

## タイヤ使用管理の実態調査結果（概要）

平成 25 年 11 月 公益財団法人 日本自動車輸送技術協会

本調査は、バス・トラック運送事業者における事故防止対策、燃費対策、資源の再利用等を有効に活用できるよう、タイヤについて最新の情報を関係者等に提供することを目的として、平成 25 年 1 月から 10 月にかけて実施した。

今回の調査は、業界を取り巻く状況も変化している中で、事故防止、燃費対策、資源の再利用等、運送事業、整備・販売事業、メーカーなど関係の皆様が今後対策を進める上での有益な最新の情報を盛り込んだ内容となっております。

アンケート票は、関係団体のご協力のともバス 354 事業所、トラック 327 事業所にそれぞれ発送した（回収率 54.2%）（表 1）。

以下、前回及び前々回の調査結果（平成 20 年度、15 年度）と比較可能な事項について、今回の調査結果と併せて示す。

表 1 アンケート票回収状況

調査年度	事業区分	発送数	回収数	回収率
平成 15 年度 (前々回)	バス	102	63	61.8%
	トラック	71	24	33.8%
平成 20 年度 (前回)	バス	277	277	100.0%
	トラック	232	137	59.1%
平成 25 年度 (今回)	バス	354	233	65.8%
	トラック	327	136	41.6%

## 1. タイヤ・ホイールの点検・修理の実施主体

① バスのタイヤ・ホイールの点検修理については、12ヶ月点検時を除き、自社が行う事業所が最も多いが、以前に比べてその割合は減少傾向にあり、3ヶ月点検時及びタイヤ交換時には、他社が行う事業所が4割を占めている。また、12ヶ月点検時には、他社が行う事業所が過半数を占めている。(平成25年度調査)

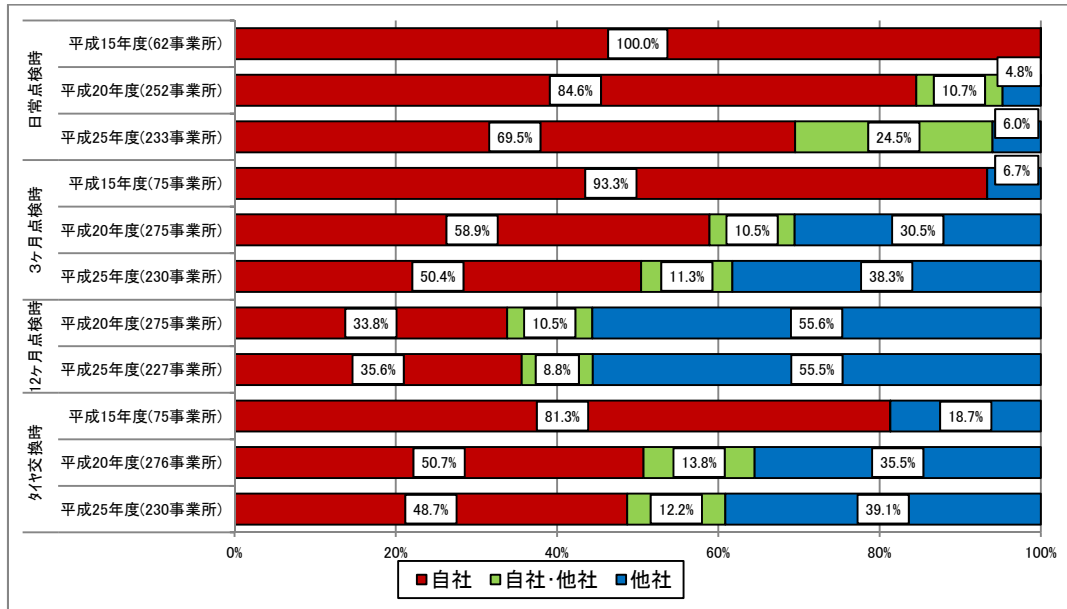


図1 タイヤ・ホイール点検・修理の実施主体 (バス)

② トラックのタイヤ・ホイールの点検修理についても、自社が行う事業所の割合が減少傾向にあり、日常点検時では依然として6割超となっているものの、それ以外の点検修理については、他社が行う事業所が半数を占めている。(平成25年度調査)

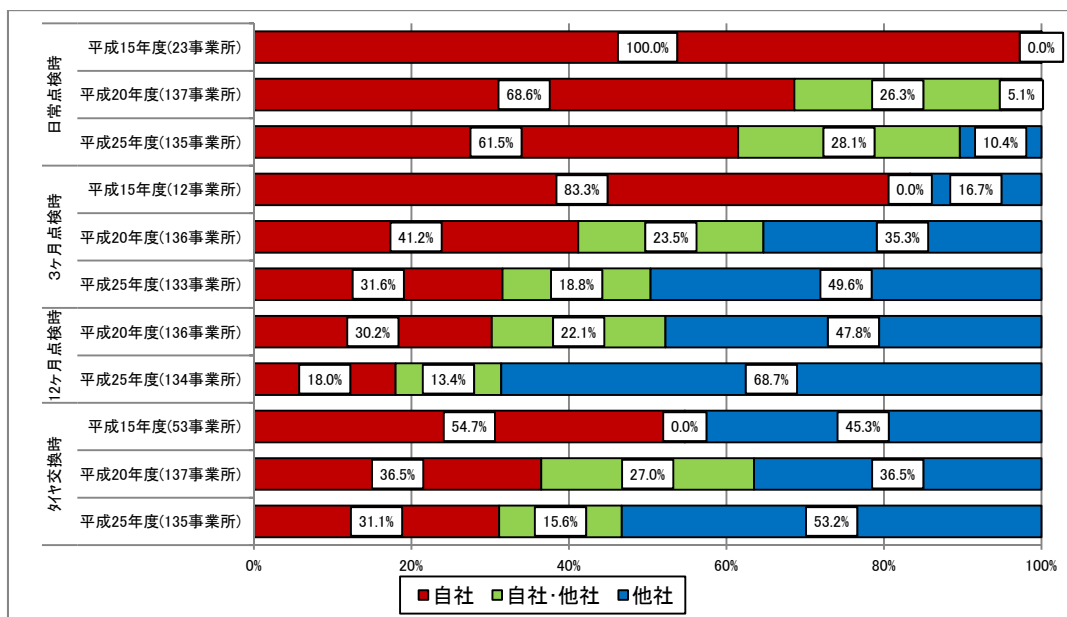


図2 タイヤ・ホイール点検・修理の実施主体 (トラック)

## 1.1 自社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施主体

① バスのタイヤ・ホイールの点検修理を自社が行う場合の実施者をみると、日常点検時には「運転者」とする事業所が過半数を占めるが、以前に比べてその割合は減少傾向にあり、運転者と自家工場の両方が実施する事業所が4割を占めている。日常点検以外の点検修理を自社が行う場合は、自家工場が実施する事業所が9割を占めている。（平成25年度調査）

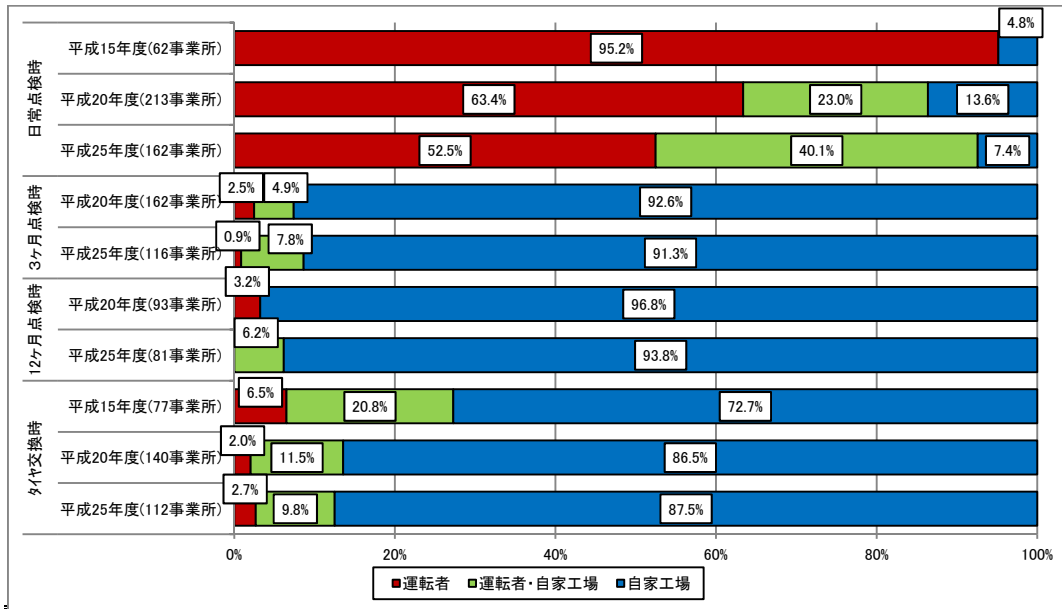


図3 自社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施主体（バス）

② トラックのタイヤ・ホイールの点検修理を自社が行う場合の実施者をみると、日常点検時には「運転者」とする事業所が約7割を占めているのに対して、3ヶ月点検及び12ヶ月点検時には、自家工場が実施する事業所が6～7割を占めている。また、タイヤ交換を自社が実施する場合の実施者は、「自家工場」、「運転者」、「運転者と自家工場の両方」の順に多く、いずれも3～4割を占めている。（平成25年度調査）

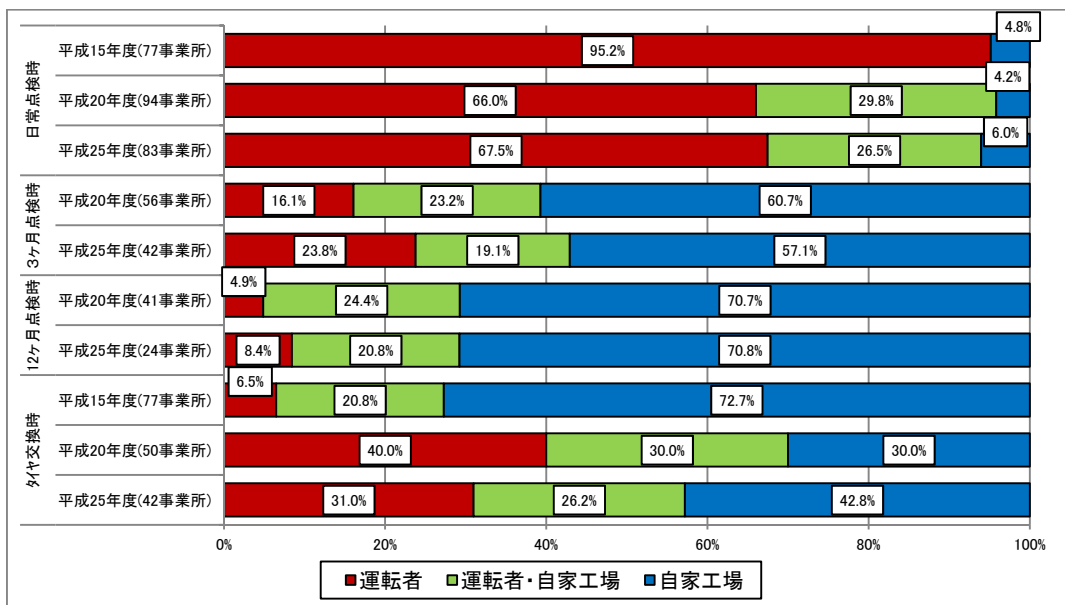


図4 自社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施主体（トラック）

## 1.2 他社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施主体

① バスのタイヤ・ホイールの点検修理を他社が行う場合の実施者をみると、日常点検時には「2社以上」とする事業所が半数を占め、前回調査に比べてその割合は倍増している。一方、3ヶ月点検及び12ヶ月点検時は、「2社以上」とする事業所が2割台となっている。一方でタイヤ交換時には「2社以上」が4割を占めている。(平成25年度調査)

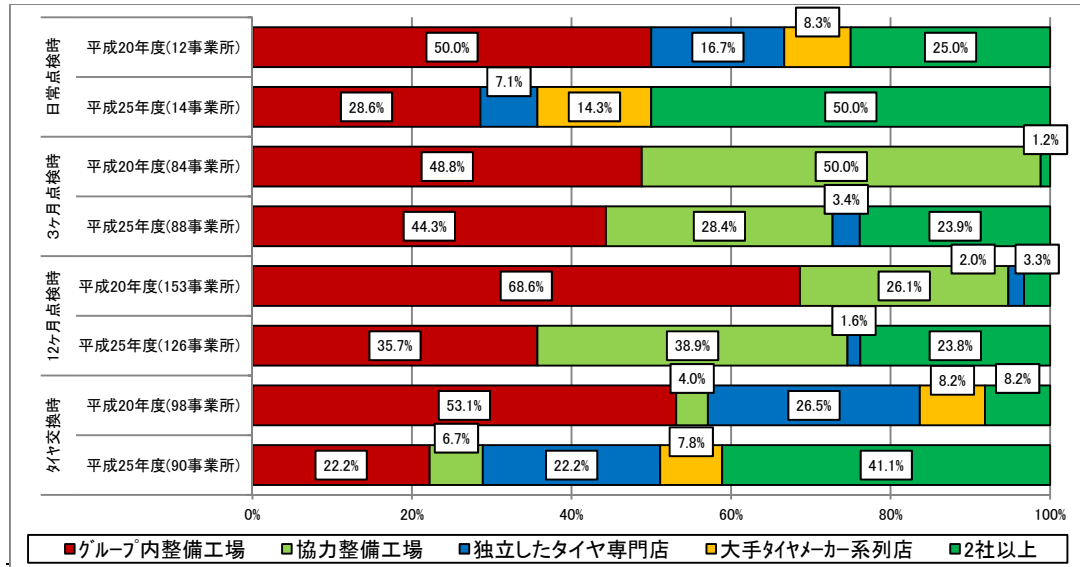


図5 他社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施主体 (バス)

② トラックのタイヤ・ホイールの点検修理を他社が行う場合の実施者をみると、日常点検時には「2社以上」とする事業所が約6割を占めている。一方、3ヶ月点検及び12ヶ月点検時には、協力工場が実施する事業所が5割を占めている。また、タイヤ交換を他社が実施する場合の実施者は、「2社以上」が半数、「大手タイヤメーカー系列店」、「独立したタイヤ専門店」がそれぞれ2割を占めている。(平成25年度調査)

