

# 日本 自轉車타이어 業界 概況

日本 고무타임스社 編集部

「웃음소리 드높음」에서 「斜陽」으로

## 激變期の 世態를 露呈

記者는 昨年의 고무타임스紙의 新年號에 “웃음소리 드높은 轉타界”란 타이틀로 文字 그대로 陽地의 産業으로 化하고 있었던 自轉車타이어業界의 業況을 紹介했든것이나 그 轉타業界가 一年이 지난 至今에 와서는 고무工業에 있어서의 三大不況業種의 하나로 손꼽히고 있으니 激動의 時代라고는 해도 정말 아이로니칼 하다고 할 수 밖에 없다.

記者가 昨年의 正月에 轉타界를 “웃음소리 드높은 業界”라고 表現한 것은 當時 國際적인 싸이클링 붐에 지탱되어서 日本의 自轉車의 輸出이 크게 伸張하고 있음에 併行하여 轉타의 單體輸出도 著伸하는 傾向에 있었는데 더하여 內需도 自動車公害 및 都市交通의 過密에 對한 反省에서 自轉車의 메리트가 再評價되어서 싸이클링로오드의 普及에 지탱되어 自轉車의 需要 따라서 自轉車타이어의 需要가 急増하는 추세에 있었으므로였다. 結局 自轉車타이어의 需要源인 自轉車가 內需輸出의 兩面에서 크게 伸張할 것이 예상되고 있었는데 加之하여 自轉車타이어의 單體輸出도 開途國의 追隨가 生覺된다고는 해도 品質과 Delivery의 劣位性이 있으므로 거의 前年 程度로 輸出될 것으로 當時 豫想되었으므로 “웃음소리 드높은 轉타界”란 表現을 썼든셈이다.

그렇던 바 “好事多魔”란 古言처럼 이 豫想은 形便없이 틀려서 轉타界는 고무工業中에서 最惡의 業種의 하

나로 屈指되게끔 됐다. 이것은 別揭의 各種統計나 그 래프가 雄辯하고 있다.

## 40~50%의 操短率로 內外의 惡條件重疊

그런데 自轉車타이어界가 왜 이처럼 變貌하게끔 되었는가에 對해서는 各種의 原因이 列擧될 수 있겠으나 74年度의 自轉車의 輸出量이 昨年 11月末 現在로 거의 前年程度인 130萬臺前後로 落着될 것 같은 點으로 推理하면 亦是 內需用의 自轉車의 賣上이 激減하고 있는 點과 自轉車타이어의 輸出環境이 惡化하여서 輸出이 激減하고 있음을 最大의 原因으로 들지 않으면 안 될 것 같다. 왜냐하면 全體의 生産量의 6割前後를 占하는 內需用 自轉車타이어의 需要의 7~8割은 新車用으로 占據되고 있으나 이 新車의 賣上이 昨年 4月以後 激減하고 따라서 自轉車타이어의 수요도 격감하게끔 된 데 있다.

또 輸出用 自轉車타이어는 全體의 生産量의 4割前後를 占하고 있으나 開途國의 追隨에 加之하여 海外不況 때문에 賣上이 低下되고 있는데다가 最大의 輸出地域인 美國이 自轉車의 部品の 安全基準을 法制化하려고 하고 있기 때문에 여기에와서 商去來의 照會가 中止된

自轉車타이어 品種別 出荷 在庫推移 狀況

(單位：千本)

品種別	區分	72年	73年	74年	前年同期比 B/A(%)	73年在庫	74年在庫
		1月~9月	1月~9月(A)	1月~9月(B)		9月末現在	9月末現在
26×1 3/8(B/E)		772	763	705	92.4	86	119
26×1 3/8(W/0)		4,254	5,276	4,586	86.9	326	582
兒童用(B/E, W/0)		2,301	2,394	2,221	92.8	140	310
리어커용(B/E)		171	167	151	90.4	27	21
小徑用(W/0)		1,647	2,740	3,567	130.2	166	746
其他		256	221	242	109.5	123	72
計		9,401	11,561	11,472	99.2	868	1,850

