

月刊 KatsuMagazine

カツマガジン

2011年 5月号 vol. 2



CONTENTS

① 言論プラットフォーム『REAL-JAPAN』始動！	1
② 250ccバイクのオーナーになりました	5
③ みんなで楽しくつながりあいましょう	10
編集後記	10
勝間塾レポート（第1回月例会：4月20日実施）	11

テーマ1 言論プラットフォーム『REAL-JAPAN』始動！

言論プラットフォーム『REAL-JAPAN』が活動を開始しました。様々な立場や専門家の言論を掲載するサイトです。今回は、その中でも、CFWを扱った勝間の記事をピックアップしました。CFW（Cash For Work：キャッシュ・フォー・ワーク）とは、被災者を復旧・復興事業に雇用して賃金を支払うことで、被災地の円滑な経済復興と被災者の自立支援につなげる手法です。関西大学社会安全学部准教授である永松伸吾氏を中心に、CFWの理念に賛同した有志が集まり「CFW-Japan」を結成しました。REAL-JAPANには、他にもCFW関連の論文・論評を掲載しています。あわせてお読みください。

CFWは単なる復興支援ではなく、将来への地域投資である

April 05, 2011 <http://real-japan.org/2011/03/30/312/>

1. CFWの意義は、地域の絆の再生にある

3月11日の震災復興にあたり、CFWの手法を用いることを強く推奨したい。その意義を下記の3点にまとめる。

- a. 復興が「自分たちの手で行われた」とする当事者意識の育成
- b. CFW事業を軸にした、地域コミュニティの再建
- c. CFWによる地元への貢献を通じた、個人の尊厳の復興

a. 復興が「自分たちの手で行われた」とする当事者意識の育成

CFWは雇用の側面を強く打ち出すことが多いが、実際により意義があることは、インフラ作りに被災者が深く関わることにより、ニーズの吸い上げが可能になることである。街づくりにおいては、



実際にそこに住む人・利用する人の観点が不可欠であるが、CFWの手法の中で公式・非公式両面の形で被災者の意見が取り入れられるようになる。CFWを伴わない、入札や個別発注などによる手法で行った再建の場合には、地元の意見の取り入れがないまま、企業その他の机上の設計が中心となりやすい。さらに、地元とすり合わせを行いながら建てるとはいっても、実際にはより、効率・コスト優先の災害処理やインフラ作りが行われる可能性が高くなるだろう。

重要なことは、復興が「自分たちの手で行われた」という当事者としての心情的な関わりを持つことであり、その後の運用に大きく好影響が出る可能性が高いと考える。

災害支援のNPOであるJENを通じて、これまでハイチ・ミャンマー・スリランカ・スーダンなどの復興支援の現地視察と分析を行ってきたが、最も重要なことは、そこで与えられた支援が

「お上から与えられたもの」ではなく、「自分たちが造り上げたもの」

という自信を持つことだと考える。そのためJENでは、例えば、井戸の中心部はJENとその技術者が提供するが、周りの家畜よけの柵作りや、井戸の周りの花壇の構築などを被災者と共同で行っている。どこに設置するのか、どのようなタイプにするかも、地元との話し合いを重ねて決定している。学校に寄付をしたトイレなども、帰還した生徒たちが話し合っペンキを塗り、オリジナルの色に仕上げている。そして、メンテナンスについても被災者が組合を作って、持ち回りで行う。

最もよくない支援は、何もかも支援者たちが持ち込み、押しつけるタイプのものである。そうすると、支援者がいなくなると、必ず元に戻ってしまう。あるいは、「もっと支援をくれ、もっと支援をくれ」と支援に依存するようになる。

重要なことは、「CFWは自立支援のためにある」ということを徹底することだろう。CFWを使うと、時間的な効率や調整に時間がかかるかもしれない。しかし、この手法はCFWが適用になる半年～1年のためのものではなく、その後の10年、20年を見据えた手法であり、逆にそうでなければ効果も薄くなってしまう。

b. CFW事業を軸にした、地域コミュニティの再建

従って、a.の論点の延長となるが、CFWそのものを一過性にしてはいけない。CFWの参加者がCFWを機に、失われた地域のつながりや仲間意識をもう一度醸成し、あるいは被災地以外から来ている他の地域の人たちとつながる柱になっていくことが望まれる。

