

「車両ドアのベルトラインモール」事件（審決取消請求事件）	
事件の表示	令和4年（行ケ）第10111号 判決日：令和5年7月25日 担当部：知的財産高等裁判所第2部
判決	審決取消
参照条文	特許法29条第2項
キーワード	進歩性（相違点の判断）

## 1. 事案の概要

本事案は、名称を「車両ドアのベルトラインモール」とする発明に係る特許（特許第6062746号）の無効審判請求を無効不成立とした審決の取消訴訟である。

主な争点は、進歩性（相違点の判断）である。

## 2. 経緯

平成25年1月21日

特許出願（特願2013-8466号）

平成28年12月22日

設定登録（特許第6062746号）

令和3年11月4日

特許無効審判（無効2021-800095）請求

令和4年1月28日

訂正の請求

令和4年9月27日

審決（本件訂正を認めるとともに、審判の請求は不成立との審決）

審決取消訴訟

令和5年7月25日

請求認容判決（審決取消）

### 3. 本件発明の要旨

本件発明は以下のとおりである。（下線は訂正箇所。詳細は後述するが、太字は引例との相違点となるか争点となった部分である。）

#### 【請求項1】

車両ドアに装着されるベルトラインモールであって、  
ベルトラインモールはドアガラス昇降部からドアフレームの表面にわたって延在するモール本体部と、

当該モール本体部の上部から内側下方に折り返したステップ断面形状部を有し、

前記ステップ断面形状部は、ドアガラスに摺接する水切りリップを有するとともに前記モール本体部の上部から下に向けて折り返した縦フランジ部と、当該縦フランジ部の下部から内側方向に**ほぼ水平に延びる段差部**と、前記段差部の端部より下側に延在させた引掛けフランジ部を有し、

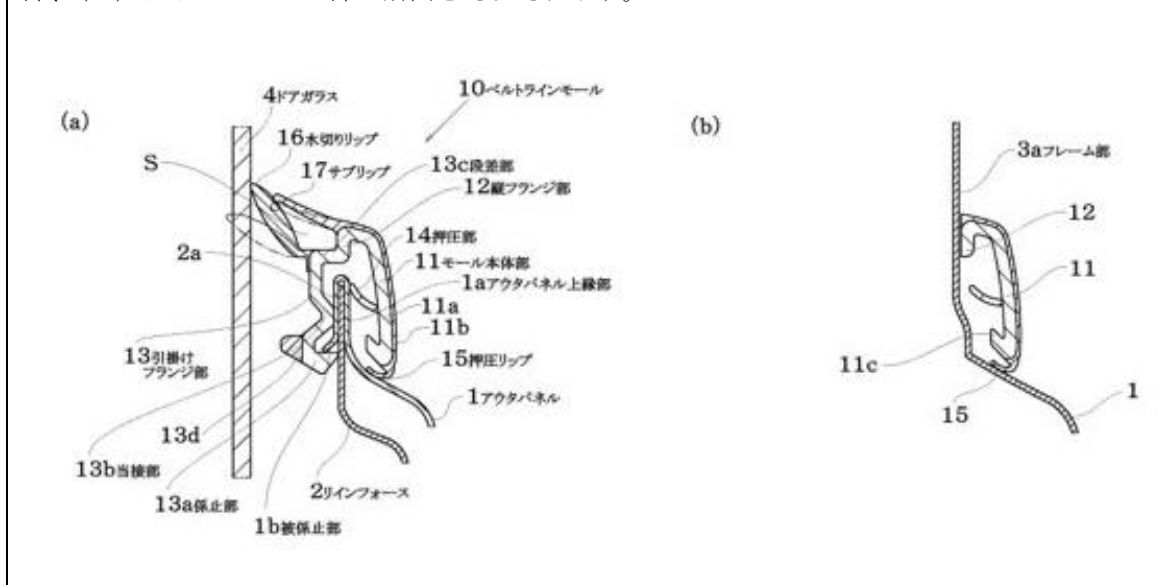
前記ドアガラス昇降部はモール本体部と引掛けフランジ部とでドアのアウトパネルの上縁部に**挟持装着**され、

前記ドアフレームの表面に位置する端部側の部分は前記縦フランジ部が残るように前記水切りリップ、前記段差部及び引掛けフランジ部を切除してあり、前記端部はエンドキャップを取り付けることができる断面剛性を有している

