

木村誠志 一人と学問

小樽商科大学 商学部 教授 江 頭 進

1. 人生

37年間という人生が長いのか短いのか、私にはわからない。歴史上の人物で言えば、武市半平太、宮沢賢治、マリー・アントワネット、アルチュール・ランボーなどが37歳で没している。武市の盟友坂本龍馬は33歳で、宮沢の先輩石川啄木は26歳、マリー・アントワネットの夫ルイ16世は39歳で没しているし、ランボーと並び称せられるフランスの詩人マラルメは56歳まで生きている。木村さんの人生もまた一つの仕事を残したという点で確かなものであったとも言えるし、「生き続けていたら」と朋友たちに思わせる点で短すぎたとも言える。

木村誠志さんは、1969年（昭和44年）8月8日京都府宇治市に生まれた。この年の1月には東大安田講堂の攻防戦が繰り広げられ、7月にはアポロ11号が月面着陸に成功している。だが、生まれた年以上にこの世代に生まれた人にはより顕著な特徴がある。木村さんは1987年上智大学比較文化学部に入學するが、このころ日本はバブル景気の最中であつた。木村さんも同世代の他の学生と同じく時代の恩恵をそれも東京の中心にある大学で享受したようだ。生前、木村さんから聞いた彼の学生時代は、同じ時期に滋賀県の山奥で時代に逆行することのみを美徳と思いこんでいた私にとって、テレビの中の世界のものであつた。だが、彼が上智大学の学生生活で得たものはそれだけではなかつたようだ。学寮では、「かけがえのない」という陳腐な言葉で表すことのできないほどの友人たちを得た。

日本人の学生が比較的簡単に海外留学をできるようになったのもこの頃である。1985年のプラザ合意によって円は対ドルに対する価値を急速に上昇させ、ほぼ1年後には1ドル=120円前後にまで進んだ。木村さんも米国カルフォルニア大学サンタバーバラ校へと留学することになった。サンタバーバラでの生活でも木村さんは無類の適応性を見せたようである。

だが、ここで木村さんは彼の人生を変える事故と遭遇し、生死の境をさまよう重傷を負つた。木村さんの言によると、「3ヶ月後に気がついたら、ベッドの横で母が泣いているのが目に入った」ということだ。

長期の入院を経て、大学を卒業した木村さんが選んだ道は、大学院への進学であつた。聞くところによれば、木村さんは国際公務員を志望しており、そのために英語以外にも国際言語を学ぶ必要性を感じて、グアテマラにてスペイン語を学習中に事故に遭遇してしまつたと言う。しかし木村さんの強靱な精神力は、このような大きなハンディを背負つても初志貫徹するところにも現れている。木村さんは、上智大学比較文化研究科の修士課程に進むが、この時代に、二つの特筆すべき出会いがあつた。一つは、生涯の研究テーマとの出会いである。この時期に木村さんは、途上国の経済開

発の問題に強い関心を持ち、修士論文のテーマにも中国の食糧問題を選ぶ。二つは、修士論文の指導をされた岡田仁孝教授との出会いである。岡田教授は、精神的にも学問的にも彼の研究者人生を支え、人生の先輩として、公私共々に木村さんの良き相談相手であり続けた。実際、木村さんは、その後の人生の転機のたびに、岡田教授から示唆に富むアドバイスを受けていたと聞く。また、木村さんの学問的な視野が、経済学の方法論のみに狭くとどまらず、学際的な幅広い視点を欠かさない背景には、社会学を専門とする岡田教授の学問的な影響が無視できないであろう。木村さんの修士論文の完成度は高く、これが評価されていくつかのイギリスの大学院からオファーがあった。その中から木村さんはケンブリッジ大学開発学研究科への進学を決め、イギリスで本格的な研究活動を開始することとなる。

木村さんは、1997年9月にケンブリッジ大学に入学、ロビンソン・カレッジに所属することになった。ケンブリッジ大学の教育システムは日本人にはなかなか理解しにくい。1209年に創設されたケンブリッジ大学は、元々はオックスフォードを追われた家庭教師たちが設立したいわば私塾であった。そのため、その私塾の直系であるカレッジは私立学校である。カレッジはしばしば「学寮」と訳されるが、日本の大学の寮とは大きく性格を異にする。後者が、単なる宿舍の意味が強いのに対して、カレッジは、研究・教育・社交・スポーツ・宗教さらには政治の場である。これに対して、ケンブリッジ・ユニバーシティはイギリスの大学制度に則った国立大学である。学部や大学院、研究所などはユニバーシティの所属である。つまりケンブリッジ大学の学生は、私立のカレッジに所属しながら、国立のユニバーシティに通っていることになる。

