

平成26年度 S研究会研究報告書

— ある発明の進歩性の研究 (No. 8) —

The Study of the Inventive Step
on an Invention (No. 8)

平成27年
名城大学法務研究科
S研究会

目 次

1. はじめに	113
2. 本件特許（特許第3175621号）の概要	
（ア）産業上の利用分野	113
（イ）従来の技術	113
（ウ）発明が解決しようとする課題	114
（エ）課題を解決するための手段	114
3. 本件特許無効審判事件の経緯	
（ア）特許出願の経緯（出願～登録まで）	115
（イ）特許無効審判の経緯	116
（ウ）訂正の内容	116
（エ）審決	118
（オ）請求人の主張	118
（カ）被請求人の主張	118
（キ）特許庁審判部の判断	119
〔1〕訂正の可否に対する判断	
〔2〕公知資料における記載事項の認定	
〔3〕特許性の判断	
4. 研究における検討のポイント	
（ア）訂正について	133
〔1〕訂正の可否	
〔2〕独立特許要件に関する訂正審判と特許無効審判における取扱い	
（イ）進歩性判断について	140
〔1〕登録時の特許請求の範囲の請求項1について	
〔2〕平成20年10月27日付けの訂正請求に基づく特許請求の範囲の請求項1について	
5. おわりに	146

1. はじめに

名城大学法科大学院では、平成19年度よりS研究会として特許の進歩性に関して研究を行って来ている。この研究会では、法理論に基づく研究と実務としての進歩性判断との架橋を求めており、事例の内容を良く理解したうえで、個々の事例の進歩性判断の妥当性に留まらず、より汎用的な理論への展開を志向している。

その為にも、研究会メンバーの企業が実際に取り扱った事例を題材として、明細書や公知技術に記載された内容に留まらず、その背景技術に関しても理解を深め、より適切な判断を行うようにしている。参加メンバーは企業関係者として、若しくは弁護士として知的財産との係りの深い専門家であるが、メンバー間のみの意見交換に終わるのではなく、外部専門家として元知財高裁判事にも見解を求め、より精度の高い判断が行えるように留意している。

研究の成果は、名城大学法務研究科紀要「名城ロースクール・レビュー」に掲載して、名城大学法科大学院での教育にも反映できるようにしている。また名城ロースクール・レビューは、全国の大学や一般図書館にも提供されているので、多くの研究者や実務家の参考にも資することになっている。

本年度の研究事例は、エアバッグ装置付きステアリングホイールに関するものであり、特に重心の示唆の無い甲第1号証とエアバッグ装置の無い甲第2号証との組合せの動機付け、上記ステアリングホイールの構造図(図面)に基づく構成部材の形状(形態)を限定する訂正(所謂ピクチャークレーム)における訂正可否判断やそれに対する多くの周知技術を考慮した進歩性の判断手法(特に訂正を認めた場合の訂正部分の効果の参酌の是非など)、更には訂正に関する独立特許要件に対する訂正審判と特許無効審判の取扱いなど、検討事項も多い。

2. 本件特許(特許第3175621号)の概要

(ア) 産業上の利用分野

本発明は、車両に装着されるエアバッグ装置付きのステアリングホイールに関し、詳しくは、エアバッグ装置がホーンスイッチ機構の付勢手段に支持されて配置されているステアリングホイールに関する。

(イ) 従来技術

従来、この種のエアバッグ装置がホーンスイッチ機構に支持されて配置されているステアリングホイールとしては、実開平2-143734号公報に示すものが知られている(本件特許公報の図1を参照されたい)。このステアリングホイールでは、ステアリングホイール本体の中央上部に、ホーンスイッチ機構を介在させてエアバッグ装置が配置されていた。エアバッグ装置は、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれたエアバッグを覆うパッド、及び、エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ、を備えて構成されていた。ホーンスイッチ機構は、バッグホルダの左右両側の下方にそれぞれ前後方向に配置されていた。

各ホーンスイッチ機構は、ステアリングホイール本体としての芯金に接続されて前後方向の端部に固定側接点を配置させた板金製の固定側部材と、固定側部材の上方に配置されて前後方向の端部に可動側接点を配置させた板金製の可動側部材と、を備えるとともに、可動側部材と固定側部材との間に、

可動側部材を上方へ付勢する付勢手段としてのコイルばねを配置させ、さらに、可動側部材の固定側部材からの離隔距離を規制するための規制部材として、可動側部材から芯金に螺合される錨付ボルトを備えて構成されていた。なお、各可動側部材は、ホーン作動回路の正極側に導通するように、リード線が結線され、各固定側部材は、芯金を介してホーン作動回路の負極側に導通するように構成されていた。

そして、一對の固定側接点と可動側接点とは、スイッチ本体を構成することとなっていた。

(ウ) 発明が解決しようとする課題

しかし、従来のステアリングホイールでは、ホーンスイッチ機構が重量のあるエアバッグ装置の下方の左右両側に配置されて、エアバッグ装置4を左右両側の下方からホーンスイッチ機構のコイルばねで揺動可能に支持する構造となっており、ホーンスイッチ機構の付勢手段として、ばね荷重の低いコイルばねを使用すれば、車両の振動等でエアバッグ装置が横方向に揺動して傾斜し易くなり、不必要にホーンスイッチ機構をオンさせてしまう場合が生ずる。すなわち、全てのコイルばね（従来例では合計4個のコイルばね）により上方へ付勢されて支持される部材、すなわち、エアバッグ装置や可動側部材の合計重量の重心Gが、コイルばねより遥かに高く（30mm以上）上方に配置されているため、例えば、前方側のコイルばねを回転モーメントの中心とすれば、重心Gの横方向における後方側への揺動は、その揺動の力をP、重心Gとコイルばねとの高さ方向の距離をLとすれば、後方側のコイルばねに対して、 $P \times L$ の回転モーメントを作用させることとなる。この回転モーメントPLは、コイルばねを圧縮させて、後方側の可動側接点を固定側接点に接触させることとなり、スイッチ本体を導通させる事態を招く虞れがある。そのため、ホーンスイッチ機構の付勢手段としてのコイルばねとしては、ばね荷重の高いものが使用されることとなって、ホーンスイッチ機構の操作荷重が大きくなり、ホーンスイッチ機構の操作フィーリングが悪くなっていた。

(エ) 課題を解決するための手段

本発明に係るステアリングホイールは、

- ①ステアリングホイール本体の上部に、ホーンスイッチ機構の複数の付勢手段により上方へ付勢されて支持され、かつ、ホーンスイッチ機構の複数の規制部材によって、ステアリングホイール本体側からの離隔距離を規制されたエアバッグ装置が配置されている、
- ②エアバッグ装置は、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダを備えて構成されている、
- ③ホーンスイッチ機構が、パッドを押し下げることにより、付勢手段を圧縮させて、エアバッグ装置側に配置される可動側接点を、ステアリングホイール本体側に配置される固定側接点に、接触させることにより、ホーンを作動させるように構成されている

エアバッグ装置付きステアリングホイールにおいて、少なくとも1つの付勢手段が、全ての付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置されている。

以下に特許請求の範囲および本件特許に基づく効果を記す。

〔登録時の特許請求の範囲〕

【請求項1】（下線部は、補正箇所を示す）

ステアリングホイール本体の上部に、ホーンスイッチ機構の複数の付勢手段により上方へ付勢されて支持され、かつ、前記ホーンスイッチ機構の複数の規制部材によって、前記ステアリングホイール本

体側からの離隔距離を規制されたエアバッグ装置が配置され、該エアバッグ装置が、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、前記エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ、を備えて構成され、前記ホーンスイッチ機構が、前記パッドを押し下げることにより、前記付勢手段を圧縮させて、前記エアバッグ装置側に配置される可動側接点を、前記ステアリングホイール本体側に配置される固定側接点に、接触させることにより、ホーンを作動させるように構成されたエアバッグ装置付きステアリングホイールであって、

前記エアバッグ装置側に、前記インフレーターの外方に突出する複数の取付片部が、配置され、前記取付片部の下方に配置される台本体部と、該台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる接続片と、を備えた支持プレートが、前記取付片部と前記台本体部との間に、前記付勢手段と前記規制部材とを配置させて、前記エアバッグ装置側に組み付けられ、前記エアバッグ装置が、前記接続片を前記ステアリングホイール本体に止めることにより、前記ステアリングホイール本体の上部に配置される構成として、少なくとも1つの前記付勢手段が、全ての前記付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置されていることを特徴とするエアバッグ装置付きステアリングホイール。

なお、本件特許には他に【請求項2】～【請求項8】が記載されているが、本研究においては【請求項1】のみをその対象とするため、省略する。

〔本件発明の効果〕

複数存在するコイルばねの内の、1つのコイルばねを回転モーメントの中心とすれば、エアバッグ装置等の重心Gの横方向への揺動は、その揺動の力をP、重心Gと重心Gの高さ位置に配置されているコイルばねとの高さ方向の距離をLとして、そのコイルばねに対して、 $P \times L$ の回転モーメントを作用させることとなるが、この回転モーメントPLは、Lが零であるため、コイルばねに対して、圧縮させる作用を生じさせ難いことから、コイルばねとして、ばね荷重の高いものを使用しなくとも、不必要にスイッチ本体を導通させることを防止することができる。そして、他のコイルばねも同様に、エアバッグ装置等の揺動による回転モーメントが小さくなるため、ばね荷重の低いものが使用可能となる。

3. 本件特許無効審判事件の経緯

(ア) 特許出願の経緯（出願～登録まで）

特許出願	：平成 9年 3月14日（特願平9-61000号）
出願公開	：平成10年 4月21日（特開平10-100907号）
審査請求	：平成11年10月 6日
拒絶理由通知	：平成12年 1月14日
意見書	：平成12年 3月24日
特許査定	：平成13年 2月22日
設定登録	：平成13年 4月 6日（特許第3175621号）
特許掲載公報	：平成13年 6月11日

(イ) 特許無効審判の経緯

①審判請求A（請求人：伊藤美津子）：平成19年6月27日（無効2007-800119）

答弁書：平成19年 9月18日

訂正請求書：平成19年 9月18日

手続中止通知：平成20年 2月 7日

審決（却下）：平成21年10月30日

②審判請求B（請求人：原田寛）：平成19年8月8日（無効2007-800160）

答弁書：平成19年10月26日

訂正請求書：平成19年10月26日

口頭審理：平成20年 2月19日

審決（請求認容）：平成20年 4月18日

審決取消訴訟請求：平成20年 5月27日（平成20年（行ケ）第10202号）

訂正審判請求：平成20年 8月21日（訂正2008-390091）

審決取消判決：平成20年 月 日

訂正請求書：平成20年10月27日（訂正審判取下げ）

上申書（被請求人）：平成20年10月28日

弁駁書：平成20年12月 4日

上申書（被請求人）：平成21年 1月22日

審決（請求認容）：平成21年 4月14日

(ウ) 訂正の内容

〔1〕 設定登録された明細書の【特許請求の範囲】の【請求項1】

「ステアリングホイール本体の上部に、ホーンスイッチ機構の複数の付勢手段により上方へ付勢されて支持され、かつ、前記ホーンスイッチ機構の複数の規制部材によって、前記ステアリングホイール本体側からの離隔距離を規制されたエアバッグ装置が配置され、

該エアバッグ装置が、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、前記エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ、を備えて構成され、

前記ホーンスイッチ機構が、前記パッドを押し下げることにより、前記付勢手段を圧縮させて、前記エアバッグ装置側に配置される可動側接点を、前記ステアリングホイール本体側に配置される固定側接点に、接触させることにより、ホーンを作動させるように構成されたエアバッグ装置付きステアリングホイールであって、

前記エアバッグ装置側に、前記インフレーターの外方に突出する複数の取付片部が、配置され、

前記取付片部の下方に配置される台本体部と、該台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる接続片と、を備えた支持プレートが、前記取付片部と前記台本体部との間に、前記付勢手段と前記規制部材とを配置させて、前記エアバッグ装置側に組み付けられ、

前記エアバッグ装置が、前記接続片を前記ステアリングホイール本体に止めることにより、前記ステアリングホイール本体の上部に配置される構成として、

少なくとも1つの前記付勢手段が、全ての前記付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置されていることを特徴とするエアバッグ装置付きステアリングホイール。」

