

出國報告（出國類別：考察）

參加「2018 日本國際物流總合展」
出國報告

服務機關：交通部

姓名職稱：陳韻如科長

陳巧蓁科員

派赴國家：日本

出國期間：107 年 9 月 10 日至 9 月 14 日

報告日期：107 年 12 月 13 日

公務出國報告提要

出國目的	參加「2018 日本國際物流總合展」
服務機關	交通部
出國人員	陳韻如、陳巧蓁
人員職稱	科長、科員（交通部）
出國類別	☐ 實習（訓練） ☒ 其他（ ☐ 研討會 ☐ 會議 ☒ 考察、觀摩、參訪）
出國地區	日本 東京
出國期間	107 年 9 月 10 日至 9 月 14 日
報告日期	107 年 12 月 13 日
關鍵字	日本國際物流總合展、招商、自由貿易港區、郵政物流園區
報告頁數	41
報告內容摘要	日本國際物流總合係亞洲地區規模最大的物流專業展覽會，考量本部港務公司及桃機公司均設置自由貿易港區，又郵政公司已規劃設置郵政物流園，均亟待業者持續投資進駐，爰派員會同港務公司、桃機公司及郵政公司設攤參展，展出自由貿易港區的特色及優惠措施及郵政物流園區的優勢及規劃方向，成功吸引各國業者至攤位洽詢，並表達未來欲實地參訪瞭解，以作為評估投資參考，顯見參與會展可提高開發案件曝光度，達到國際行銷及促進投資臺灣效果。 本部所屬機關（構）有許多港埠商業設施、港區土地開發、國際機場附屬商業設施、軌道站體及土地開發與特定觀光風景區商場營運等招商案件，亟待民間業者投資，復值行政院推動加速投資臺灣政策，爰建議所屬機關（構）未來可視需要持續參與或組隊參與此類國際性會展，並評估爭取專題演講機會，一次對有興趣的潛在國際業者講演可開發案件及投資利基，吸引更多國際業者投資臺灣。

目 錄

第一章 參展目的	3
第二章 參展行程	4
2.1 展覽簡介	4
2.2 行程內容	6
第三章 參展內容	7
3.1 展場攤位部分	7
3.2 專題演講	34
第四章 心得與建議	39
4.1 心得	39
4.2 建議	41

第一章 參展目的

日本國際物流總合展係亞洲地區規模最大的物流專業展覽會，每2年舉辦一次，本（107）年度自9月11日至14日於日本東京 Big Sight 國際會展中心舉辦，共計有7個展館，此會展除聚集國際物流業者交換全球新技術、新應用及新焦點外，亦提供行銷媒合商機之平臺。

為因應行政院招商政策，鼓勵國內外業者投資臺灣，本部近年除辦理年度招商大會及參與財政部招商大會外，亦視需要擇選部屬機關(構)高鐵、臺鐵場站及周邊土地開發案、港口、郵輪、觀光、物流及倉儲投資案赴國外參展（如：國際地產投資交易大會等），以擴展商機。

我國6個海港及1個空港均設置自由貿易港區，提供製造業、零售業或物流運輸業者利用本部自由貿易港區，從事貨物進出口、貨物加值、倉儲物流等服務，另有中華郵政股份有限公司規劃設置之郵政物流園區，亟待電子商務、通路商、物流倉儲等業者進駐承租，共同經營物流園區。

本次本部會同臺灣港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、中華郵政股份有限公司等所屬國營事業參展，以行銷開發本部招商案件，吸引國外業者來臺投資。



圖 1-1 2018 年第 13 屆日本國際物流總合展 Logo

第二章 參展行程

2.1 展覽簡介

日本物流相關設備的市場年銷售額超過 4,400 億日圓，是極具潛力的市場，同時為因應海外市場的需求，日本企業也持續投資工廠和生產設備。日本國際物流總合展為日本唯一的物流展，也是亞洲最大規模的物流展，海外參觀者主要來自南韓、中國、臺灣和其他亞洲國家，日本國際物流總合展自 1994 年第 1 屆開始，每屆展覽間隔 2 年，2018（今）年是第 13 屆的展覽。

本次的展覽主題是「瞭解現在物流，觸及未來（ロジスティクスの今を知り未来に触れる）」，由「日本管理協會(Japan Management Association)」與「日本產業機械製造協會(The Japan Society of Industrial Machinery Manufacturers)」、「日本產業車輛協會(Japan Industrial Vehicles Association)」、「日本棧板協會(Japan Pallet Association)」、「日本物流系統學會(Japan Institute of Logistics Systems)」、「日本貨物裝卸學會(The Japan Institute of Material Handling)」及「日本貨物裝卸協會(Japan Material Handling Association)」共 7 個單位聯合主辦，共有 497 家公司，2,435 個攤位參展，其中包含 6 個海外地區之 29 家公司設置 37 個攤位展示，會場中除展出無人機、電動車、AI 人工智慧、機器人、物流設備合理化應用及管理軟體與多元化產業機能服務等外，尚展示各地機場、港口、物流園區等投資機會。國際物流運輸業者、地方政府及港口、機場經營者，不僅在此交換全球新技術、新應用、新焦點，並透過觀展找尋各種經營模式與物流問題解決方案，提供觀展者一個新機會、創新與新思維的殿堂，今年參展人數較前一屆多出近 3,000 人次，達到 67,000 人次，是物流總合展最大規模的一次。

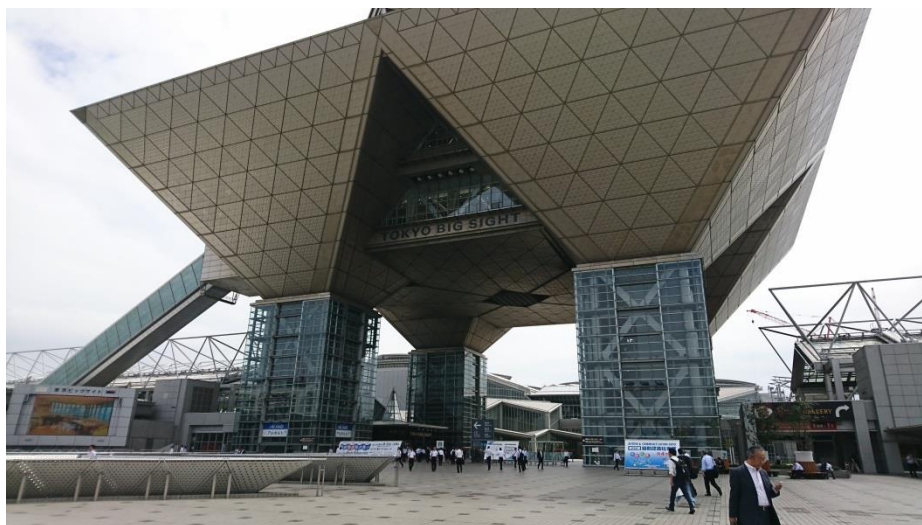


圖 2-1 日本東京 Big Sight 國際會展中心外觀



圖 2-2 2018 國際物流總合展入口展示看板



圖 2-3 展場登記處

2.2 行程內容

本次展覽自 107 年 9 月 10 日起至 9 月 14 日計 5 日，展場共分為東 1、4 區、東 2、3 區、東 5、6 區及東 8 區等 7 個區域，本次行程會同臺灣港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、中華郵政股份有限公司等所屬國營事業設攤展示自由貿易港區的特色及優惠措施及郵政物流園區的優勢及規劃方向，吸引國外業者投資進駐，並參觀港口、地方政府機關、物流園區及鐵路產業等攤位進行深度瞭解及意見交流。

日期	行程內容
9 月 10 日（星期一）	去程：由臺北啟程飛往日本
9 月 11 日~13 日 （星期二~四）	1. 設攤展示自由貿易港區的特色及優惠措施及 郵政物流園區的優勢及規劃方向 2. 參觀港口、地方政府機關、物流園區及鐵路 產業等攤位
9 月 14 日（星期五）	回程：由日本返回臺灣。

