

保険業の生成について

中浜, 隆

<https://doi.org/10.15017/2920701>

出版情報 : 経済論究. 68, pp.69-92, 1987-08-10. 九州大学大学院経済学会
バージョン :
権利関係 :

保険業の生成について

中 浜 隆

目 次

- I はじめに
- II 海上貸借
- III 海上為替契約
 - i) 海上為替契約
 - ii) 貿易商人の自己資本蓄積と海上危険に対する事前対策・事後処置
- IV 海上保険
 - i) 旅商から定住商人への移行
 - ii) 保険貸借
 - iii) 海上保険の生成
- V 結びにかえて

I は じ め に

保険業は、本来の保険業務とともに、金融業務も遂行しており、両者は社会的に重要な役割を果たしてきている。近年、進展している金融革新のもとで、先進資本主義諸国、とりわけアメリカでは、両業務に新たな事態が生じている。保険業務では、変額保険やユニバーサル保険などの登場、すなわち保険商品の金融商品化である。金融業務については、その多様化である。具体的には、信用保証業務をはじめ、商業銀行や投資銀行、投資管理・顧問会社などの設立および買収を通じて、総合的な金融サービス業務を行う体制を整えている。

ところで保険業は、14世紀、イタリアにおいて、マーチャント・バンカーなどが海上保険を引き受けたことに始まる。その際マーチャント・バンカーは、本来の商品取引業務や銀行業務とともに、保険業務を遂行したのである。後に

誕生した生命保険は、海上保険から分岐したものであり、当初は損害の概念と密接に結びついていた。しかし、初期の生命保険に見られた損害の概念はしだいに希薄化し、そこに貯蓄目的がはいりこむ。そしてその貯蓄性は、さらに損害性を凌駕するまでに成長していく。それは、一面で上述した保険商品の金融商品化につながると考えられる。

そこで本稿では、海上保険の引受として始まった保険業の生成について考察する。まず、海上保険がどのようにして、またなにゆえに生成したのかを明らかにする。その際に、それらの点を、商取引・商方法の変遷（往復航海→片道航海→貿易商人の旅商から定住商人への移行）と、それらに対応した商契約（海上貸借→海上為替契約→保険貸借）との関連のなかで明らかにする。次に、マーチャント・バンカーが諸業務の一つとして行った保険業務について検討し、生成期における保険業の特徴を明らかにしたい。

Ⅱ 海 上 貸 借

本章では、おもにジェノヴァの公証人⁽¹⁾記録をもとに、12世紀における海上貿易の特徴と、その際に締結された海上貸借の契約内容について検討する。

海上保険は、海上貸借を母胎として生成したとするのが通説である⁽²⁾。その根拠は、この射倖的貸借（sponsio）の中に危険の有償的負担という保険的要素が内蔵されていたからである⁽³⁾。この海上貸借の起源は古く、すでに古代ギリシア・ローマ時代に行われており、それ以前のフェニキア人もそれを知っていたと言われている⁽⁴⁾。海上貸借はその後、ビザンティン帝国に伝わったが、地中海貿易の衰退によって減少していった。しかし11世紀末以降の十字軍遠征を契機とした地中海貿易の発展にともなって、再びさかんに利用されるようになった。

海上貸借（foenus nauticum； sea loan； Seedarlehn； prestito marittimo）は、借手である貿易商人にとっては、海上貿易を行う際に必要な資金を調達するための手段としての役割を果たした。他方、貸手である前期的な貨幣所有者にとっては、自己の資本を有利に運用するための投下対象であった。この前期

的な貨幣所有者とは、ジェノヴァの場合、12世紀前半まではおもにシリア人とユダヤ人であった。しかし12世紀中葉には、土地貴族 (landed nobility) であるジェノヴァ人が彼らに取って代わった。これと同じ変化は、12世紀のうちにジェノヴァだけでなく、そのほかの場所でも起こったにちがいない。しかしそれは、この時期の記録がかなりそろっているジェノヴァについてのみにたどることができる⁽⁶⁾。彼ら土地貴族は、土地生産物を売却して得た貨幣や、港や門や内陸に通じる峠で、通行料や関税、税金として徴収した貨幣を、海上貿易に投資したのである⁽⁶⁾。海上貸借は、ジェノヴァでは、コンスタンティノープル、シリア、北アフリカ、エジプト、南フランス、シチリア、およびサルディニアとの貿易で一般的に行われた。またジェノヴァだけでなく、ヴェネツィア、マルセイユ、バルセロナをはじめ、そのほかの活発な海上貿易を行う地中海沿岸諸都市でも利用された⁽⁷⁾。

この時期の海上貸借は、一般に往復航海 (round-trip voyage) につき締結された。つまり、借手は商航海から無事帰還した場合に、自国で貸付金の返済を行ったのである。また海上貸借を含め、商契約は一回の商航海ごとに締結される(資本の一回転をもって終了する)のがつねであった。当時の海上貿易は、造船技術や航海技術の未発達に加え、天災をはじめ、海賊、私略船 (privateers) などの出現のために、はなはだ危険であった。借手である貿易商人は同時に旅商であり、したがって船舶と終始運命をともしする関係にあったのである。そのために海上貸借の契約には、「船舶が無事到着した場合 (sana eunte nave)」という貸付金に対する返済条件が付けられていたのである⁽⁸⁾。通常の消費貸借では、利子を徴収することは教会法の徴利禁止に抵触したが、海上貸借の場合はそうではなかった。というのは、貸手は上述の規定によって、海上危険によって生じた損失を負担したからであり、したがって利子は、それに対する報酬とみなされたからである。このように海上貸借は、借手にとっては海上貿易に必要な資金の調達手段であると同時に、海上危険によって生じた損害を貸手に転嫁する役割をも果たしたのである。しかしそのために、利子率はかなり高く設定されていた⁽⁹⁾。

上述したように、海上貸借契約には、「船舶が無事到着した場合」という貸

付金に対する返済条件が規定されていた。しかしそれは多くの場合、特定の船名はあげられていなかった。また、借手が乗り込んだ最初の船舶が売却されるか航路を変更しても、最初の船舶に乗り込んでいた人々と積荷が乗り換えた船舶がどんな船舶であれ、それが無事到着したならば、貸付金は返済されるべきことが規定されている場合も多かった⁽⁴⁰⁾。このように、貸付金の返済条件は船舶の無事到着であり、したがって貸付金で購入した積荷と貸付金の返済条件とは、直接関連していなかったのである。また、貸付金に対して設定された担保は、借手の全財産であり、貸付金と積荷との間の担保関係には、明確な関連がなかった。それは、海上貸借契約が往復航海につき締結されたことと関係している。つまり、借手は商航海から帰還した際に貸付金を返済していたために、貸手は借手が返済を怠った場合、借手の財産でもって貸付金を回収できたからである。さらに、貸手が海上保険によって生じた損害を負担するのは、船舶が全損に帰した場合であり⁽⁴¹⁾、貸手の損害負担もきわめて限定されていたのである。

