【2022.6/17 小農学会オンラインセミナー資料】

一日も早い戦火の終息を、
心から祈ります。

フード・マイレージ最前線

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/

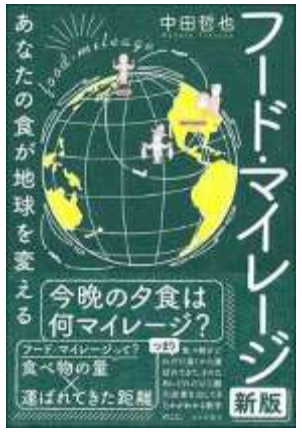
熊本県山都町白糸大地、2022.3/27

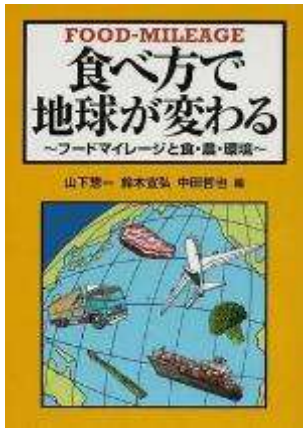
本資料は、追って拙ウェブサイトに掲載します。
また、意見等は、すべて中田の個人的なものです。

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、2005.4～)、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～）

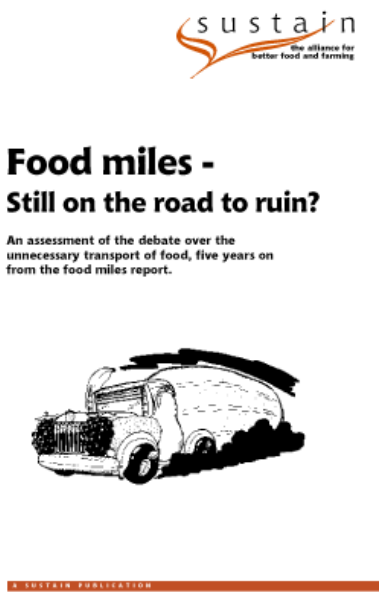
：なるべく近くで取れたものを食べることにより、
食料輸送に伴う環境負荷を低減しようという市民運動。

○ **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

【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

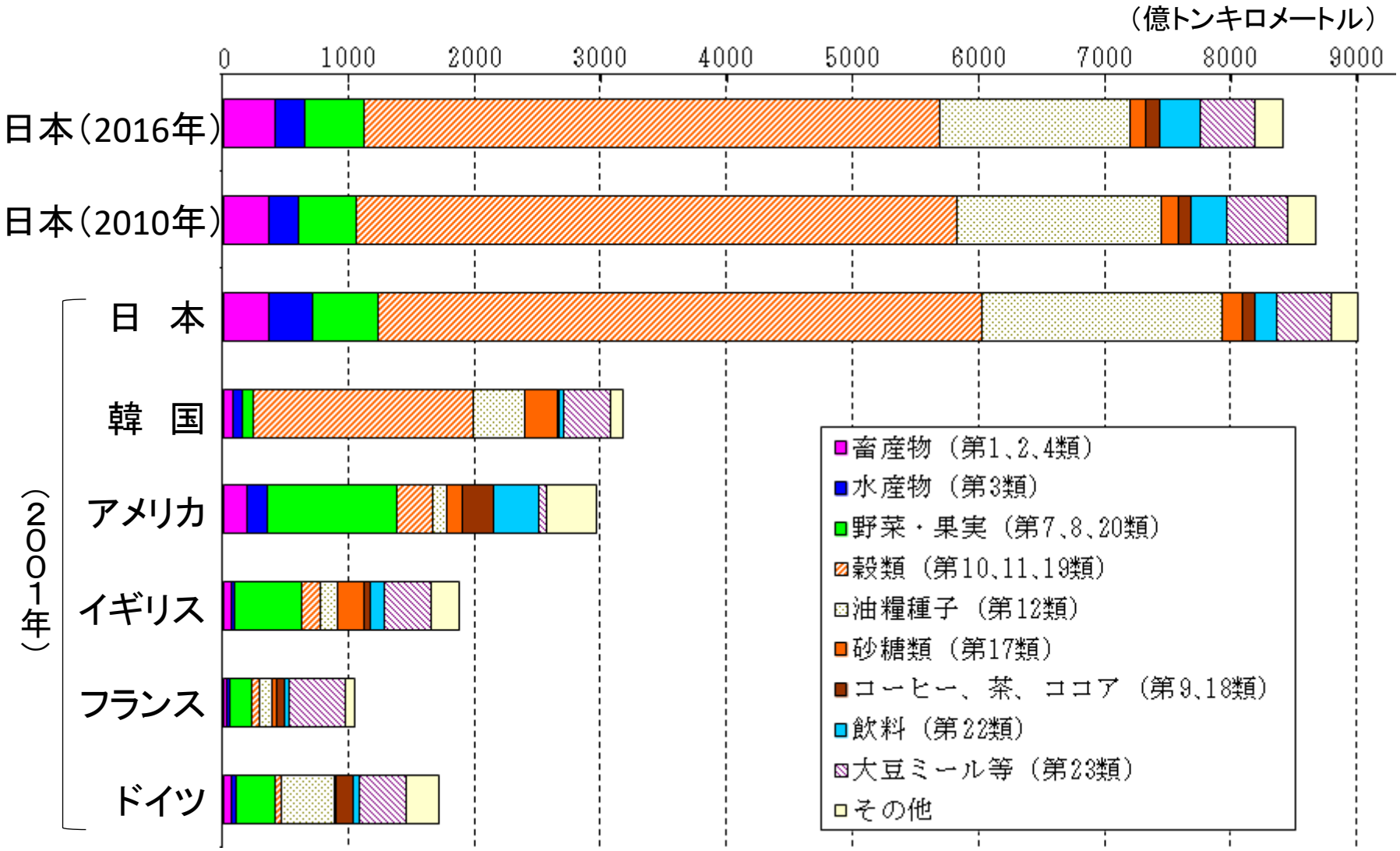
HS条約品目表4桁ベース（項）
主に食料として消費されていると考えられる品目（観賞魚？　塩？）
直接、人の口には直接入らない飼料、油糧種子も含む。

