

創発 Mail Magazine

創発は‘インキュベーション’のプロ集団。-問題解決のための新しい戦略・進化-

当メールマガジンは、日本総研/創発戦略センターの연구원と名刺交換させていただいた方に配信させていただいています。>> [登録解除はこちら](#)
当メールマガジンは、HTML形式で配信させていただいております。うまく表示されない方は>> [こちらからご覧ください](#)

[日本総研/創発戦略センター](#) | [研究員紹介](#) | [セミナー・イベント](#) | [書籍](#) | [掲載情報](#) |

次世代モビリティ分野は日進月歩の技術革新に伴い、次々と新しい商品・サービスが出現しています。日本総研では、次世代モビリティの新商品・新サービスはユーザー（特に地域コミュニティ）に受け入れられなければ定着しないという問題意識より、ユーザー視点であるべき姿を議論し続けています。今回の創発Eyeでは、それら経験を踏まえたエッセイをお届けします。

1. Yumoto Message

[・潜在成長率を高める成長戦略を～生産性革命の実現に向けて～](#)

2. 創発Eyes

[・次世代モビリティ普及が問う民主主義の成熟度～高度に民主主義的な問題としての次世代モビリティ～](#)

3. 北京便り

[・北京市政府が副都心に移転を決定](#)

4. 連載_シニア

[・第12回:いま改めて、ギャップシニアコンソーシアムが目指すもの](#)



副理事長
湯元 健治

YUMOTO Message

潜在成長率を高める成長戦略を～生産性革命の実現に向けて～

1. 低迷が長期化する経済成長率と潜在成長率の下方屈折

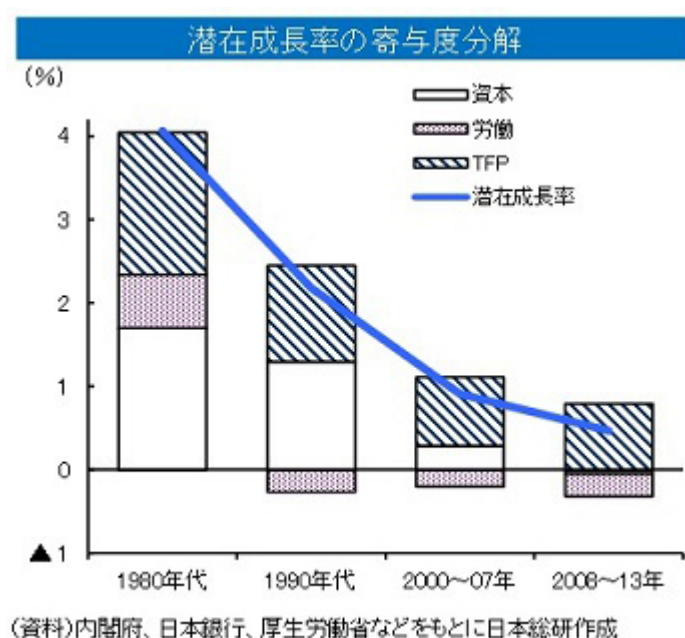
アベノミクスでは、経済成長率の目標として、「実質2%以上、名目3%以上」の高成長実現を目指している。これと平仄を合わせる形で日銀は2%の消費者物価目標を設定しているが、これら数値目標の実現へのハードルは相当高い。

そもそも、バブル崩壊後の日本の経済成長率は、1991年度以降2015年度までの25年間の平均で、実質0.8%、名目0.4%に止まっており、低成長が常態化してきた。コア消費者物価も同期間の平均で0.3%とほぼゼロで、94年度から2013年度までの19年間(消費税率が引き上げられた97年度を除く)は物価がマイナスとなるデフレ状態が長期化してきた。アベノミクスの3年間(2013～2015年度)は名目成長率が1.8%とやや高まったが(※)、実質では0.6%と過去25年間の平均を下回る。コアCPIも0.5%(除く消費税影響)に止まるなど過去と大きな変化は見られない。

