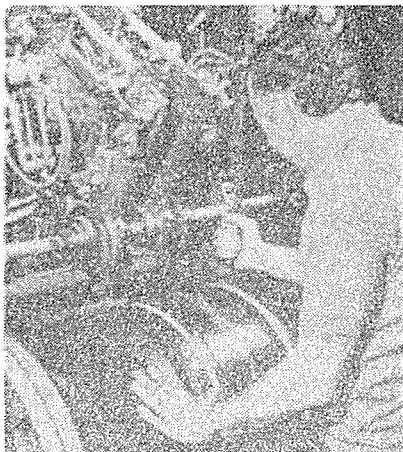


# 國內 · 國際 뉴우스

## ◆ GY의 GT라디알

美國最大의 라디알타이어 메이커인 GY社에선 新乘用車用라디알타이어로서 「카스텀가아드GT」를 市場에 出荷했으나 이타이어는 前者 풀세 911S에 裝着되어서 24時間 耐久레이스의 畵코오스를走行, 途中 時速 265 km의 高速에도견디고서 拔群의 耐久性을 發揮했다.

「카스텀가아드GT」는 同社가開發한 스틸보다 5배나 強靱한 후렉스텐코오드材를 使用한 最初의 타이어로서 現在60과70 실리즈로 11사이즈가生産되어 全美에서 널리販賣되고 있다. (사진은 同 타이어)(76.4.25 日本타이어産業時報紙)



◎美國마사추세츠州에 있는 GY工場에서 成型中인 “그린타이어”에 同社가 開發한 特殊한 反射테이프를 끼워넣고 있는 곳



어”를 美市場에 出荷시켜 需要者의 好評을 얻고있다.

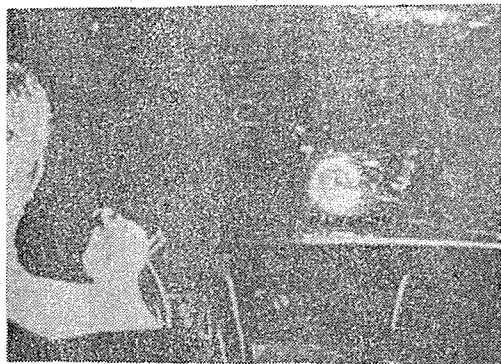
이타이어는 晝間은 一般것과다름이 없으나 夜間에 光彩를조금이라도받으면 강하게빛나며 數百m떨어진 自動車속에서 確實히 그 “빛나는輪”이 確認되는것으로서 夜間의 交通事故의 防止에 큰效果를 올리고 있다고한다. 同社는現在 오토바이用에 5사이즈의 “빛나는타이어”를 生産하고 있다.

(76.4.25 日本타이어 産業時報紙)

## ◆ 빛나는 타이어 5種을

### 美 GY 補修市場에 發賣

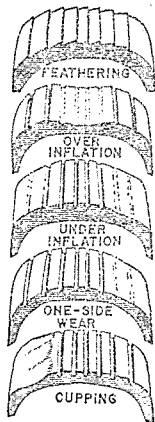
夜間에 路上에서 的 오토바이事故는 世界各國에서 增加하고 있으며 關係者는 그對策에 腐心을하고있으나 美GY社에선 오토바이用타이어의 사이드월에 빛에 強하게 反射하는 特殊한 테이프를 끼워넣은 “빛나는 타이



◎ 自動車의 헤드라이트에 비추어져서 恰似. 燃燒하고 있는것 같이보이는 “빛나는 타이어”

## ◆ 異常摩耗 5種類의 區分

### 日本 GY技術部로부터



봄의 行業시즌을 맞아 레저어드라이브의 機會도 많아 지 겠으나

出發前의 타이어點檢은 安全드라이브에 不可缺일 뿐아 니라

異常個所를 早期發見해서 타이어의 壽命을 길게하는 등 經濟面에서도 큰 效果가 있다 一般의 으로 타이어의 異常 마모는 人間の 疾病과 같아서

早期發見이 重要하며 그 症狀(트렛드의 마모狀態)을 잘 調査해서 原因을 구명, 早急히 治療하지 않으면 안된다. 日本GY社는 近者 타이어의 트렛드부에 일어나기 쉬운 5種類의 “異常마모” 패턴을 提示하여 드라이버에게 아드바이스를 行했으나 同社에 依하던 空氣壓不足에 依한 異常마모와 타이어 트러블이 가장 많으며 이것은 基本的인 타이어點檢이 不足해 있기 때문이다 라고 指摘하고 있다.

(代表的인 異常摩耗)(이 라스트 위에서 下로)

① 휘더어링(羽根狀) 摩耗 토오인의 異常에 依해서 道路에 바르게 接地하지 않고 傾斜의 方向으로 질질 끌리기 때문에 일어나는 것으로서 휘일의 어라이먼트 調整이 必要하다.

② 트렛드中央部の 早期摩耗

空氣壓이 너무 높기 때문에 트렛드中央部만이 接地해서 早期마모가 일어난다.

③ 트렛드外側의 早期摩耗

空氣壓不足에 依하여 트렛드가 平均으로 接地하지 않고 兩사이드 만이 接地했기 때문에 일어난다.

④ 片摩耗

트렛드의 外側의 리브나 솔더어部分이 異常으로 摩耗하는 경우로서 原因은 휘일의 캠버어가 고장나있을 경우가 많으며 어라이먼트 調整이 必要하다.

⑤ 컬프狀摩耗

트렛드의 外側이 連續해서 剔抉되는 것처럼 摩耗하는 것으로서 휘일의 연발탄스나 속크 앞소오버어 및 보울 조인트가 摩滅해서 있을때에 發生하기 쉽고 調整이 必要하다(圖는 同社製의 各型이다) (76.4.25 日本타이어 産業時報紙)

◆ “눈은 온다”가 入賞

I.B.A. 콩클, 東洋고무



[사진은 그 한 場面]

日本東洋고무工業의 스노우라디알 및 스노우타이어의 텔레비전머설필름 “눈은 온다”는 3月 9日 世界3大CM페스티벌의 하나인 I.B.A.(인터네셔널브로드캐스팅 아우모오드)의 콩클에서 第4部門(實寫30秒非英語)의 入賞작에 선택되어 近者 表彰狀을 수여받

았다.

