

平成１８年（行ケ）第１０１６８号 審決取消請求事件

口頭弁論終結日 平成１８年１０月１８日

判 決

原 告	株 式 会 社 シ ー デ ィ ッ ク
訴訟代理人弁理士	廣 江 武 典
同	武 川 隆 宣
同	高 荒 新 一
同	西 尾 務
同	中 村 繁 元
被 告	株 式 会 社 シ ス テ ム ト ラ イ
訴訟代理人弁護士	安 原 正 之
同	佐 藤 治 隆
同	小 林 郁 夫
同	鷹 見 雅 和
訴訟代理人弁理士	安 原 正 義

主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第１ 請求

特許庁が無効２００４－８０２４８号事件について平成１８年３月６日にした審決を取り消す。

第２ 事案の概要

原告が有する後記特許のうち請求項１につき被告が無効審判請求をしたところ、特許庁が平成１７年５月６日付けでこれを無効とする審決（第１次審決）をしたことから、原告がその取消しを求めて訴えを提起し、これを審理した当

庁は、平成１７年９月２日、特許法１８１条２項により、これを取り消す決定をした。

そこで特許庁がさらに審理し、平成１８年３月６日付けで、再び請求項１に係る特許を無効とする審決（第２次審決）をしたので、これに不服の原告が、上記第２次審決の取消しを求めたのが本件事案である。

第３ 当事者の主張

１ 請求の原因

(１) 特許庁等における手続の経緯

ア 原告は、平成１２年１２月２０日、名称を「複数自転車の置台」とする発明について特許出願をし、平成１６年１０月２２日、特許庁から特許第３６０８００２号として設定登録を受けた（請求項１～４。以下「本件特許」という。）。

これに対し被告から、本件特許のうち請求項１につき特許無効審判請求がなされたので、特許庁はこれを無効２００４－８０２４８号事件として審理した上、平成１７年５月６日、「特許第３６０８００２号の請求項１に係る発明についての特許を無効とする。」旨の審決（甲１。第１次審決）をした。

イ これに対し原告から審決取消訴訟が提起され、当庁はこれを平成１７年（行ケ）第１０５１７号事件として審理したが、その後原告が特許庁に訂正審判請求を行ったことから、当庁は、平成１７年９月２日、特許法１８１条２項に基づき第１次審決を取り消す決定をした。

ウ そこで、特許庁は、上記無効２００４－８０２４８号事件につきさらに審理した上、平成１８年３月６日、「訂正を認める。特許第３６０８００２号の請求項１に記載された発明についての特許を無効とする。」旨の審決（甲２。第２次審決。以下、この審決を「本件審決」と、この訂正を「本件訂正」という。）をし、その謄本は平成１８年３月１７日原告に送

達された。

(2) 発明の内容

本件訂正後の請求項 1 に係る発明（以下「本件発明」という。）の内容は、次のとおりである。

「【請求項 1】自転車の平面から見た中心線に対して直交して互いに平行に配置される第 1 支持梁及び第 2 支持梁と、これらの支持梁に対して移動可能に組付けた前後一对で複数組の移動台と、これら前後一对の移動台と一体化されて、前記自転車の前後の車輪を支承し得る程度の幅と長さを有した複数の載置台と、これら各載置台に基端にて開閉自在に連結されて、その開閉角度が 30°～80°の範囲内に規制された第 1 クランクバーと、これら各第 1 クランクバーの互いに隣接するもの同士先端を開閉可能に連結して構成し、前記各第 1 クランクバーの前記開閉角度規制を、前記各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面、または、前記各載置台の各第 1 クランクバーを連結している部分の近傍に形成した第 1 ストップ及び第 2 ストップにより行うようにしたことを特徴とする複数自転車の置台。」（下線部は訂正部分）

(3) 本件審決の内容

ア 本件審決の内容は、別添審決写しのとおりである。

その理由の要点は、本件発明は、下記各発明及び周知の技術により、当業者が容易に発明することができたから、特許法 29 条 2 項により特許を受けることができない、というものである。

記

- ・ 特開平 9 - 177348 号公報（甲 3。以下「甲 3 公報」といい、これに記載された発明を「甲 3 発明」という。）
- ・ 特開平 10 - 292658 号公報（甲 4。以下「甲 4 公報」といい、これに記載された発明を「甲 4 発明」という。）

イ なお本件審決は、甲３発明を次のとおり認定した上、本件発明との一致点、相違点を次のとおりとした。

< 甲３発明 >

「基台２を構成する一対の平行なチャンネル状金属ロッドに、リンク機構により相互に連結された複数の自転車載台１を、横方向に平行移動できるように設けた駐輪装置であって、

上記金属ロッド内面を転動するローラー１３を設けた一対のＬ金具１４、１４上に載台１の各両端近傍を固定し、

中間で折曲できる２組の折曲リンク９Ａと、折曲リンク９Ａを折曲点で連結する連結リンク９Ｂとからなるリンク機構９における、折曲リンク９Ａの各端部を、隣り合う載台１、１に水平回転可能に固定することにより、各載台１、１が、常に上記一対の金属ロッドと直交した状態で、横方向に平行移動できるようにした、駐輪装置。」

< 一致点 >

「自転車の平面から見た中心線に対して直交して互いに平行に配置される第１支持梁及び第２支持梁と、これらの支持梁に対して移動可能に組付けた前後一対で複数組の移動台と、これら前後一対の移動台と一体化されて、前記自転車の前後の車輪を支承し得る程度の幅と長さを有した複数の載置台と、これら各載置台に基端にて開閉自在に連結された第１クランクバーと、これら各第１クランクバーの互いに隣接するもの同士先端を開閉可能に連結して構成した複数自転車の置台。」である点

< 相違点１ >

開閉機構に関し、本件発明では、各載置台の基端に開閉自在に連結された第１クランクバーを用いるものと規定されているのに対し、甲３発明では２組の折曲リンクと、折曲リンクを折曲点で連結する連結リンクとからなるリンク機構を用いる点。

< 相違点 2 >

「第 1 クランクバー」の開閉角度が、本件発明は 30°～80°の範囲内に規制され、前記各第 1 クランクバーの前記開閉角度規制を、前記各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面により行うようにしているのに対し、甲 3 発明では明らかでない点。

(4) 本件審決の取消事由

しかしながら、本件審決は、甲 3 発明の認定を誤り、本件発明との一致点の認定を誤り、本件発明との相違点を看過したほか、相違点 1 の評価を誤り、相違点 2 の評価を誤り、本件発明の作用効果の評価を誤ったものであるから、違法として取り消されるべきである。

ア 取消事由 1 (1) (甲 3 発明の認定の誤り)

