

序

(1) 本書の目的

平成13年のBSEの国内での発生や、そのころから相次いで発生した表示偽装事件、食中毒事件、無登録農薬問題等を背景に、消費者の食品と食品事業者に対する信頼が損なわれた。これを契機として、食品のトレーサビリティシステムの開発と導入が期待され、注目されるようになった。

農林水産省は、「消費者の安心・信頼の確保」を施策の1つとして位置づけている。トレーサビリティシステムについては、平成13年度からシステムの開発・実証に対する補助を、また平成15年度からはシステムの各地での導入促進に対する補助をそれぞれ実施し、普及を推進してきた。また平成15年3月に公表された「食品トレーサビリティシステム導入の手引き」や、その後策定された品目別のガイドラインなど、トレーサビリティの基本的概念や基準、導入手順を示す文書が作成され、公開されてきた。

一方、開発され実際に導入された事例については、あまり詳しく知られていないのが現状である。例えば国の補助事業により開発されたシステムについては、実証試験の段階までの報告書が公けにされている。しかしその開発されたシステムが、実際のビジネスにどう活用されているのか、明らかではない。また、各種のガイドラインは、先進的なシステムの開発とともに作成された場合が多く、実際の導入事例を前提に作られたとは限らない。ガイドラインに沿った導入事例を明示することが待たれている。

本書は、そのような問題意識から、現在国内においてトレーサビリティシステムが実際に導入され活用されている事例を、なるべく具体的に紹介することを目的として作成した。

(2) 想定する読者

本書が想定する読者は次の2つである。

1つは、生産者・生産者団体・食品製造業者・流通業者、あるいは情報システム開発事業者など、システムの開発・導入を担当する方々である。システム導入に着手する上で、「よそのシステムは、どんな仕様なのか」「導入・運用における実際の費用や効果はどうか」といった疑問に答えることを目指した。もちろん、すでにトレーサビリティシステムを導入した事業者の方々にとっても、自らのシステムとの共通点や相違点を明らかにして、自らのシステムの改善のピン

トを得ることができるであろう。

もう1つの想定する読者は、小売業者や業務ユーザーにおける仕入れ部門の方々、さらに消費者・消費者団体の方々である。「どのような事例があり、消費者や買い手側にどのような便益があるのか知りたい」「自分の仕入先に対しトレーサビリティを求めていくとき、具体的にどのようなことを要求すればよいか、知りたい」といった要請に応えることを目指した。

(3) 対象事例の選定について

対象事例の選定にあたっては、次のような基準を設けた。

- ・開発・実証試験の段階でなく、現実にトレーサビリティシステムが導入されていること。
- ・1つの段階の取り組み（例えば生産段階での取り組み）ではなく、複数の段階を対象としてトレーサビリティを実現していること。あるいはそれを志向していること。
- ・特定の小売業者との間で排他的な取引関係を前提としてトレーサビリティを導入しているものは除外すること。
- ・すでによく知られ全国的に普及しているシステムは、対象から除外すること。具体的には、「全農安心システム」と「SEICA」そのものは対象から除外した。なお、それらに独自の機能を組み合わせたシステムについてはその限りではない。

なお、高度な情報システムの活用は、事例として取り上げる上での必須条件ではない。たとえ紙への記録や、FAXや電話での情報伝達を中心であったとしても、識別・記録・伝達等の仕組みが備わっていれば対象になりうる。また、インターネット等を用いた生産履歴等の消費者への情報開示についても必須条件ではない。

具体的には、次の手順で収録する事例を決めた。

- ①平成15年度農林水産省補助事業「トレーサビリティシステム導入促進事業」の実施団体に対するアンケート調査¹を元に、成功度の指標となる回答が良好なものを候補として選定した。
- ②品目や業態のバランスをとる上で、①だけでは適当な事例が不足する可能性があったので、自治体関係者や品目別ガイドライン作成の関係者等からの情報収集により、候補を補足した。
- ③①と②によって選定された候補について、電話で現地取材を依頼した。

