

(別紙)

営業秘密に関する当事者の主張

【被告ビルドの営業秘密（２軸１６輪伸縮ステアリング付トレーラー（工作番号ＢＣ２０３９））】

（被告ビルドの主張）

被告ＫＡＺ上海設計事務所のハードディスクに格納され、原告が不正に取得したＣＡＤデータのうち、本件訴訟に関連する営業秘密は、別紙「営業秘密目録」（以下、単に「営業秘密目録」ということがある。）記載１ないし５（以下、これらを合わせて「本件営業秘密」ということがある。）のとおりであり、このうち、被告ビルドの営業秘密は営業秘密目録記載１である。

１ 非公知性、有用性

同トレーラーは、製作途中で契約が解除されたことから、納品されることはなかったものであり、これに係る情報は非公知の技術的に有用なデータである。

（１）営業秘密目録記載１（１）（サスペンションの構造）①

ア 非公知性

（ア）２軸１６輪伸縮ステアリング付トレーラー（工作番号ＢＣ２０３９、以下、「ＢＣ２０３９トレーラー」ということがある。）は、これまでに上市されていない新型の５０トン車であり、１（１）①の構造は非公知である。

（イ）原告が指摘する甲Ａ１６（６１頁）の図は、ブレーキと車軸がウォーキングビームの上側に配置されているだけで、ステアリングロットは上部に配置されていない。●（省略）●

イ 有用性

（ア）営業秘密目録記載１（１）①前段のような構造とすることにより、ブレーキやステアリングロットといったサスペンションの機能部分を、ウォーキングビームの下側に取り付けた場合に生じる、路面の形状や落下物により、機能部分にぶつかり破損するという事態を回避することができる。

(イ) ウォーキングビームは、車体とトラニオン部でつながっているため、上部に配置するためにはトラニオン部を避けて配置する必要がある上、同時にブレーキ装置を配置しなければならない、設計の困難性が高かった。そのような制約の中でこれをどのような構成にしてどのように配置するかが技術のポイントであり、路面の形状や落下物により、機能部分がぶつかって破損することがないという効果を得られているのであるから、営業秘密目録記載 1 (1)①前段には技術上の有用性がある。

また、スペース等の変更に伴って、チャンバーブラケットは、従来の形状では整備性が悪くなるので、●（省略）●

したがって、営業秘密目録記載 1 (1)①後段に技術上の有用性があることは明らかである。

(2) 営業秘密目録記載 1 (1) (サスペンションの構造) ②

ア 非公知性

営業秘密目録記載 1 (1)①と同様である。

イ 有用性

サスペンションの構造の変更に伴い、●（省略）●ものであり、営業秘密目録記載 1 (1)①と同様に有用性がある。

●（省略）●ことで、他の部品の設計変更も必要となる。例えば、従来はナックルアームの下側にベアリングがあって、ナックルアームの底面でベアリングを受けていたが、●（省略）●、ベアリングの重量によりナックルアームが引っ張られることになり、破損しない構造と強度が必要となる。そのような改良を実施しないとサスペンションの機能部分の配置換えは実現しないから、営業秘密目録記載 1 (1)②に技術上の有用性があることは明らかである。

(3) 営業秘密目録記載 1 (1) (サスペンションの構造) ③

ア 非公知性

営業秘密目録記載 1 (1)①と同様である。

イ 有用性

●（省略）●

その結果、他のトレーラーに使えない部品となっても、被告ら設計の当該トレーラーやその部分が同じ構造のトレーラーには必要な技術であるから、営業秘密目録記載 1 (1)③に技術上の有用性があることは明らかである。

(4) 営業秘密目録記載 1 (2)（ステアリングロットの構造）

ア 非公知性

営業秘密目録記載 1 (2)は非公知である。

営業秘密目録記載 1 (2)は、被告ら代表者が開発した東洋車輛時代の「垂直横方向から回転方向に変え前後」に運動を伝えてステアリングを制御する構造を、●（省略）●に改良したものであるのに対し、甲 A 3 9 には、ステアリングの運動方向を前後「水平方向」で制御する一般的な構造が表示されているだけであるから、甲 A 3 9 によって、営業秘密目録記載 1 (2)が公知であるとは認められない。

イ 有用性

従来のトレーラーでは、ステアリングロットの上部にある油圧シリンダーが斜め方向に設置されていたことから、垂直方向のサイズが大きくなり、走行中に障害物に接触しやすかった。そこで、BC 2 0 3 9 トレーラーでは、操舵式車輪組立図（乙 A 4 8 の 1）の「B 断面図」のように、●（省略）●障害物に接触するリスクが低減したものである。

よって、営業秘密目録記載 1 (2)に技術上の有用性があることは明らかである。

(5) 営業秘密目録記載 1 (3)（車軸の製作条件及び製作順序）

ア 非公知性

(ア) 素材、板厚、焼き入れ焼き戻しの硬度などの諸条件は非公知である。

(イ) 原告が引用する甲 A 1 9（1 1 頁）の記載は、「●（省略）●」と同一ではないし、甲 A 2 0（1 7 1 9 頁）の記載も「1 ～ 2 mm」であって範囲内のどの値を採択すれば良いか不明である。加えて、車軸の製作においては、素材焼き入れ焼き戻しの硬度設定が強度にとって最も重要であるところ、甲 A 1 9（2 2 頁）には、「H

B 269～331」と記載しているのに対して、車軸図面（乙A55）においては、耐久性を上げるために、被告ら代表者の経験に基づく数値である「●（省略）●」が記載されており、非公知性が認められることは明らかである。

（ウ）原告が引用する甲A41は、東洋車輻において秘密として管理されていた営業秘密であって、公開された図面ではない。

また、甲A41に記載されている車軸の製作条件と製作順序は、当時在籍していた被告ら代表者が生産技術の観点を踏まえて試行錯誤した結果、得られた技術事項を記載したものであって、その数値は、当時の東洋車輻の従業員が甲A19のJISを参考に変更したものではない。さらに、製作条件では「深さ3mm」と「●（省略）●」が異なっている。そして、被告ら代表者は、被告らにおいて、自ら経験により編み出したノウハウを表現するために、営業秘密目録記載1(3)の製作条件と製作順序を乙A55の図面に記載させたものであって、これらの技術事項に共通する部分があったとしても、甲A41及び乙A55はいずれもそれぞれの会社の営業秘密として非公知の図面である。

（エ）原告は、高周波焼き入れでは、0.1mm単位での制御は困難で、幅のある数値を記載するのが通常であり、営業秘密目録記載1(3)における●（省略）●と指摘しているが、0.5mm単位の制御は可能であり、「●（省略）●」の製作条件の場合は、±0.25mmということになる。

イ 有用性

BC2039トレーラーでは、従来より車軸に強度を持たせるため、車軸図面（乙A55）において、車軸の製作順序について、●（省略）●と仕様が注記されている。

かかる情報に有用性があるのは明らかである。

（6）営業秘密目録記載1(4)（荷台伸縮フレームの構造）

ア 非公知性

これまで、営業秘密目録記載1(4)のような構造の日本製のトレーラーは1台もな

かった。

原告は、甲 A 2 1 ないし 2 3 を引用して非公知性を争うところ、甲 A 2 1（4 枚目）の株式会社ゴールドスターのトレーラーは、重機を積載する用途のトレーラーではなく、長尺物を積載するトレーラーであり、甲 A 2 2（2 枚目）の株式会社上陣のトレーラーは、組み替えて大きくなるタイプで、BC 2 0 3 9 トレーラーのように後から重機を載せるタイプではない。また、甲 A 2 3（2 枚目）の株式会社上陣のトレーラーは、2 0 0 トン位積載可能なヨーロッパ製のトレーラーであり、そもそも日本には数台しかなく、重機を積載する用途のトレーラーではなく、長尺の重量物を積載するトレーラーである。したがって、これらのトレーラーが公道上を走行したり、定期的な点検や修理がなされていたとしても、積載する重機のキャタピラを後からフレームの上に安定して乗せるために、●（省略）●という設計の双方を採用したトレーラーは、これまで非公知であった。そして、BC 2 0 3 9 トレーラーもこれまでに上市されていない新型のトレーラーであるから、営業秘密目録記載 1 (4)にかかる営業秘密が非公知であることは明らかである。

