

1 経緯

- 飲料については、配送中の事故や急ブレーキ、路面環境などにより荷崩れ等が発生した場合、炭酸漏れ等の商品の毀損状況が外観から判断しづらい場合があり、毀損範囲の決定や費用負担、廃棄方法等について、運送事業者と荷送人又は荷受人との間でトラブルとなるケースが発生。一方の当事者の納得が十分得られない形での処理がなされるケースもある。
- これは、これまで、飲料配送に関す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十分に整理・共有されていなかったことによる。
- このため、飲料配送関係者、関係省庁及び法律の専門家も交えて検討を行い、飲料配送に係る契約締結時や毀損等が生じた際の現場での判断における基本的な考えを示すものとして「飲料配送研究会報告書」をとりまとめた。

○ご協力をいただいた企業、団体様 等〔順不同、敬称略〕

運送業関係者	鴻池運輸(株)、鈴与(株)、日本ロジテム(株)、日本通運(株)、置田運輸(株)、(株)鳥羽運送、川崎陸送(株)
清涼飲料メーカー関係者	コカ・コーラボトラーズジャパン(株)、サントリー食品インターナショナル(株)
アルコール飲料メーカー関係者	アサヒビール(株)、キリングroupロジスティクス(株)
卸売業関係者	三菱食品(株)
小売業関係者	イオングローバルSCM(株)
関係団体	(公社)全日本トラック協会、(一社)全国清涼飲料連合会、ビール酒造組合
法律専門家	饗庭 靖之(弁護士)、野尻 俊明(流通経済大学学長)
学識経験者	加藤 孝治(日本大学大学院教授)
関係省庁等	国税庁、農林水産省、経済産業省、中小企業庁、国土交通省、公正取引委員会

2 報告書の概要

(1) 包装資材（段ボール）の扱い

- 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等を除いて、そのままの荷姿で販売することは許容されるべき。

内部製品や段ボール機能・
外観上問題ないため出荷

出荷可（胴膨れ）



出荷可（皺）



(2) 貨物の毀損範囲の判断

- 包装資材の外観等から毀損範囲を推定する場合は、飲料メーカーにおいて合理性のある判断基準を作成して予め運送事業者との間で共有し、それに従って毀損範囲を決定（報告書では判断基準例を提示）。
- 判断基準が作成・共有されていない場合は、必ず運送事業者と協議の上、毀損範囲を決定。

(3) 廃棄の費用負担に関する基準

- 毀損に伴う損害賠償の対象範囲は、実際に毀損している商品。
- 一方、上記（2）のように、包装資材の外観等から毀損範囲を推定する場合は、予め共有された判断基準によって推定される毀損範囲を損害賠償の対象範囲とする方法もとりうる。
- 民法（422条）や判例から、運送事業者が貨物の全額を賠償した場合、運送事業者が貨物の所有権を取得する。
- 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場合は、飲料メーカーがその所有権を得てから行うこととし、具体的には、①飲料メーカーが運送事業者から相当程度に減額された金額で買い戻す又は②そもそも運送事業者が賠償する価額を相応に減額された金額とする。また、これを契約で明文化する。この場合において、廃棄処理等を飲料メーカーが行う場合は、廃棄費用は飲料メーカーが負担。

(4) 相談窓口の設置と問題事例への対応

- 飲料団体及び運送団体は、相談窓口を整備。
- 今後も定期的に本研究会を開催し、問題事例を協議。

(5) その他

- 運送事業者に運送以外の役務を依頼する場合は、追加の料金として明確化する必要がある。
- 荷送人がより質の高い運送を求める場合は、付加的な輸送対価として明確化する必要がある。