

言渡	平成26年4月10日
交付	平成26年4月10日
裁判所書記官	

平成24年（ワ）第4028号 特許権に基づく損害賠償請求事件

口頭弁論の終結の日 平成26年1月21日

判 決

当事者の表示 別紙当事者目録記載のとおり

主 文

原告らの請求をいずれも棄却する。

訴訟費用は原告らの負担とする。

事実及び理由

第1 請求

被告は、原告ら各自に対し、それぞれ1500万円及びこれに対する訴状送達の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、車両用監視装置に関する特許権を共有する原告らが、被告によるカーナビゲーション・システムの一部の製造、販売又は販売の申出がその特許権を侵害したものとみなされるとして、被告に対し、不法行為による損害賠償請求権に基づき、それぞれ損害金1500万円及びこれに対する不法行為の日である訴状送達の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並びに各項末尾掲記の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実）

(1) 本件特許権

ア 原告らは、発明の名称を「車両用監視装置」とする特許権（特許番号第

4094831号。以下「本件特許権」といい、この特許を「本件特許」という。)を共有している。

イ 被告は、平成24年2月14日、本件特許に対し特許無効審判(無効2012-800010号)を請求し、特許庁は、同年7月20日、本件特許を無効とするとの審決をした。原告らは、同年8月22日、これを不服として、知的財産高等裁判所に上記審決の取消しを求める訴え(同裁判所同年(行ケ)第10301号)を提起して、同年10月26日、特許請求の範囲の減縮を目的として、本件特許出願の願書に添付した明細書(以下「本件明細書」という。)の特許請求の範囲の訂正審判(訂正2012-390139号)を請求し、これを受けて、同裁判所は、同年11月9日、事件を審判官に差し戻すため、上記審決を取り消すとの決定をした。原告らは、上記特許無効審判請求事件の係属中の平成25年2月1日、特許請求の範囲の減縮又は明りょうでない記載の釈明を目的として、本件明細書の特許請求の範囲等の訂正(以下、この訂正を「本件第1訂正」という。)の請求をした。本件第1訂正は、本判決添付の特許公報(以下「本件公報」という。)の該当項のとおり記載されていた請求項1、3及び4を別紙「特許請求の範囲の記載」1のとおり訂正するという内容を含むものである。

ウ 特許庁は、平成25年7月18日、本件第1訂正を認めるとした上、本件特許を無効とするとの審決をした。原告らは、同年8月26日、これを不服として、知的財産高等裁判所に上記審決の取消しを求める訴え(同裁判所同年(行ケ)第10241号)を提起して、同年9月2日、特許請求

の範囲の減縮又は明りょうでない記載の釈明を目的として、本件明細書の特許請求の範囲等の訂正審判（訂正2013-390128号。以下、この訂正を「本件第2訂正」という。）の請求をした。本件第2訂正は、本件公報の該当項のとおり記載されていた請求項1を別紙「特許請求の範囲の記載」2の該当項のとおり訂正するという内容を含むものである。

（甲8ないし12，乙1，23，24）

(2) 本件各発明

本件明細書の特許請求の範囲の請求項1，3及び4の記載は、本件公報の該当項記載のとおりである（以下、この請求項1に係る発明を「本件発明1」、請求項3に係る発明を「本件発明2」、請求項4に係る発明を「本件第1訂正発明3」といい、これらを併せて「本件各発明」という。）。

本件第1訂正後の特許請求の範囲の請求項1，3及び4の記載は、別紙「特許請求の範囲の記載」1のとおりであり（以下、この請求項1に係る発明を「本件第1訂正発明1」、請求項3に係る発明を「本件第1訂正発明2」、本件請求項4に係る発明を「本件第1訂正発明3」といい、これらを併せて「本件各第1訂正発明」という。）、本件第2訂正後の特許請求の範囲の請求項1，3及び4の記載は、別紙「特許請求の範囲の記載」2のとおりである（以下、この請求項1に係る発明を「本件第2訂正発明1」、請求項3に係る発明を「本件第2訂正発明2」、請求項4に係る発明を「本件第2訂正発明3」といい、これらを併せて「本件各第2訂正発明」という。）。

(3) 被告によるカーナビゲーション・システムの製造等

被告は、業として、別紙物件説明書記載のカーナビゲーション・システム

(以下「本件カーナビ」という。) からカメラを除いたものの全部又は一部
(以下「被告製品」という。) を製造し, 日産自動車株式会社 (以下「日
産」という。) に対してこれを販売し, 又は販売の申出をした。

(4) 構成要件の分説

本件各発明, 本件各第 1 訂正発明及び本件各第 2 訂正発明を構成要件に分
説すると, 次のとおりである (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 1 A」のようにいう。)

ア 本件各発明

(ア) 本件発明 1

- 1 A ドアミラーに配設されており前輪近傍を撮像する撮像手段と,
- 1 B 前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と,
を備えた車両用監視装置であって,
- 1 C 前輪近傍の路面の画像を含む前記第一の画像と, 車両の幅方向の
距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標を有す
る第二の画像と, を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手
段と,
- 1 D 前記第二の画像を上下左右に移動させ, 前記画面における前記第
二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と,
- 1 E を設けたことを特徴とする車両用監視装置。

(イ) 本件発明 2

- 1 F 前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段
- 1 G を有することを特徴とする請求項 1 に記載の車両用監視装置。

(ウ) 本件発明 3

1 H 前記表示位置調整手段は、前記第二の画像を上下左右に移動させる操作スイッチを有する

1 I ことを特徴とする請求項 1 に記載の車両用監視装置。

イ 本件第 1 訂正発明

(ア) 本件第 1 訂正発明 1

2 A ドアミラーに配設されており、前記ドアミラーよりも前にある前輪近傍を撮像する撮像手段と、

2 B 前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と、を備えた車両用監視装置であって、

2 C 前輪近傍の路面及び車両の画像を含むが、車両先端が写っていない前記第一の画像と、車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び車両先端からの長さ方向の距離を前記幅方向に沿って延びる直線以示す第二の指標を有する第二の画像と、を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と、

2 D 前記第二の画像を上下左右に移動させ、前記画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と、

2 E を設けたことを特徴とする車両用監視装置。

(イ) 本件第 1 訂正発明 2

2 F ドアミラーに配設されており前輪近傍を撮像する撮像手段と、

2 G 前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と、を備えた車両用監視装置であって、

- 2 H 前輪近傍の路面の画像を含む前記第一の画像と，車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び車両先端からの長さ方向の距離を直線で示す第二の指標を有する第二の画像と，を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と，
- 2 I 前記第二の画像を上下左右に移動させ，前記画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と，を設け，
- 2 J 前記直線は，前記幅方向に沿って延び，
- 2 K 前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段
- 2 L を有することを特徴とする車両用監視装置。

(ウ) 本件第 1 訂正発明 3

- 2 M 前記第一の指標及び前記第二の指標は，前記路面上に位置するよう前記表示手段に表示され，
- 2 N 前記車両の画像は，前記ドアミラーよりも前にある前輪の画像を含み，
- 2 O 前記第二の指標は，車両先端からの長さ方向の距離が特定の長さとなる位置に配置されており，
- 2 P 前記表示位置調整手段は，前記第二の画像を上下左右に移動させる操作スイッチを有する
- 2 Q ことを特徴とする請求項 1 に記載の車両用監視装置。

ウ 本件各第 2 訂正発明

(ア) 本件第 2 訂正発明 1

- 3 A ドアミラーに配設されており，前記ドアミラーよりも前にある前

輪近傍を撮像する撮像手段と、

3 B 前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と、
を備えた車両用監視装置であって、

3 C 前輪近傍の路面の画像及び車両の画像を含む前記第一の画像と、
車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び車両先端からの車両の長さ方向の距離を前記幅方向に沿って延びる直線によって示す第二の指標を有する第二の画像と、を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と、

3 D 前記第二の画像を上下左右に移動させ、前記画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と、を設け、

3 E 前記第二の指標は、前記幅方向を横方向とした場合の前記第一の画像における車両の画像の横の位置であって前記第一の画像における路面上の位置に配置された前記幅方向に沿って延びる直線の前記長さ方向における配置位置によって前記長さ方向の距離を示す、

