

國內 · 國際 뉴우스

◆ “빅5”, 스트의 明(GT), 暗(GY,FS, UR,GR) 갈리다

포오춘誌, 美國 鑛工業500社 順位

포오춘誌 恒例의 1976年 美國 鑛工業上位500社의 順位가 同誌 5月號에 發表되었다. 이에 依하면 500社의 賣上高의 對前年伸率은 約 12%, 純利益의 對前年伸率은 約30%로서 美國經濟의 回復에 隨伴해서 各企業 共히 業績이 回復指向의인 것을 示顯하고 있다. 이 사이에 있어서 타이어메이커 “빅5”, —군이어, 파이어스톤, 유니로알, 제너랄, 굴리치—의 業績은 美國고무勞聯의 長期스트 때문에 스트에 不參加한 제너랄을 除外하곤 500

社平均을 大幅으로 下廻하고 있다. 또 “빅5”中에서는 제너랄이 굴리치를 앞질어서 No.4의 地位를 占하여 스트參加 不參加의 明暗을 갈라 놓았다.

그러나 스트4社도 스트終結後, 美國景氣의 上昇氣運에 힘입기도해서 長期스트의 影響은 意外로 적다고 할 수 있겠다.

또 美國의 企業은 自己資本比率이 日本의 企業에 비해 높으며 빅5의 경우, 거의 40~50%, 이때문에 不沉 長期스트에도 견딜수 있는 體力과 體質을 갖고 있음을 빅5의 業績은 表示하고있다.

이點, 需要量은 石油속크後도 伸長하면서 大幅의 業績惡化에 苦生하고 있는 日本의 타이어 메이커는 배워야 할 必要가 있을것 같다. (77.7 日本月刊타이어誌)

社名	順位		賣上高(A)		純利益(B)		總資產(C)		自己資本(D)		従業員數(E)	
	76年	75年	76年	前年比	76年	前年比	76年	前年比	76年	前年比	76年	75年
군 이 어	23	23	(千弗) 5,791,494	(%) 106.2	(千弗) 121,967	(%) 75.5	(千弗) 4,336,125	(%) 103.8	(千弗) 1,861,911	(%) 102.5	(名) 151,263	(名) 148,225
파 이 어 스톤	46	42	3,939,107	105.8	96,003	71.5	3,260,593	102.5	1,567,950	102.6	113,000	111,000
유 니 로 알	95	93	2,314,841	105.8	20,132	87.6	1,633,655	101.7	628,177	100.3	54,020	55,542
제 너 랄	111	118	2,022,545	115.4	104,690	167.9	1,541,972	108.0	784,652	110.7	40,138	39,285
굴 리 치	112	107	1,995,951	105.0	15,793	71.3	1,567,808	98.2	740,554	100.5	39,222	44,898

社名	收 益 性						生 産 性				自己資本比率	
	(B)/(C)		(B)/(A)		(A)/(C)		(A)/(E)		(B)/(E)		(D)/(C)	
	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年
군 이 어	(%) 2.8	(%) 5.9	(%) 2.1	(%) 3.0	(回) 1,336	(回) 1,306	(弗) 38,286	(弗) 36,785	(弗) 806	(弗) 1,090	(%) 42.9	(%) 43.5
파 이 어 스톤	2.9	4.2	2.4	3.6	1,208	1,171	34,859	33,551	850	1,210	48.1	48.1
유 니 로 알	1.2	1.4	0.87	1.1	1,417	1,362	42,852	39,387	373	415	38.5	39.0
제 너 랄	6.8	4.4	5.2	3.6	1,312	1,227	50,390	44,596	2,608	1,588	50.9	49.7
굴 리 치	1.0	1.6	0.79	1.3	1,273	1,191	50,889	42,345	403	569	47.2	46.2

◆ 日 今年度 輕工業品輸出會議 開催

6月22日 제트로 會議室에서 標記會議가 開催되었는데 타이어關係事項은 다음과 같다.

A. 輸出關係

自動車타이어 輸出의 維持促進에 資할수 있는 各國과의 經濟協力の 推進 및 年中行事化되고 있는 海上 運賃의 合理化에 對해서의 當局의 斡旋指導를 바람.

