

<特 輯>

(社) 日本自動車타이어協會

資材 安全 公害의 3重點事業에 挑戰

昨 73年の自動車타이어業界는 「資材」에서 날이새고 「資材」에서 해가지는 한 해였으나 社團法人日本自動車타이어協會도 이 問題를 重點的으로 取扱하여 決死的인 努力을 거듭했다.

그래서 그 效果가 있어서 今 74年은 資材事情도 어떻게하면 那樣저럭 安定勢를 뒤찾을 것같기도 한데 那樣, 近者에 策定되는 同會의 新年度事業計劃은 어떠한 事業에 重點이 놓이게 되는가 端的으로 말해서 亦是 昨年부터 계속되고 있는 資材對策 더우기 昨年 「資材」의 그늘에 숨어서 그다지 눈에 띄지 않았든 安全對策, 公害對策이 恒久的 事業으로서 再次 크게 登場해 올것으로 보인다. 勿論 이들의 對策에는 個個의 메이커어도 前向的인 姿勢로 臨하고 있을터이나 여기서는 이 3個의 重點課題에 對한 同協會의 至今까지의 活動狀況을 뒤돌아봄과 同時에 今後의 方向에 對해서 展望해 보기로 하였다.

큰 試鍊에 對抗하며 供給의 圓滑化를 指向

資材對策

自動車타이어의 原材料——天然고무, 合成고무, 카아본블랙, 나이롱코오드, 고무藥品等——의 需給은 石油系粗原料의 世界的인 不足과 公害問題에 依한 生産抑制때문에 1,2年前부터 逼迫, 값引上의 傾向이 눈에 띄며 加之하여 昨年は 出光石油化學, 日本石油化學等の 爆發事故가 잇따라 에치렌의 誘導品인 合成고무, 나이롱코오드의 供給이 大幅으로 壓縮된 外에 年央에는 美國의 農產物輸出規制로 해서 타이어의 重要副資材인 스테아린 酸의 供給이 거의 杜絶되는 狀態로 빠졌다.

그위에 11월부터 에너지危機에 따른 石油, 電力의 供給削減의 行政指導가 實施된 故로 그위에 더더구나 原材料의 入手難과 大幅的인 값引上에 拍車가 加해졌다.

특히 石油에는 타이어原材料의 70%以上을 依存하고 있는만큼 業界가 如何히 大打擊을 받았는가는 想像에 餘음이 있다.

그럼 이러한 原材料危機에 業界는 어떻게 對處해 왔는가, 以下社團法人 日本自動車타이어協會(以下타이어協會라고 略함)의 活動狀況을 보자.

同會는 昨年 5月 22日의 定期總會에서 그때까지의 島崎敬夫會長(yokohama고무會長)으로부터 柴本重理會長(BS타이어社長)으로 改選된 柴本新會長은 就任하자마자 곧, 原材料危機라고하는 큰 試鍊에 當하는 處地가 된 것이다.

第一의 試鍊은 出光石油化學德山工場의 爆發事故와 美國의 農產物輸出規制이다. 出光의 德山工場의 事故는 에치렌 20萬噸프란트와 10萬噸프란트의 2基中 20萬噸프란트만이 被災했으나 實質的으로는 全面操業中止가 되어 에치렌, 푸로피렌等の 基幹原料의 生産이 停止, 이때문에 自動車타이어關係의 原材料로서는 同工場으로부터 에치렌→스티렌 모노머의 供給을 받아서 合成고무를 生産하고 있는 日本계 온德山工場의 操業停止가 不可避하게 되어 日本國의 自動車타이어 工業이 消費하는 合成고무의 約 25%가 供給減이된 外에 合成

접유의 主原料로되는 벤젠→카프로락담의 生産이 中斷된 故로 타이어코오드가 또한 約 20%의 供給減을 가져 왔다.

