



行政院所屬各機關因公出國人員出國報告書
(出國類別：台日技術合作赴日研修)

研習日本流通業務團地之 運作機制及相關配套措施

出國人員：內政部營建署城鄉發展分署 洪副分署長嘉宏

經濟部商業司

陳科長秘順

經濟部商業司

葉組員柏章

出國地區：日本東京、神戶、大阪

出國期間：中華民國97年09月02日至09月11日

報告日期：中華民國97年10月27日

目錄

壹、緣起.....	1
貳、研習團成員.....	2
參、研習行程.....	3
肆、研習內容概述.....	5
一、拜訪國際建設技術協會.....	5
二、拜訪三菱總合研究所社會公共部門.....	9
三、拜訪國土交通省都市地域整備局.....	14
四、拜訪財團法人—日本立地中心.....	23
五、拜訪株式會社—東京流通中心.....	26
六、拜訪越谷流通業務團地.....	29
七、現地視察滋賀縣三雲八田サテライト流通業務團地.....	31
八、現地視察須磨ベルトコンベヤ、神戸ハーバーランド.....	32
九、拜訪神戸市港灣總局.....	33
十、現地視察神戸流通業務團地、神戸複合產業團地.....	36
十一、拜訪大阪府住宅街區建設部.....	40
十二、拜訪大阪機械卸業團地協同組合(OMDC).....	43
伍、心得與建議.....	45

壹、緣起

本次赴日研習「日本流通業務團地運作機制及配套措施」，係因經濟部（以下簡稱本部）商業司（以下簡稱本司）長期輔導國內物流及倉儲業者進行用地合法化，惟國內合法物流及倉儲用地有限，適合設置倉庫之地點地價過高，導致業者基於成本考量，多將物流及倉儲設施違規設置於近高速公路交流道的農業區、保護區，本司為能替國內物流及倉儲業者爭取永續經營的未來，積極尋找國外先進國家處理類似案例的方式，經過相關資料的收集及彙整，並考量國情的相似性及可行性，發現以日本推動成功的「流通業務團地」最有可能解決國內物流及倉儲業現今的窘境。

依據行前的收集資料顯示，日本是一個物流業相當發達的國家，其中在首都東京，就有4個以上的倉儲物流業集中地區，於日本稱為「流通業務團地」，另於日本其他各大城市，例如神戶、大阪等城市，亦均有流通業務團地的設施，為了解其設立的歷史背景、法規制定及開發方式，本司係於本部國際合作處之台日技術合作赴日研修計畫中，申請研習「日本流通業務團地運作機制及配套措施」，除拜訪日本中央政府掌管物流用地法規及規劃的「國土交通省-都市地域整備局」，了解物流相關法規的制定歷史背景及內容，地方政府則計畫拜訪神戶市、大阪府等地方政府，了解流通業務團地推動的成果，並考察東京、神戶、大阪各地主要的流通業務團地，以實際了解流通業務團地運作現況，因本次研習內容，亦涉及都市及區域計畫的相關公務部門業務，本司亦建請內政部營建署城鄉發展分署長官同行研習，除與日方進行資訊交流，亦希望於回國後，本部與內政部能針對相關物流法規之制定進行合作及推動。

貳、研習團成員 (3人)

單位

內政部營建署城鄉發展分署

經濟部商業司

經濟部商業司

姓名

職稱

洪嘉宏

副分署長

陳秘順

科長

葉柏章

組員

參、研習行程

本次研習「日本流通業務團地運作機制及配套措施」，預定參訪單位共計有3類，第1類為日本中央及地方政府，例如：國土交通省—都市地域整備局、神戶市港灣總局、大阪府住宅市區整建部等，第2類為社團、財團法人等研究單位，例如：國際建設技術協會、日本立地中心、都市計畫協會，第3類為民間研究機構及倉儲物流業，例如：三菱總合研究所株式會社、東京流通中心（TRC）、協同組合越谷卸業中心、滋賀縣八田流通業務團地、東大阪流通中心—大阪機械卸業團地等。現茲將行程簡要說明如下：

日期	行程	日本出席人員
9月3日	台灣桃園國際機場→日本成田國際機場	
9月4日	上午10時： 國際建設技術協會(開業式)	國建協理事長 山川朝生 國建協企劃部 高橋靖之 台北駐日經濟文化代表處 謝偉馨
	下午2時： 三菱總合研究所株式會社	主席研究員 森 浩
9月4日	上午10時： 國土交通省都市地域整備局	課長補佐 筒井祐治
	下午2時： 日本立地Center	主任研究員 藤田成裕
9月5日	上午10時： 東京流通中心(TRC)	副參事 佐藤 務 主幹 中村隆宣
	下午2時： 協同組合越谷卸業Center	副會長 石渡 博 副會長 甲斐秀治 理事 小林佳男
9月6日	上午9時： 東京→京都	
	下午2時： 滋賀縣三雲八田サテライト流通業務團地視察	

9月7日	上午： 京阪三条駅周邊開發區域	
	下午： 現地視察須磨ベルトコンベヤー、神戸ハーバー ランド，京都→神戸	
9月8日	上午10時： 神戸市港灣總局	係長 藤枝篤志 係長 山本雄司
	下午2時： 神戸複合産業團地現勘，神戸→大阪	係長 藤枝篤志
9月9日	上午10時： 大阪府住宅街區建設部	理事 尺田吉和 主査 天田 茂 副主査 松井利公 課長補佐 山本 巧 主任 寺下文雄
	下午2時： 東大阪流通Center—大阪機械卸業團地現 勘	事務局長 杉立敏幸
9月10日	上午10時： 國際建設技術協會(綜合討論及結業式)	國建協企劃部 高橋靖之 台北駐日經濟文化代表處 謝偉馨
	下午2時： 都市計畫協會資料收集	
9月11日	日本成田國際機場→台灣桃園國際機場	

時間換算說明：

明治元年 --- 西元1868年

昭和元年 --- 西元1926年

平成元年 --- 西元1989年

肆、研習內容概述

此次赴日研習行程，主要係為了解日本流通業務團地推動實際情形，並藉由與日本中央及地方政府官員見面的機會，了解日本的物流政策，並經由實地考察，獲得推動該政策所需相關資訊，並作為政府後續推動物流政策重要參考依據。

一、拜訪社團法人--國際建設技術協會

本次赴日研習行程，係由本部國際合作處透過駐日代表處經濟組，委由日本社團法人國際建設技術協會（以下簡稱國建協）安排，國建協係為提供日本有關世界各國先進技術資訊而成立的組織，於昭和31年（1956年）成立，為日本建設省所管轄的公益社團法人。昭和48年（1973年）開始由建設省、運輸省共管，至平成13年（2001年）開始由國土交通省管轄。

該組織自昭和53年（1978年）開始，即成立國際建設技術研究所，負責有關建設技術方面的調查、研究，自平成7年（1995年）開始，為了收集調查國際間有關建設技術的情報，亦於歐洲設立事務所，因此國建協自此朝向國際化事業的發展，業務對象範圍，除道路、橋樑、防災、水資源、都市方面，亦包括下水道整備等環境保全事業在內。

國建協成立的目的，主要有3大宗旨，分述如下：

1、國際合作的推動

協助開發中國家進行基礎建設（Infrastructure）的整備，並活用日本ODA（Organizatou Development Assistant）專案計畫方式，以國際協助的方式進行建設技術的共同開發。有關ODA專案計畫的形成與演進，係因為日本在協助開發中國家進行基礎建設的整備及發展，並提供先進的技術及資金前，國建協必須先派遣海外調查團至

現地勘查，針對開發中國家的需求完成ODA專案計畫，再依此計畫執行，該調查團的任務主要有：

- (1) 與目的國政府機關進行意見交換。
- (2) 專案計畫的目標、內容概要等資訊確認。
- (3) 現地調查等關係資料的收集。
- (4) 完成調查計畫專案。

國建協在完成基礎建設等相關資訊的收集後，會提供給日本政府的相關單位、國際協力事業團（JICA）、國際協力銀行（JBIC）等單位，以協助促進日本ODA業務的發展，除此之外，調查團亦接受國土交通省的委託，辦理「基礎建設計畫事前調查」、「Project 實現化推進調查」，同時也辦理國建協本身事業的「建設事業基礎調查」。

在國際協助調查研究方面，國建協所設立的國際建設技術研究所，亦針對開發中國家的公共設施整備、營運、保全等進行調查研究，主要項目有3種：協助整備計畫方針策定調查、國際幹線道路網計畫關連調查、開發中國家大都市環境改善相關方法調查等。

為了降低ODA專案計畫的成本，國建協亦參與JICA的地圖作成調查事業準備，進行事前的調查及技術評價審查，亦與JICA、JBIC合作進行實施設計業務的技術評價支援，此外，亦協助JBIC案件形成促進調查（SAPROF）實施及既存實施設計的複查等。

此外國建協亦積極與開發中國家，進行國際建設技術人員的交流研修，包括：河川工學集團研修（JICA）、台灣政府研修人員有關建設項目的研修（台灣駐日經濟文化代表處），另在也針對參與海外建設專案會議為對象的實務研修，包括：國際建設Engineer Link

業務實務者研修等。

在建設技術共同開發部分，為了能夠提供開發中國家適切的基礎建設架構整備、促進其經濟發展，相關技術開發及運用，必須配合該國社會的條件。為此，國建協接受國土交通省的委託，與開發中國家的有關政府機關協商，針對最適合該國的建設技術進行開發，主要著名的案例有：河岸侵蝕對策技術開發、排水性鋪裝技術開發等。

在NGO（民間援助團體）的協助方面，國建協亦運用國土交通省的補助金，協助進行海外NGO活動，包括墨西哥的井戶式灌溉設施的建設、學校建設基本設計、泰國的孤兒院污水處理工程等，總計協助23國、完成86件工程建設。

2、國際交流推進

為了提供優良、適切、有效率的基礎建設整備，國建協亦透過人、技術、情報等國際交流的管道，積極進行推動，並與開發中國家進行建設技術的交流，對象包括政府機關、地方自治團體、民間團體等。

國建協亦辦理外國政府官員、技術者、建設關係人員赴日訪問相關事宜，以上這些人員，亦透過國土交通省的安排，由協會會員、有關政府機關的協助，至相關公共設施進行研習，除了是國際技術交流的好機會，亦可加深彼此間友好的關係。

國建協的事務局，亦協助國土交通省、公團、自治團體等召開國際會議，以交換基礎建設有關的情報及意見，曾經召開的國際會議包括：國際建設會議（國土交通省、國建協）、GPRS ASEAN Seminar（GPRS日本運營委員會）等。同時，為了將相關建設政策、技術的資訊與國際進行交流，發行相關期刊及設立網頁，以達成

資訊分享的目的，並促進國際間的合作，例如：IDI Quarterly（英文情報雜誌）、IDI Homepage架設等。

3、國際化支援

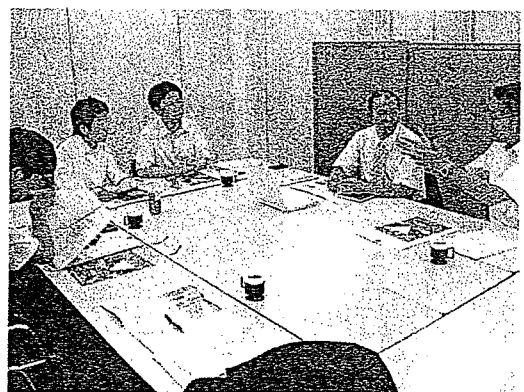
國建協的功能，除進行海外基礎建設相關的政策、建設技術、專案計畫、企業等的情報收集、整理，並提供給關係者，還有海外國家有關基礎建設的預算、契約制度、專案計畫實施體制等相關調查、研究，另外，亦對世界各國的基礎建設現況進行調查，以做為日本國內基礎建設整備的參考。

4、國建協組織架構

國建協設會長一人，下轄顧問、理事長、事務局長、研究所長及歐洲事務長等，個人會員共計262名、法人會員56社，贊助會員59社，多為土木工程或工程顧問單位，目前現職國土交通省官員派駐該會共有3名，多為無駐海外經驗的官員，以留職停薪方式於該會上班，期間最長3年，等待適當機會以書記官名義派往海外進行研習。



