

製造業ベンチマーク検討WG

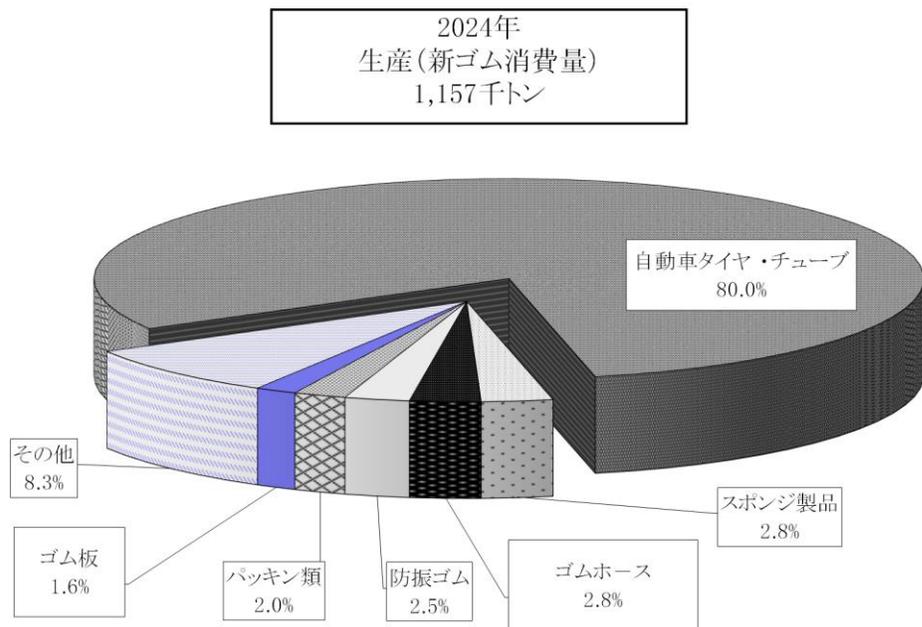
# ゴム産業の現状とベンチマーク検討の留意点、要望

(一社) 日本ゴム工業会

1. 日本ゴム産業の概要
2. 国内タイヤ生産状況
3. 世界のタイヤ市場シェア（売上高ベース）
4. 製造工程におけるエネルギー使用状況
5. CO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み
6. 活動量を製品生産量にする事の難しさ
7. BM検討、GX-ETS制度に対する留意点、要望

# 1. 日本ゴム産業の概要

- タイヤ製品の生産量は、日本全体のゴム製品製造業における生産量の80%を占めており、日本ゴム工業会の中では、今回のGX-ETS対象となる事業者はタイヤ4社のみである。
- あらゆるモビリティにタイヤは不可欠であり、乗用車用、トラックバス用、建設・産業車両用、航空機用、二輪車用など、多様な品種、構造、サイズが製造されており、様々な環境条件下でモビリティを足元から支えている重要な工業製品である。



