

平成25年12月24日判決言渡

平成25年（行ケ）第10154号 審決取消請求事件

口頭弁論終結日 平成25年12月10日

判 決

原 告 カルソニックカンセイ株式会社

訴訟代理人弁理士 廣 瀬 文 雄  
豊 岡 静 男

被 告 株式会社デンソー

訴訟代理人弁理士 碓 氷 裕 彦  
中 村 広 希  
井 口 亮 祉  
伊 藤 高 順

主 文

特許庁が無効2012-800143号事件について平成25年4月26日にした審決を取り消す。

訴訟費用は被告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 原告の求めた判決

主文同旨

## 第2 事案の概要

本件は、特許無効審判請求を不成立とする審決の取消訴訟である。争点は、容易想到性の有無である。

### 1 特許庁における手続の経緯

被告は、平成8年5月23日、名称を「車両用指針装置」とする発明につき、特許出願をし（特願平8-128704号）、平成15年10月3日、特許登録を受けた（特許第3477995号、甲13）。原告は、平成24年9月3日、請求項1～3につき特許無効審判請求をした（無効2012-800143号、甲14）ところ、特許庁は、平成25年4月26日、「本件審判の請求は、成り立たない。」との審決をし、この謄本は同年5月9日に原告に送達された。

### 2 本件発明の要旨

本件明細書（甲13）によれば、本件特許の請求項1～3に係る発明（以下、これらを総称して「本件発明」ともいう。）は、以下のとおりである。

#### 【請求項1】（本件発明1）

「目盛り板（20）と、この目盛り板上にて指示表示する指針（30）と、前記目盛り板を光により照射する照射手段（50）とを備えた車両用指針装置において、車両のキースイッチ（IG）のオフに伴い前記目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段（112, 112A, 113, 113A, 121乃至124, 130, 130A）を備えることを特徴とする車両用指針装置。」

#### 【請求項2】（本件発明2）

「目盛り板（20）と、この目盛り板上に指示表示する発光指針（30）と、前記目盛り板を光により照射する目盛り板照射手段（50）と、前記発光指針を光により照射して発光させる指針照射手段（31）とを備えた車両用指針装置において、車両のキースイッチ（IG）のオフに伴い前記目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段（112, 112A,

113, 113A, 121乃至124, 130, 130A)を備えることを特徴とする車両用指針装置。」

【請求項3】(本件発明3)

「前記制御手段が、その制御を、前記目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度低下度合を相互に異ならしめるように行うことを特徴とする請求項2に記載の車両用指針装置。」

3 原告が主張する無効理由

本件発明1及び2は、以下の甲1に記載された発明(引用発明)、甲2～甲7に記載された周知の技術(周知技術1)、甲8に記載された技術(公知技術1)、並びに甲5及び11に記載された技術常識(本件技術常識)からみて容易に発明をすることができたものである。

また、本件発明3は、引用発明、周知技術1、公知技術1、本件技術常識及び甲9に記載された技術(公知技術2)からみて容易に発明をすることができたものである。

甲1：実願平3-81935号(実開平5-90323号)のCD-ROM

甲2：特開昭58-53535号公報

甲3：実願平3-39144号(実開平6-25033号)のCD-ROM

甲4：実願平3-109047号(実開平5-49494号)のCD-ROM

甲5：特開平5-326182号公報

甲6：特開平5-238309号公報

甲7：特開平5-13176号公報

甲8：実公平1-32592号公報

甲9：特開平4-266536号公報

甲11：特開平3-170816号公報

#### 4 審決の理由の要点

##### (1) 引用発明について

甲1に記載された引用発明は、以下のとおりである。

「目盛板2と、この目盛板2上にて指示表示する発光指針4と、前記目盛板2を透過して照明する目盛板照明装置3と、前記発光指針4を光により照射して発光させる指針照明装置5とを備えた車両用計器において、イグニッションキー10のオフに伴い前記目盛板照明装置3及び指針照明装置5を消灯させるように制御する制御手段を備える車両用計器。」

##### (2) 本件発明1における容易想到性について

ア 本件発明1と引用発明との一致点及び相違点について

###### 【一致点】

目盛り板と、この目盛り板上にて指示表示する指針と、前記目盛り板を光により照射する照射手段とを備えた車両用指針装置において、車両のキースイッチのオフに伴い前記目盛り板照射手段を消灯させるように制御する制御手段を備えることを特徴とする車両用指針装置である点。

###### 【相違点1】

車両のキースイッチのオフに伴い消灯させるように制御する制御手段について、本件発明1では、その照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するのに対し、引用発明では、単に、消灯させるように制御するにとどまる点。

##### イ 判断

本件発明1は、引用発明(甲1)、周知技術1(甲2～7)、公知技術1(甲8)及び本件技術常識(甲5, 11)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とはいえない。

##### (ア) 周知技術1について

車両に関する照明である室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御す

ることは、一般にフェードアウトと呼ばれる周知技術であり、フェードアウトにより何らかの心理的効果がもたらされることも周知である（周知技術1）。

明るさが徐々に低下していることを認識できる視認対象を目盛り板に特定して、キースイッチオフ後の車両用指針装置の視認性の斬新さを図るようにした本件発明1と、室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御してフェードアウト効果を狙った周知技術1とは、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する点で共通するとはいえる。しかし、周知技術1については、乗員などの人の周りの環境の明るさ、すなわち、周囲の雰囲気全体の明るさを徐々に低下させることで、その人に対するフェードアウトという心理的効果を狙ったものであり、視認対象が特定されているものではない。これに対し、本件発明1は、車両用指針装置において、「目盛り板の明るさがキースイッチのオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を提供できる。」との作用効果を奏する点にその技術的特徴があり、視認対象が運転中に注目する必要がある指針装置の目盛り板に特定されているものである。このように、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することの技術的な意義は、本件発明1と周知技術1とでおよそ異なるものである。そうすると、「イグニッションキー10」のオフに伴い前記「目盛板照明装置3」及び「指針照明装置5」を消灯させるように制御するための制御手段を備えるにとどまる引用発明に、フェードアウト減光に係る周知技術1を適用することはできない。

また、引用発明は、ブラックアウト効果、すなわち、イグニッションキーをオフにしたときに、車両用計器全面が暗黒となる効果を保つことを意図しているものであり、イグニッションキーのオフ後は、直ちに、「目盛板照明装置3」や「指針照明装置5」が消灯されることが要請されるものであるから、車両におけるフェードアウト効果を得ることが周知であるとしても、阻害要因がある。