拜會國建協理事長 山川朝生



與國建協、駐日代表處研商行程會議

二、拜訪三菱總合研究所社會公共部門—社會System研究本部

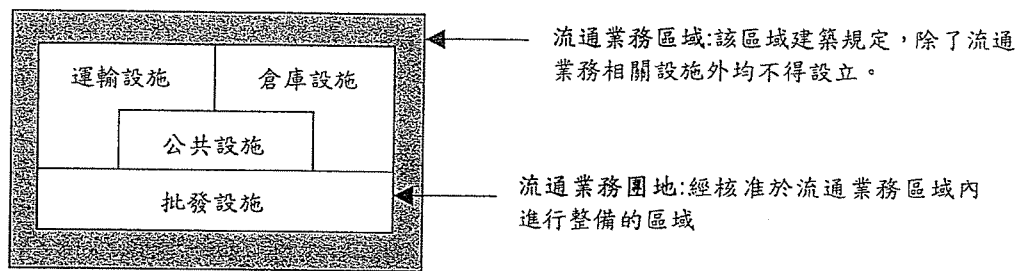
三菱總合研究所社會公共部門—社會System研究本部，是多方面專門性研究部門，目前約有70名研究員，多半為在學界、產業界有相當經驗者，針對日本目前有關社會資本、社會技術、情報通信等相關課題進行研究，並提供決策方案及實際執行的協助，主要的客戶多為中央、地方政府，有關物流研究方面的客戶，則多為國土交通省都市整備局、交通局、港灣局等。有關物流法令方面，研究所方面則請 森浩先生為我們解說，依據他的說明，以往日本政府對物流相關事務，多為各自為政的情形，並沒有整合為統一的規劃，但目前已通過一個通盤檢討的法案，以下將分為3個部分來說明。

1、流通業務市街地整備法（制定：昭和41年（1966年））

流通業務市街地整備法（以下簡稱流市法）制定的背景，係因當時人口大量增加，市區街道開始出現道路擁塞的情形，日本政府於是研議禁止卡車進入市區，並提高流通機能及道路交通順暢化的方法。最後決定的方式，就是透過都市計畫法，規劃流通業務團地，再運用流市法整建物流基地及相關公共設施，一般地區約85公頃，其中必須經過各種慎重的手續，包括：以都市計畫法為基礎、公聽會的召開、都市計畫案的公告及展覽、都市計畫審議會的審查等。

2、流通業務市街地特徵

流通業務市街地的特徵有二，一個就是為了該地區進行都市計畫整備，且該地區內可能設置的設施種類均被限制，一個就是流通業務團地開發完成後必須要「被處分」的規定，例如開發完成後賣給需要的經營業者。所以，有關「流通業務市街地整備」的組成項目如下圖：



運輸設施：Truck Terminal（貨車站）、道路貨物運送業等相關設施的區域，有的流通業務圍地在這個區域內也有一般貨車站、鐵道貨物站等設施。

倉庫設施：倉庫等設施的區域。

批發設施：批發設施相關的區域，有的流通業務圍地也有批發市場。

公共設施：中央、地方政府或公共團體，為了該流通業務地區機能便利考量，於該區域內設立瓦斯管線、銀行等公共設施的區域。

3、流通業務市街地整備狀況

至2007年3月31日統計資料，日本流通業務基本方針（政策）決定實施城市共計22個，其中通過都市計畫的流通業務地區共計有43個。另外，除了郡山、西神（神戶）、米子、大分、鹿兒島之外，其餘的流通業務地區的都市計畫，均是在昭和40年~昭和50年之間通過。

4、流通業務市街地整備法限制的相關課題

(1)流通業務市街地整備法中，有關建築物的高度、容積率、使用項目等規定，與都市計畫法內容中限制規定一樣，相當嚴格，例如：區域內除了准許設置的設施外，其它設施均不能設置，但自平成5年後已開始放寬，係因近代物流業的變化極大，為了能夠提供大、小批發業的配送中心及物資流通過程中所需進行的簡易加工，該類的工廠也已准許於該區域內設置。但像是汽車修理業、加油站、解體業、回收業等非物流行業仍不准於該區域設置。

(2)原來流通業務市街地整備法中，用地完成開發後只能以「出售」給物流企業的方式進行用地處分，以利政府儘速回收開發資金。另外即使物流企業轉售用地，也只能轉售給同業，不能做其他用途使用，但現今企業為降低營運資本，均只願意採用租賃的方式辦理，故造成用地閒置情形。

5、活用民間企業進行指定設施整備相關的臨時措置法（民活法）

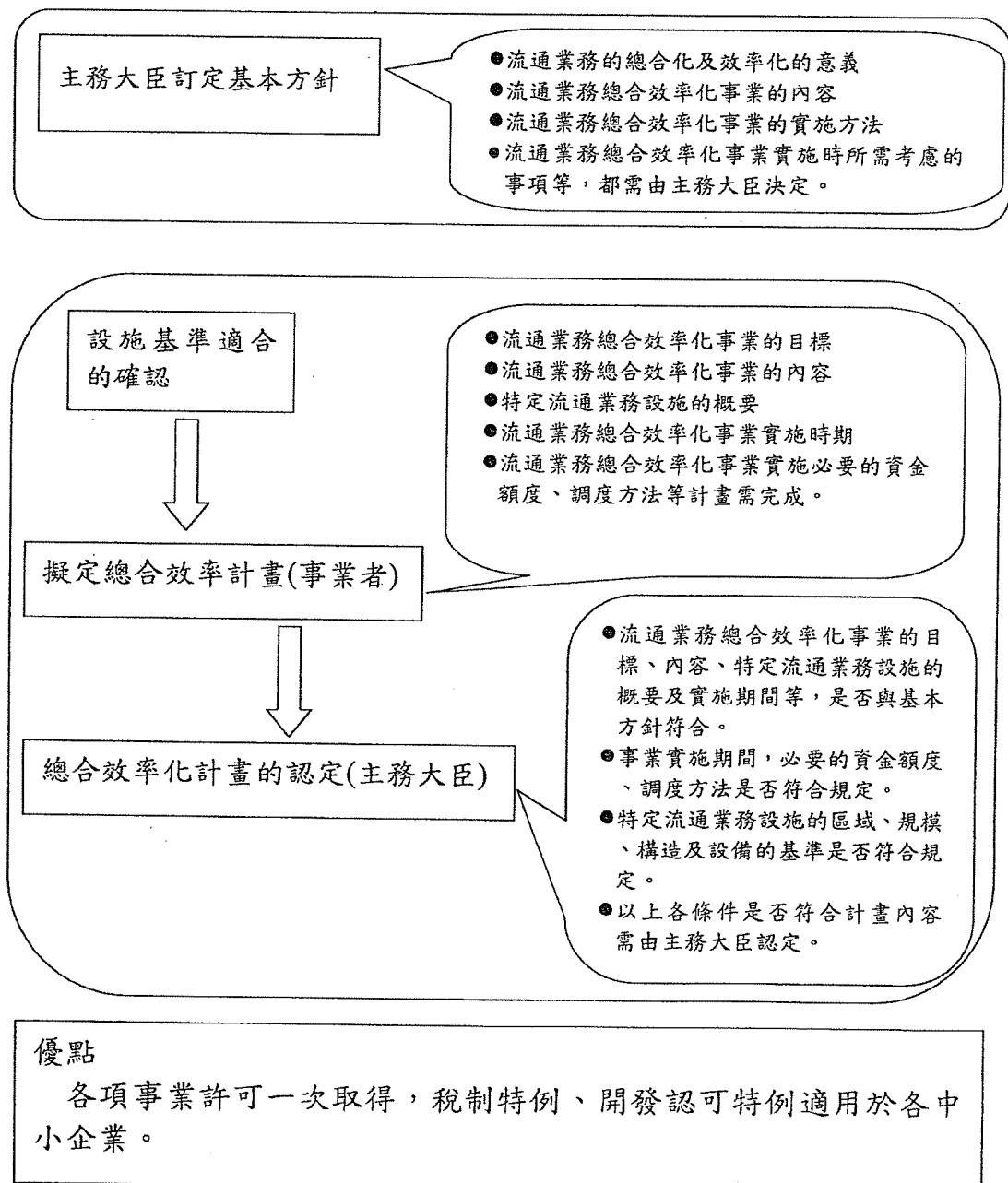
該法類似台灣的促參法，即以補助金、稅制優惠的方式，鼓勵民間企業自行針對指定的設施進行整備，該法適用期為20年，自昭和61年（1986年）開始，於平成18年（2006年）結束，係由中央政府決定基本指針（政策），例如確定興建港灣之政策及指定「特定開發地區」後，再由民間業者提案，經目的事業主管機關審核通過後，予以補助開發。

本法不限制適用於物流業，故可充分運用民間資金，開發物流、科技設施，惟因需向各業務目的事業主管機關申請，各自審查，缺少橫向溝通，但適用範圍廣。另有關中央決定基本指針及決定特定開發區域的部分，基本指針係由相關業務的主務大臣（部長）決定，例如有關「物流高度化基盤設施」的基本指針，就是由國土交通大臣決定。

有關給予民間企業在整備特定設施所給予的優惠方面，大多在財政、稅制上給予優惠，另在特定區開發主體，亦有2種方式，一種就是純民間事業者，另一種則是由政府成立第3部門，例如土地開發公司進行開發。

6、物流總合效率化法

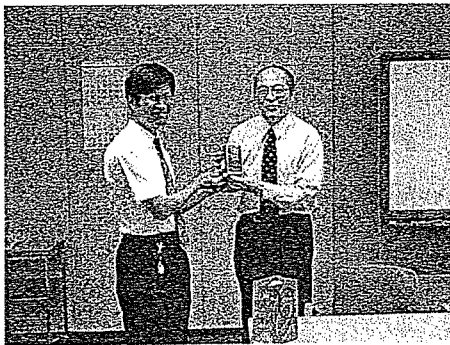
本法為日本在促進流通業務總合化及效率化，於近期制定的法律，制定於平成17年9月30（2005年），於2006年實施，由農林水產省、經濟產業省及國土交通省3省共同制定，目的是活用區域內最適合的物流據點設施，實現有效率的整合性流通業務（輸送、保管、流通加工等），並降低環境的負荷，適用對象包括：一般的流通業務設施、提供中小企業共同流通業務總合效率化事業設施、批發市場、營業用倉庫（貯藏槽倉庫、冷藏倉庫等），申請的法律流程如下：



效果及優點

效果部分，可將特定流通業務設施的配送合理化，並將物流情報系統導入，以達到在庫管理適正化，達到物流效率化及環境負荷減低。

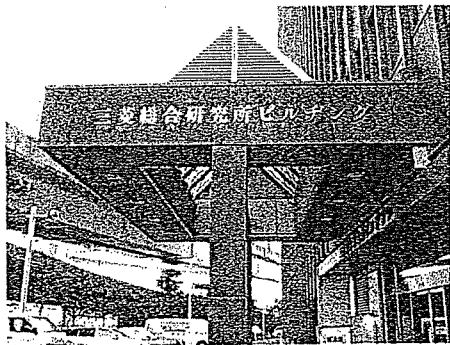
優點部分，倉庫運送事業等所需的許可一次取得，中小企業信用保證擴充、食品流通構造改善促進機構可提供食品業者債務保證，以及倉庫用建物的資本償還、適用固定資產稅的特例等。



陳科長致贈研究員森浩先生禮品



與研究員森浩先生進行研習



三菱總合研究所



三菱總合研究所

三、拜訪國土交通省 都市地域整備局

有關與國土交通省的都市地域整備局研習課程，是在日台交流中心舉行，並由該局市街整備課的課長補佐筒井祐治先生為我們解說，有關日本流通業務市街地整備法的制定背景、演進及重要條文內容。

1、流通業務市街地整備法制定目的

日本流通業務市街地整備法制定目的有2點，第1點是為了協調土地的利用方式，也就是經過都市計畫程序，對土地的用途、利用進行指定管制；第2點是為了解決物流業對城市交通造成的問題。該法律的特徵如下：

(1)藉由通過都市計畫，指定用地的用途。

(2)經指定為流通業務地區後，土地用途即受到一定的限制，在此地區的相關設施亦有設置規定，而該地區的開發事業，係以通過都市計畫為基礎，稱為「流通業務團地造成事業」，多經由地方政府進行土地徵收整建後，再轉售給企業。

(3)於通過都市計畫前，必須取得當地居民同意，通過後即可確定區域用途，再指定區域內認可事業的種類，取得事業許可並經當地縣市首長認可後，才可進行土地徵收作業。（該區域的土地，於通過都市計畫後，被擬定為道路、公園、流通業務用地的土地，政府有強制徵收的權限，但相對的，將來轉售對象的限制亦非常嚴格，例如物流用地的土地只能轉售予物流業者做物流業務使用）

