HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	中国における自動車意匠の保護の状況と関連裁判例の分析 ： 自動車意匠の類似性判断をめぐって
Author(s)	余, 翔; Ying, Zhou; 蘭, 蘭//他訳
Citation	知的財産法政策学研究, 22, 233-254
Issue Date	2009-03
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/43588
Type	departmental bulletin paper
File Information	22_233-254.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

論　説

中国における自動車意匠の保護の状況と関連裁判例の分析

―自動車意匠の類似性判断をめぐって―*

余　翔**・周　莹***
蘭蘭・顧昕・邬青・朱誉鳴(訳)

1　中国の自動車市場の概観

中国自動車協会の調査データによれば、2007年度の中国国内における自動車販売台数は879万1500台であった。また、国家情報センターによると、2015年前後には中国自動車の年間需要量が1700万台に達すると予想される。これは、中国自動車産業が米国を追い越し、世界において最も魅力的かつ競争的な市場となることを意味している。中国の自動車産業が劇的な発展を遂げてきたとはいえ、自動車産業全体における海外ブランド・海外技術への高い依存状態は、依然として改善されていない。中国国内の乗用車市場において、海外ブランド自動車の市場シェア率は市場全体の９割を占めている。また、中国国家知的財産局（以下、「SIPO」という）の統計データによると、自動車関係の特許の利用状況に関して、特許保有数上位10社の自動車メーカーのうち７社は外国資本の自動車メーカーであり、その出願される特許の多くは発明特許であることがわかる。他方、中国の自動車メーカー（外国資本と共同出資する合資企業を含む）によって出願される

* 本研究は、中国国家自然科学基金の資金援助を受けて行われたものである。プロジェクト番号：70472060。
** 華中科技大学管理学院教授、博士課程指導教官、中独知識産権研究所所長。
*** 華中科技大学管理学院博士課程。

特許の多くは、実用新案特許および意匠特許であることがわかる（表１参照）。中国自動車産業にとっては、強力な知的財産権を有しないという現在の状況こそが、自動車市場において多数の知的財産権紛争を誘発する主な原因であったと考えられる。これがまさに二つの対極に位置する力同士による市場争奪戦を招いたのである。すなわち、中国メーカー側にとっては、知的財産権の網の目や海外メーカーの独占を懸命にくぐり抜けることが喫緊の課題であり、それによってはじめて市場において発展する空間を確保することができると考えられる。他方、海外メーカー側にとっては、知的財産権の保護を活用することで、現在の中国市場における利潤を最大限獲得するように努めるとともに、将来の市場における中国自動車メーカーの競争力をできる限り抑制することに神経をとがらせている。したがって、中国の自動車産業における知的財産権の保護およびエンフォースメントの行方は、関係当事者にとって注目の的となるのである。

現代社会において、商品の意匠は、商品の不可欠な一部を構成するのみならず、商品の市場における競争力を強化するのに重要な役割を担っている。ある自動車の意匠が魅力的であるか否かは、消費者がその車を購入するか否かの決め手となる重要な考慮要素であると考えられる[1]。中国の自動車市場における売上ランキングをみると（表２参照）、個性的でユニークなデザインを特徴とするSantana Vista、Ford Focus、Buick HRV等のブランド車が、市場において人気を集めている。これはある意味、車体の意匠が、依然として中国の消費者が車を購入する際の重要な考慮要素であることを示している。例えば、Chery QQのような車は、車自身の技術的性能は高くないにもかかわらず、小型車部門おいて成功を収めた。その主たる要因は、車の個性的、ファッション的なデザインにほかならないと考えられる。このことが、これまで自動車業界において意匠特許の出願および保護のあり方が強く注目されてきた理由であると考えられる。近時は、意匠特許の侵害をめぐる紛争が中国の自動車市場において日々増加する傾

[1] 米国会社J.D. Powerand Associatesが公表した“2003 Avoider Study”において、消費者が車を購入する際に、特定のタイプの車を選択しないという傾向の原因について調べたところ、その最も重要な原因は車の「外観のデザイン」にあるという。*No More Boring Cars, Please,* http://findarticles.com/p/articles/mi_hb5607/is_200301/ai_n23604228を参照。

（表１）中国における主要自動車メーカーによる特許出願統計データ

出願人の所属	メーカー名	発明特許	実用新案特許	意匠特許	合　計
Europe	Volkswagen	252	13	62	327
	Fiat	21	0	65	86
	PSA	12	0	2	14
	Daimler Hrysler	38	0	172	210
	BMW	8	0	49	57
	Subtotal	331	13	350	694
USA	GM	77	4	8	89
	Ford	36	0	0	36
	Subtotal	113	4	8	125
Japan	Honda	2473	35	637	3145
	Toyota	788	3	520	1311
	Nissan	499	12	203	714
	Mazda	77	0	40	117
	Suzuki	13	0	4	17
	Mitsubishi	165	3	35	203
	Subtotal	4015	53	1439	5507
South Korea	Hyundai	376	0	29	405
	Kia	71	0	0	71
	Subtotal	447	0	29	476
Joint Venture	Shanghai Volkswagen	9	18	16	43
	Beijing-Hyundai	4	7	0	11
	Shanghai-GM	0	0	7	7
	DPCA	3	5	33	41
	BJC	1	9	11	21
	Zhengzhou-Nissan	0	0	2	2
	FAW-Volkswagen	0	1	0	1
	Tianjin-Toyota	0	0	0	0
	Nanjing-Iveco	0	0	1	1
	Hainan Mazda	0	0	0	0
	Guangzhou-Honda	0	0	1	1
	Dongfeng-Nissan	0	0	0	0
	Subtotal	17	40	71	128
Chinese Domestic Brand	Dongfeng	61	138	48	247
	FAW	47	183	66	296
	Geely	6	9	10	25
	Changan	7	50	38	95
	Chery	5	64	125	194
	Subtotal	126	444	287	857

