

知財コンサルタントの目でみた知財裏話

他とは違う知財コンサルタントを目指している私が 仕事で出会った面白い話題を私の目で見えて書いています。

2011/05/27 21:08:14 | その他

(45) メロディーロード

ツイート いいね! シェア B!

久々の更新です。

四国遍路に行ったり、適当な知財関係の話題がないまま、しばし更新できないままでした。今回久々に面白い話題がありましたので、これについて調べてみました。

“メロディーロード公式サイト | 株式会社 篠田興業”

<http://www.melodyroad.jp/>

車が走ると音楽を奏するという歌う道路の話です。このサイトの情報ですと、特許登録4708354号という登録番号を取ったそうです。

ホームページには“平成17年9月16日に、篠田興業と北海道立総合研究機構が特許出願申請をしていたメロディーロードが特許されました。技術の無断使用は特許侵害の恐れがあります。”ともあります。

北海道立総合研究機構との共同事業らしいので、北海道立総合研究機構のサイト

<http://www.hro.or.jp/>

に行きましたが、トップ頁から検索してみましたが、どこにあるのかわかりません。

では特許電子図書館で経緯を調べてみましょう。

特許登録番号が4708354号から逆引きすると出願は2005年9月17日 特願2006-535236号です。

権利者は有限会社イースト Biz、地方独立行政法人北海道立総合研究機構の二社

国内優先権記事 特許 2004-304900 主張日(平16.9.18)とあるので、一番最初の出願は2004年ですね。

国際出願記事 PCT/JP2005/017192 国際公開番号(WO2006/030915)とあるので国際出願もしていますね。

引用記事

引用調査データをみると

拒絶理由通知(拒絶理由の引用文献情報) 起案日(平22.8.6)

引用文献番号(特開平2-008401号公報)

引用文献番号(特開平8-246406号公報)

引用文献番号(特開平7-205616号公報)

とありますから、似たような技術として3件の特許があったことを意味しています。

拒絶理由の詳細をみてみるとこうなっています。

理由 2

この出願の下記の請求項に係る発明は、その出願前に日本国内又は外国において

P.3

て、頒布された下記の記事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。

請求項1に対して

- ・引用文献 1
- ・備考

請求項1に係る発明と引用文献1に記載された発明とを対比すると、

請求項1に係る発明では、単位施工距離が「各音の音符長およびテンポに基づいて求めた

音持続時間と車速とから特定され」、溝幅が、「各音の音量に対応して特定される」のに対し、引用文献 1 に記載された発明では、「単位施工距離」、「溝幅」の特定過程が明らかでない点で相違する。

しかしながら、引用文献 1 に記載された発明は、音楽を奏することができる「音響道路」の発明であるから、音楽を奏することができる道路を形成する過程においては、単位施工距離が音持続時間と車速から特定されることは自明のことである。また、溝幅を各音の音量に対応して特定することは適宜なし得ることである。

（引用文献 1 に記載された発明と比べて構造上の差異があり、明細書に記載の効果を奏するというのであれば、その点を意見書等で説明して下さい。）

発明者側の反論は、引用された特許は実現性がない、未完成発明であると断言した上に仮に引用特許では単発的な音を「所望のリズム」で発生させることができるだけでメロディを奏することは出来ないとしています。

なるほど、審査官はこの意見書を受け取ったあとで、特許査定にしました。

もともとの出願明細書で従来技術の例として審査官があげた引用特許の 3 件中 2 件を記載してあったので、発明者側にとっては、この審査官の拒絶理由に関しては、驚くものではなく、予想された事態でたやすく意見書を作成できたのではないのでしょうか。

やはり、事前の公知例調査が大事なことを示している例のようです。

3. 引用発明 1 の成立性・適格性について

そもそも引用発明 1 は未完成発明であり、特許法第 29 条第 1 項第 3 号の「刊行物に記載された発明」に該当しないため、引用発明としての適格性を欠くものと思料します。その理由は以下のとおりです。

引用文献 1 の【作用】欄（公報 2 頁右下欄 18 行～3 頁左下欄 8 行）および第 3 図には、モータに連結したタイヤをドラム上で回転させたとする実験例が記載されています。

この実験例では、第 2 図に示されている 3 つの溝ゾーンのエ～ハを車両が通過した場合、それぞれ次のような周波数の音が奏されるとされています。

イの場合→2073 Hz

ロの場合→1036 Hz

ハの場合→518 Hz

しかしながら、この実験例では、タイヤの周速が「97 km/時」とされています（公報 3 頁左上欄 7～11 行）。

また、第 2 図に示されている溝ゾーンのエ～ハの長さは、「w=62 mm」と定められています（公報 2 頁右上欄 20～左下欄 1 行）。

ここで、「97 km/時」=「26944 mm/秒」ですから、車両が溝ゾーンのエ～ハを通過する際の所要時間は以下のとおりです。

$$(62 \text{ mm}) / (26944 \text{ mm/秒}) \approx 0.0023 \text{ 秒}$$

また、この実験例では、タイヤの回転数が「1430 rpm」と設定されているため（公報 3 頁左上欄 7 行）、タイヤが一回転するのに要する時間は以下のとおりです。

$$(60 \text{ 秒}) / (1430 \text{ rpm}) \approx 0.042 \text{ 秒}$$

つまり、引用文献 1 では、0.0023 秒という極めて一瞬の間に発生する音の周波数を音階として認識し、なおかつ、0.042 秒という極めて短時間の間に複数の溝ゾーンを通過して複数の音が奏されるとしています。

しかしながら、改めて証拠を示すまでもなく、人間の聴覚が上記のような極めて一瞬の間に発生する音の周波数を聴別することは不可能です。

また、溝ゾーンの外に至っては、溝が1つしか形成されないため、そもそも音階として聴別可能な音は発生していません。

以上のとおり、引用文献1には、「所定の音楽」を奏するための技術内容が、当業者が容易に実施しうる程度に記載されておらず未完成発明といえます。したがって、引用発明1は、そもそも引用発明としての適格性を欠くものであると思料します。

4. 本願発明と引用文献1に記載された発明（以下、引用発明1という）との比較

上述したように、引用発明1は、引用発明としての適格性を欠くものと思料しますが、仮に適格性を有しているとしても、以下のとおり、本願発明と引用発明1とは、構成上、明確な相違点を有しています。

（1）新請求項1に係る発明（以下、本願発明1という）について

本願発明1と引用発明1とを比較しますと、両者の構成上、本願発明1では、「前記各溝群は、それぞれ前記各音の音持続時間と車両の想定速度に応じて決定された距離を有する区間内に施工されており」、「前記溝群を構成する複数の溝は、前記区間内にわたって連続的に形成されている」のに対し、引用発明1では、そのように構成されていない点で相違します。

この構成上の相違点により、本願発明1によれば、メロディーを構成する各音を所望の音持続時間だけ継続して発生させることができるという、引用発明1では得られない特有の作用効果を奏します。

これに対し、引用発明1には、そもそも音を継続して発生させるという技術的思想についての記載や示唆は一切ありません。

具体的には、引用発明1では、以下の記載や図1～図3からも明らかなおりに、音を連続的に発生させられるものではなく、単に、単発的な音を「所望のリズム」で発生させることができるに過ぎません。