

世界のSEPガイドラインの潮流

Avanciの5G関連SEPの共同ライセンスに対する米司法省の見解 (BRL) DOJ's Business Review Letter to "Avanci 5G Patent Platform"

米司法省のBRLは、個別事案に対する競争当局の反トラスト法の運用指針を示す。本件は、第5世代移動通信分野(5G)の標準必須特許(SEP)プールについてなされた、反トラスト法上の問題となる可能性の有無に係る事前相談に対する当局の見解である。BRLを申請したのは移動通信規格(2~4G)関連のSEPプールを運営・管理するために2016年に設立されたAvanciで、5GのSEPプールの管理・運営を担当するため違法性の有無について当局の見解を求めていた。2020年7月28日、米司法省は現段階では特段の問題はない旨をAvanciに回答し、その内容を一般に公開した。本稿はその抄訳である。



藤野 仁三
FRAND研究会
代表

1. 5Gプールの概要

Avanciの予定している第5世代移動通信規格(5G)に必須となる特許(SEP)をライセンスの対象とするプラットフォーム(以下、5Gプール)は、SEP保有者(ライセンサー)との間の「5Gマスターライセンス管理契約」(以下、マスター契約)と自動車メーカー(ライセンシー)との間の「標準特許ライセンス契約」(以下、標準契約)から構成される。

1) マスター契約

5Gプールは5G標準のSEPをプールし、自動車メーカーに一括してライセンスする仕組みである。プールされる特許の必須性評価は、4G特許プールの評価方法を適用する。利害関係のない中立の評価者が特許クレームから個々の特許の必須性を判定し、必須と認められたSEPの保有者に実施料を配分する。必須性が未確認のものやファミリー特許については実施料が配分されない。SEPが訴訟等で無効になった場合、無効とされたSEPの保有者との契約は解消される。

5GプールのSEP保有者は、独自に個別のライセンスをすることができる。ただし、5Gプールからの実施料と独自ライセンスの実施料の両方を得ることはできない。

Avanciは5GプールのSEP保有者に実施料を配分するため、いくつかの要素—例えば「SEP件数」「2G/3G/4Gのライセンス実績」「標準化への貢献」「権利行使のサポート」などを考慮している。SEP件数については、保有件数の多いライセンサーを過度に優遇せず、保有件数の少ないライセンサーに配慮するため、取得ポイントに上限が設けられた。

過去3年間の2G/3G/4G関連のSEPライセンス収入に係るデータは「比較可能なライセンス事例」(comparable license)として利用できるため、その開示を促すためにポイントが与えられる。3GPPワーキンググループに貢献した場合も応分のポイントが付与され、SEPの権利行使がライセンス契約につながった場合も同様となっている。

2) 標準契約

標準契約の下で自動車メーカー(ライセンシー)には「許諾製品」を製造、下請製造、使用、輸入、販売および販売のオファーをするための非独占、有償のグローバル・ライセンスが許諾される。「許諾特許」はライセンサーの保有するSEPであり、「許諾製品」はセルラー5G機能を搭載する自動車に限定される。「セルラー5G機能」とは5Gに基づき無線通信を行う能力である。

5Gプールのライセンスは2G/3G/4G規格にも適用できるものの、将来開発されるセルラー標準は含まれない。実施料は定率で支払うことになるが、料率は5G機能の利用度により変わる。SEPが新たに追加されてもその料率は変わらない。既存の4Gプールも継続するため、4G/3G規格にのみ実施する場合、5Gライセンスの実施料の支払いは不要である。

将来ライセンシーとなる自動車メーカーは、プールされたSEPの有効性、権利行使可能性、必須性などについて争うことができる。また、自動車メーカーは5Gプールのライセンスとは別に、プールされたSEPの保有者と個別にライセンス交渉を行い、個別の契約を結ぶことができる。

