

経済産業省の物流政策について

2025年9月

経済産業省 商務・サービスグループ 流通政策課長 兼 物流企画室長

平林 孝之

1. 物流2024年問題への対応

2. フィジカルインターネットの実現に向けて

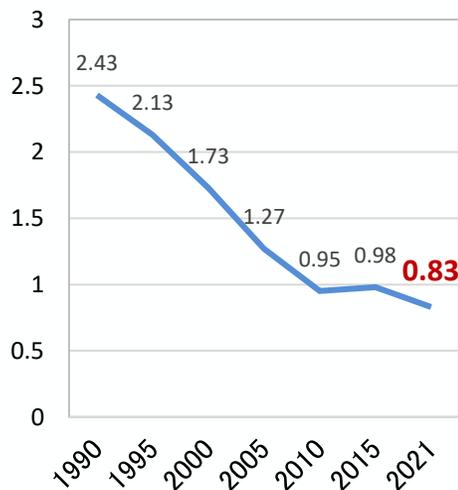
国内貨物輸送量・輸送手段の推移

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。2010年以降、積載効率は低い水準で推移している。

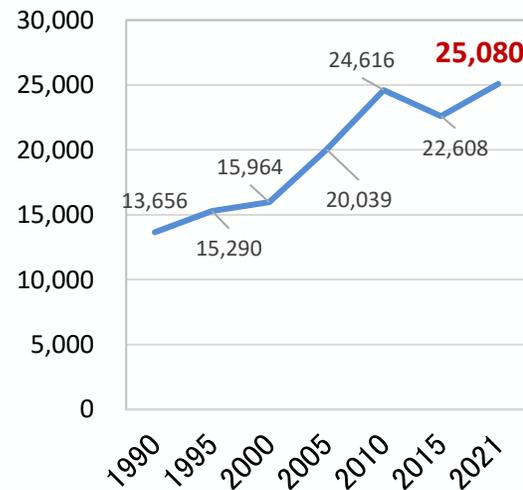
小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度	令和3年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件	22,608千件	25,080千件

貨物量の推移／貨物一件

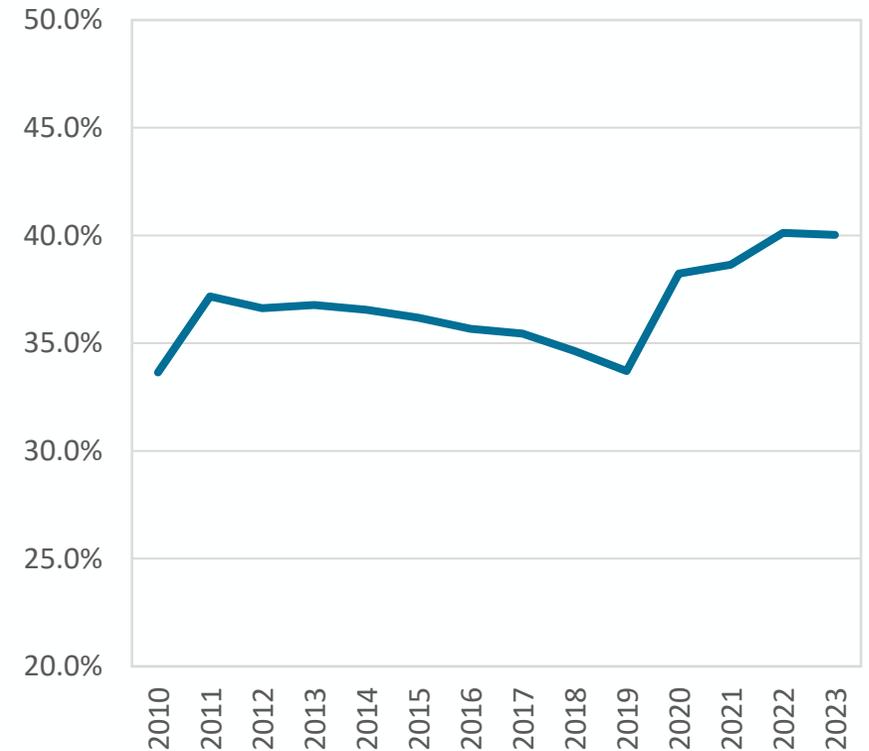


物流件数の推移



出典：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」

貨物自動車の積載効率の推移



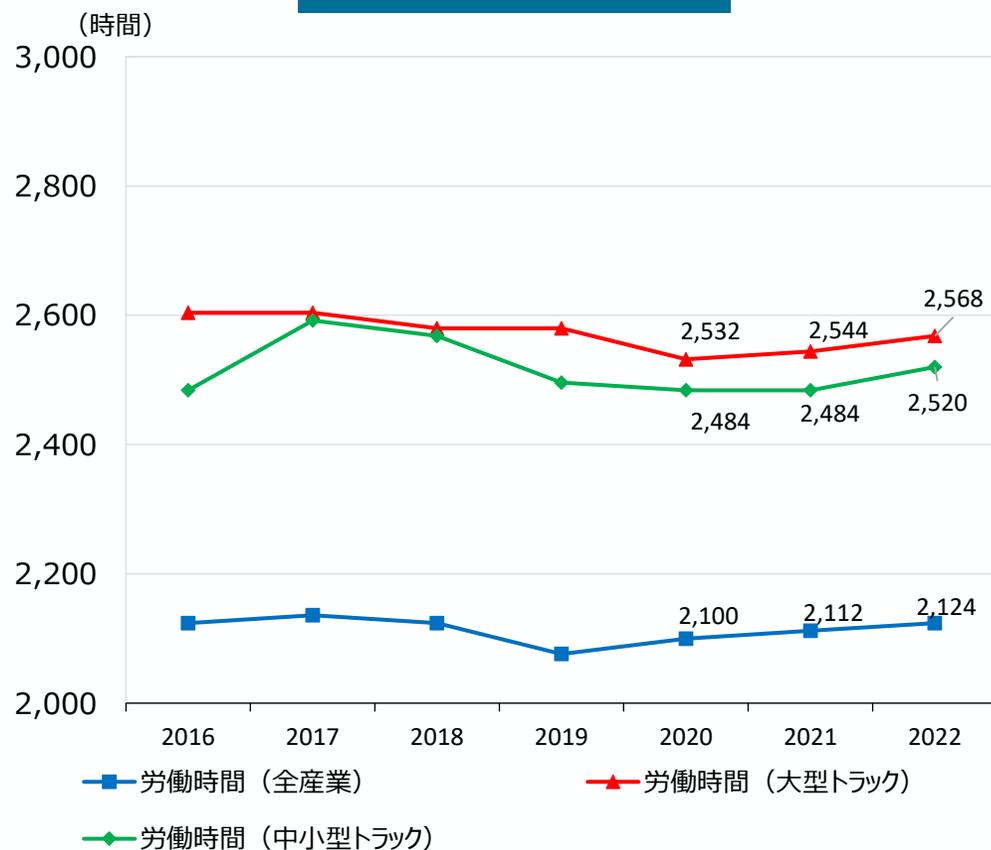
(注)

- 1 「自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）」より抜粋。
- 2 積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ
- 3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

