

制度的対応の進展と型管理負担の偏在 —制度と実態の乖離—

Mold Management and Regulatory Challenges
-Bridging Regulation and Practice-

機械振興協会経済研究所 特任研究員
西岡 正 (NISHIOKA,tadashi)

1. 問題の所在

公正取引委員会や中小企業庁は、下請取引の公正化と構造的な価格転嫁の是正に向けた施策を強化してきた。とりわけ近年は、型や治具の保管・廃棄費用を受注者に一方的に負担させる慣行のは是正に取り組んでいる。発注者が長期間にわたり部品を発注せず、適正な対価を支払わないまま受注者に型等の保管・廃棄費用を負担させる「無償保管要請」も、下請代金支払遅延等防止法¹（以下「下請法」、1956年制定）が禁じる「不当な経済上の利益の提供要請²」に該当する行為として明確化されてきた。

もっとも制度整備が進む一方で、依然として現場では受注者側に管理負担が偏重する取引慣行が根強く残る。制度と実態と乖離は深刻な問題であり、本稿では制度的対応の変遷と現状を整理したうえで、乖離の解消に向けた課題と方向性を検討する。

2. 偏重する型管理負担

型とは、金属、樹脂、ゴム、ガラス等の素材の塑性または流動性を利用して、目的とする製品（部品）の成形加工を行うために製作されるものの総称である。型が製品のデザイン、品質や性能あるいは生産性を規定する側面も強く、製品を産み出す「マザーツール」とも呼ばれる。主に金属素材を用いて製作される金型が型生産額の大半を占める³。例えば、自動車のボディーは金型を用いてプレス加工により鋼板に圧力を加え生産される。樹脂製品は、加熱溶融させた樹脂材料を金型に流し込む射出成形により生産される。金型は同じモノを「安価」「大量」「繰り返し」生産するために、自動車、機械、電機・電子機器といった加工組立型産業において多用され、大量生産を支える役割を担っている。

製作された型の管理には、倉庫などの保管に関わる費用だけでなく、メンテナンスなど様々な費用が発生する。主な費用としては、①型の保管に係る土地・建物費及び外部倉庫費、②公租公課（固定資産税等）、③外部倉庫等からの運送費、④サビ取り、磨き、油差

¹ 正式名称は下請取引の公正化と下請事業者の利益保護を目的とする法律

² 下請法第4条第2項第5号

³ 金型の生産額は約1兆4,332億円（2023年）である。型には金型以外にも木型があるが、日本標準産業分類において、木型製造業は規模の小ささからその他の製造業とあわせた「工業用模型製造業」として扱われており、木型単体での生産額は公表されていない。特に断りのない場合、以下では型に木型を含むものとする。

し、表面処理、メッキ処理等のメンテナンス費、⑤型の保管に使用する設備費（パレット、棚等）、⑥型の保管に使用する備品費（雨除けシート、ビニール等）、⑦型の保管、移動及び管理に係る労務費等があげられる⁴。これらの費用は型を廃棄しない限り継続的に発生し、廃棄に当たっても廃棄に係る費用が発生する。

本来、型は量産期間が終了すれば不要になるはずであるが、ものづくり現場では量産終了後も補給体制を維持するために多くの型が長期保管されている。補給体制とは部品の量産終了後にユーザーにおける故障等による修理交換需要に応じて、補給部品として量産部品と同一物を再生産する体制を指す。日本では、補給部品の供給保証年限を一律に義務付ける法律はなく、業界団体や各メーカーが自主基準を設け運用している。家電製品では、業界団体が品目ごとの補修用性能部品の保有期間を一定の拘束力を持つ形で策定⁵、最長の冷蔵庫やエアコンで9年とされている。これに対して、自動車部品では、各メーカーが個々に目安を示すにとどまる中⁶、自動車の平均車齢⁷および平均使用年数⁸の長期化に対応して、多数の型が量産終了後も長期間保管される傾向にあり、型管理負担も増大する傾向が強まっている。