2. 5Gプールの競争促進的效果

SEPが多数存在する場合、それらのライセンスを取得するためには多くの交渉が必要となる。契約を締結したとしても支払い実施料が累積して総額が大きくなり、取引コストが増加することが考えられる。このような状況を克服するうえで特許プールは有効である。特許プールには必要な標準関連技術が集約されるので、取引コストの減少や侵害訴訟の回避につながるからだ。特許プールは競争促進的であると考えられる。

IoT時代にはSEP宣言された特許の数が膨大になることが予想される。それらを特許プールに集約できれば、標準関連技術のライセンスを一括して取得可能になり、個別ライセンスによる「累積実施料」(accumulated royalties)の問題を回避することができる。

ライセンシーとなる自動車メーカーにとって、特許プールは「ワンストップショップ」としての機能を持つ。他方、ライセンサーにとっては、個別ライセンスの相手を探す必要がなくなるのでコスト削減が期待できる。

一般的に自動車メーカーはセルラー分野での特許ライセンスに慣れていない。そのような自動車メーカーにとって、SEPライセンスを簡便に取得できる特許プールは、ライセンスの促進効果を持つと考えられる。

最近の研究によれば、5G関連はSEP全体の43%を占めるので、それを特許プールに集約する効果は大きい。特許プールの参加者が多ければ多いほど特許紛争や個々のライセンサーによる「ホールドアップ」が減少し、自動車メーカーがライセンスを取得するメリットも増す。プールに集積された特許の数が増えれば、個々の特許に対する契約順守の監視や実施料徴収に要するコストも減るので、ライセンサーにとっても有益である。また、標準関連の特許を追加費用なしに実施できることは自動車メーカーにとってもメリットとなる。

SEP保有者に対するポイント制の導入や保有するSEPの権利行使への支援などはライセンシーに「ホールドアウト」を断念させることにつながるので、SEP保有者にとっては受け入れやすいであろう。AvanciはSEPを保有しないので侵害訴訟を提起できない。SEP保有者が権利行使を躊躇し

てしまうことのないようにポイント制や権利行使支援が導入されているが、これらは自動車メーカーに対しライセンスの取得を促すための措置であると考えられる。その一方で実施料ポイントに上限を設け、SEP保有者による過度の権利行使を抑制している点も評価できる。

以上を小括すると、5Gプールにより取引コストの削減やコネクテッドカーへのライセンスがスムーズになることから、SEP保有者と自動車メーカーはそれぞれのリソースを5G技術とその応用開発に効率的に集中させることができる。それにより、当該技術市場での競争が促進され、安全性が改善されるので、米国消費者の利益の向上にもつながると考えられる。

3. 反競争的效果に対する対策

特許プールの課題は、価格固定、市場分割、抱き合わせなどの法的リスクを抱えている点である。そのようなリスクを低減するためには、①SEPに代わる代替技術をプールから除外すること、②ライセンサー独自のライセンスや非差別的なライセンス許諾を保証すること、③ライセンスの透明性を確保すること、④価格・市場・開発などに関する機密情報を遮断（アクセスを制限）すること——などの対策が必要となる。今回照会のあった5Gプールには、反競争的な被害のリスクを減少させるために上述したような対策が講じられている。

1) SEPに代わる代替技術特許のプールからの除外

5Gプールの導入により、SEPの個別ライセンスの多くは不要となる。5G技術ではSEPが何千件にもなるので、それらを集積する効果は大きい。また、5Gプールから一括ライセンスが得られれば累積実施料の問題が回避できるので、自動車メーカーが支払う実施料の総額が抑えられる。それはライセンス製品の最終価格を押し下げ、結局競争促進的な結果となろう。もしSEPに代わりうる代替技術に関連する特許まで5Gプールに集積されると、技術市場での競争機会が奪われ、代替技術の価格が固定化されてしまうことになる。それは、ライセンシーである自動車メーカーひいては消費者の負担するコストを増加させることになる。

