

昭和六三年五月一七日判決言渡

同日原本受領 裁判所書記官

昭和五八年(ワ)第四八六号 債務不存在確認請求事件

昭和五九年(ワ)第二一〇号 損害賠償反訴請求事件

判 決

兵庫県尼崎市長洲東通三丁目一三番地

原告、反訴被告(以下「原告」という。)

株式会社旭金属工業所

右代表者代表取締役 松 岡 和 生

右訴訟代理人弁護士 赤 木 文 生

同 山 口 修 司

中華民國台灣省彰化縣文村鄉黃厝村美港巷一二號

被告、反訴原告(以下「被告」という。)



チエン・シン・ラバー・インダストリアル・

カンパニー・リミテッド

(正新橡膠工業股份有限公司)

右代表者

ルオ・ジイエ

(羅 結)

右訴訟代理人弁護士

松 尾 翼

同

小 杉 丈 夫

同

辰 野 守 彦

同

三 好 啓 信

同

笹 野 哲 郎

同

八 木 清 子

辰野守彦訴訟復代理人弁護士

奥 野 泰 久



主

文

- 一 被告が別紙訴訟の表示記載の損害賠償請求訴訟において行使を受けた損害賠償債務について、原告の被告に対し負担すべき米貨三〇万ドルの求償債務が存在しないことを確認する。
- 二 被告の請求を棄却する。
- 三 訴訟費用は、本訴反訴を通じて被告の負担とする。

事

実

第一 当事者の求めた裁判

一 本訴請求の趣旨

1 主文一項同旨

2 訴訟費用は、被告の負担とする。

二 本訴請求の趣旨に対する答弁

1 本訴請求を棄却する。

2 訴訟費用は、原告の負担とする。

### 三 反訴請求の趣旨

1 原告は被告に対し、米貨三〇万ドル及び内一五万ドルに対する昭和五九年一月一日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 訴訟費用は、原告の負担とする。

3 仮執行宣言

### 四 反訴請求の趣旨に対する答弁

1 主文二項同旨

2 訴訟費用は、被告の負担とする。

## 第二 当事者の主張

(本訴請求について)

### 一 請求原因

1 被告は、被告が別紙訴訟の表示記載の損害賠償請求訴訟（以下「米国訴訟」という。）において行使を受けた損害賠償債務について、原告に対し、米貨三〇万ドルの求償債権を有すると主張している。

2 よつて、原告は被告に対し、右債務の存在しないことの確認を求めらる。

二 請求原因に対する認否  
本訴請求原因1の事実は認めらる。

### 三 抗弁

1 原告は、自動車及び自動二輪車等に用いるタイヤバルブの製造販売を業とする株式会社であり、被告は、自動車及び自動二輪車等に用いるタイヤチューブの製造販売を業とする会社である。

2 被告は、昭和四三年頃から同五七年頃までの間、原告から、その製造にかかる自動二輪車用タイヤバルブを購入し、これを自動二輪車用タイヤチューブに装着して米国等に輸出していった。

3 原告は、被告に対し、昭和五〇年三月六日から同月三十一日までの間に、TR6型自動二輪車用タイヤバルブを、八万個販売し、被告はこれらを自動二輪車用タイヤチューブに装着して米国等に輸出販売したところ、右タイヤチューブの中の一箇を、米国企業スターリング・メイ・カンパニー（以下「スターリング・メイ」という。）がタイヤに装着して、一九七八年（昭和五三年）六月頃、ゲイリー・ザーチャー（以下「ゲイリー」という。）に販売した。

4 同年九月二三日、ゲイリーが、右タイヤを装着した自動二

輪車にルス・アン・モレノ（以下「ルス」という。）を同乗させて米国カリフォルニア州ソラノ郡マンジエロード付近を走行していたところ、右タイヤが急激な空気圧低下を起こしたために、右自動二輪車の操作が不能となり、右自動二輪車は、折から同所を走行中のトラクター及びトレイラーに衝突し、右事故により、ルスは死亡し、ゲイリーは右手、右足及び左肩等に傷害を負つた。

