

進歩性の判断に関する裁判例

－「空気入りタイヤ」事件－

H30.4.4 判決 知財高裁 平成 29 年（行ケ）第 10119 号

審決（無効・成立）取消請求事件：審決取消

概要

副引例から、ブロックパターンを前提とした技術であることを捨象し、さらに、特定の技術的事項のみを抜き出して、副引例に当該技術が開示されていると認めることはできないとされ、その上で、当業者において、リブパターンであることに技術的意義を有するタイヤである主引用発明において、ブロックパターンであることを前提とする副引例の当該技術を適用する動機付けがあるとはいえず、むしろ、阻害要因があるというべきであるとして、本件発明の進歩性を否定した審決を取り消した事例。

特許請求の範囲

【請求項 1】

トレッド部に溝が設けられている空気入りタイヤであって、

前記空気入りタイヤの総幅 SW と外径 OD との比である SW/OD が、

$$SW/OD \leq 0.3$$

を満し、

ISO 4000-1:2001 に準拠する規定リム幅と前記空気入りタイヤの内径に適合したリム径とを有するリムに前記空気入りタイヤをリム組みし、230kPa で内圧を充填し、かつ前記空気入りタイヤの負荷能力の 80% に相当する荷重をかけて平面に接地させたときの接地面の領域を接地領域とした場合、

前記トレッド部の接地領域において、接地面積に対する溝面積比を GR とし、接地幅を W とし、タイヤ赤道面を中心として接地幅 W の 50% の幅を有する領域をセンター領域 AC とし、前記センター領域 AC での溝面積比を GCR とし、前記センター領域 AC よりもタイヤ幅方向外側の接地領域をショルダー領域 AS とし、前記ショルダー領域 AS での溝面積比を GSR とした場合、

前記トレッド部の接地領域は、

$$10 [\%] \leq GR \leq 25 [\%]$$

$$0 < GSR/GCR \leq 0.6$$

を満して形成されており、

前記センター領域 AC においてタイヤ周方向に延びる周方向溝を少なくとも 2 本備えるとともに、前記周方向溝に挟まれタイヤ周方向に連なる陸部を少なくとも 1 つ備えることを特徴とする、空気入りタイヤ。

主な争点

本件発明 1 の進歩性に係る判断の誤り（取消事由 1）

裁判所の判断

1 甲 4（副引例）について

『したがって、甲 4 には、「センター領域を含めた全ての領域が溝により複数のブロックに区画されたブロックパターンについて、①全溝面積比を 25% とし、かつ、前記領域（タイヤ踏面の幅方向（タイヤ径方向）FF' のセンター部におけるトレッド踏面幅 T の 50% 以内の領域）の全溝面積比を残りの領域の全溝面積比の 3 倍となし、②前記ストレー溝と前記副溝とにより区画されたブロックに独立カーブをタイヤ幅方向に形成し、③前記ブロックの各辺と前記カーブの各辺のタイヤ幅方向全投影長さ LG とタイヤ周方向の全投影長さ CG との比 LG/CG = 2.5 とする。』との技術的事項、すなわち、甲 4 技術 A が記載されていると認められる。』
『本件審決は、甲 4 に甲 4 技術が記載されていると認定した。』

しかし、前記アのとおり、甲 4 には、特許請求の範囲にも、発明の詳細な説明にも、一貫して、ブロックパターンであることを前提とした課題や解決手段が記載されている。また、前記イのとおり、甲 4 には、前記イ①ないし③の技術的事項、すなわち、溝面積比、独立カーブ、タイヤ幅方向全投影長さ とタイヤ周方向全投影長さの比に関する甲 4 技術 A が記載されている。

そこで、これらの記載に鑑みると、上記イ①ないし③の技術的事項は、甲 4 に記載された課題を解決するための構成として不可分のものであり、これらの構成全てを備えることにより、耐摩耗性能を向上せしめるとともに、乾燥路走行性能、湿潤路走行性能及び乗心地性能をも向上せしめた乗用車用空気入りラジアルタイヤを提供するという、甲 4 記載の発明の課題を解決したものと理解することが自然である。

したがって、甲 4 技術 A から、ブロックパターンを前提とした技術であることを捨象し、さらに、溝面積比に係る技術的事項のみを抜き出して、甲 4 に甲 4 技術が開示されていると認めることはできない。よって、本件審決における甲 4 記載の技術的事

