

第37回 東名高速道路におけるタイヤ点検アンケート調査の結果報告

社団法人日本自動車タイヤ協会（会長 渡邊恵夫）は、関係各位のご協力を得て、去る7月22日、東名高速道路・浜名湖サービスエリアに駐車中の自動車のタイヤ点検並びにそのドライバーを対象にアンケート調査を行いましたので、その結果をここに発表致します。

なお、当会のこのタイヤ点検は、タイヤ整備不良に起因する自動車事故の未然防止を図るため行っているもので、東名高速道路が全線開通した昭和44年から毎年実施しており、今回で37回目となりました。

日本道路公団の平成16年統計によると、高速道路上における自動車故障（平成15年実績）は年間130,790件発生しており、そのうちワースト1位は、「タイヤ（ホイール）破損」で約27.6%（36,122件）を占めています。

当会ではこれらの故障の多くは、タイヤの日常管理・適正使用が徹底されていないことから発生していることが多いのではと考えており、本タイヤ点検結果で「タイヤ整備不良」の車両が多いことはそれを裏付けているものと言えます。



● タイヤ点検・アンケート調査の対象車種及び目的

| 項目 | 対象車種 | 目的 |
|---------|---------------------|--|
| タイヤ点検 | 乗用車 大型バス トラック | タイヤ整備不良に起因する自動車事故の未然防止を図る。 |
| アンケート調査 | 乗用車 大型バス | タイヤ使用に関するドライバーの意識を調査し、正しい使用・管理方法をPRする。 |

● 後 援

経済産業省
国土交通省
社団法人 日本自動車工業会

● 協 力

中部運輸局
関東管区警察局 川崎高速道路管理室
静岡県警察本部 交通部 高速道路交通警察隊
日本道路公団 関東第二支社
社団法人 日本自動車連盟 中部本部

1. タイヤ点検結果の概要

今回、タイヤ点検を行った車両は乗用車176台、大型バス48台及びトラック55台の合計279台ですが、これらの車両のタイヤ整備の概要は次の通りです。

表-1 タイヤ整備の「車種別」状況

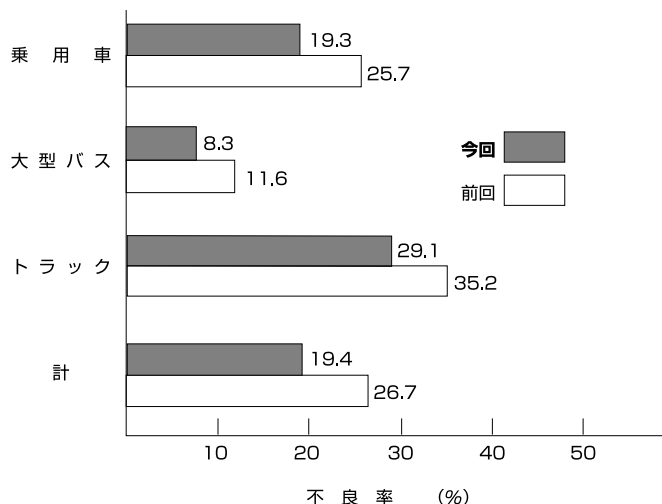
| 車種 | 点検車両 | タイヤ整備不良車両 | 不良率 | 増減 | 前回不良率 |
|------|------|-----------|-------|------|-------|
| 乗用車 | 176台 | 34台 | 19.3% | -6.4 | 25.7% |
| 大型バス | 48 | 4 | 8.3 | -3.3 | 11.6 |
| トラック | 55 | 16 | 29.1 | -6.1 | 35.2 |
| 計 | 279 | 54 | 19.4 | -7.3 | 26.7 |

1-1 タイヤ整備の「車種別」状況について

タイヤ点検を行った車両279台のタイヤ整備状況は表-1の通りです。

- 1) タイヤの整備不良車両は279台のうち54台であり、不良率は19.4%になっています。
- 2) タイヤの整備状況を車種別にみると、不良率が一番高かったのはトラックで29.1%、次いで乗用車19.3%、大型バス8.3%の順となっています。
- 3) タイヤの整備状況について今回と前回は比べると、全体の不良率は7.3ポイント減少しており、良い結果が出たといえます。(図-1参照)

