산업계 동정

★ 豊田自動車도 不參

3次 韓日協力委총회에

7月 29일부터 東京서 열릴 韓·日協力委員會 제3차 총회에 참석하겠다고 通告했던 「도요다」 (豊田) 자동차가 20일하오 不參을 결정했다고발표했다.

「도요다」 자동차판매주식회사는 이날 『諸般事情을고려한 결과 缺席하기로 했다』고 발표했는데 同社는지난 4월 『韓國과 臺灣에는 現狀態이상 投資는 擴大하지않겠다』는 覺書를 中共에내고 中共을 방문할수있도록 요청했으나 아직 반응을 얻지못하고있다.

그러나 「도요다」의 경쟁사인 「닛산」 (日産) 「디젤」 자동차의 대표는 현재中共을 방문중에있어 同社로서는 韓國의 新進자동차와의 관계를 그대로 두곤 미래의 市場으로보는 中共進出이 어렵겠다는 판단아래 韓·日協力委참석을 거부케된것으로 풀이된다.

★ 運轉士 過勞로
일어난 輪禍에
車主 처음 立件

춘천지검 박주인(朴柱寅) 검사는 3月 29일 강원영 1979호 코로나 택시의 차주 박식복(35·인제군 인제면 합강리)씨를 업무상 과실치상 및 도로교통법 위반혐의로 입건했다.

운전사의 과로로 인한 사고에 차주를 입건한 것은 처음이다.

운전사 이정달(33)씨는 지난 1월 28일낮 홍천군화촌면성산리 앞길에서 과로로 졸며 운전하다가 가로수를 받아 승객5명에게 중상을 입혔었다.

★ 車엔진 完全國産化

내년부터 旣存工場 시설擴充

商工部는 기존自動車工場의 시설을 확충, 基本乘用車 2, 3輪車의 가솔린엔진을 완전국산화하여 72年부터 이의 輸入을 금지할방침이다.

李洛善商工長官은 3月29日오전 自動車用 가솔린엔진의 國産化를위해 現代 新進 起亞등에 엔진가공공장을 72年初까지 完工시키고 72年下半期부터 국산을 專用할 방침이라고말했다.

李長官이 밝힌 계획의 내용은 ▲新進이 日本「도요다」借관6百萬달러에 의해 年産2萬臺의 가솔린 엔진 가공工場및部品의 도입을 추진, 이미 兩國政府의 승인을 얻어 發注, 72年까지 전량導入하고 ▲現代는「포드」와 合作으로(合作1千8百萬달러) 엔진鑄物工場의건설을 추진, 금년7月에 시설을 발주하여 내년上半期까지建設을 완료하며 ▲起亞는 日本「이도쮸」의借款 6百20萬달러를 들여 2 3輪車 小型 가솔린엔진工場을 건설, 72年 3月부터 건설한다는 것이다.

그런데 현재까지의 가솔린엔진國産化比率은53·4%다

★ 百萬원유혹
물리치고 빵소니
車추격 申告

순찰경관을 치고 달아나던 빵소니차를 끈질기게 추격, 돈1百萬원을줄테니 눈감아달라는 유혹도 뿌리치고 경찰에 신고하여 악덕운전사를붙잡게한 용감한 운전사가 3月2일 경찰의 표창을 받았다.

영남텔레비존방송국보도부소속 경북자 2—205호 반트럭 운전사 權正秀씨 (30)는 지난달27일자정께 일을 마치고 귀가중 시내대봉洞 대덕목욕탕앞길에서 검은색 코티나가 순찰 근무중인 남대구경찰서 봉산파출소 金在植순경(43)을 치어 전치6개월의 중상을 입히고 그대로 도망치는 것을 보고 부근동산파출소에 이를 알려 金순경을 돌봐주도록 부탁한 다음 코티나를 뒤쫓기 시작했다.

權씨의차가 뒤쫓아오는것을 안 검은색 코티나는 심야의 골목길을 누비며 무서운 속도로 질주, 權씨는 15분가량 추격전을 벌인 끝에 사고지점에서 2km 가량 떨어진 북비산파출소 앞길에서 사고차를 붙잡아 넘버(서울 자2—971호)를 확인했다.

표창받은 용감한 운전사 權正秀씨.

이때 코티나에 타고있던일행 네사람중 하나가 權씨에게 1百萬원짜리 보증수표를 내주면서 눈감아줄것을 사정했으나 이를거절, 權씨는오히려 이들에게폭행까지 당하고 북비산파출소에 뛰어가 사고차의 넘버를 일러주어 지난1일 빵소니운전사 李春光氏(36)를 검거케 했다는 것이다.

