

平成19年1月25日判決言渡 同日原本交付 裁判所書記官

平成17年(ワ)第9396号 特許権侵害差止等請求事件

口頭弁論終結日 平成18年10月19日

判 決

原	告	株 式 会 社 堀 場 製 作 所
訴 訟 代 理 人 弁 護 士		伊 原 友 己
		加 古 尊 温
訴 訟 代 理 人 弁 理 士		西 村 竜 平
		角 田 敦 志
補 佐 人 弁 理 士		佐 藤 明 子

被	告	株 式 会 社 小 野 測 器
訴 訟 代 理 人 弁 護 士		小 林 幸 夫
訴 訟 復 代 理 人 弁 護 士		村 西 大 作
		坂 田 洋 一
補 佐 人 弁 理 士		國 分 孝 悦
		南 林 薫
		大 須 賀 晃
		小 野 亨
		桂 卷 徹

主 文

- 1 原告の請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事実及び理由

第1 請求

- 1 被告は、別紙物件目録記載の車両運転モード表示装置を製造し、販売し、販売のための申出をしてはならない。
- 2 被告は、前項記載の車両運転モード表示装置及びその半製品を廃棄せよ。
- 3 被告は、原告に対し、1160万円及びこれに対する平成17年10月6日（訴状送達の日翌日）から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

## 第2 事案の概要

本件は、発明の名称を「車両運転モード表示装置」とする後記特許権を有する原告が、車両運転モード表示装置を製造販売する被告に対し、同特許権に基づき同装置の製造販売等の差止め、廃棄及び特許権侵害の不法行為に基づく損害賠償（訴状送達の日翌日から支払済みまでの民法所定の年5分の割合による遅延損害金を含む。）を請求する事案である。

- 1 当事者間に争いのない事実等（末尾に証拠の掲記のない事実は当事者間に争いが無い。）

### (1) 当事者

原告は、測定機器の製造、販売等を業とする株式会社である。

被告は、電子計測機器の製造、販売等を業とする株式会社である。

### (2) 原告の特許権

原告は、下記の特許権〔以下、「本件特許権」といい、その特許を「本件特許」と、本件特許の請求項1の発明を「本件特許発明」と、本件特許発明に係る明細書（平成14年法律第24号による改正前の「特許請求の範囲」を含む明細書である。）を「本件明細書」という。〕の特許権者である。

ア 登録番号 第3616490号

イ 出願日 平成9年11月22日

ウ 登録日 平成16年11月12日

エ 発明の名称 車両運転モード表示装置

オ 特許請求の範囲

「【請求項 1】車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンを表示するようにした表示画面を有する車両運転モード表示装置において、前記表示画面内に、テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データとテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置を前記走行速度パターンと並列的に同時に表示する全走行速度データ表示部を設けたことを特徴とする車両運転モード表示装置。」

(3) 本件特許発明の分説

本件特許発明を分説すると、次のとおりである（以下、分説した各構成要件をその符号に従いそれぞれ「構成要件 A」のように表記する。）。

A 車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンを表示するようにした表示画面を有する車両運転モード表示装置において、

B 前記表示画面内に、テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データとテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置を前記走行速度パターンと並列的に同時に表示する全走行速度データ表示部を設けた

C ことを特徴とする車両運転モード表示装置。

(4) 被告の行為

被告は、業として、平成 11 年頃から別紙物件目録記載の車両運転モード表示装置（以下「被告装置」という。ただし、構成には争いがある。）を製造販売している。

(5) 無効審判事件等

ア 被告は、平成 17 年 11 月 25 日付けの審判請求書により、本件特許につき、無効審判を請求した（無効 2005 - 80339）（乙 3）。

イ 上記無効審判事件について、特許庁は、平成 18 年 6 月 7 日付けで、本件特許を無効とする旨の審決をした（乙 5）。

(6) 構成要件充足性

被告装置は構成要件 A を充足する。

2 争点

(1) 本件特許（請求項 1 に係る部分に限る。）は特許無効審判により無効とされるべきものであり，特許法 104 条の 3 第 1 項により本件特許権に基づく権利行使は許されないか。

