



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。



論文内容の要旨

氏名 若土 正史
専攻 経済学専攻

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

要旨

広大な海洋を航行する船舶は今日もお常にさまざまな海上危険の脅威を受けている。こうした海上危険は安全な航海を阻害し、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。この海上危険から経済的損害を守るため、関係者たちはリスク対策として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。

本稿は「商業革命の時代」といわれた中の、とりわけ「大航海時代」のヨーロッパの遠隔地交易に関わるリスク対策として登場した15-16世紀の海上保険の時代背景と、そ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を検証し、その分析をもとにインド航路において海上保険がどう活用されていたのか、またその活用の限界についての検証を試みたものである。

そもそも海上保険の源流は古く、ギリシャ・ローマ時代から存在した融資とリスク保証の両機能を持つ「冒険貸借」だといわれている。一方10-11世紀のヨーロッパは「地中海交易圏」と「北海・バルト海交易圏」2つの大商圏が出現し、12世紀になるとこの2大交易圏を結ぶ遠隔地交易が形成され、14世紀に入るとこの交易はさらに活発化し海運による物流の大量移動が可能となった。

こうした遠距離海運に関わるリスク対策として、海上保険単独のニーズも必然的に高まり、ヴェネチアやジェノヴァなどイタリア各地の海運事業においてこの海上保険が定着化し、地中海航路を始めヨーロッパ各地を結ぶ海運の繁栄を支えていた。この制度はやがてイタリアからスペイン・ポルトガルに渡り、15世紀に入るとバルセロナを始め有力商業都市に海上保険市場が形成されていった。

一方15世紀の終わりになるとスペインがアメリカ新大陸を発見し、ポルトガルはインド航路を拓き、イベリア半島両国を中心にいわゆる「大航海時代」が始まった。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。またこの海上保険の商取引では先行したイタリア商人たちが中心となって担っていたが、その中には特に「改宗ユダヤ人」と呼ばれた有力商人たちが多く参加していた。

ところがこうした大航海時代におけるポルトガルの商業取引の記録、特にインド航路に関する史料は1755年のリスボン大震災とその後の津波と火災によってほぼ完全に消失してしまった。従ってポルトガル国内に保存された史料からは、同時代の海上保険に関する商業取引の実態を解明することは事実上不可能であると考えられてきた。しかし今回筆者が訪問した隣国スペイン北部のブルゴス古文書館には、16世紀半ばから後半にかけてポルトガルを含めた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。

こうした商業記録の中には、16世紀後半のスペイン北部の街とその周辺国とを結ぶ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のもの、そして本稿で取り上げてい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判明した。ポルトガル・インド航路の海上保険の研究を進めるにあたって、これまで誰も取り上げてこなかったこの航路の海上保険の詳細な契約実態を示した貴重な史料が、ここスペイン・ブルゴスの今回の調査で見出すことができたわけである。

リスク対策の一つの有力手段であった海上保険が、当時のポルトガル並びに隣国スペインにおいてその制度や運営組織、そして関係法規がどう整備されていたか、またそれを担った商人の特性にも注目しつつ、両国の主要港を拠点とした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、かつ本研究にとって不可欠な作業で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の深いポルトガルの基幹航路であった「インド航路」の海上保険の実態解明は、内外の先行研究においてこれまで殆ど取り上げてこなかった研究テーマである。

本稿に関する先行研究はかなり広範囲な分野に跨っているが、海上保険史ではベンザがフレンツェ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から、当時世界最古といわれた1384年の海上保険証券を発見し、海上保険の古文書類を取りまとめ実証的研究を行った先駆者である。一方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海上保険の「ポルトガル発生説」を唱えているが、筆者もこの説に関心を寄せ本稿に取り組んできた。一方我が国の研究者では、木村栄一氏が14世紀以降のイタリアを始めヨーロッパ各国の古文書館が所蔵する保険証券類の原本や海上保険条例を取り上げ分析し、海上保険発生史の研究に取り組んだ。また近見正彦氏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検証・分析した研究を行っている。特にブルゴス保険条例に関する多くの論文では、同地方の当時の商取引の特性を生かした保険条例の内容を分析し詳しく論述しているが、本稿においてもその多くから引用してい

る。ただその優れた両氏の研究では、ブルゴスの海上保険の取引事例に関しては全く言及されていない。このほかポルトガルと東アジア（日本も含め）の交易史研究では、ボクサーとボヤジアンの研究が群を抜いている。また日本人研究者ではイエズス会の布教活動にも関心を寄せ、彼らやそばの商人たちの商業活動を分析した高瀬弘一郎氏と岡美穂子氏などがいる。

またブルゴスを拠点とした海上保険契約に関する海外の研究では、ブルゴス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いる。しかし彼らの研究でもポルトガルの「インド航路」に関する部分は、ブルゴスで契約されたヨーロッパ内外の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」の海上保険に焦点を当てた研究では決してない。

