

- ① 事前アンケートの結果について
- ② **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- ③ 参加者の問題意識共有
- ④ 改正物流法3局（経産・農政・運輸）合同説明会
（中国/四国ブロック）
 - ④-1 改正物効法に関する説明
（説明：経済産業省物流企画室）
 - ④-2 改正トラック法に関する説明
（説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課）
- ⑤ 参考資料

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年3月15日～4月21日 ※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
「物流拠点機能強化支援事業」(補助事業)の公募開始！ ～物流施設における非常用電源設備の導入を後押しします～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000874.html	R7.4.16	国土交通省	
「自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム」の会員を募集します！ ～自動物流道路の実装に向け、官民連携の体制を築きます～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001921.html	R7.4.10	国土交通省	
「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」における報告書を公表 ～物流拠点に関する今後の政策の方向性についてとりまとめました～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000077.html	R7.4.9	国土交通省	
物流効率化法について https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html	R7.4.8	経済産業省	
令和7年度「モーダルシフト等推進事業」(補助事業)の募集開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000870.html	R7.4.8	国土交通省	
「令和6年度補正予算 商用車等の電動化促進事業(トラック)」の公募について https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000522.html	R7.3.31	国土交通省 経済産業省 環境省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年3月15日～4月21日 ※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
物流効率化法の理解促進のため、 『物流効率化法理解促進ポータルサイト』が開設されました 制度の概要や努力義務の対象となる「荷主」の定義、「判断基準」・「解説書」の内容を紹介 https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/	R7.3.27	国土交通省	
貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者の判断基準の「解説書」を作成しました。 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html	R7.3.27	国土交通省	
荷主・連鎖化事業者の判断基準の「解説書」を作成しました。 https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html	R7.3.27	経済産業省	

物流拠点機能強化支援事業（補助事業）

事業目的

- 営業倉庫等の物流施設は、災害対策基本法に基づく防災基本計画において、災害時の物資拠点としての役割が期待されており、**国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービス**として事業の継続が不可欠
- 災害時等におけるサプライチェーンの確保、災害対応能力の強化を図るため、サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備、充電設備の導入支援を行い、災害時等における**電源機能を維持し、円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保**する。

事業内容

物流施設において、**非常用電源設備**を導入する場合に補助を行う。

【補助率・上限額】

1 / 2 以内

上限1500万円

※昨年度事業より上限額が引き上げられました

【補助対象施設】

- ・営業倉庫
- ・トラックターミナル
- ・貨物運送事業者の集配施設
- ・貨物利用運送事業者の保管等施設
- ・物流不動産



＜非常用電源設備＞

【補助対象者】

- ・倉庫事業者
- ・貨物利用運送事業者
- ・トラックターミナル事業者
- ・貨物運送事業者
- ・物流不動産開発業者

【補助対象設備】

- ・非常用電源設備（発電設備又は蓄電池）

【公募期間】

令和7年4月23日(水)～

11月28日(金)17時まで

【要件】

- ・小規模施設（施設面積1000㎡未満）でないこと
- ・「大規模地震・津波災害応急対策対処方針」の考え方に適合する施設であること
- ・災害時における地方自治体への協力への意思表示等を行うこと 等

○物流革新に向けた政策パッケージ（抄）（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）

1. 具体的な施策

（2）物流の効率化

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援（物流施設の機能強化等）

災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、**非常用電源設備の導入促進等**により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

お問合せ先

中国運輸局 環境・物流課

電話：082-228-3496

自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム

自動物流道路の実装に向けた検討を促進するため、自動物流道路の運営、利用に関心がある者、要素技術の保有者等の民間事業者と公的機関との情報共有・意見交換を行い、ビジネスモデル、オペレーションの技術的な実証、技術開発促進方策、インフラ整備のあり方等について検討を行うことを目的として、自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムを設置。(令和7年4月10日以降、会員を随時募集)

