

審決

無効２０１２－８００１４３

埼玉県さいたま市北区日進町二丁目１９１７番地
請求人 カルソニックカンセイ 株式会社

東京都港区虎ノ門１－２－８ 虎ノ門琴平タワー 三好内外国特許事務所
代理人弁理士 ▲廣▼瀬 文雄

東京都港区虎ノ門１－２－８ 虎ノ門琴平タワー 三好内外国特許事務所
代理人弁理士 豊岡 静男

愛知県刈谷市昭和町一丁目１番地
被請求人 株式会社 デンソー

愛知県刈谷市昭和町１丁目１番地 株式会社デンソー
代理人弁理士 碓氷 裕彦

愛知県刈谷市昭和町１－１ 株式会社デンソー知的財産部
代理人弁理士 中村 広希

愛知県刈谷市昭和町１－１ 株式会社デンソー知的財産部
代理人弁理士 井口 亮祉

愛知県刈谷市昭和町１－１ 株式会社デンソー知的財産部
代理人弁理士 伊藤 高順

上記当事者間の特許第３４７７９９５号発明「車両用指針装置」の特許無効審判事件について、次のとおり審決する。

結 論

本件審判の請求は、成り立たない。
審判費用は、請求人の負担とする。

理 由

第１ 手続の経緯

本件特許第３４７７９９５号（以下、「本件特許」という。）は、特願平８－１２８７０４号として、平成８年５月２３日に出願したものであって、平成１５年１０月３日に特許権の設定の登録（発明の名称は車両用指針装置、請求項の数は４である。）がなされたものである。

本件特許について、請求人から、平成２４年９月３日付け審判請求書により、その請求項１ないし請求項３に係る特許を無効とすることを請求の趣旨として本件特許無効審判（無効２０１２－８００１４３号）が請求されたところ、被請求人から、同年１１月２１日付け答弁書の提出があった。

その後、平成２５年３月１５日付けで被請求人より口頭審理陳述要領書が、また、同年同月１８日付けで請求人より口頭審理陳述要領書がそれぞれ提出され、同年同月２７日に第１回口頭審理がなされた。

以下、本件特許に関し、その請求項１、請求項２、及び請求項３に係る特許を、それぞれ、本件特許１、本件特許２、及び本件特許３という。また、本件特許に関し、その請求項１、請求項２、及び請求項３に係る発明を、そ

れぞれ、本件発明１、本件発明２、及び本件発明３といい、全体を総称して本件発明という場合もある。さらに、以下、本件特許に係る願書に添付した明細書及び図面を本件明細書等という。

なお、本件特許については、平成２３年９月８日に別件特許無効審判（無効２０１１－８００１６３号）が本件請求人より請求されたが、審判の請求は成り立たないとする平成２４年３月１５日付けの審決がなされ、この審決は、確定している。

第２ 請求人の主張

請求人は、本件特許１、本件特許２、及び本件特許３を無効とすることを請求の趣旨とし、その請求には理由があることについて、甲第１号証ないし甲第１２号証の証拠方法を提出するとともに、本件特許１ないし３は、いずれも、特許法第２９条第２項の規定に違反して特許されたものであるから、同法第１２３条第１項第２号の規定により、いずれも無効とすべきものであると主張している。

そして、本件特許を無効とすべき理由は、審判請求書、口頭審理陳述要領書（請求人）及び第１回口頭審理調書の記載内容を総合すれば、概略以下のとおりである。

１ 無効理由

（１）本件発明１について

甲第１号証に記載された発明は、イグニッションキーのオフに伴い車両用計器の目盛板照明装置を消灯する車両用計器であり、甲第２号証ないし甲第７号証に記載された周知技術によれば、照明を消灯する際に照射光の輝度を徐々に低下させるフェードアウトは車両等の照明において従来周知の技術であり、また、フェードアウトにより何かしらの心理的な効果がもたらされることも従来周知のことであって、さらに甲第８号証に記載された技術によれば、メータ類の照明においても、視認性を考慮して、消灯に際し徐々に明るさを変化させることが公知なのであるから、甲第１１号証や甲第５号証に記載の本件特許の出願時の技術水準を踏まえると、甲第２号証ないし甲第７号証に記載された車両の照明における周知技術を甲第１号証に記載された発明に適用することに格別の困難性は存在しない。

よって、本件発明１は、甲第１号証に記載の発明、甲第２号証ないし甲第７号証に記載された周知技術、甲第８号証に記載の技術、及び甲第１１号証や甲第５号証に記載された技術常識からみて容易想到である。

（２）本件発明２について

甲第１号証に記載された発明は、イグニッションキーのオフに伴い車両用計器の目盛板照明装置と指針照明装置とを消灯する車両用計器でもあるから、本件発明１と同様に、本件発明２も、甲第１号証に記載された発明、甲第２号証ないし甲第７号証に記載された周知技術、甲第８号証に記載の技術、及び甲第１１号証や甲第５号証に記載された技術常識からみて容易想到である。

（３）本件発明３について

キーオフ時に指針の照明を消灯するタイミングを目盛り板の照明を消灯するタイミングからずらすことは、甲第９号証より公知であるから、本件発明３は、甲第１号証に記載された発明、甲第２号証ないし甲第７号証に記載された周知技術、甲第８号証に記載の技術、甲第１１号証や甲第５号証に記載された技術常識、及び甲第９号証に記載された技術からみて容易想到である。

２ 証拠方法

上記無効理由について請求人が提出した証拠方法は、いずれも、本件特許の出願前に頒布された刊行物であり、以下のとおりである。甲号各証の記載内容の詳細については、後述する。

・甲第１号証：実願平３－８１９３５号（実開平５－９０３２３号）の

CD-ROM；車両用計器（考案の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された主引用例である。

- ・甲第2号証：特開昭58-53535号公報；車両用室内灯点灯回路（発明の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された周知例である。

- ・甲第3号証：実願平3-39144号（実開平6-25033号）のCD-ROM；残光式車室内照明制御装置（考案の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された周知例である。

- ・甲第4号証：実願平3-109047号（実開平5-49494号）のCD-ROM；車両用照光装置（考案の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された周知例である。

- ・甲第5号証：特開平5-326182号公報；放電灯点灯装置（発明の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された周知例である。

- ・甲第6号証：特開平5-238309号公報；車両用ルームランプ消灯制御装置（発明の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された周知例である。

- ・甲第7号証：特開平5-13176号公報；照明装置（発明の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された周知例である。

- ・甲第8号証：実公平1-32592号公報；車両用メータ照明制御回路（考案の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で引用された公知例である。

