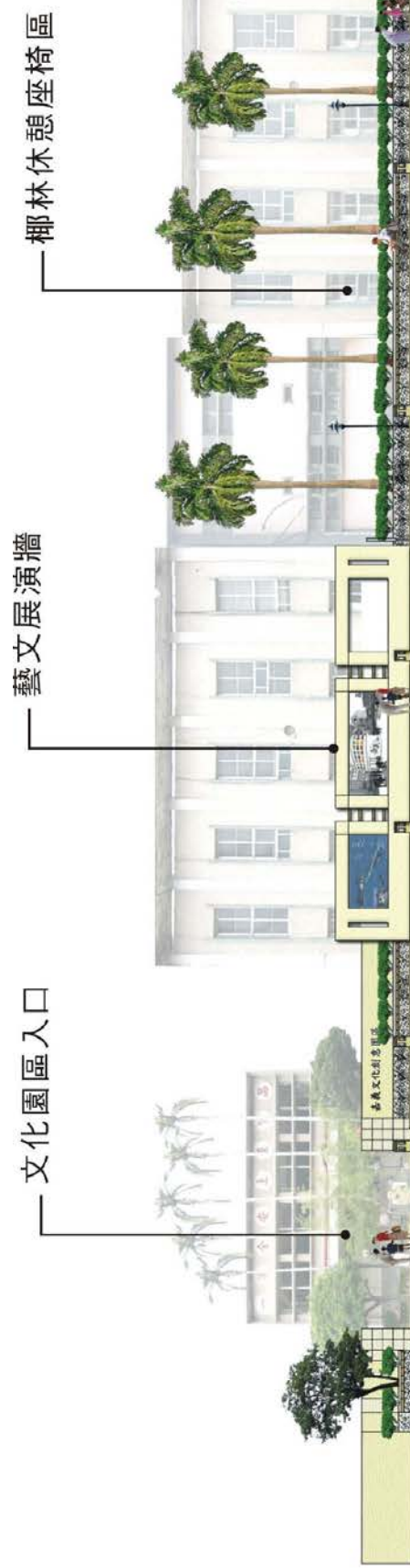


圖 3-24 藝文廣場全區立面圖 scale:1/400



圖 3-25 藝文廣場全區剖面圖 scale:1/400

第四節 示範區景觀管制規範

都市的發展和交通運輸之高度需求，使得都市有限的土地加速地為各類道路所佔用，然而傳統的道路空間不再只是單純的運輸功能，道路景觀在現今的都市環境中扮演者舉足輕重的角色，本規劃範圍藉由道路空間景觀的規劃，不僅能夠強化道路本身的空間機能，更能藉由道路空間的景觀營造，呈現出整體的都市意象，營造出入口門戶意象。依此本案規劃範圍內之景觀規劃準則，將擬定都市道路空間之景觀規劃準則，爾後需配合嘉義市都市景觀綱要計畫的執行，及其相關法令政策，作一整體景觀規劃準則的檢討。在管制規範方面，則針對照明設施、植栽、廣告招牌物、建物主體與附加物、開放空間等五項目，擬定使用管制規範原則，促使道路景觀能更具有自明性。說明景觀管制規範如下：

一、照明設施：

- (一) 號誌系統、指標系統與路燈照明系統化，減少過多的硬體設施視覺衝擊，亦可以增加綠美化的面積。
- (二) 在導引照明設施上，可利用節能發電設施，減少電力成本支出。
- (三) 系統化且易於辨識的都市照明環境。
- (四) 夜間照明系統之設置規範將會以 91 年已實施的夜間照明改善案（嘉義市夜間景觀暨燈光照明改善規劃設計）作為基礎架構。

< 參照附錄三 >

二、植栽：

- (一) 植栽樹種、樹形之選擇應配合地區特性。
- (二) 分隔島上的植栽以複層植栽為主，達到地區綠美化之目標。
- (三) 站前植栽以不擋到火車站立面為種植原則。

三、廣告招牌物：

- (一) 廣告招牌除住宅區外，臨接道路之外面牆均無窗戶或開口設置，含固定支撐物、構架及維修設施其突出建築物外牆在一公尺以下，且下端距地面四．六公尺以上。
- (二) 招牌造型應配合地方性文化特色，材質上的選用以木材質感的店招為主，輔以嘉義地方印象 Logo（如：石猴、艷紫荊、鐵道…

等), 期望藉由整體規劃樣式、材質來提昇整個街道景觀的品質, 並形塑出具有嘉義市門戶意象之都市景觀, 詳圖 3-26 所示。



圖 3-26 店招形式示意圖

四、建物主體與附加物：

- (一) 建物立面應達到整體意象之統一。
- (二) 建物設置應結合與利用開放空間之串聯效果。
- (三) 建物附加物的設置, 應以能符合地區特色為原則。

五、開放空間：

- (一) 街廓開放空間應與人行步道系統相連接, 以提高開放空間之可及性與可用性。
- (二) 開放空間活動與建物使用, 應注重活動之串聯, 使空間使用更為順暢。
- (三) 開放空間景觀與街道傢俱配置, 應考量空間使用特性與使用時段。
- (四) 人行步道的相關規範措施將會以 95 年嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫為主。 < 參照附錄三 >

第五節 導覽指標系統

端看目前規劃範圍內週遭現況環境涵構，從車站到嘉義舊酒廠文化園區沿途商店林立，店家招牌混亂，加上未來規劃的行人道路面上所呈現的設計圖案，就行人的角度而言，現階段整體視覺上會有許多干擾，因此本案對於指標導覽系統的建構係採用減法式的設計理念，也就是不另外加設指示路牌，在眾多的立牌中徒增視覺指示。

設計說明概念：

減法式的設計理念是以現有的路燈作為設計發想，將高聳的路燈裝飾設計成火車軌道的意象，以彰顯嘉義小火車的特色。

其優點在於省略現有道路添設指示牌的困擾，不會增加視覺上的雜亂感；同時由於路燈為重要標誌，路燈的高度引人注意，是展示標誌的有利地方；另外也考慮到施工成本比另外加設立牌低廉，同時夜間兼具照明之用，可謂一舉兩得。媒材為鑄鐵，仿火車軌道的質感。

表 3-1 方案優缺點對照表

概念	設計想法	媒材	優點	缺點
諸羅城變遷圖 (嵌入或立牌)	嘉義古名為諸羅山,本圖以諸羅城變遷圖為主要概念,重視嘉義歷史的維護與新材質的注入	壓克力 鑄鐵	外形較為有趣,透明的材質,與外在環境形成對比,較為有新意	成本較高
鐵路車軌 (立牌)	現在車站到文化創意園區招牌混亂,加上未來路面的設計圖案,視覺有許多干擾,因此以現有的路燈發想,彰顯嘉義小火車的特色	鑄鐵	省略在現有道路添設指示牌的困擾,不會造成視覺上的雜亂感	

年輪 (嵌入)	嘉義在台灣最著名的是阿里山的自然資源。此圖以樹木年輪的概念,張顯嘉義這項優勢與歷史特色。	木頭 壓克力	古樸的素材與古蹟本身的調性統一,同時反應當地特色	木頭較不易保存,容易腐化
------------	--	-----------	--------------------------	--------------

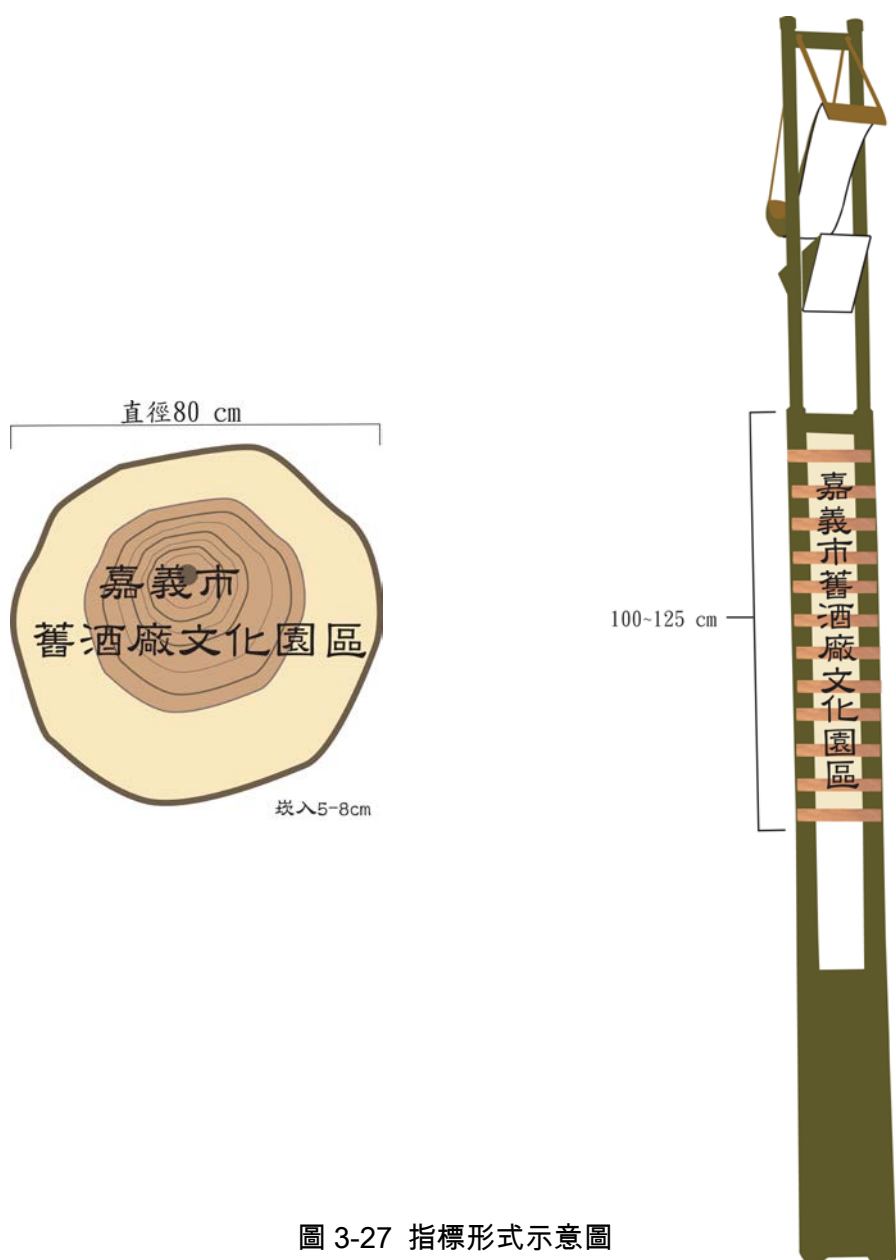


圖 3-27 指標形式示意圖

第四章 執行機制與經營管理計畫

本計畫牽涉到文建會嘉義舊酒廠文化園區以及嘉義市政府不同局室相關執行計畫，為了使景觀改善能落實執行，並因應地區實際需求，考量相關計畫整體發展，透過機制之建構原則、設計目標、運作流程、執行策略以及參與角色之研擬，並針對前述本計畫定位內容，訂定經營管理計畫。

第一節 分期分區發展計畫

壹、分期分區開發程序

本計畫考量相關計畫發展時程，並基於地方人力、經費來源之限制下，依下列原則分期實施：

- 一、有上位計畫及重點發展計畫優先實施。
- 二、適宜設施公共設施用地，且其改善可收立竿見影之效之地點。
- 三、依全案目標設定，發展順序建議項目實施。

本次規劃分析依照前述規劃與分析，擬定下列三期工程，詳圖4-1所示，做為未來實質開發之規劃準則：

第一期：建立都市節點

- 嘉義舊酒廠文化園區圍牆適度拆除，創造一處藝文廣場作為表演場景與休憩空間。
- 舊菸酒公賣局原牆面，利用多媒體與燈光投射，呈現嘉義市藝文風貌，並作為中山路進入城市劇場與市區的入口意象。

第二期：塑造資訊廣場

- 配合公車轉運站遷移至後站計畫，重塑站前廣場的新功能與意義，融入地方發展的設計元素，並加強廣場的可親性與使用彈性。
- 未來將配合台鐵高架化計畫，原嘉義縣公車站的內部空間使用機能可轉化成資訊中心，使諸羅廣場成為一處敘述嘉義諸羅城演進脈絡的生活場所。