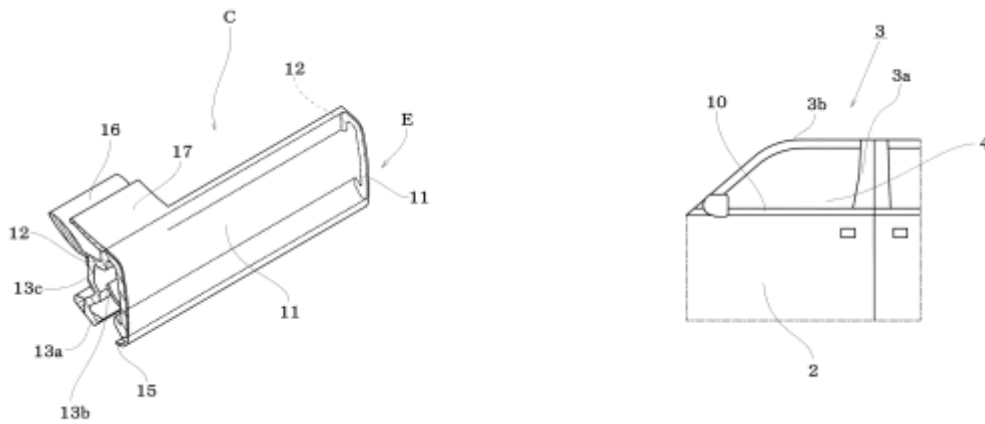
ことを特徴とするベルトラインモール。

（請求項2については、省略）

【図1】 発明の第1実施例に係るベルトラインモールの断面図を示し、(a)はドアガラス昇降部、(b)はドアフレーム部の断面をそれぞれ示す。



【図4】ベルトラインモールの端末付近の外観斜視図 【図5】ベルトラインモールの装着位置



1 アウタパネル、1 a アウタパネル上縁部、1 b 被係止部、2 リインフォース、3 a フレーム部、4 ドアガラス、10 ベルトラインモール、11 モール本体部、12 縦フランジ部、13 引掛けフランジ部、13 a 係止部、13 b 当接部、13 c 段差部、14 押圧部、15 押圧リップ、16 水切りリップ、17 サブリップ  
E 端末部

[本件発明の目的]

本発明は端末の剛性に優れるとともに外観デザインの全長にわたった連続性に優れ、ドアガラスとのシール性が高いベルトラインモールの提供を目的とする。(本件明細書段落【0004】)。

[作用効果]

本発明に係るベルトラインモールは、モール本体部の上部から下に折り返した縦フランジ部を有し、ドアフレームの表面に位置する部分は縦フランジ部を残して、水切りリップや引掛けフランジ部を切除できるようにしたので、モール本体部と縦フランジ部とで略C断面形状を形成しつつ断面剛性を確保したので、ベルトラインモールの端末部に別物品としてのエンドキャップを取り付けることができる。

また、縦フランジ部の下部側に引掛けフランジ部を有する、ステップ断面形状に形成したので、水切りリップとこの水切りリップの外側の側面をサブリップで押圧するように二重リップ構造とすることもでき、このように二重リップ構造にすると段差凹部に埃等がたまるのを防止するだけでなく、ドアガラスに対するシール性が向上する。(本件明細書段落【0009】)。

#### 4. 特許庁での判断

##### 4-1. 引用文献 (抜粋)

甲1：特公平2-11419号公報

甲2：特開2004-114883号公報

##### 4-2. 甲1発明1

「車体のドア上縁片に沿って嵌着固定されるベルトモールディングMであって、ベルトモールディングMは昇降窓ガラスからドアサッシにわたって延在する外表面部被覆部及び頂部被覆部と、

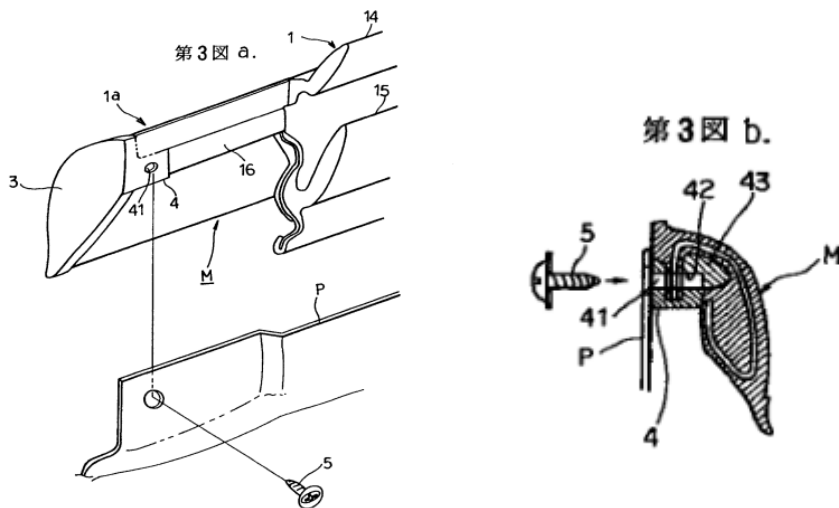
前記頂部被覆部から下方に折り返した基部被覆部を有し、

前記基部被覆部は、昇降窓ガラスに向けて斜めに突出しガラス窓に当接する上下のリップ14、15を有するとともに前記頂部被覆部から下に向けて折り返した縦フランジ部と、当該縦フランジ部の下部から昇降窓ガラス側方向にやや下方に延びる段差部と、前記段差部の端部より下側に延在させた部分を有し、