3 F ことを特徴とする車両用監視装置。

(イ) 本件第2訂正発明2

3 G 前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段を有する

3 H ことを特徴とする請求項1に記載の車両用監視装置。

(ウ) 本件第2訂正発明3

3 I 前記表示位置調整手段は、前記第二の画像を上下左右に移動させる操作スイッチを有する

3 J ことを特徴とする請求項1に記載の車両用監視装置。

(5) 本件カーナビの構成要件充足性

ア 本件各発明

(ア) 本件発明1

本件カーナビは、ドアミラーに取り付けられており前輪近傍を撮像するカメラと(1 a)、カメラで撮像した画像を画面に表示するディスプレイとを備えたサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムであって(1 b)、カメラで撮像した前輪近傍の路面の画像を含む画像と、車両側面から幅方向にドアミラー先端より約15 cm外側の所までの隔たりを示す側方目安ライン、及び車両先端から長さ方向に約30 cm先の所までの隔たりを示す前端目安ラインとを合成してディスプレイに表示させる電子制御ユニットと(1 c)、操作手段からの入力に基づき、側方目安ラインと前端目安ラインを上下左右に移動させ、画面における上記両目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットと(1 d)、を設けたサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システム(1 e)である。

本件カーナビは、本件発明1の構成要件1 A、1 B及び1 Eを充足する。

(イ) 本件発明2

本件カーナビは、側方目安ラインと前端目安ラインを表示するための画像データを記憶したメモリを有する(1 f)サイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムである。

本件カーナビは、本件発明 2 の構成要件 1 F を充足する。

(ウ) 本件発明 3

本件カーナビは、側方目安ラインと前端目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットが、上記両目安ラインを上下左右に移動させるインパネ等に設けられた操作スイッチ又はタッチパネル機能付きディスプレイに表示される操作ボタンを有する (1 h) サイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムである。

イ 本件各第 1 訂正発明

(ア) 本件第 1 訂正発明 1

本件カーナビは、ドアミラーに取り付けられており、ドアミラーよりも前にある前輪近傍を撮像するカメラと (2 a)、カメラで撮像した画像を画面に表示するディスプレイとを備えたサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムであって (2 b)、カメラで撮像した前輪近傍の路面及び車両の画像を含むが、車両先端が写っていない画像と、車幅の目安を示す側方目安ライン及び車両先端からの長さ方向の距離を車両の幅方向に沿って延びる直線で示す前端目安ラインとを合成してディスプレイに表示させる電子制御ユニットと (2 c)、操作手段からの入力に基づき、側方目安ラインと前端目安ラインを上下左右に移動させ、画面における当該両目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットと (2 d)、を設けたサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システム (2 e) である。

本件カーナビは、本件第 1 訂正発明 1 の構成要件 2 A、2 B 及び 2 E

を充足する。

(イ) 本件第1訂正発明2

本件カーナビは、ドアミラーに取り付けられており前輪近傍を撮像するカメラと(2f)、カメラで撮像した画像を画面に表示するディスプレイとを備えたサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムであって(2g)、カメラで撮像した前輪近傍の路面の画像を含む画像と、車幅の目安を示す側方目安ライン及び車両先端からの長さ方向の距離を直線で示す前端目安ラインとを合成してディスプレイに表示させる電子制御ユニットと(2h)、操作手段からの入力に基づき、側方目安ラインと直線で示す前端目安ラインを上下左右に移動させ、画面における上記両目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットとを設け(2i)、上記直線は、車両の幅方向に沿って延び(2j)、上記両目安ラインを表示するための画像データを記憶したメモリ(2k)を有するサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システム(2l)である。

本件カーナビは、本件第1訂正発明2の構成要件2F、2G及び2Jないし2Lを充足する。

(ウ) 本件第1訂正発明3

本件カーナビは、側方目安ラインと前端目安ラインが、前輪近傍の路面上に位置するようにディスプレイに表示され(2m)、車両の画像は、ドアミラーよりも前にある前輪の画像を含み(2n)、上記両目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットは、上記両目安ラインを

上下左右に移動させるインパネ等に設けられた操作スイッチ又はタッチパネル機能付きディスプレイに表示される操作ボタンを有する（2 p） サイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムである。

本件カーナビは、本件第1訂正発明3の構成要件2M及び2Nを充足する。

ウ 本件各第2訂正発明

(ア) 本件第2訂正発明1

本件カーナビは、ドアミラーに取り付けられており、ドアミラーよりも前にある前輪近傍を撮像するカメラと（3 a）、カメラで撮像した画像を画面に表示するディスプレイとを備えたサイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムであって（3 b）、カメラで撮像した前輪近傍の路面の画像及び車両の画像を含む画像と、車幅の目安を示す側方目安ライン及び車両先端からの車両の長さ方向の距離を車両の幅方向に沿って延びる直線によって示す前端目安ラインとを合成してディスプレイに表示させる電子制御ユニットと（3 c）、操作手段からの入力に基づき、側方目安ラインと前端目安ラインを上下左右に移動させ、画面における当該両目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットと、を設け（3 d）、前端目安ラインが、車両の幅方向を横方向とした場合のカメラで撮像した画像における車両の画像の横の位置であって、カメラで撮像した画像における路面上の位置に配置された車両の幅方向に沿って延びる直線の車両の長さ方向における

配置位置によって車両先端からの車両の長さ方向の距離を示す（3 e）, サイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システム（3 f）である。

本件カーナビは、本件第2訂正発明1の構成要件3A, 3B及び3Fを充足する。

(イ) 本件第2訂正発明2

本件カーナビは、側方目安ラインと前端目安ラインを表示するための画像データを記憶したメモリを有する（3g）サイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムである。

本件カーナビは、本件第2訂正発明2の構成要件3Gを充足する。

(ウ) 本件第2訂正発明3

本件カーナビは、側方目安ラインと前端目安ラインの位置を調整する電子制御ユニットが、上記両目安ラインを上下左右に移動させるインパネ等に設けられた操作スイッチ又はタッチパネル機能付きディスプレイに表示される操作ボタンを有する（3i）サイドブラインドモニター付きカーナビゲーション・システムである。

(甲3の3, 17)

(6) 先行技術

ア 本件特許出願前に頒布された実願昭60-30262号（実開昭61-146450号）のマイクロフィルム（以下「引用例1」という。）には、ドアミラーに設置されており前輪近傍を撮像するテレビカメラと、テレビカメラで撮像した映像を画面に表示するテレビ受像機と、を備えた自

動車の側方監視装置に係る発明（以下「引用発明1」という。）が記載されている。

イ 本件特許出願前に頒布された特開2001-180401号公報（以下「引用例2」という。）には、車両前方の左前端及び右前端に配設されており前輪近傍を撮影するカメラ（CFL, CFR）と、前記カメラで撮影した画像を画面に表示するディスプレイと、を備えた運転支援装置であって、前輪近傍の路面の画像を含む撮像手段で撮像した第一の画像と、車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標を有する第二の画像と、を合成して表示手段に表示させる画像合成手段と、前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段を有する運転支援装置に係る発明（以下「引用発明2」という。）が記載されている。

2 争点

争点は、(1)本件各発明の技術的範囲の属否、(2)間接侵害の成否、(3)本件特許権行使の可否であり、これに関する当事者の主張は、次のとおりである。

(1) 争点(1)（技術的範囲の属否、すなわち、本件カーナビが本件各発明の技術的範囲に属するか）について

（原告らの主張）

ア 構成要件1Cについて

本件カーナビの構成1cの「車幅の目安」、 「側方目安ライン」、 「車両前方の位置の目安」、 「前端目安ライン」及び「側方目安ライン及び…

「前端目安ライン」は、本件発明 1 の構成要件 1 C 「車両の幅方向の距離」、「第一の指標」、「長さ方向の距離」、「第二の指標」及び「第一の指標及び…第二の指標を有する第二の画像」にそれぞれ当たる。そうであるから、本件カーナビは、構成要件 1 C を充足する。

イ 構成要件 1 D 及び 1 H について

本件カーナビの構成 1 d 及び 1 h における「側方目安ラインと前端目安ライン」は、本件発明 1 の構成要件 1 D 及び本件発明 3 の構成要件 1 H の「第二の画像」に当たる。そうであるから、本件カーナビは、構成要件 1 D 及び 1 H を充足する。

ウ したがって、本件カーナビは、本件各発明の技術的範囲に属する。

(被告の主張)

ア 構成要件 1 C について

本件明細書の発明の詳細な説明には、構成要件 1 C の「第二の画像」に当たる距離指標画像 3 2 が「第一の指標」に当たる距離ライン 3 2 a と「第二の指標」に当たる距離ライン 3 2 b、数字 3 2 c から構成されることが記載されている(段落【0015】等)。また、原告らは、平成 17 年 9 月 30 日に提出した拒絶査定不服審判請求書において、本件各発明が引用例と異なり、車両から障害物までの正確な距離を把握することができることを強調していた。そうすると、構成要件 1 C の「第一の指標」及び「第二の指標」は、距離を数値で示す必要がある。本件カーナビの側方目安ラインや前端目安ラインは、車両の外周の位置を示すにすぎず、距離を数値で示すものではない。そうであるから、本件カーナビは、構成要件 1