SIPOが公表した1985年９月から2005年７月までの統計データ。

（表２）中国自動車市場における2007年度売上ベスト10の自動車

ランキング	車種名	売上台数（台）	メーカー
1	Santana	203,134	Shanghai Volkswagen
2	Jetta	201,131	FAW-Volkswagen
3	Excelle	196,742	Shanghai-GM
4	Camry	170,285	Guangzhou-Toyota
5	Xiali	132,544	TJFAW
6	QQ	130,186	Chery
7	Focus	124,991	Changan-Ford
8	Elantra	120,333	Beijing-Hyundai
9	Accord	118,024	Guangzhou-Honda
10	Family	113,712	Haima

中国自動車工業協会統計情報 HP（http://www.auto-stats.org.cn）、『経済参考新聞（経済参考報）』2008年２月13日付記事を参照。

向にある。とりわけ、頻繁に現れる「類似自動車」問題は、自動車メーカー間における知的財産権をめぐる紛争の焦点となっている。裁判官が中国における意匠模倣事件の審理に適用する判断基準は、多くの自動車メーカーや知的財産業界の関係者らの注目を集める重要な問題の一つとなる所以である。

２　中国における意匠保護の根拠条文

2.1　中国専利法における関連規定

中国において、意匠権は、専利法の三つの保護客体のうちの一つである訳注1。現行専利法[2]の第２条は、「この法律で『発明』および『創作』と

訳注1

本稿の翻訳に際しては、読者の便宜を考えて「専利/権」を「特許/権」と翻訳する。その他、「発明専利/権」を「発明特許/権」、「実用新型専利/権」を「実用新案特許/権」、「外観設計専利/権」を「意匠特許/権」と翻訳する。また、中国の法律名称である「専利法」、「専利法実施細則」、「専利審査指南」（日本の審査基準に該当する）等は、参照の便宜を考えて、原語を当てることにした。さらに、「法院」は一般的に使用されている場合には「裁判所」と訳したが、「北京市高級人民法院」のような固有の裁判所名はそのままに用いることとした。

は、発明、実用新案および意匠のことをいう」と定めている。また、専利法実施細則[3]の第２条３項は、「専利法にいう『意匠』とは、物品の形状、模様又はそれらの組合せ、並びに色彩の形状、模様との組合せにより作り出された美感に富み、かつ産業上の利用に適した新たなデザインのことをいう」と定めている。さらに、専利法第23条は、意匠保護を受けるための要件として、「特許権を受ける意匠は、意匠登録出願前に中国国内又は外国において、頒布された刊行物で発表した意匠、又は中国国内において公衆に利用可能となった意匠と同一若しくは類似の意匠であってはならず、かつ他人が先に取得した合法的な権利と衝突してはならない」と定めている。その他、2001年に出された「特許紛争事件審理の法律適用問題に関する最高人民法院の若干規定」[4]の第16条においては、「他人が先に取得した合法的な権利」の範囲について、「専利法第23条にいう『先に取得した合法的な権利』とは、商標権、著作権、商号権、肖像権、著名商品特有の包装又は形状の使用に関する権利等を指す」という説明が加えられた。

2.2　不正競争防止法における関連規定

中国の不正競争防止法[5]によれば、「事業者が市場取引を行う際に、他人の著名商品特有の名称、包装、形状を無断で使用し、又は著名商品に類似する名称、包装、形状を使用することにより、購買者に当該商品を他人の著名商品と誤認、混同させる等の不正な手段を用いて、他の競争者に損害をもたらしてはならない」と定めている（不正競争防止法第５条２項）。したがって、商品の意匠が不正競争防止法の保護を受けるためには、それが消費者に商品の出所を示す出所識別機能を発揮するか、もしくは二次的

[2]「中華人民共和国専利法」の第二次改正は2000年８月25日に公布され、2001年７月１日より施行された。

[3]「中華人民共和国専利法実施細則」は2001年６月15日に公布され、2001年７月１日より施行された。

[4]「最高人民法院关于审理专利纠纷案件适用法律問題的若干規定〔2001〕」は、2001年６月19日に最高人民法院審判委員会第1180回会議に承認され、2001年７月１日より施行された。

[5]「中華人民共和国反不正当競争法」は1993年９月２日に公布され、1993年12月１日より施行された。

意味を獲得しなければならない。

2.3　商標法における関連規定

中国の現行商標法[6]第８条は、「自然人、法人又はその他の団体の商品を、他人の商品と区別することができるいかなる可視的な標章、文字、模様、アルファベット、数字、立体的形状および色彩の組合せ、並びにこれらの要素の組合せは、商標として登録出願することができる」と定めている。これは立体商標の適法性を意味するものである。つまり、例えば、工業製品の意匠権者が自己の有する意匠を立体商標として保護したい場合、当該意匠が商標としての識別性を獲得しており、かつ商品に使用されていれば、商標法の保護を受けることができると考えられる。

3　意匠の類似性判断に関する理論状況

中国意匠制度の創設過程に現れた意匠保護の立法趣旨に関する様々な論争は、意匠権の正当化根拠を探求するプロセスを示すものであり、司法機関が意匠の類似性を判断する際の理論的根拠に影響を与えるものである。

3.1　混同説

意匠の類似性判断の問題については、通説的な理解によれば、一般消費者の有する知識レベルと認知能力を基準として、一般消費者に混同を生じさせ、もしくは混同を生じさせるおそれがある場合に、これを類似意匠と認定すべきであるという[7]。この見解は、中国の審査実務および司法実務において、「一般消費者における混同基準」と呼ばれている。この基準は、2001年に改正された中国「専利審査指南」（特許審査基準）（以下、「審査指南」という）[8]において採用された[9]。また、「特許紛争事件審理の法律適

