

日本 自轉車 타이어業界 現況

日本 고무타임스社 編 集 部

前年比 7~8% 降? 客觀情勢는 好轉

自轉車타이어業界는 石油속크後 需要소오스인 自轉車의 生産이 大幅으로 下落된點과 輸出의 主市場인 美國에서 所謂 틱테버어를 武器로하는 韓國이나 臺灣등의 開途國의 製品에 依해서 代替된것 등으로해서 需要가 再昨年來 急速하게 下落한데 이어 在庫도 激增하고 各社共히 再昨年 下期以來 3割~4割의 大幅的인 操短을 實施해서 在庫調整에 努力해 왔음은 周知의 事實이나, 新年에 들어서서의 業況은 어져던 上向으로 轉換할 것같기도 하다. 自轉車타이어界가 上向으로 轉換할 것으로 期待되기에 이른것은 長期에 亘한 有力各社의 在庫調整으로 在庫率이 거의 平常으로 回復(別表 2, 3)하고 市價도 以前에 比해 20% 假量 回復되고 있는中인 (메이커어價格 페어當 1,200圓前後)것도 그렇지만 自轉車界의 回復을 反映해서 需要 그自體가 增大하는 기미가 있기때문이다.

結局 自轉車타이어界는 需要소오스인 自轉車界의 動向에依해서 左右되나 自轉車의 生産대數가 75年度를

고비로해서 再浮上할 징조를 보이기 始作하고 있으므로 自轉車타이어界도 그 影響을 받아서 新車用타이어의 需要도 그만큼 上向할것이 期待되는 셈이다.

即 自轉車業界를 統括하는 日本自轉車工業會가 前般 策定한 「年別, 車種別 自轉車生産實績및 豫測表=別表 1」에 依하던 76年度에 있어서의 自轉車의 生産臺數(輸出包含)는 前年實績(602萬臺를 7.3% 上回하는 646萬臺(需要豫測 分科會의 展望으로는 630萬臺~680萬臺로 되어있다)로 되어있어서 自轉車분야 示現한 1972~1973 年の 實績에는 尙 未及하나 그래도 75年度 實績을 相當히 上回하는 것으로 되기때문에 全體의 80%를 占하는 新車用 自轉車타이어의 需要도 그만큼 上回할 것이 期待되는 셈이다.

따라서 全體의 20%를 占하는 補修用 타이어도 政府의 特別措置에依한 景氣의 回復에 依해서 需要가 上向하는 일있어도 다운하는일은 없음을 감안하면 오랜 低迷을 不可避하게 當해왔든 自轉車타이어界도 오랫동안 活況을 보일것으로 보여진다.

事實 自轉車의 國內保有量은 3,900萬臺로 推定되며 業務用 自轉車가 자취를 감추고 홈카아 레저어카아 中心의 品種構成으로 되어있어서 稼動率이 極端으로 低

(表 1) 年別, 車種別, 自轉車生産實績 및 豫測

車 種 別		日本自轉車工業會 (單位: 1,000臺)									
實 績	70年 前年比 %	構 成 比 %	實 績	71年 前年比 %	構 成 比 %	實 績	72年 前年比 %	構 成 比 %	實 績		
實 用 車	266	49.0	6	220	82.4	5	209	95.0	3	256	
輕 快 車	1,313	125.9	29	1,083	82.9	22	1,224	113.0	17	1,476	
스 포 츠 車	999		22	1,269	127.0	15	2,179	171.7	31	2,313	
兒 童 車	1,201	86.0	27	1,299	108.1	26	1,953	150.3	28	2,560	
特 殊 車 (미 니 사 이 들)	749	149.5	16	1,077	146.5	22	1,516	140.8	21	2,806	
合 計	4,528	—	100	4,948	—	100	7,081	—	100	9,411	
對 前 年 比		105.9%			109.3%			143.1%			
70 年=100		100.0%			109.3%			156.3%			

