

【研究報告】
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¹

若 土 正 史

(神戸大学大学院経済学研究科博士課程後期課程)

目 次

1. はじめに
2. ブルゴス古文書館と先行研究
3. 史料の分析
4. おわりに

1. はじめに

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ものは1755年のリスボン大震災によってほぼ消失してしまったといわれてきた²。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知ることは不可能であろうと考えられてきた。

一方、地中海航路に関係する海上保険ビジネスがバルセロナを中心に栄えていたスペインにおいて、バルト海・北海航路の交易では北部の街ブルゴスがメディナ・デル・カンポ (Medina del Campo) の定期市で取引された羊毛の集積地として繁栄し、各国から集まった商人たちがここで取引を行い外港ビルバオからヨーロッパ各国に商品が輸出された。

ブルゴスに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年に商人の「同業組合 (Universidad de Mercaderes)」が設立され、1494年には傭船や保険・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、そうした裁判処理をも扱った「コンスラード (Consulado)」が設置³された。この結果ブルゴスにはポルトガルを含め周辺国から多くの海上保険の契約者・保険者が集まり、当時最大の海上保険市場の一つとして発展していた⁴。

¹ 本研究は一般財団法人 山縣記念財団より研究助成の援助を受けた。ここに記して感謝の意を表す。

² Boxer, C. R. はこのことを “The archives of the India House (“Casa da Índia”) at Lisbon having perished in the great earthquake of 1755, we have no exact records of all sailings in the Carreira before that date.” と述べている。同 (1991) The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825 CARCANET p.219

³ 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ではなく、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機関が、河畔に新たに建物を建造し、現在そこは専門学校となっている。正面壁に残るかつてのシンボルマーク「錨」がその名残を示していた。

⁴ 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

今回訪問したブルゴス古文書館には、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。こうした海上保険の記録にはスペイン北部の街と周辺国との商業取引に関するものだけでなく、アフリカ、ブラジルや遠く西アメリカ各地、そしてポルトガルのインド航路に関する契約記録も保存されており、ポルトガルでは収集できなかった海上保険の貴重な史料をここで見出すことができた。

2. ブルゴス古文書館と先行研究

ブルゴス古文書館 (Archivo de la Diputación Provincial de Burgos) には、同地に存続していた「商人組合 (Universidad de Mercaderes)」・「コンスラード (Consulado de Burgos)」・「商業協議会 (Junta de Comercio de Burgos)」の3機関に関する当時の活動記録の文献886巻が保存されている。但し、一部の支払い判決記録や取引関係の文献で紛失したものがあり、完全に揃っているわけではないといわれている。

しかし文献量の豊富さやメディナ・デル・カンポで行われた商業取引に関する特異な史料は、15世紀後半から17世紀初頭にかけてのスペインや西ヨーロッパ各国の国際貿易取引を窺い知ることができる非常に貴重な情報を提供している⁵。

そのうち海上保険に関する記録は、13冊からなるコンスラードに属する有力商人たちの「(海上保険) 証券記録簿 (Libros Registros de Pólizas)」で、その記録の主力は一時期の空白期間⁶を除き1565年から1594年にかけての約11,000件分の契約記録である。そこには後述の事例で示されているように保険契約者、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の具体名が契約時期ごとに手稿で記載されている。

証券記録簿はブルゴスの海上保険市場が最も繁栄していた上記1565-94年の約30年間の契約記録が全体の90%以上を占めている。本稿では紙面の関係で史料を2例取り上げたが、天正遣歐使節団を運んだ商船隊の復路便の契約など、日本とも関連ある興味深い史料も10数例見つかっているので機会があれば改めて発表したい。なお13冊の文献から特に「インド航路」に関する史料の写真も数百枚を撮影してきており (同館の史料はまだデジタル化できていない)、こうした史料を活用し未解明の分野に順次取り組んでいきたいと考えている。

同館の海上保険の記録を使った先行研究は、Basas⁷を始めAlonso⁸、Barkham⁹、Ballesteros¹⁰などが挙げられるが、大半がスペイン人研究者でありポルトガル人の研究者は一人も見当たらなかった。