米国の競争当局は、特許プールが技術標準に「必須な」特許だけを含む場合にはそれを反競争的とはみなしていない。今回照会のあった5Gプールは、2～5Gに適応できるという「技術的な」理由から必須とされるSEPだけをライセンス対象としている。これは他のプールよりも必須性の範囲が厳格である。

必須性の判定は、利害関係のない独立した特許専門家がAvanciの定めた手続きに従って行い、その報酬は判定結果とは無関係に支払われることになる。必須性の判定にAvanciが直接関与しないので、5Gプールに代替技術が含まれるリスクは減少するであろう。

今回の5Gプールのスキームでは、ライセンサーは保有するSEPの全てについて必須性の確認を求められているわけではない。実施料配分のためのポイント算定に必要な特許ファミリーの確認が奨励されているだけである。もしSEPの必須性の確認をライセンサーに求めれば、5Gプールに代替技術に関連する特許が含まれる確率は減ると考えられる。しかし、5Gプールの対象特許数が多いため、それは現実的な措置とはいえないであろう。

もう一つの懸念が「抱き合わせ」の問題である。5Gプールに集積されるのは「技術的な」理由から必須とされる特許である。原則として、必須でない特許は含まれない。プールされたSEPの実施料の配分には上限があるので、仮に非必須の特許が含まれていたとしても、それによって実施料が引き上げられるわけではない。

4Gプールと同様に、5Gプールも将来SEPが追加されることになる。しかし、SEPの追加によってライセンサーが支払う実施料は増加しない。5Gプールでは「非必須」の特許をプールから除外しており、ライセンサーとライセンシーの両方にコストを負担させないように配慮されている。

2) プール以外のライセンス取得の可能性

ライセンサーは、プールされたSEPについて個別のライセンスを独自に許諾することができる。その場合、プールライセンスと独自ライセンスの両方から実施料を得ることはできない。プールライセンスは用途制限があるので、ライセンサーはそれ以外の分野のライセンスを許諾することができ

る。このようなオプションは競争促進的と評価できる。

ライセンサーの一部は、既に4Gライセンスをコネクテッドカーやその部品向けに許諾している。そのようなライセンサーは、5Gプールの用途とは異なる用途向けに、個別の5Gライセンスを許諾することが予想される。また、ライセンサーによっては、5Gのプールライセンスだけを許諾するかもしれない。

競争上の懸念があるとすれば、それは、ライセンサーが5Gプール以外の個別ライセンスを許諾しない取り決めに集団で行う場合である。しかし、ライセンサーがそのようが取り決meを行っていることを示す証拠はない。

マスター契約はライセンサーが別のプールに加わることを禁止しているが、それが競争法上の懸念をもたらすかどうかは具体的な事実関係によって判断される。ライセンサーはライセンスの管理をAvanciに全面的に委託するものの、競合する他のライセンス（例えば、個別ライセンス、別分野の特許プールなど）との併存が可能であり、ライセンシーにとっても利便性の高い「ワンストップショップ」となっているので、全体として見れば反競争的とはいえない。

3) 透明性と非差別性

5GプールにおいてAvanciは、唯一の独立したエージェントとして透明かつ非差別的な条件でプールライセンスを許諾する。製品1台当たり定率の実施料が定められており、プールにSEPが追加されても料率は変わらない。このような仕組みはプールライセンスの交渉を促し、取引コストの低減につながるであろう。

プールライセンスは5G機能を持つ自動車に限定されるもので、部品には及ばない。この用途制限は、必ずしも反競争的なものではない。プールライセンスの対象を自動車に限定することは、デメリットよりもメリットのほうが大きいといえよう。5Gプールはライセンスの対象をコネクテッドカーに限定し、その実施料は自動車メーカーから徴収するため、ライセンスの範囲、価格、実施料徴収などが単純化され、ライセンスの効率性が上がる。自動車メーカーは部品メーカーと異なり、企業数が限られていて経時的な変化も少ない。それに対し部品のサプライチェーンは複雑であり、その内容は

