

審決

不服 2015- 11075

神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地
請求人 日産自動車株式会社

東京都港区虎ノ門四丁目 3 番 1 号 城山トラストタワー 3 2 階 特許業務法人日
栄国際特許事務所
代理人弁理士 森 哲也

東京都港区虎ノ門四丁目 3 番 1 号 城山トラストタワー 3 2 階 特許業務法人
日栄国際特許事務所
代理人弁理士 鈴木 壮兵衛

東京都港区虎ノ門四丁目 3 番 1 号 城山トラストタワー 3 2 階 特許業務法人日
栄国際特許事務所
代理人弁理士 田中 秀▲てつ▼

特願 2010-237567 「ハイブリッド車両の制御装置」拒絶査定不
服審判事件〔平成 24 年 5 月 10 日出願公開、特開 2012-
86802〕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。

理 由

第 1 手続の経緯

本願は、平成 22 年 10 月 22 日の出願であって、平成 26 年 3 月 6 日付
けで拒絶理由が通知され、平成 26 年 4 月 23 日に意見書及び手続補正書が
提出され、さらに、平成 26 年 10 月 2 日付けで拒絶理由が通知され、平成
26 年 11 月 7 日に意見書及び手続補正書が提出されたが、平成 27 年 5 月
11 日付けで拒絶査定がされ、これに対して平成 27 年 6 月 10 日に拒絶査
定不服審判が請求されると同時に手続補正書が提出されたものである。

第 2 平成 27 年 6 月 10 日付けの手続補正についての補正却下の決定

〔補正却下の決定の結論〕

平成 27 年 6 月 10 日付けの手続補正（以下、「本件補正」という。）を
却下する。

〔理由〕

〔1〕 本件補正の内容

本件補正は、特許請求の範囲に関して、本件補正により補正される前の下
記の（1）に示す請求項 1 を下記の（2）に示す請求項 1 と補正することを
含むものである。

（1） 本件補正前の特許請求の範囲の請求項 1

「【請求項 1】

車輪を駆動可能なエンジンと、

車輪を駆動可能なモータと、

運転者のスイッチ操作によって設定可能な設定車速に応じて、前記エンジ
ン及び前記モータの少なくとも一方を駆動する駆動制御手段と、を備え、
前記駆動制御手段は、

少なくとも前記エンジンで前記車輪を駆動している状態で、運転者が行な
うスイッチ操作によって前記設定車速が低下したら、当該設定車速を達成す

るまでの期間中は、前記エンジンの停止を禁止することを特徴とするハイブリッド車両の制御装置。」

(2) 本件補正後の特許請求の範囲の請求項 1

「【請求項 1】

車輪を駆動可能なエンジンと、
車輪を駆動可能なモータと、
運転者のスイッチ操作によって設定可能な設定車速に応じて、前記エンジン及び前記モータの少なくとも一方を駆動しクルーズ走行する駆動制御手段と、を備え、
前記駆動制御手段は、
少なくとも前記エンジンで前記車輪を駆動しクルーズ走行している状態で、運転者が行なうスイッチ操作によって前記設定車速が低下したら、当該設定車速を達成するまでの期間中は、前記エンジンの停止を禁止することを特徴とするハイブリッド車両の制御装置。」（下線は、請求人が補正箇所を示すために付したものである。）

〔2〕 本件補正の目的及び新規事項の追加の有無について

本件補正は、請求項 1 に関して、「駆動制御手段」に対して、「エンジン及びモータの少なくとも一方を駆動しクルーズ走行する」ことを限定し、さらに、「駆動」に対して、その駆動により「クルーズ走行」を行うことを限定したものである。

よって、特許請求の範囲の請求項 1 についての本件補正は、本件補正前の請求項 1 に記載された発明特定事項を限定するものであって、本件補正前の請求項 1 に記載された発明と、本件補正後の請求項 1 に記載される発明とは産業上の利用分野及び解決しようとする課題が同一であるから、本件補正は、特許法第 17 条の 2 第 5 項第 2 号に規定する特許請求の範囲の減縮を目的とするものに該当する。そして、本件補正は、新規事項を追加するものではない。