B. 輸入關係

中小企業對策의 一環으로써 輸入品이 國內需要의 一定比率(특히 中小企業의 占有分野)을 넘어 或은 不當廉價로 販賣되어 또는 國內生産의 商標에 類似한 商標로 販賣되는 事實이 생겼을 때에는 다음의 措置가 講究되기를 要望한다.

- ㉗ 輸入실링을 넘는 部分의 特惠停止
- ㉘ 不當廉價에 對해서는 輸入關稅率의 引上
- ㉙ 無商標 又は 類似商標에 依한 粗惡品에 對해 消費者保護를 爲해 原產國表示의 義務付與(自轉車타이어) (1977.6日本고무工業會刊月報誌)

◆ 日本 타이어關係 미니뉴우스

<77. 2. 1~2. 28>

- 1) 타이어메이커5社は 豊田, 日産 등 自動車메이커에 對해서 新車用타이어의 12~15% 價格引上을 申請
- 2) 橫濱고무는 世界最大의 超大型建設車輛타이어(사이즈 40.00×57.60PR)를 開發, 蘇聯 야쿠우트炭田 用의 것
- 3) 通産省化學製品課는 타이어6社의 當面한業況에 對해서 히어링을 實施, 그러나 行政指導는 安할意向
- 4) BS타이어는 新車用타이어를 平均8% 價格引上의 意向
- 5) 橫濱고무의 吉武社長은 業績惡化의 日東타이어와 提携關係를 強化해 나갈 意向을 表明

<77. 3. 1~3. 31>

- 1) 橫濱고무는 76年12月期의 決算案을 發表, 經常利益은 前期比69%의 大幅減益으로 4分減配
- 2) 住友고무工業은 76年度決算概要를 發表. 利益半減으로 2分の 減配
- 3) 日東타이어는 76年12月期의 決算案을 內定, 32億圓의 經常赤字, 母會社로부터의 低利融資를 받아 企業體質改善을 爲해 3個年 計劃을 決定
- 4) 美 GY社는 오크라홀州 로오튼에 總工事費 500億圓의 라디알타이어 生産工場을 建設할 計劃
- 5) 日産自動車는 타이어의 價格引上 5%臺를 受入할 意向
- 6) 日本 自動車타이어協會는 76年의 타이어需給實績을 發表, 生産은 54萬 3,000屯(前年比6.3%增)으로써 지금까지의 最高
- 7) 日本合成고무(株)의 3月期決算은 經常利益 10億圓強으로 보인다.

<77. 4. 1~4. 30>

- 1) 日本合成고무는 合成고무全般에 對해 8~10%의 價格引上 意向
- 2) 英ISR社는 合成고무를 平均 14% 價格引上 한다고

發表

- 3) 自動車타이어業界는 円高傾向에 對處해서 4月부터 對美用輸出價格을 平均 5% 引上, 中近東用에 對해서도 檢討
- 4) 通産省은 타이어메이커6社의 輸出칼릴을 認可. 今年으로서 10年째
- 5) 橫濱고무는 廢타이어의 再生利用의 一環으로써 大阪瓦斯와 共同으로 全天候型 트럭用 彈性鋪裝材를 開發
- 6) 通産省調査에 依한 76年度의 타이어6社의 設備投資額은 329億圓(工事메이스)으로 前年度比 19%減 77年度의 計劃은 372億圓(同13%增)으로 75年度의 400億을 下廻하여 低水準
- 7) 東洋고무工業은 東北東洋고무를 吸收合併할 意向
- 8) 三井石油化學은 今年末까지 有機고무藥의 企業化를 計劃. 카아본블랙業界에선 4月1日부터의 屯當 5,000圓前後의 에치렌보트의 價格引上을 위요하고서 交渉難航·原料메이커어인 丸善石油, 三菱油化는 東洋콘티넨탈, 東海카아본, AA케미칼 등에 에치렌보트의 供給을 스통한체.
- 9) EC加盟16個國에서 承認한 타이어의 安全基準「ECE 30」에 對해 英國이 남던져「國內法」으로 制定
- 10) 日本合成고무와 自由中國合成고무는 SBR의 相互融通을 骨子로하는 業務提携를 合意

