

飲料配送研究会報告書

令和元年 7 月

飲料配送研究会

飲料配送研究会

● 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)、
キリングループロジスティクス(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

飲料配送研究会報告書

1 本報告書の位置づけ

飲料の配送中に事故や急ブレーキ、路面環境などにより、荷崩れ等が発生した際には、炭酸漏れ等の商品毀損^きの状況が外観から判断しづらい場合がある（毀損の範囲の決定、外観的に毀損が生じている箇所周辺の扱い等）。また、毀損品の処分に当たっては、他の食料品同様、摂取された場合に健康被害が生じるおそれや、ブランド信用力を損なうおそれなどがある点を考慮する必要がある。

こうした飲料の特性から、配送中の事故等により貨物に毀損が生じた場合、毀損の範囲及び廃棄範囲の決定や費用負担、廃棄方法等について、荷送人と運送事業者、あるいは運送事業者と荷受人との間でトラブルとなるケースがある。また、一方の当事者の納得が十分に得られない形での処理がなされるケースもある。

本研究会では、飲料配送中に貨物が毀損した場合の取扱いについて、ヒアリング等も交えて議論を重ねた。その結果、包装資材（段ボール）の取扱い、貨物の毀損範囲の判断に関する考え方、廃棄の費用負担に関する基準等について、研究会に参加した各事業者、団体、専門家及び関係省庁間で本報告書のとおり、見解の一致をみたところである。

本報告書は、荷崩れ等が発生した場合に、標準貨物自動車運送約款等に基づきどのような処理をすべきかについて、飲料メーカー、元請運送事業者、実運送事業者、卸売事業者及び小売事業者等の飲料配送に関わる事業者間で、飲料配送に係る契約を締結する際や、現場での実際の判断における基本的な考えを示すものであり、今後、国、飲料団体、運送団体、卸売団体及び小売団体は協力して内容の周知に努めるものとする。

る。

2 包装資材（段ボール）の扱い

包装資材は輸送及び保管時における商品保護のためのツールであり、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たとしても、①包装資材の傷等がその後の輸送や保管等に支障をきたす場合、②カートン表示（JANコード等）が読みとれない程度に汚れているため荷受できない場合及び③別に特約がある場合を除き、そのままの荷姿で販売することについて、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。

（注）SDGsについては（別添4）参照

3 貨物の毀損範囲の判断に関する考え方

飲料の配送に当たっては、①商品である中身の毀損の状況が外観から判断しづらい場合があること、②商品である中身の毀損の状況を個々に確認しようとした場合に包装資材を開封するなど時間や手間がかかる場合があることから、（i）商品である中身について個別に判断する方法に加えて、（ii）包装資材の傷み具合に応じて商品である中身の毀損の程度を推定する方法も取り得るところである。その場合、特に（ii）の場合については、貨物の毀損の範囲について、包装資材の外観等が判断基準となるため、飲料メーカーと運送事業者の間で基準に関する理解が十分共有されていないとその判断に差違が生じやすくなることから、以下により、飲料メーカーと運送事業者の双方が理解しうる

合理的な基準を共有し、また、一定の客観性をもって判断する必要がある。

(1) 包装資材の傷み具合により飲料メーカーにおいて毀損の範囲を推定する場合は、飲料メーカーは、配送する商品の形状や容器の剛柔、またその内容物等の特性も踏まえて、以下の基準例を参考に合理性のある判断基準を作成し、予め運送事業者の説明、合意した上で共有することが望まれる。

○ 判断基準例

① 個々の包装資材の状態により判断する場合（別添1）

② パレット単位で、包装資材の状態により、同一パレットのうち毀損の範囲がどこまでかを判断する場合（別添2）

(2) 飲料メーカーは、(1)の判断基準を作成・共有されていない状態で、やむなく出荷が行われる場合など個別に荷受けの可否を判断せざるを得ない場合は、運送事業者と協議の上で、貨物の毀損の範囲を決定することが求められる。また、毀損の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、原則に従い、毀損があることを1品ずつ飲料メーカーが確認する必要がある。

(3) 卸売事業者及び小売事業者が単なる荷受人である場合、卸売事業者や小売事業者は、飲料輸送に関する契約の主体となっていないことがあるが、その場合であっても、卸売事業者及び小売事業者が本報告書の内容を理解し、荷受けの現場において、本報告書で示した内容を尊重した運用が行われるよう、本研究会のメンバーである関係省庁は卸売業者及び小売事業者等に周知・説明を行っていくものとする。

(4) なお、運送により貨物の毀損が生じるかどうかは、梱包をどの程度丁寧に行うか等によっても影響が生じうるところである。

貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第10条に基づき定められている標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）においては、原則として、①荷送人が、貨物の性質、運送距離、扱種別等に応じて、運送に適するように荷造りすることとされている。その上で、特例的に、②荷送人が書面により荷造りの不備による損害を負担することを承諾したときは、その運送を引き受けることがあることとされている（標準貨物自動車運送約款第11条）。

