

二つの解釈の物語：PXZ 対 NEXCO 中日本特許侵害訴訟（令和 7 年(ネ)10043）における逆転判決の徹底解剖

Gemini

報告書要旨

本報告書は、有限会社 PXZ（以下「PXZ」）と中日本高速道路株式会社（以下「NEXCO 中日本」）との間で争われた「車両誘導システム」に関する特許侵害訴訟について、専門家向けの評釈を提供するものである。本件は、第一審の東京地方裁判所が特許侵害を認めて損害賠償を命じたものの¹、控訴審である知的財産高等裁判所（以下「知財高裁」）がその判決を全面的に取り消し、請求を棄却するという劇的な逆転劇を辿った¹。

この二つの判決が正反対の結論に至った根源は、特許請求の範囲（クレーム）における構成要件、とりわけ**構成要件 F** の解釈に関する根本的な見解の相違にある。第一審が発明の目的や機能に着目した「目的論的解釈」を採用したのに対し、知財高裁はクレームの文言と明細書の記載に厳格に依拠する「文言的・構造的解釈」を貫いた。

本報告書では、両裁判所の判断を詳細に対比・分析し、特に機能的文言の解釈が如何にして結論を分けたのかを明らかにする。知財高裁が示した厳格なクレーム解釈のアプローチは、日本の特許実務における重要な先例となり、特許権者および実務家にとって示唆に富む教訓を提供するものである。

第 1 部：事件の背景と対象特許発明

1.1. 当事者と対象技術

本件訴訟の原告（被控訴人）は、特許権者である有限会社 PXZ であり、被告（控訴人）は、高速道路の管理・運営を行う中日本高速道路株式会社である¹。争点となったのは、PXZ が保有する特許第 6159845 号、発明の名称を「車両誘導システム」とする特許（以下「本件特許」）である¹。NEXCO 中日本は、双葉サービスエリア（SA）や梓川 SA などに設置されたスマートインターチェンジ（以下「SIC」）において、本件特許を侵害するシステム（以下「被告各システム」）を使用していると主張された¹。

SIC は、ETC 搭載車専用の簡易なインターチェンジとして、地域の利便性向上や経済活性化を目的として導入が進められている。その効率的な運用は、ETC を正常に利用できる車両のみが通行することを前提としている。本件特許発明が解決しようとする課題は、まさにこの点にある。すなわち、ETC 車載器を搭載していない一般車や、ETC カードの未挿入などにより正常な通信ができない車両が誤って ETC 専用レーンに進入した場合に生じうる、立ち往生による渋滞や後続車との衝突といった危険な状況を回避し、対象車両を安全に誘導することである¹。この技術的背景の理解は、本件特許のクレーム解釈、特に「誘導」という文言の意義を考察する上で不可欠である。

1.2. 特許請求の範囲（請求項 1）の構造分析

特許権侵害の成否は、被告の製品や方法が、特許請求の範囲に記載された全ての構成要件を充足するか否かによって判断される（オール・エレメント・ルール）。本件において、第一審裁判所は請求項 1 を以下の構成要件 A から J に分説した。この分説が、両審級における審理の基礎となっている¹。

- **構成要件 A:** 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設置されている、ETC 車専用出入口から出入りをする車両を誘導するシステムであって、
- **構成要件 B:** 前記有料道路料金所、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第 1 の検知手段と、
- **構成要件 C:** 前記第 1 の検知手段に対応して設置された第 1 の遮断機と、
- **構成要件 D:** 車両に搭載された ETC 車載器とデータを通信する通信手段と、
- **構成要件 E:** 前記通信手段によって受信したデータを認識して、ETC による料金徴収が可能か判定する判定手段と、
- **構成要件 F:** 前記判定手段により判定した結果に従って、ETC による料金徴収が可能な車両を、ETC ゲートを通して前記有料道路料金所、サービスエリア又はパーキングエリアに入る、または前記有料道路料金所、サービスエリア又はパーキングエリアから出るルートへ通じる第 1 のレーンへ誘導し、ETC による料金徴収が不可能な車両を、再度前記 ETC

車専用出入口手前へ戻るルート又は一般車用出入口に通じる第 2 のレーンへ誘導する誘導手段と、を備え、

- **構成要件 G:** 前記誘導手段は、前記第 1 のレーンに設けられた第 2 の遮断機と、前記第 2 のレーンに設けられた第 3 の遮断機と、を含み、
- **構成要件 H:** さらに、前記第 2 の遮断機を通過した車両を検知する第 2 の検知手段と、前記第 3 の遮断機を通過した車両を検知する第 3 の検知手段と、を備え、
- **構成要件 I:** 前記第 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、前記第 1 の遮断機を下ろし、前記第 2 の検知手段により車両の通過が検知された場合、前記車両が通過した後に、前記第 2 の遮断機を下ろすことを特徴とする
- **構成要件 J:** 車両誘導システム。