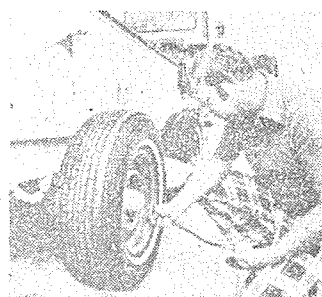
이 I.B.A는 크리오賞, 國際廣告映畫祭와 더불어 世界의 3大 CM페스티벌로서 國際적으로 높이 評價되고 있으며 今番의 콩클에는 世界 47個國으로 부터 3,500本이 應募되어 그中 日本으로 부터도 154本이 應募해서 15本이 入賞 됐는데 “눈은 온다”는 그選에 들어간것

또한 “눈은 온다”의 이야기는 如次하다 눈이 한창 쏟아지는 山莊에서 젊은女人이 그이의 到着을 苦待하고 있는데 그이가 全然 안나타나므로 슬음에 잠겨 涕淚하면서 窓가에 기대고 서있다.

한편 그이는 눈길에서 타이어가 스틸프해서車가 停止 마음은타고 타이어는 空轉할 뿐, “如斯한 트러블에 對備해서 東洋-Z라디알. 윈터어(스노우 & 스파이크)를 잊지말기를”이라고 하는 것(76.5.15 日本 타이어 産業時報紙)

◆ 惡路에서 重荷 苛酷테스트

製品의 테스트는 메이커에 있어서 가장 重要的 最終 프로세스이지만 사진은 美國텍사스州 선안제르에 있는 GY社의 廣大한 타이어테스트그라운드에서 同社의 카



시범.포티스틸, 라디알타이어가 丸石을 깔아놓은 特殊한 道路上에서 테스트되어 技術者에 依해서 空氣壓이 체크當하고 있는것. 惡路에서의 타이어의 耐久性은 이와 같이 苛酷한 테스트의 反復에 依해서 實證되어 製品開發에의 貴重한 데이터로된다. (76.5.5 日本타이어 産業時報)

◆ 自動車稅와 道路比較

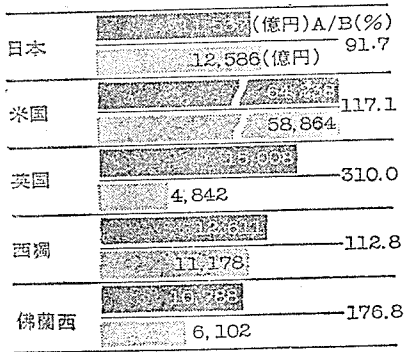
올해부터 日本은 自動車에 重量稅가 加算되게끔 되어서 業界에선 重點의 重稅라고해서 反對하고있으나 田中內閣以來 特히 自動車는 道路投資의 對象이라고해서 年年增加하고있다. 1969年 諸稅合해서 1兆2千億이었던 것이 1972년에는 1兆5千億으로되어 1975년에는 2兆5千億으로되었다. 그위에 또 新稅加算으로 되었다.

그럼 世界各國에서 道路投資가 어떻게 되어있는 것일까? 別表를 比較해보면 日本은 投資와 같으나 美國은

投資의 폭이 적으며 100%鋪裝인 英國에선 稅의 1/3밖에 投資되어 있지않다. 西獨은 日本과 恰似하나 稅의 폭이 若干 많다. 80% 鋪裝率인 佛蘭西는 50%밖에 道路費를 쓰고 있지않다.

自動車 1대當의 道路投資에선 日本의 340弗에 對해 브라질은 421弗로 꽤 높으나 其他는 西獨226弗, 美國의 182弗, 英國152弗, 佛蘭西187弗, 和蘭110弗, 伊太利 89弗로 되어있다. 道路와 車 그相對性의 한場面이다. (1976.3 日本月刊自動車 타이어誌)

自動車關係稅와 道路投資의 比較



■ 自動車關係稅(A) ■ 道路投資(B)

註 =1) 年次는 1970年 2) 稅收에는 特定財源以外의 것도 모두 包含함 資料=稅制調査會資料에 依함

◆ 美 GY 단힐工場을 擴張

外電에 依하면 美GY社는 버지니아州단힐의 트럭용 타이어工場의 生産을 再擴張하기 爲해 1千5百萬弗을 들여 來年初를 目標로 18平方米의 넓이를 追加, 施設을 새로이 만들 計劃으로 現在 이미着工을 開始했다고 한다 (76. 3 日本月刊自動車 타이어誌)

◆ 廢타이어의 無公害式 燃燒 自動보일러 開發

熱機工(日本兵庫縣豊岡市社長 白井義一氏)에선 近者 廢타이어를 完全自動으로 無公害로 燃燒해서 熱源으로서 再利用可能한 「廢타이어 自動燃燒 보일러」(總熱量 20킬로칼로리)를 開發했다. 이시스템은 大小不均한 타이어가 自動搬送, 投入裝置로 燃燒室로 보내어져서 燃燒爐에서 燃燒한 불꽃과 媒煙은 再燃燒室에 들어가 新鮮한 空氣와 混合 完全燃소 無煙의 불꽃으로 되어서 보일러室에서 熱交換의 뒤에 煙突로부터 排出한다. (1976.3. 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 佛, 中部에 1億프랑으로 타이어工場

佛의 밋슈란社는 中部佛蘭西의 오오트로올에 1億프랑의 經費를 投下해서 重工業用車輛타이어를 生産하는 新工場의 建設을 計劃하고 있다고 發表했다.

