

ポルトガルにおける大航海時代の海上保険と日本

若 土 正 史

(神戸大学大学院経済学研究科博士後期課程)

目 次

1. はじめに
2. ポルトガル海上保険概史
3. 東アジア航路における海上保険の契約事例
4. 終わりに

1. はじめに

この論稿では、ヨーロッパと日本の長年にわたる交易史の中で、最初に交易を開始したポルトガルは、大航海時代どのような海上リスク対策を行ったのだろうか。その海上保険に関する歴史的な動きを概観し、当時の東アジアでの海上保険の契約事例を見ながら、日本との関わりについて論究することにした。

それは17世紀ポルトガル商人と日本の豪商たちとの間で取り交わされた、「投銀（抛銀なげがね）」にも繋がっていくものである。

ところで保険の源流といわれる "*Bottomry*" や "*Respondentia*" は、陸上運送では紀元4000年のバビロニアの "*Commenda of Islam*" だといわれ、一方の海上運送ではギリシャ・ローマ時代からあった「冒険貸借 ("*Bottomry*" または "*Respondentia*")」だったとされている¹。

この「冒険貸借」は金銭貸借に海上危険が付加された制度で、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頻繁に利用されてきた。

この制度を要約すれば「商人が船舶や積荷を担保として、金融業者から融資を受け、無事航海を遂行し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、航海の完遂ができなかった場合には、この元利金の返済を要しない²」というものである。

この制度は、当時の貿易商人たちの資金調達（金銭貸借）と海上危険対策（海上保険）のために不可欠の手段であったが、この「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に、30～40%という極めて割高なものであ

¹ TRENNERY, C.F., (1926), *THE ORIGIN and EARLY HISTORY of INSURANCE – including the Contract of Bottomry* – P.S. King & Son, Ltd, London P5

² 亀井利明 (1975)『海上保険総論』成山堂書店 P47 またPARK, J. A., (1796) *A SYSTEM of the LAW of MARINE INSURANCES* A. STRAHAN London P3～7 Chapter XXI (Bottomry and Respondentia) 等が詳しい。

たものの、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1227-1241) の「徴利禁止による教皇令 (いわゆる「徴利禁止令」(*Decretale des usuris*))³ の発令により、この制度は少なくとも表面的には沈滞化したかに見えたが、海事関係者にとって既に広く浸透し必需な制度であったため、「仮装無利息消費貸借」や「仮装売買」など、いわば隠れみの的手段として様々な方法を考案し、水面下で法網をくぐっていた⁴。

この仕組みの先行研究では、木村栄一・近見正彦両氏が著書⁵で、また堺雄一氏が論文⁶でその詳細を明らかにしている。

欧州の「商業の復活 (*Renaissance du commerce*)」は、10～11世紀に「地中海交易圏」と「北海・バルト海交易圏」の2つの商圏が出現し、12～13世紀にはこの2大交易圏を結ぶ遠隔地交易の「大国際商業路線」が形成されたことによるといわれている。

一方西ヨーロッパでは、交通の要衝に封建領主の庇護のもとで「定期市」が開設され、とりわけ北フランスの「シャンパーニュの大市」が隆盛を極めたことが知られている。

12世紀以降、西ヨーロッパ各地では商人ギルトの有力商人が中核となり、中世都市の母体となった都市共同体を形成し、これが交易拠点となった。

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によって、中世後期は西ヨーロッパ各地の商業機構が著しく強化され、遠隔地交易を一段と促進させる要因となった。

14世紀に入るとこの交易量は大幅に増大し、輸送技術も向上した結果、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*⁷) とライン地方 (ドイツ語 *Rhein*) を結ぶ諸都市の交易機能が一層高まりを見せている。

こうして遠隔地交易のネットワークは、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増していった。

ところで日本とポルトガル間の交易は、1543年ポルトガル船が種子島に漂着して以来、「ポルトガル船来航禁止」(1639年)の奉書発令に至るわずか100年間であった。

しかしポルトガル国の東アジアの拠点マカオを通じての日本との交易では、16世紀後半以降、マラッカなどオランダの度々の妨害によって本国からの資金供給が途絶え、それまでの明との生糸を中心とした「三角貿易」を維持するために、その資金の多くを日本人豪商たちから得ることになる。その際に利用したのが「投銀 (抛銀)」である。

