



「空気入りタイヤ」事件

(知財高判平成29年2月7日 平成28年(行ケ)第10068号¹⁾)

概要

- (1) 審決取消訴訟において、進歩性の判断の誤りが争点となった事例。
 (2) 裁判所は、副引例(甲2)に記載の技術事項を主引例(甲1)に適用しても、数値限定を含む本件発明の構成を容易に想到できないと判断した(特許庁審決を取消)。

対象特許出願(特願2010-215766号²⁾)

【請求項1】(下線は筆者による。)

一对のビード部間をトロイド状に跨って配設された少なくとも1層のカーカスト、…(中略)…配設され、前記タイヤ赤道面に対し前記第1角度よりも大きい鋭角の第2角度で交差するコードが全領域に埋設され、タイヤ幅方向両側の切断端部がタイヤ幅方向内側に折り返され、前記切断端部が前記周方向主溝のタイヤ径方向内側位置を避けて配置され、前記トレッドの接地幅をWとすると、両側の前記切断端部が、タイヤ赤道面から(0.15~0.35)Wの範囲に位置している少なくとも1層の外側ベルトと、を有する空気入りタイヤ。

引用発明(特開2001-163008号公報³(甲1)との相違点に係る構成)

請求項1に係る本件発明1と引用発明との相違点1に係る構成は、次の表1の通りである。

(表1)

本件発明1	引用発明
前記タイヤ赤道面に対し前記第1角度よりも大きい鋭角の第2角度で交差するコードが全領域に埋設され、タイヤ幅方向両側の切断端部がタイヤ幅方向内側に折り返され、前記切断端部が前記周方向主溝のタイヤ径方向内側位置を避けて配置され、前記トレッドの接地幅をWとすると、両側の前記切断端部が、タイヤ赤道面から(0.15~0.35)Wの範囲に位置している。	タイヤ赤道面に対し、鋭角の第2角度(所定角度10~35度)で交差するコードが全領域に埋設され、切断端部が周方向主溝のタイヤ径方向内側位置を避けて配置されている。

特開平8-230410号公報⁴(甲2)に記載された技術事項

「タガ効果を維持し、ベルト層両端の損傷を防止するために、ベルトプライの両端を折り返し、その折り返し部がトレッドのショルダー部に位置するように形成する。」ことが記載。

¹ https://www.ip.courts.go.jp/app/hanrei_jp/detail?id=4577

² <https://www.j-platpat.inpit.go.jp/c1800/PU/JP-2010-215766/7609AF04AD0E1571B8C1482580EABD54B7322BF59B895BBF8B744DB51005CAEC/10/ja>

³ <https://www.j-platpat.inpit.go.jp/c1800/PU/JP-H11-347181/A5BC04B54159A4FB37847C23863463F88F9F1BCDEB9BEDDE85CDE26326ECC50C/10/ja>

⁴ <https://www.j-platpat.inpit.go.jp/c1800/PU/JP-H08-017628/D115D309909FF5918AECDD44D6847565948EF0EA14E85F3C51B95C5263E3CFB6D/10/ja>

裁判所の判断

特許庁の審決は、接地幅に対する切断端部の位置に関する相違点について、甲2に記載された技術事項を適用した引用発明において、外側ベルトの切断端部を、トレッドの接地幅を W とした場合に、タイヤ赤道面から $(0.15 \sim 0.35)W$ の範囲に配置することは、当業者が適宜になし得たものであると判断した。

それに対し、裁判所(知財高裁)は、まず引用発明に甲2に記載された技術事項を適用することを、当業者が容易に想到し得たか否かについて検討した。この点については、裁判所は、引用発明に甲2に記載の技術事項を適用することは、当業者にとって容易に想到し得ると判断した。

次に、裁判所は、甲2に記載された技術事項を適用した引用発明が、外側ベルトの切断端部を、タイヤの赤道面から $0.15 \sim 0.35W$ の範囲に位置させるという本件発明1の構成を備えるものになるかについて検討した。この点に関しては、裁判所は、甲2に記載された技術事項は、ベルトプライの両端の折り返し部を、トレッドの端部に位置するように形成するものであって、引用発明に甲2に記載された技術事項を適用しても、折り返し部が形成されるのは、トレッドの端部となるのであり、外側ベルトの切断端部を、タイヤの赤道面から $0.15 \sim 0.35W$ の範囲に位置させるという本願発明の構成には至らないと判断した。

まとめ

裁判所は、接地幅に対する切断端部の位置に関する相違点について、引用発明に甲2に記載された技術事項を適用しても、外側ベルトの切断端部を、タイヤの赤道面から $0.15 \sim 0.35W$ の範囲に位置させるという本件発明の構成には至らないと判断した。

この判断の理由として、裁判所は、「甲2に記載された技術事項は、ベルトのトレッド両端部に対する拘束力の低下を防ぐために、ベルトプライの両端を、折り返し部がトレッドのショルダー部に位置する程度の幅に折り返すことを示唆するにすぎず、トレッド両端部に対する拘束力の低下を防ぐという目的以外に、折り返し幅を調整することを示唆するものではないから、当業者は、甲2に記載された技術事項を適用した引用発明において、切断端部の位置を赤道面やトレッドのショルダー部との距離に応じて調整するという発想には、そもそも至らない。」と判示した。

また、裁判所は、「本件発明が、外側ベルトの切断端部の位置の下限をタイヤ赤道面から $0.15W$ としたから、タイヤ耐圧性を確保するとともに、遠心力による迫出し時のひずみの集中を避けることができ、上限をタイヤ赤道面から $0.35W$ としたから、せん断ひずみの集中を避けることができ、その結果、セパレーションの発生を抑制でき、一般的に、タイヤが遠心力により迫出すことが技術常識であり、かつ、トレッドのショルダー部は変形しやすいとしても、このことは、当業者に、ベルトの切断端部の位置を、赤道面やトレッドのショルダー部との距離に応じて調整するという本願発明のような発想を与えるものではない。」とも述べた。

数値限定を含む構成については、数値自体が先行技術に記載されていない場合であっても、数値限定だけでは進歩性がないと判断されてしまう事例があると思われる。このような場合でも、本件のような裁判例を参考にしながら、先行技術に記載された技術事項を詳細に検討することで、反論することができる場合もあると考えられる。

キーワード 特許、進歩性判断(29条2項)、数値限定、引用発明の適用

[担当] 深見特許事務所 佐々木 真人

[注記]

本レポートに含まれる情報は一般的な参考情報であり、法的助言として使用されることを意図していません。IP案件に関しては弁理士にご相談下さい。