

審決

不服 2018-2463

(省略)

請求人 ヤマハ発動機株式会社

(省略)

代理人弁理士 特許業務法人 信栄特許事務所

特願 2016-125511 号「車両」拒絶査定不服審判事件〔平成 29 年 4 月 6 日出願公開、特開 2017-65668 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 28 年 6 月 24 日（優先権主張 平成 27 年 9 月 30 日）に出願されたものであって、平成 29 年 6 月 23 日付けで拒絶理由が通知され、同年 8 月 29 日に意見書が提出され、同年 11 月 13 日付けで拒絶査定がされ、平成 30 年 2 月 21 日に拒絶査定不服審判が請求されたものである。

第 2 本願発明

本願の請求項 1～11 に係る発明は、特許請求の範囲の請求項 1～11 に記載された事項により特定されるものであると認められるところ、その請求項 1 に係る発明（以下「本願発明」という。）は次のとおりのものである。

「車両であって、

車体フレームと、

前記車体フレームの左右方向に並ぶように配置されている左前輪および右前輪と、

前記左前輪および前記右前輪より上方に配置されており、前記車体フレームに対する前記左前輪および前記右前輪の相対位置を変更して前記車体フレームを前記車両の左方または右方に傾斜させるように構成されているリンク機構と、を備えており、

前記リンク機構は、上クロス部材、下クロス部材、左サイド部材、および右サイド部材を備えており、

前記上クロス部材、前記下クロス部材、前記左サイド部材、および前記右サイド部材は、前記上クロス部材と前記下クロス部材が相互に平行な姿勢を保ち、前記左サイド部材と前記右サイド部材が相互に平行な姿勢を保つように連結されており、

前記左前輪を支持し、前記リンク機構に対する前記左前輪の前記車体フレームの上下方向への変位を緩衝するように構成されているテレスコピック式の左緩衝装置と、

前記右前輪を支持し、前記リンク機構に対する前記右前輪の前記車体フレームの上下方向への変位を緩衝するように構成されているテレスコピック式の右緩衝装置と、

前記左サイド部材に対して回動可能に連結されている左ブラケットと、

前記右サイド部材に対して回動可能に連結されている右ブラケットと、

操舵軸線を中心として回動可能に前記車体フレームに連結されている操舵部材と、

前記操舵部材の回動方向に前記左ブラケットと前記右ブラケットを回動させるように構成されている操舵力伝達機構と、

をさらに備えており、

前記左緩衝装置は、

前記左ブラケットに支持されている左前アウトチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記左前アウトチューブの後方で前記左ブラケットに支持されている左後アウトチューブと、

前記左前アウトチューブに連結されており、前記左前アウトチューブの内側を左伸縮軸線に沿って摺動可能とされている左前インナチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記左前インナチューブの後方で前記左後アウトチューブに連結されており、前記左後アウトチューブの内側を前記左伸縮軸線に沿って摺動可能とされている左後インナチューブと、

一端が前記左前インナチューブと前記左後インナチューブに支持されており、他端が前記左前輪を支持している左車軸と、

前記左前アウトチューブと前記左後アウトチューブを連結している左連結部材と、

を備えており、

前記右緩衝装置は、

前記右ブラケットに支持されている右前アウトチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記右前アウトチューブの後方で前記右ブラケットに支持されている右後アウトチューブと、

前記右前アウトチューブに連結されており、前記右前アウトチューブの内側を右伸縮軸線に沿って摺動可能とされている右前インナチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記右前インナチューブの後方で前記右後アウトチューブに連結されており、前記右後アウトチューブの内側を前記右伸縮軸線に沿って摺動可能とされている右後インナチューブと、

一端が前記右前インナチューブと前記右後インナチューブに支持されており、他端が前記右前輪を支持している右車軸と、

前記右前アウトチューブと前記右後アウトチューブを連結している右連結部材と、

を備えている、

車両。」

第3 原査定の概要

この出願の請求項1～11に係る発明は、その出願前に日本国内又は外国において、頒布された下記の刊行物に記載された発明又は電気通信回線を通じて公衆に利用可能となった発明に基いて、その出願前にその発明の属する技術の分野における通常の知識を有する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。

記

引用文献1. 国際公開第2015/002166号

引用文献2. 国際公開第2014/181736号

第4 引用文献の記載事項及び引用文献に記載された発明

1 引用文献1の記載事項

原査定の拒絶の理由に引用された引用文献1には、図面と共に次の事項が記載されている。なお、下線は当審で付与した。以下同様。

(1) 「[請求項1] 車両であって、

右旋回時に前記車両の右方に傾斜し、左旋回時に前記車両の左方へ傾斜可能な車体フレームと、

前記車体フレームの左右方向に並べて配置された右前輪および左前輪と、

下部に前記右前輪を支持し、上部に対する前記右前輪の前記車体フレームの上下方向における変位を緩衝する右懸架装置と、

下部に前記左前輪を支持し、上部に対する前記左前輪の前記車体フレームの上下方向における変位を緩衝する左懸架装置と、

前記右懸架装置の上部を前記車体フレームの上下方向に延びる右操舵軸線回りに回転可能に支持する右サイド部と、

前記左懸架装置の上部を前記右操舵軸線と平行な左操舵軸線回りに回転可能に支持する左サイド部と、

前記右サイド部の上部を右端部に前記車体フレームの前後方向に延びる上右軸線回りに回転可能に支持し、前記左サイド部の上部を左端部に前記上右軸線に平行な上左軸線回りに回転可能に支持し、中間部が前記車体フレームに前記上右軸線および前記上左軸線に平行な上中間軸線回りに回転可能に支持される上クロス部と、

