【2022.5/12「市民研特別講座・著者に尋ねる」資料】

一日も早い戦火の終息を、
心から祈ります。

フード・マイレージ
―あなたの食が地球を変える―

ウェブサイト「フード・マイレージ資料室」主宰
中田哲也　e-mail;foodmileage@jcom.home.ne.jp

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－フード・マイレージ資料室通信」
http://www.mag2.com/m/0001579997.html
コツコツ小咄
https://food-mileage.jp/category/iki/

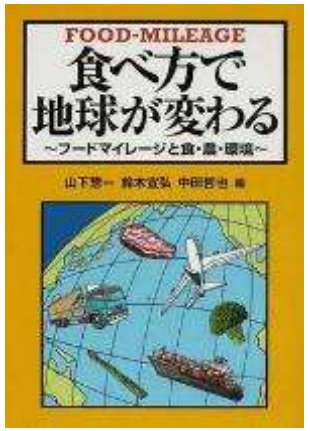
【意見等は、すべて中田の個人的なものです。】

ご挨拶と自己紹介

1960年 徳島市生まれ。
1982年3月 岡山大学農学部卒業。2012年 千葉大学大学院園芸学研究科修了。博士（農学）。
1982年4月 農林水産省入省。
2001年4月～03年7月の間、農林水産政策研究所において、篠原孝所長（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。

その後、関東農政局（さいたま市）、九州農政局（熊本市）、北陸農政局（金沢市）等を経て、2020年3月 定年退職。
現在、農林水産省統計部管理課勤務（再任用）。

個人的なライフワークとしてフード・マイレージの普及等に取組み。
ウェブサイト「フード・マイレージ資料室」主宰。
（ブログ、メルマガ、小咄など） http://food-mileage.jp



著書 『フード・マイレージ－あなたの食が地球を変える」（2007、2018(新版)、日本評論社）
山下惣一氏、鈴木宣弘氏との共著『食べ方で地球が変わる フードマイレージと食・農・環境』（2007.7、創森社）

現在、東京・東村山市在住。
自宅近くに市民農園の一画（30平米）を借りて農作業の真似事。

「フード・マイレージ」とは

【書籍 p. 090～】

○ **イギリスの“Food Miles”運動**（1990年代～）

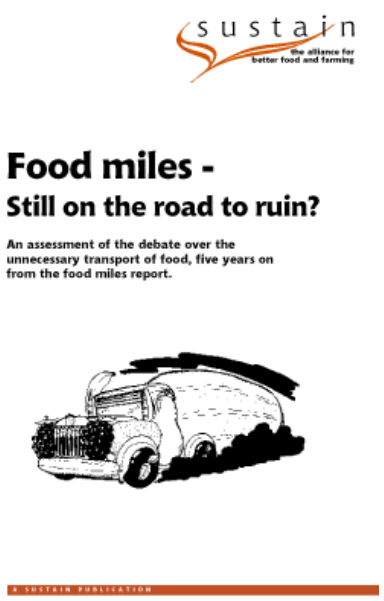
：なるべく近くで取れたものを食べることにより、
食料輸送に伴う環境負荷を低減しようという市民運動。

○ **考え方、計算方法は単純、簡単**

：食料の輸送量　×　輸送距離

単位：t･km（トン・キロメートル）

マイレージ：単なる距離（マイルズ）ではなく、輸送されてきた経路を含むニュアンス。
（篠原所長（当時）の造語）



sustain（1999）

○ **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」の間の距離感の把握
- 食料の輸入が地球環境に与える負荷の把握

cf. 食料自給率：
距離の概念を含まず

⇒まず、輸入食料のフード・マイレージを計測することに（2001年、農林水産政策研究所）

輸入食料のフード・マイレージの計測方法(1)

【書籍 p. 098～】

○　概念、計算方法

輸入相手国(すべての国・地域)別の輸入量に輸送距離を掛け合わせ、累積

○　対象国及び使用したデータ

対象国　　:日本、韓国、アメリカ、イギリス、フランス、ドイツ
対象年次　　:2001年(暦年)
用いた統計(輸入量):日本　財務省「貿易統計」
　　諸外国　Global Trade Information Service社
　　“World Trade Atlas®”(CD-rom版)

○「食料」の範囲の特定

HS条約品目表4桁ベース(項)
主に食料として消費されていると考えられる品目(観賞魚？　塩？)
直接、人の口には直接入らない飼料、油糧種子も含む。

「食料」の範囲

【書籍 p. 101】

品目分類（2桁ベース）	品　　名	「食料」の範囲（4桁ベース）
第1類	生きている動物	一部（馬、犬等を除く。）
2	肉及び食用のくず肉	全品目
3	魚並びに甲殻類、軟体動物等	全品目
4	酪農品、鳥卵、天然はちみつ等	全品目
7	食用の野菜、根及び塊茎	全品目
8	食用の果実及びナット等	全品目
9	コーヒー、茶、マテ及び香辛料	全品目
10	穀類	全品目
11	穀粉、加工穀物、麦芽、でん粉等	全品目
12	採油用の種及び果実等	全品目
13	樹脂その他の植物性の液汁等	一部（植物エキス等のみ。）
15	動物性又は植物性の油脂	一部（グリセリン等を除く。）
16	肉、魚又は甲殻類等の調製品	全品目
17	糖類及び砂糖菓子	全品目
18	ココア及びその調製品	全品目
19	穀類調製品及びベーカリー製品等	全品目
20	野菜、果実等調製品	全品目
21	各種の調製食料品	全品目
22	飲料、アルコール及び食酢	全品目
23	食品工業の残留物及び調製飼料等	全品目
24	たばこ及び製造たばこ代用品	全品目
33	精油、レジノイド、調製香料等	一部（精油等のみ。）
35	たんぱく系物質、変性でん粉等	一部（カゼイン等のみ。）

輸入食料のフード・マイレージの計測方法(2)

【書籍 p. 103】

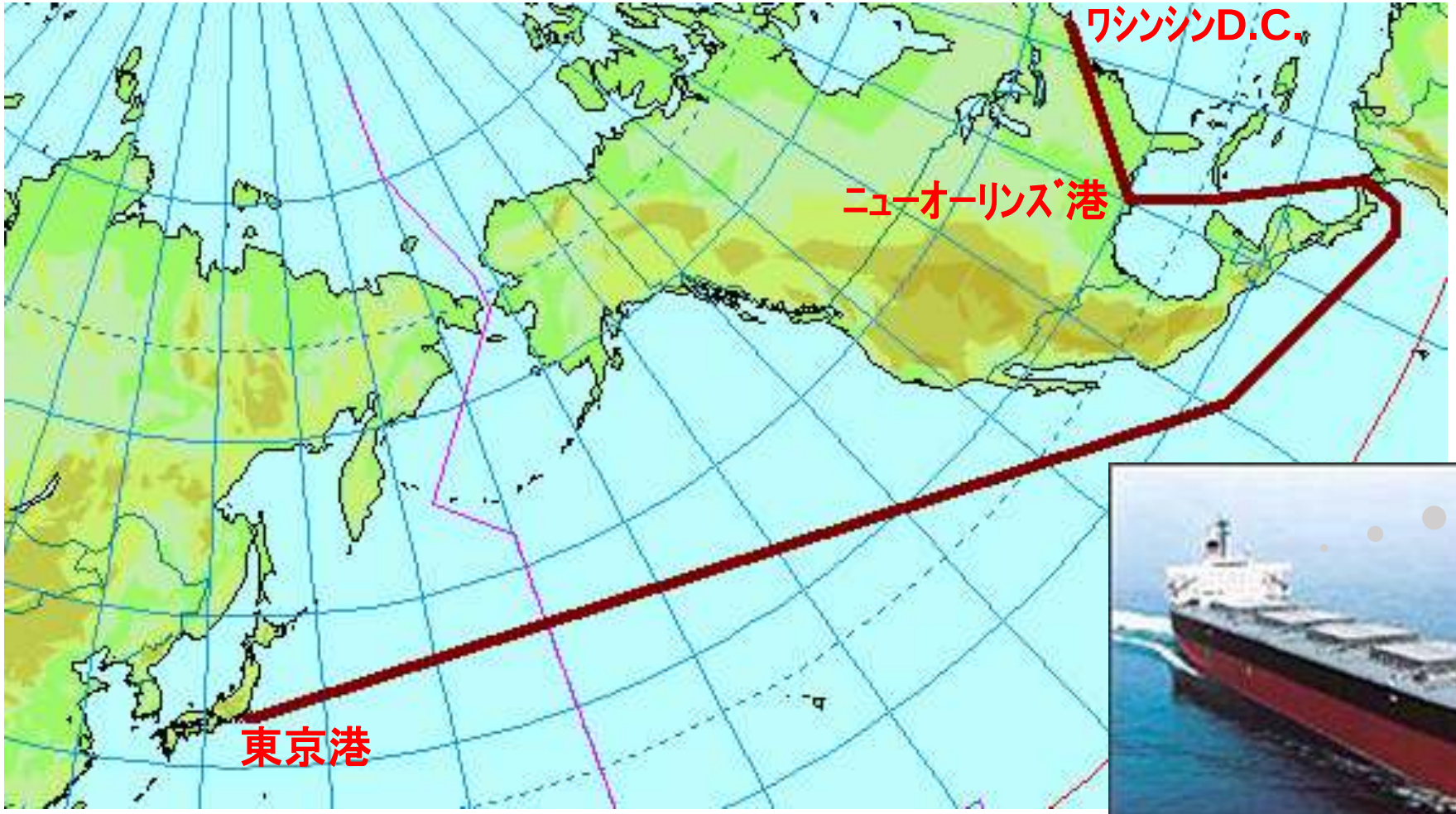
○ 輸送距離の計測（仮定）

- 輸入国：全て首都近郊の港に水揚げ
- 輸出港～輸入港：海上輸送（途中で他の港湾には寄港せず）
- 輸出国：代表港から輸出
- 輸出国内の輸送（産地～輸出港）：トラックと内航海運が半々
  当該国の首都～輸出港との間の直線距離

