

**中国における意匠の類似判断**  
**～全体観察における各デザイン要素の重みの考慮～**  
**中国特許判例紹介(97)**

2020年2月10日

執筆者 所長弁理士 河野 英仁

特許復審委員会（原審被告）、ジャガーローバー有限公司(原審第三者)  
上訴人

江鈴控股有限公司  
被上訴人（原審原告）

## 1. 概要

専利法第 23 条第 2 項は外観設計（日本の意匠に相当）の創造性(日本の進歩性に相当)に関し、以下の通り規定している。

### 第 23 条第 2 項

特許権を付与する外観設計は現有設計又は現有設計の特徴の組合せに比べて、明確な相違がなければならない。

明確な相違が存在するか否かは、出願に係る外観設計と対比設計とを全体観察により比較し視覚効果を有するか否かにより判断する。両者を比較する場合、通常一致点と、相違点とが存在し、これらをどのように用いて総合的に類否判断を行うかが問題となる。

最高人民法院は、一致点及び相違点についてそれぞれ「重み」を考慮して全体観察を行い、明確な相違を有するとした北京知識産権法院の判決を取り消した<sup>1</sup>。

## 2. 背景

### (1)特許の内容

江鈴控股有限公司は、“オフロード車（陸風 E32 車型）”と称する外観設計特許 201330528226.5 (226 特許)を所有している。226 特許は、申請日は 2013 年 11 月 6 日に出願され、2014 年 4 月 23 日に登録された。

下記図は、226 特許の側面図である。

---

<sup>1</sup> 2018 年 11 月 28 日最高人民法院判決（2018）京行終 4169 号



(2) 訴訟の経緯

ジャガーローバー有限公司は、226 特許が創造性を有さないとして無効宣告請求を行った。ジャガーローバー有限公司は、自社が既に販売していた車両「レンジローバー イヴォーク」を対比設計を証拠として提出した。両者を対比すると以下の通りである<sup>2</sup>。

涉案专利	对比设计
 <p data-bbox="472 1205 564 1240">右视图</p>	 <p data-bbox="1027 1196 1120 1232">右视图</p>
 <p data-bbox="472 1527 564 1563">主视图</p>	 <p data-bbox="1027 1554 1120 1590">主视图</p>

<sup>2</sup> 一品知識產權 HP より 2020 年 1 月 28 日  
<http://www.epbiao.com/shangbiaos/25491.html>



証拠として提出された対比設計は上記写真<sup>3</sup>に示すように、ピラーがブラックに塗装され浮いているように見えるサスペンションルーフを採用し、またスペースが犠牲となるにも関わらず、後ろに向かうに従いルーフとボディとの間隔が徐々に狭まる独創的なデザインを採用している。

<sup>3</sup> レンジローバーHP より 2020 年 1 月 28 日 <https://www.landrover.co.jp/vehicles/new-range-rover-evoque/index.html>



一方、上記写真は江鈴控股有限公司の Landwind X7<sup>4</sup>であり、当該車両のデザインを 226 特許として権利化したものである。

復審委員会は 2016 年 6 月、226 特許は対比設計と比較して創造性がないとして無効との決定を下した<sup>5</sup>。

江鈴公司是復審委員会の決定を不服として北京知識産権法院へ上訴した。知識産権法院は反対に 226 特許は対比設計と比較して明確な相違を有するとして、創造性を認め、復審委員会の決定を取り消す判決を下した<sup>6</sup>。

知識産権法院の判断理由は以下のとおりである。

本特許と対比設計のボディ比率は基本的に同一であり、側面の主要線の位置、立柱の傾斜角度、車窓の外輪郭及び分割比率は基本的に同一であり、前後面ボディの外輪郭及び主要部品の相互位置関係もまた基本的に同一であるが、本特許と対比設計とは、フロントライト、吸気グリル、スリムエアインレット、フォグランプ、貫通槽、補助エアインレット、逆 U 形保護板、リアライト、装飾板等の部位で異なる設計特徴が存在し、その組み合わせ後に形成される視覚相違は、SUV タイプの自動車の全体外観に対し、顕著な影響を有し、一般消費者に、本特許と対比設計の全体視覚効果を相互に区別させるに足りる。一致点と比較して、上述の相違点は、本特許と対比設計の全体視覚効果にお

