

（８）配達日時指定の状況

到着日時指定の状況をみると、重量ベースでは日単位の指定の比率が31.4%で最も多く、次いで時間単位の指定（27.7%）である。2000年調査と比較すると、時間指定、午前午後指定、日単位の指定の比率がいずれも低くなっており、指定なしの比率（26.3%）が高まる結果となっている。

発産業別にみると、製造業では時間単位の指定が34.8%と最も多くなっているが、倉庫業では日単位の指定が44.9%を占める。また、鉱業、卸売業では、日時指定なしの貨物が最も多くなっている。2000年調査と比較すると、4産業とも日時指定なしの貨物の比率が高まっており、特に卸売業は50%近くが日時指定なしとなっている。

件数ベースでみると、日時指定なしの比率が37.8%であり、重量ベースより10ポイント以上比率が高くなっている。また、日時指定がある貨物では、日単位の指定が29.8%で最も多く、次いで多いのは午前午後での指定（22.3%）であり、重量ベースとは異なった様子を示している。発産業別にみると、鉱業、卸売業、倉庫業のほか、重量ベースで時間単位の指定の比率が高かった製造業においても、日単位の指定の比率が高くなっている。2000年調査と比較すると、時間単位の指定の比率はわずかに低下したものの、午前午後で指定の比率は高まっている。

次に、主な着産業別（件数ベース）にみると、小売業をはじめ2000年調査に比べ日時指定なしの貨物の比率が高まっている産業が多い中で、製造業では日時指定貨物の比率はほぼ同じであり、かつ日単位の指定の貨物の比率が低下している。

代表輸送機関別（件数ベース）にみると、鉄道コンテナや一車貸切、RORO船、その他船舶においても、日時指定貨物の比率が高いのが特徴である。なかでもRORO船は、時間単位の指定の比率が39.1%であり、2000年調査よりその比率が大幅に高まっている。また、一車貸切は時間単位の指定の比率が27.0%であり、2000年調査よりその比率は若干低下したものの、宅配便等混載よりも高い比率となっている。高速輸送や高度なサービスが求められる宅配便等混載、航空についてみると、宅配便等混載は日時指定なしの比率が36.3%であり、他の輸送機関に比べてその比率が高くなっているが、これは特に指定をしなくても、迅速で高度なサービスが受けられるためと推察される。航空は、日単位の指定の比率が大幅に低下した一方で、午前午後で指定の比率が拡大する結果となっている。

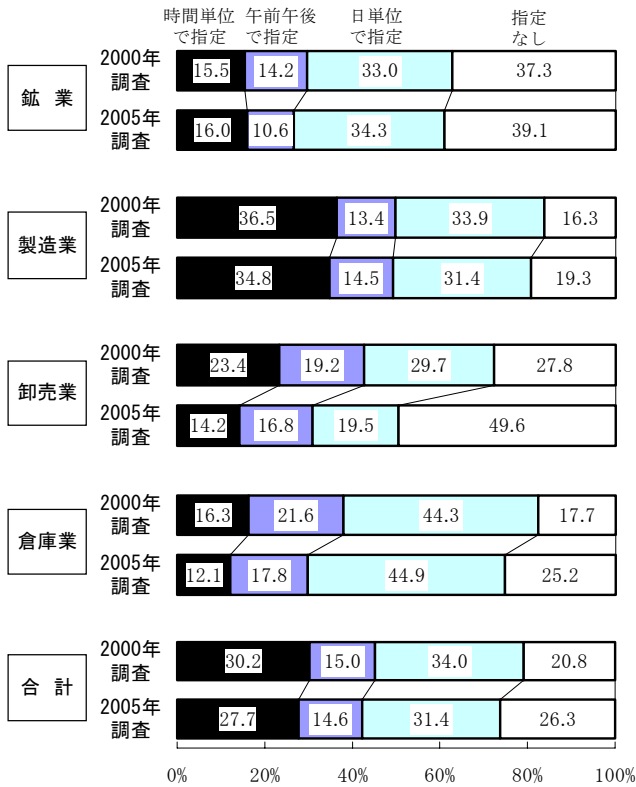
高速道路利用の有無別（件数ベース）にみると、2000年調査では高速道路を利用したケースと利用しなかったケースとで、日時指定の状況に大きな相違がみられなかったが、今回調査では利用しなかったケースで、日時指定なしの比率が高まる結果となった。