注) 日本自轉車타이어工業會

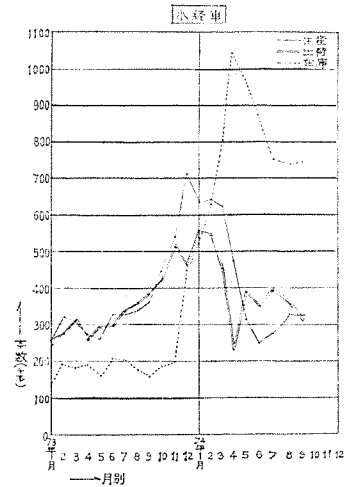
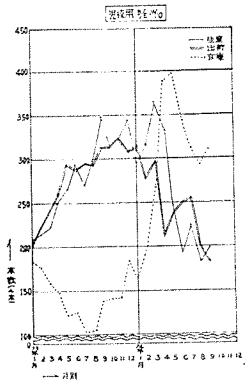
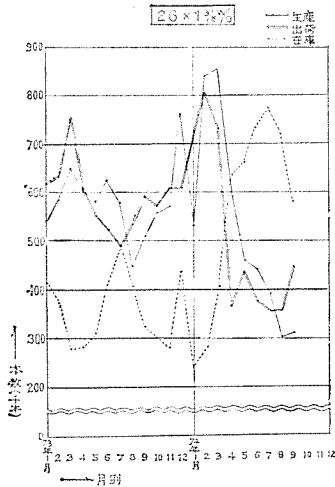
自轉車 타, 튜 地域別 輸出 金額

單位 : FOB(1,000圓)

(大장省通關統計)

區 分 地 域 別	1973年 1月~9月			1974年 1月~9月			前年比 B/A(%)
	타 이 어	튜 우 브	計(A)	타 이 어	튜 우 브	計(B)	
亞 細 亞	57,457	9,103	66,563	51,686	17,986	69,672	104.7
中 近 東	14,128	18,604	32,732	6,229	10,788	17,017	52.0
歐 洲	207,865	111,656	319,521	161,800	89,174	250,974	78.6
北 美	2,043,476	1,293,961	3,337,437	1,883,572	444,002	2,327,574	69.7
中 南 美	156,687	67,945	224,632	120,095	51,788	171,883	76.5
阿 洲	42,135	7,050	49,185	28,069	14,824	42,893	87.2
濠 洲	104,791	48,518	153,309	165,711	98,195	263,906	172.1
合 計	2,626,539	1,556,840	4,183,379	2,417,162	726,757	3,143,919	75.2

大장省換算레이트 1\$	(레이트)			(타, 튜 合計)		
	74年	1月	292.07=564千弗	6月	281.26=1,550	
		2月	297.38=709	7月	286.37=1,571	
		3月	286.85=1,186	8月	297.98=1,286	
		4月	277.96=1,382	9月	302.21=1,243	
		5月	278.05=1,436	1~9月	10,927千弗	



것이 自轉車타이어의 生産減을 招來시켰기 때문이다. 結局國內에 있어서의 完成車의 荷動이 大幅으로 減少된 點과 自轉車타이어의 主輸出市場인 美國에 異變이 일어나 輸出環境이 惡化하게끔 된 것이 自轉車타이어 市場을 斜陽化시킨 最大의 原因인 것이다. 그리하여 國內에 있어서의 完成車의 賣上의 減退는 지금까지의 高度成長에 對한 反動과 오일쇼크 以後의 總수요억제 策의 影響이 相乘的으로 作用한 結果인 것은 勿論인 것이다.

即 自轉車가 72年과 73年の 2個年間に 亘해서 前年對比 50% 增이라고 하는 急成長을 이룩했으나 이것은 所謂 바이콜로지이 運動과 미니싸이클이라고 일컬어지는 新車種이 新規수요를 喚起한 結果이지만 이中 73年の 生産增加分이 流通部門에서 異常在庫로 되어서 昨年에 移越되어 總需要抑制에 依한 구매 減退性도

加算되어 昨年 4月の 時點에서 過剩在庫는 2.5個月에 達하고 따라서 出荷實績도 1~3月期야말로 前年比 9% 增이긴 했지만 4~6月期는 34% 減. 7~9月期는 36% 減. 10~12月期는 40~50% 減(推定)으로되며 年間을 通해서는 昨年の 850萬대에 對해 600萬대로 격감하게끔 되었으나 이것이 바로 그대로 自轉車타이어에 影響되어 7~9月 期에선 實로 50% 라고하는 大幅 減産(出荷實績으로 40% 減)을 不可避하게끔 한 셈이다.