図-1 車種別・タイヤ整備不良率の比較



1-2 タイヤ整備不良の「車種別・項目別」内訳

タイヤの整備不良車両54台の「車種別・項目別 (60件)」内訳は表-2の通りです。

表-2 タイヤ整備不良の「車種別・項目別」内訳

| 不良項目 | 乗用車 | | 大型バス | | トラック | | 計 | | 増減 | 前回不良率 |
|--------|-----|---------|------|---------|------|---------|----|---------|------|-------|
| | 件数 | 不良率 (%) | 件数 | 不良率 (%) | 件数 | 不良率 (%) | 件数 | 不良率 (%) | | |
| タイヤ溝不足 | 1 | 0.6% | 0 | 0.0% | 11 | 20.0% | 12 | 4.3% | -1.4 | 5.7% |
| 偏摩耗 | 4 | 2.3 | 4 | 8.3 | 6 | 10.9 | 14 | 5.0 | -0.4 | 5.4 |
| 外傷 | 1 | 0.6 | 0 | 0.0 | 1 | 1.8 | 2 | 0.7 | -1.1 | 1.8 |
| 釘・異物踏み | 1 | 0.6 | 0 | 0.0 | 2 | 3.6 | 3 | 1.1 | -0.4 | 1.5 |
| 空気圧不足 | 28 | 15.9 | — | — | — | — | 28 | 15.9 | -4.4 | 20.3 |
| その他 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 1.8 | 1 | 0.4 | -3.7 | 4.1 |
| 計 | 35 | — | 4 | — | 21 | — | 60 | — | — | — |

注)①乗用車の空気圧点検は実測。

- 1) タイヤ整備の不良項目 (計) を見ると、不良率1位は空気圧不足で15.9%、次いで偏摩耗が5.0%、タイヤ溝不足が4.3%の順となっています。
- 2) 不良項目を車種別にみると、特徴が次の通り明確に分かります。なお、これらの不良率の高い項目について、当会は、整備の重要性を積極的にPRすることとしています。

<不良項目1位>

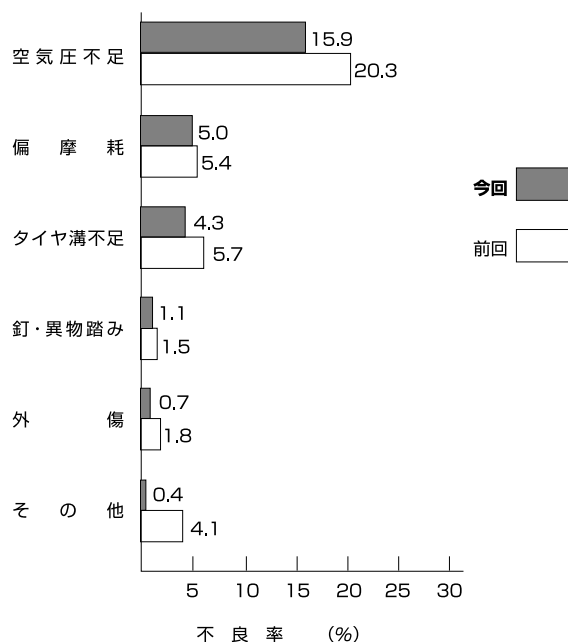
乗用車 空気圧不足

大型バス 偏摩耗

トラック タイヤ溝不足

- 3) タイヤ整備不良率を項目別に前回結果と比べると、図-2の通り空気圧不足は4.4ポイントの減少、偏摩耗は0.4ポイントの減少、タイヤ溝不足は1.4ポイントの減少となっており、上位3位を含む全ての項目で減少しております。

