

行政院及所屬各機關出國報告

(出國類別：考察)

考察日本港口管理體制及 國際物流發展

服務機關：行政院

出國人職稱：參議

姓名：林素如

出國地區：日本

出國期間：九十二年十二月十日至十四日

報告日期：九十三年二月二十六日

H³/C09301274

行政院及所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：考察日本港口管理體制及國際物流發展

頁數 19 含附件：是 否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

行政院第三組/林素如/3356-6775

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

林素如/行政院/第三組/參議/3356-6775

出國類別：1 考察2 進修3 研究4 實習5 其他

出國期間：92.12.10-92.12.14 出國地區：日本

報告日期：93.02.26

分類號/目：

關鍵詞：物流、自由貿易港區、埠頭公社、特殊公法人

內容摘要：

我國正積極推動航港體制改革，以提昇國際商港之競爭力。另為發展全球運籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，提升國家競爭力並促進經濟發展，將設置自由貿易港區。

我國航港管理體制所面臨的重要變革計有：國際船舶和港口設施保全章程之實施、工業專用港是否開放商

用之爭議、各國際商港將設置為自由貿易港區及擬成立航政局及將港務局改制為公法人。本次考察旨在經由實地訪察，並廣泛蒐集資料，深入分析日本港口管理體制、物流作業及設置自由貿易港區，並預估可能問題及因應對策，以作為推動我國航港體制變革及各國際商港設置自由貿易港區之參考。

考察日本港口管理體制及國際物流發展

目錄

壹、目的.....	1
貳、過程.....	3
參、心得.....	5
一、日本港灣法.....	5
二、日本港灣計畫之定義.....	5
三、日本港灣計畫之理念.....	6
四、日本航港體制變革情形.....	7
五、國際物流之定義.....	8
六、日本早期物流政策.....	9
七、日本近年物流策略.....	9
八、日本物流現況.....	10
九、我國自由貿易港區推動情形.....	12
肆、建議.....	15
一、港埠業務開放民營化之策略.....	15
二、港務局員工權益問題.....	15
三、港務局組織改制之方向.....	15
四、儘速成立航政局.....	16

五、海關港區作業，應配合國際物流之特性.....17

六、區內貨棧的設置，有違物流自由化的原則.....18

七、政策調整以吸引大陸地區出口貨物來台.....19

 加值轉運

八、檢討現有港埠、機場及運輸基礎設施.....19

伍、附件參考資料（如後附）

壹、目的

我國正積極推動航港體制改革，以提昇國際商港之競爭力。另為發展全球運籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，提升國家競爭力並促進經濟發展，將設置自由貿易港區。我國航港管理體制所面臨的重要變革如次：

一、國際船舶和港口設施保全章程之實施

因應國際海事組織將自二〇〇四年七月一日起，推動一九七四年海上人命安全國際公約修正案（以下簡稱海上人命安全公約）之「國際船舶和港口設施保全章程」規範。國際海事組織目前會員國數一六二國，海上人命安全公約之締約國為一四七國。我國雖非國際海事組織之會員國，惟為避免國際各國質疑我國港口設施保全，影響各國船舶不來靠泊我國港口，進而影響我國港口國際競爭力，我國港口設施保全業務，將在二〇〇四年七月一日內完成。

二、工業專用港是否開放商用之爭議

促進產業升級條例第三十七條規定：「依第二十三條編定完成之工業區內，中央工業主管機關基於政策或衡量興辦工業人之經營需要，得報請經濟部會商交通部，經行政院核定設置工業專用港或工業專用碼頭」；同條

例第三十九條規定：「工業專用港或工業專用碼頭不得供該工業區專用目的以外之使用。」，工業專用港因使用目的受限，且為使港埠資源有效利用，於建港完成後，迭有開放商用之建議。惟工業專用港開放為商用，與上開條例規定不符。工業港開放商用，無疑的將使現行公共商港貨源不足的情況更為嚴重，公共商港既已面臨工業專用港強力競爭，必須加速民營化以提升競爭力，各商港營運現況似仍有檢討改進空間。