機密事項とされるため、部品からサプライヤーを特定するのは難しい。多くのライセンサーが最終製品である自動車にプールライセンスを限定することを希望している背景にはそのような事情がある。

標準契約は下請け（Have Made権）を認めているので、自動車メーカーは部品メーカーに5G対応の部品製造を委託することができる。このように部品メーカーにはSEP使用の道が開かれており、Have Made権により競争が阻害される懸念はない。また、自動車メーカーに許諾製品以外の部品を供給するためにライセンスを必要とする場合、部品メーカーは5Gプールとは別に、個別のライセンスを得るための交渉をライセンサーと直接行うことができる。

5Gプールを通じてライセンス許諾するメリットの一つに、ライセンサーのイノベーションに対する適正な対価が確保される点がある。5Gプールでは、自動車メーカーの技術をベースにした完成車1台当たり定率の実施料を求めるので、ライセンサーは自分の知財価値の相当分を回収できる。

特許技術の価値を評価する方法にはいくつかあり、最終製品の利益に実施料を課すのもその一つである。5GプールのSEPはFRAND条件でライセンス許諾されるので、SEP保有者は自らのFRAND宣言に5Gがふさわしいかどうかを判断しなければならない。

部品メーカーは自動車メーカーに「特許保証」を行っており、そのために部品製造に必要なライセンスの取得を迫られることがある。5Gプールはそのような取り決めとは異なり、多数のSEPを集約してライセンスするもので、市場競争を損ねるものでないと考えてよい。

4) 秘密性の高いビジネス情報へのアクセス制限

5Gプールは秘密性の高いビジネス情報へのアクセスを制限する。ライセンサーに対する実施料の配分を算定するための諸データ（販売計画やコネクテッドカーの販売台数など）は市場競争上秘密の情報であり、Avanciはその情報をライセンサーやライセンシーに開示することはできない。秘密情報へのアクセス制限は、最終製品市場やライセンサー/ライセンシーが競合する他の市場での違法な調整リスクを低減すると考えられる。

4. コメント

1) 「Business Review Letter」について

「特許プール」は市場の独占につながった歴史があるため、米国では長年反トラスト法上「当然違法」とされ、初期の判例において無条件に違反とされていた。近年、最高裁の判例により、特許の保有が必ずしも市場の支配力を推定させるものではないとされ、違法性の判断基準が「当然違法」から「合理の原則」に変更された。しかし、事業者は反トラスト法違反リスクを回避するため、依然として特許プールの立ち上げに際しては当局に事前相談を行い、当局の見解を求めるのが一般的である。

当局の見解は「Business Review Letter」(BRL)と呼ばれ、一般公開される。BRLが公開されるのは、それが反トラスト法のガイドライン的な意味を持つからである。特許プール関連では「MPEG-LA」(1998年)や「大学技術ライセンス・プログラム (UTLP)」(2021年)に対するBRLがある。

2) 「コンチネンタル対アバンシ事件」控訴裁判決

Avanciの5Gプールについては、裁判所でも反トラスト法違反が争われている。この事件は、コネクテッドカー向けの基幹部品メーカーであるコンチネンタル・オートモーティブが5Gプールのライセンスを申請したが、プールライセンスが自動車メーカーに限定されているとしてその申請を拒絶され、Avanciを訴えたものである。裁判所ではFRAND義務違反と反トラスト法違反が争われ、最終的にコンチネンタルにはこの問題を連邦裁判所で争う資格がないと認定された。

この事件の詳細については、本誌2022年7月号に掲載した「世界のFRAND判例～コンチネンタル対アバンシ事件～」を参照されたい。

ふじの じんぞう

日本企業・米大手法律事務所勤務を経て2005年から2015年まで東京理科大学専門職大学院教授。著書に『ロバーツ・コートの特許のかたち』『標準必須特許ハンドブック（初版、第2版）』（編著）、『知的財産と標準化戦略』『標準化ビジネス』（共著）、『特許と技術標準』など。平成30年知財功労賞受賞。早大法学研究科修了。