同工場에서 生産되는 타이어는 大部分輸出된다. 從業員은 500名, 77年中期까지에는 操業開始의 豫定(76. 3 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 日 '75年末 全國 自動車 運轉免許證 所持者數

警察廳이 近者 集計한 '75年末에 있어서의 全國運轉免許의 所有者는 3千3百48萬2千514名, 前年比 4.3%增으로 되었다.

昨 1年間에 約33萬名 增加했다. (76.3. 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 밋슈란이 美國에 3番째의 타이어工場

밋슈란 타이어(美)는 今番美國에 세번째의 工場을 設置한다고 外國通信이 傳하고 있다. 이에 依하면 場所는 南갈로라이너州의 스타아탄바아그이며 150에이커의 敷地이며 日本의 南部産業不動產會社로부터 讓渡된 것이라고 한다.

同社는 佛밋슈란 S.A本社の 小會社이며 이미同州內에 ① 그린빌工場 ② 언더어슨工場의 二個가있으며 今番으로 同州內에 3個의 工場으로되며 이미 2億弗의 投資가 行해지고 있다고한다(1976.3 日本月刊自動車타이어誌)

◆ 타이어브란더어를 輸入販賣

즐기는 文字를 타이어에

타이어에 즐기는 英字나 數字를 燒印할 수 가있는 「타이어브란더어」가 發表되었다.

美國의 애버어, 핫트社의 製品으로서 池谷精密機械工業(大阪市西成區南津守 3-2의 20社長 池谷典彦氏)가 輸入販賣한것으로서 이브란더어는 타이어메이커어나販賣店에서 在庫管理用으로서 便利한외에 自動車整備工場 등에서 需要者가 希望에 依해서 車番, 購入年月日 走行距離, 이니시알等を 簡單히 連續해서 燒印할 수가 있다.

百볼트電源을 사용해서 側面에 0부터 9까지의 數字가 붙어 있으며 햇드에 알파벳트 文字등 즐기는 文字

가 짜넣어지게끔 되어 있다. 價格은 4萬5千圓 (75.12. 日本月刊自動車 타이어誌)

### ◆ 美에서 스파이크타이어 使用을 禁止

#### 高速路面損傷을 主眼으로

高速道路上에서 스파이크付着타이어의 使用을 禁止 또는 制限을 加하고자하는 것은 世界的인 傾向이나 美國의 全美高速公路交通安全廳은 近者스�파이크付着타이어가 安全面에 問題가있다고 해서 同타이어의 使用을 禁止토록 各州에 要請을했다. 이것은스�파이크타이어는 道路面을 損傷하는 外에 氷上의 實驗 등에서도는 스파이크 타이어와 比較해서 制動効果에 大差가없다고 하는 것으로서 以前부터 安全性이 指摘되고 있었던 것 (1975.12 日本 月刊 自動車타이어誌)

### ◆ 포리우레탄의 無코오드 安全타이어

#### 開發

坵地利的 폴리엘, 마시넬바우사는 포리 우레탄을 原料로하는 安全타이어를 開發했다. 이타이어는 「LIM타이어」라고 稱하며 코오드를 無要로하는 것이特徵이며 製造는 注型成形에 依하는 何種類인가의 液狀原料를 믹싱 랫드內에서 混合, 型속에 넣어서 一定의 硬化를 한 後에 쥘을 열던타이어가 만들어진다고 하는 것으로서 새로운 技術에 依한 製造法과 製造機의 開發에 成功했다고 하고있다 (75.3 日本 月刊 自動車타이어誌)

### ◆ 트럭에 많은 타이어 摩耗

#### 日, 勳타協 點檢結果

日本自動車타이어 協會大阪支部에선 恒例의 타이어 路上點檢을 75年 7月 23日 名神高速公路吹田IC에서 行했다. 이에 依하면 摩耗타이어의 裝着이 依然 많으며 約 60%를 占하고 있었다.

타이어의 整備不良率은 20%弱으로 低下하고 있으나 整備不良의 50%以上은 溝의 過마므로서 貨物車가 많았다.

當日의 點檢臺數는 88대(乘用車 36대, 貨物車50대, 特種車 2대)이며 整備不良이 17대, (乘用車 4대, 貨物車 12대, 特殊車 1대) 構成比 19.3%이며 內譯은 다음과 같다.

① 溝의 過摩耗 11臺(乘用車 3, 貨物車7, 特種車1) 57.9% ② 못, 異物 밟은것 3대 15.8%, ③ 異常摩耗 2대 10.5%, ④ 外傷코오드에 達하는 것 2대, 10.5%, ⑤ 空氣壓 不適 1대 5.3% (75.3 日本 月刊 自動車 타

이어誌)

### ◆ 踏釘 53%, 日, 東名 豊川 點檢

自動車타이어協會 名古屋支部가 3月 8日 東名豊川IC에서 行한 타이어 點檢에서는 不良數는 적었으나 不良中 못, 異物을 밟은것이 過半數를 占해서 특으로되었다.

當日의 點檢은 乘用59대, 貨物46대의 計105대로서 不良은 乘用 8 貨物 7의 計 15대이며 構成比 14.3%로 比較的 好結果이었다. 不良의 內譯에선 踏釘이 53.3% 乘用 5, 貨物 3)로 특, 다음이 溝마모 20%(乘用 1, 貨物 2) 空氣壓 不適 20%(乘用 2, 貨物 1) 異常마모 6.7%(貨物 1)로되었다. (76.3.15 日本 타이어産業 時報紙)

### ◆ 美國業界的 집안 事情과 今後

石油속크가 比較的 輕微했던 美國業界는 自動車의 再興氣運으로 밝은 무우드속에있다고 할수있으나 補修市場은 50余種의 브랜드가 경합하고있어서 年間 2億3千萬本の 消費市場을 形成하고 있으나 OE(新車用)는 昨年 및슈탄이 1.5%까지 떨어들어가 3位以下의 발탄스를 무너뜨린모양이다.

1976年의 美國經濟는

① 消費者自身은 아직 얼마간 警戒기미이지만 上昇中이다.