車種別	73年	構成比	實績	74年	構成比	(豫測)	75年	構成比	豫測	76年	構成比
	前年比			前年比		實績	前年比			豫測	
實用車	122.5%	3%	196 (140)	76.6% —	2%	108 (60)	55.1% 42.9	1.8%	100	92.5%	1.5%
輕快車	120.6	16	1,152 (888)	78.9 —	15	753 (423)	65.4 47.6	12.5 12.5	750	99.6	11.6
스포츠차	106.2	25	2,157 (1,465)	93.3 —	28	1,330 (744)	61.7 50.8	22.1 22.1	1,656	124.5	25.6
兒童車	131.1	27	1,825 (1,251)	71.3 —	24	1,776 (996)	97.3 79.6	29.5 29.5	1,780	100.2	27.6
特殊車 (미니사이클)	185.1	29	2,359 (1,432)	84.1 —	31	2,053 (1,148)	87.0 80.7	34.1 34.1	2,174	105.9	33.7
合計	—	100	7,689 (5,176)	—	100	6,020 (3,371)	78.3 65.3	100	6,460	107.3	100
對前年比	132.9%			81.7%			78.3%			107.3%	
70年=100	207.8%			169.8%			132.9%			142.6%	

需要豫測分科會意見 6,000(國內 5,500) 6,300(國內 5,500~ 2) 6,800(輸出 800)

(表 2) 自轉車타이어品種別出荷·在庫推移狀況

單位：千本

日本自轉車타이어工業組合

區分	品種別	73年	74年	75年	前年	74年在庫	75年在庫
		1月~9月	1月~9月	1月~9月	同期比 B/A	9月末 現在	9月末 現在
	26×13/8 (B/E)	763	(A) 705	(B) 387	(%) 54.9	119	55
	26×13/8 (W/O)	5,276	4,586	2,835	61.8	582	347
	兒童用(B/E·W/O)	2,394	2,221	1,987	89.5	310	276
	키퍼카아용 (B/E)	167	151	94	62.3	21	28
	小徑用 (W/O)	2,740	3,567	3,865	108.4	746	328
	其他	221	242	249	102.9	72	57
	總計	11,561	11,472	9,417	82.1	1,850	1,091

表 3) 自轉車타이어生産·出荷·在庫動向

區分	年度	3月	6月	9月	12月
		千本	千本	千本	千本
生産	73	1,335	1,365	1,401	1,965
	74	2,022	1,018	911	798
	75	1,094	1,047	1,126	
出荷(A)	73	1,445	1,223	1,414	1,504
	74	1,630	1,117	1,034	953
	75	1,036	1,131	1,111	
在庫(B)	73	820	928	868	1,313
	74	1,736	2,181	1,850	1,480
	75	1,560	1,294	1,091	
倍率(B/A)	73	0.6%	0.8%	0.6%	0.9%
	74	1.1	2.0	1.8	1.6
	75	1.5	1.1	1.0	

下하고 있으며 타이어의 交替도 3년에 一回程度라하더라도 年間 補修用으로서 2~3百萬本前後의 需要가豫見된다고하면 이部門의 伸長도 輕視할 수 없다. 況且 以前 같지는 않다하더라도 需要의 相當 部分을 占하는 輸出

도 別表 4, 5가 表示하는바와같이 主輸出市場인 美國에 선 確實히 關途國製品에 依해서 代替되어서 以前의 4分の 1로 減少되어 있기는해도 그래도 美國에서도 自轉車 타이어의 在庫調整이 끝나서 지금부터 仕入期로 들어서는 것이라든가 懸案이었던 自轉車의 安全基準(聯邦規格)이 制定되어서 今年 5월부터 實施되게끔 確定되어 自轉車 및 自轉車 타이어의 流通을 阻害하는 要因이 除去됨으로써 自轉車 타이어의 在庫投資가 진척됨을 감안하던 設使 日本의 세어를 增加시킬 수는 無望이라하더라도 日本도 相對的으로 需要增의 惠澤을 받을 것은 確實하며 이面으로부터도 自轉車 타이어界의 前途에 光明을 더했다고 할 수 있을 것 같다. 이런 것 등으로 미루어 봐서 오랫동안 低迷하고 있었던 自轉車 타이어界도 昨年을 고비로해서 上向으로 轉換하고 있음은 確實하며 그런 意味에서 再浮上하고 있는 中이라고 할 수 있겠다. 特히 新年度에 限해서, 불것같은 新車用 7%, 補修用 5%의 伸長은 確固하며 全體로서 7~8%伸은 가망할 것 같다.



사이클링붐은 오히려 只今부터 本차레를 맞게 될 것이다

**自轉車의 普及이 支撐
自轉車 道路는 增大의 一 路**

以上은 미크로의으로 본 境遇의 自轉車 타이어 界의 見解이지만 마크로의으로본 境遇, 結局 長期展望으로 自轉車 타이어界의 前途는 比較的 밝은것은 注目해 서 좋을 것이다.

