

◆ 나이지리아 輸入關稅率 大幅 調整

타이어 등은 輸入許可制로

나이지리아 政府는 自動車타이어 및 튜브를 國內 産業保護를 爲해 輸入許可品目으로 決定했다.

(73. 4. 11 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 日 타이어業界, 이란 進出 活潑

부린지스톤 타이어와 橫濱(Yokohama) 고무가 同時에 이란으로 進出할 段階에 들어섰다.

부린지스톤 타이어는 최근 이란에 타이어의 製造와 販賣를 目的으로 하는 新會社「부린지스톤·이란」을 現地 企業과 合作으로 設立한다고 發表하였다. 또한 橫濱 고무도 同日 産地資本과 合作으로 同國에 타이어會社를 設立한다고 發表하였다.

부린지스톤·이란의 出資 比率는 日, 이란이 50%씩 出資하며 資本 規模는 ¥40億, 工場位置는 이란 南部이다. 生産 規模는 製品 重量換算으로 2年 以內에 年間 約 20천톤, 77년에는 約 30천톤으로 擴大할 豫定이다.

한편 橫濱 고무의 計劃은 日本側에서 橫濱고무와 伊藤忠商社가, 이란側은 타이어 販賣會社인 기안 모터社가 合作이 된다.

出資 比率는 日本이 35%, 이란이 65%이며 資本 規模는 ¥50億, 生産工場 位置는 Esfahan 市 郊外이며, 操業 開始는 74年이다. 生産 規模는 製品重量換算으로 77年에 가서는 約 40천톤까지 擴充할 豫定이다.

(73. 4. 20 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 美, 備蓄 生고무 放出에 신중기해야

6개 生産國代表, 國際 生고무 備蓄制 검토

6개 天然고무 生産國 專門家들은 23日 美國에 대해 備蓄 生고무 放出은 國際 生고무 時勢에 나쁜 影響을 미치지 않는 方法으로 實施되어야 한다고 촉구했다. 인도네시아를 비롯한 말레이시아, 싱가포르, 越南, 스리랑카, 泰國 등 6개국 專門家들은 또한 天然고무에 대한 國際備蓄制를 實施하자는 말레이시아 계획안을 더욱 檢討하기로 決定했다.

天然고무 生産國協會는 美國이 247천 ton에 달하는 備蓄 生고무에서 연간 120천 ton을 放出하려는 계획을 發表한데 대해 反撥하고, 그러나 신중한 方法으로 放出이 行해지면 生고무 時勢는 安定을 維持할 수 있게 될 것이라고 예측했다.

말레이시아는 同協會의 會議席上에서 國際的인 生고무 備蓄制가 世界의 主要 購買地域인 뉴욕, 런던, 東京 등에 實施되어야 한다고 提案하고 있다.

(73. 4. 25 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 中共의 天然고무買入旺盛

中共은 펠너스(말레이저어의 國營企業)와의 共同記者會見에서 4萬屯의 天然고무를(主로 RSSI)의 買入을 行했음을 發表했다.

또 同時에 中共의 天然고무 需要量이 가까운 將來 15~20萬屯이 될것이라는 展望도 明白해졌다.

中共의 代表團의 말로는 中共은 스탠다아드, 말레이

◆ 濠洲의 主要 輸入商品別 競合狀況(71/72年度)

日本の Share 가40% 以上인 것(단위 : \$A1,000)

分類番號	品目名	總收入額	主要 競合國別 Share
629.10.34	라디얼 타이어	5,196	日 78.3, 프랑스 7.9, 스페인 5.1
629.10.36	트럭, 버스 타이어	2,926	日 76.8, 英 10.2, 美 8.6
629.40.09	고무벨트	2,433	日 77.1, 美 9.6, 英 8.3

(KOTRA 日刊海外市場誌 1973. 4. 20)

지안, 러버어(SMR)에 強한 關心을 기울이고있으며 이 미 10톤의 SMR을 試驗으로 購入하고 있다.

또 말레이저어고무 調査研究所(PRIM)의 技術陣도 SMR의 使用上의 어드바이스를 爲해서 北京을 訪問하

고있다. (72. 4 日本月刊타이어誌)

◆ 日, 타이어및 튜우브의 對美輸出展望

종래 日製 타이어는 美國市場에서 年間 20~30%의

伸張을 繼續해 왔는데, Yen 貨가 再切上되면 5~10% 程度의 減少는 免하기 힘들 것이다.

특히 美國에 獨自의인 販賣網을 가지고 있지 않은 日本 메이커들은 상당히 큰 打擊을 받게 될 것인데, 만일 Yen 貨가 15~20% 再切上 되어도 그만큼의 價格引上은 困難하여 겨우 5% 程度밖에 올리지 못할 것으로 보고 있다.

日製 自轉車 타이어는 71 年에 \$5,041,406 으로서 50%의 Share 를 가지고 있어 第1位였는데, 價格 上昇의 영향이 매우 커 Share 는 40%線으로 下落될 것으로 보인다.

乘用車 타이어는 \$16,258,946 으로 全體의 13% (第3位)이지만 앞으로는 11% 程度로 떨어져 西獨 다음가는 第4位가 될 것 같다.

트럭用 타이어는 \$16,120,177 으로서 全體의 29% (第1位)이지만 앞으로 19% 정도로 떨어질 것이다.

앞으로 日製 타이어는 美製와 比較하여 價格이 同等 아니면 多少 높아질 것이므로 價格面에서 競爭力이 매우 不利해 질 것 같다.

그러나 品質面에서 높은 評價를 받고 있기 때문에 앞으로 價格보다도 品質面에서 勝敗를 決할 必要가 있다고 보고 있다.

(KOTRA 日刊海外市場誌 1973. 4. 18)

◆ 日本과 이란, 타이어 工場을 合作 建設키로

日本の 요코하마 고무工業側은 貿易業體인 C. Itoh 社와 共同으로 이란의 民間株式과 合作하여 이란內에 75年 4月까지 타이어를 生産稼動 할 工場을 建設할것을 提議하였다고 한다.

이 새로운 合作業體는 暫定的으로 Iran Yo-kohama Tire Manufacturing Co.,라 불리우게 될 것인데 約 ¥5,000 백만의 資本金 중 요코하마社 側이 30%, Itoh 社가 5%, 그리고 나머지는 Kintor 社의 社長인 H. Fouladi 氏를 包含하는 이란 國內에서 所有하게 될 것이라 한다.

이 工場은 年產 40,000%의 生産能力을 가지고 있는 테헤란 南方 約 300km 에 位置하고 있는 이스파한市의 타이어 工場과 同等한 規模를 갖게 될 것이라 한다.

그리고 生産된 타이어製品은 이란 國內와 그 隣接國에서 販賣될 것이라고 한다.

