

## 米国自動車産業再編成と対外進出（1897-1933年）（3）

### —ヨーロッパへの進出を中心として—

土 井 修

#### （2）主要企業の資本蓄積

既述の通り、20世紀転換期の自動車のエネルギー源としては、蒸気、電気、ガソリンの3種が考えられ、それぞれの自動車が製造された。1900年における自動車生産台数4,192台のうち、蒸気自動車の生産台数は40.1%、電気自動車は37.6%、ガソリン車は22.3%と蒸気車が最も多かった。しかし、その後ガソリン車の優秀性が認識され、1905年には、それぞれの比率は7.2%、6.6%、86.2%とガソリン車と蒸気・電気車との地位は逆転した（表2-2）。また、1905年の東部10州の登録台数で見ても、合計11,733台のうちガソリン車は83.1%（このうち国産車に限ると78.0%）、蒸気車は12.0%、電気車は4.9%とガソリン車は圧倒的地位を占めるに至った<sup>1)</sup>。以下、蒸気自動車、電気自動車、ガソリン自動車に分けて、それぞれの主要企業の概要を述べよう。

#### ①蒸気自動車

##### 1) 概観

蒸気自動車企業の参入状況を見ると、表3-1の示す通りであるが、この表から、(1) 1899-1902年の間、参入企業数が最も多く、合計190社に達し、これは1804-1938年間の合計参入企業数326社の52.1%に相当する、(2) これら参入企業存続年数は10年以下がほとんどであり、特に1年以下は全体の43.3%を占めた（1804-1938年間の1社当たりの平均存続年数は2.6年であった）等が知られよう。

表3-1 蒸気自動車の参入状況（存続期間別、社）

	1年以下	2-10年	11-20年	21年以上	計
1804-1894年	18	12	2	1	33
1897年	4	5			7
1898年	2	7	1		12
1899年	10	21	2		33
1900年	16	44			60
1901年	34	29	1	1	65
1902年	20	12			32
1903年	4	5			9
1904年	6	5			11
1905年	7	4			11
1906年	2	5			7
1907年		3			3
1908年	2				2
1909年					
1910年					
1911年	2				2
1912年					
1913年					
1914年					
1915年					
1916年			1		1
1917年		1			1
1918年	1	1			2
1919年	2	5			7
1920年	2				2
1921年		5			5
1922年	4	8			12
1923年	3	2			5
1924年	2				2
1925年					
1926年		1			1
1927年					
1928年					
1929年		1			1
計	141	176	7	2	326

出所：The Editors of Automobile Quarterly, *The American Car Since 1775* (1971) から算出。

蒸気自動車を初めて製造したのは、フランスのN・J・キューニュー（1769年、三輪車）と言われているが、米国では1805年に水陸両用車を製造したO・エバンスであった。しかし、19世紀半ばまでいずれの実験も、

重量が大きすぎる、道路条件が悪い等の理由で失敗に終わった。生産台数についての統計も不十分で、既述の1900年：1,681台、1905年：1,568台、1909年：2,374台が知られているが、その後は基本的にガソリン車に圧倒され、市場から姿を消したと言える。以下、いくつかの企業ないし個人の動向を紹介しよう（表3-2参照）。

## 2) 主要企業

### ・シルベスター・H・ローパー（「ローパー」）

マサチューセッツ州ロックスベリーで船用蒸気エンジンを製造していたが、1859年に蒸気車の実験に取り組み、1865-95年間で10台の蒸気車を製造した。1863年には二人乗り・2馬力・毎時2～25マイルのスピードを有する四輪車（燃料は石炭）を製造し、注目された。四輪車はサーカス団の団員に売られたり、1894年にはボストンの煉瓦メーカーに売られた。1896年には、ボストンのチャールズ・リバー・トラックでの二輪車によるレース中に、衝突して死亡した<sup>2)</sup>。

### ・ボス・ニッティング・マシーン・ワークス（「ボス」）

1892年に、ジェームズ・L・エックは編み機製造会社を設立し（ペンシルバニア州レディング）、その傍ら1897年に蒸気車を2モデル製造した。一つは2気筒・7馬力・ホイールベース70インチの二人乗りラナバウト（重量1,400ポンド、価格1,200ドル）、他は四人乗り蒸気車（850ドル）を製造した。さらに、1905年には2気筒・8馬力・ホイールベース75インチ、1907年には同10馬力車を製造した。この間合計22台を製造した<sup>3)</sup>。

### ・ホフマン・オートモービル・アンド・マニュファクチャリング・カンパニー（「ホフマン」）

L・E・ホフマン（クリーブランド）は、ホフマン・バイスクル・カンパ

表3-2 主要蒸気車生産企業

企業名	車名	設立年	存続期間	所在市	所在州
American Steam Auto Co.	DERR	1926	10	West Newton	Mass.
Automobile Co. of America	MOBILE	1899	5	Tarrytown	New York
Barlow Motors Corp.	(BARLOW)	1917	6	Detroit	Michigan
Boss Knitting Machine Work	BOSS	1898	12	Reading	Pennsylvania
Brown (Edwin F.)	(BROWN)	1884	8	Chicago	Illinois
Bryan Automobile Mfg Co.	BRYAN	1918	6	Peru	Indiana
Bryan Boiler Co.	BRYAN	1918	6	Peru	Indiana
Bryan Steam Corp.	BRYAN	1918	6	Peru	Indiana
Clark (Edward S.)	CLARK	1899	13	Boston	Mass.
Clark (William G.)	CLARKSTEAM	1901	5	Cambridge	Mass.
Commercial Motor Vehicle	COMMERCIAL STEAM	1904	6	Jersey City	New Jersey
Crossland Steamotive Car	CROSSLAND	1919	5	Peoria	Illinois
Cunningham Engineering	CUNNINGHAM	1900	8	Boston	Mass.
Doble Motor Vehicle Co.	DOBLE	1914	19	Waltham	Mass.
Doble (Abner)	DOBLE	1913	20	Waltham	Mass.
Dudgeon (Richard)	DUDGEON	1857	10	New York	New York
Fauber Automobile Co.	FAUBER	1900	5	Elgin	Illinois
Fisher (J.K.)	FISHER	1840	14	New York	New York
General Engineering Co.	DOBLE	1916	17	Detroit	Michigan
Hoffman Automobile Mfg	HOFFMAN	1900	5	Cleveland	Ohio
Hunt (J.Roy)	HUNT	1936	5	Los Angeles	California
Ingersoll-Moore	INGERSOL-MOORE	1888	8	Bloomington	Illinois
International Power Co.	INTERNATIONAL	1899	6	Hartford	Connecticut
Kraft (J.F.)	KRAFT	1896	6	St.Louis	Missouri
Lane Bros. Co.	LANE	1899	12	Poughkeepsie	New York
Lane Motor Vehicle Co.	LANE	1899	12	Poughkeepsie	New York
Long (George A.)	LONG STEAM CAR	1875	8	Hinsdale	New Hampshire
Mass. Steam Wagon Co.	CUNNINGHAM	1900	8	Boston	Mass.
Ofelt (F.W.)& Sons	OFELT	1887	13	Jackson-on-the Hudson and Brooklyn	New York
Offenhauser Engineering Co.	OFFENHAUSER	1934	5	Los Angeles	California
Pennsylvania Steam Vehicle	PENNSYLVANIA	1895	6	Carlisle	Pennsylvania
Prescott Automobile Mfg	PRESCOTT	1901	5	Passaic	New Jersey
Roper (Sylvester H.)	ROPER	1860	37	Roxbury	Mass.
Ross (Louis S.)	ROSS STEAMER	1905	5	Newtonville	Mass.
Shatswell (H.K.)&Co.	SHATSWELL	1901	5	Dedham	Mass.
Stammobile Mfg Co.	STAMMOBILE	1900	6	Stamford	Connecticut
Stanley Motor Carriage Co.	STANLEY	1901	29	Newton	Mass.
Terwilliger&Co.	TERWILLINGER	1897	6	Amsterdam	New York
Thompson Automobile Co.	THOMPSON	1901	7	Providence	Rhode Island
Walker (John B.)	WALKER	1899	5	Tarrytown	New York
Waltham Automobile Co.	WALTHAM STEAMER	1897	6	Waltham	Mass.
Waltham Motor Carriage Co.	WALTHAM STEAMER	1897	6	Waltham	Mass.
White Sewing Machine Co.	WHITE	1901	12	Cleveland	Ohio
Whitney Mfg Co.	WHITNEY	1898	8	Lewiston	Maine
Zenas Thompson&Bros.	THOMPSON	1901	7	Providence	Rhode Island

注：存続期間5年以上の企業のみ。( )内の車名は生産計画はあったが、実現しなかったもの。

出所：The Editors of Automobile Quarterly, *The American Car Since 1775* (1971), pp.231-372から作成。

ニーの社長として自転車製造を行っていたが、1901年、軽量（700ポンド）・2気筒・6馬力の蒸気車を製造した（価格は750ドル）。翌1902年1月に同社を設立し、1902年型「ホフマン」（6馬力、価格は1,200ドル）を製造するとともに、1903年には1気筒・7.5馬力のガソリン車の製造も行った。1903年には約100台の蒸気車を製造し、1904年型も製造したが、1904年、同社はガソリン車「ロイヤル・ツーリスト」の製造に注力すべく、ロイヤル・モーター・カー・カンパニーに改組された。なお、同社は、1902年10月、生産力増強のために資本金を10万ドルに引き上げたが、これを契機に、E・D・シャーマーが社長に就任し、ホフマンは副社長となった。1903年に退社しデトロイトのリライアンス・モーター・カー社に入社したが、1912年には交通事故で死去した<sup>4)</sup>。