参加要件

①～③は、
いずれかでOK

【共通】「自動物流道路のあり方 中間とりまとめ(令和6年7月)」において示す輸送対象荷物の規格(11パレット)等、中間とりまとめで示している方向性を前提とした議論・検討への同意

- ①自動物流道路の社会実装、利用に関心を有すること
- ②自動での貨物の搬送に関する技術・ノウハウを有すること
- ③自動物流道路の建設に関する技術を有すること

コンソーシアム及び各分科会での 検討内容・活動の具体的なイメージ

◆コンソーシアム

- ・自動物流道路検討会への提言
- ・各分科会での検討状況の共有による全体最適化
- ・自動物流道路検討会での検討状況、実証実験等の結果等の情報提供、共有

◆ビジネスモデル分科会

- ・需要予測や収支見通しのシミュレーション、事業成立に向けた論点と課題の抽出、事業運営者に求める要件等についての議論

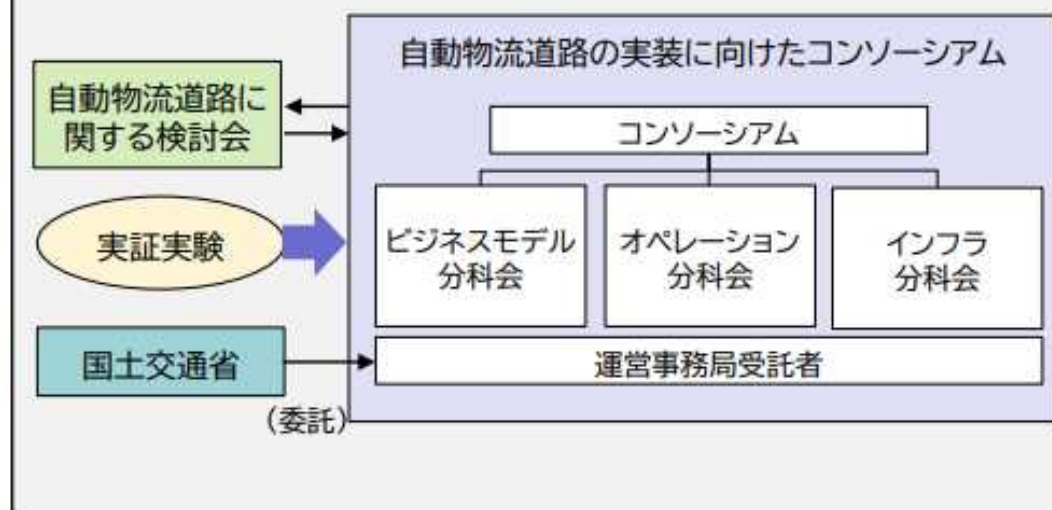
◆オペレーション分科会

- ・実証実験等での検証項目についての議論
- ・事業成立に向けた技術開発の方向性や協調領域についての議論

◆インフラ分科会

- ・既存の道路構造や周辺環境を踏まえた自動物流道路の具体的なルート・構造の議論
- ・想定される物流量や周辺環境を踏まえた拠点の必要面積や配置等の議論

検討体制のイメージ



今後のスケジュール

- ◆ 令和7年5月16日(金) 第1回会合(3分科会合同)
- ◆ 令和7年度中は、分科会ごとに2～4回程度開催。

物流拠点の今後のあり方に関する検討会報告書(概要)

背景

物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

構成員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部
リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社)日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社)日本冷蔵倉庫協会
- ・(株)日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(一社)不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

スケジュール

- 第1回(R6.10.30)
＜議題＞物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
＜議題＞関係機関からのヒアリング
- 第3回(R7.1.29)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3.26)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

とりまとめ(案)の概要

【物流拠点が直面している課題】

- (1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置
- (2) トラック輸送の変容(中継輸送等)への対応
- (3) 物流拠点の老朽化
- (4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足
- (5) 地域との合意形成



