

# 1556年セビーリヤ海上保険条例研究序説

近見正彦

- 1 序
- 2 16世紀のセビーリヤ
- 3 1556年海上保険条例

## 1 序

保険は、14世紀イタリアのジェノヴァ、ピサ、フィレンツェ等の商業都市において、海上保険として誕生した。そして、17世紀後葉火災保険が営まれるまでは、海上保険が唯一の保険であり、保険と言えどもっぱら海上保険を意味していた、とするのが一般的な見解である。したがって、海上保険は、誕生して今日までおよそ600年ないし700年というきわめて長い歴史を有すると同時に、火災保険等のいわゆる陸上保険を誕生させる母胎でもあった。

かかる海上保険は、誕生後程なくして地中海を東西に渡り、スペイン、フランス、さらにはイギリス、ベルギー、オランダ、ドイツ等へ伝播して、ついには19世紀中葉わが国にも移入される。当初わが国で行われたのは、同様に海上保険であり、陸上保険が営まれるようになったのは、若干の時を置いてからにすぎなかった。わが国における海上保険と陸上保険の歴史的關係をヨーロッパにおけるそれと同列に配することはできないが、ごく形式的には、ヨーロッパにおける同じように、まず海上保険が行われ、その後陸上保険が営まれるようになったのである。

ところで、かかる長い歴史を有するとともに、陸上保険の母胎となった海上保険は、数百年以前の慣習が生き続け、今なお、それがかたくななまでに守り続けられている保険種目の最たるものである。それは、現在なおわが国

において、大半の輸出入貨物に関して使用されている英文貨物海上保険証券の本文冒頭部分、すなわち“Be it known, That……as well in his or their own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, do make Insurance, and hereby cause himself or themselves and them and every of them, to be Insured, ……”という文言を一瞥するだけでも、首肯せざるを得ないところであろう。ちなみに、上記引用文の3行目にある“doth”は“does”の古形であって、今では、通常、使用されていない語である。

今日わが国において、これほどに古色蒼然とした文言が使用されている保険証券は、海上保険以外には見当たらない。このように、古い慣習が生き続け、その結果、あまりにも多く歴史の枷をはめられている海上保険を研究するに当たっては、その歴史的研究が重要であること、言をまたない。とりわけ、海上保険契約の法理を研究する場合には、現行法規および約款の解釈につき、本契約の歴史的経緯の探究が有益かつ重要であること、広く認められているのであって、「……数奇な運命を辿って、海上保険は〔14〕世紀初頭以来地中海沿岸地方にその発達を遂げたのであるが、これがまた一方当時の貿易交通関係から、ロンドン、ブルージュ等の港に伝播したのである。要するに海上保険の発生から大体アメリカ大陸または東印度航路の発見に至るまで約〔200〕年間は海上保険の揺籃時代と見ることができ、海上保険の地中海時代と称することができる。海上保険の地中海時代といっても今日行われている世界各国の海上保険法規または約款の骨格は、大部分この時代にでき上がったとあって差し支えない。そして海上保険法が世に〔とかく〕難解といわれるのは、勿論その本来の内容の複雑性にもよることであるが、また一つには現代の海上保険法規または約款、ことに英国海上保険約款が普通人の想像以上に当時の旧套を維持しているためでもある。であるから海上保険法または約款の研究に志す者は決して当時の海上保険制度または法規の研究を怠ってはならぬ。」という、海上保険契約およびその歴史的研究の泰斗、一橋大学名誉教授、故加藤由作博士の言を借りるまでもない。

14・5世紀地中海時代における海上保険条例と言えば、わが国とは時間的

にも地理的にも遠くかけ離れた時および地のものであり、現代のわが国海上保険契約の研究にとって、どれほどの意義があるか、といった疑問が寄せられるかもしれない。しかしながら、そのような疑問は当たらない。わが国の海上保険法は、1731年のハムブルク保険・海損条例を嚆矢とするドイツ法を基本的に継受したものであるが、そのハムブルク保険・海損条例には、1681年のLouis XIVによる海事勅令が大きな影響を与えていた。また、フランス海上保険法も、淵源として、上記海事勅令にさかのぼることができ、イタリア海上保険法についても同様である。結局、わが国、ドイツ、フランスおよびイタリアの海上保険法は、いずれも起源的には、海事勅令に収斂するのであるが、かかる海事勅令も、当時全く新規に定められたわけではなく、16世紀中葉フランス北西部のルアンにおいて、おそらくAntoine Massiasの手で編纂されたギドン・ドゥ・ラ・メールの影響の下に制定されたのであり、さらに、これには、15世紀のバルセロナ海上保険条例が大きな影響を与えていた。

