

## インド市場における企業の知財戦略に関する研究

情報検索委員会  
第1小委員会\*

**抄 録** 近年、著しい経済成長を続けるインドに対して、新たに進出を考えている日本企業は少ない。しかし、インフラの問題や文化・社会制度の違いなど注意しなければならない点が多い。これは、知財面でも同様であり、日本と異なる制度が多く存在する。本稿では、特に成長が著しく、日本企業とインド企業のシェア争いが盛んな自動車産業に着目して、日本企業がインド市場へ進出する場合の知財戦略の解析を行った。解析に当たっては、インド特許制度の特徴の一つであるForm27をはじめ、特許情報・意匠情報・審査期間など多様な切り口から調査を行っている。日本とインドの自動車メーカーそれぞれが、どのような知財戦略をとっているか、また、その相違点は何かを明確にした。このような解析手法により、インド進出を考えている日本企業が質の高い知財戦略を策定する一助になれば幸いである。

### 目 次

1. はじめに
2. 企業の知財戦略解析事例（自動車産業）
  2. 1 着目理由
  2. 2 特許情報及び意匠情報
  2. 3 Form27
  2. 4 審査期間
3. 考 察
  3. 1 インド進出における情報活用
  3. 2 メーカー別戦略
4. おわりに

### 1. はじめに

昨今、インド市場への日本企業の進出が増加している。2016年10月現在の日本企業のインド進出状況として、日本貿易振興機構（JETRO）によれば、全インドにおける日本企業数合計は1,305社で、2015年の1,229社と比較して、76社の増加（6%増<sup>1)</sup>である。また、全インドにおける日本企業の拠点数合計は、4,590拠点で、2015年の4,417拠点と比較して、173拠点の増加

（3%増<sup>2)</sup>である。

このような中で、インド市場へ進出を計画する日本企業としては、先発のインド企業や外国企業がどのような事業戦略に基づいた知財戦略を実行しているのかを現状把握した上で自社知財戦略を立案する必要がある。

インド特許制度の特徴の一つとして、登録された特許権の実施状況を毎年所定の書式（Form27）で特許庁に報告することが義務付けられている。このForm27はインド特許庁提供の特許検索システム（InPASS<sup>3)</sup>と専用ウェブサイト<sup>4)</sup>により閲覧でき、各企業の特許活用実態を把握する有用な情報源となっている。

先に、2015年度の情報検索委員会第1小委員会第2ワーキンググループの研究<sup>5)</sup>では、インドにおけるエレベーター産業及び風力発電産業の事例を挙げ、特許情報（Form27記載情報）や企業情報等を用いてインド企業及び外国企業

\* 2016年度 The First Subcommittee, Information Search Committee

の知財戦略の違いについて解析した。

本研究では、インドで盛んな自動車産業の事例を挙げ、2015年度の研究では取り扱わなかったForm27の技術分類別実施状況を確認し、意匠情報、そして、特許と意匠の審査請求期間の違い等から解析を行った。会員各社がインドへ事業進出する場合を想定して、これらの解析結果をどのように知財戦略に結び付けるかを実践的に提示する。

このような解析手法の提供により、会員各社がインド進出する場合に質の高い知財戦略を策定する一助となれば幸いである。

なお、本稿は2016年度情報検索委員会第1小委員会第2ワーキンググループの戸田敬一（副委員長, オムロン）, 澤井博（住友ベークライト）, 佐伯真一郎（日本化薬）, 西仁実（日鉄住金総研）, 犬塚祐二（LIXIL）, 朝比奈靖之（ポリプラスチックス）の共著によるものである。

## 2. 企業の知財戦略解析事例（自動車産業）

### 2.1 着目理由

日本企業がインド市場へ進出する場合の知財戦略を解析しようとした時に、現地系企業と日本企業の勢力バランスを確認する必要がある。なぜなら、インド企業が独占している市場では、日本企業の進出余地がなく、分析対象の知財戦略が存在しないであろう。逆に、日本企業の独占が継続している場合は、販売シェア拡大などの改善に向けた知財戦略の分析が難しい。また、市場自体の成長が小さい場合も同様である。そこで、市場の成長著しく、インド企業と日本企業によるシェア争いが盛んな自動車産業に着目して研究を行うことにした。具体的な数値を見てみると、生産台数の伸びは、2005年の163万台から、2012年には414万台<sup>6)</sup>と大きく伸びている。また、2013年のインド国内販売シェアに

おいて、日系企業が42%、インド企業36%、その他外資系企業22%<sup>7)</sup>と各国メーカーがしのぎを削っている。図1に2016年12月のインドの自動車メーカー別国内販売シェア<sup>8)</sup>を示す。

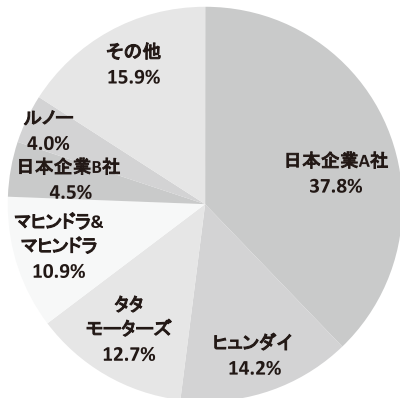


図1 インドの自動車メーカー別国内販売シェア

## 2.2 特許情報及び意匠情報

### 2.2.1 特許出願状況及び意匠出願状況

図2及び図3に世界知的所有権機関（WIPO）の統計データ<sup>9)</sup>より作成したインド全体の特許出願件数及び意匠出願件数の推移を示す。特許出願件数は近年ほぼ横ばいの状態が続いているものの、2015年には45,000件にまで達している。また、内国人に比べて外国人による出願が多く、外国人の出願は70%以上を占めている。一方、意匠出願件数は増加傾向にあり、2015年には10,000件にまで達している。また、特許出願で外国人の出願が70%以上を占めているのとは対

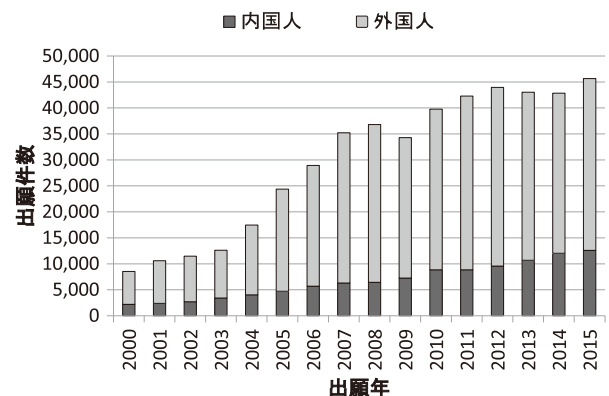


図2 インドの特許出願件数の推移(2000~2015年)

