

JATMA

一般社団法人 日本自動車タイヤ協会

日本のタイヤ産業

2024



www.jatma.or.jp

日本のタイヤ産業 2024

TYRE INDUSTRY OF JAPAN

目次

一般社団法人 日本自動車タイヤ協会の概要	2
会員企業	3
I. タイヤ産業の変遷	
1) タイヤ産業の変遷	4
2) タイヤ産業の変遷（年表）	5
3) 自動車生産台数とタイヤ生産量の推移	7
II. タイヤ産業の現況	
1) 概況	8
2) 品種別生産動向	9
3) 新車用タイヤ販売動向	9
4) 市販用タイヤ販売動向	10
市販用タイヤ夏冬用別販売動向（四輪車用）	10
5) 輸出用タイヤ販売動向	11
6) 地域別輸出動向	11
7) 地域別輸入動向	12
III. タイヤの安全対策	
1) 自動車用タイヤ安全基準	13
2) タイヤの規格	13
3) タイヤの摩耗限度と安全走行	14
4) タイヤ検査事業	15
5) 適正使用等の安全啓発	15
IV. タイヤの環境対策	
1) 低車外音タイヤのラベリング制度	16
2) 低燃費タイヤ等のラベリング制度	16
3) 地球温暖化への取り組み	17
4) TRWP低減の取り組み	17
5) 廃タイヤリデュースの取り組み	18
6) 廃タイヤの発生量・有効利用量	19
7) 廃タイヤの不法投棄残存量	20
8) 原状回復支援制度	21
V. 参考資料	
1) 自動車とタイヤ	22
2) タイヤの流通経路	23
3) タイヤの原材料	24
4) 世界のタイヤ産業のゴム消費量	24
会員企業（正会員）の自動車タイヤ工場分布図	25

一般社団法人日本自動車タイヤ協会の概要

JATMAの機構

総会、理事会の下に総務、技術、環境の3委員会を設置、さらに関係部会を配置し、それぞれの目的とする調査、研究等の諸活動を推進している。

設立 1947年9月26日 日本自動車タイヤ協会(任意団体)を設立
1968年12月 社団法人に改組
2011年4月 一般社団法人へ移行

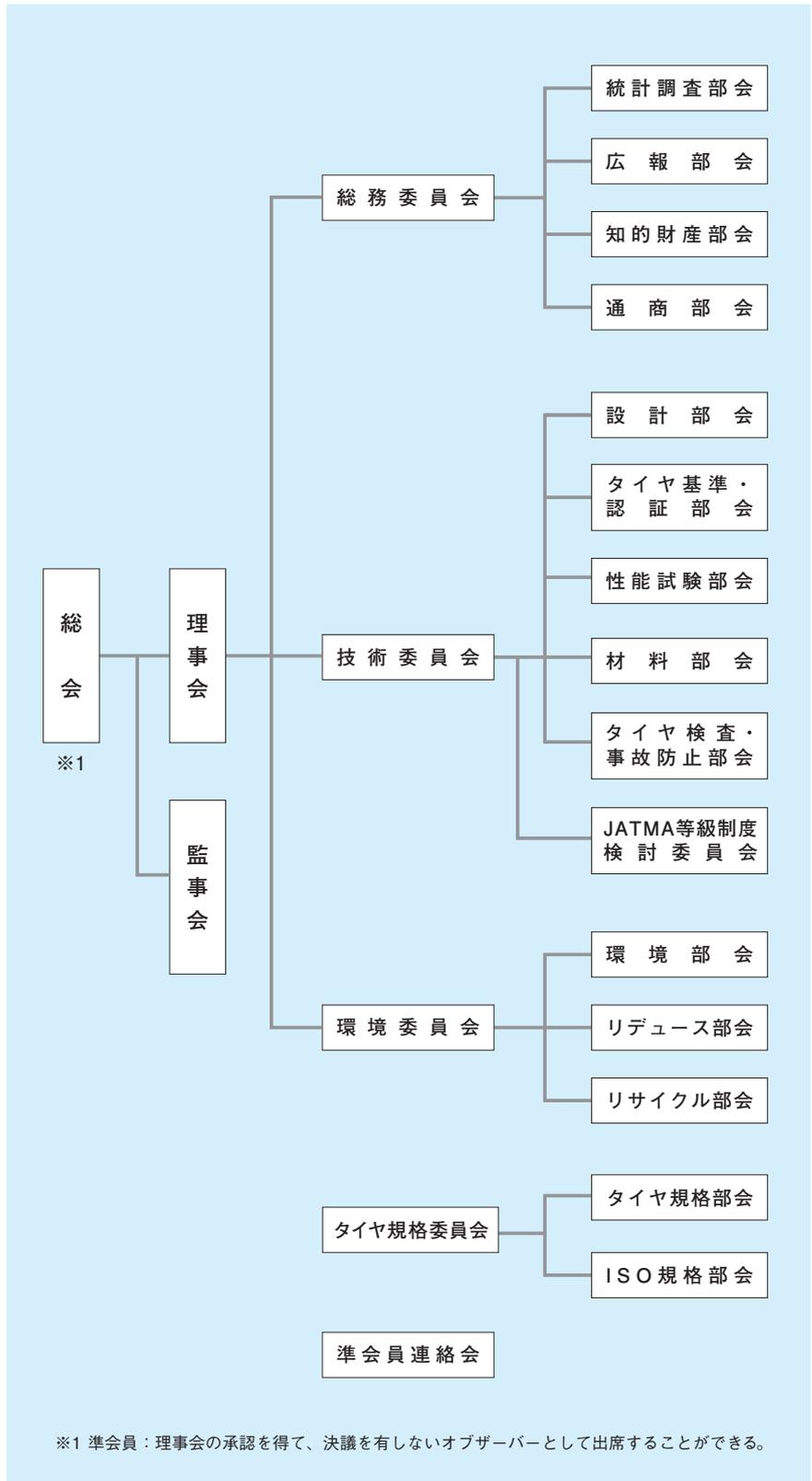
主な役員
会 長 山本 悟
副 会 長 清水 隆史
専務理事 倉田 健児

会員企業 【正会員】
株式会社ブリヂストン
住友ゴム工業株式会社
横浜ゴム株式会社
TOYO TIRE株式会社
【準会員】
日本ミシュランタイヤ株式会社
日本グッドイヤー株式会社
ピレリジャパン株式会社

主な事業活動

- ① 自動車タイヤ各種統計資料及び国内需要見通し等の作成
- ② 知的財産権に関連する諸テーマの調査、研究
- ③ 空気圧管理を始めとするタイヤの適正使用、適正整備等安全啓発活動の推進
- ④ 一般道路及び高速道路における路上タイヤ点検の実施
- ⑤ 冬道安全走行に関する啓発
- ⑥ 損傷タイヤの検査判定及び消費者相談並びに警察当局等の依頼による検査、鑑定等への協力
- ⑦ JATMA YEAR BOOK (自動車タイヤの諸元規格)の作成、頒布
- ⑧ 各国タイヤ基準認証制度、ラベリング制度等への対応
- ⑨ 安全基準の統一や国際機関・海外各国政府及びタイヤ関連諸団体との調整、連携の促進
- ⑩ タイヤラベリング制度の運用及び環境対応事項等の広報
- ⑪ 地球環境問題への対応、温暖化対策の推進
- ⑫ 3R(リデュース、リユース、リサイクル)の総合的推進及び原状回復支援
- ⑬ 各国/地域の通商課題に関する情報収集と情報展開
- ⑭ 通商面での各種手続き/制度の円滑化、簡素化に向けて海外各国当局との折衝及び経産省、欧州・米国・アジア各タイヤ業界団体との連携

協会組織



会員企業

【正会員】

株式会社ブリヂストン

代表者 代表執行役Joint Global COO 東 正浩
設立 昭和6年(1931年)3月1日
資本金 1,263億5,400万円
(令和5年12月末現在)
年間売上収益*1 4兆3,138億円
(連結ベース) (令和5年12月期)
従業員数 125,199人
(連結ベース) (令和5年12月末現在)
本社 〒104-8340 東京都中央区京橋3-1-1
03(6836)3001(代表)
<https://www.bridgestone.co.jp/>

*1 令和2年度より国際会計基準(IFRS)を適用。

住友ゴム工業株式会社

代表者 代表取締役社長 山本 悟
設立 大正6年(1917年)3月6日
資本金 426億5,800万円
(令和5年12月末現在)
年間売上収益*2 1兆1,773億9,900万円
(連結ベース) (令和5年12月期)
従業員数 39,975人
(連結ベース) (令和5年12月末現在)
本社 〒651-0072 兵庫県神戸市中央区脇浜町3-6-9
078(265)3000(代表)
東京本社 〒135-6005 東京都江東区豊洲3-3-3
03(5546)0111(代表)
<https://www.srigroup.co.jp/>

*2 平成28年度より国際会計基準(IFRS)を適用。

横浜ゴム株式会社

代表者 代表取締役会長兼CEO 山石 昌孝
設立 大正6年(1917年)10月13日
資本金 389億900万円
(令和5年12月末現在)
年間売上収益 9,853億3,300万円
(連結ベース) (令和5年12月期)
従業員数 33,617人
(連結ベース) (令和5年12月末現在)
本社 〒254-8601 神奈川県平塚市追分2番地1号
0463(63)0400(代表)
<https://www.y-yokohama.com/>

TOYO TIRE株式会社

代表者 代表取締役社長 & CEO 清水 隆史
設立 昭和20年(1945年)8月1日
資本金 559億3,500万円
(令和5年12月末現在)
年間売上高 5,528億2,500万円
(連結ベース) (令和5年12月期)
従業員数 11,656人
(連結ベース) (令和5年12月末現在)
本社 〒664-0847 兵庫県伊丹市藤ノ木2-2-13
072(789)9100(代表)
<https://www.toyotires.co.jp/>

【準会員】

日本ミシュランタイヤ株式会社

代表者 代表取締役社長 須藤 元
設立 昭和50年(1975年)6月10日
資本金 1億円
(令和5年12月末現在)
従業員数 500人
(令和5年12月末現在)
本社 〒373-8668 群馬県太田市植木野町880
0276(25)4321(代表)
<https://www.michelin.co.jp/>

日本グッドイヤー株式会社

代表者 代表取締役社長 ラミー・エルサービー
設立 昭和27年(1952年)1月10日
資本金 23億3,600万円
(令和5年12月末現在)
従業員数 181人
(令和5年12月末現在)
本社 〒106-0032 東京都港区六本木一丁目4番5号
アークヒルズサウスタワー7階
<https://www.goodyear.co.jp/>

ピレリジャパン株式会社

代表者 代表取締役社長 フィリッポ・シブラリオ
設立 平成16年(2004年)12月28日
資本金 22億円
(令和5年12月末現在)
従業員数 60人
(令和5年12月末現在)
本社 〒105-0014 東京都港区芝3-8-2
住友不動産芝公園ファーストビル20階
03(5418)6500(代表)
www.pirelli.co.jp