そして、この時に生まれたネットワークが再び地元に根付く頃には、CFWも一定の役割を終えて、通常の軌道に戻るような組み合わせを考えていくべきである。すなわち、CFWは単なる雇用創出ではなく、コミュニティ創出を想定した仕組みを心がけなければならない。



そういう意味では、既存の地域コミュニティとCFWがどのような連携を行っていくかということも大きな鍵となるだろう。被災による避難などでバラバラになってしまった住民に対して、市町村・町内会・学校・寺などのリーダーがCFWに積極的に関わり、自分のグループに参加を呼びかけることで、弱くなった絆が再び取り戻せるようになる。

c. CFWによる地元への貢献を通じた、個人の尊厳の復興

当事者意識が芽生え、地元のコミュニティが立ち上がってくると、個人がそれぞれの役割に応じた活躍を実感することで、災害によって傷つけられた尊厳の回復が行われていくだろう。

心理学研究における「レジリエンス(resilience)」、すなわち、逆境の中でよりよく状況対応をして、危機を乗り越える能力に必要なものは、家族・地域・友人との絆、そして、自己肯定感であることが先行研究でわかっている。また、どんなに災害経験があったとしても、災害耐性は実はあまり強くならず、どうやって自分の存在意義を確認するかということのほうが重要である。

大きな災害にあった場合、最も時間がかかるのは、天災に対する自分の「無力感」をどうやって克服するかという点にある。さらにまた、ボランティアやマスメディアなどから、自分たちが「被災民」として、無意識の中で「かわいそうな人たち」という扱いを受けることが大変傷つくのである。

この観点からも、CFWの社会的な扱いに気を付けなければならないだろう。震災復興のための「一時的な助成金」のような扱いではなく、「新しい地域振興のための先進的な試み」というような形で、今後の公的助成の見本ともいえるような取り扱いが望ましい。



2. CFWは、KPIによる効果測定を行う必要がある

もっとも、CFWの名目のもとに、不必要な支出が行われることは避けなければならない。従って、CFWにおいても通常の行政評価の仕組みと同じく、KPI (Key Performance Indicator : 重要業績指標) の導入が不可欠である。

しかし、ここでいうCFWは単なる経済効果を見るためのものではない。被災者の生活の基盤となるインフラを数値化し、どの不安要素が一番強いのか。それをカバーするためにはどのようなCFWによる事業が望ましいのか設計を行い、地域同士でその結果を比較し、優良事例を分析して、その地域に適した形で導入しながら、復興のモニタリングを行うのである。

CFWに必要なKPIは例えば、避難所にいる人数・仮設住宅に移住できた人数・健康不安がある人の数、復興できた学校数・医療機関数、営業を再開できた事業所数、新しく増えた雇用者数など、通常の調査項目と大きく変わりはない。但し、特徴としては地域ごとに比較を行うことで、どの分野に重点的にCFWを配分すべきかをより効果的に判断するのである。

CFWの事業は、瓦礫の撤去や支援品の分配、避難所や仮設住宅の管理から建設、医療や保育・教育としての関わり、より大規模なインフラ整備の建築参加など多岐にわたる。しかし、それを単なる一時的な雇用の場とするのではなく、CFWに参加した人同士が共通の目的に対して様々なアイデア出しやコミュニケーションを行う場を積極的に設けることにより、地域コミュニティ、地域ネットワークが再び生まれる可能性が高いだろう。

そして、目指すべき復興も単に災害前の状況を「再現」するのではなく、集約化や高度化などを通じて、CFWのプログラムが終わった後にも、災害前よりも生活の質が上がり、かつ、地域の競争力が増すような目標を掲げるべきである。

KPIがあることで、ある程度の資金の投入も、それに対する説明責任も、透明性が増すことになるだろう。KPIの原資は公的な支出と、寄付による支出との統合になる。その際に、使われたお金が順調に状況を好転しているという数値の共有化が継続した支援を促すだろう。

CFWの目指すところは、地域将来への基礎の助走をつけることである。CFWだけですべてが改善する訳ではないが、地元の人への賃金支払いという投資を通じて、様々な仕組みが有機的につながり、それが今後の長期的な復興のソフトウェアやネットワークになるよう、今こそ投資をすべきではないか。

関連情報

- 言論プラットフォーム『REAL-JAPAN』
<http://real-japan.org/>
- REAL-JAPANへ投稿されたCFW関連の記事がまとめられています。
<http://real-japan.org/category/cfw/>
- REAL-JAPANへ投稿した勝間の記事がまとめられています。
http://real-japan.org/author/kazuyo_k/

