

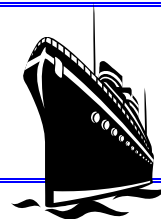
[貨物]

2019年11月20日

MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)



「飲料配送研究会報告書」の発表と今後の展望

農林水産省、経済産業省、国土交通省、国税庁、中小企業庁は、2019年2月に運送業者や飲料メーカーなど飲料配送の関係者や法律の専門家等を構成員とする「飲料配送研究会」を立ち上げ、2019年7月26日に「飲料配送研究会報告書」を発表しました。本稿では、飲料配送研究会で本報告書が作成された背景と概要、今後の展望についてご紹介します。

1. 背景

ペットボトルや缶入りの飲料について、配送中に荷崩れ等が発生した場合、商品内部に充てんされた窒素や炭酸ガスの漏れ等の毀損（きそん）状況は外観から判断することが難しく、毀損範囲の決定や費用負担、廃棄方法等について、荷送人又は荷受人と運送事業者との間で、一方の当事者の納得が十分に得られない形で処理されるケースが発生しています。これは、飲料配送に関わる関係者間で、毀損範囲の決定に関する考え方、廃棄の費用負担に関する基準等について、現場の実態に即した具体的なルールがこれまで十分に整理・共有されていなかったことによるものと考えられています。

このため、関係省庁は標準貨物自動車運送約款等に基づきどのように処理されるべきかについて飲料配送の関係者や法律の専門家等を交えて検討を行い、飲料配送に係る個別契約の締結や、毀損等が生じた際の基本的な考え方を示すものとして、「飲料配送研究会報告書」が取りまとめられました。

2. 「飲料配送研究会報告書」の概要

飲料配送における毀損範囲の判断や損害賠償の対象範囲についてご紹介します。

(1) 包装資材（段ボール）の扱い（前提条件）

商品である中身が毀損していなければ、包装資材に傷や汚れがあっても、輸送・保管等に支障をきたす場合を除いて、そのままの荷姿で販売することは許容されるべきとされています。これはSDGs（※）の目標の一つである廃棄物削減や、食品ロス削減の観点からも許容されるべきであると述べられています。

（※）SDGs（持続可能な開発目標）とは、2015年9月の国連サミットで採択された2016年から2030年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17の目標および169の達成基準から構成されています。

(2) 貨物の毀損範囲の判断

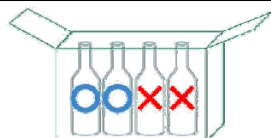
判断の方法として、商品である中身について個別に判断する方法（パターン1）と、包装資材の傷み具合に応じて商品である中身の損傷程度を推定する方法（パターン2）の2つが示されています。パターン2の場合、例えば胴膨れは出荷可、フラップ剥がれは出荷不可など、判断の基準例が示されています。また、このような場合は、飲料メーカーが合理性のある判断基準を作成して予め運送事業者と共有し、それに従って毀損範囲を決定すべきとされています。毀損範囲の決定方法について運送事業者との協議が調わなかった場合には、パターン1の方法で飲料メーカーが確認する必要があるとも述べられています。

<毀損範囲の判断>

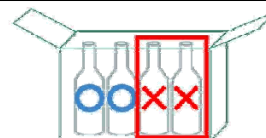
<損害賠償の対象範囲>

【パターン1】

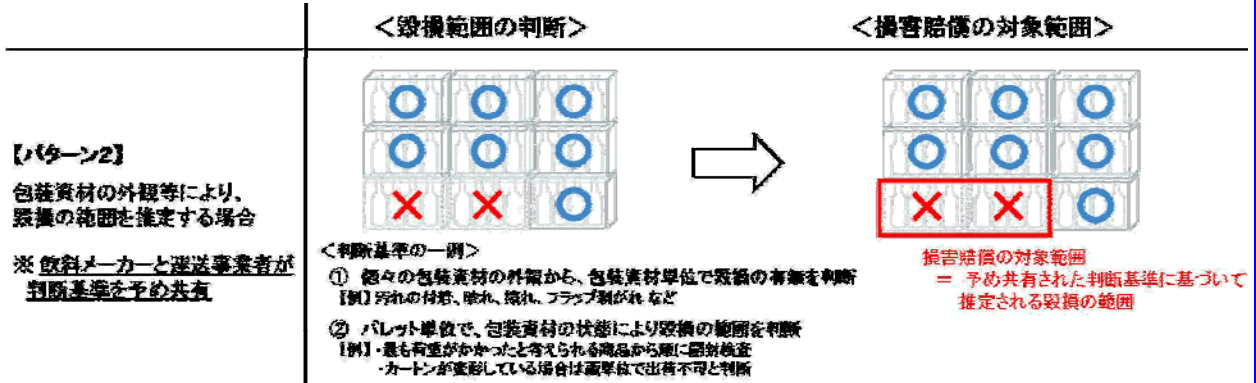
個々の商品の単位で
毀損の有無を判断する場合



包装資材を開封し、個々の商品について
毀損しているか否かを判断



損害賠償の対象範囲
= 実際に毀損している商品



(「飲料配送研究会報告書」より抜粋)

<出荷可否の例>



← 胴膨れ：出荷可
内部製品や段ボール機能・外観上問題なし



← フラップ剥れ：出荷不可
その後の輸送や保管等に支障をきたすおそれがある

(写真：「飲料配送研究会報告書」より抜粋)

(3) 毀損に伴う損害賠償等について

毀損に伴う損害賠償の対象範囲が実際に毀損している商品であることは、標準貨物自動車運送約款第47条でも規定されていますが、本報告書では前述(2)のパターン2のような方法も許容されています。

民法第422条や判例より、運送事業者が貨物の全額を賠償した場合は、運送事業者が貨物の所有権を取得します。一方、実際には、飲料メーカーがブランド信用力の維持等の観点から毀損貨物を運送事業者に引き渡さないケースもあります。その場合、本報告書では、賠償方法について事前に契約で明文化し、廃棄費用は飲料メーカーが負担することが必要とされています。

3. 今後の展望

今後関係省庁等は、飲料配送の関係者に対して、本報告書の内容の周知に努めていく予定です。本報告書に沿った処理が行われれば、一方の当事者の納得が十分に得られない形で処理されるケースは減り、以下の効果が見込まれると考えられています。

- (1) ドライバー不足が深刻化している運送事業者の取引環境の改善
- (2) 毀損範囲の判断基準の明確化による、事故対応の効率化
- (3) SDGsの目標の一つである廃棄物削減や、食品ロス削減

今後も定期的に本研究会は開催され、問題事例の対応が協議される予定です。本報告書にて取りまとめられた内容が、今後現場に浸透していくことが期待されます。

<参考文献一覧>

- ・ 経済産業省HP <https://www.meti.go.jp/press/2019/07/20190726003/20190726003.html>
- ・ 国土交通省HP https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000191.html
- ・ 外務省HP <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html>