

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

近見正彦

I 序

スペイン・マドリッドの北約211km, アルラソン川沿岸に位置するブルゴスは、中世において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、かつての栄光は失ったが、今なおござっぱりした美しさを維持している。また、同市はレコンキスタ時代の英雄エル・シッド (el Cid) の町としても有名で、エル・シッドの活躍を記念する祭りが開催される期間には、スペイン内外から多くの観光客が訪れる。

アルラソン川を渡りサンタ・マリア門をくぐれば、1221年に起工したものの、15世紀に入ってやっと完成したスペイン・ゴシック建築の代表作の一つである大聖堂がその偉容を誇っており、ここには、由緒ある彫刻、建造物と共にエル・シッドとその妻ドニャ・ヒメナ (doña Jimena) の墓が安置されている。また、同市内には、コロンブスが第2回航海から帰ってきた折にイサベラとフェルディナンドのカトリック両王に謁見したカサ・デ・コルドン (Casa de Cordón) も残っており、いずれも観光客必見の観光名所となっている。かかるスペイン史においても世界史においても名を残しているブルゴスが海上保険立法史上もきわめて重要な都市であること、斯学関係者には広く認められているところである。

世界最古の海上保険条例——それは同時に世界最古の保険条例でもあるが——は、1369年イタリアのジェノヴァにおいて同市のドージェ (doge.

総督の意)、Gabriele Adorno が定めた条例¹⁾である。そして、1369～1431年に、同市、フィレンツェおよびヴェネツィアにおいて少なくとも12の海上保険条例²⁾——筆者はこれらの諸条例を従来からイタリア初期の条例と呼んでいる——が定められ、さらに1432年になると、バルセロナ最古の海上保険条例³⁾が定められることとなる。

このバルセロナが海上保険立法史上とりわけ重要視されていることも、周知のところであろう。けだし、上記1432年条例に引き続き定められた1435年条例が海上保険契約の多くの要素に触れたため、1369年 Gabriele Adorno の条例が存在するにもかかわらず、「体系的な」海上保険立法としては、1435年バルセロナの条例をもって世界最古のものとしなければならぬとされているからである⁴⁾。

1435年以後バルセロナでは、1436年、1452年、1458年、1461年および1484年の条例⁵⁾が定められた。それらは、バルセロナにおける海上保険条例発展の歴史を示しているが、かかるバルセロナの諸条例にしろ、イタリア初期の条例にしろ、いずれも定められた地が地中海に面した港湾商業都市または地中海商業と密接な関係を有する商業都市、すなわち地中海関連都市であると同時に、主たる規定対象が地中海を航海する船舶および同船舶で運送される貨物であることから、それらを地中海条例群と総称することができる。

それに対し、ブルゴスは、スペイン内陸の都市ではあるが、中世スペインの主要な輸出品であった羊毛の一大集散地であり、この地に集められた羊毛は、ビスケー湾沿岸のビルバオからフランドル等に向けて積み出され

1) 本条例の詳細については、拙著『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、1997年、pp.14-28を参照。

2) 拙著、前掲海上保険史研究、p.11。

3) 本条例の詳細については、拙著、前掲海上保険史研究、pp.91-108を参照。

4) 拙著、前掲海上保険史研究、pp.87-89を参照。

5) 一連のバルセロナ条例の詳細については、拙著、前掲海上保険史研究、pp.108-234を参照。

たため、セビリアやビルバオと同様に、地中海よりはむしろビスケー湾そして大西洋に関係を有していた。

このような大西洋に関係を有していた都市で定められた条例群——これらが大西洋条例群と称することとする——は、その制定された年代が16世紀に入っており、かつまた規定対象が大西洋を航海する船舶および同船舶で運送される貨物としていたから、条例の規制・整内容を地中海条例群とは若干異にしていたであろうことを容易に想像せしめる。確かに一例を挙げれば、委付制度は、1435年バルセロナ条例第12および15条に本制度の前身である推定ないし擬制制度 (System von Präsumtionen bezw. Fiktion)⁶⁾が定められていたものの、これが海上保険条例史上初めて明確に規定されたのは、1538年ブルゴスの条例であった。

ところで、近代ヨーロッパ海上保険立法に大きな影響を与えたのは、海事立法として誉れが高い1681年ルイ14世の海事勅令である。言うまでもなく、同勅令は当時何の基礎もなしに忽然と定められたわけではなく、同勅令の制定には、相応の下敷きとも言うべきものがあつたのであって、それはかの有名なギドン・ドゥ・ラ・メール (Guidon de la mer)⁷⁾であった。

このギドン・ドゥ・ラ・メールは、あたかも法典のような体裁で書かれているが、法典そのものではなく、あくまでも当時の海上保険関係諸慣習を法規集のような形式で編纂した私的マニュアルである。したがって、ギドン・ドゥ・ラ・メール自身が国家権力を背景とした法規としてその効力を有したわけではない。しかしながら、これのほとんどの規定は大きな変更を加えられることなく上記勅令に受け継がれ、しかもこのルイ14世の海事勅令が当時のヨーロッパの海事に関する一般法とされていたから、ギドン・ドゥ・ラ・メールの海上保険立法史上の重要性に異議を唱える研究者

6) Goldschmidt, L., *Universalgeschichte des Handelsrechts*, I. Lieferung, Stuttgart 1891, S.377.

7) ギドン・ドゥ・ラ・メールについては、拙稿「『ギドン・ドゥ・ラ・メール』について」『三田商学研究』第43巻第6号(前川寛教授退任記念号)、2001年、pp.87-99を参照。

はない。

ギドン・ドゥ・ラ・メールは、上述のように、当時の海上保険に関する諸慣習を編纂したものであるが、これに掲載された慣習の形成に多大の影響を与えたのは、イベリア半島北部ビスケー湾に面する港湾商業都市、特にビルバオにおける海上保険条例であったと思われる。というのも、ギドン・ドゥ・ラ・メールの編纂された地ルアンが、他の海上保険条例制定地に比べ、地理的にイギリス海峡・ビスケー湾を通じてビルバオに近接していること、商業上も直接あるいはブリュージュを介してルアンはカスティリヤ商業都市と強く結びついていたこと、さらに何よりもギドン・ドゥ・ラ・メールの編纂に深く関与したと思われる Antoine Massias⁸⁾がフランス語とスペイン語に熟達し、スペイン商人と頻繁に取引を行い、裁判ではしばしばスペインでなされた契約のフランス語訳を作成していた上に、彼の娘 Catherine が François Davila と結婚して、スペイン家族との深い縁を有し、カスティリヤ商業への造詣を深くしていたこと、しかも当時ビスケー湾を航海する船舶の多くがビルバオを発航港あるいは到達港としていたことによって、ルアンのギドン・ドゥ・ラ・メールに編纂された海上保険契約に関する慣習の形成には、ビスケー湾に面したビルバオで定められた海上保険条例が大きな影響を与えたであろうと思われるからである。

ブルゴスは、かかるビルバオと密接な関係を有していた。すでに述べたように、ブルゴスは当時の主要輸出品であった羊毛の一大集散地であり、当地に集められた羊毛は、ビルバオにおいてフランドル等へ向けて船積みされた。いわば、ビルバオはブルゴスの外港であった。しかも、1538年ブルゴスで定められた海上保険条例は、ビルバオで定められた1560年海上保

8) 大谷教授は、「現在では、Ch. de Beaurepaire の見解が通説となっているようである。すなわち、Guidon de la mer の作者は、スペイン人であり、かつルアン市の初代保険会議所書記であった Antoine Massias であると考えられている。」(大谷『フランス海上保険契約史』成文堂、1999年、p.192)とされるが、Beaurepaire は、Massias の出自をスペインとすることを否定している。詳細は、拙稿、前掲ギドン、pp.95-98。

險条例に先立つこと、22年である。とすれば、1560年ビルバオ海上保険条例の制定に1538年ブルゴスの条例が影響を与えたのは至極当然のことであろう。したがって、海上保険立法史を研究する上では、大西洋条例群、とりわけビルバオやブルゴスの条例の研究を決してないがしろにはならない。そこで、本稿では、まず1538年ブルゴスの海上保険条例について、若干の考察を試みたいと思うが、紙幅の関係もあって、条例の規定内容すべてについて考察することはできない。また、本条例のテキストおよび私訳も掲げることができない。本稿で残された問題ならびに条例のテキストおよび私訳に関しては別稿を用意しているので、本稿とともに別稿をも参照していただければ幸いである。

