

あのころの海には、それこそ何でもあった。

ぼくは北海道増毛町の半農半漁の家に生まれ、幼いうちから父に連れられて漁に出た。

農家が「農耕民族」だとすれば漁師は「狩猟民族」だ。海ではのんびりしてられる暇はひとときもない。怒鳴り声が飛び交うなか、ぼくも必死で網を手練った。

アワビ、ホヤ、ホタテ、ウニ、タコ……。ぼくが生まれる以前はもつと獲れたそうだが、漁で獲れる海の幸は、そのときによつてさまざまだった。今考えると、おやつというにはあまりに贅沢だが、おなかが空くとこれらにむしゃぶりついた。

それが今はどうだろう。海は磯焼けを起こし、漁場は枯れ、獲れる水産物はどんどん少なくなっている。ぼくのふるさとでも、昔との差は明らかだ。衰えてゆく海を見るのは、とても心が痛む。

そこでぼくは、「里山里海」という考えを提唱している。海と山を育てて、少しでも海の豊かさを取り戻したいという思いからだ。

ぼくの地元、増毛の海では、漁協と製鉄会社が連携して、鉄イオンの力で海藻を生育し、藻場を回復するプロジェクトが20年前から進んでいて、ぼくもこの取り組みに大いに共鳴している。また、ノルウェーのシーフードアンバサダーとしてサーモンの養殖場などを視察し、海を休ませながら持続的に魚を育てていくあり方にも思いを巡らせている。

食の持続性という意味では、「里山里海」だけでなく「農」と「食」も同じだと思う。ぼくがフランスで修業していたころ、地元でとれる食材をととても大切に作るシェフに師事していた。今から思えばスローフードの先駆けで、ぼくもその考え方に共感し、全国にある多くのレストランではそれぞれの地元農家の食材を仕入れている。海と山の循環、農と食の循環——。ぼくも食に携わるものとして、こうした循環のバトンを未来につなげていきたい。(談)



フランス料理シェフ
三國 清三

みくに きよみ
1954年北海道増毛町生まれ。中学卒業後、札幌グランドホテル、帝国ホテルで修業し、駐スイス日本大使館料理長に就任。複数の三ツ星レストランで修業後帰国し、85年に「オテル・ドゥ・ミクニ」開店。2015年フランス共和国よりレジオン・ドヌール勲章シュヴァリエを受勲。現在は子どもの食育活動やスローフード推進にも力を注ぐ。

食の循環、未来へのバトン

株式会社轍 代表取締役

江口 慎一



● えぐち しんいち ●
食品企業の農水産物・食品の商品開発、国内外販売などのプロジェクトを展開。自治体、卸売市場、生産・事業組合、支援機関などの流通・活性化のサポーターとして活躍。メディアにも数多く登場し、政府委員も歴任している。

国

国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省が2022年11月に開いた「持続可能な物流の実現に向けた検討会」にて、自動車運転者の労働時間などの基準が改正されることで不足する輸送能力は、農産・水産品出荷団体で32・5%という予測がNEX総合研究所により示され、「物流2024年問題」が大きく注目される契機となった。

それ以降、この対応策の一つとして、トラックなどの自動車による貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換する「モーダルシフト」のより一層の推進が唱えられてきた。九州などの産地では、鉄道輸送による東京貨物ターミナル駅隣接の大田市場向けの農産品出荷や、定時性が高く輸送力のあるRORO船(トラックやトレーラーごと輸送する貨物船)による海上輸送などが一部で始まっている。しかし、問題を根本的に解決するような革新的な方策とは言い難く、現状を様子見する産地も多くと感じている。

最適な物流構築に当たっては、①物量の安定性(平準化された物量、計画的な輸送)、②効率的なルート設定(巡回集荷、出荷帰路の荷の確保)、③ロットがまとまった貨物、④地域ブロック内物流の活性化などが重要な要素である。その解決策の一つとして、特に③と④で注目されているのが「輸送の共同化と企業間連携」である。