イ 有用性

従来タイプの荷台伸縮フレームでは、後から重機が車輪を乗り越えて積載される際に、幅狭の伸縮フレーム部分に正確に載る必要があり、安定して運ぶことが困難であった。そこで、BC 2 0 3 9 トレーラーでは、荷台フレーム総組立図（乙 A 5 6）及び中子フレーム（左）図（乙 A 5 7）に示されているように、●（省略）●設計を採用し、積載する重機のキャタピラがフレームの上に乗り安定して運べるようにしたものであり、技術上の有用性があることは明らかである。

2 秘密管理性

(1) 本件営業秘密は、平成 2 4 年 3 月、上海市浦東新区秀沿路に開設した被告 K A Z 上海設計事務所のサーバーで保管していた。当時の被告 K A Z 上海設計事務所は、机が 6 つある設計士の部屋と机が 3 つある社長室との 2 つの部分に分かれていたが、各部屋はそれぞれ施錠できる出入り口で戸締りされていた。サーバーは、

設計士の部屋の４つのＬ形デスクが集められた区画の中央下部に設置されており、各デスクのクライアントパソコンとの間でローカルエリアネットワークが構築されていた。そして、トレーラーの設計図データが保管されていたのは、このサーバーのハードディスクであるが、次に述べるとおり、秘密として管理されていた。

まず、各クライアントパソコンからネットワークに入るためには、パスワードの入力が必要とされており、クライアントパソコンの使用を許可された被告ＫＡＺの従業員のみが上記サーバーを閲覧することが可能であった。そして、トレーラーの設計図データのうち、現在設計途中ではない納品済の設計図データは、サーバーの設計図フォルダに格納されていたが、そのフォルダを閲覧するためには、ネットワークへのログインパスワードとは別のパスワードの入力が必要であり、これらのパスワードは、上海設計事務所の設計の責任者２名が保管管理していたのである。

したがって、被告ＫＡＺ上海設計事務所では、トレーラーの設計図データについて、現在設計途中のデータは、クライアントパソコンの使用を許可された従業員のみがアクセス可能で、納品済のデータは、さらに設計の責任者がパスワードを入力して許可してアクセス可能となるように閲覧できる者の範囲が限定されていた。そして、サーバーが閲覧できるネットワークにログインする際及び納品済の設計図データの格納されたフォルダを閲覧する際には、それぞれパスワード入力画面がポップアップされて、アクセスする者に対してこれらのデータが秘密として管理されていることが表示されていた。

（２）原告の主張について

ア 営業秘密の識別可能性について

ＫＡＺ上海設計事務所のハードディスクに格納されていたＣＡＤデータは全て営業秘密であるが、本件訴訟においては、その一部を営業秘密として特定したにすぎないのであって、被告らにおいて、営業秘密とそれ以外の情報とが混然一体とし、識別可能性がなかったという原告の主張は失当である。

イ 電子メールでの設計図データのやり取りについて

電子メールに添付して送付していた設計図データは、あくまでPDFデータであって、CADデータとしては流用できないファイル形式のものであった。しかも、添付されたデータは、被告ら主張の営業秘密とは関係のないものである。また、各電子メールは、設計者のP 1 6及びP 1 7から施工管理者のP 9に出図依頼に対応して送信されたメールを被告ら代表者が修正指示するというものであり、同報者も現場責任者、設計責任者、本社生産管理部長等、秘密保持義務を負った者のみである。

図面の送信相手は、社内において図面とこれに関する情報を共有する必要のあった者である。これらの者は、社内の主要メンバーかつ責任者であったから、設計図や生産に関する指示書等の営業秘密性は従前からの指示によって理解しており、送信の都度に秘密保持の指示をする必要はなかった。

ウ 閲覧使用制限について

電子メール添付設計図データ及び設計図の閲覧や使用制限に関しては、送信者は管理においてアクセス権がある設計者であり、受信者及び同報者も特定の者に限定されているから、制限されているというべきである。

エ 顧客への図面の交付について

外観図や詳細寸法の入っていない構造図は要望によって交付することはあっても、それ以外の設計図を顧客に交付することはない。

オ 製造部門での設計図の廃棄について

被告らにおいては、ファイルに通し番号を付して管理しており、作業終了後には、工事責任者が設計図を廃棄していた。

カ 秘密管理の指導について

被告らにおいては、各部署の責任者に対して、CADデータ及びその出力図面を日常的に秘密として管理するよう指示していたし、CADデータはパスワードで管理され、設計担当者しかログインすることができなかった。

3 営業秘密の使用について

原告が製造販売した各トレーラーにおいては、別紙図面对応表のとおり、営業秘密目録記載の営業秘密が使用されている。

ただし、原告がP 1 1に販売したBC 2 0 3 9トレーラーにおいて、営業秘密目録記載1 (1), (2)が使用されていないことは認める。

(原告の主張)

1 非公知性、有用性

(1) 営業秘密目録記載1 (1)①

ア 非公知性

(ア) 社団法人日本自動車車体工業会トレーラ部会作成2 0 0 7年1 2月1日発行「トレーラ定期点検整備の手引き」改訂3版(甲A 1 6 (6 0, 6 1頁))には、サスペンションの機能部分がウォーキングビームの上側に配置されている図が描写されている。

(イ) サスペンションの機能部分がウォーキングビームの上側に配置されていることは、トレーラーの外部から容易にわかる。

(ウ) 以上より、営業秘密目録記載1 (1)①には、非公知性は認められない。

イ 有用性

(ア) 営業秘密目録記載1 (1)①前段

ウォーキングビームの下側に配置されていたサスペンションの機能部分をウォーキングビームの上側に配置換えすることは、単なる配置換え以外の何物でもなく、かかる配置換えに技術上の有用性は認められないことは明らかである。トレーラーの設計では、従来の構造からの配置換えは、顧客からの要望等を踏まえて頻繁に行われるところ、被告らの主張によれば、当該顧客の要望を踏まえての基本となる設計図からの個別具体的なカスタマイズは、被告らが秘密として管理しさえすれば、全て営業秘密であるという帰結になりかねない。かかる帰結が不合理であることは明らかである。

したがって、営業秘密目録記載1 (1)①前段には技術上の有用性は認められない。

(イ) 営業秘密目録記載 1 (1)①後段

サスペンションの機能部分の配置場所をウォーキングビームの下側から上側に配置換えしたのであるから、それに伴い、同機能部分の周辺部品を配置できるスペース等が変更されることはいうまでもなく、かかるスペース等の変更に伴い、ブレーキチャンバーの取付部品である●（省略）●ことは、単なるサスペンションの機能部分の配置換えに伴う部品の変更又は部品の配置の変更以外の何物でもない。かかる変更は、設計にはつきものであって、何ら技術上の有用性は存しないことは明らかである。