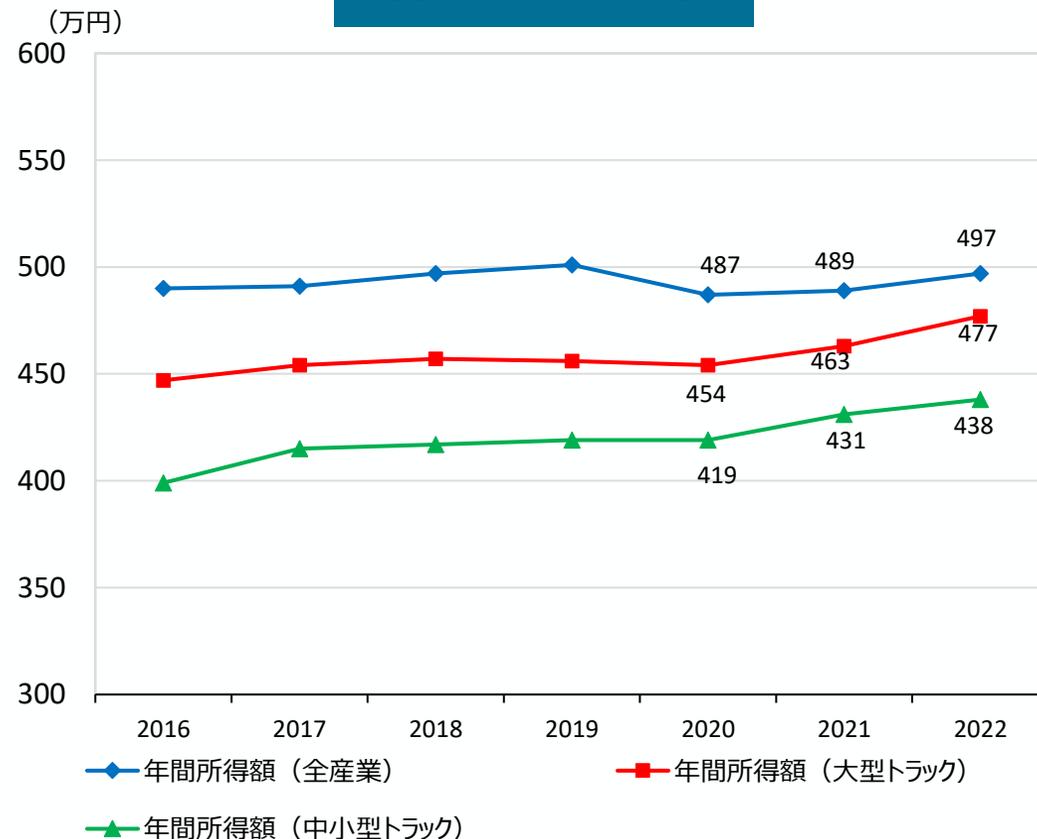
トラックドライバーの働き方に関する現状①

- トラックドライバーと全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は近年微増傾向にあるが、**全産業に比べ5%~10%程度低い水準**となっている。

年間労働時間の推移



年間所得額の推移

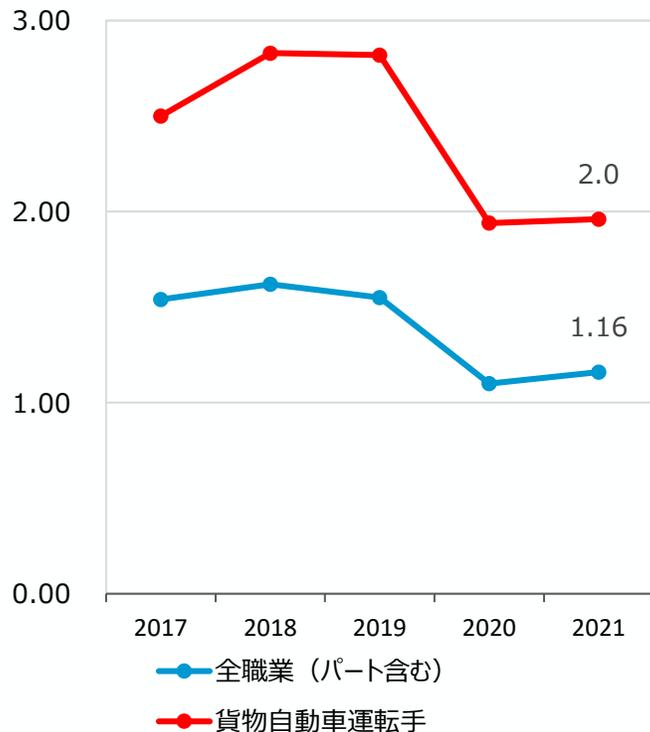


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

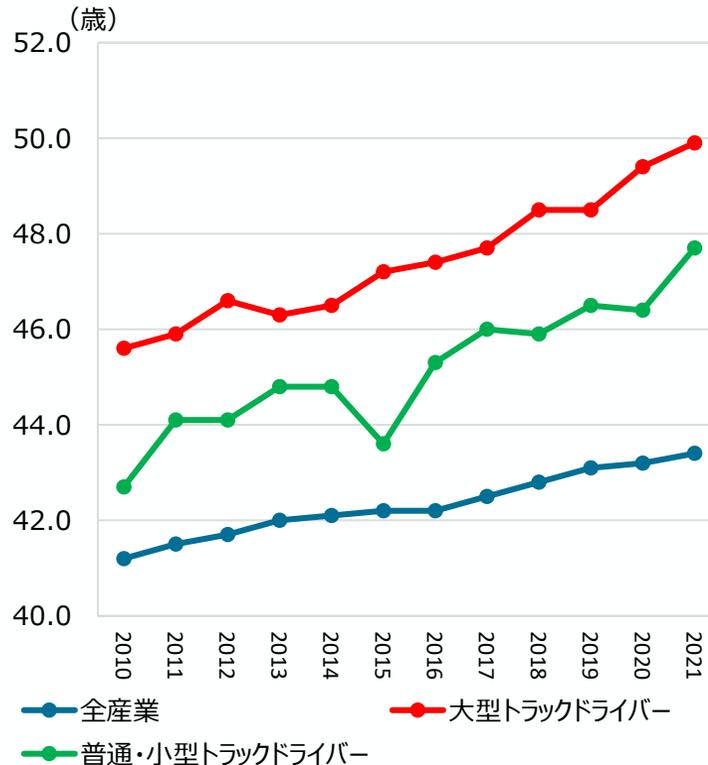
トラックドライバーの働き方に関する現状②

- トラックドライバーの有効求人倍率は全産業の約2倍と、人手不足感が強くなっている。
- 平均年齢についても、全産業に比べ4～6歳程度高くなっており、従業員構成としては、他産業に比して40代～50代の占める割合が高く、若年層と高齢層の割合が低い。

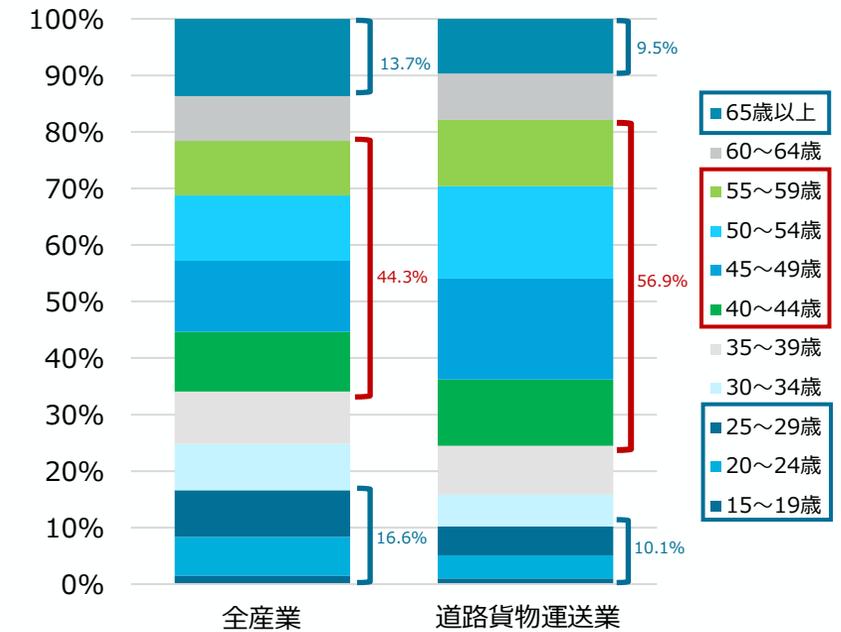
有効求人倍率の推移



平均年齢の推移



年齢構成



トラックドライバーの時間外労働の上限規制(物流の2024年問題)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。
- 物流効率化に取り組みなかった場合、労働力不足による物流需給が更に逼迫する恐れがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算されていた（物流の2024年問題）。さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足が懸念される。