こうした点を踏まえると、運送事業者が安定した運送を行うために、運送距離等に応じて、パレット積みの際しての包装資材の糊打ちやストレッチフィルム巻きなどの措置が必要であると判断した場合は、それらの措置を荷送人において適切に行うことが原則となる。

(5) 仮に、荷送人や元請運送事業者としてストレッチフィルム巻き等が不要と考えるのであれば、その旨が運送事業者との契約において明文化されるなどにより、運送や荷出し・荷受けに携わる関係者全体でその旨が共有され、運送の前提となる荷造りがどこまで求められているかについて、曖昧さがなくなるようにすることが重要である。

また、その場合には、ストレッチフィルム巻き等がない状態において安全な運転をしていても発生する荷崩れ等の損害については、許容されるべきものと考えられる。

(6) 逆に、荷送人や元請運送事業者として、適切な運送のためにはストレッチフィルム巻き等が必要と考えるのであれば、その旨が明確にされるとともに、ストレッチフィルム巻き等を運送事業者に委託する場合には、その旨及びそれに伴う作業コストの明確化を契約にお

いて図ることが重要である。

- (7) また、標準貨物自動車運送約款においては、貨物の積付けは、運送事業者の責任において行うこととされており（標準貨物自動車運送約款第16条）、貨物の安全で安定した運送のため、シートがけや固縛等の積付けについては、運送事業者が責任を持ち、約款に沿って行うことが原則となる。

4 廃棄の費用負担に関する基準

- (1) 毀損に伴う損害賠償等について（別添3）

① 基本的な考え方

毀損に伴う損害賠償の対象については、標準貨物自動車運送約款における損害賠償の額に関する規定（標準貨物自動車運送約款第47条）からも、実際に毀損している商品がその範囲となる。

このため、概念的には、損害賠償の範囲は個々の商品の単位で特定されるべきものである。

その一方で、荷受人が包装資材を開封する等個々の商品の単位で特定を行うことが手間や時間がかかる等の理由から、効率性を考慮して、3で述べたように、包装資材の外観等から毀損の範囲を推定する方法も実務上とりうる場所である。

3で述べたような形で予め飲料メーカーと運送事業者との間で共有された判断基準があり、それに従って処理が行われるのであれば、その基準に基づいて推定される毀損の範囲を損害賠償の対象とする方法もとりうるものと考えられる。

② 共有された判断基準の範囲を超える部分についても流通経路に乗せないこととしたい場合

3で述べたような形で関係者間において共有された判断基準により毀損範囲を特定した結果、同一パレット内に、毀損対象となる商品と、毀損していない商品とが混在することとなった場合には、毀損部分だけを外そうとすると、パレットを崩して分別を行う必要が生じることとなる。

こうした場合に、パレットを崩して処理をすることが時間・手間等から却って効率性を損なうこととなると荷受人が考える場合には、3で述べたような予め運送事業者と共有された判断基準の範囲を超えて、周囲の毀損していない商品、周辺のパレット等も含めて流通に乗せないこととするこゝも、荷送人又は荷受人の選択肢として否定されるものではない。

ただし、その場合には、前述の理由から毀損している範囲（※3（ii）により予め飲料メーカーと運送事業者との間で共有された判断基準により、毀損部分を推定する場合を含む。）を超える部分についてまで、運送事業者に損害賠償を求めるべきではなく、当該超える部分については、荷送人又は荷受人の負担において適切に処理を行うことが基本となる。

（2）損害賠償がなされた際の所有権及び廃棄処理費用の扱いについて

民法（明治29年法律第89号）第422条及び標準貨物自動車運送約款第51条の規定や、判例が示すように、運送人が貨物の全部の価額を賠償した場合については、運送人が当該貨物の所有権等を取得することとされている。

このため、毀損しているものとして処理される飲料について、運送人が貨物の価額の全額を賠償した場合には、当該運送人が当該貨物

の所有権を取得するのが原則である。※注1、注2

一方で、飲料メーカー側の判断として、ブランド信用力を損なうリスクの回避等の観点から、当該貨物を運送人に引き渡さないこととしたい場合もあり得ると考えられる。その場合には、

- ① 運送人が当該貨物の全額を賠償することにより、その所有権を運送人に移転させた上で、荷送人が運送人から買い戻す（買い戻す価額については、例えば運送人が支払った賠償額（販売価格）から生産者価格（在庫価格）相当額を減じた金額とすることなどが考えられる）、又は、
- ② 運送人が賠償する価額を相応に減額された金額（例えば生産者価格（在庫価格）相当額など）とした上で、その所有権を荷送人に留保する

こととし、その旨を契約で明文化することが必要となる。

なお、上記①又は②により当該貨物の所有権を荷送人が有することとなった場合において、当該商品の流通を防ぐ等の観点から、廃棄処理等を荷送人が行うこととした場合には、当該廃棄処理等に伴う廃棄費用については、荷送人の負担において行う必要がある。※注3