そこで、本件補正によって補正された請求項 1 に係る発明（以下、「本件補正発明」という。）が特許出願の際に独立して特許を受けることができるものであるかどうか（特許法第 17 条の 2 第 6 項において準用する同法第 126 条第 7 項の規定に適合するかどうか）について、以下に検討する。

〔3〕 独立特許要件の判断

1. 刊行物

(1) 刊行物 1 の記載事項

原査定理由に引用され、本願の出願前に頒布された刊行物である特開 2010-179865 号公報（以下、「刊行物 1」という。）には、図面とともに次の事項が記載されている。

1 a) 「【請求項 1】

駆動系に、エンジンと、モータと、駆動輪とを有し、車速を目標車速とするように前記駆動系を制御する定速走行制御を行う定速走行制御手段と、前記モータからの駆動力で走行する電気自動車走行モードと前記モータおよび前記エンジンからの駆動力で走行するハイブリッド車走行モードとのモード遷移制御を行うモード遷移制御手段と、を備え、

該モード遷移制御手段は、走行制御のための車両駆動トルクに、前記エンジンの始動に必要なクランキングトルクを加えたトルクが、前記モータが出力可能なトルクを下回ると、前記ハイブリッド車走行モードから前記電気自動車走行モードへとモード遷移を実行すべく前記エンジンを停止するハイブリッド車両の制御装置において、

前記モード遷移制御手段は、前記ハイブリッド車走行モードでの前記定速走行制御手段による定速走行制御時には、定速走行制御のための前記車両駆動トルクである定速制御駆動トルクに、前記エンジンの始動に必要なクランキングトルクを加えたトルクが、前記モータが出力可能なトルクを下回った場合でも、前記エンジンの停止を制限することを特徴とするハイブリッド車両の制御装置。

【請求項 2】

請求項１に記載されたハイブリッド車両の制御装置において、
前記モード遷移制御手段は、前記ハイブリッド車走行モードでの前記定速走行制御手段による定速走行制御時には、前記定速制御駆動トルクに前記クランキングトルクを加えたトルクが、前記モータが出力可能なトルクを下回った状態が、規定時間を超えて継続すると、前記エンジンを停止することを特徴とするハイブリッド車両の制御装置。」（【特許請求の範囲】の【請求項１】及び【請求項２】）

１ｂ）「【０００４】

しかしながら、従来のハイブリッド車両の制御装置にあつては、車両駆動トルクに応じて、ハイブリッド車モードと電気自動車モードとのモード遷移制御を行っているので、エンジンの始動と停止とが短時間で行われる状況が生じてしまう虞がある。このことは、定速走行制御手段による定速走行制御時の場合、ドライバーは、定速走行制御を要求しているとともに自らが加減速の操作を行っていないことから、エンジンの始動と停止とが短時間で行われることに違和感を覚えてしまう、という問題があった。

【０００５】

本発明は、上記問題に着目してなされたもので、定速走行制御時にエンジンの始動と停止とが短時間で行われることを防止しつつ車両駆動トルクに応じて適切にエンジンを停止することのできるハイブリッド車両の制御装置を提供することを目的とする。」（段落【０００４】及び【０００５】）

１ｃ）「【０００９】

よって、本発明のハイブリッド車両の制御装置にあつては、定速走行制御時には、定速走行制御のための車両駆動トルクである定速制御駆動トルクに、前記エンジンの始動に必要なクランキングトルクを加えたトルクが、前記モータが出力可能なトルクを下回った場合でも、前記エンジンの停止が制限される。

【００１０】

すなわち、基本的には車両駆動トルクが、前記モータが出力可能なトルクからクランキングトルクを減算したトルクよりも小さい場合に前記エンジンを停止するが、その条件を満たした場合であっても定速走行制御時には前記エンジンの停止が制限されるので、定速走行制御時に車両駆動トルクに応じてエンジンを停止することに起因してエンジンの始動と停止とが短時間で行われることを防止することができる。

【００１１】

この結果、定速走行制御時にエンジンの始動と停止とが短時間で行われることを防止しつつ車両駆動トルクに応じて適切にエンジンを停止することができる。」（段落【０００９】ないし【００１１】）