Cを充足しない。

イ 構成要件1 D及び1 Hについて

本件明細書の発明の詳細な説明には、表示位置調整手段が距離指標画像と車両指標画像を上下左右に移動させ、画面における当該両画像の位置を調整する旨の記載しかない（段落【0017】，【0018】，【0020】，【図6】）。そうすると、構成要件1 D及び1 Hの「表示位置調整手段」は、距離指標画像と車両指標画像の位置を調整する必要がある。本件カーナビは、電子制御ユニットが距離指標画像に当たる側方目安ラインと前端目安ラインの位置を調整するだけで、車両指標画像がない。そうであるから、本件カーナビは、構成要件1 D及び1 Hを充足しない。

ウ したがって、本件カーナビは、本件各発明の技術的範囲に属しない。

(2) 争点(2)（間接侵害の成否，すなわち，被告製品が本件カーナビの生産にのみ用いる物に当たるか，又は，被告製品が本件カーナビの生産に用いる物であって本件各発明による課題の解決に不可欠なものに当たり，かつ，被告において被告製品の製造等の際に本件各発明が特許発明であること及び被告製品が本件各発明の実施に用いられることを知っていたか）について

(原告らの主張)

被告製品は、本件カーナビの生産にのみ用いる物に当たる。

仮にこれが認められないとしても、被告製品は、本件カーナビの生産に用いる物であり、カメラで撮像した画像と側方目安ライン及び前端目安ラインとを合成してディスプレイに表示させたり画面における上記両目安ラインの位置を調整したりする電子制御ユニットを有するから、本件各発明による課

題の解決に不可欠なものに当たる。そして、被告は、平成21年9月7日から同月16日までの間に、原告日本精機株式会社から本件特許権の侵害を指摘された日産との間で対応を協議したから、遅くとも同月16日以降は、被告製品の製造等の際に本件各発明が特許発明であること及び被告製品が本件各発明の実施に用いられることを知っていた。

(被告の主張)

原告らの主張は否認する。

(3) 争点(3) (本件特許権行使の可否、すなわち、原告が本件特許権を行使することができないか) について

ア 争点(3)-1 (本件各発明に係る特許が特許無効審判により無効にされるべきものと認められるか)

(被告の主張)

(ア) 進歩性の欠如

a 引用発明1に基づく本件各発明の容易想到性

(a) 引用発明1は、本件各発明と構成要件1A、1B及び1Eにおいて一致し、構成要件1C、1D及び1FないしIに相当する構成がない点で相違する。

(b) 引用例2の「車両61と車両11との間の間隔の目安となる距離線64～66」(段落【0066】、【図16】)は本件発明1の構成要件1Cの「車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標を有する第二の画像」に、引用例2の「車両11の最外側の縁を表す表示ライン54」(段落【004

3】，【図8】）は上記構成要件の「車両の幅方向の距離を示す第一の指標」にそれぞれ相当する。そうであるから，引用発明2は，引用例2の段落【0014】，【0018】，【0043】，【0066】，【図8】，【図16】等の記載を参酌すれば，前輪近傍の路面の画像を含む撮像手段で撮像した第一の画像と，車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標を有する第二の画像と，を合成して表示手段に表示させる画像合成手段と，前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段に係る構成をも含む。

また，本件特許出願前に頒布された特開平4-103444号公報（以下「公報1」という。）の「距離スケール」，同特開平11-11210号公報（以下「公報2」という。）4の「カメラスケール」及び同特開平8-80791号公報（以下「公報3」という。）の「距離目盛りパターン画像」は，本件発明1の構成要件1Dの「第二の画像」に，公報3の「入力手段」は同構成要件の「表示位置調整手段」にそれぞれ相当するから，第二の画像を上下左右に移動させ，画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段，及び，当該手段として前記第二の画像を上下左右に移動させる操作スイッチに係る技術は，本件特許出願当時，周知慣用のものであった。

(c) 引用発明1及び引用発明2は，いずれも前輪近傍を撮像して画面に表示する車の監視装置という同じ技術分野に属し，安全運転を

支援するという共通の作用効果を奏する。そして、撮像した画像に距離を示す指標を合成して画面に表示させる技術は、周知慣用であって、引用発明 2 もその 1 つである。また、引用発明 2 においては、撮像した画像と指標がずれる場合があるから、指標の位置を調整するのは当然であるし、仮に当然でなくても、公報 3 ないし 5 に記載された周知慣用の技術を適用する動機付けがある。

そうすると、本件各発明は、引用発明 1 に対し、構成要件 1 C 及び 1 F に相当した構成を有する引用発明 2 を組み合わせ、構成要件 1 D 及び 1 H に相当する構成を有する公報 3 ないし 5 に記載された周知慣用技術を適用することにより、当業者が容易に想到することができた。

b 引用発明 2 に基づく本件各発明の容易想到性

(a) 引用発明 2 は、本件各発明と構成要件 1 A のうち車両「に配設されており前輪近傍を撮像する撮像手段」、1 B 及び 1 F において一致し、構成要件 1 A のうち撮像手段がドアミラーに配設されていること、1 D 及び 1 G ないし I に相当する構成がない点で相違する。

(b) ドアミラーは、車両前方からやや後退した位置にある上、ミラーの幅だけ車両から突出しているから、撮像手段を配設する場所として適している。また、本件特許出願前に頒布された特開平 9 - 1 9 3 7 1 0 号公報（以下「公報 4」という。）の段落【0023】、【0025】の記載、同特開 2 0 0 1 - 1 8 0 3 7 5 号公報

(以下「公報5」という。)の段落【0003】の記載や同特開2000-272418号公報(以下「公報6」という。)の記載によれば、撮像手段をドアミラーに配設する技術は、周知慣用のものであって、引用発明1もその1つである。

そうすると、本件各発明は、引用発明2に対し、構成要件1Aのうち撮像手段がドアミラーに配設された構成を有する引用発明1を組み合わせ、構成要件1D及び1Hに相当する構成を有する公報1ないし3に記載された周知慣用技術を適用することにより、当業者が容易に想到することができた。

(イ) サポート要件違反

仮に本件各発明に係る表示位置調整手段が第二の画像に当たる距離指標画像のみを上下左右に移動させ、画面における当該画像の位置を調整するものを含むのであれ、本件明細書の発明の詳細な説明には、表示位置調整手段が距離指標画像と車両指標画像を上下左右に移動させ、画面における当該両画像の位置を調整する旨の記載しかないから、本件各発明は、発明の詳細な説明に記載されていないことになる。

(原告らの主張)

(ア) 進歩性の欠如

a 引用発明1に基づく本件各発明の容易想到性

(a) 引用例2の「距離線64～66」は、車両11の左斜め前方にある車両61との距離を示す上、車両11から離れるほど両端が短

くなっていて、車両の左斜め前方向の距離を示す指標にすぎないから、引用発明 2 は、車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標に係る構成を含むものではない。

また、公報 1 ないし 3 には、車両後方を撮像した画像において、距離を示す指標をカメラの可動範囲に合わせて上下又は斜めに移動させる技術しか開示されていないから、第二の画像を左右に移動させる技術は、本件特許出願当時周知慣用でなかった。

(b) 引用発明 1 に対して、引用発明 2 を組み合わせたり、公報 1 ないし 3 記載された技術を適用したりしても、本件各発明に到達しない。

また、引用発明 2 において、指標の位置を調整するのが当然であるとはいえない。そして、引用発明 2 は、車両の左側面近傍を撮影するから、車両の前方を撮影する引用発明 2 の課題を有しないし、これとの組合せを阻害する要因がある。引用発明 1 は、カメラが動かないから、車両後方を撮像するとともにカメラが動く公報 1 ないし 3 に記載された技術を適用する動機付けがないし、上記技術を適用すると距離感が分かりにくくなるから、上記技術の適用を阻害する要因がある。

そうすると、本件各発明は、引用発明 1 に対して、引用発明 2 を組み合わせたり、公報 1 ないし 3 に記載された技術を適用したりしても、当業者が容易に想到することができたとはいえない。

b 引用発明 2 に基づく本件各発明の容易想到性

(a) 引用発明 2 は、車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標に係る構成を含むものではないから、本件各発明の構成要件 1 C 及び 1 F に相当する構成がない点も、本件各発明と引用発明 2 との相違点になる。