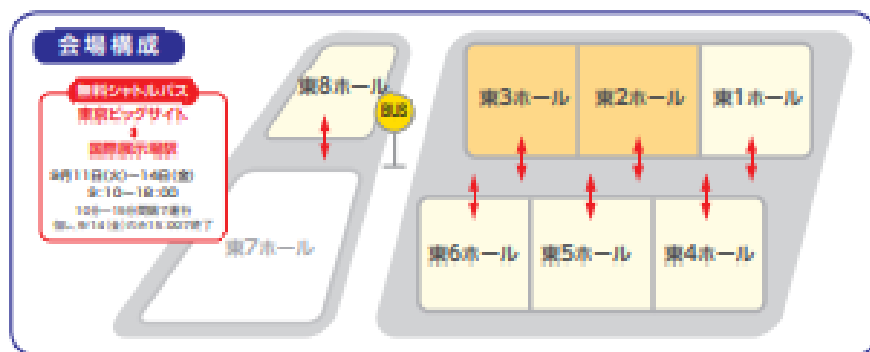


圖 2-4 展場配置

第三章 參展內容

3.1 展場攤位部分

茲就臺灣、日本港口、地方政府機關、三井物流園區與 JR 鐵道資訊系統株式會社展示攤位說明如下：

一、臺灣相關機關(構)及民間業者展示攤位

本部首次進軍日本參加國際物流總合展，主要由臺灣港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、遠雄自由貿易港區、中華郵政股份有限公司聯合參展，將本部海空港、自由貿易港區及物流園區行銷到日本，臺灣物流聯盟協調民間業者世聯倉運、好食在、立益物流、勝建工業、漢曜科技等亦共同參與展覽，展現臺灣「物流國力」，展出內容如下：



圖 3-1 臺灣相關機關(構)及民間業者展示攤位



圖 3-2 攤位擺設文宣及贈品

(一)海港自由貿易港區

臺灣展出 6 個臺灣海港自由貿易港區，分別為基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港，於此自由貿易港區內可從事貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務之事業，採「高度自主管理、低度行政干預」方式，來創造自由貿易港區之利基，區內所提供之優惠措施與制度，包含：



圖 3-3 臺灣海港自由貿易港區分佈圖

- 1.「境內關外」之觀念設計：自由貿易港區視同國境內關稅領域以外之經貿特區，原則不受輸出入作業規定、稽徵特別規定等之限制。
- 2.享有賦稅優惠：
 - (1)自國外運入區內供營運之貨物（包括為他業者從事倉儲、物流、組裝、重整之貨物）及自用機器、設備免徵關稅、貨物稅、營業稅、推廣貿易服務費及商港服務費等相關稅費。
 - (2)國內課稅區或保稅區銷售予自由港區事業供營運之貨物、機器設備或勞務適用營業稅零稅率。
 - (3)外國營利事業自行申設或委託自由港區事業於自由港區內從事貨物儲存與簡易加工，並將該外國營利事業之貨物售予國內、外客戶者，其所

得免徵營利事業所得稅。當年度售予國內客戶之貨物，超過其當年度售予國內、外客戶銷售總額 10%者，其超過部分不予免徵。

(4)國內貨物進入自由港區，視同出口，得申請退稅。

3.貨物加值：自由貿易港區貨品可進行重整、加工、製造，可以從事零組件之組裝等較深層次加工。

4.貨物自由流通：國外貨物進儲自由港區、自由港區貨物輸往國外或轉運至其他自由港區時，通關模式原則採免審查免檢驗方式進行。與國內課稅區與保稅區間之貨物流通採行按月彙報制度，以提高流通效率。

5.港區事業自主管理：實施貨物控管、電腦連線通關及帳務處理作業之貨物自主管理，替代政府的行政管制。

6.單一窗口服務：成立「自由貿易港區工作小組」，提供單一窗口之行政服務外，並負責協調處理該自由港區相關業務。

目前各港群之重點招商案件，臺北港為物流倉儲區、高雄港為南星自貿區、臺中港為石化專業區及港埠產業發展專區、蘇澳港為物流暨倉儲轉運專區、安平港為安平港自由貿易港區、基隆港為東西岸倉庫。



圖 3-4 臺灣海港自由貿易港區現場海報

（二）遠雄自由貿易港區

遠雄自由貿易港區是臺灣第一個，也是唯一的自由貿易港區空港，位於桃園市區域，鄰近臺北港，具優越地理位置，為國家重要門戶，雙港效應引領其走入雙贏，相對於一般自由貿易港區為「三合一」功能（即通關保稅、理貨倉儲及機邊貨），此自由貿易港區另有加值園區及企業運籌總部，為「五合一」自由貿易港區，最具經濟效益和競爭力，其六大優勢為：

1. 境內關外：邊境管制放寬，貨物免審、免驗、免押運、24 小時免通關、可跨關區報關、進入國內可按月彙報。
2. 賦稅優惠：免關稅、免營業稅、免貨物稅、免推廣貿易服務費、免商港服務費等、對國內採購營業稅減免、外國營利事業營所稅減免。
3. 准許深層加值為他業者從事物流：免提供保證金，可於區內進行貨物換標、倉儲、發貨、維修、組裝、重整、加工、製造，並可委外加工。
4. 引進商務活動：外籍人士可採選擇性落地簽證從事商務活動以及開放大陸商務人士申辦 3 年多次入出境許可，簡化申辦流程。
5. 提高外勞僱用比例：外勞僱用比例可達 40%，降低勞力成本，提昇競爭優勢。
6. 單一行政窗口：申辦賦稅優惠資格由單一窗口輔導，包含文件籌設、交屋及取得營運資格。



圖 3-5 遠雄自由貿易港區加值園區現場實景

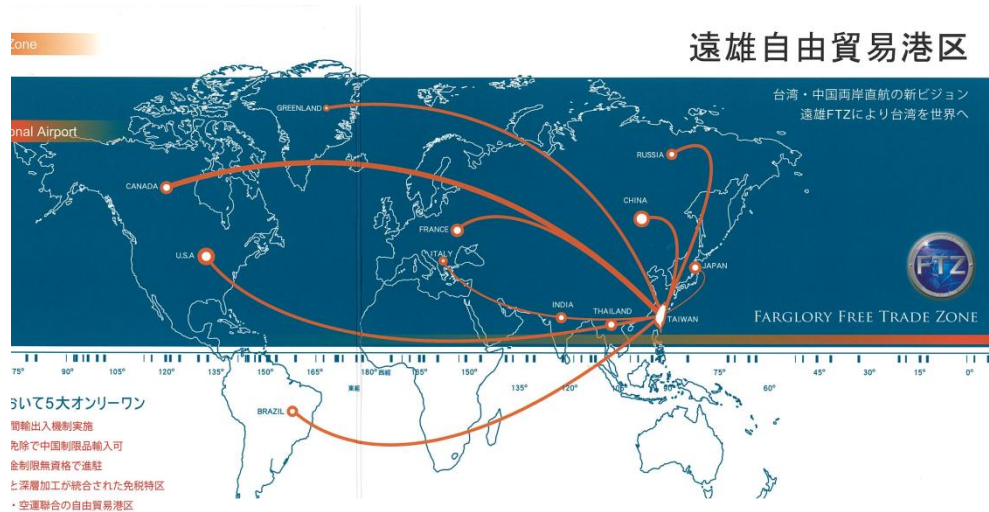


圖 3-6 遠雄自由貿易港區航線分佈圖

遠雄自由貿易港區具備包含加值園區、航空貨運站、國內外物流中心、倉辦大樓、企業運籌中心等五大功能，提供一條快速服務流程。該自由貿易港區之特色為其位居亞太海空運輸樞紐中心，為桃園國際機場之空港，結合桃園航空城的規劃與自由經濟示範區優勢，徹底發揮空港聯運功能，協助企業於短時間將物流、人才、商務活動一次到位。



圖 3-7 遠雄自由貿易港區現場海報

(三) 桃園國際空港

桃園國際機場位居亞太空運樞紐位置，是連接國際的門戶、飛向世界的窗口，平均 175 分鐘內即能抵達亞洲五大主要機場，為亞太地區機場中最具地理優越性的機場，其位屬東亞樞紐，可有效整合人流、物流、金流、資訊流，吸引投資人投資，提供優質便捷之客貨流通環境，是世界航空鏈重要的一個據點，並提供多樣且密集的航線服務，其空港優勢為：

1. 海空聯運及雙港物流（桃園機場、臺北港）營運方式：結合中國一帶一路政策並可擴大運輸網路。
2. 桃園機場自由貿易港區：可增加企業生產力及競爭優勢。
3. 物流產業群聚：跨境國際物流事業、GDP (藥品) 物流專用倉庫、跨境電子商務專用倉庫、冷鏈物流專用倉庫及維修中心等群聚，以創新的物流管理模式，提供貨物承攬作業。