(イ) 公知技術1（甲8）について

甲 8 には、「ヘッドランプ消灯直後におけるメータ類を読み取るための視認性を確保するために、ヘッドランプの点灯に伴いメータ類の照明灯が通常明るさで点灯している際にヘッドランプを消灯したとき、照明灯が通常よりも減光した状態で一定時間だけ継続点灯され、その後に消灯するように制御することで、例えば夜間から早朝にかけて運転する際など、周囲が明るくなってヘッドランプを消灯しても、メータ類の照明は同時に消灯されずに徐々に明るさが変化するようにすることで、メータ類が読みづらくなることのないようにした車両用メータ照明制御回路。」（公知技術 1）が記載されている。

引用発明と公知技術 1 とは、車両用計器やメータ類の照明を消灯するように制御する点で共通するところがあるとはいえるものの、消灯することの契機が、イグニッションキーのオフとヘッドランプの消灯とで互いに異なるものであるから、引用発明に消灯することの契機が異なる公知技術 1 を適用することには、阻害要因がある。

また、公知技術 1 には、本件発明 1 と同じ「徐々に」との文言が用いられているが、公知技術 1 の車両用メータ照明制御回路においては、照明灯は、通常点灯→一定時間にわたる減光点灯→消灯と、段階的に変化するものであるから、「徐々に」が本来有する意味である「ゆるやかに変化するさま」、「少しずつ変化するさま」とは異なっているのに対し、本件発明 1 における「徐々に」は、本来有する意味と同一であるから、公知技術 1 と本件発明 1 の「徐々に」は、実質的にその意味するところが異なるといえる。

#### （ウ） 本件技術常識について

本件特許の出願当時、メータ類の照明に白熱電球を使用することが技術常識（本件技術常識）であったとしても、その電源オフ後に、乗員に視認可能な程度で徐々にその輝度が低下していくことが技術常識であったとまではいえない。

#### （3） 本件発明 2 における容易想到性について

##### ア 本件発明 2 と引用発明との一致点及び相違点について

### 【一致点】

目盛り板と、この目盛り板上に指示表示する発光指針と、前記目盛り板を光により照射する目盛り板照射手段と、前記発光指針を光により照射して発光させる指針照射手段とを備えた車両用指針装置において、車両のキースイッチ（I G）のオフに伴い前記目盛り板照射手段及び指針照射手段を消灯させるように制御する制御手段を備えることを特徴とする車両用指針装置。

### 【相違点2】

車両のキースイッチのオフに伴い消灯させるように制御する制御手段について、本件発明2では、その照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するのに対し、引用発明では、単に、消灯させるように制御するにとどまる点。

#### イ 判断

相違点2は、本件発明1について検討した相違点1と同じ内容である。

よって、本件発明2も、本件発明1についてした判断と同様に、当業者といえども、引用発明、周知技術1、公知技術1及び本件技術常識に基づいて容易に発明をすることができたとはいえない。

#### (4) 本件発明3における容易想到性について

本件発明3は、本件発明2において、各照射光の輝度低下度合いを相互に異ならしめた点を限定した発明である。

そして、請求人（原告）が、本件発明3が容易想到であるとして追加して挙げた甲9は、「キーオフ時に、まず、指針の照明を消灯し、次いで、計器板の照明を消灯すること、すなわち、指針の照明の消灯と、計器板の照明の消灯とのタイミングとをずらすようにした車両用計器類照明装置。」（公知技術2）というものであり、指針の照明の消灯と、計器板の照明の消灯とのタイミングとをずらすようにした車両用計器類照明装置を開示するにとどまる。

よって、本件発明3も、本件発明1や本件発明2についてした判断と同様に、当業者といえども、引用発明、周知技術1、公知技術1、公知技術2及び本件技術常

識に基づいて容易に発明をすることができたとはいえない。

### 第3 原告主張の審決取消事由

#### 1 取消事由1（本件発明1と引用発明との相違点1の判断の誤り）

本件発明1は、引用発明、周知技術1及び公知技術1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のに、容易想到性を欠くとした審決の相違点1の判断は誤りである。

##### (1) 本件発明の技術的意義と周知技術1（甲2～7）について

ア 本件発明は、キースイッチのオフ後、すなわち、車両は停止しており、もはや指針装置を読み取る必要のないときに、目盛り板照射手段（及び発光指針の指針照射手段）の照射光の輝度を徐々に低下させるものであり、このことにより、乗員に対し「この種指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を提供できる」（段落【0004】、【0006】）というのであるから、指針装置を注目することが前提となっているものではない。そうすると、本件発明における「視認性の斬新さ」とは、目盛り板や発光指針の明るさが瞬時に変化するのではなく、明るさの変化に何かしらの工夫がなされることで、乗員が視認しているか否かにかかわらず、乗員に対してもたらされる「何らかの心理的効果」をいうものと解される。

イ 周知技術1について記載された刊行物の中で、それぞれ、甲2において「ムーディな」、甲3において「デジタル的な制御感をなくし、ごく自然な感じで」、甲4において「利用者は気分が良くなる」、甲5において「心理的な負荷を軽減する」と表現された、フェードアウトによる「何らかの心理的効果」は、本件発明と同様に「視認性の斬新さ」を意味するものであるから、本件発明と周知技術1とは、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することの技術的意義において同じである。

ウ メータ類の照明（すなわち、目盛り板の照明）においても、視認性を考慮して、減光する際に徐々に明るさを変化させることを示す公知例は複数存在し（甲



8, 22, 23), 車両メータ類の照明において徐々に減光させることに困難性がないから, 甲2~7の周知技術1に接した当業者であれば, フェードアウトによる何らかの心理的効果を得ることを目的として, 引用発明に周知技術1を適用しようとすることは当然のことであって, 適用の動機付けは十分に存在する。

エ 引用発明では, イグニッションキーのオフ後に, 直ちに, 全面が暗黒になることが要請される旨の記載はないから, 周知技術1を引用発明に適用することに, 阻害要因は存在しない。

また, 本件発明1における視認性の斬新さを奏するという効果は, フェードアウトによる「何らかの心理的効果」を得るという点でその技術的意義が同じであるから, 周知技術1から当然に予測されるものであって, 格別のものではない。

#### (2) 公知技術1(甲8)について

ア 公知技術1は, メータ類の照明においても, 視認性を確保するために, ヘッドランプを消灯してもメータ類の照明は同時に消灯させず, 徐々に明るさを変化させることが公知であり, その適用に困難性がないことを示すために引用したものである。したがって, 消灯の契機が, 引用発明のようにイグニッションキーのオフであるのか, 公知技術1のようにヘッドランプの消灯であるかは無関係であり, 引用発明に消灯の契機が異なる公知技術1を適用することに, 阻害要因があるとした審決の判断は当を得ないものである。

