

日本 타이어工業界의 現況

鮮 于 榮 一

大韓貿易振興公社調查部勤務



- 一. 序
- 二. 타이어工業의 位置
- 三. 需要動向
- 四. 輸出動向과 國際競爭力
- 五. 企業收益
- 六. 問題點과 今後的 展望

一. 序

前月號에서 본 바와같이 日本은 美國다음가는 世界第二位의 고무工業國으로서 各種 고무製品을 生産輸出하여 고무工業은 日益 飛躍의인 發展을 거듭하고 있거니와 그중에서도 特히 自動車 타이어工業은 고무工業의 大宗으로서 (그 比重은 約 40%) 所謂 近代化의 發展을 背景으로한 自動車工業의 急速한 發展 및 이에 따른 自動車의 急速한 生産擴大와 内外의 消費水準의 高度化 및 輸出需要의 伸張好調에따라 量的 成長 및 收益面에서 急速히 擴大發展을 繼續하고 있다.

다음에 이러한 日本의 自動車타이어工業의 發展相을 여러가지 角度에서 考察하여 봄으로서 近年 生産, 輸出 等の 面에서 着實히 安定的 成長과 發展을 繼續하고 있는 우리나라 自動車타이어工業의 推進遂行에 하나의 指標를 주고자 한다.

二. 自動車타이어工業의 位置

1. 歷史的으로 본 現段階

日本의 自動車타이어工業近代化의 歷史는 比較的 淺은 便으로서 乘用車는 勿論 트럭工業도 아직 없었던 1910年代에 이미 數個社가 企業化를 開始하였는 바, 이 時期(처음부터 太平洋戰爭開始까지)의 特徵으로서 指摘할 수 있는 것은 다음과 같다.

① 需要는 美國產車를 비롯한 輸入車輛의 補修用이 主였다.

② 生産技術과 資本이 提携한 外國系企業이 主導權을 掌握했다.

③ 主原料인 生고무는 100% 天然고무에 依存하여 原料供給構造는 不安定하였다.

이에 對하여 太平洋戰爭下에서와 戰後의 空白期間을 經過한 現在에는 다음과같은 特徵을 보이고 있다.

① 國內自動車産業의 發展에 따라 타이어 需要는 國產車主體로 變하였다. 더구나 그 急速한 生産量의 擴大에따라 타이어需要는 新車用으로서 伸張되다가 現時點에는 自動車保有台數의 基盤成長에따라 補修用爲主로 移行하는 轉換期에 있다.

② 戰災에 따른 生産設備의 消失, 需要構造의 變化는 業界内部의 勢力版圖의 變革을 가져와 純國內資本에 依한 企業의 成長主導權獲得이 可能하게 되어 있다.

③ 原料供給構造는 63년부터의 國內 合成고무生産의 本格化에 따라 量的으로 價格의 安定度를 増大시켜 對外競爭力의 向上에 貢獻하고 있다. 即當然한 일이지만 戰前의 輸入車依存型으로부터 戰後의 國產車依存型으로의 移行은 타이어 工業의 性格을 根本的으로 變化시키고 있다.

2. 生産狀況

가. 生産量: 日本의 自動車타이어生産은 自動車生産 및 그 保有台數의 增加와 輸出需要의 伸張에따라 每年 着實히 伸張되고있다. 그리하여 62年만 하여도 10,735千本이던 것이 64년에는 27,409千本으로 65년에는 29,959千本으로 다시 66년에는 34,819千本으로 增加하므로써 66年度에 生産實績은 62年對比 244%增, 65年對比 16%增을 記錄하였다. <表 1 參照>

이것을 順으로 보건데 63년에는 128,736톤이던 것이

64년에는 144,771톤, 65년에는 148,666톤, 66년에는 167,526톤, 그리고 67년 9월에는 152,642톤으로 각을 늘어났다.