5      ルスの子であるマイケル・ザーチヤー及び同ジエフリー・ザーチヤー並びにゲイリー（以下「ゲイリーら」という。）は、被告及びスターリング・メイほかを共同被告として、一九七九年（昭和五四年）、米国カリフォルニア州サンフランシスコ地区管轄第一審裁判所に、製造物責任に基づく損害賠償請求訴訟（米国訴訟）を提起した。

一九八三年（昭和五八年）一二月、被告及びスターリング・メイはゲイリーらと和解し、ゲイリーらに対し、損害賠償としてそれぞれ一五万ドルを支払った。そして、被告は、スターリング・メイから同社がゲイリーらに支払った一五万ドルを下らない金額につき損害賠償請求を受けており、同社に対して右損害の賠償をしなければならない立場にある。したがって、被告は計三〇万ドルの出捐をしなければならず、右同額の損害を被った。

6 右自動二輪車のタイヤが急激な空気圧低下を起こした原因は、右タイヤに用いられたタイヤチューブに装着されていた原告製造にかかるタイヤバルブの欠陥にある。すなわち、原告の製造したタイヤバルブは、バルブシステムにラバーベースを接合したものであるが、右事故を惹起した



タイヤバルブ（以下「本件バルブ」という。）は、ラバーベ  
ーの鑄型による成型が不良であつたために、バルブ穴の周  
圍の肉厚が均一でなく、そのため、バルブシステムとラバーベ  
ーの結合が不十分であり、右自動二輪車の運転中にバルブ  
システムとラバーベーの結合部分が剥離し、タイヤの空気圧  
が急激に低下したのである。

原告は、タイヤバルブ製造業者として、欠陥のある製品が  
市場に出回ることを未然に防止する義務があるにもかかわら  
ず、右義務を怠り漫然とこれを販売し、その結果、被告は前  
記の損害を被つたのであるから、原告は被告に対し、右同類  
の不法行為責任を負わなければならぬ。

7 仮に、本件バルブが原告の製造にかかるとはなく、台湾  
に存する白馬實業股份有限公司（以下「白馬」という。）の

製造にかかる物であるとしても、本件バルブに欠陥があつた以上、次のとおり、原告は被告に対し、契約上の責任又は不法行為責任を負わなければならない。

(一) 白馬と原告との間には、昭和四八年から同五二年にかけて技術援助契約が存在し、右契約によれば、原告は将来白馬に資本参加することが予定されており、白馬は原告から供与された技術に則り、原告の指示に従つてタイヤバルブを製造していた。また、白馬は、右契約により原告の商標を使用することを許諾されていた。

(二) 右のような原告と白馬との密接な関係に鑑みると、白馬は原告の履行補助者にあたり、白馬による本件バルブの被告に対する納入は、原告、被告間のタイヤバルブ売買契約の履行としてなされたものであると解される。したがつて、

原告は、白馬のタイヤバルブ製造上の過失についても、契約上の責任を負わなければならない。

(三) また、右契約上の責任が認められないとしても、白馬が技術援助契約に基づき、原告から供与された技術に則り原告の指示に従つてタイヤバルブを製造していた以上、原告は白馬の製造する製品についても、十分な品質管理を行う義務を負つていふべきであり、また原告が白馬に対して、自己の商標を使用することを許諾し、被告が右商標を信頼して製品を購入しているところからみても、原告は右商標の付された白馬製品につき、品質管理義務を負うべきである。しかるに、原告は右義務を怠り被告に損害を与えたので、被告に対して不法行為責任を負わなければならない。

8 よつて、被告は原告に対し、不法行為責任又は契約上の責任に基づき、米貨三〇万ドルの損害賠償請求権を有する。

#### 四 抗弁に対する認否及び反論

1 抗弁1の事実は認める。

2 同2の事実のうち、被告がその製造するタイヤチューブを米国に輸出していたことは認め、その余は否認する。原告がタイヤバルブを販売した相手方は、訴外白石カルシウム株式会社である。

