

審決

不服 2017-14634

京都府京都市上京区烏丸通中立売下ル龍前町598番地の1
請求人 キョーラク株式会社

(省略)

代理人弁理士 浅野 典子

特願2013-31046号「車両用ダクトおよび車両用ダクトの製造方法」
拒絶査定不服審判事件〔平成26年9月4日出願公開、特開2014-159
239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、平成25年2月20日の出願であって、その後の手続の経緯は以下のとおりである。

平成28年12月26日付け：拒絶理由の通知

平成29年 3月 1日：意見書、手続補正書の提出

平成29年 6月29日付け：拒絶査定

平成29年10月 3日：審判請求書、手続補正書の提出

第2 平成29年10月3日にされた手続補正の却下の決定

〔補正却下の決定の結論〕

平成29年10月3日にされた手続補正（以下、「本件補正」という。）を却下する。

〔理由〕

1. 補正の内容

本件補正は、本件補正前の特許請求の範囲の請求項1の「前記筒形ダクト部は、前記ハット形ダクト部の端部に一体的に形成され、前記ハット形ダクト部の開放部側へ突出するように延び、先端部には、別のダクトとの嵌合部を構成する開口を有する、」の記載を、本件補正後の「前記ハット形ダクト部は、前記筒形ダクト部の端部に当該筒形ダクトを一部延長する形で形成され、これらハット形ダクト部と筒形ダクト部により一連の空気通路が構成され、前記筒形ダクト部は、前記ハット形ダクト部の開放部側へ突出するように延び、先端部には、別のダクトとの嵌合部を構成する開口を有する、」と変更する補正（以下、「補正事項」という。）を含んでいる。

(1) 補正の目的要件

ここで、発明特定事項 1 による限定は構成要件の特定にあたり、特許請求の範囲の減縮を目的とするものと認められる。

もつとも、発明特定事項 1 は発明特定事項 2 を限定した構成として捉えることも考えられるが、発明特定事項 2 は、筒形ダクト部とハット形ダクト部が一体的に形成されていることを内容とする構成であるのに対し、発明特定事項 1 は、ハット形ダクト部が筒形ダクトを一部延長する形で形成されることを内容とするものであり、ハット形ダクト部と筒形ダクト部が一体的に形成されることを特定しているとはいえない（すなわち、本件補正前の「一体的に」とは、平成 29 年 3 月 1 日の手続補正書により補正されて特定された事項であるが、同日の意見書の記載からは補正の根拠が不明である。そこで、本件明細書の段落【0017】，【0018】，【0043】，【0056】の記載を参酌すると、「一体的に」とは、中空成形体の壁部から一体的に切り出すことを意味するものと認められるが、補正後の「一部延長する」の記載は、一体的な延長のみならず別部材による延長も含む表現である。）。

以上のとおり、上記補正事項は特許法第 17 条の 2 第 5 項の規定に違反するものであり、同法 159 条第 1 項において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。

（２）独立特許要件

仮に、本件補正が、特許請求の範囲の減縮を目的とするものであり、補正の目的要件を満たすものであったとしても、以下のとおり本件補正後の請求項 1 に記載された発明（以下、「本件補正発明」という。）は、特許出願の際、独立して特許を受けることができたものではない。

ア、本件補正発明

本件補正発明は、以下のとおりのものである。

「車両を構成する構成部品に取り付けられ、エアコンユニットから車室内部の所定の位置に空気を導入する空気通路の一部を形成する車両用ダクトであって、一側が開放した断面ハット形に形成され、開放部が延び方向に亘って前記構成部品に塞がれることで第１空気通路を形成するハット形ダクト部と、

エアコンユニットに対して該ハット形ダクト部より上流側で、連結部を構成するように筒形に形成され、前記第１空気通路に連通する第２空気通路を前記構成部品によらず単独で形成する筒形ダクト部と、

を有し、

前記ハット形ダクト部は、前記筒形ダクト部の端部に当該筒形ダクトを一部延長する形で形成され、これらハット形ダクト部と筒形ダクト部により一連の空気通路が構成され、前記筒形ダクト部は、前記ハット形ダクト部の開放部側へ突出するように延び、先端部には、別のダクトとの嵌合部を構成する開口を有する、ことを特徴とする車両用ダクト。」

