

福岡県の自動車産業と地域金融機関

西 田 顕 生

- I. はじめに
- II. 福岡県の自動車産業と地域金融の概要
- III. 福岡県の自動車関連企業の実態
- IV. 福岡県の自動車関連企業の金融機関取引
- V. おわりに

I. はじめに

広範な関連産業を抱える自動車産業は就業人口、製造品出荷額等で日本経済を代表する存在であり、その動向が立地地域の経済状況に与える影響は極めて大きい。しかしながら、今日、グローバルな競争に直面した自動車産業は「最適立地」を志向して海外生産を拡大しており、国内の生産拠点では「空洞化」の懸念が高まっている。今後、自動車産業が国内での生産を維持・拡大していくためには、完成車メーカーや一次サプライヤーだけでなく、二次サプライヤー以下を構成する中堅・中小企業のさらなる実力アップが不可欠である。

他方、地銀等の地域金融機関は中堅・中小企業を主力とした地元企業に必要な事業資金を提供するとともに、地域の経済情報の結節点として機能しており、これまでも地域経済の発展に重要な役割を果たしてきた。それゆえに、東京一極集中を是正し地方の経済活性化を目指す「地方創生」で

も地域金融機関は重要視されており、地域企業の生産性や効率性の向上等を目指す「地域企業応援パッケージ」にて積極的役割を果たすことが期待されている。地域金融機関は日本国内での自動車産業の競争力強化に資する中堅・中小企業の実力アップに貢献できるのか。そのためには何が必要か。本稿では国内の新興集積地である福岡県の自動車産業の分析を通じて、これらの問いに答えていきたい。

以下Ⅱ. では、本稿の対象となる福岡県の自動車産業と地域金融機関が活躍する福岡県の貸出金市場を概観する。Ⅲでは、今回構築したデータベースに基づき、中小企業者や進出事業所を含んだ福岡県の自動車関連企業の経営面での実態を明らかにする。Ⅳ. では、これら企業の金融機関取引の分析を通じて、福岡県の地域金融機関が地元の自動車産業の発展に貢献できるかどうかを占いたい。

Ⅱ. 福岡県の自動車産業と地域金融の概要

1. 福岡県の自動車産業の概要

福岡県を中心とする北部九州は、日産自動車九州、トヨタ自動車九州、ダイハツ九州、日産車体九州の4つの自動車メーカーが立地する産業集積地であり、「カーアイランド九州」とよばれている。4社の生産能力は年間159万台、2017年度の生産台数は140万4千台にのぼる。また2017年度の全国シェアは14.5%に達し、現在では関東や東海に次ぐ自動車の一大生産拠点となっている¹⁾。以下では4社の概要をまとめた図表1を参照しながら、北部九州の自動車産業を概観してみよう。

日産自動車九州²⁾は九州の自動車産業の草分け的存在であり、炭鉱閉山後に産業構造の転換を急ぐ福岡県の誘致企業として、1976年に京都郡苅田町にて車両生産を開始した。その後1992年に第二工場が竣工し、2000年には工場内に専用外航バースが開設されるなど生産体制が順次拡充された。2009年には日産車体九州の工場が敷地内に竣工し、国内では最新鋭の工場

が稼働を始めた。現在では両社とも日産グループの中で輸出車の生産拠点として位置付けられており、2017年度の輸出比率は両社とも70%を超える。2017年度の生産台数は日産自動車九州が49万3千台、日産車体九州が15万6千台となっており、ともに前年度比で減少となった³。しかし、両社は合計で日産グループの国内生産の65%を担っており、同グループの国内主力工場として機能している。

図表1 北部九州に立地する自動車メーカーの概要

	日産自動車九州(株)	日産車体九州(株)	トヨタ自動車九州(株)			ダイハツ九州(株)	
			宮田工場	苅田工場	小倉工場	大分(中津)工場	久留米工場
生産開始	1976年12月 ^{※1}	2009年12月	1992年12月	2005年12月	2008年8月	2004年11月 ^{※2}	2008年8月
敷地面積	236.2ha うち日産車体九州17ha		113ha	32ha	34ha	130ha	17.4ha ダイハツ九州9.9ha ダイハツ工業7.5ha
従業員数	約4,200人	約2,150人	約8,000人	約2,100人		約3,000人	約400人
生産能力	53万台	17万台 ^{※3}	43万台	44万基	22.5万基	46万台	32.4万基 ^{※4}
生産車種 (生産品目)	セレナ エクストレイル ティアナ ローグ ロードスポーツ	パトロール インフィニティ QX80 エルグランド INV350 キャラバン アルマーダ	LEXUS CT LEXUS RX/RXh LEXUS NX/NXh LEXUS ES/ESh	L42.0L 過給エンジン V63.5Lエンジン 足まわり部品	ハイブリッド専用 トランスアクスル	キャスト ミライース ウェイク アトレワゴン ハイゼット キャディ ハイゼット トラック ハイゼットカーゴ	KFエンジン トランス ミッション部品

注) ※1・・1976年12月から2011年9月まで日産自動車(株)九州工場として操業。

※2・・2004年11月から2006年6月までダイハツ車体(株)として操業。

※3・・定時・3交代制の生産能力。 ※4・・定時・2交代制の生産能力。

資料) 北部九州自動車産業アジア先進拠点推進会議パンフレットより引用。

トヨタ自動車九州は、トヨタ自動車初の愛知県外の国内工場として1992年に現在の宮若市で操業を開始した。その後2005年に第二工場が新設されて生産能力が増強されるとともに、同じく2005年には苅田町に苅田工場が新設され、エンジン製造が始まった。また2008年には北九州市に小倉工場が開設され、ハイブリッド車の機能部品の製造が始まっている。トヨタ自動車九州の特徴は、高級車(レクサス)、ハイブリッド車、輸出車の生産に特化していることであり、2013年の同社の生産台数の90%以上はレクサス車、40%弱がハイブリッド車、90%弱が輸出車であった⁴。2017年度もレクサスの多目的スポーツ車(SUV)のアジア・北米向け輸出が好調で、生産台数は前年度比6%増の36万9千台となった⁵。また、2017年度にはトヨタ

