

令和8年6月4日判決言渡

令和7年(行ケ)第10113号 審決取消請求事件

口頭弁論終結日 令和8年4月16日

判 決

5

原 告 C A S E 特 許 株 式 会 社

同訴訟代理人弁護士 高 橋 雄 一 郎

同訴訟代理人弁理士 望 月 尚 子

10

被 告 特 許 庁 長 官

同指定代理人 浅 野 麻 木

遠 藤 秀 明

西 山 智 宏

15

小 川 将 之

北 村 英 隆

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。

20

事 実 及 び 理 由

第1 請求

特許庁が訂正2024-390093号事件について令和7年10月16日
にした審決を取り消す。

第2 事案の概要

25

本件は、原告が、特許請求の範囲についてされた訂正審判請求を不成立とした
審決の取消しを求める事案である。

1 特許庁における手続の経緯等（当事者間に争いがないか、又は当裁判所に顕著である。）

(1) 特許

5 特許第6893602号（以下「本件特許」という。）は、平成26年9月30日（以下「本件優先日」という。）にされた特許出願に基づく優先権を主張して平成27年9月29日にされた出願（特願2016-552064号）の分割出願として平成30年10月29日にされた出願（特願2018-203031号）の分割出願として、令和元年6月20日に出願（特願2019-114306号。以下、同出願の願書に添付された明細書及び図面を併せて「本件明細書等」といい、本件明細書等の段落番号及び図面の番号を【】の記号を用いて示す。）がされ、令和3年6月4日に設定登録がされた（請求項の数12）。

10 令和4年10月25日、本件特許につき訂正審判請求がされ、同年12月27日付けで同訂正を認める旨の審決がされて、同審決は、令和5年1月10日に確定した。同訂正後の特許請求の範囲の請求項1、11及び12の記載は、別紙1（特許請求の範囲）の「前」欄に記載のとおりである。

(2) 訂正審判請求

20 原告は、本件特許の特許権者であるところ、令和6年8月19日、本件特許の特許請求の範囲を訂正する訂正審判請求をし（以下、この請求に係る訂正を「本件訂正」という。）、特許庁は、これを訂正2024-390093号事件として審理した。

原告の求めた訂正事項は、次の訂正事項1及び2のとおりである（下線部は訂正箇所を示す。）。

（訂正事項1）

25 特許請求の範囲の請求項1に「前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モード

に切り替えるように構成されている、」と記載されているのを、「前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替え、高度自動化切替条件が成立した場合、自動で前記基本モードから前記高度自動化モードに切り替えるように構成されている、」と訂正する（請求項 1 の記載を引用する請求項 2 から 9 まで及び 1 2 も同様に訂正する。）。

（訂正事項 2）

特許請求の範囲の請求項 1 1 に「報知部と、を備える、自動運転制御装置」と記載されているのを、「報知部と、を備え、前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替え、高度自動化切替条件が成立した場合、自動で前記基本モードから前記高度自動化モードに切り替えるように構成されている、自動運転制御装置」と訂正する（請求項 1 1 の記載を引用する請求項 1 2 も同様に訂正する。）。

本件訂正後の特許請求の範囲の請求項 1、1 1 及び 1 2 の記載（以下、本件訂正後の請求項に記載された発明を請求項の番号に応じて「訂正発明 1」などという。）は、別紙 1（特許請求の範囲）の「後」欄に記載のとおりである。

(3) 審決

特許庁は、令和 7 年 1 0 月 1 6 日、「本件審判の請求は、成り立たない。」との審決（以下「本件審決」という。）をして、その謄本は、同月 2 4 日、原告に送達された。

原告は、同年 1 1 月 2 0 日、本件審決の取消しを求める訴えを提起した。

2 本件審決の理由の要旨

(1) 訂正の目的の適否、新規事項の有無及び特許請求の範囲の拡張・変更の有無

本件訂正は、特許請求の範囲の減縮を目的とするものであり、本件明細書等に記載された事項の範囲内における訂正であり、実質上特許請求の範囲を拡張し又は変更するものに当たらない。

