



大航海時代におけるポルトガル「インド航路」の海上保険の活用について

若土, 正史

(Degree)

博士 (経済学)

(Date of Degree)

2016-03-25

(Date of Publication)

2018-03-25

(Resource Type)

doctoral thesis

(Report Number)

甲第6579号

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1006579>

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。



博 士 論 文

平成 27 年 12 月

神戸大学大学院経済学研究科

経済学専攻

指導教員 浦長瀬 隆

若土 正史

博 士 論 文

論文題目

大航海時代における
ポルトガル「インド航路」の海上保険の活用について

平成 27 年 12 月

神戸大学大学院経済学研究科

経済学専攻

指導教員 浦長瀬 隆

若土 正史

目次

序章 ポルトガル・インド航路における海上保険研究についての問題提起.....	1
第1章 ポルトガル・インド航路における海上保険研究の動向とその意義.....	6
第1節 先行研究の整理.....	6
第2節 本研究の独自性とその意義.....	14
第2章 大航海時代におけるイベリア半島両国の海上保険制度.....	18
第1節 中世スペイン北部の海上保険制度と市場.....	18
第2節 中世ポルトガルの初期の海上保険制度と市場.....	22
第3章 スペイン・ブルゴス古文書館所蔵史料の分析.....	25
第1節 ブルゴス古文書館の所蔵史料の整理.....	25
第2節 ブルゴスとその周辺国との海上保険取引実態の検証と分析.....	27
第3節 ブルゴス市場の海上保険契約史料からの事例検証.....	34
第4節 事例検証の総括.....	73
第4章 ポルトガル・インド航路における海難事故の検証と分析.....	77
第1節 ポルトガル・インド航路について.....	77
第2節 インド航路の海難事故の検証と分析.....	79
第1項 海難事故の発生件数と発生率.....	79
第2項 インド商船隊の仕向地到達率とリスボン帰還率.....	80
第3項 海難事故原因の変化.....	82
第4項 海難事故発生エリア.....	84
第3節 小括並びに結論.....	85

おわりに.....	91
別図及び別表.....	95
参考文献 (Bibliography)	110

序章 ポルトガル・インド航路における海上保険研究についての問題提起

本稿は大塚久雄（2001）のいう「商業革命」の時代、通りわけ大航海時代の遠隔地取引に関わる海上危険¹の「リスク対策」として登場した15-17世紀の海上保険の当時の取引実態を、ポルトガルとスペイン両国の古文書館に所蔵されている一次史料で検証し、その分析をもとにインド航路でどう活用されたか、またその活用の限界について検証を試みたものである。

そもそも「大航海時代」のことを増田義雄（1984）は「それまで地域ごとに孤立を守って生きていた人間たちが、異なった民族の商業や知識に影響されはじめ、全世界的な規模で、諸民族、諸文化の接触や交渉や葛藤が開始した。この大転換は、ポルトガル、スペイン両国民を先頭に開始され、15世紀末から17世紀中ごろまでをさす。」と定義づけている。

ヨーロッパと日本の長年にわたる交易史の中で、最初に取引を開始した「海運国ポルトガルは、この大航海時代の海上輸送において一体どんな海上リスクの対策を講じていたのだろうか？」という疑問が生じる。

その有力手段であった海上保険に関する当時のポルトガル並びに隣国スペインの海上保険制度やその運営組織、そして関係法規類の整備などの動き、更にそれを担った商人の特性を考察しつつ、各航路間の海上保険契約の実態を検証し分析することは、こうした議論の第一歩となり本研究にとって極めて重要な考察であると考えた。しかし我が国と関わりが深いポルトガルの基幹航路であった「インド航路」の海上保険の実態は、これまで欧米の先行研究においても殆ど取り上げてこなかったテーマである。

当時の制度や規約がそのまま近代の海上保険制度にも様々なかたちで受け継がれているといわれていることから、関連する一次史料を新たに見つけ出し海上保険の取引実態や関係する制度や法律の諸問題を分析する実証的な研究は、今日の海上保険研究を進める上でも非常に重要で意義深いものであると考え本稿の分析目的もここを中心に当てている。

これまでポルトガル本国では1755年の大地震とその後の火災と津波によって、同

¹ 木村栄一によれば「海上危険とは航海に関して生ずる多数の事故を包含する包括的概念で、危険の種類は船舶の構造、航海の技術、貨物の輸送方法、港湾の施設等々の変化に伴い変化する」と紹介する。本稿で取り上げる15-17世紀における海難では更に自然災害や海賊などの危険も加わる。木村栄一（1978）『海上保険』千倉書房 pp.94-96

国のそれまでの商業取引関係の文書記録が悉く消失し、その結果海上保険に関する史料が極めて少なく限られているため、一部法制史研究を除き具体的な契約事例を使った大航海時代のインド航路の海上保険の先行研究は、前述の通り極めて乏しくこれまで十分に組み込まれてこなかった分野であったことは否定できない²。

ところで海上保険史研究家チャールズ・トレネリー (C. F. Trenerry, 1926) によると、保険の源流だといわれる融資とリスク保証の両機能を持つ「冒険貸借」の制度は、陸上運送では紀元前 4000 年のバビロニアの “Commenda of Islam” が最初で、一方の海上運送ではギリシャ・ローマ時代から存在した “Bottomry” や “Respondentia”³ であると指摘している。この「冒険貸借」は前述の通り通常の金銭貸借に海上リスクをカバーする制度で、中世においても地中海沿岸の海上運送に関わる商業取引では商人間で頻繁に利用されていた。

この制度を要約すれば「商人が船舶や積荷を担保として、金融業者から交易資金の融資を受け、無事航海できた時には元利合計の返済を要するが、航海途中で海難、海賊、戦争などの海上危険により、航海が完遂できなかった場合には、この元利金の返済を要しない⁴」というものである。

この制度は、当時の貿易商人たちにとって資金調達(金銭貸借)と海上危険対策(海上保険)の両方のニーズに応えるためには不可欠の手段であったが、その利息(usura)は通常金銭貸借の利子に加え海上危険の負担分の利子が含まれていたため通常 30~40%という極めて高利なものであったが、12~13 世紀にはイタリアを始めスペイン・ポルトガルなど地中海沿岸の港湾都市では盛んに利用されていた。

しかし 1230 年代にローマ法王グレゴリオ 9 世 (Gregório IX 在位 1227-41 年) の「徴利禁止による教皇令 (いわゆる「徴利禁止令 (Decretale des usuris)」⁵) の発令により、この制度の利用は表面的には沈滞化したかには見えたが海事関係者にとって既に広く浸透し必要な制度であったため、「仮装無利息消費貸借」契約や「仮装売買」契

² インド商務院に保存されていた同航路の取引に関する文書、例えば 16 世紀初頭からの「インド船団補給録」や「インド商務院摘要録」その他膨大な会計記録などが消失した。金七紀男 (1990) 「マヌエル 1 世 (1495-1521 年) におけるポルトガルの香料交易 II-インド商務院の活動を中心に」『東京外国語大学論集』第 40 号 p.242

³ ポルトガル語では *respondência* あるいは *contracto de risco* といわれ、英語では *bottomry* と呼ばれた。高瀬弘一郎 (2002) 『キリシタン時代の文化と様相』八木書店 p.627

⁴ 亀井利明 (1975) 『海上保険総論』成山堂書店 p.47 また Park, J. A. (1796) *A SYSTEM OF THE LAW OF MARINE INSURANCES* Saunders and Benning London pp.410-428 Chapter XXI (Bottomry and Respondentia) 等多数ある。

⁵ 堺雄一 (2002) 「中世ヨーロッパの遠隔地交易と危険対策 (4)」『生命保険論集』140 号が詳しい。

約といった、いわば隠れみのとなる様々な方法を考案し水面下で法網をくぐってこの制度は続けられていた⁶。

一方 10～11 世紀のヨーロッパでは地中海交易圏と北海・バルト海交易圏の 2 つの大商圏が出現した。12 世紀になるとこの 2 大交易圏を結ぶ遠隔地交易の国際大商業路線も形成され、このヨーロッパ地域に「商業の復活 (Renaissance du commerce)」を齎していった⁷。14 世紀に入るとこの交易量は更に活発化し増大して同時に輸送技術も向上した結果、海上による物資の大量輸送が可能となりフランドル地方 (フランス語 Flandre) とライン地方の東西の諸都市間を結ぶ横の交易航路も発展し繁栄していく。

こうした遠距離海運に関わる海上危険対策として海上保険単独のニーズが必然的に高まり、ヴェネチアやジェノヴァ⁸などイタリア各地の海運事業ではこの海上保険が定着化し地中海航路の繁栄を支えていた。有力な遠隔地商人の出現、商人の権利保護策 (各地の海事法の整備)、相互扶助を可能にしたギルド組織の展開、多様な交易機能を備えた都市共同体の形成など、地中海海域の商業の発展に伴って中世後期には西ヨーロッパ各地の商業機構が著しく整備・強化され遠隔地交易は一段と促進されていった。

こうした遠隔地のネットワークは従来の大都市依存型から重要交易拠点の諸都市間を直接結ぶ形態…つまり「点から線」へと転換していき、安全かつ安定的な流通の重要性が一層強まっていくのである。商業取引のこうした環境変化に呼応して海上保険取引のための保険市場も主要な商業都市に誕生し、保険取引関係者である保険契約代理人 (保険契約者) や保険引受人 (保険者) の出先が置かれ、保険引き受けの際の正確な情報を広範で迅速に把握しそれを契約に反映した適正な保険の手当てが行われていた。

西ヨーロッパでは地中海側のバルセロナにまず有力海上保険市場が登場し、北海・バルト海側でもメディナ・デル・カンポの大市で取引されたスペイン特産品 (=羊毛) の集散地であったブルゴス (及びその外港であるビルバオ) にもポルトガル・イタリ

⁶ 木村栄一 (1978) pp.2~4

⁷ 大塚久雄 (2001) pp.97-99

⁸ 本稿においてヨーロッパ各地の地名や人名が数多く登場するが、それぞれの表記は通常三省堂刊 (1998) 『コンサイス外国地名辞典』 (第 3 版) と岩波書店 (1981) 『岩波西洋人名事典』 (増補版) に依拠している。ただし、V に相当するカナは「ヴ」に変更している。

アなど隣接国の有力商人たちが多数集まり新たな海上保険市場が形成されている。こうした海上保険を始め金融業の仕事を中心的に担っていたのはいわゆる「改宗ユダヤ人 (converso)」たちであった⁹。

このように 15 世紀には、ヨーロッパの海運におけるリスク対策として海上保険が大いに利用され普及し定着化していたことは間違いない。イタリア諸都市の海上保険証券の記録を中心にヨーロッパ各地の主要な海上保険市場で使用された各保険証券を収集しその特徴を検証分析した実証研究は、ベンザ (1884) や木村栄一 (1979)¹⁰など内外の先行研究でも多く見られる。ところが大航海時代におけるポルトガルの主な商業取引の記録、特にインド航路に関するものは前述のリスボン大震災によってことごとく消滅したため、ポルトガル国内に保存された史料だけから同時代の海上保険に関する取引実態を解明する手がかりを得ることは極めて難しく、これまで同航路のこの分野の実証研究は非常に限られ議論が展開されることも少なかった¹¹。

しかし今回訪問したスペイン北部のブルゴス古文書館には、ポルトガルを含めその当時の海上保険契約の取引記録 約 1 万件が現在も保存されていることが分かった。この記録の中には、16 世紀後半のスペイン北部の街とその周辺国との比較的短距離海運の商業取引に関する海上保険の契約記録だけでなく、アフリカ・ブラジルや遠く西アメリカ各地、そして本稿で取り上げるポルトガルのインド航路に関する契約記録も数十件が保存されていることが現地調査で分かった。

ポルトガル・インド航路の海上保険の研究において、これまで十分に引き上げられてこなかった契約取引の実態を示した貴重な史料が、ここスペイン・ブルゴスの今回

⁹ ユダヤ系商人の研究では、スペインに関しては大内一 (1993) 「ブルゴス市の商業活動の限界」『近代世界システムの歴史的構図』溪水社 pp.10-12 Pike, R. (1961) “Seville in the Sixteen Century” *The Hispanic American Historical Review*, Vol.41, No.1 pp.1-30 (立石博高訳 (1998) 「16 世紀におけるセビーリャ貴族と新世界貿易」『大航海の時代—スペインと新大陸』同文館出版 pp.133-166 ポルトガルに関しては Boyajian, J. C. (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* Johns Hopkins University Press, Baltimore, pp.30-31 ルシオ・デ・ソウザ「16-17 世紀のポルトガル人によるアジア奴隷貿易」(中島楽章編著 (2013) 『南蛮・紅毛・唐人—16・17 世紀の東アジア海域—』思文閣出版 pp.255-262 などがある。

¹⁰ 木村氏は著書のはしがきの中で「トスカーナのダテーニー文庫の薄暗い書庫の中で、14 世紀末の保険証券の束を恐る恐るひもといた」と貴重な文献に出会った当時の感激の様子や 20 年かけ収集したことを感慨深げに語っている。同 (1979) はしがき IV

¹¹ 大航海時代のポルトガル交易史研究の第一人者といわれるボクサーは、この時の甚大な被害状況について “The archives of the India House at Lisbon having perished in the great earthquake of 1755, we have no exact records of all sailings in the Carreira before that date.” と述べ、商業取引史料をベースとした同研究の困難さに触れている。Boxer, C. R. (1991) *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825* CARCANET p.219

の調査で見出すことができたのである。本稿ではこうした史料を使い実証検証をもってその実像に迫りたいと考える。

第1章 ポルトガル・インド航路における海上保険研究の動向とその意義

第1節 先行研究の整理

本稿で取り上げるテーマの先行研究はかなり広範囲で多岐にわたるため、大きく(1)海上保険史関係(2)交易史関係(3)海難史関係の3つの分野に分けそれぞれ既存の研究について以下紹介する。

まず海上保険史では、世界最初に海上保険に関する学術論文を書きあげたポルトガル人の法律家ペドロ・サンターレン(Santarém, P.¹²)を取り上げる。

彼はリスボン近郊の生まれであるが若くしてイタリアに移り、ユダヤ商人としてイタリア各地で海上貿易の商業活動に従事している。そこで海上保険の取引にも関わっており商事代理人も務めていたという。こうした経験を基に1488年に学術論文を書き上げ、その原稿がその後1552年ヴェネチアで海上保険法の解説書として出版されている。その論文は海上保険の実践的な取引手法だけでなく保険取扱者たちの倫理問題にも触れられており、そのため彼は海上保険を系統的に論じた「海上保険学の始祖」だといわれている¹³が、ここでは単に紹介にとどめておく。

海上保険史のこれまでの研究では、内外ともに法制史や保険契約法に関する史的研究が主流で展開してきており、純粋な海上保険の生成やその発展に関する研究成果は今日もなお非常に限られている。従って社会経済史の観点では、14-16世紀の西ヨーロッパにおける海上保険の成立に関しこれまでの海上保険証券生成史の研究成果に依存せざるを得ない状況であった¹⁴。

海上保険の母胎は前述の「冒険貸借」だというのが今日の通説であるが、中世西ヨーロッパの冒険貸借に関する先行研究は意外と少ない。これを取り上げた近年の研究で有名なのは、先のイギリス保険学者トレネリーである。彼の著書ではこの制度の起源や仕組みを取り上げている¹⁵が、その後の海上保険への変遷過程では1310年にブルッヘ「保険取引所(Kamer van Verzekeringhe)」の設立を取りあげ、これを根拠に

¹² Santarém, P. (2007) *Tractatus de assecurationibus et sponcionibus* Comemorativa do 1Centenário da Supervisão de Seguros em Portugal ISP Lisboa 1961年ポルトガル保険協会(ISP Instituto de Seguros de Portugal)が復刻版を出し、更に2007年に復刻版が再作成されているが、コインブラ大学留学中に同協会より恵投くださった。

¹³ 木村栄一 大谷孝一 落合誠一編(2013)『海上保険の理論と実務』弘文堂 p.23

¹⁴ 堺雄一(2002)「中世ヨーロッパの遠隔地交易と危険対策(3)」p.132

¹⁵ Trenerry, C. F. (1926) pp.5-18

海上保険の最初の成立場所はブルッヘだと主張している¹⁶。

海上保険史に関して日本の研究者にも大きな影響を及ぼしたのは、19世紀末に海上保険発生史の研究で相次いで登場したジョノバ大学教授エンリコ・ベンザ (E. Bensa)、ドイツ人保険法学者 アドルフ・シャウベ (A. Schaube)、そして邦訳本も出版されたドイツ人保険学者のカール・レアッツ (K.F. Reatz) の3人であろう。

中でもその後の海上保険史研究に決定的な影響を与えたのはベンザである。彼はプラート、フレンツェ、ジェノヴァやピサなどイタリア諸都市にある古文書館所蔵の膨大な商業古文書類の中から、14世紀初頭の商業帳簿に記録された保険契約に関する史料や法令を数多く発見した。更に1348年の公証人による貨物保険の契約書また当時世界最古といわれた（その後更に古い証券が発見されたが・・・）1384年の海上保険証券も発見するなど、イタリアの海上保険の史的展開を纏め1884年に「中世の保険契約」として出版している¹⁷。古文書館から得た史料をもとに検証・分析を行うこうした手法から、彼のことを海上保険の実証的研究の先駆者だと呼んでいる¹⁸。

一方シャウベはベンザの実証分析を踏まえつつも彼の業績を批判的に捉え、海上保険発生史を法制史の観点から体系化し、論文の中でも冒険貸借から仮装無利息消費貸借契約、仮装売買契約そして真正海上保険へと次々に転化していく海上保険の成立する過程を論述している¹⁹。ベンザの実証的研究やシャウベの法制史の体系的研究に代表される19世紀後半の海上保険の起源に関する学者の様々な学説は、今日もなお引き継がれ展開されている。

またこうした学説の一つであるヨーロッパの海上保険史、特にポルトガルとスペインの保険制度を詳しく紹介したレアッツはその翻訳本の冒頭において²⁰、訳者加藤由作氏から「レアッツ氏がこの著書において、海上保険の「ポルトガル発生説」を唱道

¹⁶ 同(1926) pp.264-275

¹⁷ Bensa, E. (1884) *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova: Tipografia Marittima
神戸大学社会系科学図書館では1884年ジェノヴァで著した同書を保有する東京高等商業学校図書館の複製版を所蔵している。また埴浩は同文献の翻訳を發表している。(1983)「資料 E.ベンザ：中世における保険契約の研究」『神戸法学雑誌』第33巻第3号 pp.457-505

¹⁸ 木村栄一 (1979)『ロイズ保険証券生成史』海文堂 pp.2~8

¹⁹ Schaube, A. (1893) “Der Übergang vom Versicherungsdarlehen zur reinen Versicherung”, *Jahrbucher für Nationalökonomie und Statistik*, 3.Folge, Bd, 6 こちらも埴浩が翻訳している
(1983)「保険的消費貸借から純粋保険への移行」『神戸法学雑誌』第33巻第1号 pp.77-130 及び (1984)「保険制度成立期における保険の真の情況」『神戸法学雑誌』第33巻第4号 pp.739-823

²⁰ Reatz, K.F. (1870) *Das Recht der Europäischen Seeversicherungsrecht*, (加藤由作訳 (1944)『欧州海上保険法史』 巖松堂書店 p.1

した』と紹介されているが、筆者は学会では異説に近いといわれるこの主張に深い関心を持って本稿を記している。

レアッツの著書のタイトルは「欧州海上保険法史」と謳われているが、1430年代の年代記をもとにポルトガルの海上保険制度の成立経緯や国王勅令による条例の規約を詳述している。またブルゴスの海上保険市場の形成環境や保険取引を行うコンスラードの組織に関しても詳しく紹介しており、特に1538年制定のブルゴス保険条例の逐条解釈では、同条例が同地の商慣習に沿って構成されたことを解説している。しかしブルゴスの保険契約の事例に関してはここでも一切触れられてはいない。ただ同書は参考文献が乏しい中世ポルトガルの海上保険をテーマの一つに取り上げ、しかも邦訳された数少ない研究書であるため本稿では大変貴重な書として参考にした。なお彼の「海上保険ポルトガル発生説」は、後章でポルトガルの一次史料と共に紹介するが、内外の保険研究者間では「現在の海上保険との直接の関連性が薄い」とされ疑問視する意見も多く、残念ながら「ブルッへ発生説」と共に学界では少数意見と位置づけられている。

一方日本人の海上保険史の研究者では、前述のレアッツの翻訳者でも知られる加藤由作²¹を始め、寺田四郎²²、勝呂弘²³らが戦前・戦後を通じ中世の海上保険史の研究を行った。また木村栄一は前述の通り14世紀以降のイタリアを始めヨーロッパ各国にある各地の古文書館が所蔵する保険条例や保険証券類及び契約書の原本を多数収集し分析して、ベンザやシャウベなどこれまでの海上保険発展過程の学説を一部塗り替え修正している。またこうした海上保険発生史の研究に精力的に取り組み、その研究成果を『ロイズ保険証券生成史』に公刊しその関連論文も次々と発表している²⁴。一方近見正彦はバルセロナ条例を始めスペイン各地の重要な保険条例を比較・検証した研究²⁵を行っている。特にブルゴス保険条例に関する多くの論文ではそのベースにもなったビルバオの条例（案）に関する論文を含め、当時の同地方における商取引の特性を生かした同保険条例を分析し詳しく論述しており、本稿においてもその研究から多くを引用している。

²¹ 加藤由作（1936）『海上保険概要』巖松堂 他

²² 寺田四郎（1935～）「海上保険発生史論（一）～（十三）」保険学雑誌 第357号～第369号

²³ 勝呂弘（1955）『海上保険論（改訂新版）』春秋社

²⁴ 木村栄一（1979）なお同氏は海上保険史を含め多数の海上保険関連の著書や論文を発表しているが、詳細は末尾の参考文献一覧を参照。

²⁵ 近見正彦（1987）『海上保険史研究』有斐閣 他に「ブルゴス保険条例」に関する論文が多数ある。

しかし両氏のこうした優れた研究でも、ブルゴスの海上保険の取引事例を使った具体的な契約内容の分析に関しては殆ど言及されておらず、木村氏は1538年発布の「ブルゴス保険条例」に記載された「保険証券のひな型」を中心に、また近見氏はその「ブルゴス保険条例」の条例解釈や背景分析の解明にむしろ重点を置いた研究の成果であった。

なお冒険貸借に関しては、日本でも「投銀（抛銀 なげがね）」という日本独自の用語で戦前から多くの研究が行われている。日本で最初に投銀を紹介したのは川島元次郎²⁶だとされ、朱印船貿易に関連する研究の一項目としてこれを取り上げ、日本に残る「末次文書」と「島井文書」などに見られるポルトガル商人が関与する借用証文10余通を初めて紹介している。

この制度はマカオのポルトガル商人たちが17世紀に入り本国からの資金送金が滞りがちとなり、やむなく九州の有力商人たちから商業取引の資金を借用した金銭消費貸借の一種である。これによって資金調達を行ったが同時に本制度は海上リスクも負担しており、万一航海に失敗した場合は返済を要しない融資と危険負担の二つの機能を持つ金融手段で、ヨーロッパでは広く行われていた前述の「冒険貸借 (Bottomry)」そのものである。恐らく九州の有力商人たちはこの制度をポルトガル商人から紹介されたものと思われる。その際に取り交わされた借用証文のうち、返済未了だったものなど別表1の通り日本やポルトガル双方にその関連史料が保存されている²⁷。

この分野の我が国の研究では、15-17世紀イエズス会の日本布教と交易の両活動を通じてポルトガルと日本の幅広い交流史と商業史を論じた高瀬弘一郎の研究が群を抜いている。ポルトガルのトーレ・ド・トンボやアジュダを始めとする数多くの古文書館の史料やローマのイエズス会文書館の関連文書に基づく研究成果は、彼の圧倒的な著書や論文の量の多さとその質の高さに現れている²⁸。また、様々な分野の史料や文献から取り上げた膨大な参考資料や脚注は、この時代のポルトガルの東アジア地域の商業活動を研究する上でも掛け替えのない大変貴重な情報源であり、この分野の研究に多大な貢献を果たしていると高く評価されている。

²⁶ 川島元次郎（1923）『朱印船貿易史』内外出版

²⁷ 日本国内では東大史料編纂所（「末次文書」）と福岡市博物館（「島井文書」）に保存され、ポルトガル国内ではアジュダ古文書館やエヴォラ古文書館などに関連史料が保存されている。

²⁸ 高瀬弘一郎（1977）『キリシタン時代の研究』岩波書店 の他多数の著作と論文を発表している。詳細は末尾の参考文献一覧を参照

また岡美穂子はいわゆる「南蛮貿易」に関する広範な研究を行っている。その研究テーマの一つとしてポルトガルの東アジア、特にマカオと日本間の貿易におけるイエズス会宣教師の商業活動への関与の実態にメスを入れ、投銀や海上貸付を始め海上保険を含めたポルトガルの交易上の危険対策や金銭貸借について、その制度内容や変遷の分析をポルトガルの一次史料からも解読しているこの分野の数少ない優れた専門的な研究者である²⁹。

20世紀に入ると、地中海海域の海運に関する海上保険の事例を扱った研究は非常に進みその成果も多くみられる。その中では、フローレンス・ルーヴァー (F. E. Roover) が取り上げた15世紀後半の地中海の諸港を結ぶ商船航路の海上保険研究³⁰がその始まりだろうといわれる。その論文で示されたヨーロッパ間の各航路別の平均保険料率の水準は、当時の地中海各航路間におけるリスクの高低を如実に表わしている。

ポルトガルの海上保険史に関しては、オリヴェイラ・マルケス (A.H.R.O. Marques) による一次史料から時系列に紹介した研究書³¹がその代表だといってよかろう。残存する数少ない一次史料を主としてトーレ・ド・トンボ古文書館 (Arquivo Nacional da Torre do Tombo) に求め考察しているが、同著の海上保険史の解説は19世紀にまで及び、大航海時代に関する記述は全体の半分程度しか触れられていないのが非常に残念である。

またエドワルド・ピント (V.C.E. Pinto) はポルトガル海上保険通史³²の中で特に「保険書記官 (Escrivão de Seguros)」、「保険取引所 (Casa dos Seguros)」、「保険ブローカー (Corretor de Seguros)」などポルトガルの重要な海上保険制度の創設に関して主にトーレ・ド・トンボ古文書館の一次史料をもとに解説している。

ホセ・サライヴァ (J. H. Saraiva)³³、そしてISP (Instituto de Seguros de Portugal ポルトガル保険協会) から出版されたビンセント・ソウザ (V. B. Sousa)³⁴とフェル

²⁹ 岡美穂子 (2010) 『商人と宣教師 南蛮貿易の世界』東京大学出版会 の他多数。

³⁰ Roover, F. E. (1945) "Early Examples of Marine Insurance" *The Journal of Economic History* Vol.5, No2 pp.172-200

³¹ Marques, A. H. R. O. (1977) *Para a História dos Seguros em Portugal—Notas e Documentos—Arcádia.*

³² Pinto, V. C. E. (1998) "Os Seguros Marítimos nas Rotas Portuguesas do Ultramar: uma perspectiva histórica jurídica (século XVI-XVII)" *Doctorial Dissertation, Faculdade de Direito de Universidade de Lisboa.* pp.257-290

³³ Saraiva, J. H. (1992) *A Companhia de Seguros Bonança—notícia histórica—Lisboa*

³⁴ Sousa, V. B. (1989) *O Controlo e Fiscalização dos Seguros em Portugal —séculos XIV a XVIII— Instituto de Seguros de Portugal と Instituto de Seguros de Portugal (2010) *Os Seguros em**

ナンド・ノグエイラ (F. Nogueira) ³⁵両氏の文献は、いずれもポルトガルの各古文書館に所蔵されている海上保険に関連する法令等の一次史料を写真で紹介し解説しており大変参考になったが、その解説は他の文献と共通して重なる箇所も多くありまた大航海時代の海上保険の取引に関する内容はいずれも少なく、ポルトガルにおける一次史料からの研究はかなり限られており広がりには乏しい³⁶という印象を強く持った。

一方ブルゴスの海上保険取引の記録を使った先行研究では、発表時期やその引用される数からもマヌエル・バサス (M. Basas) が嚆矢だろうといわれている³⁷。ブルゴス古文書館に所蔵された 15 世紀から始まる海上保険の取引事例の史料を使った彼の地道な研究は、単に海上保険史の研究に留まらず、中世西ヨーロッパの商業活動、特に羊毛に関する貿易取引や海運交通の特徴をも詳細に分析している。

その後こうした実証研究はイラリオ・アロンソ (H.C. Alonso) に引き継がれている³⁸。彼はこの海上保険の一次史料を分析していく過程で、ブルゴス商人の役割や彼らとポルトガル人・イタリア人の有力商人の家系に改宗ユダヤ人の存在を示した事例も多く取り上げ、国内外の緊密な金融ネットワークや王室が関与する胡椒取引への介入など彼らのその強かな商法も論述している。更にこうした商人が海上保険への投資失敗によって破産しているケースも取り上げ、当時の「海上保険は冒険的」であったことをブルゴスの海上保険の取引事例から論じている。

ヨーロッパから日本を含めた東アジアに跨る貿易上の強力なネットワークを構築したユダヤ商人の家系研究では、ルシオ・ソウザ (L. Souza) がポルトガルを追われた改宗ユダヤ商人一族の活動を、史料や情報が乏しいポルトガルからだけでなく、広くスペインやイエズス会に残る史料も使いその活動実態を詳細に追跡している³⁹。リスボンやブルゴスでの海上保険契約においても、保険者・保険契約者双方の立場で登場するこの改宗ユダヤ人商人たちは、当時の海上保険研究では決して無視できない大変重要な存在である。

Portugal da Fundação à Modernidade ISP Lisboa

³⁵ Nogueira, F. (2010) *Os Seguros em Portugal da Fundação à Modernidade* ISP Lisboa

³⁶ ISP (ポルトガル保険協会) や主力大学の図書館で所蔵する保険関連の文献を閲覧したが、多くの研究者が指摘するように同国の 15-17 世紀先行研究は上記の通り非常に限られていたと感じた。

³⁷ Basas, F. M. (1963) *El seguro marítimo en Burgos(siglo XVI)* Estudios de Deusto Bilbao

³⁸ Alonso, H. C. (1999) “EL MERCADO INTERNACIONAL DE SEGUROS DE BURGOS EN EL SIGRO XVI” *Boletín de la Institucion Fernan Gonzalez* pp. 278-306 を始め多くの書籍や論文を発表している。

³⁹ Souza, L. (2010) *Early European Presence in China, Japan, the Philippines, and South-East Asia, 1555-1590; the life of Bartolomeu Landeiro* FUNDAÇÃO MACAU

またセルマ・バーカム (S. Barkham) はカナダ人の保険研究者であるが、当時カナダ・ニューファンドランド島近海で多く捕れた鯨やタラの漁業船舶に付保した海上保険を、ブルゴス古文書館に収蔵された契約事例を使って研究している⁴⁰。当時タラや鯨をはじめ水産物は、塩と共にヨーロッパ域内の重要な取引商品であった。

同館に保存されている海上保険の証券類で最も古いものは1509年のものとされるが、フローリアノ・カバレーロ (F. B. Caballero) はその海上保険証券から、当時の証券形式や記載内容及びその特性に関する研究を中心に行っている⁴¹。

こうしたブルゴス古文書館の史料を使った研究者は限られているが、その大半はスペイン人であり、残念ながらポルトガル人の研究者はどの分野からも見出すことはできなかった。

次にポルトガルの大航海時代における交易史関係では、商業分野あるいは宗教分野から多くの先行研究が見られ、本稿でも取り上げた代表的なものを掲げておく。

先行研究者の中でもチャールス・ボクサー (C. R. Boxer) がその代表であると考えられることに異論は無かろう。ポルトガルの「インド航路」を含めたアジア地域の交易に関する彼の膨大な研究業績は、この分野の研究者たちの誰しものが認める偉大な存在である。彼の研究分野は商業・貿易・宗教・海難史に跨り、それぞれに圧倒的な広がりを持ち研究発表を行っている⁴²。

ジョージ・ソウザ (G. B. Souza)⁴³、サンジャイ・スブラフマニヤム (S. Subrahmanyam)⁴⁴、ジェームス・ボヤジアン (J. C. Boyajian)⁴⁵ の代表的な研究書では、どこに重点を置いて書かれたかはそれぞれ特徴があるが、共通するのはいずれもいまだ不明な部分が多い大航海時代のポルトガルの「インド航路」に関し、その貿易活動の実態を一次史料に丁寧にあたって分析し解明している点である。特にボヤジアンが取り上げている時代は16世紀後半以降ではあるが、海上保険にも触れてお

⁴⁰ Barkham, S. (1981) "Brugos Insurance for Basque Ships : Maritime Policies from Spain, 1547-1592" *Archivaria*, no 11 pp. 87-99

⁴¹ Caballero, F. B. (1993) "EL SEGURO MARITIMO EN BURGOS. UNA POLIZA DE 1509" *Boletín de la Institución Fernán González* 72 (207) pp. 207-217

⁴² Boxer, C. R. (1963) *The Great Ship From Amacon* CENTRO DE ESTUDOS HISTÓRICOS ULTRAMARINOS LISBOA ボクサーはポルトガルと日本との交易をテーマに取り上げ、数多くある著書類の中でも掲書はその代表的存在といえよう。彼の著作は末尾の参考文献一覧を参照。

⁴³ Souza, G. B. (1986) *The Survival of Empire—Portuguese Trade and Society in China and South China Sea 1630-1754*— Cambridge University Press

⁴⁴ Subrahmanyam, S. (1990) *The political economy of commerce: southern India, 1500-1650* Cambridge University Press

⁴⁵ Boyajian, J. C. (1993)

り、貿易活動に関わった商人たちの情報では最も詳しい。また マイクル・ピアスン (M. N. Pearson) は、インドにおけるグジャラート王国とポルトガル商人との初期の商業取引活動について特に詳しく、その参考文献の紹介に同書の 3 分の 1 以上を割いている。その当時のインドとポルトガルの商取引関連の文献や史料が少ない中、同書からの情報は重要で貴重である⁴⁶。

海難事故史に関する文献では、リスボン新大学の 3 人の研究者パウロ・ギノーテ、エドワルド・フルートオソそしてアントニオ・ロペス (P. Guinote, E. Frutuoso & A. Lopes) による研究論文⁴⁷の資料は、インド航路における海難事故の一次史料を使い統計資料として纏めたものであり、更にこれをもとに「インド航路における難破と他の海難事故の変化」⁴⁸として発表している。インド商船隊の「派遣実績統計」⁴⁹と併せて、インド航路の海難史を研究する上で欠かせない 3 部作である。また海難史の事故研究では ジェームス・ディフィー (J. Diffie) ⁵⁰ と前述のボクサーなどが、事故後にその関係者から直接収集した生々しい事故情報を記録したポルトガル海難史の文献を翻訳し出版している。リスボン大学には日本人の海難史研究者小磯京子 (K. Koiso) ⁵¹ がおり、ポルトガルの一次史料を使った海難事故に関わるユニークな分析を行っている。

一方 1606 年リスボン近郊で海難事故のため沈没したインド航路のナウ船 (1605 年商船隊の N.^aS.^a Mártires 号) の引き揚げが、1990 年よりポルトガルの造船工学分野の研究者たちによって始められ、これまでほとんど解明されていなかった当時の船舶全体の構造やインド航路帰路便の積荷の詳細に関する研究成果が、徐々に発表されつつあり今後が期待される⁵²。

本稿に関係する主要都市の政治・経済や歴史・文化に関する先行研究では、リスボ

⁴⁶ Pearson, M. N. (1976) *Merchants and Rulers in Gujarat -The response to the Portuguese in the sixteenth century* The University of California Press (生田滋訳 (1984) 『ポルトガルとインド—中世グジャラートの商人と支配者—』岩波書店)

⁴⁷ Guinote, P., Frutuoso, E. & Lopes, A. (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da Índia" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação

⁴⁸ 同 (1992) "O Movimento da Carreira da Índia nos Sécs.XVI-XVIII. Revisão e Propostas" *MARE LIBERUM* N.º 4

⁴⁹ Guinote, P. et al. (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses

⁵⁰ Diffie, J. (1955) *Shipwreck & Empire—Portuguese maritime disasters in a century of decline* — Harvard University Press

⁵¹ Koiso, K. (2004) *Mar, Medo e Morte Vol.1* Lisbonense Som Cascais

⁵² Castro, F. (2007) "Naval Architecture Applied to the Reconstruction of an Early XVII Century Portuguese Nau" *Marine Technology* 44-4 Society of Naval Architects and Marine Engineers pp.254-267

ン、ブルゴスそしてセヴィリアについて金七紀男⁵³、関哲行⁵⁴、大内一⁵⁵らが多くの著書や論文でポルトガル・スペイン両国の各市の社会制度や商業の歴史的な特性を幅広く詳細に紹介している。またアントウェルペンでは中澤勝三⁵⁶の研究がある。この4人の研究はポルトガルやスペインを始め、西ヨーロッパの国際商業都市に関する当時の多くの情報を提供している。

以上のように国内外の先行研究を概観してみると、大航海時代のポルトガルにおける海上保険に関する研究は内外ともに思いのほか進んでいないと強く感じる。前述の通り1755年のリスボン大震災によって、リスボン市街にあったインド商務院をはじめ対外貿易に関係する機関や施設の多くが壊滅し、本研究に不可欠な同時代のポルトガルの商業史料の大半が消失してしまったことがその大きな原因であろう⁵⁷。

またブルゴスを貿易の拠点とした海上保険契約に関する研究においても、古文書館に保存された契約史料を多く使ったバサスとアロンソが取り上げたポルトガルの「インド航路」に関する研究部分は、ブルゴスで契約されたヨーロッパと各地域間を結ぶ数多くの海上保険契約の取引事例の中の一つとして取り上げているに過ぎず、「インド航路」に特に焦点を当てたものでは決してない。

また大航海時代のポルトガル・スペイン両国の一次史料や文献を使い、アジア航路の海上保険の取引実態を多面的かつ複合的に分析した研究で、特にポルトガル「インド航路」に絞った海上保険の研究、更に同航路における海難事故と海上保険の保険料率との相関性を検証した実証研究はいずれも管見の及ぶ限り知り得ていない。

本稿ではポルトガルとスペインで収集した一次史料に、先行する研究成果や海難事故に関する史料とを照らし合わせ、そうした史料に潜む当時の保険契約上の重要な特性について検証した。そしてこの航路における当時の海上保険に見られた特徴や活用状況、更にその保険ビジネスの変化とその限界について様々な角度から考察を試みている。

第2節 本研究の独自性とその意義

⁵³ 金七紀男（2003）『ポルトガル史』彩流社

⁵⁴ 関哲行（1972）「14～15世紀の国際商業都市ブルゴス」『1992年度西洋史研究会－中世後期の地中海都市－ヨーロッパとイスラム世界－もう一つの比較指摘考察－西洋史研究1号

⁵⁵ 大内一（1993）pp.3-33

⁵⁶ 中澤勝三（1993）『アントワープ国際商業の世界』同文館出版

⁵⁷ 岡美穂子（2010）pp.196-197

ブルゴスは中世カステリア王国の首都であり羊毛取引の商業都市としても栄え、当時西ヨーロッパの有力海上保険市場の一つとしても知られている。現地調査した「ブルゴス古文書館 (Archivo de la Diputación Provincial de Burgos)」にはその当時の商業取引関係の史料が多数保存されていることが確認できた。