前記右サイド部の下部を右端部に前記上右軸線に平行な下右軸線回りに回転可能に支持し、前記左サイド部の下部を左端部に前記上左軸線に平行な下左軸線回りに回転可能に支持し、中間部が前記車体フレームに前記上中間軸線と平行な下中間軸線回りに回転可能に支持される下クロス部と、を含むリンク機構と、

前記リンク機構の少なくとも一部を覆う車体カバーと、

前記車体フレームの左右方向における前記右懸架装置と前記左懸架装置の間で前記車体フレームに支持され、前記車体フレームの上下方向に延びる中間操舵軸線回りに回転可能なステアリングシャフトと、

前記ステアリングシャフトの上端部に設けられたハンドルと、
前記ハンドルの操作に応じた前記ステアリングシャフトの回転に伴い、前記
右懸架装置を前記右操舵軸線回りに回転させ、前記左懸架装置を前記左操舵軸
線回りに回転させる車輪転舵伝達機構と、

前記リンク機構より下方に設けられ、前記右前輪および前記左前輪の少なくとも一方に制動力を作用させる制動装置と、

前記リンク機構より上方に設けられ、前記制動装置を操作する制動操作装置と、

前記制動操作装置と前記制動装置とを接続し、前記制動操作装置に入力された制動操作を前記制動装置に伝達する制動操作伝達部材と、
を有し、

前記制動操作伝達部材の移動を規制する規制部が、前記上クロス部、前記右サイド部および前記左サイド部の少なくとも１つの上部に設けられ、

前記制動操作伝達部材は、前記制動操作装置と前記規制部との間に位置し前記車体フレームの傾斜に応じて変形するリーン変形部と、少なくとも一部が前記リーン変形部と前記制動装置との間に位置し前記右前輪および前記左前輪の転舵に応じて変形する車輪転舵変形部と、
を有する、車両。」

(２) 「[0031] 図１に示すように、車両１は、車両本体部２と、左右一対の前輪３（図２参照）と、後輪４と、操舵機構７と、リンク機構５とを備えている。車両本体部２は、車体フレーム２１と、車体カバー２２と、シート２４と、パワーユニット２５とを備えている。」

(３) 「[0040] 左右一対の前輪３は、左前輪３１および右前輪３２を含んでいる。左前輪３１および右前輪３２は、車体フレーム２１の左右方向に並べて配置されている。左前輪３１の上方には、左右一対のフロントフェンダー２２３のうち、第１フロントフェンダー２２７が配置されている。右前輪３２の上方には、左右一対のフロントフェンダー２２３のうち、第２フロントフェンダー２２８が配置されている。左前輪３１は左緩衝器３３に支持されている。右前輪３２は右緩衝器３４に支持されている。

[0041] 左緩衝器３３（左懸架装置の一例）は、いわゆるテレスコピック式の緩衝器であり、路面からの振動を減衰させる。左緩衝器３３は、下部に左前輪３１を支持し、上部に対する左前輪３１の車体フレーム２１の上下方向における変位を緩衝する。左緩衝器３３は、第１下側部３３ａおよび第１上側部３３ｂを有する。左前輪３１は第１下側部３３ａに支持されている。第１下側部３３ａは、上下方向に延び、その下端側に左車輪軸３１４が支持されている。左車輪軸３１４は、左前輪３１を支持している。第１上側部３３ｂは、その一部が第１下側部３３ａに挿入された状態で、第１下側部３３ａの上側に配置されている。第１上側部３３ｂは、第１下側部３３ａの延びる方向において、第１下側部３３ａに対して相対移動可能である。第１上側部３３ｂの上部は、第１ブラケット３１７に固定されている。

．．．

[0043] 第１下側部３３aおよび第１上側部３３bは、前後に並列して連結された２つのテレスコピック要素を構成している。それにより、第１下側部３３aに対して第１上側部３３bが相対回転することが抑制されている。」（当審注：[0041]において、「路」と「面」の間で改行されているが、誤記と認める。）

（４）「[0044] 右緩衝器３４（右懸架装置の一例）は、いわゆるテレスコピック式の緩衝器であり、路面からの振動を減衰させる。右緩衝器３４は、下部に右前輪３２を支持し、上部に対する右前輪３２の車体フレーム２１の上下方向における変位を緩衝する。右緩衝器３４は、第２下側部３４aおよび第２上側部３４bを有する。右前輪３２は第２下側部３４aに支持されている。第２下側部３４aは、上下方向に延び、その下端側に右車輪軸３２４が支持されている。右車輪軸３２４は、右前輪３２を支持している。第２上側部３４bは、その一部が第２下側部３４aに挿入された状態で、第２下側部３４aの上側に配置されている。第２上側部３４bは、第２下側部３４aの延びる方向において、第２下側部３４aに対して相対移動可能である。第２上側部３４bの上部は、第２ブラケット３２７に固定されている。

[0045] 第２下側部３４aおよび第２上側部３４bは、前後に並列して連結された２つのテレスコピック要素を構成している。それにより、第２下側部３４aに対して第２上側部３４bが相対回転することが抑制されている。」

（５）「[0046] 車輪転舵伝達機構６は、左前輪３１および右前輪３２よりも上方に配置されている。車輪転舵伝達機構６は、乗員の操舵力を入力する部材として、操舵部材２８を備えている。操舵部材２８は、ステアリングシャフト６０と、ステアリングシャフト６０の上端部に設けられたハンドルバー２３とを有する。

