【2022.11/26(土) CSまちデザイン20周年記念市民講座 資料】

一日も早い戦火の終息を、
心から祈ります。

今、改めて食について考える
ーフード・マイレージから見えてくるものー

新潟・上越市大賀、2022.10/1

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

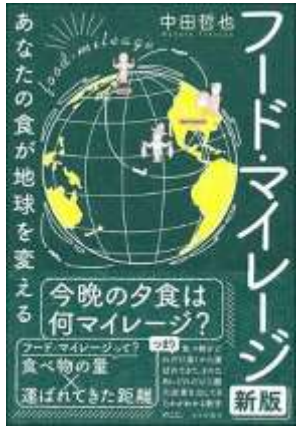
本資料は後日、拙ウェブサイトに掲載します。
また、意見等は、すべて中田の個人的なものです。

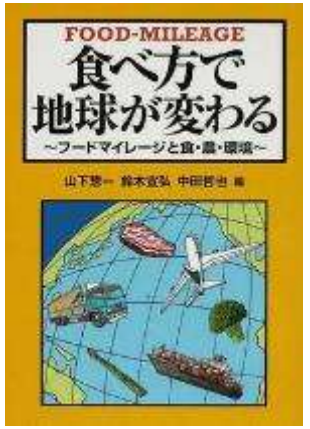
ご挨拶と自己紹介

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、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) 等

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

○ **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。

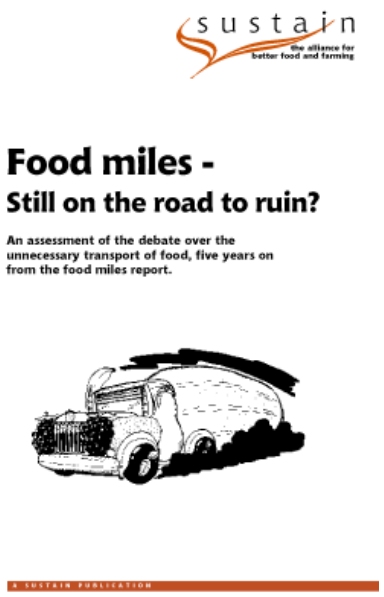
（注：現在は輸送距離にとどまらない運動に発展）

○ **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

○　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）

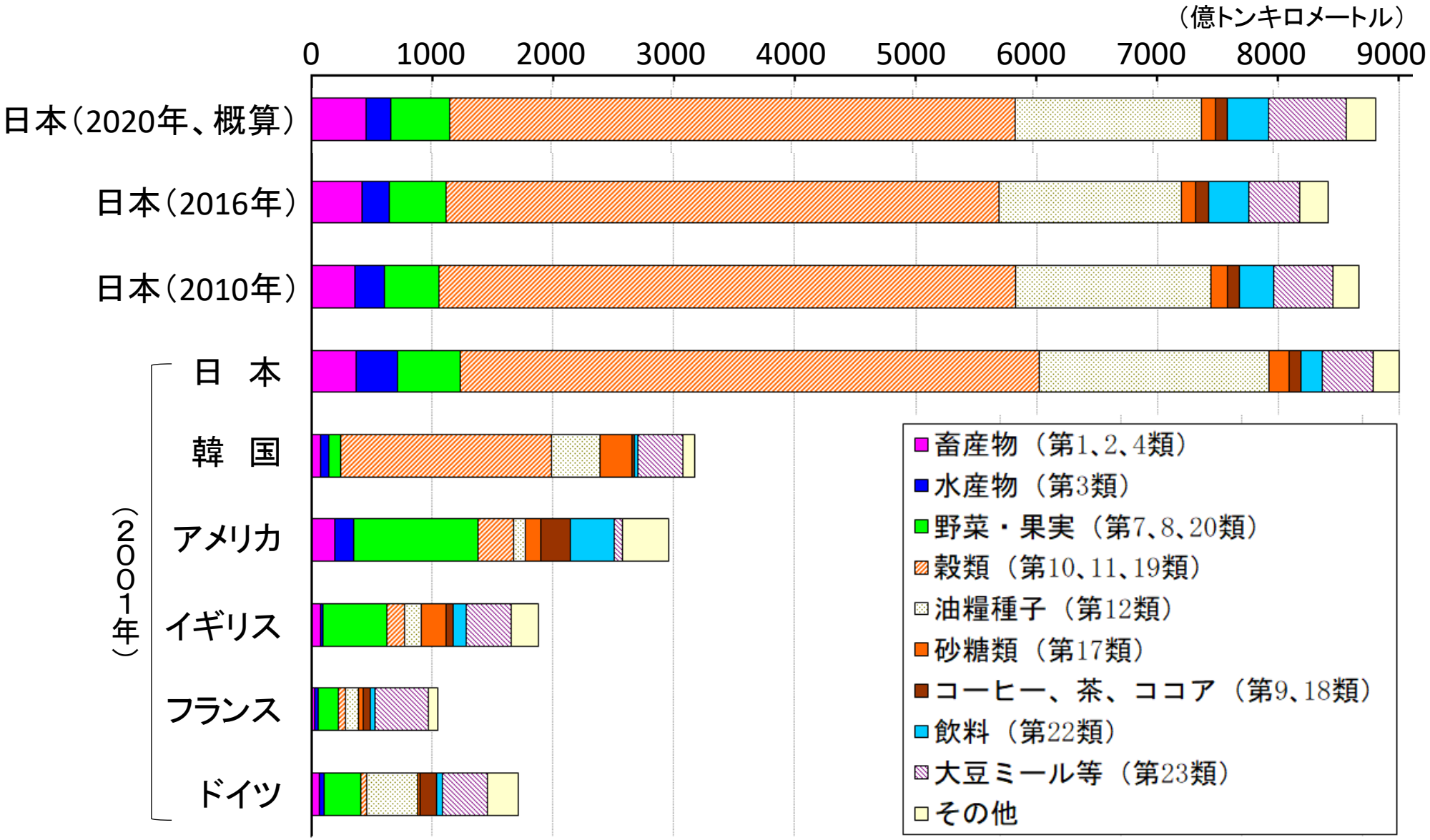
○「食料」の範囲の特定

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）

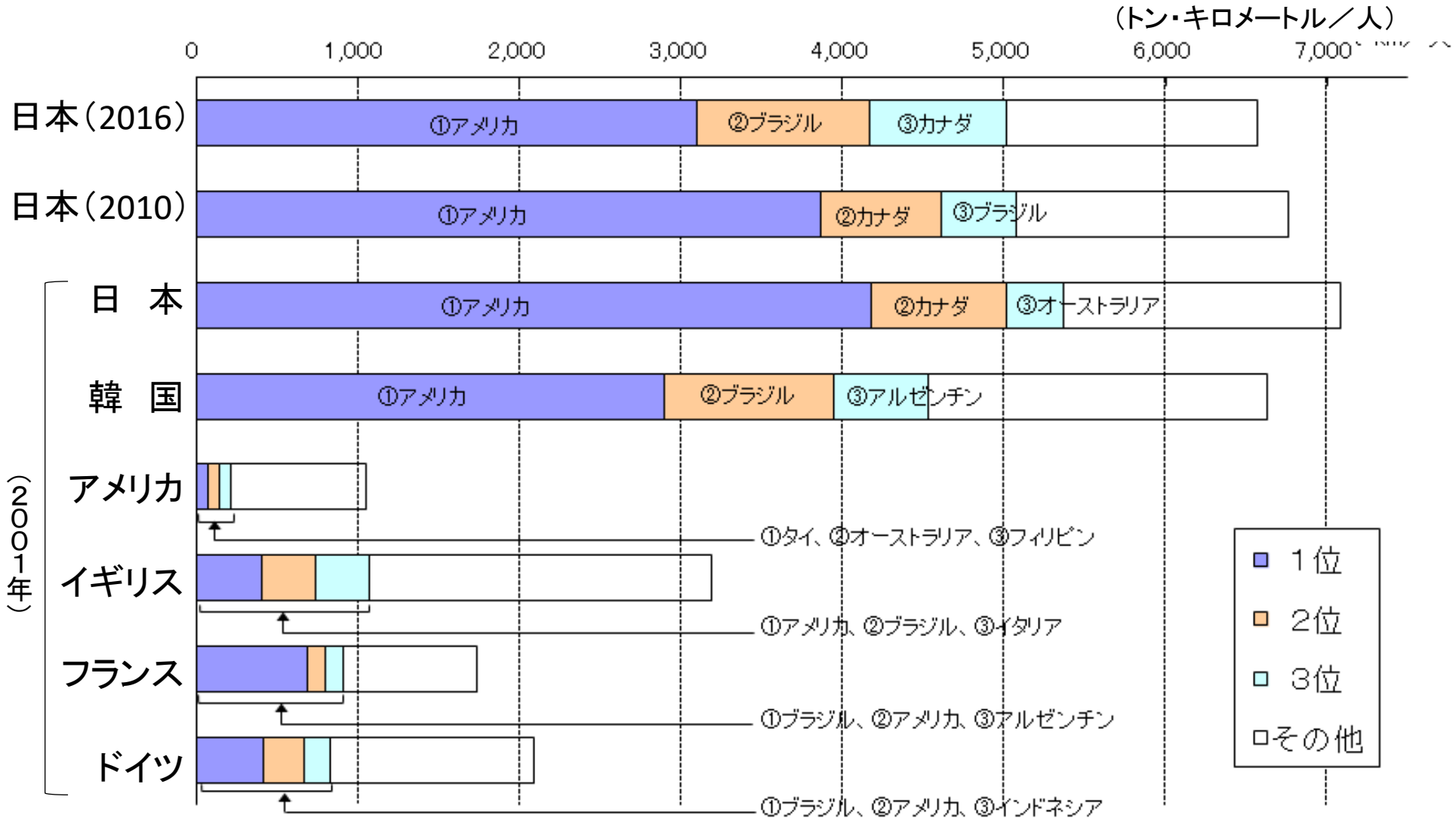
・全て海上輸送（輸出国の代表港～輸入国の首都近郊港）

輸入食料のフード･マイレージの比較（総量、品目別）

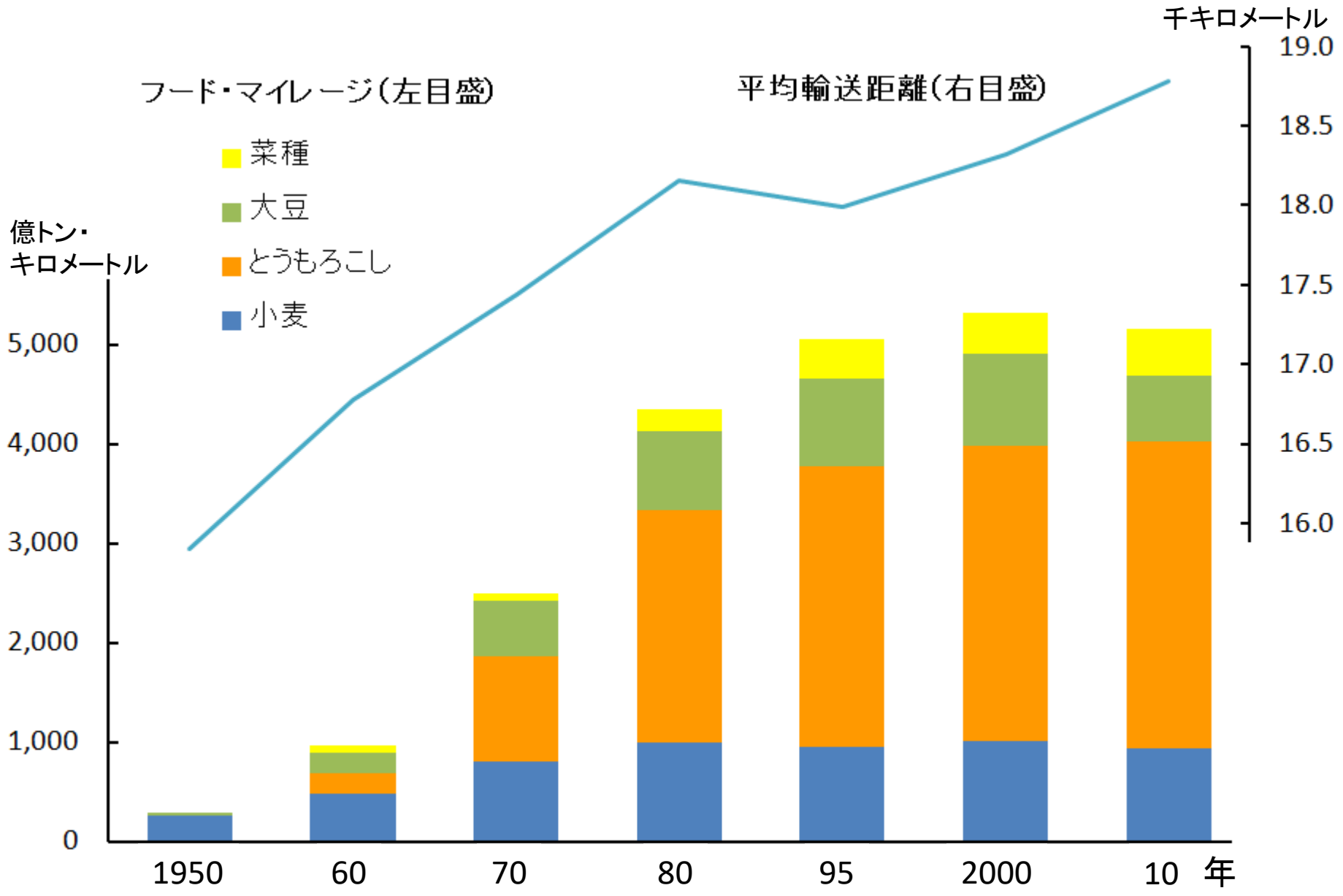


注：世界最大は中国（計算していない）。

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）



主要4品目のフード･マイレージと平均輸送距離の推移



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　（スローフード、ロハス）

地域の農林水産物の利用を促進することによる国産の農林水産物の消費を拡大する
地産地消等の取組（六次産業化・地産地消法、平成22年）

「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を減らす」面でも有効

フード・マイレージを用いた地産地消の効果測定の例

ねぎ

消費地：生活クラブ館（東京・世田谷）

生産地：[ケース1]　都内（府中市）産

[ケース2]　千葉県産

[ケース3]　中国産　を比較

ネギの写真:(公) 東京都農林水産振興財団「とうきょうの恵みTOKYO GROWN」
https://tokyogrown.jp/product/detail?id=571246