第三期：塑造文化景觀廊道

串聯舊酒廠文化園區與火車站前廣場，塑造具有人文藝術之嘉義市景觀街道，凸顯屬於嘉義市特有之都市意象。



- 綠色虛線部分 () 為嘉義大學規劃團隊提出之重點示範改善區，與本計畫分期發展範圍重疊之部分，經過交涉溝通後，將由嘉義大學規劃團隊負責，本團隊負責牆、廣場之規劃。

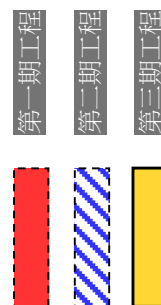


圖 4-1 分期分區發展示意圖

貳、分期分區活動導入計畫

總體而言，規劃範圍內未來之產業導入將採「彈性導入機制」，並配合時代產業結構變遷、未來消費趨勢及社群動力潛能，適宜地採彈性導入方式；如先期將以地方性產業為主如旅遊、交趾陶、石猴雕刻、木材業等，加強地方性之產業特色，但配合時代結構變遷，未來亦可以藉由嘉義舊酒廠文化園區新興創意產業的導入，此導入計畫需依賴完整性的產業潛力調查研究(包含基礎產值、消費趨勢、產業商家本身的動能及意願、產業上下游間之產業鏈關係等等)。而配合產業之導入，活動亦可以分期分區方式配合導入，以計畫方向為主體，彈性導入活動。本案大致上可分為四期，詳表 4-1 所示。為開發前期、第一期、第二期、第三期開發工程期，開發前期為「熱身期」，主要以目前現階段環境為主導入活動，其目標係以舉辦多元的活動，以達到媒體行銷、社區教育、與地方認同之目標。一、二、三期工程開發期，則應以彈性的方式，配合發展的計畫內容及產業類型導入適宜的活動。

表 4-1 分期分區活動導入計畫表

時期	規劃範圍 導入計畫內容	導入之活動類型		參與社群
前期(規劃調查階段、熱身期、宣傳期)	前期是處在計畫未施行前，以現階段之空間內容，研擬計畫之可能性。	文化 園區	*中南部創意產業論壇 *社區居民座談會 *園區導覽活動 *社區推動與經營管理座談會 *文化藝術組織座談會 *社區創意產業研習 *議員參訪活動 *國際學者參訪活動 *政府機構相關各項會議 *各項社區研習營	社區組織 學校社群 企業機構 地方居民 傳播媒體 國際人士 藝文團體 政府部門
		規劃 範圍		

第一期開發期 (街道景觀工程、舊 建築再利用工程、基 礎工程) 95~96 年	運用減法工程，彈性 導入下列計畫內容： *旅遊資訊覽中心 *藝文展演空間 *藝文商店、藝文書 坊、休閒餐飲區等工 程	文化 園區	*創意設計研習營 *週邊學校創意教材教師研習營 *學生創意設計研習營 *中南部區域學校設計聯展 *個人創意產品發表會 *地方特色產業博覽會 *建築設計展暨博覽會
		規劃 範圍	此一階段係將原本封閉的都市空間，轉變成 可親性之休憩空間，並透過活動的導入，增 加環境互動的可能性。
第二期開發期 (站前廣場改建工程) 96~97 年	*保留前彈性運用之空 間計畫內容 *站前生活廣場	文化 園區	前階段之活動持續舉辦
		規劃 範圍	此其主要目的係藉由站前廣場的建構，擴大 市民都市生活的領域，持續舉辦各項活動 (管樂節慶、廟會巡街、開幕節慶、露天音 樂會等)，並獲得市民的認同。
第三期開發期 (門戶廊道工程) 97 年~98 年	*藝文工坊街區 *完整之街道景觀工程	文化 園區	前階段之活動持續舉辦
		規劃 範圍	此一階段為成熟期，主要係以多元化活動之 舉辦，建立起嘉義市門戶意象。

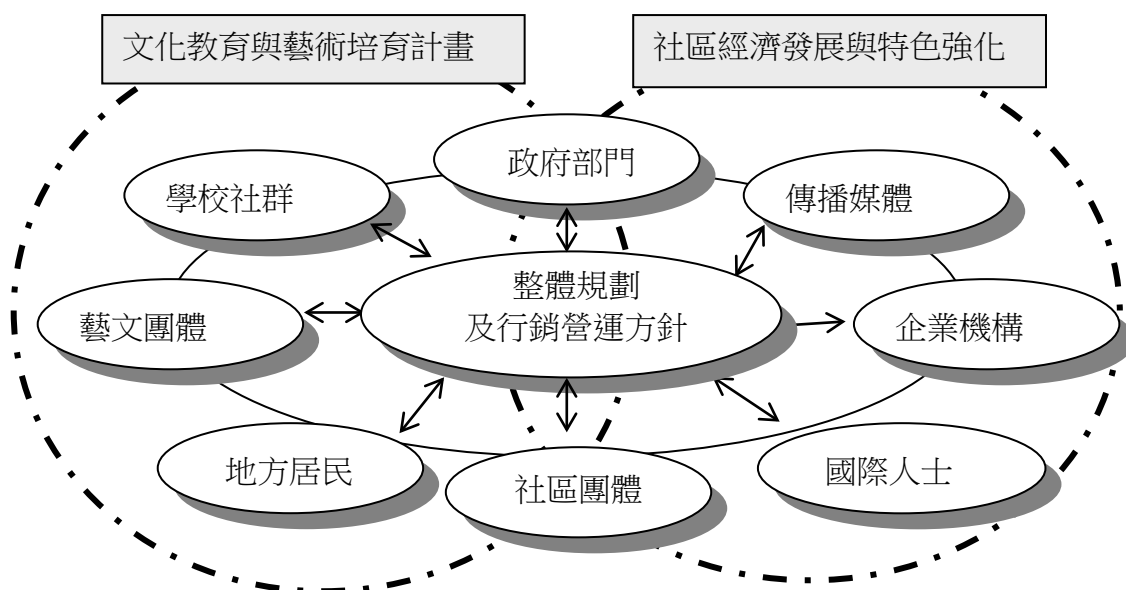


圖 4-2 社群資源架構圖

第二節 執行機制

為了使景觀改善能落實執行，並因應地區實際需求，本案將制訂規劃執行機制，透過機制之建構原則、設計目標、運作流程、執行策略以及參與角色等設定研擬，針對「嘉義市-火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計」之定位內容，量身訂作有效積極之制度基礎。

壹、執行機制設計目標

整體執行機制設計目標有以下五點：

一、落實重點景觀示範區之相關規範

本案透過規劃環境現況之檢視與問題診斷之後，明確地提出景觀改善的因應對策，並針對具有潛力之重點發展區，進行示範性之規劃與規範提出，藉由實際操作積極面對目前嘉義市都市景觀之課題，試圖提出最適切之示範規劃方案與規範，也希望藉由確切之執行機制擬定，完整落實重點景觀示範區之實質發展。

二、積極監督計畫之執行成效

本案希望透過機制之擬定，建立適當的都市景觀開發監督平台，初步計畫以二大監督執行主軸：其一、公部門會同技術專業顧問除了重點原則監督考核之外，亦針對技術性細節進行查核。二、辦理監督執行諮詢委員會，針對開發廠商所面臨之課題與將因應之對策，予以協助諮詢研議。通過不同面向與角色的互動，亦構成了整個制度的密切把關與完整規劃。

三、減輕政府行政成本與有效之財務營運

研擬執行機制的目的，在於協助地方政府在執行計畫之階段，提供有效率之作業執行方法，促使公部門不論是在短期城鄉景觀發展以致長期發展計畫之願景，能提出節省人力及行政成本的景觀發展決策。

四、提供民間參與以及開發之參考依據

在都市景觀之開發管制上，如何減低開發審查之時程以及重點景觀之環境開發限制，將透過規劃與機制之擬定，藉由社區宣導與政策推廣之方式，取得嘉義市民對所在地之特色認同，並積極監督參與，也讓民間參與之法人與企業在進行都市、城鄉以及自然遊憩區開發之參考依據。

五、防範景觀破壞之行為

目前由於都市景觀維護上仍缺乏強制管理之法源，所以在違規使用上較容易出現管制漏洞，但亦可做到未來嘉義市公共工程開發發展之主要執行依據，協助公部門與執行單位有具體參酌的原則。

貳、機制運作流程

本計畫機制執行之流程，將以區域性之規劃、工程品管、經營管理、教育培力四個面向，做為機制之實質工作流程，並針對個別機制項目，研擬監督、審議以及管控之流程架構，試圖以各面向環環相扣之執行機制管理，嚴謹落實都市景觀之內涵，不論在軟體營運或是硬體開發之同步規劃與環境營造，詳圖 4-3 所示。

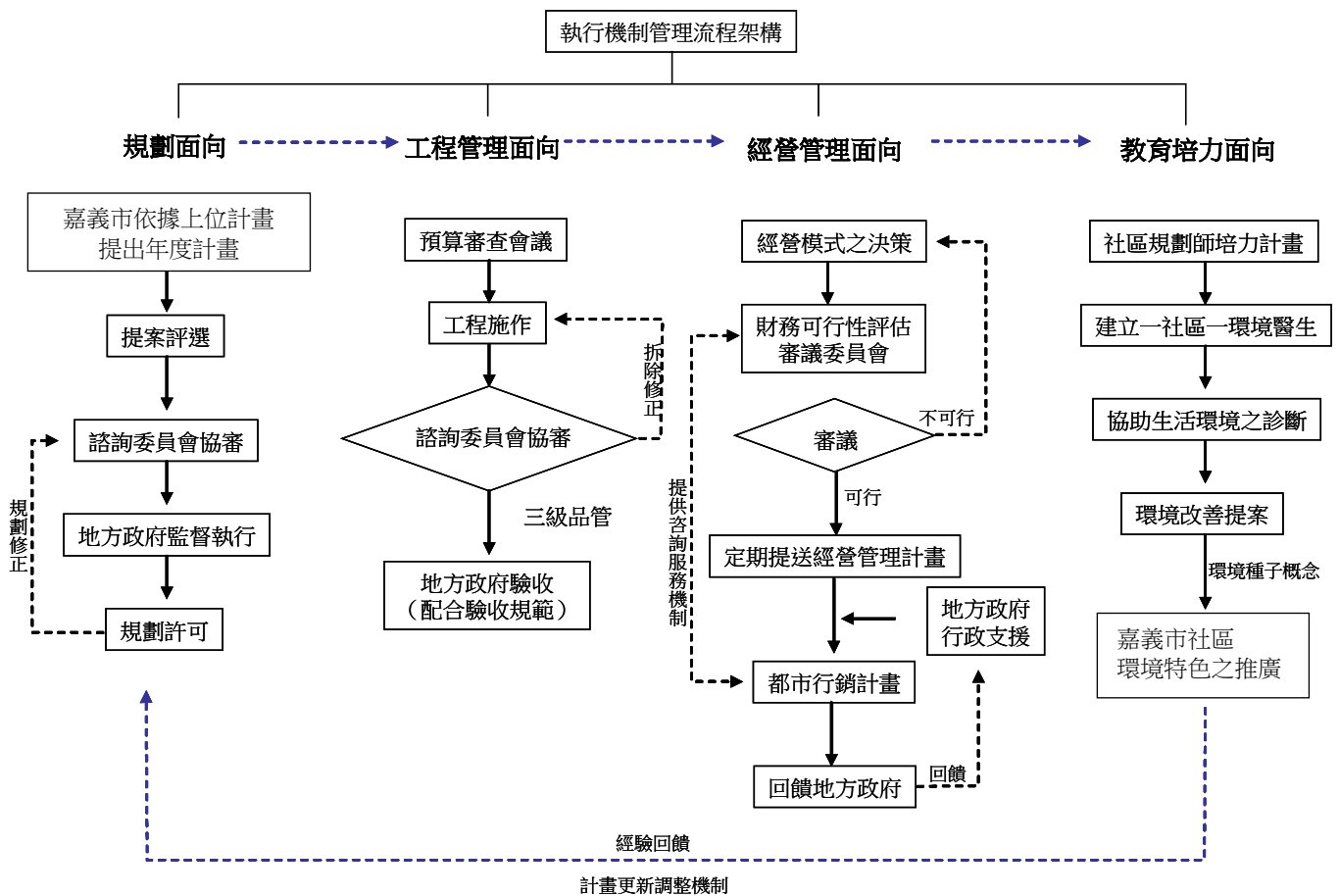


圖 4-3 執行機制流程圖

參、機制運作策略

一、行政管理層面

為了落實改善都市景觀政策之執行課題，首重提案計畫的品質水準，在計畫研擬完成後，計畫執行上需嚴格加強規劃品質、審議專業、監督查核之行政管理工作，但考量地方政府在人力配置、工作量與專業無法同時滿足未來多元化業務之發展，建議結合相關專業顧問（景觀總顧問）或約聘景觀綱要計畫之相關專業團體，成立執行推動小組，協助地方政府針對技術性難以克服之議題，提供相關專業執行對策，，詳圖 4-4 所示。