ステアリングシャフト６０は、車体フレーム２１の左右方向において、左緩衝器３３および右緩衝器３４の間で、ヘッドパイプ２１１に支持されている。また、ステアリングシャフト６０は、車体フレーム２１の上下方向に延びる中間操舵軸線Ｙ３回りに回転可能である。ステアリングシャフト６０は、その一部がヘッドパイプ２１１に挿入されて略上下方向に延びるように配置され、ヘッドパイプ２１１に対して回転可能である。ステアリングシャフト６０は、乗員によるハンドルバー２３の操作に伴って回転される。

車輪転舵伝達機構６は、ハンドルバー２３の操作に応じたステアリングシャフト６０の回転に伴い、左緩衝器３３を上下方向に延びる左操舵軸線Ｙ１回りに回転させ、右緩衝器３４を左操舵軸線Ｙ１と平行な右操舵軸線Ｙ２回りに回転させる。

[0047] 車輪転舵伝達機構６は、操舵部材２８の他に、第１伝達プレート６１、第２伝達プレート６２、第３伝達プレート６３、第１ジョイント６４、第２ジョイント６５、第３ジョイント６６、タイロッド６７、第１ブラケット３１７および第２ブラケット３２７を有する。車輪転舵伝達機構６は、乗員がハンド

ルバー 23 を操作する操舵力を、これらの部材を介して第 1 ブラケット 317 および第 2 ブラケット 327 に伝達する。

．．．

[0053] このように構成された車輪転舵伝達機構 6 は、操舵部材 28 から伝達された操舵力を、第 1 伝達プレート 61 と第 1 ジョイント 64 を介してタイロッド 67 に伝える。これにより、タイロッド 67 は左右方向のいずれか一方に変位する。タイロッド 67 に伝わった操舵力は、タイロッド 67 から第 2 伝達プレート 62 と第 2 ジョイント 65 を介して第 1 ブラケット 317 に伝わり、同時に、タイロッド 67 から第 3 伝達プレート 63 と第 3 ジョイント 66 を介して第 2 ブラケット 327 に伝わる。これにより、第 1 ブラケット 317 および第 2 ブラケット 327 は、タイロッド 67 が変位した方向に回転する。」（合議体注：[0046]において、「ステアリングシャフト 60 の」と「回転」の間で改行されているが、誤記と認める。）

（６）「[0054] 〈リンク機構〉

本例では、平行四節リンク（パラレログラムリンクとも呼ぶ）方式のリンク機構 5 を採用している。

リンク機構 5 は、ハンドルバー 23 より下方に配置されている。リンク機構 5 は、車体フレーム 21 のヘッドパイプ 211 に連結されている。リンク機構 5 は、車両 1 の傾斜動作を行うための構成として、上クロス部 51、下クロス部 52、左サイド部 53 および右サイド部 54 を備えている。また、リンク機構 5 は、左サイド部 53 の下部に接続されて左サイド部 53 とともに傾斜する構成として、第 1 ブラケット 317 と左緩衝器 33 を備えている。さらに、リンク機構 5 は、右サイド部 54 の下部に接続されて右サイド部 54 とともに傾斜する構成として、第 2 ブラケット 327 と右緩衝器 34 を備えている。

[0055] 右サイド部 54 は、右緩衝器 34 の上部を車体フレーム 21 の上下方向に延びる右操舵軸線 Y2 回りに回転可能に支持する。左サイド部 53 は、左緩衝器 33 の上部を右操舵軸線 Y2 と平行な左操舵軸線 Y1 回りに回転可能に支持する。

上クロス部 51 は、右サイド部 54 の上部を右端部に車体フレーム 21 の前後方向に延びる上右軸線 E 回りに回転可能に支持し、左サイド部 53 の上部を左端部に上右軸線 E に平行な上左軸線 D 回りに回転可能に支持し、中間部が車体フレーム 21 に上右軸線 E および上左軸線 D に平行な上中間軸線 C 回りに回転可能に支持される。

下クロス部は、右サイド部 54 の下部を右端部に上右軸線 E に平行な下右軸線 H 回りに回転可能に支持し、左サイド部 53 の下部を左端部に上左軸線 D に平行な下左軸線 G 回りに回転可能に支持し、中間部が車体フレーム 21 に上中間軸線 C と平行な下中間軸線 F 回りに回転可能に支持される。

．．．

[0059] 左サイド部 53 は、ヘッドパイプ 211 の左方に配置され、ヘッドパイプ 211 の延びる方向と平行に延びている。左サイド部 53 は、左前輪 31 の上方であって左緩衝器 33 よりも上方に配置されている。左サイド部 53 は、

下部が第１ブラケット３１７に連結され、第１ブラケット３１７に対して左操舵軸線Ｙ１を中心に回転可能に取り付けられている。この左サイド部５３は、左緩衝器３３の上部を左操舵軸線Ｙ１回りに回転可能に支持する。

[0060] 右サイド部５４は、ヘッドパイプ２１１の右方に配置されて、ヘッドパイプ２１１の延びる方向と平行に延びている。右サイド部５４は、右前輪３２の上方であって右緩衝器３４よりも上方に配置されている。右サイド部５４は、下部が第２ブラケット３２７に連結され、第２ブラケット３２７に対して右操舵軸線Ｙ２を中心に回転可能に取り付けられている。この右サイド部５４は、右緩衝器３４の上部を右操舵軸線Ｙ２回りに回転可能に支持する。」