同条例は、現代海上保険法の母法と称せられ、今日の海上保険法はこのバルセロナ条例から一元的に発達したときえ言われるほどに、その重要性が強調されている条例であるが、これもまた、忽然と定められるに至ったわけではなく、その伏線となるべき14・5世紀イタリアの条例が存在した。つまるところ、わが国を始め、ドイツ、フランスおよびイタリアは言うに及ばず、ヨーロッパ、そしてひいては世界の現代海上保険法は、その源泉を14・5世紀地中海時代の海上保険条例に有するのである。

ややもすると、地中海時代という名辞は、海上保険契約の有効性が認められ、そして海上保険が誕生したものの、未だ同契約の法理が必ずしも十分に発達してはいなかった時代かの如き印象を与えるおそれがあるが、実際はそうではない。むしろ、この時代に、海上保険法および海上保険契約法理の根幹は形成されたのであって、その意味で、同時代は、海上保険法史および海上保険契約法理の歴史において、最も重要な時代の一つである。

このように、14・5世紀地中海時代の海上保険条例は、現代海上保険法の源泉であり、また、この時代に海上保険法および海上保険契約法理の根幹が形成されたことから、同時代の海上保険条例がどのようなことを規定し、海

上保険法および海上保険契約法理のどのような根幹が形成されたかは、わが国の現行海上保険法および海上保険契約の解釈問題のみならず、一般に、現代海上保険契約の法理の探究にきわめて大きな意義を有している。

14・5世紀地中海時代に定められた海上保険条例は、今日知られているものだけで、およそ20条例を数える。すなわち、1369年10月22日にジェノヴァのドージュ (doge) Gabriele Adorno によって定められた海上保険条例を最古のものとし、以後、1390年頃のジェノヴァ条例、1393年5月9日付けのフィレンツェ条例、1394年3月17日付けの同条例、1401年2月2日付けのジェノヴァ条例、1405年12月のフィレンツェ条例、1407年12月31日付けの同条例、1408年1月23日付けのジェノヴァ条例、1419年12月23日付けのフィレンツェ条例、1420年頃のジェノヴァ条例、1421年5月15日付けのヴェネツィア条例、1424年6月8日付けの同条例、1434年8月27日付けのジェノヴァ条例等のイタリア初期の海上保険条例、さらに1432年、1435年、1436年、1452年、1458年、1461年および1484年のバルセロナ海上保険条例等である。

これらは、海上保険法史の観点から、大きく二つの条例群に分けることができるであろう。一つは、バルセロナの条例群が制定される以前、イタリアのジェノヴァ、フィレンツェ、ヴェネツィアで定められた条例群であり、また一つは、15世紀スペインのバルセロナで定められた条例群である。これら二つの条例群は、その形式的な側面、すなわち制定された地および時代、ヴォリューム等について、違いがあるばかりでなく、実質的な側面、すなわち規定内容の豊かさにおいても、きわだった相違を示している。

1435年バルセロナ条例は、イタリア初期の条例とは異なり、多くの規定で海上保険契約の要素に触れ、同契約の法理を著しく発展させた。だからこそ、体系的な海上保険条例としては、この条例をもって最古の海上保険条例とすべき旨、主張されるのであるが、その後、スペインでは、1538年のブルゴス条例、1556年のセビーリャ条例、1560年のビルバオ条例等が定められることとなった。むしろ、15世紀中葉から16世紀にかけては、かつてのイタリアにおけると同じように、スペインでも海上保険条例が百花繚乱のごとく定められるに至るのである。

かかるスペインの諸条例は、詳細な検討は今後の研究を待つにしても、と

りあえず大きく二つの条例群、すなわち1432年ないし1484年に定められたバルセロナの諸条例の地中海条例群と1538年ブルゴス条例、1556年セビーリャ条例、1560年ビルバオ条例等の大西洋条例群に分けることができると思われる。その理由は、まず第1に、上掲のように、一方は15世紀、他方は16世紀と、定められた年代に明確な線引きが可能だからであり、第2には、定められた地が、一方は地中海沿岸都市であるのに対し、他方は、大西洋沿岸都市であるからである。正確には大西洋沿岸都市とすることはできない都市で定められたものもあるけれども、それでも地中海よりはむしろ大西洋により密接な関係を有していた都市で定められており、そのことは何らかの形で条例の規制・整内容に深く影響を与えたと思われるから、これも大西洋条例に数えることができる。

セビーリャは、言うまでもなくイベリア半島南西部、アラビア語で「大きな川」を意味するグアダルキビル川を80kmばかり下れば大西洋に通じ、ビルバオもまた、イベリア半島北部、ネルビオン川を11kmほど下ればビスカヤ湾、そして大西洋に通ずる都市である。ブルゴスは、マドリッドの北211kmの内陸都市であり、大西洋沿岸都市とは言えないが、しかしながら中世スペインの主要な輸出品であった羊毛の一大集積地であり、この地に集められた羊毛は、主にビルバオからビスカヤ湾、そして大西洋を経て、フランドル等へ輸出されていたから、これもやはり大西洋に密接な関連を有していたのである。