・レイン・モーター・ビークル・カンパニー（「レイン」）

W・J・レイン、G・レイン、J・M・レインの3兄弟は、ニューヨーク州のポケプシーで金物類の製造を行っていたが、1900年に蒸気車の製造を行うことを決め、同社を設立した。同年、6台の蒸気ラナバウトを販売した（価格は1,100ドル）。以後10年間に22車種を製造し、1908年には89台、1909年には約150台を生産した。2気筒を採用し、20～30馬力車を製造し、最大のものではホイールベースは125インチに及んだ（価格は750～2万1,000ドル）。しかし、蒸気車の人気の低下とともに、同社は生産を停止した<sup>5)</sup>。

・スタンレー・モーター・キャリッジ・カンパニー（「スタンレー」）

F・E・スタンレーおよびF・O・スタンレーの双子の兄弟は、1885年に写真の感光板の塗装機械の特許を取得し、メイン州のルイストンにスタンレー・ドライ・プレート社を設立した（その後、マサチューセッツ州ニューートンに移転）。他方で、蒸気車の開発に取り組み、1897年には、軽量のボイラーおよびエンジンを搭載した重量600ポンドの蒸気車「スタンレー」

を完成した。この蒸気車の量産を行うため、翌1898年、スタンレー・ブラザーズ・モーター・キャリッジ・カンパニーを設立し、1899年7月までに200台余りを製造・販売した。世界初の量産車として注目を浴びた。

翌1899年5月、出版業者のJ・B・ウォーカー（雑誌「コスモポリタン」を出版）およびA・L・バーバー（バーバー・アスファルト・ペイビング社社長）が同社事業を25万ドルで購入し、社名をロコモビル・カンパニー・オブ・アメリカとした。その後両者は袂を分かち、バーバーはロコモビル社を引き継ぎ、ウォーカーは同年末新たにモビル・カンパニー・オブ・アメリカを設立した（後述）。

スタンレー兄弟は、1901年、再び蒸気車の製造を開始すべく、バーバーからウォータータウン工場を買い戻した。そのため、スタンレー・モーター・キャリッジ・カンパニーを設立し、再び「スタンレー」の生産を開始した。

1902年には、(1) 非復水エンジン、(2) 前方へのボイラーの据え付け、(3) リア・アクセルによる推進、(4) 舵ハンドル、(5) 2気筒・6.5馬力・ホイールベース：78インチ等の特徴とする新型車「スタンレー」（ラナバウト）を発表し、以後1906年には(1) ボイラーの座席の下への据え付け、(2) ハンドルは丸ハンドル、(3) 2気筒・10馬力・ホイールベース：90インチ（価格は1,000ドル）の大型車も製造するに至った。1906年には時速127.66マイルの記録を達成し、ガソリン車を上回るほどであった。しかし、(1) ガソリン車に比べて価格が高く、販売量が伸びない（平均2,600ドル、年間600台）、(2) 1912年にはガソリン車でのセルフ・スターターの開発によって、スタートの遅い蒸気車の人気は低下した（冷水を温めるまで時間がかかる）等によって生産は停滞した。1911年までの生産台数は5,200台であった。

第一次大戦期にはスタンレー兄弟は同社を退任し、同社は1918年初め、シカゴの実業家P・ウォレンの支配下に入ったが、1923年に倒産し、1925

年同社資産は新設のスチーム・ビークル・コーポレーション・オブ・アメリカに57万ドルで売却された。このビークル社も1927年には生産を停止した。なお、1924年までの生産台数の合計は約1万4,000台であった<sup>6)</sup>。

・ロコモビル・カンパニー・オブ・アメリカ (「ロコモビル」)

既述の通り、J・BウォーカーとA・L・バーバーは、スタンレー蒸気車の製造権および工場を取得し、1899年6月、資本金250万ドルでオートモビル・カンパニー・オブ・アメリカをウェスト・バージニア州で設立した。その直後、同名の他社が存在することを知り、社名をロコモビル・カンパニー・オブ・アメリカに変更した。同年7月には、ウォーカーとバーバーの対立が生じ、ウォーカーは新たにモビル・カンパニー・オブ・アメリカを設立し、自ら経営に当たった (後述)。

バーバーはロコモビル社を引き継ぎ、日産4台の生産能力の工場をコネチカット州ブリッジポートに有し、各地に販売店や修理工場を持つことになった。その後、低価格のラナバウトをはじめとする様々な車種の蒸気車「ロコモビル」の生産を行い、1899-1902年の間に生産された自動車22,000台のうち同社の「ロコモビル」は、22.7%を占める5,000台に達した (1899年：600台、1900年：1,600台、1901年：1,400台、1902年：1,100台) (表3-3)。特に、1901年および1902年には第一位となり、蒸気車と同社の自動車業界における位置を窺い知ることができよう<sup>7)</sup>。こうした量産に伴って同年10月には資本金を500万ドルに引き上げた (さらにその後優先株150万ドルを発行した)。

しかし、1台5,000ドルという高価格のため販売の減少傾向が続き、また、蒸気車は15~20マイル毎に給水の必要があることやボイラーの爆発事故が生じる可能性があることなどを考慮した結果、1902年にはガソリン車製造に転換することを決めた。ガソリン車製造のためにA・L・ライカー (ライカーは1899年にニュージャージー州のエリザベスポートに工場を有する

表3-3 車名別自動車生産台数の推移（順位別、台）

順位	1896年		1897年		1898年	
1	Duryea	13	Winton	4	**Stanley	100
2	Ford	1	Duryea	*3	Winton	22
3	Winton	1	Olds	1	Stearns	1
4					Duryea	-
合計		n.a.		n.a.		n.a.
	1899年		1900年		1901年	
1	***Columbia	*500	***Columbia	*1,500	**Locomobile	*1,500
2	**Locomobile	*400	**Locomobile	*750	Oldsmobile	425
3	Winton	100	Knox	15	**White	193
4	**Stanley	30	**White	1	Autocar	140
5	Stearns	*20	Winton	-	Knox	100
6	Duryea	-	Duryea	-	**Stanley	80
7					Packard	5
8					***Columbia	-
9					Duryea	-
合計		n.a.		4,192		7,000
	1902年		1903年		1904年	
1	**Locomobile	2,750	Oldsmobile	4,000	Oldsmobile	5,508
2	Oldsmobile	2,500	Ford	1,708	Cadillac	2,457
3	Rambler	1,500	Cadillac	1,698	Rambler	2,342
4	**White	385	Pope-Hartford	*1,500	Ford	1,695
5	Knox	250	Rambler	1,350	Franklin	712
6	**Stanley	170	Winton	850	**White	710
7	Union	*60	**White	502	**Stanley	550
8	Stevens-Duryea	50	Knox	500	Packard	250
9	Franklin	13	Stevens-Duryea	*500	Overland	25
10	Packard	1	Baker	400	Maxwell	10
11	***Columbia	-	**Stanley	300	Pope-Hartland	-
合計		9,000		11,235		22,830
	1905年		1906年		1907年	
1	Oldsmobile	6,500	Ford	8,729	Ford	14,887
2	Cadillac	3,942	Cadillac	4,059	Buick	4,641
3	Rambler	3,807	Rambler	2,765	Reo	3,967
4	Ford	1,599	Reo	2,458	Maxwell	3,785
5	Franklin	1,098	Maxwell	*2,161	Rambler	3,201
6	**White	1,015	Oldsmobile	1,600	Cadillac	2,884
7	Reo	864	**White	1,534	Franklin	1,509
8	Maxwell	823	Buick	1,400	Packard	1,403
9	Buick	750	Franklin	1,283	Stoddard-Day	1,200
10	**Stanley	610	Packard	959	**White	1,130
11	Packard	481	**Stanley	640	**Stanley	775
12	Stoddard-Day	125	Stoddard-Day	385	Thomas-Detroit	506
13	Knox	-	Pope-Hartford	-	Brush	500
14	***Columbia	-	Knox	-	Overland	47
合計		25,000		34,000		44,000



米国自動車産業再編成と対外進出 (1897-1933年) (3)

順位	1908年		1909年	
1	Ford	10,202	Ford	17,771
2	Buick	8,820	Buick	14,606
3	Studebaker	8,132	Maxwell	9,460
4	Maxwell	4,455	Studebaker-EMF	7,960
5	Reo	4,105	Cadillac	7,868
6	Rambler	3,597	Reo	6,592
7	Cadillac	2,377	Willys-Overland	4,860
8	Franklin	1,895	Packard	3,106
9	Packard	1,803	Brush	2,000
10	Hupmobile	1,618	Rambler	1,692
11	Stoddard-Dayton	1,400	Oldsmobile	1,690
12	**White	1,024	Hupmobile	1,600
13	**Stanley	734	Stoddard-Dayton	1,600
14	Brush	700	**White	1,377
合計		65,000		96,582

注：\* = 推定。暦年の数字。\*\* = 蒸気車、\*\*\* = 電気車を示す。

出所：The Editors of Automobile Quarterly, *The American Car since 1775* (1971), pp.138-139.;

*Historical Statistics of the United States, 1789-1945* (1949), p.223.