3 同3の事実は否認する。

4 同4の事実は知らない。

5 同5の事実のうち、ゲイリーらが、被告らを相手に、カリフォルニア州において訴訟を提起したことは認めるが、その余は知らない。

6 同6の事実は否認する。

(一) 本件バルブは、原告の製造したものでなく、白馬の製造したものである。すなわち、

本件バルブのラバーベース上には、原告の商標である㊸のマークが刻印されているが、㊸のマークの刻印されたタイヤバルブは、かつて原告が技術援助をしていた白馬の製造にかかる同型のタイヤバルブにも存在し、被告は、白馬から同型のタイヤバルブを大量に購入している。そして、次の諸点からすれば、本件バルブは、原告の製造したものでなく白馬の製造にかかることは明らかである。

(1) インサートリングの有無

本件バルブの底部には、インサートリングが挿入されているが、これは、原告製造にかかるバルブには使用さ

れておらず、白馬製造のバルブにのみ使用されている方式である。なお、JIS規格ではインサートリング方式は認められていない。

(2) メーカー識別マークの有無

原告製造にかかるバルブの外ネジの切り終り部分には、日本国内のバルブメーカーの申し合わせで、昭和四二年以降、メーカー識別マークが入れているが、本件バルブには、右識別マークが存在しない。

(3) 横切り部分の形状

バルブの製造工程の違いから、タイヤバルブの横切り部分には、白馬製造のタイヤバルブではタテ筋が残り、原告製造のタイヤバルブでは、円弧上の切削跡が残るが、本件バルブには、明瞭にタテ筋が存在する。

(4) モールド番号の位置

本件バルブのラバーベース上に存在するモールド番号の位置は、原告製造のバルブのモールド番号の位置と異なる。

(5) 白線表示の位置

一般に天然ゴム製バルブのラバーベース上には、合成ゴム製と区別するために、白線を引くことになっているが、原告製造のバルブではラバーベースの短径方向に白線を引き、長径方向に引くことではないが、本件バルブのラバーベースには、長径方向に白線が引かれている。

(二) 仮に本件バルブが原告の製造したものであるとしても、

事故は、タイヤ販売会社がタイヤに適合したチューブを使用していたなかつたために生じたのであり、本件バルブに欠

陥があつたことにより生じたものではない。

7 同7の事實のうち、白馬と原告との間には、かつて技術援助契約が存在したこと及び原告が白馬に対して、原告の商標の使用を許諾していたことは認め、その余は否認する。

被告代表者は白馬の常務董事（常務取締役）の地位にあり、被告と白馬は資本的な提携関係にもある。したがつて、白馬と密接な関係にあるのは、むしろ被告である。

五 本件バルブの製造者に関する被告の再反論

白馬は、形式表示（TR6）、商標（㊦のマーク）及びワールド番号を、ラバーベースの長径の左側に刻印しているが、本件バルブではTR6という表示と㊦のマークが短径方向に刻さ  
れていること、白馬が製造するバルブのラバーベースの大きさと本件バルブのラバーベースの大きさが数ミリメートル異なる



ことからすれば、本件バルブは白馬の製品ではない。

(反訴請求について)

### 一 請求原因

1 請求原因は、本訴請求について主張された抗弁1ないし7の主張のとおりである。

2 よつて、被告は原告に対し、不法行為責任又は契約上の責任に基づき、米貨三〇万ドル及び内一五万ドルに対する不法行為の後である昭和五九年一月一日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払いを求めらる。

### 二 請求原因に対する認否及び反論

請求原因に対する認否及び反論は、本訴請求について主張された抗弁に対する認否及び反論のとおりである。

### 三 右反論に対する被告の再反論

被告の再反論は、本訴請求について主張された本件ペルプの製造者に関する被告の再反論のとおりである。

### 第三 証拠

本件記録中の書証目録及び証人等目録記載のとおりであるから、これらを引用する。

### 理由

一 本訴請求原因1の事実、反訴請求原因1の事実、同2の事実のうち、被告がその製造するタイヤチューブを米国に輸出していたことは、当事者間に争いが無い。

二 成立に争いのない甲第一号証、第一〇号証の一、二、乙第七号証、証人相田行雄の証言により成立の認められる甲第六号証、弁論の全趣旨により成立の認められる乙第二、第三号証、第四、第五号証の各一、二、第六号証及び証人相田行雄の証言並びに弁論