② 自動車生産 數는 昨年을 超過하는 中에 있으나 셀스面에선 有望하다고 할 수 없을지도 모른다.

③ 經濟學者는……1976年은 봄은 없을지 모르나 回復은 계속하여 GNP 1.6兆弗에 達하여 75年比 12%增으로될 것같다. 實質成長率은 5.8%일것이다. 인플레이는 安定을向하고 있다.

④ 少數經濟學者는 經濟는 自己回復하고 1976年 後半에는 眞짜름이 일어난다고 보고있다.

⑤ 戰後의 베이비붐 時代의 結果로서 25~35歲代의 그룹이 生長하고 있는 中이며 그生成中의 家族은 새로운 要求를 創造 할것이다.

⑥ 景氣一時後退는 라디알타이어에의 轉換을 늦추었다. 바이어스와 벨트드바이어스타이어는 더욱 빨리交 替를 要求할 것이다.

X를 警戒한다.

① 타이어工場에서의 스트라이크는 협약할 징조가있다. 全고무組合는 多社聯合의 스트라이크로 憲法을 咎았다. 기업규모의 縮少. 그리고 配當의 低下는 불가피할 것이다.

② 原材料의 價格이 오른다 ……合成고무, 카아본분

랙이上昇한다. 化學藥品, 顔料도 이를 追手하고 있다.

③ 타이어生産은 4분의1은 低下할것이다……스트의 結果 또는 스트에 關聯해서 障壁이 싸여진 商品의 뒷 처리등에 依하는 것일까.

④ 政府의 에너지 政策은 確實치 않은채 드라이브가 減少되어 價格이 너무나 오른다면 損害는 甚대하다.

⑤ 會社는 또 새로운 建設과 擴張에 投資 할 수 가 없다.

⑥ 많은 行政官은 가까운 將來에 그들의 Plan을 變更하게끔 價格統制의 幽靈에 威脅當하고있다. 如斯한 豫測 下에 自動車는 昨年을 上回해서 生産되고 있다. 이에 裝着하는 타이어브랜드는 굳이어가 35%로서 最大, 파이어스톤 24%, 유니로얄 20%, 제너랄 11.5%, B.F. 굼릿치는 8% 또 밋슈란이 1.5%로 進出하여 美國의 타이어 史에 新局面을 보이고있다. (76.3.15 日本 타이어産業 時報紙)

◆ 回復指向, 美 타이어 補修市場

一般經濟의 回復에 따라서 今年의 美國의 新車販賣는 好調가 傳해지고 있으며 또 가소린의 價格도 一般의 下向傾向임에 長距離 드라이브 等 車의 사용回數도 增加가 豫想되므로 今年은 美國타이어 市場에 있어서 바야흐로 回復의 해로될것같다.

如斯한 情勢下에서 GY社의 補修타이어 擔當의 A.H. 세에파아 副社長은 “今年은 新車를 購入안 하는 사람들에 依한 所持車의 정비가 增加하여 販賣本數도 昨年을 1,100萬本 上回하는 1億4千萬本에 이를 것이다”라고 밝은 展望을 세우고 있다.

同副社長에 의하던 年間의 販賣總數가 前年을 1千萬 本以上 上回한해는 1946年(2千萬本增) 1952年 (1,100萬 本增) 1968年 (1,300萬本增)의 過去 3回뿐이며 萬一 豫想이 實現되던 今年은 美國타이어 市場에 있어서 記錄의 內해로된다고 한다. (1976.4.5 日本 타이어産業時 報紙)

◆ 밋슈란, 美에서도 確保

昨年度の OE市場

美國GY社의 피리웃드會長은 今年度美國타이어市場 之 傾向으로서 라디알化가 首位인35%를 確立, 바이어 스프라이 타이어는37%의 座로부터 34%로 下落된다고 말하고 있으나 外信에 依한 昨年度の OE(新車 組立) 用市場에선 밋슈란이 1.5%를 確保, 오랫동안의 5社獨 占의 市場을 깨트렸다고 傳해진다.

5社란 GY.F社, 유니로얄, 제너랄, BF 굼릿치이며 全美OE의 95%餘를 占하고 있는것은 제너랄모터어, 포오드, 아메리칸모터스, 크라이슬러의4社이며 크라이슬러어 아메리칸의 2社는 GY가 어느것이나 70% 以上을 占하던 제너랄과 포오드社는 파이어스톤과유니 로얄이 優位를占하고 있으나 30%대, OE의 세어는 다음의 順位이다.

▷ 美國OE市場推定率

GY사...35%, F社...24% 유니로얄...20%, 제너랄... 2.5%, BF릿치...8% 밋슈란...1.5%, 또 그內入各社의 內譯을 볼것 같으면

▷ 제너랄모터어

유니로얄...37.5%, GY...20% 파이어스톤...20%, 제너랄타이어...13%, 굼릿치...9.5%

▷ 포오드社

파이어스톤...39%, GY...26%, 유니로얄, 굼릿치 제너랄...各 10%, 밋슈란...5%.

▷ 크라이슬러어

GY...75%, 파이어스톤...12.5%, 제너랄...12.5% (유니로얄, 릿치各少量)

▷ 아메리칸모터어스

GY...70%, 파이어스톤...25%, 릿치...5%, 其他...少 量

1975년에 需要者가 타이어를 購入한總金額은 實로79 億弗(2兆3千7百億圓)으로 推定되고 있다. 그 內譯은 交替用自家用車(乘用).....約48億弗 交替用트럭타이어.....19億弗 農業用타이어.....2.275億弗 農業用自家用트럭 및 乘用再生타이어.....9.90億弗로 推定되고 있다.

또 그種類別內譯으로서 다음과 같이 推計되었다.

