

特許協力条約

発信人 日本国特許庁（国際調査機関）

代理人 山尾 憲人 様		PCT 国際調査機関の見解書 (法施行規則第40条の2) [PCT規則43の2.1]	
あて名 〒530-0017 日本国大阪府大阪市北区角田町8番1号梅田阪急ビル オフィスタワー青山特許事務所		発送日 (日.月.年) 30.10.2018	
出願人又は代理人 の書類記号 674261		今後の手続については、下記2を参照すること。	
国際出願番号 PCT/JP2018/030389	国際出願日 (日.月.年) 16.08.2018	優先日 (日.月.年) 31.08.2017	
国際特許分類 (IPC) Int.Cl. B60C11/01(2006.01)i, B60C11/03(2006.01)i, B60C11/13(2006.01)i			
出願人 (氏名又は名称) 東洋ゴム工業株式会社			

<p>1. この見解書は次の内容を含む。</p> <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> 第I欄 見解の基礎<input type="checkbox"/> 第II欄 優先権<input type="checkbox"/> 第III欄 新規性、進歩性又は産業上の利用可能性についての見解の不作成<input type="checkbox"/> 第IV欄 発明の単一性の欠如<input checked="" type="checkbox"/> 第V欄 PCT規則43の2.1(a)(i)に規定する新規性、進歩性又は産業上の利用可能性についての見解、それを裏付けるための文献及び説明<input type="checkbox"/> 第VI欄 ある種の引用文献<input type="checkbox"/> 第VII欄 国際出願の欠陥<input type="checkbox"/> 第VIII欄 国際出願についての意見 <p>2. 今後の手続</p> <p>国際予備審査の請求がされた場合は、出願人がこの国際調査機関とは異なる国際予備審査機関を選択し、かつ、その国際予備審査機関がPCT規則66.1の2(b)の規定に基づいて国際調査機関の見解書を国際予備審査機関の見解書とみなさない旨を国際事務局に通知していた場合を除いて、この見解書は国際予備審査機関の最初の見解書とみなされる。</p> <p>この見解書が上記のように国際予備審査機関の見解書とみなされる場合、様式PCT/ISA/220を送付した日から3月又は優先日から2月のうちいずれか遅く満了する期限が経過するまでに、出願人は国際予備審査機関に、適当な場合は補正書とともに、答弁書を提出することができる。</p> <p>さらなる選択肢は、様式PCT/ISA/220を参照すること。</p>

見解書を作成した日 11.10.2018			
名称及びあて先 日本国特許庁 (ISA/JP) 郵便番号100-8915 東京都千代田区霞が関三丁目4番3号		特許庁審査官 (権限のある職員) 松岡 美和	4F 9617
		電話番号 03-3581-1101	内線 3430

第 I 欄 見解の基礎

1. 言語に関し、この見解書は以下のものに基づき作成した。
 - 出願時の言語による国際出願
 - 出願時の言語から国際調査のための言語である _____ 語に翻訳された、この国際出願の翻訳文 (PCT規則12.3(a)及び23.1(b))
2. この見解書は、PCT規則 91 の規定により国際調査機関が許可した又は国際調査機関に通知された明らかな誤りの訂正を考慮して作成した (PCT規則 43 の 2.1(b))。
3. この国際出願で開示されたヌクレオチド又はアミノ酸配列に関して、以下の配列表に基づき見解書を作成した。
 - a. 出願時における国際出願の一部を構成する配列表
 - 附属書C/ST.25テキストファイル形式
 - 紙形式又はイメージファイル形式
 - b. 国際出願とともに、PCT規則13の3.1(a)に基づき国際調査のためにのみ提出された、附属書C/ST.25テキストファイル形式の配列表
 - c. 国際出願日後に、国際調査のためにのみ提出された配列表
 - 附属書C/ST.25テキストファイル形式(PCT規則13の3.1(a))
 - 紙形式又はイメージファイル形式(PCT規則13の3.1(b)及びPCT実施細則第713号)
4. さらに、複数の版の配列表又は配列表の写しが提出され、変更後の配列表又は追加の写しに記載された情報が、出願時における配列表と同一である旨、又は出願時における国際出願の開示の範囲を超えない旨の陳述書の提出があった。
5. 補足意見：

第V欄 新規性、進歩性又は産業上の利用可能性についてのPCT規則43の2.1(a)(i)に定める見解、それを裏付ける文献及び説明

1. 見解

新規性 (N)	請求項	2	有
	請求項	1, 3, 4	無
進歩性 (I S)	請求項	2	有
	請求項	1, 3, 4	無
産業上の利用可能性 (I A)	請求項	1-4	有
	請求項		無

2. 文献及び説明

文献1 : JP 2010-179819 A (東洋ゴム工業株式会社) 2010.08.19, 特許請求の範囲, 段落[0001]-[0015], [0018]-[0023], [0030]-[0032], 図1-5

& US 2010/0200135 A1, Claims, [0001]-[0016], [0024]-[0030], [0037]-[0039], Fig. 1-5

文献2 : JP 2013-124046 A (横浜ゴム株式会社) 2013.06.24, 段落[0001], [0011], [0019], [0026], [0032]-[0045], 図1-3 (ファミリーなし)

