

<리포트>

寡占産業의 實態와 그 評價視點

日本 通産省 産業政策懇談會

損益分岐點은 BS 70%, 他社(5社) 90%臺!

通産省産業政策局長의 諮問의 研究會인 産業政策懇談會에서는 요즘 日本의 寡占産業 10業種의 實態를 分析, 그 結果를 報告書에 收合했다. 이에 依하면 自動車타이어도 寡占10業種속에 包含되어 타이어 産業에 對해서는 BS와 他 5社와의 企業間隔差가 큼을 指摘하고 있다. 然이나 寡占 産業의 弊害로 되어있는 獨占支配에 對해서는 新車메이커와와의 力關係에 依해서 BS가 獨占的 支配力을 行使할만한 狀態에는 있지않다고 말하고있다.

I. 寡占産業의 實態와 그 評價視點에 對해서

(經 緯)

産業政策懇談會(産業政策局長의 諮問의 研究會, 座長 辻村江太郎 慶應大學教授)에서는 昨年의 5月末 産業政策上의 主要課題에 對해서 檢討를 거듭해왔으나 主要業種에 對해서의 實態分析을 根據로 今番 特히 寡占産業을 評價하는 境遇에 所望되는 視點을 中心으로 報告를 매듭지었다. 報告의 概要는 以下와같다.

(報告의 概要)

1. 趣 旨

寡占産業이 經濟社會 全體에 끼치는 影響力은 多大한 것으로 되어있으며 社會的인 關心 또한 높아져있으나 이에 對한 客觀的인, 詳細한 分析은 반드시 充分하지만은 않았던일도있고 또 國民經濟의 으로도 確固한 位置를 갖게까지는 되어있지않다.

今後 日本國經濟가 高度成長으로부터 安定成長에로 移行함에 따라 한便에서는 寡占의 弊害의 顯在化가 念慮되고있음과함께 他便에서는 産業活動의 活力을 發揮시킬것의 必要도 高潮될 것이 豫想된다. 따라서 과점산업에 對해서는 市場支配力의 濫用등의 디메리트의 發生을 未然에 防止하면서 그國民經濟的인 메리트를 最大限으로 活用한다고하는 觀點으로부터 綜合的인 어루로

오치가 이루어질 것이 必要케되는 점이다.

2. 寡占産業의 市場成果의 現狀

1974年度에 있어서는 全體의 約 30%에 相當하는 鑛工業分野의 製品이 上位 3社集中度 50%以上을 占하는 과점産業에 依해서 供給되고있다. 또한 과점形態는 諸外國에서도 많은 分野에서 形成되고 있으며 特히 大量生産, 大量販賣方式에 依한 規模利益이 큰 重化學工業分野에 있어서 많이 엿보인다.

寡占産業의 市場成果에 對해서는 거의 다음의點이 指摘된다.

(1) 從來 生産集中度가 높은 商品의 都賣價格의 動向은 集中度가 낮은 商品보다도 上昇의 程度가 低下되어 있었던 傾向이 엿보인다.

(2) 과점산업의 價格形成中 最近 指摘되는 同調的 價格引上에 對해서는 主로 中間財에서 엿보이는 現象이며 製品差別化가 없는것等 各樣의 背景이 생각될수 있으나 今後도 海外原材料등 各社에 均一하게 영향하는 코스트 上昇要因을 反映한 同調的 價格引上이 行해지는 케이스는 적지않다고 생각된다.

寡占産業을 評價하는경우 集中度, 價格 등의 關係만으로부터 一定한 判斷을 얻기란 困難하며 보다 綜合的인 側面으로부터의 分析이 必要하다고 생각된다. 따라서 本報告에서는 10業種(普通鋼, 特殊鋼, 알루미늄製鍊, 石油化學, 家庭用 合成洗劑, 타이어, 家庭電器, 自動車, 피아노, 板글라스)을 中心으로 하는 과점산업의 실태 分析을 根據로하여 (1) 國際競爭 要因과 과점 (2) 關聯産業과의 去來, 競爭關係와 과점 (3) 技術開發面에 있어서의 競爭, (4) 消費者 需要에의 對應등의 諸側面으로

로부터 實態를 整理했다.

