〈特 輯〉

日本 고무業界 1971年의 總決算

慶熙大學校・工科大學 敎授
白 南 哲

著者註：本資料는 日本의 "고무時報"誌 71. 12號에 記載된 "1971年의 總決算, 各業種 本年의 回顧"라는 記事를 基礎로 하여 要約記述한 것이다.
同誌에는 고무製品生産의 各業種別回顧가 記載되고 있으나 여기서는 自動車타이어業界, 自轉車 타이어業界 및 신발類業界만을 紹介하고져 한다.

自動車 타이어 業界

當業界는 1971年의 課題로 9個의 問題點을 들어 活動目標로 삼았었는데 그 中에서 安全對策, 需要動向調査 및 公害對策을 여기에서 取扱하였다.

同年上半期에는 期待에 反하여 需要가 減退하였고 下半期에는 dollar Shock까지 겹쳐 一年을 통하여 近年에 보기드문 낮은 成長率로 끝난 不安定한 해 였다.

1971年의 日本國內需要推定量은 306,182屯이었고 過去數年間 繼續된 높은 成長率이 겨우 安定成長을 指向하게 되었다고 할 수가 있으며 最近의 國際環境의 急變에 對處하여 앞으로는 充分한 注意를 傾注하여 國內景氣動向의 向方에 對하여 監視할 必要가 있다고 말하고 있다.

安全對策은 當業界가 長期에 걸쳐 해마다 環境變化에 應하여 對策을 세워 實施하여 왔다. 또한 自動車高速道路網의 整備擴充의 進展이 自動車의 故障을 增加시키는 結果를 招來하였고 그 中에서 타이어 故障이 占有하는 率을 될수록 減少시키기 위한 對策이 必要하게 되었다. 1970年度(70年 4月~71年 3月) 一年동안의 故障別分類에 依하면 一般道路에서는 451,457件 中 타이어 關係가 14,079件 (3.1%)이었다. 高速道路에서는 故障調書에 依하면 115,926件 中 타이어 關係가 17,986件(15.5%)에 達하고 있다. 이들의 故障을 未然에 防止하기 위하여는 安全使用의 啓蒙을 널리 徹底하게 하는 것이 安全對策上 가장 重要한 課題라고 하였다. 다음으로 國內景氣에 對하여는 國際要因을 包含한 高度探究가 必要한 要素로 보였다.

公害對策은 社會的指向性이 높은 重要한 課題로서 法律實施段階에 들어간 71年에는 넓은 視野로 對策을 講究하기로 하였다.

1. 安全對策

安全對策은 自動車의 走行中에 일어나는 故障도 末然에 防止하기 위해서 또한 2,700萬의 運轉免許所持者, 每年 새로이 誕生하는 運轉免許者에 對하여도 타이어의 安全하고 適正한 使用管理를 理解시키며 이를 實行하도록 하는 PR을 徹底하게 하는 것이었다. 年間 17,986件이라는 故障은 交通秩序와 人命에 直結되는 問題이기 때문에 安全 PR은 大端히 重要한 것으로 보고 있다.

當業界는 벌서 18年前부터 타이어의 共同檢査事業을 實施하여 왔으며 이들 結果를 綜合하여 故障타이어를 究明하고 使用者의 注意를 喚起시켜 왔었다. 한편 數年來 高速道路上에서 타이어點檢을 施行하고 있다. 1971年의 年間事業을 例記하면 다음과 같다.

(1) 春秋二回 交通安全週間에 타이어 點檢
(2) 當業界獨自的인 타이어 點檢(年二回)
(3) 名古屋(나고야) 地區의 「月例타이어 點檢」

1971年에 行한 春秋의 全國交通安全週間運動 타이어點檢結果集計된 問題點을 들면 다음과 같다.

春季運動點檢

點檢臺數 367臺

타이어 整備不良 166臺
不良率 45.2%
秋季運動點檢
點檢臺數 840臺
타이어 整備不良 404臺
不良率 48.2%
타이어 點檢內譯
타이어 整備不良의 內譯
(1) 本數 984個
(2) 트레드의 過度마모 485個
(3) 同比率 51%

타이어 트레드의 過度마모는 運轉士의 타이어에 對한 關心度가 낮음을 나타내는 것이며 앞으로 더 한層의 啓蒙運動推進의 必要性을 痛感한다고 하였다.