本件審決は、甲 3 発明を、「基台 2 を構成する一対の平行なチャンネル状金属ロッド」という概念を用いて認定する(6 頁 20 行～29 行)が、失当である。

甲 3 公報では、その特許請求の範囲の請求項 1 や要約中には、「自転車を乗せる載台 1 が、横方向に平行移動できるように基台 2 に連結されてなる」としか記載されていないし、甲 3 公報中に記載されている「ロッド」に該当するものは、「丸棒 15」、「金属ロッドを先端で U 曲した側壁 17」、あるいは「垂直ロッド 18」(段落【0022】、【0023】)しか考えられないから、甲 3 発明において、「基台 2 を構成する一対の平行なチャンネル状金属ロッド」という概念は生まれないと考えられる。

イ 取消事由 1 (2) (本件発明との一致点の認定の誤り)

本件審決は、甲 3 発明の「一対の金属ロッド」が本件発明の「第 1 支持梁及び第 2 支持梁」に対応し、甲 3 発明の「L 金具」が本件発明の「移動台」に対応すると関係付け、一致点と認定したが、以下のとおり、いずれも誤りである。

(ア) 本件発明の「第 1 支持梁及び第 2 支持梁」は、甲 1 5（本件特許公報）の図 2 から明らかなとおり、自転車を入れる方向に対して前後になつて互いに平行に配置されるものであり、甲 3 発明の「互いに平行な前後の 2 本の基台」と解釈できるものであるから、甲 3 発明の「一对の金属ロッド」とは一致点にならない。

(イ) 本件発明の「移動台」は、本件発明の「第 1 支持梁及び第 2 支持梁」に組み付けられて、その上に取り付けた「載置台」を、「第 1 支持梁及び第 2 支持梁」に対して横方向に移動可能に支持するものである。そうすると、本件発明の「移動台」は、甲 3 発明の「L 金具」とこれに「連結軸」を介して支持された「ローラー」とからなると解釈できるものであるから、甲 3 発明の「L 金具」とは一致点にならない。

(ウ) 被告は、原告の上記(ア)、(イ)の主張は禁反言の原則に反すると主張するが、かかる被告の主張は争う。

ウ 取消事由 1 (3) (相違点の看過)

本件審決は、本件発明が、「…各第 1 クランクバーの前記開閉角度規制を、前記各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面、または、前記各載置台の各第 1 クランクバーを連結している部分の近傍に形成した第 1 ストップ及び第 2 ストップにより行うようにしたこと」を構成要件としていることを、本件発明と甲 3 発明との相違点として挙げずにこれを看過した。

エ 取消事由 2 (相違点 1 の評価の誤り)

(ア) 本件審決は、「…相違点 1 を検討するために、甲第 4 号証をみると、第 1 0 実施例（【0 0 4 9】、【図 1 3】）として、自転車の前輪を受け入れる載置台であるが、該載置台に基端に開閉自在に連結されたクランクバー（リンク板 2 0）と、これら各クランクバーの互いに隣接するものの同士先端を開閉可能に連結して構成したものが記載されており、甲

第3号証記載の発明において、甲第4号証記載の第10実施例を適用して、相違点1の本件発明の構成とすることは、当業者であれば容易になし得ることにすぎない。」(8頁下18行～下12行)とするが、失当である。

まず、甲4の第10実施例は、本件発明のうち、「...これら各載置台に基端にて開閉自在に連結されて、その開閉角度が $30^{\circ} \sim 80^{\circ}$ の範囲内に規制された第1クランクバーと、これら各第1クランクバーの互いに隣接するもの同士先端を開閉可能に連結して構成し、前記各第1クランクバーの前記開閉角度規制を、前記各第1クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する2つの当接面、または、前記各載置台の各第1クランクバーを連結している部分の近傍に形成した第1ストッパ及び第2ストッパにより行うようにしたこと」については、全く意が用いられておらず、甲4の自転車置台を、当業者が甲3に適用しても、本件発明をなすことはできない。

また、甲4発明の自転車置台は、使用しない収納時には各連結機構は最小状態まで縮小され、展示会場等で使用されるときには各連結機構によって所定の距離まで伸張されるのであり、しかも、支持手段間の距離を全て略等間隔とするものである(段落【0008】)。さらに、同自転車置台は、「載置台1, 1の間隔を左右に広がるように平行に開いていくと、リンク板20, 20が直線状態に成ったところで載置台1, 1の間隔が所定の寸法となる」ものであるから、「直線状態に成った」「リンク板20, 20」(段落【0050】)は何らかの手を加えないと折り畳むことはできない。

これに対して、本件発明の自転車置台は、1台の自転車を出し入れするために、その支持台以外の支持台を左右に移動させて、これらの

他の支持台間の距離を最小限に縮めることができるものであって、自転車を出し入れしたい支持台だけの両側に出し入れ空間が形成できるという作用効果を有するものである。

したがって、甲４発明の自転車置台は、本件発明のそれとは全く異なった構成を有するものであり、本件発明の上記のような作用効果を発揮することができないものである。したがって、このような甲４発明の第１０実施例を、これとは全く異なった目的の下になされた甲３発明に適用することは、当業者といえどもなし得ないものである。

- (イ) 本件審決は、「本件発明では、…開閉機構として、各載置台の基端に開閉自在に連結された第１クランクバーを用いるものと規定されているに止まり、開閉機構を構成する他の要素を積極的に除外しているとはいえず、甲第３号証に記載されたもののように、各載置台の両端近傍にそれぞれ第１クランクバーを連結し、さらに、隣り合う載置台に連結した第１クランクバー相互の連結点に棒材の両端を連結して、平行四辺形リンクとした開閉機構を含むものであるから、相違点１として摘記した事項に実質的な差異は認められない。」(８頁下１１行～下４行)、「仮に、本件発明の開閉機構が、第１クランクバーだけで構成されるものであったとしても、本件発明の開閉機構と甲第３号証記載の発明の開閉機構の機能及び作用効果に格別の差異は認められず、また、甲第３号証記載の発明の開閉機構から、載台１の一端側(自転車を出し入れする側)の折曲リンク及び連結リンクを除去することにより、本件発明の開閉機構とする点にも格別の困難性は認められないから、当業者が必要に応じ適宜なし得る設計変更にすぎない。」(８頁下３行～９頁４行)とするが、失当である。

甲３発明の「リンク機構」は、甲３の図３にも示されるとおり、２つの載台１の間には、合計４本の折曲リンク９Ａと、これらを連結してい

る1本の連結リンク9Bが存在していて、足の踏み場もない状態になっており、例えば向こうの方で自転車の出し入れをしようとする人がいると、各リンク9Aまたは9Bが不用意に狭められてこれらの間に足が挟まれ、使用者は足に怪我をしてしまう等の危険性がある。そのため、本件発明は、甲3発明の開閉機構を構成する他の要素、つまり、2組の折曲リンク9A内の「一方」、及びこの折曲リンク9Aを折曲点で連結する「連結リンク9B」を積極的に除外したものであり、平行四辺形リンクとした開閉機構を含むものではなく、更に安全性の確保ができるという優れた効果を有するのであるから、相違点1は実質的な大差である。

