



## 原動機付車両事件

損害賠償請求事件

令和5年3月16日判決（東京地裁）令和3年（ワ）第28206号

キーワード：進歩性／容易想到性／権利行使の制限

担当 弁理士 紙谷康史

### 1. 事案の概要

本件は、特許権者である原告が、被告に対し、被告が製造、販売、輸出又は販売の申出をする各被告製品は本件特許の特許請求の範囲の請求項3に係る発明の技術的範囲に属するものであり、被告による被告各製品の製造、販売、輸出又は販売の申出が本件発明の実施に当たると主張して、主位的には不法行為に基づく損害賠償請求として、62億3700万円の支払を、予備的には不当利得に基づく利得金返還請求として、56億7000万円の支払を求める事案である。

### 2. 結論

請求棄却

### 3. 本件特許

発明の名称：原動機付車両

登録番号：特許第3196076号

出願日：平成10年12月25日

登録日：平成13年6月8日

### 4. 本件発明

【請求項3】（分節後）

- A アクセルペダルの踏込み開放時にも変速機において走行レンジが選択されている場合は、原動機から駆動輪へ駆動力を伝達する原動機付車両であって、
- B 前記原動機付車両停止時、前記原動機を停止可能な原動機停止装置と、
- C ブレーキペダルの踏込み開放後も引続きホイールシリンダにブレーキ液圧を作用可能なブレーキ液圧保持装置と、を備える原動機付車両において、
- D 前記ブレーキ液圧保持装置の故障を検出する故障検出装置を備え、
- E 前記故障検出装置によって前記ブレーキ液圧保持装置の故障を検出した時に前記原動機停止装置の作動を禁止する

F ことを特徴とする原動機付車両。

## 5. 争点

乙9発明を主引例、乙10発明を副引例とする進歩性欠如

## 6. 裁判所の主な判断（下線は筆者）

### （1）相違点

①本件発明は「前記ブレーキ液圧保持装置の故障を検出する故障検出装置を備え、前記故障検出装置によって前記ブレーキ液圧保持装置の故障を検出した時に前記原動機停止装置の作動を禁止する」ものであるのに対して、乙9発明はそのような構成を備えていない点（以下「相違点1」という。）

②本件発明は「ホイールシリンダ」にブレーキ液圧を作用可能であるのに対して、乙9発明は「ホイールシリンダ」を有するものであるのか否か不明な点（以下「相違点2」という。）

### （2）相違点1に係る容易想到性について

乙9の「シフトレバーがDレンジにある場合、再始動のためにアクセルペダルを踏み込めば問題は生じないが、踏み込み量が大いくと再始動と同時に急発進する惧れがある。」との記載（3頁6～9行目）によれば、原動機付車両においてエンジンを自動停止した場合には、エンジンの再始動時に急発進するという課題があったことを踏まえ、当該課題を解決するために、安全性の観点から、エンジンがエンジン自動停止始動装置の作動により自動停止した場合には、制動保持装置の作動によりブレーキ液圧が作用し、もってブレーキがかかった状態を保持するという、エンジン自動停止始動装置と制動保持装置の各作動の一体不可分性を必須の特徴とする技術的思想が開示されているものと認められる。

他方、乙10の段落【0017】によれば、原動機付車両における坂道発進補助装置50は、ブレーキ液圧が作用してブレーキがかかった状態を保持する装置であることが開示されている。そして、乙10の段落【0048】によれば、坂道発進補助装置50に異常が検出された場合には、警報ランプ20及び警報ブザー21を作動させて、運転者に注意を促すものと認められる。

上記認定事実によれば、乙9発明と乙10発明は、共に安全性の観点から、原動機付車両における車両停止時にブレーキがかかった状態を保持するという技術思想が共通するものといえる。そして、乙9発明は、エンジン自動停止始動装置を安全な状態で作動させる観点から、各種検出信号を用いていることが認められる。

そうすると、エンジン自動停止始動装置を安全な状態で作動させるために、各種検出信号の一つとして、乙9発明に対し、制動保持装置の異常を検出する乙10を適用する動機付けを認めるのが相当である。

したがって、エンジン自動停止始動装置と制動保持装置の各作動の一体不可分性を必須の特徴とする乙9発明の技術的思想に鑑みると、制動保持装置の異常を検出した場合には、安全性を欠くことは自明であるから、安全性の観点から各作動の一体不可分性を確保するために、エンジン自動停止始動装置を安全な状態で作動させるための判断用各種検出信号の一つとして制動保持装置異常検出信号を加えた場合において、制動保持装置の異常が検出されたときは、乙9発明にいうステップS21～S25が肯定判断されず、エンジン自動停止条件が満足されなくなる。

そのため、上記場合には、制動保持装置異常検出信号が、エンジン自動停止始動装置を作動させないことになり、もってその作動を禁止することになる。

したがって、乙9発明に乙10発明を適用してエンジン自動停止始動装置の作動を禁止することが、当業者の適宜なし得る設計事項の範疇であることは、上記一体不可分性に照らし、明らかである。

以上によれば、制動保持装置の異常を検出した場合には、エンジン自動停止始動装置の作動を禁止する構成（相違点1に係る構成）を容易に想到できるものと認めるのが相当である。

### （3）相違点2に係る容易想到性について

乙9（6頁）には「ブレーキペダルによって制御されるマスタシリンダ」と記載されていることからすると、乙9発明の原動機付車両が液圧式のブレーキを備えていることは明らかである。そして、液圧式ブレーキ装置においてホイールシリンダを備えたものは、周知慣用のものであるといえる。そうすると、乙9発明に接した当業者は、相違点2に係る本件発明の構成を容易に想到し得たものと認められる。

したがって、本件特許は、特許法29条2項の規定により、特許無効審判により無効にされるべきものと認められることからすると、原告は、特許法104条の3の規定により、被告に対し、本件特許権を行使することができない。」

以上