ライカー・エレクトリック・ビークル社を設立) を招き、また、1902年1月には普通株50万ドルを削減する目的で優先株50万ドルの発行を決めた。

ライカーの設計したガソリン車は、2気筒ないし4気筒・9～22馬力の高価格車(5,000ドル)で、その製造・販売は順調ではなかった。結局、1903年初めには同社の経営状態は悪化し、バーバーは持株を担保としてJ・J・オルブライト(マリン・ナショナル・バンク・オブ・バッファロー副頭取)による保証の下、商業銀行から融資を受けざるを得なかった。結局、バーバーは退社し、代わりにJ・J・オルブライトを中心とするグループが同社取締役役に就任した。1910年時点でJ・J・オルブライトは同社最大の個人株主となった。

1912年には、同社は5トン・モデルのトラック部門に進出した。そのため、同年7月、150万ドルの6%・10年担保社債および250万ドルの6%・12年・無担保社債を発行し、主に株主割当てで売り捌いたが、担保社債はスペンサー・トラスク商会を幹事とするシンジケート(バッファローのJ・C・ダン商会、ベーカー&ワトソン)によって売り出された。

1907年7月1日時点の資産額は638万ドルで、そのうち特許権は405万ドルを占め、負債項目では資本金500万ドルの他122万ドルの短期借入金为主たるものであった。1914年3月末までに、資産額は1,230万ドルに達し、負債項目の主なものは普通株が125万ドル増加して625万ドル、長期負債が234万ドル、一時借入金が217万ドル等であった。また、1914年3月末時点の取締役はS・T・デイビス・ジュニア（社長、バーバーの義理の息子）、A・L・ライカー（副社長）、T・H・トーマス、R・K・オルブライト、F・R・ヒックマン、ラルフ・プラム、J・T・ローチェ、サンフォード・ストダッド、ラングドン・オルブライト、J・W・ロビンソン、J・F・ハバマイヤー、J・J・オルブライトであった。

なお、その後の同社は、第一次大戦期にトラック生産で業績を上げたものの、戦後1920年には改組を余儀なくされ、まず、同社の資産は新設のロコモビル・カンパニーに移され、この新設会社はヘアーズ・モーターズ・インコーポレーション（1919年末にパッカード社前幹部のE・S・ヘアーによって設立された）の傘下に入った。このヘアーズ社には、マーサー・モーターズ（マーサー・オートモビルズを改組、シムプレックス・オートモビル社を吸収）も加わった。ロコモビル社は、改組に当たって300万ドルの運転資金を調達すべく、無額面株12万株を1株25ドルでコルゲイト・パーカー商会およびヘムヒル・ノイエス商会を通して売り出した。また、マーサー・モーターズも1919年10月、無額面株8万9,000株を1株40ドルでコルゲイト・パーカー商会を通して売り出した（356万ドル）。しかし、こうした試みも奏功せず、1922年には倒産した。

その後、1922年10月、W・C・デュラントが同社資産を175万ドルで購入し、新たにロコモティブ・カンパニー・オブ・アメリカ・インコーポレイテッドを設立し、デュラント・モーターズ・インコーポレイテッドの子会社とした。1923-27年、年間500～2,000台を生産したが、高価格が一因で、1932年2月、同社資産は20万ドルで売却された<sup>8)</sup>。

・モービル・カンパニー・オブ・アメリカ (「モービル」)

1899年夏、既述の通り、J・B・ウォーカーは、バーバーと袂を分かち、「スタンレー」車をタリータウン工場（ニューヨーク市北部にあり、以前スタンレー社の工場であった）で製造すべく、同社を設立した。授権資本金は100万ドル（普通株50万ドル、優先株50万ドル）で、1900年11月、運転資本調達のため優先株40万ドルを自社で売り出した。ウォーカーが社長で、副社長はW・A・ベル、総支配人はスタンレー兄弟が務めた。同社の製造する車名は「モービル」とし、「ロコモービル」と機能的にはほぼ同じであったが、車種が極めて豊富なのが特徴であった（1902年には20種類、1903年には15種類のモデルを製造した）。価格は750ドル～3,000ドルで、1903年末までに600台を生産した。この間、1902年には、550ドルの低価格車を製造すべく、授権資本金の400万ドルへの引上げや社債の発行を検討したが、ガソリン車の台頭によって1903年初め、タリータウンの工場を閉鎖した。この工場は、1904年5月、後述のマックスウェル・プリスコ社に売却された<sup>9)</sup>。

・ホワイト・モーター（ホワイト・ソーイング・マシン／ザ・ホワイト・カンパニー）（「ホワイト」）

創立者であるT・H・ホワイトは、1866年、ミシン製造を行っていたホワイト・ソーイング・マシン社をマサチューセッツからクリーブランドに移し、1898年から蒸気自動車の製造に乗り出した。1900年に「ホワイト・スチーマー」を売出し、「モデルA」として15台を製造した。T・H・ホワイトの息子であるW・T・ホワイト、R・H・ホワイト、W・C・ホワイトの3兄弟が、以後自動車生産に関わっていくことになり、毎年新モデルを生産した。1901年「モデルA」（193台）、1902年「モデルB」（1,200ドル）、1903年「モデルC」（2,000ドル、502台）、1904年「モデルD」、1905年「モデルE」（3,200ドル、1,015台）、1906年「モデルF」（3,500ドル、1,534台）

等であった。1903年にはホワイト・ソーイングの自動車支店をデトロイト、サンフランシスコ、ボストン、ニューヨークの他ロンドンにも設置し、その後もヨーロッパ各地、オーストラリア、日本、ハワイ、フィリピンに支店を設けた。

1906年11月、ホワイト・ソーイングの自動車部門を独立させ、ザ・ホワイト・カンパニーを資本金250万ドルで設立した。1908年11月、生産力増強のために資本金を250万ドルから300万ドル（普通株250万ドル、7%優先株50万ドル）に引き上げた。1909年にはガソリン車の製造に進出し（フランスのデレイエが開発したエンジンを採用）、1910年には、1,208台の蒸気自動車の他、1,200台のガソリン乗用車（4気筒車、6気筒車）、80台のガソリン・トラック（0.75トン、1.5トン、3トン、5トン用の4車種）を生産した。なお、1911年には蒸気自動車生産を停止した（蒸気自動車の生産総数は9,122台）。社長はW・T・ホワイトで、取締役はT・H・ホワイト、R・H・ホワイト、W・C・ホワイト、H・H・ホワイト、M・B・ジョンソン、E・W・ヒューレット、F・S・ポーター、A・R・ワーナー、F・M・サンダーソン（クリーブランド）であった<sup>10)</sup>。

## ②電気自動車

### 1) 概観

米国で初めて電気車が製造されたのは1888年と言われているが、1897年までには一般に販売されるようになった。当時、電気車は、蒸気車やガソリン車に比べて、(1) 製造方法が簡単で、動力源の電気も相対的に安全である、(2) 操縦が容易である、等の利点があったが、(1) 1回の充電による走行距離は最大40~50マイル程度にすぎない、(2) 充電に時間がかかる、(3) 蓄電池は重量があり、走行性能に影響を与える、(4) 充電施設が必要となる、等の難点を抱えていた。しかし、タクシーや配達車など限られた分野での利用が行われ、19世紀末から多くの企業が参入した（表3-4）。

米国自動車産業再編成と対外進出 (1897-1933年) (3)

表3-4 電気自動車の参入状況 (存続期間別、社)

	1年以下	2-10年	11年以上	計
1891-1894年	3	6	1	10
1895年	8	5		13
1896年	2	4		6
1897年	4	2	1	7
1898年	2	9	1	12
1899年	13	16	3	32
1900年	11	14		25
1901年	7	7		14
1902年	14	4		18
1903年	3	11		14
1904年	6	3	1	10
1905年	6	6	1	13
1906年	3	7		10
1907年	3	6	1	10
1908年	2	3		5
1909年	4	7		11
1910年	1	4		5
1911年	4	8		12
1912年	1	8		9
1913年	1	4		5
1914年	7	9		16
1915年	2	10		12
1916年	2	2		4
1917年	1			1
1918年		3		3
1919年	2	1		3
1920年		1	1	2
1921年		1		1
1922年	2			2
1926年		1		1
1928年	1			1
計	115	162	10	287

出所：The Editors of Automobile Quarterly, *The American Car Since 1775* (1971) から算出。

蒸気車の場合とほぼ同様に、参入企業数は1899-1900年にピークに達し（蒸気車の場合は1900-1901年がピーク）、その後1902年以降急速に減少した。これは、1901年にニューヨークで開催された「全米自動車ショー」で、ガソリン自動車の優越性が確認されたためであったが、電気車の場合は、蒸気車の場合に比べて、参入企業数はそれほど激減しなかったことは留意すべき点であろう。もっとも、電気車の場合も、1912年型キャデラックへのセルフ・スターターの導入によって、ガソリン車に全く太刀打ちできなくなったと言われる<sup>11)</sup>。

## 2) 主要企業（表3-5）

・エレクトリック・ビークル・カンパニー（「エレクトリック・ビークル」、  
「コロンビア」）

後に親会社となるエレクトリック・ストレージ・バッテリー・カンパニーは、1888年に鉛蓄電池のメーカーとしてニュージャージーで設立されたが、1894年には米国や英独仏の諸企業から鉛蓄電池に関する製造特許・販売権を取得し、一躍大手企業となり、翌1895年には授権資本金は1,000万ドル（普通株500万ドル、優先株500万ドル）に達した。工場所在地は同州カムデンおよびフィラデルフィアであった。

1897年、ストレージ社社長のI・L・ライスは、エレクトリック・キャリッジ・アンド・ワゴン・カンパニー（1896年にニューヨーク市でのタクシー業を目的としてH・G・モリスとP・G・サロムによって設立された）を買収し、鉛蓄電池の販路を確保すべく、鉛蓄電池を利用した電気自動車によるタクシー業界への参入を計画した。翌1897年9月、上記エレクトリック・キャリッジの資産を引き継いでエレクトリック・ビークル・カンパニーをニュージャージー州に授権資本金1,000万ドル（普通株500万ドル、優先株500万ドル）で設立した。設立後、ニューヨークに数百台のタクシーを擁する営業所を確保し、そのため優先株600株（6万ドル）を発行し、

米国自動車産業再編成と対外進出 (1897-1933年) (3)

表3-5 主要電気自動車生産企業 (企業名順)