三、各國際商港將設置為自由貿易港區

我國於九十二年七月二十三日發布「自由貿易港區設置管理條例」，本院於九十二年九月十九日發布「自由貿易港區設置辦法」。依「自由貿易港區設置管理條例」第二條規定：「自由貿易港區：指經行政院核定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制區域進行國內外商務活動之工業區、加工出口區、科學工業園區或其他區域。」，交通部正積極研訂「交通部主管自由貿易港區事業營運管理辦法」草案，該辦法已併高雄及基隆國際商港設置自由貿易港區之申設文件報院。

四、擬成立航政局及將港務局改制為公法人

為加速航港體制改革及推動「市(縣)港合一」政

策，本院已於九十一年四月八日將「港務局設置及監督條例」、「交通部組織法」第四條、第七條修正草案、「交通部航政局組織法」修正草案及「交通部航政局所屬分局組織通則」草案函送立法院審議。

本次考察旨在經由實地訪察，並廣泛蒐集資料，深入分析日本港口管理體制、物流作業及設置自由貿易港區，並預估可能問題及因應對策，以作為推動我國航港體制變革及各國際商港設置自由貿易港區之參考。

貳、過程

本次訪問日本，於十二月十日出發，十二月十四日返抵國門，前後計五日。行程如下：

- 一、十二月十日：啟程，自台北前往日本東京。
- 二、十二月十一日：參訪東京港。
- 三、十二月十二日：自東京至橫濱。
- 四、十二月十三日：參訪橫濱港。
- 五、十二月十四日：返抵台北。

參、心得

一、日本港灣法

日本主要港埠為市營港，碼頭分為公用及出租兩種，公用碼頭由市政府經營，出租碼頭是由政府所推動設立財團法人機構「埠頭公社」(Port Development Co.)負責建造、維護、改良及出租，政府不直接參與。而出租碼頭裝卸業務則由承租公司自行承作，或委託其他碼頭裝卸作業公司承作。

日本港灣法中明訂港埠裝卸、運送、倉儲等業務為屬民間經營之業務，港灣局不得妨礙其正常營業，並不得與民爭利經營此種業務，因此其貨物裝卸是採民營。

港灣法制訂於一九五〇年，港灣法制定前，港灣國營或委任經營，但在戰後，基於民主立場，將港灣之開發、管理、營運全交由與其最具直接利害關係之地方所有，但考量日本為一島國，在對外貿易及國內海上運輸上港灣之重要地位，亦為國民經濟之基礎，因此港灣設施之整備，國家應給予協助，費用負擔或補助，而其條件則需確保建造完成之設施，必須具公共性，其重要港灣計畫由國家來審查及檢討。

二、日本港灣計畫之定義

所謂港灣計畫為對港灣之開發、利用、維護以及相鄰地區之保全相關政令所決定事項之計畫。其政令有下列五種：

- (一) 港灣之開發、利用，維護及港灣鄰近地區之保全原則。
- (二) 港灣之裝卸貨物量、旅客數及其他設施之能量相關事項。
- (三) 水域設施、繫留設施及其他港灣設施之規模及配置相關事項。
- (四) 港灣環境之整備及保全相關事項。
- (五) 其他港灣之開發、利用、維護及港灣相鄰地區之保全相關事項。

三、港灣計畫之理念

- (一) 由於地區居民為港灣之主人，因此港灣負責地區開發之重責，並以促進地區開發及振興地區產業之地點進行港灣之開發利用，港灣與地區發展關係緊密。
- (二) 日本的港灣不僅為交通之轉運站，更具備物流、生產、生活之功能，更將其視為國土空間，特別是在海岸地區高度利用之據點加以開發。
- (三) 日本港灣的開發理念係將港灣視為地區發展之重要基礎，港灣不僅考量交通面，更考慮產業及生活