［ケース1］　都内（府中市）産の場合　18.8 km

写真：(公) 東京都農林水産振興財団「とうきょうの恵みTOKYO GROWN」
https://tokyogrown.jp/special/hunter/detail?id=981341

［ケース2］　千葉県（山武市）産の場合　86.4 km

「九十九里 海っ子ねぎ」写真：JA山武郡市HP
https://www.ja-sambugunshi.or.jp/agriproducts/agriproducts/negi.html

消費地（生活クラブ館）←　産地（千葉・山武市）

（参考）東京中央卸売市場における
ネギ入荷量（2021年）

合計	49,384トン
千葉県産	9,527トン（約2割）
東京都産	0.4トン
中国産	632トン

https://www.shijou-tokei.metro.tokyo.lg.jp/

［ケース3］ 中国産（輸入品）の場合　2,694 km

（写真：農畜産業振興事業団）

産地（山東省）→ 輸出港（上海）→ 輸入港（東京）→ 消費地（生活クラブ館）

ねぎのフード・マイレージ等の試算（計算方法）

輸送量　：　5 kg

輸送距離：ケース１　東京都内産　18.8 km
ケース１　千葉県産　86.4 km
ケース１　中国産　2,694 km

（フード・マイレージ等の計算：東京都内産の例）

フード・マイレージ　：　94 kg・km

［計算式］　12.5 kg・km ＝ 5 kg × 18.8 km

二酸化炭素排出量　：　17 g　（輸送手段：トラック）

［計算式］　2.25 g　＝　94 kg・km　×　0.18 g / kg・km（トラックのCO2排出係数）

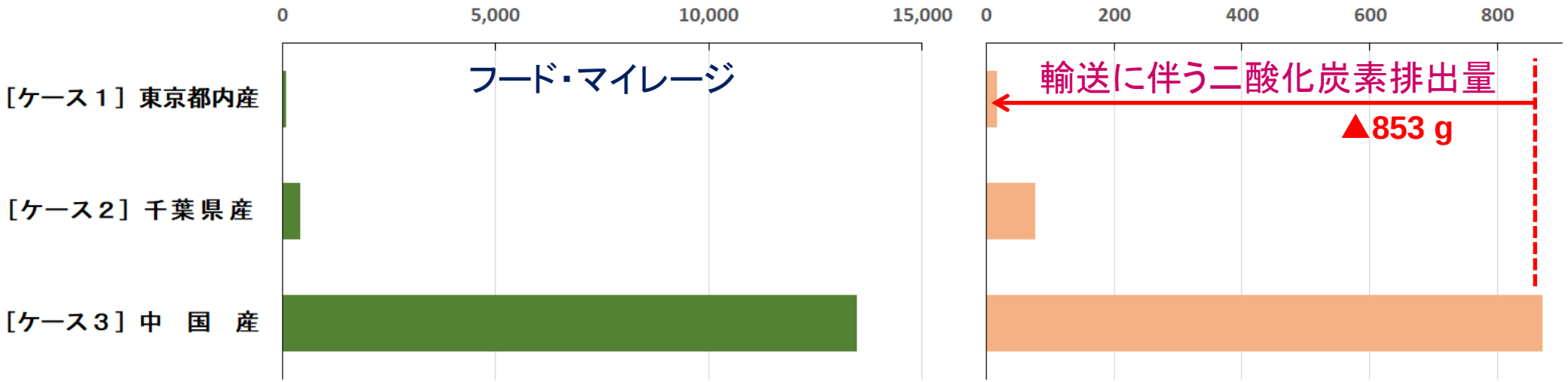
二酸化炭素排出係数（１kg の貨物を１km 輸送した際に排出される CO2 の量）

トラック	0.18 g / kg・km
鉄　道	0.02 g / kg・km
内航船舶	0.04 g / kg・km
外航船舶（ﾊﾞﾙｶｰ）	0.01 g / kg・km
外航船舶（ｺﾝﾃﾅ）	0.02 g / kg・km

出典：国土交通省、シップ・アンド・オーシャン財団

ケーススタディ：ねぎのフード・マイレージ等（試算結果）

	輸送量	輸送距離	フード・マイレージ	二酸化炭素排出量
［ケース１］東京都内産	5 kg	19 km	94 kg･km	17 g
［ケース２］千葉県産	5 kg	86 km	432 kg･km	78 g
［ケース３］中国産	5 kg	2, 694 km	13, 470 kg･km	870 g
（倍率：東京都内産＝１）				
［ケース１］東京都内産	1.0（倍）	1.0（倍）	1.0（倍）	1.0（倍）
［ケース２］千葉県産	1.0（倍）	4.6（倍）	4.6（倍）	4.6（倍）
［ケース３］中国産	1.0（倍）	143.3（倍）	143.3（倍）	51.5（倍）



地元の食材を使うことで、輸送に伴う二酸化炭素排出量を 約 1kg削減

cf.（1世帯1日当たり）冷房の温度を1℃高く等：▲90g　テレビを1時間短く：▲38g

加賀・能登の食材を使った「ネオ和食」の例

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）

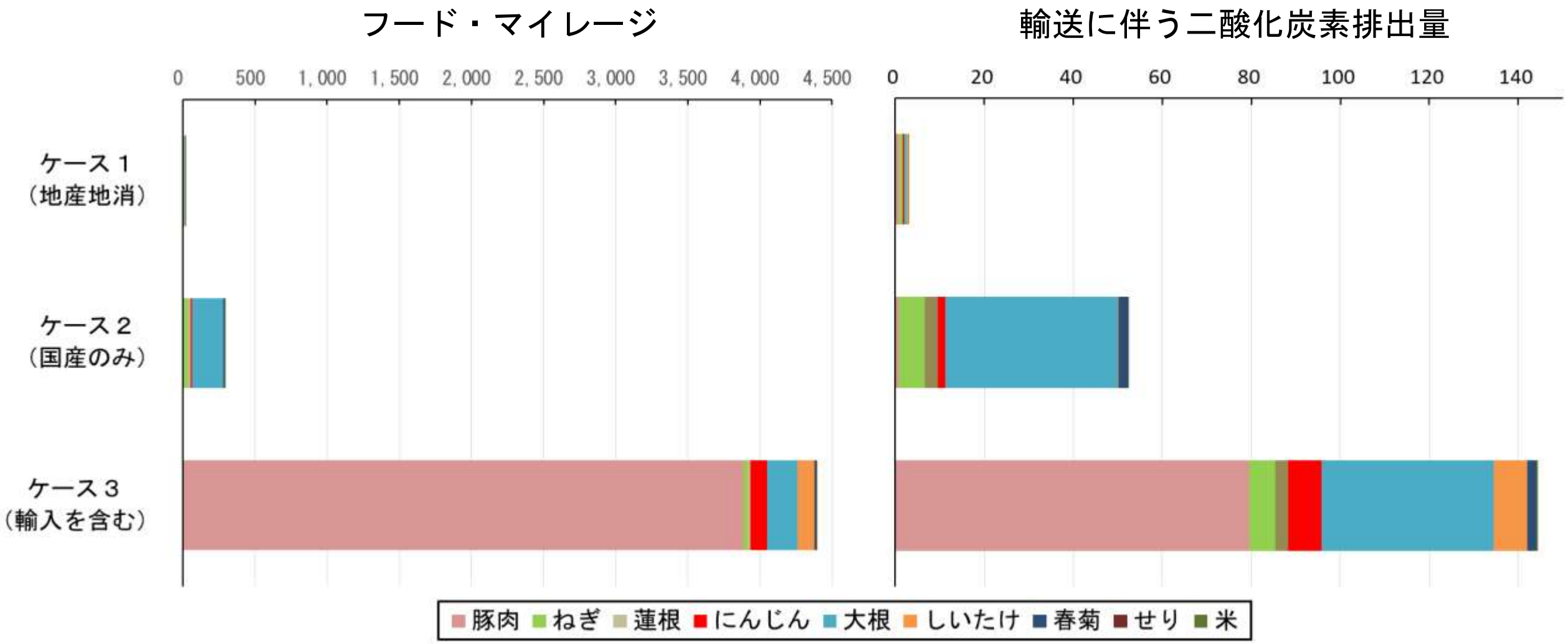
以下の３つのケースについてフード・マイレージ等を計測

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）

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

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。

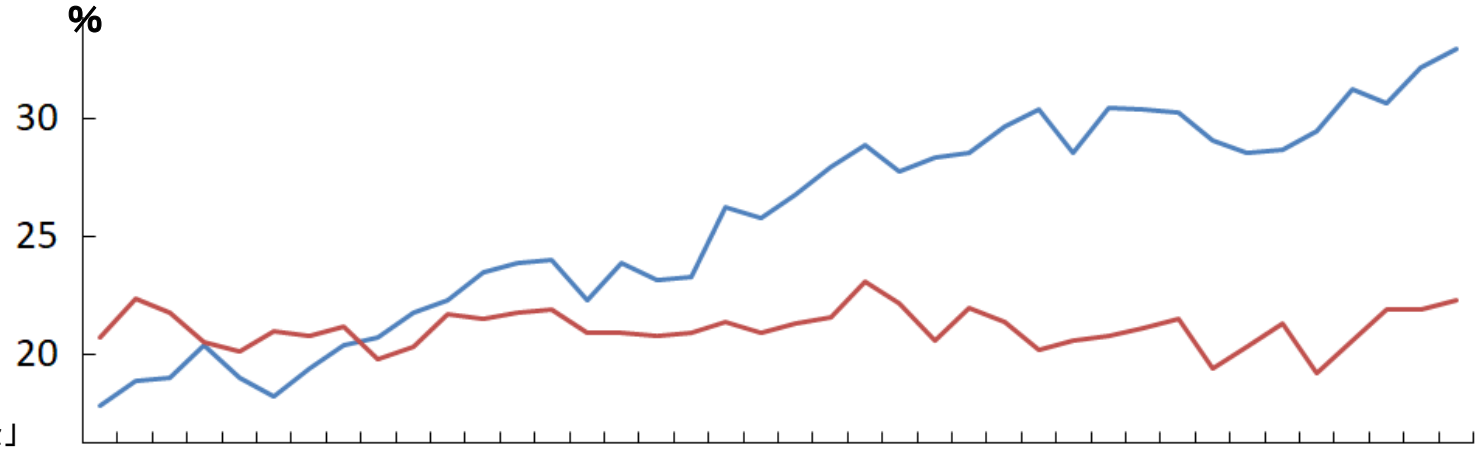
：　粗放的に生産された食品を船で輸入すれば、国内で集約的に生産するより、トータルの環境負荷は小さくなる可能性。

