

經濟論叢

第100卷 第5号

山本安次郎教授記念號

献 辞	出口 勇 藏	
Supercargo (上乗, 貨物上乗人) について	佐 波 宣 平	1
経 営 哲 学	高 田 馨	15
経営経済学と人間問題	市 原 季 一	34
経営管理における過程理論の性格 (3)	降 旗 武 彦	52
経営経済と維持計慮	鈴 木 和 藏	71
経営財務論の動向とその基礎構造をめぐる一考察	加 藤 勝 康	90
経営の基本理念と日本的経営	山 城 章	110
バーナードのリーダーシップ再論	田 杉 競	131

山本安次郎 教授 略歴・著作目録

昭和42年11月

京都大學經濟學會

Supercargo (上乗^{うわのり}, 貨物上乗人) について

佐 波 宣 平

I 固有の意味

海上商業の原初形態として知られているものに、船舶の所有者が自分でその船舶を操縦しその船舶に自分で仕入れた貨物を搭載・運送し、海をこえて、他の地でこれを販売するという古代一般の仕方がある。つまり、現在それぞれの別個の存在として区別される船主、船長、商人の三者が同一人によって行なわれるわけである。しかし、時代がすすむにつれて、こうした原初形態は次第に変容をたどり、

(i) 船主兼商人と船長

(ii) 船主兼船長と商人

の分離を見、産業革命以後には、さらに、これら三者がそれぞれ独立を見ることになるが、ここに主題とするところの supercargo (上乗, 貨物上乗人) は、商人が上記の形態 (ii) にあって独立しながら、諸種の事由から、なお、現今の貿易業のような確立たる地歩をきずき得なかった過渡的段階における商人形態の一種である。したがって、現今には、これを見ることができないが、古代、中世、近世の海上貿易史には甚だ馴染ぶかい一つの存在なのである。

商人が独立して船主兼船長から分離したとすれば、船主兼船長は、もはや、商人的要素を失なって単に運賃の取得を業とする運送人となる。すなわち、船主兼船長は商人の指示にしたがって貨物を積込み、これを運送し、所定の仕向地に陸揚げするのが彼の仕事の全部であって、商品たる貨物の仕入れ、販売は一切関与しない。かくて、船積地における往航貨物の仕入れ、仕向地にお

る往航貨物の販売、復航貨物の仕入れは、すべて、商人が一手に引きうけて行なうことになるのであるが、しかし、通信・交通機関も海外貿易機構（支店・出張所・代理店）も十分に発達していなかった往時には、船主・船長から分離したとは言え、商人は、なお、仕向地における貨物の販売・仕入れのために、自身で、貨物とともに、船に乗りこんで出かけて行かなくてはならなかった。商人みずから出かけて行けない場合には代理人を派遣した。すなわち、貨物と共に船に乗りこみ船内における貨物の管理にあたり仕向地において貨物の販売・仕入れにあたる商人またはその代理人というものが必要とされたのであって、こうした場合の商人または代理人が *supercargo*（上乘、貨物上乗人）である。

だが、「*supercargo*」，「上乘」，「貨物上乗人」またはこれに類似する呼称が出てきたのは時代がかなり下がってからのことであって、古代または中世の海上貿易では、このような特別の呼称は見られない。時として「乗客」「乗衆」，時として「商人」と呼ばれた。いつの場合でもそうであるが、或る組織・関係・存在に対して固有の呼称が与えられるのは、それが截然たる明確な形をとるまでに発展してからのことであって、原初的発生からすれば可成り多くの年月を経過してのちのことである。

By this time, the shipowner, who was usually his own skipper, seems generally to have been a separate person from the merchant who chartered the ship. Both were generally dependent upon the monied man with capital to invest. The shipowner borrowed, on the security of ship and freight, money for the expenses of the voyage. The merchant borrowed the money for freight advances and the purchase of cargo. "Neither ship, nor shipowner, nor passenger," says Demosthenes, "can put to sea without the assistance of the lenders." ("Passenger" probably means the merchant travelling with his goods.)
Fayle, C. F.: *A Short History of the World's Shipping Industry*, London, 1933, p. 46.