イ 甲8の実施例としては, 審決で示されているとおり, 「照明灯は, 通常点灯→一定時間にわたる減光点灯→消灯と, 段階的に変化するものである」が, 実用新案登録請求の範囲には「ヘッドランプの消灯が検出されたとき前記照明灯を通常よりも減光した状態で一定時間だけ継続点灯させる」と記載されており, 当該「減光した状態で一定時間だけ継続点灯させる」とは, (考案の目的)「メータ類を減光して一定時間継続点灯させることにより, メータ類の照明を徐々に変化させて」及び(考案の効果)「メータ類の照明灯が通常よりも減光した状態で一定時間だけ継続点灯されるので, ……照明は……徐々に明るさが増える」の記載からみて, 照

明の明るさを徐々に変化させることを含むものであるから、公知技術 1 は、照明の明るさを徐々に変化させる構成を包含していることは明らかである。

したがって、公知技術 1 における「徐々に」は、用語本来の意味を有するものであり、本件発明 1 と公知技術 1 とは、指針装置やメータ類に係る輝度が徐々に低下するという点で共通している。

(3) 以上により、相違点 1 に係る本件発明 1 の構成は、引用発明、周知技術 1 及び公知技術 1 に基づいて、当業者が容易に想到できたものである。したがって、本件発明 1 と引用発明との相違点 1 についての審決の判断は誤りである。

## 2 取消事由 2 (本件発明 2 と引用発明との相違点 2 の判断の誤り)

本件発明 1 は、引用発明、周知技術 1 及び公知技術 1 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 2 も、同様の理由により、当業者が容易に発明をすることができたものである。したがって、本件発明 2 と引用発明との相違点 2 についての審決の判断も誤りである。

## 3 取消事由 3 (本件発明 3 と引用発明との相違点の判断の誤り)

公知技術 2 (甲 9) は、本件発明 3 や引用発明と同様に、車両のキースイッチのオフに伴い目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を低下させるように制御する車両用指針装置に関するものである。したがって、公知技術 2 を引用発明に適用して本件発明 3 の構成とすることは、当業者が容易に想到し得るものである。したがって、本件発明 3 と引用発明との相違点についての審決の判断も誤りである。

## 第 4 被告の反論

### 1 取消事由 1 に対し

#### (1) 本件発明の技術的意義と周知技術 1 について

ア 本件発明における「指針装置を読取る必要のないとき」とは、キースイッチがオフされた後は、自動車が停止し、エンジンが切られた状態であるので、乗員はもはや運転のために指針装置からメータ類の情報を読み取る必要はないことから、「指針装置からメータ類の情報を読み取る必要のないとき」を意味するのであり、「指針装置を注目する必要のないとき」とは異なる。

本件発明は、このような状態で指針装置を演出のための意匠として用い、乗員に斬新な視認性を与えようとしている。すなわち、本件明細書では、「目盛り板の明るさがキースイッチのオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースイッチオフ後の斬新な視認性を提供できる。」としているのであるから、本件発明1の「斬新な視認性」の効果は、演出されるシーンがキースイッチオフ後の指針装置からメータ類の情報を読み取る必要はない状態であることを特定した上で、さらに、演出の対象も指針装置に特定して、乗員が指針装置を視認したときに、目盛り板の明るさが徐々に低下することによる斬新な演出効果をいうのである。したがって、「斬新な視認性」の効果は、原告の主張するように、乗員が視認しているか否かにかかわらず乗員が感じることができる「何らかの心理的效果」というような漠とした効果ではない。

イ 一方、周知技術1は、単に照明の消灯時に輝度を徐々に低下させるのみであって、意匠演出の対象を特定したものでもない。周りが徐々に暗くなるフェードアウトと、キースイッチオフ後で、もはや情報を読み取る必要がなくなった指針装置を、演出用に使って視認性の斬新さを図る本件発明とでは、技術的意義は当然異なる。

ウ 引用発明の制御は、審決の認定のとおり、「イグニッションキーのオフ後に、直ちに、目盛り板照明装置3や指針照明装置5が消灯される」ものである。したがって、フェードアウトが周知技術であるとしても、その周知技術を、直ちに消灯する引用発明に適用するには阻害要因があるとした審決の認定に誤りはない。

(2) 公知技術1(甲8)について

公知技術 1 は、夜間から早朝にかけての運転時に、指針装置からメータ類の情報を読み取る上での視認性の目的で、ヘッドランプ消灯後に、乗員が明るさに慣れるのに必要な一定時間だけ減光した状態で継続点灯するものである。一方、引用発明は、イグニッションキーをオフにしてエンジンを停止し、もはや運転をする必要がなく、メータ類から情報を読み取る必要がない状態での消灯であり、そもそも減光のシーン及び態様が周知技術 1 と公知技術 1 とでは全く異なるものであり、技術思想が異なる。よって、甲 8 は、引用発明に周知技術 1 を組み合わせる際の資料とは本来的になり得ない。

また、引用発明の消灯に、減光することの契機が異なる公知技術 1 を適用することには、阻害要因があるとする審決の認定に誤りはない。

さらに、甲 8 は、メータ類を減光して一定時間継続点灯させることにより、メータ類の照明を徐々に変化させて明るさの変化に目が慣れるようにするものであるから、徐々に変化させる一定時間は、明るさの変化に目が慣れるまでの時間となる。これに対し、室内灯等のフェードアウトでは明るさの変化に目が慣れる必要はなく、むしろ、変化に目が慣れない時間の方が雰囲気演出には効果的である。このように、早朝の運転中にメータ類を読み取るために明るさの変化に目を慣れさせるべく必要な一定時間をかけて減光する公知技術 1 に、周知技術 1 の室内灯等のフェードアウトを組み合わせることは困難である。

(3) したがって、本件発明 1 について、引用発明、周知技術 1 及び公知技術 1 から当業者が容易に発明できたものでないとした審決の判断に誤りはない。

## 2 取消事由 2 に対し

原告は、単に、本件発明 1 の無効理由と同様の理由を主張するのみであるところ、原告の本件発明 1 における無効理由は、本件発明の「斬新な視認性」の曲解に基づくものであるから、容易想到性を欠くとした審決の判断に誤りはない。

### 3 取消事由3に対し

引用発明及び公知技術2（甲9）の消灯は、直ちになされるものであり、照射手段の照明光の輝度を低下させる周知技術1（甲2～7）の照明灯等のフェードアウトとは全く異なっている。したがって、これらの適用に阻害要因があるとする審決の判断に誤りはない。

