

平成28年8月30日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

平成26年(ワ)第25928号 損害賠償請求事件

口頭弁論終結日 平成28年6月9日

判 決

原 告	パイオニア株式会社
同訴訟代理人弁護士	佐 長 功
同	江 幡 奈 歩
同	辛 川 力 太
同訴訟代理人弁護士	加 藤 志 麻 子

被 告	株式会社いいよねっと
同訴訟代理人弁護士	小 林 幸 夫
同訴訟復代理人弁護士	弓 削 田 博
同	河 部 康 弘
同訴訟代理人弁護士	矢 口 太 郎
同 補 佐 人 弁 理 士	高 橋 隼 人

被告補助参加人	ガーミンリミテッド
同訴訟代理人弁護士	小 林 幸 夫
同	坂 田 洋 一
同訴訟代理人弁護士	矢 口 太 郎

主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

被告は、原告に対し、2億9505万9600円及びこれに対する平成26年10月10日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

本件は、発明の名称を「ナビゲーション装置及び方法」とする特許権を有する原告が、ナビゲーション装置を輸入・販売する被告に対し、これらの行為が上記特許権を侵害する旨主張して、不法行為による損害賠償請求権に基づき、損害賠償金2億9505万9600円及びこれに対する訴状送達日の翌日である平成26年10月10日から支払済みまで民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

1 前提事実（当事者間に争いのない事実及び弁論の全趣旨により認められる事実）

(1) 当事者

ア 原告は、電子・電気機械器具の製造、販売等を業とする株式会社である。

イ 被告は、スポーツ用品の販売、電子機器及び電子機器用部品の販売等を業とする株式会社であり、被告補助参加人（以下「補助参加人」という。）の日本国内総販売代理店である。

ウ 補助参加人は、スイス連邦内に登記上の本社を有する会社である。

(2) 原告の特許権

原告は、次の特許権（以下「本件特許権」といい、この特許を「本件特許」という。）の特許権者である。

なお、補助参加人は、平成27年2月25日付けで本件特許について無効審判を請求したところ、原告は、同年11月27日付けで訂正請求をし（以下、同訂正請求を「本件訂正」という。）、平成28年3月24日、同訂正を認め、同審判請求は成り立たない旨の審決がされた。これに対して、補助参加人は、審決取消訴訟を提起し、係属中である。

ア 発明の名称 「ナビゲーション装置及び方法」
イ 出願日 平成6年4月28日
ウ 登録日 平成15年6月20日
エ 特許番号 特許第3442138号

(3) 特許請求の範囲の記載

本件特許に係る特許請求の範囲の請求項1の記載は、次のとおり（ただし、下線部分（本件訂正により訂正請求された部分）を除く。）であり（以下、この発明を「本件発明」という。）、本件訂正後の同請求項の記載は、次のとおり（下線部分を含む。）である（以下、この発明を「本件訂正発明」という。）。

「移動体の現在位置を測定する現在位置測定手段と、前記現在位置から経由地を含む前記移動体が到達すべき目的地までの経路設定を指示する設定指令が入力される入力手段と、前記設定指令が入力され、経路の探索を開始する時点の前記移動体の現在位置を探索開始地点として記憶する記憶手段と、前記記憶した探索開始地点を基に前記経路の探索を行い、当該経路を経路データとして設定する経路データ設定手段と、前記移動体の現在位置と前記設定された経路データとに基づいて前記移動体を目的地まで経路誘導するための誘導情報出力する誘導情報出力手段と、前記移動体の移動に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する制御手段と、を備え、前記制御手段は、前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点とが異なり、誘導開始地点が、設定された経路上の、経由予定地点を超えた地点となる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御することを特徴とするナビゲーション装置。」

(4) 本件発明及び本件訂正発明の構成要件

ア 本件発明を構成要件に分説すると、以下のとおりである（以下、分説し

た構成要件をそれぞれの符号に従い「構成要件A」などという。) 。

- A 移動体の現在位置を測定する現在位置測定手段と、
- B 前記現在位置から経由地を含む前記移動体が到達すべき目的地までの経路設定を指示する設定指令が入力される入力手段と、
- C 前記設定指令が入力され、経路の探索を開始する時点の前記移動体の現在位置を探索開始地点として記憶する記憶手段と、
- D 前記記憶した探索開始地点を基に前記経路の探索を行い、当該経路を経路データとして設定する経路データ設定手段と、
- E 前記移動体の現在位置と前記設定された経路データとに基づいて前記移動体を目的地まで経路誘導するための誘導情報を出力する誘導情報出力手段と、
- F 前記移動体の移動に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する制御手段と、を備え、
- G 前記制御手段は、前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点と、が異なる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する
- H ことを特徴とするナビゲーション装置。

イ 本件訂正発明を構成要件に分説すると、構成要件AないしF、Hは上記Aと同じであり、構成要件G'は次のとおりである。

- G' 前記制御手段は、前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点とが異なり、誘導開始地点が、設定された経路上の、経由予定地点を超えた地点となる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する

(5) 被告及び補助参加人（以下「被告ら」と総称する。）の行為

補助参加人は、別紙被告装置目録に記載された各装置（以下「被告装置」と総称する。）を日本国内に向けて輸出し、補助参加人の日本国内総販売代理店である被告に対して販売した。

被告は、業として、被告装置を補助参加人から輸入し、日本国内において販売した。

なお、被告装置の動作の態様は、別紙被告装置動作目録記載のとおりである。

2 争点

- (1) 被告装置は本件発明の構成要件Gを充足するか（なお、被告装置が本件発明の構成要件AないしF，Hを充足することは当事者間に争いが無い。）
- (2) 被告装置は本件発明と均等であるか
- (3) 本件特許には無効理由があるか（抗弁）
- (4) 本件訂正により本件特許の無効理由が解消したか（再抗弁）
- (5) 原告の損害額

3 争点に関する当事者の主張

- (1) 争点(1)（被告装置は本件発明の構成要件Gを充足するか）について

ア 原告の主張

(ア) 本件特許に係る明細書（以下「本件明細書」という。）の記載（段落【0018】等）からすれば、本件発明の構成要件Gは、移動体の現在位置と、探索開始地点を基にした経路探索により設定された経路データに基づいて移動体を誘導する本件発明の経路誘導（構成要件E）において、「移動体の移動の結果、誘導開始地点（探索終了地点）が、設定された経路上の、経由予定地点を超えた地点となる場合において、当該移動体の誘導開始地点を基準とした経由予定地点についての経路誘導を行う」ことを意味することが明らかである。そして、構成要件Gの「制御」においては、「移動体の移動の結果、誘導開始地点（探索終了地点）

が、設定された経路上の、「経路予定地点を超えた地点」であるか否かを判断していればよく、経路予定地点を実際に通過したという事象の有無の判断は必要としない。

一方、被告装置においては、直近の転換点の先の転換点の誘導情報についても一覧として表示した上で、直近の転換点については着色し、又は最上部に表示するようになっている。このような表示がされる以上は、被告装置においては、かかる一覧表示に対応するデータベースが作成され、データとして蓄積された上で、これを誘導情報の出力にそのまま利用していると理解できる。そして、かかる一覧表示において、直近の転換点についての着色ないし最上部への表示という、自車位置と結びつけた誘導情報の表示が実現されることからすれば、被告装置の制御においては、かかるデータベース上の情報を参照し誘導情報を出力していると理解できる。以上からすれば、被告装置の制御において、移動体が設定された経路上の経路予定地点を超えた位置にあるかどうかについて判断していることが推認され、これが構成要件Gを充足することは明らかである。