１ｄ）「【００３３】

また、統合コントローラ１４は、定速走行制御いわゆるオートクルーズ制御（ＡＳＣＤ）を行うことが可能とされている。この定速走行制御とは、運転者の意思により設定された目標車速を維持するものである。定速走行制御では、後述するように、実車速を設定された目標車速とするための走行駆動トルクである定速制御駆動トルクを演算し、その結果に基づき各アクチュエータ（モータ／ジェネレータＭＧ、エンジンＥｎｇ、第１クラッチＣＬ１、第２クラッチＣＬ２、自動変速機ＣＶＴ）に対する指令値を演算し、各コントローラ１５、１６、１７、１８、１９へと送信する。統合コントローラ１４は、常時においては、上述したように、バッテリー状態、アクセル開度、および車速（変速機出力回転数に同期した値）から演算した走行駆動トルクであるドライバ要求駆動トルクに基づく制御すなわちドライバー操作に基づく走行制御を行っており、定速走行の要求を受けた場合、定速走行制御に切り換える。また、統合コントローラ１４は、定速走行制御時において、定速走行の要求が解除されると、ドライバー操作に基づく制御に切り換える。

【００３４】

統合コントローラ１４は、本実施例１では、オートクルーズ操作ＳＷ２２のＯＮ／ＯＦＦ状態を検知可能とされており、ＯＮ状態であることを検知すると、定速走行の要求が為されているものと判断する。また、統合コントローラ１４は、本実施例１では、オートクルーズ操作ＳＷ２２がＯＦＦ状態とされたことを検知した場合、アクセルペダルが踏み込まれた場合、ブレーキペダルが踏み

込まれた場合、およびシフトポジションセンサによりシフトレバーが「D」から切り換えられた場合等に、定速走行の要求が解除されたものと判断する。このように解除されたものと判断すると、オートクルーズ操作SW22をOFF状態とする。」（段落【0033】及び【0034】）

1 e) 「【0044】

ステップS9では、ステップS2での定速走行の要求が為されているとの判断に続き、定速走行制御における目標車速および目標加速度を設定して、ステップS10へ進む。この実施例1では、車両が実際に走行している速度を検出する車速センサ21（図1参照）から取得した、定速走行の要求が為された時点での車速の実測値を、目標車速に設定する。すなわち、定速走行の要求が為された時点での車速を維持するように、定速走行制御を行うこととなる。なお、この目標車速は、オートクルーズ操作SW22もしくはその他の操作手段等により変更可能とされている。また、ステップS9では、ステップS16からステップS1へと戻ったときであって、何らの変更指令が出されていないときは、再度目標車速を設定する必要はない。また、目標加速度は、実車速を目標車速とすべく車速を制御するための加速度である。さらに、ステップS9では、設定した目標加速度と、統合コントローラ14が搭載されている車両の重量とから、定速制御駆動トルクを演算する。すなわち、ステップS9では、目標車速を設定するとともに、その目標車速と実車速との偏差をなくす車速フィードバック制御を行う（車速フィードバック制御部）。」（段落【0044】）

1 f) 「【0049】

ステップS14では、ステップS13での定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回っているとの判断に続き、停止判定時間が規定時間を越えているか否かを判断し、Yesの場合はステップS7へ進み、Noの場合はステップS16へ進む。この規定時間は、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクが目標車速に基づく目標車速駆動トルクに収束するまでの特性に基づいて、運転性の低下を防止する観点と燃費を向上させる観点とにより設定される。規定時間は、例えば、1秒程度に設定することが考えられる。これは、車両を減速制御する際、車速フィードバック制御では減速初期のみ駆動トルク（減速トルク）が大きくなることによる。」（段落【0049】）

1 g) 「【0096】

図7は、「HEVモード」における定速走行制御時の車両駆動トルク（定速走行制御時であることから定速制御駆動トルクである）が停止判定閾値を下回る状況における、目標車速と実車速との関係、停止判定閾値および始動判定閾値に対する車両駆動トルク、エンジンEngの状態（第1クラッチCL1の状態）の各特性を示すタイムチャートである。この図7では、「HEVモード」での時点T0において定速走行制御が為されており、時点T1において目標速度が切り換えられたものとする。

