

◆2025年12月17日発行ラインナップ◆

- ・農業・肥料業界の今年を振り返って
- ・肥料原料と電気自動車（EV）

農業・肥料業界の今年を振り返って

この度の北海道・三陸沖地震による被害のお見舞いを申し上げますとともに、1日も早い復旧を心からお祈りいたします。引き続き充分ご注意下さい。

今回が今年最後の発刊となる。一年を振り返ってみたい。

2025年のスタートはトランプ氏の米大統領再就任、中居正広氏の芸能界引退などで始まり、農業関連においては2月米価高騰を受け農林水産省が備蓄米21万トン放出を正式発表、翌3月落札者への引き渡し開始、スーパー等小売店に並んだ。更に今年も水稻においては猛暑と降雨不足に見舞われ乳白米や登熟不良が多く見られ、収穫期においても局地的な豪雨・水害など大きな被害をもたらした。又、トマト・ナス・ホウレンソウなど多くの野菜も生育不良や品質低下の被害を受け、米と同じように市場価格が高騰した2025年であった。

一方で10月高市氏が第104代内閣総理大臣に選出され、日本初の女性首相が誕生した。

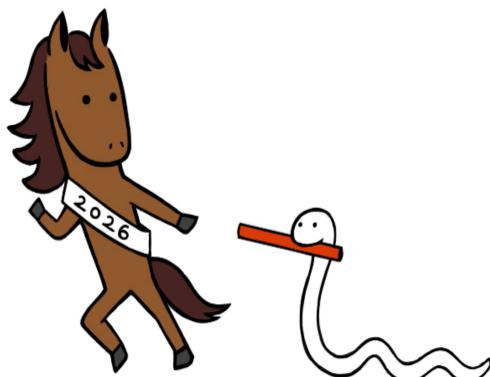
高市政権農業政策の特徴（キーワード）は“稼げる農業への転換”（農業を「保護対象」ではなく「成長産業」と位置づけ、収益性を高める構造改革を推進し、AIやスマート農業、輸出拡大を重視し、若者や法人の参入を促進。）“食料安全保障の強化”（米・小麦・大豆など基幹作物の国内生産を優先的に支援、肥料・飼料の国産化を進め、輸入依存リスクを減らす。「食料自給率を限りなく100%へ」という挑戦的目標を掲げている）“市場原理の重視”（石破前政権の「米増産路線」を見直し、需要に応じた生産を基本とする。備蓄米の放出よりも「おこめ券」など消費者支援策を検討し、価格安定を図る。）である。今後あらゆる分野で大いに期待させていただきたい。

肥料業界は各肥料メーカー来春分迄原料をほぼ手当、確保していると言われているものの、昨年に引き続き中国の尿素やリン安の輸出抑制・法定検査の検査停止の影響は大きく、いつ輸出が再開されるか見通しがつかないこと、価格も国際情勢・市況を鑑み再び上昇傾向にあり厳しい状況が続いている。

また「被覆樹脂の使用量」削減に、各肥料メーカー環境負荷を低減する新型肥料、ノンコート肥料の普及・推進等問題解決に取り組んでいるが、猛暑や労働力不足、米価高騰を背景に加工用・飼料用から主食用への転換が進んだ事なども影響し肥効をコントロールし易い被覆肥料の需要はむしろ増加傾向であり、被覆樹脂使用量は大きく減っていないのが現状であり、引き続き2026年の課題でもある。

2025年の基幹的農業従事者は全国で約100万人と言われており、そのうち65歳以上が約7割（70%前後）を占めており、高齢化が極めて深刻で、平均年齢は67.6歳と過去最高水準に近い状態であり、引き厳しい状況ではあるが、2026年は情熱や勢いが最高潮に達し、大きな飛躍のチャンスがある「丙午」である。