同館には 1462 年から 1829 年の間、同地に存続していた「(商人の) 同業組合 (Universidad de Mercaderes)」・「コンスラード (Consulado de Burgos)」・「商業協議会 (Junta de Comercio de Burgos)」の 3 つの機関に関する、当時の商業活動の記録文献や司法裁判や調停・仲裁関連の記録 約 800 巻に及ぶ史料が保存されているといわれている。このうち商人組合とコンスラードに関する一次史料は、大半が北海・バルト海の海運に関する海上保険の契約事例など海事関係の記録が中心で、その数は約 1 万件 (1565-1619 年) といわれるが、ヨーロッパ域内を始めアフリカ、ブラジル、東アジア、西アメリカといった当時としてはほぼ全世界に跨る航海ルートの海上保険契約の記録がここに保存されていることが分かった。またその中にはインド航路の契約も含まれ、ポルトガル人商人が関係する海上保険契約の事例を現地調査で数多く見出すことができた。ポルトガルでは殆ど見出すことができなかった大航海時代の海上保険の貴重な取引事例の史料が、ブルゴス古文書館で見出すことができた訳である。

この古文書館の記録を精査すると、「商人組合」・「コンスラード」が扱った手書きの「保険証券記録控 (REGISTROS DE PÓLIZAS 1565-1594)」や両機関に所属する有力商人たち個人の「会計帳簿記録 (LIBROS DE RIESGOS. 1560-1586)」など、ポルトガルでは既に消失したといわれる海上保険契約の取引記録である一次史料が数多く保存されていた。そしてそれらは大航海時代における世界の主要な航路をほぼ網羅した、当時の海上保険取引の全貌を示す大変貴重な史料類であることも確認できた。

この当時スペインの最大の輸出品は羊毛であり、集積地であるブルゴスに一旦運ばれ外港ビルバオからヨーロッパ各国に輸出されていた⁵⁸が、この商取引の決済期限はメディナ・デル・カンポの開催時期に併せ緩和され、多くの商人はその支払い延期制度を最大限利用していたといわれている。保険の決済も同様で、こうした取引の実態が契約史料からも窺うことができた。

ブルゴスではこうした貿易取引に関連した業務の運営・管理を行うため、1443 年

⁵⁸ 後記の別図 1 を参照

に「同業組合」を設立し、1494年には「コンスラード」も設置⁵⁹している。同機関では備船や保険・為替など海上輸送に関する海事取引全般と海事に関するあらゆる司法裁判の処理も扱っていた。またブルゴスのこうした商取引の特殊性を反映し保険取引の実態に適うよう保険規約を修正・拡充するため、1538年には「ブルゴス保険条例 (Ordenanzas del consulado de Burgos de 1538)」も制定されている。

コンスラードでは国内外の有力商人たちによって海上保険契約の取引が行われ、契約成立を保証するためこの機関にその契約記録が保存されていた。またこうした過去の契約記録は会員に公開されることで、保険引受に際し保険者は船主、船舶そして航路ごとの事故原因や場所そして頻度を事前に把握する手がかりとなり、それに見合った保険料率を算出する有力な情報源として活用されていた。このブルゴスには、ポルトガルを含めヨーロッパの周辺国からも多くの有力商人たちが集まり、海上保険の契約者や保険者として活発な取引が行われていた様子が契約史料からも伺え、この街が当時ヨーロッパ最大の海上保険市場の一つとして発展していたことを物語っている⁶⁰。

またこうした保険取引に深く関与し活躍したのは前述の改宗ユダヤ人たちで、彼らは王室への巨額の融資と引き換えに、より上位の地位を手に入れ商取引上の多くの特権を獲得していた。今回取り上げている契約事例の中にも、その名前から明らかに改宗ユダヤ人一族と推定される商人が数多く存在していることも確認できている。

前節の先行研究において触れたとおり、これまでの海上保険史の研究は内外ともに法制史からのアプローチが中心であり一次史料の契約事例や保険記録を使った実証研究では、スペイン・ポルトガル…取り分けインド航路に焦点を当てたものは史料が乏しいことも相まって筆者の知る限りこれまで見つかっていない。

また制定当時の商業的配慮を反映したブルゴス保険条例の特徴ある内容を論究した先行研究では海外にはレアツツの存在があり、我が国では近見正彦氏の研究などが見られる。しかしその各条項が保険契約の中で具体的にどう扱われていたのかについての検証はこれまで見られていないため、例えば今日なお議論されている”lost or not lost “(遡及契約) のその当時の取引実態を解明することは、海上保険の証券生成史

⁵⁹ この施設は、この街の中央にある大教会 (Catedral) に隣接しサンチャゴ巡礼路に面してあった当時の建物は今はなく、羊毛取引所や倉庫などの建物群と共にその跡地は更地となっていた。18世紀その組織を受け継いだ同機関が、河畔に新たな建物を建造したが現在そこは専門学校となっている。正面壁にあるシンボルマーク「錨」がその名残を示していた。

⁶⁰ 拙稿 (2015)「大航海時代におけるポルトガルの海上保険の活用—特にインド航路について—」保険学雑誌 628号 pp. 118-122

を研究する上においても非常に意義あることだと考えている。

更に海上保険取引の実態検証のためにはごく基本的ながらも非常に重要な分析であるが、これまで十分に組み込まれてこなかった同航路の海上保険の付保規模や付保率に関する検証は不可欠であり、同時に同航路の物流規模や海上保険市場の取り扱い規模を探る上でも非常に重要な作業だと考えている。そして同航路の海難事故の事故発生率や事故原因の変化から、同時代の海上保険ビジネスが果たして安定的かつ継続的に成り立つ仕組みになっていたのかどうかに関しても展望してみることにしたい。

本稿では同文書館で収集した当時の海上保険契約の具体的な事例をできるだけ多く取り上げ、契約に適用された様々な優遇条件（例えば「遠距離航海の保険付保」・「保険料決済期限の緩和」など）や保険料率の変化に注目し、同地域における商取引上の特性を色濃く反映しているといわれるブルゴス保険条例が、取引された契約の中で具体的にどう生かされていたのかを丁寧にあたり検証していく。また検証の過程では、ポルトガル・スペイン両国の歴史的・政治的な関係やユダヤ系商人と異端審問所の設置といった時代背景にも注意を払っていく。

ブルゴス史料のこうした契約事例からは「保険の引受」面を中心に分析し、一方ポルトガルの一次史料や先行研究によるインド航路の海難事故事例からは「保険の支払」面を重点に分析し、海上保険の表裏一体関係にあるこの両面の分析に取り組む。

上記で掲げたいずれの課題も今回のブルゴス現地調査で見つかった史料によって解明の糸口に繋がる可能性が出てきていることから、こうした視点でこれら一次史料を存分に活用しつつ関連する内外の史料類を重ね合わせ、当時のポルトガル・インド航路の海上保険取引の実像に迫っていきたいと考える。

第2章 大航海時代におけるイベリア両国の海上保険制度

第1節 中世スペイン北部の海上保険制度と市場

ヨーロッパの海上保険市場はいつごろ、どこで最初に行われたかについては「はじめに」で少し触れたが、13世紀後半に相互救済組織の海上保険制度を設立したポルトガルだという説⁶¹や、14世紀はじめブルッヘに最初に「保険取引所」が設立された記録があるのでフランドル地方がその起源だという説⁶²など諸説がある。

確かにこの時代では経済が発達する中、西ヨーロッパでは国家間を跨ぐ海上輸送が頻繁にかつ大量に行われ、海上保険を含めた危機対策の必要性が一層高まったこともあり、こうした国々では海上保険制度が確実に芽生え始めていた。

現在の通説では、「海上保険は14世紀、ルネッサンスの初期にジェノヴァ、ピサ、フィレンツェ、ヴェネチアなど地中海側のイタリアの商業都市で、地元の有力商人が保険者になって海上保険を引き受けていたのが始まりである」とされ、その手法が航路先のスペインにも伝わったといわれている⁶³。

14世紀後半から15世紀にかけ、スペインにおいて既に海上保険が十分普及していたことを裏付けるものとして、「現代海上保険法の母法」といわれる⁶⁴1435年制定の「バルセロナ保険条例」があり、しかも同条例はその後たびたび改定されているのを見ても明らかである⁶⁵。

バルセロナの商業の繁栄は、地中海海運において同地が地理的にイタリアやポルトガルとの貿易取引上の重要な拠点であったことが強く影響している。

一方今回取り上げる北部の町ブルゴスは、スペイン・マドリッドの北約200kmに位置する内陸の都市であるが、中世カスティリヤ王国の首都として繁栄を誇った古都であり、レコンキスタ時代の英雄エル・シッドの町でもあった。またサンティアゴ巡礼によって生み出される多大な商業的利益に魅かれこの地に定住した多くの外国人商人の子孫たちは、前述のメディナ・デル・カンポの大市における羊毛取引を通じ海外との活発な商業活動を展開していた。

⁶¹ Reatz, K. F. (1870) pp.120~136

⁶² Trenergy, C.F. (1926) pp.264~265

⁶³ 木村栄一 (1978) p.1

⁶⁴ 近見正彦 (1987) p.145

⁶⁵ 1458年 1461年 1484年と短期間に3度改定している。Basas, F. M. (1963) p.14

ブルゴスで取引された羊毛製品はビスケー湾に面した外港ビルバオ (Bilbao) まで荷馬車で運ばれて、輸送船団によって別図 1 の通りロンドン、フランス西岸の港ラ・ロシェル (La Rochelle) やナント (Nantes)、そして当時大西洋岸の商業の中心都市ブルッヘ (オランダ語:Brugge 英語: Bruges⁶⁶) 等の取引市場に積み出されていた。こうしてブルゴスはイベリア半島の東西と南北を結ぶ海上・陸上の両方の商業交通の要所として発展していった。

海上の玄関口ビルバオの街は、付近の鉄鉱山の開発によって育った鉄工業がもともと盛んで国内の船舶、特に軍艦製造のために鉄の需要が一層強まり、ブルゴスの商人たちもこの取引に参入するために一部がビルバオに移っている。ただこの両都市の商人たちは元々異なる民族 (ビルバオはバスク人) のために、常に拮抗反目しあっていた⁶⁷。

またブルゴスは当時スペイン王室のひっ迫した財政を支えるため、王室がこの地を羊毛集積地として保護育成した期待の都市 = 「富の中央市場」であったとされるが、羊毛単一の商品に大きく依存した商業取引は構造的に脆弱で、このためブルゴスの羊毛輸出産業が衰退する要因の一つにもなった。

またこの羊毛輸出産業の繁栄と並行し、当時 **Risgo** (元々の「危険」から「保険」の意味を持つ) と呼ばれた海上保険業も有力商人たちの間で営まれ、ブルゴスは 15 世紀末から 1570 年代にかけてヨーロッパにおけるもっとも重要な海上保険市場の一つに発展していた⁶⁸。またその海上保険の多くがブルゴス商人間同士で契約されている。また前述の通りこの地には「同業組合」とともに保険取引を行う「コンスラード⁶⁹」が設置され、16 世紀後半になると単に投機目的で保険者として参加した投資家たちや、商人たちの間を動き仲介して手数料を取る「エンコメンデーロ (**encomendero**)」と称する代理人 (保険ブローカー) の存在も認められる⁷⁰など、ブルゴスは海運交易取

⁶⁶ フランドルやオランダ各地方の地名の読み方は各語の訳によって様々に表現されるが、本稿では前述の通り原則「コンサイス外国地名辞典<第3版>」の表示に準じている。

⁶⁷ 立石博高他 (2002) 『スペインの歴史』昭和堂 pp.59-61 及び pp.94-97 司馬遼太郎 (2002) 『街道をゆく 22 南蛮のみち I』朝日新聞社 pp.331-342

⁶⁸ 大内一 (1993) pp.10-11 及び Basas, F. M. (1963) p.20

⁶⁹ **Consulado** の日本語訳は「商務館」や「通商院」など分かれるが、混乱を避けるため本稿ではコンスラードもしくは **Consulado** と表記している。立石博高他 (2002) p.94 及び中川和彦 (2001) 「セビーリャの通商院とヌエバ・エスパーニャのコンスラードについて」『成城大学経済研究』151/152号 pp.42-45

⁷⁰ 大内一 (1993) p.11

引に携わる商人たちが集まりギルド体制を確立していった⁷¹。

このようにブルゴスではヨーロッパ各地からの有力商人たちが、保険契約者や保険者として参加し活発な海上保険の取引を行っていた。

当時こうした交易業務（特に保険や金融業）にはユダヤ系商人（改宗ユダヤ人 *conversão*⁷²も含む）が多く関わっていたが、スペインでは 1480 年に異端審問制度が導入され、また 1492 年にはユダヤ人追放令が発せられたため彼らへの迫害や軋轢が激しくなり、彼らはやむなくポルトガルなど他国へ集団移動したことによりブルゴスの市場も一時期混乱した⁷³。

ソウザの研究によると、イベリア半島のユダヤ系商人はこのユダヤ人追放令を受けて ①キリスト教に改宗しイベリア半島に残留したが、後にヨーロッパ内の他地域やアジアでユダヤ教に再改宗したもの ②キリスト教に改宗しながらも、秘密裏にユダヤ教を信仰し続けたもの ③キリスト教に改宗し、他のキリスト教徒との婚姻により完全にキリスト教徒に同化していったもの と大きく 3 グループに区分できるとしている⁷⁴。ブルゴスの海上保険契約に登場する保険者や契約者の多くの有力商人たちは③のケースが多く、一族は同地や他国で強力な商業ネットワークを利用しながら引き続き保険取引を始め金融業を営んでいた。またブルゴスのユダヤ系有力商人は財政窮乏する王室や市へ巨額な献金や融資をその後も続け、それと引き換えに「新貴族（*hidalgo*）」の身分を手に入れ⁷⁵市の有力官職に就くと多くの貴族特権（*hidalguía*）を使い、この地域の貿易取引の中心的な役割を担う立場を維持していた⁷⁶。

16 世紀に入ると海上保険の市場の中心はイタリアから徐々にスペインに移動した。ただ保険の引き受け手である保険者たち有力商人は、依然従来通り取引経験を積んだ

⁷¹ 飯田敏彦（1993）「16,17 世紀カスティーリャの羊毛貿易」『社会経済史学』58（5）pp.107-108

⁷² ポルトガルでは他に「新キリスト教徒（*cristiãos-novos*）」や「マラーノ（*marrano*）」ともいわれる。岡美穂子はデ・ソウザの研究を取り上げ「ポルトガル人のアジア間貿易の担い手に改宗ユダヤ人が数多くおり、血縁にもとづく商業ネットワークがアジア＝ヨーロッパ＝新大陸間に展開していた可能性を指摘している」と紹介している。岡美穂子（2010）p.5 及び p.19

⁷³ 「この追放令の目的はユダヤ人を排除するためではなく、彼らを強制的にカトリック教会のメンバーに加入させる（改宗させる）ことにあった」といわれ、追放令後も国王の側近には依然ユダヤ人の財務官や医者を抱えていたという。Kedourie, E. (1992) *SPAIN AND THE JEWS: The Sephardi Experience 1492 and after*（関哲行・立石博高他訳（1995）『スペインのユダヤ人』平凡社）p.132

⁷⁴ ルシオ・デ・ソウザ「16-17 世紀のポルトガル人によるアジア奴隷貿易」（中島楽章編著（2013）『南蛮・紅毛・唐人－16・17 世紀の東アジア海域－』思文閣出版 pp.255-256

⁷⁵ 特権とは別に、法的には旧貴族と同等にみなされ、「ドン(Dom)」という貴族の称号が名前の上につけられ、「商人」という肩書が取り除かれた。

⁷⁶ Pike, R. (1961) 立石博高訳（1998）pp134-135

ジェノヴァ・フィレンツェなどのイタリア商人たちが中心であった。しかし 16 世紀後半になると証券の保険者名のサインの中に、例えばラ・トーレ (La Torre) 家、サラマンカ (Salamanca) 家、サラザール (Salazar) 家、ミランダ (Miranda) 家、パルド (Pardo) 家などブルゴスを代表する有力商人の名前も次第に登場するようになった⁷⁷といわれるが、その活発な取引実態は後述するブルゴスの史料の契約事例からも確認できる。

またスペインの海上保険条例では、1435 年の「バルセロナ保険条例」に始まりブルゴス (1538)⁷⁸、セビリア (1556)、ビルバオ (1560) と次々と制定されたように、15 世紀から 16 世紀半ばにかけ海上保険取引の発展と共にスペインでは地中海条例群と大西洋条例群とがそれぞれ競うように条例が施行され、同時に海上保険に関する諸々の制度の確立が図られていった⁷⁹。

しかし 1568 年スペイン領ネーデルランドの反乱 (いわゆる「オランダ独立戦争」) が始まると、イギリスもスペイン・ポルトガルへの敵意を露にし、同国の海賊行為の増加によって海運リスクが急激に高まり保険料率の上昇につながっている⁸⁰。

更に 1574 年に発生したオランダ反乱軍による羊毛品倉庫を占領した「ミデルブルク (Middelburg) 事件」では、ブルゴスの羊毛輸出産業に致命的な打撃を与えたばかりでなく、ブルゴスの海上保険取引の信用までも失墜させ、この海上保険市場の急速な衰退につながっていった⁸¹。

⁷⁷ 木村栄一 (1979) pp.197-198

⁷⁸ 1538 年制定のブルゴス保険条例は単行法ではなく、全 90 か条からなる法令 (“Ordenanças hecas por el prior y cónsules de la Universidad de la Contratación desta ciudad de Burgos por sus Magestades confirmadas para en los negocios y cosas tocantes a su juredeción y juzgado”) という非常に長いタイトルの法のうち、第 47 条から第 88 条までの海上保険関係諸規定のことを指している。先行研究でもこれを称して「ブルゴス保険条例」と述べていることが多いので本稿でもこの用語を採用している。近見正彦 (2003) 「1538 年スペイン・ブルゴス海上保険条例における保険契約者資格と保険者資格」『損害保険研究』65 (1-2) pp.288-290

⁷⁹ 近見正彦 (1994) 「1520 年ビルバオ海上保険条例 (案)」『損害保険論集：創立六十周年記念』pp.710-712

⁸⁰ 因みにフランダース航路の保険料率は 1560 年代：5%だったのが 1570 年代になると一気に 2 倍の 10%に上昇している。Basas, F.M. (1963) p.111 別表 4 を参照

⁸¹ この事件は「オランダ反乱軍が 1574 年 2 月 Middelburg のスペイン守備隊駐屯地を占領し、倉庫に保管されたブルゴス特産品の羊毛を奪った。ブルゴスの保険者たちはその損失に対し保険金の支払いを拒否したため荷主たちは、最初ブルゴスのコンスラードに、その後首都バリャドリッドにある上級の裁判所に訴訟を起こした。」というものである。本件の解決には 5 年間費やしている。Phillips, Jr. W. D. & Phillips, C. R. (1977) “Wool and Dutch Rebels: The Middelburg Incident of 1574” *The American Historical Review*, Vol. 82, No. 2 Oxford University Press pp.312-330

第2節 中世ポルトガルの初期の海上保険制度と市場

日本とヨーロッパの交流の突破口となるポルトガルが経済発展の大きなきっかけとなった海上活動は、13世紀の終わりリスボンが地中海と北部ヨーロッパ間を繋ぐ海上輸送の要衝となり、海上貿易の取引に深く関わったことに始まるといわれている。

ではなぜ小国のポルトガルが大航海時代にヨーロッパの先陣を切って海外進出に乗り出すことができたのかに関して、ウォーラーステインは

- ① 大西洋と地中海に面した地理的要因
- ② 遠距離貿易の経験が豊富
- ③ ジェノヴァ人からの資金調達が容易

の3つの要因を挙げている⁸²通り、同国には海運国家となるべく恵まれた条件がもともと揃っていたのである。

海上保険の取引実態を記録した商業取引に関する古文書類が殆ど消失する一方で、ポルトガル国王による海上保険に関する勅令や有力商人たちとの間で交わされた合意書の史料などは、今も同国の古文書館に保存されている。こうした史料をもとに13世紀以降のポルトガルの海上保険の取り組みについて触れておきたい。

同国の海上保険史の中で最も古いものは、1293年5月10日デニス王（Dom Dinis 在位1279-1325年）の命による、ポルトガル商人の「組合取引所（bolsa comum）」が創設された事実が同国の史料で確認されている⁸³。その内容は「ポルトガル商人が国外の港湾都市間でおきた航海上の海事損失を組合員相互間で負担し合う、いわば『相互救済扶助』なる制度の創設であった」といわれる⁸⁴。また、同所で集められた資金は、万一の海難事故に対する支払い機能に加え、組合員たちの貿易振興のために融資も行っていたという。この制度に関する情報は同古文書による史料に限定され、これをもって海上保険制度の源流とみることができるとは議論の分かれるところであるが、本制度には少なくとも当時の海事関係者の海上リスク対策として必要な機能を一応保有していたことに間違いない。

一方ポルトガル海上保険史では最も注目され、学界でも議論されているのは、1375年から1380年頃にかけて創設されたという「船舶のための相互会社（Companhia das

⁸² ウォーラーステイン I.著 川北稔訳（2013）『近代世界システム I』名古屋大学出版会 pp.37-40

⁸³ 国立トーレ・ド・トンボ古文書館（A.N.T.T. 以下同様）Gaveta3,maço n.º5, doc.5

⁸⁴ 拙稿（2013）「ポルトガルにおける大航海時代の海上保険と日本」『海事交通研究』第62集 山縣記念財団 pp.83-92

Naus, sociedade mútua)」という制度である⁸⁵。この制度は「ポルトガル国内に存在する 50 トン以上の船舶所有者は全て、リスボンとポルトにある『海事取引所組合 (bolsa comuns dos armadores)』に、船価の 2% をクローネ (coroas) ⁸⁶ で支払う。もし航海中や停泊中に、嵐や海賊などの押収・差し押さえやその他で損失を受けた場合には、この取引所の資金でその損害を支払う。」というものである。その制度の仕組みが今日の海上保険に近いと言われ、レアッツは上述の内容をもってポルトガルが海上保険発祥の地であると紹介している⁸⁷。

16 世紀になるとインド航路を通じてアジアとの交易が本格的に始まり、「ブルゴス保険条例」の制定時期より 10 年ほど早く 1529 年に「インド商務院 (Casa da Índia)」がリスボンに設置され⁸⁸、ここに海上貸付や保険の記録整理や調停などを職務とした「保険書記官 (Escrivão dos Saguros)」と呼ばれる役職官も置かれた⁸⁹。更に 1570 年頃には「保険取引所 (Casa dos Seguros)」といわれる海上保険の取引所が設置され⁹⁰、保険活動の拡充・整備を図っていったといわれている。

こうした海上保険の専門用語が記された文献史料は、このほかにもポルトガルの古文書館でいくつか見つかっている。例えば 1578 年には公式の「保険仲立人 (corretor de seguros ブローカー⁹¹)」制度も国王の命により正式に発足し⁹²、彼らは王室によって任命されその職は世襲制であったという。

⁸⁵ Lopes, F. (1895) *CHRONICA DE EL-REI D.FERNANDO, VOLUMES 1-3* ESCRITORIO, Lisboa Reproduction in 2010 Biblio Bazaar CAPTTULO -XCI (91 章)

⁸⁶ この時代地中海沿岸の各都市では、各国の通貨が入り乱れて流通していたがそのうちの一つの通貨である。クーリッシェル J. 増田四郎監修 伊藤栄 諸田實訳 (1974) 『ヨーロッパ中世経済史』東洋経済新報社 pp.516~517

⁸⁷ カール・レアッツ 加藤由作訳 (1944) pp.122~136

⁸⁸ 高瀬弘一郎 (2006) pp.198-200

⁸⁹ A.N.T.T., Chancelaria D.João III, Livro 48, fólio n.º 98 PT/TT/CHR/L/1/48

⁹⁰ A.N.T.T., Livro de Notas do 15º Cartório Notarial de Lisboa, Liv.12

PT/ADLSB/NOT/CNLSB15A/001-1/12 は、海難保険事故 (1573 年) を言及した最初の一次史料である。その中に「積荷の詳細は『保険取引所 (Casa dos Seguros)』に登録されている」旨の記述が見られるので、その頃すでにこの機関が設置され機能していたものと推定される。なお本史料の詳細は後記 事例 6 で取り上げる。

⁹¹ 「ブローカー」は金融関連ビジネス界では今日もなお広く登場するが、「他人のための注文を代執行する代理人 (Agent)」を指している。こうしたブローカーの役割は、商取引に関心を持つ相手を引き合わせることであって、15 世紀のイタリアに初めて現れたといわれている。Sobel, R. (1965) *The Big Board: A History of the New York Stock Market* New York: Free Press. (安川七郎訳 (1970) 『ウォール街二百年 その発展の秘密』東洋経済新報社、pp.4-6

⁹² A.N.T.T., Chancelaria D.Sebastião, Doações, Livro 45, fólio n.º 191 PT/TT/CHR/M/1/45
この史料には仕事内容の詳細な記述はなく、「その報酬は保険契約者が負担した保険料の 0.5% であった」と簡単に触れられているだけである。Instituto de Seguros de Portugal (2010) *Os Seguros em Portugal da Fundação à Modernidade* ISP Lisboa p.30

一方インド航路の王室独占商品の香辛料は、持ち帰ったリスボンで 25%の関税を上乗せして王室お抱えの有力商人に売却され、その商品を当時ヨーロッパ最大の香辛料市場のアントウェルペンに持ち込み⁹³、地中海・ヴェネチアルートからの香辛料と販売を競い合っていた。こうした海外貿易に絡む海上保険取引も、恐らくリスボンやアントウェルペンでも頻繁に行われていたと思われるが、この時期のリスボンの海上保険市場の取引規模や具体的な契約内容に関する情報は、一次・二次史料ともこれまでほとんど得られていない。

このように大航海時代のポルトガルは、海運交通や貿易だけでなく海上保険分野においても非常に深い関わりを持ちその普及にも貢献し、次の近代海上保険の発展に向けて大きな影響を及ぼしているのである。

⁹³ 中澤勝三（1993） pp.65-66

第3章 スペイン・ブルゴス古文書館所蔵史料の分析

第1節 ブルゴス古文書館の所蔵史料の整理

ポルトガルの海上保険の取引実態に関する実証研究では、同時代の同国の史料ならびに関係諸国の史料を利用することが極めて重要であり不可欠であることはいうまでもない。しかし前述の通り同国では震災とその後の津波と火災が原因で大半の商業史料が消失してしまったことによって、海上保険の一次史料による調査研究は事実上不可能であったため、隣国のこの古文書館に保存されているポルトガルに関する海上保険の史料は非常に貴重な一次史料といえる。

同館の海上保険証券の史料は、大きく分けると別表2の通りコンスラードの記録簿「(海上保険)証券記録簿 (Pólizas)」と地元有力商人の「会計帳簿 (Cuentas)」の合計20冊からなる。その記録は前者は書記官に、また後者は使用人の記録者による全て手稿の史料である。いずれの史料も記入者それぞれの個性が文面に強く表れ、特に繰り返される名前や地名は略字・脱字が非常に多くまた文章もしばしば省略されている。保険金額のラテン語表記を始め、その当時使用されていた様々な言語が飛び交いこれを翻訳し解読するのはしち難しい作業である。しかし幸いにもこうした商業史料には保険契約者、保険者(共同保険者)、保険金額、保険料率、船舶名や船長、そして航路といった保険契約上の重要項目が保険料の支払時期ごとにほぼ定型的に記載されており、保険内容を検証する上で非常に有効な史料であることが確認できた。

本稿ではポルトガル人と関係が深い航路、取り分け「インド航路」に関連する史料を中心に取り上げ検証しているが、こうした史料によると保険契約者も保険者もスペイン人、ポルトガル人に限らず、イタリア、ドイツ、フランス、イングランドといったヨーロッパ全域の商人たちがここの保険取引に関わっていたことも確認でき、大航海時代におけるこの市場の国際性を象徴している。

また記録の主力である1565年から1594年までの史料では、レパントの海戦(1571年)、オランダ独立戦争(1568-1609年)そして無敵艦隊の敗北(1588年)といったスペインが関与する大事件のあった前後の契約の激減時期を除き、1万件強の記録が同館に保存されているといわれている⁹⁴。表1は同館に保存されている膨大な保険証

⁹⁴ 海上保険関係の記録史料は1481年から1619年まで保存され、15-16世紀のカステリア地方の羊毛貿易の全盛期をほぼ包含するものであるが、中には紛失したものもありその史料の正確な保存件

券をアロンソによって年代順にサンプリング調査したものである。これらのデータから、前述のように政情の影響を受けたブルゴス海上保険市場の引受件数の変遷と保険料率の変化を読み取ることができる。

表 1 ブルゴス古文書館の保存証券数の推移と保険料率の変化 (1565-1594)

年	証券数 (件)	平均保険料率	事件
1565	358	6.71	
1566	243	8.73	←ネーデルランドの反乱
1567	387	6.53	
1568	1039	6.97	←オランダ独立戦争開始
1569	468	7.31	
1570	160	7.90	
1571	832	8.52	←レパントの海戦
1572	6	10.83	←ミデルブルグの反乱
...	
1581	201	7.16	
1582	63	9.79	
1583	1	5.00	
1584	285	7.29	
1585	249	6.75	
1586	176	9.08	
1587	97	8.97	
1588	90	8.66	←無敵艦隊の敗北
1589	47	9.46	
1590	46	9.40	
1591	77	10.20	
1592	29	10.60	
1593	
1594	12	7.40	

出典) Alonso, H. C. (1999) “EL Mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI” *Boletín de la Institucion Fernan Gonzalez* p. 283 から作成

証券記録簿ではブルゴスの海上保険市場の最も繁栄していた 1565-1594 年の約 30 年間の契約記録が全体の 90%以上を占めている。別表 2 のリストでは文献のタイトル名は次のように

- ・ “Libro de pólizas de seguro” (1565) (海上保険証券の台帳) : 文献番号 95
- ・ “Registro de pólizas de seguros de Juan López de Soto” (1567-1569) (フォアン・ロペス・ソトの保険証券の記録) : 文献番号 39

と各巻ごとのタイトル名と文献番号が付され分類されているが、その分類基準は不明で、文献番号も後につけられたものもあり必ずしも時系列順にはなっていない。

今回の調査では「インド航路」に関する記録を重点的に閲覧したため、同航路の保存記録数が最も多いと予想した文献番号 95 を中心に調査している⁹⁵。

数は未だ不明だといわれている。Alonso, H. C. (1999) pp. 277-282

⁹⁵ 同館の史料は未だデジタル化が実施されていないため、95 巻を含めた証券記録簿 13 巻と会計帳

第2節 ブルゴスとその周辺国との海上保険取引実態の検証と分析

アロンソは「証券記録簿」にある1565年から1619年まで約50年間の海上保険の契約約1万件の記録のうち、保管状況から

- ・契約件数：5042件
- ・総保険金額：643万4130.5ドゥカド（ducados⁹⁶）

の情報をもとに海上保険契約の分析をおこなっている⁹⁷。

そうした契約は、次の表2の通りブルゴスが繁栄した1590年代前半までの契約に集中しており、件数も全体の約97%を占めている。なお、この時代の海上保険の引受は貨物保険が大半で、ここブルゴスでも同様に船舶保険の引受は極めて稀であった。これは同市には独自の大商船隊を持っておらず、また海にも面していなかったためブルゴス保険条例も貨物保険を想定して策定された⁹⁸からだといわれている。

インド航路開設前の15世紀半ばのポルトガルは海上輸送による交易活動の中心地を、ネーデルランド（低土地）のフランドル地方に置いた。1460年ブルッヘ（Brugge）に王室管理下の商館を開設して、アフリカやマデイラ（Madeira）・アゾールズ（Azores）の各諸島からの産品（砂糖や香料）を「世界の市場」といわれたブルッヘに持ち込んでいた。当初はブルッヘ市場で緊密な商業活動を行っていたが、1480年代以降フランドル地方の住民によるハプスブルグ家への反抗が続き、活動の拠点をアントウェルペン市場に移した。他国の商人たちもこれに倣ったため、まもなくブルッヘは商業都市の機能を失い衰退していった。

15世紀末になりインド航路が開設されると、アジアから船積みされた市場性の高い香辛料が、従来の紅海－ヴェネチアルートに加え海路で直接リスボンを経てヨーロッパ市場に齎されるようになった。しかし当時のリスボンには、こうしたアジア産品を活発に取引するだけの十分な市場規模はなく、より大規模な市場を求めアントウェ

簿など全部で20巻にある関連部分を撮影してきた。今後こうした史料からインド航路に関する海上保険の実態の解明を更に進めたいと考えている。

⁹⁶ 16-17世紀のスペインの「貨幣単位」で、金・銀の「重量単位」の場合もある。16世紀頃スペインの1ドゥカドは金約3.5gに相当した。なお当時のポルトガル貨幣交換比率では、タエルあるいはクルザード（いずれもポルトガル）とドゥカド（スペイン）とはほぼ同価値だったといわれている。ただ「この時代の貨幣換算値に余り厳密さを求めることはできない」といわれている。高瀬弘一郎（1977）pp.662-674 及び同（2006）p.84

⁹⁷ Alonso, H. C. (2003) “Los seguros marítimos de Bruges. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI” pp.216-217 を始め多数の論文がある。

⁹⁸ カール・レアッツ 加藤由作訳（1944）pp.337

ルペンに持ち込み諸外国の大資本との取引が行われていた。ポルトガルはアントウェルペンに国王任命の商務官を常駐させ、商人たちはこの市場に香辛料などアジア産品と引き換えにアジア域内の取引で使用する南ドイツ産の銅や銀などを買い付けていた⁹⁹。このアントウェルペンの繁栄も 1560 年頃までで、この地の国際市場としての役割は間もなく終わり、そののちはアムステルダムが国際商業市場として発展していく。

表 2 ブルゴスの保険市場 (1565-1619)

年	証券数 (件)	ウエート (%)	総保険金額 (Ducados)	ウエート (%)	平均保険料率 (%)	年	証券数 (件)	ウエート (%)	総保険金額 (Ducados)	ウエート (%)	平均保険料率 (%)
1565	358	7.1	846,545	13.2	6.7	1594	12	0.2	23500	0.4	7.4
1566	243	4.8	501,603	7.8	8.7	1595	33	0.7	33140	0.5	6.9
1567	387	7.7	250,624	3.9	6.5	1596	32	0.6	29295	0.5	7.8
1568	1039	20.6	1,170,066	18.2	7.0	1597	25	0.5	19125	0.3	8.5
1569	468	9.3	702,210	10.9	7.3	1598	23	0.5	15055	0.2	6.2
1570	160	3.2	324,197	5.0	7.9	1599	7	0.1	5700	0.1	6.5
1571	832	16.5	1,109,466	17.2	8.5	1600	13	0.3	4350	0.1	4.9
1572	6	0.1	2,850	0.0	10.8	1601	10	0.2	6400	0.1	4.4
1581	201	4.0	204,441	3.2	7.2	1602	3	0.1	7250	0.1	5.0
1582	63	1.2	53,610	0.8	9.8	1603	2	0.0	4800	0.1	4.5
1583	1	0.0	6,000	0.1	5.0	1604	3	0.1	4450	0.1	6.7
1584	285	5.7	294,537	4.6	7.3	1605	7	0.1	14350	0.2	5.5
1585	249	4.9	197,729	3.1	6.8	1606	2	0.0	600	0.0	7.0
1586	176	3.5	152,694	2.4	9.1	1607	4	0.1	1000	0.0	5.0
1587	97	1.9	114,831	1.8	9.0	1610	3	0.1	900	0.0	7.0
1588	90	1.8	103,715	1.6	8.7	1611	3	0.1	620	0.0	5.3
1589	47	0.9	64,900	1.0	9.5	1614	3	0.1	2100	0.0	4.9
1590	46	0.9	52,725	0.8	9.4	1615	1	0.0	1300	0.0	10.0
1591	77	1.5	81,780	1.3	10.2	1619	2	0.0	2000	0.0	5.0
1592	29	0.6	23,675	0.4	10.6	合計	5042	100.0	6434130.5	100.0	7.3

出典) Alonso, H. C. (1999) “El Mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI” pp.282-286 から作成

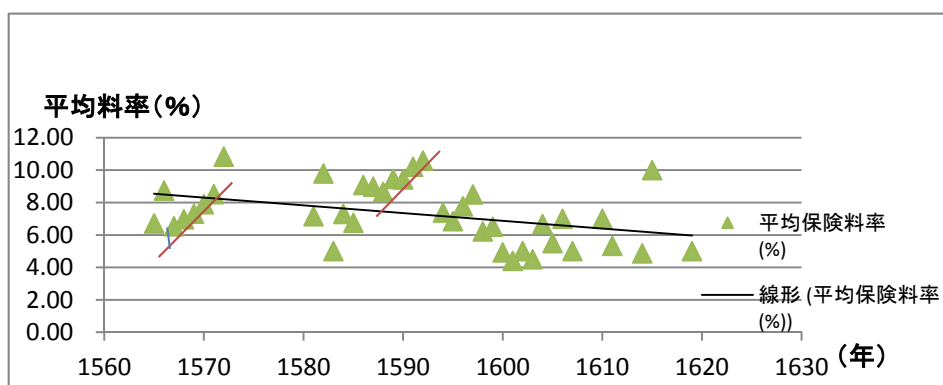
こうした時代に北海・バルト海沿岸の港湾都市と緊密に海上交通で結び、海運・商業・金融（保険を含む）とともに繁栄していたのがブルゴスであった。ブルゴスの先行研究の契約情報を使い、16 世紀半ばから 17 世紀初旬にかけてこの地域における海上保険契約を引受件数と平均保険料率から分析してみると、ポルトガルを基点としたヨーロッパ内の近隣航路やアジア・アフリカ・ブラジルなど遠隔地航路の海上保険の実態を探ることができる。

表 2 を見てみると年度間に大きな格差はあるが、中でも 1568 年と 1571 年の 2 年間の引受件数が突出し、この 2 年間の保険金額はいずれも全体の 18%前後と非常に高いウエートを占めているが、17 世紀に入るとこの契約件数も極端に落ち込んでいく。

⁹⁹ この当時ポルトガルは、西洋とアジア間の金銀の交換相場の違いを利用（中国は銀が乏しく金より相対的に高価だったが、一方ヨーロッパでは安い銀を買い込み、アジアで相対的に安い金や香料と交換）することで、二重の利益を獲得していた。中澤勝三（1993）p.66

また図 1 では、ブルゴスで引き受けた契約の平均保険料率を年度ごとの分布とその推移をみている。年度によっては 10% を超える年もありバラつきがみられるが、総じて 6-8% 前後に集まっている中で、1570 年前後と 1590 年前後に右肩に急上昇がみられるが、この変化はいずれもスペインが関係した戦争・動乱による影響¹⁰⁰である。

図 1 ブルゴス保険市場の平均保険料率の変化 (1565-1619)



出典) Alonso, H. C. (1999) “El Mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI” p.283 から作成

17世紀になると表2の通り保険料率の低下と契約件数の大幅な減少がみられるが、これは有力な保険者がブルゴス市場からアムステルダムに移り、大型契約の引き受けが減る一方で、スペイン国内や近隣国との短距離で比較的安全な航路の小口の契約にシフトしたためだと考える。前半20年間の1ポリシー当たり平均単価は1352ドゥカドであったものが、後半の20年間になると886ドゥカドと平均単価が約3分の2にまで低下している変化からもこの現象が裏付けられている。

1565-1619年まで通期の平均保険料率は7.3%であった。

なお、この当時スペイン北部のビスケー湾からカナダ・ニューファンドランド島付近に向かった漁業船舶（主として鯨とタラの漁）に対する「冒険貸借（Bottomry）」の料率は、投機的リスクもあって20~40%程度と非常に高率であった¹⁰¹。しかし別表3の通り、海上リスクもかなり高い同航路（Terranova）の海上保険の保険料率が8.0%という低水準で引き受けている事例を見ると、この地域の商人たちの間では、何

¹⁰⁰ 1568年からオランダ独立戦争の開始（～1648年）や1588年スペイン無敵艦隊の敗北など戦争に関連している。

¹⁰¹ この水準のデータは Barkham, S. (1981) p.87~88 による。

等かの特段の事情がある場合¹⁰²を除き、遠距離ルート¹⁰²の海運には通常冒険貸借よりも海上保険が広く利用され、引き受けも順調に発展していたものと推定される。

しかし 1560 年代後半から続くオランダ独立戦争といった政治問題による戦争リスクが高まると、引き受けを手控える地元保険者が急増し別表 4 のようにビルバオ（ブルゴスの積出港）からフランドル向けの保険料率も 7%前後から 10%前後へと一気に急騰したため表 2 の通りブルゴスの扱い件数も激減していった。