企業名	車名	設立年	存続期間	所在市	所在州
American Electric Vehicle Co.	AMERICAN	1896	7	Hoboken	New Jersey
American Motor Vehicle Co.	AUTO RED BUG	1916	8	Lafayette	Indiana
Anderson Carriage Co.	DETROIT ELECTRIC	1907	33	Detroit	Michigan
Anderson Electric Car Co.	DETROIT ELECTRIC	1911	29	Detroit	Michigan
Argo Electric Vehicle Co.	ARGO	1910	7	Saginaw	Michigan
Auto-Dynamic Co.	AUTO-DYNAMIC	1900	6	New York	New York
Bailey (S.R.)&Co.	BAILEY	1907	9	Amesbury	Massachusetts
Baker Motor Vehicle Co.	BAKER ELECTRIC	1899	18	Cleveland	Ohio
Baker Motor Vehicle Co.	BAKER-R&L	1915	6	Cleveland	Ohio
Barrows (Charles H.)	BARROWS	1895	5	Willimantic	Connecticut
Broc Carriage&Wagon Co.	BROC	1909	9	Cleveland	Ohio
Broc Electric Co.	BROC	1909	9	Cleveland	Ohio
Brunn Automobile Co.	BRUNN	1906	6	Buffalo	New York
Brunn's Carriage Mfg Co.	BRUNN	1906	6	Buffalo	New York
Buffalo Electric Carriage Co.	BUFFALO	1900	7	Buffalo	New York
Cantono Electric Tractor Co.	CANTONO	1903	5	Marion	New Jersey
Century Electric Vehicle Co.	CENTURY	1911	5	Detroit	Michigan
Century Motor Vehicle Co.	CENTURY	1900	5	Syracuse	New York
Chapman&Sons Mfg Co.	CHAPMAN	1891	15	Stoughton	Massachusetts
Church-Field Motor Co.	CHURCH-FIELD	1911	5	Sibley	Michigan
Cleveland Machine Screw Co.	SPERRY	1898	5	Cleveland	Ohio
Columbia Motor Car Co.*	COLUMBIA	1909	5	Hartford	Connecticut
Columbus Buggy Co.	COLUMBUS	1903	5	Columbus	Ohio
Custer Specialty Co.	CUSTER	1920	27	Dayton	Ohio
Dayton Electric Car Co.	DAYTON	1911	6	Dayton	Ohio
De Mars Electric Vehicle Co.	DE MARS	1902	5	Cleveland	Ohio
Dey Electric Corp.	DEY	1915	5	New York	New York
Dey Electric Vehicle Syndicate	DEY	1915	5	New York	New York
Dey (Harry E.)	DEY	1915	5	Jersey City	New Jersey
Electric Vehicle Co.	ELECTRIC VEHICLE	1897	5	New York	New York
Electric Vehicle Co.*	COLUMBIA	1899	11	Hartford	Connecticut
Flanders Mfg Co.	FLANDERS ELECTRIC	1911	5	Pontiac	Michigan
Fritchle Auto&Battery Co.	FRITCHLE	1904	17	Denver	Colorado
General Electric Co.	G.E.C.	1898	8	West Lynn	Massachusetts
Grinnell Electric Automobile Co.	GRINNELL ELECTRIC	1912	5	Detroit	Michigan
Hewitt-Lindstrom Electric Co.	HEWITT-LINDSTROM	1900	5	Chicago	Illinois
Hunter (Rudolph M.)	HUNTER ELECTRIC	1899	6	Philadelphia	Pennsylvania
Hupp-Yeats Electric Car Co.	HUPP-YEATS	1910	9	Detroit	Michigan
Illinois Electric Vehicle&Transportation Co.	ILLINOIS ELECTRIC	1897	5	Chicago	Illinois
Indiana Bicycle Co.	WAVERLEY	1899	5	Indianapolis	Indiana
Kennedy (C.W.)	KENNEDY	1898	6	Philadelphia	Pennsylvania
Kimball (C.P.)&Co.	KIMBALL	1898	15	Chicago	Illinois

Lambert&Mann Co.	EHRlich	1918	6	Chicago	Illinois
Lewis (J.D.Perry)	LEWIS ELECTRIC	1893	5	St.Louis	Missouri
MacInnes Bros.	MacINNES	1909	5	Toledo	Ohio
Milburn Carriage&Wagon Co.	MILBURN	1914	10	Toledo	Ohio
National Automobile&Electric Co.	NATIONAL	1900	6	Indianapolis	Indiana
National Battery Co.	SPERRY	1898	5	Buffalo	New York
Ohio Electric Carriage Co.	OHIO ELECTRIC	1909	10	Toledo	Ohio
Pittsburgh Motor Vehicle Co.	PITTSBURGH	1905	7	Pittsburgh	Pennsylvania
Pope Manufacturing Co.*	COLUMBIA	1897	17	Hartford	Connecticut
Rauch&Lang Carriage Co.	RAUCH&LANG	1905	26	Cleveland	Ohio
Riker Motor Vehicle Co.	RIKER	1896	5	Elizabethport	New Jersey
Saul&Van Wagoner Co.	SYRACUSE	1899	5	Syracuse	New York
Standard Car Mfg Co.	STANDARD ELECTRIC	1911	5	Jackson	Michigan
Standard Electric Car Co.	STANDARD ELECTRIC	1911	5	Jackson	Michigan
Steinmetz Electric Motor Car Co.	STEINMETZ	1920	8	Baltimore	Maryland
Sturgis&Bros.	STURGIS	1898	7	Los Angeles	California
Waverley Co.	WAVERLEY	1908	9	Indianapolis	Indiana
Westinghouse Electric&Mfg Co.	WESTINGHOUSE	1905	6	East Pittsburgh	Pennsylvania
Woods Motor Vehicle Co.	WOODS	1899	20	Chicago	Illinois

注：\*＝電気自動車およびガソリン車。存続期間5年以上の企業。

出所：The Editors of Automobile Quarterly, *The American Car Since 1775* (1971), pp.231-372から作成。

さらに1898年1月には、優先株2,500株（25万ドル）がケスラー商会によって売り出された（シンジケート引受）<sup>12)</sup>。

他方、1893年以降ニューヨークのメトロポリタン・ストリート・レールウェイを中心とする電鉄業を営んでいた「ホイットニー／ライアン・シンジケート」が、従来の圧縮空気や電気ケーブル利用の電鉄の他に、より安価な鉛蓄電池利用による電気自動車に関心を寄せ、メトロポリタン社は1896年、エレクトリック・ストーレージ社の株式109万ドルを取得した（当時のストーレージ社の普通株は850万ドル）<sup>13)</sup>。なお、同シンジケートは、W・C・ホイットニーおよびT・F・ライアンを中心としてA・N・ブレイディ、P・A・B・ワイドナー、W・T・エルキンズ、T・ドーラン等ニューヨークおよびフィラデルフィア出身者からなっていた（後述）。

1899年初め、同シンジケートは、ライスからエレクトリック株1株141ドルでその持分を購入し、同社の支配権を取得し、タクシー業の開始を試



みた。しかし、それには200台の電気車が必要とされ、そのためには当時電気車（「コロンビア」）とガソリン車を製造しつつあったポーブ・マニュファクチャリングの協力が必要であった。同年4月、エレクトリック・ストーレージ・バッテリー社とポーブ社は共同で、授權資本金300万ドルでコロンビア・オートモービル・カンパニーをニュージャージーで設立し、鉛蓄電池製造権および自動車製造工場を取得した。その見返りに、ストーレージ社、ポーブ社にそれぞれ100万ドルの株式が与えられ、また、同シンジケートは運転資金として100万ドルを拠出した。さらに、翌5月には、エレクトリック社およびコロンビア社の電気自動車生産事業を統合して、コロンビア&エレクトリック・ビークル社が授權資本金500万ドルで設立された（ただし、コロンビア社の鉛蓄電池の製造権は除く）。資産提供の見返りに、エレクトリック社はその500万ドルのうち250万ドル、コロンビア社も250万ドルを取得した。これによって、コロンビア&エレクトリック社は電気自動車の生産を行い、エレクトリック社はその生産分をすべて購入し、ニューヨークを始めとする全米各地のタクシー会社の持株会社としてタクシー事業を推進することになった。

こうした企業組織構造を形成すべく、1899年1月には、ストーレージ社はエレクトリック社優先株194万ドルを購入するとともに、その後1899年5月には鉛電池供給契約の見返りに200万ドルの普通株を取得した。こうしてストーレージ社はエレクトリック社株式（1,200万ドル）の約3分の1を保有することになった。なお、ストーレージ社は、1899年5月、授權資本金を1,350万ドルから1,800万ドルへ引き上げ、このうち337万5,000ドルを株主割当を通して調達した。このうち219万ドルはエレクトリック社株式およびポーブ社の工場取得、45万ドルは社債償還に充てられた。

他方、エレクトリック社は、1899年初めには上記優先株194万ドル、さらに優先株200万ドル（「シンジケート」が購入）を発行していたが、同年4月には普通株200万ドルをさらに発行し、これらの調達資金は、上記

ストーレージ社への支払い、シカゴに工場を有するジーマンス&ハルスケ・エレクトリックの買収（約100万ドル）、コロンビア&エレクトリック社株式6,000株の取得（60万ドル）、運転資金、同社傘下のタクシー会社の株式取得等に充てられた。タクシー会社株式は、ニューヨーク・エレクトリック・ビークル・トランスポーターション7万株、ニューイングランド・エレクトリック・ビークル・トランスポーターション5万株等であった<sup>14)</sup>。

こうして、1899年中頃には、同社はエレクトリック・ストーレージの傘下にあつて、同社支配下のコロンビア&エレクトリックが電気自動車を生産し、それを同社が購入し、各地の輸送会社に販売するというシステムが完成した（コロンビア・オートモービルは蓄電池の独占的製造権のみを保有することになった）。そして、エレクトリック・ストーレージ、同社とともに、「ホイットニー／ライアン・シンジケート」の支配下に置かれた。

同社は1899年7月には4,200台の電気自動車をコロンビア&エレクトリックに発注した（ポープ社の自動車部門は、1898-99年に500台の電気車、40台のガソリン車を製造していた）。