³ 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。

⁴ 木村栄一 (1978) 『海上保険』千倉書房 P2～3

⁵ 木村栄一 (1979) 『ロイズ保険証券生成史』海文堂出版 P116～P135 また近見正彦 (1997) 『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 P28～P51

⁶ 堺雄一 (2002) 「中世ヨーロッパの遠隔地交易と危険対策 (3)」『生命保険論集 139号』P152～181

⁷ 本文中の地名・用語の表示は、原則ポルトガル語で、それ以外のは表示した。

2. ポルトガル海上保険概史

海上保険がいつごろ、どこで最初に行われたかについては諸説がある。1310年にブリュージュ（オランダ語Brugge）で「保険取引所（Kamer van Verzekeringhe）」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であるという説⁸や、14世紀後半にポルトガルで設立された相互組織の海上保険がその嚆矢であるという説⁹もあった。

だがこうした一番最初がどこかを、この場で議論するのが本論の目的ではない。

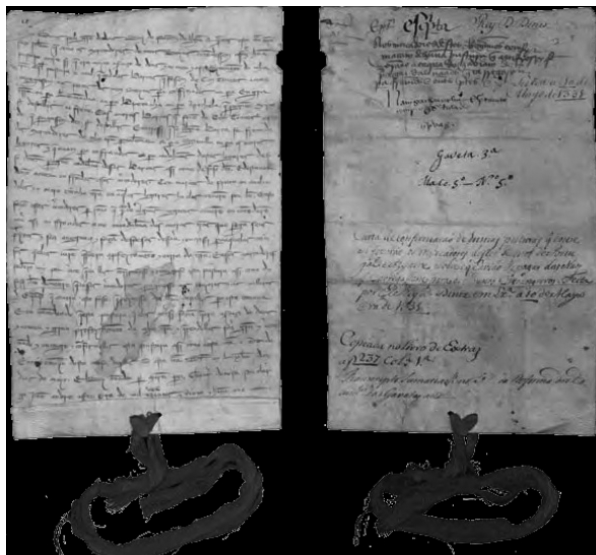
この当時、前述の通り西ヨーロッパでは国家間をまたぐ海上運送が頻繁に行われ、海事における海上保険を含めた危機対策の必要性が一層高まり、こうした国々において海上保険制度が確実に芽生え始めたことを確認しておきたい。

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に面したイタリア商業都市で、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」¹⁰とされている。

日本との交流の突破口となったポルトガルが、大きな経済発展のきっかけとなった海上活動は、13世紀の終わりにリスボンが地中海と大西洋・北海を結ぶ海上輸送の要衝となり、地中海・北部ヨーロッパ間との海上貿易取引に関わった成果であったといわれている。

更に16世紀にアジアとの通商が本格的に始まると、先ず1529年に「インド商務院（Casa da Índia）」が置かれ、「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 de Seguros）」と呼ばれる役職が設けられ、更に1570年頃には「保険取引所（Casa dos Seguros）」へと拡充・整備されていったという¹¹。

ポルトガル国王と有力商人たちとの間で交わされた、「保険」に関する合意文章の史料



などが、同国の古文書にもかなり残っているので、次にそれらの一部から年次別に取り上げ確かめてみたい。

最も古いものでは、1293年5月10日デニス王（D. Dinis 在位1279-1325 以下同じ）によって、ポルトガル商人の「組合取引所（bolsa comum）」が創設されたことが史料で確認されており、この制度はポルトガル内外の様々な文献¹²にも頻繁に引用されている。

図1 「取引所」創設の勅令

（出典：A.N.T.T., Gaveta3,maço n.o5, doc.5）

⁸ TRENERRY, C.F., (1926) 前掲書P264～265

⁹ カール・レアッツ 加藤由作訳（1944）『欧州海上保険法史』 巖松堂書店 P120～136

¹⁰ 木村栄一（1978）前掲書P1

¹¹ 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 P197～198

¹² 例えば、ポルトガル文献では *Jornal de Seguros* Numero 274 Lisboa, 30 de Junho de 1917や OLIVEIRA MARQUES, A.H., (1977) *Para a História dos Seguros em Portugal - Notas e Documentos* - Universidade de Lisboa 等多数ある。

