

2006年7月

## 1. 景気の現状認識

日本経済については、原油価格高騰の影響や一部マインド面の冷え込みが懸念されているが、設備投資をはじめ実体経済は比較的堅調に推移している。

関西経済も、4月の鉱工業生産指数の速報値が対前年同月比+3.4%、本日、確報で+4.3%と上方修正され、5月の輸出も対前年同月比+14.9%となるなど、生産活動の好調が続いている。

6月の関経連と大商の景気アンケート調査結果を見ても、足元の4-6月期の国内景気BSIは41.1と5期連続のプラス、また各企業の自社業況のBSIも7.4と4期連続のプラスとなった。

さらに、先日、近畿財務局が発表した4-6月期の法人企業景気予測調査でも、関西企業の今年度の設備投資計画が対前年比+21.3%となるなど、依然として投資意欲は旺盛であり、今のところ関西経済の基調は変わっていない。

むしろ今、強く求められていることは、中長期的な視点を持って、地域の持続発展をもたらす産業競争力をグレードアップしていく基礎作りではないか。

その際には、まず地域の競争力を産み出す主体となる関西の各企業が独自の企業経営モデルを確立するとともに、関西地域全体として共通となる競争力の基盤整備を進めることが極めて重要になる。

こうした観点から、関経連の取り組みのうち、地域の競争力を底上げするものとして、以下の項目についてお話しする。

## 2. 関経連の主な取り組み

### (1) 地域の競争力の核となる企業経営モデルの確立に向けた取り組み

#### (「関西企業価値研究会」の設立)

まず第一に、関西の企業経営モデルの確立に向けた取り組みについて申し上げる。グローバル化が急速に進展する中、関西として世界各国、各地域との熾烈な競争を勝ち抜く確固とした企業経営モデルを確立することの重要性は言うまでもない。

こうした点を踏まえ、関経連では本年度の新たな取り組みの一つとして「関西企業価

値研究会」をスタートさせた。

当研究会では、企業の存在意義、幅広いステークホルダーとの関わり、企業価値を向上させる上での法制度面の課題等、幅広い視点を持って議論を進めていきたいと考えている。

座長には積水ハウスの久保田専務、シニアアドバイザーには神戸大学の加護野教授を迎え、企業メンバーには20社から企画経営、IR担当部門長等に参加していただき、今月5日に第1回会合を開催することとした。

具体的な活動としては、企業統治やCSR分野での先駆的な取り組みを行っている企業へのヒアリングや、講演会・シンポジウムの開催を通じて、関西らしい企業経営モデルの独自性を浮き彫りにしたい。

最終的にはベストプラクティスをまとめた事例集を作成し、その普及啓蒙活動を通じて、地域の競争力のレベルアップにつなげていきたい。

(「米国使節団」の派遣)

また、こうした経営モデルや競争力強化の仕組みづくりという点では、米国での取り組みも大いに参考になる。

米国は2000年のITバブル崩壊、その後のエンロン、ワールドコム破綻等による資本市場不安に見舞われたが、様々な制度改革の断行と企業経営者の不断の努力によって危機を乗り越え、その後も着実に競争力強化を図ってきた。

米国企業は一般的に短期利益を追求し、株主価値の向上に重点を置いていると言われますが、実は米国の優良企業の多くは、「ビジョナリー・カンパニー」と呼ばれるように、短期的な利益を確保しつつも、基本理念をしっかりと定めた上で、革新を促進する仕組みを持ち、中長期的な発展に向けた独自性を常に磨き続けている。

そうした観点から、今月16日から22日にかけて、米国使節団を派遣してワシントンとシカゴを訪問し、産業競争力強化に向けた様々な調査・提言活動を行っている「競争力評議会」や政府機関等の関係者と意見交換を行い、企業経営の本質、競争力強化に向けた仕組みの確立について知見を広げたい。

さらには、今や日米とともに世界経済の重要なトライアングルを形成しつつある中国や、急速な成長を遂げている東アジアに対する米国の戦略について議論するとともに、

日本、そして関西として今後、米国とどのような連携を行うべきか意見交換を行いたい。

またシカゴでは、世界最大の商品取引所であり、全米トップの先物・オプション取引高を誇るマーカントイル取引所を訪問し、関西における先物取引市場のさらなる発展の可能性を探るとともに、現在、研究を進めているアジア金融センターとしての関西の機能強化の参考にしたい。

## ( 2 ) 関西の物流機能の強化

第二に、地域の競争力を産み出す基盤インフラである物流ネットワーク機能の強化について申し上げる。

関経連では、関西の競争力強化を進める上で、アジアをはじめ世界各国との結びつきを強める空港、道路、港湾を一体化させた効率的な物流ネットワークが鍵を握ると考え、その機能強化に取り組んできた。