1) タイヤ産業の変遷

我が国の自動車タイヤ産業の生産規模は、1990年代後半から2008年にかけて概ね堅調な国内需要や好調な輸出向けに支えられ順調な増加傾向を示していたが、世界的な経済危機により、2009年は大きく落ち込んだ。2010年は一定の回復があったものの、その後、生産体制のグローバル化が進むなど、緩やかな減少傾向をたどる中、2020年は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）が世界中に拡大した影響により、前年を大きく下回った。2023年はゴム量ベースで97万トン、タイヤ本数1億2,984万本とどちらも前年を下回り、COVID-19拡大前の水準には戻っていない。

国内ゴム産業の約8割（新ゴム量）を占めるタイヤ産業は、年代別に見ると次のように推移している。

① 1940年代～50年代

第二次大戦後の製造設備の壊滅状態から再建したタイヤ産業は、戦中戦後の長期にわたる統制時代を経て、その後の朝鮮動乱による特需景気に支えられ生産は軌道化した。朝鮮動乱の終結から国内景気はデフレに陥り、タイヤ産業も需要の激減と市場の混乱を招いた。

② 1960年代

1960年前後の本格的モータリゼーションの進展に伴う自動車の増加や、高速道路の出現等から、タイヤの需要は増大し、設備の拡張・自動化及び原材料の転換等の技術革新を経験し、高度成長期を迎えた。

③ 1970年代

1970年以降、第一次石油危機により需要は一時的に減退したが、輸出主導による日本経済の伸長、自動車生産台数並びに保有台数の増加、製品の多様化による需要喚起により生産は増加した。

④ 1980年代

1979年の第二次石油危機以降、世界的同時不況のもとで高成長から低成長へ移行し、加えてラジアル化の進行に伴う需要減退を招き、自動車タイヤ産業の生産実績は極めて厳しい状況下であったが、83年より国内景気の回復上昇、世界主要各国の経済の好転等を反映し、回復基調に転じた。また、85年9月以降の急速な円高不況による需要の落ち込みがみられたものの、86年12月以降日本経済は、堅調な個人消費と設備投資を軸とする内需を背景とした着実な成長を示し、89年には生産ゴム量は100万トンの大台に達した。

⑤ 1990年代

バブル崩壊とともに日本経済は、株価の暴落、企業収益の悪化、雇用不安、設備投資や個人消費の低迷、不良債権処理、金融証券不安、円高、消費税率の上昇や医療費負担額の増大等々により、失われた10年と言われる一進一退の状況であった。一方、海外においては97年後半の東南アジア通貨危機に端を発した経済不安が見られたものの、90年代中頃から好調な米国経済に支えられ世界経済は総じて堅調であった。また、我が国のタイヤ産業においては、スパイクタイヤからスタッドレスタイヤへの転換による特需及びその反動減により93年に生産ゴム量は100万トン割れとなったが、概ね順調に増加し99年には113万トンの生産量に達した。

⑥ 2000年代

日本経済は、緩やかながら回復基調を辿り、原材料価格高止まり等の問題を抱えつつも企業収益の改善、設備投資の増加により戦後最大の景気拡大を続けていた。世界経済も、2007年までは好調な米国・欧州経済や中近東・BRICs諸国に支えられ総じて堅調に推移し、タイヤ生産ゴム量についても2002年以降毎年過去最高を更新、2007年には136万トンに達した。しかし、2008年9月以降の世界的に深刻な経済危機により、2008年は7年振りに減少に転じ、2009年は過去最大の36万トンの減少となり15年振りに100万トンを下回る99万トンまで落ち込んだ。

⑦ 2010年代

経済対策等に支えられ回復した日本経済であったが、2011年は東日本大震災や記録的な円高の影響により停滞した。2013年以降は株高・円安を背景に総じて緩やかな回復基調が続いていたが、2018年以降の世界経済減速等の影響により、2019年はマイナス成長となった。世界経済も金融危機から総じて立ち直り、安定成長が続く米国や2013年後半からプラス成長へ転じた欧州に加え、新興国も資源価格の回復等により概ね堅調に推移していたが、2018年半ばから、多くの国・地域への成長鈍化の広がりが見られた。日本のタイヤ生産ゴム量は輸出の減少により、2010年の120万トンから2019年には107万トンまで減少した。

⑧ 2020年～23年

日本経済はCOVID-19の影響により、2020年は1年を通して低調に推移した。2021年以降は行動制限の緩和によりプラス成長へ転じたが、世界的な供給網の混乱や物価高等から、力強さを欠いた。世界経済もCOVID-19の影響を受け、2020年は多くの国・地域でマイナス成長となった。2021年は経済活動の正常化が進み回復傾向が続いたが、2022年以降は原材料価格やエネルギーコストの高騰等により、多くの国でインフレ傾向が進んだ。このような需要環境下、2023年の日本のタイヤ生産ゴム量は国内向け、輸出ともに前年を下回り、COVID-19の影響が大きかった2020年以来3年振りに100万トンを下回った。

2) タイヤ産業の変遷(年表)

タイヤ産業の変遷(年表)(表1)

年号	出来事
1946	●1月 ゴム統制組合設立
1947	●9月 日本自動車タイヤ協会(任意団体)設立
1950	●4月 ゴム統制撤廃 ●6月 朝鮮動乱
1954	●6月 タイヤ検査事業開始 ●9月 チューブレスタイヤ生産開始
1959	●6月 スノータイヤ生産開始
1962	●7月 第一次合理化カルテル実施 ●スパイクタイヤ生産開始
1965	●4月 名神高速道路において初の路上タイヤ点検実施 ●6月 不況カルテル実施 ●7月 第二次合理化カルテル実施
1966	●2月 第三次合理化カルテル実施 ●3月 ラジアルタイヤ生産開始 ●11月 第四次合理化カルテル実施
1968	●1月 乗用車用タイヤにトレッドウェアインジケータ表示を採用 ●12月 JATMA社団法人に改組
1969	●3月 資本自由化50%の実施
1972	●1月 自動車用タイヤ安全基準を策定 ●7月 ISO(国際標準化機構)TC31-Pメンバーに加入
1973	●5月 資本自由化100%の実施 ●10月 第一次石油危機
1976	●9月 トラック・バス用タイヤにトレッドウェアインジケータ表示を採用
1979	●12月 自動車用タイヤ摩耗限度設定 ●第二次石油危機
1981	●4月 「JATMA YEAR BOOK」を発行
1982	●6月 運輸省(現・国土交通省)・車検業務に「JATMA YEAR BOOK」を採用(60シリーズタイヤの認可) ●乗用車用スタッドレスタイヤ生産開始
1983	●4月 自動車タイヤ関税率4%に引下げ ●5月 スパイクタイヤ「第一次基準」実施 ●7月 「みんなで考えようスパイクタイヤ問題」刊行 ●10月 「日本のタイヤ産業」刊行
1985	●2月 スパイクタイヤ氷上性能試験実施
1986	●1月 輸入タイヤの関税撤廃 ●10月 通産省(現・経済産業省)スパイクタイヤ行政指導
1987	●4月 ISO/TC31総会・京都開催
1988	●6月 公調委でスパイクタイヤ三年後製造・販売中止の調停に合意 ●輸入タイヤ一千万本超
1989	●4月 消費税3%実施 ●生産量百万トン突破
1990	●7月 大型車用スタッドレスタイヤ生産開始 ●12月末 スパイクタイヤ製造中止
1991	●4月 スパイクタイヤ販売中止
1992	●9月 セメント工場に廃タイヤ投入設備を設置(リース第一号)
1993	●6月 「タイヤリサイクルハンドブック」刊行 ●12月 雇用調整助成金業種指定認可
1994	●5月 過積載規制強化
1995	●3月 一般廃棄物の指定制度施行 ●4月 自動車関係の規制緩和と検査・整備制度の改正 ●7月 PL法施行
1996	●4月 市販用タイヤオープン価格化
1997	●4月 消費税率5%に上昇 ●9月 (社)日本自動車タイヤ協会創立五十周年
1998	●7月 TABD(環大西洋経済協力会議)タイヤセクター会議東京開催 ●10月 軽自動車の規格拡大
1999	●5月 トラックの車検制度改正 ●7月 廃タイヤマニフェスト(管理票)制度の実施 ●自動車生産台数一千万台割れ

年号	出来事
2000	●4月 タイヤの日(4月8日)創設 ●6月 日本タイヤリサイクル協会設立 ●12月 空気圧啓発活動実施
2001	●4月 グリーン購入法施行
2002	●4月 グリーン購入法・特定調達品目にタイヤ更生(役務)を指定 ●12月末 トラック・バス用バイアスタイヤの製造中止
2003	●9月 道路運送車両法の保安基準改正。大型トラックに速度抑制(時速90km)装置義務づけ ●10月 首都圏におけるディーゼル車排ガス規制・一部地域でトラック・バスのNOx・PM法規制導入
2004	●1月 後付け装置リコール法(タイヤ)施行 ●4月 日本タイヤリサイクル協会をJATMAに統合 ●6月 JATMA組織改革
2005	●3月 ジュネーブにて世界初のタイヤメーカーCEO会議開催 ●4月 野積み廃タイヤ原状回復支援制度発足 ●9月 長期経過タイヤの点検・交換啓発活動開始
2006	●4月 グリーン購入法・特定調達品目に一般公用車用タイヤ(転がり抵抗低減)を指定
2007	●2月 ロサンゼルスにて第二回世界タイヤメーカーCEO会議開催
2008	●6月 東京にて第三回世界タイヤメーカーCEO会議開催 ●7月 原油価格過去最高(131.30ドル)を更新 ※ドバイ/1バレル、東京スポット ●9～12月 世界金融危機の影響広がる(自動車減産、円高、原材料価格大幅下落等)
2009	●世界経済悪化によりタイヤ国内需要・輸出向けとも大幅な落ち込み ●エコカー減税拡大・補助金制度開始(自動車運送事業用車両購入〔廃車を伴う新車/新車〕に適用) ●3月 高速道路休日特別割引千円開始
2010	●1月 低燃費タイヤ等普及に向けてのラベリング制度開始 ●4月 グリーン購入法・特定調達品目に乗用車用タイヤ(低燃費タイヤ同等性能)を指定 ●9月 エコカー補助金制度終了
2011	●2月 天然ゴム価格過去最高(523.5円)を更新 ※RSS3号/1Kg、東京 ●4月 JATMA一般社団法人に移行 ●6月 高速道路休日特別割引千円終了 ●10月 アメリカ・メリーランド州にて第四回世界タイヤメーカーCEO会議開催 ●10月 円相場が過去最高値(76.77円)を更新 ※米ドル/銀行間直物・中心相場、東京外国為替市場 ●12月 エコカー補助金制度開始(自動車運送事業用車両購入〔新車〕に適用)
2012	●3月 ISO/TC31, SC3, SC10・京都開催 ●9月 エコカー補助金制度終了
2013	●10月 京都にて第五回世界タイヤメーカーCEO会議開催
2014	●4月 消費税率8%に上昇
2015	●6月 ISO/TC31/SC5, SC6, SC7・札幌開催 ●10月 フランス・シャンティイにて第六回世界タイヤメーカーCEO会議開催
2016	●4月 JATMA準会員制度導入
2017	●11月 アメリカ・カリフォルニア州にて第七回世界タイヤメーカーCEO会議開催
2018	●12月 TPP11協定 発効
2019	●6月 ISO/TC31総会・金沢開催 ●10月 消費税率10%に上昇 ●11月 京都にて第八回世界タイヤメーカーCEO会議開催
2020	●新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の世界的な拡大により、タイヤ国内需要・輸出向けとも大幅な落ち込み
2021	●4月 政府目標:国内の温室効果ガス排出量を2030年度に46%削減(13年度比)
2022	●2月 ロシアがウクライナに侵攻(長期化により資源、エネルギー、食糧の供給など世界経済への影響甚大)
2023	●5月 WHOが新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」を解除