10년동안 운전해오면서 한번도 사고를 낸일이없다는 權씨는 2일 1百여동료운전사들이 지켜보는가운데 崔기근남대구서장으로부터 「용감한 운전사」로 표창을받고 『할일을 했을뿐』이라고 겸손해했다.

★ 電氣自動車開發

日本通産省은 이번 4월부터앞으로 5年間 電氣自動車의 개발을 위해서 약1천4백만달러를 쓰기로 결정했다.

★ 高速道연결建設 泰~말련間에

泰國과말레이지아는 兩國간의 주요 高速연결 道路건설을위한 諒解覺書에 4月 26일 서명했다.

★ 老朽차량交替

交通部7億원지원

교통부는 금년도의 노후차대체지원자금으로 7억원을 확보, 대중교통 수단인 버스에 집중배정할 방침이다. 3月10일 교통부에 의하면 7억원의 노후차대체지원자금은 기계공업육성자금에서 배정받은것인데 당초는 15억원을 요청했으나 상공부의 최종결정에서 7억원이 확정되었다 한다. 그런데 지난해의 경우는 재정자금중에서도 노후차대체지원자금으로 1억원을 배정한바 있으나 금년도는 기계공업육성자금에만 의존하고있다.

★ 危險예견할수없는 高速

輪禍 運轉士에 責任없다

대법원형사부는 今年 고속도로에서 교통사고를 낸곽병대 (郭炳泰·31)피고인의 업무상과실치상사건상고심에서 『고속도로에서는 속도제한표지나 위험표지가없거나 그밖에 구체적으로 위험을 예견할수있는 사정이 없는한 과속으로 사고가났을때 운전사에게 그사고책임을 물을 수없다』 고판시, 유죄를 선고한 원심을 깨고 사건을 부산지법합의부로 환송했다.

재판부는 『사고지점 오른쪽에 야산이 있어 피고인의 시계를 가렸으나 아무런 위험표지나 속도제한표지가 없는곳에 길을 고치려고 모래더미가 쌓여있으리라는것은 일반적으로 예견할수 없으므로 서행하지 않았다는 사실로 운전사로서의 주의의무를 다하지못한 과실의 책임을 물을수 없다』고 해석했다.

★ 交通事犯 33,667명적발

大檢은 70年12월18일부터 한달동안 벌인 교통 사범 특별단속기간동안 전국에서 66명의 뺑소니 운전사를 검거하고 그중44명을 상해치사 시체유기 업무상과실치사상 혐의로 구속하는 한편 나머지 22명은 불구속 입건했다.

22일 대검에 집계된바에의하면 사고를낸후 가해자가 행방불명되어 기소중지되었든 38건의 업무상과실치사상사건을 다시 수사하여 그중 23명을 불구속 입건하고 차량검사와 정비를 게을리한 52개소의 차량검사대행소와 정비소를 입건했다.

대검은 또 이기간동안 3만3천6백67명의 교통사범을 검거, 그중 1천30명을 구속했는데 이기간동안에 전국각지에서 일어난교통사고는 모두3만3천3백48건이된다.

★ 美 G.M.가 首位

日本도요다는 4位

70年1월부터 9월까지世界자동차메이커의 랭킹이밝혀졌다. 세계톱은 여전히 미국의 GM사로 3백18만대 2위가 「포드」로 1백30만대이며 4位가日本의 「도요다」이다.

★ 車輛 2百45萬臺

佛, 70年중生産量

「프랑스」 自動車業界는 지난 70년중 2백45만8천38대의 車輛을 생산했음이 1月28일발표된 業界의 統計資料에서 밝혀졌다.

★ 最高時速 100km로

交通部, 「고속버스 運行守則」 마련

교통부는 3月18일 효율적인 고속도로 교통사고방지를 위해 운전사의 적성관리, 차량점검, 안전장치등에 중점을 둔 「고속버스 운행수칙」을 새로 마련했다. 이강화된 새수칙은 이날 장성환(張盛煥) 교통부장관을 비롯한 교통부관계관, 도로공사 부사장, 치안국 관계관, 그리고10개고속버스업체대표와 안전책임자등 51명이 고속도로개통후 처음으로 4百28km의 경부고속도로 전구간을 점검운행한뒤 부산에서 회의를열고 결정했다.

이에따라 교통부는 자동차운수사업법, 도로운송차량법, 도로운송차량보안기준령등을 개정, 이수칙을 법제화하기로했으며 현재90km로 제한된경부간 고속버스 최고 시속을 1백km로 완화키로했다.

