

国務院は「中長期鉄道ネットワーク規画」を承認 ～経済への刺激も大いに期待

中国投資銀行部
中国調査室

メインピックス 2

国務院は「中長期鉄道ネットワーク規画」を承認～経済への刺激も大いに期待..... 2

- 李克強総理は6月29日に国務院常務会議を主催し、「中長期鉄道ネットワーク規画」を原則承認した。会議では、中国の鉄道密度は先進国に比べまだ低く、地域間の差が大きく、特に中西部地域において鉄道の発展が比較的遅れている状況である。鉄道ネットワークの構築は有効投資、消費の拡大につながり、短期的に経済の安定成長、長期的に構造調整を後押しする重要な措置になると見られる。
- 近年、中国の鉄道投資は高水準で推移しており、インフラ投資の重要な一環となっている。2014年の鉄道建設投資額は8,088億元で2010年以降の最高額となった。2015年、投資額はさらに8,253億元に上昇し、新規着工距離は9,531キロで、うち高速鉄道は3,306キロであった。「2016年政府工作報告」によれば、今年の鉄道投資目標は8,000億元以上とされている。
- 会議では、投融資体制、価格形成システム改革を推進し、多元的な投資主体を育成し、市場参入基準を緩和し、民間投資、外資などの社会資本の参入を推奨するとされた。これとともに、鉄道総公司は企業ガバナンスにおける改革を推進し、既存資産を有効活用し、市場メカニズムに基づく資金調達を行い、鉄道建設における牽引的役割を果たすと強調された。

君合の中国法コラム 7

君合の中国法コラム..... 7

- 唐徳公司在北京知的財産裁判所に対し、燦星公司等による「中国好声音」及び「THE VOICE OF CHINA」という番組名称の使用停止を求めていた件につき、先日、北京知的財産権裁判所は唐徳公司の請求に応じて行為保全裁定、即ち「禁止命令」を下し、「中国好声音」及び「THE VOICE OF CHINA」という番組名称の使用を直ちに停止するよう燦星公司等に求めた。
- 本案件における禁止命令の被申立人である燦星公司是オランダのTALPA社からライセンスを受け、歌手のオーディション番組を製作していたが、2015年にライセンスの期限が到来した後、TALPA社と燦星公司是期間延長の合意に至っていなかった。

BTMUの中国調査レポート(2016年6～7月)..... 9

メントピックス

国務院は「中長期鉄道ネットワーク規画」を承認～経済への刺激も大いに期待

李克強総理は6月29日に国務院常務会議を主催し、「中長期鉄道ネットワーク規画」(以下、規画)を原則承認した。会議では、中国の鉄道密度は先進国に比べまだ低く、特に中西部地域の鉄道建設はかなり遅れている状況であるとした上で、供給不足を解消し鉄道輸送力を向上するため、市場メカニズムに則り、鉄道インフラ施設を整備し、道路、水路、航空などと連動する総合交通輸送システムを構築する方針を示した。

また、会議では、鉄道ネットワークの整備に伴う投資、消費の拡大により、短期的には経済の安定成長、長期的には構造調整を後押しするという見方も示されており、内需が低迷し、景気が下振れする中、鉄道建設は安定した経済成長を維持するための重要な措置としても位置づけられている。