한편이와 前後해서 美國政府가 一方의으로 斷行한 農産物輸出規制의 品目中에 牛脂가 指定되어 이것을 原料로 하는 스테아린酸의 生産供給의 大部分이 不可能하게되는 事態로 물리고 말았다(스테아린酸은 自動車타이어의 必須補強劑인 카아본블랙의 分散劑로서 代替劑가 全然없는 不可缺의 藥劑이며 國內油脂業界는 美國으로부터의 輸入牛脂에 依해서 스테아린酸을 製造해왔다. 當時美國으로부터 輸入되고 있는 牛脂의 量은 日本國全體消費量의 約 90%에 該當하는 約 28萬屯) 如斯히 自動車타이어 業界의 原材料不足은 廣範한 種類에 이르렀으나 그중에서도 나이롱코오드의 不足은 深刻한 것이 있으며 타이어의 大幅減産은 必至의 樣相을 呈하고 나아가서는 自動車의 生産및 重要物資의 輸送에도 重大한 影響을 生念慮마저 生기게되었다. 이 때문에 타이어協會에서는 急據 柴本重理會長, 扇谷銈吾 專務理事以下 首腦部에서 當面한 對策을 檢討한 結果 急히 7月 18日 當時의 通産省 齊藤太一化學工業局長과 齊藤英雄 섬유雜貨局長許로 陳情書를 提出하여 타이어 用原材料및 副資材의 供給圓滑化를 爲한 緊急措置를 要請함과 同時에 特히 問題가 많은 나이롱코오드에 對해서는 ① 可及限메트론코오드等으로 轉換한다. ② 可及의 輸入을 試圖한다. ③ 메이커에게 輸出分을 極力 國內用으로 轉用토록 하는등에 依해서 當面을 糊塗하기로 했다.

또 이들과 關聯해서 扇谷專務理事山田六郎資材購買委員長(yokohama 고무購買部長) 松繩平副委員長(BS 타이어 購買部長, 當時)의 3氏가 8月 1日에 日本化學 섬유協會와 카아본블랙協會 10日에는 合成고무工業會를 各各訪問하고 事務局 首腦部에 對해 타이어業界의 枯渴의 事情을 說明함과 同時에 이의 確保에 對해서 協力해 줄것을 要請했다.

또한 이사이 7月 30日에는 日本自動車工業會의 豊田英二會長(Toyota自動車工業 Co.社長) 中村俊夫專務理事, 櫻井淑雄專務理事(事務局長)와 타이어協會의 柴本會長 扇谷專務理事 吉武廣次顧問(yokohama社長)에 依한 懇談會를 行하고 타이어協會側으로부터 業界의 實情을 呼訴하고 自動車메이커의 生産計劃의 早期提示等에 對해 積極인 協力을 訴求했다. 이 외에 同會는 原材料의 需給逼迫要因이 構造의 長期的인 것임에 감하여 長期安定供給對策을 當局에 要請하기에 이르러 그 重要한 基礎資料가되는 自動車타이어의 中期(1974~1976年)수요에 측을 收合했으나 매마침 7月 25日宇로 通産省의 大幅機構改革에 따른 人事異動이 있어 타이어關

係의 基礎産業局長에는 飯塚史郎氏, 生活産業局長에는 橋本利一氏가 各各就任했으므로 또다시 兩局長에 對해 이 中期에 측에 타이어 用 化學 및 카아본블랙의 供給 動向資料를 添付한 陳情書를 提出해서 原材料의 確保를 再次요청 했다.

20회나 委員會開催 石油電力危機에 對處

以上과 같은 타이어協會의 多角的인 運動이 奏効해서 一時는 資材問題도 小康狀態로 되돌아가는 것처럼 보였으나 11月의 石油電力供給削減의 行政指導實施로 事態는 또다시 惡化해서 더욱 深刻한 樣相을 呈하기에 이르렀다.

이 「石油電力規制」는 全産業에 多大한 影響을 미쳤으나 自動車타이어는 所謂「指定 12業種」속에 包含되어 있는 만큼 한層 더 큰 打撃을 받게 된 것이다.

石油電力의 供給削減으로 工場의 操業度가 低下하고 生産이 다운 할뿐 아니라 原材料의 入手가 한층 困難하게 되어 이것이 타이어의 生産縮小에 拍車를 加하여 코스트어프는 아무리해도 避할수가 없는 狀態로 됐다. 事實타이어메이커各社는 「石油規制」를 契機로해서 主要原材料메이커로부터 大幅의 供給削減과 코스트어프를 理由로 하는 大幅의 價格引上通告를 받아 合成 고무, 카아본블랙 나이롱코오드 고무藥品 重油等の 12月의 入手展望은 10月의 實績에 比해 25~40%로 減이 豫想되게끔 된 것이다. 그리하여 이때도 또 타이어協會는 關係官廳原材料關係團體에 交涉하여 諸原材料의 入手緩和에 全力을 기울이는 方便 유우저어 團體의 日本 自動車工業會에도 實情을 說明해서 納入削減念慮가 있음을 連絡하는等 그 活動相은 枚擧에 無暇할 程度로서 그동안 資材購買委員會를 20회 가까이 開催하고 있음을 보아도 그 活動相을 알수가 있다.