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
労働基準法	時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用				
	時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げの中小企業への適用						適用	

		現行	2024年4月以降（原則）
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間以上	継続11時間、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
14.2%（4.0億トン）

○発荷主別（抜粋）

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ	12.1%
建設業、建材	10.1%
自動車、電気・機械・精密、金属	9.2%

○地域別（抜粋）

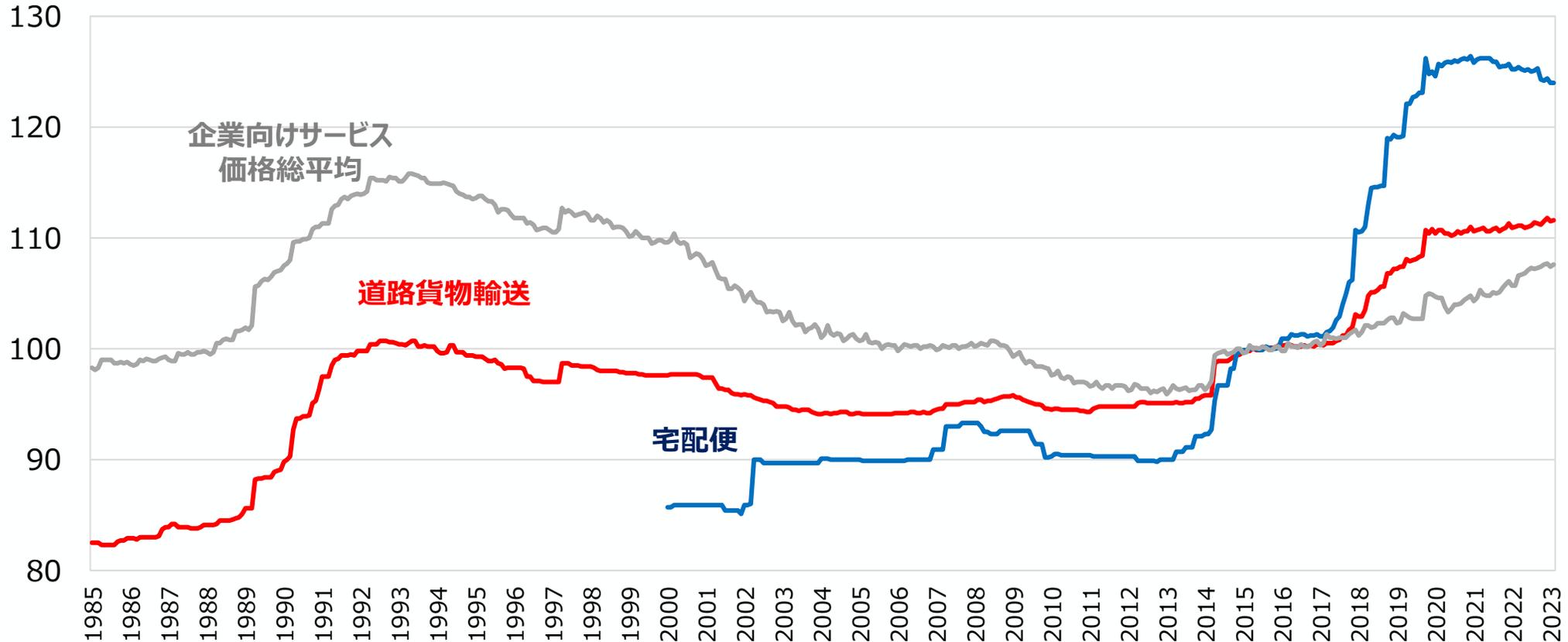
地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

物流コストインフレの発生

- 道路貨物輸送サービス価格は、2010年代後半に**バブル期の水準を超え**、過去最高を記録した（**物流コストインフレ**）。特に宅急便の価格の急騰が顕著。

道路貨物輸送・宅配便のサービス価格指数の推移

サービス価格指数

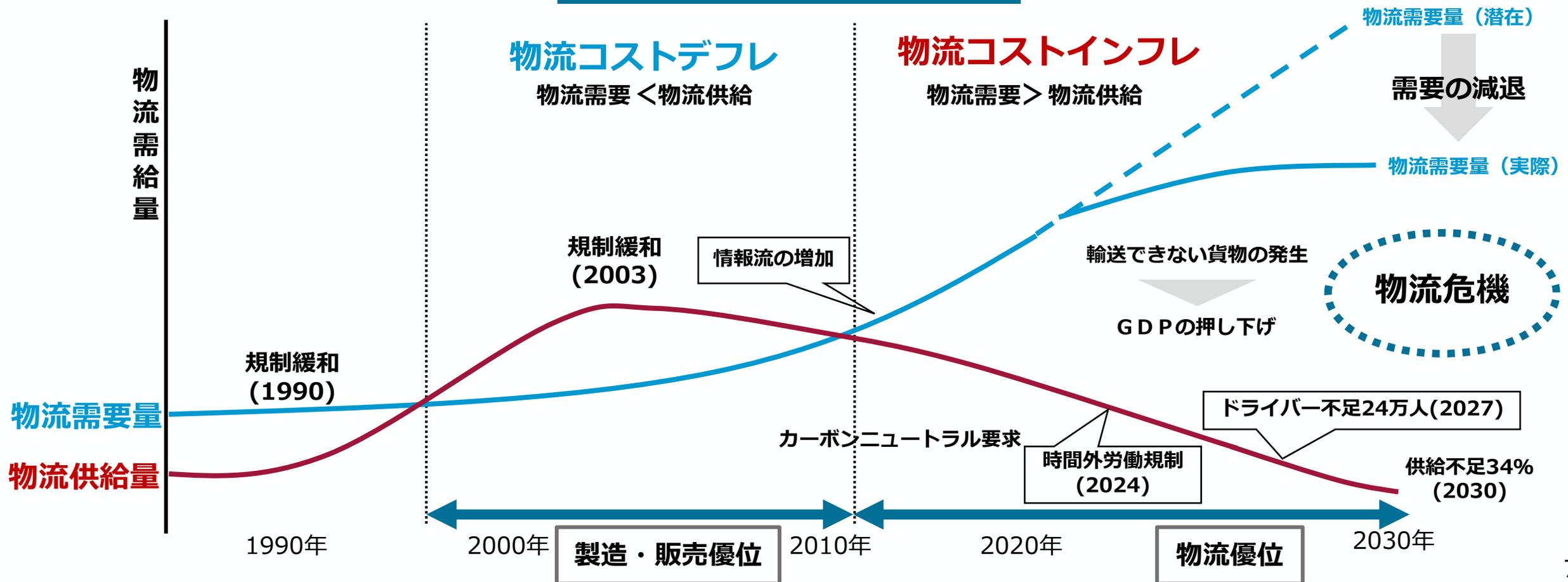


出典：日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成 ※宅配便については2000年1月分から追加。