ところで型は特定物（部品）製造のためだけに製作・使用されるという固有の特性（専用的資産）を持ち、代替用途にかける点で、一般的な機械や設備とは異なる性質を有している⁹。こうした高い資産特殊性は、取引終了後の管理費用（保管・メンテナンス・廃棄を含む）の帰属をめぐる交渉コストを増大させることに寄与し、交渉力の弱い受注者側への管理負担を固定化させる土壌の一つとなっている。

実際、中小サプライヤーの多い素形材産業等では、所有権や管理責任が曖昧なまま、長年にわたり受注者が量産終了後の保管・管理コストを負担する取引慣行が定着、中小サプライヤーにとって深刻な経営負担となってきた。例えば、中小企業総合研究機構（2006）は、金属プレス業界において、金型保管・廃棄に関する取り決めが未整備なまま、発注者の要請によって受注者が費用を負担して金型を保管せざるを得ない状況が長年続いていること、受注者の廃棄要請も発注者に拒否されることが多いこと、保管期間の長期化や保管型数が増加していること等を、中小金属プレス加工業にとって早急に解決すべき課題であること指摘している。高橋・内田・相馬（2008）も、金属プレス、鋳造、鍛造などの素形材産業界において、型管理の負担が「宿痾」として認識されていることを指摘している¹⁰。

⁴ 「自動車産業適正取引ガイドライン」（2007年策定、2025年最終改訂）による。

⁵ 全国家庭用電気製品公正取引協議会「製造業表示規約」第12条

⁶ 例えばトヨタでは工場装着部品の場合、車の生産終了から10年を目安としている。

⁷ 登録・使用されている自動車の平均年齢。自動車検査登録情報協会によれば、2025年3月末現在の乗用車保有台数（軽自動車を除く）3,868万275台の平均車齢は9.44年で、10年前の2015年に比べて1.15年伸びている。

⁸ 自動車の新車登録から廃車（抹消登録）までの年数の平均値。自動車検査登録情報協会によれば、2025年3月末現在の乗用車（軽自動車を除く）の平均使用年数は13.35年で、10年前の2015年に比べて0.97年長期化している。

⁹ 汎用性を欠く治具、工具、検具及び機械設備も、同様の性質を持つ。特に断りのない場合、以下では型に治具等を含むものとする。

¹⁰ 型の取引慣行については、適正対価を伴わない受注側企業による型の長期保管、型の廃棄・返却、保

以下に見る型取引に関する制度的対応も、こうした不均衡な取引慣行の解消を目指すものである。

3. 制度的対応の進展

(1) 法制度の整備

2004 年の下請法改正における金型製造委託の追加を契機に、型取引に関する法制度の整備は段階的に進展してきた（図表 1）。2016 年には下請法運用基準及び下請中小企業振興法振興基準¹¹において、型管理の適正化の重要性が法的にも位置づけられるとともに、型の無償保管要請が違反行為に該当することが明示された。2017 年には経済産業省が自動車産業及び素形材産業において取り組むべき型管理の適正化に係る 3 つの指針¹²を、「未来志向型・型管理に向けたアクションプラン」として策定した。各業界団体の策定する自主行動計画¹³においても、型管理の適正化に関する取り組みが規定され、業種・業界団体の単位においても積極的な取り組みが求められるようになった。

また、2020 年には下請中小企業振興法振興基準が再改正され、不要な型の廃棄の推進、型の保管費用の支払い促進といった型取引の適正化を目指す「型取引ルール」が法令上に位置づけられた。

