

知財高裁令和7年10月20日判決（車両誘導システム事件）評釈

事件概要と争点

令和7年10月20日、知的財産高等裁判所第1部は、発明の名称を「車両誘導システム」とする特許第6159845号に基づく特許権侵害訴訟の控訴審判決を言い渡した¹²。原告X（特許権者）は、被告Y（高速道路会社）がETC専用スマートインターチェンジ（スマートIC）システム5件を運用する行為が、自らの特許権を侵害すると主張し、損害賠償約6億6860万円（特許法102条3項に基づく推定損害額）および遅延損害金の支払いを求めて提訴した³。東京地方裁判所（令和5年（ワ）第70079号、令和7年3月10日判決）は、被告システムが特許請求の範囲請求項1および2の技術的範囲に属するとして一部請求を認容し、約2億6744万円＋年3%の遅延損害金の支払を命じた⁴⁵。これに対し被告Yが控訴した結果、知財高裁は原判決の被告敗訴部分を取り消し、原告Xの請求を棄却する逆転判決を下した⁶⁷。本件の主たる争点は、スマートICにおいて「ETCによる料金徴収が不可能な車両」を特定の経路へ誘導する構成要件（以下、「構成要件F」）の充足性、すなわち被告システムが構成要件Fという「誘導手段」を備えるか否かであった²。

構成要件F（請求項1抜粋）：「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」²。この文言は、ETC無線通行に対応できない車両に対し、①もう一度ETC専用出入口の手前まで戻すルート（再進入ルート）に導くか、または②一般車用出入口（有人料金所など通常の出入口）に通じる第2レーンに導くための手段を意味している。原告特許はスマートICにおける車両誘導システムであり、ETC車載器を搭載せず通信できない車両やETC決済に失敗した車両に対し、適切な経路に離脱させる機構を特徴とする⁸。本件では、この誘導手段の解釈いかんによって技術的範囲の該当性（文言侵害の成否）が左右された。

構成要件F「誘導手段」の技術的範囲の解釈

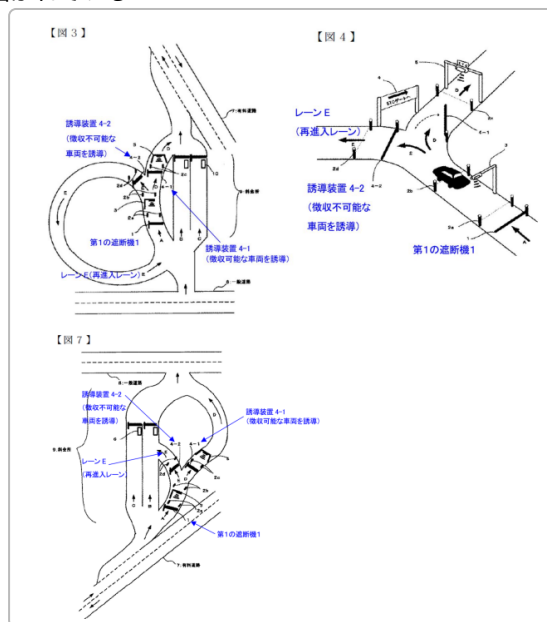
知財高裁は構成要件Fの文言を厳密に解釈し、「誘導」の概念を文字通り「目的に向かっていざない導くこと」と捉えた⁹。すなわち、単に車両が通行し得る経路を設けるだけでは「誘導」とは言えず、**運転者がその目的地に向かうよう積極的に導く働きが必要であると判断した**¹⁰⁹。本件特許における目的地とは、「再度ETC専用出入口の手前」あるいは「一般車用出入口」という特定の場所である。したがって、その場所へ車両を誘導するためには、当該車両に対しその方向へ進むよう示唆・案内する標識や表示等の設備、または道路構造上の誘導路が備わっていなければならない。知財高裁は、被告システムには**車両を所定方向へ積極的に導く標識や表示が欠けている点**を重視し、「単にレーンが接続されているだけでは足りない」と明言した¹⁰。例えば被告システムの一部では、ETCゲートから分岐する「レーンd」がサービスエリア（SA）や一般道に接続していたが、その経路上にも接続地点にも、**ETC専用出入口へ再度戻るよう誘導する標識等は存在しない**¹⁰。その結果、運転者は単に一般道やSA内の道路に退出させられるだけであり、自らの判断でUターンして再度ETC出入口に向かうことも可能ではあるものの、それは**運転者の意思に委ねられた行動**であってシステムによる「誘導」とは評価できない⁹。裁判所は「運転者の意思のみに基づく操作による通行を、誘導によるものと評価するのは無理がある」と述べ、システム側からの誘導行為が欠如していることを指摘した⁹。