한편 이란의 연간 타이어 需要量은 約 1.5 백만個로 推定되고 있는데, 現在의 國內 總生産量은 約 1 백만個로서 이는 美國系의 General Tire & Rubber Co.,와 Goodrich 社의 이란內傘下工場들에서 供給되고 있다.

(KOTRA 日刊海外市場誌 73. 4. 16)

◆ 브라질, 트랙터用

타이어 輸入關稅 引下

1973 年 4 月 12 日 브라질의 關稅政策審議會(CPA)는 트랙터用 타이어의 심각한 國內 品貴現象을 다개하기 위해 農業用 및 整地用 트랙터 타이어 전반에 걸쳐 輸入關稅率을 增進의 85%에서 15%로 引下하였다.

(73. 5. 2 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 인도네시아의 輸出入 禁止品

輸出禁止品目
未加工低質生 고무
輸入禁止品目
타이어

(73. 5. 10 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 越南 主要 成長商品의 Life Cycle

(단위 : ¥백만)

品 目	年間販賣額		1店舖當 年 間 販 賣 額
	70年度	對68年 比(%)	
自 轉 車	137,771	97	4
自 動 車	2,403,151	158	113

(73. 5. 18 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 컬럼비아의 輸入自由化品目內容

컬럼비아 政府가 近者 大幅의인 輸入自由化措置(254 品目)를 取하였는데 그중 一部는 다음과 같다.

BTN番號	品 目
40.02	合成고무의 라텍스
40.11	고무製 타이어

(73. 4. 10 KOTRA 日刊海外市場誌)

◆ 말레이시아, 天然고무 市場形成하게 될지도

싱가포르와의 通貨交換 中斷을 契機

말레이시아의 고무去來業者들과 브로커들은 14 日 政府官吏들과 會合을 갖고 말레이시아가 世界主要 天然 고무市場으로 發展될 展望에 대해서 協議했다.

고무去來담당 관리들은 말레이시아가 지난 8 日 싱가포르와의 通貨交換協定을 中斷한다고 발표한 쿠알라룸푸르의 決定에 따라 別途로 天然고무市場으로 發展될 것이라고 말했다.

말레이시아는 세계최대의 天然고무 生産國이다. 그러나 싱가포르는 船舶 및 金融中心地로서 天然고무의 최대 市場을 形成하여 왔다.

따라서 말레이시아가 싱가포르와 通貨交換協定을 계속 유지하는 한 天然고무市場으로 發展될 가능성은 희박하다고 말하고 있다.

(73. 5. 16 KOREA 日刊海外市場誌)

◆ **스리랑카의 타이어 및 튜브現況**

1. 生 産

타이어公團은 14種의 타이어와 튜우브를 製造하고 있는데, 그 內容은 乘用車用 8種, 절用 1種, 트럭用 5種으로 되고 있으나 今年에는 3種을 追加하여 17種을 生産하게 된다.

이렇게 되면 이 나라의 乘用車 타이어 需要의 95% 트럭·버스 타이어는 全量을 自給할 수 있다고 한다 타이어公團의 生産은 다음과 같다.

(單位:個)

品 名	1970	1971
타 이 어	74,083	158,409
튜 브	83,087	108,391
	71(1~3)	72(1~3)
타 이 어	54,724	52,890
튜 브	43,131	39,736

2. 輸 入

輸入額에서는 日本이 第1位이며, 50% 以上을 占하고 있다.

72年度에 貿易公團이 받은 外貨割當金額은 Rupee 8,500천이라고 하는데, 이 중 75%는 日本이 차지하였다고 한다.

● 71年度 國別타이어 輸入狀況

(單位: Rupee 백만)

日 本	7.1
英 國	3.8
프 랑 스	2.8
其 他	0.1
計	13.8

援助에 의한 輸入은 다음과 같다.

(單位: Rupee 백만)

國 名	71	72(1~6)
日 本	4.3	—
英 國	3.4	0.4
프 랑 스	3.1	—
計	10.8	0.4

(KOTRA 日刊海外市場誌 1973. 5. 19)

◆ **生고무 備蓄**

없어 큰 打擊

國際時勢 鬪當

7백弗 넘어서

지난 연말부터 상승세를 보이던 생고무 국제시세가 드디어 톤당 7백달러를 돌파, 「타이어」 신발 및 중소 고무업계는 물론 調達廳마저도 물가 안정을 위한 생고무를 비축하지 못해 큰 타격을 받고 있다.

7일 생고무 실수요업계는 지난 5일 현재 생고무 ADS가 톤당 7백 8달러 50센트로 펜타이어 RSS 1이 6백 83달러, RSS「라이트·칼러」가 6백 99달러, RS S 3이 6백 39달러 50센트로 톤당 7백달러선을 육박하고 있다고 밝혔는데 이는 생고무 국제시세사상 최고 가격이라는 것이다.

생고무의 이같은 등귀현상은 국제시장의 재고부족에서 파생된 것이라고 말하는 업계는 지난 8·3 조치로 물가가 동결된데다 수출가격 인상으로 해외 「바이어」들의 저항을 크게 받아 수출에도 차질을 빚고 있다고 전했다.

또한 업계는 물가안정을 목적으로 매년 2천 5백~4천톤씩 생고무를 비축해 오던 調達廳이 올해는 생고무 가격이 비싸 비축을 못하고 있어 물가안정기능에 위협을 주고 있다고 지적했다. 이같은 생고무의 국제시세 상승은 각 「메이커」의 제조활동에도 한계점을 드러내게 하고 있다.

(73. 6. 8 서울경제신문)

◆ **이디오피아 Addis Tyre 社**

日 Yokohama Rubber Co. 와

技術 提携

이디오피아의 Addis Tyre S.C.는 지난 4月末 日本 東京에 있는 Yokohama Rubber Co. Ltd.와 5週年 技術援助協定을 締結했다.

Yokohama Rubber Co.는 Mitsubishi Corporation과 共同으로 이디오피아의 唯一한 이 타이어 製造會社의 株式 중 35%를 所有하고 있다.

Addis Tyre의 H.E. Ato Assefa Demissie會長과 Yokohama Rubber Co.의 Minoru Yamaguchi 專務가 각각 雙方을 代表해 이 協定文에 署名했다.

Addis Tyre 株式의 대부분을 所有하고 있던 이디오피아의 農工開發銀行(AIDB)은 Yokohama와 Mitsubishi

에게 同社 總株式의 35%를 賣却하고 現在 32%만을 保有하고 있다.

나머지 33%의 株式은 다른 이디오피아 會社들에 의해 所有되고 있다.

同 協定에 의하면 Yokohama Rubber Co.는 自社의 專門知識을 Addis Tyre 에게 提供하고 日本과 이곳에서의 이디오피아人 技術者 訓練을 指導하기로 돼있다.