イ. 引用文献の記載

(ア) 引用文献 1

原査定の拒絶の理由で引用された、本願の出願前に頒布された刊行物である特開 2002-274157 号公報（平成 14 年 9 月 25 日公開。以下、「引用例 1」という。）には、図面（図 1～5）と共に、次の記載がある。

あ. 「【発明の実施の形態】以下、本発明の実施の形態を、添付図面に基づいて詳細に説明する。まず、本発明の第 1 の実施の形態について、図 1～図 5 を参照しながら説明する。図 1 は、本発明の第 1 の実施の形態に係る車両（自動車）の車室後部を概略的に示す側面説明図である。この図に示すように、本実施の形態に係る例えば所謂ワン（１）ボックス・タイプとされた自動車 M では、その車室内に複数の座席シート S 1～S 3 が配設され、そのうちの少なくとも後 2 列のシート S 2, S 3 は車室後部に位置している。

上記自動車 M では、車室後部（例えば、最後列のシート S 3 の側方）に、車室後部専用の空気調和機 A c（所謂、エアコン）が設置され、この空気調和機 A c から主として後部座席 S 2, S 3 側に空調風を供給するための通風ダクトとして、ピラーダクト D p とルーフダクト D r 1 とが配設されている。上記ピラーダクト D p は、車体後端の側部において略上下方向に延びるリヤピラー P b に沿って延設され、ルーフダクト D r 1 は、車両 M のルーフ部 R に沿って延設されるものである。」（段落【0019】～【0020】）

い. 「本実施の形態では、上記ルーフダクト D r 1 は、単独のダクト完成品を別途に製作しておき、これを車両ルーフ部 R に配設するのではなく、車室の天井部を覆うルーフトリム 1 に対して、その上側（ルーフパネル P 側）に断面形状が略ハット状（若しくは幅広の略コ字状）のダクト形成部材 10 を配設し、これを組み付けて一体化することにより形成されている。図 2 は、このダクト形成部材 10 が一体化されたルーフトリム 1 を概略的に示す平面説明図である。また、図 3, 図 4 及び図 5 は、各々図 2 における Y 3 - Y 3 線, Y 4 - Y 4 線

および Y5 - Y5 線にそれぞれ沿った断面におけるルーフダクト構造を示す断面説明図である。

これらの図に示すように、上記ダクト形成部材 10 は、略ハット状（若しくは幅広の略コ字状）の断面形状を有し、その開口側をルーフトリム 1 に向けて組み付けられ、周縁フランジ部 10f をルーフトリム 1 の上面に固着（例えば接着）することにより、該ルーフトリム 1 の上面側（車体ルーフ部 R に取り付けられた状態におけるルーフパネル P 側）に固定される。尚、上記ダクト形成部材 10 及びルーフトリム 1 は、共に例えば合成樹脂を材料に用いた射出成形によって製作されている。また、ルーフパネル P の下面側で上記ダクト形成部材 10 との間には、ルーフパネル P を補強するために、例えば鋼板製の補強部材（レインフォースメント）T1、T2 が配設されている。

以上のように、ダクト形成部材 10 をルーフトリム 1 に組み付けて接着固定することにより、ルーフトリム 1 とダクト形成部材 10 とで閉断面状の空調風通路が形成される。すなわち、ルーフダクト Dr1 の製作とそのルーフトリム 1 への組付とを 1 つの工程で兼用して行なうことができる。従って、単独のダクト完成品としてのルーフダクトを別工程で製作しておき、これをルーフトリムに組み付ける場合に比べて、ルーフダクト Dr1 の形成工程を簡略化して、ルーフダクト Dr1 の製作および組付コストを低減することができる。」（段落【0023】～【0025】）

う。「尚、上記ランプ用開口部 3 の左右側部に位置する前側のグリル用開口部 5 は、ダクト形成部材 10 の上記延長部 12 で覆われることになる。また、ダクト形成部材 10 の基端側には、上述のピラーダクト Dp に接続される接続部 10a が形成されている。」（段落【0029】）