## 第5 当裁判所の判断

### 1 本件発明について

本件明細書（甲13）によれば、本件発明につき、以下のことが認められる。

本件発明は、車両用指針装置に関するものである（段落【0001】）。

従来、車両のキースイッチのオンに伴い指針を発光させた後、所定時間の経過に伴い文字板を発光させて、乗員に対し視認性の斬新さを与えるようにしたものがあるが（段落【0002】）、これでは、キースイッチのオン後における視認性の斬新さを与えることができるのみで、キースイッチのオフに伴う視認性の斬新さを与えることはできなかった。

そこで、車両用指針装置において、キースイッチのオフに伴う指針や目盛り板の明るさの変化に工夫を凝らし、キースイッチのオフ後の視認性の斬新さを乗員に与えるようにすることを目的として（段落【0003】）、特許請求の範囲の請求項1～3に記載の構成とした。すなわち、請求項1に記載の発明（本件発明1）によれば、制御手段が、キースイッチのオフに伴い目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することにより、目盛り板の明るさがキースイッチのオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を提供できるものであり（段落【0004】）、また、請求項2及び3に記載の発明（本件発明2及び3）によれば、制御手段が、キースイッチのオフに伴い目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することにより、目盛り板及び発光指針の各明るさがキースイッチのオ

フ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を提供できるものである（段落【0006】）。さらに、請求項3に記載の発明（本件発明3）のように、制御手段が、その制御を、目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度低下度合いを相互に異ならしめるように行えば、請求項2に記載の発明（本件発明2）による斬新な視認性とは異なる斬新な視認性を提供できるものである（段落【0008】）。

## 2 引用発明について

甲1によれば、引用発明につき、以下のことが認められる。

引用発明は、走行速度、エンジン回転数などを表示するための車両用計器に関するものであり、詳細には車両を使用しないとき、すなわち、イグニッションキーが投入されていないときには全面が暗黒となる、いわゆるブラックアウト型とした車両用計器に係るものである（段落【0001】）。

従来の車両用計器においては、目盛り板に対する目盛り板照明装置は透過照明とする直接照明が可能であるが、指針に対する指針照明装置は、この指針自体をライトガイドとして指針の背面に例えば白色塗料などで形成された反射塗膜に反射させる間接照明となり、前記目盛り板照明装置と比較して効率の低い暗いものとなることは避けられないものであった（段落【0004】）。そのため、目盛り板と指針を覆うスモーク板で形成された窓ガラスの透過率を設定するときには指針側が読取り可能な程度に透過率を高いものとしなければならず、これによりイグニッションキーのオフ時においても車両用計器に直射日光が照射したときには前記指針、特に白色皮膜が前記窓ガラスを透過して観視されるものとなり、使用者に甚だしく違和感を与える問題点を生じていた（段落【0002】、【0005】）。

そこで、イグニッションキーのオフ時には内部照明の消灯と窓ガラスとして採用されたスモーク板とによりブラックアウトする構成とした車両用計器において、前記車両用計器の目盛り板のゼロ目盛り以下で、かつ、前記窓ガラスと指針との間と

なる位置には少なくとも前記窓ガラス側を暗色とした不透明部材により指針マスク板を設け、前記イグニッションキーのオフ時には前記指針をゼロ目盛り以下に旋回させて前記指針マスク板内に収納することを特徴とする車両用計器を提供することで、直射日光が照射したときにも指針が観視されることを防止してブラックアウト効果が保たれるようにし、もって、観者に違和感を与えるのを防止するとの効果を奏するようにしたものである（段落【0006】、【0014】）。

3 取消事由1（本件発明1と引用発明との相違点1の判断の誤り）について  
原告が引用発明、周知技術1、公知技術1及び本件技術常識からみて容易想到であるとの無効事由を主張したのに対し、審決は、本件技術常識を踏まえても、引用発明に対し、周知技術1及び公知技術1を適用することができるとはいえず、当業者といえども、本件発明1は、上記の技術から容易に発明することができたとはいえないと判断した。そこで、以下、検討する。

(1) 周知技術1について

ア 甲2（特開昭58-53535号公報）

(ア) 甲2には、「車両用室内灯点灯回路」に関する発明について、以下の記載がある。

「本発明は乗用車両の室内灯（キー照明灯を含む）の明るさを徐々に減少させるようにしたムーディな室内灯点灯回路に関する。」（第1頁右下欄第8～10行）、

「第1図は本発明の第1実施例を示しており、第2図にその動作を示す。図において、1は制御回路パッケージでドアSWIの入力信号によりルーンプ3（裁判所注「ルームランプ3」の誤記と解される。）を点灯させるものである。・・・

そして、乗用車（裁判所注：「乗車」の誤記と解される。）のために車両ドアを開くと、スイッチ2が開位置から閉位置になり、トランジスタTrは最大バイアスが印加され、室内灯3は最大明るさで点灯する。ドアが開いている間スイッチ2が閉じており、この最大明るさが保たれる。・・・次にドアが閉じられると、スイッチ2

は開状態に戻る。ここで、コンデンサ  $C_t$  は抵抗  $R_t$  を介して徐々に放電し、端子電圧は上昇していく。このためボルテージフォロワとしてトランジスタ  $T_r$  はコンデンサ端子電圧に対応して電流増幅作用をなし、室内灯 3 を流れる電流を徐々に減少させ、減光していく。」(第 1 頁右下欄第 18 行～第 2 頁左上欄第 18 行)，

「室内灯 3 はいわゆるルームランプでなく、キー挿入口付近の照明ランプであってもよい。」(第 2 頁左下欄第 13～15 行)

(イ) 以上によれば、甲 2 には、審決の認定のとおり、「乗用車両の室内灯(キー照明灯を含む)において、車両ドアを閉じると、室内灯の明るさを徐々に減少させるようにしてムーディにする室内灯点灯回路。」が開示されているものと認められる。

イ 甲 3 (実願平 3-39144 号(実開平 6-25033 号)の CD-ROM)

(ア) 甲 3 には、「残光式車室内照明制御装置」に関する発明について、以下の記載がある。

**【0001】**

**【産業上の利用分野】**

「本考案は、自動車の残光式車室内照明制御装置に関するものである。」

**【0002】**

**【従来技術】**

「残光式車室内照明制御装置において、例えば、実開昭 62-83746 号、および実開昭 59-158540 号に示される如く、ドアロック時等の残光照明が不要となった時に遅延動作を禁止し、強制的に照明灯を消灯させるといった従来技術がある。しかしながら、それらの考案は、単なるスイッチング回路により、照明制御装置の駆動回路が構成されているため、遅延動作の禁止時にその出力信号をいきなりストップさせてしまい、ルームランプなどの照明灯の消灯のしかたが急峻すぎ、搭乗者に対しデジタル的な制御感覚を与えてしまうものであった。」