I. 2020年に「八縦八横」の鉄道基幹線を完成

規画の詳細な内容は示されていないが、会議では以下の5つの主要目標が挙げられた。

1. 沿海高速鉄道、北京-上海間高速鉄道などの「八縦」(南北方向)の路線と、大陸ブリッジ、長江沿いなど「八横」(東西方向)の路線を基幹とし、都市間鉄道を補充とする高速鉄道ネットワークを構築する。また、近隣する大・中都市の1~4時間交通圏、都市圏内における各都市の0.5~2時間交通圏を実現する。
2. (高速鉄道以外の)一般鉄道ネットワークを引き続き整備し、中西部地域では鉄道がカバーする範囲を拡大、東部では鉄道運営効率の向上に取り組むとともに、鉄道沿線の土地開発を加速する。また、主要基幹路線のボトルネックを解消し、県レベル以上のすべての都市における鉄道網のカバーを実現する。
3. 「ゼロ距離の乗換」を目標とし、鉄道駅を中心として、各交通方式が効率よく連動する総合交通ターミナルを立ち上げるとともに、コンテナセンター、貨物配送センターを拡大し、都市機能と融合できる現代物流システムを構築する。
4. 鉄道沿線の各地域間の交流、協力、および有効な資源配置を促進し、鉄道ネットワークの建設・整備を通じ、産業移転の加速、製造業の高度化、経済の構造転換を牽引する。
5. 鉄道建設の投融资体制、価格形成制度などの改革を深化し、中西部鉄道建設における中央政府による投資を増やすとともに、鉄道投資の主体を多元化し、市場参入基準の緩和などにより民間企業、外資企業などの社会資本への参入を推進する。中国鉄道総公司は会社自身の改革を加速し、現代的な企業ガバナンス体制を構築し、既存資産の有効活用に取り組むほか、市場化の方式で新たな資金調達方式を開拓し、鉄道建設における牽引的な役割を果たす。

➤ 鉄道関連規画の推移

2004年1月、国務院常務委員会は「中長期鉄道ネットワーク規画」を審議、可決した。これは国務院が承認した初めての産業規画である。この規画の発表を受けて、第六回鉄道車両走行速度の引上げ、青海-チベット鉄道の早期開通、大同-秦皇島鉄道の輸送力アップ、北京-天津間高速鉄道の開通など、中国の鉄道建設は大きく加速した。

その後、経済の高度成長に伴い、鉄道輸送に対する需要は絶えず増加し、「総合交通ネットワーク中長期発展規画」の発表などが加わったため、外部環境は大きく変化し、2004年に制定した目標、鉄道路線の配置などは社会的ニーズを満たせなくなった。

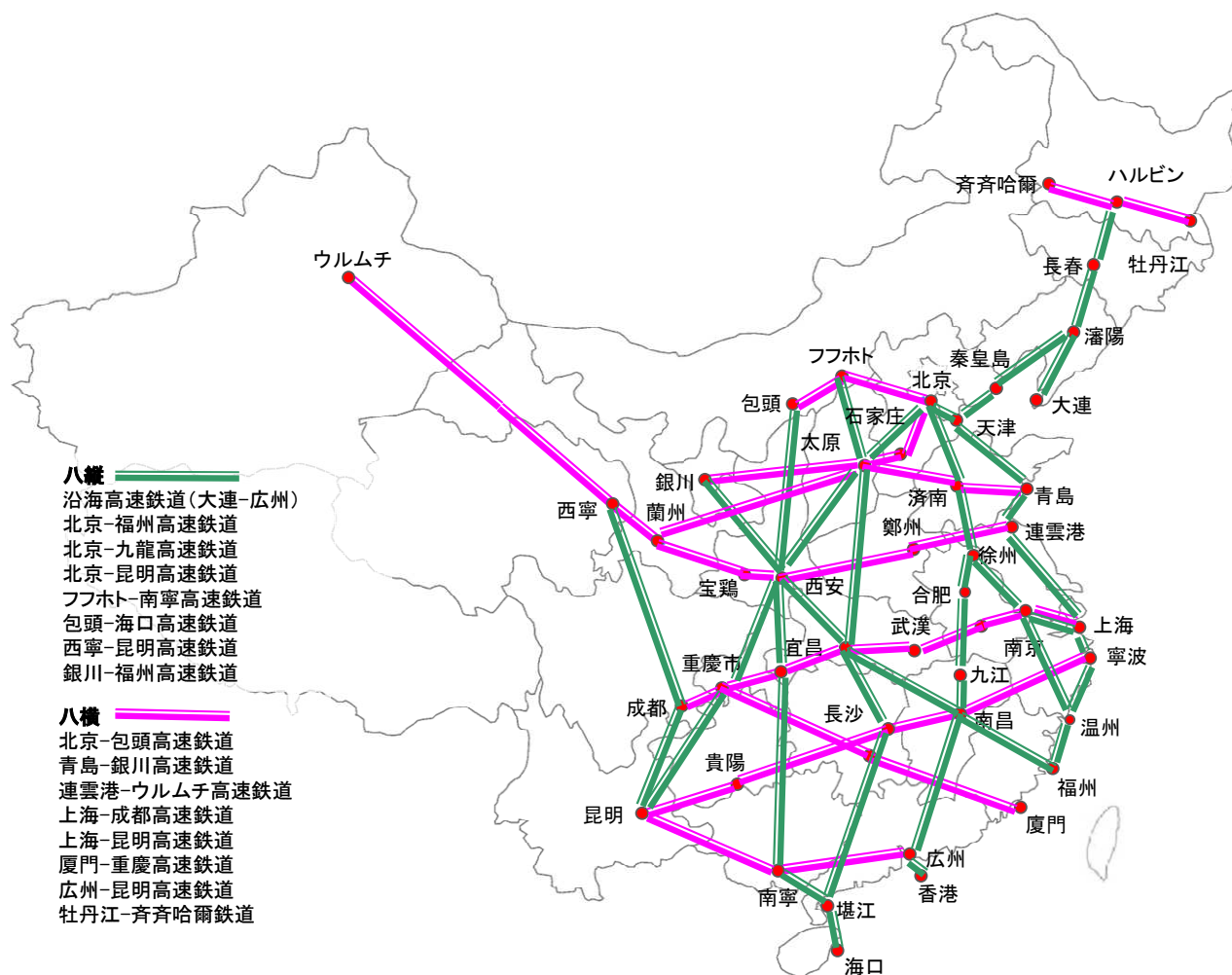
このような背景下において、国家発展改革委員会は2007年から「中長期鉄道ネットワーク規画」の改定に取り組み、2008年11月、「中長期鉄道ネットワーク(2008年調整)」を発表した。改訂版では、2020年までに鉄道運営総距離は、以前の10万キロから12万キロ以上に、そのうち、旅客鉄道の総距離は1万2,000キロから1

