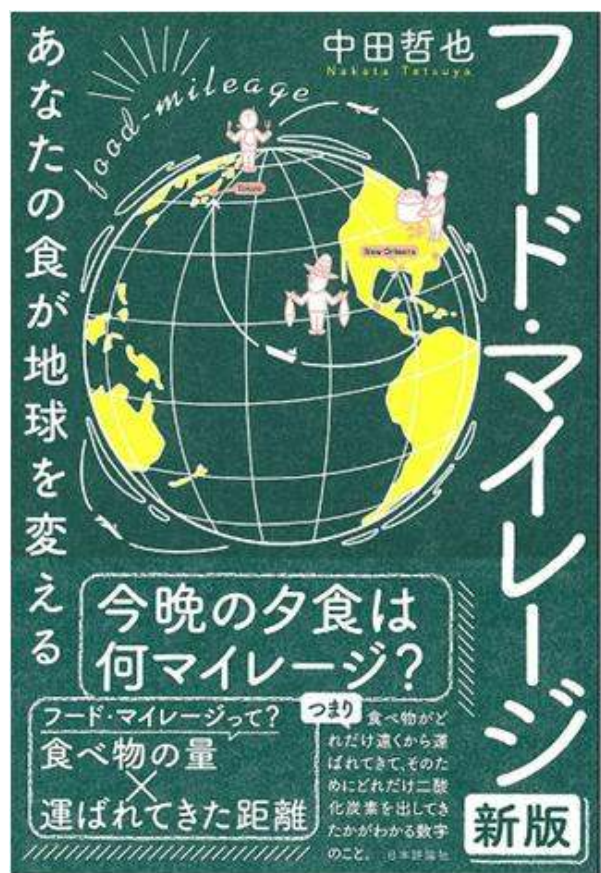


2019.7/27(土) 第3回東雲会 於:千葉大学園芸学部



# フード・マイレージ

—あなたの食が地球を変える—

【新版】2018.1、日本評論社

<https://www.nippsyo.co.jp/shop/book/7625.html>

ウェブサイト「フード・マイレージ資料室」  
(ブログ、メルマガ等)主宰

(農林水産省統計部 勤務) 中田哲也

<http://food-mileage.jp/>

Mail: [foodmileage@jcom.home.ne.jp](mailto:foodmileage@jcom.home.ne.jp)

注:本資料にある意見等は、中田の個人的なものです。

1960年 徳島県徳島市生まれ。

1982年 岡山大学農学部卒業。農林水産省入省。

2001年4月～03年7月

農林水産省 農林水産政策研究所 勤務。

篠原孝所長（当時、現・衆議院議員）の指導の下、フード・マイレージに関する研究に従事。

2003年12月

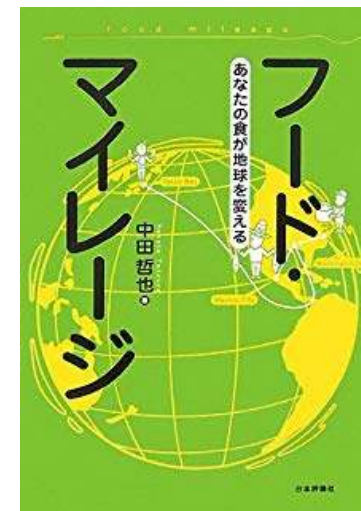
『食料の総輸入力・距離(フード・マイレージ)とその環境に及ぼす負荷に関する考察』(「農林水産政策研究」No.5)

2005年 6月

『「フード・マイレージ」を用いた地産地消の効果計測の試みー学校給食の事例から』  
(フードシステム研究第12巻1号)

2007年9月

『フード・マイレージーあなたの食が地球を変える』  
(日本評論社)





(2007.7)



(2005.8)



(2009.3)



(2012.4)