物流コストインフレの構造

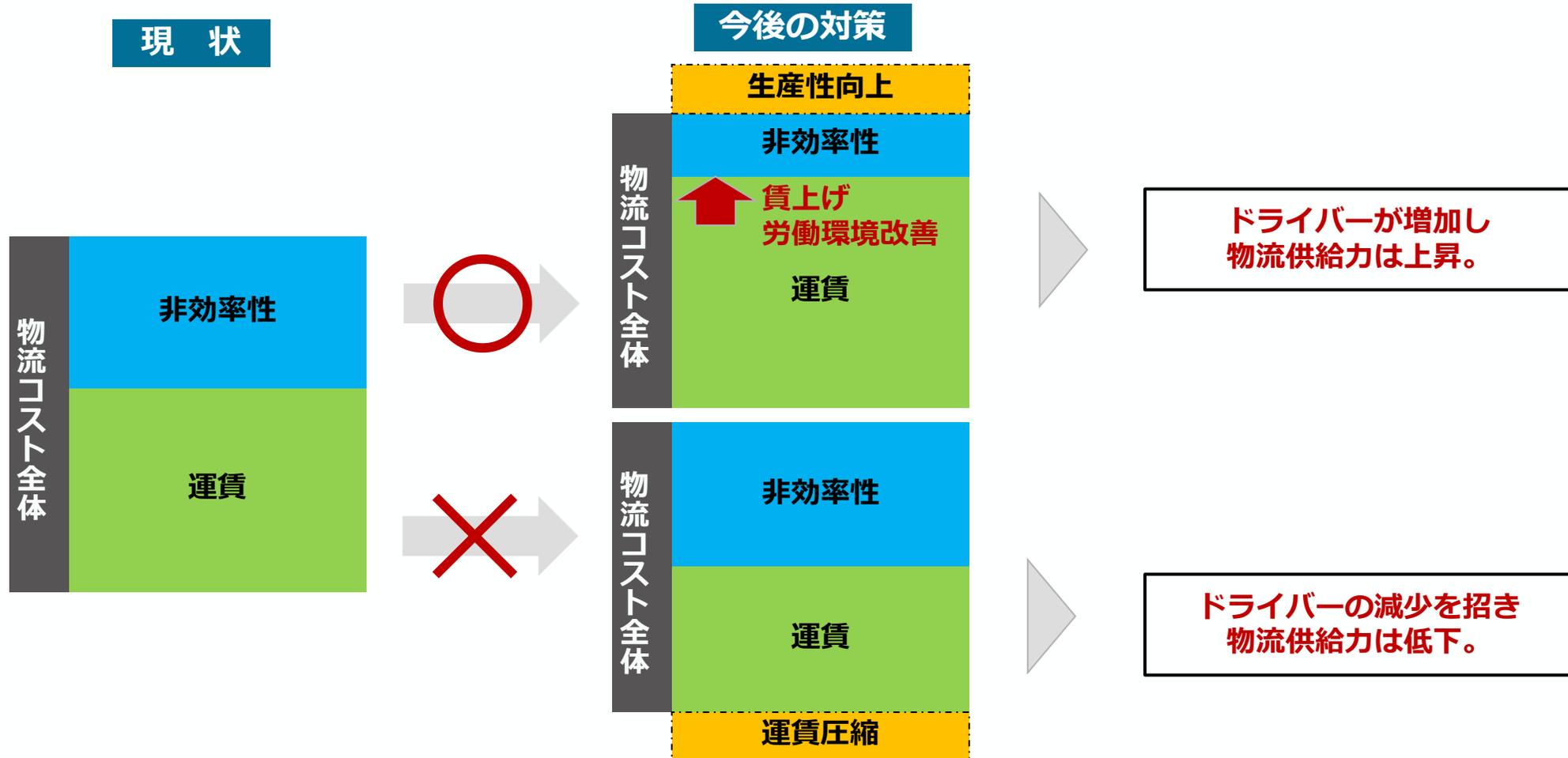
- 物流コストインフレの構造を放置した場合、2030年時点で**7.5~10.2兆円の経済損失**が発生する可能性があり、物流コストインフレ時代には、物流の能力が産業競争力を左右するようになる。

物流の需給関係の模式図



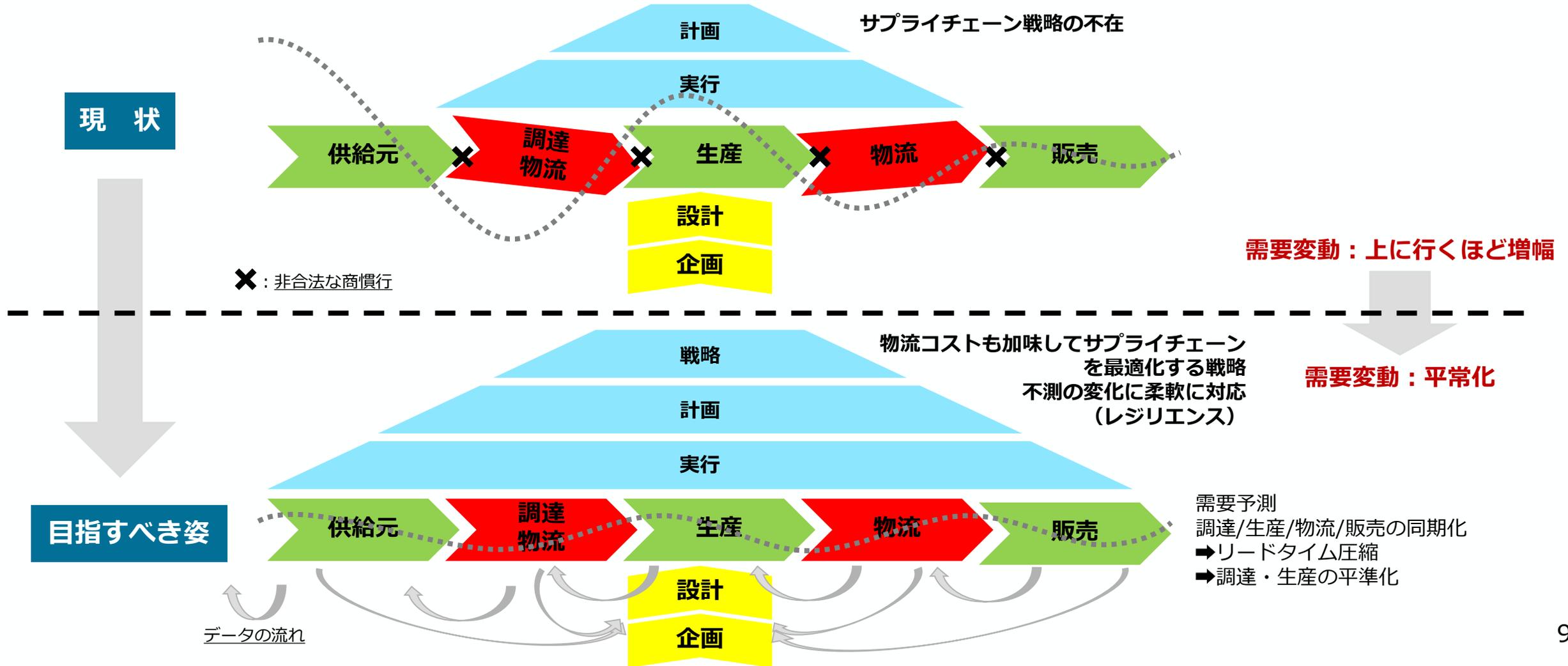
物流クライシス対策の基本的な考え方

- 2000年代までは、市場競争の激化により物流コストを抑制。その結果、労働環境の劣悪化によるドライバーの減少をまねき、物流供給力はかえって低下。
- 今後は物流の効率化の徹底により、物流コストを圧縮しつつ、労働環境の改善や賃上げによってドライバーの供給を増やすべき。



垂直領域【物流統合型サプライチェーン・マネジメント（SCM）】

- 物流の能力が競争力を左右する時代において企業は、物流も統合したサプライチェーン・マネジメントを確立すべく、デジタル技術をフル活用し、経営を変革(DX)すべき。