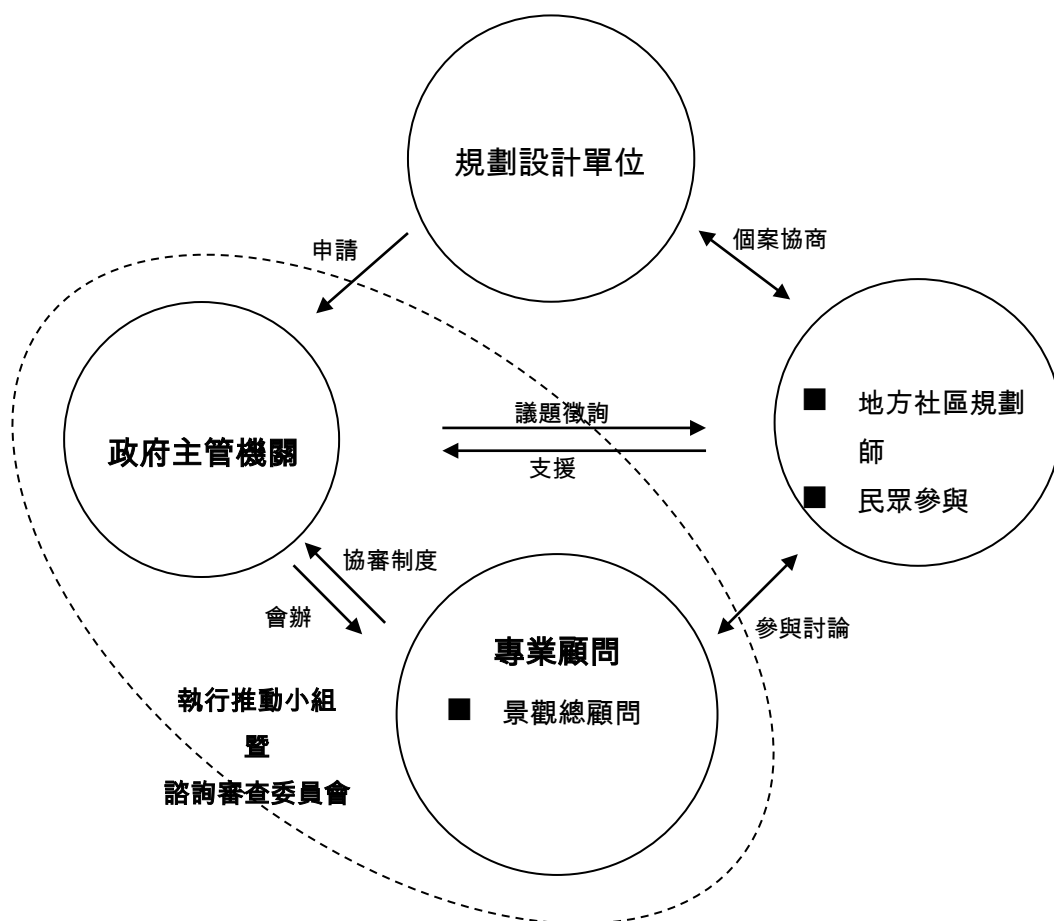


圖 4-4 行政管理關係示意圖

二、經營管理層面

政府的角色應是扮演舞台導演的角色，讓更多更好體質更優良的演員，能在舞台上一展長才，而演員則是由民間企業團體或是第三部門非營利組織（NPO）所扮演，特別是當公部門人手不足時，更須藉由民間企業協助帶動政府營造的公共空間進行環境認養，提昇縣民的文化生活水準，亦是地方政府所期盼的。

屆時，演員需要舞台，也得到最好的表演舞台，也相輔相成的創造令人讚賞的演出，間接創造了縣民、公部門政策落實以及私部門的獲利三贏的局面。

三、法令規範層面

由於都市景觀相關規範計畫在執行層面上，必須透過具有公權力之法源，確切制定相關景觀開發與管理事宜，方能將都市景觀作完整的管控與延續。

在嘉義市都市景觀的相關法令，可分別分成二個部分：都市計畫（非都市土地、都市土地）、都市更新條例（老舊房舍與社區規劃），本案希望藉由法令面向的探討，執行相關土地開發的管理依據。

都市土地之管制，依都市計畫法及其施行細則有關規定管制，並配合綱要計畫之土地使用發展分區構想，進行通盤檢討。然就目前嘉義市政府體制而言仍在籌備組織『都市設計審議委員會』，因此未來都市空間之景觀規劃管理，應由與『設計審議規範』加以審查把關，藉由審議委員會之專業審查，針對個案之周邊都市空間與視覺景觀進行規範與修正，以達到都市景觀之整體和諧，創造具體的都市意象空間。

肆、機制參與角色

一、參與對象

在參與主體方面，承接以上所述的機制設計目標及政策手段的有效執行，本案特別針對以下幾類參與類型：

- （一）成立執行推動小組（包含監督執行諮詢委員會）
- （二）委託專業團體協助監督大型景觀開發計畫之執行

(三) 落實專業技師監督簽證

(四) 民眾參與

而上述監督執行諮詢委員會之主要功能是引入私部門的參與，結合專業的內涵，以輔以政府公權力的執行，另外，要落實景觀綱要計畫之執行，則需加強規劃彌補地方政府人力不足的專業委外制度。

倘若，能透過社區規劃師之培訓養成，帶動發揮當地民眾參與，其重要意義在於可就近對不當環境開發與可能之災害甚至違規行為，予以即時反應，成為政府最佳的監督管理機制。

二、執行推動小組成員

(一) 行政團隊

在行政團隊的成員組成方面，由市長擔任召集人，負責因應個別專案召集本府相關局室，如：計畫室、交通局、建設局、工務局以及文化局等，一同召開跨局室之協調推動執行小組，並邀請本府外聘之專家學者組成諮詢顧問團隊，與文建會、嘉義縣政府以及私部門進行溝通。

(二) 專業企業經營團隊

以本計畫之提案方案，針對不同之專案工作項目，要求參與專業顧問，評選相關專長領域之技術顧問團隊、學術機構、建築師事務所、土木工程技師事務所及其他依法令得提供相關專業計數之自然人或法人，並建議透過景觀總顧問整合與協調各參與團隊之工作。

(三) 社區規劃師團隊成員

為強調社區規劃師對其所服務地區具相當程度之瞭解或地方依附之情感，建議本案可由社區規劃師於定點服務區域內設置社區規劃師工作室，提供當地居民定時定點之實質專業諮詢服務，成為政府友善工作團隊。

第三節 經營管理計畫

壹、整合性經營理念

本案的議題不僅在於景觀環境美化，其牽涉整體都市發展與行銷以及多部門參與，因此在規劃過程中即應導入經營管理計畫，加強嘉義市特色環境景觀之節點、相關開發計畫，合理運用現有資源與人文脈絡關係串聯各景觀節點。另外，將永續經營觀念融入地方產業與消費型態，活絡地方遊憩觀光建設，透過積極的觀光發展，帶動消費提升嘉義市經濟環境。最重要的，本計畫在於促使市民對自身環境的價值認同，而自發性地認養維護環境景觀，使資源可以永續經營利用。

貳、景觀經營策略

一、文化生產經營策略

- (一) 將嘉義市既有之產業特色，如：交趾陶、石猴、木材業、宗教周邊產業鏈等，協助轉型結合文化創意產業政策與文化觀光規劃，積極活化地方人文特色與觀光周邊產品與文化體驗。
- (二) 整合嘉義市境內古蹟與歷史建築等文化資產資源，推展知性懷舊體驗之旅，帶動嘉義市文化與體驗產業，創造永續經營的城鄉景觀與商業契機。

二、社區生活經營策略

- (一) 妥善利用都市更新與設計之手段，以小針美容的方式加強社區公共空間的環境美化，創造小區域的友善社區空間。
- (二) 研擬各環境區域之景觀改善計畫，並考量本計畫範圍與周邊社區未來發展及遊憩容許量的程度，以作為後續永續發展的依據。
- (三) 定期由景觀總顧問召開相關計畫聯合會議，溝通協調各計畫執行之狀況，除便利行政單位評估開發許可取得之可能性與時間點，也讓市民與社區規劃師能參與檢核計畫執行的成效度與施政願景。

三、永續經營策略

- (一) 加強環境教育宣導，提昇居民參與維護工作、解說導覽計畫以及相關座談會。
- (二) 改善環境雜亂區與已破壞區之污染現況，並提高景觀綠覆率與重點景觀之視覺綠視率，成為嘉義市綠色生態網路系統之一環。

參、實質管理機制

透過社區規劃師之培訓計畫，加強環境的管理與維護，並結合公部門計畫之推動，引入協助審查之機制，在嘉義市景觀總顧問的居中協調過程中，建立社區管理委員會、規劃師管理單位與公部門之間的對話管道，使公部門更有效率地瞭解地方之需求，並有利計畫方向的擬定與執行，最後在相關景觀綱要的專業顧問協助下，將針對社區民眾之需求、政府政策之執行方向，以及專業景觀發展議題三個面向，進行配套計畫之研擬，提供政府與私部門合作經營完善的方案與願景，方能引入經營發展之觀光遊憩資金，建立一項景觀發展經營管理之策略範例。

因此，在管理機制面向上本計畫提供三個層級之合作發展對象，以建立初步的環境管理機制：

第一層：社區參與管理機制

在民眾參與、社區規劃師的第一層管理下，首重社區生活空間的環境認養與巡察，針對環境破壞與需更新發展之區域，協同社區規劃師依據景觀綱要之規劃內容與當地環境之定位，提出環境改善之提案。

第二層：景觀總顧問之審理機制：

由景觀總顧問將本區域發展整體概念與各局室單位溝通，並就相關計畫方案進行專業技術可行性之審議與輔導，並協助地方社區提案。

第三層：年度重點景觀發展計畫

評估本計畫的執行時程，由市政府列入該年度的重點景觀改善計畫之執行方案，由相關局室共同整合資源，並透過行銷與宣導讓私部門、居民共同參與發展。

肆、市場經營與行銷

一、市場營銷信息之構成

本規劃案的周邊效益在於透過計畫之研擬，意識到環境潛力變化，在規劃之過程，捕捉到連續性的市場轉換之型態，藉由消費市場信息的收集，彙整建構出遊憩市場之地方特質，並建立一套環境資源之預測系統，提供嘉義市政府在計畫發展以及私部門企業投資經營上之參考依據。

二、遊憩市場經營角色之構成

經營管理策略上首先在地方居民的自發關懷與公部門的經費協助下，才有初步的環境提升之成效，因此在市場經營面向應由地方扮演管理角色，公部門則負責經營規劃觀光遊憩之環境，爭取更多的遊憩消費的市場資源。

三、文化創意產業發展新思維

嘉義舊酒廠文化園區定位為創意產業的平台，考慮文化市場營銷環境所涉及許多影響因素風險較高，因此本區的發展在涉及文化商品活動的影響時，必須特別著重市場機會與威脅。

本計畫的市場機會主要針對在環境與產業轉型過程中，強調地方原有的產業及文化環境內涵，藉由民眾對產品的集體記憶，賦予其新鮮元素，增進其觀光遊憩價值，以文化創意產業產品的獨特性發展概念，題創造嘉義市景觀環境發展新的思維方式。