図表 1 型管理の適正化に向けた主な取り組み

年月	事項
2004. 4	下請法改正、不当な経済上の利益の提供要請禁止（第 4 条第 2 項第 3 号）追加。新たな適用対象に金型製造委託を追加
2009. 5	「平成 20 年度における下請法の運用状況及び企業間取引の公正化への取組」において、金型の無償保管要請に関する違反事例を初めて掲載
2010. 11	「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」（優越ガイドライン）の想定例に金型等の無償保管要請に関する事例を掲載
2016. 12	「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」に金型等の無償保管要請に関する事例を追加
2018. 12	金型の取引に関する実態調査を開始
2019. 12	「型取引の適正化推進協議会」にて「型取引ルール」策定

管費用項目の目安の不存在といった型管理負担以外にも、取引条件の曖昧さ、受注側企業による資金繰り負担、型の製作技術・ノウハウ流出といった問題が、これまで積年の慣行に基づき存在することが指摘されてきた。いずれも受注者に不当な負担を生じさせることが懸念されるものである。

¹¹ 下請中小企業振興法第 3 条第 1 項「第 4 対価の決定の方法、納品の検査の方法その他取引条件の改善に関する事項」として、新たに「(5) 型の保管・管理の適正化（主に物品の製造受託等の場合にあって、金型、木型などの型を使用する下請取引）」が追加された（2016 年）。

¹² ①不要な「型」は廃棄する。②引き続き保管が必要な「型」については、必要な管理費用（保管費用等）の支払いや保管義務期間等について、協議・合意の下、取り決めを行う。③型管理について、社内においてルール（マニュアル等）を明文化する、運用のあり方を今一度見直す。

¹³ 国が定める業種別の下請ガイドライン及び適正取引の推進と生産性・付加価値向上に向けて産業界が自主的に策定した行動計画を意味する。

2020. 1	下請中小企業振興法「振興基準」改正。「型取引ルール」を法令上に位置づけ
2023. 3	型の無償保管要請に係る初の勧告・公表
2026. 1	中小受託取引適正化法施行

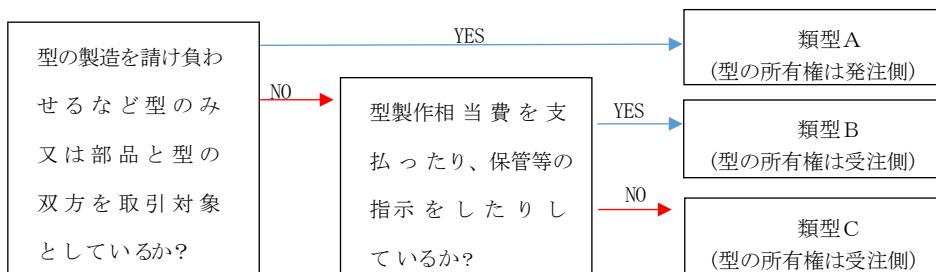
出所) 公正取引委員会資料に基づき筆者作成。

さらに、2026年には下請法が「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（中小受託取引適正化法、以下「取適法」）¹⁴として再編された（2026年1月施行）。協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、手形による代金の支払等の禁止、規制及び振興の対象となる取引への運送委託の追加等とともに、型管理に関する規制も一層強化されることになった¹⁵。

（2）型取引の3類型と法的整理

2024年の下請法運用基準改正では、型取引についてA・B・Cの3類型が示された（図表2）¹⁶。第一は、型のみ又は部品と型の双方を取引対象（請負等）とする取引で、型のみ又は部品と型の双方を発注し、発注側が型の所有権を持つA類型である。第二は、取引の対象は部品であるものの、発注側が部品に付随する取引として型製作相当費の支払いや製作・保管等の指示を行なうB類型である。第三は、取引の対象は部品のみであり、型は取引対象にせず、かつ型に関して発注側が型製作相当費の支払いや製作・保管等の指示を全く行わないC類型である。B、Cの類型では受注者側が持つ。

図表2 型取引の3類型



出所) 型取引の適正化推進協議会（2019）p. 7。

2016年に下請法運用基準でも、発注者が型の所有権を持つ場合（A類型相当）は、受注者に量産期間終了後の型を無償保管させる行為が「不当な経済上の利益の提供要請」に当たることが明示された¹⁷。しかし受注側に型の所有権がある場合は曖昧になっていた。

