

審決

不服 2016- 5752

ドイツ連邦共和国 70327 シュツットガルト、メルセデスシュトラッセ
137
請求人 ダイムラー・アクチェンゲゼルシャフト

東京都新宿区山吹町 333 番地 原田ビル 3 階 オリオン国際特許事務所 中野
オフィス
代理人弁理士 赤澤 日出夫

特願 2014-536122 号「内燃機関用吸気モジュール」拒絶査定不
服審判事件〔平成 25 年 4 月 25 日国際公開、
WO2013/056763、平成 26 年 12 月 4 日国内公表、特表
2014-532147 号〕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、2012 年（平成 24 年）9 月 5 日（パリ条約による優先権主張
外国庁受理 2011 年（平成 23 年）10 月 18 日 ドイツ連邦共和
国）を国際出願日とする出願であって、平成 26 年 4 月 17 日に国内書面が
提出され、平成 26 年 6 月 17 日に国際出願翻訳文提出書により、明細書、
特許請求の範囲、要約書の翻訳文が提出され、平成 27 年 4 月 27 日付けで
拒絶理由が通知され、平成 27 年 8 月 3 日に意見書及び手続補正書が提出さ
れたが、平成 27 年 12 月 18 日付けで拒絶査定がされ、これに対して平成
28 年 4 月 18 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 28 年 4 月 18 日付けの手続補正についての補正却下の決定

〔補正却下の結論〕

平成 28 年 4 月 18 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
（すなわち、平成 27 年 8 月 3 日提出の手続補正書により補正された）下記
の（1）に示す請求項 1 を下記の（2）に示す請求項 1 に補正するものであ
る。

（1）本件補正前の特許請求の範囲の請求項 1

「【請求項 1】

内燃機関に空気を供給する少なくとも 1 つのエアガイド部材（12）と、
前記エアガイド部材（12）と接続し、かつ内燃機関のシリンダヘッドを少
なくとも部分的にカバーするシリンダヘッドカバー（14）とを備える自動
車の内燃機関用吸気モジュール（10）であって、

前記吸気モジュール（10）は、潤滑剤分離装置（28）、空気を冷却す
るための冷却装置（26）、前記エアガイド部材（12）及び前記シリンダ
ヘッドカバー（14）が一体化されていることを特徴とする、
内燃機関用吸気モジュール。」

(2) 本件補正後の特許請求の範囲の請求項 1

「【請求項 1】

内燃機関に空気を供給する少なくとも 1 つのエアガイド部材 (12) と、前記エアガイド部材 (12) と接続し、かつ内燃機関のシリンダヘッドを少なくとも部分的にカバーするシリンダヘッドカバー (14) とを備える自動車の内燃機関用吸気モジュール (10) であって、

前記吸気モジュール (10) は、潤滑剤分離装置 (28)、排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却するための冷却装置 (26)、前記エアガイド部材 (12) 及び前記シリンダヘッドカバー (14) が一体化されていることを特徴とする、
内燃機関用吸気モジュール。」(下線は、補正箇所を示すために請求人が付したものである。)

〔2〕 本件補正の目的について

本件補正は、「空気を冷却するための冷却装置 (26)」の記載を、「排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却するための冷却装置 (26)」の記載にするものであるから、本件補正前の発明特定事項である「冷却装置」が、「排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却する」ことを限定したものであって、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、「本願補正発明」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

(1) 刊行物 1 の記載事項

原査定理由に引用され、本願の優先日前に頒布された刊行物である特開 2004-108156 号公報（以下、「刊行物 1」という。）には、「吸気モジュール」に関して、図面とともに次の事項が記載されている。（なお、下線は、理解の一助のために当審にて付したものである。）