従って我が国と非常に関わり深いポルトガルの基幹航路であった「インド航路」の海上保険の実態解明は、内外の先行研究においてこれまで殆ど取り上げてこなかった研究テーマだと言えるのである。ポルトガルや我が国の一次史料や文献をも使い両国のアジア地域を多面的に分析した研究、特にポルトガル「インド航路」に絞った海上保険の研究、さら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に及ぶ実証研究は、いずれも管見の及ぶ限り知り得ておらず今回の筆者の研究が初めてであると認識している。

この当時のブルゴスは、スペインの代表的な輸出品でメディナ・デル・カンボの定期市で取引された羊毛の集散地であったが、こうした貿易取引に関連した業務の運営・管理を円滑に行うために、1443年には商人の「同業組合」が設立され、備船や保険・為替など海上輸送に関する海事問題全般と船舶・商品の売買取引上の問題を管掌し、こうした海事に関するあらゆる司法裁判処理も扱った「コンスラード」も1494年に設置された。またこうした商取引における特殊性を反映し保険取引の実態に合うよう、規約を修正・拡充した「ブルゴス保険条例」も1538年には制定され、ヨーロッパを代表する国際商業都市の一つとして大いに繁栄していた。

このブルゴスには、ポルトガルを含めヨーロッパ各地の多くの周辺国から有力商人たちが集まり、海上保険の契約者・保険者として活発な取引が行われていた様子が多くの契約史料の中からも伺え、当時この街がヨーロッパ随一の海上保険市場の一つとして発展していたことが確認できた。

同古文書館の海上保険証券の史料は、大きく分けると、コンスラードの記録簿「(海上保険の)証券記録簿」と地元有力商人たちの「会計帳簿」の合計20冊からなり、主として1565年から1619年までの契約約1万件に及ぶ史料が保存されている。

本稿ではポルトガルとスペインで収集したこうした史料に、海難事故に関する史料や先行研究内容を重疊的に対比させ、史料に潜む当時の保険契約上の重要な特性について分析・検証を行った。また従来の研究で欠落していた問題点に十分関心を寄せつつ同航路の当時の海上保険の活用状況とそのビジネス変化、そしてその事業の限界についての考察も試みている。

この結果ブルゴスの保険契約の事例から海難事故率の変化と引受件数と保険料率の変化との相関性を確認し、海難事故原因や発生場所の変化が到着率や帰還率の変化にも現れ、それがスペイン・ポルトガル両国の当時の政情に大きく影響されていたことも明らかにした。

内外の史料や文献を使つての分析を行った本稿の9件の事例研究では、新たに多くの事実が判明した。

商人たちへの便宜を重視した「ブルゴス保険条例」で掲げた様々な優遇条件を随所に織り込んだ契約の実態は、実際の事例の内容を詳細に分析することで明らかにすることができた。特にこれまで具体的な取引事例が確認できず、取り上げられてこなかった遠距離航海の「遡及契約（“lost or not lost” の条項）の運用実態は、今回見出した史料の事例を使って解明しその存在を確認することができた。

またデータに不確定部分が多く、そのためこれまで先行研究では取り上げてこなかったインド航路の海上保険の「付保率」について、同航路の積載商品の保険価額規模の検証結果を使い、採取した史料やポルトガルを始め内外の史料を使って果敢に検証を試みた。その分析結果でその概要が掴め、同航路の海上保険は把握できたブルゴスの契約だけでは「付保率」が余りにも低く、先ずは自国のリスボンの保険市場でその多くを契約し、不足分や追加は商業ネットワークを利用しブルゴスで補完的な契約が行われていたであろうという確証を得ることができた。

17世紀のポルトガル史料を使った事例で登場したインド航路の保険契約者（商人）が、同時期の日本航路（マカオ＝日本間）の交易で「投銀」を利用した商人の名前と一致していることが、同史料と日本に残された投銀証文を照合して確認できた。この事実によって、17世紀以降資金繰りに困窮したポルトガル商人たちの海上保険と投銀のリスク手段選択の分岐点は、ゴアもしくはマカオだという可能性を示した。

一方同航路の海難事故率の変化が保険料率にどう反映されていたかその関連性について、「発生件数と発生率」「船舶到着率と帰還率」「海難事故原因」「事故発生エリア」の4つの視点から分析・検証しその保険料率の変化を調べてみると、海難事故率はその国の政治的・経済的事情に強く影響を受け、保険料率もこれに相関した動きを取っていることも判った。

さらに17世紀以降ブルゴスの保険市場は衰退し、保険ビジネスも途絶えて行ったが、その原因を追究するため最もベーシックな保険引受可能なリスク要件と、これまで取り上げた事例や海難事故の分析結果とを照合し、当時のこの航路における海上保険契約が果たして安定的に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証してみた。その結果ブルゴスの保険市場は、スペイン・ポルトガル両国の政情変化や激しい宗教弾圧の影響を強く受け、マーケットの衰退は避けられなかったことが確認できた。

以上は本稿で行った検討内容の概要である。

インド航路の海上保険に関して具体的な取引事例を使い検討した先行研究がこれまで殆どなかったが、今回ブルゴス古文書館で見出した史料やポルトガル史料の分析から、16世

論文内容の要旨

本研究は15 - 17世紀におけるポルトガルとスペインによるインド航路の海上保険の実態をブルゴス古文書館所蔵の一次史料を個別に分析して新しい事実を明らかにしたものである。

