

# 弁理士制度 110 年を記念して



会員 飯田 幸郷

## § 1. 特許制度の夜明け前

我が国の弁理士制度は明治 32 (1889) 年 7 月 1 日に創設された。この弁理士制度が産み出された基盤としては、「工業所有権法」が我が国に輸入されたことに、端を発している。

今から実に 1160 年ほど以前に遡ることになるが、それまで「鎖国」を行っていて、外国との交流がほとんど無かった我が国の周辺が、にわかに騒がしくなってきた。弘化元年 (1844) には、フランスの船が「琉球」に来て通商を求め、またその翌 45 年にはイギリスの船が長崎に入港し、また 46 年にはアメリカの東インド艦隊の司令官が浦賀に入港して通商を求めるなどで、遂に安政 5 (1858) 年には、「日米修好通商条約」を締結するのであった。

我が国にも、その当時の科学技術の粋を集めて建造した 2 隻の「蒸気船」があった。その一隻は「咸臨丸」と呼び、他の 1 隻を「ポーハタン号」と呼んだ。万延元年 (1860) 1 月 19 日、江戸湾の浦賀沖からこの「咸臨丸」が錨をあげて、はるばると遠いアメリカへと太平洋横断の航海に向かったのであった。

この「咸臨丸」は江戸幕府がオランダに注文して、安政 4 (1857) 年に長崎に回送された約 300 トンの木造の軍艦であり、その最初の船名を「ヤパン号」と言った。船の長さが約 50 メートルで、横幅が 7.3 メートル、

100 馬力の外輪船であった。

「咸臨丸」の船長は江戸城の開城で有名な「勝芳香 (海舟)」で、士官や水夫など総員 96 名が乗り組み、「日米通商条約」の批准を交換するために、「ポーハタン号」に乗船して渡航する「遣米使節団」を護衛するのが主な目的であり、さらに日本人の操縦によって、太平洋の荒波をのりこえて、これを横断しようとする最初の快挙だったのである。その乗員の中には「慶応義塾大学」の創始者である「福沢諭吉」の名も加わっていた。

「ポーハタン号」は「咸臨丸」の出港より 3 日後の 1 月 22 日に横浜を出港した。アメリカに赴いた使節団は、その団長に「新見豊前守正興」が選任され、一行はハワイからサンフランシスコを経由して、パナマ海峡を横断し、南から北へと向かって、アメリカの首都「ワシントン」に 5 月 14 日に到達した。

これらの一行は 5 月 21 日、当時のワシントンにあった「アメリカ特許局」を参観して、当時の特許局長官 トーマス (Philip F. Tomas) 氏と会見し、「アメリカ特許法」の文献を贈られた。それが我が国で初めて入手した「工業所有権制度」に関する資料であった。

ところで、1776 年にイギリス領アメリカ植民地から独立を宣言したアメリカ合衆国は、その憲法の最初に、

「連邦議会は著作者および発明者をして、一定の期間、それぞれその著作および発明に関する独占的権利を確保せしむることによって、学術及び芸術の進歩を助けること。」との条項に従って 1790 年に「特許法」を制定し、1836 年には特許局を設置して、審査主義を採用したのであった。

なお、咸臨丸でアメリカに渡った福沢諭吉は、慶応 2 (1866) 年に、「西洋事情外篇」と名付ける著書をあらわして、「発明の免許」について、次のように述べている。

『私有ノ種類ニ、ナオマター層ノ美ヲ尽クシテ且ツ密ナルモノアリ。国法ノ趣旨ハ人ノ私権ヲ保護シ、



以テソノ勤工ヲ助ケ成ス所以ノモノナリ。世ニ新發明ノコトアレバコレニヨッテ人間ノ洪益ヲナスコト挙ゲテ云ウベカラズ。故ニ有益ノ物ヲ發明シタル者ヘハ官府ヨリ国法ヲ以テ若干ノ時限ヲ定メ、其ノ期間ノ間ハ發明ニヨッテ得ル所ノ利潤ヲ独リ其ノ發明家ニ付与シテ以テ人心ヲ鼓舞擦スルノ一助トナセリ。コレヲ發明ノ免許（パテント）ト名ズク…』

さて、慶応4（1868）年、この年は我が国の19世紀における最も重要な年であった。その1月に、鳥羽伏見の戦いがあった、3月には次のような「五箇条の御誓文」が発せられた。