3) 自動車生産台数とタイヤ生産量の推移

自動車生産台数とタイヤ生産量の推移 (表2)

単位: タイヤ(千トン) / 自動車(千台)

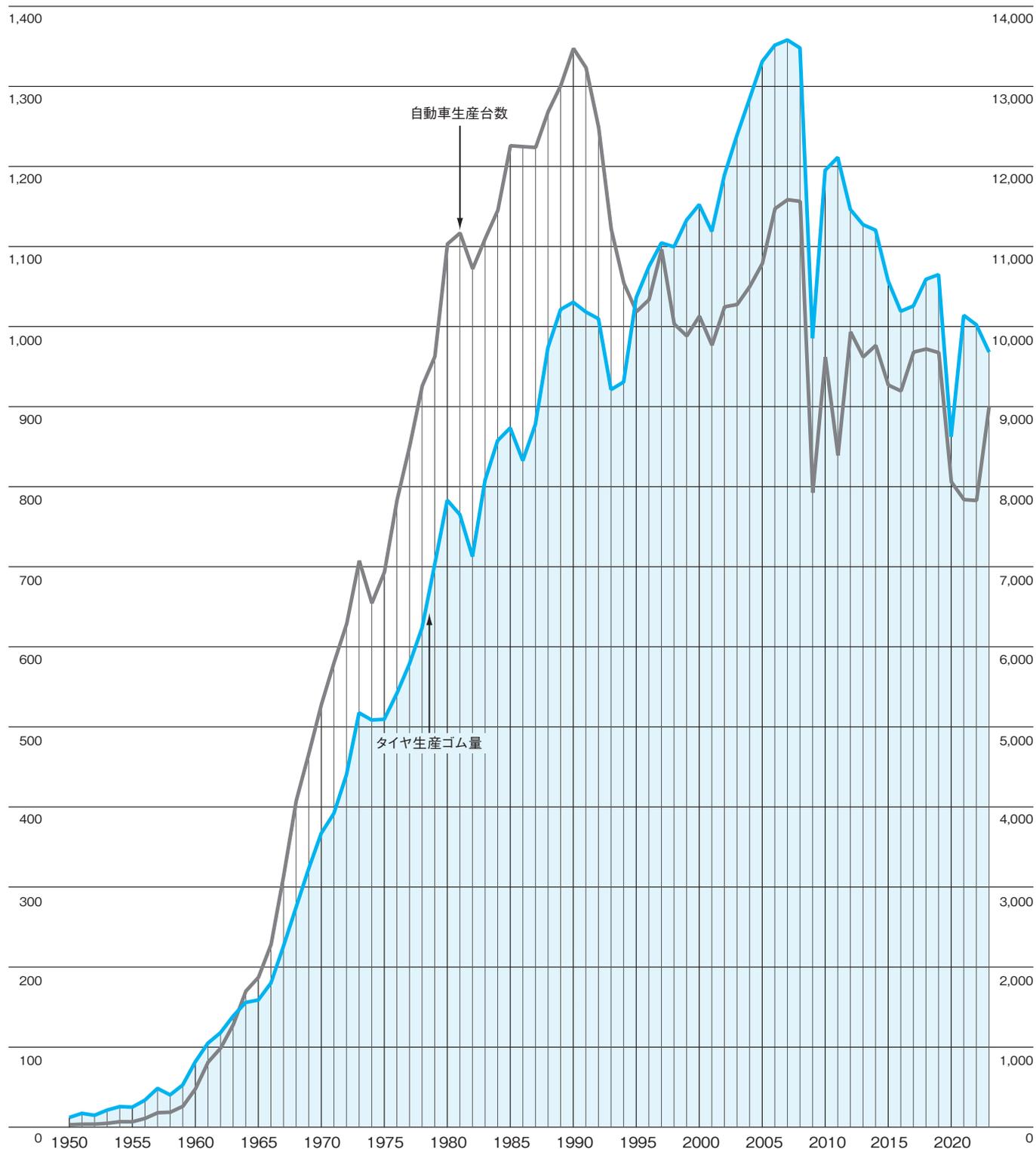
	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
タイヤ生産量 (ゴム量)	14	83	369	784	1,031	1,153	1,196	1,058	1,020	1,026	1,060	1,066	863	1,015	1,003	968
自動車生産台数	32	482	5,289	11,043	13,487	10,141	9,629	9,278	9,205	9,691	9,730	9,684	8,068	7,847	7,835	8,999

資料/JATMA

自動車生産台数とタイヤ生産量の推移 (図1)

タイヤ生産ゴム量(千トン)

自動車生産台数(千台)

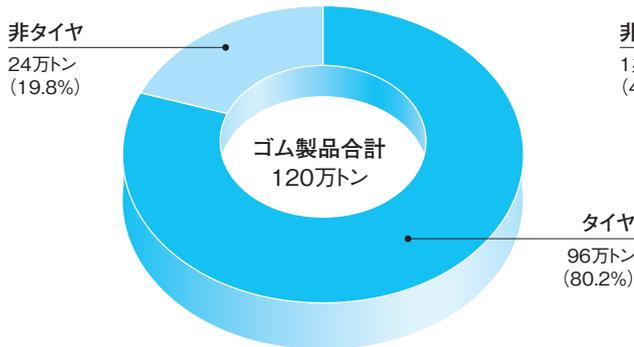


1) 概況

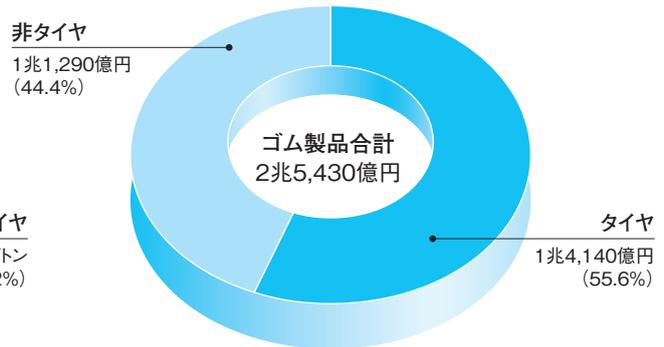
ゴム製品製造業に占めるタイヤ産業の割合(図2、3)は、原材料消費量(新ゴム量)が前年から1.0ポイント減の80.2%、製品出荷金額が前年から2.1ポイント増の55.6%となった。

2023年ゴム製品製造業に占めるタイヤ産業の割合(運搬車用タイヤ、チューブ、フラップ等を除く)

原材料消費量(新ゴム量)(図2)

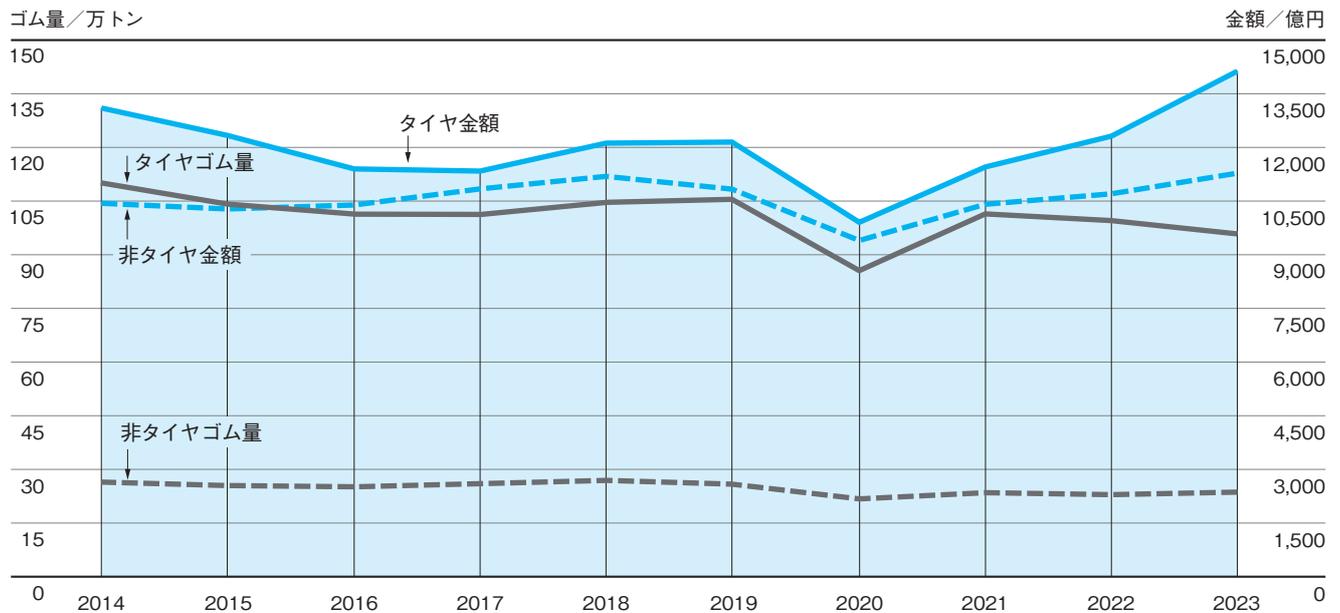


製品出荷金額(図3)



資料/経済産業省生産動態統計

タイヤ産業の原材料消費量(新ゴム量)・製品出荷金額推移(図4)



資料/経済産業省生産動態統計

2) 品種別生産動向

2023年の自動車タイヤ生産実績は、本数ベースで1億2,984万本・前年比2.0%減となり、2年連続で前年を下回った。乗用車用は前年比0.5%増と前年をやや上回ったが、小形トラック用は前年比6.3%減と前年を下回った。トラック・バス用は海外への輸出が大幅に減少したため、前年比10.9%減と前年を大きく下回った。

