

# 日本 自動車産業의 展望

日興리서어치 센터

◇… 「日本 自動車産業의 展望」, 이 原稿는 日興리서어치 센터의 調査研究(同센터어 投…◇  
◇…賓月報 6月號에서 發表)에 依한 것으로서 日本 自動車産業의 特徵, 最近의 動向, 中期…◇  
◇…展望을 3大支柱로해서 收集한 것이다. …◇

## 序

昨年の 3月 産業構造審議會는 「轉換期の 自動車産業」이라고 題해서 日本 自動車産業의 中期展望을 明白히 했다. 이 報告書에 依하면 今番 (74년부터 85년까지)의 國內市場은 年平均 2.2% 成長, 輸出은 4.2% 成長으로 安定成長을 指向함으로써 生産에 對해서도 年平均 2.8%의 伸長率에 머무를 것으로 豫想하고 있다. 個人的인 感觸으로는 이 數字가 若干 낮은것 처럼 느껴지나 安定成長이라고 하는 基本的인 方向性에 對해서는 何等 疑心할 餘地는 없다. 따라서 成長率自體에 對해서의 檢討도 그렇지만은 安定成長期에 있어서의 企業動向과 收益性, 나아가서는 日本 自動車産業의 國際의 地位등의 展望이 더욱 注目되는 點이다. 以下에선 日本 自動車産業의 特徵을 簡單히 紹介하고서 그 現狀과 展望에 對해서 생각해 보기로 한다.

## 1. 日本 自動車産業의 特徵

### (1) 日本의 基幹産業

自動車産業은 生産, 販賣, 流通, 利用등 各段階에 있어서 廣範한 關聯産業을 갖는 綜合産業이며 鐵鋼業과 함께 日本經濟를 支撐하는 基幹産業으로써 生産이나 雇傭의 面에서 큰 役割을 遂行하고 있다.

75年の 自動車産業의 生産額은 10兆2千億圓(通產省 工業統計)으로 製造業의 9.7%를 占하고 있다.

또 그 就業人口는 約 65萬名이며 이에 販賣, 整備業

개소린스탄드 등의 支援部門, 鐵鋼業, 타이어 製造業 등의 資材部門, 運送業등의 利用部門을 加하면 全就業人口의 約 10名에 1名은 自動車에 關한 形式으로 關係되고 있다고 일컬어지고 있다.

### (2) 代表的 輸出産業

鐵鋼, 造船과 併行하는 代表的 輸出産業인 76年の 輸出額은 110億弗(總輸出額의 16.3%)로 鐵鋼(105億弗로 15.6%)을 앞질러서 首位로 되어 있다.

附言컨데 自動車와 鐵鋼의 輸出額을 合計해보면 215億弗로 거의 日本의 原油輸入額 212億弗과 같맞는 外貨를 獲得하고 있으며 貿易立國으로서의 日本의 産業構造中에서 큰 貢獻을 하고 있음을 알 수 있다.

### (3) 輸送의 主役인 自動車

75年度의 總旅客輸送量(7,104億名키로)에 있어서의 自動車の 輸送分擔率은 50.8%(乘用車 35.3%, 버스 15.3%)로 過半을 占하고 있다. 特히 乘用車은 65年度의 10.6%로부터 35.3%로 크게 上昇하고 있으며 鐵鋼의 分擔率低下(66.8%로부터 45.6%)와 對照的이다.

또 總 貨物輸送量(3,608億噸키로)에 占하는 自動車の 畵이트는 36.0%이며 長距離貨物輸送이 主體로 되는 內航海運의 50.9%에는 未及해도 鐵道の 13.1%를 훨씬 上廻하고 있다.

貨物輸送을 距離別 輸送噸數로 보면 短距離貨物(100km以內)의 96.4%, 中距離貨物(101~300km)의 63.6%, 長距離貨物(300km以上)의 26.4%가 自動車에 依存하고 있다.

## (4) 世界 第2位の自動車生産

76年の生産臺數는 784萬臺로 美國의 1,149萬臺에 이어서 世界 第2位에 있으며 第3位인 佛蘭西(391萬臺) 第4位인 西獨(387萬臺)와 크게 差가 있다.

(第1表 參照), 日本의 自動車生産은 國內市場의 擴大에 依해서 急成長을 이룩하여 67년에 이미 世界 第2位の 규모로 되어 있으며 最近에선 輸出의 擴大가 生産增에 크게 寄與하고 있다. 輸出臺數로는 74年以降 世界 第1位에 있으며 生産에 占하는 輸出의 比率도 76년에 47.3%로 거의 西歐의 自動車生産國 程度로 되어 있다.

또 메이커別로 生産臺數를 보면 GM (623萬臺), 포드(294萬臺)에 이어서 豐田 (249萬臺)가 第3位, 日産(230萬臺)가 第4位를 占하고 있으며 이 4社에서 世界의 빅 4를 形成하고 있다.

## (5) 2社寡占의 企業形態

第2表에서 보는 바와 같이 日本 自動車産業은 11社의 메이커로 부터 成立되어 있으나 豐田, 日産의 2大社로 61.1%의 生産세어를 占한다고 하는 바와같이 2大社의 寡占體制에 있다. 單只 競爭形態는 乘用車(輕을 除外)에선 豐田, 日産, 本田技研, 東洋工業, 三菱의 5社, 輕4輪에선 鈴木, 富士重工, 다이하쓰, 三菱의 4社, 大型트럭에서는 日野, 日産디젤, 三菱, 이즈즈의 4社라고 하는 것처럼 車種別로 相異해 있다

또 乘用車(大型으로부터 小型까지의 플라인 體制를 取하고 있다)로 부터 트럭, 버스까지 幅넓게 生産을 하고 있는 綜合自動車메이커는 豐田, 日産, 東洋工業, 三菱의 4社이며 其他의 메이커는 生産車種을 몇 個인가의 特定 分野에 限定함으로써 特化메이커로서의 經營을 展開하고 있다.