以上より、知財高裁は「誘導する誘導手段」とは、**車両に対し所定の出口方向へ明示的に案内・誘導する設備または機構を意味し、単なる道路の接続や車両退出の許容だけでは充足されないと解釈した**と言える。特に「再度前記ETC車専用出入口手前へ戻るルート」に関しては、文字通り「再び元のETC専用入口付近に戻す経路」でなければならない、車両を単に一般道へ逃がすだけではその要件を満たさないことが明確に示された

11。同様に、「一般車用出入口に通じる第2のレーン」についても、当該スマートIC内または同一施設内に一般車用出入口（通常の料金所）が存在し、それに直結する誘導路が備わっている場合に初めて充足し得るとの解釈が示唆される 12 13。

明細書との整合性と特許有効性

知財高裁の解釈は、特許請求の範囲の文言と明細書の記載内容との整合性にも十分配慮したものである。特許法70条2項の原則に従い、クレーム用語の意味は明細書や図面を参照して解釈されるべきであり、本件でも明細書に開示された発明の内容に即した範囲で構成要件Fの意味を確定している 14。本件明細書（親出願明細書を含む）を検討すると、ETC車載器での決済ができない車両に対しては、発進制御機（遮断機）を開放してスマートIC内の特定の分岐レーンに退出させること、および路側表示器に「退出路」等のメッセージを表示して運転者に進路を案内することが記載されている 15 16。例えば特許公報の実施形態図では、ETC非対応車両のためにループ状の再進入路（レーンE）を設け、車両を元の入口手前に戻す構造や、一般道に戻す出口レーンへの案内表示等が描かれている



17。一方で、ETC専用レーン以外の経路で車両を離脱させる手段（例えばスマートICから一旦一般道に出て他のICへ誘導する等）については全く言及がなく、明細書中に示唆すらされていない 14。また「誘導のための設備」も、遮断機の開閉や表示パネルによる案内（明細書段落【0038】）以外には開示も示唆もされていない 14。このように明細書は、スマートIC内で完結する誘導手段（遮断機と表示器による案内）しか開示しておらず、それ以外の誘導形態は想定されていない。したがって、特許請求の範囲における「一般車用出入口」も、当該スマートICと同じ料金所・SA等に設置された一般車用出入口に限られると解釈するのが合理的である 13。実際、本件スマートICはETC専用施設であり同一施設内に一般車用料金所は存在しないため、構成要件F後段の「一般車用出入口へ誘導する誘導手段」は文言上も機能上も成り立ち得ない状況だった。特許権者は訴訟で「隣接する他のインターチェンジの一般出口に間接的に向かわせることも広義には含む」等と主張したが、裁判所はこれを明細書の記載に基づかない拡張解釈として退けている 18 13。

