

郵政物流園區聯外交通課題及因應建議

Chunghwa Post Logistics Park External Transportation Issues and Response Suggestions

運輸計畫及陸運組 張舜淵 呂怡青 歐陽恬恬

研究期間：113 年 4 月至 113 年 12 月

摘要

中華郵政股份有限公司基於發展物流業務長期需要，並配合行政院推動華文電子商務發展行動計畫，以郵政現代化物流中心為核心，遷建臺北與桃園郵件處理中心，並設置物流中心、資訊中心、營運中心及工商服務中心，建置全方位郵政物流園區，以整合商流、物流、金流及資訊流功能，有效連結整合我國都市消費物流、區域轉運物流及國際運籌物流，發展整合型物流產業。

本報告盤點郵政物流園區聯外交通課題及相關改善計畫，並對園區營運提出交通因應建議。

關鍵詞：

郵政物流園區、聯外交通

郵政物流園區聯外交通課題及因應建議

一、郵政物流園區區位及周邊發展情形

郵政物流園區面積 17.14 公頃，開發內容如圖 1 所示，設置有物流中心、北臺灣郵件處理中心、資訊中心、營運中心及工商服務中心。

園區位置及周邊發展如圖 2 所示。其位於桃園市龜山區境內(大坪頂地區)，屬於變更林口特定區(配合辦理「改善庶民生活行動方案-機場捷運沿線站區周邊土地開發-A7 站區開發案興辦事業計畫」)[1]範圍，地處國道 1 號林口交流道南側、林口台地東側邊陲，鄰近桃園市與新北市邊界，往南 1.4 公里可達機場捷運 A7 站，往西 2.6 公里可達機場捷運 A8 站。

機場捷運 A8 站周邊土地已開發多年，人口及產業進駐密集，設有林口長庚醫院、林口工業區、長庚醫護社區、華亞科技園區。機場捷運 A7 站東側及南側有合宜住宅、國立體育大學及長庚大學。此外，A7 站區開發範圍內，致茂電子、順達科技等公司將於本區設置營運總部、廠辦及科技研發中心，亦有零星住宅大樓興建、完工。



