

Title	自動車部品の意匠保護に関する一考察
Author(s)	伊藤, 圭祐
Citation	年次学術大会講演要旨集, 25: 936-939
Issue Date	2010-10-09
Type	Conference Paper
Text version	publisher
URL	http://hdl.handle.net/10119/9444
Rights	本著作物は研究・技術計画学会の許可のもとに掲載するものです。This material is posted here with permission of the Japan Society for Science Policy and Research Management.
Description	一般講演要旨

自動車部品の意匠保護に関する一考察

○伊藤 圭祐

(東京理科大学専門職大学院 総合科学技術経営研究科 知的財産戦略専攻)

1. はじめに

今日において知的財産は、今まで以上に全世界の中で重要性が高いものとして認識されている。これは企業等が自社の技術や製品を守るためであったり、知的財産そのものをビジネスとして活用するためであったりなど、ビジネスのツールとしてその有用性が非常に高まっているからである。そして、その知的財産に関する法制度は国ごとに異なっているため、企業等も自身の戦略によって必要となる法制度等を意識して知的財産を活用する国を選んでいる場合が少なくない。たとえば米国の場合では、特許権の権利行使が行いやすく、また、裁判において特許権者に有利な判決が出やすい州があるなど、特許権に対する関心度が大きい。そのため、米国が特許権の紛争における主戦場となっており、結果としては多くの特許出願がなされる国となっている。また、近年においては、国際的な条約を通じて世界各国の知的財産に関する法制度の調和を図ることも求められている。そのため、広く世界の国々においても、知的財産法に関する他国との調和などのために知的財産に関する法制度に強い関心が寄せられているのである。

これは、日本も同様に言えることであり、日本としてもより産業を発展させることができる法制度や、諸外国との調和を図っていくことができる法制度を常に考慮していく必要があるのである。

2. 目的

今回の研究は、近年ヨーロッパ諸国の間で問題になっている自動車の部品に係る意匠制度である、修理条項について行うものである。この修理条項とは、自動車のバンパー、ライト等、複合製品の構成部品で外から見えるものであり、かつ補修用使用するスペアパーツについて、意匠権による保護が及ばないようにする規定のことである。

この規定については、欧州議会は自動車のスペアパーツ等の補修用部品に関する意匠権保護を制限する提案をしており重要な政策課題の一つとしている。一方で、ヨーロッパの国々は、この修理条項を持つ国と持たない国とが存在しており、ヨーロッパ圏においても法制度の調和が取れていないのが現状である。

そして、このヨーロッパでの動きは世界の各国においても対応を迫るものともなっている。米国においては、この修理条項を導入するデザイン保護法案が何度も提出され、廃案となっているなど、ヨーロッパだけではなく他の国においても修理条項に関しては動きが存在するのである。

日本においては、修理条項については導入しておらず、また、日本政府としてはヨーロッパに対して意匠保護の存続、すなわち修理条項の撤廃を求めているのが現状である。これは、自動車産業等、極めて高度な品質かつ高い安全性を要求される産業分野では、意匠分野を含む開発投資は長期的かつ大規模に行われているため、これに見合った程度の十分な報酬が保証されなくてはならないからである。このような保証が長期的には、企業の開発投資を支援することでイノベーションを推進し、結果として消費者を含む市場全体の利益に資するものになると考えることができるためであり、また、製品の多様化・差別化の進行を背景に、意匠を開発する企業はより多くの投資を要求されてきているなどの理由のためとの見解によるものである。

また、現在修理条項を設けていない国々においても、自動車会社によるスペアパーツの開発投資の回収を困難にし、持続的なイノベーションを妨げる可能性があることを理由として修理条項に反対している国もある。