- ・甲第9号証：特開平4-266536号公報；車両用計器類照明装置（発明の名称）に関し、本件特許3についての無効理由で引用された公知例である。

- ・甲第10号証：広辞苑第五版、新村出編、1998年11月11日発行、岩波書店、1463頁、1812頁

- ・甲第11号証：特開平3-170816号公報；紫外線光源を有した表示装置（発明の名称）に関し、本件特許1ないし3についての無効理由で、本件特許の出願当時の技術水準を示すものとして、提示されたものである。

- ・甲第12号証：無効2011-800163号の審決書

第3 被請求人の反論

被請求人は、本件特許無効審判の請求は成り立たないことの審決を求め、その請求には理由がないことについて、答弁書、口頭審理陳述要領書（被請求人）及び第1回口頭審理調書によれば、概略以下のとおり反論している。

本件発明1は、キースイッチのオフに伴って、目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段を備えることにより、キースイッチオフ後の視認性の斬新さを乗員に与えるという技術思想であるのに対し、甲第1号証に記載された発明は、イグニッションキーのオフに伴い車両用計器の目盛り板照明装置と指針照明装置を単に消灯するものにすぎない。

また、甲第2号証ないし甲第7号証に記載された周知技術は、車室内ルームランプ、住宅用照明装置、放電灯という、本件発明に係る車両用指針装置とは異なり、人の周りを照らす照明装置における減光技術であり、また、甲第8号証に記載された技術は、ヘッドランプの消灯後、メータを減光して一定時間継続点灯させることにより、メータの照明の明るさの変化に目が慣れるようにしてヘッドランプ消灯直後においてもメータを見やすくする技術であって、キースイッチオフに伴う指針や目盛り板の明るさの変化に工夫を凝らしたものではない。よって、甲第8号証に記載された技術や本件特許の出願当時の技術常識によっても、甲第2号証乃至甲第7号証に記載された照明装置における周知技術を、甲第1号証に記載された発明に適用することの動機付けは惹起されないし、仮に組合わせたとしても、本件発明1の技術思想が導き出されるものではない。

よって、本件発明1は、甲第1号証に記載の発明、甲第2号証ないし甲第7号証に記載された周知技術、及び甲第8号証に記載された技術から容易想到ではない。

本件発明１を実質的に限定したものに相当する本件発明２及び本件発明３についても、同様である。

第４ 当審の判断

１ 本件発明

本件発明１ないし３は、本件明細書等の記載からみて、その特許請求の範囲の請求項１ないし３に記載された以下のとおりのものである。なお、本件明細書等についての訂正の請求はなかった。

（１）本件発明１

「【請求項１】目盛り板（２０）と、この目盛り板上にて指示表示する指針（３０）と、前記目盛り板を光により照射する照射手段（５０）とを備えた車両用指針装置において、

車両のキースイッチ（ＩＧ）のオフに伴い前記目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段（１１２、１１２Ａ、１１３、１１３Ａ、１２１乃至１２４、１３０、１３０Ａ）を備えることを特徴とする車両用指針装置。」

（２）本件発明２

「【請求項２】目盛り板（２０）と、この目盛り板上に指示表示する発光指針（３０）と、前記目盛り板を光により照射する目盛り板照射手段（５０）と、前記発光指針を光により照射して発光させる指針照射手段（３１）とを備えた車両用指針装置において、

車両のキースイッチ（ＩＧ）のオフに伴い前記目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段

（１１２、１１２Ａ、１１３、１１３Ａ、１２１乃至１２４、１３０、１３０Ａ）を備えることを特徴とする車両用指針装置。」

（３）本件発明３

「【請求項３】前記制御手段が、その制御を、前記目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度低下度合を相互に異ならしめるように行うことを特徴とする請求項２に記載の車両用指針装置。」

２ 本件発明の特徴

本件発明の技術的特徴をより明確に理解するために、本件明細書等の記載を参酌する。

（１）本件明細書等の記載

発明の詳細な説明には、次の記載がある。

ア 「【０００１】【発明の属する技術分野】本発明は、車両用指針装置に関する。

【０００２】【従来の技術】従来、車両用指針装置においては、例えば、特開平６－２０１４１０号公報にて示されているように、当該車両のキースイッチのオンに伴い、指針を発光させた後所定時間の経過に伴い文字板を発光させて、乗員に対し視認性の斬新さを与えるようにしたものがある。

【０００３】【発明が解決しようとする課題】しかし、上記指針装置では、キースイッチのオン後における視認性の斬新さを与えることができるのみで、キースイッチのオフに伴う視認性の斬新さを与えることはできない。そこで、本発明は、このようなことに対処するため、車両用指針装置において、そのキースイッチのオフに伴う指針や目盛り板の明るさの変化に工夫を凝らし、キースイッチのオフ後の視認性の斬新さを乗員に与えるようにすることを目的とする。」

イ 「【０００４】【課題を解決するための手段】上記目的を達成するため、請求項１、４に記載の発明によれば、制御手段が、キースイッチのオフに伴い目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する。これにより、目盛り板の明るさがキースイッチのオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を提供できる。

【０００５】この場合、目盛り板照射手段として発光ダイオードを用いれば、照射光がその輝度の低下過程において色変化を生ずることがなく、その

結果、乗員に対し違和感を与えることがない。また、目盛り板及び指針をスモーク材料からなるカバーで覆蓋すれば、目盛り板の明るさの上記低下に伴う斬新な視認性を乗員に対し昼夜を問わず提供できる。

【０００６】また、請求項２乃至４に記載の発明によれば、制御手段が、キースwitchのオフに伴い目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する。これにより、目盛り板及び発光指針の各明るさがキースwitchのオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースwitchのオフ後の斬新な視認性を提供できる。

【０００７】この場合、目盛り板照射手段及び指針照射手段として発光ダイオードを用いれば、各照射光がその輝度の低下過程において色変化を生ずることがなく、その結果、乗員に対し違和感を与えることがない。また、目盛り板及び発光指針をスモーク材料からなるカバーで覆蓋すれば、目盛り板及び発光指針の各明るさの上記低下に伴う斬新な視認性を乗員に対し昼夜を問わず提供できる。

【０００８】ここで、請求項３に記載の発明のように、制御手段が、その制御を、目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度低下度合を相互に異ならしめるように行えば、請求項２に記載の発明による斬新な視認性とは異なる斬新な視認性を提供できる。また、請求項４に記載の発明のように、制御手段が、その制御を、着座検出手段の検出に伴い停止すれば、乗員が当該車両から離れた後にも上記輝度低下制御を行うというような無駄を防止できる。」

ウ 「【０００９】【発明の実施の形態】以下、本発明の各実施の形態を図面に基づいて説明する。

（第１実施の形態）図１乃至図５は、本発明に係る車両用指針装置の第１実施の形態を示しており、この指針装置は、当該車両のインストルパネルに配設されている。

.....