3. 寡占産業을 評價하는 境遇의 視點

과점 산업에 대해서는 企業活力的 發揮에 依해서 國民經濟的 메리트를 充分 活用할 必要가 있음과 함께 大規模企業인 關係上 弊害의 發生이 制御될적하며 如斯한 觀點으로부터 以下の 視點을 考慮한 分析이 行해질것이 所望스럽다.

(1) 革新性的의 追求

寡占産業은 特히 技術力, 經營資源등의 面에 있어서의 特性을 充分히 發揮하여 産業의 力動的인 進歩性을 維持해갈것이 必要하다.

(2) 供給의 効率성과 安定性

最適한 生産設備의 採用과 그最適利用 및 適正한 供給能力의 維持擴大가 確保됨으로써 供給의 効率성과 安定性을 確保할것이 必要하다.

(3) 消費者 利益과의 適合性

消費者의 利益에 適合한 商品의 提供에 努力하지 않으면 안되며 新製品의 開發, 安全性의 確保, 아프터서비스의 充實등이 圖謀되지 않으면 안된다.

(4) 價格形成의 合理性

과점 산업의 가격 支配등에 依한 不當한 價格形成이나 高利潤性에 對해서는 抑制될것이 必要하다.

(5) 事業活動의 公正性

公正한 競争秩序를 爲해서 必要한 經濟諸原則에의 適合을 圖謀함은 勿論, 그 行動이 經濟社會에 큰 影響을 미칠을 自覺하고 社會와의 調和를 確保하게끔 良識과 自制있는 行動이 要求된다. 이때문에 公正且合理的인 社會的 諸原則의 確立이 圖謀되는 方向에서 檢討가 進陞될것이 期待된다.

(6) 事業活動의 公明性

寡占企業의 社會的 影響力은 相對的으로 큰에 鑑하여 社會的으로 公正한 理解를 얻은 事業活動의 展開가 圖謀되게끔 事業活動의 公明性을 確保하기 爲해 産業의 實態나 企業行動에 對해서는 公開성이 擴大되어갈 것이 바람직하다. 今後 自由市場기능의 活用을 前提로한 妥當且 가능한 公開性의 原則에 對해서 檢討할것이 期待된다.

(7) 國際關係에 있어서의 協調性

과점기업은 積極的인 海外事業을 展開하여 國際經濟에의 貢獻을 增大해 나갈것이 期待된다.

4. 結

이報告는 寡占産業을 위요한 諸問題에 對應해서 나갈경우에 고려할 必要가 있는 事項을 收束한 것이나 今後 各方面에서 더한층의 검토가 行해질것이 기대된다. 特히 産業別의 分析검토의 되풀이에 依해서 産業政策的으로 對應해야할 課題가 정리되어 國民의 권선서스에 지탱된 具體的인 政策의 方向이 確立될 것이 要請된다.

II. 自動車타이어

1. 現 狀

(1) 生産, 出荷推移

生産高는 美國에 이어서 世界第2位(세어 16%)를 占한다.

品種別로 本數構成比를 보면 1975년에는 乘用車 53.3%, 小型트럭用 23.3%, 其他 23.4%의 比率로 된다. 新車用 補修用別로 보면 모두 거의 50% 前後로 推移하고 있다. (歐美에서는 補修用이 많다)

輸出比率는 金額베이스로 30%弱을 占하며 가는곳은 西亞行이 40%에 達해 있다.

輸入比率는 42%弱에 不過하며 歐美의 大메이커의 라디알타이어를 中心으로 輸入되고 있다.

(2) 生産集中度

自動車타이어 業界는 世界的으로 과점體制에 있으며 日本도 갈리버어플과점으로 되어 있다.

