

平成19年4月25日判決言渡 同日原本交付 裁判所書記官

平成18年(ワ)第19023号 損害賠償請求事件

口頭弁論終結日 平成19年3月28日

判 決

静岡県菊川市<以下略>

原 告 甲

東京都港区<以下略>

被 告	本 田 技 研 工 業 株 式 会 社
同 訴 訟 代 理 人 弁 護 士	平 尾 正 樹
同 訴 訟 代 理 人 弁 理 士	佐 藤 辰 彦
同	鷺 健 志

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

被告は、原告に対し、金100万円を支払え。

第2 事案の概要

本件は、「デファレンシャルギヤ二段差伝達の無段変速機」に関する実用新案権を有する原告が、被告の製造、販売する車両に搭載された増速機構について、上記実用新案権に係る考案の技術的範囲に属するとして、民法709条に基づき、損害額180億円の一部として100万円を請求したのに対し、被告が、被告の上記増速機構は上記考案の技術的範囲に属しないと主張して争っている事案である。

1 前提となる事実等

原告の实用新案権

原告は、以下の实用新案権を有している（以下、「本件实用新案権」とい
い、請求項1の考案を「本件考案」、本件实用新案権の願書に添付された明
細書（別紙实用新案登録公報）を「本件明細書」という。）。

登録番号 第2581755号

考案の名称 デファレンシャルギヤ二段差伝達の無段変速機

出願日 平成2年11月30日

登録日 平成10年7月17日

实用新案登録請求の範囲

【請求項1】変速機カバー内に変速機自体を回転させる回転体としての
の回転カバーを設け、この回転カバーの内部において、デファレンシ
ャルギヤと減速ギヤ及び基本軸を兼ねた出力シャフトから構成され、
エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を前記デファレンシ
ャルギヤにより二つに分割し、分割された二つの回転力の一方を直接
的に前記出力シャフトへ伝え、他方をすべりを許容する継手を介して
前記減速ギヤに伝え、前記減速ギヤにより回転力を大きくし前記出力
シャフトへ伝えることにより、二段差の回転力を同時に出力シャフト
へ伝えることを特徴とする一軸のデファレンシャルギヤ二段差伝達の
無段変速機。

本件考案の分説

本件考案は、以下のとおり分説される（以下、それぞれの要件を、「構成
要件A」、「構成要件B」等という。）。

A 変速機カバー内に変速機自体を回転させる回転体としての回転カバーを
設け、

B この回転カバーの内部において、デファレンシャルギヤと減速ギヤ及び

- 基本軸を兼ねた出力シャフトから構成され、
- C エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を前記デファレンシャルギヤにより二つに分割し、
 - D 分割された二つの回転力の一方を直接的に前記出力シャフトへ伝え、
 - E 他方をすべりを許容する継手を介して前記減速ギヤに伝え、
 - F 前記減速ギヤにより回転力を大きくし前記出力シャフトへ伝えることにより、
 - G 二段差の回転力を同時に出力シャフトへ伝えることを特徴とする
 - H 一軸のデファレンシャルギヤ二段差伝達の無段変速機。

被告の製品

被告は、その製造、販売する車両「レジェンド」に、四輪駆動システム「SH-AWD」を搭載しており、その内部に増速機構（「SH-AWD の増速機構」、以下「被告装置」という。）を設けている。

被告装置の構造は、別紙「被告装置説明書」記載のとおりである（なお、以下、被告装置の各部位について示す際の番号は、同説明書図5「SH-AWD 増速機構断面図」に示される番号を指す。）。

2 争点

被告装置は、本件考案の技術的範囲に属するか（争点1）

原告の損害及びその金額（争点2）

3 争点についての当事者の主張

争点1（被告装置は、本件考案の技術的範囲に属するか）について
（原告の主張）

被告装置は、以下のとおり、本件考案の構成要件をすべて充足し、本件考案の技術的範囲に属する。

ア 構成要件Aについて

(ア) 構成要件Aの「変速機カバー」とは、装置全体を覆い、装置の保護

と支持を行うもので、被告装置のケーシング 3 がこれに相当する。

被告は、構成要件 A の「変速機」とは、減速ギヤを備えるものであるところ、被告装置は減速ギヤを備えておらず、被告装置のケーシング 3 は変速機カバーに該当しない旨主張するが、内部を増速機と見るか変速機と見るかの違いであり、共に、内部を覆い、保護するとともに、内部を固定する構造体であり、単なるカバーとみれば共通である。