【００１４】駆動回路９０ａは、マイクロコンピュータ８０による制御のもと、各発光ダイオード３１ａを発光駆動させる。また、駆動回路９０ｂは、マイクロコンピュータ８０による制御のもと、各発光ダイオード５０ａを発光駆動させる。このように構成した本第１実施の形態において、イグニッションスイッチＩＧのオン状態では、マイクロコンピュータ８０は、図４のフローチャートに従うコンピュータプログラムの実行のもと、ステップ１００にて、発光輝度Ｙを初期輝度Ａとセットし、ステップ１１０にてＮＯとの判定をし、ステップ１２０にて各発光ダイオード３１ａ、５０ａの発光駆動処理をしている。なお、発光輝度Ｙは、発光素子３１及び光源５０の発光輝度を表す。

【００１５】しかして、上記発光駆動処理に伴い、駆動回路９０ａが、発光素子３１の発光輝度を $Y=A$ とするように各発光ダイオード３１ａを発光駆動し、また、駆動回路９０ｂが、発光素子５０の発光輝度を $Y=A$ とするように各発光ダイオード５０ａを発光駆動する。これにより、目盛り板２０が、光源５０の各発光ダイオード５０ａにより初期輝度Ａにて照射される。また、自発光指針３０が発光素子３１の各発光ダイオード３１ａにより初期輝度Ａにて照射されて発光する。

【００１６】このような状態において、イグニッションスイッチＩＧをオフ（図５参照）すると、ステップ１１０にてＹＥＳと判定され、ステップ１１１にて時間データ t が $t=0$ とクリアされる。以後、ステップ１１２、１１３、１２０、１３０を循環する処理において、ステップ１１３にて繰り返し加算更新される時間データ $t=t+1$ に応じ、ステップ１１２にて次の数１の式に基づき発光輝度Ｙが算出され、この発光輝度Ｙに基づきステップ１３０にて各発光ダイオード３１ａ、５０ａの発光駆動処理がなされる。

【００１７】

【数１】 $Y=A\{1-(t/T)\}$

但し、この数１の式において、符号Ｔは、発光素子３１及び光源５０の各発光輝度の低下割合を特定する値に対応する。しかして、このような発光駆動処理に伴い、発光素子３１がステップ１１２における各算出輝度Ｙにて発光

するように、各発光ダイオード31aが駆動回路90aにより発光駆動される。また、光源50がステップ112における各算出輝度Yにて発光するように、各発光ダイオード50aが駆動回路90bにより発光駆動される。

【0018】このため、図5にて示すように、イグニッションスイッチIGのオフに伴い、発光素子31及び光源50の各発光輝度は、各直線L1、L2に沿い順次低下していく。従って、自発光指針30の明るさ及び目盛り板20の明るさも共に同様に低下していく。このように、イグニッションスイッチIGオフ後には、自発光指針30及び目盛り板20が瞬時に暗くなることなく時間データtの増大に比例して暗くなっていくので、イグニッションスイッチIGオフ後の自発光指針30及び目盛り板20の斬新な視認性を乗員に提供できる。

【0019】この場合、自発光指針30及び目盛り板20には発光ダイオードが採用してあるので、自発光指針30及び目盛り板20の各発光輝度の低下過程において発光色が変化することない。このため、乗員の違和感を与えることもない。また、上述のようにフロントカバー70がスモーク材料からなれば、上述のようなイグニッションスイッチIGオフ後の自発光指針30及び目盛り板20の各明るさの低下過程が昼夜を問わず視認され得るので、上記斬新な視認性の提供が昼夜を問わず可能となる。

【0020】なお、 $t = T$ となりステップ120における判定がYESになると、ステップ121において、 $Y = 0$ に基づき上記発光駆動処理が停止される。これにより、発光素子31及び光源50の各発光輝度が零となる。このとき、上述のようにフロントカバー70がスモーク材料からなれば、その内部は全く見えない状態になる。」

エ 「（第2実施の形態）図7は、本発明の第2実施の形態の要部を示している。

【0022】この第2実施の形態では、上記第1実施の形態におけるフローチャートにおいてステップ111以後のフローチャート部分が図7にて示すように変形されている。その他の構成は上記第1実施の形態と同様である。このように構成した本第2実施の形態において、上記第1実施の形態にて述べたと同様にステップ111にて時間データtが $t = 0$ とクリアされると、次のステップ111aにおいて、光源50の発光輝度（以下、発光輝度Y1という）が、上記第1実施の形態にて述べた初期輝度Aよりも低い所定輝度B（図8参照）にセットされる。

【0023】以後、ステップ112A、113、113A、130Aを循環する処理がなされる。この処理においては、ステップ113にて繰り返し加算更新される時間データ $t = t + 1$ に応じ、ステップ112Aにて発光輝度Yが上記数1の式に基づき算出されるとともに、発光輝度Y1が次の数2の式に基づき算出される。なお、本第2実施の形態では、ステップ112A以後における発光輝度Yは、発光素子31のみの発光輝度として処理される。従って、数1の式における値Tは、発光素子31のみに対応する。

【0024】

【数2】 $Y1 = B \{1 - (t / T1)\}$

但し、この数2の式において、符号T1は、上記値Tよりも短い値（図8参照）で、光源50の発光輝度の低下割合を特定する値に対応する。しかし、ステップ130Aでは、発光輝度Yに基づき発光素子31の各発光ダイオードの発光駆動処理がなされるとともに、発光輝度Y1に基づき光源50の各発光ダイオードの発光駆動処理がなされる。

【0025】このような発光駆動処理に伴い、発光素子31がステップ112Aにおける各算出輝度Yにて発光するように、各発光ダイオード31aが駆動回路90aにより発光駆動される。また、光源50がステップ112Aにおける各算出輝度Y1にて発光するように、各発光ダイオード50aが駆動回路90bにより発光駆動される。

【0026】このため、 $t = T1$ に達する前は、図8にて示すように、イグニッションスイッチIGのオフに伴い、発光素子31及び光源50の各発光輝度は、各直線L3、L2に沿い順次低下していく。従って、自発光指針30は、目盛り板20より明るい状態を維持しつつ、自発光指針30及び目

盛り板 20 の各明るさが共に同様に低下していく。

【0027】 然る後、 $t = T1$ となりステップ 113A における判定が YES になると、ステップ 113B において、 $Y1 = 0$ に基づき光源 50 の発光駆動処理が停止される。これにより、光源 50 の発光輝度が零となる。その後、ステップ 120、122、123、124 を循環する処理において、ステップ 123 にて加算更新される時間データ t に応じ、ステップ 122 にて発光素子 31 の発光輝度 Y が数 1 の式に基づき算出され、この各算出发光輝度 Y に基づきステップ 124 において発光素子 31 の各発光ダイオードの発光駆動処理がなされる。