2、流通業務市街地整備法(以下簡稱流市法)的時代變革

流市法隨著時代的變遷，整合了日本戰後物流業發展及經濟發展背景，共分為5個時期的轉變，簡述如下：

(1)第2次世界大戰後~昭和30年間(1945~1964)

本時期為日本汽車業成長的黎明期，處高度經濟成長階段，人口大量往大都市集中，開啟了高速交通時代的序幕，市街地交通出現混亂的情形，且因為地方人口急速往都市集中，都市化發展急劇演進，出現大量生產、大量消費的情形。日本政府為因應當時情形，制定了相關重要法令及一些措施，包括：中央批發市場法、倉庫業法、自動車集散站法、批發業團地制度、大都市再開發問題懇談會（流通業務市街地構想）等，在這個時期，批發業將製造業的產品集中，再轉售給零售業銷售，批發業主導了當時的流通業務。

(2)昭和40年代期間(1965~1974)

本時期的流通業務主導權，由中盤商逐漸轉移至製造業，日本人口突破1億人，資源、能源受到限制，人力資源亦不足，高速交通時代有了長足的發展，日本的汽車總數突破一千萬台，東名高速公路全線通車。另外東京因人口大量集中，人口往郊區無限制開發的結果（1年約50萬人遷入東京），造成環境迅速惡化，為此，日本政府修正及訂定相關政策，包括：都市計畫法全面改正（新法）、新全總—大規模Project構想、東京都內光化學Smoke發生、日本列島改造理論等。

此時，亦揭開了物流行政的序幕（物流基礎建設整備及物流近代化），亦頒布了物流重要政策，例如：流市法公布（流通業務團地）、運輸經濟懇談會對物流對策的提案、針對流通業務團地的疑問等，此時，公路貨物運輸已超過鐵道運輸，船運碼頭開始提供倉庫，為物流中心需求最高的年代，此時物流相關法規，目的是管制卡車運輸、防止無秩序設立物流中心並調整物流中心設置地點。

(3)昭和50年代期間(1975~1984)

本時期，經濟景氣從安定成長變成低成長，因為1973年的石油危機，造成日本經濟從頂峰開始衰退，產業結構開始變化，輕薄短小型產業、製造業開始向海外轉移，並開始第3次產業成長，此時，日本成田國際機場啟用，全國各地開始都市化的發展，高速公路建設形成網路，物流業主導的角色已變為零售商為主，因為消費者多樣化的需求，造成多品種少量生產的型態。

此時日本正在推動物流效率化，共同運輸事業快速發展，零售商集結成立超市、購物中心，為日本超商黎明時期，為因應購物而興起宅急便服務，官方色彩的郵局亦投入提供配送服務。在這段期間，物流成本計算已統一基準，福岡天神地區開始共同配送服務。

因為卡車貨運物流成為主流，民間標榜的快速宅急便、高頻率小包裝運送效率提高，再加上共同配送服務，使得國營鐵道運輸逐漸衰退，零售業主導整個市場，物流由大量集中配送，變為小量快速配送服務。

(4)昭和60年代期間(1985~1994)

本時期因泡沫經濟的衝擊，以及少子化、高齡化的影響，以往各種行業間壁壘分明的障礙被打破，國有的鐵道部分開始民營化，JR(Japan Railway)於此時興起，關西國際機場亦開始啟用，大規模的店鋪逐漸退出中心市街地，有郊外化的傾向，另外，日本因擴大內需原料進口的增加，加上金融業法令的鬆綁，很多人投資不動產，但日本大藏省覺得此舉對國內經濟並不恰當，但無法阻止這種情形的發生。

此時物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）、中小企業流通業務效率化促進法開始實施，配合都市計畫中央

審議會對「廣域物流據點、都市內集配據點」的解釋，流市法的修正（對象都市擴大、地區內規劃規定放寬），使得日本的物流技術有了高度發展。

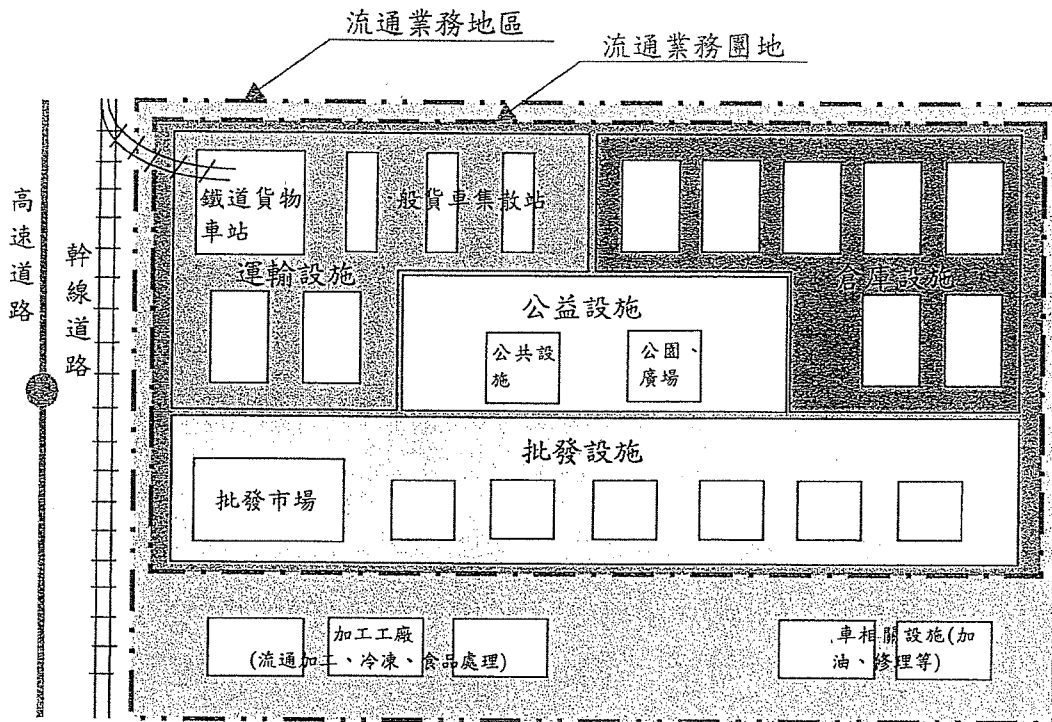
(5)平成7年以後至今(1995年~2008年)

因上個時期泡沫經濟的影響，損失約10年的發展時機，不只在物流業，各行各業均對自身的產業重新進行檢討，因上個時期少子化、高齡化的影響，日本國內總人口數降低，另外，此時海外資金的流入，網路商機的興起，以及為了因應阪神、淡路大地震，京都議定書的生效，使得日本必須面對物流業國際化、情報化的衝擊，日本政府遂推出「總合物流施策大綱」，大綱內容包括：基磐整備、規定放寬、物流高度化、國際競爭力強化、環境、安全、國際國內一體、DCM情報、安全安心等，由中央訂定政策，授權地方執行，這也就是近期日本推動「物流總合效率化法」的由來。

自從推動「物流總合效率化法」以來，法規方面的改革與鬆綁，提供物流業者便利、一次取得物流供應鏈上所需的營業許可，簡化了以往煩雜的申請手續，同時國際上物流業的趨勢，朝向以租賃的方式取代以往擁有固定資產，以減輕物流業者經營的壓力，這也造就了3PL型物業事業的興起，也就是第三方物流。

3、與現行流市法一同訂定的物流關聯設施

日本於昭和41年制定流市法時，主要的構想，就是將貨運業、倉庫業、批發業等具有單一機能的設施、業種，以「協同組合」或「政府第三部門」的開發方式，進行集體遷移整合，以下為流通業務市街地的圖例：



流通業務地區：該區域的建築用途規定，除流通業務相關設施，其餘均不可設置

流通業務圍地：於流通業務地區內，核准進行整備的地區

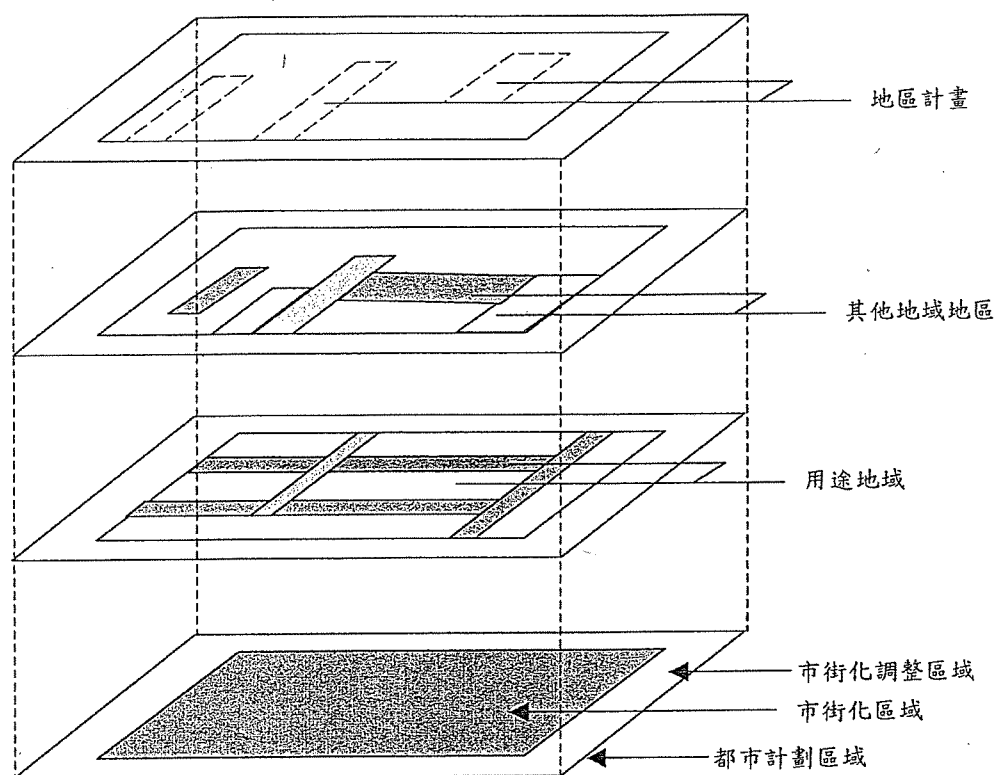
運輸設施：貨車集散站、道路貨物運送業等相關設施的區域

倉庫設施：倉庫設施的區域

批發設施：批發業相關設施的區域。有的流通業務圍地內也有批發市場

公益設施：國家或地方公共團體設置的設施，瓦斯站、銀行等提供流通業務地區運作便利的區域

自平成5年流市法修正後，流通服務業逐漸轉型，大量小型零售業配送中心，也開始有了簡單流通加工的功能，個別企業所建設的物流設施，例如倉庫、貨櫃場等，亦受限只能針對該業種單一機能使用。有關日本土地利用計畫制度組成，如下圖：



4、日本國內物流設施、物流據點近年的改變

日本物流業的設施及據點，於近年來為因應國際情勢的變化，亦產生很大的變動，分項簡述如下：

一、 物流相關設施近年的改變

(1) 物流設施租賃化：

為了能夠更有彈性滿足客戶的需求，物流設施的土地所有型態，多為租賃方式以降低營運成本。

(2) 物流設施大型化：

於流通業務圍地內的物流設施，逐漸有大規模化的傾向。

(3) 物流設施高機能化及增加流通加工功能：

擁有流通加工機能的物流設施比例增加，使得物流設施朝向高機能化發展。

(4) 物流不動產業出現：

近幾年來出現所謂「物流不動產業」，提供業者大型物流設施整備、及資金借貸，並以不動產證券化方式，降低業者資金風險。

二、 物流相關據點近年來的改變

(1) 物流設施設置於工業團地、土地區劃整理用地範圍，類似此類的流通業務團地據點增加，例如：埼玉縣的騎西藤台工業團地、埼玉縣的鶴島市西南部第一期土地區劃整理事業。

(2) 由民間業者進行物流據點開發整備

流市法制定初期想法，有關物流據點的整備主體為公共團體，但近年來已放寬，不動產業的民間企業也可進行物流據點的整備。

(3) 因特別用途、區域計畫而設立的物流設施聚集區

既有物流設施聚集地點，以填海造地的方式，指定為特別用途地區或區域計畫範圍，並限制住宅興建，這種在流通業務地區內，以填海造地的方式建設的物流設施用地，例如：流通業務團地內的土地利用計畫變更--千葉市美浜區新港經濟新興地區。