1：「トレーサビリティ導入促進地区概況調査報告書」社団法人食品需給研究センター、平成17年3月。

④電話での依頼及び現地取材の過程で、上記の基準を満たすか判断し、最終的に収録する事例を選定した。

①と②のプロセスにより、補助事業の対象など、国や自治体による支援を受けたものが対象に多く含まれることとなった。一方、本書にふさわしい事例と認識しながらも、「詳細な情報を公開できない」「現地取材の日程調整ができない」等の理由で収録できなかったものもある。したがって当然のことながら、本書に収録したものだけが優れたトレーサビリティの事例であると述べる意図はない。また、収録した事例が、国が進めようとするトレーサビリティに関する政策の理想の姿であると示唆する意図もない。最初に述べたように、トレーサビリティシステムが実際に導入され活用されている事例を、なるべく具体的に紹介することが、本書の意図である。

私たちが接触し本書に掲載できた事例以外にも、広く紹介すべき事例は多く存在すると思われる。機会があれば、さらに多くの事例を紹介していきたいと考える。

(4) 本書における「トレーサビリティ」の用語について

本書でのトレーサビリティに関わる用語は、基本的には「食品トレーサビリティシステム導入の手引き」に準じている。

「食品トレーサビリティシステム導入の手引き」 における用語の定義

食品のトレーサビリティ（追跡可能性）

生産、処理・加工、流通・販売のフードチェーンの各段階で、食品とその情報を追跡し遡及できること。

(注1) 川下方向へ追いかけるとき追跡（トラッキングまたはトレースフォワード）といい、川上方向にさかのぼるとき遡及（トレーシングまたはトレースバック）という。

(注2) フードチェーンにおける生産、処理・加工、流通・販売の一部の段階で追跡、遡及に取り組まれている場合は、「トレーサビリティシステム構築に向けた取組み」という。

トレーサビリティシステム

トレーサビリティのための、「識別」、「データの作成」、「データの蓄積・保管」、「データの照合」の実施の一連の仕組み。

ただし、今回のインタビュー相手が、必ずしもこの定義どおり言葉を使って発言しているとは限らない。それにはいくつかの事情がある。

まず、各事業者はチェーントレーサビリティを構成しているか否かに関わらず、「トレーサビリティシステム構築に向けた取組み」をしているわけだが、その取組みを指すコンパクトな言葉がない。そのため、「トレーサビリティシステム構築に向けた取組み」を、日常の業務の中では「トレーサビリティ」ないし「トレーサビリティシステム」と呼んでいる場合が多い。

また、その事業者が取り扱う食品すべてについて「トレーサビリティシステム構築に向けた取組み」をしているものの、販売先との「チェーントレーサビリティ」は、特定の協力体制が出来上がった販売先に限られる、という場合が少なくない。そのような場合に、その事業者が導入したシステムを「トレーサビリティシステム」と呼ぶのか呼ばないのか。

逆に、事業者内部あるいは事業者間での品質改善（管理）や経営資源管理の取組みの結果としてトレーサビリティが実現されている、という事例も少なくない。この場合、その事業者内部あるいは事業者間では、その取組みを改めて「トレーサビリティシステム」とは呼ばない。しかしその事業者も、顧客（例えば小売業者）から「御社の製品にはトレーサビリティシステムを導入していますか」と聞かれた場合、「導入している」と答えるであろう。

このように、現場での仕事や、事業者間の取引の中では、「トレーサビリティ」「トレーサビリティシステム」という言葉が同一の意味で用いられているとは言えない。本書においても、各事例の関係者に対するインタビューを基本としていることもあり、厳密に定義に従っているとは言えないかもしれない。ただし、本文の中で各事例のシステムの対象範囲や機能を明らかにすることを通じて、各事例の「トレーサビリティシステム」が指す意味が明確になるようにしたつもりである。

(5) 収録した事例のプロファイル

収録した事例は、表1に示す9つの事例である。トレーサビリティシステムは、複数の段階による取組みであり、表に掲げる「取組み主体」とは、その中核となる事業者を指している。対象品目別に見ると、米を対象にする事例が2件、野菜・果実各1件、畜産物3件、水産2件という構成である。