また、流動ロット階層別（件数ベース）にみると、2000年調査と同様に、概ね流動ロットが大きくなるほど、時間単位の指定の比率が高まる傾向にあり、流動ロットの大きい貨物を扱う一車貸切や海運などの輸送機関においても、高度な輸送サービスが求められていることがうかがえる。

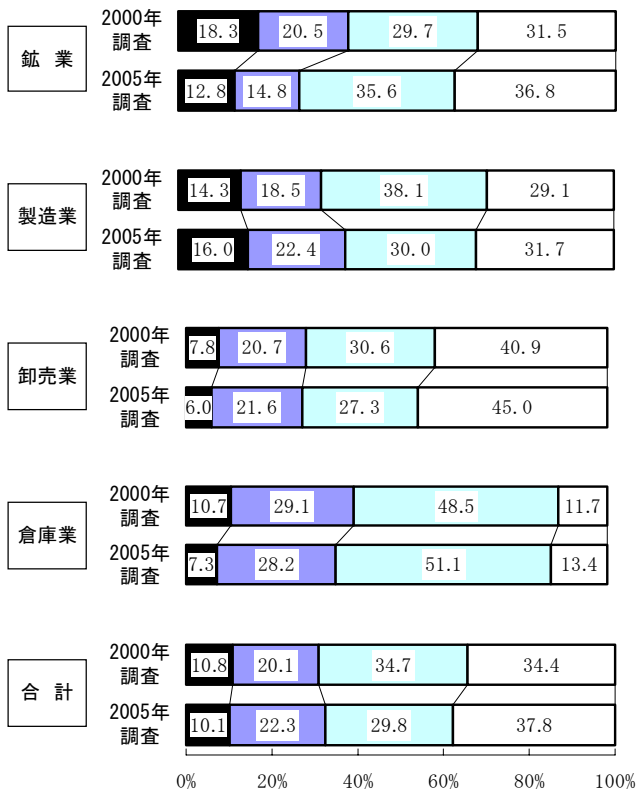
図 3-3-39 到着日時指定の状況（1）