桃園國際機場 106 年度統計客運量達 4,488 萬人次(世界第 10 名)，貨運量為 225 萬噸（世界第 6 名），飛機起降次數 24 萬架次，88 家航空公司連結全球 123 個國際航點，FTZ 貿易總額為新臺幣 3,660 億元，成效亮眼。

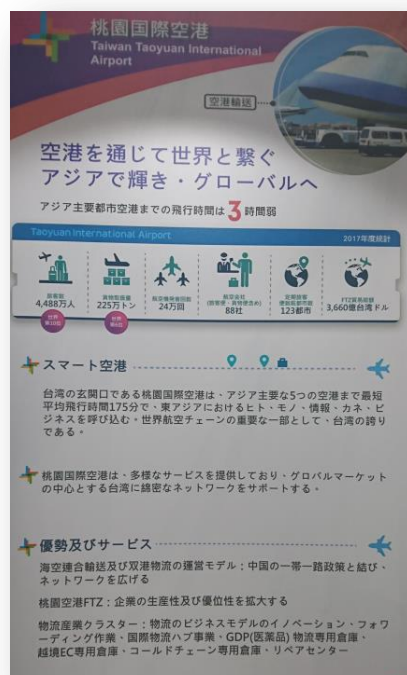


圖 3-8 桃園國際空港現場海報

（四）郵政物流園區

中華郵政股份有限公司展示目前興建中之郵政物流園區，基地位於桃園市龜山區 A7 產業專區，距離臺北市、桃園機場各僅有 30 分鐘的車程，在發展跨境物流具有地利之便。園區占地 17.14 公頃，將興建郵政物流中心、北臺灣郵件作業中心、郵政資訊中心、郵政訓練中心及工商服務中心共 5 棟建築，預計於 2021 年陸續完工投入服務，園區除建置智慧物流設備包括自動分揀、機械手臂、無人搬運車等，也運用資通訊技術、大數據分析、自有的物流雲等，全程管控物件的流向及流量，亦推動資訊、資源互通的物流共享平臺，希望成為東亞首指的「跨境物流營運中心」，將採「前店後廠」的模式，引入大型賣場、旅宿、商辦、會議展覽、訓練等多種產業型態，具整合商流、物流、金流及資訊流功能，有效連結整合我國都市消費流、區域轉運物流及國際運籌物流，提供投資人良好的投資機會。



圖 3-9 郵政物流園區模擬配置圖

為配合建構完整之綜合服務型物流園區需要，園區內規劃工商服務中心係為提供協力廠商優質後勤支援環境，整合多元相關產業、提供上下游產業辦公空間需求，並進一步創造當地優質辦公環境及吸引周遭產業進駐；除辦公空間外並規劃設置零售商業及旅宿會議等商業設施，可提升物流園區及當地產業、居民完整商業及生活機能、增加當地就業人口並引進當地勞動及居住人口，活絡當地民生經濟，促進地方發展。

目前進行之招商案件為工商服務中心規劃零售商業、旅宿會議及辦公商業等三類型商業設施進駐承租，設計規劃興建建築構造為地上十樓、地下三樓之建築物，其中地上一至三層為共通平面樓層、地上四至十層為兩幢各自獨立之高層建築體，提供作為招租標的。



圖 3-10 郵政物流園區招租文宣



圖 3-11 郵政物流園區現場海報

(五) 共同參展之民間業者

本次參展除海、空港自由貿易港區、物流園區外，亦有世聯倉運、好食在、立益物流、勝建工業、漢曜科技等民間業者共同出展，其中僅世聯倉運現場展出，其餘皆以書面資料展出。世聯倉運係提供客戶專業的第三方物流運籌服務，在全台六處擁有自有物流中心，從國際海空運輸安排、報關、提貨、拆卸櫃、入庫、訂單處理、揀貨、加值作業、庫存管理、包裝、裝箱、到 JIT 及時配送及退貨（逆物流）處理等「一站式」及「客製化」整合型物流服務，協助客戶降低物流成本，提升整體營運績效，其倉儲管理作業更透過 IT 技術進行資料聯結，使所有訊息達到同步化，並由公司總部即時控管與整合；另外，好食在提供冷鏈物流服務，立益物流提供中藥物流服務，勝建工業提供物流設備，漢曜科技係提供物聯網 M2M 倉儲及物流管理服務。本次臺灣民間物流業者同時參與展覽，提供高品質的物流服務，吸引觀展物流相關業者的目光。



圖 3-12 臺灣物流聯盟現場其他海報

二、日本港口展示攤位

日本國際物流總合展為亞洲物流盛事，除物流業者展示各種物流軟硬體設備外，日本主要國際港灣的經營者亦藉此機會展示各港口的優勢，吸引更多製造、零售及物流運輸業者投資及使用其港埠碼頭與倉儲物流等設施，增加港口的使用率及提升港市經濟發展。

本次參展的日本國際港灣有位於近畿地區的阪神港、九州地區的博多港、中部地區的新潟港及伏木富山港。阪神港是日本五大國際港灣之一，與東京港並列為日本「國際貨櫃戰略港」；博多港為日本福岡縣的主要外貿港，其開發特有的「HiTS」系統，讓貨主可隨時掌握貨物運送狀態；新潟港是日本歷史悠久的港口，1868 年該港已屬通商口岸，周邊為著名的石油天然產區，帶動工業及港區的發展；伏木富山港位於日本海中央，是連結俄羅斯、中國和韓國的樞紐，天災較少為其天然優勢。日本政府為加強港口之全球競爭力，於港灣法內明定 2 個「國際戰略港」，而阪神港為其中一個，又博多港、新潟港及伏木富山港為日本 18 個「國際據點港」之一，港灣法內明定國際港口地位，期能以中央政府的力量，增加對港口建設投資與資金補助，並釋出稅賦上優惠，全力提升日本港口國際地位。

各個港口皆展示其優越的地理位置、良好的自然條件、便利的聯外道路及機場、鄰近縣市的產業及工業發展、優惠的投資政策、合理的港口稅賦、密集的國際航線等，希望能吸引物流業者進駐投資。



圖 3-13 日本參展港口地理位置圖

（一）阪神港

阪神港為日本主要的國際貿易港(五大港)之一，阪神港係由大阪港、神戶港、尼崎西宮蘆屋港群所組成，日本國土交通省為提升該國港口國際競爭力，實施「國際貨櫃戰略港灣計劃」，於2010年8月6日宣佈將阪神港（大阪港、神戶港）指定為日本「國際貨櫃戰略港」，以中央政府的力量，增加對戰略港的建設投資與資金補助，並釋出稅賦上優惠，傾全力提升日本港口國際地位。同時進行公司化體制改革，於2014年由大阪港碼頭株式會社與神戶港碼頭株式會社合併成立阪神國際港灣株式會社，由阪神港之港灣營運公司對貨櫃碼頭進行一體化管理營運，可更有效地推動阪神港的集貨對策，增加船公司利用港灣的次數，致力實現「擴大北美歐洲的主幹航線」以及「降低使用者成本及提高服務品質」之國際貨櫃戰略港灣目標。

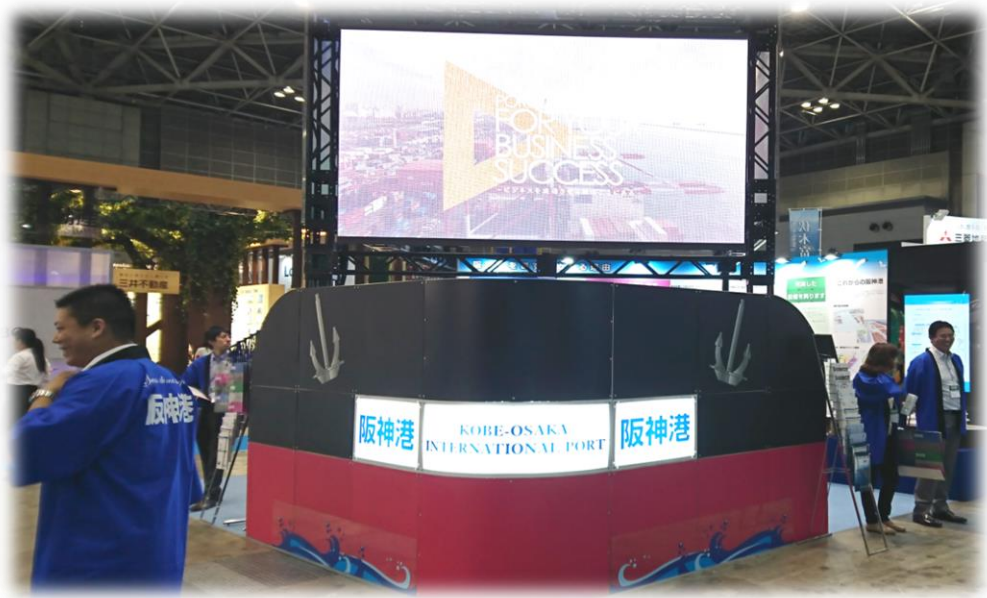


圖 3-14 阪神港展場攤位

阪神港除貨櫃碼頭、散裝碼頭外，亦具有各種物流設施，形成了日本西部的主要物流基地，該港區有高速公路、幹線道路及一般道路等完善的路網與市中心及其周圍的主要城市連結，形成便利的交通網路，降低港口經營成本，提供便捷的貨物運送服務。