かかる大西洋に密接な関係を有していた都市で定められた条例群、つまり大西洋条例群は、地中海条例群がその規制・整対象を主として地中海を航行する船舶およびそのような船舶に積載される貨物に関する保険としていたのに対し、おおむね大西洋を航行する船舶およびそれに積載される貨物の保険を規制・整対象としていた。規制・整対象たる保険の被保険船舶・貨物の航行・運送領域が、内海たる地中海であるかあるいは外海たる大西洋であるかは、条例の規制・整内容に大きく影響したであろうこと、そして場合によっては規制・整内容が後者において一段と進化したことは、容易に想像し得るところであり、今日の委付制度が、1435年バルセロナ条例第15条および第12条に本制度の前身たる推定ないし擬制制度 (System von Präsumtionen bzw. Fi-

ktionen)が定められていたにせよ、条例史上初めて規定されたのが、1538年ブルゴス条例であったこと、この一事のみをとっても、上記想像の妥当性について、大方の納得を得ることができるのではないだろうか。

これまでバルセロナの条例があまりに高く評価されたためか、大西洋条例群の研究はないがしろにされがちであった。どちらかといえば、バルセロナの諸条例にスポット・ライトがあまりにあてられ過ぎたために、大西洋条例群はその影に隠されてしまったきらいがなきにしもあらずである。しかしながら、近代海上保険立法として誉が高く、かつまたそれ以後の近代ヨーロッパ海上保険立法にきわめて大きな影響を与えた1681年 Louis XIV の海事勅令にほとんど同じ形で受け入れられたギドン・ドゥ・ラ・メールの編纂されたルアンが、直接あるいはブリュージュを介して、カスティリヤと強く結びついており、さらに何よりもギドン・ドゥ・ラ・メールの編纂者とされている Antoine Massias がルアンに移住したスペイン人の1人であったことを考慮すれば、海上保険法の継受関係上、大西洋条例群の有する地位は、バルセロナ条例に勝るとも劣らない重要性を有するのであって、大西洋条例群の研究をおろそかにすることはできない<sup>2)</sup>。

本稿は、このような考え方を基に、典型的大西洋条例と思われる、16世紀中葉セビーリヤで定められた海上保険条例を研究すべく、その基礎的事項について検討するものである。

1) 拙著『海上保険史研究』1997年、pp.1-4.

2) 拙稿「1520年ビルバオ海上保険条例(案)」『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.710-12.

## 2 16世紀のセビーリヤ

15世紀末の1492年は、スペインの歴史にとって特記すべき年の一つである。すなわち、この年に Isabel と Ferdinando のカトリック両王の新しいスペイン王国を象徴する四つの大きな出来事が生じている。一つ目は、両王が同年1月2日にグラナダに入城し、グラナダ王国が陥落してレコンキスタに終止符が打たれたこと、二つ目は、同年3月31日に勅令を発し、4ヶ月の

猶予期間を設けてユダヤ教徒にキリスト教への改宗か国外退去を迫ったこと、三つ目は、同年10月12日にコロンブスが現在のバハマ諸島のサン・サルバドル島に到達したこと、そして四つ目は、ネブリーハの「カスティリヤ文法」が出版されたことである<sup>3)</sup>。これら四つの出来事のうち、後のスペイン王国の経済にとって、最も大きな影響をもたらしたのは、言うまでもなくコロンブスの新大陸の発見であった。

1451年、ジェノヴァ近郊で毛織物業者の息子として生まれたコロンブスは、紆余曲折の後、1492年4月17日付けと同月30日付けのいわゆるサンタ・フェの協約を結び、同年5月12日にグラナダを出発してパロス港に急行した。そして、ここで準備に約80日間を費やした後、ニーニャ号、ピンタ号およびサンタ・マリア号の三隻で8月3日金曜日、日の出前30分、8時にサルテスの河口から出航したのである。このサンタ・フェの協約には、コロンブスを、発見するであろうあらゆる陸地および島々の終身提督とし、その相続人がこれを承継し、さらに発見するであろう土地の副王兼総督に任命すること、真珠等、発見地で購入または交換したすべての物品について、取得のために要した経費を差し引いた残りの1/10をコロンブスに与え、9/10は両王が取得することなどが定められていた<sup>4)</sup>。

同年10月10・11日の夜、コロンブスはサン・サルバドル島を発見し、さらにキューバ、ハイチを発見して、原住民と物品を携えて帰国する。95年の第2回航海は、植民地経営を目的とし、17隻の船団と1500人の乗組員、各種資材をもってハイチに航行し、経営に着手したが、必ずしも十分な成果を挙げることはできなかった。しかしながら、プエルト・リコ、ジャマイカ等を発見した。そして、第3回航海では、トリニダード、オリノコ河口、さらに第4回航海では、ホンジュラス、パナマ地峡などを発見している。

これらの航海と相前後して多くの探検が行われ、バルボアは太平洋岸に達し、ポンセ・デ・レオンはフロリダを発見した。このような冒険を推進したのも、その結果を独占したのもカスティリヤであった。