또한 71年の 資本自由化前에 國際競爭力의 強化를 目的으로 한 2大社에 依한 提携가 進陞된 일도 있고 豐田은 日野, 다이하쓰와 日産은 日産디젤, 富士重工과 各各 그룹을 形成하고 있다.

한편 三菱크라이슬러와 이즈즈는 GM과 提携關係에 있다.

## 2. 最近의 動向

### (1) 輸出市場의 擴大

日本의 自動車生産은 73년까지 거의 同결같이 成長을 遂行해 왔으나 74년에는 史上처음의 下落相을 보였다.

그後 國內수요는 若干 回復되었다고는 해도 73年の 495萬대에는 未達이며 輸出市場의 擴大가 生産增에 寄與하고 있다. 國內市場은 50年代 後半부터 60年代 前半에 있어서의 急速한 모오터리제이션의 進展으로 急擴大를 보였다. 65년부터 70년까지를 보면 年率 20%의 成長이다. 然이나 70年 以降의 成長率은 大幅으로 鈍化하여 需要動向은 景氣變動과 連動해서 큰 振幅을 더듬고 있다. 이것은 普及率의 上昇으로 新規保有의 餘地가 적어져 왔기 때문이며 65년부터 70년에 있어서의 保有臺數의 伸率이 2.6倍인데 對하여 70년부터 75년까지로는 1.6배에 머무르고 있다.

한편 輸出은 一貫해서 擴大 基調를 더듬고 있으며 特別히 國內需要의 伸長鈍化가 顯在化한 70年~76년에 對해서 보면 年平均 23%의 成長을 이룩하고 있다. 이 背景은 ① 國內市場의 急擴大에 對應한 積極인 設備投資에 依한 量産體制의 確立, 最新銳設備의 導入이나 合理化의 推進에 依한 生産性의 上昇

② 小型車를 中心으로 한 品質, 性能, 經濟性등 非價格競爭力의 上昇

③ 積極인 輸出據點만들기 等이다.

特別히 石油危機 以降은 省資源, 省에너지라고 하는 觀

第1表 主要國의 自動車生産臺數 및 輸出臺數의 推移 (單位: 千臺)

曆年	美國	日本	西獨	英國	佛蘭西	伊太利
1960	7,905 (323)	482 (39)	2,055 (983)	1,811 (716)	1,369 (556)	645 (204)
1965	11,138 (168)	1,876 (194)	2,976 (1,527)	2,177 (794)	1,642 (638)	1,176 (327)
1970	8,284 (486)	5,289 (1,087)	3,842 (2,104)	2,098 (863)	2,750 (1,525)	1,854 (671)
1971	10,672 (602)	5,811 (1,179)	3,983 (2,293)	2,198 (916)	3,010 (1,592)	1,817 (681)
1972	11,311 (624)	6,294 (1,965)	3,816 (2,188)	2,329 (767)	3,328 (1,769)	1,840 (700)
1973	12,682 (772)	7,083 (2,068)	3,949 (2,348)	2,164 (762)	3,596 (1,931)	1,958 (705)
1974	10,071 (868)	6,552 (2,618)	3,100 (1,881)	1,937 (726)	3,463 (1,949)	1,773 (734)
1975	8,982 (864)	6,942 (2,678)	3,186 (1,653)	1,648 (696)	3,300 (1,938)	1,459 (710)
1976	11,491 *(905)	7,841 (3,710)	3,868 (2,043)	1,706 *(703)	3,912 (2,154)	1,574 *(740)

(註) ( )는 輸出臺數 ※는 1~11月 實績으로부터 推計(資料; 各國 自工會 資料)

點으로부터 世界的으로 小型車를 再認識하는 機運이 일고 있어서 特別히 低燃費 또한 高性能의 日本車에 對한 需要는 擴大를 表示하고 있다.

이 結果 生産에 占하는 輸出의 比率은 70年の 20.5%가 76년에는 47.3%로 急上昇하고 있으며 世界市場(除

日本)에 있어서의 日本車의 세어도 70년의 4.8%가 76년에는 10%強으로 되어 있는 模樣이다. 이 때문에 歐美의 自動車生産國에서 世界市場에 있어서의 日本車의 躍進에 對해 警戒心을 強化하고 있으며 自國메이커의 不振이나 雇傭問題, 나아가서는 外貨收支의 惡化에 苦生하고 있기도 해서 保護貿易의 機運을 強化하고 있다.

75년의 美國에 있어서의 輸入車 덤핑容疑나 76년의 英國行 日本車輸出의 自肅要請등은 그 1例로써 손꼽을 수 있다.

(2) 77년의 內需는 回復으로

76년의 自動車 需要는 輸出의 急增에 依해 782萬臺 前年比 11.8%增으로 擴大된 셸이나 國內需要에 對해서 보면 前年比 4.7%減으로 不振으로 되었다. 이 要因으로서의 排吐가스 規制實施에 依한 價格의 上昇, 自動車關係 諸稅의 引上, 景氣回復의 遲滯에 依한 所得의 伸長鈍化등의 影響을 들수 있다. 계속되는 77년에 對해서는 ① 景氣要因으로써 昨年後半의 景氣가 不況이 었든 餘波는 남겼으나 景氣全體로서는 上昇傾向에 있다. ② 메이커側 要因으로써 乘用車에서는 모델체인지나 新車投入에 依한 需要刺激策이 豫想된다. ③ 市場

構造要因으로써 過去 最高의 販賣를 記錄한 73년의 代替 需要가 그 싸이클로부터 보아서 今年에 顯在化할 公算이 強하다. 等으로 해서 回復의 方向이 豫想된다.