(イ) 構成要件 A の「回転カバー」は、デファレンシャルギヤ、減速ギヤ及び基本軸を兼ねた出力シャフトを内部に収容するキャリアであり、被告装置のキャリア 3 1 がこれに相当する。

被告は、被告装置のキャリア 3 1 は、変速機自体を回転させるものではないから、「回転カバー」に該当しない旨述べるが、「変速機自体を回転させる」ものとは、基本的にはデファレンシャルギヤへの入力部分を意味するものであり、本件考案では、キャリアである回転カバーに入力しているので、回転カバーが変速機自体を回転させるとしているが、被告装置では入力軸 1 を回転させるものとして考えればよい。

(ウ) したがって、被告装置は、構成要件 A を充足する。

イ 構成要件 B について

(ア) 構成要件 B の「デファレンシャルギヤ」とは、三方向より入出力ができるギヤを意味するものであるところ、被告装置においては、二連プラネタリギヤ 3 0 がこれに相当する。

(イ) 構成要件 B の「減速ギヤ」とは、回転差を生じさせるための調整ギヤを意味し、必ずしも減速させることを必要としないものであり、被告装置においては、ダブルサンギヤ、すなわち、大径サンギヤ 3 3、小径ピニオンギヤ 3 4、大径ピニオンギヤ 3 5、小径サンギヤ 3 6 がそれに該当する。

被告は、本件考案においては、減速ギヤが存在することが必要とされ

ている旨主張するが、上記のダブルサンギヤにおいては、入力軸 1 から入力する場合、二方向への出力としてキャリア 3 1 側と出力軸 2 側へ出力させることになるが、この出力二方向においては、同回転比、同回転力ではないから、実質的に減速ギヤとなる歯車比で減速するのであって、実質的に減速ギヤが存在する。

(ウ) 被告装置においても、入出力に軸そのもの及び中空シャフトを用いて基本軸を兼ねさせ利用しており、構成要件 B の「基本軸を兼ねた出力シャフト」を備えている。

(I) したがって、被告装置は、構成要件 B を充足する。

ウ 構成要件 C について

本件考案は、デファレンシャルギヤによって、三方向からの入出力を可能にするもので、基本的には一方向から入力し、他の二方向へ出力するが、デファレンシャルギヤの種類を限定するものではないから、構成要件 C の「エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を前記デファレンシャルギヤにより二つに分割し、」における、回転力の入力は、回転カバーに限定されない。被告装置においては、キャリア 3 1、入力側のサンギヤ（大径サンギヤ 3 3）のいずれも、エンジンからの回転力が入力されるものということができる。

そして、本件考案において、入出力の方向は、機械的には可逆であるところ、本件考案に係る装置について、出力軸から入力を行った場合、入力された回転力は、減速ギヤとしてのプラネタリギヤに伝達され、回転カバーと中空シャフトの二方向へ出力されるものである。

被告装置においては、デファレンシャルギヤとしての二連プラネタリギヤ 3 0 において、三方向の入出力が可能であり、構成要件 C を充足する。

エ 構成要件 D について

(ア) 上記ウのとおり、被告装置における二連プラネタリギヤ 3 0 におい

て回転力が二方向に分割されることから，構成要件Dの「分割された二つの回転力の一方を」を充足している。

(イ) 構成要件Dの「直接的に前記出力シャフトに伝え」とは，すべりを介さずに，二分割された回転力の一方を直接的に出力シャフトに伝えることであるが，被告装置においては，出力側サンギヤ（小径サンギヤ36）により，回転力が直接的に出力シャフトに伝えられている。

(ウ) よって，被告装置は，構成要件Dを充足する。

オ 構成要件Eについて

構成要件Eの「すべりを許容する継手」とは，トルクコンバーター，クラッチ等の種類を問わないところ，被告装置においては，クラッチがこれに該当する。被告装置においては，直結時と増速時とがあり，その切替時に，ハイクラッチ20，ロークラッチ10及びワンウェイクラッチ40のいずれも半係合の状態となって，すべりを許容する状態にあるといえるから，これらのクラッチが「すべりを許容する継手」である。