農工開發銀行 當局과 Addis Tyre Co. S.C. 側間에 應分한 協議를 거친 결과 Addis Tyre 와 같은 新設立會社는 複合 製造過程을 포함하고 있기 때문에 타이어나 其他 고무製品 生産에 관한 적절한 專門知識을 가진 外國企業과 提携할 경우 커다란 成果를 거둘 수 있다는 結論에 도달해 同 協定을 締結키로 決定이 내려졌던 것이다.

Addis Tyre 는 오랜 傳統을 가지고 國際적으로 名聲을 떨치고 있는 Yokohama Rubber Co.로부터 同社의 技術上的 秘訣과 最新技術을 직접 習得할 수 있게 되었다.

그런데 Addis Tyre 는 지난 해 10月부터 稼動되기 시작했으며, 매일 평균 11개 種目に 걸쳐 200개씩의 타이어를 生産해 내고 있는 것으로 알려지고 있다.

따라서 生産量은 今年 안으로 2倍로 늘어나게 되며 種目도 또한 11개에서 22개 품목으로 倍加될 豫定이다.

同社는 發足 當時 US\$ 5萬의 資本金으로 出發했으나, 現在는 US\$ 7,833,000에 이르고 있다.

이미 이곳 市場에 進出하고 있는 韓國타이어 業界는 이에 대비, 市場維持 및 擴大를 위해 加一層 努力해야 될 것이다.

(KOTRA 日刊海外市場 1973. 5. 18)

◆ 日本 全 타工商協聯이 警告

再生機器의 取扱에 對해

全國 商工協聯에서는 72. 12. 12字로 全國의 組合에 「再生물드에 依한 事故死와 그 安全確保에 對해서」란 警告書를 發送했다.

이 警告에 依하면 昨年 11. 25 히로세(株) 타이어의 再生타이어 工場內에서 메트릭스의 스푸우除去作業中の 工員 阿部 滿氏(41)가 上蓋의 落下로 壓死한 事故가 發生한 것으로서 同日阿部氏는 스푸우除去에 際하여 10cm 角의 支柱를兩側에 各 1本세우고 1,100-20型 물드의 中心部에 몸을 놓고서 그 除去作業을 行하고 作業을 끝마치고 나가려는 刹那에 그 上蓋가 落下, 胸部를 壓한 것이 即死의 原因이된 것이라고 한다. 事故後의 調査에 依하면 물드의 경첩이 빠져서 上蓋가 앞

으로 기울어지며 落下한것으로서 勞動基準局의 調査로도 물드自體에 缺陷은 없고 作業上的 미스임이 判明되었으나 如何든 安全確認의 手段이 適切妥當치 못한데 基因했다고 하더라도 이러한 事故가 發生케되는 것은 嚴然한 事實로서 日本全國에는 約 270~280의 再生作業所가 있으며 人命에 關한 事故發生要因을 가진다고 生覺하지 않을수 없는 事實이 있는 以上 一齊히 作業方法의 再點檢과 安全確認의 鐵則을 樹立해야한다고 보고 이 경고를 하기에 이른것, 또한 新品메이커에 있어서도 물드에 依한 事故가 있다.

(73. 1 日本月刊自動車타이어 誌)

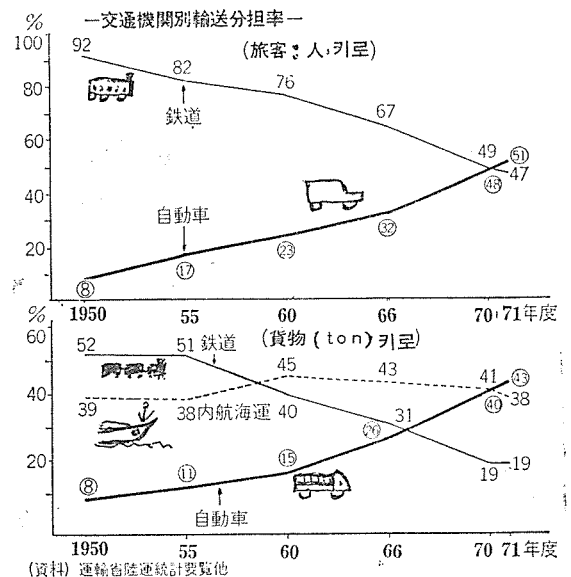
◆ 日, 國內輸送分擔率에서

最高的 機關이된 自動車

運輸省의 陸運統計等에 依하면 71年~72年에 있어서 드디어 이 陸上(日本)에선 어느기관보다도 「自動車」가 最高的 運搬量을 나타냈음이 確認되었다.

이것은 4千年에 亘하는 運搬手段의 發祥으로부터 보아서 最初의 歷史的 實績이라고 말할수있다. 통나무를 굴러서 重量物의 移動이 行해지고 湖水에 筏(筏)를 組合해서 흘리게 했던 運搬開發時代로부터 現在는 秒를 다투는 運搬時代로 되었으나 陸上에선 석의 바퀴로부터 고무의 바퀴가 發明되고 그리고 또 1888年던롭프에 依해서 空氣타이어 時代로 접어들면서 이 運搬手段은 不斷히 改良되어 이 71~72年에 비로소 日本에 있어서의 地上最大最高的 運搬量을 示顯한것이다.

別表의 圖에 있는것 처럼 全體量으로하면 1950年最高인 92%를 示顯했던 鐵道는 1955年 82% 1960年 76% 1965年 67%로 下降하고 1970年~71年에 亘해



서 49%臺로되고 이와 反對로 1950年 8%로부터 出發한 自動車의 輸送量은 1955年 17% 1960年 23% 1965年 32% 1970年~71年에 鐵道와의 激甚한 競合을 끝내고 71년에는 51%로 想定되었다. (이상은 旅客 人間의 수송의 1例이다) 貨物에 있어서는 66~67年間에 鐵道와의 競合에서 이기고 31%(全量)로 되었으나 70年 71年 40~43%로 되어이것은 內航海運이 1960年頃부터 40%대를 占함으로써 量그自體로서는 海運과의 競合이된 것이나 이것도 72~73年에 걸쳐서는 鐵道는 10%대로 下降하고 海運도 30%를 下降하고있으므로 自動車가 곧 50%를 指向할 것으로 보인다. 어차피 人, 貨物 등 運搬量으로서 地上의 王位를 占했다.

保有臺數로는 世界 2位이나 人口比로는 5位에 끝이고있으며 이들도 漸次上昇함에 따라 旅客, 貨物共히 自動車가 陸上에서의 最高, 最大의 乘物, 運搬具로 되었다는것은 史上에 새로운 歷史의 1페이지를 加하게된 것이다. 今後이 傾向은 어떻게 強化되어 갈것인가는 豫測이 어려우나 當分の 年月은 이 自動車가 陸上에서의 우리들의 生活속에 重要한 地位를 占해나갈것이 首肯된다. (陸運資料, 도요다에 依함) (72年 11月號 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 美國의 交通實態

自動車旅行이 가장 많아

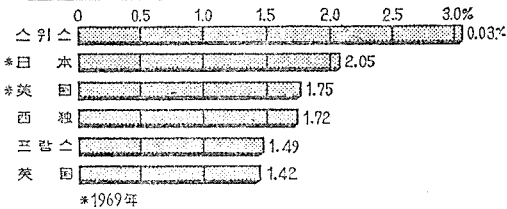
거의 自家用, 鐵道利用은 1%

美上院은 한報告書에서 美國交通實態를 다음과 같이 分析하고 있다.

