

我國都市貨運物流場站發展課題與方向

會員：林繼國

日前（96.08.14）臺北市商業管理處舉辦「臺北縣市物流產業發展趨勢講座暨研討會」，會中有關國內都市地區貨運物流場站之基礎設施建設問題，再次受到各界熱烈的討論與關注，顯見此一長久存在問題之重要性與亟待改善解決。

隨著都市的高密度發展與人口的快速成長，對於貨物商品的流通需求與日激增，而貨物運輸的方式亦朝向便捷快速與整合的方向發展，物流事業的興起即為一個明顯的趨勢。貨物運輸以直接運輸為直接與原始，但零擔貨運服務（含路線貨運、整車兼零擔貨運與快遞等）以及儲配運輸（物流）服務之零擔貨物係以間接運送，即透過轉運加以運送為主。伴隨消費型態趨於多樣化、個性化，賣場之零庫存、多品項經營方式，以及電子商務興起等因素，預期零擔貨運物流服務將日趨重要。而零擔貨運、儲配運輸（物流）猶如旅客運輸之「大眾運輸」，亦需要有場站才能發揮「集散」與「轉運」之功能。

近年來，由於國內城際及都市地區交通日益惡化，加上都會地區大貨車行駛路線管制與路邊停車管理日趨嚴格，貨運物流服務業者為提高其輸配送效率，大多擬重構其經營網路，尤其設置轉運或物流場站，以因應交通環境改變，但卻面臨土地取得困難的窘境。值此之際，政府相關部門應掌握此一契機，適時加以輔導，甚至鼓勵設置公共（聯合）貨運物流場站，俾能達成以下目的：

- 1.協助業者減輕增設集配站所或轉運場站之成本與解決用地取得之問題。
- 2.作為貨物裝卸場，以供拆/併裝貨物進/出都會地區，避免貨車隨處進行裝卸所衍生之交通問題
- 3.協助業者強化貨運服務據點網絡，有效提昇服務品質。
- 4.提供城際、都市貨物運輸之轉運與集散功能，促進貨物流通效率。

以日本為例，自1960年代起，各大都市如東京、大阪等地，均因產生都市貨物運輸問題，乃由政府部門結合民間的力量，推動貨運物流場站之建設。1955年起，日本運輸省（現國土交通省）便主導貨運物流場站的設置規劃，並提出一系列工作執行計畫，包括相關法令的制定、場站區位的評選、開發規模的規劃、功能型態的定位與經營管理策略之制定等。為解決設置貨運物流場站可能面臨的問題，乃進行跨部會協調工作與爭取地方政府配合支持。其中以投入資金龐大與大面積用地取得不易等兩項問題最難克服，於是由中央與地方編列預算，同時配合貨運業者與銀行的投資，始解決資金籌措的問題；另又透過都市計畫程序及相關法令的制定，始取得場站設置所需之土地。因而由運輸省主導規劃，並由公私部門聯合開發經營的合作模式於焉產生。

反觀臺灣地區，過去在中山高速公路交流道附近特定區規劃階段，雖已考慮到貨物轉運中心分區的劃設，但計畫執行至今，各貨物轉運中心分區之開發率偏低，甚至完全未開發，不僅造成土地資源浪費，更引起地主的不滿，除有若干計畫區因原主要計畫中要求應另行擬訂細部計畫始得開發，在細部計畫遲遲未擬訂下致無法開發利用外，另因土地價格過高，亦使有意投入開發業者望而怯步。此外，為期有效同時達成改善都市交通環境與降低貨運物流

成本的目的，並建立都市貨運物流共同配送之觀念，交通部運輸研究所以往亦曾就臺北都會區辦理示範性相關規劃研究，並評選建議設置公共（聯合）貨物轉運中心之開發預定地4處，包括基隆河中山橋至成美橋段南段地區、北部第二高速公路木柵交流道附近地區、北部第二高速公路土城交流道附近地區、中山高速公路五股交流道附近地區，各處之開發規模與功能定位均有所不同；嗣後運研所並就規劃建議進一步洽請台北市政府及台北縣政府相關單位協助後續推動工作，惟由於需求認知、都市計畫、用地取得、土地使用、或經費籌措等問題致未能獲得實質進展，殊為可惜。歸納起來，國內公共（聯合）貨運物流場站發展面臨課題如下：

1. 確立貨運物流場站在都市貨物運輸系統的定位

國內至今尚無設置公共（聯合）貨運物流場站的案例，因此對於都市貨物運輸系統之影響及效益，均有待進一步的分析探討。

2. 解決土地取得問題

貨運物流場站設置所需之土地面積較大，且於都市計畫中未將貨運物流場站納入公共設施用地，導致用地取得不易。亟待與土地相關主管單位充分溝通，以順利取得場站用地。

3. 釐清主管機關之權責

國內至今尚無設置公共（聯合）貨運物流場站之經驗，因此在行政機關的權責劃分上，仍待進一步的釐清。且須由多個行政主管機關充分協調配合，方可順利執行完成。

4. 確立開發主體及資金籌措方式

未來開發之主體為公部門或私部門抑或為公私部門聯合，以及開發的資金如何籌措等課題，均應建立完善的規劃程序與評估方法。

5. 建立輔導機制以鼓勵業者進駐

貨運物流業者均期望公共（聯合）貨運物流場站能夠及早設立，解決其路邊違規集散貨物、回頭空車等交通及資源利用效率問題，未來有關公共貨運物流場站開發及經營管理方式、輔導機制及獎勵誘因等均應事先擬訂。

為因應前述發展課題，未來國內推動公共（聯合）貨運物流場站之主要發展方向建議如下：

1. 對現行土地使用分區管制進行必要的調整。

2. 鼓勵大型業者將現有場站轉型經營現代化公共貨運場站或物流中心，提供中小型業者共同使用。

3. 獎勵公/私部門設置公共（聯合）貨運物流場站，整合中小型業者場站設置需求，強化貨運物流共同配送及提昇服務品質，設置地點鄰近交通便利處（如高/快速公路交流道）。

4. 加強經建會、經濟部、財政部、內政部、交通部及地方政府等跨部會以及中央與地方之協調整合。

5. 從土地使用、經營管理、財稅等相關法規檢討修正或研議訂定專法積極推動示範計畫，確立貨運物流場站在貨物運輸系統的發展定位。

目前，交通部在國家貨運發展政策白皮書中，已將「積極推動貨運轉運機能，擴大城際與都會區公路貨物運輸管理效能」納入政策一環，並規劃主要措施包括「規劃設置公共（聯合）貨物轉運中心」、「獎勵民間貨運產業推動建置城際間轉運中心」及「輔導貨運產業進駐公共（聯合）貨物轉運中心」等，在上述政策目標指導下，相關權責單位實有必要儘速擬定具體之推動執行計畫，以期早日改善都會地區貨物運輸環境與貨物流通效率，提升我國之城市競爭力。（作者為交通部運輸研究所主任秘書）