(ウ) なお、営業秘密目録記載 1 を使用したトレーラーは、「製作・納品されることはなかった」というのであり、このことからすると、被告ビルドが主張する有用性に関する「効果」「改良」等が実際にあったとえいえるかどうかは不明であるし、そもそも、営業秘密目録記載 1 (1)を使用したトレーラーが製造可能なのかどうか、製造できたとしても、当該トレーラーが実際に公道上を安全に走行することができるかどうかとも全く不明である。

以上より、営業秘密目録記載 1 (1)①には、有用性は存しない。

(2) 営業秘密目録記載 1 (1)②

ア 非公知性

ナックルアームとは、トレーラーの走行方向を変えるための部品のことであり、甲 A 1 7 の「ナックルアーム」と記載されている部分に該当する。

営業秘密目録記載 1 (1)①には非公知性が存しない以上、「サスペンションの構造の変更」に伴う営業秘密目録記載 1 (1)②にも非公知性が存しないことは明らかである。

また、営業秘密目録記載 1 (1)②は、トレーラーの定期点検や修理でも容易に認識できることからしても、非公知性は存しない。

イ 有用性

被告ビルドの主張によれば、従来、●（省略）●ことは、サスペンションの機能

部分の配置場所をウォーキングビームの下側から上側に配置換えしたことに伴うものである。このことからすると、営業秘密目録記載 1 (1) ②は、単なるサスペンションの機能部分の配置換えに伴う、周辺部品の変更以外の何物でもなく、営業秘密目録記載 1 (1) ①に有用性が存しない以上、営業秘密目録記載 1 (1) ②にも有用性は存しないことは明らかである。

(3) 営業秘密目録記載 1 (1) ③

ア 非公知性

営業秘密目録記載 1 (1) ①には非公知性が存しない以上、「サスペンションの構造の変更」に伴う営業秘密目録記載 1 (1) ③にも非公知性が存しないことは明らかである。

また営業秘密目録記載 1 (1) ③は、トレーラーの定期点検や修理でも容易に認識できることからしても、非公知性は存しない。

イ 有用性

(ア) 被告ビルドの主張によれば、ベアリングの設置場所を変更し、ベアリングのサイズを大きくしたことは、サスペンションの機能部分の配置場所をウォーキングビームの下側から上側に配置換えしたことに伴うものである。このことからすると、営業秘密目録記載 1 (1) ③は、単なるサスペンションの機能部分の配置換えに伴う、周辺部品の設置場所や周辺部品の変更以外の何物でもなく、営業秘密目録記載 1 (1) ①に有用性が存しない以上、営業秘密目録記載 1 (1) ③にも有用性は存しないことは明らかである。

(イ) ベアリングのサイズを大きくしたのであるから、それを取り付ける部品であるベアリングナットを別のものに変更することは当たり前のことである。したがって、●（省略）●ことに技術上の有用性が存しないことはいうまでもない。

また、トレーラーの設計製造では、より迅速かつ低コストでの修理を実現するために、可及的に市販の部品を用いるようにしている。

被告ビルドが主張する製作品としての部品は、被告ら製造の当該トレーラーにし

か適用できない可能性が極めて高く、他のトレーラーには全く役に立たない。

以上より、営業秘密目録記載 1 (1)③は、技術上の有用性は存しない。

(4) 営業秘密目録記載 1 (2)

ア 非公知性

(ア) 営業秘密目録記載 1 (2)の配置は、当該トレーラーの底部を見れば容易に認識することができ、当該トレーラーの定期点検や修理を通じて、容易に認識することができる。

したがって、営業秘密目録記載 1 (2)には非公知性は存しない。

(イ) 営業秘密目録記載 1 (2)のうち、「● (省略) ●」という部分が公知であったことは、トーヨートレーラーが製造したトレーラーの同社作成取扱説明書の一部である甲 A 3 9 添付の図面において、「ステアリングロットの上部にある油圧シリンダーのレバーが水平方向に配置し、垂直方向のサイズが小さく」されていることから明らかである。

以上からすると、営業秘密目録記載 1 (2)には、非公知性はない。

イ 有用性

争う。

(5) 営業秘密目録記載 1 (3)

ア 非公知性

(ア) 車軸は、トレーラーの製造において必ず製造される、最も基本的な部品であることはいうまでもない。そのため、車軸の図面には、どの業者の図面にも、製作順序が記載されているし、仮に記載がない場合も口頭で製作順序が製造を担当する者に伝えられる。このことからすれば、車軸の製作順序は、原告の業界に属する業者であれば誰もが知っている。

しかも、被告ビルド主張の製作順序は、順序といっても 3 工程のみにすぎず、その内容も、型切り、ボス溶接、熱処理等の車軸の製作順序としては極めて単純なことを記載しているにすぎない。

原告の従業員が、トレーラーの設計、製造及び販売等を事業目的とする東洋車輛に在籍していた当時の同社の図面にも、営業秘密目録記載 1 (3) と同じ製作順序が記載されており、上記従業員はその製作順序に従い業務を行っていた。

(イ) 営業秘密目録記載 1 (3) については、文献等の資料にも記載されている。

・硬度について

甲 A 1 9 の鋼材の高周波焼入硬度表 (3 頁) には、「S C M 4 3 5 材」「焼入硬度」「5 0 ～ 5 6」と記載されている。

・厚さについて

甲 A 2 0 には、高周波焼入れの場合の、焼入れ深さが、「1 ～ 2 m m」と記載されている。

(ウ) 営業秘密目録記載 1 (3) が公知であったことは、甲 A 4 1 から明らかなである。

甲 A 4 1 は、東洋車輛作成の平成 1 8 年 1 月 2 1 日付「車軸」という名称の図面である。上記図面には、営業秘密目録記載 1 (3) と同じ記載がされている。

東洋車輛には、かつて、被告ら代表者が在籍しており、また、原告の従業員である、P 5、P 6、P 8 及び P 9 も在籍していた。そして、被告ら代表者及び原告の上記従業員らは、東洋車輛において、上記図面を、容易に入手可能であった。

東洋車輛名義の図面は被告ら代表者に帰属するものではないし、東洋車輛自体、甲 A 4 1 の図面を秘密として厳格に管理していなかったことからしても、営業秘密目録記載 1 (3) に非公知性がないことは明らかなである。

(エ) 被告らの主張について

a 東洋車輛は、甲 A 1 9 記載の数値を参考に、車軸の製作順序及び製作条件を甲 A 4 1 記載のとおりにしたこと

東洋車輛の従業員らは、平成 1 6 年頃、日本工業標準調査会が公表していた「鉄鋼熱処理用語の意味 (J I S G 0 2 0 1 - 1 9 6 9)」と題する書面等 (甲 A 1 9) を参考に、車軸の製作順序及び製作条件について勉強をし、車軸の製作順序及び製作条件を、甲 A 4 1 記載のとおりにしたこととした。

甲 A 1 9 と甲 A 4 1 で一部数値が異なるのは、当時の東洋車輛の従業員が、強度の強化をするために、甲 A 1 9 記載の「5 0 ～ 5 6」、及び「HB 2 6 9 ～ 3 3 1」の数値を、甲 A 4 1 記載の「5 0 ～ 6 0」、及び「HB 3 9 0 ～ 4 0 9」の数値に変更したからにすぎない。したがって、甲 A 4 1 の数値は、被告ら代表者が考え出したものではない。

b 甲 A 2 0 の数値との違いの理由

甲 A 2 0 の 1 7 1 9 頁には、「1 ～ 2 mm」と記載されているのに対して、営業秘密目録記載 1 (3) は、「● (省略) ●」と記載されている。

高周波焼入れにおいては、0. 1 mm 単位での深さの制御は困難であるため、高周波焼入れにおける深さを図面に記載する場合には、幅のある数値を記載するのが通常であり、営業秘密目録記載 1 (3) における「● (省略) ●」も、その意味するところは、「1 ～ 2 mm」である。