⁵ 商業取引関係全般の史料は1481-1619年まであり、カステリア地方の羊毛貿易の全盛期を象徴するものであるが、その正確な保存件数は未だ不明といわれている。Alonso, H.C., (1999) "EL MERCADO INTERNACIONAL DE SEGUROS DE BURGOS EN EL SIGRO XVI" *Boletín de la Institución Fernán González* pp.277-282

⁶ レパントの海戦 (1571年) オランダ独立戦争 (1568-1609年) 無敵艦隊の敗北 (1588年) など

⁷ Basas, F.M., (1963) *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, Estudios de Deusto

⁸ Alonso, H.C., (1994) "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI" *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos のほか多数

⁹ Barkham, H.C., (1981) "Burgos Insurance for Basque Ships: Maritime Policies from Spain, 1547-1592" *Archivaria*, no 11

¹⁰ Ballesteros, C.F., (1993) "El seguro marítimo en Burgos: una póliza de 1509" *Documentos electrónicos*,

一方日本人の研究者では木村栄一¹¹がレアッツ¹²も取り上げた、1538年制定の「ブルゴス保険条例」に記載されている「保険証券」の様式について、他の多くの条例と比較しながら詳説されている。また近見正彦¹³には「バルセロナ保険条例」の契約事例と併せた研究¹⁴がある。またブルゴス保険条例に関する論文では、そのベースになった「ビルバオ保険条例（案）」に関する論文とともに、同条例のブルゴス地方の商取引を生かした内容を詳しく論述され、本稿においても同論文から多くを引用している。

しかし両氏ともブルゴスで契約された当時の海上保険の実際の取引事例については全く言及されておられず、いずれもブルゴス保険条例に記載された「保険証券のひな型」やその「条例の解釈」にむしろ重点を置いた研究であり、本稿のように具体的な契約事例を使った研究は管見の及ぶ限り見いだせていない。

またブルゴス古文書館所蔵の海上保険史料を使った上記BasasやAlonsoの研究でも、両氏は各国間・地域間を結ぶ様々なルートの海上保険の取引事例の一つとしてポルトガルの「インド航路」を取り上げているに過ぎない。

本稿では今回収集した史料を使い当時の保険契約に見られる特徴的な構成要件を分析し、先行研究で示された内容と契約事例とを対比させ、こうした契約の特徴について検証した。さらにポルトガルの古文書館で収集したポルトガル史料を使い、これら契約事例と重ね合わせこの航路の海上保険を扱った有力商人層の実態と特性を分析し、当時の海上保険ビジネスの難しさについて考察してみる。

3. 史料の分析

今回ブルゴス古文書館より採集し分析を行った史料は10数件になるが、その中から次の2つの事例を取り上げ検証した内容を以下に報告する。

(1) 史料1

最初の事例は同館に最も多く保存されている1565年の史料に関するものである。

この契約に登場する船は、ポルトガル史料¹⁵によると1563年の商船隊のもので同年3月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。本史料は比較的短く保険契約内容もシンプルであるが、他の史料の記録形式もほぼこの書式に準じているので最初に本史料を取り上げた。

Ff[eri]a de o[c]tobre 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

¹¹ 木村栄一 (1979) 『ロイズ保険証券生成史』海文堂 ほか著書・論文も多数発表されている。

¹² カール・レアッツ著 加藤由作訳 (1944) 『欧州海上保険法史』巖松堂書店

¹³ 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)のほか、ブルゴス条例に関する論文も多数発表されている。

¹⁴ 近見正彦 (1987) 『海上保険史研究』有斐閣

¹⁵ ここでいう史料とは、主に1次史料はBiblioteca da Ajuda, LisbonのMs46-IX-12及びMs50-V-23、2次史料はPaulo Guinote, Edouardo Frutuoso & António Lopes (2002) *As Armadas da Índia 1497-1835* Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses 等を指す。

la torre y en nombre de al[ons]o de torres estante en lisbona...④ se asegura de la yndia de alicud 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...⑤ qualq[ui]er avnque sean de las hezeptadas Por las hordenanças de esta vni[bersidad] bersidad consi[g]nadas [e]n lisbona a al[onso] de torres o a otro qualquiera pertenes çientes al d[ich]o 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[eño]r salue la graçia capitan diego lopez de mezquita...⑦ u otro qualq[ui]er r[a] y según paresze por la d[ich]ha poliça 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[ca]dos a ocho por çient[o] a o[c]tubre] CL...⑨