すでに北海道では、ビール競合各社や異業種の食品メーカーが連携による共同輸送を実施している。また小売業では首都圏4社、北海道14社、九州8社がそれぞれ物流研究会を立ち上げ、地域内での共同輸送に向けた取り組みを始めている。

地場の農水産品・食品を国内外に販路開拓する活動が旺盛ななか、自治体や支援機関ではPRイベントや物産フェア、商談会・食品見本市が数多く展開されている。しかし、バイヤーによる品評をもらい、サンプル依頼や初期オーダーをもらったとしても、いざ納品のための物流を手配する際に「物流ルート

がない」「ロットが小さすぎて運んでもらえない」「物流コストが高すぎて価格面で見合わない」といった問題が発生し、成約を断念するケースも多々散見される。

販路開拓では、「商流と物流は表裏一体である」とことを念頭に取り組む必要がある。熊本や島根などの小規模生産者のなかには、地元のままさまざまな農産品の仲間グループを組むことで周年の多様な品揃えを売りに、受発注・決済窓口の一本化を図るとともに、共同物流による納品を実現している例もある。同様の取り組みは、長崎など各地の道の駅でも実践されており、商流・物流の共同化が可能となっている。

近

年、宅配ECや産直の需要増、在庫圧縮したト・多頻度の輸送が増え続け、「物流2024年問題」にも大きな影響を与えている。ここで、一次産業の卸売市場の活用を改めて見直し、再評価されるべきと考える。

卸売市場には多様な機能があるが、なかでも「集荷・分荷機能」、つまり全国各地から多種多様な商品を集荷、需要者のニーズに応じて迅速かつ効率的に

必要な品目・量で分荷配送する機能は、小ロット・多頻度の輸送に比して、圧倒的な効率性を持っている。

例えば、川上（生産者）10者の商品を川下（小売や消費者）10者に輸送する場合、産直は10×10＝100の輸送ルートが必要だが、間に卸売市場が入ることで、10+10＝20の輸送ルートで済む（取引総数最小化の原理）。全国の多くの産地では、中央卸売市場に向けて毎日のように市場出荷の「市場便」が運行されており、地域の市場便を維持するためにも、今後より一層の活用を期待したい。

また、食品の急速冷凍技術は近年著しい進歩を遂げ、冷凍による品質劣化やドリップの発生の大幅な抑制が可能となった。同技術を使った果物、甘藷、刺身にぎり寿司、日本酒も高品質な冷凍品として販売され、今後冷凍食品市場は中長期的に拡大し続けることが予測されている。生鮮の農水産品は、旬は年によって時期がずれ、一度に大量の収穫となるため、輸送物流にとっては対応の負荷が大きい。その点、生鮮品を急速冷凍することで、先に挙げた①物量の安定性を促し、問題解決の一助となるものとして期待される。

F

最適な物流構築に共同化や連携が有効 卸売市場の活用も効率化に大きく貢献

ぶらり 食探訪

地球の街から

シドニー

オージービーフの印象が強いオーストラリア。実は牛肉だけでなく、豚肉、羊肉、鶏肉、鴨肉、魚、エビ、貝類と食材は豊富だ。日本食も定着しており、大衆的な持ち帰り寿司から高級なしゃぶしゃぶまで、幅広い価格帯で親しまれている。いなり寿司は「イナリ」、和牛は「ワギユウ」と英単語として地元根づいている。

最大都市シドニーの街を歩くと、持ち帰り寿司の店をよく見かける。ハンバーガーやフライドチキンのチェーン店並みに多い。シヨーケースには、にぎり、いなり、のり巻きの各種寿司が並び、洋菓子店のように華やかだ。温暖な気候や衛



持ち帰り寿司店「Ima Sushi」のショーケース。さまざまな具を載せたイナリが並び

生面の事情から、当地で生食可能な魚種はサーモンやブリなどに限られ、それを補うため、チキンやカニ風味かまぼこ、アボカドなどがねたとしてよく使われている。

ごはんと具材を油揚げで包む日本のいなり寿司とは異なり、こちらのイナリは軍艦スタイルが主流だ。油揚げに詰めたごはんの上に、海草やカニかまサラダ、甘辛く味付けしたチキンやサーモン、イイダコなどがトッピングされている。甘辛い具材には「テリヤキ」の名が付けられ、これも完全に現地語化している。