過去3年半で4度に亘る異次元緩和の実施や5度に亘る総額23.6兆円もの財政支出拡大にもかかわらず、成長率が上向かないのは何故か。その答えは、日本の潜在成長率が大きく下方屈折しているためだ。わが国の潜在成長率は、1980年代の平均で4.1%もあったが、90年代には2.2%に鈍化、2000年代にはリーマン・ショック前の平均で0.9%、リーマン・ショック後には0.5%以下に低下している。この背景には、(1)少子高齢化、労働力人口の減少、(2)設備投資の長期停滞による資本ストックの伸び悩み(デフレの影響)、(3)イノベーションの停滞によるTFP(全要素生産性)の低迷がある。一般的には、労働力人口減少の影響が大きいと言われる

が、90年代平均と2000年代(リーマン後)の平均のマイナス寄与度はともに▲0.3%と変わらない。最も大きい要因は資本ストックで、その成長寄与度は80年代の+1.7%、90年代の+1.3%から2000年代(リーマン後)には▲0.1%とマイナスに転じている。少子高齢化、人口減少は国内マーケットの縮小予想から企業の期待成長率を低下させ、これが設備投資の停滞を招き、潜在成長率の低下をもたらしたと言える。

※名目成長率が高まったのは、(1)2014年度の消費税率引き上げの影響(これを除くと3年間の平均は1.3%)と、(2)原油価格の大幅低下に伴うGDPデフレーターの上昇であり、いずれも一過性の要因によるもの。異次元緩和の実施でもマネーサプライは大きく増えず、期待インフレ率は0.4%に止まっている。



本来、金融政策や財政政策で期待成長率や潜在成長率を引き上げることは不可能である。アベノミクスの成長戦略は、資本、労働、生産性の各面から低下した潜在成長率を大幅に引き上げるために設計されており、成長戦略のスピーディな実行こそが唯一成長率を高める本道だ。

2. アベノミクスの成長戦略をどう評価するか

以上のような観点から、アベノミクスが打ち出した成長戦略をどう評価すべきだろうか。過去3年半で打ち出された主要な成長戦略としては、(1)法人実効税率の引下げ、(2)コーポレート・ガバナンス強化、(3)女性の活躍推進、外国人労働者の活用、(4)岩盤規制改革・国家戦略特区、(5)労働市場改革、(6)TPPなど経済連携協定締結などがある。以下、潜在成長率の引き上げの観点から評価を試みよう。

第1に、法人実効税率が29%台まで引き下げられたことは、素直に評価できる。ただし、OECD諸国の平均が25%であることを勘案すると、29%の先をどうするのか、明言していない点は十分とは言えない。これは、これまでの税率引き下げが法人税の課税ベース拡大とセットの税収中立交で行われてきたことと関係がある。このやり方では、ここまでする限界であり、これ以上の引下げを目指すならば、税率の高い地方法人課税の引下げと住民税や地方消費税の引き上げとのセットの改革が必要になる。しかし、これは政治的には大きな困難を伴うため、事実上、法人実効税率の引き上げは壁に突き当たっており、このままでは国内企業の設備投資や外資系企業の対内投資を呼び込むことは困難だ。

第2に、日本版ステュワード・シップ・コードやコーポレート・ガバナンス・コードの導入などのコーポレート・ガバナンス強化策は、経営者の意識に一定のインパクトを与えたことは間違いない。10%以上のROE(自己資本利益率)目標の設定、自社株買いの増加、配当増加、社外取締役の設置など株主を意識した経営行動が増えてきたからだ。ただし、社外取締役の人数を1人から2人に増やしただけで、従来と発想の異なる大胆な経営に転換できるかは未知数だ。ROEの引き上げには、外部負債の積極的取り入れ、すなわち、ソフトバンクのようなレバレッジ経営への転換が必要だが、大多数の日本企業はキャッシュフローをため込むリスク