➡ *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

肥満者の割合



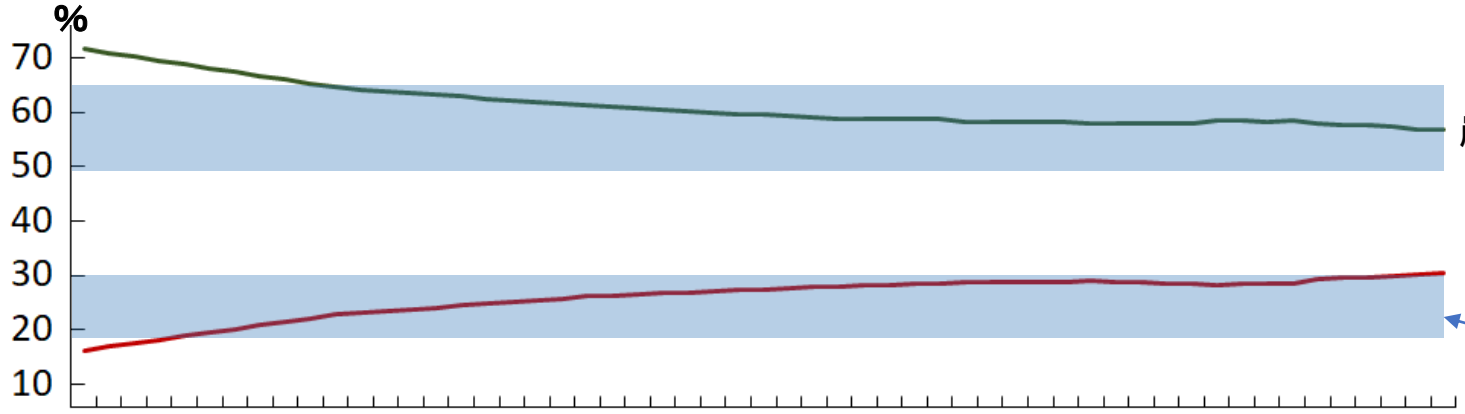
男性　17.8→33.0%(2019年)

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



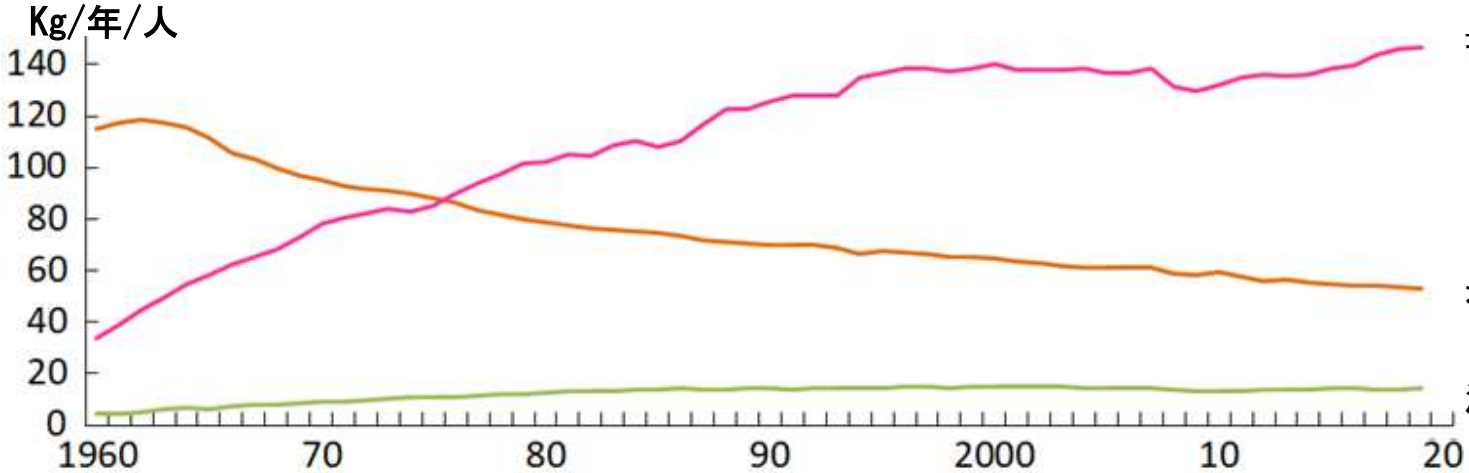
炭水化物　71.6→53.8%

脂質　16.2→32.5%

目標値の範囲

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



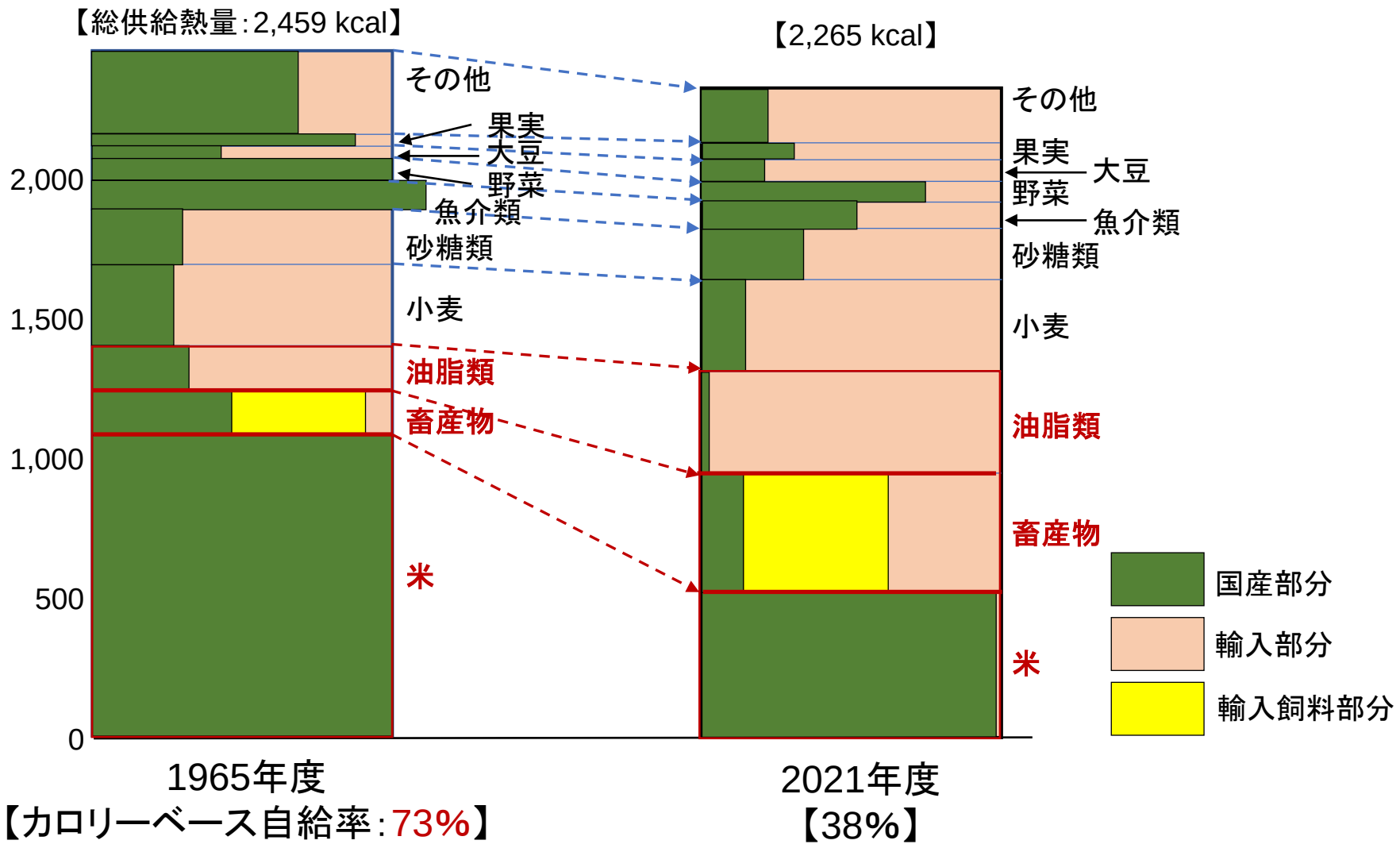
畜産物　33.7→144.9kg、4.3倍

米　114.9→50.7kg、0.44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



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。

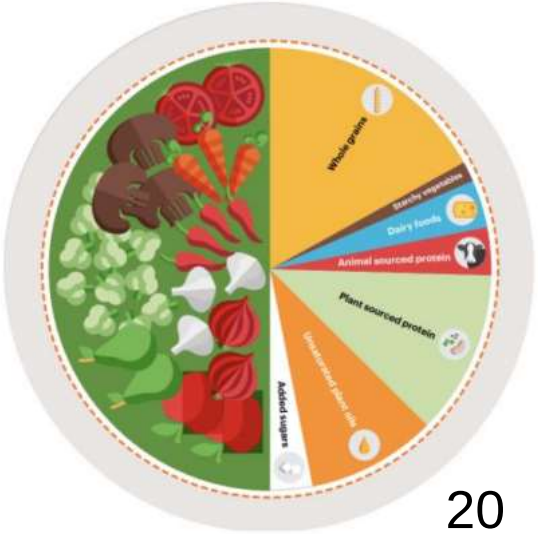
メリット3　地球環境への負荷も軽減

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

さらに、**旬産旬消、なるべく食べ残しをしない** 等の行動変容へ。

食事バランスガイド
（厚労省・農水省、2005）

https://www.mhlw.go.jp/bunya/kenkou/eiyou-syokuji.html



EAT-Lancet Planetary Health Diet Plate

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#back-b

フード・マイレージに関連する最近の動き
(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もいえる。

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。

→ 食料・農業・農村基本法も改正の動き

(2) ウクライナ危機など　－最近の新聞記事から

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。

食料危機の行方－中東・アフリカで社会不安も（6/27付け　日経）

食料価格高騰が広範な暴動誘発の可能性。紛争中の両国に小麦輸入の大半を頼る国も。

食料の輸出規制、世界の取引量の2割に（7/7付け　日経）→WTOが6年半ぶりに閣僚宣言(6/17)

ウクライナ侵攻で食料の供給不安が高まり、25か国が自国への供給を優先。肥料の供給不安も。

食品値上げ「未達」3割（8/23付け　日経）

メーカーが思うように店頭価格は上がっていない。家計の購買力が上がらず、安さを競い合う構造。

異常気象、経済揺らす。（9/5付け　日経））

干ばつ被害、世界で1.8兆円。穀物の供給減少。（水上供給網にも気候リスク(8/24付け)

