

図面对应表

2軸16輪伸縮ステアリング付トレーラー BC2039			
被告ら図面名	営業秘密目録	被告ら図面番号	対応する原告図面番号
計画図又は緩和申請添付の外観図	1	Z.A30	甲A54
操舵式車輪組立図	1(1)①及び(2)	Z.A48の1	甲A55
車軸組立図	1(1)①及び③	Z.A49の1	甲A56
ブレーキ取付図	1(1)①	Z.A51の1	甲A57
ウォーキングビームという名称の部品図	1(1)①	Z.A52の1	甲A58
ナックルアームという名称の部品図	1(1)②	Z.A53の1	甲A59
ステアリング組立図	1(1)②	Z.A54	甲A60
ベアリングナットという名称の部品図	1(1)③	Z.A50	甲A61
車軸という名称の部品図	1(3)	Z.A55	甲A62
荷台フレーム総組立図	1(4)	Z.A56	甲A63
中子フレームという名称の部品図	1(4)	Z.A57	甲A64
側面灯火器取付図		Z.A113	甲A65
ネック組立図		Z.A95	甲A66
後部フレーム組立図		Z.A96	甲A67
リヤバンパーという名称の部品図		Z.A97	甲A68

ネックリフト付2軸16輪中低床トレーラー BC2035			
被告ら図面名	営業秘密目録	被告ら図面番号	対応する原告図面番号
油圧シリンダー図面, ネック組立図面, ロックシリンダー部組立図面	2(1)	Z.A41, 58, 59	
油圧シリンダー図面, ロックシリンダー部 組立図面	2(2)	Z.A41, 59	
ネックフレームという名称の部品図	2(3)	Z.A42	甲A69
荷台フレーム組立図		Z.A98	甲A70
後部フレーム組立図		Z.A99	甲A71
走行装置組立図		Z.A100	甲A55

3軸低床エアサストレーラー		BC2033	
被告ら図面名	営業秘密目録	被告ら図面番号	対応する原告図面番号
計画図又は緩和申請添付の外観図	3	Z A70	甲A72
主フレームという名称の部品図	3(1)	Z A46	甲A73
リフト装置組立図	3(2)	Z A60	甲A74
スタビライザという名称の部品図	3(3)	Z A62	甲A75
スタビライザー組立図	3(3)	Z A61	甲A76
側面灯火取付図		Z A101	甲A77
ネック組立図		Z A45	甲A78
荷台フレーム組立図		Z A47	甲A79
走行装置組立図		Z A102	甲A80
縞板張り図		Z A103	甲A81
後部灯火器取付図		Z A104	甲A82

2軸×3軸コンビネーショントレーラー		BC2023	
被告ら図面名	営業秘密目録	被告ら図面番号	対応する原告図面番号
計画図又は緩和申請添付の外観図	4	Z A31	甲A83
ネック部操舵シリンダー組立図及びその詳細図	4(1)	Z A63及び64	甲A108
操舵組立図(2軸)(3軸)	4(2)	Z A43の1ないし3	甲A34の1ないし3
小ネックリレー配線図2	4(3)	Z A44	甲A85の1
ネック基本設計図(大、小)		Z A105の1,2	甲A86の1, 2

ネックアオリ取付図		Z A106	甲A87
ポールトレーラーフレーム(2軸)図		Z A107	甲A88
ポールトレーラーフレーム(3軸)図		Z A108	甲A89
低床フレーム全体図		Z A109	甲A90
バンパー組立図		Z A110	甲A91
足廻り検討(サスペンション)図		Z A111	甲A92
ハブ, ドラム組立図		Z A112	甲A93

