

令和8年9月11日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官
令和6年（ワ）第70334号 特許権侵害差止等請求事件
口頭弁論終結日 令和8年7月2日

判 決

5

原 告 A i
同訴訟代理人弁護士 窪 田 英 一 郎
鈴木 佑 一 郎

10

被 告 カレント マリタイム
ホールディング カンパニー
(以下「被告カレント」という。)

15

被 告 パンテオン タンカーズ
マネジメント リミテッド
(以下「被告パンテオン」という。)

20

上記両名訴訟代理人弁護士 小 林 拓 人
高 梨 義 幸
廣 田 誠 行

上記両名訴訟代理人弁理士 高 村 和 宗
被告カレント訴訟代理人兼被告パンテオン訴訟復代理人弁理士
佐 藤 宏 樹

25

主 文

- 1 原告の請求をいずれも棄却する。

2 訴訟費用は原告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第 1 請求

1 被告らは、別紙船舶目録記載の船舶を日本国内に入港させてはならない。

5 2 被告らは、別紙方法目録記載の荷役方法を日本国内において用いてはならない。

3 被告らは、別紙物件目録記載の荷役システムを日本国内において用いてはならない。

第 2 事案の概要

10 1 事案の要旨

本件は、発明の名称を「オイルタンカーのハイブリッド荷役方法及びその方法に用いるカーゴポンプ原動機システム」とする特許（特許第 6 7 7 3 6 6 4 号。以下「本件特許」という。）に係る特許権（以下「本件特許権」という。）を有する原告が、被告らが所有又は管理する別紙船舶目録記載の船舶（以下「被告船舶」という。）に使用されている荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが別紙方法目録記載の荷役方法（以下「被告方法」という。）及び別紙物件目録記載のシステム（以下「被告システム」という。）の構成を有しており、これらが本件特許の請求項 1 及び 2 に記載された発明（以下、請求項の番号に応じて「本件発明 1」及び「本件発明 2」といい、これらを併せて「本件各発明」という。）の技術的範囲に属し、被告らによる被告船舶を用いた荷役が本件特許権を侵害すると主張して、被告らに対し、特許法 1 0 0 条 1 項に基づき、被告船舶の日本国内の港への入港並びに被告方法及び被告システムの使用の差止めを求める事案である。

20 2 前提事実（当事者間に争いのない事実並びに後掲各証拠及び弁論の全趣旨により容易に認定できる事実）

25 (1) 当事者

ア 原告は、本件特許権を有する個人である。

イ 被告カレントは、リベリア共和国会社法に基づき設立されたリベリア非居住内国法人であり、被告船舶を所有している。

5 ウ 被告パンテオンは、マーシャル諸島会社法に基づき設立された非居住国内会社であり、被告カレントから被告船舶の管理について委託を受け、被告船舶を管理している。

(2) 本件特許権（甲 1、2）

原告は、以下の本件特許権を有している。

特許番号 特許第 6 7 7 3 6 6 4 号

10 発明の名称 オイルタンカーのハイブリッド荷役方法及びその方法に用いるカーゴポンプ原動機システム

出願日 平成 2 8 年 2 月 1 9 日

登録日 令和 2 年 1 0 月 5 日

(3) 本件特許の特許請求の範囲

15 本件特許の請求項 1 及び 2 の記載は以下のとおりである。

ア 請求項 1

少なくとも 3 種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカー又は鉱石／オイル運搬船におけるハイブリッドカーゴ荷役方法であって、

20 複数セットのカーゴオイルポンプシステムを有し、

前記複数セットにおける 1 セットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって速度制御される電気モーターシステムによって駆動され、

25 残りのセットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポンプは、スチームタービン駆動システムによって駆動されるものであり、

（ i ） 前記スチームタービンの原動機により駆動されるカーゴオイルポ

ンプを作動するとともに、前記スチームタービンにスチームを供給する補助ボイラーからの排気ガスを排気するステップ；そして、

(i i) 前記スチームタービンの原動機により駆動されるカーゴオイルポンプとガスが連通するカーゴオイル分別タンクの空隙スペースを、前記排気ガスから浄化されたイナーートガスにより充填するとともに、前記イナーートガスの最少要求閾値を超えたとき、前記電気モーターシステムによって駆動されるカーゴオイルポンプを運転し、

前記電気モーターシステムによって駆動されるカーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって、前記スチームタービンの原動機とガス連通するカーゴオイル分別タンクの空隙スペースに割り当てられるイナーートガスのバランスの超過を消費するのに相当する負荷を超えないように、速度を制御するステップ、

を含むことを特徴とするハイブリッドカーゴ荷役方法。

イ 請求項 2

少なくとも 3 種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカー又は鉱石／オイル運搬船におけるハイブリッドカーゴシステムであって、