照的に、内国人の出願が多いことがわかる。

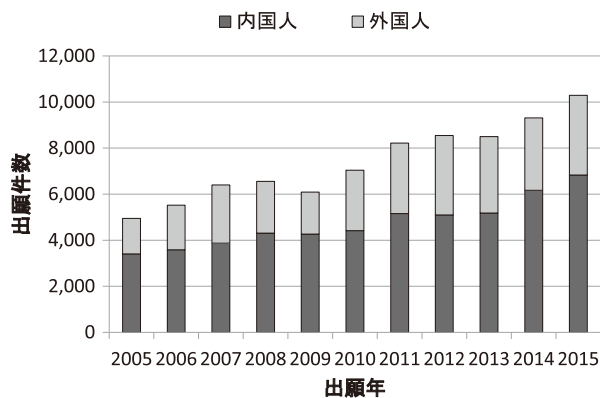


図3 インドの意匠出願件数の推移 (2005～2015年)

次に、図4、図5にインド特許庁提供の特許検索システム (InPASS) 及び意匠検索システムで調査した自動車産業の市場シェア上位6社の特許出願件数及び意匠登録件数の推移を示す。なお、日本企業A社の特許出願件数及び意匠登録件数には日本企業A社のインド子会社の件数も含めている。特許出願は、市場シェア1位の日本企業A社、4位のマヒンドラ&マヒンドラの件数が多く、近年も増加傾向であるのに対して、市場シェア3位のタタモーターズは件数が比較的多いものの、2009年をピークに減少傾向にある。また、市場シェア2位のヒュンダイの件数は少なく、市場シェア上位の企業の件数が必ずしも多いわけではないことがわかる。一方、意匠登録は、いずれもインド企業である

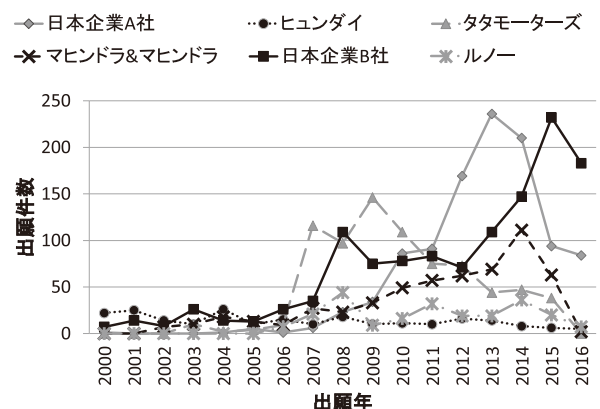


図4 自動車産業の市場シェア上位6社の特許出願件数の推移 (2000～2016年)

市場シェア3位のタタモーターズ、4位のマヒンドラ&マヒンドラの件数も多く、特にタタモーターズの件数は2014年に著しく増加している。

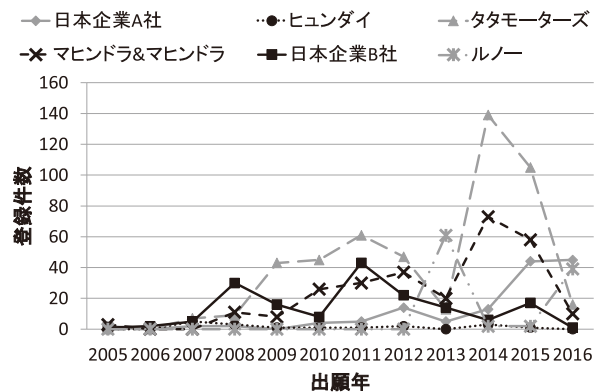


図5 自動車産業の市場シェア上位6社の意匠登録件数の推移 (2005～2016年)

## 2. 2. 2 メーカー選定理由及びメーカー基本情報

前節の結果より、市場シェアもそれなりに確保しており、特許出願、意匠登録の件数が比較的多く、解析するのに情報量がある、日本企業A社と、インド企業のタタモーターズ、マヒンドラ&マヒンドラを詳細解析の対象とすることとした。

そこで、それぞれの企業について企業情報の概要を確認した。日本企業A社については、日本企業A社及びインド子会社それぞれで出願が見られたため、両社を解析対象とした。

タタモーターズについては、2002年に韓国「タタ大宇」、2008年にイギリス「ジャガーランドローバー」をそれぞれ買収しているため、これらも解析対象とすることとした。特に「ジャガーランドローバー」は、高級車を中心に扱っているメーカーであり、従来のタタモーターズがとっていた低価格車戦略からのシフトが予測され、出願戦略の解析結果も特徴があると考えた。

マヒンドラ&マヒンドラについては、電気自動車を扱うインド「レバ」、韓国「双龍自動車」、イタリアのデザイン会社「ピニンファリーナ」

をそれぞれ買収しており、各社それぞれの特徴を活かした解析結果が得られると考えた。

## 2. 2. 3 メーカー別 特許出願状況

### (1) 日本企業A社

日本企業A社の特許出願状況を調査するにあたっては、特許検索システムとしてInPASS及び商用のOrbit Intelligence™を用いた。検索は出願人名を日本企業A社名及び日本企業A社のインド子会社名で指定することにより行った(2016年12月27日発行分まで対象)。

図6はインドでの日本企業A社及びインド子会社の特許出願件数及び登録件数の推移である。日本企業A社の出願件数は累計943件で、2008年から増加傾向にあり、ピーク時(2013年)には200件/年を超えている。また、登録件数は累計51件である。一方、インド子会社の出願件数は累計153件と少なく、登録件数も累計1件のみである。なお、日本企業A社とインド子会社の共同出願は3件のみだが、インド子会社の出願には日本企業A社所属の発明者が含まれる出願が7件認められる。

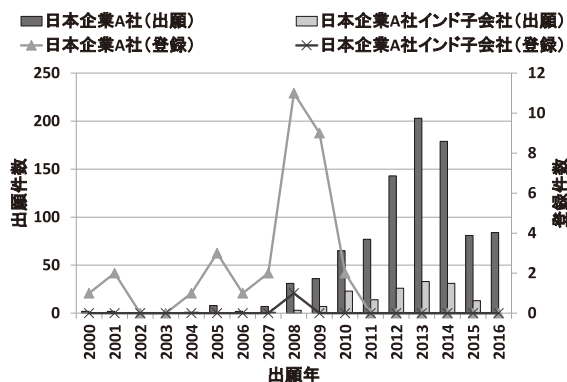


図6 日本企業A社及びインド子会社のインド特許出願件数及び登録件数の推移(2000~2016年)

次に、図7(a)に日本企業A社とインド子会社の優先権主張国比較、図7(b)に日本企業A社とインド子会社の国際特許分類比較を示す。日本企業A社の出願は、ほとんどが日本出願を

優先権主張の基礎とした出願であり、自動車全般(B62D)、伝達機構関連(B60K)の出願が上位であるが、インド子会社には見られない電気自動車関連(B60L)、ハイブリッド自動車関連(B60W)の出願も多いことがわかる。

