

第十三章综合一贯运输2卡车与铁路或船舶联运的问题 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/238/2021\\_2022\\_\\_E7\\_AC\\_AC\\_E5\\_8D\\_81\\_E4\\_B8\\_89\\_E7\\_c31\\_238062.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/238/2021_2022__E7_AC_AC_E5_8D_81_E4_B8_89_E7_c31_238062.htm)

2.1 卡车货运的份额将缓慢增加 从战后日本国内货运的变迁看，60年代的高度经济增长时期，货运量的增长基本上与经济增长同步。1973年石油危机以后，进入低经济成长时代，产业结构由重厚长大向轻薄短小转变，货运量停止增长。到1979年第二次石油危机时，运输量一度下滑，货运量的增长长期钝化。到80年代后期内需扩大，国内货运量大幅增长。由1985年的56亿吨，到1991年已达到69亿吨。1992年泡沫经济崩溃，经济进入萧条期，国内货运量开始减少，1992年为67亿吨，1993年减少到64亿吨。直到1994年经济缓慢复苏，国内货运量增加，1994年的卡车运输量65亿吨，与前一年相比增加1.1%，其中国内货运量的90%（吨千米数为50%）依靠卡车运输。今后，卡车货运的份额也将缓慢增加。

2.2 卡车运输的增长受到许多因素的制约

- （1）劳动力不足，劳动时间缩短。年轻人不愿到运输行业就业，特别是卡车运输业。由于年轻人的减少，随着老龄化的发展，劳动国出现长期性、结构性不足。再加上劳动基本法的修改，一周的规定劳动时间只有40小时，此外还规定了卡车运行时间的限制并规定了休息时间。
- （2）公路交通效率下降。由于运输量增加，多批次、小批量配送剧增，卡车运输增多等等原因，交通阻塞、道路拥挤、不能按货主要求的时间配送。特别是大都市道路拥挤、交通阻塞的时间长，卡车运行速度下降，存在货物不能按时到达的问题。
- （3）环保问题。从全球的观点出发，为防止大气污染，要求限

制氮氧化物、硫酸化物、一氧化碳的排放；为防止地球变暖，要求限制二氧化碳的排放。在节约能源方面，对于耗能最多的卡车运输采取限制措施，要求改革运输方法，开发低公害引擎，减少对矿物燃料的依赖。（4）紧急救灾问题。神户大地震的经验证明，过份依赖单一的运输机具--卡车的运输系统存在许多问题，最近要求对这方面进行改革。由于以上一些原因，日本提倡卡车和铁路或船舶联合运输。所谓卡车和铁路与船舶联合运输，是指干线的货运由卡车改为用可以大量运货的铁路或船舶来装运的综合一贯运输。

### 2.3综合一贯运输

综合一贯运输，是把卡车的机动灵活和铁路、海运的成本低廉的特点组合起来，完成门到门的运输；是通过优势互补，实现运输的效率化、低廉化、缩短运输时间的一贯运输方式。关于日本卡车和铁路与船舶的联运即综合一贯运输这种机制，有必要追溯到1981年运输政策审议会发表回答咨询报告《综合交通政策基本方向的长期展望》。探索80年代交通政策的这篇文章从"在不断加大的制约条件下，物流的主体如何改进、弃实物流活动"出发，提出了两个主要问题：

- （1）旧国铁货物运输的重新编组；
- （2）节省资源、减少公害型物流体系的形成。

这篇文章是在国铁、地方铁路客运及铁路货运亏损（铁路吨千米份额由1955年--1964年的40%，下降到1975年--1984年的10%以下），和1973年石油危机后国家提倡节约能源的背景下发表的。在当时的形势下，一度积极提出卡车与铁路或货船联运，后业形势变化，联运问题就几乎没人再提了。到80年代后期内需扩大，物流量增加。1990年12月，运输政策审议会物流部会发表回答咨询报告《物流业劳动力问题的对策》，为提高运输效率，再次提出联运问

题。报告指出"迅速出现的劳动力不足等卡车运输中的各种矛盾，也有鉴于铁路、海运等运输服务的改善，在干线货运领域，卡车与其它运输机具的差距正在缩小。" "根据这种情况，如何积极推进干线货物运输的联运，确保运输通畅，缓解矛盾已成为亟待解决的重要课题。为顺利推行干线货物的联运，卡车运输业应积极开展与铁路、海运协同的一贯运输，充分发挥卡车运输和火车、船舶等大宗货物运输各自的长处，建立综合性的干线货物运输体制。

#### 2.4 为了推进卡车与火车、货船联运而采取的指导措施

- (1) 关于税收的特别措施。对于大型铁路用集装箱、集装箱用卡车等在税收上给予优惠。
- (2) 为推进卡车与火车、船舶联运实行示范。
- (3) 为推进卡车与火车、船舶联运放宽限制。
- (4) 根据运送事业法，对于利用车船给予方便，放宽中小汽车运送业，对铁路渡船业进行限制。
- (5) 提倡中小汽车运送业者合作推行协同一贯运输。推动工商业界的观念革新。给经济团体做工作，举行货主座谈会等。

#### 2.5 运输省提出的两个方案

为实现上述措施，运输省认为加强基础设施十分重要，因而提出了"提高铁路运输能力"，"提高海上运输能力"的两个方案。

- (1) 提高铁路运输能力。运输省提出最为紧迫的是提高集装箱运输能力。在东海道干线，大幅度增加车次难以做到，但可实行集装箱列车的长编组（一列20辆到32辆），并应为此改进基础设施。在全国要求各干线增加车次，加长列车编组。
- (2) 提高海上运输能力。运输省认为为适应集装箱运输和小批量杂货运输，应改善内航滚装船连同汽车直接装卸船和内航集装箱船设备。为此，要求灵活运用内航船的货舱调整制度，要求为渡船运货开辟新航线提供方便。从中长期发展发展考

虑研究开发先进的超大型班船。那时，曾一度大力推行联运。由于泡沫经济崩溃，卡车运输供大于求，联运的呼声又沉寂了。虽然现在的形势不利于搞联运，但从长期看，联运是绝对必要的。对此，谁也不会反对。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)