이러한 自動車타이어의 生産現況(66年)을 規格別로 보건데 小型트럭용이 13,350千本으로서 가장 比重이 높으며 各種 伸張率 또한 第一크고(62年 對比 484%增) 다음이 乘用車用으로서 9,973千本, 二輪車用이 8,839千本, 트럭 버스用이 2,788千本, 特殊用이 1,827千本 등의 順이다. <表 1 參照>

이리하여 日本은 美國, 英國, 西獨에 이어 世界第 4位의 自動車타이어生産國이 되어있는 바, 다음에 그 生産指數를 보건데 各種 고무製品中에서도 가장 높아서 1960年을 기준으로 할 때 64年엔 185.5, 65年엔 189.5, 66年엔 214.3 그리고 67年9月엔 291.8을 各各 記錄하므로써 生産指數는 急騰포로 上昇하고 있다.

生産出荷指數도 亦是 60年을 基準으로 할 때 64年에 83.4, 65年에 88.9, 66年에 218.9 그리고 67年9月을 301.9를 나타내고 있어 타이어 生産의 活潑한 움직임을 보여주고 있다

<表 1>

自動車타이어生産本數推移 (單位: 千本)

	62	63	64	65	66	66/62 (%)
트럭·버스用	1,502	2,377	2,765	2,956	2,788	186
乘用車用	2,111	5,064	7,043	8,574	9,973	472
小型트럭型	1,942	6,244	8,400	8,993	11,350	584
二輪車用	4,512	6,789	7,793	7,910	8,839	196
特殊用	669	1,274	1,408	1,527	1,827	280
計	10,735	21,747	27,409	29,959	34,819	324

資料: 通産省 고무統計

<表 2>

自動車타이어 生産 및 在庫量 (單位: 噸)

年 度	生産量	在庫量
1963	128,736	4,408
1964	144,771	6,509
1965	148,666	8,138
1966	167,526	7,141
1967 1~9月	152,642	9,115

資料: 通産省 고무統計

나. 生産業體: 日本의 代表的인 自動車타이어 生産業體로서는 6個社를 들 수 있다. 即 브리지스톤, 橫濱고무, 住友고무, 東洋고무, 오쓰타이어, 日東타이어가 바로 그것이다.

이들 6個社가 고무量換算으로서 全國生産量の 95.6%을 占하고 있다. 그리고 6個社中의 生産集中度는 앞의 3個社(부리지스톤, 橫濱, 住友)로서 約 80%이며 4個社(上記 3個社에 東洋을 追加)로서는 87%에 達하여 寡占狀態가 되고 있다.

1964年에 있어서의 美國의 集中度가 上位에 있는 4個社의 경우 79%, 8個社의 경우 91%인 것과 比較하면 日本의 集中度의 水準은 높은 硬이다.

다음 上記 6個社의 現況을 보건데 <表 4, 5 參照>

第一 큰 會社는 <부리지스톤>으로서 資本金은 8,000百萬元이며, 從業員數는 11,162人이다. 同社의 月間生産能力은 8,300톤이고 月平均生産實績(66年度)은 7,560톤이다. 그리고 年間賣上高는 58,325百萬元으로 그 賣上高의 比率는 49%나 占하고 있다.

第2位는 <橫濱고무>로서 資本金은 5,384百萬元이며 從業員數는 6,664人이다.

月間生産能力은 4,455톤이며 月平均生産實績(66年度)은 7,880톤이다. 年間賣上高는 27,551萬圓으로서 그 賣上高 比重은 23%이다.

第3位는 <住友고무>로서 資本金은 4,000百萬元, 從業員數는 3,500人이다. 年間타이어 賣上高는 11,518百萬元으로 그 賣上高 比重은 10%이며 Dunlop의 資本比重은 44%나 된다. 月間타이어 生産能力은 1,860톤, 月平均生産實績(66年度)은 1,366톤이다.

第4位는 <東洋고무>로서 資本金은 5,000百萬元, 從業員數는 3,478人이다. 年間타이어 賣上高는 10,502百萬元으로 그 賣上高 比重은 9%이다. 月間生産活動은 1,340톤이며 月平均生産實績(66年度)은 1,012톤이다.