<77. 5. 1~5. 31>

- 1) 中小企業廳은 中小企業 近代化資金等 助成法에 基한 1977年度의 設備近代化資金의 貸付基準을 決定 高무 關係에선 고무靴, 自動車타이어, 튜우브, 工業用고무製品, 醫療衛生고무製品, 再生타이어의 5品目の 製造企業이 對象
- 2) 英國政府는 住友고무에 對해 對英輸出車에 装着되어 있는 런드프타이어의 全사이즈가 英國의 새로운 法律로 定하는 安全基準을 파쇄했다고 發表
- 3) 三菱 自動車工業은 中近東, 아프리카行의 輸出用 트럭에 佛蘭西의 밋슈란製 타이어를 採用할 計劃
- 4) 三洋고무工業은 나이롱타이어의 再生에 使用하고 있는 스틸의 칼드와이어벨트(칼드와이어를 使用한 트레드)를 美 某社로부터 初輸入, 同社와의 提携에 依하여 本格生産의 豫定
- 4) BS타이어는 丸紅와 合併으로 南濠洲에「丸紅 BS 타이어, 사우드, 오오스트랄리아」를 設立
- 5) BS타이어, 橫濱고무, 東洋고무工業의 3社は 中共 化工總公司와 建設車輛用 타이어 6億圓의 輸出을 成約
- 6) 來日中の 美 GY타이어社의 피리웃트會長은「今年의 美國은 空前의 況好으로 新車用타이어도 1億 900萬本(前年比12%增)에 達할 것 같다고 展望했다

- 7) BS타이어는 1977년을 初年度로하는 機械化 5個年 計劃을 推進
- 8) 丸石은 古타이어를 暖房用燃料에 再利用하는 處理시스템을 完成
- 9) 濠洲關稅局은 自動車타이어의 輸入關稅에 對하여 一般關稅로서 25%, 或은 kg當 27%의 兩者中 높은 便을 適用한다고 發表
- 10) 國際合成고무生産者協會(11SRP)는 今後 10年間의 世界的 新高무 消費豫測(除共產圈)을 發表. 1977年の 886萬5千噸으로부터 10年後인 1987年은 1,315萬7千噸, 年平均伸長率4%로 豫測
- 11) 에치렌보름油와 크레오소오드油의 價格引上을 위요하는 攻防은 카아본블랙 메이커어側이 噸當 38,000圓~40,000圓의 價格引上을 받아들임으로써 落着
- 12) 東洋고무工業의 3月期決算은 經常利益 3億 7,900萬圓, 前期比 37.2%減으로 配當은 2分減配인 8%,
<77. 6. 1~6. 30>
- 1) 日本타이어의 賃金引上交渉은 會社側이 4月부터 8,000圓(6.1%)의 回答을해서 2個月만에 妥結
- 2) 日本合成고무의 年間賣上高은 비로소 1,000億圓 대에 이르다
- 3) 카아본블랙메이커어는 原料油의 價格引上에 따라 7月부터 kg當 하아드타일9圓, 소프트타일 7圓50錢의 가격引上을 意圖
- 4) 日本合成고무는 B-B留分메이커어의 kg當 2圓價格引上을 받아들이다
- 5) 고무關係 株式上場會社의 77年 3月期 決算案 發表되다. 모두 收益의 惡化가 눈에 띈다
- 6) 合成고무業界는 7월에 合成고무 友好 訪中共圈을 中共에 派遣할 豫定
- 7) UNCTAD의 國際고무協定 交渉準備會議가 제네라에서 開催, 天然고무 市勢安定化에 對해서 檢討
- 8) 시리아政府는 同國經濟省所管의 機械設備輸入公團(AM)에 타이어의 國內販賣를 一括實施 시키기로 決定.
- 9) 日本合成고무와 日本제은은 自由中國의 合成橡膠公司의 日本行 合成고무를 長期에 걸쳐서 買入하기로 合意
- 10) 日本제은, 大阪曹達, 美國의 하아큐레스社의 3社는 CAR(에피쿠를 히드린 고무)의 合辦事業計劃에 合意
- 11) 豊田自動車工業은 自動車타이어各社에 對해 7月부터 平均 5%의 新車用타이어의 價格引上을 應諾
- 12) 橫濱고무는 廢타이어의 粉末을 利用한 全天候型 彈性鋪裝材(서어팜)을 大阪瓦斯의 今津綜合 그라