三、 近期流通業務團地的區域規則變動

(1) 在土地利用計畫中，允許複合使用

不再限制單一性質的土地利用，於土地利用計畫中，允許有複合用途的區域，例如：埼玉縣越谷流通業務團地。

(2) 流通業務團地的範圍縮小或解除

為了擴大區域內設施，流通業務團地原指定的界線縮小或是解除，例如：流通業務團地一部分指定範圍解除—廣島西部流通業務團地。

(3) 流市法第5條第1項但書的運用，放寬區域內的限制規定

流市法在平成5年雖有修正，但仍不允許在流通業務團地內設置獨立的「流通加工工廠」區域。但為因應現今流通業務，允許運用流市法第5條第1項但書，在團地內以附帶設施的形態，在團地外以單獨區域的型態，放寬設置非屬物流的設施，例如：流通加工工廠、娛樂設施、員工宿舍等。

四、 物流業務市街地的狀況(至2008年3月31日止)

至今年3月31日止，日本國內有關流通業務方面，共計有22個都市、43個地區通過基本方針，20個都市、29個地區、約2,387公頃用地設置流通業務地區，18個都市、27個團地、約1,745公頃用地設置流通業務團地，可說是一個流通服務業相當發達的國家。

5、 促進流通業務總合化及效率化的法律(流通業務總合效率化法)

本法為日本自平成17年所提出的物流效率化法，目的是將現今非效率化的物流（例如：個別業者的傳統倉庫、流通加工場、貨車集散場），整合為一個物流據點設施，以達到有效率及對環境影響較小的先進物流，相關的政策基本方針、業者提案的總合效率化計畫內容、支援措施、效果等說明如下：

基本方針：

- (1) 有關輸配送、保管、流通加工等，以總合方式實施。
- (2) 物流據點集約化，儘量設置於高速道路、港灣等附近區域。
- (3) 共同輸配送所需的配送網路合理化。

總合效率化計畫所需內容：

- (1) 流通業務總合效率化事業的目標、內容、實施時期、物流據點設施的概要、必要的資金調度方法等。

(2) CO₂排出量的削減效果（對計畫實施前、後的情況進行比較）需定量記載。

相關支援措施（優惠、補助）：

- (1) 一次取得全部所需的事業許可，例如：倉庫業、貨物汽車運送事業、貨物利用運送事業的許可。
- (2) 物流據點相關設施的稅制優惠，例如：法人稅、固定資產稅的優惠（營業倉庫等）。
- (3) 有關區域規劃的考量方面，為了進行設施整備而進行市街化區域調整，過去均予禁止，但現今在效益的考量下，可放寬並給予開發許可。
- (4) 中心企業信用保險的保險額度擴充、金融公庫的低利融資、基磐整備機構的高度化融資等。

效果：

- (1) 物流改革的推進方面：由於總合物流事業的推動，強化日本國際競爭力，另物流據點設施集中化、配送網路合理化等措施，減少了約2成的支出成本。
- (2) 環境負荷減少方面：CO₂排放減少2成，物流部門減少了CO₂的排出量。
- (3) 區域的活性化：低利用或未利用土地的活用（工業團地、流通業務團地），開發據點供物流設施使用的區域。



研習團成員致贈國土交通省課長補佐筒井先生禮品及單位資料簡介



研習團成員與國土交通省課長補佐筒井先生進行研習及討論

四、拜訪財團法人—日本立地中心(JAPAN INDUSTRIAL LOCATION CENTER)

有關與財團法人—日本立地中心研習課程，是由該中心產業立地部主任研究員藤田成裕先生為我們進行解說。

日本財團法人立地中心，設立於昭和37年1月10日，為日本經濟高度成長時代，在各地的產業界，對發展事業所需的據點，均有積極投資的需求，各地的公共團體為了吸引企業投資，開始進行地域開發，政府亦配合制定了新產業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法，並進行全國總合開發計畫。

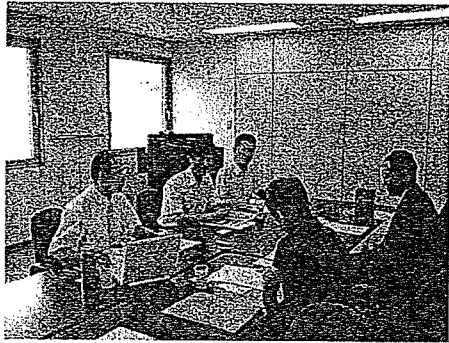
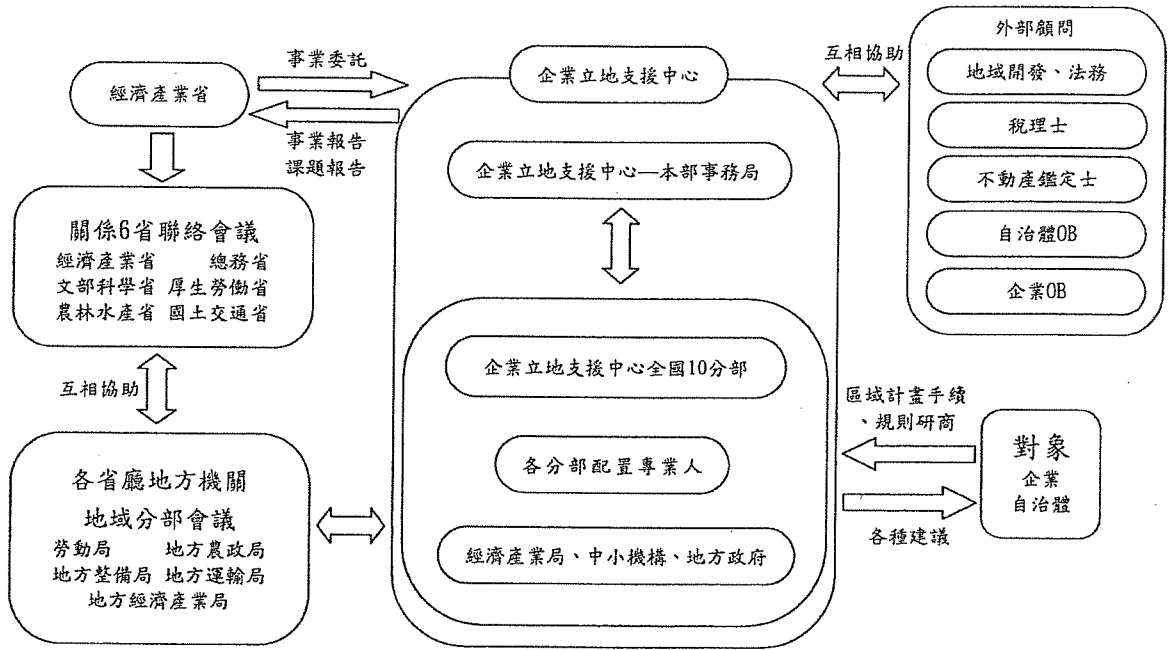
為了收集前述產業開發所需的知識，在經濟產業省、產業界、各縣市政府及地方公共團體的支持及支援下，成立了立地中心；並於成立之後，應中央、地方政府及產業界的需求，進行大規模臨海工業區基地、內陸等工業團地計畫開發案，近幾年來，針對研究設施、基磐技術開發設施、業務設施區域等計畫的推進及策定，亦大量的參與。

立地中心的組織，可分為：立地總合研究所、產業立地部、地域調查部、新事業支援部、能源部、科技（Technopolis）債務保證基金等部門，主要任務有：

- (1)為了達到地域產業的育成與發展之目標，極積推動可提供企業誘因與地域資源的活用新事業。
- (2)確保能源安定，需考慮到產業團地、都市計畫等對自然的影響，以減輕區域計畫對環境的衝擊。
- (3)對各地域產業振興計畫、施策的提案，以及事業化的推動，以實現地域規劃及社會間彼此的調和及圓滿。

14

立地中心對企業支援的關係，如以下圖示：



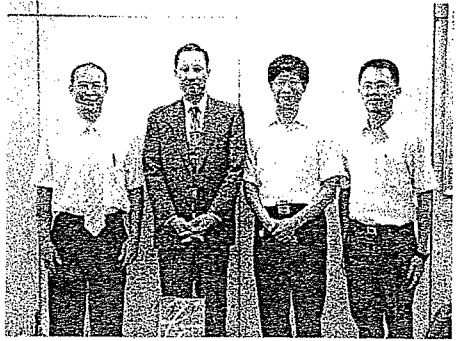
研修團成員與藤田先生進行研習(1)



研修團成員與藤田先生進行研習(2)



研修團成員與藤田先生進行研習(3)



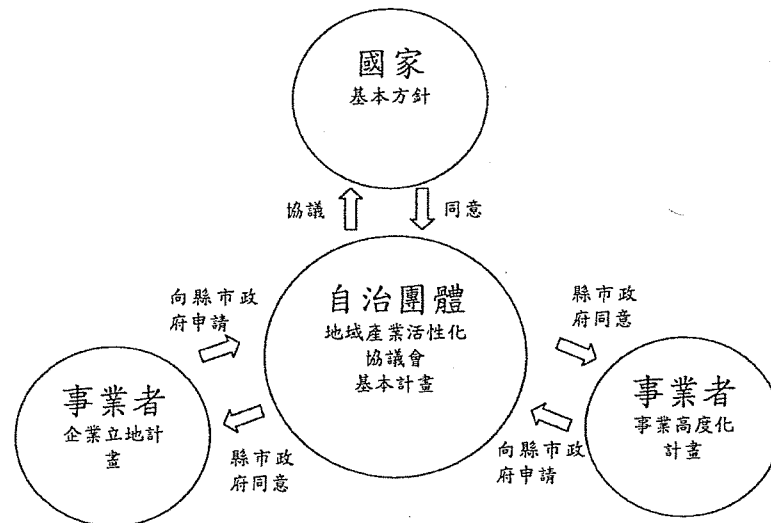
研修團成員與藤田先生合影

企業立地促進法

企業立地促進法，係以地域為主體的計畫，鼓勵企業自行進行區域計畫，以達到地域經濟自行發展、產業基磐強化的目標，於平成19年國會通過，平成19年6月11日施行。

該法的主要目的，是以國家策定「基本方針」為基礎，經由自治團體（縣市政府、鄉鎮村等）召開「地域產業活性化協議會」協調通過後，完成「基本計畫」，再與中央主管部會協商，經主管機關同意後施行。

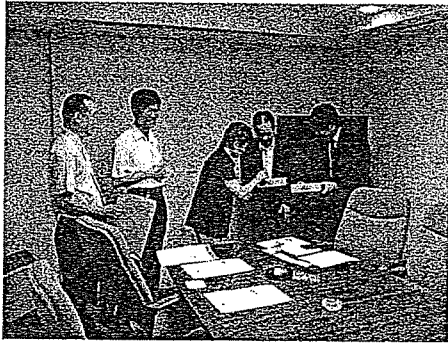
依核准的基本計畫興辦的事業，則可提出事業所需要的支援措施申請，製作「企業立地計畫」、「事業高度化計畫」書，向縣市政府申請同意許可後，則可依此支援措施進行作業。



15

五、拜訪株式會社—東京流通中心(TRC -- Tokyo Ryutsu Center)

本次研修團成員，第1個流通業務團地現場研習地點為東京流通中心（TRC），並由該中心副參事佐藤務先生及主幹中村隆宣先生接待，除播放該中心的簡介影片外，並帶領研修團成員赴現場進行參觀，因涉及流通中心商業營運機密，故只有被允許的地點才能拍照。



研習團成員致贈TRC代表禮品



研習團成員與TRC代表合影

東京流通中心的成立背景，是因為自昭和30年後期開始，因高度經濟成長造成人口大量朝首都圈集中，汽車數量以驚人的速度增加，使得都市中心、週邊的交通阻塞惡化，此時批發業、流通業等事業，因交通問題受到極大的限制，但都市圈物資的需求量仍逐年增加，使得在都市交通緩和與物價安定間取得平衡，生產與消費間的結構流通機能合理化、近代化，變成當時代最重要的課題。

為了應付這種情勢，日本政府訂定了流通機構整備的國家政策，在昭和41年7月制定了「流通業務市街地整備法」，決定在東京都大田區平和島設立「南部流通業務團地」的政策方針，以此流通基地滿足首都東京市中心大量的消費需求。

