

# 中国自動車業界の支払サイトの変化とその対応策について ～「中小企業への代金支払保障条例（2025年改正）」の影響に基づく解説～

金誠同達法律事務所（JT&N）日本業務部門  
中国弁護士 金英蘭

## 1. はじめに

近年、中国の自動車業界は高速成長を続ける一方で、「値下げ競争」という苦境に陥っている。2025年1月から5月までの間に、中国全国の自動車の生産台数と販売台数はそれぞれ1282.6万台と1274.8万台に達し、前年比で12.7%と10.9%<sup>※1</sup>の増加を見せたものの、自動車業界の利益は前年比で11.9%減少し、利益率はわずか4.3%<sup>※2</sup>にとどまっている。「売上増、利益率減」の状況下で、無秩序な値下げ競争が業界の収益悪化の重要な原因とみられている。資金繰りを緩和するために、多くの自動車メーカーは支払サイトの延長、現金以外の支払い又は値下げ要求などを通じ、資金コストをサプライヤーに転嫁している。自動車部品企業にとって、これはキャッシュフローの逼迫と利益率の減少に直接つながっている。報道によれば2015年から2025年第1四半期までに、自動車部品企業の純利益率は9%から3.8%<sup>※3</sup>へと大幅に低下し、一部の企業は生存の危機にまで直面している。

代金未払いの混乱を正し、中小企業の合法的な権益を保障すべく、中国政府は2020年に「中小企業への代金支払保障条例」を公布した。同条例施行後、中小企業への代金未払い問題の緩和に一定の効果があったものの、経済の下振れと「未払い連鎖」現象の二重の衝撃に加え、支払責任の不明確さ及び罰則の不十分さなどの問題が依然として残されている。このような背景を受け、2025年6月1日に施行された「中小企業への代金支払保障条例（2025年改正）」（以下「新条例」という。）は、大企業から中小企業への支払いに対する規制をさらに強化した。政策の推進により、中国ではすでに約20社の自動車メーカーが「サプライヤーへの支払サイトを60日以内にすると公に約束している。同時に、中国工業情報化部は2025年7月9日に「主要自動車企業の支払サイト約束オンライン問題（提案）報告窓口」を開設し、関係する約束の履行を促進している<sup>※4</sup>。

本稿では、中国自動車業界の支払サイト問題をめぐり、新条例にて改正された重要条項

※1 [http://www.caam.org.cn/chn/4/cate\\_30/con\\_5236773.html](http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_30/con_5236773.html)

※2 <https://news.qq.com/rain/a/20250627A05VJF00#:~:text=>

※3 [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_30960543](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_30960543)

※4 <https://mp.weixin.qq.com/s/odwyrjRjI9nMe6RscaAv2Q>

及び自動車メーカーの支払サイト約束の履行状況を紹介したうえ、日系企業の対応策を検討する。

## 2. 自動車業界の支払サイト問題の分析

### (1) 支払サイト長期化の蔓延

中国自動車業界において、支払サイト問題は長らく存在している。自動車メーカーにとって、支払サイトの延長は徐々に資金繰りを緩和するための中心的手段に化している。不完全な統計によれば、中国の主要な上場自動車メーカーの平均支払サイトは 170 日以上であり、中には 240 日以上の企業さえもある。

他方、外資系の自動車メーカーはより健全かつ規範的な支払管理を行っている。報道によれば、アメリカ系の主な自動車メーカーの支払サイトは長年 50～80 日で安定しており、近年はさらなる短縮の傾向にある。2021～2024 年、日系のトップ自動車メーカーの支払サイトは 50～62 日の水準をキープしている。ドイツ系のトップ自動車メーカーはさらに効率的であり、2024 年の支払サイトは 37～43 日となっている<sup>※5</sup>。

支払サイトの長期化が自動車業界の「難病」となった根本原因は、自動車メーカー自身も資金不足に直面しているという点にある。自動車産業は典型的なアセット・ヘビー業界であり、固定資産投資が膨大でサプライチェーンも長いため、資金の流動性に大きなプレッシャーがかかっている。新車 1 モデルの研究開発費は十億人民元を越えることも珍しくなく、開発、試作から量産、販売を経てコストを回収するには通常数年単位の期間を要するため、キャッシュフローを短期間でプラスにするのは困難である<sup>※6</sup>。高い負債と高いレバレッジという財務状況に晒されることが多い自動車メーカーは、資金繰りを改善するために、サプライヤーへの支払サイトを延ばさざるを得なくなる。