用語説明

- ・ ステアリングロット
トレーラーの進行方向を変えるための舵取り装置の一つ
- ・ ウォーキングビーム
ビームを用いた緩衝装置
- ・ チャンバーブラケット
ブレーキチャンバーを取り付ける部品
- ・ アジャスター
ブレーキチャンバーの出力をカムシャフトの回転力に変換するもの
- ・ ナックルアーム
トレーラーの走行方向を変えるための部品
- ・ リンク
ナックルアームと一体になっているレバーの先にあるギアとピニオンギアによって前後の動きを伝える装置
- ・ ベアリング
軸受
- ・ ベアリングナット
ベアリングを取り付けるための部品
- ・ SCM435材
クロムモリブデン鋼と称される鋼材の一種
- ・ ボス
軸受、丸棒などを受ける部品の厚さを厚くするため、円形の厚いものを板などに溶接したもの
- ・ 荒仕上げ

物を成形する際、初めから仕上げ加工をするのではなくおおまかな形で加工をし、その後仕上げるが、上記「おおまかな形での加工」のこと

- ・ 焼き入れ及び焼き戻し

鉄鋼の熱処理の一種

- ・ 高周波焼き入れ

鉄鋼の表面硬化処理及び表面処理の一つであり、加熱が誘導によって行われる表面硬化処理

- ・ HRC

工業材料の硬さを表す尺度の一つ

- ・ フレーム

車枠

- ・ リフトアクスル装置

エアサスペンション式のトレーラーにおいて軸荷重が軽い時に自動的に車軸をリフトさせ、タイヤが接地しないようにするシステムである。軸荷重がある限度を超えて重くなると、自動的に車軸が降りて、軸重を負担する。

- ・ エアサスペンション

空気ばねを用いた緩衝装置

- ・ エアベローズ

空気ばねのエアバック

- ・ 素材外径仕上げ

素材を折り曲げる前に(折り曲げてからの加工はしにくいので)直線的な素材の状態、加工をすること

- ・ ショットピーニング仕上げ

機械工作における噴射加工の一種

- ・ スタビライザ

車体のローリングを防ぐため、サスペンションに追加される部品

- ・ グースネック

トラクターとトレーラーを連結するための部材

以 上

(別紙)

図面の流用についての当事者の主張

【被告らの主張】

1 原告の図面と被告らの図面は、全体として類似する部分が多々あり、原告が被告らの図面を流用したことは明らかである。

(被告ビルドの主張)

2 2軸16輪伸縮ステアリング付トレーラー（工作番号BC2039）に関する図面について

(1) 甲A54と乙A30

原告の開示した計画図（甲A54）と被告らの提出した計画図（乙A30）を対比すると、後者のグースネック部分には、自動操舵のための機器が設置されているのに対して、前者には設置されていないが、これは値下げして販売するために設置しないこととしたものと考えられる。また、寸法の一部が異なっているが、被告らの図面は、当初の計画図であるのに対して、原告提出の図面は、実際に製作した外形寸法が表示されていることによるものと考えられる。

(2) 甲A55ないし甲A62と乙A48ないし乙A55

原告の開示した甲A55ないし甲A62の図面は、いずれも被告らのCADデータを持ち出したP10が、持ち出し後の間もない平成25年10月15日に作成したものである。

甲A55ないし甲A62の図面の書誌事項の記載欄は、乙A48ないし乙A55の図面の記載欄と同じ様式になっているから、持ち出した図面を元に作成されたものであり、車軸の製作順序については全く同じ記載となっている。

なお、サスペンションの機能部分がウォーキングビームの下側に配置されている点で被告らの図面と異なっているが、この点は、トーヨートレーラー時代の旧型に変更されているものである。

(被告KAZの主張)

3 ネックリフト付2軸16輪中低床トレーラー（工作番号BC2035）に関する図面について

原告の開示した甲A69ないし甲A71及び甲A55の図面は、いずれも被告らのCADデータを持ち出したP10が、持ち出し後の間もない平成25年10月15日に作成したものであるが、図面の書誌事項の記載欄は、被告らの図面の記載欄と同じ様式になっており、持ち出した図面を元に作成されたものである。

4 3軸低床エアサストレーラー（工作番号BC2033）に関する図面について

(1) 総論

ア 甲A73ないし甲A82の図面は、被告らのCADデータを持ち出したP10が、持ち出し後間もない平成25年9月27日ないし29日、または同年10月15日に作成したものであるが、図面の書誌事項の記載欄が被告らの図面の記載欄と同じ様式になっている。