(イ) 本件特許出願時においては、主要カーナビメーカーが、実際にノードとリンクを用いた地図データを利用したナビゲーション装置を実用化していたことに加え、ナビゲーション装置において、ノードやリンクを利用した具体的な経路探索や経路誘導に関する種々の技術が知られていた。

このような、ナビゲーション装置に関する一般的な技術常識に照らせば、被告装置は、誘導開始時において、自車位置のリンクと経路リンク上の先頭のリンクとの対比によって探索開始地点と誘導開始地点との比較を行うものであり、正に構成要件Gに対応する制御がされている。

つまり、被告装置における制御は、①探索開始地点を、当該地点を含

むリンクに置き換える，②誘導開始地点を，当該地点を含むリンクに置き換える，③それぞれの地点を含むリンクを比較する，という具体的な手段を介して，探索開始地点と誘導開始地点が異なることを認識している。

(ウ) 被告らは，構成要件Gは不明確であるから，本件特許が無効でないならば，本件明細書に記載された本件発明の実施例の構成（「走行軌跡データを用いて，出発地点P₀から順次図5に実線で示すように走行したものであるとして目標経由地点の更新を行う」構成）に限定解釈すべき旨主張する。

しかし，上記(ア)のとおり，本件発明の構成要件Gは，後記(3)ア(エ)aの「場合1」の状態において，正しい誘導情報を出力するようにしたものであることが明らかである。

また，移動体が，誘導開始時において，設定された経路上に存在しない場合（後記(3)ア(エ)aの「場合2」）にどのような動作をするかといった点は，構成要件Gの充足性とは関係がない。

したがって，本件特許は，上記のと通りの構成要件Gの解釈に基づいて無効理由がなく，同構成要件をそれ以上限定解釈すべき理由はない。

イ 被告らの主張

(ア) 被告装置は，次の転換点を案内するに当たって，どこで経路探索が終了したとか，どの転換点を通過したとか，どのルートを通って現在地に至ったかという情報を全く参照することなく，単に，①「ルート探索開始地点」を始点とし，「目的地」を終点とする設定されたルート情報と，②車両の現在位置及び車両の進行方向に関する情報を参照し，車両の現在位置が設定されたルートを外れている場合は，「目的地」を終点とする新たなルート探索を行い，車両の現在位置が設定されたルート上にある場合には，設定されたルート情報と車両の進行方向を参照し，設

定されたルート上の進行方向の先にある直近の経由点に所定距離近づいた場合に直近の経由点に関する誘導情報を出力する制御を行うものである。

以上のとおり、被告装置は、単に車両の現在位置と車両の進行方向に基づいて、車両の現在位置が設定されたルート上にある場合には、車両の進行方向に基づいて設定されたルート上の次の転換点を案内する制御を行っているにすぎないから、明らかに構成要件Gを充足しない。

なお、経路データ上の現在位置は、座標だけでなく、経路データのどのノード（経由地点）間に移動体が存在するのを含む意味であり、特定のノード間に移動体が存在する場合には、経路を逸脱していない旨判断し、経路データ上の進行方向にある直近の経由地点へと誘導するものである。このような制御方法は、本件特許出願前から公知であり、経由地点のデータベースを用いて経由地点の一覧表示等を行っていることをもって、被告装置が構成要件Gを充足するものではない。

また、原告は、構成要件Gの「異なる場合」について、誘導開始地点が、設定された経路上の、経由予定地点を超えた地点となる場合を意味するにすぎない旨主張する。しかし、原告が、平成15年1月21日発送の最後の拒絶理由通知（乙8）において指摘を受けたのに対し、同年2月5日付け提出の補正書（乙10）において、構成要件Cの限定及び構成要件Gの文言追加により、構成要件Gの「異なる場合」の処理が、構成要件Cで記憶した探索開始地点を実際に誘導開始地点と比較するものであることを明確にし、これによって本件特許は特許査定を受けた。以上の出願経過からすれば、原告の「異なる場合」についての上記解釈は、包袋禁反言の原則により許されない。

(イ) 被告装置における、「マップマッチングで特定されたリンク」と

「経路リンク」との比較は、本件発明のような「異なる場合」を判定す

るための比較ではなく、一致するかどうか（経路リンクを構成する一連のリンクにリンク番号が一致するリンクが含まれているか）を判定するための比較であり、一致していれば経路上にあるとし、異なっていれば経路を逸脱していると判断するものである。そして、この処理は、ナビゲーション装置であればどの装置でも共通する処理であり、本件特許出願日以前から公知であった技術である。

被告装置では、現在位置たる地点を特定するのにリンクを用いているのであり、すなわち現在地に近いリンクと経路を構成する各リンクを比較して一致するリンクを特定することに加え、一致したリンクと現在地を比較することで経路上の現在地を特定するという処理を行っている。したがって、リンクの利用はあくまで現在地に最も近い経路リンクを探し出すための中間的なもので、現在地という地点をリンクに完全に置き換えているわけではない。

仮に、原告が主張するような、地点とリンクの置換えが可能であったとしても、探索開始地点や誘導開始地点は、それぞれ各リンク上の単なる一地点にすぎず、リンクを代表する点ではないから、各点に基づいてリンクを特定できたとしても、リンクから探索開始地点や誘導開始地点を導き出すことはできない。現に、リンクとリンクを比較する作業では、誘導開始地点と探索開始地点を比較した場合は異なる結論に達する場合があります、リンクとリンクの比較を、探索開始地点と誘導開始地点の比較に含めることは論理的にも不可能である。

(ウ) 構成要件Gの「探索開始地点と…誘導開始地点と、が異なる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて」なる文言は不明確であり、とりわけ「異なる場合」には複数の場合があること（後記(3)ア(エ) a 参照）や、「誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて」の意義が不明確であるところ、仮に本件特許が有効である

とした場合には、これらの文言は、従来技術との関係から限定解釈されるべきである。具体的には、本件明細書上の実施例（段落【0036】）からすれば、構成要件Gの制御は、「走行軌跡データを用いて、出発地点P₀から順次図5に実線で示すように走行したのとして目標経由地点の更新を行う」ような制御を意味すると解すべきである。

そして、被告らが行った走行実験（乙3）によれば、被告装置は、少なくとも「ルート上の転換点の通過」を判断するような制御や、「走行軌跡データを用いて、出発地点P₀から順次図5に実線で示すように走行したのとして目標経由地点の更新を行う」ような制御を行っていないことは明らかである。

(2) 争点(2)（被告装置は本件発明と均等であるか）について

ア 原告の主張

仮に、被告装置における態様が、経路誘導に当たって、誘導開始地点が含まれるリンクと、探索開始地点が含まれるリンクとの対比を行って誘導情報を出力するという構成を有するものと評価できるとしても、以下のとおり、当該構成は、構成要件Gの構成の均等物であるから、被告装置は本件発明と均等なものとして、本件発明の技術的範囲に属する。

(ア) 第1要件

本件発明の解決課題は、経路の探索中に、経路に含まれる経由予定地点を超えてしまった場合でも、正しく経路誘導を行うことにある。

そして、本件発明の構成要件Gにおける解決手段と従来技術を対比すると、本件発明の従来技術にみられない特有の技術的思想を構成する特徴的部分、すなわち本質的部分は「移動体の現在位置を示す誘導開始地点が、設定された経路上の経由予定地点を超えた地点となった場合であっても、探索開始地点に関する情報との比較に基づいて誘導開始地点を正しく認識し、これに応じた誘導を行うこと」となる。他方で、制御が

地点同士の直接の比較により行われること自体が、本件発明を特徴付けるほどの重要部分であるとはいえない。したがって、被告装置の構成が本件発明と異なる部分は、本件発明の本質的部分ではない。