図-2 項目別・タイヤ整備不良率の比較



表—3 第37回 東名高速道路におけるタイヤ点検結果

| | 前回(参考) 第36回(2004.7.23) | | | | 今 回 第37回(2005.7.22) | | | | 増 減 | |
|-------------------------|---------------------------|--------------|------------|--------------|------------------------|--------------|------------|--------------|--------------|------|
| | 乗用車 | 大型バス | トラック | 計 | 乗用車 | 大型バス | トラック | 計 | | |
| A. 点検車両 (台) | 241 | 43 | 105 | 389 | 176 | 48 | 55 | 279 | — | |
| B. タイヤ整備 不良車両 (台) | 62 | 5 | 37 | 104 | 34 | 4 | 16 | 54 | — | |
| B/A. 不良率 (%) | 25.7 | 11.6 | 35.2 | 26.7 | 19.3 | 8.3 | 29.1 | 19.4 | -7.3 | |
| タイヤ整備不良の内訳 (件数) | タイヤ溝不足 | 3 (1.2) | 3 (7.0) | 16 (15.2) | 22 (5.7) | 1 (0.6) | 0 | 11 (20.0) | 12 (4.3) | -1.4 |
| | 偏摩耗 | 3 (1.2) | 3 (7.0) | 15 (14.3) | 21 (5.4) | 4 (2.3) | 4 (8.3) | 6 (10.9) | 14 (5.0) | -0.4 |
| | 外傷 (ゴードに 達するもの) | 4 (1.7) | 0 | 3 (2.9) | 7 (1.8) | 1 (0.6) | 0 | 1 (1.8) | 2 (0.7) | -1.1 |
| | 釘・異物踏み | 6 (2.5) | 0 | 0 | 6 (1.5) | 1 (0.6) | 0 | 2 (3.6) | 3 (1.1) | -0.4 |
| | 空気圧不足 | 49 (20.3) | — | — | 49 (20.3) | 28 (15.9) | — | — | 28 (15.9) | -4.4 |
| | そ の 他 | 5 (2.1) | 1 (2.3) | 10 (9.5) | 16 (4.1) | 0 | 0 | 1 (1.8) | 1 (0.4) | -3.7 |
| | 計 | 70 | 7 | 44 | 121 | 35 | 4 | 21 | 60 | — |

注) 1. 1台の車両で複数のタイヤ整備不良(項目)がある場合がある為、タイヤ整備不良車両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数又は不良項目件数」/「点検車両数」×100
 なお、「タイヤ整備不良の内訳(件数)」の()は不良率を示す。

1-3 トラック(積載4t以上)の空気圧実測結果について

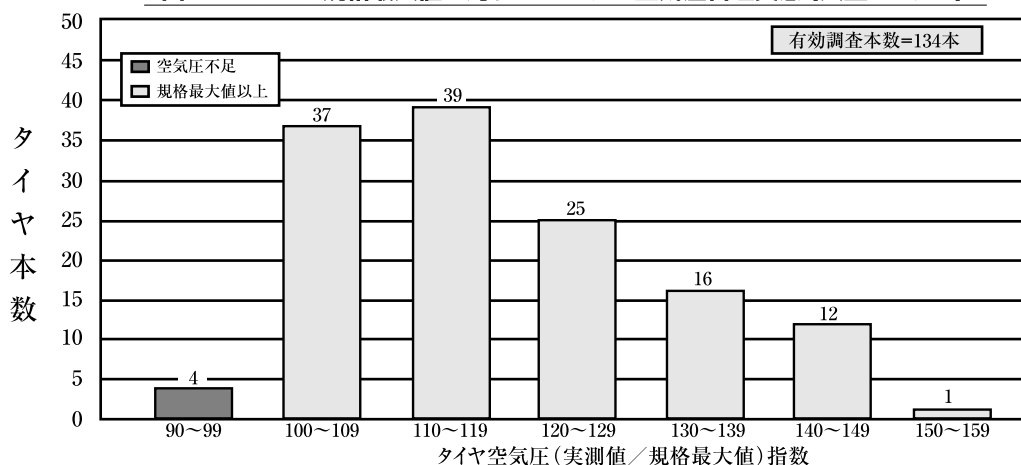
空気圧管理の啓発をより一層推進することを目的に、トラック(積載4t以上)の車両についても空気圧実測を行いました。

空気圧点検専門チームを設けて実施した本点検結果は後述の通りです。

- 1) トラック(積載4t以上)の空気圧点検を実施したところ、67台中3台に装着されたタイヤで空気圧不足の状態がありました。
- 2) 空気圧実測での不良率は4.5%と前回(点検台数149台、空気圧不足車両4台、不良率2.7%)同様良い結果となっておりますが、空気圧実測以外でのトラック点検結果ではタイヤ溝不足や偏摩耗といった整備不良の結果がでていることから、引続き適正使用のPRが必要と考えられます。