設置這個「南部流通業務團地」進行營運，受到東京商工會議、政府、東京都及經濟界積極的支持，故株式會社東京流通中心（TRC），於昭和42年11月被授權成立，授權資本額60億日幣，實收資本額20億日幣（昭和45年12月增資40億日幣）。

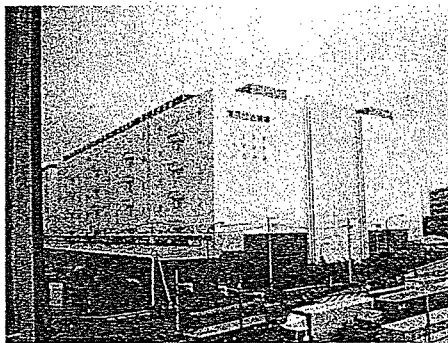
在當時的社會，為了防止都市過密化，故有成立流通機構的想法，選定東京都大田區平和島地區，大約50萬平方公尺進行流通中心的建設、營運及管理。當時流通中心的特點，就是建物需包含3種功能。第1種功能，

需能提供商品集中、拆箱、加工、保管、梱包、配送等一貫性配送據點，也就是「Logistic Building」；第2種功能，需能提供辦公室、會議簡報室、具備各種商業服務所需機能的「Office Building」；第3種功能，需能提供東京市展覽活動等活用性質的「Event Hall」。以上各種設施，均向各企業貸款興建，完成後營運、管理，對首都圈的物流產生重大的影響。

TRC建物簡介

(1)Logistic Building

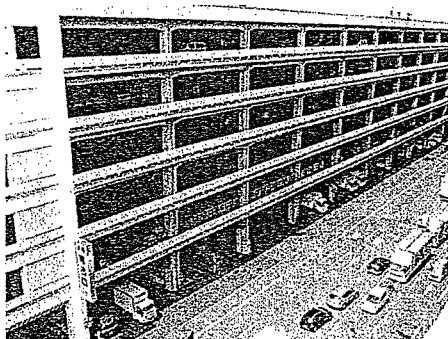
該建物支援各種型式的物流業，其中A、B兩棟Logistic Building為TRC的中樞物流建物，每1棟均為面積17萬3,652平方公尺的6層（一部分7層）大型建物，貨車可自底層行駛至頂層。另外C、D兩棟Logistic Building中，C棟為3萬5,943平方公尺的5層建物，內有A~D四個分區。D棟為8,715平方公尺的5層建物，設置有國際物流用的大型起重機，倉庫內有貨物電梯等垂直搬送機等裝備。



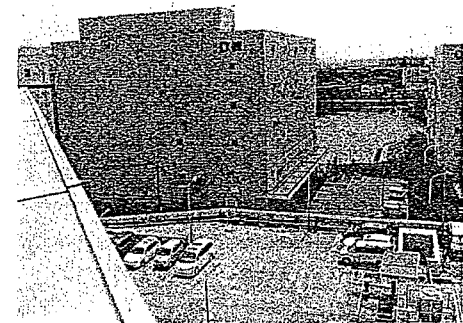
A棟建物



A棟建物



B棟建物



C、D棟建物

(2)Office Building

此部分的建物，係提供TRC快速且舒適的辦公室空間。每一層可提供1隔間86m²或分割為32隔間使用，依據客戶的需求進行場地的變更，且附近設有會議室、淋浴室、各種飲食店、咖啡廳、郵局、ATM、診療所、齒科、理容室等服務設施，就像市區街道般的環境。



TRC Office Building 大門入口



TRC Office Building 外貌

(3)Event Hall

TRC的Event Hall，由第1展示場（4,473 m²）及第2展示場（3,973 m²）構成。每一個展示場可單一分隔或多方分隔使用，用途包括招待會場、演講會場等多功能用途。

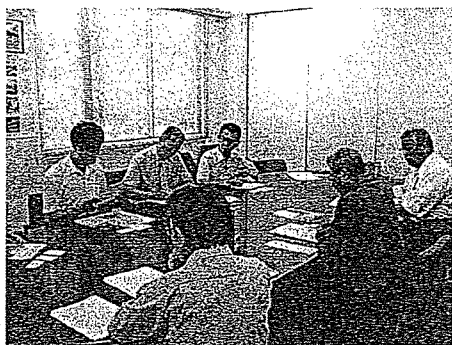


TRC Event Hall 第1展示場

TRC臨近首都高速1號線、灣岸線、環狀7號線，為貨車輸送據點的理想場所，與海上貨櫃基地大井碼頭鄰接，且與日本國內重要的空運基地羽田機場甚近，在「陸、海、空」交通網便利性高的位置，此外，附近亦有JR浜松町車站、JR大森車站、京浜急行平和島巴士可供使用，交通便利。

六、拜訪越谷流通業務團地

於參訪完東京流通中心TRC後，下午研習團成員參訪地點，為另一不同類型的流通業務團地—越谷流通業務團地，並由該團地營運協議會的副會長石渡博、副會長甲斐秀治、理事小林佳男接待及說明。



研習團成員協議會代表研習(1)



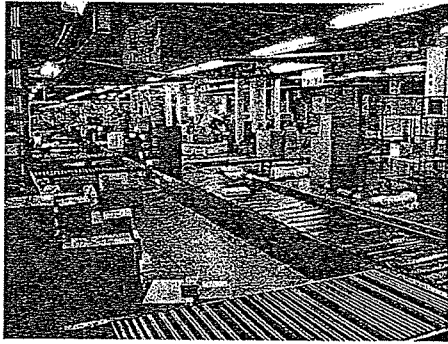
研習團成員與協議會代表研習(2)

越谷流通業務團地，係依據「越谷都市計畫事業越谷流通業務團地造成事業」完成，開發單位為埼玉縣政府及當地住宅都市整備公團，總面積73.2公頃，由建設省公告都市計畫事業認可，埼玉縣政府公告流通業務地區範圍及流通業務團地範圍，為一綜合性物流中心，1981年第1批企業進駐後，至1986年目前所有企業均已進駐，1989年成立自治協議會。

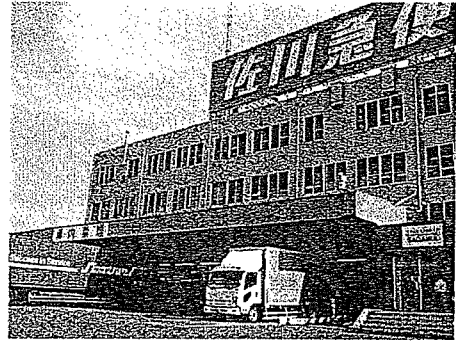
當初選定此地區開發，係因中央政府欲整頓東京都的物流業，同時建構交通網路，提供大型貨運車集散地點，故選定此地區，其區位佈局方面，離東京都僅20公里左右，配合後來高速公路的完成，亦可將貨物運送到東北。

該團地範圍，各企業所屬用地設施，由各企業自行維護，公共設施（道路、公園等）則由政府維護，其他未歸屬的地區，則由倉儲中心公會、批發中心公會負責維護。與TRC的差異，越谷流通業務團地除了倉庫業、貨運集散站、公共設施外，亦包含批發業及批發市場（食品批發區），故當地的物流業者，可提供東京市區內大型超市、便利超商的貨物運輸，又因為需提供24小時的物流服務，該區域周邊不允許住宅區設立，無噪音影響問題，然而，因為時代經濟趨勢，純粹批發配送已無法滿足現代物流的需求，團地內開始出現物流簡易加工後配送，以及貨物保管等營業行為，成為日本近期流通業務團地的變化。

於離開越谷流通業務團地前，協議會安排研修團成員至佐川急便及岩谷物流株式會社關東物流中心參觀，其中佐川急便是日本小有名氣的物流配送公司，在越谷流通業務團地的據點，係屬比較老舊設備的配送中心，配送的貨品，多屬常溫、一般性貨物，在這個物流中心進行重新拆箱、包裝、配送，該物流中心也有冷凍、冷藏倉庫，不過規模都算是比較小型。



佐川急便配送中心內輸送帶



佐川急便配送碼頭

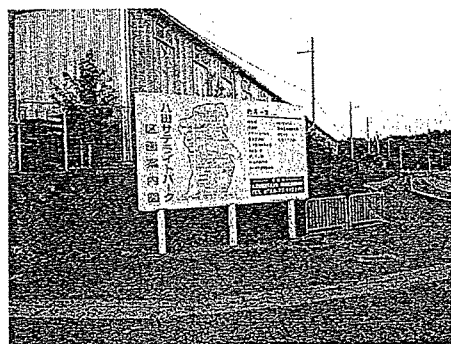
第2個參觀的地方，是岩谷物流株式會社所屬的關東物流中心，並由物流中心副中心長三宅等先生帶領我們參觀，因為涉及商業機密，故無法攝影，其倉庫主要係存放日本國內知名業者Iwatani Group的相關貨品，及各種RCP管，另外該倉庫的其中一層，亦租給其他業者經營使用，因有保密協定，該層倉庫只准研習團在門口參觀，由此可見，企業為節省成本，彼此間亦互相合作，共同使用或租用剩餘空間，以降低企業營運成本，並增加對外的競爭力。

七、現地視察滋賀縣三雲八田サテライト流通業務團地

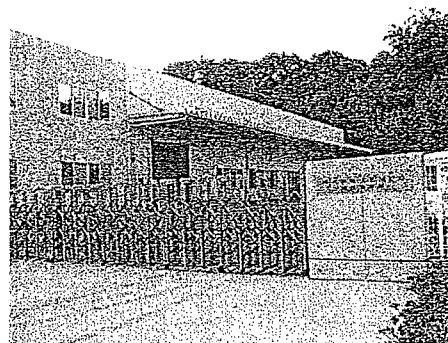
滋賀縣三雲八田サテライト流通業務團地（以下簡稱八田團地），位於滋賀縣甲賀市水口町八田地區，是甲賀市為了實現「活力人口、文化、產業的交流據點都市」的目標，依據當地的歷史文化背景、地域特性，以區域計畫方式活化工業環境。

八田團地，於日本21世紀產業分散於各地情形下，位處國土軸線上的重要位置，距離京阪奈學研都市、新名神高速道路甚近，為21世紀以來新式產業發展的基地。

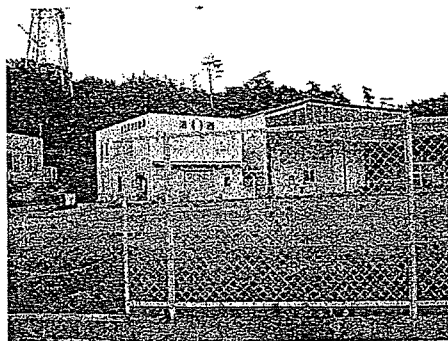
八田團地由私人企業開發，事業主體為西村建設，工程完成於平成6年，臨近的鐵路及道路方面，有名神高速道路、新名神高速道路、國道1號線、JR草津線及三雲車站。在區域計畫整備方面，採都市開發區域方式，為工廠用地，並為市街化調整區域。在此團地的企業，縣稅方面享有不動產取得稅、固定資產稅（3年）的優惠，市町村稅方面，則免課特別土地保有稅，資金補助方面，則可申請產業立地促進資金（融資）、創造型企業立地促進助成金等，為滋賀縣認定的產業團地。



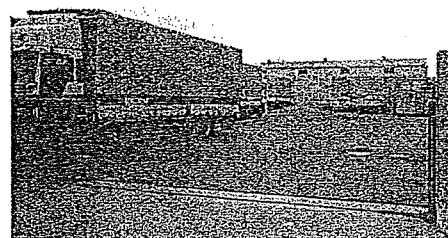
八田サテライト流通業務團地



八田團地業者(1)



八田團地業者(2)



八田團地(3)

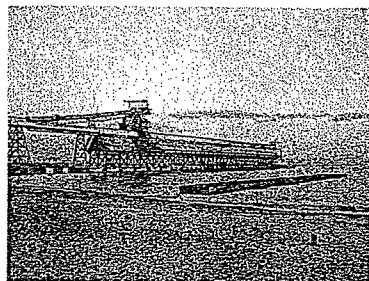
八、現地視察須磨ベルトコンベヤ、神戸ハーバーランド (HarborLand)

須磨ベルトコンベヤ (砂石搬運輸送帶)，自1964年 (昭和39年) 完成後，開始進行砂石搬運的輸送帶運作。神戸的「ポートアイランド」、「六甲アイランド」、「神戸空港」等，都是削掘北須磨地區的山坡砂石，經由輸送帶運送至海邊，填海造地而成。初期的輸送帶長度為1.4公里，隨著土石挖掘地點的向北移動，最後總計延長了14.5公里，起點為「神戸複合產業團地」，終點為「須磨海岸積み出し棧橋」。

