

# 物流標準化等に係る政府の動きについて

---

令和6年10月1日  
国土交通省 物流・自動車局  
物流政策課

## 開催の背景

### 成長戦略フォローアップ（令和元年6月21日）

物流事業者の人手不足に対して、個社の垣根を超えた共同物流を推進するため、伝票や外装、データ仕様等の標準化を図るための協議会を2019年度中に立ち上げ、アクションプランを策定するとともに、サプライチェーン全体で物流・商流データの共有を行う実証実験を2019年度中に開始する。



### 「加工食品分野における物流標準化研究会」の開催（令和元年12月～）

→「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」策定（令和2年3月）



### 第1回フォローアップ会開催（令和3年6月）

（開催の目的）

本会は、加工食品分野における標準化推進のため、令和元年度策定の「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」について、策定後の同アクションプランに関わる取組の情報共有・発信や、今後の更なるアクションプラン推進に向けた検討を行うこと、および、加工食品分野内に加えて周辺他分野への情報共有・発信を行うことで、加工食品分野内外における標準化取組の契機・指針とすることを目的とする。

## 参考：総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）における位置づけ

### ② 加工食品分野における標準化・商慣習改革のための推進体制の整備と周辺分野への展開

加工食品分野においては、2020年3月、官民連携の協議会が物流標準化のアクションプランを策定し、納品伝票、外装表示、パレット・外装サイズ、コード体系・物流用語の4項目における標準化の必要性を確認するとともに、推進の方向性を取りまとめたところである。現在、このアクションプランの実現に向けて、伝票の標準化・電子化の動きや、外装サイズ標準化のためのガイドライン策定を目指す民間主体の協議会の開催等の取組が進んでいる。これらの取組がサプライチェーン全体の動きに発展し、物流標準化推進の一つのプロトタイプとなるよう、引き続き官民連携して不断に推進していく。

この物流標準化の推進に際しては、附随作業や荷待ち時間の削減、リードタイムの延長、環境負荷要因ともなる荷受け時の過度な外装不良基準の緩和等の商慣習についても一体的に解消し、標準化による効果が物流の現場に帰することを目指して、川上から川下までの幅広い関係者と行政が参画する体制を構築する。

加工食品分野での標準化をフォローアップする過程では、取り扱う製品・商品の特性や商慣習に近い他の業種分野に向けてもこの動きを周知し、取組の横展開や連携を図る。

|                | 2020年度                                                | 2021年度                       | 2022年度      | 2023年度～               | 進捗<br>※第3回（令和5年）時点                                                                              |
|----------------|-------------------------------------------------------|------------------------------|-------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 納品伝票の標準化       | 事業者間の連携による標準化に向けたプロジェクトの発足、標準化内容の合意                   | 社内外の関係者と合意し、伝票の変更<br>業界推奨に制定 | 標準納品伝票の導入   |                       | ・APで定めたA4伝票が導入済、または導入が予定されている（メーカーA,B,C,D）<br>・「納品伝票エコシステム」やASNの活用等、伝票電子化に向けた検討が行われている（メーカーA,B） |
| 外装表示の標準化       | 事業者間の連携による標準化に向けたプロジェクトの発足                            | プロジェクト内で標準化の合意<br>業界推奨に制定    | 社内外の関係者との合意 | 外装表示の変更が可能な商品から随時実施   | ・アクションプランで定めた表示位置、内容に準じた製品設計が行われている、または検討が進んでいる（メーカーA,B,C,D）                                    |
| パレット・外装サイズの標準化 | 事業者間の連携による標準化に向けたプロジェクトの発足                            | プロジェクト内で標準化の合意<br>業界推奨に制定    | 社内外の関係者との合意 | 外装サイズの変更が可能な商品から随時実施  | ・T11型パレットを使用し、積載効率を考慮した製品設計を行っている（メーカーA,B,D）<br>・12型パレットを使用（メーカーC）                              |
| コード体系・物流用語の標準化 | SIP「スマート物流サービス」にて構築する物流・商流データ基盤上において使用するコード・物流用語等の標準化 |                              |             | 標準化されたコード、物流用語に準拠していく | ・GS1標準の活用に向けた実証実験を実施（メーカーA,C）<br>・PIアクションプランを意識した検討（メーカーB,D）                                    |

# 法改正の背景・必要性

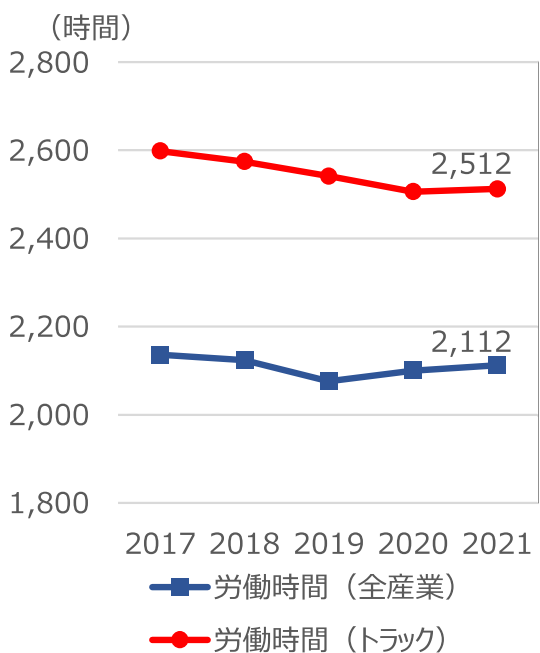
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

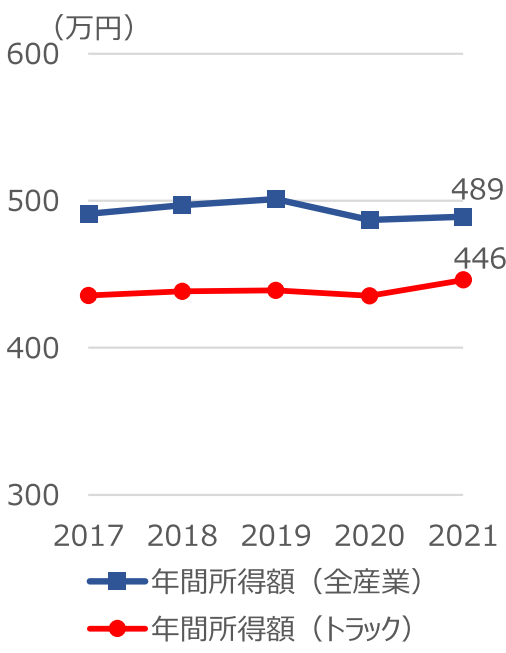
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

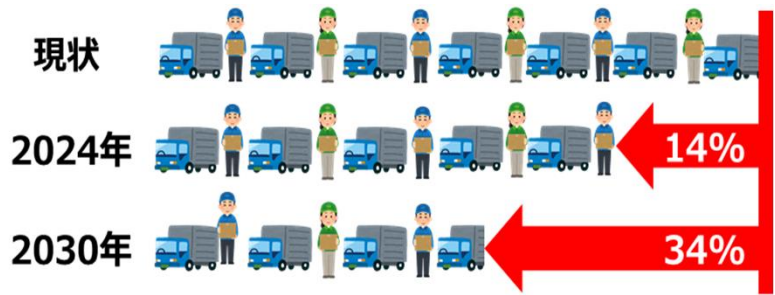
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

