

經濟論叢

第九十四卷 第一號

社会主義と農業問題 木原正雄 1

企業理論と投資理論 (≡) 山田保 21

ALAM 対フォード自動車会社 岡田賢一 48

昭和三十九年七月

京都大學經濟學會

ALAM対フォード自動車会社

— アメリカ自動車工業史の一齣 —

まえがき

岡田賢一

アメリカ資本主義は、周知のとおり、一八八〇年代から独占資本主義段階にはいつており、石油・鉄鋼をはじめ、当時の代表的な産業部門には世界的なトラストが形成されていった。さらにアメリカ経済全体を睥睨するモルガン、ロックフェラー、クリーン・レイブなども金融資本への成長の地歩をかためつつあったのである。

このような独占資本主義段階のさなかに生れた自動車工業部門は、資本主義的に早くから開発された部門、あるいはすでに部門として独占構造に発展していた産業部門にくらべると、まさに後進産業部門といわねばならない。事実、アメリカの自動車工業の発生は、せいぜい一八九〇年代いぜんにはさかのぼりえない。そして今世紀はじめまでは典型的な競争構造を示していたのである。しかるに、その自動車工業部門において、一個別資本が独占的政策を強行して、部門独占を策した事件がある。一九〇〇年にはじまるセルデン特許権を武器としたW・C・ホイットニー(William C. Whitney) Electric Vehicle Co.の動きがそれだ。

(1) 拙稿「アメリカ自動車工業の生成過程」昭和三七年六月(経済論叢 第八九卷 第六号 所収)。

この事件は次のようないきさつから始まる。

ガソリン自動車の基礎構造に関する特許権を、G・B・セルデン (George Baldwin Selden) が一八九五年に登録した。これを、当時、電気自動車を生産し、タクシー業まで独占的に経営していた Electric Vehicle Co. が一八九九年の暮に買収した。同社は Lead Cab トラストと称され、すでに電気業界に確乎たる地位を占めていたW・C・ホイットニーの資本支配下にあった。ところが自動車出現当初の寵児であった電気自動車も、エンジンの改良による新しいガソリン自動車の登場によって、次第に需要減退のきざしをみせた。このため一八九九年夏ごろから同社の業績は悪化の一途をたどった。

がんらい独占的事業意欲の強いW・C・ホイットニーは、事態を救済するだけでなく、さらにすすんで、ガソリン自動車をふくめた全自動車工業の独占的支配を企図したのである。戦端は、まず当時最大のメーカー Winton Motor Carriage Co. と部品メーカーの代表 Buffalo Gasolene Motor Co. を、セルデン特許権侵害で告訴したことによって開かれた。一九〇〇年七月のことである。

ガソリン自動車業界は大恐慌をきたした。業界は、あげて防戦にあたったが、同年一月の第一審の結果は不幸にも敗訴に帰した。業界側は翌一九〇一年二月に控訴したが審理は長びき、一九〇二年秋には業界側の体制がくずれて、一月に Winton Motor Carriage Co. は控訴をとりさげ、調停交渉にはいった。³⁾

本稿はこの事件に関するそれいこの推移を分析したものである。

② John Chamberlain, A History of American Business, Part X, The Age of Edison (*Fortune*, Feb., 1962), p. 136.

③ 詳細は、拙稿「セルデン特許と Electric Vehicle Co.」昭和三十八年三月(前掲誌 第九一卷 第三号 所収)を参照された。

この事件を分析するにあたって、わたくしは、根底に、次のような問題を設定した。

およそ資本主義における不均等発展は、独占資本主義段階において、一層するどい形であらわれる。そして競争段階から独占段階への発展にともなうてあらわれる産業部門間の不均等発展は、独占構造的部門と非独占構造的部門の併存という形態をとる。しかもここで注目すべきことは、アメリカにおいていち早く独占構造を形成した産業部門は、アメリカの産業発展史の上からは、むしろ後進産業部門に属するものであるということだ。

この点に着目するとき、独占形成の契機を、先進産業部門と後進産業部門との間の資本的対抗関係にもとめることができるのではないかと考える。いいかえれば、独占形成の原動力を、単に同一部門なり、関連部門なりの資本的対抗関係にのみ求めるだけでなく、先進、後進部門間の資本的対抗関係のなかにも見いだすべきではなからうかというのである。

- (4) アメリカにおける産業革命は、まず紡績工業部門に起った。それは、一七九〇年、S・スレイター (Samuel Slater) が、M・ブラウン (Moses Brown) と W・アルミー (William Almy) とのパートナーシップによって、ロードアイランドのポウトケット (Pawtucket) で紡績工場を設立したことに始まる。同工場はイギリスのハーグリーブス、アークライトの工場をモデルにしたといわれる。そしてその後、製鉄、食品、農機具部門などに伝播した。一八五九年におけるアメリカの八大産業は、製粉、木綿製品、木材、靴、衣料、皮革、鉄製品、羊毛製品であった。Donald L. Kemmerer & C. Clyde Jones, *American Economic History*, 1959, pp. 157-73, 317. および尾上二雄「アメリカ経済史」昭和三年、四三―五九頁 参照。

ところで、この独占形成のモメントとしての先進、後進産業部門間の資本的対抗関係は、独占資本主義段階にはいつてからも依然として作用する。アメリカにおける自動車工業部門の発展過程に、わたくしはその典型の一つを見いだすことができるかと考えるのである。

もちろん、問題の解明には、さらに精密な検証と吟味が必要であり、少くとも、経済構造と産業構造の関係、先進産業部門と後進産業部門の関係、そしてこれに関する資本関係の分析が必要であろう。

だが、さしあたって本稿では、経済構造と産業部門構造の關係について、独占資本主義段階にうまれたアメリカ自動車工業の、その發展史の初期にあらわれたセルデン特許事件をとりあげた。そして、自動車工業部門がもっていた競争構造と、そのなかの個別資本がとった独占的政策の異質性が、どのように対決したかをあきらかにするためケース分析をこころみなのである。

一 交渉経過とALAMの結成

セルデン特許権を武器として先制攻撃をかけた Electric Vehicle Co. のまへに、Winton Motor Carriage Co. は屈服した。このことは、当時の自動車業界の事情によるものであった。すなわち、セルデン特許権が、法的に保証された以上、これを回避することは、ガソリン自動車の生産を中止して、電気自動車なり蒸気自動車への転換をいみしていた。しかも試作研究期を経たこの時期には、ガソリン自動車の優秀性はすでに決定的なものとなっていた。したがって、Electric Vehicle Co. の挑戦に対して、業者は、妥協か死か、二者択一をせまられたわけだが、大勢は妥協の方向に傾いたのである。

- (1) 自動車の動力として、蒸気、電気、ガソリンの三者が、当初の研究課題であった。だが、一九〇〇年頃には、ガソリン・エンジンの有効性がみとめられ、需要も電気自動車からガソリン自動車へ移りつつあった（前掲拙稿「生成過程」参照）。生産比率は、一九〇五年では、ガソリン車八六・二％、蒸気車七・二％、電気車六・六％といわれる（W. Greenleaf, *Monopoly on Wheels*, 1961, p. 83）。

Winton Motor Carriage Co. の係争に期待をかけていた業界側は、その係争の終結によって、急拠妥協交渉の体制をたてざるをえなくなった。そこで、中西部の一〇社は、Packard Motor Car Co. の H・B・シャイ (Henry B.