ア 本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物（乙 1）に開示された発明と同一又は同発明に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか（特許法 29 条 1 項 3 号，2 項）。（争点 1）

イ 本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物（乙 4 の 2・3）に開示された発明に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか（特許法 29 条 2 項）。（争点 2）

ウ 本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物（乙 4 の 2・4）に開示された発明に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか（特許法 29 条 2 項）。（争点 3）

エ 本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物（乙 1）に開示された発明及び乙第 4 号証の 5 等の周知技術に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか（特許法 29 条 2 項）。（争点 4）

(2) 被告装置は本件特許発明の技術的範囲に属するか。（争点 5）

(3) 原告の損害額（争点 6）

第 3 争点に関する当事者の主張（要旨）

1 争点 1〔本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物（乙 1）に開示された発明と同一又は同発明に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか（特許法 29 条 1 項 3 号，2 項）〕について

【被告の主張】

(1) 乙第 1 号証は，本件特許出願前の平成 8 年（1996 年）7 月 2 日に頒

布された刊行物である米国特許第 5 5 3 1 1 0 7 号公報である（以下「引用例 1」という。）。

(2) 引用例 1 の図 3 の 1 0 2 の所望車両速度は、本件特許発明の走行速度パターンに相当する。また、引用例 1 の図 3 のディスプレイ 7 6 の上右隅に表示される所望速度値対時間のグラフ 9 8 は、構成要件 B の「テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データ」に該当する。また、引用例 1 の図 3 中のカーソル 1 0 0 は、構成要件 B の「テスト走行の全工程のうちの現在の走行位置」に該当する。そして、引用例 1 の図 3 の 7 6 はディスプレイ装置であるから、構成要件 C の「車両運転モード表示装置」に該当する。

(3) 引用例 1 には本件特許発明の構成がすべて開示されているから、特許法 2 9 条 1 項 3 号により本件特許発明には新規性がないことは明らかである。

(4) 仮に原告が主張するように、グラフ 9 8 がテスト走行の全工程を示すものではなく、一部分の工程を示したものであるとしても、その点の相違をもって本件特許発明が進歩性を有するものではない。すなわち、グラフ 9 8 がテスト走行の全工程の一部分の速度変化をグラフにして示すものであるとしても、それを一部分ではなく全工程を示すようにすることは、テストの内容等に応じて当業者が適宜なし得る設計事項にすぎない。

したがって、仮にグラフ 9 8 がテスト走行の全工程の一部分であったとしても、本件特許発明は、引用例 1 に記載された発明に基づいて容易に発明することができたものである。

(5) なお、引用例 1 の図 3 のグラフ 9 8 は、原告の指摘する「E P A 7 5」（EPA URBAN DYNAMOMETER DRIVING SCHEDULE）とは何の関係もない。

#### 【原告の主張】

(1) 引用例 1 には、本件特許発明の構成要件 B が開示されていない。

引用例 1 の図 3 のグラフ 9 8 は、いわゆる E P A 7 5（これは、米国環境

省がロサンゼルスなどの道路状況を想定して規定した走行速度パターンである。)のうち的一部分でしかなく、そもそもグラフ98のタイムスケジュールが変更可能な構成となっているなどということ自体、全く引用例1に記載されていない。したがって、引用例1の図3のグラフ98の記載及び引用例1における説明をもって引用例1に「テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データ」が記載されているというのは誤りである。

(2) 被告は、引用例1のグラフ98がテスト走行の一部を示すものであるとして、これを全工程を示すようにすることは当業者が適宜なし得る設計事項であると主張する。しかし、引用例1記載の発明は、試験車両の速度変化を予測することによりシャシーダイナモメータにおける仮想慣性を設定する方法及び装置に関するものであって、「現在の走行位置を認識しやすくしてテストドライバーの疲労を最小限に抑える」という本件特許発明の目的とは全く異なった目的を持った発明である。本件特許発明の目的や課題が一切開示ないし示唆されていないことにもよれば、引用例1記載の発明から、設計変更のような事項も含めて当業者が本件特許発明を容易に想到することはできない。

