

北海道の中小企業施策 を問う

三浦泰裕

2011/02/21

北海道の中小企業施策を問う

北海道商工団体連合会 三浦泰裕

はじめに

2011年1月に行った国民大運動実行委員会の北海道の経済対策に対する要請、「『産業振興条例』の趣旨にもとづき、道が行うすべての施策にもとづき反映させてください」に対して、道は「本道経済の活性化を進めるためには、・・・自動車産業など経済波及効果の高い企業の立地を促進し、それに対する地場企業の取引参入の拡大を進める」と回答した。道の

産業政策は、すでに全国では、撤退企業が続出して破たんをはじめている「企業誘致」施策が、いまだすべてという回答である。

高橋道政 2 期目を終えるにあたって、北海道の経済施策、とりわけ中小企業対策は、どうなっているかを総括してみたい。

1、産業振興条例（旧企業立地条例）にもとづく補助金の実態

道は、2007年12月にそれまでの北海道企業立地促進条例を、「大企業を含めた企業立地の推進と地場中小企業振興の施策を一体かつ相乗的な推進を図る」として「北海道産業振興条例」に看板を掛けかえた。しかし看板を替えても、道庁の

担当者の認識はほとんど変わっていないということが、冒頭の回答で明らかになった。

企業誘致予算は、2010年には20億円を下回ったが、それまで毎年30億円前後がすぎ込まれてきた。

	企業誘致		単位千円
	企業誘致促進費	企業立地促進補助金	合計
1999年	36,592	3,698,000	3,734,592
2000年	32,303	3,635,000	3,667,303
2001年	28,292	3,188,000	3,216,292
2002年	25,582	1,439,186	1,464,768
2003年	23,103	2,712,600	2,735,703
2004年	24,194	1,788,800	1,812,994
2005年	25,605	3,812,902	3,838,507
2006年	13,612	2,952,781	2,966,393
2007年	10,685	3,077,237	3,087,922
2008年	17,069	3,069,165	3,086,234
2009年	12,318	2,702,630	2,714,948
2010年	9,814	1,968,672	1,978,486

表 5 は、03 年から 08 年までの間に補助金を受けた上位 20 社の一覧表である。1 位はセイコーエプソン（株）で 17 億 6,500 万円、2 位はバイオ企業の（株）バッファーで 10 億 2,700 万円、以下（株）大塚製薬、明治乳業（株）と続く。上位 8 位まで道外企業である。20 位のうち道外企業が 12 社を占め、補助金も上記企業で 62 億円を超え、残りの道内企業の補助金の合計は、19 億 3,100 万円である。道は、「経済波及効果の高い企業の立地を促進し、それに対する地場企業の取引参入を図る」としているが、半導体製造業、バ

イオ企業、医薬品企業、化学工業などに、どうして地場企業が取引参入できるのだろうか？道内の地場産業との産業連関を考えれば「絵に描いた餅」である。

企業誘致のもう一つの施策効果理由は、雇用の拡大である。しかし、すでに日本共産党の道議団の追及で明らかになっているが、「北海道では 05 年度～09 年度の 5 年間で、雇用増に対する補助金の約 3 割が非正規雇用の拡大に回り、2009 年度には非正規への補助金が 7 割弱を占めている」（2011 年 2 月 11 日「赤旗」）のである。雇用効果も「お題目」である。

表5				
北海道企業立地促進条例による補助金交付実績上位企業(H15～20)				
	企業		業種	補助金
1	セイコーエプソン(株)	道外	半導体素子製造業	1,765,441
2	(株)バイファ	道外	バイオテクノロジー利用産業	1,027,000
3	(株)大塚製薬工業	道外	医薬品製造業	640,663
4	明治乳業(株)	道外	食料品製造業	547,172
5	ミツミ電機(株)	道外	半導体素子製造業	386,628
6	石油資源開発(株)	道外	化学工業	386,281
7	(財)日本食品分析センター	道外	試験研究施設	379,271
8	アイシン北海道(株)	道外	非鉄金属素形材製造業	342,000
9	津別単板協同組合	道内	木材加工業	327,000
10	(株)ディーエイチシー	道外	食料品製造業	300,000
10	ホクレン農業協同組合	道内	食料品税創業	300,000
10	道東飼料(株)	道内	飲料・タバコ・飼料製造業	300,000
10	日本赤十字社	道外	化学工業	300,000
14	(株)ニチロ十勝欲品	道外	食料品製造業	283,972
15	(株)ロイズコンフェクト	道内	食料品製造業	222,080
16	(株)ダイナックス	道外	輸送用機械器具製造業	221,039
17	(株)道南冷蔵	道内	食料品製造業	204,868
18	(株)マテック	道内	リサイクル工場	197,550
19	ホクレンくみあい飼料(株)	道内	飲料・タバコ・飼料製造業	192,777
20	北海道あけぼの食品(株)	道内	飲料・タバコ・飼料製造業	186,996
	道外企業の合計	12件		6,279,467
	道内企業の合計	8件		1,931,271