[6]「中華人民共和国商標法」の第二次修正は2001年10日27日に公布され、2001年12日１日より施行された。

[7] 程永順「浅议外观设计的侵权判定」知的財産法（2004年第３号）４～７頁。

[8]「中国専利審査指南」は1993年３月10日に公表され、1993年４月１日に施行された。第一次改正「審査指南（2001年度版）」は2001年10月18日に公表され、施行された。第二次改正の「審査指南（2006年度版）は2006年５月24日に公表され、2006年７月

用問題に関する最高人民法院の若干規定（会議討論稿）」（以下、「最高法院討論稿」という）[10]においても、「通常の場合、裁判所は、一般消費者に混同を生じさせるおそれのある意匠について類似意匠と認定すべき」旨が示された[11]。このような通説的な見解は、中国最初の専利法である1979年専利法制定時における意匠の特許付与および保護の必要性をめぐる議論に由来するものと考えられる。当時、意匠の特許付与および保護の必要性に関して意見の対立が存在したため、中国特許局（SIPO の前身）の上海支部が調査を行った。そして、「意匠に法的保護を付与する必要性に関する調査」報告書において、意匠に法的保護を付与すべき理由として、意匠における識別機能の重要性が強調された。つまり、意匠に法的保護を付与しないとすれば、市場に出回る大量の模倣品に対処できないというわけである[12]。このような見解は、その後の意匠特許に関する司法実務に深く影響を及ぼしているとみられる。

3.2　模倣説

現在、一部の下級審裁判所は、意匠の類似性に関する新たな認定基準を模索しはじめている。北京市高級人民法院が公布した「特許権侵害の認定問題に関する若干の意見（試行）」（以下、「意見」という）[13]では、意匠特

１日より施行された。

[9]「審査指南（2001）」第四部分第５章第５条を参照。

[10] 最高人民法院第三小法廷は2002年より、特許件侵害の判断基準の司法解釈の起草作業を始め、2003年７月に「特許紛争事件審理の法律適用問題に関する最高人民法院の若干規定（パブリックコメント募集案）」を作成し、インターネットにおいて社会一般に対しパブリックコメントを募った。また、2003年10月に作成された「特許紛争事件審理の法律適用問題に関する最高人民法院の若干規定（会議討論稿）」に関しては、同年に開催された全国法院特許事件審理実務の談話会においてさらに深化した討論が行われた。しかし、諸般の理由により未だに施行されていない。

[11]「最高法院討論稿」第24条を参照。

[12] 趙元果編『中国専利法的孕育与誕生』（北京知的財産権社、2003年）279～281頁。

[13]「北京市高级人民法院关于专利侵权判定若干问题的意见（试行）」は、北京高級裁判所が2001年10月10日に北京市第一、および第二中級裁判所に対し示した参照意見であり、法的拘束力を持つものではない。しかしながら、「専利法」および「専利法実施細則」において、具体的かつ明確な規定が存在しない場合、裁判所の意匠特許

許物品と被疑侵害物品とを対比する際、当該意匠特許物品の独創的美感に富む意匠部分と被疑侵害物品の対応部分とを比較し、被疑侵害物品が原告の独創的部分を模倣したものであるかを類否判断の中心に据えるべきである、と記されている[14]。このような「模倣説」は、意匠権侵害の判断における商標法の影響を払拭し、著作権侵害の判断基準に接近するものと見てよいであろう。模倣説の表現は曖昧であるという異論もあるが、しかし少なくとも、「混同説」よりは前進していると考えられる[15]。「模倣説」の利点は意匠の新規性という本質を強調することに成功しているところにあるが、他方で、著作権侵害の判断基準と混同を起こしている点に限界があるといえる。

3.3　顕著な影響説

2004年７月１日より施行された「審査指南公報（第１号）」[16]は、旧「審査指南（2001）」が定める意匠の類似性判断における「混同基準」を「顕著な影響基準」に改めた[17]。それに伴って SIPO が公表した「『審査指南公報（第１号）』に関する説明」では、改正が行われた理由を次のように説明している。つまり、「混同理論」の代わりに「顕著な影響理論」を採用したのは、決して「混同理論」を完全に否定するものではなく、これは単に、判断基準を日常生活における「一般消費者」という概念の通常の理解にあわせたものに過ぎない[18]。「顕著な影響理論」は「混同理論」を微修正したものに過ぎない。それは主に、意匠物品間における相違部分が意匠

侵害訴訟事件の処理にとって参考の根拠となる。また、後の周辺分野に関する立法の際に参考になる。これは地方裁判所の初めての重要な理論および実務に関する探索である。ただし、「最高人民法院关于审理专利侵权纠纷案件若干问题的规定」（前掲注10）が正式に公表されれば、かかる定めが裁判基準となる。

[14]「意見」第67条を参照。

[15] 应振芳「外观设计权何以正当?－兼论我国外观设计制度的变革」知的財産権（2006年第３期）60～64頁。

[16]「審査指南修正公報（第１号）」は国家知的財産権局が2004年６月２日に公表したものであり、「審査指南（2001年度版）」第一、第三、第四部分に修正を加えた公報である。

[17]「審査指南修正公報（第１号）」三（四）２を参照。

[18]「『審査指南公報（第１号）』に関する説明」三（九）を参照。

全体の視覚効果に顕著な影響を及ぼすものであるか否かを、意匠の同一性・類似性の判断基準とするものである。また、この変更は意匠特許付与の審査段階に限定されるものである。他方、意匠権侵害場面においては、「混同理論」が依然として主流を占めている。