(2) 独立特許要件

5 ア 甲1に記載された発明の認定

本件優先日前に公開された甲1（LEGACYアイサイト取扱説明書）には、次の発明（以下「引用発明1」という。）が記載されている。

「EyeSightであって、2台のCCDカメラを用いたステレオ画像処理により、先行車や障害物、車線などを認識するステレオカメラを備え、運転者の判断を助け、安全・快適で疲れの少ない運転を可能にするさまざまな機能がシステムによって動作し、さまざまな前記機能に全車速追従機能付クルーズコントロール、プリクラッシュブレーキ、AT誤発進抑制制御、車線逸脱警報、ふらつき警報、先行車発進お知らせ、定速クルーズコントロールが含まれ、全車速追従機能付きクルーズコントロール及び定速クルーズコントロールが自動解除される場合があり、もしくはEyeSightが一時停止されて定速クルーズコントロールを除くEyeSightの全ての機能が使用できない場合があり、エンジン始動後、プリクラッシュ2次ブレーキが3回作動したときにEyeSightが一時停止され、EyeSightが一次停止された原因が改善されると自動的にEyeSightが復帰する、EyeSight。」

20 イ 訂正発明1と引用発明1との対比

訂正発明1と引用発明1を対比すると、別紙2（訂正発明1と引用発明1の対比）に記載のとおりである。

ウ 一致点の認定

上記イの対比関係に鑑みると、訂正発明1と引用発明1とは、次の点において一致する。

「車両に搭載される自動運転制御装置であって、前記車両の周囲の情報で

ある周囲情報を取得するように構成された周囲情報取得部と、前記車両の運転モードを、前記車両の走行に必要な複数種類の運転動作の一部又は全てを前記周囲情報に基づいて自動で実行する高度自動化モード、及び、前記自動で実行する前記運転動作の種類が前記高度自動化モードよりも少ないか若しくはゼロである基本モード、の何れか一方に設定するように構成された運転モード設定部と、前記運転モード設定部により設定された前記運転モードに基づき、その運転モードにおいて前記自動で実行するように設定されている前記運転動作を実行するように構成された自動制御部と、前記自動制御部により前記車両の急ブレーキが作動したか否か判断するように構成された急ブレーキ判断部と、を備え、前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替え、高度自動化切替条件が成立した場合、自動で前記基本モードから前記高度自動化モードに切り替えるように構成されている、自動運転制御装置。」

エ 相違点の認定

訂正発明 1 と引用発明 1 とは、次の点で相違する。

(相違点)

訂正発明 1 では、車両の走行に必要な複数種類の運転動作として「車線変更制御、右左折制御又は駐車制御が含まれる」のに対して、引用発明 1 は「全車速追従機能付クルーズコントロール、プリクラッシュブレーキ、AT誤発進抑制制御、車線逸脱警報、ふらつき警報、先行車発進お知らせ、定速クルーズコントロール」を含む点。

オ 相違点についての検討

引用発明 1 は、運転支援機能を提供するものであるところ、運転支援機能の中には、ドライバーが行う外部認識、判断、操作の一部を、自動で行うも

のが搭載されている。また、運転の自動化に関する技術分野において、自動車の基本的な性能である「走る」「曲がる」「止まる」を支援するために、外部認識、判断、操作の全てもしくは一部をシステムが行うことで、車線変更、右左折又は駐車を実行することは周知技術である。

5 引用発明 1 において、運転者の判断を助け、安全・快適で疲れの少ない運転を可能にするために、車線変更、右左折又は駐車を実行する機能を採用することには、十分な動機付けが存在し、かかる機能の採用に阻害要因も存在しない。

したがって、引用発明 1 における運転動作として、車線変更制御、右左折
10 制御又は駐車制御を採用することは、当業者が適宜なし得たことにすぎない。

よって、訂正発明 1 は、引用発明 1 及び上記周知技術に基づいて当業者が容易に発明をすることができたものである。

カ 訂正発明 1 1 について

甲 1 には、次の引用発明 2 が記載されていると認められるところ、訂正発
15 明 1 1 と引用発明 2 とは、上記エの相違点において相違する。

「エンジン始動後、プリクラッシュ 2 次ブレーキが 3 回作動することによって EyeSight が一時停止したときに、EyeSight 一時停止表示が表示される引用発明 1。」