個個의 活動狀況은 紙面의 事情도 있고 또 너무 重言復言이 되므로 여기서는 省略하나 何如든 局面打開에 總力을 기울여서 對處한 結果 유우저에게도 그다지 큰 弊를 끼치지않고 오늘을 마지 하게 된 것은 참으로 同慶할 일이라고 해도 過를 言할 것이다.

然이나 이 石油電力의 問題는 若干供給削減이 緩和되었다고는 하나 아직 未結의 章으로 남아 있다고 보아야 할 것 같다. 特히 石油에는 타이어 原材料의 70%以上이 依存되어 있는 만큼 境遇에 따라서는 業界가 直接的으로 큰 影響을 받아 아직도 生産다운의 危機에서 完全히 벗어날수 있다고는 말할수 없다.

柴本會長은 今年의 年頭所感에서 「그境遇 不急의 需

要에 對한 供給을 컷트해도 公共性이 強한 需要는 반드시 充足되게 生産體制을 調整할 必要가 있음은 勿論이며 또 長期的인 對策으로서는 省資源 新資材의 研究開發 및 原材料規格의 整理統合等에 注力할 必要가 있다"고 말하고 있으며 이 線에 依해서 新年度도 資材 對策이 큰 課題로서 採擇될 것은 于先 틀림이 없다고 본다.

柴本會長以下的 今後의 手腕에 크게 期待되는 바이다

끝없는 恒久事業 安全基準의 普及徹底等

安全對策

「타이어의 安全對策은 끝없이 永久히 계속되는 일이다」 이것은 柴本重理氏가 昨年 타이어協會會長으로 就任했을때의 記者會見에서 記者團의 質問에 對해서 말한 것으로서 생각컨대 至言이라 할수있을 것 같다.

近年自動車 타이어의 安全問題는 高速道路의 發達에 따라서 漸漸重要視되고 있는 中이나 이에 對應해서 타이어協會에선 數年前부터 “高速走行에서 타이어는 生命”이라고 하는 基本理念의 밑에서 方針을 具體化해서 ① 業界는 늘 製品을 提供하는 精神에 透徹할 것 ② 業界는 늘 製品이 安全하게 使用되게 消費者의 啓蒙에 努力할 것 ③ 業界는 늘 製品의 安全이 恒常的 合理的으로 保障되게 諸法令諸制度의 改善建議에 努力할 것——의 3項目을 들어 諸般의 對策을 세웠으나 再昨년에 오랫동안 懸案이었던 “自動車타이어 安全基準”이 設定되어 日本에서의 始初의 것으로서 注目되었다 이것은 타이어 메이커로서 製造하는 立場으로부터 高水準의 品質을 保持하기 爲한 “品質基準”과 安全適正하게 타이어使用法을 推獎해서 유우저어의 啓蒙에 供하기 爲한 “使用基準”으로 부터 이룩되고 特히 “使用基準”에는 알기쉽게 詳細하게 解説書가 붙어있다. 이 解説書는 數萬部 印刷해서 交通團東當局 및 交通安全協會 등의 交通指導機關 및 타이어의 販賣店 修理店 SS等 타이어의 整備를 行하는 곳에 無漏配布되고 있다.

또 이 安全基準은 多年에 亘한 經驗과 最近의 知識을 基礎로 해서 日本의 實情도 考慮하고 또한 近年實施되어 權威있는 것이라고 해서 높이 評價되고 있는 美國의 FMV SS109號 및 歐洲의 ETRTO의 基準案 및 歐美의 使用條件等을 參考로 한 것으로서 어디까지나 安全을 目標로 하여 設定한 것에 큰 特長이 있으며 品質基準은 世界의 水準까지도 上廻하고 있다.