3月に始動したREAL-JAPANを、なぜ、立ち上げたのか。
今後、どのように展開していきたいのかなど、勝間の思いを聞きました。

スポンサーのいる公共の電波を使うマスメディアでは、なかなか自由な発言はできません。紙のメディアでは、編集作業などを行っているうちに情報が陳腐化してしまいます。しかし、インターネットのようなマイクロメディアでは、どの情報がよいのか雑多でわかりません。

これらの欠点を補うべく立ち上げたのがREAL-JAPANです。言論人が、好きなことを好きなように話す。そこにはスポンサーもいないし、タイムラグもありません。しかし、その言論は雑多なものではなく、しっかりとしたバックグラウンドを持っている人たちの、貴重な意見・提言です。

これから、Ustreamや対談なども活用しながら、順次、様々なコンテンツをアップしていきます。新しいメディアとして育てていきたいと思いますので、ぜひ、応援ください。

 勝間 和代

テーマ2 250ccバイクのオーナーになりました

自転車を愛用してきた勝間が、電気自動車の未来がどうなるのかを自分で確かめたくなったようです。しかし、電気自動車の値段が400万円ほどもするので、その代替品として電動バイクを入手。勝間のバイク・ライフが始まりました。

普通自動車免許を持っている中年が、普通自動二輪車免許を取るためのガイド

March 30, 2011 <http://kazuyomugi.cocolog-nifty.com/private/2011/03/post-ecee.html>

先ほど、ようやく、鮫洲免許センターへ行ってきて、免許証へ「普通二輪」の付記が完了しました。免許を取ろうと思ってから2ヶ月、教習所に通い始めてから約1ヶ月での取得です。

すると、意外と40代でもバイクの免許をいつの日か取りたいと思っている人が多いのか、料金などをよく聞かれるので、ここにまとめておきます。基本的には、普通自動車免許を持っている人を想定しています。

1. 普通自動二輪車免許を取るのに、いくらかかる？

場所にもよりますが、都心に近い場所ですと、普通自動二輪車(昔の中型免許)マニュアルで、ストレートに卒業出来て約100,000円弱です。オートマ(AT:オートマチック)限定だと85,000円くらいになります。

さらに、技能教習を1時間落ちるごとに5,250円、卒業検定に落ちると6,300円ほど、追加料金がかかります。私は自分が落ちた分と、後述しますが、予約を一気に取れるオプションを追加したので、トータルで150,000円くらいだったと思います。

2. 教習所への通所期間は、どのくらい？

普通自動二輪車・マニュアルで、最短技能時限数は17時間です。1段階は1日2時間ずつ、2段階は1日3時間ずつ教習を受けますから、早い人だと、毎日通って10日あれば卒業です。

但し、予約が取りにくいので、毎日ちゃんと乗るとしたら、昼間の空いている時間やキャンセルが多い時間帯に教習所へ行って、せっせと予約待ちをする必要があります。

あるいは、私が通っていた教習所では、オプション(10,000円や20,000円などの追加料金発生)で最後の卒業検定まで一気に予約が取れる仕組みがありました。

また、夜もけっこう遅い時間まであるので、仕事帰りにでも技能教習は受けられると思います。私は3月の約1ヶ月で終了でした。





3. 普通自動二輪車免許を取るのって、難しい？

すべてストレートで通る人もいなくはないそうですが、私が通った教習所は厳しめの指導なので、「だいたい各段階で、1時間から数時間は補習教習があるのが普通」ということでした。但し、「どんな人でも訓練次第でどんどん上手になるので、心配は要らない」とのことです。

実際、私も最初に教習所でバイクに乗った時には、足はガタガタ震えるし、1時間乗り終わると緊張のあまりに胃が焼けるように痛くなりました。しかし、それでもなんととなーく、だんだんと乗れるようになりました。

私が技能教習で落ちたのは、1段階が2時間、2段階も2時間、そして卒業検定に1度落ち、補習教習1時間を経て、ようやく合格でした。なので、補修教習5時間追加+卒業検定1回追加です。

ポイントは、やはり、なるべく短い間に頻繁に教習所へ通うことだと思います。数日バイクに乗らないと、いろいろとけっこう忘れてしまいます。とても感覚的なものなので、「いかに、その感覚を掴むか」ということで、スキーの練習にとっても似ていると感じました。

