

# 特許協力条約

発信人 日本国特許庁（国際調査機関）

代理人 大塚 康德 様 あて名 〒102-0094 日本国東京都千代田区紀尾井町3番6号 紀尾井町 パークビル7F		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]	
		発送日 (日.月.年) 10.10.2017	
出願人又は代理人 の書類記号 P217-0489W0		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/JP2017/032291	国際出願日 (日.月.年) 07.09.2017	優先日 (日.月.年)	
国際特許分類 (IPC) Int.Cl. B60W50/035(2012.01)i, B60T7/12(2006.01)i, B60W50/14(2012.01)i			
出願人 (氏名又は名称) 本田技研工業株式会社			

1. この見解書は次の内容を含む。	
<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
2. 今後の手続 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。 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。 さらなる選択肢は、様式PCT/ISA/220を参照すること。	

見解書を作成した日 28.09.2017			
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) 川口 真一 電話番号 03-3581-1101 内線 3395	
		3Z	1138

## 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	1-8	有
	請求項		無
進歩性 (I S)	請求項		有
	請求項	1-8	無
産業上の利用可能性 (I A)	請求項	1-8	有
	請求項		無

2. 文献及び説明

文献 1: JP 2017-97518 A (オムロン株式会社)  
2017.06.01, 段落[0052], [0057]-[0061], [0077]-[0090], 図 1-5  
& WO 2017/086079 A1

文献 2: JP 2016-215751 A (株式会社デンソー)  
2016.12.22, 段落[0033], [0042]-[0044], [0047]-[0048], 図 1-2  
(ファミリーなし)

文献 3: JP 2017-142679 A (本田技研工業株式会社)  
2017.08.17, 段落[0078]-[0080], [0083], [0086], 図 9  
& US 2017/0225689 A1, 段落[0092]-[0094], [0097], [0101], 図 9

文献 4: 日本国実用新案登録出願 50-033538 号 (日本国実用新案登録出願公開 51-114583 号)の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (株式会社小松製作所)  
1976.09.17, 明細書第 1 頁第 14-19 行  
(ファミリーなし)

## 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 1-3, 5, 7-8 に係る発明は、国際調査報告で引用された文献 1-2 から進歩性を有しない。

(請求項 1-2, 5 について)

文献 1 には、乗用車 20 の走行制御を行う自動運転支援装置 10 (本願の「制御装置」に相当。以下同様) であって、自動運転制御を行う運転制御部 18 (「走行制御部」) を備え、運転制御部 18 は、乗用車 20 の運転者に対して、自動運転から手動運転への切替を行うことを知らせるアナウンス (「運転交代報知」) を行った後、乗用車 20 を道路の路側帯等に停車させる (「停止移行制御」) 自動運転支援装置 10 が開示されている。

また、文献 2 には、自動運転中に問題が生じた場合には車両を停車させる自動走行制御装置 20 であって、路側帯に設けられた停車スペース等の停車推奨位置 (「路外」) が自車両の近くに存在する場合には停車推奨位置に停車させ、停車推奨位置が自車両の近くに存在しなければ、自車両をその場で路肩に寄せて停車させる自動走行制御装置 20 が開示されている。

ここで、文献 1 に記載された発明と、文献 2 に記載された発明とは、いずれも「自動運転制御装置」という同一の技術分野に属し、自動運転中に問題が生じた場合に車両を停車させるという共通の作用 (機能) を有する。

してみると、文献 1 に記載された発明に文献 2 に記載された発明を適用し、運転交代報知を行った後の停止移行制御の実行中に、車両の近くに路外が存在すれば路外に停車させ、車両の近くに路外が存在しなければ車両をその場で路肩に寄せて停車させること (車両を走行路に留めること) は、当業者が容易に想到し得たことである。そして、この際、車両の周囲を検出するセンサにより走行路に隣接する路外を検出することは、当業者にとって容易である。

(請求項 3 について)

車両の停止後にパーキングロックを行うことは、周知技術であり、車両を停止させた後に停止保持制御を行うことは、当業者にとって容易である。

(請求項 7 について)

文献 1 には、自動運転支援装置 10 (「制御装置」) と、自動運転支援装置 10 の運転制御部 18 (「走行制御部」) によって制御されるハンドル、アクセル等 (「アクチュエータ群」) を備える車両が記載されている。

(請求項 8 について)

請求項 8 に係る発明を請求項 1 に係る発明の「制御方法」として検討してみれば、文献 1 及び文献 2 に記載された発明から、進歩性が認められる点は存在しない。

(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 4 に係る発明は、国際調査報告で引用された文献 1-3 から進歩性を有しない。  
文献 3 には、自動運転モード時に異常が発生した場合、自車両 M を安全に停止させる自動運転制御装置であって、後続車両 mD が存在しない場合、比較的急速に速度を落とす自動運転制御装置が開示されている。

そして、文献 1 に記載された発明と、文献 3 に記載された発明とは、いずれも「自動運転制御装置」という同一の技術分野に属し、自動運転中に問題が生じた場合に車両を停車させるという共通の作用（機能）を有する。

してみると、文献 1 に記載された発明に文献 3 に記載された発明を適用し、停止移行制御において、後続車両 mD が存在しない場合、比較的急速に速度を落とすこと、すなわち、後続車両の有無に応じた減速制御を行うことは、当業者が容易に想到し得たことである。

●請求項 6 に係る発明は、国際調査報告で引用された文献 1-2, 4 から進歩性を有しない。

例えば、文献 4 に記載されているように、自動運転制御系故障の場合に車両を直ちに急制動して急停止する自動運転制御装置は周知技術であり、文献 1 に記載された発明と、当該周知技術とは、自動運転中に問題が生じた場合に車両を停車させるという共通の作用（機能）を有する。

ここで、文献 1 に記載された発明に文献 2 に記載された発明を適用し、運転交代報知を行った後の停止移行制御の実行中に、車両の近くに路外が存在すれば路外に停車させ、車両の近くに路外が存在しなければ車両をその場で路肩に寄せて停車させること（車両を走行路に留めること）は、当業者が容易に想到し得たことである。

そして、走行路に隣接する路外が存在せず、車両をその場で路肩に寄せて停車させるに際し、当該周知技術を適用し、自動運転制御系故障の場合（車両の制御性能が低下している場合）に車両を直ちに急制動して急停止し、故障がなければそのまま車両をその場で路肩に寄せて停車させること（走行路の車線の中央から外れた位置に車両を停止させること）は、当業者が容易に想到し得たことである。さらに、走行路の中央を自動走行している車両を急停止した場合、走行路の車線の中央に停止することは、当業者が当然考慮し得ることであるから、車両の制御性能が低下している場合に、走行路の車線の中央に車両を停止させることは、当業者が容易に想到し得たことである。