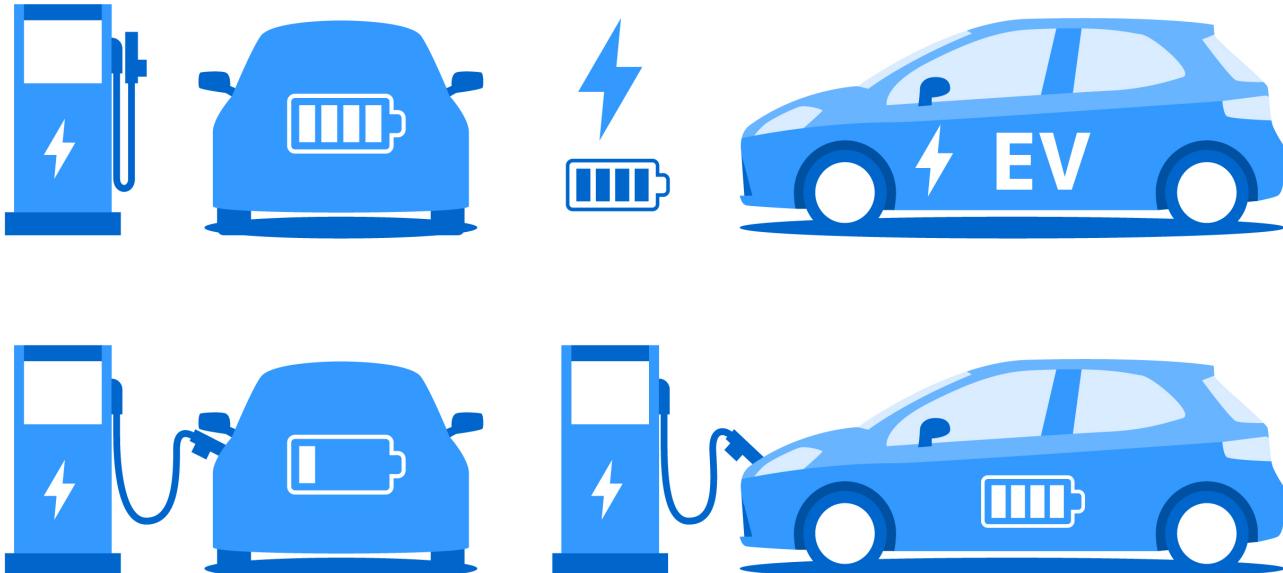
日本の農業・肥料業界が益々発展、大きく飛躍することを期待したい。



皆様、良いお年をお迎えください。

～肥料原料と電気自動車（EV）～

日本で最初の本格的量産型電気自動車は日産「リーフ」になります。皆様もご記憶にあると思いますが2010年（平成22年）の事になります。それから15年が経過し、世界的に見れば今や電気自動車の販売台数は顕著な伸びを示しており、電気自動車（BEV）の販売シェアは2024年のデータによると中国24.6%、EU15.4%、アメリカ8.1%、日本は1.3%となっており、中国とEUの普及率が高い数字となっております。



さて、トヨタのCMでもご覧の通り、電気自動車にも種類があります。BEV（バッテリーの電力のみで走る自動車）、PHEV（外部からの充電も可能なハイブリッド車）、FCEV（燃料電池を動力源にした自動車）、HEV（エンジンとモーターで走る自動車）の4種類に分類されます。日本ではプリウスの様なHEVやPHEVが主流となっており、それを合算した普及率は何と61.71%となります。日本では中国やEUと比較するとBEVの普及が遅れているようです。

では、BEVの性能を見るには何が重要となるのかと言えば、やはり航続距離、即ちバッテリーがどれだけ持つかになります。現在は電力量を多く蓄える事が出来るリチウムイオン電池が主流となっており、航続距離が600km以上の車種も存在します。現在、リチウムイオン電池を中心となっていたのが電極にニッケル・マンガン・コバルトを使用した三元系（NMC）と言われる電池です。これはレアメタルであるコバルトを使用しておりコストが高く、寿命も比較的短い事や熱暴走のリスクも存在する為に問題も生じています。これに対応すべくLFP（リン酸鉄系）のリチウムイオン電池が電気自動車（BEV）の主流バッテリーとなり始めました。LFPは三元系と比較し、コストが安価で寿命も長く安定性もある事から特斯拉社や中国のBYD社でも使用されており、今後も増加する傾向があります。

説明が長くなりましたが、ここで肥料原料特に主要原料である燐安（DAP・MAP）との関係が問題となってきます。LFP（リン酸鉄系）リチウムイオン電池の原料は文字通りリン酸が使用され、特に高品位のリン酸液が求められます。併せて高品位のリン酸液を生産するには高品位の燐鉱石が必要となります。また、このLFPは中国のシェアが90%以上と言われております。一方、肥料原料である燐安（DAP・MAP）の日本での中国品シェアは70%程度となっており、実質中国に頼っている状況となっております。今まで肥料原料を生産していたメーカーがLFPの生産に注力している事から、今後肥料用に向けられるものがLFP製造が優先され、品質の良い燐安の供給に影響が出る等の懸念があります。現状ではまだ影響は薄いですが、今後注視しなければいけない問題となっております。（原料部）

本年最終号となりました。2026年も宜しくお願い致します。

弊社は12/26～1/5まで休業させていただきます。どうぞ良いお年をお迎えください。

編集事務局：佐藤、山内

電話：03-5275-5511／E-mail：macjournal@mcagri.co.jp URL <http://www.mcagri.jp>