圖 1 園區開發內容

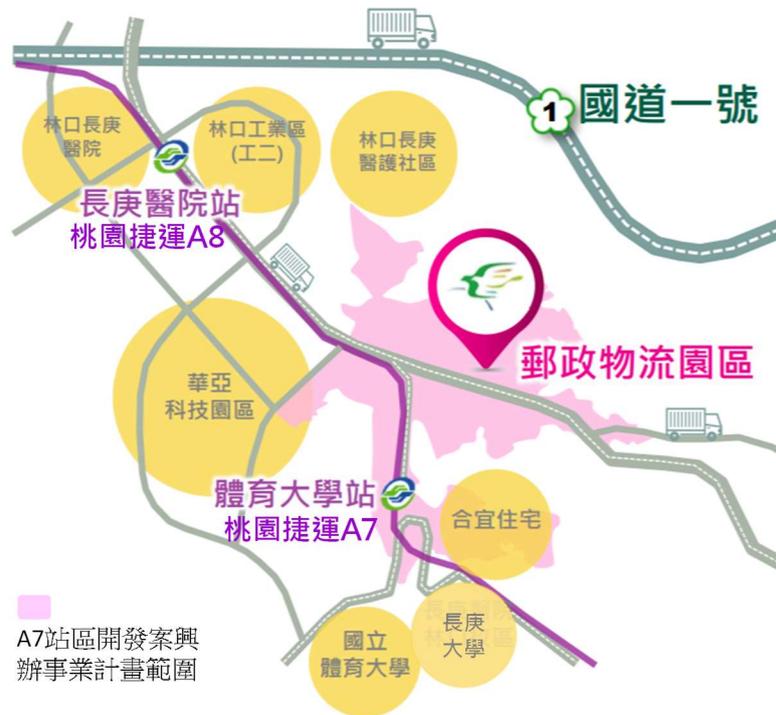


圖 2 園區區位及周邊發展情形

二、園區交通動線

園區交通動線詳圖 3 所示，以下分別就聯外主要動線及地區主要道路進行說明。

1. 聯外主要動線

園區距國道 1 號林口交流道約 3 公里，大型郵務車、貨車收寄郵件及包裹均透過國道 1 號對外聯絡，國際航空進出口郵件，再透過國道 2 號至桃園機場貨運站。

國際水路郵件仍維持在基隆(基隆港)處理，若未來移至臺北港，園區可透過國道 1 號轉台 64 線至臺北港，或以市道 105 線做為替代道路。

2. 地區主要道路

園區周邊主要地區道路如圖 4 所示。園區車輛進出主要透過南側 40 米寬文桃路進出，往東續行至壽山路可至新北市新莊區，往西則連接文化一路。

文化一路往北可至國道 1 號林口交流道，往南至文青路銜接青山路可達新北市新莊區或再續行至振興路可達桃園市龜山區台 1 線。



圖 3 園區交通動線



圖 4 園區周邊主要地區道路

文化一路及文桃路為橫貫桃捷 A7 站區開發範圍之東西及南北向道路，雙向布設 6 車道。

壽山路、青山路及振興路為進出林口台地之道路，因此均為坡度路段。壽山路因臨山壁及河谷，坡度大、彎道多，雙向僅 2 車道，且限高 2 米。青山路雙向 4 車道、限高 2 米，且於長庚大學北側路段，坡度大並有反曲線急彎。振興路雙向 4 車道，臨體育大學路段坡度大。

文青路因匯集合宜住宅及青山路車流，於文化一路-青山路之間約 150 公尺長之路段，以標線劃設雙向 7 車道。各道路之幾何資料彙整如表 1 所示。

表 1 園區周邊地區道路幾何配置

道路名稱	路段	分隔設施	車道配置	備註
文桃路	文化一路-壽山路	實體分隔	雙向 6	
文化一路	文桃路西側	實體分隔	雙向 6	
文化一路	文桃路-振興路	實體分隔	雙向 6	
壽山路	文桃路-新北大道七段	標線分隔	雙向 2	限高 2 米
青山路	文青桃-中山路	實體分隔	雙向 4	限高 2 米
振興路	文化一路-東方球場路	實體分隔	雙向 4	
文青路	文化一路-青山路	標線分隔	雙向 7	

三、園區交通課題

1.現況交通瓶頸

園區主要透過國道 1 號、國道 2 號對外聯絡，收寄國內外郵(貨)件包裹。國道 1 號北部路段及國道 2 號往桃園機場方向，尖峰時段雖有車多壅塞情形，然而以遷建臺北與桃園郵件處理中心至郵政物流園區而言，面臨之國道 1 號、國道 2 號聯外動線瓶頸一致，主要交通課題在於園區進出國道 1 號之林口交流道及園區周邊之地區道路。

國道 1 號是林口特定區唯一之高快速公路，而林口交流道係該地區唯一進出國道 1 號之交流道，服務新北市林口區、桃園市龜山區約 30 萬居民。隨著地區醫療、科技、影視、居住及遊憩等大型開發迅速發展，人潮及車流又大量引入，使得每年進出林口交流道的交通旅次大幅成長至 6,000 萬輛次，為全國交流道最高[2]。國道在此區段雖已設置林口 A、B 交流道分散車流，惟此簡易型交流道於尖峰時間已無法消化龐大車流，

上下班及尖峰時段常產生嚴重壅塞，不僅影響國道 1 號主線服務水準，鄰近交流道之地區道路亦有交通壅塞現象。

園區交通動線平日上下午尖峰路況如圖 5 所示。各主要動線路況說明如下：

(1)國道 1 號林口路段

尖峰時段，國道 1 號林口路段以北容易車多壅塞，且北上壅塞路段比南下長，下午尖峰更由泰山轉接道往南回堵至林口路段，壅塞情形較上午嚴重。

(2)文化一路(園區往來林口交流道路段)

園區往林口交流道方向，文化一路於 6:40 開始車多，7:10~8:05 於入口匝道回堵至文化一路與復興二路口，車陣長達近 1.5 公里，而後逐漸疏解，至 8:40 文化一路暢通，但北上國道路段仍壅塞至 9:30 舒緩為車多。而文化一路臨近林口長庚醫院路段，於 9:40 又開始湧現車輛至 13:20 車隊長時間蔓延至文昌五街，而後短暫暢通，至 14:20 又出現車流並持續至下午尖峰，17:00~18:50 間車隊亦於入口匝道回堵至復興二路口，而後逐漸疏解。

相對於園區往林口交流道方向文化一路長時間車多壅塞，林口交流道往園區方向，文化一路僅於 7:40~8:50 臨近林口長庚醫院路段車多並偶有壅塞情形。

(3)壽山路

壽山路往新莊方向，上午 7:10 於新北大道七段路口開始車多，8:25~8:40 車隊往上游回堵 760 公尺，至 9:55 車隊消散。下午 15:25 於新北大道七段路口開始車多，17:10~17:40 車隊往上游回堵 900 公尺，至 19:25 車隊消散。