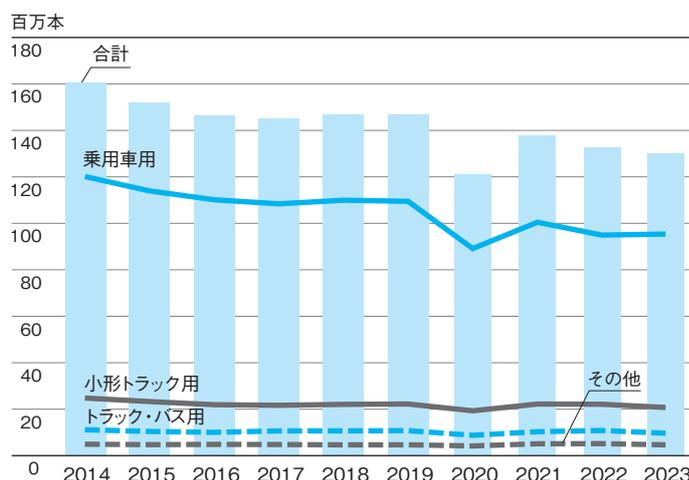
2023年自動車タイヤ生産実績 (表3)

単位：本数/千本、前年比/%

	実績	
	本数	前年比
乗用車用	95,234	100.5
小形トラック用	20,586	93.7
トラック・バス用	9,511	89.1
その他	4,511	90.0
合計	129,842	98.0

注) その他とは建設車両用、産業車両用、農業機械用、運搬車用、二輪自動車用の合計
資料/JATMA

自動車タイヤ生産実績の推移 (図5)



3) 新車用タイヤ販売動向

2023年の新車用タイヤ販売実績は、4,159万本・前年比13.6%増の大幅増となった。6年振りに前年を上回ったものの、COVID-19拡大前の2019年の水準には届いていない。

半導体などの部品不足の緩和により、乗用車の生産が回復し、乗用車用は前年比17.2%増と前年を大きく上回った。トラック・バス用も前年比12.8%増と前年を大きく上回ったが、小形トラック用はほぼ前年並みとなった。

2023年新車用タイヤ販売実績 (表4)

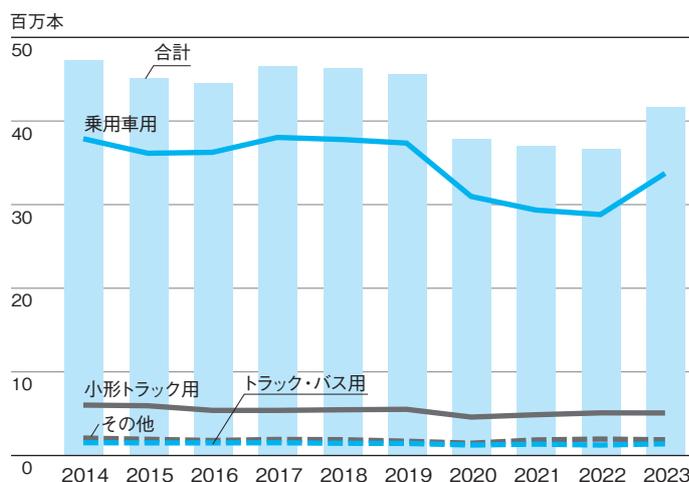
単位：本数/千本、前年比/%

	実績	
	本数	前年比
乗用車用	33,608	117.2
小形トラック用	4,958	99.8
トラック・バス用	1,268	112.8
その他	1,753	95.4
合計	41,587	113.6

注1) その他とは建設車両用、産業車両用、農業機械用、運搬車用、二輪自動車用の合計
資料/JATMA

注2) 輸入品を含む

新車用タイヤ販売実績の推移 (図6)



4) 市販用タイヤ販売動向

2023年の市販用タイヤ販売実績は、6,709万本・前年比6.9%減となり、3年振りに前年を下回った。

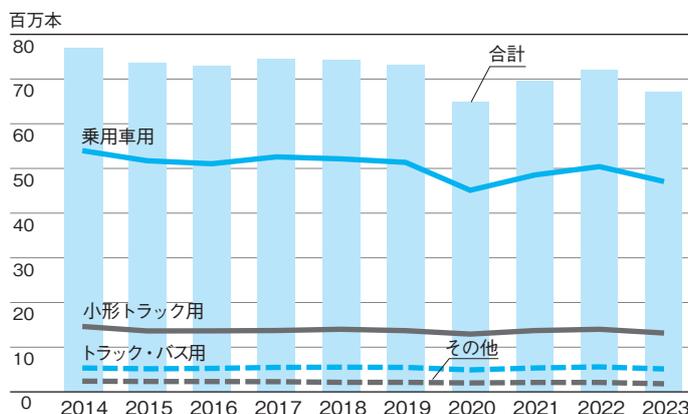
2023年市販用タイヤ販売実績(表5)

	実績	
	本数	前年比
乗用車用	47,049	93.4
小形トラック用	13,145	94.0
トラック・バス用	5,106	91.7
その他	1,787	85.7
合計	67,087	93.1

注1) その他とは建設車両用、産業車両用、農業機械用、運搬車用、二輪自動車用の合計
注2) 輸入品を含む

資料/JATMA

市販用タイヤ販売実績の推移(図7)



市販用タイヤ夏冬用別販売動向(四輪車用)

2023年の市販用タイヤ夏用販売実績(夏用とは冬用を除く一般タイヤ)は、4,256万本・前年比7.5%減となり、3年振りに前年を下回った。物価高やガソリン価格の高止まり等で消費者や企業のマインドが低下し、乗用車用は前年比7.3%減、小形トラック用は前年比6.8%減、トラック・バス用は前年比11.1%減と各品種とも前年を下回った。

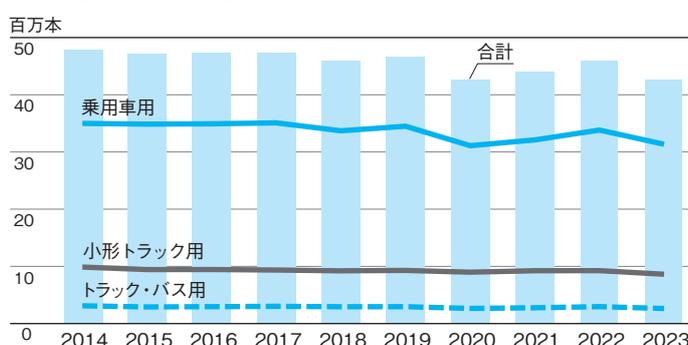
2023年市販用タイヤ夏用販売実績(四輪車用)(表6-1)

	夏用実績		
	本数	前年比	夏用比率
乗用車用	31,332	92.7	66.6
小形トラック用	8,611	93.2	65.5
トラック・バス用	2,619	88.9	51.3
合計	42,562	92.5	65.2

注1) 夏用比率とは、市販用販売の本数に占める夏用タイヤの割合
注2) 輸入品を含む
注3) オールシーズン用タイヤを含む

資料/JATMA

市販用タイヤ夏用販売実績(四輪車用)の推移(図8-1)



2023年の市販用タイヤ冬用販売実績は、2,274万本・前年比5.0%減となり、3年振りに前年を下回った。物価高やガソリン価格の高止まり等で消費者や企業のマインドが低下したことや暖冬により、乗用車用は前年比5.2%減、小形トラック用は前年比4.5%減、トラック・バス用は前年比5.2%減と各品種とも前年を下回った。

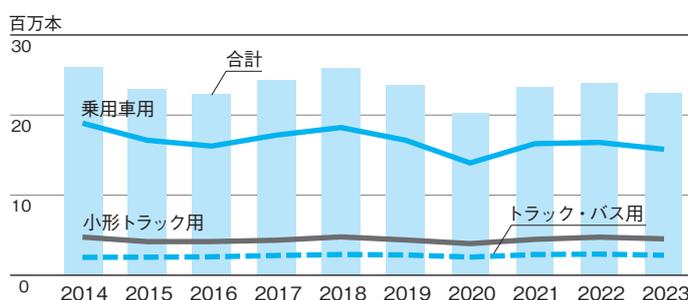
2023年市販用タイヤ冬用販売実績(四輪車用)(表6-2)

	冬用実績		
	本数	前年比	冬用比率
乗用車用	15,717	94.8	33.4
小形トラック用	4,534	95.5	34.5
トラック・バス用	2,487	94.8	48.7
合計	22,738	95.0	34.8

注1) 冬用比率とは、市販用販売の本数に占める冬用タイヤの割合
注2) 輸入品を含む

資料/JATMA

市販用タイヤ冬用販売実績(四輪車用)の推移(図8-2)



5) 輸出用タイヤ販売動向

2023年の自動車タイヤ輸出実績は、3,801万本・前年比7.5%減となり、2年連続で前年を下回った。

乗用車用は前年比3.6%減、小形トラック用は前年比11.5%減、トラック・バス用は前年比22.1%減と各品種とも前年を下回った。

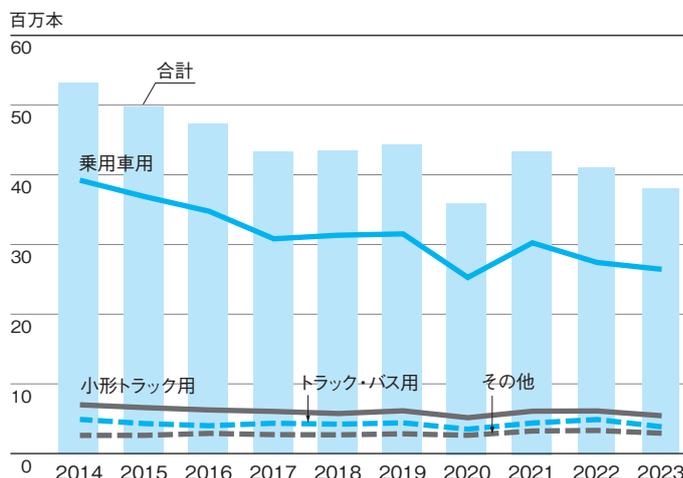
2023年輸出用タイヤ販売実績 (表7)

	実績	
	本数	前年比
乗用車用	26,283	96.4
小形トラック用	5,271	88.5
トラック・バス用	3,685	77.9
その他	2,766	87.6
合計	38,005	92.5

注) その他とは建設車両用、産業車両用、農業機械用、運搬車用、二輪自動車用の合計

資料/JATMA

輸出用タイヤ販売実績の推移 (図9)



6) 地域別輸出動向

2023年の輸出実績合計は、本数で3,879万本・前年比8.8%減、金額では円ベースで7,571億円・前年比8.6%増、製品重量では104万トン・前年比8.2%減となった。

地域別 (本数) では、北米を除き減少し、合計で前年を下回った。

2023年地域別輸出実績 (表8)

