

# 國內 · 國際 뉴우스

## ◆ 日 輸出用타이어를 平均 5% 價格引上

### 各社 換差額등 包含

봄부터 表面化한 圓 레이트의 變動으로 各社의 輸出 採算은 크게 惡化되어 오고 있으나 換時勢가 漸次 落着되어 왔으므로 各社는 差損의 解消에 힘쓰기 始作했다.

上昇幅은 美國, 中近東市場등 어느 것이나 3~5%로 小幅, 各社 모두 이번 下期는 通期로 1弗=265圓을 想定, 價格引下와 生産合理化의 兩面으로부터 輸出採算의 改善을 圖謀하고 있다.

自動車타이어의 輸出은 數量面에서 보는限 昨年에 이어서 今年도 好調의 步調를 보이고 있다. 1~6月의 實績은 新고무消費量 베이스로 9萬噸, 前年同期比 19.9% 增으로 總販賣에 占하는 輸出 比率도 31%까지 높아져 있다.

美國市場에서 트럭, 버스用 라디알타이어가 뛰어나게 伸長되어 있는 것 등이 主因, BS타이어에선 上期(1~6月) 만으로써 32億圓의 換差損이 났다고 되어 있는 외에 橫濱고무에서도 今年 上期의 換差損은 13億圓에 이르렀다고 한다.

이 때문에 지금까지 레이트의 움직임을 보고 있던 各社는 이미 美國의 販賣子會社用의 清算價格을 5% 引上하여 中近東市場에서는 쿠웨이트行分을 8월부터 3.5% 價格引上할 것을 決定한 외에 아프리카니스탄行分도 9월까지 2段階로 나누어 6% 引上하고 사우디아라비아도 3.8%의 引上幅으로 現地代理店과 交渉中이며 橫濱고무에선 이미 7월부터 美國行分을 7% 引上하고 있는 외에 中近東市場은 平均 5%의 幅으로 各國에 交渉中 또 濠洲市場用分에 對해서는 9월부터 3~4%의 幅으로 價格引上의 意向, 住友고무에서도 中近東, 美國市場을 中心으로 價格修正을, 또 東洋고무도 美國, 歐洲 共히 價格引上을 指示하는 등 平均 5% 引上으로 될 것이다. (77.9 日本 月刊自動車타이어 誌)

## ◆ 日 SBR, BR등 價格引上 必定인가 제은, 合成 共히 7% 臺

日本 제은(株)은 10月 1일부터 SBR, BR을 各各 現行 價格의 7%를 引上한 新價格體系로 販賣할 方針을 明白히 했다. 이 7%의 價格引上幅은 換算으로 SBR 오일이 kg當 13~4圓, 넌오일이 15~6圓, BR오일이 15~6圓, 넌오일이 17~8圓의 上昇으로 된다. 이것은 부타디엔이 全體의으로 不足 傾向이며 原料의 C, 溜分, BS 溜分 등이 7月 1일부터 約 7~8% 價格引上된 점과 나프사가 29베이스 인테 不拘하고 現行은 1年前의 27 베이스로 合成고무가 販賣되어 1年間 据置로 되어 있기 때문에 合成고무 메이커의 經營이 점점 어렵게 되어 있기 때문이다. 또한 同業의 日本合成고무(株)도 제은보다 1個月 빨리 9月 1일부터 SBR, BR를 7~8% 가격인상할 것을 發表하고 있으며 兩社의 新價格體系移行에 依해서 同業他社도 徐徐히 追隨할 것으로 보인다 (77.9 日本 月刊自動車타이어 誌)

## ◆ 日 全고무勞聯이 타이어市況 是正 을 申請

全고무勞聯에서는 8月 3日宇로 타이어協會를 通해서 타이어메이커 各社에 最近의 企業業態 惡化는 全勞動者에 對한 賃金 컷트等的 惡影響을 끼칠 念慮가 있어서 速히 適正 利潤을 無視한 廉賣競争의 中止, 서서비스 料金등의 嚴守와 販賣秩序의 確立, 需給발란스의 安定 등 3項을 基本으로한 타이어市況의 是正은 메이커의 責任이다. 라고 하는 文書를 提出했다.

### ✧ 申請書의 寫本

日本 自動車 타이어 協會  
會長 柴本 重理 貴下  
全 日本 高車産業勞動組合 總聯合  
中央執行委員長 松本 德義  
詰書之節에 貴協會에 있어서는 날로 繁昌하고 계시니 同慶하여 마지않는 바입니다.

그럼 우리들 全日本 고무勞聯은 今年 4~5月, 傘下 組合員을 對象으로 自動車 타이어의 購入價格調查를 實施했습니다. 이 目的은 3年을 넘기는 過當競爭에 依하여 타이어의 販賣價格이 어디까지 下落되어 있는가를 우리들 나름대로 明白히 하는데 있었습니다. 調查의 結果는 別紙와 같습니다. 即 購入價格을 小賣標準價格(6社의 中位置)와 比較하면 通常 採算分岐點이라고 일컬어지는 35% 레쓰까지도 下廻하는 例가 全體의 過半數를 占하며 실링타이어와 같은 新製品등도 레쓰率이 높다고하는 結果가 나와 있습니다. 또 타이어의 가라끼음, 발란스 檢査등은 거의 無料 서어비스로 行해지고 있다고 하는 實情도 明白해졌습니다. 如此한 採算을 無視한 廉賣도 그렇지만은 무엇보다도 問題인 것은 價格도 料金도 使用者와의 交渉如何라고하는 商去來上의 無秩序가 反對로 使用者의 不信을 높여서 業界의 安定을 阻害하고 있는 것은 아닌가 생각이 됩니다. 우리들도 昨年 11月에 當勞聯 타이어部會가 5社에 對해서 行한 「業界安定에 關한申請」에 對한 各社의 回答 또는 今年 2月의 6社社長, 委員長會議등을 通해서 業界再編에의 努力이 行해지고 있음은 잘 알고 있습니다.