〔2〕 平成20年10月27日付け訂正請求における【請求項1】（下線部は、訂正箇所を示す）

ステアリングホイール本体の上部に、ホーンスイッチ機構の複数の付勢手段としてのコイルばねにより上方へ付勢されて支持され、かつ、前記ホーンスイッチ機構の複数の規制部材によって、前記ステアリングホイール本体側からの離隔距離を規制されたエアバッグ装置が配置され、
該エアバッグ装置が、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、前記エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ、を備えて構成され、
前記ホーンスイッチ機構が、前記パッドを押し下げることにより、前記コイルばねを圧縮させて、前記エアバッグ装置側に配置される可動側接点を、前記ステアリングホイール本体側に配置される固定側接点に、接触させることにより、ホーンを作動させるように構成されたエアバッグ装置付きステアリングホイールであって、
前記パッドが、前記エアバッグの膨張時に破断する部位を備えた天井壁部と、該天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部と、を備えて構成され、前記天井壁部には前記パッド側壁部より左外方、右外方及び後外方へ突出した左、右及び後の突出部分があり、
前記バッグホルダが、前記インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の前縁側と後縁付近の左右両側の3箇所から延びる3つのバッグホルダ側壁部と、該横板部の左縁、右縁及び後縁の3箇所から上方へ直角に延びる左、右及び後の3つの連結板部と、を備えて構成され、前記3つのバッグホルダ側壁部と前記3つの連結板部とが、前記横板部の周方向に1つずつ交互に配置され、
前記3つのバッグホルダ側壁部が、前記筒形状のパッド側壁部の内周面側に止められることにより、バッグホルダによるパッドの保持が行われ、
前記エアバッグ装置側に、前記左、右及び後の連結板部の上端から外方へ延びて、前記インフレーターの外方に突出するとともに、前記天井壁部の左、右及び後の突出部分の下面側で前記パッド側壁部より外方へ突出した左、右及び後の3つの取付片部が、配置され、
板金製であり、
前記横板部の下方で、前記インフレーターの左外方、右外方及び後外方をそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向に延び、板厚方向が上下方向である左杆部、右杆部及び後杆部を一体として含む連結杆部と、
前記連結杆部の左杆部の左縁、右杆部の右縁及び後杆部の後縁の3箇所から、前記左、右及び後の連結板部の外側を、前記横板部よりも上方へ直角に延び、板幅方向がそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向である左、右及び後の3つの縦板部と、
前記左、右及び後の縦板部の上端から左外方、右外方及び後外方へ延び、板厚方向が上下方向であり、
前記パッド側壁部より外方で前記左、右及び後の取付片部の下方に配置される左、右及び後の3つの台本体部と、
前記連結杆部の左杆部及び右杆部から下方へ設けられ、前記台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる左及び右の2つの接続片と、
を備えて構成され、もって前記連結杆部が前記左、右及び後の台本体部を相互に連結している、前記ホーンスイッチ機構の一部を構成する支持プレートが、前記左、右及び後の取付片部と前記左、右及び後の台本体部との間に、前記コイルばねと前記規制部材とを配置させて、前記左、右及び後の台本体部の箇所のみで前記エアバッグ装置側に組み付けられることにより、ホーンスイッチ機構にエアバッグ装置が支持され、
前記エアバッグ装置が、前記左及び右の接続片を前記ステアリングホイール本体に止めることにより、前記ステアリングホイール本体の上部に配置される構成として、
少なくとも1つの前記コイルばねが、全ての前記コイルばねにより上方へ付勢される部品の合計重量

の重心の高さと略等しい高さに配置されており、該略等しい高さとは、ステアリングホイール内に配置された状態での少なくとも1つのコイルばねの上端から上下方へまたは下端から上下方へ、そのコイルばねの上下方向の長さの5割の範囲までに、前記重心（G）の高さがあることであることを特徴とするエアバッグ装置付きステアリングホイール。

（エ） 審決

本審決では、特許無効審判に対して、被請求人である豊田合成株式会社が訂正請求を行っているため、訂正の可否に対する判断および特許の有効性に対する判断が示されている。

－ 結論 －

訂正を認める。

特許第3175621号の請求項1から8に係る発明についての特許を無効とする。

（オ） 請求人の主張

本件特許の請求項1～8に係る発明は、本件優先権主張日前に頒布された甲第1号証及び甲第2号証に記載された発明に基づき、又は、甲第1号証ないし甲第3号証に記載された発明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り（以下「無効理由1」という。）、また、本件特許の請求項1～8に係る発明は、本件優先権主張日前に頒布された甲第2号証及び甲第4号証に記載された発明に基づき、又は、甲第2号証ないし甲第4号証に記載された発明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り（以下「無効理由2」という。）、さらに、本件特許に係る特許出願は、特許法第36条第6項第1号及び第2号に規定する要件を満たすものではない（以下「無効理由3」という。）から、本件特許は無効とすべきものであると主張し、証拠方法として甲第1号証ないし甲第9号証を提出した。

甲第1号証：英国特許出願公開第2270657号明細書

甲第2号証：特開平7-17407号公報

甲第3号証：実願平2-33988号（実開平3-123751号）のマイクロフィルム

甲第4号証：特開平6-64545号公報

甲第5号証：特開平10-71923号公報

甲第6号証：特開平7-61314号公報

甲第7号証：特公平6-67711号公報

甲第8号証：米国特許3887215号明細書

甲第9号証：特開平5-278550号公報

（カ） 被請求人の主張

本件特許の請求項1～8に係る発明は、甲第1号証及び甲第2号証に記載された発明に基づき、又は、甲第1号証ないし甲第3号証に記載された発明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はなく、また、本件特許の請求項1～8に係る発明は、甲第2号証及び甲第4号証に記載された発明に基づき、又は、甲第2号証ないし甲第4号証に記載された発明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もなく、さらに、本件特許に係る特許出願は、特許法第36条第6項第1号及び第2号に規定する要件を満たすものであるから、請求人の主張にはいずれも理由がないと主張し、証拠方法として乙第1号証及び乙第2号証を提出した。

乙第1号証：平成12年3月24日付け意見書（本件特許の特許出願に係るもの）

乙第2号証：審判便覧54－10

(キ) 特許庁審判部の判断

〔1〕訂正の可否に対する判断

訂正事項は、訂正前の請求項1に記載された発明の発明特定事項である「付勢手段」について、「コイルばね」に限定し、

「エアバッグ装置付きステアリングホイール」について、「前記パッドが、前記エアバッグの膨張時に破断する部位を備えた天井壁部と、該天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部と、を備えて構成され、前記天井壁部には前記パッド側壁部より左外方、右外方及び後外方へ突出した左、右及び後の突出部分がある」点、「前記バッグホルダが、前記インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の前縁側と後縁付近の左右両側の3箇所から延びる3つのバッグホルダ側壁部と、該横板部の左縁、右縁及び後縁の3箇所から上方へ直角に延びる左、右及び後の3つの連結板部と、を備えて構成され、前記3つのバッグホルダ側壁部と前記3つの連結板部とが、前記横板部の周方向に1つずつ交互に配置され」る点、及び、「前記3つのバッグホルダ側壁部が、前記筒形状のパッド側壁部の内周面側に止められることにより、バッグホルダによるパッドの保持が行われ、」る点をそれぞれ追加し、

「インフレーターの外方に突出する複数の取付片部」について、「前記左、右及び後の連結板部の上端から外方へ延びて、前記インフレーターの外方に突出するとともに、前記天井壁部の左、右及び後の突出部分の下面側で前記パッド側壁部より外方へ突出した左、右及び後の3つの取付片部」に限定し、「前記取付片部の下方に配置される台本体部と、該台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる接続片と、を備えた支持プレート」を、「板金製であり、前記横板部の下方で、前記インフレーターの左外方、右外方及び後外方をそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向に延び、板厚方向が上下方向である左杆部、右杆部及び後杆部を一体として含む連結杆部と、

前記連結杆部の左杆部の左縁、右杆部の右縁及び後杆部の後縁の3箇所から、前記左、右及び後の連結板部の外側を、前記横板部よりも上方へ直角に延び、板幅方向がそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向である左、右及び後の3つの縦板部と、

前記左、右及び後の縦板部の上端から左外方、右外方及び後外方へ延び、板厚方向が上下方向であり、前記パッド側壁部より外方で前記左、右及び後の取付片部の下方に配置される左、右及び後の3つの台本体部と、

前記連結杆部の左杆部及び右杆部から下方へ設けられ、前記台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる左及び右の2つの接続片と、

を備えて構成され、もって前記連結杆部が前記左、右及び後の台本体部を相互に連結している、前記ホーンスイッチ機構の一部を構成する支持プレート」に限定し、

「支持プレートが、前記取付片部と前記台本体部との間に、前記付勢手段と前記規制部材とを配置させて、前記エアバッグ装置側に組み付けられ」を、「支持プレートが、前記左、右及び後の取付片部と前記左、右及び後の台本体部との間に、前記コイルばねと前記規制部材とを配置させて、前記左、右及び後の台本体部の箇所のみで前記エアバッグ装置側に組み付けられることにより、ホーンスイッチ機構にエアバッグ装置が支持され」に限定し、

ステアリングホイール本体に止める接続片を、前記「左及び右の」接続片に限定し、

「該略等しい高さとは、ステアリングホイール内に配置された状態での少なくとも1つのコイルばねの上端から上下方へまたは下端から上下方へ、そのコイルばねの上下方向の長さの5割の範囲までに、

前記重心（g）の高さがあることである」を記載して、「略等しい高さ」を明りょうにしようとするものである。

上記訂正事項のうち、「略等しい高さ」以外の発明特定事項に係る訂正については、下位概念化又は構成要件の直列的付加により、その内容を限定するものであり、「略等しい高さ」の発明特定事項に係る訂正については、その用語の意義を明確化するものであることが明らかであるから、上記訂正事項aは、特許請求の範囲の減縮及び明りょうでない記載の釈明を目的とするものに該当する。

そして、上記訂正事項aは、本件特許明細書又は図面に記載した事項の範囲内においてするものであって新規事項を追加するものではなく、かつ、実質上特許請求の範囲を拡張し、又は変更するものではない。

〔2〕 公知資料における記載事項の認定

〔A〕 甲第1号証：英国特許出願公開第2270657号明細書

〔A-1〕 明細書第1ページ第3～5行には、

「THE PRESENT INVENTION relates to a steering wheel assembly and more particularly relates to a steering wheel assembly which incorporates an air-bag unit.」

（訳）「この発明は、ステアリングホイール装置、より詳しくは、エアバッグユニットを内蔵したステアリングホイール装置に関する。」

との記載がある。

〔A-2〕 明細書第4ページ第3～23行には、

「The circular boss 5 supports three substantially radially outwardly extending spokes 7. Each spoke 7 is located at a height above the upper surface of the boss 5 and thus each spoke 7 is associated with a root 8, the inner surface of which defines an upstanding side wall 9 extending upwardly from the upper surface of the boss 5. The upper part of each spoke 7 is recessed 10 adjacent the root to accommodate a cover 11 as will be described hereinafter in greater detail. A counter-sunk bore 12 is provided extending from the under-side of each spoke into the recess 10.

An air-bag assembly 13 is provided which is mounted in position above the upper surface of the boss 5, extending into the space effectively defined between the three upstanding side walls 9 defined by the three spokes 7. The air-bag unit 13 is provided with a cover 11. The cover 11 has an upper surface 14 of generally circular form adapted to lie spaced above the boss 5, the cover having three substantially radially outwardly extending projections 15 which are aligned with the recesses 10 formed in the spokes 7.」

（訳）「円形のボス5は、実質的に、半径方向外方に延在するスポーク7を支持している。各スポーク7は、ボス5の上面上に所定の高度で配置され、したがって、各スポーク7は、その内面がボス5の上面から上方に延在した起立側壁9を区画する基体部8と協働する。各スポーク7の上部には、以下で詳しく説明するように、カバー11を収容するため、基体部に隣接して凹部10が形成されている。逆向き凹孔12が各スポークの下側から凹部10内に延在して設けられている。

エアバッグ装置13は、ボス5の上面上の所定の位置に、3つのスポーク7で画成された3つの起立側壁9間に効果的に画成された空間に延在して取り付けられている。エアバッグユニット13は、カバー11を備えている。カバー11は、ボス5から間隔を隔てて配置されるのに適合した略円形状の上面14を有し、カバーは、スポーク7に形成された凹部10と整合した実質的に半径方向外方に延在する3つの突部15を有している。」との記載がある。

〔A－3〕 明細書第5ページ第10～15行には、

「・・・when the air-bag unit is activated, the air-bag is inflated and the cover 11 will break in the lines of relatively weakness of the metal reinforcing element 16, consequently forming the cover into three flaps 21 which open to permit the egress of the inflating air-bag.」

(訳)「エアバッグユニットが作動すると、エアバッグが膨張し、かつカバー11は、金属補強要素16の比較的弱いラインで破断し、その結果、カバーを開放して膨張するエアバッグが出て行けるようにカバーを3個のフラップ21に形成する。」との記載がある。

〔A－4〕 明細書第5ページ第22～32行には、

「The air-bag unit 22 comprises an outer metal housing 23 to which is secured a gas generator unit 24 by means of a plurality of bolts 25, with part of the gas generator unit 26 projecting downwardly through an aperture 27 formed in the metal housing 23. Part of an air-bag 28 which is shown, schematically, as being folded, is trapped between the upper part 24 of the air-bag unit and the lower part of the metal housing 23. The metal housing 23 is provided with three upwardly and outward extending lugs 29 each secured by way of a bolt 30 to one of the lugs 18 of the metal reinforcing element 11.」

(訳)「エアバッグユニット22は、複数のボルト25によってガス発生ユニット24が取り付けられた外側金属ハウジング23を含み、ガス発生ユニット26の一部は、金属ハウジング23に形成された孔27を通して下方に突出している。エアバッグ28の一部は、折り畳まれたものとして模式的に示されているように、エアバッグユニットの上部24と金属ハウジング23の下部との間に収納されている。金属ハウジング23は、上方及び外方に延び、各々がボルト30により金属補強要素11の突部18の一つに固着されている3つの突部29を備えている。」

との記載がある。

〔A－5〕 明細書第6ページ第1～7行には、

「At a position opposite one of the spokes 7 of the wheel, as illustrated in Figures 1 and 4, the housing 23 for the gas generator carries a projecting apertured lug 31, and the metal reinforcing element 16 carries a projecting tongue 32 which is inserted through the aperture in the lug 31. This arrangement forms a virtual hinge for one of the flaps 21.」

(訳)「図1及び4に示すように、ガス発生器用のハウジング23は、ホイールの複数のスポーク7のうちの一つのスポーク7の反対側の位置において、突出した孔付きラグ31を坦持しており、かつ金属補強要素16は、ラグ31の孔に嵌入された突出舌部32を坦持している。この構成は、複数のフラップ21のうちの一つのフラップ21のためのヒンジを形成する。」

との記載がある。

〔A－6〕 明細書第6ページ第8行～第7ページ第14行には、

「Figure 5 illustrates the connection between the steering wheel 1 and the unit 13.