イ また、図番も被告らの図面の「K」を「T」に変更する以外は同じであって、いずれも持ち出した図面を元に作成されたものである。

この点、原告は、原告と被告らの図番は、基本的にいずれもトヨタトレーラーの図番の番号に由来するから、図番の類似性は、原告が被告らの図面を流用したことの裏付けにならないと主張する。

しかし、被告らの図番とトヨタトレーラーの図番が類似するのは、どちらも被告ら代表者が図番のルールを決めていたからであり、新しく被告ら代表者と無関係に設立された原告の図番が類似するのとは意味が異なる。原告は、基本的には被告らの図面を出発点として事業を開始したのであって、図番の類似性は、原告が被告らの図面を流用したことの裏付けになるというべきである。

(2) 各論

ア 甲A72と乙A70

甲A72のトレーラーは、乙A70のトレーラーの全幅を500mm狭く修正し

たもので、これに伴ってグースネック前部の角を残すなど一部寸法の修正はあるものの、基本的には乙A70のトレーラーと同じ形状及び仕様のトレーラーとして設計・製作されている。

原告主張の、公道上を走行するための手続や条件が異なることは、全幅を狭く修正したことによって異なることになったに過ぎず、そもそも全幅以外を流用していないことの理由となるものではない。

また、BC2033トレーラーも、その外観図（乙A137）では、積載物の外観が描写されており、グースネック部分を荷台として使用する単体物の積載を目的として設計されている。

「スタンション」は、積載物が落ちないようにするためのもので、バラ積み対応のトレーラーには必要であるが、単体物を運ぶトレーラーには不要であるので、BC2033トレーラーに設置されていないだけであり、そのことによって図面の流用が否定されることはない。

イ 甲A73と乙A46

甲A73では、対応する乙A46の寸法を変更した箇所（△の中に「1」を表示）以外は全て同じである。なお、甲A73の主フレームの高さは「780」「500」と表示されており、甲A78では、「800」「500」と表示されて異なっているが、乙A46と同じ後者が正しい数値であると考えられる。

ウ 甲A74と乙A60

甲A74は、乙A60と全く同じ内容となっている。

甲A49の3の図面は、一部およその寸法は記載されているが、詳細な寸法や材質の記載がなく、製造のために使用する製作図ではない。甲A49の3の図を見たとしても、細部が同じ寸法になることはなく、原告が被告らの図面を流用したことは、甲A49の3の図面が公知であったことにより否定されるものではない。

エ 甲A73ないし甲A81

(7) 総論

甲A73ないし甲A81の図面は、一部の断面または部品詳細が追加ないし修正されているものの、全幅を狭く修正するという変更を加えた以外は対応する乙A号証の内容と同じ図面となっている。特に、甲A77及び甲A78の各図面は、一部削除されているものの、図面に表示されている記号及び名称が引用箇所も含めて全てそのまま流用されている。

(イ) 甲A75と乙A62

両図面は、スタビライザの先端金具の形状とスタビライザの両先端の距離が異なる。

しかし、スタビライザの先端金具は、いわゆる牡雌の形状で連結するのであるから、1山先端金具か2山先端金具かのいずれかを採択するものであって、どちらを採択しても技術的に異なるところはないから、この点が相違しても図面の流用が否定されるものではない。また、スタビライザの両先端の距離が異なるのは、全幅が狭くなったことによるものであって、この点が相違しても図面の流用が否定されるものではない。

(ウ) 甲A76及び乙A61

両図面においては、スタビライザの取り付け方が逆であるが、どちら側に取り付けられても技術的に異なるものではないので、この点が相違しても図面の流用が否定されるものではない。

(エ) 甲A79と乙A47

両図面においては、車幅並びにスタンション及び丸環フックの位置に違いがある。しかし、車幅が異なることによって、図面の流用が否定されるものではないし、スタンション及び丸環フックの位置は、顧客のニーズによって決まるものであり、この点が相違しても基本的な図面の流用が否定されるものではない。