4　自動車意匠の類似性判断基準―中国における関連裁判例の分析

4.1　意匠特許の保護範囲に関する認定

意匠特許権の保護範囲の定義は、意匠特許の類似性判断の実質的な要件の一つであり、意匠特許の侵害判断の基礎である。

2006年、瀋陽華晨金杯自動車有限会社（原告・被控訴人）は、秦皇島金程自動車工業有限会社（被告・控訴人）を相手に意匠権侵害訴訟[19]を提起した。原審は、被告が生産した本件被疑侵害自動車意匠の中に、原告の意匠特許物品の意匠の主要部分が含まれていることを理由に、被告が生産販売した本件の自動車の意匠は原告の意匠権を侵害すると判示した。そこで、被告である金程会社は、原審判決を不服として、控訴を提起し、以下のような内容の主張を行った。つまり、本件における意匠特許は、原告意匠の要部について意匠特許の出願書類に明確な記載がなされていない。このような場合に、原審は、原告意匠の何らの創作性もない部分を本件意匠特許の要部と認定した。これは、裁判所の審理の権限を越えるものであり、公正な裁判を逸脱するものである。被告（控訴人）のこのような主張に対し、本件の終審裁判所は、以下のような判断を示した。つまり、確かに、意匠に関する簡単な説明は、意匠の保護範囲を画定する際に用いられることがある。しかし、本件のような意匠特許付与公報において意匠の要部に関する記載が明確になされていない場合、裁判所は、特許出願書類にある図面もしくは写真等を斟酌し、かかる意匠特許の意匠の要部を決めることがで

[19] 本件の第一審は、北京市第二中級人民法院に2005年８月９日に受理され、2005年12月19日に一審判決が出された。控訴審（終審）は、北京市高級人民法院に2006年４月17日に受理され、2006年６月13日に終審判決が出された。北京市高級人民法院民事判決書（高民終字（2006）第579号）を参照。

きる。

本件における争点として、以下のものを挙げることができる。つまり、第一に、意匠特許の保護範囲を決定する法的根拠は何か？第二に、自動車産業の意匠特許紛争において、意匠の要部は、意匠特許の保護範囲の明確化にとってどのような意義を有するものか？第三に、意匠特許の出願書類に意匠の要部に関する説明がなされていることは、裁判所が意匠特許の保護範囲を画定するための必要条件であるか？

中国専利法第56条２項は、「意匠特許権の保護範囲は、図形又は写真に示された当該意匠特許の物品を基準とする」と定めている。また、専利法実施細則第28条は、「意匠特許を出願する際に、必要に応じて意匠に対する簡単な説明を付けなければならない。意匠の簡単な説明にはその意匠の創作の要部、保護を請求する色彩、略図などを記載しなければならない。」と定めている。これらの規定からわかるように、意匠特許の保護範囲を画定する際には、まず、図面や写真からわかる当該物品の特徴を基準とすべきであり、次に、被疑侵害物品は意匠特許物品と同一若しくは類似の物品であるか否かを考慮すべきである。同一若しくは類似の物品に属するものでない場合は、同一若しくは類似の意匠を構成しないことになる[20]。また、それらの図形や写真を通じて保護対象の意匠特許の主要な特徴を特定しえない場合には、簡単な説明を付し、当該意匠物品の特徴を明確にすることができる。

これらの関連規定および本件における裁判所の判断から、以下のことがわかる。第一に、意匠の要部は、意匠特許物品に関して従来意匠との相違を明確にするものであり、創作者の投下した創作的な労力を現すのに最も重要な部分である。自動車産業において、新規意匠の要部は、一般消費者を惹きつけるものであり、また当該商品の購買選択における考慮要素の一つとなりえるものである。したがって、自動車産業における意匠権侵害訴訟では、両意匠の要部を比較することが意匠の類似性判断にとって重要となる。ゆえに、意匠の要部は、裁判所が意匠特許の保護範囲を画定する際の主要な根拠となるべきものである。第二に、自動車産業においては、公

[20] 裁判所は、「意匠の国際分類を制定するロカルノ協定」における国際分類基準も参照すべきである。

知の物品の改良型意匠が多数存在している。しかし、現行の専利法実施細則の規定に従えば、意匠特許出願書類における「意匠の要部に関する説明」は、あくまで任意的記載事項の一つに過ぎない。そのため、実務において意匠の要部が不明確な場合、意匠の公知部分と創作的特徴部分との区別が付かなくなりかねず、改良型意匠特許の保護範囲の画定に困難を来しかねない。このような立法的な欠陥を補うために、裁判所の裁判実務では、意匠の保護範囲画定のために必要な根拠となる意匠特許の出願書類における「意匠の要部に関する説明」の提出を、意匠特許権者に求めないこととしている。その代わり、特許公報に「意匠の要部に関する説明」の記載がない場合は、裁判官が当該意匠から要部に該当する部分を抽出し、範囲を画定する根拠とすることができると解されている。

4.2　判断主体の選択―通常創作者基準と一般消費者基準

意匠特許の侵害判断において、仮に判断の客体が同一であるとしても、判断主体を構成する者が異なる専門知識・背景・利害関係を有する場合、どちらの判断主体を選択するかによって、正反対の結論が導かれることがある。したがって、裁判所がどのような判断主体の視点と評価を基準に意匠特許物品と被疑侵害物品の類否を判断するかということは、判決の結論にかかわる極めて重要な問題となる。

2007年、スペイン籍の車両座席製造工業会社（FABRICACION ASIENTOS VEHICULOS INDUSTRIALES SA）は、中国金龍連合自動車工業蘇州有限会社を相手に「交通手段の座席」の意匠権侵害訴訟（以下、「2007年 FABRICACION ASIENTOS 対金龍事件」という）[21]を提起した。原審は、当該分野の通常の創作者の視点から類似性を判断すべきであると述べた。FABRICACION ASIENTOS 社は、原審が用いた判断基準を不服として、北京市高級人民法院に控訴を提起した。FABRICACION ASIENTOS 社は、