関係する財務諸表のデータによれば、2024 年末時点、12 社の主要中国上場自動車メーカーの買掛金と手形の合計金額は 9,609.31 億人民元に達しており、これは流動負債全体の 55.39%を占め、全体の規模は 1 兆人民元に近い<sup>※7</sup>。同時に、自動車業界の競争激化と製品更新周期の短縮化の影響もあり、資金繰りの苦しい一部自動車メーカーにおいては支払い遅延が長期化し、ひいては大規模な債務不履行、操業停止又は市場撤退にまで至るケースも出ている。主要な自動車メーカーに資金ショートが発生すれば、未払金はサプライチェーンを通じて連鎖的に拡大し、すぐに業界全体の危機にまで発展する可能性がある。

### (2) 自動車メーカーによる支払サイト延長の主な方法

#### A. 支払期限起算の不確実性

※5 [https://mp.weixin.qq.com/s/l-ffjSnCH18cWp\\_W2KxnSg?scene=1&click\\_id=2](https://mp.weixin.qq.com/s/l-ffjSnCH18cWp_W2KxnSg?scene=1&click_id=2)

※6 [https://mp.weixin.qq.com/s/5774Oyg3Er\\_JCV9dqpEiqQ](https://mp.weixin.qq.com/s/5774Oyg3Er_JCV9dqpEiqQ)

※7 [https://mp.weixin.qq.com/s/3qq04uq0X7dA3-3Yk-bD5Q?scene=1&click\\_id=7](https://mp.weixin.qq.com/s/3qq04uq0X7dA3-3Yk-bD5Q?scene=1&click_id=7)

実務では、一部の自動車メーカーは、「納品が先、契約締結が後」とするようサプライヤーに求める場合がある。つまり、サプライヤーは自動車メーカーの要求に従って先に生産・納品しなければならず、正式な契約締結と支払条件の確認は事後に行われる<sup>※8</sup>、ということである。たとえ契約に支払期限が明記されていたとしても、サプライヤーは納品、検収、発票発行など複数の段階を踏む必要があり、納品から最終的な請求確定までの過程は長く、不確実性も伴う。各段階では、品質問題、物流遅延、納入先の内部承認プロセスなどの理由により、支払期限の確定又は請求確定用の証憑の取得が遅れることがある。売掛金を確定できない中小企業は、銀行への融資申請も困難となる。中小企業にとって、資金回転と融資能力だけでなく、サプライチェーン内での立場もこれによってさらに弱まることになる。

## B. 「支払サイト+手形」が主流の支払方法へ

資金圧力が增大する中、より多くの自動車メーカーが、支払サイトの延長だけでなく、「支払サイト+手形」を組み合わせた支払方法を採用し、入金までの期間をさらに長引かせている。この方法により、自動車メーカーは実質的に短期間の無利子ローンを得る形となる。具体的に、自動車メーカーは通常、3ヶ月程度の短めの支払サイトを設定し、期限が満了すれば、現金ではなく、満期6ヶ月の手形を支払う<sup>※9</sup>。手形には銀行引受手形と商業引受手形の2種類があり、自動車メーカーが商業引受手形で支払う場合、入金がさらに遅れるだけでなく、手形の発行者又は支払義務者の信用の変動により手形が不渡りとなるリスクもサプライヤーが負うことになる。

## C. 電子債権証憑が新たな支払方法として普及し始めている

複数の自動車メーカーは、サプライチェーン・ファイナンス会社を設立し、電子債権証憑という新興の支払手段を用いてサプライヤーへの代金決済を行っている。電子債権証憑とは、コア企業（例えば自動車メーカー）がオンラインの電子プラットフォームを活用し、サプライヤーとの間の売掛金債権をベースに発行する電子証憑である。同証憑は分割・流通が可能であり、二次サプライヤーに譲渡できるほか、ファクタリング会社や信託会社、銀行への融資申請に利用することもできる。電子証憑を受け取ったサプライヤーにとって、①満期まで保有して自動車メーカーの支払いを待つ、②権利の一部を他のサプライヤーに譲渡して直ちにキャッシュを得る、③プラットフォームを通じて外部の金融機関を探し、売掛金を譲渡して前払いを受ける、の三つの選択肢がある<sup>※10</sup>。