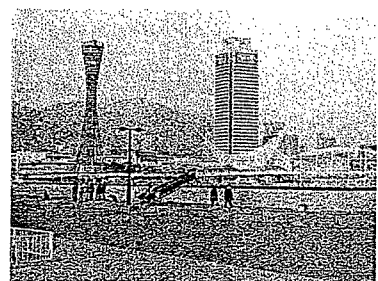
須磨砂石輸送帶，經過40年的運轉，一直到2005年9月任務完成後停止運作，輸送帶面向釣魚公園，從這個方向可以看到明石海峽大橋，右邊可以見到六甲山系最西部的鉢伏山的山頂公園，為日本現存最後的填海砂石輸送帶。

神戸ハーバーランド (神戸HarborLand)，是兵庫縣神戸市中央區國鐵湊川貨物車站舊址再開發的新市街地，範圍包含高浜岸壁在內。1993年國土交通省都市景觀100選得獎，之後又獲日本都市計畫學會石川賞。自1992年JR西日本神戸車站地下化完成後，主要商業設施開幕，2001年市營地下鐵車站亦完工，石浜岸壁的南側，是著名的川崎造船及三菱重工業等2處造船場。

神戸ハーバーランド的面積約13萬1,760 m²，畫分為22個區域，允許做為商業、準工業地區使用，建築物用途方面，需符合文化、商業、服務等「新都市據點」的功能，並經協定營運委員會同意方得興建。另外建物的外牆、屋頂設施、附屬設施及屋外廣告物，必須依照神戸市屋外廣告物條例及神戸市都市景觀條例的規定辦理，且其內容、位置等亦必須經協定營運委員會同意方可設置。



須磨砂石輸送帶



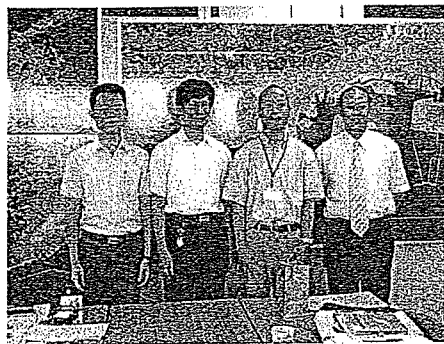
神戸港及鐵塔

九、拜訪神戶市港灣總局

研習團成員於神戶市的行程，係拜會日本神戶市港灣總局，並由該局藤枝篤志係長、山本雄司係長負責接待與說明，其中，藤枝係長負責神戶港陸運方面業務，山本係長則是負責神戶港海運方面業務。



研習團成員與藤枝係長研習



研習團成員與藤枝係長合影

有關神戶市人口，於明治元年（1867年）時，兵庫縣與神戶市的總人口約3萬人，明治2年（1868年）神戶港開港，至大正9年（1920年）時已達60多萬人，居日本全國人口第3大縣市，昭和14年（1939年）突破100萬人，之後因為發生第2次世界大戰，人口銳減至37萬人，一直到昭和31年（1956年）才又突破100萬人，此時貨物進出口量達日本第1（輸出40%、輸入23%），至昭和41年（1965年），人口增加至120萬人，期間完成了鶴甲團地、Port-Island，至昭和50年（1976年），人口增加至140萬，完成了西神新市鎮（包含住宅、工業專用區，約6萬人居住），但在平成7年（1995年）發生神戶大地震，人口減少約10萬人，且神戶市港口及城市建設嚴重受創，貨物進出口排名下滑，一直到平成20年（2008年），才又回復到全國第6大港口。

本次研習有關神戶市的特點，就是該市將內陸山區的土方移平作為團地使用，並將土石輸送至港埠附近完成埋立工程（填海造地），以時間做劃分，可分為較早的第1期埋立事業及近代的第2期埋立事業，詳述如下：

(1)第1期埋立事業：

分為西部海面埋立及東部海面埋立，土砂來源，主要來自神戶內陸山區的高倉台團地、高尾台團地、鶴甲團地、渦森團地、名谷團地等，埋立

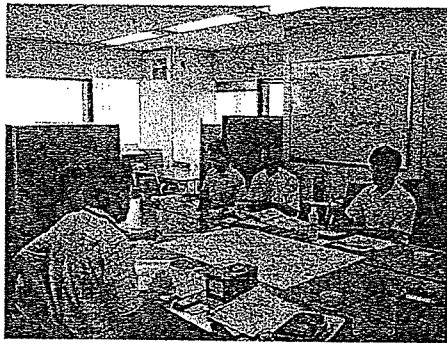
面積約543公頃，輸送土方約6,262萬 m^3 ，工程費總計約429億日幣，完成工程有：木材中心、造船檢疫所、神戶製鋼所、中央批發市場、食品集散中心。

(2)第2期埋立事業：

土砂來源主要為西神住宅團地、神戶研究學園都市、西神工業團地、神戶流通業務團地、神戶複合產業團地等，埋立面積約1,700公頃，輸送土方約3億5,800萬 m^3 ，工程費總計約1兆6,040億日幣，完成工程有：Port-Island、六甲Island、Port-Island(第2期)等。

前述內陸挖掘土方，就是使用須磨ベルトコンベヤ(砂石搬運輸送帶)，經地下隧道運送至填埋地點，全長約14.6公里，搬運土量約3億2,000 m^3 ，砂石搬運船則有3種型式(底開型、丸型、箱型)，運送次數總計227,000航次，至平成17年工程結束後輸送帶停止作業，但地下輸送隧道的後續用途則成為目前最大的課題。

有關神戶港的部分，則需提到日本3大海灣：東京灣、伊勢灣、大阪灣，其中與關西最密切的就是大阪灣，大阪灣中的2個最重要的海港，一是大阪港，另一個就是神戶港。



研習團成員與山本係長研習(1)



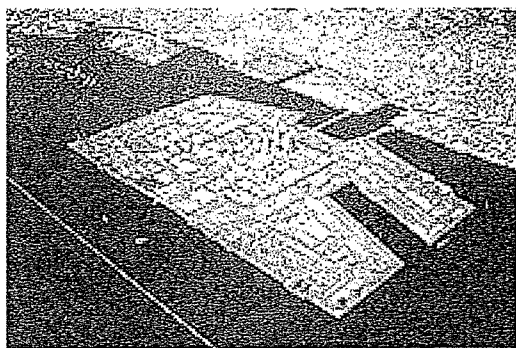
研習團成員與本本係長研習(2)

依據山本係長的說明，大阪灣沿線電子產業興盛，其中最發達的則為面板業，許多著名的電子面板業，例如：Panasonic、SHARP、Asahi Glass等，均因大阪灣附近海空運便利而在此設廠，惟因1995年神戶大地震之故，貨物吞吐量下降很多，且在此時其他大型國際海港，例如上海、高雄等

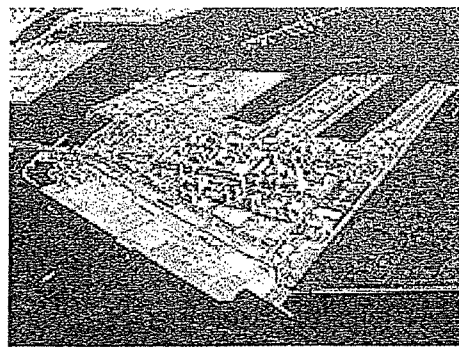
崛起搶佔貨源，造成神戶港貨物吞吐量無法回升至往日規模。所以在最近的神戶港積極推動港口吞吐量回升計畫。

該計畫的構想，是將神戶港分為2個地區，其中東邊為物流業務區，西邊為供市民使用的親水區。物流區功能係為重新提升物流效率，目前正在進行2期工程，整建深水海岸碼頭，預定2年後完工，另神戶國內機場已完成，其位置離神戶商業區甚近，未來極具發展潛力，另該物流區距關西國際機場亦不遠，船運約30分，加上以內陸地區為物流基地，如與大阪港整合，可做為關西地區的物流基地。

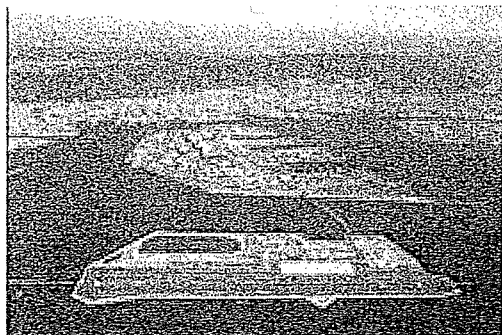
因為神戶市長計劃，在大阪灣地區這一帶，海港部分整合神戶港、大阪港為阪神港，空港部分則整合神戶機場、關西國際機場及伊丹機場，成為一獨立營運組織，增加國際競爭力，計畫以10年為目標推動，預計平成30年完成。



六甲Island(六甲人工島)



Port-Island(港灣人工島)



神戶機場



港灣人工島聯絡橋

27

十、現地視察神戶流通業務團地、神戶複合產業團地

研習團成員上午與神戶市港灣總局藤枝篤志係長、山本雄司係長完成研習課程後，下午則在藤枝係長的帶領之下，前往西神戶地區團地、神戶複合產業團地現地視察。

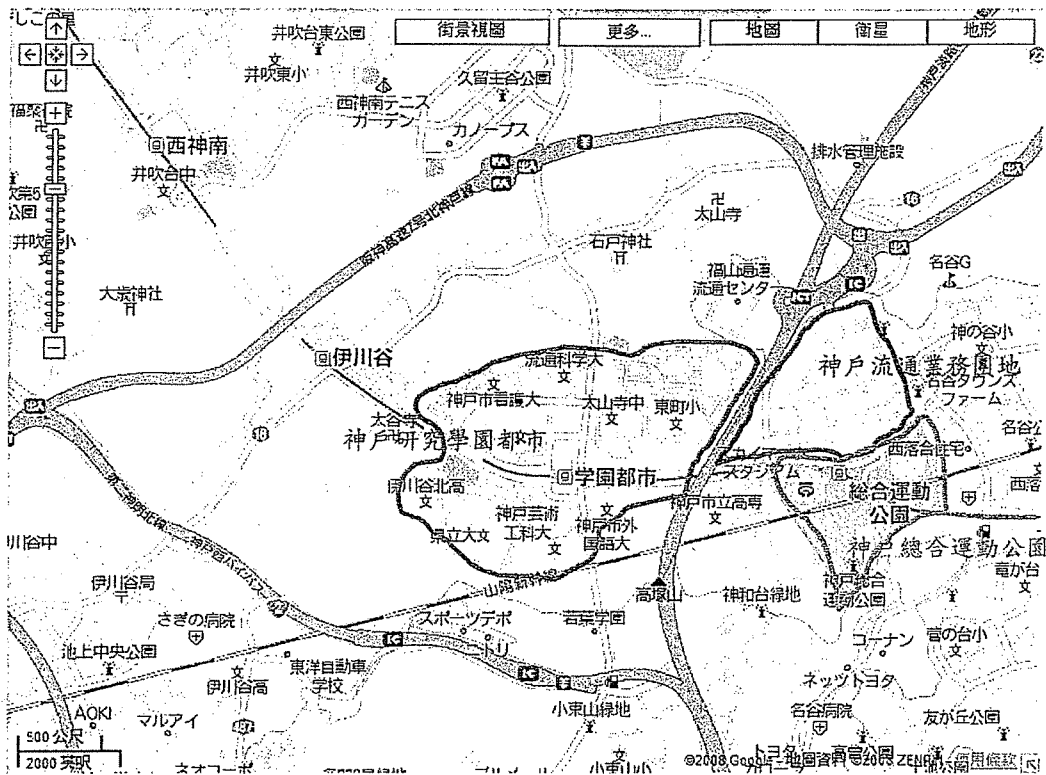
有關西神戶地區新都市整備事業，是在西神地區，以自然的方式調合居住、運動、學習、休憩等複合機能的建設事業。其中西神新市鎮，在神戶市西部的丘陵地，於西神住宅團地首先完工後，之後又完成了3個住宅團地與西神工業團地等3個產業團地及總合運動公園，這幾個團地緊密相接，提高了居住環境品質，達到了強化、活性化產業基磐的目標。於西神新市鎮完成後，相關幹線道路網、地下鐵、大規模公園等公共設施也開始進行整備，並在該地區核心地帶完成了商業設施、醫療設施、福利設施、集會場所等一體化整備。