Initially it is to be noted that the steering wheel is actually reinforced by a metal element 33 which extends across the base of the counter-sunk bore 12. Part of this metal element, 34 is located at a position spaced from the nut 30. It is to be noted that the nut 30 is mounted on a threaded stud 35 which is formed integrally with the cover 11.

The connecting unit 19 which extends between the lug 18 and the counter-sunk bore 12 comprises

a cylindrical insulating element 36 having a flanged upper end, the flanges engaging part of the lug 18 adjacent an aperture through which the rest of the cylindrical body passes. The cylindrical body extends through an aperture formed in a metal insert 33 to extend into the counter-sunk bore 12. A flanged sleeve 37 is mounted over the lower end of the cylindrical member 36, the flanged sleeve extending up through the aperture in the metal portion 33, with the flanges engaging the lower surface of the metal portion 33 within the counter-sunk bore 12. A bolt 38 and washer 39 are provided, the bolt being inserted into a threaded central passage 40 provided in the elongate member 36. The washer 39 engages the flanges 37. A helical compression spring 40 surrounds the cylindrical member 36, the upper end engaging an insulating washer 41 located between the spring 40 and the metal of the lug 18.

It is to be appreciated that the above described arrangement comprises a resilient connection between the unit 13 and the steering wheel 1, which is electrically insulated. Thus a downward pressure on the cover will cause the spring 40 to be compressed and will cause the elongate element to move downwardly thus moving the head of the bolt 38 downwardly within the counter-sunk bore 12. It will also be appreciated that downward movement of the cover will bring the stud 35 into contact with the exposed portion 34 of the metal insert 33 provided in the steering wheel. This may be used to complete an electric circuit, actuating the horn.]

(訳) 「図5は、ステアリングホイール1とユニット13の間の連結部を示している。

最初に、ステアリングホイールは、逆向き凹穴12の基部を横断して伸びる金属要素33によって実際に補強されているということに留意されたい。この金属要素33の一部34は、ナット30から間隔を隔てた所定の位置に配置されている。ナット30は、カバー11と一体に形成されたネジ付きスタッド35上に取り付けられていることに留意されたい。

突部18と逆向き凹穴12間に延在する接続ユニット19は、フランジ付きの上端部を有する円筒状の絶縁要素36を包含しており、そのフランジは、円筒体の残部が貫通する穴に隣接する突部18の一部と係合している。円筒体は、金属インサート33に形成された孔を通して逆向き凹孔12中に延在している。フランジ付きスリーブ37は、円筒状部材36の下端部上に取り付けられ、フランジ付きスリーブは、金属部分33の孔を通して上方に延び、フランジは、逆向き凹孔12内で金属部分33の下面と係合している。ボルト38とワッシャ39が設けられており、ボルトは、細長い部材36中に設けられたネジ付きの中央通路40中に挿入されている。ワッシャ39は、フランジ37に係合する。螺旋状圧縮ばね40が円筒状部材36を囲繞し、その上端は、ばね40と突部18の金属間に配置された絶縁ワッシャ41と係合している。

上述の装置は、ユニット13とステアリングホイール1間の、電氣的に絶縁された弾性連結部を包含することに留意されたい。したがって、カバーを下方に押圧することで、ばね40を圧縮し、細長い部材を下降させ、それによって、逆向き凹孔12内でボルト38のヘッドを下降させる。

カバーの下降によりスタッド35がステアリングホイールに設けられた金属インサート33の露出部分34と接触することも留意されたい。これは、電気回路を完成させ、ホーンを作動するのに用いられる。」との記載がある。

〔A-7〕明細書第7ページ第15～24行には、

「It is to be noticed that in the embodiment described above, the air-bag unit is mounted in position under the cover primarily by means of three fixing nuts, such as the nuts 30 each of which co-operate with a stud 35 which is formed integrally with the cover 11. It is thus to be noted that if the air-bag unit 22 is not provided, the cover 11 can still be mounted on the steering wheel, and

a stud 35 will still be present substantially aligned with each spoke、 thus ensuring that the horn function will still operate.」

(訳)「以上で説明した実施例において、エアバッグユニットは、主に各々カバー11と一体に形成されたスタッド35と協働するナット30のような3つの固定ナットによって、カバーの下方の所定位置に配置されることに留意されたい。したがって、仮にエアバッグユニット22が設けられなくとも、なおカバー11をステアリングホイールに取り付けることができ、かつ、なおスタッドは、各スポークと実質的に整合状態となり、したがって、なおホーン機能が働くことに留意されたい。」

との記載がある。

〔B〕 甲第2号証：特開平7-17407号公報

〔B-1〕 第2ページ第1欄第2～13行には、

「【請求項1】 ステアリング装置の操舵ハンドルに複数箇所において操舵回転軸線方向と平行に移動可能に係合された係止部材を介することにより、前記回転軸線方向には所定距離相対移動可能で同軸線と直角方向相対移動及び同軸線回りの相対回転は規制して前記操舵ハンドル中央のハブ部上側に設けられ、かつ同ハブ部から離間する向きに弾性的に付勢されたホーンパッドの取付構造において、前記操舵ハンドルに対する前記係止部材の係合箇所のうち少なくとも3箇所を結ぶ平面を、前記ホーンパッド及びこれに固定された部材の重心位置に接近して配置したことを特徴とする操舵ハンドルのホーンパッド取付構造。」

との記載がある。

〔B-2〕 第2ページ第2欄第9～38行には、

「【発明が解決しようとする課題】 操舵ハンドルのチルト位置調整機構を備えた車両のホーン装置では、図1に示すように、操舵ハンドル20はチルトダウン位置20Aとチルトアップ位置20Bの間で移動する。チルトダウンして位置20Aに達したときにストッパなどにより操舵ハンドル20の移動が急に停止すると、図10に示すように、ホーンパッドPの重心（係止体25等の固定された部分を含む重心）PGにはチルトダウン方向の慣性力Fが発生する。通常のホーン装置では、図7及び図10に示すように、係止ピン26に係止される係止体25と重心PGの間にはオフセット距離Lがあるので、この慣性力FによりホーンパッドPには、図10において時計回転方向となる回転モーメントが加わる。これによりホーンパッドPは左側の係止ピン26と係止体25の間の係合箇所を中心として回転し、右側の接点33、34が接触して警報スイッチ32が閉じ、予想外のときにホーンの不意鳴りが発生するという問題がある。チルトアップして操舵ハンドル20が位置20Bに達したときは、ホーンパッドPが逆向きに回転して同様の問題が生じる。

【0005】 またホーンパッドPの重心PGには、車両の走行中に路面の凹凸による上下方向加速度により、図1及び図10に示す鉛直線VP方向の慣性力VFが生じる。この慣性力VFは前記オフセット距離Lがあるため、図10に示すように係止ピン26と係止部材25の間の各係合箇所付近またはその外側を通り、このため前述と同様、ホーンパッドPを係止ピン26と係止体25の間の係合箇所を中心として回転させるモーメントを生じ、これによってもホーンの不意鳴りが発生することがあるという問題がある。」

との記載がある。

〔B-3〕 第2ページ第2欄第50行～第3ページ第3欄第6行には、

「また、スプリング27の付勢力を強くしたり、あるいは接点33、34の間のギャップG（図13参照）を広げて、前述のような原因によるホーンの不意鳴りを防止することも考えられる。しかしこれらの解決

手段ではホーンを作動させるときの操作力あるいは操作ストロークが増大するので、ホーンパッドPの操作性が悪くなるという問題がある。」との記載がある。

〔B-4〕第3ページ第3欄第46行～同ページ第4欄第4行には、

「請求項1の発明によれば、操舵ハンドルに対する係止部材の係合箇所のうち少なくとも3箇所を結ぶ平面がホーンパッドの重心に接近して配置されているので、ホーンパッドの重心に加わる前述の慣性力により生じるこれらの係合箇所を中心とするモーメントは僅かであり、従ってホーンパッドを操舵ハンドルのハブ部から離間する向きに付勢する弾性力を特に増大させなくても、この慣性力によりホーンパッドが回転することはない。」

との記載がある。

〔B-5〕第3ページ第4欄第50行～第4ページ第5欄第15行には、

「ウレタン発泡体等により形成されたホーンパッドPには、金属板の両端部をL形に折曲した左右1対の係止体25が取付ねじ28により固定されている。操舵ハンドル20のハブ部22の芯金24には、方形に配置された4本の係止ピン26が圧入または螺合等により、操舵ハンドル20の操舵回転軸線WCと平行に立設固定されている。ホーンパッドPは、係止体25両端の折曲部に設けた穴に各係止ピン26を挿入することにより、ホイールリング部21の中央部に回転軸線WC方向に所定距離移動可能に設けられる。係止体25は、各係止ピン26に巻回されて芯金24との間に介装された圧縮コイルスプリング27により、係止ピン26先端のフランジ26aに弾性的に当接され、これにより不作動状態では、ホーンパッドPは図3及び図4に示すようにハブ部22から最も離間された位置に弾性的に付勢される。」

との記載がある。

〔B-6〕第4ページ第5欄第20～29行には、

「この第1実施例では、各係止部材25両端の折曲部は、図3及び図4に示すように、回転軸線WCの軸線方向においてホーンパッドPの重心PGとほぼ同一位置となるように配置され、これにより重心PGは操舵ハンドル20に固定された係止ピン26と係止部材25の間の4つの係合箇所を結ぶ平面上に位置される。なお重心PGは4つの係合箇所を結ぶ平面上に厳密に位置させる必要はなく、多少距離（各係合箇所間の距離に比して充分小さい距離）ならばこの平面から離れてもよい。」

との記載がある。

〔C〕 甲第3号証：実願平2-33988号（実開平3-123751号）のマイクロフィルム

〔C-1〕 明細書第1ページ第18行～第2ページ第1行には、

「本考案は、自動車のエアバッグ装置に関し、特にステアリングハンドルに装着されたエアバッグモジュールにホーンスイッチをモジュール化したものに関する。」

との記載がある。

〔C-2〕 明細書第4ページ第18行～第5ページ第7行には、

「本考案に係る自動車のエアバッグ装置は、ステアリングホイールにエアバッグモジュールの側方にホーンスイッチを配設してなる自動車エアバッグ装置において、上記エアバッグモジュールはその基板を介してステアリングホイールに装着され、上記基板にはホーンスイッチ側へ延びる延設部が設けられ、上記延設部にはホーンスイッチの受け板が固着され、上記ホーンスイッチがエアバッグモジュールにサブアッセンブリされているものである。」との記載がある。

〔C-3〕明細書第6ページ第4～6行には、

「上記ホーンスイッチがエアバッグモジュールにサブアッセンブリされているので、ホーンスイッチの組付け性が向上する。」

との記載がある。

〔C-4〕明細書第8ページ第18行～第9ページ第20行には、

「第1図～第4図に示すように、エアバッグモジュール20は、基板21と、インフレーター（ガス発生器）とイグナイタ（発火用機器）を含むインフレーターユニット22と、折り畳まれたエアバッグ23と、合成樹脂製のカバー部材24とを備え、基板21上にインフレーターユニット22とエアバッグ23とカバー部材24とをサブアッセンブリしてモジュール化され、このエアバッグモジュール20がステアリングホイール1の4つのスポーク部10・11にボルト25を介して組付けられている。