### 【0003】

#### 【考案が解決しようとする課題】

「本考案は、ルームランプやキーシリンダ照明灯、足元照明灯などの車室内照明消灯の遅延動作禁止時、および遅延動作の終了時において、照明灯の光量をやわらかく落とすことによりデジタル的な制御感をなくし、ごく自然な感じで、照明灯が消灯するといった効果を狙ったものである。」

### 【0004】

#### 【課題を解決するための手段】

「本考案によれば、何れかのドアが開放された時車室内照明灯を点灯し、全てのドアが閉止された後は車室内照明灯を点灯し所定時間の遅延後に消灯する残光式車室内照明制御装置において、前記ドアの全てが閉止されかつロックされた時、および前記のドア全てが閉止されかつキースイッチがオンとなった時に強制的に遅延動作を禁止し前記照明灯を消灯する手段を備えるとともに、前記遅延動作の終了時、および遅延動作の禁止時に前記照明灯を減光消灯させる減光消灯手段を備えることを特徴とする残光式車室内照明制御装置が提供される。」

#### 【実施例】・・・

### 【0012】

「その後、OFFディレイタイマ回路5が“H”レベル出力を終了すると、アンド回路A2の出力が“L”レベルとなり、オア回路OR3の出力も“H”レベルから“L”レベルになる。この“L”レベル信号によりデューティ制御回路6が作動し、図3に示すように“H”レベルのデューティ比が100%から0%に次第に減少する駆動用信号を発生し、オア回路OR4を介してトランジスタTR1に与える。これにより、トランジスタTR1はON、OFFを繰返し、照明灯7の光量は徐々に柔らかく減少する。実際には、照明灯7の光量はトランジスタTR1のON、OFFにより階段状に減少して行くが(図4)、残像効果により、肉眼では柔らかく自然に消灯したごとくとらえられる。なお、デューティ比制御時間 $T_2$ は不自然にな

らない様、ごく短い時間で完了させる。」

#### 【0019】

##### 【考案の効果】

「以上説明したように、本考案の残光式室内照明制御装置は、何れかのドアが開放された時は車室内照明灯を点灯し、全てのドアが閉止された後は車室内照明灯を点灯し所定時間遅延後に消灯しており、また、前記ドアの全てが閉止されかつロックされた時および前記ドアの全てが閉止されかつキースイッチがオンとなった時に強制的に遅延動作を禁止する手段を備えているとともに、前記遅延動作の終了時、および遅延動作の禁止時に前記照明灯を減光消灯させる減光消灯手段を備えるから、照明灯の光量をやわらかく落とすことにより、デジタル的な制御感をなくし、ごく自然な感じで、照明灯が消灯するという優れた効果がある。」

(イ) 以上によれば、甲3には、審決の認定のとおり、「ルームランプやキーシリンダ照明灯、足元照明灯などの車室内照明消灯の遅延動作禁止時、及び遅延動作の終了時において、照明灯の光量をやわらかく落とすことによりデジタル的な制御感をなくし、ごく自然な感じで、照明灯が消灯するといった効果を狙った車室内照明制御装置。」が開示されていると認められる。

ウ 甲4（実願平3-109047号（実開平5-49494号）のCD-ROM）

(ア) 甲4には、「車両用照光装置」に関する発明について、以下の記載がある。

#### 【0001】

##### 【産業上の利用分野】

「本考案は、夜間等、暗い場所での車両への乗り降りの際、車体側方下部を照明し搭乗者の安全を確保する車両用照光装置に関するものである。」

#### 【0002】

##### 【従来技術】

「従来、ドアミラーの下側にランプを付けたものはあった。しかし、このランプは遠隔操作されるものではないし、また、その消灯時間を制御するようにしたものではなかった。」

【考案が解決しようとする課題】・・・

【0005】

「また、本考案の他の目的とするところは、消灯をコンデンサーの放電現象により行うことが可能になり、発光部が徐々に減光していくので利用者は気分が良く、しかも、夜間、車両を離れる際は、搭乗者がドアをロックしてから設定時間は点灯しているのでより安全になる車両用照光装置を提供することにある。」

【課題を解決するための手段】・・・

【0007】

「また、上記の第2の目的を達成するために、本考案は、請求項1記載の車両用照光装置において、発光部制御手段がコンデンサーの放電現象で発光部の消点灯を行う消点灯手段を備えたものである。」

【作用】・・・

【0009】

「また、請求項2記載の車両用照光装置にあつては、消灯をコンデンサーの放電現象により行うことが可能になり、発光部が徐々に減光していくので利用者は気分が良く、しかも、夜間、車両を離れる際は、搭乗者がドアをロックしてから設定時間は点灯しているのでより安全になる。」

【実施例】・・・

【0024】

「コンデンサーCの放電により発光部3は減光して行き消灯する。この間、タイマー回路Tはアンド回路10の出力Xからの信号を出力し続け、第2のリレーRL2を通電状態に維持している。」

【0025】

「上記の実施例によれば、車外が光センサー 8 の設定値より暗く、ドアを開けるべくワイヤレス・ドアロックの送信部 5 を操作した場合は、発光部制御回路 9 が働いて発光部 3 は点灯して足元を照らす。このように、夜間等、暗い場所での車両への乗り降りの際、車体側方下部を照明し搭乗者の安全を確保することができる。また、上記のような車体側方下部の照明は遠隔操作により行うことができるし、暗い駐車場等では自分の車が直ぐに見つかる。」

**【 0 0 2 6 】**

「また、消灯をコンデンサー C の放電現象により行うことが可能になり、発光部 3 が徐々に減光していくので利用者は気分が良く、しかも、夜間、車両を離れる際は、搭乗者がドアをロックしてから設定時間は点灯しているのでより安全になる。」

**【考案の効果】** . . . .

**【 0 0 2 8 】**

「また、本考案は、発光部制御手段がコンデンサーの放電現象で発光部の消点灯を行う消点灯手段を備えたので、消灯をコンデンサーの放電現象により行うことが可能になり、発光部が徐々に減光していくので利用者は気分が良く、しかも、夜間、車両を離れる際は、搭乗者がドアをロックしてから設定時間は点灯しているので、より安全になる。」