以上より、知財高裁の文理解釈は明細書の実施形態・技術常識に裏付けられたものであり、特許発明の本質的な構成を逸脱しない範囲に請求項の意味を限定するものであった。このような解釈は特許の有効性とも整合的である。もし構成要件Fを「単にレーンが接続していればよい」などと広く解釈すれば、従来技術においてスマートICから一般道へ車両を退出させる単なる分岐路（標識誘導なし）が存在した場合に新規性・進歩性を害するおそれがある。しかし本件特許は審査段階で成立しており、そうした既存技術との差異として「誘導」の具体的手段（表示案内等）に特徴を見出した可能性が高い。実際、東北道佐野SAスマートICを巡る先行訴訟でも、被告から無効の抗弁が提出されたが、知財高裁は本件特許について無効理由はないと判断

している¹⁹。この背景には、明細書記載を踏まえた限定的解釈によって特許発明の新規性・進歩性が保たれたことがあると推測できよう。要するに、**特許請求の範囲の文言は明細書に照らして解釈されるべきであり、権利範囲が明細書にサポートされない程度に拡張されることは許されない**。本件高裁判断はその基本を改めて示したものと位置付けられる。

地裁と高裁における判断の相違点

本件の第一審（東京地裁）と控訴審（知財高裁）では、構成要件Fの充足性判断が真っ向から分かれ、結論に大きな相違が生じた。東京地裁は**被告システムが請求項1および2の技術的範囲に属すると認定し、侵害成立を前提に損害賠償額の一部を認容した**²⁰。地裁は構成要件の解釈を「広め」にとらえ、被告システムにおけるレーン構成が特許発明の構成要件を満たすと判断したと報じられている²⁰。具体的には、スマートICでETC決済できない車両に対し、係員とのインターホン対応や遮断機操作によって車両を退出させる一連の仕組み（レーンb経由でレーンcまたはdへ流出させる動作）を、本件発明の「誘導手段」に当たるものと評価したものと推察される¹⁵¹⁶。たとえレーンdが一般道や次のIC方面に伸びており直接にはETC出入口に戻らなくとも、「退出路」の表示に従って車両をスマートIC外へ誘導する行為自体を広義の「誘導」とみなし、ひいては構成要件F全体が充足されると解した可能性がある。

これに対し知財高裁は前述のように**厳密かつ限定的な構成要件F解釈を適用し、被告システムは構成要件Fをいずれも充足しないと結論付けた**²¹。高裁の判断のポイントは、地裁が事実上「誘導」とみなした被告システムの挙動（遮断機を開いて車両を退出させることや、路側表示器に「退出路→」と表示すること）が、**特許請求の範囲が要求する「誘導」の範疇に入らないと評価し直した点**である¹¹⁹。地裁段階では、スマートIC内から車両を退出させ一般道へ誘導する一連の動作が「一般車用出入口へ通じるレーンへの誘導」に相当すると捉えられた可能性がある。しかし高裁は、そもそもスマートIC内に「一般車用出入口」が存在しない以上、その要件充足はあり得ないこと、また「ETC出入口手前へ戻すルート」にも当たらないことを明確にした¹²¹³。高裁の判断では、被告システムで行われたのは「誘導」ではなく単なる「退出措置」に過ぎず、運転者が自力で別の出口を探すことまで特許発明の構成には含められないという、地裁とは対照的な技術的評価が示されたのだ。

さらに注目すべき相違として、地裁では被告側が主張した**信義則違反・権利濫用（公共性を理由に特許権行使を制限すべきとの抗弁）**が退けられた点がある²²。地裁判決は「公共インフラであっても第三者特許を利用する場合には事前許諾・対価支払いが必要」との姿勢を明確にし、被告の「公共の利益のため特許料を免除すべき」との主張を認めなかった²²。もっとも高裁は技術的非該当を理由に原告敗訴としたため、この抗弁について直接判断することなく結論に至っている（いわば高裁では本件抗弁は判断不要となった）。しかし**侵害成立を前提とした場合の論点整理**として、地裁が公共インフラにおける特許権行使を正面から肯定し、特許権の独占排他効は公共性によって直ちに制限されないと判示した意義は大きい²²。この点は実務上の含意として後述する。

