

事例研究～中国ビジネス法務

北京市大地律師事務所 / 日本部
パートナー弁護士 法学博士 熊琳

第285回 中国における商事調停制度の確立

2025年12月31日、中国国務院は『商事調停条例』（以下「本条例」という。）を公布した。本条例は2026年5月1日より正式に施行される。商事調停制度が確立することにより、従来の訴訟や仲裁とは別の紛争解決手段として活用でき、紛争解決手段が多様化することにより、日系企業が紛争を処理する際にも、一層柔軟な対応が可能となる。そこで今回は、本条例のポイントについて解説する。

◇日系企業が調停によって紛争を解決した事例

中国に進出している日系企業A社は、複数の精密機器の輸送を中国の国有運輸企業であるB社に委託した。A社は輸送サービス契約を締結する際、当該機器の状態及び輸送要件についてB社に詳しく説明すると共に、当該機器が中国政府系資金投資による重要プロジェクト建設に使用されるということ伝えていた。ところが、B社は貨物を受け取った後、A社へ通知することなく民間企業C社に輸送を再委託した。その輸送中、C社が交通事故を起こし、精密機器の外装がひどく変形・損傷し、本体表面の一部も損傷するに至ったが、内部損傷の状況についての分解検査による判定は行われなかった。

その賠償額について、当該機器設備が強い衝撃を受けたことにより、内部の精密構造も深刻な影響を受けているとA社は認識しており、政府の重点プロジェクトに使用するにはリスクが高いこと、またその修復コストは新規製造コストを大幅に上回ることを主張し、全損扱いとしてB社に400万元の賠償を請求した。B社は当該設備の損傷は限定的で修復可能であり、かつB社加入の保険会社では20万元の賠償のみが認められたことを理由とし、A社への賠償額については40万元に限り同意すると主張した。

A社がB社に対し民事訴訟を提起したところ、訴状に請求の事実根拠と法的理由が明確に示されていたこと、また証拠が十分に提出されていたことにより、主審裁判官はA社に有利な判断を示した。主審裁判官による調停を経て、最終的にB社がA社に350万元を賠償する形で調停が成立した。

◇本条例の要点及び留意点

1、本条例において「商事調停活動」とは、商事調停組織の主宰により、当事者が自発的かつ友好的協議を行い、貿易、投資、金融、運輸、不動産、建設工事、知的財産権などの分野における商事紛争を解決する活動をいう。但し、婚姻・家庭、相続、後見、労働人事、消費者権益紛争などは商事調停を適用できない。

2、商事調停組織は、各地司法行政部門の審査・登記を経る必要があり、登記を経ていない商事調停活動への従事は違法行為に該当し、行政処罰の対象となる。

3、以下の通り、商事調停活動は自発的、合法、信義誠実、秘密保持の原則に従って行う。

▼当事者の一方が明確に調停を拒否した場合、調停を行ってはならない。

▼合意に基づき調停を実施する場合、当事者は共同で調停員を選任する、若しくは共同で商事調停組織に調停員の推薦を委託することができる。

▼調停員の選任には利益相反回避規則を適用する。

▼商事調停は非公開で行う。当事者が公開に合意した場合、国家機密、第三者の営業秘密または個人のプライバシーに関わる場合を除き、公開可能とする。

4、商事調停で合意に達した場合は原則的に商事調停合意書を作成し、主要事実、争点、当事者が合意した主な内容、履行方法及び期限などを記載する。調停員は商事調停合意書に署名し、商事調停組織の印章を押印する。

5、商事調停合意書は法的拘束力を有し、当事者は合意を履行しなければならない。『民事訴訟法』の規定に基づき、当事者は商事調停合意書の司法確認を申請することもできる。

6、商事調停合意書の執行が中国領域外に関わる場合、当事者は関連する国際条約に基づき、管轄権を有する外国の主管機関に執行を申請することができる。

7、中国政府は、商事調停組織が海外に業務機関を設置し、商事調停活動を行うことを支持する。同時に、海外の商事調停組織が自由貿易試験区、海南自由貿易港などの区域内に業務機関を設置し対外商事調停活動を行うための許可を検討する。

8、本条例は、協会、商会などの組織が行う公益性調停活動には適用されない。

◇日系企業へのアドバイス

確立された商事調停制度には、日系企業がより多く、より柔軟な紛争解決手段を利用できるというメリットがあるが、商事調停とは、関連事実と法令に基づいて紛争を解決するという点で本質的には法的活動でもあるため、調停でより有利な立場を得るためには、いずれにせよ法務面の十分な準備と対応が不可欠である。

《広州・華南》

BYD、25年新車登録で初の首位＝シンガポール

24日付のシンガポール紙ストレーツ・タイムズやニュース専門放送CNAが陸上交通庁（LTA）の統計に基づき報じたところによると、中国の電気自動車（EV）最大手の比亞迪（BYD）の2025年の新車登録台数が、前年比80.6%増の1万1184台となり、メーカー別で初めて首位となった。全体の登録数5万2678台のうちBYDの市場シェアは21.2%で、前年の14.4%から拡大した。年間1万台超を登録したメーカーはBYDのみだった。

2位のトヨタ自動車（高級車ブランド「レクサス」を含む）は7466台（前年比7.37%増）。3位はドイツの高級車BMWで5091台だった。

BYD以外にも広州汽車集団（広東省広州市）や小鵬汽車（広東省広州市）など中国勢が台頭し、上位20社に入った。米テスラは3476台で6位にとどまった。

シンガポールではEVシフトが進み、新車販売に占めるEVの割合は24年の33.6%から、過去最高の45.0%に増加した。EV全体の年間登録台数は2万3684台と、前年の1万4448台から大幅に増加し、ハイブリッド車（HV）を上回り車種別で最多となった。政府の購入支援策や充電網整備に加え、先進技術と価格競争力を備えた中国勢の攻勢がある。26年からEV購入者への補助金が最大1万シンガポールドル（約120万円）減額されるため、25年末に駆け込み需要が出たとの指摘もある。



シンガポール・モーターショーでのBYDの展示＝10日、シンガポール