これに対し、欧州議会はスペアパーツに対する意匠権保護の制限は、アフターマーケット市場の自由

化と、それによる独立系部品メーカーの参入、競合品の使用等によって保険料が低減し、消費者に利益をもたらすことができると考えられるために設けたとしている。

以上のように、異なる地域だけでなくヨーロッパ内でも議論されており、各国それぞれが対応をとることが求められている。

そこで、本研究においては、他国の法制度の状況や、現状の日本の状況などを踏まえ、現在の日本の取る対応と、日本における修理条項の要否について言及していくことを目的とする。

3. 各論

以上の通り、本研究においては他国の状況を検討していき、それを参考にしつつ日本における修理条項の要否について言及していくこととする。そのため、ここでは諸外国のスペアパーツの修理条項に関する法制度を検討していくこととする。

以降において、スペアパーツに関する意匠保護制度が異なる国や、欧州共同体意匠規則において規定している条項など、現在存在しているスペアパーツに関する法制度とその趣旨を比較して検討していくこととする。

3-1. 欧州共同体意匠規則

欧州共同体意匠規則とは、欧州共同体全域に権利が及ぶ単一の意匠制度のことである。ただし、加盟国の意匠制度を全てこの規則で決めるのではなく、場合によっては自国の法律を優先してその国特有の法制度を持つことができる場合がある。そして、修理条項や、機能を発揮させるために機械的に相互連結する製品の外観には意匠権の保護は認められない、いわゆる Must Fit の除外規定等も設けている。

欧州共同体意匠規則においては、「複合製品」の定義として、「交換することができ、分解及び再組立を可能にする複数の構成部品によって構成されている製品言う」として定義し、修理条項においては、「複合製品の元の外観を回復する修理のため」、という規定を設けることでスペアパーツを明確に定義している。そのため、元の外観を回復する修理と関係のない部品に関して修理条項は適用されない。

・修理条項の導入理由

欧州共同体の修理条項の導入は、米国で何度も会議に提出されたデザイン保護法案が基となっている。また、導入の理由として、保険料等の消費者への負担を軽減することとしている。その規定の内容は、スペアパーツの意匠権については、権利の効力の制限が規定されており、修理目的のスペアパーツの製造・販売等には意匠権は及ばないとするものである。具体的には、修理・交換に用いるスペアパーツ(複合製品の構成部品。例えば自動車のバンパー、ライト等)について意匠権が及ばないようにするものであり、修理・交換目的でオリジナルの自動車構成部品と同一の部品を供給することを自由なものとするものである。また、消費者が十分な情報を提供された状況でのスペアパーツの選択を可能とするため、スペアパーツの出所を取引業者名等の適切な形式で消費者に対して提供すべきとの修正もなされているものである。

3-2. 英国

英国は、日本等とは違い、出願された意匠登録に対しては実務上、実態審査はなされておらず、出願された意匠は原則として全て登録されることとなっている。そして、英国は、「複合製品」の「構成部品」という表現を用いてスペアパーツに関する修理条項を設けている。そのため、英国においては、スペアパーツに関する意匠を登録した場合には登録されることとなるが、権利行使が制限されることとなるのである。

また、英国には、登録されていない意匠を保護する、非登録意匠制度が存在する。この制度は、登録意匠で保護されない純粋な機能的意匠が、著作権により長期保護されるというねじれ現象を解消し、機能的意匠を保護する制度として創設されたものである。この非登録意匠に係る権利は、「Must Fit」などの意匠権の例外規定に関するものについては適用されておらず、保護対象から除外されているものとなっている。そして、この非登録意匠制度の下においては、英国でもスペアパーツに関する製品を基とした裁判があり、結果としてスペアパーツに関して保護し得るものとなっている。

- ・修理条項の導入理由

英国ではスペアパーツの保護を導入することが難しいこと、欧州委員会の動向が自由化に向けて進んでいることなどが修理条項を有している理由の一つとされている。

3-3. ドイツ

ドイツも英国と同様に、意匠出願に対して実態審査はされることなく意匠登録される。そして、修理条項に関しては有していないため、機能的意匠や Must Fit の意匠等の無効な権利で無い限り権利行使はすることができる。