また、人によって得手・不得手があって、私はひたすらクラッチ操作に四苦八苦していました。



4. 教習所の他の生徒さんは若い人ばかりで、恥ずかしくない？

いえいえ、全然そんなことはありません。文字通り、老若男女、外国人の方も含めて、たくさんいました。男女比率は8:2くらいだったでしょうか。思ったよりも、普通自動車免許取得の30代、40代の人が多かったです。

5. オートマ限定とマニュアル、どちらがいい？

オートマ限定とマニュアルだと、教習に使う車が変わります。前者はスクーター、後者はマニュアルのバイク。マニュアルを取ればオートマにも乗れますが、オートマ限定だと主にスクーターしか乗れなくなります。

小型のスクーターで125ccでいいというのなら、自動二輪小型AT限定もいいと思いますが、普通自動二輪でしたら、マニュアルの方が後々つぶしもきくし、クラッチがあって車体も軽いので、小回りや一本橋などは楽ではないかと思います。

6. バイクに乗っていて、怪我しないの？

打ち身・擦り傷はかなりできました。主に、Uターンに失敗してバイクを倒した時に、逃げ切れずにすねをぶつけた時の傷です。

教習所では、バイクが倒れそうになったら「けっして踏ん張らずに逃げろ」と教わっています。ヘルメット・プロテクターをしっかりと付けて、逃げている分には、事前に心配したほどは危険ではありませんでした。



そして不思議なもので、最初のうち、あんなに重たいと思っていたバイクも、いつの間にか、押すのも車庫入れも、倒れた時に持ち上げるのも、普通に出来るようになってきました。

いずれにしても過信は禁物ですが、私ぐらいの力でも、意外と教習期間の最後の方は、なんとかバイクを扱えるようになりました。

まとめ

学科教習が1時間しかないので、昔自分が普通自動車免許を取った時に比べると、期間も短く、さくさく終わった印象があります。

バイクを買う、買わないは別にしても、昔バイクに乗りたかったとか、免許を取りたかったけれども親が反対した、なんていう中年のみなさん。バイクの練習を兼ねて技能教習をするというのは、けっこうおもしろいです。

レンタルバイクもいろいろありますし、中古のバイクも質がいい物が豊富に出回っていますから、十分な安全運転とヘルメット・プロテクター装備の上、バイクと一緒にチャレンジしてみませんか？

関連情報

- 勝間が通った教習所（コヤマドライビングスクール）の教習料金
http://www.koyama.co.jp/price/list_3_ftk.html

白い Ninja 250R、無事納車です。そして、さっそく転けました

April 08, 2011 <http://kazuyomugi.cocolog-nifty.com/private/2011/04/ninja-250r-1fa8.html>

本日、白いNinja 250R（カワサキモーターズジャパン製）が、無事に納車されました。そして発注してから2週間弱、カーナビとETCをつけて、少しだけ車高をローダウンされたNinjaがお店で完成しました。



お店で小一時間ほど、いろいろな説明をうけて、いざ、はっしーん。無事にガソリンスタンドでガソリンも入れて、家の方には着いたのですが、なんとなく欲を出して、

「そうだ、会社まで行ってみよう！」と都心に向けて、幹線道路を走り出したら、トラブル発生。

それは何かというと、

困ったこと その1ー

「教習車と違って、バイクが一度停止すると、ローギアになかなか入らない！」

ということです。これは新車なので、ギアがこなれていないこと。さらに、教習車のバイク（HONDA製）はもともと止まってもギアが入りやすいのですが、他のメーカーはそうでもないこと。この両方が原因だったようです。



後からお店の人に教えてもらったら、そういう時には「バイクを前後に動かせばいい」ということだったのですが、その時は知らないで、幹線道路で信号待ちの後、ローギアに入らず硬直！そして、当然、後続の車からはあおられ、「えいやー」と、たぶん、サードギアのまま発進。

そうしたら、当然ですが・・・エンストして、バランスを崩して転倒しました。スピードがまったく出ていないし、左側への転倒だったので、それほど危なくはありませんでした。また、フレームスライダー（転倒時に車体のダメージを最小限に抑えるためのパーツ）をつけておいたので、カウル（風よけ）にも傷がつかず、ほっとしました。

しかし、次の課題発生。

困ったこと その2ー

「バイクを持ち上げようとしたら、教習車と違ってバンパーがないので、どこをつかんでいいかわからない！」

本当に教習車しか乗ったことがないので、ちょっとでもどこかが違うと、なかなか、いろいろなことができません。路肩で悩んでいたら、バイクで配達中の親切な男性の方が、自分のバイクを止めて白Ninjaを起こしてくれました。