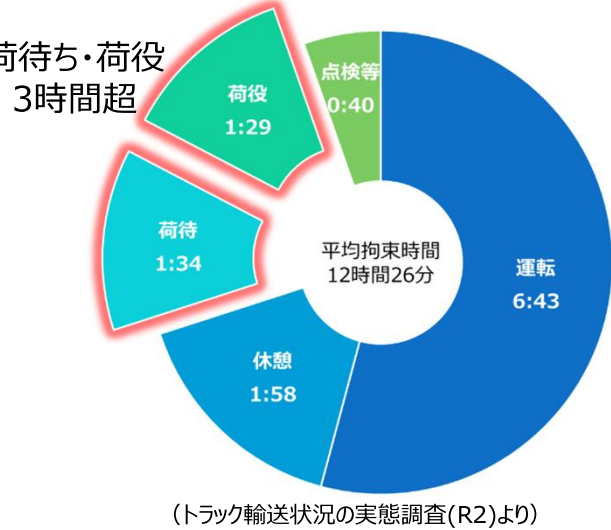
- ①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。  
※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】―― 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 ――― 【荷主等が取り組むべき措置の例】――



| 取り組むべき措置 | 判断基準（取組の例）                                    |
|----------|-----------------------------------------------|
| 荷待ち時間の短縮 | 適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等                  |
| 荷役時間の短縮  | パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等 |
| 積載率の向上   | 余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等                      |



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入

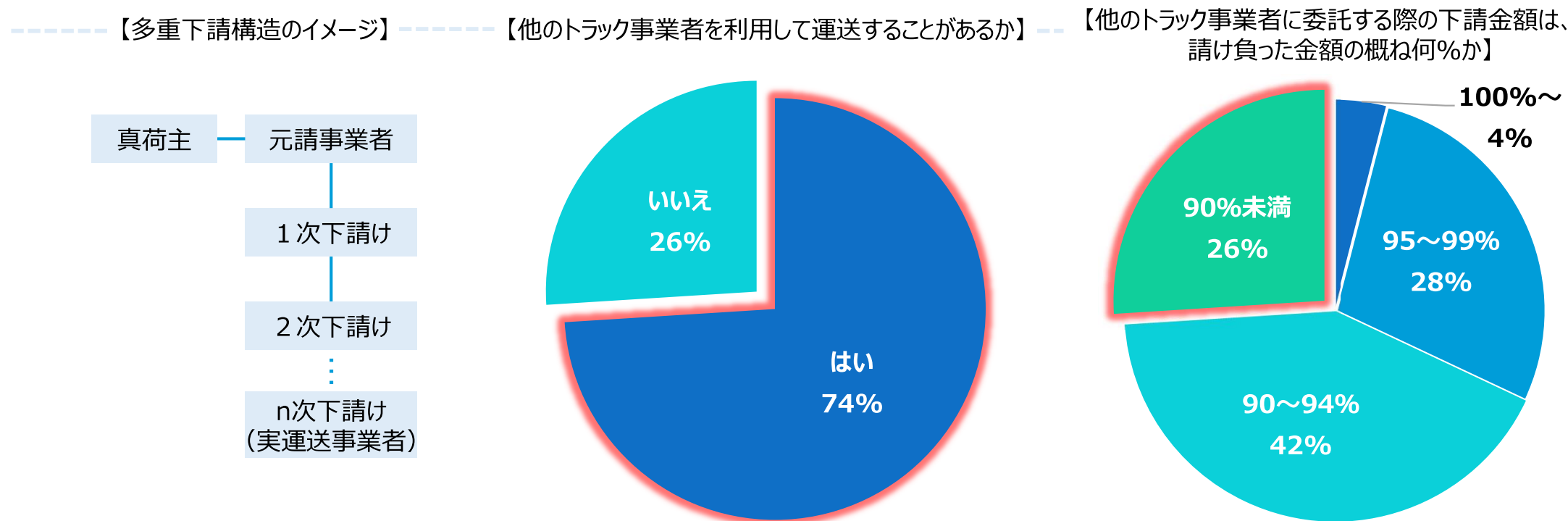


パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等を義務付け**\*。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\* を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

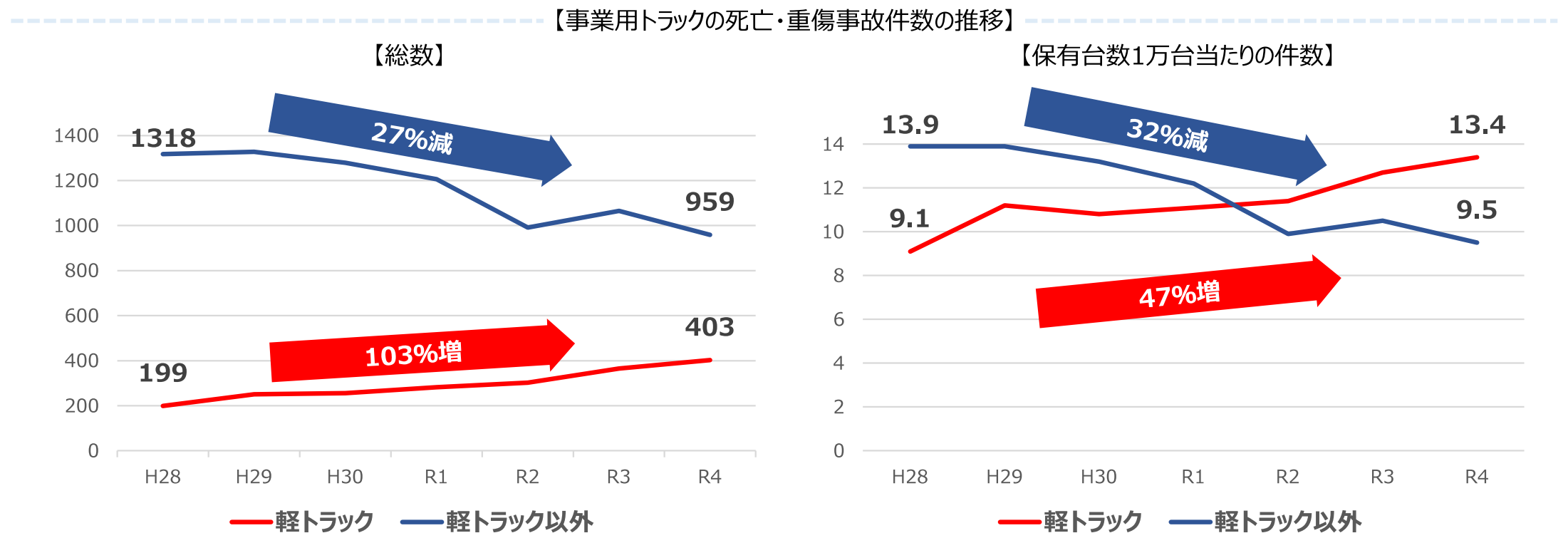
\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。  
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増（保有台数当たりの件数も5割増）。

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告を義務付け**。
- 国交省による公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）



# 3 省合同会議について

- 2024年5月15日

改正物流法 公布
- 2024年6月28日

**第1回合同会議**を開催し、規制措置の施行に向けた検討を開始

<今後議論することとなった論点の整理>

・ 荷主・物流事業者に対する規制措置の実効性を確保するための制度設計のあり方

・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方

・ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方

・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方

等
- 2024年 7 月以降

事務局にて各種業界団体と意見交換 ※今後も必要に応じて実施予定  
(現時点では、荷主関係46団体、物流事業者関係 7 団体 等)
- 2024年 8 月26日

**第2回合同会議**を開催し、取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施
- 2025年 4 月（想定）

**法律の施行①**

- 基本方針

- 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準

- 判断基準に関する調査・公表

等
- 2026年 4 月（想定）

**法律の施行②**

- 特定事業者の指定

- 中長期計画の提出・定期報告

- 物流統括管理者（CLO）の選任

等



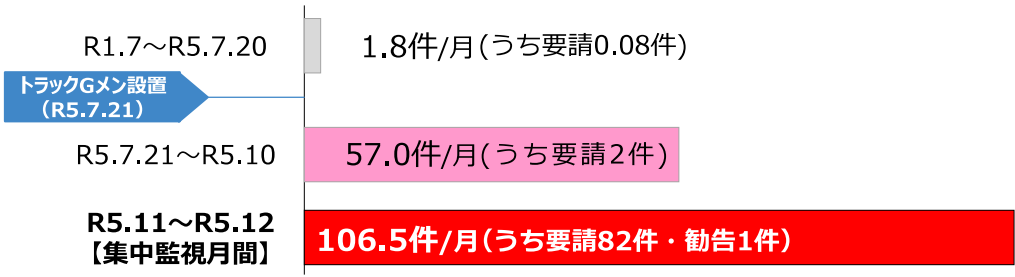
【参考】法改正以外の関連措置

物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

【トラックGメン】

- 全国162名体制の「**トラックGメン**」により、**R5.11・12を「集中監視月間」**と位置づけ、**悪質な荷主・元請事業者への監視・指導**を強化。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施(R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