[21] 本件の第一審は、北京市第二中級人民法院に2007年８月16日に受理され、2007年12月19日に第一審判決が下された。控訴審（終審）は、北京市高級人民法院に2008年３月５日に受理され、2008年５月21日に終審の判決が下された。北京市第二中級人員法院民事判決書（二中民初字（2007）第13320号）並びに北京市高級人民法院民事判決書（高民終字（2008）第307号）を参照。

控訴審において、意匠の類似性の判断は「審査指南（2006）」に従い、意匠にかかる物品の一般消費者に混同を生じるかどうかを基準にすべきであると主張した。このような控訴人の主張に対し、2008年５月、本件の最終審理を担当する北京市高級人民法院は、原審が選択した判断主体の基準を修正しながらも、原審判決の結論を支持する判決を下した。つまり、本件被疑意匠特許と侵害座席の同一性ないし類似性の判断においては、一般消費者の知識水準と認知能力を基準にすべきであり、原審判決が当該分野の通常の創作者を基準に判断したことは妥当とはいえない。ただし、被疑侵害座席と意匠特許の類否に関する原審判決の結論は正しいといわざるを得ない。さらに裁判所は、「審査指南（2006）」は単にSIPOの特許局および特許復審委員会（以下、「PRB」という）等が意匠特許の出願審査、復審、無効宣言において遵守すべき「行政規則」にすぎず、裁判所が民事の権利侵害訴訟事件の処理において適用すべき法律上の根拠ではないと述べた。

本判決からは、以下のいくつかの論点を引き出すことができる。第一に、裁判所は、意匠の類似性判断における判断主体として、いずれを基準にすべきか。一般消費者か、それとも通常の創作者か。第二に、裁判所は、判断主体を選択する法的根拠をどこに求めるべきか。第三に、原審と終審裁判所は異なる判断主体を採用したにもかかわらず、同じ結論に達したのはなぜか。第四に、自動車関連の意匠の類似性判断では、通常、どのような判断主体が基準とされているか。

現在、裁判所の判断主体の選択にとって唯一の法的根拠となるのは、北京市高級人民法院2001年「意見」の第65条の規定である。そこでは、「意匠特許の侵害訴訟における判断―意匠特許物品と被疑侵害物品が同一ないし類似であるか否かを判断する際に、一般消費者の審美的観察能力を基準にすべきであり、当該意匠特許物品の属する分野の専門技術を有する人の審美的観察能力を基準にすべきではない」[22]と規定されている。その他、まだ施行されていない「最高法院の討論稿」においても、一般消費者基準が採用されている[23]。もっとも、そこでいう一般消費者とは、具体的な消費者層を指すのか、それとも仮想的な人物のグループを指すのか、彼らはどの程度の専門知識と認知能力を有する者なのか、どのような特徴を有する者なのか、といった問題に関しては、詳しく説明されていない。これらの問題に関して、比較的詳細な規定が置かれている唯一のものは、「審査指南」である。確かに、裁判所の侵害訴訟事件処理の場面と特許庁の特許審査の場面とで判断主体の採用基準を統一すべきか否かに関しては、依然として意見の対立がある。しかし、現在の学説および実務界では、判断主体の選択に関して、「審査指南」に法的根拠を求めるのが一般的である。それゆえ、裁判実務において、裁判官は「審査指南」の規定を根拠に、意匠の類似性の判断主体基準を一般消費者に設定している。

それでは、「一般消費者」とは一体どのような者であろうか。「審査指南（2006）」においては、「一般消費者」とは仮想的な人物であり、以下のような特徴を有する者であると規定されている。すなわち、(1)物品の形状、模様および色彩に対する識別能力を有し、比較対象である意匠物品と同一ないし類似物品の意匠の状況に関する通常の知識を有する者。例えば、自動車製品に関する一般消費者とは、市場で販売される自動車や、テレビ広告やメディア等において頻繁に見かけるような情報を知っている者。(2)商品の意匠間における形状、模様および色彩上の相違について識別能力を有する者であって、かつ、物品の形状、模様、色彩の微細な変化には気が付かない者[24]。北京市高級人民法院のある裁判官は、「『審査指南』における『一般消費者』に関する設定条件は、現実の一般消費者が達することのできない基準であり、それはむしろ、『通常の専門の創作者』の基準として設定されている」と述べている[25]。このように、現行の規定上、「一般消費者」と「通常の専門の創作者」とは厳密に区別されていない。そのため、裁判実務において、裁判所がたとえ異なる判断主体基準を採用したとしても、同じ結論に達する可能性が残されている。

「最高法院討論稿」第24条によれば、通常、一般消費者とは物品の最終消費者を指すことが多いが、物品の販売あるいはサービスに密接な関連を有する取引者も一般消費者と同視できるという。本件の判旨は、「一般消費者」とはどのような者を指すかについて説明しなかった。しかし我々は、