（注1）例えば、商品の中身が流出していて飲用が不可となっているものは価値がなく、通常このような場合は損害賠償が行われるだけで、運送人への所有権移転について論ずる意味はないものと考えられる。一方、（1）①により毀損品と判断されるため流通に乗せられないものの外観上は異常がないかのように見えるものについては、飲料メーカーにとってはブランド信用力を損なうリスクの回避の観点から流通しないようにしなければならない面はありうるものの、運送人にとっては自家消費しうる価値は残っている面もある。こうしたもの（例えば容器の蓋が開きかけているものなど、健康被害の蓋然性が高いものを除く。）については、運送人が賠償した上で流通さ

せない制限が課された下で自家消費する、又は、(2) ①又は②のような形で所有権を取得又は留保する、こととなるものと考えられる。

(注2) 運送人が当該貨物の所有権を取得した後、運送人側の判断として、廃棄物として廃棄物処理業者に処理委託する場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年法律第137号)の規定に基づき適正に処理を行うこととなる。

(注3) 毀損した酒類について、酒税の還付等の手続きを受けるためには、上記を踏まえつつ、荷送人が当該酒類を引き取り、廃棄処理等を行う必要がある。

5 相談窓口の設置と問題事例への対応

- (1) 飲料団体及び運送団体はそれぞれ、本研究会報告書に関する飲料配送についての相談窓口を設置し、会員企業等からの相談を受け付ける体制を整える。
- (2) 本研究会は、今後も半年に1回程度の頻度で定期的を開催し、成功事例を共有するとともに、各団体に寄せられた問題事例について対応を協議することとする。
- (3) 飲料輸送に用いる包装資材の素材や構造等の差違による輸送上の強度等について、今後実証などを通じてデータが得られた場合には、(2)の場において共有し、より客観性を高めるための協議に活用することとする。

6 その他

- (1) 本研究会のメンバーである関係省庁は消費者に対し、2で述べたように、輸送・保管等に支障をきたさない程度の包装資材の傷や汚れについては許容されるべきものとして取り扱われることなど、本研究会報告の内容のPRに努める。
- (2) 実際の飲料配送では、発着荷主が荷出し・荷受けを他者に委託している場合や、元請運送事業者が運送委託を行う場合など委託関係により複層の構造となっている場合が多く、本研究会報告書で示した取り決めが行き渡りにくい点があることから、関係者間で理解の共有化が進むよう周知を図る等、本研究会において引き続き必要な検討を行うこととする。
- (3) 昨今、ドライバー不足が深刻化しているトラック運送業の働き方改革や取引環境の改善、また、少子高齢化が進む中でのサプライチェーン全体の効率性の向上、さらには廃棄物削減や食品ロス削減等への対応が必要不可欠とされていることを踏まえ、以下の点に留意することが重要である。
- ① 飲料配送に関わる事業者は、SDGsの視点に立った行動に努める。
 - ② 荷送人又は荷受人(卸売事業者及び小売事業者等)が運送事業者に、契約で明確化されていない、運送以外の役務(貨物の積込み又は取卸し、荷造り、仕分け、保管、検収・検品、横持ち・縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、その他貨物の取卸し後等の清掃・後片付け等)を依頼する場合は、それらの役務がコスト化され、追加の料金として明確化され

る必要がある。

- ③ 荷送人がより質の高い運送（速達性のほか、貨物の毀損や延着等が生じにくい特別な運送サービス等）を求める場合には、そのような取扱いをすることについてコスト化され、付加的な輸送対価として明確化される必要がある。

【参考条文】

○ 民法（明治29年法律第89号）（抄）

（損害賠償による代位）

第422条 債権者が、損害賠償として、その債権の目的である物又は権利の価額の全部の支払を受けたときは、債務者は、その物又は権利について当然に債権者に代位する。

○ 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）（抄）

（運送約款）

第10条 一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次に掲げる基準によって、これをしなければならない。

一 荷主の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少なくとも運賃及び料金の收受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

3 国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、一般貨物自動車運送事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

○ 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）

（荷造り）

第11条 荷送人は、貨物の性質、重量、容積、運送距離及び運送の扱種別等に応じて、運送に適するように荷造りをしなければなりません。

2 当店は、貨物の荷造りが十分でないときは、必要な荷造りを要求します。

3 当店は、荷造りが十分でない貨物であっても、他の貨物に対し損害を与えないと認め、かつ、荷送人が書面により荷造りの不備による損害を負担することを承諾したときは、その運送を引き受けることがあります。

(積付け、積込み又は取卸し)

第16条 貨物の積付けは、当店の責任においてこれを行います。

2 当店は、貨物の積込み又は取卸しを引き受けた場合には、当店の責任においてこれを行います。

3 シート、ロープ、建木、台木、充てん物その他の積付用品は、通常貨物自動車運送事業者が備えているものを除き、荷送人又は荷受人の負担とします。

(損害賠償の額)

第47条 貨物に全部滅失があった場合の損害賠償の額は、その貨物の引渡すべきであった日の到達地の価額によって、これを定めます。

2 貨物に一部滅失又はき損があった場合の損害賠償の額は、その引渡しのあった日における引き渡された貨物と一部滅失又はき損がなかったときの貨物との到達地の価額の差額によってこれを定めます。