第5位는 <오쓰타이어>로서 資本金은 1,000百萬元, 從業員數 1,447人이다.

年間타이어 賣上高는 6,066百萬元으로 賣上高 比重은 5%이다. 月間生産能力은 915톤, 月平均生産實績(66年度)은 765톤이다.

第6位는 <日東타이어>로서 資本金은 960百萬元 從業員數 1,238人이다. 年間타이어 賣上高는 4,797百萬元 賣上高 比重은 4%이다. 月間生産能力은 787톤, 月平均生産實績(66年度)은 655톤이다.

<表 3>

自動車타이어·튜우브의 主要國別生産集中度

(單位: %)

	最大3社	最大4社	最大8社	備 考
日 本	80	87	(6社 96)	生産實績 1966年
美 國	—	79	9.1	出荷額 1954年
英 國	73	—	—	付加價値額 1951年

佛蘭西	67(5社 75)	—	賣上高, 生産高 1959~60年
-----	-----------	---	----------------------

資料：日本以外の數字は J-S 배인 <産業構造의 國際比較>에 依함

<表 4>

各社の 現況

	資本金	從業員	年間타이어賣上高(66年)	타이어部門比重	賣上高比重	外換關係
	百萬圓	人	百萬圓	%	%	
부리지스톤	8,000	11,162	58,325	71	49	굴·리치 34%
橫浜 고무	5,384	6,664	27,551	78	23	40%
住友 고무	4,000	3,500	11,518	78	10	던로프 44%
東洋 고무	5,000	3,478	10,502	54	9	제네랄타이어 10%
오쓰타이어	1,000	1,497	6,066	98	5	화이어스톤 25%
日東타이어	960	1,238	4,797	90	4	유니로얄 25%
計	—	27,539	118,759	—	100	

資料：고무年鑑

<表 5>

自動車타이어·튜우브의 生産構成

(生産能力 66年末, 生産實績 66年實績)

(單位：噸)

	生産能力(月間)	生産實績(月平均)
부리지스톤	8,300	7,560
橫浜 고무	4,455	3,880
住友 고무	1,860	1,366
東洋 고무	1,340	1,012
오쓰타이어	915	765
日東타이어	787	655
其他	640	575
計	18,297	15,813

資料：고무年鑑

3. 原料事情

1966년에 있어서의 自動車타이어工業의 新 고무消費量은 189千噸에 達하여 고무工業全體消費量의 約 43%를 占하였다.

自動車타이어部門에 있어서의 新 고무消費量中 1966年의 實績을 보면 天然고무 93千噸, 合成고무 97千噸, 合成고무의 使用比率이 51%로서 天然고무를 上廻하고 있다.

海外主要生産國의 合成고무使用比率—美國 75%, 캐나다 69%, 西獨 57%와 比較할 때 큰 差異가 있는바 國內 合成고무生産體制的 確立과 價格의 安定에 따라 最近數年間に 急速히 合成고무 爲主의 供給構造에 가장 가깝게 되어가고 있으며 今後 急tempo로 그 比重이 높아 갈 것으로 豫想된다.

4. 設備擴張과 生産能力

日本타이어業界는 乘用車의 增産을 反映하여 活發히 設備擴張을 推進하여 왔으며 最近增設設備가 操業을 開始하였다.

業界의 推定에 依하면 그 結果 日本의 타이어生産能力은 68年中에 31萬2千噸으로 늘어나 前年對比 約 24% 增加할 것으로 보인다.

<부리지스톤> 타이어가 約 40億圓의 資金을 들여 滋賀縣彦根市에 建設하여온 彦根工場이 月産 9百噸의 能力으로서 操業에 들어갔으며 東洋고무工業의 仙臺, 伊丹兩工場이 各各 能力倍增을 完了하였다.