前記ベルトモールディングMは、車体側のドアパネルPに押込んで取付けられ、

前記ドアサッシの表面に位置する端末部の長手方向を所定の長さに亘って前記頂部被覆部側の一部を残すと共に基部被覆部を切断することによりフランジ部16を形成し、その端末部にエンドキャップ3が射出成形されているベルトモールディングM。」

【図3】 第3図 a、bは同ベルトモールディングの取付構造を示す説明図である。



1：モールディング本体、1a：装飾面部、10：芯金材、14、15：昇降窓ガラスに向けて斜めに突出する上下のリップ、16：フランジ部、3：エンドキャップ、4：フランジ部を被覆する座部、41：開孔、42：めくら孔、43：受座部、5：ワッシャー付きタッピングスクリー、P：ドアパネル

#### 4-3. 甲2記載事項

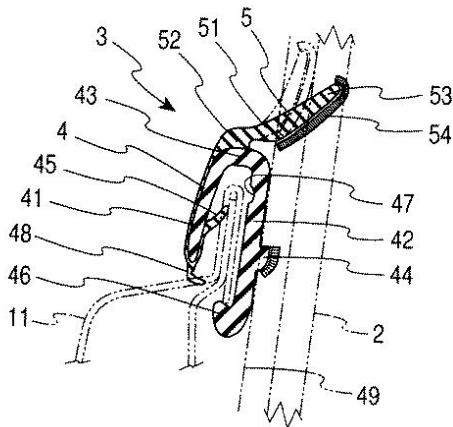
「自動車ドアのドアアウトパネルの上縁に沿って取付けられるガラスアウトウエザストリップにおいて、

該ガラスアウトウエザストリップは、上記ドアアウトパネルの上縁に取付ける硬質合成樹脂等からなる硬質部材の取付基部と、ドアガラスの外面に当接しドアガラスとの間をシールする軟質の熱可塑性エラストマー等からなる軟質部材のガラスシールリップから構成され、

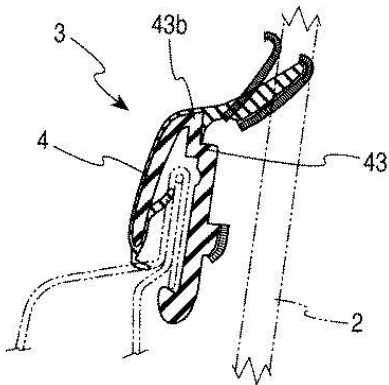
上記取付基部は、車外側側壁、上部壁、車内側側壁からなる断面略逆U字状をなし、

上記取付基部の上部壁の上に上記ガラスシールリップを接合せしめた自動車ドアのガラスアウトウエザストリップであって、上記取付基部の上部壁は、車外側において上方に突出する突出部を有し、該突出部にガラスシールリップを接合せしめ、上記取付基部の上部壁の上記突出部は、内面に凹部を有し、該凹部は、断面略逆U字状の上記取付基部の内部空間に連続している自動車ドアのガラスアウトウエザストリップ。」

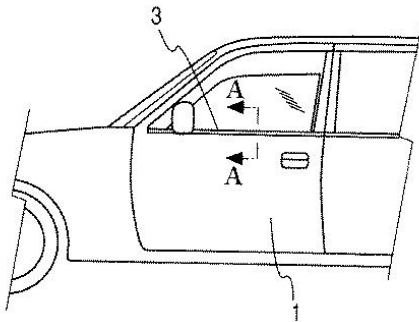
【図1】本発明のガラスアウトウエザストリップの実施の態様を示すものであり、図7のA-A線に沿った断面図である。



【図5】本発明のガラスアウトウエザストリップの別の実施の態様を示すものであり、図7のA-A線に沿った位置での断面図である。



【図7】自動車の一部側面図である。



1 ドア、2 ドアガラス、3 ガラスアウトウエザストリップ、4 取付基部、11 アウタパネル、41 車外側側壁、42 車内側側壁、43 上部壁、43b 突出部、44 突起部、45 内部シールリップ、46 鉤部、47 凹部、48 端部シールリップ、49 基準面、5 ガラスシールリップ、51 薄肉部、52 基端部、53 シール部