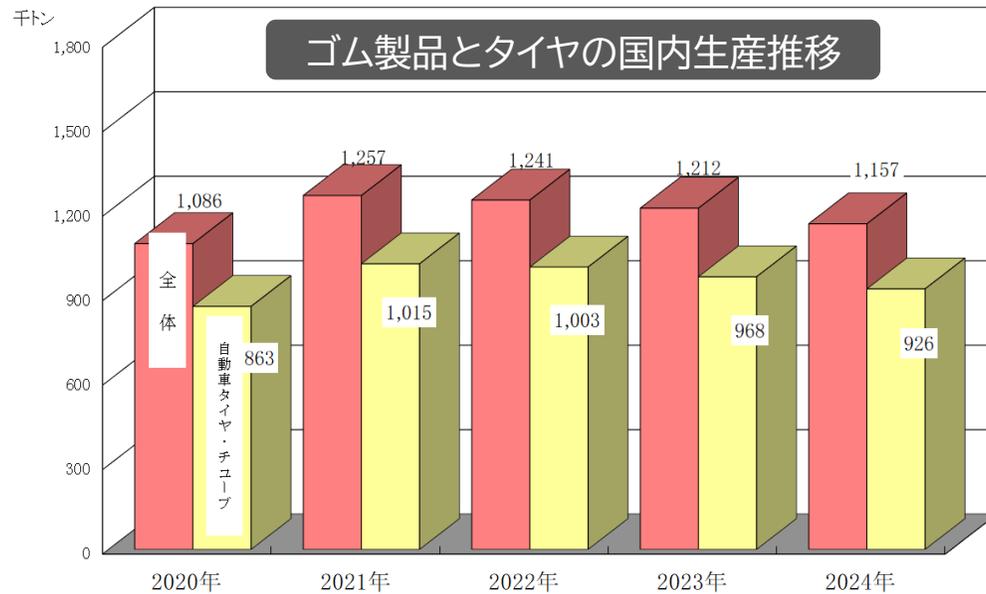
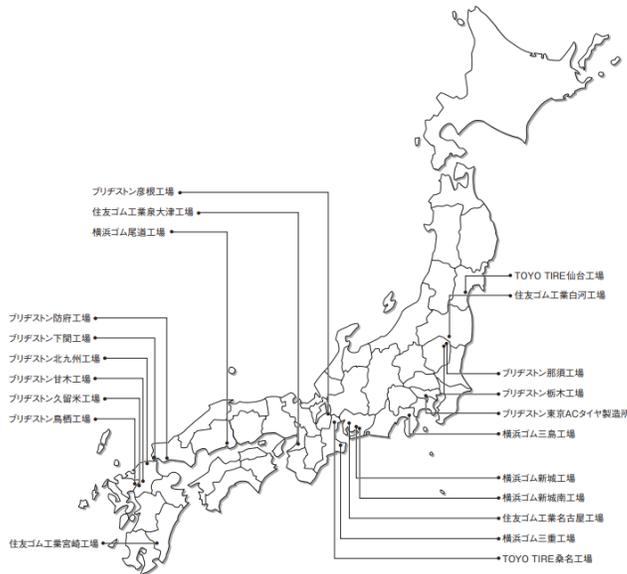
出典：2025ゴム工業の現況(日本ゴム工業会)



## 2. 国内タイヤ生産状況

- 国内にタイヤ工場は20工場あり、2020年のコロナ禍から21年に回復したものの、自動車による認証不正問題や海外需要低迷により、減少傾向に歯止めがかかっていない。
- 一方、新興国の台頭により、輸入は堅調に回復してきている。

会員企業(正会員)の自動車タイヤ工場分布図(2025年7月現在)



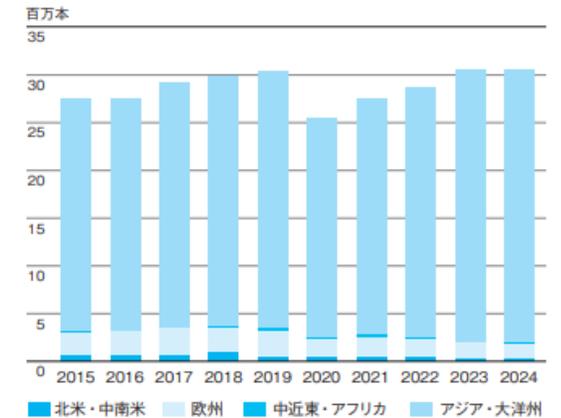
出典: 日本のタイヤ産業(日本自動車タイヤ協会)

出典: 2025ゴム工業の現況(日本ゴム工業会)

地域別輸出本数の推移(図10)