現在，西神地區東北部是充滿自然風味的住宅團地「Green-Town月之丘」、神戶淡路鳴門自動車道、山陽自動車道等廣域幹線道路網，「神戶複合產業團地」的建設亦進行中。

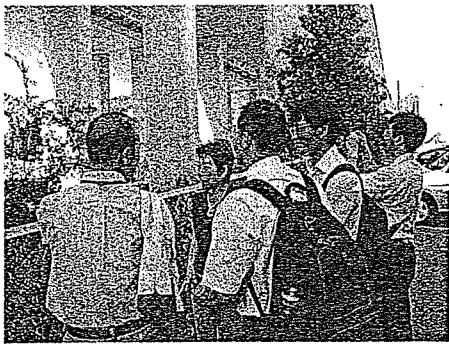
在藤枝係長的帶領下，研習團成員先至西神地區的神戶流通中心（神戶流通業務團地）現地勘察，該團地左接神戶研究學園都市，下接神戶總合運動公園，當初設立的原因，係為了解決神戶市物流量增加造成既有市街地交通阻塞的情形，以及使流通企業經營合理化、高度化的目標而設立。在團地內因為有神戶淡路鳴門自動車道經過，使得該團地得以連接上全國廣域幹線道路網，進行活化流通業的營運。

另神戶流通業務團地左邊的神戶研究學園都市，則是設有大學研究、教育設施的「學習研究區」與良好的「環境住宅區」，提供市民與學生互相交流、溝通的團地，這個新的學園區域，成為神戶著名的文教中心。

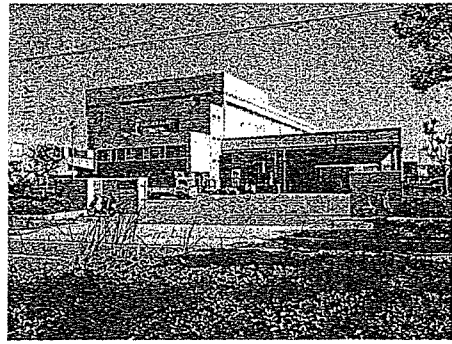
神戶流通業務團地下方的神戶總合運動公園，則是有陸上競技場、棒球場、網球場、體育場等設備，為整合綠化及休閒的運動據點。昭和60年（1985年）的神戶大會及平成18年（2006年）的兵庫大會主會場，均使用前述場地設施舉辦。



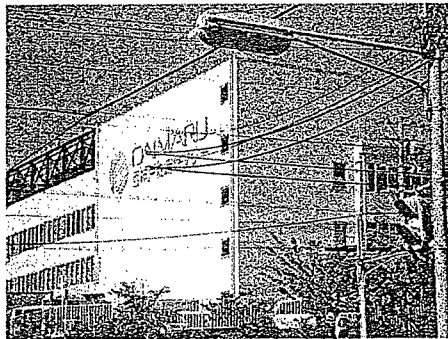
神戸流通業務園地、神戸研究学園都市、神戸総合運動公園位置図



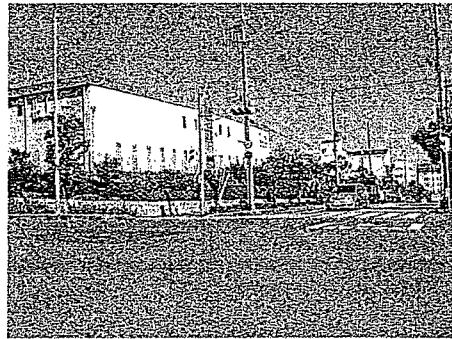
藤枝係長與研習團成員現場勘察說明



神戸流通業務園地業者(1)



神戸流通業務園地業者(2)



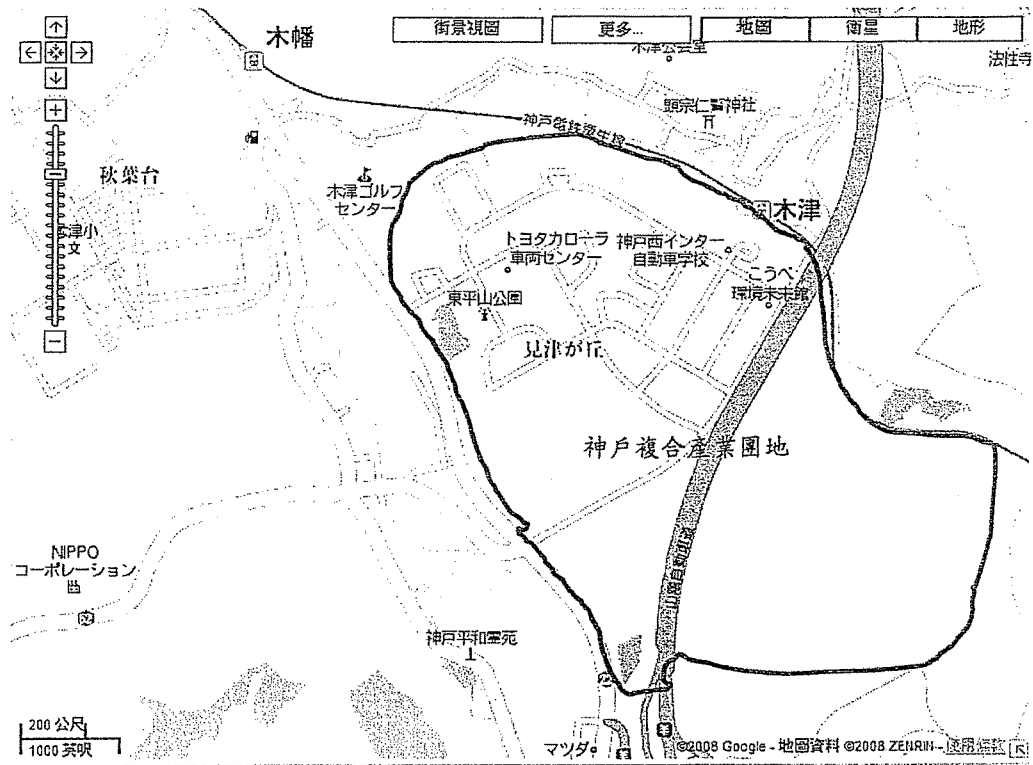
神戸流通業務園地業者(3)

現場視察的第2個地點是神戶複合產業團地，為了能讓研習團成員了解該團地的整體建設情形，藤枝係長特別帶領我們至團地附近山區的制高點，以便研習團成員了解其地理位置及建設情形。

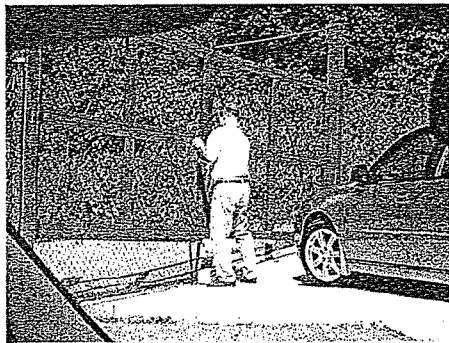
神戶複合產業團地是神戶西部交通聯絡網路一體的產業團地，有神戶淡路鳴門自動車道與山陽自動車道交會其中，在這個團地中，以達到全國廣域幹線道路網活化為目標，結合了流通、工業、研究開發等新型態的產業團地設施，在促成神戶產業構造多樣化方面，具有重要的貢獻。

該團地的面積約270公頃，團地工程期間為平成3年~平成19年，其使用情形方面，工業機能用地約31.5%，流通機能用地約22.2%，綠地用地約18.1%，公園用地約3.7%，道路用地約18.5%，複合機能用地約4.1%及其它公共公益設施用地約1.9%等，團地的土地利用計畫，則根據社會經濟狀況變化、各種事業的進步情形、未來的發展性等，而進行都市計畫變更，故團地範圍內的土地所有人，均已簽定讓渡契約書，明文規定自團地工程完工後起算10年內，土地所有權需經過一定期間的限制方可轉賣；另外在土地利用規定方面，則必需依據都市計畫法、建築基準法的地域用途、地區計畫、流通業務市街地整備法等土地利用方面的規定。

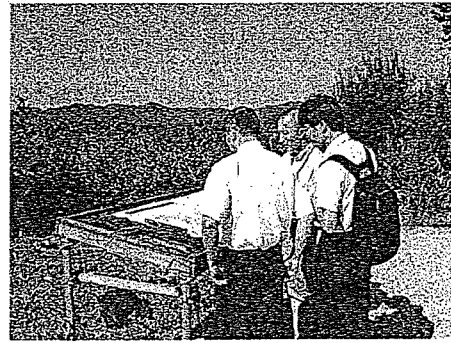
另有關「Green-Town月之丘」，也就是押部谷第2團地，事業面積的3成以上是自然地形的天然綠地公園，周邊地區與住宅地區調合在一起，形成特有的綠色自然環境，總面積約65公頃，事業執行期間為昭和52年至平成20年，目前總計約有住戶1,400戶，人口數約5,100人，有關團地區域比例，綠地用地約23.2%，住宅用地約40.3%，公園用地約8.9%，道路用地約17.7%，其他公共公益設施用地約9.9%。



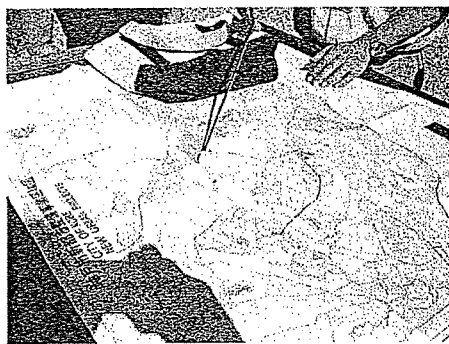
神戸複合産業園地位置示意图



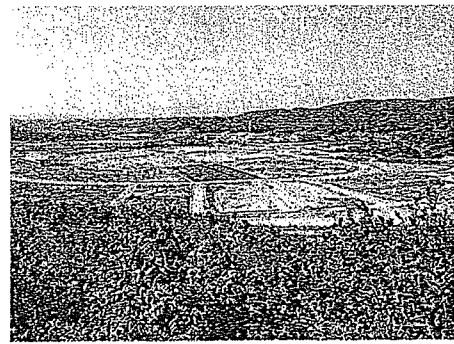
藤枝係長帶領研習團到至高點



研習團成員與藤枝係長研習(1)



研習團成員與藤枝係長研習(2)



神戸複合産業園地全景

十一、拜訪大阪府住宅街區建設部

於結束神戶市研習行程後，研習團下一個參訪行程，就是與神戶市有密切相關的大阪市政府。大阪市政府負責接待與解說的部門為大阪府住宅街區建設部，該部門出席人員包括了：理事澤田吉和、主查天田茂、副主查松井利公、課長補佐山本巧、大阪府都市開發株式會社主任寺下文雄。



大阪府理事尺田先生向研習團表達歡迎



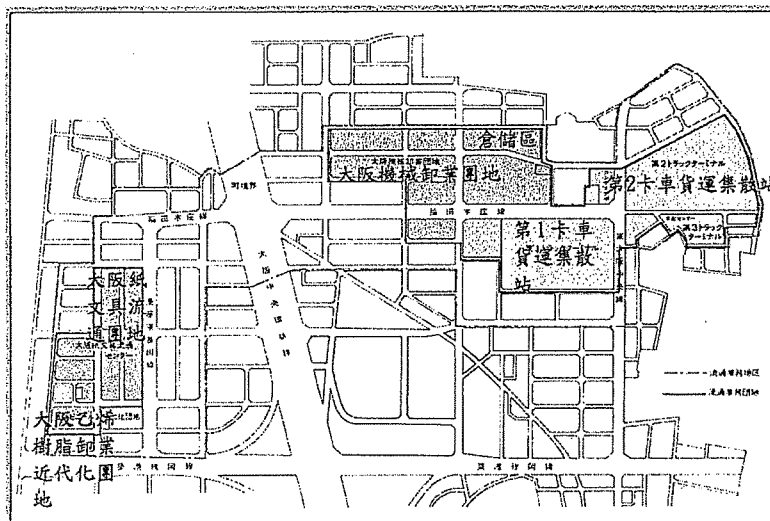
大阪府出席人員與研習團合影

有關大阪的流通業務團地，主要有2處規模較大，第一處為東大阪流通團地（以下簡稱東大阪），第2處為北大阪流通團地（以下簡稱北大阪），其中東大阪為日本第1處物流專區，因開發當時日本並無相關團地設置法令，故大阪市政府是採邊推動邊修正的方式進行，於東大阪開設完成後，其開設經驗提供了往後日本流通業務團地相關法律的立法參考，並應用於全國，第2座北大阪即依相關新法設立。

