

空気圧点検条件を日本自動車タイヤ協会推奨との比較

ページ1/4

一般乗用車の場合

タイヤ協会推奨	岡田康博推奨（岡田式）
点検・調整の基本	
走行前の冷えている時に指定空気圧 ? 走行前に指定空気圧を下回っては いけない事になる（不可能）	走行後に走行中の適正空気圧 指定空気圧+10~15kPa（市街地） 指定空気圧+10%（高速道路）
走行	
走行しない 例外: 1 km以内の走行は可能（記述なし）	走行自由 走行後、走行前どちらでも可能
走行増補正	
なし ※ヨコハマタイヤ 10kPaプラス（記述なし） ※ブリジストンのHP 20~30kPa 冷間時に再調整 ※ブリジストンある販売会社 10%プラス（口答指導） ※三菱ふそう（大型トラック） 10% 冷間時に再調整	あり 市街地10km以上走行 10~15kPa 市街地5km前後走行 10kPa 市街地2~3km走行 5kPa 市街地1 km以下走行 0 kPa ※ 小雨 10kPa 大雨 5kPa 豪雨 0 kPa 晴れ高速 10% ★新型プリウスの調査結果のため 車種、タイヤの種類の検証が必要
気温	
無視 常温でならば何時（何度）の時でも良い ※ヨコハマタイヤのみ10kPaプラス	平均気温 午前9時前後 気象庁の過去の平均気温を参考
気温の影響補正	
なし ※ヨコハマタイヤ 午後10kPaプラス（記述なし）	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 ※気温差5度以下は無し ★新型プリウスの調査結果のため 車種、タイヤの種類の検証が必要

空気圧点検条件を日本自動車タイヤ協会推奨との比較

ページ2/4

一般乗用車の場合

タイヤ協会推奨	岡田康博推奨（岡田式）
自然漏れ（1ヶ月分）の補正10~20Kpa	
正式には無い ※自動車ディーラー 多め（一年中） 整備士によりまちまち ※ブリジストン（一年中） 10~20kPa多く入れるように指導 徹底してる訳ではない	<ul style="list-style-type: none"> ・気温上昇時（春） 無し ・気温横ばい時（夏・冬） 5kPa ・気温下降時（秋） 10kPa 1ヶ月の自然漏れ：10kPa ※季節補正=自然漏れ+気温変化÷2
直射日光の影響	
無視	ガレージ内 晴天時 日陰のみ 曇り雨天可能 長時間（1時間以上）直射日光の当たった 場合は点検してはいけない。
冷間時の指定空気圧	
点検時の気温で違う	すべて平均気温同じ
再点検時（自然漏れ）	
分からない 気温基準なし 気温の影響のため不正確	正確に分かる 基準は平均気温 点検時の気温と結果の記録が必要
走行中の空気圧	
最低時と最高気温度 点検時の気温にリバラツキ	同じ車種ならすべて同じ（10kPa以内）
自動車車種（整備工場）	
点検時の気温にリバラツキ	同じ車種ならすべて同じ（10kPa以内）
来店客（整備工場）	
点検時の気温にリバラツキ 午前と午後の客の空気圧は違う	同じ車種ならすべて同じ（10kPa以内）