上記基板21は、概ね矩形の鋼板部材の4隅部に4つの延設部26・29を延設してなり・・・各延設部26にはスポーク部10の取付座12に当接する取付部27が形成され、・・・各延設部29にはスポーク部11の取付座に当接する取付部が形成され・・・」

との記載がある。

〔C-5〕明細書第10ページ第2～3行には、

「上記基板21の外周縁に沿って下向きの補強用のフランジ部31が形成され」

との記載がある。

〔C-6〕明細書第11ページ第6～12行には、

「このカバー部材24はステアリングホイール1のホイール本体5以外の部分の上面を覆う上面壁35と、上面壁35の下面に一体形成され且つエアバッグ23の外周側を覆う周壁36と、周壁36に一体形成され且つカバー部材24を基板21に固定する為のフランジ部37とを備えている。」

との記載がある。

〔C-7〕明細書第11ページ第13～18行には、

「上記上面壁35の内面側には、第1図・第2図に示すようにエアバッグ23の展開時に破断する破断溝38が略H字状に形成され、上面壁35には左右1対のスポーク部10の上面側を覆う延長部39と・・・が形成されている。」

との記載がある。

〔C-8〕明細書第11ページ第19行～第12ページ第4行には、

「上記周壁36はエアバッグ23の展開時にエアバッグ23内のガス圧がホーンスイッチ50へ作用したり或いはエアバッグ23がホーンスイッチ50に引掛かったりするのを防ぐ為のもので、展開時エアバッグ23は周壁36で案内されて円滑に展開する。」

との記載がある。

〔C-9〕明細書第12ページ第5～8行には、

「上記フランジ部37は基板21の外周縁部に沿って基板21の略全周に互って形成され、基板21の外周縁部のフランジ部31にリベット41やビスで固着されている。」

との記載がある。

〔C-10〕 明細書第12ページ第13～18行には、

「第2図に示すように、基板21の上部の左右1対の延設部26及びカバー部材24の上部の左右1対の延長部29は周壁部36よりも側方へ延長されており、右側の延設部26と延長部39との間及び左側の延設部26と延長部39との間に夫々ホーンスイッチ50が組付けられている。」

との記載がある。

〔C-11〕 明細書第13ページ第11～14行には、

「延長部39を押圧すると、導電板52と導電板54とが接触するので、ホーンスイッチ50がONとなり、警笛が作動するようになっている。」

との記載がある。

〔C-12〕 明細書第17ページ第10行～第18ページ第1行には、

「ステアリングホイール1Cは、・・・3つのスポーク部10・11Cが設けられ、これらスポーク部10・11Cにエアバッグモジュール20Cが組付けられ、インフレーターユニット22の下側には3つのスポーク部10・11C上へ夫々延びる延設部26C・29Cを有する第1基板21Bが設けられ、インフレーターユニット22の外周側には第2基板21Cが設けられ、インフレーターユニット22は第2基板21Cに挿嵌固着され・・・」との記載がある。

〔C-13〕 明細書第18ページ第5～9行には、

「スポーク部10上へ延びる延設部26Cには第1別実施例の基板延設部材26Aと同様にスポーク部10にボルト25で固定される取付部27Aと、ホーンスイッチ50Cの受け板部51Aが形成されている。」

との記載がある。

〔C-14〕 明細書第18ページ第13～18行には、

「上記第1基板21Bの基板本体部21bは、略円形状で、インフレーターユニット22の下側に所定間隔空けて配設され、基板本体部21bから立ち上げられた4つのブラケット部21cの各上端部が第2基板21Cの下面にボルト71で固定されている。」

との記載がある。

〔D〕 甲第4号証：特開平6-64545号公報

〔D-1〕 第2ページ第1欄第49行～同ページ第2欄第2行には、

「本発明は、エアバッグ式の拘束システムを装備した操舵ハンドル内に組み込まれたクラクション用スイッチの改良に関する。」

との記載がある。

〔D-2〕 第3ページ第3欄第48～50行には、

「エアバッグ・モジュール・カバーを取り付けるために、前記第2開口の外側に放射状に取付け手段が設置されている。」

との記載がある。

〔D-3〕 第3ページ第4欄第23～45行には、

「図1に示されているように、操舵ハンドル・アセンブリ10は、リム12とスポーク14とエアバッグ式拘

束システム16とを具えている。図1のA-A線に沿う図2は、クラクション用スイッチ・アセンブリ20を示すエアバッグ・モジュール18の断面図を表している。図を簡略化するためにエアバッグ・クッションは示されていない。このエアバッグ・モジュール18は、膨張器26を収容する第1開口24を有するモジュール・ハウジング22（以後、第1支持プレートと称する）と、第2開口28とを具えている。エアバッグ・モジュール18は、更に第3開口32を有する第2支持プレート30を具えている。このモジュール・ハウジング22は、ナット36等に確保された固定手段34によって、第2支持プレート30に結合されている。中央領域に第4開口40を有する弾性的セパレータ手段38が、モジュール・ハウジング22と第2支持プレート30との間に設けられている。クラクション用スイッチ手段42が、モジュール・ハウジング22と第2支持プレート30の間の、第2支持プレート26の接点44上に設けられている。このクラクション用スイッチ手段42は、モジュール・ハウジング22の底部に取付けられた突起部46と第2支持プレート30の接点44との間で押圧されることによって作動する。」との記載がある。

〔D-4〕 第3ページ第4欄第46～49行には、
「第2支持プレート30は、補強された縁48と、図3に示されているようなエアバッグ・モジュール18を操舵ハンドル・アセンブリ10に取付けるための取付け用支持部50とを具えている。」との記載がある。

〔D-5〕 第4ページ第5欄第17～31行には、
「固定手段34、好ましくは締付けボルトがモジュール・ハウジング22の各第2開口28を貫通している。弾性的セパレータ手段38はスプリング等でもよいが、合成ゴム系材料、高分子材料等の弾性エラストマ材料で作られたワッシャ又は円板の使用が好ましい。このエラストマ材料は定常的な圧縮に耐え得ると共に、弾性を保持可能であることが必要である。この弾性的セパレータ手段38は、モジュール・ハウジング22と第2支持プレート30との間に設置される。固定手段34はモジュール・ハウジング22の第2開口28、弾性的セパレータ手段38の第4開口40及び第2支持プレート30の第3開口32を貫通し、ナット36等で固定される。この弾性的セパレータ手段38は締付けナット36によって予備圧縮され、クラクション・スイッチ手段42が誤って作動しないようにされている。」との記載がある。

〔D-7〕 第4ページ第5欄第38～45行には、
「自動車を運転する際に、運転者はカバー16を押し下げることによって本発明のクラクション用スイッチ・アセンブリを作動させることができる。カバー16に加えられた力は弾性的セパレータ手段38を圧縮し、モジュール・ハウジング22に取付けられた突起部46をクラクション用スイッチ手段42に押しつけ、これに接続されている外部動力源（図示しない）によってクラクションを作動させる。」との記載がある。

〔3〕 特許性の判断

〔A〕 本件特許発明1と引用発明の対比

本件特許発明1と引用発明を対比すると、引用発明の「ステアリングホイール1」、「螺旋状圧縮ばね40」、「円筒状の絶縁要素36、フランジ付きスリーブ37、ボルト38及びワッシャ39」、「エアバッグ28」、「ガス発生ユニット24、26」、「カバー11」、「金属ハウジング23」、「エアバッグ装置を内蔵したステアリングホイール装置」、「エアバッグ28の膨張時に破断するライン20」、「略円形形状の上面14」、「突部15」、

「孔27」は、それぞれ、本件特許発明1の「ステアリングホイール本体」、「付勢手段としてのコイルばね」、「規制部材」、「袋状のエアバッグ」、「インフレーター」、「パッド」、「バッグホルダ」、「エアバッグ装置付きステアリングホイール」、「エアバッグの膨張時に破断する部位」、「天井壁部」、「突出部分」、「挿通孔」に相当する。

また、引用発明の「3つの接続ユニット19」は、「螺旋状圧縮ばね40」及び「円筒状の絶縁要素36、フランジ付きスリーブ37、ボルト38及びワッシャ39」という構成要素からみて、本件特許発明1の「ホーンスイッチ機構」の一部を構成するものであって、引用発明の「ネジ付きスタッド35」、「金属インサート33の露出部分34」、「金属インサート33」は、それぞれ、本件特許発明1の「ホーンスイッチ機構」における「可動側接点」、「固定側接点」、「エアバッグ装置の支持手段」としての機能を有することは明らかであるから、引用発明は、実質的に、本件特許発明1の「ホーンスイッチ機構」を備えるものである。

また、引用発明の「金属ハウジング23」は、甲第1号証の図1及び4の記載からみれば、実質的に、「前記ガス発生ユニット24、26を挿入可能な孔27」を備えた「横板部」を備えて構成されることは明らかであり、引用発明の「3つの突部29」は、甲第1号証の図1、4及び5の記載からみれば、「金属ハウジング23」の「横板部の縁の3箇所から」上方へ延びるものであって、「横板部の周方向に配置され」るものであることが明らかである。

また、引用発明の「突部29」は、上記のとおり、「横板部の縁」から延びるものであり、かつ、「ガス発生ユニット24、26の外方に突出する部分」を有しているから、本件特許発明1の「連結板部」に相当すると認められる。

また、引用発明の「前記3つの突部29の各々が、前記カバー11の金属補強要素14の突部18の一つに前記ネジ付きスタッド35及びナット30により固着され」は、「バッグホルダが、パッドに止められ」る限りにおいて、本件特許発明1の「前記複数のバッグホルダ側壁部が、前記筒形状のパッド側壁部の内周面側に止められ」と共通する。

また、引用発明の「(3つの突部29の各々に形成された)ガス発生ユニット24、26の外方に突出する部分」は、「インフレーターの外方に突出する(複数の)部分」である限りにおいて、本件特許発明1の「インフレーターの外方に突出する(複数の)取付片部」と共通する。さらに、引用発明の「金属インサート33」は、「エアバッグ装置の支持手段」である限りにおいて、本件特許発明1の「前記パッド側壁部より外方で前記取付片部の下方に配置される台本体部と、該台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる接続片と、を備えた支持プレート」と共通するとともに、引用発明の「前記突部18と前記金属インサート33との間に、前記螺旋状圧縮ばね40と前記円筒状の絶縁要素36、前記フランジ付きスリーブ37、前記ボルト38及び前記ワッシャ39から構成される前記接続ユニット19を配置させ」る点は、「エアバッグ装置とエアバッグ装置の支持手段との間に、コイルばねと規制部材とを配置させ」る限りにおいて、本件特許発明1の「前記取付片部と前記台本体部との間に、前記コイルばねと前記規制部材とを配置させ」る点と共通する。

〔B〕一致点

「ステアリングホイール本体の上部に、ホーンスイッチ機構の複数の付勢手段としてのコイルばねに

より上方へ付勢されて支持され、かつ、前記ホーンスイッチ機構の複数の規制部材によって、前記ステアリングホイール本体側からの離隔距離を規制されたエアバッグ装置が配置され、
該エアバッグ装置が、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、前記エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ、を備えて構成され、
前記ホーンスイッチ機構が、前記パッドを押し下げることにより、前記コイルばねを圧縮させて、前記エアバッグ装置側に配置される可動側接点を、前記ステアリングホイール本体側に配置される固定側接点に、接触させることにより、ホーンを作動させるように構成されたエアバッグ装置付きステアリングホイールであって、
前記パッドが、前記エアバッグの膨張時に破断する部位を備えた天井壁部と、を備えて構成され、前記天井壁部には外方へ突出した3つの突出部分があり、
前記バッグホルダが、前記インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の縁の複数箇所から上方へ延びる複数の連結板部と、を備えて構成され、前記複数の連結板部が、前記横板部の周方向に配置され、
前記バッグホルダが、前記パッドに止められ、
前記複数の連結板部に、前記インフレーターの外方に突出する複数の部分が、前記天井壁部の突出部分の下面側で外方へ突出するように、配置され、 前記エアバッグ装置の支持手段が、前記エアバッグ装置と前記エアバッグ装置の支持手段との間に、前記コイルばねと前記規制部材とを配置させて、前記エアバッグ装置側に組み付けられ、
前記エアバッグ装置が、前記ステアリングホイール本体の上部に配置される構成としている、エアバッグ装置付きステアリングホイール。」
の点で一致する。