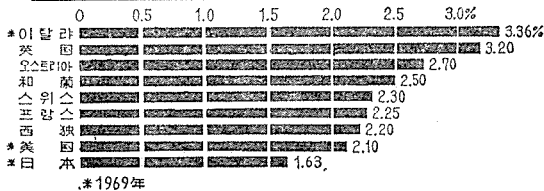
① 個人的 自動車旅行=自動車旅行의 近74%는 16km 이내 거리의 往來로서 이는 總旅行距離의 25%를 차지하고 있다.

80km 이상 距離의 旅行은 겨우 2%밖에 안되지만 總

◆ 道路事業費의 對GNP比(1970年)



◆ 道路關係諸稅의 對GNP比(1970年)



(1972. 11. 21 서울 경제신문)

旅行距離의 25%를 차지하고있다.

市内平均旅行距離는 人口 1백만명이상의 都市가 가장 길다.

② 他都市간交通=市内旅行者의 98%이상이 道路交通手段을 이용하고있는데 이중 93%가 個人自動車로, 그리고 나머지가 버스등 共用手段으로 여행하고 있으며 市内貨物運送은 거의 모두가 트럭을 사용하고있음에 비해他都市간旅行의 87%는 個人自動車에 의한 것이며 이밖에 버스가 2.3%, 鐵道가 1%, 飛行機가 9%, 船便이 0.3%이다.

③ 所得別交通手段=年收 3천달러以下所得層은 交通의 70%를 自動車에, 14%를 버스에, 7%를 트럭에 0.7%를 列車에, 그리고 0.1%를 飛行機에 의존하고 있다.

그리고 5천달러내지 6천달러所得層에서는 81.6%를 自動車로, 9.6%를 버스로, 7.1%를 트럭으로, 1%를 列車로, 그리고 1%미만을 飛行機로 여행하고있으며 1만달러내지 1만 5천달러所得層은 87.9%를 自動車로, 5.9%를 버스로, 4.7%를 트럭으로, 0.8%를 列車로' 그리고 0.1%를 飛行機로 여행하고 있다.

한편 1만 5천달러以上線에서는 自動車가 89.2%, 버스가 6.4%, 트럭이 2.3%, 列車가 1.4%, 飛行機가 0.2%이다.

④ 道路交通의 類型 및 性格=乘用車交通量의 36.7%는 出退勤 또는 그밖의 生計를 위한 旅行을 목적으로 하고있으며 장보기 병원출입 등 家族旅行이 31.4% 敎育 公民活動 宗教活動을 위한 旅行이 9.4%, 그리고 社交 및 「레크리에이션」을 위한 旅行이 22%가량이다.

⑤ 運轉者=1970년현재 免許證所持者는 1억 1천 1백 50만명이상이며 1990년까지 이數는 1억 6천 1백만 명으로 늘것이다 男性은 21~59세 연령층의 90%이상, 女性은 26~29세 연령층의 80%이상 이 運轉免許證을 가지고 있다.

⑥ 自動車所有率=美國家庭의 약 80%가 자동차를 가지고 있다.

한편 1臺이상의 自動車를 가지고있는 家庭은 1956년에 14%이던것이 69년에는 29%로 늘었다. 都市中心地居住者들은 全家口의 67%가 自動車를 가지고있음에 비추어 郊外居住者들의 경우는 88%가 車를 가지고 있다.

⑦ 「레크리에이션」을 위한 旅行=모든 自動車旅行의 12%가량이 「레크리에이션」에 목적을 두고있다. 69년에는 1백 16억臺의 自動車가 이목적을 위해 여행했다 美國人은 1년에 1人당 1백 30회가량 「레크리에이션」을 위한 여행을 하고있다.

(73. 4. 5 서울 경제신문)

◆ 鐵道 輸送延人員 총연장거리 97億km—21位

선진국에서 철도는 斜陽기업이라고들 한다. 그러나 우리나라에서는 아직도 수송량 중 鐵馬에 의한 比率이 압도적이다.

70 년도에 연수송인원의 총연장 거리는 97 억 8 백만 km 로 세계 96 개국중 21 번째, 톤당 화물수송 거리는 77 억 9 백만 km 로 26 위.

美國을 비롯한 歐美제국의 旅客이 철도를 이용하는 비율은 道路, 空路로 나누어 볼때 10% 내외, 우리나라는 32%.

이것은 63 년도의 49%에서 급격히 줄어든것이다. 철도를 가장 즐겨이용하는 국민은 日本, 70 년에 연 2천 8 백 81 억명이 철도를 이용했으며 같은해 화물수송은 蘇聯이 세계최대로 2조 4 천 9 백 47 억톤/km 를 수송해 냈다. 세계각국의 예로보아 중거리수송에는 철도가 가장 효율적임을 생각할때 개발내지 개선의 여지는 아직도 많다.

(73. 3. 20 朝鮮日報)

◆ 日本第 6 次 道路整備擴張 타이어需要도 增加가 豫想

政府는 長期不況對策等까지도 包含해서 1972 年度 國家豫算의 22%增이라고 하는 大幅의인 振興擴大要求를 審議하기로 했다. 目下衆議院에 들어간바에 의하면 그 總額은 11 兆 4 千億圓 財政投融資는 實로 83%增인 7.8 兆圓을 豫算하고 있다. 이에 대해 大藏省은 一般會計를 20%增, 投融資를 5.5 兆圓 程度로 늘(押)리려 하나 그러나 이 豫算規模로서는 圓切上을 10%로 豫算하면 經濟成長率은 7~8% 대로 落着한다고 보고 景氣支撐과 成長率 10%程度로 하기爲해 서는 다시 8,500 億圓程度의 擴大豫算이 必要하다고 보여진다.

如何든 審議가 90%의 確立으로 보여지므로 自動車 수요에 重大關聯을 갖는 道路豫算은 別項처럼 總額2兆

2 千 4 百 91 億圓이라는 방대한 要求로되어서 形成되어 있다.

또 이들豫算을 執行하기 爲하여 自動車重量稅等新年度 1,394 億을 豫定하고 있다.

1972 年度 의 豫算에서는 道路를 總交通體系의 中心으로해서 構想해서 第 6 次의 道路整備 5 年計劃(第 3 年度)를 樹立한 것이다.

