

平成21年2月25日判決言渡 同日原本交付 裁判所書記官

平成19年(行ケ)第10424号 審決取消請求事件(特許)

口頭弁論終結日 平成21年1月28日

判 決

原	告	株 式 会 社	デ	ン	ソ	ー
訴 訟 代 理 人	弁 理 士	碓	氷	裕	彦	
同		伊	藤	高	順	
被	告	カ	ル	ソ	ニ	ッ
訴 訟 代 理 人	弁 理 士	三	好	秀	和	
同		豊	岡	静	男	
同		工	藤	理	恵	

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2005-80303号事件について平成19年11月26日にした審決を取り消す。

第2 事案の概要

本件は、原告が、昭和61年10月21日、名称を「無線式ドアロック制御装置」とする発明につき特許の出願をし、平成7年3月8日、出願公告(特公平7-21264号)を受け、平成10年2月27日その設定登録(特許第2135142号)を受けたところ、これに関し被告が平成17年10月27日付けで無効審判請求をしたので、特許庁がこの請求を無効2005-80303号事件として審理し、平成19年11月26日、特許第2135142号に係る発明についての特許を無効とするとの審決をしたことから、特許権者である原告がその取消しを求めた

事案である。

1 特許庁等における手続の経緯

(1) 第1次審決

原告は、昭和61年10月21日、発明の名称を「無線式ドアロック制御装置」とする特許出願をし、平成7年3月8日、出願公告がなされ（特公平7-21264号）、平成10年2月27日、特許第2135142号として設定登録を受けた（請求項は1～4。以下、この特許を「本件特許」という。）。

上記特許に対し、平成17年10月27日、被告が無効審判請求を行ったところ、特許庁は、同請求を無効2005-80303号事件として審理し、平成18年9月27日、請求不成立との旨の審決（第1次審決（甲12））をした。

(2) 第2次審決（本件審決）

これに不服の被告が、審決取消訴訟を提起し、知的財産高等裁判所は、平成19年4月25日、上記審決を取り消す旨の判決（甲20）をし、同判決が確定した（甲23。以下「第1次判決」という。）ので、特許庁において、上記無効2005-80303号事件の審理が再び続けられることとなった。

そして、特許庁は、平成19年11月26日、「特許第2135142号の発明についての特許を無効とする。」旨の審決（第2次審決、本件審決）をし、その謄本は、平成19年12月5日原告に送達された。

(3) 訂正審判事件

原告は、同審決取消訴訟を提起した後、平成20年1月29日付けで訂正審判請求（甲24。全文訂正明細書は甲25）をし、特許庁はこれを訂正2008-390012号事件として審理することとなったが、当裁判所は、特許法181条2項により本件審決を取り消すという決定をすることなく本件審決取消訴訟の審理を続けた。そして、特許庁は、上記訂正審判請求を訂正2008-390012号事件として審理し、平成20年6月11日、「本件審判の請求は、成り立たない。」との審決（訂正拒絶審決）をした。そして、これに不服の原告が、審決取消訴訟を提

起したところ，知的財産高等裁判所は，これ（平成２０年（行ケ）第１０２６８号事件）を本件と同じ裁判体によって審理し，平成２１年１月２８日に口頭弁論を終結し，同年２月２５日に判決の言渡しをしている。

２ 特許請求の範囲

本件特許の特許請求の範囲の請求項１に係る発明（本件発明）は，次のとおりである。

「キーシリンダに挿入され，各種機器を作動させるキープレートと，

このキープレート的一端に設けられ，このキープレート进行操作するためのつまみ部と，

このつまみ部に設けられる送信スイッチと，

前記つまみ部に内蔵され前記送信スイッチが操作されると予め定められたコード信号を送信する送信機と，

前記送信機から送信されるコード信号を受信して，ドアロックアクチュエータを制御する受信機とを備える無線式ドアロック制御装置において，

前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段と，

この検出手段が前記検出信号を発生すると，前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段とを備えることを特徴とする無線式ドアロック制御装置。」

３ 審決の内容

審決は，前記のとおり，特許第２１３５１４２号に係る発明についての特許を無効としたものである。その理由の要点は，本件発明は，甲１（実願昭５９－１９９３０３号（実開昭６１－１１５４６６号）のマイクロフィルム。以下「刊行物１」といい，これに記載された発明を「引用発明１」という。）及び甲２（特開昭６０－７０２８４号公報。以下「刊行物２」といい，これに記載された発明を「引用発明２」という。）に記載された事項並びに周知の技術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から，本件発明の特許は，特許法２９条２項の規

定に違反してなされた，としたものであり，その具体的な内容は，次のとおりである。

「第５．甲第１号証及び甲第２号証の記載事項

１．甲第１号証の記載事項

本件特許の出願日前に頒布された刊行物である甲第１号証（以下，「刊行物１」という。）には，「車両用遠隔解錠装置」に関して，図面とともに，次の事項が記載されている。

（１イ）「（１）車両の解錠手段に対する解錠又は施錠を指令する信号を送信する送信機と，車両に搭載され送信機からの送信信号を受信し解錠手段に解錠信号又は施錠信号を出力する受信機と，を有する車両用遠隔解錠装置において，送信機にイグニツシヨンキーを一体的に装着したことを特徴とする車両用遠隔解錠装置。

（２）前記イグニツシヨンキーにアンテナコイルを形成し，このアンテナコイルから送信機の出力信号を送信することを特徴とする実用新案登録請求の範囲第１項記載の車両用遠隔解錠装置。」（【実用新案登録請求の範囲】）

（１ロ）「本考案は，前記従来課題に鑑みてなされたものであり，その目的は，イグニツシヨンキーと送信機とを別々に所持する不便さを解消することができる車両用遠隔解錠装置を提供することにある。」（明細書第３頁第６～１０行）

（１ハ）「本実施例は，第１図に示されるように，送信機１０に，メカニカル式イグニツシヨンキー３０を一体的に装着したものであり，受信機の構成は従来のもと同様であるので，受信機の構成の説明は省略する。

送信機１０は，第２図に示されるように，アツパーケース３２，ロアケース３４，スイッチ１６，マイクロコンピュータを構成するＬＳＩ３６，赤外線ＬＥＤ３８，４０などを有し，スイッチ１６，ＬＳＩ３６，ＬＥＤ３８，４０が回路基板４２上に実装されている。回路基板４２はねじ４４によりロアケース３４に固定されている。この回路基板４２とロアケース３４の側壁との空間部には電池４６，４８，５０が収納されており，接点５２を介してＬＳＩ３６などに電力が供給されている。回路基板４２上のスイッチ１６には操作ボタン１６ａが装着される。」（明細書第４頁第２～１８行）

(1 ニ) 「そして、スイッチ 1 6 が ON 操作されるとスイッチ SW 1 ～ SW 4 の操作に基づくキーコードが赤外線 LED 3 8 , 4 0 から送信される。」(明細書第 6 頁第 1 ～ 3 行)