シドニー郊外で料理学校を営む日本食普及親善大使の出倉秀男



日本料理店「Hanasuki」で提供されるすき焼き用の日本産和牛

さんは「料理は本来クリエティブなもの。移民を受け入れる豪州は多文化社会なので、フュージョン（融合）が生まれる」と解説する。ただ、フュージョンの寿司や丼物にはマヨネーズやチーズが多用されており、カロリーには注意が必要だ。

もちろん正統派の寿司や天ぶら、懐石料理を提供する店もある。しゃぶしゃぶ、すき焼き、炭火焼肉も人気だ。

ワギユウには、日本からの輸入物と、豪州内で飼育された和牛種の両方がある。2023年に日本から豪州へ輸出された牛肉は約90ト。日本へ輸出された豪産牛肉の約21万トに比べると少量だが、1キログラムあたりの平均単価は豪産の10倍近い7800円ほどだ。

日本から和牛を輸入している食品会社のXYZ CO.PTY LTDのエラナ・バートレットさんは「日本産和牛は軟らかく、ジューシーで、アロマオイル（精油）のように香りがよい。単に焼くだけでなく、いろいろな食べ方を楽しめると高く評価する。『最近では多くの豪州人が日本に出掛け、本場の味を知っている。帰ってからでも食べたい』と考える人は増えている」と話す。和牛に薬味のゆずこしょうを合わせるのがバートレットさんのお気に入りに入りだという。

出倉さんも「日本へ旅行した人は舌が肥えている。『これは日本で食べたのと違う』と思う人がいるかもしれない」と、和食の質の確保が重要と説く。また、「和牛と無関係なのにメニューに『ワギユウ』と書いたり、ブランドの神戸牛ではないのに『コウベビーフ』と称したりしているケースがある」と指摘し、偽装表示をなくす必要があると訴えている。

「イナリ」「ワギユウ」は現地語化

高橋 浩之

時事通信社
シドニー支局

たかはし ひろゆき
1972年徳島県生まれ。94年時事通信社に入社。政治部で国会、首相官邸、外務省などを担当。ワシントン特派員、高知支局長、解説委員を経て2023年1月より現職。

野菜生育の「見える化」と収量予測技術

国立研究開発法人 農業・食品産業技術総合研究機構
野菜花き研究部門 施設生産システム研究領域 領域長

磯崎 真英

本施設園芸のここ20年くらいの動きをみると、栽培面積は約4万5000

畝から2万3000畝へほぼ半分に減少している一方で、経営規模が大きい1畝以上の生産者の割合が倍増(11%→27%)するなど、1経営体当たりの規模拡大が進んでいる(農林水産省「農林業センサス2020」より)。

今後この傾向は続くと考えられ、規模拡大に伴い、家族数名での経営から、一定の雇用をしながらの経営へ移行していくことになる。1畝程度の経営規模になり、出荷作業なども含めると、雇用者数が20名を超えてくるとも珍しくなく、より計画的な生産、出荷を達成し、予定する収益を確保することが重要となる。

農研機構では、トマト、キュウリ、パプリカ、イチゴの収量などを推定する計算プログラム「NARO生育・収量予測ツール」の、現場でシステムを開発・利用するICTベンダーなどへの提供を開始した。このプログラムは、栽培施設内の気温、日射量、二酸化炭素濃度や植物の葉面積などの情報から、光合成で得られた光合成産物量を算出し、これをもとに収量を予測する(図参照)。

このプログラムを利用すると、みずから経営する施設での1年間の収穫量が推定できるだけでなく、日々の気温や日射量などを入力しながら、計画どおり成長しているのかチェックすることもでき、生育の「見える化」が可能となる。