- ・修理条項を導入しない理由

現状として、自動車メーカーは多数の儲からないパーツを提供しなければならず、場合によっては数十年にわたり在庫を確保しておかなければならない。そして、こうしたパーツの財源は、現時点では、売り上げの良いスペアパーツからの収益で補われている。従って、修理条項が導入されれば、この種の補填関係を失うことになってしまい、自動車メーカーに対する影響が大きくなってしまう。以上のことを修理条項を設けない理由の一つとしている。

3-4. フランス

フランスでも、英国とドイツと同様に意匠出願に対して実態的な審査はされることなく登録される。そして、修理条項を有していないため、権利が有効なものであれば権利行使することができる。また、フランスでは何度か裁判においてスペアパーツについて争われており、意匠が技術的特徴だけでなく、審美的特徴を有していることを主張する際の立証責任は権利者側にある、といったように、視認性、機能性、Must Fit 等の要件について、明確に言及されている。

- ・修理条項を導入しない理由

現在においてスペアパーツは目に見え、個性的特徴を有する必要がある。しかし、修理条項を導入して、第三者にスペアパーツの製造を認めることとすれば、従来であるところの侵害行為を容易に行うことができるようになってしまう。そして、結果として創作の知的活動に報酬を与えることがなくなり、研究開発が萎縮してしまう可能性を懸念している。以上のことを修理条項を設けない理由の一つとしている。

3-5. 米国

米国では、日本と同様に意匠出願に対して実態審査がなされ、新規性や非自明性等が問われ、登録されることとなる。そして、現在において修理条項は有してはいないため、意匠登録されれば権利行使をすることができる。

しかし、以前にも述べたように、修理条項の導入に関する改正法案は何度か提出されている。また、Ford 社による独立系部品メーカーに対する ITC 提訴の際における明確な侵害認定が、独立系部品メーカー、消費者団体、保険業界に対して大きな衝撃を与え、結果として一定の権利制限を求める議員立法の法案提出に至っている。すなわち、現在米国は修理条項の導入について検討中の段階にある。

- ・修理条項の導入を検討している理由

上記でも述べたように、きっかけは Ford 社による独立系部品メーカーに対する ITC 提訴における明確な侵害認定である。これにより、消費者は、交換部品の唯一の供給源として販売契約店に行くことを余儀なくされ、消費者の選択肢を排除するものとなることや、自動車産業によるスペアパーツの独占に近い状態では、ささいな事故でさえ過大で非常識な修理費用をもたらしてしまうことなど、様々のことが修理条項を検討する理由となっている。

4. イノベーションを踏まえての考察

各国の現状は、以上のように統一されてはいない。その他にも、ギリシャが権利行使の期間を限定する規定を設けていたり、デンマークやスウェーデン、そしてフィンランドではスペアパーツの保護期間とその他の意匠との保護期間が異なる規定を設けていたりしているなど、修理条項を設けてはいないものの、スペアパーツに対して特殊な対応をとる国も存在している。

以上のように、現在は各国が統一感なく規定を設けている。上記でも述べられているように、スペアパーツに対する修理条項を導入することは、部品系会社や消費者等にメリットを与える可能性はあるが、完成品を作る自動車メーカーの部品に対する研究開発への投資を妨げる可能性もある。そのため、修理条項を既に導入している国と導入していない国とを比較して、研究開発への投資が減退されているかなどを検討する必要がある。

そこで、比較の指標として意匠登録等の状況を基に各国を比較していくことで、修理条項の有無による研究開発への影響を検討していくことを目指す。

ここで、指標とする意匠登録の状況は、WIPOに登録されているものをデータベースとして比較していくこととすることで、各国の状況を同一のデータベースで検討することができる。

また、同時に日本の登録状況をも比較していくことで現在の日本の状況を検討し、日本におけるスペアパーツに対する修理条項の導入の是非について言及することとする。