1. 広く会議を起し万機公論ニ決スベシ
2. 上下心ヲ一ニシテ盛ニ経綸ヲ行フベシ
3. 官武一途庶民ニ至ルマデ各ソノ志ヲ遂ゲ人心ヲシテウマザラシメンコトヲ要ス
4. 旧来ノ慣習ヲ破リ天地ノ公道ニ基ズクベシ
5. 知識ヲ世界ニ求メ大ニ皇基ヲ振起スベシ

この年の4月に江戸城が開城した。また5月には「中外新聞外篇」の経営者・渡辺一郎が「擬製並びに重版を禁ずる論」と題して、特許制度の必要性を、次のように述べている。

「西洋にはパテント並びにコピーライトと言えり法あり。パテントとは統べて何品にても、新奇發明の工夫をなし、世のため人のために、しかるべき物を製し始めし当人へ、政府より、その苦心と成功とを褒賞として、何年間他人の模倣する事を禁ずるとの令を出し、且つその者へ免許状を賜り、その一家に限り製作せしむる法を言うなり。最も、他人もし同品を擬製してこれを売らんと欲するときは、この本局へ税を出し、許しを得るあらざればあたわざる事なりとす。さてまたコピーライトと言う、同じく政府より著述家へ与ふる處の免許にして、其の者積年勉強の學術を以て書籍を著作し、或いは数日苦心して外国の書を訳述せし功勞にむくゆるがため、永く他人の重版を禁止する法を言ふ。実にこの二法は富国經濟を計るために最第一の良法なり。

按ずるに、方今、王政御一新の時に当たり、要路にいる有志等は必ず、特にこの事に着眼せられしを知るといへども、先頃京阪の姦商等江戸諸名家の著述類を頼りに重版するのまことなるによりて、之を茲に論ぜざるを得ず。願わくはこの二法

を速やかに採用せられて、人々をして力を惜しまず各々得たる學術を十分に尽くさしむべきなり。」  
また、慶応4年は、その9月に「明治」と改元した。この明治元年9月に洋学者で後に勅撰貴族院議員になった神田孝平は、「西洋雑誌」第4号に「褒功私説」と題する論文を発表している。その要点を紹介すると、次の通りである。

「西洋諸国にはパテントということあり、訳すれば褒功法ということなり。西洋やアメリカ合衆国などはこのことに関して特に盛んである。日本でこの方を行うには、まず、東京にこれを取り扱う役所を設ける必要がある。なるべく早く、こうした役所を撰理ついで、国家富強の源とすることを願うものである。」

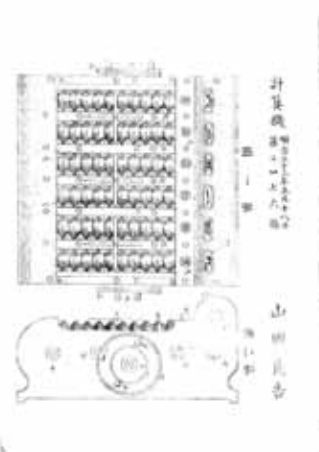
さらに、明治2（1869）年9月に発行された雑誌「もしほぐさ」第39号には、

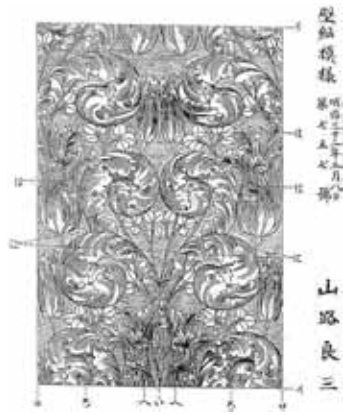
「往古今来、器械の發明者頗る多くして、屈折して演述なし難しといへども、なかんずく流動やむ時なく、器械の運転によって、その使役をとる者いくばくぞや。実にその最初よりさかのぼって考えれば、当初、さだめて發明試験の心胸をくるましむるものなるべし。」

という、堂々とした論旨の記事が見え、電信機と「アウイトル」という飛翔機（飛行機）がアメリカで用いられていることを紹介し、その末尾に、

「日本国の有意の諸君は、このごとき至妙の發明を思念し、大いに驚嘆して、之に働くことを望まん事を要す。日本人この器機に乗り、内部を旅行せん、且つ東京より飛行して長崎を巡覽し、日暮れに滞りなく東京に帰ることを得べし。」