2 争点2〔本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物(乙4の2・3)に開示された発明に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか(特許法29条2項)〕

**【被告の主張】**

本件特許発明は、以下のとおり、特開平8-189880号公報(乙4の2。以下「引用例2」という。)及び特開昭62-276435号公報(乙4の3。以下「引用例3」という。)に記載された発明に基づき、容易に発明することができたものであるから進歩性が欠如している。

すなわち、引用例2には、「車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンを表示するようにした表示画面を有する車両運転

モード表示装置」の構成が記載されており、本件特許発明の構成要件 A 及び C が開示されている。

また、引用例 2 には、「前記表示画面内に、前記走行速度パターンと並列的に同時に（グラフを）表示する表示部を設けたことを特徴とする車両運転モード表示装置。」の構成が記載されており、構成要件 B の一部が開示されている。

引用例 3 には、「前記表示画面内に、テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データ（テストモード 3 5）とテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置（指標 3 7）を表示する全走行速度データ表示部を設けたことを特徴とする車両運転モード表示装置。」の構成が記載されており、構成要件 B の一部が開示されている。

そして、引用例 2 及び引用例 3 は、いずれも車両のモード走行試験における表示に関する技術であるので技術分野の関連性を有し、引用例 2 の図 4 の走行速度パターンと並列的に同時に表示する「グラフ（登降坂データ P）」を、引用例 3 の「テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データ（テストモード 3 5）とテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置（指標 3 7）の表示」に置換することは、単なる設計事項にすぎない。

#### 【原告の主張】

本件特許発明は、車両運転モード表示装置の表示内容を合理的かつ使い勝手よく表示して、全工程における現在の走行位置を認識しやすくしてテストドライバーの疲労を最小限に抑える（本件明細書段落【0006】）という課題認識の下になされた発明である。そして、そのために構成要件 A、B の構成を採用し、このことにより、車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンを、時間を区切って大きく見やすく表示して、テストドライバーによる走行速度パターンへの追従運転を容易にし、かつ、テスト走行の全工程中の現在位置を認識しやすくすることによってテストドライバーの精神的なものも含めた疲労を最小限に抑えることができるのである。

しかし、引用例 2 及び引用例 3 のいずれにも、本件特許発明の上記課題及び効果は記載されていないから、引用例 2 及び引用例 3 記載の発明を当業者が容易に組み合わせて本件特許発明を想到するとは考えられない。

3 争点 3〔本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物(乙 4 の 2・4)に開示された発明に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか(特許法 29 条 2 項)〕について

**【被告の主張】**

特開昭 61 - 187617 号公報(乙 4 の 4。以下「引用例 4」という。)の第 2 図に示されている階段状の曲線は、テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データを表すものであり、走行曲線の右端が、テスト走行の全工程のうちの現在の走行位置を表していることは明らかである。

したがって、引用例 4 には、構成要件 B のうち「前記表示画面内に、テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データとテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置を表示する全走行速度データ表示部を設けた」との構成が開示されている。

そして、引用例 2 に、本件特許発明の構成要件 A 及び構成要件 C と、構成要件 B のうちの一部が開示されていることは、前記 2 において主張したとおりである。

引用例 2 及び引用例 4 は、いずれも車両の試験に関する表示を行う発明であり技術分野の関連性を有するので、引用例 2 の図 4 に示す走行速度パターンの表示画面と、引用例 4 の第 2 図に示す全走行速度データと現在の走行位置との表示画面とを同一画面に表示させることは、単なる設計事項にすぎず格別の困難性はない。

