

と き 平成20年9月30日（火）

ところ 農林水産省 第2特別会議室

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
第6回合同会議 議事録

○西郷環境バイオマス政策課長　おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから、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第6回合同会議を開催いたします。

本日は、亀山委員、佐々木農二委員、寺島委員、林陽生委員、椋田委員、金沢委員、櫻井委員、横山委員が所用によりご欠席となっております。

また、栗山委員が所用により少々遅れてみえるところのご連絡がございました。

それでは、開催に当たりまして、井出農林水産事務次官から一言ごあいさつを申し上げます。

○井出農林水産事務次官　第6回の地球環境小委員会合同会議の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、本日はお忙しいところ、また足元の悪いところご出席を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

私は、9月19日付で事務次官を拝命したわけでありますが、直前は林野庁長官として、この森林吸収源対策を直接指揮する立場にございました。

ご承知のように、先般の洞爺湖サミットのG8共同声明では、「2050年までに温室効果ガスの50%削減」という長期目標が示されたところでございますけれども、現実には、京都議定書で目標としている6%の排出削減もままならない状況になってきております。

このような中、議長国である我が国は、より一層の排出削減に向けまして、森林吸収源対策に加えまして、農地土壌吸収などの新しい温暖化防止策を検討いたしておりますけれども、さらに、国全体を低炭素化に動かす切り札として、このCO₂排出削減の「見える化」を検討いただいているところでございます。

現在、政府全体でもさまざまな分野におきまして、この「見える化」について、前向きな検討が行われております。

農林水産省では、農林水産業の現場の最前線でこの排出削減に真剣に取り組んでおられる方々をお迎えいたしまして、この「見える化」についての現在の取り組み、課題などを幅広くご意見を賜りたいと考えております。

本日は、委員の皆様方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りまして、この課題について検討が深まりますようお願い申し上げます。開催に当たってのごあいさつとさせていただきます。

○西郷環境バイオマス政策課長　　ありがとうございました。

それでは、以後の議事進行につきましては、林座長からお願い申し上げます。

○林座長　　はい、承知しました。それでは、早速審議に入りたいと思います。

7月23日の第4回、そして9月17日の第5回会議と、関係者の方々から「見える化」にかかわる考え方につきましてご意見を承っておりますが、これが3回目になります。本日は、全国漁業協同組合連合会の高浜漁政・国際部長代理からお話を伺うことにしております。また、本日、CO₂の「見える化」に、直接的ではありませんが、間接的に関係するフードマイレージについても検討することとしております。

それでは、議事の(1)「『見える化』に係る農林水産業関係者の考え方について」に入りたいと思いますが、進め方といたしましては、続けて議事(2)「フードマイレージについて」も一緒にご説明いただいた後、まとめて質問、ご意見等をいただきたいと思っております。

それでは、初めに、全国漁業協同組合連合会の高浜漁政・国際部長代理から、漁業や養殖業、水産加工業等の水産分野における「見える化」につきましてお話しいただきたいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理　　全漁連漁政・国際部の高浜と申し上げます。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、ご用意いただいた資料に基づきまして話をさせていただきたいと思っております。始まるに当たりまして、事前にペーパーをいただきまして、農林水産分野における「見える化」についてはどのように考えるかということでございますが、漁業は非常に環境に依存している産業でもありますし、そこにおける水温の変化だとか気象の変化によって漁獲なり漁場の形成なりが大きく変わるということで、環境に対しては非常に関心の高いところでございます。

とりわけ温暖化につきましては、最近も、これまでと違って、水温の変化が漁業者の経験則を超えたところで動いているというようなところもございまして、省CO₂についての関心は関係者の間でも一定のものがあると考えておりますが、この「見える化」につきましては、水産物の場合はほとんどが生鮮で消費されるものと加工されるものであるのですけれども、生鮮品の場合は、とられて店頭で並んで、それから消費される間というのは非常に短くて、資料にお示しさせていただいたとおり、電化製品とか耐久消費財といったものにつきましては、それを使うことが省CO₂につながるものが多いのではないかと考

えますが、食品、とりわけ生鮮食品の場合は、そういったものと直結するというのではなくて、食品の一つ一つのパックなりに表示することが消費者の選択を誘うかどうかということについては疑問に感じておるところであります。

それと、普通の商品、メーカーさんなりがつくられている商品は、それぞれ企業のイメージをアップさせるという効果をねらっているところが非常に大きいのかとは思いますが、一次産品、生鮮食品などではそのところの効果というのはなかなかみえづらくて、消費者、生産者にとってはそのメリットになる部分がなかなかみえづらいのかなと思っております。

それと、CO₂の排出量については、漁具や漁法とか魚種によって随分変わってくると思います。例えばサンマなんかだと、これからシーズンですけれども、灯りをたいて、比較的油をたくさん使う漁業とされているわけです。その中でもいろいろ工夫しながら、少しでも燃油をたかないような漁業に転換していこうという努力を今しているところではありますけれども、そういった魚なわけですね。一方で、例えば定置網でとられているサケなんかは、そういった意味では燃油の消費というのはかなり少ないわけです。

昨今の燃油高でいろいろ我々も運動しておりますけれども、その中で各漁業によってどう違うのかというのを調べてみたのですが、かなりそこで違うわけですね。そうすると、サンマはCO₂をたくさん排出している魚で、サケは非常にそれが少ないというような比較で魚や食品を語っていいのかという疑問が1つございます。同じ魚種でも場所や漁法によってもその辺大きく異なってくるということは、かえって消費者の方々を混乱させることになりはしないかということで考えます。

それと、店頭に並んでから消費されるまでが、生鮮食品の場合、非常に短いわけですが、そのコストや労力というのがその効果に見合うものなのかどうかということ。それとコスト負担のあり方ということについて、もっと明確になってこないと、こういった生鮮品を中心とするような商品の場合にはなかなか難しい面が多いのではないかと思っております。

そのような中にはありますけれども、先ほども述べましたけれども、燃油の高騰によりまして、それまでも省エネには取り組んでいたわけですが、それにさらに拍車をかけて、今懸命に燃油削減については努力している。漁業の場合は、大半が漁船用の燃料油によってCO₂が排出されている。それを抑制することがCO₂の排出そのものに寄与するということもございます。現在、国の力もいただきながら、全国的に燃油を昨年より10%以上下げるといふような取り組みをしきりにやっているところがございます。PRの方法、表示の内容ということがございますけれども、そういったことを一括して、全体的

な取り組みとして国民の皆さんにPRするというような方法が適当ではないかと考えます。

それと、国内の農林水産物を利用するというのが、これはイコール省CO₂に貢献するというふうな観点から国産品のPRを行ってはどうか。後でフードマイレージのお話もあるようですが、国産品のものをできるだけ利用していただくことが全体的にCO₂の排出を抑制することにつながるのではないかとこの観点でございます。

そういったものを、先ほどいいました全体の取り組みを表現したらどうかという中で、小売店の店頭でポスターとして表示するとか、あるいはホームページでアピールするというような方法を、個別に表示するのではなく、そういう手法をとるほうが適当ではないかと考えます。

それから表示を行う場合に考える課題ということですが、こちらは特にコストをだれがどのような形で負担するのかということが重要ではないかと考えております。

それから次のページですけれども、最初に申し上げたとおり、食品個別に表示することは、店頭で並んでから消費するまでの間が非常に短かったりとか、魚の場合だと、どの魚がどの程度のCO₂の排出をしているかということ特定するのが非常に技術的にも難しいという観点から、それともう一つは、いろいろ食の問題が取りざたされる中で、最終的に末端の商品に表示することは、ちゃんとそれまでの履歴管理がはっきりしてないといけないこととなります。そういう意味では、よくいわれるトレーサビリティというものを一定程度確立してないと、その表示の信頼性という部分においても揺らぐところになるかと思っておりますので、全体にそういったトレーサビリティが確立しているかという点、残念ながらまだそこまでの状態ではない。よって、個別の食品、特に生鮮品あたりに表示することは技術的にも難しい。そういったトレーサビリティなりの下地が必要ではなかろうかと考えます。

それから信頼性の確保という部分については、いろんな分野で第三者認証というのが行われておいて、例えばエコラベルというのがいろいろMSCのほうでつくられて、日本でも大日本水産会が中心になって、今、マリンエコラベルというのを立ち上げてやっておりますが、それもやはり第三者認証という制度を、民間の中ではありますが、置いている。トレーサビリティというか、生産履歴、個票、JASなんかでもそれぞれ第三者の認証を必要としているということ。それと消費者との関係からみても、信頼性を確保するという観点に立つと、これは第三者認証というのがどうしても必要になってくるのかなと思っております。

行政への要望ということですが、先ほど申しましたとおり、水産の立場に限って申し上げますと、いろんな省エネルギーの取り組みなりに、業者、現在、取り組んでおります。そのことがCO₂排出抑制につながっているということ。個別の業界とかそういったところでは難しい面もありますし、どの程度CO₂が排出されているのかということについても、聞くところによると、データの収集なんかもこれからやられるようなこともちらっと伺ってはいるのですが、そういったことについて行政主導で行っていただくようお願いしたいところでもあります。生産者にとっても、「見える化」そのものがなかなか水産の中でイメージできないということもあるのですが、同時にそのメリットなりがなかなかみえてこない中で、行政のほうで指導的に行っていただければと思います。

最後に「その他」のところではありますが、先ほどもちょっと申し上げたとおり、魚によってどの程度のCO₂排出しているのか特定するのは、個別にはやられても、物すごい流動的ですし、どの魚種、魚をとって店頭に並べることでどの程度のCO₂を排出しているか、非常に個別に特定することは極めて困難というか、非常にざっくりした数字しか恐らく出せないのではないかと考えますので、その辺個別に表示していくということについては、みせる数字そのものが非常にざっくりしたものにもなるでしょうし、そのことが消費者にとってどうなのかという意味もございます。