¹⁴ 正式名称は下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律

¹⁵ 関連法令における「下請」等の用語も見直され、下請法で用いられてきた「親事業者」は「委託事業者」、「下請事業者」は「中小受託事業者」、「下請代金」も「製造委託等代金」に呼称変更されている。

¹⁶ 下請法を改正した取適法においても引き継がれている。

¹⁷ 下請法運用基準「7 不当な経済上の利益の提供要請」に該当する行為として、「親事業者は、自動車用部品の製造を委託している下請事業者に対し、自社が所有する金型、木型等の型・治具を貸与している

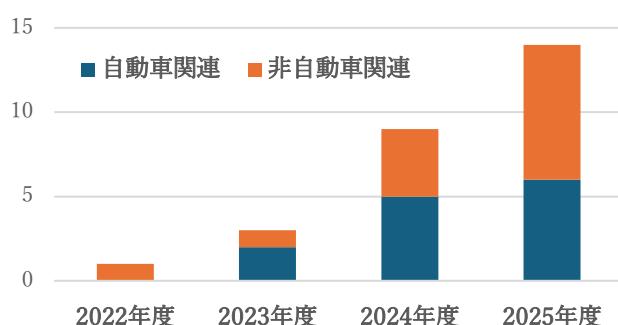
2026年の新たな取適法では、所有権の有無に関わらず、型の廃棄等の承認を要するなど発注側が事実上管理している型（金型、木型、治具、検具、製造設備等）（B類型）の保管費用を支払わないことも「不当な経済上の利益の提供要請」に当たることが新たに明示された¹⁸。これにより曖昧だった受注者所有型の保管負担についても法的整理が進んだ。

なお公正取引委員会は、型の無償保管要請が不当な経済上の利益の提供要請に当たる要件としての「親事業者が部品等の発注を長期間行わない等の事情」として、①部品等の発注を長期間行わない場合、②下請事業者が型等の廃棄や引取り等を希望している場合、③親事業者が次回以降の具体的な発注時期を示せない場合、④型等の再使用が想定されていない場合も示している¹⁹。

4.制度と実態のギャップ

このように法制度上は、発注者の所有型にとどまらず、実質的に発注者の管理下にある受注者の所有型についても、発注者が長期間部品を発注しない型等の保管や廃棄にかかる費用を受注者に負担させる行為は違法であることが明示されてきた。

図表3 型の無償保管に係る勧告件数



注) 2025年度は2025年12月8日時点までの集計。業種は被勧告企業の主要事業から筆者が判断。

出所) 公正取引委員会資料に基づき筆者作成。

しかしながら、実態としては受注者に型管理負担が偏重する状況は依然として続いている。図表3に見るとおり、型の無償保管に係る勧告件数は増加を続けており、とりわけ自動車産業に対する勧告件数が目立つ。受注者に型管理負担が偏重する状況は、型等を利用する産業全般にわたる課題であり自動車産業固有の課題ではないが²⁰、自動車産業は約3

ところ、当該自動車用部品の製造を大量に発注する時期を終えた後、当該部品の発注を長期間行わないにもかかわらず、無償で金型、木型等の型・治具を保管させる」ケースを明示していた。

¹⁸公正取引委員会「よくある質問コーナー(取適法)」

https://www.jftc.go.jp/toriteki/torireki_qa.html (最終閲覧日 2026年1月15日)

¹⁹公正取引委員会「よくある質問コーナー(取適法)」

https://www.jftc.go.jp/toriteki/torireki_qa.html (最終閲覧日 2026年1月15日)

²⁰日本金属プレス工業会「金属プレス産業ビジョン(2006年11月)」でも、型等の無償保管にかかる負担が、型等を利用する産業全般にわたる積年の課題として認識されており、解決が不可欠であること

