

読者の皆さまへ

「令和」初の『海外投融資』は、2つの特集記事を中心にお届けしました。
1つめは「変わりゆく世界に挑むエネルギービジネス」と題し、地球環境問題の影響、再生可能エネルギー利用の急拡大、エネルギー関連ビジネスの多様化、影響力を増す中国・途上国、不透明さを増すエネルギー地政学…など相互に絡み合う世界大の潮流変化と、それに挑むエネルギービジネスを切り取ってお届けしました。エネルギーは会員皆様の関心の特に高いテーマであり、今後セミナーでも中心的テーマのひとつとして取り組んでまいります。

2つめは「アイデアをどうやって価値化するか」と題してお届けしました。JOIとしては挑戦的なテーマですが、あらゆる業種の会員企業で、新規事業企画の取り組みを強化し、ベンチャーや異業種企業との共創を活発化している様子を耳にすることが多くなっています。従来であれば夢と思われたようなアイデアについて、新技術を活用して製品・サービスとして価値化させる取り組みを新聞などで多く目にします。そのときに「価値は何か」という本質について、当事者自らが他人任せにせず考え抜いて見極める、という愚直さが普遍的に重要と感じています。今回、示唆に富む2つの寄稿をお届けしましたが、今後もJOIならではの視点を織り交ぜつつ読者の皆様と一緒に考えていければと思っています。

編集長（専務理事） 日塔貴昭

海外投融資

Vol.28 No.3（通巻165号）
2019年5月31日発行

発行

一般財団法人 海外投融資情報財団

発行人

日塔 貴昭

〒102-0073

東京都千代田区九段北二丁目

3番6号 九段北二丁目ビル

TEL. 03-5210-3311（代）

URL. www.joi.or.jp

制作協力

（株）エディポック

* 本誌に掲載されている記事の内容や意見は、
海外投融資情報財団の公式見解を示すものでは
ありません。

● 禁 無断転載

All rights reserved. No part of this magazine
may be reproduced in any form or in any means
without written permission from the publisher.
©Japan Institute for Overseas Investment Printed
in Japan



九段だより 旅は日常に在り（6） 工場と昭和の旅情

「工場萌え」という観光カテゴリーがある。製油所のパイプや発電所の煙突を風景として鑑賞するもので、バスや船で夜景を見るツアーは結構な人気だそうである。

近所の散歩であってもそれが旅だと思えば旅である。が、しかし工場風景に旅情を求めるといのは、相当に次元の異なる話である。突き詰めれば「旅情」とは何か、という根源的な問いにつながる。

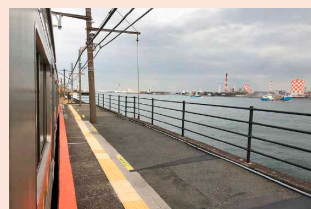
川崎・横浜に跨る京浜工業地帯に鶴見線というJR路線がある。京浜東北線の鶴見駅から海沿いの埋立地を7kmの本線と各1～2kmの2つの支線が結んでおり、本支線の末端はすべて行き止まりの終着駅である。東京近郊で手軽に工業地帯の「旅情」を味わえると、雑誌などでも時々取り上げられている。

3つの終着駅の中で、最も人気があるのが海芝浦駅である。ここはホーム柵の真下が海という、おそらく日本一海に近い駅である。海といっても京浜運河の向こうに扇島があって水平線が見えるわけではないが、対岸の高い煙突や首都高湾岸線の鶴見つばさ橋など、なかなかの絶景である。この駅の改札口は東芝の事業所のゲートを兼ねており、一般人は駅の外に出られないようになっている。つまりこの終着駅に来る人間は、JRと東芝の関係者以外、ホームから海を見るための客だけである。

さらにもうひとつの支線の終点の大川駅は、近隣工場の通勤時間に合わせて平日は朝夕9本、土休日に至っては3本の電車が来ただけであり、首都圏で最も到達困難な駅といわれている（近くの停留所から川崎駅行きのバスが頻発しているが……）。

鶴見線の魅力は工場や運河だけではない。鶴見の市街地に国道という駅がある。昭和5年に京浜国道を跨ぐ高架上に設けられたこの駅は、柱に太平洋戦争の機銃掃射の穴が残るなど昭和の痕跡そのものである。高架下は朽ちかけたアーケードになっていて、居酒屋が1軒だけ営業している。その名も「国道下」。生ビールに締めサバ、焼き鳥数本、モツ煮込みで¥1550円也。ただし営業時間は16時半～19時半。昭和の工場労働者の仕事帰り気分になれること請け合いである。なお鶴見線には昭和という駅もある。駅隣の昭和電工に由来するもので「昭和は遠くなりにけり」と直接の関係はない。

（専務理事 日塔 貴昭）



海芝浦駅



大川駅



「国道下」