운드에 施工, 正式의 陸上競技場으로서 公認

- 13) 産業政策懇談會는 通産省에 對해서 「寡占産業과 그 評價視點」에 對해서 報告, 自動車타이어는 業界再編成에 依해서 BS타이어에 對抗 할 수 있는 競爭企業을 育成할 必要가 있음을 指摘
- 14) 타이어業界의 夏季 一時金交渉妥結, 橫濱고무, 住友고무, 大津타이어가 2.32個月, 日東타이어가 1.95個月
- 15) 크린. 제판. 센터어와 關西環境開發(株)에 依한 타이어 리사이클 센터어(大阪市住之江區)를 完成, 11月5日 開所式的 豫定
- 16) 日本信販調査에 依한 76年の 타이어른의 賣上은 約 50億圓으로써 前年比150%의 伸長
- 17) 英國의 던로프社는 1977년부터 1979년까지의 3年 間에 總額 2億4,600萬鎊度를 投資해서 設備의 近代化 및 擴張을 推進한다고 發表
<77. 7. 1~7. 31>
- 1) 橫濱고무는 日本國最初의 다이어트. 트라이알 경기 전용 라디알타이어「라리아 마스타아크」를 發賣, 泥濘走破性이 特長
- 2) BS타이어는 受衝面에 우레탄고무를 使用한 새로운 汎用型 防眩材(수우퍼어콧트型)을 開發
- 3) 佛政府는 밋슈란의 사이곤工場을 베트남 政府에 讓渡
- 4) 全日本고무勞聯은 타이어市況의 實態를 把握하기 爲해 「小賣實勢價格調査」의 結果를 收合. 레쓰率 30~35%가 過半數를 占하다.
- 5) 合成고무工業 友好訪中共團(團長: 勝本 日本合成고무社長) 中共向發
- 6) 타이어業界는 포오란드로부터 建設用 大型타이어 4,000本을 (總額240萬弗)受注. BS, 橫濱고무, 東洋고무, 住友고무의 4社에서 出荷
- 7) GY, 콰이어스톤等 美 타이어메이커어各社는 타이어 販賣價格을 3~6%가 減인상
- 8) BS타이어는 甘木工場(福岡縣)에 스틸라디알타이어의 生産라인 新設의 計劃, 投資額 50億圓, 11月 生産을 目標
- 9) 日本合成고무, 日本제은은 포리이소프렌고무(IR)의 價格을 kg當 250圓대(現行240圓)으로 올릴方針
- 10) 大阪府立工業技術研究所는 고무廢棄物로부터 接着劑·粘着劑, 고무製品을 만드는 再資源化 技術을 開發, 大榮고무等에 實施權을 供與
- 11) 日本合成고무는 汎用合成고무에 對하여 11圓~15圓가 減인상의 意向
- 12) 日東타이어 湘南工場에 火災, 精練工場4,000平方米를 燒失, 損害額6~7億圓
- 13) 韓國의 三陽타이어(株)製品의 販賣會社인 錦湖

實業은 日本政府에 對해「錦湖제켄 CO.」設立을 申請

14) 日本 自動車타이어協會는 1977年の 需要展望을 修正. 當初의 56萬8,800噸(前年比 0.4%增)으로 부터 59萬6,800噸(同5.6%增)으로

15) 橫濱 고무는 濠洲 킨즈란드州에서 現地資本. 兼松 江商과의 合辦으로 「요코하마타이어, 킨즈란드」를 設立

(1977.2~1977.7 日本고무工業會刊 月報誌)

◆ 日本 타, 異類의 輸出金額 推移

(大藏省通關統計)

1914年	1,086	35年	11,370	56年	6,793
15	3,413	36	13,649	57	7,640
16	4,076	37	12,983	58	6,763
17	4,084	38	7,798	59	7,648
18	4,507	39	9,562	60	11,805
19	7,114	40	10,021	61	11,805
20	8,018	41	3,456	62	13,233
21	4,478	42	4,204	63	19,351
22	5,999	43	3,218	64	23,192
23	3,899	44	949	65	32,092
24	3,238	45	69	66	28,555
25	9,469	46	3,966	67	31,805
26	4,736	47	21,676	68	37,518
27	4,942	48	554	69	46,480
28	5,724	49	924	70	58,385
29	6,300	50	542	71	72,080
30	5,273	51	1,685	72	73,498
31	3,047	52	895	73	71,082
32	4,377	53	1,443	74	120,047
33	8,837	54	2,087	75	161,688
34	10,608	55	3,345	—	—

(注) : 金額의 單位는 便宜上 1914년부터 1947년까지를 千圓, 1948年以降은 百萬圓으로 했다.