【0028】 このような発光駆動処理に伴い、光源 50 の発光停止のもと、発光素子 31 がステップ 122 における各算出輝度 Y にて発光するように、各発光ダイオード 31a が駆動回路 90a により発光駆動される。このため、 $t = T1$ 後 $t = T$ に達するまで、図 8 にて示すように、発光素子 31 の発光輝度のみが、直線 L3 に沿い順次低下していく。従って、自発光指針 30 の明るさも同様に低下していく。

【0029】 以上述べたように、本第 2 実施の形態では、イグニッションスイッチ IG オフ後には、自発光指針 30 が目盛り板 20 よりも明るい状態を維持しつつ、自発光指針 30 及び目盛り板 20 の各明るさが時間データ t の増大に応じ暗くなっていくので、イグニッションスイッチ IG オフ後の自発光指針 30 及び目盛り板 20 の斬新な視認性を上記第 1 実施の形態とは異なる斬新な視認性を乗員に提供できる。」

(2) 本件発明 1 について

本件発明に関する上記記載事項アないしエ、及び図 1 ないし 5 の記載によれば、車両用指針装置において、従来、キースwitch のオフに伴う視認性の斬新さを与えることはできなかったところ、本件発明 1 は、「車両のキースwitch (IG) のオフに伴い前記目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段 (112、112A、113、113A、121 乃至 124、130、130A) を備え」た (請求項 1) ことにより、「目盛り板の明るさがキースwitch のオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースwitch のオフ後の斬新な視認性を提供できる。」(イ【0004】) との作用効果を奏する点に、その技術的特徴があるものと認められる。

そして、目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する具体的制御手段は、上記記載事項ウによれば、目盛り板照射手段の照射光の発光輝度 Y が、 $Y = A \{1 - (t / T)\}$ に従って低下していくように、本件明細書等の図 4 に示されたフローチャートに従って、マイクロコンピュータ 80 が光源 50 を駆動制御するというものであり、ここで、 A は初期輝度であり、 T は低下割合を特定する値である。

この制御手段では、発光輝度 Y は、上記関係式に従い、本件明細書等の図 5 に示すように、イグニッションスイッチ IG をオフにした時点の輝度 A から、直線的に低下していき、時間 T が経過後に零になることが把握できる。

(3) 本件発明 2 について

本件発明 2 は、「車両のキースwitch (IG) のオフに伴い前記目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段 (112、112A、113、113A、121 乃至 124、130、130A) を備え」た (請求項 2) ことにより、「イグニッションスイッチ IG オフ後には、自発光指針 30 及び目盛り板 20 が瞬時に暗くなることなく時間データ t の増大に比例して暗くなっていくので、イグニッションスイッチ IG オフ後の自発光指針 30 及び目盛り板 20 の斬新な視認性を乗員に提供できる。」(ウ【0018】) との作用効果を奏する点に、その技術的特徴があるものと認められる。

そして、目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する具体的制御手段は、上記 (2) と同様である。

(4) 本件発明 3 について

本件発明３は、本件発明２において、「前記制御手段が、その制御を、前記目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度低下度合を相互に異ならしめるように行う」（請求項３）ことにより、「イグニッションスイッチＩＧオフ後には、自発光指針３０が目盛り板２０よりも明るい状態を維持しつつ、自発光指針３０及び目盛り板２０の各明るさが時間データｔの増大に応じ暗くなっていくので、イグニッションスイッチＩＧオフ後の自発光指針３０及び目盛り板２０の斬新な視認性を上記第１実施の形態とは異なる斬新な視認性を乗員に提供できる。」（エ【００２９】）との作用効果を奏する点に、その技術的特徴があるものと認められる。

そして、目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度の低下度合を相互に異ならしめるように制御する具体的制御手段は、記載事項エや図８に第２実施の形態として記載しているとおりである。

３ 甲号各証の記載事項及び引用発明等

甲号各証の記載事項、及び甲号各証から把握される発明や周知技術、公知技術は、それぞれ以下のとおりである。

（１）甲第１号証に記載の発明

ア 記載事項

無効理由に係る主引用例であって、甲第１号証である実願平３－８１９３５号（実開平５－９０３２３号）のＣＤ－ＲＯＭには、車両用計器（考案の名称）に関し、次の事項ａないしｅが図面とともに記載されている。

ａ「【０００１】

【産業上の利用分野】

本考案は、例えば走行速度、エンジン回転数などを表示するための車両用計器に関するものであり、詳細には車両を使用しないとき、即ち、イグニッションキーが投入されていないときには全面が暗黒となる、所謂ブラックアウト型とした車両用計器に係るものである。」

ｂ「【０００４】

【考案が解決しようとする課題】

しかしながら、前記した従来の構成の車両用計器９０においては、目盛板９３に対する目盛板照明装置９１は透過照明とする直接照明が可能であるが、指針９４に対する指針照明装置９２は、この指針９４自体をライトガイドとして指針９４の背面に例えば白色塗料などで形成された反射塗膜９４ａに反射させる間接照明となり、前記目盛板照明装置９１と比較して効率の低い暗いものとなることは避けられないものであった。

【０００５】

従って、前記窓ガラス９５の透過率を設定するときには指針９４側が読取り可能な程度に透過率を高いものとしなければならず、これによりイグニッションキーのオフ時においても車両用計器９０に直射日光が照射したときには前記指針９４、特に白色皮膜９４ａが前記窓ガラス９５を透過して観視されるものとなり、使用者に甚だしく違和感を与える問題点を生じ、この点の解決が課題とされるものとなっていた。」

ｃ「【０００７】

【実施例】

つぎに、本考案を図に示す一実施例に基づいて詳細に説明する。

図１、図２に符号１で示すものは本考案に係る車両用計器であり、この車両用計器１の目盛板２には透過して照明する目盛板照明装置３が設けられ、指針４にはこの指針４に塗布された反射塗膜４ａに反射して照明する指針照明装置５が設けられ、窓ガラス６は適宜な透過率としたスモーク板で形成され、前記目盛板照明装置３と指針照明装置５とはイグニッションキーのオフ時には共に消灯されて、車両を使用しないときには車両用計器１はブラックアウトするものとされている点は従来例のものと同様である。」

ｄ「【００１１】

ここで、走行を停止しイグニッションキー１０をオフすると前記目盛板照明

装置３と指針照明装置５とが消灯すると同時に、前記演算回路９は所定数の逆転パルスが発生した後に自らも動作を停止するものとなり、この逆転パルスにより前記指針４はゼロ目盛２０aから更に下方、即ち、マイナスの振れ角側に回転し、前記指針マスク板７により覆われる範囲内に移動するものと成る。」

e「【００１４】

【考案の効果】

以上に説明したように本考案により、車両用計器の目盛板のゼロ目盛以下で且つ窓ガラスと指針との間となる位置には少なくとも前記窓ガラス側を暗色とした不透明部材により指針マスク板を設け、イグニッションキーのオフ時には前記指針をゼロ目盛以下に旋回させて前記指針マスク板内に収納する車両用計器としたことで、直射日光など外光の窓ガラスへの照射により特に外部から観視され易いものとなる反射塗膜が施された指針を前記指針マスク板で隠蔽することでブラックアウト効果を保つものとし、もって、観者に違和感を与えるのを防止すると云う優れた効果を奏するものである。」