回避型経営から脱却できていない。

第3に、女性の活躍推進、外国人労働者の活用などは、労働力の面から潜在成長率を引き上げることが期待される政策だが、その効果を過大視することは禁物だ。安倍政権は、当初女性の管理職比率を欧米並みの30%に引き上げる数値目標を設定し、企業努力を促した。確かに、女性管理職の割合は近年高まっており、この面での経営者の意識改革は進み始めている。しかし、本来やるべき改革の本丸は女性が働きながら子育てができる環境を作ることである。長時間労働やサービス残業が当たり前の日本企業の男性の働き方を是正しない限り、むしろ少子化が進んでしまいかねない。安倍政権は問題の本質によりやく気づき、働き方改革を前面に打ち出しており、この点は、正しい方向への軌道修正として評価できる。

他方、外国人労働者の本格的活用には慎重姿勢を崩していない。対応策は、ポイント制の優遇措置強化や技能実習制度の拡充など小手先に止まっており、介護、建設、小売、サービスなど労働力不足分野への限定的な単純労働者受け入れを視野に入れた入管法の抜本改革に踏み出せていない。移民まで一足飛びではない現実的な改革が求められる。

第4は、岩盤規制改革、その突破口としての国家戦略特区だ。農業分野では、企業の農地売買自由化や株式会社形態での農業参入規制の緩和までは踏み込めていないが、(1)農協改革、(2)農業生産法人の要件緩和、(3)コメの減反廃止、(4)農地中間管理機構の創設、(5)農業委員会制度の改革を実施しており、その結果、若手新規就農者数の増加や2,000社以上の企業の農業参入、農産物・食料品輸出額2年連続過去最高更新等、相応の成果を上げている。中山間農業改革特区を標榜する兵庫県養父市では、耕作放棄地を活用する形で11社(うち9社が市外企業)が新規参入している。

また、エネルギー分野では、60年振りの電力システム改革(広域運営機関の創設、小売自由化、発送電分離)を実施し、既存企業の地域・業種を越えた連携や300社近い異業種企業の小売分野への参入が増加している。国家戦略特区も当初の6地域から12地域に増加し、トータルで125の事業が認定されるなど具体的プロジェクトが進みつつある。こうした好事例はまだ一部の分野に限られるが、(1)地域指定の増加、(2)さらなる規制緩和項目の追加、(3)新しいコンセプトの特区創設などを進め、企業の新規参入を促すことで、内外企業の投資拡大をテコに地方創生を推進する原動力となることが期待される。

第5は、労働市場改革だ。安倍政権は当初、金銭解雇制度の導入、ホワイトカラー・エグゼンプション(労働時間規制適用免除制度)の導入を労働市場改革の目玉に掲げていたが、国会審議が難航し法案成立に至っていない。わずかに、国家戦略特区に指定された福岡市で雇用条件の明確化を図るための「雇用労働センター」が設置されたに過ぎず、労働市場改革の歩みは遅い。しかし、筆者はこれらの規制緩和は労働市場改革の本丸ではないと考える。日本の労働市場の本質的問題点は、雇用の流動性が低いという通説にあるのではなく、諸外国対比でみた正社員の異常な働き方、正規・非正規の二重構造にあると見る。これを改革しようという働き方改革と同一労働・同一賃金の導入こそが正しい改革である。こうした改革は、ともすれば格差是正の観点から語られることが多いが、真の格差是正とは、労働者のエンプロイアビリティ(職業能力)向上を政府が万人に等しくサポートする積極的労働市場政策の実施によって初めて可能になる。

第6は、TPPなど経済連携協定の締結加速だ。確かに、TPPが大筋合意したことは一定の成果として評価できるが、米国が民主、共和両党ともに大統領候補が反対するなど、スムーズに批准できるかは予断を許さない。日本にとって、TPP以上にメリットが大きいとみられる日中韓FTA、RCEP(東アジア包括経済連携)は交渉が難航し、妥結の目途が立っていない。日本の貿易FTA比率は、現行22%を2018年度までに70%に引き上げる数値目標を設定しているが、EUも含めて交渉中のすべてのFTAが妥結しなければ達成できない目標であり、絶望的といえる。他国の状況を見ると、米国が40%、EU30%(域内含めると74%)、韓国が63%と大きく水を開けられており、日中、日韓関係の悪化がマイナスに作用している。経済連携協定の締結は、人口減少下でも経済成長を可能とするという意味で、潜在成長率の引き上げに大きく貢献する課題であり、外交も含めて本腰を入れた取り組みが不可欠だ。