왜냐하면 各種 自轉車團體는 勿論 政府地方團體등이 自轉車를 公營을 全然 안내고 또한 에너지 資源을 不 使用하는 最適한 交通手段이라고 再評價하는한便 自然 에 親近하는 리크레이션, 健康, 體力단련의 用具로서의 特性을 認識해서 大의으로 바이코로지이 運動을 展開 할 趨勢에 있으므로 自轉車타이어의 需要소오스인 自 轉車의 普及이 한층 進척될것이 期待되기 때문이다.

事實 사이클링로오드의 普及運動을 推進하고있는 財 國法人 自轉車道路協會의 資料에 依하면 日本에 있어서 의 사이클링로오드는 1971年 1,321km 1972年 3,714km 1973年 5,373km 1974年 8,086km, 1975年 11,088km 로 幾何級數的增加를 보이고 있으나 10年後의 1985年 度에는 全國의 國道, 都道府縣, 市道 合計 百萬km 中 의 5%에 該當하는 5萬km가 사이클링로오드로 된다고 (建設省案으론 34,000km)하니 이에맞게 展開되고있 는 自轉車駐車場施設의 擴充運動(財國法人 日本自轉車 普及協會가 主體로되어서 推進하고있음)이나 多額의 賞 金이나 景品을 添付해서 實施하고있는, 사이클링의 普 及을 目的으로하는 데모리이사이클링運動(財國法人 自 轉車産業振興協會가 主體로 되어서 推進하고있음)등이 着着實效를 擧揚하고 있는것에 對應해서 自轉車의 普 及은 스포오즈車나 레저어車를 中心으로 着實하게 進 척할것이다. 團地의 增設에 依해서 婦人用카아나 兒童 用 카아도 逐次 增加中이라고 할것같으면 더욱 그렇다 그렇다면, 自轉車 타이어業界의 前途도 나빠질턱이없으 며 輸出의 急增에 依해서 飛行機까지 輸出을 했든지 난날의 붐은 無可望이라 할지라도 一旦 安定成長은 期 待해도 좋지않을가 生覺된다. 한때 들어왔는 韓國, 臺 灣등 開途國製品이 쌀것이다(約 2~3割가량 더쌌)나팔 것이다 등의 事由로해서 이제 全然 돌아다보지 않은것 이라든가 自轉車 타이어界의 生産能力은 人員整理나配 置轉換에 依해서 以前에 比해 2~3割정도 低下되고 當 場生産過剩으로될 念慮는 적어지고 있다고 하면 더욱 그렇게 느껴진다.

바로 自轉車 타이어界가 再浮上하고 있는 中이라고 하는 所以이다 但, 需要業界인 自轉車業界는 6%를 占 하는 所謂 미시사이클(都寶商이 部品을 買集부리해서 더 짜게해서 市販하고 있는것)과 큰 完成車메이커 製

(表 4)

美國自轉車타이어·듀우브 原産國別輸入狀況

日本自轉車타이어工業組合

區 分	타 이 어						듀 우 브					
	日 本	韓 國	臺 灣	瑞 典	其 他	合 計	日 本	韓 國	臺 灣	瑞 典	其 他	合 計
75年 1月	247	318	334	612	84	1,595	234	440	521	363	48	1,606
2	151	329	158	—	37	675	163	537	256	—	47	1,003
3	147	264	297	106	58	872	139	424	369	86	50	1,068
4	190	194	367	62	205	1,018	155	736	408	42	157	1,498
5	44	182	447	57	80	810	24	627	462	37	85	1,235
6	98	94	465	—	64	721	87	289	854	5	105	1,340
7	127	137	204	9	97	574	96	262	266	7	68	699
8	99	60	244	—	46	449	116	521	343	—	21	1,001
9	89	312	431	22	54	908	90	673	500	22	18	1,303
1~9月累計	1,192	1,890	2,947	868	725	7,622	1,104	4,509	3,979	562	599	10,753
構成比(%)	15.6	24.8	38.7	11.4	9.5	100.0	10.3	41.9	37.0	5.2	5.6	100.0
74年 1~12月計	4,488	5,734	5,178	3,926	1,932	21,258	6,297	8,911	9,279	2,945	1,831	29,263