図—3 タイヤ規格最大値に対するユーザー空気圧管理実態(大型トラック)



2. アンケート調査結果の概要

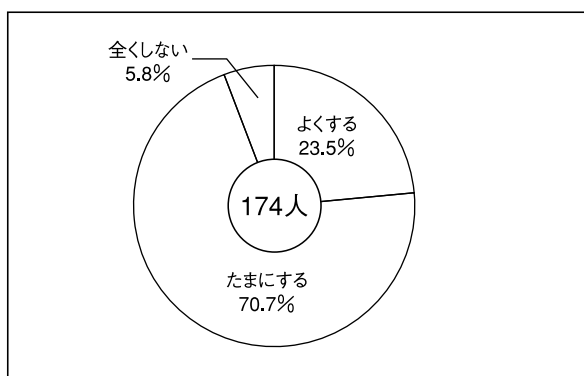
今回のアンケート調査では、乗用車のドライバー174人、大型バスのドライバー43人にご回答を戴きました。それぞれの質問に対する回答は次の通りです。

(グラフの中心に表示している数字は当該質問の有効回答者数です)



《乗用車》

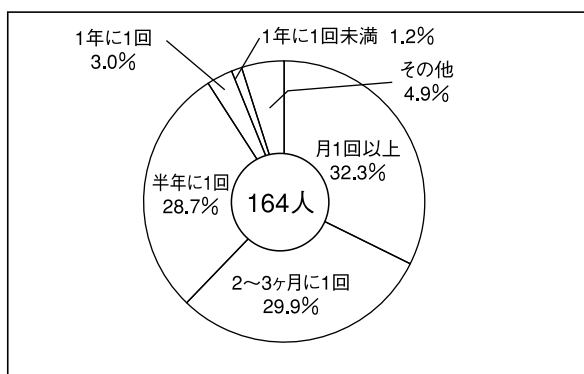
Q1 日頃タイヤ点検をすることがどの程度ありますか？



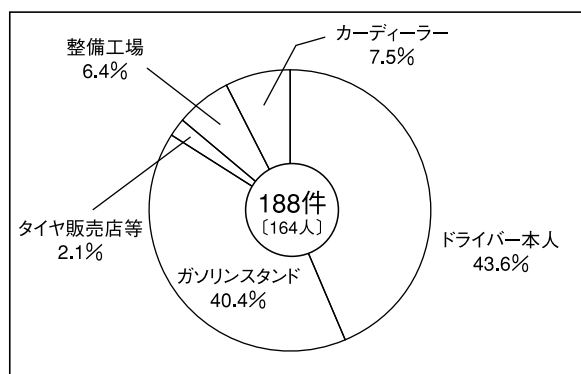
| | | | |
|-------|--------------|-------|--------------|
| 点検する | 164人 (94.2%) | よくする | 41人 (23.5%) |
| 全くしない | 10人 (5.8%) | たまにする | 123人 (70.7%) |

タイヤの日常点検実施については、41人が「よくする」(23.5%) 123人が「たまにする」(70.7%) とかなり多くのドライバーが行っているものの、「全くしない」というドライバーが10人(5.8%) いることから、その必要性に対する意識が充分だとはいえません。

Q1-2 それほどの位の頻度で行いますか？



Q1-3 誰が(又はどこで)点検を行いますか？(複数回答)



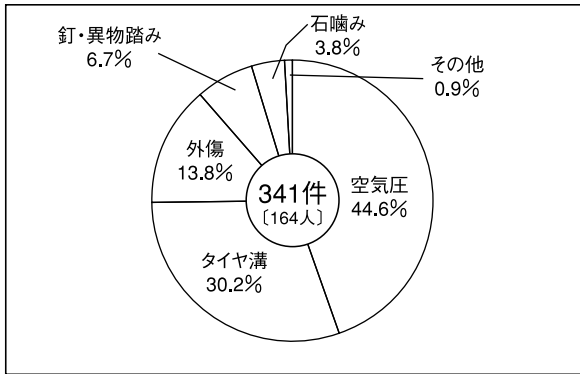
タイヤの日常点検頻度について

前質問(Q1)で日常点検を実施すると回答したドライバーは全体の9割強を占めたものの、月1回以上の点検実施者は4割に満たないことがわかりました。

タイヤ点検の実施場所について

ドライバー本人が点検するが82件(43.6%)でもっとも多く、次いでガソリンスタンドで点検する76件(40.4%)の順となっています。

Q1-4 何を点検しましたか？(複数回答)