另上午尖峰壽山路銜接文桃路段坡度較陡、下午尖峰文桃路銜接壽山路路段因車道縮減，車速下降。

(4)青山路

青山路往新莊方向，上午 6:40 於新北大道七段路口開始車多，7:10~8:50 車隊往上游回堵 500 公尺且有部分路段壅塞，至 9:40 車隊消散。下午 16:40 於臨近新北大道七段路段開始車多，17:40~18:10 車隊往上游回堵 750 公尺且有部分路段壅塞，至 19:25 車隊消散。

另上午尖峰，青山路於銜接文青路口之長陡坡路段車多。

(5)其他路段

下午尖峰，振興路往華亞三路口車多；文化一路及文青路口臨近路段亦偶有車多之情形。

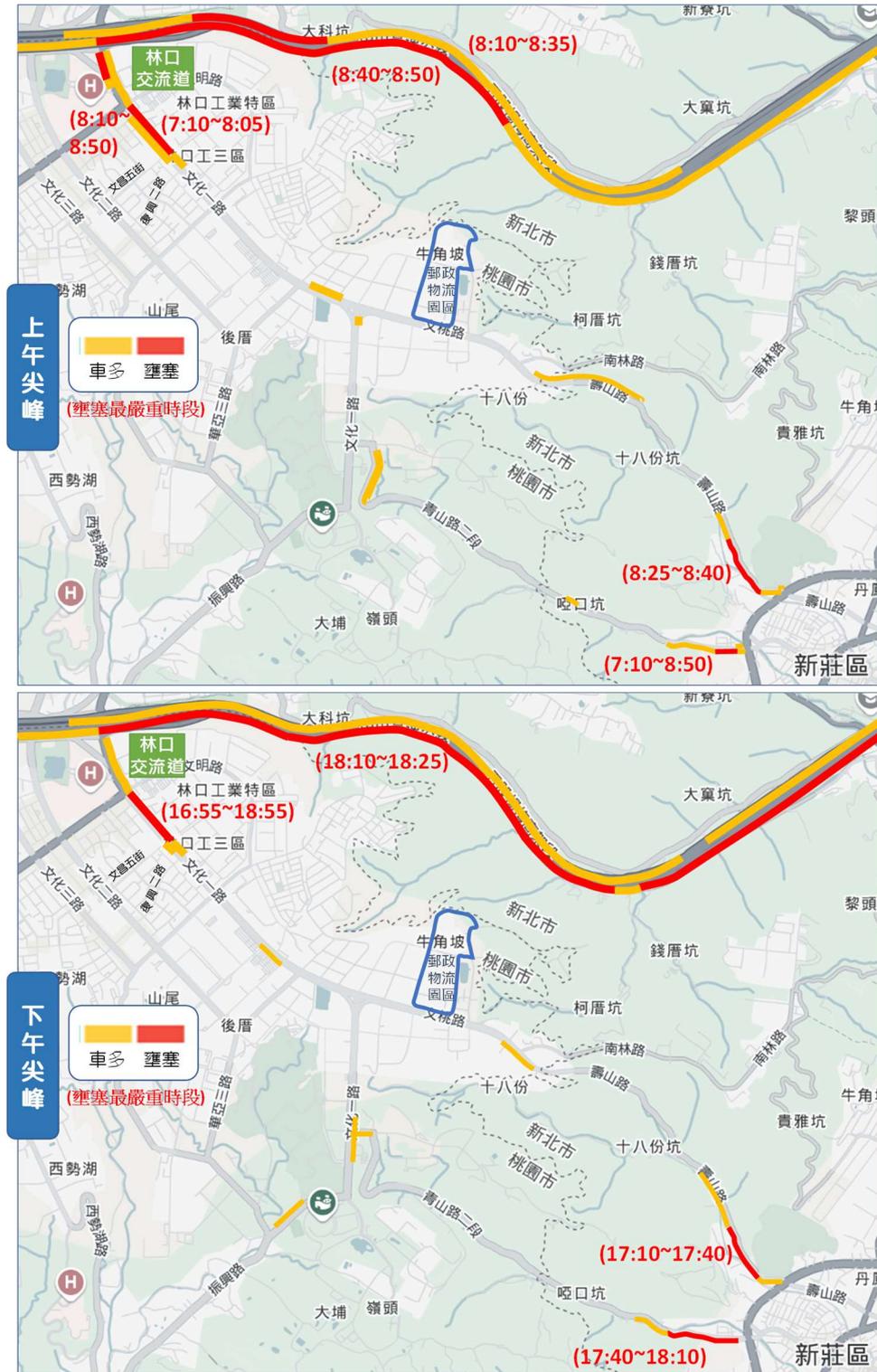


圖 5 平日園區交通動線路況

2.營運後交通課題

(1)員工

郵政公司已就「郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫」[3]、「郵政物流中心新建工程」[4]、「北臺灣郵件作業中心及訓練中心新建工程」[5]提送交通影響評估報告書，並經桃園市政府審查通過。依交評報告所載，郵件中心、資訊中心及物流中心員工分別有 2,000、50、1,000 人，平日採三班制上下班，另亦估算營運中心及工商服務中心之員工與顧客數，分析進出園區之員工與顧客數量如表 2~表 4 所示。

由於現況交通瓶頸，主要為平日上下午尖峰時段離開園區方向之文化一路-林口交流道-國道 1 號北上路段，以及壽山路及青山路往新莊方向，容易車多壅塞。對照表 2~表 4 營運後進出園區之員工與顧客數量，郵件中心、資訊中心及物流中心於上午 7~9 時離開、郵件中心與資訊中心於 18~19 時離開，以及營運中心與工商服務中心於昏峰離開，往臺北及新莊方向之員工，適逢道路車多壅塞時段。而工商服務中心昏峰離開之顧客數亦多，惟顧客來源應多屬周邊住商及廠辦民眾，可透過地區道路疏散。

表 2 郵件中心與資訊中心進出員工數

進 入	時段	07:00~08:00	17:00~18:00	00:00~01:00
	人數	684	683	683
離 開	時段	08:00~09:00	18:00~19:00	01:00~02:00
	人數	683	684	683

資料來源：[3]及本報告整理。

表 3 物流中心進出員工數

進 入	時段	06:00~07:00	14:00~15:00	22:00~23:00
	人數	462	462	76