	タイヤ本数				前年比	金額	前年比
	乗用車用	商用車用	その他	計			
北米	12,667	2,560	490	15,717	102.0	267,850	116.2
中南米	1,578	502	279	2,359	88.2	83,575	98.1
欧州	5,847	474	1,515	7,836	79.9	94,017	90.6
中近東	3,536	1,537	38	5,111	87.6	68,661	107.4
アフリカ	489	587	35	1,111	82.7	38,313	122.8
アジア	4,102	658	365	5,125	91.4	115,405	112.4
大洋州	993	413	128	1,534	81.5	89,230	112.1
合計	29,212	6,731	2,850	38,793	91.2	757,051	108.6
製品重量	388,842	271,050	381,665	1,041,557	91.8		

注1) 為替レート (東京銀行間直物の平均)

2022年: 1\$=131円

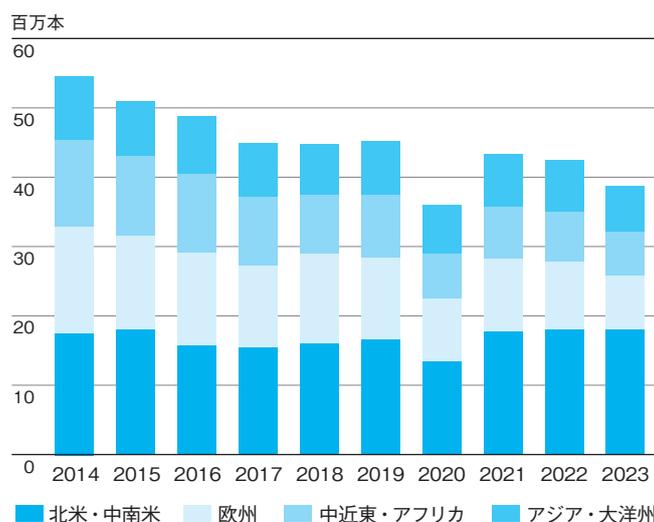
2023年: 1\$=140円

注2) その他は、航空機用、自転車用を除いた合計

注3) 製品重量と金額には、チューブを含む

資料/財務省貿易統計

地域別輸出本数の推移 (図10)



7) 地域別輸入動向

2023年の輸入実績合計は、本数で3,056万本・前年比6.7%増、金額では1,776億円・前年比10.3%増、製品重量では29万トン・前年比3.7%増となった。

地域別（本数）では、全体の9割以上を占めるアジアが増加し、合計で前年を上回った。

2023年地域別輸入実績 (表9)

単位：タイヤ本数/千本、金額/CIF百万円、製品重量/トン、前年比/%

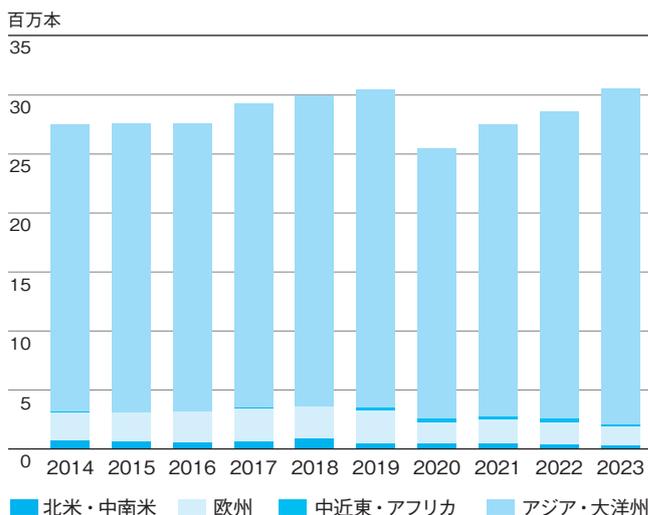
	タイヤ本数				前年比	金額	前年比
	乗用車用	商用車用	その他	計			
北米	152	33	27	212	68.8	3,883	90.1
中南米	46	2	9	57	85.1	2,158	151.4
欧州	1,471	33	181	1,685	88.2	23,256	99.7
中近東	10	3	2	15	107.1	452	119.6
アフリカ	122	0	0	122	46.9	841	50.0
アジア	22,370	3,059	3,043	28,472	109.1	147,005	113.2
大洋州	0	0	0	0	—	0	0.0
合計	24,171	3,130	3,262	30,563	106.7	177,595	110.3
製品重量	200,428	62,935	27,711	291,074	103.7		

注1) その他は、航空機用、自転車用を除いた合計

資料/財務省貿易統計

注2) 製品重量と金額には、チューブを含む

地域別輸入本数の推移 (図11)





タイヤの安全対策

1) 自動車用タイヤ安全基準

自動車の安全の観点から、重要部品であるタイヤについても種々の基準が制定されている。

それぞれの国の法規で具体的な基準を制定しており、使用される国における基準を満足しなければならない。

日本においては、国土交通省・道路運送車両の保安基準とその細目を定める告示がある。

これと相まって、弊社では使用又は整備上遵守すべき事項を「自動車用タイヤの選定、使用、整備基準」に規定し、タイヤの安全性が確保されるよう啓発等に努めている。

2) タイヤの規格

JATMAは、自動車タイヤ、リム及びバルブの諸元に関する日本自動車タイヤ協会規格を作成し、「JATMA YEAR BOOK」として毎年、刊行している。

規格の作成は関係省庁、タイヤ及び自動車メーカー等で構成する「タイヤ規格委員会」が担当している。「JATMA YEAR BOOK」は主として国内で使用するタイヤの標準化・単純化・統一化を進めるための規格であり、その互換性を確保し、適正なタイヤの生産及び使用の合理化に寄与している。また海外においては米国運輸省制定の連邦自動車安全基準にも引用されているほか、カナダ、オーストラリア等へ輸出するタイヤの規格値としても適用され、欧州のETRTO、米国のTRA等と同様に、諸外国にも知られている。規格化したタイヤは次の通りである。

- ・乗用車用タイヤ
- ・小形トラック用タイヤ
- ・トラック・バス用タイヤ
- ・建設車両用タイヤ
- ・農業機械用タイヤ
- ・産業車両用タイヤ
- ・二輪自動車用タイヤ



3) タイヤの摩耗限度と安全走行

すり減ったタイヤは、新品タイヤに比べ、濡れた路面でブレーキ性能が低下し、スリップしやすい等非常に危険である。このため、国土交通省は、「道路運送車両の保安基準」にタイヤの滑り止めの要件（摩耗限度）を表10の通り、規定しており、残り溝深さがこの摩耗限度に満たないタイヤは使用することができない。

なお、残り溝が基準に満たないタイヤを装着した車両は整備不良に該当する。

また、高速走行時における摩耗限度は表11により指導が行われている。なお、実際に装着されているタイヤを点検した結果は表12の通りで、タイヤの空気圧不足が特に目立っている。

自動車用タイヤの摩耗限度（表10）

タイヤの種類	溝深さの限度
乗用車用タイヤ	1.6mm
小形トラック用タイヤ	1.6mm
トラック・バス用タイヤ	1.6mm
二輪自動車用タイヤ	0.8mm

高速走行における自動車用タイヤの摩耗限度（表11）

タイヤの種類	溝深さの限度
乗用車用タイヤ	1.6mm
小形トラック用タイヤ	2.4mm
トラック・バス用タイヤ	3.2mm

実測によるタイヤ点検の結果（表12）

点検項目	年別 道路別	2023年（1～12月）					
		高速道路		一般道路		計	
点検車両A（台）		138		100		238	
タイヤ整備不良車両B（台）		59		35		94	
不良率B/A（%）		42.8		35.0		39.5	
件数・不良率		件数	不良率（%）	件数	不良率（%）	件数	不良率（%）
タイヤ整備不良の内訳	タイヤ溝不足	2	1.4	0	0.0	2	0.8
	偏摩耗	4	2.9	4	4.0	8	3.4
	外傷（コードに達するもの）	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	釘・異物踏み	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	空気圧不足	50	36.2	30	30.0	80	33.6
	その他	6	4.3	7	7.0	13	5.5
	計	62	—	41	—	103	—

資料/JATMA

注) ①1台の車両で複数のタイヤ整備不良（項目）がある場合があり、タイヤ整備不良車両台数とタイヤ整備不良件数は必ずしも一致しない。

②不良率：「タイヤ整備不良車両台数又は不良項目件数」/「点検車両台数」×100（小数点以下第2位を四捨五入。）

③高速道路とは自動車専用道路を含む。

④タイヤの状態としては、ホットエアーを含む。

1) 低車外音タイヤのラベリング制度

自動車交通騒音の低減への貢献を目的に、走行中の車のタイヤが車外に発する騒音が一定基準以下のタイヤである「低車外音タイヤ」及びその表示方法を、業界自主基準として定めた制度。2023年1月より運用を開始している。

【適用範囲】

乗用車用タイヤ、小形トラック用タイヤ、トラック・バス用タイヤ、それぞれの夏冬用の市販用タイヤ

【基準値について】

詳細は当会 Webサイトに掲載。

URL: https://www.jatma.or.jp/environment_recycle/lownoisetyres.html
(Home > 環境・リサイクル > 低車外音タイヤのラベリング制度)

【表示方法 (ラベリング方法)】

「低車外音タイヤ」の呼称やそれを表すアイコンを表示



2) 低燃費タイヤ等のラベリング制度

消費者に対して分かりやすく、より適切な情報提供を行うことを目的として、2010年1月より運用している。

グレーディングシステム (等級制度) に基づき、「転がり抵抗性能」と「ウェットグリップ性能」の等級分けを行ない、ラベル表示するよう業界自主基準として策定した制度。

【適用範囲】

消費者が交換用としてタイヤ販売店等で購入する乗用車用タイヤに適用する。(スタッドレスタイヤとして販売されるタイヤを除く)

【グレーディングシステム】

転がり抵抗係数・・・5等級 (グレード AAA～C)

ウェットグリップ性能・・・4等級 (グレード a～d)

単位: (N/kN)

転がり抵抗係数 (RRC)	等級
$RRC \leq 6.5$	AAA
$6.6 \leq RRC \leq 7.7$	AA
$7.8 \leq RRC \leq 9.0$	A
$9.1 \leq RRC \leq 10.5$	B
$10.6 \leq RRC \leq 12.0$	C

単位: (-)

ウェットグリップ性能 (G)	等級
$155 \leq G$	a
$140 \leq G \leq 154$	b
$125 \leq G \leq 139$	c
$110 \leq G \leq 124$	d

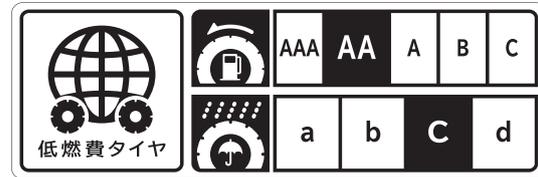
【低燃費タイヤの性能要件】

転がり抵抗係数・・・9.0以下 (グレード AAA～A)

ウェットグリップ性能・・・110以上 (グレード a～d)

