別紙2 記述対比表

原告書籍		被告社史（本件社史部分）		原告の主張	被告の主張	
番号	ページ	記述内容	ページ	記述内容		
1	p.23	「おいB、おまえ家は東京だよな」	p.266-267	世間話の中で出身地を聞かれました。『東京です』と答えたのを覚えていますよ」とBは言う。	原告書籍に倣って、Bの出身地に関するやりとりを表現している。 Bが出身地を聞かれたやり取りが実在したことは当然のこと。問題は、被告が原告の著作物に依ってそのやり取りを知り、自己の著作物に利用したという点である。具体的な表現が異なるというが、翻案権侵害と言いう程度に原告の著作物との類似性がある。 なお、被告の主張欄には、「書かれた内容は真実であるから共通しているにすぎず、具体的な表現は異なっている」旨の記載が多いが、そのすべてに対して、上記のとおり「書かれた内容が真実であるのは当然であり、被告はその真実を原告の著作物に依拠して知り、または著作したものであり、表現に類似性がある」との反論が当てはまる（以下においては、記載を省略する。）。	Bが出身地を聞かれたことは事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 具体的な表現においては、両者は異なっている。
2	p.25	“レース・ブロックを作りなさい。条件は、 一、日年以内に世界チャンピオンになること 二、費用は年間三〇億円くらいにしない 三、囚は一〇〇名ぐらいでレースの好きそうなのを集めなさい 四、囚を集めるにあたっては三〇歳以下の人にしない 五、集める人は昔レースに携わっていた人ではなく新人を起用しなさい ただし、昔やっていた先輩達の意見はよく聞いて参考としなさい……”	p.267	その内容は、 ①コースを通じて革新技術を生み出すこと ②将来の核となる人材を育てること ③日年以内に世界チャンピオンになること というものであった。 そのための費用は年間約三十億円、要員は百人程度ということ以外は、プロジェクトの名称などもまだ決まっていなかった。	原告書籍に倣って、レース部門の編成についてのポイントを、ほぼ同一内容でまとめている。 原告の著作物を参考にしながら、原告による箇条書きの一部を敢えて普通の文書に変更しただけ。「C」を「D」に変えているのも、原告の著作物を見て誤記部分は訂正したということであろうが、そこは依拠の部分に含めていない。	当時の方針の内容（目標達成時期、予算、人員等）はいずれも事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 原告書籍が5箇条書きで記述しているのに対し、被告社史は3箇条書きで記述しているなど、表現形式も相違する。 原告書籍ではCから3頁にわたる企画書とあるが、被告社史ではDから1枚の企画書とあり、その点でも相違している。
3	3-1 p.26	Bにも解せないことがあった。なんで新人ばかり、それも若手ばかり集めなくてはいけないうだろう、と不思議に思ったのである。	p.267	「プロジェクト名は、私がNew Racing(NR)でどうですかと提案して決めました。しかし、一九六〇年代に世界GPを経験した人には、この仕事をお願い出来ないわけですから初挑戦と変わらない。かなり苦労することは予想していました」(B)。	原告書籍に倣って、BがNew Racingという名称を決定したこと、かなり苦労すると考えたことを表現している。 被告著作物では、原告の著作物の三か所に依拠して、それらを一文にまとめている。 被告の著作物は、実際には原告の著作物に依って知ったBの想いやBとCとの会話を、あたかもBが社史編集者に語った言葉であるかの如く表現している。明らかに、原告書籍に依拠した類似表現である。	共通する点は見当たらない。
	3-2 p.27	この新しい部隊は最初はものすごく苦労するだろう。				共通する点は見当たらない。なお、原告書籍の「この新しい舞台は最初はものすごく苦労するだろう」はCの思いであるが、被告社史はBの思いを記述しており、その点も相違する。
	3-3 p.29	Bが、新しいレース・ブロックの名前をNR(New Racing)にしようと考え、Cが、「ああ、それでいこうよ」と気軽にBの案を承諾した頃、Eはまずデータ集めの作業に取りかかることにした。				プロジェクト名がNew Racing(NR)であること、及びその考案者がBであることは、いずれも事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 具体的な表現においては、両者は異なっている。
