

# N O W !

## タイヤ管理の徹底で コストダウンと安全性能をアップ

運送業界の今を見つめる「運送業界NOW」。トラック本来の性能を引き出し、コストセーブ、そして何よりも安全に関しても重要な役割を果たしているのが「タイヤ」。タイヤ管理を精密に行うことによって、意外にも経営上大きな成果をあげることが可能です。今回は、工夫ひとつで成果をあげた実証テストとその効果を紹介します。



### 30万kmの走行が可能に

今回の実証テストに日野プロフィア2台を提供したA運輸。570台の保有車両は国内全ての地域の流入規制をクリア、全国どこへでも無条件で運行できることで顧客の厚い信頼を得ています。

一般的な運送会社のタイヤコストは1km走行で平均1.5円といわれます。A運輸の昨年1年間のタイヤコストは42,491,759円かかり、保有全車両が走行した総距離は46,954,783km。つまり1km走行するのに0.9円しかかかっていません。

その秘密は何か。ひとつは、指定自動車整備工場でキメ細かいタイヤ管理を行い、通常20万kmに満たないタイヤ寿命を25万kmにまで伸ばしている点。もうひとつは、25万kmを超えてタイヤの残溝が3~4mmになったところ

で、トレッド面にグループ（溝）を刻むリグループ※1を行い、さらに5万kmの走行を可能にしている点です。

#### ■一般的な運送会社

1.5円/km  
タイヤコスト(平均)

#### ■A運輸

0.9円/km  
タイヤコスト(平均)

#### A運輸のタイヤコスト低減策

- 徹底したタイヤ管理
- リグループで延命

※1 リグループタイヤとは、摩耗したタイヤに溝を振り直すことで安全性の向上や省燃費走行を実現するタイヤです。



リグループ中。

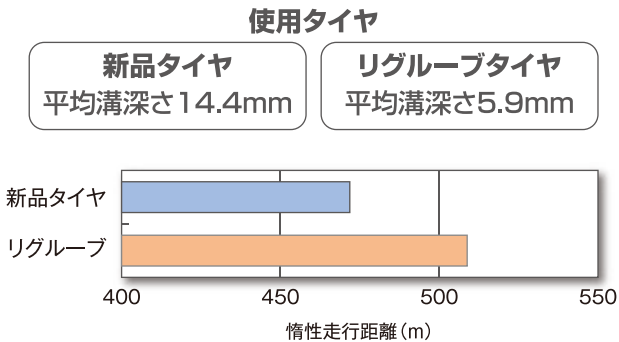


リグループされたタイヤ。

## リグループタイヤで 良好な燃費を記録

実証テストの第一は「リグループされたタイヤの転がり抵抗の優位性の検証」で、新品タイヤとリグループタイヤを装着した車両を2台同時に直線路で並行して助走を開始。時速32kmで同時にクラッチを切り、惰性走行の距離を測定し、停止で計測を終了。リグループタイヤ装着車は平均7.8%長い惰性走行距離を示しました【図1】。高速道路では8%も良好な燃費を記録しました。

図1 ●フリーローリングテスト(32km/h→0km/h)



### ●リグループされたタイヤの転がり抵抗実証テスト



2台同時に直線路で並行して助走を開始(右手前がリグループ車)。



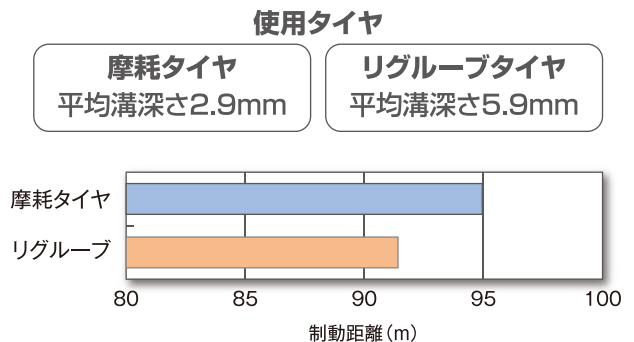
リグループタイヤ装着車は惰性走行で徐々に差をつけていきます。

〈資料:日刊 運輸新聞〉

## リグループタイヤで ブレーキ性能がアップ

もうひとつのテストは低ミュー路の滑りやすい試験路面で、リグループタイヤと摩耗タイヤの装着車両を1台ごとに実施。直線路で助走を開始、低ミュー路に進入し、時速45kmからフルブレーキ後、停止するまでの制動距離を測定しました。その結果、リグループタイヤ装着車は摩耗タイヤ装着車に比べて平均3.7%(距離にして3.53m)短い制動距離を示し、ウェットブレーキ性能の優位性が確認されました【図2】。

図2 ●ウェットブレーキテスト(40km/h→0km/h)



低ミュー路をリグループタイヤで走行。

以上のテストでは、20万kmを走ったうえで、リグループされたタイヤは燃料消費を抑え、環境への負荷を抑える効果を持つことと、何よりも大切な安全性能も満たしていることが実証されました。

たかが「タイヤ」、されど「タイヤ」。タイヤ管理は事業規模の大小に関係なく、どの事業者でも取り組める安全および収益向上策です。これを機会に、皆さんのクルマのタイヤ管理を見直してみませんか？