【0097】

実施例1の定速走行制御では、実車速を設定された目標速度とした後にあっては、路面状況等に変化が生じたり目標車速が変更されたりしない限り、定速制御駆動トルクが一定のトルクとされる（T0～T1参照）。この状況では、目標車速から演算される目標車速駆動トルクがEV可能駆動トルクを下回ったり（第1段階の判断）、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回ったり（第2段階の判断）することはないので、「HEVモード」での定速走行制御が継続される。

【0098】

ここで、目標速度が低速側に変更されると（T1参照）、実車速と目標速度との偏差がマイナス側に大きくなるので、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクが、初期の僅かな時間（目標速度が変更された時点T1～T4参照）だけとても小さくなる。この変更後の目標車速から演算される目標車速駆動トルクが、EV可能駆動トルクよりも大きな値であるものとする、第1段階の判断ではエンジンEngは停止されず、「HEVモード」での定速走行制御が継続されて第2段階の判断に移行する。このタイムチャートの例では、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回るが（T2～T3参照）、この下回っている時間（T2～T3）が規定時間を越

えなかったので、第２段階の判断でもエンジンEngは停止されず、「HEVモード」での定速走行制御が継続される。

【００９９】

その後、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクは、目標車速から演算される目標車速駆動トルクに近い値とされて次第に目標車速駆動トルクに収束するが（T4～T5参照）、この過程においては定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回ることがないので、第２段階の判断によりエンジンEngは停止せず、「HEVモード」での定速走行制御が継続される。このとき、変更後の目標車速は、そのまま変更されていないことから、目標車速から演算される目標車速駆動トルクがEV可能駆動トルクを下回ることではなく、第１段階の判断でもエンジンEngが停止されることはない。

【０１００】

ここで、比較例として、始動判定閾値が停止判定閾値に対してヒステリシスを持たないように設定されているものとする（すなわち図７中の停止判定閾値がそのまま始動判定閾値とされている）と、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回る（T2参照）ことによりエンジンEngが停止され、その後定速制御駆動トルクが始動判定閾値（すなわち停止判定閾値）を上回る（T3参照）ことによりエンジンEngが始動されてしまう。

【０１０１】

これに対し、実施例１の車両の制御装置では、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回っても、その継続時間が規定時間を越えない限り、エンジンEngを停止することはないすなわち「HEVモード」から「EVモード」へのモード遷移を行うことはない（第２段階での判断）ので、エンジンEngの停止と始動とが短時間で行われることを防止することができる。」（段落

【００９６】ないし【０１０１】）

１h) 「【０１０９】

なお、実施例１では、規定時間は、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクが目標車速に基づく目標車速駆動トルクに収束するまでの特性に基づいて、運転性の低下を防止する観点と燃費を向上させる観点とにより設定された固定値であったが、所定の範囲内で変動させる値であってもよい。例えば、より早いタイミングでエンジンEngを停止するすなわち「HEVモード」から「EVモード」へとモード遷移する状況を増やしたい場合には、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回っている継続時間の判断基準である規定時間を短く設定し、より遅いタイミングでエンジンEngを停止するすなわち「HEVモード」を継続する状況を増やしたい場合には、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回っている継続時間の判断基準である規定時間を長く設定することが考えられる。ここで、所定の範囲内とは、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクが目標車速に基づく目標車速駆動トルクに収束するまでの特性と、停止判定閾値および始動判定閾値とに基づいて、エンジンEngの始動と停止とが短時間で行われることを防止することができるものをいう。」（段落【０１０９】）

（２）上記（１）１a) ないし１h) 並びに図１ないし図７の記載から分かること

１i) 上記（１）１a) の記載及び図１の記載から、ハイブリッド車の制御装置は、駆動輪を駆動するエンジンと、駆動輪を駆動するモータとを備えることが分かる。

１j) 上記（１）１d) の記載から、ハイブリッド車の制御装置は、運転者の意思により設定された目標車速に応じてエンジン及びモータの少なくとも一方を駆動して定速走行する統合コントローラを備えることが分かる。

１k) 上記（１）１g) の記載及び図７から、エンジンで駆動輪を駆動し定速走行している状態で目標車速が低速側に変更されて、定速制御駆動トルクが、エンジンを停止するために設定された停止判定閾値を下回っても、下回っている時間が規定時間を越えなければエンジンが停止されないことが分かる。