したがって、本件特許発明は、引用例 2 及び引用例 4 に開示された発明に基づいて当業者が容易に発明できたものである。

**【原告の主張】**

引用例 4 の第 2 図の走行速度データが全走行速度データであることは引用例 4 のどこにも記載されていない。

仮に、引用例 4 に全走行速度パターン及び現在位置が開示されていたとしても、引用例 2 及び引用例 4 には、本件特許発明の部分部分の構成が示されているにすぎず、これらの各引用例に本件特許発明の課題や効果が一切記載ないし開示されていない以上、引用例 2 及び引用例 4 記載の各発明を当業者が容易に組み合わせられるとは考えられない。

- 4 争点 4〔本件特許発明は本件特許出願前に頒布された刊行物（乙 1）に開示された発明及び乙第 4 号証の 5 等の周知技術に基づいて当業者が容易に発明できたものであるか（特許法 29 条 2 項）。〕について

【被告の主張】

引用例 1 には、「所望車両速度を示すグラフ線 102 を表示するようにした表示画面を有するディスプレイ 76 及びこれに接続されたコントローラ 70 から成る装置において、前記表示画面内に、右上隅に所望速度値対時間のグラフ 98 及び現在の走行位置を示すカーソル 100 を表示するとともに、中央に所望車両速度を示すグラフ 102 を並列的に同時に表示する表示部を設けた装置。」との発明が記載されていると認められる。そして、引用例 1 記載の「所望車両速度を示すグラフ線 102」「所望速度値対時間のグラフ 98」「現在の走行位置を示すカーソル 100」「ディスプレイ 76 及びこれに接続されたコントローラ 70 から成る装置」は、それぞれ本件特許発明の「車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターン」「テスト走行の工程の速度変化をグラフにして示す走行速度データ」「テスト走行の工程のうちの現在の走行位置」「車両運転モード表示装置」にそれぞれ相当する。そうすると、本件特許発明と引用例 1 記載の発明とは、「車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンを表示するようにした表示画面を有する車両運転モード表示装置において、前記表示画面内に、テスト

走行の工程の速度変化をグラフにして示す走行速度データとテスト走行の工程のうちの現在の走行位置を前記走行速度パターンと並列的に同時に表示する走行速度データ表示部を設けた車両運転モード表示装置。」である点で一致し、次の点、すなわち、本件特許発明においては、走行速度パターンと並列的に表示する走行速度データが、テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データであるのに対して、引用例 1 記載の発明の走行速度データが、テスト走行の全工程の速度変化を示すものか、一部の工程の速度変化を示すものか明らかでない点で相違する。

しかし、試験装置において、試験の全工程のうちのどの位の工程が終了したか、あるいはどの位の工程が残っているかを表示するために、試験の全工程のうちの現在の試験位置を表示することは乙第 4 号証の 5（実願昭 5 1 - 1 5 4 5 7 1 号（実開昭 5 3 - 7 2 3 0 1 号）のマイクロフィルム。）に見られるように周知の技術である。そして、引用例 1 記載の車両試験においても、モード運転による試験を行うのであるから、テスト走行の全工程のうちどの位の工程が終了したのか、どの位の工程が残っているのかが知りたいという課題があることは当業者に明らかである。してみると、試験の全工程のうちのどの位の工程が終了したか、あるいはどの位の工程が残っているかを表示するために、上記周知技術を用いて所望速度値対時間のグラフ 9 8 をテスト走行の全工程のグラフとし、このグラフにおいて、現在の走行位置を示すカーソルを表示するようにすることは、当業者ならば容易に想到し得たものと認められる。そして、本件特許発明の作用効果も、引用例 1 記載の発明及び上記周知技術から当業者であれば予測できる範囲のものである。

以上のとおり、本件特許発明は、引用例 1 記載の発明及び乙第 4 号証の 5 等の周知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、特許法 2 9 条 2 項の規定に違反して特許されたものであり、同法 1 2 3 条 1 項 2 号に該当し本件特許は無効とすべきものである。

【原告の主張】

争う。

5 争点5（被告装置は本件特許発明の技術的範囲に属するか。）について

【原告の主張】

(1) 被告装置の構成

被告装置の構成は次のとおりである。

ア 被告装置のモニターは、横長矩形状の表示画面を有し、車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンが表示画面の中央部に大きく表示されている車両運転モード表示装置である。