四、契機與展望

以經濟哲學的觀點出發，本計畫現有的複雜課題也可視為市場的轉機。本計畫的執行過程中最深刻的部分在於多部門整合的困難；創意的思考與設計也在諸多不確定的因素下有了更多的探討機會。然而，文化景觀的有機成長觀念確已在不同部門的參與下有了新的契機。本計畫後續需仰賴一套健全的都市景觀計畫與相關的管理機制，協助環境資源的整合規劃，在民眾、私部門與公部門的共識以及參與下，持續累積文化景觀之經營管理經驗。

附錄一、相關會議彙整

壹、「嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計」結案報告書修正意見

主辦單位	嘉義市文化局	審查日期	95 年 12 月
開會事由			
規劃單位	朝陽科技大學		
審查委員意見		規劃單位意見回覆	
工務局	一、酒廠文化園區前中山路人行道路面正進行整修，圖 A1-3 現有鋪面拆除與上述地點重疊，建請與工務局協調，避免重複施工。 二、假設工程內之臨時工務所及辦公設備費用因工程量不大，已編列承商管理及利雜費項目，該費用不宜編列。 三、水電工程內是否包括須繳納之外線路工程補助費。 四、植栽工程應編列養護費用。 五、與既有設施(含管線等)界面應編列銜接維護費。		依審查意見修正，見附錄中之施工圖說與工程預算書。
景觀總顧問吳委員玉成	規劃單位確實做了些調整，但並沒有真正回應上回我寫的問題，如果將來什麼事都不發生--讓它結了/ 他們恐怕沒能力處理。如果真的想提計畫 設計需要大家確認才行(應該不只是書面審查！)/這部份做的不好也沒改善。		本計畫之實質工作內容因牽涉鐵路高架化，嘉義舊酒廠文化園區發展等不確定因素之影響，並受限於正在執行的中山路人行道路工程，故已於期中及期末報告中強調，本案之成果重點將在於構想之提出與整體性之景觀規劃，與總顧問對於細部設計以及施工圖說等之要求，認知上有所差異，以盡量於成果報告上作修正與調整。

貳、「嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計」期末報告書修正意見

主辦單位	嘉義市文化局	審查日期	95 年 10 月 25 日
開會事由			
規劃單位	朝陽科技大學		
審查委員意見		規劃單位意見回覆	
吳委員玉成	不知道合約對此案的具體要求如何？是否當有哪些地方的詳細圖說、個別設計當與系統如何連結等等？ 單就報告書來看，從構想到設計細節多令人失望，專業的查核與品質待確，說明如後： 1. 沒有真正回應期末報告時所提的問題。設計構想從提案到今天都還是構想，比如圖 3-2 廣場概念示意圖及相關文字只提供了空間期待，卻沒有討論基地與案例之間環境條件的差異（周邊的密集商業使用及行人徒步空間）；藝文廣場的設計沒有周邊活動、環境景觀的細緻分析，使得初看叫人期待的想法，最後還是想法，找不著落在現場的堅實基礎；站前廣場的潛力分析提到可因應空間需求塑造都市生活廣場，卻沒有需求與生活內容的討論；公車站體的分析嫌粗淺（更使得繼續之前的設計構想仍只是構想，沒有對建築及環境更深入了解、對實際設計進一步研究的確實極細緻感）； 2. 整個調查研究過程提議點及處理手法都沒動過，既定的設計點和空間可能因設計手法而改變其樣貌、環境關係、象徵表達，本案少了許多嘗試！確定方案的說服力（不論功能、形式）都不足！ 3. 示範區景觀管制規範一節功能不清：何以未引用常見的規範項與格式？原則性規範的意義何在（廣告物『符合人行視覺高度』是什麼意思？能怎麼引導或限制？為什麼沒有規範廣告物與建物及街道的關係？為什麼要引用地區圖騰？土地使用原則有什麼限制或引導性？這樣的原則對嘉義市及建議地點實質幫助何在？）其他系統與既有系統或進行中的全市性工作的關係？指標導覽系統的問題與此類似； 4. 圖 3-7 及圖 3-27 花台的形式、色彩待權（或許是出圖方式影響），似增加視覺負擔、而非融入環境突出環境；除了形式，缺少使用面的考量（起碼圖上看不到）。施工圖說部分設計密度不夠，還只在鋪面圖案及材料的構想，實際作為在空間的定位沒有出來，比方具體的鋪面分割、材料轉換等（圖 3-24、3-25、3-26），這些沒有處理好所附		一、已修正於報告書中。 二、停車改善措施部分，將就本計畫區新近完成之人行步道系統計畫檢討，並建議嘉義市政府就交通轉運中心遷移後站計畫對中山路交通影響作整體評估規劃。 三、已於會後與吳委員溝通意見，強化站前廣場之設計構想說明，配置圖已針對重點部分補強說明，詳 3-12 所示。

	施工規範沒有多大意義！	
工 務 局	1. 圖 3-23 中山路中央分隔島上樹木遷移 7 棵,是否再種植灌木綠美化分隔島。 2. 圖 3-23 路燈遷移後,應如何補足該處照明。 3. 酒廠文化園區前中山路人行道路面正進行整修,圖 3-23 內儘量避免或減少鋪面完成後再度挖除。 4. 表 3-3 水電工程內是否包括須繳納之外線路工程補助費。 5. 細部設計資料請依契約規定補送。 小官: 期末報告業經副市長決議原則通過,屬細部設計資料審查宜與期末報告分開,細設圖審查時可會本局協助。	一、樹木遷移後,將延續該區選用之灌木群美化分隔島。 二、該區之人行步道鋪面以及公車彎之設置以嘉義大學 95 年所執行之「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」為主,遷移之項目將只列本計畫執行之內容,已修正於施工圖說。 三、遵照辦理。 四、工程預算經費表已隨報告書附上。 五、遵照辦理。
交 通 局	增加菸酒公賣局前公車候車亭細部圖說。	一、遵照辦理,已修正於施工圖說。

叁、「嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計」期末報告審查會議

主辦單位	嘉義市文化局	審查日期	95 年 7 月 24 日
開會事由	嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計期末審查		
規劃單位	朝陽科技大學		
審查委員意見		規劃單位意見回覆	
吳委員光庭	一、國內外案例分析部份，綜合分析後之內容應再詳述與本案之間關聯性。 二、是否配合本案請本團隊與市府協商道路兩側停車改善措施。 三、站前廣場因屬嘉義門面意象所在，其配置圖(1/600)圖面看不出與週遭環境關聯性，對於站前廣場之基本設施似乎缺乏其構想，主要公車站再利用缺乏平面與剖面圖，故難判斷其設施品質，請予改善。	一、遵照辦理，強化國內外案例分析與本案之間關聯性，詳附錄二。 二、停車改善措施部分，將就本計畫區新近完成之人行步道系統計畫檢討，並建議嘉義市政府就交通轉運中心遷移後站計畫對中山路交通影響作整體評估規劃。 三、已於會後與吳委員溝通意見，強化站前廣場之設計構想說明，配置圖已針對重點部分補強說明，詳 3-12 所示。	
景觀顧問吳委員玉成	一、期中報告各委員提的意見（關於各章節的內容、彼此的關係等）均未回應，有顯不負責任。由於規劃分析影響實際設計甚鉅，應修正補充。 二、設計案缺乏環境及使用分析的支撐，流於一廂情願 – “大牆”計畫好玩，但適切性及景觀總體提升說服力不足；站前廣場改善宜與周遭一併考量，並補充圖文，加強方案解決適宜性的說服力。 三、若改不出較佳的方案，建議文化局不要推動工程計畫，...以免未得益而反成破壞。	一、已就報告中課題分析、規劃設計構想以及規劃設計內容說明作聯結。牆的處理已強化設計概念與整體景觀之關聯，執行層面部分將提替選方案，並於民眾說明會時依據意見與嘉義市政府討論。站前廣場改善部分已加強圖文以及方案解決適宜性的說服力。詳 3-12 所示。 二、計畫內容已作修正。與景觀總顧問討論後，本計畫工程計畫之執行應於相關計畫執行進度整體配合下才推動。詳 3-12 所示。	
王委員明蘅	一、本計畫案對於相關計畫之其他計畫有一定認識，但是站前廣場的設計仍應再簡化，因為在高架化鐵路後，必然會全部重新設計。目前應以改善交通及增加環境品質為主，建議廣場上應廣植樹蔭，鋪面改為生態工法，避免過度花樣及圖案設計。 二、酒廠文化園區的藝文廣場應種植椰子	一、遵照辦理，站前廣場設計將依現階段課題解決以及未來鐵路高架化之發展彈性作為原則，詳 3-12 所示。 二、嘉義舊酒廠文化園區前的藝文廣場受限基地的條件，經與其他委員討論無法進行雙排椰子樹之種植，但將此理念後續	

	樹，並種植雙排，強化其原有植栽主題，鋪面的音樂符號可免。 三、現況分析應有充分街道剖面，應補足。	建議給文建會在嘉義舊酒廠文化園區規劃之參考。鋪面已取消音樂符號，詳 3-17 所示。 三、遵照辦理，已補充街道剖面分析，詳 2-28 所示。
景觀總顧問 江委員 永清	一、P1-2 規劃範圍，文字敘述與圖示不符，規劃範圍涵蓋至文化園區之道路兩側，西側應包含既成道路部分。這部份可以是一個完整的「行人天堂」，如果用心規劃的話。 二、第五章整體規劃構想，資料不足，結構鬆散，缺乏說服力，與實質設計成果有斷層，例如：課題對策言之鑿鑿，在實質設計上卻看不出有何關聯，或是解決了哪些問題？ 三、本案所提之實質設計成果，例如「城市劇場」對都市景觀恐怕未必加分，還可能製造更多問題： ．「藝文之牆」又如在古蹟（公賣局）上貼藥膏，本身的結構要對抗每年都有風災，其耐用性和維護都成問題，其他的設備維護費、電費，動態強光下的行車安全等等，都值得重新檢討。 ．「藝文之牆」的展演功能與園區內的展演有何實質上的差異，試想，在狹長的牆角勉強配置可能聚集人潮或可能閒置的展演空間，創意何在？ ．封底的文字「尋獲嘉義牆外的生命力」顯然把牆當主角，但是內文提到文化園區規劃單位主張拆掉圍牆，這將使「環境崩裂」(王明衡委員語)，不是嗎？ 四、P5-13「諸羅廣場」設計意圖改善站前交通與景觀上的衝突，可惜，所提的構想方案並未解決人車分離的根本問題，反而在取消一個車道出口後，將產生更大的交通阻塞問題。 五、報告中所提到的發展潛力與限制分	一、規劃概念以行人的角度觀察與發展，說明與圖示不符部分已修正，詳 1-2 所示。 二、已就報告中課題分析、規劃設計構想以及規劃設計內容說明作聯結，詳 3-3~3-5 所示。 三、「城市劇場」概念已於期中報告以及民眾座談會中進行意見溝通。實質設計部分將依建議就藝文之牆的處理已強化設計概念與整體景觀之關聯。拆掉圍牆為與文建會嘉義舊酒廠文化園區規劃團隊討論以及民眾座談會所獲之共識。執行層面部分將提替選方案，並於民眾說明會時依據意見與嘉義市政府討論。 四、諸羅廣場設計已於會後與江委員作意見溝通，修正設計內容，詳 3-14 所示。 五、已就報告中課題分析、規劃設計構想以及規劃設計內容說明作聯結，詳 3-3~3-5 所示。