離 開	時段	07:00~08:00	15:00~16:00	23:00~24:00
	人數	76	462	462

資料來源：[4]

表 4 營運中心與工商服務中心進出員工與顧客數

人次		晨峰	昏峰
進 入	員工	624	154
	顧客	20	1,002
離 開	員工	0	624
	顧客	20	1,002

資料來源：[3]及本報告整理。

(2)郵(貨)件

園區之郵件運輸，因壽山路及青山路受路幅與車輛高度限制，新莊鄰近地區郵件尚可以使用小噸數車輛藉由壽山路及青山路運輸；北桃園可使用振興路，除此之外，其他地區之郵件及物流中心皆需藉由國道 1 號運輸。而在運輸時段上，郵政公司於官網登載之「郵政物流園區案件釋疑 1101216」文件說明[6]，郵政公司車輛進出尖峰時段與一般上、下班時段不同，絕大部分為晚上 11 點至凌晨 4 點，而物流中心之進貨時間大部分為晨間，且月台數量規劃有三百多個，進場後應可馬上作業，原則上園區貨車將與尖離峰時段錯開。

然依交評報告所載，進出物流中心及郵件中心之貨車數(如表 5、表 6 所示)，郵件中心於晨峰仍有 144 輛貨車離開園區，適逢文化一路往林口交流道方向車多壅塞時段。

(3)地區開發衍生交通量

交評報告分析，隨著 A7 站區開發範圍之土地開發及人口進駐增加，平日尖峰道路服務水準受到影響，特別是文化一路近林口交流道之路段及路口，交通負擔更重。

表 5 物流中心進出貨車數

時段	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12
進入	0	0	0	0	0	0	0	0	30	35	35	35
離開	0	0	0	0	0	0	5	5	5	15	20	20
時段	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
進入	30	35	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0
離開	20	20	20	20	20	15	10	10	20	20	20	15

資料來源：[4]

表 6 郵件中心進出貨車數

	車種		貨櫃車	大貨車	小貨車	合計
	總車輛數		2	452	272	726
	旅次方向	比例	尖峰小時進出貨車數			
晨 峰	進入	4%	0	18	11	29
	離開	20%	0	90	54	144
昏 峰	進入	14%	0	63	38	101
	離開	3%	0	14	8	22

資料來源：[5]