한편 76년의 輸出은 美國을 中心으로 하는 世界景氣의 回復, 世界的인 小型車需要의 增大, 品質, 燃料, 經濟性 등에 優秀한 日本車에 對해서 的인 評價의 昂騰등으로부터 371萬대, 前年比 38.5%增으로 大幅의 伸率을 보였다. 市場別로는 北美行이 150萬대(前年比 49.2%增) 歐洲行이 71萬대(同 33.7%增), 中近東, 阿弗利加行이 63萬대(同 37.5%增)등 世界的인 市場擴大가 보였다

77년에 對해서도 ① 美國, 西獨의 2大中心國의 經濟가 着實하게 上昇을 계속할 展望으로부터 世界經濟全體로서도 上昇傾向을 더듬는다. ② 世界的으로 小型車需要가 擴大하는 가운데서 非價格面을 包含한 日本車의 競爭力優位는 不變이다. 라고 생각되기 때문에 계속 增勢를 더듬을 것이다. 單只, 景氣, 物價, 雇傭, 國際收支등 各種의 要因을 包含한 綜合的인 經濟 파모오만스에 對해서 的인 各國間의 格差 擴大를 背景으로 通貨, 貿易面에서 波瀾이 일 念慮도 있고 輸出의 增勢에 對해서는 慎重한 姿勢가 要求될 것이다.

自動車메이커 各社의 生産, 販賣計劃을 보면 國內수요 中心의 擴大를 策定하고 있으며 77년의 總需要는 840

第 2表 國內메이커의 生産車種과 그 세어

(單位: %)

	76年生		各社別, 車種別, 生産대數세어												
	産臺數		豐田	日野	다이하쓰	(豐田) 그룹	日産	日産다이젤	富士重工	(日産) 그룹	이즈즈	三菱	東洋工	本田技研	鈴木
乘用車	5,028	34.4			1.4	(35.8)	32.0		3.1	(35.1)	1.8	8.0	8.9	9.4	0.9
大 中 型 車	223	45.1				(45.1)	54.6			(54.6)		0.2	0.1		
小 型 車	2,097	35.4				(35.4)	35.6			(35.6)	4.3	8.4	11.6	4.5	
大 衆 車	2,539	34.9			1.3	(36.2)	29.2		4.1	(33.3)		7.6	8.0	14.9	
輕 四 輪 車	168				21.7	(21.7)			32.6	(32.6)		19.9			25.8
普通트럭*	448	39.1	12.2	1.4	52.7	7.2	5.8		(13.0)	16.3	13.4	4.7			
9t 以上	37		34.2		(34.2)		24.1		(24.1)	19.9	21.9				
7~8t	18		31.0		(31.0)		24.3		(24.3)	27.6	17.2				
5~6t	30	34.0	18.3		(52.3)	3.7	3.0		(6.7)	37.3	3.6				
2~4t	243	33.1	11.9	2.5	(47.5)	3.1	3.2		(6.3)	20.0	17.6	8.6			
小型트럭	1,831	30.9			3.2	(34.1)	35.7		1.8	(37.5)	9.0	6.3	12.4	0.6	
輕 트럭	493				25.4	(25.4)			10.2	(10.2)		12.6	4.5	15.1	32.1
버 스	42	37.0	9.9	0.3	(47.2)	17.0	2.7		(19.7)	16.7	14.9	1.5			
大 型 車	14		27.0		(27.0)		8.0		(8.0)	37.4	27.6				
小 型 車	28	55.8	1.2	0.4	(57.4)	25.7			(25.7)	6.2	8.5	2.3			
四輪車合計	7,841	31.7	0.7	3.3	(35.7)	29.4	0.3	3.1	(32.8)	4.3	8.3	9.1	7.1	2.6	

注) \*輕, 特殊車를 包含(自動車産業 뉴우스資料로 부터 計算)

第 3表 自動車の需要動向

(單位：千대, %)

曆年	73		74		75		76		77	
		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比
生産	7,083	12.5	6,552	▲7.5	6,942	6.0	7,841	13.0	8,400	7.1
總需要	7,021	10.3	6,471	▲7.8	6,988	8.0	7,816	11.8	8,400	7.5
國內登錄	4,953	12.5	3,853	▲22.2	4,310	11.9	4,106	▲4.7	4,600	12.0
輸出	2,068	5.2	2,618	26.6	2,678	2.3	3,710	38.5	3,800	2.4
乘用車	4,392	8.6	4,007	▲8.8	4,557	13.7	4,989	9.5	5,400	8.2
國內登錄	2,941	11.5	2,280	▲22.5	2,730	19.7	2,450	▲10.3	2,800	14.3
輸出	1,451	3.1	1,727	19.0	1,827	5.8	2,539	39.0	2,600	2.4
트럭·버스	2,629	13.2	2,464	▲6.3	2,431	▲1.3	2,827	16.3	3,000	6.1
國內登錄	2,012	14.1	1,573	▲21.8	1,580	0.4	1,656	4.8	1,800	8.7
輸出	617	10.6	891	44.4	851	▲4.5	1,171	37.6	1,200	2.5

(實績은 自工會, 豐田 自販資料)

萬대(國內 460萬대, 輸出 380萬臺)가 豫見된다. 이 때문에 國內에서의 販賣 경쟁激化는 必至이며 各社共히 모델 체인지車나 新車의 發賣, 78年度 排가스對策, 適合車의 先行發賣등에 依據, 擴販攻勢를 強化하고 있다. 輸出에 對해서는 小型車市場에 있어서의 日本車의 優位性으로부터 보아서 380萬대라고 하는 豫想을 上廻할 것은 充分히 可能하며 各社共히 輸出意慾은 相當히 强하다. 또 國內수요의 回復이 期待한 바와 같이 推移하지 않을때에는 輸出志向이 強해질 것이다.

資料 ; 日本은 運輸省資料, 其他國은 各國의 自工會資料

生産, 販賣의 增加, ② 安定成長에의 對應으로써 積極的으로 推進된 各社의 合理化努力(車種別), 原價低減, 生産 效率의 改善, 販賣, 管理部門의 再評價등)

③ 借入金의 返済나 餘資運用에 依한 金融收支의 改善과 向上 등이다.