1900年6月には、同年の生産台数は1,000台で、合計3,000ないし4,000台が営業に投入されるものと予想された。また、フランスのパリでも営業所を設け、営業を始めた。また、同年6月には、コロンビア&エレクトリック・ビークルの残余株式（コロンビア・オートモービル保有分）の取得およびニュー・ハイブン・キャリッジの株式取得を目的として、普通株、優先株ともに300万ドルの増資を行った（その結果、それぞれの発行額は1,000万ドル、800万ドルとなった）。これによって、コロンビア&エレクトリックの株式を100%保有することになり、再び同社自ら電気車・ガソリン車の生産に従事することとなり、経営効率が高まった。1904年には、時速15マイルの小型電気ラナバウト（価格は850ドル）から時速45マイルの4気筒・30～36馬力のガソリン・ツーリング車（価格は5,000ドル）まで

37車種が揃った。さらに、同年12月、電気自動車生産独占を目的として、ライカー・エレクトリック・ビークル（ニュージャージーで1899年6月に資本金700万ドルで設立された）を買収し、そのため普通株、優先株を100万ドルずつ発行した（その結果普通株の発行残高は1,040万ドル、優先株は840万ドル<sup>15)</sup>）。

なお、1901年には、短期借入金の長期借換および運転資金確保を目的として、167万5,000ドルの社債（6%、3年）を発行し（株主割当）、その後225万ドルに引上げた（引受）。

同社の電気自動車は、1900年末には3,000～4,000台に達すると予想されていたが、既述の通り、電気自動車には、(1) 運転が静かである、(2) 排ガス等がなくクリーンである、(3) 運転が容易である、等の長所があるが、反面、(1) 蓄電池1台当たり走行マイル数は、新規電池で40マイル、再充電電池で18マイルで、相対的に短い、(2) 充電のための給電所を各地に設けねばならず、しかも1回の充電に約8時間かかる、(3) 自動車の総荷重の約2,500ポンドに対して蓄電池は約2,200ポンドと重く、有効積載量を減少させる、等の短所があり、ガソリン自動車の有望性が明らかになるにつれて、その需要は低下せざるを得なかった<sup>16)</sup>。かくて、1907年恐慌に伴って、1907年12月には、同社の負債総額は360万ドルに達し、倒産するに至った。その後、同社は改組されてコロンビア・モーター・カー社となった（資本金200万ドル、「コロンビア」を生産）が、改組の奏功なく1910年には後述のユナイテッド・ステイツ・モーター社に吸収された。

なお、同社は、ポープ社の自動車部門を吸収する際、自動車生産に関する特許侵害の問題を検討し、その結果、自動車生産の独占を目指すべく、1899年11月にG・B・セルデンからいわゆる「セルデン特許」を購入した。電気自動車の不振を背景に、特許料収入を目指して他自動車企業との間で特許侵害訴訟を展開し、1903年に和解が成立し、その結果多くの自動車企業からなる協会ALAMが設立された。これによって同社は参加企業から

特許料を得ることになったが、この協会に参加しない企業との間で訴訟が展開されることになった。その相手の代表はフォード・モーター社であった<sup>17)</sup>。

最後に、「ホイットニー／ライアン・シンジケート」について触れておこう。W・C・ホイットニーは、スタンダード・オイル・トラストのO・H・ペインと義兄弟の関係にあり、ニューヨーク市の企業担当弁護士として働いていたが、1883年にT・F・ライアンのグループが、ケーブルによる鉄道（地中に埋設されたケーブルによって牽引される路面鉄道）の建設を目的としてニューヨーク・ケーブル・レールウェイ・カンパニーを設立し、その結果、馬車を利用した鉄道業者との間で敷設権取得を巡って激しく争うことになった。このため、ホイットニーはライアン・グループの弁護士として招かれ、これを機に両者の関係が深まることになった。この争いは、ライアン・ホイットニー・グループが勝利し、改組によって新たにメトロポリタン・トラクション・カンパニーを設立した。しかし、ケーブルによる鉄道は、騒音が大きい、ブレーキが難しい、角を曲がるのに時間がかかる等に難点があり、事故も多発したため、1889年、トラクションの傘下にメトロポリタン・ストリート・レールウェイを設立し、電気を動力源とすることを決めた。その結果、新たに開発された鉛蓄電池の利用を検討したが、ホイットニーが1885～1889年間、クリーブランド政権下で海軍長官に就任していたため、その解決が遅れることになった。1901年にインターアーバン・ストリート・レールウェイ、1902年にメトロポリタン・セキュリティーズを設立し、改組を目指したが、1906年にはメトロポリタン・ストリート・システムとインターボロー・ラピッド・トランジットの統合を目的としたインターボロー・メトロポリタンが設立された（授權資本金は1億5,500万ドル<sup>18)</sup>）。鉛蓄電池の確保を目的としてエレクトリック・ストーレージ社を支配下に収めたことは既に述べたが、鉛に関しては、グッゲンハイム一族と協力して鉛鉱山会社の統合を進めた（ホイットニー

はグッゲンハイム・エクスプロレーション社の取締役を務めた)。1901年5月頃、ユニオン・レッド&オイル社の支配的株式を取得し、1902年にはグッゲンハイム一族とともに、ユニオン社を含めた企業統合を計画し、1903年には新たに持株会社ユナイテッド・レッドを設立した。1906年にはユナイテッド社はナショナル・レッド社に統合され、ナショナル社はグッゲンハイム一族やその支配下にあるアメリカン・スメルティング&リファイニング社の支配下に入った<sup>19)</sup>。さらに、鉛に関しては、ホイットニーは、1892年、新たに開発された効率的な印刷判型機（ライノタイプ）のメルゲンターラー・ライノタイプ社の取締役を務めていた。こうして、鉛採掘・鉛蓄電池・電気自動車生産・タクシー業を行うという意味で「鉛・タクシー・トラスト (Lead-Cab-Trust)」とも呼ばれた<sup>20)</sup>。

同シンジケートが関わったもう一つの産業は、タバコ産業であった。同シンジケートは、1898年、「タバコ王」J・B・デューク支配下のアメリカン・タバコ社（O・H・ペインがデュークの協力者として取締役に就任している）に対する競争企業を統合すべく、ユニオン・タバコ社を設立し、シガレット企業やパイプたばこ企業を統合したほか、噛みたばこの有力企業のリゲット・アンド・マイヤーズ社に対する買収選択権を取得した。次いで、1899年4月には、ユニオン社およびリゲット社買収選択権のアメリカン・タバコ社への売却を決めた。その結果、同シンジケート・メンバーはアメリカン社取締役に就任した。さらに、1901年6月、アメリカン社とコンチネンタル・タバコ社（アメリカン社への対抗企業として1898年に設立され、アメリカン社はその少数株主であった）の統合を目指して持株会社コンソリデイテッド・タバコ社を設立した。1904年10月にはこれら3社を吸収して単一のアメリカン・タバコ社へ改組された<sup>21)</sup>。

他方、金融機関との関係については、1898年にニューヨーク市のステイト・トラスト社の支配権を握ったのがその端緒であるが、1900年には同トラストの乱脈融資が問題となり、そのため同トラストをモートン・トラス

トが吸収することになった。以後、同シンジケートとモートン・トラストとの関係は極めて密接となった。また、W・C・ホイットニーは1904年に死去したが、それまでニューヨーク・ライフ、ミューチュアル・ライフの取締役を務めていた。保有証券を見ると、モートン・トラスト、ナショナル・バンク・オブ・コマースの株式を保有している（後述）。なお、W・C・ホイットニーの取締役兼任関係はその息子のH・P・ホイットニーに受継がれた<sup>22)</sup>。T・F・ライアンは、バージニア州出身で、既述の諸企業への関与の他、リッチモンド・アンド・ダンビル、セントラル・オブ・ジョージア、シーボード・エア・ライン等の鉄道企業の改組やナショナル・バンク・オブ・コマースによるウェスタン・ナショナルバンクの吸収への関与、ワシントン・ライフに対する支配権獲得、アメリカン・シユアティやユニオン・エクステンジ・バンクへの取締役就任等があるが、最も特筆すべきは、1905年、エクイタブル・ライフの支配的株式502株を、J・H・ハイドから250万ドルで購入したことであった。この株式は5年間の議決権信託に付されたが、ライアンは1909年11月、合計564株をJ・P・モルガンに約409万ドルで売却した。1913年10月、J・P・モルガンは、このうち4分の1に当たる141株を101万ドルで、J・A・スティルマン（ナショナル・シティ・バンク）、G・F・ベイカー（ファースト・ナショナル・バンク）にそれぞれに売却した。さらに、1915年6月には、モルガンの遺産相続人、スティルマン、ベイカー三者は持株すべてをT・コールマン・デュボンに約439万ドルで売却し、支払いはデュボン・セキュリティーズ社6%ノートおよびエクイタブル・オフィス・ビルディング社6%社債で行われた（後述）<sup>23)</sup>。

同シンジケートの概略はほぼ以上のようなものであるが、いくつかの表を用いて再確認しておこう。まず、エレクトリック社、ストーレージ社、同シンジケート・メンバーの取締役兼任関係を見ると（表3-6）、エレクトリック社とストーレージ社との間の兼任関係が多いが、これは、既述の