▷ 1975年의 美國內出荷타이어는 總액.....208,500千 弗이며 其中 169百萬弗은 自家用乘用타이어(交替用 129 萬弗, OE40百萬弗)

트럭用 타이어는 29.7百萬弗(交替用21.4百萬弗, OE 8.3百萬弗),

農業用은 5.6百萬弗(交替用 3.6百萬弗, OE 2.0百萬 弗) 其他(道路以外的 工業用, 航空機用등)은 4.2百萬 弗이라고한다. 이것을 %로 나누면 自家用 81.1%, 트럭 用 14.2%, 農業用 2.7%, 其他 2%로된다. (75.4.15 日本 타이어産業時報紙)

◆ 美國의 타이어 補修市場

美國의 補修타이어 市場은 實로激甚한 경쟁의 와중 에 있다. 于先種類別로 보아도 新타이어로는 乘用車用

의타이어가 于先全體의 60%를 占하며 다음으로트럭 버스용이 24%, 또 再生타이어가트럭버스용, 乘用車用을 포함해서 23%를 確保하고 있다. 이것은 昨 75年度의 各種資料에 依한 集計이다.

또 其他가 3% 있어서 이것은 輸入타이어이다. 日本의 타이어도 進出하고 있으나 이 3%속에 包含될것이다.

그럼그러한 種類別中에서 브랜드別로는 如何히 되어 있는가하던 世界最大, 美國內에 14個의 工場을 갖는 GY社조차 13%, 이것이특이하며 파이어스톤의 10.6%가 2位, 던로프드 제너랄도베스트렌에는 못드러간다고하는 峻嚴性, 于先 그 順位를 들면 다음과 같다.

굴이어 13.7% 파이어스톤 10.6%, 시어스 9.9%, 워어레스 4.4%, 아트라스 4.3%, BF릿치 4.2%, 유니로얄 3.5%, 밋세틴 2.5%, 케리이 2.4%, 베니에 2.3%, 그以下の 것은 %는적으나 美國을 旅行하고 있던 더욱많은 브랜드名을본다. 例를들면 유니온이타든가 스프링이타든가 볼수있겠는데 이들은 其他 25.6%속에 포함되는 것일것이다. 너무나市場이 廣大하므로 年間 2億3千萬本이나 PC타이어가 販賣된다고하던 그 3千萬本이나되어 相當히 大量이라고할수있는 2位의 파이어스톤이 10%로해서 2千3百萬本, 其他의 25%는 5,750萬本이며 나머지 30位의 브랜드가 이것을 나누어갖고 있는 것으로된다.

그中의 再生타이어는 13%의 세어라고하므로 1千7百 69萬本の 供給을 하고있는셈이된다. 美國은 石油속크以來 再生 타이어의 使用이 向上되고 있으며 이것은新 品타이어의 價格이 높아져있기때해서 再生界는 若干씩 市場을 擴大하고있다고 한다.

또한 10位以下の 브랜드와 그의%를 들면 다음과 같 이되어 있다.

다이톤 2.3%, 던로프 2.3%, 제너랄 1.9% 케. 마아트 1.6%, 델타 1.5%, 암스트롱 1.3%, 레밍톤 1.2%, 웨스턴 1.2%, 클티 1.0%, 其他 25.6%.

如斯한形便으로 美國市場은 約 30萬의 小賣서어비스 店에서 팔려지며 其他에 通信販賣도 參加하고있다.

日本서도 一部에 雜誌 등의廣告로 通信販賣를 한일 도있으나 한때 通信販賣로 成績을 올린 곳도 있다. (76.4.25 日本 타이어産業時報紙)

#### ◆ 不安視되는 日, 道路豫算

不況期라고는 해도 4兆圓에亙하는 日本의 道路豫算 (5個年 計劃)의 第2次년도 一括的인 變則審議로 그 成否가 不安視되고 있으나 日本의 道路整備가 늦어지고있 음은 世界에서도 類例가 없는 것이라고 하겠으나 그것 은 急速히 伸長된 自動車保有數로부터 보아서바야흐로

的 中한評이며 世界2位의 自動車保有, 生産王國으로서 는 確實히 貧弱한 道路事情이긴하다. 于先 世界有數國의 比較로 볼것같으면 自動車가 2千8百萬대나있는데 高 速道路는 겨우 1千7百km에 達한 現狀이다.

道路와 그舖裝率에선

美國=604萬9千km...45%, 英國=33萬9千km...100% 西獨=44萬7千km...85%, 佛蘭西=70萬9千km...80%, 伊太利=28萬3千5百km...95%로 되어 있는데 對해서 日本은 104萬9千km...30%의 舖裝率에 不遇하다.

和蘭조차 10萬km...81%를 포장하고있다.

덴마크가 6萬4千km를 96% 6으로 훌륭하게 舖裝, 白耳義가 81%.

또 自動車數는 1대當의 道路投資額을 比較해서 보면 果然惡路인 日本이 最高(弗)로서 日本...2千8百萬대 340弗, 丁抹...120萬4千대 243弗, 西獨...1千8百45萬대 226弗, 美國...1億3千萬대 182弗, 英國...1550萬대...152弗, 佛蘭西...1,672萬대 187弗, 伊太利...1,450萬대 89弗 和蘭...358萬대 110弗

브라질은 近年珍貴한 發展相을 보여서 現在 自動車數 5百萬대라고하나 道路投資도 1대當 421弗로서 지금으 로선 世界最高이다. 乘用車 1대 當의 人口는 브라질 25.7名이 最高이며 白耳義 4.7名, 日本은 丁抹과 같아 서 4.3名 西獨, 佛蘭西, 伊太利가 3名대, 美國은 뛰어나 게 1.7名으로 最高, 독일브르크 濠洲, 新西蘭이 同 級이나 數字以外の 實情은 別途다. (1976.4.5 日本 타 이어産業時報紙)

#### ◆ 스페어타이어의 落下事故 多發

日, 大阪陸運局整備部가 近者 管内 名神高速道路上 에 있어서의 白動車整備品등 落下에 依한 事故概況을 集 計했다.

이에依하던 1974年 1月부터 1975年 10月까지의 사이 에 36件發生, 特히 스페어타이어에 依한 落下事故가 壓 倒的으로 많았다.