繰り返しになりますけれども、全体的な取り組み、どういうふうなことをやっているのかということについて、それを一般の方々にお知らせしていくということが漁業の場合は最も適当な方法ではないかと考えます。

以上です。ありがとうございました。

○林座長　　ありがとうございました。

それでは、続きまして、フードマイレージについての説明をお願いいたしますが、説明は北陸農政局企画調査室の中田室長からお願いいたします。中田室長は、2001年から2003年まで農林水産政策研究所に在籍しておられまして、その間、フードマイレージの研究に携わってこられました。その後の関東農政局、それから九州農政局の消費政策を担当する中で、実際にフードマイレージを通じた食と環境問題についても取り組んできておられます。その経験も含めてご説明いただきたいと思います。お願いします。

○中田北陸農政局企画調整室長　　北陸農政局企画調整室長の中田と申します。どうぞよろしく申し上げます。過分のご紹介をいただきまして、ありがとうございました。北陸農政局の職員でありまして、一般の農林水産省の一職員であります。行政官でございまして、

こういう場に呼んでいただいて、非常に場違いな感じを私自身も感じております。

今おっしゃっていただいたように、かつて農林水産省の研究所に在籍しております、そのときに携わったフードマイレージについてご説明させていただきます。実は場違いだと感じている理由はもう一つございまして、フードマイレージというのは、これからご説明しますが、非常に、ある意味雑な、乱暴な議論でございます。わかりやすいのはわかりやすいのですが、非常に限界といえますか、問題点もありますし、逆に誤解されるおそれもある。そういう意味からすると、このCO₂のカーボン・フットプリントの「見える化」の非常に精緻な議論をされている中でどれほどお役に立てるか、やや心もとない面もございませけれども、ご審議の参考になればということでご説明させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

お手元の資料でございます。これはパワーポイントのファイルをそのままコピーさせていただきました。若干みえにくいところ等もございます。申しわけございませんが、これに基づいて説明させていただきます。

農林水産政策研究所におきましてフードマイレージの研究をやろうといったときに参考といたしましたのが、最初の2ページ目でございます、イギリスの民間団体でやっておりますフード・マイルズ運動というものでございました。SustainというNGOが中心になってやっておられると聞いております。フード・マイルズ、食料の量、それに輸送距離を掛け合わせた指標です。計算方法は、後で出てきますフードマイレージと全く同じなのですけれども、それを意識することによって、なるべく地域内で生産された食料を消費することにより、輸送に伴う環境負荷を低減させていこうという市民運動がイギリス発祥で今かなり広がっていると聞いております。今幾つかの民間団体でも、カーボン・フットプリントでありますとか、こういったフードマイレージの表示なんかも始まっていると聞いております。

それを参考といたしまして、農林水産政策研究所におきまして、フードマイレージというものをまず輸入食料について計算してみました。幾つかの前提・仮定、かなり乱暴な前提を設けまして、そのかわり各国の客観的な統計を用いて、各国間の比較を可能にするということでやったものでございます。当時の篠原所長の指導のもとにこの作業はさせていただいたということでございます。

次のページでございます。フードマイレージ、カタカナはよくないので、日本語にしろというご意見もいただくのですが、食料の総輸送量・距離というふうな、かえってわかり

にくくなりますので、フードマイレージというカタカナで説明させていただいております。

考え方は非常に単純なものでございます。食料の輸送量に輸送距離を掛け合わせた指標。例えば10トンの食料を50キロメートル運んできた場合、 10×50 で 500トン・キロメートル。単位はトン・キロメートルというふうになります。ここはちょっとわかりにくいところでございますけれども、幾つかの特色がございます。

食料の安定供給、あるいは安全性の問題、そういったものを考えたときに、その距離、あるいは、距離だけではなくて、実はその経路のほうがより問題でございますけれども、そういったものとも関連した指標にもなるということ。

それから食に対するいろんな不安、国民の間に広がっておりますその一つの要因が、食と農の間の距離が広がっているということを抽象的によく申し上げるわけでございますけれども、その距離を仮想的に計測する一つの指標にもなるのではないかと。

最後のところでございますけれども、このフードマイレージという数字に CO_2 の排出係数を掛け合わせることにしまして、 CO_2 の排出量、地球環境に対する負荷を計測することができるということでございます。

食料自給率に比べますと、このフードマイレージの特徴というのはややわかりやすく感じていただけるかもしれませんが。例えばドイツが陸続きのフランスから輸入する場合であっても、日本がアメリカから太平洋を越えて輸入する場合でも、食料自給率の計算上は全く同じなのですけれども、当然、大分その事情は異なるわけございまして、その事情の異なる部分をこのフードマイレージという指標を用いることによってあらわすことができると考えてもございます。

次のページが実際に輸入食料のフードマイレージを計算したときの、これはやや技術的な話になります。食料の範囲、量に距離を掛け合わせるわけですので、まず量を確定しなければなりません。貿易統計を用いました。赤丸で囲っております穀類から採油用の種とか果物、こういったものが後で出てまいります、非常に大きくなります。穀類の中には、当然ながら、人間が直接食べる小麦などの食料もありますけれども、それよりもむしろ家畜のえさとなる飼料穀物、トウモロコシといったもののほうが量としては多い。また採油用の種。大豆を輸入して、それを国内で搾油して、油に搾って食用油として消費する。人間の口に直接入らないものも、このフードマイレージの食料の範囲には含めてございます。

次のページが距離でございます。当然ながら、輸入食料の輸送の経路または輸送の距離、品目によって非常に多様でございます。すべての品物の輸送経路と距離を確定するのは物

理的に不可能でございます。ここで非常に大きな前提といたしますか、乱暴な前提を置いて計算してございます。

例えば、これは日本がアメリカから輸入する食料の経路でございますけれども、すべて船で運ばれる。すべて東京港のほうに運ばれる。輸出する港は、これもアメリカで1カ所、ニューオーリンズ港と決めてあります。これはもう乱暴です。根拠とか、特にありません。もともとトウモロコシなんかの穀物の主要輸出国でありますので、各国で輸出港も、それから輸入港も1つ代表港を決めてあります。

アメリカ国内の輸送に関しましては、当然、産地がいろんなところにあるわけでございますけれども、これも仮定として、その国の首都からの直線距離が産地からの距離だと置いてあります。非常に乱暴です。そういった計算でやってございます。すべて船舶で運ばれてくるということで、後のCO₂の排出量もそういった計算にしておるのでございますけれども、当然ながら、すべての食料が船で運ばれてきているわけではございませんで、航空輸送なんかもございます。これが実は後に述べますCO₂の排出量とは大きな影響が出てくる面であろうかと思っておりますが、すべて船で運ばれてくるという仮定としてございます。

計算した結果が6ページでございます。各国の輸入食料に係るフードマイレージを品目別に比較したものでございます。日本、食料自給率も非常に低いということで、日本のフードマイレージは諸外国に比べて大きいのではないかと、ひょっとしたら日本一大きいのかかもしれないと思いながら計算を行ったわけですが、正直申し上げまして、ここまで突出しているとは想像しておりませんでした。約9,000億トン・キロメートル。9,000億トン・キロメートルという数字自体は、今まで申し上げたような意味乱暴な仮定、前提の上での数字ですので、それほど意味がないと思っておるのですけれども、同じやり方で計算した場合、韓国、アメリカなんかに比べても約3倍という格差があるということは多分間違いないのだろうと感じております。日本はほかの国に比べて非常に大量の食料を、かつ、長距離輸送してきているということがこれによって明らかになったのではないかと考えております。

さらに品目別にみていただきますと、先ほどちょっと紹介いたしました穀物、オレンジ色の斜線の部分、これが一番大きくなってます。次に大きいのが油糧種子、大豆とかナタネの部分でございまして、実はこれは、先ほど申し上げました家畜の飼料でありますとか、搾油用の大豆、ナタネが入っておるわけでございます。私たち日本人の食生活が非常に急

速に欧米化した、そのことによって米の消費が減って、かわりに畜産物や油の消費がふえた。そういったことが実は食料自給率の低下にもつながっているし、こういったフードマイレージを非常に大きくすることによって、地球環境にも負荷を与えているのだと。自分たちの食生活と地球環境はつながっているということの説明にそういう言い方をして説明させていただいているところでもあります。

7 ページが、これは一人当たりにしたものでございます。当然ながら、例えば韓国は日本の人口の4割ぐらいでございますので、日本に相当近くなりますけれども、それでも日本のほうが大きい。また国別にみておりますけれども、日本なんかは、韓国も似ておりますけれども、アメリカといった一国に集中しているという特色もございます。

次の8 ページが、それでは日本のフードマイレージ、どうしてこんなに突出しているのかということをしらみようと思ひまして、横軸が食料の輸入量でございます。縦軸がフードマイレージを輸入量で割り戻した平均の輸送距離ということであらわしてみたものでございます。この四角の大きさがフードマイレージの大きさでございますので、日本、非常に突出していることがわかるわけでございますけれども、横軸の食料消費量のところをみていただきますと、アメリカ、イギリス、ドイツといった国と比べてそれほど日本は輸入量そのものが多いというわけでは必ずしもありません。むしろ平均輸送距離が非常に長いということが日本の食料輸入の特色ではないかと感じておるわけでございます。