II 大西洋条例群における1538年ブルゴス条例の地位

内海である地中海に関係する都市ではなく、外海である大西洋により濃密な関係を有する都市で定められた海上保険条例、すなわち大西洋条例群は、上記の通り、その規制・整内容を地中海条例群とは若干異にしていた。というよりも、むしろその内容は、上に掲げた委付制度に典型的に見られるように、地中海条例群よりも一段と進化していた、と言った方が正確かもしれない。

かかる大西洋条例群には、セビリヤやビルバオで定められた海上保険条例が属するが、前者において定められた条例は、西インド諸島へおよび/またはからの航海に関する海上保険契約を主たる規制・整対象とし、後者において定められた条例は、ビスケー湾および北大西洋の航海に関する同契約を主な対象としている。このようなイタリア初期の条例との規制・整対象の相違が条例の規定内容の違いをもたらすであろうことは、想像に難くない。ましてや、大西洋条例群がイタリア初期の条例後およそ1世紀を経た16世紀に定められている点からすれば、同条例群がイタリア初期の条例よりも一段と進化していたことをも容易に推測せしめる。

ところで、大西洋条例群の中で最も古い海上保険条例は、現在のところ、

1538年のブルゴスの条例である。と言って、これ以前に海上保険条例が大西洋に面する都市あるいは深く関係する都市で制定された可能性を否定するわけにはいかない。実際、1520年ビルバオにおいて海上保険条例草案が作成されていたし、1494年ブルゴスにおいては保険に関する商事裁判権が確立したから、1538年以前の海上保険条例の存在を想像せざるを得ない。

1520年のビルバオ海上保険条例草案⁹⁾は、ビルバオのユニベルシダード (unibersidad. 商人組合の意) の一般議会 (ayuntamiento general) において、参事 (fiel) Diego Rodrigo de Trauco と代議員衆 (diputados) Antonio de Caballa 以下2名により任命された Arvieto 以下8名の者が起草し、上記参事および代議員衆が命令したもので、全9か条の比較的ヴォリュームの小さい条例である。内容は、大別して、①付保制限ないし強制的自己保有に関する規定、②性質損害に関する規定、③保険金支払い義務の履行期に関する規定、④保険証券の効力に関する規定および⑤その他の規定に分類することができる。

同草案が国王の裁可を得ることができれば、“el muy noble señol licenciado Diego de Vargas corregidor e veedor en este muy noble e muy leal contado” といった、王国の官職 “corregidor” の者の名が付加されたであろうが、不幸にして本草案は国王の裁可を得ることができなかったため “corregidor” の者の名は見当たらない。したがって、本草案は、あくまでも草案に過ぎず、公式に裁可を受けたものではなかった。それゆえ、同草案は国家権力を背景とした効力を有しはしなかったが、ユニベルシダードの内部においては、実質的に効力を有し、同ユニベルシダードに所属する商人衆は同草案に拘束されていたから、実際は海上保険条例と称することも可能かもしれない。しかしながら、同ユニベルシダードに所属しない商人衆はこれに拘束されることはないため、同草案はあくまでも

9) 本条例草案の詳細については、拙稿「1520年ビルバオ海上保険条例(案)——先駆的大西洋条例——」『創立60周年記念損害保険論集』損害保険事業総合研究所、1994年、pp.709-42を参照。

ユニベルスイダード内部の自治的なものであったに過ぎず、対外的には意味を有しはしなかった。それゆえ、本草案を海上保険条例とみなすことはできない。とは言え、かかる海上保険条例の草案が作成されていた事実そのものは、当時海上保険条例が定められていた可能性を強く窺わしめる。

また、ブルゴスでは、1494年7月21日カトリック両王イサベラおよびフェルディナンドが保険に関する商事裁判権を確立する勅許（Real Cédula）を発している¹⁰。これ以前は、おそらく保険に関する裁判権がどこにあるかを明規する規定は存在せず、民事裁判権に服するかあるいは商事裁判権に服するか不明であった。しかしながら、同地においては、上記勅許によって保険に関する裁判権は商事裁判権に服することが明らかに定められることとなったのである。

かかる勅許が発せられたことは、当時ブルゴスにおいて保険に関する訴訟がある程度提起されていたことを物語っているわけで、それは同時に当地において海上条例が定められる素地が形成されたことを示している。したがって、1538年以前に海上保険条例がすでに定められていた可能性を否定することはできない。

さらに、1538年条例を検討すれば、これ以前の海上保険条例の存在は、可能性というよりも確実であって、同条例の第47条には、「〔ブルゴスの〕ユニベルスイダードで今日まで行われている保険証券および条例を検討し、……〔以下の〕保険証券および条例を制定し、それらが、今後、同ユニベルスイダードの商人衆の間に施行され、遵守されるよう命令する。……」¹¹（傍点筆者）とされている。

このように、1538年以前の大西洋条例存在の可能性は、これを否定するわけにはいかないし、ブルゴスでは明らかに1538年以前に海上保険条例が

10) Pardessus, J. M., Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle, VI, p.103 を参照。

11) García de Quevedo y Concellón, E., Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538, Burgos, 1905, pp.235-36.

定められていたであろう。いずれ研究が進んで実際にそのような条例が発見され、そしてその内容が検討される日もおそらく来るであろうし、その日の早期の到来を念ずるが、現在ではやはり従前と同様、1538年ブルゴスの海上保険条例をもって、大西洋条例群最古の海上保険条例、すなわち大西洋条例群の嚆矢とせざるを得ない。

III 1538年ブルゴス条例のテキストを掲げた文献

近世スペインの海上保険条例に関する研究あるいは海上保険立法史の研究は、ほとんどすべて1538年のブルゴス条例に何らかの形で言及している。それほどに同条例は斯学関係者に有名であるが、これのテキストを掲げた文献は、さほど多くはない。

海上保険立法史研究の座右の書とでも言うべき Magens¹²⁾、Baldasseroni¹³⁾のいずれにも本条例のテキストは掲げられていない。筆者が調べた限りでは、比較的多くの斯学研究者が引用する文献の中で、わずか Capmany¹⁴⁾および Pardessus¹⁵⁾がテキストを掲げているに過ぎない。特に Pardessus には、条例のテキストと共に、そのフランス語訳が掲げられているから、本条例に言及する文献はほとんど Pardessus を引用している。

Smith¹⁶⁾によれば、1538年ブルゴス海上保険条例は、1553年に印刷され、1905年 Garcia de Quevedo y Concellón¹⁷⁾の手で再版された。

12) Magens, N., *An essay on insurance*, 2 vols., London, 1755.

13) Baldasseroni, A., *Trattato di giurisprudenza marittima della assicurazioni e delle avarie*, 3 vols., Firenze, 1786.

14) Capmany y de Monpalau, A. de, *Appendice a las costumbres maritimas del Libro del Consulado*, Madrid, 1791, pp.89-120, y *Libro del consulado del mar*, reedición anotada y revisada por A. M. de Saavedra, con prólogo de J. M. Font Rius y epílogo de J. Morro Cerdà, Barcelona, 1965, pp.624-52.

15) Pardessus, *op. cit.*, pp.135-94.

16) Smith, J. R., *The Spanish guild merchant*, Durham, 1940, p.152 and n.18.

17) Garcia de Quevedo y Concellón, *op. cit.*, pp.235-89.