しかし実務では、一部の自動車メーカーが証憑の流通に手数料を徴収し、又は他の方

※8 [https://mp.weixin.qq.com/s/5774Oyg3Er\\_JCV9dqpEiqQ](https://mp.weixin.qq.com/s/5774Oyg3Er_JCV9dqpEiqQ)

※9 [https://mp.weixin.qq.com/s/3qq04uq0X7dA3-3Yk-bD5Q?scene=1&click\\_id=7](https://mp.weixin.qq.com/s/3qq04uq0X7dA3-3Yk-bD5Q?scene=1&click_id=7)

※10 [https://mp.weixin.qq.com/s/MpwfdB-RUD8Jv-SkHWNFUA?scene=1&click\\_id=4](https://mp.weixin.qq.com/s/MpwfdB-RUD8Jv-SkHWNFUA?scene=1&click_id=4)

法でサプライヤーの負担を増やすケースもある<sup>※11</sup>。また、この種の証憑のサイトは通常3~12ヶ月であり、割引率が高く、融資コストも大きい点に加えて、川下での流通性が限られるため、サプライヤーの資金負担と不確実性はこれによって一定程度高まっている。

### 3. 新条例改正のポイントの分析

新条例は公布以来、各方面から高い関心を寄せられている。今回の改正で条数が全29条から全37条に拡充され、5つの章に再編され、中小企業のビジネス環境の改善と効率的な資金流動性の促進に向けた中国政府の政策の方向性が示されている。具体的に、行政庁間の統括、調整と監督の責任を強調するだけでなく、法律条文に企業の義務と責任を明記することにより、業界内の支払サイト管理と支払行為に関してプラクティカルな根拠を提供している。以下では、改正内容のうち、自動車業界に大きな影響を及ぼす主なポイントを重点的に紹介・分析する。

#### (1) 企業規模の区分

新旧条例ともに第3条第1項で「中小企業」と「大企業」を明確に定義している。すなわち、中小企業とは中国国内で合法に設立され、国務院が承認した中小企業区分基準により中型企業、小型企業、微型企業に分類される企業を指す。大企業は、中小企業以外の企業である。中小企業と大企業は、契約締結時の企業規模とタイプ別で判断される。自動車業界はほとんど工業に属するため、中国統計局が公表している「統計上の大中小微型企業区分方法（2017）」によると、各規模の工業企業の区分基準は以下の通りとされる。

業界名	指標名	単位	大型	中型	小型	微型
工業 <sup>※</sup>	従業員 (X)	人	$X \geq 1000$	$300 \leq X < 1000$	$20 \leq X < 300$	$X < 20$
	売上高 (Y)	万人民币	$Y \geq 40000$	$2000 \leq Y < 40000$	$300 \leq Y < 2000$	$Y < 300$

※大型、中型、小型企業はそれぞれ、記載された指標の下限をすべて満たす必要があり、さもなければワンランク下の区分となる。微型企業は指標のいずれか一つを満たせば良い。

なお、中国工業情報化部は2021年4月23日に「中小企業区分基準規定（改正意見募集稿）」を公表し、以下の3種類の企業につき、たとえ中小企業の定量的基準を満たしていても、大企業とみなすべきと明記していた。

- ① 単一の大企業又は大企業の完全子会社により、株式の過半数が直接保有されている企業。
- ② 2社以上の大企業又は大企業の完全子会社により、株式の過半数が直接保有されている企業。
- ③ 大企業又は大企業の完全子会社との法定代表者が同一人物である企業。

しかし、前述の改正意見募集稿はまだ発効しておらず、現在有効な2011年6月18日に公布・施行された「中小企業区分基準規定」には、上記の「大企業とみなす条項」が

※11 [https://mp.weixin.qq.com/s/ZGhytUveHjzCgclOw\\_pW-g](https://mp.weixin.qq.com/s/ZGhytUveHjzCgclOw_pW-g)