## 2011年度

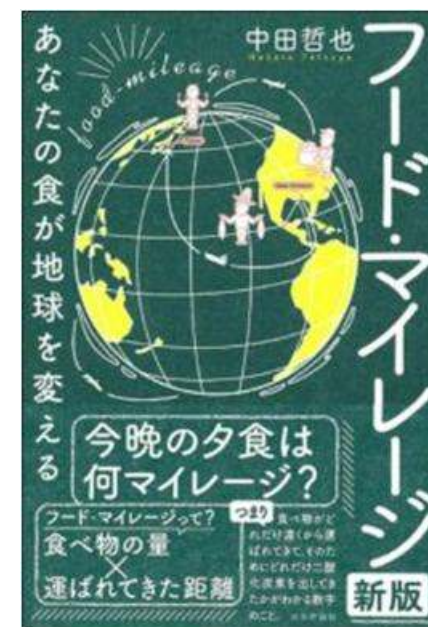
千葉大学大学院 園芸学研究科 環境園芸学専攻  
食料資源経済学コース 在籍

## 2012年1月

『フード・マイレージの食料政策への適用可能性に  
関する研究』 (千葉大学学位申請論文)

## 2018年1月

『フード・マイレージーあなたの食が地球を変える』  
【新版】 (日本評論社)