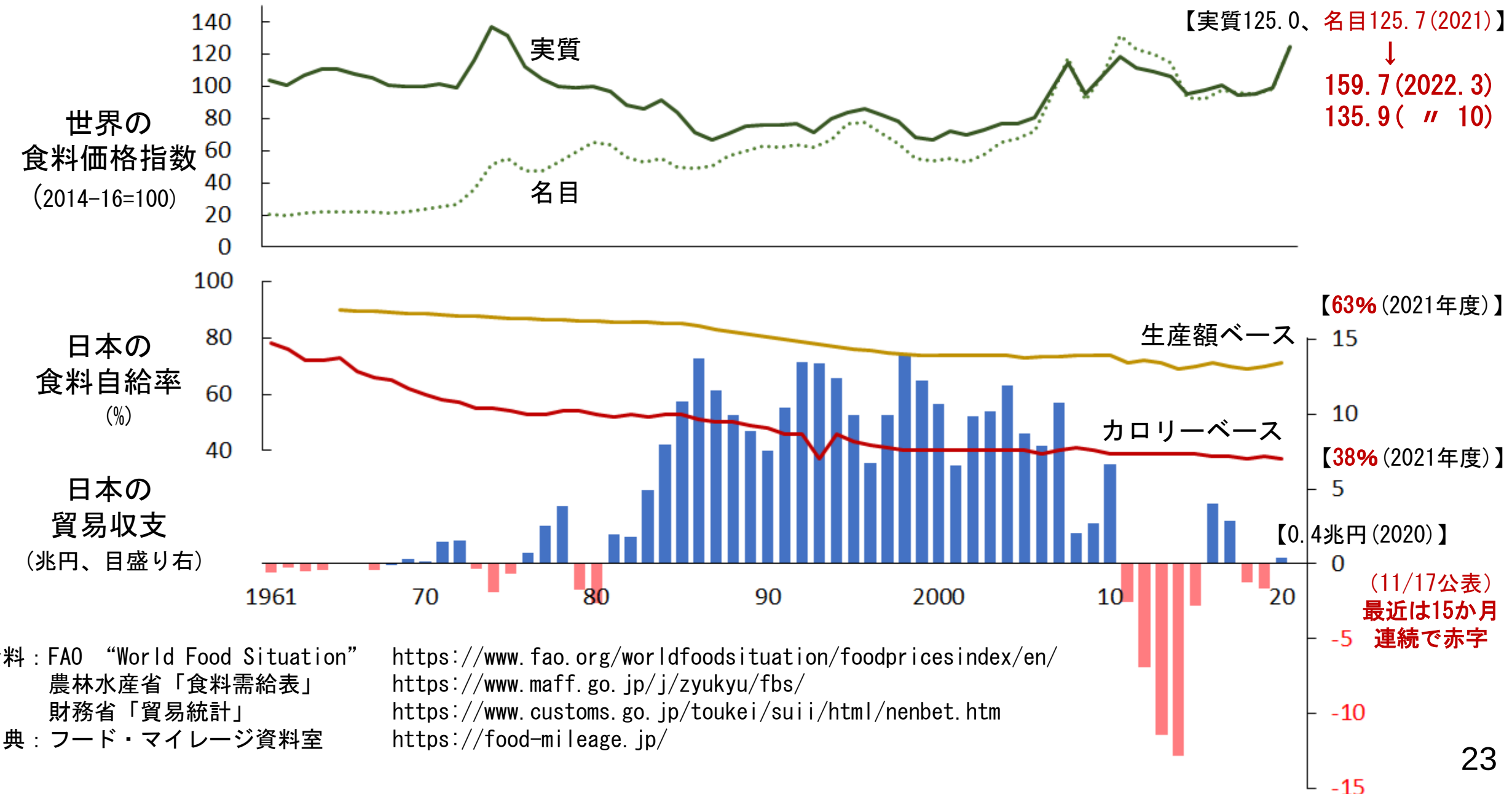
肥料３割値上げ、最高値更新。（11/1付け　日経））

全農は22年11月～23年5月の販売価格を最大で3割引き上げると発表。輸入原料の高騰が理由。

小麦在庫、10年ぶり低水準（11/8付け　日経））

米国では乾燥により作柄悪化の懸念、深刻な干ばつに見舞われた欧州でも作柄が大幅に悪化。

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/

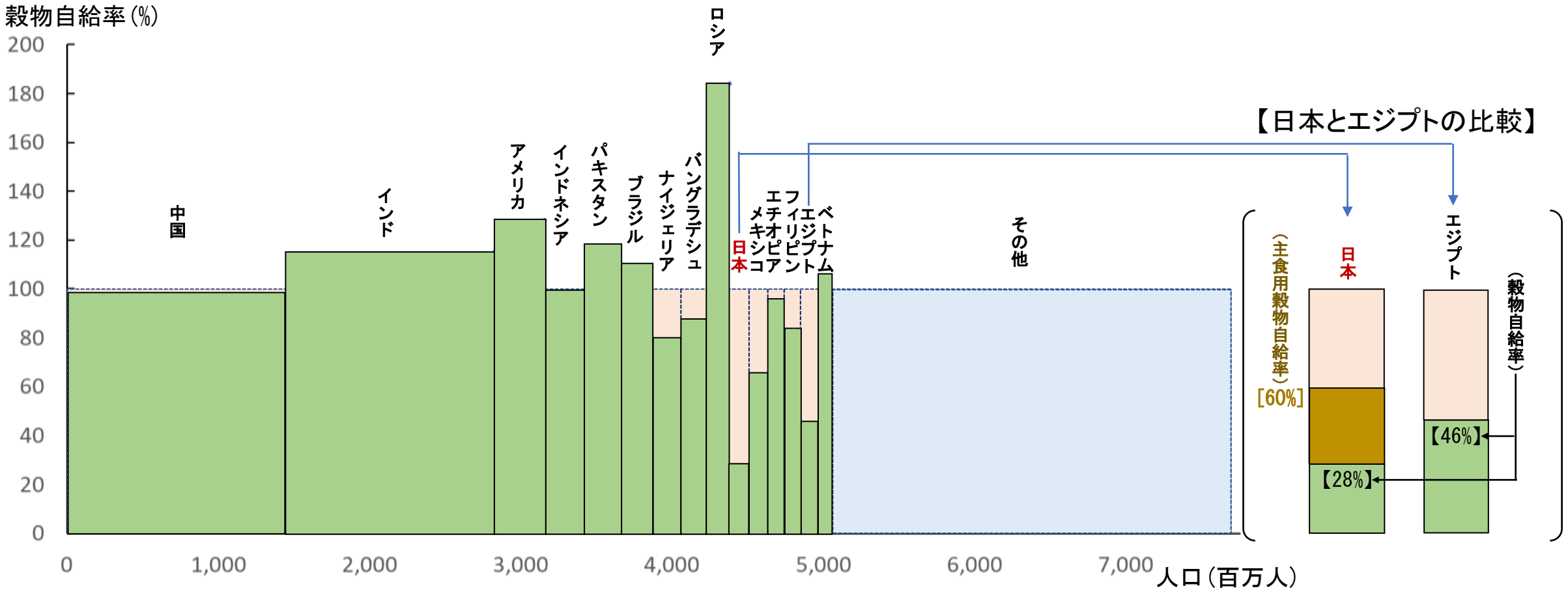


図245　世界の人口大国と穀物自給率（2018年）

[注：図の番号は、拙メルマガの掲載号]

注：1）横軸は人口で、人口の多い国から順に並べてある（上位15か国）。
2）縦軸は穀物自給率で、100%を超過している部分は輸出、下回っている部分（薄桃色の部分）は輸入を表している。
3）右端の図については、日本の穀物自給率は28%、主食用穀物自給率（褐色の部分）は60%であることを示している。

資料：農林水産省「食料需給表」　https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/fbs/index.html
総務省統計局「世界の統計2022」　https://www.stat.go.jp/data/sekai/0116.html
（世界人口の推移：1950～2050年。元データはUN “World Population Prospects ”

出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

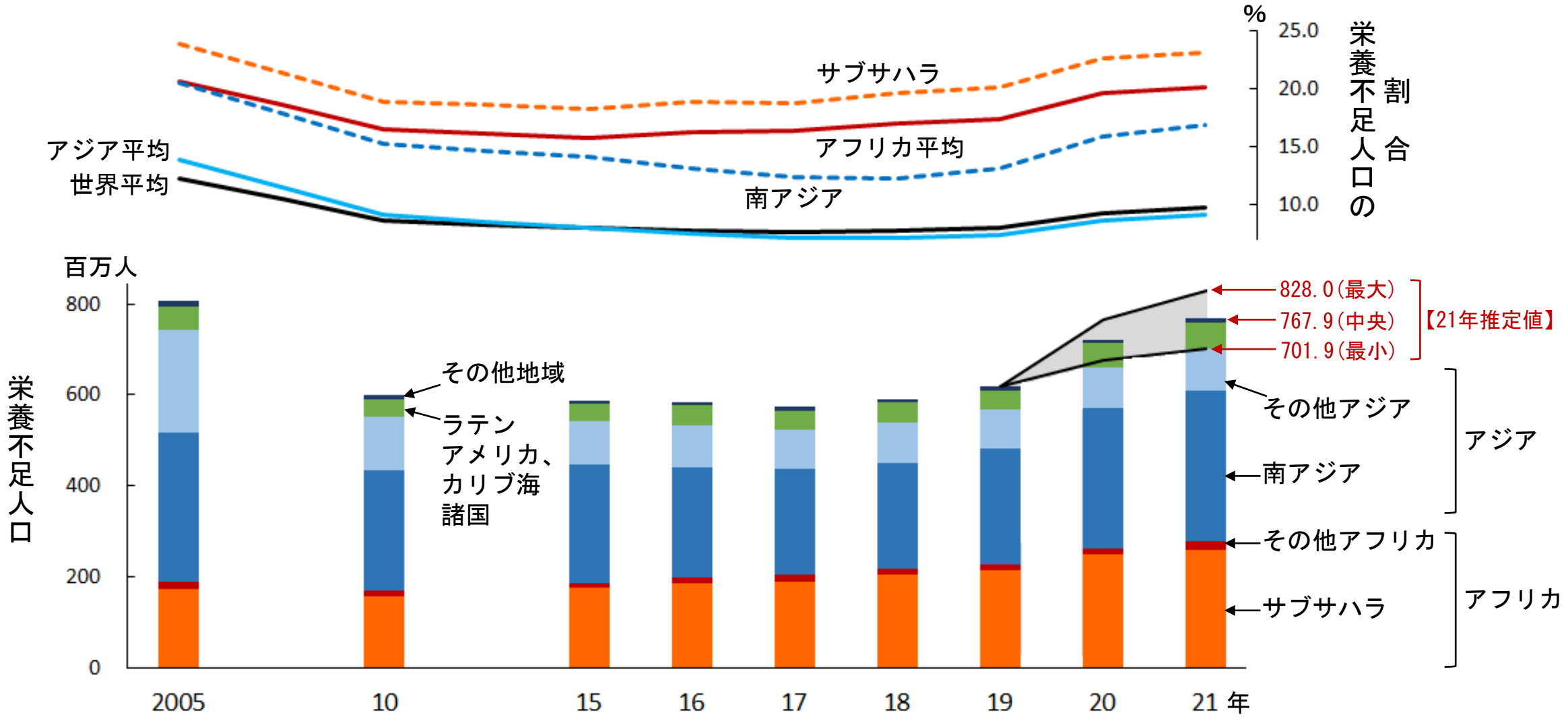


図249　栄養不足人口の推移

注：1) 栄養不足(Undernourishment)とは、通常の活動的で健康的な生活を維持するために必要な食事エネルギー量の摂取が不十分な状態のことで、慢性的な栄養不足は飢餓と同義である。
2) サブサハラとは、サハラ砂漠以南のアフリカのこと。

資料：FAO(国連食糧農業機関),IFAD(国際農業開発基金),unicef(国連児童基金),WFP(国連世界食糧計画),WHO(世界保健機関)
“The State of FOOD SRCURITY AND NUTRITION IN THE WORLD”(2022.7)を基に筆者作成。　https://www.fao.org/3/cc0639en/cc0639en.pdf