項の認定には、上記の点において問題がある。』

2 相違点の容易想到性

『引用例には、引用発明について、①転がり抵抗を低減できるタイヤの提供を目的とすること（【0005】）、②外径ODを大きくすることにより、転がり抵抗を低下させることができること（【0042】）、③溝面積比を25%以下とすることにより、タイヤの幅SWを狭くしたことによる横力の弱さを補い、操縦安定性を確保できること（【0009】【0043】）、④周方向溝10A、10B、10Cのうちトレッド幅方向の外側に形成されたものほど溝幅が大きいこと、周方向への排水性が高められること（【0045】）、⑤周方向陸部20A及び20Bがタイヤ周方向に連なる陸部を備えること、すなわち、リブパターンとすることにより、トレッドへの前後入力に対する剛性が高められ、駆動力及び制動力を向上させることができること（【0047】）が記載されている。

一方、引用例には、タイヤの接地領域について、タイヤ赤道面を中心として接地幅の50%の幅を有する領域をセンター領域として、同領域よりもタイヤ幅方向外側の接地領域と区別することや、センター領域とその他の領域における各溝面積の比率、センター領域の溝面積比をその他の領域の溝面積比より高めることにより、タイヤ全体の溝面積比が比較的低いことによる排水性の低下を抑制し、操縦安定性を向上させることを示す記載はなく、これらのことを示唆する記載もない。

また、甲4には、タイヤのセンター領域の溝面積比を残りの領域の溝面積比の3倍とすることなどを含む甲4技術Aが記載されているが、同技術は、乗用車用空気入りラジアルタイヤがブロックパターンを有することを前提とするものであって、ストレー溝と副溝とにより区画されたブロックに独立カーブをタイヤ幅方向に形成し、ブロックの各辺とカーブの各辺のタイヤ幅方向全投影長さLGとタイヤ周方向の全投影長さCGとの比を「 $LG/CG = 2.5$ 」とするという構成を併せ備えるものである。

そうすると、当業者において、タイヤ周方向に連なる陸部を備えること、すなわちリブパターンであることに技術的意義を有するタイヤである引用発明において、必然的に周方向に連なる陸部を備えないブロックパターンであることを前提とする甲4技術Aを適用する動機付けがあるとはいえず、むしろ、阻害要因があるというべきである。』

3 小括

『以上のとおり、本件発明1は、引用発明に基づき、当業者が容易に発明をすることができたものということはできない。』

れたトレッドパターン)を前提とした技術であることを捨象し、さらに、特定の技術的事項のみを抜き出して、副引例に開示されていると認めることはできない、と判断された。

即ち、副引例に開示されている技術を認定する際に、1)副引用発明の前提となる技術を捨象してはいけない点と、2)副引用発明の課題を解決するために不可分となる複数の構成から、一部を抜き出してはいけない点と、が示された。

ところで、本判決において、2)副引用発明の課題を解決するために不可分となる複数の構成、即ち、判決文中の「イ①ないし③の技術的事項」とは、請求項1に列挙された三つの技術的事項のことである。そして、副引例を確認する限り、ブロックパターンであることを前提として、所定の課題を解決するために、イ①の技術的事項を採用した上で、それにより発生する欠点を補うために、イ②及び③の技術的事項を採用し、その結果、副引用発明の課題を解決しているようである。

そうすると、確かに、イ②及び③の技術的事項は、イ①の技術的事項が前提となるため、その事項のみを抜き出すことはできないかもしれない。しかしながら、イ①の技術的事項は、前提となる技術(ブロックパターンであることを前提として)を捨象しない限り、その事項のみを抜き出して、副引用発明を認定してもよいとも思える。

なお、仮に、ブロックパターンであることを前提とした上で、イ①の技術的事項のみを抜き出して副引用発明を認定したとしても、本件発明の進歩性が肯定されるという結論は変わらない。即ち、副引用発明をそのように認定したとしても、副引用発明がブロックパターンであることを前提としている以上、主引用発明に副引用発明を適用する阻害要因が存在することには変わりがないため、本件発明の進歩性は肯定される。

実務上の指針

発明の進歩性が否定される場面において、各引用発明(主引用発明及び副引用発明)が技術思想として認定されずに、引例から都合よく構成の一部だけが抜き出されて、各引用発明が認定されることがよくある。

したがって、各引用発明を認定するにあたっては、各引用発明の前提となる技術の存在を確認し、その上で、各引用発明が技術思想として認定されているかについて、確認する必要がある。

そして、各引用発明を技術思想として正確に認定した上で、主引用発明に副引用発明を適用する阻害要因が存在していないか、または、主引用発明に副引用発明を提供する動機付けが存在するか、といった容易想到性の判断を行うべきである。

以上

検討

副引例に開示されている技術を認定する際に、ブロックパターン(溝により複数のブロックに区画さ