と、發明の高揚に努めている。以上のように、我が国における「特許制度」創設への関心は、明治維新と共





に世論の中に高まってきた。

明治 3 (1870) 年には、初めて「人力車」が出現した。和泉要助、高山幸助、鈴木徳治郎の 3 人が東京府の許可を得て、「御免人力車処」と書いた幟 (のぼり) を立てて、日本橋の南詰めに人力車を並べて、乗客が来るのを待っていた。その宣伝文句は、

「万華開けし聖代に、高下貴賤の差別なく、それからそれへ工夫を凝らして、有易を競うその中に、この度新規に製造なし、ご披露申す人力車は…」と、工業的新規性を述べ、早くて安全で、快適であると、その効果を述べたものであった。

明治 6 (1873) 年 7 月 9 日の「郵便報知新聞」第 84 号は、先に述べた「和泉要助」の建白について、次のような記事を載せている。

「人力車を創造撰氏者、去る日、新造願書に押印すべきよし命ありしが、この度「車税」を租税寮に上げるべきに定まりて後、願書捺印の義を止められて金三百円を賜ひぬ。

しかるに和泉要助という者、会議所に建白して言う。外国にては新奇発明をせし者には其の賞として専売を許され、その器械とうに得る所の額、幾分に割付にして、ますます発明を勧めるなり、人力車は発明というべきほどの物にあらねども、昔は無き物を始めしものなれば、年期を定めて相当の割付を与えたいものなりと、これ昨今、会議中なるよし。」

明治 4 (1871) 年の 1 月には「郵便」が開始され、7 月に「廃藩置県」が行われ、8 月に、それまで、いわゆる「サムライ」で「チョンマゲ」を結っていた頭に、大小 2 本の刀を腰に差していた武士に対して、「断髮廢刀令」が告示された。この年の 4 月 7 日には、太政官布告第 175 号によって、「専売略規則」が發布された。この規則こそが、我が国の「特許法」の最初で

あって、

「何品ニ寄ラズ新發明致シ候者ハ、爾来、専売御差許相成候間、府藩県管下ニ於イテ、願人有之節ハ別紙規則ニ照準シ、当分ノ内、民部省ヘ伺イ出ルコト。」

と、言う布告文に続いて、別紙として、前文 19 条から成る規則を備えていた。その数項目を次に紹介する。

- 一、是迄 御国ニ未ダ開ケサル舎密 (セイミ・化学のこと) 諸機関器械、諸器物、武器、織物類、ソノ外全テ新發明及有来リ器物トイヘトモ 別ニ工夫ヲナシ一層世用ノ便利ヲナスモノハ 年限ヲ以テ官許ヲ与フヘシ
- 二、年限ノ儀ハ 發明ノ次第ニ寄リテ 第一等ヲ十五年、第二等ヲ十年、第三等ヲ七年トス
- 三、官許出度ノモノハ 明細書 絵図面等相添其管轄地方官へ願出スヘシ 地方官 之ヲ民部省へ差出シ 免許状ヲ浮ク受クヘシ
- 四、發明ノ品柄工夫 手続等 堅図 横図 平図等ニ形ヲ図写シ 機関ノ箇所ハ イロハ 或イハ 123 ノ番号ヲ加ヘ 明細書ト照合シ 一覽瞭然タラシムヘシ 尤モ發明ノ本人並証拠人共調印ノ上 差出スヘシ 但図面ニ写取難キモノハ 雛形ニ仕立テ差出スヘシ
- 五、發明人ノ名前ヲ偽リ、或イハ官許ナキ物品ヲ官許ト偽リ候モノハ 過料申付クヘシ

(以下省略)

折角、この様な文明開化の先駆になる法典が公にされたのではあるが、当時の世相は未だ十分にこれを活用することが出来ず、特許出願等是一件もなかった。この「専売略規則」は公布された翌年の明治 5 (1872) 年 3 月 29 日に廃止されてしまった。なお、この明治 5 年には「汽笛一声新橋を、今はや汽車は出でにけり、愛宕の山に出で残る月を旅路の友として」と、筆者の伯父「大和田建樹」の歌詞に唄われる「東海道線」の一部、「新橋駅から横浜駅」までが誕生した。

明治 18 (1885) 年 4 月 18 日に、晴れて「専売特許条例」(今日の「特許法」が、太政官布告第 7 号として公布され、同年 7 月 1 日から施行された。当時、農商省の工務局調査課に勤務していた「高橋是清」が、「専売特許所長」に就任した。この 4 月 18 日を記念して、昭和 29 (1954) 年から、この日を「発明の日」と呼び、その 1 週間を「発明週間」と呼んでいる。

(原稿受領 2008. 3. 19)