

5. 低燃費タイヤ等の普及促進に向けた課題と具体的対策について

(1) 転がり抵抗の試験方法の策定について

タイヤの転がり抵抗については、4.(2)で述べたようにISOにおいて、具体的な試験方法の最終規格案が策定されているところである。我が国においては、国際規格のISO規格と整合を図る方向で、社団法人日本自動車タイヤ協会(JATMA)に設置された原案作成委員会においてJIS化の検討を平成21年2月から開始している。これに関しては、以下のような指摘がある。

【試験方法】

- 試験方法の違いに伴う試験結果の相関性を確保すべき。

具体的な試験方法については、4.(2)に示した4つの試験方法及びその試験結果の相関性について、国際的整合性及び上記の指摘を踏まえつつ、JIS化の検討を行うこととする。なお、具体的なスケジュールについては、以下を予定している¹。

| | |
|-------------|----------------------|
| 平成21年5月頃 | JATMAにおける原案の最終取りまとめ |
| 平成21年9月頃 | 日本工業標準調査会化学技術専門委員会審議 |
| 平成21年9~10月頃 | WTO/TBT協定に基づく意見受付 |
| 平成21年12月末 | 経済産業大臣名でJIS制定公示(予定) |

(2) 低燃費タイヤのラベリングについて

前項に記した試験方法策定の取り組みを着実に進め、併せて具体的なラベリング制度²を構築する必要がある。この際、以下のような指摘がある。

【ラベリング】

- 消費者の判断材料となるラベリングは重要。
- 性能表示にあたってはタイヤの転がり抵抗の低減だけを求めることにならないよう安全性(ウェットグリップ)の観点についても配慮した表示とすべき。
- タイヤの環境性能は、単に省エネ性だけでは決められない。低燃費だけで全ての面で環境配慮製品と誤解を招かないよう配慮が必要。
- 転がり抵抗値を定め、一定以下のものを低燃費タイヤとすべき。

ラベリングについては消費者への適切な情報提供という観点から非常に重要となる。その実施に当たっては、表示の妥当性、信憑性の確保とともに、試験方法の策定を踏まえた可能な限りの早期実施が望まれる。

また、ラベリングの重要な視点はその分かりやすさと表示事項の的確さである。

¹ ただし、ISO策定の進捗スケジュールによっては、予定は変更される可能性がある。

² 製品の性能のレベルなど情報をラベル等で表示することによって、購入の際、消費者に的確な情報を提供する制度。省エネ対策としてはメーカーのカタログや販売店で活用されている「省エネルギーラベル」や多段階評価によるラベル表示を店頭で取り組んでいる「統一省エネラベル」(参考資料5参照)などがある。

過度に転がり抵抗の低減を助長することないよう、表示内容及び表現方法については慎重に検討を行う必要がある。特に転がり抵抗と密接な関係にあるウェット性能については、少なくとも安全性の面から十分な性能が確保されていることが確認できるようラベル表示を行うこととする。なお、先に述べたウェット性能以外の性能について、転がり抵抗と相反関係にある性能（ドライブレーキ、ハイドロプレーニング）は、ウェット性能に配慮した表示を行うことで性能を評価できるため、分かりやすさの観点から当面表示しないこととし、また、耐久性などの性能についても、転がり抵抗低減との相反関係にはないことから、現時点で表示しないが、必要な表示内容については、引き続きラベリング制度の詳細検討の中で議論することとする。

具体的なグレーディングの方法については、今後タイヤ業界（社団法人日本自動車タイヤ協会）で検討し、遅くとも本年12月末までにグレーディング案を策定し、協議会に提案する。

このグレーディング方法に基づき、具体的なラベリング（表示方法）については、タイヤ業界（社団法人日本自動車タイヤ協会）が、業界自主基準として策定し同じく本年12月末までに公表するとともに、タイヤメーカー各社は、平成22年以降カタログ等での表示を開始し、消費者への情報提供を行うこととする。なお、景品表示法に基づく公正競争規約及び規則では、タイヤの転がり抵抗等の表示に関する規定を設けることによって、その表示にかかる詳細なデータを各タイヤメーカーからタイヤ公正取引協議会あてに提出させることを予定している。この仕組みの下で、タイヤ公正取引協議会において不適正な表示が行われぬよう監視し、仮に表示に虚偽等あれば、タイヤメーカーは景品表示法上の不当表示に問われることとなるため、表示内容について信頼性は十分に確保される。

（3）タイヤの空気圧管理について

タイヤの空気圧管理については、既に使用されている自動車（ストック）に対する対策と、新車へのタイヤ空気圧モニタリング装着という2つの視点がある。ストックに対する対策については、次項で述べる普及啓発を中心とした活動が重要となってくる。

新車への対策としては、海外においてタイヤ空気圧モニタリングシステム（TPMS）装着が進展しつつあり、こうした動きについて以下のとおり指摘がある。

- 米国では既に義務化され、欧州においてもTPMSの装着義務化が検討されており、日本においても対応の検討が必要。

TPMSの装着については先に述べたようにWP29においても議論が進展しつつあり、こうした状況も踏まえる必要がある。一方、我が国では、欧米諸国に比して空気圧管理が比較的適正に行われていることから、装置の義務化によるコスト増も含め、政策の費用対効果についても検討する必要がある。具体的には、本年12月を目途に、最新の空気圧の管理状況等を調査し、費用対効果等について十分に検証した上で、新車へのタイヤ空気圧モニタリングシステム装着義務化の要否についての検討結果を協議会に報告することとする。