更に有力な商人で保険者でもあった改宗ユダヤ商人たちは、異端審問所の設置など宗教弾圧や迫害が激化したスペインから宗教的自由を求めアムステルダムに移動したため、ブルゴスにおける海上保険市場は一気に衰退していった。17 世紀になると大きな海上保険契約は、世界経済の中心都市となり欧州の最大の海上保険市場となったアムステルダムへと移っていくのである。

次に表 3 のブルゴスで契約された海上保険の貨物の商品内容から、スペイン北部とヨーロッパ周辺国の取引市場との交易の実態を検証してみたい。

表 3 ブルゴスの海上保険の付保商品（1565-1619）

商品(Mercancías)	保険証券		総保険金額	
	件数	ウエート (%)	ducados	ウエート (%)
羊毛 (Sancas de lana)	1865	37.0	2,251,667.0	35.0
金貨・銀貨 (Dinero, oro y plata)	137	2.7	608,003.8	9.4
アメリカ・アフリカの農製品と乳製品 (Productos agrícolas y ganaderos de América y África)	390	7.7	415,927.3	6.5
生地 (Tejidos)	228	4.5	389,806.0	6.1
染料 (Colorantes)	159	3.2	362,533.5	5.6
鉄製品・船具 (Productos siderúrgicos y navales)	614	12.2	362,335.6	5.6
イベリア半島の食糧・塩 (Alimentos de la Península Ibérica)	229	4.5	288,988.3	4.5
馬具・大砲・弾薬 (Casco, artillería y munición de barcos)	334	6.6	232,955.0	3.6
香辛料 (Especiería)	72	1.4	177,112.0	2.8
奴隷 (Esclavos)	32	0.6	131,575.0	2.0
漁具 (Productos de la pesca)	81	1.6	67,893.3	1.1
船舶搭載の食糧・軍需品 (Armazón, vituallas y pertrechos de barcos)	64	1.3	31,110.0	0.5
木材 (Madera)	37	0.7	26,335.0	0.4
蠟(ろう) (Cera)	17	0.3	25,975.0	0.4
紙・書籍 (Papel y libros)	22	0.4	13,470.0	0.2
その他 (Otras mercancías)	585	11.6	938,096.5	14.6
生命保険 (Seguros de Vida)	96	1.9	55,640.0	0.9
再保険 (Reaseguros)	80	1.6	54,707.0	0.9
合計	5042	100.0	6,434,130.3	100.0

出典) Alonso, H. C. (1999) “El Mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI” p.285 から作成

¹⁰² 例えば客のニーズが海上リスクだけでなく、船団編成の資金源として同時に融資を求め、冒険貸借を利用せざるを得なかった場合などが考えられる。

ブルゴスの海上保険は後記事例で改めて紹介するが、ブルゴスの保険条例により付保する「目的（保険対象品）」は通常保険証券上に明記する必要はない。したがってその内訳は証券記録からは把握しづらいものなのでこのデータは非常に貴重である。当時この地方の最大の貿易品は上記の通り羊毛であり、件数でも保険金額でも全体の 3 分の 1 を占めている。ブルゴスに集められた国内の羊毛は、主にイギリス・フランスそしてフランドル地方に輸出され、イギリスなどから完成品である毛織物を輸入するといった、いわば「原料輸出と製品輸入」というブルゴス商業の特徴を示している。

保険証券数で特に目立つのは 12.2% の鉄製品・船具であるが、これは前述のビルバオの金属加工製品（現地主要産業である造船に関する船舶の鎖や錨や釘など）によるものである。

2 位の金貨・銀貨は新大陸（メキシコと南米）からのものが中心である。当時スペインもまた、新大陸とヨーロッパの交易において金・銀の交換比率差を生かし膨大な収益をあげていた¹⁰³。3 位の農製品と乳製品では、アフリカ・南米（特にブラジル）やアゾーレス諸島の砂糖、イベリア半島の塩やワインが当時の主要農産品であった。染料とはアジア産の藍やブラジルの赤の染料で、いずれも繊維品の染色に使用した。また香辛料は胡椒を中心に 15-16 世紀の欧州市場における貿易取引品目の太宗であったが、ここでの取扱高が少ないのは、アジアから持ち込んだポルトガルの香辛料は王室が一元管理し一旦リスボンに納入し集中化させて、そののちアントウェルペン市場に持ち込んでおり、ブルゴスはメインの運送ルートから外れていたためである¹⁰⁴。

なお表 3 には商品ではないが、「生命保険（Seguros de Vida）」と「再保険（Reaseguros）¹⁰⁵」とが記載され、保険証券数で其々 100 件近く計上されているのが興味を惹く。ここでいう生命保険とは、恐らく大半は乗組員や乗客で更に積荷品目にも登場している「奴隸」を付保対象にしたものであろう¹⁰⁶と考える。また高額保険の

¹⁰³ 註 98 「交換相場の違い」を参照

¹⁰⁴ 1567 年のアントワープ市場における取引商品別構成では、香辛料取引は全体の 15.6% を占め、繊維関係に次いで第 2 位である。ポルトガル王室お抱えの有力商人たちによって、リスボンから大半の香辛料が同市場へ運ばれている。中澤勝三（1993）pp.107~111

¹⁰⁵ 再保険の誕生は、遅くとも 14 世紀の末までに制度が確立し、イタリア諸都市を中心として西欧の各地に広まっていった。大谷光彦監修 トーア再保険株式会社編（2011）「再保険 その理論と実務【改訂版】」pp.11~12

¹⁰⁶ 木村栄一は「1401 年イタリア・ピサの女奴隸に関する保険証券で、『生命保険のめぼえ』を認めたが、それは海上保険（貨物）であって、決して生命保険契約ではなかった。しかし 1422 年フィレンツェの保険証書を見ると、この頃イタリアでは既に生命保険契約が存在していたことは疑いない」と論じている。同（1963）「奴隸に関する 1401 年ピサの海上保険証券」『保険学雑誌』第 423 号 pp.157-168 及び同（1966）「奴隸保険と生命

引受を実現する手段として、後記事例でも見られたように複数の保険者がシェアする共同の保険引受や、この再保険を利用しリスク分散を図っていたことは間違いない¹⁰⁷。こうした情報によってこの当時既に生命保険と再保険の両制度がヨーロッパには存在し、一般に活用されていたことを明らかにしたこの資料に注目をしたい。

次にブルゴスの海上保険契約で登場する保険契約者の居住地、そしてその保険を引き受けた保険者について見てみたい。

表 4 で示された通り、この市場での保険契約者は当然ながらブルゴス在住者が圧倒的で、上位はスペインの各都市の住民が占めているが、4 位リスボン (Lisboa) と 6 位ポルト (Oporto) そして下位ながらアベイロ (Aveiro) などポルトガルの主要都市在住の商人たちも登場している。更に 2 件と少数であるが、植民地インド (La Índia) 在住の契約者の名前も見られる。1 割近くを占めるこうしたポルトガル在住の保険契約者たちは、活発な取引が行われていたブルゴス市場において緊密なネットワークを生かし海上保険を付保したことは後記の事例でも判明する。

表 4 ブルゴス保険証券の保険契約者の所在地 (1565-1619)

保険契約者の所在地	証券数(件)	ウエート(%)	総保険金額(D)	ウエート(%)
Burgos	1,010	20.0	1810820	28.1
Sevilla	587	11.6	1166138	18.1
Segovia	358	7.1	464368	7.2
Lisboa	243	4.8	413057	6.4
Bilbao	190	3.8	172815	2.7
Oporto	194	3.8	106168	1.7
Medina del Campo	69	1.4	102583	1.6
Náacara	75	1.5	99677	1.5
...				
...				
Aveiro	38	0.8	12310	0.2
...				
...				
La Índia	2	0.0	11000	0.2
...				
合計	5,042	100.0	6434130.5	100.0

出典) Alonso, H. C. (1999) “El Mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI” pp.290-291 から作成

なお同市場に登場する主なポルトガル在住保険契約者名は、別表 5 の通りである。

保険-世界最古の真正生命保険証券『生命保険文化研究所論集』(3) pp.28-31

¹⁰⁷ 小林篤 (2012) 「再保険の進化と最近の再保険市場」『損保ジャパン総研レポート』Vol. 61 p.33

この保険契約者名で見られる Ximenez 家、López 家、Frías 家、Baz 家あるいは Gómez 家といった一族者の名前は同表の上位 30 名のリストの中でも複数回見られ、また後記事例の中でもたびたび登場している。彼らは 1570 年代から 90 年代にかけて、リスボンやゴアを行き来した有力商人の一族ないしはその家系である¹⁰⁸。

この別表 5 の中には、19 番目にゴア在住の保険契約者 (António Báez Bernaldez) が 1 名登場していることにも注目したい。ただこの人物は Boyajian で簡単に紹介されているだけで、Souza のゴア在住有力商人のリストにはその名前が出ていない¹⁰⁹。またこの別表 5 で見られるポルト在住の Baz 家は、その名の通り (Brazil) ブラジルとの交易 (特にアフリカの黒人奴隷) で一大勢力に発展したといわれている¹¹⁰。

海上保険を引き受けた保険者である商人たちの実態も併せて検証したいが、この資料からは保険者の具体的なデータが入手できなかったため、ここでは詳しい論究はできないが後記事例の中で逐次触れていきたい。なお 1494 年にはこの地にもコンスラードが設置されていたので、この時期ブルゴス固有の保険者衆 (商人) も海上保険を引き受けていたが、初期のブルゴスの保険市場において重要な役割を担っていたのは、このブルゴスの保険者たちではなくむしろ実務経験を多く積みノウハウや各地の人脈ネットワークを持つ、イタリア人商人など外国人の保険者たちで同市場を支配していたと考えられている¹¹¹。ブルゴスは元々商業都市ではなく、有力なブルゴス商人自体が存在していなかった。この点を配慮し外国人保険者の排除や資格制限の規定はブルゴス保険条例には入っていなかった¹¹²ため、イタリア・ポルトガルそしてフランドルなど他の国から進出してきた外国人保険者たちが、この地の商人たちと保険取引を活発に行っていた。

最後に前述の別表 3 のデータから 16 世紀後半のポルトガルを基点とする各航路別契約実績 約 1600 件の保険料率の水準と、1 証券当たり保険金額単価を検証しておきたい。各航路全体の平均保険料率は戦争などで変動もあるが 8%程度であり、この数

¹⁰⁸ 例えば別表 5 の最初に登場する T(h)omás Ximenez と Rodrigo López de Evora はいわゆる改宗ユダヤ人で、インド航路開設当初から胡椒交易に深く関与していた。T(h)omás Ximenez の息子 António Fernandes Ximenez (1563-1631) は、16 世紀後半『胡椒王』と呼ばれたという。 Boyajian, J. C. (1993) pp.33-34

¹⁰⁹ Boyajian, J. C. (1993) p.143 及び Souza, T. R. (1977) "Marine Insurance and Indo-Portuguese Trade History" *Indian Economic Social History Review* pp.377~381

¹¹⁰ Boyajian, J. C. (1993) p.15

¹¹¹ ジェノヴァなどイタリア商人の影響は、マルセイユの最古の海上保険証書でも同様のケースが見られる。大谷孝一 (1998) 「中世マルセイユの海上保険契約 (再考)」『早稲田商学』 第 377 号 p.33 及び pp.37-38

¹¹² 近見正彦(2003) pp.309-310

値は同時にブルゴスの海上保険市場の当時の標準的な保険料率水準であったと推定する。ビルバオなどスペイン北部の港（Costa Cantábrica Española）とポルトガル各港を結ぶ航路は運航距離が短く、その上北海やバルト海に比べると気象条件も比較的安定しているため、保険料率も 6%前後と低かった。またポルトガルの港を出向地とし、ネーデルランド地方（Países Bajos）向けのルートは周辺国フランスや英国などに比して扱い件数も多く保険金額単価が最も高い。これは同地区あるアントウェルペンやアムステルダムの国際市場へ、高価な香辛料を独占的に輸出していたことが原因である。保険料率も 8.2%とほぼ平均的なレートである。

ヨーロッパ域内を除くとブラジル航路の件数が最も多く、この航路の重要性を示している。保険料率は 9.2–10.2%（復路）と高いが、内訳をみると往路は 6.0%程度なので、インド航路と同様復路便の料率がかなり高い。この航路の復路便には、当時ヨーロッパ市場で極めて人気の高かった砂糖とパウ・ブラジルと呼ばれる赤色の染料が主要品で、1690 年代以降取引が活発となったブラジル産や南米産の金や銀など高額商品はまだ含まれていない。それはこの航路の 1 証券当たりの単価が 581 ドゥカドと、全体の平均単価 1048 ドゥカドの半分程度と低かったことから明らかである。

これら 3 航路で全体の契約件数の半数以上を占める。ただこうした料率水準は、船舶及び積荷所有者・船長・積荷の種類と数量とその価格・航路や往路・復路便そして運行時期など一般的な条件に加え、戦争・反乱といった海難リスクの要因にも常に大きく左右されていたことは前述の別表 4 で見た通りで、その具体的な事象は第 3 節で取り上げる事例の中でも確認する。

次に 1 保険証券当たりの単価を比較すると、インド航路（復路便 3603 ドゥカド）とアフリカ西岸（Cabo Verde Santo Tomé）からアメリカへ向かう航路（3666 ドゥカド）とが圧倒的に高い。アメリカへは銀を買い付けるため交換取引の現地産の金や奴隷を大量に積み込んでいたことが原因である。一方インド航路の復路便は取扱件数が 32 件と少ないが、これは大型ナウ船を使用しかつ香辛料や高級繊維製品といった高額商品を積載していたことが大きく影響している。1 証券単価はいずれも平均の 3 倍以上であったが、詳しくは次の第 3 節でインド航路の実際の取引事例を検証して分析したい。

第 3 節 ブルゴス市場の海上保険契約史料からの事例検証

このセクションでは、ブルゴス古文書館で収集したポルトガル「インド航路」に関する一次史料の中から 8 史料 7 事例と、ポルトガルで収集した一次史料の 2 史料 2 事例合計で 10 史料の 9 事例を取り上げ分析を行った。それぞれの史料の検証では、他国の関連史料や情報更に先行研究もできるだけ提示し対比させてより多面的な分析を試みたい。

(1) 事例 1 (「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による)

最初の事例は「インド航路」1563 年商船隊に関する史料¹¹³ で、文献番号: 95 の中に保存された史料の一つである¹¹⁴。

この契約に登場する船舶 N.^a S.^a Graça 号 (ポルトガル史料では”Nossa Senhora da Graça” 本史料のスペイン語は s[e]ñor salve la graça¹¹⁵と表記されている) は、ポルトガル史料¹¹⁶によると 1563 年 3 月に僚船 3 隻と共にリスボンを出航し、その年の 9 月にインド・ゴアに到着している。復路は通常通り 1564 年 1 月にゴアを出発しているが、その後海難事故のためアフリカ喜望峰付近で行方不明となっている。本史料の全文は比較的短く保険契約内容もシンプルである上、他の史料の表記形式もほぼこの書式に準じているため本史料を最初に取り上げた。

f[er]i]a de o[c]tubre 1565...①

[fol.]107r°...②

G[e]r[oni]mo Pardo...③

En la çudad de burgos A treinta días del mes mayo de mill e qui[nient]os y sesenta y cinco años g[e]r[oni]mo Pardo V[e]z[ino] de burgos Por comision de Ju[an] de curiel de la torre y en nombre de al[ons]o de torres estante en lisbona...④ se asegura de la yndia de calicud e de qualquier Puerto o Puertos della fasta lisbona sobre qualqu[i]er m[e]r[caderi]as cargadas por diego de frias o otro...⑤qual q[ui]er]a avnque sean de las hezeptadas Por las hordenanças de esta vni[bersidad]

¹¹³ 商船隊の年次と帰還する年次が大きくずれる (例えば Goa に長期滞在する) ことが頻繁にあるので、商船隊年次の船舶名による帰港時期の追跡・確認が本実証検証において非常に重要である。

¹¹⁴ ブルゴス古文書館に保存されている保険料精算時の定期市毎の証券件数は、この 1565 年秋:165 件 1566 年春:429 件 1567 年春:528 件 1567 年秋:400 件 1570 年春:984 件・などである。

¹¹⁵ 原史料の誤字・脱字と思われる個所は前後の史料から筆者の責任で加筆・訂正している。この事例では G[e]r[oni]mo Pardo は [e] と [oni] が脱字である。また当然のことながらスペイン語とポルトガル語では綴りが異なる場合も多く、説明部分に合わせ適宜使い分けた。

¹¹⁶ 各事例で取り上げる「ポルトガル史料」とは、通常 Paulo Guinote, Edouardo Frutuoso & António Lopes (1998) 及び同(2002)の著書と同(1992)などの論文とその他文献多数を使い、一次史料では主として Biblioteca da Ajuda, Lisbon と Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo の所蔵の史料からである。また日本の二次史料では高瀬弘一郎 (2006) の著書類の膨大な註やその他の資料を参考にした。

bersidad consi[g]nadas [e]n lisbona a al[on]so de torres o a otro qualquiera pertenes çientes al d[ic]ho alonso de torres e a gregorio de santotis...⑥ o a quien Pertenesçer puedan e deuan a ocho por çiento a Pagar a o[c]tubre [e]n la nao que n[uest]ro s[e]ño[r] salue la graçia capitan diego lopez de mezquita...⑦ u otro qualq[ui]el[r]a y según paresze por la d[ic]ha poliya lo to marón e firmaron las personas e de la manera sigui[en]t[e]...⑧.
 + Juan de miranda en d[ic]ha nao Por / ciento y cinq[uent]a du[cad]los a ocho por client[o] a o[c]tubre CL...⑨
 + g[e]r[onim]o Pardo en d[ic]ha nao Por / cient du[cad]los C
Corregido por miMelchor / de muxica CCL...⑩

出典) Archivo de la Diputación Provincial de Burgos [以下 A.D.P.B. とする] Libro de Pólizas de seguro 文献 No:95 file No:107r⁹

なお以下の事例でも参考に抄訳を提示しておくが、原文では略字や誤字・脱字など異綴が頻繁にありその内容が不明な点も数多く見られた。誤訳の部分も多々あると思われるが、その原因は筆者の語学力不足が最大の理由であることを最初にお断りしておきたい。

(抄訳)

1565 年の 10 月定期市 (精算用) ...① ファイル 107 ページ 表 (おもて) 面...②
 ジェロニモ・パルド...③
1565 年 5 月 30 日、ブルゴスにおいてその住民ジェロニモ・パルド (保険代理人) はリスボンに住むフアン・クリエルとアロンソ・トーレスの委託を受け、インド・カルカッタ港からリスボンまで全ての積荷の保険契約を行った。...④ その積荷は現地のディエゴ・フリア (の責任) によって積載される。...⑤ なお、それら商品 (積荷) は当地商人組合の規約除外で引き受けているが、アロンソ・トーレスとグレゴリオ・サントイスそしてリスボン在住の権利者たちのものである。⑥
この契約は 1565 年 10 月に保険料を支払う予定で、保険料率 8% で引き受けられている。積載船舶名は「La Gracia (“神の恩寵を!”) 号」で船長はディエゴ・ロペスである。...⑦
この証券は以下の人物たち (保険者) によって保険を引き受け署名を行った。...⑧
 ・フアン・ミランダ: 前述の船舶 (の貨物) に保険金額 150 ドゥカド 8% の保険料率の保険料で引き受ける CL (150) ...⑨
 ・ジェロニモ・パルド: 同様に保険金額 100 ドゥカド (同条件で) 引き受ける C (100)
本保険証券はメルコール・ムシカ (書記官) が署名 (保証) した。[署名] CCL (合計 250) ...⑩

【解説】

この文献類の冊子は保険料の決済月で史料が分けられているが、他の文献もほぼ同様である。本保険の契約は 1565 年 5 月であるが、①この保険料の決済予定は同年秋の定期市¹¹⁷開催時期である 10 月とし、この契約はそのファイルの中の一つである。

この部分は、ブルゴス保険条例の最も特徴的な条項の一つである「保険料前払い」の緩和規定に関する内容を表示している。

同条例 53 条では以下のように示されている。

「...universidad (商人の同業組合) の商人衆では下記規定が遵守されるよう命令する。...10 月 1

¹¹⁷ メディナ・デル・カンポの定期市は通常 5 月と 10 月の年 2 回開催されている。

日から4月末までになされた保険契約では、荷送人は保険者衆に、かかる保険契約に関して保険者衆に支払うべき保険料を、(次の)メディナ・デル・カンポの市が行われる5月の最初の市の時に支払わなければならない、また5月1日から9月末になされた保険契約はその後の10月の市の時に保険料を支払わなければならない(後略)¹¹⁸

この条文は年2回の保険料の支払時期・支払方法・支払地を各保険証券上に記載することを規定しており、この記録簿でも支払時期をこのように冒頭に示している。

なお当時この定期市で行われたすべての商品の取引決済(保険料も含む)の終了時期をみると、

・即金：12.5%　・6か月以内：26.8%　・1年以内：94.7%　(加算累計ベース)
で半年以内の支払いは全体の4分の1程度にしかすぎず、保険料の支払いよりも全般的に緩やかであった¹¹⁹。

②の「fol.107 r^o」はファイル番号でファイル107ページの「表(おもて retro)面」を表している。因みに表面は右側ページで、その裏面つまり左側ページは数字の後にv (verso) が付されている。

契約内容を整理すると、③の Geronimo Pardo は、リスボン在住の Juan Criel de la torre と Alonso de torres の委託を受けた「保険代理人(仲介人)」の役割を担っている¹²⁰。

④及び⑤ は契約日と依頼人で委託者(付保対象の貨物の荷主)の名前が明示され、リスボン在住の2名から保険契約を委託された Geronimo Pardo は、荷主の Alonso de torres たちのために、ブルゴスで海上保険の手続きを行った「他人のための契約」である¹²¹。同契約ではインド・カルカッタ¹²²からリスボンまでの復路便の積荷に海上保

¹¹⁸ 近見正彦(2005)「1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例(その1)損害保険研究 67(3) p.74 以下同条例の翻訳部分は同様に同(2003)及び同(2005)の各論文と同(1987)著書からの翻訳を主に引用している。

¹¹⁹ Alonso, H. C. (2006) "COMERCIO TEXTIL, CRÉDITO AL CONSUMO Y VENTAS AL FIADO EN LAS FERIAS DE MEDINA DEL CAMPO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI" *V Encuentro Interdisciplinar, Salamanca, 2006* p.153

¹²⁰ こうした役職者を当初非公式に“Comisionista”(仲買人・ブローカー)と表示していたが、1572年のブルゴス保険条例の改定で“Ecomendero”(登録保険代理人・ブローカー)という名称の役職が創設された。大内一(1993) p.28

¹²¹ 海上保険は発足当初賭博に利用されることが多く、保険契約者には被保険利益(利害関係を有するもの)が必要でそれ以外を排除した規定であり、現在でも利用される契約の一形態である。バルセロナ条例に続きブルゴス保険条例でも第59条に被保険者の名前を記載することが謳われている。加藤由作(1953)『ロイド保険証券の生成』春秋社 pp.31-33 及び近見正彦(2008) p.146

¹²² 東アジア地区における香辛料貿易の最重要市場の一つであった。

険の契約が行われた。なお彼は同時に共同保険者の一人として名を連ね 100 ドウカドを引き受けている。

その積荷は積出港カルカッタ港で **Diego de Frias** の管理下で積載作業が行われる。彼は別表 5 のリストの 4 番目に登場するリスボンの有力商人 **Ventura de Frias** の一族で、商業ネットワークの海外拠点の責任者としてゴアやモザンビークに常駐している。**Frias** 家は王室に多額の融資を行う見返りに、他の有力商人たちと早い時期から王室独占事業のインド香辛料貿易に深く関わっていた¹²³。

⑥の表示部分もブルゴス保険条例の特徴が反映されている。今回の契約では商人組合の規定、つまり同条例第 47 条では、

「(積荷は) いかなる種類及び性質の商品か、いかなる船舶に積載されるか、いかなる地域・場所からいかなる港に向けてかに関する保険契約かを宣告され (後略)」¹²⁴

と保険の対象となる積荷の種類と性質、並びに積載される船舶の名前と仕出し・仕向け両港の明示を義務づけている¹²⁵。但し、同条例第 49 条では

「…[上記ぶどう酒等以外]のその他のいかなる商品については、[その詳細が保険証券に]示されることなく保険され得ることを認める (後略)」

と記載され、ぶどう酒等を除くその他の商品・貨物についてはその詳細を保険証券で明示する必要がないことを追加条項で改めて規定している。これは当時最大の輸出品であった羊毛製品を取り扱う商人たち(保険契約者)の事務の煩雑さと商品情報の流出防止に配慮した処置である。本契約では船舶名を⑦のように具体名を挙げ 47 条の規定通り明示しているが、積載商品についてはこの緩和規定により「全積荷」と一括りで包括的に契約していることが分かる。本契約はカルカッタからの復路便を利用したもので、⑦の通り保険開始は 1565 年 5 月から(ただし保険料の支払いは同年 10 月)である。保険料率は 8%とこの時期の標準的な水準で引き受けている。なお本船の船長は別表 5 の通り保険契約者としても名前が登場している。

次に本契約で登場する積載船舶 **La Gracia** 号に関して、ポルトガル史料で判明している情報を取り上げる。ポルトガル史料¹²⁶によると、同船がインド航路に初めて就航

¹²³ Boyajian, J. C. (1993) p.19

¹²⁴ 近見正彦 (2005) p.58

¹²⁵ 近見正彦 (2005) pp. 58-60

¹²⁶ Guinote, P., Frutuoso, E. & Lopes, A. (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses pp.123-126 及び同 (1992)

したのは1556年で58年、61年と今回の63年の併せて4回インド航路でゴアに向かい、56年、61年の航海は無事リスボンに帰還したが58年はリスボン帰港直前で海難事故を起こしている。

また本契約に関する航海では前述の通り僚船3隻と共に63年3月リスボンを出航し、うち1隻はリスボン周辺でトラブルのため帰港して、3隻のみが同年9月にゴアに無事到着している。復路では1隻(São Filipe号)がゴア港内で停泊中に暴風雨のため沈没し、他の1隻と共に64年1月にゴアを出発しているが、同船は途中喜望峰付近で海難事故を起こし行方不明となったと記録され、同船はこれ以降インド航路の商船隊に参加した形跡はない。

上記史料の内容と保険契約を時系列に記したものが表5である。このデータから見ると、同船が行方不明となった3月から2か月経過したのちにブルゴスで本保険契約が行われている。もしこれらの事象経緯が正しければ、ブルゴスでの契約は「事故後の契約申し込み」つまり「遡及契約¹²⁷」となり、悪意があれば詐欺的なアフロス(after loss)の可能性も考えられる。註127の“lost or not lost”の条項が果たしてこの時期にブルゴスの保険市場で適用されていたのか否か、具体的な事象を示した本事例をもとに先行研究を参照しつつ考察してみる。

先ず加藤由作氏は「地中海時代における古昔約款であってこれを規定するものは全く見当たらない¹²⁸」と保険約款に謳ったものはその当時ないが、実務上は一般に認められた行為であったと解説する。また木村栄一氏も「イギリス証券に同約款が挿入されたのは1613年の契約以降であって、それまでのイタリア証券にもなかった¹²⁹」と述べている。しかし英国法律学者イベットソンは特に「アントウェルペンとスペインの海上保険市場ではこうした契約は明確に禁じられていた¹³⁰」と主張している。

“O Movimento da Carreira da Índia nos Sécs.XVI-XVIII. Revisão e Propostas” *MARE LIBERUM* N.º 4 pp.216-217

¹²⁷ 「遡及契約」は保険契約日以前に保険期間の始期に置く契約で、事故発生後の保険契約はもちろん無効であるが、古くからある海上保険の “lost or not lost” (「滅失したと否とにかかわらず」) という約款は、被保険者が損害発生的事实を知らないことを大前提に、滅失が保険契約締結前でも保険金を請求できる規定がある。ただし今日のように通信手段が発達している時代ではこの約款は非常に危険である。東京海上火災保険株式会社編(1987)『損害保険実務講座 4 貨物保険』有斐閣 p.41 及びベネット C.著 木村栄一監訳(1996)『保険辞典(Dictionary of Insurance)』(財)損害保険事業総合研究所 p.273

¹²⁸ 加藤由作(1953) p.39

¹²⁹ 木村栄一(1979) pp.417-418

¹³⁰ “lost or not lost” policies were allowed, whereas in Antwerp and Spain they were expressly forbidden (though the English rule probably represented the more general mercantile usage).

表 5 La Gracia 号の保険契約に至る経緯

年	月日	史料	事実	備考
1563	3月16日	P	リスボン出航	1563年商船隊4隻のうちの1隻
	9月	P	ゴア到着	
1564	1月	P	ゴア出発	復路
1565	3月15日	P	喜望峰付近で行方不明	保険金事故発生
1565	5月30日	B	保険契約日	ブルゴスにて契約
	10月定期市	B	保険料の支払い	保険料支払い緩和規定(OCB-1538: 53条)

出典) Archivo de la Diputación Provincial de Burgos Libro de Pólizas de seguro 文献 No:95 file No:107r^o Guinote, P., Frutuoso, E. & Lopes, A. (1998) p.216 及び 同(2002) p.126 から作成

一方で、近見正彦氏は前述のバルセロナ条例に関連して「同地においても（遡及契約）は実際上は行われていたが、当初は悪用も顕著でなかったため 1435 年及び 1452 年の条例には本規定は盛り込まれなかった。1458 年条例に情報到達後の契約は無効の規定条項を入れ、更に 1485 年条例では違反の場合の罰則規定を設けた¹³¹⁾と解説する。更にスペインの文献から「1429 年の海上保険契約事例に、“lost or not lost”と同じ意味に当たる文言が証券に挿入されている」ことも確認し、15 世紀後半以降は当時の海上保険契約の一形態として限定的ながらもこの契約は利用されていただろうと示唆している。今回発見した本事例の史料内容は、保険金の支払いを確認する検証ができていないが、近見氏の主張をほぼ裏付けたものであると言えよう。

そもそも海上保険制度はスペイン・ポルトガル両国とも、商業組合組織内の相互扶助的思想を源流とし、会員相互間の信頼関係を前提にして成り立っていたために詐欺的な行為は起こり難かったといえる。しかし当初は地中海海域内など近距離航路の保険が大半であったものが、大航海時代になり遠距離航海の定例的な運航が始まる一方で、情報伝達に相当の時間を要する航路も増え、従来の規定（状態確認後に契約）だけでは海事関係者のニーズに応えられない状態になったため、会員間の善意ある運用で限定的に行われていただろうと筆者はみている。

Ibbetson, D. (2008) “Law and Custom: Insurance in Sixteenth-Century England” *The Journal of Legal History* Vol.29. No.3 pp.301

¹³¹⁾ 近見正彦 (1987) pp.327-333

海上保険制度のパラダイムシフトが始まった英国における近代保険制度の約款では、早速この“lost or not lost”という条項を取り入れた¹³²のも、こうした永年の運用実績があったためであるとみて間違いなからう。

本事例に関する保険金の支払いはその後如何に処理されたのか確たる検証ができていないが、こうした遠距離航海契約の特例としてこの時期のブルゴス保険市場でも、“lost or not lost”条項を適用し有責処理が行われていたと考える。

⑨では保険者 Juan de miranda と Geronimo Pardo の両名が表示され、本契約で各々保険金額 150 ドゥカドと 100 ドゥカドの共同保険を引き受けている。

なおこの両名は別表 6 のブルゴスの「商人別投資額ランキング (1547-49 年)」によると前者は 36 位 後者は 9 位にランクされ、保険に限らず多くの商業取引の事業投資に関与したいずれもユダヤ系の有力商人の一族であった¹³³。

最後の行にこの記録簿を作成したコンスラードの書記官 (Escribano) 本人が、本契約の有効性を確認し署名をしている。

(2) 事例 2 (「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による)

次の史料は 1564 年商船隊の帰路で行った契約に関するもので、1565 年 10 月に保険料の支払予定の契約である。主な記載内容は事例 1 とほぼ同じであるので、特に重要な部分(保険契約者・共同保険者・船舶名)に焦点を当てて報告する。

f[elr[i]a de o[c]tubre 1565	[fol. 36v ^o]
Alonso de castro	
<u>Paresze Por vna Poliza de las hordinarias de la vnibersidad de burgos echa en diferentes lugares a causa de la [e]nfermedad / que en d[ic]ha ciudad Anda como se hizo asegurar alonso de castro en la manera sig[ui]ente]..① Alonso de castro en n[ombr]re de andres Ro driguez de heborá...② v[ecin]o de lisbona se asegura de qual quier Puerto de la yndia de portugal fasta lisbona sobre la t[er]z[er]a p[ar]te de la m[ercader]ia...③</u>	
[...中略...]	
<u>Sig[ue] con que no pueda correr mas de la quarta Parte de lo que a cada vno firmaron al ocho por % a o[c]tub[re] en la nao s[an] ant[onio] [en] la na[o] flor de mar [e]n la na[o] [e]n la na[o] s[an] bicente...④</u>	
E según Paresze Por la d[ic]ha Poliza lo tomaron e fir marón las Personas e de la	

¹³² 1613 年英国の“Tiger” Policy という英文証券が最初である。加藤由作 (1953) p.39 及び p.246

¹³³ Alonso, H. C. (1994) “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos p.217

manera siguiente.

+ bentura del castillo por 600 du[ca]dos a 150 du[ca]dos por nao a 8 por c[ie]nto a
o[c]tubre 28 de mayo...⑤ DC

[...中略...]

Corregido por mi Melchor de muxica V(=5000)d[ucado]s...⑥

出典) A.D.P.B. Libro de Pólizas de seguro 文献 No:95 file No:36v°

(抄訳)

1565年の10月定期市用

ファイル 36 ページ 裏面

Alonso de castro

ブルゴスにペストなど伝染病 (*enfermedad*) が発生したため、ブルゴスから少し離れた村で行われた商人組合監督下の通常の契約記録である。...① リスボン住民 *Andres Rodriguez de Ebor*...② の委託を受け、*Alonso de Castro* はポルトガル インド領の各港からリスボンまでの(復路の)積荷に保険をかけた。...③

[...中略...]

10月の契約開始で8%の保険料率で契約する。船舶名は夫々 "San Antonio", "La Flor de la Mar", "La Reina", "San Vicente" の4隻である。...④

[...中略...]

Bentura del Castillo は4隻の船舶夫々の積荷に対して150ドゥカド合計600ドゥカドを8%の保険料率で5月28日引き受け、保険料の支払は10月の定期市で行う。...⑤

[...中略...]