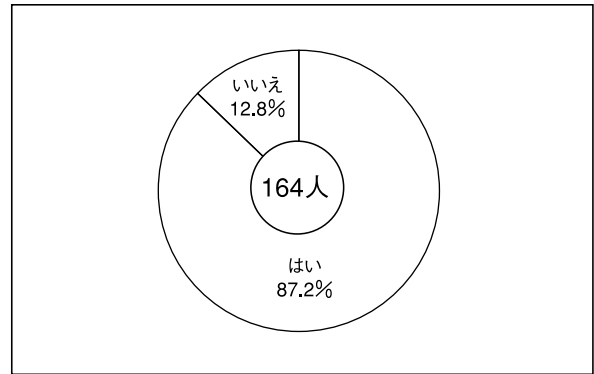
タイヤの点検項目について

実際にタイヤを点検する際の実施項目については、「空気圧」を点検するとの回答が152件（回答総数の44.6%）で最も多く、次いで「タイヤ溝」の点検が103件（30.2%）となっています。

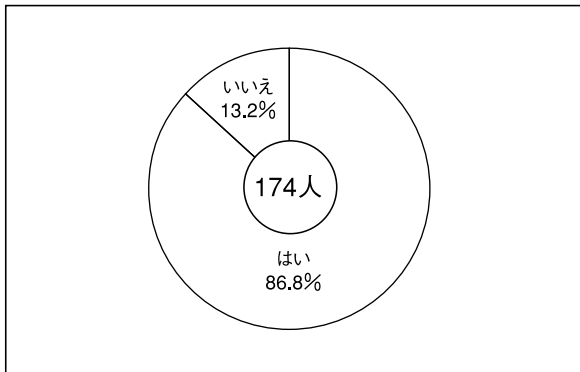
エアゲージの使用について

エアゲージを使用して空気圧を点検していると回答されたドライバーは164人中143人（87.2%）でした。

Q1-5 空気圧はエアゲージで点検していますか？

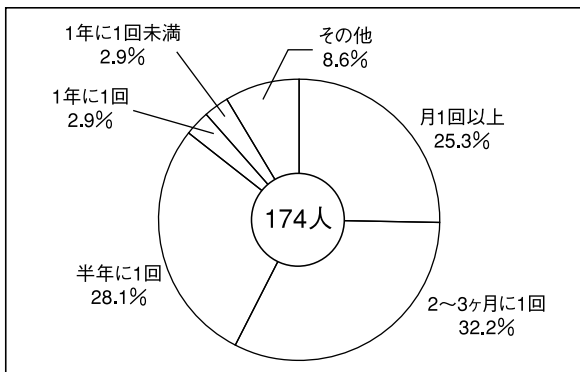


Q2 タイヤの空気は自然に漏れると思いますか？



174人中、151人（86.8%）はタイヤ内の空気が自然に漏れることを知っているとは回答しています。一方、知らないと答えたドライバーは23人（13.2%）。空気が漏れることを知っていても、空気圧点検をしないドライバーがいる現状を鑑み、当会では日頃からエアゲージを使っての空気圧点検を実施してもらうよう啓発活動に努めます。