(オ) 以上より、営業秘密目録記載 1 (3) には、非公知性は存しない。

イ 有用性

車軸の製作において使用する鋼材は、荷重に応じて、異なってくる。したがって、上記鋼材の種類は、積載物の種類等に関する顧客の要望により異なる。

したがって、● (省略) ●を使用していることは、顧客の要望により定まる情報であって、かかる情報には技術上の有用性は存しないことは明らかである。

(6) 営業秘密目録記載 1 (4)

ア 非公知性

(ア) 「● (省略) ●」について

同構造は、外部から容易に認識できることは明らかであり、トレーラーの定期点検や修理でも容易に認識できる。

株式会社ゴールドスターのウェブサイトには、伸縮フレームを荷台前部で 3. 5 メートルの範囲で伸縮できる構造のトレーラーの写真が掲載されている(甲 A 2 1 (4 枚目))。

また、株式会社上陣のウェブサイトには、伸縮フレームを荷台前部で１メートルの範囲で伸縮できる構造のトレーラーの図面が掲載されている（甲Ａ２２（２枚目）、甲Ａ４３の１）。同図面の作成日は、平成２４年７月１７日である。

さらに、東北国際物流戦略チーム作成の平成２２年３月１７日付書面（甲Ａ４３の２）添付の図面には、トレーラーの荷台前部を、最大約４ｍ３０ｃｍ伸縮できるトレーラーが描かれている。同図面の作成日付は、平成１７年８月８日である。

以上より、「●（省略）●」が公知であることは明らかである。

（イ）「●（省略）●」について

株式会社上陣のウェブサイトには、フレームを幅広として最外側に配置された図面が掲載されており（甲Ａ２３（２枚目）、甲Ａ４５）、同構造が公知であることは明らかである。

また、甲Ａ４４によれば、フレームが最外側に配置されたトレーラーが、遅くとも、平成２０年２月２４日時点では、販売されていたといえる。

さらに、甲Ａ４３の１の平成２４年７月１７日付図面記載のトレーラーも、フレームが最外側に配置されている。

以上からすれば、上記配置に非公知性がないことは明らかである。

イ 有用性

（ア）フレームの伸縮の幅の長さ、及び荷台の前部又は後部のいずれを伸縮させるかは、荷台に積載する物の種類や重さを考慮して当該顧客と協議して決めるものであり、営業秘密目録記載１（４）の情報に技術上の有用性が存しないことは明らかである。

また、フレームを最外側に配置するか否かについても、例えば、荷台に、キャタピラーを積む場合は、重さが荷台の最外側にかかるため、フレームを最外側に配置することが少なくないのであり、この点に特に有用性は存しない。

（イ）被告ビルドの主張について

営業秘密目録記載１（４）は、「●（省略）●」のみであり、積載物の種類について

何ら限定がされていない。したがって、積載物の種類を問題とする上記被告ビルドの主張は、営業秘密目録記載 1 (4) が非公知性を有することの根拠にはならない。

なお、営業秘密目録記載 1 (4) の配置と構造の双方を採用したトレーラーである甲 A 2 2、甲 A 4 3 の 1 のトレーラーの積載物は重機であるから、いずれにしても、被告ビルドの主張は失当である。

2 秘密管理性について

被告らにおいては、営業秘密目録記載の情報は、秘密として管理されておらず、秘密管理性は認められない。

(1) 物質的管理はなされていない

ア 設計図データ及び設計図のいずれにも、「部外秘」等の秘密情報を示す表示がなかった。

また、被告ら主張の営業秘密とその他の情報は何ら区別されることなく渾然一体として管理されており、何が営業秘密なのかが識別不能であった。

イ 設計部門と製造部門では、電子メールで設計図データのやり取りが行われていた。

電子メール添付の設計図データ閲覧、打出し用のパスワードは設定されておらず、メール本文部分にも、設計図データが秘密であることの指摘や、設計図データ流出防止のための注意喚起、設計図データの保存禁止についての記載はなく、製造終了後にデータ消去するよう求める記載もなかった。

また、設計図データが添付されたメールの転送防止措置は講じられていなかった。

ウ 仮に設計部門において設計図データが管理されているフォルダにパスワードが設定されていたとしても、同フォルダ内の設計図データを開くためのパスワードは設定されていなかった。

エ 紙媒体の設計図は、A 3 等のファイルにつづられて綴じられていたが、このファイルは作業場にある製造現場班長の未施錠の棚で保管されていた。このファイルには、設計図が秘密である等の表示はなかった。

オ 製造途中には、設計図は作業場の机等に雑然と置かれ、誰でも見ることができた。また、顧客に対しても秘密保持義務を課すことなく設計図を交付することがあった。

カ 製造部門では、製造終了後、設計図データは消去されていなかった。また、紙媒体の設計図も、配布した工具から確実に回収されていなかった。

(2) 人的管理はされていない

ア 被告K A Zの元従業員は、被告らが主張する営業秘密が「営業秘密」である旨を知らされたことすらなかった。

イ P 9は、被告K A Z退職後、同社在籍中に業務に使用していたコンピューター内の設計図データを消去するように指示されたことはない。

ウ 被告K A Zの元従業員は、入社時及び退職時のいずれの時点においても、被告らから、被告らが主張する営業秘密を被告K A Zの目的以外に使用しないこと等を記載した誓約書の提出を求められたことはなかった。

エ 被告らの就業規則には、営業秘密ないし秘密情報に関する記載は存しない。

(3) 組織的管理はなされていない

被告らにおいては、私用のパソコンを業務に使用することが禁止されておらず、同パソコンに設計図データを保存することも禁止されていなかった。また、設計図データの受信者を特定の責任者に限定する措置は講じられていなかった。

また、設計図を複写することは禁じられていなかった。

設計図は、製造部門の従業員にも配布されていたが、その回収と廃棄について特別なルールは定められていなかった。

(4) 被告ら従業員に、設計図データが被告らの秘密であるとの認識はなかったこと

かつて被告ら代表者とともに東洋車輛又はトーヨートレーラーに在籍していた被告らの元従業員らの認識としては、東洋車輛又はトーヨートレーラーの設計図をそのまま利用し、又は多少のカスタマイズを加えて設計図を作成しているとの認識し

がなく、設計図が被告ら特有の秘密であるとの認識はなかった。

(5) 以上からすれば、被告ら主張の営業秘密に、秘密管理性が認められないことは明らかである。

3 営業秘密の使用について

(1) 営業秘密目録記載 1 (1), (2)

原告は、営業秘密目録記載 1 (1), (2)を使用したことはなく、被告ビルドもこれを認めている。

(2) 営業秘密目録記載 1 (3)

P 1 1 に販売したトレーラーの車軸という名称の部品図に、営業秘密目録記載 1 (3)と同様の記載があることは認める。

(3) 営業秘密目録記載 1 (4)

原告が P 1 1 に販売したトレーラーが、営業秘密目録記載 1 (4)の構造を有していたこと、すなわち、● (省略) ●であることは認める。

【被告K A Zの営業秘密】

(被告K A Zの主張)

被告K A Z上海設計事務所のハードディスクに格納され、原告が不正に取得したC A Dデータのうち、本件訴訟に関連する営業秘密は、別紙営業秘密目録記載1ないし5のとおりであり、このうち、被告K A Zの営業秘密は別紙営業秘密目録記載2ないし5である。

1 非公知性、有用性

(ネックリフト付2軸16輪中低床トレーラー(工作番号B C 2 0 3 5, 以下「B C 2 0 3 5トレーラー」ということがある。) 関係)

