

日本の 주유소 현황

1. 주유소의 발달

주유소는 현재 일본의 에너지 공급원으로 중요한 역할을 하고 있다. 주유소는 일반적으로 Gasoline Stand라고도 불리는데, 최근에는 휘발유 등 연료유 판매 외에 자동차에 필요한 종합서비스 기능을 갖추에 따라 Service Station(SS) 이라는 명칭이 오히려 자주 쓰인다.

주유소는 자동차에 대한 상품공급을 목적으로 하기 때문에 자동차의 보급과 함께 발달해 왔다. 1907년 美國의 세인트루이스에 세계 최초로 주유소가 건설되었으며, 日本에서는 1919년 日本石油(주)가 東京驛 앞에 세운 것이 최초이다. 그러나 주유소의 본격적인 발달은 1955년경부터 시작되었고 1965년경부터 근대적인 Service Station의 기능을 갖추기 시작했다. 1949년 이후의 주유소 발달 과정을 특징에 따라 구분하면 다음과 같다.

(1) 1949~54년

1949년에 석유배급 공단이 해체되고 石油판매가 민간에게 이양되었다. 1952년에는 石油통제 폐지에 따른 판매자유화로 주유소 건설의 길이 열렸다. 이 기간은 각 원대회사와 제휴하고 있는 외국 석유회사의 지도로 그들의 주유소를 모방한 주유소 건설과 체제정비가 진행된 시기다. 1954년말 전국의 주유소는 1,442개에 불과했다.

(2) 1955~60년

자동차 보급이 순조롭게 진행되었고, 미래의 자동차보급에 대한 기대로 주유소가 적극적으로 건설되었다. 1960년말 주유소는 8,251개로 늘어났다.

(3) 1961~64년

1961년에 들어서면서 元賣회사의 판매세어를 규제하던

原油할당제 폐지가 확실시되자 주유소 판매망 확대 움직임이 활발해졌다. 그 결과 1961년 이후 매년 2,000~3,500개의 주유소가 건설되어 1964년말에는 19,959개로 늘어났다.

그러나 주유소 증가율이 자동차 증가율이나 휘발유 수요증가율을 상회함으로써 주유소간 판매경쟁이 치열해졌다. 주유소는 연료유 이외의 자동차 관련상품 판매와 서비스를 제공하는 등 고객확대 및 단골화를 꾀했다. 이 시기에 주유소는 Gasoling Stand에서 Service Station으로 질적변화가 이루어지기 시작했다. 한편 1962년에 제정된 석유업법에서는 주유소의 신설, 증설의 경우 석유제품 판매업자가 이를 신고하도록 의무화했다.

(4) 1965~73년

주유소 과잉 건설로 주유소 경영이 악화되자 일본 정부는 1965년도부터 행정지도를 통해 주유소의 건설을 억제하는 조치를 취했다. 이러한 행정지도로서의 주유소 건설 규제는 숫자와 거리규제가 동시에 이루어졌는데 그 내용은 매년 약간씩 변화되었다.

이 기간은 주유소의 질적 변혁 완성이 되어 자동차에 대한 간단한 정비기능이 강화되었고 고객이 현금없이도 주유소를 이용할 수 있으며, 수급업무 간편화를 목적으로 한 카드시스템이 도입되었다. 그후 간단한 정비시설은 특정주유소(법정 6개월간 점점 대행)제도로 발전했다. 특히 이 기간은 사회적으로 환경문제에 대한 의식이 높아진 시기여서 주유소에서 안전확보 및 공해방지 등 환경대책을 제고하게 되었다. 1973년말 현재 주유소는 44,522개로 늘어났다.

(5) 1974~80년

제1차 석유위기 이후 주유소업계는 石油가격 급등에

다른 휘발유 가격상승 및 에너지 절약의식이 커짐에 따른 휘발유 수요 감퇴로 가격경쟁의 악순환을 겪게 되었다. 또 이시기에는 원배회사에 속하지 않는 무표지 주유소가 등장했다. 이 무표지 주유소는 덤핑판매로 시황을 혼란시키는 요인의 하나가 되었다. 이런 배경에서 1977년 휘발유 판매업법이 시행(1981년 일부개정)되었다. 이 법은 주유소의 건전한 발달에 의한 휘발유의 안정공급과 소비자의 이익확보를 위해 주유소의 등록·과열경쟁방지를 목적으로 지정지구·품질관리 및 휘발유 사용절감을 규정하고 있다.