イ 引用発明

上記記載c、dによれば、イグニッションキー１０をオフすると目盛板照明装置３と指針照明装置５とが共に消灯するというのであるから、甲第１号証に係る車両用計器は、イグニッションキー１０のオフに伴い目盛板照明装置３及び指針照明装置５を消灯させるように制御するための何らかの制御手段を備えると解するのが自然である。

この点を踏まえ、以上の記載aないしe、及び図２の記載を総合すると、甲第１号証には、次の発明が記載されているものと認められる。

「目盛板２と、この目盛板２上にて指示表示する発光指針４と、前記目盛板２を透過して照明する目盛板照明装置３と、前記発光指針４を光により照射して発光させる指針照明装置５とを備えた車両用計器において、

イグニッションキー１０のオフに伴い前記目盛板照明装置３及び指針照明装置５を消灯させるように制御する制御手段を備える車両用計器。」（以下、「引用発明１」という。）

（２）甲第２号証～甲第７号証に記載の周知技術

ア 甲第２号証

甲第２号証の１頁右下欄８行～１０行、及び１頁右下欄１８行～２頁左上欄１８行の記載によれば、甲第２号証には、乗用車両の室内灯（キー照明灯を含む）において、車両ドアを閉じると、室内灯の明るさを徐々に減少させるようにしてムーディにする室内灯点灯回路が開示されている。

イ 甲第３号証

甲第３号証の段落【０００１】～【０００４】、【００１２】、及び【００１９】の記載によれば、甲第３号証には、ルームランプやキーシリンダ照明灯、足元照明灯などの車室内照明消灯の遅延動作禁止時、及び遅延動作の終了時において、照明灯の光量をやわらかく落とすことによりデジタル的な制御感をなくし、ごく自然な感じで、照明灯が消灯するといった効果を狙ったものが開示されている。

ウ 甲第４号証

甲第４号証の段落【０００１】、【０００２】、【０００５】、【０００７】、【０００９】、【００２４】～【００２６】、及び【００２８】の記載によれば、甲第４号証には、車体側方下部を照明する車両用照光装置において、消灯をコンデンサーの放電現象により行うことで、発光部が徐々に減光していくので利用者は気分が良くなることが開示されている。

エ 甲第５号証

甲第５号証の段落【０００１】、【０００８】、【０００９】、

【0012】、【0013】、【0031】、及び【0032】の記載によれば、甲第5号証には、車両用に用いられるH I Dランプ（高圧放電灯）を点灯させる放電灯点灯装置において、電源スイッチをオフした後にも放電灯を点灯可能な状態に保ち、且つ放電灯の発光量を徐々に消灯に至るまで減少させ、電源スイッチのオフ時に放電灯を徐々に暗くすることができ、これにより車両のヘッドライトなどとしてH I Dランプなどの高圧放電灯を用いた場合に、ヘッドライトなどが急激に消灯することに伴う運転者や対向車の人への心理的な負荷を軽減することが開示されている。

オ 甲第6号証

甲第6号証の段落【0001】～【0004】の記載によれば、甲第6号証には、従来から、ドアを閉めた場合等のルームランプの消灯を制御するルームランプ消灯制御装置において、ドアを閉めた際に、直ぐに消灯するのではなく、一定の時間をおいてから徐々に消灯するルームランプ制御装置が多く自動車に用いられていること、また、一般に徐々に明るさを減少させることは「フェードアウト」と呼ばれることが開示されている。

カ 甲第7号証

甲第7号証の段落【0001】～【0003】の記載によれば、甲第7号証には、従来から、例えば住宅の部屋用の照明装置において、例えば白熱ランプの消灯時に、点灯状態から徐々に暗くして消灯（フェードアウト）して雰囲気演出するために、調光点灯を行うことが開示されている。

キ まとめ

以上、甲第2号証ないし甲第7号証に記載の各技術事項を総合すると、以下の周知技術を認定することができる。

「車両に関する照明である室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することは、一般にフェードアウトと呼ばれる周知技術であり、ここで、フェードアウトにより何らかの心理的な効果がもたらされることも周知である。」（以下、「周知技術1」という。）

（3）甲第8号証に記載の技術

ア 記載事項

甲第8号証には、以下の記載がある。

a 「（産業上の利用分野）」

本考案は自動車等の車両において、ヘッドランプを消灯した後も計器盤上に配設されたスピードメータ等のメータ類を一定時間継続点灯するようにした車両用メータ照明制御回路に関する。」（1頁左欄11行～15行）

b 「（従来技術）」

従来、上記メータ類の照明はヘッドランプと連動して点灯或いは消灯されるようになっている。従って、自動車を夜間から早朝にかけて運転する際など、明け方、周囲が明るくなってヘッドランプを消灯すると、メータ類の照明も同時に消灯される。その際、メータ類の明るさが急に変化するため、その明るさの変化に目が慣れるまで一時的にメータ類の視認性が低下するといった問題点があった。」（1頁左欄16行～25行）

c 「（考案の目的）」

本考案は、従来の上記した問題点を解消するためになされたもので、その目的とするところは、ヘッドランプの消灯後、メータ類を減光して一定時間継続点灯させることにより、メータ類の照明を徐々に変化させて明るさの変化に目が慣れるようにし、ヘッドランプ消灯直後におけるメータ類の視認性を確保することにある。」（1頁左欄26行～右欄4行）

d 「従って、この照明灯LはスイッチSWがオフ状態となつた際、ヘッドランプ点灯時に加わる電圧14Vよりも低い電圧5Vで、光度が小さい減光状態にて一定時間継続して点灯される。なお、減光状態では照明灯L、すなわち検出回路3にかかる電圧がツエナーダイオードZDのツエナー電圧

V Z Dを越えないように、 $V Z D > R 7 / R 6 + R 7$ Vなる関係を満たすよう電圧レギュレータV Rの電圧V及び抵抗R 6, R 7の比の値が設定される。

ロ 一定時間経過後、コンデンサC 1の充電が完了すると、トランジスタQ 2はベースにベース電流が流れるためオン状態となり、トランジスタQ 3のベースがトランジスタQ 2のコレクターエミッタ間を介して接地されるため、トランジスタQ 3はオフ状態となる。これにともなつてトランジスタQ 4のベースにはベース電流が流れなくなるため、トランジスタQ 4もオフ状態となつて照明灯Lに電圧レギュレータV R側の電圧5 Vが加わらなくなり、この照明灯Lは消灯される。