同トレーラーは、原告がC A Dデータを不正に取得した時点においては未発売であったことから、同トレーラーに係る情報は、非公知の技術的に有用なデータであった。

(1) 営業秘密目録記載2(1)(可動式グースネックの構造)、同(2)(ロックシリンダーの構造と製作条件)

ア 非公知性

東洋車輛は、過去にグースネックを上下するトレーラーを製作したことはあるが、パンタグラフ方式であり、その先端を上下する機能がなく、全体を平行に上下させるだけであった。B C 2 0 3 5トレーラーは、グースネックの先端を上下させる機能があり、東洋車輛が過去に製造したトレーラーとは、機能面でも構造面でも全く異なっている。

したがって、営業秘密目録記載2(1)、(2)が非公知であることは明らかである。

イ 有用性

従来トレーラーのように、固定式のグースネックでは、ブルドーザーなどの重機を積載する際、車輪のあるトレーラーの後部から載せるしかなく、タイヤを乗り越える必要があったため、危険であり、雨の日などは滑って落ちることもあった。

新型の可動式グースネックを採用したことにより、走行中にグースネックの高さ

を自由に調節でき、グースネックを前方に倒して水平にすることにより前方からも積み下ろしができるという有用性がある。

また、このロックシリンダーは、コンパクトで従来より強度を持たせる点で有用性がある。

BC2035トレーラーは、可動式グースネックとしたことにより増加する重量は約800キロ程度であり、総積載量との関係で顧客の需要がなくなる程の影響はない。また、東洋車輛が過去に販売したトレーラーが普及しなかったのはその機能と方式の相違によるところが大きいし、そもそも需要の多寡や、コストの高低は、不正競争防止法の営業秘密該当性を否定する要素とはならないから、営業秘密目録記載2(1)、(2)について、技術上の有用性があることは明らかである。

(2) 営業秘密目録記載2(3) (ネックフレームの材質)

ア 非公知性

BC2035トレーラーは、量産車ではなく、特別受注生産にかかるトレーラーであり、その構造を調べるのは不可能又は困難である。特別受注生産にかかるトレーラーについては、被告らにおいて点検修理を行うことが通常であるから、ネックフレームの材質については、平成25年10月4日に港南運輸に引き渡された後においても非公知であると判断されるべきである。なお、ネックフレームの材質は、検査をしなければ知ることは不可能である。

イ 有用性

被告ら代表者が22年前に東洋車輛を始めた頃は、日本メーカーが80K鋼を販売していたものの、まだ溶接性が悪く、摂氏7℃以下では溶接をする場合に、予熱、溶接、徐熱が必要であって、実際にはトレーラーの材質として使用されていなかった。その後、日本メーカーの生産技術が向上すると共に、被告ら代表者が車体の構造を変更して、テストを繰り返した結果、「●(省略)●」を製品保証してトレーラーの材質に使用できることとなったものである。「●(省略)●」は、トレーラーのネックフレームの材質としては使われていないことから、そのような材質を使用す

ることには技術上の有用性はあるというべきである。

また、ネックフレームにはS M鋼を使うのが一般であり、「●（省略）●」は、在庫もなくなかなか手に入らず、被告ら代表者の在籍した会社以外では使われておらず、現在でも他社では使用されていない。すなわち、他社の技術では、高強度の鉄板を使用して板厚を薄くした場合の鉄板の割れや溶接割れが懸念されるため使用されていなかったのに対し、被告ら代表者は、東洋車輛に在籍中、車体全ての構造を変えるなどの工夫をした結果、特注品である「●（省略）●」を採用したものである。したがって、ネックフレームの材質は、技術上有用な情報に該当するというべきである。

（3軸低床エアサストレーラー（B C 2 0 3 3，以下「B C 2 0 3 3 トレーラー」ということがある。）関係）

同トレーラーは、原告がC A Dデータを不正に取得した時点においては未発売であったことから、同トレーラーに係る情報は、非公知の技術的に有用なデータであった。

（3）営業秘密目録記載3（1）（フレームの強化構造）

ア 非公知性

B C 2 0 3 3 トレーラーは、量産車ではなく、特別受注生産にかかるトレーラーであるから、その主フレームの板厚を調べることは不可能又は困難である。そして、特別受注生産にかかるトレーラーについては、被告らにおいて点検修理を行うことが通常であるから、主フレームの板厚については、平成25年11月21日に小川建機に引き渡された後においても非公知であると判断されるべきである。

イ 有用性

3軸低床エアサストレーラー（乙A70）のような重機を積載するトレーラーにおいても、フレームの板厚は、これまで12ないし16mmのものしか採用されていなかった。被告K A Zは、フレームの幅を拡げて軽量化を図りつつ、新たに●（省略）●のものを採用して単体物を積載するための集中荷重に対応したのであるから、

営業秘密目録記載 3 (1)について、技術上の有用性が認められることは明らかである。

板厚を厚くすることはコストや重量増加というマイナス要素があることから、そもそも容易に思いつくものではなく、クレーンや重機の積載時に発生する「集中荷重に対応する」という目的があって初めて思いつくものであるから、技術的な有用性があることは明らかである。

なお、中国では B C 2 0 3 3 と同じ 4 0 トンクラスで●（省略）●のフレームを採用している例はなく、ほとんどが 1 2 m m で、強化されているとしても 1 5 m m のフレームにとどまっている。

(4) 営業秘密目録記載 3 (2) (リフトアクスル装置の構造)

ア 非公知性

甲 A 2 6 は、平成 2 7 年 4 月 3 0 日時点のホームページを出力したもので、それだけでは非公知性を否定する証拠とならないものであり、甲 A 2 7 の被写体となったトレーラーも撮影場所及び撮影者が不明で、デジカメの設定により、日付の印字をバックデートすることも可能であるから、これらの証拠だけでは非公知性は否定されない。

イ 有用性

4 軸であるトレーラーがリフトアクスル装置を搭載して 1 軸を浮上させると、高速道路において特大車から大型車に区分され、通行料金が安くなるという利点がある。そこで、この原理で車軸が上がる構造のリフトアクスル装置を設置し、最遠軸の 1 つ前の車輪を接地させる方式に変更したものである。

原告は、甲 A 5 0 の図面を引用し、リフトアクスル装置に関する部品をどの車軸に設置するかは任意に選択可能であり、このような単純な方式に技術上の有用性はないと主張する。

しかし、営業秘密目録記載 3 (2) が使用されている B C 2 0 3 3 トレーラーは、クレーンや重機などの単体物を輸送するためのトレーラーで、1 2 輪のタイヤを接地させて走行し、輸送後積載物を降ろすと自動で 2 軸 8 輪のタイヤを浮かせて走行で

きるようになっている。この場合に車軸をリフトする目的はタイヤの消耗を減少させることと高速料金の低減で、走行時小回りができるように接地する軸を２軸目にしていることであるが、瓦や鋼材をバラ積みするトレーラーでは、車軸をリフトする目的は高速料金の軽減を受けつつ、軽い荷物を積載可能にすることにあり、リフトアクスルを有効にするためには車体の最後方のタイヤを接地させないと荷物が落ちやすく、ほとんど荷物を積載できないことになる。したがって、車軸を上げる構造に関して特別な技術は必要ないとしても、トレーラーの目的に応じて、車軸を上げる位置に関してはノウハウが必要であり、営業秘密目録記載３(２)について、技術上の有用性はあるというべきである。

(５) 営業秘密目録記載３(３) (スタビライザの製作順序及び製作条件)