【標準的運賃】

- トラックの「**標準的運賃**」について、以下の見直し方針を発表(R5.12)。
- ①**荷主等への適正な転嫁**(運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ②**多重下請構造の是正等**(「下請け手数料」の設定 等)
- ③**多様な運賃・料金設定等**(「個建運賃」の設定 等)

○運輸審議会への諮問(R6.1)を経て、「標準運送約款」の改正と併せて「標準的運賃」の改正を告示(R6.3)。

【自主行動計画】

- 経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

- |                 |                |
|-----------------|----------------|
| 日本自動車工業会        | JA全農           |
| 日本百貨店協会         | 日本スーパーマーケット協会等 |
| 日本半導体製造装置協会     | 日本加工食品卸協会      |
| 日本外食流通協会        | 日本花き市場協会       |
| 全日本菓子協会         | 日本パン工業会        |
| 日本ハムソーセージ工業協同組合 | 日本即席食品工業協会     |
| 全日本トラック協会       | 日本倉庫協会         |

など <各団体の自主行動計画>



【予算措置】

- モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

| 国土交通省物流・自動車局       | 政府全体                 |
|--------------------|----------------------|
| R5補正 + R6当初        | R5補正 + R6当初          |
| 一般160億円 財政投融资322億円 | 一般404億円 エネ特506億円     |
| 自動車安全特会8.6億円       | 財政融資322億円 他          |
| ・ 物流DX等による生産性向上    | ・ 即効性のある設備投資・物流DXの推進 |
| ・ 担い手の多様化          | ・ 物流拠点の機能強化          |
| ・ 物流拠点の機能強化の推進     | ・ 物流ネットワークの形成支援      |
| ・ モーダルシフトの推進       | ・ 物流GXの推進            |
| ・ 物流GXの推進          | ・ 高速道路料金の大口多頻度割引の拡充  |
| ・ 宅配の再配達率の半減 等     | ・ 特殊車両通行制度の利便性向上 等   |

# 物流標準化の取組

## 業種分野横断的な物流標準化の取組

### ・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

#### パレット

- パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ(令和6年6月28日公表)
- ・パレット標準化推進分科会

#### コンテナ等

- モーダルシフト推進・標準化分科会「各検討事項に関する方向性と施策」（令和5年11月29日公表）
- ・モーダルシフト推進・標準化分科会



日本物流団体連合会・  
物流標準化調査小委員会

### 【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

- 物流情報標準ガイドライン -ver.2.01-（令和5年2月2日公表）



連携  
協力

## 業種分野ごとの物流標準化の取組

### 加工食品分野

- 加工食品分野における物流標準化アクションプラン（令和2年3月27日公表）
- ・加工食品分野における物流標準化研究会
- ・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

### 青果物分野

- 青果物流通標準化ガイドライン（令和5年3月28日公表）
- ・青果物流通標準化検討会

### 紙加工品分野

- 紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン（令和4年4月18日公表）
- ・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

### 菓子（スナック・米菓）分野

- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン（令和6年5月 第2版公表）
- ・菓子パレット標準化促進協議会

### 花き分野

- 花き流通標準化ガイドライン（令和5年3月24日公表）
- ・花き流通標準化検討会

# 官民物流標準化懇談会

## 概要

令和3年6月15日に閣議決定された新しい総合物流施策大綱では、取り組むべき大きな柱のひとつとして「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）」を提言。

物流DXの推進のためには、その大前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠。長年の課題であった物流標準化を実現するため、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催。

### ●第1回 官民物流標準化懇談会（令和3年6月17日）

- ・物流標準化の重要性や意義、検討すべき課題や、議論にあたって留意すべき観点等について確認。
- ・懇談会の下に個別の標準化テーマごとの分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくことを決定。
- ・具体的には、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会の設置・開催を決定。

### ●第2回 官民物流標準化懇談会（令和4年7月28日）

- ・物流をとりまく全ての関係者に向けて、物流標準化の必要性和取組を呼び掛け。
- ・「パレット標準化推進分科会」中間とりまとめを受けた今後の対応や、その他の物流標準化の取組について議論・検討・発信。

### ●第3回 官民物流標準化懇談会（令和5年9月6日）

- ・「パレット標準化推進分科会」や7月に立ち上がった「モーダルシフト推進分科会」の進捗、各分野で策定した標準化アクションプラン・ガイドラインへの取り組み状況の確認や、その他の物流標準化の取組について議論・検討・発信。

### 「官民物流標準化懇談会」構成員（五十音順、敬称略）

|        |                                                           |
|--------|-----------------------------------------------------------|
| 荒木 毅   | 日本商工会議所 国土・社会基盤整備専門委員会 委員長                                |
| 岩村 有広  | 一般社団法人日本経済団体連合会 常務理事                                      |
| 神林 幸宏  | 全国農業協同組合連合会 常務理事                                          |
| 栗島 聡   | 公益社団法人経済同友会 幹事                                            |
| 真貝 康一  | 一般社団法人日本物流団体連合会 会長                                        |
| 神宮司 孝  | ロジスティード株式会社 副社長執行役員                                       |
| 高岡 美佳  | 立教大学経営学部 教授                                               |
| 寺田 大泉  | 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事                                |
| 長尾 裕   | ヤマトホールディングス株式会社 代表取締役社長 社長執行役員                            |
| 根本 敏則  | 敬愛大学経済学部 教授                                               |
| 野田 耕一  | 一般財団法人日本規格協会 理事・規格開発本部長                                   |
| 二村 真理子 | 東京女子大学現代教養学部 教授                                           |
| 堀切 智   | NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社 副社長執行役員<br>兼 日本通運株式会社 代表取締役社長 |
| 松本 秀一  | S Gホールディングス株式会社 代表取締役社長                                   |
| 馬渡 雅敏  | 公益社団法人全日本トラック協会 副会長                                       |
| 味水 佑毅  | 流通経済大学流通情報学部 教授                                           |
| 米田 浩   | 一般社団法人日本倉庫協会 理事長                                          |
| 宮浦 浩司  | 農林水産省 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）                                 |
| 南 亮    | 経済産業省 大臣官房総括審議官                                           |
| 鶴田 浩久  | 国土交通省 自動車局長                                               |

※名簿は令和5年9月時点

- 我が国の物流について、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足すること、また、2050年カーボンニュートラル実現の必要性を踏まえ、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを早急に、かつ、強かに推進することが不可欠。
- そのため、2023年7月に「官民物流標準化懇談会」の下に「モーダルシフト推進・標準化分科会」を設置・検討を開始し、3回にわたる分科会での議論を踏まえ、次のとおり取りまとめた。

【参考】物流革新に向けた政策パッケージ(抄)

「貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、」「2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。」

## 1. 鉄道・内航海運への輸送シフトについて

鉄道はコンテナ貨物について、内航海運はフェリー・RORO船等について、輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増させるべく取組を進める。

## 2. 大型コンテナ導入の方向性

31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進する。

## 3. コンテナ専用トラック、シャーシ、コンテナ、関連設備等の導入方策

次の取組を推進する。(施策について、今後の進捗をみながら必要に応じ追加的措置について検討を行う)