Joy) と Olds Motor Works の F・L・スミス (Frederic L. Smith) を代表とする交渉団体 Manufacturers Mutual Assoc. (MMA) を結成した。そして一九〇三年一月二日から Electric Vehicle Co. の社長 G・H・デイ (George H. Day) と特許使用に関する交渉を開始したのである。

(2) その他の会社は次の八社であった。Peerless, Autocar, Searchmont, Haynes-Apperson, Knox, Pierre, Apperson Bros., Locomobile, (do., p. 92.)

さて、所期の目的達成を目前にひかえた W・C・ホイットニーは、当然のことながら、強気で交渉にのぞもうとした。これに対して、名目的ではあれ Electric Vehicle Co. の社長 G・H・デイは、次のように考えていた。すなわち、すでにふれたように、当時の自動車業は、組立が主要業務であって、部品メーカー、ディーラーの双方から金融的便宜を得ており、新規開業はきわめて容易であった。その結果、不健全な会社が乱立し、自動車業界の将来のために憂慮すべき状態にあったことも事実である。G・H・デイは、セルデン特許を利用して、起業規制をはかり、業界の安定化を策すべきだと考えていた。彼は、一九世紀なかばに、ミシン業者の間に特許プール制がつけられ、業界の安定に大きな効果をもたらした先例にならって、セルデン特許を中核とした自動車工業の特許プール機構の結成を計画していたのである。W・C・ホイットニーは、セルデン特許の使用許可には、一般的特許使用許可制を考えていたが、G・H・デイは、制限的特許使用許可制を主張した。いわば、業界の過当競争を排除するために、特許の使用許可を認めるべく資格制限をしようというのである。そしてこの G・H・デイの考え方が、その後の交渉と ALAM の結成について、終始リーダーシップをとったようにおもわれる。

(3) 前掲拙稿「セルデン特許と Electric Vehicle Co.」を参照された。

交渉の当初、Electric Vehicle 側は、W・C・ホイットニーの意向により、小売価格の五%をロイヤルティーとして支払うべきことを要求した。だが、すでに同社の業績不振を知っていたMMA側は、強気一点張りて交渉にのぞみ、ロイヤルティーは〇・五%にすべきだと主張した。交渉は難航した。そこで、MMA側は、同年二月、各社二五〇〇ドルの闘争資金を積みたてて、強引な交渉運びにでることにした。

一時中絶されていた交渉は、三月のニューヨーク自動車ショーの際に再開された。この交渉で、MMA側は、相手側が条件について弾力性をもたないかぎり、交渉をうちきって、ふたたび法廷闘争を継続する態度をしめした。業績悪化によって、資金能力の枯渇していた Electric Vehicle 側は、この強気な要求のまえに、MMA側の新提案を承認せざるをえなかった。妥結条件は次のようなものであった。(1)ロイヤルティーは小売価格の一・二五%とし、そのうち、〇・七五%を Electric Vehicle Co. が取得、残り〇・五%はMMAへ還元すること。(2)この協定に参加する会社によって、新たに Association of Licensed Automobile Manufacturers (ALAM) を結成し、セルデン特許について、その使用を許可する者、および不当使用として告訴すべき者を、ALAMが決定する。⁵⁾

そして、三月三日、MMAと Electric Vehicle Co. の間に協定締結の調印がなされ、ついで三月五日、MMAは解散し、改めてALAM結成の調印が加盟一〇社の間でなされた。

ロイヤルティーの使途については、次のように定められた。

まず、MMAへ還元される〇・五%分はALAMが継承し、加盟会社の既出訴訟費用の弁済と、自動車工業発展のためのサーヴィス資金として使用する。また、Electric Vehicle Co. の取得分〇・七五%は、うち〇・五%を同社

の取得とし、残り〇・二五%を、特許発明者たるG・B・セルデンに支払うことになった。もっとも、G・B・セルデンの取得分のうち半分は、私的契約によって、G・H・デイに支払われることになっていた。

(5) *do.*, pp. 95-8.

(6) *do.*, p. 98.

なお、この係争の焦点にたった Winton Motor Carriage Co. は、その裁判費用を Electric Vehicle Co. が自社の取得分から払戻すことを承諾したので、三月九日にALAM加盟の調印をした。これにならって、告訴されていた Buffalo Gasolene Motor Co. その他の会社も、裁判費用の払戻しをうけることになり、同時にALAMへ加盟したのである。Electric Vehicle Co. が払戻した裁判費用総額は、五万二〇〇〇ドルを上廻った。

(7) Electric Vehicle Co. が払戻した裁判費用は次のとおりであった。Winton 四万三千七百八十ドル、Haynes-Apperson 三三〇〇ドル、Autocar 二二〇〇ドル、Buffalo Gasolene 一〇〇〇ドル、Packard 二〇〇〇ドル、E. R. Thomas 五〇〇ドル、Smith & Mabley 一五〇〇ドル、計五万二二八〇ドル(*do.*, p. 98.)。John B. Rae, *American Automobile Manufacturers*, 1929, pp. 75-6. 参照。

さて、この事件の経過をふりかえってみよう。

いま仮りに、W・C・ホイットニーの要求どおり、五%のロイヤルティーが承認され、しかもそのこの自動車生産が、現存資料どおりにおこなわれたとしよう。彼がセルデン特許権を行使しうる一九〇〇年から、同特許期限満了の一九一二年にいたる間の、アメリカにおける自動車販売額は、約一四億ドルである。だから概算七〇〇〇万ドルが彼の懐中にはいるわけだ。また、一九一〇年までとしても、七億八五〇〇万ドルの販売額に対して二九〇〇万ドルのロイヤルティー収入がある計算になる。ちようど、W・C・デュラン (William Crovo Durant) がG・M設立のために一九〇八年から一九一〇年に買取した会社の総純資産は一三〇〇万ドル(二五社)であり、このために発行した株式