(b) 引用発明 2 に対して、引用発明 1 を組み合わせたり、公報 1 ないし 3 に記載された技術を適用したりしても、本件各発明の構成に到達しない。

また、引用発明 2 は、車両前方を撮影するから、車両の左側面近傍を撮影する引用発明 1 の課題を有しないし、引用発明 1 との組合せを阻害する要因がある。引用発明 2 は、車両前方を撮影するから、車両後方を撮像する公報 1 ないし 3 に記載された技術を適用する動機付けがないし、上記技術を適用すると距離感が分かりにくくなるから、上記技術の適用を阻害する要因がある。

そうすると、本件各発明は、引用発明 2 に対して、引用発明 1 を組み合わせたり、公報 1 ないし 3 に記載された技術を適用したりしても、当業者が容易に想到することができたとはいえない。

(イ) サポート要件違反

本件明細書の発明の詳細な説明の段落【0017】や【0018】，【0020】は、表示位置調整手段が距離指標画像のみを上下左右に移動させ、画面における当該画像の位置を調整する旨の記載を含むものと理解することができるから、本件各発明は、発明の詳細な説明に記載されている。

イ 争点(3)－2（本件第1訂正又は本件第2訂正が適法であり，これにより無効理由が解消され，かつ，本件カーナビが本件各第1訂正発明又は本件各第2訂正発明の技術的範囲に属するか）

（原告らの主張）

（ア） 本件第1訂正

a 本件明細書の発明の詳細な説明において第二の指標を示す「距離ライン32b」（段落【0015】【図1】）の「ライン」は，直線を含むから，本件明細書には，第二の指標を直線で示すことが記載されており，本件第1訂正は，本件明細書に記載した事項の範囲内である。

b 本件第1訂正は，本件各発明に対して，第二の指標が示す距離を車両先端からのものにするとともに，第二の指標を車両の幅方向に沿って延びる直線で示す構成等を加えるものであり，当該構成を加える動機付けがない上に，仮に動機付けがあるとしても，死角となる前輪近傍を撮像しつつ，車両先端から障害物までの距離を推測することができ，車両を前方の壁等にできるだけ近づけられるなどといった顕著な作用効果を奏する。そうであるから，当業者は，引用発明1又は2に基づいて容易に本件各発明を想到することができたとしても，容易に本件各第1訂正発明を想到することができたとはいえない。

c 本件カーナビは，次のとおり，本件各第1訂正発明の技術的範囲に属する。

(a) 構成要件 2 C 及び 2 H について

本件カーナビの構成 2 c の「車幅の目安」，「側方目安ライン」，「前端目安ライン」及び「側方目安ライン及び…前端目安ライン」は，本件第 1 訂正発明 1 の構成要件 1 C 「車両の幅方向の距離」，「第一の指標」，「第二の指標」及び「第一の指標及び…第二の指標を有する第二の画像」にそれぞれ当たる。また，本件カーナビの構成 2 h の「側方目安ライン」，「前端目安ライン」及び「側方目安ライン及び…前端目安ライン」は，本件第 1 訂正発明 2 の構成要件 2 H の「第一の指標」，「第二の指標」及び「第一の指標及び…第二の指標を有する第二の画像」にそれぞれ当たる。そうであるから，本件カーナビは，構成要件 2 C 及び 2 H を充足する。

(b) 構成要件 2 D 及び 2 I について

本件カーナビの構成 2 d 及び 2 i の「側方目安ラインと前端目安ライン」は，本件第 1 訂正発明 1 の構成要件 2 D 及び本件第 1 訂正発明 2 の構成要件 2 I の「第二の画像」に当たる。そうであるから，本件カーナビは，構成要件 2 D 及び 2 H を充足する。

(c) 構成要件 2 O について

本件カーナビは，前端目安ラインが車両先端からの長さ方向の距離が特定の長さとなる位置に配置されているから，構成要件 2 O を充足する。

(イ) 本件第 2 訂正

a 本件第 2 訂正は，前記(ア) a と同様に，本件明細書に記載した事項

の範囲内である。

b 本件第2訂正は、本件各発明に対して、第二の指標が車両の画像の横の位置にあるとともに、第二の指標が示す距離を車両の長さ方向における直線の配置位置によるものとする構成等を加えるものであり、当該構成を加える動機付けがない上に、仮に動機付けがあるとしても、死角となる前輪近傍を撮像しつつ、車両先端から障害物までの距離を推測することができ、車両を前方の壁等にできるだけ近づけられるなどといった顕著な作用効果を奏する。そうであるから、当業者は、引用発明1又は2に基づいて容易に本件各発明を想到することができたとしても、容易に本件各第1訂正発明を想到することができたとはいえない。

c 本件カーナビは、次のとおり、本件各第2訂正発明の技術的範囲に属する。

(a) 構成要件3C及び3Eについて

本件カーナビの構成2cの「車幅の目安」、 「側方目安ライン」、 「前端目安ライン」及び「側方目安ライン及び…前端目安ライン」は、本件第2訂正発明3の構成要件3Cの「車両の幅方向の距離」、 「第一の指標」、 「第二の指標」及び「第一の指標及び…第二の指標を有する第二の画像」にそれぞれ当たる。また、本件カーナビの構成3eの「前端目安ライン」は、本件第2訂正発明3の構成要件3Eの「第二の指標」に当たる。そうであるから、本件カーナビは、構成要件3C及び3Eを充足する。

(b) 構成要件 3 D

本件カーナビの構成 3 d の「側方目安ラインと前端目安ライン」は、本件第 2 訂正発明 3 の構成要件 3 D の「第二の画像」に当たる。そうであるから、本件カーナビは、構成要件 3 D を充足する。

(被告の主張)

(ア) 本件第 1 訂正について

- a 本件明細書には、第二の指標を直線で示すことが記載されていないから、本件第 1 訂正は、本件明細書に記載した事項の範囲内でない。【図 1】は、第二の指標が直線で示されているが、図面にすぎない上、それは車両の前方が直線状だからである（段落【0022】参照）。
- b 本件第 1 訂正が本件各発明に対して加えた構成は、いずれも公報 1 又は 2 に記載されている事項か設計事項にすぎない上、第二の指標が示す距離を車両先端からのものにしたたり第二の指標を直線で示したりする技術は、公報 2 の【図 4】、公報 3 の【図 3】、【図 5】、【図 6】及び【図 7】）、本件特許出願前に頒布された特開平 7 - 2 0 2 1 号公報の【図 1 2】、同実開昭 6 3 - 1 5 3 6 8 1 号のマイクロフィルムの第 1 図、同特開平 7 - 1 1 7 5 6 1 号公報の【図 3】並びに同実開平 3 - 8 9 4 1 号のマイクロフィルムの補正後の第 3 図によれば、周知慣用であった。そうであるから、当業者は、引用発明 1 又は 2 に基づいて容易に本件各第 1 訂正発明を想到することができた。

c 本件カーナビは、次のとおり、本件各第1訂正発明の技術的範囲に属しない。

(a) 構成要件2C及び2Hについて

構成要件2C及び2Hの「第一の指標」及び「第二の指標」は、距離を数値で示す必要があるが、本件カーナビの側方目安ラインや前端目安ラインは、車両の外周の位置を示すにすぎず、距離を数値で示さないから、本件カーナビは、構成要件2C及び2Hを充足しない。

(b) 構成要件2D及び2Iについて

構成要件2D及び2Iの「表示位置調整手段」は、距離指標画像と車両指標画像の位置を調整する必要があるが、本件カーナビは、電子制御ユニットが距離指標画像に当たる側方目安ラインと前端目安ラインの位置を調整するだけで、車両指標画像がないから、本件カーナビは、構成要件1D及び1Hを充足しない。

(c) 構成要件2Oについて

本件カーナビは、前端目安ラインが車両先端からの長さ方向の距離が特定の長さとなる位置に配置されているものではないから、構成要件2Oを充足しない。

(イ) 本件第2訂正について

a 本件第2訂正は、前記(ア)aと同様に、本件明細書に記載した事項の範囲内でない。

b 本件第2訂正が本件各発明に対して加えた構成は、前記(ア)と同

様、いずれも引用例 1 又は 2 に記載されている事項か設計事項にすぎない上、周知慣用技術であった。そうであるから、当業者は、引用発明 1 又は 2 に基づいて容易に本件各第 2 訂正発明を想到することができた。

c 本件カーナビは、次のとおり、本件各第 2 訂正発明の技術的範囲に属しない。

(a) 構成要件 3 C 及び 3 E について

構成要件 3 C 及び 3 E の「第一の指標」及び「第二の指標」は、距離を数値で示す必要があるが、本件カーナビの側方目安ラインや前端目安ラインは、車両の外周の位置を示すにすぎず、距離を数値で示さないから、本件カーナビは、構成要件 3 C 及び 3 E を充足しない。