한편 이 기간동안 日本의 자원절약 정책으로 인해 주유소의 건설을 동결 또는 자제하도록 하는 행정지도가 강력하게 실시되어 고속도로 등 불가피한 지역 이외의 신설은 억제되었다. 다만 기존 주유소를 폐지하고 새로운 주유소를 건설하는 것(Scrap & build 방식)은 허용되어 효율성을 추구하는 선에서 주유소 재배치가 일어났다.

소비억제 대책의 일환으로서 에너지절약, 자원절약 대책 추진회의 등이 설치되어 주유소의 일요일, 공휴일 휴업지도가 강화되었고, 1981년 6월 휘발유 판매업법이 개정되면서 주유소의 영업일 제한 및 제반 관련조치가 시행되었다. 휘발유 수요의 저성장과 주유소 신설규제로 원배회사간에 주유소의 마크코체(전적)가 팽발했던 것도 특기할 만한 사항이다.

1980년말 주유소는 54,161개로 늘어났다.

(6) 1981년 이후

80년대들어 주유소 경영은 휘발유 수요 정체와 5만개 이상의 주유소에 의한 만성적인 과열경쟁으로 종전보다 더욱 어려워졌다. 이런 배경에서 1981년 12월 석유심의회 소위원회 보고「금후의 석유산업 방향」에서 과열경쟁 체질을 개선할 필요성이 지적되어 자원에너지청은 석유유통 비전 연구회를 1984년 4월에 설치, 石油판매업의 구조 개선에 대해 여러가지 각도에서 검토하게 되었다.

1985년 3월 이 연구회의 최종보고에서 ① 개성있는 주유소의 실현과 경영기반 강화, ② 주유소 시설의 다목적 활용과 정보화, 다각화 추진, ③ 행정규제완화와 중소기업 근대화 촉진법 활용 등 구조 개선 지침을 마련했다.

또 1984년 9월 자원에너지청은 원배, 유통단계를 통한

강력한 판매확대지향, 불합리한 거래 관행이 과열경쟁을 조장하고 있다는 석유심의회 및 석유유통 비전 연구회의 제언을 받아 합리적인 거래관행을 위한 지침, 소위 공정경쟁원칙을 발표했다. 그 내용은 ① 도매가격 사후 조정 폐지, ② 과도한 인센티브 제공등에 의한 전적권유 자제, ③ 채산성 없는 염매방지, ④ 지나친 광고 등의 적정화로 되어 있다.

중소기업 근대화 촉진법에 기초한 구조 개선도 1986년도 부터 시작되었다. 1986년 5월에 석유심의회는 휘발유 판매업계의 과열경쟁을 배경으로 한 경영악화에 대처하기 위해 휘발유 문제 소위원회를 설치, ① 품질확보대책, ⑤ 유통광고 대책, ③ 시장질서 대책, ④ 구조 개선대책에 대한 실시대강을 1987년 3월에 발표했다. 이 유통구조개선 대책의 일환으로 1987년 5월에는 소방법이 개정되어 주유소의 업무범위가 대폭 확대된 결과 취급상품 및 서비스가 자유로워지고 주유소의 영업다각화가 가능해졌다.

또 종전부터 그 필요성이 요구되던 주유소의 고층화 이용확대에 대해서도 실험주유소를 건설한 뒤 여러가지 검증을 거친 뒤에 1988년부터 실시되었다.

휘발유의 품질확보면에서는 1986년 여름 아이찌현을 중심으로 발생한 유사휘발유 판매문제를 계기로 소비자 보호를 목적으로 휘발유 판매업법을 개정했다. 그 개요는 다음과 같다.

