

判決年月日	平成30年4月4日	担当部	知的財産高等裁判所 第4部
事件番号	平成29年(行ケ)10119号 平成29年(行ケ)10120号		
○ 発明の名称を「空気入りタイヤ」とする発明について、引用発明に基づいて容易に発明をすることができたとした審決を、容易想到性の判断に誤りがあるとして取り消した事例。			

(関連条文) 特許法29条2項

(関連する権利番号等) 特許第5435175号, 無効2015-800139号

判 決 要 旨

発明の名称を「空気入りタイヤ」とする発明に係る特許について、特許無効審判請求がされたところ、特許庁は、請求項1及び3に係る発明についての特許を無効とし、請求項4ないし7に係る発明についての特許無効審判請求を不成立とする旨の審決をした。本件は、特許権者が、審決のうち請求項1及び3に係る部分の、無効審判請求人が、審決のうち請求項4ないし7に係る部分の、各取消しを求める事案である。

審決は、請求項1及び3に係る発明は、引用例に記載された発明(引用発明)及び甲4に記載された技術的事項に基づいて、当業者が容易に発明をすることができたものであるとして、請求項1及び3に係る発明についての特許を無効とした。

本判決は、以下のとおり、本件審決における甲4記載の技術的事項の認定には問題があり、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などとして、審決のうち、請求項1及び3に係る部分を取り消した。なお、請求項4ないし7に係る発明についての特許無効審判請求を不成立とした部分は維持された。

(1) 甲4について

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全溝面積比率を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)の全溝面積比率を残りの領域の全溝面積比率の3倍となし、②前記ストレート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、上記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、溝面積比率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。

(2) 相違点1及び2の容易想到性について

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率をその他の領域の溝面積比率より高めることにより、タイヤ全体の溝面積比率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率を残りの領域の溝面積比率の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、ストレート溝と副溝とにより区画されたブロックに独立カーフをタイヤ幅方向に形成し、ブロックの各辺とカーフ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。