この中で、特に**構成要件 F** が本件訴訟の帰趨を決する中心的な争点となった。具体的には、「ETC による料金徴収が不可能な車両」を所定のルートへ「誘導する」という機能的・目的的な記載の解釈が、第一審と控訴審で大きく分かれたのである。オール・エレメント・ルールの下では、たとえ一つの構成要件でも充足しないと判断されれば、特許権侵害は成立しない。知財高裁が構成要件 F のみに焦点を当てて逆転判決を下したことは、この原則を明確に示すものであった¹。

第 2 部：第一審判決—侵害を認めた論理（東京地裁 令和 5(ワ)70079）

2.1. クレーム解釈における機能的アプローチ

東京地方裁判所（以下「東京地裁」）の判決は、全体として、クレームの文言を発明が達成しようとする目的や機能に照らして解釈する「目的論的解釈」ないし「機能的解釈」の色合いが濃いものであった¹。

このアプローチは、構成要件 B の解釈に典型的に現れている。構成要件 B は「第 1 の検知手段」を規定しているが、被告各システムにおいて車両が最初に通過する検知器は⑦車両検知器(SS1)等であった。しかし、東京地裁は、②車両検知器(SS3)が第 1 の遮断機（①発進制御機 1）の制御のために車両を検知するという**機能**に着目し、たとえ物理的に最初でなくとも、②車両検知器(SS3)が「第 1 の検知手段」に該当すると認定した¹。これは、クレームの文言を形式的に捉えるのではなく、発明の文脈における各構成要素の役割を重視する姿勢の表れであ

る。裁判所はまず、本件特許が解決しようとする課題、すなわち「ETC 非対応車両を安全に退避させる」という目的を理解し、その上で被告各システムが同じ課題を解決しているかを評価した。この解釈手法は、特許権者にとって有利に働くことが多い。

2.2. 核心的争点「構成要件 F」の充足性認定

東京地裁の侵害認定の核心は、構成要件 F の充足性を認めた点にある。その論理は、以下の要素の解釈に基づいている¹。

- 「ETC ゲート」の認定: 東京地裁は、被告各システムの③路側無線装置が、車両との間で課金情報を処理する無線通信を行う機能を有することから、本件発明の「ETC ゲート」に該当すると判断した¹。
- 「第 2 のレーン」および「再度...手前へ戻るルート...に通じる」の解釈: これが最も重要な判断であった。被告各システムでは、ETC 利用不可の車両は「レーン d」へと誘導される。この「レーン d」は、入口設備では一般道へ、出口設備では SA 等へと接続している。東京地裁は、この「レーン d」が構成要件 F の「第 2 のレーン」に該当するとした。そして、その先のルートについて、「レーン d」が接続する一般道や SA 等から、運転者が自らの運転操作で物理的に元の SIC 入口・出口手前へ戻る事が可能である以上、クレームが要求する「再度前記 ETC 車専用出入口手前へ戻るルート...に通じる」という要件を充足すると判断した¹。この解釈は、「通じる」という文言を非常に広く捉えるものであり、システムによる直接的・専用の帰還路の提供までを要求するものではないとした点に特徴がある。
- 「誘導手段」の認定: 最終的に、遮断機（①発進制御機 1、⑤発進制御機 3）と路側表示器（⑧路側表示器）が協働して車両を「レーン d」に向かわせることから、これらが一体として「誘導手段」を構成すると結論付けた¹。

このように、東京地裁は構成要件 F の各文言を、発明の目的を達成するための機能的連関の中で柔軟に解釈し、被告各システムが本件発明の技術的範囲に属すると結論付けた。この判断は、物理的構造の完全な一致よりも、機能的な等価性を重視した結果であった。

2.3. 損害賠償額の算定

控訴審で覆されたため参考情報となるが、東京地裁の損害賠償額の算定手法は、実務上興味深い。裁判所は、NEXCO 中日本が主張した設備費用を基準とする算定方法を退け、特許法第