(イ) 以上によれば、甲 4 には、審決の認定のとおり、「車体側方下部を照明する車両用照光装置において、消灯をコンデンサーの放電現象により行うことで、発光部が徐々に減光していくので利用者は気分が良くなる車両用照光装置。」が開示されていると認められる。

エ 甲 5 (特開平 5 - 3 2 6 1 8 2 号公報)

(ア) 甲 5 には、「放電灯点灯装置」に関する発明について、以下の記載がある。

**【 0 0 0 1 】**

**【産業上の利用分野】**

「本発明は、H I Dランプ（高圧放電灯）を点灯させる放電灯点灯装置に関し、特に車両用に用いられるH I Dランプを点灯させる放電灯点灯装置に関するものである。」

【発明が解決しようとする課題】・・・

【0008】

「ところで、白熱電球においては熱発光であるから、電源が切断されてもフィラメント温度が一定値に低下するまでの間は図11に示すように光続けるいわゆる残光現象を生じる。一般に、人の目の反応は10msecのオーダーで行われるため、上述の放電灯点灯装置のように瞬時に消灯すると、人の目に微分値の大きい反応を与える。このような放電灯点灯装置を車両用のヘッドライトなどを点灯させる場合に用いると、運転者や対向車等に対して急激な視覚的な変化を与え、心理的な負担を加えることになり、強いては安全上の問題を発生する恐れがある。この点、白熱電極などのように発光量が変化すると、徐々に暗くなり、上述のような問題を生じない。」

【0009】

「本発明は上述の点に鑑みて為されたものであり、その目的とするところは、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くすることができる放電灯点灯装置を提供することにある。」

【0012】

【作用】

「請求項1の発明は、上述のように構成することにより、電源スイッチをオフした後も放電灯を点灯可能な状態に保ち、且つ放電灯の発光量を徐々に消灯に至るまで減少させ、白熱電球の残光特性とほぼ同様の状態で、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くする。」

【0013】

「請求項2の発明は、上述のように構成することにより、平滑コンデンサの充電

電荷を電源として用いて電源スイッチの後段の各部を動作させ、電源スイッチをオフした後も放電灯を点灯可能な状態に保ち、且つ放電灯の発光量を徐々に消灯に至るまで減少させ、白熱電球の残光特性とほぼ同様の状態で、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くする。」

#### 【0031】

##### 【発明の効果】

「請求項1の発明は上述のように、直流電源と、この直流電源の電圧を交流電圧に変換するインバータ回路と、このインバータ回路の出力で点灯される放電灯と、電源スイッチがオフされたことを検知するオフ検知手段と、電源スイッチのオフ時点から一定時間内にインバータ回路のスイッチング素子のオンデューティあるいはスイッチング周波数を可変して放電灯の発光量をほぼ消灯状態に至るまで徐々に減少させる調光制御手段と、少なくとも電源スイッチのオフ時点から一定時間に放電灯の点灯を維持するために上記電源スイッチの後段の各部に電源を供給する電源供給手段とを備えているので、電源スイッチをオフした後も放電灯を点灯可能な状態に保ち、且つ放電灯の発光量を徐々に消灯に至るまで減少させ、白熱電球の残光特性とほぼ同様の状態で、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くすることができ、これにより車両のヘッドライトなどとしてH I Dランプなどの高圧放電灯を用い、この高圧放電灯を点灯させる放電灯点灯装置として用いた場合に、ヘッドライトなどが急激に消灯することに伴う運転者や対向車の人への心理的な負荷を軽減し、安全性を向上させることができる効果がある。」

#### 【0032】

「請求項2の発明は上述のように、直流電源と、この直流電源の電圧を交流電圧に変換するインバータ回路と、このインバータ回路の出力で点灯される放電灯と、電源スイッチのオフ時に充電電荷を電源として供給する平滑コンデンサと、この平滑コンデンサの両端電圧が所定電圧以下に低下したことを検出する電圧検出手段と、平滑コンデンサの両端電圧が所定電圧以下に低下した時点から一定時間内にインバ

ータ回路のスイッチング素子のオンデューティあるいはスイッチング周波数を可変して放電灯の発光量をほぼ消灯状態に至るまで徐々に減少させる調光制御手段とを備えているので、平滑コンデンサの充電電荷を電源として用いて電源スイッチの後段の各部を動作させ、電源スイッチをオフした後も放電灯を点灯可能な状態に保ち、且つ放電灯の発光量を徐々に消灯に至るまで減少させ、白熱電球の残光特性とほぼ同様の状態で、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くすることができ、請求項1と同様の効果が得られる。」

(イ) 以上によれば、甲5には、審決の認定のとおり、「車両用に用いられるH I Dランプ（高圧放電灯）を点灯させる放電灯点灯装置において、電源スイッチをオフした後も放電灯を点灯可能な状態に保ち、且つ放電灯の発光量を徐々に消灯に至るまで減少させ、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くすることができ、これにより車両のヘッドライトなどとしてH I Dランプなどの高圧放電灯を用いた場合に、ヘッドライトなどが急激に消灯することに伴う運転者や対向車の人への心理的な負荷を軽減すること」との技術事項が開示されていると認められる。

オ 甲6（特開平5-238309号公報）

(ア) 甲6には、「車両用ルームランプ消灯制御装置」に関する発明について、以下の記載がある。

**【0001】**

**【産業上の利用分野】**

「本発明は、自動車のルームランプ消灯回路に関し、特にドアを閉めた場合等のルームランプの消灯を制御するルームランプ消灯制御装置に関するものである。」

**【0002】**

**【従来の技術】**

「従来、自動車等のルームランプは、主にドアの開閉等に応じて消灯と点灯を制御されていた。このような従来のルームランプによれば、自動車に乗車するためにドアを開けるとルームランプが点灯し、夜間においても容易に自動車への乗り降り

が可能である。しかしながら、ドアを閉めると直ぐに消灯してしまうので、ドアを閉めてからエンジンを始動しようとしたり、シートベルトを装着しようとしたりする場合には、手探りで行わなければならないという不便な点があった。」

**【0003】**

「近年、この欠点を解消するため、ドアを閉めた際に、直ぐに消灯するのではなく、一定の時間をおいてから徐々に消灯するルームランプ制御装置が開発され、多くの自動車に用いられている。」

**【0004】**

「このようなルームランプの一例が、例えば実開昭6 1-1 5 8 5 3 1号公報に記載されている。ここに記載されている「ルームランプフェードアウト回路」は、ルームランプが消え始めてから完全に消えるまでの時間を調節することができるルームランプ制御装置である。一般に徐々に明るさを減少させることは、この公報にも記載されてあるように「フェードアウト」と呼ばれる。したがって、本文においてもこの「フェードアウト」という語をしばしば用いる。」