万6,000キロへとそれぞれ引き上げるとともに、「四縦四横」¹の旅客専用基幹鉄道を構築する目標を打ち出した。また、改訂版では、電力駆動車両の割合を50%から60%へと引き上げること、主要基幹路線において旅客用と貨物用線路を分離することのほか、鉄道に関するコア技術を国際先進レベルに引き上げることなど、イノベーションを重視する姿勢も示していた。

今回の「中長期鉄道ネットワーク規画」は3回目の改定であり、鉄道輸送能力の拡大、中国交通輸送システムのボトルネックの解消などが期待されている。具体的な目標などはまだ明らかにされていないが、「第十三次五ヵ年計画」(以下、十三・五計画)からも、その内容が若干伺えよう。

十三・五計画では、高速鉄道ネットワークの整備を加速し、特に近隣する都市をつなぐ「城際鉄路」、市中心部から郊外までの「市郊鉄路」に重点を置き、各レベルの高速鉄道ネットワークを構築し、2020年までに高速鉄道の運営総距離が3万キロに達し、80%以上の大都市をカバーする目標が打ち出されている。また、重点プロジェクトとして、ハルピン-北京-香港、連雲港-ウルムチ、上海-昆明、広州-昆明、フフホト-南寧、北京-昆明、包頭-海口、青島-銀川、蘭州-広州、北京-蘭州、重慶-厦門間の高速鉄道などが挙げられている。これらのプロジェクトは「四縦四横」をベースにさらに拡大したものであり、今回の国务院常務会議で打ち出された「八縦八横」基幹鉄道路線の雛形と見られている。

図表1 「八縦八横」鉄道ネットワーク概略図



出所:第十三次5ヶ年計画よりBTMU(China)中国調査室作成

なお、地方レベルにおいても、今後5年間の鉄道発展計画が次々と打ち出されている。例えば、四川省は、

¹ 四横とは、東西方向の青太客運専用線(青島-太原)、徐蘭客運専用線(徐州-蘭州)、滬漢蓉客運専用線(上海-成都)、滬昆客運専用線(上海-昆明)である。四縦とは、南北方向の京滬客運専用線(北京-上海)、京港客運専用線(北京-香港)、京哈客運専用線(北京-ハルビン)、杭福深客運専用線(杭州-深圳)である。

十三・五期間における鉄道関連投資額が2,000億元以上、2020年までに省内の鉄道運営総距離を6,000キロ以上にするとし、そのうち高速鉄道は2,100キロ以上としている。福建省は十三・五期間に7,500億元を投資し、交通輸送システムのグレードアップに取り組み、2020年までに福建省で7本、総距離1,200キロの鉄道を新規建設、運営するという目標を掲げている。