米については、全農京都と福光農業協同組合を取り上げた。米は、カントリーエレベータ等で複数の生産

者のものが混合保管処理され、共販される場合が多い。2団体とも、その共選・共販を行う主体であり、それぞれ生産履歴を記録し、その記録を製品に紐付ける工夫をしている。全農京都は、米卸業者や検定機関が参加するシステムである。「識別単位ごとに履歴情報を平均化して伝える」という独自の工夫をしている。福光農業協同組合は、兼業化・過疎化の進展における集落営農体制の強化を行っており、その1つとしてトレーサビリティを位置づけている。そして生産者によるOCRによる記録・入力 of 初期の事例でもある。

青果物は一般に、米・畜産・水産といった他の品目と比較して、トレーサビリティ導入の目に見える効果が上がりにくいように見受けられる。その中でも効果をあげている事例として新福青果と板柳町を取り上げた。野菜全般を生産・販売する新福青果は、系統団体ではない農業法人であり、食の安全・安心というテーマだけでなく、原価計算のような基幹業務と連携させたシステムを構築し、作業や管理の効率化を目指している。りんごを対象とする板柳町の事例は、事業者ではなく町が中心となって取り組むものである。無登録農業問題により甚大な影響を受けた産地が、積極的なトレーサビリティの取り組み等により取引を回復させている。

全農広島の牛肉の事例は、牛肉トレーサビリティ法に定められた識別・記録に加え、独自の「パスポートシステム」により、協定を結んだ小売店への品質等の情報伝達や、そのフィードバックを可能にしている。㈩十和田湖高原ファームの豚肉の事例は、通常豚房単位で管理される豚を、ICタグの耳標によって個体単位で識別管理し、品質向上させることを狙っている。T社は鶏卵の事例であり、やはり品質改善を主眼とした取り組みとして養鶏場・GPセンター・割卵工場を通じた識別や記録を行っている。

みやぎ漁連のカキの事例は、県内の漁協や加工業者とともにトレーサビリティシステムを導入したもので

ある。多数の事業者が参加する、地域全体を網羅する取り組みであり、面的にカバーするトレーサビリティシステムの代表である。マルハ(株)の事例は、販売者・輸入者としてのマルハとその製造委託先の工場による、水産加工品等を対象とした食品製造段階の取り組みである。生鮮に近い低次の加工品から、複数の原料を用いた加工食品まで、幅広い品目を対象にしているのが特徴である。

(6) 調査方法

調査方法は、取り組み団体の関係者に対するインタビューである。インタビューは基本的に現地に赴き、平成17年2～3月を中心に実施した。さらに原稿をいったん作成した段階で、インタビューを受けた関係者自身に見せ、事実関係や本人の発言内容に誤りがないか確認していただいた。

現地調査と原稿執筆は、次の2名が担当した。

山本謙治
社団法人食品需給研究センター 嘱託研究員 (株)グッドテーブルズ I～VI
酒井 純
社団法人食品需給研究センター 主任研究員 序、VII～IX

(7) 謝辞

インタビューに応じるとともに本書への掲載をご了解下さった事業者とその担当者の皆さんに深くお礼を申し上げたい。掲載させていただいた内容の中には、通常であれば企業秘密としたい事柄も含まれていたと思われる。掲載をお許し頂けたのは、トレーサビリティの広範な普及という社会的な目標に共鳴していただけたからだと考える。

本書は農林水産省消費・安全局の補助事業「トレーサビリティシステム開発事業」の一環として、同局消費・安全政策課の指導のもと作成された。

表1 収録した事例の概要

取り組み主体 (取材対象)	対象品目	本部所在地
I 全農京都 (正式名称: 全国農業協同組合連合会 京都府本部)	米	京都府
II 福光農業協同組合	米	富山県
III 有限会社新福青果	野菜	宮崎県
IV 板柳町	りんご	青森県
V 全農広島 (正式名称: 全国農業協同組合連合会 広島県本部)	牛肉	広島県
VI 有限会社十和田湖高原ファーム	豚肉	秋田県
VII T社 (I社グループ)	鶏卵	茨城県
VIII みやぎ漁連 (正式名称: 宮城県漁業協同組合連合会)	カキ	宮城県
IX マルハ株式会社	水産加工品等	東京都