예를 들면 豐田 自販의 경우 石油危機 直前의 73/11

第 5表 保有대수의 推移

(單位：萬대, %)

曆年	乘用車		트럭·버스		合計	
		前年比		前年比		前年比
70	878	26.6	893	6.2	1,771	15.4
71	1,057	20.4	936	4.8	1,993	12.5
72	1,253	18.5	989	5.8	2,242	12.5
73	1,447	15.5	1,049	6.0	2,496	11.3
74	1,585	9.5	1,086	3.5	2,671	7.0
75	1,724	8.7	1,069	▲1.5	2,793	4.6
76	1,848	7.2	1,141	6.7	2,989	7.0
80	(80/75)		(80/75)		(80/75)	
(豫想)	2,260	5.6	1,240	3.0	3,500	4.6

(實績은 運輸省 資料)

期의 生産은 月産 19.4萬대이며 1대當 業務利益은 4.2萬圓이었다. 이것이 74/5期에는 月産 16.7萬대로 下落하여 1臺當 業務利益도 1.9萬圓으로까지 低下했으나 合理化推進에 依한 損益分岐點의 引下의 結果, 75/6期

(3) 急上昇한 企業收益

石油危機에 依한 販賣대數減, 에너지價格, 資材費, 人件費등의 大幅의 上昇으로부터 顯著한 低下를 不可避하게 當한 自動車産業의 收益은 企業에 따라 程度의 差는 있을지언정 全體로서는 急回復을 이룩하여 好調로 推移하고 있다. 그 要因은 ① 輸出市場의 擴大에 依한

第 4表 自動車 普及率 國際比較

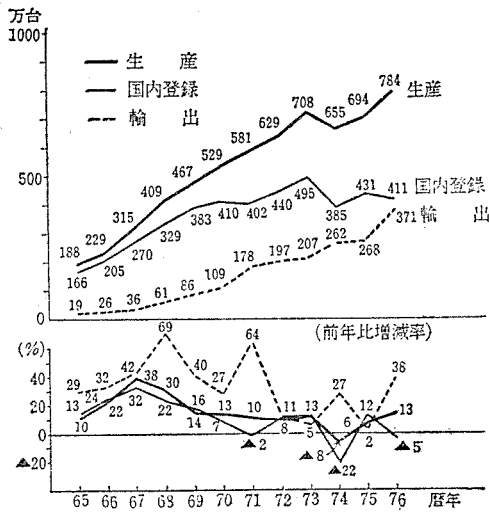
國名	保有대數		人口 (萬名)	普及率(名%)	
	總數	乘用車		總數	乘用車
日本	2,989	1,848	11,214	3.8	6.1
美國	13,373	10,737	21,361	1.6	2.0
西獨	1,945	1,816	6,183	3.2	3.4
佛蘭西	1,793	1,556	5,291	3.0	3.4
英國	1,599	1,406	5,596	3.5	4.0
伊太利	1,625	1,506	5,581	3.4	3.7

注) 日本은 76年 12月末, 其他國은 75年 12月末, 但, 英國은 75年 9月末

에는 月産 18.8萬대로 1대當 4.9萬圓의 業務利益을 올리고 있다. 73/11期보다도 적은 生産으로 많은 利益을 올리고 있는 셈이며 如斯한 收益 基盤의 強化는 그 後 生産規模가 擴大함에 따라서 效果를 나타내어 75/12期에는 6.8萬圓, 76/12期에는 7.7 萬圓의 1대當 業務利益을 올리기에까지 이르렀다.

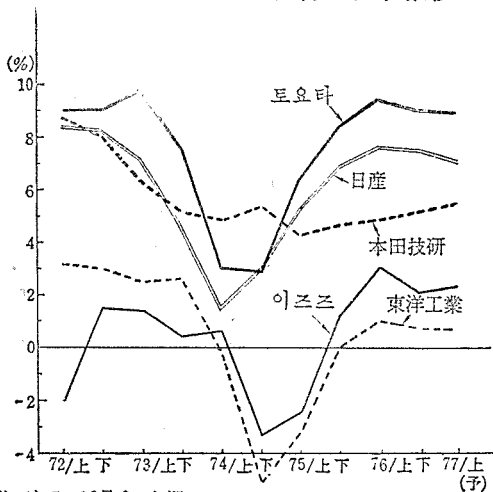
또 76/6期(年間)의 業務利益이 前年比 655억圓의 増益으로 되어 있는 要因을 볼 것 같으면 増産效果(300억圓) 合理化效果(260억圓), 輸出車의 價格引上 效果(340억圓) 등이며 鋼材등의 資材費나 人件費의 增加(300억圓)를 吸收하고 있으며 輸出市場의 擴大나 合理化推進이 收益 急回復의 原動力으로 되어 있음을 알수 있다.

第 1圖 自動車の 生産販賣動向



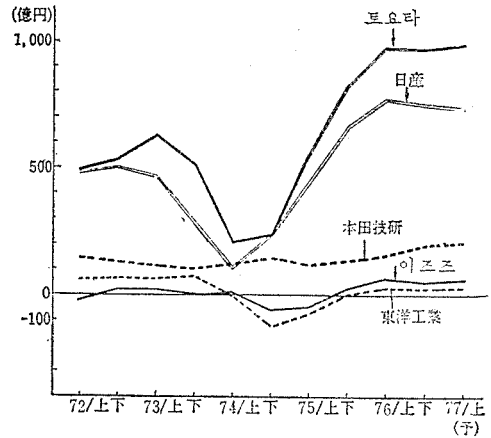
(生産, 輸出實績은 自工會資料, 國內 登錄實績은 豊田自販資料로부터)