複数セットのカーゴオイルポンプシステムを有し、

前記複数セットにおける 1 セットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって速度制御される電気モーターシステムによって駆動され、

残りのセットのシステムにおけるカーゴオイルポンプは、スチームタービン駆動システムによって駆動される構成とされ、

前記スチームタービン駆動システムは、前記スチームタービンの原動機によって駆動されるカーゴオイルポンプ；

前記スチームタービンのためのスチームと、全グレード種のカーゴオイ

ル分別タンクのために、スクラバによりイナートガスへ浄化される排気ガスを生成するための 1 又は複数の補助ボイラー；

をさらに含み、

前記電気モーターシステムは、周波数変換制御装置を含み、ポンプ容量を残留イナートガスバランスと均衡させ、流路を通じて 1 又は複数の補助ボイラーとガス連通しているカーゴオイル分別タンクの空隙スペースにイナートガスが割り当てられるとともに、残余のイナートガスはカーゴの空隙スペースを充填するようになっている

ことを特徴とするハイブリッドカーゴシステム。

(4) 構成要件の分説

本件各発明を構成要件に分説すると、次のとおりとなる（以下、分説した構成要件をその符号に従い「構成要件 1 A」などという。）。

ア 本件発明 1

1 A 少なくとも 3 種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカー又は鉱石／オイル運搬船におけるハイブリッドカーゴ荷役方法であって、

1 B 複数セットのカーゴオイルポンプシステムを有し、

1 C 前記複数セットにおける 1 セットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって速度制御される電気モーターシステムによって駆動され、

1 D 残りのセットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポンプは、スチームタービン駆動システムによって駆動されるものであり、

1 E (i) 前記スチームタービンの原動機により駆動されるカーゴオイルポンプを作動するとともに、前記スチームタービンにスチームを供給する補助ボイラーからの排気ガスを排気するステップ；そして、

1 F (i i) 前記スチームタービンの原動機により駆動されるカーゴオイルポンプとガスが連通するカーゴオイル分別タンクの空隙スペースを、前記排気ガスから浄化されたイナートガスにより充填するとともに、前記イナートガスの最少要求閾値を超えたとき、前記電気モーターシステムによって駆動されるカーゴオイルポンプを運転し、

1 G 前記電気モーターシステムによって駆動されるカーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって、前記スチームタービンの原動機とガス連通するカーゴオイル分別タンクの空隙スペースに割り当てられるイナートガスのバランスの超過を消費するのに相当する負荷を超えないように、速度を制御するステップ、

1 H を含むことを特徴とするハイブリッドカーゴ荷役方法

イ 本件発明 2

2 A 少なくとも 3 種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカー又は鉱石／オイル運搬船におけるハイブリッドカーゴシステムであって、

2 B 複数セットのカーゴオイルポンプシステムを有し、

2 C 前記複数セットにおける 1 セットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって速度制御される電気モーターシステムによって駆動され、

2 D 残りのセットのシステムにおけるカーゴオイルポンプは、スチームタービン駆動システムによって駆動される構成とされ、

2 E 前記スチームタービン駆動システムは、前記スチームタービンの原動機によって駆動されるカーゴオイルポンプ；

2 F 前記スチームタービンのためのスチームと、全グレード種のカーゴオイル分別タンクのために、スクラバによりイナートガスへ浄化される排気ガスを生成するための 1 又は複数の補助ボイラー；をさらに含み、

2 G 前記電気モーターシステムは、周波数変換制御装置を含み、ポンプ容量を残留イナータガスバランスと均衡させ、流路を通じて1又は複数の補助ボイラーとガス連通しているカーゴオイル分別タンクの空隙スペースにイナータガスが割り当てられるとともに、残余のイナータガスは

5

2 H ことを特徴とするハイブリッドカーゴシステム。

(5) 被告船舶

被告船舶は、3種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するオイルタンカーであり、3セットのカーゴオイルポンプシステムを有している。

10

3 争点

- (1) 被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが本件各発明の技術的範囲に属するか（争点1）
- (2) 被告らによる本件各発明の実施の有無（争点2）
- (3) 差止めの必要性（争点3）

15

4 争点に関する当事者の主張

- (1) 争点1（被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが本件各発明の技術的範囲に属するか）について
(原告の主張)

ア 被告船舶は、荷役方法として被告方法を用い、カーゴオイルポンプシステムとして被告システムを搭載している。

20

被告方法の構成は、別紙方法目録記載のとおりであり、本件発明1を充足する。

また、被告システムの構成は、別紙物件目録記載のとおりであり、本件発明2を充足する。

25

イ 上記アの事実は、以下の事情から認められる。

(ア) 被告船舶は、韓国の造船会社である大宇造船海洋により建造されたも

のであるが、原告は、同社に対し、秘密保持義務を課した上で、被告船舶に搭載するカーゴオイルポンプシステムについてアドバイスをした。その後、被告船舶には、原告のアドバイスどおりに本件各発明に係るカーゴオイルポンプシステムが搭載された。