相違点についての判断は、上記オのとおりである。

20 よって、訂正発明 1 1 は、引用発明 2 及び周知技術に基づいて当業者が容易に発明をすることができたものである。

キ 訂正発明 1 2 について

甲 1 には、次の引用発明 3 が記載されていると認められるところ、訂正発
25 明 1 2 と引用発明 3 とは、上記エの相違点において相違する。

「引用発明 1 の EyeSight を備える車両。」

相違点についての判断は、上記オのとおりである。

よって、訂正発明 1 2 は、引用発明 3 及び周知技術に基づいて当業者が容易に発明をすることができたものである。

ク 独立特許要件についてのまとめ

訂正発明 1、1 1 及び 1 2 は、特許法 2 9 条 2 項の規定により、特許出願の際、独立して特許を受けることができるものではないから、訂正事項 1 及び 2 は、同法 1 2 6 条 7 項の規定に適合しない。

第 3 原告主張の審決取消事由（独立特許要件についての認定判断の誤り）

1 動機付けの不存在

引用発明 1 は、先進安全技術（A S V）を体現した車に関するものであるため、先進安全技術とは異なる目的から自動化を推し進める自動運転技術を単純に引用発明に取り入れる動機付けはない。

また、引用発明 1 は、現実に販売された自動車の取扱説明書であり、その性質上、車の各種機能の技術的な最適化が極限まで施されているため、機能の一部を変更又は追加する動機付けはない。

2 阻害要因の存在

引用発明 1 の自動車は、そもそも側方の周囲情報を取得せず、前方の周囲情報のみを取得して、その範囲で運転支援を行うものとしている。そうすると、引用発明 1 の自動車において、前方を認識するステレオカメラに加えて、側方を認識するセンサーを設けることには阻害要因がある。そして、側方を認識するセンサーがない車両に車線変更制御、右左折制御及び駐車制御といった各種制御を適用することは不可能である。

3 まとめ

以上のとおり、本件優先日当時、当業者において、相違点に係る引用発明 1 の構成から訂正発明 1 の構成に想到することが容易であったということはできない。これと異なる本件審決の判断には、結論に影響を及ぼす誤りがある。このことは、訂正発明 1 1 及び 1 2 についての本件審決の判断についても妥当する。

第4 被告の反論

1 動機付けについて

先進安全技術（A S V）と自動運転技術とが密接に関わる分野であること、運転支援と自動運転は、ドライバーとシステムの分担の比重が異なるものにすぎないこと、引用発明1の目的が「運転者の判断を助け、安全・快適で疲れの少ない運転を可能にする」ものであることなどから、先進安全技術に対して自動運転技術を適用することに何らの困難性も認められず、むしろ強い動機付けがあるといえ、本件審決の認定判断は正当である。

また、主引用例の種類によって進歩性判断の枠組みは異なるから、引用発明1が現実に販売された自動車に関係するものであることは、動機付けを否定する理由とはならないというべきである。

2 阻害要因の存在について

原告は、引用発明1において側方を認識するセンサーを設けることには阻害要因があると主張するが、引用発明1に周知技術である「車線変更制御、右左折制御、駐車制御」を適用することは、当業者が容易になし得たことであるところ、車線変更制御、右左折制御及び駐車制御を行う車両に側方センサーを設ける技術もまた周知技術であることから、引用発明1において側方センサーを追加することも、適宜なし得たことといえる。

第5 当裁判所の判断

1 訂正発明1、11及び12について

本件明細書等の記載によると、訂正発明1、11及び12については、次のとおりである。

(1) 訂正発明1、11及び12は、運転者による各種判断や操作などの、車両を走行させるために必要な運転者の各種運転動作のうち、一部又は全てを、運転者の操作を要することなく自動で行わせることが可能な、自動運転制御装置に関する。**【0002】**