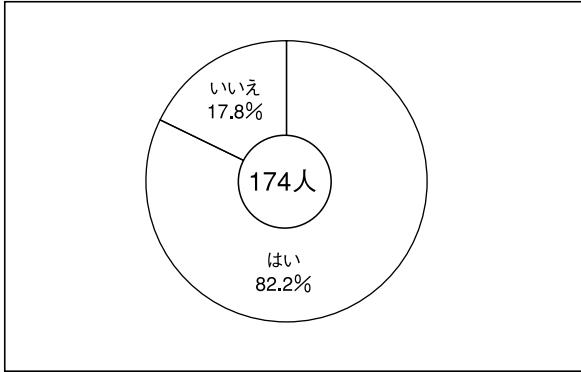
Q3 タイヤの空気圧はどの位の頻度で点検していますか？



タイヤの空気圧は自然に低下するので、当会としては最低1ヶ月に1度は空気圧の点検をしていただくことを推奨しています。

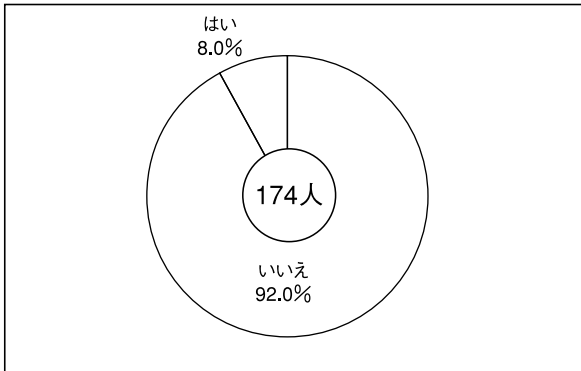
しかし、今回の結果では月1回以上点検しているというドライバーは174人中、44人（25.3%）と残念な結果となっています。

Q4 指定空気圧がどこに表示されているかご存知ですか？

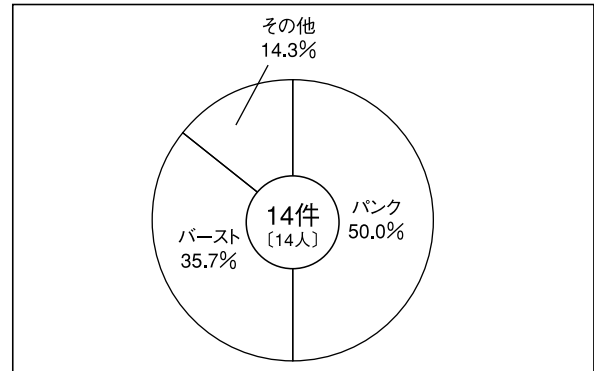


知っていると答えたドライバーは174人中143人（82.2%）おりました。

Q5 高速道路を走行中、タイヤトラブルを起こしたことがありますか？



**Q5-1 それはどんなトラブルですか？
(複数回答)**

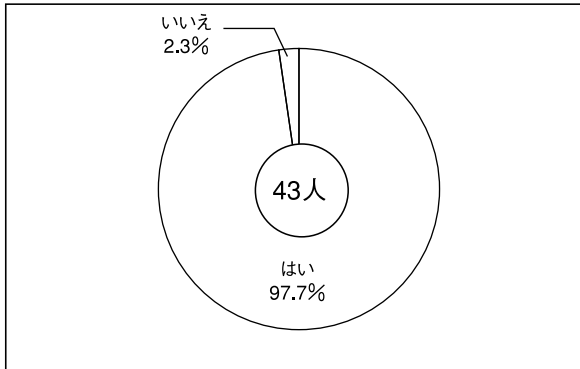


タイヤトラブルの経験があると回答されたドライバーは174人中14人（8.0%）いました。

また、トラブルの内訳はパンクが7件（50.0%）で1位、次いでバーストが5件（35.7%）となっており、あわせて約9割となっています。

《大型バス》

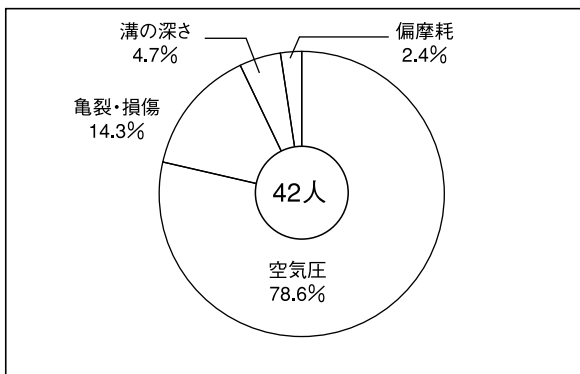
Q1 出発前にタイヤ点検をしましたか？



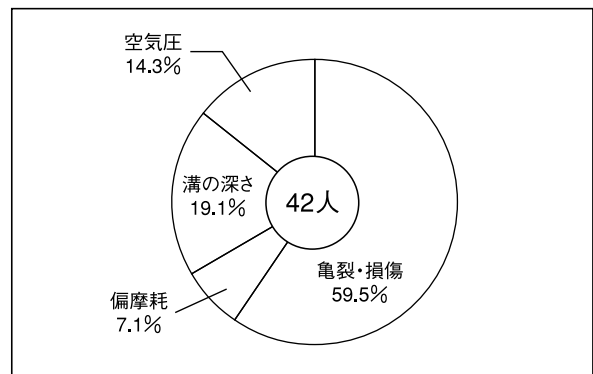
出発前にタイヤの点検をしたというドライバーは42人（97.7%）、していないというドライバーは1人（2.3%）でした。