〔C〕 相違点

〔相違点1〕

本件特許発明1ではパッドに関し、前記エアバッグの膨張時に破断する部位を備えた天井壁部と、該天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部と、を備えて構成され、前記天井壁部には前記パッド側壁部より左外方、右外方及び後外方へ突出した左、右及び後の突出部分があるのに対して、

引用発明ではパッドに関し、前記エアバッグの膨張時に破断する部位を備えた天井壁部とを備えて構成され、前記天井壁部には外方へ突出した3つの突出部分があるが突出する方向については記載がなく、天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部を有していない点。

〔相違点2〕

本件特許発明1ではバッグホルダに関し、前記インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の前縁側と後縁付近の左右両側の3箇所から延びる3つのバッグホルダ側壁部と、該横板部の左縁、右縁及び後縁の3箇所から上方へ直角に延びる左、右及び後の3つの連結板部と、を備えて構成され、前記3つのバッグホルダ側壁部と前記3つの連結板部とが、前記横板部の周方向に1つずつ交互に配置されるのに対して、

引用発明ではバッグホルダに関し、前記インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の縁の複数箇所から上方へ延びる複数の連結板部と、を備えて構成され、前記複数の連結板部が、前記横板部の周方向に配置されているが、それ以外の点に関しては明らかではない点。

〔相違点3〕

本件特許発明1では、前記3つのバッグホルダ側壁部が、前記筒形状のパッド側壁部の内周面側に止められることにより、バッグホルダによるパッドの保持が行われるのに対して、引用発明では、前記バッグホルダが、前記パッドに止められているが、保持の具体的手段が異なっている点。

〔相違点4〕

本件特許発明1では、エアバック装置の支持に関し、前記エアバック装置側に、前記左、右及び後の連結板部の上端から外方へ延びて、前記インフレーターの外方に突出するとともに、前記天井壁部の左、右及び後の突出部分の下面側で前記パッド側壁部より外方へ突出した左、右及び後の3つの取付片部が、配置され、板金製であり、前記横板部の下方で、前記インフレーターの外方、右外方及び後外方をそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向に延び、板厚方向が上下方向である左杆部、右杆部及び後杆部を一体として含む連結杆部と、前記連結杆部の左部の左縁、右杆部の右縁及び後杆部の後縁の3箇所から、前記左、右及び後の連結板部の外側を、前記横板部よりも上方へ直角に延び、板幅方向がそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向である左、右及び後の3つの縦板部と、前記左、右及び後の縦板部の上端から左外方、右外方及び後外方へ延び、板厚方向が上下方向であり、前記パッド側壁部より外方で前記左、右及び後の取付片部の下方に配置される左、右及び後の3つの台本体部と、前記連結杆部の左杆部及び右杆部から下方へ設けられ、前記台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる左及び右の2つの接続片と、を備えて構成され、もって前記連結杆部が前記左、右及び後の台本体部を相互に連結している、前記ホーンスイッチ機構の一部を構成する支持プレートが、前記左、右及び後の取付片部と前記左、右及び後の台本体部との間に、前記コイルばねと前記規制部材とを配置させて、前記左、右及び後の台本体部の箇所のみで前記エアバック装置側に組み付けられることにより、ホーンスイッチ機構にエアバック装置が支持されているのに対して、引用発明では、ホーンスイッチ機構にエアバック装置は支持されているが、支持するための支持プレートを用いておらず、また、上記のような具体的な構成は記載されていない点。

〔相違点5〕

本件特許発明1では、エアバック装置が、前記ステアリングホイール本体の上部に配置される構成に関し、少なくとも1つの前記コイルばねが、全ての前記コイルばねにより上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置されており、該略等しい高さとは、ステアリングホイール内に配置された状態での少なくとも1つのコイルばねの上端から上下方へまたは下端から上下方へ、そのコイルばねの上下方向の長さの5割の範囲までに、前記重心の高さがあることであるのに対して、引用発明では、エアバック装置が、ステアリングホイール本体の上部に配置されているが、それ以外の点に関しては特に記載がない点。

〔C〕 相違点についての判断

〔相違点1について〕

引用発明においても、パッドの天井壁部には左外方、右外方及び後外方へ突出した左、右及び後の突出部分があることは第3図からも明らかである。

また、天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部に関しては、甲第3号証には、カバー部材24が、エアバック23の展開時に破断する破断溝38を備えた上面壁35と、該上面壁35の外周

縁付近から下方へ延びるエアバッグ23の外周側を覆う周壁36と、を備えて構成され、前記上面壁35には、前記周壁36より外方へ突出した延長部39があり、前記上面壁35の延長部39の下面側で当該周壁36より外方にホーンスイッチ50が配置される点が記載されているものと認められる（上記記載事項（3－6）、（3－7）、（3－10）及び第1～4図参照。）。そして、甲第3号証の「周壁36」は、それぞれ本件特許発明1の「筒形状のパッド側壁部」に相当するから、甲第3号証には、パッドの天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部が記載されているものと認められる。

そして、甲第3号証の周壁36は、エアバッグ23の展開時にエアバッグ23内のガス圧がホーンスイッチ50へ作用したり、エアバッグ23がホーンスイッチ50に引っ掛かったりするのを防ぎ、円滑に展開するようエアバッグ23を案内するものであるところ（上記記載事項（3－8））、エアバッグの円滑な展開という課題は、同じく、エアバッグ装置付きステアリングホイールに係る引用発明にも内在しているといえることから、甲第3号証の上記記載事項を引用発明に適用することは、当業者が適宜容易になし得ることである。

[相違点2について]

引用発明においても、バッグホルダは、インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の縁の複数箇所から上方へ延びる複数の連結板部とを備えており、複数の連結板部が、前記横板部の周方向に配置されており、第4図を参照すれば連結部の数は3つである。

そして、引用発明においても、3つの連結板部（突部29）は、金属ハウジング23の横板部の周方向であって、3つのスポーク7に対応する位置に配置されているから、本件特許発明1のように、3つのバッグホルダ側壁部と3つの連結板部とを、横板部の周方向に1つずつ交互に配置されるようにすることは、当業者が適宜容易になし得ることにすぎない。

[相違点3について]

引用発明においても、バッグホルダはパッドに止められており、その際保持するための具体的手段として、バッグホルダ側壁部をパッド側壁部の内周面側に止めた構成を複数のスポーク部間に配置する点は、周知の事項である（例えば、甲第3号証の上記記載事項（3－5）、（3－6）、（3－9）及び第1～4図、甲第4号証の上記記載事項（4－2）及び図1、2、米国特許第5508481号明細書の第2欄第60～67行及び第2～6図参照。）。

してみれば、引用発明において、カバー11を金属ハウジング23に保持するため、突部29がカバー11の金属補強要素14の突部18にネジ付きスタッド35及びナット30により固着される構成に代えて、上記周知の事項に係る構成を採用することに格別の困難性はないといえるべきである。

[相違点4について]

本件特許発明1では、エアバッグ装置をホーンスイッチ機構に支持するに際し、支持プレートを用いて支持している。

引用発明においては、支持プレートを用いていないが、ステアリングホイールにエアバッグ装置を組み付ける台本体部と、ステアリングホイール本体に止められる接続部ないし接続片とを備えた支持プレートは、周知の事項であり（例えば、甲第4号証の上記記載事項（4－1）～（4－6）及び図2、3、6（第2支持プレート30）参照）、そのような支持プレートを用いてエアバッグ装置をホーンスイッチ機構に支持することは当業者が容易になし得ることである。

そして、支持プレートの材質として板金製とすることは周知の事項であるし、支持プレートの詳細な形状は3箇所支持される構造を詳細に限定したものであるが、このような限定は、エアバッグ装置

をホーンスイッチ機構に支持するに際し、支持プレートを用いて支持しているということ以上の格別の技術的思想を開示するものではなく、本件特許明細書の実施例の記載や図面から読み取った事項から単に限定したものにすぎず、まさに設計事項というべきものである。

[相違点5について]

本件特許発明1の課題は本件特許明細書の記載によれば概略以下のようなものである。

従来のステアリングホイールでは、ホーンスイッチ機構が重量のあるエアバッグ装置の下方の左右両側に配置されて、エアバッグ装置を左右両側の下方からホーンスイッチ機構のコイルばねで揺動可能に支持する構造となっていた。したがって、ホーンスイッチ機構の付勢手段として、ばね荷重の低いコイルばねを使用すれば、車両の振動等でエアバッグ装置が横方向に揺動して傾斜し易くなり、不必要にホーンスイッチ機構をオンさせてしまう場合が生ずる。

そのため、ホーンスイッチ機構の付勢手段としてのコイルばねとしては、ばね荷重の高いものが使用されることとなって、ホーンスイッチ機構の操作荷重が大きくなり、ホーンスイッチ機構の操作フィーリングが悪くなっていた。

本発明は、上述の課題を解決するものであり、重量のあるエアバッグ装置がホーンスイッチ機構の付勢手段に支持されて配置されていても、ホーンスイッチ機構の操作フィーリングが良好となるエアバッグ装置付きステアリングホイールを提供することを目的とする。

そして、この課題を解決するために、本発明に係るステアリングホイールでは、少なくとも1つの付勢手段が、全ての付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置したものである。

そのため、重心高さ位置付近に配置されている付勢手段に対して、圧縮させる作用を生じさせ難いことから、ばね荷重の低い付勢手段を使用したり、あるいは、付勢手段の設置数を少なくして、ホーンスイッチ機構の操作荷重を低減させても、スイッチ本体を導通させることを防止することができるというものである。

以上の点を考慮しつつ、相違点5について検討する。

甲第2号証には、操舵ハンドルのホーンパッド取付構造において、ホーンパッドPの重心PGに生じる慣性力によりホーンパッドPに加わる回転モーメントによって、予想外のときにホーンの不意鳴りが発生するという問題を解決するとともに、ホーン不意鳴りの解決手段として、ホーンパッドPを弾性的に付勢するスプリングの付勢力を強くした場合、ホーンを作動させるときの操作力が増大して、ホーンパッドPの操作性が悪化するという問題を解決するために、操舵ハンドル20に固定された係止ピン26とホーンパッドPに固定された係止部材25の間の4つの係合箇所を結ぶ平面を、ホーンパッドPの重心（係止部材25等の固定された部分を含む重心）PGの位置に配置した点が記載されている（上記記載事項（2-1）～（2-6））。

ここで、「係止ピン26と係止部材25の間の係合箇所」とは、係止ピン26先端のフランジ26aと係止部材25の当接部分であり（上記記載事項（2-5））、当該当接部分は、甲第2号証の図3～5の記載からみて、ホーンパッドPを弾性的に付勢する圧縮コイルスプリング27の係止部材25に当接する端部とほぼ等しい高さに配置されていると認められる。また、係止部材25等の固定された部分を含むホーンパッドPは、4つの圧縮コイルスプリング27により、操舵ハンドル20から離間する向きに付勢されている。

してみれば、甲第2号証には、4つの圧縮コイルスプリング27の係止部材25に当接する端部が、全ての圧縮コイルスプリング27により操舵ハンドル20から離間する向きに付勢されるホーンパッドPの重心PGの高さとほぼ等しい高さに配置されている点が記載されているものと認められる。そして、甲第2

号証の「圧縮コイルスプリング27」、「係止部材25に当接する端部」、「操舵ハンドル20から離間する向き」、「ホーンパッドP」、「重心PGの高さ」は、本件特許発明1の「コイルばね」、「上端」、「上方」、「部品」、「合計重量の重心の高さ」にそれぞれ相当するとともに、甲第2号証の圧縮コイルスプリング27は、操舵ハンドル20に配置された状態において、その「上端」が「重心PGの高さ」とほぼ等しい高さに配置されていることから、実質的に、圧縮コイルスプリング27が「重心PGの高さ」と本件特許発明1で定義される「略等しい高さ」に配置されることは明らかである。

そして、引用発明のエアバッグ装置付きステアリングホイールにおいても、甲第2号証のものと同様に、予想外のホーンの不意鳴りを防止するとともに、ホーンパッドを付勢するスプリングの付勢力を低減して、ホーンパッドの操作性を良好なものとするという課題があることは、例えば、実願平4－93552号（実開平6－53325号）のCD-ROMの段落【0002】～【0008】に記載されているとおり明らかであり、引用発明に甲第2号証の上記記載事項を適用して、3つの螺旋状圧縮ばね40が、全ての螺旋状圧縮ばね40により上方へ付勢される部品（エアバッグ装置13）の合計重量の重心の高さと「略等しい高さ」に配置されるように構成することに格別の困難性はなく、当事者が容易になし得たことである。

そして、略等しい高さに関し、ステアリングホイール内に配置された状態での少なくとも1つのコイルばねの上端から上下方へまたは下端から上下方へ、そのコイルばねの上下方向の長さの5割の範囲までに、前記重心の高さがあることとすることは当事者が適宜なし得ることにすぎない。