イ 前記表示画面内の表示画面左辺付近に縦長に、テスト走行の全工程の速度変化を山形グラフにして示す全走行速度データを表示することができるようになっており、その山形グラフは基底部（底辺）を前記表示画面の縦軸にとり、その基底を速度ゼロとして表示画面右方向へ行くに従って（つまり山が高くなるに従って）速度が速くなっていることを表示するとともに、前記表示画面の下部から上部に行くに従って時間が経過していることを表示するものとなっている。

前記山形グラフの背景色を時間の経過とともに前記表示画面の下方から上方へ順次変化させることにより、その色彩の境界部がテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置を表示するものとしており、

前記山形グラフは前記走行速度パターンと並列的に同時に表示することもできるものとなっている。

ウ 以上の表示をなし得ることを特徴とする車両運転モード表示装置である。

(2) 属否

上記の被告装置の構成は、本件特許発明の構成要件AないしCをすべて充足する。

## 【被告の主張】

### (1) 構成について

被告装置が、原告主張のアの構成を備えることは認める。

イ については、「全走行速度データを表示」との点は否認し、その余は認める。被告装置の表示画面のMODE MAP表示部は、走行速度データを間引いて表示している。したがって、テスト走行の全工程の大体の速度変化の目安を模した目安表示にすぎず、原告主張の「全走行速度データを表示する」ものとはなっていない。

イ については否認する。

まず、被告装置は、「前記山形グラフの背景色を時間の経過とともに前記表示画面の下方から上方へ順次変化させる」ものではない。すなわち、MODE MAP部分の画面全体の色の变化は、MARK MAPの色が変化しているにすぎず、「前記山形グラフの背景色の变化」ではない。

また、上記のとおり、被告装置の表示画面内のMODE MAP表示部は、原告主張の「全走行速度データを表示する」ものではないから、上下色彩の境界部は全工程のうちの現在の走行位置を表示するものとはならない。したがって、被告装置は「その色彩の境界部がテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置を表示する」ものではない。

被告装置が、イ の構成を備えることは認める。

ウについては、被告装置が車両運転モード表示装置であることは認めるが、「以上の表示をなし得ることを特徴とする」とする点については否認する。

### (2) 属否

したがって、被告装置は、構成要件Bを充足しない。

構成要件Cについては、被告装置が車両運転モード表示装置であることは認めるが、構成要件Bの構成を備えたことを特徴とするとの点は否認する。

## 6 争点6（原告の損害額）について

### 【原告の主張】

被告の本件特許権侵害行為により，原告は以下の損害を被った。

被告装置の平均単価は，350万円であり，平成16年12月1日から平成17年8月31日までの間の被告装置の販売台数は6台であり，被告装置の総売上額は2100万円である。被告装置の利益率は50%であるから，被告が被告装置の製造販売によって得た利益額は1050万円であり，原告は同額の損害を被ったと推定される（特許法102条2項）。

また，本件特許権侵害行為と相当因果関係のある弁護士・弁理士費用の相当損害金は110万円である。

よって，原告が被った損害額は合計1160万円である。

### 【被告の主張】

争う。

#### 第4 本件特許（請求項1に係る部分に限る。）の無効理由の存否に関する当裁判所の判断

被告は，本件特許（請求項1に係る部分に限る。）は特許無効審判により無効とされるべきものであるから，本件特許権に基づく権利行使はできないと主張し（特許法104条の3第1項），その無効理由の一つとして，本件特許発明が，その出願前に頒布された刊行物である引用例1に記載された発明及び周知の技術に基づいて容易に発明することができたものであって（同法29条2項），同法123条1項2号の無効理由があると主張する（争点4）ので，まずこの点について判断する。

#### 1 本件特許出願前に頒布された刊行物

##### (1) 引用例1の内容

ア 本件特許出願前に頒布された刊行物である米国特許第5531107号公報（引用例1。乙1）には，発明の名称を「シャーシダイナモメータにおける仮想慣性を設定する方法および装置」とする発明について，その抄