그 後 타이어 市況도 下落 中止가 傳해지기는 합니다만 依然히 低位에 머무르고 있습니다. 그 뿐 아니라 最近 再次 巷間에 세어 競爭 再燃도 報道되고 있습니다. 우리들 勞働者는 昨今來 過當競爭을 直接의 原因으로하는 企業業績 惡化에 依해서 賃金, 一時金 뿐 아니라 雇傭面에서도 큰 희생을 당하고 왔습니다. 따라서 今後 再次 如此한 事態를 惹起하는 일이 없게끔 貴協會 및 會員各社에 對해 下記의 點을 中心으로 一層의 努力을 要請하는 바입니다.

1. 適正利潤을 無視한 廉賣競爭의 中止, 適正價格의 回復
  2. 서어비스 料金의 嚴守등 販賣秩序의 確立
  3. 需給발란스의 安定
- (1977.9 日本 月刊自動車타이어 誌)

## ◆ 印度의 타이어工場

### 生産能力 年間 50萬本

印度의 뉴델리近郊에 最近 타이어 生産能力 年間50萬本이라고 하는 타이어工場이 建設되어 操業을 開始하고 있다.

콘티넨탈, 굼미社에선 近者 타이어工場에 生産 노우하우와 機械 設備를 納入, 印度政府와 契約을 하고 있다. (75.3 日本 月刊 自動車타이어 誌)

## ◆ 美 이리노이州 冬期間의 高速 道路에서의

### 스파이크 타이어 使用 禁止

美國 이리노이州는 요즈음 스파이크타이어의 使用을 全面的으로 禁止키로 하였다. 이 禁止措置는 今年의 겨울의 시이즌 終了直後 即 1976年 4月 1日부터 効力を 發하게 된다.

但, 同法令의 適用外로서 美國 郵政當局의 郵便車, 또는 當局과 契約하고 있는 專用車에 스파이크 타이어의 使用을 認可하고 있다. 또 同法令은 車輛이 스텝프를 일으키는 冬期間에 限하여 妥當한 範圍에 있어서의 타이어체인의 使用을 許可하고 있다. (1976.3 日本 月刊 타이어誌)

## ◆ 美國 再生타이어業界의 業績

### 大幅 改善

75年度 3.4分期가 終了한 時點에 있어서의 再生 타이어는 低調했던 74년에 比하여 크게 伸長한 모양이다. 한便 乘用車用 再生타이어는 前年比 11%增인 3,700萬本이 豫見되고 있다. 이 때문에 트렛드고무의 消費量은 新記錄인 7億6千8百萬封度로 된다.

以上の 見積이 達成되었을 경우에는 補修용타이어 市場에서의 再生타이어의 比率은 25%를 占하기에 이르렀다. (76年 1月號 日本 月刊타이어 誌)

## ◆ 미시간州 새로운 “소프트 스파이크” 타이어의 使用을 認定?

미시간州는 지금까지 強硬하게 스파이크타이어를 使用해 왔으나 最近 部分的으로 그 規制를 緩和하고 있으며 今後 타운젠트, 인드스트리이즈社에 依해서 生産된 新 “소프트, 스파이크” 타이어의 使用을 認定하게 될지도 모른다.

타운젠트社 및 미시간州 當局에 依하면 이 “파아마아-T-구립피” 라고 呼稱되는 新스파이크타이어는 從來의 것과 比較해서 75% 程度 道路의 損傷을 적게 한다고 한다.

同社의 말로는 이 소프트, 스파이크의 秘密은 지금까지의 야문 스파이크에 代身해서 碎屑狀으로 된 탕구스텐 카아바이트가 使用되고 있는 點에 있다. 이 스파이크는 銅製의 매트릭스(支柱部分)에 매워져 있으며 이 매트릭스部分은 타이어의 摩耗와 함께 달아서 줄어든다. 鋼의 매트릭스가 完全히 摩耗해 버리면 스파이크는

받침을 잃어서 빠져 떨어지게 된다.

現在 네바다, 오오트 모퉁, 테스트 센터에서 테스트를 反復하고 있으나 이 소프트 스파이크타이어와 同様の 性能을 가질 것이 證明될 것으로 보여지고 있다. (1976 1. 日本月刊타이어 誌)

◆ 美 트럭용 라디알타이어 急速하게 普及?

트럭용 라디알타이어의 賣上은 2年前의 2倍 以上이라고 하는 伸長을 表示하고 있으나 1980년에는 現在の 250%增, 即 25倍로 增加할 것으로 보고 있다. GY社의 트럭타이어의 마켓팅 마네저는 1973년에는 6千萬本에 不過했던 트럭용 라디알타이어의 賣上이 75년에는 150萬本으로 되고 普及率도 73년의 5.9%로 부터 75년에는 17.5%로 될 것으로 보고 있다.

普及率은 더욱 높아져서 80년까지에는 現在の 2倍의 水準으로 되며 에너지 保存法이 可決된 경우에는 75년의 4倍, 即 約 600萬本에 達할 것으로 보고 있다.