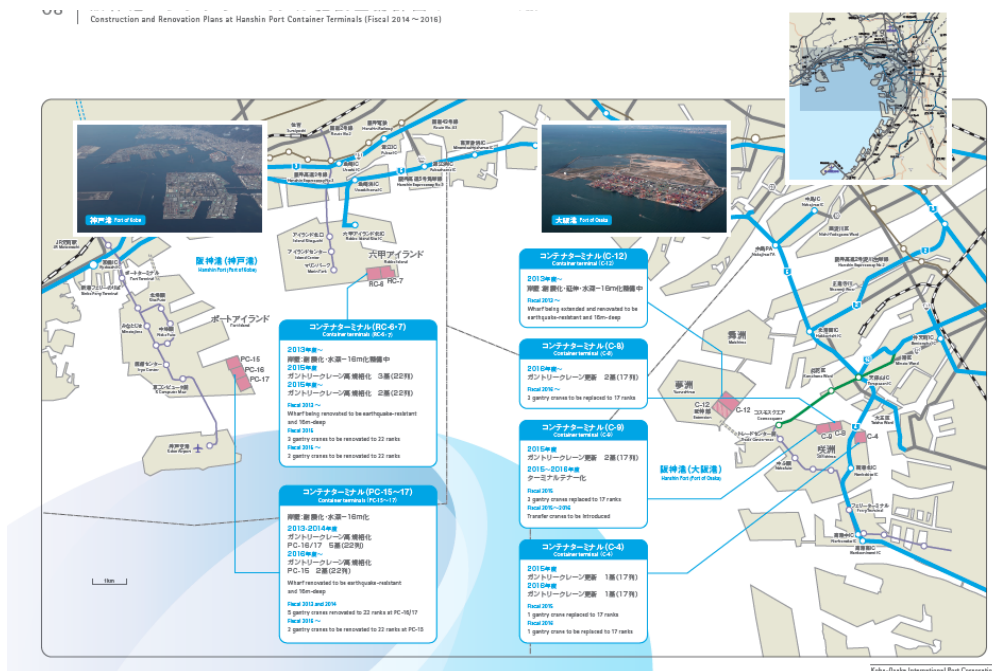


圖 3-15 阪神港の港口設施圖

阪神港具密集的沿海支線和駁船網絡，可以前往日本中國、四國和九州地區的港口。支線航線每週向 33 個港口提供 99 個定期航次服務，駁船航線每週向 14 個港口提供 98-99 個航次服務，形成一個完整的海上運輸網絡。



圖 3-16 阪神港定期航線圖



圖 3-17 阪神港沿海航線圖

由於阪神港已由阪神國際港灣株式會社經營管理，加上便利的聯外交通網路、密集的海上運輸航線，具提高效能的貨運轉運之能力，進一步能吸引更多物流業者之投資進駐。

（二）博多港

博多港位於日本九州西北沿海福岡縣西部博多灣東岸，是福岡縣的主要外貿港口，而福岡市是九州的政治、經濟及文化中心與九州之出入門戶。博多港具有地理位置優越的特性，是一個歷史悠久的港口，係為支撐九州地區經濟的中樞港灣，被日本政府列為日本 14 個「國際據點港」之一，其國際貨櫃裝卸量占日本國內第 6 位，亦為國際郵輪停靠次數最多的港口，國際進出港旅客人次為日本第一，此次展場攤位由福岡市港灣空港局及博多港碼頭株式會社共同展出該港港口特色及開發優勢。

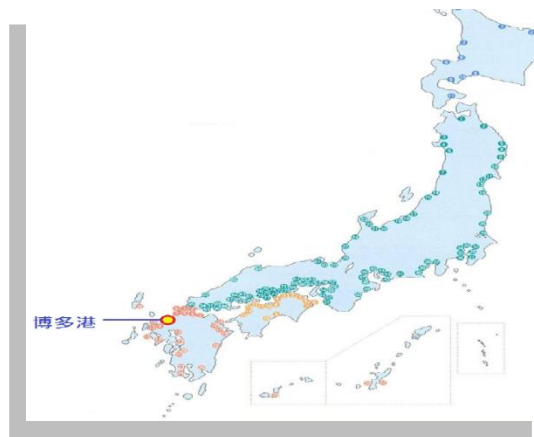


圖 3-18 博多港地理位置圖

博多港之優勢為鄰近經濟成長力道強勁的東亞（韓國、中國）地區，對內有福岡經濟圈支撐其貨物進出口量，其擁有陸海空運具相互支援，具有極佳的高速公路網絡，直接連接到福岡機場，並提供日本最低廉的港埠設施使用費，吸引貨主利用。另外，為充實國際貨物追蹤功能，由福岡市港灣空港局和博多港碼頭株式會社結合資通訊技術，共同研發及建置

「HiTS」系統，從 2007 年開始即與國外港口進行數據對接合作，目前在亞洲地區已有 12 個合作港口，該系統可透過 WEB 網站查詢進出口貨櫃的各種訊息（行政手續的辦理進度，貨物位置訊息等），有效傳達物流業者之間的作業資訊，該系統除了可適時掌握追蹤貨物訊息外，對於在博多港與合作港口之間進行貨櫃運輸的貨主和物流業者來說，更加提高物流管理效率和速度，同時對提高博多港的便利性和擴大物流網絡都起了很大的效果。



圖 3-19 博多港 HiTS 資訊系統

此外，博多港海上航線有國際定期航線 36 條航線，每月提供 194 個航次，通往美國、東南亞、中國、臺灣及韓國等港口，國內航線有 3 條航線，每月提供 20 個航次，通往神戶、京濱等港口，尚有國際 RORO 船舶每週有 2 個航線至上海，提供 28 個航次服務，具有密集的海上貨運運輸網絡。



圖 3-20 博多港展場攤位

博多港由博多港碼頭株式會社管理，為提升博多港在東亞各港口的國際競爭力，該港灣管理者致力加強港口貨運轉運中心功能及將博多港打造成為國際物流港。該會社以提高客戶之便利性及擴大物流網路為宗旨，方便貨主有效及靈活地利用博多港，並為貨主量身打造提供各種客製化商務方案。加上博多港亦擁有優越的地理位置、良好的陸海空運輸網絡，加上其研發「HiTS」系統，讓貨主隨時掌握其貨物流向等優勢，更能吸引物流業者利用及進駐。

（三）新潟港

新潟港為日本歷史悠久的國際貿易港口，位於日本本州西北沿海新潟縣西北的信濃川河口、佐渡海峽的東側，是日本本州北部最大的港口。該港亦是明治維新時日本最早對外開放的五個港口之一，早在 1868 年該港已屬通商口岸，是日本著名的石油天然氣產區，主要工業有煉油、化學、鋼鐵、造船、造紙等，自 1980 年國際貨櫃定期航線通航以來，貨櫃吞吐量與航線數量穩定增加，逐漸發展為國際物流港，目前已經成為日本海區域最重要的物流據點港，亦被日本政府列為重點發展港口的「國際據點港灣」之一。



圖 3-21 新潟港地理位置圖

新潟港分為西港和東港兩個部分，西港係為客運碼頭，提供汽車輪渡和國內外客船停靠；東港作為工業區的發展核心，港區周邊有許多企業進駐，提供 LNG、木材、汽車、穀物等貨物進出口，成為國際物流中心。新潟港作為通往日本海的門戶，附近空運有新潟機場，陸運交通方面有新幹線、自動車道（快速道路）連接，並有良好的工業基礎設施，進出口貨運量來自新潟市、長岡市、三條市及聖籠町等 4 個縣市的貨物供需、具多樣工業產業聚集，亦為日本海區域最大的 LNG 處理量的能源港灣及具本州最大的進出口貨櫃裝卸量。