102 条 3 項に基づき、通行料金収入を基準とする算定方法を採用した¹。

具体的には、各 SIC における車両 1 台あたりの売上額（ターミナルチャージの一部と隣接 IC までの最低通行料金の合計）を算出し、これに通行台数を乗じて総売上高を推計した。そして、本件発明の貢献度や事業の公益性などを総合的に考慮し、実施料率を 2%と認定した。その結果、弁護士費用相当額を含め、総額 2 億 6744 万 2241 円とこれに対する遅延損害金の支払いが命じられた¹。この判断は、インフラ事業における特許侵害であっても、裁判所が収益ベースでの損害算定を躊躇しない姿勢を示す一例と言える。

第 3 部：控訴審判決—文言解釈の優位と逆転（知財高裁令和 7(ネ)10043）

3.1. 決定的な争点：構成要件 F への集中的審理

知財高裁の審理は、極めて効率的かつ戦略的であった。判決文において、裁判所は「その余の争点について検討するまでもなく」と明言し、構成要件 F の充足性という単一の争点に審理を集中させた¹。これは、オール・エレメント・ルールに基づき、侵害論の最も脆弱な一点を突けば、他の全ての論点を検討するまでもなく非侵害の結論を導けるという、特許訴訟における定石を明確に示したものである。このアプローチにより、審理の範囲は限定され、判断の核心が鮮明に浮かび上がった。

3.2. 「誘導」の解釈：運転者の裁量が介在する余地

知財高裁が下した第一の致命的な判断は、「誘導」という文言の厳格な解釈であった。裁判所はまず、「誘導」の辞書的な意味を「目的に向かっていざない導くこと」と定義した¹。その上で被告各システムを検討し、ETC 利用不可の車両が「レーン d」から一般道や SA 等に出た後、元の SIC 入口・出口手前に戻るためには、**運転者自身の「自らの意思と判断」**に依存せざるを得ず、システム側が積極的に目的地へ導くための標識等の手段が存在しないことを認定した¹。

そして、**「当該車両は、上記に掲げた被告各システムによって、ETC 車専用出入口手前にいざない導かれている、すなわち誘導されていると評価することは困難である」**と結論付けた¹。これは、東京地裁が認めた「物理的に帰還が可能である」という受動的・機能的な状態だけでは不十分であり、クレームが要求する「誘導」とは、システムによる能動的かつ明確な案内の行為そのものを指す、という厳格な解釈である。運転者の自由な裁量が介在する時点で、システムの「誘導」は途切れていると判断したのであり、この「運転者の裁量テスト」とも言うべき基準が、非侵害認定の第一の柱となった。

3.3. 「ルート」と「出入口」の地理的限定

知財高裁は、構成要件 F が規定する退避先のルートについても、明細書の記載を根拠に厳格な解釈を下した。構成要件 F は、退避先として「再度前記 ETC 車専用出入口手前へ戻るルート」と「一般車用出入口に通じる」ルートの二つを択一的に規定している。

1. 「再度...手前へ戻るルート」：まず、一部の被告各システムについては、SA 等から元の出口へ戻る物理的な経路自体が存在しないと事実認定した¹。経路が存在するシステムについても、前述の通り「誘導」がないため、この要件は充足されないと判断した。
2. 「一般車用出入口」：PXZ 側は、この「一般車用出入口」が、被告各システムが設置された SIC とは別の、近隣のインターチェンジの一般車用出入口をも含むと主張した。しかし、知財高裁はこの主張を明確に退けた。その理由として、本件特許の明細書には、システムが設置された施設とは別の施設にある出入口へ誘導するような実施形態が開示も示唆もされていないことを挙げた¹。クレームの文言は明細書によってサポートされる範囲で解釈されるべきであるという原則（サポート要件）に基づき、裁判所は「一般車用出入口」の地理的範囲を、車両誘導システムが設置されている同一の料金所、SA 又は PA 内に併設されているものに限定した¹。被告各 SIC にはそのような一般車用出入口は存在しないため、この要件も充足されないと結論付けた。

これは、クレームの文言を、明細書に開示された発明の範囲を超えて拡大解釈することを許さないという、特許法の基本原則を再確認する重要な判断であった。

3.4. 一つの不充足がもたらす帰結

「誘導」の行為がなく、かつ「一般車用出入口」の構造も存在しないという二重の理由から、知財高裁は被告各システムが構成要件 F を充足しないと断定した¹。オール・エレメント・ル

ールの下では、一つの構成要件の不充足が確定した時点で、特許権侵害は成立しない。したがって、知財高裁は他の構成要件の充足性や損害額、権利濫用の主張などについて一切判断することなく、東京地裁の判決を取り消し、PXZ の請求を全面的に棄却した¹。この明快な論理展開は、控訴審における効率的な事案処理の好例である。