- (2) 自動運転技術の最終目標の一つは、目的地を設定するだけで後は乗員が何ら走行に関与することなく目的地へ到達できるようにすることであるが、それを
5 実現できるほどの信頼性の高いレベルにはまだ至っていない。信頼性が高いレ
ベルに至るまでは、自動運転技術を採用しつつも、必要に応じて、自動で実行
中の制御の一部又は全てを無効としてドライバーの操作に委ねることができ
ることが望ましい。また、自動で実行中の制御の一部又は全てを適切なタイミ
ングで停止させるようにできることが望ましい。【0005】～【0007】
- (3) かかる課題を解決するため、訂正発明1に係る自動運転制御装置は、周囲情
報取得部と、運転モード設定部と、自動制御部とを備える。運転モード設定部
10 は、車両の運転モードを、高度自動化モード（車両の走行に必要な複数種類の
運転動作の一部又は全てを周囲情報に基づいて自動で実行する運転モード）及
び基本モード（自動で実行する運転動作の種類が高度自動化モードよりも少な
いかゼロである運転モード）のいずれかに設定する。高度自動化モード中に基
本モード切替条件が成立した場合は基本モードに切り替わる。運転モードが基
15 本モードの場合に、あらかじめ設定した高度自動化切替条件が成立した場合、
運転モードを高度自動化モードに切り替えるようにしてもよい。【0008】
～【0011】
- (4) このように構成された自動運転制御装置によれば、高度自動化切替条件を適
宜設定することで、高度自動化モードと基本モードの切替えを適切なタイミン
20 グで行うことが可能となる。【0013】
- (5) 訂正発明1、11及び12は、自動制御部により車両の急ブレーキが作動し
たか否かを判断するように構成された急ブレーキ判断部を備え、運転モードが
高度自動化モードに設定されているときに、急ブレーキ判断部により車両の急
ブレーキが作動したと判断されると、運転モードを基本モードに切り替え、高
25 度自動化切替条件が成立した場合、自動で基本モードから高度自動化モードに
切り替えるものである。【0171】～【0175】、請求項1、請求項11、

請求項 1 2)

2 相違点に係る容易想到性について

(1) 訂正発明 1 と引用発明 1、訂正発明 1 1 と引用発明 2、訂正発明 1 2 と引用
発明 3 をそれぞれ対比すると、本件審決が認定した相違点において相違すると
認められるため (前記第 2 の 2(2)エ参照)、以下、上記相違点につき検討する。

引用発明 1 から 3 まで (以下、単に「引用発明」という。) は、いずれも、車
両に搭載される運転支援技術に係る発明であるところ、証拠 (甲 2 ~ 4) によ
ると、運転支援と自動運転とは、外界認識、判断及び操作を、運転者とシステ
ムが分担して行うに際し、その分担の比重が異なるものにすぎないこと、自動
運転技術は、自動車の基本的な性能である「走る」「曲がる」「止まる」を支援
して、安心・安全で快適な運転環境を提供することを目指すものであること、
自動運転技術の分野において、アダプティブ・クルーズ・コントロール (A C
C)、レーンキープアシスト、車線変更システム等を組み合わせることにより、
車両の加速、操舵及び制動のうち複数又は全ての操作を行うことは、いずれも、
本件優先日当時、周知の技術的事項であったと認められる。

そうすると、運転支援技術に関する引用発明において、安心・安全で快適な
運転環境を提供するため、同様の目的を有する自動運転技術の分野において周
知となっていた、車両の加速、操舵及び制動といった操作を車両が自動で行う
といった技術的事項を適用して、相違点に係る構成、すなわち、車両の走行に
必要な複数種類の運転動作として、「車線変更制御、右左折制御又は駐車制御
が含まれる」ものとするのは、本件優先日当時、当業者が容易に想到できた
ものというべきである。

(2) これに対し、原告は、引用発明が先進安全技術を体現した車に関するもので
あり、先進安全技術とは異なる目的から自動化を推し進める自動運転技術を単
純に引用発明に取り入れる動機付けはないと主張する。しかし、先進安全技術
も自動運転技術も、車両の運転に必要な外界認識、判断及び操作を、運転者と

システムが分担するという点において変わるところはないから、自動運転技術の分野における周知の技術的事項を、先進安全技術に係る引用発明に採用する動機付けは一般に肯定されるというべきである。

5 また、原告は、引用発明が現実に販売された自動車の取扱説明書であって、その性質上、車の各種機能の技術的な最適化が極限まで施されているから、機能の一部を変更又は追加する動機付けはないと主張する。しかし、引用発明が製品として完成されているものであるからとあって、一般に、当業者が当該引用発明の機能の一部を変更又は追加する動機付けがないということはできない。