本保険証券は私メルコール・ムシカ(書記官)が署名した。[署名] V (合計5000ドゥカド...⑥)

【解説】

本契約の冒頭では①のようにブルゴス付近で起こった「黒死病(ペスト)?」の流行¹³⁴のため、通常のブルゴス市内のコンスラード内ではなく同市近郊の町(Villariego)で取引されたと解説しているが、あくまで「商人組合の管理の下で行われた正規の契約である」旨を最初に明言している珍しいファイルである。

②の委託者(*Andres Rodriguez de Ebor*)と③のポルトガル商人保険契約者(*Alonso de Castro*)は、他契約でも頻繁に登場するユダヤ系有力商人である¹³⁵。

ブルゴス保険条例72条と87条では次の通り、船舶・貨物の安全と保全上、航海途中の寄港及び積み替えの自由が認められている¹³⁶。本契約の③の表現はそのことを謳った部分の事例である。(なお87条は72条とほぼ同じ内容のため省略)

72条:「...上記諸港の一つから他港へ航海するとしても、かかる諸危険を引き受けた保険者衆は、同諸危険を負担し、それらに生じたいかなる海損または滅失[に対しても保険金を]支払わなければならず(後略)」¹³⁷

¹³⁴ 1559年-1600年にかけカスティーリャで猛威を振るった黒死病(ペスト)は、商業活動が中断するなど大打撃を与えている。ウォーラーステイン I 著 川北稔訳(2013) p.208

¹³⁵ 註 108 参照

¹³⁶ 近見正彦(2005) pp.82-89

¹³⁷ 近見正彦(2008b) p.158

インド航路や西インド航路（アメリカ大陸周辺）など遠距離航海では、航海途中で給水・食料の補給・船員の補充・積荷の追加積載といった通常活動に加え、季節風待ちや海賊や悪天候など海難事故を避けるため、例えばモザンビークやマデイラ島といったポルトガル領に一時避難したりするケースは当時しばしば見られた。また当時この航路は航海期間の予想や設定が難しいため、海上保険契約も「期間保険（始期・終期を明示したもの）」ではなく「(1 航海ごとの) 航海保険」が一般的であった¹³⁸。

上記事例 1 と同様、この契約でも船舶名が記載されているが、同一船舶の別ポリシーの契約では船舶名は全て不記載であった。これは同条例 66 条では「船舶名不詳」の契約の引受を禁じているが、同 82 条ではインド航路など遠距離航海路の場合に限って例外的に船名未詳で保険を付保することができた¹³⁹からである。

この時代の通信・連絡手段の発達レベルを考慮すればこうした緩和規定もやむを得なかった処置であったが、その分詐欺的行為の危険性も高くなり、保険契約者や船舶・船長の信用度はコンスラードに保存された過去の契約記録を精査し、悪用されぬよう引き受けは厳しく十分に選定・吟味されていたことは間違いなからう。

なおこの 4 隻は 1565 年 1 月 4 日ゴアを出発しリスボンに向かったが、ポルトガル史料の情報から表 6 の事実が判明した。

表 6 1564 年商船隊の復路の航海状況

船舶名	発生（帰港）年月日	発生場所	備考
S. António	1566年6月10日（帰港）	Orumuz（オルムズ）経由	リスボン帰港
<u>Flor de la Mar</u>	<u>1566年?</u> 行方不明	<u>Moçambique</u> で行方不明	<u>海難事故</u>
S.Vicente	1566年4月4日（帰港）	Moçambiqueにて越冬	リスボン帰港
Rainha	1565年7月19日（帰港）	通常航海	リスボン帰港

出典) Guinote, P., Frutuoso, E. & Lopes, A. (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p127 から作成

この資料から通常航海で翌年帰港ができたのは 1 隻のみ（Rainha）で、2 隻は翌々年に 1 隻は途中で行方不明だったことが判明する。ダ・ガマが同航路を発見（1498

¹³⁸ 近見正彦（2005）p.78

¹³⁹ 同（2005）pp.62-64 被保険者はコンスラードの許可を得た後、船名が確認次第通知する旨を書記の面前で宣誓し、その記録を残すことを義務付けられていた。

年) して以来 70 年近くが経過していたものの、同航路のリスクは依然高く海上保険の保険者にとって保険引き受けは冒険的で慎重にならざるを得ない厳しい状況であったことが窺える。

本契約の合計保険金額は⑥の通り 5,000 ドゥカドと高額な引受のため共同保険者の数も総勢 18 名と多く、別表 6 のブルゴス「商人別投資額リスト」にも登場する Castro 家、pardo 家、Salamanca 家といったブルゴスを代表する名門商人家の一族たちの名前が連なっている。

なお、本契約以外にも文献 No.95 で把握できた 1564 年商船隊の復路便の保険契約は 5 件あり、全部で別表 8 の通り 6 ポリシーの契約があったことが確認できている。その合計保険金額は 26,050 ドゥカドであった。

ところでこのインド航路復路便の積載商品は、ヨーロッパ市場で高く取引される香辛料や高級繊維品や嗜好品など高額商品が満載されていたことが分かっているが、その価格合計は果たしてどの位の規模であったのか、また併せて先行研究では取り上げていない同航路の海上保険の付保率はどの程度であったのかについてをポルトガルのいくつかの史料を使い考察してみることにする。

表 7 1562 年商船隊の復路の胡椒の積載量とその価格

	船舶名	ゴア出航年月日	リスボン到着日	胡椒積載量及びその推定価格	備考
1	S. Vicente	1563年1月15日	1563年8月28日	1と5合わせて 7700キントル	カピタン: António Mendes de Castro
2	S. Martinho	同上	行方不明	不明	
3	Esperança	同上	1563年(月日不明)	6000~7000キントル	
4	Tigre	同上	1564年6月10日	殆どなし	
5	Rainha	同上	1563年8月28日	1と5合わせて 7700キントル	
6	Cedro	同上	行方不明	不明	
参考	Flor de la Mar	1562年1月	1563年9月2日	殆どなし	1561年商船隊 出航が遅れ帰航途中破損事故に遭遇
	合計			13700~14700 ×8 (*) =109500~117600クルザード	(*) Boyajian のデータから、1キントル当りの仕入価格を算出

出典) Guinote, P. et al.(2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* pp.126-127、Boyajian, J. C. (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs* pp.22, 46 及び pp.247-248、スブラフマニヤム S. 著 三田昌彦他訳 (2009) 『接続された歴史ーインドとヨーロッパー』 名古屋大学出版会 pp.53-57 から作成 併せて別表 9 を参照

表 6 の 1564 年商船隊の本事例に関する 4 隻のうち、Rainha 号と S. Vincente 号の 2 隻は上記表 7 の通り 1562 年度の商船隊にも加わっている。両船の復路便の胡椒積載量の情報は、インド商務院などの商業記録が消失しポルトガル本国には極めて乏しいと言われている中であって、トーレ・ド・トンボ文書館に保存された史料で偶然に

その規模に少し触れた部分¹⁴⁰がある。またスブラフマニヤムの著書にも同部分を翻訳した個所があり¹⁴¹、そのデータ を使い検証を試みたのが上記表 7 である。

この表で使用した 1 キンタル(quintals)当たりの仕入価格=8 クルザード(cruzados) は、1575 年ポルトガル・セバスチアン王 (Dom Sebastião 在位 1557-78 年) が北アフリカ遠征 の戦争資金を確保するために仰いだ支援と引き換えに、南ドイツ商人 Konrad Rott など有力商人たちにインド航路の胡椒交易の民間への開放を行った際の記録史料にある現地仕入価格の情報¹⁴²から採ったものである。

表 7 にある *Reinha* と *S.Vicente* の 2 隻は 1564 年商船隊の事例 2 でも再び登場している。仮にこの 2 隻の船舶の積載量を史料にある前回とほぼ同じの 7700 キンタルで他の 2 隻分も前回と同様だと仮定すると、この年度の商船隊の胡椒の全積載量は 14,700 キンタルとなる。この当時の全積載商品の価格のうち、胡椒のウエートは別表 10 のように 10-15%であったので、これらの数値から 4 隻全体の積荷の保険価格 (検証 2) を試算し、保険金額合計を使って付保率を検証してみたのが表 8 である¹⁴³。

表 8 1564 年商船隊の積載積荷の保険価格と海上保険付保率

	根拠となる算式	保険価格 (推定) (クルザード)	保険金額合計 (クルザード)	付保率 (%)
検証1 (胡椒分)	$(7700+7000) \times 8 \text{ クルザード} / 1 \text{ キンタル}$	117600	26050	22.15
検証2 (全積荷)	全積載積荷の胡椒ウエート (10.2%)	1176000	26050	2.22

出典) Boyajian, J. C. (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs* pp.22, 46 及び pp.247-248、スブラフマニヤム S. 著 三田昌彦他訳 (2009) 『接続された歴史ーインドとヨーロッパ』 名古屋大学出版会 pp.53-57、別表 8 及び別表 10 から作成

この検証によればブルゴスで契約した海上保険だけでは、上記の通り付保率は 3% 以下の非常に低い完全な一部保険の状態であったことになる。この計算数値はあくまで現地仕入価格を使い計算したもの¹⁴⁴で、ヨーロッパの市場販売価格¹⁴⁵からみるとこ

¹⁴⁰ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisbon [A.N.T.T.] CC, I -106-80 なおこの部分は同古文書館のサイト <http://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=3781476> で閲覧できる。(2015 年 10 月 20 日閲覧)

¹⁴¹ スブラフマニヤム S. 著 三田昌彦他訳 (2009) p.55 なお同書の解説では「フロル・デ・ラ・マル号は 1 月末喜望峰沖で破損 (後略)」と紹介されている。同船は 1561 年商船隊でゴアを出航したのは上記表 7 の通り 1562 年商船隊の他船より 1 年前で、著者に混乱が見られる。サン・トメで修理を経て、リスボンの帰港は偶々 1562 年商船隊の他船とほぼ同じ 1563 年 9 月であった。

¹⁴² Boyajian, J. C. (1993) pp.21-22、及び p.46

¹⁴³ 別表 9 を参照。検証 1 は胡椒の保険価格相当分で、検証 2 は全積載積荷合計の保険価格である。

¹⁴⁴ ブルゴス保険条例には、保険価額に関して保険金支払いの査定基準で、仕出地・仕向地いずれの価格を取るかの条項 (63 条) があるが、付保段階の保険価額の規定は見当たらない。したがって

の数値は更に大きく下回ることになる。

以上の結果からインド航路の海上保険は主に自国のリスボンの保険市場で多くを契約していたことはほぼ間違いなく、その補完的な契約をこのブルゴス市場で取引が行われていたと考えるのが妥当であろう。

なお、共同保険者に名を連ねている次の2名は、別表7の破産者リストの通り本契約成立後まもなく破産している。

表 9 1564年商船隊に関する保険者の破産

商人名	年次	破産総額	(単位 : maravedis)
Cristóbal Cerezo	1568年	破産総額	不明
Jerónimo de Salamanca	1570年	破産総額	150,000,000

出典) Alonso, H. C. (1994) “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos p.242

当時の海上保険を含めた海外交易の投資が「冒険的取引」であったことを示唆している。

(3) 事例3 (「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による)

次の2つの事例は「インド航路」1568年商船隊に関するものであるが、その往路便のものと復路で寄港したモザンビークからリスボンまでの追加契約を記した史料である。その1で往路便の、その2では復路便の契約を取り上げる。

その1	
F[eri]A de m[ay]o 1569...①	fol. 325vº
antonio de salazar	
<u>En la çudad de burgos a veinte y vn dias del mes de mayo de mill y qui[nient]os y sesenta y nueve a[ñ]os se aseguro al d[ic]ho antonio de salaçar ...② v[ecin]o e rreg[ido]r de burgos por si e bentura de frias su hermano desde la çudad de lisbona fasta la yndia de portugal sobre todo genero de mercaderias avn que sean de las heçetadas por las ordenanças desta vniversidad en quatro naos...③</u>	
[...中略...]	
<u>a nueve por c[ient]o a pagar en la f[el]r[i]a de mayo deste año ...④ y son de las naos que partieron en el año pasado las naos son las siguientes.- en la nao que n[uest]ro señor salue nombrada santa catalina capitan antt[oni]o sanchez de ganboa.- en la nao que n[uest]ro señor salue nombrada n[uest]ra señora de los rremedios capitan damian de sousa.- en la nao que n[uest]ro señor salue nombrada las chagas capitan mayor don luis ... ⑤ detayde y firmaron las personas siguiet[e]s.- ba testado diciacete no bala y entre rrenglones en el bala y no ssane.-</u>	

ここでは仕出地(仕入れ)価格(船賃など経費を除く)で計算した。

145 変動するものの45-55クルザード(cruzados)であったといわれる。

+ Xr[ist]oual de miranda en estas quatro naos por ochoçientos y çinquenta
ducados en la na[o] santa caterina capitan antonio sanches de ganboa, en
n[uest]ra s[eñor]a de los rremedios capitan (船長名略) en n[uest]ra se[ñor]a da fee
capitan (略) en santa clara capitan (略) DCCCL
[...中略...]
Corregido por mi pedro de salazar MMMMML(5050)...⑥

出典) A.D.P.B. Registro de pólizas de seguros 文献 No: 99 fol. 325v^o

(抄訳)

1569年5月の大市用...① ファイル 325 ページ 裏面
アントニオ・デ・サラザール
1569年5月21日ブルゴスにおいて、ブルゴスの住民で評議員のアントニオ・サラザール...②は
彼の兄弟のベントゥーラ・デ・ファリアスの委託を受け、リスボンからポルトガル領インドまで、
コンスラードの規定に除外する(積荷商品名の不明記)条件でこの保険を契約した...③
1569年5月の大市で支払う(予定である)。9%の保険料率で(契約を)行った...④
・船舶名は次の5隻である。(船長名は省略)
A : Santa Catalina B : Nuestra Señora de los Remedios C : Las Chagas D : Nuestra
Señora de Fe E : Santa Clara...⑤
本保険は次の人たちが、リスク(保険)を引き受け署名した。
(註: 保険者ごとの保険金額の内訳は、後述の解説の表10の通り)
本証券はペドロ・サラザール(書記)によって署名された...⑥

【解説】

この契約はインド航路における1568年商船隊の往路便に付保された保険契約の事例であるが、ポルトガル史料によると同船隊は1568年4月にリスボンを発ちゴアに向かっているため、契約日②の1569年は明らかに記載者のミスで1568年が正しい。

この往路便の事例では、これまでの復路便の事例と異なり各船舶の積荷に対し、3人の保険者は下記表10の通り船舶別にそれぞれの保険金額を設定している点に特徴が見られる。インドに向かう往路便の場合は復路便とは異なり、保険者も船舶ごとに積み込まれる商品の内容や量を身近で把握できるため、このように付保すべき商品の積み込む船舶の実態に沿って、より細やかな保険金額の設定を行っていたと考える。

表 10 1568年商船隊(往路便)における保険契約 単位 ドゥカド

船舶名	保険者名			保険金額 (合計)
	Cristóbal de Miranda	Luis de Salamanca	Francisco de la Presa	
A: Santa Catalina	300	600	1100	2000
B: Nuestra Señora de los Remedios	150	250	650	1000
C: Las Chagas		400	600	1000
D: Nuestra Señora de Fe	200	400	200	800
E: Santa Clara	200			200
合計保険金額	850	750	2550	5050

また同文献の次ページ (fol. 326r^o) には、同一商船隊 (往路便) の別ポリシーの高額保険契約 (合計保険金額 14500 ドゥカド) がありこの史料も採取できている。この二つの契約の保険金額も合計約 2 万ドゥカドと高額に上る。前述の 2 事例の保険料率は 8% であったが、本事例は 9% そして直後に成約したあとの契約 (fol. 326r^o) は高額引受のためか保険料率は 10% であった。

次の表 11 はあとの契約で引き受けた共同保険者 11 名のリストとその引受保険金額の内訳である。

表 11 1568 年商船隊の契約史料 (fol. 326r^o) に見る保険契約者 単位 ドゥカド

No.	保険者名	引受保険金額	高額納税者 ランキング	破綻年
1	Cristóbal de Miranda	1500		
2	Luis de Salamanca	3000		
3	Francisco de la Presa	3000	◎ (順位不明)	
4	Gerónimo and Lope de Gauna	1500		
5	Andrés de Polanco	500		
6	Juan Ortega de la Torre	1000		1576
7	Cristóbal and Antonio de Aya	1000	◎ (順位不明)	
8	Cristóbal de Miranda	500		
9	Gerónimo Pardo		◎ (順位: 9位)	
10	Pedro Martínez de la Torre	250	◎ (順位: 13位)	
11	Gerónimo de Salamanca	1750		1570

出典) A.D.P.B. Registro de pólizas de seguros 文献 No: 99 fol. 326r^o

当時ブルゴスでは国内外の商人約 200 人が海上保険を含めた商取引に関与し活動していた¹⁴⁶が、そのうちの 33 家系の有力商人たちがいわゆる「国際商人」と呼ばれていた。このリストの中にもブルゴスの高額納税上位者が多く含まれているが、その一方で経営破綻をした商人がここでも 2 人いたことが確認できた。特に 1570 年に破綻したヘロニモ・デ・サラマンカは改宗ユダヤ人商人で、彼もスペイン王室財政へ多額の融資を行い上層の地位を獲得した有力商人であった¹⁴⁷が、王室の逼迫した財政支援の犠牲になった一人である¹⁴⁸。

1560 年代から 1570 年代の 20 年間のインド航路における海上保険の損害率の根拠となる「帰還率」(リスボンを出航し、後年帰港した割合) をみると、60 年代: 66.7%、

¹⁴⁶ 大内一氏は「14 世紀後半ではいわゆる『平民騎士層』(商人階級から新しく上位階級になった層) といわれる上位有力商人の数は 170 名程度」と紹介している。大内一 (1993) p.5

¹⁴⁷ スペイン主導で行ったオスマン帝国とのレパント (Lepanto) の海戦 (1571 年) を直前に控え、大量の戦闘用船舶の建造費等で多額の資金を要していた。

¹⁴⁸ 大内一 (1993) p.17

70年代：72.0% と4隻に1隻が戻ることができなかった状況¹⁴⁹は、前述の通りこの時代の保険ビジネスがいかに不安定でリスクの高いものであったかを示している。

一方ポルトガル史料から、この年の商船隊の動向について若干触れておきたい。本商船隊では Las Chagas 号（ブルゴス史料では las fagas と表示されている。発音の微妙な違いはあるがいずれも” God save” を意味する。）が旗艦であったが、同船には新しく赴任するインド副王（Dom Luís Átaíde 在位 1568-71年と 1578-81年）が乗船しゴアに着任している。この5隻は 1568年4月6日にリスボンを出発し、全船舶とも同年9月無事インド・ゴアに到着している。

また復路では los Remedios 号だけがゴアにとどまり、残りの4隻は翌年1月ゴアを出発し、うち1隻が同年9月リスボンに帰還しているが前任の副王（Dom Antão de Noronha 在位 1564-68年）も乗船した他の3隻は、途中モザンビークに寄港して新たな荷物を積み込み、風待ちのため同地で越冬したのち 1570年4月に3隻とも無事リスボンに帰還している。その時ブルゴスで新たに追加付保した保険契約をその2で紹介する。なお往路便で付保した前述の合計保険金額 19,950 ドウカドの二つの契約は、無事インドに到着したため保険契約上のノークレーム契約であった。

次の史料その2は前述の通り 1568年商船隊の復路の契約で、モザンビークから新たに追加付保した珍しい事例である。

契約内容と引受条件は、寄港地からの契約（追加契約）をブルゴスで引き受けているため、依然解明できていない部分も多いが、これまでの契約とは異なる様々な特徴がみられるので紹介しておきたい。

その2
F[e]r[i]la de o[c]tubre de [15]69 [fol. 200v^o]
antonio de s[a]lazar
En la çudad de burgos a seis dias del mes de mayo de mill e qui[nient]os y seten ta a[ñ]os se aseguro el d[ic]ho ant[onio] de salazar v[ecino] y rregidor de burgos por sy y su compania y consort[es] desde mozambique fasta la çudad de lisouna sobre m[e]r[caderi]as que en la yndia de portugal de villanueva se Cargaron En la nao abaxo m[encional]da...①
[...中略...]
sobre la nua que de mozanbique ni della / Con Condicion que pa[ra] Cobrar este rriesgo por perdida o aberia o [tr]estorno / no sea oblig[a]do el d[ic]ho ant[oni]o De salazar a mostrar Conocim[ient]o de m[erca]d[eria]...② sino sola la Cauz[i]on jurada a doze por c[ient]o a pagar de o[c]tubre En la nao que dios salue n[on]br[a]da las fagas Capitán mayor don anton de norona virrey q[ue] fue de

¹⁴⁹ 後記表 18 を参照 Guinote, P. et al. (2002) p.69

yndia y firmaron los aseguradores sigui[ent]es...③

+ Juan g[onzale]z de aguayo En d[ic]ha nao q[ue] dios salue por d[os]ç[i]ent[os] d[ucad]os a doze por ç[i]ent[o] de Cont[a]do d[ic]ho dia 6 del d[ic]ho...④ CC
+ g[e]r[oni]mo de salamanca...⑤ por d[os]ç[i]ent[os] d[ucad]os d[ic]ho dia y rr[azon] / el premio dec[lara]do CC
+ g[e]r[oni]mo pardo por ç[i]ent d[ucad]os d[ic]ho dia de Cont[a]do C
+ gaspar de Vallexo por ç[i]ent ducados d[ic]ho dia...⑥ C
[...中略...]
+ pablo de agüero por çinq[uen]ta d[ucad]os y 8 del d[ic]ho...⑥ L
[...中略...]
+ bernardino de san rroman por çinq[uen]ta d[ucad]os d[ic]ho dia...⑦ L
[...中略...]
Correxida por melchior de muxica MCCC d[ucad]os

出典) A.D.P.B. Registro de Pólizas de seguros para la feria de Octubre 文献 No:98 file No:200v^o

(抄訳)

1569年10月の定期市

ファイル 200 ページ 裏面

アントニオ・デ・サラザール

[...前略...]

ポルトガルインド領（モザンビーク）にて下記船舶に船積みされた積荷は、このモザンビークからリスボンまで付保され、この証券はディエゴ・デ・フリアスが前述の船に商品を積載した日から有効となった...①

[...中略...]

アントニオ・デ・サラザールは当該船舶がモザンビークに停泊していることを承知しており、積荷の損失・破損に関し情報を収集することを条件に、(船長からの)告知のみを求めるであろう(契約となる)...② 本契約は1569年10月(の定期市で)12%の保険料率で支払う。船舶名 Las Fagas 船長(所有者)は前インド副王の Antão de Noronha でその積荷である...③

+Juan Gonzalez de Aguayo は前述の船舶に積載した積荷 200 ドゥカド 12%の料率で 1570年5月6日に契約する...④

+Geronimo de Salamanca は、(前述の通り 1570年巨額の負債を抱え破産) 200 ドゥカド...⑤

[...中略...]

+Gaspar de Vallejoha は同日(この契約の6日)に 100 ドゥカドで契約し...⑥、

+Pablo de Augero は8日に 50 ドゥカドで契約した...⑥

[...中略...]

+Bernadino de San Roman は(この契約の6日)同日に 50 ドゥカドで契約した...⑦

本保険証券は私メルコール・ムシカ(書記官)が署名した。[署名] 合計 1300 ドゥカド

【解説】

①の記載通り本契約はブルゴスで行われたものであるが、契約した航路間はモザンビーク＝リスボンでその間の積荷を対象とした保険契約である。

ブルゴス条例では前述の通り寄港及び積荷の積み替えの自由が認められている。同船も新たな追加商品を積載するため、予定通りモザンビークに寄港したものと推定される。

ポルトガル史料によれば、同船 Las Chagas 号は前回の航海(1565年)時でも風待

ちの越冬のため¹⁵⁰同港に寄港しているが、今回は特に前インド副王が同船に乗船しているため、この港での積載貨物が通常より更に多くなったものと推定する。

本契約が Las Chagas 号に積載された積荷のみ付保されていることやこれまでの契約事例からみて、恐らくゴアーリスボン間の基本契約は既に別ポリシーで付保されており、本契約はモザンビークで新たに積み込んだ積荷に対する増額分の追加契約だと思われる。

本契約では保険ブローカーの Antonio de Salazar は、本船が契約時にはモザンビークに停泊していることを承知しながらも、以下のブルゴス保険条例 82 条の特例を生かし、契約にあたってはあくまで現状の積荷の破損状況を船長からの宣言（申告）のみで引き受ける旨をわざわざ明言している。

ブルゴス保険条例の 82 条では

「…プリオール及びコンスル衆またはそれらの衆の一人の認可を得て、本ユニバースィダードの書記衆の一人の面前で、インディアス、アゾーレス諸島、マデイラ諸島、カナリア諸島、サン・トメおよびその他の諸島から来航するいかなる船舶に[積載される]商品について、いかなる危険も自由に引き受けることができる旨を命令する。[中略] かかる船舶が明らかにされてなくとも、プリオール及びコンスル閣下衆は認可を与える旨判断し、保険を付すかかる衆は認可が得られた時に宣誓し、書記がその登録簿に記載し（以下略）」¹⁵¹

本事例の付保すべき積荷は、前述の前インド副王 Antão de Noronha の座乗船 Las Chagas 号だと事前に判明しているが、通常帰路途中で複数の船舶に分け追加積載された積荷に付保するような場合は、保険金額の設定は契約者の申告以外に情報はなく、保険者にとってその引受は極めて難しく止む無く引受を承認したものと思われる。こういう引受は同条の後半にわざわざ罰則規定を掲げ警告するほど、かなりリスクで当然悪用されるケースも十分予想される。今回は恐らく上記③の記述のように、この船には前インド副王が座乗するため特別な配慮のもとで引き受けが行なわれたと推察する。

本契約の保険料率は 12% と、1565 年の前記 2 例と比較すると 5 割も割高の条件で

¹⁵⁰ ポルトガル史料では *invitar*（越冬）という言葉が頻繁に使用されるが、高瀬弘一郎によるとポルトガル海事用語辞典では「港において航海を続けるのに好都合な季節（風の風待ち）を待つこと」と解説し本論でもそれを採用している。同（1994）『キリシタン時代対外関係の研究』吉川弘文館 pp.649-653

¹⁵¹ 近見正彦（2005）pp.62-64

引き受けている。契約のタイミングがイレギュラーであること、新たな積荷が高価商品（主としてこの付近で算出する金・銅や真珠など）が中心であること、そしてこの地域周辺の海難事故発生率の高さも考慮した料率の提示であったと考える。

本船に乗船していた前インド副王のノローニャは、1564年から1568年までインド総督兼副王を務めたが、在任中に部下の不祥事があったため国王より更迭され今回同船で本国に帰還する¹⁵²ものである。なお同船の往路便では前述の通り後任の副王アタイデが乗船し、船長として航海したことが記録されている¹⁵³。

本史料では④及び⑥を含め時系列で見ると、1;「1569年1月ゴアを出港」2;「1569年10月モザンビークに寄港」3;「1570年5月6, 8日12%の追加契約」4;「1570年4月25日リスボン着」となっているが、3の取引日だけは通常の保険契約の流れからすれば明らかに矛盾している。今回の調査の中でも幾つも発見した「書記の単純な記載ミス」の可能性が高いと思われる¹⁵⁴。

⑤の Geronimo de Salamanca は上記事例2で紹介した通り、1570年に破産しているので本件はその直前の契約といえる。なお、この前後の1560年代及び1570年代の20年間に破産したブルゴスの有力商人は別表7のように18人と集中しており、後述の通りこの時期を境に平均保険料率の水準も急上昇している。

この⑦の共同保険者はその名前から、恐らくブルゴス市場で多数活躍していたイタリア人商人の一人だと推定する。

(4) 事例4 (「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による)

次の事例では視点を変え、これまでの史料1～3と同様ブルゴス古文書館に保存されている海上保険契約の史料の中から、同時代のヨーロッパ域内の航路に関する保険契約を取り上げ、インド航路とは異なる観点から西ヨーロッパの海上保険取引の実態を検証してみる。

f[eri]a de o[c]tobre 1567

¹⁵² 高瀬弘一郎 (2011) pp.196-199

¹⁵³ Guinote, P. (2002) p.129

¹⁵⁴ ポルトガルの帆船はこの地域に吹く季節風（モンスーン）を利用しインド航路の航海を行った。【10月ー翌年3月】ではインド大陸から東アフリカの北東の風に乗り復路をめざし、【4月ー9月半ば】では東アフリカからインド大陸の南西の風を利用し往路をおこなった。羽田正 (2007)『東インド会社とアジアの海』講談社 p.35

Pablo de agüero.

En la çiuðad de burgos a dos días del mes de noui[embr]e de mill y qui[nient]os y ses[ent]a y ocho a[ñ]os...① se aseguró pablo de agüero sus mercaderías desde enberes y puertos de glanda de rramua y medialburque y freielingas fasta viluao. laredo santander y castro, en la ulqueta flamen ca de franse pietiee nombrada el tigre m[aestr]e el d[ic]ho franse pietiee ...② u otro qualquiera q[ue] venga por m[er]ca d[er]ía a quatro y m[edi]o por çiento a pagar en f[e]r[ri]la de olc[tubr]e de 68.- en la ulquera n[ombrad]a el tigre, maestre franse pietiee...③

[...中略...]

+ jhoan goncalez aguayo por çiento y cinq[uent]a d[ucad]os, los çiento a quatro d[ucad]os y m[edi]o por çiento y los çinquenta a seis por z[ient]o firmados d[i]cho día dos de noui[embr]e

CL...④

+ ruiz de arnedo por çinquenta ducados

L

Corregida por mi Alonso de Madrid

CC...⑤

出典) A.D.P.B. Registro de Pólizas de seguros 文献 No:99 file No:196v^o

(抄訳)

[...前略...]

1568年9月2日ブルゴスの町において...① パブロ・デ・アグエロは“ティグレ (el Tigre) 号”というフランドルのフランセ・ピエティーの船に積載されたあらゆる商品を、アントウェルペン(enberes) とオランダ (glanda) の全ての港、(不明)、ミデルブルグ (medialburque)、フリッシンゲンからビルバオ (viluao)、ラレド、サンタンデルそしてカストロ・ウルディアレス (いずれもスペイン北部・カンタブリア沿岸の港) まで、...②1568年10月の定期市において (支払う) 保険料率 4.5%で保険をかけた。“ティグレ号”の船長は前述のフランセ・ピエティーである...③

[...中略...]

ヨハン・ゴンザレス・アグアヨは保険料率 4.5%で 150 ドゥカド 6%で 50 ドゥカドを 1568年9月2日に (契約) 合計 150 ドゥカド (正しくは 200 ドゥカド) ...④

ルイス・デ・アルネド 50 ドゥカド

この保険証券は 保険金額 200 ドゥカド (正しくは CCL=250 ドゥカド) の契約であることを (書記官) アロンソ・デ・マドリッドが署名した。...⑤

【解説】

この史料はアントウェルペンからスペイン北部の諸港まで、欧州域内の比較的距離の航路の海上保険契約に関する事例である。ポルトガル・スペイン両国の海上保険におけるこの航路の重要性について触れておきたい。

16世紀半ばでは、ブルッヘやアントウェルペン (アンヴェルス) などフランドルのいわゆる低地地方とビルバオなどスペイン北部の各港とを結ぶ航路は、カスティーリヤの基軸商品の羊毛製品を周辺国に輸送するためのメインルートであった。

低地の中心地で国際貿易市場でもあったブルッヘに、スペインは 1428年に既に「カスティーリヤ商館 (Consulados)」を置き¹⁵⁵、商船団の組織、羊毛販売の管理、海上

¹⁵⁵ ブルッヘでは外国人商人を出身国別に「ナシオン (nación) と呼ばれる集団を形成し、カタル

保険の手配などの運営・企画にあっていた¹⁵⁶。また同地はカスティーリャ産羊毛製品の独占的な特定販売市場にもなり、サラマンカ家(Salamanca)、マルエンダ家(Maluenda)、カストロ家(Castro)、デ・ラ・トレ家(de la Torre)、ベルヌイ家(Bernuy)といったブルゴスの代表的な商人の出先が置かれ、様々な商業上の特権を受けた有力商人の一族が同地で活躍していた¹⁵⁷。

一方ポルトガルも1460年同地に「ポルトガル商館」を設置したものの、1480年代に起きた内乱を避け商業取引の拠点を隣地のアントウェルペンに移している。その市場はポルトガルの東アジア香料の販売取引の中心地として、また同時に南ドイツ・ハンガリーの銅や銀との交換の場の役割を担い、リスボン=アントウェルペン間の重要な交易ルートを確立していた¹⁵⁸。本契約の内容を検証してみたい。

本契約は①の通り、1568年ブルゴスにおいて契約が行われたフランドルからの帰路の保険である。保険契約者パブロ・デ・アグエロは、フランドル在住のフランセ・ピエティー所有の船舶ティグレ(Tigre=虎)号に積載した商品に海上保険を付保している。ここでも商品内容は具体的に明記されていないが、帰路便なので恐らく同地で取引されたイギリス産のリンネルや毛織物などの繊維加工製品やドイツなどの金属や木材が中心だったと推察する。アントウェルペン、ミデルブルグ、フリッシンゲンの町は、当時いずれも低地地方の重要な貿易港である。また大航海時代が始まるとポルトガル・イタリア両国に続き各国の商館も戦乱を避け、ブルッヘからこのアントウェルペンに移動させている。スペインのカスティーリャ国も1527年に同地に移している。1550年頃のアントウェルペンはスペイン人を始め、ヨーロッパ各国の人たちが多数居住する国際都市でありヨーロッパの代表的な貿易都市であった。

本船はフランドル地方からスペイン北部の各港に向かっている。ブルゴス保険条例では前述の通り、航路途中の寄港は契約上何ら問題がなく、わざわざこうした表現になっている。

ーニャ商人は1330年、ヴェネチア商人は1332年に共同体組織を設置している。大内一(2000)「15,16世紀のブルゴス国際商業—海外コロニーとブルゴス商人—」『「グローバル・ヒストリー」の構築と歴史記述の射程』p.54

¹⁵⁶ 具体的には船舶の手配や羊毛製品の販売のほか、海上保険の危険地域情報の提供や争訟事故にも関与していた。大内一(2000)p.49

¹⁵⁷ Alonso, H. C. (2003) *El Triunfo de Mercurio-La Presencia Castellana en Europe(siglos XV y XVI)* Cajacírculo obra social p.65

¹⁵⁸ ウォーラーステイン I.著 川北稔訳(2013)p.246

表 12 フランダーズ向け羊毛輸出量 (1520-1574)

年次/10年平均	Barcos (船舶数)	Sacas (大袋数)	1隻当り 積載数
1520年代年平均	32.4	20198.6	623.4
1530年代年平均	32.9	25350.3	770.5
1540年代年平均	39.1	31091.7	795.2
1550年代年平均	22.1	19940.4	902.3
1560年代年平均	11.2	12584.9	1123.7
1570	28	2801.0	100.0
1571	16	10440.0	652.5
1572	11	8045.0	731.4
1573	9	1579.0	175.4
1574	不明	2186.0	

出典) Alonso, H. C. (1994) “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos pp.225-226 より作成

当時のブルゴスからフランダーズに向けた羊毛輸出量は上記表 12 の通りである。

1500年代から1隻当りの積載量も増加しており、1560年代になると1隻当りの平均積載量は1100sacas¹⁵⁹を超え、羊毛品だけで1隻当り100トン(1123×92kg/1000=103ton)を超えた高張る積荷を運ぶためかなりの大型船が使用されていたと推定する¹⁶⁰。本契約の保険金額は250ドゥカドで、それだけでは積載量や積荷の商品内容から推定すると余りにも少額であり、恐らく本契約以外にも幾つか重複契約があったと考えるのが妥当であろう。

なお本契約に登場する船舶(“el tigre”=虎)と同名の船舶が、1565年の「インド航路」の商船隊(4隻)の中にも存在していたことをポルトガル史料から確認している。同船は1566年リスボンへの帰路途中モザンビーク付近で航行不良の海難事故に会い、その後は同航路の毎年の商船隊には一切登場していない。同船はこの航路での初航海が1558年で、1562年の商船隊にも参加している船齢がまだ10年未満と比較的新しいナウ船である。また船名もアジアに縁のあるヨーロッパでは珍しい名前から考えると、仮に同船がリスボンもしくはヨーロッパに無事帰港しておれば、当時東アジア香料の最大の取引市場であるアントウェルペンへの近距離航路用の香辛料運送用として、船舶の構造上の利点からうまく売却・転用された可能性も十分に考えられる

¹⁵⁹ 羊毛などの輸送に用いられた大袋は、1袋当り(1saca)=約92kgだったといわれている。大内一(2000)p.54

¹⁶⁰ ただし1570年代になると「オランダ独立戦争」(1568～)の影響を受け、輸送量も大きく減少することになる。

と筆者は考える¹⁶¹。

本契約の保険料率は同一契約で同一契約者・同一積載船・混載の不明記貨物であるにも拘らず、④のように保険料率は 4.5%と 6%の 2 本立ての契約である。なぜそういう方法を取ったのかその理由は不明である。

なおブルゴス古文書館に残る契約データを使った前述の別表 4 によると、同航路の 1565－1569 年の往路便の標準的な料率は 5%程度(復路便は 8%台)であったが、1569 年を機に 9%に急上昇し 1572 年になると更に 10%を超えている¹⁶²。これは 1568 年から始まった前述のオランダ独立戦争による周辺海域のリスク上昇がその原因である。戦争や反乱など政治・経済的な要因によって保険料率もすぐ反映され、表 12 で見た通りフランダース向けの羊毛輸出量は一気に減少しその結果ブルゴス商人の商業活動は致命的な打撃を受けることになった。

更に上記契約にも地名が登場するミデルブルグ事件が 1574 年に勃発している。この事件はオランダ反乱軍によって同地のブルゴスの羊毛製品倉庫が占領され、収奪・捕獲された損失に対して、ブルゴスの保険者が一斉に保険金の支払を拒否したものである。しかしこの事件を機に長年蓄積されたブルゴス商人の保険者としての信頼は完全に失墜し、この結果海上保険でのブルゴス保険市場は重大な痛手を被り、衰退へ向かう大きな転機となったと言われている¹⁶³。

(5) 事例 5 (「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による)

次は同じくブルゴス古文書館に保存されているブルゴスの有力商人 Alonso de Arlanzón 個人の会計帳簿 (Cuentas) である “Manual del libro de riesgos de Alonso de Arlanzón” に記録された事例を取り上げる¹⁶⁴。

1573 年 9 月に行われた本契約の内容はブルゴスの商業活動を最も具体的に記述した海上保険の史料の一つだといわれ¹⁶⁵、会計帳簿らしく保険料やコンスラード・書記官・ブローカーへの費用の内訳など金銭に関わる項目が詳細に記録されている。

¹⁶¹ 中澤勝三 (1993) pp.64-67

¹⁶² Basas, F. M. (1963) pp.111-112 及び Alonso, H. C. (1999) pp.302

¹⁶³ Phillips, Jr. W. D. & Phillips, C. R. (1977) pp.312-330

¹⁶⁴ なお別表 7 の「ブルゴス商人の破産者リスト」によれば、同商人は 1572 年に既に破産したことになっているが本契約の引き受けと明らかに矛盾している。破産時期は恐らく 1573 年以降の誤りと思われる。彼の帳簿類はコンスラードが保管・管理し、それが今日まで保存されている。

¹⁶⁵ Basas, F. M. (1963) p.29

En 15 de setiembre de 1573

Johan de la Fuente , deve, por seguros hechos a pagar a mayo, 24432 mrs. que son por el seguro de 940 ducados que por su comisión aseguré de alicante a Liorna:...① en dos naos siguientes. En la escorchavoca(?), nombrada “Sancta Cathellina” ,capitán Estéfano de Nicolao, 470 ducados; en “Santa María de la Gracia” , captán, Cristófano de Nicolao Rauseo, 470 ducados, que a 6.5 por 100 con más 50 mrs. de derechos de la póliça y 1/3 por 100 de encomienda, montan lo dicho, y son aseguradores los siguientes:...②

Alonso de Salinas, y por él, Francisco y Martín R.de Maluenda

por 600 docados a 330 por nao 14577 mrs...③

Luis de Salamanca, por 340 ducados, a 170 por nao .. 8210 mrs...③

A los cónsules a 16 mrs. de cada 100 ducados 150 mrs...④

A los secretarios, a rreal 320 mrs...⑤

De mi encomienda de hacer este seguro a 1/3 por 100 .. 1175 mrs...⑥

Que assi monta lo dicho 24432 mrs.

出典) A.D.P.B. Manual del libro de riesgos de Alonso de Arlanzón 文献 No:71 file No:9vº

(抄訳)

1573年9月15日

ヨハン・デ・ラ・フエンテは、アリカンテからリヨンまで 保険金額 940 ドゥカド (ducads) の契約保険料 24432 マラベディ (maravedis 以下 mrs..) を支払った。...①

船名:

・サンタ・カタリーナ号 (船長: エステファーノ・デ・ニコラオ)

保険金額=470 ドゥカド

・マリア・デ・ラ・グラシア号 (船長: クリストファーノ・デ・ニコラオ)

保険金額=470 ドゥカド

夫々の保険料率: 6.5%+50 マラベディである。また手数料として 3.3%を追加する...②

保険者は以下の通り

・Alonso de Salinas と Francisco y Martín R.de Maluenda は (合同で)

2隻各々に 300 (表示は 330) 合計 600 ドゥカド14577 mrs...③

・Luis de Salamanca は

2隻各々に 170 合計 340 ドゥカド 8210 mrs...③

・コンスラーの領事謝礼 (100 ドゥカドに対し 16 mrs.... 150 mrs...④

・書記官費用 (100 ドゥカドに対し 1 レアル) 320 mrs...⑤

・本保険成立への (ブローカーへの) 委託費用 ...1175 mrs...⑥

会計残高合計 24432mrs.