圖 3-22 新潟港西港及東港位置圖

新潟港在海運航線方面目前已開闢釜山、中國—釜山、中國及俄羅斯等 4 條國際航線，每週提供 9 個航次服務，主要進出口貨物為煤炭、穀物、化肥、銅、鋅、鉛、原油及燃料油等。

由於新潟市、長岡市、三條市及聖籠町等 4 個縣市支撐了新潟港的進出口貨物供需量，新潟港亦由該 4 個縣市組成「新潟港利用地域經濟活性化實行委員會」共同經營。新潟港結合港市發展，港區周邊亦有眾多企業進駐，發展成為工業區核心，聯外交通亦屬便利，加上港灣管理者提出對貨櫃出口進行輸出事業補助金優惠措施，提供物流業者較佳的投資環境，吸引其進駐利用。



圖 3-23 新潟港展場攤位

（四）伏木富山港

伏木富山港位於日本本州西部富山縣西北沿海小矢部川河口左岸、富山灣西南側，是本州西部的主要港口之一，該港是由伏木港、富山新港及富山港 3 個港口組成的，其管理者為富山縣政府，為日本政府重點發展的「國際據點港」之一。



圖 3-24 伏木富山港地理位置

伏木富山港位處日本海中央，除了是連結俄羅斯、中國和韓國的樞紐外，憑藉與日本本州關東地區、中京地區和近畿地區等三大都會圈距離相當，有鐵路、高速公路及快速道路連接通行三個主要生活圈之優點，可便利到達三大都會圈。而其地震、颱風及浪高等天然災害相對其他地區少，亦為其天然優勢。



圖 3-25 伏木富山港區位優勢

該港與亞洲及世界相連的 5 條航線每月提供 32 個航次，其中定期貨櫃航線有俄羅斯遠東航線每月 2 個航班，韓國航線每週 2 個航班，中國航線每週 1 個航班，中韓航線每週 2 個航班，而俄羅斯遠東 RORO 船舶係從 2012 年 10 月起運輸路線開通，目前每月提供 10 個航班。除了以海運運輸與亞洲國家進行貿易，亦透過西伯利亞鐵路連結 Hub 港口、釜山港口與歐洲進行貿易，主要出口貨物為木材、礦石、化肥及石油製品等，進口貨物主要有煤炭、鹽及雜貨等。

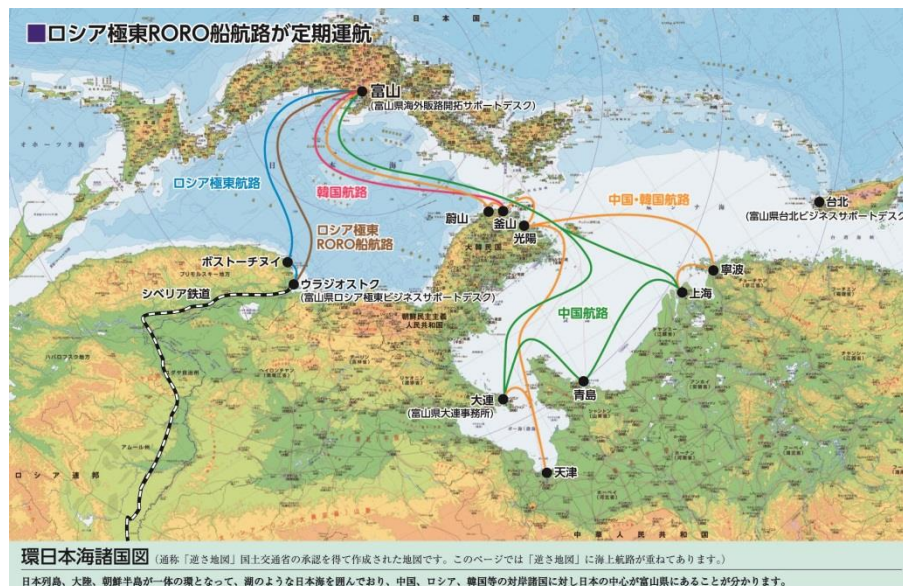


圖 3-26 伏木富山港定期航線圖

由於伏木富山港以港群的方式共同與其他港口競爭，加上其擁有優越的地理位置、鄰近三大都會圈、便利的鐵公路系統、較少的天然災害及密集的東亞航線，是一個小而美的港口，能吸引更多物流業者進駐。



圖 3-27 伏木富山港展場攤位

三、 日本地方政府展示攤位

本次展覽除港口經營管理者展示港口的發展條件及優勢外，亦有地方政府機關設攤對外進行招商引資，展出其工業園區、工廠空間及可供開發土地，同時介紹該地區所具備良好的人力條件、交通環境、優惠的投資政策、購地折扣、租稅優惠、降低融資利率、產業及就業補助金等誘因以吸引業者投資開發。茲摘述北海道的苫小牧市及茨城縣，展示內容如下：



圖 3-28 參展地方政府地理位置

（一）北海道苫小牧市

北海道苫小牧市鄰近太平洋，位於北海道中部，具有 17 萬人口，是北海道第四大工業城市。該市具有王子製紙廠、石化產業及北海道最大的苫東厚真火力發電廠，並具有可俯瞰太平洋的國際樞紐港「苫小牧港」及空中門戶北海道的「新千歲機場」，因其擁有不同的產業而滙集成工業基地，除造紙業和汽車工業蓬勃發展外，沿海地區亦有飼料和煉油等大型基地，並使用大型船舶進口原料薯片和飼料、煤炭和原油等，亦是貨櫃貨物和 LNG（天然氣）運輸的基地。



圖 3-29 苫小牧市地理位置

苫小牧市擁有便捷的交通運輸系統，在海運方面，每週超過 100 個航班通往日本及世界各地，並以苫小牧港作為物流基地，與韓國釜山港合作將貨物併櫃後透過釜山港送往北美、韓國及中國等地，空運方面，鄰近新千歲機場，該機場有 27 條國內航線及 13 條國際航線，為日本的第 4 大機場。陸運方面，有北海道縱貫自動車道（國道公路）、道央自動車道（快速道路）、鐵路及 JR 貨運站，具有陸海空等各種運輸方式連結國內主要城市。

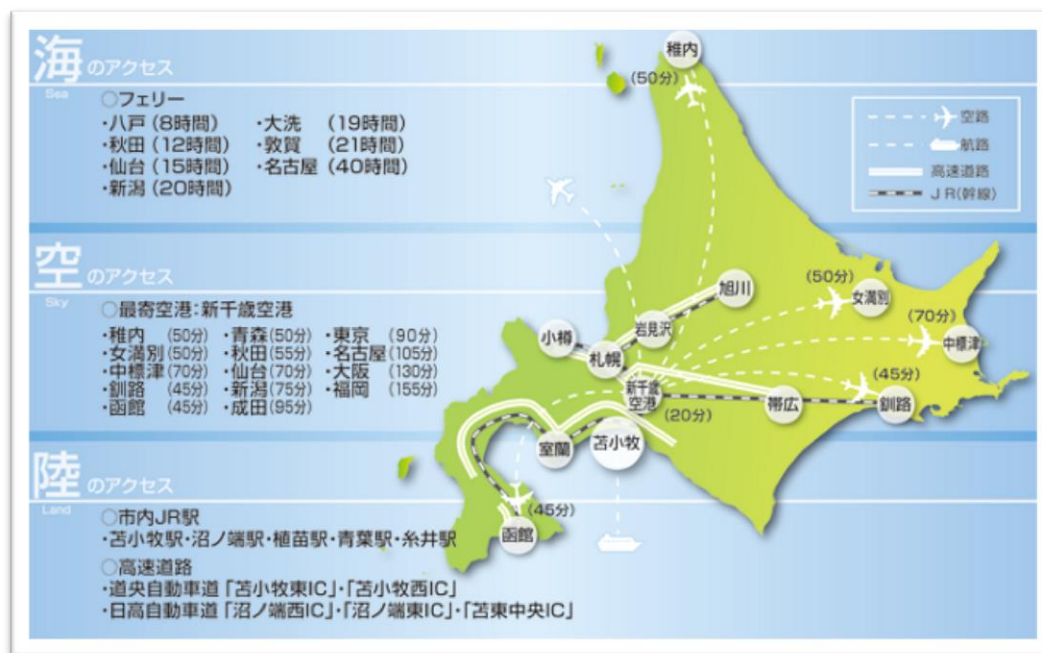


圖 3-30 苫小牧市海空陸運輸情況

本次由苫小牧市政府派員對該縣工業園區及工廠空間土地進行招商，同時提供優惠的投資措施誘因，包含購地折扣、廠房興建補助金、就業補助金、綠化補貼金等，吸引業者於該縣投資設廠。