(3) 引用発明

上記(1)及び(2)並びに図面の記載を総合すると、刊行物1には次の発明(以下、「引用発明」という。)が記載されている。

「駆動輪を駆動するエンジンと、
駆動輪を駆動するモータと、
運転者の意思により設定された目標車速に応じてエンジン及びモータの少なくとも一方を駆動して定速走行する統合コントローラを備え、
統合コントローラは、
少なくともエンジンで駆動輪を駆動し定速走行している状態で、目標車速が低速側に変更されると、定速制御駆動トルクが、エンジンを停止するために設定された停止判定閾値を下回っても、下回っている時間が規定時間を越えなければエンジンが停止されないハイブリッド車の制御装置。」

(4) 刊行物2の記載事項

原査定の理由に引用され、本願の出願前に頒布された刊行物である特開2004-222442号公報(以下、「刊行物2」という。)には、図面とともに次の事項が記載されている。

2a) 「【請求項1】

エンジン及び駆動用モータ及び発電用モータを備えたハイブリッド車両用走行速度制御装置において、自車両の走行速度を検出する走行速度検出手段と、自車両の走行速度の指令値を設定する走行速度指令値設定手段と、前記走行速度検出手段で検出された走行速度が前記走行速度指令値設定手段で設定された走行速度指令値になるための駆動トルク指令値を設定する走行速度制御手段と、前記走行速度制御手段で設定された駆動トルク指令値及び前記走行速度検出手段で検出された走行速度から変速機の変速比指令値を設定する変速比指令値設定手段と、前記走行速度制御手段で設定された駆動トルク指令値から変速機の入力軸トルク指令値を設定する入力軸トルク指令値設定手段と、シリーズ走行時に発電用モータの電機子電流値からエンジントルク過渡応答特性を検出するエンジン過渡応答特性検出手段と、パラレル走行時に前記エンジン過渡応答特性検出手段で検出されたエンジントルク過渡応答特性に基づいてエンジントルクを算出するエンジントルク算出手段と、少なくともパラレル走行時には前記エンジントルク算出手段で算出されたエンジントルクに基づいて、前記入力軸トルク指令値設定手段で設定された入力軸トルク指令値を走行モードに応じたエンジントルク指令値及び駆動用モータトルク指令値に配分するトルク配分手段とを備えたことを特徴とするハイブリッド車両用走行速度制御装置。」(【特許請求の範囲】の【請求項1】)

2b) 「【0009】

前記無段変速機5は変速機コントローラ12によって制御され、前記クラッチ3はクラッチコントローラ13によって制御され、前記エンジン2はエンジンコントローラ14によって制御され、前記駆動用モータ1並びに発電用モータ4はインバータ7を介してモータコントローラ15によって制御され、前記バッテリー8はバッテリーコントローラ16によって制御されるように構成され、それらのコントローラの上位に統合コントローラ10と走行速度コントローラ11とが位置する。

【0010】

前記統合コントローラ10は、前記バッテリーコントローラ16でモニタされたバッテリーの充電状態及び走行速度センサ6で検出された自車両の走行速度及びアクセルセンサ9で検出されたアクセルペダルの踏み込み量或いは踏み込み速度、つまり運転者の加速意思に応じて、通常のアクセルペダル踏み込み時の制御を司るものであり、具体的にはモータ1及びエンジン2のトルク指令値及び無段変速機5の変速比指令値を算出し、それらを制御する各コントローラに出力する。一方の前記走行速度コントローラ11は、メインスイッチ(図ではSW、運転者の手動操作による自動走行速度制御要求スイッチ)17の状態、セットスイッチ(運転者の手動操作による自動走行速度制御の目標走行速度設定スイッチ)18の状態、アクセルスイッチ(運転者の手動操作による加速要求スイッチ)19の状態、コーストスイッチ(運転者

の手動操作による減速要求スイッチ) 20の状態、キャンセルスイッチ(運転者の手動操作による自動走行速度制御停止スイッチ) 21の状態、ブレーキペダルの踏込みをモニタするブレーキスイッチ22の状態、エンジンコントローラ14でモニタされたエンジン2の作動状態、モータコントローラ15でモニタされたモータ1の作動状態、並びにクラッチコントローラ13でモニタされたクラッチ3の締結、開放状態に基づき、図2の演算処理に従って、アクセルペダルが踏込まれていないときの自車両の自動走行速度制御を司るものである。」(段落【0009】及び【0010】)