（ただし、同一大陸内の陸続きの国からの輸入は首都間の直線距離）

アメリカからの輸送経路と距離（概念図）

【書籍 p. 106～】



アメリカから日本までの輸送経路（仮定）

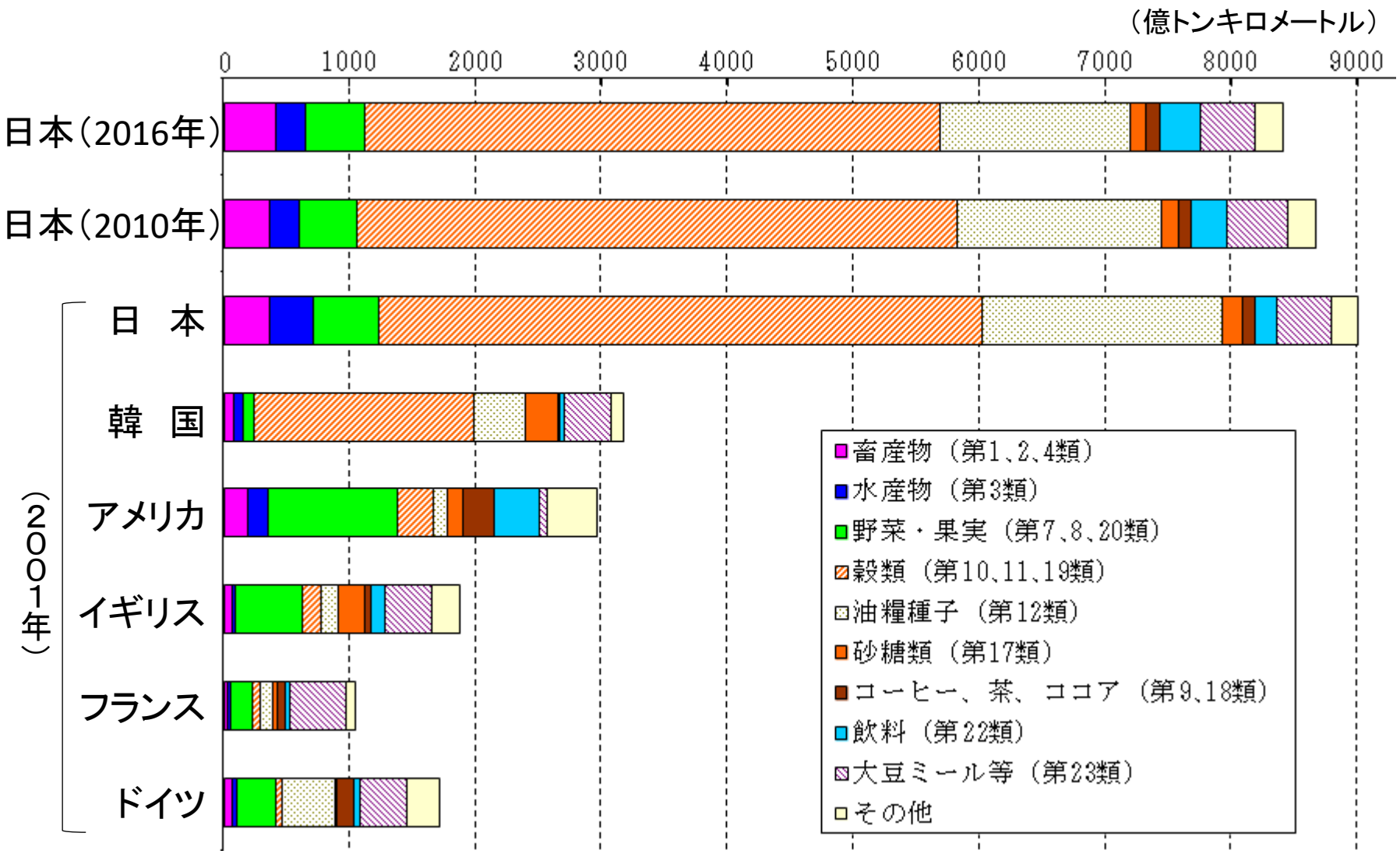
：ワシントンＤＣ（首都）　→　ニューオーリンズ港　→　東京港

［直線距離 1,559 km］　［海上輸送距離 16,929 km］

（内航水運とトラックが半々）　（外航船舶）

輸入食料のフード･マイレージの比較（総量、品目別）

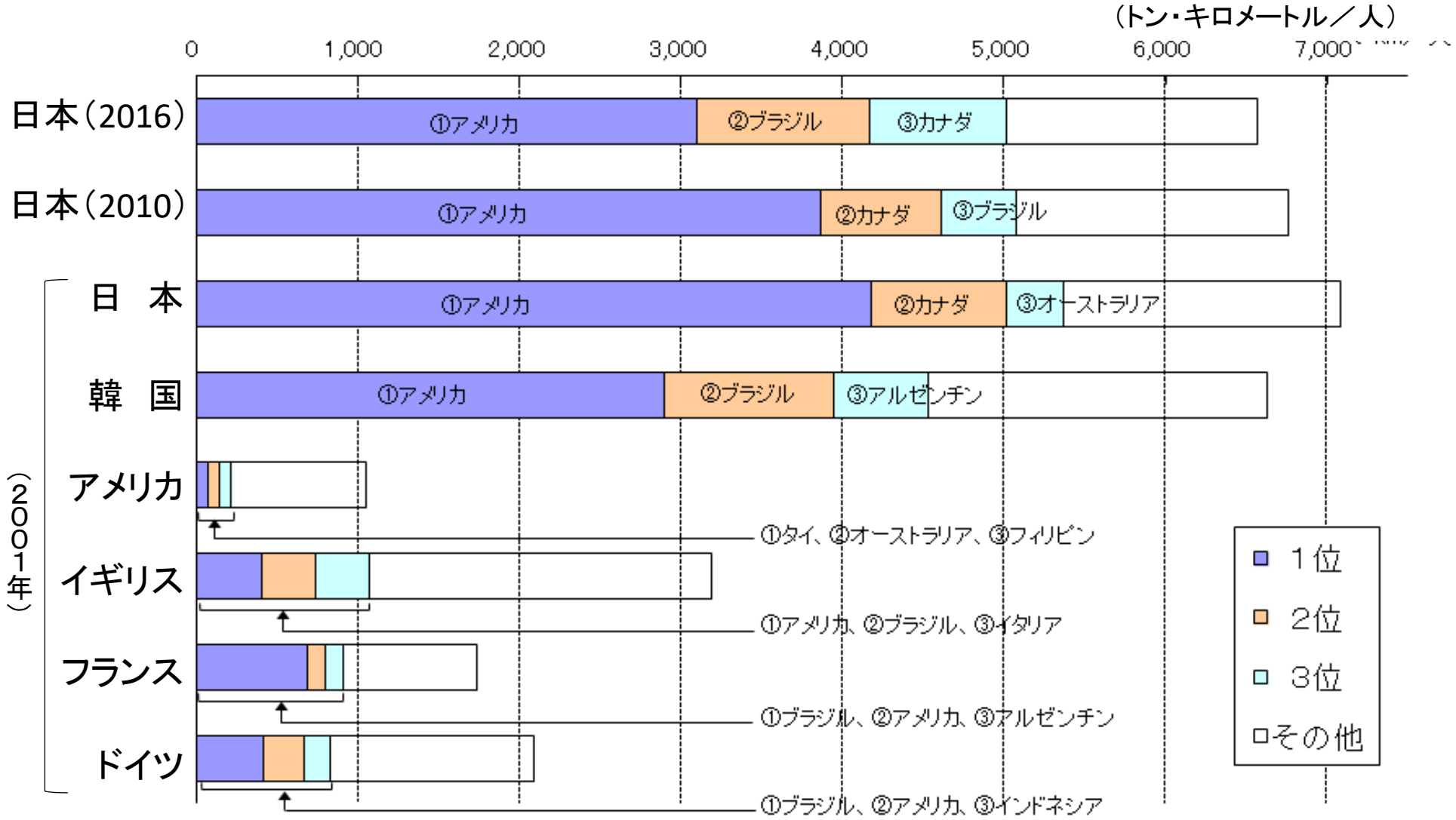
【書籍 p. 111】



注：世界最大は中国（計算していない）。

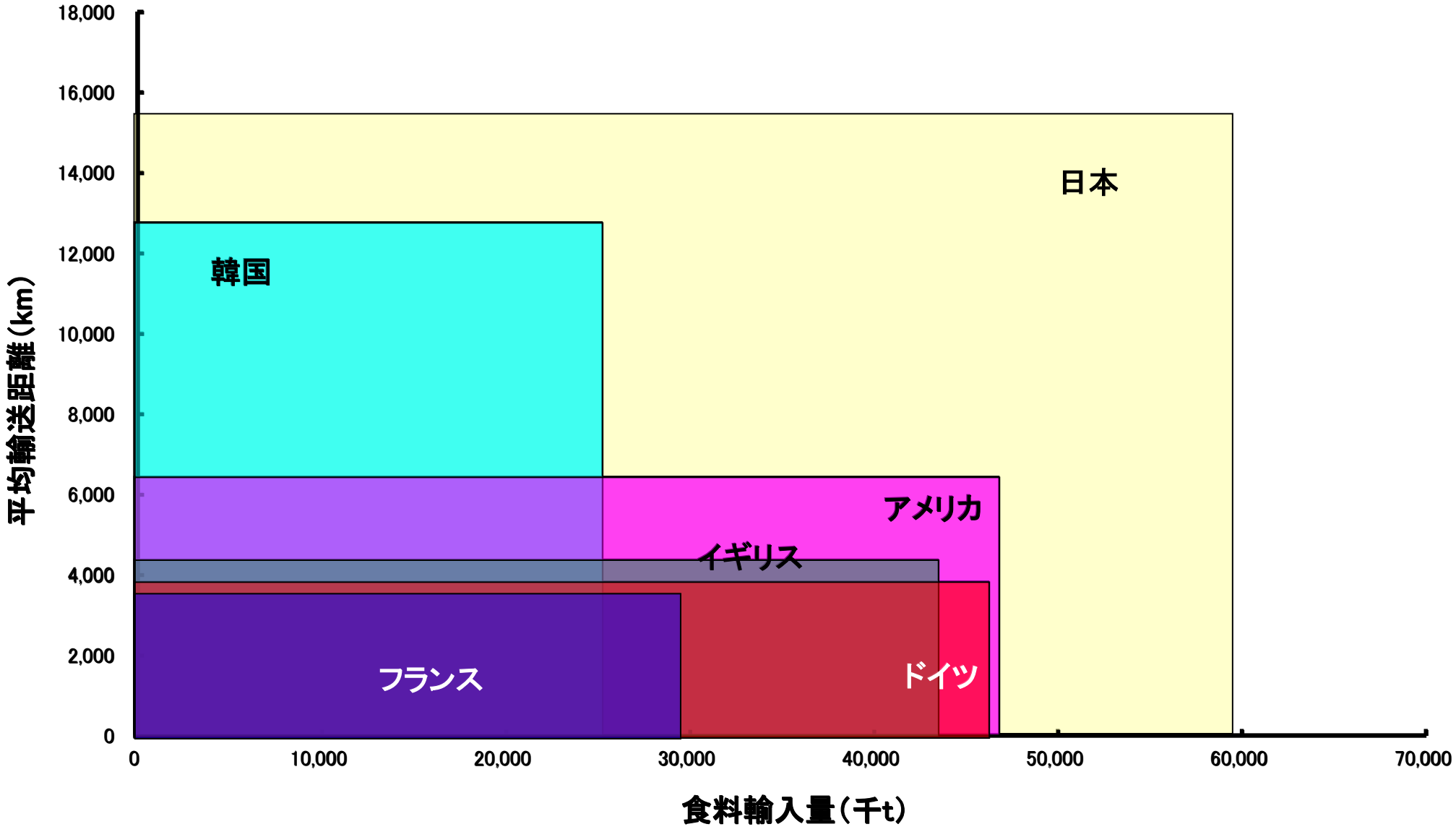
輸入食料のフード･マイレージの比較（１人当たり、輸入相手国別）

【書籍 p. 112】



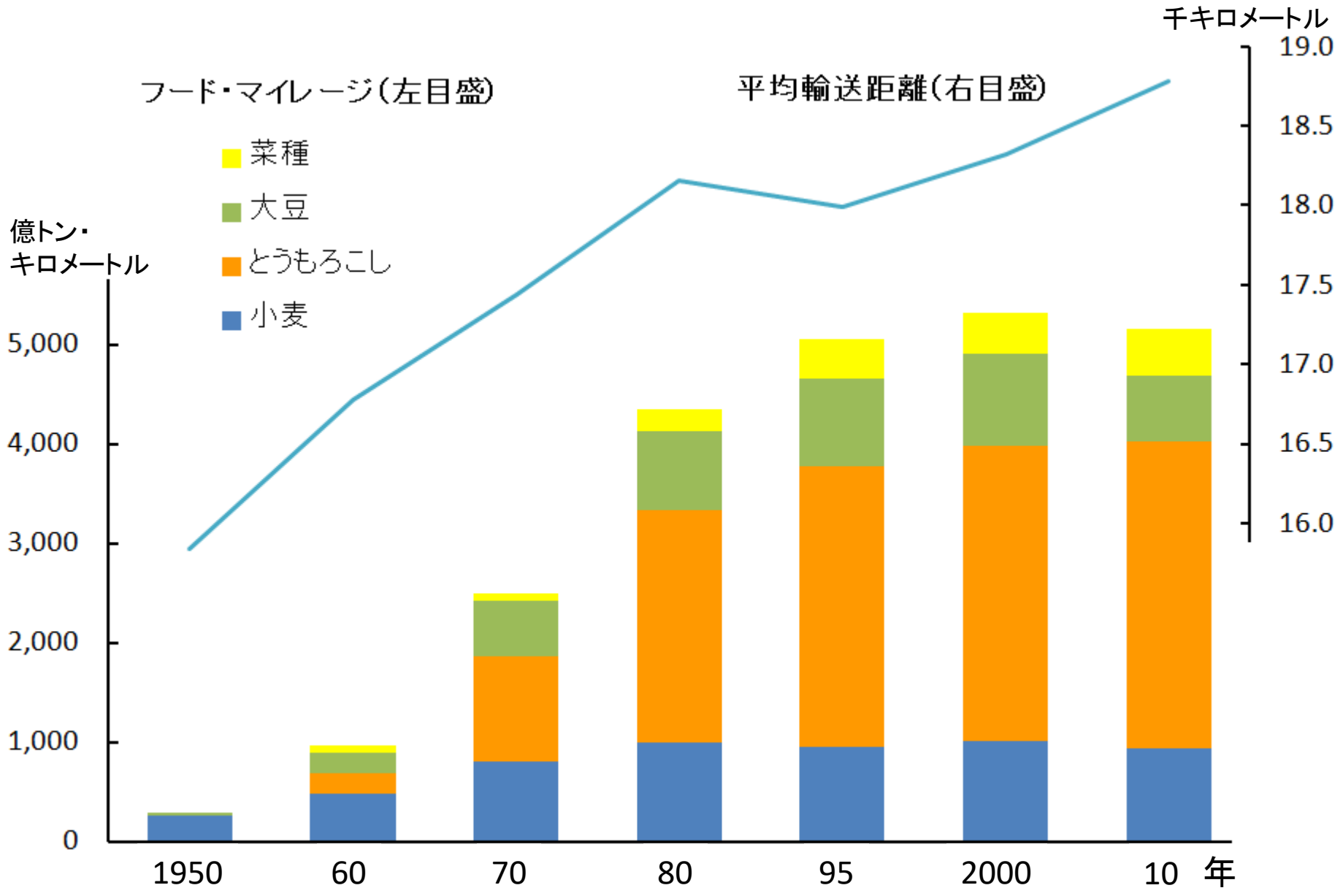
輸入食料のフード･マイレージ（輸送量と輸送距離、2001年）

【書籍 p. 116～】



主要4品目のフード･マイレージと平均輸送距離の推移

【書籍 p. 127～】



輸入食料の輸送に伴う二酸化炭素排出量の推計（試算）

（単位：百万t）

		排出量	備　考（出典等）
国内輸送	国内CO2排出量　総計	1,237.1	環境省 [1]
	運輸部門計	256.0	同上
	うち貨物輸送	91.6	国土交通省 [2] のエネルギー消費量シェア(35.8%)で按分
	うち食料	9.0【A】	国土交通省 [3] の貨物流動量に占める食料品のシェア(9.9%)で按分
輸　入	食料	16.9【B】	フード・マイレージを基に、以下の仮定及びCO2排出係数から試算
	うち輸出国内の輸送	6.7	トラックと船舶による輸送が半々であるものと仮定し、国土交通省 [3] の係数を用いて試算　[トラック　：180g-CO2/t・km]　[内航船舶 ： 40g-CO2/t・km]
	うち海上輸送	10.2	シップ・アンド・オーシャン財団 [4] の係数を用いて試算
	うちバルカー輸送分	6.2	第10（穀物）、12（油糧種子）及び23類（大豆ミール等）を輸送　[バルカー　： 9.6g-CO2/t・km]
	うちコンテナ船輸送分	4.1	10、12、23類以外を輸送　[コンテナ船：20.7g-CO2/t・km]
排出量比【B/A】		1.87 倍	

注：1) おおよその傾向を把握するため、上記の各種資料を基に試算したものである。
2) 推計（試算）に用いた元データの出典は以下の通り。
[1] 環境省 (2002),「2000年度(平成12年度)の温室効果ガスの排出量について」, 2002.7, p.1～3