(b) 構成要件 3 D について

構成要件 3 D の「表示位置調整手段」は、距離指標画像と車両指標画像の位置を調整する必要があるが、本件カーナビは、電子制御ユニットが距離指標画像に当たる側方目安ラインと前端目安ラインの位置を調整するだけで、車両指標画像がないから、本件カーナビは、構成要件 3 D 及び 1 H を充足しない。

第 3 当裁判所の判断

1 争点(1) (技術的範囲の属否) について、判断する。

(1) 構成要件 1 C について

ア 距離とは「①隔たり。間。② 2 点を結ぶ線分の長さ。」を意味し、指標

とは「物事の見当を付けるための目印。」を意味する（広辞苑（第6版））。そして、証拠（甲2）によれば、本件明細書の発明の詳細な説明には、「図1は、表示器28の画面28aに表示された画像の一例を示すものである。…32は車両からの距離を示す指標である距離指標画像（第二の画像）であり、この距離指標画像32は、車両側面からの距離を示す距離ライン32a（第一の指標）と、車両先端からの距離を示す距離ライン32b（第二の指標）と、距離ライン32aの傍らに表示される数字32cとからなるものである。」（段落【0015】）と記載されていることが認められるから、構成要件1Cの「車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標」は、車両側面から幅方向の隔たりを示す目印及び車両先端からの長さ方向の隔たりを示す別の目印を意味するものと解される。

本件カーナビの構成1cの側方目安ライン及び前端目安ラインは、車両側面から幅方向の隔たりを示す目印と車両先端から長さ方向の隔たりを示す別の目印であるから、構成要件1Cの「車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標を有する第二の画像」に該当する。

イ 被告は、距離指標画像が数字からも構成される上、原告らが拒絶査定不服審判請求書において本件各発明が正確な距離を把握することができる旨を強調していたから、構成要件1Cの「第一の指標」及び「第二の指標」は距離を数値で示す必要があると主張する。しかしながら、本件明細書の発明の詳細な説明の段落【0015】には、「第一の指標」や「第二の指

標」に当たる距離ラインだけでも距離を示すことが明記されているから、
「距離」が数値でなくて隔たりの意味で用いられていることは明らかである。被告の上記主張は、採用することができない。

ウ そうであるから、本件カーナビは、構成要件 1 C を充足する。

(2) 構成要件 1 D 及び 1 H について

ア 本件カーナビの構成 1 d の画面における側方目安ラインと前端目安ラインの位置を調整する操作手段と電子制御ユニットは、構成要件 1 D の「表示位置調整手段」に該当し、構成 1 h のインパネ等に設けられた操作スイッチ又はタッチパネル機能付きディスプレイに表示される操作ボタンは、構成要件 1 H の「操作スイッチ」に該当する。

イ 被告は、本件明細書の発明の詳細な説明には、表示位置調整手段が距離指標画像と車両指標画像を上下左右に移動させ、画面における当該両画像の位置を調整する旨の記載しかないから、構成要件 1 D 及び 1 H の「表示位置調整手段」が距離指標画像と車両指標画像の位置を調整する必要があると主張する。しかしながら、請求項 1 は、「表示位置調整手段」が距離指標画像に当たる「第二の画像」の位置を調整することを規定するにとどまり、車両指標画像の位置を調整することまでは規定していない。被告の上記主張は、採用することができない。

ウ そうであるから、本件カーナビは、構成要件 1 D 及び 1 H を充足する。

(3) したがって、本件カーナビは、本件各発明の技術的範囲に属する。

2 そこで、争点(3)（本件特許権行使の可否）について、判断することとする。

(1) 争点(3)－1 (本件各発明に係る特許が特許無効審判により無効にされるべきものと認められるか) について

ア 証拠(乙2ないし6)によれば、引用例1, 2及び公報1ないし3には、次の記載があることが認められる。

(ア) 引用例1

「〔産業上の利用分野〕本考案は自動車の側方監視装置に係り、特に自動車の側方の死角部分を運転者が運転席に居ながらにして十分に確認できるようにした監視装置に関するものである。

〔従来の技術及び考案が解決しようとする問題点〕最近、自動車のフロントボンネット形状が従来の箱型からウェッジ型へと変化し、またリアビューミラーの取付位置もフロントフェンダ部分からドア部分へと変わってきた。その結果、運転席(運転席は車体中央より右側寄りにあるものとして説明する)からは車体の左端の位置を確認するための基準となるべきものが何も見えず、従って、車体の左端がどこまであるのかがよく解らない状態となっている。またこのようなデザインの自動車はもちろんのこと、従来の箱型等のものであっても、運転席から見ると車体左側面近傍は所謂死角となり、安全運転上問題となっていた。特に狭い道路における離合や車庫入れ等に際しては、車7左側面近傍の死角部分についての安全が確認できず、そのために車体左側面を電柱や塀等に接触させたり、溝の中へ左車輪を脱落させたり、また極端な場合には通行人に接触することなどがあった。」(1頁13行ないし2頁16行)

「〔考案の効果〕本考案は以上の如くであるから、テレビカメラによってフロントフェンダ部近傍を運転席から十分に監視できるようになり、脱輪や障害者との衝突を未然に防ぐなど、安全確認効果は極めて著しい。」（7頁10行ないし15行）

(イ) 引用例2

「【0001】【発明の属する技術分野】本発明は、運転支援装置及び運転支援方法に関するものである。

【0002】【従来技術】従来、自動車等の車両においては、一般に大きな車体を有するので、運転者が運転席に座って車外を見ると、車両の外部周縁の近傍に死角が形成される。」

「【0004】そこで、運転者にとって死角の部分のうち、車両の後方の左右両側を撮影するために第1、第2のカメラを、車両の前方の左右両側を撮影するために第3、第4のカメラをそれぞれ配設した運転支援装置が提供されている（特開平5-310078号公報参照）。」

「【0005】【発明が解決しようとする課題】しかしながら、前記従来の運転支援装置においては、第1～第4の画像が並行に、かつ、同時に運転者に提供されるので、運転者にとって各第1～第4の画像から必要な情報を得るための作業が煩わしい。また、所定の選択キー等を操作することによって、第1～第4の画像のうちの必要な一つの画像を選択し、表示画面の全体にわたって形成することができるが、前記選択キー等を操作する必要があるので、画像を形成するための作業

が煩わしい。さらに、最適な画像を選択するために運転者による思考が要求されるので、画像上の有用な情報が見過ごされてしまうことがある。しかも、緊急性を要する情報である場合、即座に画像を選択することが困難であり、作業が一層煩わしくなってしまう。

【0006】本発明は、前記従来の運転支援装置の問題点を解決して、運転者にとって死角の部分の画像のうち、運転者の意図に合う最適な画像を形成することができ、しかも、画像を形成するための作業を簡素化することができる運転支援装置及び運転支援方法を提供することを目的とする。」

「【0013】図1は本発明の実施の形態における運転支援装置の機能ブロック図である。

【0014】図において、 C_{FL} 、 C_{FR} 、 C_{RL} 、 C_{RR} は、車両に搭載され、所定の被撮影体を撮影する撮像装置としてのカメラ、22は表示画面を備えた表示部としてのディスプレイ…91は、撮影によって得られた画像を前記表示画面に形成する画像形成処理手段…である。」

「【0018】前記カメラ C_{FL} 、 C_{FR} 、 C_{ML} 、 C_{MR} 、 C_{RL} 、 C_{RR} は、CCDカメラから成り、被撮影体としての車外の道路、溝、壁、車両11の一部等を撮影する撮像装置を構成する。」

「【0025】カメラ C_{FL} 、 C_{FR} 、 C_{RL} 、 C_{RR} は、車両11の前端、後端、左端及び右端の延長線上を推測するために必要な範囲を撮影することができるように、しかも、運転者が運転席に座って車外を見るとききの視線の方向とほぼ一致する方向に向けて配設される。」

「【0043】なお、画像 P_{FL} 、 P_{FR} 、 P_{RL} 、 P_{RR} には、車両11の一部、溝52、壁53等が表示されるとともに、車両11の最外側の縁を表す表示ライン54が表示される。該表示ライン54は、車両11の最外側のラインを地面に垂直に下ろし、前記ラインを車両11の前後方向に延長させることによって設定され、車両11の前方又は後方に向けて突出させられる。」