の全趣旨を総合すれば、次の事実が認められ、これを覆すに足る証拠はない。

1 一九七八年（昭和五三年）九月二三日、ゲイリーは、米国カリフォルニア州の路上において、自動二輪車を運転していたところ、後部タイヤの空気圧が急激に減少したことにより操縦不能に陥つて、トラクターと衝突し、同人は重傷を負い、右自動二輪車に同乗していたルスは死亡した。

ゲイリー及びルスの遺児（ゲイリーら）は、米国カリフォルニア州サンフランシスコ地区管轄第一審裁判所に、被告及びスターリング・メイほかに対して製造物責任に基づく損害賠償請求訴訟を提起したが（別紙訴訟の表示記載の訴訟、米国訴訟）、一九八三年（昭和五八年）、被告及びスターリング・メイは、ゲイリーらと和解し、同人らに対し、損害賠償としてそれぞれ

金一五万ドルを支払った。

2 空気圧の急激な減少を起こしたタイヤ（以下「本件タイヤ」という。）に使用されていたタイヤチューブ（以下「本件タイヤチューブ」という。）は、被告が昭和五一年六月頃に製造した天然ゴム製タイヤチューブであつた。

3 本件タイヤチューブにはTR6型ラバーベース付バルブシステム（本件バルブ、同型のバルブを以下「TR6型バルブ」という。）が使用されていた。TR6型バルブの形状は大略、別紙図面のとおりであり、空気の通路となる管状のバルブシステム（黄銅製）及びバルブシステムをタイヤチューブ本体に固定するためのラバーベース（合成ゴム製と天然ゴム製があるが、本件バルブの場合は天然ゴム製）からなり、バルブシステムはラバーベースに接着剤を使用しないノンセメント方式（硫黄を利用した

加硫方式）によつて接着されている。

4 1に記載した急激な空気圧の低下は、本件バルブのバルブス  
テムがラバーベースから剥離したために起こつたものである。  
三 次に、本件バルブの製造者について検討する。

1 前掲甲第六号証、成立に争いのない乙第一号証、証人相田行  
雄の証言及び原告代表者本人尋問の結果並びに弁論の全趣旨に  
よれば、本件バルブのラバーベース上には、原告の商標である  
Ⓐとの表示（以下「Aマーク」という。）が刻されていたが、  
本件事故以前において、ラバーベース上にAマークの刻された  
TR6型バルブを製造していたのは、原告及び台湾に存する白  
馬の二社であつたこと、被告は、原告及び白馬の製造にかかる  
TR6型バルブを用いて自動二輪車用タイヤチューブを製作し  
ていたことがそれぞれ認められ、この認定を覆すに足る証拠はな

い。したがつて、本件バルブの製造者は原告又は白馬のいずれかである。

2　そして、前掲甲第六号証、第一〇号証の一、二、証人相田行雄の証言により成立の認められる甲第七号証の一ないし六、第八号証の一ないし五、第九号証の一、弁論の全趣旨により成立の認められる甲第九号証の二及び証人相田行雄の証言並びに弁論の全趣旨によれば、本件事故以前に製造された、原告及び白馬のTR6型バルブの形状は、次の点で相異していることが認められる。すなわち、

(一) インサートリングの有無

原告及び白馬の製造していたTR6型バルブは、いずれもバルブシステムのステムベース部（ラバーベースに接着する部分）に、直径二・八ミリ以内の空気穴が存在するところ

(別紙図面参照)、原告製造のバルブステムの場合は、右空  
気穴をリセスバイト(切削用の刃物)でくり抜いて形成する  
が、白馬の場合は、まず、直径四・三ミリメートルのドリル  
で穴を開けた後に、別の機械で切削したインサートリングを  
挿入して、直径を二・八ミリメートルに縮小する方法を採用  
していた。