以上のように、地裁と高裁で結論が分かれた主因は構成要件F「誘導手段」の解釈・適用の差異にある。両審級の判断を対比すると、下表のように整理できる。

判断対象	東京地裁（令和7年3月10日判決）	知財高裁（令和7年10月20日判決）
構成要件F「誘導手段」	広く解釈。ETC非対応車両を出口レーンに流出させる措置も「誘導」に含むと判断。被告システムは構成要件F充足 ²⁰ 。	厳格に解釈。運転者への明示的案内が無い単なる退出は「誘導」に該当せず ¹⁰ ⁹ 。被告システムはいずれも構成要件F不充足 ²¹ 。
侵害の成否	文言侵害を肯定。被告システムは請求項1・2の技術的範囲に属する ²⁰ 。	文言侵害を否定。構成要件F不充足により技術的範囲に属さない ²¹ 。

判断対象	東京地裁（令和7年3月10日判決）	知財高裁（令和7年10月20日判決）
損害賠償請求	約2.674億円（実施料相当額）の支払を一部認容 ⁴ 。遅延損害金年3%（令和4年9月30日以降）等も付加。	原判決を取消し請求棄却 ⁷ 。侵害なしとして損害賠償請求も排斥。
その他争点	公益性・信義則による権利制限抗弁を排斥 ²² 。	技術的非該当の判断により当該抗弁には言及せず。

ご覧のとおり、高裁は構成要件Fの充足性のみで原告請求を棄却したため、他の争点（無効の抗弁や信義則抗弁、損害額算定）について判断を示していません。一方、地裁は侵害成立を前提にこれら副次的論点にも踏み込んで判断を示しています。特に損害額算定と公益性抗弁に関する地裁判断は、今後類似の公共インフラ関連の特許紛争において参考となるものであり、高裁判断と併せて検討する価値があります。

損害論：特許法102条3項の適用

東京地裁は、原告X（PXZ社）が被告Yによって被った損害額の算定に特許法102条3項を適用した²³。同条項は、特許権侵害による損害について「相当な実施料」に相当する額を損害額とみなすことを認める規定である。原告X自身は高速道路システムの事業主体ではなく、自ら逸失利益を計上できる立場にないため、**ライセンス料相当額による救済**を求めたものといえる。地裁もこれを受け入れ、被告Yが本件発明を許諾利用したと仮定した場合に支払うべき対価を算定した²⁴。具体的には、被告Yの当該スマートICシステムから得られた経済的利益（売上高等）に**2%の実施料率**を乗じ、これに消費税相当額を加算する方法で基本損害額を算出している²⁵。算定の結果、5か所のスマートIC合計で約2億6744万円が相当実施料額と認定され、さらにその10%相当の弁護士費用が加算された²⁵。遅延損害金については、継続的侵害の事案であることを踏まえ、一律に令和4年9月30日（訴訟提起後の最終侵害日付近と推測される）を起算日とし、年3%（民法改正後の法定利率）の割合で終局判決までの利息を付す判断が示された²⁶。これら地裁による損害論の検討は、**公共インフラに係る特許侵害でも通常の民間取引と同様にライセンス料相当額を認容し得る**ことを示した意味で重要である。裁判所は、被告Yの事業が公共性を有する点を勘案しつつも、仮にライセンス交渉が行われていた場合に合意されるであろう妥当な料率として2%を採用しており、その根拠として高速道路システム分野の技術料率や投資回収バランス等の実情を考慮した可能性が高い。もっとも原告請求額（約6.68億円）との乖離を見るに、原告側はより高率（例えば5%程度）の実施料や、あるいはスマートIC運用による経済効果全体を基礎とする主張をしていた可能性がある。それに対し地裁は、許諾料として相応と認められる範囲に絞って損害額を認定したと考えられる。