２ 引用文献１に記載された発明

上記１の各記載事項及び〔図１〕～〔図６〕の記載より、引用文献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る。

「車両１であって、

右旋回時に前記車両１の右方に傾斜し、左旋回時に前記車両１の左方へ傾斜可能な車体フレーム２１と、

前記車体フレーム２１の左右方向に並べて配置された右前輪３２および左前輪３１と、

下部に前記右前輪３２を支持し、上部に対する前記右前輪３２の前記車体フレーム２１の上下方向における変位を緩衝するテレスコピック式の右緩衝器３４と、

下部に前記左前輪３１を支持し、上部に対する前記左前輪３１の前記車体フレーム２１の上下方向における変位を緩衝するテレスコピック式の左緩衝器３３と、

前記右緩衝器３４の上部を前記車体フレーム２１の上下方向に延びる右操舵軸線Ｙ２回りに回転可能に支持する右サイド部５４と、

前記左緩衝器３３の上部を前記右操舵軸線Ｙ２と平行な左操舵軸線Ｙ１回りに回転可能に支持する左サイド部５３と、

前記右サイド部５４の上部を右端部に前記車体フレーム２１の前後方向に延びる上右軸線Ｅ回りに回転可能に支持し、前記左サイド部５３の上部を左端部に前記上右軸線Ｅに平行な上左軸線Ｄ回りに回転可能に支持し、中間部が前記車体フレーム２１に前記上右軸線Ｅおよび前記上左軸線Ｄに平行な上中間軸線Ｃ回りに回転可能に支持される上クロス部５１と、

前記右サイド部５４の下部を右端部に前記上右軸線Ｅに平行な下右軸線Ｈ回りに回転可能に支持し、前記左サイド部５３の下部を左端部に前記上左軸線Ｄに平行な下左軸線Ｇ回りに回転可能に支持し、中間部が前記車体フレーム２１に前記上中間軸線Ｃと平行な下中間軸線Ｆ回りに回転可能に支持される下クロス部５２と、を含むリンク機構５と、

前記車体フレーム２１の左右方向における前記右緩衝器３４と前記左緩衝器３３の間で前記車体フレーム２１に支持され、前記車体フレーム２１の上下方向に延びる中間操舵軸線Ｙ３回りに回転可能なステアリングシャフト６０と、

前記ステアリングシャフト６０の上端部に設けられたハンドルバー２３

と、

前記左サイド部 5 3 は、下部が第 1 ブラケット 3 1 7 に連結され、第 1 ブラケット 3 1 7 に対して左操舵軸線 Y 1 を中心に回転可能に取り付けられ、

前記右サイド部 5 4 は、下部が第 2 ブラケット 3 2 7 に連結され、第 2 ブラケット 3 2 7 に対して右操舵軸線 Y 2 を中心に回転可能に取り付けられ、

乗員がハンドルバー 2 3 を操作する操舵力を、第 1 ブラケット 3 1 7 および第 2 ブラケットに伝達して回転させ、

前記ハンドルバー 2 3 の操作に応じた前記ステアリングシャフト 6 0 の回転に伴い、前記右緩衝器 3 4 を前記右操舵軸線 Y 2 回りに回転させ、前記左緩衝器 3 3 を前記左操舵軸線 Y 1 回りに回転させる車輪転舵伝達機構 6 と、を有し、

前記左サイド部 5 3 は、左緩衝器 3 3 の上部を左操舵軸線 Y 1 回りに回転可能に支持し、

前記左緩衝器 3 3 は、第 1 下側部 3 3 a および第 1 上側部 3 3 b を有し、第 1 下側部 3 3 a は、上下方向に延び、その下端側に左車輪軸 3 1 4 が支持され、左車輪軸 3 1 4 は、左前輪 3 1 を支持し、第 1 上側部 3 3 b は、その一部が第 1 下側部 3 3 a に挿入された状態で、第 1 下側部 3 3 a の上側に配置され、第 1 上側部 3 3 b は、第 1 下側部 3 3 a の延びる方向において、第 1 下側部 3 3 a に対して相対移動可能であり、第 1 上側部 3 3 b の上部は、第 1 ブラケット 3 1 7 に固定され、

第 1 下側部 3 3 a および第 1 上側部 3 3 b は、前後に並列して連結された 2 つのテレスコピック要素を構成しており、

前記右サイド部 5 4 は、右緩衝器 3 4 の上部を右操舵軸線 Y 2 回りに回転可能に支持し、

前記右緩衝器 3 4 は、第 2 下側部 3 4 a および第 2 上側部 3 4 b を有し、第 2 下側部 3 4 a は、上下方向に延び、その下端側に右車輪軸 3 2 4 が支持され、右車輪軸 3 2 4 は、右前輪 3 2 を支持し、第 2 上側部 3 4 b は、その一部が第 2 下側部 3 4 a に挿入された状態で、第 2 下側部 3 4 a の上側に配置され、第 2 上側部 3 4 b は、第 2 下側部 3 4 a の延びる方向において、第 2 下側部 3 4 a に対して相対移動可能であり、第 2 上側部 3 4 b の上部は、第 2 ブラケット 3 2 7 に固定され、

第 2 下側部 3 4 a および第 2 上側部 3 4 b は、前後に並列して連結された 2 つのテレスコピック要素を構成している、車両 1。」

3 引用文献 2 の記載事項

原査定の拒絶の理由に引用された引用文献 2 には、図面と共に次の事項が記載されている。

(1) 「[0009] 図 1 に示すように、本実施形態に係る懸架装置は、図示しない車体と前輪（車輪）W（図 2）との間に介装される。懸架装置は、車体側に連結される車体側連結部材 1 と、車体側連結部材 1 によって連結される前後一対のテレスコピック型のチューブ部材 2、3 と、を備え、これらチューブ部材 2、3 で前輪（車輪）W を一方側から支持する。車体側連結部材 1 は、ステア