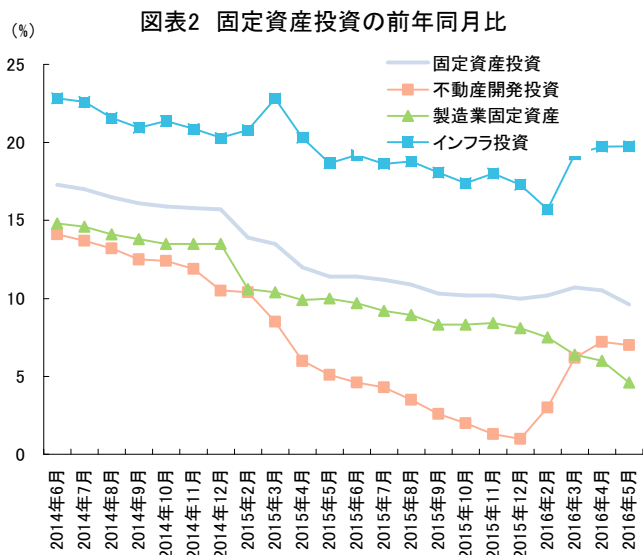
II. 経済の牽引も期待

今年の第1四半期は、経済成長、雇用が比較的安定しており、国民収入も緩やかに上昇している。しかし、その一方で、財政収支の均衡、民間投資の低下、不動産バブル、過剰生産能力、不良債権、地方債務など更なる経済発展を妨げるような問題は依然として多く、景気は依然として大きな下振れ圧力に直面している。上半期の主要経済指標は7月下旬に発表される予定であるが、目下の状況から考えると、第1四半期²より大幅に改善することは難しいとの見方が多い。

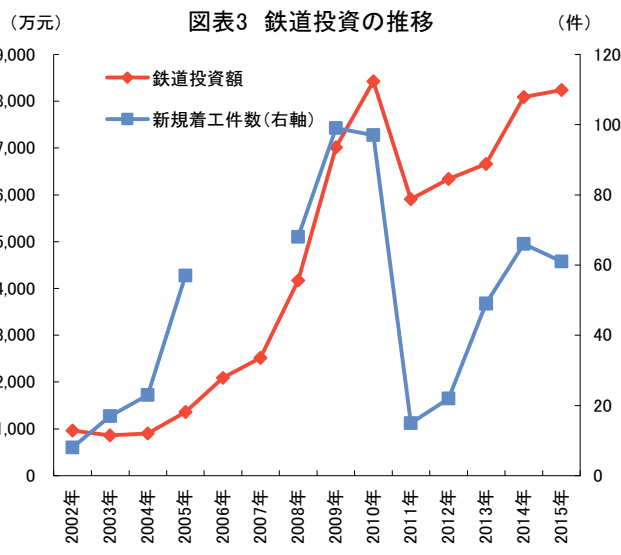
現段階では、世界経済の先行きが不透明であり、外需による牽引は期待できない。また、中国は近年、積極的に構造転換を進めており、GDP成長における消費の割合は上昇したが、経済を牽引するまでにはまだ至っていない。この背景下で、安定した経済成長を維持するには、固定資産投資は依然として欠かせない存在である。ただ、固定資産投資のうち、内需の低迷、過剰生産能力の削減などにより企業の投資意欲は落ち込んでおり、不動産投資は年初来回復しているものの、在庫増加、中小都市の人口流出などで長続きすることは困難と見られている。このように、固定資産投資による経済成長の牽引が期待される中、インフラ投資は当面、最も重要な役割を果すこととなるのであろう。

鉄道建設はインフラ投資における重要な一部分であり、近年の鉄道投資は高水準で推移しており、固定資産投資を牽引する重要な存在である。2014年の鉄道建設投資額は8,088億元で2010年以降の最高額となった。2015年、投資額はさらに8,253億元に上昇し、新規着工距離は9,531キロ、うち高速鉄道は3,306キロとなり、いずれも2010年以降の最高水準を更新している。

「2016年政府工作報告」によれば、今年の鉄道投資目標は8,000億元以上とされており、関係者によると、今年の投資額は昨年より微増の8,400億元に増加すると見込まれている。また、十三・五期間通算では、鉄道投資額は4兆元に上る見込みで、年平均約8,100億元となり、十二・五期間より15%上昇する見通しである。