(1 ホ) 「本実施例は、第 4 図に示されるように、イグニツションキー 3 0 の基端部に矩形状のアンテナコイル 3 0 A が形成されている。そして、このイグニツションキー 3 0 を収納するために、ロアケース 3 4 には平板状の仕切板 6 4 が配設されており、仕切板 6 4 の底部には収納室 6 6 が形成されている。この収納室 6 6 はロアケース 3 4 に固定されたイグニツションキー 3 0 を収納可能なスペースとされている。またアンテナコイル 3 0 A にはねじ孔 3 0 B , 3 0 C が刻設されており、仕切板 6 4 には貫通孔 6 4 a , 6 4 b が刻設されている。このため、仕切板 6 4 上に回路基板 4 2 を装着し、さらにアツパーケース 3 2 を装着した後アツパーケース 3 2 のねじ孔 3 2 b , 3 2 c からねじ 6 0 を挿入し、アツパーケース 3 2 をロアケース 3 4 に固定すれば、キーホルダー 3 0 を仕切板 6 4 に固定することができる。」(明細書第 6 頁第 1 0 ～ 第 7 頁第 6 行)

(1 ヘ) 「また本実施例においては、第 5 図に示されるように、トランジスタ Tr 1 , 赤外線 LED 3 8 , 4 0 などの赤外線送信回路の代りに、電波送信部 7 0 が回路基板 4 2 上に実装されており、アンテナコイル 3 0 A が電波送信部 7 0 に接続され、アンテナコイル 3 0 A から専用のキーコードが送信されるように構成されている。」(明細書第 7 頁第 7 ～ 1 3 行)

上記記載事項並びに図面に示された内容を総合すると、刊行物 1 には次の発明 (以下、「引用発明 1 」という。) が記載されていると認められる。

(引用発明 1)

「キーシリンダに挿入され、各種機器を作動させるイグニツションキー 3 0 と、

このイグニツションキー 3 0 の一端に設けられ、このイグニツションキー 3 0 を操作するための、アツパーケース 3 2 とロアケース 3 4 から成るキーケースと、

このキーケースに設けられる操作ボタン 1 6 a と、

前記キーケースに内蔵され前記操作ボタン 1 6 a が ON 操作されると、スイッチ SW 1 ～ SW 4 の操作に基づき予め定められたキーコードを送信する電波送信部 7 0 と、

前記電波送信部 7 0 から送信されるキーコードを受信して、ドアロック装置を制御する受

信機を備える車両用遠隔解錠装置。」

(なお、刊行物 1 に上記の引用発明 1 が記載されている点につき、当事者間に争いが無い。)

2. 甲第 2 号証の記載事項

本件特許の出願日前に頒布された刊行物である甲第 2 号証(以下、「刊行物 2」という。)には、「車両用施錠制御装置」の発明に関して、図面とともに、次の事項が記載されている。

(2イ)「(1)所定の固定信号を無線送信する携帯用送信機と;

車体側に設けられ、かつ前記固有信号を受信する受信手段と;

前記受信された固有信号が車体側に予め設定された固有信号に一致するか否かを判別する固有信号照合手段と;

ドアロック等の車体所定部位の錠を施錠・解錠操作するロックアクチュエータと;

前記固有信号の一致が判定された場合に限り、前記ロックアクチュエータを駆動するロックアクチュエータ駆動手段と;

前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止手段とを具備することを特徴とする車両用施錠制御装置。

(2)前記アクチュエータ駆動禁止手段は、イグニッションキーが鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニッションキー挿入検出部と、該イグニッションキー挿入検出部によつてイグニッションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中は、前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部とからなることを特徴とする特許請求の範囲第 1 項記載の車両用施錠制御装置。」「【特許請求の範囲】

(2ロ)「産業上の利用分野

この発明は、無線式にドアロック等の錠の解錠・施錠を行なう車両用施錠制御装置に関する。」「(公報第 1 頁右下欄第 10 ~ 12 行)

(2ハ)「発明の背景

本願出願人は、先に、特願昭 57 - 132118 号(未公開)において『電波式キーシステム』提案している。この電波式キーシステムは、例えば車両のドアロックに適用され、運転者がキーを所持する代わりに送信機を持ち、この送信機を所持したものが上記ドアに設けられ

たスイッチを操作した場合のみドアロックの解錠あるいは施錠が行なわれる構成となっているものである。」(公報第1頁右下欄第13行～2頁左上欄第1行)

(2ニ)「このように、カード型送受信機1側のコード信号と車両側の制御回路2に登録されているコード信号とが一致した場合に限りドアロックの解錠・施錠が行われることによつて、例えば上記カード型送受信機1を所持しない者がドアロックを解錠しようとしても、ドアロックは解錠されない。また、コード信号の異なるカード型送受信機1を携帯した者がドアロックを解錠しようとしても同様にしてドアロックは解錠されない。これによつて、上記カード型送受信機1は、従来の機械式キーと同様の防犯性を有するものとなる。また、上記カード型送受信機1は、ポケットや鞆等の中に収納した状態で使用可能であるため、従来の機械式キーのように、解錠あるいは施錠の都度、キーを取り出す手間が省けることとなる。

なお、上記アクチュエータ17は、駆動毎にドアロックの状態を反転させる構成となつており、駆動前にドアロックが施錠されていれば解錠動作を行ない、駆動前に解錠状態となつていれば施錠動作を行なう。」(公報第2頁左下欄第10行～右下欄第10行の 発明の背景)

(2ホ)「ところが、このような車両用施錠制御装置にあつては、上記カード型送受信機1が車両側の制御装置2の近傍に存在し、かつ上記スイッチ12が操作された場合には、必然的にドアロックの施錠・解錠が行なわれる構成となつているため、例えば、上記カード型送受信機1を所持した運転者が車室内に存在し、各ドアロックを施錠して居眠りをしていた場合などに、第3者が車外からスイッチ12を操作した場合には施錠されていたドアロックが解錠されてしまうこととなり、安全上好ましくない事態を招くことが考えられる。」(公報第2頁右下欄第10行～右下欄第20行の 発明の背景)

(2ヘ)「 発明の目的 この発明は上記の事情に鑑みてなされたもので、その目的とするところは、携帯用送信機を所持した者が、車室内に存在している場合に車外からの解錠・施錠操作を禁止することのできる車両用施錠制御装置を提供することにある。」(公報第3頁左上欄第1～6行)

(2ト)「 実施例の説明

以下、本発明の実施例を第4図以下の図面を用いて詳細に説明する。

第4図は、本発明に係る車両用施錠制御装置の一実施例におけるカード型送受信機の構成を示すブロック図、第5図は同じく車体側に設けられた制御装置の構成を示すブロック図である。

第4図に示すカード型送受信機30は、前記第2図に示した従来例と同様に、ほぼ名刺大の薄板状カード型のケース内に収納されており、運転者が従来の機械式キーとともに携帯するものである。」(公報第3頁右上欄第3～13行)

(2チ)「駆動回路46a～46eは、上記AND回路45a～45eからON信号が供給されるのに応答して、各駆動回路に対応して接続されたアクチュエータ47a～47eを駆動するものである。これらの駆動回路によって駆動されるアクチュエータ類47a～47eとしては、同図に示す如く、運転席側ドアのドアロックの解錠・施錠を行なうための運転席ドアロックアクチュエータ47a、助手席側ドアロックのドアロックの解錠・施錠を行なうための助手席ドアロックアクチュエータ47b、車体後部のトランクロックの施錠・解錠を行なうトランクロックアクチュエータ47c、グローブボックスロックの施錠・解錠を行なうためのグローブボックスロックアクチュエータ47d、ステアリングハンドルのロックを行なうためのステアリングロックアクチュエータ47eが設けられている。従って、上記ループアンテナ41aとスイッチ42aとタイマ43aとスイッチ回路44aと、AND回路45aと、駆動回路46aと、運転席ドアロックアクチュエータ47aとによって、運転席側ドアロック回路aが構成されており、同様にして、助手席ドアロック回路b、トランクロック回路c、グローブボックスロック回路d、ステアリングロック回路eとが構成されている。」(公報第3頁右下欄第17行～第4頁右上欄第1行)