コロンブスは、最初レパルティミエント (repartimiento. 分割) の権利を得、土地と原住民を経営者に分割し、強制労働と貢納を課し、植民地経営を行った。かかるレパルティミエントは、人口の減少をもたらし、発見当時のハイ

チは、人口40万であったが、1508年ニコラス・デ・オバンド総督の時代には6万、1514年には1万4千と激減したらしい。そこで、オバンドは、原住民の魂の救済と保護を条件に、土地を経営者に委託する方式を採用することとした。この方式は、1503年12月20日のIsabelの勅令によって、法制化され、それによれば、原住民も一応スペイン国王の臣下として扱われ、「インディオをキリスト教徒と交際させ、そのキリスト教化を促進すること」、「インディオを招集してカトリックの信仰を説教すること」、「カシーケ（原住民の首長）は、スペイン人が必要とする労働に従事する一定数のインディオを確保しておくこと」などが定められていた。これが、いわゆるエンコミエンダ（encomienda. 委託）である。

オバンドがハイチの総督に任命された1502年頃から、領土獲得と植民地経営が本格的に進められるようになった。そして、コロンブスの一子ディエゴがオバンドの後任として総督になり、オヘーダがヌエバ・アンダルシア（南アメリカ北岸一帯）の総督、ディエゴ・デ・ニクエサがペラグア地方の総督に任命された頃から、植民地経営は大陸に進出していくことになる。

一方、原住民労働力の衰退に直面し、1501年には、アフリカ黒人奴隷の輸入がドミニクス派宣教師ラス・カサスによって主張され、1517年 Carlos I は、年間4千人の黒人奴隷を供給する特権アシエントをフランドル人に与えた。これは後にジェノヴァ商人に売り渡されたが、いずれにせよ、新大陸の鉱山・栽培経営はかかる黒人奴隷の売買によりその労働力を供給されることとなった。

スペイン王国がメキシコ（メヒコ）に関心を抱くようになったのは、キューバの総督ベラスケスがユカタン半島の探検を命じたコルドバ・グリハルバの報告によるらしい。エルナンド・コルテスはベラスケスからの大陸遠征の命令を受け、1518年11月18日サンティアゴを出航し、ユカタン半島に向かったが、ここにスペイン植民地時代最大の残虐行為の一つが展開されることになる。

また、中央アメリカの植民地経営を進めていくうちに、南の大陸には「ペルー」と呼ばれる富裕な国があることが分かり、当時のコンキスタドールが目をつけることとなった。紀元前から住みついた原住民がさまざまな名称

で呼ばれる文化を発展させた「ペルー」の最後の王朝がおおよそ13世紀頃クスコを中心に建設されたインカ帝国であるが、当時のインカの住民は、6百万、8百万とも言われ、強大な絶対君主の下に高度な社会秩序と文化を維持していた。このインカの植民地化に手をくださったのは、フランシスコ・ピサロである。

ピサロもコルテスと同郷（エストゥレマドゥーラ）でセビーリャから西インド諸島に渡り、1509年にはオヘーダのパラグア遠征に参加している。サン・セバスティアン植民地の建設には、副官として関与し、バルボアの太平洋発見の探検にも加わった経験を有していた。最初のうち彼の企図は、十分な成果を挙げ得なかったが、1530年1月あらためてスペインを発ってパナマに帰り、第3回の遠征を準備した。そして、32年1月パナマを出航し、インカ帝国の王ワイナ・カペクの二人の子、ワスカルとアタワルパの内紛を巧みに利用して、奸策と暴虐の末に、アタワルパを捕らえ、莫大な身代金の取得に成功した。それにもかかわらず、彼はアタワルパを殺すという、残虐非道な行爲を行ったが、さらに、1533年ソトを先陣にインカの首都クスコに侵入し、略奪、破壊、焼き討ちの限りをも尽くした。その後、部下のベナルカーサルに命じてキトーを征服、ついでチリへの遠征を企て、アルマグロにその実行を命じた。こうして、アルマグロはペルー支配の地歩を固めつつあったが、原住民の反抗、身内の内紛、本国スペイン王国における彼の評判の悪化等の中、1541年6月26日自身の子に虐殺された<sup>5)</sup>。

当初の発見はカリブ海の島々であったため、そこから収奪する富は限定され、一時は植民地放棄すら叫ばれたが、探検は次第に新大陸に及び、ここにコンキスタドールの時代が訪れる。しかしながら、それはスペイン植民地時代に大きな暗い影を落とすこととなってしまった。

スペイン王国の新大陸征服は、短年月で完成された点においてまさに驚異的であった。当時の技術水準にあって、たとえ火砲の出現があったとしても、遠く隔てた新大陸に本国の数十倍の大領域を半世紀にも満たない短期間に征服したのである。