なお、従来技術において、経路予定地点を超えた地点となったことを判断する必要性すら認識されていなかった以上、誘導開始地点が経路予定地点を超えた地点となったことを具体的にどのように認識するかという、下位概念的な具体的手段までを本質的部分と理解するのは誤りである。

(イ) 第2要件

本件特許出願前の公知技術と対比して従来技術では解決できなかった課題であって、当該特許発明により解決されたものとは、「設定された経路上の経路予定地点を超えた地点となった場合であっても、これに応じた誘導を行うこと」である。

そして、誘導開始地点が設定された経路上の経路予定地点を超えた地点となった場合においては、誘導開始地点が含まれるリンクと探索開始地点が含まれるリンクとを対比する方法は、地点同士を直接対比する方法と同様に、これにより移動体の現在位置を示す誘導開始地点を正しく認識し、これに応じた誘導を行うことができる。

したがって、誘導開始地点と探索開始地点との対比を、誘導開始地点が含まれるリンクと、探索開始地点が含まれるリンクとの対比に置換しても、本件発明と同一の作用効果を奏することができる。

なお、経路地点を超えていないリンクにおいて、地点の判別ができないことは、本件発明の目的及び作用効果に何ら関係しない。

(ウ) 第3要件

本件特許出願時において、ナビゲーション装置における経路探索及び経路誘導の制御においては、地点に対応するリンクに置き換えるのが通

常であったから、誘導開始地点と探索開始地点との対比を、誘導開始地点が含まれるリンクと、探索開始地点が含まれるリンクとの対比に置換することは、当業者には容易であった。

なお、経路探索及び経路誘導という、ナビゲーション装置の基礎となる制御において、地点を対応するリンクに置き換えることが本件特許出願時において技術常識であったにもかかわらず、地点の比較をする場合においてのみリンクを利用しない、ないし利用が困難であるとするのは不合理である。

(エ) 第4要件

経路の探索中に経路に含まれる経由予定地点を超えてしまった場合であっても正しく経路誘導を行う本件発明に新規性及び進歩性が認められる以上、当業者が容易に推考できたものではない。被告は、第4要件について立証責任を負うところ、被告装置が出願時の公知技術と同一であるか、又は当業者が公知技術から容易に推考できたことについて何ら主張立証できていない。

(オ) 第5要件

原告は、拒絶理由通知（乙8）の指摘の限りににおいて必要な補正を行ったのみであり、本件特許の出願経過を参酌しても、原告が、構成要件Gにつき、「地点」と「地点」同士を「直接」比較するもの以外の態様について意識的に除外したなどという解釈は成り立たない。

イ 被告らの主張

(ア) 第1要件

経路誘導開始前に車両が動いたか否かを、具体的に探索開始地点と誘導開始地点とを比較して、「探索開始地点と誘導開始地点とが異なる場合」に当たるか否かで判定するのが、構成要件G、すなわち本件発明の要旨である。したがって、具体的な「探索開始地点」と「誘導開始地点」

とを比較し、これらが「異なる場合」を判定することこそが、本件発明を特徴付ける本質的な構成要件であるところ、被告装置はそのような構成を有しない。

原告は、平成15年2月5日付け提出の手續補正書（乙10）により、構成要件Cを新たに限定するとともに、構成要件Gに「前記記憶した探索開始地点と」との文言を追加することで、構成要件Gの「異なる場合」のコンピュータ処理が、構成要件Cで記憶した探索開始地点を実際に誘導開始地点と比較するものであることを明確にし、これにより、本件特許の特許査定を受けたものである。このような出願経過によれば、原告の「異なる場合」の解釈は、包袋禁反言の原則により許されない。

(イ) 第2要件

「点と点の比較」と「リンクとリンクの比較」は同意義ではなく、誘導開始地点と探索開始地点が異なるものの、誘導開始地点が含まれるリンクと探索開始地点が含まれるリンクが一致する場合が存在するため、「点と点の対比」を「リンクとリンクの対比」に置換することにより本件発明と同一の作用効果を奏することができるとはいえない。

また、被告装置で行っているリンクとリンクとの比較は、本件発明のような既知の地点同士を比較する場合に行われる処理ではなく、既知の現在位置が、経路リンクのどのリンク（処理前には未知）上に載っているかを特定するための処理であるところ、比較する点の両方が既知である場合には、わざわざリンクに置き換えて比較する必要はなく、単純に両地点同士を直接比較すればよいだけである。

また、被告装置におけるリンクとリンクの比較は、それだけで終わる処理ではなく、経路リンク中に一致するリンクを特定できたならば、改めて、現在位置の座標と特定されたリンクとの比較を行って現在位置が当該リンクのどの位置にあるかを演算する必要がある処理である。

したがって、構成要件G中の「点と点の対比」を「リンクとリンクの対比」に置換することに意味はなく、そのような置換をする可能性はない。

(ウ) 第3要件

本件発明のように、比較する地点の両方が既知である場合には、わざわざリンクに置き換えて比較する必要はなく、逆に、そのような処理はリンクに置き換える処理が介在する分だけ処理に時間がかかるため、当業者がそのような置換を行うことはあり得ない。したがって、「誘導開始地点と探索開始地点との対比を、誘導開始地点が含まれるリンクと、探索開始地点が含まれるリンクとの対比に置換すること」には阻害要因がある。

(エ) 第4要件

被告装置の、リンクとリンクとの対比により経路上で現在位置を特定する処理方法は、乙17（特開平5-93631号公報）や乙18（特開平5-53504号公報）にあるように公知である。また、乙1（特開昭61-216099号公報、以下「乙1文献」という。）にはカーナビゲーション装置が開示されているところ、同文献には、仮に第2、第3の経由地まで到達してしまったとしても、再度経路の設定を行うことなく、最も近い次の経由地を誘導する技術思想が開示されている。そうすると、乙1文献に記載された発明（以下「乙1発明」という。）において、現在位置のリンクと経由地のリンクとを比較して、最も近い次の経由地を探す構成にして被告装置を容易に想到し得る。

したがって、被告装置は、少なくとも本件特許出願時における公知技術から当業者が容易に推考できたものである。

(オ) 第5要件

前記(ア)記載の出願経緯によれば、原告が、構成要件Gの「異なる場

合」の技術意義として、コンピュータ処理が構成要件Cで記憶した探索開始地点を実際に誘導開始地点と比較する以外の処理を意識的に除外したことが明らかである。

実際に、原告が、平成15年2月5日付けで提出した意見書（乙9）においても、「…制御手段における記憶された探索開始地点と誘導開始地点を比較する点を明確に致しました。」と記載されている。以上からすれば、構成要件Gは、「地点」と「地点」同士を「直接」比較するものに限定され、原告が主張するリンクとリンクとの比較のような他の手段による「異なる場合」の判定は意識的に除外されたものである。

(3) 争点(3)（本件特許には無効理由があるか）について

ア 被告らの主張

(ア) 乙1文献に基づく新規性要件違反（無効理由1）

本件発明は、本件特許出願前に日本国内又は外国において頒布された乙1文献に記載された発明（乙1発明）と同一であるから、本件特許は新規性を欠如し、無効である。

すなわち、乙1文献には、明らかに構成要件A～F及びHが開示されている。また、乙1発明は、経路探索後誘導開始指令が与えられるまでの間に車両が P_0 から P_x まで移動し（本件発明の探索開始地点と誘導開始地点とが異なる場合に相当する。）、出発交差点ではない交差点 P_4 に所定距離以内に近付いた場合に、前記車両が後戻りすることのないように通過した経路地を案内対象から除外し、代わりに当該近付いた交差点 P_4 を新たな出発交差点として誘導案内するものである。このように、乙1文献には、構成要件Gに相当する構成が開示されているといえる。