Q1-2 何を重点的に点検しましたか？（2つ挙げて下さい）

重点度1位

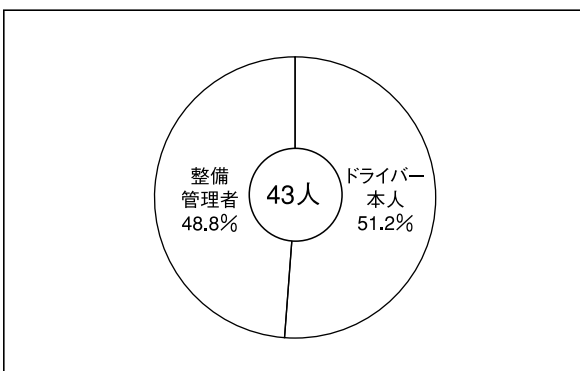


重点度2位



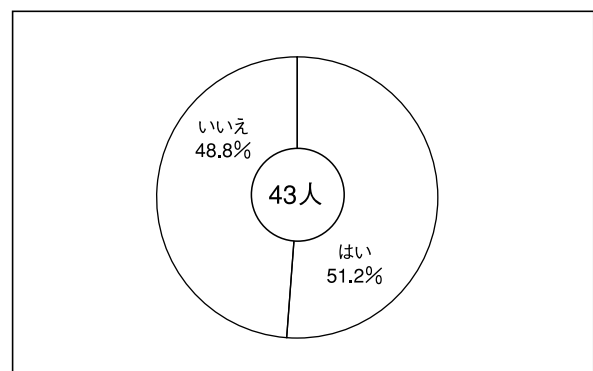
42人中33人（78.6%）のドライバーが空気圧を重点的に点検していることが分かりました。

Q2 タイヤの月例点検は誰が行いましたか？



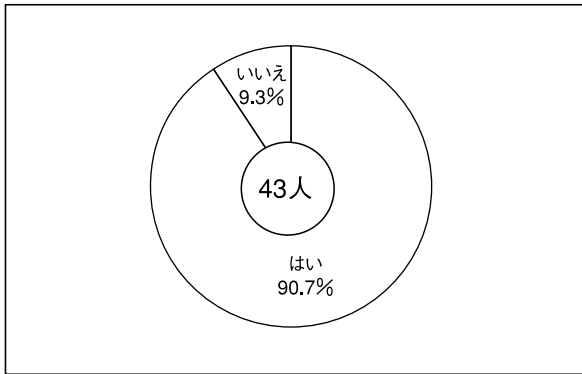
自分自身でタイヤの点検を行ったというドライバーは22人（51.2%）、整備管理者が行ったのは21人（48.8%）でした。

Q3 このバスのタイヤの指定空気圧を知っていますか？

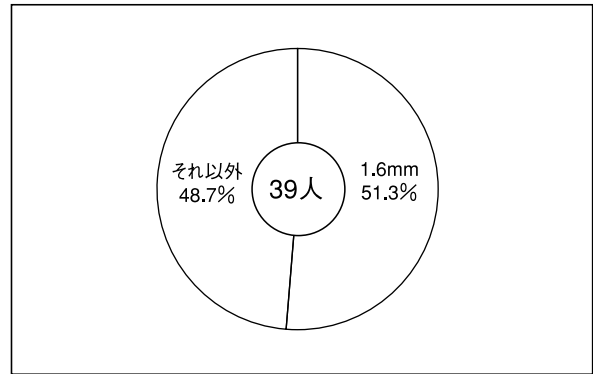


Q2.の回答と合わせると、自分で点検しているドライバーは、運転している車両に装着されているタイヤの指定空気圧を理解していることが解りました。一方、整備管理者任せのドライバーは指定空気圧を知らないという、残念な結果となっています。