総額は二五〇〇万ドルであった。⁹⁾これと比較考量するとき、W・C・ホイットニーの企図と意欲のほどを推測することができよう。

しかしながら、事態は前記のような結末をつけ、ついに Electric Vehicle Co. は一九〇七年に倒産した。そして一九〇三年から一九〇七年までに支払われたロイヤルティーの実額は、総額一八九万ドル、G・B・セルデンは三九万ドル、Electric Vehicle Co. は六八万ドルをそれぞれ取得したにすぎなかった。¹⁰⁾

これを要するに、当初、自動車業界の独占的支配を企図して演出されたセルデン特許事件は、文字どおり龍頭蛇尾におわった。わたくしは、そこに当時の自動車工業部門がとっていた競争構造の特質をみいだすことができると解釈するのだが、その説明はあとにまわして、事件のその後の発展をながめることにする。

項 年次	総 額	セルデン 取得分	E. V. 社 取得分
1903	153,783. ^{ドル}	33,372. ^{ドル}	39,859. ^{ドル}
1904	253,273.	51,762.	86,435.
1905	413,958.	79,747.	150,116.
1906	564,535.	114,100.	217,683.
1907	508,058.	112,349.	188,180.
計	1,893,608.	391,334.	682,274.

J. B. Rae, *ibid.*, p. 83. ^{ドル}未滿切捨。

(8) Automobile Manufacturers Association, *Automobile Facts and Figures*, 1937, p. 3. 参照。

(9) L. H. Selzer, *A Financial History of the American Automobile Industry*, 1928, pp. 36-7. 参照。

(10) 実額は上表のとおりである。

二 ALAMについて

すでに推測されるように、ALAMは、さきにも述べたG・H・デイの構想にもとづいて結成されたといえる。

それは、初期の自動車業界にあらわれた過当競争を排除するための、制限的特許使用許可者集団 (Restrictive Licensing Group) であった。すなわち、セルデン特許権は、名目的には Electric Vehicle Co. が所有していたが、その使用の許可、ひいてはALAMへの加盟の許可、あるいは、特許権侵害に関する告訴や裁判問題の処理、およびALAMの運営などについて、管理委員会が実権を掌握していた。そして、加盟にはこの委員会の承認をえたうえ、加盟金二五〇〇万ドル、および一九〇三年一月一日からのロイヤルティとして一〇〇〇ドルを支払う義務を規定した。加盟に必要とする委員会の承認という条項が、実はあとにのべる Ford Motor Co. との抗争の契機になるのだが、ともあれ、一般業者にとっては、ALAMの成立によって業界の混乱が救われるならば、一・二五%のロイヤルティと加盟金は、きわめて安価なものだと考えられた。したがって、一九〇三年三月のALAM結成時における加盟会社は一社であったが、秋には二七社となり、翌年には三一社になった。

- (1) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 97-8. 管理委員会は、加盟各社から選ばれた五名の委員と、会長の F. L. Smith (Olds Motor Works)、副会長 G. B. H. Warburton (Searchmont Automobile Co.)、秘書、会計 G. H. B. Joy (Packard Motor Car Co.)、理事長 G. H. Day (Electric Vehicle Co.) によって構成された。

- (2) *do.*, p. 115, J. B. Rae, *ibid.*, p. 76.

ここで、ALAMの活動についてふれておこう。

ALAMは結成いらい、自動車工業界に秩序をもたらし、安定的な発展を促進するために、いくつかの注目すべき

業績をあげた。まず生産技術の面では、結成後まもなく技術研究部をつくり、C・F・クラークソン (Coker F. Clarkson) が、また金属研究所をH・サウザー (Henry Souther) が、それぞれ担当した。⁵⁾ この技術研究部は、一九〇九年に Society of Automobile (後に Automotive) Engineers (S.A.E.) に発展改組され、自動車工業技術の改善に成果をあげた。その著名なものに部品標準化運動がある。これは前記のC・F・クラークソンとH・サウザーが部品の標準化計画を提案し、一九一〇年にH・E・コフィン (Howard E. Cohn) (ハドソン社の副社長) がS.A.E.の会長に就任、H・サウザーが、その下で標準化委員会の代表となって具体化した。

部品の標準化は、単に生産原価の引き下げに有効であるだけではなく、自動車のアフターサービスや修理の単純化、合理化をもたらして、自動車の市場性を増大する。これは、小企業はもとより、大企業にとっても共通の利益をもたらす。また、下請部品メーカーにとっても、規格の整備統一によって、特定元方の倒産により、下請もまた倒産するという専属下請的欠陥を回避することがき、下請の企業安定性を増大するものとして大いに歓迎されたのである。⁵⁾

(3) C・F・クラークソンは特許弁護士であり、業界誌の編集などもしていた。H・サウザーは、Hartfordで技術コンサルタントをしていたが、一八九二年にC・A・A・ポープに招かれて、Pope Mfg. Co.の金属、自動車設計の研究所を創設し、いろいろ同社に関係し、同社が自動車部門へ進出してから、金属、技術について活躍した。J. B. Rae, *ibid.*, pp. 79~80, W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 59, 61, 252~3.

(4) C・H・クラークソンとH・サウザーは、まず発火プラグ、リム、スタリュー・スレッド (推進帯) の標準化案を提唱した。また、H・E・コフィンは、Hudson Motor Car Co.の副社長として、かねてから、「百台の自動車に千種類のチューブがある。部品の標準化こそ統制の急務だ。」という熱心な標準化の信奉者であった。もっとも、大企業では内部的な標準化はおこなっており、業界の統一規格がないのを利用して、部品下請との取引で利益を得ていた。したがって、標準化運動に対して、大企業は一般に冷遇であり、むしろ小規模業者の方が熱心であった。これがALAM結成によって、大きく前進したことは一つの成果といえよう (do, pp. 79~80)。

(5) do, p. 80.