3. 第4次産業革命実現の鍵

以上を要するに、アベノミクスの成長戦略の取り組みは、一定の進捗や成果が見

られる分野もあるが、全般的にはなお途上にあり、現時点で潜在成長率の目立った引き上げには結び付いていない。相応の時間がかかることは覚悟しておかなければならない。労働力の活用や大胆な規制改革、グローバル戦略は確かに重要だが、少子高齢化、人口減少下で持続的な成長を実現する最大の鍵は、生産性の飛躍的上昇を実現することだ。

安倍政権は、潜在成長率の引き上げを目指して、「第4次産業革命」を標榜している。推進の司令塔として「第4次産業革命官民会議」を設置、同会議の下に、「人口知能技術戦略会議」、「第4次産業革命人材育成推進会議」、「ロボット革命実現会議」など様々な会議体を設置しているが、それだけでは、スピード感、具体性に欠ける。成長戦略2016の中では、IoT(Internet of Things)、ビッグデータ、人口知能(AI)、ロボット分野で2020年までに30兆円の付加価値を創造するとの目標を設定しているが、これら分野の潜在力は本来この程度ではあるまい。これら4分野は、個別分野にとどまらず相互に密接に関連している。あらゆるモノをインターネットに接続することで、大量のビッグデータが手に入り、そのデータをベースにAIを使って解析することで、潜在的なニーズ、需要のありかを探り当てることができる。人口知能をロボットに搭載すれば、よりの確な判断が可能となる。ソフトバンクは、いち早くこれら分野の将来性に目をつけ、すでにAIを搭載した人間の感情を理解する人型ロボットPepperを開発したほか、ビッグデータの本丸ともいえる遺伝子解析ビジネスにも乗り出している。3.3兆円もの巨額資金を投入して英国の半導体設計会社ARM買収に踏み切ったのも、10年後のIoTの世界で覇権を握るためだ。

いずれにしても、先を見据えた民間企業はすでに独自に動き出している。ドローンの活用はコマツやALSOKが独自サービスを提供し始めている他、自動車各社は2020年を目途に自動走行技術の開発を目指している。スマート工場では米国の「Industrial Internet」やドイツの「Industry 4.0」が先行していると言われているが、FA(Factory Automation)やロボット化で世界最先端を行く日本も技術的に劣っている訳では決してない。スマート農業では、農機メーカーが自動走行トラクターを開発したり、農産物の生育状況を監視・管理し最適化するシステムを開発するベンチャー企業が現れている。日本企業の技術力は欧米諸国に決して引けを取っている訳ではない。高齢化が進む日本にとって潜在的に有望な市場は、IoTやビッグデータ、AI、ロボットをフル活用した健康・医療サービスだ。個々人の様々な健康・日常生活・身体情報、診療・薬剤情報、介護関連データを匿名化した上で、個別企業が自由に活用できるスキームを構築することによって、新しいサービスが次々と生まれるはずだ。

こうした中で、政府がやるべきは、基礎研究への投資、新しい技術に適合する規制・制度の設計・構築、官民が連携した実証実験の場作り、国際標準獲得のためのイニシアティブ発揮、民間の研究開発投資に対する後押しやインセンティブ付け、高等教育、職業訓練システムにおける数理・情報教育の強化などトップレベル情報人材の育成である。第4次産業革命が実現するか否かは、まさに官民による戦略的連携の成否にかかっているといえよう。



創発戦略センター
シニアマネジャー

[井上 岳一](#)

創発eyes

次世代モビリティ普及が問う民主主義の成熟度～高度に民主主義的な問題としての次世代モビリティ～

自動車黎明期の英国で起きたこと

「赤旗法」(Red Flag Act)をご存知だろうか。19世紀後半の英国で制定された法律で、正式名称は、Locomotive Actという。当時主流だった蒸気機関で走る自動車(ガソリン車の登場は1885年)の公道走行を取り締まるための法律だ。