1492年コロンブスの第1回航海から1550年頃までを新大陸の発見・征服期あるいは広義のコンキスタドールの時代とすることができであろう。

Isabelは、1499年コロンブスが派閥的な敵視によって告訴されたのを機会にサンタ・フェ協約を破棄して新大陸の領有権を宣言し、アンダルシア型大土地所有制の下、植民地経営を行うに至る。

当初植民地経営の目的は、植民地の農業確立によるヨーロッパへの食糧補給であった。アンティリアスの農業開発もメキシコおよびペルーの鉱山の発見によって頓挫し、砂糖プランテーションのみが根付いた。しかしながら、1560年植民地は食糧危機に陥ったため、食糧生産が促進され、麦はメキシコおよびペルーの基本作物となる。

スペイン王国はもとより、ヨーロッパ諸国の経済に大きな影響を与えたのは、何はともあれ、新大陸の鉱業生産であった。1503-20年、期待された金の産出は、アンティリアスやカリブ海沿岸の水簸式採取にすぎなかったが、1521-44年には、コルテスのメキシコ征服によって金の産出量は増大した。一方、ペルー北部のポトシ銀鉱の発見(1545年)は、年3千キログラムの銀産出量の増加をもたらすこととなり、ペルーの銀産出額は16世紀後半になると全産出額の3分の2を占めた。また、メキシコ中部では、サカステス、パチェコ、タスコなどの銀鉱が稼動し始め、銀が金を陵駕することになる。かくて、新大陸の銀産出額はヨーロッパを含む全産出額の5分の4を占め、しかも生産費はヨーロッパの3分の1ほどであった。

かかる植民地の物産は、船団によりセビーリャの港に送られた。ヌエバ・エスパーニャのベラ・クルスやヌエバ・カスティリャのカルタヘナ等への船団は、毎年3-4月セビーリャ、カディスまたはサン・ルカル・デ・バラメーダ(セビーリャの下流の地)に集結した船舶で編成され、翌年の2月には、ハバナに集結してセビーリャに帰港したが、往きの貨物は、貴金属・その他の物産との交換物資としての工業製品、特に毛織物であり、帰りの貨物は、言うまでもなく金、銀(1594年の帰航船舶の貨物の95.62%が金・銀であったと言われる。)、そして獣の生皮、タバコ、砂糖、インディゴ、洋紅等の物産であった。しかも、銀は後にポルトガル領東インドの貿易決算に使用され、いわゆる三角貿易が成立する。なお、銀の流入がヨーロッパに価格革命さらに商業革命をもたらしたことは、周知の通りである<sup>6)</sup>。

かかる植民地の経営に当たって、まず整備すべきは、統治機構のそれであ

ろう。その点、スペイン王国の植民地統治の行政機構は比較的整備されており、多くの点で他国の模範になっていた由である。創設された植民地の行政機構は、中央集権に基づく官僚統制機構であり、カスティリャの諸制度が導入されたが、本国と植民地との関係は、必ずしも一方的な統制と服従という単純なものではなかった。名目上は、メキシコもペルーも独立した王国であって、単に共通の国王を戴く同盟国に過ぎなかった。しかも、各植民地は、それぞれのインディオの伝統に基づいて各自の制度を築いていたのであり、根幹は同じであっても、多くの地域的な相違が存在した。

植民地経営に関するスペイン王国の主要機関は、コンセーホ・デ・カマラ・デ・ラス・インディアス(略称 Consejo de Camara de las Indias. 正式には、Real y Supremo Consejo de las Indias. インド顧問会議)およびカーサ・デ・コントラタシオン(Casa de Contratacion. 商務院、商務省、通商院、商業会議所などと訳されている。)である。

1524年の勅令によって発足したコンセーホ・デ・カマラ・デ・ラス・インディアスは、Carlos I時代に最高行政事務を扱う機関として組織立てられ、征服地の拡大とともに拡大整備された。それは、カスティリャ顧問会議に範をとったもので、行政・立法・司法の機能を併せ持った新世界関係の最高意思決定機関であった。それに対し、カーサ・デ・コントラタシオンは、新世界と本国との関係一切を統制・調整するために1503年セビーリャに設立された機関で、その業務内容は、植民地との間の航海、商業に関する諸事項のほか、行政上の連絡や現地資料の保管、税関事務など、非常に多様で、やがて国庫や王室財庫に入るべき資金の回収・保管から、インディアスにおける通商関係を主とする高等法廷の機能をも果たした<sup>7)</sup>。とりわけ、1539年8月15日 Carlos Iの勅令により、セビーリャの他の法廷とカーサとの裁判権の競合については、カーサが優越する旨定められ、さらにその範囲が1543年8月23日の同勅令によって規定されたため、商事に関する裁判権は、本カーサが行使しており、それは海上保険条例の適用に大きく影響を与えることになる。

3) 立石「スペイン帝国の時代」同編『スペイン・ポルトガル史』新版世界各国史16, 2000年, p.145.