美國의 大部分의 州에서는 高速道路에 있어서의 荷重制限을 73,000封度(約 33屯)로 높인다고 하는 聯邦政府의 規制를 裁可하고 있다. 또 今後 議會에서 審議가 豫定되고 있는 에너지 保存法이 萬一 可決되던 라디알타이어 消費稅가 免除當하게 되어 橫轉抵抗이나 耐摩耗性에 뛰어난 經濟性이 높은 라디알타이어가 한層 普及하는 것은 아닌가 豫想되고 있다. (1976. 1日本月刊 타이어 誌)

◆ 安價 高性能의 화이버어 글라스

라디알 再認識되는가?

빛츠버어그에 本據를 둔 PPG 인드스트리이즈社에선 經濟性을 重視하는 드라이버어에 依하여 화이버어글라스, 라디알타이어의 良好性이 再認識되어서 今後 2年以內的 補修用 라디알타이어 市場의 過半이 화이버어글라스, 라디알로 될 것으로 豫想하고 있다. PPG社의 마켓팅, 마네저에 依하면 1977년에는 補修用타이어 市場에서 4,500萬本の 라디알타이어가 販賣되어 이 中の 2,500萬本은 화이버어글라스, 라디알로 된다고 한다. 同社는 화이버어글라스 라디알의 利點은 스틸에 比하여서 코스트가 極히 낮으며 (25%安價) 都市內나 하이웨이의 制限 스피드로 走行하는에는 보다 소프트하며 快適한 走行이 얻어지며 또 耐摩耗性도 스틸에 比하여서 遜色이 없다고 한다. (1976. 1日本月刊타이어 誌)

◆ 高性能을 發揮하는 GY社의 「F32을 윈터어, 라디알타이어」

GY에서는 昨年の 겨울 스파이크핀이 없는 新 스노

우타이어 「F32을 윈터어, 라디알타이어」를 開發했으나 이 타이어의 特徵은 強力한 트럭손을 擡게끔 設計된 “트렛드디자인”과 亞氷點下의 눈위나 얼음위에서도 스파이크 없이도 拔群의 그립프를 發揮하는 유니크한 “트렛드고무의 콤파운드(配合)”의 kombinasyon에 있다고 한다. 또 이 타이어는 同社가 開發해서 話題를 부른 스틸보다도 5倍나 強靱한 合成纖維材인 FLEXTEN으로 強化되어 있다.

또한 F32란 華氏 32° 即 攝氏 0°로부터 따온것. (1976. 4 日本月刊타이어 誌)

◆ 日本의 合成고무 企業別 生産能力 (1975年)

會社名	生産品種	生産能力 屯/年
日本合成고무	SBR	335,000
	SBR 라테	33,000
	BR	75,000
日本제온	NBR	自在
	SBR	170,000
	NBR	20,000
	라텍스	30,000
旭化成工業	BR	35,000
	CHR	30屯/月
	BR, SBR	100,000
住友化學工業	SBR	50,000
	EPDM	10,000
	BR	40,000
宇部興産	BR	40,000
	SBR	20,000
日本에라스트머	SBR	20,000
	CR	42,000
電氣化學工業	CR	20,000
	CR	20,000
昭和네오프렌	CR	20,000
	IIR	52,000
日本부칠	IIR	52,000
	EPDM	10,000
三井石油化學工業	EPDM	10,000
	EPDM	10,000
日本EP리버어	EPDM	10,000
	BR, SBR	45,000
三菱化成工業 (化成고무)	BR, SBR	45,000
	IR	25,000
제온이소프렌	IR	25,000
	IR	15,000
日本포리이소프렌	IR	15,000
	IR	30,000
쿠라레	IR	30,000
	알핀고무	30,000
日本알핀고무	알핀고무	30,000
	SBR 라테	27,800
旭다우	SBR 라테	27,800
	SBR 라테	10,500
住友노오가탁구	SBR 라테	10,500
	NBR 라테	
武田藥品工業	SBR 라테	12,000
	MBR 라테	
	其他	

大日本인크化學工業	SBR 라테	3,600
	NBR 라테	
東洋曹達工業	CR	12,000
三井東壓化學	MBR 라테	7,800
	SBR 라테	

(1976. 8 日本러버어 인드스트리이誌)

### ◆ 파이어스톤社 100萬本째의 스틸

美 파이어스톤社는 요즈음 데멧시이낫슈의 工場에서 通算 100萬本째의 스틸벨트 「트란스 스틸 트렉손」을 製造했다.

또 同社는 今年 TE用 21%增産을 豫告하고 있다.

(1976. 日本月刊自動車타이어誌)

### ◆ 새로운 타이어 試驗機

Tire test machine gets performance data

美國 뉴우요르크州 바파로우에 있는 Calspan社는 進歩된 타이어 試驗機를 開發했다. 이 機械는 平坦車道와 타이어의 사이에서 傳達되는 힘과 모멘트를 여러 가지의 條件下에서 測定하는 것이다.

이 機械로는 車道の 性質, 速度, 브레이크, 스티프, 傾角이 變化되었을 경우의 타이어의 反應을 正確하게 測定할 수 있다.

시뮬레이션 車道로서는 幅 28in의 스텝스 鋼벨트를 使用하여 最高 200哩/h의 速度로 움직인다. 이 벨트는 自動車, 트럭 荷重下에서도 最小限 길이 14in, 幅 24in의 面積이 平坦하게 保持된다. 對象으로 하는 타이어와 直徑 16~46in, 踏面이 最大 24in이다.