그 主要한 概要를 摘記하면

- ① 國土開發縱貫道路(高速路)의 建設 (1974 年度까지에 1,900km)
- ② 一般國道는 第 1 次改良을 1975 年度까지에 行하고 바이파쓰를 많이 만든다.
- ③ 生活環境으로서의 市邑面道路의 整備
- ④ 交通安全施設 5 年計劃의 推進 (第 2 年度)
- ⑤ 都市交通對策…機能化와 駐車터미널等

이들 概算要求는 마감后의 701 억 追加要求를 포함해서 國費分은 9,146 억으로되어 前年比 31%의 增이된 것이다.

이에 地方 및 財政投融資를 加하면 前年比 26%增인 2兆 2 千億圓이된다. 이들 第 6 次의 要求는 그 進歩狀況으로 보아 緩慢하기는 해도 日本의 高速道路도 72 年을 第 2 段의 跳躍대로 해서 1974 年 頃까지는 겨우佛蘭西程度는 따라 붙일것이란 것이다.

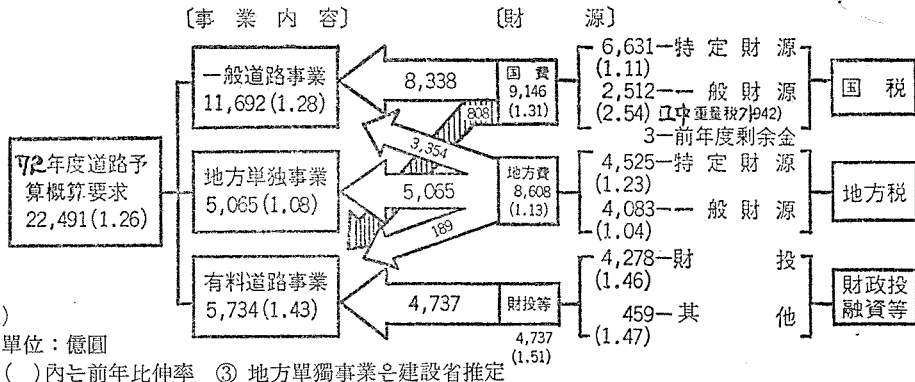
하나 그 時點에서 佛蘭西는 또다시 前進하는 것이라고 하면 그以下에 머문다고 보아야 할 것이다.

別表와 같이 各先進國에 比較하면 이들의 第 6 次計劃이 達成되어도 또한 先進國과는 아직 格段의 差가있을 것이다.

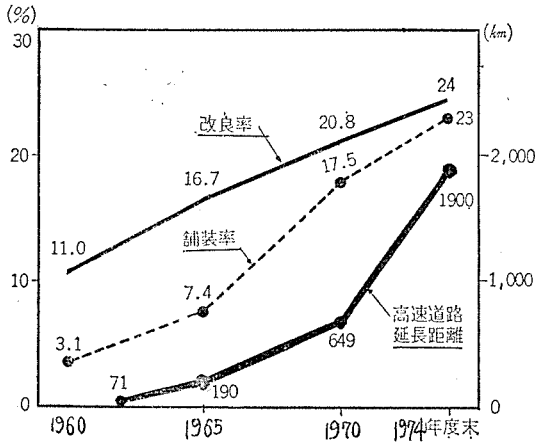
그리하여 自動車의 增加도 年末까지에는 完全히 保有 2 千萬台를 넘기게 되어 타이어등의 수요도 不況下이지만 增加는 예상되는바이며 業界에선 이들 豫算의 行方에 큰 注目을 기울이고 있음은 事實이다.

(1971. 11. 日本月刊自動車타이어誌)

1972 年度道路豫算概算要求의內容



1960年—1974年間に 있어서의
日本國の道路整備推移



◆ 日本第6次道路整備5個年計劃
總額은 10兆 3,500億圓

71年 3月 財源措置를 檢討한다는 旨의 附帶事項을 붙여서 閣議了解된 「第6次 道路整備5個年計劃案」(70~74年度)은 72年 3月의 閣議에서 正式決定됐다.

이 第6次계획은 建設省이 70年 4月 策定한 「道路整備의 長期計劃」(70~85年度)의 第1스텝이다. (表 1) 總額 10兆 3千 5百億圓을 投入해서 國土開發의 基幹道路, 都市周邊의 幹線道路, 住民의 隣近道路의 整備 등을 重點으로 하고있다. (表 2~3)

특히 事業의 實施에 臨해서는 交通安全對策, 環境과 의 調和 및 道路利用의 効率化, 他의 交通施設과의 連携 등에 대해서 十分配慮할 것을 구가하고 있으며 最近 論議되고 있는 安全公害 問題 및 總合交通體系에 對處하는 姿勢를 보이고있다.

道路交通事情의 解決은 더욱 먼 날에

具體的으로는 高速道路는 東北, 北陸, 中央, 中國, 九州의 縱貫 5道를 中心으로 整備를 進捗시켜 1,900 km로 延長.

一般國道の 改良을 거의 끝내는 外에 都道府縣道の 整備率의 上昇(舗裝率 68%, 改良率 57%) 및 步行者 死亡事故의 半減을 目標로 交通安全施設等정비 5個年計劃을 實施하는 등의 內容이 들어있다. (圖 1)

그러나 日本國의 道路스투크는 歐美先進國에 비해 극히 貧困하기 때문에 第6次 計劃中에 道路交通事情의

解決은 확실치않다.

即 舗裝率은 現在의 歐美水準 60%를 大幅的으로 下回하는 23%에 不過하다.

또 將來 한층擴大하는 輸送수요에 대해 뛰 따라가는 것 같은 投資傾向으로부터 脫皮안되고 自動車保有 1대當의 改良畢道路延長은 現在의 歐美水準인 約 40m/대에 비해 8m/대에 不過하다. (表 4)

따라서 道路混雜度 (道路交通量/道路容量)는 現在의 0.60으로부터 0.78에로 더욱 惡化하는 것으로 建設省에 豫測하고 있다. (圖 2)

이러한 것들로 미루어보아서도 第6次計劃의 整備目標은 最低限의 것으로서 實施 될것이다.

自動車重量稅는 道路
環境整備에 使途限定을

第6次計劃은 그 說明文속에서도 「財源의 事情을 勘案하면서 彈力的인 計劃의 實施를 行하는 것으로 한다」고 하는 一言이 있는것과 같이 昨年來問題로 되어 있었던 財源不足問題는 依然히 未解決인체로 있다.

71年 通産省의 5個年間에 財政投融资 約 3,500億圓 不足論을 들어 議論은 平行線 그대로이다.