	析，完全未在構想方案中做任何反應，可能是做規劃的人和做設計的人不相干，才會造成兩者沒有交集甚至互相矛盾的窘況，專案管理能力有待加強。	
孔委 員 憲 法	一、本人在期中報告所提之意見，研究單位已有適當的回應，其中與景觀總顧問不同部份（指報告中分析應詳細或減略之意見）同意尊重景觀總顧問之意見為優先。 二、本案涉及不少尚未確定之建設計畫，而主要必須考量者為二個廣場及其間串聯，尤其是火車站前廣場應先以非永久性建築或設施物之設計為主。若有可確定之廣場喬木植栽區位，建議應在本期即開始設計栽種。 三、藝文廣場的尺度較小，且深度不足，雙排椰樹之景觀效果有限，考量氣候及活動性質，有良好遮蔭之中性喬木可以考慮。	一、已尊重景觀總顧問之意見作修正。 二、遵照辦理，已於火車站前廣場加強植栽計畫， 三、遵照辦理，修正藝文廣場植栽規劃設計。
交 通 局	一、5-13 頁關於站前廣場設計，對於交通運輸如計程車招呼站、臨時停車使用與機車停放問題，應提出設計說明。 二、2-8 頁關於公車規劃路線，已更新，資料應修正。	一、已於站前廣場設計就車行以及人行部分修正設計並加強說明，詳 3-14 所示。 二、遵照辦理，已修正資料。
建 設 局	一、關於植栽系統計畫 3-20、3-37 頁中針對課題對策提到分隔島種植植栽應多層次植栽景觀，給予詳細說明。 二、對於工程上樹木移植，予遷移至何處因詳細說明。 三、附錄中提到植栽維護費用是否不足，請詳加查證。 四、附錄施工規範說明書中，請刪除與本案不相關之規範。	一、已就分隔島種植植栽多層次植栽景觀加強說明。 二、已補充樹木移植說明。 三、已補充修正植栽維護費用。 四、已修正施工規範說明書。
文 化 局	一、請依合約書上舉辦民眾說明會後，修正期末報告書，在繳交期末修正版期末報告書。	一、將於 8 月 13 日(日) 舉辦民眾說明會，並將依說明會民眾意見進行整理與評估修正，提出修正版期末報告書。

李 副 市 長	一、 期末報告書請依各委員提議修正後， 原則通過 。	一、 遵照辦理。
------------------	-------------------------------	----------

肆、「嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計」民眾說明會

期末民眾說明會會議紀錄

主辦單位	嘉義市文化局	舉辦日期	95 年 8 月 13 日
開會事由	嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計民眾說明會		
開會地點	嘉義市文化中心一樓演講廳		
規劃單位	朝陽科技大學		
單位、民眾意見		規劃單位意見回覆	
黃先生 (嘉義市民)	一、嘉義市自行車道及人行道應設法妥善做好，以解決現況問題。 二、嘉義市工程與規劃設計、維護隨時間消逝，過去工程、設計不適宜現今環境，而受限於工程經費，故嘉義市火車站應等火車站高架化後才能整體規劃設計，而嘉義舊酒廠文化園區則應為複合式商業觀光建築軟體，發揮嘉義舊酒廠文化園區地利優勢。 三、嘉義市候車亭做為資訊交流中心可參考台北市捷運服務窗口，不應僅限於固定制式的資訊看板。	一、嘉義市人行空間整體綱要計畫已由嘉義大學完成整體規劃。 二、本計畫目標在於串聯嘉義市火車站與嘉義舊酒廠文化園區，並提出未來發展概念。嘉義舊酒廠文化園區已由文建會進行規劃，將轉達本意見。 三、已將本建議納入規劃設計內容。	
傅大偉 議員	一、本規劃設計的長遠性何在？有無與嘉義市將來的計畫相配合做一整體規劃。 二、嘉義舊酒廠文化園區再利用與嘉義市軸帶發展串聯應為一整體概念。 三、嘉義市民騎機車與自行車者眾，而火車站停車問題應妥善處理，而蔡老師所提之停車彎設計對嘉義市很有貢獻，應突破店家居民舊有想法，創造嘉義市良好人行空間。	一、規劃內容配合上位與相關計畫提出整體發展願景。 二、納入規劃內容，強化嘉義舊酒廠文化園區再利用與嘉義市軸帶發展之串聯。 三、嘉義市人行空間整體綱要計畫已由嘉義大學完成整體規劃。	
站里 代表	一、規劃五點中，其縣公車轉運站為一大違建，將來使用合法性問題？ 二、嘉義市火車站百分之九十為外縣市通勤人員及學生使用，嘉義市民多為自行開車，而其接送問題，所有交通應移轉至後火車站，前火車站才能實行計畫。 三、通勤學生的腳踏車及通勤人員機車的停車問題，新工程佔用原有舊空間，例如經過藝術牆面的人行是否會駐留，藝術牆面有無發揮效用？該路段汽車並排問題也影響藝術牆面效用。	一、本計畫建議協調保留與整建嘉義縣公車站體作為資訊中心使用，未來如仍有使用合法性問題，則建議於原位置仍設置一處資訊中心。 二、轉運中心計畫經交通局說明已進行規劃與配套。 三、藝術牆面已調整之規劃設計以避免對交通之影響，其功能將與嘉義舊酒廠文化園區的再利用與發展配合。	

嘉義市文化志 磚窯社區	一、目前發展以火車站前，而火車站後有鐵路倉庫等，其發展應受重視，未來應納入計畫中，例如規劃後火車站廣場。	鐵道藝術村與本規劃範圍皆為嘉義市文化軸帶之重點，未來將視鐵路高架化期程與本規劃範圍串聯與整合。
嘉義市發明人協會陳穗祥先生	一、嘉義市城市意象可參考之前所提之嘉義市城市意象十點(石猴之鄉等)，融入設計中。 二、此設計建議融入市民互動，讓市民從中參與獲得快樂及體驗。	一、已將部分嘉義市城市意象融入設計中。 二、本計畫規劃廣場與活動空間作為市民互動之場所。
師 侯健全 (社區規劃)	一、設計應考量實際需要，應可收集嘉義市發展歷史脈絡並融入設計中。	一、規劃內容已強化實際執行面考量，已整理分析嘉義市發展歷史脈絡融入設計中。
社區規劃師	一、嘉義縣公車候車停設計之電子看板可能過小，及應作為資訊諮詢中心及將來委外管理。	一、已將本建議納入規劃設計內容。
驛站里民	一、資訊之牆為違建，商店街及候車廣場等都為私有地，將來民眾配合度須考慮。 二、火車站通勤人口機車停車佔用大多數停車空間，當地居民只能停放於騎樓。 三、嘉義市計畫、工程很多，但之間無統籌造成諸多問題。	一、本計畫建議協調保留與整建嘉義縣公車站體作為資訊中心使用，規劃範圍內私有地部分建議作為後期規劃。 二、機車停車問題將在轉運中心與鐵路高架化計畫的期程考量下整體規劃。 三、本計畫已於執行過程中加強與相關計畫之協調與配合。

蔡永泉議員	一、嘉義市活動參與度低與嘉義市民交通工具多為機車與汽車居多，造成交通許多問題，人行道佔用分用，人行道使用率低，而又有停車問題，造成民眾不願出門出席活動。 二、鐵道藝術村因貨運公司來往車輛，一方面造成安全問題，路面凹凸不平，且另一方面其出入口不明顯、設備陳舊無氣氛，造成鐵道藝術村無成效。 三、嘉義舊酒廠文化園區規劃與嘉義市民無配合溝通，則其成效亦無用，嘉義市工程耗費經費無整體規劃重點。 四、火車站前人行道規劃，而無考慮停車問題，亦無法改善交通問題。	一、嘉義市人行道佔用課題與對策已由嘉義大學完成整體規劃。 二、鐵道藝術村未來將視鐵路高架化期程與本規劃範圍串聯與整合。 三、本計畫執行過程中強調與嘉義舊酒廠文化園區未來發展相配合。 四、火車站前交通問題將在轉運中心與鐵路高架化計畫的期程考量下整體規劃，現階段嘉義大學已完成火車站前人行道規劃。
文化導覽志工	一、此規劃對嘉義市改變重大，例如宜蘭童玩節等，發展城市特色。嘉義市特質整合牽連諸多單位，其整合層級亦應提升。	一、本計畫規劃廣場與活動空間，作為發展嘉義市活動與景觀特質之利用。
交通局盧本能課長	一、鐵路高架化內容說明。 二、轉運中心未來使用說明。 三、火車後站廣場做為先期轉運中心，以解決火車前站目前交通問題，鐵路局配合釋出空間，包含旅客候車處、商店街等。 四、回應蔡議員所提之鐵道藝術村，因私人用地問題無法解決，本課也與文化局討論此問題，亦與鐵路局討論是否可開放收費通路出入，規劃提供後站地下停車，人行天橋下機車自行車停車與市公車接駁。 五、人行步道惡性循環問題，嘉義市人口百分之十為老年人口，故嘉義市人行空間極為重要，未來機車退出騎樓回歸行人使用，都為漸進完善嘉義市人行空間。	一、鐵路高架化、鐵路高架化等計畫與本計畫執行內容與期程息息相關，將依交通局提供內容補充與相關計畫之配合性。 二、本計畫配合嘉義市人行空間整體發展計畫，規劃內容強調人行空間之完整性與串聯。
觀光課施課長	一、嘉義市推動觀光發展，觀光課應提升為觀光旅遊局。 二、工程計畫施行應配合上位計畫及其前景與前瞻性。	一、同意該觀點。本計畫範圍為嘉義市重要觀光軸點，未來可配合嘉義市觀光發展。 二、規劃內容已呼應上位及相關計畫。

「嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計」民眾說明會活動照片



民眾說明會活動照片一



民眾說明會活動照片二



民眾說明會活動照片三



民眾說明會活動照片四



民眾說明會活動照片五



民眾說明會活動照片六

伍、「嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計」期中報告審查會議

主辦單位	嘉義市文化局	審查日期	95 年 4 月 12 日
開會事由	嘉義市—火車站及舊酒廠文化園區週邊景觀規劃設計期中審查		
規劃單位	朝陽科技大學		
審查委員意見		規劃單位意見回覆	
吳委員光庭	一、整體而言，本案期中報告對於與本案相關之基本資料調查與收集、分析作業等均相當完整，值得肯定。 二、國內外案例之選擇與本案相關之示範式啟發之分析應加強。 三、對於整體規劃構想，目前選擇(第一期)的點均具可行之基礎，但仍請規劃單位注意： (1)為避免流於個別設計的處理，請再深入討論其設計與活動之整體性。 (2)至目前為止，提出設計構想固屬主要，但似乎對於如何維持城市空間活動的持續必須同時加強。 四、本案性質屬性似乎仍有未清晰之處，尤其若鐵路高架線若成案執行(很可能執行)，本案又應如何回應？	一、已強化與整理相關資料。 二、國內外案例部分已加強與本案之相關性，詳附錄二所示。 三、已根據建議於第三章規劃構想與內容中考量與回應。	
景觀顧問吳委員玉成	一、環境調查分析一章請減少迂遠不相干的(自然及人文環境)資料、並敘明與本案的關係；規劃範圍現況調查之後宜有適當分析，好給後頭的案例研究及規劃構想鋪路。 二、相關計畫及法令一章重點宜處理成正文，表格之前應有說明，好帶領讀者進入狀況。 三、案例分析缺乏焦點，應強調對本案的意義，宜強化討論結構及必要資訊。 四、整體規劃構想很有趣，未來請強化構想實踐的問題分析及解決建議。	一、與本案較無關資料已刪除與修正。 二、依建議改善寫作說明方式。 三、國內外案例部分已加強與本案之相關性，詳附錄二所示。 四、規劃構想已強化執行性的考量，見第三章。	
王委員明蘅	一、本案計畫範圍內已有許多相關計畫應配合協調，否則形同多頭馬車而使環境崩裂。 二、本案有如上之複雜性，所以應重新探討本案的目標及課題，必須具體執行。 三、目前所提之構想(第五章)皆無此說服力，亦無重要性，因此皆與上述的相關計畫重疊，而主導的決定權似乎在於本案的掌握中。 四、請速由高層召開協調會，否則將難有成果。	一、已透過不同會議進行溝通協調詳，附錄一所示。 二、已探討計畫之目標及課題以及其執行性。 三、已強化規劃構想與內容，見第三章。 四、已召開協調會，附錄一所示。	