序章では、海上保険史、交易史、海難史の3つの分野に分類し、先行研究を整理している。先行研究では海上保険の制度や条例など保険法制史の研究が中心で保険契約の事例やその内容についての具体的な研究は極めて少ないことを確認している。ブルゴス古文書館の海上保険に関する一次史料15点が欧米のインド航路研究にこれまでほとんど使われていないことを説明し、この史料の重要性を強調している。

第1章では、ヨーロッパにおける海上保険の発達の歴史をふりかえり、14世紀イタリアの商業都市で取引が始まり、スペインにも普及し、スペインの都市であるブルゴスが貿易の隆盛とともに海上保険も発展し、当時の海上保険市場の取引規模がヨーロッパ最大のものの一つであったことを確認している。同時に海上保険を支える機関や条例、保険約款などが工夫され海上保険が整備されていたことを述べ、ブルゴスの海上保険がヨーロッパの海上保険の発展史の中に位置づけることができるなどブルゴスの海上保険の背景を説明している。

第2章では、それぞれ収集した史料の内容を具体的に分析している。史料はブルゴス古文書館のインド航路に関する一次史料15点の内8点、ポルトガルで収集した一次史料2点である。その結果、「保険料前払い」「積載商品の明記」「仕出し・仕向け両港の明示」の緩和規程、「遡及契約」の具体的事例、「積荷の積替え」、保険料率の変化などを解明している。また、保険料以外に保険に係る諸費用の明細、保険者がユダヤ系商人やリスボン在住のポルトガル有力商人とその一族であることなども明らかにしている。その他、ブルゴス保険条例の緩和規程の適用を証明し、また、海上保険の「付保率」についても検証している。このように史料の分析によって新しい事実を検出している。

第3章では、15世紀終りから17世紀半ばの150年間のインド航路における海難事故について、発生率、到着率、帰還率、事故原因、発生エリアなどを分析している。その結果、時期によって往路と帰路の事故発生率が変化し、帰還率は1580年代以後、急激に悪化していることが明らかになった。また、事故原因は、前半では自然災害や航海技術の未熟が大半を占めていたが、後半は海賊や敵国の攻撃によるものが増加していることも明らかになった。そして、このような変化が明らかに保険料率に影響していることを実証することができた。

紀半ばのその実態についてある程度まとまって描き出すことができたと考えている。

本稿の分析により、インド航路では当初は間違いなく海上保険を活用していたこと、その保険料率も海難事故の変化に伴って変化（上昇）していたこと、付保した保険内容には遠距離航海の便宜を図るため様々な運用を行っていたこと、そして海上保険取引に多く関与していた改宗ユダヤ商人やコンベルソ（隠れユダヤ教徒）たちは、強固な商業ネットワークを構築し保険取引上不可欠な役割を担っていたが、スペイン・ポルトガルの激しい宗教弾圧によって皮肉にも新たな保険市場である敵国のオランダ・イギリスなどに移動し、その場で引き続き活躍していたことが確認された。

しかしこうした分析の一方でまだ多くの不明な点が存在することも確認でき、今後の取り組むべき課題も明確となった。例えばコンスラードの重要な役割の一つであった海事の事故関係の訴訟処理に関する記録は、ブルゴス古文書館には数多く保存されていると言われている。今後はこの保険の事故処理の検証も、この航路の実態をより深く解明する上で不可欠となる重要な課題であると筆者は考えている。

指導教員 浦長瀬 隆

論文審査の結果の要旨

本論文は15 - 17世紀のポルトガルを中心としたインド航路における海上保険の実態をブルゴス古文書館の一次史料の分析を通じて明らかにしたものである。主な貢献は以下の諸点である。

(1)、ポルトガルのインド航路における海上保険の実態については、これまで欧米の先行研究ではみられず、本研究が初めての取り組みである。

(2)、ブルゴス古文書館の史料も本研究で初めて海上保険の分析として利用された。

(3)、本研究の結果、保険料率の変化とその要因、遡及契約、保険人の実態、海難事故の実態など有益な事実が明らかになった。

しかし、本論文には以下の課題が残されており、今後の研究に期待したい。

(1)、論文の内容に関する説明にいくらか先行研究に頼っているところがあり、今後、よりオリジナリティのある研究がもとめられる。

(2)、使用した一次史料が少ないため、明らかになったインド航路の海上保険の実態を一般化するには不安が残るので、今後一般化できる方向で検討する必要がある。同時により多くの史料を調査する必要がある。

しかし、これらの課題は今後の研究に待つべきものであり、これをもって本論文の意義と貢献が損なわれるものではない。

以上を総合して、下記審査委員は一致して本論文の提出者が博士（経済学）の学位を授与される資格を有するものと判定する。

平成28年3月7日

審査委員

主査 教授 浦長瀬 隆

副査 教授 奥西 孝至

副査 教授 滝川 好夫