2c) 「【0025】

この演算処理によれば、前記メインスイッチ17がオン、ブレーキスイッチ22がオフ、キャンセルスイッチ21がオフの状態、セットスイッチ18がオンされると一定速度制御モードとして、そのときの走行速度VSPが走行速度指令値cVSPに設定されると共に走行速度制御実行フラグ

FVSPがセットされる。このように走行速度制御実行フラグFVSPがセットされると、前記アクセルスイッチ19やコーストスイッチ20がオンされない限り、前記セットスイッチ18がオンされたときの走行速度VSPを走行速度指令値cVSPに設定し続ける。また、前記走行速度制御実行フラグFVSPがセットされている間は、前記アクセルスイッチ19やコーストスイッチ20がオンされても、それらがオフ状態となった後は前記セットスイッチ18がオンされたときの走行速度VSPを走行速度指令値cVSPに設定し続ける。一方、前記アクセルスイッチ19がオンされると、加速制御モードとして走行速度指令値cVSPを前記走行速度変更量ΔVSP0ずつ大きく設定する。逆に、前記コーストスイッチ20がオンされると、減速制御モードとして走行速度指令値cVSPを前記走行速度変更量ΔVSP0ずつ小さく設定する。また、このような走行速度制御中に、前記メインスイッチ17がオフとなるか、ブレーキスイッチ22がオンとなるか、キャンセルスイッチ21がオンとなると、前記走行速度制御実行フラグFVSPがリセットされると共に走行速度指令値cVSPが“0”に設定される。」(段落【0025】)

(5) 上記(4) 2a) ないし2c) から分かること

2d) 上記(4) 2b) 及び(4) 2c) の記載から、ハイブリッド車両用走行速度制御装置は、運転者の手動操作によって、走行速度指令値を小さく設定する減速要求スイッチであるコーストスイッチ、及び、運転者の手動操作によって、そのときの走行速度を走行速度指令値に設定するセットスイッチを備えることが分かる。

(6) 刊行物2記載の技術

上記(4) 及び(5) 並びに図面の記載を総合すると、刊行物2には次の技術(以下、刊行物2記載の技術)という。)が記載されている。

「運転者の手動操作によって、走行速度指令値を小さく設定する減速要求スイッチであるコーストスイッチ、及び、運転者の手動操作によって、そのときの走行速度を走行速度指令値に設定するセットスイッチを備えたハイブリッド車両用走行速度制御装置。」

2. 本件補正発明と引用発明との対比・判断

引用発明における「駆動輪」は、その機能、構成及び技術的意義からみて、本件補正発明における「車輪」に相当する。以下同様に、「駆動する」は「駆動可能な」に、「設定された」は「設定可能な」に、「目標車速」は「設定車速」に、「定速走行」は「クルーズ走行」に、「統合コントローラ」は「駆動制御手段」に、「目標速度が低速側に変更される」ことは「設定車速が低下」することに、「エンジンが停止されない」ことは「エンジンの停止を禁止する」ことに、それぞれ相当する。

そして、引用発明における「運転者の意思により設定された目標車速」と本件補正発明における「運転者のスイッチ操作によって設定可能な設定車

速」とは、「運転者によって設定可能な設定車速」という限りにおいて一致し、

引用発明における「目標車速が低速側に変更されると、定速制御駆動トルクが、エンジンを停止するために設定された停止判定閾値を下回っても、下回っている時間が規定時間を越えなければエンジンが停止されない」ことと、本件補正発明における「設定車速が低下したら、当該設定車速を達成するまでの期間中は、エンジンの停止を禁止すること」とは、「設定車速が低下したら、一定条件の下でエンジンの停止を禁止する」という限りで一致する。

したがって、両者の一致点、相違点は、以下のとおりである。

[一致点]