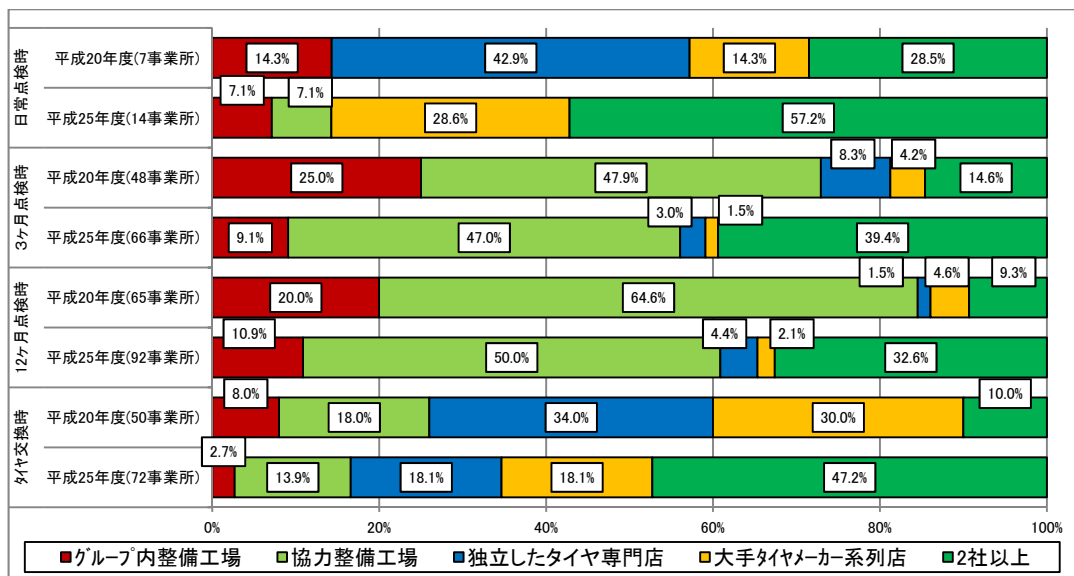


図6 他社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施主体 (トラック)

### 1.3 他社によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施場所

#### (1) バス

##### ① グループ内の整備工場

グループ内整備工場が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、日常点検時やタイヤ交換時には「自社」の割合が6割を占め、前回調査に比べてその割合は増えている。また、3ヶ月点検時も「自社」の割合が過半数を占めている。一方、12ヶ月点検時には、「他社」の割合が過半数を占めている。(平成25年度調査)

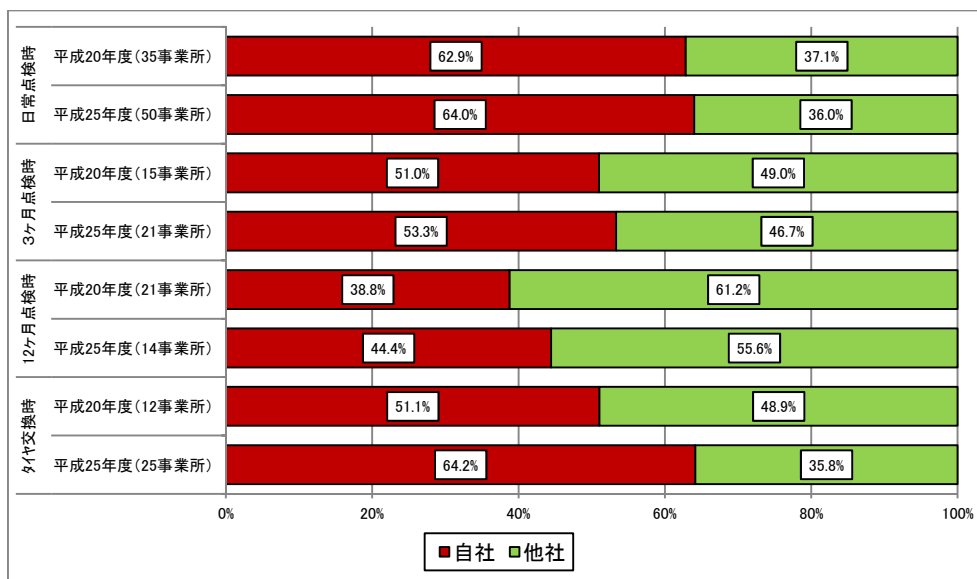


図7 グループ内整備工場によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (バス)

##### ② 協力整備工場

協力整備工場が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、日常点検時には「自社」の割合が6割を占め、前回調査に比べてその割合は増えている。一方、3ヶ月点検時、12ヶ月点検時及びタイヤ交換時には「他社」の割合が6～7割を占めている。(平成25年度調査)

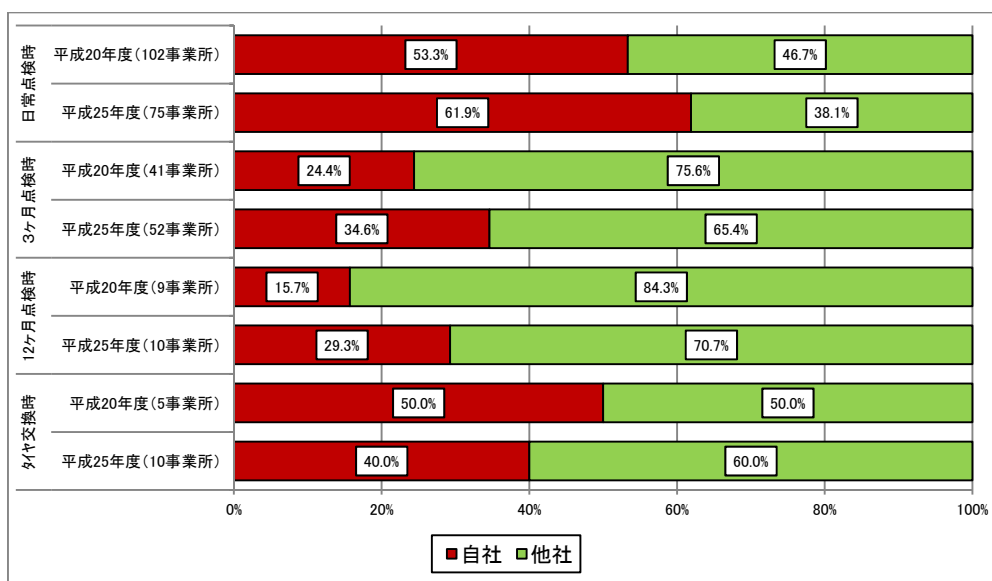


図8 協力整備工場によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (バス)

### ③ 独立したタイヤ専門店

独立したタイヤ専門店が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、日常点検時、3ヶ月点検時及びタイヤ交換時には「他社」の割合が6割を占め、前回調査に比べてその割合は増えている。一方、12ヶ月点検時には「自社」の割合が約6割を占めているが、前回調査に比べてその割合は少なくなっている。(平成25年度調査)

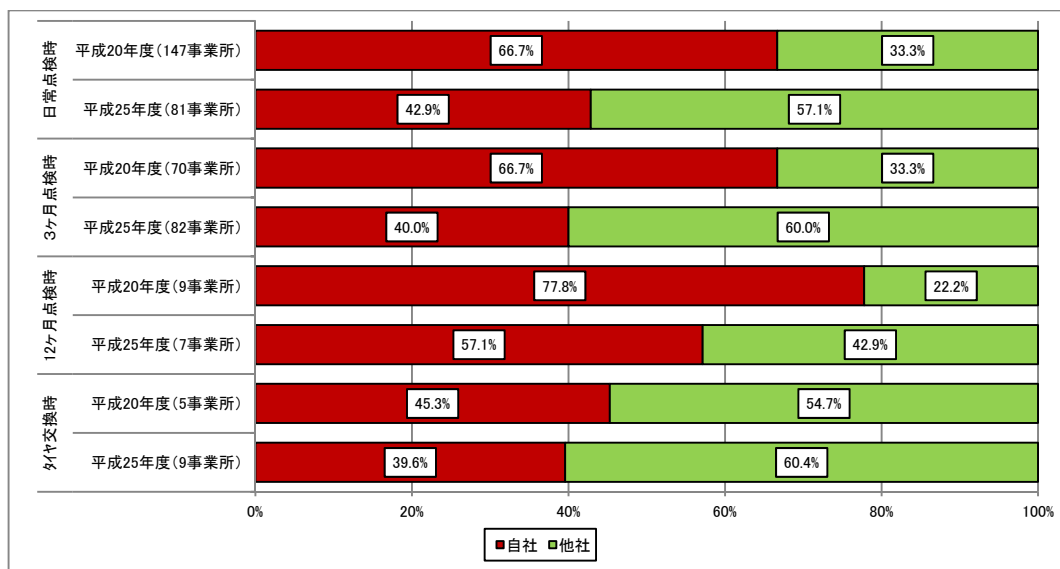


図9 独立したタイヤ専門店によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (バス)

### ④ 大手タイヤメーカー系列店

大手タイヤメーカー系列店が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、日常点検時、3ヶ月点検時及び12ヶ月点検時には「自社」の割合が6～7割を占めている。一方、タイヤ交換時には「他社」の割合が過半数を占めている。(平成25年度調査)

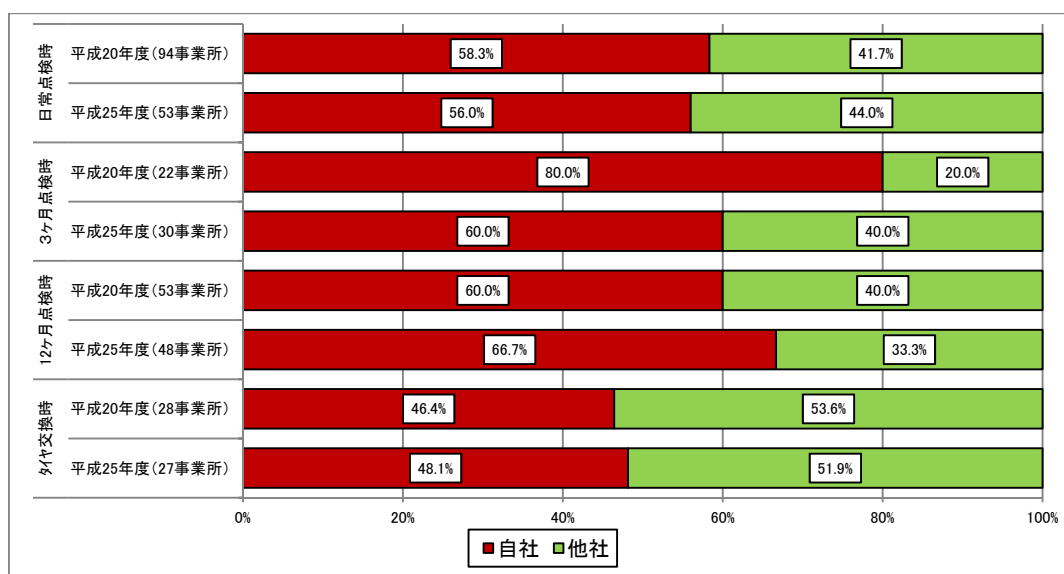


図10 大手タイヤメーカー系列店によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (バス)

## (2) トラック

### ① グループ内の整備工場

グループ内整備工場が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、日常点検時、3ヶ月点検時及び12ヶ月点検時には「自社」の割合が5～6割を占めている。一方、タイヤ交換時には「他社」の割合が過半数を占め、前回調査に比べてその割合は増えている。(平成25年度調査)

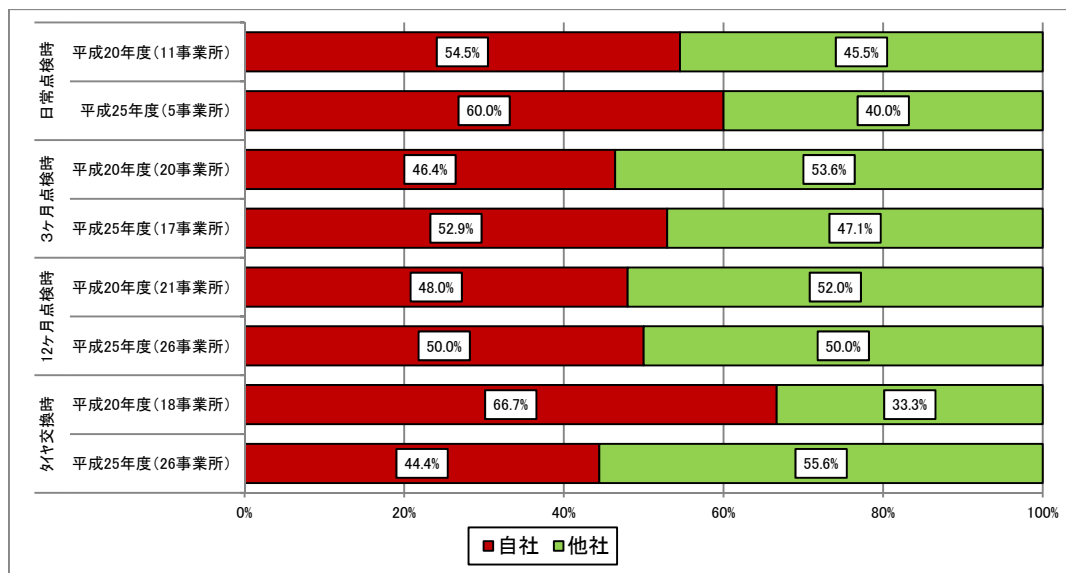


図 11 グループ内整備工場によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (トラック)

### ② 協力整備工場

協力整備工場が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、「他社」の割合が6～7割を占め、前回調査に比べてその割合は増えている。(平成25年度調査)