(オ) 甲A80と乙A102

両図面においては、全幅が異なるが、それ以外の部分について、詳細寸法その他で類似しているから、図面の流用が否定されるものではない。

(カ) 甲A81と乙A103

両図面においては、車幅並びにスタンションの位置と個数及び丸環フックの個数と形状が異なる。しかし、これらは顧客のニーズによって決まるもので、丸環フックの形状はどの市販品を選定するかの問題に過ぎず、これらの点が相違しても基本的な図面の流用が否定されるものではない。

(キ) 甲A82と乙A104

両図面においては、後部灯火などの取付箇所やデザインが異なるが、これは、原告が修正しやすい箇所において違いを出そうとしたことによると考えられる。

5 2軸×3軸コンビネーショントレーラー（工作番号BC2023）に関する図面について

(1) 総論

原告の開示した甲A83ないし甲A93、甲A108の図面は、一部に日付のないものもあるが、いずれも対応する被告らの図面の作成日付の後の日に作成されている図面であり、その内容からすると、いずれも被告らから持ち出された図面を元に作成されたものである。

(2) 各論

ア 甲A83と乙A31

甲A83は長さ方向に4000mm、幅方向に810mm、乙A31は長さ方向に3000mm、幅方向に1010mm、それぞれ荷台が伸縮するタイプの同様の機能を持ったトレーラーとなっている。

また、両図面では、フレームが伸縮する位置が異なるが、乙A31に係るトレーラーも、ジョイントを外して付け替えれば、伸縮する位置を後方部分とすることが可能であるから、伸縮する位置の相違は重要な相違ではない。

イ 甲A108と乙A63

両図面は、E断面に形成されている孔の形状が相違しているが、それ以外は全く同一である。当該孔をどのような形状にしても機能上の相違は無く、この部分は容

易に変更できる部分であるから、甲A108は、乙A63を流用して作成されていることが明らかと言うべきである。

ウ 甲A85の1と乙A44

甲A85の1は、乙A44と比べて、上部の「ネックスイッチBOX」の31番から36番の部分が記述されていないだけで、この部分は配線図3に記述されていると考えられるし、それ以外の部分は、設計者によって順序を変えても正しい配線とすることが可能であるにもかかわらず、同じ内容となっている。

原告は、甲A85の1及び乙A44は、いずれもトヨタトレーラーの図面である甲A85の2に基づくもので、配線の類似性は、東洋車輛及びトヨタトレーラーでの業務経験に由来すると主張する。

しかし、甲A85の2は、配線の数や番号の振り方などが甲A85の1と相違し、乙A44との対比で全く同じ部分が見られるのとは違っているから、原告の指摘は当たらない。また、原告は、「配線図3」に「ネックスイッチBOX」は記載されていないと主張するが、被告KAZは不知である。

エ 甲A86の1及び甲A86の2と、乙A105の1及び乙A105の2

両者は、大ネックの接合部が溶接かピン結合かという点とグースネックの先端下部にスペーサーが設けられているかどうかという点で相違しているが、被告KAZにおいては、BC2038トレーラーのネック基本設計（乙A114）においてスペーサーを設けるタイプを採用しており、スペーサーがあること以外に懸架装置用油圧シリンダのサイズと本図の伸びシロの数字が同一であることからすると、甲A86の1は、乙A114を流用したものと認められる。

原告は、甲A86の1及び乙A114について、接合部が溶接かピンかの違いがある以外に接合部からトレーラーの後方部分の構造に違いがあると主張する。

しかし、BC2023トレーラーの外観図（乙A139）では、ピン結合でさらに2mのフレームが連結されているため、このような使い方においては、トレーラーの後方部分の構造に違いはない。

オ 甲A87と乙A106

甲A87には、A部分図と注記が追加されているが、A部分図の記号13は○がなく、これらは改訂追記された項目にすぎず、乙A106が流用されたことが明らかである。

カ 甲A88及び甲A89と乙A107及び乙A108

甲A88及び甲A89には、被告らの図面にはない部分詳細や注記が追加されているが、被告らの図面にある内容についてはほぼ同一であるし、追記された甲A88のE部分詳細及び甲A89のC部分詳細は、BC2038トレーラーの車軸受フレーム（左）図（乙A115）にあるB断面図とボールトレーラーフレーム（3軸）図（乙A116）にあるC断面図を切り取って貼り付けたものにすぎないから、いずれにしても被告らの図面が流用されたものと認められる。