自動車九州の生産台数はトヨタの国内生産台数の10%以上を占めており、生産拠点としてのトヨタ自動車九州の重要性は高まっているといえよう。

ダイハツ九州⁶は大分県中津市の誘致企業として2004年に操業を開始した。日産自動車九州・日産車体九州とトヨタ自動車九州が輸出車の製造拠点として国内で存在感を高めているのに対し、ダイハツ九州は軽自動車という国内専用の自動車の製造に特化している点が特徴である。2007年には大分（中津）第二工場が竣工して生産能力が拡充され、2008年には福岡県久留米市に久留米工場が竣工し軽自動車エンジンの生産が始まっている。同社の2017年度⁷の生産台数は38万7千台と前年度比で10%の増加となり⁷、ダイハツグループ全体の国内生産に占めるシェアは40%を超えた。したがって、日産自動車九州・日産車体九州やトヨタ自動車九州と同様、同社もダイハツグループの主力工場として機能しているといえよう。

以上のように、九州に立地する自動車メーカーは国内専業のダイハツ九州を除くと輸出車の製造拠点として発展してきた。生産台数の拡大とともに域外の部品メーカーの進出や、地場企業の自動車産業への参入も進み、産業集積としての実力は着実に高まっている。

2. 福岡県の地域金融の概要

次に地域金融機関が活動する福岡県の貸出金市場を概観しよう。福岡県の貸出金市場の規模（民間預金取扱金融機関7業態⁸の貸出金残高合計）は2018年3月末に21兆円近くに達し、九州では最大、全国でみても埼玉県に次ぐ第6位の規模となっている⁹。

福岡県に本店を構える地域金融機関は地域銀行が5行、信用金庫が8金庫、信用組合が5組合である。地域銀行（地銀・第二地銀）5行のうち福岡銀、筑邦銀、西日本シティ銀、北九州銀の4行は地銀であり、福岡中央銀は第二地銀である。福岡市に本店を置く福岡銀と西日本シティ銀は、それぞれふくおかフィナンシャルグループ、西日本フィナンシャルホールディングスの中核銀行であり、全国の地銀でもトップクラスの規模を誇る。両行とも県内に150ほどの店舗を展開し、県内全域で事業性融資だけでなく個人向け

融資も積極的に取り組んでいる。また久留米市に本店を置く筑邦銀は県南地域を中心に展開しており、北九州市に本店を置く山口フィナンシャルグループ傘下の北九州銀は北九州地域を中心に事業展開を行っている。小企業・個人事業主との取引に強みを持つ第二地銀の福岡中央銀は福岡銀との関係が深い。現在のところ、ふくおかフィナンシャルグループとは一線を画した経営が行われている。そのほか、隣県佐賀県に本店を置く佐賀銀も福岡都市圏を中心にリテールバンキングを展開しており、地域銀行間の競争は非常に激しい。信用金庫では、北九州市に本店を置く福岡ひびき信金の存在感が大きい。北九州地区の6信金の合併により誕生した福岡ひびき信金は九州最大の信金であり、北九州地区では福岡銀、西日本シティ銀、北九州銀と「四つ巴」の競争を展開している。

図表2は福岡県の貸出金市場のシェアを金融機関の業態別にみたものである。県内最大の市場である福岡市が、全国企業や官公庁の出先が多い「支店経済都市」であるため、福岡県の貸出金市場は都銀、信託銀等の大手銀行のシェアが地方圏では比較的高いという特徴がある。5大グループへの集約が完了した現在も県内での大手銀行のシェアは10%を超えており、東京・大阪・愛知の3大都市圏を除くと、福岡県は宮城県に次いで大手銀行の貸出シェアが高くなっている。次に特徴的なことは地域銀行のシェアの高さである。大手銀行のシェアが10%超えにも関わらず、地域銀行のシェアは75%を超えており、しかも年々上昇している。

地域銀行のシェア上昇を牽引しているのは、福岡銀、西日本シティ銀の地元トップ2行である。2004年の旧西日本銀と旧福岡シティ銀の合併で西日本シティ銀が誕生した直後には、福岡銀との差が縮まったこともあったが、その後福岡銀が中小企業向けを軸に県内融資の増強を図る中で両者のシェア差は拡大し、現時点では福岡銀のシェアが30%超、西日本シティ銀が25%強となっている。九州一の市場規模を誇る福岡県では、九州他県の地域銀行も融資業務を強化しており、近年ではそのシェアも回復傾向にある。しかし、福岡県では地元トップ2行の競争が激しく、県外地域銀行のシェアは2004年のピークにまで戻していない。地元トップ2行を中心とした地域銀

行のあおりを受けているのが信金・信組等の協同組織金融機関であり、両業態のシェアは合計で6%にまで低下している。

図表2 福岡県貸出金市場における業態別シェア推移

(単位：%)

	08/03	09/03	10/03	11/03	12/03	13/03	14/03	15/03	16/03	17/03	18/03
大手銀	15.0	14.3	13.6	12.9	13.3	15.8	13.6	13.2	13.3	12.5	11.9
地銀	67.9	68.5	69.1	69.9	70.1	68.6	70.7	71.7	72.1	73.0	73.6
福岡	29.0	29.6	30.4	31.3	31.4	30.6	31.7	32.2	32.7	32.8	32.5
筑邦	2.4	2.3	2.3	2.3	2.2	2.2	2.1	2.1	2.0	2.0	2.1
西日本シティ	24.7	24.8	25.4	25.5	25.2	24.7	25.4	25.6	25.5	25.9	26.0
北九州	3.6	3.6	3.7	3.6	3.7	3.8	3.9	4.1	4.3	4.4	4.7
第二地銀	3.4	3.2	3.2	3.3	3.3	3.2	3.3	3.2	3.2	3.1	3.2
福岡中央	2.0	2.0	2.0	2.1	2.0	1.9	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8
信金	5.7	5.8	5.7	5.5	5.3	4.9	4.9	4.7	4.6	4.6	4.5
信組	1.3	1.3	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.4	1.5	1.6
労金	1.4	1.5	1.5	1.5	1.4	1.4	1.4	1.4	1.3	1.3	1.4
農協	5.4	5.5	5.6	5.5	5.2	4.9	4.7	4.4	4.2	3.9	3.8
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
合計(兆円)	15.7	16.1	16.1	16.3	17.0	17.9	18.1	18.8	19.7	20.4	21.0