5 (イ) 被告船舶は、かつてC E l e p h a n tと呼ばれていたオイルタンカーであるところ、同一時期に運用されていた同じシリーズのオイルタンカーであるE E l e p h a n tと呼ばれていたオイルタンカーの図面（甲4）によれば、被告船舶が3セットのカーゴオイルポンプシステムを有しており、そのうちの1セットは電気モーターポンプである。

10 オイルタンカーの荷役において、排出するカーゴオイルの容積と同等以上のイナートガスをタンク内に充填しなければ、タンク内が負圧となり、外気が流入して爆発を引き起こすという重大な危険があるところ、従来のスチームタービンポンプは大量のスチームを消費するため、ボイラーがフル稼働し、十分な排気ガス（イナートガス）を発生させるが、
15 電気モーターポンプはスチームを消費しないため、電気モーターポンプを稼働させると、イナートガスの発生量が減少することから、電気モーターポンプを無制限に稼働させることはできない。

本件各発明を充足しないように電気モーターポンプを制御する方法としては、例えば、単にイナートガスを作るためだけにボイラーを稼働させるといった方法が理屈上考えられるが、ハイブリッドシステムはそもそも燃料消費節減などの省エネルギーを目的として導入されたものであって、無駄にボイラーを稼働させるような運用は、ハイブリッドシステムの存在意義を否定するものであり、経済的合理性がない。

(被告らの主張)

25 被告船舶が3種のカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカーであることは認めるが、その余は否認ないし争う。

原告による造船会社へのアドバイスについては、何ら裏付けのない主張であるし、原告の主張する図面についても被告船舶の図面ではないのであって、原告において被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムの構成についての具体的な立証はない。

5 (2) 争点2（被告らによる本件各発明の実施の有無）について

（原告の主張）

被告らの間では、被告カレントが被告船舶を提供し、被告パンテオンがそれを支配ないし管理して原油の輸送、荷役に係る業務を行うという役割分担が存在しており、両者の行為が相まって本件各発明の構成要件を充足し、荷役という目的が達成される。このような両者の関係性からして、被告らが共同して本件各発明を実施していると認められる。

（被告らの主張）

ア そもそも、被告らが日本国内において具体的にいかなる態様で被告方法又は被告システムを「共同して」使用しているか明らかにされていない。

15 イ 被告パンテオンが、被告カレントから委託を受けているのは被告船舶の管理であり、被告船舶の乗組員やその安全運航等に統制を及ぼし、これにより原油の輸送・荷役を行っていることはない。

仮に被告カレントが被告船舶を提供し、被告パンテオンが被告船舶を用いて原油の輸送・荷役に係る業務を行っているという関係であったとしても、このような関係性のみに基づいて、差止請求の対象となる本件特許権の共同侵害行為があるとは到底いえない。

20 (3) 争点3（差止めの必要性）について

（原告の主張）

25 被告船舶が日本国内の港に入港する場合、その目的は、積荷である原油を陸揚げすることにある。そして、被告船舶のカーゴオイルポンプシステム上、本件各発明を回避して商業的な揚荷を行うことはできない。

そのため、被告船舶が日本国内の港に入港し、その目的である揚荷作業を行えば、必然的に本件特許権を侵害することになる。

したがって、侵害行為を実効的に予防し、差止めをするためには、侵害行為である揚荷の場となる日本国内への入港そのものを差し止めることが必要である。

(被告らの主張)

被告方法又は被告システム自体の使用を差し止めれば足り、被告船舶が日本国内の港へ入港すること自体を差し止める必要がないことは明らかである。

第3 当裁判所の判断

1 争点1 (被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが本件各発明の技術的範囲に属するか) について

原告は、被告船舶がカーゴポンプシステムとして被告システムを搭載し、荷役方法として被告方法を用いていることを基礎付ける事実として、①被告船舶は、原告のアドバイスを受けた造船会社がそのアドバイスどおりに建造したものであること、②被告船舶と同じシリーズのオイルタンカーの図面(甲4)からすれば、被告船舶は電気モーターポンプを有しているところ、電気モーターポンプを用いる場合には、経済的合理性の観点から被告方法及び被告システムを用いることになることをそれぞれ主張し、これに沿う旨の陳述をする。

しかしながら、上記①については、肝心の原告が造船会社にアドバイスをした内容や被告船舶に搭載されたカーゴオイルポンプシステムの内容は、原告の陳述書(甲7)があるほかはこれを裏付ける客観的な証拠がなく、その陳述内容に照らしても、原告の認識が意見として開陳されているにとどまるもので、直ちに信用することができるものではない。なお、被告船舶の建造の過程において原告が造船会社にアドバイスをした事実が認められたとしても、そのことから直ちに、被告船舶が被告システムを搭載し、荷役において被告方法を用いていると認められるものでもない。