1社	2社	6社(1975年實績)
約 48%	約 68%	約 99%

(3) 參入障壁

新規設備投資에 多大한 資金을 必要로 하는점, 既存메이커에 依한 딜러의 系列化가 完了되어 있다고 하는 販賣面에서의 制約, 브랜드의 走着등 共히 今後 수요의 大幅의 伸張도 기대되지 않기에문에 經驗이 풍부한 有力外資를 別途로 할것같은 新規參入은 어려운 狀況에 있다.

(4) 其他

BS와 下位의 메이커와의 사이에는 生産能力, 販賣力, 收益力, 어느점에 있어서도 큰 格差가 있다. BS

는 세계第8位이며 世界의大메이커어로 成長했다고 할 수 있다.

最適生産규모로 보여지는 月産 3,000屯(新高무 消費量베이스)을 넘는 生産能力을 가진 工場은 BS3工場, 橫濱고무, 住友고무 各 1工場으로서 他의메이커어에는 不存在한다. 日東타이어를 除外한 各社共히 海外의大메이커어(던로프, GY등)와 提携關係에 있다. 自動車 메이커로부터는 各社 共히 獨立性을 保持하고 있다.

2. 産業成累의 評價

(1) 技術革新

(i) 技術革新의 經緯와 成果

타이어 革新의 歷史를 더듬으면 그 背景에는 반드시 그時代의 요구가 存在하며 그것에 副應한 形式으로 타이어의 開發이 進척되어왔다. 타이어에 對한 普遍的인 要件으로서는

- ① 耐久性의 確保
- ② 安全性의 向上
- ③ 高速性能의 向上
- ④ 經濟性(燃料 消費効率)의 改善
- ⑤ 乘車感의 確保

등이 있으나 라디알타이어, 나이롱코오드 등의 開發의 面에서 品質向上은 顯著하며 成果는 극히 良好하다고 한다.

(ii) 研究開發費의 支出

고무製業業上位 9個社의 對賣上高研究開發費는 2.13%(1974年)로 되어있으며 製業業平均보다도 高水準이다. 이水準은 自動車製業業과 거의 匹敵하는 것이다.

(iii) 技術提携

BS-GY, 橫濱-근리치, 住友-던로프 등의 提携가 있으며 特히 라디알타이어는 피렐리(伊)로부터의 導入技術이다.

以上 大體로 技術開發面에 있어서의 成果는 良好하며 各社共히 技術革新意欲은 强하다(安全타이어 開發에 있어서 日本은 世界의 先頭隊이다)

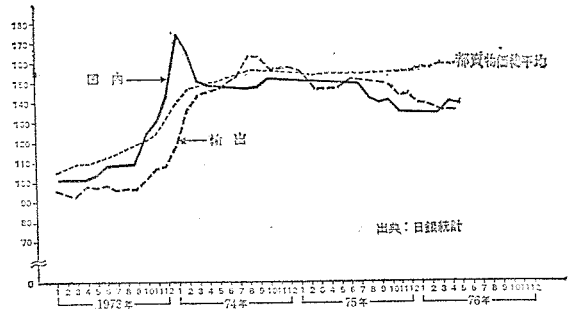
(2) 價格形成

(i) 都賣物價指數는 1時期(1973年度~1974年初)를 除外하곤 綜合指數를 下廻하는 水準에 있다. 한편 原材料價格은 石油危機를 계기로 合成고무, 타이어 코오드, 카아본블랙 등의 石油化學製品의 價格引上이 激甚하고 高코스트構造를 顯示하고 있다.

