

「護送船団方式」についての一考察

飯田, 隆 / IIDA, Takashi

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

The Hosei University Economic Review / 経済志林

(巻 / Volume)

72

(号 / Number)

4

(開始ページ / Start Page)

67

(終了ページ / End Page)

85

(発行年 / Year)

2005-03-07

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00003265>

「護送船団方式」についての一考察

飯 田 隆

はじめに

筆者は「山一証券の破綻」と題する論説の冒頭で、山一証券の自主廃業は戦後長らく続いた大蔵省の護送船団行政が終わったことを意味すると主張した⁽¹⁾。これは筆者の主張というより、同稿で引用していることだが、当時の大蔵省証券局長が山一破綻の翌年、『週刊東洋経済』別冊増刊号のインタビューで「なにせ過去の行政を否定しているのだから」と発言しているように、当の大蔵省が「護送船団方式」と呼ばれた金融行政を放棄したことを明らかにしているのである。

わが国の金融行政は1998年の大蔵省の解体、金融監督庁（現金融庁）の発足によって事前裁量行政から事後検査行政に変わったとされているが、「護送船団方式」と呼ばれた事前裁量行政がいつ頃はじまったのか、そもそも「護送船団方式」とか「護送船団行政」という言葉がいつ頃、誰によって、どこで使われはじめたのか、こうしたことを明らかにした文献は、管見する限り、見当たらない。また、この問題について戦後日本金融史を専門としている研究者やかつて銀行協会などに所属して大蔵行政と対峙する立場にあった人々などに訊いてみたが、誰も明確な答えを出しえなかった。

前掲拙稿で指摘したことであるが、戦後の金融行政については、伊藤修

『日本型金融の歴史的構造』（東京大学出版会，1995年）および西村吉正『日本の金融制度改革』（東洋経済新報社，2003年）が詳細な分析を示している。しかし、いずれも銀行行政を主軸においたものであって、保険行政や証券行政に関する経緯はそれほど重視していない。また、「護送船団方式」なる言葉がいつ頃から用いられたのかは明確にしていない。伊藤の著作では、「護送船団」という言葉は2回出てくるが、いずれも唐突な使われ方をしており、居心地が悪いというか、この言葉を正面きって用いるのにためらっているような感がある。後に『大月金融辞典』における「護送船団方式」の項目の執筆者となる人の著書にしては、この言葉の扱いは、今にしてみれば、おかしいところがある。そうした事情について本稿である程度明らかにしていく。

西村の著作に関しては、本稿でも取り上げる予定の『ファイナンス』に掲載された徳田博美の論説に言及しており、護送船団行政に対する批判が行政内部からも早い段階において発せられていた、という指摘がある。したがって、この言葉の語源をはっきり示すべきではなかったかと思われるが、そのような問題意識はみられない。この著書では、第10章の第2節第1項の見出しが「護送船団方式」となっていて、その内容にある程度触れているし、その他の箇所でも多く使われているが、この言葉自体に対する考察はない。なお、同書が参考としている岡崎・奥野の編著⁽²⁾も語源については明らかにしていない。

筆者が当該問題について訊いてみた人々の中には、「それは大蔵省が言い出したとは考えられない、ジャーナリズムか学者の造語であろう」という意見や「戦後世代が言い出した言葉ではないだろう、第2次大戦中、海軍に従軍した経験をもつ者でないと、そういう言葉を使うことはないだろう」という意見があった。これらの意見はもっともなところがあると同時に、実態はやや異なっている側面もある。こうしたことは本稿の叙述の過程で明らかにしていく。また、行政の対象となる業界側としては、批判的な意見があったと同時に歓迎する向きもあったとの意見も伺った。業界の

立場としては、いずれも首肯しうる内容であるが、本稿ではそこまで踏み込む余裕はない。ここでは、あくまで「護送船団」という言葉が第2次大戦後のわが国金融行政を象徴するようになったのはいつ頃のことかを解明することに主眼をおく。

その主要目的に入る前に、経済辞典や金融辞典の類あるいは金融論の教科書などにおいてこの言葉がいつ頃から用いられるようになったのか、管見する限りでの経緯を明らかにしておく。

- (1) 拙稿「山一証券の破綻」宇田川勝・佐々木聡・四宮正親編『失敗と再生の経営史』所収、有斐閣、2005年刊行予定。
- (2) 岡崎哲二・奥野正寛「現代日本の経済システムとその歴史的源流」岡崎哲二・奥野正寛編『現代日本経済の源流』所収、日本経済新聞社、1993年。