従つて、照明灯LはスイッチSWがオフ状態となつてから一定時間だけ減光状態で点灯した後に消灯される。」（3頁左欄40行～右欄20行）

e「（考案の効果）

本考案は以上の構成及び作用からなるもので、ヘッドランプの消灯を検出回路にて検出し、その検出回路によりヘッドランプの消灯が検出されたとき、照明継続回路によってメータ類の照明灯が通常よりも減光した状態で一定時間だけ継続点灯されるので、夜間から早朝にかけて運転する際、周囲が明るくなってヘッドランプを消灯しても、スピードメータなどメータ類の照明は同時に消灯されず、除々に明るさが増えるため、メータ類が読みづらくなることなく、ヘッドランプ消灯直後におけるメータ類の視認性を確保することができる。」（3頁右欄21行～33行）

イ 公知技術

上記記載事項a～e、及び第1図、第2図の記載によれば、甲第8号証には、次の技術が記載されているものと認める。

「ヘッドランプ消灯直後におけるメータ類を読み取るための視認性を確保するために、ヘッドランプの点灯に伴いメータ類の照明灯が通常よりも減光した状態で一定時間だけ継続点灯され、その後に消灯するように制御することで、例えば夜間から早朝にかけて運転する際など、周囲が明るくなってヘッドランプを消灯しても、メータ類の照明は同時に消灯されずに除々に明るさが増えるようにすることで、メータ類が読みづらくなることのないようにした車両用メータ照明制御回路。」（以下、「公知技術1」という。）

（4）甲第9号証に記載の技術

ア 記載事項

甲第9号証には、以下の記載がある。

「【0009】車両のキースイッチ4をOFF位置からACC位置にすると、バッテリー5からアクセサリ電源端子4bを介して電源回路6aに電源が供給され電源回路6aが起動して計器用点灯回路9へ直流電圧を供給する。計器用点灯回路9は、交流電圧を出力して計器用放電灯3aに印加し、計器用放電灯3aが点灯して目盛や文字などの計器全体部分3が照明される。

【0010】さらにキースイッチ4をACC位置からON位置にすると、バッテリー5からイグニッション電源端子4aを介して電源回路6bに電源が供給され、電源回路6bが起動して指針用点灯回路7へ直流電圧を供給する。指針用点灯回路7は、交流電圧を出力して指針用放電灯2aに印加し、指針用放電灯2aが点灯して指針2が照明される。

【0011】このように、計器全体部分3を照明する計器用放電灯3aをキースイッチ4のアクセサリ電源端子4bに接続し、指針2を照明する指針用放電灯2aをキースイッチ4のイグニッション電源端子4aに接続するようにしたので、キースイッチ4をOFF位置からACC位置、さらにON位置へ操作する時間差だけで、計器用放電灯3aおよび指針用放電灯2aが順に点灯され、従来のように点灯に時間差をもたせるためのタイマが不要となる。また、車両の乗員は、計器全体部分3だけが照明されていれば車両用キースイッチ4がACC位置にあり、指針2および計器全体部分3がともに

照明されていればキースイッチ４がＯＮ位置にあることを認識できる。」

イ 公知技術

以上の記載から、車両のキースイッチをＯＦＦ位置からＡＣＣ位置にすると、計器用放電灯が点灯し、その後、更にキースイッチをＡＣＣ位置からＯＮ位置にすると指針用放電灯が点灯することが読み取れる。

ところで、車両のキースイッチは、エンジンを始動するとき、すなわち、ＯＦＦ位置からＯＮ位置にするときには、その間に必ずＡＣＣ位置を経由するようになっており、逆に、エンジンを停止するとき、すなわち、ＯＮ位置からＯＦＦ位置にするときも同様である。

よって、甲第９号証には、次の技術が記載されているものと認める。

「キーオフ時に、まず、指針の照明を消灯し、次いで、計器板の照明を消灯すること、すなわち、指針の照明の消灯と、計器板の照明の消灯とのタイミングとをずらすようにした車両用計器類照明装置。」（以下、「公知技術２」という。）

４ 本件発明１についての判断

まず、本件発明１について検討する。

（１）対比

ア 本件発明１と引用発明１とを、主たる構成要件毎に対比する。

引用発明１における「目盛り板２」、「発光指針４」、「目盛り板照明装置３」、「車両用計器」及び「イグニッションキー１０」は、本件発明１における「目盛り板（２０）」、「指針（３０）」、「照射手段（５０）」、「車両用指針装置」及び「車両のキースイッチ（ＩＧ）」に、それぞれ相当する。

また、上記相当関係を踏まえると、引用発明１における「イグニッションキー１０のオフに伴い前記目盛り板照明装置３及び指針照明装置５を消灯させるように制御する制御手段」も、本件発明１における「車両のキースイッチ（ＩＧ）のオフに伴い前記目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段（１１２、１１２Ａ、１１３、１１３Ａ、１２１乃至１２４、１３０、１３０Ａ）」も、共に、「車両のキースイッチのオフに伴い前記目盛り板照射手段を消灯させるように制御する制御手段」である点で共通する。

イ してみると、両者の一致点、相違点は、以下のとおりである。

（一致点１）

「目盛り板と、この目盛り板上にて指示表示する指針と、前記目盛り板を光により照射する照射手段とを備えた車両用指針装置において、

車両のキースイッチのオフに伴い前記目盛り板照射手段を消灯させるように制御する制御手段を備えることを特徴とする車両用指針装置。」

（相違点１）

車両のキースイッチのオフに伴い消灯させるように制御する制御手段について、本件発明１では、その照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するのに対し、引用発明１では、単に、消灯させるように制御するにとどまる点。

（２）判断

上記相違点１について、請求人が主張する周知技術１、公知技術１、及び技術常識などを勘案して、以下に検討する。

ア 周知技術１について

周知技術１を再掲する。

「車両に関する照明である室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することは、一般にフェードアウトと呼ばれる周知技術であり、ここで、フェードアウトにより何らかの心理的な効果がもたらされることも

周知である。」

(ア) 検討 1

上記のとおり、周知技術 1 は、室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するフェードアウトに関するものであるところ、まず、室内灯や住宅用照明灯についてみると、これらは乗員などの人の回りの環境の明るさ、すなわち、周囲の雰囲気全体の明るさを徐々に低下させることで、その人に対するフェードアウトという心理的効果を狙ったものであり、視認対象が特定されているものではない。このことは、室内灯や住宅用照明灯に比べ、照明範囲が限定されているとはいえ、足下照明灯、キーシリンダ照明灯やヘッドライトについても同様である。