出所: 国家統計局によりBTMU(China)中国調査室作成



注: 2006年、2007年の新規着工件数は未発表
出所: 中国鉄道総公司によりBTMU(China)中国調査室作成

今回の国务院常务会议では、鉄道ネットワークの構築による投資、消費の拡大を通じ、短期的に経済の安定

² 今年の第一四半期における主要経済指標の詳細はBTMU(China)経済週報臨時号【第89号】をご参照ください。
(https://Reports.btmuc.com/File/pdf_file/info002/info002_20160422_001.pdf)

成長、さらに構造調整を推進する方針も強調している。中国では、大規模な投資で経済を刺激するケースは珍しくなく、その代表として、2009年の世界金融危機に対応するための「4兆元政策」が挙げられる。「4兆元政策」により中国は世界各国の中でいち早く経済の持ち直しに成功したが、しかし、その一方で、周知のように過剰生産能力の問題や物価の高騰といった後遺症もたらされた。そのため、近年では、投資拡大による経済刺激に対し、当局は比較的慎重なスタンスを採ることが多い。それにもかかわらず、当局が鉄道投資の拡大を再び取り上げた理由として、3つのことが考えられる。

まず、中国における鉄道密度は先進国と比べるとまだ低く、春節などの祝日となると、輸送力不足は特に深刻である。鉄道建設はインフラ投資の一部分ではあるが、確かな需要のある有効投資であり、経済を刺激すると同時に投資効率の低下をもたらすことは少ないほか、国民の移動の利便性を確実に向上させることもできるため、一石二鳥の方策といえる。

また、鉄道ネットワークの整備は産業構造転換にプラス効果を与えることも期待されている。高速鉄道は道路、水路、航空などの交通輸送方式と効率よくつながり、これらの交通方式が融合して、1つのシステムとして稼動することができれば、中国における物流効率、商品流通の利便性を向上させることができ、これは最終的に中国の産業構造の高度化につながる。

その他、中西部地域の鉄道ネットワークの整備は沿海部産業の内陸部移転を促し、地域間格差を解消する役割も期待されている。

Ⅲ. 多様な資金調達が必要

前述したように、2015年の鉄道固定資産投資額は8,238億元、新規着工距離は9,531キロといずれも2010年以降の最高水準となったが、しかし、一方で、これら華々しい数字の裏側にあるのは鉄道総会社の巨額債務である。中国工程院の王夢恕院士によれば、鉄道総会社が抱える債務は建設企業に対する買掛金だけで2,500億元に上っているという。また、国家審計署によれば、2015年、鉄道建設プロジェクトの一部は進行状況が比較的遅れており、投資完成率が10%以下のプロジェクトは12件あり、全体の2割に当たることから、鉄道投資資金が逼迫していることが見て取れる。

6月29日の常務会議では、鉄道建設の投融资体制、価格形成システム改革を推進し、多元的な投資主体を育成し、市場参入基準の緩和などで民間企業、外資企業などの社会資本の参入を推奨するとされた。これとともに、鉄道総会社は企業ガバナンスにおける改革を推進し、既存資産を有効活用し、市場メカニズムに基づく資金調達を行い、鉄道建設における牽引的役割を果たすと強調された。

事実上、民間資本による鉄道投資の促進は2012年に遡ることができる。2012年、鉄道部(現鉄道投資総会社)は「民間資本の鉄道投資に関する意見」を発表し、民間資本が法律に則って鉄道投資することを推奨、誘導し、民間資本の参入に特別な条件を設けないと強調した。2013年、2014年、国务院は「鉄道投融资体制改革で鉄道建設の推進に関する意見」(国発[2013]33号)、「重点分野の投融资体制改革の推進に関する指導意見」(国発[2014]60号)をそれぞれ発表した後、2015年、発展改革委員会(以下、発改委)ほか5部門は共同で「社会資本による鉄道投資の拡大に関する意見」を発表し、鉄道建設や鉄道運営市場を開放し、社会資本の引き込みにさらに注力する方針を示した。

しかし、一連の促進策が発表されたにもかかわらず、鉄道業界に対する社会資本の参入はあまり進んでいない。ここで、2015年に実施されたPPPプロジェクトを例に見てみよう。