營業政策面では、加盟会社の宣伝・広告、あるいは自動車ショーを統一的におこなうとともに、自動車販売を促進するため、道路標準化運動、自動車税反対運動などもおこなった。また一九〇九年には外国車に対する輸入関税の設定を要望したり、鉄道会社に対して五〇〇〇台の自動車輸送用貨車をつくらせ、そのうえ、自動車の貨車輸送運賃について、特惠運賃率をきめさせたりしている。

さらに生産販売政策に関するものとしては業界情報の提供、過剰生産回避のための各社生産計画の検討をおこなった。もっとも、この生産計画の検討は、カルテル的な生産制限ないし生産割当てではなかった。ALAMは終始、生産量、販売領域の拘束や自動車の型の指定などカルテル的拘束をおこなったことがなかった。そのとった政策ポイントは、市場の独占的支配ではなく、加盟会社に限定されてはいたが、むしろ業界の安定と、能率化、合理化の組織的推進にあったといえよう。いわば、競争構造の健全化という視角から政策展開がなされたと考えてよい。

価格政策についてもおなじだ。すなわち、ALAMは一九〇九年秋に、加盟会社に対して、生産量と価格を固定するよう要求したが、この措置は加盟各社の市場領域を維持するのが目的であった。元来、ALAM加盟会社の殆んどは高級車メーカーであった。したがってこの価格固定化のねらいも、ほんらい低廉車とは質的に異った高級車の販売領域を確保するという観点からなされた。だから、低廉車をふくめた全自動車の価格支配という本格的な独占的性格はみられなかったといえる⁶⁾。

(6) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 172-3.

業界の安定化に主眼をおいたALAMは、必然的に新規加入については、きわめて封鎖的な方針をとった。一九〇四年の加盟数が三一社であり、一九〇九年においてもおなじく三一社であったことがそれをものがたっている。事

実、新規加入の条件の一つに、セルデン特許権のライセンスをもつことが規定されていた。しかも、その後、ライセンスはALAMが新たに認可することを拒否する方針をうちだしたので、加入するためには、既加盟会社を買収するか、ALAM脱退を希望する会社のライセンスを買いとるかしなければならなかった。このため、たとえば、後にGMを設立したW・C・デュランがはじめて買収した Buick Motor Co. は Pope-Robinson Co. を、Overland Automobile Co. は Pope-Toledo Co. を買収して加盟した。またG・B・セルデン自身が、一九〇六年に自動車会社を設立したときこの問題にひっかかり、Buffalo-Gasolene Motor Co. のライセンスを買いとってALAMに入し、Selden Motor Vehicle Co. を設立したのである。

(7) do., p. 174.

ALAMがもっていたこの封鎖性が、次にのべるフォードとAMCMAとの抗争の契機となったのであるが、その事件が解決されたあと、ALAMは封鎖性を排除して本来的な業者団体に発展した。すなわち、フォードとの事件が解決したあと、一九一一年にALAMは Automobile Board of Trade となって、全業者を包括する業者団体へ脱皮し、一九一四年に National Automobile Chamber of Commerce となった。やがて、一九一五年には会長A・リーブス(Alfred Reeves)の努力によって、加盟六二社が所有している特許権五四七件について交互許可制(cross-licensing system)を実施した。すなわち、同年一月一日現在の加盟各社は、その保有する特許権を共同プールし、特許料を支払うことなく、自由に使用できるシステムをつくり、特許権制度がもっている技術普及に対する障害をチエックしたのである。

もっとも、この特許権交互許可制には反対もあり、一九五六年まで加入しなかった Ford Motor Co. あるいは翌

冷式エンジンの特許権を確保しようとした Franklin Manufacturing Co. や自社技術を最高水準にあると自認する Packard Motos Car Co. など加盟しなかった。だが、セルデン特許事件の前轍をふむよりは、特許権の互恵体制こそ業界の利益であるという考え方が風靡して、交互許可制は業界の大勢を制したのである。

なお、この団体は一九二二年以後、現在の Automobile Manufacturers Association (A.M.A.) となった。

(8) I. B. Rae, *ibid.*, pp. 80-2. 特許権交互許可制に反対したフォード社も、法的に特許登録はしたが、その使用はロイヤルティの支払を免除して公開した。またフランクリン社もその後加入し、バックカード社はロイヤルティ・ベイスによる交換許可制をとった。かくて交互許可制の基本体制がくずされることはなかったという (Co., p. 82)。

ともあれ、そのALAMは、業界に秩序と安定をもたらし、自動車工業の健全な発展を招来すべく結成されたのが、そういう人為的工作から必然的にうみだされる、生産制限——加盟制限——アウトサイダーの抑圧という政策路線は、アウトサイダーにとって、また特に加盟を不当に拒否されたH・フォードにとって、ALAMはまさに「憎むべきカルテル」としての反感をあたえるに充分であったのである。

三 フォードの抗争 (一)

さて、焦点をフォードとALAMの対立にあわし、時点を一九〇三年にもどそう。

ALAMは、結成いらい、業界の主流としての地位を確保した。だが同時に、業界唯一の組織体として、特権的体臭をもっていた。そこになお数多く存在していたアウトサイダーとの対立をうみだす条件があったのである。やがて、このアウトサイダーは反ALAM勢力に結成するのだが、いうまでもなく、そのチャンピオンはH・フォードであり、

Ford Motor Co. であつた。

H・フォードは、一九〇三年六月に Ford Motor Co. を設立するや、すぐに A L A M の会長 F・L・スミスをつねて、A L A M への加盟を申込んだ。これに対して F・L・スミスは Ford Motor Co. が組立業者であることを理由に加盟を拒否した。ただしこの理由は表面的なものであり、当時の自動車業者は、いわば殆んど全部が組立業者であつたから、この拒否理由はナスセンスである。F・L・スミスが拒否した真意は、彼の会社 Olds Motor Works は A L A M 唯一の低廉大衆車メーカーであり、したがって Ford Motor Co. の加盟は将来に自社との競争を激化させるとの判断によるものであつた。事実、翌年オールズ社が高級車へ生産転換すると、F・L・スミスは H・フォードに対して A L A M 加盟の斡旋方を申込み、逆に H・フォードがこれを拒否している。

H・フォードは、彼自身の経歴と抱負を背景にして、当時すでに自動車製造のバイオニヤールとして絶大な自信をもつていたし、²⁾ がんらい、セルデン特許そのものの技術的有効性を認めてはいなかつた。³⁾ 加盟の申込みも、ただ無用の争いを回避するためのものであつた。

(1) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 106-10.