以上과 같이 道路스투크의 增加要求와 財源不足 程度에도 不拘하고 71年 12月의 施行豫定으로 今國會에 있어서 法案審議가 行해지고있는 自動車重量稅는 綜合

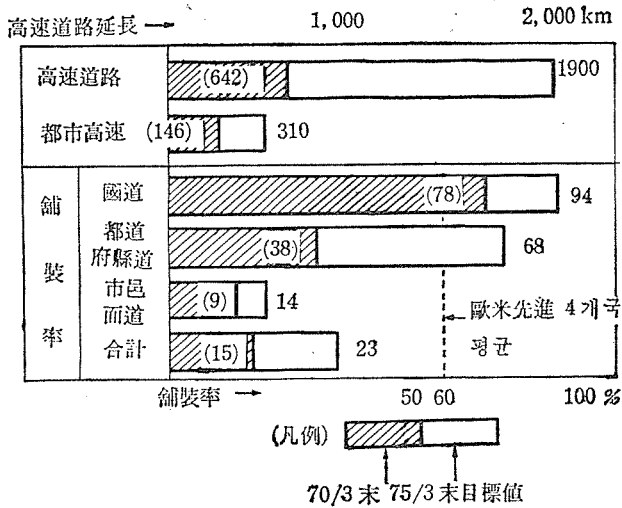
表 1—道路整備의 長期計劃達成後의 整備延長과 投資額

種 別	新設	改 築	再改築	投資額 (70~85年度)
	km	km	km	億圓
幹線自動車道	7,600			60,000
一般道路	一般國道	27,000	10,700	64,500
	都道府縣道	124,000	7,700	102,500
	市邑面道	222,000		74,100
	(交通幹線)計	373,000	18,400	241,100
都市高速道路	800			23,400
都市計劃街路		24,000	11,300	144,000
小計	8,400	397,000	29,700	167,400
其他의 市邑面道		302,000		21,300
其他事業·維持管理等				110,200
合計	8,400	699,000	29,700	600,000

表 2—第6次道路計劃의 重點

- (1) 高速自動車國道 (以下高速道路라고함) 등의 國土開發의 基幹의 道路의 整備
- (2) 都市周邊의 幹線道路의 整備
- (3) 市街化區域內및 生活基盤으로서의 道路의 整備
- (4) 交通安全對策事業

圖 1=第 6 次道路計劃의 道路整備目標



(注) 舗裝率は 現行整備狀況을 延長

表 4=歐美先進國의 道路事情의 比較

	日 本 (70年 3月末)	日 本 (75年 3月末)	美 國	西 獨	英 國	佛 國
可 住 地 面 積 A	106,160km ²	106,160	3,780,760	117,250	104,720	294,590
自 動 車 保 有 台 數 B	1,581萬台	2,900	10,540	1,368	1,322	1,377
道 路 延 長 C	204,781km	239,600	5,928,794	414,673	331,646	784,739
舗 裝 道 路 延 長 D	148,216km	228,100	2,533,300	290,000	331,646	274,650
舗 裝 率 D/C	15%	23	43	70	100	35
可住地面積1km ² 當道路延長 C/A	1.9km	2.3	1.6	3.5	3.2	2.7
自動車 1台當 道路延長 C/B	13m	8	56	30	25	57
自動車 1台當 舗裝道路 D/B	9km	8	24	21	25	20
高 速 道 路 延 長	642km	1,900	43,845	4,110	998	1,305

(注) 1. 69年末現在, 國聯統計, IRF統計에 의함. 日本의 75年 3月末은 一部推定, 保有台數는 日經센터어 豫測
2. 日本의 舗裝率は 全道路延長에 對한 比率, 表의 道路延長은 改良單道路.

圖 2=道路混雜度の豫測 (建設省)

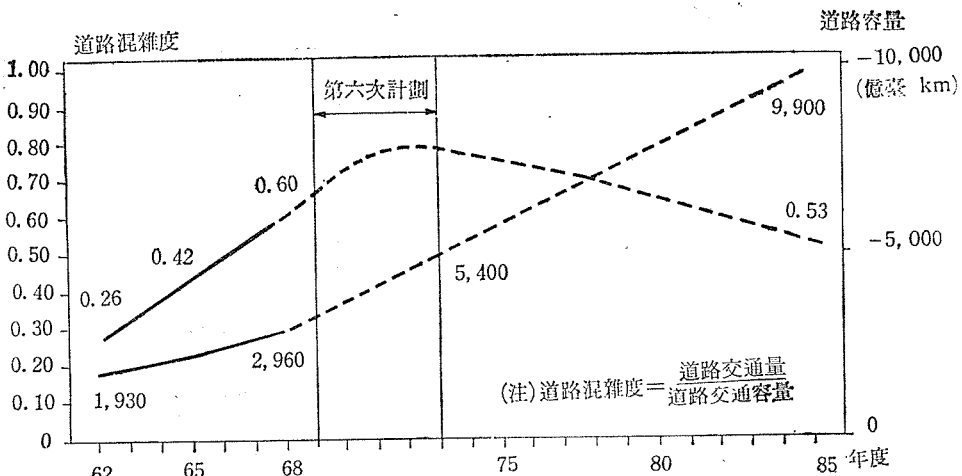


表 3=第 6 次 道路計劃의 總事業費 10兆3,500億圓

	70~74年度	70~71年度豫算 (2個年) 進捗率
一 般 道 路	5兆2,000億圓	32%
地 方 單 獨	2兆5,500億圓	35%
有 料 道 路	2兆5,000億圓	28%
豫 備 費	1,000億圓	—
合 計	10兆3,500億圓	32%

交通安全施設等整備事業 5 年計劃의 概要

管理區分	事 業 費 (71~75年度)	主 要 內 容
道路管理者	3,750億圓	步 道 等 (11,000km) 道 路 照 明 燈 (18,000基)
公安委員會	1,600億圓	交通管理 센터어 (人口 30萬以上의 28 都市) 信號機新設(35,000基)
合 計	5,350億圓	

(注) 公安委員會分은 第 6 次道路計劃에 不 包含

交通體系確立이란 名目下에 國鐵의 赤字對策을 爲始해서 鐵道整備에도 相當部分을 할애하려 하고 있다.