또한 住友고무도 各古屋工場을 中心으로 月産 600噸의 增設을 거의 끝마쳤으며 橫浜고무 新城工場(愛知縣), 오쓰타이어大阪工場, 日東타이어 相模工場이 各各 增産體制를 整備하였다.

그 結果 68年末의 業界 6個社의 生産能力은 <부리지스톤>타이어가 1萬2千噸, (前年 9千2百噸), 橫浜고무 6千噸(月5千3百噸), 東洋고무 2千8百噸(月2千4百噸), 住友고무 2千8百噸(月 2千4百噸), 오쓰타이어 2百50噸(月 1千50噸), 日東타이어 1千2百50噸(月 1千噸)으로서 大幅 增加될 것이다.

한편 68年度 타이어部門의 設備投資計劃은 타이어需要의 增大를 反映하여 1963億圓으로서 前年對比 35.6億圓(23% 增)의 增加가 된 것이다.

三. 需要動向

1. 需要增加

自動車타이어의 需要는 國內自動車生産과 더불어 그리고 輸出需要 增加에 따라 近年 順調로운 伸張을 보이고 있다. <表 6參照> 그리하여 68年의 需要豫算(輸出包含)은 26萬4千噸으로서 生産이 需要를 4萬8千噸 上廻하고 있다.

타이어의 出荷量과 自動車의 生産 및 保有台數를 比較하면 (그림 1)과 같다. <表 7參照>

<表 6>

自動車타이어·튜우브需要推移

(單位: 新고무消費量 千噸)

		62	63	64	65	66	66/62 (%)
生 産		87.2 (152.6)	145.7 (117.2)	162.8 (111.8)	165.7 (101.8)	189.9 (114.5)	218
出 荷	트럭버스用	42.2 (146.0)	60.6 (109.9)	62.4 (103.0)	62.4 (100.0)	67.5 (108.2)	160
	乗用車用	12.3 (158.3)	23.9 (139.5)	29.6 (123.8)	35.0 (118.2)	40.5 (115.7)	329
	小型트럭用	19.5 (157.7)	42.1 (129.1)	47.5 (112.8)	44.9 (94.5)	55.7 (124.1)	286
	自動二輪車用	8.6 (160.8)	9.7 (101.2)	9.7 (100.0)	10.2 (105.2)	11.8 (115.7)	137
	特 殊 用	3.5 (160.8)	7.8 (120.2)	9.1 (116.7)	10.5 (115.9)	13.3 (126.7)	380
計		86.3 (152.0)	144.1 (119.2)	158.2 (109.8)	163.6 (103.0)	188.8 (115.8)	219

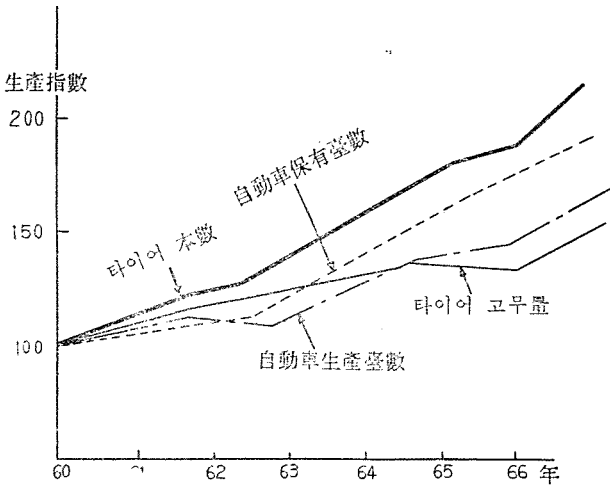
註: ()內 對前年比率

資料: 고무鹽化비닐統計年報

<表 7>

自動車生産·保有台數와 타이어生産의 推移

	62	63	64	65	66	66/62 (%)
自動車生産(千台)	482	1,284	1,702	1,876	2,286	474
自動車保有台數(千台)	1,359	3,770	4,997	6,309	7,932	584
타이어生産本數(千本)	6,223	14,958	19,616	22,049	25,980	417
타이어生産고무量(千噸)	77.4	133.3	150.3	152.3	175.2	226