(2リ)「次に、第6図(A)に示すフローチャートは、上記カード型送受信機30内のマイクロコンピュータ50において実行される処理の内容を示すもので、同様にして、第6図(B)に示すフローチャートは、上記車体側制御装置40内のマイクロコンピュータ50において実行される処理の内容を示すものである。以下、これらのフローチャートを用いて、本実施例装置の動作を説明する。

今仮に、車両のドアロック等が全て施錠されていると仮定し、上記カード型送受信機30

を携帯した運転者が車両に乗り込むため運転席側ドアロックを解錠しようとした場合の動作を一例として説明する。また、この場合には、イグニッションキースイッチ I G N にはキー 6 3 が挿入されていない（運転者が所持している）状態である。

この場合、運転者が行なう操作としては、運転席側ドアのドアハンドル近傍に設けられた車外側のスイッチ 4 2 a を手動操作するのみで良い。」（公報第 5 頁左上欄第 1 5 行～右上欄第 4 行）

（２ヌ）「すなわち、上記スイッチ 4 2 a が操作される以前においては、カード型送受信機 3 0 側では、マイクロコンピュータ 3 3 は送信リクエスト信号の受信待機状態を継続しており、他方制御装置 4 0 側のマイクロコンピュータ 5 0 においては、上記スイッチ 4 2 a ～ 4 2 e の O N 操作の待機状態、すなわち多入力 O R 回路 4 8 からの O N 信号の待機状態を継続している。

そして、多入力 O R 回路 4 8 から O N 信号が供給されると、第 6 図（ B ）のステップ（ 1 0 ）の判別結果が Y E S となつて、次のステップ（ 1 1 ）の処理が実行されて、送信リクエスト信号発生指令出力が変調回路 5 2 へ供給される。

・・・（中略）・・・

すると、変調回路 5 2 から出力された送信リクエスト信号は、上記能動状態となつているループアンテナ 4 1 a から送信されることとなる。

上記送信リクエスト信号が送信されると、カード型送受信機 3 0 においては、送信リクエスト信号がループアンテナ 3 1 で受信され、受信・復調回路 3 2 を介してマイクロコンピュータ 3 3 へ供給される。これに伴つて、第 6 図（ A ）のステップ（ 1 ）の処理結果が Y E S となつて、次のステップ（ 2 ）の処理が実行される。

上記ステップ（ 2 ）の処理においては、予めメモリ 3 4 に記憶されている車両固有のコード信号（例えば 8 ビットのシリアルデータにおける“ 0 ”、“ 1 ”の組合せによつて設定される）を読込んで、次のステップ（ 3 ）の処理によつて、上記読込まれた固有コードデータに対応するパルス列信号を変調回路 3 5 へ出力する処理がなされる。

・・・（中略）・・・

そして、上記カード型送受信機 3 0 から固有コード信号が送信されると、車体側の制御装

置 4 0 において，上記能動状態となつているループアンテナ 4 1 a によつて，上記固有コード信号が受信される。」(公報第 5 頁右上欄第 1 6 行～右下欄第 1 8 行)

(2 ル) 「このようにして，受信コードと車体側の固有コードとが一致したときのみ，かつ ON 操作されたスイッチに対応するロックアクチュエータのみが駆動される構成となつており，上記カード型送受信機 3 0 を所持しない第 3 者がロックを解錠しようとしても解錠動作は行われない(施錠動作も同様に行なわれない)。

・・・(中略)・・・

各ロックの解錠・施錠を開始させる機会を与えるスイッチ 4 2 a ～ 4 2 e は，各錠毎に設けられており，これによつて，カード型送信機 3 0 を所持している者は，解錠あるいは施錠を行なおうとする錠のみを選択して作動させることができ，例えば，ドアロックを全て施錠した状態でトランクロックのみを解錠したい場合にはトランクロック回路 c のスイッチ 4 2 c を操作することによつてトランクロックのみを解錠させることができるのである。

他方，上記カード型送受信機 3 0 を携帯している運転者が車両に搭乗して，イグニツションキー 6 3 をイグニツションキー孔に挿入した場合には・・・(中略)・・・各錠の解錠・施錠動作は行なわれないこととなる。

上記の動作によつて，カード型送受信機 3 0 を所持している者が車両内に搭乗している場合には，上記イグニツションキースイッチ I G N にキー 6 3 を挿入しておけば，車外からドアロック等を解錠される虞れがなく，防犯性の向上を図ることができる。」(公報第 6 頁右上欄第 1 7 行～右下欄第 1 4 行)

(2 ヲ) 「《発明の効果》

以上詳細に説明したように本発明の車両用施錠制御装置にあつては，携帯用送信機を所持している者(例えば運転者)が，車内に存在する場合に，車外からの解錠，施錠操作を禁止することが可能となり，外部からの他人の侵入を防止し，防犯性を向上させることができる。」(公報第 7 頁左上欄第 9 行～ 1 5 行)

上記記載事項によると，確かに， 発明の背景 欄， 発明の目的 欄，《発明の効果》欄には，「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に，車外からの解錠・施錠操

作（第３者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ１２を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとするため」であると説明する記載がある。

しかし，上記（２ホ）の記載を更に検討すると，先に，「このような車両用施錠制御装置にあっては，上記カード型送受信機１が車両側の制御装置２の近傍に存在し，かつ上記スイッチ１２が操作された場合には，必然的にドアロックの施錠・解錠が行なわれる構成となっているため」という文章があり，これに続いて，「例えば」として，「上記カード型送受信機１を所持した運転者が車室内に存在し，各ドアロックを施錠して居眠りをしていた場合などに，第３者が車外からスイッチ１２を操作した場合には施錠されていたドアロックが解錠されてしまうこととなり，安全上好ましくない事態を招くことが考えられる。」との記載が挙げられているのである。

そうすると，刊行物２には「カード型送受信機１が車両側の制御装置２の近傍に存在し，スイッチ１２が操作された場合には，必然的にドアロックの施錠・解錠が行われる」という従来技術の問題があり，その一例として，ロックアクチュエータの駆動を禁止する理由が「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に，車外からの解錠・施錠操作（第３者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ１２を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとするため」であることが挙げられているものと理解することができる。

また，刊行物２の特許請求の範囲（上記（２イ）参照）においても，携帯用送信機が「イグニッションキーとは別体である」こと，（以下，「付随事項（１）」という。）及び，ロックアクチュエータの駆動を禁止する理由が「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に，車外からの解錠・施錠操作（第３者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ１２を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとするため」であること（以下，「付随事項（２）」という。）を構成要件とはしていないことが認められる。

さらに，実施例の説明欄には，上記（２ト），（２チ）及び（２ル）の記載があり，ドアロックとは別に，トランクロック，グローブボックスロック，ステアリングロックを禁止する構造の記載もある。

以上によれば，刊行物２は，広く，従来技術において，カード型送受信機が車両側の制御

装置の近傍に存在し、スイッチが操作された場合には、必然的にドアロック、トランクロック、グローブボックスロック、ステアリングロックといった車体所定部位の錠の施錠・解錠が行われることを、カード型送受信機と機械式キーを携帯した運転者が、イグニッションキーをイグニッションキー孔に挿入することで、意識的に禁止する技術を開示するものであり、運転者が望まないのに、車両のドアが不本意に開いてしまうという安全上好ましくない事態が生じるということを前提とするひとまとまりの技術として把握することができる。