#### 4-4. 請求項1に係る発明（本件発明1）と甲1発明1の一致点

「車両ドアに装着されるベルトラインモールであって、

ベルトラインモールはドアガラス昇降部からドアフレームの表面にわたって延在するモール本体部と、

当該モール本体部の上部から内側下方に折り返したステップ断面形状部を有し、

前記ステップ断面形状部は、ドアガラスに摺接する水切りリップを有するとともに前記モール本体部の上部から下に向けて折り返した縦フランジ部と、当該縦フランジ部の下部から内側方向に延びる段差部と、前記段差部の端部より下側に延在させた部分を有し、

前記ドアガラス昇降部はドアのパネルに装着され、

前記ドアフレームの表面に位置する端部側の部分は前記縦フランジ部が残るように前記水切りリップ、前記段差部及び前記段差部の端部より下側に延在させた部分を切除してあり、前記端部はエンドキャップを備え得るベルトラインモール。」

#### 4-5. 本件発明1と甲1発明1との相違点

〔相違点1〕

「縦フランジ部の下部から内側方向に延びる段差部」に関して、本件発明1においては、縦フランジ部の下部から内側方向に「ほぼ水平に」延びる段差部であるのに対して、甲1発明1においては、縦フランジ部の下部から昇降窓ガラス側方向に「やや下方に」延びる段差部である点。

〔相違点2〕

「前記段差部の端部より下側に延在させた部分」に関して、本件発明1においては、前記段差部の端部より下側に延在させた「引掛けフランジ部」であるのに対して、甲1発明1においては、前記段差部の端部より下側に延在させた「部分」である点。

〔相違点3〕

「前記ベルトラインモールはドアのパネルに装着され」に関して、本件発明1においては、「前記ドアガラス昇降部はモール本体部と引掛けフランジ部とでドアのアウトパネルの上縁部に挟持」装着されているのに対して、甲1発明1においては、「前記ベルトモールディングMは、車体側のドアパネルPに押込んで取付けられ」ている点。

〔相違点4〕

「前記端部はエンドキャップを備え得る」に関して、本件発明1においては、前記端部は「エンドキャップを取り付けることができる断面剛性を有している」のに対して、甲1発明1においては、その端末部に「エンドキャップ3が射出成形」されている点。

※本稿では、相違点1、3について検討し、相違点2、4については以下省略する。

#### 4-6. 審決（抜粋）

相違点について検討する。

ア 相違点1についての検討

（ア）本件発明1の「ほぼ水平」の技術的意味について

相違点1についての検討にあたり、本件発明1の「当該縦フランジ部の下部から内側方向にほぼ水平に延びる段差部」における「ほぼ水平」の技術的意味について検討する。

本件発明1の「ほぼ水平」の意味は、「ほぼ」の一般的な意味（おおかた。およそ。大略。[広辞苑第六版]、全部あるいは完全にはないが、それに近い状態であるさま。だいたい。おおよそ。[goo国語辞典]）を踏まえ、特許明細書及び図面における段差部の形状

並びに縦フランジ部及び引掛けフランジ部との関係を見ると、「およそ水平」、「だいたい水平」と解されるものである。

ここで、被請求人は、「ほぼ水平に延びる段差部（13c）はモールをアウトパネルの上縁部に組み込む際に引掛けフランジ部（13）とモール本体部（11）との間隔（挟持力）を維持するのに重要となります。」と主張し、参考として、段差部に内側下方向の傾斜をつけて、組み込み作業を想定して上側から強制的に変位を加えた場合の、段差部に生じる反力をシミュレーションした結果を示している（口頭審理陳述要領書4ないし5ページ）。

さらに、「ほぼ水平」とは、「挟持力に影響を与えない範囲で傾きが許容される範囲」である旨主張している（口頭審理陳述要領書7ページ、令和4年6月15日付け上申書3ページ）。

しかしながら、段差部の延びる方向をほぼ水平とすることが、挟持力を維持するのに重要となるのか、その具体的な理由は明示されておらず、シミュレーションの結果を参照しても理解できない。また、技術的にみても、「段差部の延びる方向」と「モール本体部と引掛けフランジ部とでドアのアウトパネルの上縁部に挟持装着する」ことに因果関係があるとはいえない。