それはポルトガル商人が国外の港都市間との航海上の損失を、組合員相互で負担するよう設計された、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。

その制度では、

- | |
|--|
| <p>① (傭船契約による) 傭船は、ポルトガル人所有であると否とに関わらず、北西ヨーロッパ（フランドル、イングランド、ノルマンディー、ブルターニュとラ・ロシエル）に向けて、ポルトガル国内の港で荷積する船舶全てに、</p> <ul style="list-style-type: none">・ 100トン未満の船：10ソルドス (<i>soldos</i>) ¹³・ 100トン以上の船：20ソルドス (<i>soldos</i>) <p>の分担金を「組合取引所 (<i>bolsa comum</i>)」に支払う。</p> <p>また北アフリカ諸都市・セヴィリアなど他の場所を航海する船も上述と同額の分担金を支払う。</p> <p>② 万一、この支払協定に異を唱えた商人は、組合に対し10リブロ (<i>libras</i>) を罰金として支払う。</p> |
|--|

といった取決めのことが書かれている。

また、ここで集められた資金は、万一の海難事故に対しての支払い機能に加えて、ポルトガル商人たちの貿易の振興のために、「融資」をすることにも向けられていたという。

この制度を海上保険の源流とみることができるか否かの判断は難しいところであるが、少なくとも当時の海事関係者の海上リスク対策として、有効な機能を果たしていたことに間違いはないといえよう。

次の史料は、ポルトガル保険史では最も注目され、議論されているフェルナンド王 (*D.Fernando* 1367-83) の時代に作成されたものである。

年代記作家であるフェルナン・ロペス (*Fernão Lopes*) による「年代記 (*Crónica de D. Fernando*)」XCI ¹⁴ (91章) では、フェルナンド王が国外の航海を広く奨励するために、1375年から1380年頃にかけて「船舶のための相互会社 (*Companhia das Naus, sociedade mútua*)」を設立するよう命じた」と書かれている。

具体的には

- | |
|---|
| <p>① 専門的な知識を持ったものを選任し、現存するものと将来建造する、50トン以上の全ての船舶の「船舶表」を作成する。</p> <p>② ポルトガル国に存在するこれら50トン以上の船舶（フェルナンド王の所有する12隻の船舶を含め）の記録は、製造/購入年月日・所有者・船価・進水の日付にまで及ぶ。</p> <p>③ こうした船舶はすべて、リスボンとポルトにある「海事取引所組合 (<i>bolsa comuns dos armadores</i>)」に、船価の2%をクローネ (<i>coroas</i>) ¹⁵ で支払う。</p> <p>④ 航海中や停泊中においても、嵐や海賊などの押収・差し押さえその他の損失は、船主たち全員で支払い、もしこの取引所の資金が不足した場合は、彼ら（会員）が更に追徴して対応する。</p> |
|---|

というものである。

¹³ 当時 1 リブロLibra←20ソルドSoldosの交換比率であった。この罰金の額は10リブロ=200ソルドという、保険料に比してかなりの大金であった。

¹⁴ FERNÃO LOPES (1895) *CHRONICA DE EL-REI D.FERNANDO, VOLUMES 1-3* ESCRITORIO, Lisboa
Reproduction in 2010 Biblio Bazaar CAPTTULO -XCI (91章)

¹⁵ “Moeda de ouro internacional”と表現されている。つまり「国際的に通用する信頼のおける金通貨」といえる。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。代表的なのはミラノのリブリ貨 (Libri) ヴェネチアのドゥカート貨 (Dukaten) スペインのリーレ貨 (Reale) ネーデルランドのクローネ貨 (Kronen) などである。ヨーゼフ・クーリッセル 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 P516～517

この文献に関し、レアッツは著書¹⁶において、14世紀後半フェルナンド王の年代記から、海上保険の相互組合組織をリスボンとポルト¹⁷に設立し、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詳細に紹介している。