注) 北九州銀の11/03以前は山口銀の福岡県内店舗合計。
資料) 金融ジャーナル社「金融マップー47都道府県の金融勢力図ー」(各年版)より作成。

Ⅲ. 福岡県の自動車関連企業の実態

1. データベースの構築方法

経済産業省の「工業統計調査」によると、2017年の福岡県の自動車関連製造業は事業所数で128事業所、従業員数で31,163人、製造品出荷額等で3兆3,426億円となっており¹⁰、県全体の製造品出荷額等(9兆2,503億円)の36%を占める福岡県の主力産業となっている。もっとも、自動車産業は自動車や自動車部品そのものを製造する事業者だけで構成されるわけではなく、自動車産業の実力を知るには関連産業に属する企業も含めて検討する必要がある。

九州の自動車関連企業をとりまとめたリストに、地元シンクタンクの九州経済調査協会が作成した『九州・山口の自動車関連部品工場等一覧2010』¹¹がある。このリストは地場企業の自動車産業への参入時期や進出企業の九州への立地時期などが記された有益な情報源ではあるが、2010年

以降更新されておらず、近年の動向を把握するには適していない。九州7県の行政機関が参画する九州自動車・二輪車産業振興会議も『九州自動車関連企業データベース』¹²を作成し、こちらは現在も毎年更新されているが、同一企業の同一事業所が複数回リストアップされるなどリストの正確性に疑問が残る。そこで、以下では福岡県商工部企業立地課が作成した『福岡県企業立地のご案内2017-2018』¹³の掲載データを用いて、「カーアイランド九州」の中核を担う福岡県内の自動車関連企業の実態を分析したい。なお、域内自動車メーカーの地場調達率の向上やそれにつながる地場企業のレベルアップ、域内に立地するメーカーや一次サプライヤーの開発機能強化の必要性、次世代自動車の開発に対する対応強化等の課題については、すでに研究の蓄積があることから本稿では扱わない¹⁴。

『福岡県企業立地のご案内2017-2018』によると、2017年9月現在、福岡県には自動車関連企業が541社立地しており、九州内の自動車関連企業のおよそ46%を占めるとされる¹⁵。県内の地域別でみると、福岡地域が110社、北九州地域が224社、筑豊地域が142社、筑後地域が65社となっており¹⁶、完成車メーカーの工場が立地する北九州地域が最も多くなっている。ただこれらの企業の中には福岡県内に複数の事業所を構えるものがあり¹⁷、リストには同一企業であっても事業所ごとに1社として計上されている。また倒産や統廃合の結果、2018年3月末現在の操業が確認できない事業所も存在する¹⁸。そこで本章ではこれらの事業所を除いた498社について、東京商工リサーチの『東商信用録（九州版）』、帝国データバンクの『帝国データバンク会社年鑑』およびアイアールシーの『九州自動車産業の実態』等を用いてデータベース（福岡県自動車関連企業データベース）を構築し、企業属性等の把握を行なった¹⁹。

2. 福岡県の自動車関連企業の実態

図表3は福岡県の自動車関連企業の概要を示したものである。『福岡県企業立地のご案内2017-2018』の掲載データには自動車部品の製造を担う企業だけでなく、工場設備、金型・治工具、資材・副資材、電子部品・電装品、

梱包・輸送など自動車製造を支える関連企業も多く含まれる。これらの関連企業は全体で230社近くに達し、残りの260社余りが直接的に自動車部品の製造に携わる企業となる。データベースの母数である498社の企業規模についてみると、大企業がおよそ50社、中堅企業がおよそ80社となっており、不明を除く残りの350社は小企業を含む中小企業である²⁰。自動車産業といえばグローバル化した巨大完成車メーカーと巨大サプライヤーの動向に注目しがちであるが、地域レベルでみれば中堅・中小企業も主たる担い手であることが確認できる。ちなみに九州内に本社を置く地場企業と進出企業の九州子会社・関連会社の従業員数をみると²¹、中堅企業全体で14,000人弱、小企業を含む中小企業全体で16,000人強となっており²²、自動車産業は地方における雇用創出にも重要な役割を果たしていることがわかる。

図表3 福岡県自動車関連企業の概要

(単位：社、%)

企業規模	合計			事業内容	合計			進出		海外展開比率	
	地場	進出	海外展開		進出比率	海外展開比率					
大企業	49	5	44	設備関連 資材・副資材関連 金型・治具関連 梱包・輸送関連 自動車部品関連 電子部品・電装品関連 システム開発・その他 不明 合計	81	59	22	11	27.2	50.0	
中堅企業	81	16	65		26	5	21	17	80.8	81.0	
中小企業	294	176	118		56	45	11	4	19.6	36.4	
小企業	55	54	1		14	6	8	3	57.1	37.5	
不明	19	8	11		264	119	145	102	54.9	70.3	
合計	498	259	239		17	6	11	11	64.7	100.0	
海外展開	有り	199	39		160	34	14	20	12	58.8	60.0
	無し	280	208		72	6	5	1	0	16.7	0.0
	不明	19	12		7	498	259	239	160	48.0	66.9
	合計	498	259		239						

注) 進出比率は合計に占める進出企業の比率。海外展開比率は進出企業に占める海外展開企業の比率。
資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

もっとも、このことは中堅・中小企業を中心とする地場企業が九州の自動車産業を牽引してきたことを意味しない。20世紀初頭に官営八幡製鐵所が設立された福岡県には北九州市を中心に古くから鉄鋼業等の産業集積が形成されてきたが、高い精度と大量生産への対応が求められる自動車産業を受け入れる技術基盤は存在していなかった。そのため九州の自動車産業では、組立てだけでなく部品製造においても、九州域外に本社を置く進出企業が重要な役割を果たしてきた。近年では完成車の生産拡大とともに地場企業の参入も増加しているものの、福岡県の自動車関連企業に占める進

出企業のシェアは高く、全体（498社）の48%を占めている。企業数が多い部品製造においても進出企業のシェアは高く、55%近くが進出企業によって占められている。

図表4は進出企業の福岡県への進出時期を企業規模別にまとめたものである。日産自動車九州工場が操業を開始した1970年代後半とトヨタ自動車九州宮田工場が操業を開始した1990年代前半、およびダイハツ車体（現ダイハツ九州）大分工場が操業を開始した2000年代前半とトヨタ自動車九州北九州工場やダイハツ九州久留米工場が操業を開始した2000年代の後半に進出企業の立地が集中している²³。しかも、1990年代後半以降は中小企業が自動車関連企業の福岡進出を牽引しており、進出企業の裾野も広がっている。1990年代から2000年代の日本はバブル経済崩壊後の長期の不況と急激な円高により産業空洞化が進み、国内製造業にとって受難の時期であったが、少なくとも九州の自動車産業にとってはフォローの風が吹いた時期となった。