面，以促進地區經濟社會發展來考量，港灣為綜合地區開發之一環，同時，為實現理想國土利用計畫，以公共投資建設為主，進行開發活動。

四、日本航港體制變革情形

- (一) 日本較大的國際商港在一九八〇年代以後陸續都設有「埠頭公社」以取代「公團」(一九八〇年代以前屬於地方政府的一種碼頭建造與營運的公共團體，其碼頭建設金100%來自各級政府)建造營運碼頭業務。「埠頭公社」，是半官半民的財團法人，為一種公法人(Public Corporation)組織，例如，在橫濱港的(財團法人橫濱埠頭公社)(Yakohama Port Development Public Corporation)，一九八一年成立，專門負責外貿(營利)碼頭之建設與經營；除此之外還有東京港埠頭公社(一九八一年成立)、大阪港埠頭公社(一九八一年成立)、神戶港埠頭公社(一九八一年成立)、名古屋港埠頭公社(一九九三年成立)。
- (二) 將碼頭分為公用碼頭、貨主碼頭和埠頭公社碼頭。其中具公益性與社會性公用碼頭由中央和地方政府共同投資建造，各負擔50%的資金，歸地方政府的港灣局管理；具私益性的主碼頭則由企業主自行籌措資金建設與使用；而較具營利性的埠頭公社碼頭則由埠頭

公社自行負責籌措金建設與經營管理。

- (三) 二〇〇一年開始，將現行一府一會二十一省廳的政府組織體制變革為一府一會十二省廳，其中運輸省與建設省、國土廳、北海道開發廳合併改成國土交通省。

五、「國際物流」之定義

日本市來青也教授(1989年)認為，國際物流係指在跨國性之生產消費活動下，將有形與無形之一切經濟財，從供給者到需求者，有效的克服時間與空間的隔閡之物理性經濟活動，其具體活動是由包裝、搬運、運輸、保管與通訊等所組成。而鈴木曉教授(2001年)則謂物流乃由運輸、保管、裝卸、包裝、流通加工及資訊等要素所組成，運輸為物流之主要機能，運輸以外的係屬附帶性機能，因此國際運輸即為國際物流之主要機能。美國物流管理協會(Council of Logistics Management CLM)於1998年將物流定義為供應鏈程序之一部份，並專注於物品、服務及相關資訊方面，從起源點到消費點做有效流通及儲存的企劃、執行與控管，以達成顧客的需求。中華民國物流協會則將物流定義為「乃因產業、社會、國家等之結構及其相關商業交易活動促使『物的流動』，此種物品的實體流通活動的行為，透過管理程序有效結合倉儲、運輸、裝卸、包裝、流通加工、資訊等相關物流機能活動，以創造價值、滿足顧客、企業、產

業、社會及國家之策略性需求者」。

六、日本早期物流政策

日本係屬亞洲地區高度發展物流之國家，由內閣轄下之運輸省負責推動物流政策之執行。西元一九九六年橋本內閣之「經濟改革及創造計畫」，擬訂「總合物流施策大綱」，重點在整合基礎建設，除港口及機場設施外，並興建港灣與都市商圈之道路網及連結鐵路系統，採國際規格化標準，日本全國各地之灣港道路已充分發揮運輸功效。其次在法令限制上鬆綁，逐漸放寬對物流業務之管制，開放自由競爭。

七、日本近年物流策略

西元一九九九年設置物流委員會，提倡「3E 物流政策」。所稱 3E 物流係指：效率的 (Efficient)、環保的 (Environment-friendly)、電子的 (Electronic) 物流。係針對日本產業結構及人民生活習性之變遷，避免地球暖化現象日趨嚴重而擬訂：其具體措施如下：

(一) 建置物流情報系統

宣導廠商建立供應鏈 (Supply Chain) 管理制度，並由運輸省於二〇〇〇年十二月六日提出建置「物流總合情報提供系統」方案，擬結合卡車、鐵路、內陸海運之物流情報，提高運輸效率。

(二) 推動國內物流電子資料交換系統 (Electronic Data Interchange : EDI)

由政府與民間共設「物流 EDI 中心」，採用國際標準資訊，使民間企業能上線立即交換電子資訊，此項系統可大幅減少物流業者在貨物運送交接之過程中，文書單據上所耗費之龐大時間與人力成本，並可降低資訊交流上錯誤之機率，貨主亦可透過此系統，追縱貨物之流向，掌握貨品送達時間與數量之正確性。

(三) 國際航空貨物運送情報

由航空業者共同使用「貨物運送系統」(Cargo Comminute System : CCS)，有效掌控國際間航空貨運情報，亦可提供貨主追蹤貨物之流向，掌握貨品運送時間與數量之正確性。

