

〈特 輯〉

하이드로 플레이닝(Hydroplaning)

無罪의 損益計算

1964年日本名神(名古屋~神戸)高速道가 完成된 後 아직 日淺한 1966年 7月 18日 午後 日本 高速自動車會社 的名神定期버스는 暴雨를 무릅쓰고 京都에서 名古屋로 달리고 있었다. 그때

運轉席에서는 後藤俊一運轉士가 핸들을 잡고있었다. 車는 京都市 東山區山科勸修寺의 俗稱「겐가山」의 비탈에 와 있었다. 速度에 에터어는 92킬로를 가리키고 있었다.

아무 異常도 車에는 없고 快調로 엔진은 울고있었다. 그러나, 왜일일까, 바로 그때였다. 突然, 흡사 기름 위에서 탄 것처럼 핸들이 안들게되고, 車體가 떠있는 것과 같은 狀態로 되었다. 當황한 後藤氏는 핸들을 右로 그리고 左로 몇번이고 끊어서 進路를 고치려했다. 이런 일은 처음당하는일이어서 그렇게 하는 수 밖에 달리 道理는 없었다. 10秒를 不過하여 250m를 “치그자그”로 달린 버스는 右側의 中央分離帶에 올라가 橫轉하는 바람에 乘客中 1名이 死亡, 8名이 重輕傷을 입었다.

事件後 後藤運轉士를 取調한 京都府警交通一課는, 突然기름 위에 탄 것처럼되고, 핸들이 말안들어서 車體가 떠다하는 後藤氏의 供述을 重視, 경찰청 科學警察研究所에 調査를 依頼했다. 調査結果 同 研究所의 報告는 「當時 路面에 5~8mm의 雨水가 흘러 100킬로 가까운 스피드였기 때문에 摩擦係數가 低下하여 하이드로 플레이닝 現象이 일어난것으로 推定함」이었으며 當時에는 아직 一般적으로 알려지지 않았던 同現象이 비로소 判明되었다.

無罪判決네리다

그러나 京都地檢은 「科學연구 이 現象은 1~2秒間이라고 말하며 雖 發生했다고 하더라도 排氣브레이크 등의 操作으로 스피드를 줄여서 事故는 避할수있다」고 한 點으로 미루어보아 後藤運轉士를 業務上 過失致死等の 容疑로 告訴했다. 그 判決이 3月 27日 史上 初有的 「하이드로 플레이닝裁判」과 多數人的 지켜보는 가운데 내려졌으나 同 地裁의 河原畑裁判官은 「鑑定人의 尋問調書 등을 綜合 해보니 現場附近에는 水深 3~8mm이며 96km의 高速으로 走行中에 옆으로 미끄러

졌다. 水深 2.5mm以上 되는 곳을 約 100km以上의 高速으로 달리던 하이드로 플레이닝 現象이 일어난다 이때에 버스의 타이어等に 異常은 없고 同現象이 部分的으로 發生하여 옆으로 미끄러졌다고 認定이된다. 그때는 制限速度以下(100km)이며 急激한 핸들 操作도 認定되지 않으며 當時 一般적으로 아직 豫見안되었던 現象으로 因하여 옆으로 미끄러졌던 것으로서 減速措置等に 過誤는 없고 被告에 過失은 없다」고 後藤運轉士의 無罪를 宣言했다.

事件이 던진 波紋

高速道路 開通 3年만에 發生한 이 事件은 하이웨이 時代開幕當初이었던 만큼, 各方面에 큰 波紋을 던져 日本 道路公團에서는 事故現場附近을 制限速 80km로 하는 등의 措置를 講究했다. 自動車敎習所等에서도 이 現象을 감치겠금 되었다.

타이어 메이커 등에서도 宣傳用的 관프맷트에 이 現象에 對해서 說明을 行하고 昨年の 「晴海」에 있어서의 모오티어 쇼우에서는 日本自動車 타이어協會의 하이드로 플레이닝 現象 發生實驗은 큰 關心을 갖게 했다. 이와 같이 이미 하이드로 플레이닝 現象은 常識化 되어가고 있는 現下 이 現象이 原因이되어서 事故가 일어났다고 하면 運轉士는 無過失이 되지 않을테지

〈註: 71年 5月號 月刊 自動車タイヤ誌에서 轉載〉
〈사진은 하이드로 플레이닝 現象 發生 실험 光景〉