○ 輸送距離の計測（仮定）

・全て海上輸送（輸出国の代表港～輸入国の首都近郊港）

輸入食料のフード･マイレージの比較（総量、品目別）

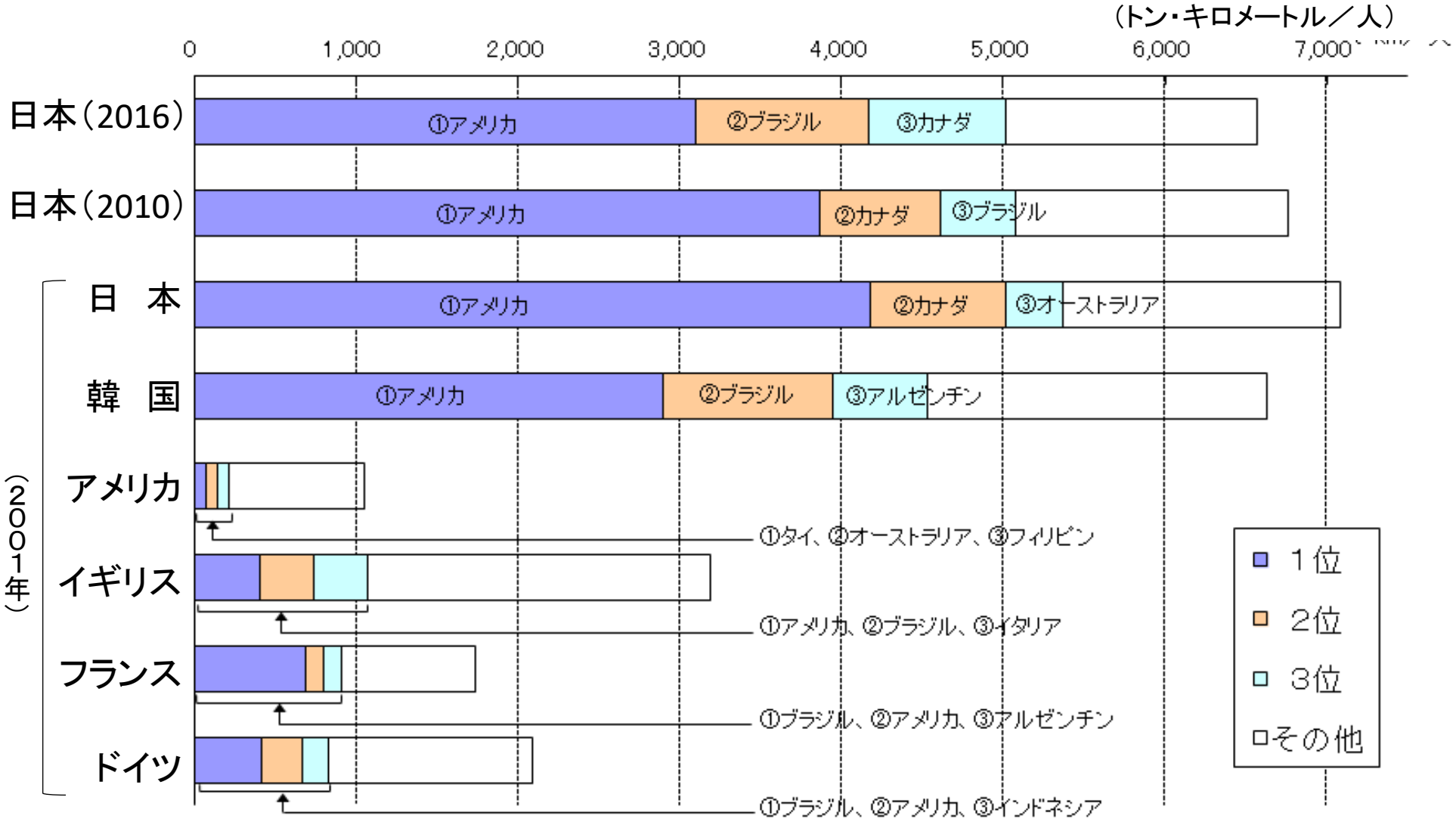
【書籍 p. 111】



注：世界最大は中国（計算していない）。

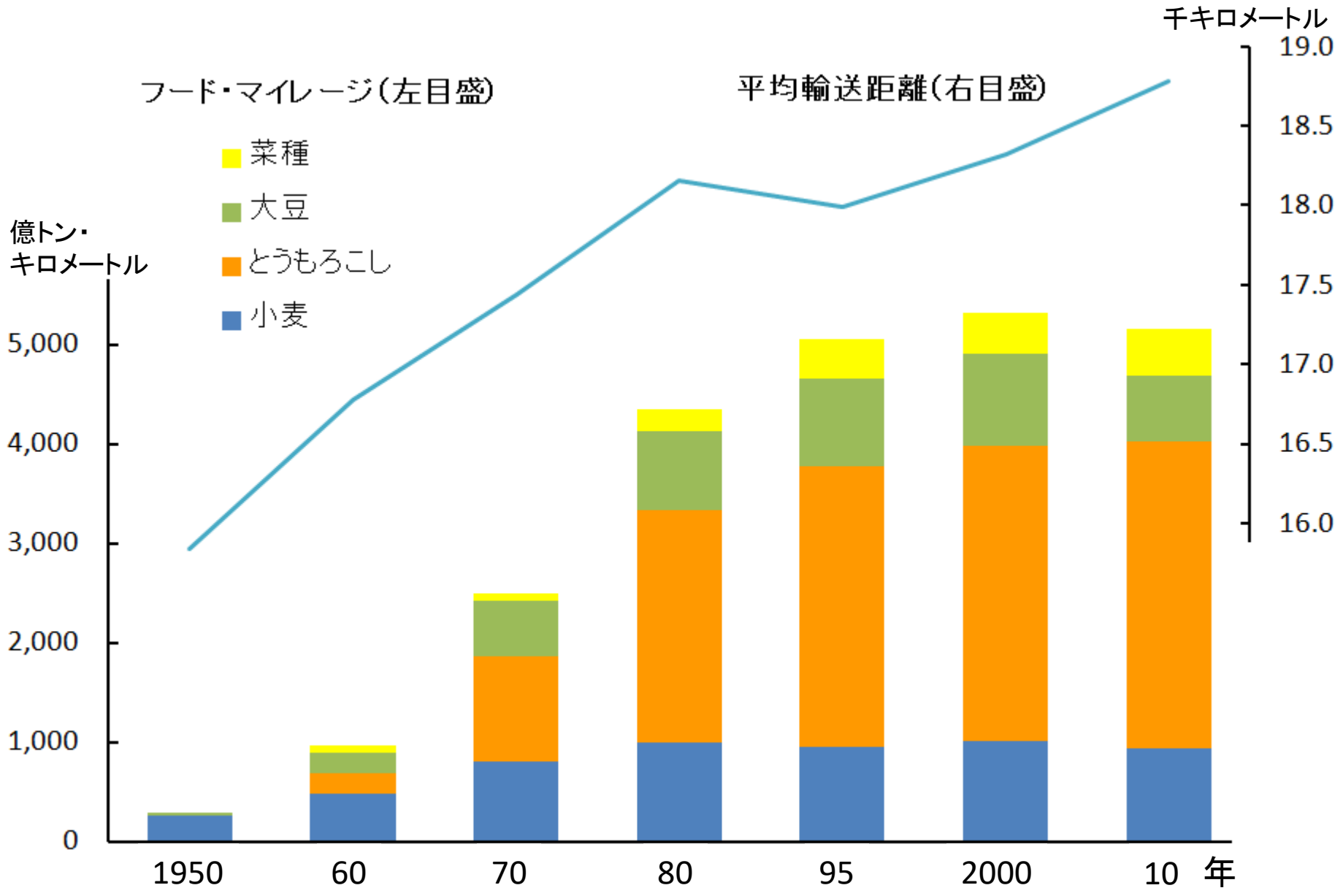
輸入食料のフード･マイレージの比較（１人当たり、輸入相手国別）

【書籍 p. 112】



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」－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. 168～】