4	p.30	Eはまずグランプリ・レースに関するありとあらゆるデータを集めた。どんなライダーがどんなマシンでレースに出ているか、各サーキットにおける彼らのラップ・タイムは……。七七年以前のデータを調べているうちに、Eはひとつのことに気がついた。500ccグランプリの歴史は4ストローク・マシンの歴史ともいえ、ヤマハ、スズキ等の2ストローク勢が台頭してきたのはここ数年であるということ、前年七六年には、まだ4ストローク・レーサーのMVアグスタがJというライダーによってレースで優勝していること……に気がついたのだった。 ちょうどその頃EはCと4ストローク・マシンでいかか、2ストローク・マシンでいかかを話し合っていた。六〇年代ホンダはずっと4ストローク・マシンで世界グランプリに参戦していたし、量産車でも4ストローク・モデルの開発が主流だった。だが2ストロークの量産モデルも手がけていたし、その当時は2ストローク・モトクロッサー（モトクロス用マシン）もやっていたので、2ストロークの技術についてもある程度見えていたのである。	p.267	EはHGAに異動してきた直後から、世界GPのデータを調べ始めていた。一九七七年当時、世界GPのレギュレーションは四気筒・六速シフトであり、出場しているマシンの主流は二ストロークエンジンだった。また、世界GPの主流が、二ストロークエンジンを搭載したマシンになったのは一九七七年からで、前年までは四ストロークエンジンを搭載したマシンも走っており、優勝もしている。両者には埋めようのない差が開いたわけではないということが分かった。	原告書籍に倣って、Eが世界GPグランプリにおける四ストロークエンジンと二ストロークエンジンの変遷を調べ、四ストロークエンジンを見直す機運が生まれたことを表現している。 被告の著作物は、原告の著作物に表現された事実を要約したものである。内容はほぼ同一で、原告の著作物を想起させる。	EがHGAへの異動後に世界GPに関するデータを調査したこと、調査によりEが把握した77年当時の情勢、調査の結果4ストロークエンジンの可能性を認めたこと等は、いずれも事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 具体的な表現においては、両者は異なっている。 なお、2ストロークエンジンが主流となっていた当時に4ストロークエンジンで参戦したことは、当時から広く関心を集めた事実であり、被告の世界GP復帰を語る上で欠かせない事実であるから、その検討の過程を紹介すること自体もありふれている。

原告書籍			被告社史（本件社史部分）		原告の主張	被告の主張
番号	ページ	記述内容	ページ	記述内容		
5	5-1 p.31	Eが手渡された図面には、半円と半円を2本の直線で繋いだ楕円型ピストンに、八つの吸排気バルブが綺麗に収まった図が描かれていた。そして後にUFOピストンと呼ばれるこの楕円ピストンは二本のコンロッドによって支持され、点火用に二本のスパーク・プラグを持っていたのである。つまりこれは4バルブ・ヘッドを持つ丸いピストンを二つ繋げたような形だった。	p.268	長円形ピストン。それがホンダの答えだった。それは二本のコンロッドに支えられ、八つのバルブが整然と並び、まさしく八気筒のような四気筒エンジンであった。Eがそのエンジンの予測性能を割り出したところ、二万三千回転まで回り、百三十馬力を発揮するポテンシャルを秘めていることが分かった。目標馬力は百三十馬力に設定された。	原告書籍に倣って、楕円形ピストン（正確には、長円形）が設計されたことと、その性能数値について表現している。 原告書籍の記載を要約してほぼ同趣旨の記載をし、下記のとおり原告書籍の記述を、類似した表現に改めている。 楕円形ピストン→長円形ピストン 二本のコンロッドによって支持され→二本のコンロッドに支えられ 八つの吸排気バルブが綺麗に収まった→八つのバルブが整然と並び エンジンの予測性能を聞いて→エンジンの予測性能を割り出し 二万三〇〇〇回転まで回り、一三〇馬力の出力が出る→二万三千回転まで回り、百三十馬力を発揮する	設計されたピストンの形状や構造等はいずれも事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。具体的な表現においては、両者は異なっている。
	5-2 p.34	UFOピストンの構想を聞かされて懐疑的だった者も、このエンジンの予測性能を聞いて納得した。UFOピストン・エンジンは二万三〇〇〇回転まで回り、一三〇馬力の出力が出ると計算上出ていた。4ストロークに比べて爆発工程が二倍ある2ストローク・エンジン。4ストローク・エンジンでもこれだけの予測性能が出れば2ストローク・エンジンに対抗できる。				設計されたピストンの当時の予測性能値は事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。具体的な表現においては、両者は異なっている。