被告装置については，駆動力可変範囲，前後輪駆動力配分として，前後輪を，70対30から30対70の間で連続可変であると説明されており（甲2），すべりがあることが示されている。

さらに，被告装置では，プラネタリギヤが低速側大回転力から入力され，直結までの無段階又は可変回転出力を行っている（甲2）。

カ 構成要件Fについて

被告装置は，上記イ(イ)のとおり，減速ギヤを有しており，減速すれば，当然，回転力は大きくなるものであるから，構成要件Fを充足する。

キ 構成要件Gについて

被告装置は，上記アないしカのとおり構成と回転力の伝達方法をとるから，構成要件Gを充足する。

ク 構成要件Hについて

被告装置は、上記アないしカのとおり構成と回転力の伝達方法をとるから、構成要件Hを充足する。

(被告の反論)

被告装置は、以下のとおり、本件考案のいずれの構成要件も充足しないから、本件考案の技術的範囲に属さない。

ア 構成要件Aについて

(ア) 構成要件Aの「変速機カバー」の「変速機」とは、構成要件Bにおいて、「回転カバーの内部において、デファレンシャルギヤと減速ギヤ及び基本軸を兼ねた出力シャフトから構成され」とあるので、減速ギヤを備え、エンジンから入力された回転力を減速させる作用を奏する。

これに対し、被告装置は、減速ギヤを備えておらず、エンジンから入力軸1に入力される駆動力を等速で、又は、増速させて、出力軸2に出力するのみであって、減速させる作用を奏しない。

したがって、被告装置のケーシング3は、増速機カバーであり、変速機カバーには該当しない。

(イ) また、被告装置の「キャリア31」は、「変速機自体を回転させる」ものではないから、構成要件Aの「変速機自体を回転させる回転体としての回転カバー」には該当しない。

(ウ) したがって、被告装置は、構成要件Aを充足しない。

イ 構成要件Bについて

(ア) 上記ア(ア)のとおり、被告装置は、「減速ギヤ」を備えていない。

(イ) 構成要件Bの「デファレンシャルギヤ」とは、構成要件Cで示されているように、エンジンから回転カバーに入力された回転力を二つに分割している。

これに対し、被告装置では、エンジンから入力軸に入力された駆動力は、直結状態(ロークラッチ10が係合、ハイクラッチ20が解放)の

場合に、二連プラネタリギヤ 30 のキャリア 31、ピニオン軸 32 が、入力軸 1、大径サンギヤ 33 と同一回転となり、小径ピニオンギヤ 34、大径ピニオンギヤ 35 はピニオン軸 32 の周りを自転せず、結果的に、二連プラネタリギヤ 30 が一体的に回転するので、入力軸 1 の回転がキャリア 31 を介して等速で出力軸 2 に伝達される。他方、増速状態（ロークラッチ 10 が解放、ハイクラッチ 20 が係合）の場合には、キャリア 31、ピニオン軸 32 がケーシング 3 に固定され、入力軸 1、大径サンギヤ 33 の回転はピニオン軸 32 周りを自転する小径ピニオンギヤ 34、大径ピニオンギヤ 35 により、小径サンギヤ 36 を介して増速されて出力軸 2 に伝達される。このように、二連プラネタリギヤ 30 は、直結状態及び増速状態のいずれの場合も、入力軸 1 からキャリア 31 に入力された駆動力を「二つに分割」してはいない。

したがって、被告装置の「二連プラネタリギヤ 30」は、構成要件 B の「デファレンシャルギヤ」に該当しない。

(ウ) よって、被告装置は、構成要件 B を充足しない。

ウ 構成要件 C について

構成要件 C は、「エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を前記デファレンシャルギヤにより二つに分割し」というものであるが、上記イ(イ)のとおり、被告装置の「二連プラネタリギヤ 30」は、「エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を二つに分割し」ておらず、「デファレンシャルギヤ」とはいえない。

したがって、被告装置は、構成要件 C を充足しない。

エ 構成要件 D について

構成要件 D は、「分割された二つの回転力の一方を直接的に前記出力シャフトへ伝え」というものであるが、上記イ(イ)及びウのとおり、被告装置は、「エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を二つに分割