そうすると、被請求人の主張する「ほぼ水平」の技術的意味を、特許明細書又は図面の記載及び上記参考から導くことはできない。

そこで、当審では「ほぼ水平」とは、上記のとおり「およそ水平」、「だいたい水平」という意味に解して検討を行った。

#### （イ）甲1発明1の「やや下方に延びる段差部」について

相違点1についての検討にあたり、請求人は、「甲第1号証の第1図a、b等の開示、及び一般的な常識を踏まえれば、「ほぼ水平」であるといえる。」（審判請求書26ページ）と主張し、相違点1は、実質的な相違点ではない旨（口頭審理陳述要領書3ページ）主張していることを踏まえ、上記「ほぼ水平」の理解を前提に、甲1発明1の「やや下方に延びる段差部」が「ほぼ水平に延びる段差部」といえるか否かについてさらに検討する。

甲1発明1の「段差部」は、上記第6-1(6)のとおり「縦フランジ部の下部から昇降窓ガラス側方向にやや下方に延びる」ものである。上記「ほぼ水平」の理解を前提にすると、このような甲1発明1の縦フランジ部の段差部を「ほぼ水平」ということはできない。そして、甲1発明1において、これを「ほぼ水平」と解すべき特段の事情もない。

そうすると、上記相違点1は実質的な相違点であるとして検討を行った。

#### （ウ）相違点1の容易想到性について

上記（ア）及び（イ）を踏まえ、相違点1の容易想到性について検討すると、甲1発明1において、「やや下方に延びる段差部」を「ほぼ水平に延びる段差部」とする理由は無



く、ベルトラインモールにおいて、「ほぼ水平に 延びる段差部」を有する構成とすることは、本件特許出願前に周知の技術でもない。

請求人は、甲第2号証には、「ガラスアウトウエザストリップにおいて、ドアガラスに摺接するガラスシールリップを有するとともに突出部の車内側に有する段差と、当該段差の下部から内側方向にほぼ水平に延びる水平部を有していること。」が記載されており、これが、「ほぼ水平」に延びる段差部とすることが、当業者が容易に想到し得るものであることの理由である旨主張するが（審判請求書26ないし27行、口頭審理陳述要領書6ないし7ページ）、甲2記載事項は上記第6 2 で示したとおりであって、車内側側壁が「ほぼ水平に延びる段差部」を有する構成とすることを示すものではない。図5から、「ほぼ水平に延びる段差部」が看取できるとしても、甲第2号証には、「図5に示すように突出部43bの内部に凹部を設けたため、突出部43bの肉厚の厚い部分がなくなり、均一な肉厚となった。そのため、ガラスアウトウエザストリップ3を所定の寸法に切断するとき、硬質部材からなる取付基部4の厚肉部分が無くなり切断が容易である。また取付基部4の肉厚が均一となり、押出成形時のバランスがよくなるとともに、成形後の熱収縮等による取付基部4のヒケが生じない。」（上記第6 2 (5)）と記載されているように、硬質部材からなる取付基部4の厚肉部分を無くし肉厚を均一にするためであるから、甲2記載事項は、甲1発明1において、「やや下方に延びる段差部」を「ほぼ水平に延びる段差部」とすることが容易であるということの根拠とはならない。

よって、請求人の主張は当を得ない。

したがって、上記相違点1に係る本件発明1の発明特定事項は、甲1発明1及び甲2記載事項から、当業者が容易に想到できたものではない。

#### イ 相違点3についての検討

事案に鑑み、次に、相違点3について検討する。

(ア) 本件発明1の「挟持装着」の意味について

「アウトパネルの上縁部に挟持装着され」の「挟持装着」の意味について検討する。

「挟持」との用語の意味は、「そばから力を添えて助けささえること。」[広辞苑第六]である。この点を念頭に、さらに、「挟」、「持」、「装着」の本来的な意味を踏まえ「挟持装着」の意味を検討すると、「挟」、「持」、「装着」は、それぞれ「1. 両側からはさむ。2. こわきにかかえる。」、「手でもつ。身につける。もちこたえる。たもつ。」、「衣服や防具などを身につけること。付属品を本体に取りつけること。」[いずれも広辞苑第六版]であるから、両側からはさむようにたもち、取り付ける、ものと明確に理解できる。

ここで、被請求人は、「本件明細書段落(0013)、9～12行目に「モール本体部11の裏面には、アウトパネル上縁部の外側面に弾性当接する押圧部14とアウトパネル

1の段差部に弾性当接する押圧リップ15を有する。これにより、ベルトラインモール10は、モール本体部11と引掛けフランジ部13とでアウトパネル上縁部1aを両側から弾性挟持するように装着できる。」と記載されています。これに対して、請求項1, 2にて、「モール本体部11と引掛けフランジ部13でアウトパネル上縁部1aに挟持装着される」と表現しているのは挟持しているからには挟持方向に何らかの反力、即ち弾性を有していることは明らかであり、上記明細書の記載と実質的な差はないと認められます。」(令和4年6月15日付け上申書5ページ)と主張するが、上記のとおり本件発明1において「挟持装着」の意味は明確であって、「挟持」を「弾性挟持」と解する理由はないから、当審では「挟持装着」を、両側からはさむようにたもち、取り付ける、という意味に解して検討を行った。