「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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（右図）。
- ・ 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整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、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。

○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。→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

○①**荷主***1（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。
*1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の者の取組状況について、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を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

○**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。

○**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**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3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、責任者の選任**を義務付け。*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

【貨物自動車運送事業法】

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

○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HPにおける公表対象に、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。

【貨物自動車運送事業法】

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制措置（物流効率化法）

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

○荷主*（発荷主、着荷主）・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

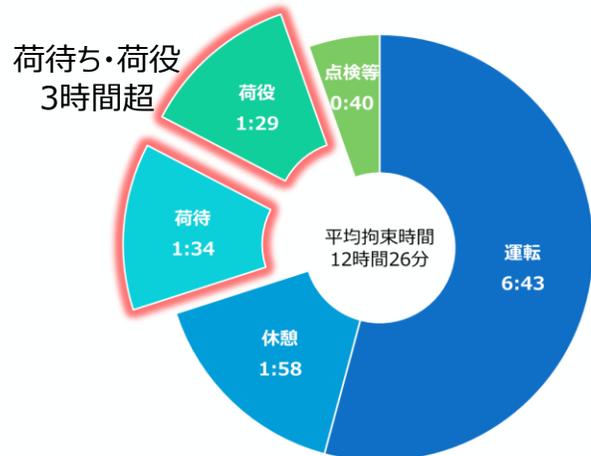
○上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○さらに、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。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」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」】

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

【荷主等が取り組むべき措置の例】



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

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準

積載効率の向上等

- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進**することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること 等

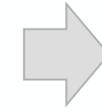
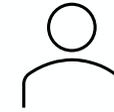
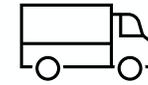
荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないように、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散させる**こと（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等

荷役時間等の短縮

- パレット等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を、バーコード等のタグの導入により、検品の効率的を図ること
- バース等の荷捌き場について、**貨物の物量に応じて適正に確保**すること
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により**トラックドライバーの負担軽減**と**積卸し作業の効率化**を図ること
- 貨物の出荷を行う際には、**出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと 等

一週間以内に届けてください。



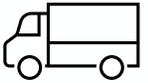
リードタイム確保

期限内の貨物との積合せが可能！

受付予約システム活用



①10:00予約



②11:00予約



ユニット検品



検品の効率化

<特定事業者の指定基準>

- 中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 **9万トン以上**
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - (1) **実施する措置**
 - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - (3) **実施時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式）
 - (2) **判断基準と関連した取組に関する状況**（自由記述）
 - (3) **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、改正物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容>

- 物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。
 - ・ 中長期計画、定期報告等の作成
 - ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
 - ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布

➤ **2025年4月1日**

法律の施行①

基本方針
荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
判断基準に関する調査・公表 等

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

➤ **2025年秋頃 (P)**

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ **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

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

➤ **2026年5月末 (P)**

特定事業者の届出～指定手続

→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**

➤ **2026年10月末 (P)**

中長期計画の提出

➤ **2026年秋頃 (P)**

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ **2027年7月末 (P)**

定期報告の提出

1. 物流2024年問題への対応

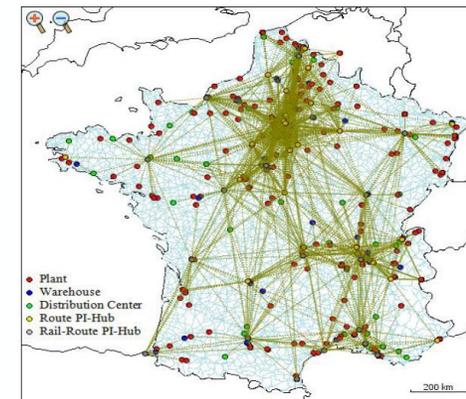
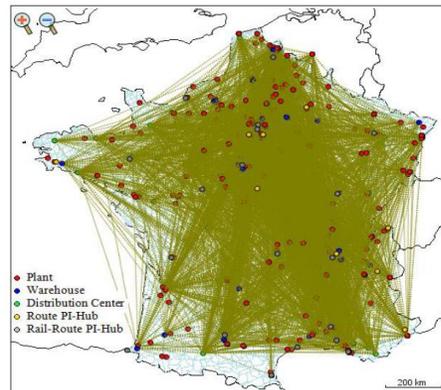
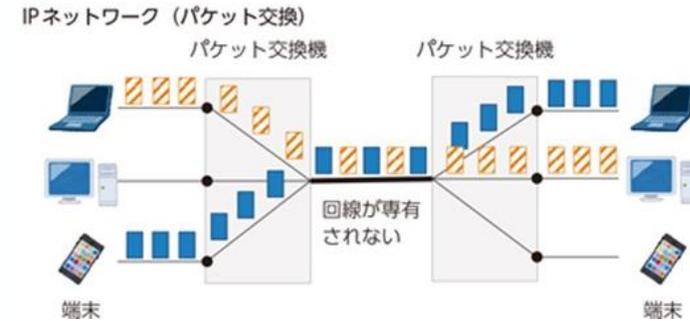
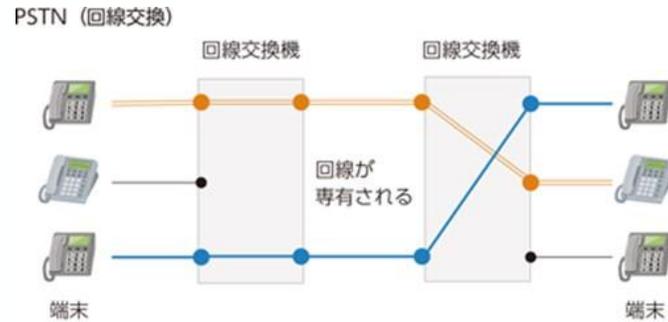
2. **フィジカルインターネットの実現に向けて**

フィジカルインターネット（次世代の物流システム）

フィジカルインターネットとは、インターネット通信の考え方を、物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組みとして、2010年頃に提案されて以降、国際的に研究が進められている。

デジタル技術を駆使し、物資や倉庫、車両の空き情報等が見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システム。