圖 3-31 苫小牧市展場攤位

（二）茨城縣

茨城縣位於關東地方北部，東濱太平洋、北接福島縣、西接栃木縣、南接千葉縣與埼玉縣，首府是水戶市，該縣人口數約 292 萬人，在全日本的都道府縣中排名第 11 位，面積為 6,096 平方公里，排名第 23 位。全縣過去以農業為主，現在則是以重化工業為中心的重要工業基地，該縣本次主要展出縣內的築波市（築波科學城）、首都圈中央連絡自動車道（國道公路）沿線土地及其他工業園區之土地供物流業者投資開發。



圖 3-32 茨城縣地理位置

築波市有築波科學城，為日本政府第一個科學城，其經費完全由中央政府資出，以基礎科學研究為主，屬國家級研究中心，這裡有 48 個國家級研究與教育院所，是日本基礎研究與技術創新型的的中心，亦具有便利的交通，搭程電車至首都東京僅 45 分鐘、搭車至成田空港僅 45 分、羽田空港僅 55 分、茨城港僅 50 分鐘的距離，該市有 9 個工業園區提供業者投資進駐。



圖 3-33 築波市交通狀況

該縣有首都圈中央連絡自動車道（國道公路）行經，因沿線土地交通便利，為茨城縣政府本次主要推出之可供開發土地，其優勢為地理位置優越並擁有面積大且低成本的土地，鄰近日本第一大消費市場東京之距離僅 40-60 公里，加上國道公路行經及鄰近港口，形成便捷的交通網路，亦為製造及物流的據點，該地區目前已有日野汽車、雪印公司、北星產業等公司進駐設廠，並提供 3 年免除法人事業稅、免除不動產取得稅、減免固定資產稅及相關獎勵金等為投資誘因，吸引業者投資設廠。



圖 3-34 圏央道沿線土地交通狀況

該縣其他工業園區，包含南中鄉工業園區、赤濱地區工業園區、日立北部工業園區、宮之鄉工業園區、那珂西部工業園區、常陸那珂工業園區、茨城中央工業園區、茨城空港園區、五霞 IC 周邊地區等工業園區，由政府提供優惠的投資誘因，主要為新設企業免稅、工業用水道材料費用減半、導入租賃制度、降低融資利率、特定產業補助金等，吸引業者投資設廠。



圖 3-35 茨城縣招商土地 DM

四、其他各類物流產業

會場展出各種物流設備、先進物流技術、物流管理軟體等，參與業者相當多元，其中三井不動產株式會社亦有參展，該會社已在臺灣設立分公司，於本部臺中港港埠服務專業區投資興建「MITSUI OUTLET PARK 台中港」及高鐵臺南車站特定區投資 30 億元，規劃興建臺南首座購物商場「三井 MITSUI OUTLET PARK 臺南」等 2 招商投資案件，爰我們亦至其展示區進行瞭解。

另外，亦觀察到 JR 鐵道資訊系統株式會社參與展覽，其展示物流車隊管理系統，業務多元化經營方式，亦吸引我們的關注。

（一）三井不動產株式會社－三井物流園區

三井不動產株式會社，成立於 1941 年，目前公司有 1,500 多位員工，年營業額有 1,751,114 百萬日元，在世界各地美國、英國、新加坡、馬來西亞、泰國、中國大陸、臺灣、香港皆設有海外據點。該會社是日本最大的不動產公司兼房地產開發商，從事業務為辦公大樓事業、商業設施事業（購物中心等）、住宅設事業、飯店、渡假設施事業、不動產應用方案服務事業（資產運作）及物流設施事業等。



圖 3-36 三井不動產集團展場攤位

三井不動產株式會社於日本各地規劃設置物流園區，於關東地區的東京、神奈川、千葉等地設置 24 個物流園區、近畿地區的大阪市設置 3 個、東海地區愛知縣設置 2 個、中國地區廣島縣設置 1 個、九州地區福岡市設置 1 個，總共有 31 個，其中 13 個還在興建中。因近年來企業供應鏈發生改變，電子商務、網購市場規模的不斷擴大、第三方物流發展等，物流產業所處的環境發生著巨大的變化，市場對高性能物流設施的需求也日益增加。於此背景之下，三井不動產株式會社之物流設施事業發展出「先進的物流設施」，其優點包含地理環境優越、適合流通加工、庫房天花板高、承重能力強及能滿足貨物保管需求，加上該會社擁有的憑借各種管道獲得事業機會的能力及於辦公大樓、商業設施及住房開發中所積累的經驗與眾多租賃企業的友好關係網絡等之會社優勢，有助物流業務不斷進化，提供能夠滿足多元化需求的先進物流設施。



圖 3-37 三井不動產集團物流園區擴展分佈圖

由於高效率的物流設施需求日益增加，為因應此狀況，三井不動產株式會社提出相關架構與解決方案，並以合作夥伴的身分，進行先進物流設施的開發及供給，為需要物流設施的企業解決問題，期能吸引更多製造商、零售業及物流運輸業投資進駐其物流園區。



圖 3-38 展示物流園區看版

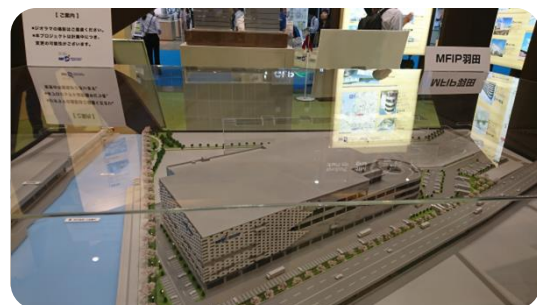


圖 3-39 展示羽田物流園區模型

（二）JR 鐵道資訊系統株式會社

JR 鐵道資訊系統株式會社成立於 1986 年，由於日本國有鐵道 JNR 經營不善，營收赤字經過多年累積，長期負債已達數十兆日圓，致使日本政府開始研擬將其分割、公司化與民營化，以改善經營狀況，日本國有鐵道 JNR 依照日本國會所通過的「日本國有鐵道改革法」進行公司化，將其分割為 7 間獨立的國營企業（包含 6 間鐵路客運公司及 1 間鐵路貨運公司），成為 JR 集團，之後逐步釋出持有公股股份，營運狀況較佳的公司逐漸上市，實現民營化的目標。JR 集團各公司除了經營一般鐵路線在來線與新幹線外，亦經營一般巴士、高速巴士與其他附屬事業，而鐵道資訊系統株式會社係由 JR 集團旗下之 7 個公司共同出資經營成立的專業資訊管理公司，該公司成立後負責 JR 集團旗下公司的資訊系統開發及維護，與承攬其他公司的資訊系統業務。



圖 3-40 JR 鐵道資訊系統株式會社展場攤位

該公司目前擁有 600 多位員工，資本額為 10 億日元，營收額為 332 億日元（至 2018 年 3 月止），主要以東京為基地，該公司提供資訊系統服務（MARS - JR 之票務及預訂系統、旅行社系統、POS 系統）、電信網路服務（JR-NET）、鐵路購票及查詢設備（買票及預訂機、自動售票系統、剩餘座位查詢機）及其他服務（系統設計及軟體開發、技術諮詢、系統及網路解決方案建議）。由於傳承自國家鐵路時代的傳統，擁有豐富的實績，具有深受信賴的品牌價值，並以提供客戶安全及安心的資料中心為使命，打著其擁有高度可靠的數據中心，每年 365 天提供 24 小時服務，並提供全國高速網絡，具有高級技能的專家來支持大