この時期の海上貸借は、借手にとっては海上貿易に必要な資金調達が目的であった⁽⁴²⁾。また、積荷と返済条件との間に直接的な関連はなく、貸付金と積荷との間の担保関係も不明確であった。さらに、貸手の損害負担もきわめて限定されていた。このように、積荷を保険の目的とし、損害額に応じた填補を行う海上保険が生成する諸条件は、まだ満たされていなかったのである。

注

- (1) 公証人とは、ジェノヴァのコムーネ (commune) の公吏 (public officials) であった。彼らは、特に一隻の船あるいは船団の航海が予定されている時に、商人達が習慣的に会合していた場所に置かれるのが通例であった。これらの時に、多くの契約が一日で作成された。そのほかの時に、公証人は、契約の当事者である商人の家で、契約の写しを作成した。これらすべての取引は、公証人によって作成され、写しが契約当事者に与えられた。(Hoover, Calvin B., "The Sea Loan in Genoa in the Twelfth Century", *Quarterly Journal of Economics*, XL (1925-26) p. 497.)
- (2) 海上保険の起源(母胎)のほか、その発生期、発生地に関する諸説については、都築直三「海上保険の発達」『商事研究』第2巻第4号(大正11年)、同「海上保険発達史(一)~(四)」『商事研究』第2巻第5号(大正11年)~第3巻第3号(大正12年)、久川武三「海上保険の沿革及文献」『商工経済研究』第2巻第3号(昭和2年)、寺田四郎

- 「海上保険の起源」『法律論叢』第7巻第5号(昭和3年), 同「中世欧州に於ける海上保険の起源」『保険学雑誌』第32巻第318号(昭和3年), 同「海上保険起源論(一)~(七)」『法学新報』第40巻第3号(昭和5年)~第40巻第9号(昭和5年), および『保険評論』第23巻第7号(昭和5年)~第24巻第5号(昭和6年), 同「海上保険発源地考(一)~(七)——海上保険法史の一断面——」『上智法学論集』第2巻第1号第2号合併号(昭和33年)~第6巻第1号(昭和37年), 同「海上保険発生史論(一)~(十三)」『保険学雑誌』第42巻第357号(昭和13年)~第45巻第369号(昭和16年), を参照。
- (3) 勝呂 弘「中世教会法の利息禁制と地中海の海上貸借」『名古屋学院 大学論集』第14号(1968年), 37頁。
- (4) これについては, 注(2)の諸論文と, それらに掲げられた文献のほか, Calhoun, G. M., “Risk in Sea Loans in Ancient Athens”, *Journal of Economic and Business History*, II (1930), pp. 561-584. を参照。
- (5) Byrne, Eugene H., “Genoese Trade with Syria in the Twelfth Century”, *American Historical Review*, XXV (1920), p. 198.
- (6) *Ibid.*, pp. 199-200.
- (7) Hoover, *op. cit.*, p. 498.
- (8) 勝呂 弘「海上保険創生史考——教会法の利息禁制と海上貸借の変革——」『創立三十五周年記念損害保険論集』損害保険事業研究所, 昭和44年, 61頁, および『損害保険論選集』千倉書房, 昭和60年, 430頁。
- (9) 当時の海上貸借における利子率については, Byrne, *op. cit.*, p. 214., Hoover, *op. cit.*, p. 503, 504., Goldschmidt, Levin, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart, 1891, S. 345-346., Schaube, Adolf, *Handelsgeschichte der Romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, München und Berlin, 1906, S. 112, 166, 193, 467. を参照。また, 12世紀中葉における海上貿易の利潤率を知ることができる貴重な資料について述べたものに, Hoover, Florence Edler de, “Partnership Accounts in Twelfth Century Genoa”, *Bulletin of the Business Historical Society*, Vol. XV (1941), pp. 87-92. がある。
- (10) Bensa, Enrico, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova, 1884, p. 28., Hoover, *op. cit.*, pp. 523-524., Ashburner, Walter, *The Rhodian Sea-Law*, Oxford, 1909, p. ccxxviii.
- (11) 勝呂 弘『創立三十五周年記念損害保険論集』61頁, 『損害保険論選集』430頁。
- (12) Schaube, Adolf, „Der Versicherungsgedanke in den Verträgen des Seeverkehrers vor der Entstehung des Versicherungswesens. Eine Studie zur Vorgeschichte der Seeversicherung“, *Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, II (1894), S. 175.

Ⅲ 海上為替契約

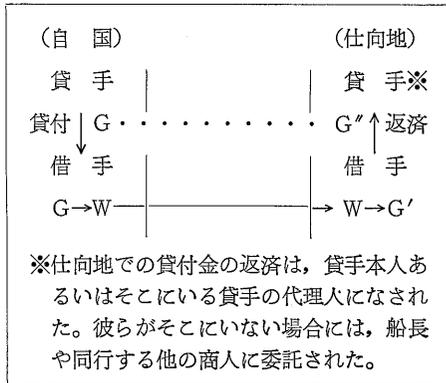
ⅰ) 海上為替契約

前章では、12世紀における海上貿易の特徴と、その際に締結された海上貸借の契約内容について検討した。本章では、13世紀になってそれらにどのような変化が生じたのかを明らかにする。

海上貸借は、13世紀になると、片道航海 (outbound-voyage, inbound-voyage) につき締結されるようになった。それは13世紀になって、商取引に変化が生じたことを示している。自国で貨幣を借りて商航海に出かける貿易商人は、その貨幣をもって輸出商品を仕入れ、仕向地でそれを売却するか、輸出商品が外地で需要されていない場合には、直接外地で輸入商品を購入するかした。12世紀中葉におけるジュノヴァの対レヴァント貿易では、多くの場合、後者の形態がとられた。しかし12世紀末になると、輸出貿易がかなり発展するようになる⁽¹⁾。それは、商品でもって出資するアコメンダチオ (commendatio) がさかんに行われるようになったことにも見てとれる⁽²⁾。

このように13世紀になると、海上貸借契約が片道航海につき締結されるようになったため、その内容に変化が生じた。まず第一に、貸付金が仕向地で返済されることになった。したがって仕向地での返済通貨が自国での貸付通貨と異なっているために、契約上、通貨の交換が含まれたのである。すなわち、為替

文言をともなう海上貸借に移行したのである。シャウベはこの種の契約を、海上貸借の為替形態 (Form des Cambium)⁽³⁾、ルーヴァ (Florence Edler de Roover) は海上為替契約 (maritime exchange contract)⁽⁴⁾と呼んでいる。またルーヴァ (Raymond de Roover) は、海上貸借 (*foenus nauticum*



or sea loan), 海上為替契約 (*cambium maritimum*, or *cambium nauticum*, contract), および通常の為替契約 (*ordinary cambium contract*) を区別し, 海上為替契約を十分に限定された, 狭い意味で扱っている⁽⁶⁾。海上為替契約では, 危険負担料を含めた利子は, 返済通貨を低く評価することによって, 為替レートの中に含まれていた⁽⁶⁾。