(그림 1) 타이어出荷量과 自動車生産 및 保有臺數比較

2. 補修用타이어主導型으로의 移行

自動車타이어의 需要形態는 新車用, 補修用的 2個分野로 나누어지고 있다. 그리하여 이 2個의 需要分野

의 比率變化에 따라 生産으로부터 流通까지의 企業活動全般에 큰 영향을 받는다고 하는 特質은 自動車部分品産業에 共通한 것인 바 타이어工業의 경우 吧테리工業과 같이 이러한 特質이 현저하다.

日本の 新車用, 補修用 各各의 需要的 比重은 表에서 보는바와같이 緩慢하나 補修用타이어의 比重이 61年以來 年年 着實히 높아져가고 있다. 補修用的 比率는 60年에 50%에 達하였으나 61年以後 自動車生産의 高度成長이 繼續한 關係로 新車用需要的 比重이 높아져 相對的으로 그 比重이 떨어졌다. 그러나 繼續的인 高水準의 出荷로 保有臺數가 急피치로 擴大된 結果 補修用需要는 62年以來 新車用需要를 上廻하며 65년에는 5割의 水準을 回復하기에 이르렀으며 66년에는 52.6%에 達하였다. 그리하여 補修用타이어需要的 比重은 自動車生産의 年年의 пози순(自動車生産品의 保有量에 對한 比率와 密接한 關係가 있어 日本에 있어서도 自動車生産이 成熟段階로 移行함에 따라 生産의 對保有量比率이 체감됨으로서 타이어 需要的 配턴은 補修用爲主(美國의 補修用比率 約 65%)의 先進國型으로 急速히 移行될 것이 豫想되고 있다. <表 8參照>

<表 8>

新車, 補修用타이어의 需要比率(內需用, 고무量에 따름)

	新 車 用	補 修 用	自動車生産量
			保 有 量
60年	50.0%	50.0%	35.5%
61	55.7	44.3	41.3
62	52.2	47.8	36.2
63	50.7	47.3	34.1
64	50.2	49.8	34.1
65	48.8	51.2	29.7
66	47.4	52.6	28.8

資料: 日本自動車타이어協會 自動車生産量 및 保有量은 三輪車, 二輪車를 除外

四. 輸出動向과 國際競爭力

1. 輸出動向

自動車타이어 總出荷高에서 占하는 輸出의 比率(고무量)은 約 25%라는 高水準으로서 日本은 佛蘭西, 美國에 이어 世界 第3位の 타이어輸出國이 되어 있다.

年度別 輸出實績을 보건데 1953年엔 48,745千弗이었으나 1964年엔 56,532千弗로 增加되었고 1965年엔 80,992千弗로 大幅 늘어났다. 다만 1966年에 들어와서는 國內需要의 旺盛과 타이어의 價格下落때문에 輸出은 71,122千弗로 떨어짐으로서 前年對比 12.2% 減少를 記錄하였다. 그러나 1967年에 들어와서는 生産의 伸張, 價格安定으로 다시 輸出은 늘어나기 始作하여 6月末現在 38,321千弗을 記錄하므로써 前年同期對比 17.9%나 伸張되었다. <表 9參照>

한편 輸出對象國은 約 150餘個國으로서 後進地域이 70% 以上을 占하고 있으며 先進地域에로의 輸出은 不振한데 이는 高速適性等 技術上의 問題外에 輸出코스트面에 애로가 있기 때문이다. <表 10參照>

<表 9>

自動車타이어 · 淸우브輸出實績 (單位: 千美弗)

1963	1964	1965	1966	1966 (1~6月)	1967 (1~6月)
48,745	56,532	80,992	71,122	32,496	38,321

<表 10>

自動車타이어타이어 · 淸우브의 地域別 輸出實績 (1966年度) (單位: 千美弗)

아시아洲	歐 洲	美 洲	阿 洲	大洋洲	合 計
41,907	8,371	11,267	5,643	3,932	71,122

2. 國際競爭力

資本自由化業種의 選定審議의 結果 自動車타이어工業은 一躍非自由化業種으로 指定되었는 바 가까운 將來에 50% 自由化業種으로 指定될 公算이크다.