しかしこの主張に対して、異論を唱える内外の海上保険史の研究者も多い。木村氏は「ポルトガル保険研究者サンテルナ（ラテン語表示で*Petrus Santerna* 葡語表示では*Pedro de Santarém*）によって、同組合に関する文献がないことから、必ずしも信頼ができないとし、仮に同組合が存在していてもそれを今日の海上保険の結びつきがないことから、学界では異説とされている」¹⁸と述べている。

このサンテルナについて調べてみると、1460年ごろポルトガルのリスボン近郊の古都サントレンで生まれたものの、早くにイタリアに移り中部の大学街ペルージャ（伊語*Perusia*）で「宗教法」を学び、そこで博士号を取得したといわれる。

フィレンツェやピサなど人生の大半をイタリアで過ごし、そこで実際に保険取引にも深く関わっていたという。かなり実務的なことにも踏み込んだこの論文の原稿は、1488年に書かれ1552年にヴェネチアで出版されている。そして彼のこの論文が、世界で最も古い保険に関するものだと言われている。

ポルトガルに所蔵されている海上保険に関する文献に今回直接当たってみると、*Companhia das Naus*の組織の存在を裏付けるような関連史料も幾つかみられる。ただ存在期間は、以下の史料で見られるように短かった模様で、十分な機能が発揮できたかどうかは不明であるが、同組合の存在をも否定することにはやや疑問を感じている。

この相互会社は一旦閉鎖されたが、1397年ポルト市の商人たちの間で取引上の紛争が起こり、そのための解決支援策として、ジョアン I 世（*D. João I* 1385-1433）にこの組織の再建を求めた次の史料が残っている¹⁹。

この史料には、16～17世紀日本への生糸輸出に深く関与していたマカオの商人たちの貿易取引組合であった、「アルマソン（*armação*）」と同じ名称を使っているのが興味をひく。

本国でのこの組織の規定では、会員たちに船舶事故に対処するための「費用（つまり海上保険料）」を、取引所（*armação*）に支払うよう書かれている。

ジョアン I 世の勅命により、

① 5年後の1402年1月24日、取引所再建のため、場所をきめ、4人の委員を選出した。

そのうち二人は船主で、一人は会計担当、一人は公証人であった。

② 規定では、

・ポルトで積荷する商品1トン当たり：10リプロ（*libras*）をまた

・ポルトに帰港する織物の積荷1トン当たり：20リプロ（*libras*）

を取引所に支払う²⁰。

（出典：Arquivo da Câmara Municipal do Porto Vereações (1401-1411) A-PUB/3）

¹⁶ カール・レアッツ 加藤由作訳（1944）『欧州海上保険法史』 巖松堂書店 P122～136。

¹⁷ その跡地といわれている場所は、現在ポルト市の「市立公文書館（Arquivo da C.M. do Porto）」として、また「エンリケ航海王子の家（Casa de Infante）」として活用されている。

¹⁸ 木村栄一（1978）前掲書P7～8 及びDiffie, B.W. and Winus, G.D., (1977) *FOUNDATIONS of the PORTUGUESE EMPIRE 1415-1580* University of Minnesota Press P39など

¹⁹ Arquivo da C.M. do Porto Vereações (1401-1411) A-PUB/3

²⁰ これが今日の「保険料（Premium）」に相当するのかやや疑問が残るが、この資金がプールされ事故の際の費用にあてられていたことは間違いないようである。

ポルトガルの保険制度は、このように国王の勅令によって組合組織（「保険者」に相当以下同じ）が創設され、船主など海事関係者の会員（「被保険者」）たちが、危機対策として強制加入的に費用（「保険料」）を組合に収めていた。そして万一海難事故に遭遇した際は、この組織にプールされた資金から損害金（「保険金」）が支払われる、いわば相互救済的な仕組みであったといえよう。