- ① 유사휘발유 판매사태발표(1987년 4월 행정지도)
 - 通産省의 현장검사, 석유협회의 시험구입검사 확충, 유사휘발유 판매사실이 판명될 경우 그 사실을 발표
- ② 규제물질 추가(1987년 4월 28일 추가시행)
 - 종전의 등유분에 추가해 검성분, 메탄올이 새로운 규제물질로 추가
- ③ 분석업무의 부과(1987년 10월 31일 시행)
 - 검성분, 메탄올도 분석물질에 추가
- ④ 분석결과 보고
- ⑤ 분석업무 경감제도(1987년 9월 30일 시행)
 - 주유소마다 「휘발유 품질 유지계획」을 작성·통산성이 해당계획을 인정한 경우 분석의무 경감

이 기간은 석유판매업의 구조개선에 한걸음씩 착실히 다가간 기간이라고 할 수 있다. 1987년 3월말 현재 고정식 주유소는 55,194개이다.

2. 주유소의 종류

(1) 원매회사 브랜드별

주유소는 元賣 11社에 의한 브랜드 판매가 실시되어 1주유소 1상표 원칙이 확립되었다. 원매회사의 브랜드 표시는 주유소 앞쪽에 걸어놓은 폴사인에 의한 것이 일반적이다. 반면 어느 원매회사에도 속하지 않고 독자 상표를 내걸고 있는 「무표지 주유소」도 전국적으로 450개 정도이다.

(2) 운영형태별

통상 다음의 4종류가 있다.

- ① 元賣회사가 직영하는 주유소
- ② 특약점이 운영하는 주유소
- ③ 판매점이 운영하는 주유소
- ④ 농협이 운영하는 주유소

이중 ①의 형태는 특정 원매회사에 한정되어 있는데, 최근 그 숫자는 점차 감소하는 경향이다. 그 외에 생활협동조합 등이 경영하는 주유소가 있는데 그 숫자는 작다.

(3) 소유형태별

주유소의 설비투자 주체가 누구냐에 따라 다음과 같이 분류할 수 있다.

- ① 원매회사가 소유하는 주유소
- ② 특약점·판매점·농협 등이 소유하는 주유소

①의 형태에는 토지, 설비 모두 원매회사가 소유하는 것과 임차지에 원매회사가 설비만을 투자하는 형태가 있다. 元賣회사는 주유소를 특약점, 판매점에 임대하고 자신은 상품공급만을 행한다. 이 형태는 최근 증가하는 경향에 있다. 그 이유는 토지 및 설비가격이 급등함에 따라 주유소의 건설이 특약점, 판매점의 부담능력을 넘게 되기 때문에 원매회사가 직접투자해 스스로의 주유소망

의 준비를 피하고 있기 때문이다. 이 형태는 임대차 방식에 의하지 않고 Manager plan(일종의 위탁판매 방식)을 채용하고 있는 것도 있다.

②의 형태는 일반적인데 주유소 건설소요자금을 원매회사가 용자하는 경우가 많다.

(4) 설비 형태별

이것은 계량기의 형식 및 휘발유의 지하조의 유무에 따라 다음의 두가지 형태로 분류한다.

① 고정식 주유소

이것은 가장 일반적인 형태로 지하탱크에서 배관과 고정된 계량기를 통해 급유하는 것이다. 이 형태는 계량기가 지상에 고정된 Island 형(정치형)과 좁은 부지를 효과적으로 활용하기 위해 간이지붕(canopy)에서 노즐을 달아맨 현수형이 있다.

② 이동식 주유소(Potable 주유소)

통상 500~600리터 용량의 탱크를 내장한 이동식 계량기로 주유하는 것으로 산간지역 등에서 볼 수 있다.

3. 주유소 설비와 법적 규제

주유소 건설관련 법규로서는 도시계획법, 건축기준법, 소방법, 공해방지법 등이 있다. 주유소는 자동차 연료 등을 저장하고 판매하는 역할을 하고 있기 때문에 설비면에 안전에 대해서는 소방법으로 특히 엄격하게 규제하고 있다.

안전성을 확보하기 위한 특별설비는 다음과 같다.

- 1) 방화벽 - 인접지역으로의 인화방지를 위해 2m 이상의 방화벽 설치
- 2) 건물 - 화재에 대비하기 위한 내화구조
- 3) 유수분리조 - 배수중의 유분을 분리시켜 회수
- 4) 배수구 - 함유배수가 부지밖으로 직접유출되는 것을 방지
- 5) 콘크리트 포장 - 유분의 지하침투 방지
- 6) 소화기 ☐

에너지절약 365일