財源不足의 不確定, 綜合交通體系論의 未確立 前에 自動車重量稅의 創設은 不當하며 錐創設된다고 해도 交通 安全對策을 包含하는 道路環境 整備等 自動車에 結局還元될 것이다. (1971. 7. 19 日本고무 産業新聞社岩 窪通主幹提供)

◆ 日 '73年度道路豫算額決定

'73年度豫算要求額(事業費) (單位: 百萬圓)

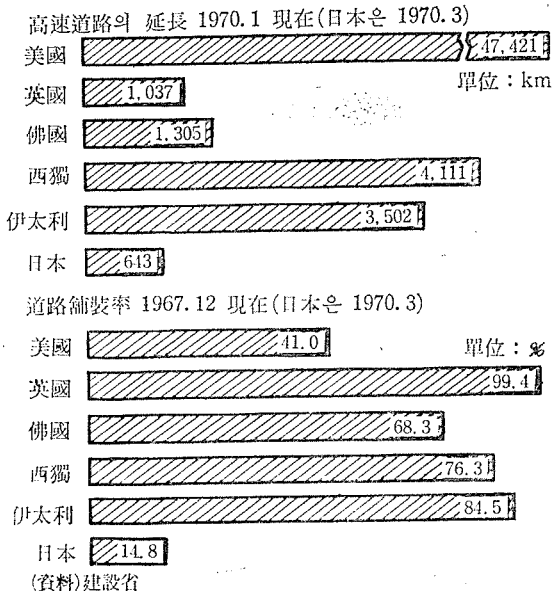
一般道路	1,416,993(前年度1,107,973)	1.28倍
(國道)	585,772(前年度 461,012)	1.27倍
(地方道)	362,902(前年度 277,224)	1.31倍
有料道路	811,848(前年度 528,302)	1.54倍
(日本道路公團)	553,603(前年度 357,328)	1.55倍
(首都道路公團)	78,700(前年度 63,528)	1.24倍
(阪神道路公團)	57,700(前年度 45,926)	1.26倍

日本道路公團分要求豫算額 (單位: 百萬圓)

	<73年度>	<前年度>	
建設費	477,900	309,550	1.54倍
(5道等高速)	395,000	255,000	1.55倍
(中央高速)	700	1,000	0.70倍
(一般有料)	82,200	53,500	1.54倍
維持改良費	22,250	11,953	1.86倍

(1972. 10 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 各國의 道路比較



(以上 1971 7. 19 日本 高ゴ産業新聞社 岩窪通主幹提供)

◆ 日本道路舖裝率의 推移

	69年度末	71年度末	5個年計劃 74年度末
一般國道	77.0%	86.2%	94.0%
都道府縣道	37.9	48.6	69.6
市邑面道	9.1	11.2	14.0
合計	14.8	18.1	23.2

(資料) 建設省

◆ 主要國交通事故

國名	年次	死者數	1萬台當
日本	70年	16,765人	9人
美國	70年	55,300人	5人
英國	69年	7,380人	6人
佛國	"	14,700人	11人
西獨	"	16,580人	12人

◆ 日本第6次道路整備
5個年計劃의 進捗率

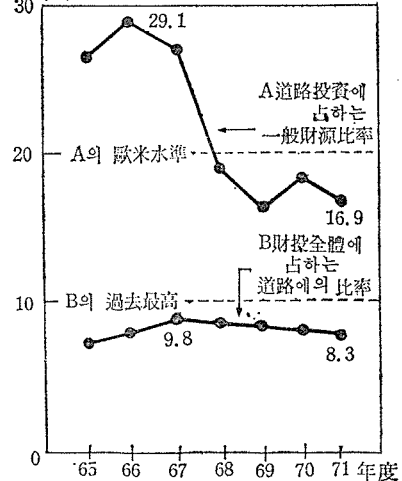
(單位: 億圓)

	70~71年度	5個年計劃 (70~74年度) (B)	B A (%)
一般道路	16,817	50,500	33.3
地方單獨	9,027	25,500	35.4
有料道路	7,111	25,000	28.4
合計	32,954	101,000	32.6

(注) 5個年計劃의 豫備費 2,500億圓을 不包含
(資料) 建設省資料

日本 道路事業에 있어서의

(%) 一般財源과 財政投融資의 水準



(注) A의 道路投資란 國費地方費의 合計
一般財源에는 特定財源의 性格을 갖는
自動車稅 輕自動車稅를 除한
(資料) 建設省資料外

◆ 全世界의 PS用 4億 7千萬本

美 G. Y 의 本年度의 豫測量

굳이어 타이어 & 리버어社가 이즈음 本年度의 乘用車 타이어 需要豫測을 發表했다.

이에 依하면 乘用車타이어는 昨年の 7%增인 4億 7千萬本, 美國만으로 이 48%에 該當하는 2億 5百萬本 (新車用 5千 2百萬本 補修用 1億 5千 3百萬本)으로豫測하고 있다.

굳이어인 터내소날社의 윌리엄 A. 마아크스市場開發部長은 「今年도美國은 依然히 世界乘用車타이어市場에 높은 세어를 維持할것이나 73年度의 乘用車타이어의 수요는 美國以外的의 世界各國에서 큰 伸張을 보일것이다. 美國의 世界市場에 있어서의 同세어 比率도 1965年の 54%를 하나의 피이크로해서 1968년에는 비로소 50%를 下回하는 49.5%로 다운 하여 이 減少傾向은 當分間계속될 것으로 生覺된다.

한편 라디알 타이어의 需要는 하이웨이의 完備, 車의 高速化. 加之하여 安全性에 對한 強한 要望으로해서 全世界의으로 今後도 더욱더욱增大할 것으로 보이거나 그 傾向은 美國에 있어서 特히 顯著할 것이다」라고 말하고 있다. (73. 2 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 레이스觀光客動員 650萬名

GY社는 요즈음 昨年度의 레이스에 關한 統計資料를 發表했다.

이에 依하면 昨年の 레이스의 觀客動員數는 全世界에서 650萬名으로 되어있다.

內譯을 보면 美國에서 가장 人氣가있는 스톡카아, 레이스가 150萬名強, 또 푸로트이프車로 競合되는 마뉴확 슈리어, 참피온쉽실리이즈로 100萬名強으로, 兩레이스만으로 4割가까이를 占하고 있다.

한편 全世界의으로 熱狂의인 펜을 갖는 F12 란프리, 레이스는 98萬名強으로, 이실리이즈는 昨年度 12 레이스가 行해졌으므로 1 레이스 平均 約 8萬名의 觀客數로 되어있다.

1 레이스로 觀客動員數의 많았던곳은 獨逸 GP의 22萬名 인디이 500 마일 레이스의 30萬名 또 시시리이島에서 行해 졌든 마뉴확슈울러어 챔피언쉽 레이스의 30萬名이나 되어서 어느것이나 平均 動員數를 크게上回하고 있다. (73. 2 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 73年 GP레이스 10月까지의 스케줄

바리에 있는 國際自動車聯盟(FIA)은 요즈음 1973年 度의 FI 그란프리 레이스의 스케줄을 發表했다.

이에 依하면 本年度는 15 레이스가 짜여져있으며 和

蘭 GP가 再興 부라질과스웨덴 GP가 새로이 加해져 있다.

詳細는 다음과 같다.

73年 FI 그란프리레이스의 스케줄

레이스名	開催場所	期 日
아 루 젠 턴	부에노스아이레스	2月 28日
부 라 질	인터어고라스	2月 11日
南 阿 弗 利 加	카 라 미	3月 3日
西 班 牙	파루세로나	4月 29日
白 耳 義	솔 다 아	5月 20日
모 나 코	몬테카루로	6月 3日
瑞 典	안더어스토오프	6月 17日
佛 蘭 西	포올리카아드	7月 1日
英 國	실버어스톤	7月 14日
和 蘭	손다보오트	7月 29日
獨 逸	누우바아크링	8月 4日 又は 5日
澳 地 利	오오스타아라이크링	8月 19日
伊 太 利	몬짜	9月 9日
加 那 陀	모스포오트	9月 23日
美 國	와트킨스그렌	10月 7日

(73. 2 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 世界의 自動車쇼우

主된開催都市와 期日

今年도 世界는 自動車의 增加를 中心으로 社會生活이 展開되어 갈것이다.