(2) H・フォードは、一八八三年、勤めていたウエスチングハウス社でみたニコラスII シェパード・エンジンを操作し、同種の道路用エンジンの組立、修繕を体験して、エンジン車の研究にとりつされた。スチーム・エンジンの研究を手がけ、ついで照明用ガスを燃料としたオート・エンジンを知った。一八八五年にデトロイトの Eagle Iron Works で同エンジンを修理したのをきっかけとして研究をすすめ、一八八七年に四サイクルのオート・エンジンをつくつた。口径二・五インチ、行程三インチのガソリン・エンジンであつた。一八九〇年から二気筒エンジンの研究をはじめ、一八九二年に一号車をつくり、翌年春、これを改良した。口径二・五インチ、行程六インチのエンジン二基、リヤ・アクセル、四馬力、ベルト連動、二人乗りの自動車であり、速度は時速一〇マイルと二〇マイルの變速可能のものであつた。座席下のタンクには三ガロンのガソリンがはいり、水冷式で、自重は五〇〇ポンドであつた。この車は、一八九五、六年に二〇〇マイル走り、Charles Ainsley に二〇〇ドルで売つた。そしてこの代金で二号車を作成した。この二号車は一号車とおなじ仕様であつたが、ベルト連動がギヤ連動に改良され

ていた。それは当時のペンソンよりも優れていたという。一号車は、そのあと二〇〇ドルで買戻ししている。この間、Detroit Edison Co. につとめ、月収一二五ドルの主任技師となり、ダイナモの研究もおこなった。

一八九九年に H・フォードは Detroit Automobile Co. の工場長になり、自動車の製作に専念した。同社は同年閉鎖され翌年 Henry Ford Co. が設立されたが、これも永続しないで閉鎖された。この間の事情を彼は次のように語っている。「当時は一般に自動車を大人の玩具ぐらいにしか考えていなかった。……人々の興味は自動車をはやく走らすことにあり、そこから競走がおこなわれるようになった。……競走によって自動車への社会的関心がたかまつたが、なによりも賭博師の関心をあつめ、自動車業は賭博師のための事業となった。賭博師のグループが Detroit Automobile Co. を設立した。……一号車とおなじ車を注文生産し、高く売った。同社の目的は私の理想を實現するものではなく、資金をあつめることであつた。もつともあまり儲からなかつたが。」

一九〇二年三月、同社をやめた彼は、四シリンダーエンジンを研究し、翌年、四シリンダー、八〇馬力の自動車二台を製作した。『999』号と『Arrow』号である。同車は B・オールドフィールド (Barney Oldfield) がバイロットとして操縦し、グロス・ポイント (Gross Point) のレースで、ウイントン車をおさえて優勝した。このレースの一週間後、資本金二〇万ドル (彼の現金出資二万八〇〇〇ドル) の Ford Motor Co. が設立された。H・フォードはこの時まで二五台の自動車を製作してしたのである。Henry Ford, *My Life and Work*, 1924, pp. 21~37, 50~1. なお、J. Chamberlain, *ibid.*, Chap. XI, The Rise of Detroit (*Fortune, March, 1962*), pp. 128, 156, 168, 168, 参照。

(3) H. Ford, *ibid.*, p. 60.

さて、加盟を拒否された H・フォードは、J・ワナメーカー (John Wanamaker) の支援を受けて、A L A M と徹底的に抗争することを決意した。そして一九〇三年九月に一九五台を生産したのを皮ぎりに、同年中に一七〇〇台を生産販売して、A L A M に大きな脅威をあたえた。また、当時、特許法に関する最高権威と目されていた弁護士 R・A・パーカー (Ralzmond A. Parker) を擁して、A L A M との法廷闘争にそなえた。

これに対して、A L A M は、まず同年七月二六日の新聞に、『ガソリン自動車の製造、販売、輸入業者、代理店および購入者に対する警告』を掲載して、A L A M 加盟会社以外の者が、ガソリン自動車を製造・販売したり、また非加盟会社から購入使用した者は、セルデン特許権侵害により告訴されるであろうと宣言した。

フォード側は、七月二八日に報復広告をだして、セルデン特許権の不当性と、自社の優秀性、法廷闘争における勝訴の見とおしなどをのべたてた。

このような広告合戦は、一九〇四年初頭までくりかえされた。

(7) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 115~8.

このような形で火ぶたをきったALAMは、一九〇三年十月二日、ついに Ford Motor Co. およびその代理販売会社 C. A. Duerr & Co. を特許権侵害で、ニューヨーク南部地区巡回裁判所に告訴した。つづいて、一月五日には C. A. Duerr & Co. からフォード車を購入した O. J. Gude Co. を告訴。一月二八日、外国車輸入商の代表として Panhard & Levassor Co. (フランス会社) を告訴した。さらに翌一九〇四年にはいつては、一月二日、C. A. Duerr & Co. を継承した J・ワナメーカーをも告訴。一月二日には輸入商 Henry & Albert C. Neuhauer Co. をも告訴した。⁵⁾

(8) *do.*, pp. 125~7.

ALAMは、法廷闘争と併行して、直接的な弾圧政策をも展開した。そのもっとも集約的にあらわれたのは、一九〇五年一月の自動車ショーであった。

アメリカ自動車業界をあげてのショーは、一九〇〇年、ニューヨークのマジソン・スクエアー・ガーデン (Madison Square Garden) で開催されたのが最初である。さら、National Association of Automobile Manufacturers (NAAM) と Automobile Club of America (ACA) の共催でおこなわれた。しかし、ALAMの結成により、自動車業界はALAMとアウトサイダーとに二分され、NAAMのショー委員会はALAMのメンバーによって占めら

れた。

ところで一九〇四年に、A L A M の会長 F・L・スミスは、会長の席を C・クリフトン (Charles Clifton) (George N. Pierce Co.) にゆずった。C・クリフトンは、また N A A M の副会長でもあった。彼は、フォードその他のアウトサイダーを自動車ショーからしめだすことを計画した。そして、一九〇五年一月、A L A M の名でマジソン・スキヤール・ガーデンを確保すべく、翌年および翌々年のショーに関する賃借契約を締結した⁶⁾。

これに対して、アウトサイダーは、Ford Motor Co. から発せられた檄にこたえて、一九〇五年二月二十四日に、デトロイトのフォード工場で秘密裡に会合をもち、A L A M に対抗する組織として American Motor Car Manufacturers' Association (A M C M A) を結成した。そして本部をシカゴに置き、Ford Motor Co. から J・コウゼンス (James Couzens) が初代会長に就任し、Ford, Mitchell, Maxwell, Brisco, Duryea などの有力会社をよくめた二〇社がこれに参加した。A M C M A は、早速、一九〇六年ショーに備えて、第六九連隊兵器庫を賃借した。そして一月二三日に、A L A M 側と併行してショーを開催した。この A M C M A 側のショーは、A L A M 側のショーより二倍の規模をもち、A M C M A の反撃は大成功をおさめた。翌一九〇七年にはニューヨーク自動車取引協会の A・リーヴス (既出) が会長になり、本部をニューヨークへ移し、シヨトも Grand Central Palace で開催することにした。このような A M C M A の実力は A L A M を圧倒し、一九〇八年には加盟社数は五〇社にのぼり、最大の自動車業者団体となったのである。

(6) do, pp. 169~70.