第二に, この契約では, 借手の積荷が貸付金に対して特別の担保 (*Spezialpfand*) として設定されたことである。これまでは, 貸付金に対して借手の全財産が一般的な担保として設定されていたが, 今やそれとともに特別の担保が設定されたのである⁽⁷⁾。それは, 海上為替契約が片道航海につき締結されたことと関係している。つまり, 貸付金の返済は仕向地でなされるが, その際借手が貸付金の返済を怠った場合, 貸手は特別の担保設定に基づき, その場でその担保を抑えて貸付金を回収することができるようにしたためである。

第三に, 契約に規定された貸付金の返済条件についてである。貸付金に対する返済条件は, これまでは船舶が無事到着した場合であったが, それに代わって借手の積荷が無事到着した場合になったのである。それは, 海上為替契約が片道航海につき締結され, それにともなって借手の積荷が特別の担保として設定されたことと関係がある。つまり貸手にとっては, 船舶の無事到着ではなく, 借手が貸付金の返済を怠った場合に, その回収がすぐ可能となるように, 特別の担保として設定されている借手の積荷が無事到着するかどうかが問題となったからである。貸付金に対して借手の積荷が特別の担保として設定され, 貸付金に対する返済条件が借手の積荷が無事到着した場合になったことは, 他の面から見れば, 海上危険によって生じた損害が及ぶ対象が, 限定されたことでもある。つまりこれまでは, 借手の積荷と海上危険によって生じた損害との間には, 直接的な関連はなかったが, 今や両者の間に直接的な関連をもつようになったのである。これは, 積荷を保険の目的とする積荷保険へとつながる。

第四に, 海上危険によって生じた損害に対する貸手の負担範囲についてである。これまでは, 貸手は船舶が全損に帰した場合だけ負担していた。しかしこの場合には, 貸手は借手の積荷が半分以上損害を被った場合に負担するようになった。すなわち, たとえ船舶は難波しても, 積荷が半分以上救助された場合

には、借手は貸付金を全額返済しなければならなかった。逆に、それが半分以下であれば、まったく返済する必要はなかったのである⁽⁸⁾。このように、貸手の負担範囲が、船舶が全損に帰した場合から、借手の積荷が半分以上損害を被った場合へと、実損の負担に近づく過程を見ることができる。つまりそれは、後の海上保険で行われる実損填補へとつながると考えられる。

注

- (1) ジェノヴァの対レヴァント貿易で輸出されたおもな商品は、シャンパーニュの大都市から旅商によってもちこまれた北ヨーロッパ産の織物であった。逆にレヴァントからの輸入商品は、胡椒や染料、みょうばんなどであった。これらの点については、Byrne, “Genoese Trade with Syria—”, pp. 216-218., Reynolds, Robert L., “The Market for Northern Textiles in Genoa, 1179-1200”, *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, VIII (1929), pp. 831-851., *id.*, “Merchants of Arras and the Overland Trade with Gonoa, Twelfth Century”, *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, IV (1930), pp. 495-533., *id.*, “Genoese Trade in the Late Twelfth Century, Particularly in Cloth from the Fairs of Champagne”, *Journal of Economic and Business History*, III (1930-31), pp. 362-381. を参照。
- (2) この点については、Byrne, Eugene H., “Commercial Contracts of the Genoese in the Syrian Trade of the Twelfth Century”, *Quarterly Journal of Economics*, XXXI (1916), pp. 128-170. を参照。
- (3) Schaube, „Der Versicherungsgedanke—“, S. 176.
- (4) Roover, Florence Edler de, “Early Examples of Marine Insurance”, *Journal of Economic History*, V (1945), p. 176.
- (5) 「海上貸借、すなわち *foenus nauticum* と同様に、そのような契約（海上為替契約——引用者）は、船舶あるいは積荷が目的地の港に無事到着することを条件として、貸付金を返済するという条件条項をいつも含んでいた。したがって貸手は、信用リスクに加えて、海の危険、すなわちもし担保として設定された積荷あるいは船舶が、天災 (act of God) や海の不幸、つまり敵や私略船 (corsairs) あるいは海賊船 (pirates) などの軍艦 (men of war) の襲撃のために港に無事到着しなかったならば、貸付金の返済を要求するいかなる権利も失うという危険を引き受けたのである。これは、神の、海の、および人々の危険および不幸負担で (*ad risicum et fortunam Dei, maris et gentium*) という決まり文句によって解釈されてきたところのものである。しかし海上為替契約 (*cambium maritimum contract*) は、*foenus nauticum* すなわち海上貸借と一つの重要な点で異なっていた。つまり、ある船舶あるいはある積荷が無事到着した場合に、同じ通貨で返済するのではなく、海上為替はいつも為替取引をと

もなっており、同じ通貨ではなく異なった通貨で、一般的には目的地で流通している通貨で返済されたのである。他方で海上為替は、通常の為替とも異なっている。というのは、契約の履行は、不確定なことが実現すること、つまり船舶あるいは積荷が無事到着することを条件とし、それにかかっているからである。このように海上為替は、一方で為替の特徴と、他方で海上貸借すなわち *foenus nauticum* の特徴を合わせ持つ混成形態であった。そのような契約は、貸手と借手との間で、ある船舶あるいはその大部分の積荷が入港するという条件で、後者が前者に、外国の港でかつ外国通貨で返済するという取り決めをする契約として定義される。」(Roover, Raymond de, “The *Cambium Maritimum* Contract According to the Genoese Notarial Records of the Twelfth and Thirteenth Centuries”, *Exploration in Economic History*, VII (1969-70), p. 18.)

ここで、海上為替契約の出現と教会法の徴利禁止との関係について一言しておきたい。前章で述べたように、海上貸借では貸手が海上危険によって生じた損害を負担したために、利子の授受は教会法の徴利禁止に抵触しなかった。しかし1234年(他の説もある)に、教皇グレゴリウス9世(Gregorius IV)は、海上貸借で利子を授受することを禁止した。シャウベは、海上為替契約の出現理由を、この禁止令に求めている。「12世紀の契約では、高い海上貸借利子があからさまに述べられていたので、今やこれを隠そうと念入りにほねをおっている。海上貸借は、14世紀、熟練された保険貸借の時代に、両仮装形態(為替形態と無利息消費貸借形態(Deckform des unverzinslichen Darlehns, des Mutuum gratis et amore)——引用者)で現われているが、この両形態は、ちょうどこの時期に一般的になっている。それは、教会法が海上貸借を禁止したために、やむを得ず出現した、ということに疑いない。よく知られているように、海上貸借をそっけなく高利であると判断した教皇令 „*Naviganti vel eunti ad nundinas*“ は、グレゴリウス9世によって作られた教会大法典の一部であり、それらの成立は、この教皇自身に負っている。その禁止令は、遅くとも1234年には発布され、したがってその時以来その影響が目につくにちがいない。実際に、禁止令のすぐ後にどれほど仮装された形態にほねをおったかがわかる。(中略)1248年の Giraudus Amalrici の記録には、海上貸借は初めて、しかもただちに例外なく、教会にいや気を起こさせないとみなされた為替形態のもとに歩み寄っている。」(Schaube, a. a. O., S. 176)そしてシャウベはその例証として、コンメンダやソキエタス・マリスに対する海上貸借の比率が、12世紀と比較して13世紀には低下していることをあげている(Schaube, a. a. O., S. 177-178)。しかし、海上貸借の比率低下が教会法の影響によるものであるにしても、海上為替契約の出現理由をその教会法に求めるのは、誤りであろう。というのは、その禁止令以前にも、海上為替契約は存在しているからである。したがって、ルーヴェも述べているように(Roover, R. d., *op. cit.*, p. 18), 海上貸借は、禁止令が及ばなかった海上為替のために衰退したと考えるべきであろう。そしてその禁止令以前から存在している海上為替は、輸出貿易の発展と結びついてい