2015年1月、重慶市で初めてPPP方式により建設された渝合鉄道(重慶—合川)が着工したが、しかし、出資側を見ると、葛洲坝グループ、重慶鉄道グループ、重慶市合河区政府であり、民間資本の参入はなかった。

5月、「鉄道総会社が関与せず、民間・外資に開放する」ことをスローガンとする四川省の川南鉄道PPPプロジェクトが承認されたが、しかし、1年経った今でも、民間企業、外資企業の参入はなく、結局、四川省政府と中国鉄道総会社がそれぞれ90%、10%を出資し建設することとなった。

9月、地方政府自営型鉄道PPPプロジェクトである貴州省の翁馬鉄道(翁安—馬場坪)が着工された。この出資比率は、社会資本連合体は51%、地方政府は49%とそれぞれなっているが、社会資本の内訳を見ると、

中鉄二十局、中交路橋、および貴州橋梁グループと国有企業一色である。

鉄道のみならず、社会資本によるインフラ整備への参入は近年最も盛り上がっている話題であり、政府が最も注力している部分でもあるが、しかし、実際どのように推進されるかはまだ模索中の段階であり、効果が表れるまでにはまだ道のりが長い。

鉄道建設における社会資本参入の難航について、発展改革委員会は、鉄道プロジェクトの投資規模は大きい、プロジェクトの収益が低く、投資回収期間が長いほか、プロジェクトの財務制度、情報公開体制の不透明さ、および異なる鉄道と接続した場合の利益配分が明確でないことが主因と見ている。

これらの阻害要因を解消するため、発改委は①安定した投資収益が見込まれるプロジェクトを優先的に社会資本に開放する、②鉄道プロジェクトに投資する社会資本は国有企業と同様に国家推奨政策を享受する、③市場調整価格を実施した鉄道プロジェクトは、企業の自主的な価格決定権に委ねる、④政府資金の誘導的役割を実行させ、公益性プロジェクトに対しては資金支援など合理的な補償制度を構築し、市場の活力を引き出す、という4点の促進策を挙げている。

社会資本の引き入れとともに、特別信託プロジェクトや公募基金の設立などで新たな資金調達方式を創出することも鉄道総会社の債務解消には必要であると思われる。これらの方法を通じ、社会資本は、間接的に鉄道建設へ投資することが可能となり、社会資本の参与方式が多様化され、鉄道建設の持続可能な成長に助力することができよう。

また、鉄道総会社としては、全体の鉄道ネットワークの中で国有鉄道と社会資本の関係をスムーズにし、鉄道ネットワークの効率最大化を図るとともに、鉄道総会社が企業自身の管理方式の転換を推進し、参入した社会資本に国有鉄道路線の使用权、駅サービス、設備メンテナンス、委託輸送など各種鉄道資源を提供し、対価として相応のサービス料金を徴収することで、サービスの質の向上、設備の更新に取り組むことも考えられる。

ただ、鉄道は広範囲の人に使用される交通手段であり、社会資本の引き込みにより安全性、サービスを軽視してはならない。それを実現するには、まずは社会資本等主体の選別、選定基準を明確化し、入札などによる実力、信用力のある社会資本の参入を選定した上で、投資協定などの法律文書により企業の責任と義務を明確にし、公共の利益を保護することが求められる。これとともに、政府による建設、運営における監督・管理を強化し、社会資本の信用情報を構築し、市場の健全な発展を確保する必要もあると思われる。

三菱東京 UFJ 銀行(中国) 中国投資銀行部
中国調査室 余 興

君合の中国法コラム

君合の中国法コラム

I. 「中国好声音」案件における禁止命令

唐徳会社が北京知的財産裁判所に対し、燦星公司等による「中国好声音」及び「THE VOICE OF CHINA」という番組名称の使用停止を求めていた件につき、先日、北京知的財産権裁判所は唐徳会社の請求に応じて行為保全裁定、即ち「禁止命令」を下し、「中国好声音」及び「THE VOICE OF CHINA」という番組名称の使用を直ちに停止するよう燦星公司等に求めた。本案件における禁止命令の被申立人である燦星会社はオランダのTALPA社からライセンスを受け、歌手のオーディション番組を製作していたが、2015年にライセンスの期限が到来した後、TALPA社と燦星会社は期間延長の合意に至らなかった。そこで、TALPA社は新たに唐徳会社とライセンス契約を締結し、当該番組の製作を許諾したが、一方で、燦星会社は引き続き「中国好声音」という名称で番組を宣伝し、第5シーズンの放送を行おうとしていた。そこで唐徳会社は、北京知的財産権裁判所に対して行為保全を申し立て、1.3億人民元の現金担保を納めた。これに対し、裁判所は審査の上で、冒頭の裁定を下した。