Q4 「スリップサイン」という言葉を知っていますか？

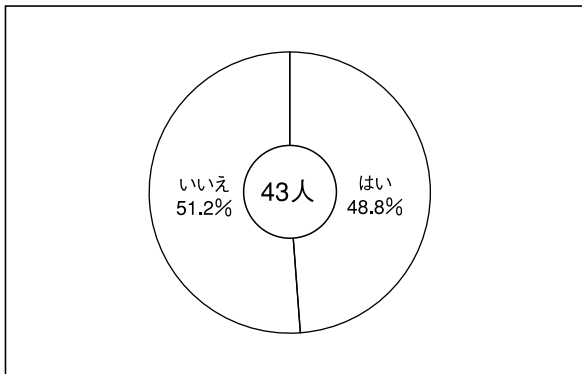


Q4-1 それは残り溝何mmであられますか？

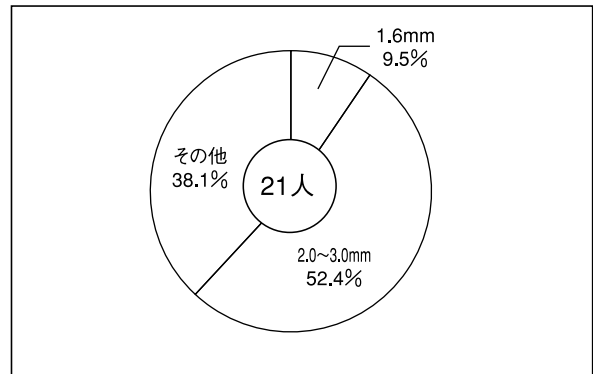


スリップサインを知っていると回答されたドライバーは39人（90.7%）いましたが、その値が1.6mmと分かっている人は20人（51.3%）でした。

Q5 タイヤ取替時の溝深さについて、会社から指示されていますか？



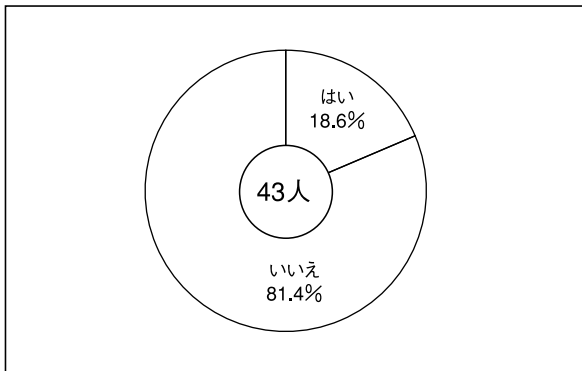
Q5-1 それは何mmですか？



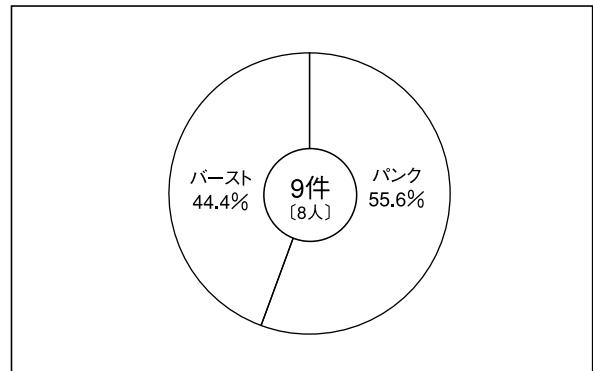
大型バスでは高速走行時の摩耗限度が3.2mmと規定されています。アンケートの結果、取替時の溝深さを会社から指示されているドライバーは21人（48.8%）、指示なしは22人（51.2%）となっています。

半数以上のドライバーが取替時の溝深さを指示されていないということは、Q2.3の回答同様、タイヤの管理については整備管理者任せの実態が浮かんできます。

Q6 高速道路を走行中、タイヤトラブルを起こしたことがありますか？



Q6-1 それはどんなトラブルですか？（複数回答）



タイヤトラブルの経験があると回答されたドライバーは8人（18.6%）でした。

又、そのトラブルの内容はパンクが5件（55.6%）、次いでバーストが4件（44.4%）となっており、乗用車のアンケート結果同様、パンク次いでバーストの順となっています。