空気圧点検条件を日本自動車タイヤ協会推奨との比較

ページ3/4

一般乗用車の場合

タイヤ協会推奨	岡田康博推奨（岡田式）
安全性（平常時）	
問題ナシ	問題ナシ
緊急回避時の性能	
本来の性能が出せるか疑問	常に最善の状態
燃費	
気温の高い時に点検した場合は悪化 CO2の排出増につながる	常に最善の状態 CO2の排出削減にも貢献 1%の削減は可能（推測）
利便性	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行前 <ul style="list-style-type: none"> × エアーゲージ必要 × コンプレッサー必要 近くのガソリンスタンドで点検 × ユーザーの選択・行動を拘束 × 1km以内にGSが無い地域がある。 ・ 冷えている時 <ul style="list-style-type: none"> × 冷えるのに時間がかかる。 × 屋外駐車は日光の影響を受ける ・ 点検作業 <ul style="list-style-type: none"> ○ 簡単 ・ 条件が整う事は少ない <ul style="list-style-type: none"> × 整備時間内に冷えない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行自由 <ul style="list-style-type: none"> △ 補正が必要 ・ 走行前 <ul style="list-style-type: none"> ○ 走行増補正ゼロでOK ・ 日光の影響 <ul style="list-style-type: none"> ○ 10km以上走行すれば解消 ・ 点検作業 <ul style="list-style-type: none"> ★ プロは教育可能 ★ プロが指導・代行で可能 ○ いつでも、どこでも、正確に出来る。 △ 整備は走行直後か完全に冷えてから
点検の記録	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 車検・定期探検 <ul style="list-style-type: none"> 自動車整備振興会の点検記録調整『A』と記入するだけ 点検・調整値の数値記録はしない。 ・ 日常点検 <ul style="list-style-type: none"> メンテナンスノート: チェックだけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車検、定期点検 <ul style="list-style-type: none"> 点検調整時の日時、気温、点検結果調整結果の記録義務 ※ ユーザーに結果の報告義務 ・ 日常点検 <ul style="list-style-type: none"> 点検調整時の日時、気温、点検結果調整結果の記録が望ましい。 ※ 法人所有、業務用は記録保管義務 ★ 法律の改正をして

空気圧点検条件を日本自動車タイヤ協会推奨との比較

ページ4/4

一般乗用車の場合

タイヤ協会推奨	岡田康博推奨（岡田式）
認知度	
取扱説明書上では全日本	岡田康博
普及度	
守っている人は少ない（統計なし） 一般ユーザー：ガソリンスタンドまで走行 整備工場：冷えると見なして点検 ※ 完全な走行前冷えている時は一部 （統計なし）	世界で一人？
整備講工場・ガソリンスタンドの設備投資	
無し	温度計（屋外用・整備工場内用）
点検人口拡大性	
期待出来ない。 若い人ほどしないから	飛躍的に拡大の可能性あり 天気予報での空気圧予報 テレビ、新聞、インターネット 携帯電話、G-Bookなど
空気圧の低下（自然漏れ+気温の影響）季節の違いによる注意よびかけ	
自然漏れ：一ヶ月10～20kPa ※1年中同じ 季節：影響はなし（記載なし）	一ヶ月の自然漏れ：10～20kPa ※1年中同じ 季節：あり（重要） ※秋の気温低下時は要注意 春の気温上昇時は過剰に注意

空気圧点検条件を日本自動車タイヤ協会推奨との比較

点検基準過多

<p>イラストによるタイヤ変形の目視点検 ※高速道路走行直後 指定空気圧50kPa超：過多</p>	<p>最高気温時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路走行直後 指定空気圧+20%超 または指定空気圧+50kPa超 ・市街地走行直後 指定空気圧+17% または指定空気圧+40kPa超 ・走行前 指定空気圧+10%超 または指定空気圧+25kPa超 <p>限界 指定空気圧20%超</p>
---	--

点検基準 空気圧不足

<p>イラストによるタイヤ変形の目視点検 ※高速道路走行直後 指定空気圧未満：不足</p>	<p>最低気温時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路走行直後 指定空気圧未満 ・市街地走行直後 指定空気圧△5%以下 または指定空気圧△10kPa以下 ・走行前 指定空気圧△10%以下 または指定空気圧△20kPa以下 <p>限界 指定空気圧△10%以下</p>
---	---

今後の問題

<ul style="list-style-type: none"> ・点検人口拡大 ・抜本的な見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・普及のための教育 ・タイヤ内の空気温度を測定出来るゲージの開発 ・車種、タイヤの種類の違い検証 ・全国の平均気温分析
---	--

点検法の使用料金

<p>無料</p>	<p>無料</p>
-----------	-----------