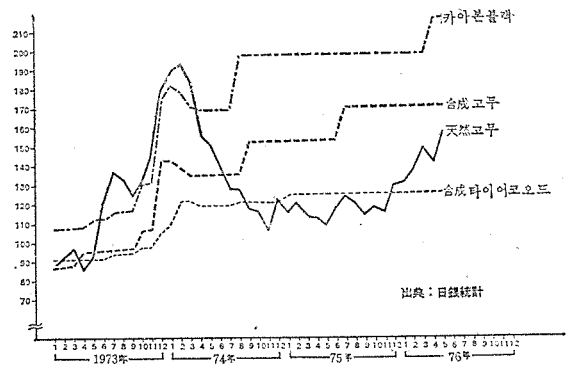
(ii) 타이어의 市場에는 新車用市場과 補修用市場이 있어서 兩者間에 大幅의 價格차가 있다.

即 新車用市場에 있어서 是 去來量이 크다고하는 理

資料 (1) 自動車타이어, 都賣物價指數의 推移(1970年=100)



資料 (2) 原材料都賣物價指數推移(1970年=100)



由가 있기에는 價格은 極히 낮은 水準으로 되어있으며 (코스트가 떨어진 狀態에 있다고도한다). 自動車메이커와 의 交渉力의 關係가 影響하고 있는것으로 생각된다. (品種에 依해서 相異하나 補修用에 비해 新車用은 3~4% 싸다고 일컬어지고 있다)

한편 一般수요자는 交換에 際하여 新車에 裝着된 브렌드에 對한 選好度가 强하다고 일컬어지고 있으며 新車用 수요는 低價格이라해도 타이어 메이커에 있어서 一定한 메리트는 있다.

(iii) 價格交渉은 自動車메이커와 的 사이에서 行해지나 수요자의 自動車메이커가 BS 와의 交渉을 우선 시키기때문에 結果的으로 是인 BS의 交渉推移가 他메이커에도 影響을 주는 形式으로 되어있다.

(3) 操業度

1974年以降의 수요의 경제, 在庫의 急増에 따라 各社共히 減産體制가 취해져서 各社共히 75~85% 程度의 가동율로 되어있으며 過剩設備에 苦心하고 있다.

이때문에 요즈막 數年의 生産能力은 各社共히 그다지 増大하고 있지않다. 이에對해서 各社의 損益分岐點은 BS가 70%대인데 對하여 他社는 90%대로 높아져있으며 近時의 低操業은 特히 中, 下位 메이커의 收益

을 강하게 壓迫하고 있는것으로 생각된다.

資料 (3) 新車, 補修用 타이어의 比率

(新고무量, 單位: %)

	新 車 用	補 修 用
1960年	50.0	50.0
1961	55.7	44.3
1962	52.2	47.8
1963	50.7	49.3
1964	50.2	49.8
1965	48.2	51.8
1966	45.9	54.1
1967	49.5	50.5
1968	50.8	49.2
1969	51.8	48.2
1970	53.5	46.5
1971	52.9	47.1

1972	51.1	48.9
1973	50.0	50.0
1974	53.4	46.6
1975	53.0	47.0

(4) 利益水準(企業間 格差)

原材料의 고등 및 操業度의 低下에 依하여 各社의 利率은 大幅으로 低下하고 있으나 그中에서 BS의 收益力의 優位性이 明白하다. (例를들면 1975年의 賣上高 經常利率은 BS 約 10%, 요코하마 約 2%, 스미토모 約 3%), 이것은 第1로 生産規模의 差, 第2로 金融費用(自己資本 比率)이나 販賣費, 一般管理費의 差에 基因하는 것으로 생각된다(1974年의 金融費用對賣上高比는 BS: 2.9%, 橫濱: 4.6%, 東洋: 3.8% 이것이 上述한 것들과 같이 損益分岐點의 差로서도 나타나있으며 BS의 合理化는 他企業에 比해 현저하다고 할 수 있다.