ちなみに、この日本の平均輸送距離、直線距離に直しますと、東京から南アフリカのケープタウンまでの直線距離に相当することになります。

そういったことで、この大きなフードマイレージが環境に対する負荷を与えているということでございます。食料だけではございませんけれども、輸送に伴いまして、当然ながら、CO₂が排出されております。輸入食料の輸送に伴ってどれぐらいCO₂が出ているのかということをはっきりさせるために、このときは、まず日本国内において食料の輸送に伴ってCO₂がどれぐらい出ているかというのを計算してみました。これも非常に意味乱暴な計算でございます。輸送量でありますとか、貨物の総輸送量の中の食料品の占めるシェアでありますとか、それをエネルギー消費量を案分して計算するというやり方でございます。2000年度の数字でございますが、日本の国内で食料を輸送することに伴って排出されているCO₂の量が約900万トン。それに対しまして輸入食料。我が国の、さっきの仮定でいえば、東京港まで、輸入港までの間に、いわば公海の上で、あるいは輸出国の国内で排出されているCO₂の量が、これはフードマイレージにCO₂の排出係数を乗じ

たものでございますけれども、約 1,700万トンということございまして、日本の港に着くまでの間に日本国内で、日本国内の食料というのはもちろん輸入品も国産品も含むわけでございますが、その約倍近い CO₂を排出しているという計算になってございます。非常に乱暴な計算結果ではございます。

ちなみに、次のページでございますが、約 1,700万トンの CO₂、これは一人当たり約 130キログラムという計算になります。例えば夏の間の冷房温度を1度上げることによってこれを相殺しようとすれば約12年かかる。冷房時間を1時間短縮すれば19年かかるというふうな計算結果にもなる。相当の量の CO₂を輸入食料の輸送に伴って排出しているということを少し実感していただくためにこういった計算も行っております。

それではどうすればいいのかというのが次のページでございます。端的に言えば地産地消。フードマイレージというのは非常にわかりやすい、計算がしやすいということもあります。これは、九州農政局にいたときにちょっとおつき合いがありました生協さんが食育のセミナーでやりました地産地消のお弁当です。熊本県産の食材だけでつくったお弁当をみんなで食べながら話し合いをしたということなのですが、これをもとにしましてフードマイレージというものを計算してみました。

3つのケースに分けて計算してあります。ケース3というのが実はこの地産地消弁当、すべて熊本県内の食材を使用した場合。同じ食材を使っているのですけれども、市場で、マーケットで流通しているシェアに従って調達した場合、それでもケース2は国産だけを選んだ場合、ケース1は輸入品、国産品を問わずに市場で流通している割合に従って食材を調達してきて同じお弁当をつくった場合、それぞれでフードマイレージがどれくらい違うかというのを計算してみました。

その結果が次のページでございます。当然でございますけれども、地産地消、県産の食材だけでつくったお弁当、全く同じお弁当ですけれども、国産の食材を選んだ場合、あるいは市場流通、全く輸入品も構わずに選んだ場合と比べまして、相当程度フードマイレージは縮減してきているということが明らかであります。同じお弁当です。同じ食材です。だから、栄養面ですとかそういったものは余り変わらないかもしれません。値段は逆に輸入品を使った場合のほうが安くなるわけでございますけれども、地産地消というのは実はこういったフードマイレージの縮減を通じて、地球環境に対する負荷、輸送に伴う環境負荷を小さくする効果もあるのだということを説明しておるわけでございます。

ただし、このフードマイレージの縮減の程度がすなわち CO₂の排出量の縮減の度合い

と同じというわけでは全然ないということも後ほど説明させていただきたいと思います。

同じように、これは埼玉県の小川町で地元の大豆を使って豆腐をつくっておられる方々がいらっしゃいます。小川町は有機農業でも大変有名な地域でございます、ご案内のとおりでありますけれども、その小川町での地場産の大豆を使ってつくったお豆腐のフードマイレージと、その原料大豆のフードマイレージということです。アメリカの、これはアイオワ州と仮定してありますが、アメリカから輸入された大豆で同じお豆腐をつくった場合のその原料大豆のフードマイレージを計算してみますと、フードマイレージは約 6,000分の1にまで縮減される、CO₂の排出量は約 400分の1にまで縮減されるという計算にもなります。これはいろんな仮定を置いた上での計算でございますけれども、こういった仮定を置けばわりと簡単にだれでも計算できるということにもなります。

ちなみに、縮減されたCO₂の量が次のページでございますが、1丁当たり50グラム。国産の大豆を使ったお豆腐を選ぶことだけで、1丁当たり50グラムのCO₂の削減につながるということもいえるわけでありまして。

これは実はほかの、例えば夏の間は冷房温度を1度上げるとか、冷房時間を短縮するとか、そういったものと比べてもそれなりの大きさのCO₂の削減効果につながっているということを下のグラフで示しておるところでございます。

このフードマイレージ、だれでも計算が簡単にできます。15ページは、パワーポイント、アニメーションなんか入っていたのでみえにくくなっておりますけれども、先日、京都府の地球温暖化防止研修センターの研修員の方の研修会というのがございまして、そこでちょっとワークショップ、お手伝いさせていただきました。主食、副菜、主菜、牛乳、乳製品、果物と上に並んでます。これは左下の食事バランスガイドの区分でございますけれども、例えば主食でパンを選ぶかごはんを選ぶか、主菜のところではハンバーグを選ぶかサバのみそ煮を選ぶかということで、それぞれグループごとに選んでいただきまして、その重量、産地、これは食材のカードに書いてございます。輸送距離も書いてあります。そういったものをもとにしましてフードマイレージを実際に計算して、二酸化炭素がどれくらい出るか、さらには自給率でありますとか、バランスガイドのつ(SV数)なんかを比較していただいて、なるべくそういったごはん中心の食生活を送ることが食料自給率の向上にもつながるし、栄養バランスもよくなるし、さらには輸送に伴うCO₂も低くなるのだということを少し実感していただけるような、こういったワークショップの取り組みなんかでも少し行っております。

次のページでございます。これはアンケート結果。このフードマイレージという指標の有効性を少しみようと思ひまして、これも熊本県の事例で恐縮ですが、食育推進ボランティアという民間の方々、食育に取り組んでおられる方々の研修会がございました。そこで皆さん食育やっていますけれども、食育というのはその左側の項目とどれぐらい関係がありますか、あるいはこういったことを実現していく上で食育はどれぐらい重要でしょうかということで、1から5のポイントづけをしていただいた結果でございます。水色のほうが研修会の冒頭に点をつけていただいた。その後、私のほうから、この研修会の講師ということで、食料自給率の話、食事バランスガイドの話、最後にフードマイレージの話も、それは少しだけだったのですけれどもさせていただきまして、その後で改めて、全く同じ項目についてポイントづけ、アンケートをとらせていただいた。

例えば一番上の栄養バランスというのは食育と非常に関係あるというのは最初も後もほとんど変わらなかったわけでございますけれども、例えば下のほうの食料自給率の向上でありますとか地球環境問題への対応、こういったものも実は食育というのは関係するのだと。自分がどういうふうな食生活を送るかということが実は自給率の向上とか地球環境問題ともかかわっているのだということについて気づいていただくための一つのツールとしては有効性があるのではないかと考えておるわけでございます。

そういったいろいろわかりやすい面はあるのですが、当然ながら幾つか大きな限界がございます。次のページ以降でございます。そもそも輸送に伴う環境負荷を小さくするといっても、それは食料だけではないではないかと。日本は石油、鉄鉱石、たくさん輸入に依存しています。そういったトータルの輸入量の中でみると、食料はわずか、この時点では7%程度、非常に少ない、むしろ少ないわけでありまして、日本として対応していくためには、食料だけではない、全体の輸入を考えなければいけないのではないかとという反論もございます。

それに対しまして下のグラフは、「風土資源」なんて勝手に私書いてますけれども、横軸、左側の青い部分が年間の降水量です。これはそれぞれの国の首都です。右側が年の平均気温です。縦の長さが、離島なんかは含んでおりませんが、国土の南北の緯度差。こういったもので仮に絵を書いてみますと、日本というのはそれなりに農業生産に当たって有利な資源もたくさんもっている。一般的には土地も非常に狭いですし、日本は農業生産に不利な条件ばかり、ともすれば強調される、現実にもそういう面もあるわけでございますけれども、見方を変えれば、こういった有利な面もある。原油や鉄鉱石は幾ら国内で自給し

ように思っても物理的に不可能です。それに対して食料に関しては、消費者の皆さんが国産をもし選んでいただけるのであればまだまだ増産の余地はあるということをごいってグラフを使って説明しておるものでございます。これも非常に乱暴なグラフでございます。

18ページ、この辺からカーボン・フットプリントの議論ともかかわってくるわけでございます。まず、なるべく近くでとれたものを食べるのが、地産地消が地球環境にもいいということもございませけれども、輸送機関によって実は環境負荷は全然違うということとは皆さんご存じのとおりかと思ひます。二酸化炭素の排出係数、1トンの荷物を1キログラム運んだときにCO₂が何グラム出るかというものでございませが、トラック180グラム、飛行機は別ですけれども、非常に大きいです。日本の国内の食料の輸送、今ほとんどトラックに依存していると承知しております。

こういってものを例へば鉄道とか船舶、より環境の負荷の小さな輸送手段にシフトしていくこと、これはモーダルシフトと申しますけれども、なるべく近くでとれたものより、こういって輸送機関にシフトしていくことのほうが、輸送に伴うCO₂削減のためにはより大きな直接的な効果があるということがいえるのだらうと思ひます。

直売所のパラドックスと書いてあるのは、地産地消で、直売所で新鮮で安くて、野菜がたくさん買える。だから直売所に、例へば自家用車で道の駅なんかに行くと、実はその場合のCO₂排出量はすごく大きくなるんですよみたいなことをちょっと紹介したりしまして、こういってことをいうとJAの関係者の方に嫌な顔されるのですけれども、こんな話もさせてもらってます。