なお、本件発明と乙1発明とは、車両を移動させることを想定していない期間内に、車両を移動させてしまった場合の問題点を解決するとい

う点で、課題が完全に一致する。

また、乙1発明においても、経路誘導とは、通過交差点を手前にして次の交差点の形状を表示するだけでなく、経路データとして画面上に地図と現在の自転車位置（走行軌跡）を表示するためのデータを用いて、入力した出発地から目的地までの経路誘導に利用していることは明らかであり、本件発明と乙1発明との間には、実質的な相違点はない。

このほか、現在位置とリンクとを比較することを実行するナビゲーション制御方法は、本件特許出願前から公知である（乙17、18参照）。

(イ) 乙1文献及び乙2文献に基づく進歩性要件違反（無効理由2）

本件発明は、乙1発明に、本件特許出願前に日本国内又は外国において頒布された乙2（特開平5-313575号公報、以下「乙2文献」という。）に記載された発明（以下「乙2発明」という。）を組み合わせることで容易に発明できたものであるから、本件特許は進歩性を欠如し、無効である。

すなわち、前記(ア)のとおり、乙1文献には、明らかに構成要件A～F及びHが開示されており、当該構成は、本件発明と乙1発明との一致点である。そして、乙2文献はナビゲーション装置に関するものであり、乙2発明においては、探索開始地点 P_0 と誘導開始地点 P_x とが異なる場合であっても、誘導開始地点 P_x が経路外れを起こしていない場合には、後方ノード P_3 を通過したものと判断し、この誘導開始地点 P_x からの前記移動体の誘導開始に基づいて前方ノード P_4 を案内するように誘導情報出力手段を制御することができる（乙2文献の段落【0022】【0023】【0041】等参照）。

そして、乙1発明と乙2発明は同じナビゲーション装置に関する技術であり、乙1発明を乙2発明に組み合わせる十分な動機付けがあるところ、乙1発明の目的経由地点の決定方法に代えて乙2発明の目的経由地

点の決定方法を組み合わせても、本件発明の構成を得ることができるため、本件特許は、乙1文献と乙2文献に基づき、進歩性がない。

なお、乙2文献に開示された経路誘導制御技術は、本件特許出願前から公知である（乙17、18参照）。

(ウ) 乙2文献に基づく新規性要件違反（無効理由3）

本件発明は乙2発明と同一であるから、本件特許は新規性を欠如し、無効である。

なお、厳密には、乙2発明は「現在経路誘導に用いている誘導経路データと、自車位置データ及び車両方位データとから」誘導経路外れの有無と、経由地通過の判定を行って、これに基づいて誘導情報の出力を行う技術であり、「経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点…に基づいて」誘導情報出力手段を制御する本件発明とは異なる点があるようにも解される。しかし、乙2文献の「現在経路誘導に用いている」の文言には、「経路誘導が開始される時点」すなわち「現在経路誘導」を開始した時点も当然に含むものであり、「現在経路誘導」を開始した時点においても「誘導経路データ」や「自車両位置データ及び車両方位データ」も存在し、これらに基づいて「現在経路誘導」を開始した時点における誘導経路外れの有無と、経由地通過の判定を行うことは同様に可能であり、乙2文献の開示事項と本件発明の構成要件Gとの間に実質的な相違点はない。

このほか、乙2文献には、構成要件Cの開示がある（段落【0022】ないし【0024】参照）。

(エ) 実施可能要件違反（無効理由4）

- a 構成要件Gの「異なる場合」には3つの場合（転換点通過後に経路探索が終わって、依然として設定経路上にある場合（場合1）、転換点通過後は設定経路を外れてしまう場合（場合2）、転換点通過前に

経路探索が終わって、かつ設定経路上にある場合（場合3））があるところ、本件明細書中には上記の「場合1」についてしか開示がなく、その他の場合について実施可能な程度に記載されていないから、実施可能要件に違反する。

- b また、探索終了地点 P_x から、実際に誘導が開始されるまでの間に、車両が経由地点を通過した場合、ナビゲーション装置の動作がどのように制御されるかについて、発明の詳細な説明中には一切記載されていないから、構成要件Gの「誘導開始地点からの…誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」方法について実施可能な程度の記載がなく、実施可能要件に違反する。

すなわち、探索終了地点 P_x が確定されてから次の目標経由地点を案内するまでにある程度の時間がかかり、この間に車両が走行して目標経由地点を通過して P_x に至ってしまうことも考えられるが、本件発明の構成によれば更新された目標経由地 P_4 を削除する手段がないので、 P_4 に戻りするように案内されてしまい、本件発明の目的を達することができない。

(オ) サポート要件違反（無効理由5）

- a 上記(エ) a のとおり、構成要件Gの「異なる場合」には3つの場合があるところ、本件明細書中には1つの場合についてしか開示がなく、その他の場合について記載がないから、サポート要件に違反する。
- b また、探索終了地点 P_x から、実際に誘導が開始されるまでの間に、車両が経由地点を通過した場合、ナビゲーション装置の動作がどのように制御されるかについて、発明の詳細な説明中には一切記載されていないから、構成要件Gの「誘導開始地点からの…誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」方法について記載されておらず、サポート要件に違反する。

すなわち、探索終了から誘導開始までの間にも演算時間とデータ読み出し描画までの処理を完了するためにゼロではない「ある程度の時間」を要することは明白であり、その間に車両は確実に移動する。そして、構成要件Gの記載からすれば、 P_x ではなく P_x からの誘導開始に基づいて誘導情報出力手段を制御するものでなければならないが、本件明細書の発明の詳細な説明には P_x に相当する地点の記載はなく、誘導開始地点ではなく経路選択入力時点の移動体の現在位置である P_x に基づく経路案内の例しか示されていない。

(カ) 明確性要件違反（無効理由6）

構成要件G中の「異なる場合」及び「誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」の意義が不明確であり、明確性要件に違反する。

まず、前記(エ) a 同様、「異なる場合」には3つの場合が想定される。ところ、「場合2」や「場合3」を含むと解することには意味がなく、「場合1」に限られると解されるところ、本件明細書の特許請求の範囲の記載からはこのように読み取ることはできず、本件発明は、その記載が不明瞭で、発明を明確に特定できないことから不明確である。

また、「誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」との記載が技術的にどのような制御を意図しているのか、特に「探索開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御」する場合との技術的差異が不明確である上、そもそも当該記載自体が不明確である。

イ 原告の主張

(ア) 乙1文献に基づく新規性要件違反（無効理由1）

本件発明と乙1発明には、以下の相違点が存在するから、本件発明は乙1発明と同一ではない。

なお、乙1発明には、課題が2つあるところ、そのうち1つだけに着

目する被告らの主張は誤りである。また、乙1発明における「出発交差点」と、本件発明の「経路探索開始地点」に対応し得る地点は同じではない。

【相違点1】

本件発明においては、「前記現在位置から経由地を含む前記移動体が到達すべき目的地までの経路設定を指示する設定指令が入力される入力手段」を有するのに対し、乙1発明においては、出発地（現在地）と目的地の途中に存在する、「出発交差点」と「目的交差点」の間の経路設定を指示する指令が入力される入力手段を有するにすぎない点（構成要件B）

【相違点2】

本件発明においては、「前記設定指令が入力され、経路の探索を開始する時点の前記移動体の現在位置を探索開始地点として記憶する記憶手段」を有するのに対し、乙1発明においては、このような記憶手段がない点（構成要件C）

