

生



西山 茂

小樽商科大学 / 経済学科教授

1952年生まれ
 学 部：慶應義塾大学経済学部
 大学院：慶應義塾大学大学院
 経済学研究科博士課程
 学 位：慶應義塾大学経済学修士
 1992年 小樽商科大学商学部 助教授
 1997年 同 教授
 実務歴：経済企画庁



ビジネススクール担当科目

「調査研究とデータ解析の技法」、「経営者のための経済分析及び統計分析」、「ビジネス・プラン」、「ケース・スタディ」、「プロジェクト演習」、「インターンシップ」、「リサーチ・ワークショップ」

ばいいか、こんな風に勉強が進んでいくことになります。普通はこんな方式を採っていると教育効率が落ちて仕方がない。大事な基本が分からずじまいで卒業することになる。そんな心配が先立つのですが、何とハーバード大学で始めたこの徹底したケースメソッドが大成功をおさめた。これは教育システム上の革命でもあったのです。それでビジネススクールのカリキュラムと授業方式は、どこでも大なり小なりケーススタディ重視型になっています。4月に開校する本学ビジネススクールもそうです。

これは自動車の運転にたとえるとよくわかるでしょう。誰でも上手に運転したいと思っています。だから、上手に運転するための方法を一般的立場から最初に説明してくれれば、無駄がなく最も効率的にマスターできる理屈です。しかし『量水練』という言葉がありますね。こうすれば泳げると理屈でわかって、実際に水に入ってみると『聞くと見るでは大違い』になります。まずは「自動車ナル機械」を運転してみる。失敗する。どこで失敗したか、何を見落としたか、何が欠けているか？ 個別の失敗や成功を自分で分析するプロセスの中で、はじめて理論に対する興味と関心が湧いてくるのです。セオリーの役立ちというのが分かる。それと同時に「車両感覚」がないと駄目だ、ということも分かる。これは理論ではありません。経験で身につ

ます。失敗と経験の反復を通したこのような上達のプロセスは、スポーツでも、美術でも音楽でも同じです。企業経営や法の運用技術もやはりそうなんですね。スキルとセオリーをどのように一体にして教えるか、教える側からいうと、ここがポイントになるわけです。

「知る」よりも「できる」を目指す

「知る」ということに大学は重きを置いてきました。技術革新も進めば科学的発見に基礎がある。それは人間の「知の拡大」です。大学に最も期待されているのは「知の峇」としての役割である。確かにそう言わなければなりません。科学上の成果は強固な基礎がなければ達成できません。それは信頼されている仮説や解釈への懐疑や挑戦から始まるからです。最後に頼れるものは「疑うことのできない基礎と論理」しかありません。研究者が常に正しい一般の命題を求めるとは、このためです。

とはいえ、何事にも落とし穴があります。アカデミズムを万能包丁のように使っていると、自動車の運転を真に身に付けるには加速度の概念を理解することから始めないといけないという主張になってきます。これも真理の一面をつけていると私自身は日常運転していて感じるのですが…。しかし、求められているのが、自動車を安全に運転できるドライバーであったり、ジェット機を危険なく操縦できるパイロットであったりする場合、ドライバーやパイロットを世に送り出すスクールの目的はあくまでも「できる」に置かなければならない。「知」は大事ではあるが、その職業に必要な内容を理解すればいいわけです。「できる」か「できない」かで判断しないとダメです。

技術を身に付けるには、避けることのできない無駄が発生するでしょう。とはいえ、泳ぐばかりでは速くならない。手のかき、パタ足がどのように推進力を生み出すかを、理

毎のプレゼンテーション



全体ディスカッション