それからもう一つ、次のページでございます。フードマイレージは、申し上げてきましたとおり、輸送の部分に限定した指標であります。当然ながら、カーボン・フットプリント、生産面、消費、廃棄面、すべての段階で環境負荷が発生しております。だから、例へばニュージーランドなんかで粗放的に放牧の形で生産された食品を環境負荷の小さな船で輸入すれば、それが国内、幾ら近いところでとれたものであっても、例へば化学合成農薬をたくさん使ったり、あるいはハウスで加温したり、そういってことによつて生産した場合に比べて、トータルでの環境負荷、カーボン・フットプリントというものは小さくなる可能性があるということも留意する必要があるだらうと思ひます。

ですから、ともすれば地産地消さえすれば、環境にもやさしい、すべて解決になるというふうな、そこまで極端な議論は余りないですけれども、そういってことではなくて、フードマイレージというのはあくまで気づきのきっかけなのであつて、実はそれだけではな

くて、例えば下に書いております、なるべく旬のものを旬にいただく旬産旬消でありますとか、なるべく食べ残しはしない、そういった取り組みも、この食と環境を考える場合は重要なのですよということを訴えていっておるところでございます。

最後でございます。そういった限界はありながら、やはりメリットというのものもあるのだろうと。これはCO₂「見える化」の議論とはちょっとレベルの違う議論かもしれません。カーボン・フットプリントは概念や計測方法が非常に複雑であります。一般の消費者の方には直ちに理解しがたい面もあるのだろうと。ビール1缶 161グラムという表示が仮にあったとしても、それだけではなかなか消費者の方々、選択するのも難しいのではないかと。

それに対しましてフードマイレージというのは非常に、まずわかりやすい指標である。なるべく身近なもので、身近なところでとれたものを食べるといった具体的な実践にもすぐに結びつきやすい、結びつけやすいというメリットがあるのだろう。さらにいえば、フードマイレージ、自分で計算することも簡単にできます。

そういったことから、例えば大地を守る会では、ホームページなんかを活用しましてフードマイレージキャンペーンというものも積極的に展開されておりますし、また、実はこれからフードマイレージの実践講座——消費者のお立場で、下に書いてあります熊本の北さんというのは、実は私、九州農政局で食育担当していたときに非常にいろいろイベントなんかでお手伝いをしていただいた、野菜ソムリエの資格をおもちの熊本の野菜ソムリエの会の会長さんですけれども、このフードマイレージ、消費者、自分たちも計算できるようなスキル、考え方なり、実際に計算して、どういうふうな食材を選べばいいのかということ勉強したいという自主的な講座を、実は10月から熊本と東京——東京の山内さんというのは北さんのお知り合いの方で、やはり野菜ソムリエの資格をおもちの方ですけれども、そういったことも始めることになってございます。金沢から、恐縮ですが、旅費だけ出していただくようなお話になっておりまして、そういうことも進めていくことになってございます。

ということで、カーボン・フットプリントという議論に対しましては、それほど直接お役に立つといえますか、貢献するところはないのかもしれませんが、非常にわかりやすい指標ということでもございます。あわせて事業者のほうにも、こういうのをやったら消費者の選択にも資するのだということも訴えていければと私としては考えておりまして、活動も進めていきたいと考えているところでございます。

雑駁ではございますが、以上で説明を終わります。どうも大変ありがとうございました。

○林座長　　どうもありがとうございました。

それでは、これから12時近くまで、ただいまお話しいただきました高浜部長代理と、それから中田室長さんのお話について、ご質問、ご意見でも結構ですので、どうぞ忌憚のないご意見をいただきたいと思います。いかがでしょう。

渡邊委員、そして櫻本委員。

○渡邊委員　　今日もいろいろなことを教えていただいて、非常に勉強になりました。

たくさん伺いたいことあるのですが、時間も限られているので絞って伺いたいと思います。まず初めに高浜部長代理さんに伺いたいのですけれども、率直なご意見を、また状況をご説明いただいて非常にわかりやすかったのですが、1つ伺いたいのは、いろいろな分野で、いろいろな形で、簡単にいったら「どれだけエコか」といった姿をアピールしないといけないような、社会的な状況になっている中で、漁業でも、漁法だとか、それから漁場へのインパクト、生態系へのインパクトみたいなところにどれだけケアしているかといったことをアピールするような取り組みを多分なさっていると思うのです。今日はそういう話はされませんでしたけれども、そういう必要性だとか、それをどういう形でアピールされていくかというところの状況を合わせてご説明いただけたらと思います。

最後のほうで、マリンエコラベルという話も出ましたし、それからいろいろなものを一括してアピールしていくのだという方向もあったので、そういうところの一環かと思うのですけれども、まず伺いたいと思います。

それから中田さんにも質問があるのですが、フードマイレージもいろいろな側面があって、たくさん伺いたいんですが、確認するために2つだけ質問したいと思います。私は水に関する研究をやっていて、この食料の移動では、最近、ウォーター・フットプリントということで話題となることも多いのですけれども、その議論とも少し関わりがありますけれども、フードマイレージを計算するとき、例えば牛肉なんか、国産の牛肉と、それから牛肉そのものを輸入する場合で、カウントの仕方、例えば飼料分のカウントなんかはどうするのでしょうか。ウェイトで考えたら、フードマイレージとしては、肉そのものを輸入したほうが小さくなるみたいになっているのですが、そこら辺がどういうふうになっているのかというのをちょっと確認したいのが1つです。

それから2つ目は、基本的なところなのではございますけれども、ご説明だと、そもそもフードマイレージは、イギリスで比較的ローカルなスケールでの概念だったと思うのですが、日本の状況を考えると、やはり大きく食料が動いているので、計算手法や考え方は国レベルや、

あるいは大陸のレベルで計算技術が進展したところがあると理解しました。だけど、実際には地産地消のレベルのところでも有効になるという理解でいいのでしょうか。地産地消の評価に使うにはまだ細かいところを幾つか詰めていかないといけないと思うのです。

例えば、今朝新幹線の駅に置いてあった今月号の『Cabi ネット』に、「地元の食べ物がおいしい」とかいう記事があって、そこで紹介されているのに、「世田谷育ち」とかいう野菜があるのですが、世田谷の生産物を世田谷で食べようみたいな話ですけど、1回マーケット通るのであれば、世田谷で食べるものが、世田谷育ちも埼玉育ちもフードマイレージは同じかもしれないということになりますよね。地産地消をどのぐらいの空間スケールで考えて、それにこのフードマイレージの概念がどうつながっていくのかが伺いたいところです。

長くなりましたけれども、全体としては、おっしゃるように、様々な側面のいろいろなことを評価しないといけないので、1つに集中しないで、いくつかのインデックスがあってもいいのだらうというのが基本的な私の考えです。

長くなりましたが、以上です。

○林座長　それでは、高浜さんから。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理　いわずもがなではありますけれども、漁業をずっと続けていくということは資源を持続的に利用するというふうな、それが前提として今いろいろ資源の回復なり管理には取り組んでいるところなんです、それを表現する一つの方法として、業界の中でマリンエコラベルというのを設定しまして、これをより広く普及していくということを今努力しているというところですね。

それともう一つは、漁業にも非常に多面的な機能があって、漁業をやっていることによって、例えば貝を干潟から取り上げることによって、それで環境循環しているとか、あるいは貝類の養殖なんかでも同様のことがいえるのですが、そういうふうな活動が環境の維持につながっているという内容につきましては、今各地でシンポジウムなんかを開きながらいろんな方々にアピールさせていただいているというところがございます。

○中田北陸農政局企画調整室長　ご質問ありがとうございました。まず、牛肉、畜産物の関係でございます。6ページのグラフでもありますけれども、申しあげましたとおり、飼料穀物なんかの部分が非常に大きいというのは事実でございます。フードマイレージの計算は、一義的には、その製品、肉なら肉のフードマイレージということ計算しておりますので、例えば、ご指摘ありましたように、このフードマイレージそのものを縮減する

には非常に簡単な処方せんがありまして、飼料穀物の輸入をやめて、かわりに畜産物で輸入すれば、例えば牛肉1キログラムを生産するには11キログラムのトウモロコシが要るといわれていますので、非常に大きな縮減になります。

しかし、そうなってくると、これは輸送に伴う環境負荷は小さくなるかもしれませんが、逆に、例えば安全性の面でありますとかそういったものが出てくる。最終的に人間の口に入るものはなるべく近くで生産されたほうが望ましいだろうという考えもありますので、これはまた環境負荷以外の議論が出てくるのだろうとっております。

それから同じ牛肉でありまして、その牛肉のフードマイレージを計算するときに、牛肉だけで計算するのではなくて、そのえさにまでさかのぼって、そのえさがアメリカ産のえさを使っているのか、地元の牧草で放牧でつくられているのかということまで含めてフードマイレージを計算することも可能です。だから、同じ牛肉であってもなるべく国産のえさを使った牛肉を食べることが、例えばフードマイレージが何百分の一にもなるという試算も行ったことはございます。

それで、もう一つ、イギリスは確かにローカルな運動でありました。それを参考にして、当時、農林水産政策研究所において、やはり日本の食料自給率は非常に低い、そういった日本の食料供給のあり方というふうなことについて国民に訴えていきたい。その一つの指標として自給率以外に何かないかということで、まず輸入食料のフードマイレージというものを地球環境への負荷という絡みで計算してみようということで計算したのがこの結果でありまして、計算そのものは、日本全体の食料供給という非常に大きな、ある意味、政策目標的なものを念頭に置いて計算したのは事実でございます。