### (1) 鉄道による貨物輸送について

- ・ 31ftコンテナの必要数の確保と対応可能な貨物駅等の施設整備や荷役機器・設備導入の加速化
- ・ 国際海上コンテナ輸送に必要な低床貨車の導入
- ・ 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化
- ・ 既存輸送力を徹底的に活用しつつ、中長期的に更なる輸送力増強について関係者で協議・検討

### (2) 内航海運について

- ・ シャーシ等の必要数確保や新船の投入及び船舶の大型化促進
- ・ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化の促進
- ・ 海運事業者によるネットワーク強化・充実に向けた試行的取組の検討

荷主・大型トラック事業者(業界)が作成・公表する自主行動計画とのパッケージで推進



# モーダルシフト加速化緊急対策事業

**目的：** 物流分野の労働力不足に対応した物流効率化の取組（モーダルシフト）の促進

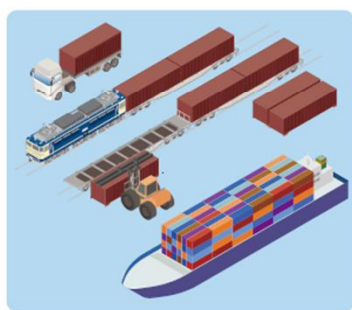
**概要：** 荷主企業及び貨物運送事業者等の物流に係る関係者によって構成される協議会が、コンテナラウンドユース等の先進的なモーダルシフトの取組を実施する場合において、モーダルシフトの推進に資する機器の導入等を行う実証事業に要する経費の一部を補助

**対象経費：** コンテナ・荷役機器、シャーシ・輸送トラックの購入経費 等

## モーダルシフト加速化緊急対策事業のお知らせ

**荷主・利用運送事業者・実運送事業者等  
から構成された協議会の方々へ**

**補助金 補助率 1/2 以内** (上限あり)  
鉄道輸送 上限 3 億円  
船舶輸送 上限 1 億円  
まで交付します！



### 補助対象機器例



コンテナ・  
荷役機器



シャーシ・  
輸送トラック

補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください

**モーダルシフト加速化緊急対策事業事務局**

TEL: 050-5482-3499 (受付時間) 平日10:00~16:00(土日祝日を除く)

H P: <https://pacific-hojo.com/modalshift/>



### 補助対象

#### 補助対象事業者について

本事業の補助対象事業者は以下の①②のいずれも満たす者となります。

- ①荷主企業及び貨物運送事業者等の物流に係る関係者によって構成された協議会
- ②実施事業についての計画を作成し、当該計画が流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号、以下「物流総合効率化法」と略す。)第4条第1項の規定による国土交通大臣の認定を受けた者。

物流総合効率化法についてのURLはこちら ▶ <https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>



| 対象設備・機器    |                                                            |
|------------|------------------------------------------------------------|
| 分類         | 具体例                                                        |
| コンテナ       | ドライコンテナ (20ft/31ft/40ft)、<br>定温 (冷蔵・冷凍) コンテナ (MG(発電機)含む) 等 |
| 荷役機器       | フォークリフト、トップリフター、リーチスタッカー等                                  |
| トラック       | 冷蔵・冷凍トラック (船内電源設備を含む)、<br>大型コンテナ専用トラック等                    |
| 輸送機器       | トレーラー、シャーシ (冷蔵・冷凍機能、<br>それに必要な船内電源設備を含む) 等                 |
| その他の機器・設備等 | GPS・通信機器、船内ドライバー用施設等                                       |

※上記記載の対象設備・機器に関しては一例となります。  
不明な点は、公募要領等を確認のうえ、事務局までお問い合わせください。

### 申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、マイページにてご申請ください。



### 追加公募申請受付期間

※申請順による審査・交付決定を行います。

また、予算の残額が一定以下に達した場合、公募期間終了前であっても申請を締め切る場合があります。

| 申請受付開始             | 申請受付終了              |
|--------------------|---------------------|
| 令和6年7月22日(月) 14:00 | 令和6年10月31日(木) 16:00 |



補助事業特設ページ

アクションプランの概要

- 【パレタイズの必要性和 Design for Logistics (DFL) の重要性】
- ・パレタイズは単にトラックドライバーの長時間労働の改善のみならず、発荷主から着荷主まで一貫したパレチゼーションによって積替え作業が不要になるなど、サプライチェーン全体の生産性の向上を図ることができるメリットがある
  - ・DFLとは物流の生産性向上を目的として製品の設計等を行うことを指し、パレットへの積み付け効率を考慮した製品・外装サイズの見直しを行い最適化することで、パレタイズによる積載率の低下を最大限抑制することが可能となる
- 【民間の取組み】
- ・衛生用品分野におけるパレットサイズはT11型 (1,100mm×1,100mm) とする
  - ・荷量の多い品目 (SKU) については、2023 年度までのパレタイズを目指し、その他の品目についても順次パレタイズを実施していく
  - ・T11型を活用する上で積載効率の低下を最大限抑えるため、外装サイズの最適化 (DFL : Design For Logistics) を進める
- 【行政の支援】
- ・物流総合効率化法の枠組みに基づく支援・表彰制度の活用・周知PR
- 【推進体制】
- ・行政の旗振りの下、関係者によるフォローアップを行い、取組を推進する

| 工程表                         |                              |        |                             |         |
|-----------------------------|------------------------------|--------|-----------------------------|---------|
|                             | 2022年度                       | 2023年度 | 2024年度                      | 2025年度～ |
| T11型パレット<br>によるパレタイ<br>ズの導入 | 荷量の多い品目(SKU)<br>のパレタイズの検討・導入 |        | その他の品目(SKU)<br>のパレタイズの検討・導入 |         |
| DFLの促進                      | DFLを踏まえた外装サイズの見直し            |        |                             |         |

【 紙加工品 (衛生用品分野) 物流研究会 構成員 】

<学識経験者>  
矢野 裕児 流通経済大学 教授

<メーカー>  
花王株式会社、大王製紙株式会社、白十字株式会社、P&Gジャパン合同会社、ユニ・チャームプロダクツ株式会社、株式会社リブドゥコーポレーション、王子ネピア株式会社、一般社団法人日本衛生材料工業連合会

<卸売業>  
株式会社あらた、株式会社PALTAC、全国化粧品日用品卸連合会

<パレットレンタル事業者>  
日本パレットレンタル株式会社、ユーピーアール株式会社

<物流事業者>  
ダイオーロジスティクス株式会社、トランコム株式会社、白十字物流株式会社、王子物流株式会社、公益社団法人全日本トラック協会

<行政機関>  
厚生労働省(労働条件政策課)、経済産業省(物流企画室)、国土交通省(物流政策課・貨物流通事業課・貨物流通経営戦略室)

※順不同、敬称略  
※下線は座長

※名簿は令和6年6月時点

フォローアップ

- 2024年6月に「第5回紙加工品 (衛生用品分野) 物流研究会」を開催し、各社のアクションプラン取組の進捗状況を共有。
- 【取組事例】
- ・製品パッケージや段ボールサイズのコンパクト化を行いながら、パレットサイズをT13型からT11型へ順次変更 (65%進捗) (メーカー)
  - ・2025年度中の紙加工品の全工場におけるT11型パレット使用を目指し、準備を推進中 (メーカー)
  - ・主力工場は本年中にパレット化の工事を予定。小規模工場は手積みとパレット積みによる「ハイブリッド積み」を実施 (積込作業は90分から55分に短縮)。今後は全量パレット化を進めるため、段ボールのサイズ調整に取り組む予定 (メーカー)

# 菓子物流(スナック・米菓系)におけるパレット標準化ガイドライン

## ガイドラインの概要

### 【基本的な考え方】

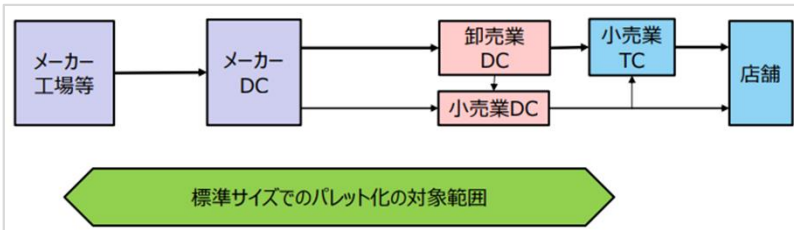
・菓子(スナック・米菓系)では、軽量で多品目という商品特性のため、輸配送において手積み手卸しが行われていることが多く、物流の省力化・効率化方策の1つとして、業界全体でパレット利用を拡大していくことが重要である。