し」ていない。

したがって、被告装置は、「分割された二つの回転力の一方を直接的に前記出力シャフトに伝え」ていない。

よって、被告装置は、構成要件Dを充足しない。

オ 構成要件Eについて

(ア) 構成要件Eは、「他方をすべりを許容する継手を介して前記減速ギヤに伝え」というものであるが、上記ア(ア)で検討したように、被告装置は「減速ギヤ」を備えていない。

(イ) また、被告装置は、「すべりを許容する継手」も備えていない。

被告装置の「ロークラッチ10」は、入力軸1に固定されたクラッチハブ11と、キャリア31に固定されたクラッチガイド12との間の駆動力の伝達を、クラッチプレート15とクラッチディスク16との係合状態及び解放状態の2つの状態を切り替えることにより行うものであって、ロークラッチ10の係合を行うクラッチピストン13はクラッチガイド12内に配置され、スプリング14により常に係合方向に付勢されている。直結状態の場合、ロークラッチ10は係合状態にあり、増速状態の場合には、ロークラッチ10は解放されている。

また、被告装置の「ワンウェイクラッチ40」は、一方向のみへ駆動力を伝達するものであり、入力軸1の回転数が出力側であるキャリア31、クラッチガイド12の回転数以上のときに解放状態となり、駆動力を伝達しないように組み付けられている。直結状態の場合、前進時には、ワンウェイクラッチ40はロック状態となり、ロークラッチ10がスリップすることもない。前進時の減速状態や、後退時、増速状態では、キャリア31の回転数が入力軸1の回転数以上にならないので、ワンウェイクラッチ40は解放状態となる。

被告装置の「ハイクラッチ20」は、ブレーキハブ23と、ブレーキ

ハブ 2 3 とケーシング 3 との係合状態及び解放状態の 2 つの状態を切り替えるためのクラッチプレート 2 4 , クラッチディスク 2 5 とからなる。ブレーキハブ 2 3 は , クラッチガイド 1 2 に , 回転方向には一体的に , 軸方向には摺動可能に取り付けられるとともに , ロークラッチ 1 0 のクラッチピストン 1 3 に当接し , 該クラッチピストン 1 3 がクラッチガイド 1 2 に当接することにより軸方向への所定以上の移動を規制されている。油圧ピストン 2 2 は , ケーシング 3 内に配置され , 図示しない油圧源からの油圧を油圧室 2 1 に供給・排出することにより , ハイクラッチ 2 0 の係合状態及び解放状態を切り替える。油圧ピストン 2 2 は , 通常はコイルばね 2 6 によりハイクラッチ 2 0 の係合を解除する方向に付勢されている。増速状態の場合 , キャリア 3 1 をケーシング 3 に固定するため , ハイクラッチ 2 0 は係合状態となり , 直結状態の場合 , ハイクラッチ 2 0 は解放状態となる。

以上のとおり , 被告装置の「ロークラッチ 1 0」 , 「ワンウェイクラッチ 4 0」 , 「ハイクラッチ 2 0」のいずれも , 「すべりを許容する継手」には該当しない。

(ウ) したがって , 被告装置は , 構成要件 E を充足しない。

カ 構成要件 F について

(ア) 構成要件 F は , 「前記減速ギヤにより回転力を大きくし前記出力シャフトへ伝えることにより」というものであるが , 上記ア(ア)のとおり , 被告装置は「減速ギヤ」を備えていない。

(イ) また , 被告装置は , 入力軸 1 に入力された駆動力を「等速」で又は「増速」させて出力軸 2 に伝達するものであるから , 「回転力を大きくし前記出力シャフトへ伝える」こともしていない。

(ウ) よって , 被告装置は , 構成要件 F を充足しない。

キ 構成要件 G について

構成要件Gは、「二段差の回転力を同時に出力シャフトへ伝える」というものであるが、被告装置では、構成要件Gの前提となる構成要件Cの「エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を前記デファレンシャルギヤにより二つに分割し」ておらず、また、2つの異なる大きさの回転力を同時に1つの出力シャフトへ伝えることもしていない。