이날의 점검운행은 낮 12시 두대의 고속버스편으로 서울을출발, 오후8시 부산에 도착할때까지 지형에따라 각 구간별로 속도, 커브, 안전장치, 운전사상태, 도로상태등을 일일이 관찰기록하며 실시됐는데 작년한해동안의 고속도로사고 7백82건중 81%가 운전사 과실이었음을감안, 운전사의적성관리면에 특히 역점을두고 이들의 안전수칙의식을 고취하기위해 등급별모범 운전사 휘장제도및 모범업체상패제도도 아울러 마련했다. 새 수칙내용은 다음과 같다.

▲운전사관리=교통부에 운전사 카드를 비치, 근무성적, 적성환경, 관리등에 대해 평점제를 연2회 실시한다.

▲차량속도규제=①각 버스는 의무적으로 타코그라프나 거버너를 부착, 각업체의 안전 책임자 외에는 취급못하도록 한다 ②안내원이 속도상태를 방송한다 ③속도표지안내판 (스피드타이머) 부착

▲졸음방지=①운전중 검을씹는다 ②색안경 사용금지 ③안내원의 호창응답제(呼唱應答制) 실시 ④안내원의 수시확인 ⑤운전사의 근무시간 재조정

▲안전표지휴대운행=①사고또는 고장이 났을때는 사고차량 1~3m 후방에 고장표지판을 세운다 ②사고차량 왼쪽 뒤에 깃발을단다 ③사고차량 후방 50~1백m 지점에 발연통을 설치한다.

▲추월금지=고속버스는 일체 앞지르지 못한다.

▲승객안전=①승객은 의무적으로 안전 벨트를맨다. ②버스안에 안전수칙을 붙인다.

▲기상대책=톨게이트와 휴게소에는 기상조건을 고시한다.

▲모범운전사휘장=①특등모범운전사 (10년이상무사고)는 금바탕에 무궁화4개 ②1등모범운전사(5년이상무사고)는 금바탕에 무궁화3개 ③2등모범운전사 (3년이상무사고)는은바탕에무궁화2개 ④3등 모범운전사 (1년이상무사고)는 동바탕에 무궁화1개

▲안내원안전교육=①보조운전사로서의교육 ②구급조처교육 ③안전관리 임무수행교육 ④안내원안전수첩 휴대

★ 重機千餘臺늘어

8천2백90臺가 登錄돼

最近 建設工事의 성수기를 맞아 登錄重機臺數가 늘어가고있다.

建設部가 集計한 지난 2월末現在 登錄重機臺數는 總8千2百90臺로 昨年 10월보다 1千餘臺가 늘었는데 이는 各種工事에 機械化施工을 助長하고 登錄未畢重機는 政府및 地方自治團體工事에 參與를 不許하고있기 때문이라고當局者는말했다. 機種別 登錄事項은 다음과 같다. (單位=臺數)

▲불도자=2,092 ▲페이로다=620 ▲그레이다=296 ▲크레인=518 ▲운반기계=576 ▲덤프트럭=890 ▲콤프레서=493 ▲로라735 ▲콘크리트기계=759 ▲포장기계=258 ▲기타=895

★ 亞細亞서 國民自動車

小型은 8月부터 市販

他社앞질러…73年엔 量産

自動車組立업계의 後參者인 아세아自動車 (張相泰)가 先頭走者인 新進과 現代에 앞질러 이른바「國民車」생산에 착수했다.

자동차3社 경쟁에서 항상 下位랭킹에 머물러있든 아세아自動車는 大衆用 국민自動車로 국내市場에 파고든다는 販賣戰略을 짜고있는듯. 아세아의 國民車생산계획을 보면 우선 올해안에 國民車에 대한 기본조사및 設計를 끝내고 내년안에 試製品을 만들어 대대적인 선전공세를 편뒤 73년초 부터 완전 國産국민차를 大量생산한다는것으로 되어있어 벌써부터 競爭社간에 비상한 관심을 집중시키고 있는 실정이다.

국민차의 스타일은 이탈리아의 小型국민차인 「피아트850」' 獨逸의「폭스바겐」, 스페인의 「시아트」 日本의「닷산」등의 장점을 본떠 설계될것으로 보이지만 대체로 피아트 (FIAT) 型과 비슷해질 듯하다.

◇이탈리아의 小型 국민차「피아트850」. 오는 8월초부터 우리나 라에서 첫 市販된다.

그래서 국민차의 이름도 키아트(KIAT)로 정하기로 했다는것. 한대當 市販가격은 대략 50만원 안팎으로 잡고 있는데 아세아측은 外國의 경우처럼 국민자동차에대한 稅制上의 우대와 大量생산으로 價格인하가 어렵지 않을 것이라고 주장하고 있다.

아세아측은 멀지않아國民車에 대한 免稅문제가 정부와 합의될 경우에는 생산계획을 앞당겨 내년부터 市販한다는 제2의 방안도 추진하고 있으나 정부는 이에대해 自動車3社통합및 엔진工場건설등 복잡하게 얽힌 사정탓(?)으로 아직까지 결론을 내리지 못하고있다.