- 4) 飯塚『大航海時代のイベリア』中公新書、昭和56年、pp.133-34。コロンブスの生涯については、多くの文献があるが、さしあたり飯塚、前掲書、pp.133-51、林屋訳『コロンブス航海誌』1965年、増田『コロンブス』1979年、今野訳『コロンブス』クセジュ文庫、1972年を参照。
- 5) コンキスタドールの時代については、飯塚、前掲書、pp.156-64、井上編、前掲書、pp.246-65。なお、関・立石編訳『大航海時代—スペインと新大陸』1998年、藤田訳『J.H. エリオット・スペイン帝国の興亡（1469-1716）』1982年、川北訳『コロンブスからカストロまで—カリブ海史1492-1969—』I・II、1976年、小林訳『スペイン—歴史的省察—』1975年をも参照。
- 6) 新世界あるいは新大陸との商業・貿易関係については、井上「スペイン絶対主義」『岩波講座・世界歴史』15、近代2、pp.35-49、川北「ヨーロッパの商業的進出」『岩波講座・世界歴史』16、近代3、pp.117-22およびpp.130-42、井上編『南欧史』1957年、pp.249-57、飯塚、前掲書、pp.184-90、浜名訳『フェルナン・ブローデル・地中海』II、1992年、pp.208-14、特に、Haring, C.H., Trade and navigation between Spain and the Indies, Harvard Economic Study, vol.XIX, Cambridge, 1918および Maestro, M., De los riesgos y seguros de la carrera de Indias, Madrid, 1991, pp.31-35, 67-67 y 91-121を参照。
- 7) スペインの植民地統治の行政機構については、飯本「中南米の植民地」『岩波講座・世界歴史』16、近代3、1970年、pp.217-24および上記 Maestro, pp.115-21を参照。

### 3 1556年海上保険条例

カトリック両王は、1503年王室の独占機関として、カーサ・デ・コントラタシオンを開設し、1510年これを政府付属機関とした。そして、1524にコンセーホ・デ・カマラ・デ・ラス・インディアスが設けられると、カーサはその所属経済機関とされることとなった。一方、セビーリヤ商人は、ユニベルスイダー・デ・メルカドール（Universidad de los cargadores a las Indias. Comercio de Sevillaあるいは単に Consuladoとも呼ばれる。）を結成し、上記カーサと結合して、新大陸商業の独占体制を築いたのである<sup>8)</sup>。

13世紀以前にも、若干の商業団体がスペイン東海岸に、商業上の争いの解決、アラゴン商人の同地内外での取引の保護・促進のための機関として存在し、1450年までには、アラゴン、カタルーニャ、ルシオンおよびバレンシア中の8都市において、同団体が設立されていた。このような団体は、そもそも二つの機能を有しており、それらは、争いを解決する法廷としての、およ

び商人の利益を保護し、増大せしめるギルドとしての機能であった。そして、その後両王は、かかるスペイン東海岸に設けられていた商業団体をカスティリヤに移植することを決断し、セビーリヤにおいては、1543年8月勅許を発し、ユニベルスイダー・デ・メルカドール設立を認めることとなるのである。それは、急速に増大する新大陸との交易とそれに伴って急激に増加した争いが、カーサ・デ・コントラタシオンの処理能力をはるかに超えていたからであった。

かかるユニベルスイダーのメンバーは、新大陸との取引に従事する商人に限られていたし、それもセビーリヤに住む、既婚であるとやもめであるとは問われなかったが、少なくとも25歳以上の商人でなければならなかった。

次第にセビーリヤは、新世界交易の中心地に成長する一方、カーサが新世界交易、同世界へのまたはからの航海および同世界への市民の移住に関する主たる政府監督機関となって行く。

かかるユニベルスイダーとカーサとの関係は、きわめて密であり、継続的であり、また重大であった。日常業務として、あるいは国王の特定の指示により、交易に関する規制、船団に参加させる船舶の選択および船団の組織化について、カーサはユニベルスイダーの役員衆と常に相談を行い、各種条例の制定については、カーサの役員衆がユニベルスイダーのアドバイスを求め、さらにユニベルスイダーは王国の商業政策について多くの助言を与えていたのである<sup>9)</sup>。

かくして、セビーリヤは、1556年海上保険条例を定めるに至るのであるが、それは、上記カーサ・デ・コントラタシオンがユニベルスイダーの役員衆のアドバイスを得た上で、制定されたものである。

しかしながら、セビーリヤで定められた海上保険条例の最初のもは、上記1556年条例ではない。それ以前に1552年に Carlos Iにより定められた条例が存在するのであるが、1552年条例は、2か条で、保険契約は公的書面をもって締結されない限りその効力を有さないことと船舶保険の付保制限のみを規定するに過ぎず、規定数と言ひ、また内容的に言っても、最も重要なセビーリヤ海上保険条例が1556年条例であることに異論をはさむ研究者はいない。