出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

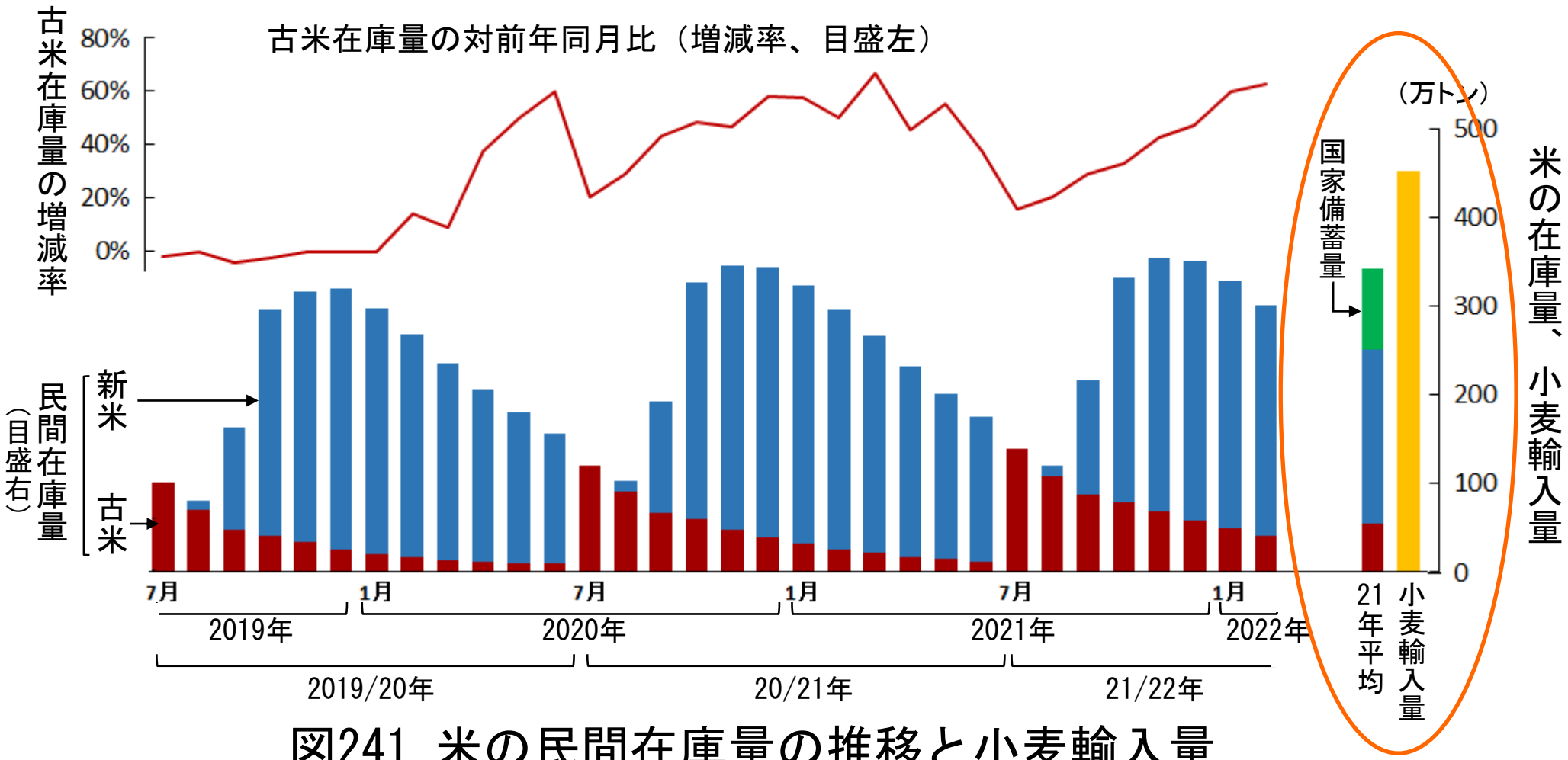


図241 米の民間在庫量の推移と小麦輸入量

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/

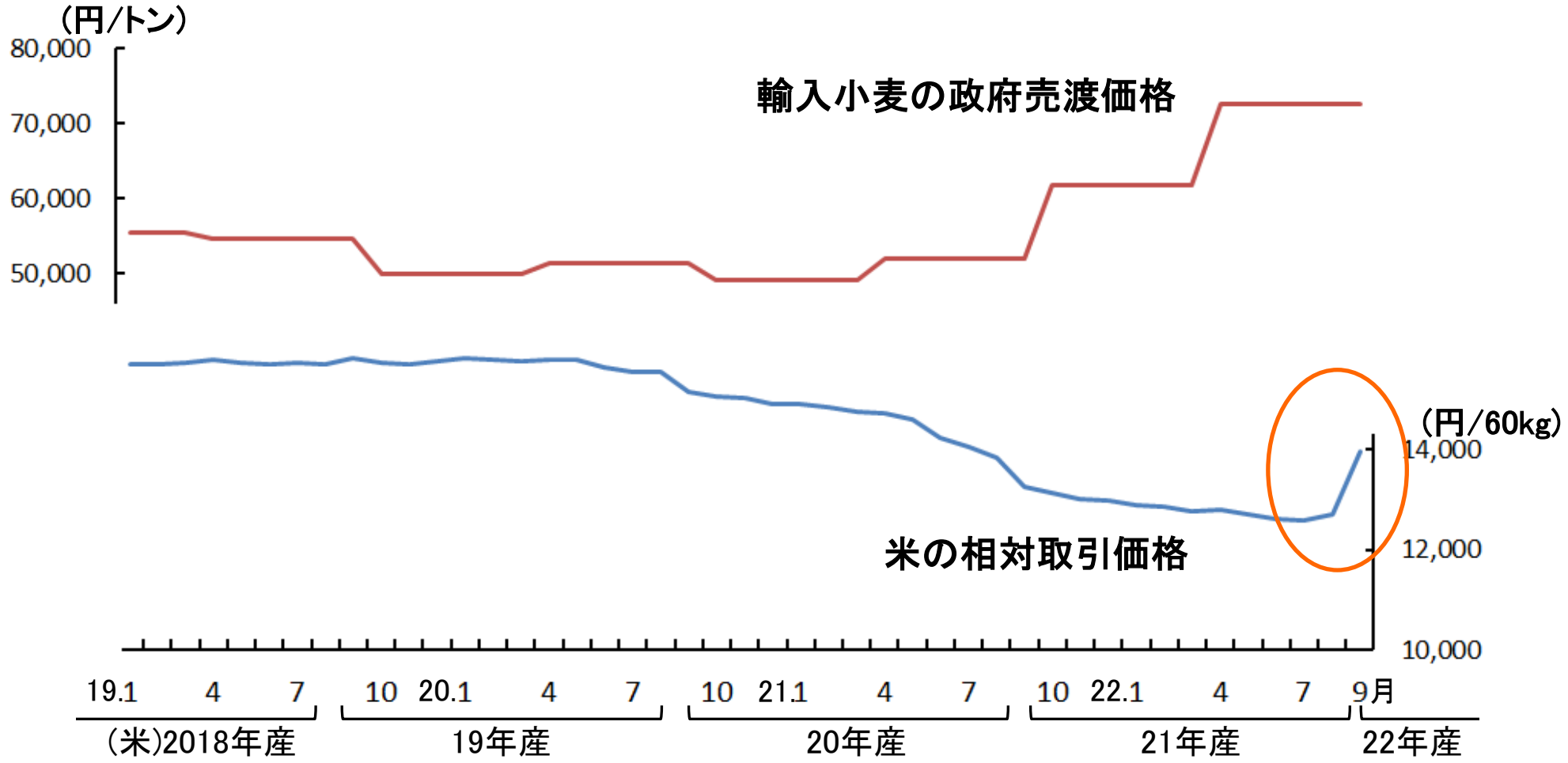
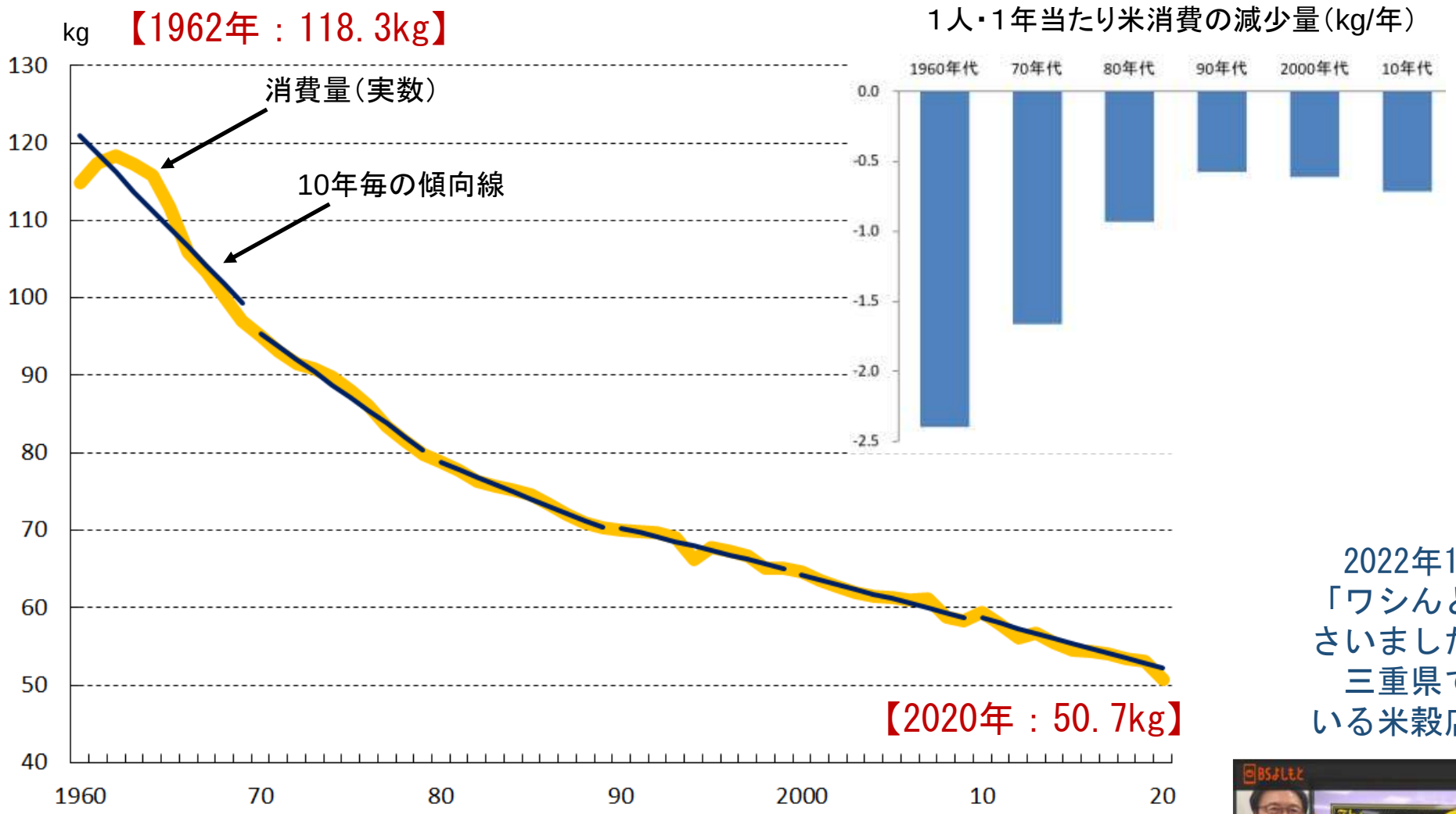


図239（改） 米の相対取引価格と輸入小麦の政府売渡価格の推移

資料：農林水産省「米の相対取引価格・数量、契約・販売状況、民間在庫の推移等」
https://www.maff.go.jp/j/seisan/keikaku/soukatu/aitaikakaku.html
同「麦の需給と価格について」
https://www.maff.go.jp/j/seisan/boueki/mugi_zyukyuu/
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/