（3日間調査 単位：%）

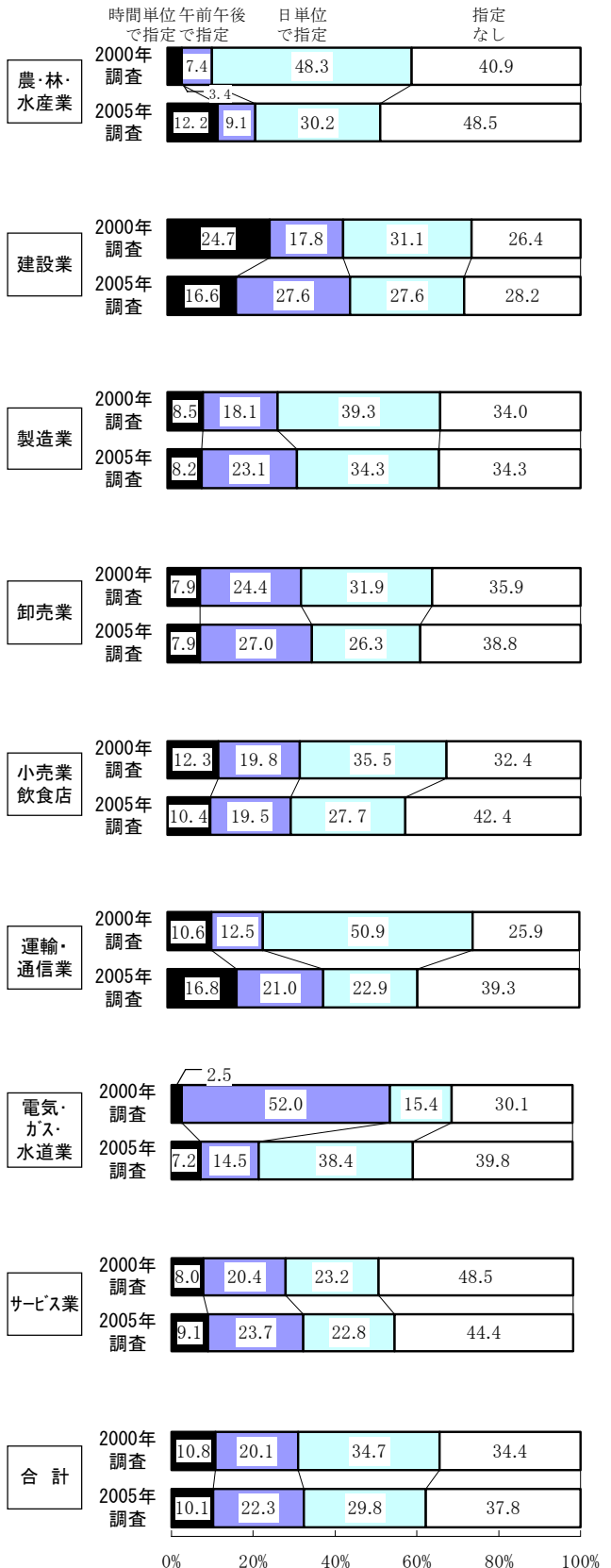
①発産業別
（重量ベース）



（件数ベース）



②主要着産業別
（件数ベース）

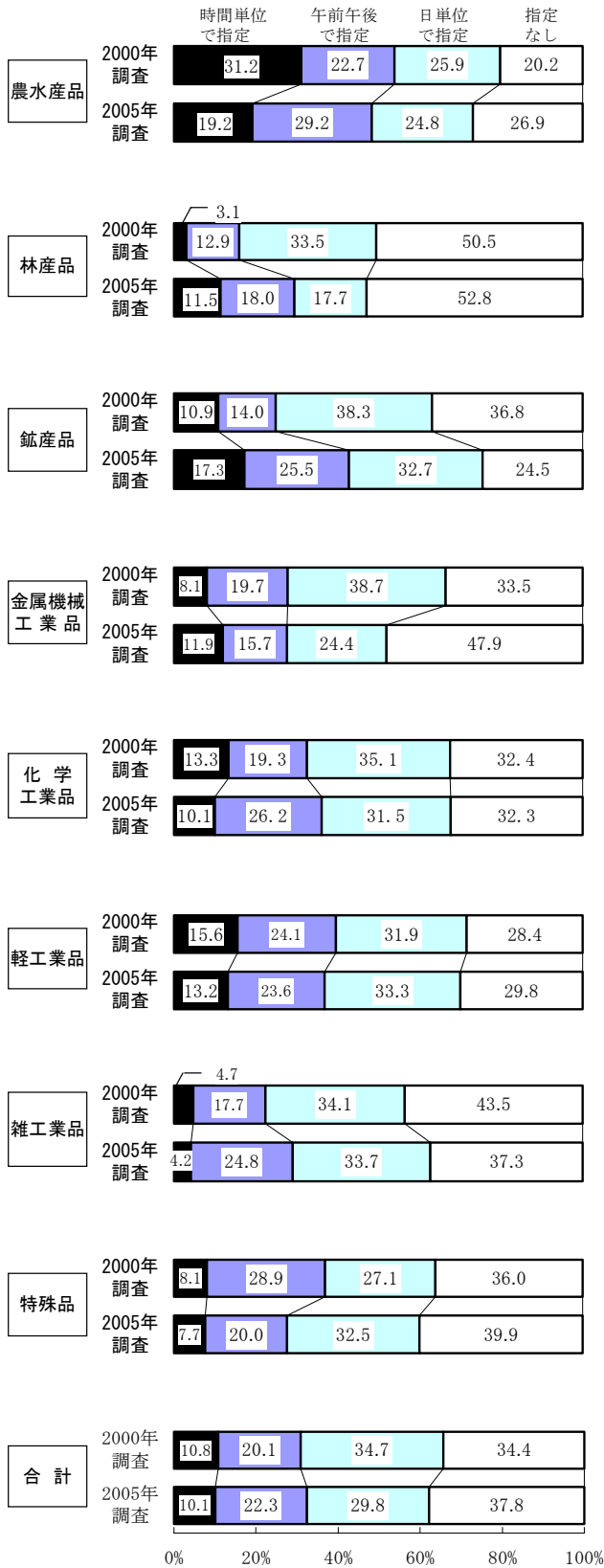


注) 2005年のサービス業は、医療・福祉・教育・学習支援業を含む。

図 3 - 3 - 39 到着日時指定の状況（2）