「〔古代ギリシャでの〕この時代までは、船舶所有者は普通に船長をも兼ねて自分の持船に乗っていたが、しかし、船を傭船する商人とは別個の存在であったと思われる。だが、船舶所有者にしても商人にしても、資金繰りについては、概して、資本投下に任ずる財産家に依存していた。すなわち、船舶所有者は船舶ならびに運賃を抵当として航海費用を借り受け、商人は前払運賃ならびに仕入貨物を抵当として資金を借り受けた。『船も船舶所有者も乗客も貸手の援助なくしては航海に出ることはできない。』とは、デモステネスの言葉である。（ただし、ここで『乗客』(passenger)とは、おそらく、自分の貨物と共に旅する商人を意味しよう。）」

まさに、C. E. Fayle の見るとおりである。ここで「乗客」(passenger)は「自分の貨物と共に旅する商人」であって、このうちには「商人」だけでなく「商人の代理人」も含まれると思われる。いずれにするも、ここに言う「乗客」は後代でいわゆる“supercargo”にほかならない。

supercargo がギリシャのデモステネスの時代に「乗客」と呼ばれたというのは、わが国の廻船式目でそれを「乗衆」と呼んだのに応じている。

「湊にて乗衆船衆出船を進といふとも船頭不可進事」

その意は、「港にあって乗客・水夫たちがしきりに出帆しようと言い張るとしても、船長はこれに応諾して出帆さすべきでない。」

「乗衆水夫思案之処に、船頭進み出、船をして若其船機違之時者、船頭之見迎不可過之事」

その意は、「乗客・水夫たちがこの天候で船を出帆させてよいかどうか思案しているときに、船長が敢えて出帆を断行しその船に万一の事故を生ぜしめたというような場合には、船長の怪我（見迎＝過失）として、これより大きいものはない。」

ここで「乗衆」は、廻船式目研究者の一致した意見によれば、単なる旅行を目的とする乗船客というよりも、むしろ、「荷主又は其の代理人、其の他荷主関係者」¹⁹⁾したがって「貨物と共に船に乗りこんでいる商人」と解すべきである

う。

要するに、これらにあつては、supercargo は、その本質は荷主または商人でありながら、呼称は、そうした本質をとらず、ただ乗船しているという面から、一般の乗客とは何等区別できない“passenger”「乗衆」という呼称を与えられていたのである。

ところが、第1十字軍のころイタリーのアマルフィで編集されたと伝えられる「アマルフィ海法」(*Amalphitan Code*) について見るに、当時は商人またはその代理人が貨物と共に乗船し海上を旅する慣行のあったことを、はっきり、告げている。なお、そこでは、“supercargo”または「貨物上乗人」に類する用語は見られないとしても、「運賃支払いずみの貨物を積みこんで乗船している商人」「商人が身をもって乗船していない場合、その代理人」などの表現が用いられている。たとえば、

48. Item se lo predetto navilio fosse caricato di mercantie de mercanti a nolo, come di sopra e detto, et fosse necessario jettare, il patrone del navilio deve consigliarsi con li mercanti, et con suoi fattori, se li mercanti non ci fossero personalmente, o con qualunque altra persona, la quale fosse per parte del predetto mercante.

48. Likewise, if the aforesaid vessel is laden with goods of merchants who have paid freight for them, and it be necessary to make a jetison, as has been said above, the master ought to take counsel with the merchants, and with the factors, if the merchants should not be personally on board, and with every other person who represents any of the aforesaid merchants. Twiss, W.: *Black Book of the Admiralty*, Vol. IV, pp. 32-35.

「第48条 もし上記の船舶が運賃を支払った商人たちの貨物を積込んでおり、且つ、上記のような事情から投荷をなす必要の生じた場合には、

1) 住田正一「廻船式目の研究」東洋堂、昭17、84ページ。

船長はこれら商人たち、もしこれら商人たちが身をもって乗船していないときはそれらの代理人および上記商人たちの誰でもよい、それを代表する他の者のすべてと協議しなくてはならない。」

さらに、これを、12世紀から14世紀へかけて地中海沿岸諸国の海事商慣習を集成したコンソラート デル マーレ (*Consolato del Mare*) に見ると、非常におもしろいことには、貨物を搭載しない単なる旅客としての乗客と、そうでなくして、貨物を積みこみ貨物と共に乗船している商人または荷主とが区別されている。コンソラート デル マーレでは、上記アマルフィ海法第48条に見られるのと同じように、管理船主 (managing owner) は、海難に際し投荷をなすにあたっては、事前に、貨物と共に乗船している商人に相談しなくてはならぬとしているが、この場合、乗船者のうちどのような条件をそなえている者をもって「貨物と共に乗船している商人」とするか、はっきり、規定しておく必要があった。次に掲げる引用文を参照。これによって、われわれは、この「海の慣習法」時代に supercargo の機能・役割が相当に大きかったことを知るものであるが、しかし、なお、“supercargo” という特別の呼称は生じてはいなかった。興味ふかいことである。

Tot hom es appellat pelegrí, qui do nolit de la sua persona e de roba qui no sia mercaderia, e tot hom qui port de deu quintars en avall, deu donar nolit de la sua persona, e no pot esser mercader qui de vint besants en avall dona de nolit.