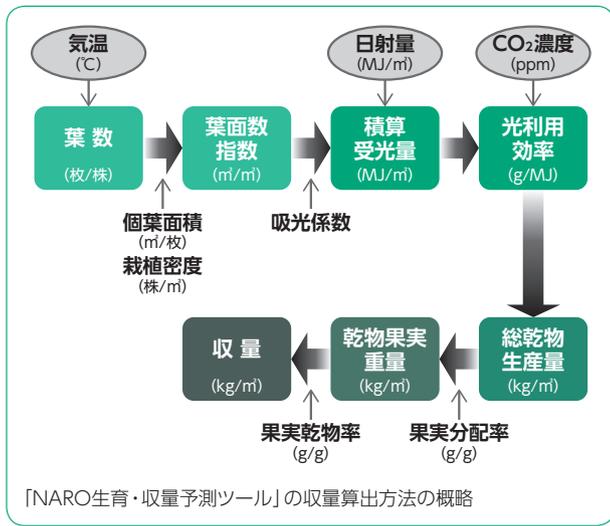
何らかのトラブルがあり、生育量が低下す

ると、収量予測も低い値を示すようになる。その場合、二酸化炭素濃度を高めるなどの、新たな改善のための手段をどの程度実施したらよいか、プログラムを利用してシミュレーションをおこなうことができる。

今後、施設園芸においても、作業効率を向上させるなど、生産物当たりの労働時間の短縮が必要となる。スマート化を進めるとともに、単位面積当たりの生産量を向上させることは、これからも重要な技術として期待される。収量予測技術は、これらを実現するためのマストな技術となると考えている。

農研機構のホームページでは「NARO生育・収量予測ツール」技術のトマトやイチゴなどに関する詳細を公開している。https://www.naro.go.jp/

www.naro.go.jp/



Profile

いそぎまさひで
1994年三重県農業研究所勤務。2006年博士号取得。11年植物工場三重拠点の設計・実証に参加、トマト、イチゴの高度環境制御技術などの研究をする。19年から農研機構野菜花き研究部門に勤務。次世代施設園芸導入加速化支援事業企画委員、日本養液栽培研究会役員を務め、現在はJARQ編集委員、IHC2026シンポジウム、園芸学会シンポジウム委員を担当。



オール愛媛で挑む2024年問題 トラック輸送の効率性向上を促す

愛媛県

企画振興部 交通政策室 企画グループ 担当係長

農林水産部 農政課 企画係長

農産園芸課 主幹

果樹係長

徳丸 淳哉

和田 大祐

三堂 博昭

大西 論平



「2024年問題」の検討会設立

愛媛県は温州みかんなどかんきつ類の生産量と、マダイやブリなど養殖魚の生産量がともに全国トップクラスです。かんきつ類は生産量の約7割が首都圏に出荷されています。養殖魚も多くが関東、関西に流れています。いずれも輸送手段はほとんどがトラック輸送です。養殖魚は生きたまま輸送する、活魚車が利用されることも多くなっています。

こうした特産品をはじめとする本県の物流に影響を与えそうなのが「物流の2024年問題」です。働き方改革関連法に基づき、トラックドライバーの時間外規制が2024年度から適用されることにより、運転手などの人員不足となることで輸送力が低下し、「かんきつ類や養殖魚が運べなくなるかもしれない」との危機感が高まりました。輸送力が低下し、工業製品や鮮度

が重視される農水産物の輸送が制約を受ければ、愛媛県経済の競争力低下につながりかねません。

そこで愛媛県は23年8月に、県、商工労働団体、農林水産団体、一般財団法人愛媛県トラック協会などオール愛媛の「持続可能な効率的物流検討会」を立ち上げ、2024年問題の県経済への影響や対策の話し合いを始めました。この検討会には、県商工会議所連合会や県中小企業団体中央会、県経済同友会などの「経済労働ワーキングチーム」、J-A全農えひめや一般社団法人愛媛県木材協会、愛媛県漁業協同組合などの「農林水産ワーキングチーム」を設置しており、各ワーキングチームでそれぞれの課題を抽出し、それを検討会にあげて対策を考えていく仕組みです。2024年問題はトラック事業者をはじめとする運輸関係者だけでは解決できません。県経済界が一体となるオール愛媛の取り組みが不可欠です。解決に取り組む主体はあくまで事業者

