

<技術資料>

# 依然 많은 타이어 故障

(社) 日本自動車타이어協會

.....第3回 타이어點檢의 結果.....

社團法人 日本自動車타이어協會는 1971年 7月 25日 第3回째의 타이어點檢을 東名高速, 濱名湖 서어비스 에리어에서 行하고 그 結果를 蒐集했는데 調查結果에 依하면 業界 關係者의 努力이 浸透되고 있기는 하나 依然 타이어事故는 많다.

社團法人 日本自動車타이어協會에서는 昨年 7月 25日 東名高速道路 濱名湖 서어비스 에리어에서 第3回 타이어點檢을 實施했다.

當일은 工巧롭게도 雨天이었으나 上下의 各線에 18名의 檢査員과 6名의 타이어相談員, 其外의 調査員 6名 合計 30名의 關係者를 動員 觀光버스, 乘用車에 對하여 타이어點檢을 行하고, 同時에 타이어相談所를 開設하고, 타이어에 關한 各種의 相談에 應하는 등, 積極的으로 타이어의 올바른 使用法啓蒙을 爲해서 努力했다.

同協會에 依하면 高速道路에 있어서의 自動車타이어의 故障는 事故에 關聯된 境遇가 많기 때문에 東名高速을 走行하는 드라이버에게 高速走行의 타이어使用 管理에 對해서 올바른 認識과 理解를 깊게 하기 爲해서 타이어點檢을 實施하여 事故率을 低減시켜 高速道路에 있어서의 自動車交通의 安全을 期하는 것을 目的으로 하여 이 點檢에 臨하고, 點檢對象은 東名高速道路를 走行하는 觀光버스, 乘用車과 그 드라이버를 對象으로하여 觀光버스 85臺, 乘用車 152臺, 合計 237臺에 對하여 點檢을 實施했다.

그 概要는 다음과 같다.

## 1. 點檢의 趣旨

道路環境의 改善에 依하여 日本도 高速走行이 一般化되고 있으나 이에 隨伴하여 安全問題가 클로즈얼 되게끔 되었다. 團東當局에서도 前般, 道路運送車輛法의 保安基準과 道路交通法의 改正을 行하고 高速道路의 安全對策에 한층 더 積極的으로 對處하고 있다.

그러나, 日本道路公團의 統計에 依하면 1970年度의 東名, 名神高速道路의 故障車는 11萬 5千 9百 26件(對前年度比 104.4%) 그중 타이어故障는 15.5%(1萬 7千 9百 86件)을 占하고 있다.

高速道路에 있어서의 車輛故障는 人命에 關係되는

大事故가 되기쉽고 前記한바와 같은 統計結果가 된 것은 아직도 드라이버의 高速走行에 對한 安全意識에 問題가 있다고 말하지 않을 수가 없다.

如此한 現狀에 鑑하여 弊協會는 關係機關의 協力を 얻어서 高速道路를 走行하는 드라이버에게 타이어의 올바른 使用, 管理方法을 啓蒙하여 타이어故障를 低減시키고 아울러 그 使用實態를 調查하는 것을 目的으로 하여 運動을 展開하여 왔으나 今71年에도 下記와 같이 第3回째의 타이어點檢을 實施했다.

## 2. 第3回 點檢實施概要

1971年 7月 25日 上午 10時~下午 4時 東名高速道路 濱名湖 서어비스에리어

- 協力 日本 道路公團東名高速道路東京管理局
- 運輸省名古屋陸運局
- 關東管區警察局高速道路管理室
- 靜岡縣警察本部交通部高速道路交通警察隊
- 社團法人 日本自動車聯盟
- 財團法人 道路施設協會

### 點檢調查項目

本 타이어點檢의 調查實施項目은 다음과 같다.

- ① 觀光버스, 乘用車의 裝着타이어의 點檢
- ② 觀光버스의 運轉士에 對한 面接調査
- ③ 타이어相談所를 開設하고 타이어에 關한 各種의 相談에 應한다.

### 點檢 結果 結實하는 安全에의 努力

第3回 타이어點檢에서 濱名湖 서어비스 에리어에서 調查, 點檢한 車輛數는 237臺(乘用車 152臺, 觀光버스 85臺)이며 그중 整備不良車輛數는 31.2%에 該當하는 74臺로서 1970年과 比較하면 總體的으로 整備狀況은 變動이 없으나 「타이어整備不良車輛」을 타이어의 不良項目마다 정리하여 前年度와 比較하면 僅少하나마 그 件數는 減少되었으며 타이어協會를 爲始하여 타이어業界의 安全 P.R.活動에의 努力이 徐徐히 유우저어 間에 浸透되고 있는 成果는 크게 評價하여도 좋을 것 같다. 然이나 1969年의 第1回 타이어點檢(點檢車輛의 35.4%가 不良車)으로부터 翌 1970年의 第2回타이어點檢에 있어서 同 28.8%에까지 下降했던 不良車가 第3回째는 또

다시 31.2%로 微増을 示顯한 것은 아직 一般의 타이어 安全에 對한 關心이 그만큼 向上되어 있지 않다는 것을 表示하고 있으며 또한 一層더 安全 P.R. 活動이 必要하다고 生覺된다. 그리고 그 調査結果는 다음과 같다.