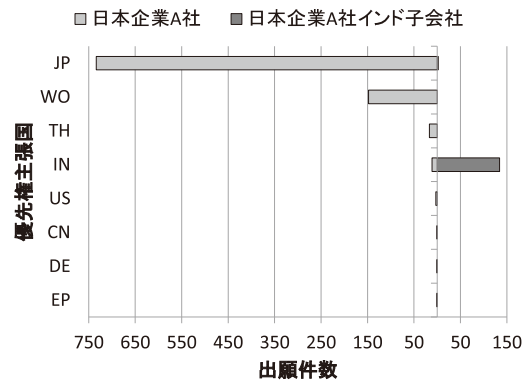


図7(a) 日本企業A社とインド子会社の優先権主張国比較(2000~2016年)

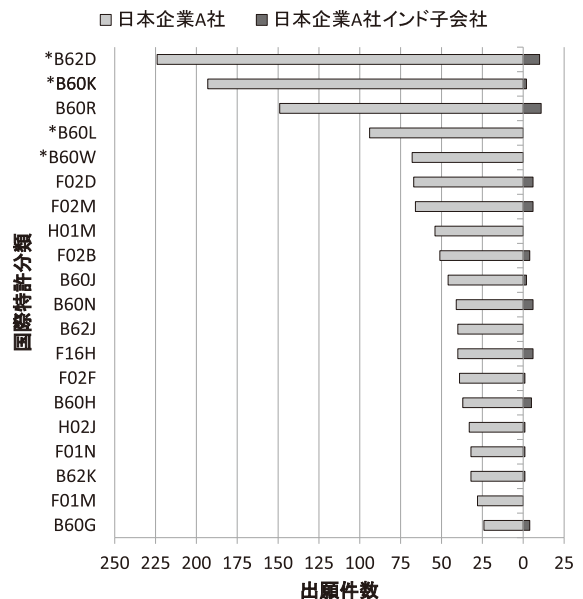


図7(b) 日本企業A社とインド子会社の国際特許分類比較(2000~2016年)

以上をまとめると、日本企業A社の出願件数は増加傾向にあり、電気自動車関連、ハイブリッド自動車関連の出願を積極的に行っているのに対して、インド子会社の出願件数はまだ少なく、現状では電気自動車、ハイブリッド自動車等の先端技術の開発を日本主導で推進させてい

ると推測される。

## (2) タタモーターズ

タタモーターズ（以降、タタと表記）の特許出願状況を調べるにあたっては、特許検索システムとしてThomson Innovation™（2017年5月、Derwent Innovation™に名称変更）を用いた。検索は出願人名を「TATA MOTORS」及び「JAGUAR LAND ROVER」等の主要関連会社名で指定することにより行った（2016年8月10日発行分までを対象）。

図8はタタのインドでの特許出願件数及び登録件数の推移である。特許出願は2009年をピークに減少傾向にあることがわかる。また、出願件数は累計750件に対し、登録件数は累計134件であった。

一方、タタの主要関連会社であるジャガーランドローバー（以降、JLRと表記）の特許出願はインドにおいて累計5件であった。

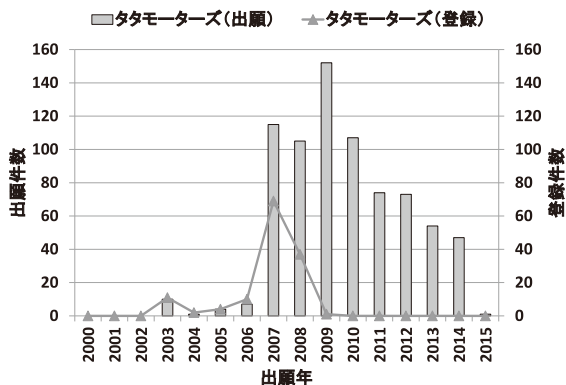


図8 タタモーターズのインド特許出願件数及び登録件数の推移（2000～2015年）

図9はタタと関連会社の主要出願国における出願件数比較である。タタはインド、JLRは欧米、中国、国際出願、タタ大宇（タタが買収した韓国トラックメーカー）は韓国に集中しており関連会社間で棲み分けがなされている。

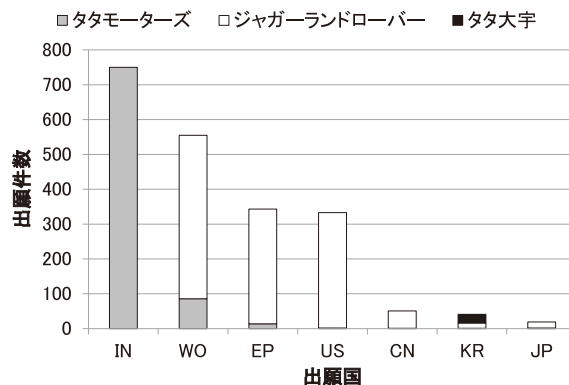


図9 タタモーターズと関連会社の主要出願国における出願件数比較（2000～2016年）

次に、図10にタタとJLRの全出願国の出願を対象とした国際特許分類の比較を示した。両者の上位国際特許分類には自動車全般（B62D）、伝達機構関連（B60K）等重複するものもあるが、タタではハイブリッド自動車関連（B60W）、電気自動車関連（B60L）の出願が少ない一方で、JLRでは目立って多い。特にハイブリッド自動車関連の出願は圧倒的に多い。また、タタとJLRは共同出願も見られず、技術的なつながりはないものと推測される。

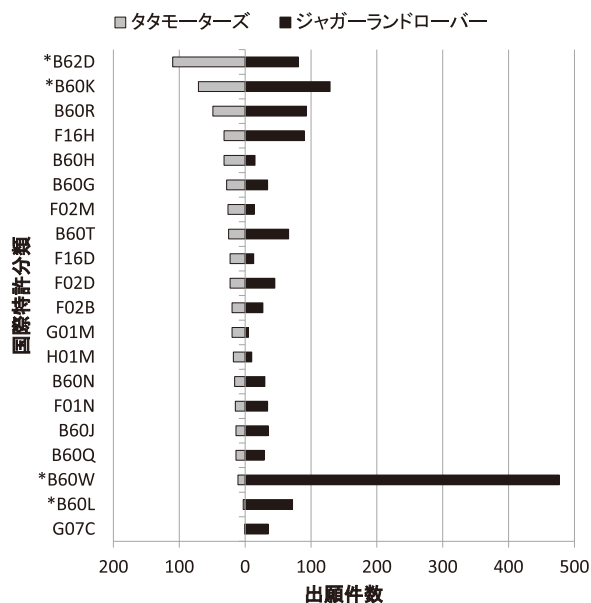


図10 タタモーターズとジャガーランドローバーの国際特許分類比較（全出願国）（2000～2016年）

以上をまとめると、タタの特許出願はインド国内では減少傾向だが、基盤技術を網羅的に権利化している。また、特許出願においてタタ自身はインド国内に集中し、海外へはJLR等の他国の関連会社を利用して進出を進めている姿勢がうかがえる。