や業界団体であり、その自発的な取り組みを促すのが検討会の目的の一つです。民間が「メインエンジン」、県はあくまで「サブエンジン」という役割です。県は検討会の課題のなから支援すべき事業を検討し、支援体制を整えます。

ミカンなどのパレット化を推進

検討会では、各業界が協力してトラック輸送を効率化し、輸送力をできるだけ維持することで合意しています。

輸送力の確保に向けては、トラックから鉄道や海運に転換するモーダルシフトも手段の一つですが、愛媛県には、一般が利用できるJR貨物の駅は2カ所しかないなど、2024年問題の解決には即効性がありません。養殖魚や木材の輸送も、すぐに鉄道に切り替えるのは現実的ではありません。

複数のトラックドライバーが分担して輸送す

る中継輸送も、県外の中継基地の整備などは県が直接関与するのは難しく、国や民間の取り組みに左右されます。政府の試算では、何も対策をとらなければ、トラックの運転手不足や輸送量の減少により、2024年度の輸送力は全国ベースで14%、30年度には34%それぞれ減るとされています。これを念頭に、愛媛県は事業者団体が、それぞれの課題に応じた対策を進め、その取り組みを横展開することで物流全体の効率化を図り、できるだけ現在のトラック輸送力を維持することに力点を置きました。

農業分野では荷積み・荷降ろし時間の短縮を図るとともに、標準仕様パレットの導入を進めます。現在、かんきつ類は段ボール箱をトラックにバラ積みするのが一般的です。これまで1〜1.5時間かかっていた荷役作業が、パレットに積んだ荷物をフォークリフトで積み降ろしすれば、30分程度に短縮できます。

それには、出荷用の段ボールをパレットに合ったサイズに変更しなければなりません。現在、段ボールは選果機で5キ箱、10キ箱などに組み立てており、サイズの変更には選果機を改修する必要がありますが、選果機の改修には多額の費用がかかります。県では選果場の再編・統合に併せてパレットシステムの導入を支援し、30年頃までにはパレット化を達成したいと考えています。

同時に、トラックの荷待ち時間の短縮も推進しています。ミカン産地では選果機で段ボールを組み立てながら、荷造りができた順にトラックに積み込んでいきます。その間、トラックは

配送先ごとに待機するのが、長い間の慣習になっていました。しかし、あらかじめ荷造りしておけば、待機時間は短縮できます。生産者も選果場に運び込む時間を繰り上げるなど、従来の商慣行を改める必要があります。

物流の効率化には、荷降ろし先の削減も検討が必要です。例えば、これまでは注文に応じて4カ所ぐらいで荷降ろししていました。それを2カ所に減らせば、ドライバーの労働時間は大幅に削減できます。荷主とトラック業者が協力しながら、荷降ろし先の見直しを進めています。温州みかんの出荷最盛期には、主要な産地では10トトラックが1日50台必要といわれます。荷積み・荷降ろし時間の短縮、配送先の削減が実現すればトラック輸送は効率化し、CO₂の排

出量削減にもつながると思います。

補正予算で新規事業の展開

県では検討会での議論を踏まえ、物流業者や農林水産業などを支援する予算措置も講じています。2023年度9月補正予算では、新規事業として「トラック物流効率化等支援事業」を立ち上げ、トラック事業者が輸送を効率化するための配車計画や車両動態管理システムの導入、パレット化など荷役作業の効率化のための機器の導入費のほか、人材確保を図るための女性専用の休憩室や更衣室などの整備費についても補助しました。

さらに、荷主企業の理解促進を図るため、23年度12月補正では、2024年問題の理解を促



県の物流・経済・農林水産事業関係者が一堂に集う検討会(上) ミカンのモデル実証の様子。標準仕様パレットに合う規格で作られた段ボールが7段重ねで積まれる。途中崩れ落ちないように、フィルムで固定する(下)