벨트의 強度는 荷重變化速度 2,000lb/s以下이며 2,500~12,000lb의 荷重에 견딘다. 道路表面의 變化에 對應시키기 爲해서 두께 1/32~1/16in으로 相異한 種類의 物質을 被覆한 4本의 벨트가 準備되어 있다. 벨트의 驅動源은 直徑 67in인 드림을 껴워서 385HP의 油壓 모터에 依하고 있다. 雨天時 道路에 對應하는 散水시스템도 裝備하고 있다.

資料源: (日本 科學技術情報센터 發行 「海外技術이 라이트」로 부터) (1977. 3日本 고무協會誌)

### ◆ GY社 低床型 都市버스用에

#### 超扁平 타이어 開發

GY의 技術陣은 지금 美國 政府의 指令으로 車高를 낮게하는 都市버스用의 新 「쇼오터어, 타이어」의 設計에 로우, 푸로필의 特長을 採用하고 있다.

政府의 都市大量 수송관리국의 지령에 對應해서 都市버스는 老人, 身障者, 兒童이 乘車時 스티플을 不必要로 하게끔 道路緣石의 높이까지 乘車口를 낮게끔 改造

하고 있다. 이 때문에 車床의 높이가 61cm로 規定됨에 따라서 버스用 타이어도 또 普通의 直徑 109cm로부터 101cm 以下로 縮小할 必要가 있다.

GY社는 이미 101cm의 強化스틸, 라디알 타이어를 開發했으나 또 다시 技術陣은 50실리츠의 푸로필의 레이 스타이어 中에서 直徑 84cm의 타임을 골라서 버스用으로 開發하기로 작정하고 있다. 問題는 타이어 徑을 작게하는 것 보다는 오히려 버스의 總重量을 制限하고 또한 乘車感을 떨어뜨리지 않게끔 研究하고 있다고 同社의 重荷重타이어 技術部長 찰스. E 스트릭글은 強調한다. (77. 8 日本月刊 自動車타이어誌)

### ◆ <A> 1977年 世界 天然고무 및 合成고무의 消費量推計

單位: 千屯

國 別	天然 고무	前年比 %	合成 고무	前年比 %	計	前年比 %
美 國	875	119.7	2,525	116.1	3,400	117.0
日 本	320	106.0	700	106.4	1,020	106.3
西 獨	205	99.5	345	102.1	550	101.1
英 國	175	104.2	330	101.5	505	102.4
佛 蘭 西	170	103.7	295	103.5	465	103.6
伊 太 利	145	103.6	285	105.6	430	104.9
加 那 陀	88	103.5	205	100.5	293	101.4
브 라 질	65	98.5	210	104.0	275	102.6
포 오 란 드	62	100.0	132	101.5	194	101.0
印 度	147	109.7	35	106.1	182	109.0
체 코 스 토	55	98.2	85	106.3	140	102.9
바 키 아						
맥 시 코	37	105.7	98	108.9	135	108.0
和 蘭	26	104.0	95	101.1	121	101.7
白耳義. 룩	23	104.5	87	111.5	110	110.0
셀 브 르 그						
濠 洲	44	88.0	53	93.0	97	90.7
오 지 리	22	110.0	46	121.1	68	117.2
서 전	15	125.0	40	105.3	55	110.0
항 가 리	15	93.8	36	102.9	51	100.0
馬 來	37	112.1	4	133.3	41	113.9
印 尼	35	100.0	5	100.0	40	100.0
나 이 제 리 아	24	120.0	6	150.0	30	125.0
泰 國	21	105.0	5	100.0	26	104.0
丁 抹	6	100.0	17	113.3	23	109.5
스 리 랑 카	8	114.3	—	—	8	114.3
新 嘉 坡	4	100.0	3	150.0	7	116.7
버 어 마	6	120.0	—	—	6	120.0
象 牙 海 岸	1	100.0	—	—	1	100.0
其他 諸 國	1,194	106.1	2,883	109.4	4,077	108.4
計	3,825	107.7	8,525	109.3	12,350	108.8

注) ① 蘇聯의 推計量은 其他諸國에 包含됨

② 前年比는 IRSG資料에 基해서 日本고무工業會에서 算出한 比率이다.

◆ <B> 1977年 世界 天然고무의 生産推計量  
(單位: 千屯)

國 別	推計量	前年比 %	國 別	推計量	前年比 %
馬 來 尼 泰 國	1,720	104.9	브 라 질	21	105.0
스 리 랑 카	159	104.6	象 牙 海 岸	20	111.1
인 도	157	106.1	카 메 룬	19	105.6
라 이 베 리 아	82	102.5	버 마	16	100.0
나 이 제 리 아	56	101.8	멕 시 코	5	100.0
			其 他 諸 國	160	100.6
			計	3,700	104.2

出處: 以上 2件 모두 國際고무硏究會 (International Rubber Study Group) 第91회미팅 (1977. 6. 20~23) (런던) 統計委員會 (Statistical Committee) (以上 2件 77. 6 日本 高木工業會刊 月報誌)

◆ <C> 1977年 世界 合成고무의 生産推計量  
(單位: 千屯)

國 別	推 計 量	前 年 比 %
美 國	2,600	112.8
日 本	1,009	107.2
佛 蘭 西	460	105.3
西 獨	410	107.9
英 國	330	103.1
伊 太 利	270	108.0
和 蘭	250	101.6
카 나 다	250	119.0
브 라 질	175	106.1
벨 기 에	125	108.7
포 오 란 드	120	102.6
멕 시 코	80	106.7
체 코슬로바키아	55	103.8
濠 洲	43	102.4
인 度	25	108.7
其 他 諸 國	2,473	108.8
計	8,675	109.1

