

「第1回」路上타이어 点檢實施!

# 高速道路上에서 타이어点檢

大韓타이어工業協會

『9·10月 交通事故豫防의 달』을 맞이하여 本協會에서는 9月 25, 26日 兩日間 治安本部和 韓國道路 公社의 後援을 얻어 京釜高速道路上(下行線 79 km 地點, 望鄉休憩所)에서, 타이어 整備不良으로 因한 交通事故를 未然에 防止하고 同時에 高速道路를 運行하는 運轉技士들에게 타이어 安全使用管理에 對하여 올바른 認識과 理解를 시키고자 타이어 無料點檢을 實施하였다.

이번 타이어 點檢에는 本協會, 會員社, 治安本部, 韓國道路公社 등 職員 20餘名과 Service Car 3台가 動員되어 타이어의 磨耗限界, 偏磨耗, 異常磨耗, 空氣壓, 外傷 등을 비롯하여 突·쇠붙이·유리조각 등이 찢려있는지의 여부를 正確히 檢査·點檢하며 結果는 點檢 카드에 記載하여 運轉技士들에게 알려주며 整備를 必要로 하는 타이어는 整備職員이 즉시 整備해주었다.



〔京釜高速道路 望鄉休憩所入口에 設置한 立看板(下行)〕

## 타 이 어 點 檢 基 準

타이어 點檢基準은 本協會의 自動車타이어 安全基準을 根據로 하여 設定한 것이다. 다음 點檢基準의 1項에 대해서는 基準以下의 것을 타이어 整備不良으로 보고, 2~5項에 대해서는 이것에 該當하는 損傷은 타이어 整備不良으로 본다.

타 이 어 점 검 기 준

項 目	基 準	理 由
1 타이어 磨耗 限度	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 乘用車用 타이어殘스키드깊이 1.6m/m</li> <li>• 小型트럭用 타이어 " 2.4m/m</li> <li>• 트럭 및 버스用 타이어 " 3.2m/m</li> </ul>	基準以下로 磨耗된 타이어는 特別히  빗길에서 미끄러져 危險
2 異 狀 磨 耗	殘 스키드 깊이가 基準以上으로 極端的인 偏磨耗, 段層磨耗, 異狀磨耗의 타이어	高速走行中 異狀振動 發生의  우려가  있어 危險
3 外 傷	코드層까지 到達한  것	走行中 損傷이 擴大하면 破裂되는  경우가  있어 危險
4 못·異物이  낀  것	코드 層까지 到達한  것	走行中 平크發生의 念慮가  있으므로 危險
5 空 氣 壓 不 適	車輛의 指定空氣壓보다 不足 (또는 過多)한  것	走行中 타이어 溫度上昇으로 因하여 材質老化를 促進하여  코드 切傷, 또는  고무가 剝離되어 危險

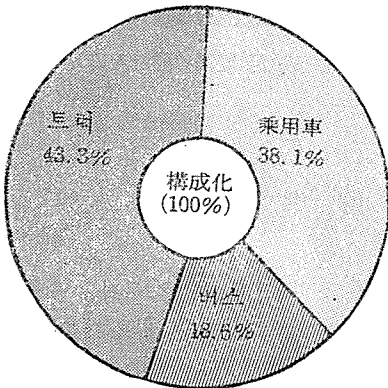
타 이 어 점 검 綜 合 結 果

總點檢車輛台數는 430台이며, 그 중에서 타이어 不良率이 58%로서 2台中 1台以上이 타이어의 整備不良車로 나타났다. 특히 타이어 整備不良中 內譯件數로 제 1 많은 것이 過磨耗이며, 총 100件으로 29%이고, 제일 적은 件數가 못·異物에 찢린 것으로 10件, 3%였다.

(1) 2台 中 1台는 타이어 整備 不良車

乘用車 141台, 버스 163台, 트럭 126台, 總 430台的 타이어 點檢을 實施한 結果, 타이어 整備 不良車輛이 248台로 무려 58%에 이르고 있다.