1971年度의 高速道路 타이어 點檢의 詳細한 內容은 表 1과 같다.

다음에 타이어 適正使用巡回指導로서 警視廳, 運輸省 및 自動車整備振興會에 있어서의 講習會에는 타이어 메이커로부터 專門技術者를 파견하여 타이어의 安全指導에 協力하였다. 또한 PR用으로 恒常 새로운 資料를 作成配布하였으며 PR 映畵의 全國各地 上映等 事故防止啓蒙을 하였다. 이와 같은 行事는 앞으로 繼續實施할 計劃이다.

2. 景氣動向에 對하여

1971年의 生産豫定量은 新車用이 162,085屯, 補修用이 144,097屯 輸出用은 9,371屯을 豫想하였었다. 이것은 前年(70)對比總計로 8%의 增加이다.

表 2는 最近 5個年間의 實績 및 豫定을 나타낸 것이다.

1972年의 需要測定은 評價調整이 年內에 決定되고 政府豫算規模가 確立되는 時點에서 算出되지마는 豫測要因으로서 重要한 點은 自動車新稅, 交通規制強化, 稼動率, 景氣에서오는 購買力의 問題等等 多樣하므로

表 1. 1971年度 高速道路 타이어 點檢 (社) 日本 自動車 타이어 協會

		檢查場所	點檢臺數	타이어不良 臺	타이어不良 %	마모타이어 本	外傷踏釘 本	空氣不適 本	其他 本	計 本
交通安全運動期間	4月 26日	東名, 岡崎 IC	73	25	34.2	28(73.7)	8(21.0)	2(5.3)	—	38
	27日	東名, 東京 IC	114	60	52.6	42(51.8)	35(43.3)	4(4.9)	—	81
	〃	名神, 吹田 SA	111	55	49.5	14(20.0)	27(38.6)	25(35.7)	4(5.7)	70
	〃	名神, 多賀 SA	69	26	37.7	8(23.6)	11(32.3)	10(29.4)	5(14.7)	34
	5月 14日	名神, 一宮 IC	62	31	50.0	16(43.2)	10(27.0)	11(29.8)	—	37
	21日	東名, 豊川 IC	86	22	25.6	13(42.0)	11(35.5)	7(22.5)	—	31
	6月 11日	東名, 岡崎 IC	60	33	55.0	24(64.9)	11(30.7)	2(5.4)	—	37
	25日	東名, 名古屋 IC	78	26	33.3	30(73.2)	3(7.3)	8(19.5)	—	41
	7月 9日	名神, 一宮 IC	50	12	24.0	7(53.8)	1(7.7)	5(38.5)	—	13
	16日	東名, 豊川 IC	53	19	35.8	10(40.0)	10(40.0)	5(20.0)	—	25
	25日	東名, 三日 SA	237	74	31.2	34(40.0)	32(37.7)	19(22.3)	—	85
	31日	九州, 植木 IC	186	117	62.9	84(32.3)	32(12.3)	144(55.4)	—	266
交通安全運動期間	8月 13日	東名, 名古屋 IC	82	45	54.9	44(72.1)	17(27.9)	—	—	61
	9月 27日	〃	79	39	49.4	32(65.3)	10(20.4)	7(14.3)	—	49
	〃	名神, 吹田 IC	72	21	29.2	9(34.6)	12(46.2)	1(3.8)	4(15.4)	26
	10月 1日	東名, 名古屋 IC	64	41	64.1	67(78.8)	9(10.6)	9(10.6)	—	85
	〃	東名, 東京 IC	84	44	52.4	30(52.6)	11(19.3)	14(24.6)	2(3.5)	57
	〃	名神, 多賀 SA	100	41	41.0	6(13.0)	16(34.8)	22(47.8)	2(4.4)	46
	〃	名神, 吹田 SA	33	22	66.7	7(22.6)	13(41.9)	10(32.3)	1(3.2)	31
	〃	北海道 (5) 手稻	93	35	37.6	61(79.2)	15(19.5)	1(1.3)	—	77
	〃	北海道 (12) 厚別	136	68	50.0	130(83.9)	11(7.1)	14(9.0)	—	155
	〃	北海道 (231) 榮町	179	93	52.0	105(52.8)	58(29.1)	36(18.1)	—	199
	10月 23日	九州, 態本	137	75	54.7	48(29.1)	※10(6.1)	107(64.8)	—	165
	〃	九州, 植木	138	84	60.9	47(24.9)	※12(6.3)	130(68.8)	—	189
合計			2,376	1,108	46.6	896(47.4)	385(20.3)	593(31.3)	18(1.0)	1892