### (3) マヒンドラ&マヒンドラ

マヒンドラ&マヒンドラ（以降、マヒンドラと表記）の特許出願状況を調べるにあたっては、特許検索システムとしてNewC/S海外特許DB™を用いた。検索は出願人名を「MAHINDRA」及び「SSANGYONG」等の主要関連会社名で指定することにより行った（2017年2月9日発行分までを対象）。

図11はマヒンドラのインドでの特許出願件数及び登録件数である。特許出願は2007年以降で増加傾向が続いており、近年さらに顕著であることが分かる。また、出願件数累計455件に対し、登録件数累計51件であり、2007年、2008年出願のものが最近になってようやく登録に至っている。一方、マヒンドラの主要関連会社である双龍自動車（以降、双龍と表記）の特許出願はインドにおいて累計1件であった。

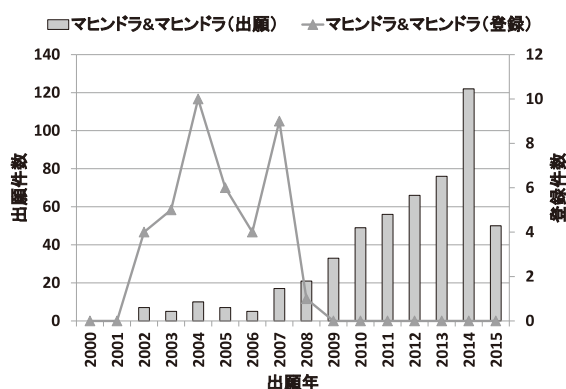


図11 マヒンドラ&マヒンドラのインド特許出願件数及び登録件数の推移（2000～2015年）

図12ではマヒンドラのインド出願の国際特許分類別の件数をさらに出願年別に表示した。B60R

が付与されている特許は以前より多く出願されており、安全装置、防犯装置に関する出願が多い。最近5年では、F02B, F02M, B60K, F16Hが付与された特許が多い傾向にあり、F02B, F02Mの付与ではエンジン関連が、B60K, F16Hの付与では伝達機構関連の出願であって、基盤技術の開発に注力していると思われる。

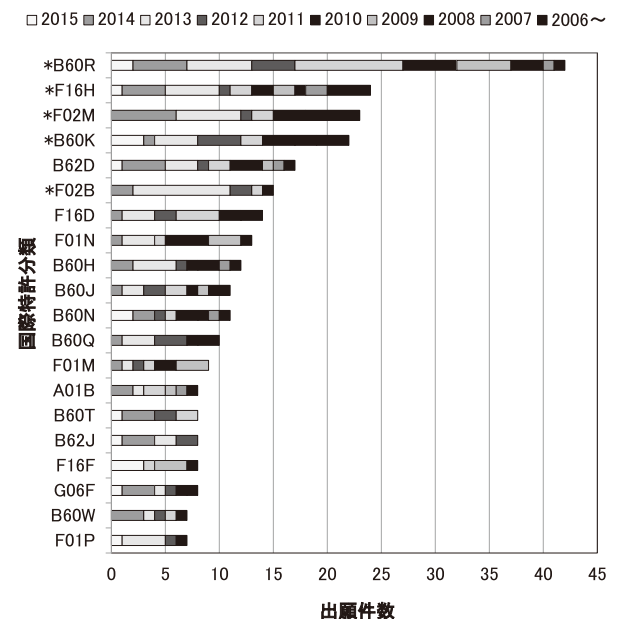


図12 マヒンドラ&マヒンドラのインド出願の国際特許分類件数（2000～2015年）

次に、図13にマヒンドラと双龍の全出願国の出願を対象とした国際特許分類の比較を示した。両者の上位国際特許分類には前述のB60Rなどで重複するものもあるが、B60N, B60J, B60Q, B60W, B60Lの分類が付与された特許ではマヒンドラでの出願が少ない一方で、双龍では相対的に多く出願されている。これらの分類が付与された特許にはシート等の内装、ドア関連、車内の点灯部材関連、ハイブリッド自動車関連、電気自動車関連が含まれていた。またタタ同様に、マヒンドラと双龍による共同出願も見られなかった。

以上をまとめると、マヒンドラの特許出願はインド国内で増加傾向にあり、基盤技術の独自

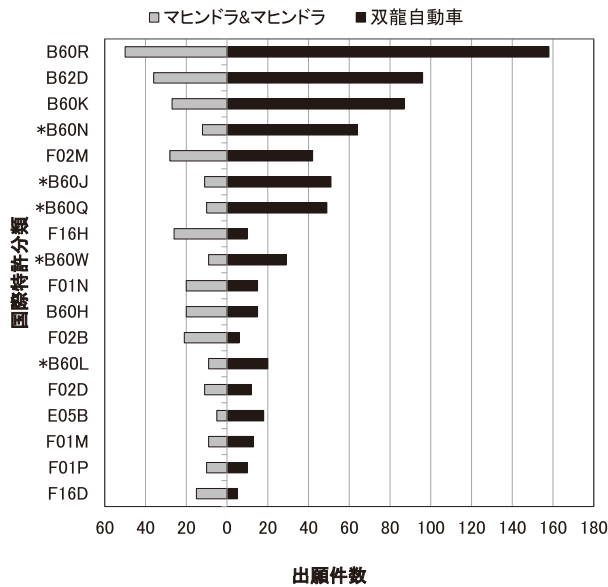


図13 マヒンドラ & マヒンドラと双龙自動車の国際特許分類比較 (全出願国) (2000～2016年)

開発を進めている一方で、双龙をグループ傘下にする事で技術的に弱点と思われる内装や電気自動車などの技術を補おうとしていると推測される。

## 2. 2. 4 メーカー別 意匠出願状況

### (1) 日本企業A社

日本企業A社のインド意匠出願状況を調べるにあたっては、意匠検索システムとしてOrbit Intelligence™を用いた。検索は出願人名を日本企業A社名及び日本企業A社のインド子会社名で指定することにより行った(2017年3月2日発行分までを対象)。

図14は日本企業A社、インド子会社のインドにおける意匠登録件数をそれぞれ示したものである。意匠登録件数は日本企業A社が累計67件で、2014年から増加し、2015年は著しく増加している。インド子会社は累計70件で、2015年から急激に増加し、2016年の登録件数は、43件/年というように非常に多くなっている。

図15は日本企業A社、図16は日本企業A社インド子会社のインド登録意匠出願を①自動車全体、②外装部品、③内装部品、④内蔵部品、⑤

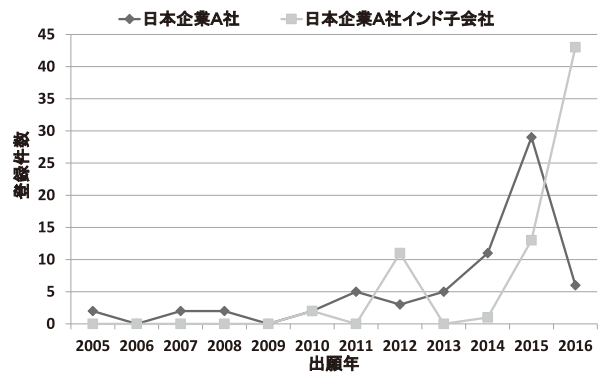


図14 日本企業A社及びインド子会社のインド意匠登録件数の推移 (2005～2016年)