+ g[e]r[onim]o Pardo en d[ic]ha nao Por cient du[ca]dos C

Corregido por mi Melchor de muxica CCL...⑩

出典) Archivo de la Diputación Provincial de Burgos [ADPB] 文献No:35 file No:107r

(抄訳)¹⁶

1565年の10月定期市用...①

ファイル P 107 表面...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・パルドはリスボンに住むジュアン・クリエルの委託を受け、アロンソ・トーレスを代表名とした、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 その積荷はインドのディエゴ・フリアス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定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月に支払い、保険料率8%で引き受ける。積載船舶名はLa Gracia号で船長はディエゴ・ロベスである。...⑦

この証券は以下の人物が保険を引き受け署名をした。...⑧

- ・ジュアン・ミランダ：保険金額150ドゥカード8%の保険料率で10月保険料を支払うCL (150) ...⑨
- ・ジェロニモ・パルド：同様に保険金額100ドゥカードを引き受ける C (100) ...⑩

この保険証券は私ことメルコール・ムシカ(書記官)が記入した。[署名] CCL (合計250) ...⑪

【解説】

①の表記は「本契約の保険料決済予定は1565年の定期市¹⁷で10月開催においてである」ことを示し、この史料はそのファイルの中に保存されている¹⁸。

この部分はブルゴス保険条例の最も特徴的な個所の一つである「保険料前払い」の緩和規定に関したものである。同条例53条では以下のように示されている。

¹⁶ 抄訳を掲げておくが、史料は脱字も多く筆者の語学能力不足と相まって誤訳や内容的に不十分な点も多いがご容赦願いたい。皆様からのご指摘を仰ぎ本翻訳はあくまで「参考」とさせて頂きたい。

¹⁷ メディナ・デル・カンポの定期市は通常5月と10月の年2回開催された。

¹⁸ 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。

…Unibersidad (「商人組合」)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日から4月末までになされた保険契約は、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、メディナ・デル・カンポの市において行われるその後の5月の最初の市の時に支払わなければならない、5月1日から9月末までになされた保険契約はその次の10月の市の時に保険料を支払わなければならない。(後略)¹⁹

保険料の支払時期・支払い方法・支払地といった重要項目を、保険証券に記載することを規定し、この記録簿でも支払時期をこのように冒頭で明示している。

なおこの時期の定期市における全ての商取引(含む保険料)の決済時期を見てみると、
・即金：12.5% ・6か月以内：26.8% ・1年以内：94.7%(累計ベース)
となっており、保険料の支払いに比べるとさらに緩やかであった²⁰。

②は文献番号：35のfile No107の、r (retro) =表(おもて)面を示している。(裏面はvuelta)

③の人物は、本契約の仲介人(ブローカー)で保険契約者の役割を担っている。

④及び⑤は契約日と委託者名が明示され、リスボン在住のJuan Crielから保険付保を委託されたGeronimo Pardoがブルゴスで保険契約の手続きを行い、インド・カルカッタ²¹からリスボンまでの積荷の海上保険の契約を行ったという内容である。彼は同時に共同保険者の一人として名前を連ねている。⑤のディエゴ・フリアスはリスボンの有力商人の一族であるが、商業ネットワークの拠点としてゴアに在住している。なおフリアス一族はポルトガル王室独占事業である香辛料貿易に深く関わっていた²²。

契約者はAlonso de Torresが代表となり、⑥で登場するGregorio de Santotisとリスボン在住の権利者(商品の所有者)が被保険者になっている。その積荷は積出港カルカッタでディエゴ・デ・フリアスの下で積載作業を行う。

⑥これもブルゴス条例の特徴が反映している「積荷の明示」に関する規定である。今回の契約で「商人組合(Unibersidad)」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た保険契約かを宣告し(後略)²³