熊本県産食材を使った地産地消弁当

注：生協の学習会にて（2006.5、熊本市）

ごぼう（7g）
さやえんどう（8g）
にんじん（12g）
鶏卵（8g）
たまねぎ（25g）
きゅうり（10g）

米（102g）
梅（5g）
だいこん（10g）
豚肉（20g）
しめじ（10g）
ほうれんそう（30g）

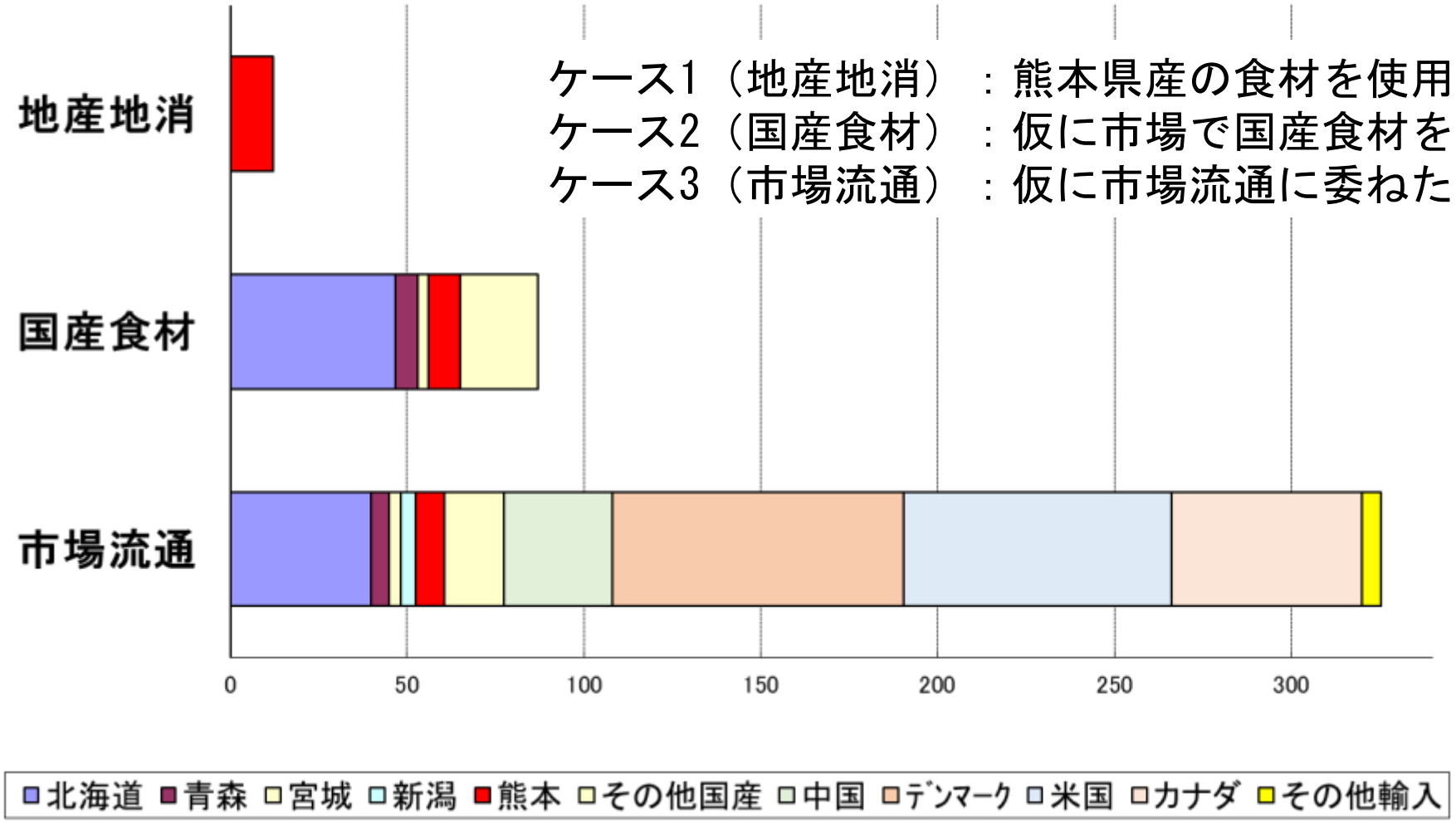
以下の３つのケースについてフード・マイレージ等を計測

ケース1　熊本県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）

地産地消弁当のフード・マイレージの試算



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。

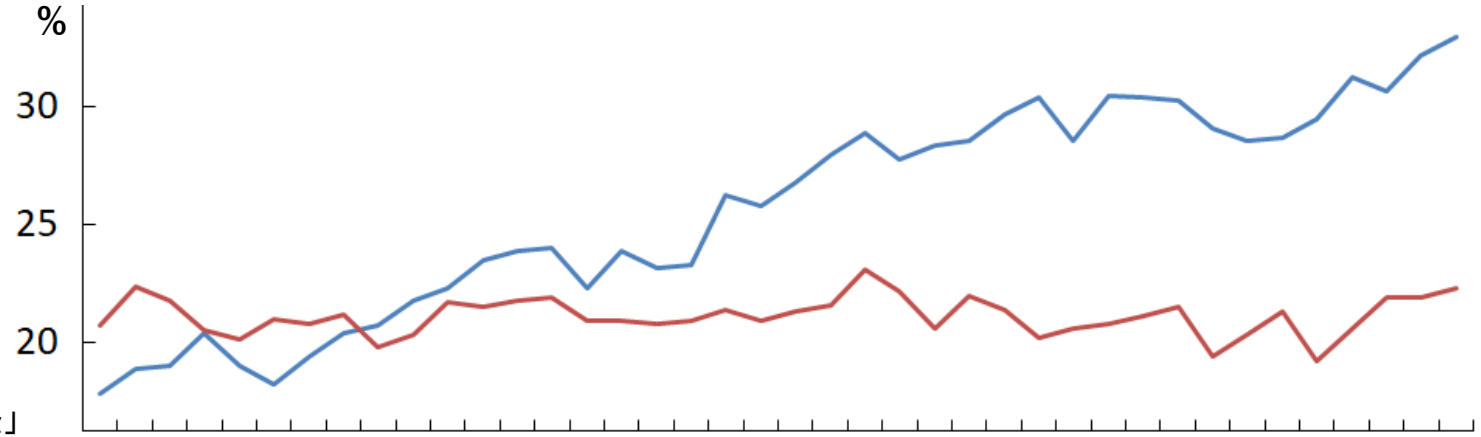
➡ *LCA、カーボンフットプリント*

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



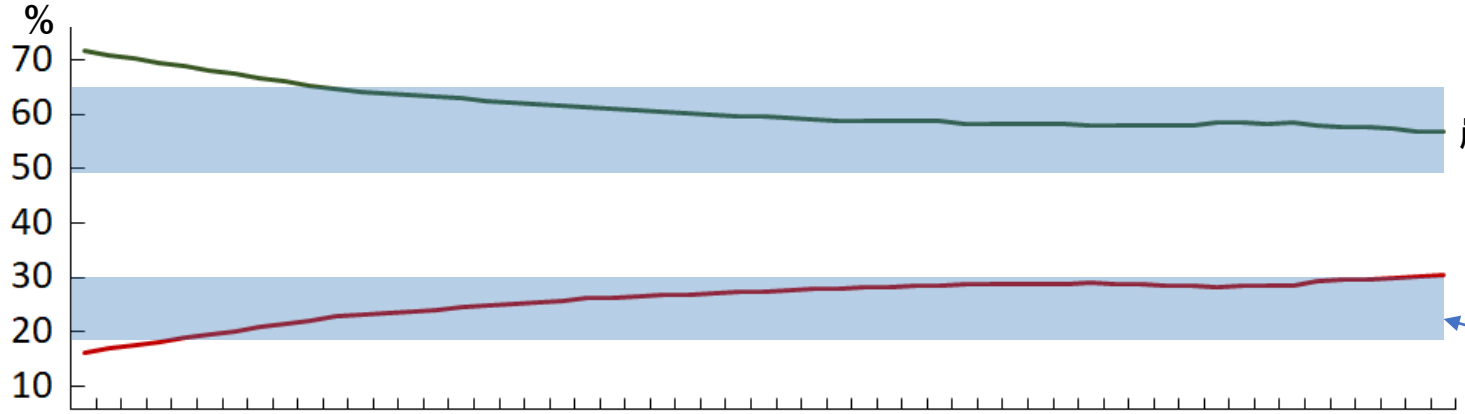
男性　17.8→30.6%

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



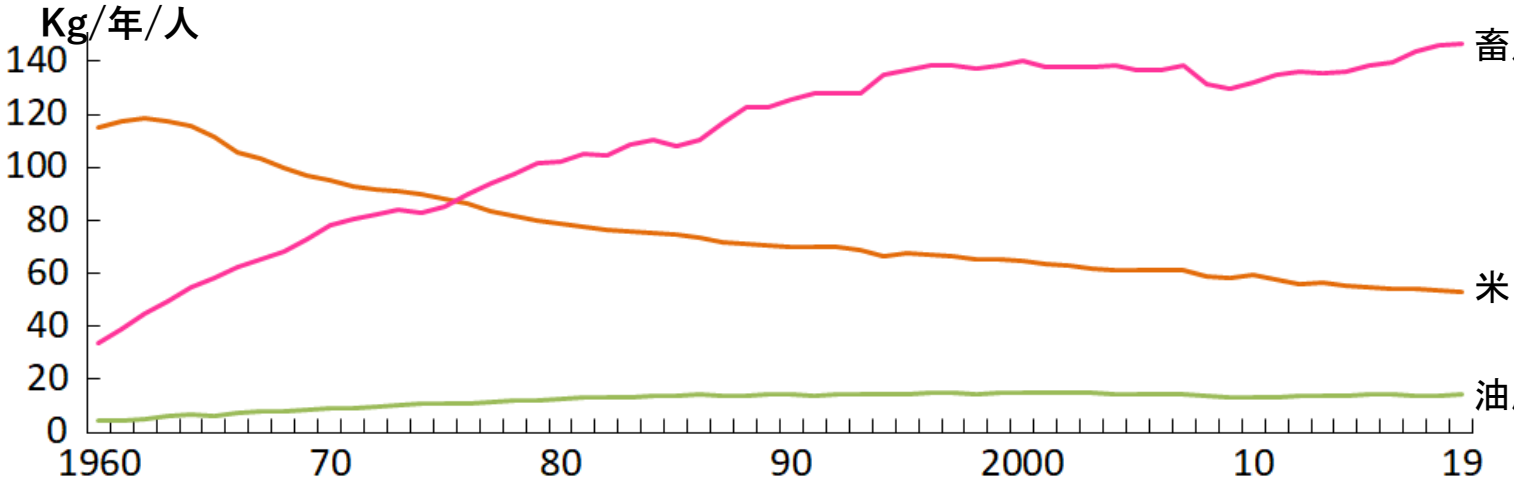
炭水化物　71.6→56.7%

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

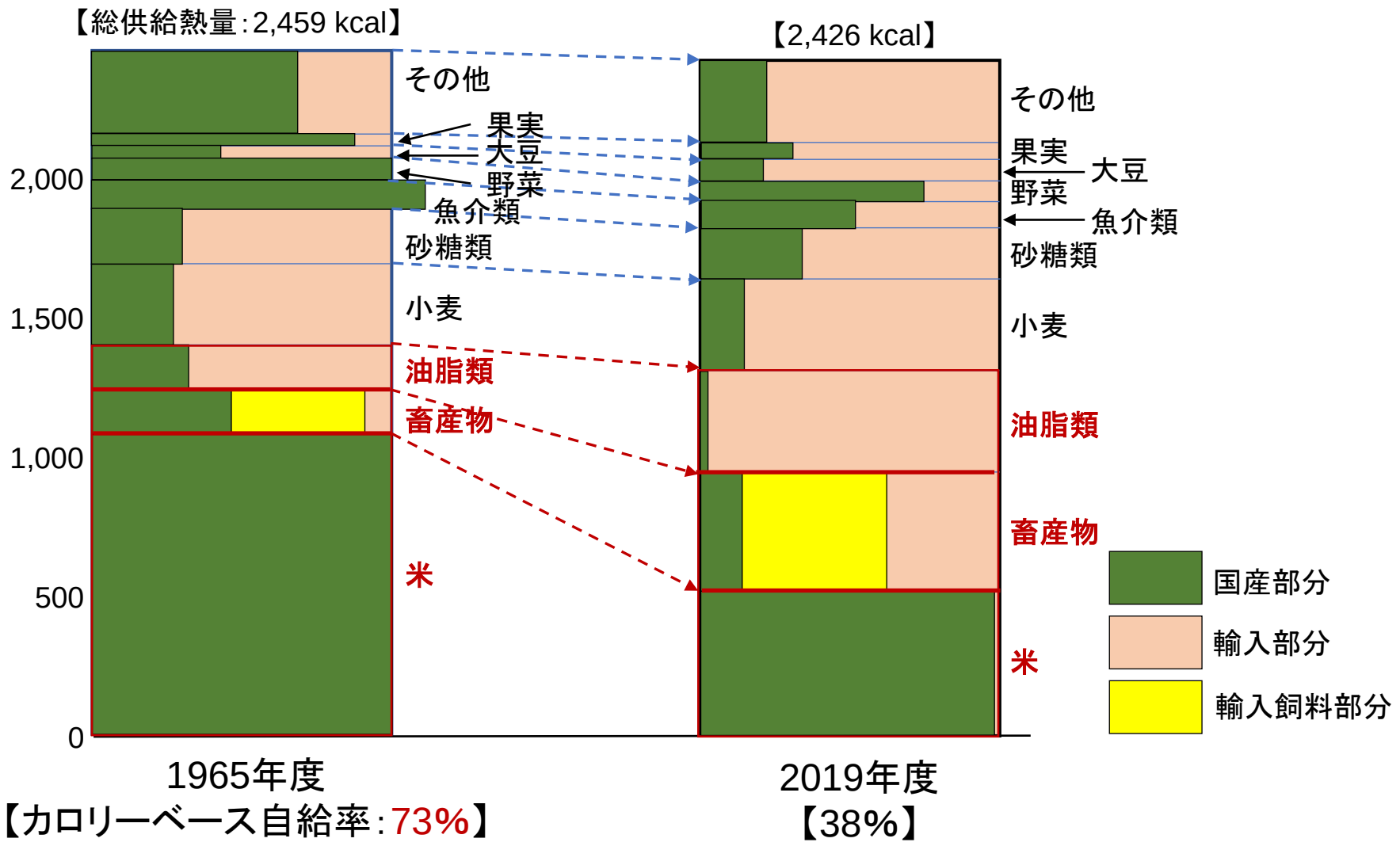
米　114.9→53.0kg、0.46倍

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

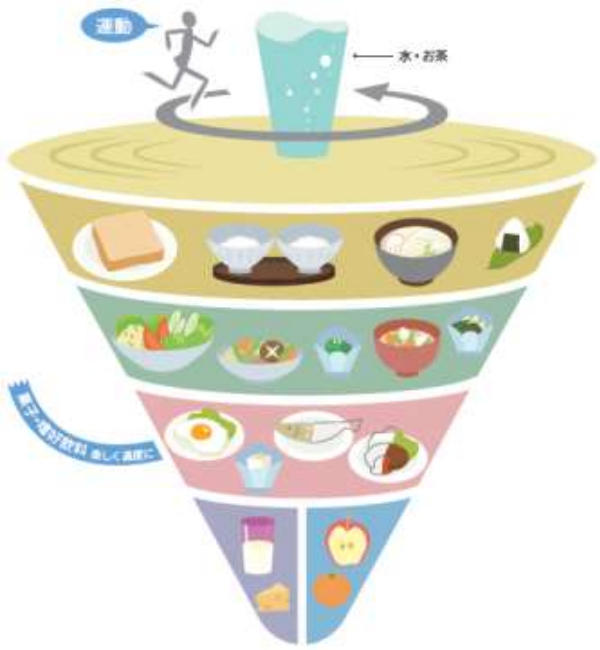
生活習慣病やメタボリック・シンドロームが予防できます。

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。

EAT-Lancet委員会提唱「プラネタリー・ヘルス・ダイエット（地球にとって健康な食事）」（2019）
https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(20)30163-7/fulltext#sec1

フード・マイレージの政策上の扱い(1)

「農林水産分野における省CO2効果の表示の指針」(2009.4)

フード・マイレージについては、トラック、鉄道、船舶等の各輸送機関によるCO2排出量は考慮されていないことや、あくまで輸送段階のみに着目した指標であるといった限界を踏まえ、慎重に取り扱うことが必要。

https://www.maff.go.jp/j/council/seisaku/kikaku/goudou/09/pdf/data1.pdf

→「食料・農業・農村基本計画」「みどりの食料システム戦略」でも言及なし。

20.9/30 食料・農業・農村政策審議会企画部会地球環境小委員会
林政審議会施策部会地球環境小委員会
水産政策審議会企画部会地球環境小委員会
合同会議資料

「フード・マイレージ」について

中田哲也（北陸農政局 企画調整室長）

「2010年度 食料・農業・農村白書」

トピックス 環境問題と食料・農業・農村

(3) 環境保全に向けた食料分野での取組

https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/12175499/www.maff.go.jp/j/wpaper/w_maff/h22/index.html