リングパイプ9が起立した状態で固定される本体部4と、車体の前後方向において本体部4の前後の側面にそれぞれ形成される円弧状の支持溝5、6と、各支持溝5、6に挿入される各チューブ部材2、3をこれら支持溝5、6が最も接近する最深部5a、6aに向けて押し付ける押圧機構7、8と、を備える。
[0010] 懸架装置は、前輪二輪型の鞍乗型車両に利用されており、図2に示すように、左右の前輪（一方の前輪Wのみを図示し、他方の前輪を図示せず）を片持ち支持する左右の脚部（一方の脚部Sのみを図示し、他方の脚部を図示せず）を備えている。本発明は、一方または両方の脚部に適用されるが、以下では一方の脚部について説明する。本実施形態に係る懸架装置は、他の車両に利用してもよく、例えば、二輪車の前輪を片持ち支持する一本脚タイプのフロントフォークに利用してもよい。」

（２）「[0012] 前後のチューブ部材2、3は、車輪側に連結されるアウターチューブ20、30と、車体側に連結されてアウターチューブ20、30に出入りするインナーチューブ21、31と、を有するテレスコピック型である。・・・本実施形態では、アウターチューブ20、30が車輪側に連結されるとともに、インナーチューブ21、31が車体側に連結されているが、アウターチューブ20、30が車体側に連結されるとともに、インナーチューブ21、31が車輪側に連結される構成としてもよい。・・・

[0013] 前後のアウターチューブ20、30には、他方のアウターチューブに向けて延びる上下一对の連結ボス22、23、32、33が設けられている。前側のアウターチューブ20の連結ボス22、23と後側のアウターチューブ30の連結ボス32、33とがボルトB1、B2により締結されることにより、前後のチューブ部材2、3は平行に起立する。前後のアウターチューブ20、30には、前輪Wの前後方向にチューブ部材2、3が並ぶように前後のアウターチューブ20、30を固定する連結片24、34が設けられる。後側のアウターチューブ30の下端部には、前輪Wの車軸に連結される連結部35が設けられる。」

第5 対比

本願発明と引用発明とを対比する。

（１）後者の「車両1」は、前者の「車両」に相当し、以下同様に、「車体フレーム21」は「車体フレーム」に、「左前輪31」は「左前輪」に、「右前輪32」は「右前輪」に、「リンク機構5」は「リンク機構」に、「上クロス部51」は「上クロス部材」に、「下クロス部52」は「下クロス部材」に、「左サイド部53」は「左サイド部」に、「右サイド部54」は「右サイド部材」に、「左緩衝器33」は「左緩衝装置」に、「右緩衝器34」は「右緩衝装置」に、「第1ブラケット317」は「左ブラケット」に、「第2ブラケット327」は「右ブラケット」に、「ステアリングシャフト60」及び「ハンドルバー23」は「操舵部材」に、「車輪転舵伝達機構6」は「操舵力伝達機構」に、「左車輪軸314」は「左車軸」に、「右車輪軸324」は「右車軸」にそれぞれ相当する。

(2) 上記(1)を踏まえると、後者の

「車両1であって、

右旋回時に前記車両1の右方に傾斜し、左旋回時に前記車両1の左方へ傾斜可能な車体フレーム21と、

前記車体フレーム21の左右方向に並べて配置された右前輪32および左前輪31と、

下部に前記右前輪31を支持し、上部に対する前記右前輪31の前記車体フレーム21の上下方向における変位を緩衝するテレスコピック式の右緩衝器34と、

下部に前記左前輪31を支持し、上部に対する前記左前輪31の前記車体フレーム21の上下方向における変位を緩衝するテレスコピック式の左緩衝器33と、

前記右緩衝器34の上部を前記車体フレーム21の上下方向に延びる右操舵軸線Y2回りに回転可能に支持する右サイド部54と、

前記左緩衝器33の上部を前記右操舵軸線Y2と平行な左操舵軸線Y1回りに回転可能に支持する左サイド部53と、

前記右サイド部54の上部を右端部に前記車体フレーム21の前後方向に延びる上右軸線E回りに回転可能に支持し、前記左サイド部53の上部を左端部に前記上右軸線Eに平行な上左軸線D回りに回転可能に支持し、中間部が前記車体フレーム21に前記上右軸線Eおよび前記上左軸線Dに平行な上中間軸線C回りに回転可能に支持される上クロス部51と、

前記右サイド部54の下部を右端部に前記上右軸線Eに平行な下右軸線H回りに回転可能に支持し、前記左サイド部53の下部を左端部に前記上左軸線Dに平行な下左軸線G回りに回転可能に支持し、中間部が前記車体フレーム21に前記上中間軸線Cと平行な下中間軸線F回りに回転可能に支持される下クロス部52と、を含むリンク機構5と、

前記車体フレーム21の左右方向における前記右緩衝器34と前記左緩衝器33の間に前記車体フレーム21に支持され、前記車体フレーム21の上下方向に延びる中間操舵軸線Y3回りに回転可能なステアリングシャフト60と、