したがって、ドアアクチュエータの駆動禁止理由を、「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に、車外からの解錠・施錠操作（第３者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ１２を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとする」こと、すなわち、付随事項（２）が刊行物２において特有の技術であるとはいえない。

携帯用送信機が「イグニッションキーとは別体である」という付随事項（１）についても、上記と同様であって、刊行物２において特有の技術であるとはいえない。（判決第２１頁第１０行～２２頁第１行参照）

してみれば、上記記載事項並びに図面に示された内容を総合すると、刊行物２には次の発明（以下、「引用発明２」という。）が記載されていると認められる。

（引用発明２）

「所定の固有信号を無線送信する送信機と；前記送信機から送信される固有信号を受信して、ロックアクチュエータを制御する受信手段を備える無線式車両用施錠制御装置において、イグニッションキーが鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニッションキー挿入検出部と、該イグニッションキー挿入検出部によってイグニッションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中は、前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部とからなる無線式車両用施錠制御装置。」

３．対比，判断

（１）本件発明と甲第１号証記載の発明との対比

そこで、本件発明と引用発明１とを対比すると、その機能ないし構造から見て、引用発明１における「イグニッションキー３０」は本件発明における「キープレート」に、引用発明１

における「キーケース」は本件発明における「つまみ部」に，引用発明１における「操作ボタン１６a」は本件発明における「送信スイッチ」に，引用発明１における「キーコード」は本件発明における「コード信号」に，引用発明１における「電波送信部７０」は本件発明における「送信機」に，引用発明１における「ドアロック装置」は本件発明における「ドアロックアクチュエータ」に，引用発明１における「受信機」は本件発明における「受信機」に，引用発明１における「車両用遠隔解錠装置」は本件発明における「無線式ドアロック制御装置」に，それぞれ相当するといえる。

そうすると，両者は，

「キーシリンダに挿入され，各種機器を作動させるキープレートと，
このキープレート的一端に設けられ，このキープレート进行操作するためのつまみ部と，
このつまみ部に設けられる送信スイッチと，
前記つまみ部に内蔵され前記送信スイッチが操作されると予め定められたコード信号を送信する送信機と，
前記送信機から送信されるコード信号を受信して，ドアロックアクチュエータを制御する受信機とを備える無線式ドアロック制御装置。」である点で一致し，次の点で相違するといえることができる。

（相違点）

本件発明が，「前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段」と，「この検出手段が前記検出信号を発生すると，前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段」とを備えるのに対して，引用発明１がこのような構成を備えていない点。

なお，上記の一致点及び相違点につき，当事者間に実質的な争いがない。

（２）相違点の検討

ところで，刊行物２に開示された引用発明２の「イグニツションキーが（車室内の）鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニツションキー挿入検出部と，該イグニツションキー挿入検出部によつてイグニツションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中

は、前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部」を備えるという構成が、上記相違点に係る本件発明の「前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段」と、「この検出手段が前記検出信号を発生すると、前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段」とを備えたという構成に相当する。

この点については、当事者間に実質的な争いがないといえる。

そうすると、本件相違点に係る本件発明の構成は、刊行物 2 に引用発明 2 として開示されており、引用発明 1 に引用発明 2 を組み合わせることができれば、本件発明の構成となるので、引用発明 2 を引用発明 1 に組み合わせることが当業者において容易に想到し得るものであるか否かについて検討する。

(ア)ところで、一般に、スイッチが露出して設けられている場合、意図しない接触等により、スイッチの誤操作が生じ得ることは、経験則上明らかな事項であり、例えば、実願昭 5 8 - 1 1 0 6 2 1 号（実開昭 6 0 - 1 7 8 6 3 号）のマイクロフィルム（判決における「甲 9 マイクロフィルム」。）及び実願昭 5 8 - 1 1 2 1 1 7（実開昭 6 0 - 1 9 6 4 9 号公報）のマイクロフィルム（判決における「甲 1 0 マイクロフィルム」。）に、イグニッションキーなどに発光素子を取り付けた照明付キーにおいて、操作ボタンがつまみ部の平面部分に位置するため、誤って操作ボタンを押下する場合が多いことが問題点として指摘されていることから、明らかである。したがって、露出して設けられているスイッチによって施錠したり解錠したりする構造のものにおいては、スイッチの無意識的な誤操作によりロックが解除されるという事態が起こり得ることは、技術常識というべきである。そして、スイッチの無意識的な誤操作によりロックが解除された事態が起こり得る以上、その対策が、当該技術における当然の技術課題となることは明らかである。

このことは、本件発明の共通又は近似の技術分野において、多数の公知文献が存在することによっても裏付けられる。例えば、発明の名称を「キーレスエントリ装置」とする特開昭 6 0 - 3 7 3 8 0 号公報（判決における「甲 4 公報」。）において、「受信したコード信号が現実にはドアをアンロックするためのものであるか、誤操作によるものかを判別する方法はなく、このため誤操作によるコード信号を受信した場合も当然アンロック状態となる。従って使用者が

意図していない場合にもロック状態が解除されてしまうという不都合があった。例えば、本出願人が先に提案したように、送信機の送信スイッチを押圧するごとに交互にロック・アンロック状態が反転する方式を採用した場合には、無意識のうちに送信スイッチを押圧してロック状態と誤っていても実際にはアンロック状態となっており、これに気付かないで車両から離れるおそれがある不都合があった。」(1 頁右欄ないし 2 頁左上欄第 1 段落) との記載があり、

発明の名称を「施錠制御装置」とする特開昭 6 0 - 1 6 4 5 7 1 号公報 (判決における「甲 5 公報」。) において、「カード型送信機 1 の携帯者が起動スイッチを ON することによって、施錠・解錠する構成である。このため例えば、前記携帯者が無意識にスイッチを 2 度操作してしまい、あるいは操作忘れをしてしまい、施錠をしたつもりで車両を離れたが、実は解錠状態のままであるという事態の発生も考えられる。」(2 頁右下欄最終段落ないし 3 頁左上欄第 1 段落) との記載があり、

発明の名称を「トラックの荷台のドアロック解錠装置」とする特開昭 6 1 - 2 2 1 4 7 5 号公報 (昭和 6 1 年 1 0 月 1 日公開、判決における「甲 6 公報」。) において、「このような従来例にあっては、トラック (A) が運転状態のときに、送信器 (1) が動作状態になっていると、送信器 (1) から発せられる解錠コード信号が常に受信部 (2) にて受信され、ドア (7) の電気錠 (5) が解錠されたままトラック (A) が運転されることになり、走行中の安全性に問題があった。」(1 頁右欄最終段落ないし 2 頁左上欄第 1 段落) との記載があり、

発明の名称を「車両用施錠制御装置」とする特開昭 6 0 - 1 1 9 8 7 4 号公報 (判決における「甲 7 公報」。) においては、「少なくとも前記信号強度検出手段、受信信号強度変化検出手段、判定手段は、車体所定部位の錠を施解錠するキーがイグニッションキーシリンダに差込まれている場合には作動しないことを特徴とする特許請求の範囲第 1 項記載の車両用施錠制御装置。」(特許請求の範囲 (5)) との記載がある。