ると考えられる。

- (6) Roover, F. E. d., *op. cit.*, p. 176., Roover, R. d., *op. cit.*, p. 17.
 (7) この特別の担保設定については, Schaubé, *a. a. O.*, S. 178-180. を参照。
 (8) Hoover, “The Sea Loan in Genoa—”, p. 525. またこれと同じ規定は, 13世紀中葉のマルセイユの立法にも見られる。これについては, Ashburner, *op. cit.*, pp. ccxxiii-ccxxiv を参照。

ii) 貿易商人の自己資本蓄積と海上危険に対する事前対策・事後処置

前章で述べたように, 地中海貿易は, 11世紀末以降の十字軍遠征を契機として発展するようになる。ジェノヴァでは, 海上貸借における貸手は, 12世紀前半まではおもにユダヤ人とシリア人であった。しかし12世紀中葉には, ジェノヴァ人である土地貴族が彼らに取って代わるようになる。借手である貿易商人は, このようないわば前期的な貨幣所有者から貿易資金を調達していたのである。当時の海上貿易は, 航海技術や造船技術の未発達に加え, 天災や海賊, 私略船などの出現のために, きわめてリスクは高かった。しかしこのようなハイリスクは, 海上貿易が成功した場合の高利潤と表裏一体的な関係にあった。とりわけ対レヴァント貿易のような遠隔地商業においてはそうであった。それは, 海上貸借における利子率の高さに見てとれる。そのために貿易商人は, 貸付金に対して多額の利子を支払わなければならなかったが, それでも海上貿易を順調に遂行させることができた貿易商人のなかには, 次第に自己資本を蓄積する者も現われた。その場合彼らは, 海上貿易を遂行する際に, しばしば次のようなことを行った。すなわち, 貿易商人は, 投下資本を分割し, その一部分を自ら機能させ, 残りの部分はそれぞれ異なった場所に商航海に出かける複数の商人にコンメンダで出資したのである⁽¹⁾。また彼は, 資本の一部分を資金を持たない貿易商人に海上為替契約で貸し付ける場合もあった⁽²⁾。そして他方で彼は, 逆にそれぞれ異なった場所に商航海に出かける他の複数の商人からコンメンダで受託した。このように貿易商人は, 自己の投下資本を分割することによって, 海上危険の分散をはかっていたのである。これによって, もしある商人に委託した資本が海上危険によって損害が生じ, その回収ができなくなったとしても, そのほかの商人が商航海・商取引に成功したならば, それから得られた

高利潤によって、その損失を補填することができた。つまり、個別資本レベルでの投下資本の分割による事前対策⁽⁹⁾、および損害に対する利潤からの補填あるいは共同海損といった事後処置によって、海上危険に対処できたのである。

当時は、貿易商人は旅商であったが、13世紀末から14世紀初めにかけて定住するようになる。この貿易商人の旅商から定住商人への移行にともなう商取引方法の変化は、利潤率の低下をもたらす。そのために、これまでのような個別資本レベルにおける事前対策・事後処置では海上危険に対応できなくなる場合が生じるのである。そこで社会的な海上危険の分散としての海上保険が、第一に、前章および本章第1節、次章第2節（後述）で展開した海上保険の内容をなす諸要素の形成とあいまって、第二に、次章で述べる保険貸借の不便性を克服するために、生成するのである。これらの点については、次章で詳しく論じることしよう。

注

- (1) Luzzatto, Guido, "La commenda nella vita economica dei secoli XIII e XIV con particolare riguardo a Venezia", in *Atti del Convegno Internazionale di Studi Storici del diritto marittimo medioevale*, Amalfi, Luglio Ottobre 1939-XII, a cura dall' avv. Leone Adolfo Senigallia-Volume I, Relazioni e Comunicazioni del Convegno, Napoli-1934 XIII, a cura del Comitato Regionale di Napoli delle Associazione Italiana di Diritto Marittimo, pp. 139-164., Lopez, Robert S. and Raymond, Irving W., *Medieval Trade in the Mediterranean World*, Columbia University Press, New York, 1955, p. 176., Lopez, Robert S., *The Commercial Revolution of the Middle Ages 950-1350*, Cambridge University Press, 1976, p. 77., Lopez, Roberto S., *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Torino, 1980, pp. 99-100.
- (2) また貿易商人は、ロカ (loca) と呼ばれた船舶の持分にも投資した。この場合にも、海上危険を分散するために、投下資本を分割し、それらを複数の船舶にわたって投資した。これによって、本文で述べた状況と同じように、もし海上事故によってある船舶からの利潤が得られなかったとしても（あるいは船舶そのものが全損に帰したとしても）、残りの船舶から得られた利潤によってそれを補填できたのである。この点について詳しくは、次章第二節の注(1)を参照。
- (3) また貿易商人は、海賊や私略船の襲撃から自身の生命や積荷などを守るために、船団を組んだり、軍艦に護衛されて商航海を行った。

IV 海上保険

1) 旅商から定住商人への移行

これまで、貿易商人は旅商 (traveling merchant) であった。すなわち彼は、自ら商品を仕向地に運送し、そこで売買を行っていたのである。しかし貿易商人は、13世紀末から14世紀初めにかけて、定住するようになる。それは、海上貿易の発展＝商品流通の増大によって、旅商としてでは商取引に対応できなくなったためである。このことはまた、商取引を継続的に行うことでもある。これまでの商取引は、一回の商航海をもって、したがって資本の一回転をもって終了していた。しかしこの時期以降、貿易商人は定住化するとともに、複数の商人が共同で資本を出資することによって、恒常的なパートナーシップ (terminal or permanent partnership) を形成し、数年間継続して商取引を行うようになったのである。この場合、仕向地への商品運送は、運輸業者 (common carrier) に委託され⁽¹⁾、そこでの商品売買は、そこに恒常的に設置された支店あるいは代理店を通じてなされた⁽²⁾。

旅商から定住商人 (sedentary merchant) への移行、そして定住商人による支店・代理店網の形成は、商品流通が、これまでの「遍歴的」、「放浪的」ないしは「当座的」な段階から、「永続的」なそれへと移行したことを示している。換言すれば、商業資本による商品流通の媒介が、「渡り鳥的取引」から「分散的地方市場圏の永続的な媒介」へと変化したのである⁽³⁾。このような商業資本の支店・代理店網形成による商品交換の継続的な媒介は、商品流通の量的な増大をもたらす。そしてそれによって、商業資本が依拠した不等価交換に基づく差額利潤が減少するという事態が生じる。利潤率の低下である⁽⁴⁾。そして利潤率が低下したことによって、これまでのような個別資本レベルにおける事前対策 (資本の分割)、事後処置 (損害に対する利潤からの補填、共同海損) では海上危険に対処できない場合が生じたのではないかと考えられる。