【相違点3】

本件発明においては、「前記記憶した探索開始地点を基に前記経路の探索を行い、当該経路を経路データとして設定する経路データ設定手段」を有するのに対し、乙1発明においては、出発地（現在地）と目的地の途中に存在する、「出発交差点」と「目的交差点」の間の経路の探索を行い、そのデータを設定する設定手段を有するにすぎない点（構成要件D）

【相違点4】

本件発明においては、前記移動体の現在位置と前記設定された経路データとに基づいて、前記移動体を目的地まで経路誘導するための経路予定地点についての経路誘導を行う誘導情報を出力する誘導情報出力手段

とその制御手段を有するのに対し、乙1発明においては、通過交差点を手前にして次の交差点の形状を表示するにすぎない点（構成要件E、F）

【相違点5】

本件発明においては、制御手段が、「前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点と、が異なる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」のに対し、乙1発明においては、このような制御を行わない点（構成要件G）

(イ) 乙1文献及び乙2文献に基づく進歩性要件違反（無効理由2）

a 前記(ア)のとおり、本件発明と乙1発明には、構成要件B～Gに係る相違点である相違点1～5が存在する。

そして、被告らは、構成要件B～Fに係る相違点1～4については、何ら容易想到性の理由を示していないから、乙1文献及び乙2文献に基づく進歩性欠如の主張はそもそも成り立つ余地がない。

b また、構成要件Gについても、乙2文献に基づいて容易に想到し得るものではない。乙2発明は、乙1発明とは全く異なる技術的課題を解決するものであるから、乙1発明と乙2発明を組み合わせるべき理由はない上、乙2文献の具体的な記載からしても、本件発明の構成要件Gを容易とすべき理由はない。

(ウ) 乙2文献に基づく新規性要件違反（無効理由3）

本件発明と乙2発明には、以下の相違点が存在するから、本件発明は乙2発明と同一ではない。

【相違点1】

本件発明においては、「前記設定指令が入力され、経路の探索を開始する時点の前記移動体の現在位置を探索開始地点として記憶する記憶手

段」を有するのに対し、乙2発明においては、このような記憶手段がない点（構成要件C）

【相違点2】

本件発明においては、制御手段が「前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点と、異なる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」のに対し、乙2発明においては、そのような制御を行わない点（構成要件G）

このほか、乙2発明においては、「経路探索中に車両が移動してしまい、経由予定地点を超えてしまう」という問題は生じないため、本件発明のように「経路探索を開始する時点」や「誘導開始地点」について全く記載されておらず、「経路探索開始地点」が「誘導開始地点」と異なるか否かという点についても全く記載も示唆もされていない。

(エ) 実施可能要件違反（無効理由4）

a 構成要件Gにおける「探索開始地点と、…前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点と、異なる場合」とは、「移動体の移動の結果、誘導開始地点が、設定された経路上の、経由予定地点を超えた地点となる場合」（場合1）である。そして、この解釈に基づいた場合に、本件明細書の発明の詳細に本件発明が当業者が実施し得る程度に記載されている（段落【0018】、【0028】～【0036】、【0038】参照）。

b 本件発明は、被告らが主張するような、「探索終了地点 P_x から実際に誘導が開始されるまでの間に、車両が経由地点を通過した場合」という問題に対応してこれを解決する特定の制御を提供する発明ではない。

また、本件発明において、「探索終了時点」から「実際に誘導が開始される」までにある程度の時間がかかることが問題とされているものでもない。

(オ) サポート要件違反（無効理由5）

前記(エ) aと同様の理由により、「異なる場合」に関する被告らのサポート要件に関する主張は理由がない。

また、前記(エ) bと同様の理由により、「探索終了地点」から「誘導開始地点」に至るまでに「経路予定地点」を通過した場合の制御について本件明細書にサポートがないことは、本件特許のサポート要件違反の根拠にはなり得ない。

(カ) 明確性要件違反（無効理由6）

前記(エ) aと同様の理由により、「異なる場合」に関する被告らの明確性違反に関する主張は理由がない。

また、請求項1の文言や発明の詳細な説明の記載からすれば、構成要件Gにおける「前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」とは、「移動体の誘導開始地点を基準とした経路予定地点についての経路制御を行う」ことを意味し、明確である。

(4) 争点(4)（本件訂正により本件特許の無効理由が解消したか）について

ア 原告の主張

(ア) 本件訂正は、明瞭でない記載の釈明を目的とするものであるが、仮に、同訂正前の請求項1につき、複数の「異なる場合」があると解釈される立場に立つならば、特許請求の範囲を減縮することを目的とする訂正であるともいえる。

また、本件発明において「誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて」誘導情報出力手段が制御されるのが、「誘導開始地点が、

設定された経路上の、経路予定地点を超えた地点となる場合」であることは、明細書の段落【0018】，【0028】～【0038】，図5からも明らかである。

よって、本件訂正後の発明は、当初の明細書に記載された範囲のものであり、同訂正は、実質上特許請求の範囲を拡張し、又は変更するものではない。

(イ) 被告装置が本件訂正発明の構成要件G'を充足し、また、それと均等であることは、前記(1)ア及び(2)アと同様である。

(ウ) 本件訂正発明に係る特許に無効理由が存しないことは、前記(3)イと同様である。

なお、被告らが主張する「案内開始地点」という文言は、そもそも本件訂正発明に含まれていない文言である。また、「異なる」との文言は、本件訂正前から存在した文言であり、「超えた点」については、本件明細書中にはその文言はないが、同明細書の段落【0018】の記載によってサポートされている。

このほか、仮にいったん経路逸脱が生じたとしても、設定された経路上にいれば、経路誘導を行うことは可能であり、このような場合を構成要件G'から除外しなければならないものではない。

また、本件訂正は、本件発明の意義を何ら不明確にするものでもない。

イ 被告らの主張

(ア) 本件訂正に関して、「異なる」「超えた点」「案内開始地点」といった用語は、本件明細書には一切記載がなく、明らかにサポートされていない。同明細書中には、これに対応する実施形態として、段落【0033】ないし【0034】に、軌跡データを利用して移動体が各経路地点を通過したかの判定処理が記載されているのみであり、同段落の記載が、本件訂正後の構成要件G'の用語とどのように対応し、サポートさ

れているのか不明である。

したがって、本件訂正は、願書に添付した明細書等に記載した事項の範囲内においてされたものではなく、特許請求の範囲の減縮、誤記又は誤訳の訂正、明瞭でない記載の釈明のいずれにも該当しないから、訂正要件を充たさない。

(イ) 被告装置が本件訂正発明の構成要件G'を充足せず、また、それと均等でもないことは、前記(1)イ及び(2)イと同様である。

(ウ) 本件訂正発明に係る特許に無効理由が存することは、前記(3)アと同様である。なお、構成要件G'は、経路逸脱により1つ目の経路予定地点を経ないで経路上の点に到達する場合を含む記載であり、このような場合が除外されるようにしなければ、本件訂正後の請求項1の記載は、依然として発明の構成に欠くことのできない事項のみを記載したものとはいえない。

また、本件発明の意義からすると、 P_x （誘導開始地点）が P_1 （経路予定地点）を超えているか否かの判断を行うことの限定は無意味であるだけでなく、本件発明の意義を不明確にするものであり、特許請求の範囲に記載された発明を実質的に変更するものである。