上記あ、～う、及び図 1～5 の記載から、引用例 1 には、次の発明（以下、「引用発明」という。）が記載されているものと認められる。

「空気調和機 Ac から主として後部座席 S2、S3 側に空調風を供給するための通風ダクトとしてのルーフダクト Dr1 であって、略ハット状（若しくは幅広の略コ字状）の断面形状を有するダクト形成部材 10 の開口側をルーフトリム 1 に向けて組み付けて一体化することにより空調風通路が形成されており、ダクト形成部材 10 の基端側には、ピラーダクト Dp に接続される接続部 10a が形成されているルーフダクト Dr1。」

（イ）引用文献 2

原査定の拒絶の理由で引用された、本願の出願前に頒布された刊行物である、特開平 8-268041 号公報（平成 8 年 10 月 15 日公開。以下、「引用例 2」という。）には、図面（図 1～4）と共に、次の記載がある。

あ。「＜実施例 1＞本例は図 1 乃至図 4 に示されている。図 1 において、1 は自動車の内装品としてのインストルメントパネルであり、該インストルメント

パネル１に車内に空調用エアを送るための空調用ダクト３，５が軟質発泡体７，９を介して接続されている。上記インストルメントパネル１及びダクト３，５は同じ樹脂材によって射出成形されている。なお、これらの成形方法としてはブロー成形や真空成形等を採用することもでき、本発明はその成形方法を問うものではない。また、この例では、上記発泡体７，９の成形材料の種類は問わない。」（段落【００５０】）

い。「上記上面用のダクト３は、空調ユニットに接続される中央の筒部３ａと、インストルメントパネル１の上面のエア吹出口１１，１３の全部を覆うように横長に広がったラッパ状の出口部３ｂとを備えてなる。そして、このダクト３の出口部３ｂには外側へ張り出したフランジ３ｃが形成されている。また、上記上面用の発泡体７は、板状のものであって、上記上面のエア吹出口１１，１３に対応する同形の孔１７，１９を備えている。」（段落【００５２】）

ウ．引用発明との対比

本件補正発明と引用発明を対比すると、各文言の意味、機能又は作用等から見て、引用発明の「ルーフトリム１」、「空気調和機Ａｃ」及び「ピラーダクトＤｐ」は、それぞれ本件補正発明の「車両を構成する構成部品」、「エアコンユニット」及び「別のダクト」に相当する。

そして、引用発明の「ルーフダクトＤｒ１」は、ルーフトリム１に取り付けられ、「空気調和機Ａｃから主として後部座席Ｓ２，Ｓ３側に空調風を供給するための通風ダクト」として構成されたものであるから、本件補正発明の「車両を構成する構成部品に取り付けられ、エアコンユニットから車室内部の所定の位置に空気を導入する空気通路の一部を形成する車両用ダクト」に相当する。

また、引用発明の「ダクト形成部材１０」は、「略ハット状（若しくは幅広の略コ字状）の断面形状を有する」ので、本件補正発明の「ハット形ダクト部」に相当する。そして、引用発明の「略ハット状（若しくは幅広の略コ字状）の断面形状を有するダクト形成部材１０の開口側をルーフトリム１に向けて組み付けて一体化することにより空調風通路が形成されて」いることは、「開口側」が延び方向に亘って「ルーフトリム１」に塞がれることで、「空調風通路」を形成しているから、本件補正発明の「一側が開放した断面ハット形に形成され、開放部が延び方向に亘って前記構成部品に塞がれることで第１空気通路を形成するハット形ダクト部」を備えることに相当する。

また、引用例１の図２を参照すれば、引用発明の「接続部１０ａ」は、「ルーフトリム１」（車両を構成する構成部品）の存在しない部分に設けられているから、「構成部品によらず単独で形成する筒形ダクト部」として構成されているものと認められ、当該「接続部１０ａ」は「空調風通路」に連通する空気通路を構成するものである。

よって、引用発明の「接続部１０ａ」は、本件補正発明の「エアコンユニットに対して該ハット形ダクト部より上流側で、連結部を構成するように筒形に形成され、前記第１空気通路に連通する第２空気通路を前記構成部品によらず単独で形成する筒形ダクト部」に相当する。