[22]「意見」第65条。

[23]「最高法院討論稿」第24条。

[24]「審査指南（2006）」第四部分第５章第３条。

[25] 程永順「知识产权法律保护教程」（北京知的財産件出版社、2005年）302頁。

本判決の結論や従来の関連裁判例から、同種の事案における裁判所の「一般消費者」の範囲の確定を窺い知ることができる。2005年、本田技研工業株式会社が特許復審委員会を相手に提起した、自動車のバンパーの意匠特許拒絶査定の事件（以下、2005年「本田対 PRB 事件」という）[26]において、裁判所は、「一般消費者」の範囲の画定について以下のように述べた。「当該特許物品の一般消費者とは、バンパーおよび車について通常の知識を有し、かつバンパーの形状等のデザインの要素について識別能力を有する者のグループである。具体的には、車の購入者、ドライバー、修理業者等が含まれる」という。これは、自動車関連の意匠の判断主体は、一般商品関連の意匠のそれとは異なるということを示唆している。つまり、ここでの「一般消費者」のグループに求められる商品に対する認識レベルと識別能力は、他の一般商品の購買者に求められるものよりも高い。その理由は、このような「一般消費者」の中には、専門知識を有する最終消費者であるドライバーや修理業者が含まれているからである。このような解釈は疑いなく「一般消費者」の専門能力を通常の創作者の水準に引き上げる結果になっている。このことは、別の角度からみれば、なぜ本件において異なる判断主体を基準としながらも同じ結論が得られたのかということを説明する理由にもなっている。自動車産業の関連製品の「最終消費者」あるいは「物品に関わる販売やサービスと密接な関連のある取引者」は、多くの場合、専門的な認知レベルと識別能力を有する者のグループである。したがって、裁判所が自動車産業関連の意匠特許の類似性判断に採用する判断主体の基準は、実際にはむしろ通常の専門の創作者に近いといえよう。

4.3　判断方式の選択

裁判所の裁判実務では、意匠の類似性の判断において、「総合判断方式」を採用するか、それとも「要部判断方式」を採用するか、何を判断対象の要部とするか等の選択によって、正反対の結論が導かれることも少なくない。ゆえに、裁判所の判断方式は注目の集まる重要な問題の一つとなる。

[26] 本件は、北京市第一中級人民法院に2005年10月25日より受理され、2006年３月27日に第一審の判決が下された。北京市第一中級人員法院行政判決書（一中行初字（2005）第1086号）を参照。

前述の「本田対 PRB 事件（2005）」[27]において、裁判所は、判決に用いた判断方法について以下のような説明を加えた。バンパーのような製品は、自動車に付着した形での販売であれ、バンパーの単独販売であれ、その正面部分と両側面部分は一般消費者にとって容易に目に付く部分であることに変わりはなく、しかも、他の部分に比して消費者の注意を引きやすい部分のようなものはどこにも存在しない。したがって、バンパーのような製品の意匠の同一性ないし類似性の判断に当たっては、「総合判断方式」を採用すべきである。本件意匠特許と被疑侵害物品との対比において「要部判断方式」を採用すべきだという主張は、根拠が乏しく失当である。

2007年 FABRICACION ASIENTOS 対金龍事件[28]において、裁判所は、以下のように述べた。本件の意匠特許は、二つの座席からなる一組の座席意匠全体と関係している。そのため、本件意匠特許の保護範囲並びに車座席の意匠特許と被疑侵害物品の類似性を判断する際には、個々の座席の意匠のみならず、座席間の連結部分もまた意匠全体の視覚効果に重要な影響を与えるものである。したがって、被疑侵害座席と本件意匠特許物品の類否判断においては、両物品の全体観察による総合判断方式を採用すべきである。

また、2007年、イタリアの Fiat Auto SpA 社が、長城自動車会社（Great Wall Motor Co. Ltd.）を相手に提起した意匠権侵害訴訟事件[29]において、裁判所は、以下のように述べた。Fiat の意匠特許を示す写真によれば、Great Wall Peri の車体の正面図、左側面図、右側面図において、すべて Fiat 意匠特許物品と明らかな相違があり、特に一般消費者が注目する車体の正面および背面部分における相違は最も顕著である。このような顕著な相違があるために、消費者が両車体について誤認を生じることはない[30]。また、Fiat は中国において「Panda」の全体意匠のみを出願しているが（出願番号03353217.6）、他方の長城自動車会社は、「Peri」の車体全体お

[27] 前掲注26。

[28] 前掲注21。

[29] 本件は、2008年７月21日に河北省石家庄市中級人民法院により第一審の判決が下された。「意法院再次裁定精灵侵权、菲亚特已上诉国内法院」（2008年９月17日）http://www.ccgp.gov.cn/gysh/carch/mrsq/724128.shtml を参照。

[30] 図１～図６を参照。

よび車のボディーの意匠特許のみならず、それらに関連する５項目の部品に関する意匠特許権も相次いで取得している（表３参照）。これらの「周辺特許」は核となる特許を効果的に保護し、長城自動車会社が本件において勝訴する重要な役割を果たしたと考えられる。

上述した三つの事件において、裁判所が特定の判断枠組みを採用する際の法的根拠又は事実的根拠は何であろうか。裁判所は、車の車体意匠および部品意匠の類似性判断において、それぞれどちらの判断枠組みを採用したのだろうか。

2001年の「審査指南」の中に「要部判断方式」が取り組まれた。しかしながら、「要部」に関する理論的研究が不十分なために、無効宣言手続と司法審査の両手続における、PRB と裁判所との見解の相違および判断齟齬が生じている。PRB は、一般商品では「総合判断方式」を適用すべきであるとする。ただし、「要部判断方式」の適用によって類似性の判断プロセスを簡略化できる場合には、「要部判断方式」を採用することもあり得るという。一方、裁判所は、消費者の注目する意匠部分が顕著である場合、通常、「要部判断」の方式を採用することができる。ただし、消費者の注目する意匠部分が多数に及ぶ場合には、要部を比較した上で全体観察するような総合判断を行うべきであるとする。さらに、異なる物品には異なる判断方式を適用するという。成熟した製品市場においては製品開発の空間が狭いため、後行製品のデザインはわずかな程度の改変であってもデザイナーの独創的なアイディアが具現したものということができる。このような商品に対しては、「要部判断方式」を適用したほうが適切であろう[31]。裁判所との判断齟齬の解消のため、2004年に行われた「審査指南」の一部改正では、「要部判断」について修正が加えられた。すなわち、一般の物品に関しては「総合判断方式」を適用する。これらの物品において消費者の注意を引きやすい部分が存在する場合、「要部判断方式」を適用する[32]。しかしながら、「要部判断方式」の適用対象物品の詳細および要部の抽出方法に関する線引きは、依然として明確ではない。したがって、この「審査指南」の改正は、裁判所と PRB との意見の対立の解消に役立