1. 「護送船団」という言葉

日本経済新聞社は1954年以来、毎年『経済新語辞典』を刊行しているが、「護送船団方式」という言葉が出てくるのは79年版が最初である。ここでは「コンボイ」を見よ、と記されているに過ぎない。「コンボイ」を探すと、その内容は当時のOECD等が主張する世界経済発展のあり方のことであって、戦後のわが国の金融行政とは全く関係がない。ところが、翌80年版と81年版には、「護送船団方式」とともに「護送船団行政」という言葉が掲載されていて、こちらの方は金融行政を象徴する用語として説明されている。ただ、驚くべきことに、82年版以降、この言葉は1度も取り上げられたことがない。82年版は1981年に刊行されているが、この時期には「新語」ではなくなったのであろうか。それとも、経済用語としては不適切とみなされたためであろうか。『経済新語辞典』は、2004年末時点で2005年版が刊行されているが、「護送船団」という言葉はこの辞典では、82年版以降は扱われてないのである。

経済学辞典の類をみると、岩波書店出版のわが国で最も権威あるとされる大阪市立大学経済研究所の編纂による『経済学辞典』が1977年以降、第3版まで刊行されているが（第3版は1992年に出版）、1度も「護送船団」という言葉は登場しない。ちなみに、2004年に伊東光晴編『岩波 現代経済学辞典』が上梓されたが、この辞典にも「護送船団」は出てこない。『有斐閣経済辞典』は1971年に中山伊知郎・金森久雄・荒憲治郎編で刊行され、その改訂版ともいべき第2版が1986年に登場するが、いずれも「護送船団」という言葉は取り上げられていない。ところが、ようやく1998年になって、編者のうち中山伊知郎に代わって森口新司が入って登場する第3版になると「護送船団方式」が取り上げられる。この言葉は2002年の第4版でも見受けられる。しかし、有斐閣以外の経済学辞典において「護送船団方式」とか「護送船団行政」が「経済学用語」として掲げられることは少ない。

金融辞典についてみると、社団法人金融財政事情研究会が刊行している『金融実務辞典』の第1版が1974年に出ていて、金融専門の辞典としては古い存在だが、この第1版にも1979年刊行の第2版にも「護送船団」という言葉は載っていない。また、1986年に新版となるが、これにも出てこない。これら『金融実務辞典』の編集代表は香川保一、徳田博美、北原道貫の3名だが、大蔵省銀行局長を務めた徳田がいたために「護送船団」という言葉は取り上げられなかったのだろうか。1981年には東洋経済新報社から吉野俊彦編『金融用語辞典（第2版）』が刊行されているが、こちらにも「護送船団」は掲載されていない。1980年代末までの金融辞典は、どれも「護送船団方式」を金融用語とみなしていない。

東洋経済新報社は1994年、館龍一郎を編集代表として『金融辞典』を刊行するが、こちらでは、独立した項目としてではなく、「規制・監督とセーフティーネット」などの節の中に「護送船団方式」が登場する。ようやく金融辞典の類に「護送船団」が出てくる。金融財政事情も2000年に『金融実務辞典』を一新し、その名も『金融実務大辞典』となった。編集代表

も吉原省三、貝塚啓明、蠟山昌一、神田秀樹に交代した。こちらでは、「護送船団方式」が独立した項目として説明されている。また、同じ2000年に刊行された産業調査会『金融ビジネス辞典』では、「金融機関保護行政の歴史的背景」という項において、「護送船団行政」という言葉が出てくるが、その説明はない。ただ、1927年の旧銀行法制定によってこの「方式」が始まった、としている。さらに、2002年刊行の『大月金融辞典』（編集代表は深町郁彌、西村閑也、小野英祐、吉田暁）では、前述のように、伊藤修が執筆した「護送船団方式」が掲載されている。

以上のとおり、経済辞典や金融辞典では、日経の「新語辞典」の80年版と81年版を除いて、1990年代に入るまで「護送船団方式」とか「護送船団行政」という言葉はほとんど取り上げられなかった。こうした事態の背景には「護送船団」とはマスコミが勝手に作り出した言葉で「学術用語」としては認められないという観念があったように思われる。伊藤修『日本型金融の歴史的構造』において、これらの言葉の使われ方がごちないのも、そのせいではないか。ところが、皮肉なことに、当の「護送船団行政」が終焉を迎えた後の1998年以降の辞典には多く登場するようになる。つまり、「護送船団方式」がいわば「歴史的用語」として認知されるに至るのである。