<p. 85로 계속>

水深, 車速과 티어의 排水하지 않으면 안되는 水量

車速	60km/h	80 "	100 "	120 "
水深				
2mm	3.3l/秒	4.5 "	5.6 "	6.7 "
4 "	6.7 "	8.9 "	11.1 "	13.3 "
6 "	10.0 "	13.3 "	16.7 "	20.0 "
8 "	13.4 "	17.8 "	22.2 "	26.6 "

場所에 依한 狀況의 變化에 對해서

또한 臨界速度는 前에도 說明한 것처럼 타이어가 물의 壓力에 依해서 路面으로부터 完全히 떨어져 狀態로 되기 始作한 速度를 말하는 것으로서 이 臨界 速度以下라도 타이어의 接地面은 部分的으로 하이드로 프레이닝을 일으켜서 마찰係數는 相當히 低下하여 있으므로 臨界速度 以下라도 絶對로 安全하다고 斷言 할 수는 없다. 故로 雨天時에 高速道路를 달릴경우는 고개의 아

래, 터널의入口, 커브등에는 部分的으로 溜水가 있어서 하이드로 프레이닝이나 스틸프事故를 일으키는 위험성이 높으므로 如斯한곳에선 晴天時보다 스피이드를 낮추는다. —晴天時의 制限速度의 7割程度(100km制限의 곳에선 70km, 80km制限한 곳에선 56km程度)로 走行해야 할것이다. 如何든 마모타이어의 위험성은 雨天의 高速走行時에는 特別히 높아짐을 잊지말아 주었으면 한다. 또 雨天日에는 急브레이크, 急악셀은 避하고 큰 핸들조작도 安하게끔 해야 할것이다. 다음으로 溜水의 길이에 依해서 타이어는 어느정도의 量의 물을 排水하지 않으면 안되는가, 水深, 速度와 排水하지 않으면 안되는 量의 實驗 데이터를 表2에서 보기도하자.

이 데이터에 依하면 水深6mm의 溜水를 時速 60km로 달릴경우 타이어에 타이어가 排水하지 않으면 안되는 물의量은 每秒 10l, 即 普通의 바게쓰는 約 10l入이므로 1秒間에 바게쓰 한통의 물을 排除하는 作業을 계속하지 않으면 안되는 셈이다. 그것도 表에서 明白한 것처럼 高速으로 될수록 또 溜水가 깊을수록 타이어의 排水하지 않으면 안되는量은 불어 감으로 트렛드의 溝의 役割이란것이 얼마나 큰 것인가를 알수 있을것이다.
(74,5 日本 月刊 自動車 타이어지)

<38 P.에서 계속>

(表 5)

自轉車타·류 出荷地域別 輸出金額

單位: FOB(1,000圓)

大藏省通關統計

出 荷 地	1974年 (1月~10月)			1975年 (1月~10月)			前年比 B/A (%)
	타이어	류우브	計 (A)	타이어	류우브	計 (B)	
亞 細 亞	59,285	21,211	80,496	49,172	9,996	59,168	73.5
中 近 東	6,695	13,434	20,129	18,111	24,577	42,688	212.1
歐 洲	176,017	99,908	275,925	187,363	45,743	233,106	84.5
北 美	1,988,746	485,637	2,474,383	530,128	131,777	661,905	26.8
中 南 美	138,283	57,679	195,962	213,681	92,890	306,571	156.4
阿 弗 利 加	34,563	15,479	50,042	75,303	16,715	92,018	183.9
오 세 아 니 아	212,175	123,456	335,631	69,046	42,184	111,230	33.1
合 計	2,615,764	816,804	3,432,568	1,142,804	363,882	1,506,685	43.9

(레이트)(타·류 合計)

大藏省換算레이트1\$	75年 1月	300.89=454千弗	5月	291.94=444	9月	298.10=410
	2月	207.10=628	6月	291.84=540	10月	302.38=452
	3月	287.92=492	7月	295.61=569	1~10月...	5,104
	4月	290.57=605	8月	297.31=510		

品의 競争이 漸漸 激化하는 方向으로 움직이고 있으며 選別融資 또한 依然 계속되고 있는것을 감안한다면 波

瀾도 亦是 안고있다고 할 수 있겠다.

(1976. 1. 5 日本고무타임스紙)