注) 소련에서의 合成고무의 生産推計量은 其他諸國에 포함됨. 出處: <A> <B>와 同

◆ <D> 1977年 天然 및 合成고무의 需給 포지손 推計  
(單位: 千屯)

區 分	天然고무	合成고무
生 産	3,700	8,675
諸 費	3,825	8,525
世界 在庫 量의 變化	-125	+150

出處: <A> <B>와 同

◆ 고무의 語源

酸素의 發見者 英人 조셀. 프리슬레에 博士(조셀. 프리이 스트리 1733~1804)은 1770年 發行한 著書에 「鉛筆로 쓴 것을 지울수 있는 物質」로써 고무를 紹介하고 있다. 지우는(Rub)것. 即 Rubber인 것이다. 이에 產地 India (콜럼버스가 發見한 印度, 實은 美國大陸이었다)를 앞에다가 붙여서 India Rubber라고 했다.

博士가 이름을 처음 붙였던 것이다. 파라고무라고 부른 것은 아마존流域에서 採取된 고무가 河口의 Belem (別名파라, Pelem州의 首部)에 많이 集散되었음으로써이다. 또 Crude Rubber라고도 부르는데 原料고무란 意味이며 인디언은 파라에도 栽培고무에도 通用되므로 이것들을 明白히 하기 爲해서 지금은 아마존의 土人고무를 파라, 其他의 栽培고무를 plantation Rubber (Hevea Brasiliensis)라고 말하게끔 되었다.

( ) 內는 라틴語의 植物學名이지만 헤비아는 브라질 土語 Heve(고무의 뜻)로부터 브라질 엔시스는 브라질로부터 온것으로 생각된다. 같은 고무樹 Hevea 에도 多種있어서 Brasiliensis種이 가장 많으며 良質의 라텍스를 낸다. 오늘날 한창인 栽培고무樹는 大部分이 此種의 것 또는 이의 改良種이다.

프리슬레에 博士가 命名하기 前에는 어떻게 불렀을 까 또 博士의 命名이 어떻게 普及되어 갔는가는 詳細하지 않으나 쿠우추우크라든가 가무등으로 붙여지고 있었음이 틀림없다.

지금도 佛蘭西에서는 고무를 Caoutcho(쿠우추우크)라고 呼稱하고 있다. 1940年頃 佛蘭西의 科學者콘다 미누우 一行이 아마존을 踏破해서 最初의 고무見本을 歐洲에 갖고 가서 쿠우추우크라든 佛名을 붙인데서 始作 이된다.

쿠우추우크는 아마존 土語 「홀적거리며 우는 나무」의 音讀 바로 그것이다. (고무學者 成澤 愼一에 依하면 쿠우추우크는 카비리어 語로 고무를 말하는 모양이다.)

日本서는 옛날부터 一貫해서 고무란 名稱으로 通해 왔으나 獨逸에서도 GUM이라고 부르고 있다. 이것도 그리스語 KUMMI (樹脂)로 붙여 와 있다는 것은 이것 亦是 成澤說의 바로 그것이다. 東南亞細亞의 特産 다무마나 코오팔과 같은 樹脂는 Gum Dammar, Gum Copal 처럼 모두 가무란 文字를 붙이고 있다.

러버어처럼 樹皮에 傷處를 내어서 樹脂를 採取하므로 고무란 名稱의 語源은 이것이라고 斷定할 수 있다. 日本서는 謾語이라고 맞춘 漢字까지 있으나 中國語로는 樹膠 또는 樹乳라는 文字를 쓴다(谷澤 龍次著 「어느 고무人의 記錄」으로부터 (76. 8 日本러버어인두스트리誌)

◆ 日本의 廢 타이어 發生數量과 新品타이어에 對한 比率

日本 自動車타이어協會 調査

區 分		1970年	1971年	1972年	1973年	1974年	
廢棄타이어發生數量	타이어交換時에 發生하는 數量 (A)	本 數(千本) 製品重量(屯)	23,770 273,186	25,532 292,300	29,542 347,870	33,755 439,984	27,681 351,510
	自動車の 廢車時에 發生하는 數量 (B)	本 數(千本) 製品重量(屯)	6,612 89,108	7,080 92,666	7,474 98,657	9,495 125,334	8,477 111,896
	計 (C)	本 數(千本) 製品重量(屯)	30,382 362,294	32,612 384,966	37,016 446,527	43,250 565,318	36,158 463,406
新品타이어의 國內販賣量	新 車 用 (D)	本 數(千本) 製品重量(屯)	34,104 309,924	39,795 324,970	39,632 359,489	44,517 436,716	41,792 398,634
	補 修 用 (E)	本 數(千本) 製品重量(屯)	23,770 273,186	25,532 292,300	29,542 347,870	33,755 439,984	27,681 351,510
	國內販賣部 (F)	本 數(千本) 製品重量(屯)	57,874 583,110	62,327 617,270	69,174 707,368	78,272 876,702	69,473 750,144
廢棄타이어의 發生數量指數(1970年=100)			100.0	(107.3)106.3	(121.8)123.3	(142.3)156.0	(119.0)127.9
新品타이어의 國內販賣指數(1970年=100)			100.0	(107.7)105.9	(119.5)121.3	(135.2)150.4	(120.0)128.7
新品타이어國內販賣에 對한 廢棄타이어의 比率	本 數(%)		52.5	52.3	53.5	55.3	52.1
	製品重量(%)		62.1	62.4	63.1	64.5	61.8