海上貸借は、当初、海上貿易に必要な資金を持たない貿易商人にとっては、

貿易資金調達手段、すなわち「金融機能」の利用にあった。その場合、海上貸借契約に付与された返済条件は、借手にとって必要なものであったにすぎない。というのは、海上危険がはなはだ大きかったために、借手にはとうてい負担できなかつたであろうからである。しかし貿易商人は、海上貸借を繰り返す過程で、とりわけ海上危険によって損害が生じた場合には、しだいに貸付金に対する返済条件の有効性を認識しはじめたにちがいない。海上貸借における「危険転嫁機能」である。しかしそれは、個別資本レベルで海上危険に対処できていた段階では、まだ全面に出てくることはなかつた。海上貸借における「危険転嫁機能」が全面に出てくるのは、個別資本レベルでは対処できなくなった場合が生じた時である。そこで、当初は、次節で述べる保険貸借と消費貸借の並行によって行われた海上保険が、このような利潤率の低下という経済的な背景のもとで、第一に、海上保険の内容をなす諸要素の形成とあいまって、第二に、次節で述べる保険貸借の不便性を克服するために、生成するのである。しかも海上保険の必要性は、貿易商人が数年間継続して商取引を営むようになったこと、すなわち資本の継続的な運動が行われるようになったことによって促進されたのである。

このようにして生成する海上保険を引き受けたのは、海上貸借や海上為替契約、次節で述べる保険貸借の貸手として現れていた王侯、土地貴族や、以前貿易商人として活躍し、相当の資本を蓄積して引退した人々あるいは彼らの子孫のほかに、上述した貿易商人の中でもとりわけ多数の支店を設置し、多数の船舶を所有している富裕なマーチャント・バンカーであった。

そこで次に、海上保険生成にとって一つの要因となった保険貸借を見てみよう。

注

- (1) Reynolds, Robert L., "Origins of Modern Business Enterprise", *The Journal of Economic History*, XII (1952) No. 4, p. 358.
- (2) 旅商から定住商人への移行によって、いわゆる「商業革命 ("commercial revolution")」が起こった。このなかで形成されたイタリア人の新しい商業組織(支店・代理店網)は、隔地間コンパニアと称されている。その支店設立方法は、歴史的に大きく二つの段階に区分される。第一段階は、14世紀前半のペルッツィ(peruzzi)商会、

アッチアイウオリ (Acciaiuoli) 商会, バルディ (Bardi) 商会などに見られる形態である。第二段階は、14世紀末以降にダティーニ (Datini) 商会やメディチ (Medici) 商会などによって採用された形態である。商業革命については、Roover, Raymond de, "The Commercial Revolution of the Thirteenth Century", *Bulletin of the Business Historical Society*, Vol. XVI (1942) pp. 34-36., 支店設置方法については、徳永正二郎『為替と信用』新評論, 1976年, 76-77頁を参照。またダティーニ商会の保険取引は有名であるが, 同商会とその保険取引については, Bensa, Enrico, *Francesco di Marco da Prato, Notizie e Documenti sulla Mercatura Italiana del Secolo XIV*, Milano, 1928., Melis, Federigo, *Aspetti della Vita Economica Medievale (Studi nell' Archivio Datini di Prato) I*, Siena-1961. e, dello Stesso, *Origini e Sviluppo delle Assicurazioni in Italia (Secoli XIV-XVI) Volume I Le Fonti*, Roma-1975., Brun, Robert, "A Fourteenth-Century Merchant of Italy: Francesco Datini of Prato", *Journal of Economic and Business History*, II (1930), pp. 451-466., Origo, Iris, *The Merchant of Prato (The Bedford Historical Series: XVI)*, London, 1960. を参照。

- (3) 『大塚久雄著作集』第一巻, 株式会社発生史論, 岩波書店, 1985年, 35-36頁。
- (4) 「幸運な投機に関する典型的な例は、1156年から1158年までの間に締結された3回の連続的なコンメンダ契約であり、それらによってジェノヴァの投資家は、最初の投下資本（それは200ジェノヴィーノ貨をわずかに超えていた）を3倍にし、業務執行者 (accommodatario viaggiante) は利潤の分け前として約150ジェノヴィーノ貨を得た。その後、競争によって平均利潤率は低下したが、旅行が比較的安全なことと市場の拡大によって、慎重な企業家は以前よりも持続的、継続的に収益を増大させることができた。その時商業は、冒険的でほとんど英雄的な面を大いに失った。それはしだいに日常事となり、商人階級のシニア・メンバー (membri più anziani) は、もはや大部分の積荷にともなうために自ら乗船する必要はなく、支店被雇用人や委託代理人を通じてデスクで指揮をとることができた。イタリアでは、14世紀の初めまでに、商業貸付に対する平均利子率は、12-8%の間に下落したのである。」(Lopez, *La Rivoluzione Commerciale del Medioevo*, pp. 124-125.) 「ゾムバルトが信じていることとは反対に、中世の事業を計画性のない方法で遂行することは不可能であった。つまり、競争は激しく、利鞘はかなり少なかったので、決定を慎重に考慮することを余儀なくされたのである。」(Roover, Raymond de, *Money, Banking and Credit in Mediaeval Bruges*, Cambridge, Mass., 1948, p. 29.) 「利鞘は、11世紀と12世紀の間はおそらく非常に高かったであろう。しかし14世紀と15世紀には、同じ状況になかった。例えばペルッツィ商会は、corpo すなわち capital stock に対して20%を超える配当をしたことは決してなかったし、corpo と sopracorpo を合わせた総投下資本に対する利潤率は、ずっと低かったにちがいない。」(*Ibid.*, p. 43.)

次に、14世紀前半におけるフィレンツェのアルベルティ (Alberti) 商会の利潤率

を示しておこう。(なお、同商会は、当初ジャンパーニュの大市からフランダースの織物を輸入し、フィレンツェでそれを加工した後、イタリアでそれを転売していた。後に、国際的な銀行業務も営むようになり、またローマ聖庁会計院 (Camera apostolica) との緊密な関係を深めた。同商会は、西ヨーロッパじゅうに支店・代理店網を形成していた。その被雇用人 (factor) は、1307年は14人であったが、2年後には20人になった。また1348年は19人であった。その規模は、平均を上まわっていた。)

1302年10月1日 — 1304年9月20日	不 明
1304年9月20日 — 1307年1月1日	19.4%
1307年1月1日 — 1310年1月1日	16%
1310年1月1日 — 1315年6月1日	8%未満
1315年6月1日 — 1319年7月1日	8%未満
1319年7月1日 — 1321年7月1日	14.35%
1321年7月1日 — 1323年1月1日	9.6%
1323年1月1日 — 1325年8月15日	14.8%
1325年8月15日 — 1327年11月1日	22.6%
1327年11月1日 — 1329年11月1日	13.5%

(Roover, Raymond de, "The History of the Alberti Company of Florence, 1302-1348, as Revealed in Its Account Books", in *Business, Banking, and Economic Thought in Late Medieval and Early Modern Europe; Selected Studies of Raymond de Roover*, ed. by Julius Kirshner, Chicago, 1974, pp. 39-84.)