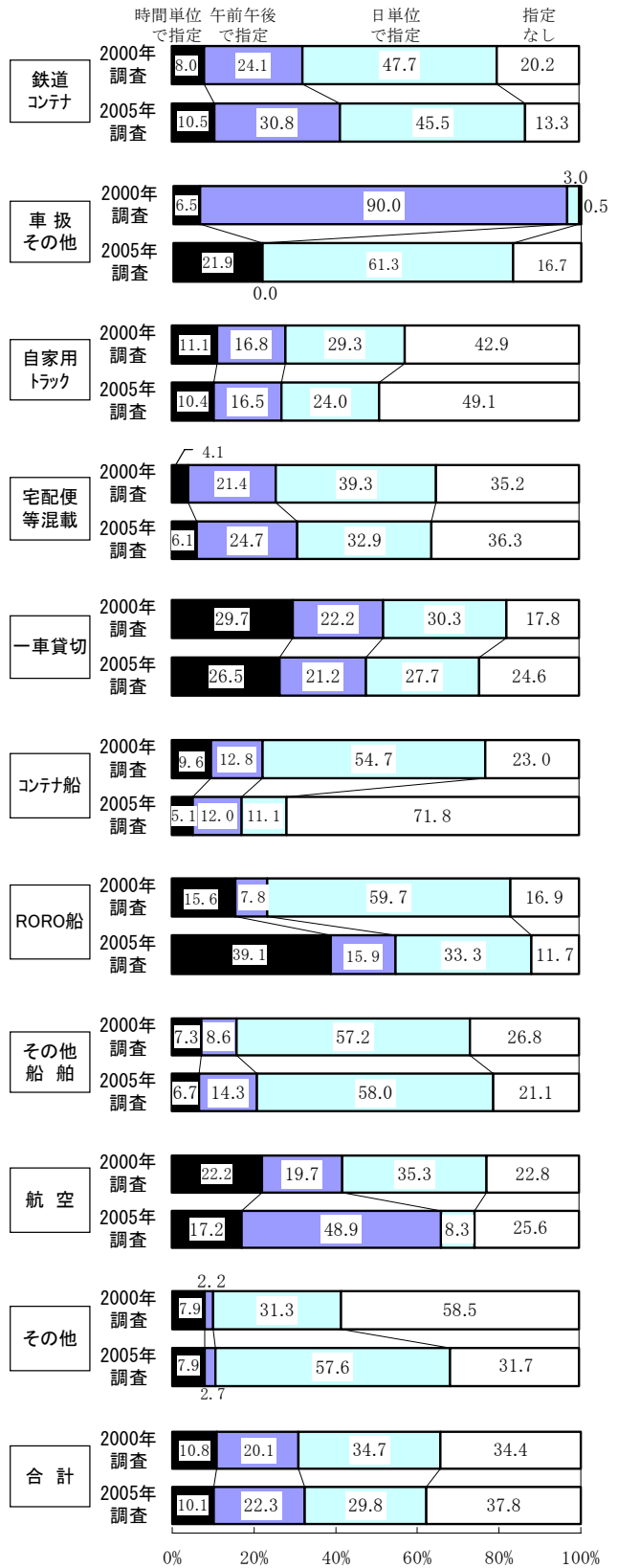
（3日間調査 単位：%）

③品目別
（件数ベース）



注) 2005年調査の特殊品は排出物を含む。

④輸送機関別
（件数ベース）

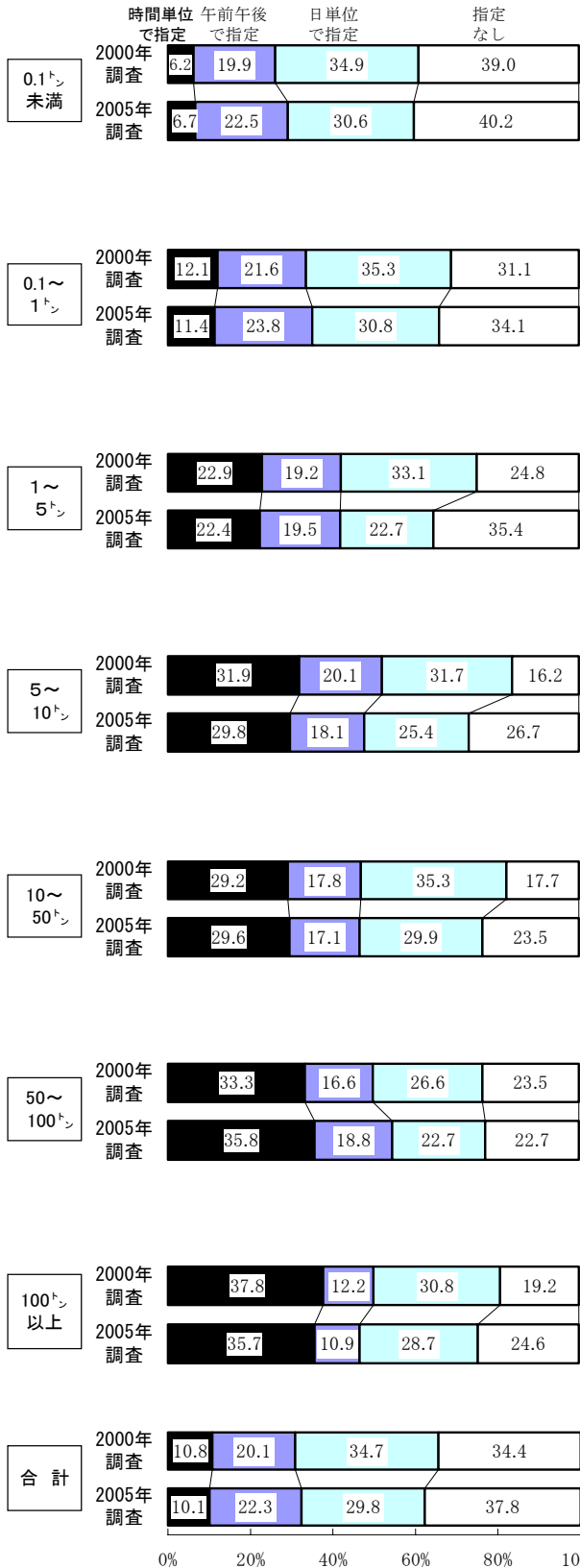


注) 代表輸送機関がトレーラーである貨物は一車貸切に、フェリーである貨物