3～5 (略)

第48条 当店は、前条の規定にかかわらず、当店の悪意又は重大な過失によって貨物の滅失、損傷又は延着を生じたときは、それにより生じた一切の損害を賠償します。

(賠償に基づく権利取得)

第51条 当店は、貨物の全部の価額を賠償したときは、当店は、当該貨物に関する一切の権利を取得します。

【参考判例】

- 名古屋地方裁判所判決平成17年3月16日（平成15年（ワ）3679号／平成15年（ワ）4095号）

（概要）

- ・ 原告車が被告車に衝突した事故に関して、原告が被告に対し、事故車の損害額として代替車の購入費（240万円）を賠償したことに伴い、原告が当該事故車の引渡しを求めて争った事件。
- ・ 判決では、事故車の損害額として合意の上で代替車の購入費を原告が支払ったことにより、当該事故車の価額の全部を賠償したものとして、民法第422条により、当然に原告に所有権が移転することが示された。
- ・ なお、被告が当該事故車を第三者に引き渡していたこと等により原告への引渡しが可能であったことから、判決においては、事故車の事故直後の時価相当額（106万円）を被告から原告に支払うこととされた。

- 東京地方裁判所判決平成2年3月13日（昭和54年（ワ）8667号／昭和56年（ワ）1079号）

（概要）

- ・ 高速道路のトンネル内での車両の衝突等により大規模火災が発生した事故において、原告（複数の運送事業者）が当該トンネルを管理する被告（旧・日本道路公団）（※）に対し、焼損した車両や積荷等に係る国家賠償法による損害賠償を請求した事件。

（※トンネルが通常有すべき安全性を欠いていたこと等から、被告に国家賠償法上の責任が認められた。）

- ・ このうち、積荷に係る損害賠償請求に関して、荷主に対して積荷に係る損害を既に賠償した原告（運送事業者）については、荷主が被告に対して取得した国家賠償法に基づく損害賠償請求権を民法第422条に基づき代位取得することができる旨が示された。