また大塚教授も、前掲書 (37-38頁) で利潤の減少について言及されている。

ii) 保険貸借

前節で述べたように、13世紀末から14世紀初めにかけて、貿易商人の旅商から定住商人への移行が起こった。これによって貿易商人は、自ら商品を運送することをやめ、それを運輸業者に委託するようになった。

この場合、貸付金が、船主⁽¹⁾ から商品の運送を委託する荷主に与えられた。その理由については、荷主が、その商品の運送に携わる船長を信用していなかったためであり、そのために荷主が船主に対して積荷の保証を要求したためであるとされている⁽²⁾。

この保険貸借 (insurance loan; Versicherungsdarlehn; prestito a scopo assicurativo)⁽³⁾ では、貸付金と運送料に対して荷主の積荷が担保として設定され、積荷が仕向地に無事到着した場合には、そこで利子とともに貸付金と運

送料が支払われた。積荷が無事到着しなかったならば、それらの支払は免除された。この場合、貸付金に対する貸手の負担は、貸付金の範囲内で、積荷の損害に応じてなされた⁽⁴⁾。

ルーヴァは、純粋な海上保険 (real marine insurance) に特徴的な三つの要素が、保険貸借にも見られることを指摘している。すなわち、(1)被保険者 (insured) すなわち借手は、陸上にとどまっていたこと。(2)付保された商品は、荷主がともなわないで送られたこと。(3)貸付金は、船舶が無事到着した場合 (sana eunte nave) ではなくて、借手の積荷が無事到着した場合 (mutuum ad risicum maris et gentium) に支払われたこと⁽⁵⁾、である。最後の点については、前章で述べたように、すでに13世紀の海上為替契約において規定されていた。そしてそれが保険貸借においても用いられたのである。

現存している保険貸借の事例によれば、貸付金が積荷の全価額をカバーすることはめったになく、例えば約26%、あるいはまた9%でしかなかったことが明らかになっている⁽⁶⁾。このように、貸付金が積荷の価額に対して少額であったために、借手には海上危険を転嫁する手段として不十分であった。

さらに保険貸借では、実際に貸付がなされたために、危険負担料だけでなく、前貸金に対する利子も支払わなければならなかった。つまり貸手には、一つの利子生み資本の投下対象だったのである。しかし借手にとっては、その利子支払が負担になったことは明らかである。それとともに、積荷が無事到着した場合には、借手は貸付金を返済しなければならなくなる。つまりこの場合には、借手にとって貸付、返済という二重の支払行為は余計になるのである⁽⁷⁾。しかしこれらの点は、海上保険によって克服されるのである。

注

(1) この時期の船主について、本稿が対象としている12世紀から13世紀にかけての船舶所有の変遷過程とかかわらせて述べておきたい。

ジェノヴァ公証人ジョヴァンニ・スクリバ (Jovanni Scriba) の記録によれば、12世紀中葉には、当時用いられていた比較的小規模な船舶は、個人のみか、二、三人と共同で所有されていた。ほとんど例外なく、船主は商業上、金融上の地位は高くはなかった。彼らは、海外貿易にかなりの程度にまで参加することは一切せず、収益源泉としての船舶の運航管理に専念していた。換言すれば、彼らは偶然の場合以外は商

人ではなく、運送者であった。このような状況は、近隣地域との貿易に従事している比較的小規模な船舶の所有においては、例外がなかった。北アフリカや東方との海外貿易に従事している比較的大規模な船舶の所有においては、わずかの例外があった。すなわち、船舶を所有し、運航させるわずかの著名な商人が見られる。しかし他方でこの時期に、所有に関する事態が変化しはじめている。つまり、後にジェノヴァの船舶に特徴的となる部分的所有の最初の跡が見られるのである。船舶の運航は、数人の船主のうちの一入あるいは二人以上によって営まれるが、船長や船主は、利得に熱心で、貿易に従事している船舶への参加を進んでしようとしている商人と、もはやそのうちに区別されなくなるのである。

次の段階は、12世紀末およびそれに続く13世紀の大部分である。12世紀末になると、船舶の所有は、ジェノヴァでロカ (loca) と呼ばれた持分に組織的に編成されるにいたる。この持分による所有制度は、急速に拡大する商業のために必要となる船舶の需要が増大したことから生じたものであり、その需要を都合よく満たしたのである。損失の危険は、投資者の心に常に存在する要因であり、特に中世の商業制度の形成において影響を及ぼした。その損失の危険は、比較的小さな損失の危険と比較的大きな利潤の確実性でもって複数の船舶から得られる利潤に参加できる多数の投資者の間で分割されたのである。すべての商人階級を含め、貿易にかなりの投資をする人々は、このように船舶から得られる利潤に参加することが可能であり、あまり資力のない人々もまた、危険の分割によって相対的に確実な投資先を見いだしたのである。一船舶あたりのロカの数、16から70までであった。あらゆる大きさや型の船舶のロカが所有され、売買され、担保に入れられたり設定され、またあらゆる種類の商品と同様にジェノヴァでは自由にアコメンダチオで与えられた。ロカは、海上貸借に対して特にすぐれた保証とみなされた。例えば対レヴァント貿易において、持分に対する貸付は、13世紀前半にはあらゆる形態の投資と同様に重要であった。ロカは、商人にあっては出航前にジェノヴァで、あるいは外国の貿易港で商品を購入するための貸付金を容易に調達する手段を提供したのである。

ロカによる所有は、13世紀中葉ごろまでジェノヴァの船舶の特徴をなしていた。しかし13世紀中葉ごろになると、家族や個人による膨大な富の蓄積、および海外貿易の安全性が増大したことによって、ロカによる所有はもはやそれほど必要なものではなくなった。つまりそれは、部分的に異なった型の所有に取って代わられたのである。13世紀後半になると、ロカはほとんど見られなくなる。そのころには、個人投資家や家族団体、組織された銀行、かなり恒常的な貿易会社の手で資本が蓄積され、これら比較的少数のグループの人々が、多くのロカに分割することなく、船舶を建造し、所有し、運航することが可能になったのである。(Byrne, Eugene H., *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, The Mediaeval Academy of America, Cambridge Mass., 1930, pp. 12-21, pp. 64-67.)