內譯을보면 푸로코라샤프트의 落下에 依한 事故 1件 燒料탱크의 落下事故 3件 스페어타이어를 金金具에 依 한 事故1件이며 其他거의가 스페어타이어의 落下로 되어 있다.

人身事故는 36件中 5件, 死亡 4名, 重輕傷 11名으로 되어 있다. 故로同 陸運局에선 整備業者에게스페어타 이어등 整備品脫落에 依한 事故防止의 周知徹底를 圖謀 托록 呼訴하고 있다. (1976.2.25 日本타이어 産業時報 紙)

## ◆ 고른 日 타이어메이커어 業績

業界에선 大商의 決算에 이어서 其他의 各社의 分도大體로 決算內容이 거의 決定된것 같으나 이로서보면 B. Y.S.T共히 不良이라고는 해도 配當을 維持하고 있으며 無配의 O.N.타이어도 조금이라도 配當이 復活될 기미가 보인다.

7社中日本 GY는 한번도 赤字로 된일은 없고 7社外의 岡本理研도 7社總計에 對해 1.2% 弱의 生産을 하고 있으며 타이어에 關해서는 利益을 올리고 있다.

試算해보면 메이커어 7社 및 岡本理研分을 加한 日本의 타이어 生産은 5千3百億으로 되어있으며 中 約 3千억이 補修用的 分으로될것이나 떨어져 段階에서 이에 15%의 마아진을 보면 3千450억이 市場에서의 總額으로보인다. 이 5千억은 世界最大의 고무企業인 美國의 GY社의 50%에 해당하는 것이나 美國에 있어서의 補修市場은 아직도 可驚한 猛競争下에 展開되고 있으며 昨年度의 計算으로보면 그 GY社도 全補修用的 13.7% 밖에 못차지하고 있음이 判明되었다.

이 13%라고 하는 數字는 가장 놀라운것으로서 第1位임은勿論 2位인 파이어스톤은 10%로서 3位の 시어즈와겨우 1%의 差밖에 없으며 4位로부터 6位까지는 4%程度로 된다. 5大메이커어가 어떻게보면 모든 것의 上位를 갖고 있는 것처럼 느껴지고 있으나 여기에 그 上位의 順으로 부터 브랜드名을 列記해보면 그意外的 樣相에 놀랄 따름이다.

于先 ① GY ② F社 ③ 시어즈 ④ 워어즈 ⑤ 아트라스 ⑥ 굴릿치 ⑦ 유니로알 ⑧ 미슈란 ⑨ 케리이, 스프링필드 ⑩ 페니이즈 如斯한 順으로된다.

던로프는 12위, 제너랄은 13위로 되어서 1.9%이다. GY.F의 다음에 시어즈 워어즈등 메파아트나 수우퍼마켓트를 賣場으로하는 企業 또 SS의 사이에 販賣層을 갖는 아트라스도 5位の 속에 있으며 4.3%, 또 其他가 25.6%로되어있으나 1억5千萬대의 美國에 50餘種의 補修브랜드가 出廻되고 있는것도 世界 1의 壯觀일 것이다. (1971. 3. 15 日本 타이어産業時報紙)

## ◆ 新車 9 補修 5 % 引上

### 日, 타이어各社 價格引上 實施

타이어各社는 今年 1月以來 散發的으로 價格引上을 行해왔으나 이 4月初부터 (3月 21日以降) 平均 5分정도의 實質價格引上을 實施했다. GY가 그以前에 또 던로프 오오쓰等 關西系는 가격인상額을 未定한 것같으나 東洋고무, BS, 橫濱고무 등은 各各 平均 5分가량의 幅

으로 價格인상을 보고있다. 또 트럭버스用的 標準사이즈로되어있는 1000-20은 이미 實施한 2萬3千圓 청산이 그래로 적용되고있다.

### SS 수우퍼어의 廉賣

今般의 타이어 5%가량의 價格인상은 일찍부터 메이커어가 原材料등의 價格인상을 加算해서 年初에 實施하려고 했든것이나 그後 수우퍼어나 或은 드라이브 스피드등의 廉賣宣傳등이 있어서 메이커어측은 着手하기가 困難하다고 보았는지 延長하고 있었든것으로서 이미 價格인상원재료가 사용되어 원가計算에 苦心한 結果 지금도 아직 各處에 廉賣方式이 不絶하는 실정이던 사도 初年度의 10%가량 價格인상 方針을 조금式變更, 3月 21日부터의 4月度부터의 것부터 價格인상幅을 變更, 4分~5分以上으로 걸쳐져 사이즈別 種類別로 價格 구성을 行하여 實施에 着手한것이다.

### OE는 9%, 實施는 4月

또한 메이커어各社는 OE (新車用)에 對해서도 昨年來 販賣가격을 인상改訂토록 申込하고 있었으나 具體的으로는 從來比 平均 9% 정도의 價格 引上을 行하는 것으로서 各社 共히 原價構成上 大體로 同程度로 算出된 모양이다. OE關係는 大量納入方式의 關係上 메이커어 對로 原價 구성되고 있었든 것으로서 補修用이란 納入單價에 相當한 間隔이 있었든 것이며 따라서 自動車 메이커어는 타이어메이커어 對로 納入價를 決定하고 있었든 商慣習이있으며 價格인상額등도 補修와는 算出方式이 相異해있었던것이다. 今番의 價格인상은 石油 속크 以來 5番째로된다.

### 유니로알 小賣 10% 引上

유니로알타이어의 販賣會社인 KPK販賣(東京 千代田區 大手町2-2-1, 新大手町빌딩)은 3月 1日부터 라디알타이어의 小賣가격을 約 9.2% 價格引上한 新價格體系를 發表했으나 재빠르게도 수요자의 關心을 集注하고 있다.