第 4 部：比較分析と戦略的示唆

4.1. 構成要件 F を巡る両裁判所の解釈対立

第一審と控訴審の判断の分岐点を明確にするため、構成要件 F の主要な文言に関する両裁判所の解釈を以下の表にまとめる。

表 1：構成要件 F の主要文言に関する解釈対照表

クレーム文言	東京地方裁判所の解釈（侵害肯定）	知的財産高等裁判所の解釈（侵害否定）
...へ誘導する誘導手段	車両を物理的に所定のレーン（レーン d）へ向かわせる遮断機や表示器の協働作用があれば足りる。その後のルートは運転者の操作に委ねられてもよい ¹ 。	「目的に向かっていざない導く」という能動的な行為が必要。運転者の「意思と判断」に依存する状態は「誘導」に当たらない ¹ 。
再度...手前へ戻るルート...に通じる第 2 のレーン	第 2 のレーン（レーン d）から接続する一般道等を経由して、物理的に元の入口手前へ戻る事が可能であれば「通じる」と解釈できる。直接的・専用の帰還路は不要 ¹ 。	物理的に戻る経路が存在しないシステムがある。また、経路が存在しても、そこへ導く「誘導」がないため要件を充足しない ¹ 。

一般車用出入口	(明確な判断は示されていないが、上記の「戻るルート」の解釈で充足性を認めたため、この点の検討は実質的に不要とされた)	明細書の開示範囲に限定され、システムが設置された同一施設内の出入口を指す。近隣の別 IC の出入口は含まない ¹ 。
---------	--	---

4.2. 対立の核心：機能的目的か、文言的構造か

この対照表が示すように、両者の対立の根源は、クレーム解釈における二つの異なる思想にある。東京地裁は、「被告各システムは、本件発明が解決しようとした課題（ETC 非対応車両の安全な退避）を、実質的に同じ方法で解決しているか」という問いを立て、発明の**目的**を達成している点を重視した。この目的論的解釈の下では、文言の細かな差異は吸収されやすい。

一方、知財高裁は、「被告各システムは、クレームに記載された**構造と行為**を文字通り備えているか」という問いを立てた。この文言的・構造的解釈の下では、辞書的な意味や明細書の開示内容が絶対的な基準となり、機能が類似していても、クレームされた構造や行為そのものが存在しなければ充足は認められない。本判決は、特に機能的な表現を含むクレーム（機能的クレーム）の解釈において、後者の厳格なアプローチを優先する知財高裁の姿勢を強く印象付けた²。

4.3. NEXCO 東日本事件という伏線

本件の分析において、並行して進んでいた NEXCO 東日本に対する訴訟（東京地裁 令和 5(ワ) 第 70615 号）の存在は極めて重要である¹。PXZ の代理人弁理士事務所のウェブサイトによれば、驚くべきことに、NEXCO 中日本事件と NEXCO 東日本事件は、第一審において**同一の裁判官（裁判体）**が担当したにもかかわらず、**正反対の結論**が下されていた¹。NEXCO 東日本事件では、PXZ の特許権に基づく請求権は存在しない、すなわち非侵害であるとの判決（債務不存在確認）が下されている¹。

この NEXCO 東日本事件の判決要旨によれば、非侵害とされた理由は、本件知財高裁判決のロジックと酷似している。すなわち、被告システムは ETC 非対応車両を一般道等に合流させるだけであり、「再度 ETC 車専用出入口手前へ戻るルート」や「一般車用出入口」へ積極的に「誘導」するものではない、と判断されたのである⁵。

この事実は、NEXCO 中日本事件における東京地裁の侵害認容判決が、むしろ同地裁内の判断としても異例であった可能性を示唆する。知財高裁の逆転判決は、単独の判断として突出したものではなく、むしろ NEXCO 東日本事件の判決と整合性をとることで、本件特許の技術的範囲に関する司法判断を統一する役割を果たしたと評価できる。

表 2：関連訴訟の概要

事件番号	当事者	裁判所	結論
令和 5(ワ)70079	PXZ vs. NEXCO 中日本	東京地方裁判所	侵害認容（損害賠償命令） ¹
令和 7(ネ)10043	PXZ vs. NEXCO 中日本	知的財産高等裁判所	非侵害（原判決取消・請求棄却） ¹
令和 5(ワ)70615	NEXCO 東日本 vs. PXZ	東京地方裁判所	非侵害（債務不存在確認）[1, 5]