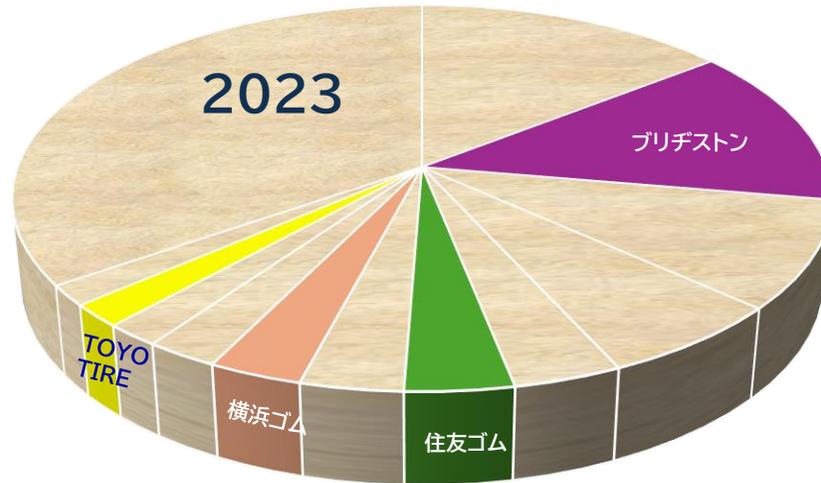
地域別輸入本数の推移(図11)



出典: 日本のタイヤ産業(日本自動車タイヤ協会)

### 3. 世界のタイヤ市場シェア（売上高ベース）

- タイヤ産業は、日本の中で数少ないグローバルトップシェア産業。
- ただし、新興国メーカーの台頭もあり、激しいグローバル競争に晒されている。



メーカー	国	シェア(%)
ミシュラン	フランス	14.4
ブリヂストン	日本	13.3
グッドイヤー	米国	9.0
コンチネンタル	ドイツ	6.5
ピレリ	イタリア	3.7
住友ゴム	日本	3.7
ハンコック	韓国	3.5
横浜ゴム	日本	3.2
中策ゴム	中国	2.5
サイレントタイヤ	中国	1.9
TOYO TIRE	日本	1.9
正新	台湾	1.7
その他		34.7