したがって、本件特許発明1は、引用発明、甲第2及び3号証の記載事項並びに周知の事項に基づいて、当事者が容易に発明をすることができたものである。

4. 研究における検討のポイント

本件特許に関しては、登録時及び訂正請求時共に請求項が複数存在しているが、本研究においては登録時、訂正請求時共に請求項1を対象に検討を行なった。

(ア) 訂正について

〔1〕 訂正の可否

訂正では支持プレート等の具体的形状を特定しているが、この訂正は当初明細書等の記載の範囲内（明示は無くても明細書、図面の記載から自明な事項）であるといえるか？

〔1－1〕 訂正について

①特許法は、第126条（訂正審判）において以下を規定している。

1 特許権者は、願書に添付した明細書、特許請求の範囲又は図面の訂正をすることについて訂正審判を請求することができる。ただし、その訂正は、次に掲げる事項を目的とするものに限る。

一 特許請求の範囲の減縮

二 誤記又は誤訳の訂正

三 明瞭でない記載の釈明

四 他の請求項の記載を引用する請求項の記載を当該他の請求項の記載を引用しないものとする。

5 第1項の明細書、特許請求の範囲又は図面の訂正は、願書に添付した明細書、特許請求の範囲又は図面（同項ただし書第2号に掲げる事項を目的とする訂正の場合にあつては、願書に最初に添付

した明細書、特許請求の範囲又は図面（外国語書面出願に係る特許にあつては、外国語書面）に記載した事項の範囲内においてしなければならない。

注）特許法第126条第5項は、特許無効審判における訂正の請求に関する第134条の2 第9項で準用されている。

②「願書に添付した明細書又は図面に記載した事項の範囲内」の意義について

知的財産高等裁判所は、平成18年（行ケ）第10563号 審決取消事件における平成20年5月30日判決（所謂、「ソルダーレジスト事件」大合議判決）で、以下のように判示している。

（なお、本判決における対象は訂正が問題となった事件であるが、先ず平成6 年改正前の特許法第17条第2項（「前項本文の規定により明細書又は図面について補正をするときは、願書に最初に添付した明細書又は図面に記載した事項の範囲内においてしなければならない。」）の規定の趣旨が、出願人のために出願についての補正を許容する一方、出願時に開示された範囲を超える補正を許さないとするにより、第三者との利害の調整を図ることにあり、この点において、訂正においても同趣旨であるということを述べた上で）

「明細書又は図面に記載した事項」とは、技術的思想の高度の創作である発明について、特許権による独占を得る前提として、第三者に対して開示されるものであるから、ここでいう「事項」とは明細書又は図面によって開示された発明に関する技術的事項であることが前提となるところ、「明細書又は図面に記載した事項」とは、当業者によって、明細書又は図面のすべての記載を総合することにより導かれる技術的事項であり、補正が、このようにして導かれる技術的事項との関係において、新たな技術的事項を導入しないものであるときは、当該補正は、「明細書又は図面に記載した事項の範囲内において」するものということができる。そして、（平成6年改正前の）同法134条2項ただし書における同様の文言についても、同様に解するべきであり、訂正が、当業者によって、明細書又は図面のすべての記載を総合することにより導かれる技術的事項との関係において、新たな技術的事項を導入しないものであるときは、当該訂正は、「明細書又は図面に記載した事項の範囲内において」するものということができる。

〔1-2〕 本件特許における、特に図面から導かれる事項に起因した訂正の可否について

〔1-1〕 ②を踏まえ、本件特許における訂正の可否について検討する。

なお、以下には明細書の記載の他に図面に関する説明がなされているため、関係する図面を掲載する。

図 2

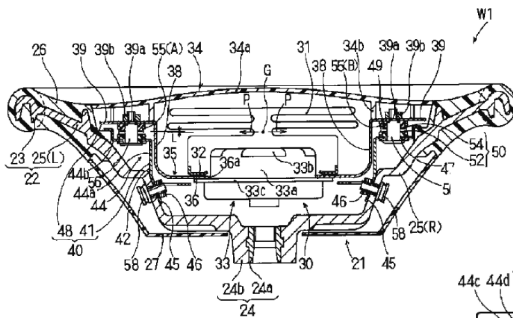


図 5

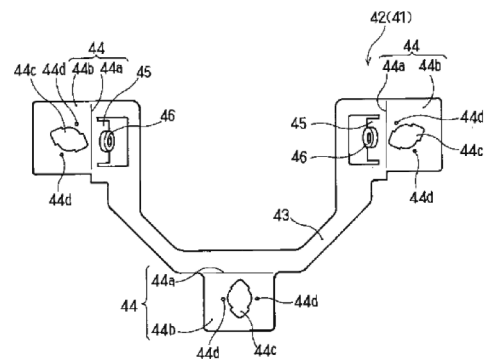


図 3

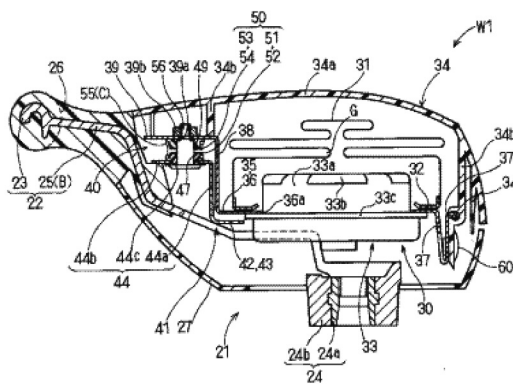
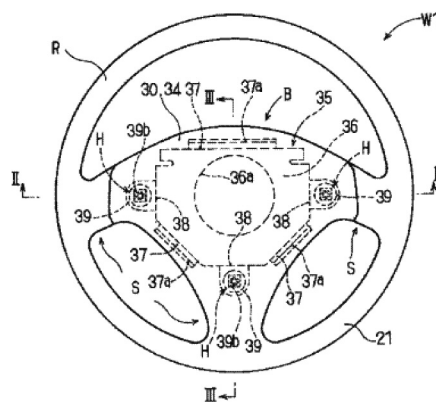


図 4



- ①「前記パッドが、前記エアバッグの膨張時に破断する部位を備えた天井壁部と、該天井壁部の外周縁付近から下方へ延びる筒形状のパッド側壁部と、を備えて構成され、前記天井壁部には前記パッド側壁部より左外方、右外方及び後外方へ突出した左、右及び後の突出部分があり、」を追加する訂正について

段落【0029】の記載から、天井壁部の外周縁「付近」から下方へパッド側壁部が延びるということは、その延びる位置から天井壁部の外周縁までの該天井壁部は、パッド側壁部より外方へ突出することを意味すること、また、図2及び図3には、天井壁部34aにパッド側壁部34bより左外方、右外方及び後外方へ突出した左、右及び後の突出部分があることが図示されていると判断する。

したがって、本訂正は、明細書及び図面から当業者が導かれる事項であると判断する。

また、本訂正は、特に図2及び図3から実質的に読み取れる事項である（上位概念化、抽象化をして実施例以外のものを含むことがない）から、新たな技術的事項を導入するものでもないと判断する。

- ②「前記バッグホルダが、前記インフレーターを挿入可能な挿通孔を備えた横板部と、該横板部の前縁側と後縁付近の左右両側の3箇所から延びる3つのバッグホルダ側壁部と、該横板部の左縁、右縁及び後縁の3箇所から上方へ直角に延びる左、右及び後の3つの連結板部と、を備えて構成され、前記3つのバッグホルダ側壁部と前記3つの連結板部とが、前記横板部の周方向に1つずつ交互に配置され、」を追加する訂正について

段落【0031】の記載と、図4には3つのバッグホルダ側壁部37と3つの連結板部38とが、横板部36の周方向に1つずつ交互に配置されていることが図示されていると判断する。

したがって、本訂正は、明細書及び図面から当業者が導かれる事項であると判断する。

また、本訂正は、特に図4から実質的に読み取れる事項であるから、新たな技術的事項を導入するものでもないと判断する。

- ③「前記3つのバッグホルダ側壁部が、前記筒形状のパッド側壁部の内周面側に止められることにより、バッグホルダによるパッドの保持が行われ、」を追加する訂正について

段落【0029】と【0030】の記載と、図3より、バッグホルダ側壁部37がパッド側壁部34bの内周面側に止められていることが図示されていると判断する。

したがって、本訂正は、明細書及び図面から当業者が導かれる事項であると判断する。

また、本訂正は、特に図3から実質的に読み取れる事項であるから、新たな技術的事項を導入するものでもないと判断する。

- ④「前記エアバッグ装置側に、前記左、右及び後の連結板部の上端から外方へ延びて、前記インフレーターの外方に突出するとともに、前記天井壁部の左、右及び後の突出部分の下面側で前記パッド側壁部より外方へ突出した左、右及び後の3つの取付片部が、配置され、」における下線部を追加する訂正について

段落【0033】の記載と、図2及び図3より、天井壁部34aの前記左、右及び後の突出部分の下面

側でパッド側壁部34bより外方へ突出した左、右及び後の3つの取付片部39が図示されていると判断する。

したがって、本訂正は、明細書及び図面から当業者が導かれる事項であると判断する。

そして、本訂正は、図2及び図3から実質的に読み取れる事項であるから、新たな技術的事項を導入するものでもないと判断する。

⑤「板金製であり、前記横板部の下方で、前記インフレーター33の左外方、右外方及び後外方をそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向に延び、板厚方向が上下方向である左杆部、右杆部及び後杆部を一体として含む連結杆部と、前記連結杆部の左杆部の左縁、右杆部の右縁及び後杆部の後縁の3箇所から、前記左、右及び後の連結板部の外側を、前記横板部よりも上方へ直角に延び、板幅方向がそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向である左、右及び後の3つの縦板部と、前記左、右及び後の縦板部の上端から左外方、右外方及び後外方へ延び、板厚方向が上下方向であり、前記パッド側壁部より外方で前記左、右及び後の取付片部の下方に配置される左、右及び後の3つの台本体部と、前記連結杆部の左杆部及び右杆部から下方へ設けられ、前記台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる左及び右の2つの接続片と、を備えて構成され、もって前記連結杆部が前記左、右及び後の台本体部を相互に連結している、前記ホーンスイッチ機構の一部を構成する支持プレートが、前記左、右及び後の取付片部と前記左、右及び後の台本体部との間に、前記コイルばねと前記規制部材とを配置させて、前記左、右及び後の台本体部の箇所のみで前記エアバッグ装置側に組み付けられることにより、ホーンスイッチ機構にエアバッグ装置が支持され、」を追加する訂正について

「固定側部材41は、実施形態の場合、左右のスポーク部芯金25L・25Rにボルト58止めされる支持プレート42と、支持グロメット47と、固定側接点材51と、から構成されている。」(段落【0035】)

「支持プレート42は、板金製として、図2・3・5に示すように、平面から見てU字状の連結杆部43と、連結杆部43の左右両縁と後縁とから上方へ延びて上端から外方へ延びる支持台部44と、を備えて構成されている。連結杆部43は、横板部36の下方で、インフレーター33の左外方、右外方及び後外方をそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向に延び、板厚方向が上下方向である左杆部、右杆部及び後杆部を一体として含む。」(段落【0036】)

「各支持台部44は、連結杆部43から上方へ延びる縦板部44aと、縦板部44aの上端から外方へ延びる台本体部44bと、から構成されている。縦板部44aは、連結杆部43の左杆部の左縁、右杆部の右縁及び後杆部の後縁の3箇所から、左、右及び後の連結板部38の外側を、横板部36よりも上方へ垂直に延び、板幅方向がそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向である左、右及び後の3つの縦板部44aを含む。台本体部44bは、左、右及び後の縦板部44aの上端から左外方、右外方及び後外方へ延び、板厚方向が上下方向であり、パッド側壁部34bより外方で左、右及び後の取付片部39の下方に配置される左、右及び後の3つの台本体部44bを含む。台本体部44bの中央には、円形の孔の対称的な位置の両縁に略直角三角形の孔の斜辺側を付けたような組付孔44cが形成され、さらに、組付孔44cの両側には、小径の円形状の係止孔44dが形成されている。」(段落【0037】)

更に【0038】、【0047】の記載、及び図2、図3、図5には横板部36の下方で、インフレーター33の左外方、右外方及び後外方をそれぞれ前後方向、前後方向及び左右方向に延び、板厚方向が上下方向である左杆部、右杆部及び後杆部を一体として含む連結杆部43が図示されていると判断する。また、図2、図3、図5には、連結杆部43の左杆部の右縁、右杆部の右縁及び後杆部の後縁の3箇所から、左、右及び後ろ連結板部38の外側を、横板部36よりも上方へ直角に延び、板幅方向がそれぞれ前後方向及び左右方向