[2] 国土交通省 (2002),「交通関係エネルギー要覧　平成13・14版」
[3] 国土交通省 (2002),「第7回全国貨物純流動調査(物流センサス)結果」
[4] シップ・アンド・オーシャン財団 (2001),「平成12年度　船舶からの温室効果ガス（CO2等）の　排出削減に関する調査研究報告書」

【書籍 p. 127～】

日本国内の食料輸送に伴う二酸化炭素排出量の約２倍

輸入食料の大量・長距離輸送により排出される二酸化炭素の量

１６．９ 百万t

一世帯当たり年間　約３８０ｋｇ

家庭での取組の例	年間削減量	
冷房を1℃高く暖房を1℃低く設定	：約33kg	→約12年分
1日5分間のアイドリングストップ	：約39kg	→約10年分
シャワーを1日1分家族全員が減らす	：約69kg	→約 6 年分
1日1時間テレビ利用を減らす	：約14kg	→約27年分

参考：環境省パンフレット「身近な地球温暖化対策」（2007.4）

地産地消について

【書籍 p. 134～】

○　「地産地消」とは

必ずしも明確な定義はない。
なるべく近くで取れたものを食べること。

○　「地産地消」のメリット

消費者サイド

①　新鮮で安価な食材の入手、
②　「顔の見える関係」ー安心感

生産者サイド

①　現金収入（少量多品種生産）、　②　地域の活性化

さらに、**「輸送に伴う環境負荷低減」**の面でも有益

（フード・マイレージを用いると地産地消の効果の定量的計測が可能）

ケーススタディ（地産地消の効果計測）

【書籍 p. 178～】

加賀・能登の食材を使った「ネオ和食」

注：北陸農政局「伝統野菜サミット」（2009.2）資料
料理監修：つぐま たかこ 氏（フードライター、金沢市在住）

源助大根のふろふき
（源助大根）

しいたけと春菊の味噌汁
（しいたけ、金沢春菊）

せりご飯
（せり、ごはん）

能登豚の野菜巻き
（豚肉、能登白ねぎ、蓮根、にんじん）

以下の３つのケースについてフード・マイレージ等を計測

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）

「ネオ和食」の主な食材と産地

献立	主な食材	使用量 g	産地	輸送距離 km
能登豚の野菜巻き	豚薄切り肉	200	かほく市	21.6
	能登白ねぎ	70	七尾市	70.0
	蓮根	30	金沢市小坂	4.8
	にんじん	40	小松市	33.1
源助大根のふろふき	源助大根	400	金沢市安原	8.6
しいたけと春菊の味噌汁	しいたけ	40	小松市	33.1
	金沢春菊	30	金沢市三馬	5.7
せりご飯	せり	30	金沢市諸江	5.4
	ごはん(米)	100	白山市	11.4
計		940		