表3-6 ホイットニー・ライアン・シンジケートの取締役兼任関係

	Electric Vehicle Co.	Electric Storage Battery Co.	Morton Trust Co.	Metro-politan Street Ry	NY, Gas & Electric Lt.&Pr Co.	Consoli-dated Gas Co. of NY	United Gas Improvement Co.	American Tobacco Co.	Continental Tobacco Co.	Consolidated Tobacco Co.
Astor (J.J.)	○		○							
*Brady (A.N.)					◎	○		○	○	○
Day (D.H.)	○	◎								
Dodge (P.T.)		○								
*Dolan (T)		○		○			◎		○	
*Elkins (W.L.)		○		○			○		○	
Ellis (R)		○								
Gibbs (W.W.)		○					○			
Huhn (G.A.)		○								
Lloyd (H)	○	○								
Lloyd (R.M.)	◎									
Maloney (M)	○									
Philler (G)		○					○			
Phillips (A)	○									
Pope (A.A.)	○									
*Reagan (T.J.)	○	○			○					
Rice (I.L.)	○	○								
*Ryan (T.F.)			○	○		○		○	○	○
Schley (G.B.)		○							○	○
*Shea (D.H.)	○	○			○					
Sinnott (J.E.)		○								
Taylor (T.J.)	○			○						
*Whitney (WC)			○			○				
*Widener (PAB)		○		○			○	○		○

注：\* = ホイットニー・ライアン・シンジケートのメンバー。◎ = 社長、○ = 取締役を示す。エレクトリック・ビークル社、エレクトリック・ストレージ社のみすべての取締役を示している。

出所：Moody's Manual: 1900; 1901 (ただし、NY, Gas&ElectricはC.F.C., May 13, 1899)。

ような両者間の資本的關係によるものであり、また、同シンジケート・メンバーはその他の既述の金融機関や企業との兼任関係も多い。

次に、ホイットニーの証券保有状況を見ると (表3-7)、(1) オリバー・H・ペインとの関係でスタンダード・オイル株式が最も多い、(2) 次いでアメリカン・タバコ関係企業、グッゲンハイム・エクスプロレーション、モートン・トラストが多い、(3) ムア&シュレイは、ホイットニーの代理人を務めているため比較的多くなっている等の特徴が窺えよう。また、

表3-7 ホイットニー (W.C.) の保有証券 (ドル) (1904年7月27日)

Standard Oil (株式)	7,078,400
Consolidated Tobacco Co. (株式)	4,730,950
Consolidated Tobacco Co.	57,562
Consolidated Tobacco Co. (シンジケート)	200,000
Morton Trust Co. (株式)	1,311,414
Guggenheim Exploartion Co. (ワラント)	632,500
GEC:2,500株、ASARCO:5,000株・オプション	125,000
National Bank of Commerce	337,014
Moore&Schleyへの貸付	654,806
Strong Sturgis&Co.への貸付	119,747
Union Oil&Lead Co. (シンジケート)	225,000
Electric Vehicle Co. (株式)	38,250
Electric Vehicle Co. (債券)	127,800
Nassau Light&Power Co.	70,000
National Fuel Co. (株式・債券)	91,800
Public Service Corp. (株式・債券)	37,520
Chihuahua Mining Co.	50,000
New York Transportation Co.	58,781
Metropolitan Steamship Co.	58,000
Cuba Railroad Co.	150,000
計	16,154,544
総計	22,906,222

出所：C.F.C., Aug. 6, 1904.

同シンジケート・メンバーの株式保有の一端を見ると (表3-8)、コンソリデイテッド・タバコの場合、デューク一族以外はほとんどがこのシンジケート・メンバーで占められていることが知られよう。さらに、モートン・トラストの保有証券状況を見ると (表3-9)、債券では、ニューヨーク市債を除けば、メトロポリタン・ストリート、株式ではコンチネンタル・タバコ、メトロポリタン・ストリート、シンジケート参加額ではU・S・スチールやU・S・ラバーを除くと、アメリカン・シガーやコンソリデイテッド・タバコ等アメリカン・タバコ関連企業、メトロポリタン・セキュリティーズ等が目立つ。

かくて、同シンジケートは、タバコ、電気自動車、電鉄といった新興産業を中心として、新興企業を育成し、それを大企業に統合することで利益



表3-8 コンソリデイトッド・タバコ社の主要株主 (1902年12月)

株主	株数	%
James B.Duke	25,005	8.3
A.N.Brady	25,005	8.3
O.H.Payne	25,005	8.3
Thomas F.Ryan	25,005	8.3
P.A.B.Widener	25,005	8.3
W.C.Whitney	25,005	8.3
B.N.Duke	15,001	5.0
Grant B.Schley	14,101	4.7
W.L.Elkins	10,000	3.3
Moore&Schley	70,357	23.5
George W.Watts	7,500	2.5
George Arents	5,000	1.7
Paul Brown	4,000	1.3
R.B.Dula	3,000	1.0
R.J.Reynolds	1,000	0.3
Nelson Robinson	1,000	0.3
R.A.C.Smith	1,000	0.3

注：Moore&SchleyはJ.B.Duke等顧客保有分を含む。

出所：John K.Winkler, *op. cit.*, p.123.

を得るいわば「グリーンメーラー」に近いグループであったと言えよう<sup>24)</sup>。

・ポープ・マニファクチャリング・カンパニー (「コロンビア」)、「ポープ・ウェイバリー」)

A・A・ポープ大佐は、1877年自転車 (「コロンビア」) の製造を目的として、ボストンに同社を設立した。翌年、ウィード・ソーイング・マシン社との間で部品供給契約を結び、1881年にはウィード社の支配権を獲得し、1891年には吸収し、資本金は100万ドルとなった。1895年には、社内に自動車製造部門を設置し、1897-1898年間に500台の電気自動車、40台のガソリン車を製造・販売した。1899年に至って、既述の通り、この自動車部門を基礎としてエレクトリック・ストーレージと共同でコロンビア・オートモービル社を設立した。エレクトリック・ビークル社は1899年には2,000台の電気車「コロンビア」を製造したと言われ、その後電気車を中

表3-9 モートン・トラスト社の保有証券（額面、ドル、1902年10月15日）

米国債	債券	212,000
ニューヨーク市債	債券	2,404,456
A.T.&Santa Fe	債券	181,180
Balt.&Ohio RR	債券	490,000
Cuba Co.	債券	385,000
Metropolitan Street Ry	債券	913,150
NY, Gas&Ele LT HT&P	債券	96,041
Norfolk&Western RR	債券	50,500
Pennsylvania Co.	債券	194,000
Pere Marquette RR	債券	95,000
Rio Grande&Western	債券	186,000
American Surety Co.	1,450株	123,250
Continental Tobacco Co.	2,000株	242,000
National Bk of the U.S.	200株	75,292
Industrial Trust Co.(Prov)	1,000株	200,000
Metropolitan Street Ry Co.	2,000株	287,169
Virginia Carolina Chemical	1,500株	75,000
American Cigar Co.	シンジケート	534,000
Central Foundry Co.	シンジケート	56,000
Cons. Tobacco Co.	シンジケート	200,000
Guayaquil&Quito RR	シンジケート	81,134
Illinois Central RR	シンジケート	17,600
Jersey City Water Co.	シンジケート	100,000
Metropolitan Securities Co.	シンジケート	125,000
Navigation Co.	シンジケート	40,000
Peoria&N.W.RR	シンジケート	63,630
Princeton&N.W.RR	シンジケート	43,430
St.Louis&San Francisco	シンジケート	78,780
Sioux City&Pacific RR	シンジケート	187,500
U.S.Rubber Co.	シンジケート	475,000
U.S.Steel	シンジケート	758,912
Continental Coal Co.	シンジケート	103,000
計		9,074,024

出所：State of New York, *Statements showing the Condition of the Trust Companies, etc.* (1903).

心として車種を増やし、既述の通り、1904年には電気車とガソリン車を合わせて37車種を数えるに至った<sup>25)</sup>。

一方、ポープ大佐は、1899年5月、スポーツ製品メーカーのA・G・ス  
ポールディング等とともに、自転車企業45社の統合を行い、資本金3,000  
万ドル（普通株2,000万ドル、優先株1,000万ドル）のアメリカン・バイス

米国自動車産業再編成と対外進出 (1897-1933年) (3)

クル社を設立した（設立金融はニューヨークのU・S・モーゲッジ・アンド・トラスト、ボストンのリー・ヒギンソン商会が担った）。被統合企業株主は、新会社の普通株50%、優先株30%、現金30%を受け取る計画で、その現金調達のために1,000万ドルの5%債が発行された。この債券の多くは被統合企業株主によって応募されたが、残余の630万ドルはベアリング・マゲーン商会によって売り出された。設立当初のアメリカン社の取締役構成を見ると（表3-10）、ベアリング・マゲーン商会、U・S・モーゲッジ・アンド・トラスト、リー・ヒギンソン商会等有力金融機関関係者が就任していることが窺えよう。しかし、自転車ブームは急速に衰え、そのためアメリカン社も1902-1903年には倒産するに至った。その結果、1902年12月には、W・A・リード（バーミリア商会）を長とする再建委員会が設立された<sup>26)</sup>。

他方、1901年10月、この自転車企業の中で、1896年以来既にインディアナポリスで電気自動車の生産を行っていたウェイバリー・カンパニーと蒸気車の生産を開始していたH・A・ロージア商会の工場を統合してインターナショナル・モーター・カー・カンパニーを設立した。1903年3月には

表3-10 アメリカン・バイスクル社の取締役構成（1900年）

Geo.F.Crane	NY	{	Baring Magoun&Co.
A.G.Spaulding	NJ		Columbia Insurance社長
A.A.Pope	Mass.		Phoenix Assurance (London)
R.Philip Gormully	Illinois	{	U.S.Mtge&Trust (NY) 社長 Mechanic Trust Co.(NJ) Commercial Trust Co.(NJ)
R.L.Coleman	NY		
Geo.W.Young	NJ		
E.C.Stearns	NY	{	Lee Higginson&Co. Old Colony Trust Co. Standard Trust Co.(NY)
J.W.Kiser	Illinois		
C.L.Ames	Illinois		
Gardiner M.Lane	Mass.	{	U.S.Steel Corp.
H.A.Lozier	Illinois		
R.S.Crawford	Maryland		
A.Featherstone	Illinois		

注：取締役兼任は1911年時点のもの。

出所：Moody's Manual: 1900; Who's Who in Finance (1911).