と本来ならば積荷の種類と性質、並びに積載される船舶の種類と仕出し・仕向け両港の明示を要求している²⁴ため、ここで「除外規定」とわざわざ明言している。

但し同条例第49条ではこの例外規定が設けられ、ワイン以外は申告不要と緩和している。保険契約の内容はコンスラードにて順次公開されるため、商人間にその取引商品が知られ

¹⁹ 近見正彦(2005) p.74

²⁰ Hilario Casado Alonso. (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

²¹ ヴァスコ・ダ・ガマがインドで最初に到着した場所で、当時香辛料貿易の東アジア地区最重要市場であった。ナイジェル・クリフ著 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 pp.198-199

²² Boyajian, J.C., (1993) *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* Johns Hopkins University Press Baltimore p.19

²³ 近見正彦(2005) p.58

²⁴ 近見正彦(2005) pp.58-60

取引商品の価格相場に影響を及ぼすのを回避するための措置であったと言われている。

本契約では船舶名は⑦のように具体名を挙げその関連情報も明示しているが、積荷（商品）についてはこの緩和規定により「全積荷」と包括的な契約になっている。

⑦によると契約の開始は復路の1565年9月から（表示は10月となっている）で、保険料率は8%とこの時期のこの航路の標準的な水準で引き受けている。

積載船舶のLa Gracia号に関する情報を、ポルトガル史料から付記しておきたい。ポルトガル史料²⁵によると、同船がインド航路に初めて就航したのは1556年であり、58年、61年、そして63年と計4回インドに向かい、56年と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。

前述のとおり同船は僚船3隻と共に4隻で63年3月リスボンを出発し、うち1隻がリスボン周辺でトラブルのため帰港し、3隻のみが同年9月にゴアに到着している。

また復路では、1隻（San Filipe号）がゴア港内で停泊中に暴風雨で沈没したため他の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そのまま行方不明となったと記録されている。

もし上記史料の時系列が正しければブルゴスでの本契約は事故後の契約申し込み、つまり詐欺的な「アフロス（After loss）」になる²⁶が、収集した情報からはその事実関係やその後の事故処理についてこれまで解明できていない。

⑧以下に共同保険者の名前と引受額が明示されている。保険者それぞれの署名が契約上必須であることが分かる。

本保険を引き受けた保険者は⑨と⑩の通りJuan de miranda とGeronimo Pardo の両名で、この二人は本契約で各々150と100（ドゥカード²⁷）の共同保険を引き受けている。なおこの両名はブルゴスの「商人別投資額ランキング（1547-49年）」において、当時200人近くの商人がいたといわれる中で、前者は36位後者は9位という高い位置にあり、ともにユダヤ系の有力商人の一族たちであった²⁸。

最後にこの記録簿を作成したコンスラードの書記官⑪が、本契約関係の有効性を確認し署名している。

（2）史料2

次の史料は上記史料1の翌年1564年の商船隊の契約である。またその保険料は1565年10月の大市で支払う予定である。記載内容は史料1とほぼ同じであるので、本事例では特に重要な部分に限って解説する。

²⁵ Paulo Guinote, Edouardo Frutuoso, António Lopes (2002) pp123-126 及び 同 (1992) “O Movimento da Carreira da Índia nos Sécs.XVI-XVIII. Revisão e Propostas” *MARE LIBERUM* N.º 4 pp.216-217

²⁶ 事故発生後の保険契約はもちろん契約は無効であるが、海上保険の“lost or not lost”（「滅失したと否とにかかわらず」）という保険では、被保険者が損害発生的事实を知らないことが前提で、滅失が保険契約締結前でも保険金を請求できる権利を有する規定がある。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

²⁷ 16-17世紀のスペインの貨幣単位で、同時代のポルトガルの単位はクルザードで交換比率は等価であった。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 p.339