前記ステアリングシャフト60の上端部に設けられたハンドルバー23と、

前記左サイド部53は、下部が第1ブラケット317に連結され、第1ブラケット317に対して左操舵軸線Y1を中心に回転可能に取り付けられ、

前記右サイド部54は、下部が第2ブラケット327に連結され、第2ブラケット327に対して右操舵軸線Y2を中心に回転可能に取り付けられ、

乗員がハンドルバー23を操作する操舵力を、第1ブラケット317および第2ブラケットに伝達して回転させ、

前記ハンドルバー23の操作に応じた前記ステアリングシャフト60の回転に伴い、前記右緩衝器34を前記右操舵軸線Y2回りに回転させ、前記左緩衝器33を前記左操舵軸線Y1回りに回転させる車輪転舵伝達機構6と、

を有し」ていることは、前者の

「車両であって、

車体フレームと、
前記車体フレームの左右方向に並ぶように配置されている左前輪および右前輪と、
前記左前輪および前記右前輪より上方に配置されており、前記車体フレームに対する前記左前輪および前記右前輪の相対位置を変更して前記車体フレームを前記車両の左方または右方に傾斜させるように構成されているリンク機構と、を備えており、
前記リンク機構は、上クロス部材、下クロス部材、左サイド部材、および右サイド部材を備えており、
前記上クロス部材、前記下クロス部材、前記左サイド部材、および前記右サイド部材は、前記上クロス部材と前記下クロス部材が相互に平行な姿勢を保ち、前記左サイド部材と前記右サイド部材が相互に平行な姿勢を保つように連結されており、
前記左前輪を支持し、前記リンク機構に対する前記左前輪の前記車体フレームの上下方向への変位を緩衝するように構成されているテレスコピック式の左緩衝装置と、
前記右前輪を支持し、前記リンク機構に対する前記右前輪の前記車体フレームの上下方向への変位を緩衝するように構成されているテレスコピック式の右緩衝装置と、
前記左サイド部材に対して回動可能に連結されている左ブラケットと、
前記右サイド部材に対して回動可能に連結されている右ブラケットと、
操舵軸線を中心として回動可能に前記車体フレームに連結されている操舵部材と、
前記操舵部材の回動方向に前記左ブラケットと前記右ブラケットを回動させるように構成されている操舵力伝達機構と、
をさらに備えて」いることに相当するといえる。

(3) 後者の「左緩衝器 33」の「第 1 上側部 33b」は、「その一部が第 1 下側部 33a に挿入され」るものであるから、インナチューブといえるものであり、同様に「第 1 下側部 33」はアウトチューブといえるものである。また、「第 1 下側部 33a および第 1 上側部 33b は、前後に並列して連結された 2 つのテレスコピック要素を構成して」いるものであるから、左前、左後のものからなることは明らかである。

後者の「右緩衝器 34」についても同様のことがいえる。

(4) 以上のことから、本願発明と引用発明との一致点、相違点は次のとおりと認める。

〔一致点〕

「車両であって、
車体フレームと、
前記車体フレームの左右方向に並ぶように配置されている左前輪および右前輪と、

前記左前輪および前記右前輪より上方に配置されており、前記車体フレームに対する前記左前輪および前記右前輪の相対位置を変更して前記車体フレームを前記車両の左方または右方に傾斜させるように構成されているリンク機構と、を備えており、

前記リンク機構は、上クロス部材、下クロス部材、左サイド部材、および右サイド部材を備えており、

前記上クロス部材、前記下クロス部材、前記左サイド部材、および前記右サイド部材は、前記上クロス部材と前記下クロス部材が相互に平行な姿勢を保ち、前記左サイド部材と前記右サイド部材が相互に平行な姿勢を保つように連結されており、

前記左前輪を支持し、前記リンク機構に対する前記左前輪の前記車体フレームの上下方向への変位を緩衝するように構成されているテレスコピック式の左緩衝装置と、

前記右前輪を支持し、前記リンク機構に対する前記右前輪の前記車体フレームの上下方向への変位を緩衝するように構成されているテレスコピック式の右緩衝装置と、

前記左サイド部材に対して回動可能に連結されている左ブラケットと、

前記右サイド部材に対して回動可能に連結されている右ブラケットと、

操舵軸線を中心として回動可能に前記車体フレームに連結されている操舵部材と、

前記操舵部材の回動方向に前記左ブラケットと前記右ブラケットを回動させるように構成されている操舵力伝達機構と、
をさらに備えている、車両」

〔相違点〕

本願発明の「左緩衝装置」、「右緩衝装置」が、

「前記左緩衝装置は、

前記左ブラケットに支持されている左前アウトチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記左前アウトチューブの後方で前記左ブラケットに支持されている左後アウトチューブと、

前記左前アウトチューブに連結されており、前記左前アウトチューブの内側を左伸縮軸線に沿って摺動可能とされている左前インナチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記左前インナチューブの後方で前記左後アウトチューブに連結されており、前記左後アウトチューブの内側を前記左伸縮軸線に沿って摺動可能とされている左後インナチューブと、

一端が前記左前インナチューブと前記左後インナチューブに支持されており、他端が前記左前輪を支持している左車軸と、

前記左前アウトチューブと前記左後アウトチューブを連結している左連結部材と、

を備えており、

前記右緩衝装置は、

前記右ブラケットに支持されている右前アウトチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記右前アウトチューブの後方で前記右ブラケットに支持されている右後アウトチューブと、

前記右前アウトチューブに連結されており、前記右前アウトチューブの内側を右伸縮軸線に沿って摺動可能とされている右前インナチューブと、

前記車体フレームの前後方向における前記右前インナチューブの後方で前記右後アウトチューブに連結されており、前記右後アウトチューブの内側を前記右伸縮軸線に沿って摺動可能とされている右後インナチューブと、