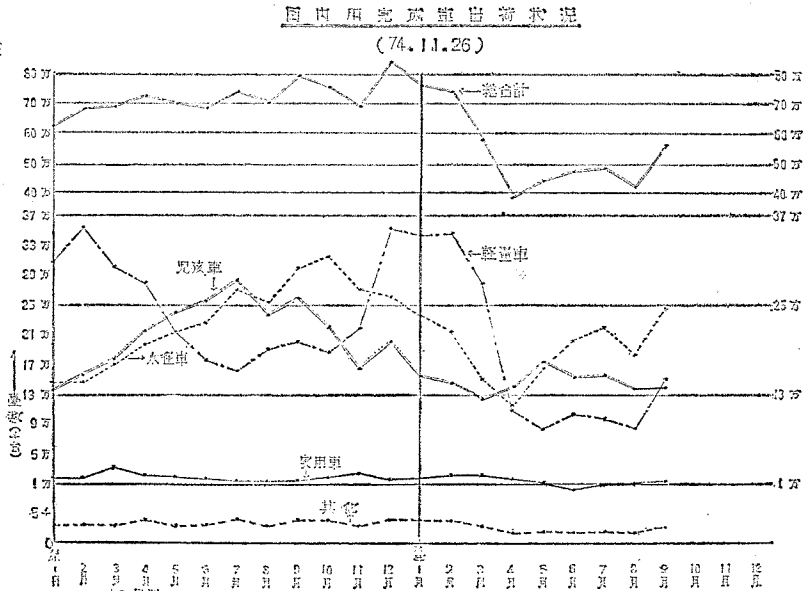
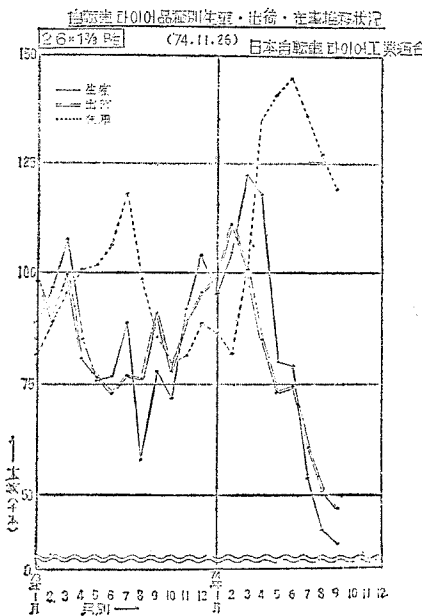
한편 自轉車타이어의 수출은 對美依存도가 높고 再昨年は 코스트어프 때문에 開途國에 追越되었으나 昨年에 들어서서도 이 傾向이 改善안되고 輸出實績은 對 前年比로 30% 減으로 되어 있는 데다가 美政府가 消費者保護를 爲해서 自轉車의 構成部品の 安全基準을 法制化 하려고 하고있기 때문에 過渡的現象으로

서 去來前의 照會는 스들되어 있을 뿐 아니라 既約分의 取消, 納期의 延長等이 계속되어 最惡의 事態로 물리고 있는 것이 現狀이다.

따라서 自轉車타이어 메이커의 苦惱는 推察하기에 어렵지 않으며 隨處에서 配置轉換이라든가 人員整理가 行해지고 있(業界紙에는 不發表이다)는 外에 市況도 平素보다도 10~15% 程度 값이 下落하고 있는 것도 無理가 아니다. 또한 國內用 完成車의 賣上 減退는 前述한 것과 같이 高度成長의 反動에 따른 流通在庫의 過剩化와 總需要억制策의 強化에 수반한 消費者의 購買性減退가 相乘作用을 한 結果이지만 지금까지 3萬圓前後이었던 消費者價格이 4萬圓에서 5萬圓 前後로 引上되고 있음이 自轉車의 구매 감퇴를 助長하고 있음은 否認할 수가 없다.

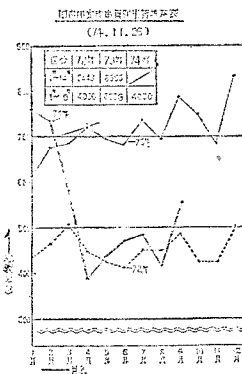
## 하나, 前途는 明朗 環境의 整備가 急先務

그런데 轉타界는 何時에 回復되느냐 인데 諸般의 情勢로부터 推理하여 今年下期以降으로 보는 傾向이 많다. 왜냐하면 轉타메이커는 目下 完成車의 物量추세에 비추어 各社共히 自主的으로 30~40% 程度의 操短을 實施하고 있으나 何如든 完成車는 耐久消費材인 故로 總需要억制策이 今後에도 계속된다고 前提를 하면 自轉車業界의 回復는 빨라도 今年 下期 以後로 보이기 때문이다. 또 美國으로부터의 照會가 中止되고 있는 것은 過渡的인 現象이라곤 해도 現在 輸出約定이



별로 되어있지 않다고하면 當分間 對美輸出이 停滯할 것은 明若觀火하기 때문이다. 따라서 自轉車타이어 界의 停滯가 계속된다고 보는 것이 常識일 것 같으며 甘夢같은 展望은 不許되겠다.