よって、被告装置は、構成要件Gを充足しない。

ク 構成要件Hについて

構成要件Hは、「一軸のデファレンシャルギヤ二段差伝達の無段変速機」というものであるが、被告装置には、上記イ(イ)のとおり、デファレンシャルギヤが存在しない。

また、被告装置は、上記キのとおり、二段差の回転力を同時に出力シャフトへ伝えるものではないから、「二段差伝達の」変速機ではない。

さらに、被告装置は、エンジンから入力軸1に入力された駆動力を、等速で、又は、増速させて、出力軸2に出力するのみであり、本件考案の変速機のように、減速ギヤを備えて減速させる効果を奏するものではないから、本件考案の「無段変速機」ではない。

よって、被告装置は、構成要件Hを充足しない。

争点2（原告の損害及びその金額）について

（原告の主張）

原告は、被告による本件実用新案権の侵害により、損害を受けた。

損害額は、他の訴訟（被告の他社に対する過去の訴訟等）による損害賠償額、被告装置に対する被告の宣伝力や宣伝効果による企業利益、被告装置を搭載した車両販売台数、被告装置への社会の期待感等を考慮して、総額180億円であり、本件訴訟においては、その一部として100万円を請求するものである。

（被告の反論）

原告の主張は争う。原告が主張する損害賠償請求額の根拠は，損害額算定の根拠となり得ないものであり，全く理由がない。

第3 争点に対する当裁判所の判断

1 争点1（被告装置は，本件考案の技術的範囲に属するか）について

本件考案の概要

本件考案は，デファレンシャルギヤ二段差伝達の無段変速機であり，その内容は，上記前提となる事実等（第2，1）のとおりであり，本件考案の構成要件の分説は，同のとおりである。

本件考案は，1つの回転力を，回転カバーで受け入れ，デファレンシャルギヤにより分割し，減速ギヤにより二段差の回転力を作り，二段差に分割された前記回転力を同一のシャフトへと伝達することにより達成される無段変速機である（本件明細書3欄24～28行）。エンジンの回転駆動力を，デファレンシャルギヤにより2つに分割し，更に減速ギヤにより減速させられた回転力の一方と，減速のない回転力とを，回転数の違いにかかわらず，基本軸としての出力シャフトへ同時に伝達することを可能として，無段変速機を構造上小さくする効果を有するものである（本件明細書4欄18～23行）。

被告装置の構造，動作

被告装置の構造，動作は，別紙「被告装置説明書」記載のとおりである（争いがない事実）。このうち，ロークラッチ10の係合を行うクラッチピストン13は，スプリング14により，常に係合方向に付勢されている。また，ハイクラッチ20の係合は，油圧ピストン22で行われるが，同油圧ピストンは，通常，コイルばね26によって，係合を解除する方向に付勢されている。

被告装置では，入力軸1から入力された駆動力を，そのまま出力軸に出力する場合の直結状態と，増速させる場合の増速状態の，2状態があり，ロー

クラッチ 10 及びハイクラッチ 20 を、いずれか一方を係合し、他方を解放することで、2 状態の切替えが行われる。

直結状態は、ワンウェイクラッチ 40 とロークラッチ 10 が係合されることにより形成される。直結時は、キャリア 31 と入力軸 1 が一体化され、二連プラネタリギヤ 30 の小径ピニオンギヤ 34 及び大径ピニオンギヤ 35 が、ピニオン軸 32 の周りを自転しなくなり、入力軸 1 と出力軸 2 は回転差を生じない直結状態となる。この状態では、ハイクラッチ 20 は解放されている。

他方、増速状態は、ハイクラッチ 20 が係合されることにより形成される。増速時は、ハイクラッチ 20 の係合によりキャリア 31 はケーシング 3 に固定され、小径ピニオンギヤ 34、大径ピニオンギヤ 35 がピニオン軸 32 を軸に回転する。この場合、入力軸 1 の回転は、大径サンギヤ 33 と小径ピニオンギヤ 34 との間及び小径サンギヤ 36 と大径ピニオンギヤ 35 との間で増速されて、出力軸 2 に伝達される。この状態では、ロークラッチ 10 は解放されている。すなわち、油圧ピストン 22 が、ハイクラッチ 20 の係合時にブレーキハブ 23 を介してクラッチピストン 13 を押し戻すことになり、ロークラッチ 10 を係合する方向の付勢が抑えられ、ロークラッチ 10 が解放されることになる。