(四) 放寬港灣運送業之管制

西元二〇〇〇年十二月修法廢止「港灣運送事業」之特許制度，解除九主要港口運送業之申請限制，逐步檢討經營倉庫業及運送業限制的規定，並減少對貨運輸送事業之運費與規費管制，促進市場自由競爭，提高運送與倉儲業之服務水準。

八、日本物流現況

全國設置二十多個輸入促進區 (Foreign)，位於港口及機場附近，結合報關、倉儲、運輸業等進口服務事

業於促進區，除提供減稅優惠及低利融優惠外，更提供展覽場、會議中心等配套設施，便利物流推動。

西元二〇〇一年日本政府組織改造後，將運輸省、建設省、國土廳及北海道開發廳共同合併為「國土交通省」，持續推動各項物流服務。此外開發琉球那霸地區為自由貿易區，結合保稅地區、保稅場所及保稅工廠於一體，外國貨物進出自由，手續簡便，區內免徵關稅、消費稅。並享有所得稅或其他稅捐之減免及低利融資優惠。

日本有鑑於物流需求之高度化及多樣化，並為了因應業者對於物流之需求，以及了解貨運承攬業日益升高之重要性，故於一九九〇年將以往依各種運送業分別制定承攬運送之法規，統整簡化制定了貨物承攬運送事業法。並將承攬運送人介入運送部分獨立一章予以規範，稱之為利用運送。一般將此法與貨物自動車運送事業法統稱為物流二法。二〇〇二年日本為使物流事業更易拓展，物流市場更加活絡，以及物流服務整體更有效率化及多樣化，而將貨物承攬運送事業法中之承攬運送部分刪除，僅留下所謂之利用運送部分，同時將該法改為貨物利用運送事業法，並增加貨物包裝、保管、分類等作業之安全規範，以利實務之運作。該法亦已於二〇〇四年四月開始施行。日本對於物流相關法規之統合彙整規範，值得我國參考。

九、我國自由貿易港區推動情形

(一) 為發展全球運籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，提升國家競爭力並促進經濟發展，我國於 92 年 7 月 23 日發布自由貿易港區設置條例，該條例第三條第三款規定：「自由貿易港區：指經行政院核定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制區域進行國內外商務活動之工業區、加工出口區、科學工業園區或其他區域。同條第三款規定：「毗鄰：指下列情形之一者：（一）與國際航空站、國際港口管制區域土地相連接寬度達三十公尺以上者。（二）土地與國際航空站、國際港口管制區域間有道路、水路分隔，仍可形成管制區域者。（三）土地與國際航空站、國際港口管制區域間得闢設長度一公里以內之專屬道路者。」；第六款規定：「國際港口：指國際商港或經核定准許中華民國船舶及外國通商船舶出入之工業專用港。」

(二) 交通部研訂相關子法

自由貿易港區設置管理條例第十四條規定：「申請經營自由貿易港區事業，應提具營運計畫書、貨物控管、貨物通關及帳務處理作業說明書，連同相關文

件，向自由港區管理機關申請入區營運許可。前項事業申請入區籌設及營運許可應具備之資格、申請程序、檢附之文件、各項營運控管作業、帳務處理、撤銷、廢止營運作業及其他應遵行事項之辦法，由原選定自由港區管理機關之中央目的事業主管機關定之。」，交通部已將基隆港及高雄港自由貿易港區之申設文件報請行政院審議，該部亦正上依上開規定研訂「交通部主管自由貿易港區事業營運管理辦法」草案，正送請本院審議中，該辦法經行政院核定後，各國際商港、機場即依上開規定向交通部申請設置為自由貿易港區。

(三) 自由貿易港區之土地

由上述規定得知自由貿易港區之土地，其區位應符合下列各款要件：

1. 位於國際航空站、國際港口管制區域（以下簡稱海空港管制區）內者。
2. 位於海空港管制區外，且與海空港管制區相連接寬度達三十公尺以上者。
3. 位於海空港管制區外，因道路或水路穿越而與海空港管制區分隔，得以專屬通道連接，並與海空港管制區結合形成整體管制區域者。
4. 位於海空港管制區外，與海空港管制區間得闢設長度一公里內之專屬道路連接，且該專屬道路無其他聯外