金融論の教科書の類をみると、1970年代末までの書物には「護送船団」なる言葉は出てこない。管見する限り、志村嘉一・山口重克・小野英祐・佐々木隆雄・春田素夫『現代金融の理論と構造』（東洋経済新報社、1983年）が最初である。志村嘉一の執筆にかかる第4章日本の金融機構の第5節「金融自由化の進展」の箇所で「戦後日本の金融行政は、いわゆる『保護行政』とか『護送船団行政』といわれるような、弱体金融機関の経営に標的を合わせる徹底した保護主義がとられてきた」とある。ただ、この場合、いわゆるカッコ付きの言葉として扱われている。金融論のテキストで、最初に「護送船団方式」を真正面から取り上げたのは齋藤精一郎『ゼミナール 現代金融入門』（日本経済新聞社、1988年）である。

この書物では、第3章第II節「わが国の金融革命のすべて」の冒頭で「戦後の護送船団方式」について比較的詳細な解説が行われ、金融自由化の流れの中でこうした方式に風穴が自然にあき、それが次第に大きくなってきた、という。その議論はともかく、この書物は金融論のテキストとしては例外的にベストセラーとなり、その第1版は刊行後1年あまりの間に5刷を数え、今日に至って第4版まで改訂されている。したがって、この書物によって「護送船団方式」という言葉が広く普及したことは疑いない。この言葉が周知されるようになったのはこのテキストに負うところが大きいと筆者は考えているが、学会は冷淡だったと思われる。

このテキストの著者は日本銀行勤務の後、立教大学社会学部の専任教員となるキャリアをもち、その後、今現在でもマスコミなどで活躍している看板教授であったが⁽¹⁾、大学卒業後直ちに大学院に進学し、学術研究者としての訓練を受けて学術研究に従事してきた人々の中には、斎藤精一郎のようなキャリアをもつ大学教授を軽蔑しがちな者も少なくない⁽²⁾。したがって、そうしたキャリアの人の書物で書かれてあることを素直に受け止めない傾向がある。経済学辞典や金融辞典の編者は、いわゆる学術研究者である場合が多く、斎藤精一郎が重視する「護送船団」なる言葉を「学術用語」として認知しようとしなかったメンタリティは一応理解できる。しかし、先述のように、「学術研究者」の受け止め方がどうあれ、「護送船団方式」は戦後の大蔵金融行政を象徴する言葉として定着していくのである。

- (1) なお、斎藤精一郎氏は2004年末の時点ですでに立教大学を退職されたようである。
- (2) もちろん学術研究者の中には、実務経験をもたないことからある意味で劣等意識をもつ人もいる。逆に実務経験があって大学の教員となった人の中には、著作を発表するにあたって、学問的に検証不足ではないかとの危惧をもつ人もいる。

2. 「護送船団方式」の語源

金融財政事情研究会編『金融～世紀を超えて』（金融財政事情研究会、2000年）という書物の中で次のような文章が出てくる（2頁）。

「護送船団行政」。1996年のビッグバンにいたるまでの戦後の銀行行政を象徴する表現である。「われわれ行政サイドが意図して標榜したのではなく、むしろ民間側が互いに自らの属する業態の利害を主張して譲らず、調整に難渋して思わず『まるで護送船団行政だ』と漏らしたのがどうも語源らしい」。70年から2年間銀行局長を務めた近藤道生氏は苦笑いとともに語る。いかにも海軍主計大尉だったこの人らしいエピソードではある。

しかし、この話はいつ頃のことかはっきりしない。また「漏らした」のは誰かについても主語がない。話の流れからすると、大蔵省の側が「漏らした」ように受け止められるが、明白な語源の説明にはなっていない。ただ、前述したように、西村吉正『日本の金融制度改革』によれば、「護送船団方式批判は、早い段階において行政内部からも発せられていた」（50頁）のである。

西村によれば、1965年の構造不況、証券恐慌を契機に日本経済は転型期を迎えるであろうから、金融制度も改革を行わねばならず、金融行政もそれに応じて変化していかなければならない、という明確な問題意識を打ち出したのは1966年7月、大蔵省銀行局長に就任した澄田智である。澄田は、大蔵省広報誌『ファイナンス』1967年5月号において、「金融の効率化」と題する論説を発表し、「金融機関に対する国の保護が、ともすれば競争の制限に陥入ることとなり、安易な経営の弊風を生じているという批判にも、率直に耳を傾けなければならない」と述べている⁽¹⁾。また、1年後の『ファイナンス』1968年8月号にも当時、銀行局金融制度調査官だった徳田博美が「金融の効率化と金融の再編成」と題する論説で、それまで