そして、当該引用発明の「接続部 10a」は、空気調和機Ac（エアコンユニット）に対して「ダクト形成部材 10（ハット形ダクト部）より上流側（すなわち、空気調和機Acのある側）で、（ピラーダクトDp（別のダクト）との）連結部を構成するように筒形に形成され」るものであり、当該連結は通常嵌合によるものと認められるから、当該接続部 10aの「先端部」は、「ピラーダクトDp（別のダクト）との嵌合部を構成する開口を有する」ものと認められる。

してみれば、本件補正発明と引用発明は次の一致点及び相違点を有する。

【一致点】

「車両を構成する構成部品に取り付けられ、エアコンユニットから車室内部の所定の位置に空気を導入する空気通路の一部を形成する車両用ダクトであって、一側が開放した断面ハット形に形成され、開放部が延び方向に亘って前記構成部品に塞がれることで第 1 空気通路を形成するハット形ダクト部と、エアコンユニットに対して該ハット形ダクト部より上流側で、連結部を構成するように筒形に形成され、前記第 1 空気通路に連通する第 2 空気通路を前記構成部品によらず単独で形成する筒形ダクト部と、を有し、前記筒形ダクト部は、先端部には、別のダクトとの嵌合部を構成する開口を有する車両用ダクト。」

【相違点】

1. 本件補正発明は、ハット形ダクト部は、筒形ダクト部の端部に当該筒形ダクトを一部延長する形で形成され、これらハット形ダクト部と筒形ダクト部により一連の空気通路が構成されているのに対し、引用発明は、その旨明確でない点。
2. 本件補正発明は、筒形ダクト部が、ハット形ダクト部の開放部側へ突出するように延びているのに対し、引用発明は、その旨明確でない点。

エ. 判断

以下、相違点について検討する。

相違点 1 について：

引用発明のダクト形成部材 10 と接続部 10a は相互に接続されることにより、ピラーダクトDpを介した空気調和機Acからの空調風を車室内に供給するものであるから、当該ダクト形成部材 10 と接続部 10a により一連の空気通路が構成されていることは明らかである。

そして、当該空気通路を構成するに際して、例えば、引用例 2（上記 2.（2）イ.（イ）参照。）に記載されているように周知のブロー成形等の手段（以下、「周知の手段」という。）を用いて、接続部 10a の端部にダクト形成部材 10 を一部延長する形で形成することは当業者が容易になし得ることと認められる。

よって、引用発明及び周知の手段に基づき、相違点 1 に係る本件補正発明の構成を採用することは当業者が容易に想到できたことである。

相違点２について：

引用発明の接続部１０ａの、ピラーダクトＤｐを介した空気調和機Ａｃからの空調風をダクト形成部材１０へ供給するという作用に照らせば、接続部１０ａの突出方向はダクト形成部材１０とピラーダクトＤｐの位置関係により決定される設計的事項にすぎない。

そして、引用例１の図２に記載に照らせば、接続部１０ａのダクト形成部材１０の開放部側にはルーフトリム１が存在せず、接続部１０ａがダクト形成部材１０の開放部側へ突出するように延びる構成の採用に阻害要因は認められない。

よって、引用発明に、相違点２に係る本件補正発明の構成を採用することは当業者が容易に想到できたことである。

オ．効果について

本件補正発明の効果は、本願明細書の記載を見ても、当業者にとって格別予想外の効果であるとはいえず、引用発明及び周知の手段から予測しうる程度のもものと認められる。

以上のとおり、本件補正発明は、引用発明及び周知の手段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たものではない。

３．本件補正についてのむすび

以上のとおりであるから、上記補正事項は特許法第１７条の２第５項の規定に違反するものであり、本件補正は、同法１５９条第１項において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。

また、仮に本件補正が特許請求の範囲の減縮を目的とするものであり、同法第１７条の２第５項第２号の目的の補正であるとしても、本件補正発明は、引用発明及び周知の手段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り、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たものではないから、特許法第１７条の２第６項において準用する同法１２６条第７項の規定に違反するものであり、同法１５９条第１項において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、上記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

平成２９年１０月３日にされた手続補正は、上記のとおり却下されたので、本願の請求項１ないし１０に係る発明は、平成２９年３月１日にされた手続補

正により補正された特許請求の範囲の請求項 1 ないし 10 に記載された事項により特定されるものであるところ、その請求項 1 に係る発明（以下、「本願発明」という。）は、以下のとおりのものである。