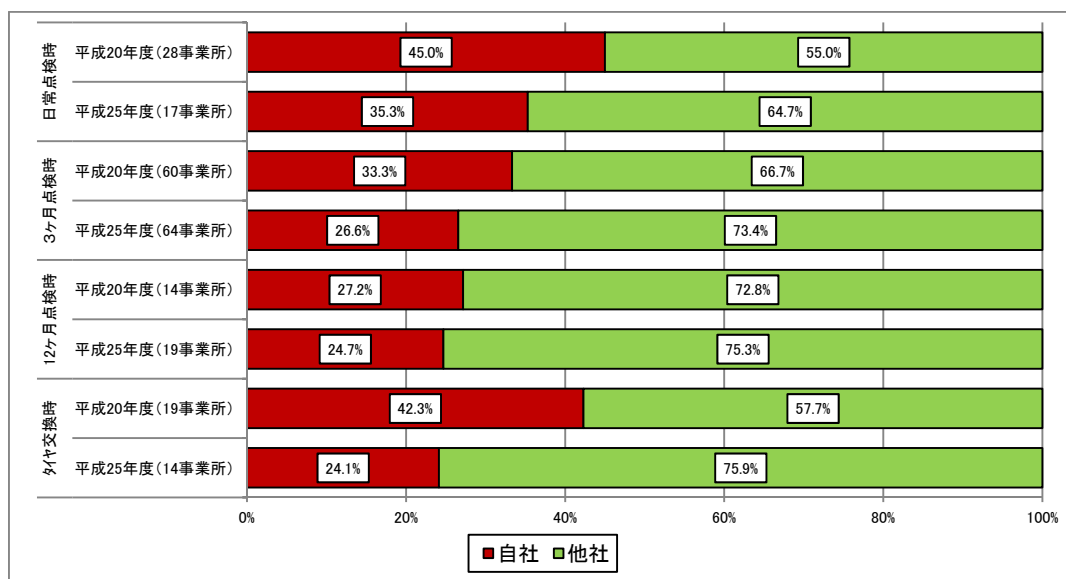


図 12 協力整備工場によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (トラック)

### ③ 独立したタイヤ専門店

独立したタイヤ専門店が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、「他社」の割合が6～7割を占め、前回調査に比べてその割合は増えている。(平成25年度調査)

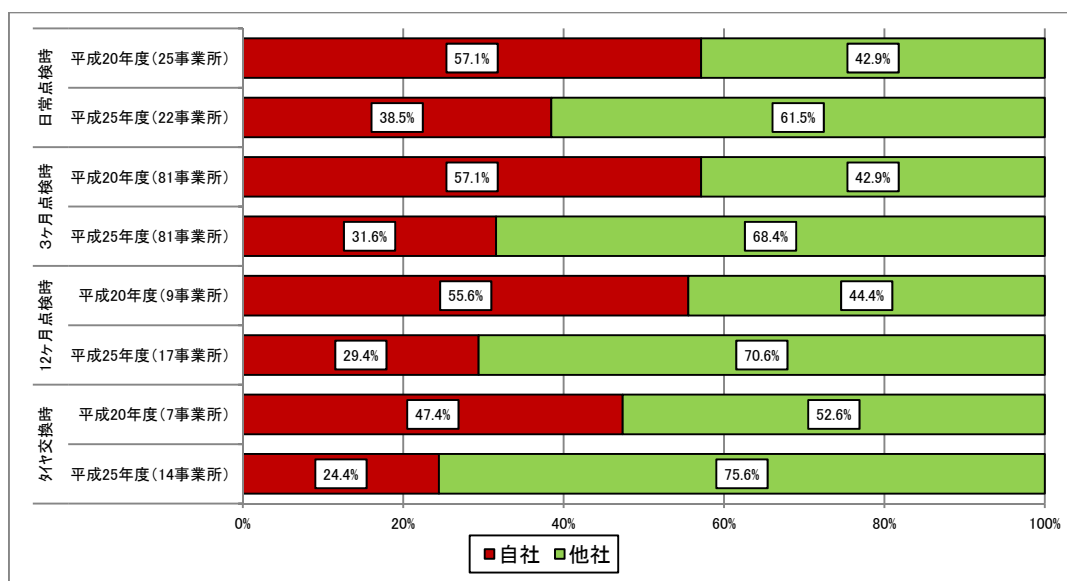


図13 独立したタイヤ専門店によるタイヤ・ホイール点検・修理の実施場所 (トラック)

### ④ 大手タイヤメーカー系列店

大手タイヤメーカー系列店が実施者となって、点検・修理をする際の実施場所は、日常点検時、3ヶ月点検時、12ヶ月点検時には「他社」の割合が5～6割を占めている。一方、タイヤ交換時には、「他社」の割合が7割を占めている。また、3ヶ月点検時を除き、「他社」の割合が前回調査に比べてその割合は増えている。(平成25年度調査)

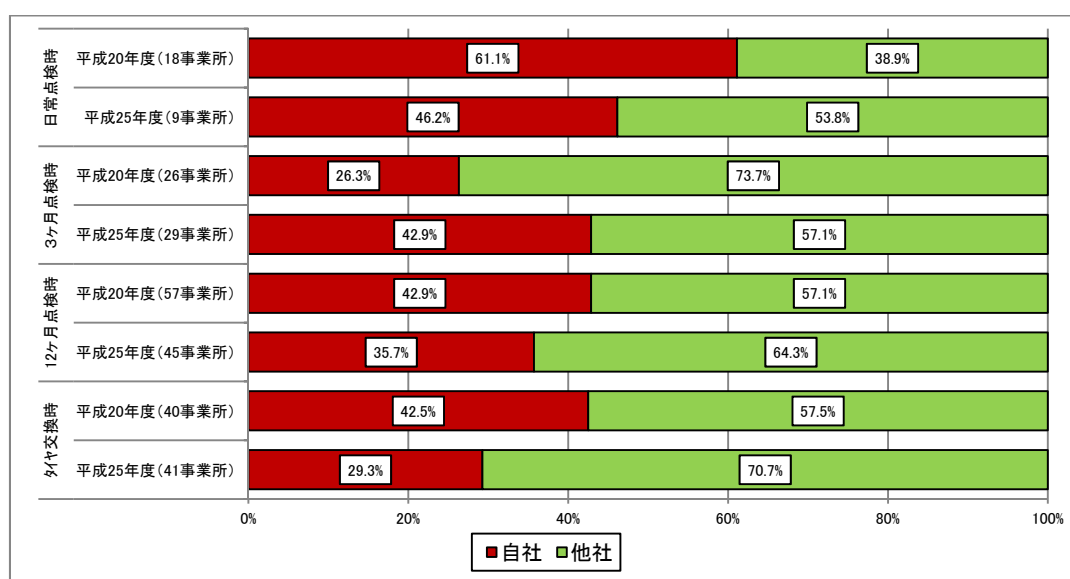


図14 大手タイヤメーカー系列店によるタイヤ・ホイール点検・修理実施場所 (トラック)



## 2. ディスクホイール等のメンテナンスの実施状況

### (1) ディスクホイール等のメンテナンスの実施主体

ディスクホイール等のメンテナンスは、バスでは自社が行う事業所が約5割を占めているのに対して、トラックでは他社が行う事業所が過半数を占めている。(平成25年度調査)

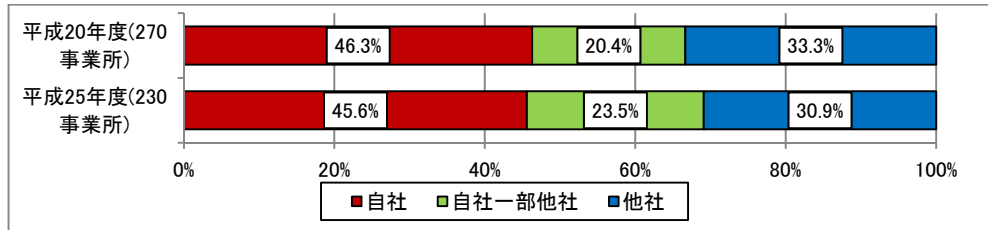


図15 ディスクホイール等のメンテナンス実施主体 (バス)

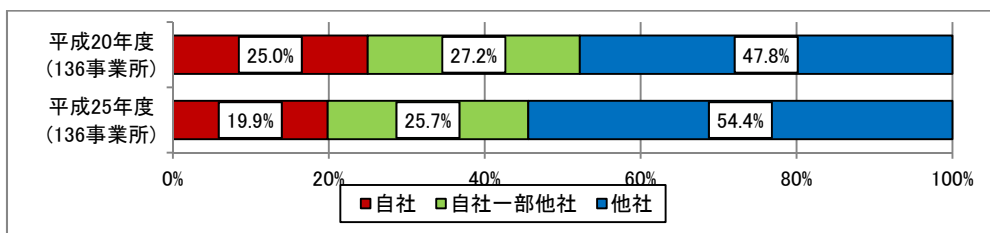


図16 ディスクホイール等のメンテナンス実施主体 (トラック)

### (2) ディスクホイール等のメンテナンスを外注する理由

ディスクホイール等のメンテナンスを外注する理由として、バスでは「専門技術を他社で補う」とする事業所が最も多い。一方、トラックでは「人材確保が困難」、「専門技術を他社で補う」の順となっており、前回調査と比べると特に「人材確保が困難」が大きく増加している。(平成25年度調査)

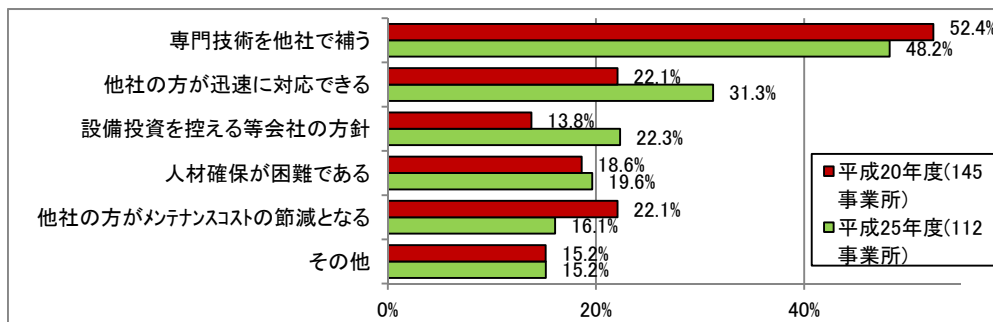


図17 ディスクホイール等のメンテナンスを外注する理由 (バス)

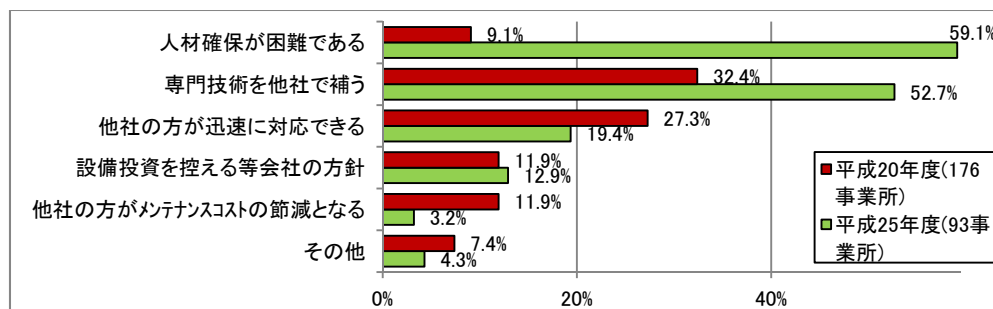


図18 ディスクホイール等のメンテナンスを外注する理由 (トラック)

### 3. タイヤのパンク事故、車輪脱落事故防止

#### (1) 任意点検時におけるタイヤ空気圧の確認状況

バス、トラックとも、タイヤ空気圧の確認を行った事業所の割合は前回調査に比べてその割合は増加しており、特にバスの旬間点検時、トラックの1ヶ月点検時で顕著に現れている。(平成25年度調査)

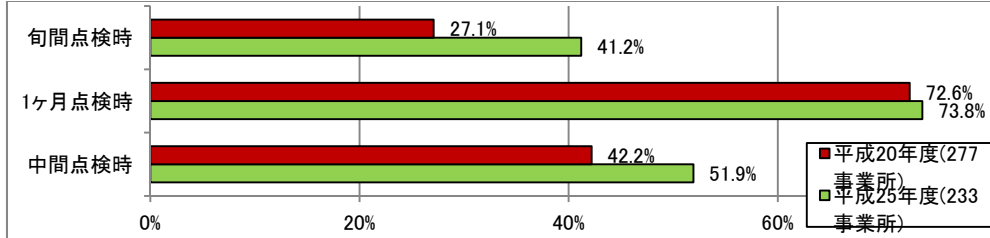


図19 任意点検時におけるタイヤ空気圧の確認の実施率 (バス)

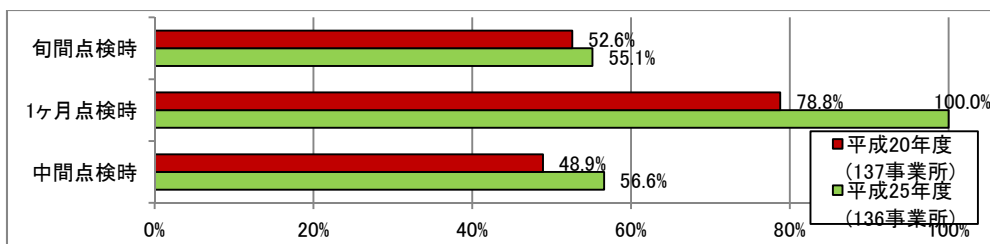


図20 任意点検時におけるタイヤ空気圧の確認の実施率 (トラック)

#### (2) 点検時におけるタイヤ空気圧の確認方法

タイヤ空気圧の確認方法をみると、バス、トラックともに、「目視による」とする事業所は減少傾向にあり、日常点検時と旬間点検時には点検ハンマーによる事業所が多く(バスで8~9割、トラックで6割)、1ヶ月点検時、中間点検時、3ヶ月点検時にはエアゲージによる事業所が多くなっている(バスで6~8割台、トラックで4~8割)。また、エアゲージによる割合は、点検周期が長くなるほど多くなっている。(平成25年度調査)