### ( 関空の利用促進 )

その点でまず、国際物流の中核拠点である関空については、第二滑走路の早期供用の実現と、年間発着数 1 3 万回の目標達成に向けた利用促進を強力に推進している。

第二滑走路の供用開始後は、文字通り 2 4 時間運用が可能となり、複数滑走路を有するグローバルスタンダードを満たす日本で唯一の空港が出現するので、関空は国際物流ネットワーク上、極めて重要な拠点となる。

そこで、一層の関空利用促進のため、航空貨物事業者等に対して関空のハブ化を積極的に提案していくとともに、ハブ化に必要な 2 期の貨物施設を着実に整備できるよう、国および関係各方面に働きかけていきたい。

また利用促進策の一環として、お手元の資料のとおり、8月2日、3日に関空乗り入れ会社 30 社が一堂に会する「ビジネストラベルマート」(見本市)を大商と共催する。

関空に直行便がなくても、海外空港を経由すれば関空から早く行けるというケースが多くみられる。企業の海外出張管理部門等を対象に、個々の事情に合わせた出張プラン、安くて快適なサービス提供などが可能となるコーポレート契約などを提案し、ビジネス利用を促進したい。

### ( 高速道路ネットワークの強化 )

また、関空の機能を最大限に発揮するためにも、高速道路ネットワークのさらなる充実が、関西にとって極めて大きな課題となっている。

今後の高速道路ネットワーク整備について、例えば関西と中部を比較すると、中部地域の2時間アクセス圏は今後順調に拡大し、2030年頃には今より310万人増加する見込みであるのに対し、関西はわずか92万人しか増加しないと予想されている。この点で、高速道路ネットワーク整備の遅れが、関西の競争力にも大きな陰を落とす可能性は否定できない。

その点で、ネットワークのボトルネックを解消し、ネットワーク機能全体を高める効率の良い投資は是非とも早期に進めていかなければならない。

中でも、淀川左岸線延伸部は、第二京阪を經由して大阪ベイエリアと名神高速を接続し、関西のみならず日本全体の物流の効率化を向上させる極めて重要なプロジェクトである。

そこで先般、関大阪市長に都市計画決定を要望した。さらに国に対しても、道路特定財源などを活用した強力な支援を要望していく予定であり、完成に要する年月を考慮すると、早急に開始手続きに入っていただきたい。

(大阪湾諸港の一開港化による国際競争力の強化)

三つ目に、関西の国際物流ネットワークを構成する港湾については、大阪港・神戸港がスーパー中枢港湾として国に指定され、インフラ整備や一体利用サービスに向けた連携が図られているが、それに加えて大阪湾諸港の一開港化の実現にも取り組んでいきたい。

現在、堺泉北港をはじめ大阪湾諸港の利用者は、複数の港に寄港した場合、入港毎にとん税、特別とん税を支払うなどの港湾コストを負担している。

一方で、東京湾岸の港からなる京浜港は一開港化によって、関税法・港則法上1つの港とみなされ、京浜港内の複数の港に入港しても、税の支払いは1回のみであり、大きなコスト・利便性の格差が存在する。

大阪湾諸港の活性化と国際競争力の向上を達成するためにも、荷主のコスト低減、利用者の利便性向上をもたらす大阪湾諸港の一開港化の実現に向けて、関係各方面へ積極的に働きかけを行っていきたい。

( 関経連創立 6 0 周年記念事業 )

最後に、関経連創立 6 0 周年記念事業についてご紹介する。

当会は今年 1 0 月 1 日に設立 6 0 周年を迎える。これまでの当会の発展は、会員企業をはじめ、関係者の方々のご支援の賜物であり、深く感謝申し上げます。6 0 周年を記念して特別事業を実施する。

特別事業としては、関西の中核産業であるロボットを題材にした「関経連ロボットチャレンジプログラム」を実施して、ロボットを受け入れる社会を醸成し、マーケットの拡大に弾みをつけていきたいと考えている。

具体的には「私のしごと館」とATRの協力を得て、「私のしごと館」において、小学生を対象にした「関経連ロボットスクール」を 8 月 1 9 日に開催し、ロボットの製作、プログラミング学習を行う。

さらには、様々な分野のロボットを集めた「次世代ロボットショー」や、ロボットスクール受講生等が参加する「ロボットコンテスト」等の複合イベントを 1 0 月 2 9 日に大丸梅田店にて開催する。

以上