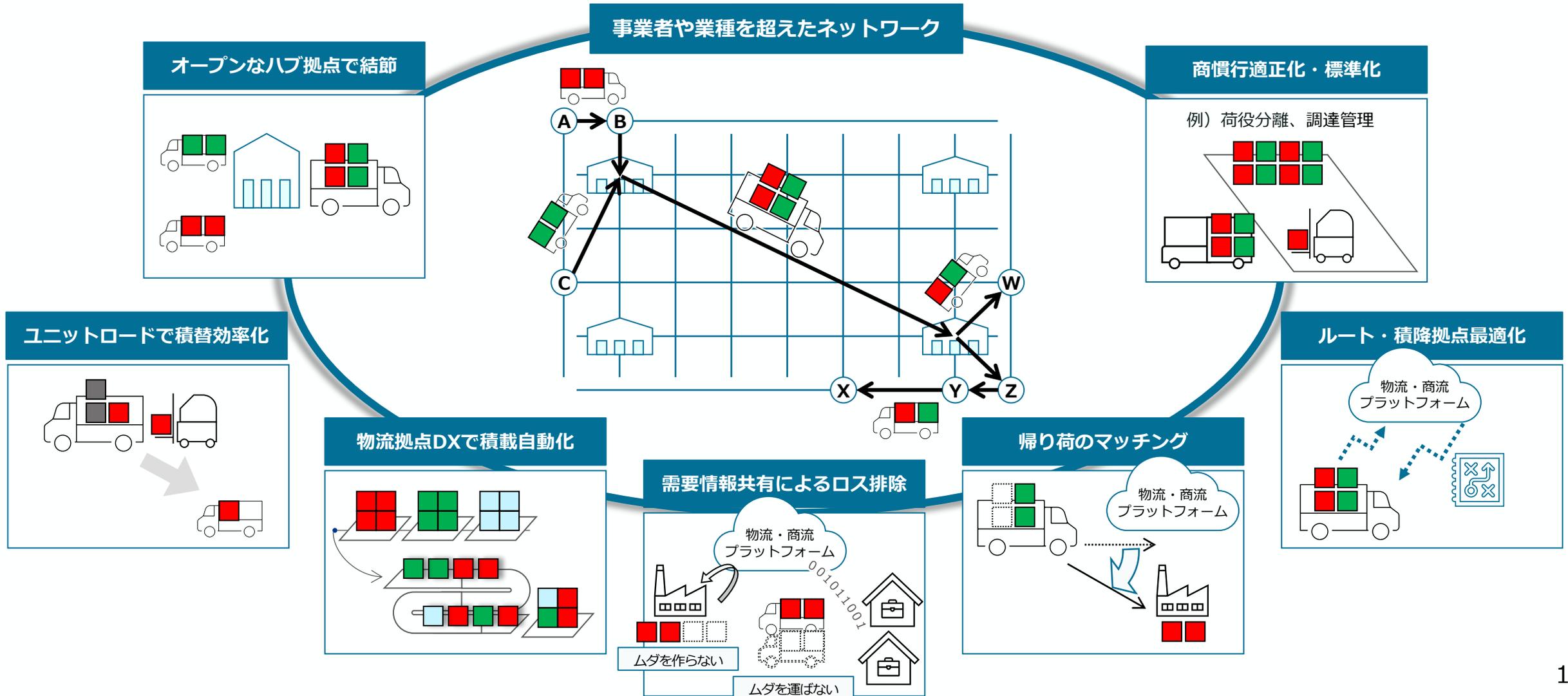
（インターネット通信）
デジタルインターネット
（物流）
フィジカルインターネット



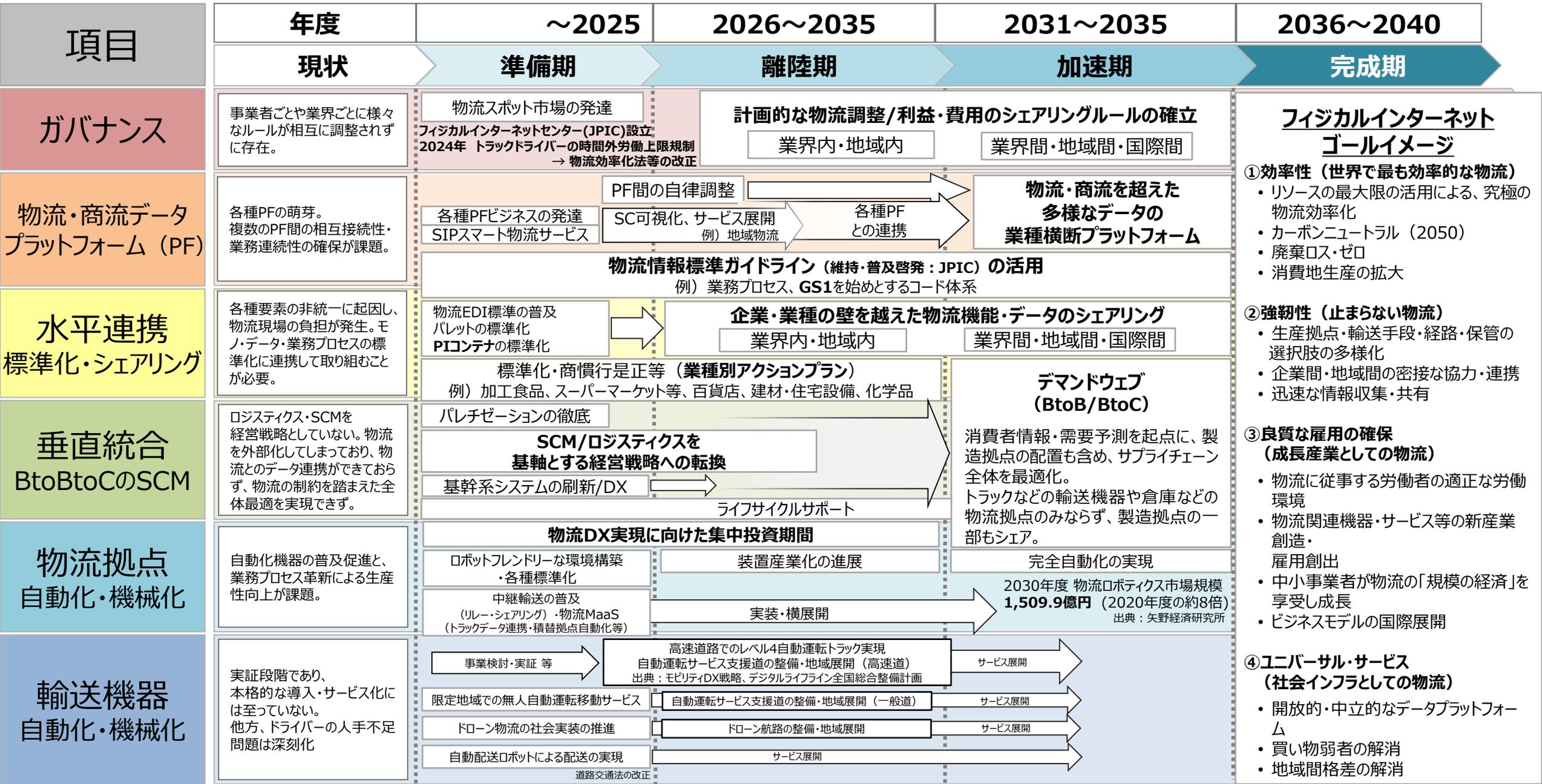
※輸送距離が約2割減

フィジカルインターネット実現イメージ

- 「オープンで積替効率の高いハブ拠点」、「荷主・物流事業者のオペレーション標準化・商慣行適正化」、「事業者横断で輸送をオーケストレーションするプラットフォーム」が、**事業者や業種分野を超えたネットワーク**とともに実現する。