Every man is called a passenger who pays freight for his own person, and for goods which are not merchandise. And every person who carries less than two quintals ought to pay freight for his own person, and he cannot be considered to be a merchant who pays less freight than twenty besants. Twiss, W.: *Black Book of the Admiralty*, Vol. III, pp. 172-75.

「自分の身体および商品でない〔手廻り〕品のために運賃を支払う者は

誰でも乗客と呼ばれる。2クィンタルに満たない量の荷物を持ち込む者は自分の身体のために運賃を支払わなくてはならぬ。20ペザントに満たない運賃を支払う者は商人と見做されない。」

多分にコンソラート デル マーレの影響のもとにフランスのオレロン島でリチャード獅子心王によって制定されたと言われる有名な「オレロン海法」(*Oleron Code*)においても、事情は上記と殆んどかわるところがない。貨物と共に乗船している商人は、ただ「商人」と呼ばれるだけであって、特に “supercargo” とは呼ばれるに至っていない。

§ 8 Una nef se part de Borden a de alhors, et avient cas que turmenta le prent en mer, et que ilz ne pevent eschapper sans giter fors de la choses de la gens. Ilz las doivent moustrer aus marchans, et les marchans sil nya respondront lur volunte, et creent bien la gitezon, pour aventure les rasons due mestre sont las plus cleres; et silz ne le creent mie, le mestre ne doit pas lesser pource que il ne gicte tant cum verra que men soit, jurant se et ses companhons sus les sants evangeliz, quant il sera venu a sauvete a terra, que il ne le fasoit mas pour sauver la nef et las autras marchandisas.

§ 8 A ship departs from Bordeaux or from elsewhere, and the case happens that a storm takes the ship at sea, and that they cannot escape without casting over some of the goods on board. They ought to shew them to the merchants, and the merchants, if there are some who will state in answer their will, and agree well to the casting over, the reasons of the master are the most clear, and if they do not agree, the master ought not to refrain from casting over as much as he shall see that it is good, swearing himself and his crew on the holy gospels, when he shall have come to safety or to land, that he did not do it except to save the vessel and the other merchandises.

Twiss, T.: *The Black Book of the Admiralty*, Vol. II, 1873, pp. 218-19.

「船がボルドウその他の港を出てから海上で暴風におそわれ船内の貨物の或るものを海中に投棄せざるを得ない事態が生じた場合は、これについて、乗船の商人たちに説明しなければならない。それに対し、その投棄に同意を示す商人のあるときには、船長の理由とするところは極めて明白なわけであるが、もし商人たちの同意が得られない場合、船長としては、そうすることの至当なことを商人に納得せしめ、貨物の海中投棄を思いとまらすべきでない。ただし、無事に陸上へ到着の際には、こうした処置がひたすら船舶ならびに貨物の救助を希ってのことであつたことを、福音書によつて、自身ならびに乗組員に宣誓しなくてはならぬ。」

ところが、オレロン海法の影響をさらにうけて制定されたボールティック海の「ウィスビ海法」(*The Law of Wisbuy*) では「貨物上乗人または商人」の用語が見出されるようである。注目すべきことである。

§ 20 If by stress of weather it is thought necessary to throw any goods overboard to lighten the ship, and the supercargoes or merchants aboard will not consent to it, the merchandize shall nevertheless be thrown overboard, if the rest of the people aboard think it safest to so. Twiss: *Black Book of the Admiralty*, Vol. IV, 1876, p. 270.