したがって、原告製造のTR6型バルブのバルブステムに  
はインサートリングが存在せず、白馬の製造にかかるTR6  
型バルブにはそれが存在する。なお、白馬が、リセスバイト  
によつて空気穴を形成せずに、インサートリングによる方式  
によつていたのは、リセスバイトの製作、研磨技術が当時、  
台湾においては未熟であつたためである。

(二) 横切り部分の形状

原告及び白馬の製造するTR6型バルブには、いずれも、横切り部（バルブステムの両側を切り落とした部分、別紙図面参照）が存在するが、原告は、右横切り部を、バルブステム製造の最終段階において、切削工具を用いて切り取つて形成しているのに対し、白馬は、棒状の黄銅製材料を加熱して金型に挿入しプレスでバルブステムの外形を成型する工程で横切り部も同時に形成する。右工程の相異から、原告製造のTR6型バルブのバルブステムの横切り部には、切削工具による切削跡（ツールマーク）が残り、白馬製造のTR6型バルブのバルブステムの横切り部には、金型から押し出される際にできる縦の筋が残る。

(三) メーカー識別マークの有無

原告の製造したバルブには、すべて、バルブステムの外ネ



ジの切り終わり部分付近に、約〇・二ミリメートルの帯状の線が入れられている。これは、昭和四二年頃、日本国内の三大パルプメーカーの申し合わせで、いずれの会社が製作したパルプかを識別するために、外ネジの切り終わり部分付近の形状を右三メーカーごとに異なつたものとすることにしたことによるものであり、右申し合わせにより、原告会社は右のような帯状の線をメーカー識別マークとして入れることになつたのである（別紙図面参照）。一方、白馬の製造したパルプには、右のような識別マークは存在しない。そして、右認定を覆すに足る証拠はない。

9  
ところで、前掲甲第六号証及び証人相田行雄の証言並びに弁論の全趣旨によれば、本件パルプの、パルプシステムのベース部分にはインサートリングが存在していること、パルプス

テムの横切り部分には縦の筋が存在すること、パルプステムの外ネジの切り終わり部分付近に、帯状の線が存在しないことがそれぞれ認められ、この認定を覆すに足る証拠はない。そうすると、前記 2 (イ) ないし (ロ) に認定した相異点に照らして、本件パルプは原告製造にかかるものではなく、白馬の製造したものであると認められる。

これに対して、被告は、本件パルプのラバーベース上に刻された A マークと「TR 6」の形式表示の位置が白馬製品のラバーベース上に刻されている位置と異なること及び本件パルプのラバーベースの大きさが白馬製品と異なることを挙げ、右各事実から本件パルプは白馬の製品ではないと主張する。しかしながら、本件事故以前に白馬が製造していた TR 6 型パルプのラバーベース上に刻されていた A マーク及び「TR 6」の形式表

示の位置は、証人相田行雄の証言に照らして前掲乙第一号証のみではこれを認めるに足りず、他に、右位置を認めるに足る証換はない。

また、本件バルブのラバーベースの大きさは、前掲甲第六号証によれば、長径が六七ミリメートル、短径が四五ミリメートルであるところ、前掲甲第六号証、第七号証の六及び乙第一号証によれば、白馬製造にかかるTR6型バルブのラバーベースの大きさは、長径が六八プラスマイナス一ミリメートル、短径が四二プラスマイナス一ミリメートルであつて、本件バルブのラバーベースは、白馬製造のものより短径方向に二ミリメートル程度大きいことが認められるが、前掲乙第五号証の一及び証人相田行雄の証言並びに弁論の全趣旨によれば、本件チューブは、本件事故以前において相当長距離の走行に使用され、その

間に右程度の誤差が生じることとも有り得ることが認められるので、右誤差が存在することは、本件バルブは白馬が製造したものであるとの前記認定を左右するに足りない。

4 右のとおり、本件バルブは、白馬製造にかかるところであることが認められるので、原告の製造であることを前提とした被告の主張（反訴請求原因6）は認められない。

四 そこで、反訴請求原因7につき検討する。

1 反訴請求原因7の事実のうち、白馬と原告との間にかつて技術援助契約が存在したこと、原告が白馬に対して、原告の商標の使用を許諾していたことは当事者間に争いが無い。