同時期イタリアの諸都市では、すでに営利事業として海上保険制度が発達し、約款や保険証券が用意され、任意に保険加入していたものとは明らかに異なっている。

次に取り上げる史料は、ポルトガルが日本との交流を始める時期（1543年）に近い1529年ジョアン三世（João III 1521-1557）の治世のものである。

16世紀には前述の通りリスボンにインド商務院が設置され、そこに「海上保険」の機能を有する「海上貸付」の仕事を担当する、専門の保険書記官が置かれた。

ここでは、公的な保険会社の存在と保険書記官（今でいうブローカーもしくは保険仲介人）の職務とその手数料 について述べられている。

具体的には、

- | |
|--|
| <p>① ポルトガルには1529年以前では、公的な保険組織は全く存在していなかったが、私的な保険組織は様々な形で存在し、その活動は有効な行為と認められていた。</p> <p>② 保険書記官の職務の創設では、ポルトガル商人たちと深い交流を持つセルビアとブルージュの保険公証人の事例に影響を受けた。</p> <p>③ 公的な保険会社は、契約記録を残した勘定書の帳簿を保存し、詳細な証書や本人のサインなどを持つ正規な組織によったもので、一般の公証人の職務と同等に扱われた。</p> <p>④ 保険書記官の報酬（手数料）は、保険価格の1000分の1に決められた。</p> <p>（出典：A.N.T.T. Chancelaria de D.João III, Livro 48, fólio 98）</p> |
|--|

といった内容が記され、この時代すでにこうした慣行を国は公認していたようである。

なお、保険書記官の仕事はその後保険取引所へと発展していったといわれているが、ここに収蔵されていた「海上貸付」や「コンパニア」契約の詳細な史料は、1755年のリスボン大地震と大津波で建物が壊滅し、商業文書や植民地関係文書など貴重な史料の大半が失われてしまっている。

従って、この時代のポルトガルの海上金融に関する情報は、フィレンツェ・ジェノヴァなど古文書館所蔵の膨大な商業古文書の中から、保険証券や保険関連法令を探し出し、それを調べるといった地道な作業が行えず、これまでほとんど解明されてこなかった²¹。

以上が日本との交流が始まった時代までの、ポルトガル保険史の概要である。

3. 東アジア航路における海上保険の契約事例

1498年ヴァスコ・ダ・ガマ（*Vasco da Gama* 1469?-1524）がインド西海岸カリカット（*Calicut*）に到着し、当時貴重な交易品であった香料の生産地と直接結ぶ海上ルートを開いた。アルブケルケ（*Afonso de Albuquerque* 1453-1515）の艦隊は、1510年ゴアに拠

²¹ 岡美穂子（2010）前掲書 P196～197 及び金七紀男（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 P242(4)

点を置き、翌11年にはマラッカも征服し、貴重な香料の原産地テルナーテ島 (*Ternate*) に進出した。1517年には広州に到達し、1543年には種子島に漂着して、日本との交流が始まった²²。その後、1557年には明より東アジアの重要拠点マカオの居住権を獲得した。

このように見ると、ポルトガルによるアジア支配は、領土を獲得することではなく、商業網の確保のため各所に要塞や商館を築き、インド洋から東シナ海沿岸にかけて要衝を抑えるだけの「点」の支配であったといえよう。

ポルトガルとインド・ゴアとの間の貿易は、毎年ナウ船の艦隊で行われ、インド航路 (*carreira da Índia*) といわれていた。その積載量は16世紀の初めは500トン程度だったものが、17世紀になると2000トンにも達するようになった。大航海時代ポルトガルが世界各地に張り巡らせた航路網の中でも、この航路はまさに代表的な基幹航路であった。

この航海は全て貿易風 (*Trade Wind*) によって制約され、2月ないしは4月にリスボンを出帆し、セネガル西、カボヴェルデ諸島 (*Ilhas de Cabo Verde*) まで真っ直ぐ南下する。南大西洋の中心に位置する高気圧を避け、サント・アグスティニョ岬 (*Cabo de Santo Agostinho*) が見えるブラジル沿岸まで接近し、進路を東に変えて喜望峰に向かう。更にモンザビーク海峡を経て、コモロ諸島 (*Ilhas de Comoro*) 辺りまで北上し、夏のモンスーンの風を捉えて約1か月でゴアに到着した。そしてゴアに到着した船団は、香料などアジアの商品を積み込み、翌年早々にはポルトガルに向けて出帆していたという²³。