II. 商標訴訟禁止命令制度の内容

1. 商標訴訟禁止命令を申し立てる主体

商標権侵害案件において、商標登録者又は利害関係者は禁止命令を申し立てる権利を有し、利害関係者には商標ライセンス契約のライセンシー、登録商標の財産権の適法な承継人が含まれる。登録商標のライセンシーのうち、独占的ライセンス契約のライセンシーは単独で人民裁判所に対して申し立てることができ、非独占的ライセンス契約のライセンシーは商標登録者が申し立てない状況下において申し立てることができる。

2. 商標訴訟禁止命令を管轄する裁判所

訴訟前における登録商標専用権に対する侵害行為の停止命令の申立は、権利侵害行為地又は被申立人住所地の商標案件に対して管轄権を有する人民裁判所に提出しなければならない。

3. 商標訴訟禁止命令を申し立てる場合の条件

商標訴訟禁止命令を申し立てる場合、以下の条件を満たさなければならない。

(1) 権利者の権利証明。即ち、申立人の商標権を証明する商標登録証、商標ライセンス契約(商標局に届けた資料及び商標登録証のコピーを含む)等の文書。

(2) 被申立人が権利侵害行為を実施していること。被申立人が登録商標専用権に対する侵害行為を実施している最中であるか、もしくは間もなく実施することを証明する証拠。これには、指摘される権利侵害製品が含まれる。

(3) 申立人の担保。申立人は、訴訟前に登録商標専用権に対する侵害行為の停止を申し立てる場合、担保を提供しなければならない。

4. 裁判所の審査と実施

申立人が禁止命令の申立を提出した後、裁判所は次に掲げる幾つかの面から申立人の申立を審査する。

(1) 被申立人が実施している最中、もしくは間もなく実施する行為が商標権侵害を構成するか否か、(2) 禁止命令を下さなかった場合、申立人の適法な権益に補填困難な損害をもたらす得るか否か、(3) 申立人による担保の提供状況、(4) 被申立人に関連する行為の停止を命じることが社会公共の利益を損ねるか否か。

審査を経て禁止命令の申立が規定に合致することが判明した場合、48時間以内に書面での裁定を下さなければならない。被申立人に登録商標専用権に対する侵害行為の停止を命じる旨の裁定を下した場合、直ち

に執行を開始しなければならない。裁判所が禁止命令を下す旨の裁定は、被申立人に適時通知しなければならない。最長5日を超えてはならない。当事者が裁定を不服とする場合、裁定を受け取った日から10日以内に再議を1回申し立てることができる。再議期間中は裁定の執行を停止する。裁判所が関連する行為の停止措置を講じた後15日以内に申立人が起訴しない場合、裁判所は禁止命令の裁定を解除する。禁止命令の裁定の効力は、通常、終審の法律文書が発効するときまで維持されるものとする。裁判所は、案件の経緯に基づいて具体的な期限を確定することもできる。期限が到来した場合でも、当事者の請求に基づいて引き続き関連する行為停止する旨の裁定を下すことができる。

Ⅲ. 商標訴訟禁止命令制度の司法実務

司法実務において、裁判所は商標訴訟禁止命令に対して慎重に取り組んでおり、商標訴訟禁止命令の構成要件に合致する場合に限り、禁止命令を下している。そのうち、「補填困難な損害」は裁判所が考慮する上で最も重要な要素である。前述の「好声音」訴訟前禁止命令案件[2]は最新の判例であり、現時点における商標訴訟禁止命令に対する司法機関の取り組み方を端的に表している。