これのテキストと Capmany および Pardessus のそれとを比較検討すれば、少なからずの違いがあることを指摘せざるを得ない。詳細は省くが、幾つかの文章が省略されていたり、単語が抜け落ちていたり、単語の綴りが異なっていたり、ピリオド・カンマの付し方が違っていたりしている。これらは、比較的マイナーな問題であろうが、より重要と思われる違いを挙げれば、第一に条文番号の問題が存在する。

1538年ブルゴス海上保険条例は、単行法ではなく、全90か条から成る“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”の第47条以下に掲げられているのであるが、Capmany および Pardessus は、その“Ordenanças……”の中から海上保険関係諸規定を抜粋し、あたかも単行法であるかのように、テキストを掲げている。もちろん Pardessus もこのことは認識していた¹⁸⁾。しかしながら、同氏が参照したマニユスクリプトでは、海上保険関係諸規定の前に“Para los seguros”というタイトルが付されていたために、上記のように独立させてあたかも単行法であるかのように、新たに条文番号を付して掲げたのである。Capmany も同様である。それに対し、Garcia de Quevedo y Concellón では、元の通り、“Ordenanças……”の第47条以下に置かれている。なお、Pardessus には、Capmany の第38条が掲げられていないし、Capmany には、保険証券の様式が掲げられていない。

第二に、いくつかの規定について、それが置かれている条が異なっている。たとえば、Garcia de Quevedo y Concellón の第58条の規定は、Capmany および Pardessus では、第9条の末尾に置かれており、また Garcia de Quevedo y Concellón の第79条は、Capmany および Pardessus では、第29条の末尾に置かれている。

18) Pardessus, op.cit., p.135, n.1.

Capmany, Pardessus および Garcia de Quevedo y Concellón のいずれを参考にするのが良いかについては、“Ordenanças……”の掲げられた公式印刷文書または公式のマニュスクリプトが不明である今日、これを二者択一的に判断するのは望ましいことではない。現在の研究状況からして、三者を比較検討しつつ、規定内容を明らかにしていくことこそ、最も望ましい姿勢であろう。本稿では、第一に Garcia de Quevedo y Concellón をベースに、Capmany と Pardessus をも同時に参考にしつつ、条例の内容を検討している。ただし、引用する1538年ブルゴス条例の条文番号は、Garcia de Quevedo y Concellón のそれである。

IV 1538年ブルゴス条例の諸規定

1538年ブルゴスの海上保険条例は、前述のように、元来はブルゴスにおけるユニベルシダートのプリオールおよびコンスル衆により1538年に定められた全90か条から成る“Ordenanças……”の第47条以下に掲げられている海上保険関係諸規定をまとめてこのように総称しているに過ぎない。したがって、必ずしも条例という名称は妥当ではないが、これまでの研究のほとんどが条例 (ordinances, Verordnungen, ordonnance, ordenanzas) と呼んでいるので、本稿でもそれに倣っている。

それはともかく、本条例の海上保険関係諸規定は、上記“Ordenanças……”の第47条から第88条に置かれており、全42か条にわたる大部な海上保険関係規定群を形成している。これを海上保険条例と称すれば、従来のイタリア初期の条例とは比較にならないほどのヴォリュームのある条例である。また、15世紀の海上保険条例の中で最も大部な条例である1484年バルセロナの条例と比べても、同条例は25か条であったから、これまた比較にならない。なぜブルゴスにおいて1538年このような大部な条例が定められるに至ったかは、一つの大きな問題であるが、おそらくイタリア初期の条例やバルセロナ条例とは異なり、海上保険が普及するにつれ、これを悪用する者たちが現れると共にそれに関する諸慣習が少しずつ醸成された結

果定められた条例ではなく、牧羊業そして羊毛輸出の急激な成長に伴い、急ぎ海上保険規制・整を設けなければならなかった状況にブルゴスが置かれていた中で定められたからではないであろうか。

ブルゴスは、本来商業都市ではなかった。内陸の都市で、商品の大量運送に適してはいなかった。14世紀初頭カスティリヤ王国は、メリノ種の羊の普及と百年戦争によるイギリスの羊毛供給不足のため、羊毛供給国としての地位を確立し、14世紀中葉の黒死病の蔓延により、夏メセタの高地で放牧し冬は南下して越冬、そして春北上し、4月レオン・カスティリヤで毛を刈り取り、メディナ・デル・カンポの大市で売買される移動牧羊業はあまり労働力を必要としなかったためにかえってさらに成長することとなった。実際メスタの羊毛生産は、1510年代に最盛期に入り、1526年メリノ羊頭数は350万頭に及んだ¹⁹⁾。かかる状況の中、メディナ・デル・カンポの大市は賑わい、内外の多くの羊毛商人が集まると共に、海上保険取引も急速に広まったわけで、1538年ブルゴスの条例はこのような環境の中で定められたのである。

大市に集まる商人は内国人に限られはしない。むしろ外国人が多く、海上保険取引の仕方・慣行も千差万別であったであろう。またこれらの商人衆は大市が開催される期間のみ滞在したに過ぎなかったため、保険料および保険金の支払いや保険金支払いの請求などに、特別な措置を必要とした。

19) 井上編『南欧史』世界各国史5 (第7版), 山川出版社, 昭和45年, p.257. なお, 当時のカスティリヤ, そしてブルゴスの経済および社会については, Highfield, R.(ed.), *Spain in the fifteenth century, Essays and extract by historians of Spain*, London and Basingstoke, 1972, O'Callaghan, J. F., *A history of medieval Spain*, Ithaca and London, 1975, pp.604-25, MacKay, A., *Spain in the middle ages—From frontier to empire, 1000-1500*, London, 1977, pp.121-231, 立石編『スペイン・ポルトガル史』山川出版社, 2000年, pp.141-82, 藤田訳『J. H. エリオット・スペイン帝国の興亡——1469～1716』岩波書店, 1982年, pp.122-27, 井上「スペイン絶対主義」『近代世界の形成II』岩波講座世界史15, 近代2, 岩波書店, 1969年, pp.7-49, 小林訳『J. ビセンテ・ビーベス・スペイン——歴史的省察——』岩波書店, 昭和50年, pp.83-124を参照。

ブルゴスの条例には、かかる特異な規定が存在する²⁰⁾。大市そしてブルゴスの隆盛のためには、海上保険に関して争いが生じないように配慮するのが望ましい。争いが頻繁に生じるようでは、やがて商人衆は大市およびブルゴスから遠ざかってしまう。そこで、ブルゴスは、詳細な海上保険規制・整を設け、争いの発生を極力防止し、大市とブルゴス自体の一層の隆盛を期待したのではないかと思われるのである。

さて、条例の規定内容に関して考察することとするが、ブルゴスの条例はなにぶん大部であり、その規定内容は多岐にわたっている。しかしながら、紙幅の関係からすべてをここで検討するわけにはいかない。そこで、本稿では、とりあえず保険契約者資格および保険者資格についてのみ、考察することとする。これらは、講学上先順位で扱うべき問題であるからである。

1. 保険契約者資格

海上保険契約が有効に成立するためには、資格ある当事者の合意がなされなければならない。さもなければ、契約は有効に成立し得ない。

かかる契約当事者となりうる資格について、我が国現行法上、保険者に関しては保険業法に定めがあるが、保険契約者に関しては格別の制限はなく、外国人といえども、特段の制限がない限り保険契約者資格を有している。しかしながら、海上保険誕生後間もない地中海諸国においてはそうではなかった。外国人が自己の所有する船舶または貨物について海上保険契約を締結するのは、あるいは禁止され、またあるいは制限されていた²¹⁾。

たとえば、1369年～1480年頃に定められた「本条例の内容に違反してなされざるべき保険について」(De assicuramentis contra in presenti

20) 1538年ブルゴス条例第53条等。同条では、保険料の支払いは、契約が10月1日～4月末日になされたときは最初の大市開催の時、同じく契約が5月1日～9月末日になされたときは10月の大市の時とされている。

21) 拙著、前掲海上保険史研究、pp.235-45を参照。

regula non faciendis) というタイトルが付されたジェノヴァの条例²²⁾では、外国船舶すなわち外国人が所有する船舶の保険は無効とされていたし、また、Roccus²³⁾によれば「フィレンツェには、同人が外国人のために保険をなすことを禁じていた条例が存在する。」(Florentiae adest statutum prohibens Florentinis facere assecurationes pro florensibus) とされていた。

Roccus は、その条例が何年のどのような条例であるかを明らかにしなかったが、確かにフィレンツェ最古の海上保険条例である1393年の条例²⁴⁾は、フィレンツェ自身の商品および物品すなわちフィレンツェ人所有の商品および物品を除き、積載船舶が内・外国籍いずれであると、外国人所有貨物の保険を禁止していた。ヴェネツィアにおいてもやはり外国人の船舶・貨物の保険は、禁止されていた。

バルセロナにおいては、当地最古の海上保険条例である1432年条例²⁵⁾が、暫定的ではあったが、政治的配慮から「いかなる同市〔すなわちバルセロナ〕の市民もしくは住民または、外国人である場合には、同市において商いもしくは取引を行う商人は、いかなる事情があると、同市またはその領域内で、上記諸〔都市国家〕〔ヴェネツィア、フィレンツェ、ジェノヴァ〕のいかなる者または者達のいかなる船舶について、あえて保険してはならず、保険することはできず、保険を引き受けてはならないことを命令する。ピサ人、ルッカ人、シエナ人、ロムバルド人の諸〔都市〕国家の〔いかなる者または者達のいかなる船舶についてもまた同じ〕。同諸〔都市〕国家もしくはそれらのいずれかの物品、商品または財物についても〔また同

22) Bensa, E., *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova, 1884, pp. 85-86.