【今後の方向性とそれに対する支援策】

- (1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定等
国として物流拠点の立地や整備等に係る一定の方針を示すとともに、物流拠点や物流の需給を把握する仕組みの構築を検討。
- (2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。
- (3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援
国民生活や経済活動に必要不可欠な老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。

物流効率化法について

物流効率化法について

【物流改正法の概要】

物流は国民生活・経済を支える社会インフラです。物流産業を魅力あるものとするため、働き方改革について令和6年4月から適用される一方、輸送能力の不足による物流の停滞が懸念されています。こうした状況に対応するため、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支える見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容等について抜本的・総合的な対策が必要とされています。こうした中、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（物流改正法）」が第213回通常国会で成立し、令和6年5月15日に公布されたところであり、物流の持続的な成長を図ることとしています。

(1) 荷主・物流事業者に対する規制【流通業務総合効率化法（物流効率化法）】

- 全ての荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、一定の範囲で罰則を設けます。
- 上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。

のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画が不十分の場合、勧告・命令を実施します。また、特定事業者のうち荷主には物流効率化法を「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」として「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（流通業務総合効率化法）」と改題し、令和7年4月1日から施行される基本方針に基づき、物流の持続的な成長を図ることとしています。

令和7年4月1日から施行される基本方針



「物流効率化法」
理解促進ポータルサイト



経済産業省HP

【物流効率化法ポータルサイト】

物流効率化法の理解促進のため、『物流効率化法理解促進ポータルサイト』を作成しました。制度の概要や、努力義務の対象となる「荷主」の定義、「判断基準」・「解説書」の内容を紹介していますので、是非ご覧ください。

▶ 「物流効率化法」理解促進ポータルサイト - 外部リンク (New!)

【パンフレット】

物流効率化法により規定された規制措置の内容についてまとめた、荷主・連鎖化事業者向けのパンフレットを作成しました。制度の概要、定義、判断基準又は特定事業者の指定等について紹介していますので、必要に応じてダウンロードしてご活用ください。

▶ 物流効率化法パンフレット（荷主・連鎖化事業者向け）（PDF形式：1,035KB） (New!)

【解説書・パターン集・取組事例集】

令和7年4月1日から施行される荷主・連鎖化事業者の判断基準等について具体的に解説した「解説書」、様々な物流パターンにおける荷主・連鎖化事業者の「パターン集」及び判断基準の「取組事例集」を作成しました。

各資料については、下記よりご覧ください。（令和7年3月27日初版公開）

- ▶ 荷主判断基準解説書（ver.1.0）（PDF形式：1,428KB） (New!)
- ▶ 連鎖化事業者判断基準解説書（ver.1.0）（PDF形式：1,246KB） (New!)
- ▶ 荷主のパターン集（ver.1.0）（PDF形式：1,174KB） (New!)
- ▶ 連鎖化事業者のパターン集（ver.1.0）（PDF形式：765KB） (New!)
- ▶ 判断基準事例集（ver.1.0）（PDF形式：2,926KB） (New!)

物流効率化法 解説パンフレット

～荷主・連鎖化事業者向け～



事業目的

- 物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流効率化法の枠組みの下、荷主・物流事業者を中心とする多様な関係者と連携したモーダルシフト等を推進。

事業内容

- モーダルシフト等の物流効率化の取組について、①物流効率化法に基づく「総合効率化計画」の策定経費（協議会の開催等）や、②「認定総合効率化計画」に基づくモーダルシフトやトラック輸送の効率化（幹線輸送の集約化、中継輸送、共同配送、貨客混載等）に関する事業の初年度の運行経費に対して支援。
- ①、②のうち、省人化・自動化機器の導入等の計画策定や実際に当該機器を用いた運行には、補助額上限の引上げ等を実施。

実施に向けた主な流れ

- 協議会の立上げ
・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
- 協議会の開催
・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算 等
- 総合効率化計画の策定
・協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始