1 a) 「【請求項 1】

複数の燃焼室を有する内燃機関のシリンダヘッドに搭載されるヘッドカバーと、

エアコネクタおよび吸気管を有し、前記吸気管は前記エアコネクタから前記燃焼室の数に応じて分岐し前記ヘッドカバーの反シリンダヘッド側に設けられる直線状のストレートポート部、ならびに前記ストレートポート部の反エアコネクタ側の端部と前記燃焼室とを接続するカーブポート部から構成されているインテークマニホールドと、隣接する前記ストレートポート部の間に、前記インテークマニホールドおよび前記ヘッドカバーを貫いて前記シリンダヘッド側に一方の端部が突出して設けられている点火コイルと、を備えることを特徴とする吸気モジュール。

【請求項 2】

前記エアコネクタの反ストレートポート部側に、前記インテークマニホールドと一体に支持されているスロットル装置を備えることを特徴とする吸気モジュール。

【請求項 3】

前記ヘッドカバーおよび前記インテークマニホールドは、樹脂で一体に形成されていることを特徴とする請求項 1 または 2 記載の吸気モジュール。

【請求項 4】

前記ヘッドカバーと前記インテークマニホールドとは周縁部が接合され、前記ヘッドカバーと前記インテークマニホールドとの間には空気が流動可能な空間部が形成されていることを特徴とする請求項 3 記載の吸気モジュール

ル。」（【特許請求の範囲】の【請求項１】ないし【請求項４】）

１ｂ）「【０００２】

【従来の技術】

従来、エンジンの吸気系は、例えばエアクリーナ、スロットル装置およびインテークマニホールドなどの機能の異なる複数の装置から構成されている。そのため、吸気系の装置の一部を一体化してエンジンに搭載する吸気モジュールが広く利用されている。吸気系を構成する複数の装置をモジュール化することにより、エンジンへの組み付けの簡略化、ならびに軽量化が図られるという利点がある。」（段落【０００２】）

１ｃ）「【００１１】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を示す一実施例を図面に基づいて説明する。

本発明の一実施例による吸気モジュールを図２に示す。吸気モジュール１は、エアクリーナ１０、ダクトケース２０、スロットル装置３０、インテークマニホールド４０、ヘッドカバー６０、点火コイル７０、ＥＣＵ８０および燃料供給手段９０を備えている。エアクリーナ１０、ダクトケース２０、スロットル装置３０、インテークマニホールド４０、ヘッドカバー６０、点火コイル７０、ＥＣＵ８０および燃料供給手段９０から構成される吸気モジュール１は、図示しないエンジンのシリンダヘッドに搭載される。ヘッドカバー６０をシリンダヘッドに取り付けることにより、吸気モジュール１はエンジンに搭載される。

【００１２】

本実施例の場合、吸気モジュール１が搭載されたエンジンは、前輪駆動の車両に搭載される。そのため、車両の進行方向に対し図示しないエンジンの駆動軸は垂直に配置される。吸気モジュール１は、図示しないエンジンとともに車両のエンジンルームに収容される。」（段落【００１１】及び

【００１２】）

１ｄ）「【００１６】

インテークマニホールド４０は、エアコネクタ４１および吸気管５０を有している。吸気管５０は、エアコネクタ４１と図示しないエンジンの燃焼室とを連通する。エアコネクタ４１からは、エンジンの燃焼室に対応する数の吸気管５０が分岐している。吸気管５０は、ストレートポート部５１とカーブポート部５２とを有している。図２に示すように、エアコネクタ４１からエアクリーナ１０側へ直線的に伸びて形成されているストレートポート部５１のエアクリーナ１０側の端部には、エアコネクタ４１側へ折り返すカーブポート部５２が接続されている。インテークマニホールド４０のストレートポート部５１は、図３に示すようにヘッドカバー６０の反シリンダヘッド側に設置されている。図２に示すように、吸気管５０の各ストレートポート部５１の間には、隣接するストレートポート部５１を接続する板状の翼部５３が形成されている。