知財高裁は前述のとおり技術的非侵害の結論に達したため、損害額算定については判断を示していない。高裁判決主文では原判決中の被告敗訴部分（＝地裁で認容された約2.674億円の支払部分）を取り消し、原告の請求を棄却すると判示するにとどまっている²⁷⁷。したがって地裁が示した2%という実施料率や算定手法について、高裁で争点となった形跡はない。しかし、仮に本件で高裁も侵害成立の立場に立っていれば、地裁同様に102条3項に基づく相当実施料の算定が行われた可能性が高く、地裁算定の妥当性が改めて審理されたであろう点は付言できる。

最後に、地裁判決で示された**信義則・公益性を理由とする損害賠償責任の免除主張**について触れる。被告Yは「公共インフラ整備に特許料負担を課すのは公益に反する」といった趣旨で権利行使制限を求めたが、地裁はこれを明確に退けた²²。裁判所は「公共インフラ案件でも、第三者特許の利用には事前許諾・対価支払いが必要」というメッセージを発し、仮に損害額が利用料相当額として算定される場合であっても、その支払い義務は免れないとの判断を示したのである²²²⁵。この点は公共事業と特許権の交錯に関する重要な判断であり、少なくとも第一審レベルでは**公共の利益よりも特許権者の排他的権利の保障が優先される**ことが確認されたと言えよう。知財高裁では侵害自体が否定されたため表立って論じられなかったものの、仮に高裁まで争点となっていれば同様の結論が維持された可能性が高い。

判旨の評価と実務的含意

本件知財高裁判決は、スマートICという公共インフラ分野における特許クレームの解釈と権利行使について、多くの示唆を与える重要判例である。以下、法律的構成、技術的理解、実務的含意の三側面から本判決の意義を考察する。

（法律的観点） 本判決は、特許クレームの文言解釈にあたり**明細書の記載及び発明の目的を重視する日本の裁判所の姿勢**を改めて示したと言える。構成要件Fの「誘導手段」という機能的表現に対し、裁判所は辞書の意味や明細書中の具体的手段に即して解釈を行い、クレームの文言通りの限定を厳格に適用した⁹¹⁰。このようなアプローチは、一見すると権利範囲を狭める方向に働くが、その裏には特許発明の本質的貢献部分のみを保護し、周辺の・暗黙的な構成についてまで安易に独占を認めないという原則がある。特に本件のように「〇〇手段」といった機能的クレーム要件が問題となる場合、日本の裁判実務では**単なる手段名称だけでなく、その手段が果たす具体的な作用効果や実施態様をも参酌して技術的範囲を画定する傾向が強い**¹⁴¹³。これは米国特許法のいわゆる**Means-Plus-Functionクレーム（§ 112(f)）**における構成解釈と通ずる部分もあり、発明の貢献に見合った権利範囲を認定する上で合理的と評価できる。本判決は、「誘導」という言葉の持つ意味内容を安易に拡大せず、明細書に記載された実施形態との整合性をとりながら解釈した点で、特許法70条に則ったオーソドックスな判断といえよう。その結果、**特許請求の範囲と明細書との齟齬も生じておらず**、特許有効性を脅かすような過剰な権利解釈にも陥っていない点は、法律的観点から妥当である。