これらは、いずれも、スイッチによって施錠したり解錠したりする構造のものにおいては、スイッチの無意識的な誤操作によりロックが解除された状態となることが起こり得るという技術常識を前提に、この課題をどのように解決するかを問題としていることが認められる。

上記技術常識を勘案すると、引用発明 1 においては、イグニッションキーとは別にドアを

開閉する機器が存在しないから、第三者によるドアの開閉が行われるという不都合がないことは明らかであるが、イグニッションキーを携帯する使用者がその操作ボタンを誤操作して、解錠のための起因となるべき信号が発信されるという不具合が存在し、そのため、その対策が当然に技術課題となるものというべきである。（判決第 25 頁第 7 行～第 27 頁第 5 行参照）

（イ）一方、引用発明 2 は、前記第 5 . 2 . のとおり、運転者が望まないのに、車両のドアが不本意に開いてしまうという安全上好ましくない事態が生じるということを前提とする技術であり、スイッチが操作されると、車両のドアが不本意に開いてしまうという安全上好ましくない事態が生じないように、カード型送受信機とイグニッションキーを携帯した運転者が、イグニッションキーをイグニッションキー孔に挿入することで、ドアロック等の車体所定部位の錠の施錠・解錠を、意識的に禁止するものである。

そして、引用発明 2 もまた、スイッチによって施錠したり解除したりする構造のものにおいては、スイッチの無意識的な誤操作によりロックが解除された状態となることが起こり得るという技術常識を前提にしており、そのための対策として、イグニッションキーをイグニッションキー孔に挿入することで、ドアロック等の車体所定部位の錠の施錠・解錠を、意識的に禁止することにしているものである。したがって、引用発明 2 は、引用発明 1 における上記課題に対して、一つの解決策を提供するものである。

なお、引用発明 1 においては、イグニッションキー 30 の一端に設けられたキーケースに操作ボタン 16 a が設けられているが、車体所定部位の錠の施錠・解錠であることには、変わりがないのであるから、引用発明 2 を、引用発明 1 に適用することを妨げる事情にはならないものというべきである。

その他、引用発明 1 と引用発明 2 とを組み合わせることを妨げるような格別の事情も見当たらない。（判決第 27 頁第 6 行～25 行参照。）

（ウ）このように、引用発明 1 と引用発明 2 とは、いずれも、車両のドアロックの施錠・解錠を、無線を利用して行うというものであって、技術分野を共通にしており、また、スイッチの誤操作による解錠を防ぐという技術課題も共通しており、引用発明 1 と引用発明 2 とを組み合わせることを妨げるような格別の事情も見当たらないのであるから、引用発明 1 と引用発明

2 とを組み合わせることについての動機付けがあると認められる。

してみれば，引用発明 1 に引用発明 2 の技術を適用し，本件発明の構成とすることは，当業者が容易に想到しうることである。

そして，本件特許明細書に記載の，「本発明は，上記の構成および作動により，キープレートキーシリンダに挿入して操作する時に誤って送信指令スイッチを押してしまっても，無線式ドアロック制御装置が作動することはない。これにより，望まないのにドアロックが作動するという操作者の不快感をなくし，このような誤作動をなくすことで，消費電力をも軽減するものである。」（特公平 7 - 2 1 2 6 4 号公報の第 2 頁第 4 欄第 7 ～ 1 3 行参照）という効果をみても，引用発明 2 を引用発明 1 に組み合わせた構成である本件発明において，当然に奏する効果であって，各発明のそれぞれの効果を足し合わせた以上の格別の効果を奏するというものではない。

したがって，本件発明は，甲第 1 号証及び甲第 2 号証に記載された事項，並びに従来より周知の技術に基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。

第 6 . むすび

以上のとおり，本件発明は，本件特許の出願前に頒布された刊行物である甲第 1 号証及び甲第 2 号証に記載された事項，並びに従来より周知の技術に基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から，本件発明の特許は，特許法第 2 9 条第 2 項の規定に違反してなされたものであり...無効とすべきである。」

第 3 原告主張の審決取消事由

本件審決には，次に述べるとおり誤りがあるから，違法として取り消されるべきである。ただ，本件審決が確定判決（第 1 次判決）と同様の事実認定及び判断を行っている旨まで否定するものではなく，確定判決の効力の観点においては，本件審決が確定判決（第 1 次判決）に沿ったものであることは争わない。

1 取消事由 1（相違点の認定の誤り）

本件発明と引用発明 1 との相違点の認定に当たっては，本件審決が陥っているように，特許請求の範囲の文言を表面的に見ることにより発明の本質を見失うことが

ないようにすべきであり，本件審決のような認定ではなく，「本件発明が，『前記送信スイッチが設けられた前記つまみ部が操作されて前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段』と，『この検出手段が前記検出信号を発生すると，前記キーシリンダに挿入された前記キープレートの一端の前記つまみ部を操作する時，前記送信スイッチを押して前記送信機が前記コード信号を送信しても，前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段』とを備えるのに対して，引用発明 1 がこのような構成を備えていない点。」と認定すべきである。

2 取消事由 2（相違点の判断の誤り）

(1) 本件発明は，単なるスイッチの誤操作防止に関する技術ではなく，送信機のスイッチを押してドアロックアクチュエータを解錠，施錠する動作と，キープレートをキーシリンダに挿入して各種機器を作動させる動作という本来全く関係がなかった動作が，送信機及び送信スイッチをキープレートのつまみ部に設けた結果，使用者の意図に反してつながってしまうという点に着目したものである。

そのため，本件発明は，その効果の前提として，イグニッションキーのつまみ部に送信スイッチが設けられていることが重要な構成要素となるものであって，付随事項ではないところ，この重要な構成要素が刊行物 2 に記載されていない。

また，同様の理由により，本件発明の「禁止手段」は，単純にロックアクチュエータの駆動を禁止するというものではなく，イグニッションキーのつまみ部を操作する際，送信スイッチを誤って押したときにロックアクチュエータの駆動を禁止するというものであって，この点が本件発明の構成上重要な要素となるものであり，付随事項ではないところ，この重要な要素も刊行物 2 に記載されていない。

(2) 引用発明 2 は，乗員が車内にいるときに第三者が意図的に運転席側ドアのドアハンドル近傍に設けられたスイッチ 42 a を操作してドアを開けてしまうことの防止を技術的課題としており，そのため，キーイン検出スイッチ 62 で「乗員が車内にいること」を検出するようにしたものであるから，そのキーイン検出スイッ

チ 6 2 は、イグニッションキー 6 3 を操作してイグニッションキー 6 3 がキーシリンダに挿入されている状態を検出しようとしたものではないし、送信機の送信スイッチが設けられている部位の操作を検出することもできない。

(3) したがって、本件発明の「検出手段」及び「禁止手段」は、刊行物 2 には開示されておらず、刊行物 2 を引用発明 1 と組み合わせたとしても、上記相違点の構成とはならないから、審決の判断は誤りである。

第 4 被告の反論

1 取消事由 1（相違点の認定の誤り）に対し

本件審決は、第 1 次判決（甲 2 0）の拘束力に従ってなされなければならないところ、第 1 次判決（甲 2 0）は次のように判示している。

「引用発明 1 が、本件相違点に係る本件発明の構成、すなわち、『前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段』、及び、『この検出手段が前記検出信号を発生すると、前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段』との構成を具備していないことは、…当事者間に争いが無い。」（16 頁 1 行～5 行）