英国では、1827年頃から、乗合による蒸気自動車の定期運行サービスが登場し、早くも自動車が交通機関として定着するかに見えた。しかし、客を奪われた乗合馬車業者からの圧力や、煤煙や騒音による公害、ボイラーの爆発事故への批判から、1865年に、蒸気自動車の公道走行を取り締まる法律が制定された。それが赤

旗法である。

赤旗法の概略は以下である。

- ・ 速度の上限は、郊外では6 km/h、市街地では3 km/hとする（市街地では、人より遅く走れということだ）
- ・ 運転手と機関員に加え、車両の55メートル前方を赤い旗（夜間はランタン）を持って歩く先導者の3名で運用する。先導者は、歩く速度を守り、騎手や馬に自動車の接近を予告する。

今見ると、冗談のような内容だが、1896年まで法律は存在し続けた（1878年に一部改正）。この法律の存在で、英国の自動車産業の発達は妨げられ、ドイツやフランスやアメリカに遅れをとってしまったと言われている。

現代日本における「赤旗」

赤旗法のことを笑ってはいられない。今の日本でも、次世代モビリティの導入に対して、同じようなことが起きているからだ。例えば、セグウェイで有名になった電動立乗二輪車に対する規制がそれである。2015年に規制緩和されたものの、いまだ公道走行については保安要員が付き添う等の要件を満たした場合しか認められていない。それが電動立乗二輪車の普及を妨げている。

Uberで有名になったライドシェアに対する規制も同様だ。本年5月から、Uberのシステムを使ったライドシェアサービスが京丹後市で始まったが、運行管理者であるNPOに対しては、点検報告や日誌の管理等、タクシー事業者に課せられるのと同じような細かな運行規則や運用ルールが定められている。このままでは運行管理者の負担が大きく、普及を妨げかねない。

2020年に政府が実用化を目指している自動走行でも、安全を重視するあまり、同じようなことが起きる恐れがある。政府は、過疎地等の限定地域での低速車両による自動走行を実用化の優先テーマの一つに掲げている。この場合のキーワードが「専用空間」である。「専用空間」は、歩行者や自動車との干渉を避けるための自動走行車両専用の空間のことを指し、公道にどう設定するかはこれからの検討だが、赤旗法を彷彿とさせるような、「安全ではあるけれど、サービスとしての普及は困難な、現実味のない専用空間」に規制される可能性もある。

地域に委ねてみる

人の生命がかかわるだけに、新しいモビリティをどう導入するかについて、行政は神経質にならざるを得ない。しかし、行政の論理があまりに前面に出てしまうと、新しい乗物やモビリティサービスは育たない。

ではどうするか。

最初から規制でがんじがらめにして安全を担保しようとするのではなく、どのように安全を担保するかは、地域の側にある程度委ねてみたらどうだろう。新しいモビリティがどんな問題があるかは実際に使ってみないとわからない。逆に、どんな可能性があるかも使ってみないとわからない。「まずは使ってみる」という姿勢がイノベーションのためには必要で、ルールはその後につくればいい。「まずは使ってみる」の段階では、どこまでならOKで、どこからはNGなのか、その線引きは、地域の側委ねる。ここで言う「地域」は「自治体」と同義ではない。この地域でやってみたいという住民や事業者が主体となり、話し合いながら当面の運用のルールを決め、まずはやってみる。やってみて問題が出てくれば修正する。行政はそのサポートをする。そういう柔軟で身軽なやり方が、次世代モビリティの普及に際しては求められる。

一方、次世代モビリティを提供する側には、地域への配慮が求められる。既存の交通事業者は仕事を奪われるのを恐れるし、住民も新しい交通手段には不安を持つ。交通事業者や住民との関係づくりと理解の醸成に心を砕かなければ、赤旗法のような反動的なやり方で規制をかけられるのがオチだ。

このように、自動走行を含め、次世代モビリティが普及するか否かには、技術の問題のみならず、社会の合意形成やルールづくりのあり方が問われることになる。次世代モビリティの導入は、高度に民主主義的な問題であり、どこまで議論を尽くし、現実的なルールをつくれるか、日本の民主主義の成熟度民度が問われていると言えるだろう。