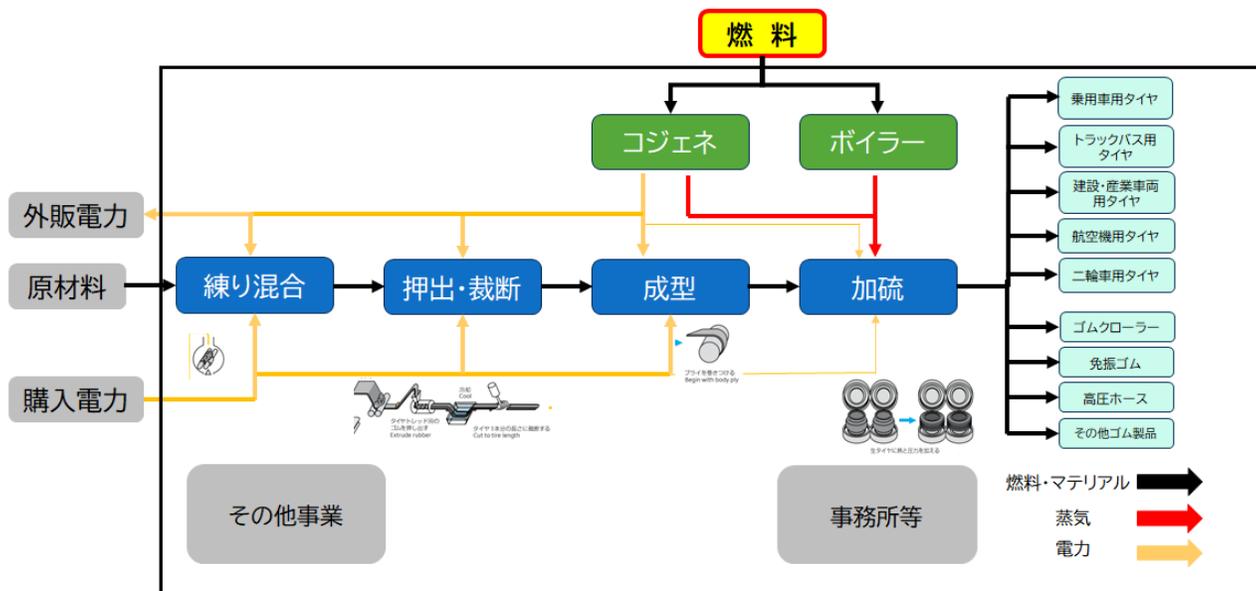
4社合計  
グローバルシェア  
22.1%

資料出展: タイヤビジネス誌 Global Tire Company Rankings

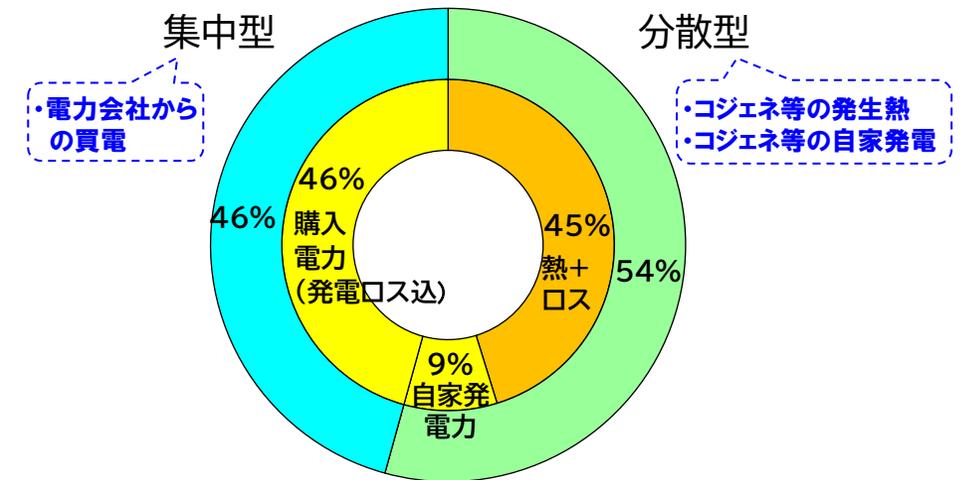
## 4. 製造工程におけるエネルギー使用状況

- ゴム製品製造工程で使用するエネルギーのうち、スコープ1排出となる燃料は、高温高压の蒸気を必要とする加硫工程で多く使用され、全エネルギー中の比率も高い。
- 電気と熱の両方を工程で利用しており、高効率のコージェネレーションシステムを積極導入してきた。
- タイヤメーカーでは類似の製造工程を有するタイヤ以外のゴム製品も一部製造している。