四、相關交通改善計畫

1. 聯外主要動線

(1) 國道 1 號林口交流道改善工程

本工程刻正施工，預計 116 年 6 月通車，為對園區聯外最有直接幫助之改善工程，改善內容如圖 6 所示，包括：

- ◆ 新增林口 A 交流道南出左轉高架匝道，跨越文化一路及國道 1 號主線後於桃園側銜接復興街及文化一路內側，並於原南出匝道外側新增 1 右轉車道。
- ◆ 於新北側八德路與文化一路三角地帶，新增林口 A 交流道北入匝道，與林口 B 北入車道匯集後匯入主線。
- ◆ 林口 A、B 交流道南出南入及北出北入，以箱涵立體化改善，避免車輛交織。

(2) 國道 1 號甲線計畫

桃園國際機場、貨運園區及自由貿易港區之對外聯繫道路主要依賴國道 2 號、台 4 線及市道 108 線，各級道路由於可改善程度有限、需求又不斷增加，導致交通服務水準日趨惡化。因此，於桃園機場北側新闢國道 1 號甲線，將國道 1 號及台 61 線快速公路相銜接建構更完備之區域路網。

國 1 甲路線如圖 7 所示，預計 118 年 3 月通車後，航空郵(貨)件可由國道 1 號續接國 1 甲進入桃園機場貨運站。



圖 6 國道 1 號林口交流道改善工程內容

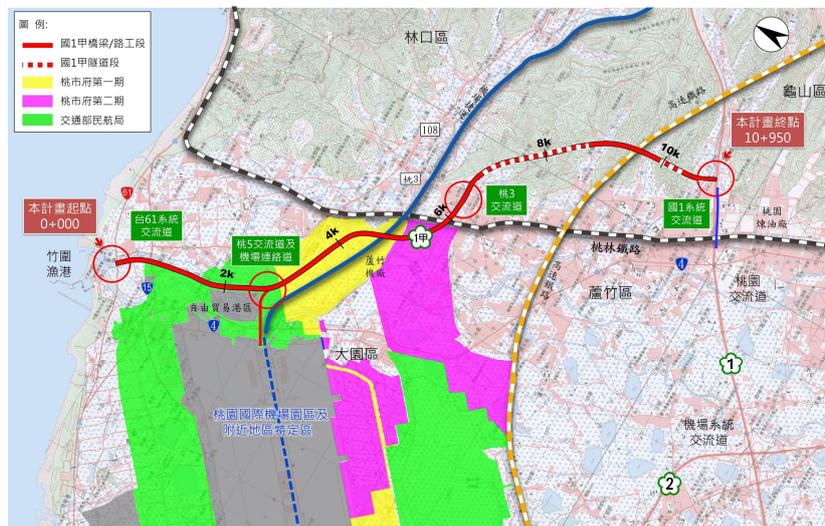


圖 7 國 1 甲路線示意圖

2. 周邊地區道路

周邊地區道路之改善雖對園區郵(貨)件之長途運送無直接影響，然可加強地區道路間之聯通串接，可做為員工或顧客往來園區之路線，相關計畫說明如下。

(1) 道路瓶頸改善

桃園及新北市政府辦理多項道路瓶頸改善工程，以疏導地區內之住宅及廠辦車流、避開主要道路之尖峰壅塞，相關改善計畫位置如圖 8 所示。



圖 8 地區道路改善位置

(2)文化一路至青山路道路新闢工程

因應桃捷 A7 站近年人口發展迅速，文青路於文化一路及青山路口壅塞嚴重、尖峰時刻車流回堵之情形，桃園市政府辦理「龜山區文化一路至青山路道路新闢工程」，規劃由振興路與文化一路路口打通銜接至青山路，以分流新莊往返龜山(華亞科)之車流，疏解文青路交通壅塞問題，如圖 9 所示。

(3)文化二路延伸至文青路

文化一路穿越 A7 站區開發範圍，隨著未來 A7 站區開發，其衍生交通量將集中於文化一路，因此於「變更林口特定區計畫(配合工五工業區產能提升計畫-工五工業區擴大放案)案」[7]劃設 25 公尺寬都市計畫道路，將文化二路延伸至文青路，以分流文青路合宜住宅及青山路經文化一路往林口之車流，如圖 10 所示。

(4)新北市 105 市道拓寬改善工程

市道 105 線為聯絡林口區與八里區之重要道路，往北可銜接台 64 線、台 61 線及台 15 線，往南可聯絡國道 1 號林口交流道及機場捷運。惟 105 市道目前路幅僅 7 至 10 公尺，路線蜿蜒多處連續彎道，平均縱坡達 11%，通行車種又以大型車輛居多，致常有大型車輛侵占對向車道情況發生，除了使行車速率受限外，亦有影響行車安全疑慮，