型系統（包含系統工程師和網絡工程師）。



圖 3-41 展場展示物流車隊管理系統看板

該公司在展場中主要展示物流車隊管理系統，為客戶解決車輛調度問題，透過 PDCA（計劃-執行-檢查-行動）執行每個流程，「P 計畫」即配送路線規劃方案，在條件限制下（如每日貨物量變化、指定時間送達等），提供配送路線規劃，有效的提高調度效率及降低運輸成本；「D 執行」執行物流車隊管理系統，透過系統內專家學者的經驗，掌握車輛的運行和裝載情況，「C 檢查」即分析調度計劃和分配結果之間的差異，以便掌握交貨路線和操作單元的平衡；「A 行動」即透過諮詢和調度模擬提供改善方案。此外，並利用系統聯合影像 GPS 和汽車導航系統等外部系統連接，進行車輛位置管理，提高運輸效率，減輕了駕駛的負擔透過交付控制系統，執行統一管理訂單、發貨、運輸及交付作業，提高物流效率，期吸引物流業。



圖 3-42 物流車隊管理系統

3.2 專題演講

本次會展主辦單位規劃由政府機關及參展業者進行不同主題的 6 場專題演座及 48 場相關業者研習會，針對其物流特色及物流趨勢進行研討會，吸引有興趣的物流運輸業者、進出口業者、製造業者及零售業者等參加，除可讓參加者獲取新的知識及技術外，亦可讓業者將其產品特色與創新技術直接宣傳給相關業者，為其商機交流的好機會。

茲就日本國土交通省主講之「日本物流現狀與課題」摘取重點如下：

圖 3-43 演講行程及大綱

國土交通省鑑於第四次工業革命，IoT（物聯網）、BD（大數據）、AI（人工智慧）等新技術不斷發展，物流產業正在發生變化，並加速經濟發展的改變，政府制定了全面的物流政策促進計劃並實施了 PDCA（Plan-Do-Check-Act）系統，透過驗證措施進行必要的改善，以確保得到預期的效果，另結合相關的中央、地方政府部門與運輸業者、物流業者等民間業者之合作，來精進日本的物流發展。

（一）日本物流目前遭遇的問題

1. 社會結構變化與物流需求的改變：由於日本人口少子化與高齡化的現象，社會結構發生重大的改變，伴隨網路購物風氣興起，使用網購的交易量大增，加上少批量及指定時間送達之運送型態及宅急便二次配送的比率大幅增加，產生物流產業勞動力不足的現象。

2. 與東協各國的關係日益密切：東協地區的經濟成長強勁，與全球的貿易總額也穩定上升，由於近年來日本產業將生產基地轉移到亞洲廉價勞動力之國家，隨著日本在亞洲地區設廠，加快供應鏈全球化的速度，加上東協各國經濟發展，消費市場亦日趨成長，日本物流業者需藉由亞洲市場的發展強化全球供應鏈。
3. 勞動環境尚需改革：物流產業的勞動條件通常為工時長且工資低，因運輸契約以口頭為主，無法明確清楚，而商品費用通常包含運輸費用，因此貨主很難清楚運輸費用的結構，另由於運送業者通常非承攬業者，常經過多層轉包，送貨時間不明確，導致運送人長時間的等待。為了發揮運輸在物流中的作用，改善工作條件和保障勞工環境是很重要的，尚需將時間及服務成本進行適當的價格設定，以實現高效率的運輸環境。
4. 需提升硬體設施與建議：為了提高貨物運送效率，高水準的鐵公路系統、港埠設施及國際機場設備等硬體基礎設施極為重要，日本政府在有限財政資源下，以強化既有的基礎設施管理為政策，除加強道路、港口等硬基礎設施的功能外，亦加強各基礎設施間的連結及物流與城鎮的規劃。此外，基礎設施日益老化亦為需要面對的課題，隨著人口減少財政狀況變得更加嚴格，基礎設施維護費用日益增加，國土交通省亦由 2013 年起推動「基礎設施延壽基本計劃」（目前仍制定中），通過實施該計劃，延長基礎設施的使用年限，以便達成財政支出與維護成本降低之間的平衡。
5. 確保穩定的運輸功能（軟體設施）為一項挑戰：日本物流產業運輸方式有公路、鐵路、航運、航空等。在海運方面，日本屬海島國家，確保船隊穩定的國際海運非常重要，國內航運亦為日本重要的運輸方式之一，惟存在船員及船齡老化的問題；在航空運輸方面，近年日本貨運量有逐漸提升趨勢，惟航空器小型化及大量使用 LCC（廉航）的關係，貨物運輸空間日益減少；在鐵路運輸方面，貨櫃列車持續保持高水準的運轉率、運輸能力、運行調度及通信等，目前尚存在傳輸故障的問題。另外，隨著日本人口逐漸減少，在人口稀少和交通不便地區，維持穩定的運輸服務亦為一項挑戰，然而穩定的運輸功能與經濟發展相互影響，所以確保穩定性的運送是很重要的。
6. 地震等天然災害緊急救災系統應予強化：日本政府預測未來 30 年內發生

大地震的機率約 70%，土石流及暴雨災害亦日益嚴重，鑑於日本的天然災害風險很高，物流必須具有抵禦天然災害風險的能力。在東日本大地震時，資源、材料、食品等生產活動及生活必需品供給停止，災區支援物資的運送，物流係擔任災後重建重要的角色，所以在整個物流網絡中，加強防災減災的硬體基礎建設是重要的。此外，在地震、洪水發生時，受災地區需要緊急救援物資，地方政府和物流業者之間的合作亦為重要。在另一方面，倘負責救災物資運輸的中央政府、地方政府及物流業者職權不清，易造成從基地運送到疏散中心最後一哩運輸的混亂，因此，有必要構建完善的緊急救災物流系統。

7. 安全與保安議題：在海運方面，日本進口總額約 84 萬億日元，在連接歐洲和亞洲的航線上，存在索馬利、亞丁灣的海盜威脅，雖已與國際社會共同採取措施，仍存在威脅。此外，日本約 80% 的進口原油航線行經馬六甲—新加坡海峽，其海上交通甚為壅塞，海峽狹窄並分佈淺灘、珊瑚礁，海運航行安全亦為重要。在空運方面，由日本出口的航空貨物總額約 20 萬億日元，航空貨運係運輸高附加值貨物，全球正在加強對恐怖主義的防治，確保航空運輸安全是很重要的。
8. 環境保護問題的因應：為達到「巴黎協定」的約定，日本正積極的減少溫室氣體排放量，日本國內運輸部門占二氧化碳排放總量的比例不到 20%，而貨車就占 6%（商用貨車和私人貨車），而「蒙特婁議定書」內冷凍庫中使用之製冷劑 HCFC 的生產和進口，原則上將於 2020 年廢除，HFC 也將分階段減少 85%，直至 2036 年，未來將以溫室效應低的天然製冷劑取代目前使用的製冷劑。此外，為了實現國際承諾與維持日本經濟成長，有必要將環境永續導入物流產業，穩定推動全球暖化對策非常重要。因此，物流產業應重視汽車、船舶的節能性、增加其運行效率，甚至轉換使用二氧化碳排放量更少的鐵路和船舶。另外，面對全球暖化對策，國際海事組織（IMO）制定溫室氣體減排策略，逐步加強燃油效率法規，及自 2020 年起全球正加強船舶燃料中硫含量的規範，日本政府亦需有效的面對。
9. IoT 物聯網、BD 大數據、AI 人工智慧等新技術需再提升與擴大應用：透過 IoT、BD、AI 的發展，在物流領域帶來了革命性的變化，現階段已以低成本搜集、分析物流的大數據，實現極大的配送效率，優化整個供應鏈。

例如，為了解決貨車運輸、海上運輸、物流設施等人力短缺問題，利用新技術，配合自動操作/遠端監控、配電設施、自動化/機械化等設施，達成隊列自動駕駛貨車、無人機交付。此外，這些技術在物流領域的應用也可能有助於創造具有國際競爭力的新業務。

- 10.缺乏物流專業人力及社會對物流的認知：物流產業的人力很重視現場的實務經驗，亦需有物流管理及供應鏈管理的能力，所以強化物流專業人力是很重要的，加上貨車駕駛、物流設備操作者人力短缺、有經驗的駕駛退休、勞動力減少及國內船員老化等都造成物流產業人力資源的短缺，尋找人力，及海外物流公司的當地管理人員等，都是未來的發展方向。加上物流已經成為日本生產活動和人民生活之重要社會基礎設施，營業收入規模已達 25 萬億日元，就業人數占有所有行業的 4%，在日本國內極為重要，然而，消費者卻對物流的觀念還不是很清楚，日本的物流危機正在發酵，經營者與國民愈來愈關心物流議題，政府的目標是透過貨主和消費者來瞭解物流所實現的社會角色，以實現「強大物流」的政策。