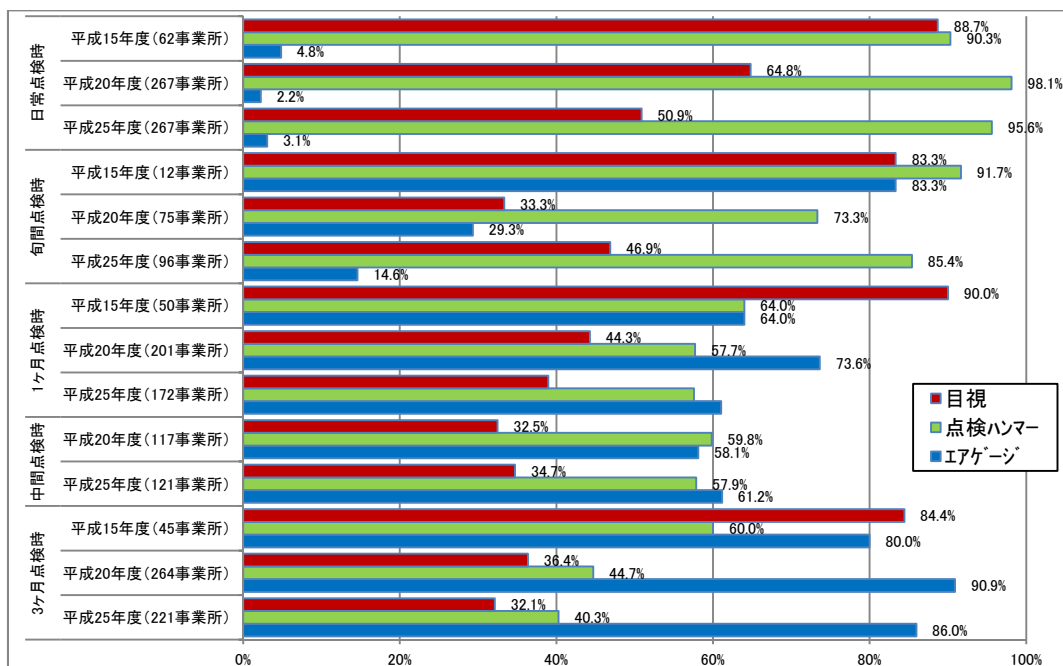


図21 バスの点検時におけるタイヤ空気圧の確認方法

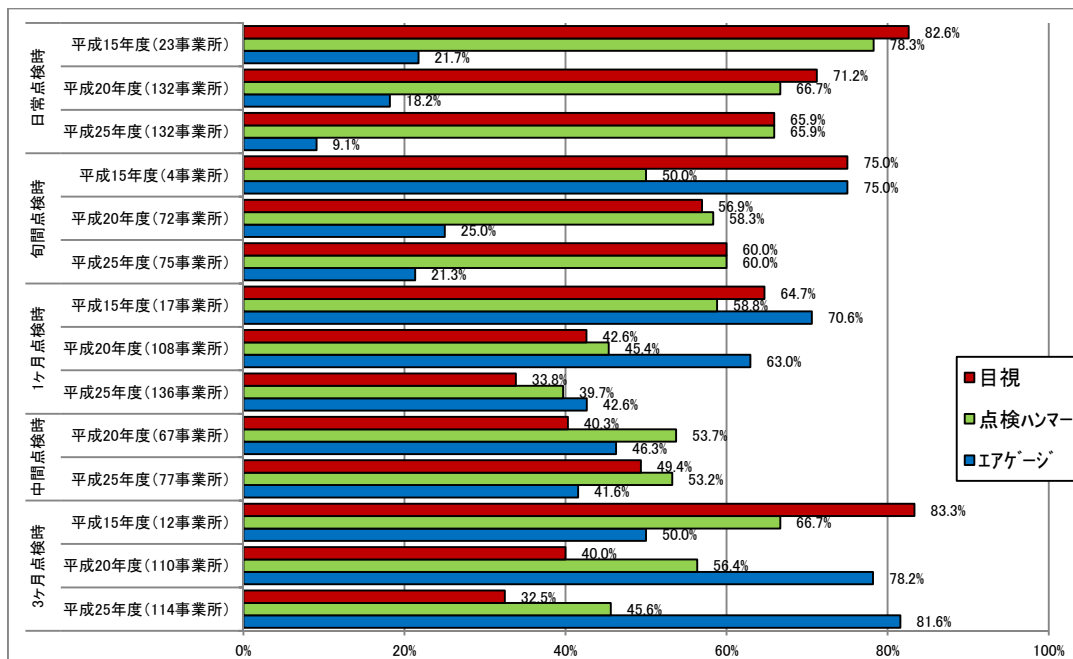


図 22 トラックの点検時におけるタイヤ空気圧の確認方法

### (3) 設定タイヤ空気圧

設定タイヤ空気圧をみると、バス、トラックともに、「メーカーが定めた空気圧」とする事業所が前回調査よりその割合は増加し、約6割となっている。(平成25年度調査)

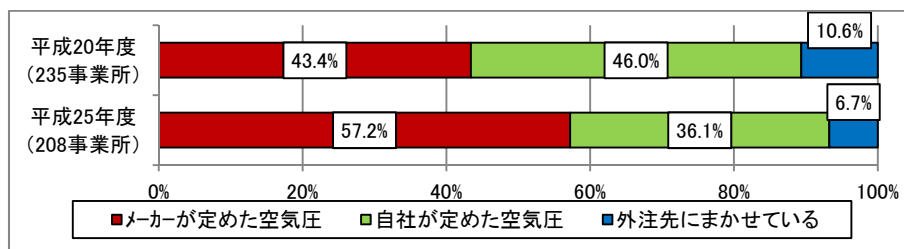


図 23 設定タイヤ空気圧 (バス)

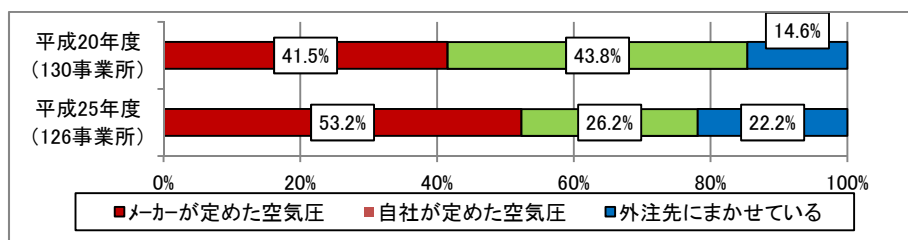


図 24 設定タイヤ空気圧 (トラック)

#### 4. ホイール・ナット締付け確認方法等

##### (1) 点検時におけるホイールナット締付け確認方法

点検時におけるホイールナット締付け確認方法をみると、バス、トラックともに、点検ハンマーによる事業所の割合が前回調査に比べて急増し、日常点検時には9割超となっている。一方、トルクレンチによる事業所の割合は点検周期が長くなるほど多くなり、3か月点検時にはバスで9割超、トラックで約7割となっている。(平成25年度調査)

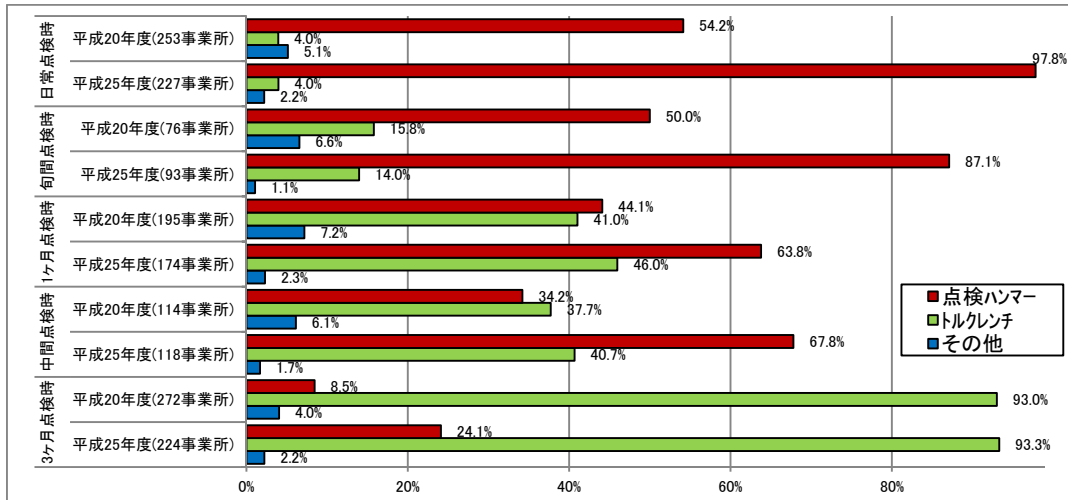


図 25 点検時のホイール・ナット締付け確認方法 (バス)

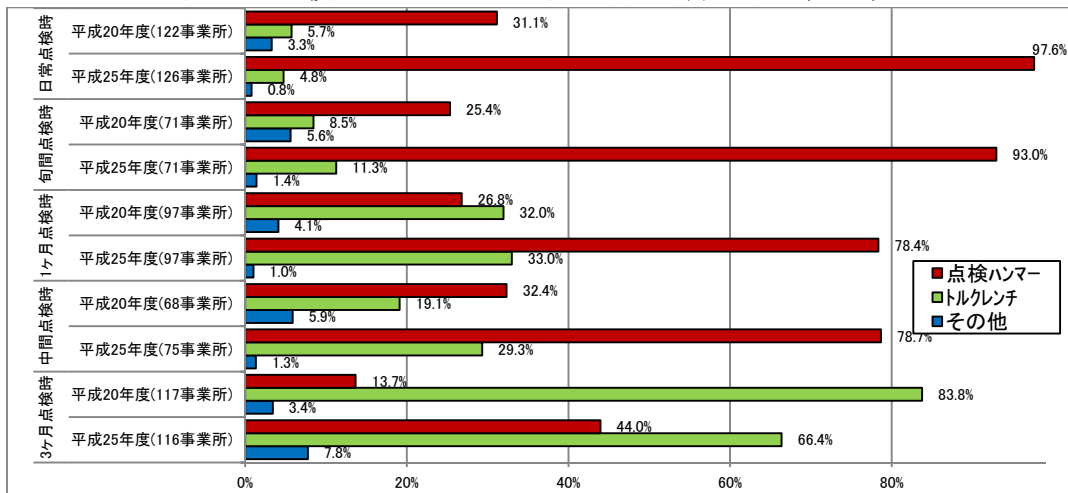


図 26 点検時のホイール・ナット締付け確認方法 (トラック)

##### (2) ホイールナット締付け確認用具

ホイールナット締付けの確認用具をみると、トルクレンチを使用する事業所がバスで9割超、トラックで7割となっている。(平成25年度調査)

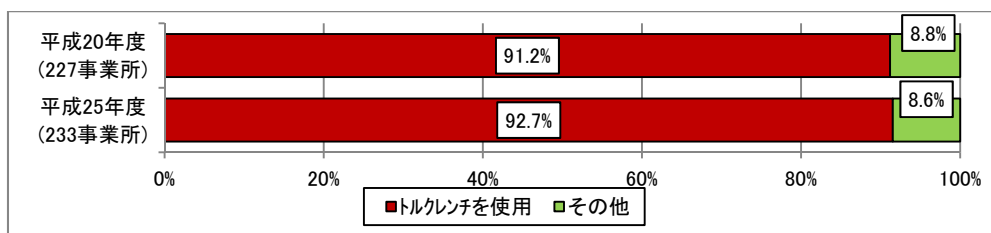


図 27 ホイール・ナット締付け確認用具 (バス)

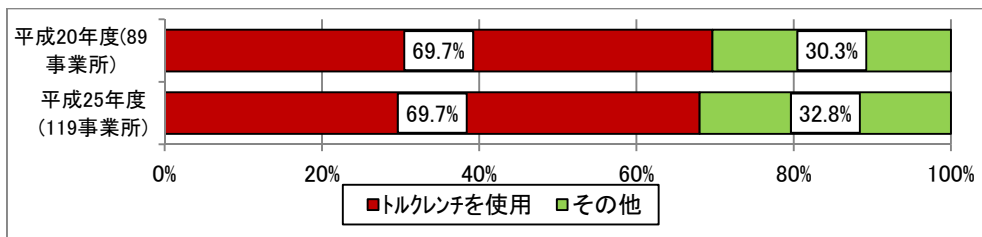


図 28 ホイール・ナット締付け確認用具（トラック）

### (3) ホイールナット締付けトルク

ホイールナット締付けトルクをみると、「メーカー指定トルク」とする事業者がほとんど（バスで約9割、トラックで7割）であるが、「メーカー指定トルクより高め」とする事業者も1～2割存在している。（平成25年度調査）

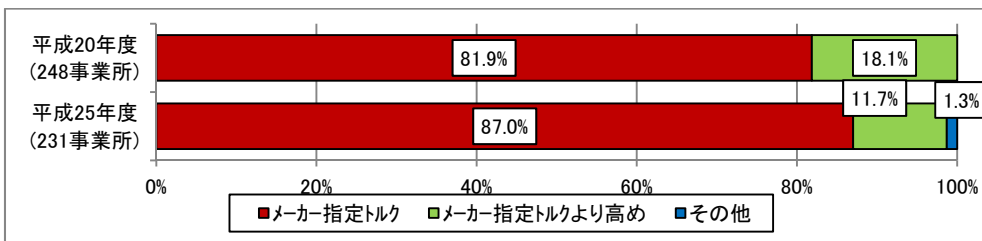


図 29 ホイール・ナット締付けトルク（バス）

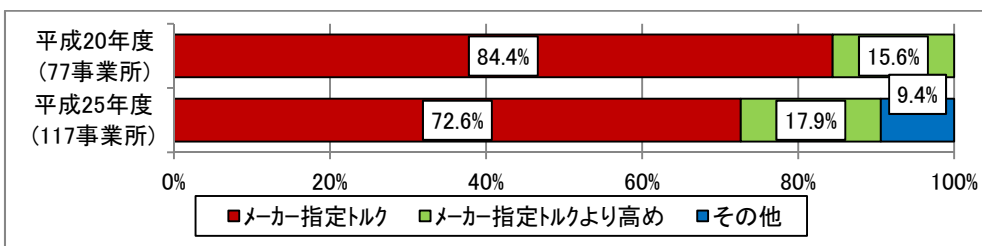


図 30 ホイール・ナット締付けトルク（トラック）

### (4) タイヤ交換時のホイールナット増締め

ホイールナット増締め状況をみると「ホイールナットを確認して必要ならばする」とする事業所がバス、トラックとも最も多く（バスで過半数、トラックで約7割）、「一定走行後必ずする」はバスで4割超、トラックで2割となっている。（平成25年度調査）