その他に分類したものである。

日本企業A社では、①自動車全体と②外装部品を合わせた件数が全体の約3/4になっている。日本企業A社インド子会社では、②外装部品の件数が全体の約3/4になっている。両社ともに外装部品の件数が多いが、日本企業A社では、自動車全体、外装部品、内装部品、その他に件

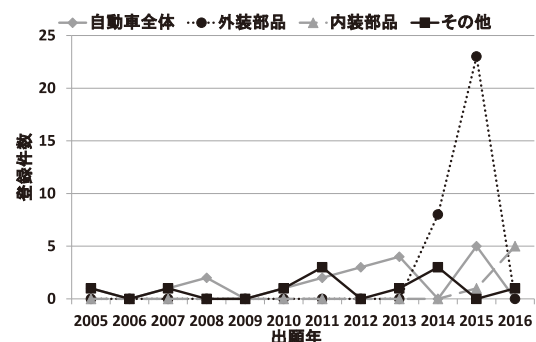


図15 日本企業A社のインド意匠出願分類比較 (2005～2016年)

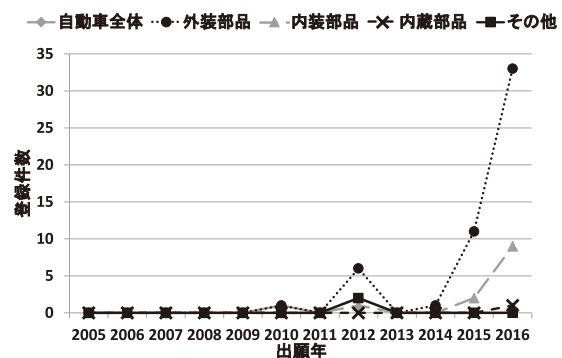


図16 日本企業A社インド子会社のインド意匠出願分類比較 (2005～2016年)

数があるように、幅広く出願している。日本企業A社は、2014年度の主な実績として、小さな車に適した低価格ハイブリッドシステムを搭載した車を開発中であった。日本企業A社の2014年の外装部品の意匠出願が、このハイブリッドシステムを搭載した車に参与するものと推測できる。

## (2) タタモーターズ

タタの意匠出願調査についても前述同様の検索システムを用いて、出願人名を「TATA MOTORS」で指定することにより行った（2017年2月23日発行分までを対象）。

図17はタタのインドにおける意匠登録件数である。前述の特許出願と対照的に、意匠登録件数は2014年から急激に増加しており、特許から意匠による権利取得にシフトしている様子が見取れる。

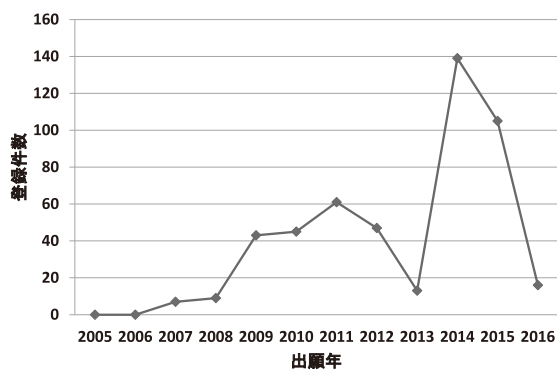


図17 タタモーターズのインド意匠登録件数の推移 (2005～2016年)

図18はタタのインド登録意匠を前述の①～⑤に分類したものである。

タタでは他社でも意匠出願の多い①自動車全体、②外装部品、③内装部品だけではなく、端子やワイヤハーネスのような④内蔵部品についても積極的に出願している。これらのような簡素な形状、構造の部品は特許による権利取得が困難であることに加え、インドには実用新案制度がないため意匠により権利化を狙ったものと

推測される。また、意匠には特許と比較して審査期間が短い、実施状況の報告の義務がないという利点があり、対象に応じてタタが特許と意匠による権利取得を使い分けていることもわかる。

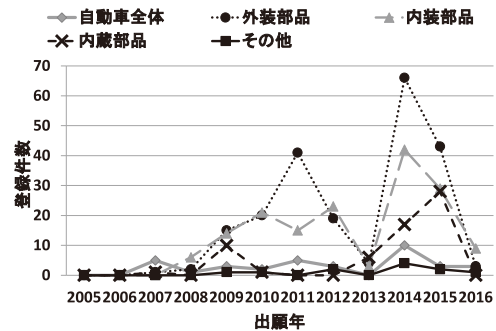


図18 タタモーターズのインド意匠出願分類比較 (2005～2016年)

## (3) マヒンドラ & マヒンドラ

図19は、マヒンドラのインド意匠登録件数推移である。前述同様の検索システムを用い、出願人名を「Mahindra」で指定することにより行った（2017年2月23日発行分までを対象）。特許同様2014年の出願が多く、何らかの転換期があったことがうかがえる。

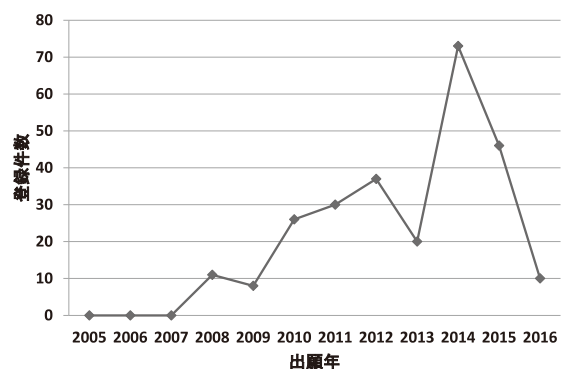


図19 マヒンドラ & マヒンドラのインド意匠登録件数の推移 (2005～2016年)

図20はマヒンドラのインド登録意匠を前述の①～⑤に分類したものである。

マヒンドラでは意匠出願は比較的オーソドックスなものが多く、①自動車全体や②外装部品



などが中心である。⑤その他の件数が多くなっているが、これは、二輪やトラクターに関するものが多く、特にトラクターに関しては、機能部品のものも多くみられ、特許と意匠両側面から実施品を守ることを狙いとしていると推測される。