이것은 同社가 유니로알타이어를 發賣해서 4年을 경과하고 있으며 取扱店도 全國에서 約 160社에 이르며 販賣量도 伸長했으나 이것을 契機로 더욱 代理店과의 結束을 굳게하기 爲해서 取해진 조치로서 이 新價格體系에 따라

① 수요자의 수요를喚起하는 PR活動을 強化하고

② 스톱크포인트를 各地區에分散하여 代理店の 便宜를 圖謀하는등, 販賣面에 있어서 擴充強化를 圖謀하도록하고 있다.

新價格의 主된것은 다음과 같다.

유우릴스틸라디알(円)

165SR-13=14,700 175SR-13=16,400

(p.44로 계속)

70시리즈라디알

194/70HR14=	20,800圓	20,800圓
185/70 " 14=	18,600 "	18,400 "
185/70 " 13=	17,500 "	18,400 "
175/70 " 13=	15,200 "	15,300 "
165/70 " 13=	14,800 "	14,800 "
175/70 " 13=	16,600 "	15,300 "

LT用 타이어	타이어	튜우브
A78-13 8P	17,800圓	2,300圓
550-13 6"	12,500 "	1,800 "
650-14 8"	19,900 "	2,300 "
700-15 8"	20,500 "	2,500 "
750-15 14"	23,000 "	2,500 "
750-16 10"	22,800 "	2,500 "
750-16 12"	22,800 "	2,590 "

標準販賣價格表

1976年 3月

사이즈	프라이	타이어	튜우브	計
乘用車用扁平타이어(SLP)				
6.35-14	6 T/L	16,900	—	16,900
6.95s14	4 "	19,100	—	19,100
6.95-14	4 "	15,200	—	15,200
6.45s14	4 "	17,500	—	17,500
6.45-14	4 "	13,900	—	13,900
6.15-14	4 "	13,300	—	13,300
6.45s13	4 "	16,100	—	16,100
6.45-13	4 "	12,800	—	12,800
6.15-13	4 "	11,700	—	11,700
6.95-14	6	15,800	2,300	18,100
6.95s14	4	18,000	2,300	20,300
6.95-14	4	14,100	2,300	16,400
6.45s14	4	16,400	2,300	18,700
6.45-14	4	12,800	2,300	15,100
6.15-14	4	12,200	2,300	14,500
6.45-13	4	15,000	2,300	17,300
6.45-13	4	11,700	2,300	14,000
6.15s13	4	13,500	2,300	15,800
6.15-13	4	10,600	2,300	12,900
乘用車用타이어(PC)				
6.40-14	4 T/L	12,600	—	12,600
5.60-13	8 "	10,900	—	10,900
"	4 "	9,800	—	9,800
6.00s12	4 "	12,100	—	12,100
4.00-12	4 "	9,500	—	9,500
8.40-14	6	12,900	2,300	15,200
"	4	11,500	2,300	13,800
5.60s13	4	10,600	1,800	12,400
5.60-13	6	9,800	1,800	11,600
"	4	8,700	1,800	10,500
6.00s12	4	11,000	1,800	12,800
6.00-12	4	8,400	1,800	10,200
乘用車用高級타이어(70.78일리츠)				
Z78-13	4 T/L	12,900	—	12,900
Z70-13	4	13,000	2,500	15,500
C78-14	4 T/L	16,900	—	16,900
"	4	15,800	2,500	18,300
C70H14	4 T/L	24,200	—	24,200
B78-13	4 T/L	14,700	—	14,700
"	4	13,600	2,300	15,900
D78-14	4 T/L	16,700	—	16,700

사이즈	프라이	타이어	튜우브	후 탭	計	사 이 즈
小型트럭용타이어(LT)						小型트럭
7.50-16	12	22,900	2,500	1,700	27,100	A78-13
"	10	22,700	2,500	1,700	26,900	"
7.50-15	14	22,900	2,500	1,700	27,100	V78-13
"	12	22,700	2,500	1,700	26,900	"
"	10	22,400	2,500	1,700	26,600	"
7.00-16	12	22,700	2,500	1,700	26,900	사이즈 후 탭
"	10	22,400	2,500	1,700	26,600	
"	3	21,500	2,500	1,700	25,700	産業
"	6	20,900	2,500	1,700	25,100	6.00-15 10
7.00-15	12	22,400	2,500	1,700	26,600	7.00-12 12
"	10	22,200	2,500	1,700	26,400	4.50-12 5
"	3	21,400	2,500	1,700	25,600	5.50-10 10
"	6	20,200	2,500	1,700	24,400	6.00-9 10
6.50-16	10	21,900	2,400	1,700	26,000	5.00-9 8
"	6	18,900	2,400	1,700	23,000	5.00-5 8
"	6	17,900	2,400	1,700	22,000	4.00-8 6
6.00-16	6	15,300	2,300	—	17,600	輕트럭
6.50-15	8	18,500	2,400	—	20,900	5.60-12 8
"	6	17,400	2,400	—	19,800	" 6
6.00-15	6	14,700	2,300	—	17,000	" 4
6.95-14	5	19,700	2,300	—	22,000	5.00-10 6
6.50-14	5	18,300	2,300	—	20,600	" 4
"	6	17,300	2,300	—	19,600	5.00-10 6
6.00-14	8	15,600	2,300	—	17,900	" 4
"	5	14,700	2,300	—	17,000	라디알
5.50-14	8	13,700	2,300	—	16,000	700R 15 12
"	6	12,500	2,300	—	14,800	750R 15 12
6.50-13	8	18,100	2,300	—	20,400	700R 15 8
"	6	16,300	2,300	—	18,600	650R 16 10
6.00-13	8	16,000	2,300	—	18,300	
"	6	14,600	2,300	—	16,900	
5.50-13	8	13,300	1,800	—	15,100	
"	6	12,500	1,800	—	14,300	
輕乘用車用타이어(MPC)						
520-10	4T/L	8,400	—	—	8,400	
"	4	7,300	1,700	—	9,000	
4.80-10	4	5,600	1,700	—	7,300	
"	2	4,800	1,700	—	6,500	