訳文（乙２）によれば次のとおりの記載がある（引用箇所を表示は、乙１における該当箇所を示す。）。

(ア) 「図１および２を参照すると、ダイナモメータシステム１０は、本発明によれば、被試験車両１４がその上で駆動される試験台アセンブリ１２を含む。」(第２欄５８ないし６０行)

(イ) 「コントローラ７０は、ディスプレイ装置７６に接続されている。ディスプレイ７６は、テーブル８０またはカートの上に置かれている。テーブル８０の高さおよび試験台２８に対するテーブルの位置は、車両試験中、車両がダイナモメータ試験台１２の上にあるときに、車両オペレータがディスプレイ７６を容易に見ることができるようになっている。」(第３欄６１行ないし６６行)

(ウ) 「このシミュレーション制御を達成するに際して、図３に示される所望速度値対時間のグラフ９８が、ディスプレイモニタ７６の上右隅に表示される。本発明の好適な実施形態によると、速度値はＹ軸に表示され、時間はＸ軸に表示される。当業者は、軸を入れ替えて速度値がＸ軸に表示され時間がＹ軸に表示されてもよいことを認識するだろう。これらの値は、参照テーブルまたはデータテーブルのいずれかのコントローラ７０に記憶されていることが好ましい。

カーソル１００は、グラフ９８に関連する。カーソル１００は、コントローラ７０によって制御されて、オペレータがキーボード７２または外部制御７４を介してそのような指示を出すことによって試験が開始されると、カーソル１００は、時間の関数としてグラフ線９８にそって移動する。カーソルでなく、グラフ線９８が２つの異なる色に彩色されてもよい。この場合、グラフ線９８は、色の境界面が試験の時間経過を示す時間の関数であり、試験時間が進むにつれて、グラフ線９８の色は左から右の方向で変わっていく。」(第６欄２１ないし３９行)

(エ) 「車両を試験するために、試験台のオペレータは、キーボード 7 2 またはオペレータ制御ボックス 7 4 のいずれかを介して、試験が始まることを示す。このときコントローラは、ディスプレイモニタ 7 6 の主要部分に所望車両速度 1 0 2 を時間の関数として表示する。所望車両速度 1 0 2 には、速度上限 1 0 4 および速度下限 1 0 6 が隣接する。車両速度表示器 1 0 8 は、シャフト 5 4 とコントローラ 7 0 とに接続されている R P M センサ 1 1 0 によって決定される、現在の車両速度を表示する。コントローラは、R P M センサ 1 1 0 から車両速度を計算する。あるいは、センサ 1 1 0 は、車両速度を直接示す信号を供給するように選ばれてもいい。

車両オペレータは、車両のアクセルペダルを制御して、表示器 1 0 8 (測定された車両速度) がそれぞれ上限および下限 1 0 4 , 1 0 6 の間に保たれるようにする。このようにして、測定された車両速度は、所望車両速度と等しくなる。

ディスプレイ 7 6 は、所望車両速度 1 0 2 , 速度上限 1 0 4 , および速度下限 1 0 6 を動的に表示して、3 つの線が時間の関数として Y 軸の方へ動くように見えるようにする。所望車両速度 1 0 2 の X 軸のタイムスケールは、ディスプレイ 7 6 の上右隅に表示されるグラフのタイムスケールに比較すると、かなり拡大されている。2 つのグラフのタイムスケールが同じであれば、グラフ線 (所望車両速度) 1 0 2 およびグラフ線 9 8 は同一になる。試験時間が進行すると、線 1 0 2 , 1 0 4 および 1 0 6 は、グラフ 9 8 に示される値と同じように Y 軸を上下に移動する。」(第 6 欄 4 0 ないし 6 7 行)

(オ) また、図 3 から、ディスプレイモニタ 7 6 の表示画面には、上右隅に所望速度値対時間のグラフ 9 8 及び現在の走行位置を示すカーソル 1 0 0 を表示するとともに、中央に所望車両速度を示すグラフ線 1 0 2 を