「荒天に遭い船足を軽くするには積荷を海中に投棄することが必要と思われるのに船内の貨物上乗人または商人がこれに同意しない場合であつても、船内の他の者が、こぞつて、安全のためには、この際、海中投棄のほかなくと考えるならば、積荷を海中に投棄してさしつかえない。」

つまり、時代がこの頃になると、海上商業の発達につれて、商人またはその代理人が貨物とともに乗船して船内においては貨物の保管、揚地においてはこれが販売に当たり、さらに、適宜、貨物の仕入れにも従事するという制度が次第に確立するにいたるのであつて、ここに始めて、これまでのような抽象的表現「貨物と共に乗船する商人またはその代理人」という紛らわしい表現に代つて、その

ものずばりともいうべき直截的な呼称が出てくる。“supercargo”が即ちこれである。

“supercargo”の出自はスペイン語 “sobercargo” である。ここで, “sober” はスペイン語で「上に」であり, “cargo” はスペイン語で「貨物」であって, “supercargo” は, すなわち, 「貨物上乗人」である。このスペイン語 “supercargo” が何時ごろから使用されはじめたか分明でないが, またたうちにヨーロッパ水域各国の共通語となってしまった。

フランス	subrècargue
オランダ	supercarga
ドイツ	Superkargo
イギリス	supracargo; supercargo

いずれも, スペイン語 “subercargo” の直訳である。つぎつぎに輸入した外国製の制度文物に対してあれほど強引に自国語を造ってあてがったドイツ人さえ, この「貨物上乗人」に対しては, スペイン語のほとんどそのままを借用せざるを得なかった。

なお, ここで1719年に出た D. Defoe の *Robinson Crusoe* に次の一文が見出されるのはこの呼称の発生に関して大に参考になるであろう。

the Question was, whether I would go their Supercargo in the Ship to manage the Trading Part upon the Coast of Guinea? Defoe, D.: *Robinson Crusoe*, 1719.

「話の要点は, つまり, 私が貨物上乗人として乗船しギニア海岸での取引を引きうけるかどうかということにあった。」

これは世上もっとも有名な *Robinson Crusoe* 正編からの引用であるが, この正編が異常な好評をもって迎えられたのに気をよくして, 正編の出た同じ年に, つづいて, Defoe は, 続編 *The Farther Adventures of Robinson Crusoe* を出しており, これには, 実にしばしば “supercargo” が登場する。

ヨーロッパ水域で古代から中世を経て近世にいたる間に「乗客」(passenger)

→「商人」(merchant)→「貨物上乗人」(supercargo)なる用語上の発展があったのに応じて、日本水域でも、廻船式目時代の「乗衆」から徳川時代に入って「上乘(うわのり)」へ用語上の発展を見た。正徳年間(1711~15年)に制定された「浦々添高札」は、この場合、看過さるべきでない。浦々添高札に曰く、

「前々より浦々高札相建、公儀之船は不及申、諸国廻船共浪成儀無之様に被仰付候処、遭難風候節も、所之ものとも船之助ニハ不相成、却て破船候様ニいたし懸ケ、荷物を刳させ、或は上乘船頭と申合、不法之儀共有之様ニ相聞之不屈ニ候」 御触書寛保集成

ここで「上乘」は“supercargo”の直訳かと考えられるほど両者の類似が甚だしいが、その間の関係は、いまの私には定かでない。ちなみに、正徳以後における廻船関係の文献には「上乘」の用語例は枚挙にいとまがない。省略したい。

Ⅱ 拡張された意味

(i) 東インド会社の経営したイギリス本国／インド間の貿易にsupercargoがどのように機能していたかは私の長年にわたる懸案であって、折にふれて関係文献にあたってみるのだが、いまのところ、分明でない。私の思うに、東インド会社の本国／インド間貿易はインドに本拠があってこれがインドでの貨物の仕入れ、積付けの一切を担当し、他方、インドから船積みされた貨物のイギリス本国における処理は、もちろん、イギリス本社でなされる、ゆえに、当時としては遠距離海上貿易であったが、会社としては特に貨物と共に乗船せしめ荷主に代って揚地における貨物の販売・仕入れに当たらしめるsupercargoというものを必要としなかった。このような推論を立てているのであるが、この間の事情は、遺憾ながら、私の怠慢による調査不十分のために、何とも言明できない。いずれにせよ、この貿易航路においてsupercargoが著しい活躍をみせなかったことは、ほぼ間違いないさうである。

ところが、同じイギリスの東インド会社が事業拡大のために経営したシナ貿

易 (China trade; Country trade) では、殊に当初には、インドに常置されていたような Headquarter を欠いていたため、出先きでの貨物の管理・処理にあたるものとして supercargo が必要とされた。しかし、その後における会社のシナ貿易が発展するにつれて、この supercargo は大きな変質をみせるようになる。