6	6-1 p.38-39	Cは一刻も早く自分の考え出したエンジンが現実にもものになるかどうか確かめたかったのである。 こうしてK00と呼ばれる最初の楕円ピストン+シリンダー・エンジンが製作された。これは量産車のXL250冷単気筒モデルのエンジンを流用したもので、シリンダーとピストンだけ楕円のものに替え、シリンダーヘッドやシリンダーの下回りはすべてXLのものをそのまま拝借した152ccエンジンだった。	p.268	本格的に長円形ピストンの製作に取り組んでから三か月ほどたった一九七八年七月には、K00と呼んだ二バルブヘッド・一二五cc単気筒の試作エンジンが完成。心配されたベンチテストでは見事に回ったのである。自信を得たNRブロックでは、同年十月に八バルブヘッド・水冷単気筒エンジン・K0を完成させる。	原告書籍に倣って、K00と呼ぶ単気筒試作エンジンが1978年に完成したこと、いよいよ四気筒の楕円形ピストンを試作する機運が高まったことを表現している。	1978年7月にK00が完成したことは事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。具体的な表現においては、両者は異なっている。なお、K00について原告書籍では152ccと紹介しているが、被告書籍では125ccと紹介している。
	6-2 p.45-46	四気筒エンジンの一気筒だけを取り出した形の単気筒K0エンジンが完成したのは七八年（昭和五十三年）の十月のことだった。				1978年にK0が完成したことは事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
	6-3 p.46	いつまでも単気筒で回していないで、実際に四気筒エンジンを作ってみようよ、という声が出てきた。				共通する点は見当たらない。
7	p.48	こうしてNRブロックには“材料専門部門”が生まれたのである。 材料専門家のFには、実験、研究などやるのが山のようにあったが、中でも重要な仕事は、物が壊れた時、現場でバラバラになった金属を相手に、“これはどの部分、これはあれ……”と選り分け、それを分析して壊れた原因がどこにあったかを推理することだった。例えばピストンが欠けたというような場合、破損の原因がピストンそのものにあったのか、それともピストン・リングにあったのか、あるいはコンロッドからストレスが原因か……などを見極めるのである。	p.268	さらに、NRブロックでは加工精度と耐久性の二つの問題を、材料からも検討するため、開発の早い段階から協力してくれたF（当時、HGA第三研究ブロック主任研究員）を中心とした材料グループを発足させる。そこではテストで破損した部品を集め、その原因を調べていくのが大きな役目だった。時には複数の部品が破損し、その一つひとつを、これはリング、これはバルブと分類しなければならなかった。	原告書籍に倣って、NRブロックにFを中心とした材料専門部門が生まれ、テストで破損した部品がどの部分の物かを選り分け、破損原因を突き止めることを役目としたことを表現している。 原告書籍に倣って知った材料専門部門の特徴的な活動内容について、類似した表現によって説明したものである。	当時Fを中心とした材料グループが発足したことや、その役割等はいずれも事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。例示されている作業内容も、原告書籍はピストンが欠けた場合の原因探求を挙げているのに対し、被告社史は複数の部品が破損した場合の分類を挙げており、異なっている。
8	p.57	エンジンを下ろした後のフレームはペラペラの皮になるのである。	p.268	板厚はわずか1mmしかないためペラペラであったが	原告書籍に倣って、アルミフレームの厚みが極薄く、「ペラペラ」と表現している。フレームについて、ペラペラと言う表現で説明することは、ありふれたことではない。	フレームが薄かったこと（1mm）は事実である。 そして、そのような薄いものを「ペラペラ」と表現すること自体はありふれており、表現上の創作性のない部分において共通するにすぎない。 薄いものを「ペラペラ」と表現すること自体はありふれている。薄いフレームの存在が珍しいことの帰結として「フレームについて、ペラペラと言う表現で説明することは、ありふれたことではない」という事情が仮にあったとしても、現に薄いフレームが存在する場合にそれを「ペラペラ」と表現することに創作性は認められない。 また、仮に「ペラペラ」と表現したこと一応の創作性が認め得るとしても、その創作性の程度が高いとは到底いえないし、原告書籍及び被告社史の価値を基礎付ける表現であるといえず、被告社史全体との関係において原告書籍の表現上の本質的特徴を直接感得することはできない。