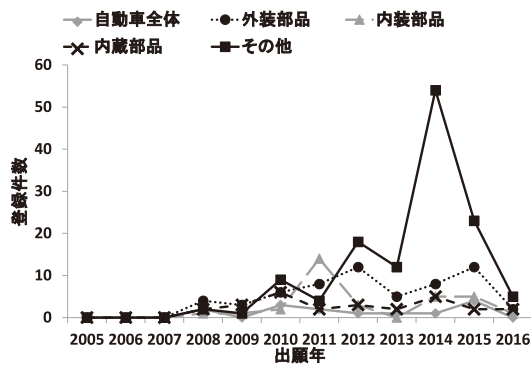


図20 マヒンドラ & マヒンドラのインド意匠出願分類比較 (2005~2016年)

## 2. 3 Form27

### 2. 3. 1 諸情報

前述のとおり、Form27の閲覧方法としては、インド特許庁提供の特許検索システム (InPASS) と専用ウェブサイトによるものがある。

InPASSでは2013~2015年の実施状況を記載したForm27が閲覧可能である。なお、閲覧不可能なものについて「NO RECORD FOUND」と「No Documents」と表示される場合があるが、違いは特定できていない。

一方、専用ウェブサイトでは2012~2013年の実施状況を記載したForm27を閲覧可能である。しかしながら一覧画面に表示される実施状況 (Y/N) と提出されたForm27の書面記載の実施状況が一致しない場合がある。この不具合については本ワーキンググループより「ブラジル・エジプト・インド審査官との意見交換会」(2016年10月18日開催) にてインド特許庁に改善要望を伝えている。

本ワーキンググループの調査ではForm27に

より2012年分の実施状況を専用ウェブサイトで、2013~2015年分の実施状況をInPASSで確認した。

### 2. 3. 2 技術分類別実施状況

InPASSで公開されているForm27の各特許の発明内容を独自に分類して、出願年別の実施の有無について確認を行った。

図21は日本企業A社のForm27に記載されている「発明の実施有無」の内訳を出願年別にプロットしたものである。

日本企業A社ではエンジン・外装の実施率は低く、それ以外の実施率は比較的高い。エンジンについては、登録後に必要となる技術を選択していることが推測され、他に比べて注力している可能性がある。

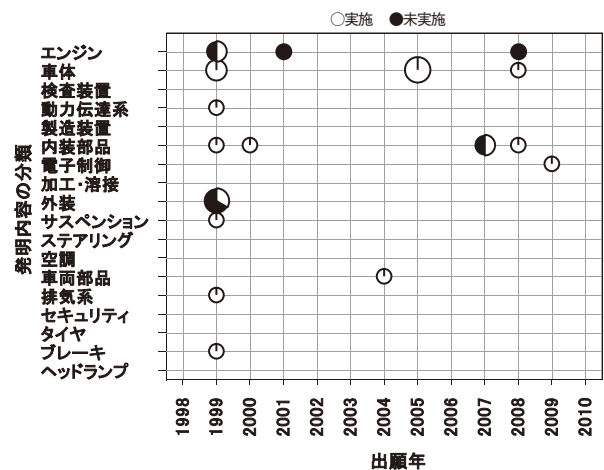


図21 日本企業A社のForm27記載「発明の実施有無」の内訳 (1998~2010年)

図22はタタのForm27に記載されている「発明の実施有無」の内訳を出願年別にプロットしたものである。

タタでは発明内容、年代による実施率の偏りは少ないが、比較的近い年代の実施率が低い傾向にある。実施する技術に幅を持たせており、技術分野に係らず、権利化に積極的である。

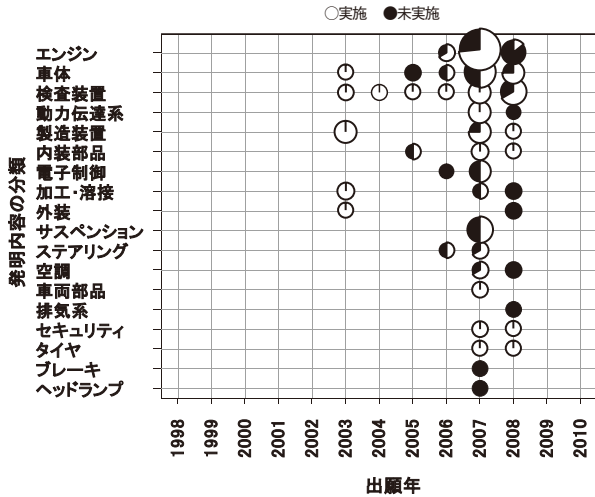


図22 タタモーターズのForm27記載「発明の実施有無」の内訳 (1998~2010年)

図23はマヒンドラのForm27に記載されている「発明の実施有無」の内訳を出願年別にプロットしたものである。

マヒンドラは他2社より実施率が最も低い傾向にあり、登録特許に対するForm27のデータ収録も低い。収録されたデータでは比較的近年に出願した特許に実施ありの傾向を示している。マヒンドラの特許出願が2007年以降に増加している傾向より、実施対象となっているのは最先端の技術であるとも考えられ、今後の推移に着目したい。

また、各登録特許のForm27に記載されてい

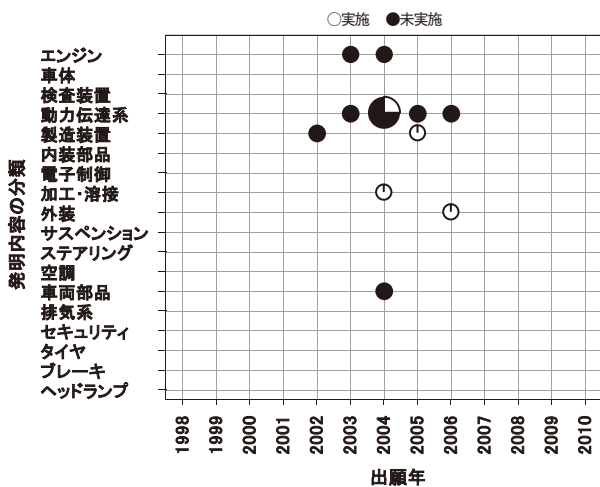


図23 マヒンドラ & マヒンドラのForm27記載「発明の実施有無」の内訳 (1998~2010年)

る実施/未実施の変化について、追跡することを試みた。なお、Form27が未提出の期間は、未実施として評価を行っている。

図24に日本企業A社の、図25にタタのForm27に記載の「発明の実施有無」変化をプロットした(横軸の符号は実施/未実施の変化を示し、「○」は調査対象期間を通じて実施であり、「×→○」は調査対象期間中に未実施から実施に移行したことを示す。)

日本企業A社では車体、排気系の部分は継続して実施している特許が有るが、内装、エンジン、動力伝達関連では実施/未実施の変化があり、新しい技術の適用が行われている箇所に見受けられる。

タタは情報が多く、エンジン、車体、動力伝達、製造の分類を中心に実施/未実施の変化を含み、新しい技術の適用が繰り返されているようである。また、エンジンと製造関連には継続して実施している特許を複数含んでいることから、技術的な強みが含まれていることが推測される。