「2021年度 食育白書」(2022.5公表)

第2部 食の循環や環境に配慮した食育の推進 1 地産地消の推進

（フード・マイレージを紹介しつつ）国内生産・消費の拡大、地産地消の推進等の取組みは、環境負荷の低減に資することも期待されます。

https://www.maff.go.jp/j/syokuiku/wpaper/r3_index.html

「2019年度 環境白書」

第1部 第3部 一人一人から始まる社会変革に向けた取組

（食品の地産地消）フード・マイレージを小さくするためには地産地消が重要で、食の安全・安心にもつながります。

https://www.env.go.jp/policy/hakusyo/

コラム 地元食材を使った和食におけるフード・マイレージの計算

フード・マイレージの指標を用いて、地産地消が輸送に伴う環境負荷低減にどの程度の効果を及ぼすかについて、石川県の和食献立を用いて、石川県産食材を使用した場合と、市場流通に委ねて輸入食材も含めて使用した場合とを比較計測した例があります。

献立の内容は、「せりごはん」（写真左下）、「しいたけと春菊の味噌汁」（同右上）、「能登豚の野菜巻き」（同右下）、「源助大根のふろふき」（同左上）です。

市場流通に委ねて輸入食材も含めて使用した場合は、伝統野菜等石川県産食材を使用した場合に比べ、フード・マイレージは256倍、CO_2排出量は44倍の水準になります。

石川県産食材を使用した和食献立

地元食材と市場流通に委ねて食材を使用した場合のフード・マイレージとCO_2排出量

献立	主な食材	使用量(g)	地元食材を使用した場合				市場流通に委ねて食材を使用した場合（輸入食材を含む）			
			産地	輸送距離(km)	フード・マイレージ(kg・km)	CO_2排出量(g)	産地	輸送距離(km)	フード・マイレージ(kg・km)	CO_2排出量(g)
せりごはん	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
	米	100	白山市	11.4	1.1	0.2	白山市	11.4	1.1	0.2
しいたけと春菊の味噌汁	しいたけ	40	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	岐阜県	210.9	6.3	1.1
能登豚の野菜巻き	豚肉	200	かほく市	21.6	4.3	0.8	米国	19,422.4	3,884.5	79.5
	白菜	70	七尾市	70.0	4.9	0.9	埼玉県	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
	にんじん	40	小松市	33.1	1.3	0.2	中国	2,877.7	115.1	7.5
源助大根のふろふき	大根	400	金沢市安原	8.6	3.4	0.6	徳島県	438.9	174.8	31.4
計		940	－	－	16.9	3.0	－	－	4,329.8	133.1

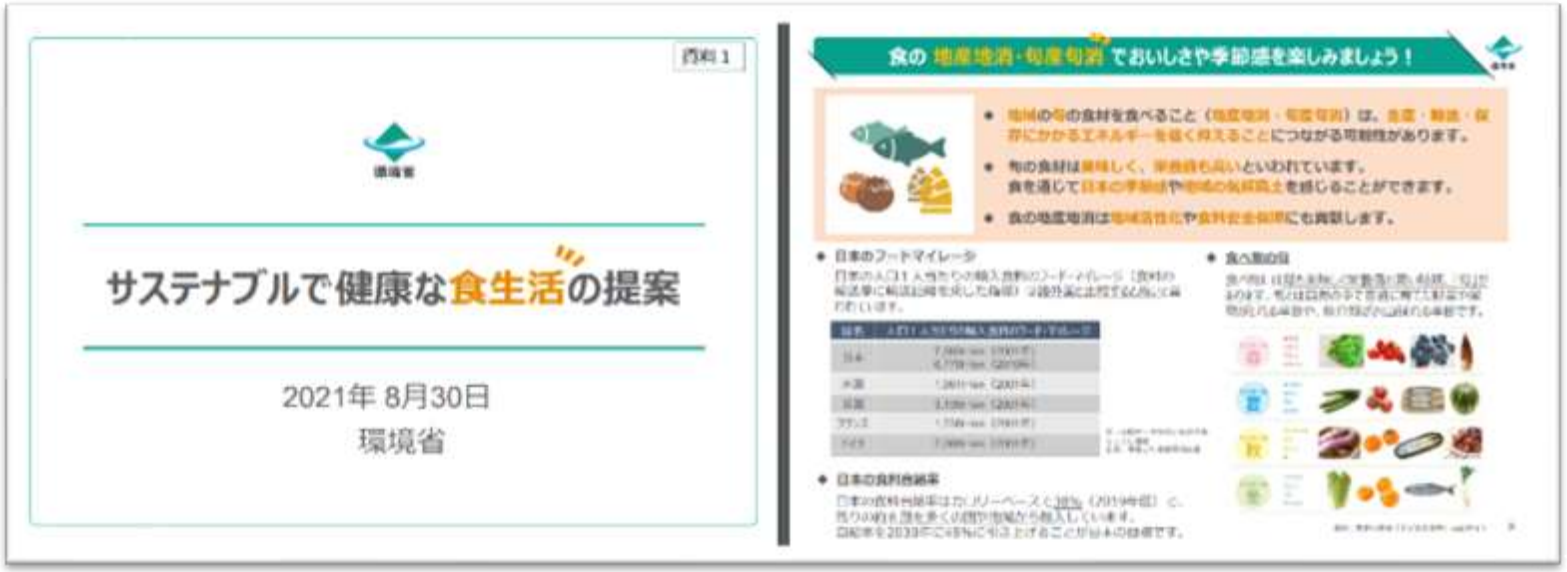
資料：中田哲也「フード・マイレージ指標を用いた地産地消の環境負荷削減効果の計測」（フードシステム研究第17巻3号、平成22（2010）年12月）、和食献立は、つぐまたかこ氏監修

注：1) CO_2排出量は輸送による部分のみ、冷蔵・冷凍、あるいは生産段階等で排出するCO_2は含まない。

2) 市場流通に委ねて食材を使用した場合は、平成20（2008）年1月の金沢市中央卸売市場で最も入荷量の多かった都道府県等の食材を利用するものと仮定。またそのうち、全国平均で供給熱量ベース自給率70%以下の食材については、最も輸入量の多い国からの輸入食材を使用するものと仮定