判断基準例 ①

個々の段ボールの状態により
判断する場合（別添 1）

胴膨れ

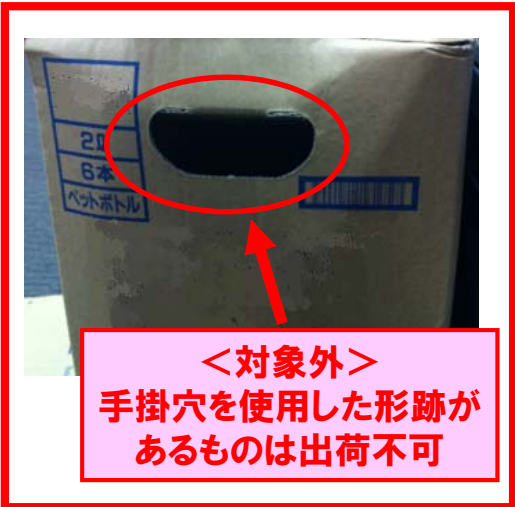
出荷可



内部製品や段ボール機能・外観上
問題ないため出荷

切欠き部開き（手掛穴・H刃）

出荷可



内部製品や段ボール機能・外観上
問題ないため出荷

ショートフラップ 皺

出荷可



隅への皺も『○』



内部製品や段ボール機能・外観上
問題ないため出荷

汚れ付着

出荷可



埃等拭き取り可
能なレベルまで

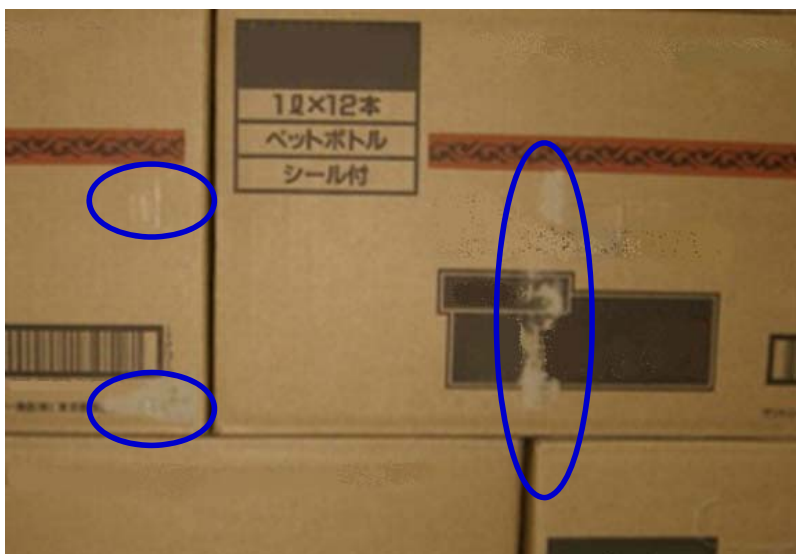


<対象外>
油分や異物による
ものは出荷不可

内部製品や段ボール機能・外観上
問題ないため出荷

擦れ

出荷可



<対象外>
コード等が読めない
製品は出荷不可

内部製品や段ボール機能・外観上
問題ないため出荷

以下のようなものについては、その後の輸送や保管等に支障をきたすおそれがある。

フラップ剥がれ

出荷不可



破れ

出荷不可



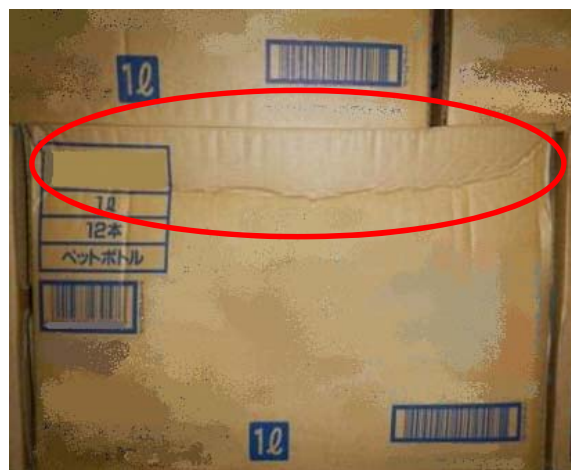
濡れ

出荷不可



内折れ

出荷不可



隅折れ

出荷不可



内側に折れている製品も出荷不可



(参考) 内折れ+隅折れ

出荷不可



**全て同じ高さで折れているような製品は
製造工程で損傷している可能性あり
設備の確認及び調整につなげます**



**パレタイザーで
損傷している可能性あり**

角潰れ

出荷不可



判断基準例 ②

パレットごとに判断する場合
(別添 2)

【輸送中破損 出荷可否判断資料】 <容器別>