孔 委 員 憲 法	一、本計畫團隊初步完成研究範圍之分區調查提出初步構想,並與進行中或已完成之相關計畫之研究範圍協調分工,予以肯定。 以下幾點請參考改進： 二、報告書編撰目前主要是將已完成之調查表圖、以及構想圖表編輯為一冊，建議應加強文字說明，尤其在第二章第三節前應說明調查方法、時間、困難或模糊部份，以配合發現之潛力限制等。 三、第二章多屬表、圖應更加明確標示所述地區範圍，增附圖例，表 2-4~2-6、2-8 之尖峰、離峰數字完全一致，是否因調查方法、調查點之精細程度未與各表配合？其餘若干表的數有空白者，是否因尚待調查？建議應說明，並於期末補足。 四、第四章應說明選取國內外案例的考量原因，並檢討所引用案例之缺點及參考價值。 五、圖 5-3~5-5 模擬景觀內的人物位置、大小應改進，請參考圖 5-7，以免感覺比例失真，影響效果。 六、建議多與嘉義市景觀總顧問深入討論。	一、已與進行中或已完成之相關計畫之研究範圍協調分工。 二、遵照辦理，章節已重新調整。 三、已改善資料。 四、國內外案例部分已加強與本案之相關性，詳附錄二所示。 五、遵照辦理。 六、已與景觀總顧問討論並修正內容。
景 觀 總 顧 問 沈 委 員 耀 在 審 查 意 見	一、整體規劃構想說明的部分，比較傾向於願景的想像，建議針對願景描素建立目標體系發展執行的配套策略，進行細緻且系統性的討論與實踐問題研究，確認各執行配套方案的可行性。 二、火車站前廣場周邊公共空間景觀發展，首要以明確的環境價值來統合目前若干正在進行或即將陸續進行的相關計畫---如何將支援行人空間的環境介面（軟硬體同時考量）植入目前仍以車行為主的環境規劃思考中；並且妥善處理地區周邊觀光文化資源的聯繫與系統性。 三、針對計畫書中「市民與環境互動」目標的期待，下階段可強化涉入計畫範圍內相關公私部門的溝通與整合，重點除了在於精確地掌握正在進行及即將進行相關計畫的構想及進度，以發展回應計畫現實動態的策略外，並透過地方團體及社區意見的參與來統整與發掘未來活動長期經營的方向；與各種「創意」的可能。 四、本案之民眾座談會及與公部門協調溝通可透過總顧問之參與協助辦理。	一、已強化方案執行性之分析說明。 二、已強化行人空間的環境介面以及地區周邊觀光文化資源的聯繫與系統性。 三、已強化整合相關計畫之內容與進度，並納入規劃構想。 四、已透過總顧問之參與協助辦理民眾座談會及與公部門協調溝通。
李 副 市 長	一、本案於統整、大局部上很好。 二、提出嘉義特有創意。 三、舊酒廠開放可親性很重要，如：人文意象塑造、街俱造型應賦予歷史意象，並與小景點之串連，如京都意象加	一、已根據內容統整。 二、已於第三章中提出創意規劃構想。 三、已遵照建議於規劃構想中強化。 四、已遵照建議於規劃構想中強化。

審查意見	上傳統意象街道傢俱。 四、嘉義市歷史價值，意象介面移轉(於新舊介面處理之間) 五、交通轉運站周邊看板現況雜亂，應可於景觀環境改善。	五、已遵照建議於規劃構想中強化。
文化局余副局長審查意見	一、報告書 p2-14 清香亭已燒毀，資料應拿掉。 二、公賣局已為古蹟，本案規劃牆面設計，應注意是否可用？	一、遵照辦理。 二、本案所規劃牆面設計部分已避開古蹟。
交通局審查意見	一、交通轉運中心： (1)預計今年底或明年初動工，未來市內公車路線將不會全線轉移至後站。 (2)目前交通轉運中心未來在使用上應注意產權問題。 二、鐵路高架化計畫尚在可行性評估，本案可針對其提出未來構想。 三、除交通轉運中心外，可在納入國道客運廣場。	一、已加入此部分內容於規劃構想中考量。 二、遵照辦理。 三、已於規劃構想中納入國道客運廣場之範圍。
企劃室審查意見	一、於資料收集上應多注意，如報告書 p.2-13 已拆除應拿掉，不過建議納入舊市府大樓。 二、案例分析應加小節與本案分析。 三、交通轉運中心置於第一期應再考量，及應注意產權問題。另，與嘉義市入口(計程車等待區)可一併考量。	一、遵照辦理。 二、遵照辦理。 三、已加入規劃構想考量，詳 3-12~3-15 所示。
建設局審查意見	火車站前小花園可拆除(原為臨時停車場，後因城鄉發展計畫規劃為小花園使用)。	一、已納入規劃構想考量，詳 3-12~3-15 所示。
工務	一、嘉義大學改善走道、鋪面、照明等可藉由本案增加其價值。	一、已與嘉義大學團體溝通協調。 二、已強化軟體經營部分，詳 4-4~4-5

局 審 查 意 見	二、本案應注意軟體經營，於活動經營上，以增加其吸引力。	所示。
-----------------------	-----------------------------	-----

陸、期中民眾座談會



嘉義市-火車站及嘉義舊酒廠文化園區 周邊景觀規劃設計

-民眾座談會-

時間：民國95年6月28日上午十點
地點：嘉義舊酒廠大會議室

議程：

時間（上午）	流程安排
10：00 ~ 10：10	來賓報到
10：10 ~ 10：20	引言人致詞
10：20 ~ 11：00	承辦單位報告
11：00 ~ 12：00	討論時間
12：10	結語

饗宴正要開始，你(妳)準備好了沒有

主辦單位：嘉義市政府
承辦單位：朝陽科技大學

期中民眾座談會議紀錄

壹、 時間：96 年 06 月 28 日 (星期三) 上午 10 時 00 分

貳、 地點：嘉義舊酒廠文化園區會議室

參、 主持人：許國威副教授

紀錄：李健盟

肆、 出席人員：詳簽到單

伍、 會議紀要：

一、徐裕健建築師事務所-林俊瑋規劃師

(一)針對酒廠規劃設計配置提出構想簡報，並說明現階段規劃設計進行進度。

(二)與本團隊進行溝通牆面拆除與植栽遷移事宜，與結合酒廠內設計規劃動線。

二、雲林科技大學文資所-林宜慧

(一)針對酒廠內保存機具與存放問題與民眾溝通，並提出機具修復後規劃空間配套措施。

三、朝陽科技大學-許國威副教授、楊敏芝副教授

(一)引用台中創意文化園區相關案例，找出嘉義市酒廠定位問題，並需考慮嘉義市重大建設與酒廠結合，如鐵路高架化後站與前站串聯問題，及鐵道藝術網路徑、與社團社造引入？文化資源平台產業結合？

(二)針對周邊景觀規劃與民眾溝通嘉義市火車站廣場願景。

四、驛站里-葉浩然里長

(一)酒廠已規劃四年多但無明顯成效，居民皆無感受到文化園區設置對地方帶來之效益，反而像是閒置空間再閒置。

(二)文化園區規劃尚無與附近民眾進行溝通協調導致民眾對於文化園

區毫無認知。

五、 社區規劃師-邱泰開先生

(一)可參考台南台糖五分車鐵道設置，將提高商業性質與以企業化帶動地方發展。

(二)贊成酒廠周邊木造房屋修復並開放其圍牆空間，可作為文史館或商業用途提供市民更多休憩參觀空間。

(三)嘉義市市長提出「台灣京都」如何落實於嘉義市景觀空間。

六、 紅毛井社區總幹事-陳榮森先生

(一)應多邀請嘉義市社區規劃師前來，集思廣益並與規劃師進行溝通。

(二)中正路造街案由於施工單位為外地包商，導致不甚了解嘉義市特有文化，造成施工時出現意見不合及與施工圖有落差，希望提供給貴單位相關資訊。

七、 東區長竹里-江振章里長

(一)嘉義市火車站停車問題非常嚴重，是否有相關配套措施。

(二)對於牆面投影布幕是否受到交通干擾，無法完全投射。

(三)嘉義市推動設置軌車於市區行駛，解決市區交通問題，並可讓嘉義市以鐵道聞名森林小火車可於市區擴展開來。

八、 人文關懷協會理事長-江弘祺理事長

(一)在地民眾所需求的-火車站前等待空間，如能多增加其周邊等待休憩空間，相信會讓嘉義市火車站前更具發展潛力。

(二)可參考高雄城市光廊案例探討從點至面狀系統的動線配置，與民眾參與感。

(三)街道變電箱功能與人行道人行動線產生衝突，應尋求解決方式。

九、嘉義市文化局副局長-余坤龍副局長

(一)舊菸酒公賣局已列為市定古蹟，而菸酒公賣局這塊用地已開始進行整體規劃。

陸、會議結論：

- 一、針對酒廠規劃問題會商請文建會與規劃單位進行溝通了解。
- 二、於期末簡報時辦理成果報告說明會，能廣邀嘉義市社區規劃師參與溝通指教。
- 三、各單位及民眾所提意見請研究單位參考修正，將修正完成之期末報告書。

柒、散會（上午 12 時）。



計畫主持人說明規劃案



簡報講解



文化局副局長回應民眾意見



與民眾進行溝通

柒、相關討論會議

時間	2006/03/12
與會單位	文建會中部辦公室主任、嘉義市市區道路人行環境及景觀改善綱要計畫團隊、嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計團隊
討論內容	一、針對嘉義舊酒廠圍牆外之閒置空間，以減量方式去除黃色柵欄，保留原有大王椰子，採用植栽地被綠化與加設照明設備。 二、嘉義市菸酒公賣局前之閒置空間，原規劃國道客運專用停車彎與候車亭之設置，經討論後，僅保留停車彎之設置與綠化。

時間	2006/03/17
與會單位	嘉義舊酒廠文化園區規劃團隊、嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計團隊
討論內容	本計畫因規劃範圍至嘉義舊酒廠文化園區外路段，與「嘉義舊酒廠文化園區規劃」密切相關，已與該團隊討論未來雙方構想；本計畫規劃於嘉義舊酒廠文化園區原有入口規劃一開放空間，提供文化藝術戶外小型展演場所，並期望突破文化園區牆面之隔離感，也與該團隊達成共識，雙方之構想並無衝突處。

時間	2006/03/20
與會單位	嘉義市景觀總顧問、嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計團隊
討論內容	一、嘉義市火車站前廣場定位 二、嘉義市交通轉運中心工程計畫

時間	2006/03/26
與會單位	嘉義市長、嘉義市府團隊、嘉義市火車站及嘉義舊酒廠文化園區周邊景觀規劃設計團隊

討論內容	嘉義市都市發展策略： 本計畫的執行目標不僅是景觀工程的規劃設計，更是 種都市意象有機成長的過程；藉由與嘉義市政府、文建會以及計畫區內居民的溝通協調，為嘉義市民參與城市景觀變遷的學習與省思。其效益將可從時間面與空間面上拓延而出。配合鄰近區塊不同時節的活動模式，相信這樣的效益可以是持續的。在未來發展上，採取有效的行銷策略方式，使在地居民形成共識與願景參與嘉義市的發展。
------	---

附錄二、國內外案例分析

藉以了解相關國內外案例之施行情形，研析其實質面與非實質面成功之因素，促使本案能夠擷取其優點，作為規劃設計時之執行策略參考依據，以下針對各案例之重點進行扼要說明與探討。本章節將藉以探討各相關案例實質面與非實質面之成功因素，

壹、高雄「城市光廊」



圖 1 城市光廊實景

■ 案例概述

位於高雄市五福三路的中央公園，過去是一處昏暗的角落，而髒亂、醜陋、治安等問題均是此區的代表，逐漸也為市民所望之怯步的地區。有鑑於此，市政府與藝術家在極力介入之下，導入藝術創作、景觀照明以及相關街道家具等設施與元素，配合空間的形塑後，重新打造今日的「城市光廊」。愛河整治成功的案例是高雄市立族台灣放眼世界的焦點。「城市光廊」在藝術家的巧思裝扮下，公車亭、紅綠燈、

電器箱、垃圾桶，憑添了五彩的燈光。英文名為「URBAN SPOTLIGHT」的城市光廊全長約 150 公尺，由九位高雄在地藝術家合作規劃，以「光」為主題，創作出一系列的作品。「一場藝術與環境空間的演出」，整體環境藝術的規劃，呈現了另類的公共藝術街景。