23) Roccus, F., *Responsorum legalium cum decisionibus*, Neapoli, 1615, p. 413.

24) Melis, F., *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia*, I, Roma, 1975, pp.232-33.

25) 拙著、前掲海上保険史研究、p.95.

じ)。……」と定めている。

また、「体系的な」海上保険立法としては世界最古のものであるという名誉ある修飾語が付される1435年のバルセロナ条例は、第1条²⁶⁾において「国王殿下の臣下のものでない船舶またはその他の小船舶は、いかなる方法であれ、全部であると一部であると、バルセロナで保険され得ない。」と定めて、外国人所有船舶の保険を禁止し、また第3条²⁷⁾において「〔国王〕殿下の臣下でないいかなる者またはいかなる者達も、我々の船舶もしくは同殿下のものであるその他の小船舶に積載されずまたは積載されていない限り、物品、商品または財物につき、直接であると間接であると、いかなる方法であると、一切の詐欺を排〔するため〕バルセロナで保険され得ない。」とバルセロナの船舶に積載されない限り、外国人所有貨物の保険を禁じる一方、バルセロナの船舶に積載された外国人の貨物については、同条第2文で「外国の商人が上に〔規定されていることに〕基づき、かかる〔国王殿下の〕船舶または小船舶に積載するものの2/3までしかなされ得ない。」としている。

1432年条例は、禁止の主観的対象が商業上拮抗関係にあるイタリアの諸コムーネの市民に限られていた点で、特殊・個別的であったが、1435年条例は、単に外国人として一般・包括的に定めるに至っている。

このように14・5世紀の地中海諸国では、外国人所有船舶または貨物の保険をあるいは禁じ、またあるいは制限して、外国人の保険契約者資格を否定・制限していた。しかも外国人に対するかかる措置は、決して特殊なものではなく、一般的なものであったのである。

かかる外国人への圧迫がなぜなされたかについて、一般に主張されるのは、保護貿易主義である。Bensa²⁸⁾は、「〔保険の国際的取引については〕非常に制限的な主義が優位を占めていた。商業国家は、自由競争の範囲内

26) 拙著、前掲海上保険史研究、p.147.

27) 拙著、前掲海上保険史研究、p.149.

28) Bensa, op. cit., pp.119-20.

で、他国に打ち勝とうとするよりも、互いに大きな障害および困難を創造することで、対抗した。すなわち、商業における勝利は、自ら経済的利益を得るのに努力することにあつたのではなく、むしろ損害を他に成功裏に引き起すことにあつた。この反自由主義的な経済体制……が保険契約には完全に反映している。立法者の保護主義的精神は、その禁令に浪費者の禁治産に類似するような性格を与えるほどに極端化していた。」と言う。しかしながら、この主張は、フィレンツェの条例につき、Piattoli²⁹⁾の痛烈な批判を受けることとなつた。氏は、フィレンツェが海港を有さず、商船隊も有さなかつた、ジェノヴァとは全く異なる同市の特殊事情と当時のフィレンツェの財政窮迫による金の外国流出、そしてそれによる貨幣価値の下落に着目し、外国人所有貨物の保険の禁止は、フィレンツェの金の国外流出に対する懸念による、と主張するのであり、保護貿易主義といった「いわば経済理論に敬意を表して、特別なニーズまたは目的がその必然性を示すことなく、公布されたとは、信じ難いようである。」と反駁する。

Piattoli 説は、フィレンツェに関しては認められるべきところであろうが、と言ってバルセロナにもこれが妥当するか否かについては、むしろ消極的にならざるを得ず、今なおバルセロナにつき認められているのは、Bensa 説に他ならない。

しかしながら、Bensa 説の欠陥は、何を保護する目的で外国人所有船舶・貨物の保険を禁止・制限したのかを明らかにしていない点および保護貿易主義という比較的広い概念に理由を求め、ともすれば保険固有の特殊・個別的理由を捨象しがちである点であろう。

大略において Bensa 説の延長線上にある Reatz³⁰⁾の主張は、前者の点につき Bensa よりも明確である。氏によれば、外国人所有船舶・貨物の

29) Piattoli, L., *Le leggi fiorentine sull'assicurazione nel medioevo*, Archivio storico italiano, XVIII, 1932, pp.205-19, 特に pp.214-15 を参照。

30) Reatz, C. F., *Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts*, Leipzig 1870, SS.59-63, 加藤著訳『レアッツ・欧州海上保険法史』巖松堂, 1944年, pp.140-46.

保険の禁止・制限はバルセロナ商業政策の当然の帰結とされるが、その政策の骨子はバルセロナの富と繁栄そして海上覇権の確立にあり、それは海運業の繁栄により裏書きされるところであったから、保護する対象は、バルセロナ海運業に他ならなかった。

1227年の条例（保険条例ではない）により、アフリカ北西海岸等へのバルセロナ商品の輸出には、内国船舶を利用しなければならず、しかもこれが1隻も利用し得ない場合に限って、外国人所有船舶を使用し得たに過ぎず、また1354年には、内国人が外国人所有船舶に貨物の運送を委託した場合には、罰金刑のみならず体刑をも科せられた。この種の例は二つに留まらない。かくして、バルセロナにおいては、同地の商人はもっぱら祖国の海運業のために内国船舶の利用を半ば強制されていたのであって、外国人所有船舶・貨物の保険の禁止・制限はバルセロナ海運業繁栄のために定められた、と言うのである。

外国人所有船舶の保険の禁止は、船舶保険の目的物が畢竟内国船舶となり、損害発生の場合にはこれに保険金が支払われるため、内国船舶の修繕・新造が確保されることとなる。また、外国船舶積載の外国人所有貨物の保険を禁止し、内国船舶積載の同貨物の保険を一部において認めたのは、結局外国人所有貨物の運送には内国船舶を利用させ、もって運送貨獲得の機会を増大せしめて、バルセロナ海運業の繁栄を目論んだためであった。

確かに、外国人所有船舶・貨物の保険の禁止・制限がバルセロナ海運業に資するところは大きであったであろう。とりわけ、昔時より特に海運業の繁栄に大きな利益を有していたバルセロナにとって、いわゆる危機的状況に突入した15世紀前葉に、かかる商業ないし産業政策から外国人所有船舶・貨物の保険の禁止・制限が定められたというのは、かなりの説得力を有する見解と思われる。しかしながらまた、この種の禁止・制限が、海運業といった一定産業の保護・育成といった観点から行われたばかりでない

ことにも留意しなければならない³¹⁾。

1393年のフィレンツェ条例は、フィレンツェの保険者が「大損失」(magnas lesiones) を被っていることを掲げた。Bonolis³²⁾は、Piattoliの批判を受けはしたが、字義通り解して、本条例の制定理由を保険者の「大損失」への配慮の中に見た。

1421年ヴェネツィア条例³³⁾は、「保険者は、外国船舶の状態、さらにそれに積載された商品について、情報を有さず、これの保険は、ただ支出のみで、決して利益を生じず、かかる保険は、我々市民および臣下の損害に……墮し……、すべての衆が危険および損害〔をもたらず〕と考える外国船舶に関する保険を、ヴェネツィア市民……が行うことは、我々市民のとりわけ有害な慣習」であるという理由で定められている。この種の保険は、保険者が情報を有さないために、きわめてリスクな契約で、それは損害をもたらず可能性が特に高いから、禁止する、と言うのである。Piattoliは、本条例については、何の問題も呈示することなく、そのまま解釈している。

今日のような情報がきわめて発達した時代ならいざ知らず、1435年バルセロナ条例の定められた往時にあっては、外国人所有船舶の保険を引き受けることはきわめて冒険的であったに相違ない。それは外国人所有貨物についても同様であったであろう。何よりも、保険者が必要かつ十分な情報を得難いからであったが、また同時に、これらの保険は、詐欺的行為の寄生する豊かな土壌でもあったからである。

1435年条例第1条における《per extirpar totes frauds e dans, questions, e dabats》(一切の詐欺および害悪、疑義ならびに論議を一掃するために) および同第3条の《tot frauds cessant》(一切の詐欺を排〔するため〕) な

31) 拙著、前掲海上保険史研究，p.239.