[31] 岳利浩「要部判断的存废对外观设计专利侵权判定的影响」（中国知的財産権報）2008年２月20日。

[32]「審査指南公報（第１号）」三(四)６。

図１　Fiat Panda－正面図

図２　Great Wall Peri－正面図

図３　Fiat Panda－側面図

図４　Great Wall Peri－側面図

図５　Fiat Panda－背面図

図６　Great Wall Peri－背面図

（表３）Great Wall Peri 自動車の意匠特許

出願日	出願番号	出願設定登録日	意匠名称
2005.12.09	200530167941.6	2006.11.15	車のボディー
2006.08.21	200630137205.0	2007.06.06	車体
2006.08.29	200630137000.2	2007.04.25	車体背面のバンパー
2006.08.29	200630136999.9	2007.06.27	車体正面のバンパー
2006.09.20	200630146026.3	2007.06.13	車体背面のコンビネットランプ
2006.10.25	200630169627.6	2007.08.15	車体正面のコンビネットランプ
2006.11.16	200630099405.1	2007.10.03	車体正面のラジエーターグリル

SIPO 特許情報検索エンジン HP（http://www.sipo.gov.cn/sipo2008/zljs/）

たなかった。結局、「審査指南（2006）」の公表の際に、「要部判断方式」の採用は廃止されることとなった。ただし、廃止された「要部判断方式」から派生した判断の原則は、「審査指南（2006）」の中に残存しており、意匠特許の無効宣言請求および侵害訴訟の判断において、依然、重要な役割を果たしている。「審査指南（2001）」の文言は「要部判断」を適用した具体例とともに、「審査指南（2006）」の判断原則の中に取り込まれている。そしてそこでは、その言葉の意味をより明確にするため、「要部」という表現の代わりに、「通常の使用に従って容易に目に付く部分」という表現が用いられている[33]。また、「最高法院討論稿」の第24条においても、「要部判断」を採用する原則が明示されている。すなわち、被疑侵害物品と意匠特許物品の意匠の全体が類似しているか、若しくは要部が同一ないし類似していると認められる場合に、裁判所は、このような一般消費者に混同を生じさせるおそれのある意匠について、類似意匠と認定すべきである。また、物品が通常使用される状態における意匠の要部、美感等の要素を総合して、意匠の要部を確定すべきである。これらの規定からわかるように、「総合判断方式」は、法に定められた一般的な判断方式である。これに対し、「要部判断方式」が適用されるかどうかは、当該物品において「通常の使用に従って容易に目に付く部分」および「他の部分より一般消費者の注意を引く部分」が存在するか否かによって決まる。

前述の二つの事案において、車のバンパーと座席の通常の使用状態における特徴は、裁判所が「総合判断方式」を適用する事実的な根拠となると考えられる。すなわち、それが車に装着した形での販売であれ、単独で販売であれ、これらの物品には、他の部分に比して一般消費者の注意を引く部分というものが存在しないからである。また、物品意匠が組み合わせ形式の物品であり、かつ、物品の組み合わせが物品意匠全体の視覚的効果に影響を及ぼす要素として存在する場合には、それは「総合判断方式」を適用する事実的な根拠となる。前述した三つの裁判例からわかるように、裁判所は、自動車の車体全体の意匠と部品意匠とで、その類似性判断において異なる判断方式を採用している。前者に関しては「要部判断方式」が採用されており、後者に関しては「総合判断方式」が採用されている。前述した「要部判断方式の適用をめぐる論争」における裁判所の主要な見解によれば、裁判実務は、主に次の三つの観点に基づいているように思われる。(1)車体の意匠には容易に目に付き消費者の注意を引く部分が存在する。(2)車体の意匠は比較的成熟した製品に属するものであり、創作性を発揮しうる空間が狭い。そのため、後行製品のデザインに関しては、わずかな程度の改変であってもデザイナーの独創的なアイディアの表出物ということができる。(3)加えて、自動車のデザインの発展は、相互に参考にしあい、共に促進するプロセスであり、車体のデザインを相互に参考にすることも必然的なものといえる。ただし、相互に参考にし模倣し合う関係には一定の制約が必要である。自動車の車体意匠の類似性判断において、裁判所が「要部判断方式」を採用したのは、公知の特徴と区別された意匠上の新たな創作的部分について保護を図ろうとする、実務的な試みである。

5　結論および展望

5.1　結論

わが国における明文規定および裁判実務からわかるように、自動車および自動車部品の意匠権侵害の事案において、意匠の要部は意匠物品の意匠の核心であり、裁判官が意匠の保護範囲画定のために被疑侵害意匠と意匠特許の類否を判断するに当たっての主要な判断基準となる。意匠特許の出願書類の中における意匠の要部に関する簡単な説明は、当該意匠の保護範囲の決定や公知の意匠と区別する作業にとって有益なものである。しか

[33]『审查指南修订导读（2006）』（北京知的財産権出版、2006年）290～294頁。

しながら、現行の意匠出願審査制度上、意匠の要部に関する説明を意匠の出願書類に記載することは必須とされていない。これは、自動車業界におけるいわゆる「改良型」意匠の要部確定に不明確性をもたらし、結果的に、意匠における公知の特徴と新たな創作的部分との区別を困難にした。現在、中国の裁判実務では、意匠特許公報に意匠の要部に関する記述がない場合、裁判所は類否判断のために意匠の要部を抽出することができると解されている。