9	p.57	16インチが加速と最高速度で稼ぐ分とコーナリングで損する分を差し引けば、16インチと18インチではどちらがいいか……。やってみなくては分からない。だからやってみよう	p.269	一八インチと一六インチのどちらが先にゴールラインを通過できるのか、コーナリングなどの部分的な速さではなく、総合的に考えた時に、一六インチには可能性があるかと判断しました	原告書籍に倣って、タイヤホイールについて18インチと16インチとの優劣が比較検討されたことを表現している。 原告書籍に倣って知り得た、開発当時の関係者の思考ややり取りについて、類似した表現で説明している。	ホイールにつき、当時の主流が18インチだったこと、これに対し被告のGが当時16インチを発案したことは、いずれも事実である。 また、大きなホイールがコーナリングで有利であり、小さなホイールが加速等で有利であることは技術常識に属する。どちらのインチを採用するかは結局これらのメリット・デメリットの比較の問題であって、当時のそのような思考過程を描いている限りにおいて共通するにすぎず、そのような思考過程を経たことは事実であるし、具体的な表現においては両者は異なっている。

原告書籍		被告社史（本件社史部分）		原告の主張	被告の主張	
番号	ページ	記述内容	ページ	記述内容		
10	p.50-51	レースをするには、ライダーのエントリー（出場申し込み）をしたり、現地でベースを構えたり、移動する際の足を用意したり、宿泊地の手配をしたりと、マシンを作るというハードウェアの作業以外にもソフトウェアの仕事が無数にある。	p.269	移動の足や宿泊地の確保など、レースではサーキットを走ること以外に、やらなければならないことが山ほどある。	原告書籍に倣って、レース参加するには様々な庶務的な仕事があることを表現している。 マシンを作る＝サーキットを走る、と言い換えているにすぎない。要するに、マシンを作ってサーキットを走ることのほかに庶務的なことがたくさんあるということ、原告書籍に倣って類似表現で説明しているのである。	レースに参戦するために様々な庶務的な仕事があったことは事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 原告書籍では「ハードウェア」「ソフトウェア」という表現を用いているが、被告社史にはそうした表現は用いられていない。また、庶務的な仕事の対となる作業を、原告書籍は「マシンを作るというハードウェアの作業」と製造に引きつけて表現しているのに対し、被告社史は「サーキットを走ること」とレースに引きつけて表現している。このように、具体的な表現においては、両者は異なっている。
11	p.83	こうしてNR部隊の混乱と当惑をよそに、ヨーロッパの人間がすぐにでも勝てるマシンをひっさげて登場してくるだろうとワクワクして待ち構えていた。	p.269	シルバーストーンサーキットに姿を現したNR五〇〇は、その独創的なエンジンと姿で、未知なる走りに大きな期待を抱かせたが	原告書籍に倣って、NR500が二輪レース界に大きな期待を抱かせたことを表現している。	被告の再参戦に多くの人が期待を寄せたのは事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 なお、原告書籍は参戦前の時期について述べているのに対し、被告社史は世界GP復帰初戦（シルバーストーンサーキット）の際について述べており、時期も異なる。
12	p.96	サーキットで実際にライバル・マシンに混じってレースをしなれば、マシンの耐久性にしろ、燃費にしろ、本当のデータは出てこない。それさえ取らずに帰ったのでは、何のために膨大な費用と時間をかけてここまでやってきたのか分からない。	p.269	多くの時間と費用をかけてレースに参戦したにもかかわらず、何のデータも得られないまま日本へ帰ることはできなかった。	原告書籍に倣って、実際のレースで走ることによって各種のデータを得ることの重要性を表現している。 原告書籍に依って知った、当時のNRブロックの想いを、類似表現で説明している。	実際のレースでのデータ収集が技術開発において非常に重要であったこと、しかし予想外の予選落ちにより決勝でのデータ収集がかなわなかったこと等は、いずれも事実であり、表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
13	p.104	エンジンもフレームも一度に新しいことをトライするよりは、フレームだけでもコンベンショナルなものに戻し、エンジン開発のほうに重点を置くという結論に達したからである。	p.270	NRブロックでは、一番問題を抱えていたエンジンの熟成を図ることを最優先課題としたのである。	原告書籍に倣って、エンジンとフレームのうち、まずエンジンの開発を最重要課題とする方針が決まったことを表現している。 原告書籍に依って知った、当時のNRブロックの想いを、類似表現で説明している。	1980年のマシンではエンジンの熟成を図ることが最優先課題とされたことは事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