なお、「安全性の確保」が明確な目的として明細書中に挙げられていなくても、本件発明の「複数自転車の置台」のような不特定多数の人が使用し利用するものについては、常に危険を回避するという目的をもって工夫がなされているものである。

オ 取消事由3（相違点2の評価の誤り）

(7) 本件審決は、「…開閉角度を所定の範囲内に規定することは、当業者が当然配慮する程度の事項に過ぎない。このことは、自転車の置台において、甲第4号証の第11実施例（【0052】～【0056】、【図14】）として、載置台1にスライド孔21を設けることによりクランクバー（リンク板20）の開閉角度を所定の範囲内に規定できるものがあることから、当業者であれば容易に看取し得る事項である。」（9頁11行～16行）、「…開閉角度を、具体的に30°～80°とすることも、上記事項を当業者が考慮すれば適宜設定し得る範囲に過ぎない。」（9頁17行～18行）とするが、失当である。

本件発明の発明者は、今、自転車の出し入れを行おうとしている支持台の左右に出し入れ空間を確保しようとして、その支持台の両側の支持台を動かそうとするとき、もし、各「第1クランクバー」が重なったり、

各「第１クランクバー」が直線状になっていたりすると、支持台上の自転車に力を加えるだけではその開閉機構の開閉は行えないという不都合を生ずることを見出して、これを回避するための手段として、隣同士開閉自在に連結された各「第１クランクバー」の開閉角度を所定の範囲内に規定することに気付き、本件発明という創作的活動を行ったものであり、これを「当業者が当然配慮する程度の事項」ということはできない。

また、前記エ(ア)に記載したように、甲４発明の自転車置台は、「載置台１，１の間隔を左右に広がるように平行に開いていくと、リンク板２０，２０が直線状態に成ったところで載置台１，１の間隔が所定の寸法となる」ようにするものであり、「直線状態に成った」とは、本件発明においては０°（９０°は誤記と認める。）になったときであるから、甲４発明の自転車置台においては、開閉角度を、具体的に３０°～８０°とすることは、全く想定していない。

(イ) また、本件審決は、「…隣り合う載置台の間隔は、第１クランクバーの開閉角度だけではなく、第１クランクバーの長さによっても変化するものであるから、上記開閉角度における「３０°」「８０°」という上下限值だけを特定した点に、特段の技術的意義・作用効果は認められない。」（９頁１９行～２２行）とするが、失当である。

まず、本件訂正明細書（甲１６）には、「各第１クランクバー３１間の開閉角度とは、各第１クランクバー３１が連結されている載置台２０上の点から、図２の横方向に伸ばした線を０°としたときに、この線から各第１クランクバー３１の立ち上がり角度を言うものである。各第１クランクバー３１の開閉角度は、上述した通り、３０°～８０°の間となる必要があるが、その理由は、まず各第１クランクバー３１の開閉角度が３０°よりも小さいと、各第１クランクバー３１を両側から押してこれを立ち上がらせようとしたときに、これが困難となるからで

ある。一方、各第 1 クランクバー 31 の開閉角度が 80° よりも大きいと、1 本の載置台 20 に 2 本の第 1 クランクバー 31 を同軸的に設けたときに、互いに干渉し合ってしまう、損傷が生じ易くなるからである。」(段落【0016】)のように、上下限値を特定した点の技術的意義、作用効果が明確に記載されている。

また、前記エ(ア)に記載したように、甲 4 発明の自転車置台では、リンク板 20、20 が直線状態に成った後、つまり「つぶったまま」の状態にあるものを折り畳もうとするとき、何ら手を加えないままではリンク板 20、20 は折り畳むことはできない。しかるに、これが、もし、80° を上限としていれば、そのままリンク板 20、20 を互いに縮めることは手を加えなくてもできるのである。このことは、下限値 30° についても当てはまり、折り畳まれているものを広げる際に、この角度で下限値が規制されていれば、簡単に行えるのである。

(ウ) さらに、本件審決は、「...バーの連結先端部に形成された当接面により開閉角度の規制を行うようにしたものが、甲第 5～7、12～14 号証等に記載されているように周知であるから、本件発明のように、開閉角度を所定の範囲内に規制する場合、クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面とすることに格別困難性はなく、当業者であれば容易になし得ることである。」(9 頁 23 行～28 行)、とするが、失当である。

甲 5～7、12～14 に記載されている発明は、それぞれ、「ステアー」(甲 5)、「窓の開き止め用アーム」(甲 6)、「連結具」(甲 7)、「書庫兼机類ノ扉開閉支持金具」(甲 12)、「連結具およびその製造方法」(甲 13)、「開き窓」(甲 14)に関するものであり、本件発明のような「自転車置台」は全く想定されていない。すなわち、甲 5～7、12～14 には、本件発明とは目的が異なった発明が記載されているのであ

って、これらを「クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する２つの当接面とすること」は全く想定していない。

さらに、開閉角度の規制を行うようにしたものが、甲５～７，１２～１４に記載されているように周知であったとしても、技術分野の全く異なる甲５～７，１２～１４を適用する場合には、それなりの条件が出てくるはずであるが、その条件は何ら記載されていない。

したがって、これらの甲５～７，１２～１４の角度規制手段を、甲３発明、甲４に適用することはできない。

カ 取消事由４（本件発明の作用効果の評価の誤り）

本件審決は、「本件発明の作用効果も、甲第３号証及び甲第４号証に記載された発明と比較して格別のものがあるとはいえない。」（９頁下７行～下６行）、とするが、失当である。本件発明の開閉機構では、足を挟む危険性がなく、また、今出し入れしたい自転車の支持台の両側だけ、出し入れ空間が確保できるのに対して、甲３発明の開閉機構では、足を挟む危険性があり、また、直線状になったリンク板２０，２０は何らかの手を加えないと折り畳むことができないなど、両者の機能及び作用効果には格別の差異がある。

２ 請求原因に対する認否

請求原因(１)ないし(３)の各事実は認めるが、同(４)は争う。

３ 被告の反論

本件審決の認定判断は正当であり、原告主張の取消事由はいずれも理由がない。

(１) 取消事由１(１)（甲３発明の認定の誤り）に対し

原告は、甲３発明において、「基台２を構成する一対の平行なチャンネル状金属ロッド」という概念は生まれない、と主張し、請求項１，要約，段落【００２２】，【００２３】の記載を指摘する。