並列的に同時に表示する構成が開示されていると認められる。

イ これらの記載及び図面によれば、引用例 1 には次の構成を備える発明(以下「引用発明」という。)が記載されているということが出来る。

「所望車両速度を示すグラフ線 102 を表示するようにした表示画面を有するディスプレイ 76 及びこれに接続されたコントローラ 70 から成る装置において、前記表示画面内に、上右隅に所望の速度値対時間のグラフ 98 及び現在の走行位置を示すカーソル 100 を表示するとともに、中央に所望車両速度を示すグラフ線 102 を並列的に同時に表示する表示部を設けた装置。」

(2) 本件特許出願前に頒布された刊行物である実願昭 51 - 154571 号(実開昭 53 - 72301 号)明細書のマイクロフィルム(乙 4 の 5)の内容

上記刊行物には、考案の名称を「車両自動試験装置」とする考案に関して次のとおりの記載がある。

ア 「試験実行に要する時間あるいは時間に関連した値を試験進行に従い変化させて表示装置に表示することを特徴とした車両自動試験装置。」(実用新案登録請求の範囲)

イ 「本考案の目的は操作員の不安な気持ちを解消し、操作性の良い自動試験装置を提供するにある。

本考案は試験実行中の進行状況が常に把握出来るようにするため、カラーディスプレイ上に、未完了試験の所要時間を表示する。」(2 頁 9 ないし 13 行)

ウ 「第 2 図は本考案の他の実施例で、画面の下方に試験全体の所要時間に相当する長さの白線を描き、試験を実施した時間に相当する長さを緑色に変える。線の上の数字は分単位の時間を示す。この方式では全体のうちのどの位が終了したか、或いはどの位が残っているかが一目瞭然となる。」

( 2 頁 1 6 行ないし 3 頁 1 行 )

以上の記載によれば，上記刊行物には，操作員の不安な気持ちを解消し，操作性の良い自動試験装置を提供することを目的とし，試験実行中の進行状況が常に把握できるようにするため，カラーディスプレイ上に未完了試験の所要時間を表示することとし，その具体的構成として，画面の下方に試験全体の所要時間に相当する長さの白線を描き，試験を実施した時間に相当する長さを緑色に変えるなどというような技術内容が開示されていることが認められる。

## 2 本件特許発明と引用発明との対比

本件特許発明と引用発明とを比較すると，引用発明の「所望車両速度を示すグラフ線 1 0 2」は，車両試験をする際の所望の車両速度を示すものであるから，本件特許発明の「車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターン」に相当する。また，引用発明もモード運転を行うものであるから，「所望速度値対時間のグラフ 9 8」は本件特許発明の「テスト走行の工程の速度変化をグラフにして示す走行速度データ」に相当するものであり，また，「現在の走行位置を示すカーソル 1 0 0」は，本件特許発明の「テスト走行の工程のうちの現在の走行位置」に相当する。さらに，引用発明の「ディスプレイ 7 6 及びこれに接続されたコントローラ 7 0 から成る装置」は，本件特許発明の「車両運転モード表示装置」に相当すると認められる。

したがって，本件特許発明と引用発明は「車両の運転速度を合わせるようにするためのモード運転の走行速度パターンを表示するようにした表示画面を有する車両運転モード表示装置において，前記表示画面内に，テスト走行の工程の速度変化をグラフにして示す走行速度データとテスト走行の工程のうちの現在の走行位置を前記走行速度パターンと並列的に同時に表示する走行速度データ表示部を設けた車両運転モード表示装置。」である点で一致する。

他方，本件特許発明は，走行速度パターンと並列的に同時に表示する走行速

度データが，テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データであるのに対して，引用発明の走行速度データが，テスト走行の全工程の速度変化を示すのか，一部の工程の速度変化を示すものかが明らかでない点で相違すると認められる。