は、出荷時に利用した輸送機関（自家用トラック、宅配便等混載、一車貸切のいずれか）を含む。

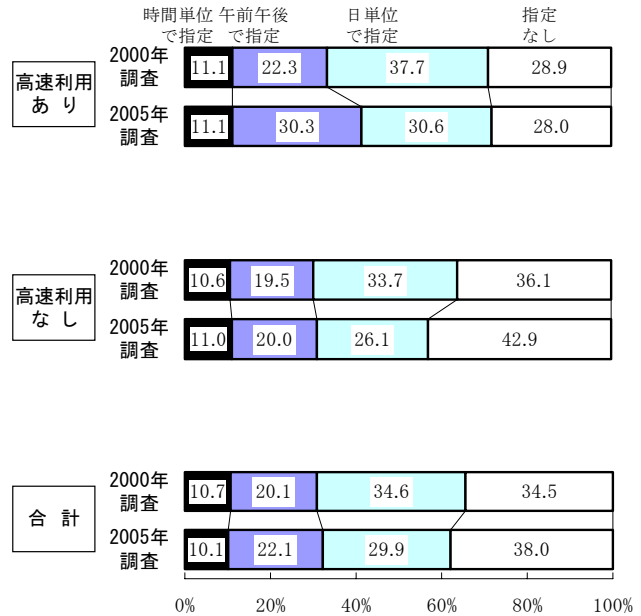
図 3-3-39 到着日時指定の状況（3）

（3日間調査 単位：%）

⑤流動ロット階層別
（件数ベース）



⑥高速道路利用の有無別〔代表輸送機関トラックのみ〕
（件数ベース）



注）合計には高速利用不明を含む。