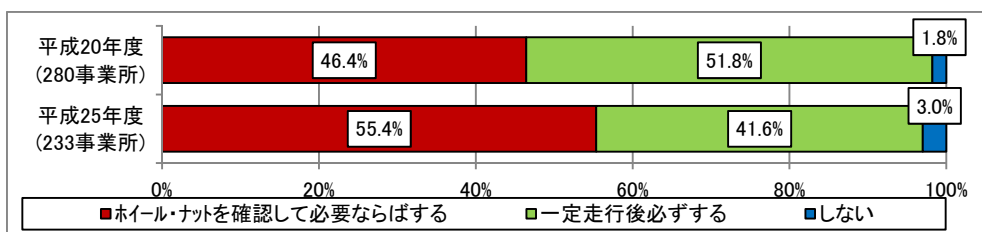


図 31 ホイール・ナット増締め（バス）

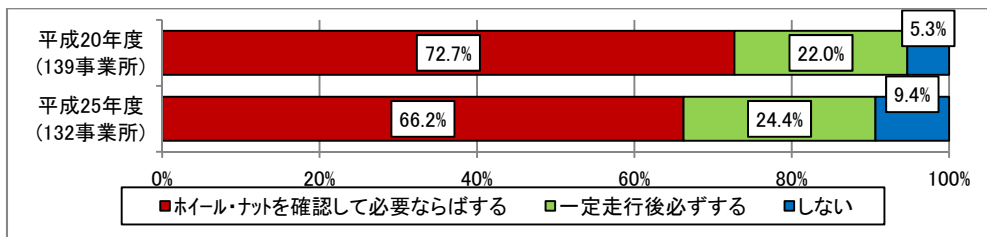


図 32 ホイール・ナット増締め（トラック）

#### (5) ディスクホイールとホイールナットの使用年数

ディスクホイールとホイールナットの使用年数をみると「定めていない」とする事業所がバスで過半数、トラックで約3割、「外注にまかせている」はバスで2割、トラックで5割となっている。また、「故障するまで使用する」はバスで1割、トラックで2割となっている。（平成25年度調査）

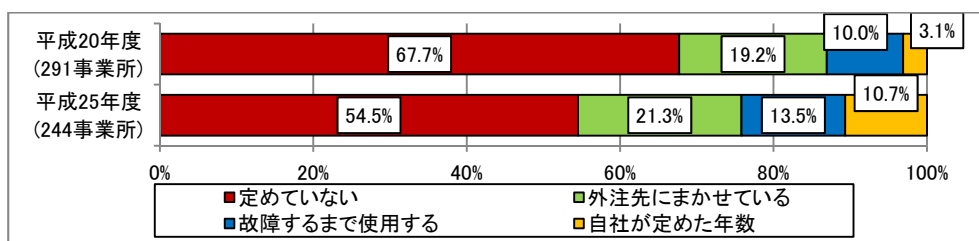


図 33 ディスク・ホイールとホイール・ナットの使用年数（バス）

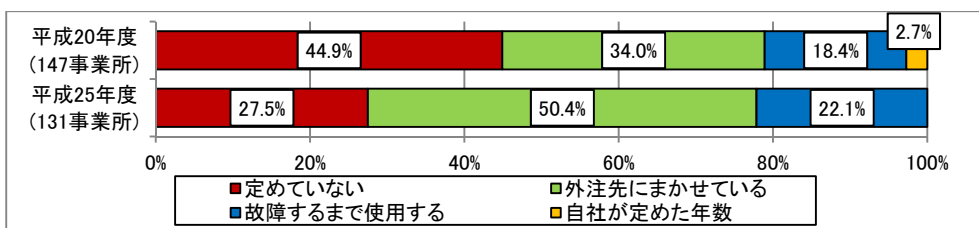


図 34 ディスク・ホイールとホイール・ナットの使用年数（トラック）

## 5. 冬期の雪路（積雪・凍結路）対策

### (1) 用途別車輪別対策

#### ① バスのタイヤ雪路対策

いずれの事業形態においても、「スタッドレス」装着が最も多く（貸切バスの後輪を除く。）、特に前輪で顕著に現れている。次いで「スタッドレス+チェーン」装着が多くなっている。（平成25年度調査）

なお、前回調査で多かった「スノー+チェーン」装着は、ほとんど無くなっている。

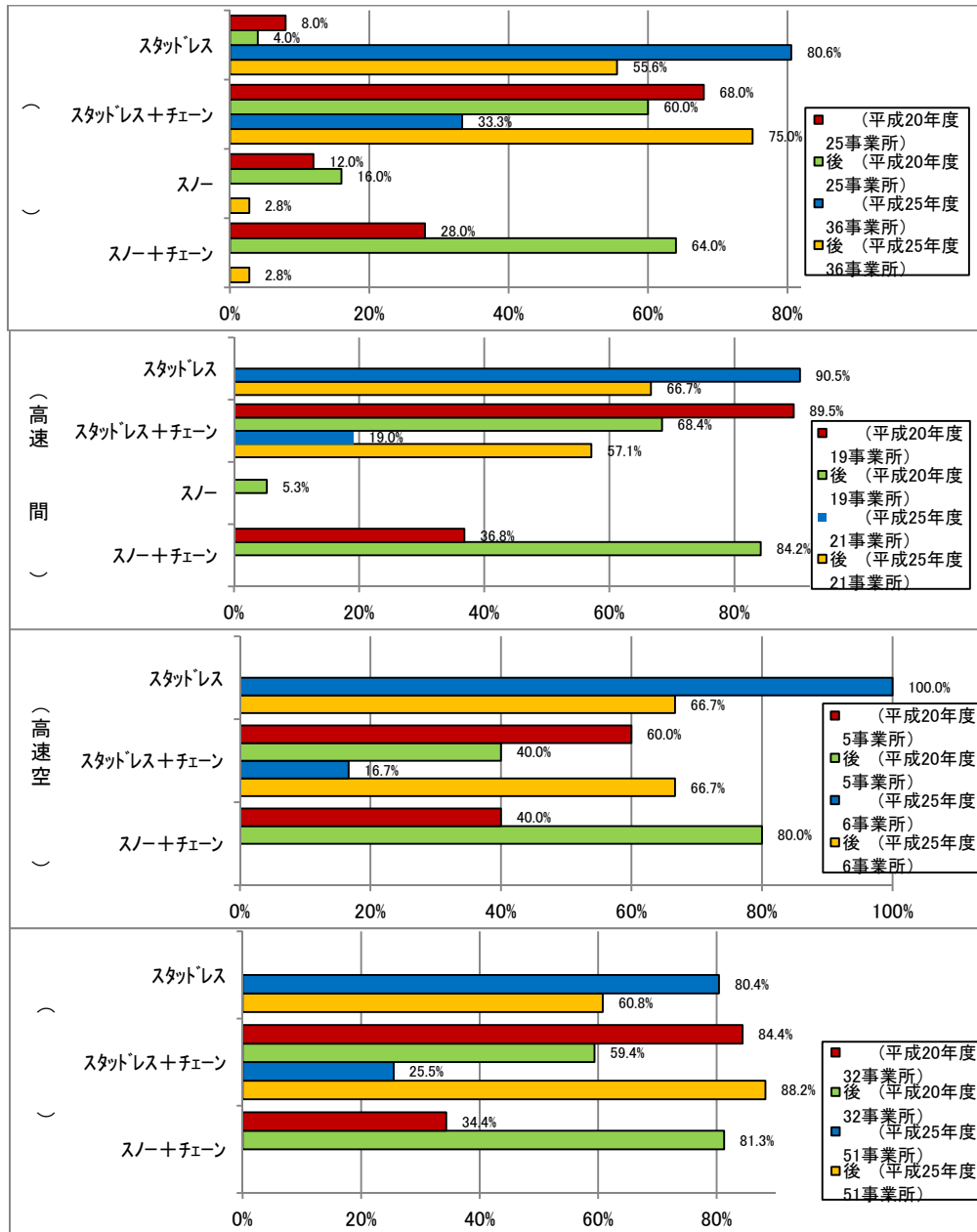


図 35 車輪別対策（バス）

## ② トラックのタイヤ雪路対策

いずれの事業形態においても、「スタッドレス」装着が最も多く（運行車の後輪を除く。）、特に前輪の「スタッドレス」装着が顕著に現れている。次いで後輪の「スタッドレス+チェーン」の装着が多くなっている。

なお、前回調査でも多かった後輪の「スタッドレス+チェーン」装着については集配車の装着が少なくなっている。（平成25年度調査）

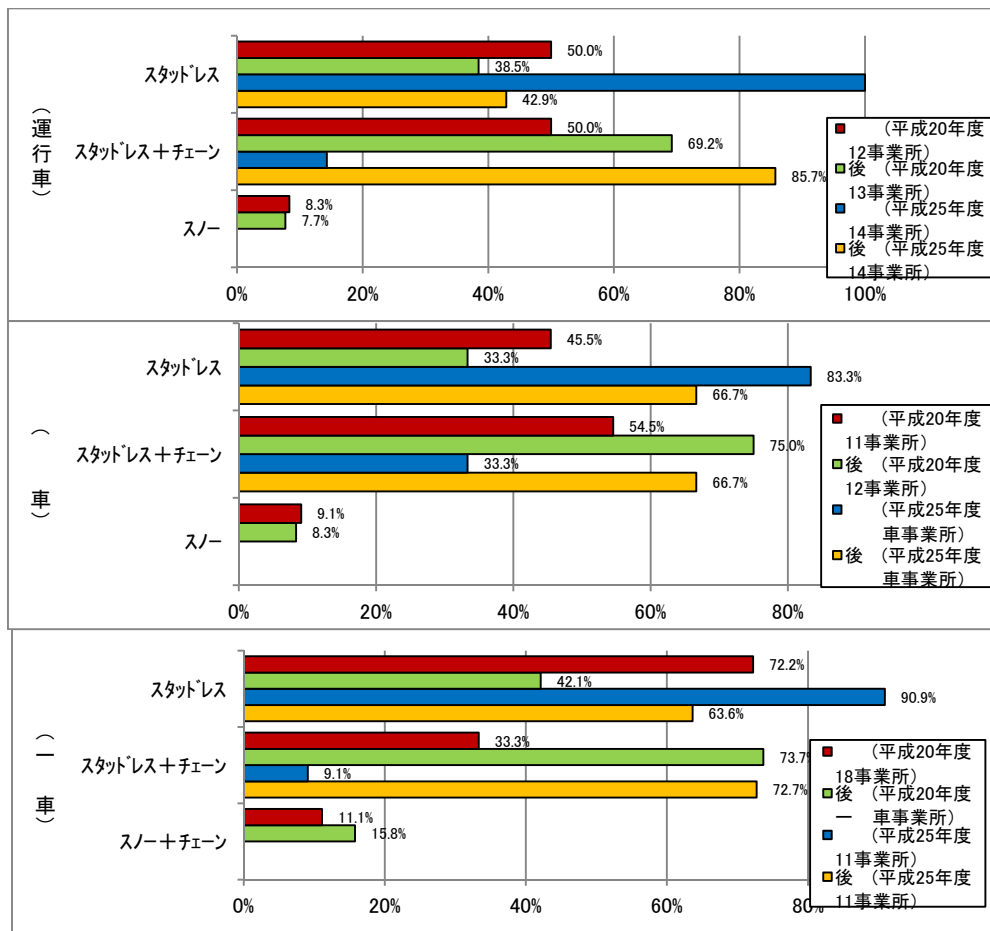


図 36 車輪別対策（トラック）



## (2) 使用するタイヤチェーンの種類及び使用位置

### ① バスのタイヤチェーン

タイヤチェーンの使用位置については、いずれの事業形態においても、後輪のシングル装着がほとんどである。タイヤチェーンの種類をみると、「スチール」が圧倒的に多いが、乗合バス、貸切バスでは、「軽量」チェーンも比較的多く装着されている。(平成25年度調査)。

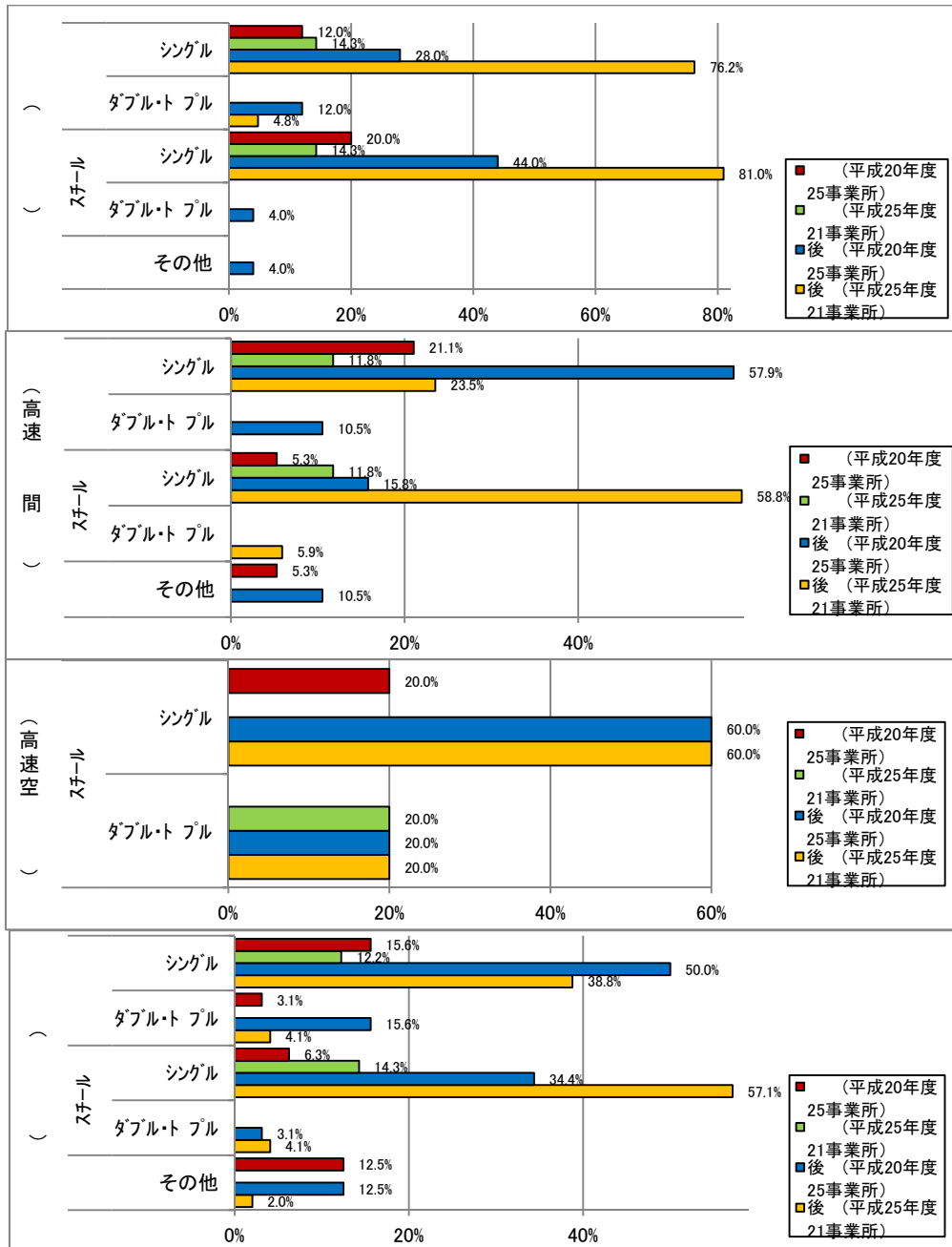


図 37 使用するタイヤチェーンの種類及び使用位置 (バス)