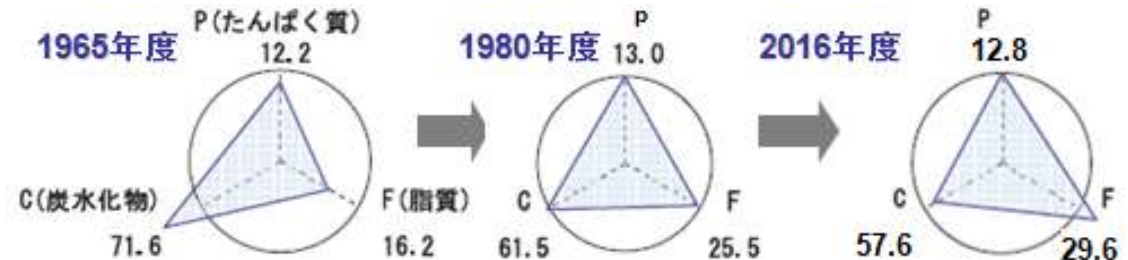
現在は農林水産省大臣官房 統計部 勤務(～2020年3月)。

# 「フード・マイレージ」を考える背景(1)

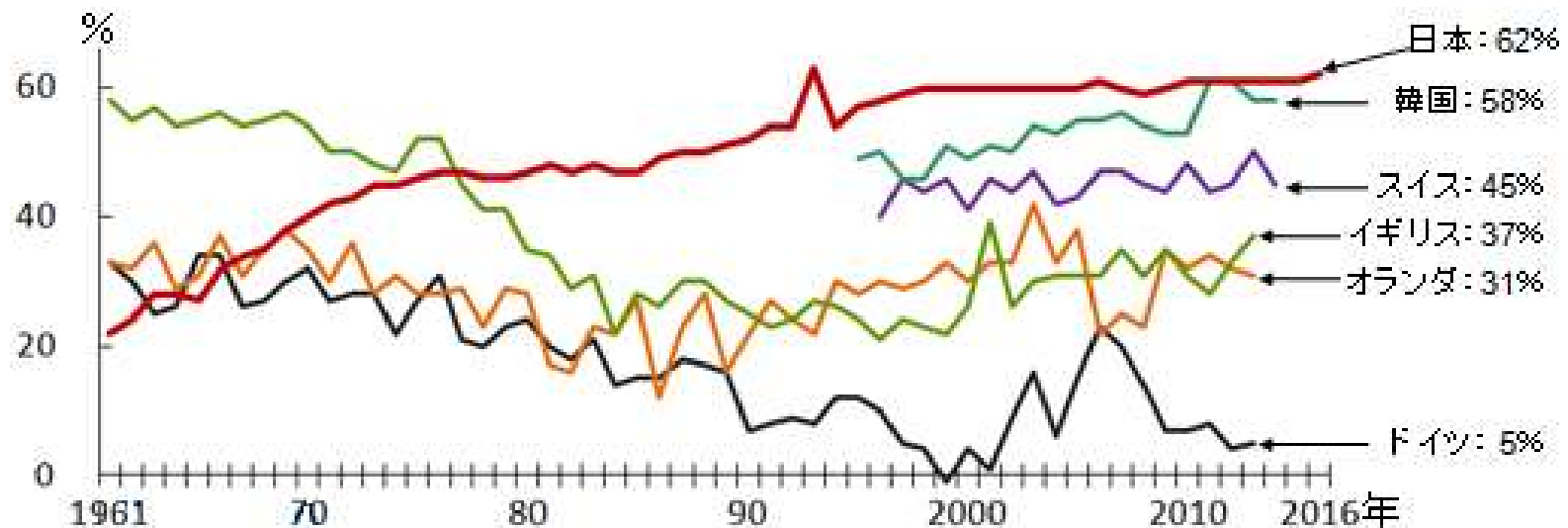
## 私たちの食生活の大きな変化とその影響

—①食の外部化・簡便化 ②米消費の半減と畜産物・油脂の大幅増—

### 1 栄養バランスの崩れ (PFC熱量比率)



### 2 食料の海外依存率の上昇(自給率の低下)



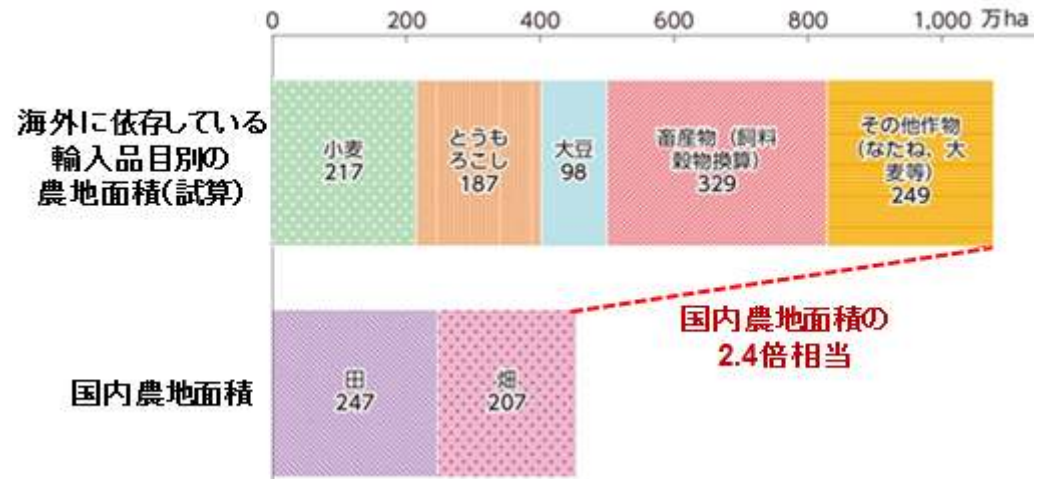
### 3 食品ロスの増大: 621万トン(2014)、うち家庭系282万トン

# 「フード・マイレージ」を考える背景(2)

## 私たちの食生活と地球規模の資源・環境

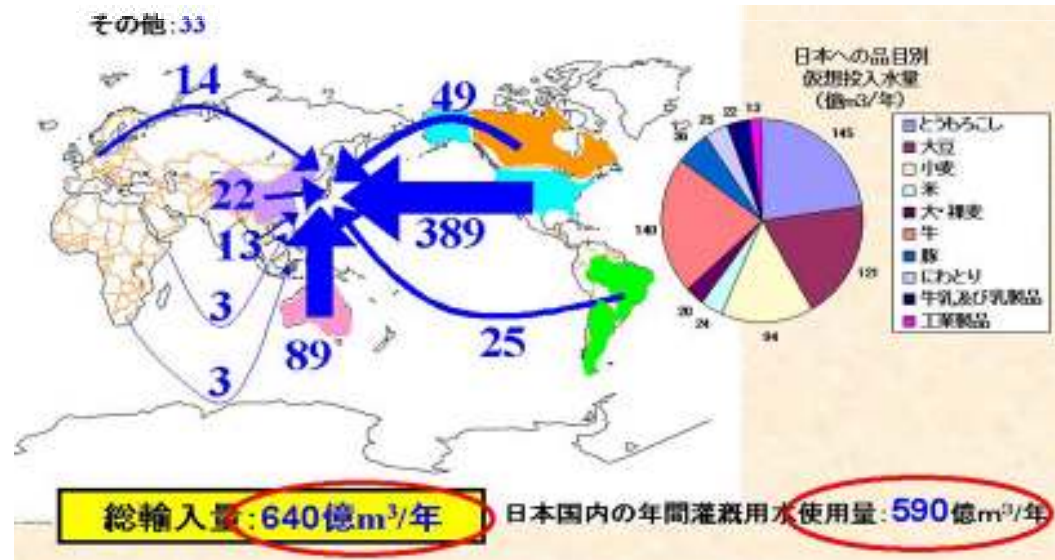
### 1 海外の農地への依存

主な輸入農山物の生産に使われている海外の農地面積  
**: 国内の2.4倍**



### 2 仮想投入水 (ヴァーチャル・ウォーター)

仮想投入水の総輸入量  
**: 640億m<sup>3</sup>**  
 国内の灌漑用水使用量  
**: 590億m<sup>3</sup>**



### 3 食料の大量・長距離輸送に伴うCO2の排出

→ **フード・マイレージ**

# 「フード・マイレージ」とは

## ○ イギリスの“Food Miles”運動

: 「なるべく近くで取れたものを食べることにより、食料輸送に伴う環境負荷を低減。」

## ○ 考え方、計算方法は単純

: 食料の輸送量 × 輸送距離 単位:t・km(トン・キロメートル)