以上からすれば、仮に本件訂正が認められても、本件明細書に記載された発明ではないから、サポート要件違反であることに変わりはなく、無効とされるべきである。

(5) 争点(5)（原告の損害額）について

ア 原告の主張

(ア) 被告における平成18年11月（被告装置の輸入・販売開始時期）から平成26年3月までの売上額は149億0200万円を下らない。そして、被告の売上額のうち、被告装置の販売に基づく部分は、少なくとも60%を占めているため、被告装置の販売に基づく売上額は、89

億4120万円を下らない。

また、特許法102条3項所定の実施料相当額は、被告装置の輸入・販売等により得られたであろう89億4120万円の3パーセントである2億6823万6000円を下らない。

(イ) 被告は、上記(ア)の金額を任意に支払わず、原告をして弁護士費用の支出を余儀なくさせた。本件での弁護士費用相当額は、上記2億6823万6000円の10%である2682万3600円を下らない。

イ 被告らの主張
いずれも争う。

第3 当裁判所の判断

1 本件明細書の記載について

本件明細書には、以下の記載がある(甲2)。

(1) 【産業上の利用分野】

本発明はナビゲーション装置及び方法に係り、特に予め設定した経路データを用いて経路誘導を行うナビゲーション装置及び方法に関する。(段落【0001】)

(2) 【発明が解決しようとする課題】

上記従来ナビゲーション装置においては、経路探索中に走行していた場合等のように探索終了時に自車位置がいくつかの経由地をすでに通過しているような場合であっても最初に通過すべき経由予定地点 P_1' を目標経由地点としてメッセージを出力することとなっていた。(段落【0008】)

このため、経由予定地点設定終了のタイミングにおいて、経由予定地点 P_1' 、 P_2' 、 P_3' をすでに自車が通過し自車位置が C_1 であったとすると、経由予定地点 P_1' 、 P_2' 、 P_3' を通過してきたにもかかわらず、ナビゲーション装置は、次の目標経由地点は P_1' 地点である旨のメッセージを出力してしまうこととなっていた。(段落【0009】)

そこで、本発明の目的は、通過すべき経由予定地点の設定中にすでにそれらの経由予定地点のいずれかを通過してしまった場合でも、正しい経路誘導を行えるように経路誘導メッセージを伝達するナビゲーション装置及び方法を提供することにある。（段落【0011】）

(3) 【作用】

このような構成により、本願請求項1または6に記載のナビゲーション装置または方法の発明では、移動体が経路探索を開始した探索開始地点と、当該経路が設定された誘導開始地点とが異なる場合に、具体的には、探索開始地点から経路を設定するまでの間に移動体が移動することにより経路探索を行う際に用いた移動体の現在位置とは異なる位置から誘導を開始する場合に、的確に移動体の実際の現在位置に対応する経路誘導を正確に行うことができる。したがって、経路探索を開始してから、経路設定が為され、当該経路に基づいて移動体の誘導を開始するまでに、ある程度の時間を要する場合など、移動体が経路設定を開始した位置から移動したことにより、当該経路探索開始時に設定された交差点などの経由地を通過してしまうことがあっても、例えば、当該通過した経由地を経路誘導の対象から除外すれば、経路誘導を行う移動体の実際の現在位置に基づいて的確に経路誘導を行うことができる。…（段落【0018】）

(4) 【実施例】

次に図3、図4及び図5を参照して実施例の動作を説明する。この場合において、経由地の設定、すなわち、経路データの設定はシステムコントローラ5がCD-ROMDKの記憶データに基づいて自動的に探索して設定するものとする。（段落【0028】）

入力装置11を介して、システムコントローラ5に対し、最終目的地点に対する経路データの自動設定指令が入力されると（ステップS1）、システムコントローラ5は、RAM9の走行軌跡バッファLOBから最新の軌跡デ

ータ（最新の通過地点データ）の格納位置を示す最新データポイント P_s

（図3の例では、 $P_s = 3$ ）を記憶し、当該最新の通過地点をスタート（出発）地点 P_0 として確定する（ステップS2）。（段落【0029】）

次にシステムコントローラ5は、経路地を自動的に探索し、複数の経路データを算出する（ステップS3）。なお、経路地は手動設定も可能である。

次にシステムコントローラ5は、算出した複数の経路データのうちからいずれかの経路データを操作者が入力装置11を介して選択するまで待機状態となる（ステップS4）。（段落【0030】）

操作者がいずれかの経路予定地点データ群を選択する旨の指示を入力装置11を介して与えると、選択された経路データは正式な経路データとして採用される。（段落【0031】）

この選択指示の入力タイミングにおいて、システムコントローラ5は、RAM9の走行軌跡バッファLOBから最新の軌跡データ（最新の通過地点データ）の格納位置を示す最新データポイント P_E （図3の例では、 $P_E = m - 1$ ）を記憶し、当該最新の通過地点Cを探索終了地点 P_X とする（ステップS5）。（段落【0032】）

次に選択された経路データを構成する経路地番号データ $P_1 \sim P_n$ 及び各経路地の経度・緯度データ $LL_1 \sim LL_n$ のうちスタート地点 P_0 から探索終了地点 P_X までの経路データ、すなわち、走行軌跡データ $LO_3 \sim LO_{m-1}$ を用いて、疑似的に走行したものとみなして、目標経路地の自動更新を行い（ステップS6）、自動更新後に実際の経路誘導のためのメッセージを出力する。（段落【0033】）

より具体的には、経路データの自動設定指令を自車位置が P_0 の地点で入力し、走行し続けて、 P_1 、 P_2 、 P_3 を経由して自車位置が P_X の地点に至ったときに経路データの設定が終了した場合を想定する。（段落【0034】）

この設定期間中に走行軌跡データバッファLOBに蓄えられた走行軌跡データは、ポイント $P_S = 3$ ～ポイント $P_E = m - 1$ に対応する走行軌跡データ $LO_3 \sim LO_{m-1}$ となる。(段落【0035】)

そこで、これらの走行軌跡データ $LO_3 \sim LO_{m-1}$ を用いて、出発地点 P_0 から順次図5に実線で示すように走行したものとして目標経由地点の更新を行う。すなわち、経由地点である経由地番号 $P_1 \sim P_3$ に対応する位置はすでに通過したとして、自車位置がCにある場合には、次の目標経由地は P_4 に対応する地点である旨をディスプレイ17に表示し、あるいはスピーカ21から音声により操作者に伝えることとなる。(段落【0036】)

上述したように、本実施例によれば、走行軌跡を用いて、すでに経路データ設定中に通過してしまった可能性のある地点の走行を再現しているため、実際に自車が走行した場合と全く同一の条件で、実際の経路データ設定終了地点における経路誘導メッセージを表示しあるいは音声で告知できるため、過った経路誘導が行われることがなくなる。(段落【0037】)

(5) 【発明の効果】

本願発明によれば、移動体が経路探索を開始した探索開始地点と、当該経路が設定された誘導開始地点とが異なる場合に、具体的には、探索開始地点から経路を設定するまでの間に移動体が移動して経路探索を行う際に用いた移動体の現在位置とは異なる位置から誘導を開始する場合に、的確に移動体の実際の現在位置に対応する経路誘導を正確に行うことができる。したがって、経路探索を開始してから、経路設定が為され、当該経路に基づいて移動体の誘導を開始するまでにある程度の時間を要する場合に、移動体が経路設定を開始した位置から移動し、当該経路探索開始時に設定された交差点などの経由地を通過してしまうことがあっても、例えば、当該通過した経由地を経路誘導の対象から除外すれば、経路誘導を行う移動体の誘導案内開始時の実際の現在位置に基づいて的確に経路誘導を行うことができる。(段落【0

【038】)