図表4 福岡県自動車関連企業における進出企業の企業規模別進出時期

(単位：社、%)

進出時期	合計	大企業	中堅企業	中小企業	不明	中小企業比率
～1970	30	9	10	11		36.7
1971～1975	8	1	3	4		50.0
1976～1980	15	6	4	4	1	26.7
1981～1985	7	1	4	2		28.6
1986～1990	8	1	3	4		50.0
1991～1995	32	5	12	14	1	43.8
1996～2000	7	2	3	2		28.6
2001～2005	31	3	9	17	2	54.8
2006～2010	54	4	10	36	4	66.7
2011～2015	27	4	4	18	1	66.7
2016～	5	2	1	2		40.0
不明	15	6	2	5	2	33.3
合計	239	44	65	119	11	49.8

注) 大企業は資本金10億円以上、中堅企業は資本金1億円以上10億円未満、
 中小企業は資本金1000万円以上1億円未満。
 資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

一方で、域外からの企業進出を原動力に発展を遂げてきた九州そして福岡県の自動車産業は問題も抱えている。ひとつは地場企業の生産性の低さである。図表5は地場企業と進出企業の従業員一人当たり売上高を企業規模

別に示したものである。これをみると、大企業・中堅企業・中小企業のいずれにおいても、地場企業では進出企業よりも従業員1人当たりの売上高が低くなっている。地場企業は進出企業を中心とした一次サプライヤーへの部品供給業者（二次サプライヤー以下）であることが多く、地場企業が生み出す付加価値は進出企業のそれを大きく下回る。したがって、地場企業は今後、製造品目の高度化を通じて、高付加価値化を推し進める必要がある。ふたつは産業空洞化への懸念である。福岡県に新たに進出してきた自動車関連企業の多くは海外にも展開しており、企業数も多い部品製造関連企業では海外展開比率が7割を超える。そのため完成車メーカーの方針転換により九州内の工場から生産移管が行われれば、これらの企業も九州での事業を縮小し、メーカーの生産が拡大した地域に事業基盤をシフトする可能性が高い。

図表5 福岡県自動車関連企業の従業員1人当たり売上高

(単位：社、億円)

		地場企業			進出企業					
					子会社・関連会社			進出事業所		
		企業数	平均値	中央値	企業数	平均値	中央値	企業数	平均値	中央値
全体		148	0.27	0.20	47	0.75	0.58	140	0.59	0.35
規模別	うち大企業	5	0.38	0.30	2	0.51	0.51	38	0.97	0.57
	うち中堅企業	15	0.33	0.20	19	0.99	0.67	38	0.62	0.40
	うち中小企業	128	0.26	0.19	26	0.59	0.46	64	0.34	0.27
内容別	うち自動車部品関連	58	0.26	0.19	33	0.67	0.58	82	0.44	0.34
	うち設備関連	44	0.31	0.28	3	0.62	0.20	16	0.66	0.36
	うち金型・治工具関連	20	0.22	0.19	1	0.32	0.32	7	0.26	0.19
	うちその他	26	0.24	0.16	10	1.09	0.67	35	0.98	0.57

注) 売上高、従業員数ともに明らかになっている335社を対象。

資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

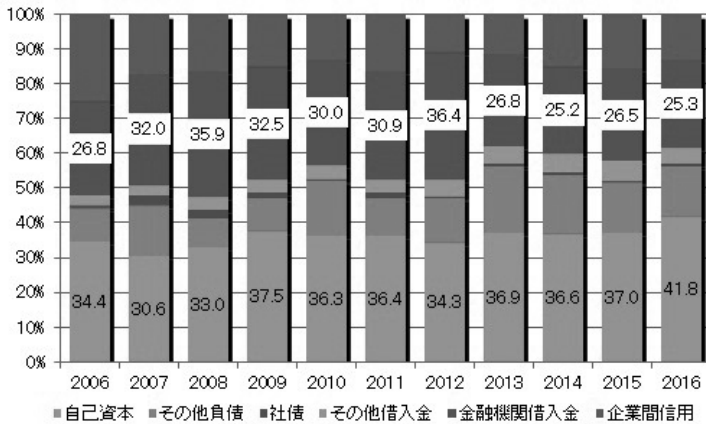
Ⅳ. 福岡県の自動車関連企業の金融機関取引

1. 福岡県自動車関連企業の取引金融機関数

福岡県の自動車関連企業の多くは中小企業であり、中小企業の資金調達では現在も銀行が中心的な役割を担っている。図表6は中小企業庁の「中小企業実態基本調査」を用いて、輸送用機器製造業に属する中小企業（全

国)の資金調達構造をみたものである。これをみると、輸送用機器製造業に属する中小企業でも、近年では自己資本の充実を背景に外部資金調達の割合は低下しているものの、それでも内部資金調達を含めた全体の25%を金融機関からの借入金で賄っている。一方で、社債など直接金融手段の利用はわずかに過ぎず、中小企業の資金調達に与える金融機関の影響はなお大きい。そこで以下では、福岡県の自動車関連企業の金融機関取引について検討しよう。

図表6 中小企業の資金調達構造（輸送用機器製造業）



資料)中小企業庁「中小企業実態基本調査」より作成。

今回データベースの作成で用いた『東商信用録（九州版）』や『帝国データバンク会社年鑑』、『九州自動車産業の実態』には掲載企業の取引金融機関が取引順位別に記載されている。そこで、これらの情報を用いて福岡県自動車関連企業の金融機関取引の状況把握を試みた。まずは取引金融機関数をみてみよう。図表7は福岡県の自動車関連企業の取引金融機関数を示している。データベースの母数である498社のうち、2017年の取引金融機関数を把握できたのは380社であり²⁴、1社あたりの取引金融機関数は平均で4.19となった²⁵。企業規模別にこれをみると、大企業が5.08、中堅企業が