しかし、甲３の段落【００１６】、図１、段落【００２１】、図９、１０によれば、基台２はチャンネル状の金属ロッドで方形状に連結されており、そのうちの一对の平行な金属ロッドにローラー１３の設置されたＬ金具１４を介して載台１が連結され、ローラー１３が基台２のチャンネルの内側を回転・移動することで、載台１が軽く平行移動可能な構成となっていることが分かる。したがって、甲３には、「基台２を構成する一对の平行なチャンネル状金属ロッド」が記載されていることは明らかである。

(2) 取消事由１(2)（本件発明との一致点の認定の誤り）に対し

ア 原告は、本件発明の「第１支持梁及び第２支持梁」は、甲３発明の「互いに平行な前後の２本の基台」と解釈できると主張し、「一对の金属ロッド」ではないとする。しかし、上記(1)のとおり、基台２、２は一对の金属ロッドで構成されているものであるから、本件発明の「第１支持梁及び第２支持梁」は甲３発明の「一对の金属ロッド」に相当するものである。

イ 原告は、本件発明の「移動台」は、甲３発明の「Ｌ金具」とこれに「連結軸」を介して支持された「ローラー」とからなると解釈できると主張し、「Ｌ金具」ではないとする。しかし、甲３発明においてＬ金具にローラーが連結されていることは明らかであるから、本件発明の「移動台」は、甲３発明の「Ｌ金具」に相当するものである。

ウ 原告は、無効審判手続で、その平成１７年２月１６日付け答弁書（乙１）において本件発明と甲３発明を対比した際も、甲３発明には、本件発明の、上記ア、イに関係する構成要件についての記載があると明確に認め、その後も主張の変更は全くしていなかった。したがって、一致点の認定の誤りがあるとする原告の主張は、禁反言の原則に反する。

(3) 取消事由１(3)（相違点の看過）に対し

原告は、本件審決が、本件訂正によって本件発明に加えられた「ストッパ」によってクランクバーの角度規制を行うことについては判断していない

と非難するが、ある部材の移動を制限する技術につき、障害物を設けてその移動を制限することは極めて当たり前の慣用技術であるから、原告の批判は当たらない。

(4) 取消事由 2（相違点 1 の評価の誤り）に対し

ア まず、原告は、本件審決の判断には甲 4 の第 10 実施例の適用につき本件発明の原告指摘部分について全く意が用いられていないと主張する。

しかし、相違点 1 は、各載置台間を、1 組のリンク機構で連結するのか（本件発明）、2 組の折曲リンクとそれらを結ぶ連結リンクとからなるリンク機構で連結するのか（甲 3）との差異であり、本件発明の原告指摘部分は何らこれと関係がない部分であるから、原告の上記主張は、相違点 1 に関する審決の判断と全く噛み合っていない主張である。

また、原告は、甲 4 発明の使用方法、目的等を縷々説明した上で、甲 4 発明は本件発明とは全く異なった構成を有するものであり、このような作用効果を甲 4 発明は発揮することができない、と主張する。

しかし、本件審決は、甲 4 発明をそっくりそのまま甲 3 発明に適用するとはしておらず、「該載置台に基端に開閉自在に連結されたクランクバー（リンク板 20）と、これら各クランクバーの互いに隣接するもの同士の前端を開閉可能に連結して構成したものが記載されており」（8 頁 22 行～24 行）としていることから明らかなように、甲 4 公報の第 10 実施例（段落【0049】、図 13）に記載されているクランクバーの構成を、甲 3 発明に適用することで、本件発明の構成に想到することが当業者にとって容易であると判断しているのであって、その判断に何ら誤りはない。

イ 原告は、本件発明は、甲 3 発明の「リンク機構」は、足の踏み場もない状態になっており、使用者は足に怪我をしてしまう等の危険性がある、そのため、本件発明は、開閉機構を構成する他の要素、つまり、2 組の折曲リンク 9 A 内の「一方」、及びこの折曲リンク 9 A を折曲点で連結する

「連結リンク 9 B」を積極的に除外した，と主張する。

しかし，原告の主張は，甲 3 発明を「足の踏み場もない状態」などと恣意的な評価を加えた上のものであって，意味がない。甲 3 発明の自転車置台の使用者が足に怪我をしてしまう等の危険性がある，というのは，甲 3 公報には何ら記載されていない事項である。そもそも，載台又は載置台間に人がいる状態で，他の人が自転車を取り出そうとして載台又は載置台を移動させれば，もともといた人が載台又は載置台間に挟まれて怪我を負うであろう危険性は，甲 3 発明のみならず本件発明でも同じはずである。

そして，積極的に除外しているという以上，本件訂正明細書（甲 1 6）中に，少なくとも当該構成を除外する旨の何らかの記載が存在するか，又は第 1 クランクバーのみを構成要件としたことによる積極的な作用・効果が記載されていなければならないはずであるが，本件訂正明細書（甲 1 6）中にはそのような記載は一切なされていない。

(5) 取消事由 3（相違点 2 の評価の誤り）に対し

ア 甲 5 ～ 7，1 2 ～ 1 4 により，本件発明の出願時（平成 1 2 年 1 2 月 2 0 日）において，クランク機構に関しその開閉角度制限を設ける技術が存在したことは明白であって，既に慣用技術となっていたといえるものである。また，クランク機構を使用する際に角度を制限して，クランクが伸びきって折りたたみに不都合が生じたり，クランクを完全に折りたたもうとすると他の部材と干渉する不都合を避けるという技術は，極めて常識的な技術内容といわざるを得ない。

イ 原告は，開閉角度の上下限值（3 0 ° 及び 8 0 °）につき，技術的意義がある旨主張する。しかし，数値限定をする以上，かかる「3 0 °」「8 0 °」という数値に特別な意味がなくてはならず，それが本件訂正明細書（甲 1 6）において明示される必要があるところ，本件訂正明細書（甲 1 6）にはかかる数値に関する特別な根拠は全く記載されていない。原告は，

段落【００１６】の記載を指摘するが、この記載はつまり、クランク機構に角度を設けるといっても、クランクが伸びきってしまわないように多少折りたたまれた状態が好ましく、また完全に折りたたまれた状態だとクランク同士が干渉するのでその手前で止めるのがよいという定性的な意味しか有しない。

