

請求項	要素	本件			先行文献			所見	評価
		特許第xxxxxxx号	No1:特開2008-55989	No2:特開平……………	No3:特開……………(参考文献)				
1	a	ボディと、該ボディに対して回転自在に配設された車輪と、所定の車輪とボディとの間に配設され、前記所定の車輪にキャンバ角を付与するための車輪駆動部と、	○ 【図1】、【図2】 【0013】 図1及び図2において、1は車両、2は車両1の車体、3はステアリング、4fは左前輪、4rlは右前輪、4flは左後輪、4rrは右後輪、5flは左前輪用モーター、5frは右前輪用モーター、5rlは左後輪用モーター、5rrは右後輪用モーター、6flは左前輪用キャンバ角制御機構、6frは右前輪用キャンバ角制御機構、6rlは左後輪用キャンバ角制御機構、6rrは右後輪用キャンバ角制御機構、……それぞれ示している。	○ 【図1】、【図2】 【0009】すなわち、図2は自動車の正面視図であるが、ストラット型サスペンションのストラットSの上端と車体Fとの間にアクチュエータA(=2~8)を介装し、同アクチュエータAを伸長または収縮させることによりストラットSの上端位置を車幅方向に変位させて、これにより各車輪Wのキャンバ角θを調整可能としているものである。	△ 【図1】、【0009】 …シャシ2には車輪3、4および車輪7、8、9、10が取り付けられ…	要素a)は文献No1および文献No2に開示されている。 要素b)は文献No1および文献No2に開示されている。 要素c)は文献No1および文献No2に開示されている。 従って、請求項1は文献No1あるいは文献No2に基づいて新規性が否定されると考えられる。			
	b	車両の操舵を表す操舵指標を検出する操舵指標検出部と、前記操舵指標に基づいて車両が旋回しているかどうかを判断する旋回判断処理手段と、	○ 【図2】、【図4】 【0013】 図1及び図2において、……13はステアリング3の操舵角センサ、……それぞれ示している。 【0032】 ステップS104以降は、本発明の車両用旋回制御装置における制御が「キャンバモード」であると定義される。ステップS104においては、ステアリング回転角から旋回半径を求め、その旋回半径を用い図3の考えでキャンバ角を求め、さらに補正値を加えたキャンバ角に設定される。 ●上記【0032】のステアリング回転角から旋回半径を求める処理は、現実には車両が旋回しているか否かの判断が前提になっていると思われる。	○ 【図1】、【0014】 上述した各センサとしては、……図示しないステアリングホイールの操舵角を検出する操舵検出手段としての操舵センサ38と、……とが設けられている。	x		x		
	c	該旋回判断処理手段によって車両が旋回していると判断された場合に、前記車輪駆動部によって前記所定の車輪にキャンバ角を付与するキャンバ角付与処理手段とを有することを特徴とする車両制御装置。	○ 【図2】、【図4】 【0013】 図1及び図2において、……13はステアリング3の操舵角センサ、……それぞれ示している。 【0032】 ステップS104以降は、本発明の車両用旋回制御装置における制御が「キャンバモード」であると定義される。ステップS104においては、ステアリング回転角から旋回半径を求め、その旋回半径を用い図3の考えでキャンバ角を求め、さらに補正値を加えたキャンバ角に設定される。 ●補正値を加えるか否かは別にして、車両が旋回していると判断された場合に、所定の車輪にキャンバ角を付与している。	○ 【図3】、【0018】 ステップS3で「YES」であると、ステップS4へ進み、ステップS2で記憶した操舵角θの大きさ(つまり、 δ )が予め設定された操舵角θ0以上であるか判断する。なお、この操舵角θ0は、直進走行時にハンドルを動かす範囲程度の微小な値(例えば30deg)に設定されており、操舵角θが操舵角θ0以上でないときには、直進走行していると判断し、操舵角θが操舵角θ0以上であれば、ドライバーが操舵操作を行っていると判断する。 【0027】こうして、ステップS7又はS9又はS10で各アクチュエータ2、4、6、8の目標値が設定されると、ステップS11に進んで、コントローラ32を通じて各アクチュエータ2、4、6、8の駆動量をこの各目標値(目標駆動量)に一致させるように制御信号を出力して、各アクチュエータ2、4、6、8を作動させて、各車輪Wのキャンバ角θが目標値となるようにストラットS	x		x		
2	d	車両の旋回に伴って発生する旋回指標を検出する旋回指標検出部を有するとともに、	○ 【図2】、【図4】 【0013】 図1及び図2において、……9はジャイロなどからなるヨーレートセンサ、 【0033】 次に、ステップS105へと進み、ECU(電子制御ユニット)10はヨーレートセンサ9から車両1のヨーレートを読み込む。また、ステップS106においては計算によってヨーレートが計算される。ステップS105における読み込みヨーレートは、ジャイロなどからの実測値であり、ステップS106における計算ヨーレートは、ステアリング回転角から求められた旋回半径を用い(車速/旋回半径)によって計算をすることができる。 ●ヨーレートが旋回指標に相当し、ヨーレートセンサ9とECU10が旋回指標検出部に相当すると考えられる。	x	x	要素d)の旋回指標検出部は文献No1に開示されている。 要素e)のキャンバ角付与処理手段は文献No2に開示されている。 文献No1および文献No2はともに車両の回転制御に関するものであり、当業者にとって両文献を組み合わせた動機付けがあると考えられる。 従って、請求項2は文献No1および文献No2に基づいて進歩性が否定されると考えられる。			
	e	前記キャンバ角付与処理手段は、前記旋回指標が検出されている間、前記所定の車輪にキャンバ角を付与する請求項1に記載の車両制御装置。	x	○ 【図2】、【0016】 ……キャンバ角計算部22は旋回パラメータの検出結果を受けて、指定された車輪19に対して付与すべきキャンバ角を計算する。計算されたキャンバ角は、伝達部24を介して車輪19のキャンバ角制御部192に送られる。この操作は、旋回パラメータが検出されている間、継続して行われる。… ●キャンバ角計算部22とキャンバ角制御部192がキャンバ角付与処理手段に相当し、車輪19が所定の車輪に相当すると考えられる。	x		x		
3	f	前記操舵指標が検出されなくなった後、所定の時間が経過したときに前記キャンバ角の付与を解除するキャンバ角解除処理手段を有する請求項1に記載の車両制御装置。	x	x	x	要素f)はいずれの文献にも開示されていない。 文献No1、文献No2、文献No3は車両の回転制御に関するものであるが、請求項3の技術的背景を示すに過ぎない。 請求項3の新規性または進歩性を否定できる文献は抽出されなかった。	A		
…	…	…	…	…	…	…	…		

【凡例】  
【構成要件毎の先行資料開示内容判断基準】  
○：構成要件が、ほぼ全て開示されている  
△：構成要件が、一部開示されている  
×：構成要件が、ほとんど開示されていない

【請求項毎の新規性・進歩性判断基準】  
×：単一の文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられる  
Y：2以上の文献の組み合わせによって進歩性がないと考えられる  
A：新規性、進歩性に影響する文献が見出されない(XY該当文献なし)

●：調査員コメント