爰辦理拓寬改善。

由於郵政公司之國際水路郵件目前仍維持在基隆(基隆港)處理，因此本計畫之改善對園區郵(貨)件運輸路線影響不大。然若未來國際水路郵件移至臺北港，園區可透過國道 1 號轉台 64 線至臺北港，或以市道 105 線做為替代道路。

新北市 105 市道拓寬改善工程分 3 期辦理，如圖 11 所示，說明如下：

- ◆ 第 1 期「新北市林口區 A3 計畫道路新闢工程」：林口文化北路至林口高爾夫球場改線、拓寬為 40 米道路，由內政部國土管理署辦理工程發包及施工，113.1 開工，預計 115 年通車。
- ◆ 第 2 期「新北市 105 市道改善蜿蜒路段新闢道路工程」：新闢環型高架橋梁減緩道路坡度，113.8 新北市府獲內政部生活圈道路建設經費補助，刻正進行經費審議程序及工程招標作業。
- ◆ 第 3 期「新北市 105 市道八里端平面道路改善工程」：規劃中。

(5)持續進行交通管理改善

桃園市政府將視 A7 站區開發廠商與居民進駐情形，滾動檢討增設/調整公車站位及路線、增加 YouBike 站點，及調整號誌時制。



圖 9 文化一路至青山路道路 新闢工程示意圖



圖 10 文化二路延伸至文青路示意圖



圖 11 新北市 105 市道拓寬改善工程示意圖

3.地區聯外交通規劃

(1)北桃快速道路

國道 1 號穿越林口台地，是林口特定區唯一之高快速道路，除此之外，國道 3 號至台 61 線之間，因林口台地橫互期間，目前並無其它快速道路等級以上之聯外道路。因此桃園市政府交通局於「桃園整體運輸規劃暨分期發展計畫」[8]提出北桃快速道路 2 個路廊方案之構想，如圖 12 所示。

「文桃-壽山路廊」服務桃園龜山大坪頂至新北新莊間；「台 1 線-台 65 線路廊」服務桃園龜山至新北樹林、新莊間之運輸需求，並將「文桃-壽山路廊」列為第一期推動道路建設計畫。目前桃園市政府正尋經費辦理可行性研究，期程未定。

(2)評估「林口龜山輕軌」可行性

新北林口與桃園龜山大坪頂地區是共同生活圈，近年新北林口、桃園龜山移入人口不斷成長，道路交通負荷已經滿載，塞車已成常態，而且越來越嚴重，目前雖然有機場捷運通過，但站點不多，服務範圍有限，因此地方反映需要一條深入地方又兼顧城際疏運的軌道系統服務。

「新北市大眾捷運整體路網評估報告」[9]已將「林口長庚輕軌」列為潛力路廊；而「桃園都會區大眾捷運系統整體路網評估計畫」[10]已將「桃園長庚線」列為第二階段路網。由於 TPASS 通勤月票上路後，林口輕軌運量密度試算大於 3,500 人次/公里，已達到優先推動門檻，因此新北市政府已展開林口輕軌列入優先路網規劃，預計 114 年

送交通部審議。另桃園長庚線的起點是新北林口線的終點，桃園市政府已將長庚線整併林口線議題納入北北基桃合作平台，將配合林口線調整成先期路網後共同推動。路廊構想如圖 13 所示。