② トラックのタイヤチェーン

タイヤチェーンの使用位置については、いずれの事業形態においても、後輪のシングル装着がほとんどである。タイヤチェーンの種類をみると、「スチール」が圧倒的に多い。一方、集配車全体の3割に「軽量」チェーンが装着されている。(平成25年度調査)。

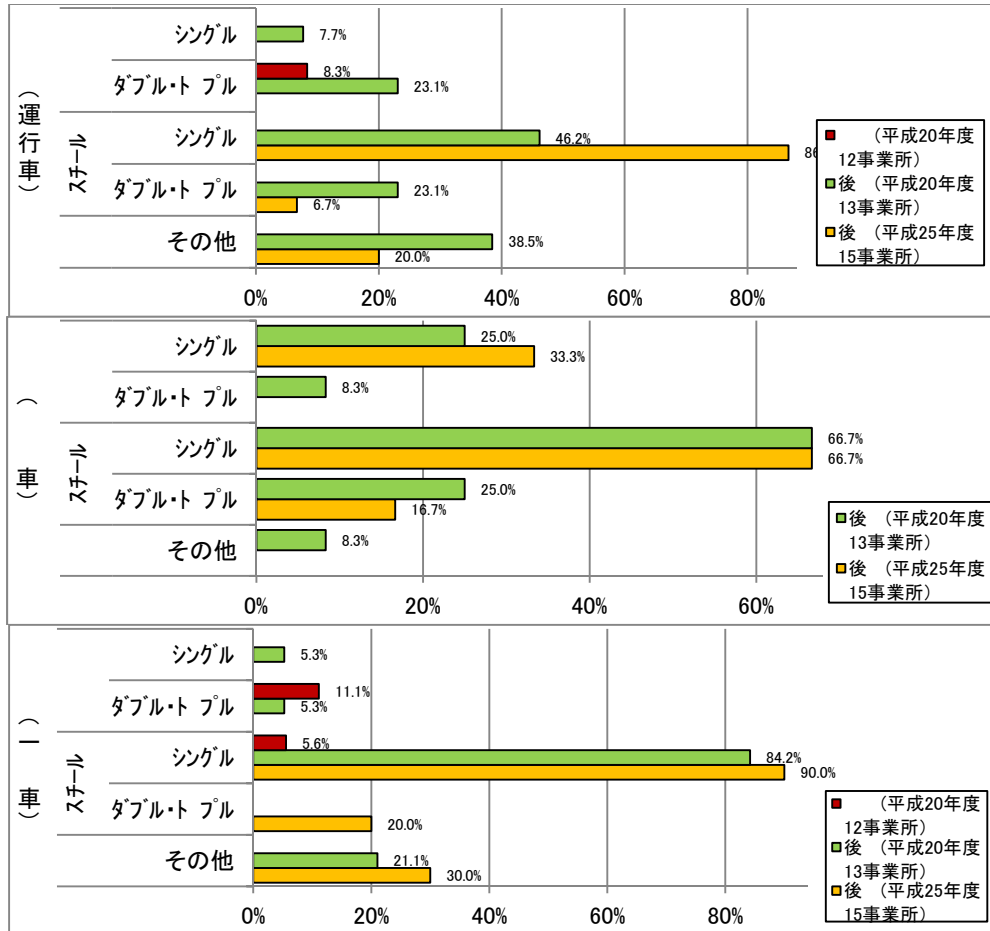


図38 使用するタイヤチェーンの種類及び使用位置 (トラック)

6. 更生タイヤを使用している事業所

(1) 更生タイヤの製造事業所の種類

① バスについては、「大手タイヤメーカー系列工場」が8割、「独立した更生タイヤ会社」が2割となっている。また、前回調査と比べて「大手タイヤメーカー系列工場」の割合が増加している。(平成25年度調査)

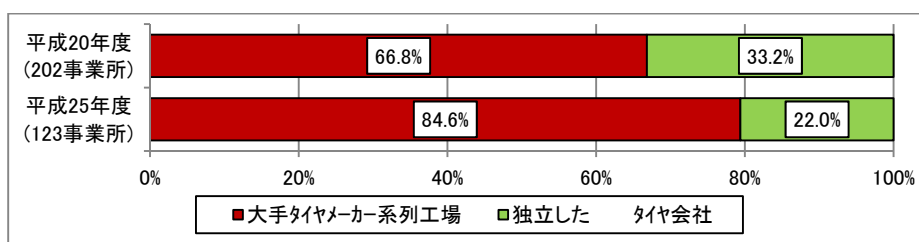


図39 利用する更生タイヤ製造事業所の種類 (バス)

② トラックについては、「大手タイヤメーカー系列工場」が9割、「独立した更生タイヤ会社」が約1割となっている。また、前回調査と比べて「大手タイヤメーカー系列工場」の割合が増加している。(平成25年度調査)

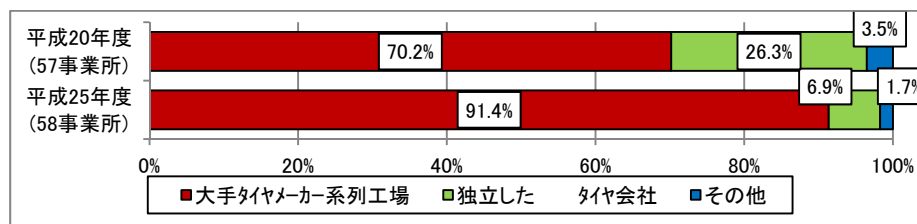


図40 利用する更生タイヤ製造事業所の種類 (トラック)

## (2) 台タイヤの使用状況

① バスのラジアルタイヤ及び扁平タイヤともに「台付の更生で購入」するが6割を占めている。(平成25年度調査)

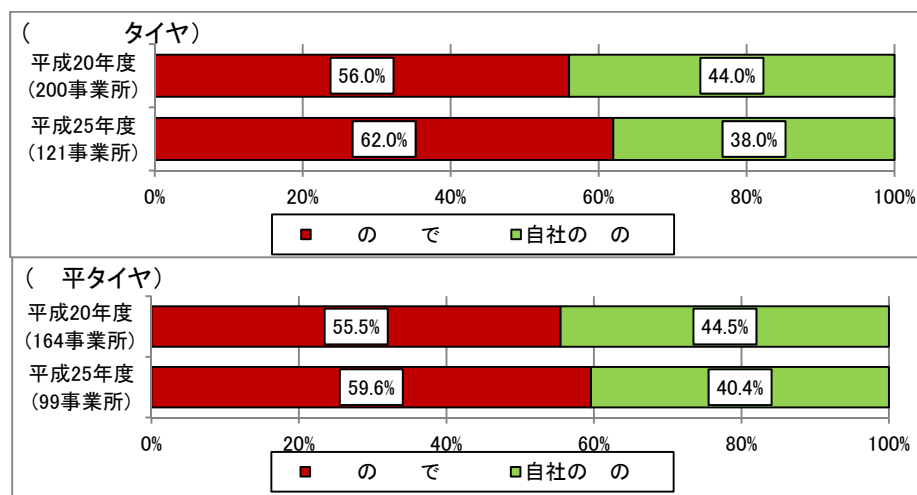


図41 タイヤの台付の入手方法 (バス)

② トラックのラジアルタイヤ及び扁平タイヤともに「台付の更生で購入」するが6割を占めている。(平成25年度調査)

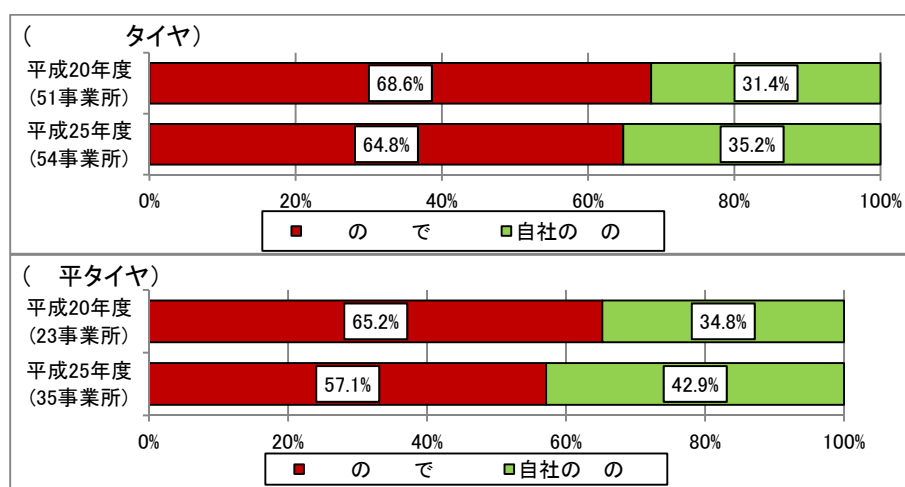


図42 タイヤの台付の入手方法 (トラック)

### (3) タイヤの更生回数

① バスのラジアルタイヤ及び偏平タイヤともに更生回数「1回」が7割を占め、次いで「業者にまかせている」が2割を占めている。(平成25年度調査)

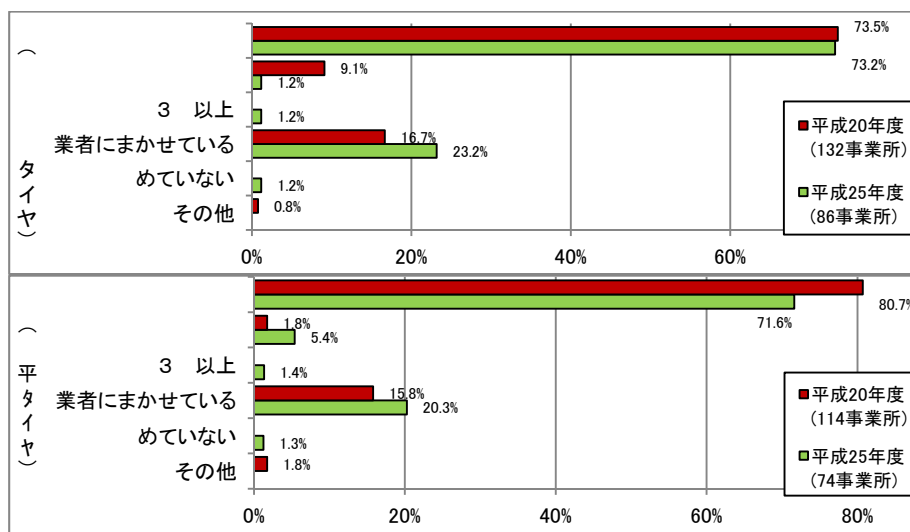


図 43 タイヤの更生回数 (バス)

② トラックのラジアルタイヤ及び偏平タイヤともに更生回数「1回」が5割で、「業者にまかせている」が3～4割となっている。(平成25年度調査)

前回調査と比べて「業者にまかせている」の割合が2～3割少なくなっている。

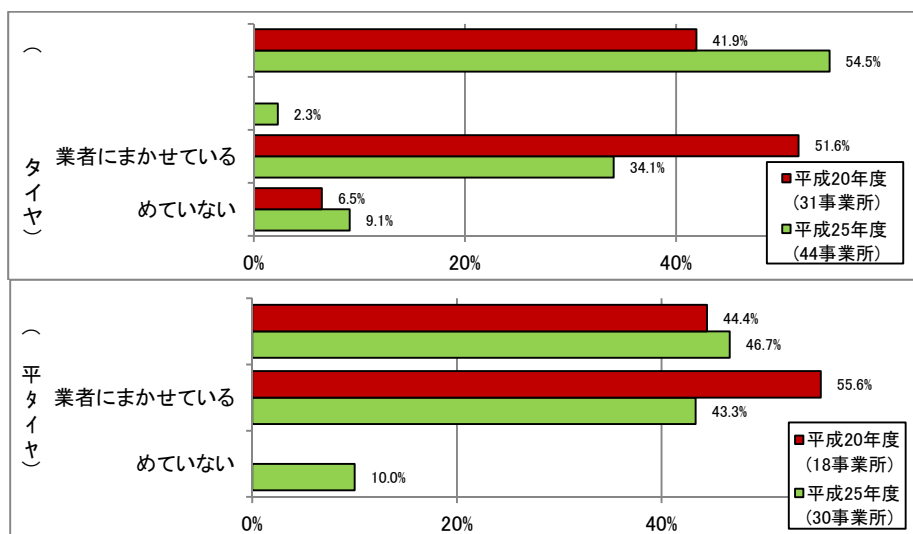


図 44 タイヤの更生回数 (トラック)

#### (4) 更生タイヤの使用位置

① バスの更生タイヤの使用位置についてみると、乗合バスは6割、都市間バスは8割、空港バスは10割、貸切バスは約9割が「後輪のみ」使用となっている。（平成25年度調査）

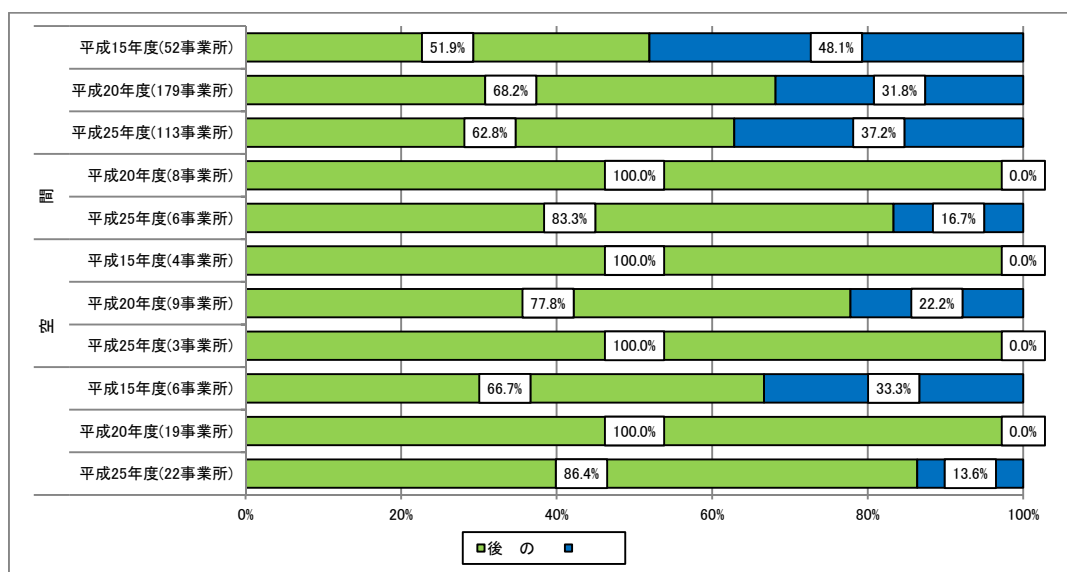


図45 更生タイヤ使用位置（バス）

② トラックの更生タイヤの使用位置についてみると、運行車及び一般車の8割が「後輪のみ」使用となっている。一方、集配車にあっては「後輪のみ」、「全輪」がともに4割を占めている。（平成25年度調査）