【００１７】

ヘッドカバー６０は、図示しないエンジンのシリンダヘッドに搭載される。ヘッドカバー６０は樹脂により形成されている。・・・」（段落

【００１６】及び【００１７】）

１ｅ）「【００２２】

インテークマニホールド４０のヘッドカバー６０側に形成される箱状の空間部４３には、ヘッドカバー６０の一部が収容される。ヘッドカバー６０の外周縁にはフランジ部６１が形成されている。ヘッドカバー６０のフランジ部６１は、インテークマニホールド４０の裾部４２に形成されているフランジ４４と対応する位置に形成されている。ヘッドカバー６０の上方からインテークマニホールド４０を被せてヘッドカバー６０のフランジ部６１とインテークマニホールド４０のフランジ４４とを重ね合わせた後、例えば振動溶着などによりフランジ部６１とフランジ４４とを溶着することにより、インテークマニホールド４０とヘッドカバー６０とは一体に接合される。」（段落【００２２】）

1 f) 「【0029】

上記構成の吸気モジュール1では、インテークマニホールド40とヘッドカバー60とを一体に形成することにより、インテークマニホールド40およびヘッドカバー60の強度が高められる。そのため、スロットル装置30など吸気モジュール1を構成する装置は一体に形成されているインテークマニホールド40およびヘッドカバー60に支持される。その結果、吸気モジュール1を構成する装置を車両のシャシーなどに支持する場合と比較して、支持のための部材を必要としない。したがって、部品点数を低減することができるとともに、組み付けを容易にすることができる。」（段落【0029】）

(2) 上記(1)及び図面から分かること

1 g) 上記(1) 1 d) 段落【0016】の記載から、インテークマニホールド40は、エンジンの吸気を行うためのものであることが分かる。

1 h) 上記(1) 1 e) 及び1 f) 並びに図1の記載から、ヘッドカバー60と、インテークマニホールド40とは接合され、一体に形成されるものであることが分かる。

1 i) 上記(1) 1 c) 段落【0012】の記載から、吸気モジュールは車両用エンジンに設けられるものであることが分かる。

(3) 引用発明

上記(1) 及び(2) 並びに図1ないし図4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。

「エンジンの吸気を行うためのインテークマニホールド40と、インテークマニホールド40と接合し、かつエンジンのシリンダヘッドに搭載されるヘッドカバー60とを備える車両用エンジンの吸気モジュール1であって、吸気モジュール1は、インテークマニホールド40及びヘッドカバー60が一体に形成されている、車両用エンジンの吸気モジュール1。」

2. 刊行物2

(1) 刊行物2の記載事項

原査定の理由に引用され、本願の優先日前に頒布された刊行物である特開2008-106627号公報(以下、「刊行物2」という。)には、「エンジンの吸気装置」に関して、図面とともに次の事項が記載されている。(なお、下線は、理解の一助のために当審にて付したものである。)

2 a) 「【請求項1】

複数の気筒を列状に配置したエンジン本体の吸気側面に固定され、サージタンク部と分岐管部とを有する合成樹脂製の吸気系構造体を備えたエンジンの吸気装置において、

前記吸気系構造体は、サージタンク部に延設されて前記エンジン本体側に張り出し、前記エンジン本体のクランク室から導入されたブローバイガスからオイルを分離するタンク状のオイルセパレータを有し、

前記オイルセパレータは、前記エンジン本体のブローバイガス排出口に接続されてクランク室から排出されるブローバイガスを導入する導入口と、前記導入口の周囲に延設され、前記エンジン本体に固定される取付フランジとを有している

ことを特徴とするエンジンの吸気装置。」(【特許請求の範囲】の【請求項1】)

2 b) 「【0008】

上記課題を解決するために本発明は、複数の気筒を列状に配置したエンジン本体の吸気側面に固定され、サージタンク部と分岐管部とを有する合成樹脂製の吸気系構造体を備えたエンジンの吸気装置において、前記吸気系構造体は、サージタンク部に延設されて前記エンジン本体側に張り出し、前記エンジン本体のクランク室から導入されたブローバイガスからオイルを分離するタンク状のオイルセパレータを有し、前記オイルセパレータは、前記エン