(6) 取消事由４（本件発明の作用効果の評価の誤り）

原告の主張は、本件発明の明細書及び甲３発明の明細書に何ら記載されていない事項であり、失当である。

第４ 当裁判所の判断

１ 請求原因(1)（特許庁等における手続の経緯）、(2)（発明の内容）、(3)（本件審決の内容）の各事実は、いずれも当事者間に争いがない。

そこで、審決の違法の有無に関し、原告主張の取消事由ごとに判断する。

２ 取消事由１(1)（甲３発明の認定の誤り）について

原告は、本件審決が、甲３発明において「基台２を構成する一対の平行なチャンネル状金属ロッド」と認定したことを争っている。

しかし、甲３公報には、「基台２は金属ロッドを方形状に連結したもので、」（段落【００１６】）の記載や、「載台１は基台２に沿って軽くスムーズに移動できるように、ローラー１３を介して基台２に連結されている。…ローラー１３は、図９に示すように、基台２であるチャンネルの内側を転動して、載台１を基台２に沿って軽く移動させる。」（段落【００２１】）との記載があり、これらの各記載に、同公報の図１、３、８、９を併せ考慮すれば、甲３公報には、基台２を構成する方形状に連結されたチャンネル状金属ロッドのうち、向かい合う一対の平行なチャンネル状金属ロッドに複数の載台１を平行移動可能に連結したものが記載されていると認められる。

したがって、本件審決が、甲３発明を、「基台２を構成する一対の平行なチャンネル状金属ロッド」という概念を用いて認定（６頁２０行～２９行）した

ことに誤りはなく，取消事由 1 (1) は理由がない。

3 取消事由 1 (2) (本件発明との一致点の認定の誤り) について

(1) 原告は，本件発明の「第 1 支持梁及び第 2 支持梁」は，甲 1 5 (本件特許公報) の図 2 から明らかなとおり，自転車を入れる方向に対して前後になって互いに平行に配置されるものであり，甲 3 発明の「互いに平行な前後の 2 本の基台」と解釈できるものであるから，甲 3 発明の「一对の金属ロッド」と一致点にはならない，と主張する。

しかし，上記 2 で説示したように，甲 3 公報には，基台 2 を構成する方形状に連結されたチャンネル状金属ロッドのうち，向かい合う一对の平行なチャンネル状金属ロッドに複数の載台 1 を平行移動可能に連結したものが記載されているというのであるから，原告が主張する，甲 3 発明の「互いに平行な前後の 2 本の基台」自体，向かい合う一对の平行なチャンネル状金属ロッドに相当するものと認められる。

したがって，原告の上記主張は採用することができない。

(2) 原告は，本件発明の「移動台」は，甲 3 発明の「L 金具」とこれに「連結軸」を介して支持された「ローラー」とからなると解釈できるものであるから，甲 3 発明の「L 金具」と一致点にはならない，と主張する。

しかし，本件発明の特許請求の範囲の記載によれば，本件発明の「移動台」は，「載置台」と一体化されて「第 1 支持梁及び第 2 支持梁」に対して移動可能に組み付けるものであるところ，甲 3 公報の図 9 によれば，甲 3 発明において，載台に固定されて一对の金属ロッドに対して移動可能に組み付けられるのは「L 金具」とであると認められる。

したがって，原告の上記主張は採用することができない。

(3) 以上によれば，原告の主張が禁反言の原則に反するかどうかを判断するまでもなく，取消事由 1 (2) は理由がない。

4 取消事由 1 (3) (相違点の看過) について

(1) 原告は、本件審決は、本件発明が、「…各第 1 クランクバーの前記開閉角度規制を、前記各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面、または、前記各載置台の各第 1 クランクバーを連結している部分の近傍に形成した第 1 ストップ及び第 2 ストップにより行うようにしたこと」を構成要件としていることを、本件発明と甲 3 発明との相違点として挙げずにこれを看過した、と主張する。

(2) しかし、本件発明の特許請求の範囲の記載をみると、原告が相違点と主張する上記構成要件は、「各第 1 クランクバーの…開閉角度規制を、…各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面…により行うようにしたこと」、または、「各第 1 クランクバーの…開閉角度規制を、…各載置台の各第 1 クランクバーを連結している部分の近傍に形成した第 1 ストップ及び第 2 ストップにより行うようにしたこと」の二つの要件の一方を満たせばよいものであることは明らかである。

そして、特許請求の範囲の記載が、一つの要件に特定することなく、二つの要件の一方を満たせばよいものである以上は、これら二つの要件の一方を満たす場合について進歩性が否定されるときは、他方を満たす場合について検討するまでもなく、本件発明の進歩性は否定されるものというほかない。

しかるに、本件審決は、前記二つの要件のうち、前者の要件を満たす場合に着目して、本件発明と甲 3 発明との相違点 2（「第 1 クランクバー」の開閉角度が、本件発明は $30^{\circ} \sim 80^{\circ}$ の範囲内に規制され、前記各第 1 クランクバーの前記開閉角度規制を、前記各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する 2 つの当接面により行うようにしているのに対し、甲 3 発明では明らかな点）を認定した上で、本件発明の進歩性を否定したものであって、後記 6 のとおり、その判断に誤りはない。

(3) したがって、本件において、後者の要件、すなわち「各第 1 クランクバ

一の…開閉角度規制を，…各載置台の各第１クランクバーを連結している部分の近傍に形成した第１ストッパ及び第２ストッパにより行うようにしたことを」を満たす場合について検討するまでの必要はなかったというべきであるから，本件審決がこの点を相違点として挙げなかったことを誤りということとはできない。

以上によれば，原告の上記主張は採用することができない。

5 取消事由２（相違点１の評価の誤り）について

(1) 原告は，本件審決が，「…甲第３号証記載の発明において，甲第４号証記載の第１０実施例を適用して，相違点１の本件発明の構成とすることは，当業者であれば容易になし得ることにすぎない。」（８頁下１４行～下１２行）とするのは失当である旨主張する。

そこで甲４公報をみるに，同公報には，「…図１３は本発明の第１０実施例を表わす。自転車を支持し得る支持手段は，自転車の前輪を受け入れることが出来る載置台１と，前輪が入るだけの間隔を空けて載置台１の両側に立設された２個の支持棒３…とから成る。載置台１はまたリンク部材の一部であって，載置台１と，該載置台１の略半分の長さのリンク板２０と，回動軸１０とから連結機構が構成されている。両側に平行に載置台１，１を配置し，載置台１の先端部分に於いてリンク板２０の一端部を回動軸１０にて止める。またリンク板２０，２０の他端部は，リンク板２０，２０同士を回動軸１０にて止めている。それ故，内側のく字状のリンク板２０，２０とその両側の載置台１，１とでＭ字形状が形作られている。」（段落【００４９】）との記載や，「本実施例の場合，載置台１，１の間隔を左右に広げるように平行に開いて行くと，リンク板２０，２０が直線状態に成ったところで載置台１，１の間隔が所要の寸法と成るように構成されている。」（段落【００５０】）との記載がある。

したがって，これらの各記載によれば，甲４には，回動軸１０で連結され

たリンク板 20, 20 のそれぞれの先端部を, 平行に配置される載置台 1 に
回動軸 10 で連結することによって, 隣接する自転車載置台を連結する構造
が記載されているものと認められる。