同協會는 이 基準改定以來 그 普及徹底에 努力하여 生産使用兩面으로부터 타이어의 安全確保를 着着進捗시키고 있으나 昨年は 더우기 트럭, 버스 및 自動二輪車 用타이어에 對해서도 安全基準의 設定에 着手 目下作業이 進行되고 있다.

現行의 安全基準中 「使用基準」은 트럭타이어 其他도 包含되어 있으나 「品質基準」의 便은 再昨年 制定의 時點에서 歐美의 基準이 乘用車用 타이어에 限定되어 있으므로 타이어協會에서도 乘用車타이어를 主體로 作成한 것으로서 其後歐美에서도 트럭, 버스, 自動二輪車를 追補해서 가는 方向으로 있음에 감해서 타이어協會로서도 豫定과 같이 追補作業에 들어선 것이다.

바야흐로 타이어의 安全基準을 法制化하려고 하는 움직임은 日本을 包含하여 世界的으로 顯著하며 國際機關의 ISO(國際標準化機構)에서도 世界를 一元化한 安全基準을 組上에 올려놓고자 하고 있으나 昨年西獨의 문헌에서 열린 ISO의 TC31(第31回專門委員會)의 第4回會議에는 日本代表로서 타이어協會綜合技術會議議長, ISO타이어專門委員長 山口稔氏(yokohama고무專務理事)가 出席했다. 이 會議에선 安全基準을 除外한 世界의 타이어의 標準化를 中心으로 討議해서 安全基準은 標準化完成後에 取扱할 方針으로 昨年は 議題로 하지 않고 狀況報告, 資料配布만에 끝었다.

各國의 安全基準이 世界的으로 統一되면 標準化라고 하는 觀點에서는 大端히 바람직하나 安全基準은 各國의 國情에 따라 만드려진 法規이며 또 人命의 安全確保에 關係하는만큼 現時點에선 統一은 어렵다고 하는 것이 그 理由이다.

全國에서 路上타이어點檢 1965년부터 每年實施

타이어協會의 安全對策으로서 또하나 特記할 만한 것에 名神高速道路가 開通된 1965年以來 타이어整備不良에 依한 交通事故防止를 期해서 團東當局이나 關係業界와의 協力下에 每年實施해온 路上 타이어點檢이 있다.

特히 近年은 유우저어의 타이어에 對한 認識이 不足하기 때문에 事故一步直前에서 高速走行하는 것과 같은 일이 없도록 點檢回數를 增加시킨다던가 유우저에 對한 PR用 판프렛트를 作成配布 한다던가 不絶한 努力을 계속하고 있는 것이나 昨年は 東北縱貫道路의 相當한 部分이 開通된 것을 계기로 지금까지 比較的 등한 시 했던 東北方面에도 高速道路에 依한 타이어安全 캠페인을 展開했다.

또 指定自動車運轉敎習所用의 敎材로서 “타이어의 概說”이라고 題하는 透映用 필름(透映用 필름)와 이의 說明用小冊子를 2,000部作成해서 全國 1,200에 달하는 指定敎習所와 警察廳其他關係官廳團體등에 配布하고 있는것도 同會의 安全對策의 하나로서 注目되고 있다.

이것은 警察廳交通部監修, 社團法人日本指定自動車敎習所協會聯合의 推薦에 依한 것으로서 內容은 타이어의 役割, 構造, 種類, 空氣壓, 摩耗, 位置交換, 定期點檢等에 亶해서 알기쉽게 說明되어 있으며 敎習所에선 이 小冊子와 함께 타이어協會로부터 配付된 透映用 필름에 依해서 講義하는 方式으로 되어있다.

何如間 以前에는 敎習所에서는 타이어에 關한 適當한 敎材도 없고 講義時間도 數 10分程度로 적었기 때문에 드라이버어의 타이어에의 關心도 稀박했던 것으로 보고 경찰청 등으로 부터 敎材作成이 要望되었으나 同協會의 努力으로 비로소 그 實現을 보게된 것인데 效果도 刮目할 程度로 오르고 있다.