社名をポープ・モーター・カーに改め、このポープ社とアメリカン社の残余資産を統合してニュージャージーで旧社と同名のポープ・マニュファクチャリング社を設立した（授權資本金は2,250万ドル）。その取締役構成を見ると（表3-11）、バーミリア商会、ヘイドン・ストーン商会等新興の投資銀行からの取締役就任が目立っている<sup>27)</sup>。

こうして、本格的に自動車生産に進出することになり、自転車の販売台数は、1903年8月～1904年7月の間、約8万9,000台、ガソリン車は「ポープ・ハードフォード」・「ポープ・トリビューン」が約300台、「ポープ・トレド」が569台、電気車は「ポープ・ウェイバリー」が355台であった<sup>28)</sup>。電気車については、850～2,250ドルの価格で販売された。ポープ社は1907年に倒産したが、その結果、インディアナポリスの資産は売却され、その資産に基づいて再びウェイバリー社が設立され、「ウェイバリー」の生産・販売が継続された<sup>29)</sup>。

他方、ポープ社は、1908年12月に同名のまま改組・再建され、資本金は650万ドル（普通株400万ドル、優先株250万ドル）となった。1912年3月には、借入金の返済および運転資金の調達を目的として100万ドルの6%

表3-11 ポープ・マニュファクチャリング社の取締役メンバー

William A.Read	Vermilye&Co.	W.A.Read&Co.;Central Trust(NY);Alliance Assur(London)
Colgate Hoyt	Colgate Hoyt&Co.	Union Pacific;Wisconsin Central;BC Copper Co.
F.S.Smithers	F.S.Smithers&Co.;	Broad Exchange 副社長;American Bk Note;J.G.White&Co
G.F.Crane	Baring Magoun&Co.	Columbia Insurance社長;Phoenix Assurance (London)
Albert A.Pope 社長		
A.L.Pope 副社長		
George Pope 財務担当		
Charles Hayden	Hayden Stone&Co.;	Shawmut Bank(Boston);FNB(Denver);Utah Copper Co.
S.C.Winslow		
G.T.Hollister	Vermilye&Co.	
Arthur W.Pope	A.W.Pope&Co.	

出所：C.F.C. May 21, 1904; 右端の取締役兼任は*Who's Who in Finance* (1911)によるもの。

ノートを発行し、ボンド&グッドウィンによって売り出された。しかし、1913年11月には再び資金繰りが悪化し、倒産に至った<sup>30)</sup>。

・ウッズ・モーター・ビークル・カンパニー (「ウッズ・エレクトリック」)

1899年4月、フィッシャー・エクイップメント社等を統合してニュージャージー州で授権資本金1,000万ドルで設立された (そのうち350万ドルは優先株)。東部のエレクトリック・ビークルに対抗すべくシカゴに工場を持ち、電気自動車の生産を行った。S・インサル (シカゴ・エジソン社長)、B・スミス (ノーザン・トラスト社長) などが株式を取得した。設計は同社のC・E・ウッズが行ったものであったが、同社は1901年に倒産した。1902年に改組され、1903年には16車種が登場し、新工場によって年産500台が見込まれた。1905~1907年には40~45馬力・4気筒のガソリン車が生産されたが、その後は電気車だけの生産を行った (価格は2,100~4,000ドル)。しかし、1918年には倒産した。

当初の取締役には、ニューヨークからは、J・W・マッカイ (コマーシャル・ケーブル社長)、A・ベルモント (ベアリング・マグリーン商会)、W・S・ウェップ (ワグナー・パレス・カー社長)、C・ミラー (スタンダード・オイル)、J・W・アリソン (副社長、ワグナー・パレス・カー取締役)、トロントからはG・A・コックス (カナディアン・バンク・オブ・コマース頭取)、F・ニコルス (社長、カナディアン・ノーザン・レールウェイ社長)、W・D・マシューズ (カナディアン・パシフィック取締役)、H・P・ドワイト (グレイト・ノースウェスタン・テレグラフ社長)、A・E・エイムズ (副社長、イムペリアル・ライフ副社長)、J・W・フラベル (ナショナル・トラスト社長)、モントリオールからはW・バン・ホーン (カナディアン・パシフィック会長)、シカゴからはH・A・ウェア (ノースウェスタン・ナショナル・バンク副頭取)、C・E・ウッズ (総支配人)、B・V・ベッカー (ニューマン・ノースロップ、レビントン&ベッカー)、G・

H・エイトキン（シカゴ）が就任し、有力な米加グループで構成されていた<sup>31)</sup>。

・ウェイバリー・カンパニー（「ウェイバリー」）

ウェイバリー・エレクトリックは、1898年に、アメリカン・エレクトリック・ビークル・カンパニー・オブ・シカゴとインディアナ・バイスクール・カンパニー・オブ・インディアナポリスの合併によって設立され、電気自動車を生産した。その後1900年には、アメリカン・バイスクール・カンパニーの支配下に入り、既述の通り、1901-03年にはインターナショナル・モーター・カーの支配下に入った。1904年には車名は「ポープーウェイバリー」となったが、1908年、インディアナポリス工場は、H・H・ライスやW・B・クーラーなど地元実業家に売却され、ウェイバリー・カンパニーとなり、車名も再び「ウェイバリー」となった。価格は2,000～3,000ドルから2万ドル前後と価格帯が幅広くかつ高価格であった<sup>32)</sup>。

・ベイカー・モーター・ビークル・カンパニー（「ベイカー・エレクトリック」）

W・C・ベイカーは、ホワイト・ソーイング・マシン社子会社のクリーブランド・マシン・スクリュウ社で働いた後、ボールベアリングに関心を持ち、1895年に自らアメリカン・ボール・ベアリング社を設立した。ベイカーはホワイト一族のR・ホワイトの娘と結婚し、父親のG・W・ベイカーはホワイト・ソーイングの前身であるホワイト・マニュファクチャリング社をT・H・ホワイトやR・ホワイトと共同で設立し、ベイカー一族とホワイト一族は密接な関係にあった。

ベイカーはその後、電気自動車の製造に乗り出し、1898年、R・ホワイト、F・ホワイトとともにベイカー・モーター・ビークル社を設立した（社長はホワイト、ベイカーは副社長）。まず、0.75馬力・重量550ポンド

の軽量・小型のバギーを製造し、T・A・エジソンが初めての自動車として購入した。その後、生産車種を増やし、1903年半ばまでには1台850ドルの小型車から1,600ドルまでの大型車を販売し、その後漸次大型車にシフトし、1906年には5車種、1,200ドル～4,000ドルのラインを揃えた。しかし、騒音がなく操作性が良い等の利点はあるものの、馬力が弱い（1～3.5馬力）、スピードが遅い（時速17～22マイル）、1回の充電での走行距離が短い（1906年で40～80マイル）等の難点があり、売り上げは伸びなかった。1905年に約400台、1906年に約600台であった。1907年には電気トラックの製造に乗り出した。このトラックは好評で、1912年末には200社以上の企業が同社製トラックを利用していた。なお、1906年には、バイカーはアメリカン・ボール・ベアリング社に力を注ぐべく、同社副社長および機械技師の地位を辞任した。

結局、電気自動車に対する需要は既述の原因の他、充電所網の設置が不十分なため、減少傾向を辿り、その結果1915年6月、ラウシュ&ラング・キャリッジ社と合併し、資本金250万ドルのバイカー・R&Lが誕生した（バイカー社の資本金は125万ドル、ラウシュ社は100万ドル）。

なお、ラウシュ社は、1884年にクリーブランドでの馬車製造企業として設立され、1903年には自動車分野に乗り出し、1904年には電気自動車「ラウシュ&ラング」を売り出し、1905年には50台を製造した。1907年には資本金を7万5,000ドルから25万ドルに、1909年には100万ドルに増資した。1908年のフルラインは6車種2～6人乗りで、価格は1,850ドル～4,000ドルであった。生産台数は1908年：500台、1909年：1,000台であったが、フォードの低価格・量産車の登場によって大型車の生産に向かい、従って生産台数も1912年には約600台となった。ラウシュ社はその後電気自動車部門をスチーブンス・デュリエ社に売却し、自らはバイカー・ラウラング社に社名変更し、車体製造を専門に行うこととなった。第二次大戦後まで存続し、1954年にはオーティス・エレベーターの傘下に入った<sup>33)</sup>。

・ナショナル・オートモービル&エレクトリック（「ナショナル」）

1900年、アメリカン・バイスクルのウェイバリー支部で働いていたL・S・ダウとP・ゲッツは、ナショナル・オートモービル&エレクトリックを設立した（インディアナ州インディアナポリス）。1901年には、「エレクトロービル」とも呼ばれる9種の電気自動車を900ドル～1万9,000ドルで発売した。1902年9月には、馬車生産部門をゲイツーオズボーン・キャリッジ社に売却し、電気自動車生産に特化すべく同社を改組し、ナショナル・ビークル社とした。その後1904年までにさらに改組を行い、ナショナル・モーター・ビークル社とした。結局、1906年には電気自動車の生産を停止し、ガソリン車の生産に転換した。同年には、4気筒・30～40馬力（価格は3,000ドル～2万5,500ドル）、6気筒・50～60馬力のガソリン車を発売した<sup>34)</sup>。