2 争点(1) (被告装置は本件発明の構成要件Gを充足するか) について

(1)ア 本件発明の構成要件Gは、「前記制御手段は、前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点と、異なる場合に、前記誘導開始地点からの前記移動体の誘導開始に基づいて前記誘導情報出力手段を制御する」というものであるから、上記構成要件の文言によれば、本件発明は、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点が異なることという要件を充たす場合に、所定の制御を行うものであることが明らかというべきである。

イ 前記1認定の本件明細書の記載をみても、【作用】欄には、「本願請求項1または6に記載のナビゲーション装置または方法の発明では、移動体が経路探索を開始した探索開始地点と、当該経路が設定された誘導開始地点と異なる場合に、具体的には、探索開始地点から経路を設定するまでの間に移動体が移動することにより経路探索を行う際に用いた移動体の現在位置とは異なる位置から誘導を開始する場合に、的確に移動体の実際の現在位置に対応する経路誘導を正確に行うことができる。…」(段落【0018】)との記載があり、【発明の効果】欄にも、「本願発明によれば、移動体が経路探索を開始した探索開始地点と、当該経路が設定された誘導開始地点と異なる場合に、具体的には、探索開始地点から経路を設定するまでの間に移動体が移動して経路探索を行う際に用いた移動体の現在位置とは異なる位置から誘導を開始する場合に、的確に移動体の実際の現在位置に対応する経路誘導を正確に行うことができる。…」(段落【0038】)との記載があり、これらの記載は、「本件発明は探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点が異なるか否かを判断するものである」という構成要件Gに係る上記解釈を裏付けるものである。

ウ さらに、本件特許の出願経過からも上記解釈は裏付けられる。すなわち、原告は、本件特許の審査段階において、特許庁から平成15年1月21日発送の拒絶理由通知（乙8）を受けたところ、そこには「…請求項1の記載では本願発明の目的である通過すべき経路地点の設定中にすでにそれらの経路地点のいずれかを通過してしまった場合でも、正しい経路誘導を行うための構成である『設定指令が入力された時点での車両現在位置を探索開始地点として記憶し、この記憶された探索開始地点と、経路データが設定され移動体の経路誘導が開始される時点での移動体の現在位置を比較する』点が明確に記載されていない。…よって、請求項1は、特許を受けようとする発明の構成に欠くことができない事項のみを記載したものではない。」とされていた。原告は、上記拒絶理由通知に対応して、同年2月5日受付の意見書（乙9）を提出し、そこにおいて「審査官殿のご指摘の通り、本願発明における探索開始地点と経路誘導地点に関する上述の点が不明瞭であると考えますので、『設定指令が入力され、経路の探索を開始する時点の前記移動体の現在位置を探索開始地点として記憶する記憶手段』と構成要件を加えることにより、探索開始地点が記憶されることを明確にするとともに、経路データ設定手段が『記憶した探索開始地点を基に経路の探索を行い、当該経路を経路データとして設定する』と補正して探索開始地点と経路データの間を明確にし、制御手段における記憶された探索開始地点と誘導開始地点を比較する点を明確に致しました。」（1頁下9行～2行）と記載し、併せて、同日受付の手続補正書（乙10）を提出して上記記載に沿った補正を行い、探索開始地点と誘導開始地点とを比較することを明確にしたものである。以上の出願経過も、構成要件Gに係る上記解釈を裏付けるものである。

- (2) しかるところ、被告装置において、「探索開始地点」と「誘導開始地点」を比較して両地点が異なるかどうかを判断しているものと認めるに足りる証

拠はない。

かえって、証拠（乙16の1）によれば、被告装置においては、①経路誘導の計算が行われ、これが終了すると、出発地点 P_0 から目的地 P_n までの経路を示す経路リンクのリストがメモリに保存され、②他方で、上記①の経路誘導とは独立して、継続的に、車両の現在位置 C と地図データの地図リンクとのマッチングが行われ、その際、車両の現在位置 C と、地図データのノード間を結ぶ地図リンクとを比較することで、車両の現在位置 C と一致する地図リンクを特定し、③上記②のマップマッチングで特定されたリンクが上記①の経路リンクの一つと直接対応すると、道路境界領域の処理は行われず、その代わりに地図リンクと一致する経路リンクに基づいて誘導が行われ、他方で、現在位置 C が、マップマッチングによって特定された経路リンクに載っていない場合、所定の方法で絞り込んだ道路境界領域内のリンクと現在位置とを比較してリンク上に載っているか否かの判定をするとの作業が行われていることが認められる。

なお、乙16の1は、補助参加人の関連会社所属のエンジニアが作成した宣誓書であるが、同記載内容は、被告装置の制御に関する他の証拠とも矛盾がなく、これを特段疑う理由もないから、信用できるものといえる。

以上からすれば、被告装置では、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点が異なるか否かを判断するという作業は行われず、あくまで、車両の現在位置が所定の経路リンク上に載っているか否かが判定されているにすぎないから、被告装置は本件発明の構成要件Gを充足しないものというべきである。

- (3)ア これに対し、原告は、本件発明の構成要件Gは、「移動体の移動の結果、誘導開始地点（探索終了地点）が、設定された経路上の、経路予定地点を超えた地点となる場合において、当該移動体の誘導開始地点を基準とした経路予定地点についての経路誘導を行う」ことを意味するものであり、

移動体が設定された経路上の経路予定地点を超えた位置にあるかを判断していれば構成要件Gを充足する旨主張する。

しかし、原告の上記主張は、結局、構成要件Gが、探索開始地点と誘導開始時点とを比較するのではなく、経路予定地点と誘導開始地点とを比較するものである旨の主張であり、同構成要件に定められた「前記制御手段は、前記記憶した探索開始地点と、当該経路データが設定され、前記移動体の経路誘導が開始される時点の当該移動体の現在位置を示す誘導開始地点と、が異なる場合に」という文言に明らかに反するものであるし、上記(1)説示の本件明細書の記載や本件特許に係る出願経過にも反するものであるから、到底採用することができない。

なお、被告が行った被告装置に係る走行実験の結果（乙3，4）によれば、被告装置が一定期間衛星信号を受信できない状態を作出し、その間に車両が経路予定地点を通過した後、再度、衛星信号を受信可能な状態としてもなお、同装置が、既に通過した経路予定地点への案内をせず、直近の経路予定地点への誘導情報を出力することが示されており、被告装置においては、経路予定地点の通過情報を利用していないものと認められるから、この点からも、原告の上記主張は採用できない。

イ また、原告は、本件特許出願当時の技術常識に照らせば、被告装置は、①探索開始地点を、当該地点を含むリンクに置き換える、②誘導開始地点を、当該地点を含むリンクに置き換える、③それぞれの地点を含むリンクを比較する、という方法により、探索開始地点と誘導開始地点が異なることを認識している旨主張する。

しかし、被告装置において、原告の上記主張に係る方法が実施されていることを認めるに足りる証拠はなく、かえって、前記(2)認定のとおり、被告装置では、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点が異なるか否かを判断するという作業は行われず、あくまで、車両の現在位置が所

定の経路リンク上に載っているか否かが判定されているにすぎないと認められるから、原告の上記主張も採用できない。

(4) 以上からすれば、その余について判断するまでもなく、被告装置が本件発明の構成要件Gを実施しているものとは認められない。

3 争点(2) (被告装置は本件発明と均等であるか) について

原告は、仮に被告装置が本件発明の構成要件Gを文言上充足しないとしても、誘導開始地点と探索開始地点との対比を、誘導開始地点が含まれるリンクと、探索開始地点が含まれるリンクとの対比に置換した被告装置は、本件発明と均等である旨主張するので、以下この点につき検討する。