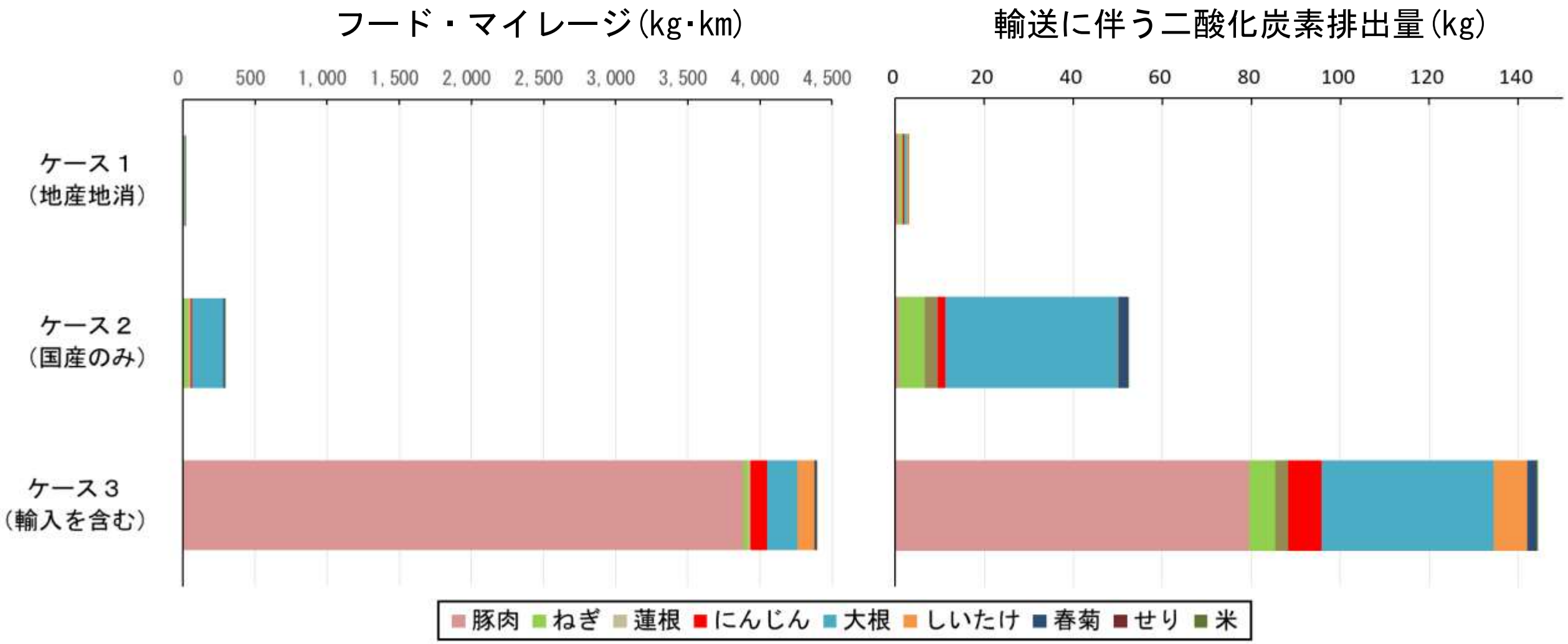
注:調味料等は計測の対象外。

フード・マイレージと二酸化炭素排出量の計測結果（ネオ和食）

主な食材と使用量		ケース１ 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				ケース３ 仮に市場で 輸入品を含めて調達した場合			
		産地	輸送距離	ﾌｰﾄﾞ・ﾏｲﾚｰｼﾞ	CO2排出量	産地	輸送距離	ﾌｰﾄﾞ・ﾏｲﾚｰｼﾞ	CO2排出量	産地	輸送距離	ﾌｰﾄﾞ・ﾏｲﾚｰｼﾞ	CO2排出量
	g		km	kg･km	g		km	kg･km	g		km	kg･km	g
豚肉	200	かほく市	21.6	4.3	0.8	かほく市	21.6	4.3	0.8	アメリカ	19,422.4	3,884.5	79.5
ねぎ	70	七尾市	70.0	4.9	0.9	埼玉	466.1	32.6	5.9	埼玉	466.1	32.6	5.9
れんこん	30	金沢市小坂	4.8	0.1	0.0	金沢市小坂	4.8	0.1	0.0	金沢市小坂	4.8	0.1	0.0
にんじん	40	小松市	33.1	1.3	0.2	愛知	234.0	9.4	1.7	中国	2,877.7	115.1	7.5
大根	400	金沢市安原	8.6	3.4	0.6	徳島	436.9	174.8	31.4	徳島	436.9	174.8	31.4
しいたけ	40	小松市	33.1	1.3	0.2	小松市	33.1	1.3	0.2	中国	2,877.7	115.1	7.5
春菊	30	金沢市三馬	5.7	0.2	0.0	岐阜	210.9	6.3	1.1	岐阜	210.9	6.3	1.1
せり	30	金沢市諸江	5.4	0.2	0.0	金沢市諸江	5.4	0.2	0.0	金沢市諸江	5.4	0.2	0.0
米	100	白山市	11.4	1.1	0.2	白山市	11.4	1.1	0.2	白山市	11.4	1.1	0.2
計	940			16.9	3.0			230.2	41.4			4,329.9	133.2
ｹｰｽ1=1（倍）				*1.0*	*1.0*			*13.6*	*13.6*			*255.8*	*43.8*

出典：「フード・マイレージ指標を用いた地産地消の環境負荷削減効果の計測
ー伝統野菜等を用いた献立を事例としてー」，フードシステム研究 第17巻3号，2010）
https://food-mileage.jp/wp-content/uploads/2010_FS.pdf