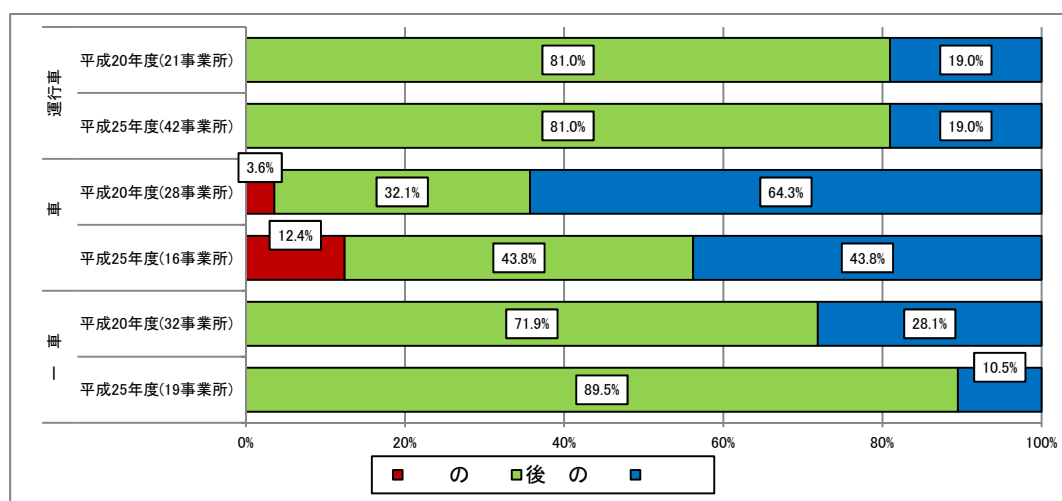


図46 更生タイヤ使用位置（トラック）

## (5) 更生タイヤを使用した効果

① バスの更生タイヤを使用した効果をみると、コスト面では「安い」、「かなり安い」を合すると9割強、安全性については「同じ」、「低くない」を合すると約6割、耐久性については「かなり低い」、「低い」を合すると過半数となっている。

また、前回調査に比べて、コスト面、安全性、耐久性ともに評価が高くなっている。  
(平成25年度調査)

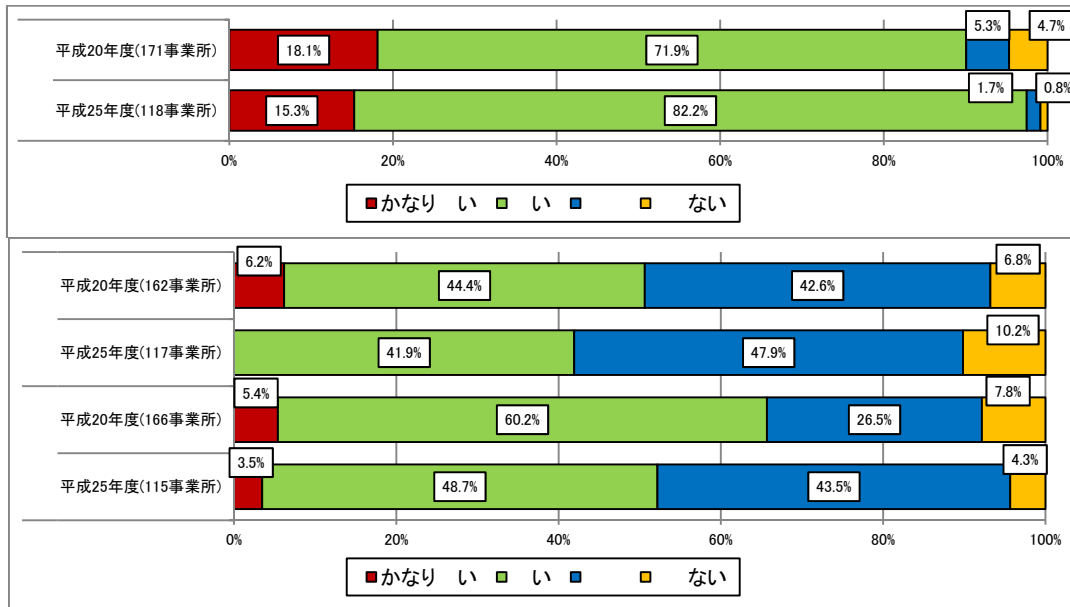


図47 更生タイヤの効果 (バス)

② トラックの更生タイヤを使用した効果をみると、コスト面では「安い」、「かなり安い」を合すると9割、安全性については「同じ」、「低くない」を合すると6割、耐久性については「かなり低い」、「低い」を合すると6割となっている。

また、前回調査に比べて、コスト面、安全性、耐久性ともに評価が高くなっている。  
(平成25年度調査)

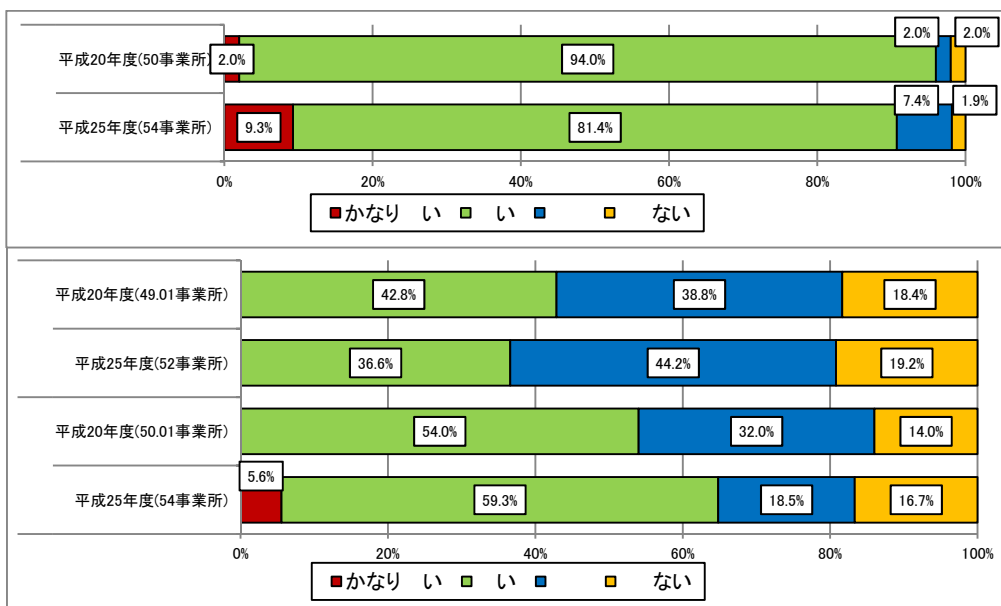


図48 更生タイヤの効果 (トラック)

## 7. 更生タイヤを使用していない理由

① バスについては、「安全上に問題がある（高速走行するので不安がある）」が7割、「使用期間が長いとはいえない」、「経済的とはいえない」が2割となっている。

また、前回調査に比べて、「安全上に問題がある」、「使用期間が長いとはいえない」、「経済的とはいえない」の割合が少なく、更生タイヤとしての評価は上がっている。（平成25年度調査）

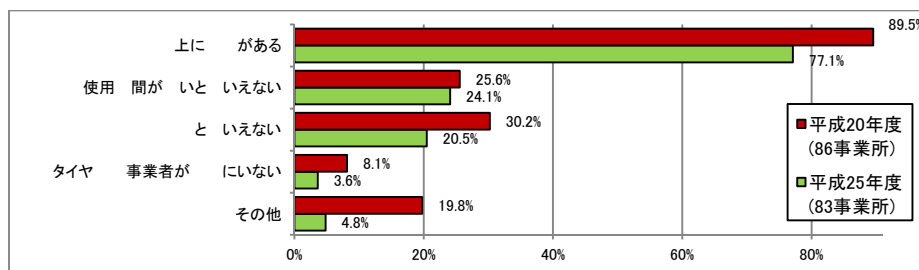


図49 更生タイヤを使用しない理由（バス）

② トラックについては、「安全上に問題がある」が5割、「経済性とはいえない」が約3割、「使用期間が長いとはいえない」が約2割となっている。

前回調査に比べて、「安全上に問題がある」、「経済的とはいえない」、「更生タイヤ製造事業者が身近にいない」の割合が少なく、更生タイヤとしての評価は上がっている。（平成25年度調査）

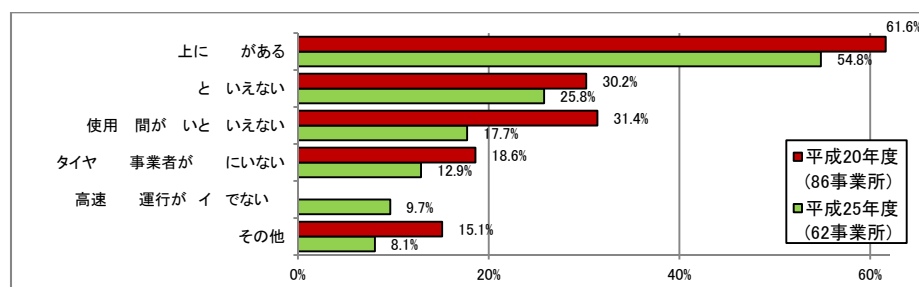


図50 更生タイヤを使用しない理由（トラック）

## 8. 更生タイヤの使用を止めた理由

① バスについては、「安全上に問題がある（高速走行するので不安がある）」が8割、「経済的とはいええない」が5割、「使用期間が長いとはいええない」が3割となっている。

また、前回調査に比べて、「安全上に問題がある」、「経済的とはいええない」、「使用期間が長いとはいええない」の割合が多く、更生タイヤとしての評価は下がっている。（平成25年度調査）

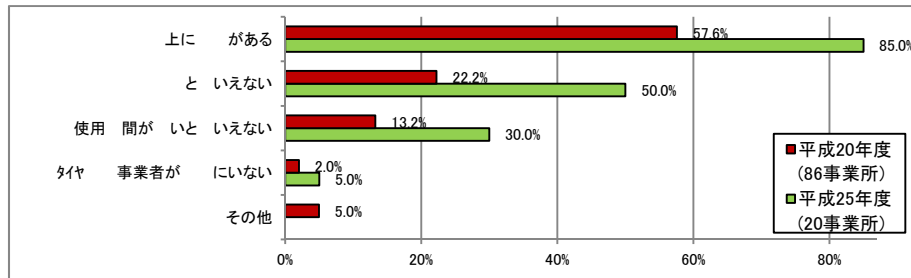


図51 更生タイヤを使用を止めた理由（バス）

② トラックについては、「安全上に問題がある（高速走行するので不安がある）」が5割、「使用期間が長いとはいええない」が約4割、「経済的とはいええない」が3割となっている。

また、前回調査に比べて、「安全上に問題がある」、使用期間が長いとはいええない」、「経済的とはいええない」の割合が多く、更生タイヤとしての評価は下がっている。（平成25年度調査）

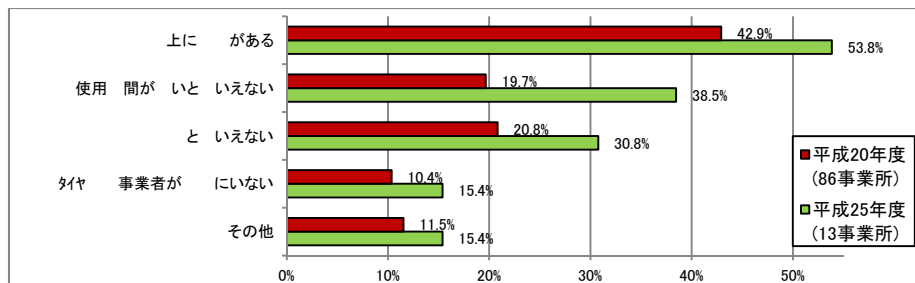


図52 更生タイヤを使用を止めた理由（トラック）

## 9. 更生タイヤを使用する予定

① バスについては、使用する予定が「ある」は5%、「検討中」が25%となっており、前回調査に比べてその割合は増えている。（平成25年度調査）

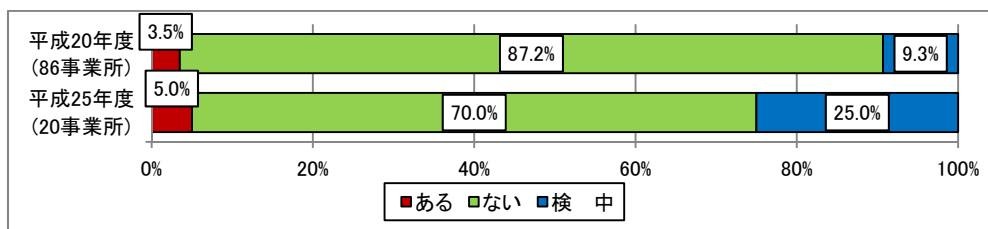


図53 更生タイヤを使用する予定（バス）



② トラックについては、使用する予定が「ある」は 7.7%、「検討中」が 38.5%となっており、前回調査に比べてその割合は増えている。(平成 25 年度調査)

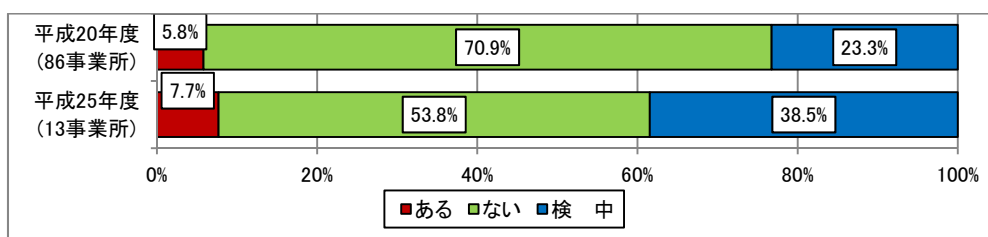


図 54 更生タイヤを使用する予定 (トラック)