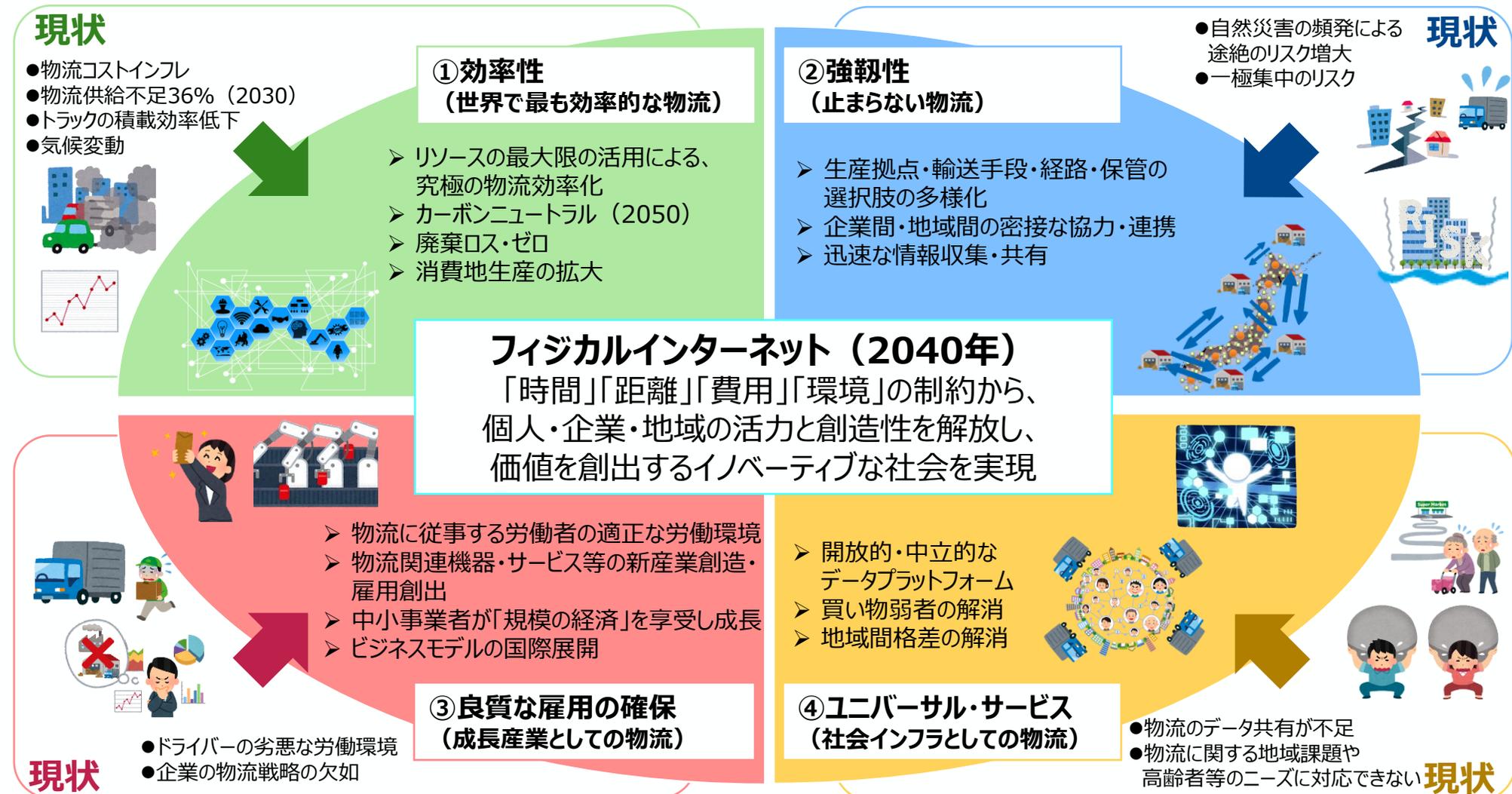


フィジカルインターネット・ロードマップ



フィジカルインターネット実現イメージ <実現する社会>

フィジカルインターネットにより、「時間」「距離」「費用」「環境」の制約から、個人・企業・地域の活力と創造性を解放し、価値を創出するイノベーティブな社会を実現。2040年に11.9～17.8兆円の経済効果をもたらす試算。



「地域」でのフィジカルインターネットに向けた取組の進展

- 物流課題先端地域と考えられる北海道を対象に、幅広い荷主・物流事業者間の問題意識の共有、情報・意見交換を促す「**地域フィジカルインターネット懇談会**」を開催。
- その他、経産局が旗を振り、地域物流改革に向け様々な試みを行い「荷主の意識改革」に挑戦。

北海道・地域フィジカルインターネット懇談会

- 製配販の荷主や物流の地域事業者等延べ600名弱が参加（7/28 第1回、2/20 第2回）。
- 2030年に**約3割の輸送力不足が見込まれ**、函館・北見等の札幌圏外・突端部がより深刻。現状で全国平均を下回る積載率を、共同輸配送推進により50%まで向上すれば、全道の輸送力不足は解消するとの見通しが示された。



省庁の垣根を超えた取組

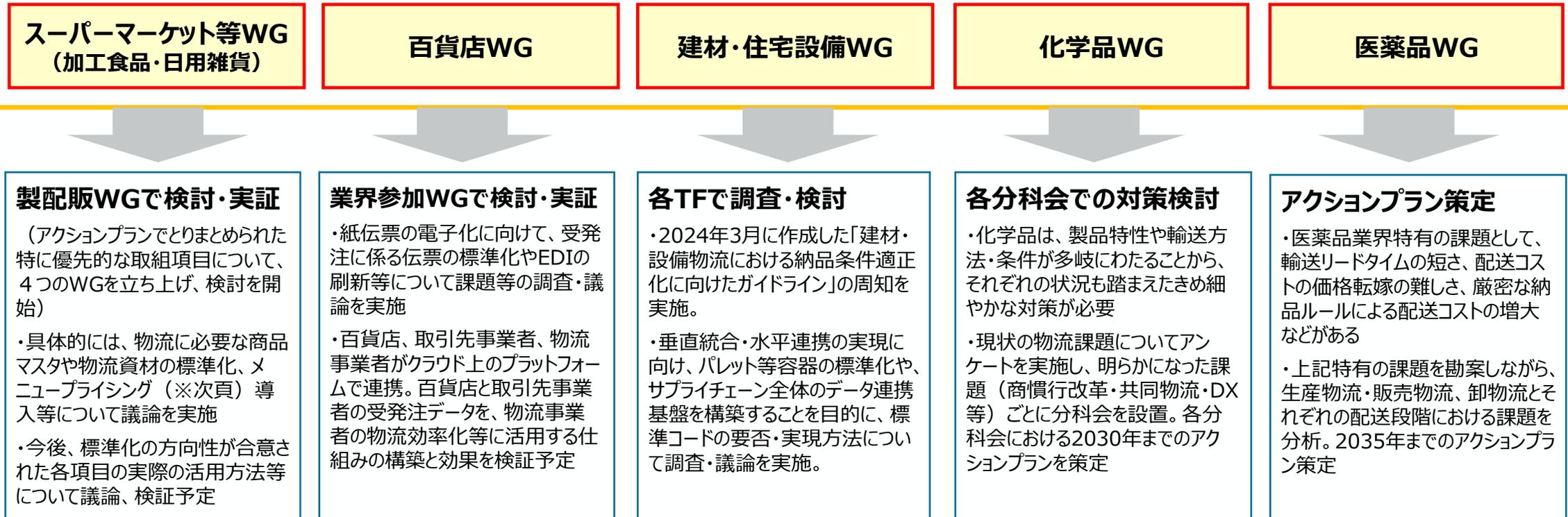
- 官民合同による機運醸成イベント“**北海道物流WEEK**”
協業等に向けた機運醸成を図るため、シンポジウムや研究会、展示会などを5日間にわたり開催。
札幌で開催されたシンポジウムには、会場・オンライン計300名を超える関係者が参加。
- 道内各地での**企業間物流マッチングイベント“ロジスク”**
北海道開発局・運輸局、北海道庁との共催で、自社の抱える物流課題などに関する意見交換の場を設置し、荷主事業者や物流事業者間の交流を促進。
- 行政主導DX事業 “**共同輸配送デジタルマッチング実証**”
事業者の輸送情報を活用して物流効率化に繋げる「共同輸配送デジタルマッチング」を行政として初めて試行。
本事業を通じて、イオン北海道とホクレンによる物流効率化実証等の新たな取組につながった。

フィジカルインターネットに向けた取組の進展 <業界>

- フィジカルインターネット・ロードマップに基づき、業界別ワーキンググループを設置。スーパーマーケット等WG、百貨店WG、建材・住宅設備WGは2030年に向けたアクションプランを策定、標準化やルール化等の議論を進めている。
- 2023年度に化学品WG、2024年度に医薬品WGでアクションプランの策定を行った。
- 2025年6月に家電WGを新設。