ジン本体のブローバイガス排出口に接続されてクランク室から排出されるブローバイガスを導入する導入口と、前記導入口の周囲に延設され、前記エンジン本体に固定される取付フランジとを有していることを特徴とするエンジンの吸気装置である。この態様では、オイルセパレータ全体を樹脂成形品として、吸気系構造体に組み付けることができるので、オイルセパレータをエンジン本体に設けた従来の構成に比べて大幅に軽量化を図ることができる。また、オイルセパレータがブローバイガスの導入口の周囲に取付フランジを有しているので、オイルセパレータとエンジン本体との間の気密性が高まるとともに、取付フランジを吸気系構造体のエンジン本体への支持部として兼用でき、樹脂成形品による軽量化にも拘わらず、全体の剛性を高く維持することが可能になる。

【０００９】

好ましい態様において、前記吸気系構造体は、複数の樹脂成形体を組み合わせた組立体であって、前記樹脂成形体は、少なくとも分岐管部の上流部を構成する分割体と、この分割体に一体成形され、前記オイルセパレータの一部を構成するハウジング分割体と、このハウジング分割体に溶着されることにより、前記オイルセパレータ全体を構成するエンジン側分割体と有している。この態様では、吸気系構造体を樹脂成形品で構成するに当たり、一部の分割体にオイルセパレータのハウジングが一体成形されるので、部品点数を削減することができる。

【００１０】

好ましい態様において、前記取付フランジは、前記エンジン本体の吸気側面からみて当該吸気系構造体の投影エリアから下方に突出した位置にレイアウトされている。この態様では、分岐管部の下流端、すなわち、吸気系構造体の上端側の取付部位と取付フランジとの対向間隔が長くなるので、吸気系構造体のエンジン本体に対する取付剛性が高くなる。また、取付フランジをエンジン本体に取り付ける際の作業も容易になる。」（段落【０００８】ないし【００１０】）

２ｃ）「【００１４】

以上説明したように、本発明は、オイルセパレータ全体を樹脂成形品として、吸気系構造体に組み付けることができ、従来の構成に比べて大幅に軽量化を図ることができる。しかも、取付フランジによってオイルセパレータとエンジン本体との間の気密性を高めることができるとともに、取付フランジを吸気系構造体のエンジン本体への支持部として兼用でき、樹脂成形品による軽量化にも拘わらず、全体の剛性を高く維持することが可能になるという顕著な効果を奏する。」（段落【００１４】）

２ｄ）「【００１９】

吸気系構造体２０は、図３に示すように、樹脂の射出成形品を複数個成形し、振動溶着で一体化した組立体である。

【００２０】

組立体としての吸気系構造体２０は、エンジン本体１のシリンダブロック２に固定されるサージタンク部３０と、サージタンク部３０と連続し、エンジン本体１の吸気ポート３毎に分岐する分岐管部６０とを有している。」（段落【００１９】及び【００２０】）

（段落【００１９】及び【００２０】）

２ｅ）「【００３１】

図３を参照して、吸気装置１０は、上下に２分割された一対の内周分割体１００Ａ、１００Ｂと、両内周分割体１００Ａ、１００Ｂの外側に配置される一対の外周分割体２００Ａ、２００Ｂ、並びに下側の外周分割体２００Ｂに一体形成されたハウジング分割体３３Ａと接合されるエンジン側分割体３３Ｂとを有している。

【００３２】

上側の内周分割体１００Ａは、サージタンク部３０（プレナム部３２）の上部と、導入管３１と、分岐管部６０の下流端とを一体に有する樹脂製の射出成形品である。この内周分割体１００Ａの外周部には、分岐管部６０の下流側内周部分を区画する溝部１０１Ａが形成されているとともに、この溝部１０１Ａの外側には、上側の外周分割体２００Ａと接合される接合面１０２Ａが形成されている。また、内周分割体１００Ａは、分岐管部６０の下流端側部分も一体に構成しており、フランジ６１は、この内周分割体

１００Ａに一体成形されている。

【００３３】

下側の内周分割体１００Ｂは、サージタンク部３０（プレナム部３２）の下部と、分岐管部６０の上流端とを一体に有する樹脂製の射出成形品である。この内周分割体１００Ｂの外周部には、上側の内周分割体１００Ａと同様に、分岐管部６０の上流側内周部分を区画する溝部１０１Ｂが形成されているとともに、この溝部１０１Ｂの外側には、下側の外周分割体２００Ｂと接合される接合面１０２Ｂが形成されている。