(イ) 以上によれば、甲6には、審決の認定のとおり、「従来から、ドアを閉めた場合等のルームランプの消灯を制御するルームランプ消灯制御装置において、ドアを閉めた際に、直ぐに消灯するのではなく、一定の時間をおいてから徐々に消灯するルームランプ制御装置が多くの自動車に用いられていること」、及び「一般に徐々に明るさを減少させることは『フェードアウト』と呼ばれること」についての技術事項が開示されていると認められる。

カ 甲7（特開平5-1 3 1 7 6号公報）

(ア) 甲7には、「照明装置」に関する発明について、以下の記載がある。

**【0001】**

**【産業上の利用分野】**

「本発明は、調光点灯を行う調光光源およびオンオフ点灯を行う非調光光源を備えた照明装置に関する。」



## 【0002】

### 【従来の技術】

「例えば住宅の部屋用の照明装置においては、部屋の使用目的に合った雰囲気演出するために、白熱ランプや放電ランプ等が選択的に使用されている。」

## 【0003】

「また、例えば白熱ランプの点灯時および消灯時において、消灯状態から徐々に明るくして点灯（フェードイン）したり、点灯状態から徐々に暗くして消灯（フェードアウト）して雰囲気を演出するために、調光点灯を行うようにした照明装置がある。」

(イ) 以上によれば、甲7には、審決の認定のとおり、「従来から、例えば住宅の部屋用の照明装置において、例えば白熱ランプの消灯時に、点灯状態から徐々に暗くして消灯（フェードアウト）して雰囲気を演出するために、調光点灯を行うこと。」が開示されていると認められる。

### キ 周知技術1について

以上のとおり、甲2～7には、上記ア～カのとおり技術事項が記載されていることから、「車両に関する照明である室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御すること」は、一般にフェードアウトと呼ばれる周知技術であると認められる。

また、上記のとおり、甲2において「ムーディな」、甲3において「デジタル的な制御感をなくし、ごく自然な感じで」、甲4において「利用者は気分が良くなる」、甲5において「人への心理的な負荷を軽減する」とそれぞれ表現されているように、フェードアウトによって「何らかの良好な心理的効果」がもたらされることも周知であるといえる。

### (2) 本件発明の技術的意義について

本件発明は、前記1に認定したとおり、車両用指針装置において、そのキースイ

ツチのオフに伴う指針や目盛り板の明るさの変化に工夫を凝らし、キースイッチのオフ後の視認性の斬新さを乗員に与えるようにすることを目的として、制御手段が、キースイッチのオフに伴い目盛り板照射手段（ないし指針照射手段）の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することにより、目盛り板（ないし指針）の明るさがキースイッチのオフ後徐々に低下するとの構成をとり、斬新な視認性を提供するというものである。そして、段落【0033】には、乗員が座席に着席している場合にのみ自発光指針及び目盛り板の発光輝度の低下処理を行い、乗員が離席している際には「瞬時に暗く」という第3の実施例が示されていることや斬新な「視認性」を目指すものであることに照らすと、本件発明は、乗員に対して視覚に訴えることにより効果を与えるものと認められる。

その一方、本件発明は、キースイッチのオフを契機として制御を開始するものであり、もはや車両用計器の情報を読み取る必要がなく、目盛り板や指針を注視する必要性がなくなった段階で作用するものであって、乗員が必ずしも指針や目盛り板自体に注目している場合を前提とするものではない。そして、指針や目盛り板は、車両用計器としての性質上、運転席に対面する視認しやすい位置に配置されており、通常、乗員が着席して正面を向いた体勢であれば、その存在及び少なくともその光が視界に入るものである。また、発明特定事項ではないものの、段落【0005】、【0007】、【0019】には、「目盛り板照射手段及び指針照射手段として発光ダイオードを用いれば、各照射光がその輝度の低下過程において色変化を生ずることがなく、その結果、乗員に対し違和感を与えることがない。」旨が記載されていることや、段落【0018】に「瞬時に暗くなることなく時間データ  $t$  の増大に比例して暗くなっていくので、イグニッションスイッチ I G オフ後の自発光指針 30 及び目盛り板 20 の斬新な視認性を乗員に提供できる。」と記載されていることに照らすと、本件発明は、指針や目盛り板を注視する必要がないが、その存在あるいは光が視界に入る状況下で、キースイッチのオフに伴って、指針や目盛り板が瞬時に暗くなるという唐突感を生じさせず、違和感なくスムーズに減光することで、乗員

に良好な心理的効果を与えるものと解される。

そうすると、安全性の観点から視認性を確保するため、あるいは、光の変化に目を慣らすための減光などの実際的な必要性とは異なり、フェードアウトによる「何らかの良好な心理的効果」を得ようとする点で、本件発明と周知技術1とは共通するものであり、例えば、周知技術1がキーシリンダ照明灯である場合には、イグニッションキーをオフにする際に、キー差込口がどこにあるかという情報を読み取る必要がなくなったキーシリンダを演出用に使って、視認性の斬新さを図るものと解されるから、本件発明1によって奏される「視認性の斬新さ」は、周知技術1により奏される「何らかの良好な心理的効果」と異なるものではないといえる。

よって、本件発明と周知技術1とは、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する点で共通するだけでなく、その技術的な意義も同一であると認めるのが相当である。

### (3) 引用発明への周知技術1の適用について

引用発明は、前記2に記載したとおり、イグニッションキーが投入されていないときに車両用計器の全面が暗黒となるブラックアウト型において、指針のみが観視されることを防止してブラックアウト効果が保たれるようにし、観者に対する違和感を防止するという効果を狙ったものである。そして、前記(1)の甲2～7に記載されているように、フェードアウトによる何らかの良好な心理的効果を得ようとすることは、照明技術における一般的な課題であり、また、フェードアウトが種々の照明に適用されていることを踏まえると、観者に対する違和感の払拭という心理的効果を目指した引用発明において、目盛り板照明装置の制御手段として良好な心理的効果を目指した周知技術1を適用して、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することは、当業者にとって容易に着想し得ることである。また、甲8によれば、メータ類の照明（目盛り板の照明）において、消灯に際し明るさを徐々に低下させることが公知の技術（公知技術1）であると認められ、車両指針装置においてフェードアウトを生じさせる構成をとることには技術的困難性がないことから、容易

想到性が裏付けられる。

(4) 被告の主張について

ア これに対し、被告は、引用発明の制御は、審決の認定のとおり、イグニッションキーのオフ後に、直ちに、目盛り板照明装置や指針照明装置が消灯されるものであるから、フェードアウトが周知技術1であるとしても、その周知技術1を、直ちに消灯する引用発明に適用するには阻害要因がある旨主張する。