「supercargo というのは、第18世紀では、商船に乗込み積荷の管理・貿易の商取引に当たるのを任務とする用員を指しての呼称であった。ところが、この言葉は、その後において、かなりルースに、外国で商人的活動をする代理人に対しても、その意味が拡張されて用いられるようになった。1770年以後、Company's Supercargoes (東インド会社の貨物上乗人) は、もはや、彼等が乗りこんで出かけた船で帰任しなくてもよいとされ、彼等は幾年もひきつづきシナに滞在し一つの団体をこしらえても差しつかえないとされた。こうした supercargo は約12名をかぞえたが、そのうち、3名乃至4名の間で President and Select Committee——皮肉な意味をこめて、当時の個人貿易商人から “the Select” と呼ばれた——が組織された。そして、この Committee は、ロンドンの本社の取締役会の指令にしたがって、シナにおける東インド会社の業務を統率して行なう団体として活動した。」⁹⁾

注意すべきことには、この Company's Supercargo は、時の経過につれて、東インド会社の代理人として仕事をするという本務のほかに自分の計算において自分の貿易商業をもいとなむ私的商人にまで発展するのである。東インド会社では、もともと、船長・船員その他の者に対する報酬の一種として、“privileged tonnage” なるものを許与していた。つまり、会社貿易船の船内の一定スペースを私的に自由に使用せしめるという制度であって、このスペースを利用して自分の計算で買入れた貨物を積み込み運送することによって、船長・船員たちは、自分たちの俸給をはるかに上回る収入をあげることが出来た。したがって、彼等は船長・船員であって半ば商人でもあった。東インド会社に

は、すでに、このようにして、社員・雇人たちに私的商業活動を部分的にみとめる慣行がかなり以前からあったが、おそらくこれに準じてであろう、上記の Company's Supercargo は、シナその他の外地にあって会社の業務を行なうかたわら、または会社とは別個に、対インド貿易を私的にいとなむ特権を許与してほしい、との要求を会社側に提出するのである。1786年、当時新任の Company's Supercargo であった Lance という者は、Select Committee への自分の昇進が短期間で終わったのに対する言わば埋め合わせとして、私的商活動を認めてもらいたい、と要求した。また、翌くる 1787 年には、Company's Supercargo であった Lance と Fitzhugh の 2 人は、マニラへおもむきその地にとどまって自分たちの計算においてインドとのスペイン貨物貿易に従事したいが許可ありたい、と会社側へ願ひ出た。そして、これが許可されたと見えて、Lane, Lance, Fitzhugh の 3 名は一個の私的な組合を設立している³⁾。

この種の Company's Supercargo は、彼等の私的営業から得られる売上金を土着商人に高利で貸付ける一方では、広東にあった東インド会社の財務部 (Company's Treasury) に払いこみ、その代りに、ロンドンあて為替手形を振り出した。彼等は、次に、その巨大な財力にものをいわせて東インド会社の広東投資に参加し、会社に対して一つの勢力をもつことになった。かくて、会社としては、彼等のこうした私的営業の範囲を制限したいにも拘らず、資金的援助をうけるという弱い立場から、一概に強い態度でのぞむことが出来ず、彼等 Supercargo の権限を漸次拡大させる結果にみちびいた⁴⁾。

このような supercargo は、言うまでもなく、(i) 貨物と共に乗船していない、陸上に店舗をもっている、(ii) 荷主の代理人でない、自分の計算において私的営業をしている、という諸点において、supercargo 本来の性格から明らかに逸脱している。

(ii) 定期船会社甲が船舶所有者乙から傭船した A 丸を自社経営の定期航海

2) 3) 4) Greenberg, M.: *British Trade and the Opening of China, 1800-42*, (Studies in Economic History), Cambridge, 1951, pp. 18-21.

に就業させる場合、甲は当該航路の事情に通暁している自社々員を備船A丸に搭乗せしめ事にあたらしめることがある。備船契約で前もってそのように取り決められるのである。こうした場合、備船A丸に乗りこむ甲の社員は *supercargo* と呼ばれる。

「時として、備船者は、備船期間中の任意のとき、任意の期間、備船者の費用において、熟練した自社々員を “*supercargo*” として乗船させる権利を留保することがある。この場合、船舶所有者は、備船契約にしたがって、この *supercargo* の乗船中の居住設備その他を無償で提供し、また、彼に食事の世話をする義務を負う。定期船会社としては、不定期船を備船しこれを自社の定期航路に就役せしめようという場合には、ミラン⁵⁾を知っており寄港地の諸事情に通じている社員を当該備船舶に搭乗させる必要を痛感するものである。」⁹⁾