4.14、中小企業が4.17、小企業が2.71となっており、企業規模が大きくなるほど1社あたりの取引金融機関数は多くなる。ただ小規模企業であっても1行取引は少数派であり、複数行取引が一般的となっている。取引金融機関数の変化を時系列でみるために2012年の状況と比較すると²⁶、2012年と2017年の双方の情報を入手可能な279社の取引金融機関数は2012年の4.38から2017年の4.59へと増加している。企業規模別にみても、大企業を除く全ての規模で取引金融機関数が増加しており、未曾有の金融緩和のもとで運用難に陥った金融機関が企業への融資攻勢を強めている様子がうかがえる。

図表7 福岡県自動車関連企業の取引金融機関数

	全体		大企業		中堅企業		中小企業		小企業	
	社	機関	社	機関	社	機関	社	機関	社	機関
2012年	279	4.38	39	5.15	63	4.11	171	4.34	6	3.17
2017年	279	4.59	39	5.03	63	4.40	171	4.58	6	4.17
12年-17年	—	0.21	—	▲0.12	—	0.29	—	0.24	—	1.00
2017年	380	4.19	49	5.08	72	4.14	235	4.17	24	2.71

資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

2. 福岡県自動車関連企業のメインバンク関係

次に福岡県自動車関連企業のメインバンク関係について検討しよう。先にみた様に直接金融による資金調達に困難な中堅・中小企業では、外部資金の調達は事実上金融機関からの借入れに限定される。今回作成したデータベースの母数である498社のうち、上場企業は30社²⁷、私募債発行企業は28社にとどまる²⁸。したがって、融資取引の中核を担うメインバンクは、福岡県の自動車関連企業の資金調達でも重要な役割を担っているといえよう。ただ融資取引をメインバンク1行に委ねることは、自社の資金調達がメインバンクの融資姿勢に大きく左右されることを意味しており、企業経営にとってリスクが高い。そこで企業は融資取引をメインバンク1行に集中せず、複数の金融機関に分散することになるため、中堅・中小企業の資金調達ではメインバンク以外の金融機関、とりわけメインバンクに次ぐ融資シェアをもつ金融機関（サブメインバンク）も重要な役割を果たすことになる。

図表8は福岡県自動車関連企業のメインバンクとサブメインバンクを業態別・企業規模別に示したものである²⁹。まずメインバンクについては、中小企業を中心に地元地域銀行（福岡県に本店を置く地銀・第二地銀5行と信金・信組）を選択する企業が多く、取引金融機関の把握が可能な380社全体の45%を占める。次いで大企業や中堅企業を中心に大手銀行（都銀および信託銀）を選ぶ企業が多く、全体の36%を占めている。個別行の状況を見ると、地元1番手の福岡銀が82社で最も多く、次いで地元2番手の西日本シティ銀が59社となっている。第3位以降はメガバンク（大手銀行）が続いており、三菱UFJ銀が51社、三井住友銀とみずほ銀がそれぞれ35社となっている。サブメインバンクについてもメインバンクと同様の傾向にあり、地元地域銀行と大手銀行の2業態で全体の60%以上を占める。ただサブメインバンクには、中小企業を中心に日本政策金融公庫や商工組合中央金庫などの政府系金融機関を選ぶ企業も多い。

図表8 福岡県自動車関連企業のメインバンク・サブメインバンク

(単位：社、%)

	メインバンク/サブメインの業態						合計
	大手銀	域外 地域銀	九州 地域銀	地元 地域銀	政府系	サブなし	
メイン バンク	大企業	41	3		5		49
	中堅企業	40	9	3	19	1	72
	中小企業	56	38	8	127	6	235
	小企業	1			22	1	24
	合計	138	50	11	173	8	380
	業態シェア	36.3	13.2	2.9	45.5	2.1	100.0
サブ メイン	大企業	39	5	1	3	1	49
	中堅企業	29	6	2	20	8	72
	中小企業	52	34	13	90	23	235
	小企業			1	14	1	24
	合計	120	45	17	127	33	380
	業態シェア	31.6	11.8	4.5	33.4	8.7	100.0

注) 大手銀は都市銀+信託銀、域外地域銀は九州域外に本店を置く地域銀行、九州地域銀は福岡県を除く九州・山口内に本店を置く地域銀行、地元地域銀は福岡県に本店を置く地域銀行、政府系は日本政策投資銀行+国際協力銀行+日本政策金融公庫+商工組合中央金庫、なお地域銀行には信用金庫と信用組合を含む。

資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

福岡県企業のメインバンクをまとめた資料に、帝国データバンクの『九州・沖縄地区のメインバンク調査』がある³⁰。2017年の同調査によると福

岡県企業のメインバンクの第1位は福岡銀（シェア35.5%）、第2位が西日本シティ銀（同33.2%）、第3位が福岡ひびき信金（同4.7%）となっており、メガバンクでは第10位の三井住友銀（同1.0%）が最上位である³¹。ちなみに2011年の同調査では、第1位が福岡銀（シェア33.7%）、第2位が西日本シティ銀（同33.1%）、第3位は福岡ひびき信金（同4.8%）となっており、メガバンクでは三井住友銀（同1.2%）が第9位にランクインしている³²。2011年調査と2017年調査とを比較すると、福岡銀はシェア上昇、西日本シティ銀行はシェア微増、福岡ひびき信金と三井住友銀はシェア微減となっている。

帝国データバンクの『メインバンク調査』は福岡県に本店を置き、取引金融機関が判明した企業を対象としているため、これと比較できるよう地場企業と進出企業の子会社・関連会社（合計231社）に絞って福岡県自動車関連企業のメインバンクをみると³³、第1位は福岡銀（82社、シェア35.5%）、第2位は西日本シティ銀（59社、25.5%）、第3位は北九州銀（15社、6.5%）となっており、全業種を対象とする帝国データバンク調査と比較して福岡銀のシェアは変わらず、西日本シティ銀と福岡ひびき信金のシェアは低くなっている³⁴。一方でメガバンクについては、みずほ銀（14社、6.1%）が第4位、三菱UFJ銀（11社、4.8%）が第5位、三井住友銀（10社、4.3%）が第6位となっており、こちらは3行とも帝国データバンク調査よりもシェアは高い。

今回作成したデータベースを用いて、2012年と2017年双方で取引金融機関を確認できる279社のメインバンクをみると、248社で2012年と2017年のメインバンクが同一となっている。またメインバンクが同一の248社のうち182社ではサブメインバンクも同一であり、自動車関連企業と金融機関との取引関係は非常に安定的といえよう。図表9は2012年から2017年にかけてメインバンクの変化がみられた31社について、メインバンクの変化を金融機関の業態別に分けてみたものである。これによると、メインバンクの変化は地元地域銀行と大手銀行をメインバンクとする企業で多くみられ、かつそれぞれの業態内部での変更が多いことがわかる。個別行に分けてみる