フード・マイレージの政策上の扱い(2)

https://www.maff.go.jp/j/syokuiku/network/movie/2022forum.html



http://www.env.go.jp/earth/files/ondanka/sustainable-syoku/mat01.pdf

輸入小麦等食品原材料価格高騰緊急対策事業に係る公募要領
（2022年5月、抄）

２ 米消費拡大対策
自給可能な米について、フードマイレージ、SDGs等の観点から国産米消費を促す情報提供等を行います。

https://www.maff.go.jp/j/supply/hozyo/kanbo/220512_010-1.html

市民団体、民間企業等における取組み

Spaceship Earth　CONTENTS 記事一覧　GOALS 17の目標

ホーム › SDGsを知る ›

フードマイレージとは？日本の現状やＳＤＧｓとの関係性も知ろう！

2022年4月26日　2022年5月25日

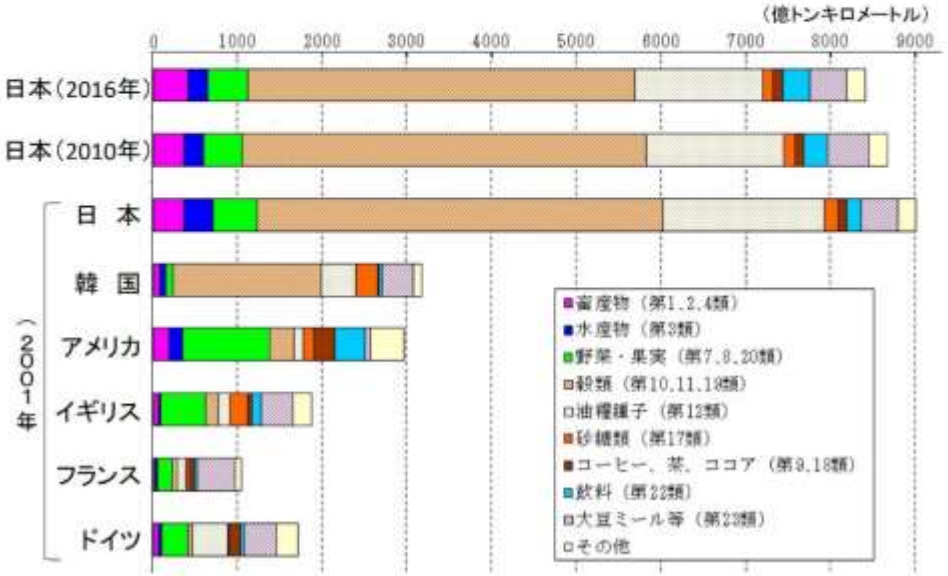
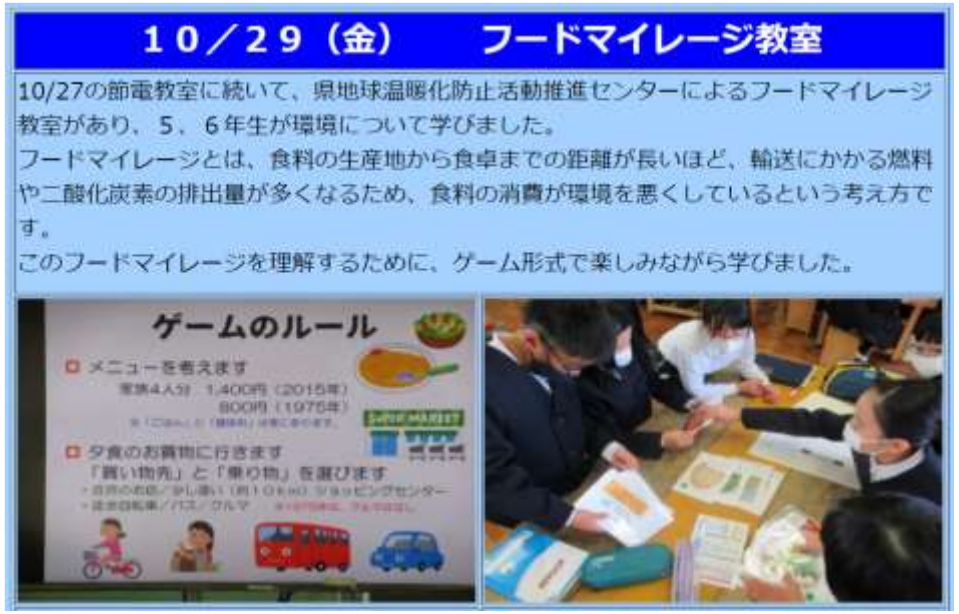


図3－1　各国のフード･マイレージの比較（総量、品目別）

参考：フード・マイレージとは｜フード･マイレージ資料室

https://spaceshipearth.jp/food_mileage/

福井市HP



http://www.fukui-city.ed.jp/okabo-e/gyouzi/R3_yousu/1029-1/newpage1029-1.html

沖縄県HP

https://www.pref.okinawa.jp/site/kankyo/saisei/taisaku/kankyoukyouiku/documents/01activity.pdf

取材対応など

日本農業新聞論説（2022.2/6）

2022年2月6日(日)　日本農業新聞　総合3面12版連　3ページ

論説

フード・マイレージ

地産地消で環境守ろう

気候変動が常態化する中、環境への影響を数値化する「フード・マイレージ」にいま一度注目したい。新型コロナウイルス禍で世界的に流通が混乱し、輸入に頼るリスクが顕在化した。フード・マイレージの考え方を広めることで地産地消につなげ、課題解決の糸口を見つけたい。

フード・マイレージは、食料の総輸入量・距離を数値で表し、輸入国の食料事情や環境への負荷を見える化する。地域内で生産した食料を消費することで環境負荷を低減させる英国の「フードマイルズ」市民運動を参考にして考えられた。

食料の輸入量と輸出国からの距離を基に算出し、「t・km（トン・キロメートル）」で表す。輸入量が多く、輸送距離が長いほど消費するエネルギーが増え、環境負荷が大きくなる。

普及に努めているウェブサイト「フード・マイレージ資料室」を主宰する中田哲也氏によると、食料の輸入総量と輸出国別の取扱量を基にした日本のフード・マイレージは2016年で8413億t・kmだった。01年時点で他の先進国と比べると米国の3倍、英国、ドイツの5倍、フランスの3倍だった。

日本のフード・マイレージが大きい特徴の一つに、輸送距離の長さがある。トラック輸送に比べて船舶の二酸化炭素（CO_2）排出量は少ないが、輸入相手国が遠いため、それだけ値が大きくなる。

輸入に頼ることは、相手国の農地や水など貴重な資源を奪うことだ。食料・農業・農村白書（16年度）によると、主な輸入農産物の生産に必要な農地面積は1080万ヘクタールと試算され、国内農地の2・4倍に上った。

国連食糧農業機関（FAO）などによると、世界の飢餓人口は20年で7億2000万～8億1100万人と推計。飢餓人口は14年から増加傾向にあり、10人に1人が十分な食を得られていない。

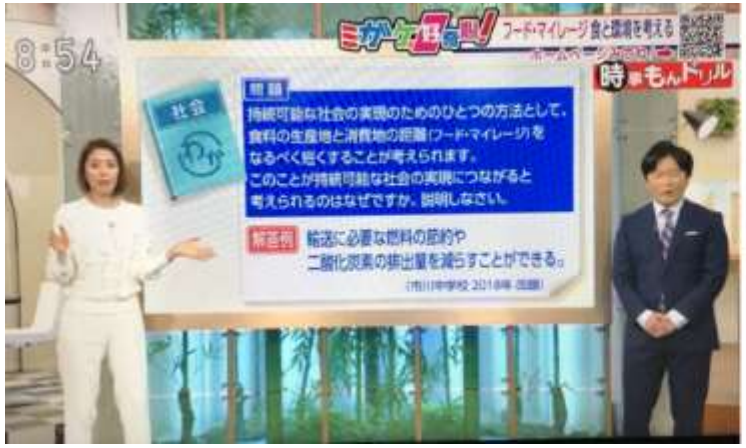
日本の食料自給率は20年度は過去最低の37％（カロリーベース）となった。食の多くを海外に依存することは、環境への負荷がかかるだけでなく世界の人の食を奪っていることになる。異常気象が頻発する中、今後も食料を安定して輸入できる保証はなく、国民の命を危険にさらすことになりかねない。

国内には、生産力を高められるだけの農地はある。農水省によると国内の荒廃農地は20年に28万ヘクタールあり、うち6万ヘクタールは再生して利用できるとみる。新型コロナウイルスは、あらゆる価値観を変えてきた。困難をチャンスと捉え今こそ新規就農、耕作放棄地対策などをフル活用し生産力を高めるべきだ。フード・マイレージについて改めて考え、地産地消が当たり前になる暮らし方に変えよう。

少年写真新聞社
『給食・食育大百科2022』（2022.2）
https://www.schoolpress.co.jp/topics/item/c-749_1.html

JA東京中央広報誌「まごころ+C」（2022年夏号）
https://www.ja-tokyochuo.or.jp/about/magazine/

NHK「週刊まるわかりニュース」（2022.4/3）
https://www3.nhk.or.jp/news/special/maruwaka-migake/



フード・マイレージ最前線
(1)パンデミック：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）

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

経済財政運営と改革の基本方針2022（骨太の方針）(2022.6/7)

国際環境の変化への対応
① 外交・安全保障の強化
② 経済安全保障の強化
③ 食料安全保障の強化と農林水産産業の持続可能な成長の推進
④ 対外経済連携の促進

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、植民地との関係も含め、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構図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、国際情勢と直結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。