註: ( )內는 構成比 ※ 本年開通九州縱貫道路

表 2. 5個年間의 自動車用 타이어 튜우브 實績 註 : 1. 運搬車用타이어는 除外 2. 國內는 販賣, 輸出은 市場出荷베에스임

		67年	68	69	70	71(豫想)	前年對比(%)
고무量(T)	新車用	94,656	114,999	133,767	155,002	162,085	104.6
	補修用	94,297	108,845	123,660	134,405	144,097	107.2
	國內計	188,953	223,844	257,427	289,407	306,182	105.8
	輸出	39,469	48,266	62,873	79,486	93,714	117.9
	總需要	288,422	272,110	320,300	368,893	399,896	108.4
本數(타이어)	新車用	215,403	259,762	29,688.9	34,143.6	35,662.5	104.4
	補修用	15,132.5	17,186.9	19,899.6	21,024.8	23,521.9	111.9
	國內計	36,672.8	43,163.1	49,588.5	55,168.4	59,184.4	107.3
	輸出	3,000.0	5,281.0	6,993.0	8,628.0	10,170.0	117.9
	總需要	40,172.8	48,444.1	56,581.5	63,796.4	69,354.4	108.7
自動車生產臺數(千)		3,146.5	4,085.8	4,674.9	5,289.2	5,650.0	106.8
GNP (億圓)		394,683	451,484	506,100	563,952	589,894	104.6
鑛工業生產指數 1965=100		135.2	159.2	185.9	215.9	225.8	104.6

表 3. 튜우브 레스타이어의 生產推移 單位 : 本數

	1967	68	69	70	71(豫想)	年平均增加率
트럭·버스用	—	—	13.7	18.1	35.0	
乘用車用	1,310.5	2,255.0	4,404.6	7,265.8	9,600.0	64.8
小型트럭用	0.3	42.1	92.6	169.5	175.0	391.4
合計	1,310.8	2,297.1	4,418.3	7,453.4	9,810.0	65.7

表 4. 乘用車 라디알 타이어의 生產推移 單位 : 千本

	67	68	69	70	71(豫想)	年平均增加率(%)
乘用車用타이어	11,947.1	17,656.4	23,053.9	27,636.4	29,800.0	25.5
라디알타이어	74.5	733.6	2,407.1	4,416.6	6,100.0	200.8
라디알타이아의 占有率(%)	1.6	4.2	10.4	16.0	20.5	—

豫測探究가 加一層 複雜하여 統計手法으로 檢討가 加하여져야 하는 것으로 생각하고 있다.

特히 타이어에 對하여는 品種別分析에다 칫수에 이르기까지 言及할 必要가 있다. 이것은 表 3, 表 4에서 보는 바와 같이 튜브레스타이어 또는 라디알타이어가 急成長하고 있음을 보아 明白한 일이다.

安全要求面에서 오는 타이어構造는 70씨리이즈, 60씨리이즈로 移行된다고도 생각되므로 需要動向에 對하여는 여러面에서의 調査와 硏究가 必要로 된다.

需要動向調査는 年間을 通하여 微視的 試算의 硏究를. 需要層에 流行할 것으로 보이는 것들을 分析算出하여 業界의 레이아웃을 만드는데 重要한 役割을 다하게 하였었다.

輸出狀況에 對하여는 表 5와 같다.

3. 公害對策

公害問題는 生產工場에서 排出되는 것과 製品이 市場에서 公害를 불러 일으키는 것으로 分類된다. 前者에 對한 公害對策은 企業自體가 共通問題들에 對하여 計劃을 세워 고무工業會에서 政策의 立案과 推進을 圖謀하고 있다. 後者의 경우에는 販賣된 自動車用 타이어 튜우브가 公害對象으로 考慮되어야 할 點이며 그첫째는 走行中에 發生하는 騷音과 浮游 먼지이나 이것은 共同試驗에 따라 環境基準을 充足시키므로 別로 問題가 되지 않으나 둘째의 廢棄 타이어에 對하여는 今後의 重要한 公害問題의 對象이 되므로 이에 對하여 全貌를 明白히 하여 具體的인 方策을 다음에 記述한다.