原告は、甲A88及び乙A107について、両図面は、接合部付近から2軸の最後部までの長さにおいて異なると主張する。

しかし、BC2023トレーラーの外観図（乙A139）では、ピン結合でさらに2mのフレームが連結されているため、このような使い方においては、グースネック側接合部から最後部までの長さが5600mmになっていて、甲A88の5400mmとほぼ同じである。

キ 甲A90、甲A91と乙A109、乙A110

甲A90の低床フレーム全体図と甲A91のバンパー組立図については、被告らの対応する図面と相違する点も見られるが、前者については、外形寸法や伸縮サイズが顧客の要望によって変更されることがあるためであり、後者については、外部に設置するのでデザインの変更がし易く、あえて違いを出そうとされたものであって、これらの違いによって原告の販売した上記トレーラーが被告らの図面を流用して製作されたことが否定されるものではない。

原告は、原告のトレーラーは、トレーラーの後部において伸縮する構造であり、被告KAZのトレーラーは、トレーラーの真ん中付近において伸縮する構造であり、

伸縮の位置において異なると主張する。

しかし、被告K A Zのトレーラーは、トレーラーの後部のアタッチメントを切り離すことが可能であるから、切り離した場合は、トレーラーの後部において伸縮する構造となる点では、原告のトレーラーと同じ構造といえるものである。

また、原告は、フックの数においても異なると主張するが、フックの数は顧客ニーズの問題であって、重要な相違ではない。また、原告は、甲A 9 1及び乙A 1 1 0について、両図面は、ブレーキランプ、リアウインカー、バックランプ等の位置及び形状等が一見して異なると主張する。

しかし、バンパーは付属品なので、設計の自由度は高く、その部分は顧客の要望によって修正が加えられることが多い。そのため、原告において後部バンパーの図面をそのまま流用しているといえないとしても、トレーラーの他の部分の図面を流用していないとまではいえない。

ク 甲A 9 2と乙A 1 1 1

両図面の内容は同じであり、これらが被告らの図面を元に作成されたことも明らかである。

ケ 甲A 9 3と乙A 1 1 2

両図面は、寸法と注記、記号と名称、○付記号の引出し位置が同じである。

【原告の主張】

1 原告による被告らの図面の流用の事実がないこと

(1) 被告らは、「図面の書誌事項の記載欄は、被告らの図面の記載欄と同じ様式になっているから、持ち出した図面を元に作成された」などと主張し、また、原告と被告らの設計図は、対応する図面において、類似する部分が多々あるなどと主張をする。

しかし、図面の書誌事項の記載欄の様式には何ら特徴的な部分があるともいえないし、同記載欄の様式程度のものであれば、被告らの元従業員は容易に記憶に残せるものである。したがって、上記記載欄の様式が類似しているからといって、原告

が被告らの図面を流用したことにはならない。

(2) 被告らも原告も、東洋車輛及びトーヨートレーラーでの業務経験及びノウハウに基づき業務を行っていたものであり、いずれも東洋車輛及びトーヨートレーラーの図面を所持している(乙48の2, 49の2, 51の2, 52の2, 53の2, 乙A77, 甲A41, 甲A51参照)。原告と被告らの図面の類似する部分はいずれも、東洋車輛及びトーヨートレーラーでの業務経験に由来するものであるともいえることから、類似する部分があったとしても、原告が被告らの図面を流用したことの裏付けにはならない。

2 2軸16輪伸縮ステアリング付トレーラー(工作番号BC2039)に関する図面について

(1) 甲A54と乙A30

甲A54と乙A30に関しては、「後者のグースネック部分には、自動操舵のための機器が設置されているのに対して、前者には設置されていないが、これは値下げして販売するために設置しないこととしたものと考えられる」「寸法の一部が異なっている」相違点があり、原告が被告らの図面をそのまま流用したものではないことは明らかである。なお、甲A54に被告ビルド主張の自動操舵のための機器が設置されていないのは、原告とP11との話合いでそのようにしたからであって、値下げして販売するためではない。