ところで、1556年セビーリャ条例を掲げた主要文献を掲げれば、次の通りである。

- (1) Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias, t. IV, Madrid, 1681, en Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias (reed.), t.IV, Madrid, 1973, pp.96-105.
- (2) Magens, N., An essay on insurance, vol. II, London, 1755, pp. 30-51.
- (3) Baldasseroni, A., Trattato delle assicurazioni maritime, t. III, Firenze, 1786, pp.723-44.
- (4) Capmany, A. de y Monpalau, de, Codice de las costumbres maritimas de Barcelona, Madrid, 1791, en Capmany, A. de, Libro del Consulado del mar (reed.), 1965, Barcelona, 1965, pp. 653-65.
- (5) Pardessus, J.M., Collection de lois de antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle, t. VI, Paris, 1845, pp.76-103.

(1) は、Carlos IIの命でそれ以前に定められた各種諸条例を印刷・発行した条例集であり、公的条例集としての性格を有している。

(2) は、商人であったMagensが海上保険契約に関する種々の事項・論点について解説・論じた古典的名著であるが、1556年セビーリャ条例に関して言えば、これのオリジナルのテキストが掲げられているわけではなく、その英訳が掲載されているに過ぎない。

(3) は、これも(2)と同様に古典的名著として名を馳せている文献であるが、これにもオリジナルなテキストが掲げられているわけではなく、そのイタリア語訳が掲載されているに過ぎない。

(4) も、(2)、(3)と同じく古典的名著である。しかしながら、(2)、(3)とは異なり、1556年条例（ただし、同書では“Ordenanzas para los seguros maritimos que formaron el Prior y Consules de Universidad de mercaderes de Sevilla, con respecto a la navegacion a las Indias Occidentales, en 1555”として掲げられている。）のオリジナルのテキストが掲載されている。

(5) は、かの有名な6巻からなる海事法規集の中の1巻であり、これに

はオリジナルのテキストとそのフランス語訳が掲載されている。

上記5文献は、訳であるか、オリジナルのテキストであるかの違いはあるにしても、いずれも、1556年セビーリャ条例を掲げているが、同条例全体を掲載してはいないものの、1556年セビーリャ海上保険条例の研究において必ず参考すべき重要な文献として、① Reatz, C. F., Geschichte des Europäischen Seeversicherungsrechts, Leipzig 1870, SS.268-96および② Maestro, M., De los riesgos y seguros de carrera de Indias, Madrid, 1991の2書を挙げる事ができるであろう。とりわけ、後者には、これまで知られていない史料が掲載されており、1556年条例研究にはきわめて有益な示唆を得ることのできる書である。

さて、上述のように、1556年セビーリャ海上保険条例は5文献にその全体が掲載されているが、同条例を研究するにあたり、それらのいずれか一つのみによって研究し、それ以外の文献は一切参考にしないという研究姿勢が邪道であることは言わずもがなであるけれども、5文献の中で、いずれが後の各種改正を含まない、1556年条例制定時のそれこそオリジナルなテキストをより正確に掲げているかを検討し、それを第一義的な基礎史料として、さらに他の諸文献を参照しつつ、研究するのが正当な研究姿勢であることに疑いはない。とすれば、先の5文献の内、このような第一義的基礎史料として挙げるべきはいずれであるかを検討しておく必要が生じてくる。

上記5文献の中で、訳しか掲げていない文献は、第一に検討の蚊帳の外に置く事ができるであろう。と言って、一切参考にしないということでないのは、もちろんであるが、訳しか掲げられていない点で、それらを第一義的基礎史料とするわけにはいかない。であるならば、当面検討すべきは、(1)、(4)および(5)ということになる。

Pardessus<sup>10)</sup>は、1556年条例の掲載に際して、“La Recopilacio”はその編纂者衆が若干の修正を認められていたという理由で、これではなく、1683年版に基づいた旨を明らかにしている。しかしながら、Pardessusの言う“La Recopilacio”が何年版のものかは明らかでない。しかも、Pardessusが使用した1683年版が何の1683年版かも分からない。しかしながら、文脈から言って、おそらくPardessusの言う1683年版は、“La Recopilacio”の同



年版であろう。とするならば、Pardessusが参考にしなかった“La Recopilacio”は1683年版以外の版であるということになるわけで、果たしてそれは何年版であろうか。