ア 非公知性

(ア) 焼入れ焼戻しの製作条件は、「５２～５６」が一般であるところ、中国で製作した場合の熱処理後の管理不十分によって割れる危険性があるため、硬度を落とした上で、径を太くして対応しているのであるから、仕様が注記されていることと相まって、非公知性は否定されないというべきである。

(イ) 甲Ａ５１は、東洋車輻において秘密として管理されていた営業秘密であって、そもそも公開された図面ではない。東洋車輻時代に被告ら代表者や原告の社員が入手可能であったとしても、それは当時閲覧の権限があったからにすぎず、そのことによって公知となったことにはならない。

また、甲Ａ５１の図面は、そもそも被告ら代表者が設計したものであり、記載されている車軸の製作条件と製作順序も、当時在籍していた被告ら代表者が生産技術の観点から踏まえて試行錯誤した結果、得られた技術事項を記載したものである。そして、被告ら代表者は、被告ＫＡＺにおいて、自ら経験により編み出したノウハウを表現するために、営業秘密目録記載３(３)の製作条件と製作順序を乙Ａ６１に記載させたものであって、これらの技術事項に共通する部分があったとしても、甲Ａ５１及び乙Ａ６１はいずれもそれぞれの会社の営業秘密として非公知の図面である。

イ 有用性

スタビライザの強度を上げるために指定される製作順序及び製作条件は、技術上
有用な情報である。

原告は、「営業秘密目録記載 3 (3) のみでは、強度がどのように上がっているのか
が全く不明である。」と述べる。

確かに、スタビライザの製作順序と製作条件だけでは、強度の向上が何によって
図られているのか不明であったが、生産精度を上げるために硬度を抑えた製造条件
とした上で、スタビライザの径を太くしたことによって、傾きを抑えるための強度
が確保されることとなったものである。

スタビライザは車両の一部の部品であって、ただその強度を上げるだけで良いト
レーラーができるのではなく、全ての部品の性能を合わせてセットアップすること
によって、優れた車両が完成するのである。被告ら代表者は、生産技術の観点を踏
まえて試行錯誤した結果、営業秘密目録記載 3 (3) の技術事項を得られたのであって、
その点に技術上の有用性があることは明らかである。

(2 軸×3 軸コンビネーショントレーラー (工作番号 B C 2 0 2 3, 以下「B C
2 0 2 3 トレーラー」ということがある。) 関係)

(6) 営業秘密目録記載 4 (1) (ネック部の操舵機構), 同 (2) (組合せに応じたロッ
トの位置及びステアリングの角度), 同 (3) (小ネックのリレー配線)

ア 非公知性

(7) B C 2 0 2 3 トレーラーは、これまでに上市されていない新型の 1 5 0 トン
車である 2 軸×3 軸コンビネーショントレーラーであって、揚州の工場において製
作途中のものを未完成のまま輸入し、日本において組立途中となっているものであ
り、非公知性が認められる。

(4) トレーラーを設計する際、販売されたヨーロッパ製のトレーラーの外観を見
ることはあるが、設計図は各企業の営業秘密であるため見る機会はなく、設計製造
技術をヨーロッパの企業から学ぶことは有り得ない。

甲 A 2 8 は、設計図ではなく、取扱説明書に添付された略図であり、営業秘密目録記載 4 (1), (2) とは、おおまかな構造は同じであるとはいっても、各部の寸法や細部は相違している。したがって、甲 A 2 8 によっては、非公知性は否定されない。

原告は、甲 A 3 2 を引用して、「リンク機構をスライドロットがスライドする機構のトレーラーの場合は、全て●（省略）●と主張するが、ピンの位置で角度が変わるのであり、全て●（省略）●となるとはいえない。

イ 有用性

(ア) 営業秘密目録記載 4 (1) の有用性

従来のネック部の操舵機構では、リンク機構であったため 90 度切ったときに最大の傾きになっていたが、多軸車は、早く舵が切れないとトラクターに追従できないので、BC 2 0 2 3 トレーラーでは、ネック部操舵シリンダー組立図（乙 A 6 3）及び同詳細図（乙 A 6 4）にあるように、リンク機構を●（省略）●に改良し、●（省略）●になることを実現している。

(イ) 営業秘密目録記載 4 (2) の有用性

BC 2 0 2 3 トレーラーは、前部の 2 軸の車輪と後部の 3 軸の車輪を中間フレーム、中子フレーム、アタッチメントなどの組み合わせで伸縮して使用できる大型トレーラーであるが（乙 A 3 1）、ステアリングロット組み替え図（乙 A 4 3 の 1 ないし 3）に記載しているように、組み合わせによりどのような長さのトレーラーとするかによって、どこを基準に何度廻すかを別に出力した計算表でステアリング操舵角を算出し、その角度の詳細を表示すると共にステアリングロットの穴の位置をどのように組み替えるかについて表示している。

仮に顧客の要望を踏まえてカスタマイズされた個別具体的な数値等であっても、同じタイプのトレーラーに応用することは可能であって、近似するタイプのトレーラーの開発の参考になることは明らかであるから、技術上の有用性が認められることには変わりはない。

(ウ) 営業秘密目録記載 4 (3) の有用性

BC2023トレーラーでは、小ネックリレー配線図2（乙A44）に表示されているように、ネックスイッチBOX、トラクタBOXから、トレーラネック部、ポールまで、モーターポンプ、各リレー、パワーユニットスイッチ、左右のステアリング、左右のステアランプなどの配線をどのように接続するかについて、その詳細が表示されている。

なお、配線は、束ねてあるので、トレーラーが納車された後においては、外部からの目視でその詳細を把握することは不可能である。そして、故障した場合には被告KAZのみに修理依頼があつて、商慣行上細部については購入者に秘密保持義務があるというべきであるし、第三者がオーバーホールすることもなく、1台1億円以上もする1品製作の特注品であることからすると、購入者が技術取得目的で解体することもないから、納車後においても、非公知の技術上有用な情報であるとされるべきである。

(エ) その他の原告の主張について

原告は、営業秘密目録記載4(2)、(3)を使用したトレーラーが納品されることはなかったから、営業秘密目録記載4(2)、(3)について、有用性が実際にあるといえるかどうか不明であると主張する。

しかし、有用性の有無については、社会通念に照らして判断されるべきものであつて、製品が最終的に納品されることがなかったとしても、例えば未実施のまま特許出願されて権利化されるものは多数存在するのであり、それらと同様に具体的に設計され、技術上の有用性が設計上で推論されるのであれば、営業秘密としての有用性は認められるべきであるから、原告の上記主張は理由がない。

（2軸エアーススセミトレーラー（工作番号BC2036、以下「BC2036トレーラー」ということがある。）関係）

(7) 営業秘密目録記載5（エアサスペンションの構造）

ア 非公知性

BC2036トレーラーは、原告が同トレーラーに係るCADデータを取得した

時点においては、未発売で自社以外に引き渡されていなかったものであり、同トレーラーに係る情報は、非公知の技術的に有用なデータであった。

グースネックが上昇するタイプのトレーラーが存在していたとしても、●（省略）●タイプのものは存在しなかったから、営業秘密目録記載 5 が非公知であることは明らかである。

イ 有用性

(ア) 従来 2 個設置されていたエアベローズについて、BC 2036 トレーラーでは、●（省略）●した結果、従来のトレーラーでは 250mm であったストロークが 400mm となり、地面からの距離を大きくとれるようになった。

(イ) 日本製のエアサストラクターは、重量物輸送用の場合は、リーフ式スプリングのトラクターを採用するが、クッションが悪いので、グースネックを上昇させるタイプとする業者も多く、数量からするとグースネックを上昇させるのと、トラクター自体を上昇させるのはほぼ半々である。