(イ) 甲1発明1の「モールディングM」の「ドアパネルP」への取付態様について甲第1号証の第3図a及びbを参照すると、甲1発明1では、車体側パネル(ドアパネルP)は、第3図aにおいてモールディングMの手前側から、座4にタッピングスクリー5によりネジ止めされている。また、車体側パネル(ドアパネルP)は、モールディングMのリップ14, 15に対峙する側においては、リップ14, 15から離れる方向すなわち手前側にクランク状に屈曲していることが見て取れる(下記参考図の丸Aで囲んだ部分を参照)。そうすると、甲1発明1において、車体側パネル(ドアパネルP)にモールディングMを取付けた状態において、車体側パネル(ドアパネルP)はモールディングMの手前側に位置するものと解される。

すなわち、甲1発明1における「前記ベルトモールディングMは、車体側のドアパネルPに押し込んで取付けられ」は、「車体側のドアパネルP」である車体側パネル(ドアパネルP)にモールディングMをネジ止めすることで取付けられているものであるから、本件発明1の「挟持装着」に相当するものではない。

甲第1号証においても「アウトパネル」が存在することは技術常識から自明であるとしても、その形態やベルトモールディングMとの関係は記載されていないのであるから、甲1発明1における「前記ベルトモールディングMは、車体側のドアパネルPに押し込んで取付けられ」との事項により、「外表面部被覆部と頂部被覆部と「基部被覆部の段差部の端部より下側に延在させた部分」とでドアのアウトパネルの上縁部に挟持装着されている」ものを自明に導くことはできない。

・・・(省略)・・・

(ウ) 相違点3の容易想到性について

上記理解を前提に容易想到性をさらに検討すると、ドアガラス昇降部をモール本体部と引掛けフランジ部とでドアのアウトパネルの上縁部に挟持装着することは、甲第10ないし12号証に見られるように本件特許出願前に周知の技術であるといえる。また、甲第7、8号証には、ベルトモールディングが取り付けられる車体のドアの構造は、ドアの内面を

形成するインナパネルとドアの外表面を形成するアウトパネルとその間に内設されるドアガラスから形成され、ベルトモールディングは、アウトパネルに装着される例が示されている。しかしながら、**甲1発明1は、ドアパネルPにモールディングMをネジ止めするものであるから、これに上記周知の技術を適用する動機は無い。**

また、ネジ止めに係る事項をも含め、全てを周知の技術で置き換えるとしても、甲第1号証のドアパネルPの形状を踏まえると、その置き換えを実現するための更なる創作が必要であることは、当業者であれば当然に理解し得るものである。そして、請求人は、その点について、何ら証拠に基づく主張はしていない。

したがって、上記相違点3に係る本件発明1の発明特定事項は、甲1発明1、甲2記載事項及び周知の技術から、当業者が容易に想到できたものではない。

### (3) 小括

以上によれば、本件発明1は、甲第1号証、甲第2号証、・・・に記載された発明に基づいて、当業者が容易に発明をすることができたものではないから、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ものではなく、本件発明1及び2についての特許は、特許法第123条第1項第2号に該当しないので、無効理由1によって無効とすることはできない。

## 5. 裁判所での判断

上記の相違点に関し、裁判所において特許庁とは異なる判断がなされ、以下のとおり、原告主張の取消事由に理由があるとして、請求が認容された（下線、太字は筆者による）。

### 第5 当裁判所の判断

・・・

#### (2) 相違点について

##### ア 相違点1

(ア) 相違点1は、「縦フランジ部の下部から内側方向に延びる段差部」が、本件発明1においては、縦フランジ部の下部から内側方向に「**ほぼ水平に**」延びる段差部であるのに対して、甲1発明1においては、縦フランジ部の下部から昇降窓ガラス側方向に「**やや下方に**」延びる段差部であるというものである。甲1発明1のモールディングが取り付けられるドアパネルが、アウトパネルであることについては当事者間に争いがなく、甲1発明1の「昇降窓ガラス側方向」は、本件発明1の「内側方向」（車内側を指す。）と同じ方向を意味するものと認められるから、**相違点1においては、段差部が「ほぼ水平」に延びるか「やや下方」に延びるかという点のみが問題となる。**