また、上記②についても、甲4をもってしても同図面が被告船舶と同じシリーズのものといえるか自体が不明といわざるを得ないし、仮に同図面が被告船舶と同じシリーズの船舶のものであったとしても、船舶の荷役方法ないしカーゴオイルポンプシステムとして考えられる各種方法やシステムがある中で、同じシリーズであれば被告方法ないし被告システムが採用されるはずであるといった経験則を認めるに足る証拠もない（例えば、被告船舶のカーゴオイルポンプシステムにおいても電気モーターポンプが用いられるかは不明であるし、仮にこれを用いているとしても、荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムとして、被告方法及び被告システムが採用されるかどうかは不明といわざるを得ない。）。
10

結局のところ、上記①及び②は、いずれも被告船舶の荷役方法ないしカーゴオイルポンプシステムが被告方法ないし被告システムを用いたものであったとしても矛盾しないという間接的な事情を挙げるにとどまり、被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが被告方法及び被告システムの構成を有していることを裏付けるものとはいえないし、その他、被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが被告方法及び被告システムの構成を有していると認めるに足る証拠はない。
15

したがって、被告船舶の荷役方法及びカーゴオイルポンプシステムが本件各発明の技術的範囲に属すると認めることはできない。

20 2 小括

以上によれば、その余を検討するまでもなく、原告の請求はいずれも理由がない。

第4 結論

よって、原告の請求はいずれも理由がないからこれらを棄却することとして、主文のとおり判決する。
25

東京地方裁判所民事第29部

裁判長裁判官

5

澁谷勝海

裁判官

10

本井修平

裁判官

15

浅川浩輝

(別紙)

船舶目録

船舶名	S e a L e o p a r d
IMO番号	9 4 2 2 6 1 5

以上

(別紙)

方法目録

被告方法

- 1 a 3種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカー
5 ーにおける荷役方法であって、
- 1 b 3セットのカーゴオイルポンプシステムを有し、
- 1 c 当該3セットにおける1セットのカーゴオイルポンプシステムにおける
カーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって速度制御される電
気モーターシステムによって駆動され、
- 10 1 d 残りの2セットのカーゴオイルポンプシステムにおけるカーゴオイルポ
ンプは、スチームタービン駆動システムによって駆動されるものであり、
- 1 e (i) スチームタービンの原動機により駆動されるカーゴオイルポンプ
を作動するとともに、スチームタービンにスチームを供給する補助ボイ
ラーからの排気ガスを排気するステップ；そして、
- 15 1 f (i i) 当該スチームタービンの原動機により駆動されるカーゴオイル
ポンプとガスが連通するカーゴオイル分別タンクの空隙スペースを、排
気ガスから浄化されたイナートガスにより充填するとともに、イナート
ガスの最少要求閾値を超えたとき、電気モーターシステムによって駆動
されるカーゴオイルポンプを運転し、
- 20 1 g 電気モーターシステムによって駆動されるカーゴオイルポンプは、周波
数変換制御装置によって、前記スチームタービンの原動機とガス連通す
るカーゴオイル分別タンクの空隙スペースに割り当てられるイナートガ
スのバランスの超過を消費するのに相当する負荷を超えないように、速
度を制御するステップ、
- 25 1 h を含むことを特徴とする荷役方法

以上

(別紙)

物件目録

被告システム

- 5 2 a 3種のグレードのカーゴオイルを分別して運搬するためのオイルタンカー
 ーおけるカーゴシステムであって、
- 2 b 3セットのカーゴオイルポンプシステムを有し、
- 2 c 当該3セットにおける1セットのカーゴオイルポンプシステムにおける
10 カーゴオイルポンプは、周波数変換制御装置によって速度制御される電
 気モーターシステムによって駆動され、
- 2 d 残りの2セットのシステムにおけるカーゴオイルポンプは、スチームター
 ービン駆動システムによって駆動される構成とされ、
- 2 e 前記スチームタービン駆動システムは、スチームタービンの原動機によ
 って駆動されるカーゴオイルポンプ；
- 15 2 f スチームタービンのためのスチームと、全グレード種のカーゴオイル分
 別タンクのために、スクラバによりイナートガスへ浄化される排気ガス
 を生成するための補助ボイラー；をさらに含み、
- 2 g 電気モーターシステムは、周波数変換制御装置を含み、ポンプ容量を残
 留イナートガスバランスと均衡させ、流路を通じて補助ボイラーとガス
20 連通しているカーゴオイル分別タンクの空隙スペースにイナートガスが
 割り当てられるとともに、残余のイナートガスはカーゴの空隙スペース
 を充填するようになっている
- 2 h ことを特徴とするカーゴシステム。

以上