## ○ 特色

食料の供給構造を物量とその輸送距離により把握

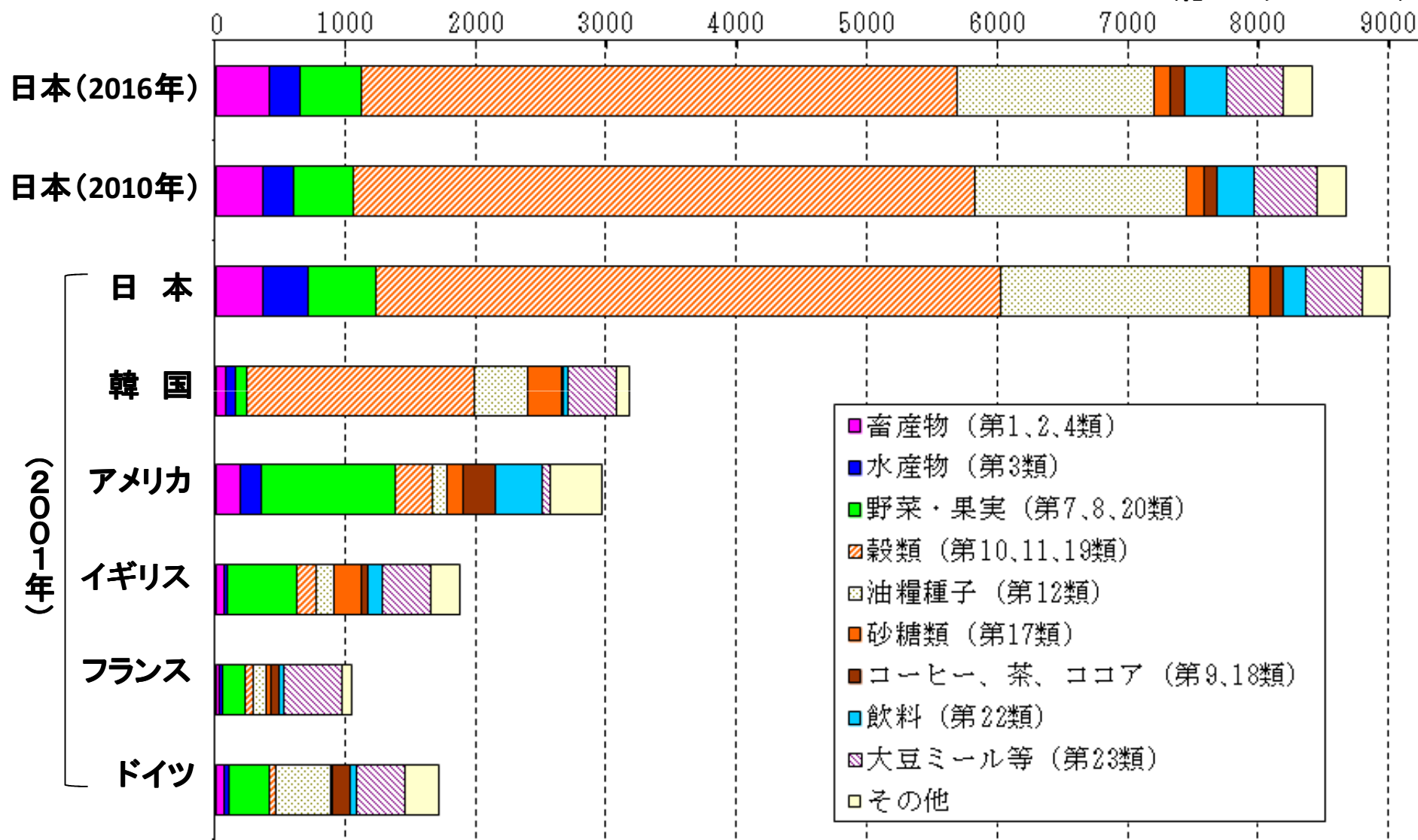
- 食の安定供給、安全性の確保(トレーサビリティ)
- 「食」と「農」の間の距離の計測
- 食料の輸入が地球環境に与える負荷の把握