한편 자동차업계는 곧1人當 국민소득이 5백달라線에 도달하면 값싼국민차의 大量생산및 大量소비가 가능할 것이라고 내다보고 저마다 國民車생산을 둘러싼 探索戰을 펴고있다.

先手를친 아세아는 국민차생산에앞서 국산國民車에 대한 이미지 메이킹을 노려 오는8월초부터 小型「피아트850」을 組立, 市販키로했는데 가격은 80만원정도로 내정됐다.

★ 他人資本 依存深化

66年 54%서 70年 75%

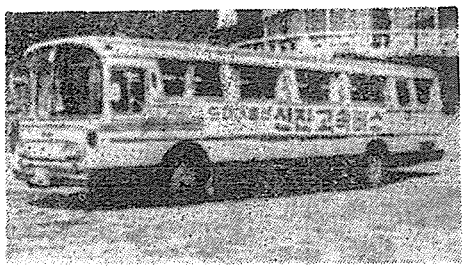
최근 수년간 法人기업이 지나친 施設投資확대로 자기資本의 比率이 매년 감소되는반면 他人資本依存度는 66년의 54·1%에서 70년에는 75·2%로 늘어나 企業의 安全性과 企業利益이 저하되고있는것으로 지적되고 있다.

3月30일 관계당국에 의하면 지난 66년의 法人企業(제조업)의 자기자본과 타인자본比率은 45·9%대54·1%이던것이 매년 자기자본 比率이 낮아져 67년에 39·8%대60·2%, 68년 33·2%대66·8%, 69년 27%대73%, 그리고 70년에는 각기자본 比率이 24·8% 타인자본이 75·2%로 바뀌었다.

★ 高性能「디럭스버스」

新進서 高速用生産

新進自動車工業 (株) 에서는 國內最初로 2百60마력



最高時速 1百20키로 RC—4百 20TP를開發, 高速時代에 高性能「디럭스 버스」를 生産 市販하게되어 業界關心을 모으고있다. 이번에 開發하게된 高速버스는 新進의 技術을土臺로 日本「히노」(HINO) 自動車와의 技術提携로製作, 52%의 높은 國産化率을 보이고있다. 이「버스」는 高出力「엔진」으로 堅固性, 耐久性이 뛰어난 DK20型「디젤엔진」「피스톤링」「시린더」「라이너」는 特殊鑄로 耐久性이 強하고 交換이 必要없는 遠心式「오일휠트」로「오일」의 劣化를 막고 各部의 마모를 감소하여 効率을 높이는 등의 特徵과 利點이 있다.

★ 世銀, 高速道借款증액

5千4百萬弗로 6月내協定

高速道路건설 借款문제를 世界銀行(IBRD)과 교섭하고 돌아온 李載卨建設部次官은 우리나라 高速道路건설에대해 世銀측이 異例的인 關心과 特惠를 베풀어 당초 借款 예상액보다 훨씬 많은 5천4백50만$를 年利 7·25% 4年거치후 20년간 상환조건으로 借款해줄것을 確約했다고말했다.

5月8일뉴욕으로 출발한후 보름동안 世銀당국과 구체적인 차관사업계획을 협의하고 16일귀국한 李차관은 이 5천4백50만$로 ①호남선제2구간과 남해선고속도로 설계용역비에 3백50만$ (이미사용중) 건설비에 4천1백만$ ②원주—강릉간 및 속초—삼척간 고속도로 실시설계와 기타 고속도로 총 연장 1천4백km의 타당성조사에 9백만$ ③국도유지 보수장비도입에 1백만$씩책정키로 합의했다고 밝혔다.

★ 持込制 아직도 健在

全國運輸業體의 64·8%나

전국운수업체의 64·8%가 아직도 持入制의 비정상적인 경영형태를 벗어나지 못하고있다.

交通部는 기업발전을 저해하는 지입제운영을 탈피정상적기업화를 이룩하기위한 방침을 세운지 오래였으나 70年12月26日 商工部가 발표한 中小企業實態調査보고에 의하면 조사대상운수업체 1천2백26개소 중 7백75개소가 지입제형태이며 제대로 기업화된 직영업체는 3백6개소 뿐임이 밝혀졌다.

특히 그중에서도 이런경향이 심한 업종은 택시운수업체로 표본조사업체 5백27개소 중 73·2%의 압도적인 비중을 차지하는 3백86개소가 차주의 명의만 이용하고 실지는 각차주들이 직접 자기차를 운영하는 지입제회사들이다. 택시업계에서 정상적인 회사직영형태의업체는

92개소로 불과17·5%밖에안된다. 이 조사에의하면 버스업계는 비교적 이런경향이 덜하여 50·3%나되는 과반수의회사가 직영업체이고 지입제업체는 26·1%였으나 화물자동차업계도 택시업계와비슷하여 지입제가 압도적으로 많은 69·2%, 직영업체는 20%에지나지않았다.