10 さらに、原告は、引用発明の自動車が前方の周囲情報のみを取得し、その範囲で運転支援を行うものであるから、引用発明に側方を認識するセンサーを設けることには阻害要因があり、側方を認識するセンサーがない車両に車線変更制御、右左折制御及び駐車制御といった各種制御を適用することは不可能であると主張する。しかし、引用発明に係る自動車が前方の周囲情報のみを取得し、
15 これに加えて側方を認識するセンサーを設けることの阻害要因となるものではない。当業者は、引用発明に係る車両の走行に必要な複数種類の運転動作として、「車線変更制御、右左折制御又は駐車制御が含まれる」ものとするに際して、これを実現するため、周知技術に属する側方センサーを車両に設けることを適宜行うことができたというべきである。

20 (3) 以上によると、訂正発明 1、11 及び 12 は、いずれも、本件優先日当時、引用発明に周知の技術的事項を適用して、当業者が容易に発明をすることができたものと認められる。

したがって、本件審決には相違点に係る容易想到性の判断に誤りがある旨の原告の主張は採用することができない。

25 3 結論

以上のとおり、原告の主張する取消事由には理由がなく、本件審決に取り消さ

れるべき違法はない。

よって、原告の請求には理由がないからこれを棄却することとして、主文のとおり判決する。

知的財産高等裁判所第1部

5

裁判長裁判官

増 田 稔

10

裁判官

頼 晋 一

15

裁判官

天 野 研 司

(別紙 1)

特許請求の範囲

前	後
<p>【請求項 1】</p> <p>車両に搭載される自動運転制御装置であって、前記車両の周囲の情報である周囲情報を取得するように構成された周囲情報取得部と、</p> <p>前記車両の運転モードを、前記車両の走行に必要な複数種類の運転動作の一部又は全てを前記周囲情報に基づいて自動で実行する高度自動化モードであって、前記複数種類の運転動作に車線変更制御、右左折制御又は駐車制御が含まれる高度自動化モード、及び、前記自動で実行する前記運転動作の種類が前記高度自動化モードよりも少ないか若しくはゼロである基本モード、の何れか一方に設定するように構成された運転モード設定部と、</p> <p>前記運転モード設定部により設定された前記運転モードに基づき、その運転モードにおいて前記自動で実行するように設定されている前記運転動作を実行するように構成された自動制御部と、</p> <p>前記自動制御部により前記車両の急ブレーキが作動したか否か判断するように構成された急ブレーキ判断部と、</p>	<p>【請求項 1】</p> <p>車両に搭載される自動運転制御装置であって、前記車両の周囲の情報である周囲情報を取得するように構成された周囲情報取得部と、</p> <p>前記車両の運転モードを、前記車両の走行に必要な複数種類の運転動作の一部又は全てを前記周囲情報に基づいて自動で実行する高度自動化モードであって、前記複数種類の運転動作に車線変更制御、右左折制御又は駐車制御が含まれる高度自動化モード、及び、前記自動で実行する前記運転動作の種類が前記高度自動化モードよりも少ないか若しくはゼロである基本モード、の何れか一方に設定するように構成された運転モード設定部と、</p> <p>前記運転モード設定部により設定された前記運転モードに基づき、その運転モードにおいて前記自動で実行するように設定されている前記運転動作を実行するように構成された自動制御部と、</p> <p>前記自動制御部により前記車両の急ブレーキが作動したか否か判断するように構成された急ブレーキ判断部と、</p>

<p>を備え、</p> <p>前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替えるように構成されている、</p> <p>自動運転制御装置。</p> <p>【請求項 1 1】</p> <p>車両に搭載される自動運転制御装置であって、前記車両の周囲の情報である周囲情報を取得するように構成された周囲情報取得部と、</p> <p>前記車両の運転モードを、前記車両の走行に必要な複数種類の運転動作の一部又は全てを前記周囲情報に基づいて自動で実行する高度自動化モードであって、前記複数種類の運転動作に車線変更制御、右左折制御又は駐車制御が含まれる高度自動化モード、及び、前記自動で実行する前記運転動作の種類が前記高度自動化モードよりも少ないか若しくはゼロである基本モード、の何れか一方に設定するように構成された運転モード設定部と、</p> <p>前記運転モード設定部により設定された前記運転モードに基づき、その運転モードにおいて前</p>	<p>を備え、</p> <p>前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替え、<u>高度自動化切替条件が成立した場合、自動で前記基本モードから前記高度自動化モードに切り替えるように構成されている、</u></p> <p>自動運転制御装置。</p> <p>【請求項 1 1】</p> <p>車両に搭載される自動運転制御装置であって、前記車両の周囲の情報である周囲情報を取得するように構成された周囲情報取得部と、</p> <p>前記車両の運転モードを、前記車両の走行に必要な複数種類の運転動作の一部又は全てを前記周囲情報に基づいて自動で実行する高度自動化モードであって、前記複数種類の運転動作に車線変更制御、右左折制御又は駐車制御が含まれる高度自動化モード、及び、前記自動で実行する前記運転動作の種類が前記高度自動化モードよりも少ないか若しくはゼロである基本モード、の何れか一方に設定するように構成された運転モード設定部と、</p> <p>前記運転モード設定部により設定された前記運転モードに基づき、その運転モードにおいて前</p>
---	---