・アンダーソン・キャリッジ・マニュファクチャリング・カンパニー／アンダーソン・エレクトリック・カー・カンパニー（「デトロイト・エレクトリック」）

1844年にミシガン州で設立されたアンダーソン・キャリッジ・マニュファクチャリング社は、以後馬車の製造を行い、20世紀初頭までに約16万台を生産したが、1907年に至って電気自動車生産に転換した。同年には「デトロイト・エレクトリック」を125台生産し、1908年：400台、1909年：650台、1910年：1,500台と生産を順調に増加させた。1910年には、ホイールベースが80～87インチ、価格が1,650～2,500ドルの9車種を揃えるに至った。また、同年電気モーター製造企業エルウェルパーカー社（クリーブランド）を買収し、タイヤとホイールを除いて全部品の製造が可能となった。翌1911年には、社名をアンダーソン・エレクトリック・カー・カンパニーに改め、従来のチェーンドライブに加えてシャフトドライブ導入車種を増やした。同社の電気車は、1回の充電で211.3マイル（通常は80マイ



ル) 走行可能と言われた。1914年には生産台数は4,669台に上った<sup>35)</sup>。

## 注

- 1) James J.Flink, *America Adopts the Automobile, 1895-1910* (1970), pp.234-235.
- 2) Beverly R. Kimes, Henry A. Clark Jr., *Standard Catalog of American Cars: 1805-1942* (second edition, 1988), p.1264.
- 3) *Ibid.*, p.128.
- 4) *Ibid.*, p.675.; G. N. Georgano, ed., *Encyclopedia of American Automobiles* (1971), p.98.; Richard Wager, *Golden Wheels: The Story of the Automobiles Made in Cleveland and Northeastern Ohio, 1892-1932* (1975), pp.89-90.
- 5) Beverly R. Kimes, Henry A. Clark Jr., *op. cit.* pp.802-803.
- 6) George S. May, *The Automobile Industry, 1896-1920* (1990), pp.423-427; Charles C. McLaughlin, *The Stanley Steamer: A Study in Unsuccessful Innovation (Explorations in Entrepreneurial History, Vol.VII, No.1, Oct. 1954)*; G. N. Georgano ed., *op. cit.*, pp.185-186.; George Woodbury, *The Story of a Stanley Steamer* (1950), pp.235-256; Gary Levine, *The Car Solution: The Steam Engine Comes of Age* (1974), pp.48-56; Thomas S. Derr, *The Modern Steam Car and its Background* (1932), p.53; Lord Montagu of Beaulieu, Anthony Bird, *Steam Cars: 1770-1970* (1971), p.94.
- 7) 別の推定では、米国内での販売台数は、1900年：600台、1901年：600台で、英国ではこの2年間で400台を販売したと言われる。Gary Levine, *op. cit.*, pp. 53-54.
- 8) George S. May, *op. cit.*, pp.306-308, 407-408; *C. F. C.*, Jan. 18, 1902; July 10, 1909; July 13, 1912; Oct. 11, 1919; Dec. 20, 1919; May 15, 1920; Aug. 5, 1921; Oct. 28, 1922; *Poor's Manual: 1915*; James J. Flink, *op. cit.*, p.29, p.p.234, 236; Charles C. McLaughlin, *op. cit.*; Beverly R. Kimes, Henry A. Clark Jr., *op. cit.*, pp.852-859; Nick Baldwin et al., *The World Guide to Automobile Manufacturers* (1987), p.284.; G. N. Georgano ed., *op. cit.*, pp.119-120.
- 9) Beverly R. Kimes, Henry A. Clark Jr., *op. cit.*, p.942; G. N. Georgano ed., *op. cit.*, p.135; Richard Miller, *Steam Starts the 1899 Auto Industry* (<http://www.riverjournalonline.com>); *C. F. C.*, Nov. 17, 1900, Dec. 27, 1902. 別の推定では、1903年までに6,000台 (21車種、550～3,000ドル) を製造したという。Gary Levine, *op. cit.*, pp.50-51.
- 10) George S. May, *op. cit.*, pp.451-453; Richard Wager, *op. cit.*, pp.53-69; James J. Flink, *op. cit.*, pp.237-238; *C. F. C.*, Nov. 14, 1908; *Poor's Manual:*

1915.

- 11) Robert J. Kothe, Electric Automobiles (George S. May, ed., *The Automobiles Industry, 1896-1920* (1990), pp.172-173); Chris Sinsabaugh, *Who, Me?: Forty Years of Automobile History* (1940), pp.153-154.
- 12) William Greenleaf, *Monopoly on Wheels -Henry Ford and the Selden Automobile Patent* (2011), pp.55-56; *C.F.C.*, Jan. 8, 1898.
- 13) Mark D. Hirsch, *William C. Whitney: Modern Warwick* (1969), pp.436-440.
- 14) *C.F.C.*, Aug. 19, Oct. 21, 1899.
- 15) *C.F.C.*, May 19, June 16, Dec. 8, 1900.
- 16) *C.F.C.*, April 20, Nov. 30, 1901; William Greenleaf, *op. cit.*, p.119.
- 17) 「セルデン特許」については、前掲の「The Selden Patent Suit」の他、John B. Rae, *The Electric Vehicle Company: A Monopoly that Missed* (*The Business History Review*, 29, December 1955) を参照されたい。
- 18) この電鉄の問題についての研究は他の機会に譲るが、さしあたり Burton J. Hendrick, *Great American Fortunes and Their Making* (*Street-Railway Financiers-III*) (*McClure's Magazine*, XXX, Jan. 1908) を参照されたい。
- 19) *C.F.C.*, May 11, 1901; May 31, 1902; Jan. 24, 1903; Dec. 9, 1905; April 21, 1906.
- 20) [http://www.luc.edu/faculty/afitch/Sublime Lead/CHAP11A.pdf](http://www.luc.edu/faculty/afitch/Sublime%20Lead/CHAP11A.pdf)
- 21) *C.F.C.*, April 1, 1899; June 8, 1901; Sept. 17, 1904; ハワード・コックス著・山崎廣明・鈴木俊夫監修・たばこ総合研究センター訳、『グローバル・シガレット』(2002年)、71-78頁; John K. Winkler, *Tobacco Tycoon: The Story of James Buchanan Duke* (1942), Chapt.VII. なお、コンソリデイトッド・タバコ社設立の際には、統合に伴う資金2,500万ドルがクーン・ローブ商会およびT・F・ライアンを幹事とするシンジケートによって引受けられた。*C.F.C.*, June 8, 1901.
- 22) W. J. K. Kenny, William C. Whitney (*World's Work*, May, 1902, pp.2109-2111). なお、1907年時点でのホイットニー・エステートの保有証券は、表3-7とほぼ同じであるが、エレクトリック・ストーレッジ、グッゲンハイム・エクスプロレーションの保有株の多いのが目立つ。*C.F.C.*, Aug. 3, 1907も参照されたい。
- 23) R. Carlyle Buley, *The Equitable Life Assurance Society of the United States: 1859-1964* (1967), p.646; *Syndicate Book* (J. P. Morgan & Co.), Vol.10, p.215; Burton J. Hendrick, *op. cit.*, p.336. また、ライアンについては、Alfred Henry Lewis, *Owners of America* (II. Thomas F. Ryan) (*Cosmopolitan Magazine*, Vol.XLV, No.2, July 1908) も参照されたい。
- 24) ペンシルバニア州の政治・経済に対するスタンダード・オイル勢力が強く、

特に同州の鉄道、鉱山、ガス、電力、運輸、金融機関において強い。中でも、ドーラン／ワイドナー／エルキンズ・シンジケートが強力と言われる。ドーランは既述の取締役の他ウィリアム・クランプ・アンド・サンの子取締役を務め、ワイドナーは、ペンシルバニア鉄道、U・S・スチール、インターナショナル・マーカントイル・マリーンの各取締役を務め、レディング鉄道の最大株主でもあり、エルキンズはスタンダード・オイルとの関係が強い。これにペイン、ホイットニー、ライアンが加わることで強力なグループを形成していたと言えよう。Henry H. Klein, *Standard Oil or the People: The End of Corporate Control in America* (1914), pp.68-69, p.72. また、Edwin P. Hoyt, *The Whitneys: An Informal Portrait, 1635-1975* (1976), pp.53-154; Matthew Josephson, *The Robber Barons: The Great American Capitalists, 1861-1901* (1934), pp.381-389も参照されたい。同シンジケートの位置付けについては今後さらに検討していきたい。

- 25) 表3-3の数字と食い違っているが、原因は不明である。
- 26) *C.F.C.*, May 20, July 22, Sept. 2, Sept. 20, 1899; Dec. 27, 1902.
- 27) *C.F.C.*, Dec. 28, 1901; March 7, July 18, 1903; May 21, 1904. なお、この間の複雑な企業の新設・改組・統合等については、Stephen B. Goddard, *Colonel Albert Pope and His American Dream Machines* (2000), Appendix 2を参照されたい。また、同社の工場の状況については、Pope Manufacturing Company, *An Industrial Achievement, 1877-1907* (1907)を参照されたい。
- 28) *C.F.C.*, Jan. 14, 1905.
- 29) Beverly R. Kimes, H. A. Clark, Jr., *op. cit.*, pp.1194-1195, pp.1472-1474; *C.F.C.*, May 20, Sept. 30, 1899; March 7, July 18, 1903; May 21, 1905; G. S. May ed., *op. cit.*, pp.393-399.
- 30) *C.F.C.*, Aug. 17, 1907; Dec. 12, 1908; March 23, 1912; Nov. 11, 1913.
- 31) Nick Baldwin et. al., ed, *op. cit.*, pp.528-529; *C.F.C.*, April 15, Oct. 7, 1899.
- 32) Beverly R. Kimes, H. A. Clark, Jr., ed., *op. cit.*, pp.1472-1474.
- 33) George S. May, *op. cit.*, pp.30-35; Richard Wager, *op. cit.*, pp.205-218.
- 34) Beverly R. Kimes, H. A. Clark, Jr., ed., *op. cit.*, pp.990-993.
- 35) Beverly R. Kimes, H. A. Clark, Jr., ed., *op. cit.*, pp.426-430; George S. May ed., *op. cit.*, pp.123-124.