しかるに, これらリンク板 20, 20 は, それぞれの端部が載置台 1 に開
閉自在に連結されたクランクバーということができ, 隣接する自転車載置台
の連結構造である点で, 甲 3 発明におけるリンク機構と共通するものである
から, 甲 3 発明におけるリンク機構に代えて, 甲 4 記載の上記連結構造を適
用し, 相違点 1 に係る本件発明の構成とすることは, 当業者(その発明の属
する技術の分野における通常の知識を有する者)が容易に想到し得る程度の
ことというべきである。

したがって, これと同旨である本件審決の判断に誤りはない。

(2) 原告は, 甲 4 の第 10 実施例は, 本件発明のうち, 「...これら各載置台
に基端にて開閉自在に連結されて, その開閉角度が $30^{\circ} \sim 80^{\circ}$ の範囲内
に規制された第 1 クランクバーと, これら各第 1 クランクバーの互いに隣接
するもの同士先端を開閉可能に連結して構成し, 前記各第 1 クランクバー
の前記開閉角度規制を, 前記各第 1 クランクバーの連結先端部に形成されて
前記範囲を構成する 2 つの当接面, または, 前記各載置台の各第 1 クランク
バーを連結している部分の近傍に形成した第 1 ストップ及び第 2 ストップに
より行うようにしたこと」については, 全く意が用いられていない, と主張
する。

しかし, たとえ甲 4 の第 10 実施例に, 第 1 クランクバーの開閉角度が $30^{\circ} \sim 80^{\circ}$ の範囲内に規制され, 同開閉角度規制を所定の構成により行う
ようにしたことが認められないとしても, 相違点 1 の判断は, これとは別の
構成, すなわち, 開閉機構に関し, 第 1 クランクバーを用いるのか, 2 組の
折曲リンクと折曲リンクを折曲点で連結する連結リンクとからなるリンク機
構を用いるのか, という点にかかるものである。そうすると, 甲 4 の第 10

実施例に開閉角度規制という点が認められないとしても、これを開閉機構の相違という別の構成に係る相違点１の判断のために用いることができないということにはならない。

したがって、原告の上記主張は採用することができない。

- (3) 原告は、甲４発明の自転車置台は、使用しない収納時には各連結機構は最小状態まで縮小され、展示会場等で使用されるときには各連結機構によって所定の距離まで伸張されるものであり、支持手段間の距離を全て略等間隔とするものであり、また、直線状態に成ったリンク板２０、２０は、何らかの手を加えないと折り畳むことはできないものである、これらによれば、甲４発明の自転車置台は、本件発明と全く異なった構成を有するものであり、甲３発明には当業者といえども適用できない、と主張する。

しかし、原告が主張するように、甲４発明の自転車置台（甲４記載の第１０実施例）が、使用するときはその各連結機構を最大限まで広げ、使用しないときはその各連結機構を最小限まで縮めておくなどのものであるとしても、甲４には、上記(1)で説示したように、回動軸１０で連結されたリンク板２０、２０のそれぞれの先端部を、平行に配置される載置台１に回動軸１０で連結することによって、隣接する自転車載置台を連結する構造が記載されていることに変わりはないのであるから、甲４記載の第１０実施例を、当業者が甲３発明に適用できないという理由にはなり得ない。

したがって、原告の上記主張は採用することができない。

- (4) 原告は、甲３発明の開閉機構においては、そのままでは「足を挟む」等の危険性があるところ、この危険性を回避するために本件発明では、甲３の開閉機構を構成する他の要素を積極的に除外しているものであり、平行四辺形リンクとした開閉機構を含むものではないから、相違点１は実質的な大差である旨、主張する。

ア しかし、本件特許の請求項１（本件発明）の記載は、前記第３の１(2)

のとおりであり，載置台を連結する構成については，「これら各載置台に基端にて開閉自在に連結され...た第１クランクバーと，これら各第１クランクバーの互いに隣接するもの同士の先端を開閉可能に連結して」とされるにとどまるのであって，載置台を連結するその他の構成要素の有無，あるいは，第１クランクバーが設置される位置を規定するものではない。

しかも，本件訂正明細書（甲１６）のすべての記載を精査しても，本件発明が開閉機構を構成する第１クランクバー以外の要素を除外するものの記載ないし示唆が存在するとは認められず，「足を挟む」等の危険性を回避することの記載ないし示唆も見出すことはできない。そうすると，原告主張のように，危険性を回避するために開閉機構を構成する他の要素を除外したものとして本件発明を限定して解することは，明細書の記載に基づかない主張といわざるを得ない。

イ 他方，甲３発明は２組の折曲リンク９Ａを有するところ，このうち１組の折曲リンク９Ａは，その基端が自転車載台１に開閉自在に連結され，隣接するもの同士の先端が開閉自在に連結されたものである。したがって，同折曲リンク９Ａは，上記アに記載した，本件発明の「これら各載置台に基端にて開閉自在に連結され...た第１クランクバーと，これら各第１クランクバーの互いに隣接するもの同士の先端を開閉可能に連結して」という要件を満たすものであって，本件発明の第１クランクバーに相当するものといえるから，この点において，本件発明と差異があるということはない。

さらに，甲３発明は，１組の折曲リンク９Ａに加えて，もう１組の折曲リンク９Ａを設け，それぞれの組の折曲リンク９Ａ相互の連結点に連結リンク９Ｂを連結して，自転車載台１と合わせて全体として平行四辺形となるリンク機構９を構成したものである（なお，これは，それぞれの組の折曲リンク９Ａ相互の連結点に連結リンク９Ｂを連結することをいう趣旨で

あることは明らかである。) ところ、上記アのとおり、本件発明が、開閉機構を構成する他の要素を除外したものに限定して解することはできないのであるから、かかる平行四辺形のリンク機構を有するものをも包含するものと解される。

したがって、相違点 1 について、本件発明と甲 3 発明とで実質的な差異があるということとはできず、審決が、「本件発明では、…開閉機構を構成する他の要素を積極的に除外しているとはいえず、甲第 3 号証に記載されたもののよう、…平行四辺形リンクとした開閉機構を含むものであるから、相違点 1 として摘記した事項に実質的な差異は認められない。」(8 頁下 11 行～下 4 行) と判断したことに誤りはない。

ウ そうすると、上記アに説示したとおり、危険性を回避するために開閉機構を構成する他の要素を積極的に除外したものとして本件発明を限定して解することはできないのであるから、本件発明において、安全性の確保ができる旨の効果が奏されるものということとはできない。本件発明に係る「複数自転車の置台」のような不特定多数の人が使用し利用するものについては、常に危険を回避するという目的をもって工夫をしていかなければならないからといって、当然に、明細書中にない「安全性の確保」という効果が奏されるものとみることはできない。したがって、本件発明の開閉機構が第 1 クランクバーだけで構成されるものであったとしても、これを危険性の回避、安全性の確保という見地から構成されたものとみることはできず、したがって、甲 3 発明の開閉機構から、単に、載台 1 の一端側の折曲リンク及び連結リンクを除去したにすぎないとみるほかなく、これを単なる設計変更以上のものということとはできない。