である左、右及後の3つの縦板部44aが図示されていると判断する。更に、図2～図6には、左、右及び後の縦板部44aの上端から左外方、右外方及び後外方へ延び、板厚方向が上下方向であり、パッド側壁部34bより外方で左、右及び後の取付片部39の下方に配置される左、右及び後の3つの台本体部44bが図示されていると判断される。そして、図2、図5には、連結杆部43の左杆部及び右杆部から下方へ設けられた左及び右の2つの接続片45が図示されていると判断する。

したがって、本訂正は、明細書及び図面から当業者が導かれる事項であると判断する。

そして、本訂正は、図2図3及び図5から実質的に読み取れる事項であるから、新たな技術的事項を導入するものでもないと判断する。

⑤上記①～④を含め、本件特許における訂正は、「特許請求の範囲の減縮」及び「明瞭でない記載の釈明」に該当すると判断される。

以上のことから、本件特許における平成20年10月27日付けの訂正は、特許法第134条の2 第1項ただし書き第1号、第3号及び第9項で準用する第126条第5項の要件を満たすと判断する。

〔2〕独立特許要件に関する訂正審判と特許無効審判における取扱い

訂正審判では独立特許要件が訂正の可否判断の中に含まれるのに対して、無効審判では訂正の可否と特許性の有無を2段階に分けて判断している。

無効審判での訂正と訂正審判での訂正に何らかの相違が生じないのか？

特許無効審判請求において、訂正請求がされた場合は、訂正請求を認めるか否かが判断された後に、判断結果を前提として、無効理由の有無が審理される。その結果、審決の主文は以下ようになる。

	訂正請求	特許性判断	審決主文
A	認める	特許無効	訂正を認める。特許第〇〇号の請求項△△に係る発明についての特許を無効とする。
B	認める	特許有効	訂正を認める。本件審判の請求は、成り立たない。
C	認めない	特許無効	特許第〇〇号の請求項△△に係る発明についての特許を無効とする。
D	認めない	特許有効	本件審判の請求は、成り立たない。

この場合、審決に不服のある被請求人（特許権者）は審決取消訴訟において、Aにおいては、「特許第〇〇号の請求項△△に係る発明についての特許を無効とする。」のみを争い、Cの場合は、審決取消訴訟の中で「訂正を認めない」点を争うことができる。なお、Dに関し、請求人において、「訂正を

認めない」ことだけを争う利益はない。参考情報として、該当する審判便覧の記載を本項末尾に示す。

ところで、理論的には、無効審判における訂正の許否の判断と訂正審判における訂正の許否の判断とで、その判断そのものに差異が存在することはない。

しかし、実務においては、両者の間には、微妙な差異が存在し得るものであると考える。即ち、当事者対立構造を有する無効審判においては、殊に、訂正後のクレームについても特許無効という心証を有する場合には、訂正要件で判断するよりも、むしろ訂正を認めた上で、特許無効とするという判断を行っている例が多いように感じられる。これは、審判官としては、訂正後のクレームでも特許無効という心証が堅いのであれば、取消訴訟においてもその点を争点としたいという意識があるのではないかと推測される。

これに対して、訂正審判においては、訂正の許否について厳格に判断を行い、訂正要件を満たさないものについては、その理由で訂正を許さず、独立特許要件の存否の判断には入っていないように思われる。これは、訂正要件を充足するとしながら、独立特許要件を満たさないという理由で訂正を許さない審決をすると、訂正審判手続において当該特許に無効事由のあることが公になってしまうが、そのような判断はむしろ無効審判において示されるのが本来であるという考えが、背後にあるのではないと思われる。

<参考1：審判便覧（51－07）>

2. 審決の記載

(2) 審決の記載事項（45－03、45－04の5）の特例

b 特許無効審判において訂正請求がある場合の審決

(a) 無効審判手続中に請求した訂正を認める場合、その旨を審決の結論中に記載することによって、訂正請求によってなされた訂正の効果を生じさせる。

（説明）結論の記載事項としては、無効審判の審決であるから、無効審判請求書の趣旨に対応して、審理した結論を審決の結論部分に記載するのが原則であるが、訂正請求を認め、その効果を生じさせるためには審決による必要がある（§ 134⑤→§ 128）ので、訂正請求を認める場合には結論に記載する。

(b) 無効審判手続中に請求した訂正を認めない場合、審決の結論中には訂正を認めないことを記載せず、理由中でその旨記載する。

（説明）訂正を認めない場合は、

イ 無効審判請求人には「訂正を認めない」ことだけを争う利益はない。

ロ 無効審判の被請求人は、

(イ) 無効審決の場合には、審決取消訴訟の中で「訂正を認めない」点を争うことができる。

(ロ) 無効請求不成立審決の場合には、「訂正を認めない」点を争い、その結果として「要旨認定の誤り」に基づき、無効請求不成立の審決を取り消す利益はない。なお、この場合、別途訂正審判を請求することが可能である。

<参考2：審判便覧（54－07）>

訂正審判の審決、審決の登録等

1. 訂正審判の審決

訂正審判の審決には、次の3とおりがある。

a 訂正を認める場合

b 訂正を一部認める場合

c 訂正を認めない場合

d 審判の請求を却下する場合（特§ 135 →54—04の2,3）

（ただし、bについては、平成24年4月1日以降に請求された無効審判事件に限る。）

（イ）進歩性の判断について

〔1〕登録時の特許請求の範囲の請求項1について

登録時の【請求項1】が甲第1号証と甲第2号証との組合せから容易に発明できたといえるか。特に重心の示唆の無い甲第1号証とエアバッグ装置の無い甲第2号証との組合せの動機付けはどう判断すべきか？

〔1-1〕登録時の【請求項1】を分説して以下に再度掲載する。

- ①ステアリングホイール本体の上部に、ホーンスイッチ機構の複数の付勢手段により上方へ付勢されて支持され、かつ、前記ホーンスイッチ機構の複数の規制部材によって、前記ステアリングホイール本体側からの離隔距離を規制されたエアバッグ装置が配置され、
- ②該エアバッグ装置が、膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、前記エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ、を備えて構成され、前記ホーンスイッチ機構が、前記パッドを押し下げることにより、前記付勢手段を圧縮させて、前記エアバッグ装置側に配置される可動側接点を、前記ステアリングホイール本体側に配置される固定側接点に、接触させることにより、ホーンを作動させるように構成されたエアバッグ装置付きステアリングホイールであって、
- ③前記エアバッグ装置側に、前記インフレーターの外方に突出する複数の取付片部が、配置され、前記取付片部の下方に配置される台本体部と、
- ④該台本体部の下方に配置されて前記ステアリングホイール本体に止められる接続片と、を備えた支持プレートが、前記取付片部と前記台本体部との間に、前記付勢手段と前記規制部材とを配置させて、前記エアバッグ装置側に組み付けられ、
- ⑤前記エアバッグ装置が、前記接続片を前記ステアリングホイール本体に止めることにより、前記ステアリングホイール本体の上部に配置される構成として、
- ⑥少なくとも1つの前記付勢手段が、全ての前記付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置されていることを特徴とするエアバッグ装置付きステアリングホイール。

〔1-2〕甲第2号証に記載された事項と本件特許との対比

甲第2号証には、前述の通り3.〔2〕〔B〕で示した内容が記載されている。上記の分説された【請求項1】と対比すると、エアバッグ装置（膨張可能に折り畳まれた袋状のエアバッグ、該エアバッグに膨張用ガスを供給するインフレーター、折り畳まれた前記エアバッグを覆うパッド、及び、前記エアバッグ・インフレーター・パッドを保持するバッグホルダ）が存在しない以外は、全て有していると言える。

そこで、双方に開示された事項に関し、重心の定義を軸に、解決に至る手段及び結果としての効果を対比した結果を以下に示す。

表 1. 本件特許と甲第 2 号証の対比

	本件特許	甲第 2 号証
重心の定義	【00019】 【発明の効果】…、全ての付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心…。 【00053】さらに、実施形態の場合、…が、全てのコイルばね 56 により上方へ付勢されて支持される部品、すなわち、実施形態の場合にはエアバッグ装置 30 (エアバッグ 31・リテーナ 32・インフレーター 33・パッド 34・バッグホルダ 35・リード線等)・可動側部材 48 (取付片部 39・絶縁スペーサ 49・可動側接点材 53)・錨付ボルト 56 の合計重量の重心 G…	【00004】 【発明が解決しようとする課題】…、図 10 に示すように、ホーンパッド P の重心 (係止体 25 等の固定された部分を含む重心) P G には…。 【00009】 …、前記ホーンパッド及びこれに固定された部材の重心位置…
従来技術	パッド (エアバッグが取り付けられている) の下にホーンスイッチがある。	パッドの下にホーンスイッチがある。(図 13)
問題点 (解決課題)	【00012】 ばね荷重の低いコイルばねを使用すると車両の振動等で、不必要にホーン機構がオンする。 【00014】 ばね荷重の高いものを使用すると操作荷重が大きくなり、ホーンスイッチの操作フィーリングが悪くなる。	【00004】 振動等により生じる慣性力でパッドが動き、ホーンの不意鳴りを生じる。 【00007】 スプリング 27 の付勢力を強くすると不意鳴りは防止できるが、ホーン作動時の操作力が増大し、操作性が悪い。
解決手段 「重心」と ホーン スイッチ の位置関係	【00053】 …錨付ボルト 56 の合計重量の重心 G の高さに、各コイルばね 56 の上下方向の中央部分を一致させるように構成されている。 【00059】 …さらにまた、少なくとも 1 つのコイルばね 55 が、重心 G の高さと同程度の高さに配置されれば (言い換えれば、ステアリングホイール内に配置された状態でのその 1 つのコイルばね 55 の上端または下端から、そのコイルばね 55 の上下方向の長さの 5 割程度の範囲までに重心 G の高さが配置されれば)、	【00018】…、これにより重心 P G は操舵ハンドル 20 の固定された係止ピン 26 と係止部材 25 の間の 4 つの係止箇所を結ぶ平面上に位置される。
効果	【00022】したがって、本発明に係るステアリングホイールでは、重量のあるエアバッグ装置がホーンスイッチ機構の付勢手段に支持されて配置されていても、ホーンスイッチ機構の操作荷重を低減することができるため、ホーンスイッチ機構の操作フィーリングを良好にすることができる。 【00059】…、既述の回転モーメント PL の値を低減できるため、従来例よりホーンスイッチ機構の操作荷重を低減することが可能となる。	【00013】 【発明の効果】 …、操舵ハンドルのチルト位置調整または上下方向加速度によりホーンパッドの重心に慣性力が生じてもホーンパッドが回転することはない。従って予想外のときにホーンの不意鳴りが生じるといった問題は解消される。しかも警報の際のホーンパッドの操作性に何の悪影響を及ぼすこともない。

〔1-3〕 検討（エアバッグ装置の有無で何が違うか？）

上記対比表の通り、「重心の定義」に関しては本件特許と甲第2号証は同じであると考えられる。また、問題点（解決課題）の要因が重心とホーンスイッチとの位置関係にあること、解決手段において、重心とホーンスイッチとの位置関係を慣性モーメントの観点から調整することにおいて共通していると言える。

ところで、本件特許と甲第2号証は共に重心位置とコイルバネ（甲第2号証においては、スプリング）の距離から生じる慣性モーメントを問題にしている。慣性モーメントは質量と距離（正確には質量と回転中心から質点までの位置ベクトル）の関数であり、エアバッグ装置が存在する場合は、質量が大きくなり、慣性モーメントの値は自ずとエアバッグ装置が存在する場合は大きくなると言える。

しかしながら、甲第2号証は、「【0018】・・・、これにより重心PGは操舵ハンドル20の固定された係止ピン26と係止部材25の間の4つの係止箇所を結ぶ平面上に位置される。」と記載されており、距離を可能な限り0（ゼロ）に近づけることを目的としていることは明らかなである。そうすると距離を0に近づける＝慣性モーメントを0に近づけることを目的としており、この結果、質量の違いは問題にならないと判断される。

〔1-4〕 結論（登録時の特許請求の範囲の請求項1に関する特許性の判断）

一方、エアバッグ装置を有し、（重心に関する記載はないものの）本件特許と同様に断面においてエアバッグ装置の横方向にホーンスイッチのコイルバネを有しているステアリングホイールは、甲第1号証、甲第3号証、甲第8号証及び甲第9号証など周知である。

したがって、甲第2号証のエアバッグ装置を備えないステアリングホイールのホーンパッドにおける重心とスプリングとの位置関係を、エアバッグ装置を有するステアリングホイールに適用することは、当業者であれば、容易に相対しうるものと判断できることから、特許法第29条2項に基づき、無効とされると判断する。

〔1-5〕 その他

甲第2号証は、上記の通り本件特許に対し、課題及び解決手段において非常に近い位置にあると言える。甲第2号証は早期審査の段階では提出され、結果的には審査を通過した訳であるが、出願時に何故、発見できなかったかとの疑問が生じたので、その点について特許権者に確認した。