【００３４】

上側の外周分割体２００Ａは、分岐管部６０の下流側部分を構成するものであり、その内面には、各分岐管部６０を形成する溝と上側の内周分割体１００Ａと接合される接合面とを有している。

【００３５】

下側の外周分割体２００Ｂは、分岐管部６０の上流側部分を構成するものであり、その内面には、各分岐管部６０を形成する溝２０１Ｂと下側の内周分割体１００Ｂと接合される接合面２０２Ｂとを有している。

【００３６】

図１および図３を参照して、下側の外周分割体２００Ｂの下部には、エンジン本体１に対向するハウジング分割体３３Ａが一体成形されている。他方、エンジン側分割体３３Ｂは、ハウジング分割体３３Ａと接合することにより、オイルセパレータ３３を構成する分割体である。

【００３７】

ハウジング分割体３３Ａには、囲繞室Ｃを区画する筒状壁３３ｂや排出路３３ｄ並びにエンジン本体側に突出するバッフル３３ｆが一体に形成されている。

【００３８】

エンジン側分割体３３Ｂには、導入口３３ｅやフランジ３５、並びにハウジング分割体３３Ａのバッフル３３ｆの上下に配置されて、エンジン本体の外側に突出するバッフル３３ｆが一体に形成されている。そして、何れの分割体３３Ａ、３３Ｂにおいても、各バッフル３３ｆは、オイルセパレータ３３のハウジング３３ａの幅方向全長にわたって延びている。この結果、両分割体３３Ａ、３３Ｂを接合した際、オイルセパレータ３３の剛性が高くなる。

【００３９】

そして、各分割体１００Ａ、１００Ｂ、２００Ａ、２００Ｂ、３３Ｂを振動溶着によって一体化し、ボルト３７で取付フランジ３５をシリンダブロック２に固定し、ボルト６２で分岐管部６０のフランジ６１をシリンダヘッド６に固定することにより、オイルセパレータ３３を一体に有する吸気系構造体２０をエンジン本体１に固定することが可能になる。」（段落

【００３１】ないし【００３９】）

２ｆ）「【００４６】

以上説明したように、本実施形態では、オイルセパレータ３３全体を樹脂成形品として、吸気系構造体２０に組み付けることができ、従来の構成に比べて大幅に軽量化を図ることができる。しかも、取付フランジ３５によってオイルセパレータ３３とエンジン本体１との間の気密性を高めることができるとともに吸気系構造体２０自身の組付強度も高まり、樹脂成形品による軽量化にも拘わらず、全体の剛性を高く維持することが可能になるという顕著な効果を奏する。」（段落【００４６】）

（２）刊行物２記載の技術

上記（１）並びに図１ないし図５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。

「サージタンク部３０と分岐管部６０とを有する吸気系構造体２０とオイルセパレータ３３とを一体で形成してエンジン本体１に固定する技術。」

３．本願補正発明と引用発明との対比・判断

引用発明における「エンジン」は、その機能、構成及び技術的意義からみて、本願補正発明における「内燃機関」に相当し、以下同様に、「インター

クマニホールド４０」は「エアガイド部材」に、「エンジンの吸気を行うためのインテークマニホールド４０」は「内燃機関に空気を供給する少なくとも１つのエアガイド部材」に、「接合」は「接続」に、「ヘッドカバー６０」は「シリンダヘッドカバー」に、「車両用エンジンの吸気モジュール１」は「自動車の内燃機関用吸気モジュール」あるいは「内燃機関用吸気モジュール」に、「一体に形成されている」は「一体化されている」に、それぞれ相当する。

そして、引用発明における「エンジンのシリンダヘッドに搭載されるヘッドカバー６０」は、技術常識からみて、エンジンのシリンダヘッドをカバーするためのものに他ならないから、本願補正発明の「内燃機関のシリンダヘッドを少なくとも部分的にカバーするシリンダヘッドカバー」に相当する。

