

## まとめ

日本自動車タイヤ協会

1. 走行前の冷えている時に指定空気圧に調整
2. 適正基準 指定空気圧 $\pm 10\% = \pm 20\text{kPa}$
3. 指定空気圧に対し $0\text{kPa} \sim 20\text{kPa}$ で調整管理（ブリジストン）
4. 気温の影響については（記載がない）
5. 直射日光の注意（記載がない）

### 1. 走行前の冷えている時について

タイヤの空気圧点検調整は、ほとんどユーザーがガソリンスタンドまで走行していきます。『走行前の冷えている時』を守れない。

タイヤメーカーにこの質問をすると必ず「近くの」「最寄りの」「1 km 以内であれば空気圧は上昇しません」と答える。空気圧を調整するためにだけに近所のガソリンスタンドへ行くだろうか？また地方ではガソリンスタンドまで距離がある。このように回答するタイヤメーカーは都会の発送である。ユーザーが思いついた時にいつでも正確に空気圧が調整出来る方法を考えてあげる事こそ「お客さま第一」ではなかろうか。

## 走行前の冷えている時を守るのは実質不可能

### 2. 適正基準 指定空気圧 $\pm 10\% = \pm 20\text{kPa}$ について

この基準は一般に告知している訳でわない。タイヤ協会がユーザーの空気圧を高速道路調査する時、高速道路を走行して来た直後に指定空気圧に達していない場合に『空気圧不足』 $100\text{k/h}$  走行すると $10\%$ 空気圧が増加する。これで下限は $-10\%$ となる。上限は、ブリジストンが推奨している『指定空気圧に対し $0\text{kPa} \sim 20\text{kPa}$ で調整管理』である。これで上限は $10\%$ となる。

しかし、気温を無視して調整しても良い事になっているので水蒸気の混じった空気の場合 気温差 $14$ 度以上で $20\text{kPa}$ 以上差がでる。乾いた空気（エアードライヤ）の場合は気温差 $19$ 度以上で $20\text{kPa}$ 以上差がでる。寒暖の差が大きい春や秋などは1日の気温差が $15$ 度 $\sim 20$ 度（内陸部）は良くある。さらに『月に1度の点検』を考えれば、1ヶ月間の気温差が問題になる。

## 気温の影響を無視した調整では適正空気圧を保てない

### 3. 指定空気圧に対し0kPa～20kPaで調整管理について

指定空気圧 200kPa の場合

高温時調整に指定空気圧ちょうどに調整した場合

気温が低下すれば指定空気圧以下になるため早く空気圧不足（-10%）以下になる。

低温時調整に指定空気圧+20kPaに調整した場合

気温が高くなれば指定空気圧+10%以上または高速道路などを走行した時には指定空気圧+50kPa以上になる場合もある過多になりかからない。

**気温の影響を無視した調整では1ヶ月たたずに**

**空気圧不足になる又過多になる場合もある**

### 4. 直射日光の注意について

最大で12kPaの差が付く事もある。ただし走行すると直る。

**直射日光が当たった時はバラツキがでる**

特許 タイヤの空気圧調整方法（オカダ式空気圧予測調整法

- ・ 走行後の調整は走行速度に合わせ調整
- ・ 平均気温を基準温度として指定空気圧を調整
- ・ 1ヶ月先間の空気圧変化を予測して調整するので空気圧不足にならない  
また過多にもならない1ヶ月間0～20kPaの最適な状態になる
- ・ 直射日光の当たっている時は走行後に行う又はアルミホイールの表面温度を測定

**オカダ式を使えばすべて問題は解決する**

特許 タイヤの空気圧調整方法（オカダ式空気圧予測調整法）

発明者 岡田康博

著者 岡田康博