<p>記自動で実行するように設定されている前記運転動作を実行するように構成された自動制御部と、</p> <p>前記自動制御部により前記車両の急ブレーキが作動したか否か判断するように構成された急ブレーキ判断部と、</p> <p>前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されている場合に、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されることに応じて、前記車両の運転者に報知を行うように構成された報知部と、</p> <p>を備える、</p> <p>自動運転制御装置。</p> <p>【請求項 1 2】</p> <p>請求項 1 ～ 1 1 のいずれか 1 項に記載の自動運転制御装置を備える車両。</p>	<p>記自動で実行するように設定されている前記運転動作を実行するように構成された自動制御部と、</p> <p>前記自動制御部により前記車両の急ブレーキが作動したか否か判断するように構成された急ブレーキ判断部と、</p> <p>前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されている場合に、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されることに応じて、前記車両の運転者に報知を行うように構成された報知部と、</p> <p>を備え、</p> <p><u>前記運転モード設定部は、前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替え、高度自動化切替条件が成立した場合、自動で前記基本モードから前記高度自動化モードに切り替えるように構成されている、</u></p> <p>自動運転制御装置。</p> <p>【請求項 1 2】</p> <p>請求項 1 ～ 9 および 1 1 のいずれか 1 項に記載の自動運転制御装置を備える車両。</p>
--	--

以上

(別紙 2)

訂正発明 1 と引用発明 1 の対比

- (1) 訂正発明 1 と引用発明 1 とを対比すると、後者の「先行車や障害物、車線など」は前者の
5 「車両の周囲の情報である周囲情報」に、以下同様に、「2 台の CCD カメラを用いたステレオ
画像処理により、先行車や障害物、車線などを認識するステレオカメラ」は「前記車両の周囲
の情報である周囲情報を取得するように構成された周囲情報取得部」に相当し、「運転者の判
断を助け、安全・快適で疲れの少ない運転を可能にするさまざまな機能」は「前記車両の走行
に必要な複数種類の運転動作」に、「動作」は「実行」に相当する。
- 10 (2) 「EyeSight」の各「機能」は、認識された先行車や障害物、車線などに基づいて、それぞれ
自動で制御動作するものであるといえる。ここで、訂正発明 1 における「高度自動化モード」
及び「基本モード」は、訂正発明 1 の特定事項によれば、実行される運転動作の種類の数
異なる運転モードが複数あった場合、その中の 2 つに着目して、各運転モードで実行される運
15 転動作の種類数を比較して、実行される運転動作の種類数が多い方が「高度自動化モード」
に該当し、少ない方が「基本モード」に該当し、また、それで足りるものと解される。そし
て、引用発明 1 は「全車速追従機能付きクルーズコントロール及び定速クルーズコントロール
が自動解除される場合」(以下「場合 1」という。)と「EyeSight が一時停止され」る場合
(以下「場合 2」という。)があるものであるから、引用発明 1 には、全ての機能が動作可能
な態様(以下「態様 1」という。)、全車速追従機能付きクルーズコントロール及び定速クル
20 ーズコントロールが解除されて他の機能のみが動作可能な態様(以下「態様 2」という。)、
EyeSight が一時停止されて定速クルーズコントロールを除く EyeSight の全ての機能が動作し
ない態様(以下「態様 3」という。)、全ての機能が動作しない態様(以下「態様 4」とい
う。)があるものといえる。
- ここで、訂正発明 1 の「高度自動化モード」と「基本モード」の上記した関係に鑑みれば、
25 引用発明 1 の各動作の組み合わせにつき、訂正発明 1 の「高度自動化モード」と「基本モ
ード」に対応するものは、態様 1 と態様 2 の組み合わせ、態様 1 と態様 3 の組み合わせ、態様 2