「車両を構成する構成部品に取り付けられ、エアコンユニットから車室内部の所定の位置に空気を導入する空気通路の一部を形成する車両用ダクトであって、一側が開放した断面ハット形に形成され、開放部が延び方向に亘って前記構成部品に塞がれることで第 1 空気通路を形成するハット形ダクト部と、エアコンユニットに対して該ハット形ダクト部より上流側で、連結部を構成するように筒形に形成され、前記第 1 空気通路に連通する第 2 空気通路を前記構成部品によらず単独で形成する筒形ダクト部と、を有し、前記筒形ダクト部は、前記ハット形ダクト部の端部に一体的に形成され、前記ハット形ダクト部の開放部側へ突出するように延び、先端部には、別のダクトとの嵌合部を構成する開口を有する、ことを特徴とする車両用ダクト。」

2. 引用文献の記載

原査定の拒絶の理由で引用された引用例 1 及び 2 の記載事項は、上記第 2 の [理由] 2. (2) イ. に記載したとおりである。

3. 対比

本願発明と引用発明を対比すると、上記第 2 の [理由] 2. (2) ウ. に記載したような関係を有するから、本願発明と引用発明は、次の一致点及び相違点を有する。

【一致点】

「車両を構成する構成部品に取り付けられ、エアコンユニットから車室内部の所定の位置に空気を導入する空気通路の一部を形成する車両用ダクトであって、一側が開放した断面ハット形に形成され、開放部が延び方向に亘って前記構成部品に塞がれることで第 1 空気通路を形成するハット形ダクト部と、エアコンユニットに対して該ハット形ダクト部より上流側で、連結部を構成するように筒形に形成され、前記第 1 空気通路に連通する第 2 空気通路を前記構成部品によらず単独で形成する筒形ダクト部と、を有し、前記筒形ダクト部は、先端部には、別のダクトとの嵌合部を構成する開口を有する車両用ダクト。」

【相違点】

3. 本願発明は、筒形ダクト部が、ハット形ダクト部の端部に一体的に形成されているのに対し、引用発明は、その旨明確でない点。

4. 本願発明は、筒形ダクト部が、ハット形ダクト部の開放部側へ突出するように延びているのに対し、引用発明は、その旨明確でない点。

4. 判断

以下、相違点について検討する。

相違点3について：

引用発明のダクト形成部材10と接続部10aは相互に接続されることにより、ピラーダクトDpを介した空気調和機Acからの空調風を車室内に供給するものであるから、製造の容易性等を考慮すれば、両者を一体的に形成することの動機付けはあるといえる。

そして、ダクトを一体的に形成するための具体的手段としてのブロー成形等による一体成形は、例えば、引用例2（上記2.（2）参照。）に記載されているように周知の手段（以下、「周知の手段」という。）にすぎないから、当該周知の手段に基づき、ダクト形成部材10と接続部10aを一体的に形成することは当業者にとって困難なことではない。

よって、引用発明及び周知の手段に基づき、相違点3に係る本願発明の構成を採用することは当業者が容易に想到できたことである。

相違点4について：

本願発明と引用発明の相違点4は本件補正発明と引用発明の相違点2と同じであるから、上記第2の〔理由〕2.（2）エ.で相違点2について検討したのと同様に、引用発明に、相違点4に係る本願発明の構成を採用することは当業者にとって容易である。

そして、本願発明の効果は、本願明細書の記載を見ても、当業者にとって格別予想外の効果であるとはいえず、引用発明及び周知の手段から予測しうる程度のもものと認められる。

第4 むすび

以上のとおりであるから、本願発明は、引用発明及び周知の手段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。

よって、他の請求項に係る発明については検討するまでもなく、本願は、同法第49条第2号の規定に該当し、拒絶されるべきものである。

したがって、結論のとおり審決する。

平成30年10月16日

審判長特許庁審判官 山崎 勝司
特許庁審判官 井上 哲男
特許庁審判官 藤原 直欣

（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。

〔審決分類〕 P 1 8 . 1 2 1 - Z (B 6 0 H)

審判長特許庁審判官	山崎 勝司	8929
特許庁審判官	藤原 直欣	8919
特許庁審判官	井上 哲男	8918