14	p.150	NS500のエンジンを設計したのは第二世代の人、Hだった。Hは六〇年代に50ccから500ccまでのエンジンをひとり手がけたあと、数年間四輪車開発にタッチし、そのあと2ストローク・モトクロスカーの開発をまかされた。その後朝霞研究所が分離し、今度は二輪量産車の開発部隊へ回されたのである。そうこうしているうちにNRブロックが誕生し、CがHを引き抜いてきた。だが、NR500のエンジンを始めようという時になって、それまで朝霞研究所内でやっていたモトクロス部隊もNRに加わることになり、Hはそちらのほうをまかされることになったのである。	p.271	彼は六〇年代にホンダが頂点を極めた二輪GPマシンのエンジン設計を手掛けたベテランでもあった。NR五〇〇の開発がスタートした時に、HGAでレース用モトクロスカーのエンジン設計を担当しており、NRブロックとモトクロス部隊が合流した後はNRブロックでモトクロスレースを任されていた。	原告書籍に倣って、NS500のエンジン設計をしたHのエンジン開発経歴やNRブロックに参加することになった経緯を紹介している。	NS500の開発がHを中心に開始されたことや、同人の経歴等は事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
15	p.151	Hがこのことを思いついたのはひとつのきっかけがあった。それはHが八一年のダッチTTを見に行った時のことで、この時彼は350ccと500ccのマシンのラップタイムにそれほど差がないことに気づいた。350ccクラスのベストタイムなら、500ccクラスのスターティング・グリッドで二列目に並べるのである。ということは、350ccと500ccには大した差はない……。圧倒的に500ccのほうが速いというわけではない……。	p.271	NS五〇〇の開発に当たってHが考えていたコンセプトは、『軽量・コンパクト』であった。彼は二ストロークGPマシンの設計に際して、一九八一年六月にオランダのアッセンで行われたダッチTTレースのラップタイムから、五〇〇ccと三五〇ccマシンのタイムには大きな差がないことを、現地を訪れて調べていた。 ——三五〇ccクラスのトップタイムなら、五〇〇ccクラスでスターティング・グリッド二列目に並ぶことができる——	原告書籍に倣って、Hが1981年のダッチTTレースのデータから、350CCマシンと500CCマシンのタイムには大きな差がないと気づいたこと、350CCクラスでベストのタイムを出せば500CCクラスのスターティング・グリッドで2列目に並ぶことができることを表現している。 原告書籍に依って知ったエピソードを、類似表現で説明している。	Hが1981年6月のダッチTTレースを現地で観戦したこと、その際500ccと350ccのマシンのラップタイムに大差がなく、350ccクラスのトップタイムであれば500ccクラスのスターティング・グリッドで2列目に並ぶことができることを知ったこと、それが契機となり同人がNS500のコンセプトを考えついたことは、いずれも事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
16	p.151	その結果、350cc並みの大きさで一三〇馬力出れば勝つことができるという結論に達したのである。 500ccマシンを350cc並みにコンパクトにすれば、当然ドラッグ（空気抵抗）が減る。	p.271	彼は五〇〇ccのマシンを三五〇ccクラス並みにコンパクトにして前影投影面積を減らし、エンジンも最高速重視よりもコントロールしやすいセッティングにすることで、トータルバランスのとれたマシンづくりを考えていた。	原告書籍に倣って、Hが500CCマシンを350CC並にコンパクトにしようと考えたことを、類似した表現で説明している。	ダッチTTレースの観戦を契機としてHが500ccのマシンを350ccクラス並みにコンパクトにすることを計画したのは事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
17	p.159-160	Hがリードバルブを採用したのにはいくつか理由があった。もちろん低速でのパワー・ロスがないということも考えられたが、もうひとつ押しがけスタートの時にエンジンのかかりがよいというのがその理由だった。スタートでトップに出れば三秒から五秒差がつく。一旦スタートしてしまえば後方から他のライダーを抜くのは大変なことだが、スタートで三秒差をつけてしまえば二〇周のレースだと毎周〇、一五秒差をつけている計算になる。コマ数秒を競うレースの場合、このスタート時の三秒は非常に重要なのである。	p.271	吸気バルブには、ロードレーサーに使われていたロータリー・バルブではなく、モトクロスで使われているリード・バルブを採用した。それはパワーロスがないほかにも、押しがけスタートの時にかかりが良いという理由もあった。トップでスタートを切れれば三秒は差が付いてしまうからだ。この三秒はレースでは勝敗を左右するほど重要であった。	