²⁸ Alonso, H.C., (1994) p.217

Ff[e]r[i]a de o[c]tobre 1565	[fol. 36v ^o]
Alonso de castro	
Paresze Por vna Poliza de las hordinarias de la vniversidad 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 sigu[iente]...① Alonso de castro en n[ombr]re de andres Rodriguez de hebora...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[ercaderi]a...③	
[...中略...]	
Sigu[es]e 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	
E según Paresze Por la d[ic]ha Poliza lo tomaron e fir marón las Personas e de la manera siguiente.	
+ bentura del castillo por 600 du[cad]os a 150 du[cad]os por nao a 8 por c[ient]o a o[c]tubre 28 de mayo...⑤	DC
[...中略...]	
+ fran[cis]co de castro muxica Por 400 du[cad]os firmado d[ic]ho dia...⑥	CCCC
+ xp[ist]oval zerezo Por 400 du[cad]os firm[a]do d[ic]ho dia...⑦	CCCC
[...中略...]	
+ g[e]r[oni]mo de salamanca santa cruz por 200 du[ca]dos a 50 d[uca]dos por nao en mazuela d[ic]h odia...⑦	CC
[...中略...]	
Corregido por mi	Melchor de muxica V(=5000)d[ucado]s

出典) Archivo de la Diputación Provincial de Burgos[ADPB] 文献No:35 file No:36v

(抄訳)

1565年の10月定期市用	ファイルP36 裏面
アロンソ・デ・カストロ	
本件は、ブルゴスにペストの伝染病が発生したため、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 Evora...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積荷に保険をかけた。...③	
[...中略...]	
5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ドゥカードずつ合計600ドゥカードを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...]	
+ Francisco de Castro Mujicaも同様合計800ドゥカードを引き受けた。...⑥	
+ Cristobal Cerezoも同様合計400ドゥカードを引き受けた。...⑦	
[...中略...]	
+ Geronimo de Salamancaも同様200ドゥカードをMazuela (ブルゴス近郊の町) で引き受けた。...⑦	
[...中略...]	
本契約は合計5000ドゥカードで引き受けられたことを 書記メルコール・デ・ムシカが承認する。	

【解説】

冒頭では①が示すように付近の黒死病（ペスト）流行の影響²⁹のため、本契約は通常のブルゴス市内（「コンスラード」内）ではなく同市近郊の村（Villariego）で取引されたが、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」旨を最初に宣言している珍しい史料である。

②の委託者と③の保険契約者は、他契約でも登場するユダヤ系の有力商人である。

この史料で注目したいのは、③の出港地を特定せずまた寄港地も「インド領の各港」とあえて具体名を明記していない点である。ブルゴス保険条例では、航海途中の寄港及び積み替えの自由が認められており³⁰、本契約はそのことを示した事例である。

インド航路や西インド航路（アメリカ）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・新たな商品の積載といった通常の海事活動に加え、季節風待ちや海賊や悪天候など海難事故を避けるため、一時的にモザンビーク・カナリア諸島・マデイーラ島などへ緊急避難したりするケースは当時しばしば見られた。

従って当時は契約時に航海期間の設定や予想が非常に難しく、海上保険の引き受けも期間保険ではなく航海保険が一般的であった³¹

史料1と同様、この契約記録でも④のように船舶名が記載されているが、この同一船舶の別ポリシー契約では船舶名は全て不記載であった。

同条例82条ではインド航路など遠距離ルートの場合は、例外的に船名未詳で保険を付保することができるとしている³²。この時代の通信・連絡手段が未発達であった点を考慮すればこの規定もやむを得なかったが、このために詐欺的行為の危険性も当然高く、保険者はコンスラードに保存された過去の契約記録簿から契約者や船舶・船長の信用度を厳しくチェックし、悪用されぬよう十分注意が払われていたことは間違いなからう。

この4隻の復路は1565年1月4日ゴアを出発したが、ポルトガル史料から以下の事実が分かり、当時のインド航路の海難事故の状況と厳しさを知ることができる。

発生年月日	船舶名	発生場所	備考
1566年6月10日	San Antonio	Orumuz（オルムズ）着	リスボンに戻らず
1566年(月日不明)	La Flor de la Mar	Moçambiqueで行方不明	海難事故
1566年4月4日	La Reina	Moçambiqueで待避	1年後リスボン帰港
1565年7月19日	San Vicente	通常航海	リスボン帰港

出典) Paulo Guinote, Edouardo Frutuoso, António Lopes (1998) *Naufrações e Outras Perdas da "CARREIRA da ÍNDIA" Séculos XVI e XVII* Grupo de Trabalho do Ministério da Educação p.127