出口者。

5. 位於海空港管制外，與海空港管制區間，能運用科技設施進行周延貨況追蹤之工業區、加工出口區、科學工業園區或其他區域者。

肆、結論與建議

一、港埠業務開放民營化之策略

- (一) 港埠設施出租期限：需要承租者投資愈多設施的碼頭，租期宜愈長，反之港埠機構若已配足足夠之設施，承租者可投資設施部分愈少時，租期可較短。
- (二) 船舶貨物裝卸承攬業限制家數做法需設定期限，之後開放自由競爭以回歸市場機制。
- (三) 政府有義務維持港埠產業之公平競爭。為達競爭之公平，縱使在港埠產業的特性下會出現寡佔或因規模經濟所出現的自然獨占情形，政府港埠監督機構仍應扮演建立適當的市場競爭機制角色。

二、港務局員工權益問題：

港務局已朝公法人方向改制，該制度並不需要太多人力，所以港務局組織變革時對於港務局人員需有適當之處理，除了留任在港務局公法人的人員外，其他人員移轉至其他相關海事單位或政府機關服務，移轉後員工權益皆不變。為加速港務局民營化，交通部宜加速研擬鼓勵員工自願退休或離職的相關措施。

三、港務局組織改制之方向

未來航政局成立後，主管航政監理及港埠行政業務（商港政策、全國性商港整體規劃建設、法令及航路標

識等)，航政與港政交由航政局負責後，港務局負責港埠資產管理與經營，以目前的行政組織制度下，對於港口商業化業務經營並不適合，因為在行政體制干預下，港務局無法以商業、企業或公司角度來評估經營績效，在各國公營港埠朝向企業化的經營趨勢下，在航政局成立後，我國國際商港港務局組織架構及性質也宜有所改變。本院已於九十一年四月八日將「港務局設置及監督條例」草案函送立法院，透過立法規定公法人之地位、權利、義務及限制，港口管理與經營的最高權力機構是委員會。透過立法使得該組織可以不受政府的審計、採購、人事、預算法令限制。

四、儘速成立航政局

本院於九十一年四月八日函送「交通部航政局組織法」修正草案，請立法院審議。該局規劃的方向為建立現代化航港管理體制，改組港務局為企業經營體，以全面提升港埠經營競爭力，亦是交通部繼續推動完成各國國際商港碼頭工人僱用制度合理化及棧埠裝卸作業民營化後，下階段航港體制改革之任務重點。規劃方案建議：

(一)、組織：

未來配合交通部航政局之成立，各國國際商港成立航政分局，分工辦理航政、港政業務。至於各港業務則建置為「市(縣)港合一機制之特殊公法人」，以「共同參與、共同分享」理念，負責港

埠業務之經營管理。

(二)、業務劃分：

交通部負責航港發展計畫、航線、費率、海事案件等核議及監督事項；航政局負責航政、港政業務，包括船舶、船員、海事、全國性整體港埠政策與法令、港埠監督等事項；各港特殊公法人負責各商港區域內之土地及港埠設施規劃、建設、經營、管理及安全等事項。

(三)、人力調整：

現有航政司人員隨同業務移撥、歸屬於海空運司及航政局，各港務局人員則分別移撥至航政局、航政分局及各特殊公法人；各港務局改制前繼續推行遇缺不補措施，「各港專案鼓勵員工提前退休或資遣處理要點」核定後，加強人員精簡措施，以應改制後競爭力提升。

五、海關港區作業，應配合國際物流之持性

自由貿易港區設置管理條例第十九條規定，海關對自由貿易港區事業之自主管理事項，得設置聯合查核小組，不定時不定點進行電腦連線查核以及現場實際查核或盤點。此項查核權利原則上應僅適用於經通關後之「境內關內」貨物，為避免廠商走私舞弊遂賦於海關查核檢查權。然而自由貿易港區內之貨物流通屬於「境內