なお、マヒンドラのForm27提出は2014年の実施状況のみであるため、マヒンドラの実施/未

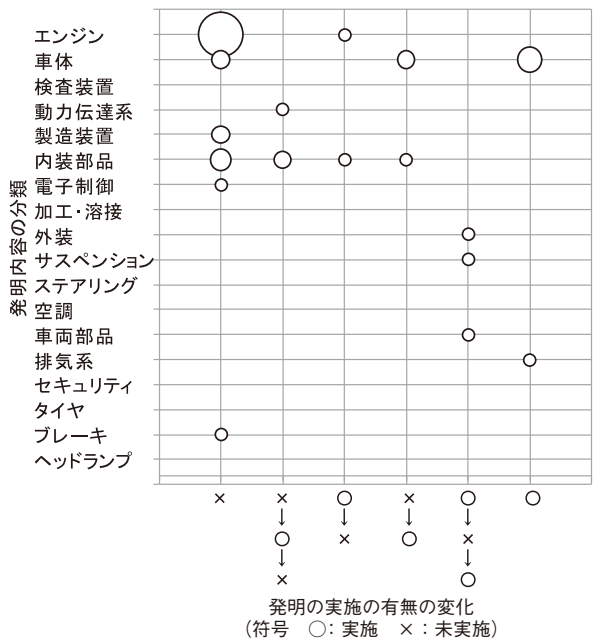


図24 日本企業A社のForm27記載「発明の実施有無」の変化 (2012~2015年の実施状況)

実施の変化については考察できないと判断した。

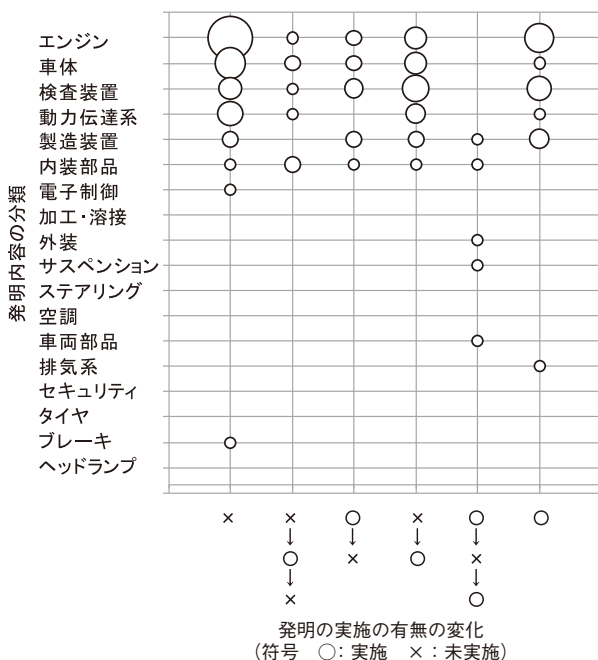


図25 タタモーターズのForm27記載「発明の実施有無」の変化 (2012~2015年の実施状況)

## 2. 4 審査期間

次に登録特許については審査請求日から特許付与日迄の期間，登録意匠については出願日から登録日迄の期間（以降，特許・意匠ともに審査期間と表記）に着目し，インド企業と外国企業において違いはあるのか検証を行った。なお，登録特許については，商用DBでは審査請求日を手に入できなかったため，InPASSで包袋を確認した。このため，全登録特許ではなく，3社で計76件の登録特許を任意にサンプリングして行った。

登録特許の各社の平均審査期間は，日本企業A社が68.2ヶ月，タタが44.8ヶ月，マヒンドラが63.1ヶ月であり，タタの審査期間が短いという結果であった。この要因を推測するため，各社特許の審査局別，国際特許分類別，審査請求年別の傾向を確認した。

図26は3社の登録特許サンプルを基にした審査局別審査期間の平均値である。

まず，インドに4つある審査局の別であるが，日本企業A社は4局それぞれに出願しておりコルカタでの審査期間が短くなっているが，タタは逆に長い状況である。タタはムンバイでの出願が多く審査期間が短い要因と思われたが，同じインド企業であるマヒンドラの審査期間が長いので，審査局の影響とは言い難い。

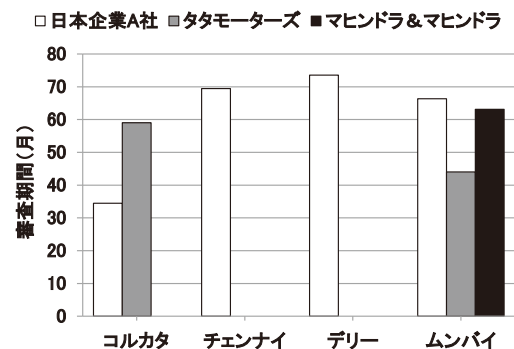


図26 3社の登録特許サンプルを基にした審査局別の審査期間の平均値

図27は3社の登録特許サンプルを基にした件数上位の国際特許分類別審査期間の平均値である。

国際特許分類別では審査期間が短い分類もあるが，各分類に特許が分散しており，出願全体に対する件数の割合は小さく審査期間の平均値への影響は少ないと考えられた。

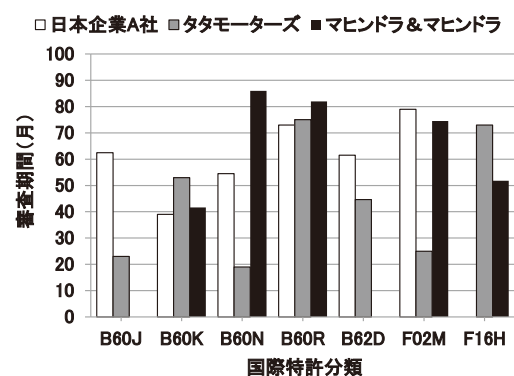


図27 3社の登録特許サンプルを基にした国際特許分類別の審査期間の平均値

図28は3社の登録特許サンプルを元にした審査請求年別の平均値である。

審査請求年別で比較してみた場合では2005年

以前の審査請求では審査期間が短く、2008年、2009年では長期化する傾向であった。タタよりサンプリングした特許の審査請求は2008年以前に集中するのに対し、日本企業A社、マヒンドラよりサンプリングした特許は2007年後半以降に多い。各社の審査請求を実施した時期の偏りが平均の審査期間に影響を与えていた。3社合わせての平均審査期間では2007年前半以前が40.4ヶ月、以後で75.6ヶ月であった。

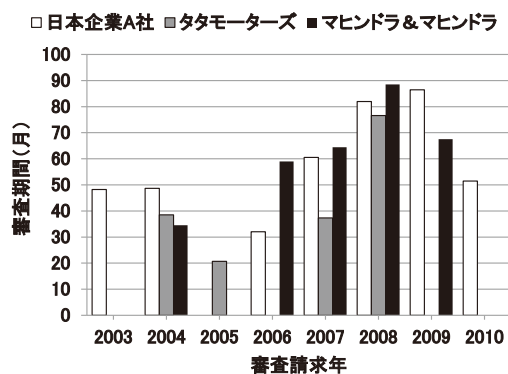


図28 3社の登録特許サンプルを基にした審査請求年別の審査期間の平均値

結果として、審査期間でインド企業と外国企業の違いを見出すことはできなかったが、審査請求を行った時期により審査期間が大きく異なると推測される。これは各社知財戦略に影響を及ぼしていることも考えられる。