「【0063】次に、障害物を回避する場合の画像 P_{FL} の例について説明する。

【0064】図15は本発明の実施の形態における障害物回避表示処理によって形成される画像の第1の例を示す図、図16は本発明の実施の形態における障害物回避表示処理によって形成される画像の第2の例を示す図である。

【0065】図において、11は車両、61は障害物としての他の車両である。」

「【0066】また、画像 P_{FL} の第2の例においては、車両61と車両11との間の間隔の目安となる距離線64～66を車両11からの距離（例えば「15cm」、「50cm」、「2m」等）と共に画像 P_{FL} に表示することもできる。」

(ウ) 公報1

「特許請求の範囲

車両の後方を確認するカメラと、距離スケールの図形や文字を発生させる信号発生装置と、カメラからの映像信号と信号発生装置から出

力された画像信号を多重させる多重装置と，多重された画像信号を上下方向に移動させる入力手段と，前記多重装置から出力された画像信号を表示するモニタと，これらの装置を制御するコントローラから構成され，前記モニタ上に映し出される後方の風景の中で，前記距離スケールを上下に任意に動かすことにより，距離スケールと実画面上の正確な位置合せを容易に実現させることを特徴とする後方確認表示装置。」

「（産業上の利用分野）本発明は車両後方確認カメラを搭載した後方確認表示装置に関するものである。

（従来の技術）…カーエレクトロニクスは車の安全性，快適性，娯楽性の向上を追求するものであるが特に車両後方の安全性確保と死角除去のために，後方確認カメラを搭載する車が増えている。

以下図面を参照しながら，上述した従来の後方確認表示装置の一例について説明する。

第4図は従来の後方確認表示装置を示すものである。第4図において，41は後方確認カメラ，42はモニタ，43はモニタ前面カバーに印刷された距離を示すスケール，44は車両，45は距離の目安になるフラッグである。」（1頁左欄17行ないし右欄16行）

「この後方確認カメラ41を車両44へ取付け，表示距離の位置を調整する場合，距離を示すフラッグ45を車両の後方に一定距離をおいて立てる。この距離は画面上のスケールがたとえば10mであれば，10mに合せる。次にモニタ42を見ながら後方確認カメラ41を矢印

の方向に回転させ、距離スケール 4 3 とフラッグ 4 5 を合せる。その位置で後方確認カメラを固定すれば、距離合せは完了する。

(発明が解決しようとする課題)

しかしながら、上記のような構成では、距離合せをする際カメラを回転する人と、モニタを見ながら回転方向位置を指示する人が必要であり、また、固定しても車体の振動、風圧等によりカメラの位置がずれ、正確な距離が表示できない可能性があった。また回転する空間確保や、機構上からも取付け位置や方法も困難であった。

本発明の目的は、従来の欠点を解消し、後方確認カメラからの映像信号に図形文字信号を発生する信号発生器からの距離スケールを多重させ、この距離スケールを任意に上下できる手段を付加し、距離合せの正確化、容易化を図る後方確認表示装置を提供することである。」

(2 頁左上欄 5 行ないし右上欄 6 行)

「第 1 図においてキースイッチ 1 3 のアップキー 1 4，ダウンキー 1 5 を押す毎に R O M 5 よりパターンを読み出し、キーの種類と回数により上記演算をし、ビデオ R A M 6 に書き込めば、任意に図形、文字パターンを上下方向に移動させることができる。

第 3 図は実際に位置合せする方法を図示したものであり、車両 1 6 の屋根に後方確認カメラ 1 が取り付けられている。車両の後方にたとえば、1 0 m の位置にフラッグ 1 7 を立て、その映像を表示したものが画面 2 1 であり、ここで、アップキー 1 4 を押すとパターン 2 2，2 5 が上方に移動し、パターン 2 3，2 6 はそれぞれ 2 4，2 7 の中間

まで移動する。逆にダウンキー 15 を押すと 22 ～ 27 は下方に移動し、任意にフラッグ 17 の位置に合せ込むことができる。」（3 頁左上欄 10 行ないし右上欄 4 行）

(エ) 公報 2

「【0001】【発明の属する技術分野】本発明は、車両の後方に設置されたカメラからの映像を表示するとき、同時に車幅や距離等の目安をモニタ上に表示するカメラスケール表示装置に関するものである。

【0002】【従来の技術】従来のカメラスケール表示装置として、特開平 4-103444 号公報に記載された構成が知られている。…図 4 に従来のカメラスケール表示例を示している。」

「【0004】図 4(a)，(b)は車両とカメラ位置並びに距離関係を示す側面図，平面図である。図 4(c)は図 4(a)，(b)の内容のカメラ映像とカメラスケールの表示例であり，図中の符号 41～48 は表示ポイントのカメラスケールである。」

「【0006】【発明が解決しようとする課題】しかしながら，上述した従来のカメラスケール表示装置では，カメラスケールを一定条件下でのパターンとして ROM 11 に記憶しているため，自由に後方確認用カメラ 1 の取付け位置を選択できない。また，車幅が想定していたものと異なっていたり，後方確認用カメラ取り付け位置の地上高が想定していた高さと異なったり，後方確認用カメラ取り付け位置が車両中央から左右にずれていた場合，後方確認用カメラ 1 の取付け角度を変更したり，カメラスケール全体パターンの上下移動だけではカメラ

スケールと実際の車幅や距離と合わせることができず、カメラスケールの表示は実際の車幅や距離と合わせることができず。カメラスケールの表示は実際の車幅や距離と大きく異なってしまうという問題点があった。」

「【0008】本発明は、上記従来の問題点を解決するもので、基本カメラスケールを想定した車幅やカメラ取付け位置の地上高や左右位置に関係なく、後方確認用カメラの取付け位置を自由に選択でき、実際の車幅、距離に合ったカメラスケールに表示位置を修正可能なカメラスケール表示装置を提供することを目的とするものである。」

「【0015】図2はカメラスケールの表示例を示すものである。後方確認用カメラ1を車両13に対して図2(a)、(b)に示すような位置関係で取り付けた場合、基本カメラスケールのままで図2(c)に示すように、カメラスケール21、22、23、24、25、26、27、28は実際の距離や車幅を示す線と全く異なってしまう。こそこで、カメラスケール21～28を図2(d)に示すカメラスケール31～38の位置に移動させればよい。

【0016】まず、書換可能メモリ9内のカメラスケール21の座標データ(X21、Y21)をカメラスケール31の座標データ(X31、Y31)に変更し、書換可能メモリ9に記憶する。例えば、カメラスケール21が車両右側後方10mの位置を示す予定であれば、そのポイントに何か目印を置き、そのポイントにカメラスケール21が表示されるようにカメラスケール21を移動させ、その座標データ

(X 3 1, Y 3 1) を新たなカメラスケール 2 1 の座標データとして書換可能メモリ 9 内の座標データを変更する。同様にして、カメラスケール 2 2 ~ 2 8 のそれぞれの座標データをカメラスケール 3 2 ~ 3 8 の各座標データに変更する。その新たな座標データにて描画 L S I 1 0 がカメラスケールを表示デバイス 5 に表示させることにより、図 2 (d) に示すように実際の車幅や距離に合ったカメラスケールとして表示が可能となる。」

(オ) 公報 3

「【0 0 0 1】【産業上の利用分野】本発明は、目視による後方確認が困難な、たとえば、バス、トラック、1 ボックスカー又はキャンピングカー等の車両に適用する車載用後方確認装置の改良に関する。」

「【0 0 0 3】…特開平 5 - 2 1 3 1 1 3 号公報には、後方画像に、距離目盛りパターン画像をオーバーラップ表示するものが記載されている。これによれば、ディスプレイ上の距離目盛りを確認することによって、距離感を正しくつかむことができ、障害物までの距離を直感的に把握することができる。」

【0 0 0 4】【発明が解決しようとする課題】しかしながら、かかる公報記載の従来装置にあつては、距離目盛りパターン画像が固定のものであったため、たとえば、カメラの取り付け方が適正でなかったり、又は、走行中の振動でカメラの取り付け傾斜角がずれたりした場合には、距離目盛りパターン画像と後方画像との対応関係が不適切となり、運転者は、誤った距離認識をしてしまい、かえって安全性を阻

害するという問題点があった。

【0005】【目的】そこで、本発明は、カメラ（撮影手段）の取り付け状態に応じて距離目盛りパターン画像を補正することにより、距離目盛りパターン画像と後方画像との対応関係を常に適切化し、以て、運転者による正確な距離認識を安定的に確保することを目的とする。」