海洋立国である日本は、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、東京港が第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。その方向性を説いたのが小野塚征志『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、発荷主企業も含めて、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) ウクライナ危機－最近の新聞記事から

肥料高、食料危機に拍車　収穫減り新興国に打撃（4/30付け　日経）

制裁を受けたロシアやベラルーシからの供給が停滞。世界の肥料価格指数は前年の2.3倍に（世銀）。
肥料価格の高騰は食料安全保障を脅かす。

世界の食料関係マネー　肥料や水産、供給不安追い風（5/17付け　日経）

ロシアのウクライナ侵攻により世界株指数は5%下落、農業関連株指数は6%高。（サカタのタネは28%高）。

食料輸出規制、20か国に　侵攻が自国優先に拍車（6/9付け　日経）→WTOが6年半ぶりに閣僚宣言（6/17）

自国の供給確保を優先（食料ナショナリズム）：20か国（インド、アルゼンチン、マレーシア等）
食料高騰は現政権の批判や政情不安に直結。　　cf.　アラブの春（2010～12）

ウクライナ侵攻で世界16億人危機　国連報告、食料など（6/9付け　日経）

食料、エネルギー、金融の3分野で深刻な危機。12億人は3分野すべての影響。

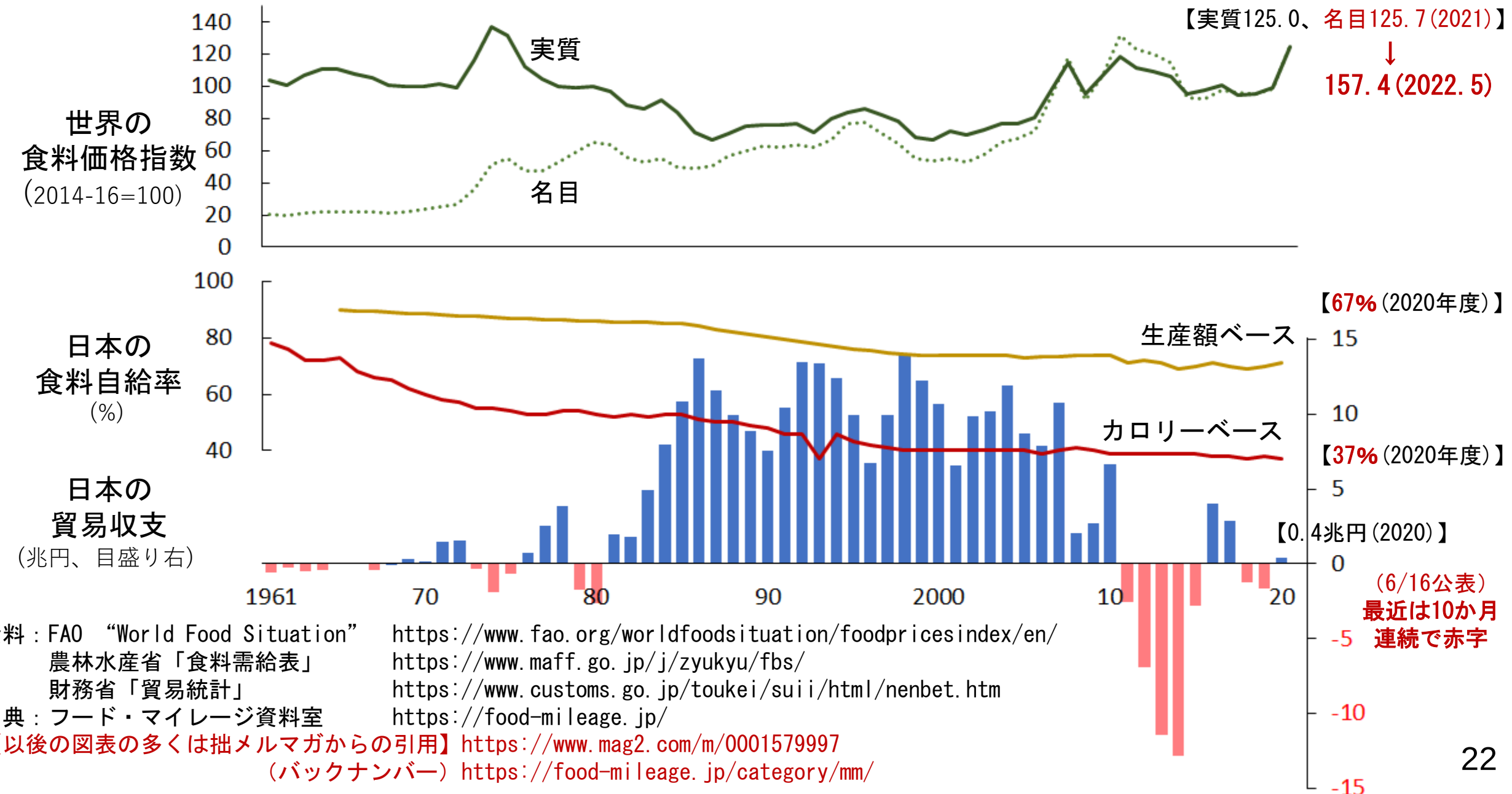
ウクライナ産小麦9割減、食料高騰、中東など代替調達難しく（6/14付け　日経）

ウクライナ、ロシアは世界の小麦輸出の3割。
両国に依存するエジプト、トルコなど中近東やアフリカ諸国は、食料危機に直結する恐れ。

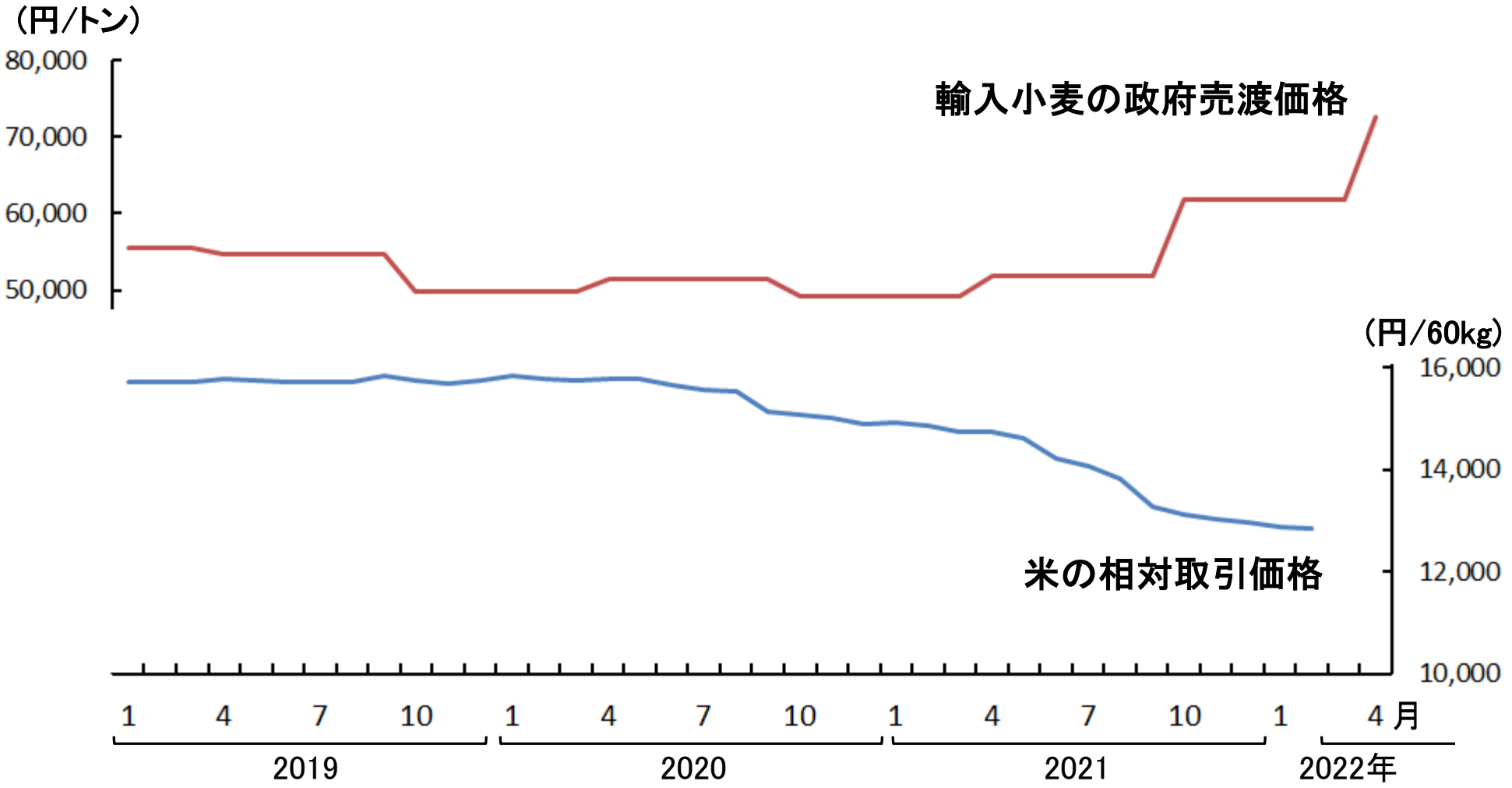
物流混乱、食料輸入に影（6/14付け　日経）

世界的なコンテナ不足やウクライナ情勢を受けた物流混乱が、輸入食料の調達に影響。
大手ハンバーガー店はフライドポテトの販売制限。大豆、ワイン、冷凍野菜など。

国際的な食料価格の高騰など



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/
【以後の図表の多くは拙メルマガからの引用】https://www.mag2.com/m/0001579997
（バックナンバー）https://food-mileage.jp/category/mm/