フード・マイレージと二酸化炭素排出量の比較（ネオ和食）



地産地消は地球を救う？－フード・マイレージの限界

【書籍 p. 125～、218～、230～】

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」、2001-02年版）

営業用普通トラック	180	g-CO2 / t･km
鉄　　道	22	
外航船舶（ﾊﾞﾙｶｰ）	10	
（ｺﾝﾃﾅ）	21	

➡ *モーダルシフトの重要性*

出典：国土交通省HP

2　フード･マイレ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。

：　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。

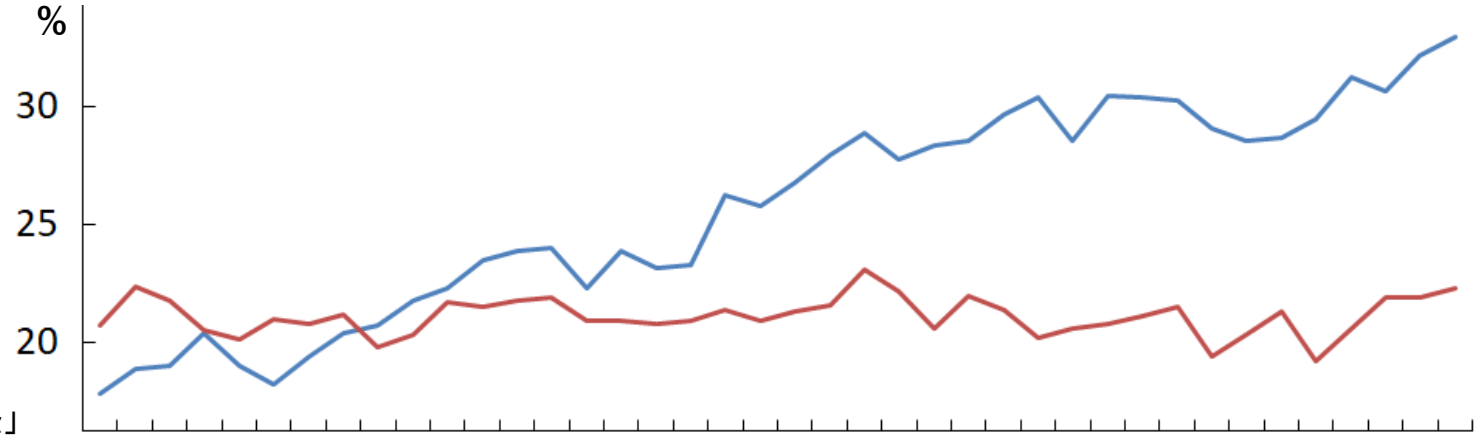
➡ *LCA、カーボンフットプリント*

出典：CFJ HP

フード・マイレージを考える背景
(1) 食生活の変化と栄養バランスの崩れ

【書籍 p. 024～】

肥満者の割合



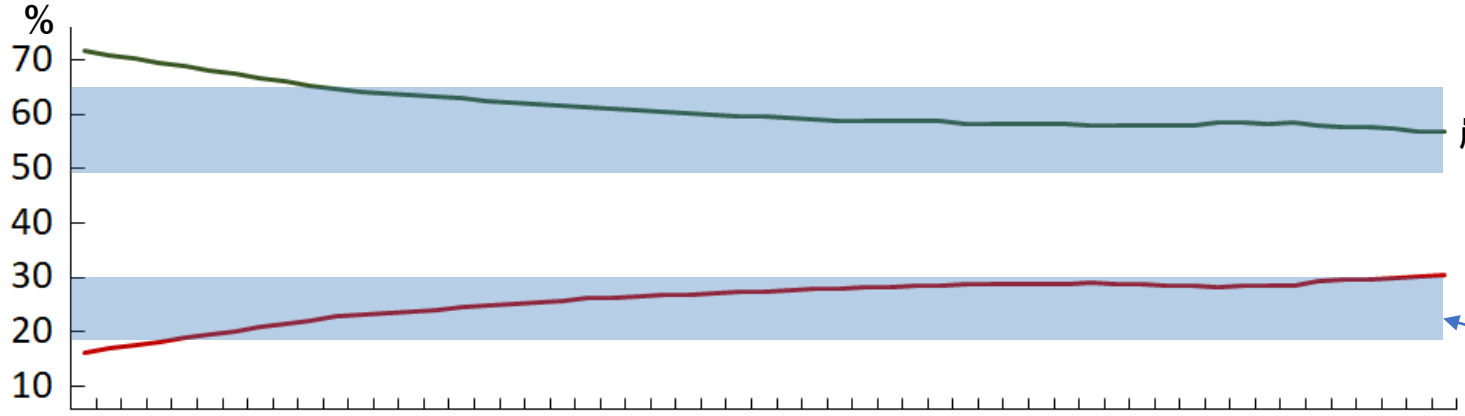
男性　17.8→30.6%

女性　20.7→22.3%

（注：肥満とはＢＭＩ25以上）

資料：厚生労働省
「国民健康栄養調査」

摂取熱量に占める割合



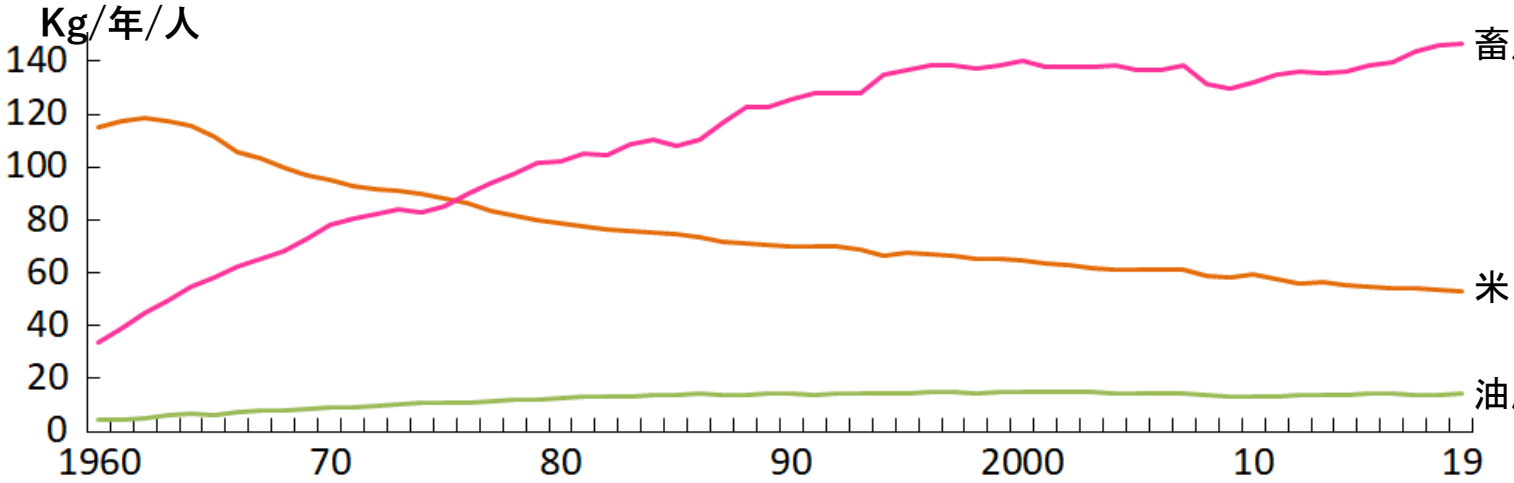
炭水化物　71.6→56.7%

脂質　16.2→30.3%

目標量の範囲

資料：文部科学省
「日本食品成分表」
厚生労働省
「食事摂取基準」

供給純食料



畜産物　33.7→146.4kg、4.4倍

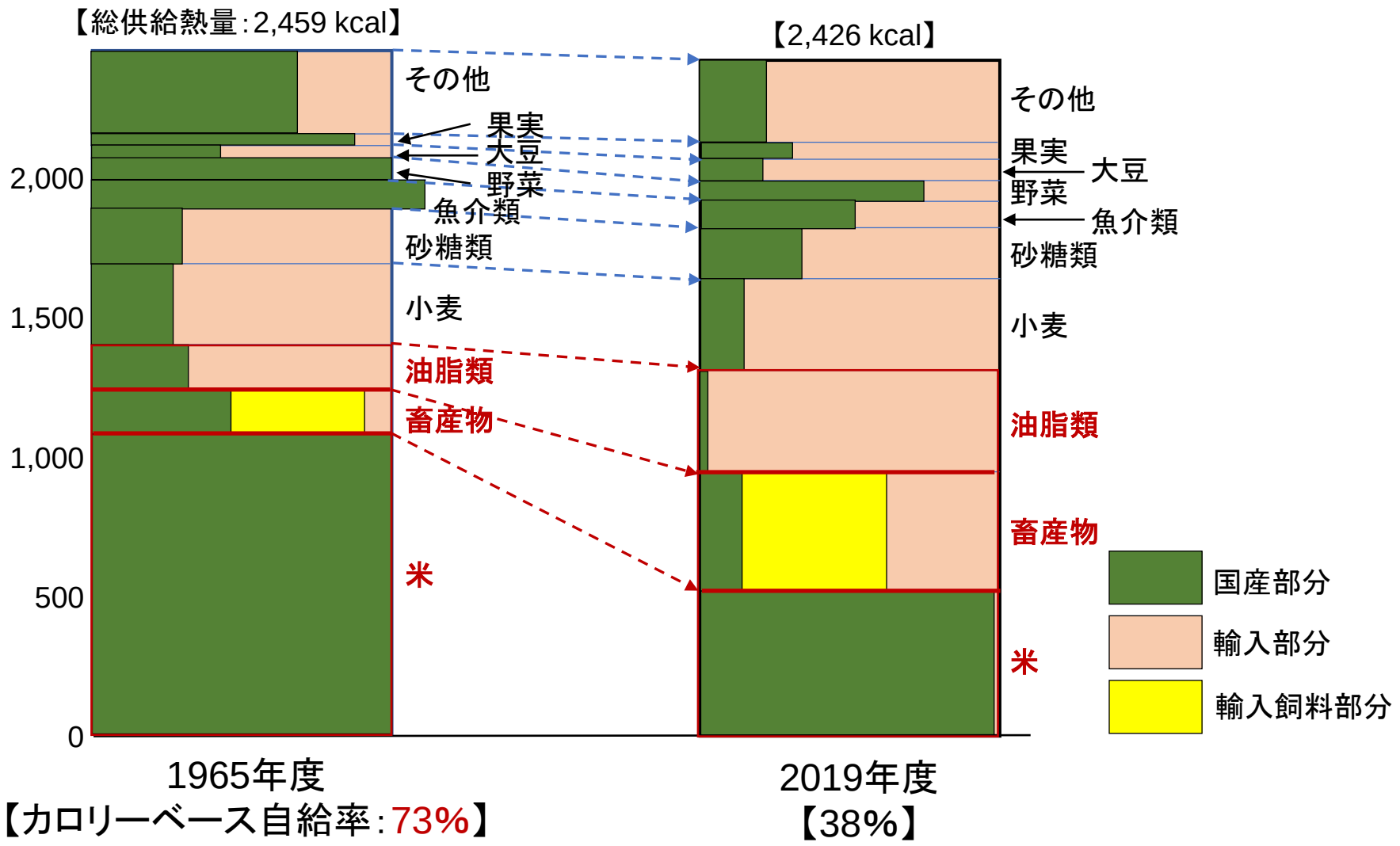
米　114.9→53.0kg、0.46倍

油脂　4.3→14.4kg、3.3倍

資料：農林水産省
「食料需給表」

(2) カロリーベース食料自給率の推移

【書籍 p. 044～】



資料：農林水産省「食料需給表」
https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/fbs/index.html

私たちにできること・・・

「食事バランスガイド」を参考に、「日本型食生活」の実践を。

ご飯や野菜をしっかり食べて脂質を控えめにして、
さらに地産地消や旬産旬消に心がけることで・・・

メリット1　栄養バランスが改善し健康な体に

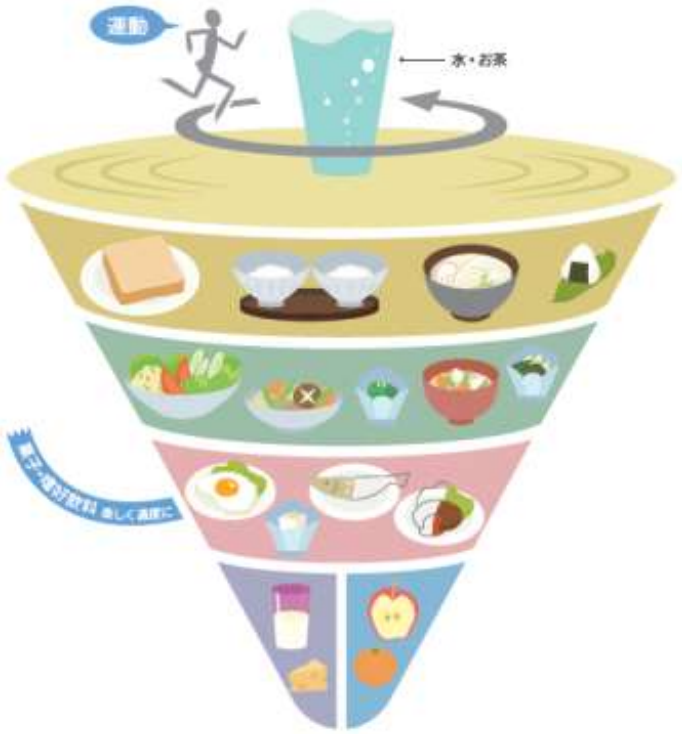
生活習慣病やメタボリック･シンドロームが予防できます。

メリット2　結果として食料自給率の向上に

国内で自給できる米や野菜の消費が増え、輸入に
依存している飼料穀物や大豆等の消費が減ります。

メリット3　さらに地球環境への負荷を低減

大量の輸入食料を長距離輸送する過程で発生するCO2を削減できます。
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



厚生労働省、農林水産省（2005）
https://www.mhlw.go.jp/bunya/kenkou/eiyou-syokuji.html

想像力：食べものが、どこで誰によって作られたか。
食べものをめぐる伝統、歴史、文化、風土への気づき。

最近のトピックスから
(1)パンデミック ① 国際物流が抱えるリスク

流通経済大・矢野裕児先生（2021.5/22付 日本経済新聞）

・新型コロナウイルス感染拡大等により、国際物流は大きなリスクを抱えている。

・環境問題、食料危機の問題も含めて、我々の生活に密着した食品がどこから運ばれてきているかを考えることが重要。

「フード・マイレージの現代的意味」『物流問題研究』No.72（2022春）
https://log-innovation.rku.ac.jp/laboratory/

経済安全保障推進法の成立（2022.5/11）

・感染症の世界的流行、大規模サイバー攻撃や国際テロ等により、国際情勢が一段と複雑化し、従前の想定を超えるリスクが顕在化。

・経済安全保障のための経済施策
①サプライチェーンの確保
（特定重要物資：半導体、レアアース等、電池、医薬品等）
②基幹インフラ、③先端技術の開発支援、④特許非公開

2021/5/24 日本経済新聞

今を読み解く

国際物流が抱えるリスク

装置産業への転換急務

流通経済大学教授 矢野 裕児

新型コロナウイルス感染拡大、スエズ運河での座礁事故により、船舶の到着遅延、港湾での荷役作業遅延、船舶の滞留が発生、国際物流の混乱は、サプライチェーンにも大きな影響を与えた。物の動きを通じて、世界中はつながっており、世界中から運ばれた商品が、店舗に並んでいるのが当たり前である。経済活動、さらに我々の生活は、物の輸送によって成立している。平常時は、それを支える物流について気にすることはあまりないが、世界で起きる様々な事件、国際情勢は、国際物流に大きな影響を与えているのであり、大きなリスクを抱えているともいえる。