【表示方法 (ラベリング方法)】

〈表示例〉



: 低燃費タイヤ統一マーク



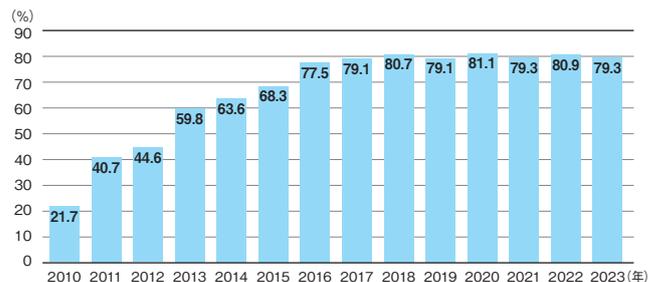
: 転がり抵抗性能



: ウェットグリップ性能

【低燃費タイヤの普及状況】

2010年からラベリング制度をスタートした。その後、普及が進み、近年では8割の水準に至っている。



3) 地球温暖化への取り組み

JATMA及び会員企業は、タイヤのライフサイクル全体での温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいる。

ライフサイクル中のCO₂排出量比率が80%以上と最も多い「使用段階」において消費者の協力を得るため、低燃費タイヤ等のラベリング制度を開始したほか、2012年にはライフサイクル全体での温室効果ガスの算出方法と算定例を示した「タイヤのLCCO₂算定ガイドラインVer.2.0」を作成、その後、2021年に国際規格に準拠し、最新のデータを掲載した「タイヤのLCCO₂算定ガイドラインVer.3.0」を発行している。

また、本ガイドラインを用いてCO₂排出量、資源使用量の削減効果を公表するなど、多くのステークホルダーを巻き込みながら、地球温暖化防止に貢献する活動をしている。

- ・乗用車用タイヤの転がり抵抗低減によるCO₂排出量削減効果について
- ・トラック・バス用リトレッドタイヤ普及による資源使用量とCO₂排出量の削減効果について

URL:https://www.jatma.or.jp/environment_recycle/globalwarming.html

(Home > 環境・リサイクル > 地球温暖化)

4) TRWP低減の取り組み

我々日本のタイヤ産業は、摩耗性能向上によるタイヤの摩耗量削減に取り組むとともに、世界の主要なタイヤメーカーによって構成されるWBCSD (World Business Council for Sustainable Development) / TIP (Tire Industry Project) と連携して、科学的な調査を通じたタイヤ・路面摩耗粉塵 (TRWP) の本質理解と、環境や人体への影響の把握と緩和策の検討に努めている。JATMAの正会員4社は、全てWBCSD/TIPのメンバーである。

TRWPとはタイヤ・路面摩耗粉塵のことで、その英文名称であるTyre and Road Wear Particlesの頭文字を取ったものである。タイヤは自動車の中で唯一路面と接触する部品で、タイヤが自動車の荷重を支えながら、走る(発進する)、曲がる、止まるという機能を発揮するためには、路面とタイヤの摩擦が物理的に不可欠である。そのタイヤと路面の摩擦によって発生する粉塵がTRWPで、タイヤのトレッド部材と道路舗装材からなる混合物である。多くのTRWPの大きさは100 μ m以下とされている(1 μ m=0.001mm)。タイヤのトレッドゴムは、天然ゴムや合成ゴム(SBR、BRなど)を主成分としているが、それ以外にもカーボンブラックやシリカのような補強材に加え、加硫剤、加硫促進剤、促進助剤、老化防止剤などの配合剤が含まれている。

URL:https://www.jatma.or.jp/environment_recycle/trwpreductioninitiatives.html

(Home > 環境・リサイクル > TRWP低減の取り組み)

5) 廃タイヤリデュースの取組み

タイヤのロングライフ化と軽量化を推進するため、新商品の旧商品対比のライフ指数と重量指数から算出した「リデュース達成率」を毎年公表している。

リデュース達成率は、100を上回れば改善、下回れば悪化の傾向を示すものとなる。

・リデュース達成率=リデュース係数×100

・リデュース係数=ライフ指数/重量指数

・ライフ指数=(新製品の設計仕様上の摩耗寿命(km)/旧製品の設計仕様上の摩耗寿命(km))×100

・重量指数=(新製品の重量(kg)/旧製品の重量(kg))×100

近年、タイヤに要求される性能は、車外騒音の低騒音化、ウェットグリップ、転がり抵抗等、多様化しており、これらとのバランスを考慮することも重要になっているが、ロングライフ化と軽量化を推進することで、廃タイヤ発生量、原材料使用量の削減を目指している。

リデュース達成率モニタリング(表13)

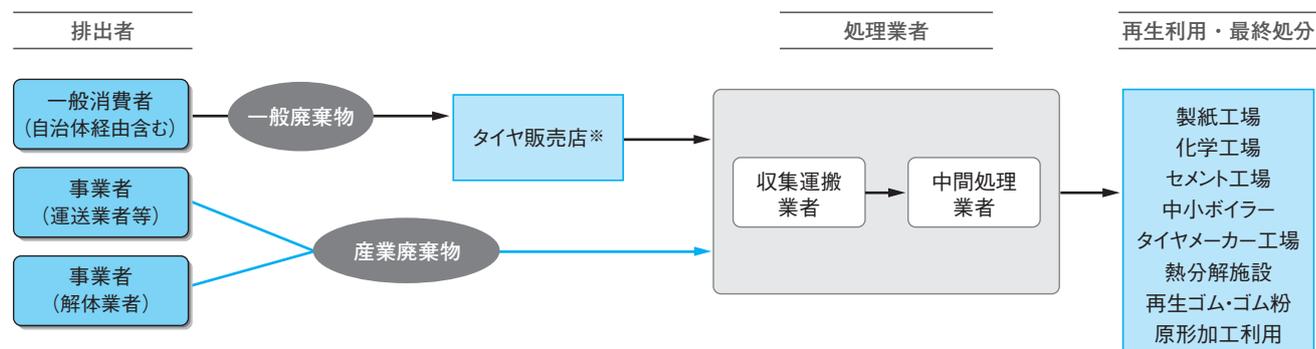
品 種	モニタリング サイズ	区 分	リデュース (Re) 達成率				
			2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
乗用車用	155/65R13	夏用タイヤ	144	—	96	106	—
		スタッドレスタイヤ	—	85	98	—	—
乗用車用	175/65R14	夏用タイヤ	124	—	98	108	—
		スタッドレスタイヤ	—	85	99	100	—
乗用車用	195/65R15	夏用タイヤ	114	—	108	110	106
		スタッドレスタイヤ	—	95	100	—	—
乗用車用	215/45R17	夏用タイヤ	120	—	118	115	108
		スタッドレスタイヤ	—	72	102	—	—
小形トラック用	145R12 (145/80R12)	夏用タイヤ	110	—	—	100	—
		スタッドレスタイヤ	—	—	97	121	—
小形トラック用	185R14 (185/80R14)	夏用タイヤ	124	—	—	98	—
		スタッドレスタイヤ	—	—	97	—	—
小形トラック用	205/70R16	夏用タイヤ	101	115	133	—	—
		スタッドレスタイヤ	—	96	—	122	116
トラック・バス用	225/80R17.5	夏用タイヤ	109	100	—	113	—
		スタッドレスタイヤ	—	—	111	100	120
トラック・バス用	245/70R19.5	夏用タイヤ	107	—	—	113	—
		スタッドレスタイヤ	—	—	107	107	107
トラック・バス用	11R22.5	夏用タイヤ	106	100	—	141	—
		スタッドレスタイヤ	—	100	110	114	120

※2007年期から、7.50R16(小形トラック用)の代わりに245/70R19.5(トラック・バス用)のモニタリングを開始した。

資料/JATMA

6) 廃タイヤの発生量・有効利用量

廃タイヤの適正処理基本ルート図 (図13)



※タイヤ販売店とは、タイヤ販売会社、タイヤショップ、カー用品店、ガソリンスタンド、カーディーラー、整備工場等をいう。

①発生量

国内における2023年の廃タイヤの発生量は、タイヤ取替時、廃車時の合計で9,000万本。前年から100万本減少した。

イ) タイヤ取替時

タイヤ取替時の発生量は7,800万本。物価高による消費者・企業マインド低下の影響等で市販用タイヤの販売は前年より減少、廃タイヤの発生量も前年より100万本減少となった。

ロ) 廃車時

廃車時の発生量は1,200万本。廃車台数が前年に引き続き300万台を下回り、廃タイヤの発生量も前年と同等となった。

発生量の推移 (表14)

	2020年	2021年	2022年	2023年
タイヤ取替時 ^{※1}	72	76	79	78
廃車時 ^{※2}	13	14	12	12
合計	85	90	91	90

※1 市販用タイヤ販売実績、輸入タイヤ貿易統計を基に推計。

※2 廃車台数 (自動車リサイクル促進センター公表値) を基に推計。

単位: 百万本

資料/JATMA

なお、更生タイヤは使用されている限りは廃タイヤにならず、発生量、有効利用量に影響がないことから今回より除外した。上記の表は更生タイヤを除いた数字を示している。諸外国においても同様の考え方で整理されている。

②有効利用量

2023年の廃タイヤ有効利用量は77万6,000トン、有効利用率は99.2%となった。

製紙工場における廃タイヤの燃料利用が拡大し、前年に比べ約1割増加、全有効利用量の約6割となった。廃タイヤの熱分解については、新規参入が続いているものの、廃タイヤ有効利用量の全体からみると、その利用はまだ限定的である。

有効利用量の推移 (表15)

単位：千トン

	2020年	2021年	2022年	2023年
	重量 (千トン)	重量 (千トン)	重量 (千トン)	重量 (千トン)
製紙工場	412	425	433	476
化学工場	96	112	136	113
セメント工場	69	73	81	67
中・小ボイラー	2	3	5	5
タイヤメーカー工場	2	2	3	2
熱分解施設	10	1	2	1
再生ゴム・ゴム粉	115	84	85	88
原形加工利用 (鉄原料含む)	1	1	15	24
製鉄工場	16	17	0	0
有効利用量	723	718	760	776
非有効利用最終処分量	5	11	14	6
有効利用率 (%)	99.3%	98.5%	98.2%	99.2%

資料/JATMA

③その他

・従来は廃タイヤ発生量、リサイクル利用量を別のデータソースから求め、その推計値をもとにリサイクル率を算出していたが、より一層実態に即した数字を示すため、今回から廃タイヤ処理量に占める有効利用量を有効利用率として算出することにした。

有効利用率は「有効利用量」/「有効利用量+非有効利用最終処分量」×100で算出している。

・また、国内の有効利用率を算出する観点から、中古タイヤ輸出及び切断品/破砕品輸出、輸入され有効利用された切断品/破砕品は除外している。

・国内の熱利用先が海外から廃タイヤの切断品/破砕品を有価購入する状況が続いており、2023年の年間輸入量は約13万9,200トンであった。前年に比べ約6万トンの増加となり、集計開始以来の最高値となった。