(2) 甲A55ないし甲A62

被告ビルドは「車軸の製作順序については全く同じ記載となっている。」旨主張する。しかし、上記車軸の製作順序は、被告ら代表者及び原告従業員らが東洋車輛に在籍していた当時からの東洋車輛の図面にも記載されていたものである(甲A41)。被告ら代表者及び原告従業員らは東洋車輛及びトーヨートレーラーに過去在籍していたことからすると、上記車軸の製作順序の類似性は、東洋車輛及びトーヨートレーラーでの業務経験に由来するものであるともいえる。甲A62と乙A55を比較すると車軸の形状自体異なることにも鑑みれば、上記主張は、原告が被告らの図面

をそのまま流用したことを裏付けるものではない。

3 3軸低床エアサストレーラー（工作番号BC2033）に関する図面について

(1) 総論

被告KAZは、「図番も被告らの図面の『K』を『T』に変更する以外は同じであって、いずれも持ち出した図面を元に作成されたものである。」旨主張する。

しかし、原告及び被告らの図面の図番は、基本的にトヨタトレーラーの図面の図番に被告らであれば同図番の冒頭に『K』を、原告であれば同図番の冒頭に『T』を付したにすぎない。両者の図面の図番は、基本的にいずれもトヨタトレーラーの図面の図番に由来するものであるから、図番の類似性は、原告が被告らの図面を流用したことの裏付けにはならない。

(2) 各論

ア 甲A72と乙A70

両図面において寸法が異なること等、被告KAZ指摘の点に加え、以下の点を考慮すれば、甲A72と乙A70の両図面は、「同じ形状及び仕様」であるとはいえない。

① 荷台として機能する範囲が異なる

両図面は、トレーラーの前部にあるグースネック部分が荷台として機能するかどうか異なる(甲A101の1, 101の2)。

② スタンションの有無において異なる

甲A72にはグースネック部分にスタンションが設けられているが、乙A70には設けられていない点で異なる。

③ 車幅の違い

車幅の違いは、単なる形状だけの違いではなく、基準緩和のための認定の申請手続の可否や通行条件の点における扱いに影響するものである。

④ このように、甲A72と乙A70は、トレーラーの形状が異なるのみならず、

荷台として機能する範囲も異なり、したがって、想定している荷物の種類も異なるし、公道上を走行するための手続や条件も異なるのである。以上からすると、原告が被告らの図面をそのまま流用していないことは明らかである。

イ 甲A73及び乙A46

被告KAZは、「甲A73の主フレームの高さは『780』『500』と表示されており、甲A78では、『800』『500』と表示されて異なっているが、乙A46と同じ後者が正しい数値であると考えられる」と主張する。

この点、甲A73は、部品図であり、甲A78は組立図である。部品図と組立図では、前者の方がその図面の目的等から寸法は詳細に記載されるから、前者記載の寸法の方が正確である。したがって、甲A78の主フレームの高さは正しくは『780』『500』である。これは、甲A78にも、主フレームの高さについて『1280』との記載があることから明らかである（『1280』は『780』と『500』を足したものであると推測可能である。）。したがって、甲A73及び甲A78の図面と乙A46の図面とでは、主フレームの高さが異なる。

ウ 甲A74と乙A60

甲A74及び乙A60はいずれも甲A49の3の図に基づき作成されたものであるから、両図面の記載内容が同じであることは、原告が被告らの図面をそのまま流用したことの裏付けにならない。

エ 甲A75ないし甲A81

(ア) 甲A75と乙A62

両図面は、スタビライザの先端金具の形状とスタビライザの両先端の距離が異なる。

(イ) 甲A76と乙A61

両図面には、スタビライザの取り付け方に違いがある。すなわち、甲A76におけるスタビライザは、トレーラーを上から見たときに、車両進行方向に「コ」の字形の開いた方を向けて配置され、スタビライザの先端部が車体側、スタビライザの