32) Bonolis, G., Contributo alla storia delle assicurazioni in Firenze, Archivio storico italiano, XXII, 1898, p.313.

33) 拙著、前掲海上保険史研究，pp.45-46.

る文言、さらには、契約者（被保険者）が、保険の目的物につき外国人が持分を有さないことを宣誓すべき旨を定めた第9条³⁴⁾の文言は、後者の理由がいかに強かったかを物語る一証左になりうるし、また後の1461年条例³⁵⁾の外国人所有船舶・貨物の保険に加えた峻厳な制裁もこのような証明となる。

元来、詐欺等を一掃し、被保険者のみならず保険者の保護のために定められた1435年条例にとって、最大の関心事の一つは、詐欺の温床たる外国人所有船舶・貨物の保険であった。そこには、不心得な外国商人の種々の奸計がうずまき、バルセロナ海上保険市場の支配的地位を占めつつあった同商人衆は、それにより損害を被った。かかる憂慮すべき事態を理由に、1435年条例は、外国人の保険契約者資格を規制し、外国人所有船舶および同船舶積載の同所有貨物の保険は、これを禁じて、保険者の保護を図ったのである。

内国船舶に積載された外国商人所有貨物についてどうかと言えば、積載船舶が内国船舶である点で、荷主たる外国商人の奸策が成功を収めることは少なく、この種の保険をあえて禁止するほどの必要性は感じられなかった。むしろ、かかる保険を認めれば、外国荷主の内国船舶利用を促すから、バルセロナ海運政策にマッチしていた。そこで、バルセロナは、内国船舶に積載される外国人所有貨物の保険を認めることとしたが、しかしながら、被保険者が外国人であることからなお詐欺等の発生を懸念して、貨物の価額の2/3の範囲においてのみ認めたに過ぎない。

バルセロナが外国人所有船舶・貨物の保険を禁止・制限して、外国人の保険契約者資格を否定・制限したのは、この種の保険が詐欺的行為の温床であった事実、ここに他ならぬその理由があったのである³⁶⁾。

かかる外国人に加えられた圧迫は、他の諸都市よりも比較的この自由

34) 拙著、前掲海上保険史研究，pp.153-54.

35) 拙著、前掲海上保険史研究，pp.245-46，注14.

36) 拙著、前掲海上保険史研究，p.240.

を認めていたバルセロナにあって、歓迎されるのではなく、次第に緩和されることとなる。それは、海上保険の世界における時代の趨勢でもあった。

ジェノヴァでは、当初の外国人所有船舶・貨物の保険の禁止は、1408年条例により一部廃止され、1420年頃の条例で、ほぼ原則的にかかる保険が是認され、外国人の保険契約者資格が認められた³⁷⁾。1408年条例は、この種の保険の禁止が契約件数の減少をもたらし、それによって保険税収が減ったため、この回復を目的として定められたものであり、1420年頃の条例は、外国人の保険契約者資格をほぼ原則的に認めた点で、ジェノヴァの一般法と称されているものである。

また、フィレンツェでは、1393年条例で、積載船舶に関係なく、外国人所有貨物の保険が禁じられたが、1405年条例により、外国人がフィレンツェで購入または同地に搬入税を支払って搬入し、かつ同地から搬出する商品の保険が認められ、1407年条例により、カタロニア商人の一定の搬出入商品のそれ、そして1419年には、ピサにまたはピサから搬入または搬出される外国人所有商品のそれが認められ、外国人の保険契約者資格に関する「フィレンツェ条例の枠」³⁸⁾が完成されることとなる³⁹⁾。

これらの都市に比べ、バルセロナにおける外国人の保険契約者資格の否定・制限に対する緩和への歩みは、牛歩の如くであったと言わなければならない。

1435年バルセロナ条例の関係諸規定は、ほとんどそのまま1452年条例に受け継がれたが、同条例は第3条⁴⁰⁾で、「国王殿下の臣下のものである船舶および/またはその他の小船舶、……ならびにそれらに積載され、されるべきいかなる物品、商品および財物は、……価額の3/4まで保険され」

37) 拙著、前掲海上保険史研究、p.246、注15.

38) Piattoli, op. cit., p.236.

39) 拙著、前掲海上保険史研究、p.241.

40) 拙著、前掲海上保険史研究、pp.163-65.

うるとして、1435年条例の2/3を3/4に修正し、外国人の自己所有内国船舶積み貨物の保険契約者資格の制限を若干緩めはしたが、依然として、外国人所有船舶および同船舶積載の外国人所有貨物の保険は禁止されたままで、そこには、やはり陰湿な詐欺的行為の、この種の保険への寄生に、看過すべからざる原因があった。

1452年条例の当該規定は、1458年条例がこれを受け継いだ。1461年条例は、外国人所有船舶・貨物の保険に関して、これが「間接的方法および脱法〔行為〕によりなされ」、その結果バルセロナ商人に大きな損害と不利益が生じているという理由で、公証人および仲立人の罰金を50リブラに増額し、後者にはさらにその職の永久的剥奪というきわめて厳しい制裁を与えることとした。同条例に見える外国商人の奸計には、代理権の授与、売買契約、組合契約等の偽装が存在する。

1471年条例は、当時のバルセロナ船腹量の減少により、商人衆が貨物の運送について外国人所有船舶に依存せざるを得ない事情から、外国人所有船舶の保険の禁止を解除したのであるが、この措置はあくまでも暫定的であり、諸条例中において例外的であったに過ぎない⁴¹⁾。

15世紀中葉まで種々の詐欺的行為がまとわり続けた海上保険契約も、その理論的發展とともに、洗練され、次第に対詐欺的行為策は同発展の中に組み込まれて、特段の政策的取締規定の必要は薄らいだ。

しかして、1484年条例になると、外国人は自己所有船舶についても、また自己所有貨物についても、かつての規制は一段と緩められ、前者については価額の3/4の範囲で、後者については、積載船舶が内・外国籍いずれであると、一律に価額の3/4の範囲で保険契約者資格が認められることとなり、外国人の同資格は、制限はあるものの、ほぼ原則的に承認されることとなる。それは、ジェノヴァ、フィレンツェに遅れるところおよそ60年余のことであった。

41) 拙著、前掲海上保険史研究、p.241.