**타이어의 整備狀況**

타이어의 整備狀況을 보면 觀光버스에서는 85臺中 28臺(32.9%), 乘用車에서는 152臺中 46臺(30.3%)의 타이어는 充分한 整備가 行하여지고 있지 않다는 結果로 되어 있다.

過去의 記錄과 比較하면 觀光버스, 乘用車共히 1970年과 比較하여 約 2~3% 上昇하고 있으며 總體의 타이어 整備狀況은 如舊하여 向上이 보이지 않는다.

**타이어의 整備不良項目**

타이어 整備不良車輛을 不良項目마다 整理하면 別表처럼 되나 不良의 많은 順으로 말하면 如前 타이어의 溝의 過摩耗가 가장 많고(31件) 2位가 外傷(23件), 以下 空氣壓不足(19件) 踏釘(9件) 異常摩耗(3件)의 順이었다.

觀光버스에 3年連續空氣壓 不足이 없었다는 것은 좋은 일이나 外傷溝의 過摩耗는 追放하도록 留意해야 할 것이며 1件이라고는하나 異常摩耗를 일으키고 있는 타이어를 装着한 車가 있으며 이것은 前年의(4件), 前前年(9件)과 比較하여 着實하게 減少되어 오고 있기는하나 乘客의 生命을 달고 있는 職業이란 것을 考慮하면 좀더 注意해야 할 것으로 생각된다.

乘用車에 關해서는 進歩가 안 보이며 一般유저어의 타이어에 對해서 無神經性을 如實히 나타내보인 結果가 되었다.

타이어協會에서는 外傷은 觀光버스에, 空氣壓不足은 乘用車에 많고 溝의 過摩耗는 그 兩者에 共히 많은 것이 나타났다고 하고 있으며 이테에타이를 根據로하여 觀光버스에는 外傷과 타이어摩耗를, 또 乘用車에는 空氣壓, 타이어摩耗의 點檢을 더욱 完全하게 行하도록 指導할 것을 考慮中이다.

**버스装着타이어의 種類**

同協會에서는 數年前부터 全國의 버스業者에게 對해 高速走行하는 車輛에 깊은 溝의 타이어를 装着하면 發熱이 크기 때문에 타이어故障이 생길 危險이 있으므로 一般溝 또는 얇은 溝의 타이어를 使用해야될 것이라고 하는 P.R.을 行해왔으나 그 結果 깊은 溝의 타이어를 装着, 東名을 달리는 버스는 激減하고 있다.

이것은 타이어業界의 PR이 浸透하여 安全意識도 向上되고 있는 증임을 나타내고 있으나 同一軸에 라디알 타이어와 마이어스타이어를 混用하는 등, 타이어의 不適當한 組立도 눈에 띄었다.

**始業點檢의 狀況**

觀光버스의 運轉士에 面接調査를 行한 結果 다음과 같은 것이 밝혀졌다.

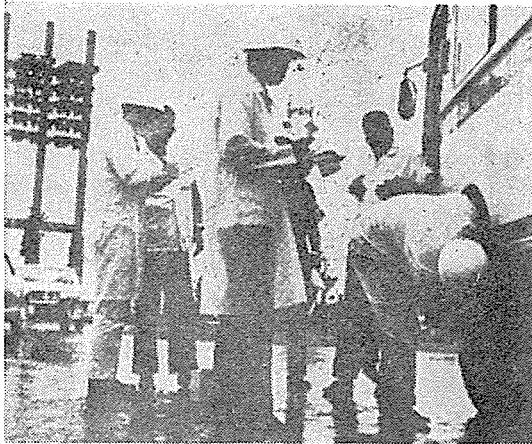
出發前에 타이어의 點檢을 行했으나 안했으나에 對해서 보면

點檢했다고 하는 것이 1969년에는 102臺(82.3%) 1970年 121臺(87.7%)이며 1971年은 77臺(90.6%)였다. 實數로 보면 低下되고 있는 것같으나 69年은 123臺中 102臺 70年은 138臺中 121臺 71年에는 點檢臺數 85臺中 77臺로서 出發前에 타이어의 點檢을 行했다는 回答은 해마다 上昇하고 있다.