これに対し、本件発明 1 は、車両用指針装置において、「車両のキースイッチ（I G）のオフに伴い前記目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段（112、112A、113、113A、121乃至124、130、130A）を備え」た（請求項 1）ことにより、「目盛り板の明るさがキースイッチのオフ後徐々に低下するので、乗員に対し、この種指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を提供できる。」との作用効果を奏する点にその技術的特徴があり（前記「2（2）本件発明 1 について」）、視認対象が運転中に注目する必要のある指針装置の目盛り板に特定されているものである。

してみると、明るさが徐々に低下していることを認識できる視認対象を目盛り板に特定して、キースイッチオフ後の車両用指針装置の視認性の斬新さを図るようにした本件発明 1 と、室内灯、キーシリンダ照明灯、足下照明灯、ヘッドライトや住宅用照明灯を消灯する際に、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御してフェードアウト効果を狙った周知技術 1 とは、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する点で共通するとはいえるものの、照射光の輝度を徐々に低下させるように制御することの技術的な意義は、およそ異なるものである。

よって、イグニッションキー 10 のオフに伴い前記目盛板照明装置 3 及び指針照明装置 5 を消灯させるように制御するための制御手段を備えるにとどまる引用発明 1 に、フェードアウト減光に係る周知技術 1 を適用することはできない。

(イ) 検討 2

また、引用発明 1 は、「イグニッションキー 10 のオフに伴い前記目盛板照明装置 3 及び指針照明装置 5 を消灯させるように制御する制御手段を備え」ているものではあるが、甲第 1 号証に記載の車両用計器は、前記「3（1）ア a, c, e」に示したとおり、ブラックアウト効果、すなわち、イグニッションキーをオフしたときに、車両用計器全面が暗黒となる効果を保つことを意図しているものであり、イグニッションキーのオフ後は、ただちに、目盛板照明装置 3 や指針照明装置 5 が消灯されることが要請されるものと解される。

してみると、車両等に関する照明を消灯する際に照射光の輝度を徐々に低下させるというフェードアウト減光が周知技術 1 として周知であるとしても、イグニッションキーのオフ後に、ただちに、目盛板照明装置 3 や指針照明装置 5 が消灯されることが要請される引用発明 1 に適用することには、阻害要因が有るともいえる。

イ 公知技術 1 について

(ア) 検討 1

公知技術 1 を再掲する。

「ヘッドランプ消灯直後におけるメータ類を読み取るための視認性を確保するために、ヘッドランプの点灯に伴いメータ類の照明灯が通常明るさで点灯している際にヘッドランプを消灯したとき、照明灯が通常よりも減光した状態で一定時間だけ継続点灯され、その後消灯するように制御することで、例えば夜間から早朝にかけて運転する際など、周囲が明るくなってヘッドランプを消灯しても、メータ類の照明は同時に消灯されずに徐々に明るさ

が変化するようにすることで、メータ類が読みづらくなることがないようにした車両用メータ照明制御回路。」

公知技術 1 は、上記のとおり、ヘッドランプ消灯直後におけるメータ類の視認性を確保するためのものであり、ヘッドランプ消灯直後といえどもイグニッションキーをオフにしない限り車両の運転は継続されるから、メータ類を読み取るための視認性は引き続き要請されることを前提とする技術であるといえる。このため、ヘッドランプ消灯後に、乗員が明るさに慣れるのに必要な一定時間だけ、メータ類の照明灯が通常よりも減光した状態で継続点灯されるようにしたものである。

また、引用発明 1 は、前掲した（3（1）イ）とおりであり、周知技術 1 は、前掲した（ア（ア））とおりである。

してみると、引用発明 1 と、公知技術 1 とは、車両用計器やメータ類の照明を消灯するように制御する点で共通するところがあるとはいえるものの、消灯することの契機が、イグニッションキーのオフとヘッドランプの消灯とで互いに異なるものである。

よって、引用発明 1 に消灯することの契機が異なる公知技術 1 を適用することには、阻害要因があるといえる。

（イ）検討 2

公知技術 1 は、「メータ類の照明は同時に消灯されずに徐々に明るさが変化する」としていて、本件発明 1 と同じ「徐々に」との文言が用いられているので検討する。

一般に、「徐々に」とは、「ゆるやかに変化するさま」、「少しずつ変化するさま」を意味する（広辞苑第五版）ところ、甲第 8 号証に記載の車両用メータ照明制御回路においては、照明灯は、通常点灯→一定時間にわたる減光点灯→消灯と、段階的に変化するものである（前記「（3）ア d、e」を参照）から、公知技術 1 に係る「徐々に」の意味は、「徐々に」が本来有する意味とは異なるものである。

これに対し、本件発明 1 においては、前記「2（2）本件発明 1」で説示したように、キースイッチオフ後の、すなわち、車両は停止しており、もはや指針装置を読み取る必要のないときの視認性の斬新さに着目したものであり、そのため車両のキースイッチのオフに伴い目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御する制御手段を備えるものであるから、本件発明 1 に係る「徐々に」は、本来の意味である「ゆるやかに変化するさま」、「少しずつ変化するさま」を意味すると解される。

よって、本件発明 1 と公知技術 1 とは、指針装置やメータ類に係る輝度が徐々に低下するという点において、実質的にその意味するところが異なるといえる。

ウ 請求人の主張について

a 請求人は、甲第 11 号証の記載によれば、車両用の目盛り板の照明として白熱電球を使用することは従来より行われていたことが明らかであるところ、甲第 5 号証の記載によれば、白熱電球が使用されていた車両用の目盛り板では、必然的に、消灯に際し徐々に明るさが変化することは、本件特許の出願当時、技術常識であった旨主張しているので、検討しておく。

b 甲第 5 号証

甲第 5 号証には、次の記載がある。

「0007」

【発明が解決しようとする課題】

上記放電灯点灯装置で、放電灯 DL を点灯した状態で電源スイッチ S をオフすると、放電灯 DL は図 10 に示すように電源スイッチ S のオフ後の数 msec 以下で消灯する。ここで、電源スイッチ S のオフ後に放電灯 DL が消灯するまでの遅れ時間は、コンデンサ C2 の充電電荷により生じている。また、このコンデンサ C2 の充電電荷がインバータ回路 A の制御回路等の動作電圧以下に低下し、制御回路の動作が停止すると、放電灯 DL の放電が停止され、瞬時に発光量は 0 となる。

【0008】

ところで、白熱電球においては熱発光であるから、電源が切断されてもフィラメント温度が一定値に低下するまでの間は図11に示すように光続けるいわゆる残光現象を生じる。

一般に、人の目の反応は10msecのオーダーで行われるため、上述の放電灯点灯装置のように瞬時に消灯すると、人の目に微分値の大きい反応を与える。このような放電灯点灯装置を車両用のヘッドライトなどを点灯させる場合に用いると、運転者や対向車等に対して急激な視覚的な変化を与え、心理的な負担を加えることになり、強いては安全上の問題を発生する恐れがある。この点、白熱電極などのように発光量が変化すると、徐々に暗くなり、上述のような問題を生じない。」