★ 暴力車輛에 極刑

大檢, 交通事故처리기준 마련

대검은 70年12月15일격증하는 자동차사고를 막기위해 서울지검에이어 釜山 大邱 大田등 전국주요 8개지점에 교통전담부를 신설하고 지금까지 폭력교통사범에 벌금 또는 단기자유형을 구형하던것을 현형법을 최대한으로 활용, 징역 3년이상 사형까지 구형하도록하는 새교통사범처리기준을마련, 전국검찰에 시달했다.

새교통사범처리기준에의하면 행인을 치어죽이고 뺑소니친 운전사에대한 未必的 故意가 인정될때에는살인죄를적용, 사형을 구형하고 미필적고의가 인정되지 않을때에도 업무상과실치사죄와 유기죄를 함께적용, 징역 10년이상을 구형토록했다.

또 앞지르기경쟁 운행정비불량 음주운행등은 도로교통법위반과 경합범으로 인정, 징역 2~5년까지를 구형하고 2주이상의 부상인경우 모두구속기소하며 부상 2주이하의 경우에도 벌금을 1주2만원(현행1만원)으로 올리기로했다.

★ 70年 뺑소니 663건

교통사고를 내고 뺑소니치는 악덕운전사들이 늘어나 70年11月25일까지 서울시내에서만 6百63건이나발생했다. 시경은 다섯 차례에걸쳐 뺑소니차량단속에 나섰으나 아직1百45건은 차량을 파악하지못해 미결로 남아있다. 이들 뺑소니차량은 통금이 임박한시간에 과속으로 달리다 사고를낸후 인적이드문경우 그냥 뺑소니를치는 일이 대부분이다.

★ 日 初中高 公害문제敎育

영향·防止法담은 부교재 發刊

東京시당국은 4월부터 국민학교및 중고등학교학생들에게 공해문제에 관한 교육을 실시키로하고 이에필요한 부교재5권을 발간했는데 일본에서 처음실시되는 이 교육은 공해의 정의, 공해가 인체건강에 미치는 영향, 공해방지법등을 내용으로 하고있으며 국민학교과정이 3권 중학교정과이 1권 고등학교과정이 1권이다.

★ 高速道路운전 指針書

高速道路와 國家發展

金德亨著 (內務部治安局交通課交通班長·警正)「高速道路와 國家發展」이 京釜高速道路 개통과 때를 같이하여 발간 되었다.

第1章 序論 第2章 世界各國의 高速道路 第3章 우리나라의 高速道路 第4章 우리나라 高速道路와 國家發展 第5章 우리나라 高速道路의 未來像으로 나누어 高速道路의 發生및 沿革으로부터 우리나라 高速道路의 未來像에 이르기까지 짜임새있고 소상하게수록하고있어 高速道路의 計劃·運營·管理·利用者를위한 우리나라 최초의 종합안내서가 되기에 아주 적합하다.

菊版2백64面, 값6백원.

★ 乘用車 67% 國産化

7月부터 未達品은 輸入금지

商工部는 71년말까지 基本乘用車의 國産化比率을 67%까지 끌어올리기위해 7월1일부터 67%國産化에미달되는 部品에대하여는 輸入을 금지시키고 不得已수입하는경우에는 關稅면제추천을 해주지않기로했다.

國産化比率은 新進코로나 52%, 아시아 피아트 124가 42%, 現代코티나 31%인데각사가 같은비율의 국산화비율을 시현시키기위해 이같은조치를 취한것이다. 下半期에 國産化될 주요부품은 前後車軸, 變速機, 推進軸및 計器板이다.

★ 高速道路 건설

年內 5개 路線

서울~원주간 영동고속도로를 비롯하여 3개도로 2백50km의 고속도로가 연내에 건설되면 전국의 고속도로망은 모두 5개노선에연장 7백87·1km에 달하게 되며 중요간선도로망은 1차적으로 고속도로로 연결되는 셈이다.

3月8일 건설부에 의하면 서울~원주간 연장1백5km의 영동고속도로는 내자88억원으로 오는 15일경에 기공할 예정인데 건설부는 이 고속도로를 유료도로 하기로 결정, km당 승용차는 4원, 버스는 11원, 화물차는 6원

선으로 잡고있다.