【解説】

保険契約者: ヨハン・デ・ラ・フエンテは、アリカンテ (Alicante スペイン南部) からリヨン (Liorna フランス中東部) までの 2 隻に積載された積荷合計の保険金額 940 ドゥカドの保険料(含費用)24432 マラベディ(mrs.)を支払ったというものである。

この史料はこれまでの契約証券の記録とは異なり、複式簿記による会計簿¹⁶⁶のため

¹⁶⁶ この時期は様々な商業技術や制度が発展し、取り分け銀行・為替業の発展、商会制度、複式簿

記載内容には入出金に関する全てが書き込まれ、これまでの証券記録簿では不明であったコンスラードへの謝礼金や書記官費用についても詳細に触れている点が注目できよう。

冒頭の日付は従来の「決済予定日」ではなく、恐らく金銭の授受が発生した「保険料出金日」であろう。また文末の書記官に関する署名部分の記載も省略され、会計帳簿上に必要な項目のみが記載されている。

同航路は地中海航路のメインルートの一つで、同船はアリカンテからリヨンに寄り、更にイタリア・ピサ (Pisa) まで伸ばし羊毛品をイタリアまで輸出している。ブルゴス古文書館には同航路の契約はこの Arlanzón の会計帳簿以外にも多くの記録が残され、当時の地中海域内の基幹航路の一つであったことを裏付けている。その保険料率 (平均) の変化をみると

・ 1569-74 年間 : 平均 6.5% ・ 1575-77 年間 : 平均 7% ・ 1584-91 年間 : 平均 6%¹⁶⁷ と約 20 年間は 6~7% 程度で安定している¹⁶⁸。しかし同航路が更にヴェネチアまで伸びると、レバントの海戦以降も海賊の出没が頻繁であった東部アドリア海を通過するため、料率は 14% と一気に跳ね上がっている¹⁶⁹。本契約の 6.5% は、この時期の航路 (アリカンテ=リヨン) からすると順当な料率 (50 マラベディが加算されるが) で引き受けられている。

②で見られるように 2 隻の船の積荷にそれぞれ同額の保険が付保されている。当時の 1 ドゥカドの換算値は 400 マラベディ (mrs.) 前後で推移し、この当時の換算値は 375 マラベディであった。この交換比率は時期・場所で大きく変動していた模様である¹⁷⁰。この事例を仮に 375 (マラベディ) で計算すると

$$\text{算式: } 600 \text{ (ドゥカド)} \times 375 \text{ (マラベディ)} \times 0.065 = 14625 + 50 \Rightarrow 14577 \text{ (マラベディ)}$$

となり、上記事例の③の数値とほぼ一致する。

記・為替手形の導入、海上保険の発達、商業ネットワークの構築といった大変革が西ヨーロッパの商業世界で見られ、ブルゴス商人も比較的早期からこうした制度を導入し実践していた。大内一 (2000) p.54

¹⁶⁷ Basas, F. M. (1963) p.119

¹⁶⁸ ルーバーの研究によると、100 年前 1472 年にイタリアで引き受けたリスボン=ピサ間の保険料率は 8.0% であった。Roover, F. E. (1945) pp.192-193

¹⁶⁹ Basas, F. M. (1963) p.119

¹⁷⁰ 通貨換算についてはインターネットの次のサイトを利用した。

<http://homepage3.nifty.com/~sirakawa/Coin/A014.htm> (2015 年 10 月 20 日閲覧) なお 16 世紀後半まで同質材料であれば、1 タエル=10 レアル=約 1.5 クルザード (ポルトガル) =約 1.5 ドゥカド (スペイン) が換算値であった。岡美穂子 (2010) p.339

本史料から保険契約を成立させるためには、保険料以外にも関係者に様々な手数料や費用が掛かっていたことが分かる。例えば書記官への報酬は「保険料+費用」の合計の約 1.3%と比較的低廉で納得できるが、一方のブローカーに対する報酬費用は 4.8%とかなり高目であった。

なお、本船マリア・デ・ラ・グラシア号に関する情報では、ロンドンの「港湾関税簿」¹⁷¹において、1567年10月22日に同船がヴェネチアで商品を積みロンドン港に入港していたことが以下の記録で判明している。同史料から同船の広範な商業活動の実態を確認することができた。

Santa Maria de Gracia of Venice (350)...① Manolly Chatity; Venice...②
Innocento Luocatelly: 268 butts 30 caroteel malmsey and muscatel net 186
butts 286s 6d (22 Oct 1567). [中略]. Giles Flood: 375 lbs cinnamon, 900 lbs
pepper, 64 lbs marmalade, 16 lbs green ginger, 16 lbs nutmeg £93 16s 8d (4
Nov). William Cooper: 6 Venice lutes £6 (5 Nov). [f. 28b] Innocento Lacatellye:
66 butts sweet wine *net* 45 butts 67s 6d (14 Nov)...③

出典) London Port Book, 1567-8: Nos. 1-99 (Sept - Nov, 1567)

上記記録の内容は、①は船名サンタ・マリア・デ・(ラ・)グラシア号(350トン)②は船長名 Manolly Chatity でいずれも母港ヴェネチアの所属であることを表示している。また同船にはワイン¹⁷²の他、香辛料(シナモン・胡椒・生姜・ナツメグ)や蜂蜜を輸出貨物として積載していることが確認できた。

本事例からブルゴス商人たちはこの当時イタリア船舶による海上保険をも同市場で引き受けていたことが判明した。また同時にロンドン港湾関税簿の記録の裏付けによって、当時東アジアの陸路-地中海ルートで確保していた香辛料の販売は、1560年代以降ヴェネチアから大型商船を使い、衰退するアントウェルペン市場からロンドン市場へ移りつつあった¹⁷³事実がこの検証で明らかになった。

(6) 事例6 (ポルトガル「トーレ・ド・トンボ古文書館」 所蔵史料¹⁷⁴による)

¹⁷¹ ポートブック(税関記録簿): London Port Book, 1567-8: Nos. 1-99 (Sept - Nov, 1567) なお同記録簿は1567-1568年の僅か2年間の記録ではあるが、以下のインターネットのサイトで閲覧が可能である。<http://www.british-history.ac.uk/london-record-soc/vol8/pp1-14> (2015年10月20日閲覧)の中の53番に上記内容が記録されている。同史料の意義と評価について中澤勝三(1993) pp.88-96を参照。

¹⁷² malmsey and muscatel は白の甘ロワイで同関税簿によれば、当時ヴェネチア産のすべての甘いワインは Benedict Spinola のライセンスの下で取引されていたという。

¹⁷³ ブローデル F. 著 浜名優美訳(1999)『地中海』(3)(藤原書店 pp.499-500)及び中澤勝三(1993) pp.11-12

¹⁷⁴ A.N.T.T.に所蔵された史料は前述の註140のとおり、その多くがデジタル化されタイトルを入

本史料はリスボンの国立トーレ・ド・トンボ古文書館（以下 A.N.T.T.と略す.）に保存されている、上記事例 5 と同じ 1573 年に書かれた公証人証書の記録である。16 世紀後半のポルトガルにおける海上保険取引に関する史料が極めて乏しい中、『当時の「保険者（segurador）」といわれる有力商人は（リスボンに）少なくとも 14 人おり（…後略…）』と書かれ、リスボン在住のポルトガル人有力商人の具体名を紹介したポルトガル海上保険史研究の貴重な史料であり情報である。

また本史料はリスボンの「保険取引所（Casa dos Seguros）」の存在に触れた最初の記録だと見られている。当時のポルトガルの海上保険の取引活動の一端を伺うことができる重要な史料といえるため本史料を抜粋して紹介しておきたい。

その 1

[...] Saibam quantos este instrumento de poder e procuração virem que no ano do nascimento de nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil e quinhentos e setenta e três, aos sete dias do mês de Maio, na cidade de Lisboa, na R. Nova dos Ferros, na Casa dos seguros,.. (a) estado aí presentes, s., os seguradores ① Ventura de Frias ②Iñigo de Salazar ③Gaspar Vaz ④Salvador Vaz ⑤Francisco Martins ⑥Guilherme de Sola ⑦Álvaro Mendes ⑧Pero Lopes ⑨Duarte Mendes de Elvas ⑩Pero Martínez ⑪Fernando de Molina ⑫Gaspar de Faria ⑬Fernão Rodrigues de Elvas ⑭Fernão Rodrigues do Mestre,.. (b)

出典) A.N.T.T., Chancelaria de D.Sebastião, livro 17, fol.219, e livro 20, fol. 314-317v (docs.de 1566)

(抄訳)

1573 年「ノツ・セニョール・キリスト号」の事故発生年に成立した（保険）証書である。リスボンのノヴァ・フェオス通りの「保険取引所」で、次の保険者たちが居合わせた（契約に参加した）... (a)

具体的には①Ventura de Frias ②Iñigo de Salazar ③Gaspar Vaz ④Salvador Vaz ⑤Francisco Martins ⑥Guilherme de Sola ⑦Álvaro Mendes ⑧Pero Lopes ⑨Duarte Mendes de Elvas ⑩Pero Martínez ⑪Fernando de Molina ⑫Gaspar de Faria ⑬Fernão Rodrigues de Elvas ⑭Fernão Rodrigues do Mestre の 14 名である。... (b)

【解説】

本事例はこれまでの商業取引関連の記録の記載と異なり、後述するようにあくまで海難事故を主眼においたポルトガルの公文書記録である。したがってブルゴスの史料のような保険金額や保険料率など保険契約上必要となる項目の詳細は一切記されていない。

れるとインターネットで映像の閲覧が可能である。

しかしここに登場する 14 名の保険者はリスボン在住の有力商人たちで、当時のリスボンもしくはブルゴスなど海外の保険市場で活躍し、ポルトガル関係の海上保険契約や今回取り上げている他の事例の中でも頻繁に登場する有力商人たちである¹⁷⁵。

この 14 人の商人たちをマルケス・オリヴェイラはその特性から 3 グループに分類している¹⁷⁶。つまり A: スペイン人商人でリスボンに在住 B: 改宗ユダヤ人商人 C: 昔からのキリスト教徒(Old Christian) のポルトガル人商人 たちである。

先ず A グループは上記史料の ①、②、⑩、⑪の 4 人で、彼らはいずれもスペイン・ブルゴスの商人で、リスボンに居住していた。①の **Ventura de Frias** は、ブルゴス生まれであるが、リスボンに早く出て商業で成功している。1566 年から 1598 年にかけて彼の一族はポルトガル王室へ多額の融資を行い、その総額は 372 万レアルという莫大な額でその利息も 18.6 万レアル (利率 5%) に上った¹⁷⁷といわれている。また彼はインド航路の保険契約者としての影響力も突出し、事例 3、事例 7 そして事例 8 の委託者として登場している。

同郷の商人たちも同様にポルトガル王室へ多額の融資をして信任を得るとともに、その見返りに受けた貿易上の特権を最大限利用し国際取引に参加している。⑩の **Pero Martínez** の名前も、ブルゴスのインド航路の契約事例に保険契約者として頻繁に登場している。また⑪の **Fernando de Molina** も 1578-1580 年のインド香辛料の重要な取引に関わった関係者の一人だと言われる。彼の一族の肖像画はのちにポルトガル金貨の図柄にもなっているという¹⁷⁸。

次に⑦、⑨そして⑬の 3 人の B グループは新キリスト教徒 (*cristsãos novos* または *converso*) で、いわゆる改宗ユダヤ人商人であった¹⁷⁹。⑥の **Guilherme de Sola** と⑭の **Fernão Rodrigues do Mestre** もまたコンベルソの可能性が高いといわれている。⑦の **Álvaro Mendes** はフェリペ II 世の支持者で、彼もポルトガル王室への多額の債権者でもあったが、異端審問所の激しい弾圧を避け、パリから最終的にはコンスタンティノーブルまで逃れている。また親族はインド・ゴアにも進出しているが、同時代に宣教師として来日し「遍歴記」を記したピント (**Pinto Mendes**) は恐らくその一族で

¹⁷⁵ Marques, A. H. R. O. (1977) pp.64-65 なお当時の保険契約に関する商業記録簿類は前述の通り 1755 年のリスボン大震災で大半を消失している。

¹⁷⁶ 同(1977) pp.65-69

¹⁷⁷ A.N.T.T., Chancelaria de D.Sebastião, livro 27, f.339v, e livro 18, f. 212v

¹⁷⁸ Marques, A. H. R. O. (1977) p.67

¹⁷⁹ p.18 のルシオ・デ・ソウザの改宗ユダヤ人の分類を参照

ユダヤ人商人であったと言われている¹⁸⁰。⑨Duarte Mendes de Elvas と⑬Fernão Rodrigues de Elvas はともに Elvas 家で、その親族もゴアに進出している。⑨の Duarte Mendes はブルゴス市場の契約にも登場している Antonio Gómez de Elvas の息子で、1573-1596年間のポルトガルとフランダースの香辛料や染料取引で頻繁に登場している。また⑬Fernão Rodrigues de Elvas は事例2で取り上げた委託者である。

残りの C グループの 5 人に関しては、意外と情報が少ない。⑧Pero Lopes だけは古くからのキリスト教徒で、ポルトガル人有力商人であったことが分かっている。彼も 1566 年にポルトガル王室のために 73 万レアルという多額の融資を行っている。

同史料の後半部分では、16 世紀後半のポルトガルの海上保険に関する諸制度にも触れているので紹介したい。

その 2

logo por eles foi dito, per rante mim, notário público...①, e testemunhas ao diante nomeadas, que é verdade que deste porto e cidade partiu uma nau veneziana, por nome Santa Maria do Socorro, patrão dela Francisco Ticornia vezinho de Génova, a qual ia para Liorne.

No seguimento de sua viagem se perdeu a dita nau em Conil, no reino de Castela, cinco léguas de Cádiz, e em ela tinham eles, sobreditos, tomado risco [rasurado] sobre as mercadorias que na dita nau iam carregadas, por conta de Diogo Faleiro, morador nesta cidade, como mais largamente é conteúdo em a poliça que da dita mercadoria se fez na dita Casa dos Seguros....②

[...中略...]

Francisco Brás, escrivão dos seguros ...③

出典) A.N.T.T., Chancelaria de D.Sebastião, livro 17, f.219, e livro 20, f. 314-317v (docs.de 1566)

(抄訳)

彼ら (14人の保険者たち) は公証人...①そして私の面前で、「(付保した商品を積載する) 船はヴェネチア船籍のサンタ・マリア号で、船長はジェノヴァ人の Francisco Ticornia であり、この船はこの港を出港しリヨンに向かう」と告げた。

航海途中、同船はカステリア国のカジス (スペイン最南部の港) から 5 レグア (1 レグア=約 5.5 km) 先のコニルで行方不明となった。

前述の通り同船に積載された商品には、この街 (リスボン) の住民 Diogo Faleiro (荷主で保険契約者) のために海上保険が掛けられ、その保証内容は「保険取引所」...②で契約された保険証券の記載の通りである。

[...中略...]

保険書記官 : Francisco Brás ... ③

【解説】

この史料は前述の通りポルトガルの公証人役場の記録の後半部分である。ブルゴスのこれまでの商業記録簿などとは異なり、個々の保険契約の取引内容 (保険金額や保険料率など) に関する記載は殆どなく、万一のトラブルや訴訟の際に必要な関係

¹⁸⁰ 岡美穂子 (2010) pp.66-68

者（保険者や保険契約者）や関連情報（船舶名とルートなど）の重要事項をきちんと記録に留めておくことに重点が置かれ書かれていたと思われる。

ここでは当時のポルトガルの海上保険に関わる機関や職務のことが触れられているので紹介をしたい。

①は「公証人 (*notário público*)」で、この史料でも表現されているように、契約成立の場に立ち会う「証人」として重要な役割を演じている。②は銀行や有力商人たちが集まったリスボンの商業の中心地 ノヴァ・フェフォス通りにあった「保険取引所 (*Casa dos Seguros*)」である。*Casa*には通常の「家」という意味に加え、「会社」や「機関」という意味にも使われ¹⁸¹、ここでは保険の監督・管理だけでなく実際に契約の取り扱いも行われていた。この機関の名称が初めて登場するのは、1573年の本史料からで、創立は恐らく1570年頃であったと思われる。なおこの機関は、1755年のリスボン大震災によって建物が崩壊するまでポルトガルの海上保険取引活動の中心であった。④は「保険書記官 (*escrivão dos seguros*)」である。初代はこのBrás家のFernando AlvaresでFranciscoはその息子である。書式の通り最後にこの書記官が自筆でサインをしたあと、この契約が有効であることを公式に認めたことになる。この制度は前述の通り既に存在したブルゴス、セビリア、ブルッヘなどを真似たもので、1529年リスボンにおいても創設された¹⁸²。海上保険契約の成立記録や調整などを職務とし、作成された証書は公正証書として位置付けられたため、この書記官は「公証人」に匹敵する役割と権限を持っていた。

また事例でも登場しているブローカー（本文中は *encomendar* 「委託する」の意で表されている）は、スペイン語では *corredor* ポルトガル語では *corretor* と表現された職業で、日本語では「仲買人」もしくは「仲介人」と訳され、現在の保険用語でいうと *insurance broker* に相当する。ポルトガルでは1578年に創設された制度であるがイタリアでは13世紀頃から既に存在し、無権利の外国商人が当該国の商人と取引を行う場合、その間に立って商取引が円滑に締結できるよう援助したり、トラブルなど事故の際には査定の鑑定人になったりしていた¹⁸³。保険のブローカー以外にも船舶ブローカー、積荷ブローカーや毛織物計量人といった専門のブローカーたちが同地で

¹⁸¹ 例えば *Casa da Moeda* はポルトガルの「造幣局」である。したがって「保険取引所」という翻訳が最も適訳だと考える。岡（2001）p.197

¹⁸² A.N.T.T., *Chancelaria D. João III*, livro 48, fólio n.º 98,

¹⁸³ Pinto, V. C. E. (1998) pp.273-274 及び Marques, A. H. R. O. (1977) pp.77-78

それぞれの団体を形成していた。

(7) 事例7 (「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による)

次の史料は1581年の商船隊の契約である。

ポルトガル史料によると、1570年代の10年間も従来と同様毎年ほぼ5隻前後の商船隊をインドに送り込んでいるが、ブルゴス古文書館には1570年代の記録の保存は、表1の通り1572年以降極端に減りデータも残っていない。また本稿で取り上げるに相応しい史料も見つからなかった¹⁸⁴。

本事例は、スペインのポルトガル併合(1580-1640年)直後に成約したインド航路の海上保険契約である。ブルゴスの同古文書館に保存されている史料として最後期に属するものである。

F[e]r[i]a de m[ay]o de 82	[fol. 113v ^o]
Fr[ancis]co de Cuebas	
<u>En la ciudad de burgos a ocho dias del mes de Junio de mill y quinientos y ochenta e dos a[ñ]os se ase/guro el d[ic]ho fran[cis]co de cuevas v[ecin]o y correo mayor desta ciudad de burgos por comision y en nombre de bentura de frias...①</u>	
[...中略...]	
<u>En quatro Naos abajo nombradas y pertenecientes las d[ic]has mercaderias al d[ic]ho bentura de frias o a qualquier otra persona que pertenecer puedan y deban a nueve y medio por ciento ...② a pagar a feria de mayo deste presente año. <u>En la nao que n[uest]ro señor salbe nombrada san lorençio en que fue el bisorrey don fran[cis]co mascarenes...③</u> en la nao que n[uest]ro señor salbe nombrada los reís magos capitan (略) v otro.- en la nao que n[uest]ro señor salbe nombrada san salvador capitan (略) en la nao que n[uest]ro señor salbe nombrada el buen Jesu capitan (略) v otro / y firmaron los aseguradores sygui[ent]els.</u>	
+ her[nan]do de castro maluenda En d[ic]has q[ua]tro naos q[ue] dios salue por docientos d[ucad]os a cinq[uenta] d[ucad]os en cada nao / a nueve e m[e]dio p[or] cliento a pagar en f[e]r[i]a de m[ay]o deste año d[ic]ho dia CC	
[...中略...]	
<u>Asentada en d[ic]ho dia mes e año ...④ e corregido por mi Alonso de Madri</u> VI	

出典) A.D.P.B. Registro de pólizas de seguros de Alonso de Madrid 文献 No: 74 fol. 113v^o

(抄訳)

1582年6月8日ブルゴスにおいて、ブルゴス郵便局長(?)のフランシスコ・クエヴァスはリスボンのヴェンツォーラ・デ・フリアスの委託を受け...①、ポルトガル領インド内のあらゆる港からリスボンまで、下記4隻に積載された様々な商品(ヴェンツォーラ・デ・フリアスの所有物)に保険を

¹⁸⁴ 主な原因は前述の通りオランダの独立戦争の開始(1568)と独立(1579)、スペイン中心で戦った「レバントの海戦」(1571年)、ポルトガル併合(1580)といったスペインを取り巻く一連の政治的・経済的混乱に加え、保険金支払いを拒否した「ミデルブルグ事件」(1574年)の発生によって、保険者や保険契約者となる多くの有力商人がこの街を去ったため、一時的にブルゴスの保険市場が大打撃を受けたことによると考える。

かけた。契約は9.5%の保険料率...②で今年5月（の決済）である。

船名：1隻目「サン・ロレンソ号」で、この船（往路）には新任のインド副王フランシスコ・マスカレニャスが座乗していた。...③ 2隻目は「ロス・トレス・レイ・マゴス号」（船長名は省略以下同様）3隻目は「サン・サルバドル号」4隻目は「エル・ブエンジーザス号」である。

（証券では）次の人たちがこの保険（リスク）を引き受け、次のようにサインをした。

・エルナンド・デ・カストロ・マルエンダ：4隻各々に50ドゥカドを今年の5月の大市（で支払う）9.5%の料率とする。（6月8日サインをする） 合計200ドゥカド

[...中略...]

この証券は前述の年月日（1582年6月8日）に成立した。...④

（書記官）アロンソ・デ・マドリッドによって合計保険金額6000ドゥカドであることを記す。

【解説】

スペインとの併合によって、ポルトガルはスペインのフェリペ2世（同国王は同時にポルトガルではフェリペ1世と名乗る）の統治下となった。

1581年の商船隊の本契約では保険契約者フランシスコ・クエヴァスは、リスボン在住のヴェンツラ・デ・フリアスの委託を受けブルゴスで保険契約を行っている。契約者クエヴァスの身分はスペイン語の綴り通りに訳せば、①の通り「郵便局長」である。当時のブルゴスでは上級官職はごく一部の支配層で占められた寡頭制が敷かれ、中位官職とみられるこの郵便局長の身分も終身職の世襲性で、市内の有力支配層の一員でもあったとみられる。しかしこの事例のように保険取引にも関与していたとは考えにくく、文脈からはむしろ前述の *corredor*（「(保険) 仲介人」）を記載ミスしたと考えるのが妥当であろう。

ポルトガル領インドではルイス・アタイデ副王が1580年ゴアで急死し、その後任となったフランシスコ・マスカレニャス(Dom Francisco Mascarenhas 在位1581-84年)は、②の通り1581年のこの商船隊（往路）の旗艦「サン・ロレンソ号」に乗船しキャプテン・モールとしてゴアに赴任している。彼は元々インド地域勤務歴が長く、また早くからフェリペ2世の支持者であったので、今回要職に重用されたものと思われる¹⁸⁵。

本契約では4隻の商船隊としているが、ポルトガル史料によれば実は他にガレオン船¹⁸⁶1隻（São Pedro号）がアジア胡椒市場の中心地マラッカに向かっている。

フリアスに関しては、事例6その1のポルトガル史料（A.N.T.T.）で紹介した14名の保険者の一人であるが、ブルゴス出身の有力商人で王室独占であったインド航路の胡椒取引を民間人に開放した際の重要な関係者の一人である。セバスチャン国王（Dom Sebastião 在位1557-78年）は北アフリカ・モロッコ侵攻に野心を燃やし、

¹⁸⁵ 高瀬弘一郎（2011）pp.254-255 及び pp.266-267

¹⁸⁶ ナウ船に戦闘機能を強化した16-17世紀ポルトガル海軍の中核船。高瀬弘一郎（2006）p.410

これまで王室が独占していた胡椒取引を民間に開放する見返りに、1575年ハブスブルグ家の商人コンラッド・ロト（Konrad Rott）と5年間の多額の融資を求める契約を交わしその軍資金を確保した。更に戦地で急死したセバスチャンの後を受けたエンリケ国王（Dom Henrique 在位 1578-80年）は、1580年の死亡直前に8%の低利で40万クザードの追加融資を条件に5年間の更新契約を結んでいる。こうしてこの航路の取引を担う主体は王室から民間商人へと移っていく。一方商人ロトは破綻したためこの契約から手を引いたが、共同で参加した仲間4名の商人のうちの一人にこのフリアスがあり、彼の商会はその後ポルトガル王室のアジア香辛料取引に深く関わっていたことが判明している¹⁸⁷。

1576年の商船隊以降、ほぼ2年に一度の割合でマラッカ（Malacca）まで向かう船舶1隻がこの商船隊に加わっていたことがポルトガル史料で確認できている¹⁸⁸。上記1575年の契約により民間人に運営委託されて以降、商人たちはより多くの利益を確保するためマラッカに直接香料の買い付けに行ったものと推定する。ただしこの時期のインド航路の復路便の積荷は別表10の通り、価格ベースでは香料は2割程度で最大のウエート商品は6割強を占めた高級綿織物など繊維製品であった。

掲記事例では史料の詳細な説明は省略したが、全部で16名の保険者が共同で合計6000ドゥカドの保険金額を引き受けているが、保険者は4隻夫々に保険金額を4分の1ずつ均等に振り分け、万一の際のリスク分散を図っていた。しかしこの4隻と同行しマラッカまで向かった前述の S. Pedro 号に関する契約はここでは一切含まれていない。同船は帰路モザンビーク付近で操船ミスによる暗礁事故を起こしている。

本事例の保険料率は9.5%である。本証券の最後の部分の書記官の記載は、従来に比べより丁寧な表現となり「保険契約成立」を書面で明確に謳っている。

（8）事例8（「ブルゴス古文書館」 所蔵史料による）

次は1583年の商船隊の契約事例を紹介する。

F[e]r[i]a de o[c]tubre de 84		[fol.] 26v ^o
	1584	
	Francisco de Cuebas	
<u>En la ciudad de burgos a catorce dias del mes de mayo de mill y quinientos y</u>		

¹⁸⁷ Boyajian, J. C. (1993) pp.18-28

¹⁸⁸ 筆者はポルトガル史料によって、1576年からほぼ2年に一度マラッカに向け船舶を送り、最終の1591年までに同地へ合計8回派遣していたことを確認している。

ochenta e quatro años se aseguró el d[ic]ho francisco de cuebas vecino y correo mayor de burgos por comisión y en n[ombr]e de bentura de frias...① v[leçin]o de Lisboa desde la yndia de portugal fasta Lisboa en las dos primeras naos que de allá partieren de las çinco que están y abajo serán nombradas con que se declara que en esta poliça no corren rriesgo más de en las dos de las d[ic]has cinco naos ... ② que como d[ic]ho es primero partieren de la d[ic]ha yndia para lisboa sobre quales quiera mercaderias que de aquellas partes suelen y acostumbra benir cargadas por diego de frias o por otra qualquier persona que bengan consinadas al d[ic]ho bentura de frias pertenecientes a él y a quien pertenecer puedan y deban a diez por cliento a pagar en fle[r]i[a] del mes de o[c]tubre deste año...③ y las dos naos seran destas cinco que se siguen: en la nao que n[uest]ro señor salbe nombrada salvador capitán (略) en la nao que n[uest]ro señor salbe nombrada san felipe capitán (略) san fra[ncisco] capitán (略) **sanctiago capitán fernando de bega** ...④ san lorencio capitán (略) y firma ron los aseguradores siguientes.

+ **diego de curiel**... ⑤ en d[ic]has dos naos de las sobre d[ic]has que primero partieren de la d[ic]ha yndia por quatrocientos d[ucad]os a docientos d[ucad]os por nao a diez por ciento a pagar en fle[r]i[a] del mes de o[c]tubre deste año e diego de castro por su poder lo firmó de su n[ombr]e d[ic]ho día CD

+ **gerónimo de salamanca**...⑤ y francisco de arriaga por quatrocientos d[ucad]os a docientos d[ucad]os por nao e di[e]go de castro por su poder lo firmó de su n[ombr]e d[ic]ho día CD

+ fran[ci]sco de castro múxica por docientos d[ucad]os a cient d[ucad]os por nao e diego de castro por su poder lo firmó de su nombre d[ic]ho día CC

[...中略...]

asentada en d[ic]ho mes e año e corregida por mi Alonso / de Madrid IVM

出典) A.D.P.B. Título: Registro de pólizas de seguro para la feria de Octubre 文献 No: 37 fol. 26vº

(抄訳)

1584年5月14日ブルゴスにおいて、郵便局長(?)であるフランシスコ・クエヴァスはリスボンのヴェンツラ・デ・フリアスの委託を受け...①、ポルトガル領インドからリスボンまで下記5隻のうちの2隻に積載された様々な商品に保険をかけた。この商品は(ゴアで)ディエゴ・フリアスが(管理し)積載したものでヴェンツラ・デ・フリアスの所有物である。...②ディエゴ・フリアスによってインド各地の港で積載された全商品をインドからリスボンに輸送する。決済は今年10月の大市においてなされる。本契約は10%の保険料率である...③ 船舶名と船長名は以下の通り。

1. Salvador (Captain: Esteban Albo) 2. San Felipe (Cap: Antonio de Melo) 3. San Francisco (Cap: Juan Trigueros) 4. **Santiago (Cap: Fernando de Vega)**...④ 5. San Lorenzo (Cap: Baltasar Marecos)

下記保険者がこの保険を引き受け(契約の)署名をした。

- ・ **ディエゴ・デ・クリエル**...⑤: 2隻に各々200ドゥカド合計400ドゥカドを引き受けた
- ・ **ジェロニモ・デ・サラマンカ**...⑤ とフランシスコ・デ・アリアガ両名: 2隻に各々200ドゥカド合計400ドゥカドを引き受けた
- ・ フランシスコ・デ・カストロ: 2隻に各々100ドゥカド合計200ドゥカドを引き受けた

[...中略...]

本契約は合計4000ドゥカドの保険金額で同日成立した、書記官アロンソ・マドリッドが署名

【解説】

本契約の保険契約者(フランシスコ・クエヴァス)と委託者(ヴェンツラ・デ・フリアス)は事例7の1582年のものと同じである。

この史料で特に興味深いのは、「本契約は 5 隻のうちの 2 隻に積載された積荷に付保する」旨を証券に記載されているが、具体的にどの船かは明記されていない。

合計 16 名の保険者全ての欄に「カストロ (Diego de Castro) の確定よる」と記述されている。この Diego de Castro とはいかなる人物でどんな役割を担っていたのか確認できていないが、別表 6 のブルゴス商人「投資額ランキング (1547-1549)」によると彼と同一名が 29 位に登場している。この事例は同ランキング史料の作成時期から既に 30 年以上経過しているのも、もし同一人物ならば彼は当時同業組合 (Universidad) に所属する重鎮的な存在の一人ではなかったかと推定する。

本件のような引受は、ゴア出航の際には積載商品の詳細がブルゴスでは十分に把握できないため、契約時はこうしたリスク分散を図り、情報を入手次第カストロの指示によって、その保険金額を適宜振り分ける方法を取っていたのではないかと考える。

また上記保険者のうち⑤の Gerónimo de Salamanca (1570 年) と Diego de Curiel (1572 年) の 2 名は、事例 2 と事例 3 や別表 7 にも登場する。この二人は前述の通り 1570 年代初期に破産している¹⁸⁹という記録が残っているが、10 年程度を経て再び保険者として同一市場に復帰しているのは実に不可解である。

1583 年の商船隊は、上記契約では「5 隻の船舶」と記されているが、ポルトガル史料では前記事例 7 と同様、実はもう 1 隻 (船名 : S. Tiago Novo) が他の船舶と同じく 1583 年 4 月 8 日にリスボンを出航している。同船はインド航路を経てマラッカまで胡椒や香料の直接取引に向かい、帰路では他の 5 隻とほぼ同じ時期 (1584 年 8 月) にリスボンに帰港している¹⁹⁰。

本契約は合計保険金額 4,000 ドゥカドであるが、この他に同日付の合計保険金額 2,995 ドゥカドの別契約の記録も発見している。後者の保険では先の契約の 14 名の保険者のうちの 11 名が同様に引き受けている。この二つの契約を合わせると合計保険金額は 6,995 ドゥカドとなる。

しかし本保険契約でも前述の事例 7 の場合と同様、マラッカに向かった S. Tiago Novo 号の積荷に関してはこの保険の対象となっていない。その理由はマラッカ経由の船舶の積荷は、王室管理下から外れ恐らく民間商人専用の別会計処理が行われてい

¹⁸⁹ Alonso, H. C. (1994) p.242

¹⁹⁰ マラッカに単独で向かった船舶は、同海域で頻繁に衝突するオランダ海軍に対抗するためいずれも戦闘機能を強化したガレオン船で、通常のナウ船よりも大型である。高瀬弘一郎 (2006) p.410

たために、付保する海上保険も別途手当がなされていたかあるいは無保険であったと考えて間違いあるまい。

ところでポルトガルと日本の交易と布教活動で、最も影響を及ぼしたのはイエズス会巡察師アレッシャンドロ・ヴァリニャーノ (Alessandro Valignano) である¹⁹¹が、織田信長はたびたび彼を引見している。また彼の企画によって実施された「天正遣欧少年使節団」の一行4人は、1582年2月ポルトガル船イグナシオ・デ・リマの船で長崎を出発し、マカオからマラッカを経由して1583年11月ゴアに到着している。彼ら一行はゴアで船を乗り換え、本商船隊の1隻である Santiago 号の復路便に乗船し、途中非常に厳しい航海の連続ではあったが1584年8月3日無事リスボンに到着している¹⁹²。ただこの事例の本史料の中には少年使節団に関する記述は一切ない。

なお、事例7で取り上げたインド副王フランシスコ・マスカレニャスも3年の任期を終え、この商船隊の復路便に乗船して本国に向かい無事帰国している。

本契約の保険料率は10%であるが、1560年代前半の事例1及び事例2では8.0%、60年代後半の取引では9-10%で契約が成立しており、徐々ではあるがこの航路の保険料率は上昇し、次章で触れるが Basas のデータによると、80年代のブルゴスの契約では10-16%と保険料率が更に上昇していることが示されている¹⁹³。

(9) 事例9 (ポルトガル「アジュダ古文書館」 所蔵史料による)

最後はリスボンのアジュダ古文書館にある、インド航路で海上保険を付保したことを記した極めて珍しいポルトガルの一次史料を取り上げる¹⁹⁴。ただブルゴスの史料のような商業史料とは異なり文面は難解である。

ブルゴスの海上保険市場はこの時既に完全に閉鎖され、江戸幕府もポルトガル船の来航を禁止(1639年)した頃のインド航路の実態を知りえる貴重な史料である。

この史料では、1609年と1623年に王室から出された同航路の海上保険の付保を促す勅令¹⁹⁵を踏まえ、前半は1638年マルガリーダ王女がインド副王からの文書やゴア

¹⁹¹ 五野井隆史 (2006) 『日本キリスト教史』 吉川弘文館 pp.122-133

¹⁹² 東京大学史料編纂所編 (1959) 『大日本史料 第十一編 別巻之一 天正遣欧使節関係史料』 東京大学 pp.67-76

¹⁹³ Basas, F. M. (1963) p.118

¹⁹⁴ Biblioteca da Ajuda 51-VI-21 fl.147v.-149v. また拙稿 (2013) pp.90-91

¹⁹⁵ Silvia, J. A. が1850年代に著した「ポルトガルの法律集 (年譜)」は膨大なため、現在では下記インターネットサイトから「1609年2月14日」と「1623年8月23日」の法律を選択し閲覧で

在住の商人たちの情報を受け、「帰路便の王室管理下の積荷には、海上保険を付保すること」と命じたことが書かれている。後半はそれを受けて表 13 の内容の保険契約に関する情報を記しているため、ここでは後半部分を取り上げる。

[...前略...]

E que quanto aos Seguros achou que em 12 de Julho deste anno segurou Manuel Dias da Sylva homem de negocio morador nesta cidade mil cruzados na nao capitania Nossa Senhora da Oliveira as quais lhe tomou a risco Nicolao Velozo mercador a dezoito por cento...① Diz Duarte de Souza tãobem aqui morador, intentou segurar em 17 de Agosto deste anno quinze mil cruzados em as duas Naos que se esperão da India, de que se comessou a assento no livro lançar mas não quis hir por diante, com o Seguro havendo pessoas que lho tomavão dizendo que hera muito o preço de dezoito por cento. ...② Antonio Ribeiro de Carvalho segurou por sy, sua caza, Francisco Tinoco seu cunhado e primo, que rezide na Corte de Madrid, sete mil cruzados nas duas Naos S. João de Deus, e Nossa Senhora da Oliveira por iguaes partes em huma; e outra em sinco deste mes, dia em que chegou o extraordinario em que tomarão este seguro a dezoito por Cento Pedro de Bacia Nicolao Velozo Nieslao (?) Micon genoves morador nesta Cidade...③

[...後略...]