資料來源：桃園市政府交通局，桃園整體運輸規劃暨分期發展計畫(112.10)。

圖 12 北桃快速道路路廊構想

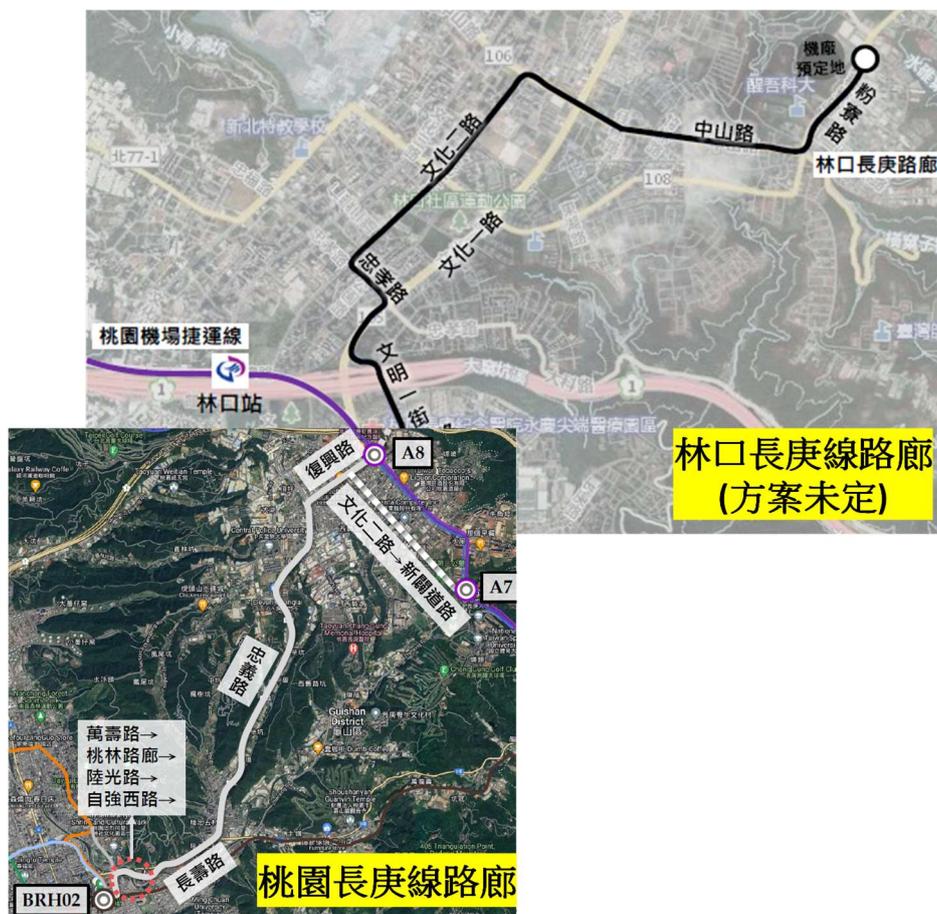


圖 13 林口龜山輕軌路廊(方案未定)

4.小結

上述各項交通改善計畫、主辦單位及辦理情形，彙整如表 7 所示，各計畫區位如圖 14 所示。

表 7 園區相關交通改善計畫

期程	計畫名稱	主辦單位	辦理情形
短期	南林路(林口工十二聯外)道路拓寬	桃園市政府	112.9 完工
	壽山路瓶頸拓寬	新北市政府	112.11 完工
	變二(牛角坡路銜接文化一路)道路新闢	桃園市政府	111.11 開工、預計 114.3 完工
	變三(文藝街)拓寬	桃園市政府	112.1 完工
	文青路與青山路口拓寬	桃園市政府	113.2 完工
中期	變一(文學路銜接文化一路)道路新闢	桃園市政府	刻正辦理規劃設計，預計 114 年動工，117.10 完工
	文化一路至青山路道路新闢工程	桃園市政府	刻正辦理規劃設計，預計 114 年動工，115.7 完工
	文化二路延伸至文青路	桃園市政府	都市計畫內政部都委會審議中
	林口區 A3 計畫道路新闢工程	內政部國土署	113.1 開工，預計 115 年通車
	105 市道改善蜿蜒路段新闢道路工程	新北市政府	刻正進行經費審議程序及工程招標作業
	105 市道八里端平面道路改善工程	新北市政府	規劃中
	國道 1 號林口交流道改善工程	高公局	預計 116.6 通車
	國道 1 號甲線計畫	高公局	預計 118.3 通車
長期	推動北桃快速道路	桃園/新北市政府	未定
	評估「林口龜山輕軌」可行性	新北/桃園市政府	預計 114 年啟動可行性研究
持續辦理	由桃園市政府視需求變化增設/調整公車站位及路線、增加 YouBike 站點、調整號誌時制		



圖 14 園區相關交通改善計畫區位

五、園區營運交通因應建議

經分析園區營運後主要交通課題為，平日上午尖峰離開園區之貨車，以及上/下午尖峰離開園區往臺北及新莊方向之員工，適逢文化一路、壽山路、青山路車多壅塞時段。爰提出相關因應建議如下：

1.調整郵(貨)件運送車輛進出時段

平日上下午尖峰時段離開園區方向之文化一路-林口交流道-國道 1 號北上路段，容易車多壅塞。建議郵(貨)件運送車輛避開上午 7~9 時、下午 5~7 時離開園區，以免耗費行車時間。其中依交評報告所載，郵件中心於晨峰仍有 144 輛貨車離開園區，建議郵政公司再予檢視，調整規劃貨車運輸時段。