■フィジカルインターネット実現会議 ※フィジカルインターネット・ロードマップの目標年次は2040年

業界別アクションプラン：目標年次2030年



(参考) 化学品WG 共同物流の実証実験

- 複数荷主による共同輸送の実証により、**トラック積載率を20%改善、CO2排出量を28%削減**できる効果を確認。

フィジカルインターネット実現会議
化学品ワーキンググループ

化学業界における物流の課題解決に向け、共同物流の実証実験による効果を確認
DXを用いた共同物流プラットフォームを構築へ

経済産業省・国土交通省が主導する「フィジカルインターネット実現会議」^{※1}内の「化学品ワーキンググループ」^{※2}では、「物流の2024年問題」を象徴する物流の輸送・保管能力不足等、個社では解決が困難な物流課題に対し、化学品ワーキンググループ参加企業と共に化学業界全体で取り組んでおります。

今回、化学品ワーキンググループ参加企業の内、三菱ケミカルグループ、三井化学、東ソー、東レ、プライムポリマーは本年9月から12月まで、政府がフィジカルインターネット実現会議で推進している、物流データプラットフォーム（PF）や物流情報標準ガイドラインを活用した実証実験を、国土交通省及び経済産業省の補助金^{※3}を活用して実施いたしました。四日市～市原のコンビナート間を結ぶ実貨・実車を伴う実地検証に加えて、中京～北陸間における共同物流のシミュレーション、市原～東北間における輸送効率の分析を行い、共同輸送の効果と共同物流プラットフォームの有用性を検証いたしました。特に、実地検証においては、トラック積載率（20pt改善）、CO2排出量（28%削減）に顕著な効果が確認できました。

■ 実証実験の狙い

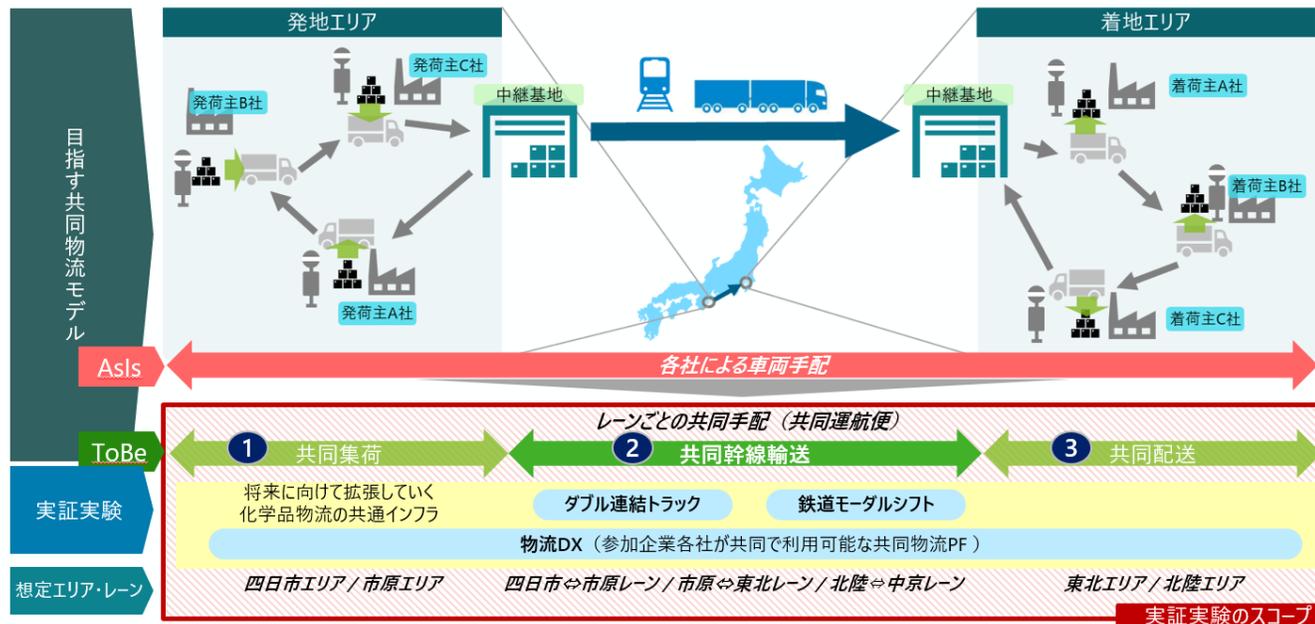
1. 化学業界で前例のない、複数荷主・複数物流事業者間における共同輸送が可能であることの実証
2. 定期幹線便を中心とした共同集配を含む共同輸送モデルの実効性の確認・評価
3. 複数の荷主と物流事業者間の各種データ交換をマルチに行うための“共同物流プラットフォーム”および物流情報標準ガイドライン^{※4}に準拠した化学業界としての“物流情報標準フォーマット”の有用性の確認
4. 複数荷主の輸送実績データを基にしたシミュレーションによる共同物流の可能性と効果の検証

■ 実証実験の効果（定量）

実地検証（四日市～市原）	トラック積載率	69%→89%（20pt改善）
	CO2排出量	28%削減
机上検証（中京～北陸）	トラック積載率	67%→80%（13pt改善）
	CO2排出量	16%削減
机上検証（市原～東北）	総走行距離	29%削減（現行物流スキーム時）
	ドライバー労働時間	17%削減（ // ）
	CO2排出量	17%削減（ // ）

ニュースリリース
(2024年12月23日)

出典：2024年12月23日 化学品WGニュースリリース



実証実験の概要

出典：2024年6月フィジカルインターネット実現会議 化学品WG

共同輸配送の実施に向けた取組の例

社名等	主な実施状況
佐川急便 西濃運輸	<ul style="list-style-type: none"> ○2023年7月から本州最北端の青森県下北郡向けの共同輸配送を開始。 ○各社拠点（佐川急便・岩手営業所/西濃運輸・盛岡支店）に、集約した青森県下北郡行きの荷物を佐川急便のトラックが輸送。 ○佐川急便・下北営業所に到着後、配達先のエリア別に仕分けを行い、佐川急便のドライバーが西濃運輸の下北郡行きの荷物も含めラストワンマイルの配達を行う。
日清食品 JA全農	<ul style="list-style-type: none"> ○2023年秋から、日清食品製品と全農米穀の共同輸送を開始。 ○岩手のJAおよびJA全農の米穀保管倉庫から関東にある精米工場へ米穀をトラック輸送し、同じトラックで茨城にある日清食品の生産工場から岩手の製品倉庫へ即席食品を輸送。 ○福岡のJA全農の精米工場から山口にある日清食品の生産工場へカップライスの原料米をトラックで輸送した後、同工場で製造された即席食品を同じトラックで福岡にある日清食品の製品倉庫へ輸送。
ファミリーマート ローソン	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年4月から、冷凍商品の輸送について、宮城県・岩手県から秋田県の拠点までの共同輸送を開始。
日本郵便 西濃運輸	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年5月、幹線輸送の共同運行を目的とした業務提携を発表。 ○関東－東北間等を候補に長距離路線で荷物の共同輸送を実施予定。 ○2025年4月をめどに共同運行便が定常的に運行している状態を目指す。
伊藤忠商事、KDDI、 豊田自動織機、三井 不動産、三菱地所	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年5月、フィジカルインターネットの事業化に向けた共同検討を合意し、覚書を締結。 ○2024年度中の事業化を視野に、新会社設立に向けた具体的な協議を進める。
ヤマトHD	<ul style="list-style-type: none"> ○2024年5月、共同輸配送のオープンプラットフォームの提供を目的とした新会社（SST）を設立。 ○プラットフォーム上で、荷主企業の出荷計画などの情報と物流事業者の運行計画などの情報を繋ぎ、需要と供給に合わせた物流のマッチングを実施予定。 ○内閣府「SIPスマート物流サービス」で、「物流・商流データ基盤」を構築した富士通株式会社と共同で「物流情報標準ガイドライン」に準拠した基盤システムを構築予定。 ○2025年2月より共同輸配送サービスの提供を開始。

御清聴いただきありがとうございました