北京知的財産権裁判所が「好声音」訴訟前禁止命令案件において、被申立人に対し関連する行為の禁止命令を下すか否か裁定する際に考慮した要素は、「知的財産権及び競争紛争の行為保全案件における法律適用上の若干問題に関する最高人民法院の解釈(意見募集稿)」で明らかにされている考慮要素とほぼ一致している[3]が、「補填困難な損害」の認定については若干異なる点があり、拡大解釈を行っている。同裁判所は、「補填困難な損害」の要件を「差し迫った状況にあること」と解釈し、訴訟前に保全申立を提出するのは状況が差し迫っているからであり、かつこの差し迫った状況が直ちに保全措置を講じなければ申立人の適法な権益が補填困難な損害を被り得るレベルにあると判断した。また、申立人が主張する権利を行使する際に必要なコストと難度が当該権利侵害行為により著しく上昇する可能性があるか否か、つまりライセンス期間中に正常に権利を行使することが困難になる可能性があるか否か、並びに申立人が今後契約に基づいて開発・制作する同様のタイプの番組が競争上の優位性を失う可能性があるか否かを考慮した。

上記のように、「知的財産権及び競争紛争の行為保全案件における法律適用上の若干問題に関する最高人民法院の解釈(意見募集稿)」が正式に施行されていない状況下において、裁判所は「補填困難な損害」の解釈に対して一定の裁量権を有し、「金銭による賠償を通じて補填することが困難であるか、または金銭による計算が困難である」という状況に限らず禁止命令を下す可能性があることがわかる。

禁止命令は商標権者の権利を保護するための重要な制度であり、企業は自身の権利を主張し、保護するために中国の禁止命令制度を活用することを積極的に検討すべきである。

(本レポートの内容は個人の見解に基づいており、BTMUCの見解を示すものではありません)

執筆者 馬強弁護士 君合弁護士事務所パートナー

馬弁護士は2011年より君合弁護士事務所において執務し、現在同事務所の商標チームの責任者を務めている。君合弁護士事務所に入所する前、中国国際貿易促進委員会特許商標事務所に勤め、商標登録申請、商標調査、無効審判、権利侵害に関する訴訟などの面で豊富な経験を有する。また、模倣品対策に関しても工商局による行政措置や裁判による司法救済まで多くの実務経験を有し、数多くの中国、欧米及び日本のクライアントから高い評価を得ている。
連絡先: 君合弁護士事務所
電話: 010-8519-1300



[2] (2016)京73行保1号民事裁定书

[3] 「知的財産権及び競争紛争の行為保全案件における法律適用上の若干問題に関する最高人民法院の解釈(意見募集稿)」は、次に掲げる要素を禁止命令の必要性を考慮する要素としている。①申立人が本案件において勝訴する可能性があるか否か。これには、申立人である知的財産権の権利者又は利害関係者が有する権益が有効且つ安定しているか否かが含まれる。②被申立人側の行為又はその他の原因によって将来の判決が執行困難となるか、もしくは申立人にその他の損害をもたらす可能性があるか否か、或いは申立人の適法な権益が補填困難な損害を被る可能性があるか否か。③保全措置を講じることによって被申立人にもたらされる損害が保全措置を講じないことによって申立人にもたらされる損害を明らかに上回るか否か。④保全措置を講じることが社会公共の利益を損ねるか否か。

BTMU の中国調査レポート(2016年6~7月)

- 経済レビュー
中国経済減速下で変わる対中直接投資と投資環境
https://Reports.btmuc.com/File/pdf_file/info005/info005_20160712_001.pdf
経済調査室
- 経済マンスリー(2016年6月)
<http://www.bk.mufg.jp/report/ecomon2016/index.htm>
経済調査室
- BTMU 中国月報 第125号(2016年6月)
<https://count.bk.mufg.jp/c/Ccl0ipj9jd36ksH2b75d6adlid0ipj9lyhaud>
国際業務部
- ニュースフォーカス【2016年第7号】
香港におけるコーポレートレジヤリーセンター向けの優遇税制
https://Reports.btmuc.com/File/pdf_file/info005/info005_20160620_001.pdf
香港支店・業務開発室

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては全て顧客御自身でご判断くださいますよう、宜しくお願ひ申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当店はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

三菱東京 UFJ 銀行(中国)有限公司 中国投資銀行部 中国調査室
北京市朝陽区東三環北路5号北京發展大厦4階 照会先:石洪 TEL 010-6590-8888ext. 214