現在カレッジは31あり、木村さんが所属したロビンソン・カレッジはケンブリッジ市中心からやや西に位置する、1977年に設立された一番新しいカレッジである。その赤い外壁は、白い大理石を積み上げることを基本とし、赤煉瓦でできた他大学を「レッド・ブリック」と呼んで一段低く見ていたケンブリッジの大学の伝統の中では、その要塞のような構造とともに明らかに特異なものである。その赤い要塞に出入りするためには細く長いスロープを通らなければならないが、スロープをするすると降りてくる木村さんの姿は私にとって見慣れたケンブリッジの光景であった。

私が木村さんと初めてお会いしたのは2001年2月である。とあるパーティに呼ばれたとき、セント・ジョンズ・カレッジに所属していた栗林寛幸さんの友人だった木村さんをカレッジまで車で迎えに行ったことがきっかけであった。暗闇の中で栗林さんと二人で私を待っていた木村さんの第一印象は「色が黒くて腰の低い人」であり、初めて新型の車椅子を持ち上げたときに感じたその軽さが印象に残っている。木村さんは、当時ちょうど日本でのフィールドワークとその後のアメリカ滞在を経てケンブリッジに戻ってこられたところだった。関西関係者どうしであったこともあり、私と木村さんはすぐに仲のよい友人となった。

私は在外研究期間が残り半年となり少し時間にも余裕が出てきたので、帰国前にいろいろとイギリスを見て回りたいと考えていたところであった。そこで休日のたびに、後に奥様となる直子さんと一緒にイングランド中を駆け回った。湖水地方、ヨークシャーデール、コッツウォルズ、オックスフォード、ノーフォークと思いの地は枚挙にいとまがない。また、木村さんには世界中に友人がいて、私と木村さんがケンブリッジでともに過ごした短い期間にも、数多くの友人たちが木村さんのところに遊びに来ていた。

そうした主に遊びを中心とした私と木村さんの関係の中で、数少ないまじめな思い出の一つとして、木村さんの日本学術振興会研究員（PD）の申請があった。やはり在外研究にこられていた愛媛大学（当時）の松永達さんと相談し、当時京都大学経済学研究科の教授であった本山美彦先生にお願いして指導教員を引き受けて頂いた。これが木村さんが日本に帰るきっかけとなり、福島での生活へとつながることになる。

私がケンブリッジを離れた後、木村さんは直子さんの米国マサチューセッツ州立大学アマースト校での教育修士号取得のため再び渡米、米国でのPh.D論文の完成を目指す。しかし、実際にはこの時期がけがの後遺症との戦いで一番大変だった時期だったと聞いた。痛み止めの薬の副作用で作業はほとんど進まなかったようだった。私は帰国後も日本から1ヶ月に一回、当時発刊間もなかった『コミック・バンチ』を木村さんのところに送り続けていた。彼は、この中の「山田たろーくん」がいたくお気に入りです。時々メールで感想を送ってくれていた。しかし、そのときのメールにも後で聞いた木村さんや直子さんの話の中にもその闘病の苦しさを訴えるものは何もなかった。ただ、冗談めかしたように「アディクト寸前で大変やったんですわ」と語るのを聞いただけであった。どんなにつらくてもそれを周囲の人にはもらさない。意志が強いという以上に、まわりの人を暗くさせたくない、一緒に笑っていたいという木村さんの優しい想いがよくわかるエピソードである。

2. 学問

さてここで少し木村さんの研究についても触れておかなければならないだろう。私の専門は経済学史と進化経済学なので、必ずしも木村さんの研究を解説するために適任ではない。ただ、彼から生前よく研究の話が聞かされていたこと、できれば共同で木村さんの研究をシミュレーション・モデル化してさらなる拡張を目指そうと話していたので、その範囲でできるかぎりの説明を行いたい。