타이어業界의 資本自由化에 關하여 보건데 이미 6個社中 4個社가 美國系企業에 의하여 25%에서 最高 44%까지 資本參加가 行하여지고 있어 將來에 있어서의 自動車工業自體의 自由化의 可能性을 前提로 할 必要도 없이 競爭條件의 多樣化가 十分 豫想된다.

가. 海外企業과의 商經營比較

自動車타이어工業은 世界的으로 寡占이 進行되고 있는 産業인 바 日本에 있어서도 타이어工業은 寡占體制를 維持하고 있으며 美英佛等 先進諸國의 少數의 巨大企業이 오래전부터 海外投資活動을 通하여 世界市場을 掌握하여온 점에 타이어工業의 特色이 있다.

日本의 부리지스톤과 美國의 굳이어, 유니로알, 英國의 던로프와의 經營指標를 比較하면 다음表와 같다.

<表 11>

(1965年)

	부리지스톤 (日)	굳이어 (美)	유니로알 (美)	던로프 (英)	
賣上高指數	100	1,057	571	465	
總資本指數	100	772	452	370	
總人員指數	100	992	592	1,006	
總資本利益率(%)	6.40	7.69	4.24	4.28	
賣上高利益率(%)	5.79	5.06	2.98	3.68	
營業利益率(%)	14.64	10.62	6.31	7.23	
自己資本比率(%)	32.55	61.29	46.18	48.11	
粗付加價値率(%)	28.74	44.36	52.42	—	
勞動生産性(千圓)	1,910	3,141	3,355	—	
勞動裝備率(千圓)	1,996	1,591	1,384	1,714	
分配率	人件費(%)	30.84	62.60	67.24	—
	資本費(%)	34.77	9.16	6.92	—
	利益(%)	20.16	11.41	5.69	—

資料: 通産省 <世界の 企業經營比較>

나. 海外企業의 對日活動強化의 可能性

美國의 굳이어社를 비롯하여 先進國의 타이어 메이커의 海外進出의 歷史는 오래되었으며 더우기 他産業과 比較하여 巨大會社의 海外部門의 웨이트는 높다. 이것은 ① 生産規模는 自動車需要動向에 따라서 規制되기 때문에 自國內의 需要의 停滯期에 際하여 海外投資에의 指向度가 強하다.

② 自國產의 自動車輸出先의 安全需要가 期待되는

理由에 基한 것으로서 日本에 있어서도 關리치의 橫濱 고무設立(1917年), 던로프系會社(現住友고무의前身) 設立(1917年)의 歷史에서 보는바와 같이 오래전부터 外國資本의 進出이 旺盛하다.

英美企業系의 對日投資를 促進하는 要因은 ①가까운 將來에 自動車市場의 發展이 보이는 唯一한 나라이며 ② 自動車保有의 基盤이 補修용타이어 市場의 擴大를 可能케하는 規模로 育成되어 外資企業에 有利하며 ③ 道路事情의 改善이 外國企業에 있어서의 生産經驗이 풍부한 高速適性타이어의 市場擴大를 促進할 可能性이 있는 것 等이다.

五. 企業權益

다음에 自動車타이어 6個社(부리지톤, 橫濱고무, 東洋고무, 住友고무, 오쓰타이어, 日東타이어)의 財務計數를 通하여 收益動向의 實態를 檢討하기로 한다.

65年의 年間賣上高는 146,345百萬元으로서 66年의 年間賣上高 165,739百萬元과 對比할 때 13%의 伸張을 보여주고 있는 바 이는 自動車生産의 好調의 伸張과 一般産業活動의 回復을 反映하는 것이다. 이 間에 있어서의 營業利益도 65年의 14,422百萬元에서 66년에는 16,588百萬元으로 順調로히 增加하고 있다.