米の1人・1年当たり消費量の推移

画像提供：ウェブサイト「フード・マイレージ資料室」

（基データは農林水産省「食料需給表」の供給純食料）

2022年11月22日（火）、BSよしもと「ワシんとこ・ポスト」で取り上げて下さいました。

三重県でカレー用のお米を開発されている米穀店の話題の中でです。

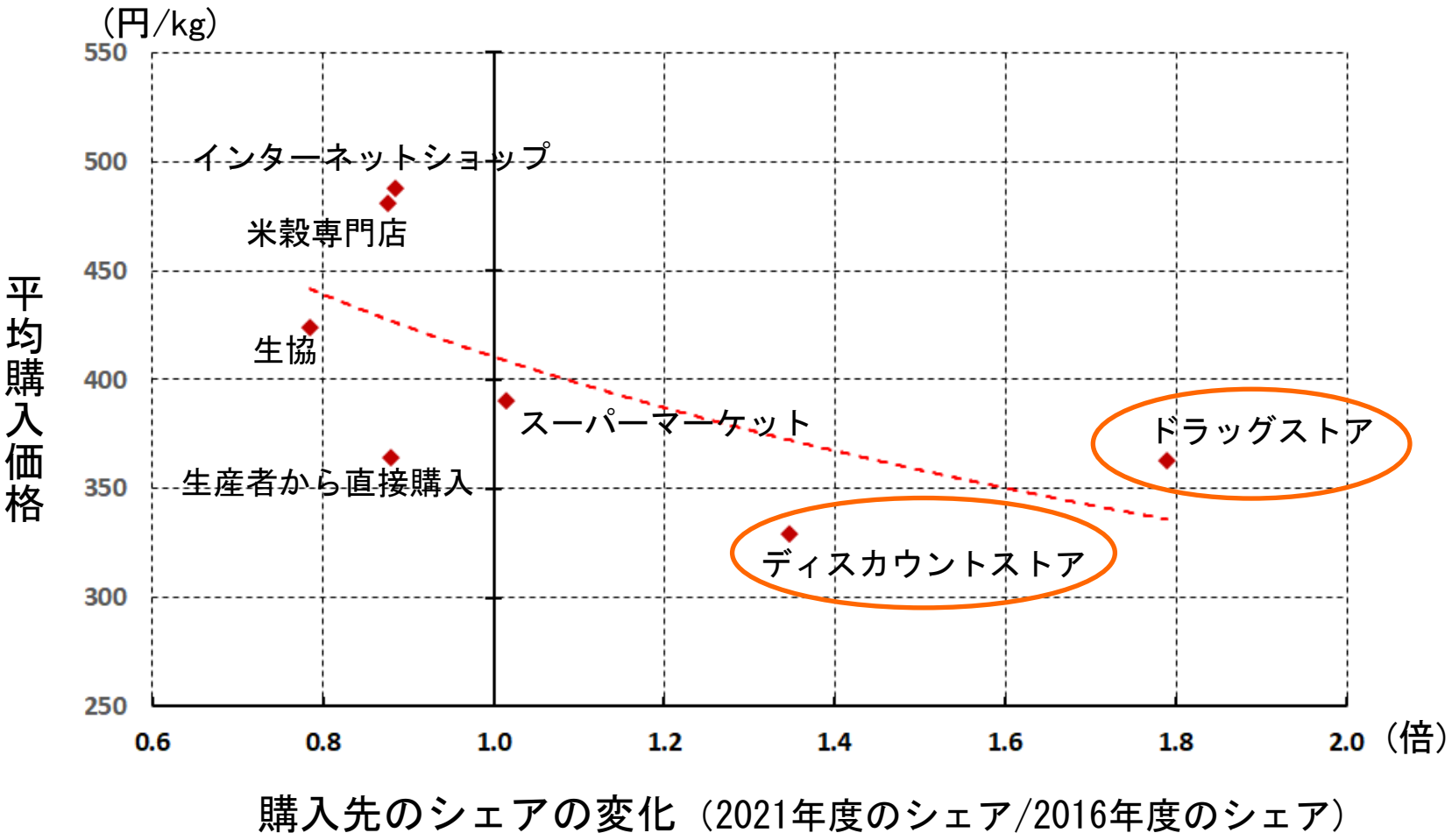


図240 精米の主な購入先の変化と購入単価

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/

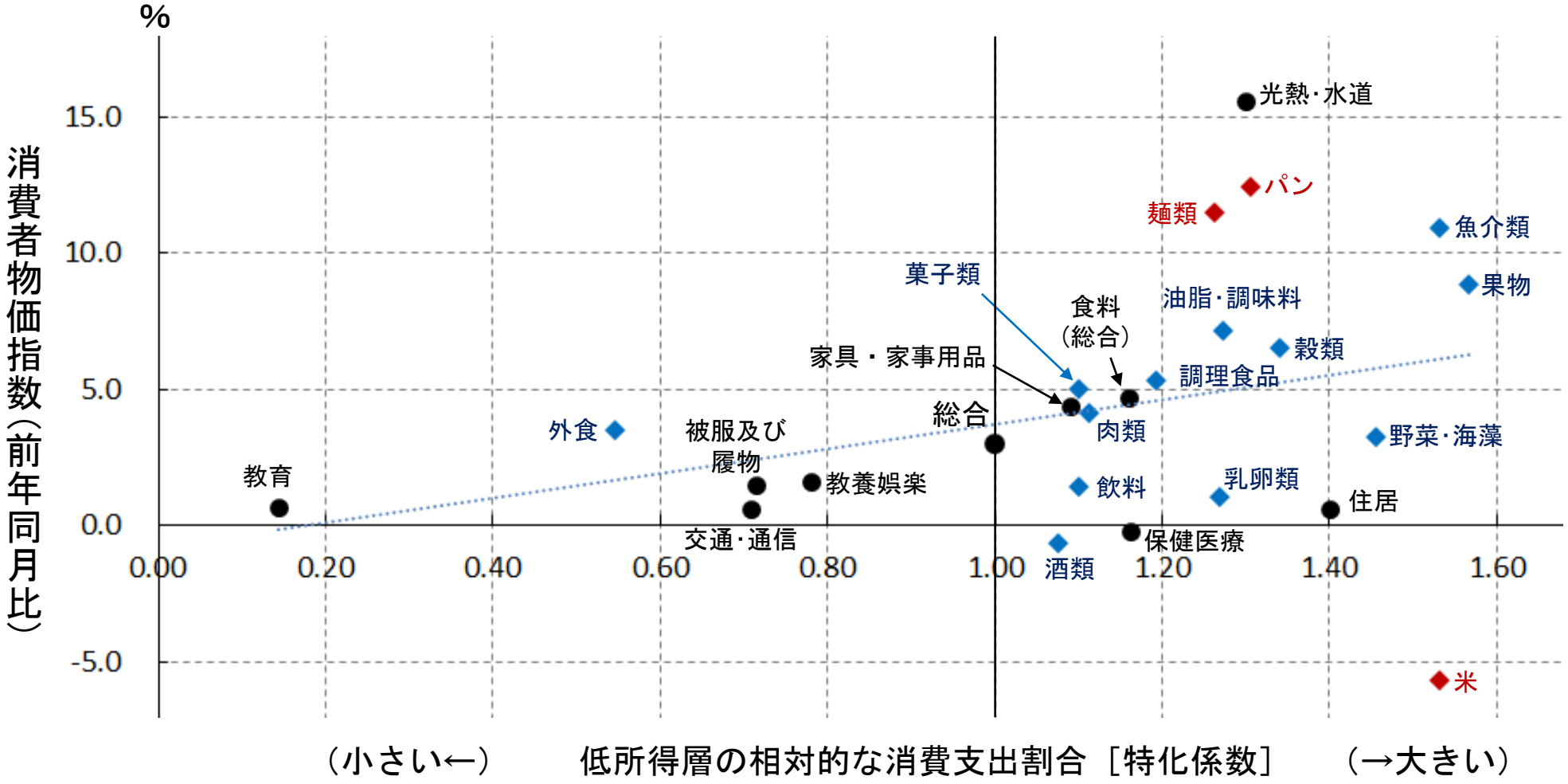


図252　物価上昇と低所得層の消費支出（2022年8月）

注：1）低所得層とは家計調査（二人以上の世帯）における年間収入五分位階級の第一階級である。
　　2）横軸は、低所得層の消費支出に占める当該品目に対する支出額のシェアの平均に対する比率（特化係数）であり、右に位置する品目ほど低所得層において相対的に支出割合が大きい（必需的性格が強い）ことを示している。

資料：総務省「家計調査」「消費者物価指数」(2022年8月)を基に筆者作成。
　　https://www.stat.go.jp/data/kakei/2.html ， https://www.stat.go.jp/data/cpi/1.html

出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

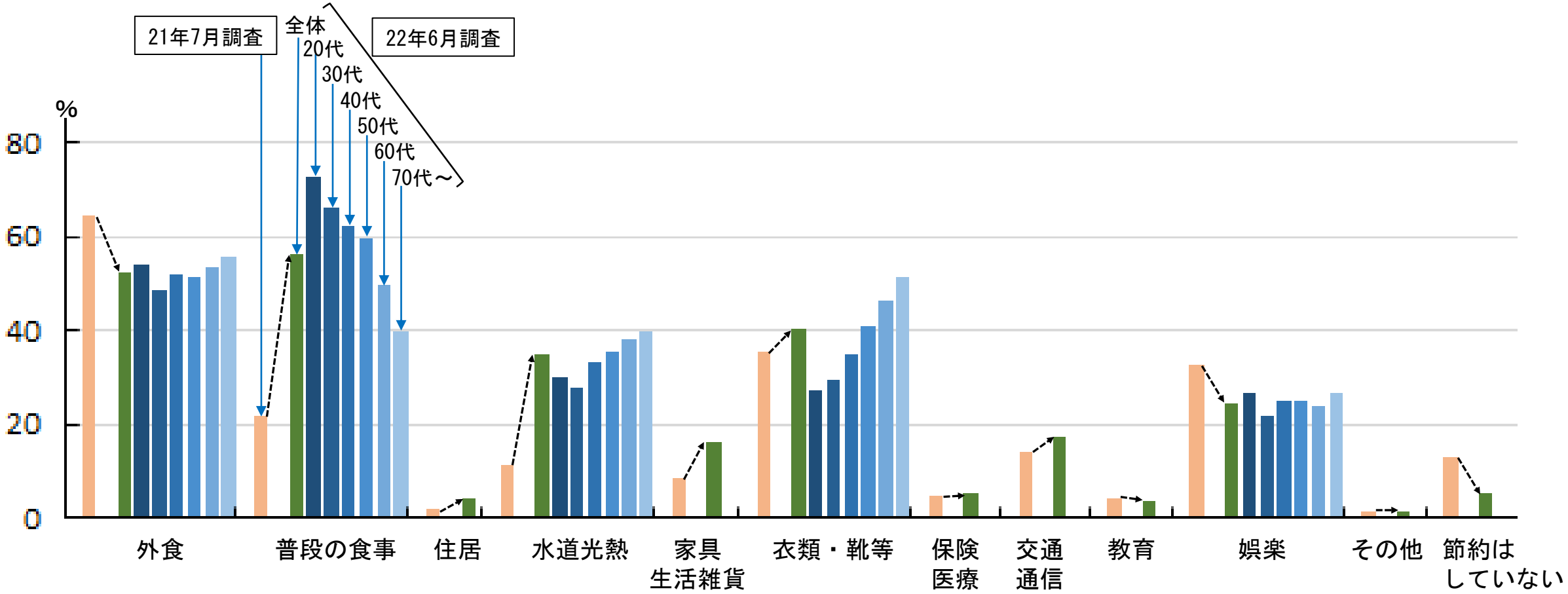


図250　ここ３ヶ月で節約した費目（複数回答）

注：全国の組合員を対象としたWEBアンケート調査の結果で、調査期間は2022年6月2日～7日、有効回答数は4,689である。
資料：日本生活協同組合連合会「節約・値上げについてのアンケート」(2022.8)を基に筆者作成。
https://jccu.coop/info/newsrelease/2022/20220824_01.html
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