諸条例を一瞥すれば、1432年条例は、禁止の主観的対象が、商業上枯抗関係にあるイタリア諸コムーネの商人または市民に限られていた点で、特殊・個別的であったが、1435年条例では、対象は単に外国人となつて、一般化されることになり、以後大略において、次第に禁止・制限は緩和されて、1484年条例においては、1/8の差はあるものの、ほぼ原則的に外国人の内国人との平等待遇が図られるに至る。したがって、外国人所有船舶・貨物の保険の禁止・制限の変遷は、図らずも、バルセロナ条例の発達過程を描いている。しかしながら、そもそも外国人所有船舶・貨物に関する保険へのニーズは、当初より高かつたのであつて、1432年条例制定直後に締結された2件の貨物海上保険契約ならびに1460年代および1470年に下されたかかる保険を認容する旨の許可がこのことを物語っている。

前者は、1432年条例の禁止にもかかわらず、あえて禁を犯して、締結された1432年6月13日および1433年1月24日付け契約⁴²⁾であり、また後者は、1461年条例の厳格な禁止規定の適用を免除されるべく、評議会に提出された申請に対して与えられたものであつて、ヴェネツィア商人たる Daniel Zon 所有の、ヴェネツィア船舶積載貨物の保険に対する許可を始め、その数はおよそ10件にもものぼる⁴³⁾。その数といい、またかかる許可が殊更1484年条例制定前に集中している点といい、いずれも、同条例が従来より厳しい外国船舶・貨物の保険に関する立場を改め、より今日的な自由主義的立場を採るに至る下地がすでにこの頃にできあがりつつあったことを示している。

ところで、大西洋条例群最古の1538年ブルゴス条例では、どうであったか。結論を先にして言えば、ブルゴスの固有の事情があつたにせよ、外国人は内国人と全く平等に扱われ、外国人といえども内国人と同様に自己の

42) Carrère, C., Barcelone, centre économique 1380-1462, II, Paris, 1967, p. 801, n.2.

43) Peláez, M. J., La legislación histórica barcelonesa de seguro marítimos en su proyección italiana, Anuario de derecho marítimo, I, 1981, pp.101-2, n.2 y 3.

所有する貨物を保険に付すことができた。

ブルゴスは、元来商業都市ではなかった。カスティリヤにおいて商品経済が見られるのはもっぱらサンチャゴ・デ・コンポステーラを終点とする北海岸の巡礼路の諸都市であり、内陸諸都市は、メスタ（羊群所有者の組合）の羊毛生産が本格的に開始するまで、軍隊の宿营地あるいは行政の中心地に過ぎず、ローカルで無視することが可能な商品経済がきわめて小規模に行われていたに過ぎなかった。ブルゴスも、9～10世紀頃イスラム治下のキリスト教徒すなわちモサラベス（mozárabes）のイスラムに対する抵抗の前線基地の一つであった。しかしながら、メスタの移動牧羊業の通路は内陸の諸都市を荷車輸送によって連結し、商品の流通が始まることとなって、重要都市には、定期市の開催権が与えられ、次第に羊毛を中心とする商業取引が盛んになる。かくして、メディナ・デル・カンポの大市は隆盛を極め、当地で取引された羊毛はブルゴスに集められる。そして、そこからビルバオに荷車で輸送され、ビルバオからフランドル等へ積み出されたのである。

ブルゴスには多くの羊毛商人が集まった。かかる商人衆は、同地でビルバオまでの荷車輸送、ビルバオからフランドル等への海上運送を手配すると同時に、海上保険契約を締結し、運送中における危険の転嫁を図ったが、ブルゴスにおいて海上保険契約を締結する者達の多くは、外国の羊毛商人達であった。したがって、ブルゴスにおける保険契約者資格に関する規定が定められる環境は、イタリアの諸都市やバルセロナとは大きく異なっていたのであり、外国人の保険契約者資格を否定・制限すれば、畢竟外国の羊毛商人衆はブルゴスから立ち退き、ひいてはメディナ・デル・カンポの大市の衰退を招くから、外国人が自己の所有する貨物を保険に付すことについて、制限を加えることはしなかった。

1538年ブルゴス海上保険条例第47条⁴⁴⁾は、「……〔ブルゴスのユニベル

44) Garcia de Quevedo y Concellón, op. cit., pp.235-36.

スイダードすなわち商人組合]の諸衆および彼らと契約を締結する諸衆の間にならびに外国の諸衆および内国の諸衆の間に完全な平等と正義が適用されるように、……我々は〔以下の〕保険証券および諸規定を制定し、それらが、今後、同ユニベルスイダードの商人衆の間に施行され、遵守されるよう命令する。」とし、内外国人の平等待遇が図られている。

しかしながら、外国の商人が自己の所有する貨物について、その価額の全額を付保することができたかと言えば、そうではなかった。同条例第50条⁴⁵⁾は、「……我々は、いかなる金額であると、告知されると否と、いかなる商品であると、本市ブルゴスのユニベルスイダードの商人衆の間で保険されるいかなる地および国のいかなる商人衆ならびにその他のいかなる諸衆も、今後、カラック船、カラベル船、その他の種類のいかなる船舶またはいかなる材質のいかなる船舶に〔積載されようと〕、かかる荷送人または荷送人衆として、保険される商品の実際の価額したがってかかる積荷に関する保険の〔保険価額〕の1/10を負担しなければならず、負担することを命じ、命令する。……しかして、いかなる者も、いかなる方法であれ、いかなる地においてであれ、詐欺的にこの1/10を付保することはできない。もし、同荷送人、荷送人衆および彼らの資格で他の者が違反し、かつかかる保険が付されまたは付されるべきかかる船舶、カラック船、カラベル船またはその他のいかなる種類の船舶〔に積載された貨物〕が滅失し、その他の事故に遭遇するとしても、かかる保険者または保険者衆は、この1/10を支払う義務を負わない。かかる1/10は、慣習であるように、本市の後順位〔すなわち保険契約締結の遅い〕保険者衆の〔保険金額〕から控除されるものとする。……」と定めたから、貨物の価額の1/10の価額は、自ら責任を負い、残りの9/10についてのみ、保険することができたに過ぎなかった。

この価額の1/10を保険契約者（被保険者）に負担させることは、いわゆ

45) Garcia de Quevedo y Concellón, op. cit., pp.243-45.

る強制的自己保有 (obligatorischer Selbstbehalt), 強制的一部保険 (obligatorische Unterversicherung) または強制的不担保 (scoperto obligatorio) であり, 外国人所有船舶または貨物に関して, これがすでに行われていたことは, 上のバルセロナ条例に関するところで触れた。

バルセロナでは, かかる方策も, 保険契約者が外国人の場合と内国人である場合とを区別し, たとえば1484年条例では, 外国人所有船舶は1/4, 内国人所有船舶は1/8, 内国人所有貨物は積載船舶にかかわらず1/8, 外国人所有貨物は同じく積載船舶にかかわらず1/4を強制的に自己保有としていた。しかしながら, 1538年ブルゴス条例は, 所有者が内国人であると外国人であると, 差別することなく, 1/10を強制的自己保有とし, 内外国人の平等待遇が完全に図られることとなったのである。

なぜかかる方策が採られたかについては, ブルゴス条例自身が明示する。すなわち, 「……多くの妥当かつ正当な理由によりこの保険取引が〔適切に〕守り続けられるために, そして多くの支障から〔保険取引を〕救済し, 保護するために, 保険される商品に関する一定の注意〔義務〕が荷送人に生じ, また, 積荷の全価額について保険されることで〔荷送人が保険の目的に対する注意を懈怠することがないようにするのが〕正当であり, 合理的であると我々には思われるので, また, 別途〔荷送人が〕注意を払ったにもかかわらず事故なくして損害が生じれば, 〔貨物の〕積載された船舶の堅牢さ, 時宜を得た〔貨物の〕積載, 船舶が過積みでないこと——〔この場合には〕しばしば後に投荷がおこなわれるが——ならびに船長, 水先人, 海員および守備兵の能力および経験を調査し, 把握することに〔荷送人が〕十分な配慮をなさなかったと〔判断しようという〕理由で, また, 同様に〔貨物の価額〕全額が保険された場合には, 簡単に言えば, その商品の船積みに関する〔投下〕資本について, 損失の危険を全く冒すことがないこととなって, 欲望を動機に, 自己の利益のために他人の損害を軽視して, 船舶の船長または船主が, 厳冬の悪天候, 暴風雨もしくは外敵または海賊の危険が存在する航海の開始および継続にそそのかされうるとい

理由で、したがって、もし〔船舶および/または貨物が〕捕獲され、強奪されたとしても、それらの救済のために、そのことに直接関係する方法で回収する努力を怠るという理由で、……」強制的自己保有を定め、さらにそれは「……けだし、もし〔荷送人〕であれば、その限りにおいて、既述の支障ある〔事態〕を回避する配慮をなし、同船舶の救助について、我々の神に懇願し、そしてその他の必要な救助策につき善意をもって保険者衆と合意すべきであるからである。」(同条例第50条⁴⁶⁾)と。