含まれていない。新条例において、大企業は、中小企業への支払いを速やかに行うよう完全子会社と子会社に促す義務のみ定められている。立法の趣旨から考えると、大企業の完全子会社、子会社も大企業の基準に従って支払サイト関連の義務を履行する可能性が高いと理解されているが、この点については、今後の立法と司法の実践によってさらに明らかにされることが待たれる。

## (2) 支払サイトに関するルールの重要な調整

### A. 大企業が支払サイトの規制対象へ

新条例第9条は従来の制度を踏襲している。すなわち、政府機関と事業単位<sup>※12</sup>が中小企業から物品、工事、サービスを調達する際に、納入日から30日以内に代金を支払う必要があり、契約に別段の合意がある場合は合意内容が優先されるが、それでも支払サイトは最大60日を超えてはならない。他方、注目すべきなのは、新条例が初めて明確に大企業を支払サイトの規制対象に組み入れたという点である。つまり、これは支払サイト管理に対する実質的な変更である。具体的に、大企業は中小企業からの物品、工事、サービスを調達する際に、納入日から60日以内に中小企業への支払いを完了する必要があり、契約に別段の合意がある場合は、業界のルールと取引慣行に従い、支払サイトを適切に設定したうえで、期限どおりに履行しなければならない。

### B. 不合理な支払遅延の禁止

新条例第9条第2項は不合理な支払条件の禁止範囲をさらに拡大し、「第三者からの入金を中小企業への支払い条件とすること」と「第三者からの入金進捗の割合に応じて中小企業に支払うこと」を明確に禁止している。加えて、大企業が紛争を理由に支払いを悪意で遅延させることを防ぐために、第15条は、大企業と中小企業の取引において争議のある部分があっても、他の部分の履行に影響がない限り、争議のない部分の支払義務は速やかに履行しなければならないと定め、支払い遅延のグレーゾーンを効果的に縮小している。

### C. 売掛金電子証憑による支払方法の監督対象化

新条例第11条は自動車業界でよく使われる売掛金電子証憑に関して重要な規制を設け、これを非現金決済手段の一種として規制している。新条例によれば、大企業が中小企業への支払いに商業手形や売掛金電子証憑などの非現金決済手段を使用する場合は、契約で明確かつ合理的な合意をする必要があり、中小企業に対してこれらの非現金決済手段の受け入れを強要してはならないとされる。また、大企業がこれらの支払方法を使って支払い遅延を図ることを防止するために、商業手形や売掛金電子証憑などによって支払サイトを実質的に延長することも禁止されている。

※12 中国の「事業単位」は、日本の独立行政法人に相当する。以下同様。

さらに、新条例第 16 条第 2 項により、中小企業が売掛金をもって資金調達を行う場合、大企業は中小企業からの権利確認請求があった日から 30 日以内に債権債務関係を確認し、中小企業の資金融資の需要を支援しなければならないとされている。この条項は売掛金融資の円滑化を促進し、中小企業の融資中の権利と利益を保障することを目的としている。

#### D. 監督体制と法的責任の明確化

新条例第 17 条は遅延利息について、「政府機関、事業単位及び大企業が中小企業への支払を遅延した場合、遅延利息を支払う義務がある。遅延利息の利率を双方が契約で定めた場合、その利率は契約締結時の 1 年物 LPR<sup>※13</sup>を下回ってはならず、定めがなければ日利率 0.05%で遅延利息を支払う。」と明確に定めている。

監督と執行の面では、新条例第 24 条により、苦情対応の透明性と効率を高めるために、工業情報化部が全国統一の未払金苦情受付プラットフォームを設置するとされている。第 18 条は大企業に対し、年度報告書で未払いの契約件数と金額を開示し、国家企業信用情報公示システムを通じて社会に公表することを求めている。これにより制度的な信用制約と世論監督が形成され、執行力を強化している。仮に政府機関、事業単位及び大企業による中小企業への支払い遅延が法により信用失墜行為に認定された場合、苦情受付部署及び関係機関は手続きに従って信用失墜の状況を関係する主体の信用情報を記録し、情状が深刻であり又は社会的悪影響が大きい場合は、関係する情報を全国信用情報共有プラットフォームと国家企業信用情報公示システムに登録して社会に公示することになる。この他、個人責任も規定されており、国有の大企業が中小企業への支払いを遅延したことによって悪影響又は不良結果をもたらした場合は、責任を負う国有企業の管理者に対して法的処分が科される。