被告装置におけるデファレンシャルギヤの有無（構成要件 B、C、D、E、H）

以上を前提に、まず、被告装置において、本件考案の「デファレンシャルギヤ」が存在するといえるか否かについて検討する。

本件考案の「デファレンシャルギヤ」は、エンジンから回転カバーに入力された回転力を 2 つに分割する作用を有するものである（構成要件 C）。

他方、被告装置では、上記のとおり、直結状態と増速状態とが、クラッチの係合・解放により、切り替えられているところ、これらのいずれの状態においても、入力軸 1 から入力された駆動力が 2 つに分割されることはない。

すなわち、直結状態では、ロークラッチ 10 が係合し、ハイクラッチ 20 が解放されているが、このとき、二連プラネタリギヤ 30 のキャリア 31 と入力軸 1 が一体化されることにより、キャリア 31 と、キャリア 31 に両端を支持されるピニオン軸 32 とが、入力軸 1 及び入力軸 1 に固定された大径サンギヤ 33 と同一回転することとなって、小径ピニオンギヤ 34 及び大径ピニオンギヤ 35 がピニオン軸 32 の周りを自転しなくなり、その結果として、二連プラネタリギヤ 30 がそれ自体一体のものとして回転するので、入力軸 1 の回転は、キャリア 31 を介してそのまま等速で出力軸 2 に伝達される。この過程において、入力軸 1 から入力された駆動力が 2 つに分割される場面はない。また、増速状態では、ロークラッチ 10 が解放され、ハイクラッチ 20 が係合されているが、このとき、キャリア 31 と、キャリア 31 に両端を支持されるピニオン軸 32 とが、ケーシング 3 に固定されることにより、入力軸 1 及び入力軸 1 に固定された大径サンギヤ 33 の回転が、ピニオン軸 32 の周りを自転する小径ピニオンギヤ 34（これは大径サンギヤ 33 と噛み合っている。）及び大径ピニオンギヤ 35（これは小径サンギヤ 36 と噛み合っている。）によって、出力軸 2 に固定された小径サンギヤ 36 を介して増速して出力軸 2 に伝達されることになる。この過程においても、入力軸 1 から入力された駆動力が 2 つに分割される場面はない。

そうすると、被告装置は、本件考案のデファレンシャルギヤ、すなわち、エンジンから入力された回転力を 2 つに分割する作用を有するギヤを有しないことになり、デファレンシャルギヤを有すること又は回転力を 2 つに分割することを内容とする、構成要件 B、C、D、E、H を充足しないことになる。

なお、原告は、本件考案において、入出力の方向は、機械的には可逆であるところ、本件考案に係る装置について、出力軸から入力を行った場合、入力された回転力は、減速ギヤとしてのプラネタリギヤに伝達され、回転力バ

ーと中空シャフトの二方向へ出力されるものであり、被告装置においては、デファレンシャルギヤとしての二連プラネタリギヤ30において、三方向の入出力が可能であるから、二連プラネタリギヤ30がデファレンシャルギヤに該当する旨主張する。

しかしながら、構成要件Cでは、「エンジンから前記回転カバーに入力された回転力を前記デファレンシャルギヤにより二つに分割」することが要件となっているのであるから、入出力の方向が機械的に可逆であるか否かは、上記構成要件の解釈において意味がないものであるし、出力軸から入力を行った場合を前提にした議論は、同構成要件に開示された機序の範囲を逸脱するものである。したがって、被告装置における駆動力の伝達経路に類似する点があるとの原告の主張は、前提において誤りがあり、採用することはできない。

減速ギヤの有無（構成要件A，B，F，G）

次に、被告装置において、本件考案の「減速ギヤ」が存在するといえるか否かについて検討する。

被告装置においては、上記のとおり、入力軸1から入力された駆動力を、そのまま出力軸に出力する場合の直結状態と、増速させる場合の増速状態の、2状態があり、その他の状態はない。したがって、減速させる作用を奏しないのであるから、被告装置に減速ギヤはない。