5月のスポット価格（中小の卸間売買）は前月比1～9%上昇。（コロナ禍からの回復?）

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/

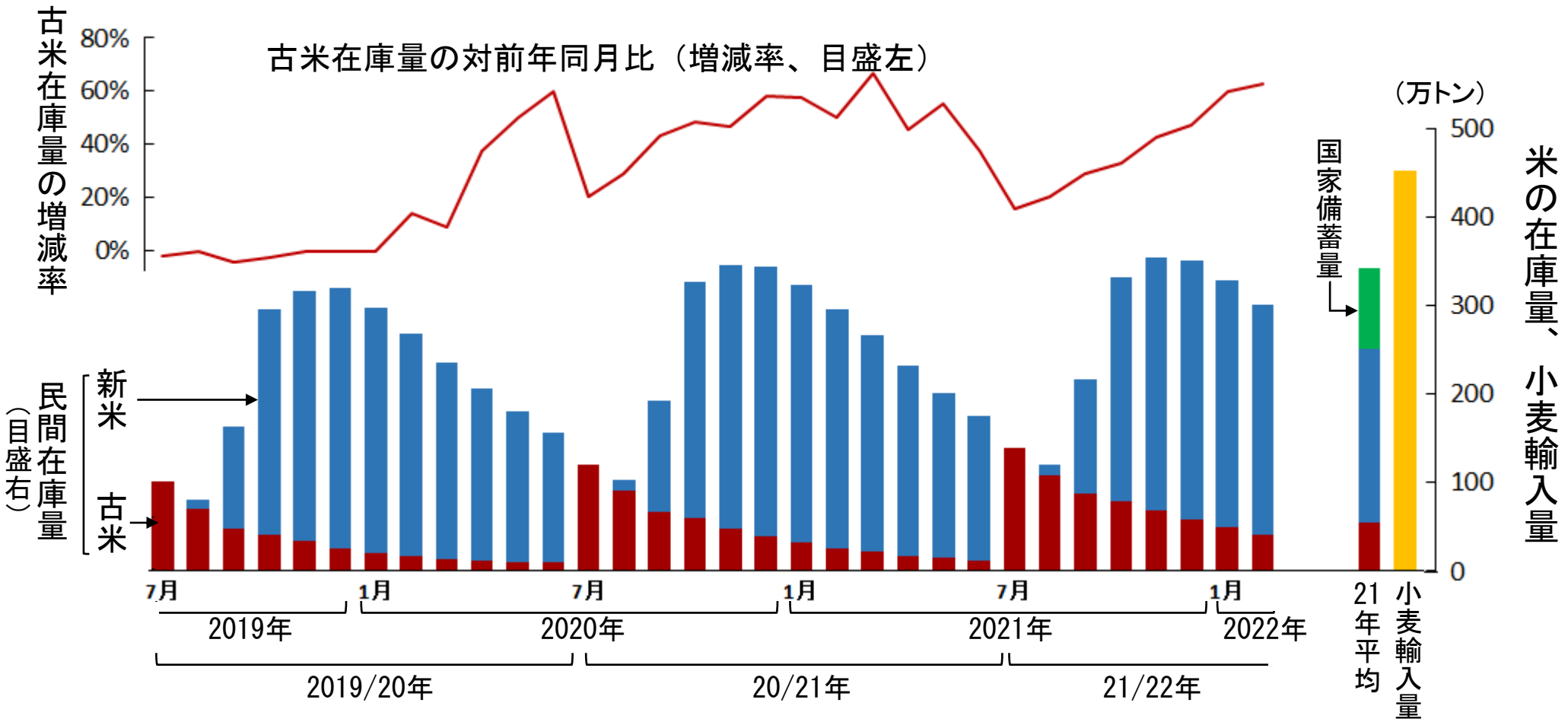


図241 米の民間在庫量の推移と小麦輸入量

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/

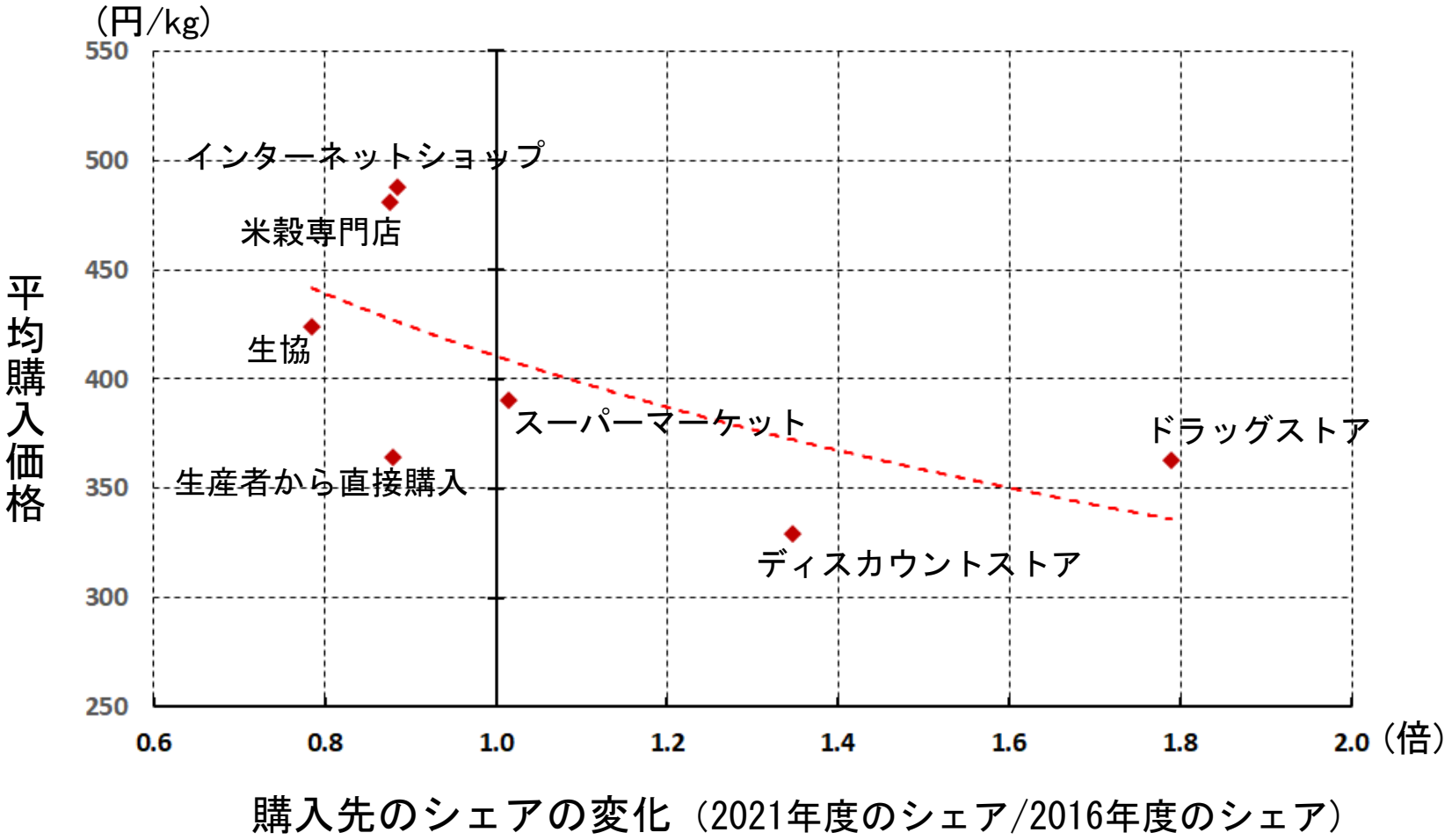


図240 精米の主な購入先の変化と購入単価

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/

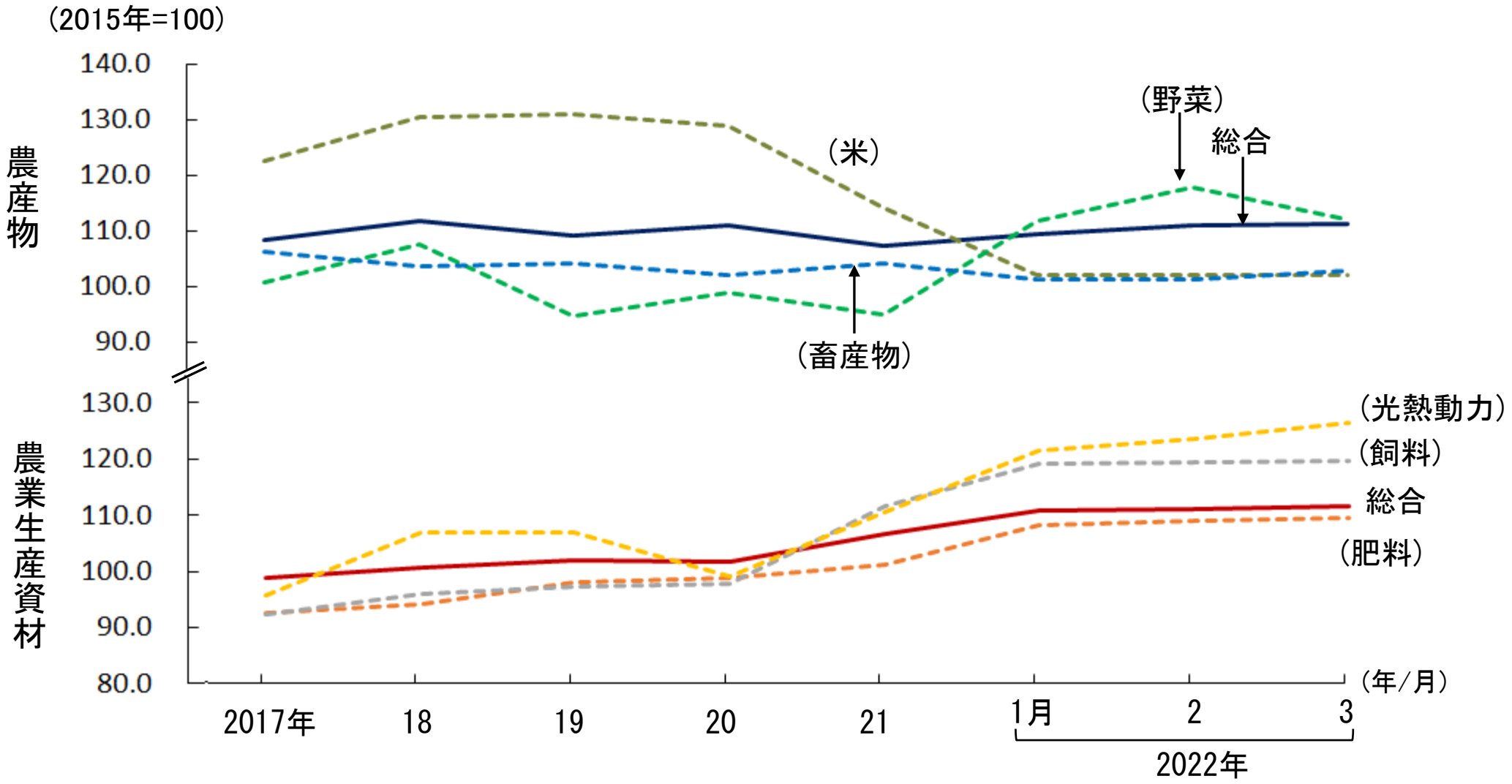


図243 農業物価指数の推移

資料：農林水産省「農業物価指数（令和4年3月）」
https://www.maff.go.jp/j/tokei/kouhyou/noubukka/attach/pdf/index-21.pdf
出典：フード・マイレージ資料室
https://food-mileage.jp/

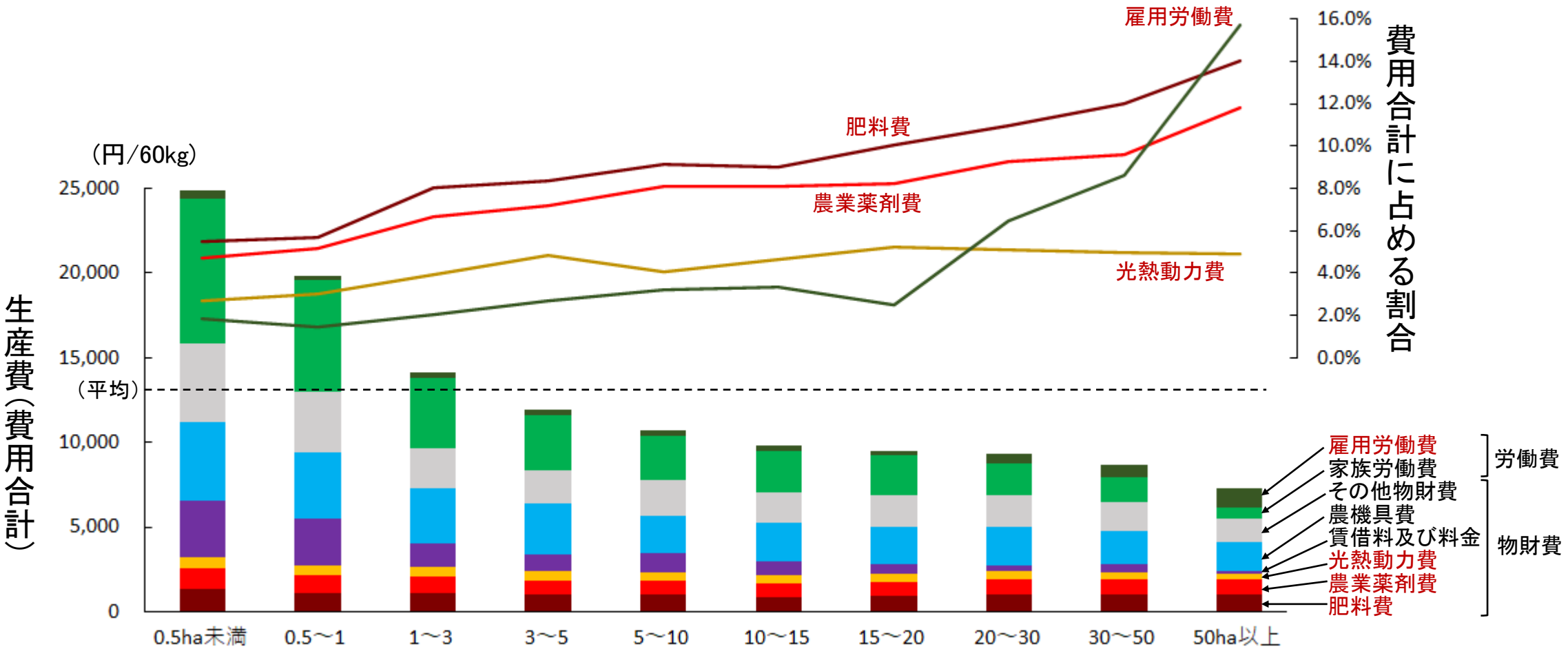