第 2圖 賣上高 業務利益率의 推移



注) 1) 5~10月을 上期, 11~4月을 下期로 했다.  
2) 76/下는 一部 豫想數字

第 3圖 業務利益額의 推移



注) 業務利益=營業利益+金融收支

또한 自動車産業의 收益이 回復하는 過程에서 企業間의 收益格差는 보다 擴大하고 있다. 豊田, 日産에 對해서는 賣上高 業務利益率이 石油危機前의 水準으로까지 回復을 表示하여 業務利益額으로는 過去의 피이크를 훨씬 넘고 있는데 對해 本田技研은(史上最高의 利益을 記錄하고 있기는해도) 二輪車部門의 不振도 있어서 利益率의 回復템포가 弱한 것으로 되어 있다. 또 東洋工業, 이즈즈는 經營再建의 努力이 結實되어서 收益의 黑字轉換을 達成하고 있으나 그 水準은 低位에 머무르고 있다.

한편 73年과 76年의 生産대數를 比較해보면 豊田(1.08倍), 日産(1.13倍)보다 本田技研(1.58倍), 東洋工業(1.12倍), 이즈즈 (1.54倍)의 伸率이 大體로 伸率이 높은 것으로 되어 있으며 企業間의 收益格差의 要因은 그 量産規模나 企業體質의 相違에 依하는 바가 크다고 생각된다.

특히 豊田은 生産대數의 伸率이 業界全體(1.11倍)보다 낮음에도 不拘하고 徹底한 合理化나 金融力의 強化로 半期 1,000억圓의 業務利益을 내는 高收益企業으로 成長하고 있으며 安定成長에 對應한 企業體質에의 轉換에 成功하고 있다고 할수 있겠다.

### 3. 中期展望

#### (1) 成熟期를 마지한 國內市場

日本の 自動車保有대數는 前述한 바와같이 70年以降의 伸率鈍化가 눈에 띈다. 이것은 普及率의 上昇에 따라 新規普及의 餘地가 작아져 왔기 때문이며 今後は 보다 이 傾向이 強化될 것으로 보인다.

附言해서 日本の 自動車 普及率은 76年末로 3.8名에 1대로, 거의 西歐 諸國과 같게 되었으며 日本의 모오터 어리제이손도 成熟 段階를 마지하고 있는 中임을 示唆하고 있다. 또 75年~80年의 GNP 成長率을 6.5%로 해서 輸送수요와 自動車의 分擔率로부터 80年의 保有대數를 推定하면 3,500萬대(이中 乘用車는 2,260萬대)

로 되며 保有의 伸率 (75~80年으로 年率 4.6%)은 70年~75年の 年率 9.6%에 比해서 半減한다고 豫想된다.

如此한 모오터어리제이션의 一巡이나 日本國全體의 低成長化, 나아가서는 自動車交通을 위요한 環境要因의 變化(交通規制나 公害規制의 強化 등)는 當然 國內 수요를 制約하게 된다. 80年の 保有대數가 3,500萬대라고 하고서 保有의 増分과 廢車대수의 推定(平均壽命은 長期化한다)으로부터 80年の 國內수요를 試算하면 500萬대 強으로 되며 過去の 피이크였든 73年水準(495萬대)을 上廻하기는해도 75~80年の 추세로서는 年率 3%대의 成長에 머뜨르게 된다.

單只 乘用車에 對해서 볼것 같으면 그 普及率(6.1名에 1대)이 歐美諸國에 比較해서 아직 낮은 點도 있으며 80年으로 320萬대 程度로 推測된다.

(2) 國際의 地位는 더욱 向上

世界市場(除日本)은 그 86%를 占하는 歐美 先進國市場이 이미 成熟期入을 하고 있는 點으로부터 低成長으로 되어 있다. 한편 日本의 輸出은 70~76年으로 年率 23%의 成長을 表示하고 있으며 世界市場에 占하는 日本車의 세어는 70年の 4.8%가 74년에는 9.8%로 急上

昇하고 있다. (76年에서는 10%強으로까지 높아져 있다고 생각된다). 如斯한 日本車의 國際的 地位向上은 石油供給不安이나 石油價格의 急騰을 背景으로 한 世界的인 小型車수요의 増大와 그 分野에 있어서의 日本車의 國際 경쟁力의 強度에 依해서 계測되어 있다. 世界最大의 市場인 美國에 對해서 보면 乘用車販賣에 占하는 小型車의 比率은 72年の 38.4%가 75년에는 53.9%로 上昇하고 있다. (76年은 美國景氣의 回復에 따른 大型車수요의 顯在化로 49.2%로 若干 低下하고 있다). 그리고 美國市場에 있어서의 日本車의 세어는 72年の 5.6%가 75년에는 9.4%로까지 높아져 있다. 特히 76年에 對해서는 小型車市場이 相對的으로 低下하는 가운데서 一種의 市場 도레가 行해져 日本車와 歐洲車가 明暗을 區分하고 있다.

今後의 世界市場(除日本)은 年率 5%程度(74~80年)의 伸長率로 豫想(産構審豫測에 依한) 되나 日本의 輸出에 對해서는 그 伸長率을 上廻할 것이 期待된다. ① 今後도 基調로써 小型車수요의 擴大가 계속한다.