**cf. 食料の海外依存率(自給率): 距離の概念を含まず。**

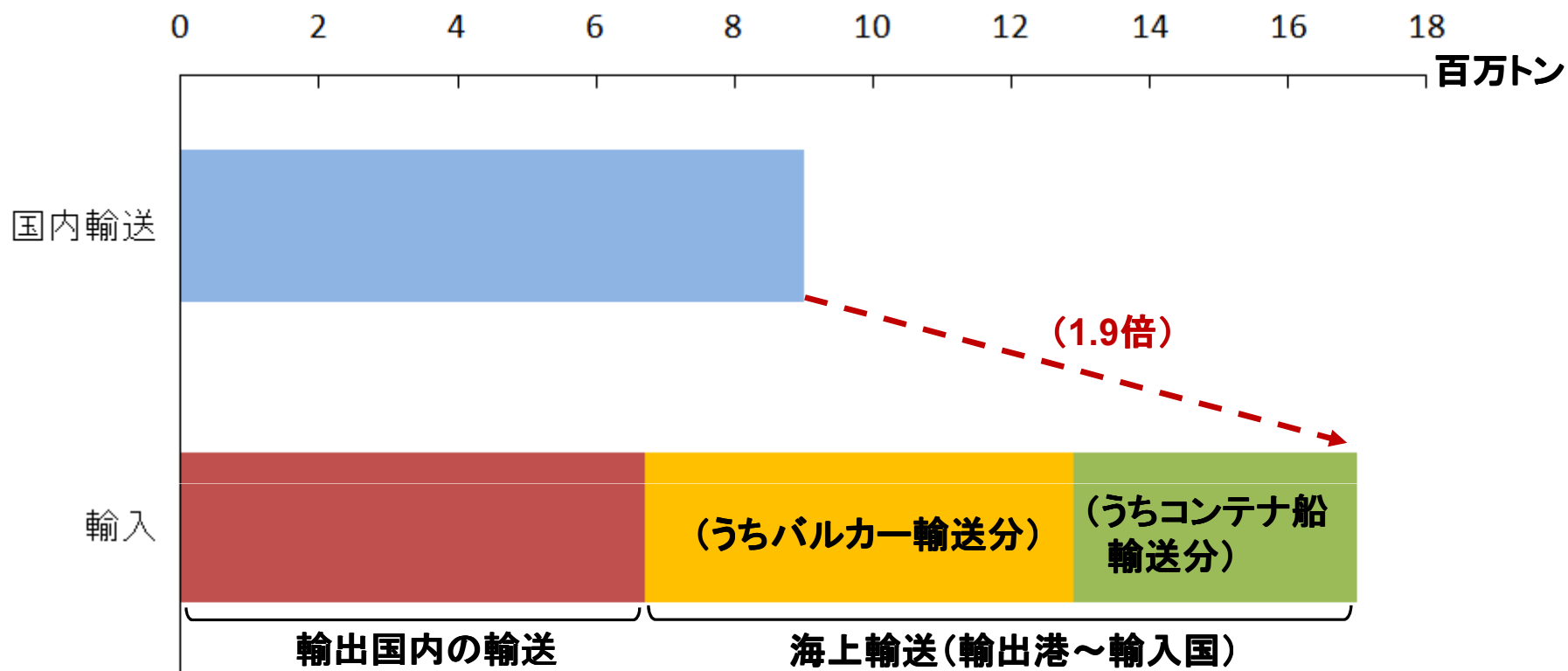
➡ まず輸入食料のフード・マイレージを試算、国際比較

# 各国のフード・マイルージの比較(総量、品目別)

(億トンキロメートル)