表 5. 自動車 타이어 튜우브 地域別 輸出推移 單位=千弗

	1966	構成比	1967	構成比	1968	構成比	1969	構成比	1970	構成比	1971. 1~9月	構成比
東亞	1,574	2.2	1,743	2.2	2,032	2.3	1,823	1.5	2,137	1.4	1,997	1.5
東南亞	8,943	12.7	15,118	19.5	15,231	17.3	14,100	11.9	11,611	7.7	7,984	5.9
南亞	4,433	6.3	2,814	3.6	6,527	7.4	8,099	6.9	5,495	3.7	3,850	2.8
西亞	26,396	37.5	26,646	34.3	29,294	33.3	38,182	32.4	36,840	24.6	25,939	19.2
유우럽	7,221	10.3	5,704	7.4	6,695	7.6	10,631	9.0	15,379	10.3	15,442	11.4
北美·中南美	11,059	15.7	11,867	15.3	13,733	15.6	25,948	22.0	42,271	28.2	48,479	35.9
아프리카	5,638	8.0	6,847	8.8	7,485	8.5	10,820	9.2	20,437	13.6	16,268	12.1
大洋州	3,913	5.6	5,081	6.6	5,610	6.4	7,371	6.2	12,564	8.4	11,384	8.4
共產圈	1,161	1.7	1,783	2.3	1,412	1.6	1,021	0.9	3,278	2.1	3,746	2.8
計	70,338	100	77,603	100	98,019	100	117,994	100	150,012	100	135,089	100
前年比		87.9		110.3		113.4		134.1		127.1		—
製品重量(T)	72,037		75,451		91,018		123,867		153,637		135,910	
6社輸出出荷(T) 新고무量	33,652		38,371		47,091		61,198		77,699		70,176	

(1) 淸掃法에 의한 廢棄 타이어 規定

法律 第 137號에 의하여 廢棄物處理 및 淸掃에 關한 法律이 1970年 12月에 成立되어 政令 第 218號에 따라 施行期는 1971年 9月 24日에 制定되어 産業廢棄物의 種類가 決定되었다. 同附則에 의하면 廢棄 타이어는 1年 6個月의 猶豫가 認定되어 1973年 4月부터 法律이 適用된다. 主務部處는 1971年 10月 次官, 局長, 課長 名義로 地方自治體 앞으로 發送되었다. 이에 따라서 自動車用 타이어 및 튜우브의 廢棄問題가 明白하여 졌고 各都道府縣單位로 淸掃法의 立法精神에 따라 그 對策이 具體化되기에 이르렀다.

이 法律은 廢棄 타이어를 發生시킨 當事者의 責任으로 處分하는 것을 義務로 한 것이며 이들의 具體的 處理方法을 分類解明하면 다음과 같다.

(2) 廢棄 타이어의 處理方法

當業界에서는 1970年 9月과 1971年 7月의 2回에 걸쳐 全國都道府縣別 廢棄타이어의 排出量 및 處理現狀 調査를 施行하였었는데 그 結果 全國에서 發生하는 廢棄 타이어는 約 3000萬本, 고무量으로 換算하여 196屯임이 判明되었다. 이 廢棄 타이어 中 트럭 및 버스 타이어는 그 大部分을 再生고무材料로 하였고 또한 一部는 輸出用으로 또는 原形 그대로 再利用을 꾀하는 等 處理業者에 依存하여 온 것이 實態였다.

이와 같은 處理方法은 現時點에서 이미 限界點에 到達하였으며 하나의 難問題로 登場하였다. 따라서 이들 타이어의 處理手段을 究明하고저 한다.

(ㄱ) "廢棄타이어의 處理手段"

"燒却," 燒却은 一般廢棄物과 同一하게 소却爐를 利用하는 處分手段이지마는 타이어에 있어서는 一般物質과는 달리 第二의 公害를 發生시키지 않도록 燒却되어 나오는 煙氣가 無害하게끔 特殊한 操作이 必要하며 燒却時에 發生하는 高熱에 견디는 特殊한 爐를 開發할 必要가 있다.