■ 與本案可借鏡之處

合諧的街道傢俱概念：都市街道傢俱的概念長久以來在台灣並未受到重視，政府機制各部門內執掌著不同公共設施物的權屬，例如公車亭由公車處管理、座椅與路燈由養工處管理、台電箱由台電管轄等，諸多的機制性分工，將都會環境中的視覺整體分化為更加的不協調與混亂；城市光廊是以公共藝術為前提，將藝術家與空間規劃統合在同一個改造空間之中，以街道傢俱與環境整體的視覺要求為重點，成功的整合了公共設施與城市光廊的整體規劃設計，呈現出一種街道美麗的愉悅氣息，民眾更加容易投入其中。

城市空間的張力：可親性的愉悅場所，造就出時代性的歷史記憶。城市光廊有一原先未預期的效果，即中央公園圍牆打掉後，活化了公園內部的開放空間，人們的視覺也延伸至公園內，呈現出公園應有的風貌。城市光廊所延續的是攸關於公眾介入公共領域中，一種觀看視域與進行言談的聆聽景觀；在城市光廊的設計規劃中，是要甦醒都會群眾的視覺環境與形塑市民與城市空間的互動新模式。所有的活動不要只流於放煙火的形式，應該照顧到人，這樣文化的種子才能撒在泥土

而非水泥地上。

永續的概念：城市光廊在部分空間的使用營運策略，係藉由公私合夥的方式，引進部分店家的進駐，以露天咖啡廳的形式經營，並且店家也必須以回饋的方式負責鄰近空間的管理與維護，確保空間環境品質得以永續經營。



圖 2 城市光廊實景(2)

貳、台中市「舊市區·心地圖」

■ 案例背景概述

連接台中火車站及中山高速公路的中正路為台中市對外的主要門戶通道，它伴隨著台中市都市發展的歷史演進，也目睹了市區產業盛衰的起起落落。因為時代的轉變與產業結構的巨大變動，台中市舊市區正在沒落也正在逐漸失去歷史記憶的痕跡。台中市公共建設首次 - 將中正路兩旁原本高底不平的騎樓地拉平，及中正路兩旁廣告招牌無主危險的拆除，並將市容整理整齊美觀。

發展構想

- 1.建立都市街角景觀及行人較友善的行進空間。
- 2.美化路燈型式及交通號誌共桿設施，美化街道市容景觀。
- 3.建構大台中旅遊服務中心，協助推展大台中市觀光旅遊活動。
- 4.引發地方對舊市區再發展的資源整合，鼓勵居民整理或拆除破舊房舍，提供路外停車空間及改善店面設施，發展舊市區商機再現。

■ 與本案可借鏡之處

專案管理機制：為順利推動改造計畫，台中市政府成立專案管理中心管控工程進度，專責蒐集中區居民對此計畫的意見及溝通協調，並結合各項資源，讓居民更了解該項計畫，協助中區商店作有效的整合。未來本案於執行機制上可以建立起專案管理系統，以利工程的遂行與品質的控管。

舒適的騎樓空間：未來本案可多與店家溝通協商，藉以整平騎樓地的高程，還給市民一個友善舒適的都市生活空間。



騎樓施作前高低不平



中正路街角整理前



騎樓順平施作後



中正路街角美化後

圖 3 台中市中正路路街改善現況



旅遊服務中心



景觀鋪面美化



休憩座椅區



台灣大道牆面

圖 4 台中市大台中旅遊服務中心新建現況

參、日本富山市

■ 案例背景概述

日本富山市是進入立山黑部的門戶城市，靠近富山縣的中部，在神通川下游，面向富山灣，人口約 31 萬人。立山黑部被稱為日本阿爾卑斯山，自從 1971 年開通了立山黑部高山道路以來，觀光遊客猛增。立山黑部高山道路的入口處就在富山車站附近，也是富山縣主要的商業購物區。

在市中心，有富山城址公園和城南公園等多處公園。富山城址公園內的天守閣現在是鄉土博物館，而在城南公園內則設有富山縣立近代美術館，常年陳列著畢卡索和夏卡爾等 20 世紀有代表性的巨匠們的作品。富山市井波木雕市街為北陸有名木雕街，目前約有 200 家的工藝雕刻店，300 多名雕刻師父，有許多名師作品入選日本展覽，因此又被稱為「日展之町」。

日本老齡化問題日趨嚴重。富山市是日本老齡化進度最快的地區，被稱作老人城市，2004 年老齡化率已經達到 20.8%。另一方面，人口的郊區化也使得富山市中心出現了「空洞化」。隨著市郊居民年齡不斷增高，購物外出等變得十分不方便。

■ 案例執行策略研析

- 1.將擴散型街區向集約型街區轉換，健全、完善購物設施，吸引郊區居民回到城市中心居住。
- 2.富山市路面電車系統新近開通，這條新交通幹線從設計到路線等各方面都以老年人為服務對象，政府希望富山人儘量不要依靠自家車，

並減少使用自家車的機會，為社會提供便利的交通。

3.積極建設服務一流的看護設施、老年健康中心，大力推廣預防與養生的概念，鼓勵設立潛能康復中心，其和傳統的養老院不同，不光為老年人提供看護服務，還通過專業人士指導，讓他們練健身器等，防止老人身體機能老化，減少看護負擔。

照顧好老年人的同時，更要讓年輕人多做貢獻。日本生育率非常低，老年人多了，壯勞力少了。森市長介紹說，為了保證勞動力來源，富山市在育兒方面推出了不少優惠政策，在補助等福利待遇上特別優厚。



圖 5 富山市實景圖

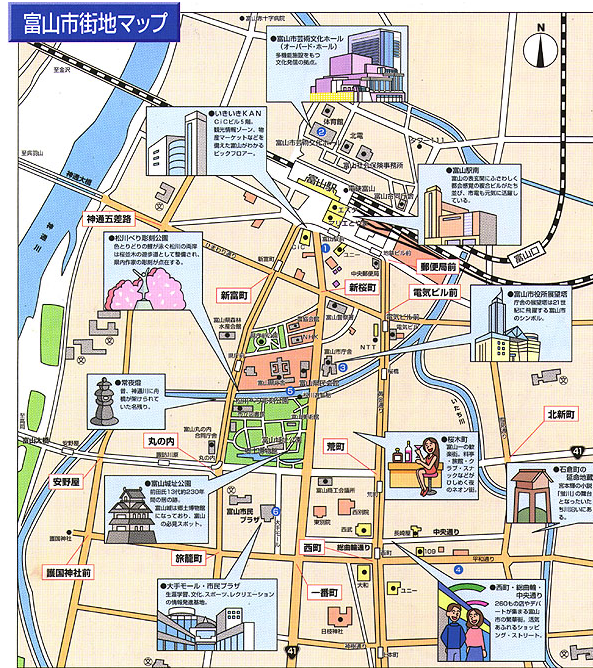


圖 6 富山市街地圖

肆、綜合分析

綜觀各案例的執行成效，以及目前現階段都市景觀的普遍性問題，可以歸類為以下幾點：

一、過於重視硬體建設，忽略軟體建設：目前各縣市對於都市景觀改善的執行，實際上有關硬體建設的經費比重極高，約佔92%，顯示地區對都市景觀改善的理解仍停留在硬體建設。

二、地方首長要求效率，忽略計畫執行政程序費時：由於擴大內需方案的要求，本來作為長期規劃的創造都市景觀改善被迫在極短的時間內完成。然而，從設計、發包到施工都需要時間，追求效率的結果，很難兼顧計畫的品質，甚至導致景觀環境的破壞。

三、民眾參與程度不高：因缺乏持續的政策宣導與機制，致使都市景觀改善除了熱中於社區營造的團體外，很難讓民眾真正了解都市景觀改善的意義，以致於民眾參與程度不高。民眾參與地區環境規劃是新的規劃理念中最重要的一環，但因民眾參與的推動不易且需要較長的時間，在執行時必須要有明確的機制。

四、缺乏一致性的整體規劃與設計：目前完成的都市景觀改善因缺乏一致性的整體規劃與設計，造成現今各縣市尚有未能完全呈現出地區性特色與風格。

五、公部門缺乏有效且廣泛的宣導工作：在都市景觀改善個案完成後，政府未能有效且廣泛的宣導，以致於民眾不清楚目前完成之建設為何，也不知道未來都市整體風格與意象。

六、民眾認知不同與利益衝突下，影響社區規劃師制度的推動：都市景觀改善假使透過社區規劃師制度來推行，必能有效提昇生活環境品質。但因民眾之環境生活教育尚在起步階段，部分社區利益團體相互衝突常干擾社區共識建立。

從以上幾個案例發展願景及執行目標，找到在空間景觀著力之方向及配合之工作項目，建構嘉義市都市景觀參考的重要依據，將景觀相關計畫與城市空間規劃、市民活動需求及城市發展策略，能夠緊密扣緊，描繪出屬於嘉義原有在地文化景觀。

附錄三、相關計畫探討與分析

計畫名稱	嘉義市都市導覽系統規劃設計
委託單位	嘉義市政府
承辦單位	施純誠建築師事務所
計畫成果	規劃將嘉義市的觀光導覽系統主要分為諸羅精神區、文化創意園區、親水遊憩區三區：詳如下圖所示。 一、諸羅精神區 包含東以安和街、西以文化路、南及西南以民族路及光華路、北以林森西路所界定之空間。 (一)諸羅老街傳統意象塑造 設置道路地坪導覽 logo，改善老街景觀及整體空間機能。 (二)觀光主動線傳統意象塑造 本區中山路及光華路兩觀光主動線，應分別就其文化意義及舊城區位印象為主題，進行空間規劃設計。 (三)停車場導覽設施的增設 在諸羅精神區內有 7 座公有停車場，作為外來旅客的旅遊起點。 (四)街道設施的改善 利用導覽系統與公車及號誌設施的整合，建構完善的導覽系統。 (五)景點導覽牌建立 建議配合導覽系統的整合，並在景點 20~50m 重要道路節點設置。 二、文化創意園區

包含文化中心、北門車站、觀光花市、魚市、鐵道藝術村、林試所埤子頭工作站及其周邊公園預定地。

(一)規劃串聯據點之導覽步道系統

運用暗示手法，以步道意象發揮自導式步道功能。

(二)活動羅馬旗建構

利用道路設置羅馬旗宣傳嘉義市相關活動節慶，並作為嘉義市門戶意象的宣導。

(三) 景點標誌牌建立

建議配合導覽系統的整合，並在景點 20~50m 重要道路節點設置。

三、親水遊憩區

本區包括八掌溪都會親水生態旅遊區及蘭潭都會生態旅遊區兩次系統。

(一) 明確旅遊路線建構

以明確的旅遊路徑導引遊客活動範圍，並設立導覽解說牌，以建立自然遊憩區意象。

(二) 規劃自行車蘭潭鹿寮區路網

蘭潭規劃為供遊客賞景、散步、騎自行車馬車之環潭自行車道。

(三) 規劃觀景據點

將三信觀景樓週遭環境美化，服務都會生態旅遊區遊客。

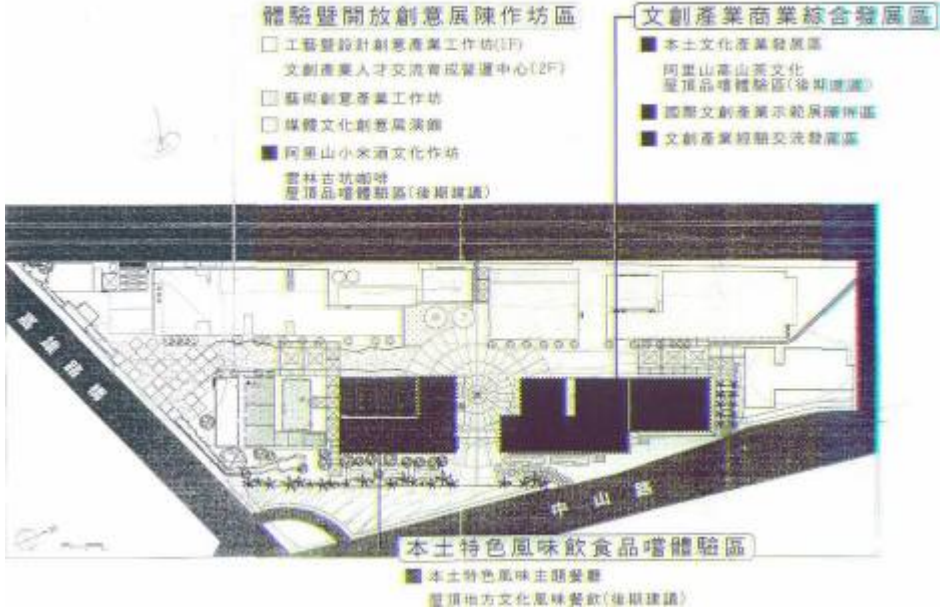
(四) 加強導引標誌設施。

配合整體導覽系統建構相關標誌設施。



與本案相關性	本計畫未來將規劃導覽系統範圍於嘉義市火車站至嘉義舊酒廠文化園區段，與「嘉義市都市導覽系統規劃設計」案所規劃之文化創意園區段導覽系統內容與範圍有重疊部分，未來將與其團隊討論；而本計畫之導覽系統則著重於發揚嘉義市文化精神意涵及強調嘉義市特色發展，設計富有嘉義市文化精神之導覽指標，於嘉義市門戶（嘉義市火車站）引領遊客更深層認識嘉義市。	
計畫名稱	嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫	
委託單位	嘉義市政府	
承辦單位	嘉義大學	
計畫成果	此案將於市府所選出的五條示範道路，以三各路段作為嘉義市人行道示範道路，且完成細部設計。 ■ 林森西路（忠孝路至文化路）	