### 3 本件特許発明の容易想到性

そこで，上記相違点を当業者が容易に想到できたものであるか否かを検討する。本件特許発明において，テスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データを表示することとしたのは，「前記従来車両運転モード表示装置7の表示では，テストドライバーはテスト走行の全工程のうち現在の地点を走行しているのかを認識することができず，車両の運転速度が表示画面7A上に表示される走行速度パターン8で示す速度に合うようにテスト走行運転を続けなければならないので，テストドライバーは試験走行運転を今後どれくらい続ける必要があるのかが気になって，精神的に疲れることがあった。とりわけ，単調な試験走行運転を一定回数繰り返す場合には，走行している地点をテストドライバーに確実に認識させることが困難であった。」との課題を解決するためである（本件明細書の段落【0005】）。他方，上記1(2)の刊行物（乙4の5）記載の考案は，車両自動試験装置におけるカラーディスプレイの表示に関するもので，本件特許発明と同一の技術分野に関する考案であると認められるところ，同考案は，操作員の不安な気持ちを解消し，操作性の良い自動試験装置を提供することを目的とするものであり，本件特許発明と共通の課題解決を目的とするものといえる。そして，同考案に係る実用新案登録出願は，本件特許出願の約21年前になされていること及び弁論の全趣旨によれば，上記考案にみられるような，操作員ないしテストドライバーの精神的疲労の軽減を図る等という課題を解決するため，車両のテスト走行の全工程を表示した上，現在の工程まで完了しているのかを操作員ないしテストドライバーが認識できるように表示することは，少なくとも本件特許出願当時に

は既に周知の課題を解決する周知の技術であったといえることができる。

そして、引用発明の車両試験においても、本件特許発明の車両試験と同様、モード運転による試験を行うのであるから、テスト走行の全工程のうち、どの程度の工程が終了したのか、どの程度の工程が残っているのかを知りたいという上記の課題があることは、引用例 1 に明示の課題として記載されていなくとも当業者にとって明らかであるというべきである。したがって、車両試験の全工程のうちどの程度の工程が終了したか、あるいはどの程度の工程が残っているかを表示するために、上記周知技術を用いて、引用発明の所望速度値対時間のグラフ 98 をテスト走行の全工程のグラフとし、このグラフにおいて、現在の走行位置を示すカーソルを表示するようにすることは、当業者であれば容易に想到し得たものであると認められる。

また、本件特許発明の作用効果は、「この発明によれば、同一画面内に走行速度パターンとテスト走行の全工程の速度変化をグラフにして示す全走行速度データとテスト走行の全工程のうちの現在の走行位置とを並列的に同時に表示することができるので、合理的かつ見やすく表示することができるとともに、表示のために特別なハードウェアを必要としないのでコストを低減することができる。そして、テストドライバーにとって最も必要なテスト走行の全工程中の現在走行位置を見やすくなり、それを認識することでテスト走行運転時の精神的な疲れを低減できる。」(本件明細書の段落【0021】) というものであるところ、これらの作用効果は、走行速度パターンと全走行速度データと全工程のうちの現在の走行位置とを並列的に同時に表示する構成を採用することによって当然に予測される内容であるので、引用発明及び上記周知技術から、当業者であれば予測できる範囲のものである。

以上によれば、本件特許発明は、引用発明及び上記周知技術に基づいて当業者が容易に想到できたものであるから、進歩性に欠け、特許法 29 条 2 項に違反して特許されたものというべきである。

#### 4 結論

したがって、本件特許発明は、特許法 29 条 2 項の規定により、特許を受けることができないものであり、本件特許（請求項 1 に係る部分に限る。）は、同法 123 条 1 項 2 号の無効理由を有することになる。よって同法 104 条の 3 第 1 項により、特許権者である原告は、被告に対し本件特許権の請求項 1 に基づく権利を行使することができない。したがって、原告の本訴請求は、その余の点について判断するまでもなくいずれも理由がない。

よって、主文のとおり判決する。

大阪地方裁判所第 21 民事部

裁判長裁判官 田 中 俊 次

裁判官 西 理 香

裁判官 西 森 み ゆ き