(7) do, pp. 170~2. 当時の自動車業者はすべてこの両組織のいずれかに所属したが、Thomas Jeffery Co. だけは、どちらへも加入しなかつた。

た。

ここで、AMCMAとALAMとの異同にふれておきたい。

AMCMAは、すでにのべたように、ALAMへの対抗組織として結成された。しかしALAMがアウトサイダーに対してみせた封鎖的政策と特権的ニュアンスは、その背後に独占団体的な政策体としての要素をそなえていたといえる。したがって、さきにもべた業界安定に関する種々の措置も、加盟会社についてのみ限定したし、他方アウトサイダーに対してはあくまで強力なプレッシャーとして臨んだ。ALAMのもつ二面性は、自動車工業の競争構造と独占的政策の撞着によるものだと、わたくしは考える。そしてこの撞着に焦点を置いた攻撃として、H・フォードの抗争を評価したいし、AMCMAの意義を考えたいのである。

AMCMAの活動は、ALAMがとった活動と同様のものであった。業界情報の提供、統計資料の調整、道路改良運動、広告宣伝の統一などをおこなっている。だが、一九〇九年に瓦解してALAMと合同するまでの短期間には、とくに記るべきものはない。むしろその反ALAM精神は、合同以後に具体的な展開を示すのである。さきにもふれたA・リーブスによる特許権の交互許可制の実現がその一例である。したがって、一九〇九年までのAMCMAの価値は、ALAMがもつ独占的性格をチェックするための対抗的団体という点にあったといえよう。

AMCMAの特徴は次の点にあった。すなわち、ALAMが高級車メーカーの団体であり、そこから価格引下げを防止し、過剰生産を回避するために加盟会社を極力制限し、アウトサイダーを抑圧するという独占的政策がうみだされた。これに対してAMCMAは、低廉大衆車メーカーの団体であったことから、加入制限の方針はとらず、したがってALAMのような独占的政策のうまれる余地はなかった。それぞれの結成時から一九〇九年のAMCMA崩解時

までに、ALAMは二七社から三一社に増加しただけであるのに、AMCMAは二〇社から五〇社に著増している。また、自動車価格をみれば、前者では、一〇〇〇ドル以下の自動車を生産したのは四社のみで、他は三〇〇〇ドルから六〇〇〇ドルのものであった。後者ではすべて三〇〇〇ドル以下であり、平均一五〇〇ドルであったし、一九〇九年の平均生産費は二六車種で一〇〇〇ドル弱であった。

いわば、このような両団体の組織的相異が、H・フォードの「カルテル打倒」の名分を正当化し、自動車業界の十字軍としての名声を彼にほしきままにさせたのである。

(8) do., pp. 174~5.

四 フォードの抗争 (二)

ALAMのアウトサイダーに対する攻撃は、実質的にはFord Motor Co. に集中された。しかも戦略的には、目標を同社に限定することなく、そのディーラーについても、場合によっては、その購入者に対してさえも攻撃を加えるという、総合的なフォード系列の攻略作戦を展開したのである。

まず一九〇四年、Hartford市のディーラー二三社のうち、唯一のフォード系ディーラーであったL・H・エルマー(Lucius H. Elmer)に圧力を加えて、フォード車を販売すれば、ディーラーのみならず、購入者をも告訴するであろうと通告した。L・H・エルマーは、Ford Motor Co. と協議して、フォード車一台の購入ごとに同社々債(一〇〇〇ドル)を無償交付し、かつ購入者がALAMから損害をうけた場合は、その一切を弁償するという契約を、購入者との間にむすんだ。また、ニューヨークのフォード系ディーラーとなったJ・ワナメーカーは、積極的にH・フォード

下の応援にのりだし、ALAMを「トラスト」と呼び、果敢な反撃にでた。¹⁾

このような事態の中で、H・フォードは強気の策をとり、ディーラーの拡張につとめた。そして裁判係争中もディーラー網を拡充していったのである。すなわち、一九〇六年の全アメリカの自動車ディーラーは一五四五社、そのうち一〇五七社はALAM系、三四社は電気、蒸気自動車ディーラー、そして残り四五四社がフォード系ディーラーとなっていたのである。²⁾

(1) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 175~7.

(2) *do.*, pp. 177~9.

しかしながら、かかる強力な抗争にもかかわらず、一九〇九年九月一五日の判決は Ford Motor Co. の敗訴としたのである。担当主席判事 C・M・ホウ (Charles Merrill Hough) は、いわば一方的に ALAM側の主張をとりあげ、G・B・セルデンがガソリン自動車の創始者であり、その発明はまさに画期的なものであるとの確認までしている。³⁾ もちろん、C・M・ホウの認識は誤っていた部分もあるのだが、技術的知識が充分でない上に、一九〇〇年の Winton Motor Carriage Co. ケースの判決例もあつた関係から、この判決は一応は常識的なものと考えられた。

(3) これに関する両者の論争経過は興味深いものがあるが、紙幅の関係から省略したい。フォード側の弁護士 B・パーカーは、今期の担当判事 C・M・ホウは技術的知識に乏しく、かつ気まぐれな性格だから、これを避けて次期の G・C・ホルト (George C. Holt) 判事の担当になるまで、裁判を延期すべきだと考えていた。G・C・ホルトは以前に、外車輸入商 De Dietrich Import Co. が ALAM に告訴された事件を審理した際、ウイントン・ケースをそのまま踏襲せずに、セルデン特許に対しても特異な批判的意見を示している。このような B・パーカーの意向は実を結ばず、裁判はすすめられた (*do.*, pp. 197~210)。

Ford Motor Co. の敗訴は、当然のことながら望みを失った AMCM を崩壊にみちびいた。一九一〇年二月八日、AMCM は正式に解散し、加盟各社は相ついで ALAM へ加入した。