輸送中破損	①貨物に加えた外部衝撃(急ブレーキ・急旋回等)により、外装・中味容器を損壊又は変形させた場合 ②交通事故(物又は車と衝突した場合等)の衝撃を受けた場合
-------	--

※上記内容に当てはまる製品は、「物流品質管理基準」に基づいた外観検査を実施したうえで以下の対応を行う。
 判断に迷う場合は荷主会社へ相談。(荷主会社は、生産管理担当と協議の上対応を決定する)

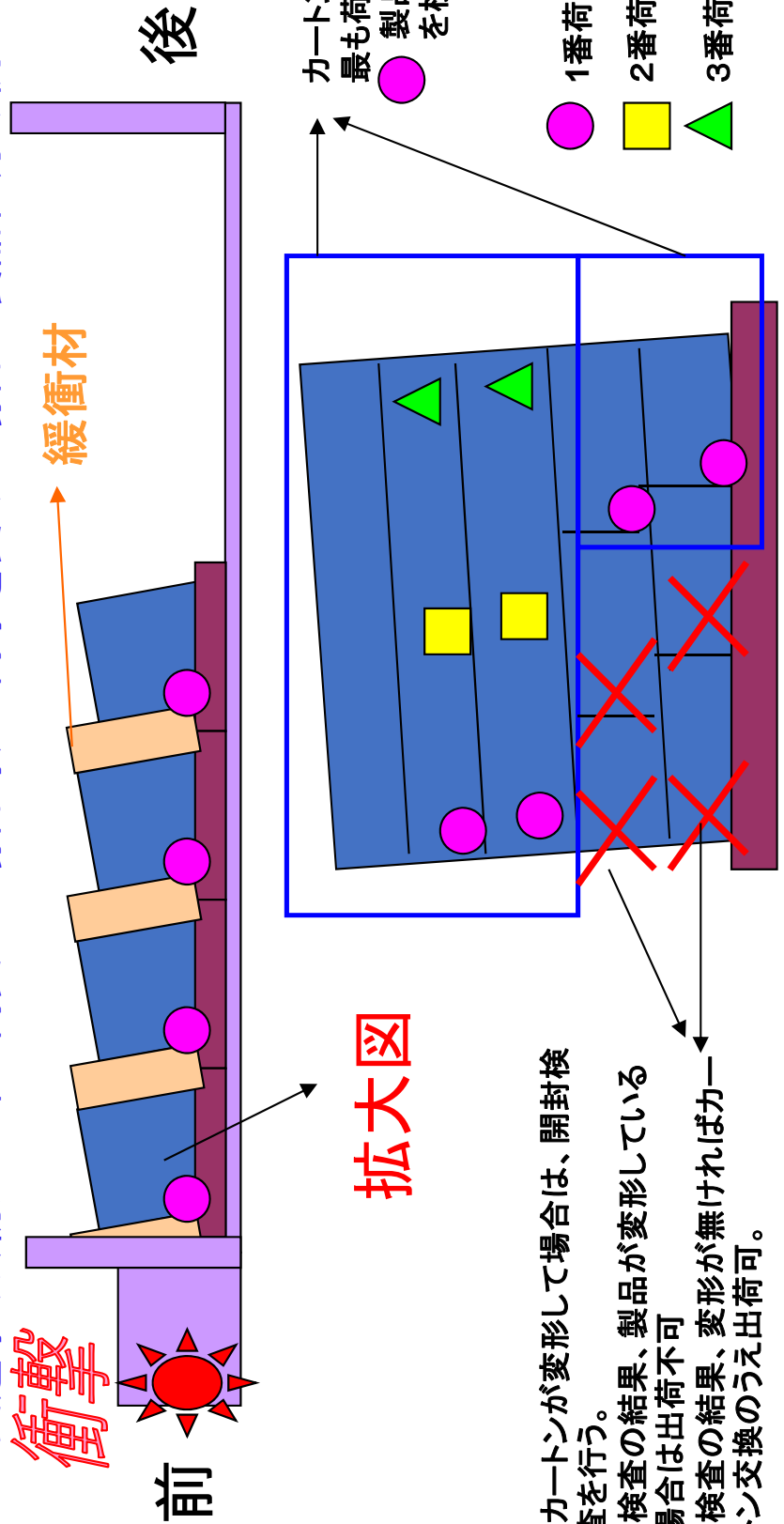
容器	工程区分	対応	判断部署
缶	輸送中 破損	・カートンの変形(シワ含む)が発生している製品カートンを開封して中味の検品を行う。 ・また、最も荷重がかかったと思われる製品(カートン外観に問題がなくても製品が変形している可能性がある為)についてもカートンを開封して中味の検品を行う。(例えば、1番酷い製品を数箱開封検査を行い問題なければその他の製品は全てOKとする。仮に、この製品で異常品が発見された場合は2番目に酷い製品を数箱開封検査を行い問題なければその他の製品は全てOKとする。以後良品になるまで繰り返し検査を行う。) ・検品の結果、製品に変形がない場合は出荷可(必要に応じてカートン交換実施)、製品が変形している場合は出荷不可。 ※【資料:仕分け見本】を参照	〇〇〇
PET	輸送中 破損	・衝撃を受けた製品はパレット単位に外観検査を行い、カートンの変形(シワ含む)が発生している製品は面単位で出荷不可。 ※【資料:仕分け見本】を参照	〇〇〇
壺	輸送中 破損	・落下した製品は出荷不可。 ・倒れた製品又は倒れたP箱に入った製品は全て出荷不可。 ・倒れてはいるが製品等が落下して直接衝撃を受けた製品も出荷不可。 ・液かぶり又は破片が付着した製品は出荷不可。(洗浄は不可)	〇〇〇