(イ) そこで検討するに、本件明細書には、段差部が縦フランジ部の下部から内側方向

に「ほぼ水平に」延びることの**技術的意義**についての記載はない。また、前記1(2)のとおり、本件発明は、端末の剛性に優れるベルトラインモールを提供するために、ドアフレームの表面に位置する部分は縦フランジ部を残して、水切りリップや引掛けフランジ部を切除できるようにし、モール本体部と縦フランジ部とで略C断面形状を形成しつつ断面剛性を確保したというものであり、ベルトラインモールの端末では、ドアフレームの表面に位置する部分は縦フランジ部を残して切除されるものであって、段差部も切除されるのであるから、段差部が「ほぼ水平に」に延びても「やや下方」に延びても、本件発明の作用効果に何ら影響するものではない。そうすると、**段差部が「ほぼ水平に」延びるものとする**ことについて何らかの**技術的意義**があるとは認められない。そして、甲1発明1においても、**段差部が縦フランジ部の下部から昇降窓ガラス側方向（内側方向）に「やや下方に」延びること**に何らかの**技術的意義**があるとは認められず、甲1発明1において「やや下方に」延びる段差部を「ほぼ水平に」延びるように構成することは、当業者が適宜なし得る設計的事項にすぎないというべきである。

そうすると、甲2記載事項について検討するまでもなく、甲1発明1において段差部に設計の変更を加え、これを「ほぼ水平に」することは、当業者が容易に想到できたものと認めるのが相当である。

(ウ) したがって、本件審決には、相違点1に係る容易想到性の判断に誤りがある。

・・・(省略)・・・

### ウ 相違点3

(ア) 相違点3は、「前記ベルトラインモールはドアのパネルに装着され」に関して、本件発明1においては、「前記ドアガラス昇降部はモール本体部と引掛けフランジ部とでドアのアウトパネルの上縁部に挟持」装着されているのに対して、甲1発明1においては、「前記ベルトモールディングMは、車体側のドアパネルPに押込んで取付けられ」ている点というものであるが、甲1発明1の「ドアパネルP」はアウトパネルであり、モールディングが取り付けられている場所については本件発明1と甲1発明1において相違しないから、**相違点3については、甲1発明1の「押込んで取り付けられ」が、本件発明1の「挟持」装着と相違するか否かが問題となる**。なお、本件発明1における「挟持」について、本件明細書には特段の定義の記載はないものの、その字義から、挟んだ状態で支持することを意味するものと理解され、「挟持装着」は、挟むように取り付けることを意味するものと理解される。

(イ) そこで検討するに、甲1の発明の詳細な説明には、「ベルトモールディングは、金属ストリップ材を横断面略U字形に折曲げ成形した芯材の外表面部を合成樹脂で被着し、その片面側にガラス窓に当接するリップ部を一体に形成したもので、車体のドア上縁辺に沿って嵌着固定することにより取付けられている。その端末はドアサッシやコーナーピー

スと干渉するのを防ぐために一部を切欠除去しているが、この切欠を設けることにより車体パネルに嵌着係合する部分がなくなってしまうところから車体側に位置する装飾面部が車体パネルから浮き上り或いは折れ曲がつてしまう虞れがある。」(甲1の1欄23行目～2欄9行目)とあるので、モールディングは、アウトパネルの上辺に嵌着係合されているものであるが、一部を切除した末端部(端部)についてはそのままでは嵌着係合することができないものであると認められる。そして、甲1には、「本発明に係るベルトモールディングにおいては、モールディング本体の末端部長手方向を一部切欠いだフランジ部に芯金材を貫通するビス孔を形成し、そのビス孔を残存させてモールディング本体の末端部にエンドキャップを形成する合成樹脂でビス孔周辺のフランジ部も被覆することにより、タッピングスクリュー等でモールディング末端を車体側パネルにねじ止め固定できるよう構成されている。」(3欄2～10行目)、「このように構成するモールディングMは車体側パネルに取付けるには、車体側のドアパネルPにモールディングの長手方向略全長を押込んだ後に、ドアパネルPの背面側より挿入するワッシャー付きタッピングスクリュー5をフランジ部16のビス孔17に締付けることにより末端側を確りと車体側パネルにねじ止め固定することができる(第3図a、b参照)。」(4欄11～18行目)との記載があり、これらの記載からは、甲1発明1においては、端部についてはモールディング本体の一部を切欠くが、当該部分についてはアウトパネル(甲1の「車体のドア」「車体パネル」「車体側パネル」「ドアパネルP」)の上縁辺と嵌着係合することができないので、切欠いた部分のフランジ部にビス孔を形成して、アウトパネルにねじ止めにより固定するものとされているものと認められる。そうすると、甲1発明1においては、モールディングは、端部以外の部分においては、アウトパネルの上辺に「嵌着係合」されているものであるが、前記イで認定したとおり、モールディングがアウトパネルを挟むようにして取り付けられるものと容易に理解できるから、甲1発明1の「押込んで取り付けられ」は、本件発明1の「挟持」装着と実質的に同じように、モールディングがアウトパネルの上縁辺を挟むようにして取り付けられた状態を指すものと認めるのが相当である。そうすると、相違点3は実質的な相違点ではない。