ステアリング（ホイール）、エアバッグ共に膨大な公知資料が存在するため、発明時の公知資料調査における検索段階で、「ステアリング（ホイール）」×「エアバッグ」の母集団の中から更に絞って検索した結果、甲第2号証が見つからなかったということであった。参考ではあるが、本件特許の審査で示された先願（特開平9-309398）の公開公報に記載された【従来の技術】においても甲第2号証は開示されていなかった。【発明の属する技術分野】には「エアバッグ装置を装備したステアリングホイール」とあり、本件特許と同様に、重心に着目した調査はされていなかったようである。（特開平9-309398は審査未請求で取下げられている。）

〔2〕 平成20年10月27日付けの訂正請求に基づく特許請求の範囲の請求項1について

平成20年10月27日付けの訂正請求に基づく特許請求の範囲は、エアバッグ装置付きステアリングホイールの構成部材に関し、特に図面に基づく形態を限定する所謂ピクチャークレームである。また、特許権者は図面に基づき追加された特許請求の範囲で、公知技術との相違を平成20年10月27日付け上申書で主張した。訂正で加えた構成を踏まえて進歩性を判断する場合、周知技術として用いるのは甲第3号証乃至甲第9号証の多数の資料である。甲第1号証から甲第9号証までの資料の組合せとすれば、こ

これらの資料を組合せる事が容易と判断できるか。

[2-1] 本件特許においては、平成20年10月27日付けの訂正請求により、エアバッグ装置を装備するステアリングホイール装置を構成する多くの部材及びその形状等が、特許請求の範囲の限縮及び／又は明瞭でない記載の釈明を目的として追加された結果、複数の相違点を生じ、審決で用いられた周知技術も多数となり、進歩性を判断するに当たり、多くの資料を組合せることになった。

このような場合において、本件特許のような、特に、複数の構成部材が組み合わせられて製品（装置）が成り立つ機械分野においては、一般的に、①構成部材が（記載の程度はともかく）公知資料に記載されており、②複数の構成部材に起因する複数の相違点が相互に有機的に連結して何らかの作用効果を生ずるのでなく、それぞれの相違点がそれぞれ個別に当然伴う作用効果を奏するにとどまっている場合には、これを容易相和とするための証拠はそれぞれに対応するものを採用すれば足りると考える。

また、そのように解さなければ、公知の発明に対して、相互に関連性のない多数の相違点を設けたり、当業者にとって格別の困難性を伴わない改変を多数行なうことにより、進歩性を満たすことになり、不合理となると考える。

本件特許に関し、上記の①構成部材が公知資料に記載されているか否か、②エアバッグ装置を装備するステアリングホイール装置を構成する多くの部材及びその形状が相互に有機的に連結して作用効果を奏するか否かの観点から、本件特許における平成20年10月27日付けの訂正請求における特許権者の主張を検討する。

①構成部材が公知資料に記載されているか。

平成20年10月27日付けの訂正請求により、パッドに関する形状の限定、バッグホルダに関する形状の限定、エアバッグ装置とステアリングホイール本体間に配置される支持プレートの追加及び支持プレートの形状の限定が行なわれた。

まず、パッドに関する形状の限定、バッグホルダに関する形状の限定に関しては、甲第1号証に実質的に記載されていると判断される。

一方、支持プレートの存在については、甲第4号証に開示されているが、本訂正に関する支持プレートの形状については甲第4号証には記載されていないと判断する。

②エアバッグ装置を装備するステアリングホイール装置を構成する多くの部材及びその形状が相互に有機的に連結して作用効果を奏するか。

上記支持プレートに関する技術的意義について、被請求人は平成21年1月22日付けの上申書において、以下のように説明している。

(2-1) 相違点4の新たな相違部分による技術的意義

訂正の最大のポイントは、平成20年10月27日付けの上申書で述べた相違点4（支持プレートの構造）に新たな相違部分を加入したところにある。

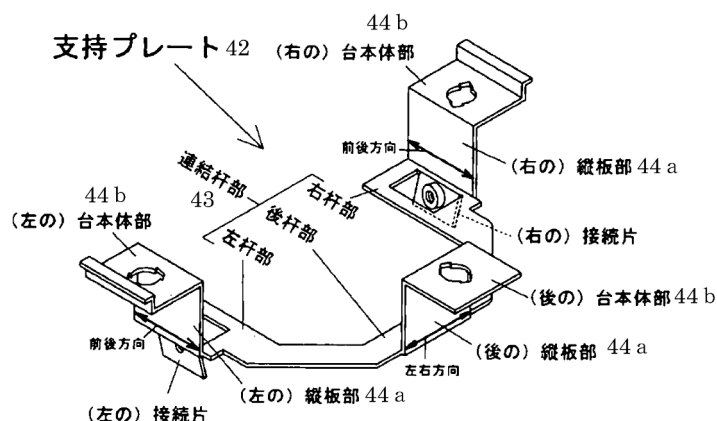
（中略）

「本件訂正発明1の支持プレート42の構造によれば、

- (a) 連結杆部43と、その縁から上方へ直角に延びる3つの縦板部44aと、その上端から外方へ延びる3つの台本体部44bとが、**構造的に強い階段構造をなすこと**（本件図面及び下記の参考斜視図参照）、
- (b) 連結杆部43の前後方向に延びる左杆部及び右杆部を、板幅方向が前後方向である左及び右の縦板部44aが**補強リブとなって補強し**、連結杆部43の左右方向に延びる後杆部を、板幅方向が

左右方向である後の縦板部44aが補強リブとなって補強すること（本件図面及び下記の参考斜視図参照）、
 によって、エアバッグ膨張時やエアバッグ装置強押時にも、支持プレートの変形を最小にでき、エアバッグ装置を安定支持できるという技術的意義がある。」

＜本件図面に基づいて作成した支持プレートの参考斜視図＞



ところで、本件特許発明の特徴は、「エアバッグ装置が、接続片をステアリングホイール本体に止めることにより、ステアリングホイール本体の上部に配置される構成として、少なくとも1つの付勢手段が、全ての付勢手段により上方へ付勢される部品の合計重量の重心の高さと略等しい高さに配置されている。」（登録時の請求項1の一部）であり、その結果、車両の振動等でエアバッグ装置が横方向に揺動することが大幅に低減され、従来技術で用いられていた、ばね荷重の低いコイルばねを用いた場合、即ち、ホーンスイッチ機構の操作フィーリングを良好に維持したまま、であっても、不必要にホーンスイッチ機構をオンさせることがない」効果を奏することにある。即ち、ステアリングホイール上に装着されるエアバッグ装置の重心位置とそれらの間に介在するホーンスイッチ機構の位置関係にあるが、平成20年10月27日付け及び平成21年1月22日付けのいずれの上申書においても、上記特徴との関係については、何ら触れていない。

上記被請求人主張に対し、審決では、「（支持プレートに関する）このような限定は、（中略）支持プレートを用いて支持している以上の格別の技術的思想を開示するものではなく、（中略）、まさに設計事項というべきである。」と認定した。

本件特許の進歩性の判断においては、エアバッグ装置を有し、重心に関する記載のない公知資料（及び周知技術）と重心に関する記載を有するエアバッグ装置のない公知資料との組み合わせの議論であることから、「複数の構成部材が相互に有機的に連結して何らかの作用効果を生ずる」とは、各々の構成部材が重心との関係において有機的に結合して作用効果を奏することが必要であると判断する。したがって、上記主張がされていない以上、支持プレートの形状については甲第4号証には記載されていないが、支持プレートの形状の作用効果が、「エアバッグ膨張時やエアバッグ装置強押時にも、支持プレートの変形を最小にでき、エアバッグ装置を安定支持できる」という技術的意義にとどまるのであれば、支持プレートを用いる公知資料（甲第4号証）が存在している以上、支持プレートを用いる場合に、エアバッグの膨張時やエアバッグ装置強押時に変形を防止するなど、所謂、品質確保のための形状検討は、設計者が当然に考慮する範囲内と考えられるので、設計事項とした上記審決はやむ

を得ないと判断する。

では、構成部材であるパッド、エアバッグホルダ、支持プレートについて、更に重心との関係で主張する場合について考える。

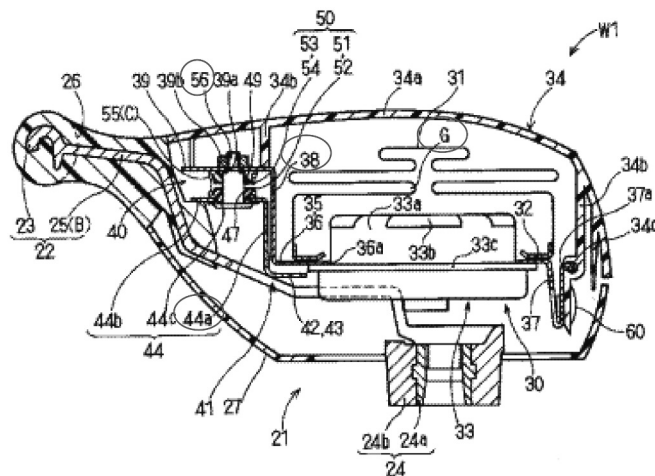
まず、上記3つの構成部材およびそれらと重心との関係についての明細書の記載について確認する。

①パッドについては、明細書の段落【0029】、バッグホルダについては、明細書の段落【0030】から段落【0032】、支持プレートについては、明細書の段落【0036】から段落【0038】に記載されている。

②一方、重心との関係については、明細書の段落【0053】に以下のように記載されている。

「さらに、実施形態の場合、支持プレート42における各支持台部44の台本体部44bとバッグホルダ35の各取付片部39とを各スポーク部Sの被覆層26の近傍に配置させる形状により、各スイッチ構成体Hのコイルばね56の配置が、全てのコイルばね56により上方へ付勢されて支持される部品、すなわち、実施形態の場合にはエアバッグ装置30（エアバッグ31・リテーナ32・インフレーター33・パッド34・バッグホルダ35・リード線等）・可動側部材48（取付片部39・絶縁スペーサ49・可動側接点材53）・錨付ボルト56の合計重量の重心Gの高さに、各コイルばね56の上下方向の中央部分を一致させるように構成されている。」

ところで、断面図である図3（以下に再掲）によれば、



重心Gとコイルばね56の位置関係を調整しているのは、バッグホルダの連結板部38と支持プレートの縦板部44aの断面高さ方向の長さであると考える。

しかしながら、上記のバッグホルダの連結板部38の断面高さ方向の長さ、支持プレートの縦板部44aの断面高さ方向の長さ及びバッグホルダの連結板部38と支持プレートの縦板部44aの断面高さ方向の長さの関係については上記①に何ら開示がない。

以上のことから、重心の定義に関し、本件特許と甲第2号証は同じであり、バッグホルダを有し、バッグホルダの上下部にホーンスイッチ機構のコイルばねが位置するように配置することが甲第1号証に開示され、支持プレートが甲第4号証に開示されていることを考慮すれば、重心の位置をバッグホルダと支持プレートの断面高さ方向の長さにより調整することは、設計事項の範囲内であると考える。

したがって、明細書に特段の記載がない以上、構成部材であるパッド、エアバッグホルダ、支持

プレートについて、更に重心との関係で主張する場合も認められないと判断する。

5. おわりに

本件は、特許庁における特許無効審判において、進歩性が争われた事例であり、本研究会では、重心の示唆の無い甲第1号証とエアバック装置の無い甲第2号証との組合せの動機付け、図面に記載された内容をクレームアップして訂正したときの「願書に添付した明細書、特許請求の範囲又は図面に記載した事項の範囲内」か否か、その結果としての進歩性の判断について検討した。本件特許では、図面及び明細書における説明においてエアバック装置を有するステアリングホイールに関し、各構成部材に至るまで詳細に記載、説明されており、特許請求の範囲の減縮及び又は明瞭でない記載の釈明を目的として、構成部材及びその形状についての訂正がされ、それらの技術的意義が説明された。そのような場合、進歩性を否定する公知資料は多数に及ぶことになるが、進歩性が肯定されるには、複数の構成部材に起因する複数の相違点が相互に有機的に連結して何らかの作用効果を生ずる必要があり、且つ左記有機的連結は発明の特徴（本質）に関する事項でなければならないことが極めて重要であることを痛感した事例であったと考えている。また、ステアリング（ホイール）、エアバック装置共に膨大な公知資料が存在する中での発明時の公知資料調査における検索の難しさの一端を垣間見た事例でもあったと考えている。

本研究が、明細書作成の際、若しくは進歩性判断を進める上で役に立てば幸いである。併せて、ご指導をいただいた外部の専門家や関係の皆様には謝意を申し上げます。