日本人は話し合うのが苦手だ。地域社会は特に、もの言えは唇寒しで、本質的な話し合いができない風潮がある。だから、地域での議論を尽くす前に、国がルー

ルを定めてしまう。自治体もそれを求める。しかし、そうやっている限り、絶対に地域のニーズに即したモビリティシステムは構築できない。

人口減少と高齢化が進行する中、地域のモビリティの確保は重要な課題だ。重要な課題だからこそ、地域の問題として地域が主体となって自ら話し合い、試しながら、ルールをつくり、地域の実情に即した次世代モビリティのあり方を築いてゆくべきだろう。モビリティは、多くの人が関心あるテーマだからこそ、地域で話し合えるチャンスでもある。次世代モビリティは、地域力を高め、民主主義を成熟させるための格好のテーマと捉えるべきだ。



創発戦略センター
シニアマネジャー

王・テイ

北京便り

北京市政府が副都心に移転を決定

2015年12月、北京市副市長は2017年末までに北京市政府と党委員会、市人民代表大会、市政协商会議という4大政府機関を通州区に移転すると発表しました。2012年からうわさされた北京副都心建設が、いよいよ事実になった瞬間でした。

通州区は北京市を構成する14区2県のうち、東部に位置する区のひとつです。天安門から東、30キロ離れているところにあります。歴史的に有名な「京杭大運河」（北京から杭州までを結ぶ、総延長2,500 キロメートルに及ぶ大運河）がここ通州を起点にしています。

ではなぜ、北京市の政府機能を通州に移転しなければならないのでしょうか。

まず、北京は大都市病を患い、さまざまな非効率が生じているからです。交通、住宅、ごみ処理、大気汚染などは、とりわけ深刻です。1949年北京市が新中国の首都となったとき、北京市の人口が209万人でした。それが2015年、北京市の常駐人口は2,150万人になりました。流動人口を含めれば3,000万人になったといわれています。人口の数が60年間10倍になった計算です。巨大な都市であるゆえ、交通、病院、学校など、都市インフラと公共サービスの不足は耐えられない事態になりました。

次に、習近平政権が進める最大の建設プロジェクトである「京津冀共同发展」という構想との関連も理由のひとつです。2015年4月、「京津冀共同发展企画綱要」が公表されました。北京に集中した機能を京津冀に分散し、それぞれの機能と位置づけを明確にし、一層地域の活性化を図るという狙いです。計画において、北京市の機能を「政治中心、文化中心、国際交流中心、科技インキュベーション中心」とし、天津市の機能を、「先進製造研究開発基地、北方国際港運核心区、金融創新運営モデル区、改革解放先行区」とし、河北省の機能を「全国現代商業貿易物流重要基地、産業転換向上実験区、新型城鎮化及び城郷モデル区」と切り分けました。通州区は北京市にあり、河北省に隣接する地理的位置から、北京市の経済、文化などの機能を担う、京津冀共同发展推進の橋頭堡と位置づけられるようになりました。この開発プロジェクトの規模は42兆元（約630兆円）規模になると推測されています。

2016年、北京市政府は、4,500億元（約6兆7,500億円）の公共支出予算のうち、半分の2,250億元（約3兆3,750億円）を通州区の建設に投じることになっています。現在、「京津冀共同发展企画綱要」で最も開発が進んでいる地域だと思えます。北京副都心の計画面積は155平方キロメートルで、人口が200万人の予定。2016年末に副都心のマスタープランと重点地域の詳細計画を完成させるとの計画になっています。現在、世界50の設計事務所から選定し、この計画策定に当たっているそうです。

京津冀共同发展の実現のためには、まず交通の一体化を重点的に進めることが課題です。通州区の周辺に隣接する河北省の燕郊、大厂、香河という3つの都市が、公共交通指向型開発を目指し、通州区とここ3市と計画・建設・実行を一体的に進めるとの計画が示されています。

北京副都心の建設とともに、2014年から北京市中心部から首都機能と関係ない機

関や人の移転も始まりました。小売や商業施設を閉鎖したり、老朽地域の再開発に伴う人口の周辺地域への移住、北京戸籍管理の厳格化などが進められています。2016年には約40万人の北京市内の住民が通州区に移転することがすでに決まっています。