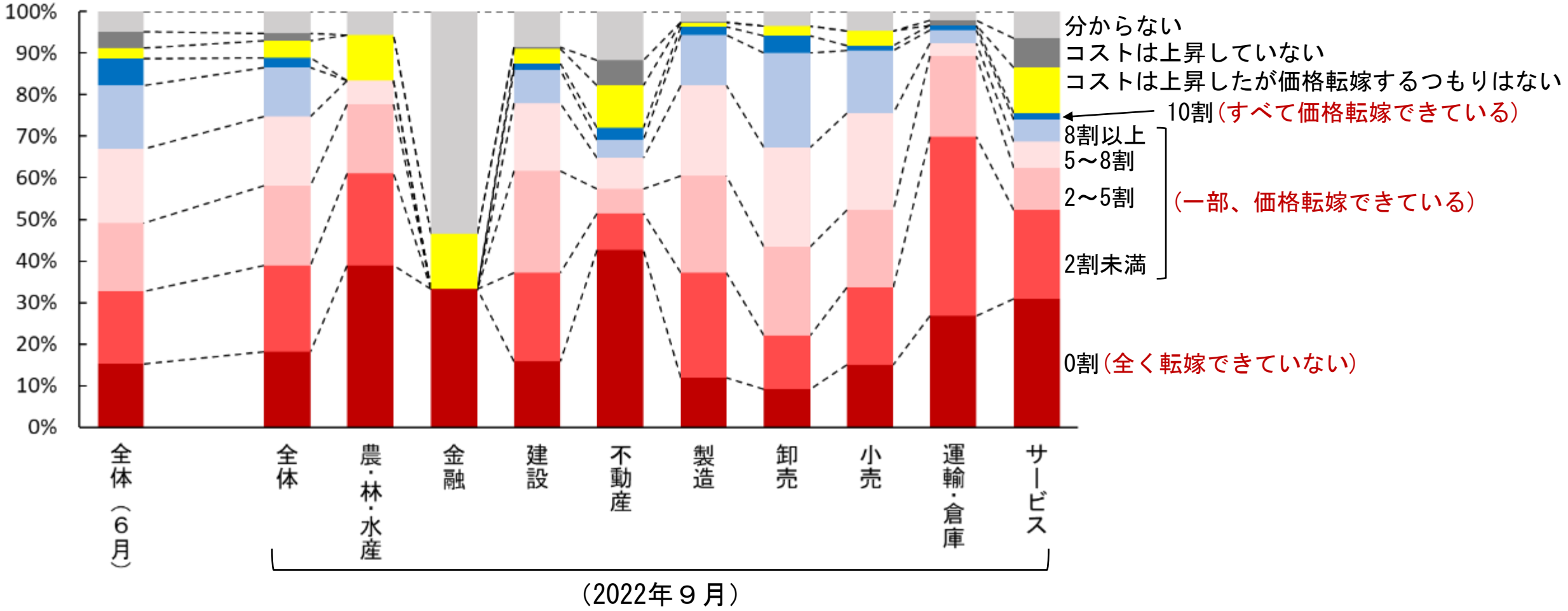


図254　企業の価格転嫁の動向（2022年6月、9月調査）

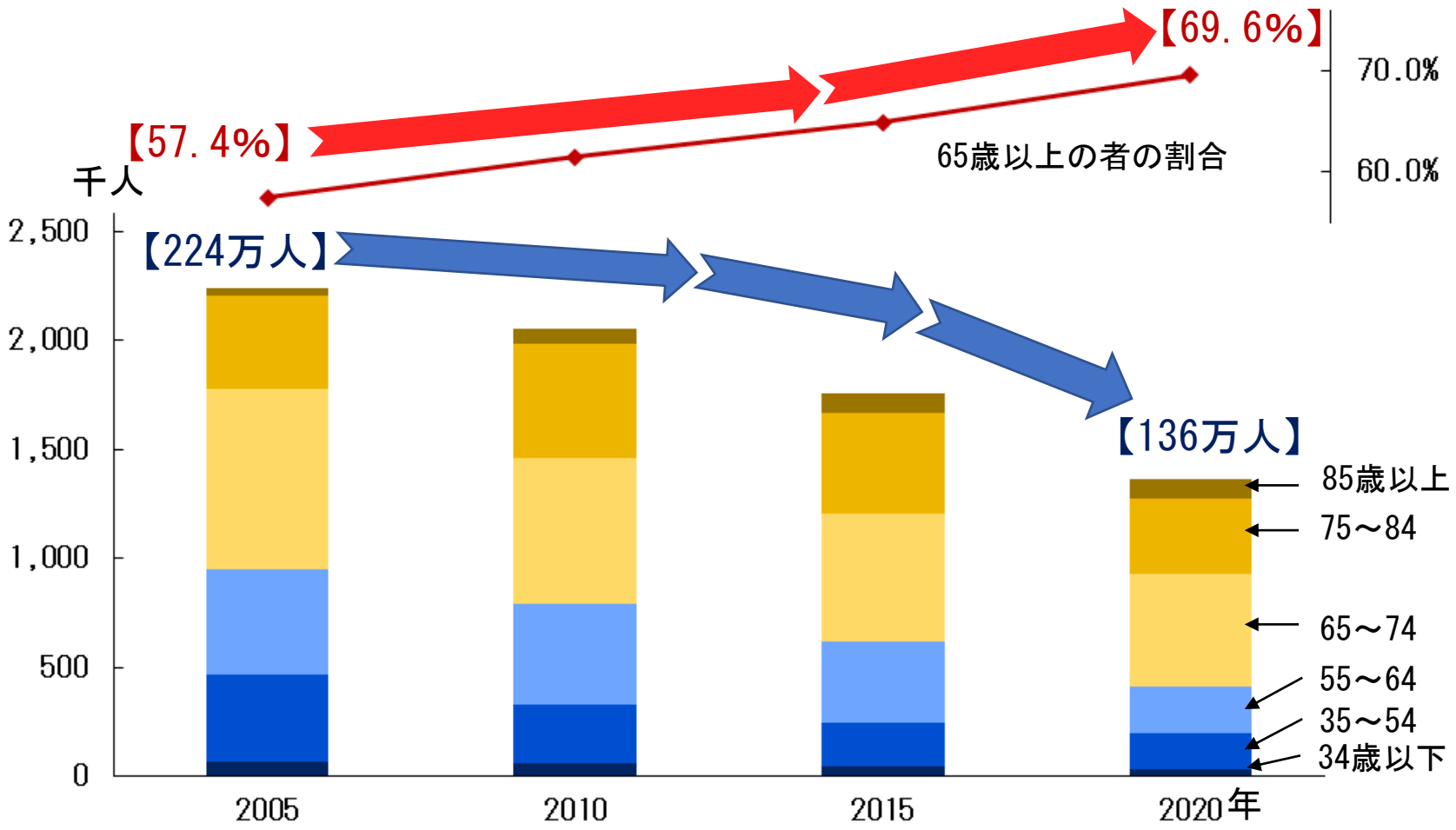
注：アンケート期間は6月3～6日及び9月9日～13日、有効回答企業数は6月1,635社、9月1,649社（インターネット調査）。
資料：(株)帝国データバンク「企業の価格転嫁の動向アンケート」（2022年6月、9月）を基に筆者作成。
https://www.tdb.co.jp/report/watching/press/pdf/p220603.pdf
https://www.tdb.co.jp/report/watching/press/pdf/p220906.pdf
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

おわりに

パンデミック、ウクライナ、気候危機等
：最大のリスクは、国内の食料供給基盤のぜい弱化（危機的状況）

国内農産物価格の低迷（農業を続けられない）
↓
生産者の高齢化・後継者不足、荒廃農地の増加
↓
中山間地域等での過疎化の進行（限界集落化）

→ 食料供給基盤のぜい弱化、自給率の低下
→ 国土の強靭性の喪失（災害、鳥獣害）



荒廃農地
28.2万ha

（農地面積
(433万ha)
の6.5%）

図255　基幹的農業従事者数の推移（年齢階層別）

注：基幹的農業従事者とは、15歳以上の世帯員のうち、ふだん仕事として主に自営農業に従事している者をいう。
資料：農林水産省「農林業センサス」（令和3年度 食料・農業・農村白書(令和4年5月27日公表)における組替集計）から作成。
https://www.maff.go.jp/j/wpaper/w_maff/r3/r3_h/trend/part1/chap1/c1_1_01.html
出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

おわりに

パンデミック、ウクライナ、気候危機等
：最大のリスクは、国内の食料供給基盤のぜい弱化（危機的状況）

国内農産物価格の低迷（農業を続けられない）
↓
生産者の高齢化・後継者不足、荒廃農地の増加
↓
中山間地域等での過疎化の進行（限界集落化）

→ 食料供給基盤のぜい弱化、自給率の低下
→ 国土の強靭性の喪失（災害、鳥獣害）

政府・与党においても、食料安全保障（食料の安定供給）をめぐる動きが活発化
- 自民党「食料安全保障に関する提言」(2022.5)
- 「食料・農業・農村基本法」(1999)改正の動き

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」

やはり、個々人（市民）の「気づき」と「主体的な選択」が基本的に重要ではないか。

国内の農業、生産者を「買い支える」ことができるのは、結局、消費者しかいない。

エシカル(Ethical:倫理的)消費

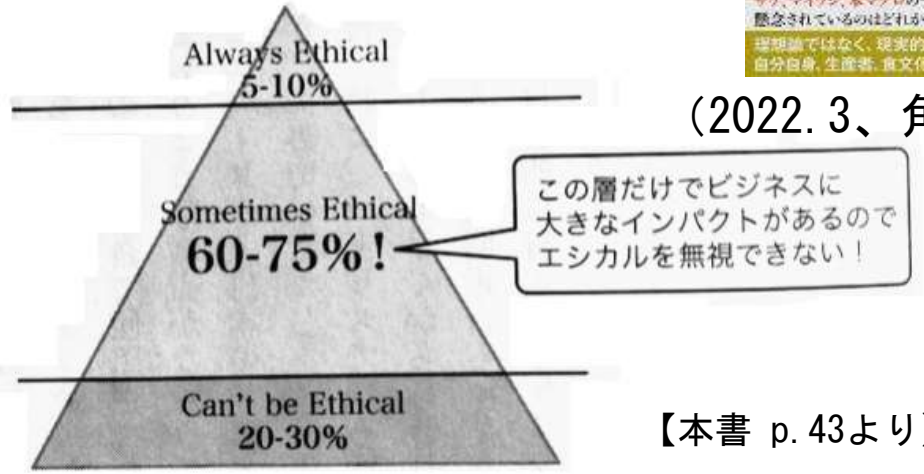
○　日本は利己的(安全)
　⇔ヨーロッパは利他的(人権、環境)

○　先進国・イギリスの取組み

○エシカルを支えるのは普通の人

○*「ときどきエシカル」がパワーになる！*

(2022.3、角川新書)



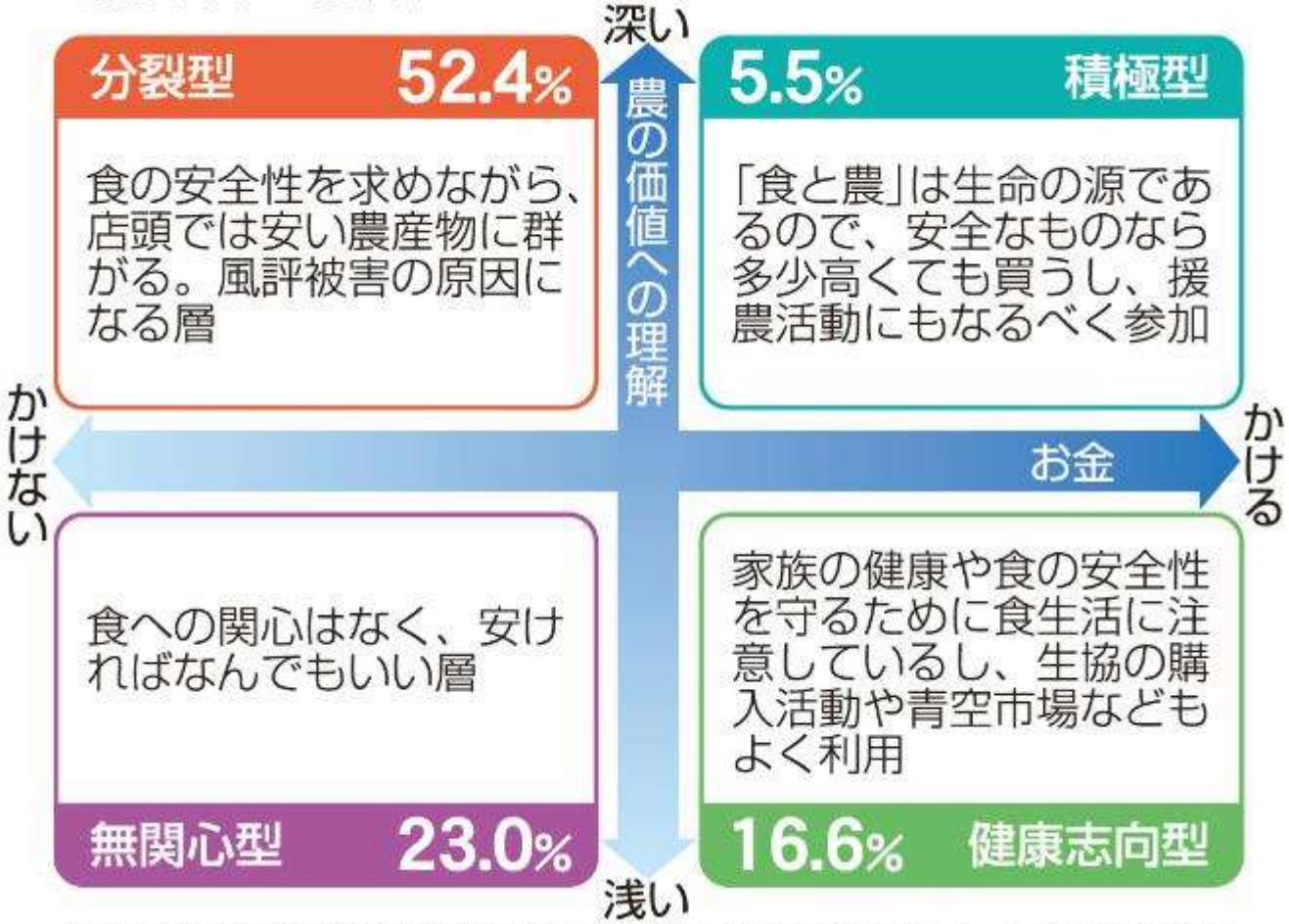
【本書 p.43より】

倫理的な購買に関して消費者は3つのタイプに分けることができ、
"Always Ethical(アクティブな消費者)"が5-10%、
"Sometimes Ethical(それほどアクティブでない消費者)"が60-75%、
"Can't be Ethical"が20-30%と分布されてるという。