【資料：仕分け見本】 <缶>

(対応)

カートンの変形(シワ含む)が発生している製品カートンを開封して中味の検品を行う。また、最も荷重がかかったと思われる製品(カートン外観に問題がなくても製品が変形している可能性がある為)についてもカートンを開封して中味の検品を行う。(例えば、1番酷い製品を数箱開封検査を行い問題なければその他の製品は全てOKとする。仮に、この製品で異常品が発見された場合は2番目に酷い製品を数箱開封検査を行い問題なければその他の製品は全てOKとする。以後良品になるまで繰り返し検査を行う。)検品の結果、製品に変形がない場合は出荷可(必要に応じてカートン交換実施)、製品が変形している場合は出荷不可。

■ 交通事故(物又は車と衝突した場合等)の衝撃を受けた場合の製品仕分け例

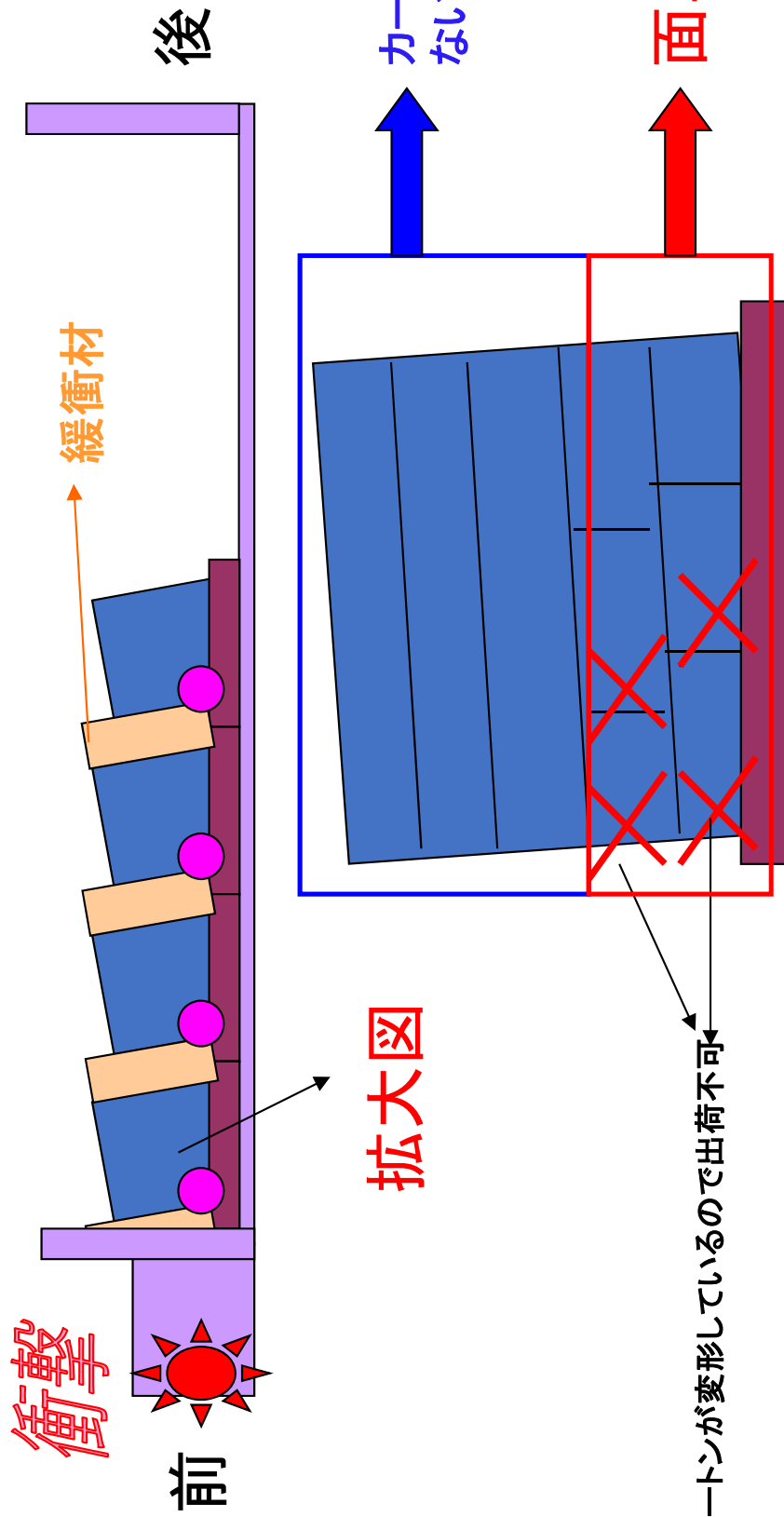


【資料：仕分け見本】 <PET>

(対応)

衝撃を受けた製品はパレット単位に外觀検査しカートンが変形(シワ含む)が発生している製品を面単位で出荷不可。

■ 交通事故(物又は車と衝突した場合等)の衝撃を受けた場合の製品仕分け例

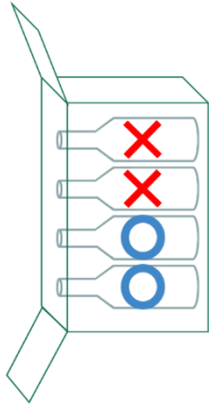


貨物の毀損範囲の判断と損害賠償 の対象範囲に関する考え方

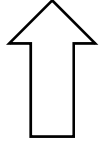
(別添 3)

貨物の毀損範囲の判断と損害賠償の対象範囲に関する考え方 (別添3)

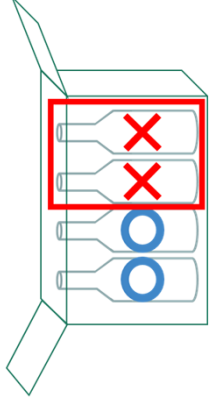
< 毀損範囲の判断 >



【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

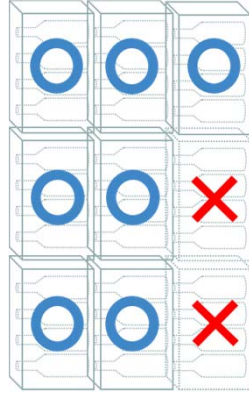


包装資材を開封し、個々の商品について
毀損しているか否かを判断



< 損害賠償の対象範囲 >

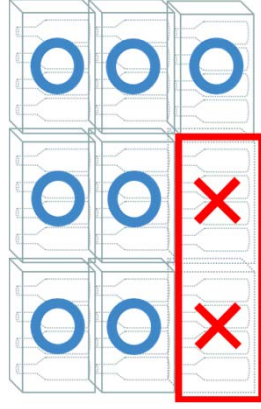
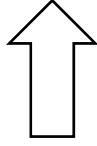
損害賠償の対象範囲
= 実際に毀損している商品