「車輪を駆動可能なエンジンと、
車輪を駆動可能なモータと、
運転者によって設定可能な設定車速に応じて、前記エンジン及び前記モータの少なくとも一方を駆動しクルーズ走行する駆動制御手段と、
駆動制御手段は、
少なくともエンジンで車輪を駆動しクルーズ走行している状態で、設定車速が低下したら、一定条件の下でエンジンの停止を禁止するハイブリッド車両の制御装置。」

[相違点 1]

運転者によって設定可能な設定車速に関して、本件補正発明においては、「運転者のスイッチ操作によって設定可能な設定車速」であるのに対して、引用発明においては、「運転者の意思により設定された目標車速」であって、運転者が設定車速を設定するための具体的手段が不明である点。

[相違点 2]

本件補正発明においては、「運転者が行うスイッチ操作によって設定車速が低下」するのに対して、引用発明においては、どのような手段によって目標速度を低速側に変更するのか不明である点。

[相違点 3]

設定車速が低下したら、一定条件の下でエンジンの停止を禁止することに
関して、本件補正発明においては、「設定車速が低下したら、設定車速を達成するまでの期間中は、エンジンの停止を禁止」するのに対して、引用発明においては、「目標車速が低速側に変更されると、定速制御駆動トルクが、エンジンを停止するために設定された停止判定閾値を下回っても、下回っている時間が規定時間を越えなければエンジンが停止されない」点。

以下、上記相違点について検討する。

[相違点 1 について]

刊行物 2 記載の技術は、「運転者の手動操作によって、そのときの走行速度を走行速度指令値に設定するセットスイッチを備えたハイブリッド車両用走行速度制御装置」を含むものであって、運転者の手動によるセットスイッチの操作により走行速度指令値を設定することは当該技術分野において慣用手段であるから、引用発明における運転者の意思により目標車速を設定するための具体的な手段として、刊行物 2 記載の技術におけるセットスイッチを採用し、運転者の意思による目標車速の設定を運転者のスイッチ操作によるものとして、上記相違点 1 に係る本件補正発明の発明特定事項とすることは当業者が容易になし得たことである。

[相違点 2 について]

刊行物 2 記載の技術は、「運転者の手動操作によって、走行速度指令値を小さく設定する減速要求スイッチであるコーストスイッチ」を含むものであって、この技術によれば、運転者がコーストスイッチを手動操作することによって、走行速度指令値を小さく設定することが可能である。

また、刊行物 1 における「この目標車速は、オートクルーズ操作 SW 2 2 も

しくはその他の操作手段等により変更可能とされている」（上記「1. (1) 1 e）」参照。）の記載（以下、「刊行物1に記載された事項」という。）において、目標車速を変更するためのオートクルーズ操作SW22もしくはその他の操作手段等について記載されており、オートクルーズ操作SW22や操作手段による操作は、技術常識からみると運転者によりなされると解するのが自然である。

そうすると、引用発明において、ハイブリッド車の定速走行制御を行うものである上記刊行物2記載の技術あるいは上記刊行物1に記載された事項を適用して、目標速度を低速側に変更するための手段を、運転者によるスイッチ操作によるものとして、上記相違点2に係る本件補正発明の発明特定事項とすることは、当業者であれば容易になし得たことである。

[相違点3について]

引用発明のハイブリッド車の制御装置による制御内容は、「少なくともエンジンで駆動輪を駆動し定速走行している状態で、目標車速が低速側に変更されると、定速制御駆動トルクが、エンジンを停止するために設定された停止判定閾値を下回っても、下回っている時間が規定時間を越えなければエンジンが停止されない」ものであって、刊行物1における「【0098】・・・目標速度が低速側に変更されると（T1参照）、実車速と目標速度との偏差がマイナス側に大きくなるので、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクが、初期の僅かな時間（目標速度が変更された時点T1～T4参照）だけとても小さくなる。・・・このタイムチャートの例では、定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回るが（T2～T3参照）、この下回っている時間（T2～T3）が規定時間を越えなかったので、第2段階の判断でもエンジンEngは停止されず、「HEVモード」での定速走行制御が継続される。」（上記「1. (1) 1 g）」参照。）の記載によれば、目標速度が低速側に変更され、目標速度が低速側に変更された後の、初期の僅かな時間に定速制御駆動トルクが停止判定閾値を下回るが、この下回っている時間が規定時間を越えなければ、エンジンは停止されないことになる。