加入制限を基本方針としていたALAMが、多数のAMCMAメンバーの加入をうけいれたのには、次のような事情があった。

かねて業績の悪化をつたえられていた Electric Vehicle Co. が一九〇七年末に倒産し、社長のG・H・デイも同年一月に死亡した。名目的ではあったにしろ、これらの中心を失ったALAMは、内部的な拘束力の弱さをさけることはできなかった。

翌一九〇八年は、フォードT型の生産開始、G・Mの設立というアメリカの自動車工業の発展史上、まさに画期的な年であった。ALAMも旧態をあらため、脱皮せざるをえなかった。

この変化は、まず Buick Motor Co. を買収して、自動車生産にのりだしていたW・C・デュラン (William Cropper Durant) が、ロイヤルティの支払を一方的に拒絶したことからはじまった。彼は、大量生産への道行きにとって、ロイヤルティは莫大なものとなり、重い足かせにこそなれ、得られるものは何もないとして支払拒否の挙に出た。そして、Olds Motor Works もこれに同調したのである。事実、ALAMの内部においても、セルデン特許権を冷笑する風潮もあり、ALAMの権威も以前の面影を失いつつあった。わずかにホウ判決が、瓦解に瀕していたALAMを支えたにすぎない。W・C・デュランも、この判決によって、一〇〇方ドルにのぼる未納ロイヤルティを支払って、Olds Motor Works とともに、ALAMへ復帰したのである。⁶⁾

このような内部事情を反映して、ALAMは、一九〇八年以後、ロイヤルティを〇・八%にひき下げ、新規加入も、この率で一九〇三年に遡及して支払えば認めることにした。⁷⁾

AMCMAのメンバーは、Ford Motor Co. を除いて、ALAMへ加入した。一九一〇年三月のALAM加入会社

は七九社といわれる。

(4) Electric Vehicle Co. の倒産は、電気自動車の没落という自動車発達史の帰結による。倒産時の資産状態は、債務総額三六〇万ドル余、資産総額一四〇万ドル、その内一一五〇万ドル位は特許権の帳簿資産であり、現金は僅かに一二〇〇〇ドルしかなかった。W. Greenleaf, *ibid.*, p. 185.

(5) 例えは Pope 社の H・P・マキシムは、H・F・クンツがホウ判決を報らせたとき、『あきれてものがいえなかった。』といっている。また、F・L・スミスでさえも、『あのつまらない特許が法廷で認められようとは思ってもいなかった。』ともらしたという。do., p. 210.

(6) do., pp. 211~2.

(7) do., p. 213, J. B. Rae, *ibid.*, p. 77.

(8) W. Greenleaf, *ibid.*, p. 214.

さう、Ford Motor Co. に対する ALAM の態度は、このような事態のもとに、寛大なものとなった。すなわち、他の AMCMAMエンバーと同様に加入を認めるばかりでなく、特に過去のロイヤルティの支払を免除してもよいという条件をつけ加えた。⁹⁾

けれども H・フォードは全く加入の意志をもたず、かえって判決が降るや否や、関係者に打電して、判決によって方針を変えることなく、最後まで戦う決意をあきらかにした。¹⁰⁾ だが、他の反面においてはさすがの H・フォードも六カ年にわたる闘争に疲れはて、W・C・デュランが申し入れた Ford Motor Co. の買収計画に耳を傾けたこともあった。けれどもこの計画は不調に終り、¹¹⁾ここに H・フォードは最後の抗争を展開した。

(9) J. B. Rae, *ibid.*, pp. 77~8. この ALAM 側の申入れに対して、H・フォードは一九〇三年の前例にならって、裁判費用の弁償をも要求した。この要求を ALAM 側が拒否したことによって、フォード社の加入は実現しなかった。また、H・フォードには、AMCMAM のエンバーが、フォード社の帰趨がきまるまえに、いち早く ALAM へ加入したことによる不満もあったという。

(10) W. Greenleaf, *ibid.*, p. 212.

(11) W. C. デュランは、一九〇八年に Buick, Brisco, Ford, Reo 四社の合同を計画し、申入れをした。これが資金不足で実現しなかった。あと、同年九月に G. M を設立した。そして一九〇九年秋に、再度買収の計画をつくり、一月二十六日の G. M 重役会の承認をえた。けれども Ford Motor Co. が要求した八〇〇万ドルが調達できず、この計画も実現しなかった (do., p. 212, J. B. Rae, *ibid.*, p. 87, 参照)。なお詳細は別稿で触れた。

一九一〇年二月、いよいよ最後の局面が開かれた。ALAM が再び『自動車購入者の保護のために』と題した公告を新聞に掲載し、非ALAM業者の自動車購入が不法であることを警告したことに始まる。フォード側もこれに応戦した。ALAM側は、さらに戦線を拡げて、四月・四日、非加盟メーカー八社を告訴、つづいて五社、そして、九月には、伊、英、仏、独の外車輸入商をも告発した。これらの審理は、Ford Motor Co. の審理と睨みあわせておこなわれることになった。¹²⁾

(12) W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 216-21.

Ford Motor Co. は控訴院における勝訴を確保すべく、万全の策をとり、弁護陣も強化して審理に臨んだ。

審理は一九一〇年十一月二日から始められた。そして翌一九一一年一月九日ついに、裁判長 W. C. ノイズ (Walter Chadwick Noyes) によって Ford Motor Co. 勝訴の判決がくだされたのである。

ノイズ判事による判決理由概要は次のようなものであった。すなわち、彼自身は自動車の発明史と技術構造の研究もおこない、かつ特許権に関する現実主義の立場をとった。そしてガソリン自動車の基本的構造技術は社会的な発明であり、その成果は公共の利用にこそ供されるべきものである。ゆえにその成果を実現するためのガソリン自動車企業は、誰にでも、自由に、その門戸を開放しなければならないという見解をもった。判決の骨子は左のごときものである。

(1) 特許権について包括的に解釈するならば、この特許権は不当なものである。

(2) 特許権を限定的に解釈し、合法的なものとみるならば、被告は特許権を侵害してはいない。

換言すれば、セルデン特許権を圧縮式自動車用ガソリン・エンジン一般に関するものとみなすことは、特許権の乱用である。また、これを特定具体的なガソリン・エンジンに関するものとして、その合法性を認めるならば、セルデン特許権は、ニサイクル・ブレイトン式ガソリン・エンジンに関するものであるといわねばならない。しかるにフォード車は、四サイクル・オットー式ガソリン・エンジンを使用しているから、被告はセルデン特許権を侵害したことにほならない。

さらに判決は、両エンジンの構造的相異を次のように指摘した。

(セルデンのエンジン)