「【0011】…図1～図7は請求項1及び請求項2記載の発明に係る車載用後方確認装置の一実施例を示す図である。まず、構成を説明する。図1において、1はCCD（Charge Coupled Device）又は撮像管等を用いたテレビカメラ（以下「カメラ」と略す）であり、このカメラ1は、車両2の所定位置（車両後方を広く見渡すことのできる、たとえば車両後部の高所）に取り付けられ、その撮影レンズ1aは、車両2の後方に向いている。すなわち、カメラ1は、車両2に取り付けられ、該車両2の後方画像Vを撮影する撮影手段として機能する。

【0012】3はカメラ1を車両2に取り付けるための取り付け金具である。この取り付け金具3は、カメラ1の取り付け傾斜角（カメラアングル θ ；以下、単に「アングル θ 」と言う）を、所定の範囲内で自在に調節できるものであり、アングル θ は角度センサ4によって検出される。また、5はカメラ1の取り付け高Hを設定するための設定スイッチであり、この設定スイッチ5には、たとえば、ディップスイッチやロータリースイッチ等が用いられ、地面からカメラ1までの高さを計測して、その値を手動で設定するものである。上記の角度セ

ンサ 4 及び設定スイッチ 5 は、一体として検出手段を構成する。

【0013】…7 は、画像発生手段及び補正手段並びに第二の画像発生手段としての機能を有するコントロールユニットである。コントロールユニット 7 は、第一受信部 7 a、第二受信部 7 b、RAM (random access memory) 7 c、ROM (read only memory) 7 d、CPU (central processing unit) 7 e、画像合成部 7 f 及び画像出力部 7 g を含み、バックアイシステムの主要な機能をソフト的及びハード的に実現する。すなわち、CPU 7 e は、ROM 7 d に格納されている所定の処理プログラムを実行し、所定の時間ごとに、第一受信部 7 a を介して角度 θ 及び取り付け高 H を取り込むとともに、テーブルルックアップ等の手法によって、これらの取り込みデータ (θ , H) に応じた距離目盛りパターン画像 S を発生するもので、距離目盛りパターン画像は、 θ と H の組み合わせの数だけ ROM 7 d に格納されている。」

「【0014】画像合成部 7 f は、CPU 7 e によって選択された距離目盛りパターン画像 S とカメラ 1 で撮影された後方画像 V とを重ね合わせ、オーバーラップ画像 O を生成するもので、オーバーラップ画像 O は、画像出力部 7 g を介し、運転席に設けられたディスプレイ (表示手段) 8 に出力される。」

イ 前記(1)認定の引用例 2 の記載によれば、引用発明 2 は、左右前端付近の道路の画像を含む車両前方の左前端及び右前端に配設されているカメラ (C_{FL} , C_{FR}) で撮影した画像と、車両の左前端から左斜め前方向の隔

たりを示す距離線又は車両側面から幅方向の隔たりを示す表示ラインとを合成してディスプレイに表示させる画像形成処理手段と、前記距離線又は表示ラインを表示するための画像データを記憶した画像形成処理手段に係る構成を含むものと認められる。そして、これらのうちの「道路」、「カメラ」、「隔たり」、「距離線」及び「表示ライン」、「ディスプレイ」並びに「画像形成処理手段」は、本件各発明の「路面」、「撮像手段」、「距離」、「指標」、「表示手段」並びに「画像合成手段」及び「記憶手段」にそれぞれ相当するから、引用発明2は、前輪近傍の路面の画像を含む車両前方の左前端及び右前端に配設されている撮像手段で撮像した画像と、車両の左斜め前方向の距離を示す指標又は車両の幅方向の距離を示す指標を有する別の画像と、を合成して表示手段に表示させる画像合成手段と、前記別の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段に係る構成を含むものである。

被告は、引用例2の「距離線64～66」が構成要件1Cの「車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び長さ方向の距離を示す第二の指標」に相当すると主張する。しかしながら、カメラは、運転者が運転席に座って車外を見るとき視線の方向とほぼ一致する方向に向けて配設される（段落【0025】）上、証拠（乙3）によれば、引用例2の【図16】における距離線64ないし66は、車両11から離れるほど両端が短くなっていることが認められるから、車両前方の左前端に配設されているカメラで撮影した画像と合成されて表示される距離線は、運転者からの視線の方向である左斜め前方向の距離を示すと考えるのが自然である。被告の上記主張

は、採用することができない。

ウ 本件各発明と引用発明 2 とを対比すると、本件各発明と引用発明 2 とは、「車両に配設されており運転者にとって死角となる部分を撮像する撮像手段と、前記撮像手段で撮像した画像を画面に表示する表示手段と、を備えた車両用監視装置であって、運転者にとって死角となる部分の路面の画像を含む前記画像と、車両の幅方向の距離を示す指標を有する別の画像と、を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と、前記別の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段を有する車両用監視装置。」である点で一致し、次の 4 点で相違する。

(ア) 本件各発明では、撮像手段がドアミラーに配設され前輪近傍を撮像しているのに対し（構成要件 1 A 及び 1 C の一部）、引用発明 2 では、撮像手段が車両前方の左前端及び右前端に配設されている点（以下「相違点 1」という。）

(イ) 本件各発明では、別の画像が長さ方向の距離を示す指標を有するのに対し（構成要件 1 C の一部）、引用発明 2 では、これがない点（以下「相違点 2」という。）

(ウ) 本件各発明では、別の画像を上下左右に移動させ、画面における別の画像の位置を調整する表示位置調整手段を有するのに対し（構成要件 1 D）、引用発明 2 では、これがない点（以下「相違点 3」という。）

(エ) 本件発明 3 では、表示位置調整手段として、別の画像を上下左右に移動させる操作スイッチを有するのに対し（構成要件 1 H）、引用発

明 2 では、これがない点（以下「相違点 4」という。）

エ そこで、相違点について検討する。

（ア） 相違点 1 について

引用発明 2 と引用発明 1 は、カメラとこれで撮影した画像を画面に表示する表示手段とを備えた車両用監視装置という同一の技術分野に属する。そして、前記(1)認定の引用例 1 の記載に証拠（乙 8， 9）を総合すれば、自動車のフロントボンネットの形状は、遅くとも昭和 6 1 年ころには箱形からウェッジ型に変わり、これとともに、リアビューミラーの取付位置もフロントフェンダ部分からドア部分へ変わったこと、これにより、運転席とは反対側の側面（通常は左側面）のうちドアミラーよりも前の前輪近傍が死角になり、接触事故や脱輪の原因になることがあったので、本件特許出願当時、ドアミラーよりも前の前輪近傍を運転席から監視する装置を提供することが周知の課題であったことが認められる。そうすると、死角部分となり得る前輪近傍の撮像が十分でない引用発明 2 に接した当業者は、上記課題を容易に認識することができたものである。引用発明 1 は、上記課題とその解決手段を提供しているものであるから、当業者は、引用発明 2 に引用発明 1 を容易に組み合わせ、撮像手段を車両前方の左右各前端からドアミラーに移し、前輪近傍を撮像することができたものと認められる。

（イ） 相違点 2 について

車両に配設されているカメラで撮影した画像に距離を示す指標を合成して表示手段に表示させる技術が、すれ違いや縦列駐車等、障害物に

接触しやすい場所をこれに接触したりしないように運転する必要がある場合に、死角にある障害物との距離を把握するという課題を解決するものであることは、自明である。また、証拠（乙4ないし7，16，20）によれば、車両に配設されているカメラで撮影した画像に長さ方向の距離を示す指標を合成して表示手段に表示させる技術は、本件特許出願当時、周知慣用技術であったことが認められる。引用発明2は、車両の幅方向の距離を示す指標に加え、車両の左斜め前方向の距離を示す指標をも開示しているから、当業者は、別の画像に長さ方向の距離を示す指標を適宜加えることができたものと認められる。

(ウ) 相違点3及び4について

a 前記(1)認定の公報1ないし3の記載によれば、公報1の「カメラ」，「モニタ」，「距離スケール」，「多重装置」，「ROM」及び「キースイッチ」，公報2の「カメラ」，「表示デバイス」，「カメラスケール」，「描画LSI」及び「書換可能メモリ」，公報3の「カメラ」，「ディスプレイ」，「距離目盛りパターン」，「画像合成部」，「ROM」及び「設定スイッチ」は、本件各発明の「撮像手段」「表示手段」，「指標」，「画像合成手段」，「記憶手段」及び「操作スイッチ」にそれぞれ相当する。