の日本の金融行政に対して諸外国の金融制度に照らしつつ批判的な見解を述べている。

しかし、再び西村に従えば、「金融の効率化」あるいは「効率化行政」の議論は、いわゆる第2次高度成長期が推移する中で、次第に影響力を失っていき、1971年のいわゆるニクソン・ショックが生じてからは、長期的課題である金融制度の構造的改革に取り組む余裕がなくなっていた。同年12月のいわゆるスミソニアン合意によって1ドル360円が308円に切り上げられた結果、輸出が困難化するとの見通しの下、金融緩和政策が敷かれ、銀行貸出の積極化により株価の上昇・地価の高騰・商品投機・買占めなどが横行、商社・証券会社・銀行に対する社会的責任論が高まり、大蔵省や金融界は市場原理を活用する「金融の効率化」という看板を下ろすほかなくなった(61-64頁)。さらに、「1973年10月には第1次石油危機が起これ、これを契機に1974年にかけて物価は著しい高騰(狂乱物価)を示したため、銀行の社会的責任は一層激しく問われる事態に立ち至った」(64頁)。

この頃、『週刊金融財政事情』は各年最終号において「財政・金融論壇回顧」という特集記事を設けていたが、1970年代半ば頃の特集記事を見ると、とくに76年の回顧記事における「銀行の社会的責任論に醒めた認識」と題する記事の冒頭に次のような文章が載っている。

異彩を放った朝日の「銀行」

……本年の金融経営をめぐる論稿でも相変わらず銀行批判は活発であった。そのなかで最も多くの人に読まれたのは、朝日新聞に毎日曜日、つごう20回にわたって掲載された「銀行」(1月11日～5月23日)であったろう。このシリーズでは、銀行の経営姿勢をもっぱら取り上げており、やや一事が万事的な扱いが気になる面はあるが、さすがに新聞記者が足を使って取材しただけに、内容は網羅的かつ具体的であった。編集スタッフの感想によると、「これまでマスコミがほとんど触れなかった分野についての、初の本格的キャンペーンなので反響は

大きかった。激励や情報提供の電話、投書が相次ぎ、銀行に対する一般の怨念の深さをあらためて知らされた」ということである。

そこで、その朝日の「銀行」を縮刷版で調べたところ、「護送船団」という言葉は使われていない。それに関連するものは「過保護一家一過当競争防止で恩恵一」という見出しの下で日銀と大蔵省による過保護行政の実態を明らかにした4月25日付けの記事であるが、そこでは「過保護行政」という言葉は出てくるが、「護送船団」という言葉は見当たらない。当時の朝日新聞の記者たちの精力的な取材活動をもってしても「護送船団」なる言葉は普及していなかったのである。ほぼ、同じ頃、『週刊東洋経済』4月24日号に高橋亀吉、吉野俊彦による対談「銀行過保護政策を批判する」という記事が出ているが、こちらでも「護送船団」なる言葉は出てこない。

月刊誌『金融ジャーナル』は、当時、月刊とは別に春季と秋季の増刊号を出していて、1976年秋季増刊号をみると、「見直し迫られる金融界の常識」と題する座談会を主とする記事を掲載している。この座談会は、1969年8月から7ヶ月間、大蔵省銀行局長を務め、この座談会の時点で大蔵省を退官していた青山俊を囲んでのものであった。この中で青山は「これまでの金融行政は『6ノット船団行政』であり、ほんとうは12ノットで走れるところも6ノットにあわせるから、当然利益が大きくなるし、6ノットクラスも行政のお陰で航海することが可能となり、そこに過保護が生じる……経営者を甘やかすことになる6ノット船団行政を改めよ、といいたい」と発言している。また、そのような青山の意見は非常に残念ながら当時の大蔵省内部では少数説だったとも述べている。この青山発言を引き出したのは司会役の川口弘中央大学教授（当時）であったが、その川口じしん「……どこからが過保護かの判断はむずかしいが、“護送船団方式”がとられているところから大きい金融機関が労せずして収益をあげうる時期が時々あるわけで、これが批判の対象になっている」と発言しているのである。

青山の「6ノット船団行政」という言葉は定着しなかったのに対し、川口発言によって1976年の夏頃には「護送船団」という言葉が金融関係者に知られるところとなっていたのは明白である。そこで、この年の前半にどこかの雑誌記事などで「護送船団」なる言葉が活字になっているかどうか調べてみた。果たして、それは存在した。『週刊金融財政事情』5月17日号に掲載された山本三郎という執筆者による「“船団行政”が金利弾力化の実行を阻む」と題された論稿である。この論稿には次のような文章が出てくる(30頁)。