しかし、結論としては、地産地消それぞれ、結局一人一人の消費者がどういうふうな食材を選ぶかということに、最後はそこで決まってくるのではないのかなと思っております。ただ、おっしゃったとおり、同じ世田谷産の野菜であってもどうかという議論はございます。この地産地消の弁当の計算でも、例えば熊本で青森県産の食材を使っている場合は、青森県庁から熊本市までの道路輸送距離をインターネットのカーナビのソフトで計算してやっておりますが、当然ながら、流通ってそんな単純なものではありません。いろいろいっておりますので、そういった面からすると、いわゆるトレーサビリティという取り組みももっと重要になってくるんだろうとは考えてます。

そういったことも含めてこのフードマイレージの計算というのはある意味雑なところもあるわけでございますけれども、そういったことも含めて皆さんに関心をもっていただけ

れば、それでまず一つのきっかけづくりにはなるのではないのかなと考えております。

○林座長　　ありがとうございました。よろしいですね。

それでは、櫻本委員。

○櫻本委員　　非常に興味深いお話をわかりやすくご説明いただきまして、ありがとうございました。高浜部長代理にお聞きしたいのですが、お示しになりました資料の最後の5. 「その他」ですけれども、ここで、棒受け網で漁獲したサンマと定置網で漁獲したサケの比較が出てまいります。こういう比較の仕方もあると思いますが、同じ魚種同士で、例えばサンマ棒受け網ですと、集魚灯をたいて漁獲しますよね。その集魚灯をLEDに変えると燃費がかなり下がって経営的にも非常によくなったということも伺ってますが、同じ魚種同士で少しそういう工夫をすることによって、従来のものに比べて何%、あるいは何十%、CO₂の削減ができるのかとか、そういう効果の示し方もあると思うのですが、それについてはいかがでしょうかということ。

もう一点は、特に今水産業が大変低迷しておりますが、その一つの要因として、魚価安というのがありますね。魚価安というのはどうして起こるかということ、大量に安い水産物が輸入されてくる。それで価格競争で負けてしまうというのが非常に大きいと思うのですが、先ほどから高浜さんも触れられましたけれども、国内でとれたものをできるだけ使用すれば、当然のことながらCO₂の削減になるということで、そういうことをある程度消費者がわかるような形で、みえるような形で表示して、ただ国産のものを使いましょうというだけではなくて、もう少し量的にわかりやすい形で示すことによって価格面での不利なところをカバーできるのではないかと、それが日本の水産業の発展にも関係するのではないかと私は思うのですが、その2点についてお伺いしたい。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理　　ご指摘のとおり、LEDの活用についてはサンマが今一番実用化に近いとされておりまして、ほかにもまき網の水中集魚灯とか、もう一つ、目玉としては、イカ釣りの集魚灯をLED化すれば、燃焼費用は半分近くになってくるというような数々の事例は報告されているんですが、いかんせん、完全実用化というところになりますと、いろいろコストの関係とかがありまして、新聞報道、業界誌の報道なんかだと、先行して、かなり効果がありますよということを出ていくんですけども、漁業者の実感のところまでもう少し時間がかかるのかなあという感じがしております。

ただ、省燃油ということについては、物すごく大きな課題なものですから、そのスピ

ード感というのは随分速くなっておりますので、確かに省エネ効果というか、要は燃料をたかなければ、その分 CO₂の排出が少なくなるわけですから、その効果は非常に絶大なものがありますし、そういったことも外に向けてアピールしていく内容の一つかなと思います。

それと、先ほども申し上げたとおり、とにかく10%以上燃油を下げようということで今、しきりに我々やっております、そのことも含めて、どういう形にせよ、アピールする機会があればと思います。

それと、輸入水産物のお話でしたが、冒頭の話の中でもさせていただきましたけれども、確かに国産の水産物を使うことによって、先ほどからフードマイレージのお話もありましたとおり、CO₂の観点からいくと、それは確実に削減することになりますし、ですから、申し上げているとおり、個々の食品でどうかということよりか、最近では産地の表示なんかでも、水産物の場合というか、生鮮食品の場合はすべからず産地の表示をしておりますので、どこから来たものかというのはすべてわかるわけですが、それをさらに国産のものとか、あるいは地産地消の観点からいえば、自県でとれたものだということをより強調していく必要性というのは出てきているのかなと思います。

○林座長 ありがとうございます。ほかの委員。

岡本委員、そして栗山委員、どうぞ。

○岡本委員 私も教えていただきたいのですが、高浜様にお願いします。魚をとって運ぶということが当然出てくるとは思いますが、魚は傷みやすいものなので、例えば遠くからでしたら冷凍してくるとか、そういうことを考え合わせてもなおサンマのほうがCO₂がより多いのかどうか。運ぶのに、冷凍すればエネルギーがかかりますけど、そのことも考え合わせてなおのおっしゃり方なのか、そういうことは考えないで、とったときのCO₂だけのお話なのかということをお聞きしたのが1点。

もう一点は、おっしゃられるように、漁業というのは資源を持続的に使っていかなければどうしようもない業種だというのはわかりますが、それはCO₂に直接関係ないのですが、例えば生物多様性の視点からみた場合などは、どうなのか。例えば養殖だけじゃなくて、言い方忘れてしまいましたけれども、それぞれの土地でそれぞれのものを放流していらっしやったりしますね。名前が出てこないんですが。この文章だけみさせていただくと、かなり引きたがっていらっしやるというか、ちょっと一歩踏み出すのにためらっていらっしやる様子が思われますが、そういう努力の部分をアピールする方法があるんじゃないか

なあと、聞かせていただきました。

感想と質問です。以上です。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理 サンマを例に出したのは、わかりやすいかなというところ。それと、サンマだけのことをいっているわけではなくて、サンマと、恐らく定置網なんかは、恐らくというか、油使っていないのですね、そんなに。サンマに比べれば。それも何分の一なわけですよ。だから、それを単純に比較して表示するということはかえってわかりにくくするのではないのかなあと。魚の場合は極端に違いますから。ですから、全体で燃油の消費量を下げている、そのことがCO₂の削減につながっているということを主張させてもらったほうがよりわかりやすく理解していただけるのではないかと考えましたということなんですよ。

ですから、サンマも、とれたやつは生鮮で小売で、発泡スチロールで流れていくものもあれば、冷凍するものもあれば、さまざまな形で流通していますので、一概にどういう形でやっているかというのは、それこそ本当に冷凍しているサンマと、生鮮で、とられてから2日ぐらいで店頭で並んでいるものとは恐らくかなり数字的には違ってくると思うんですね。そこまでまだ詳しく調べたことはないですし、そういった報告もありませんので、その辺のところははっきりわかりませんが、例として取り上げさせていただいたのは、魚種とか漁法によってそれぞれ全然違う、同じ魚でもまた違ってくるということをいたくて、象徴的にちょっと例示させていただいたというところですよ。

それから、おっしゃっていたのは栽培漁業のことだと思います。確かに各地で、今、資源回復計画というのを進めておりますけれども、その資源回復計画を進めていく一番大きなのは、漁業者が漁獲努力量を削減すると。漁獲努力量というのは、例えば休みを多くつくるとか、あるいは網目を大きくして小さい魚をとらないとか、それにあわせて効果的な栽培をやりながら全体の資源をふやしていこうと、回復させようという取り組みをやっていて、我々もそういうことを漁業者がやっていますよというような、今かなりの数の回復計画をやっていますので、その代表的なものについてはポスターをつくったりとかそういったことはやっているのですが、少ない予算の中でやっております、お目にとまることかなかないとは思いますが、できればそういったこともあわせて、今回のテーマとぴったり合うかどうかというのは別にしまして、地道にやっているということをご報告させていただきたいと思っております。

○林座長 それでは、栗山委員、どうぞ。

○栗山委員　私のほうからは2点質問したいと思うんですけども、まず最初に、高浜国際部長代理のほうの観点なんですけれども、最後の資料のほうの5番目、その他「見える化」に係る課題等についてです。ここで、CO₂排出量を表示することは消費者を混乱させるので、CO₂削減に取り組んでいることをアピールしたいということなんですけれども、これは要するに排出量を出していくべきか、それとも削減量を出していくべきかというものと私は思うんですが、恐らくこの漁業問題だけではなくて、農林水産物全般にかかわって、この「見える化」の中で、排出量を出すべきなのか、それとも削減量を出すべきかということで、かなり重要な論点ではないかと私は思っております。

私は、個人的意見としては、削減量を出すということは、日本の農林水産業の視点からするとちょっと不利なのではないかと思っております。その理由はなぜかといいますと、日本は、ご存じのように、既に温暖化対策等、省エネ対策、たくさんやってきました。そのためにもはや削減する余地がほとんどない状態なわけですよ。一方で、海外はまだまだ削減余地がかなりあるわけですし、そうすると、今現在では、例えば日本はこれだけ取り組みを行っていて削減を行ったといっても、もしかしたら、将来的には海外のほうが大大幅に削減してくる可能性がある。そうすると、そういった点で、削減量を余り訴えたと逆に不利になってしまうのではないかと思っております。そこら辺のお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

それからもう一つ質問は、フードマイレージのほうなんですけど、フードマイレージに関しては非常に概念、計算法、わかりやすい。こういったメリットはすごくわかるんですけども、やはり非常に仮定が多いということ。それから、例えばハウス栽培等を評価することが難しいという問題等を考えますと、本質的にはやはりLCA的手法によるカーボン・フットプリント、これによって評価していくことが将来的には私は好ましいと思っております。今日においては農産物に関するLCAデータはかなり不足しておりますので、一時的にフードマイレージの方向を進めることはもちろん構わないと思うんですけども、将来的にはやはりカーボン・フットプリントにしていくほうが良いと思うんです。