大航海時代以降、貿易での各国の覇権争いは、戦争、奴隷制、植民地との関連も含め、世界史そのもの。貿易の歴史を知ることができるのが福田邦夫『貿易の世界史』（ちくま新書・2022年）である。現在、巨大な多国籍企業は国家を超える力を持つ存在となっている。トランプ政権において自国の産業、雇用を守るための保護貿易政策が進められたが、一方で米国の多国籍企業は海外へ直接投資をし、大きな利益を生み出している。単純な保護貿易対自由貿易の議論ではないことを示唆している。

●世界の潮流変化

世界の海上輸送について、コンテナ輸送、エネルギー輸送、2大運河、海賊対策、北極海航路などを様々な視点から取り上げ、物流が、様々な経済活動、国際情勢と密接していることを認識させてくれるのが、柴崎隆一編、アジア物流研究会著『グローバル・ロジスティクス・ネットワーク』（成山堂書店・19年）である。さらに世界各地の物流状況、それぞれの地域で起きていることをつなぎ合わせてみると、世界の大きな潮流、ダイナミックに変化する物流の姿を読み解くことができる。

海洋国である日本は、かつて港湾、海運業、造船業において、世界に誇る力を有していた。世界の港湾別コンテナ貨物取扱量をみても、1990年代前半までは神戸港、横浜港、東京港が上位に入っていた。しかし現在は中国の港湾が上位を占め、東京港が39位など日本の港湾は大きく後退している。海運業についても、日本商船隊の船腹量、輸送量シェアは減少傾向。日本の欧米基幹航路寄港便数は減少傾向にあり、日本の国際競争力低下に結び付きかねない。国際海上輸送の動向を解説しているのが池田良穂『海運と港湾』（海文堂出版・17年）である。

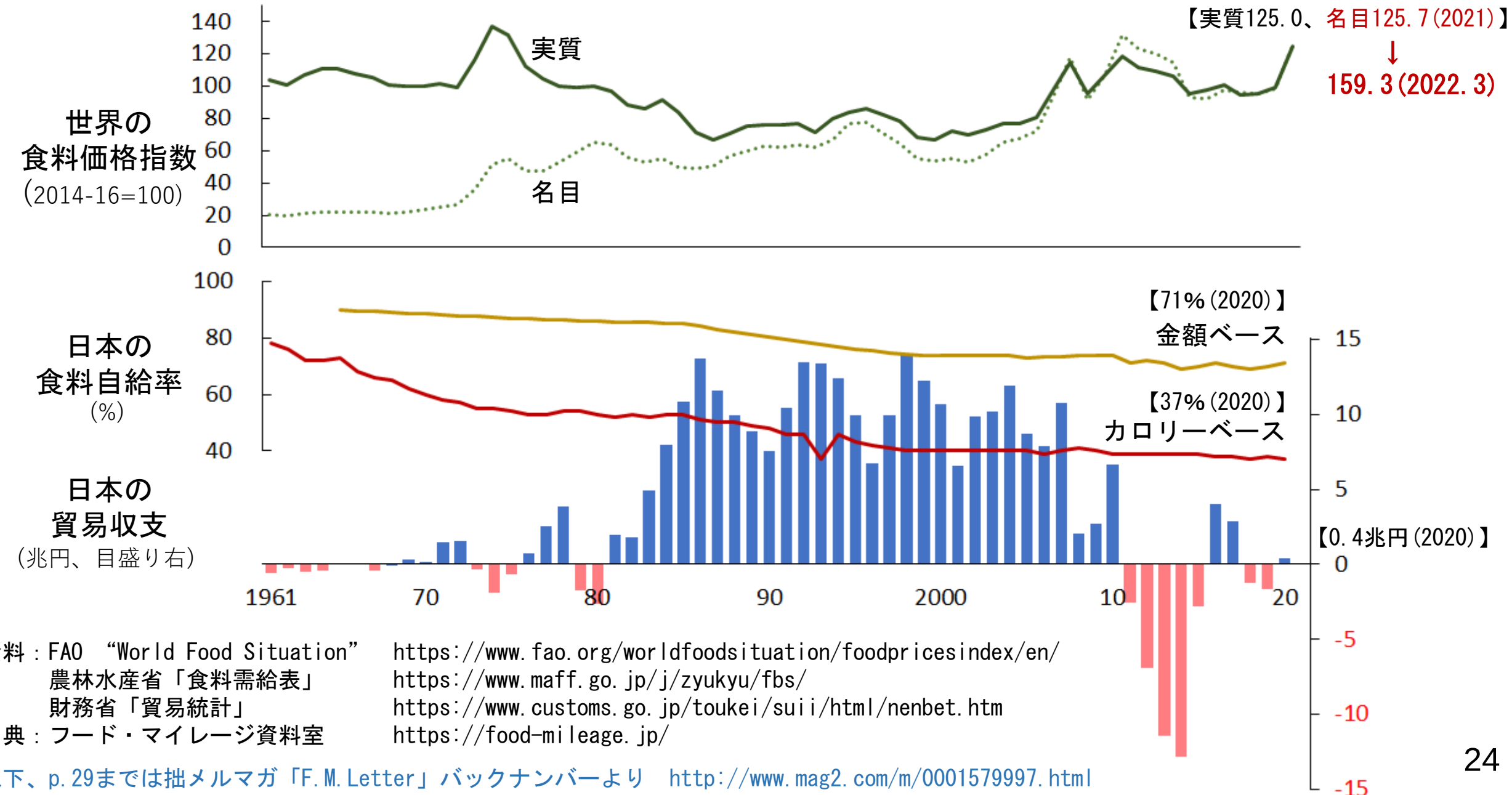
●生産性向上を

日本の食卓には、世界中から集められた食品が並んでいる。日本の食料自給率は低く、海外依存率が高いということになる。食料の輸送量と輸送距離をかけあわせた指標によって、食料供給の実態を明らかにしたのが、中田哲也『フード・マイレージ新版』（日本評論社・18年）だ。日本は、諸外国に比べて、輸入輸送量が大きく、輸送距離が長いため、1人当たりのフード・マイレージが大きい。輸送するために大量の二酸化炭素を排出していることは、環境問題にも結びつく。食料危機の問題も含めて、我々の生活に密着した商品がどこから運ばれてきているのかを考えることが重要である。

物流危機といわれ、ドライバー不足が深刻化するなか、物流の生産性向上が喫緊の課題となっている。これまで、輸送の機械化、荷役の自動化、管理・処理のシステム化といった個別の革新が進んできた。物流は労働集約型産業の典型といわれてきたが、世界的に起きようとしている次の改革の波が装置産業への転換である。その方向性を示したのが小野塚征志『ロジスティクス4・0』（日経文庫・19年）である。しかしながら日本においては、改革の前提となる物流の情報のデジタル化、ハード、ソフトの標準化、さらに作業プロセスの標準化が遅れているという課題を抱えている。これは、物流企業だけで解決できるものではなく、荷主企業も含めて、社会全体で見直す必要があるのであり、このことは経済を支える物流の競争力強化に欠かせない視点といえる。

掲載日 2021年5月22日 日本経済新聞 朝刊 29ページ ©日本経済新聞社 無断複製転載を禁じます。

② 国際的な食料価格の高騰



資料：FAO "World Food Situation" https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/
農林水産省「食料需給表」 https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/fbs/
財務省「貿易統計」 https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/nenbet.htm
出典：フード・マイレージ資料室 https://food-mileage.jp/