木村さんの遺作となったKimura (2007) は、ケンブリッジ大学ジャッジ経営研究所に提出した博士論文を基にとりまとめられたものである。彼がビジネス・スクールであるジャッジ研究所に所属したのは、木村さんが進学した開発学研究科は博士課程を持たず、ケンブリッジで博士研究を続けるには他の研究科に移る必要があったからである。この時、木村さんの修士論文の審査に当たったPeter Nolan教授が彼の修士論文を高く評価し、指導教官（ケンブリッジではsupervisorと呼ぶ）を教授自ら買って出た。Nolan教授は中国経済の世界的な権威であり、特に中国国有企業、巨大企業の経営問題に関して精力的な研究を行っている。こうして木村さんは、教授の所属するジャッジ研究所において博士研究を継続することになる。博士論文のテーマの選定については、Nolan教授が中国の特定産業（エンターテインメント産業だったと聞く）の研究に特化することを強く勧めたようであるが、木村さんは、日本の開発経験をモデル化したいという願望を強く持ち、その研究対象として選んだのが、日本の航空機産業であった。このような奇妙な偶然から博士研究が開始されたが、しかしこの経緯が、Kimura (2007) をオリジナリティ溢れる傑出した研究成果にむすびつけた点は疑いない。一つは、Nolan教授の指導により、木村さんの研究成果が、徹底した企業のケーススタディに立脚している点である。二つは、これとも関連するが、途上国の開発問題を個別企業の行動から捉えようとする画期的な視点の提示である。第二点目は特に重要である。既存の開発経

経済学では、「企業」という視点がその本来の重要性に比して相応しい関心をもたれてこなかったと言って良い。主流派経済学にしても修正主義的なアプローチに立つ論者にしても、経済開発では政府の役割を分析の中心に据える。他方、経済発展における企業の能動的、主体的、意識的な行動が陽表的に取り扱われることは少ない。Kimura (2007) を読めば即座に明らかであるが、そこでは、日本航空機産業の発展過程に焦点を当てながらも、これを個別企業発展のケーススタディ単独に押しとどめることなく、常に一国の開発問題に引きつけようとする一貫した視点が看取できる。このようなオリジナリティ溢れる貢献は、途上国の開発問題に対する問題意識を、ビジネス・スクール的な特殊な研究環境の中で追求したという木村さんのユニークな経験が影響を与えていると考えられるのではないか。

木村さんの研究は、企業活動を中心とした後発国による先進国へのキャッチアップをテーマとしたものであった。日本の航空機産業は第二次世界大戦時にピークに達し、その後占領政策の下で7年間禁止処置を受けた。禁止期間中に時代はレシプロからジェット中心の時代へと大きく動き、日本はエンジンとそれに対応する機体開発において欧米に大きく遅れを取るようになってしまった。このような事態にたいして、日本では航空機産業の復活を国家プロジェクトとして位置づけ、官民合わせた体制が構築された。しかし、皮肉なことにこの官民合同の体制が結果的には日本の商業航空機産業の発達を阻害する一因ともなった。

だが、冷戦が終結し、1990年代に入ると世界的な航空機産業は一大再編の時代を迎える。アメリカを中心に大手航空機メーカーの経営は軒並み危機を迎え、合併が相次ぐことになった。1994年には26以上あった欧米の大手航空機メーカーは2002年には9に統合され、さらに大型旅客機はボーイングとエアバスの2社、座席数120以下のリージョナル・ジェットは、フェアチャイルド、ボンバルディアとエンブラエルの3社というようにサイズ別・用途別の寡占化が進んだ (Kimura 2007: 58)。これに対して、中間財部門では、これらのシステム統合型企業が、急増する開発コストとリスクを軽減させるために、提携先・納品先を多角化したことにより参入機会が増加した。日本企業も、川崎重工がボーイング社の主翼や胴体部分の設計・製造を担当するなど、中間財生産への参入を果たしている。つまり、日本の航空機産業は、部品から完成品までを一貫して生産を行うというよりも世界的に広がる生産システム (Global Value Chain: GVC) の中で無視し得ない重要な一角を占めることによって生き残りを計ろうとする戦略に切り替えたのである。

このような国内外の状況の転換期にあって、政府の役割もまた大きく変化する。木村さんの研究は、この日本政府（主に通産省）の対応の歴史的経緯とそれによって形成された日本の航空機産業に関する各種制度も描いている。運輸省ではなく通産省に航空機産業の立法・補助金・指導権限が独占されてしまったことよって、結果的に、日本の航空機産業が市場から切り離されてしまったことも含めて。

結果的に、日本の航空機産業を一気に世界水準まで引き戻そうとするYS-11型機のプロジェクトは、開発の遅れ、意志決定の遅さ、マーケティング不足、主導した通産省の商業機開発への無知などの様々な要因によって、少なくとも経済的には失敗した。もちろんこのプロジェクトの残した技術的貢献は少なくなかったが、YS-11型機の開発プロジェクトの失敗とそれが残した財政的負債は、それを上回った。