本体が車軸側に取り付けられているのに対し、乙A61におけるスタビライザは、トレーラーを上から見たときに、車両後方に「コ」の字形の開いた方を向けて配置され、スタビライザの先端部が車軸側、スタビライザの本体が車体側に取り付けられている点で異なる。

(ウ) 甲A77と乙A101

両図面では、反射器、側方灯、方向指示器の配置位置やその他の寸法等が一見して明らかに異なる。

(エ) 甲A79と乙A47

① 車幅が異なる

甲A79の図面記載の車幅は2490mmであるが、乙A47の図面記載の車幅は2990mmであり、両図面は車幅が異なる。この違いが、単なる形状のみの違いといえないことは、前記のとおりである。

② スタンションの位置に違いがある

甲A79には、スタンションが描かれているのに対し、乙A47には、それと同じ位置にスタンションが描かれていない。このように、甲A79及び乙A47では、スタンションの位置に違いがある。

③ 丸環フックの位置に違いがある

両図面は、丸環フックの取付け位置が異なる。

(オ) 甲A80と乙A102

甲A80及び乙A102に描かれているサスペンションは、オランダの会社であるSAF-HOLLANDが販売しているいわゆるメーカー品であり、両図面には当該メーカー品の形状がそのまま描かれているにすぎない。したがって、甲A80と乙A102が類似しているからといって、原告が被告らの図面をそのまま流用したことにはならない。

なお、両図面は、車幅が異なるところ（前者は、2490mmであり、後者は2990mmである。）、これが単なる形状の違いといえないことは前記のとおりであ

る。

(カ) 甲A81と乙A103

① スタンションの位置が異なる

両図面では、スタンションの位置と個数が異なる。

② 丸環フックの個数と図面上の形状が異なる

両図面では、丸環フックの個数と図面上の形状が異なる。

③ 床板のサイズが異なる

両図面は、フレームの寸法が異なるため、床板のサイズも異なる。

オ 甲A82と乙A104

両図面では、灯火器の形状が全く異なる上、その他のデザインやレイアウトも異なる。甲A82は、顧客からの要望に基づき作成したものである。

4 2軸×3軸コンビネーショントレーラー（工作番号BC2023）に関する図面について

(1) 甲A83と乙A31

荷台が伸縮するタイプのトレーラーは既に公知である。そして、甲A83と乙A31を比較すると、伸縮の長さとは幅は全く異なる上フレームが伸縮する位置も異なり、原告のトレーラーの方が、より後方部分において伸縮する構造になっている。

(2) 甲A108と乙A63

甲A108と乙A63とは、シリンダーの「逃げ」の部分と称される部分の形状が一見して明らかに異なる。

(3) 甲A85の1と乙A44

甲A85の1及び乙A44は、いずれもトーヨートレーラーの図面である甲A85の2に基づくものである。被告ら代表者及び原告従業員らは東洋車輜及びトーヨートレーラーに過去在籍していたことからすると、上記配線図の類似性は、東洋車輜及びトーヨートレーラーでの業務経験に由来するものであるともいえる。

また、甲A85の1と乙A44は、被告KAZも認めるとおり、ネックスイッチ

BOXの有無で異なる(乙A44記載の31番から36番)。なお、被告KAZ主張の上記「配線図3」には、「ネックスイッチBOX」は記載されていない。

(4) 甲A86の1と甲A86の2及び乙A105の1と乙A105の2

被告KAZも認めるとおり、原告のトレーラーの大ネックの接合部は溶接であるが、被告KAZのトレーラーの大ネックの接合部はピン結合である。両者の違いは、前者であればグースネック部分と本体部分を取り外しはできないが、後者であればその取り外しができるというものである。両図面は、グースネックの先端下部にスペーサーが設けられているかどうかで違いがあることにも鑑みると、原告は、被告らの図面をそのまま流用したとはいえない。