■ 中山路 (嘉雄陸橋至嘉義火車站) ■ 中山路 (嘉義公園至嘉義市警局) 紅色部分為該計畫與本案重疊之處	
與本案相關性	本計畫與「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」案所規劃之範圍有重疊部分，已與該團隊協商討論明確責任；「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」案-嘉義舊酒廠文化園區外人行步道示範點，規劃以軟化鋪面並增加透水層為改善要點，而本計畫則在嘉義舊酒廠文化園區牆面與人行步道開放空間之處理，故已釐清雙方設計範圍；另在公賣局人行步道段，雙方設計範圍亦同前權責範圍。

計畫名稱	嘉義舊酒廠文化園區規劃
委託單位	文建會中部辦公室
承辦單位	華梵大學
計畫成果	嘉義舊酒廠文化園區空間規劃構想分為三區： 一、體驗暨開放創意展陳創作坊區 二、文創產業商業綜合發展區 三、本土特色風味飲食品嚐體驗區 並規劃將原有嘉義舊酒廠入口西移，以及軟化酒廠內與外之空間區隔。 園區空間分區配置規劃構想：  體驗暨開放創意展陳創作坊區 - 工藝暨設計創意產業工作坊(1F) - 文創產業人才交流育成營運中心(2F) - 藝術創意產業工作坊 - 媒體文化創意展陳館 - 阿里山小米酒文化作坊 - 雲林古坊咖啡 - 藍頂品嚐體驗區(後期建議) 文創產業商業綜合發展區 - 本土文化產業發展區 - 阿里山高山茶文化 - 藍頂品嚐體驗區(後期建議) - 國際文創產業示範展陳館 - 文創產業經驗交流發展區 本土特色風味飲食品嚐體驗區 - 本土特色風味主題餐廳 - 藍頂地方文化風味餐飲(後期建議)
與本案相關性	▲嘉義舊酒廠文化園區空間規劃設計構想 本計畫因規劃範圍至嘉義舊酒廠文化園區外路段，與「嘉義舊

	酒廠文化園區規劃」密切相關，已與該團隊討論未來雙方構想；本計畫規劃於嘉義舊酒廠文化園區原有入口規劃一開放空間，提供文化藝術戶外小型展演場所，並期望突破文化園區牆面之隔離感，也與該團隊達成共識，雙方之構想並無衝突處。
--	--

■ 面積與權屬

廠區面積 3.985 公頃。台灣菸酒公司已典交予國有財產局。

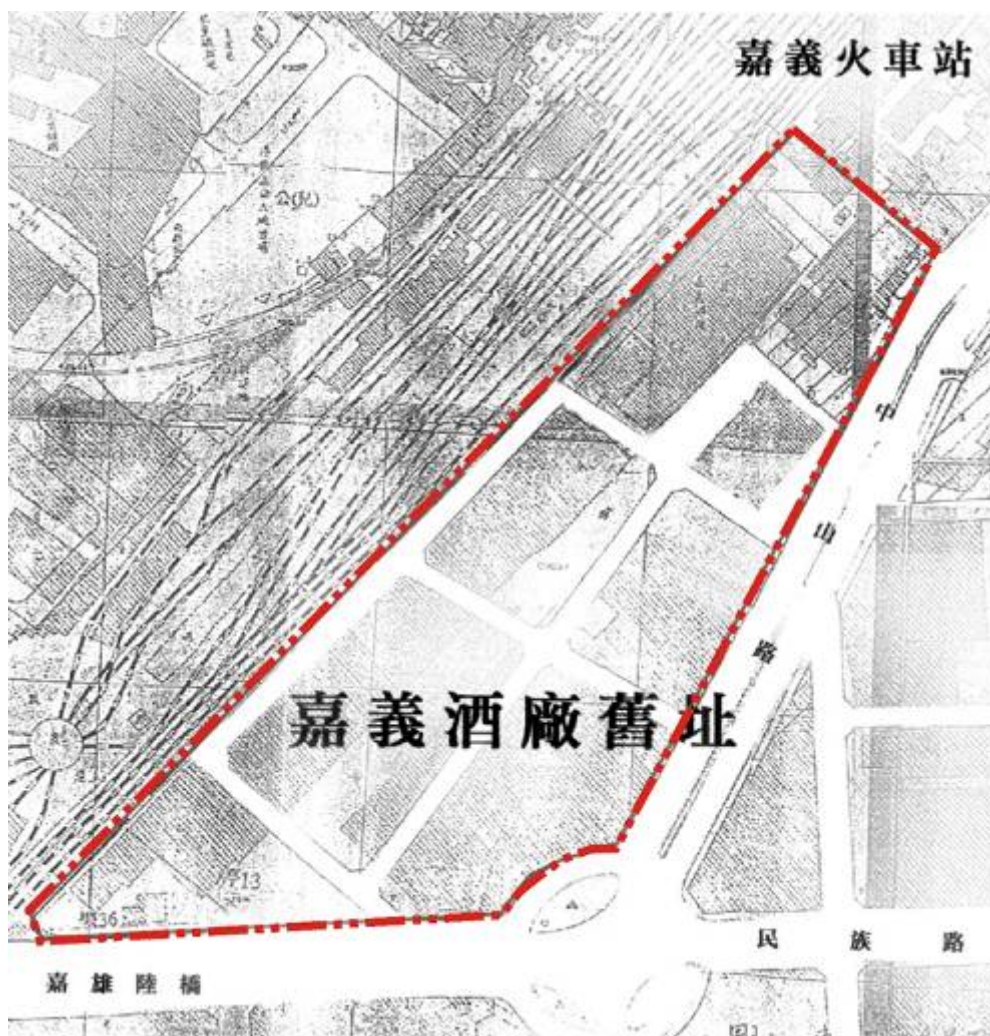


圖 1 嘉義創意文化園區預定地範圍示意圖

■ 基地現況

1.基地位置

嘉義酒廠位於嘉義市中山路、民族路與新民路交界路口，酒廠後方即為縱貫鐵路經過。基地東北側與嘉義火車站相鄰，與嘉義市區遠百商圈、金財神百貨商圈相近，位在嘉義市西區商業活動頻繁之地區。

2.基地及廠區環境現況

嘉義酒廠與民國 88 年遷建於嘉義民雄工業區，原為高粱酒酒廠。隔中正路與酒廠相對之公賣局嘉義分局已經指定為古蹟。廠區內 7 棟建築登錄為歷史建築，分別為鍋爐室、再製酒及包裝工場、材料五金倉庫、儲酒室、再製酒及製麴工場、機器修理及木工場、中間事業工場（原料倉庫），登錄範圍如下圖所示。

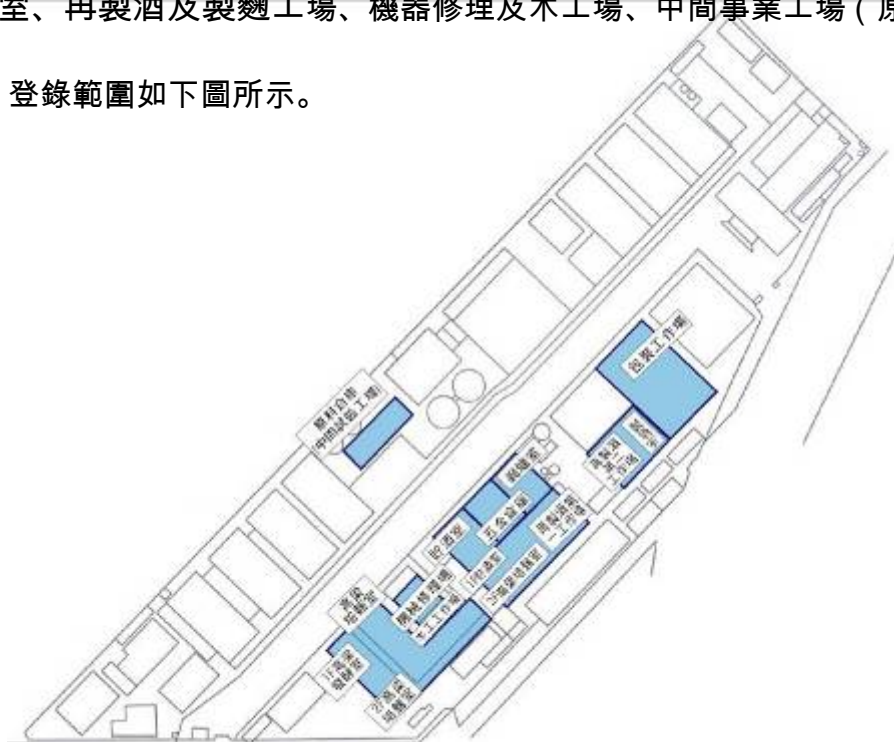


圖 2 嘉義酒廠舊址歷史建築登錄情形示意圖

不同於台北酒廠、台中酒廠與花蓮酒廠，嘉義酒廠廠區之建築沿中央軸線兩側分佈，形成有如城市街道般之空間感。

■ 園區定位與功能引入應考量面向

由於嘉義縣市所擁有之豐富農漁業資源，除了將精緻休閒農業列為重點發展產業外，於「嘉義市綜合發展計畫」中明訂下列幾項產業發展方向：包含：生化科技、藝文產業、觀光產業，將是未來嘉義市重點扶植之產業，配合相關資源整合與運用，期許將嘉義市推向區域中心，確立縣市競爭優勢地位。

未來嘉義創意文化園區定位與功能、活動引入應植基於上述資源條件，並對於南部區域因台灣加入 WTO 後對地方產業形成之衝擊，引入知識經濟概念，輔以文化加值與創意加值手法，提升傳統產業之附加價值。此外，亦應與嘉義鐵道藝術村在功能上形成適當之區隔。

資料來源：文建會創意文化園區 <http://cic.cca.gov.tw/>

附錄四、工作團隊

委託單位：嘉義市文化局

局長 饒嘉博

副局長 余坤龍

秘書 房靖如

課長 林峻宏

佐領員 官妙燕

承辦單位：朝陽科技大學

計畫主持人 許國威 教授

共同主持人 楊敏芝 教授

協同主持人 林媛婉教授、陳柏年建築師

研究助理 林奇甫、李健盟、馮世人、張智媛

附錄五、參考書目

- 國立嘉義大學，「嘉義市街道人行環境及景觀改善綱要計畫」，嘉義市政府，民國 95 年 3 月。
- 安邦工程顧問股份有限公司，「嘉義市火車站附近地區-都市更新先期規劃」，嘉義市政府，民國 95 年月。
- 陳柏年建築師事務所，「嘉義市-竹材工藝品加工廠歷史建築群之再利用整體環境規劃設計」，嘉義市政府，民國 94 年 9 月。
- 施純誠建築師事務所，「嘉義市都市導覽系統規劃設計」，嘉義市政府，民國 94 年。
- 財團法人成大研究發展基金會，「嘉義市夜間景觀暨燈光照明改善規劃設計」，嘉義市政府，民國 91 年 12 月。