原告書籍に倣って、Hが、吸気バルブにリード・バルブを使用したこと、その理由は、パワーロスがないこと、押しがけスタート時にエンジンのかかりがよいことであり、それによってスタート時に3秒差を付けることができればレース結果を左右すると表現している。 原告書籍をほとんどそのままの内容で、文字数を詰めたものである。	NS500ではリードバルブを採用したこと、リードバルブのメリット（パワーロスがない、押しがけスタートの時にかかりが良い）、レースにおけるスタートの重要性は、いずれも事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 原告は「3秒」の記述にも言及するが、「3秒」という記述自体に何らかの創作性があるわけでもない。 そして、こうした知見を説明する具体的な表現においては、両者は異なっている。
18	p.163	世界グランプリの監督になるにあたって、Iはチーム体制作りを根本から見直すことにした。ライダーやメカニック、テクニカル・アドバイザー、ヘルパー、日本人スタッフ等の各自の役割分担を明確にし、全員が自分の役割をスムーズに行なえるよう組織を系統だてたのである。	p.272	彼は監督に就任するに当たり、チームを一から見直した。それは、海外のライダーとメカニック、そしてホンダのスタッフを含めると、四カ国から五カ国にもなる多国籍部隊をどのようにまとめていくのか、ということが勝利への鍵となるからでもあった。	原告書籍に倣って、Iが世界GPの監督に就任して、ライダー、メカニック、その他のスタッフを含めたチーム体制の見直しをしたことを表現している。 被告は、このようなIの着想を原告書籍に依って知ったものである。	Iが監督に就任する際にチームの体制を一から見直したことは事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。
19	p.223-224	“勝つ”ことについている自分なりの理論を持っていたHは、常日頃NRのメンバーに、“勝った時はその原因を考える”と言っていた。負けた時の原因はすぐに分かる。ライダーの体調がおかしかつただの、マシン・トラブルがあった、ライバル・マシンのほうが速かった、といった敗因があるわけだ。	p.273	さらに、勝ち方や負け方も重要視した。相手のミスによる偶然の一勝と、完璧な一勝では、同じ一勝でも内容や重みが違う。負け方も同じであった。それを分析しデータに残す。それらによりNS五〇〇の弱点やコースとの相性などが見えてくる。一九八三年はHRCにとって、一つのレースの勝ち負けではなく、年間を通した勝ち負けを問われる年でもあった。データから得た戦術を駆使することで上位に食い込む。それが、チャンピオンになる条件だとチームメンバーは考えたのだ。	原告書籍に倣って、Hがレースでの勝ち方、負け方にこだわり、その原因の分析を重視したことを表現している。 原告書籍に依って知ったHのチームメンバーに向けた言葉を、チームメンバー全体の考え方のように形を変えて、類似表現で説明している。	原告書籍はHについての言及であるが、被告社史はI（ないしは「チームメンバー」）についての言及であり、そもそも異なっている。 いずれにしても、原因分析を重視することは被告の伝統であり（原告書籍224頁でも言及されている）、Iが当時、勝敗いずれの場合にも原因分析を重視していたことは事実である。

原告書籍			被告社史（本件社史部分）		原告の主張	被告の主張
番号	ページ	記述内容	ページ	記述内容		
20	20-1 p.240	前年、Iの海外滞在日数は二一二日にも及んでいた。	p.273	一九八二年のシーズンにおいて、Iの海外遠征は二百十日間にも及んだ。この間、彼は、絶対的なパワーは劣るがコーナリング性能に勝るNS五〇〇にとって、有利となるコース、逆に苦戦を強いられるコースに分けた。	原告書籍に倣って、Iの1982年の海外滞在日数が210日（正確には212日だが）に及んだこと、そして、Iが各地のサーキットを回って、出場者の立場から見たコースの特性を分類していたことを表現している。 原告書籍の内容を、短文に要約して、類似表現で示したに過ぎない。	Iの海外滞在日数は事実である。表現それ自体ではない部分において共通するにすぎない。 また、原告が海外滞在日数に言及したのは、助監督制を採用する契機となったことに触れるためであるが、被告社史はそうした文脈ではなく、その点でも相違する。
	20-2 p.248-249	Iはハラマ・サーキットはNS500向けのコースだと読んでいた。タイトなコーナーが連続し、最高速の間われる長いストレートのないテクニカル・コース、ハラマは絶対馬力では非力だが旋回性能の高いNS500が実力発揮できるコースだと考えていたのである。 世界グランプリ・チームの監督になる以前から、Iはヨーロッパの各サーキットを回ってコース分類表を作っていた。各サーキットを高速コース、低速コース、両方のまざったコースの三つに分け、さらにライダー・テクニックのいるテクニカル・コースかどうかと分類する。				