出典) Biblioteca da Ajuda JA51-V-21 fl.147v-149v

(抄訳)

1638年7月12日この町(ゴア)に住む商人マヌエル・ディアス・デ・シルヴァ(Manuel Dias da Sylva)は、1637年商船隊の「オリヴェイラ号」(の積荷)に1000クルザードの保険を保険料率18%でニコラオ・ヴェロゾ(Nicolao Velozo)と契約した...①

8月17日この町の住民ドゥアルテ・デ・ソウザ(Duarte de Souza)はゴアからリスボンに向かう両船に15000クルザード掛けようとしたが、提示された保険料率18%は高すぎるという人がいたので、その協定書は帳簿に記載されたものの契約には至らなかった...②

更に8月5日アントニオ・リベイロ・カルヴァリョ(Antonio Ribeiro de Carvalho)はマドリッドに住む義兄のフランシスコ(Francisco Tinoco de Carvalho)と他の一人と1636年商船隊の「ジョアン・デ・デウス号」と「ノッサ・セニョーラ・オリヴェイラ号」に保険料率18%で7000クルザードを等分して保険を掛けた...③

【解説】

先ずこの史料の内容を整理しておく。本契約は1636年の商船隊で下記2隻の船舶に積載する荷物の海上保険に関する情報である。1隻は「オリヴェイラ(N.^a S.^a Oliveira)号」で、他の1隻は1636年商船隊の「ジョアン・デ・デウス(João de Deus)号」である。

しかしポルトガルの史料によれば、オリヴェイラ号は4月4日リスボン出航直後にマスト上部の檣楼しょうろう(物見台)と船首部分が破損したため、5月21日一旦リスボンに

きる。http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verobra.php?id_obra=63 (2015年11月10日閲覧)

帰港し修理している¹⁹⁶。同船は翌年 1637 年の商船隊に再度加わり、9 月にゴアに到着している。また 1638 年 10 月にゴアを出航し翌年 5 月に無事リスボンに帰港している。一方のデウス号は順調に 36 年 10 月ゴアに到着したものの、現地で 1 年間滞在し翌 38 年 3 月リスボンへの帰航に向かう直後、ゴア港入口付近で火災事故を起し焼失している¹⁹⁷。

したがって 1638 年 8 月に行ったデウス号に関する③の契約も、前述の“lost or not lost”の遡及契約に当たることになる。

インド航路の運航は、16 世紀当初は王室所有の船舶に限定して行われていたが、前述の通り 1575 年以降は資金支援をした民間商人たちに同航路の交易が開放され、彼らは自己所有船舶をインドに派遣していた。この場合王室用の積荷に対しても、王室に代わって商人たちが保険の費用を負担していた¹⁹⁸といわれている。同商船隊では王室用以外に商人自身の積荷も一部積載されていたが、恐らく別表 10 のように帰国後は市場で非常に高値で取引される商品が圧倒的に多かったと思われる。

1636 年と 1637 年に派遣された商船隊はいずれも 2 隻からなる小規模な船団であったが、この頃数年間の商船隊はこの規模が続いていた。民間の商人たちも復路便は高い海難リスク対策に、海上保険を当初ブルゴスやリスボンで手当てをしていたものの保険料率があまりにも高騰化したため、やむなく付保を取り止めることも増えたと考える¹⁹⁹。しかし積荷の所有者である王室は、その資金の大半をこうした商人たちから融資を受け調達しているため、万一海難事故で積荷を損失してまうと大きな負債を背負うことになり、そのため前述の通り 2 度にわたる勅令を出し保険カバーを命じ促していたと考える。

さて保険者から提示されたこの 3 例の保険料率は表 13 の通りで、いずれも 18%と当初ブルゴスで引き受けた実績と比べ 2 倍以上に跳ね上がっているが、この時代のリスク水準を反映した極めて高いレートである。このうち 2 の保険契約者(Diogo Duarte de Souza) は提示されたこの料率が高すぎるとして結局付保を見合わせている。

¹⁹⁶ Maldonado, M. H. (1985) *Relação das náos e armadas da India, com os sucessos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da historia da India* Biblioteca geral da Universidade de Coimbra pp.170-171

¹⁹⁷ Guinote, P. et al.(1998) p.252

¹⁹⁸ Pearson, M. N. (1976) pp.57~58

¹⁹⁹ インド航路のメインの窓口はブルゴスではなく、前述の通りリスボンのインド商務院である。海上保険の手配もその多くはリスボンの保険取引所（1570 年頃設置）で行われていたと考えるのが自然であるが、史料が消失しているため確証は今なお得られない。

表 13 検討された海上保険契約の内容

NO	年月日	保険者	保険契約者	保険金額 Cruzardos	目的	保険料率 (%)	成約
1	7月12日 (1638年)	Rodrigo Botelho de Moraes	Manoel Dias da Sylva Nicolao Velozo	1000	商品	18	○
2	8月17日 (1638年)	不明	Diogo Duarte de Souza	15000	商品	18	×
3	8月5日 (1638年)	Pedro de Bacia Nicolao Velozo Nicolao Maicon *1 Henrique Broy*2	Antonio Ribeiro de Carvalho Francisco Tinco de Carvalho Martin Mendes	7000	商品	18	○

*1 以上 3 人はゴアの住民でジェノヴァ人 *2 ゴアの住民でドイツ人

出典: Biblioteca da Ajuda 51-VI-21 fl.147v.-149v. 及び Souza, T. R. (1977) “Marine Insurance and Indo-Portuguese Trade History” *Indian Economic Social History Review* pp.377-381 をもとに作成

本契約の関係者の中では、保険者はいずれもゴアに在住し、ジェノヴァ人商人 (Pedro de Bacia の他 2 名) だけでなく、ドイツ人商人 (Henrique Broy) も参加していること、更に被保険者(積荷の所有者 Manoel Dias da Sylva と Francisco Tinco de Carvalho の両名) はゴアやマカオの主要な投資家たちで、オランダの攻撃を避けるため快速船のガレー船を数隻調達するなど、インドとマカオや日本など東アジアとの取引に深く関わっていた商人たちである²⁰⁰ことに注目したい。本契約の保険者はいずれもゴア在住者であることから、この当時ゴアにも小規模ながら海上保険を引き受ける市場が存在していたことをこの史料は示唆している。

またアジア在住のポルトガル商人たちの交易取引の資金も、この時代既に日本の商人たちから 25-35% という高金利の「投銀」を利用していた²⁰¹ものが多くおり、その結果巨額な借金を背負っていたことも今回の検証で判明した。

前述した別表 1 の投銀の史料では、丁度この時期に末次宗徳や中野彦兵衛といった九州の有力商人たちから多額の資金を借入したポルトガル商人たちの証文が、日本に保存されている (つまり返済できていない) リストである。その 8 番目と 10 番目に上記 Francisco Carvalho の名が登場している。この人物はゴアとマカオに在住するポルトガル商人でこの投銀を頻繁に利用した常連者であるが、累計 2 万両に及ぶ多額の借金の返済ができず友人の支援を仰ぎその一部を返済している²⁰²。

²⁰⁰ Boyajian, J. C. (1993) p.233 及び p.236

²⁰¹ Boxer, C. R. (1963) pp.147-152

²⁰² 松竹秀雄 (1990) 『海の長崎学』くさの書店 pp.68-76 岡美穂子 (2010) pp.178-186

17世紀初頭の東西のこうした史料を対比させ検証した結果から、17世紀のインド航路では復路便の王室関連の積荷に対し一部選択をしながらも海上保険が利用され、一方日本航路（マカオ＝長崎間）では17世紀以降投銀が利用されていたことが立証できた。

第4節 事例検証の総括

以上スペインとポルトガルの各古文書館に保存された史料9事例を取り上げたが、その内容の検証では極力内外の関連史料とも対比させ考察を行った。その結果から判明した点について以下に整理しておきたい。

(1) ブルゴスの海上保険市場は、利用者に対し様々な便宜を図ったブルゴス保険条例の制定によって、ヨーロッパ各地から保険実務に長けた多くの外国人商人が集まり内外の商人たちと活発な取引が行われた結果、16世紀初めから後半にかけてヨーロッパの代表的な保険市場として繁栄した。

また同業組合やコンスラードといった海事関係者を支援する機関が設立され、契約ごとに会員間同士で保険者や保険契約者の集団を構成した。彼らの中にはリスボンなど他国に在住する商人もいたが、保険代理人を活用したり強い商業ネットワークを利用して商人間相互に海上保険のカバーを行っていたことがわかった。

(2) 同市場での契約は、ブルゴス保険条例による①「保険料前払い」・「対象商品の明記」・「船舶名未詳の契約」・「航路途中の寄港や積荷の積み替え」などの緩和規定や②「他人のための契約」の利用など、保険取引に関係した商人たちへの便宜が随所に織り込まれていたことが各事例から明らかになった。また「遡及契約」にあたる”lost or not lost”という条項は、近代の英国保険市場（ロイズ）になって初めて証券上に記載されたが、通信手段が未発達の中世においてその存在や実際の運用について以前から議論されてきた。しかしこれまで具体的な取引事例が確認できず長い間決め手に欠いていたが、今回筆者が取り上げた事例によって、その存在が確認でき契約の実態を解明することができた。

(3) インド航路の船舶に積載する商品の価格規模を分析し、これまで先行研究では取り上げてこなかった同航路の海上保険の「付保率」について、今回採取した史料やポルトガルを始め内外の史料を重ね検証を試みた。その結果から、同航路のブルゴスの契約だけでは「付保率」は余りにも低く、保険契約上の効果は不十分であることが

明らかとなった。ポルトガル本国にはこれを検証する商業史料が今日消失しているため確証が得られていないが、恐らくは自国リスボンの保険市場で先ずはその多くを契約し、不足分や追加分を商業ネットワークを利用して近隣のブルゴス保険市場などで補完的な契約が行われていたであろうという推論を具体的に描き出すことができた。

(4) ブルゴス市場の保険者の多くはブルゴス有力商人たちが関わっていたが、彼らは保険引き受けに当ってコンスラードに保存されたこれまでの契約記録を精査し、戦争・反乱などの海難リスクを加味し保険料率を算出したためその料率は常に敏感に変動し、その時代の世情を強く反映した変化が保険料率から読み取れた。また高額な大型保険には多くの共同保険者を募りリスク分散を図っていたが、今日のように高度な統計学など保険数理を駆使して算出された保険料率ではなかったため、高まる海難事故率によって海上保険を含めた商業投資に失敗し、破産した商人がブルゴスにも数多くいたことも確認できた。

(5) インド航路の開拓によってポルトガルの香辛料と胡椒交易はこれまでのヨーロッパ市場の流通に一大変革を齎し、ヨーロッパの香辛料市場を彼らがほぼ独占したかの様相であった。しかし実際は従来の陸路交易によるヴェネチアの「レヴァント・ルート」は後退することなく依然として活発な商業活動を維持し、オランダ・イギリスの国際市場では地中海航路を使ったこのルートによる多くの胡椒が相変わらず市場に出回っていた実態が、事例で取り上げた「ロンドン港湾関税簿」の記録からも確認できた。

表 14 インド航路の海上保険の料率変化

契約期間	適用保険料率	(参考) アメリカ航路 (Nueva España ~ Sevilla)
1565年	8%	8.33%
1566-68年	10%	9.36%
1569-77年	9-12%	9.32%
1584-00年	10-16%	9.25%

出典) Basas, F.M., (1963) *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, Estudios de Deusto p.118 及び Alonso, H.C., (2012) “El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos” *El Colegio de México*, pp. 949 から作成

(6) インド航路(復路)の保険契約では、本稿で取り上げた6例の事例を含め今回収集した15件を検証すると、保険料率は1565年のものは8%:6件と7%:1件、そして1570年のもので12%:1件、1582年のもので9.5%:1件、1584年のもので10%:

2件 不明：4件であった。16世紀後半のわずか40年間における保険料率もこのように常に変動（上昇傾向）していることも判った。

更に表14の通り1565年の8%から16世紀末期には2倍の16%にまで跳ね上がっている。また後述の表21から17世紀中旬頃になると、この航路の制海権はオランダに完全に奪われていることが明らかとなる。その結果、事例9で示した通り保険料率も18%へと更に上昇していくのである。

この間もう一方の遠距離航海であるアメリカ航路の保険料率は、上記表14の通り9%前後でほぼ安定していた状況と比較してみると、当時の保険料率は単に航海の長さだけによらず他の海難リスクの高低に大きく左右され変化していたことが見えてくる。自然災害よりもむしろ海賊・敵国攻撃といった海難事故に常に晒されていたインド航路は、ブルゴスの海上保険マーケットにも混乱を呼び、難しい引き受けを余儀なくされていたことは間違いないであろう。

表 15 インド航路の海難事故発生率の変化

期間（年）	往路発生事件数 （インド向け）	往路 海難事故発生率	復路発生事件数 （リスボン向け）	復路 海難事故発生率
1497-1550年	49件	10.4%	22件	8.5%
1551-1600年	12件	5.1%	46件	22.8%
			(1551-1560)	19.50%
			(1561-1570)	17.90%
		(内訳)	(1571-1580)	16.30%
			(1581-1590)	24.40%
			(1591-1600)	42.10%

出典) Guinote, P., Frutuoso, E. & Lopes, A. (1998) *Naufrágios e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p.106 及び p.111 同 (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses pp.68-70 から作成

こうした保険料率の変化をポルトガル史料から得た上記表15の海難事故発生率と対比させてみると、インド航路の復路の海難事故率の急激な変化と見事に一致し両者に強い相関性があることを確認できた。この詳細な分析は次の第3章で取り上げる。

このように1565年からこの航路の保険料率は度々変化し、上昇する損害率にブルゴス保険市場も敏感に対処する一方で、この海上保険マーケットの基盤の脆弱さも浮き彫りとなった。更にイベリア半島の両国で吹き荒れたユダヤ人に対する激しい宗教

弾圧の影響と相まって、この保険市場は衰退化し、保険者と契約者であったユダヤ系有力商人たちは共に新たな市場へ移動していった。

(7) 海上保険契約を含めた貿易取引への投資では、ユダヤ系有力商人たち一族の名が目立ち常に上位を占めていた。彼らは王室へ多額の融資を行い、その見返りとして上位身分へ栄進し様々な貿易特権を獲得した。更にヨーロッパ各地だけでなく、遠く東アジア（インドからマカオと日本）や西インド（アメリカ周辺）の主要マーケットや港を結ぶ強力な商業ネットワークを築き上げ、多くの最新情報を活用し広範な商取引を行っていた。しかし 17 世紀になると、インド航路やそれ以东（特にマカオから日本）では本国からの送金が滞り、アジアにいるポルトガル有力商人たちは日本の「投銀」を利用することになる。日本に残された投銀証文の中には、こうしたインド航路の交易で活躍した有力商人たち一族の名がしばしば登場し、同時に同航路の海上保険の保険契約者としても登場していたことが取り上げた事例から判明した。

第4章 ポルトガル・インド航路における海難事故の検証と分析

本章ではこれまで検証したポルトガルのインド航路における海上保険の事例を念頭に置き、この航路の海難事故に関するポルトガルの一次史料と先行研究データを使い、この航路が始まった1497年から日本と交易が終了する17世紀半ばまでの約150年間にわたって、発生件数・帰還率・事故原因・発生地域・損害率の変化を分析する。そしてこの航路における海上保険の安定的な引き受けは極めて難しく、このビジネスが永続的に成り立つ可能性は非常に低いことを検証していく。

第1節 ポルトガル・インド航路について

マヌエル I 世 (Dom Manuel I 在位 1495-1521 年) の「香辛料を発見せよ」という命を受けたガマ (Vasco da Gama) は、1497 年リスボンを出航し、アフリカ南端の喜望峰を経由して 1498 年インド・カリカットに到着した。東洋へのルートを開いたこの航路のことをポルトガルではそれ以降「インド航路 (Carreira da Índia)」と呼び、大航海時代のポルトガル繁栄を象徴する基幹航路として最も重要視することになった。

ポルトガルはゴアにインディア領国政庁 (Estado da Índia) を置いた。更にこの航路上にあるアフリカ東海岸のソファラ (Sofala) など重要港を次々に占領して要塞を築き、この海域の海軍力も強化してこの商船隊の護衛を積極的に行った。

図 2 ポルトガル国のインド航路における派遣船舶数の推移 (1500-1650)



出典) Guinote, P. et al. (1992) “O Movimento da Carreira da Índia nos Sécs.XVI-XVIII. Revisão e Propostas” *MARE LIBERUM* N.º 4 pp.206-208 から作成

毎年ナウ船²⁰³による商船隊（“Armada da Índia”）を組み、最盛期の16世紀から17世紀半ばまでの約150年間に1100隻を超える船舶がこの航路を往来している。前記の図2のように年度ごとの派遣船舶数は変化するが、本稿の事例で取り上げた16世紀半ばから末期にかけては毎年5隻前後を派遣しほぼ安定していた。

次に小国ポルトガルの国家財政にとってこの航路の存在が如何に大きかったかを見てみたい。表16は国家歳入に占めるインド航路の香料収入の額を示しているが、わずか10年余りでその額は2倍以上となり国家収入の4割近いウエートを占め、ポルトガルの財政がこの航路に大きく依存していたことは明らかである。

この航路は当初イタリアやドイツの商人も自己所有の船舶を投入してこの交易の投資に参加し派遣数も3隻前後あったが、1506年以降は王室所有船舶を使用し香料貿易は全て王室が管理する独占事業となった²⁰⁴。

表 16 16世紀初期ポルトガル国家歳入 単位：クルザード

歳入項目	1506年		1519年	
王国(租税など)	173,000	34.6	245,000	31.7
リスボン税関	24,000	4.8	40,000	5.2
アフリカ・ミナの金	120,000	24.0	120,000	15.5
“ ” ・ギネの奴隷	11,000	2.2		0.0
マディーラの砂糖	27,000	5.4	50,000	6.5
アゾーレス(税関など)	2,500	0.5	17,500	2.3
その他	8,000	1.6		0.0
アジアの香料	135,000	27.0	300,000	38.8
合計	500,500	100	772,500	100

出典) 金七紀男 (2003) 『ポルトガル史』 彩流社 p.104 から作成

また輸入された香辛料は年度のバラつきが大きい但凡そ年間1~3万キントル(460~1380トン)だったといわれ、リスボン到着後は王室直属のインド商務院の管理下に置かれ一律25%の関税と5%の寄進が義務付けられていた²⁰⁵。復路便の積荷価値は往

²⁰³ 大航海時代にポルトガルが使用したナウ船の規模と構造は多種多様であったが、この航路の商業網が確立されると貨物の積載能力が重視され、通常は400-500トン程度であったが800-1000トン規模のものも珍しくなくなった。高瀬弘一郎(2006) p.410 及び後記 別図4を参照

²⁰⁴ 1505年の商船隊は最多の総勢30隻になったが、リスボンに帰還したのは8隻だけで、大半はインドに残った。この中には南ドイツ人とイタリア人の商人たちが自前の3隻の船舶で参加したが、翌年外国人商人の参加が禁じられた為胡椒の貿易対価商品である南ドイツの銅や銀は、それ以降アウトウェルペンの国際市場で取引された。諸田實(1998) 『フッカー家の時代』 有斐閣 pp.72-74

²⁰⁵ インド航路の交易記録が殆ど消失する中、リスボンに荷揚げされインド商務院へ搬入した胡椒

路便の 6~8 倍だったといわれ²⁰⁶、帰りの積荷で圧倒的に大きな投資の「うま味」を享受できたが、その反面海賊や私掠船などに狙われやすくリスクが膨らむため必然的に海上保険の需要が増えたのである。

この商船隊はモンスーン（季節風）の時期に合わせて毎年 3 月か 4 月にリスボンを出帆し、通常ゴアにはその年の 9 月に到着している。また帰航は現地で越冬した後翌年 1 月早々にゴアを立ちリスボンに向かうが、季節風の風向き次第で途中モザンビーク（Moçambique）に寄港し、更に越冬し次の季節風まで待機することも多かった。ポルトガルからは主として守備隊の交替要員、武器、商品や資金を運んだ。商品の大半は取引交換用の対価商品で南ドイツ産の銅と銀が主流であったが、これは王室用香辛料（主として胡椒）の買付の購入資金になった。

16 世紀後半になるとこの航路への派遣船舶数も資金手当てが困難となった王室は、航海権を民間商人に譲渡することで年平均 5 隻程度を維持しつつ、17 世紀には一時盛り返したものの 17 世紀後半以降は 2~3 隻と更に低迷を続けた²⁰⁷。

第 2 節 インド航路の海難事故の検証と分析

第 1 項 海難事故の発生件数と発生率

最初に同航路の海難事故の発生件数と発生率を、この航路が開設された 1497 年から 1650 年までの約 150 年間で 3 期に分けて検証してみる。

インド航路の海難事故発生率と引き受けた保険料率の変化との相関性を検証するため、前述の表 15 では復路の 1551-1600 年の海難事故の発生率を 10 年単位のデータで示したが、同じ史料を使い 150 年間で 50 年のスパンで検証したものが表 17 である。前記 図 2 によれば、16 世紀前半に比べると 16 世紀後半の 50 年間はこの航路への派遣実績が大幅に減少していることが分かる。

海難事故発生件数と発生率を表 17 から見てみると、往路は 16 世紀後半になると 12 件と大幅に減少し発生率も 5% 台と一旦は低下するが、17 世紀に入ると再び上昇

量のデータが「ドン・マヌエル国王の受領書（Cartas de quitação del Rey Dom Manuel）」という史料に 16 世紀前半の僅か 20 年間のみが保存されている。またボヤジンは 1580 年代の同データを各史料から集め残している。基準も不統一であるが、この両データから概算で 1500 年代は 12000 1510 年代は 30000（1510-1570 年代は不明）1580 年代は 21000（各キンタル）だったと推定する。金七紀男（1990）pp.240-259 及び Boyajian, J. C. (1993) pp.247-248 後記 別表 9 を参照

²⁰⁶ ウォーラーステイン I. 著 川北稔訳（2013）p.377

²⁰⁷ オランダ艦隊の攻撃を逃れるため、小型でより快速なガレオタ船（galeota）やフラガタ船（fragata）を従来の商船隊に加えたため 17 世紀の一時期隻数は増えている。

し 16%近くに悪化している。

表 17 インド航路 海難事故発生件数と発生率 (1497-1650) 上段：件数 下段：%

期間 (各50年間)	往路 (Ida)	インド付近	復路 (Volta)	出発前事故 or 行方不明	合計	海難事故発生率	
	(for India)	Índico	(for Lisbon)			往路 (%)	復路 (%)
1497-1550	49	7	22	2	80	10.4	8.5
(%)	61.3	8.7	27.5	2.5	100		
1551-1600	12	6	46	1	65	5.1	22.8
(%)	18.5	9.3	70.7	1.5	100		
1601-1650	36	11	26	1	74	15.9	19.5
(%)	47.3	14.9	36.5	1.3	100		
合計	97	24	94	4	219	10.3	15.9
(%)	44.3	11	42.9	1.8	100		

出典) Guinote, P. et al. (1998) *Naufrágios e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p.106 及び p.111 から作成

一方復路の事故発生率は、当初の 50 年間は 8%台で落ち着いていたが、16 世紀後半以降は件数でも往路に比べ復路が圧倒的に増えて急激に悪化し 20%を超え、何と 4 隻に 1 隻近くが事故に遭遇するという非常に高い事故発生率となった。更に 16 世紀後半を 10 年間のスパンで見た前述の表 15 の通り、1590 年代の復路は 4 割を超える異常ともいえる極めて高い事故発生率であった。

この傾向は快速船を導入した 17 世紀に入っても依然続き、往復路とも海難リスクの非常に高い航路となった。

第 2 項 インド商船隊の仕向地到着率とリスボン帰還率

次に同期間 (1497-1650 年) の往路便と復路便の仕向地の到着率と、リスボン港を出航した船舶が再びリスボン港に帰港する帰還率を次の表 18 から検証してみる。

到着率は往路便では開設初期から 1570 年代頃まではほぼ 80%以上の水準を保っていたが、1580 年代頃になると悪化し始め、特に 17 世紀になると 60%台前後まで急激に落ち込んでいる。復路便でも同様の傾向が見られ、この航路の海難事故原因が単に自然災害 (暴風雨など) だけだとすればそれまでの経験値からも恐らく 80%台は維持できたと思われるが、この自然災害に加え特に海賊やイギリス、オランダの敵国攻撃といった新たなリスクが加わり、1580 年代以降の到着率は急降下したと考えて間違いないだろう。オランダの船隊がアジアに進出してきたのは 1596 年以降であり、イギリスも 1600 年にはジャワのバンテン (Banten) に進出している。更にインド領内で

はグジャラート商人との間で紛争を起こしているのもこの時期であり、こうした要因がこの航路の到着率を引き下げた原因だといえよう。

復路便の積荷は、別表 10 の通り香辛料や高級織物やダイヤモンドなどヨーロッパで市場性が非常に高い高価なアジア産品が多く、海賊や私掠船に船ごと全て略奪されることも頻繁に起こった。

表 18 インド航路 仕向地の到着率及び帰還率 (1543-1650) 単位：件数 %

	往路便			復路便			往復通算
	出航 Lisbon	到着 Goa	到着率 %	出航 Goa	帰港 Lisbon	到着率 %	帰還率 %
1500s	170	140	82.4	89	75	84.3	44.1
1510s	94	81	86.2	51	51	100.0	54.3
1520s	83	59	71.1	27	25	92.6	30.1
1530s	80	72	90.0	50	40	80.0	50.0
1540s	67	54	80.6	41	38	92.7	56.7
1497-1550	494	406	82.2	258	229	88.8	46.4
1550s	56	46	82.1	41	33	80.5	58.9
1560s	48	47	97.9	39	32	82.1	66.7
1570s	50	48	96.0	43	36	83.7	72.0
1580s	58	44	75.9	41	31	75.6	53.4
1590s	48	38	79.2	38	22	57.9	45.8
1551-1600	260	223	85.8	202	154	76.2	59.2
1600s	84	47	56.0	38	31	81.6	36.9
1610s	59	45	76.3	27	25	92.6	42.4
1620s	60	38	63.3	23	16	69.6	26.7
1630s	35	27	77.1	20	14	70.0	40.0
1640s	41	28	68.3	15	12	80.0	29.3
1601-1650	279	185	66.3	123	98	79.7	35.1
1497-1650	1033	814	78.8	583	481	82.5	46.6

出典) Guinote, P. et al. (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses Lisboa pp.68-71 から作成

1570年代まではまずまずの水準だった復路便の到着率が、1580-90年代にかけ悪化しているのは、次の第3項「海難事故原因」や第4項「海難事故発生エリア」で触れるが、やはりアフリカや西大西洋のアゾール諸島付近で頻繁に出没したイギリス・オランダ両国政府のお墨付きを得た私掠船²⁰⁸が、この復路便を待ち受け略奪したことが原因によるものである。

一方商船隊の帰還率では、開設当初の1520年代頃までの低水準の原因は、主とし

²⁰⁸ 例えば後記表20の1587年のケースは、イギリスのエリザベス女王からナイトの称号を与えられた海賊 Francis Drake による略奪である。Guinote, P. et al. (1998) p.223

てインド洋海域の防衛強化のため現地護衛船 (Armadas ordinárias) 用としてリスボンから新たに搬送された船舶が多く含まれていたためである²⁰⁹。また帰還率低下の原因は、必ずしも海難事故によるものばかりではなく、往路での船舶損傷によるリタイアや乗員の死亡や帰国拒絶による乗員不足ため帰路の船団を縮小せざるを得なくなったことも原因の一つである。

しかし 1590 年代以降は海難事故の原因による上昇で帰還率は 40% を下回る水準も起き、航路開設以来 1000 隻を超えたこの商船隊も通算すると半数以上がリスボンに戻ってこなかったことになる。この航路の投資は非常にリスクの高いものだとして当初より十分認識を持った有力商人たちも、このような結果から次第に投資を控え敬遠していったものとする。

第 3 項 海難事故原因の変化

次に下記表 19 をもとに、この航路の海難事故の原因について検証していく。

表 19 インド航路 海難事故原因 (1497-1650) 上段：件数 下段：%

期間 (各50年間)	航海技術	暴風雨・荒天	海賊	積載不良	敵国攻撃	船上火災	不明	合計 (件/%)
1497-1550	16	12	2.5	0.5	2	5	42	80
(%)	20.0	15.0	3.1	0.6	2.5	6.3	52.5	100
1551-1600	10	6.5	9.5	11.5	5.5	4	18	65
(%)	15.4	10.0	14.6	17.7	8.5	6.2	27.7	100
1601-1650	9	9.5	10	0	15.5	6	24	74
(%)	12.2	12.8	13.5	0.0	20.9	8.1	32.4	100
合計	35	28	22	12	23	15	84	219
(%)	16.0	12.8	10.0	5.5	10.5	6.8	38.4	100

註：各期間中の上段で 0.5 単位の表示は、複数原因の場合それを按分した結果である。下段はその期間における各項目のウェイトである。

出典) Guinote, P. et al. (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da Índia" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p.116 から作成

この航路では初期の 50 年間における最大の海難事故原因は「航海技術」の不足と「暴風雨など」の悪天候であった。この間海図や羅針盤が急速に進歩して利用され、航海知識も向上するとともに船員の訓練が進み、経験を積み航海術を身に着けた乗組員が着実に増えてきたために、中期以降この原因による事故は逡減していつている。

²⁰⁹ 1510 年代で見るとインドに留まった船舶の割合は 45% を超えていた。Guinote, P. et al. (2002) p.67 10~15 隻からなるポルトガル軍の艦隊はゴアなどに常駐し 1 隻当り 20~25 人の兵が各船に乗って周辺の警備に当たっていた。高瀬弘一郎 (2006) pp.50-51

一方「積載不良」は当初は非常に少なかったが、16世紀後半以降急増している。その理由は主として過積載によるもので、復路の積載地であるインド領内や寄港地のモザンビークでの過重な追加積荷が原因であろう。その後積荷の積載・荷卸し作業方法は、インド領現地の管理能力と労働者たちの熟練技量の向上とが相まって急激に改善している。

しかし16世紀半ばから17世紀にかけては、前述の通りむしろ海賊やオランダ、イギリスなど敵国の攻撃による海難事故が急増している。特に復路の積荷の中心は香辛料など王室関連の高価商品であり、海賊や敵国が真っ先に狙うだけにリスクもそれだけ高い。

表 20 商船隊への海賊ないし敵国攻撃による海難事故例 (1587-1621)

年月日	船舶名	攻撃国	場所	往路便/復路便
1587/6/8	São Filipe	英国	アゾーレス島 (Açores) 付近	復路便
1590/10/28	Espírito Santo	英国	テージョ川河口	往路便
1592/7/9	Santa Cruz	英国	アゾーレス島 (Açores) 付近	復路便
1592/8	Madre de Deus	英国	アゾーレス島 (Açores) 付近	復路便
1594/6/22	Chagas	英国	ファイアル (Faial) 付近	
1597/9/17	São Francisco	英国	アゾーレス島 (Açores) 付近	往路便
1600/12	São João	オランダ	ゴア (Goa) 付近	
1602/3/16	Santiago	オランダ	サンタエレナ (Santa Helena)	復路便
1602/6/8	São Valentim	オランダ	セシンブラ (Sesimbra)	復路便
1606?	São Salvador	オランダ	マラッカ (Malaca)	
1607/10/20	N.ª S.ª do Loreto	オランダ	ケインマドス諸島	往路便
1608/6/25	N.ª S.ª da Consolação	オランダ	モザンビーク (Moçambique)	
1608/8/17	Bom Jesus	オランダ	モザンビーク (Moçambique)	往路便
1608?	N.ª S.ª da Oliveira	オランダ	ゴア (Goa) 付近	
1615	N.ª S.ª da Nazaré	英国	スラテ (Surrate)	
1616/8/18	São Julião	英国	コモロ諸島 (Ilhas Comoros)	往路便
1621/10	Conceição	トルコ	エリセイラ (Ericeira) 付近	

出典) Guinote, P. et al. (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p.121 と pp.222-244 及び同(2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses pp.139-161 から作成

上記表 20 はオランダとイギリスがアジア交易に進出した 16 世紀後半以降の 1587-1621 年の海難事故の中から、海賊・敵国攻撃による事例を取り上げたものである²¹⁰が上記説明を裏付けている。

この時期の海難事故では、モザンビーク²¹¹とアゾーレス諸島の 2 地域での事故が特

²¹⁰ 表 20 にある 1592 年に拿捕された Madre de Deus 号 (1200 トン) に積載された商品の競売リストの長さを見たイギリス人は驚嘆したという。ブローデル F. 著 (1999) 『地中海』(3) p.505

²¹¹ ここは 1506 年に占領して以降ポルトガル領の重要な要塞地である。インド航路のインド側に近い中間地に位置し、食糧補給上重要な役割を果たしていた。また航路運行上モンスーンの待機場所であり、またアフリカ産品の主要な取引市場でもあった。この付近は海賊や他国の船舶にとっても

に目立っている。次項でも取り上げるが、この両地区はインド・アメリカなど長距離航路において水や食料の補給基地として往復路とも寄港する非常に重要な場所であった。モザンビークは特に復路で現地産の貴金属類など高額商品を大量に積み込むため積荷価値が上がり、そのため前述の事例 3 のように海上保険の追加手当てを必要とするほどであった。またアゾーレス諸島も往路・復路とも寄港する機会の多い場所で、ヨーロッパの市場価値が高い砂糖や塩の産地でもあった。

また表 21 はインド航路のポルトガルとオランダの東アジアに向けた出航実績を見たものである。17 世紀に入るとオランダの派遣船舶の実績数は拡大しポルトガルを圧倒し、この航路における制海権が完全にオランダに移ったことをこの実績数字は示している²¹²。

表 21 インド航路へのポルトガルとオランダの派遣船舶数 (1601-1670)

10年間	ポルトガル		オランダ	
	船舶数	年平均	船舶数	年平均
1601-1610	84	8.4	不明	
1611-1620	59	5.9	117	11.7
1621-1630	60	6.0	148	14.8
1631-1640	35	3.5	151	15.1
1641-1650	41	4.1	162	16.2
1651-1660	31	3.1	226	22.6
1661-1670	21	2.1	257	25.7

出典) Boxer, C.R. (1965) *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800* Hutchinson of London p.279 及び Guinote, P. et al. (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses pp.70-72 から作成

第 4 項 海難事故発生エリア

別図 2 はインド航路において海難事故が多発する地域をゾーン別に示した地図である。また表 22 は同航路内で発生した海難事故をエリア別に検証したもので、ローマ字は別図 2 の該当ゾーンである。

この表で示す通り、アフリカ南東部モザンビーク付近とアゾーレス諸島付近（更にポルトガルに近い「イベリア半島沿岸」も含め）での海難事故が多発している。前述

重要な拠点であった。高瀬弘一郎 (2006) pp.12-18

²¹² オランダの造船業の成長は著しく、16 世紀後半各地に造船所が建設され 1600 年には最高潮に達したといわれる。山田準 (2000) 「オランダ東インド会社と本国の造船業」『ヨーロッパ世界の拡張—東西貿易から植民地支配へ』世界思想社 pp.59-60

の表 20 で示したようにアゾーレス諸島付近では英国からの、モザンビーク付近ではオランダからの攻撃を頻繁に受けている。両エリアは共に別図 3 のようにインド航路のメインルートに入っている。ただオランダがインド航路に進出する以前の 16 世紀前半でもモザンビーク付近の海難事故が多発していたのは、前述の事故原因の検証の通り航海技術や暴風雨など悪天候によるものであり、別図 3 のようにこの付近で強く吹くモンスーンが原因であった。その当時は航海に適した「風待ち」のためにここで越冬する船も多くあり、この付近は帆船にとって大きな難所の一つであった。

1588 年スペイン無敵艦隊がイギリス海軍に大敗し、その結果この航路の護衛力が弱まった 17 世紀以降は、アフリカ西岸のヴェルデ岬、アゾーレス諸島やイベリア半島付近ではフランス・イギリス・オランダの各国から信任を受けた私掠船が頻繁に出没し、香辛料や貴金属類などを満載したインド航路の復路便を狙って攻撃し、海上略奪を繰り返すようになった²¹³ため事故発生件数が急増している。

表 22 インド航路 海難事故発生エリア (1497-1650)

期間 (各50年間)	イベリア 半島沿岸	アゾーレス 諸島	アフリカ 西沿岸	モザンビーク 付近	アフリカ 東海岸	インド沿岸	インド洋 周辺	その他地域	不明	合計
	A	B	C & D	E	F	G	H			上段：件 下段：%
1497-1550	5	1	9	31	8	9	6	4	7	80
(%)	6.3	1.3	11.3	38.8	10.0	11.3	7.5	5.0	8.8	100
1551-1600	4	8	5	13	2	9	7	5	12	65
(%)	6.2	12.3	7.7	20.0	3.1	13.8	10.8	7.7	18.5	100
1601-1650	14	2	10	14	11	12	5	6	0	74
(%)	18.9	2.7	13.5	18.9	14.9	16.2	6.8	8.1	0.0	100
合計	23	11	24	58	21	30	18	15	19	219
(%)	10.5	5.0	11.0	26.5	9.6	13.7	8.2	6.8	8.7	100

上記表の地域 A～H は別図 2 の地域 A～H に該当

出典) Guinote, P. et al. (1998) *Naufrágios e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* p.438 から作成

第 3 節 小括並びに結論

以上インド航路の海上保険の契約実績並びに海難事故の状況を検証してみると、わずか 150 年間ではあるがその事故原因や発生場所はその国の政治的・経済的事情に強く影響を受け、大きく変化していたことが分かった。またこのことはブルゴス市場で

²¹³ ブローデル F. 著 (1999) 『地中海』 (5) pp.353-354

引き受けたこの航路の海上保険の保険料率にもストレートに反映され変化し、その取引に関わった商人（保険者も保険契約者も）たちの多くが、そのため大きな代償を払っていた苦勞の跡をいくつも知ることができた。

このインド航路の海上保険と海難事故の関連性に焦点を当てた研究はこれまで内外とも見当たらないので、これまで行ってきたブルゴスの契約事例と海難事故の双方の検証と分析から得られた事実についてももう一度整理し共有しておきたい。

ブルゴスで契約したこの航路の通算の平均保険料率は、下記表 23 の通り 8.98%であったがその中で最も高い契約は 16%であった²¹⁴。

ブルゴス古文書館で現在判明しているこの航路の引受件数は、表 23 の通り全部で 32 件と数は少ないが、注目したいのは圧倒的に復路（La India⇒Lisboa 及び Calicut⇒Lisboa の合計 29 件）の契約に偏っていることである。

表 23 インド航路の付保件数と保険金額の実績（内訳 1565-1619）

出発地	到着地	保険証券数	保険金額 (ドゥカード)	保険金額					平均保険料率	top rate
				1565-69年	1570-74年	1580-84年	1585-89年	1590-94年		
Calicut	Lisboa	5	4,750	不明					8.9	9.0
La India	Lisboa	24	102,450	52,050	2,800	15,000	7,500		9.0	16.0
Lisboa	La India	3	8,100	不明					9.0	10.0
Total		32	115,300	不明					8.98	—

出典) Alonso, H. C. (1999) “El Mercado Internacional de Seguros de Burgos en el Siglo XVI” pp.302~304 及び 同(2003) “Los seguros marítimos de Brugos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI” pp.231~237 から作成

その理由の一つはブルゴス保険条例の第 29 条で、付保できる保険目的のうち「羊毛・藍・葡萄酒・魚類・小麦類・果実など損傷しやすい貨物の損害は免責」としているため、往路便の積荷には保険上免責の対象品目が多くあり付保する必要性が低かった。そのため保険の契約件数や引受金額が少なく、往路の契約はメインのリスボンの海上保険市場だけで十分カバーできていたと考える。

したがって復路の契約に偏る最大の理由は、これまで述べてきた通り復路便の積荷の多くが王室のオーダー品で保険価格（価値）の高い商品が積み込まれ、その分リスクが高くなり高額な保険手当が必要になったためである。更に王室には買付商品の購

²¹⁴ 事例 9 で検証したポルトガル史料によると、1638 年の契約の保険料率では更に 18%にまで上昇している。

入資金の多くを同じ商人たちが融資をし、万一海難事故を受けると融資した資金の返済も滞る危険性が高く、商人側にとっても付保する必要性が高かったためである。前述の通りこの復路の保険カバーは契約件数も保険金額も高かったため、リスボンだけでは対応しきれずブルゴス市場にも引き受けを求めていたとみて間違いなからう。また今回ブルゴスの契約の各事例を詳細に分析したことによって、ブルゴスの海上保険契約には同地独特の様々な特徴を見出すことができた。

一方海上保険の分析上極めて重要な要素である保険の「付保率」の分析は、もともとポルトガルには商業取引に関する史料が乏しい上に、この航路の積載商品、特に胡椒の価格は相場の変動が激しく²¹⁵保険価額の算定が非常に難しいこと、また該当する貨物の全保険契約の把握が極めて難しいことなど幾つもの高いハードルのため、先行研究でもこれまで取り上げられてこなかったものである。

今回筆者はブルゴスにおける具体的な契約事例を使いこれの検証を初めて試みてみると、把握できたブルゴスの契約だけではその「付保率」は極めて低いことが明らかになった。このことからインド航路の海上保険の契約に関して

『インド航路の海上保険は往復路とも大半を先ず自国のリスボンの海上保険市場にて契約し、その契約だけでは不十分な場合や復路便の追加商品による増額契約が必要となった場合は、商業ネットワークを活用し保険の引受余力のある保険者（商人）が活躍する隣国のブルゴスなどの市場に追加契約を求めたのであろう』

という結論を持つに至ったが、筆者のこの考えはこれまでの検証結果から間違いなからうと確信している。

一方、ブルゴス市場におけるこの航路の保険引受は 17 世紀以降急速に途絶えていくが、これまで十分に解明されていなかったこの航路の海上保険の保険料率の変化と海難事故の分析結果を対比させたことで両者の強い相関性を見出すことができ、その衰退の大きな原因の一つを具体的に裏付けることができたのではないかと考えている。

そして冒頭に掲げた「インド航路のかかる海難事故の発生状況において、果たして継続的かつ安定的に海上保険の引受が保険ビジネス上可能であったのか、あるいは難しくなったのか」についての結論を、これまでの分析をもとに保険引受手側である保険者の立場（いわゆる *insurable risk*²¹⁶）に立って更に検証し以下にまとめてみたい

²¹⁵ 増田義郎（1984）『大航海時代 世界の歴史 13』講談社 pp.86-87

²¹⁶ 保険で引き受けることが可能なリスクでは、次のような要素を持っていれば引き受けが可能で

と思う。

保険ビジネスは、保険加入者が負担する保険料のうち保険者の経費部分である付加保険料を除いた「純保険料」の合計が、加入者のある者に支払う「保険金」の合計と一致するか上回るという前提で成り立つもので、これを「収支均等の原則」と言われ保険経営上最も重視している²¹⁷ものである。

これを簡単な算式で表すと、不特定多数の加入者数を n 、純保険料を P 、特定の保険金受取人の数を r 、保険金を Z とすると

$$nP \cong rZ$$

の算式で上記「収支均等の原則」を表すことができるが、海難事故によって巨額な保険金を支払うためにはこの算式からもできるだけ多くの加入者 (n) を集めるか、保険料 (P) を高くして支払準備金を蓄えるかしかない。更に海上保険の保険者が保険引き受けの可否を判断する際に必要不可欠となる **insurable risk** の要件は

- ① 経済的数値として計測でき、「大数の法則」に見合う引き受け件数が可能か
- ② 保険契約者や船長に十分な信頼性があるか、また積荷は安心できるか
- ③ 事故は偶発的であり、損害率は一定水準を保ち安定しうるか
- ④ 過去の引受記録や事故・争訟経緯の記録が保存され検証できるか
- ⑤ 事故発生頻度の高い原因や地域を十分把握しているか
- ⑥ 事故後の迅速な調査・検証が可能か

が挙げられるが、この最もベーシックな保険引き受けの条件をこれまで取り上げた事例や海難事故の検証と分析結果をもとに、当時のこの航路における海上保険契約がこの基準に見合う安定的で無理なく引き受けられ、普及できる構造にあったのか否かを検討してみたい。

保険行為の原理は言うまでもなく「信義誠実が大前提」であり、最大善意の法則に基づき双方の相互信頼をベースにそもそも成り立っていることを前提に以下検証する。

先ず①の「十分な引き受け件数が可能か」に関しては、第1節において検証した通

あると言われている。その要素とは (1) 経済的数値として計算できる (2) 被保険者利益が存在する (3) 大数の法則が成り立つ規模である (4) 事故発生率を計算できる (5) 公序良俗に反しない 等である。ベネット C. 著 木村栄一監訳 (1996) p.231

²¹⁷ 保険料は「純保険料」と「付加保険料」(保険者の諸経費を賄う部分)の2つの部分から構成されている。そのうち個々の保険加入者が負担する「純保険料」の総計は、全加入者の幾人かが万一の際に受け取る保険金の総計と同額であることを「収支均等の原則」という。この純保険料の算出には、多数の引き受けの集合があることが大前提となる。東京海上火災保険株式会社 (1958)『東京海上八十年史』pp.2-3

り 16 世紀前半では毎年 10 隻前後の派遣実績であったものが、16 世紀後半になると 5 隻前後と半減し、17 世紀になると更に 2~3 隻へと減りリスクの集積はどんどん小さくなっていく。理論的にいえば、仮に 10 年間 30 隻の契約を 10%の料率で引き受けた場合、この 10 年間に 3 隻超が海難事故を起こせば引き受け側が損失を被ることになる。またその事故も 10 年間の前半に集中して発生すれば、保険金のストックが直ちに不足することになる。事故発生率を統計的に検証し適切な料率を算出するには、この程度の保険母集団では余りにも少数でリスク分散は極めて難しい状況であるといえる。