文献3 : JP 2007-203970 A (横浜ゴム株式会社) 2007.08.16, 特許請求の範囲, 段落[0001]-[0002], [0010], [0022]-[0023], [0032]-[0033], 図1-6 (ファミリーなし)

<請求項1, 3, 4>

請求項1, 3, 4に係る発明は、国際調査報告で引用された文献1から新規性、進歩性を有しない。

文献1には、ラグ溝6 (「横溝」に相当)、隆起部8、隆起部8からラグ溝6内に延びる突状部9 (「突起」に相当) を有する空気入りタイヤが記載されている。

ここで、段落[0008], [0012]等には、突状部9は、幅方向接地端よりも幅方向内側に始点を有し、ラグ溝のサイドウォール面側開口端を超えて、隆起部8に連設されている旨、記載されているから、隆起部8がサイド部に設けられていることは自明であり、段落[0015], [0030], 図5より、隆起部8が、上記ブロックに沿って、タイヤ周方向に連続的に延びる形態も開示されているから、上記隆起部8が、本願発明における「補助リップ」に相当することは、明らかである。

また、図1, 2, 5より、トレッド面に、タイヤ周方向に延びる溝 (「連通溝」に相当) が設けられ、当該溝と、上記ラグ溝6とによって区画された、複数のブロックが、幅方向接地端Tよりも外側にも存在するから、当該ブロックが、本願発明における「シヨルダーブロック」に相当することも自明である。

そして、図2より、突状部9 (「突起」に相当) の幅が先端に向かうに従って小さくなっていることも明らかである。

<補充欄に続く>

補充欄

いずれかの欄の大きさが足りない場合

第 V 欄の続き

さらに、段落[0012],[0030]等には、突状部 9 は、その突条高さを漸増させつつ、隆起部 8 に連設される旨、記載されるから、上記突状部 9 が、先端に向かうにしたがってラグ溝 6 (「横溝」に相当) の底面へと近づく傾斜面を有していることも、文献 1 に開示されている。

以上より、請求項 1, 3, 4 に係る発明は、文献 1 に開示されている。

<請求項 3>

請求項 3 に係る発明は、国際調査報告で引用された文献 1 及び文献 2 より進歩性を有しない。

文献 1 には、突状部 9 (「突起」に相当) に関し、先端に向かうに従って徐々に幅寸法が小さくなるという技術手段は開示されていない点で、請求項 3 に係る発明と相違する。

ここで、文献 2 には、泥濘地での走行性を改善するために突起を備えるものにおいて(段落[0011])、ラグ溝 2 3 の溝底から、タイヤ幅方向外側に至る突起 9 を、台形状に形成してよい旨記載されている(段落[0037], 図 2)。

文献 1 も、泥濘地等の悪路走行性を向上させることを課題とするものであり(段落[0001]-[0008])、同様の課題を有する文献 2 に開示される構成を採用し、本願発明の構成とすることは、当業者であれば容易に想到し得たものである。

<請求項 1>

請求項 1 に係る発明は、国際調査報告で引用された文献 3 から新規性、進歩性を有しない。

文献 3 には、ラグ溝 2 2 (「横溝」に相当)、非接地リブ 4 0、非接地リブ 4 0 からラグ溝 2 2 内に延びる凸部 4 5 を有する空気入りタイヤが記載されている。

ここで、段落[0023]には、ショルダー部 1 2 よりもタイヤ径方向内方には、非接触領域 3 0 が位置している旨記載され、段落[0022]、図 1, 2 には、トレッド面に、主溝 2 1 (「連通溝」に相当) が設けられ、当該主溝 2 1 と、上記ラグ溝 2 2 とによって区画された、複数のブロック 1 3 が、非接触面 4 3 を有することが開示されているから、当該ブロック 1 3 が、本願発明における「ショルダーブロック」に相当し、「サイド部」に設けられていることは自明である。

そして、段落[0010],[0032]-[0033], 図 2, 4-6 より、非接地リブ 4 0 がタイヤ周方向に延び、ショルダー部 1 2 よりもタイヤ幅方向外側に位置すること、及び、凸部 4 5 は、非接地リブ 4 0 からラグ溝 2 2 内に延び、ラグ溝 2 2 内に大きく入り込むことが記載されているから、上記非接地リブ 4 0 が、本願発明における「補助リブ」に、上記凸部 4 5 が、本願発明における「突起」に相当することは、明らかである。

<次の補充欄に続く>

補充欄

いずれかの欄の大きさが足りない場合

第 V 欄の続き

<請求項 2 >

請求項 2 に係る発明は、国際調査報告で引用された各文献に対して新規性、進歩性を有する。

最も本願と構成が近い文献 1 には、「横溝内への突出寸法が相違し、タイヤ周方向に交互に配置される第 1 突起と第 2 突起」とを有する構成が記載されておらず、一方、本願発明はそれにより、長さの相違するショルダーブロックが交互に形成されたサイド部での剛性バランスを適切なものとする事が出来る（段落[0025]）という有利な効果を発揮する。