一般に、金利の弾力化、自由化がかけ声のみで終わっている理由として金融機関、とくに競争力の弱い中小金融機関の保護があげられる。事実これまでの金利決定は、体質の弱い非力な金融機関の経営が成り立つような水準で決められてきた。いわばいちばん船足の遅い船に全体の運航を合わせる護送船団方式である。これが、弱小金融機関の体質改善をなおざりにさせ、強大な金融機関に大きな利潤を保証している。

これが、筆者が調査した限りにおいて、戦後の金融行政を「護送船団」という表現で示した最初のケースである。先の『金融ジャーナル』76年秋季増刊号の後になると、この言葉は金融関係者の執筆する論説などで頻繁に使われ出す。例えば、『金融ジャーナル』76年12月号に掲載された森本章一「混迷する金利自由化論」には「現在の行政は護送船団行政だといわれる」(40頁)という文章が出てくるし、同誌の77年秋季増刊号の巻頭言ともいべき「視点」というコラムでも「護送船団行政」という言葉が使われている。とくに興味深いことに、同号には「新金融効率化行政の全貌—徳田博美大蔵省銀行局長に聞く—」というインタビュー記事が掲載されていて、聞き手が「護送船団行政」という言葉を使っているばかりでなく、その質問に答えて、徳田じしんが「従来のような手取り足取りの過保護な、いうところの護送船団行政のもとでは、金融機関が経済・金融の社会的な意識の変革に対応できないひ弱なものになってしまう懸念がある」

と発言しているのである。大蔵省に所属する現役の高官が「護送船団」という言葉を用いた最初の事例ではないかと思われる。

こうして、「護送船団」なる言葉が大蔵省の金融行政を象徴するものとして金融関係者に浸透していき、1979年に刊行された日本経済新聞社の『経済新語辞典80年版』に「護送船団行政」として登場するに至るのである。ここで問題は、この言葉を最初に活字として使用したと目される「山本三郎」という人物の正体は誰かということである。この論説の執筆者には肩書きがない。また、「山本三郎」なる人物が財政・金融関係で他に論説を発表しているかどうか調べたところ、上記の論説以外に『週刊金融財政事情』1971年11月1日号に「日銀引受けによる赤字国債の発行を」と題する論説を出しているのみであった。こちらの場合、肩書きが「経済評論家」となっているが、ほとんど論説や著作を発表しない「評論家」がいるだろうか⁽²⁾。

『週刊金融財政事情』の編集部にお問い合わせたところ、業界関係者などに匿名で原稿を執筆してもらうことは時折あり、その場合、匿名を条件に原稿を書いてもらうわけで、その担当の編集者しか正体は分からないし、公表することもしない。ただ、30年近く前の匿名論文なので、当時の担当者が分かれば「山本三郎」の正体を明かしてくれるかも知れないが、今となっては、当時の担当者も分からないし、匿名論文の執筆者が誰かという記録も残ってないので、現在の同編集部にも不明な事柄である、とのことであった。

「日銀引受けによる赤字国債発行を」という論説の主張は、ニクソン・ショック以降の不況を乗り切るには政府支出の拡大が不可欠であり、そのための国債発行増加もやむをえないが、しかし、国債消化が不十分では困るので、いったん日銀に引受けさせ、その後、市中消化を進めていけばよいことで、戦前の高橋財政はそれで成功している、というものである。国債消化に懸念を抱いていた当時の大蔵官僚の発想そのものではないか。また、「“船団行政”が金利弾力化の実行を阻む」という論説においても、

「金融の効率化」あるいは「効率化行政」を推進させたい、という大蔵省の「少数説」の主張と同じである。このように「山本三郎」なる人物の正体は大蔵省の人間ではないか、との憶測も成り立つ。しかし、憶測はあくまでも憶測に過ぎない。少なくとも、戦後の大蔵省金融行政を「護送船団」と活字の上で最初に使ったのが「山本三郎」という正体不明の人物であったことが判明したことで満足しなければならない。

ただし、あらためて『ファイナンス』1968年8月号に掲載された徳田博美「金融の効率化と金融の再編成」という論説をみると、次のような文章が出てくる。この文章の最後の方は西村吉正も引用しているところである（『日本の金融制度改革』、50頁）。

もちろん金融機関の破綻は一国の金融秩序、経済秩序の混乱につながる問題であるので、いたずらに金融機関の経営を危くするような線までの競争ということはみだりには認められるべきではないと思うが、しかしながらそれだからといって現在のような過保護の状態にすべての金融機関が置かれていることは経済の合理性の追求からいっても決して好ましくないと思われる。先にも述べたように過大な競争へのエネルギーを適正な競争へのエネルギーに誘導することは必要であろうし、特に統一経理基準採用等による質的な面での競争はむしろ無意味な過当競争の是正に大いに役立つのではないかと考えられる。少なくとも金融界という一つの船団が船足の最も遅い船に合わせて航行を続けており、経営効率の劣っている金融機関が温存され勝ちな現状は国民経済的観点からは打破されてしかるべきでないかと考えられる。