エ 以上のア～ウによれば、原告の上記主張は採用することができない。

6 取消事由 3 (相違点 2 の評価の誤り) について

(1) 原告は、本件発明の発明者は、各「第 1 クランクバー」が重なったり、

各「第１クランクバー」が直線状になっていたりすると、支持台上の自転車に力を加えるだけではその開閉機構の開閉は行えないという不都合を生ずることを見出して、これを回避するための手段として、隣同士開閉自在に連結された各「第１クランクバー」の開閉角度を所定の範囲内に規定することに気付き、本件発明という創作的活動を行ったものであり、これを「当業者が当然配慮する程度の事項」ということはできない、と主張する。

しかし、甲３発明において、本件発明のように「第１クランクバー」の開閉角度を所定の角度に規制するようにされているか明らかでないとしても、１組の折曲リンク９Ａが直線となる状態（開閉角度が０°となる状態）であると、自転車の載台１を押して移動させるのが困難となるのは、その機構から見て明らかであることからみて、折曲リンク９Ａの開閉角度が一定以下にならないように規制することは、当業者が当然考慮する程度のことといえるべきである。

このことは、甲８（実開平５－４６６５４号公報）の【従来の技術】欄の以下の記載や、甲３公報の図１、図３からも裏付けられる。

すなわち、同欄には、「…折り畳み連結部材５４は、支軸５５と、この支軸５５を介して一端側が互いにヒンジ結合されている第１のアーム５６と第２のアーム５７とでなる。そして、第１のアーム５６の他端は支軸５８を介して車体に回動可能に取り付けられ、第２のアーム５７の他端は支軸５９を介して煽り５２の回動先端側に回動可能に取り付けられている。」（段落【０００２】）との記載や、「…煽り５２が外側…へ回動されたときに、支軸５８の中心と支軸５９の中心とを結んだ線６０を支軸５５が…越えた状態まで回動できるようにしておくと、再び煽り５２を…回動させて起立させるときに、…スムーズな閉動作が行えない。これに対して、線６０を越えない位置に支軸５５がある場合は、起立させるときに…スムーズな閉動作が行える。…」（段落【０００３】）との記載があり、これらの記載によれば、甲

8（実開平５－４６６５４号公報）の【従来の技術】として、支軸５５を介して一端側が互いにヒンジ結合される第１，第２のアーム５６，５７とからなる連結部材において、スムーズな閉動作が行えるように、支軸５５が、両アームの他端側の支軸５８，５９の中心を結ぶ直線６０を越えた位置まで回転しないようにする回動量規制手段が設けられる旨が記載されており、かかる事項はいわば技術常識ともいえるべきものと認められる。また、甲３公報の図１，図３において、隣接する自転車の載台１の間隔が広げられた状態においても、折曲リンク９Ａが直線とならずに屈曲した状態が図示されており、これによれば、同図１，図３において、開閉角度が一定以下にならないようにすることが示唆されていると認められる。

以上によれば、甲３発明において、折曲リンク９Ａの開閉角度を所定範囲内とすることは、当業者が当然考慮する程度の事項というべきであり、この開閉角度を具体的にどの程度とするかは、下記(2)の検討に照らし、当業者が設計的に適宜設定し得るものというべきである。

以上によれば、原告の上記主張は採用することができない。

(2) また、原告は、甲４発明の自転車置台においては開閉角度を具体的に $30^{\circ} \sim 80^{\circ}$ とすることは全く想定していない、と主張する。しかし、上記(1)で説示したように、甲４発明が適用される対象である甲３発明において、折曲リンク９Ａの開閉角度を所定範囲内とすることは、当業者が当然考慮する程度の事項というべきであり、この開閉角度を具体的にどの程度とするかは、当業者が設計的に適宜設定し得るものと認められるのであるから、甲４発明の自転車置台において開閉角度が具体的に $30^{\circ} \sim 80^{\circ}$ とすることが想定されていないと言ってみても、相違点２についての進歩性の判断が左右されることにはならない。

(3) 原告は、本件訂正明細書（甲１６）には、段落【００１６】のように、上下限値を特定した点の技術的意義、作用効果が明確に記載されている、か

かる技術的意義，作用効果は，仮に甲４発明の自転車置台において上下限值を設定してみれば，リンク板２０，２０を簡単に折り畳んだり広げたりできることからみても明らかである旨主張する。

そこで検討するに，本件訂正明細書には，第１クランクバーの開閉角度の範囲を特定したことについて，「…その理由は，まず各第１クランクバー３１の開閉角度が３０°よりも小さいと，各第１クランクバー３１を両側から押してこれを立ち上がらせようとしたときに，これが困難となるからである。一方，各第１クランクバー３１の開閉角度が８０°よりも大きいと，１本の載置台２０に２本の第１クランクバー３１を同軸的に設けたときに，互いに干渉し合ってしまう，損傷が生じ易くなるからである。」（段落【００１６】）との記載がある。

これによれば，本件発明において，第１クランクバーの開閉角度の範囲が規制されたことの意義は，第１クランクバー３１の開閉角度が小さいと，各第１クランクバー３１を両側から押して立ち上がらせるのが困難となること，開閉角度が大きいと，１本の載置台２０に２本の第１クランクバー３１を同軸的に設けたときに，互いに干渉し合うことを考慮した点にあるものとされる。しかし，本件発明は，１本の載置台２０に２本の第１クランクバー３１を同軸的に設けることを要旨としないものであり，そもそも，開閉角度の上限を規定した点に上記のような意義があるとはいえないし，また，下限についても「３０°」と特定したことに格別の意義があると認めるに足る証拠はないから，本件発明において，第１クランクバーの開閉角度の上下限を「８０°」「３０°」に特定した点に，設計的事項の域を超える格別の技術的意義があるということとはできない。

以上によれば，原告の上記主張は採用することができない。

- (4) 原告は，甲５～７，１２～１４には，本件発明とは目的が異なっている発明が記載されているのであって，これらを「クランクバーの連結先端部に

形成されて前記範囲を構成する２つの当接面とすること」は全く想定していない，技術分野の全く異なる甲５～７，１２～１４を適用する場合には，それなりの条件が出てくるはずであるが，その条件は何ら記載されていない，と主張する。

