

路上타이어 點檢 結果表

(社) 日本自動車타이어 協會

今春의 全國 交通安全運動의 期間(4月6日~15日의 10日間) 中全國 各地에서 「路上타이어點檢」을 實施함과 同時 판프렛트를 配布하여 드라이버에게 直接 타이어의 바른 使用과 管理方法을 啓蒙했었는데 요즈음 點檢結果가 收集되었다. 이 「路上타이어點檢」은 近年 急速한 모오티제이션의 發展에 隨伴하여 自動車의 性能과 道路狀況이 顯著히 整備向上되었음에도 不拘하고 悲慘한 自動車事故가 아주 增加傾向에 있는 現狀에 鑑하여 交通安全運動의 一環으로 實施한 것으로서 點檢 結果는 대충 다음과 같으나 「타이어整備不良」이라하여 運轉者의 注意를 喚起한 事項中에는 從前과 같이 依然 타이어溝의 過摩耗와 空氣壓不適이 壓倒的으로 많았다. 또한 이 타이어點檢은 每年 交通安全期間中에 同會가 主高速道路에서 實施하고 있는 것인데 今回は 새로이 仙台(一般道路) 高松(一般道路) 福岡(高速道路)의 三地區를 加해 스케일업했다.

<타이어點檢項目>

本點檢에선 다음의 項目에 該當하는 것을 타이어 整備不良이라 하여 運轉者에게는 特히 注意를 喚起했다.

點檢項目	理 由
1. 溝의 過摩耗 타이어 乘用車(限度) 1.6m/m 트럭 및 버스(〃) 3.2 m/m 小型트럭(〃) 2.4m/m	基準以下로 과마모된 타이어는 特히 긁은 路面에서 스티프하여 危險하다.
2. 트레드가 異常하게 減되어 있는 타이어	휠라이너먼트가 맞지 않으므로 調査할 必要가 있다. 또 마모타이어는 裝着 位置를 交換할 것. 어느 것이나 스티프의 原因이 된다.
3. 傷處가 코오드部에 達해 있는 타이어	走行中에 破裂하면 衝突 或은 橫轉할 危險이 있다.
4. 못에 찢린 타이어	走行中에 뺨꾸하면 衝突 또는 橫轉할 危險이 있다.
5. 타이어의 空氣壓이 指定된 것보다 不足되어 있는 것	走行中 타이어에 高熱이 發生하여 고무나 코오드가 剝離를 일으켜 破裂의 原因

이 된다.

<路上타이어點檢의 結果>

同會各地區의 타이어點檢委員會는 高速道路와 一般道路(12個所)에서 「路上타이어點檢」을 實施했는데 그 集計結果는 別表와 같다. 또한 이 타이어點檢은 다음 方法에 依해서 實施했다.

① 高速道路……事故防止의 見地에서 外觀上 整備不良으로 生覺되는 車輛을 抽出해서 타이어의 整備狀況을 點檢했다.

② 一般道路……一般의 타이어整備狀況把握을 目的으로 하여 車輛을 適宜抽出하여 點檢했다.

<타이어整備狀況>

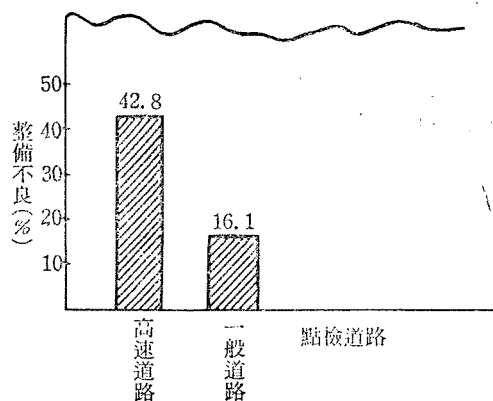
1. 타이어整備不良의 車輛

別表(集計表)를 根基로 하여 타이어의 整備狀況을 보면 第1圖와 같이 된다. 車輛을 適宜 抽出하여 點檢한 一般道路에선 타이어整備不良의 車輛이 16.1%(905台中 146台)로 比較的 低率이나 高速道路에선 便宜上 外觀이 나쁜 車輛을 集中的으로 골라서 點檢했기 때문에 不良車의 比率이 42.8%(692台中 296台)로 높아져 있다.

이 結果로부터 總體的으로 타이어 整備不良의 것은 아주 25~30% 程度 있는 것으로 推察된다.

또 外觀이 나쁜 車輛은 타이어의 整備도 不充分한 것

第1圖 타이어整備不良의 車輛



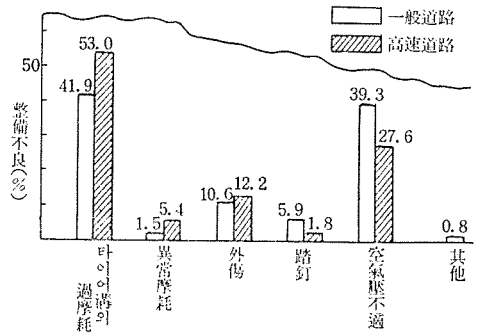
이 많음을 알았다.