② 日本車의 國際 경쟁力의 強度는 적어도 3~5年은 不變한다고 생각되기 때문이다. 確實히 小型車 市場에서의 경쟁은 요즈막 數年의 後退가 顯著한 VW등 歐洲

第 6表 美國의 輸入乘用車 販賣臺數 베스트 10

順 位	年 次	71年	72年	73年	74年	75年	76年
1		V W 520,630	V W 485,645	V W 476,048	V W 334,423	豐 田 278,103	豐 田 346,885
2		豐 田 294,389	豐 田 295,915	豐 田 289,378	豐 田 238,135	V W 267,730	日 産 270,103
3		日 産 185,270	日 産 187,513	日 産 231,191	日 産 185,162	日 産 259,842	V W 201,670
4		오 펠 87,712	獨포오드 91,995	獨포오드 113,069	獨포오드 75,260	本田技研 102,389	本田技研 150,929
5		BLMC 65,924	오 펠 68,854	東洋工業 104,960	피 앳트 70,611	피 앳트 100,511	三 菱 78,972
6		獨포오드 56,118	BLMC 60,216	오 펠 68,225	東洋工業 61,192	BL(BLMC) 70,839	B L 65,164
7		불 보 48,222	피 앳트 58,375	BLMC 65,025	오 펠 59,279	東洋工業 65,650	피 앳트 61,540
8		피 앳트 45,578	東洋工業 52,969	불 보 59,026	BLMC 54,161	三 菱 60,356	富士重工 48,928
9		벤 츠 31,221	불 보 51,821	피 앳트 56,938	불 보 52,167	불 보 59,408	불 보 43,369
10		三 菱 28,381	벤 츠 36,578	아우디이 46,136	아우디이 50,435	獨포오드 54,585	벤 츠 38,890
	輸入車合計	1,553,091	1,586,001	1,732,572	1,389,323	1,564,404	1,489,338
	日本車合計	551,295	615,010	737,802	592,113	807,931	931,200
	全美乘用車合計	10,212,221	10,907,503	11,402,261*	8,838,244	8,614,524	10,095,911
	輸入車比率(%)	15.2	14.5	15.2	15.7	18.2	14.8
	日本車比率(%)	5.4	5.6	6.5	6.7	9.4	9.2

資料 : 1971~75年 「Ward's Automotive Yearbook」 「1976年 Ward's Automotive Reports」

車의 再起나 美國·빅3의 參入이 豫상되어 競爭條件은 엄해진다고 할수 있겠다.

單只 現在의 主要國의 生産車種을 보면 日本이나 歐洲에선 排氣量 2,000cc 以下의 車가 乘用車 生産의 大宗을 占하고 있는데 (日本은 95%, 西獨은 86%, 伊太利는 100%, 英國은 1,600cc 以下가 64%, 佛蘭西는 1,500cc 以下가 81%) 對해 美國은 反對로 3,300cc 以上의 車가 90%로 되어 있으며 美國과 日本, 歐洲와의 사이에선 大型車가 小型車라고 하는 一種의 水平分業 關係가 成立되어 있다. 今後는 美國도 小型車 生産의 웨이트를 높여갈 것으로 생각되나 5,000cc前後의 乘用車를 中心으로 한 生産構造나 5,000~6,000弗의 車를 베이스로한 收益構造에 있는 美國에 있어서 2,000cc 以下의 3,000弗의 車는 限界의 地位를 脫皮할 수 없다고 생각되며 基本的으로는 大型車와 小型車와의 國際分業 體制가 持續할 公算이 크다. 또 日本車의 國際競爭力의 強度는 美國의 輸入乘用車市場에 있어서의 세어덜프 (72年 38.8%가 76年에는 62.5%로 上昇)나 輸入關稅率이 11%로 높은 歐洲市場에서의 세어덜프에 依해 實證되고 있으며 中期的으로 念慮는 적다.

① 小型車의 生産技術에 뛰어나 있으며 低公害, 低燃費對策에서도 先行되어 있는 點

② 安定된 勞使關係와 뛰어난 勞動力이 있는 點

③ 最近에 있어서의 企業體質強化(輸出市場擴大에 依한 企業규모의 擴大, 合理化 推進에 依한 收益基盤의 強化, 財務構造의 改善등)가 顯著한 點이 그 理由이다. 單只 歐洲의 自動車産業은 全體로써 生産能力 過剩에 있으며 國有化된 메이커어(或은 國家의 管理下에 있는 메이커어)를 中心으로 한 過當競爭에 依한 收益性의 低下, 나아가서는 生産規模가 大體로 작으며 合理化도 늦어져 있음으로써의 低生産性등의 構造的 問題를 안고 있는만큼 日本車의 急激한 躍進에 對해서는 保護貿易의 機運을 더욱 強化할 것도 생각된다. 그 때문에 日本으로써도 相互理解를 깊게하면서 輸出擴大을 圖謀한다고 하는 것과 같은 慎重한 姿勢가 要求되게끔 될것이다. 輸入規制등 日本의 輸出을 制約하는 政治的 要因에 큰 變化가 없는 限 日本의 自動車産業의 國際的인 地位는 徐徐히 向上되어 갈것으로 豫想되어 80年에 있어서의 輸出은 420萬臺 前後(日本을 除外한 世界市場에 占하는 세어는 11%臺)가 豫견된다.

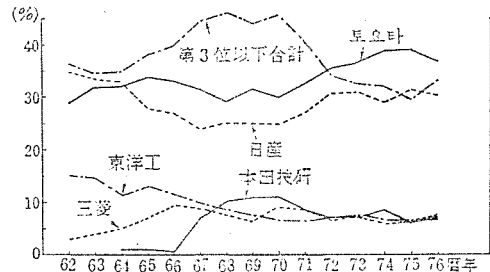
### (3) 企業間 格差는 더욱 擴大에

80年에 있어서의 國內需要가 500萬臺強. 輸出이 420萬臺라고 할것 같으면 今後의 總需要의 伸率은 年率 4%程度 (76~80年)에 머무르게 된다. 如斯한 需要의 伸率鈍化는 企業間 경쟁의 격화에 聯結되어 온다.

특히 成熟期를 맞은 國內市場에 있어서는 販賣 경쟁의 격화는 必至이며 商品開發力, 販賣力, 價格競爭力 등에 있어서의 格差가 市場세어의 格差를 제레하게 될 것이다.