さらにそして、三番目の課題発生。

困ったこと その3ー

「起こしたバイクが押しても動かない！」

実は、ギアをニュートラルに入れないとロックがかかる設計になっていたのですが（よくバイクの構造を考えたら、当たり前）、私がそれがわからずやはり路肩で悩んでいたら、今度は日本通運の配達の方がわざわざ車を止めて、「僕もバイク乗りますから」ということで、バイクの動かし方を教えてくれました。

そして、「シフトチェンジをする足のレバーが、今の転倒で内側に入っちゃったので、バイク屋さんで直してもらったほうがいいですよ」とアドバイスをくれました。その上、私のバイクの路肩から道路に戻る発進も、車がないかどうか確かめて誘導してくれました。

すみません。本当に初心者なので、みなさんの助けがあって、なんとか再びバイク屋さんに戻り、レバーの角度を再調整してもらって、無事に家まで帰ることが出来ました。

教訓がわかったので、バイクを止める前にギアは落とすようにして、それからは順調にエンストも転倒もなく走ることが出来るようになりました。

慣れてくると、ロードバイクとマニュアルバイクのギアを上げ下げするタイミングは、ほとんど同じだということがわかってきました。

ロードバイクもギアを上げたまま停止すると、ギアを下げるのが大変だし、下手するとチェーンが外れたりするので、信号の停止に向けてギアを調整しながら止まったり、発進させたら、せっせとギアをスピードに応じて上げていくからです。

しばらくは車の通行の少ないところで、ギアの上げ下げや転倒したバイクを一人で起こす練習をします。



さて、私の駐車場ですが、入り口からのスロープを下りた所なので、車庫入れの時にバックで少し上がる必要があります。車だとなんともないちょっとした坂でも、一度バイクをUターンさせてバックで車庫入れをする時に、なかなか坂が上がれずこちらも苦労しました。

たくさんのみなさんにお世話になって、ようやく我が家へ帰ることが出来ました。18歳の普通自動車免許取り立ての頃も、こうやってたくさんの方に迷惑をかけ、お世話になったのだらうなあ、と反省をしたところです。

とにかく、プロテクターとヘルメットを忘れずに付けて、練習に励みます！

関連情報

- なぜ、勝間がNinjaを買うことになったかは、こちらをお読みください。
<http://kazuyomugi.cocolog-nifty.com/private/2011/03/ninja-250r250cc.html>

なぜバイクが楽しいのか

April 10, 2011 <http://kazuyomugi.cocolog-nifty.com/private/2011/04/post-bf58.html>

なぜバイクが楽しいのかを考えてみました。

1. 圧倒的な加速度が体感できる
2. 自分の足が速くなったような錯覚が得られる

ということが基本なのですが、それ以上になんといっても、やはり、

3. 危険と背中合わせである

ということがあるのではないかと思います。ジェットコースター的な感覚を日常的に得られる、みたいな感じでしょうか。

ちょっとでも操作を間違えると転倒するし、エンストするし、ひかれるし、たいへんです。だからこそ、

「リスクに挑戦して、それを乗り越える感覚」

がなんか、しびれるのではないかと思います。

とはいえ、私にはNinja 250Rでも重すぎて持て余し気味ですし(Ninjaは160キログラム、マドンは8キログラム。20倍です)、でも、そうやってチャレンジが大きいから、バイクには魅力があるのかもしれない。

スキー初心者の頃を思い出して、もう少し練習します！



テーマ3 みんなで楽しくつながりあいましょう

勝間塾スタートアップセミナー当日、会員専用コミュニティが立ち上がり、会員同士の活発なやりとりが盛んに行われています。予習会や復習会、オフ会など、どんどんコミュニティが広がりつつあり、勝間も大喜びしています。

勝間塾スタートアップセミナーで、受講生のみなさんからパワーをいただきました

March 30, 2011 <http://kazuyomugi.cocolog-nifty.com/private/2011/03/katsuma-4c4a.html>

今日は、神田で勝間塾のスタートアップセミナーでした。

勝間塾とは、月1回のコンテンツ提供+課題策定を軸として、Ustreamやウェブコミュニティを通じて、塾生のみなさんが「なりたい自分」を5年後、10年後に達成するためのプラットフォームを提供するサービスです。