（技術的観点） 本件では、高速道路のスマートICシステムという社会インフラ技術が争われた。技術的観点から注目すべきは、**ごく小さなシステム設計の差異が侵害の成否を左右した点**である。特許発明の実施形態では、ETC非対応車両のために場内にループ状の再進入路や案内表示が用意されていたのに対し、被告システムではコストや用地の制約からか、車両を一旦一般道等へ退出させる簡易な構成が採用されていた¹¹²⁸。一見すれば両者とも「ETCゲートを通れない車両をどこかに逃がす」点では共通していますが、その**技術的手段（誘導方法）の有無**が決定的な差異となった。裁判所は、単に車両が流出できるレーンがあるだけでは「誘導」と評価できないとし、**システム側から車両への働きかけ（案内・制御）の有無**を重視した¹⁰⁹。この判断は、技術者にとっても直観的に理解しやすいものである。すなわち、「誘導」とはシステムが能動的に車両を誘い導く行為であり、ドライバー任せに放置することではないという当たり前の技術感覚がそのまま法的評価に反映された形だ。特に交通システムの安全運用上、標識や表示なくドライバーの裁量に委ねる設計は不十分と言える。高裁は**技術者・利用者の視点**に立ち、被告システムには本質的に特許発明が提供するような「誘導」の技術的效果が実現されていないことを看破した⁹²⁹。このような技術的理解に裏打ちされた判断は、実務家にとっても説得力が高い。また、本件はインフラ技術に関する事例であるがゆえに、**代替手段や設計回避の可能性**も示唆している。判決の理屈からすれば、例えば今後スマートICを設計・運用する主体は、「誘導手段」を伴わずに単に退出路を設ける方式に留めれば本特許を回避できる可能性がある。一方で、安全・利便の観点からは本特許発明が提案するような能動的誘導手段を備えることが望ましいケースもあり得る。技術者にとって、本判決は**特許回避設計（デザインアラウンド）**とシステムのユーザビリティ向上とのトレードオフを考える材料ともなるであろう。

（実務的観点） 本件判決には、特許権の行使と公共インフラ運用との関係について実務的示唆が含まれている。まず第一に、**公共事業であっても特許権侵害が問われ得る**こと、その場合でも通常の民間企業と同様に損害賠償責任を負う可能性があることが明確に示された点である²²。近年、国や自治体、公共企業体が先端技術をインフラに取り入れるケースが増えているが、本件はそうした公共分野のプロジェクトにおいても十分な特許調査・ライセンス交渉が不可欠であることを示す教訓と言える。被告Y（高速道路会社）は、東日本・中日本高速道路各社にまたがる複数のスマートICで本件発明を実施していたとみられ、既に東日本高速を相手とした別訴訟（佐野SAスマートIC事件）では原告特許権者が勝訴を収めている³⁰³¹。このように**同一特許に基づく複数の訴訟**が各地で提起される事態に発展した背景には、公共インフラ事業者側での特許権リスク管理の問題も潜んでいる。実務上は、公共インフラの計画段階から関連特許の調査を行い、必要であればライセンス契約の締結や技術的回避策の検討を行うことが重要である。本件地裁判決は、公平の観点から被告の「信義則上の特許料免除」論を退け、公共性よりも特許権保護を優先する判断を示した²²。この

メッセージは特許権者にとって追い風である一方、インフラ事業者にとっては厳しいものであり、今後のリスクマネジメントの在り方に一石を投じるものとなろう。

次に、本件は**特許権侵害訴訟における損害賠償算定の実務**にも示唆を与える。地裁が採用した102条3項による実施料相当額算定は、日本の特許訴訟で一般的に用いられる手法ではあるが、本件のように原告が自ら製品製造販売を行っていない場合には**事実上唯一の救済手段**となる。裁判所は被告製品（システム）から直接得られた利益に基づき2%という率を設定したが、この数字自体は特許の分野や技術寄与度によって上下し得るため、**適切な料率立証**が原告側に求められる点は変わらない。本件では最終的に原告請求額の約40%が認容されるに留まったが⁴、これも裁判所がより低率な料率を採択した結果と考えられる。原告側としては、より高い料率や広い損害範囲を主張する余地もあったが、裁判所は慎重に判断したといえよう。近年の裁判例では、特許法102条1項（逸失利益）や2項（侵害者利益）と3項（実施料相当額）を組み合わせる損害を認定する柔軟なアプローチも見られるが、本件のように**明確な競合関係がない場合には102条3項単独で完結する**のが通例である³²。実務上、ライセンス交渉段階で想定される料率や実施規模の裏付け資料（市場規模、利用実績データ等）を予め収集しておくことが、訴訟に備える上でも重要だろう。