關外」概念，既已實施電腦連線之通報制度，且貨物又尚未通關又何來之「走私」概念，且採不定時現場查核盤點勢必影響貨物流通效率，徒讓廠商浪費多餘且不必要之物流成本，海關對自由貿易港區內事業所實施之查核盤點，實與境內關外概念之自由精神有違。

六、區內貨棧的設置，有違物流自由化原則

自由貿易港區貨物通關管理辦法中之規定，自由貿易港區內將設置港區貨棧，其主要目的是讓海關便於查核進出自由貿易港區內之貨物，除了符合進出口貨物查驗準則第九條第一項之貨物即鮮貨、易腐物品、活動物、植物、有時間性之新聞及資料、危險品、放射性元素、骨灰、屍體、大宗及散裝貨物以外，或符合同條第二項所規定之廠商，並具備與自由港區門哨貨物動態資料庫電腦連線設備、海關核可之倉儲及查驗貨物所需設施者外，其餘不論進口、出口、轉運等國際貨物，均應先進儲自由貿易港區貨棧，等海關進一步訊息後才可放行。廠商並無法自港口卸貨後，直接將貨物運至所屬倉庫或指定地點，反而必須先進儲貨棧，再向海關通報提領，前後多出之冗長關務管制程序，將影響貨物流通效率甚鉅。

七、政策調整以吸引大陸等地區出口貨物來台增值轉運

穩定的貨源為運籌作業發展的基礎與成長的契機，從貨物流通觀點觀之，爭取亞太地區輸出全球其他經濟市場及全球其他經場輸入亞太地區的轉運貨源應為未來開發國際貨源的主要標的，惟國內面臨亞太地區各主要機場港埠的競爭加上中國大陸市場開放未來將在全球供應鏈中扮演核心角色，輔以上海港等海港埠的崛起，國內在國物流上的競爭優勢將可降低，必須由專業化的加值物流作業服務整合於不同商品供應鏈架構中，以優異的加值物能力吸引貨物來台轉，以創造台灣在國際物流運籌上發展機會。

八、檢討現有港埠、機場及運輸基礎設施等

除了物流產業界整合發展之努力，政府應更重視物流發展對於國家競爭力之貢獻，掌握物流的優勢將可提升台灣國際地位及在國際貿易中扮演舉足輕重的角色。因此，必須從物流效率化的觀點及前瞻理念，檢討整合港埠、機場、運輸基礎設施、物流作業用地、通關作業、稅賦等相關物流產業發展環境，並應用資訊科技建置全方位智慧化作業環境與標準化電子資料交換機制，使有形的物流與無形的資訊流充分結合，展現實質物流作業效率。

參考文獻

- 一、「全球運籌發展計畫」，行政院經濟建設委員會八十九年十月四日提經行政院第二七〇一次院會通過。
- 二、笠島勝治，「日本國際物流及港灣政策之發展與展望」，「由日本經驗談台灣發展全球運籌管理研討會」論文集，行政院經濟建設委員會，九十年七月十日。
- 三、國立台灣海洋大學航運管理研究所，「航港體制變革中港務機關定位與組織之研究」，交通部委託研究報告，九十年七月。
- 四、國立台灣海洋大學航運管理研究所，「外國港埠民營化實例之研究」，交通部委託研究報告，九十年七月。
- 五、國立台灣海洋大學港埠與物流規劃研究室，「交通部基隆港務局特殊公法人組織架構與經營管理之研究」，交通部基隆港務局委託研究報告，九十年九月。
- 六、陳其華，「國際物流運籌發展現況之研究」，行政院及所屬各機關出國報告，九十年十二月。
- 七、曾國雄、于惠蓉、曾文瑞，「自由化、國際化下我國國際物流相關法規之檢討」。
- 八、楊幼文，「日本國港建設與發展狀況考察報告」，行政院及所屬各機關出國報告，九十年二月九日。

- 九、資誠企業管理顧問股份有限公司，「自由貿易港區運作實務之探討—以荷蘭、新加及香港為例」，行政院經濟建設委員會法協中心委託研究報告，九十一年七月十二日。
- 十、資誠企業管理顧問股份有限公司，「全球運籌相關租稅制跨國之研究及評估計畫」，行政院經濟建設委員會法協中心委託研究報告，九十年十月二十九日。