그동안 政府가 건설한高速도로는 ①서울~釜山간4백28km ②서울~仁川간30km ③大田~全州간79·1km등 3個路線에 延長 5백37·1km이며 年內에 서울~原州간 1백5km와 釜山~馬山간47km 그리고 湖南고속도로연장인 全州~光州간98km등모두2백50km를 완공할 예정에있어 결국 전국의 高速도로망은 8개路線에 7백87·1km를 확보, 간선도로는 高速道路網으로 연결되게된다.

★ 自動車附屬品

우루과이에 試驗수출

「우루과이」의 자동차생산은 아직도 국산화단계에 이르지못하고 있으며 「이탈랴」와제휴 68년도부터 소형자동차를 조립 생산하는 실정이다.

그러나 총자동차수는 약30만대로서 인구2백50만명에 비해 높은수준을 유지하고있어 이에따른 자동차 부속품수입이 늘고있다.

이곳 당국은 자동차완제품 수입에 대해 3백5%의 외환부가세와 4백%의 사전공탁금제를 적용하고있으나 부분품에 대해서는 낮은관세율을 부과하고있다.

이곳의 자동차부속품 연간소비량은 1백50톤에 달하고있으며 아직도 18세기형의 차량도많아 앞으로당분간 수입은 줄지않을것같다.

주요공급국은 美國 英國 西獨 「이탈랴」 日本등인데 美國은 70년8월말현재 5만6천달러상당을, 英國은 9만8천달러, 西獨은 3만5천달러상당을 각각 수출했다. 우리나라는 이곳에 시험수출을 시도하고 있는데 이곳시장을 적극 파고든다면 수출은 증가될 전망이다.

★ 道路건설 5個年계획 修正

43件에 延長4千8百킬로 미터

建設部는 大統領選擧公約으로 제시된 전국의 각종 道路사업을 3차5개년계획기간중에 모두 완성한다는 방침을 세움으로써 道路부문 3차5계년계획안의 전면再調整이불가피하게됐다.

5月4일 建設部에 의하면 당초 계획안은 高速道路에 8개노선 1천km 高速化道路에 7개노선 5백14km 기타 道路 포장에 3천75km와 橋梁건설 18·7km등 총연장 4천5백여km를 책정하고 소요재원 2천2백29억원을 계상했다.

그러나 이번선거공약으로 고속도로만도 木浦~群山間 西海岸線, 原州~大邱間 內陸線, 天安~長項間 忠南線 등이 새로이 추가되어 약 4백km나 늘어날 공산이며 고속화도로는 羅州~莞島間 全州·永同間 全州~群山~公州間등을 비롯하여 28건의2천9백여km가 늘어남으로써 명시되지않은 포장사업과 중복되는 경향을보여 이를 모두 재조정치 않을 수 없게 되었다한다. 이에따라 건설부는 일단 도로부문 5개년계획에서 43건, 총연장 4천8백km를 명시사업으로 책정하고 나머지는 기타 도로포장·개수및유지사업에 돌리는 방안을 6월말까지 마련할 예정이다.

★ 自動車需要계속늘어

76年엔 9萬餘臺추산

所得증대에 따른 생활수준의 向上 및 高速道路건설 등으로 국내 自動車需要는 계속 늘어날것으로 전망되고있다.

3월29일 관계당국에서 推定한 자동차需要전망에따르면 3次5個年경제開發계획이끝나는 76년의 국내자동차需要는 9만1백6臺에 달해 70년의 2만8천1백19臺에비해 3·2倍나 늘어날것으로 推定되고있다.

車種別로는 ①승용차가 70년의 1만4천4백87臺에서 3만7천5백49臺로 ②「버스」는 3천8백3臺에서 6천6백27臺로 ③「트럭」은 1만5백29臺에서 4만5천9백30臺로 각각 늘어날 전망이다.

★ 自動車生産줄어

上半期中 萬4千3百臺실적

올해 上半期국내自動車生産實적은 작년同期에 比해 약간 준것으로 나타났다.

7月29일 상공부에 의하면 지난 上半期중 국내자동차생산 실적은 1만4천3백53臺로서 작년同期의 1만4천89臺보다 1백36臺 (0·9%)가 줄었다.

車種別로 보면 승용차는 8천5백54臺로 작년같은기간에비해1천9백52臺 (29·5%) 가늘어났으나 트럭은 2천83臺 (33·3%) 버스는 5臺가 각각줄어들었다.

★ 自動車매매 低調

4個社서月間겨우 3百臺 팔아

최근 국내자동차메이커의 판매실적이 전례없이 저조한 현상을보여 메이커들은 크게 당황하고 있다.

7月27日 업계에 의하면 지금까지 수년동안 자동차를

판매해온 중 요즘 처럼 판매실적이 저조해보긴 처음이라고지적. 이런 상태로서는 문을 닫아야할 판이라고 울상이다.