(4) 低燃費タイヤ等の普及広報について

タイヤの転がり抵抗や空気圧が自動車の燃費に与える影響については、以下の指摘にもあるとおり、まだ消費者への周知が十分とは言える状況にはない。

- エコドライブは浸透しつつあるが、タイヤとエネルギーロスの関係はまだ一般的に理解されておらず、普及広報を強化すべき。
- 自動車のドライバーだけでなく、一般消費者全般が公共交通機関や物流等に関わっており、タイヤによる省エネが日常生活の様々な面で環境負荷の低減につながることを広報すべき。
- 低燃費だけでなく、安全性との関連についても理解をできるようにわかりやすく周知するよう配慮すべき。

これまでのエコドライブの一部として進めてきた広報活動や、関係省庁、自動車業界、タイヤ業界、また関係各社でもこうしたタイヤに関する普及啓発を行っているが、各者各様の普及活動では限界が生じる。一方で、新たに低燃費タイヤ等について、本協議会に参加する関係者一体となった消費者への普及啓発を行うこととすれば、効果的・効率的な情報提供が可能である。

低燃費タイヤの普及広報に関しては、その広報内容の観点から、空気圧の適正管理のような、ドライバーを中心としたものと、タイヤと燃費の関係など、広く一般消費者の理解を深めるためのものとに分けることができる。

空気圧の適正管理についてはエコドライブの講習会・教習会や、4月8日の「タイヤの日」に実施している全国の点検・広報活動（参考資料6参照）など、これまでの活動を中心に、関係者が一層連携して行うことが、より深い理解を増進するためにも重要である。

一方、一般消費者全般がタイヤについて理解を深めるためには、転がり抵抗のラベリングのように視覚的に理解しやすく、関心を示しやすい情報とともにタイヤと燃費の関係についての情報を提供することが重要になる。このため具体的な活動については、ラベリングについての（社）日本自動車タイヤ協会の検討結果を踏まえて、その公表後に実施することが適当と考えられる。

6. おわりに

我が国の自動車燃費対策は、省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費規制や優遇税制等の支援措置、そして、これら制度の中で自動車の製造事業者が弛まぬ努力を続けることで世界的にも高い水準の自動車燃費を達成している。

このため、さらなる対策を講じていく上では、特にストックとなっている自動車への対応は欠くことができない。昨年原油価格高騰により、自動車の燃費やエコドライブへの関心が高まったが、こうした自動車燃費に対する意識向上の機運を継続的に高めていく観点からも、今般、低燃費タイヤ等について関係者が一堂に会し、今後の取り組みについて検討、取りまとめを行ったことは非常に有意義であった。

特にラベリング制度によるタイヤの燃費性能の「見える化」が進展することにより、省エネに向けた大きな効果が期待できるため、ラベリング制度が着実に実行に

移されるよう、関係者のご尽力を期待したい。

また、タイヤによる省エネという観点を通じ、自動車の燃費に対する意識を広く国民一般に展開していくためには、普及啓発の取り組みが大きな鍵である。

タイヤに関する具体的な対策実施に関しては、今回の取りまとめがキックオフであり、今後、さらに議論を深め、着実な実施に結びつけることにより、トップランナー制度同様、世界に誇る省エネルギー対策を推進すべきである。

(別添)

低燃費タイヤ等の普及促進に関する取り組みの工程表

| | 平成21年 | | | 平成22年 | |
|-------------------|---|------|--------|---|-------------|
| | 4～6月 | 7～9月 | 10～12月 | 1～3月 | 4月～ |
| 低燃費タイヤ等普及促進協議会 | | | | ○第4回会合開催 (必要に応じて前倒し) | |
| タイヤの転がり抵抗に関する試験方法 | JIS原案審議 <small>・JIS原案とりまとめ</small> | | | JIS制定 公示 | |
| ラベリング | 制度の詳細検討 | | | ラベル制度 策定 | ラベル制度 開始 |
| TPMSに関する検討 | TPMS装着効果に関する調査 | | | 調査結果 取りまとめ | |
| 普及啓発 | タイヤ空気圧に関する普及広報 <small>・タイヤの日</small> | | | 低燃費タイヤ等に関する普及 広報(ラベルを含む) <small>・エコドライブ月間</small> | |

「低燃費タイヤ等普及促進協議会」構成員名簿

(座長)

大聖泰弘 早稲田大学大学院創造理工学研究科総合機械工学専攻 教授

(有識者)

永井正夫 東京農工大学大学院共生科学技術研究院 教授

日下部保雄 モータージャーナリスト

(消費者代表)

大石美奈子 (社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会

環境委員会副委員長

(関係団体)

社団法人日本自動車工業会

社団法人日本自動車タイヤ協会

(関係省)

経済産業省産業技術産業局産業基盤標準化推進室

経済産業省製造産業局化学課

経済産業省製造産業局自動車課

経済産業省資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー一部省エネルギー対策課

国土交通省自動車交通局技術安全部環境課地球温暖化対策室

低燃費タイヤ等普及促進協議会 検討経過

○第1回 平成21年1月26日（月）

- ・低燃費タイヤ等に関する現状の取り組みについて
- ・低燃費タイヤ等に関する国際動向について

○第2回 平成21年2月26日（木）

- ・低燃費タイヤ等の普及促進に関する課題と具体的対策について

○第3回 平成21年3月27日（金）

- ・取りまとめ（案）について