【ゴム製品製造の一般的な工程】



【ゴム業界の生産における使用エネルギー比率】

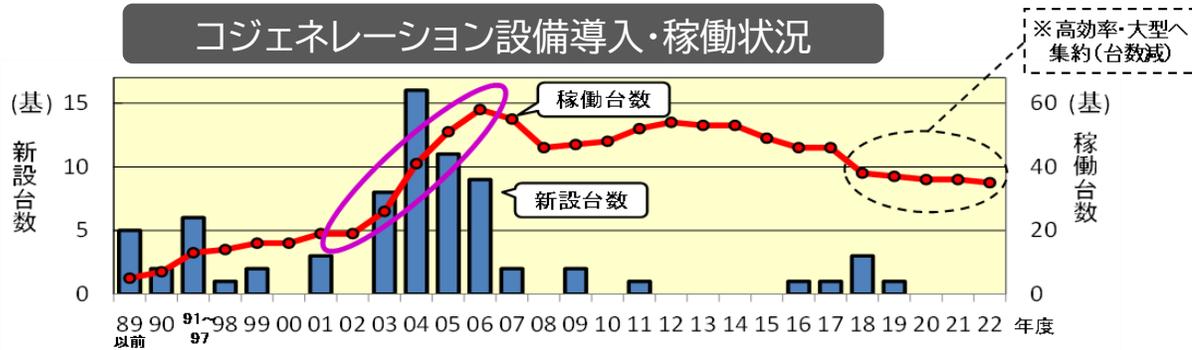


※ 日本ゴム工業会のカーボンニュートラル行動計画2023年度実績

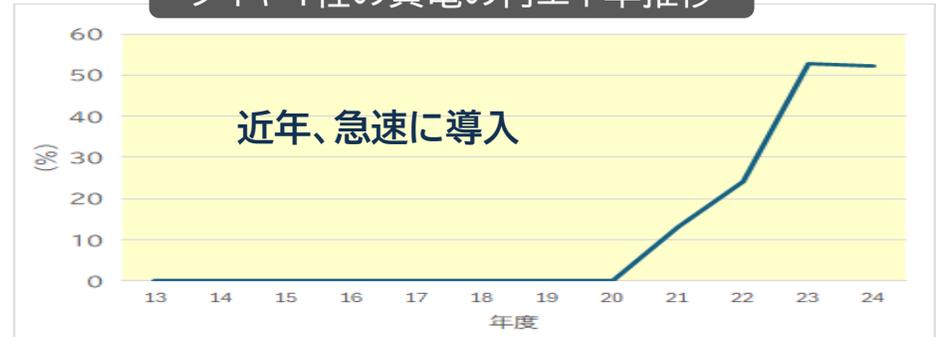
# 5. CO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み(1)

日本ゴム工業会は低炭素社会実行計画、カーボンニュートラル行動計画に参画し、先行的に省エネ(コジェネ運用等)、燃料転換、再エネ導入によりCO<sub>2</sub>削減を進めてきている。