と態様4の組み合わせ、態様3と態様4の組み合わせであるといえる。そして、場合1のときに、態様1から態様2に遷移し、あるいは、態様3から態様4に遷移するものであり、場合2のときに、態様1から態様3に遷移し、あるいは、態様2から態様4に遷移するものとなっている。また、「EyeSightが一時停止された原因が改善されると自動的にEyeSightが復帰する」ものであるから、「EyeSightが一時停止された原因が改善され」た場合（以下「場合3」という。）に、態様3から態様1に遷移し、あるいは、態様4から態様2に遷移するものといえる。

してみれば、引用発明1は、場合1であるかを判断して、態様1と態様2のいずれか、または、態様3と態様4のいずれかを設定しており、同様に、場合2、場合3であるかを判断して、態様1と態様3のいずれか、または、態様2と態様4のいずれかを設定しているといえ、また、引用発明1の態様1～4では、その態様で動作可能な全車速追従機能付クルーズコントロール、プリクラッシュブレーキ、AT誤発進抑制制御、車線逸脱警報、ふらつき警報、先行車発進お知らせ、定速クルーズコントロールの機能が動作することから、引用発明1の「運転者の判断を助け、安全・快適で疲れの少ない運転を可能にするさまざまな機能がシステムによって動作し、」「全車速追従機能付きクルーズコントロール及び定速クルーズコントロールが自動解除される場合があり、もしくはEyeSightが一時停止されて定速クルーズコントロールを除くEyeSightの全ての機能が使用できない場合があり」という態様は、訂正発明1の「前記車両の運転モードを、前記車両の走行に必要な複数種類の運転動作の一部又は全てを前記周囲情報に基づいて自動で実行する高度自動化モード」「、及び、前記自動で実行する前記運転動作の種類が前記高度自動化モードよりも少ないか若しくはゼロである基本モード、の何れか一方に設定するように構成された運転モード設定部と、前記運転モード設定部により設定された前記運転モードに基づき、その運転モードにおいて前記自動で実行するように設定されている前記運転動作を実行するように構成された自動制御部と、」「を備え」る態様に相当する。

(3) 後者の「プリクラッシュ2次ブレーキ」は前者の「急ブレーキ」に相当する。また、訂正発明1に「前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると」と特定されていることを踏まえれば、当該判断に「急ブレーキが作動した」回数は特定されていないか

ら、複数回の急ブレーキの作動を判断することも、当該判断に含まれる（かかる解釈は、本件特許の段落【0173】とも整合する。）。してみれば、後者の「エンジン始動後、プリクラッシュ2次ブレーキが3回作動した」ことは前者の「前記車両の急ブレーキが作動した」ことに相当する。そして、後者の「エンジン始動後、プリクラッシュ2次ブレーキが3回作動したときにEyeSightが一時停止され」る態様は、上記(2)の相当関係に鑑みれば、場合2として、
5 車両の急ブレーキが作動したかを判断して、態様1から態様3に、あるいは、態様2から態様4に遷移しているのであるから、前者の「前記車両の急ブレーキが作動したか否か判断するように構成された急ブレーキ判断部」を備え「前記運転モードが前記高度自動化モードに設定されているときに、前記急ブレーキ判断部により前記急ブレーキが作動したと判断されると、前記運転モードを前記基本モードに切り替え」る態様に相当する。
10

(4) そして後者の「EyeSightが一時停止された原因が改善されると自動的にEyeSightが復帰する」態様は、上記(2)の相当関係に鑑みれば、場合3であることを判断して、態様3から態様1に、あるいは、態様4から態様2に遷移しているのであるから、前者の「高度自動化切替条件が成立した場合、自動で前記基本モードから前記高度自動化モードに切り替える」態様に相当する。
15

(5) 上記(1)から(4)までを踏まえると、後者の「EyeSight」は前者の「車両に搭載される」「自動運転制御装置」に相当する。

以 上