また1500年から1620年までの120年間に、リスボンからこの航路を使ってゴアに向かった船団は、全部で179あった²⁴といわれている。

但し、この数字に表れていないそれ以外の船舶もかなりあったとみられ、その間遭難も頻繁に発生したことがすでに先行研究で明らかにされている²⁵。

こうしたインド・ポルトガル間の海上輸送において、当時の「海上保険」の実態を伺える史料があるので次に紹介しておきたい。

この史料を所蔵する「アジュダ古文書館 (*Biblioteca da Ajuda*)」は、アジア関係の文献史料、特にイエズス会関連の膨大な史料を所蔵していることで知られている²⁶。

以下の史料は、1638年11月マルガリーダ王女 (*M. Margarida* 1621-?) が、在住の商人たちに対してナウ船で運ぶインドからの商品には、海上保険をかけるよう議会に命じたことを述べている。

この史料には、この役割を遂行するにあたり高等法務院の判事 (*Doutor Rodrigo Betelho de Moraes*) にその仕事を委ね、どの保険を契約したかは記録に残されているが、

²² Souza, G.B., (1986) *The Survival of Empire – Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754* – Cambridge University Press, Cambridge P2~4

²³ 高瀬弘一郎訳注 (2006) 『モンスーン文書と日本 – 17世紀ポルトガル公文書集 –』 八木書店 P11~12及びM.N.ピアスン 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 P56~57

²⁴ 高瀬弘一郎訳注 (2006) 前掲書P13~14

²⁵ 高瀬弘一郎訳注 (2006) 前掲書P20~21 なお、この中で小磯京子氏の研究では、「1551年~1650年の100年間リスボンからインドに向かったナウ船は539隻で、そのうち遭難したのは136隻で遭難率は25.2%であった」と述べている。また松本一郎 (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 P80 において「1580年~1612年にポルトガルを出帆した船186隻中、安全帰国船はたった100隻で50%強だった」と記されている。

²⁶ 上記史料のことは、目録「O ÍNDICO NA BIBLIOTECA DA AJUDA」P235に出ている。「MACAU E O ORIENTE」などまずは該目録集を手に入れ、これをもとに史料を検索することも可能である。

どんな契約条件だったかなどの詳細は、機密性を重視し、一般的には秘密裏に行われ記録に記載されていないという。

ここでは、4つの保険契約の事例が出ており、当時の海上保険の実態を知るうえで、大変貴重なので一部（該当部分の抜粋）オリジナル史料を引用し説明したい。

(---) E que quanto aos Seguros achou que em 12 de Julho deste// anno seguiu 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 = 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.// Antonio Ribeiro de Carvalho seguiu 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; = Martim Mendes, morador na rua Nova = Henrique Broy Aleman = Antonio Fernandez// de Oliveira = Hyeronimo Serrão Pimentel morador nesta// Cidade, e que neste seguro se declarou por condição, que em// falta de não partirem as Naos da India, haveria lugar, // em quaesquer embarcações que houvessem partido ou partissem.// (---) ²⁷

(出典：Biblioteca da Ajuda Consultas Politicos e Históricas：Cod. 51-VI-21 fls.147v.-149v.)

この中で取り上げた海上保険を契約別に纏めると、以下の表1のとおりとなる。

NO	年月日	保険者	被保険者	保険金額 (Cruzados)	目的 (付保対象)	保険料率 (%)	積載船名
①	7月12日 (1638年)	不明	Manuel Dias da Sylva Nicolao Velozo (mercador = 商人)	1000 mil cruzados	Goods (商品)	18 dezoito por cent	Nossa Senhora da Oliveira (旗艦船)
②	8月17日 (1638年)	不明	Diz Duarte de Souza	15000 quinze mil cruzados	Goods (商品)	18 dezoito por cent	不明 duas Naos (2隻)
③	8月8日 (1638年)	Pedro de Bacia Nicolao Velozo Nieslao Micon (以上3人はゴアの住 民でジェノバ人) Henrique Broy (ゴアの住民で ドイツ人)	Antonio Ribeiro Francisco Tinco (Antonioのいとこでマ ドリッドに在住)	7000 sete mil cruzados	Goods (商品)	18 dezoito por cent	・S. João de Deus & Nossa & ・Senhora de Oliveira (2隻)
④	不明	不明	不明	不明	不明	18 dezoito por cent	不明