2 原告代表者本人尋問の結果により成立の認められる甲第四、第五号証、第一二号証、証人相田行雄の証言及び原告代表者本人尋問の結果並びに弁論の全趣旨を総合すれば、次の事実が認

められ、この認定を覆すに足る証拠はない。

(一) 原告は被告に対し、昭和四三年頃から、訴外極東貿易有限公司及び同白石カルシウム株式会社を通じて、タイヤバルブを販売していたが、昭和四八年頃、被告代表者及び原告の長年の取引先である訴外株式会社共和の代表者であつた訴外植野晴見から、被告が台湾において品質の良いタイヤバルブを入手し得るようになり、原告において、白馬に対し技術供与を行つてもらいたい旨の依頼がされた。原告は、被告に対するタイヤバルブの販売高が減少することを慮つて、当初白馬に対する技術供与をためらつていたが、右植野の強い希望と、將來は原告が白馬に資本参加して利益配当を受け得るとの話が出されたことから、結局、白馬に対して技術供与を行うことにした。

(二) 昭和四八年一二月二一日、原告は白馬との間に技術援助契約（以下「本件技術援助契約」という。）を締結し、白馬に對して各種二輪車用バルブ及び自動車用バルブの製造技術を供与し、右バルブに原告の商標であるAマークを付すること を許諾すること に合意した。そして原告は、TRB型バルブ については、技術力の劣つた白馬でも製造し得る ように前記 インサートリング方式を開発したう え、台湾に技術者を派遣 して技術指導を行つた。その結果、白馬は昭和四九年上旬頃 から、TRB型バルブの本格的な生産を開始した。同時期以 前は、原告が派遣した約一〇名の技術者が白馬に常駐して、 製造及び品質管理を含めた全般的な技術指導に当たつていた が、それ以降は、常駐者はなくなり、バルブ製造及び品質管理 は白馬自身が行うことになり、原告は、ときに白馬の要請に

応じて技術者を派遣して技術指導に当たるに過ぎなくなつた。  
なお、原告が白馬に供与したTR6型バルブの製造技術及び  
品質管理技術それ自体にはなんら欠陥は存在しない。

(三) 本件技術援助契約には、将来において原告が白馬に資本参  
加し得ること、白馬が台湾以外の国にタイヤバルブを輸出す  
る場合は、すべて原告を経由して販売すること、あるいはそ  
の場合は原告に対して販売価格の二パーセントを支払うと規  
定されており、原告としては、これらの取り決めによつて、  
利益を得ることを期待していたが、実際に白馬の生産が本格  
的に開始されるや、原告の資本参加の話は立ち消えとなり、  
原告が期待した、白馬がタイヤバルブを輸出する際に原告が  
受けるべき利益も、白馬が契約を遵守しなかつたためにまづ  
たく獲得できなかつた。

かえつて、原告が危惧していたとおり、白馬がその製造にかかるTR6型バルブを始めとしたタイヤバルブを大量に被告に対して販売し始めたために、原告の被告に対するタイヤバルブの販売量が激減した。そのため、原告は次第に本件技術援助契約を継続する意思を失つてゆき、右契約は、昭和五年一月二一日に一度は更新されたものの、同五三年一月二〇日に更新されることなく終了した。

(四) 原告は、右のとおり、白馬に資本参加をすることもできず、また、役員を派遣することもなかつたが、一方、被告と白馬との関係を見るに、被告代表者は、白馬の常務董事（日本では常務取締役）に相当する。であつて、同人は白馬に対して少なくとも七・四パーセントの出資を行つており、白馬が本格的に製造を開始した後は、白馬は被告に対して品質の良い



パルプを、安価で安定的に供給する企業としての役割を果たしていた。

3 被告は、まず、白馬が原告のいわゆる履行補助者に該当するので、白馬の過失については、原告において契約上の責任を負うべきであると主張する（反訴請求原因7（二））ので検討するに、白馬が原告のいわゆる履行補助者といえるためには、白馬による白馬製造にかかる製品の納入が、原告の被告に対する売買契約上の債務の履行としてなされているとの関係が存在することが必要であるところ、前記2に認定したところから明らかのように、TR6型パルプの売買契約は、原告と被告の間及び白馬と被告の間においてそれぞれ別個に成立しており、白馬製造にかかる製品の納入は、白馬自身の売買契約上の債務の履行に外ならず、原告と被告との間の売買契約を履行するためにされ