附言해서 第4圖에 依해서 乘用車의 國內販賣세어의 推移를 보면 國內수요의 伸率이 鈍化하기 始作한 70年以降은 2大社의 세어덜프 (第3位 以下 合計의 세어다운)가 顯著하게 되어 있으며 今後의 需要停滯 局面에선 이 傾向이 더욱 強化될 것으로 생각된다. 또 需要鈍化나 企業間 경쟁의 激化, 나아가서는 人件費, 材料費의 恒常的인 上昇에 依據 自動車産業의 收益은 壓迫을 받을 것이 豫想되어 損益分岐點이나, 自己資本比率등 企業體質의 格差가 企業間的 收益格差에 聯結되게 될 것이다. 特히 國內市場이 循環變動의 傾向을 더욱 強化함으로써 그 企業體質이 不況期에 對應되느냐, 어떠한가 重要한 포인트이다. 2大社에 對해서는 그 企業體質로부터 보아서 今後에도 高水準의 利益을 持續하게 될 것이나 其他메이커에 對해서는 企業體質의 充實이 急務라고 할 수 있겠다.

第4圖 乘用車의 國內세어 推移



日本 自動車産業은 11社(乘用車는 9社)의 메이커로 成立되어 있으며 美國의 4社, 英國의 4社, 西獨의 6社 佛蘭西의 3社 등에 比較해서 企業數가 많기 때문에 業界再編成이 잘 일컬어진다. 企業間的 收益格差가 擴大되는 方向인 만큼 그 可能性은 否定할 수 없으나 企業合併에 依한 再編成은 ①企業에 있어서 合併의 메리트가 低下하고 있는 點 ②獨禁法의 強化에 依해서 大메이커와 限界메이커와의 合併은 推進키 어려운點 등으로부터 可能性은 적다고 생각된다. 오히려 國際的, 多面的 提携에 依한 그룹化의 方向이 豫想된다.

### (4) 빅 4의 時代로

第7表는 世界메이커의 生産臺數 및 業績을 比較한 것이다. (日本企業의 數字에 對해서 疑問點도 있으나 業績은 FORTUNE誌의 것을 그대로 使用했다). 이에 依하면 豐田, 日産은 世界的인 高收益企業이며 收益性은 GM, 포오드에 肉迫하고 있다. 이 要因은 積極的인

設備投資에 의한 量産體制의 確立이나 新銳設備의 導入, 合理化의 推進을 背景으로한 生産性의 높이에 있다고 생각된다. 附言하면 從業員 1名當의 生産臺數는 GM 포오드를 爲始한 歐美메이커의 대부분이 6~7臺인데 對해 豊田은 41臺, 日産은 29臺로 되어있다. (日本の 自動車메이커는 歐美에 比해서 外注依存도가 높기 때문에 單純하게는 比較가 안된다) 또, 1名當 生産臺數를 5年前과 比較해서 보면 豊田(1.23倍), 日産(1.38倍)의 生産性上昇率은 GM (0.96倍), 포오드 (0.97倍), VW (0.85倍)에 比해서 두드러지게 높은 것으로 되어있다. 豊田, 日産과 車種의으로 適合하는 VW(西獨), BL(英), 피아트(伊)등 歐洲메이커와 그 收益性을 比較하면 豊田 日産의 收益力의 높이가 눈에 띈다. 世界의 小型車市場에 있어서의 日本車와 歐洲車의 明暗이 收益面에도 나타나 있지만은 그 量産規模의 相違나 企業體質의 相違를 생각하면 豊田, 日産의 優位性은 今後에도 계속된다고 생각된다.

今後の 世界市場은 小型車와 大型車라고하는 美國의 國際分業體制가 強化되어서 小型車에 있어서는 豊田, 日産, 大型車에 있어서는 GM, 포오드의 과점化가 진척된다고 생각된다.

單只 相對國의 輸入制限, 國際通貨 變動등의 要因을 생각하면 製品輸出만으로 世界市場에 있어서의 세어를 上昇시켜 가는에는 限界가 있다. 豊田, 日産이 世界企業으로서 飛躍하는데는 開途國에 있어서의 國産化比率의 引上에의 對應과 함께 歐美先進國에 있어서의 輸入規制에의 對應으로써 現地生産을 서두를 必要가 있을 것이다.

結

50年代 後半부터 60年代 前半에 있어서의 國內市場의 急擴大를 背景으로 한 量産體制의 確立이나 生産性의 上昇, 나아가서는 品質, 性能, 經濟性의 向上에 依

第 7表 世界메이커別 生産臺數 및 業績

國名	메이커名	生産臺數		賣上高 (百萬弗)	純利益 (百萬弗)	總資本 (百萬弗)	自己資本 (百萬弗)	從業員數 (千名)	賣上高 利益率 (%)	總資本 利益率 (%)	自己資本 比率 (%)	從業員1名當	
		75年 (千臺)	76年 (千臺)									生産 (臺)	賣上高 (弗)
美	GM	4,650	6,234	35,725	1,253	21,665	13,082	681	3.5	5.8	60.4	6.8	52.5
	Ford	2,500	2,942	24,009	323	14,020	6,350	416	1.3	2.3	45.3	6.0	57.7
	Chrysler	1,223	1,775	11,699	▲260	6,267	2,409	218	—	—	38.4	5.6	53.8
英	BLMC★	738	808	②4,283	▲283	2,347	282	191	—	—	12.0	3.9	22.4
	Ford	459	525	①2,547	16	1,473	449	70	0.6	1.1	30.5	6.6	36.4
	Vauxhall (GM)	190	196	864	▲29	401	76	30	—	—	18.9	6.4	29.2
西獨	VW	1,122	1,315	7,681	▲64	5,211	1,279	177	—	—	24.6	6.3	43.4
	Opel(GM)	658	922	2,544	20	1,230	663	53	0.8	1.6	53.9	12.4	47.9
	D.Benz	495	558	*8,194	126	2,723	817	*156	1.5	4.6	30.0	3.2	52.7
	Ford	413	487	2,593	115	1,067	439	48	4.4	10.8	40.2	8.6	53.9
獨	BMW	217	268	①1,326	30	648	217	29	2.3	4.7	33.5	7.5	45.7
佛	Renault★	1,392	1,660	7,831	▲129	2,680	548	222	—	—	20.5	6.3	35.2
	Peugeot	660	⑤1,652	*3,820	*66	*2,521	823	*96	1.7	2.6	32.6	6.9	39.7
	Chrysler	481	580	①1,310	▲26	705	221	38	—	—	31.4	12.6	34.4
伊	Fiat	1,090	1,141	①4,882	0.2	4,215	878	153	0	0	20.8	7.1	32.0
	Alfa Romeo★	192	197	1,176	▲179	1,689	148	48	—	—	8.8	4.0	24.7
日	豊田	2,336	2,488	*7,194	*251	*4,218	*1,578	*58	3.5	5.9	37.4	40.5	124.7
	日産	2,077	2,304	②5,480	116	4,487	1,186	72	2.1	2.6	26.4	28.7	75.6
	東洋工業	643	717	③1,781	▲7	2,384	306	36	—	—	12.8	17.8	49.3
	三菱	520	648	1,500	0.1	1,620	140	24	0	0	8.7	21.7	62.5
本	本田技研	414	560	④1,918	21	1,633	350	25	1.1	1.3	21.4	16.6	77.0