円價格의 變遷

高度經濟成長의 이름밑에 고무製品의 輸出金額도 上昇을 계속, 1975年은 드디어 2,000億圓을 突破했다. 然이나 年年 貨幣價値의 低下가 指摘되고 있는 現在, 50年 또는 100年前과 比較한 貨幣의 價値는 어떻게 되어 왔을 것인가.

円의 歷史는 슬픔에 차 있다고 일컬어지고 있으나 1871年の 米價를 基準으로한 圓의 價値의 變遷은 다음과 같다.

(注) 金額의 單位는 便宜上 1914年으로부터 1947년까지는 千圓, 1948年以降은 百萬圓으로 했다.

1881年	186	1931	326
1891	125	1941	772
1901	219	1951	55,045
1911	308	1961	81,137
1921	549	1967	115,684

(리버어 인두스트리誌 76年 8月號 고무工業大全 15P에서)

◆ 國內貨物의 80%를 차지

日 運輸省集計, 物流의 主役 自動車

日本運輸省이 前般 蒐集한 1965年~1974年度의 輸送 機關別, 距離別, 國內貨物輸送量의 推移에 依하면 1~100km까지는 自動車가 壓倒的, 長距離化에 따라서 低減했으나 1965年以降은 200~300km와 301~500km帶가 顯著히 擴大, 今後의 物流의 主役으로 되어 왔음이 判明되었다.

이에對해 國鐵은 總體의 으로 減少化, 內航海運은 長距離化 할수록 增加가 보이고 있는 中이다.

1976年總計86%가 自動車
長距離化 할수록 營業車에

日本의 國內貨物輸送量은 1965年度가 26억3千5百萬 噸 이었던것이 5年後인 1970年度로 되면 約 倍가까운 52억5千8百萬 噸으로 되며 그뒤 1974년까지의 4年間은 年平均 約50억 8千400萬 噸으로 거의 保合의 形態로 移行하고있다.

1970年度와 1974年度의 輸送量을 거리別로 比較하면 1~100km區間帶에선 約 7%의 감소를 보였으나 그以上의 長거리區間帶에선 20%의 伸率을 示顯하고 있으며 輸送機關別로 集計하면 1974年度의 合計는 43억7千 700萬 噸(86.1%)를 自動車가 占하며 그 中에서도 1~100km區間帶에선 95.5%(1974年度)로 自動車가 壓倒的 으로 %를 表示하고 있다.

自動車의 特性上 長距離化할수록 分擔率은 低下한다
△ 距離別 自動車輸送量

1965年度(km)	300km帶 26.5%	400km帶 18.2%
	500km帶 9.8%	
1974年度(km)	300km帶 49.6%	400km帶 38.6%
	500km帶 29.7%	

如斯히 貨物輸送의 主役은 遠近을 不問하고 自動車로 되어왔음을 알수있다.

日本自動車保有臺數의 變遷

(日本고무産業新聞社作成)

戰後 自動二輪車의 數도 包含된. 終戰前 數年間 四輪車의 數만의 경우도 있음
運輸省 內務省 商工會議所가 調査한 年末現在

1899年	1	1919年	7,051	1939年	217,219	1959年	2,898,479
1900	2	1920	9,999	1940	198,607	1960	3,403,768
1901	4	1921	12,116	1941	188,295	1961	1,353,526
1902	7	1922	14,886	1942	180,257	1962	2,729,304
1903	12	1923	15,731	1943	163,635	1963	3,762,352
1904	15	1924	25,001	1944	144,351	1964	4,988,450
1905	18	1925	30,215	1945	109,586	1965	7,897,499
1906	21	1926	38,693	1946	184,856	1966	9,339,191
1907	25	1927	66,306	1947	233,113	1967	11,275,859
1908	65	1928	81,718	1948	312,288	1968	13,594,857
1909	135	1929	97,017	1949	387,543	1969	16,167,272
1910	205	1930	106,604	1950	413,732	1970	18,586,503
1911	385	1931	118,241	1951	531,570	1971	20,859,583
1912	575	1932	124,936	1952	759,757	1972	23,372,382
1913	885	1933	155,581	1953	1,094,784	1973	25,944,492
1914	1,058	1934	176,252	1954	1,338,313	1974	27,710,808
1915	1,244	1935	195,236	1955	1,501,740	1975	28,934,020
1916	1,648	1936	213,746	1956	1,775,120		
1917	2,673	1937	221,162	1957	2,069,143		
1918	4,533	1938	217,563	1958	2,404,118		