2、いまだ苫小牧東部開発、石狩湾新港開発に巨額の予算が

過去の事として、今は話題にもならずほとんど注視されていないが、苫小牧東部開発や石狩湾新港開発に投じられている道の予算も毎年巨額である。表 2,3 に示してあるが、苫小牧東部開発には、1999年に174億円もの巨額の予算が投じられただけでなく、その後も毎年20億円を超える予算が投入され、2000年以降だけの累計でも200億円を超えている。石狩湾新港開発も同様に巨額の税金がつき込まれている。2000年以降の3年間に96

億円超の予算が投入されただけでなく、04年以降も毎年7～8億円がつき込まれている。いずれも企業誘致のための工業用地造成の開発が破たんした結果、生まれた借金の肩代わりとその後の金利の支払いである。こうした支出は、いつまで続くのであろうか？この数百億円のお金を、この間、道内中小企業の支援施策に投入すれば、どれほどの効果が上がったであろうかと思うと、憤懣やるかたない思いになるのは、私だけではない。

表2		表3	
苫小牧東部開発		石狩湾新港開発	
	苫小牧東部地域 開発関連予算計		石狩湾新港地域 開発関連予算計
1999年	17,392,786	1999年	418,570
2000年	459,877	2000年	1,436,367
2001年	516,749	2001年	2,646,413
2002年	2,032,188	2002年	3,918,399
2003年	1,894,435	2003年	1,629,992
2004年	2,176,531	2004年	721,492
2005年	3,799,012	2005年	778,738
2006年	2,179,526	2006年	697,294
2007年	2,430,109	2007年	770,407
2008年	2,235,294	2008年	684,112
2009年	2,154,043	2009年	834,112
2010年	2,020,216	2010年	857,223
	単位千円		単位千円

3、道の中小企業金融支援は

2002年、道は中小企業振興資金を全面的に改定した。多様な金融要求に対応する制度を整理縮小しただけでなく、固定金利を融資期間別金利として利上げをしただけでなく、銀行の要求に応じて変動金利を導入した。こうした改定で、1999年には、6,000億円を超える預託が必要なほど道融資は拡大していたのが、2002年には1,770億円に一気に縮小し、景気の悪化で中小企業の金融要求が強まるなかでも、道融資の縮小傾向は続いている。加えて、2006年以降、顕著になっているのが北海道信用保証協会への補給金の縮小である。毎年協会へは、2～4億円の保証料の補給が行われていたのが、06年に8,100万円になった。以後毎年減少し、2010年には62万円とほぼゼロである。道は、道融資の小零細企業者への保証料補填を廃止したのである。道の中小企業

施策の重大な後退である。

制度融資が困難になったもう一つの理由は、政府によって行われた信用保証制度の改悪である。これまで100%だった保証協会の保証は、80%の部分保証とされ、金融機関のリスクが増えることで保証付きが条件になっている制度融資のハードルが高くなったのである。同時に変わったのは、保証料率の改訂である。これまで保証協会の事業者に対する保証料は、一律（基本的には1%）だったのが、リスクに応じたランク保証料率になったことである。したがって、経営力の弱い小企業ほど高い保証料の負担を要求されることになったのである。こうしたことで、経営内容の悪い（弱い）企業は、制度融資からも排除される傾向が強まってきているのである。