特許請求の範囲に記載された構成中に、相手方が製造等をする製品又は用いる方法（以下「対象製品等」という。）と異なる部分が存する場合であっても、①同部分が特許発明の本質的部分ではなく、②同部分を対象製品等におけるものと置き換えても、特許発明の目的を達することができ、同一の作用効果を奏するものであって、③上記のように置き換えることに、当該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（当業者）が、対象製品等の製造等の時点において容易に想到することができたものであり、④対象製品等が、特許発明の特許出願時における公知技術と同一又は当業者がこれから当該出願時に容易に推考できたものではなく、かつ、⑤対象製品等が特許発明の特許出願手続において特許請求の範囲から意識的に除外されたものに当たるなどの特段の事情もないときは、同対象製品等は、特許請求の範囲に記載された構成と均等なものとして、特許発明の技術的範囲に属するものと解するのが相当である（以下、上記①ないし⑤の要件を、順次「第1要件」ないし「第5要件」という。）

（最高裁平成10年2月24日第三小法廷判決・民集52巻1号113頁参照）。

(1) 第1要件について

原告は、本件発明において、探索開始地点と誘導開始地点とを直接比較す

ることは本質的部分ではないと主張する。

しかし、均等の第1要件における本質的部分とは、当該特許発明の特許請求の範囲の記載のうち、従来技術にみられない特有の技術的思想を構成する特徴的部分であると解すべきであるところ、本件発明は、従来技術では経路探索の終了時にいくつかの経由地を既に通過した場合であっても、最初に通過すべき経由予定地点を目標経由地点としてメッセージが出力されること

(段落【0008】参照)を問題とし、このような事態を解決するために、通過すべき経由予定地点の設定中に既に経由予定地点のいずれかを通過した場合でも、正しい経路誘導を行えるようなナビゲーション装置や方法を提供することを目的としており(段落【0011】参照)、具体的には、車両が動くことにより、探索開始地点と誘導開始地点のずれが生じ、車両が、設定された経路上にあるものの、経由予定地点を超えた地点にある場合に、正しく次の経由予定地点を表示する方法を提供するものである(段落【0018】【0038】等参照)。

このように、本件発明が、車両が動くことにより探索開始地点と誘導開始地点の「ずれ」が生じ、車両等が経由予定地点を通過してしまうことを従来技術における問題とし、これを解決することを目的として、上記「ずれ」の有無を判断するために、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点の異同を判断することを定めており、この点は、従来技術にはみられない特有の技術的思想を有する本件特許の特徴的部分であるといえる。

そして、本件明細書(甲2)において、上記「ずれ」を判断する方法として、上記両地点を直接比較する方法以外の方法は何ら記載されておらず、それ以外の方法が想定されていたとは認められない。

また、前記2(1)ウ認定の本件特許に係る出願経過からも、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点の異同を判断することが本件発明の本質的部分であることは明らかである。

なお、原告自身も、本件発明においては「探索開始地点に関する情報」と「誘導開始地点」とを比較する旨主張している（原告第9準備書面9頁参照）ところ、上記「探索開始地点に関する情報」の中核は「探索開始地点」自体であるから、原告の上記主張を前提としても、本件特許において、探索開始地点と誘導開始地点との比較が本質的部分であるといえる。

以上からすれば、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点の異同を判断することが本件発明の本質的部分というべきであり、かつその比較方法としては、両地点を直接比較することが当然に予定されているものであって、これに反する原告の主張は採用できない。

なお、原告は、従来技術において、経路予定地点を超えた地点となったことを判断する必要性すら認識されていなかった以上、この点に関する下位概念的な具体的な手段まで本質的部分であるとはいえないとも主張する。しかし、前述のとおり、本件発明において探索開始地点と誘導開始地点の「ずれ」を問題とし、その有無を判断するために、上記両地点を比較することが必須であり、この点が本件発明を特徴付けているといえるものであって、その比較の具体的手段が単なる下位概念であるとはいえないから、原告の上記主張も採用できない。

(2) 第2要件について

原告は、本件発明における誘導開始地点と探索開始地点との対比を、誘導開始地点が含まれるリンクと、探索開始地点が含まれるリンクとの対比に置換しても、本件発明と同一の作用効果を奏することができる旨主張する。

しかし、そもそも、前記2(2)認定のとおり、被告装置では、本件発明のように探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点が異なるか否かを判断するという作業は行われず、あくまで、車両の現在位置が所定の経路リンク上に載っているか否かが判定されているにすぎないと認められるから、本件発明における探索開始地点と誘導開始地点とをそれぞれリンクに置換した

としても、被告装置で行っているリンク同士の比較とは異なるものとなる。つまり、原告が主張する上記置換によっても被告装置の構成に至ることはできない。

また、本件発明において、探索開始地点と誘導開始地点との比較をリンクとリンクとの比較に置き換えたとしても、同一のリンク上に探索開始地点と誘導開始地点とがいずれも存在する場合には、その地点同士の異同を判別できないため、この観点からも、上記置換によって本件発明と同じ効果を奏するものとはいえない。

なお、原告は、経路予定地点を超えていないリンクにおいて、地点の判別ができなくても、本件発明の目的及び作用効果に関係しないとも主張するが、前記(1)のとおり、探索開始地点と誘導開始地点とを比較して両地点の異同を判断することが本件発明の本質的部分であることに照らせば、原告の上記主張は採用できない。

以上からすれば、本件発明における探索開始地点と誘導開始地点との比較をリンクとリンクとの比較に置換しても、それによって被告装置の構成にはならない上、本件発明と同じ目的を達することはできず、また同一の作用効果を奏するものともいえない。

- (3) このように、本件発明の構成要件Gを被告装置の構成に置換することは少なくとも均等の第1及び第2要件を充足しないため、被告装置が本件発明と均等であるとはいえない。

4 結論

以上によれば、その余の点について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第47部

裁判長裁判官

沖 中 康 人

裁判官 矢 口 俊 哉

裁判官 村 井 美 喜 子

(別紙)

被告装置目録

下記型番に示されるナビゲーション装置

記

被告装置 1	n u v i 3 6 0
被告装置 2	z u m o 5 5 0
被告装置 3	n u v i 2 5 0
被告装置 4	n u v i 2 5 0 p l u s
被告装置 5	n u v i 2 0 5 W
被告装置 6	n u v i 9 0 0
被告装置 7	n u v i 2 0 3
被告装置 8	n u v i 2 0 5
被告装置 9	n u v i 1 4 8 0
被告装置 1 0	n u v i 2 0 5 W p l u s
被告装置 1 1	n u v i 1 3 6 0
被告装置 1 2	n u v i 1 4 6 0
被告装置 1 3	n u v i 2 4 6 5
被告装置 1 4	n u v i 2 5 6 5
被告装置 1 5	n u v i 2 5 8 0
被告装置 1 6	n u v i 2 5 8 2
被告装置 1 7	n u v i 2 5 8 2 V
被告装置 1 8	n u v i 3 7 7 0 V
被告装置 1 9	z u m o 6 6 0 P
被告装置 2 0	n u v i 2 5 8 2 R
被告装置 2 1	n u v i 2 5 8 2 R p l u s
被告装置 2 2	n u v i 2 7 9 0
被告装置 2 3	n u v i 2 7 9 0 V
被告装置 2 4	n u v i 2 5 9 0
被告装置 2 5	n u v i 2 5 9 5 V
被告装置 2 6	n u v i 2 5 9 2
被告装置 2 7	n u v i 2 7 9 5
被告装置 2 8	n u v i 3 7 5 0 p l u s

以上