모터쇼에 協贊

이것 외에 同會가 例年協贊하고 있는 “東京모터쇼오”에 第20회를 마친 昨年 10月 30日~11月 12日 (晴海會場)은 “타이어의 進歩와 바른 使用法”을 展示테에마로 하여 타이어展示코너를 設置하여 顧客에게 알기 쉽게 타이어의 進歩의 歷史를 뒤적임과 함께 그 바른 使用法을 通해서 널리 타이어의 安全管理의 啓蒙에 焦點을 맞추어서 PR했다.

展示品中에는 튜브레스타이어와 一般타이어의 空氣누설 比較를 水槽中の 거품나는 것으로 實驗, 비데오 放映에 依한 라디알타이어와 一般타이어의 路面把握狀態比較, 前回の 實驗에 基한 하이드로프레닝現象等이 있어서 크게 觀客의 關心을 喚起했다. 이타이어展示코너에서는 自動車의 發展과 함께 타이어가 漸漸高度化, 多樣化하는 데까지 每年相當한 好評을 받고있는데 展示場內에 設置된 타이어相談코너도 타이어에 關心을 갖고 來訪하는 사람이 每年增加하고 있다. 여기서는 드라이버어로부터 타이어에 關한 各種相談에 應할수 있게끔 連日技術員을 待機시키고 있는 외에 一般드라이버어에게 同會가 製作한 경찰청교통국감수의 小冊子 “타이어의 이야기”를 無料配布하는등 철저한 서어비스를 行하고 있다.

廢타이어의 活用進歩 山林魚礁等に 널리

公害對策

廢타이어 對策에 對해서——. 廢타이어對策은 메이커個에게도 特히 注力하여 巨額의 投資를 行해서 前向的으로 그 防止에 萬全을 期하고 있음은 周知의 事實이나 타이어協會로서도 廢타이어 對策에는 特히 重點을 두고 長期에 亶해서 眞摯하게 취급하고 있다. 廢타이어에 對해선 우선 1971年 9월에 廢棄物處理法이 施行되어 廢타이어도 同法의 産業廢棄物에 지정이 되었기 때문에 各段階의 事業者는 73年 4月 1日 以降 最大徑 15cm以下로 破碎 또는 소각 處理한後 埋立處分하도록 義務가 附與됐다.

그리하여 昨年 3月末로서 이미 경과조치가 마감이된 것으로해서 年間 最終要處理量推計 1,200萬本(製品重量 20萬噸)이되는 廢타이어 處理實施體制의 確立이 서둘러지고 있는것이나 한말로 處理實施體制의 확립이라 해도 實際로는 技術의으로도 또 資本面으로도 容易하지 않는 難問題이며 그 推進에는 政令으로 指示된 것처럼 타이어메이커, 販賣業者消費者가 一致協力해서 對策을 檢討하지 않으면 안될 뿐만아니라 國, 地方自治體의 指導와 援助, 나아가서는 綜合的인 國家機關에 依한 研究開發등도 必要하다고 되어있다.

故로 타이어協會서도 1971年 10월에 “廢타이어 처리 대책의 現狀과 要望”이라고 題하는 文書를關係處에 提出하여 業界의 實情을 呼訴함과 同時에 소각로의 開發 乾留가스化의 開發, 道路鋪裝材로서의 利用促進 廢타이어의 破碎方法의 研究등에 對해서 業界關係團體나 地方公共團體의 協力과 國의 指導援助를 強力하게 호소하고 있다.

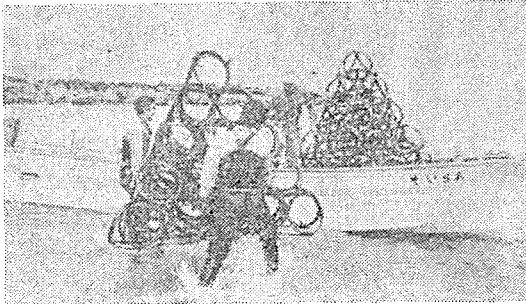
한편 이와 併行해서 同協會自體도 더욱 상세한 調査 研究를 진척시켜서 廢타이어의 具體的 處理法과 이에 關聯하는 地區別發生推定量, 現時點에 있어서의 페타이어 再利用率의 推計, 要最終處理量, 最終處理費用試算등을 收合했다.

