



® 平成 30 年 9 月 3 日 (月)

No. 14765 1部370円 (税込み)

発行所

一般財団法人 経済産業調査会

東京都中央区銀座2-8-9 (木挽館銀座ビル)

郵便番号 104-0061

[電話] 03-3535-3052

[FAX] 03-3567-4671

近畿本部 〒540-0012 大阪市中央区谷町1-7-4

(MF天満橋ビル8階) [電話] 06-6941-8971

経済産業調査会ホームページ http://www.chosakai.or.jp/

特許ニュースは

● 知的財産中心の法律、判決、行政および技術開発、技術予測等の専門情報紙です。

定期購読料 1カ年61,560円 6カ月32,400円
(税込み・配送料実費)

本紙内容の全部又は一部の無断複写・複製・転載及び
入力を禁じます(著作権法上の例外を除きます)。

目次

☆主要判決全文紹介 [知財高裁] [上]…………… (1)

主要判決全文紹介

《知的財産高等裁判所》

拒絶査定審決取消訴訟

(「モニタリング装置及び方法」発明進歩性誤認事件) [上] (全2回)

—平成29年(行ケ)第10139号、平成30年4月16日判決言渡—

レーダー送信機及びレーダー受信機を備えるレーダーセンサを用いるホスト自動車の外部の環境で1又は複数のターゲット物体をモニタリングするための装置の、ターゲット物体との相対移動の検知に回答してアクションを開始するという既存の構成に、当該構成を変更することなく自車線上の存在物であるか否かという条件の充足性判断を付加することによるアクションの始動を無効にする構成(本願補正発明及び引用発明の相違点。相違点の認定には審決に誤りはなし。)について、引用発明の条件判断の順序を入れ替えることが単なる設計変更ということはできないものと判断し、また、引用発明に本件周知技術を適用しても、相違点に係る本願補正発明の構成には至らないというべきであるから、相違点に係



SINCE 1891

特許業務法人 浅村特許事務所

〒140-0002 東京都品川区東品川2丁目2番24号 天王洲セントラルタワー

電話: 03-5715-8651(代) FAX: 03-5460-6310・6320 asamura@asamura.jp www.asamura.jp

所長 弁理士 金後 水白 金橋 北水 田大 井藤 本江 森本 川野 中 大 晴義 克久 裕 裕 祐和 建男 光則 司之 亮 宣子 幸

会長 弁理士 浅池 望井 浅亀 田原 菊林 村田 月上 野山 統 間 幸良 洋裕 育 亮 修 銘 皓弘 次一郎 也 誠 太史 三

副所長 弁理士 浅平 下畑 弓 篠 松 渡 岡 山 村 中 削 田 宮 部 野 昌啓 克 孝 麻 卓 尋 理 光

山 龜 大 岩 新 中 伊 福 口岡 塚 見 村 山 藤 井 康 幹 一 晶 守 博 由 明 生 貴 啓 男 登 里 淳

浅村法律事務所

所長 弁理士 浅村 昌弘 高 和 田

電話: 03-5715-8640(代) FAX: 03-3540-1997 E-mail: law@asamura.jp

弁理士 後藤 晴 男

弁理士 松川 直 樹

弁理士 和 田 研 史

る本願補正発明の構成は、引用発明に基づき、容易想到ではないとした事例である。

第1 裁判所の判断

1 本願補正発明について

本願補正発明に係る特許請求の範囲は、後記第2の2(1)【請求項1】のとおりであるところ、本願明細書(甲4の1)によれば、本願補正発明の特徴は、以下のとおりである。

(1)~(2) (記載を省略)

(3) 本願補正発明の装置は、ホスト自動車とターゲット物体との間の相対移動をモニタし、規定の相対移動の検知に応答してアクション(ブレーキプレアミング操作、ブレーキ操作等)を始動するものであって、これにより、ターゲット物体へのホスト自動車の衝突のリスクを低減させる。本願補正発明の装置は、更に、ホスト自動車の延伸軸からターゲット物体への横方向距離(横方向オフセット)を判断し、これが所定の横方向オフセット値を超える場合、上記アクションの始動を無効にするものであって、これにより、上記アクションは実行されないようになる。([0007] [0008] [0045] [0046])

(4) 本願補正発明では、ターゲット物体の横方向オフセットが所定の横方向オフセット値を超える場合に、アクションが始動できなくなる。したがって、本願補正発明は、ターゲット物体がホスト自動車の実際の経路内にない場合にアクションが実行されるというリスクを低減させる。([0009] [0010])

(5) 本願補正発明を実施するための形態は次のようなものである。モニタリング装置120がホスト自動車110内に提供される。モニタリング装置120は、前方のターゲット物体150の存在を特定するように構成されたレーダーモジュール121を有する。レーダーモジュール121は、ホスト自動車110からターゲット物体150までの距離 R 及び変化率を判断するように構成される。モニタリング装置120は、自動制御緊急ブレーキングシステムの中核を形成する。モニタリング装置120は、ある所定の状態において、ホスト自動車110を減速又は停止させるためにブレーキングシステムを制御する。([0051] [0052])

モニタリング装置120は、送受信ユニット124からのレーダー信号によりターゲット物体150の一部の位置を判断する。モニタリング装置120は、ターゲット物体150から反射される最も高い強度の信号を特定し、ターゲット物体150の位置及びホスト自動車110からターゲット物体150の距離 R を判断する。モニタリング装置120は、ターゲット物体150の位置を判断する際、レーダーを送受信する送受信ユニット124からターゲット物体150において最も高い強度の信号を反射した場所Aへのラインと、ホスト自動車110の縦軸 L との間の角度 θ を判断する。モニタリング装置は、距離 R と角度 θ に基づいて、ホスト自動車110の縦軸から場所Aまでの横方向オフセット d を判断する。モニタリング装置120は、横方向オフセット d の測定値をホスト自動車110の幅 w_h の既知の値と比較する。例えば、ターゲット物体150の横方向オフセット d の値がホスト自動車110の幅の半分より大きい場合、モニタリング装置120は、ターゲット物体150が第1又は第2の警告信号を始動させることを許さないターゲットであると判断する。この場合、モニタリング装置120は、ターゲット物体150の幅 w_t を考慮に入れない。これにより、モニタリング装置120は、ターゲット物体150の一部がホスト自動車110の進路に位置する場合であっても、ブレーキコントローラ130に対する第1及び第2の警告信号の発行を無視することができる。衝突のリスクが存在しなければ、モニタリング装置120がブレーキ132、134を自動的に適用しないことが重要である場合もある。ターゲット物体150がホスト自動車110の有効経路にない場合、衝突が切迫しているという判断に応答するブレーキ132、134の自動的な作動は、抑制される。([0067] ~ [0073])