なお、甲A86と乙A114を対比すると、両図面は、接合部が溶接かピン接合かの違いがあるのみならず、接合部からトレーラー後方部分の構造に違いがある。

したがって、原告は被告らの図面をそのまま流用しているとはいえない。

(5) 甲A88及び甲A89と乙A107及び乙A108

甲A88と乙A107は、乙A107が、ピン結合であるため、グースネック部分と本体部分を取り外しが可能であるのに対し、甲A88は、溶接結合であるためグースネック部分と本体部分の取り外しができない点において異なる。

また、甲A88と乙A107とは、接合部より後方の部分の構造につき、甲A88が乙A107と比べ、タイヤが接合部からより後方に配置されている点において異なり、また、両図面は、接合部付近から2軸の最後部までの長さにおいて異なる(前者は5400mmであるが、後者は3543mmである。)

したがって、原告は、被告らの図面をそのまま流用したとはいえない。

なお、甲A88のE部分詳細と乙A115のB断面図を比較しても、両者には異なる部分があることは明らかであり、類似しているとはいえない。また、甲A89のC部分詳細と乙A116のC断面図について比較しても、両者には異なる部分があることは明らかであり、類似しているとはいえないから、原告が被告らの図面を流用したとはいえない。

(6) 甲A90と乙A109

甲A90は、トレーラーの後部において伸縮する構造であるのに対し、乙A109は、トレーラーの真ん中付近において伸縮する構造である。このように、両トレーラーは、伸縮の位置において異なる。

また、甲A90は、伸縮に長さが4000mmであるのに対し、乙A109は、伸縮の長さが3000mmである点で異なる。

さらに、被告KAZのトレーラーは切り離し可能な構造となっているのに対し、原告のトレーラーにはこのような構造はない。したがって、両トレーラーは、上記構造の点においても異なる。

さらに、両トレーラーは、フックの数においても異なる。

以上からすれば、原告は、被告らの図面をそのまま流用したとはいえない。

(7) 甲A91と乙A110

甲A91と乙A110は、ブレーキランプ、リヤウインカー、バックランプ等の位置及び形状等は一見して異なるし、その他の図面の記載にも異なる部分が複数ある。したがって、原告は被告らの図面をそのまま流用しているとはいえない。

原告のトレーラーは、顧客の要望に基づくものである。

以上

(別紙)

取引一覧表

日付	貸付額(円)	返済額(円)	遅延損害金(円)	残額(円)
2012/5/2	7,000,840			7,000,840
2012/6/5	20,000,840			27,001,680
2012/6/14	20,000,840			47,002,520
2012/6/18	5,000,000			52,002,520
2012/6/20	14,562,594			66,565,114
2012/7/5	2,000,000			68,565,114
2012/8/2	13,000,000			81,565,114
2012/8/31		34,000,000		47,565,114
2012/9/12	2,000,000			49,565,114
2012/9/27	2,300,000			51,865,114
2012/9/28	5,900,000			57,765,114
2012/10/3	1,200,000			58,965,114
2012/10/30	12,500,000			71,465,114
2012/11/28	13,000,000			84,465,114
2013/2/27	5,000,000			89,465,114
2013/2/28		5,000,000		84,465,114
2013/3/6		12,817,048		71,648,066
2013/8/1				71,648,066
2013/8/14		5,000,000	274,814	66,922,880
2013/11/20		4,389,040	1,796,833	64,330,673

トレーラー販売先一覧表

車種	被告らトレーラー (外観図等)	営業秘密番号	被告ビルド販売先	被告KAZ販売先	原告販売先
2軸16輪伸縮ステアリング付トレーラー	BC2039 (ZA30)	1(1)ないし(4)	P11		P11
ネックリフト付2軸16輪中低床トレーラー	BC2035 (ZA28、ZA29)	2(1)ないし(3)		港南運輸	港南運輸
3軸低床エアサストレーラー	BC2033 (ZA27、ZA70)	3(1)ないし(3)		小川建機	マルシヨウ
2軸×3軸コンビネーショントレーラー	BC2023 (ZA31)	4(1)ないし(3)		小川建機	ヤマガタ
2軸エアサスセミトレーラー	BC2036 (ZA71)	5		日置運送	—