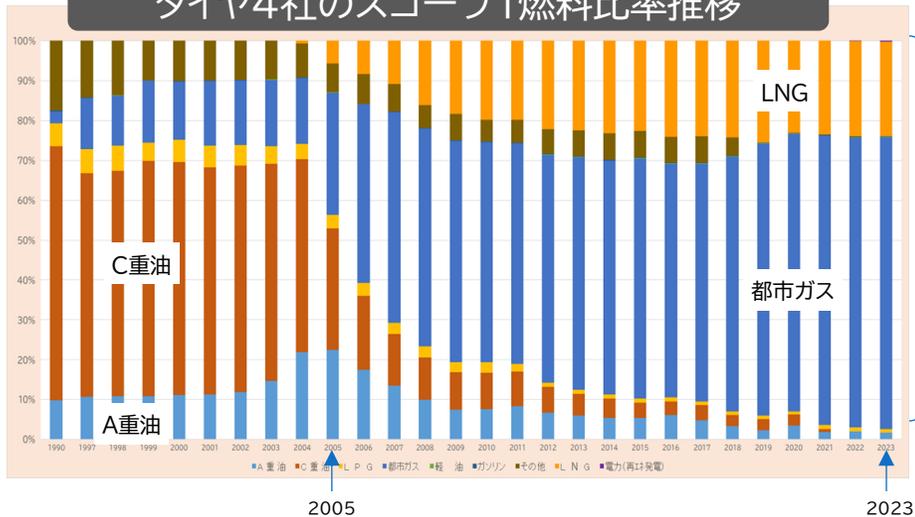
コジェネレーション設備導入・稼働状況



タイヤ4社の買電の再エネ率推移

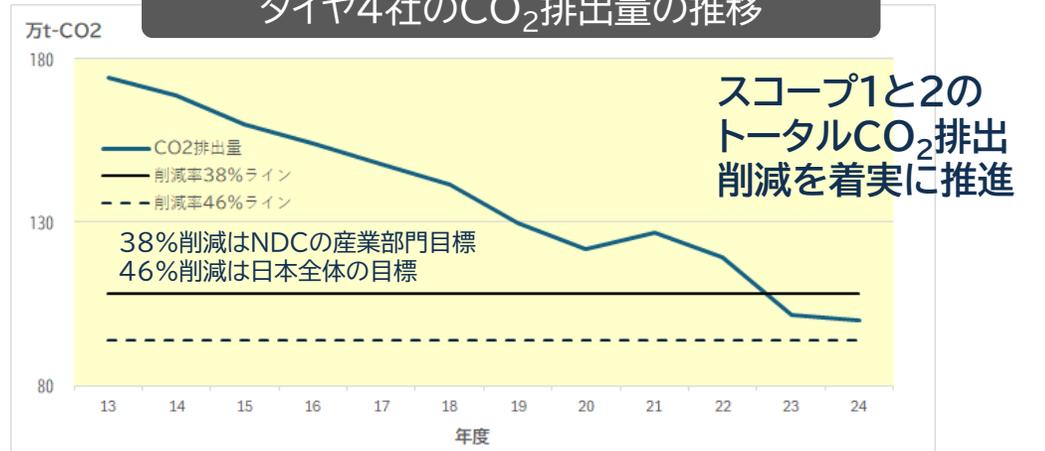


タイヤ4社のスコープ1燃料比率推移



活用可能な中でCO<sub>2</sub>排出係数が最も低い都市ガス・LNGへの燃料転換を進め、2023年で96%まで到達

タイヤ4社のCO<sub>2</sub>排出量の推移

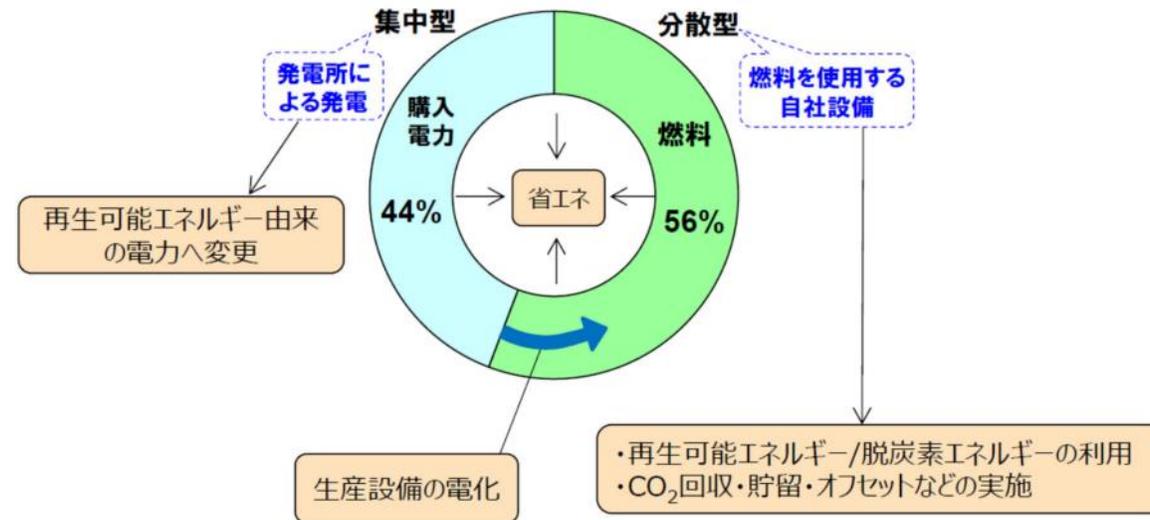


温室効果ガス排出算定・報告マニュアルVer6.0による

## 5. CO<sub>2</sub>排出量削減への取り組み(2)

2022年に『日本ゴム工業会の地球温暖化対策長期ビジョン』を策定し、「生産段階のCO<sub>2</sub>排出量を2050年までに実質ゼロ」を目指すことを公表。