注) ( ) 內는 本數 (76. 10 日本 月刊타이어 誌)

◆ 日本 타이어 關係 미니뉴우스

<77. 8. 1. ~8. 31>

- ① 井上 謨謨工業은 印尼의 二輪車用 타이어메이커에 「가다. 쓴갈社」와 合弁으로 「井上고무. 印尼」를 設立
- ② 全日本 고무勞聯은 日本 自動車타이어協會에 타이어의 市況安定과 去來價格의 適正化에 對해 意思를 表示
- ③ 日産, 本田, 日野의 自動車메이커어 各社는 타이어의 5% 價格引上을 承諾
- ④ 自動車타이어各社는 圓高基調에 依한 換差損 解消를 爲해 輸出價格을 3~5% 引上의 意向
- ⑤ 日本 自動車타이어 協會는 茨城縣 谷田部の 自動車研究所內에 트랙손데스트코오스를 完成, 美國의 타이어品質等級制度에 對應해서 建設된 것.
- ⑥ 豐田自動車工業은 今年 6月期決算을 發表, 賣上高 2兆 2,880億圓(前期比 14.6%增), 經常利益 2,101億圓(同 14.0%增), 税金控除利益 1,167億圓(同 17.3%增)으로 어느것이나 過去 最高, 民間企業으로 1,000億圓을 넘는 税金控除 利益計上은 始初

<77. 9. 1~9. 30>

- 1) 鈴木 日本化學工業協會 會長등 化學學界 首腦들은 石田 石油聯盟 會長등 石油精製業界 首腦들과 會談, 나프사價格의 國際水準에의 引下를 要請
- 2) 自動車工業會는 通産省에 對해 輸入타이어의 關稅引下(現行 10%를 5%程度로)를 要請할 意向
- 3) 乘用車타이어의 라디알化가 急上昇, 76年の 48%로 부터 77年 1~6月에는 63%로, 美 GY타이어社는 低燃費의 橢圓形 타이어를 開發
- 4) 不二라텍스는 栃木縣에 無人化 工場의 建設을 計劃
- 5) 弘進고무는 고무보다 싸며 接着力이 강한 라이닝法 「코오싱 코오팅」을 開發
- 6) 東洋고무工業(株)은 東北東洋고무(株)를 來年 4月 1日자로 吸收合併한다고 發表
- 7) BS타이어는 農業機器用의 제로 프렛샤아타이어 「파압트라이」를 開發
- 8) BS타이어는 栃木縣에 日本 最大의 타이어專用 데스트코오스(40萬平方米)를 完成
- 9) 橫濱고무는 同社에서 75年 以前에 製造販賣한 乘用車用 스틸라디알 타이어에 트레드. 세파레이손을 發生하는 것이 있어서 이 點檢과 回收에 當할 뜻을

公表

- 10) 通算省은 日本 自動車타이어 協會와 橫濱고무에 對해서 타이어의 安全性確保와 品質保證에 關해서 勸告
- 11) 日本 自動車타이어 協會는 自動車타이어, 튜브의 中期 수요展望을 發表  
76년부터 80년까지의 年平均 伸長率을 3.6%로 縮少 改定 (1977.8~9月號 日本 고무工業會刊 月報 誌)

◆ 大人用이 增, 自轉車타이어

日本 自轉車타이어 工業組合에 依하면 今年 1月~3 月間의 生産量은 433萬 5千本으로 前年同期比 4.7% 增, 大人用이 127.8%의 增, 小徑, 兒童用이 微減, 리어카用은 68.2%로 減少했다.

種別生産은 다음과 같다.

- 1~3月間 自轉車타이어 生産. ( )內는 前年度
- 大人用……2,131千本(1,668)
- 小徑用……1,484千本(1,673)
- 兒童用……690千本(751)
- 리어카用……30千本(44)
- 合計 4,335千本

(1977. 7.5 日本 타이어産業 時報紙)

◆ 合成고무化率 68%로

國際고무 生産協 10年後의 豫測

國際 合成고무 生産者協會(IISRP)의 極東部會(C.M. 월슨會長)는 近者 北美, 中南美, 歐州, 極東의 4部會의 資料를 基礎로 世界全體(共產國을 除外)의 新고무 消費量(合成고무, 天然고무)의 長期수요 예측 및 昨年 實績(同會 推定)을 發表했다.

이 豫測에 依하면 1977년부터 10年後의 87년에는 新고무 消費量 1,315萬屯에 達해 其中 合成고무는 898萬屯(76年比 73%增), 天然고무는 417萬屯(同 47%增)으로 되며 合成고무化率은 68.3% (76年은 64.7%)에 達한다고 豫見하고 있다. 年平均伸率을 보면 合成고무는 約 4~5%, 天然고무는 約 2~3%의 幅으로 試算되어 있다.

品種別 昨年實績은 別表參照, 또한 合成고무 地域別의 10年後의 豫測에 依하면 北美가 467萬屯으로 28%增, 西歐 362萬屯으로 42%增, 亞細亞, 오세아니아 272萬屯으로 56%增, 中南美 162萬屯으로 2.55倍, 中近東, 아프리카 51萬屯 82%로 豫見되고 있다.