すなわち、第 1 次判決は、本件発明と引用発明 1 との相違点が、「『前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段』、及び、『この検出手段が前記検出信号を発生すると、前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段』との構成を具備していないこと」であることを認定しており、本件審決の相違点の認定は、第 1 次判決（甲 2 0）の拘束力に従ってなされたものであるから、これに反する原告の主張は失当である。

2 取消事由 2（相違点の判断の誤り）に対し

本件審決は、第 1 次判決（甲 2 0）の拘束力に従って相違点の判断をしたものであることは明らかであり、仮に、本件発明の「検出手段」及び「禁止手段」が原告の主張するように解釈できたとしても、第 1 次判決にいう引用発明 2 A（引用発明 2 中の、「所定の固定信号を無線送信する携帯用送信機と；前記送信機から送信される固有信

号を受信して、ロックアクチュエータを制御する受信手段を備える無線式車両用施錠制御装置において、イグニッションキーが（車室内の）鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニッションキー挿入検出部と、該イグニッションキー挿入検出部によってイグニッションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中は、前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部とからなる無線式車両用施錠制御装置」の部分）を引用発明１に組み合わせた構成は、原告の主張する本件発明の「検出手段」及び「禁止手段」の構成になるのであるから、審決の相違点の判断に誤りはない。

第５ 当裁判所の判断

１ 審決取消訴訟において、特定の引用例から当該発明を特許出願前に当業者が容易に発明することができたとの理由により、審決の認定判断を誤りであるとしてこれが取り消されて確定した場合には、再度の審判手続に当該判決の拘束力が及ぶ結果、審判官は同一の引用例から当該発明を特許出願前に当業者が容易に発明することができたとはいえないと認定判断することは許されないものであり、したがって、再度の審決取消訴訟において、取消判決の拘束力に従ってされた再度の審決の認定判断を誤りである（同一の引用例から当該発明を特許出願前に当業者が容易に発明することができたとはいえない）として、これを裏付けるための新たな立証をし、更には裁判所がこれを採用して、取消判決の拘束力に従ってされた再度の審決を違法とすることは許されない（最高裁平成４年４月２８日第三小法廷判決・民集４６巻４号２４５頁参照）。

しかるに、前記のとおり、平成１８年９月２７日になされた第１次審決（甲１２）の、請求不成立との判断は、平成１９年４月２５日言渡しの第１次判決（甲２０）により取り消され同判決は確定したのであるから、本件審決（第２次審決）を担当する審判官は、第１次判決（甲２０）の有する拘束力の下で判断しなければならないことになる。

以上の見解に基づき、以下検討する。

２ 平成１８年９月２７日になされた第１次審決（甲１２）は、本件発明につき、

次の(1)～(5)の内容を含む認定判断をした。

(1) 「刊行物 1 には次の発明（以下，「引用発明 1」という。）が記載されていると認められる。

（引用発明 1）

「キーシリンダに挿入され，各種機器を作動させるイグニツションキー 30 と，

このイグニツションキー 30 の一端に設けられ，このイグニツションキー 30 を操作するための，アツパーケース 32 とロアケース 34 から成るキーケースと，

このキーケースに設けられる操作ボタン 16 a と，

前記キーケースに内蔵され前記操作ボタン 16 a が ON 操作されると，スイッチ SW 1 ～ SW 4 の操作に基づき予め定められたキーコードを送信する電波送信部 70 と，

前記電波送信部 70 から送信されるキーコードを受信して，ドアロック装置を制御する受信機を備える車両用遠隔解錠装置。」（4 頁 25 行～38 行）

(2) 「刊行物 2 には次の発明（以下，「引用発明 2」という。）が記載されていると認められる。

（引用発明 2）

「イグニツションキーとは別体である所定の固定信号を無線送信する携帯用送信機と；前記送信機から送信される固有信号を受信して，ロックアクチュエータを制御する受信手段を備える無線式車両用施錠制御装置において，

携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に，車外からの解錠・施錠操作（第 3 者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ 12 を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとするために，

イグニツションキーが（車室内の）鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニツションキー挿入検出部と，該イグニツションキー挿入検出部によつてイグニツションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中は，前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部とからなる無線式車両用施錠制御装置。」（7 頁下から 1 行～8 頁 13 行）

(3) 「本件発明と引用発明１とを対比すると，…両者は，…次の点で相違するということができる。

(相違点)

本件発明が，「前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段」と，「この検出手段が前記検出信号を発生すると，前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段」とを備えるのに対して，引用発明１がこのような構成を備えていない点。」(８頁１６行～９頁５行)

(4) 「(２)相違点の検討

…引用発明１に刊行物２に記載の技術ないし引用発明２を適用することが容易といえるか否かについて以下に検討する。

…以上のことから，引用発明１は，イグニツションキー３０が解施錠動作の起因となる信号を発生する操作手段である「操作ボタン１６a」を一体に備えているものであって，その操作ボタン１６aを押すことによってコードの送信・照合及び解施錠という一連の解施錠動作を自動的に行なうことができるように構成されたものであるが，これに対して，引用発明２は，その「携帯用送信機」が，「所定の固定信号を無線送信する」ものではあるものの，コードの送信・照合及び解施錠という一連の解施錠動作を自動的に行なう起因となる信号を発生する操作手段が車両側のドア部に設けた「スイッチ１２」であって，「携帯用送信機」が有していないものであるという相違があるといえる。

そうすると，引用発明１には，イグニツションキーを携帯する使用者がその操作ボタンを押さない限り，(その使用者が車内に居るか否かに拘わらず，)第三者によるドアの開閉が行われるという不都合がない，いいかえれば，第三者による操作によって解錠のための起因となるべき信号が発信されるという不具合が存在しないのであるから，刊行物２に記載の技術ないし引用発明２が解決すべき技術的課題が引用発明１には存在しないのであって，引用発明１に引用発明２の動作禁止制御手段を適用すべき前提となる動機付けが無いというべきである。

してみると，引用発明１に刊行物２に記載の技術ないし引用発明２を適用すべき前提となる動機付けが存在しないのであるから，相違点に係る本件発明の構成が，当業者により容易に想

到し得たものということとはできない。」(9 頁 7 行 ~ 11 頁 9 行)

「そして、本件発明は、上述の解錠動作のためのキーコードの送信操作を行うための「送信スイッチ」が「キーシリンダに挿入され、各種機器を作動させるキープレート」(イグニッションキー) に設けられていることを前提とするものであって、本件特許明細書に記載の、
「本発明は、上記の構成および作動により、キープレートをキーシリンダに挿入して操作する時に誤って送信指令スイッチを押してしまっても、無線式ドアロック制御装置が作動することはない。これにより、望まないのにドアロックが作動するという操作者の不快感をなくし、このような誤作動をなくすことで、消費電力をも軽減するものである。」(特公平 7 - 21264 号公報の第 2 頁第 4 欄第 7 ~ 13 行参照) という効果を奏するものである。」(11 頁 10 行 ~ 19 行)

(5) 「したがって、本件発明は、甲第 1 号証及び甲第 2 号証に記載の発明に基づいて当業者が容易に想到し得たものということができない。」(11 頁 20 行 ~ 21 行)

3 これに対し、平成 19 年 4 月 25 日に言い渡されその後確定した第 1 次判決 (甲 20) は、カルソニックカンセイ株式会社主張の取消事由として次の (1) の内容を含む主張を摘示し、これに対する株式会社デンソーの反論として次の (2) の内容を摘示した上、取消事由に対する判断として次の (3) の内容を説示して、第 1 次審決を取り消した。