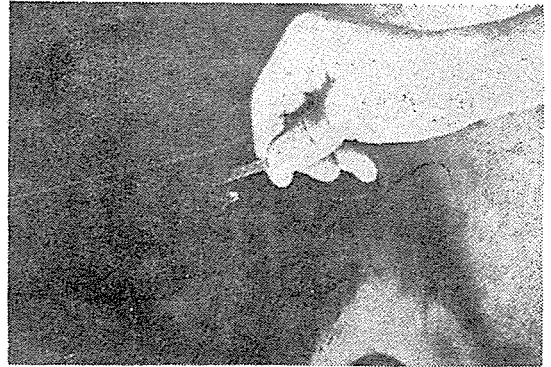
**타이어 整備不良의 內譯**

	觀 光 버 스			乘 用 車			合 計		
	S69年	S70年	S71年	S69年	S70年	S71年	S69年	S70年	S71年
타이어溝의 過摩耗	16件 26.7%	23件 46.9%	13件 40.6%	17件 40.5%	16件 32.7%	18件 34.0%	33件 32.4%	39件 39.8%	31件 36.5%
異常摩耗	9 15.0	4 8.2	1 3.1	4 9.5	1 2.1	2 3.8	13 12.7	5 5.1	3 3.5
外 傷	26 43.3	22 44.9	15 46.9	5 11.9	3 6.1	8 15.1	31 30.4	25 25.5	23 27.1
踏 釘	9 15.0	0 0	3 9.4	3 7.1	6 12.2	6 11.3	12 11.8	6 6.1	9 10.6
空氣壓不足	0 0	0 0	0 0	13 31.0	23 46.9	19 35.8	13 12.7	23 23.6	19 22.3
合 計	60 100	49 100	32 100	42 100	49 100	53 100	102 100	98 100	85 100

註: 複數의 整備不良項目의 것이 있는 故로 타이어 整備不良의 臺數와 件數가 반드시 一致하는 것은 아님.



〈雨中에서 타이어點檢을 繼續하고 있는 타이어協會 檢査員들〉



〈溝의 過摩耗, 外傷, 空氣壓不足等 타이어整備不良車는 依然 많고 寫眞과 같은 타이어를 裝着하고 泰然한 危險한 車도 있었다.〉

또 點檢을 行했다고 하는 77臺에 對해서 點檢의 項目別로 이것을 보면 空氣壓에서는 77臺中 76臺가 實施, 外傷에 對해서는 77臺中 58臺가 行했으며 摩耗에 對해서는 77臺中 31臺가 各各 點檢을 實施했다.

空氣壓이 全體의 98.7% 다음이 外傷의 75.3% 摩耗의 36.5%로 되어 있다.

이 回答과 타이어點檢의 結果를 對比하면 走行前의 點檢率의 높은 「空氣壓」은 故障率제로, 그 反對로 點檢率이 낮은 「外傷」「타이어溝의 過摩耗」는 故障率이 높게 되어 있으며 타이어點檢의 結果를 보지 않거나 알 수 없으며, 또 始業點檢의 重要性을 表示하고 있다.

**空氣壓에는 萬全**

觀光버스의 運轉士에게 會社로부터 高速走行時의 空氣壓을 指示받고 있느냐에 對해 調査한 結果, 指示받고 있다고 하는 것이 全體의 64臺(75.3%) 指示없다고 하는 것이 20臺(23.5%) 不明이 1臺(1.2%)이며 點檢臺數 85臺中 64臺는 空氣壓에 對해서 指示를 받고 있으며 타이어業界를 爲始하여 各 關係者들의 安全에의 指導가 浸透한 結果라고 할 수 있다.

**타이어의 故障經驗**

高速道路를 走行中에 타이어故障를 일으킨 일이 있느냐에 對하여 調査한 結果를 보면 타이어故障의 經驗이 있다고 하는 것이 1969년에는 點檢 123臺中 11臺(8.9%) 70年은 138臺中 9臺(6.5%) 今回는 85臺中 11.8%를 占하는 10臺가 故障經驗있다고 되어 있으며, 過去 2回의 데이터와 比較하여 若干 增加하고 있다.

故障經驗者가 일으킨 타이어故障를 項目別로 보면 平



구는 69年 10件(90.9%) 70年이 4件(44.5%) 今回는 8件(66.7%)이었다. 버어스트는 69년에 1件(9.1%) 70年은 3件(33.3%) 今回는 3件(25.0%) 세과레이손은 69年 今回共히 없고 70年에 1件(10.1%)을 記錄하였을 뿐이다.

흔들림(振)에 對해서는 69年에는 없고 70年에 1件(10.1%) 今回에 1件(8.3%)이란 結果로서 故障經驗은 平꾸가 大部分을 占하고 있다.

**스페어타이어**

스페어타이어를 準備하고 있느냐는 質問에 對해, 이에 對해서는 每年 調査當한 全運轉士가 準備하고 있다고 對答하고 있다. (끝)

〈編譯者會誌課註: 本稿는 月刊 自動車タイヤ誌 71年 9月號에서〉