<sup>4</sup> LandwindHP より 2020 年 1 月 28 日 <http://x7.landwind.com/#s=28>

<sup>5</sup> 2016 年 6 月 3 日特許復審委員会決定 第 29146 号

<sup>6</sup> 北京知識産権法院判決 北京知識産権法院 (2016) 京 73 行初 4497 号

いて顕著な影響を有することとなる。それゆえ本特許と対比設計とは明確な相違を有し、2008年専利法第23条第2項の規定に適合する。

ローバ公司は北京知識産権法院の判決を不服として最高人民法院へ上訴した。

### 3. 最高人民法院での争点

**争点：本特許と対比設計とが明確な相違を有するか否か**

### 4. 最高人民法院の判断

**判断：本特許と対比設計とは明確な相違を有さない**

最高人民法院は、本特許は対比設計と比較して明確な相違を有しないと判断した。最高人民法院の判決理由は以下のとおりである。

#### (1) 本特許と対比設計との間の一致点の全体視覚効果に対する影響について

両者の全体造型及び三次元輪郭は基本的に同一である。両者はボディ比率、ボディ上半部分側面外輪郭、側面線及び主要特徴線、及び前後面外輪郭、各部品的位置関係及び主要線の分割等の方面は共に基本的に同一であるため、両者の表現する三次元立体形状は基本的に同一である。

双方当事者に存在する比較的大きな争議のサスペンション式ルーフ設計については、対比設計中ルーフとボディー部分（即ちサイドウィンドウの下に沿う線よりも上のABCDピラーにより構成される部分）により構成される立体形状であり、ルーフ線の前を高く、後ろを低くした直線傾斜とし、同時にサイドウィンドウの下に沿う線が前から後にむけてやや上昇するような設計であり、視覚上ルーフが傾斜して下降している視覚効果を形成する。

該設計は、一定程度上、自動車の後部座席の空間を犠牲にしているが、自動車外形に、全体上さらに躍動感を与え、対比設計中極めて目を引く設計特徴に属する。双方当事者の挙証状況に基づけば、現有設計中必ずしも対比設計の線及び比例関係が同一のサイドウィンドウの下側に沿う線以上の部位のサスペンション式ルーフ設計は表れておらず、それゆえ被訴決定が対比設計により示されるサスペンション式ルーフ構成が独特の設計特徴を有すると認定したことは、必ずしも不当ではない。

本特許が採用しているサスペンション式ルーフ設計と対比設計は ABCD ピラー角度、

車窓分割比率等の方面はほぼ同一であり、本特許は対比設計と同一のサスペンション式ルーフ設計を採用していることを示しており、該設計特徴は、より容易に一般消費者の注意を引くこととなる。双方当事者に存在する争議の側面腰線及びフロントライトの尻上がりの設計について、江鈴公司是上述設計は慣常設計に属すると主張しているが、証拠を提供して証明しておらず十分な説明もない。それゆえ本院は当該主張を採用しない。それゆえ、本特許と対比設計との間存在する上述の一致点は、全体視覚効果上、顕著な影響を有する。

次に、両者の主要な装飾部品のレイアウト及び位置関係、部分的な装飾部品の外形及び比例関係は同一である。前面から観察すれば、フロントライト、吸気グリル、フロントバンパー、フォグランプ、スリムエアインレット、補助エアインレット、逆 U 形板の相対位置関係は同一である。

後面から観察すれば、リアライト、バックドア、リアバンパーの相対位置関係は同一である。その上、前面部品中のエンジンフード、フロントライト及び吸気グリルの外形及び後方部品中のリアライト、バックドア外形及びこれらとの相関する比例関係は共に同一である。

本案において、上述の設計特徴が慣常設計に属すると認定するすべがない状況下、それは全体視覚効果に対し共に影響を有し、特に対比設計中採用されたシェル形状のエンジンカバー、フロントライト及びグリルの近接一体化した設計及び両者間の結合であり、前面から観察した場合、容易に一般消費者の注意を引き起こす。

(2) 本特許と対比設計との間の一致点、相違点が全体視覚効果に対し影響する重みの対比分析とトレードオフについて

ボディ全体から言えば、SUV の立体形状は在比較的大きな設計空間が存在する状況下、両者の全体造型及び三次元輪郭の方面における一致点は、全体視覚効果に対し顕著な影響を有し、かつ影響する重みは比較的大きい。