## 4. 新条例施行後、支払サイトに関する自動車業界の対応状況

### (1) 多くの自動車メーカーが新条例への対応を表明

2025 年 6 月 10 日、新条例の施行に伴い、広州汽車、第一汽車、東風、Seres、吉利、長安、BYD、奇瑞、XPeng、Avatr、北京汽車、長城、小米、理想、上海汽車、Nio、Leapmotor など主要自動車メーカー 20 社から相次いで声明を発表し、「自動車メーカーの支払サイトは 60 日を超えない」ことを約束している<sup>※14</sup>。

業界の行動をさらに規範化するために、中国自動車工業協会は 2025 年 9 月 15 日に「自動車完成車企業のサプライヤーへの代金支払い規範に関するイニシアチブ」を発表し、発注確認、納品・検収、支払・精算、契約期間などの重要なプロセスに関する業界ルールの

※13 LPR (Loan Prime Rate) とは、中国中央銀行が定期的に公表している最優遇貸出金利の指標である。

※14 [https://mp.weixin.qq.com/s/3qq04uq0X7dA3-3Yk-bD5Q?scene=1&click\\_id=7](https://mp.weixin.qq.com/s/3qq04uq0X7dA3-3Yk-bD5Q?scene=1&click_id=7)

提案を行った。同日に BYD、吉利、広州汽車、Seres、長安、Nio、長城、小米、Leapmotor、XPeng、吉利、北京汽車、江淮汽車、第一汽車、理想、奇瑞、東風など主要自動車メーカー17社が相次いで声明を出し、イニシアチブの内容の積極的な実行を約束し、自動車産業の高品質な発展に共同で取り組む姿勢を示している<sup>※15</sup>。

## (2)自動車企業の約束と実際の支払サイト運用状況との乖離

前述の自動車メーカーが支払サイトを60日以内に抑えると公に約束しているものの、実際の運用にはいくつかの不確定要素がなおも残っている。まず、約束した60日の支払サイトの適用範囲を明らかにしていない自動車メーカーがある。一部のサプライヤーはインタビューに対し、一部の自動車企業が60日の支払サイトを約束しているが、実際に同約束が設備分野には適用せず、主に原材料サプライヤーを対象としていることを明かした。さらに、2025年以内に設備の検収と請求権確定を行わないとサプライヤーに通知した自動車メーカーもあり、これにより、一部のサプライヤーは依然として代金回収遅延の圧力に直面している。

また、一部の自動車メーカーから60日以内に支払うとの声明があったものの、具体的な運用においてはなおも多くの「ハードル」が存在している。例えば、非現金決済の継続や、間接取引（関連会社を設けて中間取引を増やすことで、名目上は60日以内に中間会社への支払いを完了したが、実際のサプライヤーへの入金さらに長期化するというスキーム。）などの方法により入金を延ばすケースもある。証券時報の記者が2025年9月に掲載した記事によると、北京・天津・江蘇・浙江・安徽・湖北・広東など十数社の自動車部品企業から、一部の自動車メーカーが支払サイトの見直しを始めているものの、取引案件によっては実際の支払サイトに目立った変化が見られないと報告されている<sup>※16</sup>。

## 5. 日系企業の対応戦略

現在、新条例の施行から日が浅く、法執行の事例はまだ見られない。新条例の内容と目下の実務動向を踏まえ、中国に既に進出している日系企業とこれから中国自動車業界に投資を検討している日系企業に対し、以下の提案を行う。

### (1) 大企業の場合

大型の自動車メーカーと自動車部品企業は、社内制度と業務フローにおいて、買掛金管理体制を整備する必要がある。まず、需要予測から、発注、検収・入庫、請求内容確認・決済、代金支払いまでの全フローを整理する。そして、各段階の時間軸を明確にして不必要な遅延を減らし、キャッシュフロー管理を強化し、サプライチェーンへの対応効率を向