4.4. 先例としての価値と今後の影響

本知財高裁判決は、機能的クレームの解釈に関する重要な指針を示すものとなる。特許権者は、発明の「思想」や「目的」に依拠して権利範囲を広く主張するだけでは不十分であり、クレームに記載した機能的文言の一つ一つが、明細書に開示された具体的な構造や実施形態によって明確に裏付けられていることを示さなければならない。特に、「誘導」「制御」「判定」といった、行為やプロセスを含む機能的文言は、その行為の主体、態様、範囲が、第三者から見て明確に理解できるよう解釈される傾向が強まるだろう。この判決は、クレームの文言と明細書の記載との間の厳格な対応関係を要求するものであり、今後の特許実務に大きな影響を与えることは必至である。

第 5 部：結論と実務上の勧告

5.1. 分析の総括

本件における第一審と控訴審の判断の分岐は、クレーム解釈における思想的対立に起因する。東京地裁が発明の目的を重視した機能的解釈により侵害を認めたのに対し、知財高裁は構成要件 F の「誘導」や「一般車用出入口」といった文言を、辞書的意味と明細書の開示内容に基づき厳格に解釈し、非侵害の結論を導いた。この逆転判決は、NEXCO 東日本事件における非侵害判決とも整合するものであり、本件特許の権利範囲を限定的に解釈する司法判断が確立されたことを意味する。

5.2. 特許出願戦略への示唆（明細書作成・権利化実務者向け）

本判決は、特許明細書の作成および権利化戦略において、以下の実践的な教訓を提供する。

- **機能的文言の具体化:** 「誘導手段」のような機能的クレームを用いる場合、その機能がどのような構造によって、どのように実現されるのか、多様な実施形態を明細書に記載することが極めて重要である。単一の実施形態しか記載がない場合、権利範囲はその実施形態に限定的に解釈されるリスクが高まる。
- **広範な権利範囲の裏付け:** 「一般車用出入口」を近隣の別施設まで含むと解釈させたいのであれば、明細書において、そのような運用を想定したシステム（例：別 IC への経路を示す標識を備えたシステム）を具体的に開示する必要があった。クレームの文言だけを広くしても、明細書の開示が伴わなければ権利範囲は広がらない。
- **「裁量」の排除:** ユーザーや運転者の判断・裁量に依存するプロセスをクレームに含める場合、システムがその裁量をどのように制約し、あるいは積極的に導くのかを明確に記載すべきである。知財高裁が示した「運転者の裁量テスト」を念頭に置き、システムの能動的な役割をクレーム上で特定することが求められる。

5.3. 訴訟戦略への示唆（紛争当事者・代理人向け）

本件は、特許侵害訴訟における攻防の要諦をも示している。

- **特許権者側:** 機能的クレームの充足を主張する際は、単に機能が類似していることを示すだけでなく、その機能を実現する構造やプロセスが、明細書の開示に照らしてクレームの

文言の範囲内に含まれることを、厳密に論証する必要がある。目的論的解釈に過度に依存する戦略は、控訴審で覆される危険性を内包する。

- **被疑侵害者側:** 機能的クレームで権利行使を受けた場合、本件知財高裁の判断は、有効な反論の型を提供する。すなわち、①クレーム中の機能的文言の辞書的な意味を厳密に定義し、②自社の製品・方法がその文言通りの行為を能動的に行っていないこと（例：ユーザーの裁量に委ねていること）を主張し、③明細書の開示が限定的であることを根拠に、クレームの解釈範囲を狭めるよう主張する、という三段論法である。本件のように、クレームの最も脆弱な一点に集中して非充足を立証する戦略は、引き続き有効である。

引用文献

1. hanrei-pdf-94081.pdf
2. 機能的クレームについての技術的範囲の解釈 - 名古屋国際弁理士法人, 10 月 31, 2025 にアクセス、<https://www.patent.gr.jp/articles/p1216/>
3. 「抽象的・機能的に表現されたクレームの解釈」について, 10 月 31, 2025 にアクセス、https://www.jpaa.or.jp/old/activity/publication/patent/patent-library/patent-lib/201105/jpaapatent201105_065-081.pdf
4. 機能的クレームについて、明細書開示の具体的な構成に基づいて ..., 10 月 31, 2025 にアクセス、<https://www.hanketsu.jiii.or.jp/hanketsu/jsp/hatumeisi/news/202001news.pdf>
5. 車両誘導システム」事件 債務不存在確認請求事件 東京地方裁判所, 10 月 31, 2025 にアクセス、https://unius-pa.com/wp/wp-content/uploads/2025/07/R5_wa_70615_%E7%A2%BA%E5%AE%9A.pdf