然이나 轉타業種은 所謂 斜陽産業인가 하면 記者는 꼭 그렇개는 生覺하지를 않는다. 그것도 그럴 수 밖에 없는것이 現 時點에선 轉타界는 環境惡의 被害를 막바로 받아서 最惡의 事態에 물리고 있으나 긴 眼目으로 본 경우는 陽地産業으로 될 條件을 具備하고 있다고 보아서 좋기 때문이다. 事實自轉車타이어界를 圍繞한 將來의 經濟環境에는 至極히 밝은 點이 있다. 왜냐하면 自動車를 主體로 한 都市의 交通體系가 相當部分 自轉車를 主體로 한 交通體系로 代替될 公算이 크며 따라



서 自轉車의 수요가 增加하는데 따라서 自轉車타이어의 需要도 增加할 것은 決定的이기 때문이다. 이 事實은 總理府나 通產省의 추진으로 全國 63의 都市에 “自轉車의 安全利用 促進모형地區”가 設定되어 이에 따라서 自轉車의 安全利用이 強力하게 推進될 氣運下에 있는 것이라든가 現實의 으로도 싸이클링로

## 1975年 고무工業用 資材物價推移

金額單位：원

區分 品名	規 格	單 位	1 月	2 月	3 月	4 月
生 高 무	RSS#1	%	※ 500,000	※ 500,000	※ 500,000	※ 500,000
合 成 高 무	SBR#1,500	"	444,876	444,876	444,876	444,876
	#1,700	"	356,496	356,496	356,496	356,496
FN Nylon糸	70D/34F	453.6g	517	517	570	570
	100D/24F	"	513	513	513	560
可 塑 劑	DOP	200kg	100,000	100,000	100,000	100,000
스 테 아 린 酸	國產工業用	%	285,000	285,000	285,000	285,000
카 아 본 블 랙	HAF	"	245,010	245,010	245,010	245,330
	ISAF	"	272,420	272,420	272,420	272,420
酸 化 지 탄	백마	"	600,000	600,000	600,000	600,000
松 脂	外產	"	500,000	500,000	500,000	500,000
리 도 폰	外產30%분말	"	300,000	300,000	300,000	300,000
고 무 促 進 劑	M	"	1,150,000	1,150,000	1,150,000	1,150,000
	外產(D)	"	1,600,000	1,600,000	1,600,000	1,600,000
白 카 아 본	日產	"	270,000	270,000	270,000	270,000
亞 鉛 華	國產(特號)	"	630,000	630,000	530,000	530,000
高級揮發油	KOCO(200l)	D/M	41,446	41,446	41,446	41,446
普通揮發油	"	"	35,086	35,086	35,086	35,086
燈 油	"	"	12,340	12,340	12,340	12,340
輕 油	"	"	11,956	11,956	11,956	11,956
輕 質 重 油	"	"	10,068	10,068	10,068	10,068
重 油	"	"	9,876	9,876	9,876	9,876
방 카 C 油	"	"	8,526	8,526	8,526	8,526

出處：大韓商工會議所刊“月刊物價誌”75年2月號~5月號

註：① 서울都賣時勢임. 但, ※는 釜山 時勢임. ② 合成고무는 工場渡價格임.

③ 每月 20日~25日現在價格임

## &lt;29 P에서 繼續&gt;

오드가 逐年 大幅으로 늘어서 將來는 5萬km로 擴大될(建設省案으로 3萬6千km로 되어있음)豫定으로되어 있음이 이를 保證한다.

況且 轉타의 對美輸出도 昨年 부터 今年에 걸쳐서는 Cheap lever를 武器로 하는 開途國의 追隨로 減退가 不可避하게 되었으나 最近 日本品の 品質과 Delivery의 優位性이 再評價되어오고 있다고 하면 더 더욱 轉타의 앞날은 밝다고 할 수 있겠으며 現在의 惡環境이 整備

된 後의 轉타界의 業況에는 期待해 볼만한 것이 있을 것 같다.

但, 國際分業이 世界의 大勢로 되어 있는 現下 開途國의 값싼 物件이 補修用타이어로서 어느程度 日本에 流入되는 것은 막을 수 없는 일이며 이것의 防遏은 當面한 轉타業界의 課題라고 할 수 있겠다. (1975. 1. 1 日本고무타임스紙)