と、地元地域銀行トップの福岡銀は5社減少³⁵で10社増加³⁶の純増5社、2番手の西日本シティ銀は7社減少³⁷で2社増加³⁸の純減7社、北九州銀も3社減少³⁹で2社増加⁴⁰の純減1社となった。また大手銀行については、三菱UFJ銀が3社減少⁴¹で2社増加⁴²の純減1社、みずほ銀が5社減少⁴³で1社増加⁴⁴の純減4社、三井住友銀は減少ゼロで増加が5社⁴⁵の純増5社となっている。総じて地元地域銀行では福岡銀の躍進と西日本シティ銀の退潮、メガバンクでは三井住友銀の躍進とみずほ銀の退潮が目立つ結果となった。

図表9 福岡県自動車関連企業メインバンク変更先31社の状況

(単位：社)

		2017年メインバンク					2012年 メイン合計
		大手行	域外地域銀	九州地域銀	地元地域銀	政府系	
2012年 メイン バンク	大手行	4	4		2		10
	域外地域銀	1	1		1		3
	九州地域銀				1		1
	地元地域銀	4		1	11		16
	政府系	1					1
	2017年メイン合計	10	5	1	15	0	31

注) 2012年から17年にかけて自社のメインバンクがどの業態からどの業態に変化したのかを示す。
メインバンクの変化がみられた31社を対象。金融機関の業態区分は図表8に同じ。

資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

図表10はメインバンクとサブメインバンクの組み合わせを地場企業と進出企業（子会社・関連会社と進出事業所）に分けて示したものである。これによると、地場企業では地元地域銀行をメインバンクに選ぶ企業が80%を超え、サブメインバンクに地元地域銀行を選ぶ企業も50%を超えていることが分かる。メイン・サブメインとも地元地域銀行を選ぶ企業は76社に達し、地場企業では最多の組み合わせとなっている⁴⁶。したがって、これらの企業で資金需要が発生した場合、地元地域銀行が対応することになり、また経営支援の必要性が発生した場合にも地元地域銀行が取り組む可能性が高い。九州に本社を置く進出企業の子会社・関連会社でもメインバンクに地元地域銀行を選ぶ企業は50%を超え、サブメインに選ぶ企業も45%を超えている。しかし、メイン・サブメインとも地元地域銀行を選ぶ企業は11社にとどまり、メインを大手銀行、サブメインを地元地域銀行とする13

社を下回る。ただ子会社・関連会社でもメイン・サブメインのいずれかに地元地域銀行を選ぶ企業は43社に達し、仮にこれらの企業で資金需要が発生した場合、地元地域銀行が何らかの形で関与する割合は高いものと推察される。

図表10 福岡県自動車関連企業のメインバンク・サブメインバンク組み合わせ

(単位：社、%)

地場企業 177社	サブメイン						メイン 合計	メイン 比率
	大手銀	域外 地域銀	九州 地域銀	地元 地域銀	政府系	サブなし		
メイン	5			12	2		19	10.7
域外地域銀								0.0
九州地域銀	1		1	5	1	1	9	5.1
地元地域銀	17	1	11	76	18	21	144	81.4
政府系				5			5	2.8
サブ合計	23	1	12	98	21	22	177	100.0
サブ比率	13.0	0.6	6.8	55.4	11.9	12.4		
子会社・関連会社 54社	サブメイン						メイン 合計	メイン 比率
	大手銀	域外 地域銀	九州 地域銀	地元 地域銀	政府系	サブなし		
メイン	5		2	13		2	22	40.7
域外地域銀		1	1				2	3.7
九州地域銀				1			1	1.9
地元地域銀	8			11	1	9	29	53.7
政府系								0.0
サブ合計	13	1	3	25	1	11	54	100.0
サブ比率	24.1	1.9	5.6	46.3	1.9	20.4		
進出事業所 149社	サブメイン						メイン 合計	メイン 比率
	大手銀	域外 地域銀	九州 地域銀	地元 地域銀	政府系	サブなし		
メイン	64	22		2	5	4	97	65.1
域外地域銀	20	19	2	1	5	1	48	32.2
九州地域銀				1			1	0.7
地元地域銀								0.0
政府系		2			1		3	2.0
サブ合計	84	43	2	4	11	5	149	100.0
サブ比率	56.4	28.9	1.3	2.7	7.4	3.4		
合計380社	サブメイン						メイン 合計	メイン 比率
	大手銀	域外 地域銀	九州 地域銀	地元 地域銀	政府系	サブなし		
メイン	74	22	2	27	7	6	138	36.3
域外地域銀	20	20	3	1	5	1	50	13.2
九州地域銀	1		1	7	1	1	11	2.9
地元地域銀	25	1	11	87	19	30	173	45.5
政府系		2		5	1		8	2.1
サブ合計	120	45	17	127	33	38	380	100.0
サブ比率	31.6	11.8	4.5	33.4	8.7	10.0		

注) 金融機関の業態区分については図表8に同じ。
資料) 福岡県自動車関連企業データベースより作成。

一方で、進出事業所については事情は大きく異なる。進出事業所ではメインバンク・サブメインバンクとも大手銀行と域外地域銀行が高いシェアを占めている。地元地域銀行をメインバンクに選ぶ進出事業所は皆無であり、サブメインに選ぶ事業所も4社に過ぎない。またサブメイン以下を含めて地元地域銀行と取引を行う進出事業所は非常に少なく、149社中19社にとどまる⁴⁷。しかも地元1番手の福岡銀でさえも取引順位が下位の場合が多く、進出事業所に対しては地場企業に対するほどの存在感を示せていない。商工中金や政策公庫などの政府系が地場企業・進出企業に関係なく存在感を示しているのと非常に対照的である⁴⁸。したがって、地元地域銀行が進出事業所の資金調達に関与する度合いは極めて限定的と言わざるを得ず、仮に進出事業所が今後福岡県での事業を拡大し工場の新增設を行ったとしても、その対応資金はメインバンクである大手銀行等が手当てする可能性が高い。