### 【パレット標準化のあり方】

- ・パレットの平面サイズ : 11型(1,100×1,100)を推奨サイズとし、12型(1,200×1,000)の取扱いは継続検討とする。
- ・パレットの材質 : 菓子という商品特性上、品質管理が特に重要であることから、プラスチック製を推奨する。
- ・パレット荷姿の高さ基準 : 1段1,300mm以下(パレット高さを含む)と設定する。  
(1,300mmは上限値であり、この範囲内で各社の事情に合わせた数値を設定して構わない)

### 【対象範囲】

・菓子物流におけるパレット化の対象は、メーカー工場等(生産拠点)→メーカーDC(物流拠点)→卸売業・小売業のDC(物流拠点：在庫型)およびTC(物流拠点・通過型)までであり、卸売業・小売業のDC/TCから店舗までは対象外と想定している。



## フォローアップ

標準パレットの普及促進の土台となるテーマについて分科会を設置・検討  
【検討事項】

- ① ASN/伝票レス
  - ・受発注～ASN送信～納品までの運用フロー
  - ・ASNのデータ項目
  - ・納品伝票に代わる『A4納品書』
- ② 検品レス
  - ・運用ルール、実施基準の策定
 →2024年5月改訂のガイドライン第2版に盛りこみ

## 菓子パレット標準化促進協議会 構成員

### ＜メーカー＞

江崎グリコ(株)、亀田製菓(株)、カルビー(株)、(株)栗山米菓、(株)湖池屋、日清シスコ(株)、(株)ブルボン、ぼんち(株)

### ＜卸売業＞

コンフェックス(株)、(株)山星屋、三菱食品(株)、(株)高山

### ＜物流事業者＞

トランコム(株)、丸紅ロジスティクス(株)、(株)合通カシロジ、ダイセーロジ(株)、新潟輸送(株)、カルビーロジスティクス(株)

### ＜パレットレンタル事業者＞

三甲リース(株)、日本パレットレンタル(株)、ユーピーアール(株)

### ＜オブザーバ＞

国土交通省(物流政策課・貨物課)、農林水産省、経済産業省、日清食品ホールディングス(株)、森永製菓(株)

※名簿は令和6年5月時点

※下線2社が事務局



# 青果物流通標準化ガイドライン（参考）

- 令和3年9月に、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- パレット循環体制、外装サイズ、コード・情報、場内物流について議論を行い、令和5年3月にガイドラインを策定。

## ガイドラインの概要

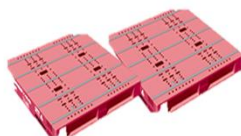
### ○ パレット循環体制

#### 1. サイズ・材質

- ・ 原則1.1m×1.1m（11型）
- ・ プラスチック製を推奨

#### 2. 運用

- ・ 利用から回収までレンタルが基本
- ・ パレット管理が不可欠。青果物流通業者の意識醸成が必要
- ・ パレットの情報共有システムの構築・導入を推進



### ○ 外装サイズ

#### 1. 最大平面寸法

- ・ 最大平面寸法は1.1m×1.1m
- ・ パレットからはみ出さないように積み付け

#### 2. 最大総重量

- ・ プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて1t

（積み付けの様子）



#### 3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- ・ 湿気による品質劣化を防止するよう、簡潔なラッピング

#### 4. 外装サイズの寸法

- ・ 品目ごとに標準となる段ボールサイズを順次設定。導入産地を順次拡大。

（荷崩れ防止策）



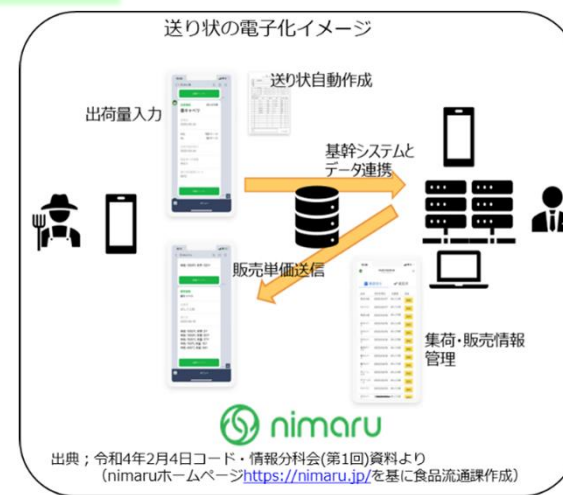
### ○ コード・情報

#### 1. 納品伝票の電子化

- ・ 送り状、売買仕切書を優先
- ・ 送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

#### 2. コード体系の標準化

- ・ 商品では青果物標準品名コード（JA全農のベジフルコード）を活用
- ・ 事業者では県連、JA、市場の事業者コードを活用



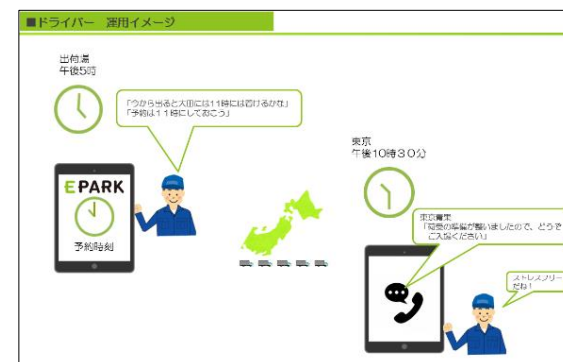
### ○ 場内物流

#### 1. トラック予約システム

- ・ 到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

#### 2. 場内物流改善体制の構築

- ・ 開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- ・ 市場内のパレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守を促進



# 花き流通標準化ガイドライン（参考）

- 令和4年7月に、卸売団体、流通事業者等から構成される「花き流通標準化検討会」を設置。
- 11月以降は構成員に出荷団体、物流事業者等を加え、台車、パレット、外装、コード・情報について議論を行い、令和5年3月にガイドラインを策定。

## 1. 台車

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。
- 鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨する。



（写真左）フル台車：W1055mm×D1285mm×H2068mm

（写真右）ハーフ台車：W520mm×D1280mm×H1900mm

- 切り花については、使用実態に応じ原則としてフル台車、ハーフ台車での輸送を推奨する。

台車の統一

## 2. パレット

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。
- 平面サイズ1100mm×1100mm（下写真）を標準とする。



パレットサイズの統一

## 3. 外装

- 標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨する。
  - タイプA；長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm
  - タイプB；長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm
  - タイプC；長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm
  - タイプD；長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mm

段ボールサイズの統一



（写真はT11パレットに4種類の切り花標準箱を積み上げた様子▲）

- 品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能とする。
- 検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨する。

情報伝達方式の統一

## 4. コード・情報

- ペーパーレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。

# 水産物流通標準化ガイドライン（令和6年3月）

- 令和5年5月に、卸売団体、卸売業者、物流業者等から構成される「水産物流通標準化検討会」を設置。
- 我が国の水産物流通の大宗を担う東京都中央卸売市場豊洲市場を中心とした水産物流通を念頭に議論を行い、令和6年3月にガイドラインを策定。

## パレットサイズ・材質

- ・パレットのサイズは、平面1,100mm×1,100mmを標準とする。
- ・パレットの材質は、衛生面、耐久面等から、プラスチックを推奨。



## 箱サイズ・材質

- ・サイズは、平面1,100mm×1,100mmのパレットに合う箱サイズを推奨。
- ・材質は、リサイクルの観点から、以下の項目を産地に要請することを推奨。
  - ✓シール又はテープを貼る際は、PS（ポリスチレン）を素材としたものを使用。
  - ✓リサイクルが不可能な外装や、不用な包装は控える。
  - ✓発泡スチロールの色は白で統一し、色付けは控える。