進するため荷主向けのセミナーを開催する「物流の2024年問題」理解促進事業」のほか、荷主を対象にした「荷主物流効率化支援事業」を実施し、荷主が取り組むフォークリフトなど機器の導入といった荷役作業の効率化や、荷待ち時間を短縮するための倉庫や荷待ちトラックの駐車スペースを整備した場合の、費用の一部を補助しています。



パレットごと、積み荷を選果場からコンテナに積み込む(上 JA全農えひめ提供写真) 貨物を積んだトラックや荷台ごと輸送するRORO船(下)

同じく12月補正では新たに「農林水産物流通対策モデル実証支援事業」を実施し、輸送の効率化など、モデル事業の検証費の一部を支援しました。農産物ではJA全農えひめなどが実施する、パレット化など流通モデルの実証に要する経費、木材製品では県木材協会が実施する、トラック輸送から鉄道や船舶へ転換の可能性を検証する経費、水産物では愛媛県漁業協同組合が

実施する、活魚車輸送について産地での集荷の効率化を検証する経費を補助するほか、各分野で荷役時間の短縮に要する設備整備費を補助しています。

加えて、24年度6月補正では、県内のトラック事業者向けに、女性や若者、外国人など多様な人材を確保する事業者の積極的な取り組みを支援するソフト事業も拡充しました。具体的には、トラック事業者が就職説明会や研修会を開催する経費のほか、キャリアパス制度の導入についても支援するとともに、大型免許をはじめとする必要な資格取得に対する支援などをおこなう「人材確保重点支援メニュー」を盛り込みました。

また、モーターシフトも念頭に、24年6月の補正予算で、「県内海運利用促進事業」を新設しました。物流コストの増大対策として、県内の荷主企業と運送業者が協働でコンテナ船やRORO船、フェリーなど県が指定する海上航路を利用した場合、輸送費の一部を補助する県内海運の利用トライアル事業や、航路利用拡大のPR活動、大都市圏で荷主企業と海運事業者のマッチングを図る「ポートセミナー」を実施することとしています。

施策集中して効率化を一気に推進

愛媛県が支援体制を強化するのは、2024年問題の解決には2024年度が物流効率化を促進する、大きなヤマ場と見ているからです。まず検討会を通じて生産者や事業者の意識改革を促して課題を洗い出し、そのうえで、荷待ち時

間や荷役作業時間の短縮など具体的な物流の効率化に取り組みとともに、モーターシフトなども活用しながら、物流業者が将来も事業を継続でき、荷主も安心して任せられる物流の基盤を固めたいと考えています。

2024年問題の根底にあるのは、少子化や人口の減少です。若い担い手の取り合いが全産業で起きており、物流業界も多様な人材を確保しつつ、少ない人手でいかに効率よく運べるかが大きな課題です。この問題への対応は、愛媛県だけ解決できるものではなく、日本全体で取り組まなければ、現在のレベルで物流を維持していくことは難しいと思います。国の施策の動きも見ながら、愛媛県にできることは何かを常に考えていかなければなりません。



profile

徳丸 淳哉 とくまる じゅんや
1976年熊本県生まれ。西条市出身。2023年4月より交通政策室企画グループ担当係長。

和田 大祐 わだ だいすけ
1978年温泉郡重信町(現東温市)生まれ。2022年4月より農政課企画係長。

三堂 博昭 みどう ひろあき
1968年西宇和郡保内町(現八幡浜市)生まれ。2024年4月より農産園芸課主幹。

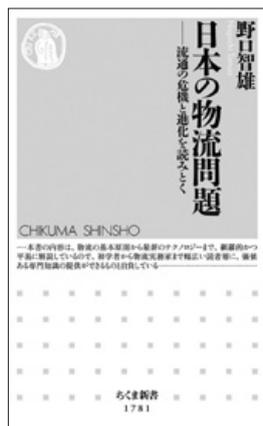
大西 諭平 おおにしろんべい
1971年伊予市生まれ。2023年4月より農産園芸課果樹係長。

愛媛県
瀬戸内海と宇和海に面し、水産業が盛ん。本州・九州からアクセスがよく、観光地としても人気で、道後温泉、松山城など多くのスポットがある。温暖な気候を生かしたかんきつ類の品目数は、47と日本一。付加価値の高い商品を生み出し、消費地への安定供給を整えてきた歴史がある。