この文章のように、1968年の段階で金融界を1つの船団と捉える発想がすでに大蔵省内部に存在していたのである。したがって、戦後の大蔵省の金融行政を「護送船団方式」とか「護送船団行政」と呼んだのは、1960年代後半の時点で、当の大蔵省内部の、多分に海軍従軍の経験をもつ官僚だったと考えられる。海軍出身者でないと「護送船団方式」という言葉は発想しえないであろう。ただ、大蔵省自らが「われわれは護送船団行政をや

っている」と公式にいうことはできないため、外部に「漏らす」ことはなかった。こうして、1970年代半ば過ぎまでこの言葉が世に知られることはなかったのである。

なお、伊藤修の著作でも西村吉正の著作においても触れられていないことであるが、大蔵省内部における護送船団行政の否定は澄田銀行局長時代の「金融効率化行政」の提唱以前に存在した可能性もある。境光秀『郵一君物語』（財経詳報社、1995年）という書物によれば以下のような話が出てくる。1950年代半ば，“覇道的”金融行政が敷かれていたがこれは地銀の体力アップを図るものであった。しかし、1960年代前半において、霸道行政の時代から先見性や行政哲学によって金融界にガイダンスをあたえる高度誘導行政、すなわち王道の行政へと転換した。この行政転換の下、N証券が信託部門を設けたいと欲してきたが、証券会社本体に信託部門を設置させるわけにはいかないので、形を変えた手法でその要求を満たしたという。たしかに、野村證券の肝いりで東洋信託銀行が誕生したことは事実であり、この書物で述べられたことには信憑性がそれなりにある。ただし、この書物の著者はいわゆるペンネームであり、その正体は金融関係者には知られているところのようであるが、筆者には確実に認定しうる材料がないので、澄田効率化行政以前の大蔵金融行政については、現時点では、学術的に明らかにすることができない⁽³⁾。

それにしても、護送船団行政がいかに長らく継続したかを振り返ると一種の複雑な慨嘆を抱かざるをえない。遅くとも1960年代半ば過ぎまでに、こうした行政は撤廃すべきとの意見が当の大蔵省内部から出されていたにも関わらず、その「方式」はなお継続し、71年のドル・ショックや73年から74年にかけての石油危機といった混迷期を経て、いよいよ日本経済の高度成長期は終焉を迎え、低成長時代を迎える1970年代半ばに金融機関への過保護行政が世論の猛反発を受けた時期においても、この「方式」は頑強に存在し続け、1990年代に入ってからいわゆるバブル崩壊後の時期に至ってもしぶとく生き残り、ようやく97年の山一破綻によって終末を迎える

のである。しかも、この行政の主軸をなした銀行局の判断でなく、大蔵省としては最も歴史の浅い証券局が「過去の行政を否定」したところに歴史の皮肉を感じる。いずれにせよ、歴代の大蔵官僚がこれほどまでに「事なかれ主義」を貫いていたかを示す好個の事例といえよう。

- (1) もっとも、伊藤、前掲書、237頁によれば、効率化論の提起は澄田銀行局長就任以前の1966年5月に中小金融課の主導で開始されたという。
- (2) 「山本三郎」という人物の執筆による書物は10冊程度ある。しかし、その著作は土木技術に関するものであったり、地方の産業史だったり、財政や金融に明るい者の書物とは考えられない。逆に、土木技術者の「山本三郎」や地方史研究者の「山本三郎」が『週刊金融財政事情』に論説を発表することはありえないことである。
- (3) 『郵一君物語』の著者の正体は、大蔵省主計局長、国土庁事務次官、公正取引委員会委員長を歴任した人物だとされているが、筆者には確かめようがない。ただ、この人物は戦時中、海軍に応召した経験があるようだが、この書物には「護送船団」という言葉は出てこない。