ここまでは意見です。

私の質問は、フードマイレージのメリットというのを考えたときに、消費者にわかりやすいのかどうかというところなんです。フードマイレージの場合には、単位としては、例えば100万トン・キロメートルという形で出てくるわけなんですけど、このトン・キロメートルというのは、計算はしやすいけれども、むしろ私は一般消費者にもわかりにくいん

ではないかなと思っております。むしろ CO₂に換算して、CO₂何グラムとか、そちらのほうがはるかにわかりやすい。というので考えれば、むしろカーボン・フットプリントはまさにCO₂の排出量を出すわけですので、一般消費者にとってもカーボン・フットプリントのほうがわかりやすいのではないかと思うんですけれども、そこら辺のお考えをお聞かせいただきたいと思えます。

○林座長　それでは、順番にお答えいただけますか。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理　先ほども申し上げたように、ここに例示したのは、大体今日本で300種類ぐらいの水産物が利用されている中で、魚種とか漁法によって排出量そのものが大きく違ってくるだろうと考えておきまして、それよりも漁業全体でどういうふうな取り組みをやっているかということを中心としたほうが適当なのではないかと考えているところです。

それで、削減量か排出量かというご質問なんですけれども、その辺につきましては、漁業、産業として、どの程度の排出量になっていて、個別にどういうふうになっているのかということについては今まだ十分な把握ができてないということもありまして、どちらのほうがよりいいのかということについては、まだそこまで考えが至ってないようなところではあります。

ただ、現行では、何回もいってますけれども、燃油の削減量について今取り組んでいるところなので、それを定量化して出していくかどうかについてはまだそこまでの考えには至っていないのです。申しわけございません。

○中田北陸農政局企画調整室長　ありがとうございます。おっしゃるとおりであります。トン・キロメートルって余り評判よくないです。正直申し上げて、非常にわかりにくいということはよくいわれます。ですから、やはりCO₂のほうに直したほうが多分わかりやすいのだらうと思います。大地を守る会さんも、ご案内かと思えますけれども、CO₂、100グラムをポコ、1ポコ、2ポコという単位を使っているような表示なんか行っておりますので、そういったわかりやすい取り組みをやっていくということがやはり必要だろうと考えております。

○林座長　ほかにいかがでしょう。

中田薫委員。

○中田（薫）委員　どうもありがとうございます。高浜さんのほうのお話では、水産という、あるいは漁業というところで二酸化炭素の排出量を見積もる、あるいはそういう

ことに関する知見が非常に足りない中で発表していただいて、しかも幾つか提案が実は含まれていたと思います。

例えば中田さんのほうの話で、フードマイレージをかなりざっくりと見積もられていましたが、漁業の現場でどれだけざっくり見積もっていくのか、そういった視点をまずもって、できることからやっていくということをまず提起していただいているのではないかと思います。私たちの研究の現場では、そういうことに役立つ成果を出し、インプットしていけるように努力していきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

意見でした。

○林座長　ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。

八木委員、そして中田英昭委員。

○八木委員　恐らく私の意見は今までの皆さんの意見と大分オーバーラップするところがあると思うんですが、前2回欠席してしまいまして、この議論、十分ついていけないかと思うんですが、基本的な考え方として、前のご発言された方も申し上げていたと思うんですが、この世の中の流れ、温暖化を2050年で70%、80%削減するんだという世界の動きの中で、どうしても削減、あるいはこの「見える化」の問題についてもできるだけ削減の努力を出していくということは避けられないことだと思うんですね。そうしたときに、やはり基本的に守るだけじゃなくて、攻めていく方向というのがどうしても必要なのではないかと思います。それは新しいビジネスチャンスにもなることですし、できるだけそういったことを出していくべきことが基本だと思います。

確かに、先ほど栗山さんがおっしゃられたとおり、漁業の面で、ほかの農業の面もそうですけれども、削減については、日本がほかの国について不利になることですか、知見が少ないこと、多々問題はあると思います。しかしながら、どの時点でどれだけ削減のポテンシャルがあるのか、そういった基礎的な情報を、フードマイレージも含めて全体的な、総合的な情報がやはり必要とされていると思うんです。

それで、質問、意見なんですけれども、漁業の面で確かにまだまだ、私が専門の農業の面でもそうなんですけれども、情報が限られている部分があるんですけれども、例えば第一約束期間、2012年までにどれぐらいのことができるのか、2020年にどれぐらいのことができるのかと。そういった情報がどれぐらいあるのかということぜひ教えていただきたいと思います。どなたにご質問すればいいのかわからないんですけれども。

これは多分、私たち研究者にまた返ってくる問題だと思うんですが、こういったロード

マップ的なことを示して、そういった基礎的な情報、データを集めることが不可欠であります。そういったことは私たちに返ってくるんですけども、その返ってきたところに研究者として答えなければいけません、そこについて、行政のほう、その他のところからぜひ全体的なご支援をいただく必要があると思います。

○林座長　これはどなたにお答えいただきましょうか。

○木内地球環境対策室長　では私の方からお答え致します。

漁業の部分について、具体的にいろいろな目標がございますけれども、今の第一約束期間という話でいいますと、京都議定書の温暖化の目標達成計画の中では、この5年間の間で全体の漁船の7%を高性能な省エネ型の漁船に変えるというのが目標になって、2008年からスタートすることになっておりますけれども、実際いいますと、過去2年ぐらい前のデータですと、まだまだ随分低いレベルで、1隻変えるのに、例えばLEDですと3,500万ぐらいかかるというようなこともありまして、コストの面の問題がございます。そのあたりをどういうふうにすると一番コストが安くて、約20~30万ぐらいある漁船のうち7%を変えていくというところまでどうやって達成していくかというのは一つの大きな課題だと思っております。

○林座長　ありがとうございます。

それでは、中田英昭先生と、福島委員。

○中田（英）委員　高浜さんにお伺いしたいんですが、ご指摘いただいたことはよくわかります。質問ですけれども、最初に渡邊委員がお聞きになったこととも関連するようだと思いますけれども、最近、ノルウェーの取り組みがいろいろ話題になったりしてますけれども、水産分野での、ほかの国、諸外国の取り組みの中で何か参考になるようなものがないのかなということがちょっと気になったものですから、そこら辺情報を集めておられると思うんですが、何かご存じのことありましたら教えていただければと思います。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理　ノルウェーの取り組みというのはITQのお話ということですかね。

○中田（英）委員　それも含めていろいろ話題になっていることが多いんですけども。

○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理　諸外国の実態と我が国漁業の実態というのは、例えばノルウェーを取り上げても、現状の漁業実態を考えたとき、なかなか同じように語れないと考えておりまして、我々としては、現行、特に沿岸分野におきましては、漁業協同組合を中心とした漁業管理、資源管理をずっと歴史的にやってきておりま

すので、その辺をどうブラッシュアップしていくかということが非常に重要なのではないかと考えております。

○林座長　それでは、福島委員。

○福島委員　先ほど漁船漁業の省エネのお話でしたがけれども、そもそも漁船漁業というのは、燃油を、今のA重油を燃やしながらたいて、船が走り回って漁獲するというのが主なわけですが、高浜さんのこの5番目のところに出てまいります定置網というのは、特に漁船漁業が動き回って魚をとるという漁法じゃなくて、網を張っておいたところに魚が入ってきてとるというような、それを運搬するためには漁船というか、船が必要ですけれども、そういう意味で、例として、サンマというやつと、それからサケというやつが載ってますが、当然違いはあるわけなんですけど、この5年間のうちに7%の省エネ削減を考えているという国の方針の中には、例えば今の漁法が違うわけですが、こういったことも含めての省エネなのか、それとも動き回る船のエンジンの省エネということも含めておられるのか、ちょっとご質問したいと思います。

○木内地球環境対策室長　基本的には後者の動き回る船の省エネを考えているということです。数字として今挙げているのは、その7%の船を省エネ漁船の方に更新していくということです。

○福島委員　そうしますと、今日この会合には、省エネを扱うというのは、漁業者じゃなくて、それを製造するエンジンメーカーが考えることではないのかなと。基本的にですね。と思いますが、その辺はどうなんですか。

○木内地球環境対策室長　確かにおっしゃるとおり、省エネのエンジンの開発とかそういうのは、メーカーの責任というか、メーカーの仕事というのもあると思うのですけれども、実際に船を更新していく漁業者に対して、国としてどういう支援ができるかということを考えるのは、国の役割と考えております。

○福島委員　もう一つ、先ほど、「その他」の5番目にありますように、定置網という商売、仕事と、それから棒受け網というのとは違うんでしょうというお話を申し上げましたが、しからば、サンマという魚種を捕獲するために、この集魚灯をたかずに捕獲できるという可能性のあるものは何かございますでしょうか。

○成子水産庁増殖推進部長　今、5カ年で7%の削減というお話ですけれども、これはご案内のとおり、国内の船齢が非常に古くなっております。20年船が相当出ておまして。この20年船の更新、これだけで新規のエンジンを使えば、少なくとも1割以上の削減はで

きると。漁船の場合はあくまでも消費財でございますので、やはり漁業活動を続けていく上では必ずエンジンの更新というのは必要になってくる。

先ほどおっしゃいました例えば定置網の動力漁船ですけれども、あるいは沿岸漁業の船外機、こういったものも、今新たなエンジンを使っただけであれば1割以上の削減はそのままクリアできるということで、そういうような数値目標を設定させていただいたということでございます。

そのほかに、今、福島委員のおっしゃるように、新たな漁法の転換、それから新たな操業形態を模索する。これはまた別途対策を考えるべき話であって、それでもってさらに省エネ、あるいは省コストが図れば、それはそれでさらに上乘せができるかと理解しております。