一端が前記右前インナチューブと前記右後インナチューブに支持されており、他端が前記右前輪を支持している」

というものであるのに対し、引用発明の「左緩衝器 3 3」（左緩衝装置）及び「右緩衝器 3 4」（右緩衝装置）は、

「前記左サイド部 5 3 は、左緩衝器 3 3 の上部を左操舵軸線 Y 1 回りに回転可能に支持し、

前記左緩衝器 3 3 は、第 1 下側部 3 3 a および第 1 上側部 3 3 b を有し、第 1 下側部 3 3 a は、上下方向に延び、その下端側に左車輪軸 3 1 4 が支持され、左車輪軸 3 1 4 は、左前輪 3 1 を支持し、第 1 上側部 3 3 b は、その一部が第 1 下側部 3 3 a に挿入された状態で、第 1 下側部 3 3 a の上側に配置され、第 1 上側部 3 3 b は、第 1 下側部 3 3 a の延びる方向において、第 1 下側部 3 3 a に対して相対移動可能であり、第 1 上側部 3 3 b の上部は、第 1 ブラケット 3 1 7 に固定され、

第 1 下側部 3 3 a および第 1 上側部 3 3 b は、前後に並列して連結された 2 つのテレスコピック要素を構成しており、

前記右サイド部 5 4 は、右緩衝器 3 4 の上部を右操舵軸線 Y 2 回りに回転可能に支持し、

前記右緩衝器 3 4 は、第 2 下側部 3 4 a および第 2 上側部 3 4 b を有し、第 2 下側部 3 4 a は、上下方向に延び、その下端側に右車輪軸 3 2 4 が支持され、右車輪軸 3 2 4 は、右前輪 3 2 を支持し、第 2 上側部 3 4 b は、その一部が第 2 下側部 3 4 a に挿入された状態で、第 2 下側部 3 4 a の上側に配置され、第 2 上側部 3 4 b は、第 2 下側部 3 4 a の延びる方向において、第 2 下側部 3 4 a に対して相対移動可能であり、第 2 上側部 3 4 b の上部は、第 2 ブラケット 3 2 7 に固定され、

第 2 下側部 3 4 a および第 2 上側部 3 4 b は、前後に並列して連結された 2 つのテレスコピック要素を構成している」

というものであって、左前の「第 1 下側部 3 3 a」（左前アウトチューブ）、左前の「第 1 上側部 3 3 b」（左前インナチューブ）、左後の「第 1 下側部 3 3 a」（左後アウトチューブ）、左後の「第 1 上側部 3 3 b」（左後インナチューブ）、右前の「第 2 下側部 3 4 a」（右前アウトチューブ）、右前の「第 2 上側部 3 4 b」（右前インナチューブ）、右後の「第 2 下側部 3 4 a」（右後アウトチューブ）、右後の「第 2 上側部 3 4 b」（右後インナチューブ）の車体側及び車輪側の支持に関するアウトチューブ、インナチューブの関係が逆であり、また、「第 1 下側部 3 3 a および第 1 上側部 3 3 b」、「第 2 下側部

３４ a および第２上側部３４ b」は、「前後に並列して連結された２つのテレスコピック要素を構成」するものではあるが、連結部材の特定がない点。

第６ 判断

上記相違点について検討する。

１ 上記「第４ ３（２）」の[0012]の「アウターチューブ２０，３０が車体側に連結されるとともに、インナーチューブ２１，３１が車輪側に連結される構成としてもよい」との記載から、引用文献２には[図２]等に表示されるアウターチューブ２０，３０とインナーチューブ２１，３１の車体側、車輪側の関係を逆としているものも実質的に開示されているといえる。そして、その場合、インナーチューブ２１，３１に対し、前輪Ｗの車軸の連結部３５がどのような構成となっているのかの直接的な記載はない。しかしながら、インナーチューブはアウターチューブより細く剛性確保を考慮する必要があることや、車両の左右前輪の緩衝装置において、車軸を前後のチューブを繋げる部材に支持するようにすることは技術常識（一例として、特開２００８－１６８８９３号公報の【図２ b】、【図３】等参照。）であることから、上述のアウターチューブ２０，３０とインナーチューブ２１，３１の車体側、車輪側の関係を逆としているものにおいては、インナーチューブ２１，３１を繋げる部材を設け、それを車軸を支持する連結部とする構成としていると解するのが自然である。

そうすると、引用文献２には、上記「第４ ３」の各記載事項及び[図２]の記載からみて、次の技術的事項が記載されているといえる。なお、便宜上符号はそのまま用いた。

「前輪二輪型の鞍乗型車両の懸架装置において、

車体側に連結される車体側連結部材１と、車体側連結部材１によって連結される前後一对のテレスコピック型のチューブ部材２，３と、を備え、これらチューブ部材２，３で前輪（車輪）Ｗを一方側から支持し、

前後のチューブ部材２，３は、車体側に連結されるアウターチューブ２０，３０と、車輪側に連結されてアウターチューブ２０，３０に出入りするインナーチューブ２１，３１と、を有するテレスコピック型であり、

前後のアウターチューブ２０，３０には、他方のアウターチューブに向けて延びる上下一対の連結ボス２２，２３，３２，３３が設けられ、前側のアウターチューブ２０の連結ボス２２，２３と後側のアウターチューブ３０の連結ボス３２，３３とがボルトＢ１，Ｂ２により締結されることにより、前後のチューブ部材２，３は平行に起立し、