結びにかえて

そもそも「護送船団方式 Convoy System」というのは海軍用語である。第1次大戦勃発後、アメリカは参戦しなかったが、イギリスの要請に応じて援助物資を貨物船で供給していた。しかし、1915年と16年、ドイツ海軍はアメリカなどの貨物船に攻撃を加え、何隻か撃沈した。アメリカはドイツに対し抗議を申し立てたが、交渉は決裂、17年に入ってドイツは新兵器、潜水艦による無差別攻撃をしかけるようになり、同年4月にアメリカはドイツに対して宣戦布告を行うのである。アメリカからの貨物船を護衛するために考案されたのがイギリス海軍による「護送船団方式」であった⁽¹⁾。第1次大戦の時点で日本はイギリスの同盟国だったから、第2次大戦時、日本海軍が「護送船団方式」を採用したとしても不思議ではない。それによって、海軍従軍者がこの言葉を知っていたことも十分ありうる。

しかし、今日の日本では「護送船団方式」といえば、戦後の大蔵省の金融行政を象徴する言葉としての方が多くの人々に知られていることだろう。本稿では、その周知に至る過程を探ってきたが、もちろん依然として明確にしえない問題も残っている。というよりこのテーマに関しては、不思議な側面がいくつかある。まず、第1に『ファイナンス』に掲載された徳田の論説に示されたように、1960年代後半には大蔵省内部で「護送船団方式」といった言葉が交わされていたとみられるにしても、それが1970年代半ば以降までメディア等で使われなかったのは何故かということがある。省内において「緘口令」が敷かれたとは思われない。当時の「護送船団行政」の下では、大手の金融機関にはいわゆる「MOF担」が存在していて、大蔵官僚との接触は重要だったと考えられるのだが、「護送船団」なる言葉が民間に漏れることがなかったという事実をどう解釈すればよいのであろうか。

第2の不思議な点は、大蔵金融行政を表す言葉として護送船団方式を最初に活字に示した「山本三郎」なる人物の正体が分からないということである。既述したように、この人物は当時の現役の大蔵高級官僚であった可能性は否定できない。ただ、1976年4月の時点で朝日新聞の記者や高橋亀吉と吉野俊彦の対談でも出てこなかった言葉が「山本三郎」なる執筆者の論説に堂々と、しかもその論説の題名に「船団」という言葉を用いているのは、いかなる意図があったのであろうか、と思わざるをえない。

それに、第3の不思議な論点とみなしてよいが、その年の夏頃には、「護送船団方式」なる言葉が金融関係の専門家間で浸透していたということである。こうした数ヶ月の間にこの言葉が広く普及するとは考えられない。ただし、当時の一般新聞や『週刊金融財政事情』においてこの言葉は出てこない。月刊の『金融ジャーナル』が率先してこの言葉を取り上げているのである。この雑誌では、元大蔵省銀行局長が「6ノット行政」と表現しているにもかかわらず、それを採用せずに「護送船団行政」といった言葉を、当時としては、例外的に頻繁に使っているのである。この言葉

を普及させようという格別な意図があったとは思われないが、その時点で大蔵官僚がこの言葉を使っていたことを意識していたのかも知れない。

いずれにせよ、「護送船団方式」という言葉の使われ方の経緯をこれ以上、詮索してもあまり意味のあることではない。むしろ最大の問題は、このように呼ばれた大蔵省の金融行政がいつ始まったのか、ということである。

「護送船団方式」と呼ばれた戦後の金融行政がいつ確立したかについては、議論の余地はない。澄田は「現在の金融制度と各種金融業務分野の分類は 概ね昭和27, 8年頃までに確立されてきている」（前掲, 澄田論文, 4頁）と述べているし、伊藤も「復興期の後半（1950年代初頭）に、戦後の金融制度と行政のあり方はほぼ固められた」（伊藤, 前掲書, 134頁）と書いたし、西村もまた「1950年代前半にはほぼ戦後の金融制度が確立した」（西村, 前掲書, 31頁）という。ただ、西村が述べているように、戦後のわが国の金融制度は戦前のあり方と全く断絶していたわけではなく、「経済政策の発想法としては戦後においても明治時代からの殖産興業的考え方が形を変えて戦後復興・高度経済成長時代にまで継承され、かつての特殊銀行制度が装いを新たにして発足することになった」（同上書, 同頁）のである。

西村は、このような見方に基づいて、野口悠紀雄『1940年体制』（東洋経済新報社, 1995年）で主張された戦後の金融制度は戦時期に形成された国家総動員体制が生き残ったものという考えを否定し、「戦後の金融制度は1940年体制というより、明治以来の従来の系譜を引く制度及びアメリカから輸入された制度（銀・証分離）の混合物ともいえるべきであろう」（同上書, 同頁）としている。他方で、「戦前の政府・企業関係は、現在のものとはかなり性格を異にしていた。戦時期以前には銀行倒産は普通であ」（同上書, 388頁）ったということを認めており、戦後の金融制度が「明治時代からの殖産興業的考え方」を直接に継承したものなのかどうか、論理的整合性を欠いている。この点に関していえば、西村じしん危惧している