図1 2050年カーボンニュートラルに向けた日本ゴム工業会の対策  
(円グラフ：2019年度生産段階CO<sub>2</sub>排出量比率)



(注)グラフ中の比率は火力原単位方式によるコジェネ効果の算定(控除分)は含めていない。

- ◆ 国際競争力を保ちながら、最大限のスコープ1排出量削減を目指すには、**当面は都市ガス・LNG化100%、2030年代以降、水素やeメタンなどが実用段階になり次第、随時、導入を進めることが主たる方向性となる。**

<バウンダリ:燃料を主にタイヤ製品と類似の工程を持つゴム製品の製造に使用している工場>

製品BMで対応するため、タイヤ製品にスコープを限定するなど、様々な検討を実施しているが、下記理由でばらつきが大きく、公平な比較ができていない。燃料転換が主たる対策である事から適切な対策に繋がられるようなBM指標の作成をお願いします。

### ① 幅広い製造品種構成によるエネルギー使用量の違い

小さな2輪用タイヤから大きな建設鉱山用タイヤまで、様々な大きさ、構造のタイヤで、あらゆるモビリティに対応している。タイヤ1本あたりの加硫工程に必要な熱エネルギーは、多種多様なタイヤの重量や表面積により異なっている。そして、多様な製品構成により、事業所毎のエネルギー使用量が大きくばらついている。

### ② 工程集約による事業所毎の工程の有無や原材料・部材の相互供給の影響

生産効率化の為、工程を集約する、事業所間でゴムや材料・部材の供給を行うなど、フレキシブルな生産体制としており、事業所毎のエネルギー使用量にばらつきが生じている。

### ③ 設備構成の違いによるエネルギー使用量/比率の違い

地域のエネルギー供給状況、コジェネ有無によって、スコープ1/2の比率が大きく変わり、この違いを補正してもバラツキが非常に大きい状況。また、生産自動化等の新規設備導入有無に伴い、エネルギー使用量が異なってきている。

### ● ゴム業界における留意点、要望

#### 1. 公平な比較のための指標設定

スコープ1排出削減に対し、先行してCO<sub>2</sub>排出係数が最も低い都市ガス・LNGへの燃料転換に取り組み、96%まで比率を高めてきました。当面は都市ガス・LNG化100%を目指し、2030年代以降、水素やeメタンなどが実用段階になり次第、随時、導入を進めることが、国際競争力を確保しつつスコープ1排出を削減する、目指すべき方向と考えます。このような対策を公平に比較しうるBM指標の作成を要望します。

#### 2. グローバル競争力への影響の考慮、成長への後押し

将来的に排出枠取引制度に伴う支出により、同制度未導入国のメーカー対比の競争力が弱まること、その対応として国内生産空洞化、雇用確保への影響が懸念されます(リーケージリスク)。グローバル競争力を高めるべく、CO<sub>2</sub>削減技術(例: プロセス電化、低炭素燃料導入)に先行投資を行う企業への支援強化など、ご配慮をお願いします。

#### 3. スコープ2を含むCO<sub>2</sub>排出量削減努力の考慮

現状、スコープ2は対象外となっていますが、トータルCO<sub>2</sub>排出削減に向け、積極的にコジェネを導入している点、再エネ電力を採用している点などが反映される制度設計とするよう考慮願います。

#### 4. 自家発電設備による間接排出量削減への配慮

コジェネを含む自家発電設備は、発電により買電量が削減され、また需要場所で熱を同時に利用することで省エネルギー及び社会全体のCO<sub>2</sub>削減に加え、レジリエンス向上に大きく寄与するシステムであり、特にコジェネは国のGX2040ビジョンや第7次エネルギー基本計画においても今後の導入促進が謳われています。その普及を阻害しない制度設計をお願いします。