【不純物の素となる紙シール】



【推奨されるPSシール】



【加工後の発泡スチロール】

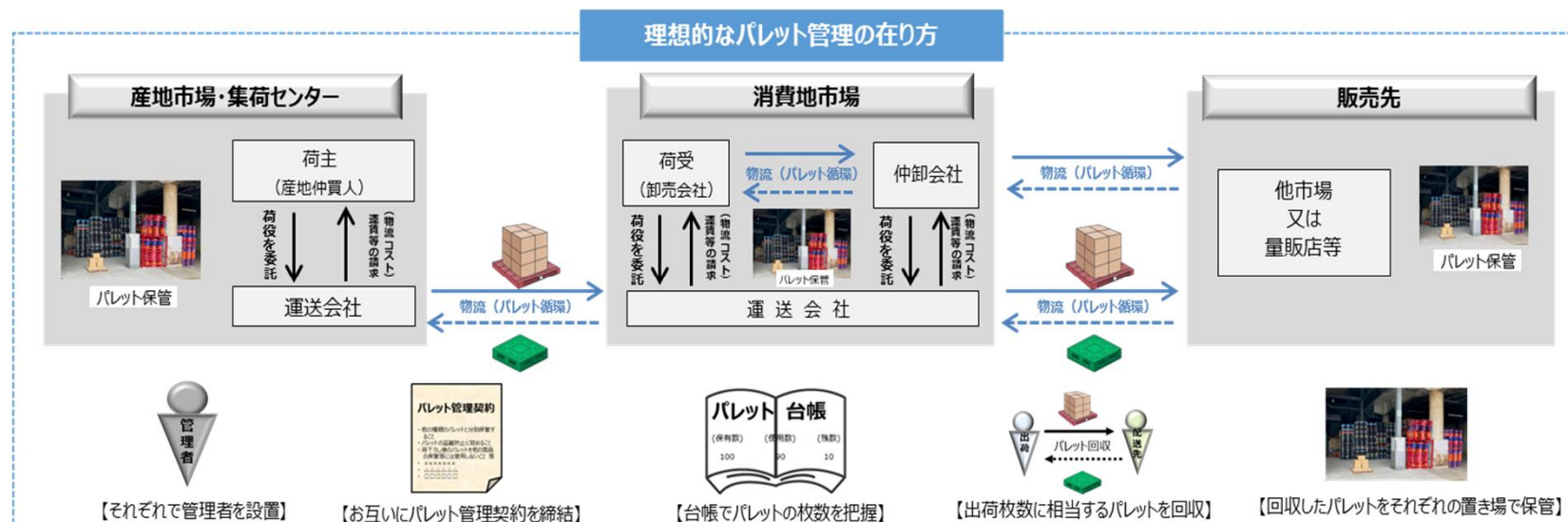


【不純物（拡大）】

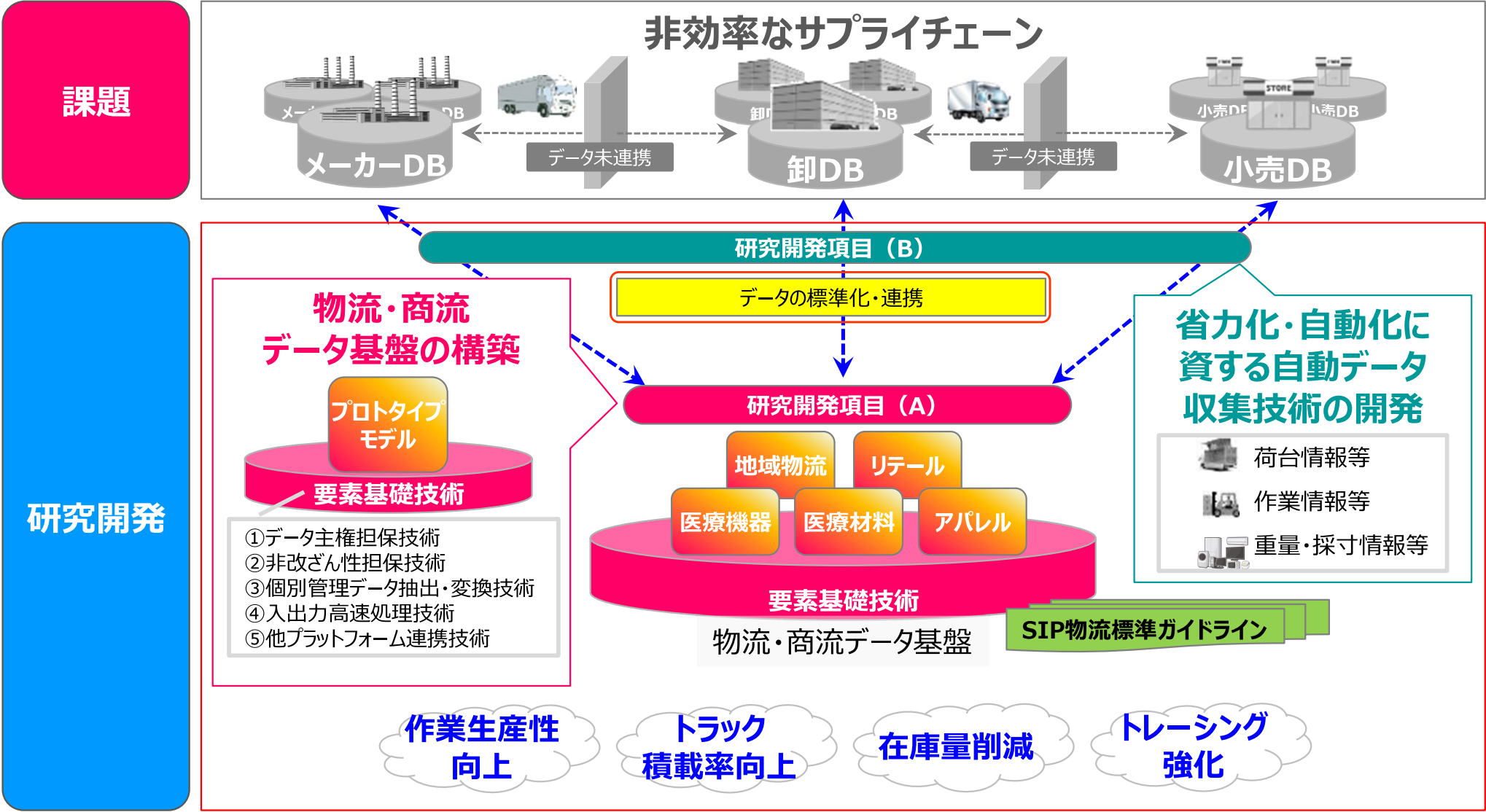


## パレット管理

- ・荷主等は、パレット管理責任者を置き、場内の荷役作業や動線に支障を来さない位置に保管場所を定め、パレットが紛失や破損しないように管理を行うよう努める。
- ・当該責任者は、今後のパレット管理ルール の在り方など、場内外の物流改善に向けた協議を行うよう努める。



●「モノの動き（物流）」と「商品情報（商流）」を見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築中。これにより、トラック積載率の向上や無駄な配送の削減等を実現し、生産性の向上に貢献する。





■ 策定の背景・目的

- 物流業界では、書面手続や対人・対面によるプロセスの多さ、トラック積載効率の低迷等が大きな課題となっている。また、各企業個別にデジタル化を図った結果、相互に円滑な情報の受け渡しがしにくく、サプライチェーン全体としての効率性が損なわれている。
- 解決策の1つであるデジタル技術の活用、データの可視化・連携のためには、その前提として情報に関する標準化が必要であり、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」でも、物流・商流データ基盤の構築等をはじめとした標準化の推進の重要性が盛り込まれている。
- 本ガイドラインは、広範囲でのデータ連携などによる物流の効率化・生産性向上のために必要なメッセージやデータ項目の標準形式を定めるものである。

