

日本廣域物流圈之概念盛行

楊鈺池

義守大學國貿系副教授

日本為修正該國物流之高成本結構與促進物流之效率化，在 1997 年 4 月 14 日經國會通過綜合物流施政大綱，其中攸關國際海上貨櫃貨物施政為最多數。日本政府所制定 2001 年之目標是 ① 提供在亞太地區為最方便與最有魅力之服務 ② 減少產業用地競爭力之妨害要因 ③ 減輕環境負荷。

最近國土交通省近期所公佈的「幫助廣域國際交流圈形成之地區整備對策調查」報告中提出「廣域國際物流交流圈」之概念，即將廣域的國際貨物需求集散在特定區域，形成國際物流系統之「廣域物流圈」。

所謂「廣域物流圈」，係由 ① 將東亞航線納入北美基幹航線的中心國際港口 ② 從區域性廣域將貨物集散之道路網路 ③ 由物流據點與工業用地等之生產與消費據點所構成。形成此廣域物流圈之相關整備對策，是立足於使用者之觀點，透過最新外貿貨櫃貨物之資料、成本與時間等因素分析、與貨主接觸後，方完成此報告。

該報告有 7 個主要提案，依序分述如下：

1. 中心國際物流港口機能之擴充

為因應經濟全球化趨勢，從國際的物流動向之廣域的觀點，有必要配合船舶大型化等潮流來整備港埠設施，充實高效能的裝卸服務。換言之，為提高港埠便利性，所採取輸入促進區域的整備、在臨海區的企業用地促進等措施有其重要性。

2. 地區地生產與消費據點與中心國際港口相結合形成廣域的道路網路

為廣域的集散貨物，建構生產與消費據點與中心國際港口相結合形成廣域的道路網路是非常重要的。特別是從國際物流角度而觀，主要運送路線之高規格幹線道路整備之外，從交流道之行走道路等所謂物流上之重要路線，配合 ISO 規格海上貨櫃裝卸車輛等之大型車輛通行趨勢來設計。

3. 活用主要道路與鄰近內陸物流據點之設施

在貨物之出發地，為謀求集散能力與裝卸效率之提高，整備在接近內陸之主要貨櫃內陸倉庫機能之內陸物流據點。如能有效的善用這些內陸物流據點，則對於充實裝卸設備、與主要道路之順暢連接、內陸物流據點之財政收益有幫助。

4. 國際海上貨櫃運輸效率之法規限制鬆綁

按照全世界之產業更廣泛的法規限制鬆綁動向來看，提高國際海上貨櫃運輸之效率化之法規限制鬆綁對策，應以國家為中心繼續採取更積極態度來檢討之。

5. 建立廣域物流圈之育成與補助之活用

對於地方港口與生產消費據點之裝卸設備整備、資訊投資、人材培育等事項，應從國家、地方自治團體、財團等來養成與補助方具成效。

6. 廣域的港埠行銷之展開

港埠貨物與攬貨服務相關資訊，應活用貨物承攬業者等之資訊網絡機能，給貨主有效率的提供之。在執行企業招商之際，須與地方自治團體攜手合作來促件方具效果。

7. 進出口業務有關的企業與人材之育成

為在地區形成自立的國際物流系統，不僅須累積國際貿易與國際物流之 Know-How，並且為促進中心國際港口之使用，培育貨物承攬業者與通關業者之企業與其人材是有必要性。

如果日本政府能根據該報告所示提案來實施，建立廣域物流圈的話，則可透過有效率的物流網路形成，促進地區的自立發展，減輕環境負荷之目標付諸實踐。

(資料來源：日本國土交通省，<http://www.mlit.go.jp>)