万点に及ぶ構成部品の生産を支える重層的な生産構造を有し、他産業に比して型等の使用頻度や管理負担の大きさも顕著であるためであろう²¹。

増加する勧告件数は、当局のは正に向けた執行強化の姿勢とあわせて、依然として制度と実態の乖離が大きいことを示している。制度と実態の乖離の背景には、①型の高い資産特殊性に加えて、②契約関係の曖昧さ、③発注者と受注者間の交渉力の非対称性、④制度化してきた長年の取引慣行といった複合的な要因があると考えられる。

制度の実効性を高めるためには、発注者側の意識改革が不可欠である。新たな取適法や同運用基準、経済産業省が示す「自動車産業適正取引ガイドライン」でも求められているとおり、型の所有権、保管期間、廃棄の判断基準、費用負担の分担などについて、事前に書面で明確に取り決めることが不可欠である。発注者側には、契約内容を明確にするとともに、サプライチェーン全体の持続可能性を見据え取引関係を再構築していく視点が求められる。重層的な生産組織の基盤的存在である中小サプライヤーの経営を重い型管理負担が圧迫することで、サプライチェーンそのものが脆弱化するリスクを再認識して、共存共栄の視点に立った取引慣行の見直しが急務である。

また、中小サプライヤーにとっては、制度の内容を十分に理解し、交渉力に非対称性のある発注者側と適切に交渉するための情報や支援が不足していることも、制度の実効性を損なう一因ともなっており、交渉力強化に向けた支援強化をいつそう進める必要もある。

5. おわりに

本稿では、型管理負担をめぐる制度的対応の進展を整理し、ものづくり現場の実態との間に依然として大きな乖離が存在することを確認した。法制度は無償保管要請行為を明確に違法と位置づけ、発注者の管理責任を強める方向へ進化してきた。しかし、現実には型の資産特殊性、契約関係の曖昧さ、交渉力格差、長年の取引慣行が障壁となり、受注者側に管理負担が偏在し続けている²²。

この乖離の解消には、制度のさらなる周知と執行強化に加え、発注者・受注者双方の取引関係の再構築が不可欠である。特に、契約書面の整備や費用負担の明確化、廃棄判断基準の共有など、具体的かつ実務的な取り組みが求められる。また、中小サプライヤーへの情報提供や相談支援体制の強化により、制度を活用できる環境を整える必要がある。

型管理の適正化は、中小サプライヤーの経営基盤を守るだけでなく、重層的なサプライチェーン全体の持続可能性を確保するうえで不可欠であり、日本でのものづくりを維持するためにも、制度の実効性を高める取り組みが引き続き重要となる。

を主張している (https://jmsa1964.com/wp-content/uploads/2025/07/apr1-1_sangyovision.pdf)。

²¹ 日本金型工業会によれば、金型国内生産額の 72.0%を自動車、二輪、輸送用車両機器向けが占めている(2024年)。

²² 負担偏重をもたらす取引慣行を形成、定着してきたメカニズムについては別稿で考察する。

参考文献

- 型取引の適正化推進協議会(2019) :『型取引の適正化推進協議会報告書』。
- 企業取引研究会(2024) :『企業取引研究会報告書』。
- 中小企業総合研究機構(2006) :『中小金属プレス加工業における取引関係に係る調査研究』。
- 高橋歩秀・内田研一・相馬達也 (2008) :「旧型自動車部品用金型の保管がもたらす問題点
とその解決方法についての試論～「川上・川下連携フォーラム」における検討を題材として～」『早稲田大学日本自動車部品産業研究所紀要』NO. 1 (2008 年上期)
pp. 11-36
- 社団法人日本金属プレス工業協会 (2008) :『金属プレス加工業の成長を促す取引関係構築
に向けて:金属プレス加工業取引ガイドライン』
- 経済産業省(2025) :「自動車産業適正取引ガイドライン」
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/car_trading/pdf/20251201_1.pdf (最終閲覧日 2026 年 1 月 15 日)