(ウ) 以上より、営業秘密目録記載 5 に技術上の有用性があることは明らかである。

2 秘密管理性について

上記【被告ビルドの営業秘密】における被告ビルドの主張と同様である。

3 営業秘密の使用

原告が製造販売した各トレーラーにおいては、別紙図面对応表のとおり、営業秘密目録記載の営業秘密が使用されている。

なお、原告が港南運輸に販売した工作番号 BC 2035 トレーラーに関して、被告ら代表者は、平成 26 年 4 月ないし 5 月頃、横浜の港南運輸の車庫に行った際、車庫の手前の片側 2 車線の道路の対向車線を反対側に走行している赤色の 2 軸 16 輪最新型グースネック付セミトレーラーを実際に見たことがあり、その頃、港南運輸の車庫に外観形状や色が同じトレーラーが駐車していることも確認している。よって、原告が営業秘密目録記載 2 (1), (2) を使用したトレーラーを販売したことは否定できない。

(原告の主張)

1 非公知性，有用性

(ネックリフト付 2 軸 1 6 輪中低床トレーラー (工作番号 B C 2 0 3 5) 関係)

(1) 営業秘密目録記載 2 (1)，(2)

ア 非公知性

東洋車輛は，約 3 0 年前に，被告 K A Z が主張する可動式グースネックと同じ機能を有したトレーラーを製造して販売したことがある。

したがって，営業秘密目録記載 2 (1)，(2) は非公知性が存しない。

イ 有用性

被告 K A Z が主張する可動式グースネックが装着されたトレーラーは，車体が重くなる等のデメリットが存するため，原告が属するトレーラーの業界ではほとんど需要がない。

一般に，トレーラーの顧客は，積載量をできるだけ増やしつつ，できるだけ車体の重さを軽くすることを強く求める。しかし，被告 K A Z が主張する可動式グースネックを装着した場合は，ロックシリンダーがトレーラーに装着されるため，車体が重くなってしまうことから，トレーラーの顧客にはほとんど需要がない。

また，トレーラーが駐車する建築現場は，トレーラーからトラクターをはずして，トレーラーの前部から安全に積み込み作業をできるほどの広さや平坦さがない場合が多いため，被告 K A Z が主張する可動式グースネックを実用できる建築現場等はほとんどない。したがって，トレーラーの顧客は，わざわざ高い費用を負担してまで，被告 K A Z が主張する可動式グースネックを装着することは希望しない。

東洋車輛も，約 3 0 年前に被告 K A Z が主張する可動式グースネックと同じ機能を有したトレーラーを販売したことがあるが，ほとんど普及しなかった。

ウ 以上より，営業秘密目録記載 2 (1)，(2) には，技術上の有用性は存しない。

(2) 営業秘密目録記載 2 (3)

ア 非公知性

ネックフレームの材質に●（省略）●を用いることは、平成１６年頃、東洋車輜
当時から行われていた。したがって、営業秘密目録記載２（３）記載の情報は東洋車輜
の情報であり、被告ら特有の秘密として法的に保護されるべきものではない。また、
原告前代表者は、東洋車輜の代表者であった当時、図面を厳格に管理していなかった。

また、一般的に、公道上を走行するトレーラーの構造は、容易に調べることがで
きることは既に主張したとおりである。そして、ネックフレームの材質は、当該ネ
ックフレーム部分を調べれば、容易に知ることができる。

したがって、営業秘密目録記載２（３）には、非公知性は存しない。

イ 有用性

（ア）被告ＫＡＺが主張する「●（省略）●」は、甲Ａ２４（９枚目）の「ＷＥＬ
－ＴＥＮ７８０」と同じであるところ、ＷＥＬ－ＴＥＮ７８０は、新日鐵住金株式
会社が販売する、溶接構造用高張力鋼板の一つである。

ネックフレームの材質に、新日鐵住金株式会社が一般的に販売している部材を用
いることには何ら技術上の有用性はないことは明らかである。

（イ）また、ネックフレームの材質は、荷重によって、「６０Ｋ鋼」、又は「８０Ｋ
鋼」（「●（省略）●」のことである）のいずれかが用いられる場合が多い。

すなわち、ネックフレームの材質は、荷重により異なるものであるから、かかる
情報に技術上の有用性は認められないし、上記２つの鋼から、８０Ｋ鋼を用いたと
しても何ら技術上の有用性は認められないことはいうまでもない。

（３軸低床エアサストレーラー（工作番号ＢＣ２０３３）関係）

（３）営業秘密目録記載３（１）

ア 非公知性

一般的に、公道上を走行するトレーラーの構造は、容易に調べることができ、●
（省略）●であることは、測れば容易に認識することができる。

したがって、営業秘密目録記載３（１）には非公知性は存しない。

イ 有用性

(ア) トレーラーのフレームの板厚は、荷重により決定される。

そのため、主フレームの板厚には、様々な厚さものがあり、被告K A Zが主張する●（省略）●のものもあれば、それ以上の厚さのものも多数存在する。

このように、営業秘密目録記載3(1)は、顧客の要望により内容が定まる情報であって、かかる情報に技術上の有用性が認められないことは明らかである。

(イ) また、中国における主フレームの板厚の一般的な規格は●（省略）●であるところ、被告K A Zのトレーラーは中国で生産されたため、その主フレームの板厚が、中国の一般的な規格である●（省略）●であったにすぎない。

(4) 営業秘密目録記載3(2)

ア 非公知性

(ア) 株式会社ウイングは、営業秘密目録記載3(2)の方式のリフトアクスル装置付きのトレーラーを販売しており（甲A26（3枚目））、かかるトレーラーは、平成21年2月24日当時、既に公道上を走行していた（甲A27）。

(イ) 日本フルハーフ株式会社は、平成13年12月17日、リフトアクスル装置を備えたトレーラーを販売しており（甲A49の1）、遅くとも、平成24年4月19日頃、●（省略）●としたリフトアクスル装置を備えたトレーラーが公道上を走行していた（甲A49の2）。

(ウ) さらに、オランダのトレーラーの部品販売会社である、S A F－H O L L A N D作成平成22年9月頃の「C e n t r e a x l e l i f t」と題する書面（甲A49の3）には、リフトアクスル装置に関する図面が掲載されている。

(エ) したがって、営業秘密目録記載3(2)は非公知性がない。

イ 有用性

平成27年頃に、日本フルハーフ株式会社は港南運輸に対し、営業秘密目録記載3(2)のリフトアクスル装置を備えたトレーラーを販売した。そのトレーラーに関する図面（甲A50）においては、リフトアクスル装置に関する部品をどの車軸に設

置するかは任意に選択可能となっており、このような単純な方式に技術上の有用性がないことは明らかである。したがって、上記「●（省略）●」は何ら特別な構造ではない。

したがって、営業秘密目録記載 3 (2)には、有用性はない。

(5) 営業秘密目録記載 3 (3)

ア 非公知性

(ア) スタビライザの図面には、どの業者の図面にも、製作順序が記載されているし、仮に記載がない場合も口頭で製作順序が製造を担当する者に伝えられる。このことからすれば、スタビライザの製作順序は、原告の業界に属する業者であれば誰もが知っているものであり、非公知性は認められない。

しかも、被告 K A Z 主張の製作順序は、順序といっても 5 工程のみの順序にすぎず、その内容も、●（省略）●等のスタビライザの製作順序としては極めて単純なことを記載しているにすぎない。