北京市政府が通州区に移転したあとに、北京市の中心部はどうなるのでしょうか。多くの人が、興味津々となっています。一説では、「大北京特区」を作り、現在の北京中心部は中央政府が管理し、建物の建設なども中央政府が担当するとのうわさもあります。本当なら、ワシントンDCのようなイメージの新しい街が、中国にも誕生するかも知れません。



創発戦略センター
シニアマネジャー

齊木 太

連載プログラム

— シニア —

第12回 いま改めて、ギャップシニアコンソーシアムが目指すもの

弊社が実施しているギャップシニアコンソーシアムの活動の一端をお知らせする本連載も12回目となります。今回は改めて本コンソーシアムが何を目標しているかをご紹介しますと思います。

「ギャップシニア」とは元気と要介護の間であって介護予防の対象となる高齢者を指し、70歳代から80歳代前半に最も出現率が大きくなります。現在、高齢者全体の約3割を占めますが、団塊世代の年齢が上がるにつれて、この割合が増加すると見られます。

これまで以上の公的サービスの拡充が厳しいと見られる中、ギャップシニアの「やりたいこと」を実現して高いQOLを維持するためには、いわゆる「自助」の領域において、民間の商品・サービスの普及や新規開発が加速する必要があります。

しかし、高齢者が自分の状態に合った商品・サービスを選び、契約するのは簡単ではないため、「保険外版のケアマネジャー」とでも言うような仕組みが必要と考えられます。

こうした仕組みの確立に向けて解決すべき課題は3点あります。つまり、一人ひとりに合わせたサービス提案、新たな商品・サービス開発のためのテスト環境の整備、政策との連携を含めた事業モデル（ビジネスモデル）の確立です。

そこで本コンソーシアムは、社会実証を通じてこれら3つの課題の解決策を見いだすことを目的とし、現在、埼玉県和光地域と千葉県八千代地域で、実証を行っています。

東京オリンピック・パラリンピック開催後から2025年にかけて、団塊世代の多くが元気高齢者からギャップシニアになっていきます。政策・制度の視点に立てばそれまでに「自助」を提供するしくみを作っておくこと、ビジネスの視点に立てばそれまでに自社の中にギャップシニア向けの商品・サービスを提供したり開発したりするノウハウを蓄積しておくことが必要でしょう。

私たちが高齢者の中でもギャップシニアに特に注目しているのは、今後増加が見込まれる層であることに加え、介護予防などの公的なサービスと民間の商品・サービスを併用することになり、新たな市場の創出が見込まれるからです。また何より、ギャップシニアの「やりたいこと」の実現を支援することは、高齢者本人および家族のその後の生活の質を高めるために必要なのです。

来年には、各地域で医療・介護を横断する「地域包括ケア計画」の策定が予定されており、「自助」の充実に取り組む好機が訪れます。

コンソーシアム活動は本年度も継続して実施し、成果はこれからも本メールマガジンでも発信いたします。この取り組みの成果を全国に広げていきたいと考えていますので、関心のある法人・地域の方はぜひコンソーシアムへのご参画をご検討いただきたいと思います。コンソーシアム・メンバーとともに、これからの地域社会づくりに今後も取り組んでまいります。

この連載のバックナンバーは[こちら](#)よりご覧いただけます。

株式会社日本総合研究所 創発戦略センター
Mail Magazine（第2・第4火曜日配信）

このメールは創発戦略センターメールマガジンにご登録いただいた方、シンポジウム・セミナーなどにご参加いただきました方、また研究員と名刺交換した方に配信させていただいております。

【発行】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター
【編集】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター編集部
〒141-0022 東京都品川区東五反田2丁目18番1号
大崎フォレストビルディング
TEL：03-6833-1511 FAX：03-6833-9479
<配信中止・配信先変更・配信形式変更>

<http://www.jri.co.jp/company/business/incubation/mailmagazine/>

※記事は執筆者の個人的見解であり、日本総研の公式見解を示すものではありません。

Copyright (C) 2016 The Japan Research Institute, Limited.