이같은 실례는 메이커에서 출고되는 차량중 약70%에 해당하는 차량이 등록되고있는 서울의경우 지난 1일부터 22일까지 새차로서 등록된차량은 모두 2백89대인데 그중 新進이 1백96대 (코로나=1백45대등)亞細亞가 1백31대 (피아트뿐) 起亞産業의 67대 (3삼륜차 T2000=41대, T600=26대) 現代가 26대 (코티나=15대등)로서 이는 新進自動車1개사가 월평균 판매하던 1천5백대의 7분의 1도안되는 저조한 현상을 나타내고 있다는것이다.

★ 서울~仁川間 4月着工

首都圈電鐵, 내년말까지 끝내

鐵道廳은 首都圈電鐵化계획사업 중 서울~仁川간 38·9킬로의 전철화 공사를 4월7일 착공한다.

철도청은 작년11월 서울~仁川을 비롯해서 서울~水原 (41킬로)과 청량리~城北(5·6킬로) 간등 모두86킬로의 전철화를 위한 측량을 시작하여 모두 끝마쳤는데 京仁線전철화는 72년까지 끝마치고 京水線과 청량리~城北間은 73년에 완공할 예정이다.

총공사비 1백81억원은서울시내 지하철과함께 대일차관으로 충당케돼있지만 차관교섭이 아직 결말을 짓지 못하고있는것으로 전해지고있다.

★ 京釜國道 완전 포장

13년 걸려 5백12킬로

서울~釜山간 5백12킬로 國道가 70年10月30일 완전포장되었다. 이國道는 지난58년 노폭10미터확장과 굴곡개량을 병행하여 安養~水原간을착공한후 연차적으로 水原~天安간및 釜山~倭舘을 끝마쳤고 마지막 공구인 慶州~蔚山간이 포장됨으로써 京·釜간國道완전포장이 착공부터 13년 만에 완성을 보게 된 것이다.

이에 소요된 총공사비는 23억원에 달했으며 노폭10미터 2차선(6·7미터)으로 「시멘트」 43만5천3백부대, 철근 3천7백60톤등의 자재가 투입되었다.

그런데 우리나라 도로총연장은 3만7천1백18킬로(고속도로포함)이며 그중 國道포장연장은 2천9백70킬로로 겨우 8%를 점하고있으며 國道총연장인 8천1백13킬로에 대비하면 20·4%를 나타내고있는 실정이다.

★ 輸入19억·輸出 10억弗

작년 貿易逆調개선

入超率 1·9倍로 줄어

정부의 수출증대시책과병행된 수출대체산업육성 불요불급품의 수입억제책에 힘입어 지난 70년도의 무역역조가 두드러지게 개선되었다.

2월2일 관계당국에 의하면 지난 70년 한햇동안의 수입은 19억3천7백만$ (통관기준으로 추정치임) 로서연간 수출 10억3백80만$과 비교한 입초율은 1·9배로 나타나 前年의 2·6배에 비하면 무역역조현상이 크게 개선되었음을 뒷받침하고 있다.

그런데 2배이하로 떨어진 지난해의 入超率은 1차5개년계획 초년도인 62년 7·4배에 달했던 入超率과는 큰 차이를 보이고있는데 최근 몇년간의入超率의추세를보면 67년2·8배 68년 2·9배 69년 2·6배로 되어있다.

한편 작년중의 무역적자 폭을 보면 9억3천4백만$로 전년의 11억2천1백만$보다 절대액도 1억8천여만$이 줄어들고 있다.

★ 全國道완전 舖裝

80年까지 8百77億들여

건설부는 3월26일 오는80년까지 전국도8천1백13km를 완전포장하기 위한 국도포장 10개년계획을 수립,발표했다.

李翰林건설부장관은 이날도로교통의 원활과 수익성을 높이고 경제개발에 적응하여 주요산업기간의 소통을 꾀하고자 총사업비8백77억원투입, 올해부터 80년까지 국도 연장8천1백13km중 포장이 되지않고있는 6천2백28km를 완전포장, 70년말 현재 포장률23%를 76년에는 70%, 80년까지는 100%를 달성할 계획이라고 밝혔다.

李長官은 이 국도포장10개년계획에 따라 사업초년도인 올해에는 서울議政府간, 서울 汶山간, 天安 長項간 公州 鳥致院간, 南原光州간, 光州, 木浦간, 大邱.安東간, 安東 榮州간, 馬山 大邱간, 晋州 馬山간, 慶州 浦項간등 20여개 주요노선에 걸쳐 연장4백76km에대한 사업비55억원으로 포장할 계획이며 이로써 연말에는 국도포장률이 29%에 이를 것이라고 바라 보았다.