(イ) 営業秘密目録記載 3 (3) が公知であったことは、甲 A 5 1 から明らかである。

甲 A 5 1 は、東洋車輛作成の平成 1 7 年 6 月 6 日付「スタビライザー」という名称の図面である。上記図面には営業秘密目録記載 3 (3) と同じ記載がされている。なお、先端金具溶接とは、営業秘密目録記載 3 (3) の「●（省略）●」と同じ意味である。

東洋車輛には、かつて、被告ら代表者が在籍しており、また、原告の従業員である、P 5、P 6、P 8 及び P 9 も在籍していた。原告前代表者が代表者であった当時、東洋車輛は甲 A 5 1 を秘密として厳格に管理していなかった。

よって、営業秘密目録記載 3 (3) は東洋車輛の秘密であり、被告 K A Z の営業秘密ではなく、非公知とはいえない。

イ 有用性

(ア) 営業秘密目録記載 3 (3) は、あくまで荷台に「背の高いクレーン」を積載するという顧客の要望に基づくものであるところ、このような顧客の要望により定まる

情報に技術上の有用性が存しないことは明らかである。

(イ) そもそも強度は、部材の種類や、熱処理の方法、部材の厚さ等によって向上することは当然のことであり、「スタビライザの製作順序と製作条件だけは、強度の向上が何によって図られているのか」が、「不明」であることなどあり得ない。

また、「生産精度を上げるために硬度を抑えた製作条件」との主張については、その製作条件がどの製作条件を指すのかは不明であるし、「生産精度を上げるため」の意味も不明である。そもそも、被告K A Zは、一方では、「強度を上げるために」、営業秘密目録記載 3 (3)があると主張しながら、他方では、上記のとおり、「硬度を抑えた製作条件」とも主張しており、主張が一貫していない。

また、部材の厚さを太くすればその強度が増すことは常識であり、このような情報はそもそも技術とすらいえない。

(2 軸×3 軸コンビネーショントレーラー (工作番号 B C 2 0 2 3) 関係)

(6) 営業秘密目録記載 4 (1), (2), (3)

ア 非公知性

(7) 営業秘密目録記載 4 (1), (2), (3)は、当該箇所を調べれば、その構造や配線の状況を容易に認識することはいくらかでも可能である。

(イ) トレーラーの設計製造に関する業界では、ヨーロッパ諸国（特に、ドイツ、オランダ）が、極めて優れた先進国であり、日本のトレーラー製造企業は、ヨーロッパの企業（例えば、ドイツの「ゴールドホフナー」、オランダの「ノーテブーム」）が製造販売するトレーラーやその設計図から、設計製造技術を学んでいた。

ドイツの重量物輸送用車輛の製造企業であるゴールドホフナー作成の設計図（甲 A 2 8）には、ステアリング機構として、①油圧リング、②センターレバー、③各ロッド、④アームを介して、車輪ユニットを旋回させるという、営業秘密目録記載 4 (1), (2)と基本的に同じ内容が記載されている。

なお、営業秘密目録記載 4 (1)が、遅くとも平成 1 8 年 3 月頃から公知であったことは甲 A 5 2 から明らかである。

すなわち、平成18年3月頃、日通商事株式会社が販売したオランダのトレーラー部品販売会社である「TRIDEC」製のステアリングシステムを備えたトレーラーの取扱説明書（甲A52）には、営業秘密目録記載4(1)にいう操舵機構が示されており、上記ステアリングシステムでは、●（省略）●ことから（甲A32）、営業秘密目録記載4(1)は、遅くとも平成18年頃には、公知であったといえる。

（ウ）営業秘密目録記載4(3)に関する図面（乙A44）の内容は、トーヨートレーラー作成の平成19年7月12日付「ネックスイッチBOXリレー配線図2」という名称の図面（甲A85の2）にも記載されており、これはもともとトーヨートレーラーの情報であり、被告KAZ特有の秘密ではない。

（エ）以上より、営業秘密目録記載4(1)、(2)、(3)には非公知性は存しない。

イ 営業秘密目録記載4(1)、(2)、(3)の有用性

被告KAZの主張によれば、営業秘密目録記載4(2)は、中間フレーム、中子フレーム、アタッチメントなどの「組み合わせによりどのような長さのトレーラーとするかによって」と異なってくるものである。このように、営業秘密目録記載4(2)は、顧客の要望により、ステアリングの角度やステアリングの穴の位置等の具体的な数値が定まるのであり、顧客の要望を踏まえてカスタマイズされた個別具体的な数値等の情報に、技術上の有用性が認められないことは明らかである。

また、営業秘密目録記載4(2)、(3)は納品されていないというのであり、有用性が実際にあるといえるかどうかは不明であるし、そもそも、営業秘密目録記載4(2)、(3)を使用したトレーラーが製造可能なかどうか、製造できたとしても公道上を安全に走行可能なかどうかとも全く不明である。

よって、営業秘密目録記載4(2)、(3)には、有用性がない。

（2軸エアサスセミトレーラー（工作番号BC2036）関係）

（7）営業秘密目録記載5

ア 非公知性

営業秘密目録記載5のようなグースネックが上昇するタイプの製品は、約10年

前に、東洋車輛を含む多くの業者において、製造販売されていたことから、営業秘密目録記載 5 には非公知性は存しない。

イ 有用性

現在においては、車高が上昇するタイプのトレーラーは、グースネックを上昇させるのではなく、トラクター自体を上昇させる製品（エアサストラクターと称される）が主流である。

この点、トレーラーの設計製造では、できるだけ道路法に基づく特殊車両の通行許可を得られるよう、可及的に車体を軽くする努力がなされるところ、グースネックを上昇させるタイプのものは、ネック部分にエアベローズ等を装着するため、車体が重くなるというデメリットがあった。

しかし、現在においては、グースネック部分はシンプルな構造にして、トラクター自体を昇降させるタイプの製品（エアサストラクター）が主流であり（甲 A 2 9）、ほとんどの顧客は、上記製品を採用している。上記製品の方が、車体が軽く、安価であり、道路法に基づく特殊車両の通行許可も得られやすいからである。

したがって、営業秘密目録記載 5 は、約 10 年前であるならともかく（約 10 年前は、エアサストラクターは販売されていなかった）、上記製品が販売されている現在においては全く必要でなく、営業秘密目録記載 5 には、技術上の有用性が存しないことは明らかである。

2 秘密管理性について

上記【被告ビルドの営業秘密】における原告の主張と同様である。

3 営業秘密の使用について

(1) 営業秘密目録記載 2 (1), (2)

原告が港南運輸に販売したトレーラーには、営業秘密目録記載 2 (1), (2), すなわち、被告 K A Z が主張する「新型の可動式グースネック」は装着されていない。

(2) 営業秘密目録記載 2 (3)

原告が港南運輸に販売したトレーラーが、ネックフレームにおいて、「●（省略）

●」ことは認める。

(3) 営業秘密目録記載 3 (1)

原告がマルショウに販売したトレーラーが、「● (省略) ●」は認める。

(4) 営業秘密目録記載 3 (2)

原告が、マルショウに販売したトレーラーにおいて、「● (省略) ●」が用いられていることは認める。

(5) 営業秘密目録記載 3 (3)

原告がマルショウに販売したトレーラーのスタビライザに関する図面に、「● (省略) ●」と記載されていることは認める。

(6) 営業秘密目録記載 4 (1)

原告がヤマガタに販売したトレーラーが、「● (省略) ●」を有していることは認める。

(7) 営業秘密目録記載 4 (2)

原告は、ヤマガタに販売したトレーラーに、営業秘密目録記載 4 (2)は使用していない。

(8) 営業秘密目録記載 4 (3)

営業秘密目録記載 4 (3)の意味が不明であり、認否できない。

以 上