裁判所は、意匠特許の類似性判断において、「一般消費者」基準を判断主体基準として採用している。しかしながら、現行法において、「一般消費者」と「通常創作者」が明確に区別されたわけではない。裁判実務では、裁判所がたとえ異なる判断主体を基準にしたとしても、同じ結論に達することがあり得るのである。また、自動車産業に特有の状況下では、物品の「最終消費者」ないし「物品に関する販売やサービス等に密接な関連を有する取引者」は、多くの場合、専門知識や識別能力を有するグループである。したがって、裁判所が自動車製品関連の意匠の類似性判断において採用する判断主体の基準は、「通常の創作者」の基準に近いものとなっている。

「総合判断方式」は、法に規定された一般的な判断方式であると解される。他方、「要部判断方式」は、当該物品において「通常の使用に従って容易に目に付く部分」ないし「他の部分より一般消費者の注意を引く部分」が存在する場合に限って適用されるものであると解される。裁判実務において「総合判断方式」が適用されるための主たる事実的根拠としては、物品の使用状態・意匠の形態およびそれらの全体の視覚効果へ及ぼす影響等の要素が考えられる。裁判所は、自動車部品に関する意匠の類似性判断において「総合判断方式」を採用する一方、自動車の車体本体部分の意匠の類似性判断においては「要部判断方式」を採用している。これは、自動車の車体意匠について消費者の注目する意匠部分が明白であることに加え、車体の意匠においては創作性を発揮しうる空間が狭く、ある程度の類似性が生じることは不可避だからである。しかし、裁判所にとっては、相当と認めるべき参酌と権利の侵害を区分する基準が必要となる。車体意匠の類似性判断において、裁判所が「要部判断方式」を適用したのは、公知の特徴から新たな創作的な意匠の部分を区分して保護を図ろうとする、実務的

な試みであるといえよう。

5.2　専利法の第三次修正による影響および展望

中国の専利法は1984年に施行され、その間二度にわたる改正が行われた。しかしながら、意匠特許の部分に関しては、その権利内容や保護期間に関する変更を除けば、実質的な変更は行われていない。現在、三度目の専利法改正[34]に先立ち、意匠制度の立脚点という問題が、研究者の耳目を集めている。議論の焦点は、二つに大別することができる。一方には、意匠のもたらす顧客吸引力は、商品の価格とともに消費者の選択を左右する要素である。意匠は商品にとって重要なものであり、かつ他の商品との差別化を図るための特徴となるという見解がある。意匠に法的保護を与えることは、このような製造業者の製品差別化のための特徴に賭けた市場における成功への試みを間接的に保護することを意味する、というのである[35]。他方で、意匠特許に関する保護は、意匠の創作活動の保護に立脚すべきであるとする見解もある[36]。現行法の立法作業においては、意匠権の正当化根拠への理解がなお不十分であるといわざるを得ない。とくに、必要以上に意匠の識別機能の保護を強調した結果、意匠の実質的な要件であるはずの創作性の要件を見落すことになった[37]。第三次専利法の修正草案の内容からすると、法改正担当官の見解は後者に近いものといえよう。SIPO が国務院に提出した「中華人民共和国専利法修正（草案送審稿）」では、以下のような意見が付されている。中国において受理した意匠特許の出願、並びに権利を付与した意匠特許の一部は、公知意匠を模倣したもの、あるいは単に公知意匠の特徴的部分の組み合わせによって作成したものであり、

34　現在、中国では専利法の第三次改正が行われている。2006年12月27日、SIPO は国務院の法制事務所に『中華人民共和国専利法修正（草案送審稿）』を提出した。その後、国務院は審議のために全国人民代表大会常務委員会に本草案を送付した。2008年８月29日以降、この草案に対しては民衆から広く意見を求めるようになった。今回の法改正が2009年の年頭に打ち出される見込みである。

35　孔祥俊『WTO 知识产权协议及其国内适用』（北京法律出版社、2002年）215～216頁。

36　呉観楽「试论外观设计专利保护的立足点」知的財産権（2004年第１期）14～19頁。

37　前掲注15。

その創作性のレベルは低いといわざるを得ず、これは明らかに、意匠制度が保護する商品開発における創作活動へのインセンティブに阻害効果をもたらすものである、というのである[38]。国務院が審議のために全国人民代表大会常務委員会に提出した、「中華人民共和国専利法修正（草案）」における意匠制度の箇所に関する修正[39]は、意匠特許の付与において、「意匠特許が付与される意匠は、公知意匠もしくは公知意匠の特徴の単なる組み合わせに比べ、顕著な相違を有するもの」という実体要件を高めるべきであると要請している[40]。

以上を踏まえれば、専利法の第三次改正による影響として以下のものが期待される。

(1) 自動車意匠および自動車部品意匠に関する類似性の判断が容易になる。

(2) 異なる意匠間における「顕著な相違」を用いた意匠特許の保護範囲画定が容易になる。

(3)「意匠特許出願審査時」と「意匠権侵害訴訟時」における判断主体基準の選択が法律によって明確に区別される。

(4) 意匠の適法な参考と意匠権侵害の線引きが容易になり、特許制度における創作活動の促進機能と市場独占的効果の保護とのバランスの調整に資する。

---

[38]「第三次专利法修订送审稿中关于外观设计专利制度修改内容的说明」の第二部分を参照。

[39]「草案」において、意匠制度の修正の健全化を図るために以下の意見が浮かび上がった。意匠の権利付与範囲をさらに限定する、意匠特許権の実質的条件を引き上げる、関連意匠の併合出願に関する問題、意匠検索報告システムの構築、等である。

[40]「中華人民共和国専利法修正（草案）」第24条。