

特許権	判決年月日	令和4年7月6日	担当部	知財高裁第2部
	事件番号	令和2年(ネ)第10042号		
○ 発明の名称を「車両誘導システム」とする特許権に基づく損害賠償請求につき、一審被告による侵害を認め、特許法102条3項により損害額を算定した事例。				

(事件類型) 特許権侵害差止等請求事件

(結論) 原判決変更、請求一部認容

(関連条文) 特許法29条2項、102条3項

(関連する権利番号等) 特許第5769141号、特許第6159845号

(原判決) 東京地方裁判所平成31年(ワ)第7178号・令和2年6月11日判決

### 判 決 要 旨

- 1 本件は、発明の名称を「車両誘導システム」とする2件の特許（本件特許）に係る特許権者である一審原告が、一審被告の使用に係る被告システム（高速道路である東北自動車道の佐野サービスエリアに設置したETC車専用のスマートインターチェンジ（スマートIC））が本件特許権を侵害すると主張して、一審被告に対し、不法行為に基づき損害賠償金の支払を求めた事案である。原判決は、被告システムは本件特許の技術的範囲に属しないと判断して、一審原告の請求を全部棄却し、一審原告が控訴した。
- 2 本判決は、次のとおり、被告システムが本件特許発明の技術的範囲に属し、また、無効理由はないと判断した上で、特許法102条3項により、損害額を算定して一審原告の原審における請求を全部認容し、控訴審において拡張した請求を一部認容した。

#### (1) 充足性について

本件各発明の特許請求の範囲の記載には、「第1の検知手段」については、有料道路料金所、サービスエリア又はパーキングエリアに出入りをする車両を検知することや、「第1の遮断機」が「第1の検知手段」に対応して設置されたこと、「第1の検知手段」により車両の進入が検知された場合、前記車両が通過した後に、第1の遮断機を下ろす旨の記載があるのみであって、それ以上に、「第1の遮断機」、「第1の検知手段」及び「通信手段」が設置される位置関係を特定する記載はないから、それぞれが設置される位置関係によって構成要件該当性が左右されるものではないというべきである。

本件明細書には、第1の遮断機（遮断機1）及び第1の検知手段（車両検知装置2a）の先に通信手段（ゲート前アンテナ3）が位置する構成を有する例が記載されているが、これは実施例にすぎないというべきであって、本件各発明について、上記構成に限定して解釈すべき理由はない。

#### (2) 無効論

相違点1（乙35発明〔引用発明〕が、本件各発明における、第1の検知手段に対応して設置される第1の遮断機に相当する遮断機を備えていない点）についてみると、乙

35発明においては、車両分離器11、12が本件各発明の「第1の検知手段」に相当するところ、乙35には、遮断機17の他に、車両分離器11、12に対応する遮断機を設けることについての記載はなく示唆もない。副引用例にも相違点1に係る示唆はなく、容易想到とはいえない。

また、明確性要件違反等その余の無効理由も認められない。

### (3) 損害額

高速道路の利用においては出入口としてICを2回通過することになるから、その利用1回に対して課される固定額（ターミナルチャージ）の半額と、被告システムが設置された佐野SAスマートICから隣のICまでの距離に応じた通行料金は、被告システムの使用と関係のある売上げに当たる。そして、一審被告が、同スマートICを設置することでコスト減などの利益を得ている一方で、利用台数が顕著に増加したとはいえないこと、一審原告は自ら本件特許を実施しておらず、今後も実施する可能性がないこと、一審被告が一審原告から警告を受けた後も、本件特許の実施を継続していること等に照らすと、本件特許の実施料率は、2%が相当である。

以上