可能性は二つ、すなわち1683年以前の版かあるいは1683年以後の版であるか、である。常識的に考えれば、Pardessusが参考にしなかった理由、すなわち編纂者衆が若干の修正を認められていたという理由からして、1683年以後の版であろうと考えるのが大きな間違いのないところであろう。なぜならば、編纂者衆に若干の修正が認められていたというのは、ある程度の時間が経過し、その間の諸事情の変化そしてそれによる修正の必要性から、諸規定のアップ・ツウ・デイトを目的とした合理的な整理を試みると同時に、余りに大きくオリジナルの規定を変更するのは条例の編纂という本来の目的に大きく逸脱する可能性があり得るために、若干の修正に限るということで、そのような修正のみを認めたと考えることができるであろうからである。さらに、Pardessusが1683年版を参考にしたということは、同版が最もオリジナルに近い、あるいはオリジナルそのものであると考えたからではないか。ということは、間接的にPardessusが参考にしなかった“La Recopilacio”は1683年以後の版であることを示している。つまるところ、Pardessusが参考にしなかった“La Recopilacio”は、おそらく1683年以後の“La Recopilacio”の版であろうと思われるのであって、そのように考えるのが常識的なところではないだろうか。しかし、残念ながら、筆者は、1683年以後の“La Recopilacio”の版の存在を知らない。と言って、そのような版がないということではない。むしろ、Pardessusが1683年版に基づき1556年条例の諸規定を掲げているから、それ以後の版を調べる必要性を感じなかったためであり、そのような版の存在を否定しているわけではない。

上記文献の（1）は、“Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias”であり、おそらくPardessusの“Recopilacion”の1681年版である。もしそうであるならば、Pardessusが参考にした1683年版よりも2年早く公刊されているわけで、1556年セビーリャ海上保険条例を検討する場合には、これをまず第一義的基礎史料として参考にすべきであろう。詳細はいずれ検討する予定であるが、とりあえず瞥見すれば、わずか2年の違いとはいえ、

Pardessusが掲げたテキストと1681年版のテキストとはかなりの相違が存在する。たとえば、Pardessusでは、海上保険関係の規定数が全体で55か条であるのに対し、1681年版では57か条であり、2か条の違いがあるし、最初の規定も、Pardessusではコントラタシオンの条例の第27条となっているが、1681年版では「カーサ・デ・コントラタシオンの条例第9部39節保険者衆、諸危険およびインディアス航海に関する保険」の第1条となっている。さらに、Pardessusでは、インディアス向け航海の普通海上保険証券は、条例の最後に掲げられ、注で第39節第33条とされているが、1681年版では第35条に掲げられている。このような相違は、他にも少なからず存在する。わずか2年の違いでこのような多くの相違がなぜ生じるのかは、大きな疑問であるが、紙幅の関係もあり、ここでは検討しない。

いずれにせよ、我々が1556年セビーリャ海上保険条例を検討するには、上記5文献のいずれをも参考にしなければならないが、しかし、第一義的な参考史料としては、まず（1）を取り上げなければならないのである。したがって、今後1556年セビーリャ海上保険条例の規定内容を検討するについては、（1）のRecopilacion de leyes de los Reynos de las Indias, t.IV, Madrid, 1681, en Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias (reed.), t.IV, Madrid, 1973, pp.96-105を第一義的史料とし、さらに上に掲げた各種史料を同時に参考にしていくこととする。

海上保険条例の史的研究に関する筆者の立場およびそのような研究の重要性について述べた後、1556年セビーリャ海上保険条例が定められた頃の同地の状況を概観した。そして、同条例が定められる背景および制定機関を瞥見し、この条例のテキストが掲げられている文献の中で、第一義的な史料として、いずれを取り上げるべきであるかを検討した。

この問題は、一見小さな問題であるかのような印象を与えるかもしれないが、その実、そうではなく、むしろ基本的な、かかる史的研究を行うにあたって、最初に解決すべききわめて重要な問題であると言わなければならない。史料それ自体としての価値はもちろん、もし不正確な史料に基づいて検討すれば、その検討結果が一層不正確になるのは必然であり、そのような研究の姿勢はこれを最も回避すべきところであろう。

言うまでもなく、筆者が結論付けた、1556年セビーリャ海上保険条例の検討に際して第一義的に使用すべき史料が *Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias*, t.IV, Madrid, 1681, en *Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias* (reed.), t. IV, Madrid, 1973, pp.96-105であることは、決して絶対的ではない。現在の筆者の検討からそう言えると言ったに過ぎず、その点では、あくまでも筆者の結論は相対的であって、今後の史料の発見、あるいはより細部にわたる地道な検討の結果、翻さなければならない事態が生じるのは、当然である。海上保険条例が定められたのは1556年であり、上記 *Recopilacion* が公刊されたのは1681年であって、その間には100年を超える時間が経過しているから、将来 *Recopilacion* よりも条例制定時に近い史料が発見される可能性は多分にあるのである。しかしながら、現在の史料状況および筆者の、不十分ではあるが、一応の検討の結果、上記のようなこととなったわけで、少なくとも筆者が本条例について今後研究を進めるに当たっては、上記史料を第一義的に使用していきたいと考えている。

8) 井上, 前掲論文, pp.38, 39.

9) Cf. Smith, R.S., *The Spanish guild merchant, A history of the Consulado, 1250-1700*, Durham, pp.18-46 and 67-112, and Maestro, op. cit., pp.115-21.

10) Pardessus, op. cit., pp.7-8 et 76, n.1.