7) 廃タイヤの不法投棄残存量

2024年2月調査時の合計数量は、75件、23,765トン。

昨年の調査時と比較して、1件減少 (内訳:撤去完了1件、自治体再評価変更1件、新規判明1件)、1,398トンの減少となった。全量撤去に至らずとも、集積量が減少した案件が複数あり、総量として減少した。

廃タイヤの不法投棄 (残存量) 状況 (2024年2月末調査結果) (表16)

	2023年		2024年		対前年増減			
	件数	重量 (トン)	件数	重量 (トン)	件数			重量 (トン)
					内訳			
					撤去完了	新規判明		
北海道	4	1,920	3	920	-1※1	—	—	-1,000
東北	19	3,875	19	3,605	—	—	—	-270
関東甲信越	27	6,281	27	6,280	—	—	—	-1
首都圏	9	1,819	10	1,839	1	—	1	20
中部	3	3,650	3	3,650	—	—	—	0
近畿	1	2,000	1	2,000	—	—	—	0
中国	3	365	3	365	—	—	—	0
四国	1	73	1	73	—	—	—	0
九州	9	5,180	8	5,033	-1	1	—	-147
合計	76	25,163	75	23,765	-1	1	1	-1,398

備考1:自治体が不法と認識しているもので、1件あたり、1,000本以上の案件を集計。

2:廃タイヤの重量は、10kg/本として集計。

3:※1:自治体の再評価による件数減少。

資料/JATMA

8) 原状回復支援制度

原状回復支援制度は、不法投棄された廃タイヤの、自治体による撤去事業を支援・促進することを目的として、2005年に設置した制度。

【支援対象者】

生活環境保全上の支障の除去を目的として、不法投棄された廃タイヤの撤去事業（行政代執行による撤去を含む）を行う自治体

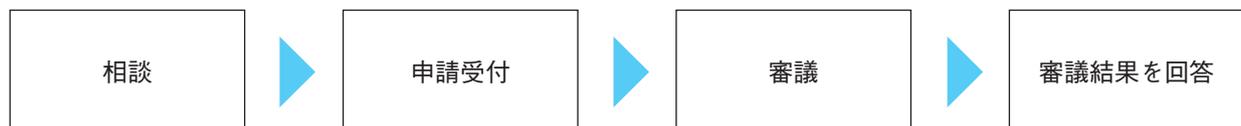
【支援金額】

撤去費用の2/3又は3,000万円（消費税込）のいずれか低い額

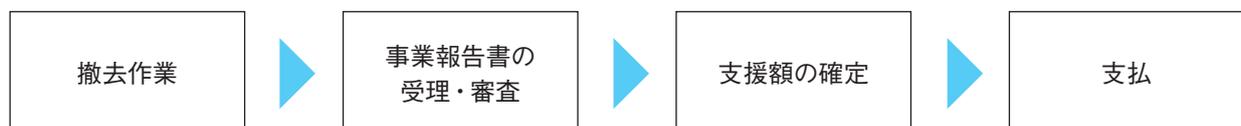
【支援条件 - 抜粋 -】

- ・申請者たる自治体が、不法投棄の行為者または投棄場所の土地の所有者ではないこと
- ・廃タイヤの存在により、生活環境保全上の支障が現実的に生じている又は生ずるおそれがあること
- ・撤去本数の見積もりが1,000本以上であること
- ・行為者が車両解体業者に当たらないこと
- ・申請者たる自治体が撤去事業の対象となるタイヤについて廃タイヤと認定し、廃棄物処理法上の措置命令を発出していること（法的に措置命令を発出できない場合を除く）
- ・行為者が、不明、死亡又は破産等により、廃タイヤ撤去の責にある者の資力からみて、当該廃タイヤの撤去を行うことが困難であること
- ・廃タイヤの不法投棄に関する原因の究明並びに行為者、土地所有者、排出事業者その他の関係者の責任追及が十分に行われていること
- ・廃タイヤ及び不法投棄場所の土地に関する第三者の権利が存在しないこと
- ・支援対象者において支援対象事業実施に必要な事業予算が計上されている又は計上されることが確実であること

【支援申請の受理可否までのフロー】



【申請受理の場合、支払までのフロー】



1) 自動車とタイヤ

①2023年12月末現在の自動車保有台数は、7,839万台・前年比0.3%増となった。市販用タイヤ販売本数（四輪計）は、6,530万本・前年比6.6%減となっている。

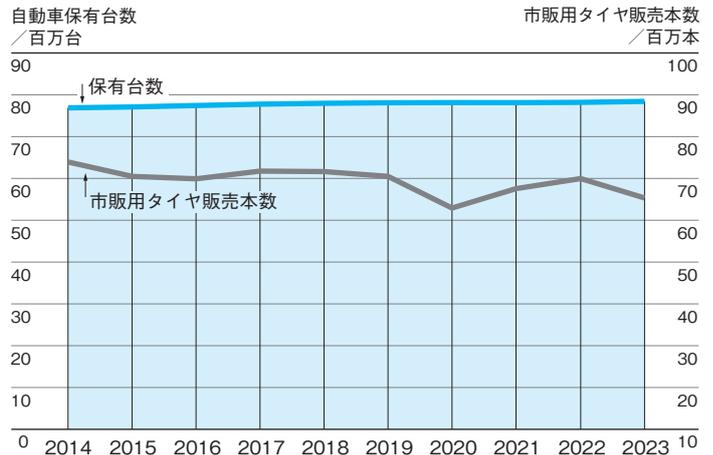
2023年自動車保有台数と市販用タイヤ販売本数
(表17)

単位：保有台数/千台、販売本数/千本、前年比/%

自動車保有台数	実績	前年比
乗用車	62,320	100.3
トラック・バス	16,074	100.4
合計	78,394	100.3
市販用タイヤ販売本数	実績	前年比
乗用車用タイヤ	47,049	93.4
商用車用タイヤ	18,251	93.3
合計	65,300	93.4

注) 自動車保有台数には、三輪車、被けん引車、大型特殊車は含まない。資料/国土交通省・JATMA

自動車保有台数と市販用タイヤ販売本数の推移 (図14)



②2023年の国内自動車生産台数は、900万台・前年比14.9%増となった。新車用タイヤ販売本数（四輪計）は、3,983万本・前年比14.5%増となっている。

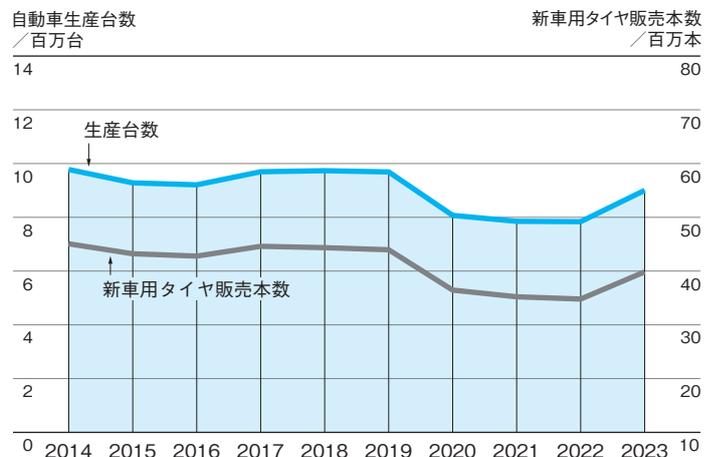
2023年自動車生産台数と新車用タイヤ販売本数
(表18)

単位：生産台数/千台、販売本数/千本、前年比/%

自動車生産台数	実績	前年比
乗用車	7,767	118.3
トラック・バス	1,232	97.1
合計	8,999	114.9
新車用タイヤ販売本数	実績	前年比
乗用車用タイヤ	33,608	117.2
商用車用タイヤ	6,226	102.2
合計	39,834	114.5

資料/自工会・JATMA

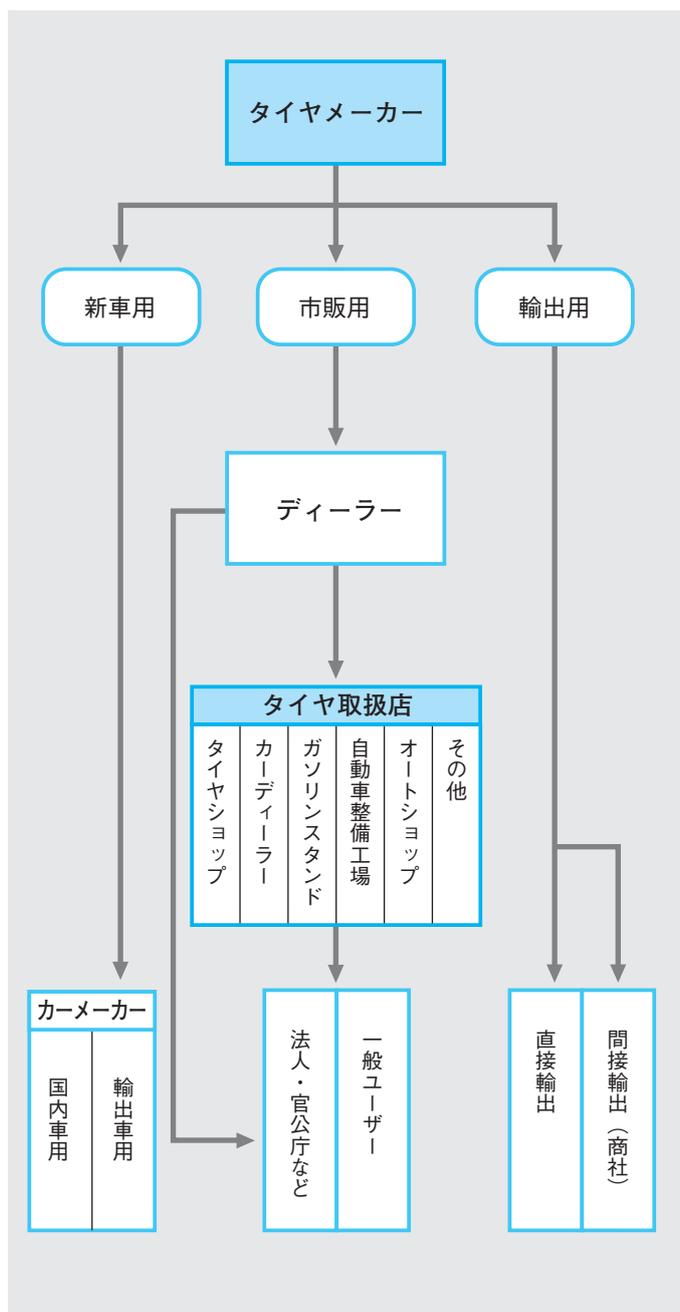
自動車生産台数と新車用タイヤ販売本数の推移 (図15)