(2) Roover, "Early Examples——", p. 178. 貸付金が、船主から荷主に与えられる

ようになった契機は、当初このような理由に基づいていたと思われる。しかし貸手は、船長の悪行だけではなく、海上貸借や海上為替契約と同様に、天災などの海上危険によって生じた損害をも負担したのである。つまりこの貸借は、借手が、船長の悪行を含めた海上危険を貸手に転嫁する手段であった。すなわち「金融機能」ではなく、「危険転嫁機能」の利用にあったのである。この貸借が、保険貸借と呼ばれる所以である。なお、後の海上保険においても、全部ではないが、いくつかの保険契約において、船長の悪行が保険者によって引き受けられる危険の一つとして、はっきりと述べられている (Roover, *op. cit.*, p. 189)。

- (3) 「保険貸借」という言葉は、この場合だけでなく、保険契約を貸借形態で行っている場合にもしばしば使われている。しかし筆者は、この言葉を本文中で述べた場合に限定して使っている。
- (4) Schaube, Adolf, „Die wahre Beschaffenheit der Versicherung in der Entstehungszeit des Versicherungswesens“, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, LX (1893), S. 477. 前章までで述べたように、貸付金に対する貸手の負担は、海上貸借では船舶が全損に帰した場合、海上為替契約では積荷が半分以上損害を被った場合であった。それが保険貸借では、損害に応じてなされたのである。
- (5) Roover, *op. cit.*, p. 178.
- (6) Zeno, Riniero, *Documenti per la Storia del Diritto Marittimo nei Secoli XIII e XIV*, Torino, 1936, p. lxxxvi.
- (7) Schaube, Adolf, „Der Uebergang vom Versicherungsdarlehn zur reinen Versicherung“, *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, LXI (1893), S. 483.

iii) 海上保険の生成

海上保険は、保険貸借が一般的に行われていた時期、すなわち14世紀前半に生成したと考えられる。それは当初、これまでの海上貸借や海上為替契約、保険貸借がもつ危険転嫁機能を利用することによって行われた。

すなわち、まず積荷の評価を行い、それに等しい金額の貨幣を保険者が被保険者に、保険貸借で貸し付ける。次にこれと並行して、逆に被保険者が保険者に、同じ金額の貨幣を通常の消費貸借で貸し付ける。このように、双方から貸し付けられているのであるから、実際には貨幣の授受は起こらない。しかし両契約の条件が異なっているために、保険貸借の危険転嫁機能のみが残ることになる。すなわち、積荷が仕向地に無事到着した場合には、保険者は、保険貸借の貸手として、被保険者から貸付金の返済を受ける権利を取得する。しかし同

時に保険者は、被保険者に対して通常の消費貸借の借手として、貸付金を返済する義務を負っている。しかし両契約の貸付金額は同じであるから、両者の相殺によって、契約時と同様、貨幣を授受しなくてよいことになる。そして貨幣の前貸に対する利子については、双方から貸し付けられているのであるから、授受する必要はない。ただこれまでの海上貸借や海上為替契約、保険貸借において、借手が前貸に対する利子とともに支払っていた危険負担料が、両契約の目的である保険者の海上危険引受に対する対価として、前もって支払われたのである。次に、海上事故が発生し、積荷が損害を被った場合には、損害額が保険貸借契約では返済免除となるので、その額に等しい金額の返済が消費貸借契約において生じることになる。そこで消費貸借上の貸手である被保険者は、保険金を貸付金に対する返済という形式で受け取ったのである。

このような保険貸借契約と消費貸借契約の並行は、両契約の条件の相異によって保険貸借の危険転嫁機能のみを残すと同時に、危険負担料を独立化させる意味をもっていた。すなわちこれによって被保険者は、もはや貨幣の前貸に対する利子を支払う必要はなくなったのである。しかし同時に、保険者の側にもメリットがあった。それは、保険者が確実に危険負担料を取得できたことである。これまでの海上貸借や海上為替契約、保険貸借では、損害が生じた場合、貸手は元本の回収はもちろん、利子や危険負担料をも取得できなかったのである。

ジェノヴァでは、保険契約は、14世紀中葉の無利息消費貸借、14世紀後半の仮装売買契約という段階を経て、14世紀末には真正の保険契約が現われるにいたっている。もっともこのような過程をとったのはジェノヴァだけであって、トスカーナには無利息消費貸借や売買で仮装した保険契約は全然残っていないことが指摘されている⁽¹⁾。また14世紀中葉にパレルモで締結された四つの真正保険契約は、ジェノヴァの場合でもって海上保険の生成過程を一般化する見解に対して有力な反証となるであろう⁽²⁾。このように保険契約の形式が場所によって異なるのは、保険契約がほぼ同じ時期にイタリアの諸都市でそれぞれ独立して発展し、当初は、取引の手続きや法的な形式に統一性が存在していなかったためであろうと言われている⁽³⁾。

このような保険契約の形式的な側面はさておき、海上保険の生成・発展によって、貸手が貸付金に対して海上危険によって生じた損害を負担する海上為替契約から、それを負担しない通常の為替契約への移行が生じた⁽⁴⁾。貸付業務と保険業務の分離である。これによって、すでに述べたように、自己資本を有する被保険者にとっては、貨幣の前貸に対する利子を支払う必要はなくなり、またマーチャント・バンカーも、貸付に際して海上危険に関係なく元本の回収ならびに利子の取得が可能になったのである。

しかし保険業務は、社会的に分離するまでにはいたらなかった。つまり保険業務は、定住商人たる富裕なイタリア商人がいわゆるマーチャント・バンカーとして、本来の商品取引業務および金融業務とともに遂行したのである。定住商人による諸業務の遂行は、基本的には危険の分散にあった。保険業務も、それらの一つであり、したがって収益源泉の一つであった⁽⁵⁾。しかし保険業務の遂行が、たんに危険の分散にあっただけではない。保険業務は、彼らが行っていた為替手形の引受信用供与・貿易金融と結びついており、マーチャント・バンカーは、為替手形や小切手の引受、裏書保証 (endorsements, avalli), 保証 (guarantees, fide-iussioni) の提供⁽⁶⁾ とともに、海上危険に対して保証を提供したのである。そしてその保険業務の基礎には、国際的な支店網を通じて、海事情報を収集することや為替手形によって保険金を支払うことができるという機構があったのである。マーチャント・バンカーが保険業を遂行することによって、被保険者たる貿易商人は、マーチャント・バンカーに海上危険を転嫁することが可能になった。とはいえ、それは海上危険が被保険者から保険者に移ったにすぎない。貿易商人が、以前のように投下資本を分割することによっては必ずしも海上危険に対処できなくなったという状況が生じた時に、たとえマーチャント・バンカーが富裕であるとはいえ、彼がある保険契約で引き受けた海上危険に耐えうるだけの能力を有するには限界があったことは明らかであろう。一度に多額の保険金を支払うことは、マーチャント・バンカーの諸業務遂行に少なからず影響を与えることになる。そこで彼は、他のマーチャント・バンカーとともに共同で保険を引き受けたのである。そしてマーチャント・バンカーは一方で保険を引き受けるとともに、他方で保険をかけもしたのであ