計画策定経費補助

運行経費補助

補助上限・補助率

上限総額
500万円

省人化・自動化機器導入
上限300万円
(補助率：1/2以内)
計画策定経費補助
上限200万円
(補助率：定額)

上限総額
1,000万円

省人化・自動化機器導入
上限500万円
(補助率：2/3以内)
運行経費補助
上限500万円
(補助率：1/2以内)

省人化・自動化への転換・促進を支援

<省人化・自動化機器の導入例>

- ・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け



無人搬送車

ピッキングロボット



無人フォークリフト

昨年度事業との主な変更点

- ・貨客混載をはじめとするラストワンマイル配送効率化の取組について、過疎地域以外の取組も補助対象に追加



【令和6年度補正予算額 40,000百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

1. 事業目的

- ・ 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- ・ また、産業部門全体のCO2排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- ・ このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：差額の2/3、本体価格の1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和6年度

4. 事業イメージ

【トラック】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両
の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象車両
の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両
の例



EVバス



FCVバス

【建設機械（新規）】補助率：標準的燃費水準機械との差額の2/3 等

補助対象機械
の例



GX建機



【充電設備】補助率：本体価格の1/2 等

補助対象設備
の例



充電設備

※本事業において、上述の車両及び建機と一体的に導入するものに限る

物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制の措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者に、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。

[本プラットフォームについて](#) →



CHECK!

5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント

すべての物流効率化法対象事業者の対応 (2025年度施行内容)

荷主（発荷主・着荷主）、連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」、貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）のそれぞれにおいて、上記の取組1～3までのうち、講ずべき措置内容が定められています。
物流に関するご自身の立場からご確認ください。



すべての荷主の対応



すべての連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の対応



すべての貨物自動車運送事業者等の対応



すべての貨物自動車関連事業者の対応



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案

背景・概要

- 近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。
- このため、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の措置を講ずるとともに、多段階の取引当事者が連携した取組等を支援し、価格転嫁・取引適正化を徹底していく。

1. 規制の見直し（下請代金支払遅延等防止法）

【規制内容の追加】

（1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止。

（2）手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。
※手形払の禁止に伴い、割引困難な手形に係る規制を廃止。

【規制対象の追加】

（3）運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

（4）従業員基準の追加【適用基準の追加】

- 従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

【執行の強化等】

（5）面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

※その他

- 製造委託の対象物品として、木型その他専ら物品の製造に用いる物品を追加。
- 書面等の交付義務において、承諾の有無にかかわらず、電磁的方法による提供を認容。
- 遅延利息の対象に、代金を減じた場合を追加。
- 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備。

2. 振興の充実（下請中小企業振興法）

（1）多段階の事業者が連携した取組への支援

- 多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加。

（2）適用対象の追加

- ①製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加
②法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加。

（3）地方公共団体との連携強化

- 国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定。

（4）主務大臣による執行強化

- 主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加。

3. 「下請」等の用語の見直し（下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等）

- 用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「親事業者」を「委託事業者」等に改める。
- 題名について、「下請代金支払遅延等防止法」を「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」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