【パターン2】

包装資材の外観等により、
毀損の範囲を推定する場合

※ 飲料メーカーと運送事業者が
判断基準を予め共有



< 判断基準の一例 >

① 個々の包装資材の外観から、包装資材単位で毀損の有無を判断

【例】 汚れの付着、破れ、擦れ、フラップ剥がれ など

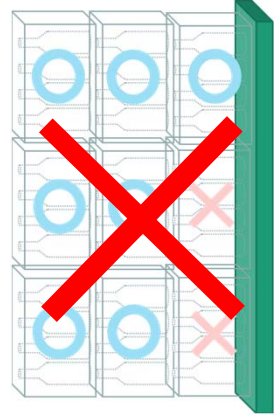
② パレット単位で、包装資材の状態により毀損の範囲を判断

【例】 ・最も荷重がかかったと考えられる商品から順に開封検査
・カートンが変形している場合は面単位で出荷不可と判断

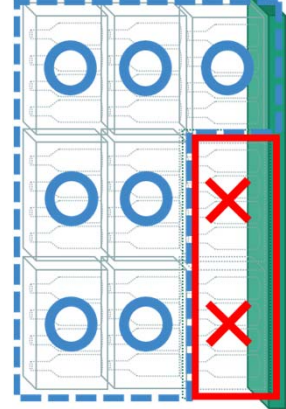
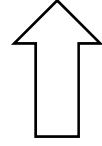
損害賠償の対象範囲

= 予め共有された判断基準に基づいて
推定される毀損の範囲

【※注】 判断基準の範囲を超える部分についても流通に乗せないこととする場合の取扱い



損害賠償
の対象とは
ならない



損害賠償の対象範囲

= 予め共有された判断基準に基づいて
推定される毀損の範囲まで

【例】 毀損の状態をチェックするとパレットを崩す必要があるため、
当該パレット上のすべての商品を流通に乗せないこととする

S D G s (持続可能な開発目標) とは

(別添 4)

SDGs (持続可能な開発目標) とは

SDGsは、2015年9月の国連サミットで150を超える加盟国首脳の参加のもと、全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に掲げられた、「持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals)」のことです。

SDGsは、先進国・途上国すべての国を対象に、経済・社会・環境の3つの側面のバランスがとれた社会を目指す世界共通の目標として、17のゴールとその課題ごとに設定された169のターゲット (達成基準) から構成されます。

それらは、貧困や飢餓から環境問題、経済成長やジェンダーに至る広範な課題を網羅しており、豊かさを追求しながら地球環境を守り、そして「誰一人取り残さない」ことを強調し、人々が人間らしく暮らしていくための社会的基盤を2030年までに達成することが目標とされています。





食品産業にとっての価値

～なぜ食品産業がSDGsに取り組むのか？～

1. 事業を通してSDGsの達成に近づくことができる（ビジネスの発展）

食品産業は、さまざまな栄養素を含む食品を安定供給することで、SDGsが目指す豊かで健康な社会に貢献できる産業です。特に高齢化が急速に進む中、人々の健康な生活を支えるためにもどのような製品やサービスが必要か、そのために必要なイノベーションは何かを重視し、事業を通じて取り組むべき重点課題として位置づける事例が多く見られます。

また、事業活動で得た知識や技術、インフラを、バリューチェーンの上流（原料生産者）や、下流（消費者・地域社会）に役立て、ともに発展をめざすことも可能です。このことが、原料の安定確保や生産性向上だけでなく、地域社会からの信頼や新たなビジネスパートナー、将来の市場の獲得といった長期的な利益にもつながります。

2. SDGsが達成されないと事業の将来が危ない（リスクの回避）

SDGsは社会が抱えている様々な課題が網羅されており、企業にとっても将来のリスクをチェックする指標として使うことができます。

特に食品産業は、多くの自然資源と人的資源に支えられて成立していることから、SDGsが達成されずに環境と社会が不安定になることが、ビジネス上のリスクに直結しています。

目標13の地球温暖化を例にとれば、気温上昇や自然災害の多発によって食品原料となる農林水産物の生産や、事業所の操業が脅かされています。酷暑によって売り上げが落ちた、労働環境が悪化したという声もよく聞かれます。

また、日本が人口減少と超高齢化社会を迎える中で、継続的に事業の担い手を確保するためには、目標5や目標8、目標10などに関連する多様な人材が活躍できる仕組みとイノベーションが不可欠です。

3. SDGsの達成に貢献できる企業であるか問われている（企業の社会的価値）

消費者、従業員、株主、取引先、自治体などのステークホルダーから「選ばれる企業」となるためには、目指すべき未来であるSDGsへの取組が判断材料のひとつとなります。

特に近年は、環境（E）、社会（S）、ガバナンス（G）に配慮している企業を重視・選別して投資を行う「ESG投資」が急成長しています。投資における企業の価値を測る材料としては、これまで主に企業の業績や経営状況などの「財務情報」が使われてきましたが、それに加えて二酸化炭素排出量抑制の取組や、社員のワークライフ・バランスなどの「非財務情報」も用いられるようになります。

また、グローバル企業を中心に、環境負荷の低さや、人権・労働環境などの社会問題への配慮を取引先の選定や購入の基準とする「持続可能な調達」が広がっています。

さらに、日本でも「エシカル（Ethical：倫理的な）消費」という言葉が聞かれるようになってきました。これは、企業がバリューチェーンにおいて環境負荷を抑制し、原材料等の生産者に不当な圧力をかけていないかをチェックし、社会や環境に対して十分配慮された商品やサービスを買いたい求める動きです。