スタートアップセミナーには、定員470名の会場がほぼ満員になるほど塾生のみなさんに集まっていたいて、加えて、遠隔地の方たちは生放送のUstreamで一緒に臨場感を味わっていただいて、とても幸せでした。

勝間塾のコンセプトは「自分で考え、人に貢献できる人になる。そして、そのための十分なりテラシーと仲間を作る」です。そこに賛同していただいたみなさんに、Face to Faceでたくさんお会いできて本当に感動でした。

お手本である福沢先生の足下にもまだまだ達していませんが、自分で出来ることを、出来る限り行っていきたいと思います。

塾生のみなさん、どうか、これからよろしくお願いします。

関連
情報

- 勝間コンテンツ専用会員コミュニティが立ち上がりました
<http://kazuyomugi.cocolog-nifty.com/private/2011/03/katsuma-c3e5.html>

※このKatsuMagazine（カツマガジン）5月号は、勝間和代が2011年4月17日までに執筆したブログ記事などをもとに編集しました。

編集
後記

KatsuMagazine（カツマガジン）5月号は、「言論プラットフォーム『REAL-JAPAN』始動！」と「250ccバイクのオーナーになりました」をメインでお届けいたしましたが、いかがでしたでしょうか？ REAL-JAPANを新しいメディアとして育てていきたいと意気込む勝間。250ccバイクに四苦八苦している勝間。そのどちらも等身大の勝間です。編集部では、これからもいろいろな顔の勝間をどんどんご紹介していきます。次号も楽しみにお待ちください。

発行元／株式会社 監査と分析
発行日／2011年5月6日



あなたの決めたゴールまで導く手帳

勝間和代の人生戦略手帳

勝間和代とシンクロ率100% 1日0.2%の改善を仕組化します

ご購入はこちら

手帳ユーザーを応援するサポートメール（毎朝6時配信）が大好評！（1ヶ月無料体験実施中）
http://www.katsumaweb.com/modules/katsumadiary/index.php?content_id=1

勝間和代と “学び”を共有する学舎 **勝間塾**

2011年4月20日(水)、「勝間塾」の第1回月例会が開催されました。今回のテーマは、「自己分析」。ゲストとして、ストレングスファインダー(以下、SF)を活用したコーチングの第一人者である、森川里美さんをお招きしました。森川さんのお話をダイジェストでお届けします。

あなたの「強み」を誰かのために役立てたとき、感謝もお金も入ってくる。

SFでわかるのは、正確には「強み」ではなく「強みのモト」です。たとえば、「最上志向」を持つ女性は、とても優秀ですが、自分をいじめてしまう傾向があります。「よりよくありたい」と思うあまりに、「できていない自分」に目がいってしまい、自分をダメな人間だと責めてしまうのです。

そして、そういう人は、他人に対しても厳しい傾向があります。「私はこんなに努力しているのに、なぜあなたはやらないの?」と思ってしまうのです。つまり、「最上志向」という資質を上手に使うと最高の向上心になるけれど、矛先が外に向かうと、ただのいじめっ子になってしまう可能性があるということです。このように、「強み」とは刃物のようなもので、使い方を知らないでむやみやたらに振り回すと、自分も人も傷つけてしまうことがあります。ですから、「強み」の上手な使い方を知ることが大切なのです。

では、「強み」を活かしているはずなのに、成果を出せない人がいるのは、なぜなのでしょう?
成果を出せない人は、話の中に、何回も何回も「自分が」「私が」という言葉が出てきます。思考が、自分の中だけで完結しているのです。もっと、自分の「強み」を他の人のために活用してみましょう。とても簡単に誰かの役に立つことができ、なだれのように感謝もお金も入ってくるようになるはずです。



また、「弱み」を克服することばかり考えている人もいますが、それはとても非効率です。猿は、象のように重いものを引っ張ることはできないけれど、軽々と木に登ることはできますよね。ないものねだりをして、自分と違う人間になろうとするのではなく、自分が持っている「強み」を伸ばして、人の役に立つことを考えましょう。

次の月例会は
5月20日!

勝間塾 第2回 月例会

テーマは **情報収集**

日時：2011年5月20日(金) 19:00~20:40

会場：直接お知らせします



月例会は、Ustream中継でのリアルタイム受講や、ダウンロード資料(オーディオブックとテキスト)での受講も可能です。会員専用のコミュニティもご利用いただけます。

勝間塾へのお申し込みを希望される方は、こちらの詳細ページをご覧ください。
<http://www.katsumaweb.com/juku.htm>