施行期日 公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日

下請法の改正事項の概要

② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

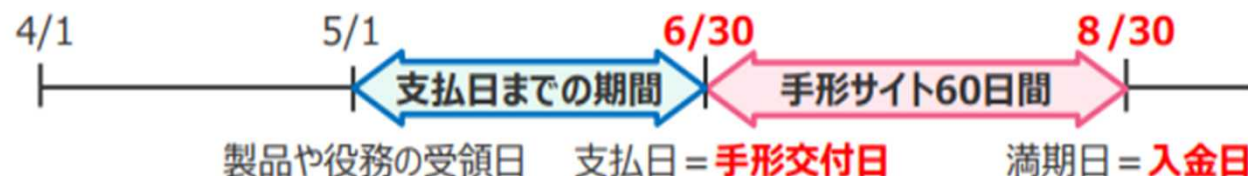
改正理由

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

改正内容

- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

現行



支払日までの期間（60日） + 手形サイト（60日） = 現金受領までの期間【120日】

改正案



支払日までの期間（60日） = 現金受領までの期間【60日】

下請法の改正事項の概要

③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化している。

改正内容

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

改正案

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



下請法の改正事項の概要

④ 従業員基準の追加【新第2条第8項、第9項関係】

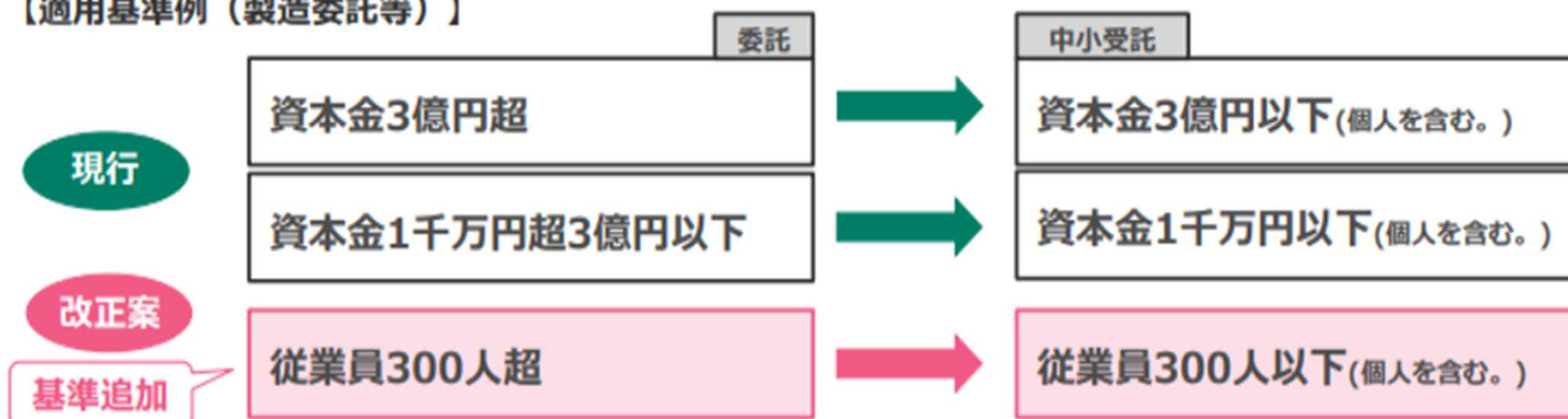
改正理由

- 実質的には事業規模は大きいものの当初の資本金が少額である事業者や、減資をすることによって、本法の対象とならない例がある。
- 本法の適用を逃れるため、受注者に増資を求める発注者が存在する。

改正内容

- ◆ 適用基準として従業員数の基準を新たに追加する。
- ◆ 具体的な基準については、本法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。