原告は、本件考案の「減速ギヤ」とは、回転差を生じさせるための調整ギヤを意味し、必ずしも減速させることを必要としないものであり、被告装置においては、ダブルサンギヤ、すなわち、大径サンギヤ33，小径ピニオンギヤ34，大径ピニオンギヤ35，小径サンギヤ36がそれに該当する旨主張するが、本件考案の「減速ギヤ」に係る、原告の上記解釈を採用することはできない。すなわち、本件考案の構成要件Fは、「前記減速ギヤにより回転力を大きくし前記出力シャフトへ伝えることにより、」として、ここでの

「減速ギヤ」が、入力された回転力を大きくするものであることを明示しており、入力された「回転力を大きく」することは、回転力を減速させることにほかならないから、本件考案の「減速ギヤ」が、入力された回転力を減速させるものを意味することは明らかである。このことは、本件明細書の「考案の詳細な説明」において、「回転力の一方を減速するための減速ギヤ」と説明されていることから明らかである（３欄１６行，４欄１７行）。

また、原告は、被告装置のダブルサンギヤにおいて、入力軸１から入力する場合、二方向への出力としてキャリア３１側と出力軸２側へ出力させることになるが、この出力二方向においては、同回転比、同回転力ではないから、実質的に減速ギヤとなる歯車比で減速するのであって、実質的に減速ギヤが存在する旨主張するが、被告装置における駆動力の伝達経路は、上記のとおりであり、原告の主張する「キャリア３１側への出力」自体が想定し得ないものである。したがって、原告の上記主張を採用することはできない。

そうすると、被告装置は、本件考案の減速ギヤを有しないことになり、減速ギヤを有すること又は減速された状態等を内容とする、構成要件Ａ，Ｂ，Ｆ，Ｇを充足しないことになる。

すべりを許容する継手の有無（構成要件Ｅ）

さらに、被告装置において、本件考案の「すべりを許容する継手」が存在するといえるか否かについて検討する。

被告装置においては、上記のとおり、駆動力を等速で伝える直結状態と、増速させる増速状態とがあり、それ以外の状態はないから、その切替えは、瞬時に行われるものであると認められ、「すべりを許容する継手」があるとは認められない。

原告は、被告装置の直結状態と増速状態との切替時に、ハイクラッチ２０，ロークラッチ１０及びワンウェイクラッチ４０のいずれも半係合の状態となって、すべりを許容する状態にあるといえるから、これらのクラッチが

「すべりを許容する継手」である旨主張するが、上記のとおり、切替えは瞬時に行われるものであるから、原告の主張するような半係合の状態があるとは認められない。なお、仮に、瞬間的に同状態があり得るとしても、切替時の過渡的な一瞬をとらえ、その際の状態をもって当該クラッチを「すべりを許容する継手」と解することはできない。すなわち、本件考案において、「すべりを許容する継手」は、デファレンシャルギヤにより2つに分割された回転力の一方を減速ギヤに伝えるための構造であり、「すべりを許容する」という作用を発揮することが、有意なものとして予定されていなければならないと解されるところ、被告装置における、上記切替時の一瞬については、同作用を発揮することが、意味のあるものとして予定されていないからである。

なお、原告は、被告装置について、駆動力可変範囲、前後輪駆動力配分として、前後輪を、70対30から30対70の間で連続可変であると説明されており（甲2）、すべりがあることが示されているし、プラネタリギヤが低速側大回転力から入力され、直結までの無段階又は可変回転出力を行っていると説明されている旨主張するが、原告が指摘する説明は、被告装置ではなく、被告装置がその一部をなす、四輪駆動システム「SH-AWD」の、「リヤデファレンシャル装置」（被告装置は、上記システムのうちの「増速機構」に該当する。）に係るものであるから、同主張を採用することはできない。

そうすると、被告装置は、すべりを許容する継手を有しないことになり、構成要件Eを充足しない。

小括

以上により、被告装置は、本件考案のいずれの構成要件も充足しないことになるから、本件考案の技術的範囲に属しない。

2 まとめ

そうすると、他の点を論ずるまでもなく、原告の請求は理由がないことになる。

第4 結論

以上の次第で、原告の請求は理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第29部

裁判長裁判官 清 水 節

裁判官 山 田 真 紀

裁判官片山信は、転補のため、署名押印することができない。

裁判長裁判官 清 水 節