註) 業績은 FORTUNE (Mag 1976 및 August 1976)의 世界大會社 順位表에 依한 75年의 數字(三菱은 推定數字 ★는 政府所有 企業 \*는 持株比率 50%以下의 子會社 數社의 數字도 包含할 ① 母會社만 ② 9월에 끝나는 年間數字 ③ 10월에 끝나는 年間數字 ④ 8월에 끝나는 年間數字 ⑤ Citroen과 合併



해서 培養된 國際 경쟁力의 強度는 60年代後半 以降의 輸出市場擴大에 크게 기여하고 있으며 요즘은 當面, 그 優위성은 不變한다고 생각된다. 單只 日本과 同様に 歐美先進國에서도 自動車産業은 基幹産業으로서의 重要な 役割을 完遂하고 있으며 國際協조없이 國際 경쟁力의 強度를 發揮할 수가 없게끔 되어 오고 있다. 그 意味에서 今後 5年間은 日本 自動車産業이 世界에 飛躍하기 爲한 準備段階로서 重要な 意味를 갖고 있다고 할수 있겠다.

今後 5年 나아가서는 10年の 타임으로 생각해보아도

自動車産業이 갖는 經濟的 波及效果, 或은 外貨獲得의 主役으로서의 地位등 國民經濟 속에서 遂行하는 役割은 依然히 큰 地位를 占하고 있다고 생각된다.

그런만큼 日本 自動車産業은 國際競爭力的 維持, 強化와 함께 國際協조의 推進과 나아가서는 各企業의 特성을 살린 車種政策의 展開, 附加價値 向上이나 財務體質強化등, 安定成長에 對應한 經濟體質에의 轉換을 더한層 推進시킬 必要가 있을 것 같다.

(1977. 9 日本 月刊 自動車타이어 誌)

◎ 協會 및 會員社 消息

- 1) 協會와 會員社는 任員級의 懇親을 爲한 골프회를 漢陽칸후리클럽에서 東信化學工業(株)後援으로 主催했음 (10. 29(土))
- 2) 協會의 白泰夏 理事長은 裡里市罹災民구호 誠金條로 5萬원을 日刊 內外經濟新聞社에 寄託했음(11. 18)
- 3) 協會의 韓啓鎬 總務部長은 서울 中區 獎忠洞 2街 山 5-1(自由센터) 所在 統一研修所에서 統一安保教育을 받았음(11. 9-11. 11)
- 4) 協會의 技術課長에 李源善이 新任(11. 22)
- 5) 協會의 業務課長으로 金民이 昇進(12. 24)(以上 敬稱略)
- 6) 協會에서는 77年度 臨時總會를 開催하고 77年度 追更豫算案과 78年度 豫算案을 各各 承認 하였음(12. 23)

◎ 表紙 說明

- ① 表紙 1面의 마아크는 本會의 正章으로써 3方向 화살표는 輸出, 軍納, 內需의 增進을 意味하고 (本會定款 施行細則 第1章 第2號 2) 中心圓은 타이어를 意味하며 中心點은 會員相互間의 求心的인 協同相을 表示한 것임 (同章 同條 3)
- ② 表紙 4面의 7個會社는 本會의 會員으로써 韓國, 東信, 三陽, 元豊은 自動車타이어 메이커이며 其他는 自轉車타이어 메이커로써 本會에 加入된 順으로 記載되어 있음

◎ 會誌活用 案內

會員社에서는 今月號本誌中 下記事項에 變動部分이 있을 때에는 2月10日限 알려주시고 其他 PR 事項이나 새消息도 있을 때는 함께 자료를 보내주시면 掲載해 드리겠습니다. 期限까지 回報가 없을 때에는 該當事項이 없는것으로 看做 處理 하겠습니다.

- ① 會員社의 營業所 및 代理店一覽表
- ② 廣告
- ③ 表紙 4面 記載事項

◎ 廣告를 掲載해 드립니다

本誌는 國內唯一의 타이어 專門誌로서 各界各層에 讀者를 確保하고 있습니다.

더우기 輓近 타이어에 對한 認識度가 漸高하는 傾向에 따라 本誌를 讀고자하는 希望者數 또한 漸增趨勢에 있어 그 普及網이 더욱 擴張되었습니다.

그리하여 本誌는 企業發展과 製品宣傳에 寄與할 수 있는 各種有料廣告를 실어 드리고자 하오니 많은 利用있으시기 바랍니다.

急發進 急브레이크 때엔

想起하여 주십시오

타이어 原料의 70%는

石油라는 것을!