エシカルを支えるのは普通の人

消費者の分類

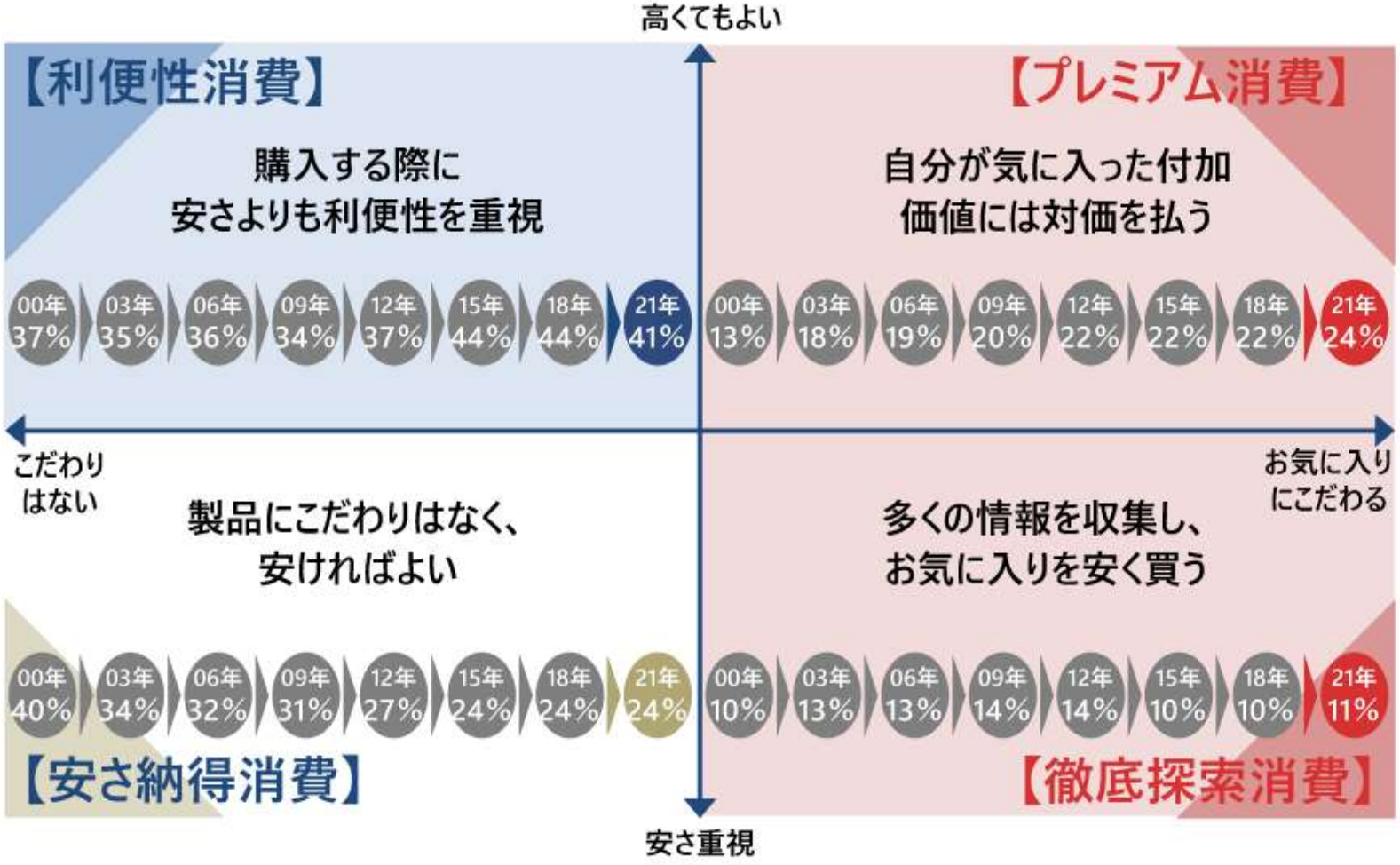
(無回答があるため、合計は100%にならない)



※徳野貞雄教授監修:2003年「福岡市民の食生活に関するアンケート」を参考に作成

(佐藤　弘氏（元西日本新聞社、小農学会事務局）から提供)

図253-2　「４つの消費スタイル」分布の推移



出所）NRI「生活者1万人アンケート調査」（2000年、2003年、2006年、2009年、2012年、2015年、2018年、2021年）Copyright (C)　Nomura Research Institute, Ltd.　All rights reserved.

出典：野村総合研究所「生活者1万人アンケート（9回目）にみる日本人の価値観・消費行動の変化
　　ーコロナ禍で、日本の生活者はどう変化したかー」（2020.1）
　　https://www.nri.com/jp/journal/2022/0114
注：2021年8月、全国の15歳～79歳の男女1万人を対象とした「生活者1万人アンケート」の結果である。
　　なお、本アンケートは1997年以降3年毎に実施しており、今回が9回目となる。

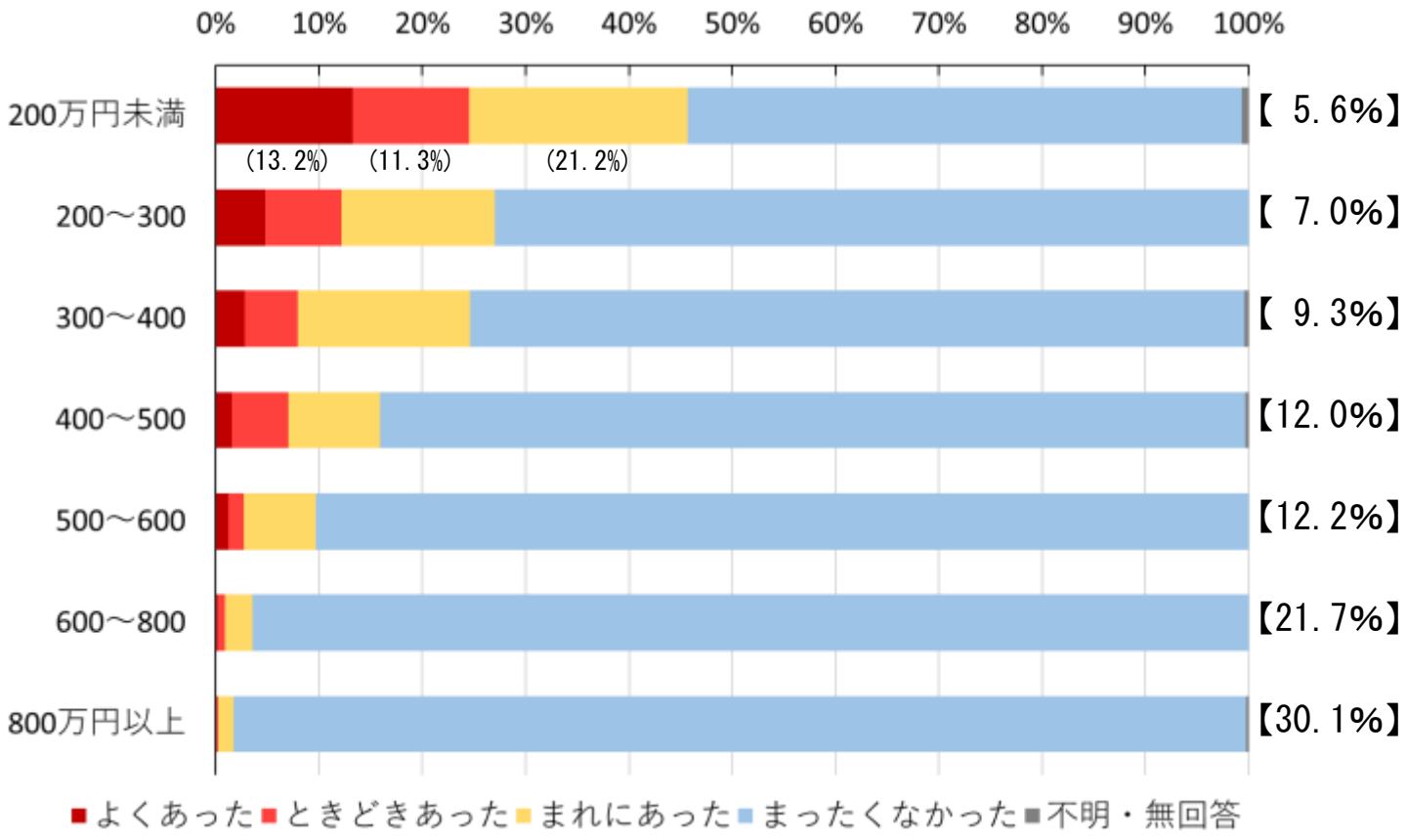
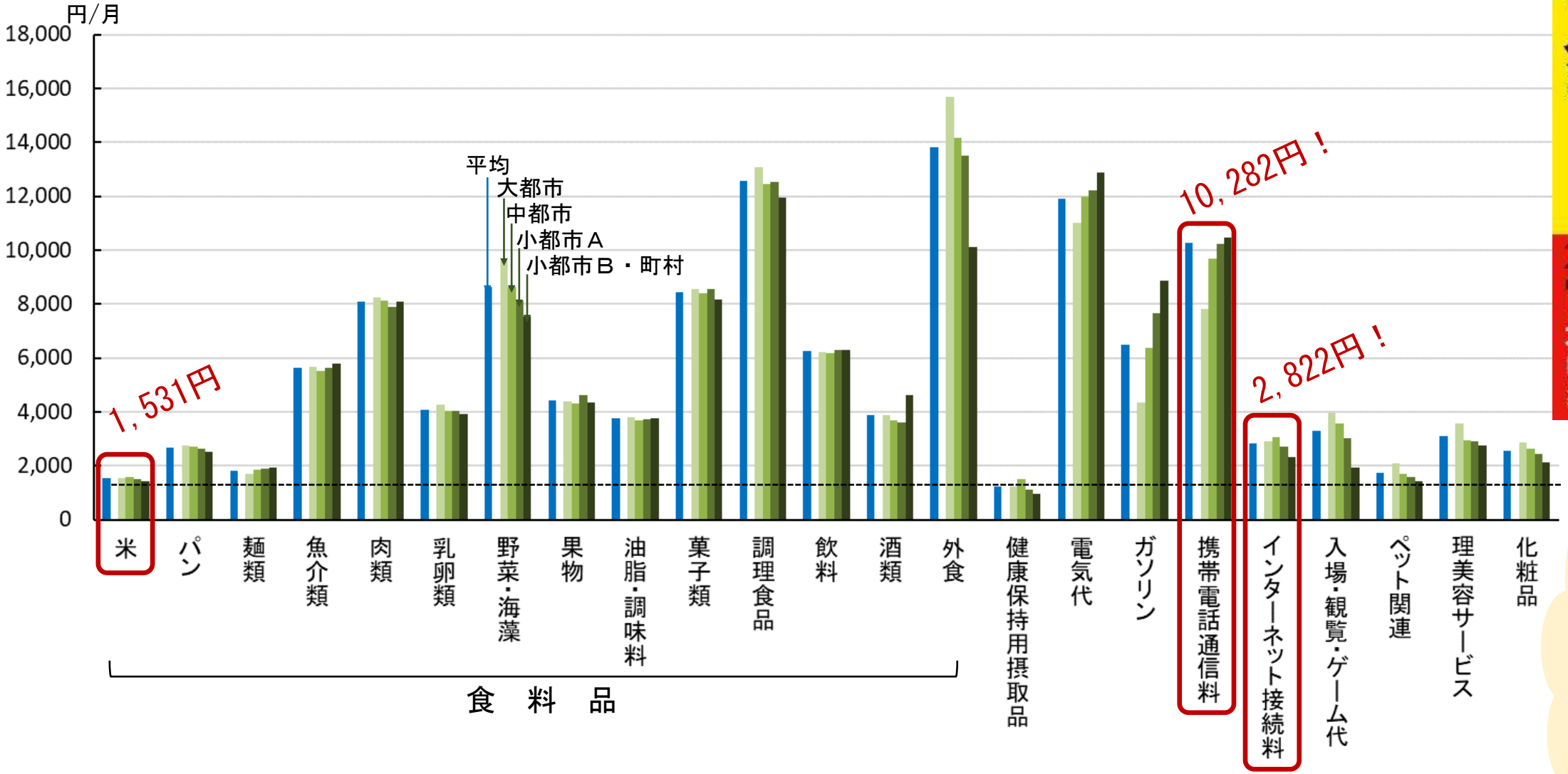


図　過去１年間にお金が足りなくて必要な食料が買えなかった経験（世帯全体のおおむねの収入別）

注：1）全国の子供（中学2年生）及びその保護者を対象とした調査で、有効回収数は2,715件（組）である。
2）「過去1年の間に、お金が足りなくて、家族が必要とする食料が買えなかったことがありましたか。ただし、嗜好品は含みません」との設問に対する回答である。

資料：内閣府「令和3年 子供の生活状況調査の分析 報告書」（2021年12月）から作成。
https://www8.cao.go.jp/kodomonohinkon/chousa/r03/pdf-index.html

出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/



気分が落ち込む。

記憶力や集中力が低下

相手との会話に集中できない。

幼児や子どもの運動能力や脳の働きに悪影響

図253　品目別の家計消費支出額（2022年8月、都市階級別）

注：都市階級の分類基準は次のとおり。大都市　：政令指定都市及び東京都区部、中都市　：大都市を除く人口15万以上の市、
小都市Ａ：人口5万以上15万未満の市、　小都市Ｂ・農村：人口5万未満の市及び町村

資料：総務省「家計調査」（二人以上の世帯、2022年8月）を基に筆者作成。
https://www.stat.go.jp/data/kakei/2.html

出典：フード・マイレージ資料室　https://food-mileage.jp/

フード・マイレージから見えてくるもの

実は、食と農が抱える深刻な課題は、他にもいろいろある。
食料供給基盤のぜい弱化、栄養バランスの崩れ、食への不安、食品ロスの増加等

共通する背景：食（食卓、消費者）と農（産地、生産者）の間の距離の拡大
フード・マイレージは、この距離感を仮想的に測る指標

距離の拡大⇒消費者にとって、食べものは単なる「商品」に。
食べものを大切にし、生産者を敬い、自然や環境を畏敬する気持ちを喪失。

食と農の間の距離を再び縮める⇒「顔の見える関係づくり」（信頼関係の醸成）が必要。
（生産の現場を訪ねる、生産者と交流する、取り寄せてみる、自分で野菜を育ててみる等）

フード・マイレージを意識すること

○　その食べものが、どこで、誰によって、どのように作られたかを想像するよすがに。

○　食べものをめぐる伝統、歴史、文化、風土への気づき。