しかしながら、甲1に、「前記目盛り板照明装置3と指針照明装置5とはイグニッションキーのオフ時には共に消灯されて、車両を使用しないときには車両用計器1はブラックアウトするものとされている点は従来例のものと同様である。」（段落【0007】）及び「走行を停止しイグニッションキー10をオフすると前記「目盛り板照明装置3」と「指針照明装置5」とが消灯すると同時に、前記演算回路9は所定数の逆転パルスを発生した後に自らも動作を停止するものとなり、この逆転パルスにより前記指針4はゼロ目盛20aから更に下方、すなわち、マイナスの振れ角側に回転し、前記指針マスク板7により覆われる範囲内に移動するものと成る。」

（同【0011】）と記載されているように、引用発明は、イグニッションキーをオフにすると目盛り板照明装置と指針照明装置とが消灯するが、イグニッションキーのオフ後に、「直ちに」消灯されなければならない必然性はない。また、図2に記載された電源は、ステッピングモータ8に接続される演算回路9に対するものであって、「目盛り板照明装置3」及び「指針照明装置5」に対するものではなく、この点をもって、直ちに消灯されることを示すものとは認められない。

そうすると、引用発明に周知技術1を適用することに阻害要因があるとは認められず、被告の前記主張は採用できない。

イ また、被告は、甲8に記載されているのは、自動車が走行中で指針装置から乗員がメータ類の情報を読み取る必要がある際の減光であるから、引用発明の消灯に、減光することの契機が異なる公知技術1（甲8）を適用することには、阻害要因がある旨主張する。しかし、甲8は、メータ類の照明（目盛り板の照明）に

において徐々に減光することが技術的に困難でないことを例示したものであり、引用発明に直接的に甲 8 の公知技術 1 を適用して本件発明を導くというものではないのであるから、引用発明と公知技術 1 との消滅光の契機が異なるとしても、減光させる技術において、その契機が差異をもたらすものでない以上、上記の契機の違いは結論を左右するものでない。

(5) 以上によれば、引用発明に、本件発明 1 と技術的意義を同じくする周知技術 1 を適用して、相違点 1 に係る構成をとることは、当業者が容易に発明できたことであるから、相違点 1 についての審決の容易想到性判断には誤りがある。

よって、原告主張の取消事由 1 は理由がある。

#### 4 取消事由 2（本件発明 2 と引用発明との相違点 2 の判断の誤り）について

本件発明 1 と本件発明 2 は、照射光の輝度を制御する対象が、本件発明 1 が目盛り板照射手段であるのに対して、本件発明 2 は、目盛り板照射手段及び指針照射手段であるというものにすぎないのであるから、前記 1 と同様、引用発明の目盛り板照明装置と指針照明装置の制御手段として周知技術 1 を適用して、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御すること、すなわち、本件発明 2 の相違点 2 に係る構成とすることは、当業者が容易に想到できたものであるといえる。

したがって、本件発明 2 は、引用発明（甲 1）、周知技術 1（甲 2～7）及び公知技術 1（甲 8）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、相違点 2 についての審決の容易想到性判断には誤りがある。

よって、原告の取消事由 2 には理由がある。

#### 5 取消事由 3（本件発明 3 と引用発明との相違点の判断の誤り）について

審決は、本件発明 3 は、本件発明 2 において、各照射光の輝度低下度合いを相互に異ならしめた点を限定した発明であるから、本件発明 3 も、本件発明 1 や本件発明 2 についてした判断と同様に、当業者といえども容易に発明をすることができた

とはいえない旨判断する。

本件発明3のうち、目盛り板照射手段及び指針照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することについて、当業者が容易に発明をすることができたものといえることは、前記2において説示したとおりである。

そうすると、引用発明における目盛り板照射手段及び指針照射手段の照射光の輝度の制御について、上記のようにそれぞれの輝度を徐々に低下させるように制御することに加えて、「各照射光の輝度低下度合いを相互に異ならしめるように行う」との構成が容易に想到できるものであれば、本件発明3は、当業者が容易に発明をできたものといえることとなる。

そこで、検討するに、甲9は、「車両用計器類照明装置」に関する発明について、車両のキースイッチをOFF位置からACC位置にすると計器用放電灯が点灯し、その後、更にキースイッチをACC位置からON位置にすると指針用放電灯が点灯することが開示されている。そして、車両のキースイッチは、エンジンを始動するとき、すなわち、OFF位置からON位置にするときには、その間に必ずACC位置を経由するようになっており、逆に、エンジンを停止するとき、すなわち、ON位置からOFF位置にするときも同様である。そうすると、甲9には、審決の認定するとおり、「キーオフ時に、まず、指針の照明を消灯し、次いで、計器板の照明を消灯すること」、すなわち、「指針の照明の消灯と計器板の照明の消灯とのタイミングをずらすようにした車両用計器類照明装置」（公知技術2）が開示されているといえる。

上記指針用放電灯は、引用発明の「指針照明装置」に、上記計器用放電灯は、引用発明の「目盛板照明装置」にそれぞれ相当するから、この公知技術2を踏まえると、引用発明において、「指針照明装置」の消灯と「目盛板照明装置」の消灯とのタイミングとをずらすようにすることは、当業者が容易に想到し得ることであるといえる。そして、本件発明2の相違点2に係る構成である、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することと公知技術2を併せて構成した場合には、「目盛板照明

装置」(目盛り板を光により照射する目盛り照射手段)及び「指針照明装置」(発光指針を光により照射して発光させる指針照射手段)の各照射光の輝度低下度合いが相互に異なるものとなる。さらに、前記のとおり、照明灯の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するフェードアウトは周知であることに加え、照明装置を用いた意匠演出において、複数の照明灯についてタイミングをずらして消点灯ないし減増光して一定の演出効果が得られることはありふれたことであることを考慮すれば、このような構成を合わせて採用することも、当業者にとって容易に想到できることである。

よって、本件発明3は、引用発明(甲1)、周知技術1(甲2~7)、公知技術1(甲8)及び公知技術2(甲9)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といえ、容易想到性を否定した審決の判断には誤りがある。原告の取消事由3には理由がある。

## 第6 結論

以上のとおり、原告主張の取消事由にはいずれも理由がある。

よって、原告の請求を認容することとして、主文のとおり判決する。

知的財産高等裁判所第2部

裁判長裁判官

---

清 水 節

裁判官

---

中 村 恭

裁判官

---

中 武 由 紀