東大阪占地約103公頃，北大阪占地約96公頃。東大阪為40年前建設，此時日本正舉行萬國博覽會，故發展東大阪以解決人口集中市區，造成交通阻塞問題，為此，大阪府組成一協議會進行緊急調查，並依據中央政府方針，依照區位佈置，於大阪外圍高速公路及國道交會處，做為選定區位，而之後興建的北大阪，則有中央環狀線及幹線道路相接。

東大阪協議會，最初係由大阪府相關官員組成，主要是因為流通業務團地的開設，投資金額甚大，政府並無相關資金回收經驗，故大阪府成立第三部門，也就是大阪府都市開發株式會社，負責選址及在團地範圍劃定前購買土地，加上大阪府變更附近停車場用地併入物流專區使用，於前述準備工作完成後，再以市地重劃方式進行流通業務團地開發。

有關東大阪流通業務團地（Higasbi-Osaka）的相關資訊，依據副主委松井利公的簡介，該處為日本最早的流通業務團地，係由大阪市政府辦理土地區劃整理事業（都市計畫），並成立大阪府都市開發株式會社，負責先期購地及協調民間換地及整地事業（事業費中，不含貨運站等設施的建設費用），其中流通業務地區約103公頃，流通業務團地約46.3公頃，公益設施約1.2公頃，公共設施約11.1公頃，包含道路、公園，流通業務設施約34公頃，包含卡車貨運集散站、批發業、倉庫、集裝箱貨物轉運站。目前團地範圍內卡車貨運集散站貨櫃進出口量為6,900公噸/日，停車空間共計312個車位，流通倉庫的保管能力為35,000公噸，批發團地主要有3個，包括：大阪機械卸業團地（129家業者）、大阪紙文具流通團地（55家業者）、大阪乙烯樹脂卸業近代化團地（21家業者）。



東大阪流通業務團地用途位置圖

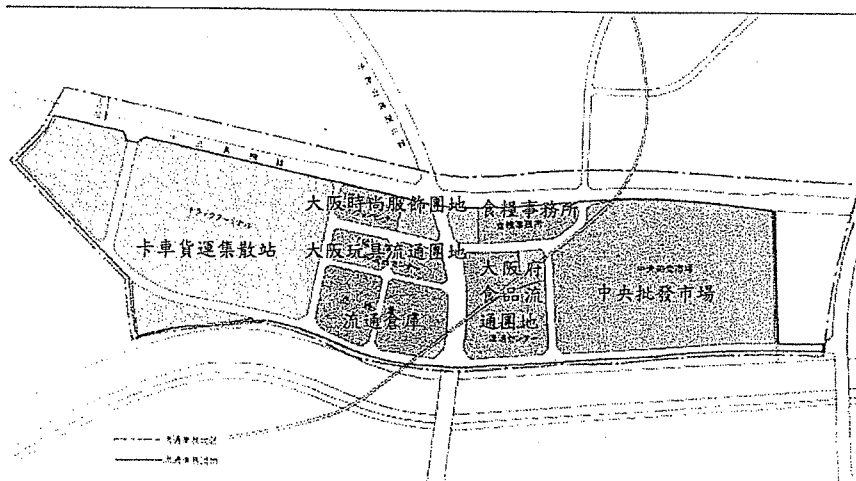


東大阪流通業務團地現況空照圖

23

有關北大阪流通業務團地（Kita-Osaka），與東大阪的最大差異在於，開發前日本已制定了流通業務市街地整備法，故北大阪的開發方式，第1階段係依據流市法第3條第2項，由中央及知事決定基本方針，第2階段依據都市計畫法第8條及流市法第4條，決定流通業務地區的都市計畫，第3階段依據都市計畫法第11條及流市法第7條，決定流通業務團地的都市計畫，前述都市計畫程序完備後，開始進行購地作業約1年的時間，再依都市計畫法第59條及流市法25、26、30、31、32條等進行流通業務團地造成事業（包括：事業認可、施工計畫、處分計畫、工程施作、公共設施興建），之後再依流市法第33條，處分土地轉售給物流業者，依流市法第37條進行流通業務設施及公益設施的建設。

北大阪流通業務地區約96.8公頃，流通業務團地約73.2公頃，公益設施約1.8公頃，公共設施約13公頃，包含道路、公園、水路，流通業務設施約58.4公頃，包含卡車貨運集散站、中央批發市場、倉庫、事務所店舖、鐵道貨運站。目前團地範圍內卡車貨運集散站貨櫃進出口量為1萬噸/日，停車空間共計424個車位，流通倉庫的保管能力為15萬噸，中央批發市場可供給416萬人需求，批發團地主要有3個，包括：大阪玩具流通團地（19家業者）、大阪時尚服飾團地（10家業者）、大阪府食品流通團地。



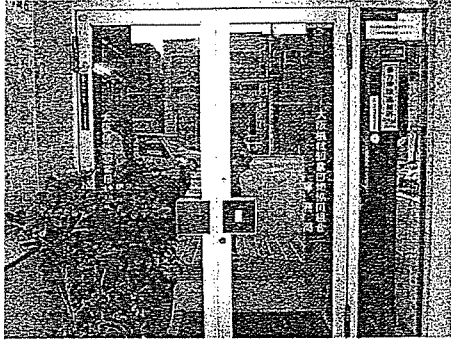
北大阪流通業務團地用途位置圖



北大阪流通業務團地現況空照圖

十二、拜訪大阪機械卸業團地協同組合(OMDC)

拜會完大阪市政府住宅街區建設部後，經國建協安排，研習團成員至東大阪流通業務團地中的大阪機械卸業團地協同組合參訪，並與該協同組合事務局長杉立敏幸先生見面。



大阪機械卸業團地協同組合事務局



協同組合事務局長杉立敏幸與研習團會面

OMDC大阪機械卸業團地協同組合（Osaka Machine Tool Distribution Co-operation），是第1個集中工作機械、機械工具及產業機械的大型流通團地，也是受到世界注目的日本國內流通企業團地，昭和43年成立於東大阪新都市地區，為日本全國首屈一指的機械、工具等批發團地。

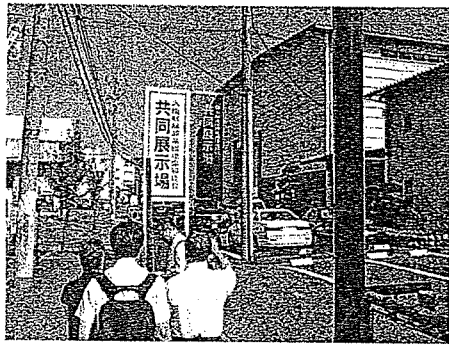
機械團地協同組合，係由提供工作機械、鍛壓機械、機械工具、測定機器、一般產業機械工具、自動車相關機械工具等數百家專門商社公司企業組成，提供機械工具業界重要的商品供給基地。近幾年來，因為產業結構的變革，新型產品的生命週期變短，企業為了要適應環境的變化，並使日本經濟流通情報國際化，除了要不斷的順應國際需要開發商品，更重要的是，要將自身的情報進展傳達給世界各地，以達到企業的存續發展。

機械團地協同組合，係由團地內各企業代表組成，最初土地的承購方式，依照事務局長杉立先生的說法，是由協同組合代表出面購買並登記為協同組合所有，另大阪府向銀行融資，提供資金借貸予組合會員，並由會員以分期付款方式償還土地價金，需於償清土地價金後，土地所有權方可轉移至企業名下。

研習團成員之後前往機械團地的設備共同展示場參觀，該共同展示場自昭和47年開幕以來，就是機械團地中最受注目的地方，因為展示場中，

可租給欲轉售中古機械的企業，並依所需的場地大小進行區隔。

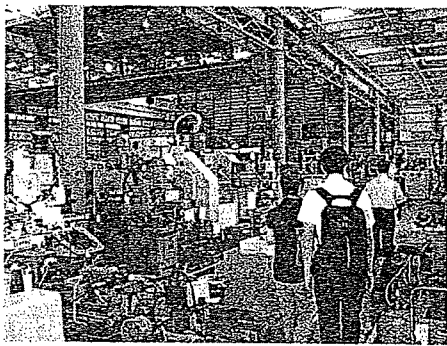
共同展示場佔地3,263m²，建築面積為3,000 m²，中央部分有10公噸的天井行走吊車1台，展示空間分為常設部（1年契約）、自由展示部（展示會用）、單品預約部等3種。常設部，提供給機械團地的會員企業，於一般時間展示2手機械使用；自由展示部，提供給工作機械、工具等關聯商社發表新製品使用，可提供實際操作、現場買賣的效果。共同展示場每年都會固定召開4次例行性機械工具競賣會，受到日本國內外一致的好評。



研習團成員前往機械團地共同展示場



機械團地共同展示場(1)



機械團地共同展示場(2)



機械團地共同展示場中央全景

伍、心得與建議

本次赴日研習最後一個行程，就是在國建協本部召開綜合討論及結業式，由國建協高橋靖之先生、台北駐日經濟文化代表處謝偉馨先生及全程陪同的翻譯林正子小姐與研習團成員，針對本次研習行程進行總檢討。



於國建協進行綜合討論



結業式合影

本次行程安排中，第1週研習的重點，是讓研習團對日本國內的物流政策、法令有一個基本的認識，再於第2週安排物流業推動成功的都市進行實地參訪，以達到相輔相成的效果。本次研習的主要心得與建議如下：

- (1)在中央政策方面，日本的物流業之所以推動成功，流通業務市街地整備法的制定功不可沒，雖然早期該法律的目的，是為了解決大都市交通阻塞情形，而給予流通業務團地一個設置的法令準則，但經過約40年的推動，證明了集中式的物流運作區位設置，才能提供物流最佳的效率及最大的效果。
- (2)反觀我國目前狀況，雖有工業園區、科學園區、加工出口區及自由貿易港區等專區，但卻無類似物流倉儲專區的設置，主要的原因，除了物流業沒有統合的發展政策外，在適用土地有限的情形下，物流專區的開發成本過高，物流倉儲業者在現實經營考量下不願進駐，只能選擇於租金便宜的農地違規經營，導致物流產業無法獲得良性的發展。
- (3)我國如欲物流業良性發展，效法日本設立倉儲物流專區勢必為未來的努力方向，且該目標並已明列於愛台十二建設項目中，惟目前並無統合的物流政策，短期間如需朝此方向推動，建議可採東大阪流

通業務團地設立的方式，以都市計畫進行用地變更辦理，但後續土地取得及開發單位，東大阪係由政府成立第3部門（大阪府都市開發株式會社）主導，但我國類似具官方色彩的土地開發公司，例如台開公司、中華開發公司多已民營化，是否由政府擔任倉儲物流專區的開發主導單位，仍需進一步評估。

(4)日本早期流通業務團地規定極為嚴格，非物流業者不得進駐使用，惟隨著國際情勢的演變，單純的物流倉儲功能已不足以應付市場的需求，已開設的流通業務團地，近年來多已開放簡易加工、設置加油站、銀行、民生醫療等設施，新開設的團地，則朝多功能產業經營發展，例如神戶市的神戶複合產業團地，我國如欲設立倉儲物流專區，功能的取向亦是一大考量。

(5)為了建構具國際競爭力水準的市場、降低物流體系對環境的負荷，日本中央政府訂定了「總合物流施策大綱」，重要目標如下：

- 1、實現國際、國內一體的快速化、低廉化物流。
- 2、實現兼顧效率、環境的綠色物流。
- 3、實現重視供應鏈需求端的效率化物流系統。
- 4、實現提供國民生活安全、安心的物流系統。

以上項目，可做為台灣發展物流業及制定中央物流政策的參考。

(6)近期日本為強化產業國際競爭力，積極建構總合化、效率化的物流系統，並配合京都議定書生效降低CO₂排放，及在地域經濟活性化觀點下，活用土地機能整備物流據點，2年前開始施行物流總合效率化法，並由日本農林水產省、經濟產業省、國土交通省於平成17年9月30日共同公告施行，建議我國亦可仿效日本，推動類似總合物流效率化的法規與措施，以輔導國內物流業的發展；惟我國在物流價值鏈中，節點亦分屬不同的主管機關，包括：交通部、財政部、內政部、經濟部等，如需制定政策，仍需各部會極積的努力整合。