ヴァスコ・ダ・ガマのインド航路発見（1498年）以来70年近くが経過しているが、同航路は前述の史料1と同様非常にリスクが高く、保険引き受けは厳格にそして慎重にならざるを得ない状況であった。

²⁹ 当時ヨーロッパで猛威を振るった黒死病（ペスト）は、ここスペインでも商業活動が中断するなど海外との交易で大打撃を受けている。

³⁰ 近見正彦（2005）pp.82-89

³¹ 同（2005）p.78

³² 近見正彦（2005）pp.62-64

本契約は⑥の通り合計保険金額5,000ドゥカードと相当高額なため、保険者も全員で18名と多く、前述の「商人別投資額リスト」にも登場するCastro家、Pardo家、de la Torre家、Salamanca家といった、ブルゴスを代表する有名商人たちの親族たちが名を連ねている。

また本契約以外に把握できたものは6つの別ポリシーの契約があり、それらを合計すると実に保険金額26,050ドゥカードという非常に高額な引き受けをブルゴスで行っていた。この保険金額からも、当時のインド航路復路における商業活動のスケールの大きさを窺い知ることができよう。

なお、共同保険者⑦に登場するCristóbal Cerezo（1568年 破産総額不明）とJerónimo de Salamanca（1570年 破産総額1億5千万マラベイス³³）の両名は、本契約後まもなく続いて破産している³⁴。当時の海上保険が「冒険的取引」ともいわれる由縁である。

4. おわりに

今回の調査で得られた史料は、15世紀以降海外進出を果たし国際商取引で活躍したポルトガル・スペイン両国の、貿易と海運に関係する海上保険契約の取引の一端を知ることができた貴重な契約記録であった。

前述の通り1755年のリスボン大震災で商業関係の契約史料がほぼ消失したといわれている当時のポルトガルの海上保険は、実は隣国スペインでも数多く契約され、その実態を示す史料がスペインの古文書館に今も保存されていたことが今回の調査で判明した。

こうした一次史料の契約記録には、これまで不明であった当時の海上保険取引に絡む多くの貴重な情報が隠されている。契約記録から得られたこれらの情報は、海上保険市場を形成するためには国内外の有力な保険者・ブローカーなどの存在が不可欠であり、中でもユダヤ人商人たちの海外商業ネットワークの役割も重要で見逃せないことを示唆している。またそうした関係者を惹きつけ集め、円滑な取引を支援しブルゴス市場を発展させるためには、監督・管理を行う独自の機関や条例の存在も非常に大切な要因であったことも今回取り上げた事例から裏付けられている。

ブルゴス古文書館に保存されている16世紀後半のこうした海上保険契約の記録史料は、当時のヨーロッパの保険取引の実態を知りうる単なる情報源としてだけでなく、ポルトガル史料や他国の史料を対比させその間隙を埋めることで得られる相乗効果から、史料の背後に隠れた重要な事実や単独の史料だけでは気が付かなかった新たな研究ターゲットが発見できるチャンスが生まれてくるのではないかと期待している。

ある国（ここではポルトガル国）の経済が、他国ビジネス（スペインなど）と密接に関係し共存して発展していることを複眼的に見る視点の重要性、すなわち「一国史観」はこの時代からもうすでに通用していないとするウォーラステインの「近代世界システム」理論³⁵を今回の検証で改めて強く実感できた。

³³ 16世紀のスペインの金貨で1ドゥカード (ducado) = 100マラベイス (maravedi)

³⁴ Alonso, H.C., (1994) "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI" *Actas del Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos p.242

³⁵ ウォーラステイン 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

同館で得られたインド航路の海上保険記録史料を使った研究は、まだ緒に就いた段階だと思われるが、我が国と貿易取引の深い関係にあった同航路における海上保険の究明には、まだ解明すべき多くの課題が残されていると言って間違いなかろう。

グローバル化時代の先鞭と言われた大航海時代の海の挑戦者たちの足跡を、ポルトガル・スペイン両国の史料を使いながら、新たな視点でひも解く糸口になったのではないかと考えている。