2. 타이어整備不良의 內譯

타이어整備不良의 內譯을 보면 第2圖와 같이 된다.

第2圖를 보면 高速一般道路 共히 타이어溝의 過摩耗와 空氣壓 不適이 壓倒的 多數로 1位 2位를 占하고 있다. 또 第2圖로 高速一般道路에 있어서의 故障比率을 比較해 보면 點檢方法이 相違한데도 不拘하고 同傾向을 보이고 있으며 「타이어溝의 過摩耗」「空氣壓」에 對해선 今後에도 重點的으로 啓蒙運動을 계속할 必要가 있다. (72, 5. 22 고무 타임즈誌에서)

第2圖 타이어整備不良의 內譯



1972年 봄의 全國交通安全運動 타이어點檢結果集計表

() 內는 構成比

月 日	點 檢 場 所		A 點檢 台數	B 整備不良 台數	%	타이어整備不良의 內譯(件)							計
	地 區	場 所				타이어溝의 過摩耗	異常摩耗	外 傷	釘 踏	空氣壓不 適	其 他		
4月 7日	仙 台	仙台市内(仙台側道)	57	117	29.8	14 (50.0)	4 (14.3)	2 (7.1)	—	8 (28.6)	—	28	
11日	"	" (")	88	33	37.5	35 (46.0)	—	6 (8.0)	—	35 (46.0)	—	76	
15日	"	" (國道 4號)	67	26	38.8	19 (40.4)	8 (17.0)	5 (10.7)	—	15 (31.9)	—	47	
4月 6日	高 松	德 島(國道19號)	97	6	6.2	6 (100.0)	—	—	—	—	—	6	
12日	"	香 川(" 11號)	302	33	10.9	17 (51.5)	—	11 (33.3)	2 (6.1)	3 (9.1)	—	33	
"	"	高 知(" 33號)	236	13	5.5	13 (100.0)	—	—	—	—	—	13	
13日	"	愛 媛(" 11號)	58	18	31.0	12 (72.2)	—	3 (11.7)	2 (11.1)	—	—	18	
計	一 般 道 路		905	146	16.1	117 (53.0)	12 (5.4)	27 (12.2)	4 (1.8)	61 (27.6)	—	221	
4月14日	東 京	厚 木IC(東 名)	236	53	22.5	43 (81.1)	—	6 (11.3)	—	4 (7.6)	—	53	
4月 7日	名 古 屋	名古屋IC(東 名)				雨 天 으 로 中 止							
14日	"	豐 川IC(")	55	5	9.1	4 (80.0)	—	1 (20.0)	—	—	—	5	
4月 6日	大 阪	吹 田IC(名 神)	181	108	59.7	77 (47.5)	4 (2.5)	32 (19.7)	22 (13.6)	23 (14.2)	4 (2.5)	162	
12日	"	若 宮IC(阪 神)	26	14	53.8	7 (41.2)	1 (5.9)	6 (35.3)	3 (17.6)	—	—	17	
4月 8日	福 岡	植木S.A.(九州縱貫)	194	116	59.8	90 (31.0)	3 (1.0)	11 (3.8)	6 (2.1)	180 (62.1)	—	290	
計	高 速 道 路		692	296	42.8	221 (41.9)	8 (1.5)	56 (10.6)	31 (5.9)	207 (39.3)	4 (0.8)	527	
總 計			1,597	442	27.7	338 (45.2)	20 (2.7)	83 (11.1)	35 (4.7)	268 (35.8)	4 (0.5)	748	

(注) 複數의 타이어整備不良項目을 갖는 것이 있는故로 備整不良台數와 不良件數와는 一致하지 않는 경우가 있다.

三重의 타이어 點檢集計

日本三重動타 商工協組

三重縣타이어 商工協組(葛山實理事長) 主權, 三重縣 動타商組, 動타 協名古屋支部, 日本自動車聯三重支部 協贊에 의한 1971年度 타이어 點檢서비스의 實施結果의 報告가 요즘은 蒐集되었다.

同點檢서비스는 昨秋 10, 11의 兩月의 2회에 亅해서 「타이어 整備不良에 基한 交通事故防止 캠페인」의 一環으로 實施한 것이다.

第1回は 10月 24日에 國道1號線北伊勢檢問(三重

縣桑名郡長島町). 第2回は 11月 7日, 同國道 23號線 伊勢檢問所(伊勢市度會橋南詰)에서 各各行해진 것으로서 그 結果 第1回의 境遇는 點檢車 527臺中 異常없음이 224臺, 不良 303臺로서 이 不良 303臺의 內譯을 보면 要整備 194臺, 注意 70臺, 危險 39臺로 되어 있다.

또 第2回의 경우는 點檢車 434臺, 이中 無異常이 214臺 不良 220臺로서 이 不良 220臺의 內譯은 要整備 149臺, 注意 57臺, 危險 14臺로 되어 있다.

(72. 5月刊 自動車 타이어에서)