ア そこで，甲５～７，１２～１４について検討する。

(ア) 甲５（特開２０００－８６８３号公報）には，「...この発明が特徴とするところは，...第１，２アームが，それぞれの内端部の反対端部である外端部で軸部材（第３軸部材）を介して旋回可能に連結し，前記第２アームの前記内外端部間には，前記第２アームの側方へ延びて，前記蓋が開いているときに，前記固定枠の前面部分に前方から当接可能な係合部が形成されていること，にある。」（段落【０００６】）との記載や，「この発明の...実施態様において，前記第１アーム外端部における前記第３軸部材よりも外方の部分には，前記第１，２アームが前記第３軸部材を中心に互いに旋回するときに，前記第２アームの側縁部に旋回方向前方から当接してその旋回を止めることが可能なストッパ部が形成されている。」（段落【０００７】）との記載がある。

(イ) 甲６（特開平１０－３３１５０４号公報）には，「...この発明においては，...各アームの他端部に連結片を回転自在に連結し，他方のアームの一端部をアーム長さ方向に延長し，その延長端部に一方のアームに対する当接によって一対のアームの開き角度を制限するストッパを設けた構成を採用している。」（段落【０００８】）との記載がある。

(ウ) 甲７（特開平７－３２４５４８号公報）には，「...本発明の連結具では，...開閉物の一方に取付けられ，回転軸となる軸を備えた第１の部材と，開閉物の他方に取付けられ，前記軸の少なくとも一部をインサート成形によって覆う第２の部材とから成り，前記第２の部材の成形時の収縮による前記軸への挟圧力で開閉動作を規制するようにして

いる。」(段落【0009】)との記載がある。

(エ) 甲12(実公昭8-4050号公報)には、「...上下二枚ノ腕金(1)(2)ノ中央ニ鶴嘴状ニ隆起部(3)(4)及孔(5)(6)ヲ設ケ該孔(5)(6)ニ釘(7)ヲ嵌着シ隆起部(3)(4)ヲ相接セシメ...テ成ル書庫附机類ノ扉開閉支持金具ノ構造」(登録請求の範囲)との記載がある。

(オ) 甲13(特開平6-200671号公報)には、「...第1のアーム21のストッパ25と第2のアーム30の一端30a側外周とが当接する位置まで蓋12が開らいて、...」(段落【0026】)との記載がある。

(カ) 甲14(特開平10-331505号公報)には、「第2アーム12には、...延長端部18が設けられ、その延長端部18にストッパ19が設けられている。ストッパ19は第1アーム10に対する当接によって第1アーム10と第2アーム12の開放角度を制限する。」(段落【0019】)との記載がある。

イ そして、甲5は「固定枠に対して蓋や扉を開閉可能に連結するためのステー」(段落【0001】)に係る技術を、甲6は「障子の開放角度を所定の角度に制限すると共に、任意の開放位置で停止保持することができる窓の開き止め用アーム」(段落【0001】)に係る技術を、甲7は、「蓋等の開閉物の開閉動作を規制する連結具」(段落【0001】)を、甲12は「書庫兼机類ノ扉開閉支持金具」に係る技術を、甲13は「自動車のコンソールボックスやグローボックス等の蓋とボックス本体との間に用いられる連結具」(段落【0001】)に係る技術を、甲14は「障子の開放角度を所定の角度に制限すると共に、任意の開放位置で停止保持することができる窓の開き止め用アーム」(段落【0001】)に係る技術を示すところ、甲5の係合部及びストッパ部、甲6のストッパ、甲7の回転軸となる軸を備えた第1の部材と、同軸の少なくとも一部をインサート成

形によって覆う第2の部材，甲12の隆起部(3)(4)，甲13のストッパ25及びこれと当接する第2のアーム30の一端30a側外周，甲14のストッパ19及びこれと当接する第1アーム10は，いずれもアームの先端部に設けられ，アームの開閉角度を規制する当接面ということができる。

したがって，これらの記載によれば，バーの連結先端部に形成された二つの当接面により開閉角度の規制を行うことは，従来種々の分野において知られた周知の技術と認められるから，甲3発明においても，開閉角度を所定範囲内とするための規制手段として，折曲リンク9Aの連結先端部に二つの当接面を形成することは，当業者が設計的に適宜採用し得る程度のことというべきである。

ウ 以上によれば，クランクバーの連結先端部に二つの当接面を形成することに格別困難性はないとした審決の判断に誤りはない。原告は，甲5～7，12～14には，本件発明とは目的が異なっている発明が記載されているのであって，これらを「クランクバーの連結先端部に形成されて前記範囲を構成する2つの当接面とすること」は全く想定していない，技術分野の全く異なる甲5～7，12～14を適用する場合には，それなりの条件が出てくるはずであるが，その条件は何ら記載されていない，と主張するが，上記イで説示したように，バーの連結先端部に形成された二つの当接面により開閉角度の規制を行うことは，従来種々の分野において知られた周知の技術というのであるから，原告が主張するような条件の記載の有無等にかかわらず，このような周知技術を当業者が甲3発明に適用することに格別困難があるとは考えられない。

したがって，原告の上記主張は採用することができない。

7 取消事由4（本件発明の作用効果の評価の誤り）について

原告は，本件発明の開閉機構では，足を挟む危険性がなく，また，今出し入れしたい自転車の支持台の両側だけ，出し入れ空間が確保できるのに対して，

甲３発明の開閉機構では、足を挟む危険性があり、また、直線状になったリンク板２０、２０は何らかの手を加えないと折り畳むことができないなど、両者の機能及び作用効果には格別の差異がある、と主張する。

しかし、上記５（４）アで検討したとおり、そもそも、本件訂正明細書（甲１６）を通じてみても、本件発明が、「足を挟む」等の危険性を回避するものであることの記載ないし示唆を見出すことはできない。さらに、本件特許の特許請求の範囲請求項１の記載によれば、本件発明の開閉機構が第１クランクバーだけで構成されるものに限定して解することはできないし、第１クランクバーについてみても、「足を挟む」等の危険性を回避するような位置、構造のものとするようなものに特定されているとは認められない。

したがって、本件発明が、原告主張のような作用効果を奏するものということとはできず、この点において甲３発明と格別の作用効果の差異があるということとはできない。

また、原告が主張する、全体で１台の自転車分しか出し入れ空間がないように他の支持台を縮めておくことができ、出し入れしたい自転車の支持台の両側だけ出し入れ空間が確保できるといった作用効果は、甲３発明においても奏されるものと認められるから、格別の作用効果ということとはできないし、前記６（１）～（４）の検討に照らせば、甲３発明においても、折曲リンク９Ａの開閉角度が一定以下にならないように規制することは、当業者が当然考慮することであるべきであって、本件発明においてクランクバーが直線状にならない点も、格別の作用効果ということとはできない。

８ 結語

以上によれば、原告主張の取消事由はいずれも理由がない。よって、原告の請求を棄却することとして、主文のとおり判決する。

裁判長裁判官 中 野 哲 弘

裁判官 森 義 之

裁判官 田 中 孝 一