(ㄴ) "破碎하여 묻어버린다"

이 方法은 法律이 定한바와 같이 15cm 以下로 切斷하여 묻는 것으로서 切斷機의 開發이 要求되며 埋立地는 自家用에는 限界가 있으므로 府縣單位로 計劃하여 實施할 수 있도록 埋立地를 設定하여 여기에 依存하는 方法이 좋을 것이다.

(ㄷ) "再生活用方法"

活用方法에는 原形 그대로 利用하는 것과 切斷 또는 粉碎하여 再生利用하는 두가지 方法이 있다. 전자의 경우는 흔히 볼수 있는 것으로서 運動場 등에서의 어린이用 遊희具로, 小型船舶의 緩衝材로, 魚礁로, 또는 土溜工事用 등에 利用된다.

切斷 또는 粉碎하여 活用하는 方法으로는 切斷加工한 맷트, 防振~防音利用 등이 있고, 粉碎하여 乾溜함으로써 얻을 수 있는 가스, 不完全燃燒에 의한 카아본블랙 等의 材料復元, 고무쉬이트利用, 道路의 鋪裝材料, 充塡材料, 코오크스原料의 增量材 等의 活用案이 있으나 實用化에는 硏究 또는 試驗이 必要하다.

(ㄹ) "處理業者의 育成"

現在의 處理業者에 對하여는 處理方法, 業者資格이

法律이 定한 基準에 合格하는 것이 前提가 되며 이 基準이 퍽 嚴格하기 때문에 앞으로 現存業者의 實態調査를 充分히 하는 것이 緊要하다.

여기서 말하는 育成이라는 것은 이미 企業化된 例도 있지마는 地域別로 企業으로서 充分히 運營될 수 있는 廢棄 타이어 處理의 一貫作業方式으로 再生고무, 輸出用타이어의 補修材, 비이드部는 燒却하여 鐵線의 回收 등 收支가 맞는 業者育成을 말하는 것이며 이의 試行에도 여러가지의 課題가 남아있다.

(3) 地域別處理의 分析

全國各地域別 廢棄 타이어의 分布狀況을 보면 過密過疎의 各各의 地域에 따라 處理手段을 달리함은 當然한 일이다. 過密地帶는 京浜, 中京, 京阪神, 北九州等이 對象이 되며 前述한 處理方法을 綜合的으로 採擇할 必要가 있다.

過疎地帶는 北海道, 東北 等을 들 수 있으며 여기서는 土溜工事, 植林, 魚礁 等의 處分으로 充分히 解決할 수 있을 것이다. 기타의 中間地域에서는 各各 그나름대로의 解決方案을 선택하여야 할 것이다.

自轉車 타이어 業界

日本全國的으로 한 때는 約 50社 가량이나 있던 自轉車 타이어 製造業者가 現在는 約 20社前後로 減少되었기는 하나 이 業界의現況은 絕對로 斜陽이 아니라는 結論이 내려지고 있다. 그렇다고 해서 好況이라고는 말할 수가 없다고 한다.

自轉車 타이어의 品種別 出荷 在庫狀況 美國에서의 輸入狀況 및 地域別輸出狀況에 對하여는 別表에서 나타낸 바와 같다.

現況에 있어서 다음의 세가지 點에 對하여 強調할 수가 있다.

ㄱ) 品種의 樣相이 달라졌다.

ㄴ) 在庫가 激減하고 있다.

ㄷ) 對美輸出은 好調持續이다.

여기서 品種別構成狀況은 어른用, 미니 및 아이用이 各各 三分의 一을 占有하고 있다. "미니"란 小徑칫수를 말한다.

輸出面을 보면 1971年 1月~10月 사이의 總額은 10,246,000弗이며 前年同期의 25%增에 해당한다. 對美輸出만을 본다면 前年同期의 33.5% 增을 나타내었고 繼續好調를 보일 것으로 내다보고 있다. 輸出好調의 理由는 여러가지가 있겠지만 가장 큰 影響을 미치게 하는 것의 하나는 自動車 公害에 의한 環境整理의 탓일것이라고 생각된다. 日本에서도 一日 no car 運動이 여러곳에서 벌어지고 있는 實情이며 美國에서는 이미 "하이콜로지運動" (自轉車 普及運動)이 일고 있어 3~10段變速機가 달린 스포오츠카아 등의 輕量級車가 流行이라고 한다.