『日本の物流問題』

——流通の危機と進化を読みとく

野口智雄著 筑摩書房



2024年3月発行・1,034円

苦境の原因と先端技術の可能性を説く

吉田忠則（日本経済新聞社編集委員）

個人的な話で恐縮だが、「物流の2024年問題」がクローズアップされるようになってから、暮らしのなかで改めたことがある。宅配で商品を運んで来てくれる人に、きちんと感謝の気持ちを伝えるようになったのだ。

当たり前のことではないか、と思う人も多いだろう。だがドライバーの置かれた状況をどこまで深く理解して接していたかという点、わが身を振り返って心もとない。

私たちの暮らしに欠かせない物流業界が苦境にあえいでいる。本書によると、きっかけは1990年の規制緩和。貨物量の増加を見越して、「近視眼的・楽観的な判断」から運送事業者を増やした結果、ダンピングや無料でサービスを提供する体質が蔓延した。賃金の多くを残業に依

存する就業構造も定着。残業時間に上限を設けることで、これを是正しようとするのが「物流の2024年問題」だ。だがその先に待つのは、ドライバー不足のさらなる深刻化と運送会社の経営悪化、そして運賃の高騰という。

どこに解決の糸口を求めればいいのか。筆者は長年の研究を踏まえ、産業と物流が絡み合いながら発展した高度経済成長期から説き起こし、ロボットや自動運転車など先端技術の可能性と課題を探る。さらに、ウクライナ戦争という世界がいま直面するリスクにまで筆を進め、生産現場を自国に戻し、効率性よりも安全性を重視する「リシヨアリング」の発想が大切だと説く。

本書を通して浮かび上がるのは、多くの人が実情を知ることの少ない物流という仕事、社会の変化の影響をダイレクトに受けている点だ。スマホによる買い物が小口荷物の需要を増加させ、人手不足を一段と深刻にした。新型コロナの流行による「巣ごもり消費」はこれに拍車を掛けるとともに、「3密回避」という社会の新たな要請を生み出した。その結果、ロボットの活用による作業の自動化が加速した。

物流とは暮らしを支える存在であり、競争の激化と社会のニーズの変化で大きなプレッシャーを受けている。多くの人がその事実を「知る」ことが、物流を持続可能なものにするために欠かせない。最も必要なのは、物流の大切さを社会が深く認識することだ。本書はそれを理解するための出発点になる。

読まれています 三省堂書店農林水産省売店における農林水産関連書籍 売り上げ上位10冊（2024年7月1日～7月31日）

タイトル	著者	出版社	税込価格
1 逐条解説 植物防疫法	植物防疫法研究会／編著	大成出版社	3,630円
2 分かりやすい公用文の書き方 第2次改訂版	磯崎 陽輔／著	ぎょうせい	2,530円
3 新さかなの経済学 漁業のアポリア	山下 東子／著	日本評論社	2,750円
4 季刊農業と経済2024年春号（特集：海を越えてくる食べ物の変遷—食料調達におけるSDGsとは）	辻村 英之、久野 秀二、坂梨 健太／編	英明企画編集	1,870円
5 大豆の政治経済学 フードレジームの視点から	張 馨元、八木 浩平、林 瑞穂／編著	筑波書房	3,850円
6 霞ヶ関官庁フロア&ダイアルガイド 2024年版 第27版	国政情報センター／著	国政情報センター	2,640円
7 週刊東洋経済2024年6月1日号（特集：解剖 日本魚ビジネスいつまで魚を食べるのか）	週刊東洋経済編集部／著	東洋経済新報社	880円
8 日本一の農業県はどこか 農業の通信簿	山口 亮子／著	新潮社	946円
9 農林水産六法 令和6年版	農林水産法令研究会／編	学陽書房	22,000円
10 改訂 新・日本農業の実際知識—希望もてる日本農業—	羽多 貴／著、折原 直／改訂共著	全国農業会議所	1,019円