이에 依하면 廢타이어의 處理方法은 ① 소각 ② 乾留가스化 ③ 埋立 ④ 再利 ⑤ 微生物處理等이 考慮되며 이中 ① 과 ② 가 大量處理에 最適이라고 할수 있겠는데 同協會로서는 基本方針으로서선 우선 原形에 가까운 狀態에서의 再利方法(再生타이어의 製造, 古타이어수출의 증진, 道路의 鋪裝 및 바닥의 材料, 人工

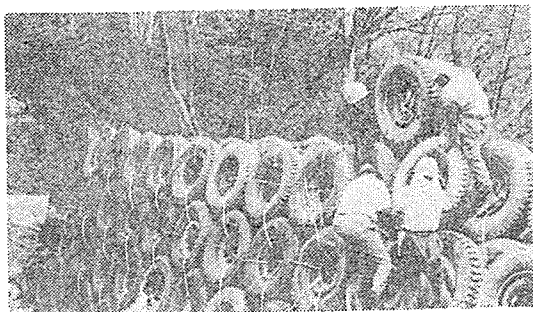
砂州, 兒童公園施設, 小學校 등의 體育, 유희施設, 스키이場, 防蔽材에의 利用)을 철저히 調查研究하고 第2案은 化學處理加工한뒤의 利用(再生고무, 타알, 가스, 오일, 카아본블랙에 再生, 道路資材에 利用化學處理에 依한 埋立方法 등)을 生覺해서 이들의 利用方法을 취해도 또한 남은分만을 破碎 또는 조각한뒤 埋立이라고 하는 最終處理에 돌릴 方針을 취했다. 이方針은 오늘날에도 不變이나 現在 再利方法中에서 눈에 띈 進行相을 보이고 있는것은 山林利用과 魚礁利用이다 山林利用에 對해서는 近年 林道工事斜面的 흙이 내리는 것을 防止 或은 樹幹保護 등에 原形체로 널리 活用되어 好評을 받고 있으나 이미 林野廳營林局各管內的 營林署에선 各己의 地形에 應한 工法을 研究開發해서 今日 有効한 廢品利方法으로서 널리 採用되게끔 이르고 있다. 이 方法에 依하면 1個所에서 15萬本이나 廢타이어가 處理되어 또한 이들페타이어의 이용은 시공이 簡易하고 勞動力을 輕감시킬 수 있어서 經濟的이어서 今後 더욱더욱 利用의 擴大普及이 기대된다.

이 點에 對해서 타이어協會에서도 林野廳의 권유도 있고해서 前者 “古타이어의 活用(山林利用)” 이라고 題한판프렛트 3,000部를作成해서 關係處에 配布, 各地에 있어서의 利用方法을 소개 함과 同時에 널리 古타이어의 活用을 권하고 있다.

또 魚礁利用에 對해서는 BS타이어, 橫濱고무, 日本 G. Y 등이 地方自治體 및 現地漁業組合 등과 協力해서



古타이어의 비이드를 魚礁用으로 海中沈設하는 作業



會津若松營林署에 依한 古타이어利用의 落石·流砂防止柵(福島縣會津若松市上三寄)

實施한 沈設實驗이 相當히 進척되고 있으며 良好한 結果가 나와 있는 점으로써, 同協會에서는 水産청등에 交渉해서 수요의 확대를 圖謀하기로 되어있다.

이 외에 再利利用의 方法으로서는 이미 昨年부터 採用이 決定된 國鐵新幹線用的 바란스마트(레일의 枕木下에 使用하는 소음진동 방지용고무패드)도 있고 또 日本계온과 日本휘발유가 通産省北海道工業開發시험소와 共同開發하고 있는 化學處理加工에 依한 카아본블랙의 分離再生 및 神戶製鋼소가 兵庫縣工業시험所와 共同으로 추진하고 있는 化學處理프란트 등에도 注目해서 調查研究을 추진시키는 등 意慾의인 活動을 展開하고 있다.

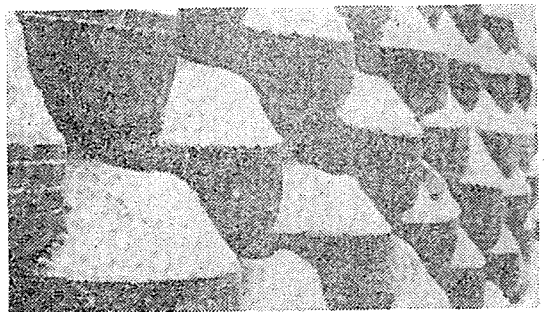
또한 難航하고 있는 東京都廢타이어 再利利用加工工場 建設用地(亞多摩郡瑞穂町所在 約 1,000坪)는 곧 페타이어集積場으로서 利用하게끔 契約했다.