周知하는 바와 같이 自轉車 타이어는 美國 內에서는 生產되지 않고 있으며 따라서 大部分을 輸入에 依存하고 있는 實情으로서 日本으로부터의 輸入이 壓倒的으로 많고 다음이 스웨덴으로 強力한 競爭者이다. 그 外에 臺灣도 相當한 進出을 보이고 있으나 亦是 日本과 스웨덴이 主要供給國이며 美國에서의 自轉車부움이 사라지지 않는 限 이 業界의 輸出은 展望이 밝을 것으로 보고 있다.

品種은 輕量化傾向에 따라 가는(細) 타이어가 人氣가 좋다고 한다. 美國에서의 自轉車의 需要가 增加하는 것과 마찬가지로 日本內에서도 自轉車 業界는 景氣가 好轉될 것으로 내다 보고 있다.

신발 類業界

1969年 11月부터의 緊縮金融에 따른 日本國內의 經濟不況과 1971年 8月 15日의 닉슨 美國 大統領聲明 以來의 所謂 dollar Shock 등의 條件에 基因되어 1971年의 日本신발 類業界는 不況下에 놓여 있었다고 論評하고 있다.

1. 內需에 對하여

고무신발 類業界는 輸入依存度가 높은 美國에 있어서 低賃金을 武器로하는 臺灣 및 韓國의 製品을 多量購買하게 되어 日本으로서는 겨우 高級品의 分野를 開拓하여 輸出을 繼續하여 왔으나 새로이 高額의 課徵金이 加算되어 輸出은 潰滅的打擊을 받게 되었다. 이 輸出의 困難이 國內事情으로 먼저 供給過剩狀態를 招來케 하여 國內市況을 더욱 惡化시키고 있는 實情이다. 雪上加霜으로 韓國 臺灣等地로부터의 輸入이 急增하여 市況惡化가 促進되고 있다.

消費動向에 있어서는 近年道路의 改良, 交通의 發達 國民生活의 向上에 따르는 가죽 靴로의 移行 등에 영향을 받아 布靴, 總고무靴部門의 需要는 減退現象이 나타났으며 反面, 服裝의 一環으로서 카쥬알슈우즈의 需要擴大가 보이며 또한 消費者 趣向의 多樣化와 用途의 細分化에 基因하는 스포오츠슈우즈도 增加되고 있으며 總需要는 大體로 保合狀態이다.

따라서 메이커로서는 流行의 움직임을 正確히 把握하여 新製品을 開拓하는 方向으로 나가고 있다.

生產面에 있어서는 인젝션(射出成形)製品의 增加가 顯著하며 前年比 40% 가까운 增加가 있다. 合成樹脂

表 1. 美國 自轉車 타이어 튜우브 輸入統計 單位：千本, FOB $

區分 / 國名	1970年 1月~12月				1971年 1月~8月			
	타이어		튜우브		타이어		튜우브	
	本數	金額	本數	金額	本數	金額	本數	金額
日本	6,052	4,295	7,606	2,434	4,285	3,068	5,784	1,921
스웨덴	2,193	1,236	2,143	605	2,053	929	1,676	485
英國	73	81	36	19	51	53	32	15
벨기에	352	299	347	115	250	188	251	81
西獨	55	44	33	11	127	93	100	33
오스트리아	171	110	250	83	171	115	241	76
韓國	556	296	821	204	478	270	681	167
臺灣	560	322	885	244	708	400	1,179	325
인도	154	75	191	43	142	72	186	43
화란	359	217	359	109	440	266	457	140
프랑스	8	9	1	—	24	35	2	1
이태리	60	155	7	4	80	221	2	4
스페인	1	1	—	—	6	9	—	—
카나다	—	10	—	—	2	2	5	3
말레이시아	—	—	144	42	—	—	15	4
책코	1	3	—	—	11	15	—	—
오스트랄리아	5	4	10	3	—	—	—	—
태국	11	10	11	3	—	—	—	—
合計	10,611	7,167	12,844	3,919	8,828	5,736	10,611	3,298

表 2. 自轉車 타이어 튜우브 地域別輸出實績(1971. 12. 2.)

