

(27)食生活と地球温暖化

地球温暖化問題が、われわれの食生活のあり方に課題を投げかけている。たとえば、すし 1 人前のフード・マイレージは、地球 2.7 周分に当たると聞けば、多くの人々が驚くだろう。しかし、いわし、真鯛、ホタテなどの国内産を除くと、さばはノルウェー、数の子はカナダ、タコはモーリタニアなどから輸入されており、全体の距離数は 106,600km にも及んでいる。当然、エネルギー消費量と二酸化炭素の排出量が高いということの意味する。食生活と地球温暖化については、近年、フード・マイレージやフード・マイルという名前で計算させ、注目を浴びるようになった。

フード・マイレージは食料の自給率にポイントを置いたもので、今日、農水産物はグローバル化しているが、このグローバル化に合わせて農水産物輸送のエネルギー消費量を計算するものである。実際、わが国の食料自給率はカロリーベースで約 40%に過ぎず、輸送距離に食料輸送量を掛け合わせたフード・マイレージ(トン・キロメートル)は、2001 年度で 9002 億トン・キロとなっている。これは韓国やアメリカ合衆国の 3 倍、ドイツやイギリスの 4~5 倍に当たり、食料の海外依存度の高さにほぼ比例している。わが国のフード・マイレージが高いのは、特に、輸入農産物の中で小麦などの穀物や大豆などの油糧種子のウェイトが高い(全体の 72%)こと、食糧輸入相手国がアメリカ合衆国、カナダ、オーストラリアに集中している(3 カ国で全体の 76%)ことが要因になっている。フード・マイレージを減らすには、食料輸入量を減らさなくてはならない。

フード・マイレージは、国内輸送については計算していない。一方、国内外の輸送距離と輸入手段別の外部費用を計測しているのがフード・マイルの特徴である。近年、農水産物の年間を通じた常時消費を可能にし、さらに、ハウス栽培によって季節はずれの消費を可能にしている。東京圏では、かぼちゃは、春先は沖縄、夏は近郊地、秋は高原、そして冬はニュージーランド等から購入するといった具合である。旬の、それも近郊地で生産された農産物を消費すればフード・マイルを減らすことができるのだ。フード・マイルで大切なことは、国内輸送の場合は輸入の際に利用される外航船舶ではなく貨物自動車を利用するが、自動車交通のエネルギー効率は船舶に比較して低く、さらに、都市部での貨物輸送は大気汚染、騒音・振動、交通事故などの外部費用をもたらしていることである。

フード・マイルやフード・マイレージを減らすためには、自動車交通からのモーダルシフトを進め、外部費用の少ない近郊地で収穫された農産物や近海でとれる水産物の価値を見直し、今一度、米を中心に、水産物等でたんぱく質を摂取してきた、食料自給率が高かった時代の日本の食文化を再確認し、地域ブランドの農水産物で地域活性化を促すことが必要である。

以上