しかし、1970年代の低成長期に入り状況は変化する。航空機開発はその経済性よりもむしろ「知識集約型産業」としての側面を評価されることとなる。またその育成計画も一気に世界水準にまで追いつくのではなく、徐々に知識水準を上げていくこと（アップグレード戦略）に重点が置かれることになる。これを実現するためには、日本企業が世界的なシステム統合企業と提携し、開発の現場で彼らの技術を学ぶ必要がある。このために官民で構成された航空諮問会議は、1970年には国内開発だけでなく、国際共同プロジェクトにも補助金を出すことを発表した。そしてこれは1971年のボーイング社の747型機の部品開発と続く737型機と757型機の開発プログラムにおいて初めて具体化するに至った（各開発への日本企業の参加は1960年代に始まっていた）。だが、これは開発の主導権がシステム統合企業側にある場合、日本の国益が無視される危険性がある。事実、ボーイング社の開発計画と日本の技術育成プログラムはすぐに衝突することとなった。

だが、交渉役となった民間輸送機開発協会は、日本側を説得して妥協を引き出し、日本側にとって屈辱的とも思える条件を提示していたボーイング社にも日本側に受け入れ可能な条件を認めさせ、1978年にこの国際共同プログラムをスタートさせた。こうして誕生した767型機は商業的に成功を収めた。こうして日本企業は、最先端技術も含めた航空機開発・製造技術を獲得することができた。

777型機の開発になるとボーイング社と日本企業の関係はさらに密接なものとなる。民間輸送機開発協会は1982年に改組して日本航空機開発協会となった。また政府は直接民間企業に補助金を支出するのではなく、財団法人航空機国際共同開発促進基金を設立し、そこから国際共同プロジェクトに資金を提供するという形を取るようになった。加えてプロジェクトは日本開発銀行からも資金借入れをおこなった。このような制度の下、777型機開発における日本側の占める割合は21%（767型機では15%）に上昇した。また、767型機のとくまると比べるとはるかに早い基礎設計の段階から日本側のスタッフが参加できることとなり、日米の技術者間関係はより深いものとなった。さらに日本企業はマーケティングにも参加している。777型機もすでに商業的な成功が確実なものとなっている。

こうして日本の航空機業界におけるアップグレード戦略は成功したと木村さんは結論づけている。彼の研究はしばしば雁行形態型発展論と比較されることが多いが、現在のアジア諸国に見られるような国際分業と海外資本の導入というような形の発展形式と比べて、日本の航空機産業の発達のはるかに複雑な変遷をたどっていることが一目瞭然であろう。

私が木村さんとの共同研究を望んだのは、日本企業、政府、官民組織、システム統合企業の状況認識が、世界の政治経済情勢の変化の中で、共進化する構造を持っていることが彼の研究から明らかであり、社会経済進化の理論研究を進めていた私にとって格好のケースだったからである。この点はKimura（2005）の中でも明らかにされている。私の専門の進化経済学では、経験の集積による状況認知の変化とその結果引き起こされるエージェントの戦略の進化を重視する（Egashira and Hashimoto 2002）。木村さんの研究では、日本の航空機産業を舞台として、各エージェントの状況認識が詳細に描かれている。これ自体で進化経済学的視点からすればきわめて完成度の高い作品と言えるが、各経済主体を何らかの認知構造の進化メカニズムを持ったコンピュータ・エージェントに置き換え、政治経済的な変化を環境による淘汰圧と見なせば、各エージェント戦略の共進化プロ

セスを描き出すことができるだろう。おそらく結果からは、他にあり得た発展・縮小経路も予測され、開発経済における様々な問題が浮き彫りにできると思われる。

ここでは木村さん自身が行った一般化を含め彼の仕事を伝えるにはあまりにも私の能力と字数が足りない。私は彼との話の中で多くのインスピレーションをもらったし、足りない知識を大量に補ってもらったが、それすらここですべてを披露することもできない。

彼はこの研究を進めるに当たって21組織57人へのインタビューをおこなっている。彼は研究の信頼性を上げるために、「足を使う」ことに躊躇することがなかった。多くの研究者が彼の研究を信頼し、彼との共同研究を望んだ理由はここにある。