現在、政府・金融庁は経済の持続的成長と地方創生に貢献する金融業の実現を目指して、担保・保証依存から事業性評価に基づく融資への転換を政策に掲げている⁴⁹。これに呼応して地域銀行も事業性評価を通じた金融仲介の質の向上に取り組んでおり、地域の自動車産業に対しても「マツダクラスター」の競争力維持・向上を目指す広島銀の取組み等が行われている⁵⁰。こうした取組みは地域銀行とサプライヤーとの取引関係を前提としており、九州の自動車産業を牽引してきた進出事業所との取引関係が希薄な福岡県の地域銀行が「北部九州の自動車クラスター」の競争力維持・向上に資する実効性のある取組みを行うことは困難ということになる。

V. おわりに

福岡県を中心とした北部九州の自動車産業は日産、トヨタ、ダイハツの完成車工場の進出と、これらメーカーに部品等を供給するサプライヤーの進出によって発展してきた。また生産台数の増加に伴って部品等の地元調達が求められる様になり、関連産業を中心に地場企業の参入も増加して産

業集積としての厚みを増してきた。海外生産の増加に伴い他の国内生産拠点ではリストラが進む中、最新鋭の生産設備を備える九州では輸出向けを中心に生産拡大が続き、今日では関東・東海に次ぐ自動車産業の一大集積地へと成長した。

しかし、進出企業を発展のドライバーとする成長は、地元経済に対して問題点をもたらしている。金融面でいえば、発展のドライバーたる進出企業と地元地域銀行とのリンケージの弱さである。地元地域銀行は二次サプライヤー以下の地場企業に対しては、メインバンクやサブメインバンクとして資金調達等で大きな影響を及ぼしているが、進出企業との取引関係は非常に弱い。進出企業のメインバンクやサブメインバンクは全国展開型の大手銀行や他地域の地域銀行であり、進出企業と地元地域銀行との取引があったとしても取引順位が下位であることが多い。こうした状況のもとでは、仮に福岡で工場の新增設等の資金需要が発生したとしても、地元地域銀行を素通りして大手銀行がこれに対応する可能性が高い。研究開発機能が弱い北部九州の自動車産業集積は「頭脳なきカーアイランド」と揶揄されてきたが、金融面での実態は「地元への資金需要なきカーアイランド」である可能性が高い。一方で、進出企業に対して影響力を持つ大手銀行等も自動車産業に参入する地場企業との取引関係は弱く、金融取引において地域の自動車関連企業が分断された状況にある。国内の商業銀行業務のリストラを進める大手銀行にとって、地方の地場企業との取引を今から深耕するというのは現実的ではなく、今後は地元地域銀行が進出企業との取引関係を強めていくことが必要であろう。

注)

- 1 2017年度の生産台数と全国シェアについては、九州経済産業局「九州地域の鉱工業動向」(http://www.kyushu.meti.go.jp/keiki/2_iip.html)を参照。
- 2 2011年9月まで日産自動車九州工場。
- 3 2017年度の輸出比率、生産台数については、「九州の車生産3年連続増 昨年度140万台、過去2番目の水準」『日本経済新聞』(2018年4月26日)を参照。
- 4 藤川(2015)13頁。

- 5 2017年度の生産台数については、「九州の車生産3年連続増 昨年度140万台、過去2番目の水準」『日本経済新聞』（2018年4月26日）を参照。
- 6 2006年6月までダイハツ車体。
- 7 2017年度の生産台数については、「九州の車生産3年連続増 昨年度140万台、過去2番目の水準」『日本経済新聞』（2018年4月26日）を参照。
- 8 大手銀（都銀・信託銀）、地銀、第二地銀、信金、信組、労金、農協の7業態。
- 9 金融ジャーナル社（2018）より算出。
- 10 福岡県平成29年工業統計調査結果より算出。内訳は自動車車体・附属車製造業が8事業所、826人、229.8億円、自動車部品・付属品製造業が112事業所、12,336人、5,698.1億円、自動車タイヤ・チューブ製造業が3事業所、2,382人、1,813.8億円、自動車製造業が5事業所、15,619人、25,684.6億円となっている。
- 11 公益財団法人九州経済調査協会から現在も入手可能。
- 12 福岡県商工部自動車産業振興室が事務局を担当。企業データベースは同振興室のホームページ（<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/car-project.html>）よりダウンロード可能。
- 13 福岡県商工部企業立地課のホームページ（<https://www.kigyorichi.pref.fukuoka.lg.jp>）よりダウンロード可能。
- 14 九州地域産業活性化センター（2006）、居城（2007）、城戸（2008）高木（2010）、九州次世代自動車産業研究会（2013）、居城・目代（2013）など。
- 15 同誌10ページの見出しには541社と記載されているが、10ページから11ページに記載された市区町村別の企業リスト掲載企業を合算すると542社となる。なお、この相違は宮若市の事業者数が10ページの地図上と11ページのリスト上では異なるためと思われる（地図上では32事業者、リスト上では33事業者）。
- 16 福岡地域は福岡市を中心とした10市9町1村、北九州地域は北九州市を中心とした4市9町、筑豊地域は5市9町1村、筑後地域は久留米市を中心とした9市3町から構成される。詳細については、福岡県『平成29年度版県政概要』（http://www.pref.fukuoka.lg.jp/uploaded/life/281701_52839675_misc.pdf）3頁を参照。
- 17 プリヂェストン、新日鐵住金など38事業所。
- 18 2017年10月に破産したユウティイー、2017年3月末に撤退したキャッツ組込みソフトウェア研究所など6事業所。
- 19 福岡県内の掲載企業数が多い『東商信用録（九州版）』を優先的に活用し、両者に掲載がある企業で両者の記述に違いがある場合は、『東商信用録（九州版）』の記述を用いた。
- 20 資本金10億円以上を大企業、1億円以上10億円未満を中堅企業、1,000万円以上1億円未満を中小企業、1000万円未満を小企業と分類している。なお、この分類は中小企業基本法による中小企業の定義（製造業の場合、資本金の額又は出資の総額が3億円以下の会社又は常時使用する従業員の数が300人以下の会社及び個人）とは異なる。
- 21 進出企業についても従業員数を確認することはできるが、福岡県外の事業所に勤務する従業員を含むため、これを用いることは適切ではない。
- 22 福岡県自動車関連企業データベースより算出。中堅企業の合計は13,941人、中小企業の合計は16,226人。