次の②の「保険契約者や船員の信頼性また積荷内容や積載方法は安心できるか」に関しては ブルゴスの保険契約者は通常コンスラードの会員間に限定されていること、また表 19 の通り「航海技術」は向上し「積載不良」も劇的な改善が図られ努力している様子が窺えること、更に過去の契約記録や事故記録もコンスラード内に永く保存され、関係者は常に閲覧が可能で、こうした対応は今後も引き続き期待できる状況だと確認できたことからこの条件は一定程度クリアできていると考える。

しかし③の「損害率は一定水準を保ち安定しているか」では、②で改善された事故原因も 17 世紀になると海賊や敵国攻撃による新たな原因の事故が多発し急激に悪化している。しかもポルトガル海軍の護衛力は非常に弱体化し極めて不安定であり改善の見込みも薄いため、今後の損害率の予測は極めて難しく余り多くは期待できないであろう。

一方④及び⑤の「事故・争訟経緯の記録が保存」され「事故発生頻度の高い原因や地域」を把握しているかについては、前述の通り海事関連の各機関にはこれまでの契約記録や事故記録が保存され、その原因や争訟過程も関係者には閲覧が許されていたので、船長など運航関係者の信頼度や航海ルートごとのリスクの高低はかなり正確に把握できていたとみて良からう。

最後に⑥の「事故後の迅速な調査・検証が可能か」について見ておきたい。

事例の中でも報告したがインドやモザンビークなど遠隔地においては、契約段階で積載船舶名は未詳であっても契約でき、また”lost or not lost”（つまり「遡及契約」）のリスクをカバーする海上保険も引き受けたりもしていたため、詐欺行為の確率も高く関係者の信頼性の判断は極めて重要で、豊富な経験を積み高度な専門的知識を持つ相当レベルの高いのアンダーライティング力が求められる。しかしこうした専門知識を保有した者たちの引き受けであってしても、遠距離航路で発生した海難事故の通知

は当時の伝達手段では僚船からの報告など非常に限られていたため、迅速な現地調査や事故検証はかなり困難だっただろうと考える。

以上から当時のこの航路における海上保険の安定的かつ永続的な保険ビジネスが可能かどうかについての議論は、上記①や③や⑥の極めて重要な部分が確保できない状況ではまず不可能であったと結論付けてよからう。

この航路の海事関係者にとって海上保険のニーズは終始変わらず高かったことは間違いなかったと思われるが、上記状況から判断するとこの時代のこのビジネスのやり方ではいずれ経営破たんし市場は衰退することは確実であったと思われる。

インド航路が開始された当初は王室の厳しい管理下のもと、護衛艦の支援も十分あり事故率も安定化する傾向も見られたが、予想以上に膨らむ海賊や敵国攻撃のリスクをコントロールするには保険制度の改革だけの対応では自ずと限界がある。

結局 17 世紀の早い段階で有力商人である保険者たちはこの航路の海難事故発生率の高さやその改善の難しさに気づき、最初は保険者側が引き受けに躊躇し消極的となり、その一方で高騰する保険料率のため契約を希望する保険契約者側も、費用対効果の面から海上保険が商業上必ずしも魅力的なリスク対策手段とはなりえなくなったと推察する。

17 世紀になるとブルゴスでは本来の羊毛輸出産業も沈滞化し、また有力な商人であり保険者でもあったユダヤ系商人たちは厳しい宗教弾圧を避けるためこの地を去り、この海上保険市場も十分な契約件数が確保できなくなり、その結果このマーケットは急速に衰退化に向かっていったものと考ええる。

おわりに

広大な海洋を航行する船舶は今日もなお常にさまざまな海上危険 (maritime perils) の脅威を受けている。荒天・衝突・座礁などの自然事故の他に、海賊・戦争・紛争といった人為的的事故もある。こうした海上危険は脅威を齎し安全な航海の進行を阻害し、船舶・積荷・乗員を毀損・滅失・負傷させ、海運業・貿易業に関わる関係者に長い間甚大な損害を与えてきた。

こうした海上危険の経済的損害を守るため、関係者たちは古くから様々な自衛策を取ってきたがその一つが「海上保険制度」であった。

海上保険に関する話題の一つとしてしばしば取り上げられるシェクスピアの有名な戯曲『ベニスの商人』が書かれたのは、本稿の時代に近い 1590 年代だといわれている²¹⁸。地中海沿岸の貿易商人たちの間では船舶や積荷の海上保険がこの頃既にかなり普及し利用されていたから、もしその実態をシェクスピアが十分に知っておれば、この戯曲は誕生していなかったかもしれない。

海上保険は誕生以来、その時代時代の国際商業都市の中心でその取引市場を形成し、海運・金融・商業など国際貿易サービスの様々な場面のリスク対策として永く貢献してきた。

本稿では大航海時代の海上保険に関する一次史料をポルトガル及びスペインの古文書館で集め、同時に先行研究のデータも使い北西ヨーロッパの海上保険の普及状況とインド航路における保険取引の実態解明に努めてきた。また同航路の海難事故の発生状況やその原因とを対比させ、海難事故の発生率と保険料率の変化との相関性についての分析を試みてきた。特にブルゴス古文書館で採集した一次史料によるインド航路の海上保険の事例検証とその分析は、従来の先行研究では扱われてこなかった空白部分の分析である。また当時の保険引き受けの特徴や問題点を保険者と保険契約者の双方の立場から検討を行い、この航路における海上保険の活用状況とブルゴスにおける当時の保険ビジネスの限界についても検証を試みた。

取り上げた事例検証の結果から得られたそれぞれの結論は、第 2 章の「事例検証の総括」で整理し述べている。また海難事故の分析と海上保険との関連性、そして同時代の海上保険ビジネスの限界についての検証結果は、第 3 章の「小括並びに結論」で

²¹⁸ シェクスピア著 中野好夫訳 (1993) 『ヴェニスの商人』岩波書店 pp.193-194

提示した。本稿で取り上げた史料類はまだ不十分で少ないため、いずれもの見解の是非に関しては今後の精緻な実証とさらなる研究の進展が必要となる。これまでの検証を通じて見えてきた、同時代の海上保険の普及が経済的・歴史的にそして社会的にどういった意味を持っていたのかについて、「おわりに」のまとめとして確認しておきたい。

その第一は「海上保険契約の内容にはそれぞれにその時代の世情を見事に反映している」ということである。古文書館の保険契約の取引史料を検証してみると、それら一つ一つの契約には保険料率や契約者そして保険者など表面的に判別できる特徴的な部分も多くあり、もちろんそれらはいずれも大変重要であるが、実はその背後にあるそしてそれがむしろ非常に大切で、更に貴重な事実が多く隠されていることに気づくのである。その部分に気づき解明していくには保険論の知識だけでは勿論不十分であり、経済・歴史・政治・文化・社会・民族といった各分野のできるだけ幅広い視点からの分析検証が不可欠となる。川勝平太氏の「日本史から世界史を取りこみ、世界史に日本史を取りこむ」²¹⁹というグローバルな視野で史料と向きあい、多くの時間をかけながら検証してきたつもりだが、こうした地道な作業がこの分野の研究には極めて重要だと今回の作業を通じて改めて強く実感した。

二つ目は「海上保険を普及するためにその時代の関係者たちは存分に工夫をし様々な体制を築きあげていた」ということである。時の当事者たちはその時代性や地域性などに十分配慮し、利用者側のニーズをうまく取り入れた保険条例を用意し、同時にその運営・遂行のために必要な制度や組織を整備し提供していた。しかもこうした組織は国家や地方の行政が主導して行ったというよりも、むしろ商人など海運・貿易関係者たちが相互扶助の観点から主体となって築き上げ、自分たちの大きな海上危険からできるだけリスクの分散を図っていたということである。

しかし引き受けた保険料率は、今日ではごく当たり前の統計学理論など保険数理に基づく科学的な検証を踏まえ算出されていたわけではなかったため、投機的なうま味を狙い安易に海上保険ビジネスの投資に参加した商人の中には、大きな損害を被り破綻する者も数多くいたことも確認できた。

三つ目は「海上保険の取引に関わったユダヤ系商人の存在が非常に大きかった」ということである。コンベルソあるいは新キリスト教徒のユダヤ人商人たちは、当時最

²¹⁹ 川勝平太（1997）『文明の海洋史観』中央公論新社 p.142

も下賤な職業の一つと位置づけられていた海上保険の取引（あるいは投資を含めれば金融業全般に通ずる）に多くが関わっていた。彼らはその取引を安全かつ有利な立場で行うため、王室に働きかけ巨額の融資を行いその見返りに上級の地位を確保し先ずは高い経済特権を手にした。そしてこの特権を最大限生かし、高いリスクを伴うが利ザヤの大きなインド航路などの商取引に積極的に参加し莫大な富を上げていた。また親族たちを海外の主要な商業拠点に配置し強力な商業ネットワークを構築して、最新の商業情報を広く集めながらより有利で円滑な商取引を行っていた。この当時ごく限られた伝達手段しかなかった中で、こうしたグローバルな商業網からの営業情報は、胡椒などアジア産品のヨーロッパ市場における価格相場や海上保険の引受料率にも大きな影響力を発揮していた。彼らのこうした商取引のマネジメントは、今日のいわば商社的機能の原型ともいえる業務形態の仕組みを作り上げていたとすら感じるのである。

しかし一方で反ユダヤ機関の象徴ともなった異端審問所を両国は各地に設置し、ユダヤ人追放令など彼らに対する激しい弾圧を国中で起こしている²²⁰。海上保険の取引にも深く関わっていた彼らの多くは、ますます強まるこの弾圧から逃れるため海外に移動する「ディアスポラ (diaspora)」が始まり、スペインからポルトガル（インド領のゴアやマカオも含む）へ、そしてオランダやイギリスへと逃れていった。

こうした激しい宗教弾圧によって海上保険の大事な担い手と海上保険市場の両方が、イベリア半島両国から皮肉にも敵国のアムステルダムやロンドンに移っていった。ポルトガルとスペイン両国は、海外貿易を推進していく上で不可欠な経済システムの一つをこうして自らの手で破壊していくことになった。

前述の通りポルトガルとスペインの一次史料の商業記録を使ったインド航路の海上保険の実証研究は、管見の及ぶ限り先行研究は見つかっておらず筆者の今回の分析が初めての試みであろうと思料する。これはポルトガルと日本両国が共に、同時代の商業記録や海上保険に関する史料の保存が当時の両国の政情のために極めて乏しいためであり、このことが今日もなおこの分野の研究に研究者の目が向けられにくく継続的な研究作業が滞っている理由ではないかと考える。

²²⁰ ケドゥリー E 編 関哲行 立石博高 宮前安子訳 (1995) 『スペインのユダヤ人』 平凡社 pp.237-256

しかしブルゴス古文書館で今回発見できたポルトガル・インド航路の海上保険に関する史料からは、これまで十分に論究できていなかった同航路の当時の保険取引の実態を知りうる貴重な情報源が得られただけにとどまらない。こうした史料をもとにポルトガルや日本の史料そして他国の史料を重ね合わせ多面的な分析を行うことによって、こうした史料を一層際立たせその背後に潜む新たな事実や研究ターゲットが、まだまだ多く残されているのだということを示唆しているように思われる。

本稿はポルトガル・インド航路における海上保険の活用の実態のごく一部を明らかにしたに過ぎず、未だ多くの課題が残されていると考えている。今後この航路に関する海上保険研究で求められる課題は

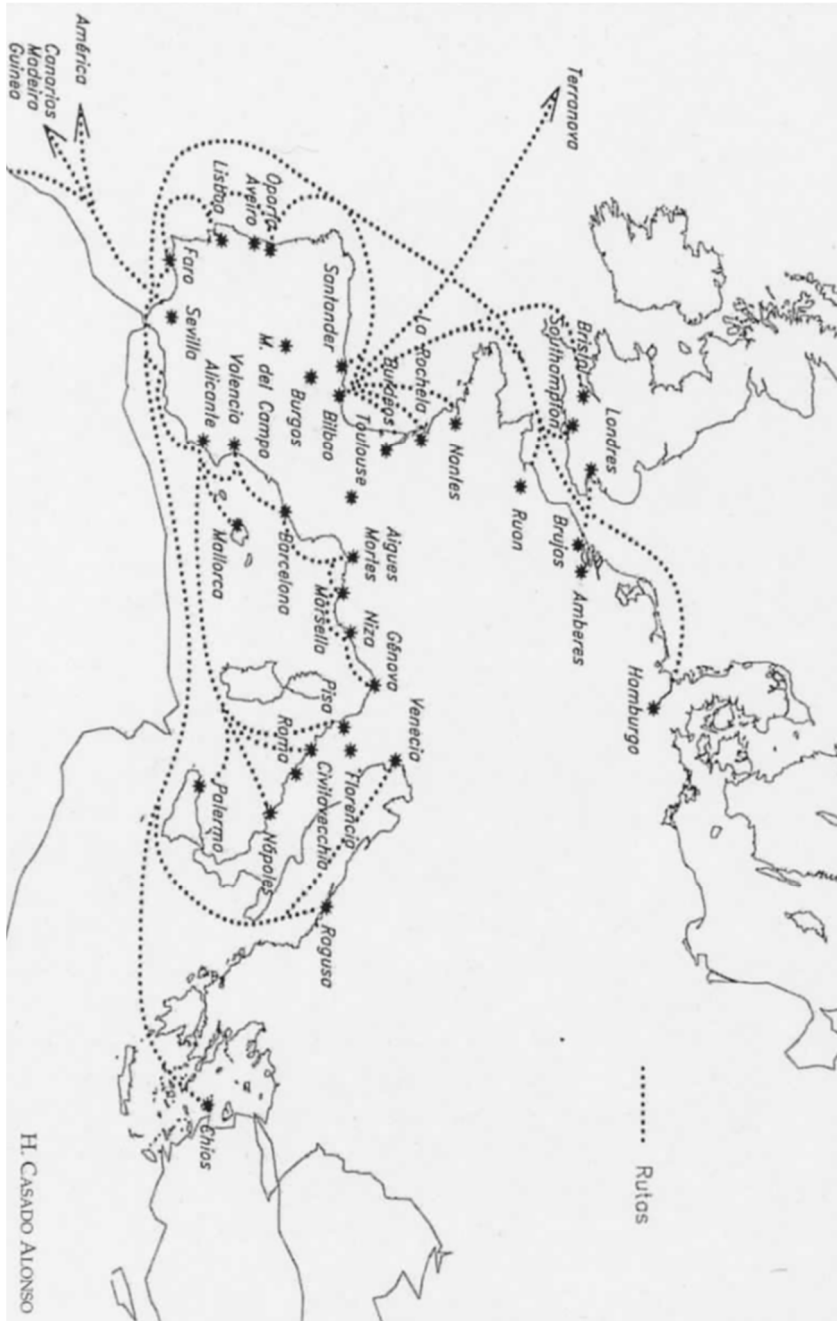
- (1) 今回の検証はいわば「保険の引受」部分の一部を明らかにしたにすぎず、当時の海上保険の実態をより深く究明するには、ブルゴス古文書館や周辺の他の古文書館に多く保存されているであろう保険事故の紛争処理や司法判決に関する記録を用いた「保険金の支払」への接近が不可欠である。
- (2) これまで接したポルトガル史料の検証が十分であったのか真摯に受け止め、ポルトガルの同航路に関する一次史料を今一度洗い直し、スペインや日本など他国の史料とを重ね合わせた今回のような複合的な検証方法によって、埋もれている新たな事実を引き出す地道な検証に挑戦してみることである。
- (3) 日本との関わりが特に深かったポルトガル商人の活躍した、チャイナ航路や日本航路といった東アジア海域の交易に関する海上保険の実態にも関心を寄せ、当時日本人商人が関与した「投銀」と海上保険との連続性の究明やこれまで未着手である東アジアの視点からのアプローチもまた重要である。

等々であろうと考える。

大航海時代に我が国と貿易取引上非常に深い関係にあった同航路における海上保険の研究に、わずかな光が見えてきたもののまだ緒に就いた段階だと思われる。引き続きこうした課題の分析を重ねることによって、ヨーロッパと日本とを繋いだインド航路における海上保険の実態の、さらなる解明に一步近づけることができるものと考える。

別図及び別表

別図 1 15-16 世紀のカステリア地方の国際商業ネットワーク



出典) Alonso, H. C. (2003) *El Triunfo de Mercurio-La Presencia Castellana en Europe (siglos XV y XVI)* Cajacirculo obra social p.55

別表 1 ポルトガル人向けの「投銀」の主な欧文証文

	契約日付	西暦	貸主	借主	金額	利率	渡航先	出所
1	元和3	1617	日本人	カルロ・スピノラ (プロクラドール)	40 ポルセント		マカオ	Biblioteca da Ajuda (アジュダ図書館)
2	元和7.1.25	1621	島井徳左衛門	ニコラオ	丁銀2貫	3割半	交趾	福岡県史
3	寛永4.9.28	1627	末次宗徳	ロドリゴ・サンチェス	丁銀75貫 (7500両)	3割	マカオ	柴論文 末次文書
4	寛永7.10.5	1630	日本人	ポルトガル人			マカオ	Boxer.C.Rの論文
5	寛永8.6.21	1631	島井権平	ミゲル・ベレイラ	5貫		マカオ	Boxer.C.Rの論文 長崎市史
6	寛永9.10.5	1632	中野彦兵衛	アウグステノ・ロボ	30貫	3割3分	マカオ	Boxer.C.Rの論文 長崎市史 末次文書
7	寛永10.9.10	1633	高木五郎右衛門	アウグステノ・ロボ	15貫		マカオ	末次文書
8	寛永10.9.14	1633	島井権平	フランシスコ・カルバリオ (Francisco Carvalho) 保証人 ペロ・ロドリゲス 他2名	7貫		マカオ	Boxer.C.Rの論文 長崎市史 島井文書
9	寛永14.11.6	1637	中野彦兵衛 伊藤小左衛門	タバレス マンシオ	40貫	3割8分	マカオ	末次文書 岡美穂子
10	寛永15.10.6	1638	末次宗徳	フランシスコ・カルバリオ (Francisco Carvalho)	40貫	2割5分	マカオ	末次文書 岡美穂子
11	寛永15.10.16	'' ''	中野彦兵衛 大賀道句	マリーニョ クラスト	30貫	2割8分	マカオ	末次文書 岡美穂子
12	寛永15.10.18	'' ''	中野彦兵衛 高島四郎兵衛 末次宗徳他	ジョアン・ベレイラ	150貫	2割5分	マカオ	末次文書 岡美穂子

出典) 川島元次郎 (1923) 『朱印船貿易史』内外出版 松竹秀雄 (1989) 『投銀 (冒険貸借) と海事金融』成山堂書店 松竹秀雄 (1990) 『海の長崎学』くさの書店 岡美穂子 (2010) 『商人と宣教師 南蛮貿易の世界』東京大学出版会 福岡県史 (1987) 長崎市史 (1981) その他の史料から作成

別表 2 ブルゴス古文書館所蔵の海上保険関連史料リスト

大分類	分類	年代	タイトル	文献番号	備考
POLIZAS	Registros de Pólizas (1565-1594)	1565	Libro de Pólizas de seguro	95	事例1 事例2
		1567-1597	Registro de Pólizas de seguros	26	
		1567-1569	Registro de Pólizas de seguros	99	事例3 その1 事例4
		1567-1569	Registro de Pólizas de seguros de Juan López de Soto	39	
		1569-1570	Registro de Pólizas de seguros de Juan López de Soto	41	
		1569-1570	Registro de Pólizas de seguros para la feria de Octubre	98	事例3 その2
		1570-1571	Registro de Pólizas de seguros para la feria de mayo de 1570	46	
		1570-1573	Registro de Pólizas de seguros de Juan López de Soto para la feria de Mayo	43	
		1571-1573	Registro de Pólizas de seguros para la feria de Octubre	44	
		1581-1584	Registro de Pólizas de seguros de Alonso de Madrid	74	事例7
		1584-1588	Registro de Pólizas de seguros para la feria de Octubre	37	事例8
		1587-1588	Registro donde se asientan las pólizas de seguros	101	
		1594	Registro de pólizas de seguros	28	
		PODERES	PODERES PARA FIRMAR RIESGOS.(1575-1596)	1575-1596	Registro de poderes para firmar riesgos.
CUENTAS	LIBROS DE RIESGOS.(1560-1586)	1560-1561	Libro de cuenta y razón de los negocios que tenía la compañía de García y Miguel de Salamanca....	110	
		1573	Manual del libro de riesgos de Alonso de Arlanzón	71	事例5
		1573-1578	Libro de Riesgos, seguros y otras cuentas particulares de Alonso de Arlanzón.	47	
		1575-1596	Registro de poderes para firmar riesgos.	50	
		1583-1586	Manual (o Diario) de riesgos de García de Salamanca	64	
1583-1586	Libro de riesgos de Luis de Salamanca	70			

出典) ブルゴス古文書館 (ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BURGOS FONDO CONSULADO DEL MAR) から示された史料をもとに作成

別表 3 ブルゴスの航路別証券数・保険金額・おもな保険料率(1565-1597)

単位：ducados %

国・地域	主な出向地	主な仕向地	証券件数	保険金額 ducado	1証券単価	平均料率 (%)
Portugal	Aveiro Lisboa Oporto	Costa Cantábrica Española (スペイン北部海岸)	45	29,260.0	650.2	5.9-8.2
	Lisboa	Costa Mediterránea Española (スペイン地中海沿岸)	12	24,360.0	2,030.0	12.5
	Lisboa	Andalucía (アンダルシア地方)	4	6,400.0	1,600.0	7.8
	Lisboa Oporto	Francia (フランス)	85	91,741.0	1,079.3	7.0-8.3
	Lisboa Oporto Setúbal	Países Bajos (ベルギー・オランダ)	256	369,115.0	1,441.9	8.2
	Viana do Castelo	Inglaterra (英国)	5	2,650.0	530.0	
	Lisboa Setúbal	Alemania (ドイツ)	10	13,350.0	1,335.0	
	Lisboa Oporto	Italia (イタリア)	53	76,068.3	1,435.3	12.5
	Oporto	Madeira/Azore/Canarias (葡 マディラ・アゾレス諸島)	28	4,180.0	149.3	
	Islas de Madeira	Europa	12	25,741.0	2,145.1	
	Islas de Azores	Europa	54	143,620.0	2,659.6	5.6-11.0
Costa Cantábrica Española	Bilbao Deva San Sebastián Pasajes	Portugal	313	169,650.0	542.0	5.9-7.1
Costa Mediterránea	Malaga Valencia	Portugal	7	10,850.0	1,550.0	7.8
España	Sevilla	Madeira/Azore	2	4,254.7	2,127.4	6.5
Francia	La Rochela Nantes	Portugal	46	51,825.0	1,126.6	7.0-8.3
Rutas hacia África	Lisboa Oporto Sevilla	Cabo Verde Santo Tomé (アフリカ西岸)	20	24,220.0	1,211.0	6.5
África	Cabo Verde Santo Tomé	Europa	53	74,276.0	1,401.4	9.3
África	Cabo Verde Santo Tomé	América	52	190,675.0	3,666.8	5.8
Rutas hacia Brasil	Lisboa Oporto Madeira	La Palma Madeira San Salvador (アフリカ西諸島)	185	64,665.0	349.5	6.0-9.5
Brasil	Olinda en Pernambuco	Lisboa Oporto Vigo	289	168,060.0	581.5	9.2-10.2
Rutas de Terranova	Aveiro Bilbao Bayonne	Terranova (ニューファンドランド)	38	11,570.0	304.5	8.0
Rutas de La India	Calicut La India Lisboa	La India Lisboa (インド航路)	32	115,300.0	3,603.1	8.2
Otras rutas	Lisboa Sevilla Jamaica	Cabo Verde Lisboa	9	13,175.0	1,463.9	
合計			1610	1,685,006.0	1,046.6	

出典) Alonso, H. C. (2003) “Los seguros marítimos de Brugos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI” *Revista de Faculdade de Letras HISTÓRIA Porto*, III Série, vol. 4 pp.231~237 及び p.242 から作成

別表 4 ブルゴスで契約した海上保険の航路別保険料率推移 (1565-1588)

航路	平均保 険料率						1573- 1580										
		1565	1566	1567	1568	1569	1570	1571	1572	1581	1582	1583	1584	1585	1586	1587	1588
1 Bilbao - Cádiz/Sevilla	8.1	4.7				6.4		6.5		7.8		7.1	8.2	10	10	12	
2 Bilbao - Flandes	6.9	7.1	5	5	5.2	6.8	8.9	10									
3 Bilbao - Flandes - Bilbao	8.5	8.8			8.3		8.5										
4 Santander - Flandes	8.5	5	5	5	7.8	9.3	7.7	8.5	10	7.5	9	9.4	9.3			17	
5 Bilbao - Lisboa	6.5				4.5	4.5	7			5.5	7	6	5.5		12		
6 Bilbao - Oporto	5.7			4	4.3	4	7	不明					5	6.8	8.5		
7 Bilbao - Aveiro	5.8				4		4			6	6	5	5.3	8.3	8		
8 Bilbao - Nantes	5.0		3		7	3.9	3.9	4.1		3.7	4	4.7	4.5	8.4		7.4	
9 Bilbao - Ruán	6.8				5.6	5	8.1					8.4					
10 Santander - Ruán	7.4	4.5			5	11	6.8	6.9		7.7	8	7.9	8.5				
11 Alicante - Livorno - Florencia	5.9				6.5	6.9	6.5	6.4		5.5	6	5	6	5.5	5.5	4.8	5.6
12 Sevilla - Índias	8.8	7.5	19		7.1	7.5				7		6.8	7	7		10	
13 Sevilla - Ruán	8.5		5		6.5	6.5	7.4	8		9.3	9	8.7	9.5	12	11	9	
15 Calicut/Goa - Lisboa	9.5	7.8	10			10				9.5	10						
事件		・トルコ・ポルトガル戦争 (1560-63) ・オランダ独立戦争 (1568-1648)					・レバントの海戦 (1571) ・ミデルブルク事件 (1574) ・テルナテ要塞陥落 (1575) ・アルカセル・キビル戦(1578)			・ポルトガル併合 (1580-1640) ・スペイン無敵艦隊の敗北 (1588)							

出典) Alonso, H. C. (1999) “EL MERCADO INTERNACIONAL DE SEGUROS DE BURGOS EN EL SIGRO XVI” *Boletín de la Institución Fernan Gonzalez* pp. 302-304 及び Archivo de la Diputación Provincial de Burgos 所蔵証券から作成

別表 5 ブルゴス市場の海上保険契約に登場するポルトガル在住契約者名

単位：ducados

No	保険契約者名	居住場所	証券数	保険金額 (D)
1	Tomás Ximenez y Rodrigo López de Evora	Lisboa	7	50700
2	Hipólito Afetatis, Jacome Bardi, G ^o Pérez Martínez	Lisboa, Medina del Campo	1	44000
3	Antonio Martínez	Lisboa	18	35363
4	Ventura de Frías	Lisboa	12	32833
5	Jorge Baz	Oporto	37	19700
6	Carlos Francisco	Lisboa	16	18493
7	Antonio Calvo, genovés	Lisboa	2	17400
8	Manuel Caldera, tesorero de la princesa de Portugal*	Lisboa	3	16850
9	Diego López, Alonso de La Barrera, Rodrigo Gómez, Gonzalo Fernández	Lisboa	5	16120
10	Simón Baz	Oporto	49	15358
11	Enrique Gómez	Oporto	29	15130
12	Luis Pinto	Lisboa	6	14225
13	Gaspar Carnero y hdos de Belchor Barreto	Lisboa	1	13300
14	Maria Gómez	Lisboa	7	12400
15	Pedro de Ecija ya Juan de Aguilar	Lisboa	9	12360
16	Duarte de Liama y Antonio González de Guzmán	Lisboa	2	12150
17	Juan Rodríguez Caldera	Lisboa	1	12000
18	Jerónimo Duarte Ximenes	Lisboa	7	11050
19	Antonio Báez Bernaldez	La India	1	10000
20	Álvaro Pérez, Ventura de Frías	Burgos Lisboa	1	9900
21	Miguel Diez	Oporto	11	9470
22	Miguel Diez, Bento Diez	Oporto, Brasil	5	9350
23	Bastian Salgado	Viana do Castelo	14	8225
24	Antonio Martínez, Felipe Martínez	Lisboa, Nantes	1	8000
25	Hipólito Afetatis, Jacome Bardi y otros	Lisboa	1	8000
26	Juan Rodríguez de Lago	Viana do Castelo	20	7850
27	Bartolomé Adrianse	Lisboa	9	7370
28	Tomas Ximenez	Lisboa	7	7300
29	Jorge Rodriguez Solis	Lisboa	1	6600
30	Vicente Rodriguez	Oporto	16	6550
	• • •			
	• • •			
	その他小計		92	143882
	合計		391	611929

*ポルトガル王女の会計係で王室関連の胡椒交易の元締め商人

出典) Alonso, H. C. (2003) “Los seguros marítimos de Brugos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI” *Revista de Faculdade de Letras HISTÓRIA* Porto, III Série, vol. 4 p.239 から作成

別表 6 ブルゴス商人の投資額ランキング (1547-1549)

単位 : maravedis

ランキング	ブルゴス商人名	投資額 (Maravedis)
1	Diego López Gallo	44,386,285
2	Ana de La Cadena y Ambrosio Matanza	39,354,858
3	Lope Gallo	34,498,433
4	Diego de Bernuy	29,352,128
5	Diego de Carrión	28,308,753
6	Martín Alonso de Salinas	28,084,383
7	Cristóbal de Avila y Diego Curiel	27,843,077
8	Francisco y Andrés de Maluenda	27,439,301
9	Alvaro y Jerónimo Pardo	27,079,069
10	Miguel de Salamanca y Alonso de Salamanca, difunto	25,561,000
11	Alonso de Valencia	22,276,572
12	Bernardino de Medina	18,331,324
13	Pedro de La Torre. Juan y Alonso de Vitoria	17,503,319
14	Gómez de Quintanadueñas	16,715,464
15	Francisco de Miranda Salón	14,997,849
16	Alonso Pesquer	14,459,476
17	Gregorio y Alonso de Polanco	13,869,468
18	Andrés Martínez y Franciso de Aragón	13,690,916
19	Cristóbal Cerezo	13,410,470
20	Juan y Luis de Castro	13,017,083
21	Gregorio de Mena	12,115,292
22	Nicolás y Francisco Caona	11,930,076
23	Antonio de St.Cruz y herederos de García de St.Cruz y Alonso de Salamanca	11,162,260
24	Alonso Cerezo	11,037,639
25	Juan de Miranda	10,245,039
26	Francisco de Gaona	9,753,981
27	Diego Alonso de Maluenda y heretlcros de Luis de Maluenda y Juan de Vitoria	9,742,059
28	Francisco de Mújica	9,526,484
29	Diego López de Castro	9,499,522
30	Hernando de Valladolid	9,126,477
31	García de Salamanca	8,498,133
32	Juan de Pineda	6,865,887
33	Juan cte San Mrutrn	6,737,856
34	Nicola. de Caona	5,596,458
35	Bemardino de Vallcio	5,402,512
36	Juan de Maluenda y Hernando de Castro	4,841,643
37	Juan de Encinas	4,793,537
38	Gregorio de Miranda	4,388,329
39	Miguel y Juan de Lerma	4,347,410
40	Juan Gaspar y Ortega Martínez	4,149,607

出典) Alonso, H. C. (1994) “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos pp.217-218 から作成

別表 7 ブルゴス商人の破産者リスト (1556-1596)

単位：maravedís

破産年次	破産者名	判明している推定破産額
1556	Francisco de Salinas	
1557	Pedro Martínez de Salinas	
1557	Banco Aragón Aguilar	142,740
1558	Juan Bruzeña	
1558	Bernardino de Aragón	20,000,000
1561	Melchor de León	189,035
1568	Luis de Castro	11,873
1568	Francisco de Ríos	935,524
1568	Diego y Luis de Castro	5,625,000
1568	Cristóbal Cerezo Pardo	
1569	Familia Santa Cruz	
1569	Juan Bautista Gallo	
1569	Diego de Retana	
1570	Herederos de Diego de Bernuy	60,000,000
1570	Jerónimo de Salamanca Santa Cruz	150,000,000
1570	Jerónimo de Curiel	
1572	Diego Curiel	
1572	Familia Gaona	
1572	Alonso de Arlanzón	
1575	Andrés de Lerna	
1576	Juan Ortega de La Torre	
1579	Juan de La Presa	
1579	Nicolás de Gaona	
1580	Diego de Bernuy Barba	
V590	Juan Bautista de La Moneda	
1590	Juan de Lago	
1596	Herederos de Juan Ortega de La Torre	

註 事例5で取り上げた Alonso de Arlanzón の会計簿に記載された契約は、1573年9月である。上記資料では同氏は1572年に破綻したことになっているが、1574年に発生した「ミデルブルク (Middelburg) 事件」の前後に破綻した商人が集中していたため、本資料作成時に著者が年次を記載ミスしたのではないかと推定する。

出典) Alonso, H. C. (1994) “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos p.242 から作成

別表 8 1564 年商船隊（帰路便）の海上保険の付保契約

No.	出港地	到着港	契約日	保険料率 (%)	合計保険金額 (Ducats)	契約者/数	保険者/数	船名
1	Calicut	Lisboa	1565年5月11日	8	10,600	Alonso de Castro の他3名	Alonso de Castro の他14名	4隻（船名不明）
2	Calicut	Lisboa	1565年7月3日	8	200	Alonso de Castro の他2名	Pedro Martínez de la Torre の他3名	4隻（船名不明）
3 (事例2)	Calicut	Lisboa	1565年5月28日、7月1日及び7月3日の3契約	8	5,000	Alonso de Castro の他2名	Alonso de Castro の他18名	1.“San Antonio”, 2.“La flor del mar”, 3.“La Reina”, 4.“San Vicente” の4隻
4	Calicut	Lisboa	1565年5月30日	8	1,650	Gerónimo Pardo の他2名	Juan de Miranda の他2名	1.“San Antonio”, 2.“La flor del mar” の2隻
5	Calicut	Lisboa	1565年5月30日	8	250	Gerónimo Pardo の他2名	Juan de Miranda の他1名	1隻（船名不明）
6	Goa (India)	Lisboa	1566年4月6,8,9,10,18,19 及び20日の7契約	1000%	10,000	Alonso de Castro の他2名	Francisco de Mazuelo の他18名	4隻（船名不明）
合計					26,050	(事例2を含め7契約の合計)		
(参考) 往路便	Lisboa	Calicut	1565年5月30日	7%	1,650.	Gerónimo Pardo の他2名	Juan de Miranda を含め3名	1.“San Antonio”, 2.“La flor del mar”, 3.“San Vicente” の3隻

出典) Archivo de la Diputación Provincial de Burgos [ADPB] Libro de Pólizas de seguro 文献 No:95 file No:9r^o, 35r^o, 36v^o-37v^o, 106r^o, 107r^o, 371r^o から作成

別表 9 16世紀インドからリスボンに搬入された胡椒の量

単位：quintais(重量)

データの出所	「ドン・マニユエルの受領書*」		金七紀男説		ボヤジン説		Barrett説	
	年平均輸入量	1隻当り	年平均輸入量	一隻当たり	年平均輸入量	1隻当り	年平均輸入量	一隻当たり
16世紀	初旬	18977	3241	**30000	4630			23346
	中旬							19455
	下旬					18295	4356	19455

註 上記表の数値は複数のデータの中から判明している部分のみを記入 *Cartas de quitação del Rey Dom Manuel **この数値は胡椒を含む全香料の合計値

出典) 金七紀男 (1990) 「マヌエル 1 世 (1495-1521 年) におけるポルトガルの香料交易 II-インド 商務院の活動を中心に」 PP.247-254, Boyajian, J. C. (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* pp.247-248, Barrett, G. (2012) "An exploration of the role of Portugal in the economic integration of Asia and Europe with a focus on the pepper market." *Asia-Pacific Economic and Business History Conference 2012*, Godinho, V. M. (1982) *Os Descobrimentos e a Economia Mundial Volume III* Editorial Presenca pp.10-11

【資料の補足説明】

「保険価格」を検証するために各史料からデータを拾い検証していたが、胡椒価格には大きく分けて「現地購入価格」・「インド商務院の買取価格」・「市場販売価格」と 3 種類があり、こうした価格は相場変動によっていずれも毎年大きく変動していること、また採集したデータの基準も一定しておらず、しかも前述のどの基準のものか判別のつかないものも見受けられた。

したがって本稿の「付保率」検証に使うデータは、胡椒の価格のデータからではなく、基準がほぼ一定している (と思われる) 胡椒の輸入量を使うこととした。しかしポルトガル国の公式の数値となるインド商務院 (Casa da Índia) の商業記録が最適であるが消失したため、先行研究を使ったが上記数値の通りこれもオリジナル史料のデータ根拠によってもかなり数値の差が見られる²²¹。

そこで本稿の本文 表 7 の「付保率」の検証で使用した 1 隻当りの胡椒積載量の数値は、本文で説明している通り一次史料と翻訳の中で触れている 3 隻の胡椒積載量をもとに、インドでの 1 キンタルあたりの「購入価格」を乗じて計算し推定している。

この検証では精度の高い理論数値を求めるよりも、想定されるデータの中で最も低い数値を使い計算してみても、その「付保率」が極めて低いことを示すことが重要で優先されると考えたためである。

221 金七紀男氏も同論文の中で「複数のデータから一つの数値を選出しなければならない場合はある程度恣意的にならざるを得ない (後略)」とこの時期の数値の選択の難しさを述べておられる。p.259 筆者もこの考えに同意し従っている。

別表 10 インド航路の復路便の積荷分析 (1580-1640)

単位：×1000 cruzados

分類	Commodities (品目)	Value (価格)	%
香料	Drogas (薬種)		
	Pepper (胡椒)	6,962	10.2
	Cinnamon (シナモン)	1,772	2.6
	Gingee (生姜)	528	0.8
	Cloves (丁子), nutmeg (ナツメグ), macc (メー)	1,610	2.3
	Indigo (藍)	3,840	5.6
	Lacquers(漆), resins(松やに), borax (ホウ砂)	460	0.7
	Camphor (樟脳)	6	0.0
	Benzoin (安息酸)	29	0.0
	Chinawood (桐油)	11	0.0
	Sandalwood (白檀), incense (芳香料)	27	0.0
	Ebony (黒檀), ivory (象牙)	31	0.0
	Total drogas	15,276	22.3
資材	Fazendas y escravos (織物と奴隷)		
	Cotton (綿織物), silken cloth (絹織物), thread (42,353	61.8
	Slaves (奴隷)	216	0.3
	Total fazendas	42,569	62.1
諸品	Miudezas (その他小物)		
	Musk oil (ジャコウ)	262	0.4
	Seed pearl (真珠)	62	0.1
	Writing desks	27	0.0
	Chests (箱)	3	0.0
	Trouxas(袋) miscellaneous (その他)	983	1.4
	Total miudezas	1,337	1.9
宝石類	Pedraria (宝石)		
	Diamonds and other stones (ダイヤモンド宝石)	9,391	13.7
	Total pedraria	9,391	13.7
	Total all commodities	68,573	100.0

出典) Boyajian, J. C. (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* The Johns Hopkins University Press Baltimore p.44 から作成