以下、p.29までは拙メルマガ「F.M.Letter」バックナンバーより http://www.mag2.com/m/0001579997.html

最近のトピックスから (2)ウクライナ危機

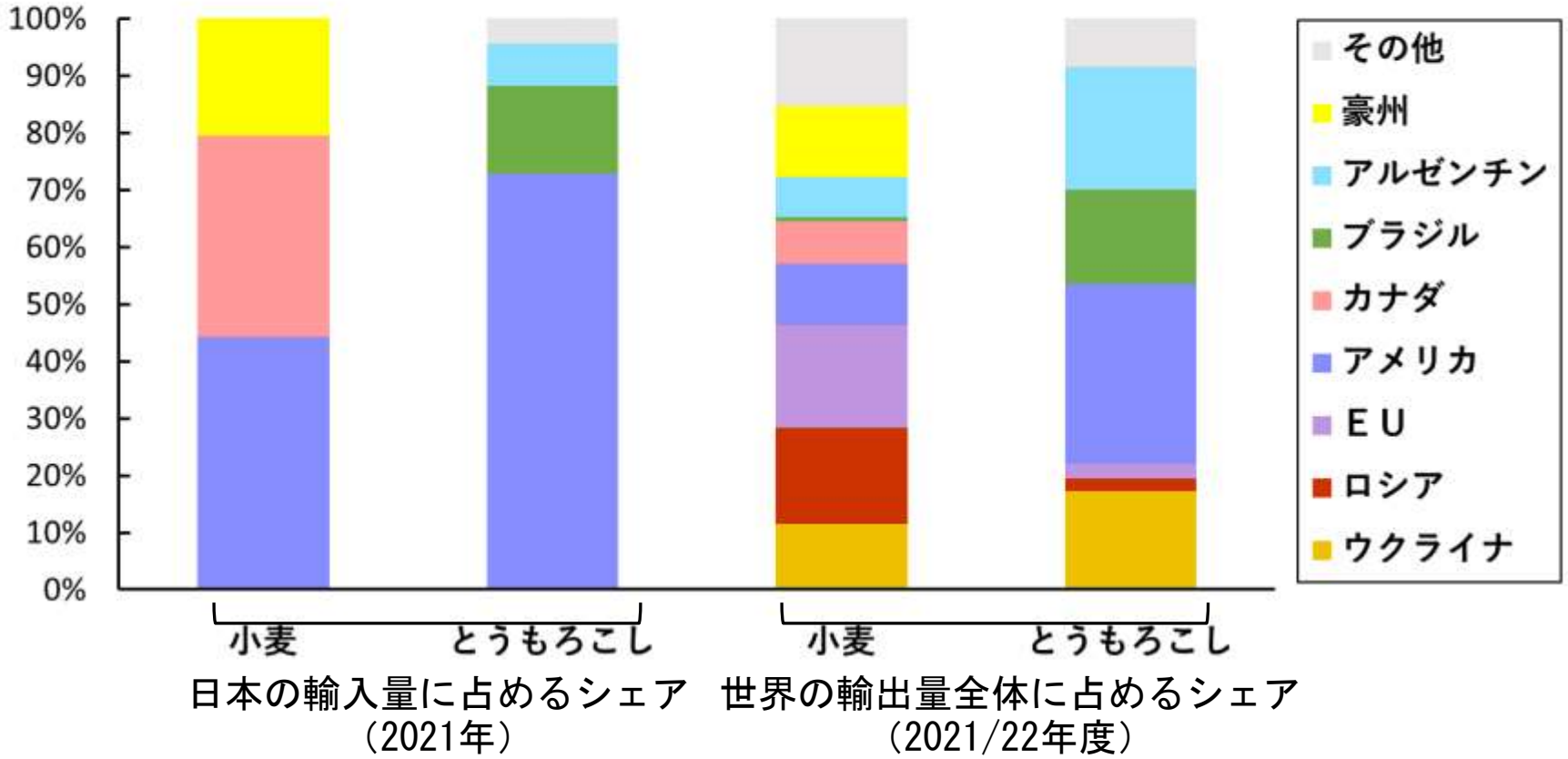


図237 穀物貿易におけるウクライナ及びロシアの地位

資料：財務省「貿易統計」
https://www.customs.go.jp/toukei/info/tsdl.htm
ＵＳＤＡ（アメリカ農務省）“Grain: World Markets and Trade” (February 2022)
https://apps.fas.usda.gov/psdonline/circulars/grain.pdf
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

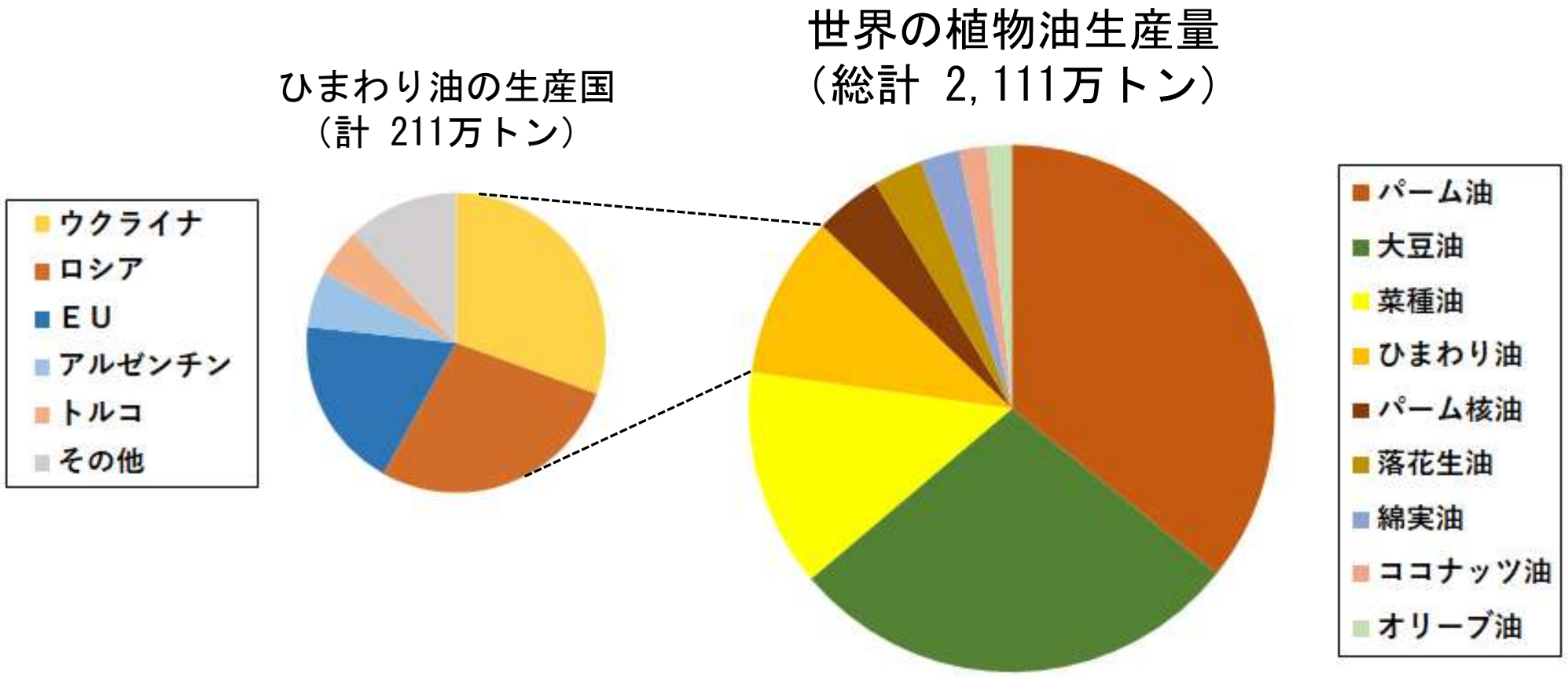


図238 世界の植物油生産量とひまわり油の生産国（2021/22年度見通し）

資料：ＵＳＤＡ（アメリカ農務省）“Oilseeds: World Markets and Trade”（March 2022）
https://apps.fas.usda.gov/PSDOnline/Circulars/2022/03/Oilseeds.pdf
出典：フード・マイレージ資料室
https://food-mileage.jp/

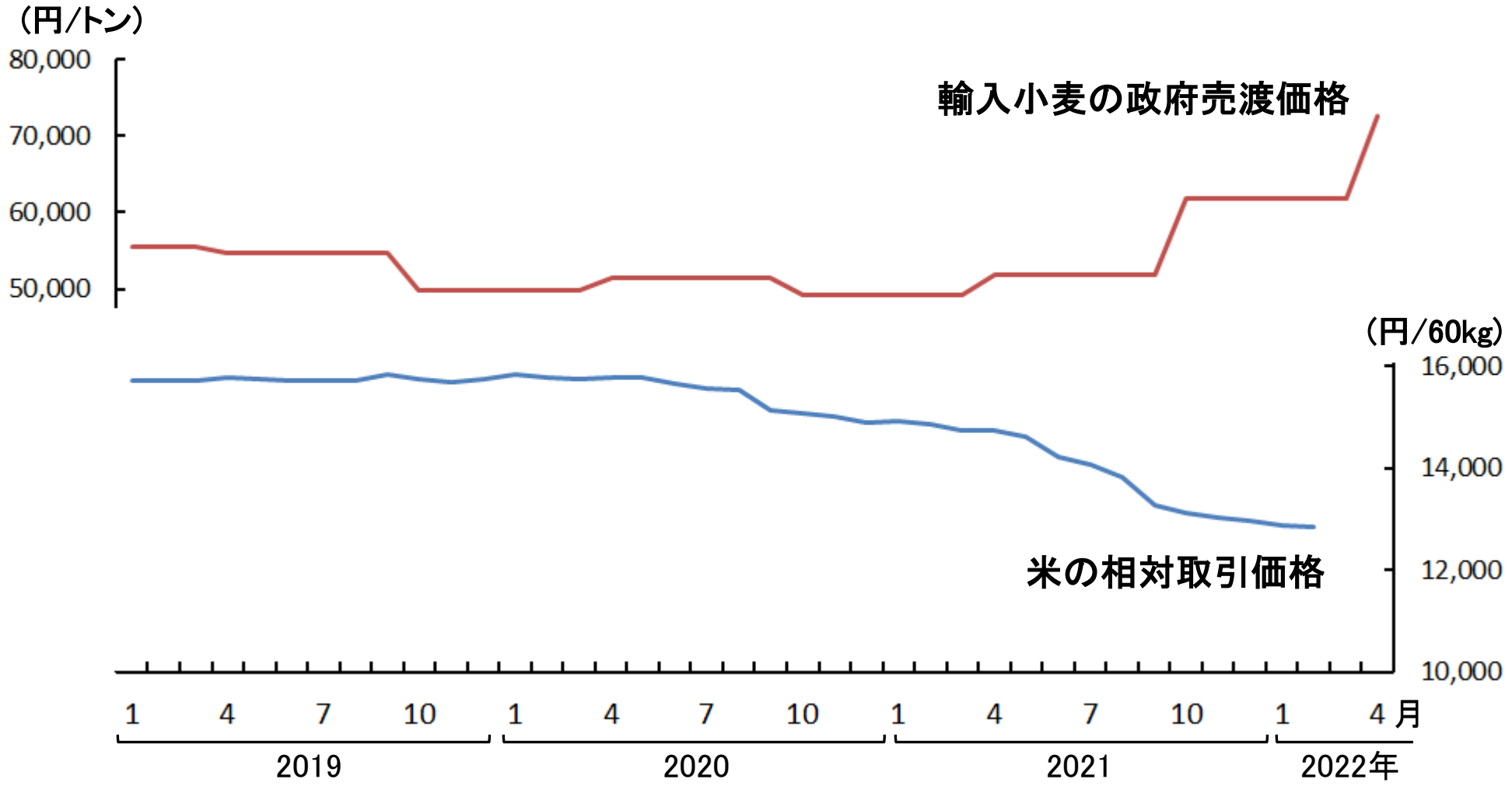


図239 米の相対取引価格と輸入小麦の政府売渡価格の推移

資料：農林水産省プレスリリース「令和3年産米の相対取引価格・数量について（令和4年2月）」（2022年3月18日）
https://www.maff.go.jp/j/press/nousan/kikaku/220318.html
同「輸入小麦の政府売渡価格の改定について」
https://www.maff.go.jp/j/press/nousan/boeki/220309.html
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