最後に、**裁判官の判断のばらつき**にも触れておきたい。東日本高速道路を巡る佐野SASマートIC事件（知財高裁令和4年7月6日判決）では原告（特許権者）が勝訴し、被告システムは本件特許の技術的範囲に属すると判断されたのに対し³³、本件中日本高速道路に関する事件では真逆の判断となった。両事件の事実関係には被告システムの設計差異等いくつか違いがあるものの、**特許クレームの解釈適用に関する裁判所の判断がケースバイケースで分かれ得ることは実務家にとって留意すべき点**である。知財高裁の各部ごとの判断傾向や、訴訟における立証の巧拙によって結論が左右される可能性も否定できない。本件のように一審・二審で結論が逆転する事態も珍しくなく、特に機能的クレーム要件の解釈は微妙な事実認定や技術理解に依存する面が大きい。したがって、特許権者側は**訴訟戦略として明細書に基づく有利なクレーム解釈を丁寧に主張立証すること**、被告側はクレーム文言の厳格解釈や実施形態との差異を突いて**非侵害を論理立てることが肝要**となる。

結論

車両誘導システム特許を巡る本件判決は、特許請求の範囲の文言解釈と技術的実質とのバランスをどのように図るべきかについて示唆に富むものであった。知財高裁は「誘導」という用語を字義どおりに解釈し、明細書に開示された誘導手段の範囲内で権利を限定することにより、被告システムの非侵害を導いている¹⁰¹⁴。この判断は特許権者にとっては痛手となったが、特許制度の趣旨に適った合理的なものと評価できる。一方、公共インフラに対する特許権行使や損害賠償について重要な確認もなされた。公共性ゆえの特別扱い是否定され、通常の民間取引同様のライセンス料相当額（2%）が損害額として認容された地裁判決は、今後のインフラ関連ビジネスに警鐘を鳴らすものでもある³⁴。総じて、本件は**特許クレームの厳密な文理解釈の重要性と、実施形態・技術常識に裏付けられた権利範囲確定の手法**を示した判例として位置付けられる。そして、特許権者・実施者双方に対し、権利行使と技術実装の在り方について貴重な示唆を与えるものである。今後、類似するスマートインフラ分野の知財紛争において、本判決の示した枠組みが一つの基準点となることは間違いないだろう。

¹ ² ³ ⁴ ⁶ ⁷ ¹⁰ ²¹ ²³ ²⁴ ²⁷ courts.go.jp

https://www.courts.go.jp/assets/hanrei/hanrei-point_pdf-94945.pdf

⁵ ²⁰ ²² ²⁵ ²⁶ ³² ³⁴ 250307『中学生でもわかる知財判決』（令和7年3月10日）公共インフラでも特許料!? ETCスマートICで2億6,744万円判決『特許権』『知財実務』 | 弁理士 下井功介

https://note.com/shimoi_ec/n/n8bee968db52d

⁸ ⁹ ¹¹ ¹² ¹³ ¹⁴ ¹⁵ ¹⁶ ¹⁷ ¹⁸ ²⁸ ²⁹ 名称：「車両誘導システム」事件 - Lexology

<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=4be9d64c-dbac-4217-a114-5e17497645db>

19 30 33 aten-ip.com

https://www.aten-ip.com/wp-content/uploads/2022/09/20220913_hanrei.pdf

31 【特許権侵害訴訟・知財高裁控訴審判決(勝訴)確定のお知らせ】 昨年7月に知財高裁で勝訴の判決が出た裁判（車両誘導システム事件）について、被告のNEXCO東日本が最高裁に上告及び上告受理申立をしていましたが、本年5月10日、上告を棄却するという決定、上告審として受理しないという決定が出ました。これにより、原告（有限会社P X Z）の勝訴が確定しましたので、お知らせ致します。| 弁理士法人日栄国際特許事務所

<https://p-nic.com/ip/2023/1543.html>