図244 作付規模別にみた米生産費（費用合計）

資料：農林水産省「2020年産米生産費（個別経営）」
https://www.maff.go.jp/j/tokei/kouhyou/noukei/seisanhi_nousan/index.html#r3
出典：フード・マイレージ資料室
https://food-mileage.jp/

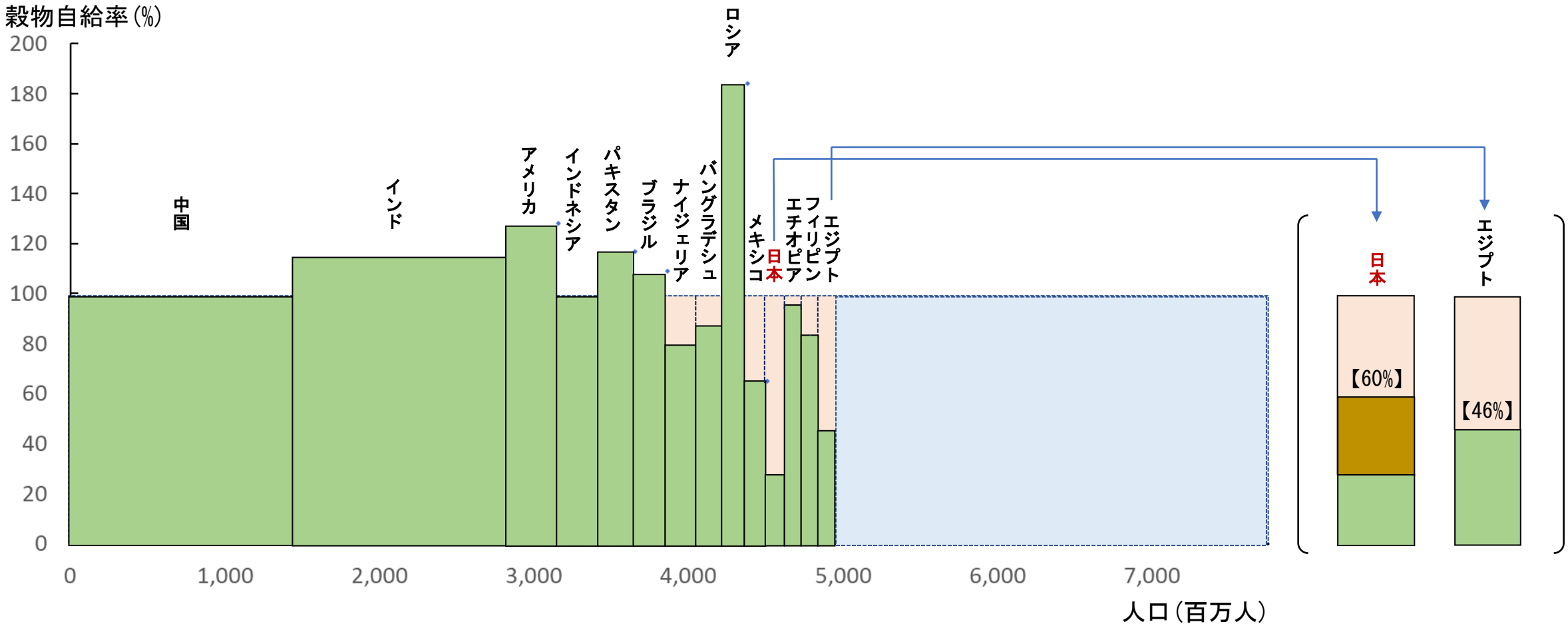


図　世界の人口大国（上位14か国）と穀物自給率

資料：農林水産省「食料需給表」、国連統計
https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/fbs/index.html
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①］「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）

[私のテーマ②]
現地に足を運ぶこと

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/

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/

現地ではお世話になりました。
ご静聴有難うございました。