



® 平成 29 年 8 月 14 日 (月)  
No. 14506 1部370円 (税込み)

発行所

一般財団法人 経済産業調査会

東京都中央区銀座2-8-9 (木挽館銀座ビル)

郵便番号 104-0061

[電話] 03-3535-3052

[FAX] 03-3567-4671

近畿本部 〒540-0012 大阪市中央区谷町1-7-4

(MF天満橋ビル8階) [電話] 06-6941-8971

経済産業調査会ホームページ <http://www.chosakai.or.jp/>

特許ニュースは

- 知的財産中心の法律、判決、行政および技術開発、技術予測等の専門情報紙です。

定期購読料 1カ年61,560円 6カ月32,400円  
(税込み・配送料実費)

本紙内容の全部又は一部の無断複写・複製・転載及び  
入力を禁じます(著作権法上の例外を除きます)。

目次

☆主要判決全文紹介 [知財高裁] ..... (1)

☆ [随筆] 中国の格差問題 ..... (16)

## 主要判決全文紹介

### 《知的財産高等裁判所》

### 拒絶査定審決取消訴訟

(「空気入りタイヤ」発明の進歩性誤認事件)

—平成28年(行ケ)第10068号、平成29年2月7日判決言渡—

本願発明は引用発明に引用例2を組み合わせることにより容易想到であるとした審決については、引用発明に引用例2を組み合わせることができることは、技術的な考察の上から審決が認定するとおりであるとしながらも、引用例2の記載から、本願発明の構成の一部である、外側ベルトの切断端部を、タイヤの赤道面から0.15~0.35Wの範囲に位置させることを適宜になし得るとの被告の主張は誤りであり、引用例2から、本願発明の構成中の外側ベルトの切断端部を、タイヤの赤道面から0.15~0.35Wの範囲に位置させるということを導き出すこともできないとして、審決の判断は誤りがあるとして審決が取り消され、本願発明は特許された事例である。



## 杉村萬国特許法律事務所

SUGIMURA & Partners

代表弁理士 杉村 憲司 代表弁護士 杉村 光嗣

杉村 興作  
河合 隆慶  
中山 健一  
坪内 伸  
田中 達也  
西尾 隆弘  
朴 瑛哲  
君塚 絵美  
大島 かおり

塚中 哲雄  
鈴木 治  
村松 由布子  
甲原 秀俊  
高橋 林太郎  
石川 雅章  
真能 清志  
阿部 拓郎  
田中 睦美

澤田 達也  
福尾 誠  
寺嶋 勇太  
太田 昌宏  
福井 敏夫  
永久保 宅哉  
石井 裕充  
井上 高雄  
宮谷 昂佑

富田 和幸  
齋藤 恭一  
結城 仁美  
吉澤 雄郎  
酒匂 健吾  
色部 暁義  
藤本 一  
辻 啓太  
廣 昇

下地 健一  
池田 浩  
川原 敬祐  
小松 靖之  
柿沼 公二  
田浦 弘達  
鈴木 俊樹  
塩川 未久  
鈴木 裕貴

大倉 昭人  
吉田 憲悟  
岡野 大和  
伊藤 怜愛  
神 紘一郎  
門田 尚也  
内海 一成  
橋本 大佑  
Stephen Scott

栗野 晴夫  
山口 雄輔  
前田 勇人  
片岡 憲一郎  
坂本 晃太郎  
加藤 正樹  
市枝 信之  
鈴木 麻菜美

所員178名うち弁理士63名、  
欧州弁理士1名

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-2-1 霞が関コモンゲート西館36階 E-mail: DPATENT@sugimura.partners  
電話: 03-3581-2241(代表) FAX: 03-3580-0506 URL: <https://sugimura.partners/>

## 第1 裁判所の認定及び判断について

### 1 本願発明について

本願発明(特願2010-215766号)に係る特許の特許請求の範囲の記載は、審決記載の請求項1のとおりであるところ、本願明細書の記載によれば、本願発明の特徴は、以下のとおりである。

(1) 本願発明は、航空機に使用される空気入りタイヤに関し、航空機タイヤの軽量化を図りつつ、スタンディングウェーブの発生、外傷によるカットやピールオフの発生、及び、外側ベルトの両端でのセパレーションの発生を、それぞれ抑制することを目的とし、本願発明の特徴点として以下の項目を含む5項目が認定されている。

④外側ベルトの切断端部の位置の下限をタイヤ赤道面から0.15Wとしたから、タイヤ耐圧性を確保するとともに、遠心力による迫出し時のひずみの集中を避けることができ、上限をタイヤ赤道面から0.35Wとしたから、せん断ひずみの集中を避けることができ、その結果、セパレーションの発生を抑制できる。⑤外側ベルトの切断端部が、断面内での変形が比較的大きくなる周方向主溝のタイヤ径方向内側位置にないから、その切断端部でのセパレーションの発生を抑制できる。

### 2 引用発明について

引用例1(特開2001-163008号公報)には、審決認定の引用発明が記載されており、この審決の認定には当事者間に争いはない。引用例1の記載によれば、以下の点が開示されているものと認められる。

(1) 引用発明は、航空機等に装着される高速重荷重用空気入りタイヤに関し、従来の発明を考慮して、最外側切離しプライのプライ端を周溝から幅方向外側に周溝の開口幅Hの0.6倍を超えるだけ離れたから、走行時に周溝の溝底に大きなひずみが生じて、最外側切離しプライのプライ端はこのひずみの影響をあまり受けない。引用発明では、最外側切離しプライのプライ端でのセパレーションが効果的に抑制され、タイヤ耐久性が向上するという効果を奏する。

### 3 相違点(切断端部の配置)に係る容易想到性について

(1) 本願発明と引用発明との、審決が認定した相違点については当事者間に争いが無い。

本件審決は、上記相違点のうち、接地幅に対する切断端部の位置に関する相違点について、引用例2に記載された技術事項を適用した引用発明において、外側ベルトの切断端部を、トレッドの接地幅をWとした場合に、タイヤ赤道面から(0.15~0.35)Wの範囲に配置することは、当業者が適宜になし得たものであると判断した。

(2) 引用例2(特開平8-230410号公報)に記載された技術事項について

ア 引用例2に記載された技術事項が、「タガ効果を維持し、ベルト層両端の損傷を防止するために、ベルトプライの両端を折り返し、その折り返し部がトレッドのショルダー部に位置するように形成する」技術事項であることは、当事者間に争いが無い。

イ そして、引用例2の記載によれば、引用例2に記載された発明の技術分野、背景技術は、以下のとおり認められる。

(ア) 引用例2に記載された発明は、十分な負荷能力を有し、航空機の離着陸の高速回転に伴う遠心力に耐え、かつ機体の衝撃の緩和が効果的に達成できる航空機用タイヤに関するものである。

(イ) 従来の航空機用タイヤの問題点が記載されており、問題の点の解決策が記載されている。

ウ さらに、引用例2に記載された技術事項に関し、以下の記載がある。

【0012】この発明は・・・、ラジアル構造を基本とし、カーカスコード、ベルトコードに特定の引張弾性率を有するコードを用いるとともに、ベルト層、クッションゴム及びビードエーベックスを特定構造とすることにより、従来のラジアル構造の欠点である航空機の離着陸時の衝撃緩和効果を高めかつベルト層両端の損傷を防止し、ラジアル構造の航空機タイヤの耐久性を全体的に高めた航空機タイヤを提供することを目的とする。

【0022】・・・本発明では、ベルト層のコードに比較的低弾性率のコードを用いるためベルト層