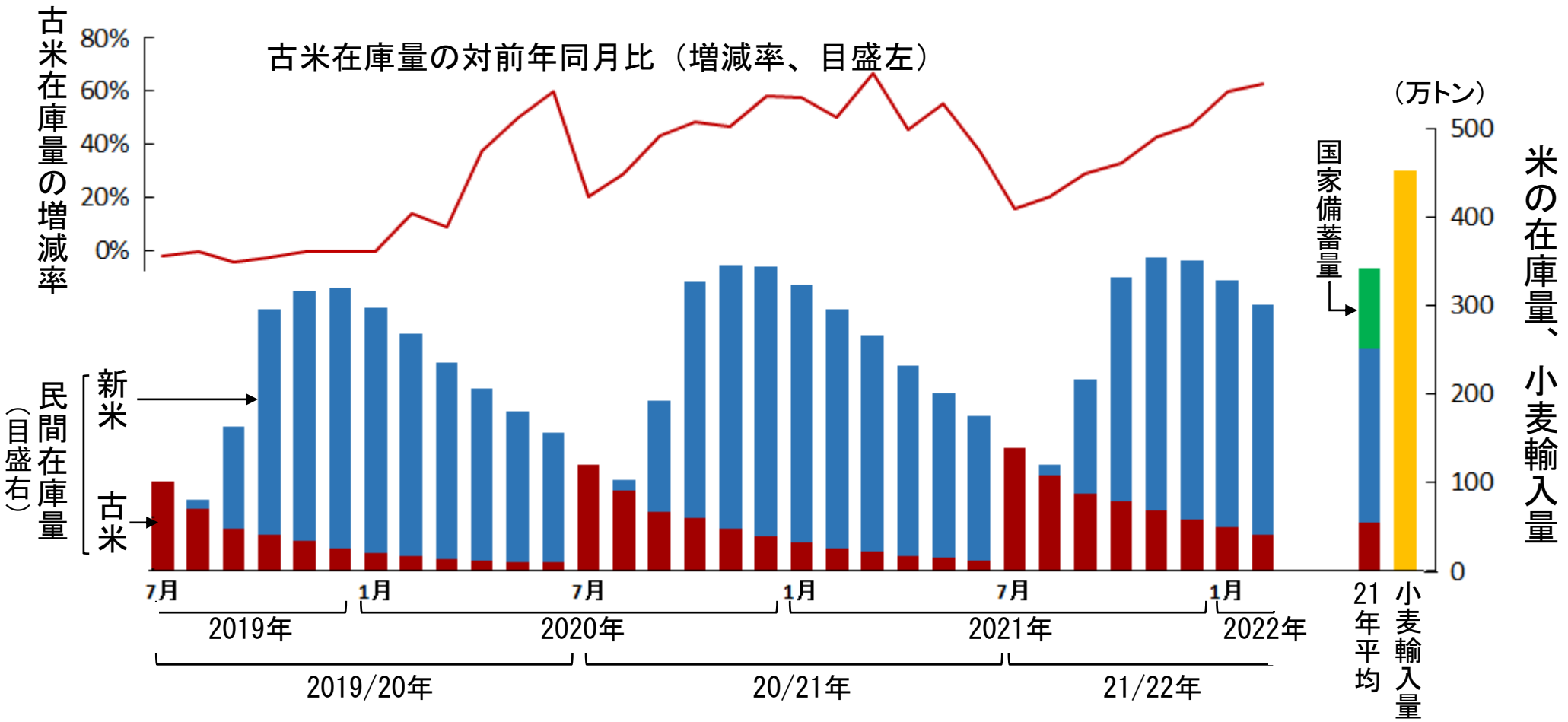


図241 米の民間在庫量の推移と小麦輸入量

資料：農林水産省「米に関するマンスリーレポート」（2022年4月号、p.11）
https://www.maff.go.jp/j/seisan/keikaku/soukatu/attach/pdf/mr-182.pdf
同「米をめぐる状況について」（2022年2月、p.30）
https://www.maff.go.jp/j/seisan/kikaku/attach/pdf/kome_siryou-6.pdf
同「麦の需給に関する見通し」（2022年3月、p.4）
https://www.maff.go.jp/j/seisan/boueki/mugi_zyukyuu/attach/pdf/index-126.pdf
注：民間在庫量は出荷段階と販売段階の合計。政府備蓄量は2021年6月末時点。小麦輸入量（食糧用、政府売渡量）は2022年見通し。
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

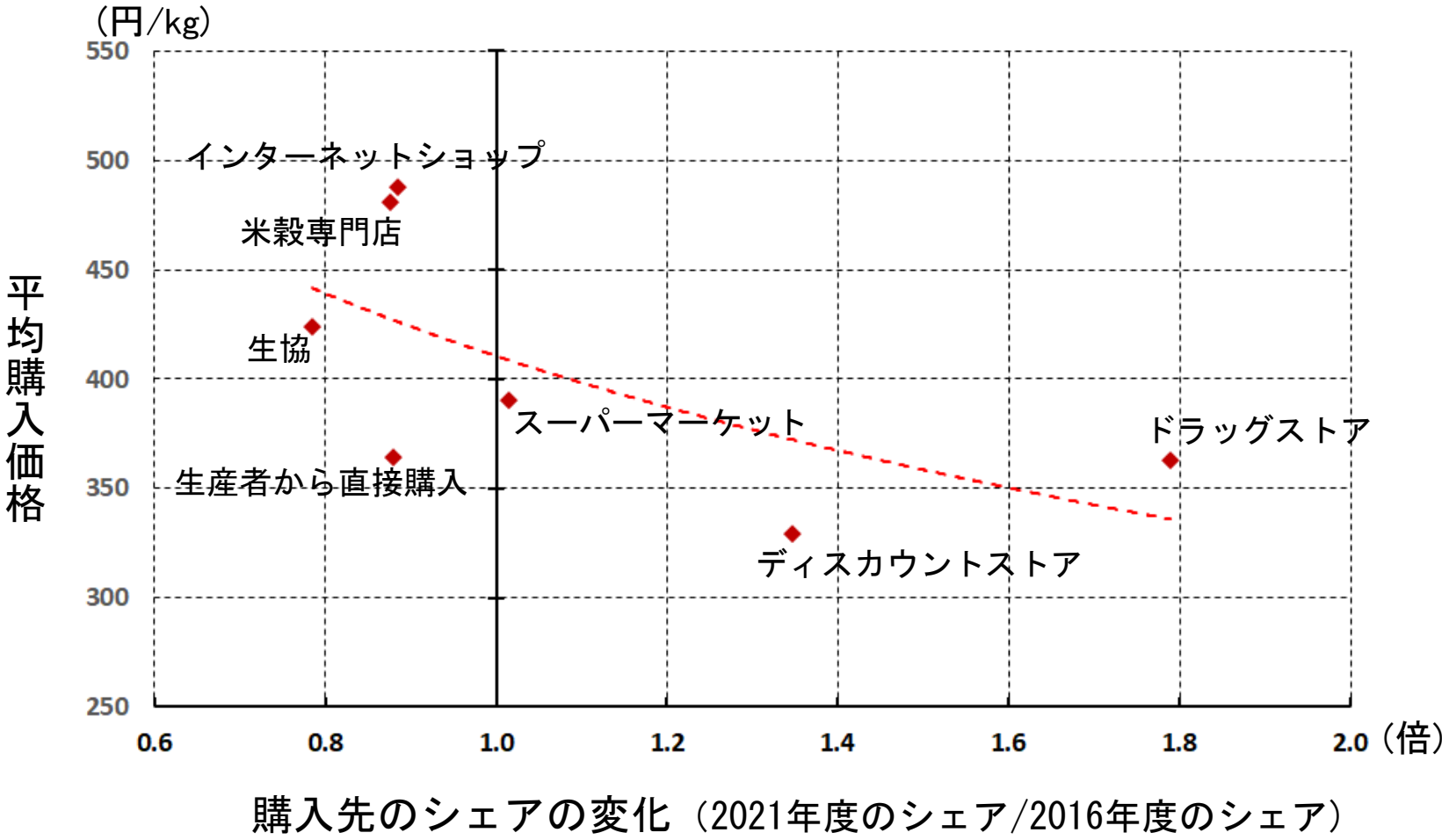


図240 精米の主な購入先の変化と購入単価

資料：農林水産省「米に関するマンスリーレポート」（20224年4月号、元データは米穀供給安定支援機構）
https://www.maff.go.jp/j/seisan/keikaku/soukatu/attach/pdf/mr-133.pdf
注：上記資料（消費4-2)より作成。
横軸は2021年度のシェア（4～2月の単純平均）の2016年のシェアに対する倍率。
縦軸は2019年度～2021年度（4～2月の単純平均）の平均購入価格。
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

現在、日本の安全保障、食料安全保障をめぐる議論が活発化

cf. 丸山眞男「日本ファシズムの特質は、農本主義的特質が非常に優位を占めていること」⇦*宇根豊「レッテル張り」*

［私のテーマ］「食」と「農」の間の距離を縮める（「顔の見える関係」「自分ゴト」）

（食卓、消費者、都会）⇔（産地、生産者、農山村）

一つの試み：「食と農の市民談話会」の開催（2021年6月～22年3月、NPO市民科学研究室主催）

https://www.shiminkagaku.org/agrifoodmeeting02_202201/

① 21年 6月 8日 小谷あゆみさん（農ジャーナリスト、ベジアナ）

② 7月13日 谷さつきさん（もーもーガーデン、福島・大熊町）

③ 8月10日 榊田みどりさん（農業ジャーナリスト）

④ 9月 7日 大和田順子さん（同志社大学教授）

⑤ 10月 5日 八幡名子さん（巻き寿司やさん、東京・八王子）

⑥ 11月 9日 平賀 緑さん（京都橘大学准教授）

（12月21日 番外編・放談会）

⑦ 22年 1月18日 浅見彰宏さん（有機農家、福島・喜多方市山都）

⑧ 2月15日 赤木美名子さん（もんぺ製作所、新潟・上越市大賀）

⑨ 3月15日 森 歩さん（ＪＦ但馬、兵庫・香住町）

現地に足を運ぶこと

プレゼントツリー植樹イベント（2022.3/27、熊本・山都町）

（東京農業大・西野文貴先生）

大切な人へ、そして大切な地球へ。 Present Tree.　https://presenttree.jp/

通潤橋に潤される白糸大地、お茶の有機栽培（下田茶園）

下田茶園　https://www.kumayuken.org/research-project/techinic/tec_45.html

拙ブログでの紹介　https://food-mileage.jp/2022/03/29/blog-369/

堰浚い（せきさらい）ボランティア（2022.5/4、福島・喜多方市山都）

主催：本木・早稲谷 堰と里山を守る会　https://www.facebook.com/sekitosatoyama

上堰米のお酒
http://www.yauemon.biz/SHOP/117606.html

放牧豚（しあわせな豚）

「しあわせな豚」パンフ　https://food-mileage.jp/wp-content/uploads/2022/05/pigCSA.pdf
拙ブログでの紹介　https://food-mileage.jp/2022/05/11/blog-376/