強制的自己保有額が保険価額の1/10とされた理由は、定かでない。当時一般に行われていた1/10税の影響かとも思われるが、それは単なる推測の域を出ない。しかしながら、この1/10という強制的自己保有額の数字は、ギドン・ドゥ・ラ・メールの第2章第11条および第15章第3条に受け継がれ、さらにかの有名なレイ14世の海事勅令第3編第6章保険の第18条に継受されているから、興味深い。

2. 保険者資格

前節においては、保険契約の一方の当事者すなわち保険契約者の観点から同契約者資格について、1538年のブルゴス条例がどのような規制・整を行ったかを検討したが、他方の当事者である保険者の資格はどうであったか。

我が国では、外国人の保険者資格につき、保険業法およびその施行令により、保険業免許を受け、2億円の供託をしなければ、保険業を営むことはできないこととなっている。したがって、かかる要件を満たす限りでは、外国人の保険者資格も、特段制限されているわけではなく、原則として、内国人とほぼ平等に取り扱われている。

しかしながら、海上保険誕生後日も浅からぬ時代にあってはどうかであったであろうか。普通に考えれば、自国の利益が優先していた14・5世紀には、保険者資格も内国人にのみ認め、外国人については一定の制限を置く

46) Garcia de Quevedo y Concellón, op. cit., pp.243-45.

かあるいは全面的に否定するか、いずれかの方策を採って、外国人の保険者資格を限定・否定していたと思われるが果たしてそうであったか。

かかる外国人の保険者資格に関して典型的なのはフィレンツェであった。当地においては、1441年8月11日付け条例⁴⁷⁾により、外国人の保険者資格が初めて認められたのであって、それ以前においてはそうではなかった。

1441年フィレンツェ条例は、「同〔フィレンツェの〕コムーネのいかなる大ガレー船に積載される外国人の物品に関して、保険は行われうる」(Possint fieri securitates super rebus forensium onerandis super quacumque galea grossa dicti Comunis) というタイトルを有し、フィレンツェ建造の大型ガレー船に積載される物品は、それが外国人の所有にかかるのと内国人の所有にかかるのと、付保しうる旨を定めるのであるが、これには、ややもすれば見逃がしがちな——実際、本条例のテキストを掲げた Bensa は看過したが——重大な文言が挿入されていたのである。

本条例によれば、上記物品について、いかなる保険も《fieri, prestari et recipi》されることが可能であるとされている。しかしながら、以前の諸条例、たとえば1419年12月23日付け条例⁴⁸⁾あるいは1439年条例⁴⁹⁾では、単に《fieri》とされていたに過ぎなかった。

《prestari》は、《fieri》のタウトロギーに過ぎず、いずれも《essere fatto》(行われること)を意味する。これらに対し、《recipi》は、《esser ricevuto》(受け取られることないしは獲得されること)の意であって、上記2語とは対照的であると同時に、1441年条例により新たに付加された語である。

この語の付加には、重大な改正の意図が含まれていた。つまり、フィレンツェのコムーネ自身が建造した大型ガレー船に積載される物品については、それが外国人の所有であるとフィレンツェ人の所有であると、いずれ

47) Bensa, op. cit., pp.165-66.

48) Piattoli, op.cit., p.236, n.1.

49) Bensa, op. cit., pp.164-65.

の場合であれ、いかなる者からも (de quacumque) 保険が受け取られあるいは獲得されうるのであり、外国人保険者からでさえ、保険が受け取られあるいは獲得されうるのであって、ここにフィレンツェは従来の立場を改め、上記物品に関する限りでは、外国人に保険者資格を認めることとなったのである。1441年条例のこの重大な改正は、1464年条例⁵⁰⁾が追認するところとなり、同条例では、明らかにフィレンツェ人が外国人から保険を得ることができる旨、定められている。

したがって、フィレンツェにおいては、外国人に保険者資格を認めたのは1441年のことであり、それ以前においてはそうではなかった。しかしながらまた、当地において、当初から外国人の保険者資格が認められていなかったかどうかあるいは当初は認められていたが、後になって認められないこととなって、1441年にあらためて再度認められるに至ったのかについては、現在の史料状況からいって、にわかには判断することはできない。少なくとも、テキストの現存する諸条例を見る限りでは、外国人が保険を営むことを禁ずる条例は見当たらない⁵¹⁾。

一方、ジェノヴァおよびヴェネツィアにあっては事情は異なっていた。外国商人に大幅な自由が認められていたジェノヴァでは、多数のトスカーナ出身者が保険を引き受けており、かかる保険者には、ピサの Ranieri di Campiglia, フィレンツェの Geri de'Lapi, Lorenzo Paccini, Simone Guascone, Lorenzo di Fore, Francesco de'Tranceschi, ルッカの Lando Vannelli がいた⁵²⁾。また、ヴェネツィアでは、当地最古の保険証券と言われる1395年10月22日付け証券⁵³⁾に登場する2名の保険者の内1名はトスカーナ出身者であり、さらにこれ以前の訴訟関係史料⁵⁴⁾における保険者も、あるいはジェノヴァ人、あるいはトスカーナ出身者であった。

50) Bensa, op. cit., pp.168-70.

51) 拙著, 前掲海上保険史研究, pp.262-63.

52) Bensa, op. cit., p.81, n.1.

53) Stefani, G., L'assicurazione a Venezia, I, Trieste, 1956, p.68.

54) Stefani, op. cit., pp.69-72.

バルセロナにおいては、当初から保険者は外国人であり、1377年6月2日の契約に現れる保険者はもともとイタリア・アスティの出身で、後にジェノヴァ、さらにバルセロナに帰化した商人 Luchino Scarampi であったし、14世紀末の契約でも、これはジェノヴァ、フィレンツェ等の商人であった。というよりは、むしろバルセロナに海上保険を伝えたのがそもそもイタリア商人であると言った方が正しく、バルセロナ固有の商人が保険者として登場するのは、1400年を過ぎてからのことでしかない。

バルセロナにおける初期の保険契約を見ると、始めはジェノヴァの影響を受けていたが、ほぼ1399年頃からトスカーナのフィレンツェの影響が色濃く契約に反映している。そして、1428・29年に、バルセロナ海上保険市場において支配的地位に立っていたのは、フィレンツェの保険者であった。これは、全契約件数の約48% (246件、外国人の保険者が引き受けた全件数の約62%) を引き受け、保険金額は総額の約38% (46,245リブラ、外国人が引き受けた総額の約70%) にも達した。次いで、ジェノヴァの保険者が力を有していたが、さらには、ルッカ人、ピサ人がおり、わずか1名だが、ドイツの保険者も17件、2,125リブラの保険を引き受けていた。まさに、当時のバルセロナは、国際的マーケットであったのである。しかしながら、やがてバルセロナ海上保険市場の活力は地に落ち、そして少しずつながら、回復の道をたどるのであるが、それは同時に、同市場がバルセロナ固有のそれへと変質していく過程でもあった。やがて、外国人の保険者としての地位は、見る影もないほどに低下し、これに代わってバルセロナ固有の商人が支配力を獲得するのである⁵⁵⁾。

かかる過程の中においても、外国人の保険者資格に、バルセロナ条例が干渉することは全くなかった。1435年ないし1484年の諸条例は、いずれも外国人に完全な保険者資格を与えていたのであって、外国人といえども当地においては十分に保険者として保険取引を行うことが可能であった。

55) 拙著、前掲海上保険史研究，pp.263-64.

