

## 空気圧点検条件を日本自動車タイヤ協会推奨との比較

乗用車の場合 ※文書で公表されているもので比較

タイヤ協会推奨	現実	特許 タイヤの空気圧調整方法(オカダ式)
点検条件		
走行前の冷えている時に指定空気圧	守っていない	平均気温時に指定空気圧
走行後点検		
走行はしない 例外: 1km以内の走行は可能(記述なし)	ガソリンスタンドでは走行後で行っている	走行前の冷えている時 走行直後
走行増補正		
なし(認めていない)	ほとんどしない ※ブリジストンのHP 20~30kPa 冷間時に再調整 ※三菱ふそう(大型トラック) 10% 冷間時に再調整	熱間(走行直後)両方 指定空気圧×(走行速度×0.1)% 50K/h:5%増 100k/h:10% ※水蒸気の混じった空気の場合 市街地1km以下走行 0kPa
気温の影響		
無視	無視 ※高温時調整→空気圧不足 ※低温時調整→過多	平均気温 気象庁の過去の平均気温を参考
気温の影響補正		
なし	なし	平均気温が基準(気象変化に合わせる) 水蒸気を含んだ空気 1度で1.5kPa 理想気体 1度で1.1~1.2kPa

タイヤ協会推奨	現実	特許 タイヤの空気圧調整方法(オカダ式)
自然漏れ		
常に抜ける	常に抜ける	気温に影響する 高温:多 低温:少 ※0度以下ではほとんど自然漏れしない
空気圧の変化		
1ヶ月間で10~20Kpa低下 全国季節を問わず一律 ※根拠となるデータは不明	常に低下 ★一部のユーザー 知らない人もいる	各地域の気温の変化で違いあり ※全国各地のシュミレーションを公開
調整空気圧		
指定空気圧(気温は無視) ※ブリジストン(気温は無視) 調整時0~20kPa	指定空気圧(気温は無視) 多めにいれるが統一されていない。	1ヶ月間の空気圧変化を予測 1ヶ月後の空気圧を指定空気圧
適正空気圧基準		
空気圧不足 : -10%(-20kPa) 過多 : +20%(+50kPa)	自動車メーカー基準なし	空気圧不足 : -10%(-20kPa) 過多 : +20%(+50kPa)
直射日光の影響		
無視	無視 ※メルセデスは点検注意 ※国民生活センターも点検注意	影響あり ※走行すると解消 ※アルミホイルの表面温度で補正

タイヤ協会推奨	現実	特許 タイヤの空気圧調整方法(オカダ式)
点検間隔		
月に1度(気温は無視) ※日常点検(法律)	規定なし ★不定期度(2~3割程) ※半年に一度(自動車販売店)	月に1度 ※くぎ刺さりなど注意
空気圧不足の影響		
燃費の悪化=C02の排出量増加 安全性に問題あり	燃費の悪化=C02の排出量増加 安全性に問題あり	燃費の悪化=C02の排出量増加 安全性に問題あり
調整時の気温 安全に対する影響		
安全上問題ない	安全上問題ない	問題あり 安全だと思い込みが月に1度の点検を怠る
調整時の気温 CO2に対する影響		
答えない	答えない	高温時調整: 増加
タイヤゲージの定期的校正		
法律には規定なし	行っていない ※メルセデス ※タイヤ館(タイヤチェッカー) ゲージの正確さに疑問	月に1度:タイヤチェッカーで点検

タイヤ協会推奨	現実	特許 タイヤの空気圧調整方法(オカダ式)
<b>タイヤの点検 広報活動</b>		
タイヤの日:高速道路などで調査 チラシ インターネット JAFと共同で講習	タイヤメーカー:CM、無料点検 石油会社:CM、無料点検 自動車メーカー:取説、インターネット ※自動車メーカー費消極的 ※自動車販売店:なし 環境省:環境問題	天気予報での空気圧予報 携帯電話、通信機能付きカーナビなど <b>自動車販売店:空気圧予測</b>
<b>問題と解決</b>		
タイヤ協会推奨の建前	問題	解決(オカダ式)
走行前の冷えている時に指定空気圧	点検調整場所まで走行して行く場合	オカダ式 冷間(走行前)熱間(走行前) どちらでも出来る
直射日光の影響は無視	バラツキが出る	走行すれば直る
気温の影響は無視	空気圧不足または過多になる場合がある	平均気温が基準なので常に同じ
記録なし	危機感が湧かない	危機感増
月に1度の点検実施 <b>※不正確なデータとパンクの危険性の            アピール不足</b>	危機認識のあまさにより低実施にとどまる 事故原因が分からない	高精度なため空気圧に関心増 定期点検増 パンクの早期発見 事故減