表1 ゴア＝リスボン間の海上保険の契約事例

(出典：Biblioteca da Ajuda 51-VI-21 fl.147v.-149v. およびSouza, T.R., (1977)
*Marine Insurance and Indo-Portuguese Trade History Indian Economic
 Social History Review* P377～381)

4件目のものは殆ど記載がないが、保険料率は全て18%であり、この水準が当時のゴア・リスボン間における、海上保険の料率の一般的な相場であったと思われる。上記のうち、②は料率が高いとして不成立、①と③の2件が成約されている。また保険者の顔ぶれから、既にヨーロッパ各国からこの地で保険の引受を行っていたことがわかる。

当時ポルトガル艦隊は、本国から人員、貨幣、それに品物を運んできていた。人員は守

²⁷ この時代(16～17世紀)の史料は、本史料のような書翰スタイルも含め、日本の古文書と同様、見事な手書きで書かれており、筆者には残念ながら判読は難しく、古文書学を修得された専門家に活字化してもらいそれを翻訳している。

備隊や宗教施設の人員の補充のため、貨幣と品物は本国向けの積荷の支払いに充てたもので、その大半が銅であったといわれている。

またこれらの船がポルトガルに帰国する際の積荷の商品は、多くがポルトガル王室のための香料（主として胡椒）とグジャラート産の織物であったという。

16世紀の初めは、インド・ポルトガル間の貿易では、通常王室所有の船舶で行われていたが、1580年代からは民間商人が国と契約をし、自分たちの船をインドに派遣していた。その場合は王室の積荷も含め、王室に代わって自分たちでその危険を負担していた²⁸という。ここに海上保険の存在意義が認められてくる。

一方、東アジア海域におけるポルトガル船の基幹航路であったゴア・日本間の航海は、マカオを基点にゴア・マカオ間（「シナ航海」という）及びマカオ・日本間（「日本航海」）の二つに分割されていた。

この史料の海上保険の契約が行われた1638年という年は、日本では前年の1637年からこの年まで島原の乱が起り、翌年1639年には「第5次鎖国令」によって、ポルトガル船の来航を全面的に禁じた、まさに両国にとって非常に重要な時期でもあった。

またポルトガル本国では、1580年から続いたスペイン支配下から1640年に再独立を果たしたが、41年に日本との交易上の最重要拠点であったマカオをオランダに奪われている。

4. 終わりに

論者の主要研究テーマである「ポルトガル・日本間の海上危険対策」では、当時日本の豪商たちとポルトガル人を含めた外国商人たちとの間で、「投銀（抛銀）」が頻繁に活用されていたことは、内外の多くの先行研究者たちによって発表されている²⁹。

交戦状態にあったオランダの妨害によって、ゴア・マカオ間の流通が遮断され、ゴアから安定的な資金供給が受けられなくなったポルトガル商人たちが、日本の豪商たちから最初に投銀を利用した時期は、イエズス会の当時マカオのプロクラドル（会計責任者）であったカルロ・スピノラ（*Carlo Spinola* 1564-1622）が、イエズス会総会長に宛てた書簡の中で「1612年長崎からマカオへの船便からだ」といっている³⁰。また岡本氏・高瀬氏なども1610年前後と述べており、恐らくこの辺りからであったであろうと推測される³¹。

それ以降ポルトガル商人との間に交わされた借用書類は、国内の島井文書・末次文書などと、ポルトガルの古文書館に10数例残っているだけである。

その当時の「投銀」の貸付金利（海上保険に相当する危険負担料を含め）は、渡航先や借入者の信用度により様々であったが、30～50%と海上保険料と比べ高水準であった。

²⁸ M.N.ピアスン 生田滋訳（1984）前掲書 P57～58

²⁹ 最初に「投銀」を取り上げた 川島元次郎（1923）『朱印船貿易史』内外出版 を始め、高瀬弘一郎（1977）『キリシタン時代の研究』岩波書店 松竹秀雄（1989）『投銀（冒險貸借）と海事金融』成山堂書店 岡美穂子（2010）前掲書 Boxer.C.R.（1959）*The Great Ship From Amacon CEHU*を始め内外の多くの著書・論文がある。