道融資		信用保証協会支援			
	預託金計		北海道信用保証協会損失補償金	北海道信用保証協会補給金	合計
1999年	621,717,000	1999年	1,373,400	385,805	1,759,205
2000年	434,892,000	2000年	1,968,600	253,184	2,221,784
2001年	362,004,000	2001年	1,400,800	201,858	1,602,658
2002年	177,608,400	2002年	1,676,768	101,293	1,778,061
2003年	158,257,300	2003年	1,365,581	250,602	1,616,183
2004年	163,392,000	2004年	1,415,200	477,506	1,892,706
2005年	152,352,000	2005年	1,376,000	361,684	1,737,684
2006年	139,706,000	2006年	1,300,250	81,228	1,381,478
2007年	171,361,000	2007年	1,171,525	15,632	1,187,157
2008年	164,090,000	2008年	1,132,400	4,073	1,136,473
2009年	176,300,000	2009年	979,000	1,166	980,166
2010年	228,190,000	2010年	1,286,000	619	1,286,619
	単位千円				単位千円

4、建設業など地場企業広がっている困難には

北海道開発予算の縮減が進んでいる。麻生内閣の最後の仕事で 2009 年度の補正予算で少し増え 6,900 億円あったが、これでもすでに最盛期の 7 割で、道や市町村を含めた道内の公共事業は、現在は 1999 年の半分に減っている。加えて、民間工事の減少である。道民の消費力の後退は、住宅建設に顕著に表れ、2005 年度 5 万件を超えていた新築住宅着工が 2009 年は 2 万 7 千件を下回った。

またこの間、建設業者に打撃を与えてきたのは、政府の季節労働者に対する支援策の打ち切りである。短期雇用の労働者への特例一時金を 60 日分から 50 日に引き下げただけでなく、冬期技能講習助成給付金制度も廃止した。また冬期間仕事をした業者に対し雇用した労働者の賃金の半分の助成する、冬期雇用安定奨励

金が廃止されたのである。かつて 2001 年には労働者と中小企業に 100 億円を超える助成が行われ、2005 年度でも 47 億円の給付が行われていたのである。道内の建設産業は、仕事が激減しているうえに、政府の援助施策が廃止になる二重の打撃を受けたのである。

国の施策打ち切りに高橋知事は、真剣に「異議の申し立て」を行った形跡はない。ここ数年の道の建設産業への支援施策は、もっぱら「業種転換」の勧めである。主には、農業分野への進出の例を推奨しているが、農民でさえ営農の継続が困難な状況の下で、素人の建設業者ができることといえば、せいぜい「援農」程度、雇用対策としてはなにがしかの成果は上がるが、産業政策としては拙劣としか言えない。

5、北海道新幹線の札幌延伸に走る高橋知事

新幹線建設の地元負担が許容範囲であると、高橋知事は道議会でこたえた。建設費 1 兆 8,000 億円、地元負担は 3 分の 1 の約 3,600 億円である。火の車の道財政、加えて新幹線による経済効果より、J R

の在来線廃止に伴う地域崩壊の方がはるかに大きい現実をどう考えているのか。道内の建設業者の多数は、新幹線工事より地域の生活密着型のインフラ公共工事の拡大を求めている。

6、道政の地域経済と中小企業支援の転換を

麻生内閣の緊急経済対策のもとで、道にも多額の予算が付いた。我々は早速、地場の中小建設業者の仕事確保のために、公営住宅の改修などの小規模工事の発注を求めたが、道の担当者は、屋根や外壁など大きな工事を発注。要は、発注の手間がかかる小規模工事を避けたとのことである。この間、住宅リホーム助成制度が、建設業者の「仕事起こし」に有効であるだけでなく、経済誘発効果が高いことも立証され、全国の自治体に広がっているが、道は全く意欲を示さない。高橋知事のもと、道政は一事が万事である。

一昨年の金融危機以降続いている不況は、収まるどころか、さらに今年に入り深刻になっている。「今年の景気見通し『良い』と答えた中小企業 3.5%、『悪い』は 83.3%」。2011 年 1 月 5 日に発表された信金中央金庫の調査結果である。いま、道内中小企業は、戦後経験したことのない困難に遭遇している。国の政治の転換はもとより、北海道政の民主的転換が急務である。