★ 日 會社와 資本제휴

美 포드 自動車

미국포드자동차회사는 日本 東洋工業과의 資本제휴계획에 따라 이 東洋工業의 總株式中30%의 취득을 승인받게될 것이라고 일본측의 관계자가 4월4일 말했다.

★ 高速道通行車輛급증

올들어 日平均 2萬4千臺

올들어 京釜및 京仁·湖南고속도로의 통행차량이하루평균 2만4천여대로 예상보다 부쩍늘어나, 3월말까지 통행료수입도 7억2천3백78만원을 올렸다.

4월10일 도로공사에 의하면 개통된 고속도로이용 차량의 통행료수입이 작년한해동안에도 총19억8천7백7만원에 지나지 않았는데 올해들어서는 불과3개월동안에 7억원대를넘어섬으로써 연말까지 30억원을 기록할것으로기대하고있다.

이러한 고속도로이용률의 급증으로 道公서는 기존노면의 훼손이 예상보다 빠르고 또 사고율도 높아질것으로 보고 表層再포장 (오바레이)과 사고방지를 위한 각종설비를서둘고있다.

★大田~全州高速 開通式

大田~全州간 湖南고속도로가 완공을보아 70年12月30日부터 無料로 開通된다. 개통식은 오는 30日정오 全州공설운동장에서 朴대통령을 비롯, 政府요인들이 참석한가운데 열리는데 이날오전10시 朴대통령은 京釜고속도로에서 湖南고속도로로 빠지는 회덕인터체인지에서 開通테이프를 끊는다.

총공사비 62億7千1百萬원을들여 지난 4月1日 착공, 8개월만에 완공된 이 도로는 길이 79·1km 폭 二車線 13·2m로서 장차 四車線 22·4m로 확장키로 돼있다.

走行시간은 大田서 全州까지 종래 2시간20분가량 걸리던 것이 1시간으로 단축된다.

建設部는 당초有料道路로 계획, 개통과 더불어 통행요금을 징수하려했으나 당분간 통행료를 받지않을방침이다. 앞서 IBRD (世界銀行) 調査團도 호남지역의 交通量이나 도로시설을감안, 無料도로로 할것을 제의했었다.

★ 마이크로·버스製造許容

旣導入허가된 機材使用조건

상공부는 新進, 現代, 亞細亞 등 자동차메이커의 마이크로·버스 제작허용요청에 대해 현재 자제도입이 허용되고있는 자제로서만 제작하는것을허용할방침이다

5월22일 상공부에의하면 현재 차종단순화정책에따라되도록 다양화한 차종도입을 규제하고있어 새로운 차종도입에 의한 제작을 중지 하고있는데 업자들이 마이크로·버스 제작을 끝내 요청한다면 이미 자제도입이 허용되어 생산되고 있는 크라운 (6기통)이나 포드20M (6기통)의 엔진, 밋션액슬 등 메인파츠를 사용하여 제작하는것에 한해 허용할 것이라한다.

그런데 新進이나 現代자동차가 교통부에 요청한 마이크로·버스 제작은 새로운 차종의 신규도입에의해제작되도록 해줄것을 요청한 것으로 전해지고 있다.

★ 13개 國道포裝 年內 끝내

一般道路事業費83億配定

建設部는 현재 공사중인 호남제2, 남해·영동고속도로이외로 전국의 일반 도로망정비를 서둘기위해 3개고속화도로건설과 국도포장및 개보수사업을 집중적으로 추진키로하고 올해 도로정비특계예산액 83억6천8백만원을 전액조기배정했다.

4월26일 건설부에 의하면 ▲고속화도로사업은 예산 10억4천2백만원을배정, 광주·목포간공사에3억원을투입.

年內完工토록하며 서울·汶山間 2억 5천만원, 三陟·墨湖間 1억9천만원을들여 繼속工事로 추진하고

▲國道鋪裝사업은 33억2천7백만원을 配定, 公州·鳥致院間, 大邱·安東間, 麗水·順天間, 晋州·三千浦間 慶州·浦項間을 비롯한 13개長距離路線의 鋪裝을 年內에마치고 溫陽·長項間, 金浦·江華間, 南原·全州間, 沃川·俗離間, 南原·光州間, 忠州·提川·단양間, 등 6개路線에 대해선 내년까지 完工토록 前半工事를 벌이게했다.

또 ▲橋梁사업은 11억8백만원으로 이미 完工된楊平巨濟大橋의에 南海·軍門·珍島橋 등 31개橋梁工事를 서두르는 한편 ▲道路改修事業에 22억9천8백만원 ▲WFP支援道路사업에 1억1천5백만원 ▲國道維持사업에 4억7천5백만원을각각 配定했다.