全世界 自動車數는 推定 5億 3千萬대로 보고있으나 年年 5%가까운 伸率인것같다.

今年世界의 自動車쇼우開催地와 場所의 主된 것들을 보면 다음과 같다.

1月 19日~28日	브랏셀 (商業車)
2月 8日~18日	암스텔담 (승용차 상업車 예곤)
3月 2日~11日	헬싱키 (승용차用品)
3月 15日~25日	쥬네에브 (승용車스포오즈카아)
4月 5日~15日	파루세로라 (승용車상업車)
4月 21日~29日	벨크라아드 (승용車産業車輛)
10月 4日~14日	바리 (승용車, 用品, 部品)
11月 17日~27日	런던 (승용車캠핑카아)
10月30日~11月12日	東京 (승용車 商業車 貨乗合, 用品, 部品, 二輪車)
11月 3日~11日	토리노 (商業車)

(또한 東京開催는 例年과 如히 晴海의 貿易센터에서 行해진다)

(73. 2 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 大田서 전국 경제인 대회

國力培養의 가속화를 촉구하기 위한 전국 경제인 대회가 17일 하오 2시 大田市 總무체육관에서 10명의 국무위원, 전국의 경제인 4천 4백 53명과 초청받은 각계의 1백 12명 인사들이 참가한 가운데 열렸다. 경제기획원등 9개 경제부처, 총무처가 공동 주체하고 대한상공회의소 등 7개 경제단체가 후원하는 이 대회는 구국의 대과업인 10월 維新을 성공적으로 완수하기 위해 무엇보다도 안정지속의 성장이 촉구되는 이때 전경제인이 이에 적극 참여를 다짐하기 위해 열렸다.

경제인들은 이날 『維新課業의 완수를 통한 국력배양의 가속화는 국민에게 부여된 지상과제이며, 경제건설이 國力培養의 지름길임과 기업의 공익성을 깊이 인식하고 생산·고용 및 소득의 창출자로서 자세를 정비해야 할 역사적 소임을 통감한다』고 전체, 이를 구체적으로 실천하는 5개 항목의 행동강령을 채택했다.

金宇中씨(大宇실업대표)가 대표로 읽은 행동강령은 ① 유신대열의 선봉에서서 국력배양에 진력을 다한다. ② 전산업의 수출화와 중화학공업건설에 앞장서 80년대를 향한 우리경제의 비약을 위하여 기업의 總力量을 집중한다. ③ 안정기반위에서 경제성장을 지속하기 위해 산업합리화를 과감히 추진하고 경영합리화와 원가절감을 통한 물가안정에 적극 노력한다. ④ 기업의 公益性을 인식하고 복지사회 건설에 적극 노력한다. ⑤ 새마을 건설에 적극 참여하여 농어촌개발에 합심 협력한다는 것 등이다. (73. 4. 17 서울신문)

(編輯者註: 이大會에서의 大統領 致辭要旨는 다음 Page와 같음.)

◆ 人氣고는 韓國타이어 써어비스 센터어

韓國타이어(株)는 전국 주요도시에 「타이어·서비스 센터」를 개설하고 모든 승용차 「타이어」를 무료로 점검해주고 있다.

이같은 「서비스」는 韓國타이어 愛用者들이 고속도로나 장거리 走行때 타이어의 언밸런스로 인한 車體동요를 막고 안전한 乘車를 하도록 하기 위한 것.

현재 서울 大田 大邱 釜山에 타이어·서비스·센터를 마련한 韓國타이어측은 각 서어비스·센터마다 日本서 도입한 다이내믹·밸런스란 전자식 정밀기계를 설치해 놓고 시속 1백 40km의 속도로 타이어를 회전시키면서 밸런스를 체크하고 있다.

이제까지 타이어의 밸런스에 대해 等閑視했던 이용자들은 언밸런스가 자동차 사고의 원인이 된다는 점을

새로 인식하고 저마다 타이어·체크에 임하고 있어 서어비스·센터는 큰 인기.

앞으로 韓國타이어측은 타이어 병원 구실을 하는 타이어·서어비스·센터를 전국적으로 확대할 계획으로 있어 자동차 안전주행에 앞장서겠다고.

그런데 한국타이어측은 輸出에도 열을 올려 莫大한 금년도 수출목표도 설정하고 있어 업계주변에선 달리는 韓國타이어란 評을 하고 있다.

(73. 4. 15 서울경제신문)

◆ 躍進하는 三陽타이어

三陽타이어(株)는 1970년에 美國 Mohak Rubber Co.와 技術提携를 하고 過去의 手動式爲主 施設을 自動式으로 轉換하여 品質高級化와 多量生産의 體制를 確立해서 Construction, Compounding 그리고 디자인 등을 現代의으로 開發했으나 앞으로는 Mohak Rubber Co. 보다도 越等히 優秀해서 世界的으로 高名한 美國의 Uniroyal Tire Co.와 技術提携를 해서 現在의 日産 50噸生産規模를 150噸規模로 1974년까지는 大幅으로 擴張해서 本格的인 大量輸出을 이룩하기 위해 現下의 基盤構築을 企圖하고 있다.

그리고 Mohak Rubber Co.와 技術提携를 하기 前에는 大體로 後進國에 低價의 生産品을 輸出해왔으나 近來에는 엄청나게 製造技術이 向上되어서 高級品을 先進國에까지 高價로 輸出를 하고 있는 中이며 三陽이 現在 確保하고 있는 海外市場中 先進國만 하더라도 日本·美國·英國·濠洲等に 이르고 있다. 또한 三陽의 販賣元인 錦湖實業株式會社는 輸出第一主義의 國家施策에 副應하여 今年 1月 1日을 期해 新發足한 綜合貿易商社로서 海外市場에 있어서의 마케팅專門化를 期하고 타이어 輸出뿐만 아니라 錦湖그릅傘下 各種 製品의 그 많은 今年度輸出目標額의 達成에 必야호로 全力 投球하고 있어 錦湖의 將來는 매우 曠望되고 있다.

(73. 6. 9 三陽타이어 提供)

◆ 興亞타이어 元豊서 引受

元豊그릅(代表李相淳 서울特別市 中區 小公洞 112-5 三元빌딩 元豊産業株式會社)이 그동안 運休中이던 釜山所在 興亞타이어의 工場을 73年 5月 14日 成業公社로부터 競落받고 5月 19日字로 買賣契約를 締結했다.