■ 構成

- 「物流XML/EDI標準」や「UN/CEFACT」「ISO」「GS1」など、物流分野の国内標準、グローバルなコード体系をベースに規定

|                                 |                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 物流業務プロセス標準<br>(物流業務プロセスの標準化)    | 物流業務におけるデータ交換の標準的手順を規定。運送計画や集荷、入在庫、配達などのプロセス単位に、誰が、誰に対し、どの情報を、どの順序で受け渡すのかについて記載。（例：「入庫プロセス」では、寄託者 A が倉庫事業者に対し、「入庫予定情報」を送信。倉庫事業者は入庫作業後に、「入庫報告情報」を、寄託者 A に送信 等）      |
| 物流メッセージ標準<br>(物流情報標準メッセージレイアウト) | 物流業務におけるデータ交換の際に必要なデータ項目や、データ項目の定義、値の型（属性と最大桁数）等を定義。（例：「入庫予定情報」には、「入庫予定日」「貨物明細」「荷届先」等の情報を含め、「入庫予定日」の値の型は英数型の8桁とする 等）                                               |
| 物流共有マスタ標準<br>(物流情報標準共有マスタ)      | 各業界PF（業界ごとの利用モデル）が共通マスタとして使用する事業所情報、車輛情報、商品情報、輸送容器情報について、必要なデータ項目やデータ項目の定義、値の型（属性と最大桁数）等を定義。（例：「車輛マスタ」には、「自動車登録番号」「車輛種別」「最大積載量」等の情報を含め、「自動車登録番号」の値の型は文字型の24桁とする 等） |
| コード標準化に対する方針                    | 物流情報標準メッセージレイアウトおよび物流情報標準共有マスタで使用する日付表現や場所コード、企業コード、商品コード、出荷梱包コード等について、必須コードと推奨コードを規定。                                                                             |

- 「物流情報標準ガイドライン」掲載先：  
<https://www.lisc.or.jp>
- システム構築にあたっては、物流情報標準ガイドラインへの準拠をご検討ください。
- 物流情報標準ガイドラインに関するお問合せは、上記ガイドライン掲載サイト内の問合せ先をご参照ください。



|       | 必須                                      | 推奨                                                                                                                                                                                                                                   | 業界により推奨                                                  |
|-------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| When  | ISO 8601-1:2019【ISO】<br>JIS X 0301【JIS】 | -                                                                                                                                                                                                                                    | -                                                        |
| Where | 郵便番号コード【日本郵便】                           | 位置情報コード【SIPSスマート物流サービス】<br>UN/LOCODE(港及び地名コード)【UN/CEFACT】<br>GLN(企業・事業所識別コード)【GS1】                                                                                                                                                   | -                                                        |
| What  | 自動車登録番号<br>【国土交通省】                      | GTIN(商品識別コード)【GS1】<br>SGTIN(商品用の創別識別コード)【GS1】<br>GRAI(リターナブル資産識別コード)【GS1】<br>SSCC(出荷梱包シリアル番号)【GS1】<br>コンテナ番号:ISO6346【ISO】<br>空輸貨物用機材識別番号(専用コンテナ・パレット)ULD No.【航空キャリア】<br>船舶識別番号:IMOナンバー【IMO】<br>航空会社コード:IATA No.【IATA】、ICAO No.【ICAO】 | 医薬品及び医療機器の商品マスタとして<br>保有・活用されているMEDISのコード                |
| Who   | 法人番号【国税庁】                               | 基本GLN【GS1】                                                                                                                                                                                                                           | 業界VANとして保有・活用するFINET、<br>プラネット、MD-Net、MDBで使用する<br>取引先コード |



# 物流情報標準ガイドラインの準拠企業(準備中企業を含む)

- Gaussy株式会社



- 中西金属工業株式会社



- WingArc1st株式会社



- 株式会社丸和運輸機関



- ascend株式会社



- 株式会社アイディオット

- 株式会社LOZI



- 株式会社ドコマップジャパン



- 株式会社TSUNAGUTE



- 富士通株式会社

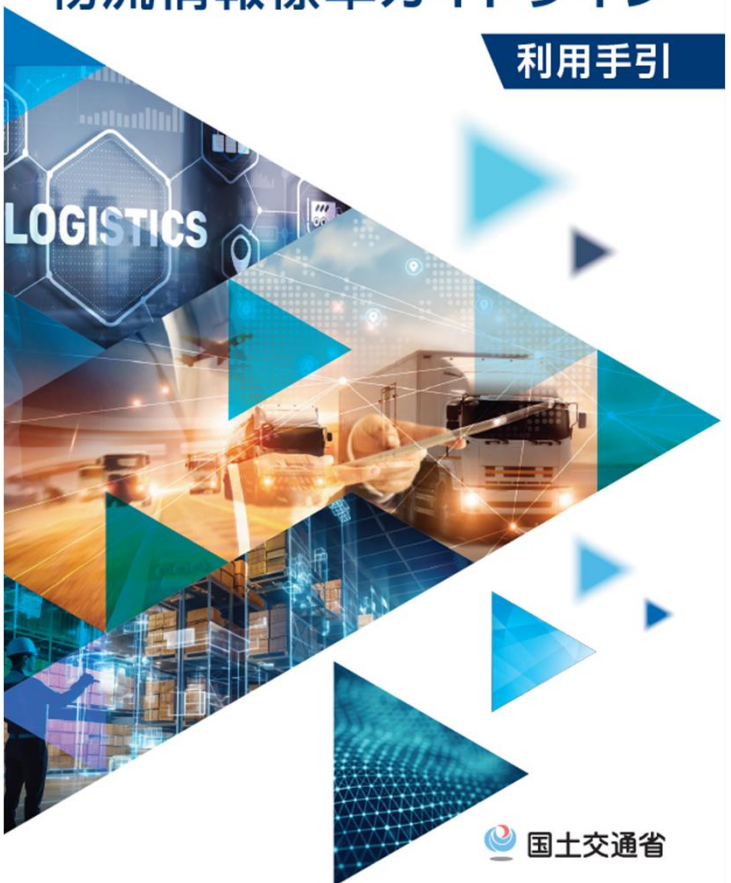


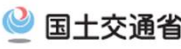
物流系SPを中心にデータ基盤外でも普及拡大中

- 物流情報標準ガイドラインの更なる普及にあたっては、標準化の社会的意義やメリットについての経営層の理解が課題となっている。
- 投資判断を担う経営者層や、準拠を検討するシステム部門を主な対象とした利用手引を令和5年3月に作成。物流情報標準ガイドラインHPにて公開した。
- 利用手引の中では、標準化が必要な理由のほか、物流情報標準ガイドラインの概要や導入方法を解説しており、検討に向けた事業者等の取組をサポートする内容としている。

物流情報標準ガイドライン

利用手引





III 物流情報標準ガイドラインの導入

III-2 導入方法

主にシステム部門の皆様を対象として、物流情報標準ガイドラインの導入方法をご説明します。本手引では、ガイドラインにおいて定められている物流情報標準のうち、物流情報標準メッセージレイアウトの導入方法をご紹介します。

1 準拠させたい物流情報とガイドラインの対応の確認

●まず、ガイドラインに準拠させる物流情報を、データ送受信の場別に整理します。

●次に、ガイドラインのHPにある物流メッセージ標準（物流情報標準メッセージレイアウト）の5-6ページ（プロセス一覧とメッセージの種類）を参照し、対応するメッセージを確認します。