- ① 本白라인은 같은 스피이드렌지의 黑타이어의 10% h/m임
- ② 本白라인은 같은 스피이드렌지의 黑타이어의 15% h/m임
- ③ 사이즈의 S 및 H는 스피이드렌지를 表示할
- ④ 라디알타이어의 S는 스틸入의 略號임
- ⑤ 타이어의 組替料 발란스檢査料 및 윈터어의 스파이크料金은 別途로 받음



175SR-14=17,700

(라리이 180/70SR)

165/70SR-13=14,900 175/70SR-13=16,500

185/70SR-14=19,700

(아메리칸타이어스틸라디알 70실리이즈)

BR70-13(WL) 26,200 195/70R-13(WSW) 26,000

GR70-15(WL) 44,300 GR70-15(WSW)40,300

(1976.3.25 日本 타이어産業時報紙)

## ◆ 日, 乘用車 保有世帶 42%로

自動車工業會가 集計한 1975年度의 乘用車需要動向에 依하면 再昨年の 오일속크 以來 乘用的 伸長은 정채하고 있다고는해도 1970年 3月 調査에서 22%이던 것이 5年後인 1975年 3月에선 41%8로 5年間に 20%라고하는 高伸長을 하고있음이 判明되었다.

이 5年間の 수요動向의 主된 變化로서는 ① 新規수요가 減少했다. ② 輕自動車의 相對의比率이 低下했다. ③ 大衆車의 增加 ④ 大衆車사이에서의 移行的 增加등이 舉例되고 있다. 또 使用實態로서는 ① 月間走行距離 稼動日數가 低下 되고 있는데 維持費가 增大하고 있음도 注目되었다.

補修用的 라디알타이어가 200%가까운 販賣增을 보이고있음도 이들의 要因의 하나일 것이다. 車種別로 보면 全世帶의 計算에선 大衆車 37%에對해 小型車 36%8이며 輕은 24%3 中型以上은 9%5의 順이나 農業世帶로도 大體로 同一한 傾向인데對하여 産業世帶로는 小型이 1974年의 47%1이 1975年으로도 48%9로 若干 移行했을 정도인데 對해 大衆車는 30%5로부터 1975年 32%5로되며 輕은 1974年의 19%8로부터 75年은 14%8로減少, 中型車以上도 17%3으로부터 14%6으로 감소를 보이고있다

勤勞世帶의 1975年度는 大衆車가 4%7 小型 %7 輕이 23%9, 中型以上은 7.3%로 大體로全世帶 平均數字와 근사하다. 69년부터 75년까지를 長期的으로보면 同級車種에의 移行이 小型車에선 70%대로 保全하고있으나 下級車種에 年初의 10%9로부터 11%으로 若干이라도 多種目으로써어있으며 上級車種에는 70年의 20%2로부터 75年은 12%2로減少하고 있다.

使用目的도 通勤과 일, 商用이 壓倒的이며 이에 다음가는 레저어가 年年減少하고 通勤이 增加하고 있다.

月間走行거리도 70年의 1,200km는 36%2로 가장 많았으나 1969年 28%7, 75年은 27%2로 微減하고 있으며 300km가 15%로부터 31%로 늘어서 1,200km는

25%로부터 12%로 감소하고 있다. 要컨데 車는 大衆車에 그리고 走行 거리는 적어진것이 특징的 이다.

(1976.3.25 日本 타이어産業時報紙)

## ◆ 타이어協會, 會員社 새마을運動에 協調

大韓타이어工業協會와 本社가 在京인 會員社는 近者 서울特別市 民間團體 새마을運動協議會主催 다음事業등에 參與協調한바 있다. 1. 4月 29日 韓國, 東信, 元豐 各社에선 醜出한. 서울市內 設置用 休紙筒 8個를 서울市當局에 寄贈하여 政府의 都市새마을運動 指針의 하나인 “休紙, 쓰레기 안버리기, 침안뺄기”運動에 呼應 協調 했다.

2. 協會常勤任職員은 例의 早朝 거리清掃作業에 參加하여 5月 1日은 서울市西大門區弘恩洞-部, 6月 1日은 鍾路 4街商業銀行 東大門支店附近을 擔當實施했다

3. 5月 12日 10~12時 서울市內市民會館別館에서 實施된 任職員婦人 및 女性職員에 對한 새마을 教育에 東信, 元豐, 韓國, 大英各社에서 나온 女性職員 總 19名이 參加受講 새마을精神涵養에 도움받았다.

4. 6月 4日 上午 10時부터 市民會館別館에서 大韓商議 全經聯 貿協 中小企協中央會등 經濟 4團體 主管으로 “健全社會氣風造成을 爲한 商工人 團大會”가 開催되었는바 이에 協會와 會員各社에서도 參席했으며 이날大會에서 商工人 들은 秩序있는 自由經濟原則에 立脚해서 社會正義가 俱現될 수있는 企業의 姿勢를 確立키 爲해 모든 不條理와 非能率을 是正한다는 5個項의 經濟倫理 綱領(53 p. 참조)을 採擇했다.

5. 서울特別市民間團體새마을運動 協議會의 會員團體인 韓國女性團體協議會에서 國家安保에 對한 女性의 役割이 重要함에 鑑하여 反共意識 昂揚과 透徹한 國家觀確立을 爲해 “女性總力安保大會”를 6月 7日 10~12時 市民會館 別館에서 開催 했는바 元豐, 韓國, 東信 大英, 協會에서 各 1名 式 參席했다.

6. 都市民의 餘暇善用과 剛健한 身體鍛鍊 및 健全한 生活氣風을 振作하는 同時에 새마을精神을 通한 山岳淨化運動을 展開 함으로써 愛林, 古蹟保護精神의 鼓吹 및 國民保健에 寄與함을 目的으로 서울市周邊 山岳淨化競進大會를 開催 했는바 韓國타이어(株)山岳會에서 5名이 6月 20日 參加해서 冠岳山一部分의 廢紙, 廢品을 蒐集 했다.

(本記事中會員社의 順立는 無順)