そうすると、本件特許出願当時、車両後部に配設されており車両後方を撮像する撮像手段と、前記撮像手段で撮像した画像を画面に表示する表示手段と、を備えた車両用監視装置であって、車両後方の路面の画像を含む上記画像と、車両後端から長さ方向の隔たりを示

す指標を有する別の画像と，を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と，前記別の画像を上下又は左右に移動させ，前記画面における前記別の画像の位置を調整する表示位置調整手段と，前記別の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段と，前記表示位置調整手段は，前記別の画像を上下に移動させる操作スイッチを有する車両用監視装置に係る技術は，本件特許出願当時，周知慣用であったものと認められる。

- b 引用発明 2 と公報 1 ないし 3 に記載された周知慣用技術は，カメラとこれで撮影した画像を画面に表示する表示手段とを備えた車両用監視装置であって，上記画像と距離を示す指標を有する別の画像とを合成して上記表示手段に表示させる画像合成手段と，上記別の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段を有する車両用監視装置という同一の技術分野に属する。また，前記(1)認定の事実を証拠（甲 3 の 3）を総合すれば，カメラをドアミラーに配設しても，車体の振動や乗車人数等により，距離を示す指標がずれるから，当該指標を上下左右に移動させ，画面における位置を調整する手段を提供することが自明の課題であったことが認められる。そうすると，距離を示す指標の位置を調整しない引用発明 2 に接した当業者は，上記課題を容易に認識することができたものである。公報 1 ないし 3 に記載された周知慣用技術は，上記課題とその解決手段を提供しているものであるから，当業者は，引用発明 2 に公報 1 ないし 3 に記載された周知慣用技術を容易に適用し，別の画像を上下

又は左右に移動させ、画面における別の画像の位置を調整する表示位置調整手段と、別の画像を上下に移動させる操作スイッチを加えることができたものと認められる。

- c 原告らは、引用発明 2 が車両前方を撮影するから、車両後方を撮像する公報 1 ないし 3 に記載された技術を適用する動機付けがないと主張する。しかしながら、ずれた指標の位置を調整する手段を提供するという課題やその解決手段は、車両の前後で異なるものではないから、動機付けはあるといわなければならない。原告らの上記主張は、採用することができない。

オ そうすると、本件各発明は、引用発明 2 に引用発明 1 を組み合わせ、公報 1 ないし 3 に記載された周知慣用技術を適用することにより、当業者が容易に想到することができたものと認められる。

したがって、本件特許は、特許無効審判により無効にされるべきものである。

- (2) 争点(3)－2 (本件第 1 訂正又は本件第 2 訂正が適法であり、これにより無効理由が解消され、かつ、本件カーナビが本件各第 1 訂正発明又は本件各第 2 訂正発明の技術的範囲に属するか) について

ア 本件各第 1 訂正発明について

本件第 1 訂正による訂正は、別紙「特許請求の範囲の記載」1 の下線を付した箇所であるが、これが特許請求の範囲の減縮に当たるものであるとしても、これらの箇所は、いずれも当業者が適宜選択することができる設計的事項にすぎない（なお、原告らは、死角となる前輪近傍を撮像しつ

つ、車両先端から障害物までの距離を推測することができ、車両を前方の壁等にできるだけ近づけられるなどといった顕著な作用効果を奏すると主張するが、そのような作用効果は、引用発明1と引用発明2の両作用効果の総和とほとんど変わらないというべきであるから、原告らの上記主張は、採用することができない。)。

そして、本件各発明は、引用発明2に引用発明1を組み合わせ、公報1ないし3に記載された周知慣用技術を適用することにより、当業者が容易に想到することができたものであるところ、さらに構成を適宜加えて、本件各第1訂正発明の構成とすることは、当業者であれば、容易に想到することができたものと認められる。

そうすると、本件第1訂正がされたとしても、本件特許は、特許無効審判により無効にされるべきものである。

イ 本件各第2訂正発明について

本件第2訂正による訂正は、別紙「特許請求の範囲の記載」2の下線を付した箇所であるが、これが特許請求の範囲の減縮に当たるものであるとしても、これらの箇所は、いずれも当業者が適宜選択することができる設計的事項にすぎない

そして、本件各発明は、引用発明2に引用発明1を組み合わせ、公報1ないし3に記載された周知慣用技術を適用することにより、当業者が容易に想到することができたものであるところ、さらに構成を適宜加えて、本件各第2訂正発明の構成とすることは、当業者であれば、容易に想到することができたものと認められる。

そうすると、本件第2訂正がされたとしても、本件特許は、特許無効審判により無効にされるべきものである。

(3) したがって、原告らは、被告に対し本件特許権を行使することができない。

3 以上に判示したところによれば、原告らの請求は、その余の点について判断するまでもなく、理由がない。

よって、原告らの請求を棄却することとして、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 高 野 輝 久

裁判官 藤 田 壮

裁判官志賀勝は、転補のため署名押印することができない。

裁判長裁判官 高 野 輝 久

(別添特許公報は省略)

当 事 者 目 録

新潟県長岡市<以下略>

原 告 日 本 精 機 株 式 会 社

埼玉県朝霞市<以下略>

原 告 有 限 会 社 ヒ ュ ー マ ン リ ン ク

上記兩名訴訟代理人弁護士

	笠	原	基	広
同訴訟復代理人弁護士	中	村	京	子
	竹	中	大	樹
同補佐人弁理士	木	村		満
	杉	本	和	之
	大	神	田	梢
	早	川	牧	子
	関	山	健	一
	白	井	健	朗

さいたま市<以下略>

被 告 ク ラ リ オ ン 株 式 会 社

同訴訟代理人弁護士 古 城 春 実

牧 野 知 彦

特許請求の範囲の記載

- 1 本件第1訂正後の請求項1，3及び4（訂正部分に下線を付す。）

【請求項1】ドアミラーに配設されており，前記ドアミラーよりも前にある前輪近傍を撮像する撮像手段と，前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と，を備えた車両用監視装置であって，

前輪近傍の路面及び車両の画像を含むが，車両先端が写っていない前記第一の画像と，車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び車両先端からの長さ方向の距離を前記幅方向に沿って延びる直線で示す第二の指標を有する第二の画像と，を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と，

前記第二の画像を上下左右に移動させ，前記画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と，を設けたことを特徴とする車両用監視装置。

【請求項3】ドアミラーに配設されており前輪近傍を撮像する撮像手段と，前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と，を備えた車両用監視装置であって，

前輪近傍の路面の画像を含む前記第一の画像と，車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び車両先端からの長さ方向の距離を直線で示す第二の指標を有する第二の画像と，を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と，

前記第二の画像を上下左右に移動させ，前記画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と，を設け，

前記直線は，前記幅方向に沿って延び，

前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段を有することを特徴とする車両用監視装置。

【請求項4】 前記第一の指標及び前記第二の指標は、前記路面上に位置するように前記表示手段に表示され、

前記車両の画像は、前記ドアミラーよりも前にある前輪の画像を含み、

前記第二の指標は、車両先端からの長さ方向の距離が特定の長さとなる位置に配置されており、

前記表示位置調整手段は、前記第二の画像を上下左右に移動させる操作スイッチを有することを特徴とする請求項1に記載の車両用監視装置。

2 本件第2訂正後の請求項1，3及び4（訂正部分に下線を付す。）

【請求項1】 ドアミラーに配設されており、前記ドアミラーよりも前にある前輪近傍を撮像する撮像手段と、前記撮像手段で撮像した第一の画像を画面に表示する表示手段と、を備えた車両用監視装置であって、

前輪近傍の路面の画像及び車両の画像を含む前記第一の画像と、車両の幅方向の距離を示す第一の指標及び車両先端からの車両の長さ方向の距離を前記幅方向に沿って延びる直線によって示す第二の指標を有する第二の画像と、を合成して前記表示手段に表示させる画像合成手段と、

前記第二の画像を上下左右に移動させ、前記画面における前記第二の画像の位置を調整する表示位置調整手段と、を設け、

前記第二の指標は、前記幅方向を横方向とした場合の前記第一の画像における車両の画像の横の位置であって前記第一の画像における路面上の位置に配置された前記幅方向に沿って延びる直線の前記長さ方向における配置位置に

よって前記長さ方向の距離を示す, ことを特徴とする車両用監視装置。

【請求項 3】前記第二の画像を表示するための画像データを記憶した記憶手段を有することを特徴とする請求項 1 に記載の車両用監視装置。

【請求項 4】前記表示位置調整手段は、前記第二の画像を上下左右に移動させる操作スイッチを有することを特徴とする請求項 1 に記載の車両用監視装置。