(1) カルソニックカンセイ株式会社の主張

「1 取消事由 1 (引用発明 2 の認定の誤り)

審決は、引用発明 2 について、...と認定したが、上記記載のうち、携帯用送信機を「イグニッションキーとは別体である」と認定した点 (以下「付随事項」という。)、ロックアクチュエータの駆動を禁止する理由を「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に、車外からの解錠・施錠操作 (第 3 者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ 12 を操作した場合の解錠操作) を禁止することができるものとするために」と特定した点 (以下「付随事項」という。) は、本件発明に係る特許請求の範囲とは無関係な事項に関する認定であるのみならず、相違点についての判断の前提として不当なものであって、誤りである。」

「...引用発明２は，「所定の固有信号を無線送信する送信機と；前記送信機から送信される固有信号を受信して，ロックアクチュエータを制御する受信手段を備える無線式車両用施錠制御装置において，イグニッションキーが鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニッションキー挿入検出部と，該イグニッションキー挿入検出部によってイグニッションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中は，前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部とからなる無線式車両用施錠制御装置。」（以下「引用発明２Ａ」という。），すなわち，審決認定の引用発明２から付随事項及びを除いたものと認定されるべきである。」

「２ 取消事由２（本件相違点についての判断の誤り）」

(1) 審決は，本件相違点についての認定判断において，引用発明２を前提とし，「引用発明１には，・・・第三者による操作によって解錠のための起因となるべき信号が発信されるという不具合が存在しないのであるから，刊行物２に記載の技術ないし引用発明２が解決すべき技術的課題が引用発明１には存在しないのであって，引用発明１に引用発明２の動作禁止制御手段を適用すべき前提となる動機付けが無いというべきである。」（審決謄本１０頁最終段落ないし１１頁第１段落）と判断したが，引用発明２の認定が誤っていることは前記のとおりであるから，上記判断は前提において既に誤りである。

(2) 続いて，審決認定の引用発明２から付随事項及びを除いた引用発明２Ａを，引用発明１に組み合わせることが，当業者において，容易に想到し得るものであるか否かについて検討する。...

...（中略）...

(4) したがって，誤ったスイッチ操作を防止するために，キープレートがキーシリンダに挿入された状態で，解錠操作がされることを禁止する技術を開示する引用発明２Ａを，引用発明１の自明な課題を解決するために適用することは，当業者が容易に想到し得ることである。」

(2) 株式会社デンソーの主張

「１ 取消事由１（引用発明２の認定の誤り）」について

(1) ...引用例２（甲２）においては，《発明の背景》欄に，「カード型送受信機１が車両側の制

御装置 2 の近傍に存在し、かつ（ドアに設けられた）上記スイッチ 1 2 が操作された場合には、必然的にドアロックの施錠、解錠が行なわれる構成となっているため、・・・第 3 者が車外からスイッチ 1 2 を操作した場合には施錠されていたドアロックが解錠されてしまうこととなり、安全上好ましくない事態を招くことが考えられる。」（ 2 頁右下欄最終段落）、《発明の目的》欄に、「この発明は上記の事情に鑑みてなされたもので、その目的とするところは、携帯用送信機を所持した者が、車室内に存在している場合に車外からの解錠、施錠操作を禁止することのできる車両用施錠制御装置を提供することにある。」（ 3 頁左上欄第 1 段落）、《発明の効果》欄に、「以上詳細に説明したように本発明の車両用施錠制御装置にあっては、携帯用送信機を所持している者（例えば運転者）が、車内に存在する場合に、車外からの解錠、施錠操作を禁止することが可能となり、外部からの他人の侵入を防止し、防犯性を向上させることができる。」（ 7 頁左上欄第 3 段落）とそれぞれ記載されているのであるから、ドアアクチュエータの駆動禁止理由を外部からの第三者の侵入防止と明確に説明しているものであり、また、それ以外の説明はされていない。

したがって、原告の上記主張は失当であり、引用発明 2 の認定に誤りはない。

(2) 原告は、審決が、引用発明 2 の携帯用送信機を「イグニッションキーとは別体である」と認定したことは誤りであると主張するが、引用例 2 においては、カード型送受信機 1 をイグニッションキー 6 3 とは明らかに別部材として記載しており、それ以外の記載は全くない。したがって、原告の上記主張は失当であり、引用発明 2 の認定に誤りはない。」

「 2 取消事由 2（本件相違点についての判断の誤り）について

(1) 原告は、引用発明 2 に「誤ったスイッチ操作を防止するため、キープレートがキーシリンダに挿入された状態で、解錠操作がされることを禁止する手段」が開示されていることを前提に、取消事由 2 の主張をしているが、引用発明 2 には、そのような技術が開示されておらず、ドアアクチュエータの駆動禁止理由を外部からの第三者の侵入防止、すなわち、付随事項 が開示されているのである。したがって、原告の上記主張は、前提において既に誤りである。

(2) ...引用発明 1 においても、上記「自明の課題」というものは、開示されていない。また、甲 4 公報ないし甲 7 公報にも、上記「自明の課題」についての記載はなく、その示唆もない。

…（中略）…

(4) 以上のとおり，送信機に送信スイッチも設けられていない引用発明 2 には，本件発明に到る動機付けは全くないから，引用発明 1 に引用発明 2 を適用すべき動機付けは存在せず，当業者により容易に想到し得たものといえないとした審決の認定判断に誤りはない。」

(3) 第 1 次判決における裁判所の判断

「 1 取消事由 1（引用発明 2 の認定の誤り）について

…（中略）…

(2) 引用発明 1 が，本件相違点に係る本件発明の構成，すなわち，「前記キープレートが前記キーシリンダに挿入されているとき所定の検出信号を発生する検出手段」，及び，「この検出手段が前記検出信号を発生すると，前記無線式ドアロック制御装置の作動を禁止する禁止手段」との構成を具備していないことは，…当事者間に争いがない。

そして，引用発明 2 中の，「所定の固定信号を無線送信する携帯用送信機と；前記送信機から送信される固有信号を受信して，ロックアクチュエータを制御する受信手段を備える無線式車両用施錠制御装置において，イグニッションキーが（車室内の）鍵孔に挿入されているか否かを検出するイグニッションキー挿入検出部と，該イグニッションキー挿入検出部によってイグニッションキーが鍵孔に挿入されていることが検出されている期間中は，前記ロックアクチュエータの駆動を禁止するアクチュエータ駆動禁止部とからなる無線式車両用施錠制御装置」の部分（引用発明 2 A）が，本件相違点に係る本件発明の上記構成に相当することは，審決も説示するとおり（審決謄本 9 頁第 3 段落），当事者間に実質的に争いがない。

ところが，審決は，引用発明 2 A に，携帯用送信機が「イグニッションキーとは別体である」という事実（付随事項），ロックアクチュエータの駆動を禁止する理由が「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に，車外からの解錠・施錠操作（第 3 者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ 1 2 を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとするため」であるという事実（付随事項）を含めた全体を引用発明 2 と認定した上，本件相違点についての認定判断において，「引用発明 1 には，・・・第三者による操作によって解錠のための起因となるべき信号が発信されるという不具合が存在しないのであるから，刊行

物 2 に記載の技術ないし引用発明 2 が解決すべき技術的課題が引用発明 1 には存在しないのであって、引用発明 1 に引用発明 2 の動作禁止制御手段を適用すべき前提となる動機付けが無いというべきである。」(審決謄本 10 頁最終段落ないし 11 頁第 1 段落) と判断し、引用発明 2 に存在する付随事項 及び が、引用発明 1 に存在しないとして、引用発明 2 を引用発明 1 に適用する動機付けがないとしているのである。