次に、ボディ側面から言えば、対比設計側面のサスペンション式ルーフ設計はその独特な設計特徴を構成し、その上、側面腰線等のライン設計は、対比設計の極めて丈夫で、かなりの運動感を有する外形風格を浮かび出させている。

一方、本特許と対比設計とは側面の相違点において共に微細な差異であり、一般消費者により知覚されることは容易ではない。両者の一致点は、高度に同一またはほぼ同一であり、それゆえ側面は在全体視覚効果中の影響重みは、前面及び後面よりも明らかに

大きい。

ボディ前面からいえば、シェル形状エンジンフード、フロントライトの隆起式線設計、フロントライト及びグリルの緊密隣接する一体化設計、吸気グリルの外形及びフロントライト、吸気グリル、フロントバンパー、フォグランプ、スリムエアインレット、補助エアインレット、逆 U 形板等の主要装飾部品の相対位置関係は、共に一般消費者が容易に観察できるものであり、比較的顕著な設計特徴に属し、ボディ前面の装飾部品が最も集中していることを考慮すると、装飾部品のレイアウトは比較的大きな設計空間を有し、同時に上述の一致点及び相違点に関連する現有設計の証拠状況を結合すれば、上述の一致点はボディ前面の視覚効果中に占める重みは、フロントライト、吸気グリル中部に設けられた金属バー及びその他差異を有する部品等の相違点によりもたらされる視覚効果よりも大きいと言える。上述の相違点が全体視覚効果に与える影響は、比較的高い重みに達することは困難である。

ボディ後面に関して言えば、リアライト、バックドア、リアバンパーの相対位置関係及び後面部品中のリアライト、バックドア外形及びこれらとの比例関係が共に同一である状況下、本特許はリアライト、中間の装飾板及びナンバープレート区域上方及び下方等の方面の設計と対比設計に差異が存在するが、部分相違点は既に現有設計により公開されているか、あるいは、現有設計中大量に出現しているため、それゆえ本特許ボディ後面の視覚効果が明確に対比設計とは異なるというには足りず、かつボディ後面の全体視覚効果の影響に対する重みは、明らかに側面及び前面への影響に対する重みより弱く、それゆえ上述相違点是对全体視覚効果の影響に対する重みは明確に比較的小さい。

本特許と対比設計との間の一致点、相違点に対する全体視覚効果の影響に対する重み分析及び対比を通じて、対象 SUV のボディ三次元立体形状及び主要装飾部品レイアウトには比較的大きな設計空間が存在する状況下、本特許と対比設計とは、上述した 2 方面において同時に存在する一致点、特にボディ側面及び前面の同一及び類似する箇所の全体視覚効果の影響に対する重みは最高であり、その他一般消費者にとって注意することが容易でない比較的小さな相違点は、全体視覚効果の影響に対する重みは明確に小さいと認定することができる。

まとめると、本特許と対比設計を比較すれば、両者の間の差異は“明確な相違を有する”程度には達しておらず、本特許は 2008 年専利法第 23 条第 2 項に規定する登録要件を満たしておらず、無効宣告されるべきである。原審判決は本特許と対比設計に明確な相違を有すると認定した点で誤り、法律適用に誤りがあり、本院は修正する。

## 5. 結論

最高人民法院は、創造性を有するとした知識産権法院の判決を取り消した。

## 6. コメント

本事件は外観設計の全体観察及び総合判断の手法を判示したものであり、2018年度の10大知的財産判例の一つに選ばれた重要な最高人民法院判決である。

SUV車はデザインを施す空間が大きいという特殊性を有し、対比設計と比較して一致点及び相違点も多く認定される。これら一致点及び相違点を評価するにあたって、最高人民法院はデザインの「重み」(原文では「権重」)という用語を用いて判断している。デザインの重みは一般消費者に大きな視覚効果を与えるほど大きくなる。

本事件においては特徴的な側面視におけるサスペンション式ルーフに最も大きな重みが認定された。その一方で従来から存在するデザイン、慣用デザインについては重みが低く認定された。最高人民法院はこれらデザインの重みを総合的に考慮して、創造性を有しないと判断した。

判決日 2018年11月28日

以上