大藏省通關統計, 單位：FOB千 $

對地域 / 年別	1970年		1971年	前年同期比
	1月~12月	1月~10月 (A)	1月~10月 (B)	B/A (%)
東아시아	57	42	28	66.7
東南아시아	411	351	324	92.3
西아시아	40	37	15	40.5
中近東	143	124	66	53.2
유우럽	287	219	431	196.8
北美	7312	6131	8187	133.5
中南美	689	601	557	92.7
아프리카	346	231	214	92.6
太平洋	534	462	424	91.8
合計	9818	8198	10246	125.0

註：71. 9以降 다음의 換算에 依함, 9月~346圓25錢/$ 10月~333圓89錢/$

靴의 減少가 뚜렷하나 이것은 主로 國民學生이나 幼兒用 신발이 手動法으로부터 인젝션으로 代替된 탓인 것으로 그 外에 總고무靴나 一部의 스포오츠靴도 인젝션으로 移行되고 있다.

2. 輸出에 對하여

數年來 日本의 신발類 輸出問題는 韓國, 臺灣의 進出에 크게 影響을 받고 있으며 1971年을 回顧하는데 있어서도 이 點에 注目하고 있다.

고무신발類 輸出最大의 市場인 美國의 輸入統計(商務省作成)를 보아도, 6年前의 1965年 1年間과 1971年 1月~8月間의 美國市場에서의 構成比 및 1971年 1月~

8月의 前年同期比에 있어서 韓國臺灣兩國의 눈부신 擡頭와 日本敗退의 樣相이 如實히 나타나고 있다.

以上과 같이 日本의 現況은 1971年 1年間을 國際競爭場에서의 完全敗退의 形勢로 풀이하고 있다. (끝)

表 3. **自轉車 타이어 品種別 出荷・在庫推移**1971. 12. 1)

日本 自轉車 타이어 工業組合, 單位：千本

區分 / 品種別	1970年 出荷 1月~9月 (A)	1971 出荷 1月~9月 (B)	前年同期比 (B/A) %	70年 在庫 9月末 現在	71年 在庫 9月末 現在
26×13/8(B/E)	1,404	790	56.3	275	58
26×1 3/8(W/O)	3,997	2,911	72.8	608	323
아이用(B/E・W/O)	1,759	995	56.6	286	60
리 야 카 用(B/E)	175	157	89.7	21	6
小 徑 車(W/O)	762	1,306	171.4	112	125
기 타	99	137	138.4	24	14
總 計	8,196	6,296	76.8	1,326	586

(23P. 에서 계속)

混用하는 것은 各各의 타이어의 性能이 相殺될 뿐 아니라 오히려 마이너스로까지 된다. 例를 들면 前輪에만 라디알타이어를 裝着하게 되면 旋回時 等에 車輪이 심한 「엉덩이 振動」을 야기시키는 等 危險하며 라디알 타이어 本來의 機能도 發揮할 수 없다.

「라디알 타이어는 全輪에 裝着」해야 한다는 所以도 여기에 있다.

아무리 해도 2本밖에 라디알 타이어를 裝着하지 않으면 안될 事情이 있을 時는 後輪에 裝着

⑨ 바른 리즘이 몸을 守護한다.

不良 림은 타이어를 傷하게 할 뿐 아니라 空氣가 새든가 튜우브를 물게되는 等의 原因이 된다.

變形이나 녹쓸지 않은 바른 림을 使用

⑩ 「急」運轉은 드라이버어道 違反

急發進 急브레이크 急커어브 等「急運轉」은 타이어의 壽命을 줄인다. 都大體 「運轉士道」의 루울 북크에는 「急運轉」은 없는 것이므로 (끝)

<以上技術資料 4 件 **71年 6月號 月刊自動車 타이어 誌에서：會誌課註**>

매화(梅花) —梅花頌—

〈趙芝薰〉

매화꽃 다진 밤에
호젓이 달이 밝다。
구부러진 가지 하나
영창에 비쳐나니
아리따운 사람을
멀리 보내고
빈방에 내 홀로
눈을 감아라。
비단옷 감기듯이
사늘한 바람 결에
떠도는 맑은 향기
암암한 엣양자라
아리따운 사람이
다시 오는 듯
보내고 그리는 정도
싫지 않다 하여라。