- 23 九州内の組立工場の操業開始時期については、前掲図表1を参照。
- 24 地場企業が177社、子会社・関連会社が54社、進出事業所が149社で合計380社。
- 25 『東商信用録』、『帝国データバンク会社年鑑』とも取引金融機関数が10行を上回る場合は10行の掲載となるため、実際の取引金融機関数は若干多くなるものと思われる。
- 26 2012年の状況把握には『平成24年版東商信用録（九州版）』ならびに『帝国データバンク会社年鑑2013』を用いた。
- 27 上場企業にはTOKYO PRO Market上場企業（1社：富士テクノソリューションズ）を含む。
- 28 私募債発行企業は証券保管振替機構の銘柄公示情報（一般債）にて2018年3月末の発行残高を確認できた企業に限る。過去に発行経験がある企業でも、2018年3月末に残高を確認できなかった企業については、これに含めていない。
- 29 『東商信用録』、『帝国データバンク会社年鑑』とも取引金融機関の欄に最初に記された金融機関をメインバンク、二番目に記された金融機関をサブメインバンクとみなしている。なお、両資料とも取引金融機関の順位については企業サイドの主観的な判断に基づいており、当該企業への実際の融資シェアに基づくものではない。
- 30 株式会社帝国データバンクのホームページ（<http://www.tdb.co.jp/index.html>）よりダウンロード可能。
- 31 帝国データバンク福岡支店『九州・沖縄地区メインバンク調査』（2017年3月1日）
https://www.tdb.co.jp/report/watching/press/pdf/s170301_80.pdf
- 32 帝国データバンク福岡支店『九州・沖縄地区メインバンク調査』（2011年9月27日）
- 33 データベースでは地場企業と進出企業の子会社・関連会社を九州に本社を置く企業としているため、福岡県に本社を置く企業を対象とする帝国データバンク調査とは厳密には比較できない。
- 34 福岡ひびき信金をメインバンクとする自動車関連企業は5社で、シェアは2.2%。
- 35 西日本シティ銀、大分銀、北九州銀にそれぞれ1社、三菱UFJ銀に2社の計5社。
- 36 西日本シティ銀から5社、北九州銀から3社、三菱UFJ銀から2社の計10社。
- 37 福岡銀に5社、りそな銀と三井住友銀にそれぞれ1社の計7社。
- 38 福岡銀と常陽銀からそれぞれ1社の計2社。
- 39 福岡銀に3社の計3社。
- 40 福岡銀と大分県信組からそれぞれ1社の計2社。
- 41 福岡銀に2社、横浜銀に1社の計3社。
- 42 福岡銀から2社の計2社。
- 43 三井住友銀に3社、りそな銀と埼玉りそな銀にそれぞれ1社の計5社。
- 44 商工中金から1社の計1社。
- 45 広島銀、西日本シティ銀からそれぞれ1社、みずほ銀から3社の計5社。
- 46 地場企業でメイン・サブメインのいずれかに地元地域銀行を含む企業は166社に達し、地場企業全体の90%を超える。
- 47 実数ベース。延べ数ベースでは福岡銀17社、西日本シティ銀4社、福岡ひびき信金1社の22社。
- 48 商工中金、政策公庫等の政府系と取引を行う福岡県の自動車関連企業は279社中131

社に及ぶ。

- 49 事業性評価に基づく融資の詳細と政府の中小企業向け融資に対する施策の変遷については拙稿（西田（2018））を参照。
- 50 広島銀行による「マツダクラスター」への取組みについては、「広島銀行の事業性評価への取組み」（経済産業省第4回地域企業評価手法・評価指標検討会資料、2015年11月6日）http://www.meti.go.jp/committee/kenkyukai/sansei/chiikigigy_hyoka/pdf/004_s02_00.pdfを参照。

参考文献

- アイアールシー（2012）『九州自動車産業の実態2013年版』アイアールシー。
- 居城克治（2007）「自動車産業におけるサプライチェーンと地域産業集積に関する一考察—自動車産業における開発・部品調達・組立生産機能のリンケージから—」『福岡大学商学論叢』第51第4号305頁-332頁。
- 居城克治・目代武史（2013）「転換点に差し掛かる九州自動車産業の現状と課題」『福岡大学商学論叢』第58第1・2号合併号17頁-47頁。
- 城戸宏史（2008）「自動車産業参入に向けた地域の取組み—直鞆産業振興センターの事例を中心に—」『北九州市立大学マネジメント論集』第1号77頁-85頁。
- 九州次世代自動車産業研究会（2013）『平成24年度「九州次世代自動車研究会」報告書—九州次世代自動車産業戦略—』。
- 九州地域産業活性化センター（2006）『九州の自動車産業の現状と部品調達構造』。
- 金融ジャーナル社（2018）『金融マップ—47都道府県の金融勢力図—（2019年版）』。
- 高木直人（2010）「自動車産業」（財）九州経済調査協会（編）『九州経済読本（改訂版）』西日本新聞社100頁-112頁。
- 帝国データバンク（2012）『帝国データバンク会社年鑑（2013年版）』帝国データバンク。

帝国データバンク（2017）『帝国データバンク会社年鑑（2018年版）』帝国データバンク。

帝国データバンク福岡支店（2011）『特別企画 九州・沖縄地区のメインバンク調査—福岡以外の各県でトップ校がシェア拡大 福岡は北九州銀行の誕生で競争激化が必至—』帝国データバンク福岡支店。

帝国データバンク福岡支店（2017）『特別企画 九州・沖縄地区のメインバンク調査—メインバンク企業数、福銀が初のトップ 十八銀との経営統合実現でFFGの長崎県内シェア85.5%に—』帝国データバンク福岡支店。

東京商工リサーチ福岡支社（2012）『平成24年版東商信用録（九州版）』東京商工リサーチ福岡支社。

東京商工リサーチ福岡支社（2017）『平成29年版東商信用録（九州版）』東京商工リサーチ福岡支社。

西田顕生（2018）「低成長時代の中小企業金融支援—バブル経済崩壊以降の日本の経験—」『西南学院大学商学論集』第65巻第1号33頁-67頁。

藤川昇悟（2015）「日本の自動車メーカーのグローバルな立地戦略と輸出車両の海外移管—九州・山口の自動車産業クラスターを事例として—」『東アジア研究』第17号1頁-21頁。