結 言

以上으로 이 解説을 끝이겠으나 타이어協會에는 新年度도 課題가 山積하고 있다. 그 中에서도 “資材” “安全” “公害”의 3個는 業界共通의 基礎的問題로서 業界發展을 爲해서 期必코 解決해나가지 않으면 안된다. 잇따라 縱橫으로 連携를 緊密히 하여 總力を 기울여서 적극적으로 對處해서 나갈것을 期待하여 마지 않는다.



警視廳主催의 트럭, 버스用 타이어 소음 公關테스트 (마이크로폰前 通過——循行走行)



斜面的 流土防止用에 活用된 古타이어

1年間の 廢타이어處理現況(推定)
(1973年)

(社) 日本自動車타이어協會

處 理 方 法	處 理 內 容	處 理 本 數
原形利用 26%	○切斷해서 輸出(신발, 再生고무등에 이용) ○山林의 流土防止用, 護幹材料 ○바다에 잠가서 魚礁로 ○防舷材, 遊戯材, 其他	1,040萬本
1. 再利用 50%	加工利用 ○粉末再生고무에 鐵道緩衝防音시이트등에 ○道路鋪裝에 아스팔트에 混入 ○道路基礎에 粗粉으로서	800萬本
	資源으로 서再利用 ○溫水暖房, 가스, 증기 ○油, 카아본블랙, 타알 活性炭, 코르크스增量材 ○寒冷地에서의 연소 防霜用으로	160萬本
2. 破碎燒却處理 20%	埋立 ○埋立地의 기초에	400萬本
	普通먼지 와 混燒 ○地方市町村에서 소각 ○都道府縣타이어 商業組合, 타이어店	400萬本
3. 集 積 30%	○가솔린스탠드등에 山積	400萬本

警視廳最初の 騒音 테스트에도 協力

公害問題에 關聯하는 것으로서 昨年경시청이 처음으로 實施한 트럭타이어소음 공개시험에 타이어協會가 協力한 것도 特記할 必要가 있을것 같다.

이 테스트는 경시청교통부, 수도교통公害 特別對策協議會가 主權하여 타이어協會와 日本自動車工業會가 協力해서 昨年 7月 4日 茨城縣, 谷田部町의 日本自動車研究所에서 行해진 것인데 交通公害 對策이 진지한 問題로서 크로오즈업되어 있는메인 만큼 各方面의 關心을 모아 경찰청, 운수성을 爲始하여 關係 官公廳 타이어및 自動車메이커어, 報道陣등 百數10名이 參加했다. 使用車는 닛산디젤의 11吨車 4대, 타이어는 BS 타이어提供의 러구型(橫溝) 리브型(縱溝)으로 100%定積載, 150%過積載, 速度 50km, 65km, 80km 通過, 惰

行, 集音마이크와 車間거리 7.5m, 15m라고 하는 條件下에서 行해졌으나 速度 積載別 통과惰行條件에 依한 타이어소음은 어느 것이나 리브型이 러구型에 比해 速度 50km로 2~5폰 65km로 3~8.5폰 80km로 2.5~6.5폰 騒音が 낮은 結果로 됐다.

이 시험종료 후 迎恒夫타이어協會소음 대책위원장 (BS타이어, 타이어시험부장)으로부터 “定積載, 惰行의 하중에 依해서도 또 리브 러구型이라고하는 타이어의 區別에 依해서 그리 큰 소음의 差는 안났으나 러구型보다도 리브型的 쪽이 조용했다고 할수있다”고 보고 또 主權者인 경시청 交通部 津田武徳交通部長은 “타이어의 페턴에 依해서 의 소음에는 스피드가 영향한다고 생각하고 있었으나 오늘의 시험결과로는 그렇지 않다. 何如튼 今番의 데이터를 分析해서 今後的 公害對策에 기여 되기 바란다고 하며 소음대책을 세울 決意를 表明했다.

(74. 2. 25日本고무타임스紙)