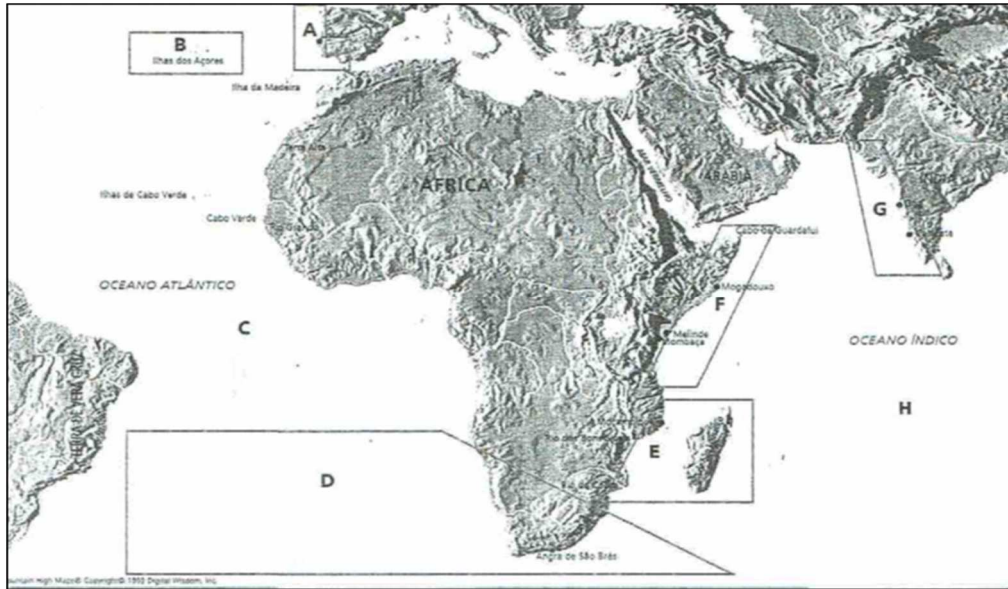
別表 11 インド航路における商船隊の海難事故例（抜粋）

No	商船隊 (年)	船舶名	目的地	帰還 *1	事故発生場所	往路/復路	事故日	事故原因	出典 Biblioteca da Ajuda
①	1552	S.Boaventura	Goa	○/○	無事帰還				46-IX-23, 140v 50-V-23, 17 51-VII-5 17
		S.Pedro	Goa	○/○	無事帰還				
		S.Filipe	Goa	○/○	無事帰還				
		Bom Jesus «Barrileira»	Goa	○	モンザビーク付近	復路	1553年9月	行方不明	
		S.Tiago	Goa	○	アゾレス諸島近辺	復路	1553年8月	原因不明	
		S.ª Cruz «Zambuco»	Goa		ゴア近くの河口	往路	1552年9月	過積載/座礁	
②	1553	S. Bento	Goa	○	ブラジルの東	復路	1554年9月	過積載/全乗組員死亡	46-IX-23, 141 50-V-23, 17v 51-VII-5 17
		S.ª Maria do Loreto	Goa	○/○	無事帰還				
		S.ª Maria da Barca	Lisboa	○/○	無事帰還				
		S.ª Cruz ou Conceição	Lisboa	○/○	無事帰還				
		S. António	Lisboa	○	リスボン港 出口	往路	1553年3月	出発前の火災事故	
③	1554	S. Bouaventura	Goa	○	ゴア港内	No Índico	1554年9月	暴風雨/船舶損壊	46-IX-23, 141v 50-V-23, 18 51-VII-5 17v
		N.ª S.ª Conceição	Cochim	○	復路についての情報なし		不明		
		S.ª Cruz «Burgalesa»	Cochim	○	不明	復路	1555年?	行方不明	
		Espadarte	Índia		モンザビーク付近かオ ルムズ海	往路	1555年?	行方不明	
		Vitória «Galega»	Índia	○	モンザビーク付近 Terceira 島	復路	1556年8月	行方不明	
		S.ª Maria das Relíquias	Lisboa	○	サントメ (S.Tomé)に向 かう途中	復路	不明	航路変更	

*1 帰還の表示は、○/○は往復路を経てリスボンに帰港 ○のみは往路のみでインドに到着したことを表す。

出典) 一次史料 : Biblioteca da Ajuda (アジュダ古文書館) Ms 46-IX-23, 50-V-23, 51-VII-5 二次史料 : Guinote, P. et al. (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação pp.179-213 同 (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses pp. 121-122 Duffy, D. (1955) *Shipwreck & Empire-Portuguese maritime disasters In a century of decline* Oxford University Press pp.24-28 から作成

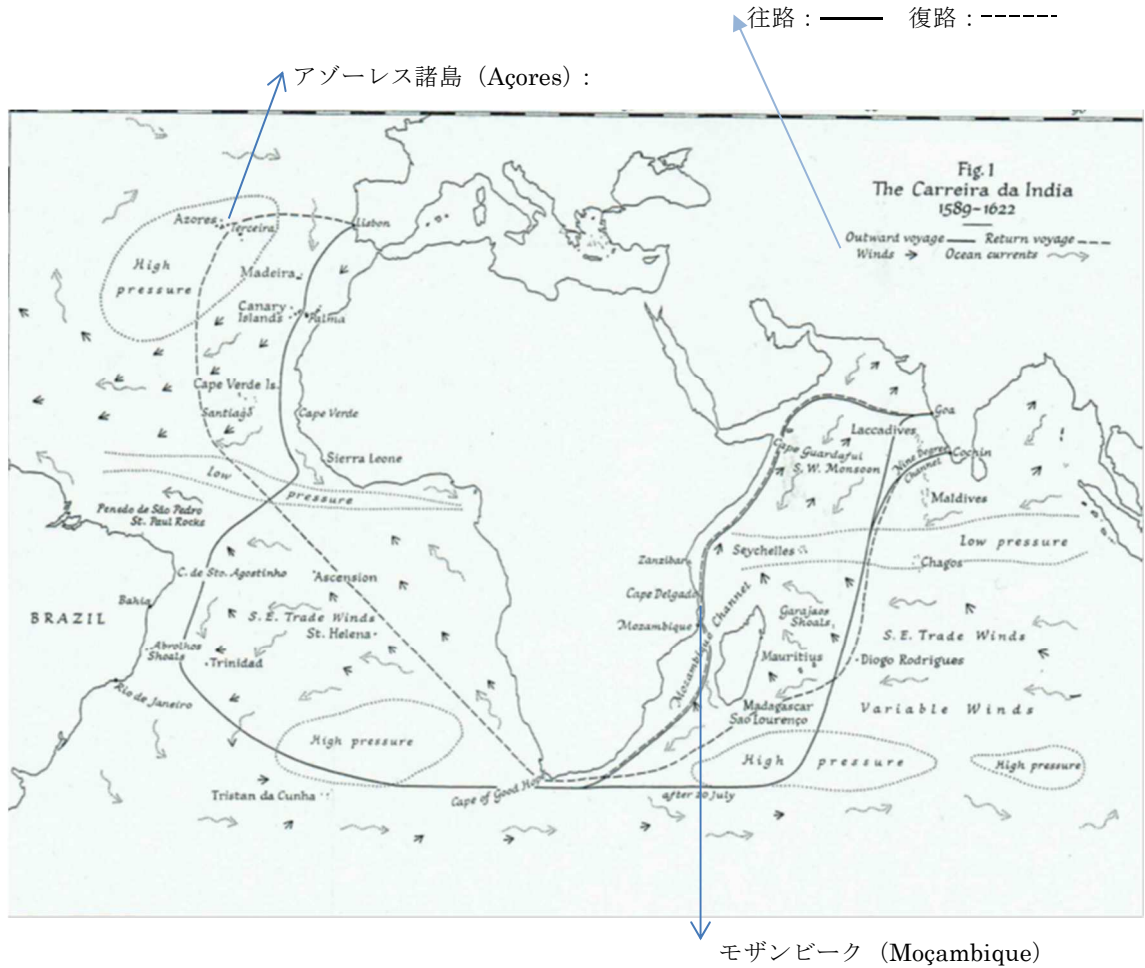
別図 2 インド航路における海難事故の多発生ゾーン



A:イベリア半島付近 B:アゾール諸島付近 C:大西洋 D:喜望峰付近 E:モザンビーク海峡周辺 F:アフリカ東海岸 G:インド周辺 H:インド洋

出典) Guinote, P. et al. (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p.422 から作成

別図 3 インド航路の往復ルートと主要拠点及びその風向き

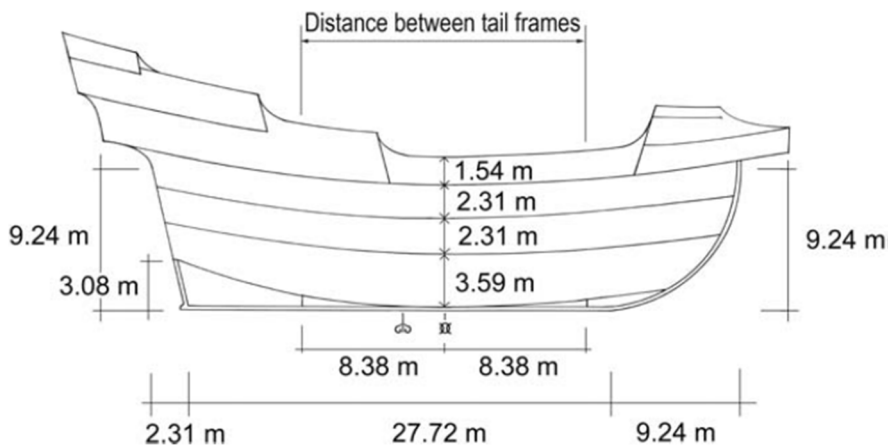


出典) Boxer, C. R. (2001) *The Tragic History of the Sea* University of Minnesota Press pp.186-187 から作成

別図 4 インド航路におけるナウ船の規模と構造の事例

この帆船は 1605 年の商船隊 Nossa Senhora dos Mártires 号の構造図である。同船はインドから帰路、1606 年 9 月リスボン近郊で暴風雨に会いテージョ川河口で座礁し沈没した。

1994 年から海底発掘の調査が始まり、その時得られたデータを記している。同船の規模は約 600 トンの 3 層構造で、インド航路で活躍したナウ船では標準的な規模であった。貴重品の胡椒や香料は Lower Deck という最下層に積み込まれていた。



全長 (垂線間長 m)	length between perpendiculars	38.0
船幅(最大幅 m)	extreme breadth	13.2
型幅 (m)	moulded breadth	5.0
排水量 (t)	displacement	1330.0
トン数 (t)	tonnage	600.0

出典) Santos, T. A., Fonseca, N. & Castro, F. (2007) “Naval Architecture Applied to the Reconstruction of an Early 17th Century Portuguese Nau” *Marine Technology* 44・4 pp.3-7 から作成

【参考文献 (Bibliography)】

原典史料 (Archival Sources)

Portugal

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisbon [ANTT]
Biblioteca da Ajuda, Lisbon [BA]
Biblioteca da Universidade de Coimbra
Biblioteca Nacional, Lisbon [BNL]
Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora [BPADE]
Centro de Documentação, A Fundação Oriente, Lisbon
Porto Instituto de Seguros de Portugal, Lisbon

Spain

Archivo General de Indias, Seville [AGI]
Archivo de la Diputación Provincial de Burgos [ADPB]

研究文献 (Printed Sources)

- Alonso, H.C. (2003) *El Triunfo de Mercurio-La Presencia Catellana en Europe (siglos XV y XVI)* Cajacírculo obra social.
- _____ (1989) “Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos” *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e Sua Época* UNIVERSIDADE DO PORTO, pp. 585-608.
- _____ (1994) “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI” *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, pp.175-247.
- _____ (1999) “EL MERCADO INTERNACIONAL DE SEGUROS DE BURGOS EN EL SIGRO XVI” *Boletín de la Institucion Fernan Gonzalez*, pp. 278-306.
- _____ (2003) “Los segros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional Portugués en el siglo XVI” *Revistada Faculdade de Letras HISTÓRIA*, III Série vol.4, pp. 213-242.
- _____ (2006) “COMERCIO TEXTIL, CRÉDITO AL CONSUMO Y VENTAS AL

- FIADO EN LAS FERIAS DE MEDINA DEL CAMPO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI” *V Encuentro Interdisciplinar, Salamanca*, pp.129-159.
- _____ (2008) “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los Siglos XV y XVI” *Investigaciones de Historia Económica* invierno, número 10, pp. 35-68.
- _____ (2012) “El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos” *El Colegio de México*, pp. 935-993.
- _____ (2015) “EL SEGURO MARÍTIMO EN LA CARRERA DE INDIAS EN LA ÉPOCA DE FELIPE II” *Historia y Geografía*, 291, Universidad de Sevilla, pp.943-960.
- Amzalak, M.B. (1958) *O Tratado de Seguros de Pedro de Santarém*, reproduction in 2007, Instituto de Seguros de Portugal.
- Ballesteros, C.F. (1993) “El seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509” *Boletín de la Institución FerrnánConzález*, 207, pp.207-217.
- Bangert, W. (1986) *A History of the Society of Jesus, St.Louis*. 邦語版 上智大学中世思想研究所監修 (2004) 『イエズス会の歴史』原書房。
- Barkham, S. (1981) “Brugos Insurance for Basque Ships : Maritime Policies from Spain, 1547-1592” *Archivaria*, no. 11, pp. 87-99.
- Barrett, G., (2012) “An exploration of the role of Portugal in the economic integration of Asia and Europe with a focus on the pepper market” *Asia-Pacific Economic and Business History Conference 2012*, pp.1-17.
- Basas, F.M. (1963) *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Estudios de Deusto, Bilbao.
- Bensa, E. (1884) *Il contratto di assicurazione nel medio evo* Genova: Tipografia Marittima. 邦語版 埴浩訳 (1983) 「中世における保険契約の研究 (一) 及び (二)」『産大法学』第16巻第4号 pp.101-157、第17巻第1/2号 pp.256-297 及び『神戸法学雑誌』第33巻第3号 pp.457-505。
- Bernstein, W. (2008) *A Splendid Exchange*. 邦語版 鬼澤忍訳 (2010) 『華麗なる交易』日本経済新聞出版社。
- Boxer, C. R. (1963) *The Great Ship From Amacon*, CENTRO DE ESTUDOS

- HISTÓRICOS ULTRAMARINOS, Lisboa.
- _____ (1965) *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*, Hutchinson of London.
- _____ (1984) *From Lisbon to Goa, 1500-1750: studies in Portuguese maritime Expansion(Reprint)*, Variorum, Great Britain 1990.
- _____ (1986) *Portuguese merchants and missionaries in feudal Japan 1543-1640 (Reprint)*, Variorum, Great Britain 1990.
- _____ (1991) *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Carcanet.
- _____ (2001) *The Tragic History of the Sea*, the University of Minnesota Press.
- _____ (1933) “Notes on the Portuguese trade in Japan during the kwanei period (1624-1643)” *Keio University* pp.1-32. 邦語版 吉田小五郎訳 (1933) 「寛永時代葡人の日本貿易に就いて」『史学』12巻 第3号 pp.109-154.
- Boyajian, J. C. (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs 1580-1640*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Braudel, F. (1949) *La méditerranée : et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. 邦語版 浜名優美訳 (1999) 『地中海』(3) 及び (5) 藤原書房。
- Caballero, F. B. (1993) “EL SEGURO MARITIMO EN BURGOS. UNA POLIZA DE 1509” *Boletín de la Institución Fernán González*, 72(207), pp. 207-217.
- Castro, F. (2007) “Naval Architecture Applied to the Reconstruction of an Early XVII Century Portuguese *Nau*” *Marine Technology*, 44-4, Society of Naval Architects and Marine Engineers, pp.254-267.
- Cliff, N. (2011) *HOLY WAR*, Harper Collins. 邦語版 山村宣子訳 (2013) 『ヴァスコ・ダ・ガマの「聖戦」—宗教対立の潮目を変えた大航海—』白水社。
- Cordingly, D. (1996) *PIRATES—Terror on the High Sea—*, Turner. 邦語版 増田義郎監修 (2000) 『図説 海賊大全』東洋書林。
- Costa, L. F., Lains, P. & Miranda, S. M. (2011) *HISTÓRIA ECONOMICA DE PORTUGAL—1143~2010—*, A Esfera dos Livros, Lisboa.
- Diffie, B. W. (1977) *Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580*, University of Minnesota Press.
- Diffie, J. (1955) *Shipwreck & Empire—Portuguese maritime disasters In a century of decline—*, Harvard University Press.

- Domingues, F. C. (1998) *A Carreira da Índia*, CTT Correios de Portugal, S. A.
- Domínguez, N. P. (2003) *Los mercaderes Burgaleses en Sevilla –a Fines de la edad Media*, Universidad de Sevilla.
- Edwards, H. (2000) *Treasures of the deep*, Harper Collins. 邦語版 井谷善恵訳 (2003) 『蒼海の財宝』 東洋出版。
- Fróis, L. (1549-1593?) *Historia de Japam*. 邦語版 松田毅一・川崎桃太訳 (1977~2000) 『日本史』 (1)~(12) 中央公論新社。
- Garcia de Quevedo y Concellón (1905) *ORDENANZAS DEL CONSULADO DE BURGOS DE 1538, (Reprint1995)* Diputación Provincial de Burgos.
- Go, S. (2009) *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870*, Aksant, Amsterdam.
- Godinho, V. M. (1963) *Os Descobrimentos e a Economia Mundial Volume III*, Editorial Presença Lisboa.
- Godinho, R. L. (2005) *A Carreira da Índia*, Fundação ORIENTE, Lisboa.
- Guinote, P., Frutuoso, E., & Lopes, A. (1998) *Naufrágios e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII*, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação, Lisboa.
- _____ (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- _____ (1992) “O Movimento da Carreira da Índia nos Sécs.XVI-XVIII. Revisão e Propostas” *MARE LIBERUM*, N.º 4, pp.187-265.
- Ibbetson, D.(2008) “Law and Custom: Insurance in Sixteenth-Century England” *The Journal of Legal History*, Vol.29. No.3, pp.291-307.
- Instituto de Seguros de Portugal (2010) *Os Seguros em Portugal da Fundação à Modernidade*, ISP, Lisboa.
- Kedourie, E. (1992) *SPAIN AND THE JEWS: The Sephardi Experience 1492 and after*, Thames and Hudson London. 邦語版 関哲行・立石博高他訳 (1995) 『スペインのユダヤ人』 平凡社。
- Koiso, K. (2004) *Mar, Medo e Morte Vol. I & Vol.II* Patrimonia Historica, Cascais.
- Koen, E.M., et al. (1978, 1979, 1985) “Notarial Records Relating to the Portuguese Jews in Amsterdam up to 1639” *Studia Rosenthaliana* 8, 17, 18 & 19.

- Kulischer, J. (1928) *ALLGEMEINE WIRTSCHAFTSGESCHICHTE DES MITTELALTERS UND DER NEUZEIT*, München. 邦語訳 増田四郎監修 (1974) 『ヨーロッパ中世経済史』東洋経済新報社。
- Lopes, F. (1895) *CHRONICA DE EL-REI D.FERNANDO, VOLUMES 1 reproduction in 2010* Biblio Bazaar.
- Maldonado, M. H. (1985) *Relação das náos e armadas da Índia, com os sucessosdellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, eamantes da historia da Índia*, Biblioteca geral da Universidade de Coimbra.
- Marques, A. H. R. O. (1977) *Para a História dos Seguros em Portugal—Notas e Documentos—*, Arcádia, Lisboa.
- Mendes, F. P. (1953) “Livro das cidades e Fortalezas da Índia” *BOLETIM da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, Vol. XXI, pp.1-144.
- Mithell, W. (1904) *An Essay on the Early History of the Law Merchant (Reprint)*, Cambridge University Press, 2011.
- Park, J. A. (1842) *SYSTEM OF THE LAW OF MARINE INSURANCES* 8th ed, with considerable addition / by Francis, Hildyard Saunders and Benning, London.
- Pearson, M. N. (1976) *Merchants and Rulers in Gujarat –The response to the Portuguese in the sixteenth century*, The University of California Press 邦語版 生田滋 訳 (1984) 『ポルトガルとインドー中世グジャラートの商人と支配者ー』岩波書店。
- Phillips, Jr. W. D. & Phillips, C. R. (1977) “Wool and Dutch Rebels: The Middelburg Incident of 1574” *The American Historical Review*, Vol. 82、Oxford University Press, pp.312-330.
- Pike, R. (1961) “The Seville in the Sixteen Century” *The Hispanic American Historical Review*, Vol.41, No.1 pp.1-30 Duke University Press
- _____ (1965) “The Sevillian Nobility and Trade with the New World in the Sixteenth Century” *The Business History Review*, Vol.39, pp.439-465. 邦語版 立石博高訳 (1998) 「16世紀におけるセビーリャ貴族と新世界貿易」『大航海の時代ースペインと新大陸』同文館出版。
- Pinto, E. V. (1998) “Os Seguros Marítimos nas Rotas Portuguese do Ultramar: uma Perspectiva Hitórico- jurídica (séculos XV-XVI)” *Doctorial Dissertation*, Revista

- Faculdade de Direito de Universidade de Lisboa.
- Pinto, F. M. (1614?) *Peregrinação*. 邦語版 岡村多季子訳 (1979 他) 『東洋遍歴記 1 ~3』 平凡社。
- Plessis, A. & Feiertag, O. (1991) *Histoire du grand commerce en Europe*. 邦語版 高橋清徳編訳 (2000) 『図説 交易のヨーロッパ史: 物・人・市場・ルート』 東洋書林。
- Quevedo, E. G. (1905) *Ordenanzas del consulado de Burgos de 1538 (Reprint)*, Burgos 1995.
- Reatz, C. F. (1870) *Gechichte des europäischen Seeversicherungsrecht*, Leipzig. 邦語版 加藤由作訳 (1944) 『欧州海上保険法史』 巖松堂書店。
- Rodrigues, A. D. (1918) *A INDUSTRIA DO SEGURO EM PORTUGAL*, A Gloria Portuguesa.
- Rodrigues, J. N. e Devezas, T. (2007) *PIONEERS OF GLOBALIZATION Why the Portuguese surprised the world*, Centro Atlântico, Lisboa.
- _____ (2009) *PORTUGAL —o pioneiro da globalização—*, Centro Atlântico, Lisboa.
- Roover, F. E. (1945) “Early Examples of Marine Insurance” *The Journal of Economic History*, Vol.5, pp.172-200.
- Russell-Wood, A. J. R. (1993) *A World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America 1415-1808*, St. Martin's Press, New York.
- Santerna, P. (2007) *Tractatus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum (Reprint)*, Comemorativa do 1 Centenário da Supervisão de Seguros em Portugal, Instituto de Seguros de Portugal [ISP] 2007.
- Santos, J. M. (1996) *Os Portugueses em viagem pelo mundo —Representações Quinhentistas de Cidades e Vilas—*, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Santos, T. A., Fonseca, N. & Castro, F. (2007) “Naval Architecture Applied to the Reconstruction of an Early 17th Century Portuguese Nau” *Marine Technology* 44-4.
- Saraiva, J. H. (1992) *A Companhia de Seguros Bonança—notícia histórica—*, Porto.
- Schaube, A. (1893) “Der Übergang vom Versicherungsdarlehn zur reinen Versicherung” *Jahrbucher fur Nationalokonomie und Statistik* 3. Folge, Bd, 6. 邦語訳 塙浩訳 (1983) 「保険的消費貸借から純粹保険への移行」『神戸法学雑誌』 第 33

- 卷 第1号 pp.77-130 及び (1984)「保険制度成立期における保険の真の情況」『神戸法学雑誌』 第33巻 第4号 pp.739-823。
- Shakespeare, W. (1596) *The Merchant of Venice*. 邦語版 中野好夫訳 (1993)『ヴェニス商人』岩波書店。
- Sobel, R. (1965) *The Big Board: A History of the New York Stock Market* New York: Free Press. 邦語訳 安川七郎訳 (1970)『ウォール街二百年 その発展の秘密』東洋経済新報社、第1章。
- Sousa, F. & Alves, J. F. (1995) *ALIANÇA UAP – Uma História de Seguros* Porto.
- Souza, G. B. (1986) *The Survival of Empire – Portuguese Trade and Society in China and South China Sea 1630-1754 – (Reprint)*, Cambridge University Press 2004.
- _____ (1993) "Commerce and capital: Portuguese maritime losses in the South China Sea, 1600-1754" *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Macau and Lisbon, pp. 321-48.
- Sousa, V. B. (1989) *O Controlo e Fiscalização dos Seguros em Portugal – séculos XIV a XVIII –*, Instituto de Seguros de Portugal [ISP].
- Souza, L. (2010) *The Early European Presence in China, Japan, the Philippines, and Southeast Asia, 1555-1590: the life of Bartolomeu Landeiro*, FUNDAÇÃO MACAU.
- _____ (2015) *The Jewish Diaspora and the Perez family Case in China, Japan, the Philippines, and the Americas (16th Century)*, FUNDAÇÃO MACAU.
- Souza, T. R. (1977) "Marine Insurance and Indo-Portuguese Trade History" *Indian Economic Social History Review*, pp.377-384.
- Spooner, F. C. (1983) *Risk at Sea Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge University press.
- Subrahmanyam, S. (1990) *The political economy of commerce: southern India, 1500-1650*, Cambridge University Press.
- _____ (1993) *The Portuguese Empire in Asia 1500-1700: A Political and Economic History*, Longman London.
- _____ (2001) *Explorations in Connected History*, Oxford University Press
- 邦語版 三田昌彦 太田信宏訳 (2009)『接続された歴史ーインドとヨーロッパー』名古屋

- 屋大学出版会。
- Tielhof, M. V. (1963) *The “Mother of all trades” the Baltic grain trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century (Reprint)*, Koninklijke Brill NV, Leiden
2002. 邦語版 玉木俊明・山本大丙訳 (2005) 『近世貿易の誕生』知泉書館。
- Trenerry, C. F. (1926) *The origin and early history of insurance: including the contract of bottomry— (Reprint)*, P. S. King & SON, LTD 2010.
- Valignano, A. (1583) *S. I. SUMARIO de las cosas de Japón*. 邦語版 松田毅一・佐久間正・近松洋男訳 (1973) 『日本巡察記』平凡社。
- _____ (1580) *Summarium eorum quae pertinent ad Indiam Orientalem compositum*
邦語版 高橋裕史訳 (2005) 『東インド巡察記』平凡社。
- Vries, J. & Woude. A. (1997) *The First Modern Economy: Success, failure, and perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge University Press
邦語版 大西吉之 杉浦未樹訳 (2009) 『最初の近代経済—オランダ経済の成功・失敗と持続力 1500-1815 』名古屋大学出版会。
- Wallerstein, I. (2011) *THE MODERN WORLD-SYSTEM I : Capitalist Agriculture and the Origin of the European World-Economy in the Sixteen Century*. 邦語版 川北稔訳 (2013) 『近代世界システム』 I 及び II 名古屋大学出版会。
- Whiteway, R. S. (1933) *The Rise of Portuguese Power in India 1497-1550 (Reprint)*, R. B. Singh 1979.
- 飯田敏彦 (1993) 「16,17 世紀カスティーリャの羊毛貿易」 『社会経済史学』 58 (5)
pp.665-685。
- 生田滋 (1998) 『大航海時代とモルッカ諸島』中央公論社。
_____ (2000) 「インド洋貿易権におけるポルトガルの活動とその影響」『ヨーロッパ世界の拡張—東西貿易から植民地支配へ』世界思想社 pp.1-50。
- 石津漣 (1958) 『共同海損』海文堂。
- 岩生成一 (1966) 『南洋日本町の研究』岩波書店。
_____ (1985) 『新版 朱印船貿易史の研究』吉川弘文館 (註: オリジナルは (1958) 『朱印船貿易史の研究』弘文堂)。
- 上田信 (2005) 『海の帝国—明清時代』講談社。

- 上野喜一郎 (2012) 『船の世界史 上巻』 日本図書センター。
- 浦長瀬隆 (2001) 『中近世日本貨幣流通史』 勁草書房。
- 大内一 (1990) 「15世紀ブルゴス市の少数支配層に関する一考察—官職の家産化、新興家系の上昇、官職保有の意義—」 『Estudios Hispánicos』 15号 pp.47-61。
- _____ (1993) 「ブルゴス市の商業活動の限界—ブルゴス市の盛衰と羊毛業 (14世紀—16世紀)—」 『近代世界システムの歴史的構図』 溪水社 pp.3-33。
- _____ (2000) 「15,16世紀のブルゴス国際商業—海外コロニーとブルゴス商人—」 『「グローバル・ヒストリー」の構築と歴史記述の射程』 大阪外国語大学 pp.43-57。
- 大谷孝一 (1998) 「中世マルセイユの海上保険契約 (再考)」 『早稲田商学』 第377号 pp.19-61。
- 大谷光彦監修 トーア再保険株式会社編 (2011) 『再保険 その理論と実務 (改訂版)』 日経BPコンサルティング。
- 大塚久雄 (2001) 『欧州経済史』 岩波書店。
- 岡美穂子 (2010) 『商人と宣教師—南蛮貿易の世界』 東京大学出版会。
- _____ (2002) 「近世初期の投資貿易に関する一考察—二代目末次平蔵の投資・融資法—」 石見銀山歴史文献調査団 編集 『石見銀山』 思文閣出版 pp.296-311。
- _____ (2008) 「近世初期の南蛮貿易の輸出入品について—セビーリャ・インド文書館所蔵史料の分析から—」 『東京大学史料編纂所研究紀要』 第18号 pp.48-69。
- 岡本良知 (1944) 『16世紀日歐交通史の研究 (改訂増補)』 六甲書房。
- _____ (1935) 「投銀に関する特殊の史料」 『社会経済史学』 5-6 pp.714-720。
- 奥西孝至他著 (2010) 『西洋経済史』 有斐閣。
- _____ (2013) 『中世末期西ヨーロッパの市場と規制—15世紀フランデレンの穀物流通—』 勁草書房。
- 葛城照三 (1981) 『新版 英文積荷保険証券論』 早稲田大学出版部。
- 加藤由作 (1936) 『海上保険概要』 巖松堂。
- _____ (1953) 『ロイド保険証券の生成』 春秋社。
- 亀井利明 (1975) 『海上保険総論』 成山堂書店。
- 亀長洋子 (2001) 『中世ジェノヴァ商人の「家」—アルベルゴ・都市・商業活動—』 刀水書房。
- 川勝平太 (1997) 『文明の海洋史観』 中央公論新社。

- 川島元次郎 (1921) 『朱印船貿易史』 内外出版。
- 木村栄一 (1978) 『海上保険』 千倉書房。
- _____ (1979) 『ロイズ保険証券生成史』 海文堂。
- _____ 他編 (2011) 『海上保険の理論と実務』 弘文堂。
- _____ (1965) 「無利息消費貸借を仮装した 14 世紀の海上保険契約」 『創立 30 周年記念 損害保険論集』 損害保険事業研究所 pp.543-592。
- _____ (1963) 「奴隷に関する 1401 年ピーサの海上保険証券」 『保険学雑誌』 423 号 日本保険学会 pp.157-168。
- _____ (1966) 生命保険文化研究所論集「奴隷保険と生命保険--世界最古の真正生命保険証券」 『生命保険文化研究所論集』 (3) pp1-45。
- 金七紀男 (2003) 『ポルトガル史 (増補版)』 彩流社。
- _____ (1990) 「マヌエル 1 世期 (1495-1521 年) におけるポルトガルの香料交易 II - インド商務院の活動を中心に -」 『東京外国語大学論集』 第 40 号 pp.239-259。
- _____ (2012) 「3・11 とリスボン大震災 1755」 『東京外国語大学第 34 回フォーラム』 pp.1-3。
- 小岸昭 (2002) 『隠れユダヤ教徒と隠れキリシタン』 人文書院。
- 五野井隆史 (2006) 『日本キリスト教史』 吉川弘文館。
- 小葉田淳 (1976) 『金銀貿易史の研究』 法政大学出版局。
- 小林篤 (2012) 「再保険の進化と最近の再保険市場」 『損保ジャパン総研レポート』 Vol. 61 pp.30-54。
- 近藤晃 (1960) 「中世遠隔地貿易と商業諸都市」 大塚久雄他編集『西洋経済史講座 I』 岩波書店 pp.265-304。
- 堺雄一 (2001~2003) 「中世ヨーロッパの遠隔地交易と危険対策 (1) ~ (6)」 『生命保険論集』 136~143 号 pp.59-128 他。
- 司馬遼太郎 (2002) 『街道をゆく 22 南蛮のみち I』 朝日新聞社。
- 勝呂弘 (1955) 『海上保険論 (改訂新版)』 春秋社。
- _____ (1969) 「海上保険創生史考-教会法の利息禁制と海上貸借の変革-」 『創立 35 周年記念 損害保険論集』 損害保険事業研究所 pp.55-79。
- 住田正一 (1927) 『日本海法史』 復刻版 (1981) 五月書房。
- 関哲行 (1993) 「14~15 世紀の国際商業都市ブルゴス」 『西洋史研究』 第 22 号 pp.157-170。

- 高瀬弘一郎 (1977) 『キリシタン時代の研究』 岩波書店。
- _____ (1981) 『イエズス会と日本 (一) 大航海時代叢書 6』 岩波書店。
- _____ (1988) 『イエズス会と日本 (二) 大航海時代叢書 7』 岩波書店。
- _____ (1994) 『キリシタン時代対外関係の研究』 吉川弘文館。
- _____ (2001) 『キリシタン時代の文化と様相』 八木書店。
- _____ (2002) 『キリシタン時代の貿易と外交』 八木書店。
- _____ (2006) 『モンsoon文書と日本—17世紀ポルトガル古文書集—』 八木書店。
- _____ (2011) 『大航海時代の日本—ポルトガル公文書に見る—』 八木書店。
- _____ (2013) 『キリシタンの世紀—ザビエル渡日から「鎖国」まで』 岩波書店。
- 高橋裕史 (2006) 『イエズス会の世界戦略』 講談社。
- 滝川好夫 前田洋樹 (2006) 『EViews で計量経済学入門 (第2版)』 日本評論社。
- 武田久義 (1992) 『日本における海上保険類似制度の生成と発展』
桃山学院大学総合研究所。
- 立石博高他 (2000) 『スペインの歴史』 昭和堂。
- 谷山新良 (1954) 「19世紀以前の英国海上保険」『経済論叢』 京都大学経済学会 第73巻
第5号 pp.295-315。
- 玉木俊明 (2006) 「近世ヨーロッパ商業史・経済史に関する覚書—オランダの事例を中心に—」『京都マネジメント・レビュー』 第7号 pp.43-65。
- _____ (2011) 「「近代世界システム」と商人のネットワーク—近世ヨーロッパの特徴—」
『京都マネジメント・レビュー』 第18号 pp.81-95。
- 近見正彦 (1987) 『海上保険史研究—14・5世紀地中海時代における海上保険条例と同契
約法理—』 有斐閣。
- _____ (1988) 「1432年バルセロナ最古の海上保険条例」『一橋論叢』 第100巻
第5号 pp.295-315。
- _____ (1994) 「1520年ビルバオ海上保険条例 (案)」『損害保険論集：創立六十周年
記念』 pp.709-742。
- _____ (2003) 「1538年スペイン・ブルゴス海上保険条例における保険契約者資格と保
険者資格」『損害保険研究』 65 (1-2) pp.281-313。
- _____ (2005) 「1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例 (その1)」『損害保険研究』
67 (3) pp.51-89。

- _____ (2006) 「1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例（その2）『損害保険研究』 68（1） pp.135-176。
- _____ (2008a) 「1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例のテキスト（その1）『損害保険研究』 69（4） pp.105-157。
- _____ (2008b) 「1538年スペイン・ブルゴスの海上保険条例のテキスト（その2ー完）『損害保険研究』 70（1） pp.135-176。
- 千脇修（1996）「十四世紀ブリュージュにおける金融と貿易 —高利貸・両替商・取引仲介人—」『西洋史論叢』第18号 pp.15-28。
- 寺田四郎（1935）「海上保険発生史論（1～13）」『保険學誌』日本保険学会 第357～369号 pp.1-10 他。
- 東京海上火災保険株式会社編（1964）『東京海上八十年史』。
- _____（1970）『新損害保険実務講座 第4巻 船舶保険』有斐閣。
- _____（1987）『損害保険実務講座 第4巻 貨物保険』有斐閣。
- 東京大学史料編纂所編（1959）『大日本史料 第十一編 別巻之一 天正遣歐使節關係史料』東京大学。
- _____（1969）『日本關係海外史料目録 12』東京大学。
- 中出哲 大谷孝一 平澤敦（2012）『はじめて学ぶ損害保険』有斐閣。
- 中川和彦（2001）「セビーリヤの通商院とヌエバ・エスパーニャのコンスラードについて —商事裁判管轄権をめぐる—」『成城大學經濟研究』151/152号 pp.35-54。
- 中木泰夫（1960）「商業の発達とギルド制度の変容」『西洋經濟史講座』（第1巻[封建制の經濟的基礎]）岩波書店 pp.231-264。
- 中澤勝三（1993）『アントウェルペン國際商業の世界』同文館出版。
- _____（1976）「國際商都アントウェルペンの興隆：繁榮の契機をめぐる」『一橋論叢』 75（2） pp.194-211。
- _____（1980）「アントウェルペンのポルトガル人：イベリア商人コロニーとその活動」『地中海地域における集落形成の諸問題：論文集』 pp.123-131。
- 中島樂章編（2013）『南蛮・紅毛・唐人—16・17世紀の東アジア海域—』思文閣出版。
- _____（2005）「ポルトガル人の日本初來航と東アジア海域交易」『史淵』第142号 pp.33-72。
- _____（2009）「ポルトガル人日本初來航再論」『史淵』第145号 pp.41-79。

- 永積洋子（1977）「オランダ貿易の投銀と借入金」『日本歴史』第 351 号 pp.77-93。
- 中村質（1966）「投銀証文に関する一考察—漢文証文に寄せて—」『日本歴史』第 216 号 pp.56-74。
- 庭田範秋編（1989）『保険学』成文堂。
- 羽田正（2007）『東インド会社とアジアの海』講談社。
- 平山篤子（2012）『スペイン帝国と中華帝国の邂逅—16・17 世紀のマニラー』法政大学出版局。
- 福田和則（1983）「ポルトガル・中国通商海運史資料について—張天澤『中葡通商研究』を中心に—」『海事交通研究』財団法人山縣記念財団 第 22 集 pp.107-133。
- 増田義郎（1984）『大航海時代 世界の歴史 13』講談社。
- 松竹秀雄（1989）『海運経営実態論Ⅲ 投銀（冒険貸借）と海事金融』成山堂書店。
- _____（1990）『海の長崎学』くさの書店。
- 松本一郎（1973）「16 世紀東西海上交通時代の海商活動」『海事交通研究』第 9 集 財団法人山縣記念財団 pp.67-98。
- 桃木至朗編（2008）『海域アジア史研究入門』岩波書店。
- 諸田實（1998）『フッカー家の時代』有斐閣。
- 山田準（2001）「オランダ東インド会社と本国の造船業」『ヨーロッパ世界の拡張—東西貿易から植民地支配へ』世界思想社 pp.52-89。
- 山野嘉朗・山田康彦（2009）「現代保険・海商法 30 講（第 7 版）」中央経済社。
- ルシオ・デ・ソウザ 「16-17 世紀のポルトガル人によるアジア奴隷貿易」（中島楽章編著（2013）『南蛮・紅毛・唐人—16・17 世紀の東アジア海域—』思文閣出版 pp.229-281。
- 若土正史（2013）「ポルトガルにおける大航海時代の海上保険と日本」『海事交通研究』第 62 集 一般財団法人山縣記念財団 pp.83-92。
- _____（2015）「大航海時代におけるポルトガルの海上保険の活用状況—特にインド航路について—」『保険学雑誌』 第 628 号 日本保険学会 pp.117-137。
- _____（2015）「保険記録簿から見たポルトガルのインド航路の海上保険について」『海事交通研究』第 64 集 一般財団法人山縣記念財団 pp.93-102。
- 岩波書店（1981）『岩波西洋人名事典』増補版。

Bennett, C. (1992) Dictionary of Insurance, Pitman, London. 邦語版 木村栄一監訳

(1996) 『保険辞典』(財) 損害保険事業総合研究所。

金森久雄他編集 (2006) 『経済辞典』有斐閣 第4版。

木村栄一監修 (1987) 『英独仏和保険用語辞典 改訂新版』保険研究所。

三省堂刊 (1998) 『コンサイス外国地名辞典』第3版。

横尾登米雄編集 (1971) 『保険辞典 増補改訂版』保険研究所。