また、同じく甲第5号証の白熱電球の電源遮断時の発光特性の説明図である図11によれば、残光は100msecであることが示されている。

c 検討

そこで検討するに、甲第5号証には、白熱電球が100msecの残光を有することについて記載されているけれども、これは、白熱電球を用いた車両のヘッドライトについてのものである。

他方、メータ類に使用される白熱電球の発光量は、ヘッドライト用のそれに比べ桁違いに小さいものであり、したがって、メータ類に使用される白熱電球の持つ時定数もヘッドライト用のそれに比べかなり小さいものとなるから、その白熱電球の残光時間も100msecに比べて、かなり小さいものとなるはずである。

そして、一般に、人の目の時間分解能は、約50～100msec程度といわれており、この時間よりも短い光の点滅は連続点灯しているように知覚される。

よって、目盛り板の照射手段として白熱電球を用いた場合、その照射光の輝度が電源オフとともに低下したとしても、その残光時間は100msecよりもかなり小さい時間であると認められるから、およそ乗員がその減衰の程度を視認することは不可能というべきである。すなわち、甲第11号証や甲第5号証の記載によっても、白熱電球が使用されていた車両用の目盛り板において、消灯に際し乗員に視認可能な程度で徐々にその明るさが変化することが、本件特許の出願当時の技術常識であったとはいえない。

これに対し、本件発明1は、指針装置におけるキースイッチのオフ後の斬新な視認性を乗員に提供することを目的として、目盛り板照射手段の照射光の輝度を徐々に低下させるように制御しているのであるが、その具体的制御手段は、目盛り板照射手段の照射光の発光輝度 Y が、 $Y = A \{1 - (t/T)\}$ に従って低下していくように、本件明細書等の図4に示されたフローチャートに従って、マイクロコンピュータ80が光源50を駆動制御するというものである（前記「2（2）本件発明1」）。このように、発光輝度の低下割合を特定する時間 T について、本件明細書等にはその具体的数値についての記載はないけれども、本件明細書に記載の本件発明1の目的やその作用効果からみて、上記 T の時間は乗員が視認可能な程度の時間であると解するのが自然であり、よって、本件発明1にいう「照射光の輝度を徐々に低下させる」ことは、照射光の輝度を、乗員に視認可能な程度で徐々に低下させることであると解すべきものである。

d まとめ

以上のとおり、本件特許の出願当時、メータ類の照明に白熱電球を使用することが技術常識であったとしても、その電源オフ後に、乗員に視認可能な程度で徐々にその輝度が低下していくことが技術常識であったとまではいえず、本件発明1に係る「照射光の輝度を徐々に低下させる」ことが、かかる技術常識をもって示唆されることにもならない。

エ まとめ

以上のとおりであり、上記技術常識を踏まえても、引用発明1に周知技術1や公知技術1を適用することができるとはいえない。

よって、当業者といえども、本件発明１は、引用発明１、周知技術１、公知技術１及び技術常識に基づいて容易に発明をすることができたとはいえない。

５ 本件発明２、３についての判断

（１）本件発明２について

ア 本件発明２

本件発明２は、前記「１（２）本件発明２」に記載のとおりであり、本件発明１において、「指針照射手段」を新たに備えるとともに、制御手段は、目盛り板照射手段及び指針照射手段の各照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するようにしたものである。

イ 対比

本件発明２と引用発明１とを対比する。

引用発明１の「指針照明装置５」が、本件発明２の「指針照射手段（３１）」に相当するから、前記「４（１）対比」に倣って対比すると、両者の一致点、相違点は、以下のとおりである。

（一致点２）

「目盛り板と、この目盛り板上に指示表示する発光指針と、前記目盛り板を光により照射する目盛り板照射手段と、前記発光指針を光により照射して発光させる指針照射手段とを備えた車両用指針装置において、

車両のキースイッチ（ＩＧ）のオフに伴い前記目盛り板照射手段及び指針照射手段を消灯させるように制御する制御手段を備えることを特徴とする車両用指針装置。」

（相違点２）

車両のキースイッチのオフに伴い消灯させるように制御する制御手段について、本件発明２では、その照射光の輝度を徐々に低下させるように制御するのに対し、引用発明１では、単に、消灯させるように制御するにとどまる点。

ウ 判断

上記相違点２は、本件発明１について検討した相違点１と同じ内容である。よって、本件発明２も、本件発明１についてした判断と同様に、当業者といえども、引用発明１、周知技術１、公知技術１及び技術常識に基づいて容易に発明をすることができたとはいえない。

（２）本件発明３

本件発明３は、前記「１（３）本件発明３」に記載のとおりであり、本件発明２において、各照射光の輝度低下度合いを相互に異ならしめた点を限定した発明である。

そして、請求人が、本件発明３が容易想到であるとして追加して挙げた公知技術２は、「キーオフ時に、まず、指針の照明を消灯し、次いで、計器板の照明を消灯すること、すなわち、指針の照明の消灯と、計器板の照明の消灯とのタイミングとをずらすようにした車両用計器類照明装置。」（前記「３（４）甲第９号証に記載の技術 イ」というものであり、指針の照明の消灯と、計器板の照明の消灯とのタイミングとをずらすようにした車両用計器類照明装置を開示するにとどまる。

よって、本件発明３も、本件発明１や本件発明２についてした判断と同様に、当業者といえども、引用発明１、周知技術１、公知技術１、公知技術２及び技術常識に基づいて容易に発明をすることができたとはいえない。

第５ むすび

以上のとおりであるから、請求人が主張する審判請求の理由及び証拠方法によっては、本件特許１、本件特許２、及び本件特許３は、いずれも、特許法第２９条第２項の規定に違反して特許されたものとする事はできない。

したがって、本件特許１、本件特許２、及び本件特許３のいずれも、特許

法第 1 2 3 条第 1 項 2 号の規定により無効とすべきものとすることはできない。

また、本件審判に関する費用については、特許法第 1 6 9 条第 2 項で準用する民事訴訟法第 6 1 条の規定により、請求人の負担とする。

よって、結論のとおり審決する。

平成 2 5 年 4 月 2 6 日

審判長	特許庁審判官	飯野 茂
	特許庁審判官	関根 洋之
	特許庁審判官	小林 紀史

(行政事件訴訟法第 4 6 条に基づく教示)

この審決に対する訴えは、この審決の謄本の送達があった日から 3 0 日以内に、この審決に係る相手方当事者を被告として、提起することができます。

[審決分類] P 1 1 2 3 . 1 2 1 - Y (G 0 1 D)

審判長	特許庁審判官	飯野 茂	8105
	特許庁審判官	小林 紀史	8707
	特許庁審判官	関根 洋之	8803