インナーチューブ２１，３１を繋げる部材を設け、それを車軸を支持する連結部とした」技術的事項。

ここで、上記引用文献２に記載された技術的事項の「連結ボス２２，２３」、「連結ボス３２，３３」、「ボルトＢ１，Ｂ２」は、車両の左右両側にあることは自明のことであり、「アウターチューブ２０，３０」を連結するものであるから、本願発明の「左連結部材」、「右連結部材」に相当する。

また、上記引用文献２に記載された技術的事項の「インナーチューブ２１，３１を繋げる部材を設け、それを車軸を支持する連結部とした」ことは、本願発明の「一端が前記左前インナチューブと前記左後インナチューブに支持されており、他端が前記左前輪を支持している左車軸」及び「一端が前記右前インナチューブと前記右後インナチューブに支持されており、他端が前記右前輪を支持している」という事項に相当することも明らかである。

そして、引用発明も引用文献２に記載された技術的事項も共にテレスコピック式の左右の緩衝装置を備える車両に関する技術であり、共通する技術分野に属するといえ、引用文献２にアウターチューブ２０，３０とインナーチューブ２１，３１の車体側、車輪側への配置関係を正逆どちらにでも構成できることが記載されているのであるから、どちらを選ぶのかは単なる設計事項というべきであり、引用発明に引用文献２に記載された技術的事項を適用し、上記相違点に係る本願発明の発明特定事項を有するものとすることは、当業者であれば容易に想到し得たことである。

また、上記引用文献２に記載された技術的事項は「前後のアウターチューブ２０，３０には、他方のアウターチューブに向けて延びる上下一対の連結ボス２２，２３，３２，３３が設けられ、前側のアウターチューブ２０の連結ボス２２，２３と後側のアウターチューブ３０の連結ボス３２，３３とがボルトＢ１，Ｂ２により締結されることにより、前後のチューブ部材２，３は平行に起立し」ているものであるから、緩衝装置の剛性が高められることに加え、路面から入力される負荷により生じるねじれを抑制できることは、その構成から自明のことであり、ねじれが抑制されればト一角やキャンバ角に与える影響が抑制できることも当業者であれば十分予測可能なことであるので、本願発明が奏する作用効果について検討しても、引用発明及び引用文献２に記載された技術的事項から予測される範囲内にとどまるといえる。

したがって、本願発明は、引用発明及び引用文献２に記載された技術的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。

２ 請求人は審判請求書の「３．（３－２）」において、引用文献２に記載された技術的事項に関し、「引用発明２におきましては、左前輪Ｗを支持している左車軸の一端は、左後アウターチューブ３０のみによって支持されています（段落００１３）。具体的には、左前輪Ｗを支持している左車軸の一端は、左後アウターチューブ３０における連結部材（連結ボス２３，３３，ボルトＢ２）から下方に延長された部位のみによって支持されています。すなわち、左車軸（連結部３５）は、左前アウターチューブ２０には支持されておりません。引用発明２においては、アウタチューブとインナチューブの位置関係を逆にしてもよいとされていますが（段落００１２）、仮にそのような変更を適用したとしても、左車軸が前後のインナチューブによって支持されるという要件Ｊを満足することはできません。」と主張する。

引用文献２に記載された技術的事項の認定は、上記「１」のとおりであるが、請求人の主張について検討する。

請求人の主張は、「連結部３５」が「インナーチューブ２１」と「インナーチューブ３１」の両者に直接設けられる構成にならないことを意図しているようである。

しかしながら、「支持」（字義は「ささえること。ささえて持ちこたえること。[株式会社岩波書店 広辞苑第六版]）に関し、本願の請求項１では「一端が前記左前インナチューブと前記左後インナチューブに支持されており、他端が前記左前輪を支持している左車軸」、「一端が前記右前インナチューブと前記右後インナチューブに支持されており、他端が前記右前輪を支持している右車軸」という記載であって、「支持」する部材の具体的構成の特定はないものであるから、当該主張は、請求項１の記載に基づくものとはいえず、請求人の主張は採用できない。

仮に請求人のいうように、インナーチューブ３１のみに連結部３５が設けられる構成であったとしても、インナーチューブ２１にも力を伝達する構成となっていなければ、チューブ部材２は機能しないのであるから、インナーチューブ２１とインナーチューブ３１を連結する部材が必要となることは至極当然のことである（引用文献２の[図２]のものにおいても、「車軸」は、その一端が「連結部３５」を介して「アウターチューブ３０」に支持され、さらに「連結ボス２２，２３」、「連結ボス３２，３３」、「ボルトＢ１，Ｂ２」を介して「アウターチューブ２０」にも支持されている。）。

そして、そのようなものであるなら、「車軸」はその一端が「インナーチューブ２１」と「インナーチューブ３１」に「支持されて」いるといえる。

したがって、この場合であったとしても、本願発明は、引用発明及び引用文献２に記載された技術的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。

第７ 　むすび

以上のとおり、本願発明は、引用発明及び引用文献２に記載された技術的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。

したがって、その余の請求項について検討するまでもなく、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３１年４月１５日

審判長　特許庁　審判官　島田　信一
特許庁　審判官　一ノ瀬　覚
特許庁　審判官　氏原　康宏

（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 2 K)

審判長	特許庁	審判官	島田 信一	8611
特許庁	審判官	氏原 康宏	8819	
特許庁	審判官	一ノ瀬 覚	9137	