ているものではない。したがって、白馬が原告のいわゆる履行補助者ということとはできず、白馬の過失について、原告が契約上の責任を負うことはない。

4 次に、被告は、本件技術援助契約の存在及び原告による商標の使用許諾を理由として、白馬製造のTR6型パルプについても、原告には被告に対して品質管理を行うべき不法行為上の義務があると主張する（反訴請求原因7(三)）。

ところで、本件チユープの製造時期が、前記二2のとおり昭和五一年六月頃であること及び前掲甲第六号証により、タイヤチユープに使用されるラバーベース付パルプは、通常、チユープ製造前一年以内に製造されることが認められることからすれば、本件パルプは、昭和五〇年六月頃以降に製造されたものであると推認することができる。

そして、右製造時において原告と白馬との間に本件技術援助契約が継続中であつたことは前記四二(二)、(三)認定のとおりであるが、前記四二(一)ないし(三)認定の右技術援助契約の実態、すなわち、原告は白馬に対してTR6型パルプの製造技術を供与したが、昭和四九年上旬頃以降、白馬によるパルプの製造及び品質管理には直接関与していないこと、両者の間には資本的提携関係も人的な交流も存在せず、原告は白馬のパルプ製造によりなんら利益を得ていないこと、むしろ原告と白馬は台湾におけるパルプ販売について競争関係にあつたこと、以上の実態からすれば、右技術援助契約の存在のみから、原告に白馬製造にかかるといふ品質管理義務があるといふことはできない。

また、原告は白馬に自己の商標であるAマークを付すことを

許諾しており、本件バルブにもAマークが刻されていたが、前記四々四に認定した被告と白馬との密接な関係に鑑みると、被告は、右に述べた原告と白馬間の本件技術援助契約の実態を知悉したうえ、自己の経済的な思惑から原告の製品ではなくこれと競争関係にある白馬の製品を購入していたのであつて、白馬の製品に付された原告の商標に信頼をおいて当該製品を購入していたものではないことは明らかである。したがつて、原告が白馬に商標の使用を許諾していたからといつて、被告に対して、品質管理義務を負うと解することはできない。

よつて、反訴請求原因7(三)の主張も認められない。  
なお、弁論の全趣旨によれば、当事者双方は、本件について日本法の適用を求めているものと認められる。  
以上によれば、本訴請求は理由があるからこれを認容し、反訴