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]

「内燃機関に空気を供給する少なくとも１つのエアガイド部材と、前記エアガイド部材と接続し、かつ内燃機関のシリンダヘッドを少なくとも部分的にカバーするシリンダヘッドカバーとを備える自動車の内燃機関用吸気モジュールであって、

前記吸気モジュールは、前記エアガイド部材及び前記シリンダヘッドカバーが一体化されている、
内燃機関用吸気モジュール。」

[相違点]

吸気モジュールにおいて、本願補正発明においては、エアガイド部材及びシリンダヘッドカバーとともに、潤滑剤分離装置、排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却するための冷却装置が一体化されているのに対して、

引用発明においては、インテークマニホールド４０及びヘッドカバー６０が一体で形成されているが、潤滑剤分離装置と、排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却するための冷却装置が一体に形成されているか不明である点（以下、「相違点」という。）。)

上記相違点について検討する。

[相違点について]

刊行物２記載の技術は、「サージタンク部３０と分岐管部６０とを有する吸気系構造体２０とオイルセパレータ３３とを一体で形成してエンジン本体１に固定する技術。」であって、吸気系構造体２０（本願補正発明の「エアガイド部材」に相当）と、オイルセパレータ３３（本願補正発明の「潤滑剤分離装置」に相当）とを一体に形成してモジュール化することを示唆している。

そして、特開２０１１－１９０７４４号公報（図１、図２等参照）や実願昭５８－１８０６２２号（実開昭６０－９１９７２号）のマイクロフィルム（第１図ないし第６図参照）によれば、吸気マニホールドに、インタークーラなどの排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却するための冷却装置を設けて一体化することは周知である（以下、「周知技術」という。）。)

さらに、上記１．（１）１ｂ）の刊行物１の記載において、「エンジンへの組み付けの簡略化、ならびに軽量化」という課題を解決するために「吸気系を構成する複数の装置をモジュール化すること」が記載されている。

そうすると、引用発明において、上記課題の下で吸気系を構成する複数の装置をモジュール化するため、インテークマニホールド４０及びヘッドカバー６０が一体に形成されている吸気モジュールに対して、さらに、吸気系と関連する装置である刊行物２記載の技術におけるオイルセパレータを一体となるように形成するとともに、周知技術に基づいてインテークマニホールド４０にインタークーラなどの排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された空気を冷却するための冷却装置を設けて一体化した吸気モジュールを形成することにより、上記相違点における本願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、本願補正発明は、全体としてみても引用発明、刊行物 2 記載の技術及び周知技術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。

4. まとめ

したがって、本願補正発明は、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び周知技術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。

5. 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 本願発明について

1. 本願発明

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、「本願発明」という。）は、国際出願翻訳文提出書により提出された明細書の翻訳文及び平成 27 年 8 月 3 日提出の手續補正書により補正された特許請求の範囲並びに国際出願時の図面からみて、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

原査定理由に引用された刊行物、引用発明及び刊行物 2 記載の技術は、上記第 2 [理由] [3] 1. 及び 2. に記載したとおりである。

3. 対比・判断

本願発明は、上記第 2 [理由] [2] で検討した、「空気」に対しての「排気ガスターボチャージャーのコンプレッサーによって圧縮された」ことの限定を削除したものに相当する。

そうすると、本願発明の発明特定事項を全て含む本願補正発明が、上記第 2 [理由] [3] 3. に記載したとおり、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び周知技術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、本願発明も、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び周知技術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、本願発明は、引用発明、刊行物 2 記載の技術及び周知技術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、本願発明は、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 29 年 1 月 30 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	槇原 進

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。

〔審決分類〕 P 1 8 . 1 2 1 - Z (F O 2 M)
5 7 5

出訴期間として９０日を附加する。

審判長	特許庁審判官	中村 達之	8503
	特許庁審判官	榎原 進	8715
	特許庁審判官	松下 聡	8820