（二）未來物流政策的方向

1. 透過創造價值及提高附加價值等方式進行物流改革，以提升供應鏈的整體效率：有別於傳統的物流競爭，改以透過貨主與物流業者間之合作或運具間的聯合，以減少運送成本的浪費及提高物流效率，配合系統及裝卸設備等國際標準化，並利用 RFID 技術，制訂東協物流相關標準及制度，建立日本國內與國外一體適用的東亞供應鏈管理架構，使日本成為進出東亞市場的門戶。
2. 透過物流流程改革，實現物流透明化及效率化：將成本明確區分為運輸費用及其他費用，並簽訂書面契約，改變層層仲介的交易習慣，使運輸費用及交易透明化。加上利用貨車預訂系統，縮短裝載等待時間，減少二次配送的次數，並透過使用物流中心轉運，改善工作效率。
3. 透過改善軟硬體基礎設施，實現高效物流：強化港口、機場與聯外高速公路及物流中心的聯結；在加強公路運輸功能方面，以道路壅塞之改善方案、合理的工時及建設公路網作為骨幹，以確保穩定運輸，在加強海上運輸功能方面，包含國際貨櫃戰略港的大型貨櫃碼頭的改善，透過 AI 使貨櫃碼頭的營運生產力提高；在強化物流設施的功能，制定區域內的物流處理規則

並建設小區域自動駕駛交通系統。

4. 建立防治天然災害及環境保護問題之物流制度：在災防部分，建立防災抗災的物流系統，制定防止基礎設施故障及打擊海盜的對策並提出確保海上交通安全措施；在環保部分，透過制定節能法減少整個供應鏈對環境負擔，加強船舶燃料中硫含量的規範。
5. 運用 IoT 物聯網，BD 大數據，AI 人工智慧等新技術進行「物流革命」：透過 AI 分析生產、配送及銷售的數據並利用 RFID 優化整個供應鏈，以減少庫存天數和運輸成本等，並考量技術開發與社會可接受性，開發自動駕駛及無人機配送、物流設施自動化及機械化、船舶 E 化與船舶自動化等措施，進行物流革命。
6. 確保物流產業人力資源的養成，促進國民對物流的瞭解：日本政府將積極培養國內物流產業的人力多樣化及在地人才國際化並培養設計、管理複雜物流系統的專業人員，以提供日本企業海外發展的所需，此外，亦積極讓國民瞭解物流在扮演社會角色與物流常識。



圖 3-44 國土交通省講演實況

第四章 心得與建議

4.1 心得

一、參與國際會展行銷開發案件，可增加案件曝光度，吸引國外業者來臺投資

日本港口經營者為活絡港口營運及提升港口競爭力，並促進地方經濟繁榮，積極將物流系統導入港口，又為使物流業者持續進駐使用港口設施及地方區域投資，紛紛透過參與國際會展展示可開發投資區域及利基，吸引觀展業者關注，並以面對面的交流方式，促使其產生投資興趣，進一步做投資評估，如前所述阪神港、博多港、新潟港及伏木富山港等港口，其港口經營者於會場展示優越地理優勢、良好的自然條件、便利的聯外交通、鄰近地區之產業特性、優惠的租稅減免措施等；又日本部分地方政府，如前述北海道苫小牧市及茨城縣等地方政府機構，亦參與本次國際會展，展出其可供開發土地、工業園區及工廠空間，良好的人力條件、交通環境、購地及租稅優惠等誘因，期盼吸引業者投資進駐。

臺灣有 6 個海港、1 個空港之自由貿易港區，中華郵政股份有限公司亦規劃設置郵政物流園區，亟待物流相關業者投資進駐，本次本部會同臺灣港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、中華郵政股份有限公司等所屬國營機構，利用此國際會展設置攤位展出自由貿易港區的特色及優惠措施及郵政物流園區的優勢及規劃方向，成功吸引物流業者、製造業及投資開發商等至攤位洽詢，並表達未來欲實地參訪瞭解，以作為評估投資參考，顯見參與會展可提高開發案件曝光度，達到國際行銷及促進投資臺灣效果。

二、日本政府對物流現況進行深入分析，找出關鍵問題，並提出具體的物流對策，值得各國參考

日本政府長期關注其國內物流產業發展，並掌握現在消費者行為轉為網路購物，以及 IoT、BD、AI 等新技術不斷發展等，其更認定物流產業的發展，對提高國家經濟發展有著重要的意義，爰對物流現況深入分析，歸納出現行存在人口少子化、高齡化之社會結構的改變、網路購物興起影響物流需求改變、

IoT、BD、AI 等新技術需再提升與擴大應用、緊急救災系統應予強化及環境保護、物流專業人力缺乏等問題，進而提出改善對策，如創造價值及提高附加價值的「物流革命」、實現物流透明化、改善硬體基礎設施、建立防災及環保制度、運用 IoT、BD、AI 等新技術進行「物流革命」及加強物流人才培育等對策，以作為日本未來物流發展政策的推動依據。然而，網路改變了商業流通的型態，產生消費行為的改變，也迫使物流產業加速走向創新與科技化，物流的效率與品質顯得格外重要，全球都如此，日本物流產業為世界發展的先驅，其作法值得各國參考。

三、日本 JR 鐵道集團成立 JR 鐵道資訊系統株式會社，開發物流車隊管理系統，將業務推展至物流領域

日本 JR 鐵道集團主要為日本各地提供軌道運輸服務，為導入專業鐵道資訊系統，提升本業之服務品質，由旗下 7 間鐵道公司共同合資成立 JR 鐵道資訊系統株式會社，憑藉本身資訊系統的專業及多年維護鐵道系統的經驗，負責集團旗下鐵道公司之鐵道資訊系統開發及維護、購票及查詢設備等工作，除此之外，透過此公司進行業務多元化經營，如前所述該公司開發物流車隊管理系統，從路線規劃、執行配送管理、分析計畫與實際情況差異到改善配送方案，搭配 GPS 導航等系統聯動影像，掌握車輛實際位置，提高運輸效率及減輕駕駛負擔，加上交付控制系統，執行訂單交付作業，提高整體物流效率，將業務擴展至物流領域，創造本業以外的獲利能力，提升集團整體營收，日本 JR 鐵道集團多元事業發展的成功經驗，可成為本部國營事業推展業務多元化之參考。

4.2 建議

一、建議所屬機關（構）持續參與此類國際性展覽，行銷民間投資交通與觀光建設案件，吸引國外業者投資臺灣

日本認為物流產業的發展，對提高國家經濟發展有著重要的意義，除國土交通省提出總合物流施策大綱外，港口經營業者及地方政府機關亦積極進行招商，本次即利用國際會展的機會設攤展示可開發區域與案件，確實吸引來自世界各國的業者洽詢，設攤者可與觀展業者面對面交流，達到行銷及招商的目的。臺灣所設置的攤位，在參展期間也確實吸引國際物流業者、製造業及投資開發商至攤位洽詢，有些業者進一步表達高度興趣，甚至提出期望能至臺灣自由貿易港區參觀之意見，以據以評估是否來臺投資，雙方因此留下聯絡方式，顯見參與國際會展確實可增加開發案曝光度，吸引國際業者關注。

目前本部所屬機關（構）有許多港埠商業設施、港區土地開發、國際機場附屬商業設施、軌道站體及土地開發與特定觀光風景區商場營運等招商案件，亟待民間業者投資，復值行政院推動加速投資臺灣政策，建議上開開發案件主辦機關（構）未來可視需要持續參與或組隊參與此類國際性會展，以吸引更多國際業者投資臺灣。

二、建議爾後參加國際會展的所屬機關（構）評估爭取專題演講機會

本次大會會展主辦單位除規劃設攤區域提供各國參展外，亦規劃以專題演講方式傳遞政府物流政策趨勢及多元的物流資訊等，例如日本國土交通省講演「日本物流產業的現況與問題」，博多港講演「利用博多港提高港口物流效率」；本次於聽取專題演講時，發現各場次演講場場爆滿，座無虛席，且演講者以一對多人的方式，一次對有興趣的潛在國際業者講演，讓聽眾深入瞭解政府政策趨勢及多元的物流資訊，其行銷效果比設攤一對一交流方式更具效率，爰建議爾後所屬機關（構）參與國際會展時，可視需求評估爭取主講專題演講，行銷臺灣可開發案件及投資利基，吸引國外業者關注、評估投資交通、觀光及物流設施。