○林座長　よろしいですか。

○福島委員　はい。

○林座長　佐々木委員、どうぞ。それから青山委員ですね。

○佐々木（陽）委員　先ほどお二人からご説明いただきましたフードマイレージの問題とか、あと、ちょっと出ましたけれども、バーチャルウォーターの問題とか、そういう問題を出すときになかなか根拠となるものがないというんですかね、データなどがないということが先ほどのお話の中でも出てきたんですけれども、しかしながら、これは重要な課題だということで、地球環境問題のいろんな生産者、消費者との交流会のときに出る話題としては、やっぱりこのフードマイレージやバーチャルウォーターや、輸入の窒素の問題とか、そういう問題が出てくるので、これを研究者などのレベルでもっと深めていただいて、国民に提供していただけるようなことが必要なのではないかと。どうしても今学習の課題がそこにいっているというのはありますので、お願いしておきたいと思っております。

と同時に、私は生産者ですから、今、生産者にとっては、肥料の高騰などで、同時に、国内での資源循環などの課題というのが出てくるわけですね。国が最近、土壌診断の強化などを打ち出していることは非常にいいことだと思いますし、私ども、例えば資源循環をやって、有機農業をやったからといって、それが正しい施肥なり施用をしているのかというところを決してそうではないということなどわかってくるわけですし、そういう点での国が進めている施策の基本的な方向の正しさというのは大体理解できるんですけれども、そこで、このフードマイレージなりカーボン・フットプリントなりとあわせて、生産者にとって今必要なのは、それらを含めた総合的な日本の農業のあり方を示す指針というんですかね、

いろんな縦割りでの地球環境問題なり生物多様性なり出てくるんですけれども、それを全体まとめたような何らかの指針を出せるような方向が必要なんじゃないかなという気がするんですね。その辺をぜひ、今検討の段階なんですけれども、お願いしておきたいと思うんですね。

というのは、先日、生産者10名ほど案内してきて、ここで勉強会させていただきました。お話をいただいた2～3日後には、例えば前ご説明いただいたイオントップバリューさんのお店に行って、カーボン・フットプリントの掲示がされているのをみんなみてるんですね。同時に生協などが、昨日行われた土壌の炭素貯留問題のシンポジウムに参加するか。そういう意味からいいますと、生産者や消費者団体にこの地球環境問題を投げかける、もっと知恵を出していくことによって、この運動はもっと広がってくるのかなという気がしておりますので、総合的なというところであれですけれども、まとめた指針みたいなのをぜひ出してほしいなとお願いしたいと思っています。

以上です。

○林座長　　ありがとうございました。それでは、青山委員、どうぞ。

○青山委員　　ご説明ありがとうございました。

まずは高浜さんにお伺いしたいのですけれども、最後の5番のところ、排出量と削減量どちらかという議論もあったようですけれども、ここでは「漁業界全体でCO₂削減に取り組んでいることをアピールする」とありまして、2のほうでは、例えば生産者等が使用する排出削減に努力していることをというふうに書かれているんですが、私、個人的には、漁業界全体でざくっとCO₂削減に取り組んでいるというよりも、県とか市とか漁協さんとか、それから個別の生産者さんとかで、もっと前向きにCO₂削減とか環境問題に取り組んでいらっしゃる場所があるのではないかと思いますので、そういう意識的に環境に貢献しているところにはぜひともみえるようにしていただきたいなあと思いますが、その辺が可能かどうかというお考えを1つお聞きしたい。

もう一つは、これは多分事務局に確認なんですけれども、例えば八戸の港では環境に配慮したような漁港づくりが行われていたり、宮崎県の漁港では、そういった魚のかすを利用して魚箱にバイオマスプラスチックを使ったような取り組みをしていたり、あるいはホタテの残骸で漁礁をつくっているところが岡山だったかにあったと思うんですけれども、そういったバイオマスの取り組みをやっているところは、こういったCO₂排出という側面で見ると削減という方向になるということではよろしいのでしょうか。ぜひともそうい

ったことも含めて評価されるようなみえる方法であってほしいなあと思っているものですから、ひとつ確認したいということ。

それから中田さんに、フードマイレージのお話で、確かに農産物は生産とか何とかを含めるとどうも輸送量というのは微々たるものだというお話も伺ったのですが、とはいえ、輸送量の部分での排出削減というのは非常に重要なことだと思うので、何かいい方法があったらなあと思うんですが、この計算方式とかはまだまだ改善の余地があるのでしょうか。

それと、今市民の皆さんたちがそういった運動を続けていらっしゃるということですが、何かものに対して表示をするような取り組みが進んでいるのかどうかお聞かせいただければと思います。よろしくお願いします。

○中田北陸農政局企画調整室長　　計算方法の改善の余地というのはまだまだもちろんたくさんあると思います。ただ、どこまでいっても、最終的な、100%のものは多分できないだろうと思います。当然ながら、食品というのは非常に複雑な流通経路をたどっておりまして、そのすべてについて本当にトレーサビリティとあわせるような形でCO₂排出量を表示する、計算するというのは、恐らく個別の企業でそういったきちんとした、例えばサッポロビールさんのように、生産者と共同で契約してやっておられるようなところであれば可能ですけれども、なかなか難しいだろうと。そういう意味では、改善の余地はもちろんまだまだたくさんあるのですけれども、五十歩百歩というところが正直なところではないのかなあと考えております。

そのフードマイレージの部分、輸送の部分のみを表示しようという動きというのは必ずしも私はそれほど余り聞いておりません。日本においても大地を守る会さんなんかやっていますし、あと、これはインターネットでみただけなんですけれども、徳島生協がそういったことを幾つか事例的にやっておられるということも聞きましたけれども、それ以外はちょっと私は寡聞にして聞いておりません。

○木内地球環境対策室長　　バイオマスの使い方ですけれども、例えば漁礁として、何に代替してバイオマス起源の材料を使うかということが重要となってきます。それはもともと、例えば、プラスチックでできた漁礁に比べて、ホタテ貝でつくった漁礁、それがどう違うかというのは、それぞれにライフサイクルアセスメント、LCAといいますけれども、作ってからそれを廃棄するまでの間にどれぐらい二酸化炭素を排出するかというのを計算して、一般的にはバイオマスを使うと少ないだろうと予想されるのですけれども、その作る過程を考えた上で、どちらの排出量が少ないかというような判断をすることになると思

います。一般的には、バイオマスを使うと少ないのではないかというような感じはしております。

○林座長 大体ご意見いただいたようですが、次に安藤委員。

○安藤委員 すごく勉強させていただいたという、特に中田さんのフードマイレージが実は非常に大事なことだと思うんですけども、仮定が非常に、雑というと失礼ですけども、非常にラフなものだと。それからトレーサビリティ、データベースがとにかくきちっとしているわけではないと。この認識の上に使わないと、この評価基準というのは、ひとり歩きしたら、逆に大変だぞという印象をもちました。

市民運動としてのいろいろなエコという象徴から使われることが多分あるんでしょうけれども、やはり科学技術的には難しい。じゃこれは行政のための指標なのか、国民に向いている指標なのか、はたまた国益として、海外、国際的な中で、この日本が今検討をいろいろするわけですけども、しているのかわからないというのが、正直、感想でございます。今、CO₂の削減は国際的約束を含めて目標ですけども、この目標数値の達成のためのプロセス、これがやはり簡単ではないということが非常にきょう認識できましたし、これは漁業に限らず、ほかの農業、林業ともに問題だと。

もう一つは、生産者と流通業者、やはり流通が入りますので、生産者のための議論側と、流通の議論というんでしょうか、これのトータルがやはり削減されなければいけないわけですけども、どうもそこで、生産者の意見はこうだけれども、でも実際は流通だよねという、この辺のなんか矛盾がみえてくるというような気もいたしました。

今日は、感想ですけども、大変勉強させていただいた。

あと食品でいうと、自給率が低いということは随分指摘されていたわけですけども、それとこの数字たちの扱い方が大変まだわからない。また教えていただきたいなと思います。

○林座長 ありがとうございます。

今、安藤委員が触れられたフードマイレージは、本当に日本人の多くが飛行機で旅をするようになってマイレージをため出したときとタイミングもうまく合ってまして、言葉自身がとても親しみやすいものでした。それがとってもよかったんだろうと思うんですけども、先ほども中田室長がおっしゃっていたように、非常に危険性が高いんですね。私は、国産というか、自給率を上げるという意味ではこれが逆に働く危険性があると思います。

例えばフードマイレージ的にいうと、中国のチンタオから 100キロ中に入ったところで

とれた野菜を東京にもってきて、東京の消費者が食べる場合と、宮崎——宮崎県知事が今一生懸命頑張っておられますけれども、あそこの野菜をトラック輸送して東京で食べるのとどっちが高くなるかといえば、資料に示されてますように、船で輸送する場合とトラックで輸送する場合はマイレージが全然違いますから、中国から入れたほうが良いということになってしまいます。

それから、日本で生産した飼料だけで育った牛は当然ながら一番いいんですが、そうじゃなくて輸入穀物を食べさせた場合には、日本で穀物を輸入して和牛を育てるよりも、和牛を穀物生産国で育てたほうが絶対にフードマイレージ的にはよくなってしまいうんですよ。日本は肉を輸入するのが一番よいということになってしまいう。

となると、どういうことかということ、結果的に、このフードマイレージの考え方からいくと、原料を輸入して加工するということが自身が大問題になっちゃうんですよ。原料のほうがトン数が大きいんですから。だから、テレビから何から全部、鉄があるところとか、要するに日本に原料がないとすれば、原料のあるところで作ったほうが、そして最終製品を日本に持ち込んだほうが良いということになってしまいう。食料自給率に限らず、自給率を上げるという考え方からすると非常に危険なものでもあるので、扱い方としては非常に気をつけていただきたいなという気が私はしています。