近距離는 自家用, 長距離는 營業車

또한 이 內容을 自家用과 營業用으로 나누어 보면 100km까지는 自家用이 80%를 占하며 200km, 300km 帶까지에선 營業用車와 거의 同量, 401km以上帶로 되면 營業車의 比率이 높아져 오고있다.

또 國鐵의 分擔率은 遠近거리帶로도 減少의 傾向으로 되어있으며 2.1km以上の 모든 거리帶에서 自動車의 分擔을 上廻해 있었던 1965年度에 비해 1974年은 모두 國鐵의 便이 下廻되어있다. 또 콘베나를 包含하는 國鐵輸送은 401km以上에선 거의 保合인데 對해 內航海運은 長距離化할수록 많아지며 500km까지는 保合인데

對하여 501km以上으로 되면 海運은 擴大해 있는 것도 그 特性이 살게되어 있는 것으로 된다. 全國 自動車保有臺數의 變遷은 別項과 같음.

(1976. 4. 25 日本타이어 産業時報紙)

◆ 76年 8月末 3千萬臺 超過

日 全國의 自動車總數

지난 8月末日現在 運輸省의 統計에 依하면 全國의 自動車 保有臺數는 總計 3千4萬69대에 達했음이 明白해 졌다.

車 種	業 態	(A)	(B)	(A-B)
		76年 8月末	75年 8月末	增 加 數
登 貨 物	自家用	7,107,078	6,715,060	392,018
	營業用	445,606	431,556	14,050
乘 合	自家用	7,552,684	7,146,616	406,068
	營業用	134,729	136,453	-1,724
錄 乘 用	自家用	86,986	88,584	-1,598
	營業用	221,715	225,037	-3,322
特 種 (殊) 用 途 車	自家用	15,158,820	13,690,076	1,468,744
	營業用	244,059	241,036	3,023
車 被 牽 引	自家用	15,402,879	13,931,112	1,471,767
	營業用	546,458	509,815	36,643
	計	65,346	62,602	2,744
	計	611,804	572,417	39,387
被 牽 引	自家用	10,041	9,457	584
	營業用	31,456	29,907	1,549
	計	41,497	39,364	2,133

登錄自動車數			23, 830, 579	21, 914, 546	1, 916, 033
小	型	二輪	262, 893	267, 524	-4, 631
輕自動車	輕	四貨物	2, 954, 620	3, 210, 825	-256, 205
	輕	四乘用	2, 512, 139	2, 804, 979	-292, 840
	輕	三·二	479, 838	554, 371	-74, 533
輕自動車數			5, 946, 597	6, 570, 175	-623, 578
合	計	自家用	29, 166, 616	27, 898, 560	1, 268, 056
		營業用	873, 453	853, 685	19, 768
		計	30, 040, 069	28, 752, 245	1, 287, 824

一時 抹消대수가 月間10萬대를 넘는 일도 있으며 또 는 9月末로도 예상되었으나 自動車局의 集計로 8月末 로 3千萬대를 突破한 것이다. 이 中 三輪以上の 車種 (含特殊車)는 2,929萬9,260대로 小型2輪 26萬 2,893대 輕二輪47萬7,916대 計 74萬 809대를 合計한 總數가 前 記한 3千4萬69대로 된다.

가장 많은 것은 乘用車의 1,791萬5,018대로 全體의 59.6%, 다음이 小型, 普通을 合한 特種(견인車, 輕包 含)은 1,055萬723대로 35%, 特殊車가 61萬1,804대로 2% 強, 二輪車의 74萬대 同2%強의 順으로 되어있다.

美國의 保有 1億1千萬대에는 比較가 안되나 世界에서 는 2位, 僅少한 차이지만 3위가 西獨의 順이다.