ここで言わゆる *supercargo* も、(i) 船会社の単なる従業員である、(ii) 荷主の代理人として貨物の管理・処理を任せられていない、という点において、固有の意味の *supercargo* とは本質を異にしている。他社の船に乗りこんで荷物の世話をするという単なる形式に着目して “*supercargo*” と呼ばれるのであるが、相当拡大された用語例といわねばならない。

(iii) アメリカの商船では、現在、諸種の書類の整理、積荷の艀内管理ならびに受け渡しに従事する無免許乗組員を *supercargo* と呼ぶことがある。しかし、単に艀内で積荷の管理をする点では *supercargo* に似ているとしても、荷主の代理人でなくて船主（船会社）に雇傭されている乗組員にすぎない点において、これは、呼称の如何に拘らず、固有の意味の *supercargo* とは著しく本質を異にする存在である。

「アメリカ商船では、艀内にあって諸種書類の整理、通信事務、金銭出納、貯蔵品名簿、乗組員名簿、等々の事務に従事する無免許乗組員は *supercargo* と呼ばれる。この *supercargo* は、船積される貨物を受けとっ

5) Hopkins, F. N.: *Business and Law for the Shipmaster*, Glasgow, 1961, pp. 378-79.

て積荷目録と照合点検する。また、船内の1等航海士、陸上の主席荷役人、両者の立ち会い協力のもとに、貨物の積付け状態を検査し、揚地においては貨物が適当に陸揚げされたか否かに注意を怠らない。腐敗しやすい貨物については、積付けに先き立って、その条件を調べ、もし好ましくない状態が発見されたときには、その旨を1等航海士に通告する。こうした supercargo は、別名、freight clerk とも呼ばれる。⁶⁾

Ⅲ 総 括

海上貿易で商人またはその代理人が貨物と共に乗船して荷物の管理にあたるというのは、古代から中世を経て近世にいたる極めて長い年月の歴史をもった商慣習であるが、この場合商人または代理人は古くは“passenger”≡乗客、近くは“merchant”≡商人と呼ばれたが、近世に入って、航海距離の伸びゆくに拘らず通信機構・貿易機構がこれに伴なわない段階に即してこの慣行の一段に著しい盛行を見るにいたって、“supercargo”≡上乗なる、そのものずばりとも言うべき固有の呼称を生むにいたった。従来の長年月にわたって使用された甚だ紛らわしい用語に代って、その性格を体現する呼称が出てきたのである。これは、ヨーロッパ水域ではほぼ第17世紀末葉、日本水域では徳川初／中期のことである。ただし、間もなく産業革命が訪れて蒸汽船時代に入り海底電信網が普及するようになると、通信・交通機構が整備し船荷証券制度の確立を見るに及んで、この supercargo (上乗) の慣行も存在理由を失ない、急速に、その姿を消すことになる。現今、“supercargo”と呼ばれるものが時おり見かけられはするが、いずれも、この用語の派生的または拡張的準用であって、その本質をまともに伝えるものでない。

ただ、supercargo の発展・消滅過程で若干注目すべきは東インド会社のシナ貿易における Company's Supercargo であろう。ただし、これもその本質をかなり逸脱した形態であって用語の派生的準用のきらいなしとしない。なお、

6) René de Kerchove: *International Maritime Dictionary*, New York, 1948, p. 745.

本稿では筆者の調査不十分のゆえに発表がさしひかえられたが、同じく supercargo の消滅過程で荷主（商人）が、自分が貨物とともに乗船する代りに、船主（船会社）の使用人である船長に積荷の管理・処理の一切を一任するという “captain-supercargo” の慣行があったことを指摘しておきたい。

これを要するに、“supercargo” なる固有の用語が生まれそれが本来の意味に用いられたのは、第17世紀後半から第19世紀中葉へかけての僅々200年間にすぎなく、これはその慣行が古代から中世・近世へかけての2,000年以上の長きに及んだのに対比して、全く感なきを得ない。ちなみに、或る慣行がそれに相即する呼称をもつにいたるのは、その慣行がきわだって盛んになり、はっきりと他と区別される段階に及んだときにおいてであって、“supercargo” の場合、近世海上貿易の盛期がこれに当たっている。

（昭和42年7月4日）

（追記） 本稿執筆にあたっては、松本一郎氏（海事交通文化研究所）、国領英雄氏（日本海運集会所）から資料上の便宜をうけた。記して感謝の意を表する。