る。このように、海上保険は生まれながらにして共同保険形式⁽⁷⁾をとっていたのであり、またマーチャント・バンカーはお互いに保険を引き受けあっていたのである。海上保険が、社会的な海上危険の分散である所以である。とはいえ、保険業が、マーチャント・バンカーの一業務として遂行されたことは、見方を変えれば、保険業の不安定性を示しており、したがって保険業が、保険業資本という特殊な資本によって担われえなかったことを示している。それはしばしば指摘されているように、前資本主義段階における低い生産力にとまなうところの、再生産過程の外部に自立した前期的な商業資本によって担われた商品流通の少量性、間歇性に基いている。そのために、保険需要は不連続的、不規則的になり、保険業自立化のための技術的条件を満たすことができず、保険業には投機的、射倖的な性格がつきまとっていたのである⁽⁸⁾⁽⁹⁾。しかし近代資本主義社会における生産力の発展は、商品生産・流通の量的増大をもたらす、それが保険業に、保険需要を大量的、規則的に与えることになる。それによって保険業は、大数の法則に基づく合理的な保険料率の適用が可能になる。それは同時に、保険料収入に対する保険金支払の金額的、時間的な把握が可能となることでもある。そこでこのような保険の技術的基礎の上で、保険業は本来の保険業務と、それから派生した金融業務とを、「有機的相互関連性」⁽¹⁰⁾のもとに遂行することになる。金融業務を通じてもたらされる成果は、本来的に、保険料返還（加入者利益配当）として保険取引に大きな影響を与え、あるいは損害保険に見られるような保険取引の増大・維持を図るための有効な手段として機能する⁽¹¹⁾。それとともにこの場合、金融業務は、一方で保険業務を通じて保険業のもとに集積される保険資金の性格によって規定され（さらに保険資金の性格は、保険商品の内容によって規定される）、他方でその時代をとりまく金融環境によって規定される、ということも重要である。

14世紀、イタリアにおいて生成した保険業は、マーチャント・バンカーが自己資本と受け入れた当座預金や定期預金をもとに、金融業務と関連をもちながら、一つの業務として遂行したのである。ただ保険業務と金融業務は、上述した意味での「有機的相互関連性」は有していなかったのである。

注

- (1) 木村栄一『ロイズ保険証券生成史』海文堂，昭和54年，115頁。またヴェネツィアについては，亀井利明「中世 ヴェニスの上陸保険」『保険学雑誌』第414号（昭和36年），を参照。
- (2) また塗教授は，無利息消費貸借や仮装売買契約を，冒険貸借（強調は塗教授による。以下同じ——引用者）の変形や仮装，従って冒険貸借と海上保険の中間に位置する，いわば過渡的な進化形態ではなく，正しく海上保険であり，非公開的に取引されていた海上保険が已むを得ず公開されているときの仮の姿として位置づけられている。（塗 明憲「海上保険の生成について」生命保険文化研究所『論集』第11号（昭和43年），96頁。）
- (3) Roover, "Early Examples——", pp. 185-186.
- (4) ルーヴァは，これと逆の考え方をしている。「14世紀のうちに，通常の為替契約が海上為替よりもずっと流行になった。（中略）通常の 為替手形は，いずれにせよ支払われねばならなかったの，海の危険を転嫁するための手段が何か考えだされねばならなかった。さもなければ，不運な借手は，手形が満期になったのに，積荷は沈んでしまつて，窮境に陥ってしまうであろう。このように，外国貿易の資金調達のために為替手形の使用が増大したことによって，新たな形式の契約に対する必要が生みだされたのである。」（Roover, *op. cit.*, p. 177.）ここで言われていることは，14世紀に，危険転嫁機能をもつ海上為替から，それを欠く通常の為替に移行したことによって，海上為替に代わつて危険転嫁機能を果たす新たな形式の契約が必要になった，ということである。そしてその新たな形式の契約として発明されたのが，海上保険なのである。
- (5) 「一般的に定住商人を考察すれば，彼の強さはおもに商業上の戦略にあつたと言ふことができる。それは，基本的には危険の分散であり，旅商の行動と著しい対照をなしている。旅商は，一時的なパートナーシップを除いて，商旅行をするたびごとに，持っているものほとんどすべてを危険にさらさざるを得なかつた。すでに見たように，定住商人は卸売のほか多くの業務を遂行し，それによって事業の危険を分散したのである。彼は，祖先である旅商と同じくパートナーシップを結んだが，それは一時的なパートナーシップだけでなく，恒常的なパートナーシップであつた。多くの海上にある彼の多くの船舶によって，すでに見たように，なおいっそう安全になつた。しかしこれらの実施は別にして，彼が保険の引受に関与していたことであつた。彼はほかの商人の事業のある一部分の危険を引き受けたように，ほかの商人も彼の事業の一部分を引き受けたのである。当初，この保険引受は，おそらく相互の便宜のためであつたろうが，後にそれは一つの収益源泉になつた。そのような保険引受は，1350年から1800年までの期間を通じて先進国で一般的であつた。」（Gras, Norman Scott Brien, "The Rise of Big Business", *Journal of Economic and Business History*, IV (1931-1932), pp. 397-398.）このほかに，Gras, Norman Scott Brien, *Business*

and Capitalism, An Introduction to Business History, New York, 1939, p. 78, 166. も参照。

- (6) Origo, *The Merchant of Prato*, p. 148.
- (7) これとともに、当時すでに再保険も行われている。例えば、ジェノヴァで締結された1370年7月12日付の保険契約がそれである。しかし佐波教授は、当時の再保険について次のように述べられている。「再保険は、少しく過言か知らぬが、謂はば例外的な形式として行はれるに過ぎなかった。事柄の性質上、再保険者は元受保険業務について審知し得ない。従って、これを悪用して或る保険者が他の保険者をだし抜く手段として再保険形式を採ったのである。」(佐波宣平『再保険の発展』有斐閣、昭和14年175頁。)
- (8) 水島一也『近代保険論』千倉書房、昭和39年、126-138頁。谷山新良「商人保険について」『保険学雑誌』第396号(昭和31年)、43頁。
- (9) メディチ商会では、一般にヴェネツィア支店とジェノヴァ支店を除き、支店の保険業務を禁止していた。しかし実際には、ブリュージュ支店やロンドン支店も保険業務を行っていたようである。(Roover, Raymond de, *The Rise and Decline of the Medici Bank 1937-1494*, Harvard University Press, Cambridge Mass., 1968, p. 151-246.)
- (10) 水島、前掲書、201頁。
- (11) 水島、前掲書、201頁。

V 結びにかえて

14世紀、イタリアにおいてマーチャント・バンカーなどが遂行した保険業は、積荷保険や船舶保険を対象とした海上保険であった。しかしその後、これらの保険と並んで、奴隷や、海賊から要求される身代金をはじめ、船長や船員、船客などの生命が保険の対象となっていく。すなわち生命保険は、損害保険から分岐したのであるが、その過程で、当初見られた損害の概念は、しだいに希薄化する。他方で、中世以来行われてきた年金事業のもとで、年金計算に必要な人の生死に関する統計的研究、数理的研究の発展によって、生命保険の技術的基礎が形成されていく。そしてこれらの過程をへた後、18世紀に近代的な生命保険が誕生するにいたる。しかし、それを担う生命保険業が全面的に開花するには、資本主義の発展をまたなければならない。生命保険業は、資本主義経済の発達につれて、一方では貨幣的富が増大し、他方では貸付資本に対す

る需要が増大するにしたがって、貨幣資本吸収の重要な機関として現われ、保険業の支配的な部門となるのである⁽¹⁾。

注

- (1) 馬場克三・後藤泰二『保険経済概論』国元書房，昭和56年，59頁。