Kimura (2007) に対する主要な批判は、ケーススタディとしての日本の航空機産業の妥当性の是非に集中している。サプライヤーとしての成長を鮮やかに描写し木村さんの主張を明確に打ち出すには、日本の航空機産業は華々しい成功を取めたという点で典型的な事例とはなるが、これが逆にこの産業の特殊事情に拠るものではないか、という批判を招くことになる。ただこの問題は、木村さん自身が当初から強く意識していた点でもある。事実、博士論文の完成後の木村さんは、自身が提示した後発企業発展モデルの一般化を目指して、それまで以上に精力的に研究活動の領域を広げていった。その一つの展望が、グローバル・バリューチェーン (GVC) に関する共同研究である。Kimura (2007) がGVCの視点に拠っている点は先にふれたが、GVCの枠組みが途上国経済発展のツールとして効果的に援用されるには、理論的・実証的に詰めるべき余地は依然多い。この問題に対するKimura (2007) の貢献は、「途上国サプライヤー」「システム統合グローバル企業」「制度的環境」の3者の相互作用で途上国企業の発展が規定されるという枠組みの提示を行っている点である。この枠組みが、現代の途上国企業の発展をどの程度説明することができるのか。かかる問題意識を、木村さんは博士論文を執筆しながら少しずつ温めていたようである。そこで木村さんは、福島大学助教授として本格的な研究活動を開始した直後から、持ち前の行動力でGVC研究に関心を持つ日本人研究者数人をあっと言う間に組織し、アジア経済研究所の川上桃子さんと共同でGVC研究プロジェクトを立ち上げる。同時に、国際的な人脈を活かして、Dr. Tim Sturgeon氏らこの分野の第一線の海外研究者にも、研究会へのコミットを確約させている。プロジェクト・メンバーは、Kimura (2007) を精読し、これを議論の共通の枠組みとして各個人のケーススタディを持ち寄ることに同意した。このプロジェクトが具体的に形を整えつつあった頃の木村さんは、体力的にはきついようではあったが、気力はすこぶる充実していた様子をはっきりと思い出される。GVC研究会は2007年4月に最初の定例研究会を開催することになるが、残念なことに、当の木村さん自身が参加されたのはこの一度きりであった。残された研究会メンバーは、頼るべきリーダーを失い、しばらくは茫然自失となった。しかしながら、いつまでも悲しんでばかりはいられない。Kimura (2007) の知的遺産を引き継ぎ、これを発展させて世界に発信していくという重責を果たすことが、残されたメンバーの宿願だからである。木村さんは、いつまでも我々の心の中で生き続け、元気に微笑みながら我々の研究活動を見守り、鼓舞し続けてくれているかのようなようである。

3. 最後に

木村さんとはケンブリッジでの私の家でも何度も酒宴を繰り返した。ある日、何の弾みか「神を信じるか」という話題になったことがある。その場には、木村さんと私の他、直子さんと栗林さん、松永さん、そして直子さんの友人の女性がいた。徹底した無神論者（というより、信仰否定論者）である私に対して、木村さんは依存とか救いを求めるのではなく、ただ信じることによって結果的に救われることがあることをいつになく強い言葉で繰り返していたことを覚えている。

亡くなる前の年には、小樽商科大学の私のゼミ、福島大学の木村ゼミ、龍谷大学、福井県立大学、慶應義塾大学の合同ゼミを東京で開催した。そこでも、彼はみごとにゼミ生の心を捉えていたことが印象に残っている。思えば、亡くなる2ヶ月前に福島に永住すべきかどうかを相談されたとき、彼は学生のまじめさを定住の理由の一つに挙げていた。研究者としての優秀さが目についたために、その部分だけが強調されることが多いが、彼は立派な教育者でもあった。木村ゼミとは、これからずっと合同ゼミを行うことを約束していたが、それが実現することはもうない。

参考文献

- Egashira, S. and T. Hashimoto (2002) "Common Owning, Transmission and Development of Knowledge, " *Nonlinear Dynamics, Psychology, and Life Science*, vol.6. issue 2, April,
- Kimura, S. (2005) "Co-evolution of Firm Strategies and Institutional Setting in Firm-based Late Industrialization: The Case of Japanese Commercial Aircraft Industry," *Evolutionary and Institutional Economic Review*, vol.3, no.1.
- Kimura, S. (2007) *The Challenges of Late Industrialization : The Global Economy and the Japanese Commercial Aircraft Industry*, (Hampshire: Palgrave Macmillan).