○ 世界 고무需給 展望

(IISRP 推計)

	1976年	1977年	1980年	1982年	1987年	
SBR	2,735	3,101	3,513	3,781	4,659	
SBRLatex	380	416	458	499	597	
BR	778	845	964	1,053	1,297	
IR	205	263	310	410	519	
EP	223	251	314	360	499	
CR	276	285	319	344	395	
IIR	348	366	409	437	526	
NBR	172	184	208	223	273	
其他(弗素고무, 실리콘고무等)		113	144	163	216	
合成고무計	70	5,824	6,639	7,270	8,981	
天然고무	5,187	3,041	3,328	3,555	4,176	
新고무消費計	2,829	8,865	9,967	10,825	13,157	
合成고무 化率(%)	8,016	64.7	65.7	66.6	67.2	68.3

(1977. 6.5 日本 타이어産業時報紙)

◆ 次代の 타이어層은 스틸과 글라스纖維

GY 開發擔當者 談

美國의 타이어 市場에서는 스틸벨트라디알이 말할것도 없이 人氣를 끌고 있으나 글라스纖維와 아라미드纖維(후렉스텐 코오드)의 벨트를 使用한 타이어도 各 各 優秀한 特長이 있으며 事實 이 스틸글라스纖維, 아라미드纖維의 三巴戰에서 드라이버가 라디알타이어를 選擇함에 있어서의 幅이 宏壯히 擴大되어 있다.

1파운드(450g)當의 코스트에서 이 3種類의 벨트 材料를 比較하면 글라스纖維는 겨우 83센트, 輕量으로 同一量의 스틸보다 強靱하며 1967年 以來 美 GY社의 「폴리글라스 타이어」는 定評을 얻고 있는 스틸이 무거운 메다가 線狀化하고 꼬아合쳐서 眞鍮코오팅까지 하기에 이르렀으니 벌써 1弗이 걸린다.

후렉스텐은 3弗50센트로 高價이나 같은 重量에서의 強靱性은 스틸의 5倍인 메다가 展伸性, 耐熱性에 뛰어나 있다. GY社의 타이어開發 擔當 副社長 로버트 B. 닐은 이 「3種類의 材料에 타이어 産業은 巨額의 資金을 注入하고 있으나 矚目으로 보아서 如何한 影響이 出現해 오는가. 正直하게 말해서 알 수가 없다.

現時點에선 3種類 共히 相當한 需要가 있다. 스틸 벨트가 他的 2種類에 比해서 6倍假量 많으나 이 2種類

의 사용량은急速하게 增大하고 있다」고 말하고 있다.

◎ 미국의 新纖維, GY社의 推定

또한 이것을 GY社의 推定에 依據 舊年比 増減 狀況을 보면 다음과 같다.

△ 브레이크어. 카아카스層使用量比

	76年度	75年度
스틸	43,000屯 前年比 10%增 (9,480파운드)	
아라미드	1,600屯 " 75%增(900屯)	
글라스纖維	7,160屯 (1,580파운드)	4,350屯 (960파운드)

(따로 바이어스 타이어의 벨트用으로 5,900屯(1,300 封度 이상이 使用되었다)

(또 스틸코오드는 前記한외에 1萬9,000屯 (4,360파운드)가 타이어 비이드와이어用으로서 使用되고 있다) (1977. 3.15 日本 타이어産業時報誌)

◆ 上半期中 乘用車, 트럭 모두

33.789臺 販賣

1~6月末中 現代, 起亞, 세한 等 3個 自動車메이커의 乘用車販賣實績은 19,048대, 트럭 (4個社)은 14,741대로 乘用車는 前年同期比 38%, 트럭은 92%의 伸長率을 各各 記錄했다. 이 같은 乘用車나 트럭의 수와 伸長은 産業규모의 擴大에 따른 物動量의 증가와 所得水準의 向上등에 起因한 것으로 풀이된다.

乘用車 販賣實績은 現代의 11,429대 (49%增), 起亞가 5,479대 (26%增), 세한의 2,140대 (16%增),

※ 車種別로는 現代의 포니 10,106대 (83%增), 세한의 레코오드가 1,786대 (55%增), 을 들어 出荷된 起亞의 브리사 II는 3,112대를 各各 販賣한 것으로 나타났다.

트럭 販賣實績은 起亞가 8,735대, 現代가 3,533대, 세한이 3,032대, 아시아가 41대 (77. 8月刊商議誌)

◆ 日 2大 타이어會社의 中間

決算報告

☆ BS타이어..... 賣上 千7百 1億5千萬圓

BS타이어(株)는 8月1日 今年上半期, 6月中間 決算을 發表했다. 그것에 依하면 需要停滯의 嚴한 環境下에 있어서 新車用需要增과 輸出의 伸長에 依해서 總賣上高 1千7百1億5千萬圓, 前年同期比 10.6%增, 經常利益 1百27億2千8百萬圓, 同 12.5%增, 利益 62億8千5百萬圓, 同 8%增으로 好決算이었다. 賣上高의 內譯은 別項과 같이 타이어 部門이 前年同期比 12%增인 1千4百38億圓(構成比 84.1%)으로 好調로 推移했다. 特히 트럭用 스틸라디알타이어의 需要가 内外 共히 伸長되어

플라스로 되었다. 輸出의 伸長은 前年同期比 22%에 達했다. 同社에선 好決算은 販賣體制의 強化와 技術의 BS를 志向한 結果에 依한다고 하고있다.