## 10. 廃品タイヤの処理方法

① バスについては「産廃業者に依頼」が約 6 割、「タイヤ販売店に依頼」が 3 割、「更生業者に依頼」が 2 割となっている。また、前回調査に比べて、特に「産廃業者に依頼」が増えている。(平成 25 年度調査)

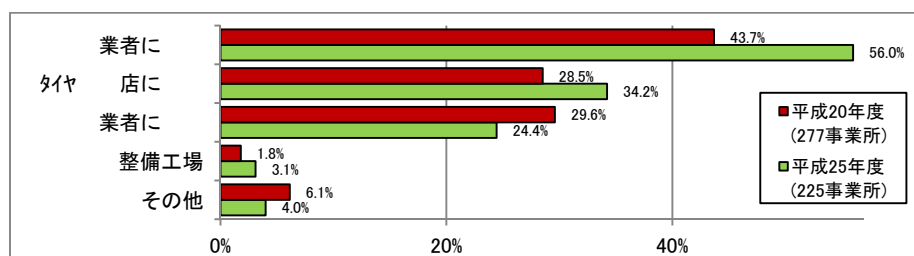


図 55 廃品タイヤの処理方法 (バス)

② トラックについては、「タイヤ販売店に依頼」が約 5 割、次いで「産廃業者に依頼」が 4 割、「更生業者に依頼」が約 2 割となっている。また、前回調査に比べて、特に「産廃業者に依頼」が増えている。(平成 25 年度調査)

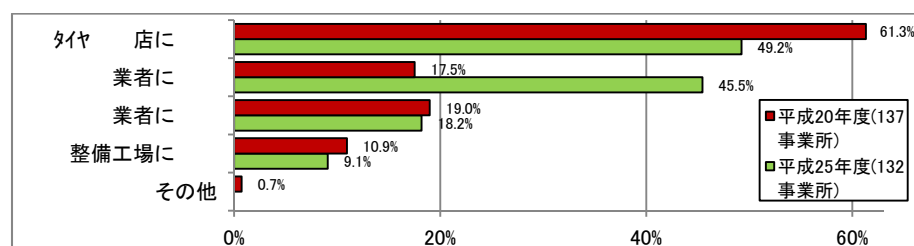


図 56 廃品タイヤの処理方法 (トラック)

## 11. タイヤを選定する際に重要視するポイント

① バスについては、全用途ともに第1位が「安全性」、第2位が「耐摩耗性」、第3位が乗合バス、高速空港バスは「価格」、高速都市間バス、貸切バスは「省メンテナンス」となっている。また、前回調査で「価格」が、第2位であった乗合バス、高速空港バスは「耐摩耗性」となっている。(平成25年度調査)

表2 タイヤ選定時に重要視するポイント (バス)

平成20年度					平成25年度				
順位	乗合	都市間	空港	貸切	順位	乗合	都市間	空港	貸切
1	安全性	安全性	安全性	安全性	1	安全性	安全性	安全性	安全性
2	価格	耐摩耗性	価格	耐摩耗性	2	耐摩耗性	耐摩耗性	耐摩耗性	耐摩耗性
3	耐摩耗性	価格	耐摩耗性	価格	3	価格	省メンテナンス	価格	省メンテナンス
4	省燃費	省燃費	省燃費	省燃費	4	省メンテナンス	省燃費	省メンテナンス	価格
5	省メンテナンス	省メンテナンス	省メンテナンス	省メンテナンス	5	省燃費	価格	省燃費	省燃費

②トラックについては、第1位が運行車、一般車は「安全性」、集配車は「サービス体制が整っている」、第2位が運行車は「省メンテナンス」、集配車は「安全性」、一般車は「サービス体制が整っている」、第3位が乗合バスは「サービス体制が整っている」、集配車、一般車は「省メンテナンス」となっている。また、前回調査で、全用途ともに第1位が「安全性」、第2位が「価格」、第3位が「耐摩耗性」となっている。(平成25年度調査)

表3 タイヤ選定時に重要視するポイント (トラック)

平成20年度				平成25年度			
順位	運行車	集配車	一般車	順位	運行車	集配車	一般車
1	安全性	安全性	安全性	1	安全性	サービス体制が整っている	安全性
2	価格	価格	価格	2	省メンテナンス	安全性	サービス体制が整っている
3	耐摩耗性	耐摩耗性	耐摩耗性	3	サービス体制が整っている	省メンテナンス	省メンテナンス
4	省燃費	省燃費	省燃費	4	価格	耐摩耗性	価格
5	省メンテナンス	省メンテナンス	省メンテナンス	5	省燃費	価格	耐摩耗性
6	サービス体制が整っている	サービス体制が整っている	サービス体制が整っている	6	耐摩耗性	省燃費	省燃費

## 12. タイヤメーカー推奨省燃費タイヤの装着状況

① バスについては、タイヤメーカー推奨省燃費タイヤを「装着していない」割合が乗合バスに多く8割、次いで貸切バスが約6割、高速バスが約5割となっている。また、高速バスは前回調査に比べて、「装着をしている」、「装着を検討している」割合がいずれも少なくなっている。(平成25年度調査)

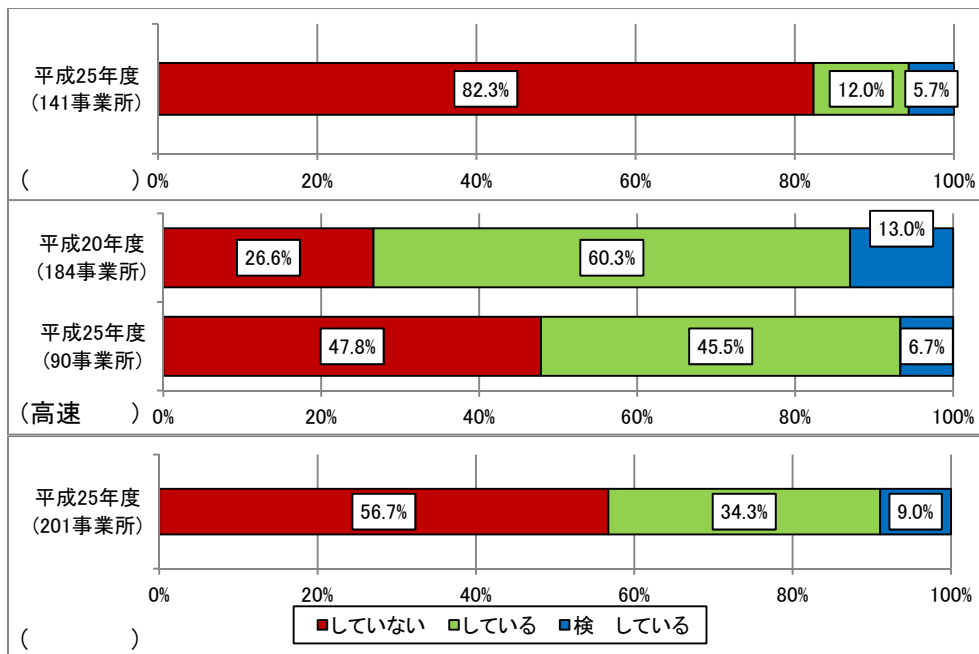


図57 省燃費タイヤの装着状況 (バス)

② トラックについては、タイヤメーカー推奨省燃費タイヤ「装着していない」割合が集配車に多く、約6割となっている。一方、運行車及び一般車は、「装着をしている」、「装着を検討している」割合を合わせるとともに約6割となっている。また、運行車は前回調査に比べて「装着をしている」、「装着を検討している」割合に変化はみられない。(平成25年度調査)

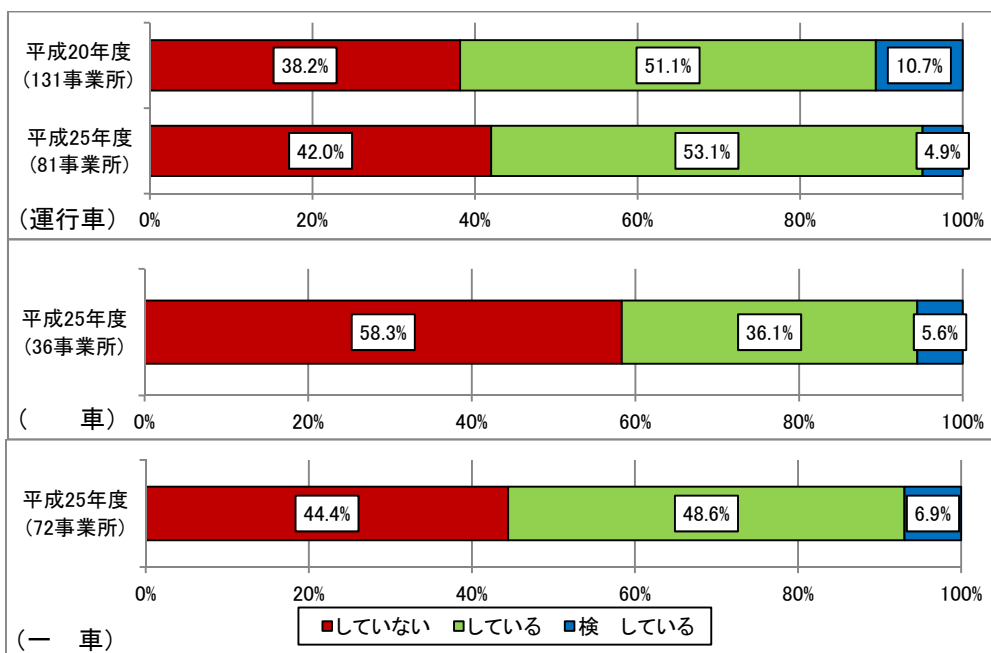


図58 運行車の省燃費タイヤの装着状況

### 13. タイヤメーカー推奨省燃費タイヤの装着効果

① バスについては、タイヤメーカー推奨省燃費タイヤを装着したが燃費が「変わらない」割合が乗合バス及び貸切バス多く9割、高速バスが約7割となっている。向上した」割合が3割となっている。また、高速バスは前回調査に比べて、燃費が「向上した」割合が増加している。(平成25年度調査)

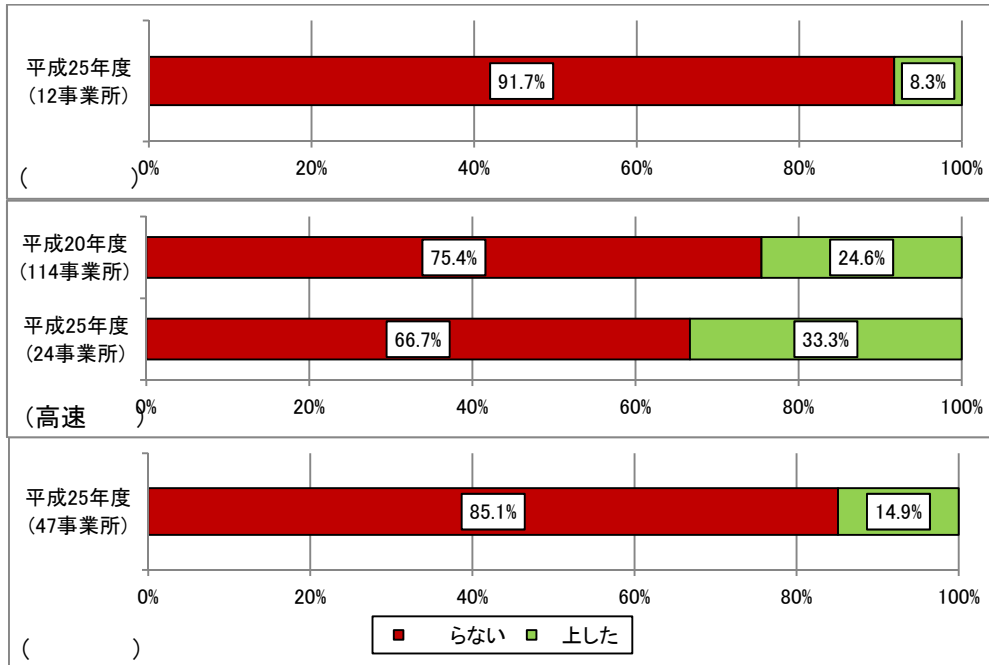


図59 省燃費タイヤの装着効果 (バス)

② トラックについては、タイヤメーカー推奨省燃費タイヤを装着したが燃費が「変わらない」割合が集配車に多く約9割、運行車及び一般車高速バスが5割となっている。(平成25年度調査)

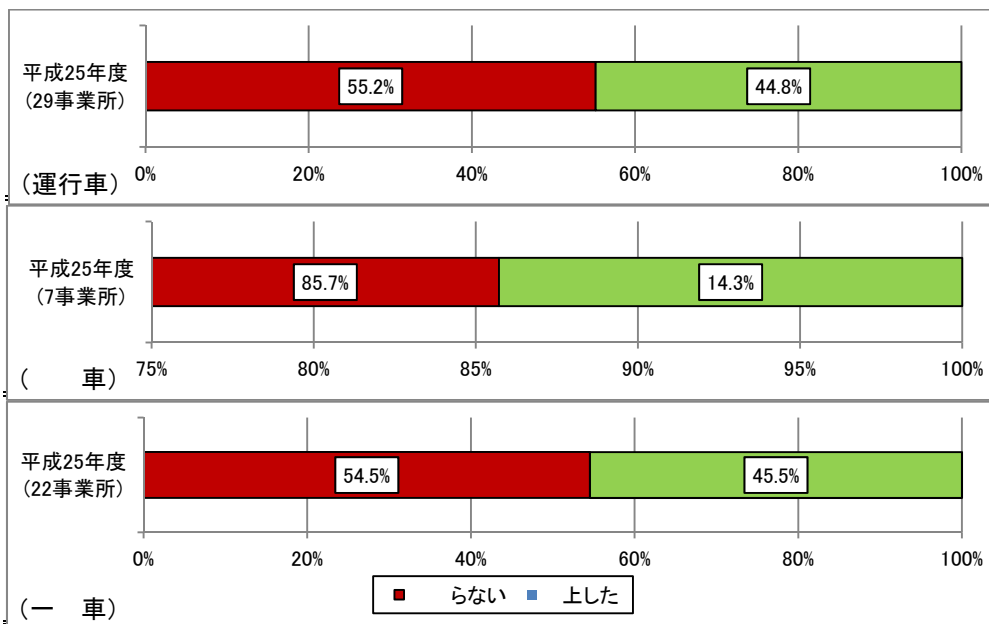


図60 省燃費タイヤの装着効果 (トラック)