資料 (4) GY와 BS의 企業規模比較 (1975年)

	賣 上 高	純 利 益	從 業 員 數	賣上利益率	1名當賣上高	1名當利益
	(1,000弗)	(1,000弗)	(名)	(%)	(弗)	(弗)
GY (美)	5,452,473	161,613	148,225	3.0	36,785	1,090
BS (日)	1,174,269	63,438	22,633	5.4	51,883	2,803

(5) 國際競爭力

歐美메이커어와의 格差는 近年 急速히 縮少하고있는 중이며 BS는 1975년도 第8位에 들어가는 등 世界의 大메이커어로 成長했다.

然이나 GY와 比較하면 아직 賣上高가 5分の 1에 不過하다. 收益率, 技術力, 價格競爭力 등의 面에 있어서도 BS의 優位性은 認定이되나 한편 原材料確保(고무 圈經營등)나 海外進出등의 世界戰略面에서는 뒤떨어져 있다.

BS의 輸出比率은 現在 28%에 달해있으며 西亞, 東南亞등을 中心으로 大體로 國際競爭力은 強하다고 할 수있겠다.

3. 從來의 施策과 評價

不況칼텔의 實施(1965年 6月~12月の 1回)

合理化칼텔의 實施(1963年 7月~1968年11月까지 4回)

不況칼텔에 對해서는 1965年 不況時에 겨우 1回實施되었음에 不過하고 產業에 끼친 影響등을 評價하기란 어렵다.

이에對하여 合理化칼텔에 對해서는 規格制限이나 製造品目制限에 依한 合理化에 相當히 기여하였다고 생각

된다.

(2) 輸出칼텔의 實施(1967年 6月부터 10회에 걸쳐서 實施中)

最低 賣渡한價格, 去來하기前의 照會事項의 公開 및 配分을 그協定內容으로하고 있으나 이 칼텔의 目的으로서는 共產圈諸國에 對한 窓口의 一元化에의 對應의 色彩가 強하다.

(3) 關칼텔에對한 勸告(1969年 3月, 1970年 1月 및 1973年 12月~1974年 2月の 2回)

칼텔解除後의 價格水準은 市況惡化도 있고해서 都賣物價總平均을 相當히 下廻하고 있다.

4. 當該產業에 要請되는 役割

(1) 安全性的의 確保

自動車타이어는 自動車の 機能部品이라고 하는 性格으로부터 自動車產業에 要請되는 課題가 그대로 自動車타이어 產業에의 課題로된다. 그 最大의 課題가 安全性的의 確保이다. 모오터리제이손의 急速한 發展에 依해서 交通事故가 多發하여 社會問題化함에 이르러서 交通安全問題를 最優先으로 한다고 하는 社會的 要請이 定着했다. 이에따라 自動車產業의 安全對策의 推進과 併行

해서 自動車타이어 産業에 있어서도 보다 높은 安全機能을 갖는 타이어의 開發이 所望된다. 勿論 高速道路의 정비에 따라서 耐久性, 高速성의 確保도 同時에 要請된다.

(2) 價格의 低廉性

自動車産業의 高度成長으로부터의 安定成長에로의 轉換에 따라서 自動車타이어의 國內수요의 伸長은 鈍化할것이 예상되어 海外戰略의 重要性이 클로우즈얼될것은 必至이다. 따라서 國際 경쟁력 確保의 面으로부터 高品質, 低價格의 타이어 供給이 必要케된다.

또 補修용타이어에 對해서는 國民生活에 直結된 商品이며 價格의 低廉性을 圖謀할것이 要請된다.

(3) 安定的 供給

自動車타이어는 國民生活에 있어서 不可缺한 基礎物品임으로써 安定的인 供給이 必要하다. 그를 爲해서는 原材料인 天然 고무, 石油 등의 安定輸入이 圖謀되지 않으면 안된다.

나아가서는 企業의 設備投資에 對해서도 需要動向에 따라서 過剩設備되지 않게끔 配慮할것이 요청된다.