(2) 제일 높은 不良率은 트럭의 70%



[車種別 타이어 整備不良 構成化]

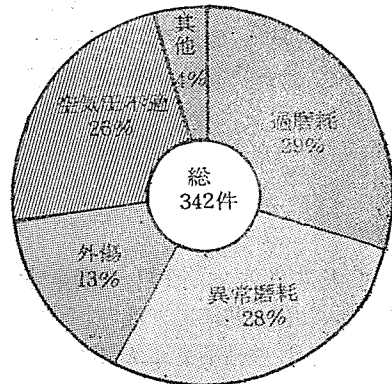
車種別로 타이어 不良狀況을 보면, 트럭이 不良率 70%로서 제일 많고 다음이 乘用車 69%, 버스가 39%로 나타났다.

車種別 타이어 整備 不良率

車 種	乘用車	버스	트럭	計
A. 타이어 點檢 車輛數	141	163	126	430
B. 타이어 整備不良 車輛數	97	63	88	248
不良率(%) (B/A)	69	39	70	58

(3) 타이어 整備不良 中 過磨耗가 제일 많음

타이어의 不良項目別로 보면 過磨耗가 29%로



[타이어 整備不良 構成比]

서 제일 많으며, 다음이 異常磨耗가 28%, 空氣壓不適이 26%로 나타났다. 整備不良의 자세한

內譯件數는 다음 表와 같다.

타 이 어 整 備 不 良 內 譯 件 數

項 目	乘 用 車		버 스		트럭		計	
	件 數	構 成 比 (%)	件 數	構 成 比 (%)	件 數	構 成 比 (%)	件 數	構 成 比 (%)
過 磨 耗	30	19	39	50	31	28	100	29
異 常 磨 耗	48	31	13	17	35	32	96	28
外 傷(코 드 層 까 지 到 達 한 것)	3	2	6	8	36	32	45	13
뭉·異物에 捲린 것(코 드 層 까 지 到 達 한 것)	0	0	3	4	7	6	10	3
空 氣 壓 不 適	72	47	14	18	2	2	88	26
其 他	1	1	2	3	0	0	3	1
計	154	100	77	100	111	100	342	100

(註) 1台의 車輛에서 複數의 타이어 整備不良 項目이 있기 때문에 타이어 整備不良 車輛數와 타이어 整備不良 件數는 一致하지 않는다.

車 種 別 點 檢 結 果

(1) 乘用車用 타이어

乘用車用 타이어의 整備不良은 豫想外로 많아 무려 69%나 되었으며, 不良項目別 構成比를 보면 空氣壓不適이 47%로 가장 많았고 다음에 異常磨耗가 31%, 過磨耗가 19%이다.

특히 空氣壓不適은 大部分 空氣壓不足現象으로서 이러한 空氣壓 不足狀態로 사용하게 되면 고무와 코드層이 分離되거나 또는 코드가 損傷되면서 타이어가 破裂되므로 安全對策上 運行前에 必히 空氣壓調整이 要望되고 있다.



[高速道路巡察隊, 道路公社職員立會下에 타이어 點檢을 實施하고 있다]

(2) 버스用 타이어

타이어 整備不良은 39%로서 이번 타이어 點檢 중 가장 적으나 高速 버스는 많은 人命과 關

係되므로 타이어 點檢을 徹底히 하여 安全運行에 萬全을 期하지 않으면 안 된다.