図29は日本企業A社のインド子会社を含めた

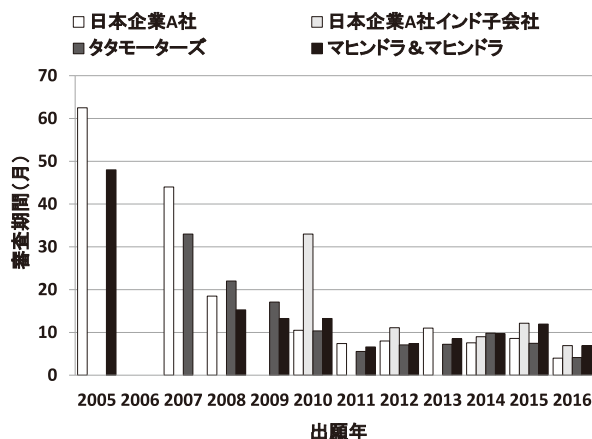


図29 登録意匠の出願年別審査期間の平均値

4社の登録意匠の出願年別審査期間の平均値である。

全体的な傾向としては2005年以来4社ともに意匠の平均審査期間が短縮しており、2011年以降では1年以内に登録されている。特許の審査期間に対して、意匠は短期間で登録を得られるため、知的財産として活用しやすいと思われる。

### 3. 考 察

#### 3. 1 インド進出における情報活用

インド進出における情報活用として、特許と意匠による知財ミックスの活用、特許と意匠の審査期間の違いを利用した意匠の活用、タタによる内蔵部品への意匠の活用、Form27実施状況の活用が挙げられる。

例えば、特許と意匠による知財ミックスの活用では、自動車産業分野における部品及びアセンブリは、形状に特徴があるものが多く、意匠を出願し、その意匠と関連する特許を複合的に組み合わせ、より強い権利とすることが有効と考えられる。

また、特許と意匠の審査期間の違いによる意匠の活用では、本稿にて取り上げた3社の企業が所有するインド特許の平均審査期間が40ヶ月間～76ヶ月間である一方で、意匠の平均審査期間は長くて12ヶ月間程度であり、意匠は特許に比べてはるかに早く登録となっており、意匠の活用が有効と考えられる。

さらに、タタによる内蔵部品への意匠の活用では、内蔵部品のような簡素な形状、構造の部品は特許による権利取得が困難であることに加え、インドには実用新案制度がないため、タタが意匠により権利化を行っており、意匠の活用が有効と考えられる。

最後に、Form27実施状況の活用では、専用ウェブサイトで2012年～2013年のForm27、InPASSで2013年～2015年のForm27を閲覧可能

であり、これらを利用して、発明の実施有無から、技術分類別の特許の実施状況を確認でき、出願人の注力する技術分野を推測することができた。Form27実施状況の活用が有効と考えられる。

### 3. 2 メーカー別戦略

多様な切り口で調査・分析を行った結果から、インド企業と日本企業の戦略に大きな違いがあることがわかった。日本企業は、日本で培ったハイブリッド自動車等の先端技術を現地に移植するための出願を積極的に行っているのに対して、インド企業は、低価格車やトラクターなどの現地に根ざした製品を対象とした基盤技術に注力した出願を行っている。

メーカー個別に見てみると、日本企業A社では、インドにおける市場シェアが高いにも係らず、2008年までの出願件数が非常に少ない。これは、ほぼ独占状態にあり、知財戦略を必要としない状態が続いていたと想像できる。しかし、2008年以降に状況が変わり、日本の最先端技術導入を試みたと思われる。Form27の技術分類別実施状況においては、エンジンのみ未実施の件数が多く、技術的に注力するものについては積極的に権利化を行い、それ以外は実施するもののみという差別化がうかがえる。タタは、低価格車を中心とした現地に根ざした事業を展開するとともに、基盤技術を網羅的に出願し、端子やワイヤハーネスなどの内蔵部品については、審査期間の短い意匠に切り替えるなど知財ミックス戦略も取り入れることで、権利取得に対する拘りが見て取れる。これは、Form27の技術分類別実施状況においても同様の傾向であり、技術分類に係りなく広範囲に権利取得を目指していることがわかる。

マヒンドラもタタと同様に、現地に根ざした事業向けの基盤技術に対する出願が中心である。

## 4. おわりに

日本の自動車メーカーが、今後、インドに進出する場合には、Form27をはじめ多様な切り口で調査・分析を行う必要があることは、上記から明白である。インド企業が地道に基盤技術を網羅的に権利化しており、日本企業は、これまでのように最先端技術や注力技術中心の権利化だけでは事業に支障を来すことが予想できる。現状では、Form27のデータ数が不足しており、必ずしも満足のいく分析結果を得ることはできなかった。今後、データの充実が期待されるが、その場合でも、本稿で行った分析のように、特許・意匠の出願状況など他の情報との組み合わせで分析を行うことをお勧めする。

### 注 記

- 1) 在インド日本国大使館, ジェトロ, インド進出日系企業リスト  
[http://www.in.emb-japan.go.jp/Japanese/2016\\_co\\_list\\_jp.pdf](http://www.in.emb-japan.go.jp/Japanese/2016_co_list_jp.pdf)
  - 2) 前掲注1)
  - 3) インド特許庁提供の特許検索システム (InPASS)  
<http://ipindiaservices.gov.in/publicsearch/>
  - 4) インド特許庁提供の専用ウェブサイト  
<http://ipindiaonline.gov.in/workingofpatents/>
  - 5) 2015年度情報検索委員会第1小委員会, 知財管理, 66巻 (2016年), No.10, 1289頁
  - 6) 経済産業省, 通商白書2014, 第2部 第2章 新興国等の経済ファンダメンタルズの変化と成長戦略 第4節 メキシコ, タイ, インドの自動車政策  
[http://www.meti.go.jp/report/tsuhaku2014/2014honbun\\_p/pdf/2014\\_02-02-04.pdf](http://www.meti.go.jp/report/tsuhaku2014/2014honbun_p/pdf/2014_02-02-04.pdf)
  - 7) 前掲注6)
  - 8) 自動車産業ポータルMARKLINES, 自動車販売台数速報インド2016年  
[https://www.marklines.com/ja/statistics/flash\\_sales/salesfig\\_india\\_2016](https://www.marklines.com/ja/statistics/flash_sales/salesfig_india_2016)
  - 9) WIPO IP Statistics Data Center  
<https://www3.wipo.int/ipstats/>
- (URL参照日は全て2017年1月24日)

(原稿受領日 2017年9月26日)