5. 市場 메카니즘의 限界와 今後의 政策 方向

(1) BS 타이어의 優位性에의 對處

自動車の 타이어 産業에 있어서는 BS타이어의 企業力이 收益面, 財務面, 코스트面, 販賣面 어느면에 있어서도 強하며 이 優位性은 今後의 수요 둔화와 함께 한층 擴大될 可能性이 강하다. 그 背景으로서서는 스케일 메리트의 存在, 브랜드 이미지, 강력한 販賣組織 등이 생각될 수 있다.

그러나 本産業에 있어서는 需要者側에 自動車메이커이라고 하는 強力한 對抗力이 存在하고 있기 때문에 BS가 獨占의 支配力을 行使할 수 있을만한 狀況에 꼭있다고는 할 수 없다.

이 境遇, BS의 優位性 그自體가 問題로 되는것은 아니고 施策의 方向으로서서는 現在 반드시 顯在化되어 있는것은 아닐테지만 今後 非効率的인 下位메이커가 溫存되고 또 그事實로 해서 BS의 企業 努力이 毀損되는 것과같은 일이 없게끔 注視해 갈것이 必要하다. 如此한 觀點으로부터 具體的인 施策의 方法으로서 꼭 피이지 빌리티가 明白한 것은 아니지만 以下의 方法의 是非에 對해서 檢討해보면 어떠할는지.

① 業界再編成

各社共히 外資와의 提携關係가 實質의 稀薄해지

는 傾向에 있으나 中下位 메이커間에 있어서 業界의 再編成을 進척시켜 販賣網의 擴大 및 効率化, 스케일 메리트의 追求 등에 依해서 BS 타이어에 對抗할 수 있는 企業을 育成한다.

② 外資導入

一時 GY의 日本進出의 움직임이 있었으나 如斯한 歐美의 大메이커는 資本力, 브랜드 이미지 등으로 부터 BS에 對한 有効한 競爭企業으로 될 수 있다고 생각된다.

③ 經營多角化의 誘導

세어가 높다고하는것 만으로써 問題視하는 思考方式은 納得이 되는것은 아니나 假令 BS의 세어 上昇을 企業活力을 잃지않고서 抑制하는 效果를 올리고 하던 BS의 經營多角化를 유도하는 것도 意味가 있다. 多角化의 方向으로서서는 工業用 고무製品, 住宅産業, 海洋開發, 레저어 産業 등이 생각될 수 있다.

(2) 二重價格問題에의 對處

新車용 타이어가 需要側의 強力한 交渉力과의 關係로부터 價格이 壓縮되어 있는 反面, 補修용타이어는 相對的으로 高水準이라고하는 構造는 타이어가 中間財임과 同時에 消費財이기도 하다는 財의 性格에 기인함이 크다고 생각되며 去來單位의 差만으로써 이것을 說明하는것은 반드시 容易하지는 않다.

따라서 去來構造를 整備, 再編成한다고 하는 觀點으로부터 檢討를 加해서 나갈必要가 있다고 생각된다.

(3) 資源問題에의 對處

原料고무의 供給의 問題는 自動車타이어 産業에 있어서 製品의 安定的供給, 價格形成에 關係되는 극히 重大한 問題이다.

原料고무는 天然고무, 合成고무, 再生고무로 大別이 되나 天然고무에 對해서는 天然고무 生産國의 내소달리즘의 高潮問題, 合成고무에 對해서는 石油價格高騰에 依한 코스트업의 問題, 또한 再生고무에 對해서는 省資源, 公害, 再生技術의 問題 등이 存在하고있다. 특히 天然고무에 對해서는 라디알타이어의 普及에 따라 今後에도 原料로서의 重要性은 높아질것으로 생각된다. 現在 開途國으로부터 天然고무의 價格安定化 등의 要求가 있으나 이 問題는 原料問題로서 파악될 擘本的으로는 ASEAN 諸國에의 經濟協力問題의 一環으로서 파악되어 前向的으로 검토를 進척시킬 必要가 있다.

(4) 海外 投資에의 誘導

日本の 自動車 타이어 産業의 國際化는 前述한바와

<25P. 10>