そして、刊行物1における「【0109】・・・規定時間は、定速走行制御のために車速フィードバック制御により演算される定速制御駆動トルクが目標車速に基づく目標車速駆動トルクに収束するまでの特性に基づいて、運転性の低下を防止する観点と燃費を向上させる観点とにより設定された固定値である」（上記「1. (1) 1 h）」参照。）の記載によれば、「規定時間」は、定速制御駆動トルクが目標車速に収束するまでの特性を考慮に入れて決定されるものである。

さらに、刊行物1における上記「1. (1) 1 c）」の記載によれば、定速走行制御時にエンジンの始動と停止とが短時間で行われることを防止し、エンジンの停止を制限することが、引用発明によって解決される課題である。

そうすると、引用発明において、目標車速が低速側に変更された場合に、規定時間を、目標車速に収束するまでの特性を考慮して決定し、定速制御駆動トルクが、エンジンを停止するために設定された停止判定閾値を下回っている時間かそれを越えるものとして、少なくとも目標車速に収束するまではエンジンの停止を制限することにより、エンジンの始動と停止とが短時間で行われることを防止して、上記相違点3に係る本件補正発明の発明特定事項とすることは、当業者であれば容易になし得たことである。

そして、本件補正発明は、全体としてみても、引用発明、刊行物2記載の技術及び刊行物1に記載された事項から予測される以上の格別な効果を奏するものではない。

3. まとめ

したがって、本件補正発明は、引用発明、刊行物2記載の技術及び刊行物1に記載された事項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るから、特許法第29条第2項の規定により特許出願の際独立して特許を受けることができないものである。

4. むすび

以上のとおり、本件補正は特許法第17条の2第6項において準用する同

法第 126 条第 7 項の規定に違反するので、同法第 159 条第 1 項により読み替えて準用する同法第 53 条第 1 項の規定により却下すべきものである。

よって、〔補正却下の決定の結論〕のとおり決定する。

第 3 本件発明について

1. 本件発明

本件補正は、上記のとおり却下されたので、本願の請求項 1 に係る発明（以下、「本件発明」という。）は、平成 26 年 11 月 7 日提出の手續補正書により補正された明細書及び特許請求の範囲並びに出願時に願書に添付された図面の記載からみて、上記「第 2〔理由〕〔1〕（1）」に記載したとおりのものである。

2. 刊行物の記載等

原査定の理由に引用された刊行物及び刊行物の記載事項並びに引用発明及び刊行物 2 記載の技術は、上記「第 2〔理由〕〔3〕 1. 」に記載したとおりである。

3. 対比・判断

本件発明は、上記「第 2〔理由〕〔2〕」で検討した、本件補正発明における「駆動制御手段」に対する限定事項である「エンジン及びモータの少なくとも一方を駆動しクルーズ走行する」のうち「クルーズ走行」を行う旨を削除し、さらに、本件補正発明における「駆動」に対する限定事項である「クルーズ走行」を行う旨を削除したものに相当する。

そうすると、本件発明の発明特定事項を全て含む本件補正発明が、上記「第 2〔理由〕〔3〕 2. 」に記載したとおり、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び刊行物 1 に記載された事項に基いて当業者が容易に発明をすることができたものであるから、本件発明も、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び刊行物 1 に記載された事項に基いて当業者が容易に発明をすることができたものである。

4. まとめ

以上のとおり、本件発明は、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び刊行物 1 に記載された事項に基いて当業者が容易に発明をすることができたものであるから特許法第 29 条第 2 項の規定により特許を受けることができない。

第 4 むすび

以上第 3 のとおり、本件発明は、特許法第 29 条第 2 項の規定により特許を受けることができないから、本願は拒絶すべきものである。

よって結論のとおり審決する。

平成 28 年 1 月 18 日

審判長	特許庁審判官	中村 達之
	特許庁審判官	松下 聡
	特許庁審判官	梶本 直樹

（行政事件訴訟法第 46 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 30 日（附加期間がある場合は、その日数を附加します。）以内に、特許庁長官を被告として、提起することができます。

審判長	特許庁審判官	中村	達之	8503
	特許庁審判官	梶本	直樹	9819
	特許庁審判官	松下	聡	8820