なお、バルセロナにおいても、当初の保険者は個人であり、会社形態のものではなかった。しかも、多くの契約において、共同保険が行われているのであって、1名の個人の保険者が単独で保険契約を引き受けた例は少ない。多くの例では、数名の保険者衆が保険を引き受けているが、しかしながら、後には、171名もの保険者衆が1件の保険契約を共同して引き受けたケースも存在した。しかして、カタロニア最古の保険会社が設立されたのは、さらに後の1707年のことであった。

1538年ブルゴス条例には、特段外国人であるからといって、保険者資格を制限する規定は存在しない。もともとブルゴスは商業都市ではなく、ブルゴス商人それ自体が存在しなかった。存在したとしても、きわめて限られた者達が取引を行い、保険者として保険取引を行った者はほとんどいない。

しかしながら、13世紀頃から、羊群所有者のメスタと呼ばれる組合が創られ南部の大放牧地帯が征服されていくと、地方組織は統一され、1273年には、アルフォンソ10世によりカスティリヤ牧羊組合会議 (Honrado Concejo de la Mesta de los Pastores de Castilla) の設立が認められた。レオン、セゴビア等の夏季放牧場から9月下旬移動路を南下し、アンダルシア等の放牧場で越冬して翌年4月北上の途中で剪毛し、そして羊群所有者の都市に送られた羊毛は、メディナ・デル・カンポで取引された後、ブルゴスに集められ、ビルバオから輸出されたが、この輸出はブルゴスが独占し、13世紀には羊毛の輸出先であるフランドルにカスティリヤを代表するコンスルを置いている。

この頃になると羊毛取引に付随してブルゴス以外の都市たとえばバルセロナやバレンシア等から、あるいはスペイン以外の都市たとえばブルージュ等のフランドルから多くの外国人保険者衆がブルゴスに来、保険取引を行った。そういった保険者衆の中にどの程度ブルゴス固有の商人衆がいたかは分からないが、1494年に当地にかの有名なコンスラード (Consulado) が創設されたことから、一定程度のブルゴス固有の保険者衆が存

在していたことは明らかであろう。

しかしながら、ブルゴス海上保険市場において、重要な地位を占めていたのは、必ずしもブルゴス固有の保険者衆ではなかった。むしろ外国人の保険者衆が同市場を支配していたのであって、それはブルゴス条例の諸規定から窺うことができる。

ところで、ブルゴス条例は、第57条⁵⁶⁾において「……我々は、今後、団体（もしくは商会。compaña）の代表者衆もしくは共同経営者衆でないいかなる者もまたは同ユニベルスイダードの商人でないいかなる者も、どのような危険をも引き受けることができず、ユニベルスイダードのいかなる者も、その保険証券に署名することに同意することができず、本ユニベルスイダードの書記衆も保険証券への署名に同意することができないことを命じ、命令する。〔違反の場合には〕、保険証券への署名に同意〔した衆は〕、同ユニベルスイダードの費用のために、1000マラベディスの罰金を科せられ、〔同罰金を〕負担するものとし、〔保険〕契約〔への署名〕または〔保険〕契約を行うことに同意する書記も同一の罰金を科せられ、さらに、団体のためであると、いかなる危険であれ、危険を負担する者は、私が団体のために危険を負担したという危険負担者として、〔罰金を科せられることとする〕。ただし、上記のように、団体の代表者もしくは共同経営者であるいかなる者または上記の制限に関係しない者は、自己の意思で荷送人の危険を、自己または他人のために、自由に引き受けることができることを、我々は命じ、命令する。」と定め、保険者として保険契約を引き受けることのできる者は、これを団体あるいは商会の代表者・共同経営者とユニベルスイダードの商人衆に限定した。それは、ブルゴスにおける保険者の信用に関わる事態が存在したためであった。

ブルゴスでは、保険契約に関する経験と知識を有する商人のみが保険契約を引き受けていたわけではなかった。年齢の満たない経験も知識も薄弱

56) Garcia de Quevedo y Cancellón, op.cit., pp.252-53.

な若年者すなわち丁稚に相当する者やユニベルシダードに属する商人の従業員すなわち番頭に相当する者が、一時の僥倖から多額の保険契約を引き受け、保険事故が生じた折には、破産していたりあるいは資金不足のため保険金を支払えない事態が生じていた。同条例は、「……本ユニベルシダードの権限を有する諸衆から我々が了解したところおよび我々〔自身〕が観察したところにより、我々は、〔保険契約において保険者〕資格と多額の〔保険〕金額が関係して〔いない〕ことをきわめて大きな支障あることと見なし、そしてさらに、一部には、保険契約を締結するこの交渉方法の評判につき〔現在の〕状況はさほど評価するに値しないと判断され〔ていると見なし〕、しかして、商取引の管理のためには、年齢の満たない若年者衆〔すなわち丁稚に相当する者達〕および本ユニベルシダードの〔商〕人衆の従業員衆〔すなわち番頭等に相当する者達〕がその主人、親族および自己のために多くの保険を引き受け、保険証券に署名することがきわめて必要なことではあるけれども、神が望まない〔ことすなわち事故が生じた〕ならば、すでにしばしば観察されたように、その保険に〔保険料を〕支払い、善意をもって安心していただ荷送人衆が、期待を裏切られあるいは適法に保険されていないために〔損害を〕回収できず、〔保険契約の相手方が〕年齢の満たない者であったことばかりでなくその他の関係しうる多くの理由で〔保険金を〕取得できず、しかして、しばしば、我々は、保険が行われ、なされる時に〔団体の〕代表者衆および本ユニベルシダードの権限を有する衆〔の振りをして〕、かかる若年者または従業員衆が資格なくして向こう見ずにかつ〔主人に〕背いて強欲にあるいはその主人に依頼されたと称し、主人の気に入るために、かかる保険が行われ、主人が署名すべき取引の時にその場に居て、礼儀と節度をわきまえず保険を引き受けようとするのを残念に思い、それぞれの支障を避けるために、……命令する。」(第57条)とする。

丁稚あるいは番頭が主人の代理として商取引に関与することはあるいは重要かもしれない。しかしながら、ブルゴスの保険取引においては、しば

しばかかかる衆が僥倖のためにあるいは一時の金銭（保険料）取得のためにまたあるいは主人に気に入られるために保険を引き受けたために、保険契約者（被保険者）が不測の損害を被る事態が生じていた。かかる事態が保険者衆の信用を大きく傷つけたのは言うまでもない。それは、ブルゴスの保険市場の信用を失墜させ、ひいてはブルゴス自体の商業上の繁栄をも危うくすることとなるから、ブルゴスのユニベルスイダードとしては看過し得ない問題であった。そこで、ブルゴスは条例で規制することとなったのである。

かかる規定は、筆者が知る限り、イタリア初期の条例にも、バルセロナの諸条例にも存在しない。きわめてブルゴス条例固有の特異な規定であるが、かかる定めがなされていること自体に、ブルゴス保険市場の短期間の成長、慣習の不十分な熟成あるいはその不存在、そしてその結果であるこのような望ましくない事態の発生を窺うことができる。

とは言うものの、重要なことは、ブルゴスにおいては、当地の固有の事情はあったものの、保険契約者資格と同様に、保険者資格についても、内外国人の完全な平等待遇が達成されていたことであり、ブルゴスは、かかる資格に関して、それ以前の諸海上保険条例よりも一段と進化していたのである。

V 結

海上保険契約も時代の変遷と共に発展し、進化する。

我々は、1538年ブルゴス条例における外国人（ブルゴス以外の都市およびスペイン以外の国ないし都市に居住するまたは市民権を有する者）のブルゴスにおける保険契約者資格および保険者資格について、それ以前のイタリアの諸都市やバルセロナの状況を検討しつつ、考察してきた。

海上保険が生まれて日も浅からぬ頃は、外国人は内国人に比べて差別を受け、保険契約者資格および保険者資格を否定または制限されてきた。そのため、外国人は、自己の所有する貨物等に関して、十分な保険保護を得

ることができなかつたし、また保険事業を十分に運営することもできなかつた。しかしながら、その否定または制限は、時代の推移と共に漸次変化し、緩和されるに至る。そして、1538年ブルゴス条例においては、完全な内外国人の平等待遇が図られることになるのである。もっとも、同条例の制定には、元来海上保険市場が存在せず、羊毛取引の急速の発展に促されるようにして、急速同市場が発展し、そこには外国人保険者衆の影響が大きかつた、といったブルゴスの固有の事情があつたけれども、と言って、ブルゴスにおける内外国人の平等待遇がブルゴスのいわばローカルな現象と見てはならない。大きな潮流として、保険契約者資格および保険者資格に関する差別は次第に緩和されていくのであつて、1538年ブルゴス条例はそのような潮流の一つの到達点に達したのである。

(筆者は一橋大学大学院商学研究科教授 博士(商学))