營業과 自家用別로는 自家用의 2,916萬6,616대에 對 해 營業用은 87萬3,453대로 그 比率은 97%로 自家用 이 높으며 都道府縣別의 保有量은 東京이 269萬 2,856 대로 依然 多이며 愛知의 196萬3千대가 그 다음, 3위가 大阪의 1,084萬4千대, 神奈川の 136萬9千대, 兵庫115 萬 1千대의 順이며 埼玉, 靜岡, 福岡가 各百萬대 以上 으로 首位에 있따라 있다.

排繩의 27萬7,232대도 이에 들어 있다. 車種別은 別 項과 같다. (1976.10.15 日本타이어産業時報)

◆ 美國 一齊히 타이어價格 引上

美國에서는 7月5日 제너럴 全品3~5%, GY가 승용 4.1~6%, TB3~5%, 工業用3%, F社는 全品平均 3~ 5%, 7月1日 락치는 승용車3~5%, 其他 3%, 9月18日 유니트알은 不遠 3~4%以上 引上이라고 發表했다.

(77.9.5 日本타이어産業時報紙)

◆ 勞動生産性

生産性이란 單位勞動時間當의 아웃풋트를 말하는 것으로써 次式에 依해서 表示된다.

$$\text{生産性} = \text{아웃풋트} / \text{勞動時間}$$

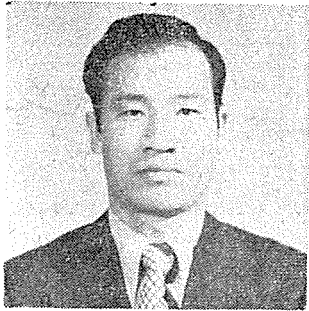
이 式의 分母에 勞動時間以外的의 要素. 例를 들면 機械 時間, 資本, 土地, 建物의 面積등을 使用할때도 있 으나 一般의으로는 勞動時間을 使用한다. 生産期間短縮 을 爲해 于先 中間製品管理(停滯時間의 短縮)을 말했 으나 生産性向上은 加工·運搬·檢査時間의 短縮등이 中 心으로 된다. 고무産業의 生産性을 表示하는 統計資料 로서는 勞動大臣官房勞動統計調查部가 1955년부터 自動 車타이어 튜우브 製造業의 勞動生産性을 每年 調查集計 한 資料가 있으므로 이것을 다음에 參考로 掲載한다.

日本 自動車타이어 튜우브製造業의 타이어重量頓當 所要勞動時間

年 次	直 接 部 門				間接部門	合計
	타이어部門	튜우브部門	후렘·림반드部門	直接部門計		
1 9 5 5	142.56	173.16	170.13	145.38	35.89	181.27
1 9 5 6	132.76	155.53	141.56	134.56	31.75	166.31
1 9 5 7	114.10	145.89	140.60	116.75	26.14	142.89
1 9 5 8	125.88	157.50	136.66	128.36	29.97	158.33
1 9 5 9	123.79	144.05	119.60	125.17	25.79	150.96
1 9 6 0	119.15	138.86	81.53	119.92	21.98	141.90
1 9 6 1	97.05	115.41	47.73	97.34	17.45	114.69
1 9 6 2	89.69	107.84	47.51	90.42	15.57	105.99
1 9 6 3	79.53	92.33	36.72	80.01	12.56	92.57
1 9 6 4	68.23	91.43	34.73	69.65	10.61	80.26
1 9 6 5	64.45	98.19	29.63	66.48	9.59	76.07
1 9 6 6	54.93	76.64	27.87	56.39	7.82	64.21
1 9 6 7	48.57	63.98	26.08	49.54	7.06	56.60
1 9 6 8	43.87	55.57	18.07	44.55	6.29	50.84
1 9 6 9	40.25	51.77	11.69	40.78	5.69	46.47

註) 1976. 12 타이어 고무誌 21p~36p參照바람
(1973年版 日本고무協會刊 “고무工業便覽” <新版> 1, 135p)

◆ 株式會社 新興고무 本會에 加入



1973年 9月 28日
各種 自轉車타이어
류우브 製造輸出業體
로서 設立登記를畢하
고 有能한 少壯經營
家人 金炯鎬社長에
依하여 日就月長으
로 業務擴張과 社勢
伸張을 繼續하고 있
는 株式會社 新興고