(ウ) この点、本件審決は、甲1の第3図aについて、車体側パネル(ドアパネルP)は、モールディングMのリップ14、15に対峙する側においては、リップ14、15から離れる方向すなわち手前側にクランク状に屈曲しており、甲1発明1において、車体側パネル(ドアパネルP)にモールディングMを取り付けた状態において、車体側パネル(ドアパネルP)はモールディングMの手前側に位置するものと解されるとして、甲1発明1においては、ドアパネルPがモールディングに挟まれるものではなく、手前側に位置するものであり、モールディングMをネジ止めすることで取り付けられていると認定して、相違点3について容易想到ではないと判断し、被告も本件審決の上記認定が相当であると主張する。しかしながら、甲1には、前記(イ)のとおり記載があり、同各記載からは、モールディングは、端部以外の部分では、アウトパネルを挟むようにして取り付けられて

いるものであって、ネジ止めすることで取り付けられているものではないと認められるから、本件審決の上記認定は甲1の記載に反するというほかない。そして、甲1の第3図aは、当該図面のみから、ドアパネルPが屈曲しているか否か、また、屈曲しているとした場合に手前側と奥側のどちらに屈曲しているかを読み取ることは困難なものであるものの、甲1発明1においては、ベルトモールディングMの「基部被覆部は、昇降窓ガラスに向けて斜めに突出しガラス窓に当接する上下のリップ14、15を有する」(前記2(1)イ(イ)、第2の3(2)ア(ア)a)ものであるから、モールディングMの手前側に、ガラス窓に当接するリップ14、15が形成されているところ、モールディングMとドアパネルPの位置関係について、本件審決の認定したとおりに、ドアパネルP(アウトパネル)がモールディングMの手前側(すなわち窓ガラス側)に位置するものと仮定すると、モールディングMに形成されたリップ部と窓ガラスの間にドアパネルPが挟まれることとなって、リップ部が窓ガラスに当接することを阻害することになるから、甲1の第3図aにおいて、ドアパネルPが手前側に屈曲していると理解すべきではない。そうすると、本件審決が、甲1発明1におけるドアパネルとモールディングの位置関係について上記のとおり認定したことは誤りというべきである。(エ)したがって、本件審決には、相違点3に係る判断に誤りがある。

## 第6 結論

以上の次第であるから、本件審決には本件発明の進歩性に係る判断に誤りがあり、原告の請求には理由があるので、主文のとおり判決する

## 6. コメント

(相違点1について)

被請求人(特許権者)は、無効審判において、段差部に生じる反力をシミュレーションした結果を示して、段差部が「ほぼ水平に」延びることが、引掛けフランジ部とモール本体部との間隔(挟持力)を維持するのに重要であることを主張した。しかしながら、「段差部の延びる方向」と「モール本体部と引掛けフランジ部とでドアのアウトパネルの上縁部に挟持装着する」ことに因果関係があるとはいえないと判断されている。

ここで、例えば、ほぼ水平に伸びる段差部と水切りリップとが連結する部位が好適であり、水切りリップの耐久性や水切り効果の向上などが期待できそうにも思えるので、その具体的な理由を明示して反論することで、その技術的意義が認められる可能性もあったかもしれない。

(相違点3について)

審決においては、甲1の第3図aに基づき、甲1発明1における「前記ベルトモールディングMは、車体側のドアパネルPに押込んで取付けられ」は、「車体側のドアパネルP」

である車体側パネル（ドアパネルP）にモールディングMをネジ止めすることで取付けられているものであるから、本件発明1の「挟持装着」に相当するものではないと判断されている。一方、判決においては、甲1発明1のモールディングは、端部以外の部分では、アウトパネルを挟むようにして取り付けられているものであって、ネジ止めすることで取り付けられているものではないと判断されている。また、甲1の第3図aの矛盾点に着目し、ドアパネルPが手前側に屈曲していると理解すべきではないとしている。

判決においては、モールディングMとドアパネルPの位置関係について、甲1の第3図aではなく、甲1の記載に基づいて検討がなされており、妥当な判断であるとする。

以上