³⁰ 高瀬弘一郎「日本イエズス会の財政と投銀」『史学』第43巻 第1・2号 P187

同論文では岡本良知（1935）「投銀に関する特殊の史料」『社会経済史学』5-6 P715 を紹介している。なお、同論文で引用された原史料は アジュダ古文書館（B.A）Cod. 49-V-3 fl.28,29 である。

³¹ C.R.ボクサー 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 P111 「16世紀中旬頃から借金をしていたが、大規模には17世紀初め…」とある。

ヨーロッパ各地域間はもちろん、前述したヨーロッパ・アジア（ゴア）間においてもすでに海上保険が広く活用されていたにも拘わらず、ゴア・マカオ間、マカオ・日本（長崎）間の東アジア航路において、この海上保険が活用された事例を、管見によれば文献調査でも未だ見出し得ない。

ポルトガル人商人たちは、初来航以来、毎年定期的にマカオから日本に来航していたが、投銀が始まるまでの約50年間の海上リスク対策は、すでに海上保険が利用されていたのか否か、事例を取り挙げ検証してみることが今後の最重点課題と認識する。

前述の通り、「保険取引所（Casa dos Seguros）」の「海上貸付」や「コンパニア」契約に関する商業文書が逸失し現存していないため、筆者の研究課題であるマカオ・日本間の貿易取引における海上保険の契約実態を、体系立ててみることは現段階では不可能に近い。

しかし、ポルトガル国内にはこれまで見てきた文書館以外にも、まだ数多くの文書館が存在し、ゴアやマカオに関する史料を集中的に所蔵する文書館も多い。

海上保険を中心としたこの分野の先行研究が乏しいため、今後は新たな情報収集に努めていくことが、日葡間の海上保険史研究にとって欠かせないものとなると確信する。

年次	ヨーロッパの動き(ポルトガルを中心に)	年次	日本の動き
1293	デニス王「相互救済扶助(bolsa comum)」制度 開設		
1380	フェルナンド王「Companhia das Naus」設立		
1397	ジョアン1世 ポルトに「Companhia das Naus」を再建		
1492	コロンブス 新大陸「発見」		
1498	ヴァスコ・ダ・ガマ 海路インドに到着		
1510	アルブケルケ ゴアを征服		
1529	インド商務院に「保険公証人(Escritvao de Seguros)」の役職設置	1543	ポルトガル人 種子島漂着
1552	Suntarém による世界最初の保険論文が書かれる	1549	フランシスコ・ザビエル 来日
1557	マカオ ポルトガルに譲渡	1570	ポルトガル船 長崎に入港
1580	スペイン ポルトガルを併合	1579	ヴァリアーノ 信長の信任をうけ、各地にセミナリオを建設
1584	天正少年使節 リスボン到着	1587	秀吉 禁教令(バテレン追放令)
1588	スペイン無敵艦隊壊滅	1592	秀吉 朱印状を発布
1596	オランダ ポルトガル領へ攻撃開始		
		1604	家康 系割符制度を創設
		1612	スピノサ 初めて投銀を日本=マカオ間で利用?
		1626	長崎など有力商人たち連名による、マカオ市への返還訴状
		1635	日本人の海外渡航と帰国の全面禁止
		1637	島原の乱(～38)
		1639	ポルトガル船の来航禁止

表2 ヨーロッパ（特にポルトガル）と日本の略年表（13～17世紀）
（出典：金七紀男（2003）『ポルトガル史』彩流社などを参考に筆者が作成）

なお本論文で使用了所蔵館名並びに施設名は以下の通り。本論文への引用許可をいただいております。今回の御協力に感謝します。

- A.N.T.T（Arquivos Nacionais Torre do Tombo 国立トーレ・ド・トンボ文書館）
- B.A（Biblioteca da Ajuda アジュダ古文書館）
- I.S.P（Instituto de Seguros de Portugal ポルトガル保険協会）
- A. C.M. Porto（Arquivo da Câmara Municipal do Porto ポルト市立公文書館）