不良 項目別로는 通磨耗가 50%로서 제일 많고 다음에 空氣壓不適이 18%, 異常磨耗가 17%이

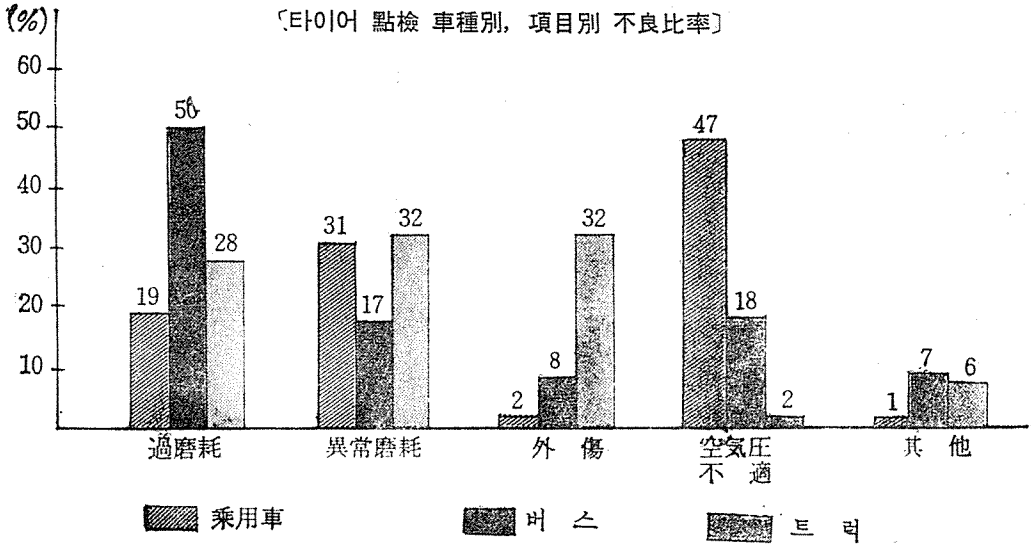
다. 특히 外傷(코드層까지 도달한 것)이 8%나 되므로 點檢時 外傷에 細密한 注意가 要望되고 있다.

(3) 트럭용 타이어

트럭용 타이어의 整備不良은 70%로서 이번 點

檢車輛 중에서 가장 많다.

不良項目別로 보면 異常磨耗 및 外傷(코드層까지 도달한 것)이 각각 32%로 가장 많고 다음이 過磨耗로 28%였다.



타 이 어 點 檢 綜 合 分 析

(1) 特記事項

① 一部 高速버스에서는 아직까지도 後輪에 Snow tire를 끼고 走行하고 있어, 發熱로 인한 고무와 코드의 分離事故 및 破裂事故의 危險性이 있으며,

② 車種에 關係없이 大部分의 點檢車輛의 타이어에서 異常磨耗가 많은 것은 車輛의 整備와도 關係가 있으므로 車輛整備를 定期的으로 實施하여 타이어의 異常磨耗를 防止해야 될 것임.

③ 大部分의 車輛이 스페어 타이어를 準備하고 있으나 過磨耗나 整備不良 타이어가 많아서 스페어 타이어로서의 役割을 할 수 없는 實情에 있음(특히 트럭인 경우에 甚함).

④ 同一車輛에는 같은 種類의 타이어를 끼워야 하는데, 乘用車인 경우 前輪에는 래디알 타이어, 後輪에는 一般타이어를 끼운 車輛이 있음.

⑤ 高速버스 타이어에는 Valve가 破損되었거나 不良한 것이 있음.

⑥ 乘用車用 Tubeless 타이어 Rim이 찌그러졌거나 아니면 不良한 것이 있음.

(2) 對策

① 車輛은 運行하기 前에 반드시 整備責任者가 타이어 點檢을 實施하여 타이어 整備不良로 인한 事故를 未然에 防止하여야 한다.

② 타이어의 安全使用을 爲하여 타이어 販賣 및 서비스 職員, 車輛整備責任者, 運轉技士 등에 使用基準 및 點檢基準 등에 관한 敎育을 實施하여 타이어의 安全使用에 대한 계몽 및 弘報를 한다.

③ 先進外國의 例를 보면 타이어 種類別로 磨耗限界 등을 法則으로 規制實施하고 있으므로 우리 政府에서도 高速道路上에서의 事故防止를 위하여 타이어 整備不良에 대한 調查·分析 및 타이어 點檢基準에 대한 法的 措置와 그 對策樹立이 檢討되어야 할 것으로 본다.