高浜さんに質問なんですけど、水産物のトレーサビリティは残念ながらまだ確立されていないわけですね。しかしトレーサビリティの確立は「見える化」にとっても必要ですし、またもう一つは、水産物の安全ということを考えて場合には今後ますます高めていくというような方向で、高浜さんのところの組合も考えていらっしゃるかと理解していいんでしょうか。大体どういうふうな形で、いつごろまでに水産物全体のトレーサビリティはしっかりしてくるものかについての見通しがあったらおっしゃっていただければと思います。

これは恐らく、一匹一匹の魚の問題じゃなくて、ロットなんだと思うんですね。ロットとしてトレーサビリティがきちんとしているかどうかということだろうと思うんですが。○高浜全国漁業協同組合連合会漁政・国際部長代理 おっしゃるとおり、トレーサビリティ、一番重要なところはロット管理をどうしていくのかと。流通段階でどんどん変わっていきますので、どうしていくのかというのは、その手法なりがその業界ごとに画一的なものがなかなかつくれない。魚でも、ものによって全然違いますし、流通の仕方とか利用のされ方がそれぞれ違うものですから、なかなか難しい面はあるんですけども、先ほどノルウェーの話がちょっと出ましたけれども、ノルウェーでやっている、魚はトレーサビ

リティをやられているんですけれども、それを参考にさせていただきながら、今、Jフィッシュという取り組みを、うちがということではないんですが、やっております。

それは主に生産向けに、シンプルなパソコンのシステムを使いながら、できるだけトレーサビリティと、もう一つは、つくっている側、とっている側の魚をアピールしたいという思いも当然あるんですけれども、そういった中での取り組みを始めたばかりというところではあります。

ただ、トレーサビリティは、いつも問題になるのは、産地としてはちゃんと、どこでとられて、いつとれたもので、魚種は何なのかと。魚種の書き方まで一応国からのガイドラインは出てますので、そのとおりにやっているはずなんですけど、そこから先がどうしても、先ほど流通か生産かというお話もございましたけれども、そこでどうなっているのかということが、そこでのつながりというのがなかなかつながっていかない部分も一方ありますので、漁業の世界だけで何とかできるところではない、どうしてもその途中でつかかかってしまうところであるんですけれども、できることからやろうということで、自分たちのとったもの、シンプルにやられているものについては、直販なりでやられているものについては、それをはっきりさせていくようなシステムを導入しようということで今努力しているところです。

○林座長　　ありがとうございました。どうぞ、吉水委員。

○吉水委員　　2回ほど欠席してしましまして、その間の資料を読ませていただきました。それと、今日改めて、高浜さん、中田さんのご説明を伺いまして、皆さんもおっしゃってますが、非常に勉強になったといいますか、気づかされた点があります。

その気づかされた点というのを3点にまとめて申し上げますと、1点目は、CO₂の排出量というのは、輸送に伴うものよりも、製造・生産に伴うもののほうが圧倒的に多いということ。これはついつい、トラックがその辺走っていたり、ああ、排気ガス出しているなあというのが目にみえますので、輸送問題というのがクローズアップされがちですが、実は製造・生産段階のほうが大きいのだということは改めて気づきました。

2番目のポイントとしては、フードマイレージの問題。それは全体の総量としては少ない輸送に関する問題であり、かつ、量×距離を掛け合わせたもの、つまり、CO₂の排出量というものが直接反映されているわけではないということに関して改めて注意を要するものであるなというふうには感じております。今、林座長もおっしゃいましたように、このフードマイレージというのは、むしろ食料自給率との関連というのを気をつけて論じら

れるものではないかと思いました。

3番目のポイントとして、CO₂の排出量をLCAという観点を入れて直接的にはかったものがカーボン・フットプリントであるという理解をいたしました。消費者観点からみますと、使った量、何グラムというお話というのは、もともとの基準値が、それが多いのか少ないのかというものがわからないので、その数値を消費者として与えられて、本当にそれが選択の基準になるのかどうかというのは非常に疑問なところです。

この委員会の一つの論点として、排出量で示すのか削減量で示すのかということもあるかと思うんですけども、私の意見としては、削減量というほうが消費者の選択を誘導し、かつ、生産者の削減努力も誘導するものではないかと今の時点では感じております。

感想、コメント、意見でした。

○林座長 ありがとうございます。ほかによろしいでしょうか。

ご説明者の高浜さんと中田さん、よろしいですか。

それでは、こちらの事務局、農水省として何かございますか。幸い時間がちょっとありますので。——よろしいですか。

それでは、少し予定しておりました時間よりも短いわけですが、もう一つ議題があります。議題の(3)「その他」でございまして、本日お配りしております参考資料3ですね。木内室長から説明をいただきたいと思っております。

○木内地球環境対策室長 参考資料3でございまして。これは温暖化対策の一つでありますバイオ燃料、これを持続的に生産、使用、発展させていくということに関連したご報告でございまして、このタイトルにございまして、国際バイオ燃料基準検討会議というのを立ち上げております。これは、背景はといいますと、1.の「目的」でございまして、国際バイオエネルギーパートナーシップ(GBEPP)がこれまでもバイオ燃料を持続的に生産し使用するためにはどうすればいいかということを検討しておりますが、洞爺湖サミットにおいて、これを支持していくことが盛り込まれたところです。

国際バイオエネルギーパートナーシップ(GBEPP)というのは、2006年にグレンイーグスサミットで立ち上げられたものなわけですけれども、G8の国々と、それにブラジルや中国やインド、それからメキシコ、南アフリカとか、幾つかの国が一緒になって検討しております。

そこで、バイオ燃料についてどういうふうにして持続可能性を維持していくか、そのための生産、あるいは使用の基準とか指標を来年の4月ぐらいまでにいろいろと詰めようと

いうことをG B E Pの作業部会の中で考えておるわけです。そのために、日本としては、食料供給と競合しない形でバイオ燃料というものは進めていくべきだと、そのための指標、基準の検討を積極的に進めるために、国際バイオ燃料基準検討会議を立ち上げております。

2番目の「検討スケジュール」のところで、第1回（9月17日開催済み）とあります。次は10月13日の週に開催する予定であります。実際のG B E Pは、ローマで、F A Oの中に事務局があるのですが、ここでの検討は9月25～26日、つい先日、第2回の検討会が行われております。また11月にもサンパウロで会議がありまして、最終的には来年の4月末にレポートを作ろうということでもありますので、それに向けていろいろと日本も積極的にかかわっていくということでもあります。

次のページ、「検討事項」は、基準をどういうふうに定めるか、基準の定義とか、基準を評価する際にどういう数値を設けるかという、指標とかをどういうふうに決めていくかということで、これから、下の「検討体制」で検討を進めてまいりますので、この小委員会の方にも逐次ご報告をしたいと思っております。

以上、ご報告でした。

○林座長 ありがとうございます。何かご質問ありますか。よろしいでしょうか。

それでは、予定の時間が大体近づいてまいりましたので、吉田技術総括審議官からごあいさついただきたいと思えます。

○吉田技術総括審議官 本日はどうもありがとうございました。特に高浜様には水産業の立場からお話しいただきまして、ありがとうございました。さらに、フードマイレージに関する情報も含めまして皆様から幅広いご意見を賜りましたことに対しまして、心から感謝申し上げたいと思えます。

冒頭、次官のあいさつにもありましたように、この農林水産分野における「見える化」につきましては、生産現場の方々、あるいは消費者のご意見を十分踏まえて、より多くの方が参加できるような取り組みにしていきたいと考えておりますが、実は今日もお話を聞いておって、聞けば聞くほど難しいなと思っております。

特にどれだけの努力をしておるかというのを一般的に世の中に訴えるというのは簡単なのですが、この「見える化」というのは商品に伴って表示しようということですので、一つの商品で使われるCO₂は、その都度その都度、厳密にいうと当然違うわけですし、それをどう表示していくのか。またさらには、消費者の選択という話がありますが、このことだけで商品の選択をされるというふうにもし受けとめてしまうと、これ

は怖くて表示できないなとも思っております。

この辺、どのような表示のあり方がいいのかということをごさらに検討していきたいと思いますが、この小委員会では、10月28日にもう一度このような有識者の方々からご意見を聞くということをやしまして、年内には何とか中間とりまとめまでもっていきたく思っておりますので、引き続きご協力よろしくお願ひいたします。

○林座長　　ありがとうございました。

吉田技術総括審議官からもお話がありましたけれども、今後の予定について、木内室長からご案内いただきます。

○木内地球環境対策室長　　今、技審からも話がありましたけれども、今後引き続きといひますか、10月28日に農林水産業関係者の方々から再度ご意見をいただきたく思ひます。このほかに、今年度、補助事業を私どもの方でやっております、その事業の中で、消費者の「見える化」についての受け入れの状況のアンケート調査もやりたいと思っております。それからまた、消費者関係団体との意見交換もやっていきたいと思ひますが、この調査結果とか、それから意見交換の中でいただいたご意見について、この会議の場でもご紹介したいと思ひます。この会議の場で消費者の方々との意見交換ができるかどうかといひますと、今のところちょっと日程的に厳しいかなと考へておりますので、消費者団体の方々からは意見を賜った上でご報告という形をとりたいなと考へております。

次回は10月28日午後1時から、同じこの場所で開催したいと思っております。

○林座長　　ありがとうございました。これでもう完全に終了ですね。

それでは、本日はどうもありがとうございました。

—了—