이러한 收益好轉의 要因은 乘用車를 中心으로한 自動車의 急速한 需要의 伸張에 따라 타이어需給이 타이트

하게되어 價格低下의 Tempo가 鈍化하는 反面 增産에 따른 コスト低減의 結果인 것이다.

1. 收益好轉의 要因

6個社의 總資本經常利益率은 64年下半期엔 4.61% 이던 것이 66年下半期엔 6.77%가 됨으로서 約 2.1%의 大幅의인 好轉을 보이고 있다.

總資本經常利益率을 總資本回轉率과 賣上經常利益率로 分解하면 表에서 보는바와같이 好轉의 主因은 利益率에 있다는 것이 뚜렷하여 진다. 即 收益好轉의 原因은 主로 乘用車를 中心으로하는 急速한 需要의 伸張에 따라 타이어需給이 타이트하게 됨으로서 價格低下의 Tempo가 鈍化되는 反面 增産에 依한 コスト低減이 이것을 上廻한 結果이다. <表 11, 12, 그림 2 參照>

2. 收益力較差와 그 原因

그러나 自動車타이어業界總體의 業績은 上述한바와 같이 若干 向上되고 있으며 最近의 不況期에 있어서 露出된 바와같이 收益構造는 脆弱性を 들어내고 있다.

부리지스톤社가 收益構造도 首位에 있는 原因은 經營規模, 工場單位規模가 特히 커서 管理費, 製造費가 싸게 먹히는 것과 需要增大에 適合한 設備投資를 한 것 등 生産條件의 優位性的의 自己資本의 蓄積과 더불어 他社보다 좋기 때문이다.

<表 12>

自動車타이어工業의 業績推移

	單位	64年/上	64年/下	65年/上	65年/下	66年/上	66年/下
賣上高	百萬元	67,580	74,398	71,184	75,161	77,442	88,297
營業利益	"	6,271	7,077	6,934	7,488	7,662	8,926
經營利益	"	2,976	3,500	3,208	3,743	4,021	5,466
純利益	"	3,083	3,719	3,509	3,953	4,319	5,522
償却實施額	"	3,999	4,182	4,305	4,108	4,289	4,540
金融費用	"	3,295	3,577	3,726	3,745	3,641	3,460
總資本	"	149,020	154,590	154,782	153,908	159,703	163,668
賣上債權	"	18,694	19,790	20,633	18,993	19,239	19,870
固定資產	"	64,607	67,561	69,311	69,828	70,047	71,378
有形固定資產	"	47,838	50,087	51,843	51,809	51,167	52,241
買入債務	"	41,032	42,276	40,955	38,103	41,361	46,391
有利子負債	"	73,498	78,734	78,312	81,119	197,559	77,189
自己資本	"	38,712	39,763	40,879	41,890	43,312	41,212
總資本營業利益率	%	8.61	9.32	8.92	9.70	9.77	11.06
總資本經營利益率	"	4.09	4.61	4.15	4.55	5.13	6.77
賣上經常利益率	"	4.40	4.70	4.51	4.98	5.19	6.19
總資本回轉率	"	0.99	0.97	0.92	0.97	0.99	1.09
賣上債權回轉率	"	3.06	3.29	3.29	3.70	3.67	4.02

回轉資産回轉率	%	2.18	2.25	2.08	2.16	2.21	2.50
流 動 比 率	"	105.00	104.51	105.51	105.05	104.75	104.67
固 定 比 率	"	166.81	170.09	165.21	163.90	158.85	154.71
固定表期適合率	"	94.60	95.36	92.41	92.36	92.33	91.48
自己資本比率	"	25.98	25.65	27.11	27.68	27.61	28.29