# 食料輸送に伴う二酸化炭素排出量(推計)



輸入食料の大量・長距離輸送により排出されるCO2: **16.9 百万t**

⇒ 一世帯当たり年間 **約380kg**

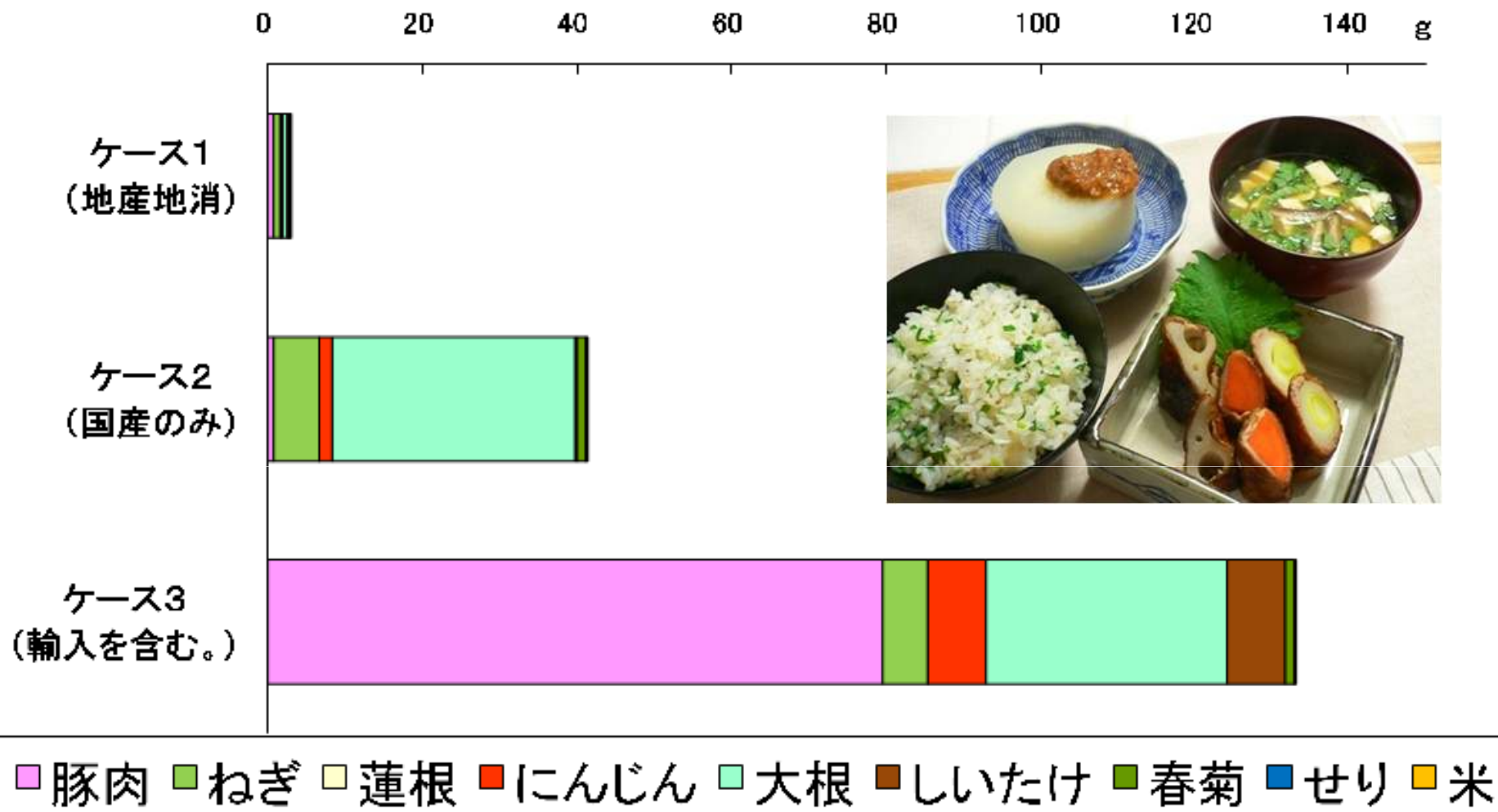
(家庭での取組による年間削減量)

冷房を1°C高く暖房を1°C低く設定 : **約33kg**

1日1時間テレビ利用を減らす : **約14kg**



## 表4-2 加賀野菜などを用いた献立のCO2排出量の試算



注：ケース1 加賀野菜など地元産食材を使用した場合（地産地消）  
 ケース2 仮に市場で国産食材を選んで調達した場合（国産のみ）  
 ケース3 仮に市場で輸入食材も含め調達した場合（輸入品を含む）

# 地産地消は地球を救う？ーフード・マイルージの限界

## 1 輸送機関による環境負荷の違い

**二酸化炭素排出係数** (出典：国土交通省「交通関係エネルギー要覧」、平13・14年版)

営業用普通トラック	180	g-CO <sub>2</sub> / t·km
鉄道	22	
外航船舶 (バルカー)	10	
(コンテナ)	21	



➡ モーダルシフトの重要性

## 2 フード・マイルージは輸送に限定された指標

生産や加工、消費、廃棄面での環境負荷は考慮せず。

： 例えば、粗放的に生産された食品を船で輸入すれば、国内で集約的に生産するより、トータルの環境負荷は小さくなる可能性。

➡ LCA、カーボンフットプリント



## フード・マイルージのメリット

日々の食生活が地球環境とつながっていることに気付くヒントに

➡ 旬産旬消、なるべく食べ残しをしない、産地・生産者への関心 10

## (個人としての活動)



### ウェブサイト「フード・マイレージ資料室」

<http://food-mileage.jp/>

### FBページ「フード・マイレージ資料室(分室)」

<https://www.facebook.com/foodmileage/>

### ブログ「新・伏臥漫録」

<http://food-mileage.jp/category/blog/>

### メルマガ「F.M.Letterーフード・マイレージ資料室通信」

<http://www.mag2.com/m/0001579997.html>