したがって、審決は、付随事項 及び が引用発明 2 A に特有の事項であって、付随事項 及び と引用発明 2 A とを分離して進歩性を考えることはできないものとしていることが明らかである。

(3) そこで、引用例 2 (甲 2) についてみると、以下の記載がある。

(4) ...以上によれば、引用例 2 は、広く、従来技術において、カード型送受信機が車両側の制御装置の近傍に存在し、スイッチが操作された場合には、必然的にドアロック、トランクロック、グローブボックスロック、ステアリングロックといった車体所定部位の錠の施錠・解錠が行われることを、カード型送受信機と機械式キーを携帯した運転者が、イグニッションキーをイグニッションキー孔に挿入することで、意識的に禁止する技術を開示するものであり、そのうちの 1 つが引用発明 2 A であって、運転者が望まないのに、車両のドアが不本意に開いてしまうという安全上好ましくない事態が生じるということを前提とするひとまとまりの技術として把握することができる。

したがって、ドアアクチュエータの駆動禁止理由を、「携帯用送信機を所持した者が車室内に存在している場合に、車外からの解錠・施錠操作（第 3 者が車外から車両のドア部に設けられたスイッチ 12 を操作した場合の解錠操作）を禁止することができるものとする」こと、すなわち、付随事項 が引用発明 2 A に特有の技術であるとはいえない。

また、携帯用送信機が「イグニッションキーとは別体である」という付随事項 についても、上記と同様であって、引用発明 2 A に特有の技術であるとはいい難く、付随事項 が間接的であって、付随事項 について検討すれば足りることは、後記 2 (1) のとおりである。

... (中略) ...

(6) そうすると、審決は、結果として、引用例 2 の中から、引用発明 1 に無用の事柄を抽出し、

これを引用発明 2 A に結合させることによって、引用発明 1 と相容れない公知技術を創出したものといわざるを得ない。本件相違点についての判断において、引用発明 1 に引用発明 2 A を適用する動機付けが問題となるのであれば、その時点で、引用例 2 の記載の全体を観察して、動機付けの有無、阻害事由の有無などを検討すべきである。審決のような引用発明 2 の認定の手法は、正確性を欠き、容易想到性の判断を誤らせる要因となるものであって、誤りというべきである。」

「 2 取消事由 2（本件相違点についての判断の誤り）について

…引用発明 2 は、引用例 2 の中から、引用発明 1 には無用の構成である付随事項 を抽出し、これを引用発明 2 A に結合させて、引用発明 1 と相容れない公知技術とし、上記のとおり、「いいかえれば、第三者による操作によって解錠のための起因となるべき信号が発信されるといふ不具合が存在しないのであるから、刊行物 2 に記載の技術ないし引用発明 2 が解決すべき技術的課題が引用発明 1 には存在しない」との結論が導かれるようにしているのであって、付随事項 を付加したことで審決の結論に影響を及ぼすことが明らかである。

…（中略）…

(2) 前記 1 (2) のとおり、本件相違点に係る本件発明の構成は、引用例 2 に引用発明 2 A として開示されており、引用発明 1 に引用発明 2 A を組み合わせることができれば、本件発明の構成となるので、引用発明 2 A を引用発明 1 に組み合わせることが当業者において容易に想到し得るものであるか否かについて検討する。

…（中略）…

イ …上記技術常識を勘案すると、引用発明 1 においては、イグニッションキーとは別にドアを開閉する機器が存在しないから、第三者によるドアの開閉が行われるという不都合がないことは明らかであるが、イグニッションキーを携帯する使用者がその操作ボタンを誤操作して、解錠のための起因となるべき信号が発信されるといふ不具合が存在し、そのため、その対策が当然に技術課題となるものというべきである。」

ウ 一方、引用発明 2 A は、前記 1 (4) のとおり、運転者が望まないのに、車両のドアが不本意に開いてしまうという安全上好ましくない事態が生じるということを前提とする技術であ

り、スイッチが操作されると、車両のドアが不本意に開いてしまうという安全上好ましくない事態が生じないように、カード型送受信機とイグニッションキーを携帯した運転者が、イグニッションキーをイグニッションキー孔に挿入することで、ドアロック等の車体所定部位の錠の施錠・解錠を、意識的に禁止するものである。

そして、引用発明 2 A もまた、スイッチによって施錠したり解除したりする構造のものにおいては、スイッチの無意識的な誤操作によりロックが解除された状態となることが起こり得るという技術常識を前提にしており、そのための対策として、イグニッションキーをイグニッションキー孔に挿入することで、ドアロック等の車体所定部位の錠の施錠・解錠を、意識的に禁止することになっているものである。したがって、引用発明 2 A は、引用発明 1 における上記課題に対して、一つの解決策を提供するものである。

…（中略）…

エ このように、引用発明 1 と引用発明 2 A とは、いずれも、車両のドアロックの施錠・解錠を、無線を利用して行うというものであって、技術分野を共通にしており、また、スイッチの誤操作による解錠を防ぐという技術課題も共通しており、引用発明 1 と引用発明 2 A とを組み合わせることを妨げるような格別の事情も見当たらないのであるから、引用発明 1 と引用発明 2 A とを組み合わせることについての動機付けがあると認めるのが相当であって、当業者において、容易に、引用発明 1 に引用発明 2 A の技術を適用し得るものというべきである。

…（中略）…

(6) 以上検討したところによれば、審決は、引用発明 2 の認定を誤り、かつ、本件相違点についての認定判断を誤ったものであって、その誤りが審決の結論に影響を及ぼすことは明らかである。

3 以上のとおり、原告主張の取消事由 1 及び 2 は理由があるから、審決は違法として取消しを免れない。」

4 以上の 2、3 に照らせば、第 1 次判決（甲 20）は、刊行物 1（甲 1）から本件発明を特許出願前に当業者が容易に発明することができたとの理由により、第 1 次審決（甲 12）の認定判断を誤りであるとしてこれを取り消したものであるこ

と、かかる第1次判決が確定したことが認められる。しかるに、このような場合は、前記1に説示したように、再度の審判手続（本件審決の審判手続）に第1次判決（甲20）の拘束力が及ぶ結果、審判官は同一の引用例（刊行物1〔甲1〕）から本件発明を特許出願前に当業者が容易に発明することができたとはいえないと認定判断することは許されないこととなる。

そうすると、差戻し後の審判官が、本件審決において「本件発明は、甲第1号証及び甲第2号証に記載された事項、並びに従来より周知の技術に基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。」（15頁21行～23行）、「本件発明は、本件特許の出願前に頒布された刊行物である甲第1号証及び甲第2号証に記載された事項、並びに従来より周知の技術に基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から、本件発明の特許は、特許法第29条第2項の規定に違反してなされたものであり、…無効とすべきである。」（15頁25行～29行）と判断したことに誤りはないから、その余の点について判断するまでもなく、原告が主張する取消事由1（相違点の認定の誤り）、取消事由2（相違点の判断の誤り）はいずれも理由がない。

5 結語

以上のとおり、原告主張の取消事由はいずれも理由がないから、原告の請求は理由がない。

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。

知的財産高等裁判所 第1部

裁判長裁判官

塚 原 朋 一

裁判官

本 多 知 成

裁判官

田 中 孝 一