請求は理由がないからこれを棄却することとして、訴訟費用の負担について民訴法八九条を適用して主文のとおり判決する。

神戸地方裁判所尼崎支部第一民事部

裁判長裁判官 道 下 徹

裁判官 小 野 憲 一

裁判官森田喜人は転補のため、署名捺印することができない。

裁判長裁判官

道

下

徹

訴訟の表示

アメリカ合衆国カリフォルニア州第一審裁判所サンフランシスコ市及び郡管轄、事件番号第七五八二八九号、個人的傷害と不法な死及び製造物責任に基づく損害賠償請求訴訟

原告

マイケル・ザーチャー

同

ジェフリー・ザーチャー

右未成年者後見人兼本人

ゲイリー・ザーチャー

被告

ダンロップ・タイヤ・アンド・ラ

バー・カンパニー（法人）

同

カンセチ・トラッキング・カンパ

ニー（法人）

同

アメリカン・ホンダ・モーター、

カンパニー・インコーポレイテツ

同

ド（カリフォルニア法人）

ホンダ・モーター・カンパニー・

リミテッド（日本法人）

同

ホンダ・リサーチング・アンド・

ディベロップメント・リミテッド

（日本法人）

同

スターリング・メイ・ホンダ・カ

ンパニー（法人）

同

チエンシン・チエープ・カンパニ

ー（法人）

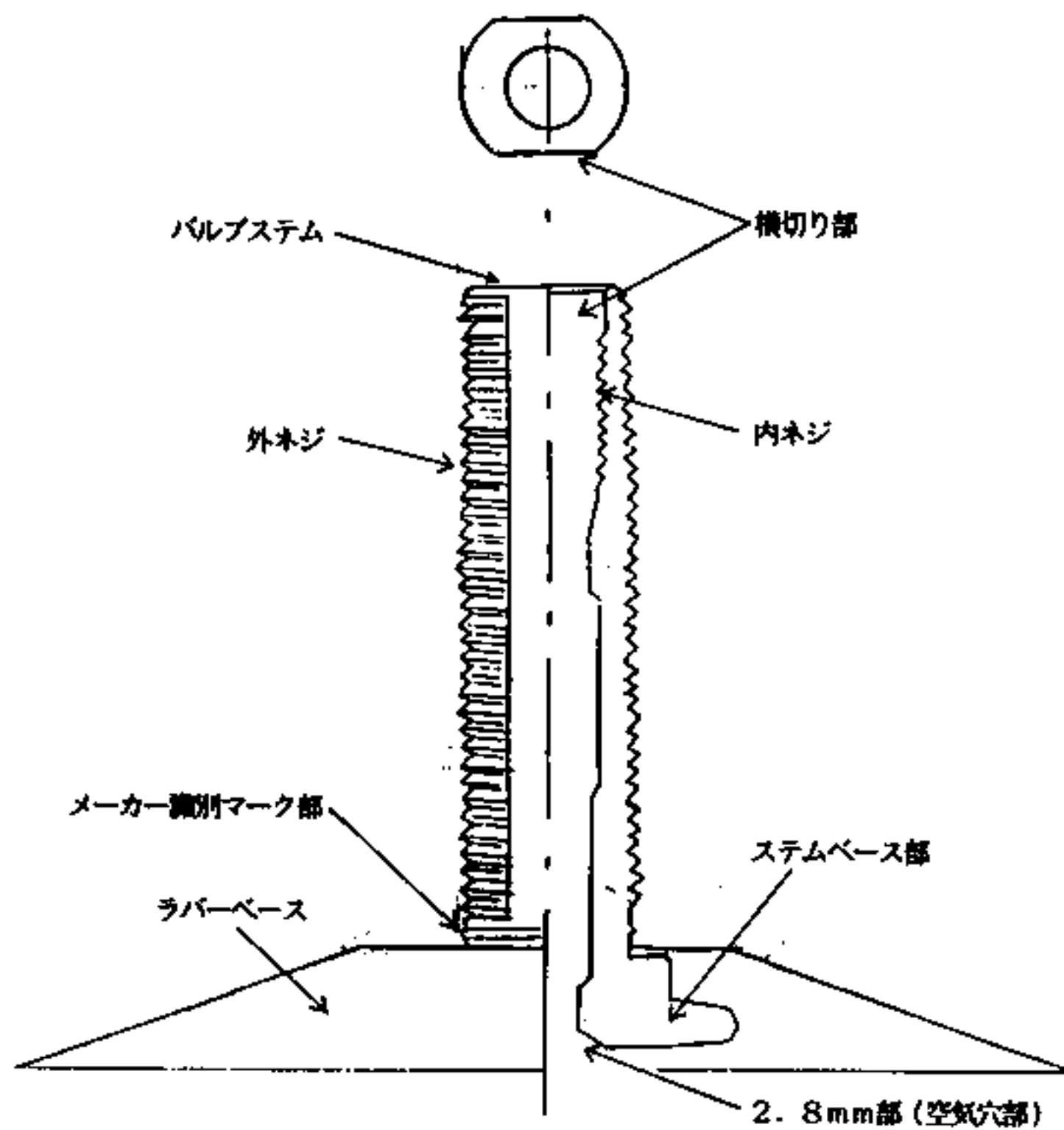
被告

第一会社から第五〇会社まで及び第一某から第五

〇某までを含む



図  
面



右は正本である。

昭和六年五月一七日

神戸地方裁判所尼崎支部

裁判所書記官

今

井

勝

敏