資料：通産省〈日本の 經營分析〉

<表 13>

生産性指標比較

	勞働生産性 (千圓)		勞働裝備率 (千圓)		設備投資効率 (%)	
	64年下	65年下	64年下	65年下	64年下	65年.
부리저스톤	2,937	3,215	1,732	2,048	140.3	159.4
其 他 4 社	1,664	2,260	1,444	1,732	115.2	130.5

六. 問題點과 今後的 展望

위에서 본 바와같이 現在の 自動車타이어業界는 景氣에 對하여 敏感한 體質을 가지고 內部로 부터의 激烈的한 企業間의 較差를 維持하면서 量的 擴大를 繼續하고 있으나 다음과 같은 生産構造上的 缺陷을 解決하는 同時에 流通의 패턴變化에 對應한 企業努力을 行할 必要가 있다.

1. 生産構造上的 問題點

가. 多品種小量生産

日本の 自動車工業 自體의 生産構造上的 特質로서 사이즈別로 529種, 사이즈플라이別로 1,352種 等約 20,000餘種에 達하는 多品種生産이 行하여지고 있다.

나. 過小生産規模

타이어工場의 經濟單位로서 月産 1,250톤에 達하는 것은 全國의 14個工場中 4個工場에 不過하다.

다. 重復生産

企業間, 工場間에서 同一한 種類의 타이어가 重復生産되어 多品種小量生産에 依한 非能率을 助長하고 있다.

以上과 같은 生産構造上的 缺陷은正에 關하여는 當局에 依한 品種의 整理 生産分野의 整理等の 必要性이 力說되고 있는 바 集中生産을 主된 內容으로하는 合理化카르텔 等 改善策이 一部 具體化되고 있다.

그러나 이에따른 該當量은 全體의 約 30% 程度뿐이어서 本格的인 코스트 低減을 위하여 品種整理를 하는 데는 自動車메이커와의 協力에 依한 自主的인 合理化 努力이 必要하다.

2. 脆弱한 流通機構

自動車타이어의 流通分野는 從來 新車用으로서 메이커間의 直販이 需要의 主流를 이루고 있었던 바 補修用타이어의 流通機構에는 다음에 指摘하는 바와 같은 弱點이있어 價格形成上 問題가 있다.

가. 都賣→小賣 系列의 未分化

都賣段階에 있어서의 販賣競爭이 甚하기 때문에 都賣業者의 系列에 依한 販賣網의 整備가 되어있지 않으며 하나의 小賣店이 數個社의 Dealer 와 去來를 맺는 것이 例外는 아니다. 이러한 것은 販賣業者의 平均規模가 過少한 것과 맞먹는 것으로서 價格混亂의 要因이 되고 있다.

나. 販賣의 二元制—新車用納入價格의 影響

이제까지 國內出荷의 約半數를 占한 新車用타이어는 ①量的整理 ②카 메이커로부터의 強力한 價格引下要求 ③各社의 激烈的한 쇄야 獲得競爭 等으로 因하여 補修用타이어 보다 20%~40% 廉價인 바, 이러한 販賣構造의 二元性이 慢性的으로 價格軟化作用을 하고 있다.

3. 需要構造의 變化와 對應

가. 乘用車用的 比重增大

乘用車타이어와 트럭, 버스(小型包含)用 타이어의 出荷比率는 60年度의 1:5로부터 66年엔 1:3으로 크게 變하고 있다. 自動車需要의 傾向에서 今後에도 이러한 乘用車主體의 成長이 계속될 것으로 보인다.

나. 補修用的 比重增大

위에서 본 바와같이 保有基盤擴大에따라 補修用市場의 發展은 當然히 豫想되고 있다.

다. 需要構造의 變化에 對應한 流通機構對策

上記의 乘用車 特히 個人乘用車로의 比重移行과 補修用 타이어市場의 擴大는 流通機構의 變革—그중에서 特히 小賣段階에 있어서의 <가솔린—스탠드>의 比重增大가 繼續될 것으로 豫想되므로 各社의 販賣對應策如何에 따라서는 <부랜드> 商品化의 擴大→販賣力較差의 擴大가 生길 可能性이 있다.