ように「学問的に検証不足」（同上書、4頁）といった側面があることは否定できない。

私見によれば、明治維新以降のわが国の国是は欧米列強に追いつかなければならないというもので、それは「富国強兵」というスローガンとして表現された。「富国強兵」のうち、戦前、とくに昭和時代に入ってから「強兵」に重きを置くようになったが、その場合、「富国」はとりあえず「強兵」に従属するものとして位置付けられ、弱小金融機関が倒産しても、それは政府の責任ではないとの行政が敷かれていた。しかし、本格的な軍事体制に入ってから、国民貯蓄を軍需に集約するために、金融制度を改革しなければならなくなり、「一県一行主義」に基づく地方銀行の集中や「メインバンク・システム」の原型の強制的適用が戦時期に行われた。第2次大戦後は、明治時代以来の「富国強兵」のうち「富国」が国是となり、そのために、戦時体制の金融行政が継承されたとみるべきである。このように考えてくると、「1940年体制」が戦後の金融行政の原型をなすとの意見も看過しえない。

とはいえ、いずれにしても、筆者は近現代日本金融史を専門としてきたわけではないので、「護送船団方式」と呼ばれた戦後の金融行政がどのように形成されたかはその分野の専門家に委ねるしかない。筆者が主張することは、わが国はすでに1980年代に入ってから欧米先進国への「キャッチアップ型社会」ではなくって、欧米先進諸国が学ぶべき対象としての「フロントランナー型社会」に移行しており、前者の社会で有効に機能した「護送船団行政」は不必要となったのである。にもかかわらず、わが国は後者の社会制度への変革を達成できずにいて、依然として旧社会の制度に固執しがちな傾向が残っている。「護送船団方式」は、現在では、確かに瓦解したようにみえる。しかし、それ以外の分野ではなお、「キャッチアップ型社会」の遺物を引き継いでいるような側面も多々あるようである。教育制度とか年金制度など改革が求められている社会分野は数多い。しかし、人々の意識が変化しなければ、わが国の社会も大きな変革を遂げ

ることは不可能であろう。わが国の金融制度に関していえば、1997年11月末の時点で変革が生じたのである。その意味を本当に理解できない人々は時代に取り残されていくことであろう。

- (1) *Encyclopedia Americana*, Vol. 29, pp.318-319. エンサイクロペディア・ブリタニカの日本語版、TBSブリタニカ『ブリタニカ国際大百科事典』第11巻では、第1次世界大戦の項目には「護送船団」の話は出てこないで、第2次大戦の項目でイギリス海軍がこれを用いたと説明している。これでは誤解を招く。なお、Convoy System じたいは第1次大戦に起源をもつのであろうが、*The Oxford English Dictionary* によれば、Convoy という言葉が重要な船舶を護送するという意味で使われたのは、すでに17世紀にその用例があるらしい。小学館『大日本百科事典』第7巻の451頁には「護送」という言葉が載っていて、それは国際法上の用語で戦時において中立国が自国商船を自国軍艦によって護衛することを意味し、17世紀ごろからオランダを中心として発展した、という説明がある。いずれにしても、その辺りの語源学は海軍史学者か英語学者、あるいは国際法学者に委ねる方が無難である。

On the so-called “Convoy System” in Japanese Financial Administration

Takashi IIDA

《Abstract》

In Japan, financial administration which was carried out by the Ministry of Finance was known as “Convoy System (*Goso Sendan Hoshiki*)” since World War II. This “system” regulated larger banks with higher efficiency in order to put smaller banks whose management had poor efficiency on an equal footing in the financial system. This phrase refers to escorting cargo ships in war in which the speed of the escort is adjusted to the slowest ship. The problem is who was using this phrase for the first time, when it was, and where he was using it. In this paper, after careful investigation, it is concluded that a writer named Yamamoto Saburo was that person. However, his actual identity remains unclear, and one cannot deny the possibility that he was a bureaucrat in the Ministry of Finance. It seems that this phrase had been used inside the Ministry of Finance in the latter half of the 1960s. In that case, maybe, the bureaucrats who joined the Japanese navy during World War II began to use it. But as the Ministry of Finance itself could not use this phrase openly or officially, it was not known in the private sector. However, after Yamamoto Saburo used this phrase in a financial journal in 1976, it came to be used widely in the financial journalism. Among dictionaries of banking and finance or economics, the word “*Goso Sendan Hoshiki*” appeared frequently after 1998, which was the year that Japanese financial administration changed and the so-called “convoy system” came to an end.