무는 지난9月 10日자로 社團法人 大韓 타이어工業協
會의 準會員으로 加入하게되어 새로운 發展契機를 마
련 하였는바 同社의 概況을 略記하면 다음과 같다

1) 金炯鎬社長 略歷

慶南晉陽郡出身, 當37歲

1966. 2 釜山大學校 法政大學 法學科 4年卒

1967. 7~1968. 9 日本 大阪所在 新興護謨工業株式
會社와 關西經營學院에서 經營, 技術研修 및 大阪
韓國人商工會議所內 경영학원서 簿記과정 修了

1973. 9. 28 株式會社 新興고무 代表理事就任

1976. 12 貿易士 資格證 獲得(第182號)

2) 會社沿革

1973. 9. 5 外國人合作投資認可(투진 322-3402)

1973. 9. 28 法人設立登記(資本金 51,895,000원)

1974. 3. 10 第1次技術研修生 日本에 派遣(28名)

1974. 4. 26 外國人增額投資認可(투진 322-2061)

1974. 7. 1 資本金 50,000,000원 增資

1974. 7. 31 " 164,338,000원 "

◆ 日 스노우타이어 生産, 出荷, 販賣, 在庫의 推移合計(7社)

※ 補修用 販賣는 別러의 販賣本數임

(77. 日本月刊타이어誌에서)

(單位: 千本)

		70年	71年	72年	73年	74年	75年	76年	76/75(%)
生産本數		5,434	5,289	6,311	7,530	7,746	6,241	6,509	104.3
工場出荷	國産	5,021	4,916	5,989	7,339	7,540	6,237	6,380	102.3
	計	426	473	385	175	169	166	189	113.9
販賣実績		5,447	5,389	6,374	7,514	7,709	6,403	6,569	102.6
在 庫 率	新補國産	308	97	88	56	80	47	130	—
	車修內	4,882	4,991	5,838	6,995	5,370	6,178	6,370	103.1
	用計出計	5,190	5,088	5,926	7,051	5,450	6,225	6,500	104.0
	合計	426	473	385	175	169	166	189	113.9
在 庫	工場在 庫	5,616	5,561	6,311	7,226	5,619	6,391	6,689	104.7
	支店在 庫	499	486	387	324	340	178	197	110.7
	計	1,875	1,340	1,116	606	1,615	1,487	1,155	77.7
在 庫 率		689	682	685	698	1,105	973	976	100.3
對 生 産		3,063	2,508	2,188	1,628	3,060	2,638	2,328	88.2
對 販 賣	對 販 賣	56.4(%)	47.4	34.7	21.6	39.5	42.3	35.8	—
	對 販 賣	54.5(%)	45.1	34.7	22.5	54.5	41.3	34.8	—

1974. 10. 2 第2次 技術研修生 日本에 派遣(25名)

1974. 11. 14 資本金 22,666,000원 增資

1975. 3. 11 " 5,059,000원 "

1975. 4. 30 工場建物竣工

1975. 7. 22 資本金 12,804,000원 增資

1975. 9. 1 工場稼動 製品生産

1975. 9. 6 資本金 7,319,000원 增資

1975. 10. 14 資本金 28,792,000원 增資

1976. 6. 23 " 34,498,000원 "

1976. 8. 24 " 2,861,000원 " (總資本金
380,232,000원)

1976. 8. 25 外國人 投資企業 登錄

1976. 10. 18 輸出入業許可

3) 主要施設

精鍊, 混攪, 型出, 成型, 加黃, 사상, 包裝外 各工
程用 施設具備

4) 勤務部署

總務課, 貿易課, 經理課, 資材課, 生産課

5) 従業員 270名

6) 月 타이어 生産能力 270,000本

7) 76年末現在業況: 生産 829千本, 出荷 768千本,
輸出 1,372千弗

8) 77年9月末現在業況: 生産 1,316千本, 出荷 1,071千
本, 輸出 1,921千弗

9) 参考事項

1948. 3 設立된 日本 大阪 야오市 타코치 92 所在 新
興護謨工業株式會社와 1968. 7 設立된 日本 宮崎
키타모로가타카조오쵸오. 오오이데. 1945-1 所在
九州新興護謨株式會社는 金炯鎬社長の 血族 經營
會社임