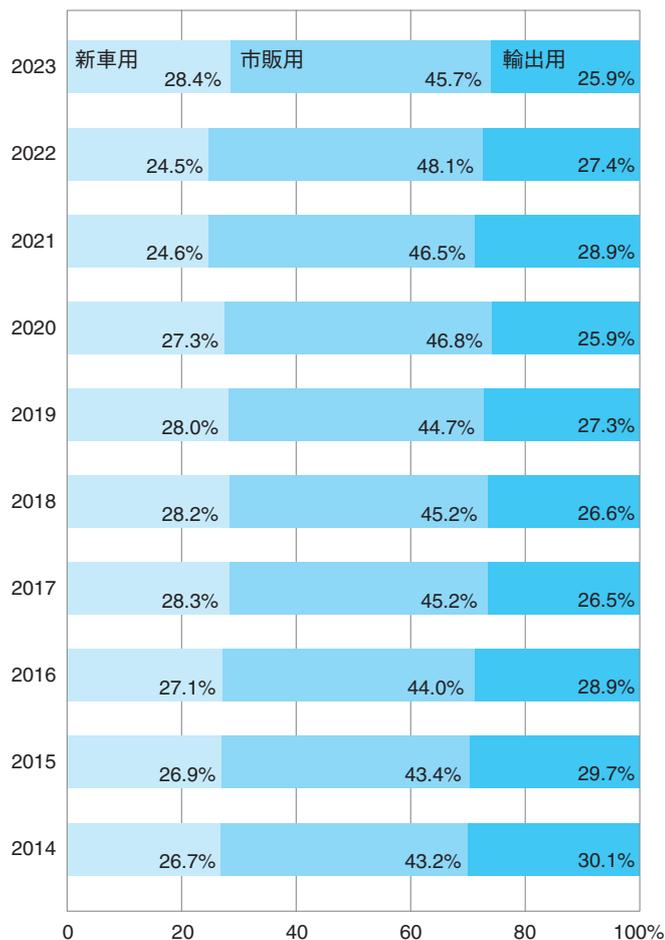
2) タイヤの流通経路

自動車タイヤの流通は①新車用②市販用③輸出用の3チャンネルに分けられる。とりわけ、市販用の流通経路は図16の通り、ディーラーをキーステーションとして多岐に亘っている。主な流通経路は全国のディーラーから運輸・バス・タクシー会社及び官公庁等へ販売される経路と、タイヤ取扱店等を経由してユーザーに販売される経路に大別される。なお、2023年のチャンネル別販売構成比(本数)は、新車用28.4%・市販用45.7%・輸出用25.9%となった。

自動車タイヤの流通経路 (図16)



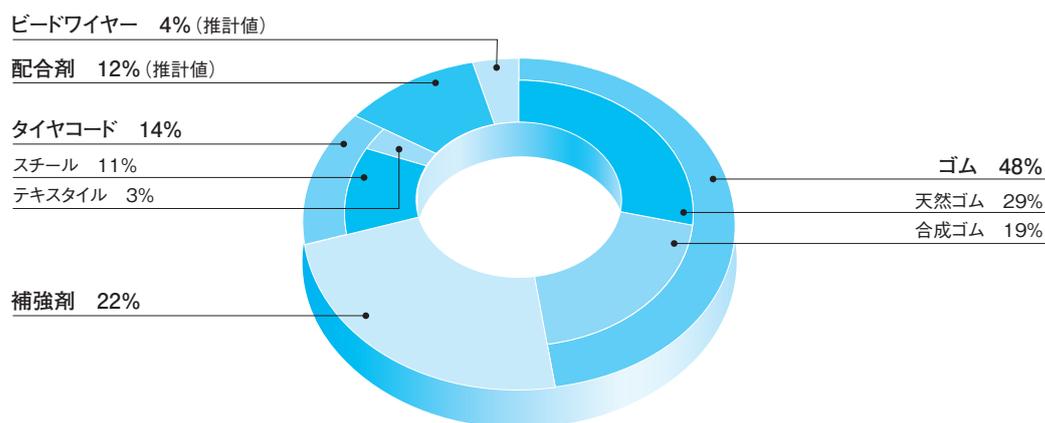
自動車タイヤ販売構成比の推移(本数) (図17)



3) タイヤの原材料

自動車タイヤは①ゴム②補強剤③タイヤコード④配合剤⑤ビードワイヤー等100種類を超える原材料で構成されている。タイヤ原材料重量の構成割合はタイヤの品種によって異なるが、約半分がゴム（天然ゴム29%、合成ゴム19%）から構成され、次いで補強剤22%、タイヤコード14%の順となっている。

タイヤ原材料重量構成比 (図18)



基本構成 (表19)

基本構成	主な構成種類の例
①ゴム	天然ゴム、合成ゴム
②補強剤	カーボンブラック、シリカ
③タイヤコード	スチール、テキスタイル (ナイロン、ポリエステル、レーヨンなど)
④配合剤	加硫剤、加硫促進剤、促進助剤、老化防止剤、充てん剤、軟化剤 など
⑤ビードワイヤー	

4) 世界のタイヤ産業のゴム消費量

IRSG (国際ゴム研究会) では、2023年の世界のタイヤ産業によるゴム消費量は、1,706万トン・前年比1%増と推定した。アジア・大洋州で世界のゴム消費量の70%以上を占め、その中で中国は世界のゴム消費量の41%、日本は同6%と推定した。

タイヤのゴム消費量地域別動向 (表20)

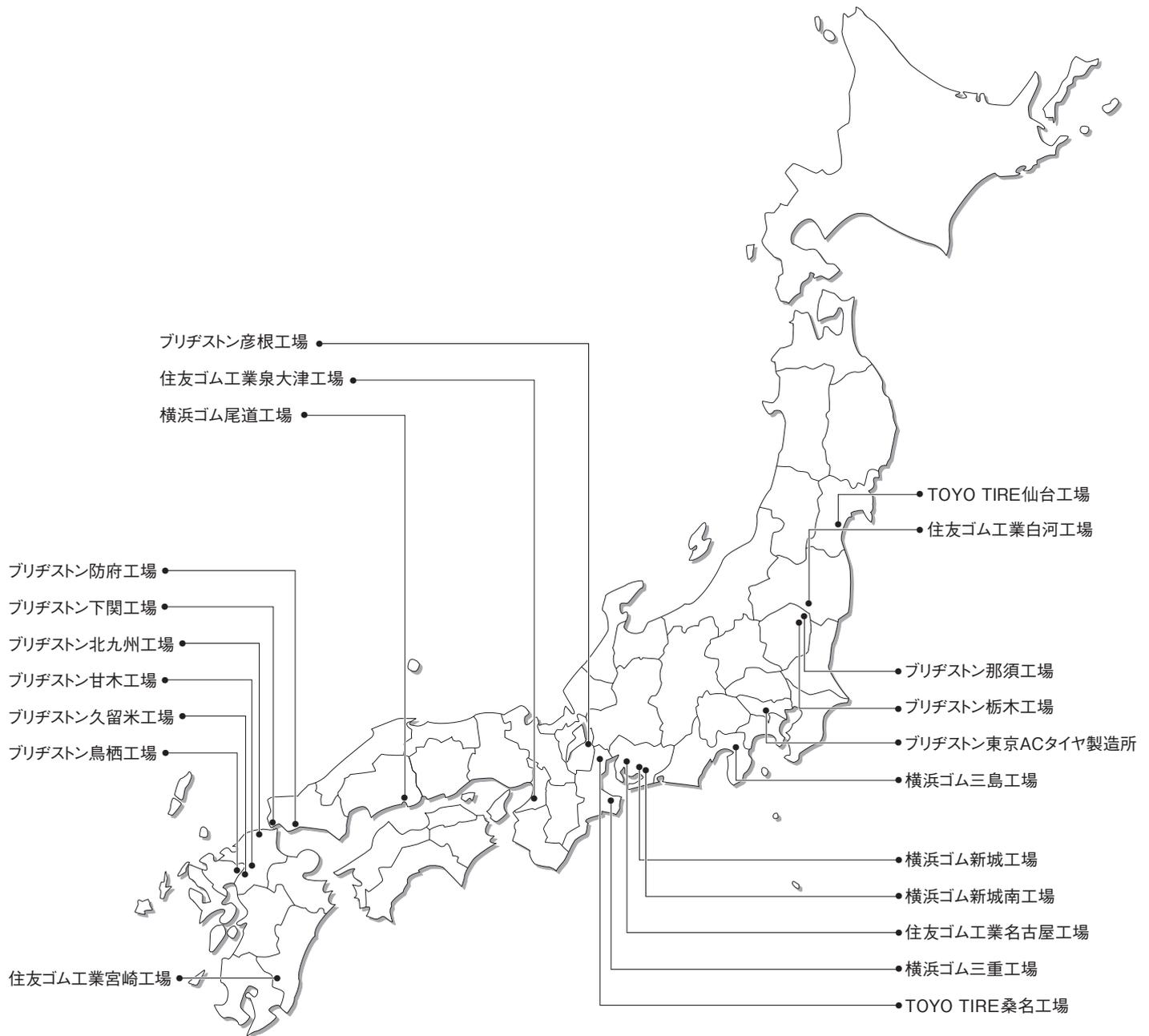
単位：ゴム消費量/千トン、構成比・前年比/%

	2021	2022	2023	前年比	構成比
アジア・大洋州	12,041	11,922	12,124	102	71
(中国)	(7,131)	(6,756)	(7,005)	(104)	(41)
(日本)	(990)	(976)	(948)	(97)	(6)
欧州・中近東・アフリカ	2,820	2,684	2,676	100	16
北米・中南米	2,332	2,264	2,262	100	13
合計	17,194	16,870	17,063	101	100

注) 端数処理により、各地域の合算値と合計は一致しない。

資料/ IRSG 「The World Rubber Industry Outlook」 (August 2023)

会員企業（正会員）の自動車タイヤ工場分布図（2024年7月現在）



月に1度は、タイヤの点検を

JATMA

一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
<https://www.jatma.or.jp/>

本部	〒105-0001	東京都港区虎ノ門3-8-21 (虎ノ門33森ビル8階)		
■総務部 (総務・経理)			☎ 03(3435)9091	☎ 03(3435)9097
(統計・調査)			☎ 03(3435)9095	〃
(広報)			☎ 03(3435)9095	〃
■技術部 (検査・事故防止)			☎ 03(3435)9092	〃
■技術部			☎ 03(3435)9094	〃
■国際部			☎ 03(3435)9094	〃
■環境部			☎ 03(3435)9092	〃

支部・検査所

北海道	〒060-0041	北海道札幌市中央区大通り東2-13	☎ 011(281)3671	☎ 011(241)4889
関東	〒110-0015	東京都台東区東上野1-9-6 (U-PALビル)	☎ 03(3832)8661	☎ 03(3832)8663
近畿	〒530-0035	大阪府大阪市北区同心1-9-20	☎ 06(6351)6747	☎ 06(6351)2519
九州	〒812-0007	福岡県福岡市博多区東比恵2-20-4	☎ 092(411)3536	☎ 092(411)7781



JATMA

一般社団法人 日本自動車タイヤ協会