※ガイドラインでは、目的別に複数のデータ項目で構成された物流情報をメッセージと呼んでいます。

準拠させる項目の場別整理

|                               | 例①                  | 例②                |
|-------------------------------|---------------------|-------------------|
| データ送受信の場別<br>（物流情報を送受するタイミング） | 運送依頼データの送信          | 日次集約後の在庫報告        |
| 送受信している物流情報                   | 品番、品名、数量、重量、出荷希望日 等 | 品番、品名、賞味期限、在庫数量 等 |
| 送信者                           | 荷送人                 | 倉庫事業者             |
| 受信者                           | 運送事業者               | 荷主                |

プロセス一覧とメッセージの種類（抜粋）

| プロセス | プロセスの内容                                                                                              | 送信者   | 受信者   | ※  | メッセージ名称     |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|----|-------------|
| 業務   | 運送事業者が荷主から運送依頼を受け、運送依頼データを送信する。運送依頼データは、運送事業者のシステムで処理され、倉庫事業者のシステムに送信される。倉庫事業者は、運送依頼データに基づき、在庫管理を行う。 | 運送事業者 | 倉庫事業者 | 03 | 運送依頼情報      |
| 在庫報告 | 倉庫事業者が運送事業者に対して、在庫報告データを送信する。在庫報告データは、運送事業者のシステムで処理され、倉庫事業者のシステムに送信される。倉庫事業者は、在庫報告データに基づき、在庫管理を行う。   | 倉庫事業者 | 運送事業者 | 04 | 在庫報告情報（明細型） |
| 在庫報告 | 倉庫事業者が運送事業者に対して、在庫報告データを送信する。在庫報告データは、運送事業者のシステムで処理され、倉庫事業者のシステムに送信される。倉庫事業者は、在庫報告データに基づき、在庫管理を行う。   | 倉庫事業者 | 運送事業者 | 29 | 在庫報告情報（要約型） |
| 在庫報告 | 倉庫事業者が運送事業者に対して、在庫報告データを送信する。在庫報告データは、運送事業者のシステムで処理され、倉庫事業者のシステムに送信される。倉庫事業者は、在庫報告データに基づき、在庫管理を行う。   | 倉庫事業者 | 運送事業者 | 30 | 在庫報告情報（要約型） |

対応するメッセージ

運送依頼情報

在庫報告情報（明細型）



物流メッセージ標準（物流情報標準メッセージレイアウト）はこちら  
[https://lisc.g.kuroco-imp.app/vm/1677550794/files/topics/3079\\_ext\\_1\\_0.pdf](https://lisc.g.kuroco-imp.app/vm/1677550794/files/topics/3079_ext_1_0.pdf)

III 物流情報標準ガイドラインの導入

2 準拠させたい物流情報とガイドラインのメッセージの比較（マッピング）

●準拠させたい物流情報の定義や型、コード等を、1で対応を確認したメッセージに合わせます。各メッセージのデータ項目の詳細は、物流メッセージ標準（物流情報標準メッセージレイアウト）の10ページ以降に記載されています。

例）03運送依頼情報（抜粋）

| 項目         | 必須/選択/CD | 項目定義                     | 値の型   | 必須回数 | 番号(長クラス) |
|------------|----------|--------------------------|-------|------|----------|
| メッセージ情報    | ●        |                          |       | 1    | 運送依頼情報   |
| データ送受信ID   | ●        | 受発者での受発メッセージの処理順序を示す番号   | X(5)  | 1    | 運送依頼情報   |
| 運送依頼       | ●        |                          |       | 1    | 運送依頼情報   |
| 運送依頼番号     | ●        | 荷主が運送依頼メッセージ時に付与した管理番号   | X(20) | 1    | 運送依頼情報   |
| 運送依頼年月日    | ●        | 荷主が運送依頼メッセージ時に付与した日付     | X(8)  | 1    | 運送依頼情報   |
| 運送依頼状態     | ●        | 運送事業者が運送依頼状態に付与した管理番号    |       |      |          |
| 運送依頼       | ●        |                          |       |      | 運送依頼情報   |
| 運送依頼回数(依頼) | ●        | 運送依頼の回数単位に基づく依頼(予定)総数    | X(9)  | 1    | 運送依頼情報   |
| 回数単位コード    | *        | 回数の単位を示すコード(繰り返し/外で使用する) | X(3)  | 0/1  |          |

準拠させる物流情報

管理NO: 12345AB

依頼日: 令和6年3月15日

送り先NO: 56789

総数: 1

単位: ケース

運送後の物流情報

同様の項目を用意

値の型を合わせる

項目名も揃えることが望ましいが、名前の一致は必須ではない

必須項目は必ず実装する

共通CDを利用する項目は一覧より選択

運送依頼番号: 000000000000012345AB

運送依頼年月日: 20240315

運送依頼状態: 0000000000000056789

運送依頼回数(依頼): 0000000001

回数単位コード: CS△

3 システム開発

既存システムをガイドラインに準拠させる場合には、現在保有しているデータ項目の変換機能を構築したうえで実装することが考えられます。

不明点やExcelファイル形式の資料送付希望は、フィジカルインターネットセンターにご連絡ください。  
<https://j-pic.or.jp/#inquiry>



物流情報標準ガイドラインHPにて公開  
(<https://www.lisc.or.jp/guideline/>)



目的： 「物流情報標準ガイドライン」（以下、「ガイドライン」）の普及と、共同輸配送等による輸配送の効率化と積載率向上  
概要： 複数の荷主企業や物流事業者等で構成される協議体がガイドラインを活用して行う、共同輸配送等の取組への補助  
対象経費： ガイドラインに準拠するためのシステム開発・改修費用、物流・商流データ基盤の利用料 等

物流データの標準化促進に向けた  
オープンプラットフォーム構築支援事業

国土交通省

物流効率化を図る  
**荷主企業・物流事業者等**  
から成る協議会の方々へ

補助対象者

補助対象となる事業

取組イメージ例

補助率

複数の荷主企業等から構成される協議会

<協議会の構成>

- ・荷主企業2社以上(必須)
- ・物流事業者(貨物運送事業者、倉庫事業者等)
- ・その他物流に係る関係者(物流システム事業者等)

当該協議会において「物流情報標準ガイドライン」を活用したデータ連携を行うことで、共同輸配送等に取り組む実証事業

※補助対象経費については、2ページ目に記載のとおり

取組イメージ例

物流情報標準ガイドライン準拠のデータ形式

荷主 ← 商取引 → 発荷主

調達計画 運送依頼

納品日 調整

出荷日 調整

出荷計画 運送依頼

データ基盤等

配送計画・手配調整・進捗管理

最適輸送モード選択

空きリソース

リソース調整

物流事業者

幹線集約輸配送

共同集荷

共同集荷

補助率

補助対象経費の

**1/2** 以内で交付 (上限あり)

最大3千万円程度の交付となります。

採択された協議会

| 協議会名                       | 協議会構成組織                                                                                                                                                 |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 医療物流革新協議会                  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 帝人フロンティア株式会社</li><li>・ 医療法人社団高邦会</li><li>・ 医療法人財団順和会</li><li>・ ヤマト運輸株式会社</li></ul>                              |
| 造船・船用工業会                   | <ul style="list-style-type: none"><li>・ ロジスティード西日本株式会社</li><li>・ 三菱造船株式会社</li><li>・ 水野ストレーナー工業株式会社</li><li>・ 株式会社日立製作所</li></ul>                        |
| フィジカルインターネット実現会議化学品WG      | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 三菱ケミカル株式会社</li><li>・ 三井化学株式会社</li></ul>                                                                         |
| ペットフード・用品業界における共同配送事業促進協議会 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 丸紅ロジスティクス株式会社</li><li>・ マースジャパンリミテッド</li><li>・ ロイヤルカナンジャパン合同会社</li><li>・ 大王製紙株式会社</li><li>・ ジェックス株式会社</li></ul> |
| 菓子共同物流標準化推進協議会             | <ul style="list-style-type: none"><li>・ トランコム株式会社</li><li>・ 株式会社湖池屋</li><li>・ ぼんち株式会社</li></ul>                                                         |

※現在は募集終了