2.鼓勵員工使用大眾運輸工具及共享運具接駁

園區鄰近桃捷 A7、A8 站，且於文桃路(郵政物流園區形象公園)及物流中心旁設有 YouBike 站點。因 TPASS 通勤月票之實施，大幅降低臺北捷運續轉桃園捷運之全程費用，建議郵政公司鼓勵居住於大臺北地區之員工搭乘捷運至桃捷 A7 站再騎乘 YouBike 至園區，亦鼓勵居住周邊地區之員工搭乘公車或騎乘 YouBike 通勤。

3.提供員工彈性上下班時間

郵件中心與資訊中心於上午 8~9 時、下午 6~7 時，以及營運中心與工商服務中心於昏峰離開園區之員工，若能延後離開，可避開主要道路最尖峰時段。物流中心於上午 7~8 時離開園區之員工，若能提早離開，可避開主要道路最尖峰時段。因此建議郵政公司提供員工彈性上下班時間。

4.開設員工交通車或申請新設公車路線

本項措施載於交評報告之改善措施，一方面涉及交評承諾事項，一方面屬員工福利，具有企業社會責任性質。交評報告中提出 3 條交通車路線接駁林口、桃園、臺北之員工，路線構想如下：

- (1) 園區-林口線：由園區發車，沿路停靠機場捷運 A7 體育大學站、A8 長庚醫院站、A9 林口站。
- (2) 園區-桃園線：由園區經振興路開往桃園火車站。
- (3) 園區-臺北車站線：由園區經高速公路直接開往臺北交流道，經重慶北路開往臺北車站。

建議郵政公司依進駐員工人數、居住地分布及通勤運具使用等實際需求，規劃員工交通車之路線、班次頻率及車體大小或申請新設公車路線。

5.促成北桃快速道路推動

北桃快速道路是打通龜山大坪頂地區交通瓶頸之關鍵，以交通部及郵政公司之立場而言應促成地方政府提早推動，建議郵政公司、路安公司及運研所於相關會議或適當場合提議。

六、結論

本報告檢視郵政物流園區區位、周邊發展情形及交通動線，並盤點相關交通改善計畫，彙整於表 7 及圖 14。其中林口交流道改善工程為對園區聯外最有直接幫助之計畫、北桃快速道路與林口龜山輕軌建設對地區聯外有重大改善效果，惟尚未定案且辦理時程較長。而地方道路之改善雖與園區之長程運輸較無影響，但可做為員工或顧客往來園區之替代路線。

園區營運後主要交通課題為，平日上午尖峰離開園區之貨車，以及上/下午尖峰離開園區往臺北及新莊方向之員工，適逢文化一路、壽山路、青山路車多壅塞時段。爰提出：1.調整郵(貨)件運送車輛進出時段；2.鼓勵員工使用大眾運輸工具；3.提供員工彈性上下班時間；4.開設員工交通車或申請新設公車路線；及 5.促成北桃快速道路推動等交通因應建議。

參考文獻

1. 內政部，變更林口特定區(配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫」)計畫，101 年 1 月 20 日發布實施。
2. 交通部高速公路局，「國道 1 號五股及林口交流道改善工程起跑 預估完工後每天 30 萬輛車次受惠」，112 年 5 月 28 日新聞，網址：<https://www.freeway.gov.tw/Publish.aspx?cnid=193&p=32534>
3. 中華郵政公司，「郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫交評報告」，106 年 4 月。
4. 中華郵政公司，「A1 郵政物流中心新建工程交評報告」，107 年 5 月。
5. 中華郵政公司，「北臺灣郵件作業中心及訓練中心新建工程交評報告」，107 年 7 月。

6. 中華郵政全球資訊網，「郵政物流園區案件釋疑 1101216」，網址：
<https://www.post.gov.tw/post/internet/Group/index.jsp?ID=1594377007729>。
7. 內政部，「變更林口特定區計畫(配合工五工業區產能提升計畫-工五工業區擴大方案)書」，108年4月公開展覽。
8. 桃園市政府交通局，「桃園整體運輸規劃暨分期發展計畫」，112年10月。
9. 新北市政府捷運工程局，「新北市捷運整體路網評估報告進版報告(總結報告書)」，113年1月。
10. 桃園市政府捷運工程局，「桃園都會區大眾捷運系統路網評估分期發展計畫(桃園第二階段捷運路網)」，112年8月。