◇ 部門別

(單位..... 百萬圓, < > 構成比, ( ) 前年同期比)

타이어=143,880 <84.1%> (12%增)

化工品=27,171 <15.9%> (0.3%增)

合計=171,051 (11%增)

◇ 市場別

國內= 124,458 <72.8%> (0.7%增)

輸出=46,593 <27.2%> (22%增)

合計=171,051 (11%增)

또한 下期豫想에 對해서는 需要는 停滯傾向에 있으나 需要期로 드리간과 함께 新車用이 平均 5% 價格引上되므로 賣上은 上期比 5%增(千8百億圓) 經常利 同 20%增(百 53億圓)을 豫想하고 輸出은 圓高로 環境이 不良하나 美國, 歐洲行등 TB用 大型스틸라디알의 需要增이 期待되어 上期비슷한 水準을 維持할 수 있을 것으로 豫想

또 通期 (12月期) 豫想으로서는 總賣上高 3千5百億圓, 經常利益 2百80億, 當期利益 1百40億圓을 豫상하고 있다.

☆ 橫濱고무..... 賣上 7百15億1千4百萬圓

橫濱고무(株)에선 本年上期 (1~6月)의 中間 決算을 行했으나 이에 依하면 總賣上高는 7百15億1千4百萬(前年同期 65,760千圓 "以上同" 8.8%增), 經常利益으로 3億6千5百萬(前年同) 當期利益으로는 1億1千9百萬(前年 3億8千9百萬, 69.4%減) 따라서 1株當의 利益으로는 62錢(2圓04錢)으로 業績의 內容이 惡化되어 있다.

品目別의 賣上과 前年同期와의 比較는 다음과 같다.

(( ) 內는 前年同期額 (單位百萬圓))

타이어=58,748 (53,272)

工業用=11,259 (10,942)

航空品=1,507 (1,546)

合計=71,514(65,760)

內輸出=18,799 (17,261)

(1977. 8 日本 月刊 自動車 타이어誌)

◆ 各國의 타이어 生産本數

1位 美國, 2位 日本, 3位 佛

世界 主要國의 타이어 生産量에 依하면 世界 1位의 美國이 요즈막 20年來 不變이며 7,8年前부터 日本의 타이어 生産이 이에 이어서 2位를占하고 한때의 英國, 佛蘭西, 캐나다 등을 追越하고 있다. 西獨을 앞지른 것은 4年前의 일이다. 이數字는 1974年 것이며 이해에 오일속크가 發生했었다. <36P로 계속>



드시 納得性을 充足시킬만한 件數는 아니다. 如斯한 不均一性의 크기 或은 서어비스料에서 보여지는 不統一性은 타이어 業界의 販賣政策에 一貫한 것이 없고 그때의 交渉에 따라 或은 小賣店나름의 딜러의 事情에 依해서 적당히 價格決定이 이룩되고 있음을 表示하고 있다. 如此한 商業루우루의 缺如가 수요자의 不信感을

増大시키고 있음은 設問調査票에 「속임을 當했다」고 하는 것과 같은 附記가 數件있는 것으로도 明白히 되어 있다. 過當競爭의 排除와 함께 如斯한 販賣政策의 混亂으로부터 오는 無秩序의 解決이야 말로 今後 經營者에 對해 追及해 나가지 않으면 안될 問題가 아닐는지 (77.8 日本 月刊 타이어誌)

第 5表 · 사이즈別 價格割리率

((1976年~1977年 5月))

(타이어單의 價格) ( )內는 月賦, 分割拂의 件數

레스率	145-10	155-12	155-13	165-13	175-12	175-13	185-13	165-14	175-14	185-14	計
標準價格				1				1			2
~10%		1(1)									1(1)
~15		3				1	3(1)			1(1)	7(3)
~20			2(1)			3(2)		1(1)		1	7(5)
~25		5	1	1			1(1)				9(1)
~30		2	1	3(1)	3	1	1		1		12(1)
~35	2	2(1)	2	4(1)	2(1)	2	3(1)	2		2	21(4)
~40	1	4	2	12(1)	1	3		1		2(1)	62
~45		3	3	5	4	2	6(2)	1	3	3	30
~50	2	1	1	4	1	1	2(1)				12
51~		1	1	3	1	2					8
計	5	22(2)	13(1)	33(3)	12(1)	15(2)	16(6)	6(1)	4	9(2)	135

레스率	4. 80-10	5. 00-10	5. 20-10	5. 00-12	5. 50-12	6. 00-12	5. 60-13	6. 15-13	6. 45-13	6. 45-14	6. 95-14	計
標準價格			2			2(1)		1	1			6(1)
~10%	1						1	1(1)				3(1)
~15			1				1	1			1	4
~20		1	1		1	4		1				8
~25			1			5(1)			2	1		9(1)
~30	3		4(1)		1	4	2(1)	2(1)	1			17(3)
~35		1			1		1					3
~40			4			4		3	1		1	13
~45			2	3		1		3	1			11
~50	1		1	1				3	1	1		7
51~			1			2		1		1	1	6
計	5	2	17	4	3	22	5	16	5	4	4	87

<44p에서> 各國別 타이어 生産本數는 다음과 같다.

○ 1974年度 各國 타이어 生産本數(單位: 千本<( )內는 前年度))

美國=211,390 (223,418)

日本=81,954 (87,746)

佛蘭西=45,405 (45,715)

西獨=34,607 (41,333)

蘇聯=32,117(28,672)

伊太利=27,715(28,072)

英國=27,499 (30,287)

브라질=13,440 (11,710)

카나다=19,926

濠洲=7,762 (8,423)

東獨=5,734 (5,484)

아르헨티나=4,769 (4,198)

멕시코=4,651(4,560)

西班牙=15,469

南阿=4,321(4,678)

印度=3,976 (3,705)

(77. 8 日本 月刊 自動車타이어 誌)