※15 <https://mp.weixin.qq.com/s/JiRL8Xv06AbqjkdthfbBUg>

※16 <https://mp.weixin.qq.com/s/E94koIBMWKcfrOYBjXMsNw>

上させるべきである。次に、既存の契約における支払サイトを全面的に洗い出し、納品、検収、発票発行及び支払いなど重要プロセスの期限遵守を徹底し、自社の財務状況に応じて支払サイトの方針を適宜調整すべきである。また、サプライヤーへの支払いの適法性を監視する仕組みを構築し、大企業自身及び子会社が支払サイトと支払手続を遵守することを確保する。

## (2) 中小企業の場合

サプライチェーンの中間・下流に位置し、価格交渉力が限られる中小サプライヤーにとって、自社の代金回収の権利を守ることは極めて重要である。まず、自社が中小企業の基準への該非に不明な場合は、工業情報化部署に相談し、自社の中小企業の身分を確認することが推奨される。また、契約交渉の際に、自社が中小企業である旨を適切な形で明示し、新条例に基づく支払保障措置を享受できるようにすることが望ましい。

新条例の施行初期は、自動車メーカーにおける支払サイトの見直しは段階的に進むため、中小企業は自社の資金状況、生産周期、取引先構成を考慮し、生産と回収のリズムを合理的に調整すべきである。潜在的な貸し倒れリスクに気づき、複数回に渡り交渉しても改善がない場合は、新条例の規定に基づいて関係当局に苦情を申し立て、法的手段を通じて損失を最小限に抑えることも検討されるべきである。

## 6. 結び

新条例の施行は、自動車サプライチェーンにおける資金圧力の緩和に寄与することが期待される。なお、注目すべき点として、2025年10月15日に施行予定の中国「不正競争防止法（2025年改正）」は、優越的地位の濫用を不正競争行為として規制し、「大企業などの事業者が資金、技術、取引チャネル、業界影響力などの面における自らの優越的地位を用いて、中小企業に対して明らかに不合理な支払条件、支払方法、支払期限、違約責任を設定し、排他的契約の強要や他の手段で公正な競争秩序を乱してはならない」と定めていることである。筆者の見解としては、新条例の徹底にはなお時間を要するが、自動車業界における支払サイトの短縮は大きなトレンドであり、関連する企業は実務上の動向を注視し、適時適切な対応を行うことが望ましいと言えよう。

以上

## Writer's Profile

### 金誠同達法律事務所（JT&N）日本業務部門

金誠同達の日本業務部門は、長年にわたって日系企業を対象とする専門的かつ全面的なサービスを提供しております。金誠同達の日本業務部門は、中国法とビジネスの最新の動向を読み解き、築き上げてきた行政当局との良好な関係を駆使しながら日系企業が中国に投資する際に直面する問題を的確に把握し、中国市場への参入から日常の企業運営、トラブル発生時の解決、撤退・清算までの諸々の相談内容をめぐり、現場ならではの迅速かつきめ細かなアドバイスとソリューションを提供することができるよう常に心がけています。金誠同達日本業務部門の専門能力とサービス水準は、トムソン・ロイター社の出版する『ALB』（『Asian Legal Business』）におきまして、2019年と2020年には同誌の主催した「年度日本業務最優秀外国法律事務所賞」（Japan Practice Foreign Law Firm of the Year）を二年連続で受賞し、2024年と2025年には「年度日本業務アジア法律事務所賞」（Japan Practice Asia Firm of the Year）も受賞しています。



**中国弁護士 金 英蘭**

**金誠同達日本業務部門シニアパートナー**

#### 【学歴】

北京大学法学部卒

#### 【主な活動】

広州仲裁委員会、青島仲裁委員会、合肥仲裁委員会、温州仲裁委員会の仲裁員などを兼任。中国進出関連の法務全般、特に、外商投資、M & A、撤退、会社法務、贈収賄防止、債権回収、労務、および紛争解決への対応を得意とする。多くの大手日系企業と中国統括会社の顧問弁護士を担当。

#### 【使用言語】

中国語・日本語・韓国語

✉ : jinyinglan@jtn.com