

機 関 名	東京大学
拠点のプログラム名称	ものづくり経営研究センター アジア・ハブ
中核となる専攻等名	大学院経済学研究科経営専攻
事業推進担当者	(拠点リーダー) 藤本 隆宏 教授 外 8 名

〔拠点形成の目的〕

本拠点は、21世紀COE「ものづくり経営研究センター」(MMRC)が、ものづくり現場からの一次情報を活用するチーム研究活動を通じて熟成させてきた「フィールド・ベース・リサーチ・メソッド」を基盤として、独自の経営教育体系を構築し、これを、ものづくり経営学の大学院教育に応用することを試みる。とりわけ、この教育・研究手法を、わが国にとって地の利のあるアジアのものづくり経営学に応用することにより、この分野で世界をリードする教育・研究拠点の形成を目指す。我々がこの教育体系を通じて育成しようとするのは、ものづくり現場での一次資料収集をチーム・ベースで行い、かつ、これにもとづく理論構築や実践提案を個人ベースで行える、バランスのとれた学界・産業界の次世代人材である。

21世紀COEとしてのMMRCは、既存の産業分類や製造業・非製造業の枠を超えた「開かれたものづくり」概念にもとづき、現場発のものづくり経営論、戦略論、産業論等の研究拠点として活動し、成果を挙げてきた。その結果、国際的にも韓国ソウル大学、中国清華大学等から共同研究の希望があるだけでなく、中国国務院発展研究センター、韓国・インド・パキスタン・ベトナム等の産業省・工業省の閣僚・幹部がMMRCを訪れ、韓国ではMONOZUKURI振興政策の準備まで進んでいる。

しかし特筆すべきは、次項のように、MMRCが研究と並行して、日本発の「ものづくり経営論」の研究教育拠点として産学官連携のソフト面でのインフラ整備を営々と行ってきたことである。このインフラを活用して、博士課程後期の大学院生から助教クラスまでを含む博士論文作成中の人材(「博士候補者」と呼ぶ)をターゲットに、国際競争力のある研究者教育を行うことが、今回のプログラムの主目的である。

国際競争力の点で博士号取得は必須にもかかわらず、日本の社会科学系大学院では博士号取得までに時間がかかり(特に留学生)、博士号なしに大学教員になる研究者も多いのが実情である。ところが

① MMRCでは、平成14~17年度採用で博士候補者だった特任研究員7名(うち東大卒は1名のみ)のうち、5名が博士号を取得し(うち韓国人2名、米国人1名)、さらに1名が博論を提出し審査中である。これは社会科学系としては異例ともいっていい高水準である。21世紀COEとしてこれまで整備してきたインフラは、研究者教育にも効果があることを実証している。

② 拠点の中核となる経営専攻は、理工系と比べて決して大きな専攻ではないが、20年度大学院修士課程の志願者19名中11名(合格者9名中3名)が外国人であり、大学院教育の国際競争力を発揮しやすい環境にもある。

国内外の博士候補者の留学先(内地留学も含む)となるべく、MMRCにアジア・ハブ(Asian Hub)機能を付加すれば、多くの博士候補者がMMRCで博士論文を作成し、それをジャーナル論文として発信することで、アジアのものづくり研究のメッカ、まさにグローバルなCOEを経済効率的に形成することができる。

〔拠点形成計画及び進捗状況の概要〕

拠点形成はMMRCのソフト面でのインフラを基礎とすることが計画されている。MMRCは研究と並行して、日本発の「ものづくり経営論」の研究・教育に産学官が連携できるようなソフト面でのインフラ整備を行ってきたが、MMRCアジア・ハブのスタート後はさらにそれを拡充してきた。

① MMRCが中心になって、ものづくりに関する共同研究をするための企業連合「ものづくり経営研究コンソーシアム」を平成16年4月に設立した。これは国立大学法人化によって可能になった共同研究契約をベースにした本格的なコンソーシアムで、17社の日本を代表する企業が参加して始まった。アジア・ハブスタート後は、これがさらに20社に拡大し、研究範囲も充実している。

② MMRCがコンソーシアム参加企業から現場の技術者を受け入れる「ものづくりインストラクター®養成スクール」も17年度に開講し、21年度までの過去5期にわたり約60名が修了した。修了生は「ものづくりインストラクター®」として、自社のものづくり革新や後進の指導育成に努めている。群馬県や滋賀県野洲市から派遣された修了生も出し、地方で同様のスクールを開校しようという新しい動きも出てきた。

③ 日本が世界に誇るものづくりの産業である自動車産業については、米国ハーバード大やMIT等と国際連携して、1980年代より続く自動車産業国際研究ネットワークであるIMVP(International Motor Vehicle Program:国際自動車プログラム)に参画してきたが、既に世界自動車産業の重心が日本・中国・韓国・ASEAN、インドを含むアジアにシフトし、米国の若手自動車産業研究者も減少傾向にあることから、IMVPの実証研究活動の中核(ハブ)としてのMMRCの重要性は近年高まっている。実際に、2009年3月には、日本で、米欧アジア等より十数名の中核研究者が集まった研究者会議と、200名以上の出席者の集まる世界自動車産業フォーラムを東京にてMMRC共催で開催した。2011年にも同様の国際会議を開催する予定である。

④ 本拠点の新しい試みである大学院生の自主的な運営を大幅に取り入れた研究室を立ち上げた。組織能力測定・比較研究室、多国籍企業研究室、ものづくりプロセス研究室、サービス産業能力構築プロセス研究室、製品開発における合意形成と組織文化研究室の5つが編成された。これは大学院生が科研費と同様の研究計画書を作成して協議した結果であり、関係する大学院生をRAとし、本拠点がめざすフィールドベースでチーム型の研究を実施した。

(総括評価)

現行の努力を継続することによって、当初目的を達成することが可能と判断される。

(コメント)

大学の将来構想と組織的な支援については、特に研究科内部における組織的な支援の一層の強化が望まれる。

拠点形成全体については、アジアの研究機関との連携の下で現場志向・実践志向の研究体制をもとに着実な研究成果があがりつつあることが評価できる。また、当初計画よりも大幅に削減された予算で、拠点として着実な研究成果があげられていることは評価できる。

人材育成面については、本プログラムに関して大学院の正規カリキュラムが組み立てられていること、RA制度、国際的学会での大学院学生の研究報告に対するサポートなど、大学院学生、若手研究者の人材育成の仕組みは整っており、その結果、課程博士取得でも成果をあげている。一方、残された課題も多く、将来の中核となる人材育成の遅れ、若手人材の育成の不足や、拠点後継研究者の不足が危惧される。

研究活動面については、実務と連携した活発な研究活動から着実な研究成果があがっている点で評価できるが、新たに追加された対象については、十分な研究成果があがるよう特別の努力が望まれる。また、若手の研究成果についても、一層の充実が望まれる。

補助金の適切かつ効果的使用については、人件費が大きな割合を占め、補助金に見合った研究陣容が形成されていないように見受けられる。

今後の展望については、日本発の強力な理論・概念の発信、並びに、グローバルCOEプログラムとしての新しい成果が期待される。