外圧式。ニサイクル・エンジン。定圧式(非爆)。普通型外側蒸発装置。常焰点火式。

(被告のエンジン)

可動シリンドラー圧縮式。四サイクル・エンジン。定容積式(爆発)。キャブレター装置。適時電気点火式。

この両者は、原理的にも構造的にも異質のものだと説明した。¹⁴⁾

このノイズ判決は、まさに明快にして適切、一片の疑念すらさしはさむ余地のないものであった。しかもその精神は、反トラスト思想に立脚し、公正競争の防衛のためには、場合によっては、特許権すら適用領域の制限をうけることを示したのであった。¹⁵⁾

(3) B・パーカー弁護士は、ホウ判決は破棄できると確信していたが、六七歳の高齡と娘の死亡の打撃とから、独力で法廷闘争を引きうけるのに

耐えきれなかった。そこで、ニューヨークの Jivingsstone Gifford ら二名の有能な弁護士を推薦した。H・フォードは一九二〇年二月彼らに委嘱した。

B・ペーカーは六六年にわたる精力的な努力に疲れ、第二審では表面的な活躍はしなかったが、彼の第一審での申立書は第二審ではきわめて有効にはたらいた。W Greenleaf, *ibid.*, pp. 212-3.

(4) *do.*, pp. 226-31.

(5) Donald A. Moore, *The Automobile Industry*, (ed. by Walter Adames, *The Structure of American Industry*, 2nd printing, 1954.) p. 281. 寺沢市民衛 訳「自動車工業」(嘉治真三 監修「アメリカの産業構造」ウォルター・アダムズ編、昭和三年)三四九ページ参照。

ノイズ判決によって、事態は急変した。ALAMはついに最高裁判所への上告を断念し、H・フォードとの妥協を策した。そして一月二日には、H・フォードとJ・コウゼンスをALAMの定例晚餐会に正客として招待した。

W・グリーンリーフは、その時の情景を次のように表現している。「喝采の嵐の中で、フォードとコウゼンスは、一月二日、アスター(Astor)ホテルに、正客として迎えられた。『フォード』、『フォード』と叫ぶ声会場にこだました。フォードはいんぎんに会釈したが、一言もことばを発しなかった。……夜会服のかしこまった列の中で、彼一人は普段着のままであった。それはあたかもT型の簡素さを象徴するようであった。けれども、フォードは頑固ばかりでもなかった。というのは、A・リーヴズが陶器製のパイプで煙草をすすめたとき、煙草嫌いであった彼は愛想よく二三服ふかして、C・クリフトンその他セルデン側のリーダーたちと、煙草をわかちあったのだ。これこそ、彼がALAMに対しておこなった唯一の譲歩であった。」¹⁵⁾すべてはまさに、一九〇〇年いらいのセルデン特許権をめぐる事件の幕切れと、新しくひらかれようとするフォード時代の前奏曲にふさわしい情景であった。

¹⁵⁾ W. Greenleaf, *ibid.*, pp. 234-5.

む す び

一九一一年一月の判決によってセルデン特許事件は終止符をうった。Electric Vehicle Co. が、一九〇〇年七月に Winton Motor Carriage Co. を告訴し、一九一一年振りに落着いたわけである。

H・フォード、Ford Motor Co. が A L A M に対してころみた果敢な抗争は、あたかも、鬼（独占）にたちむかつた勇敢な小人の戦いであつたとして、H・フォードの名声をたかめた。だが、一九一一年当時の Ford Motor Co. は、単一の会社としてはすでに世界一の自動車会社であり、T型の大量生産機構を着々と建設しつゝあつた。また同社は A L A M よりも豊かであり、販売台数による市場占拠率は、一九〇九年に九・三八%、一九一一年には一九・二四%であつたといふ。「小人」は、実は「鬼」よりも大きかつたのだ。しかも鬼の「金棒」たるセルデン特許権は、翌一九一二年一月四日をもって、一七年の特許期限を満了することになつていたのである。

このような状況からみて、この事件は、ハイ・スピードで疾走するフォード車の車輪が路傍の石ころをはじきとばしたようなものであり、むしろ H・フォードの売名策にすぎないとの見方もなりたちうるだろう。

けれども、一時は、会社の売却すら考えるまでに追いつめられた H・フォードが、抗争の手をゆるめずに、ついに勝利をおさめたことは、アメリカの自動車工業発展史のうえで、大きな意義をみとめざるをえない。それは、この事件を H・フォード個人の問題としてとらえるのではなく、アメリカ資本主義の独占段階と、その中に息吹きはじめた自動車工業という一後進産業部門の発展との交互影響関係を問題とすると、見のがしえない意義があるとわたしは考える。

(3) D. A. Moore, *ibid.*, pp. 281, 284. 同訳本三四九・三五二ページ。J. B. Rae, *ibid.*, p. 108.

右にながめた事件に関して、わたくしは次の点に注目したい。すなわち、すでに斜陽化しつつあった Electric Vehicle Co. が、企業的危機におこまれた時期に、あえて独占的政策をうちだしたこと。そして司法的勝利をおさめながら、しかもロイヤルティ―交渉をめぐる経済関係では、資本的力関係の劣勢のゆえに、徹底的な敗北を喫したと。さらにこれを契機としてつくられた ALAM が、内部的には業界の安定的発展を志向しつつも、反面には、アウトサイダーに対する独占的抑圧政策をとったこと。これに対して、競争的發展をつらぬこうとするフォード・グループが、反独占闘争を展開し、しかも反独占思想にもとづいた司法判決により勝利をえたこと。しかも Ford Motor Co. は、競争的發展をとおして ALAM を圧倒する経済力をそなえていたこと。

これらの諸点をとおしていえることは、(1) 独占的政策を実行するにふさわしくない資本が、独占的政策を積極的にうちだしたこと、しかも、(2) この事態が競争的政策の反撃のまゝに崩れさったことである。

約言すれば、この事件を、経済構造と一産業部門構造の矛盾発現形態だとみる。そして事件の推移から、独占資本主義段階において、競争構造をもった後進産業部門の資本が、段階的影響によって、(1) の事態をうみだし、それでもなお、競争構造の發展法則がつかぬかれることを、(2) が示していると理解したのである。

ともあれ、セルデン特許事件の終結によって、アメリカ自動車工業の自由な發展を阻害する要因は消滅した。そして、フォードと G・M の飛躍的發展によって象徴される競争構造の拡充と独占構造への推転過程が、つづく一九二〇年代に、くりひろげられるのである。