【適用基準例（製造委託等）】



下請法の改正事項の概要

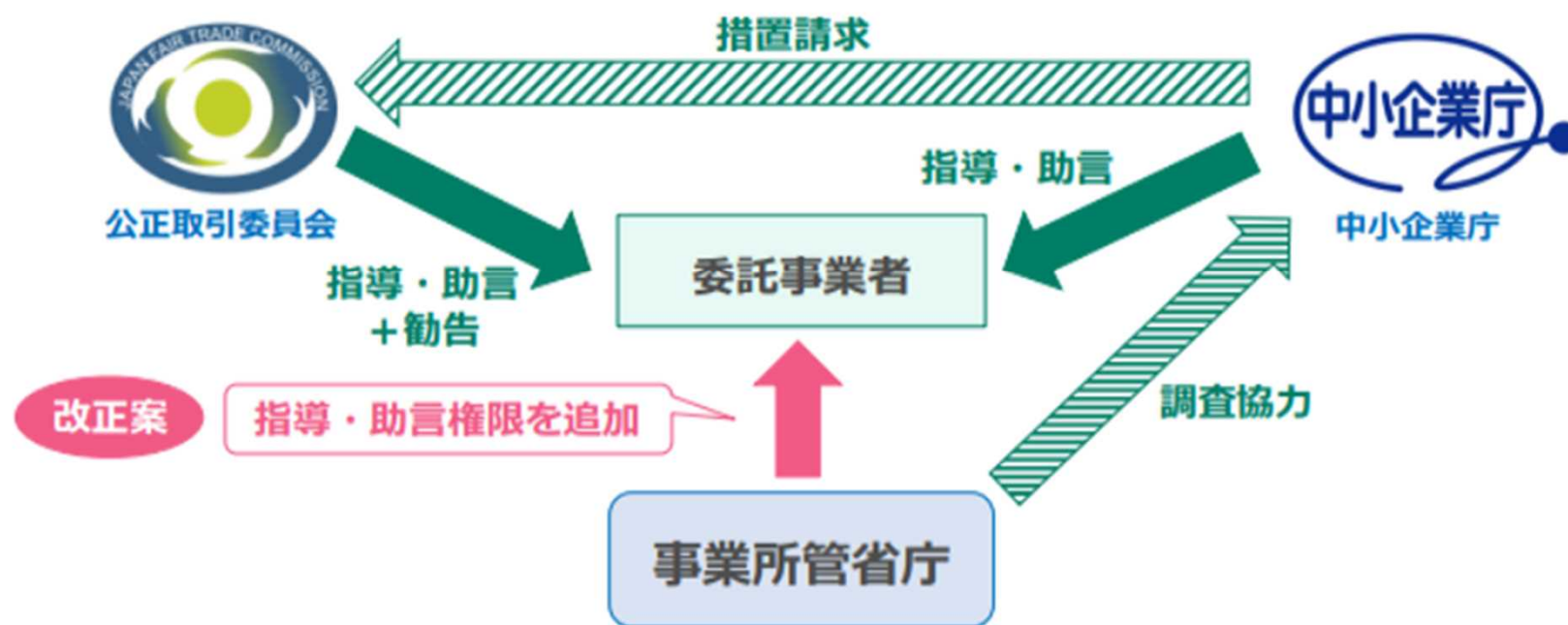
⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



下請法の改正事項の概要

⑥「下請」等の用語の見直し【題名、新第2条第8項、第9項関係】

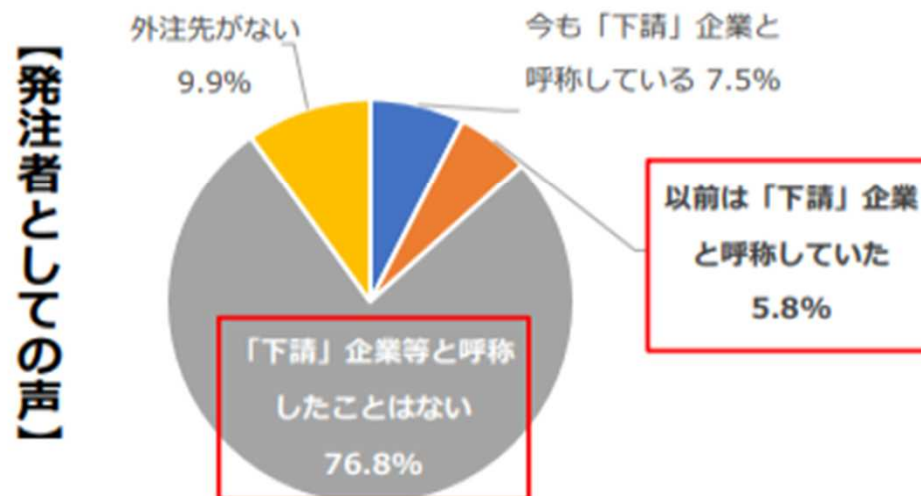
改正理由

- 本法における「下請」という用語は、発注者と受注者が対等な関係ではないという語感を与え
るとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

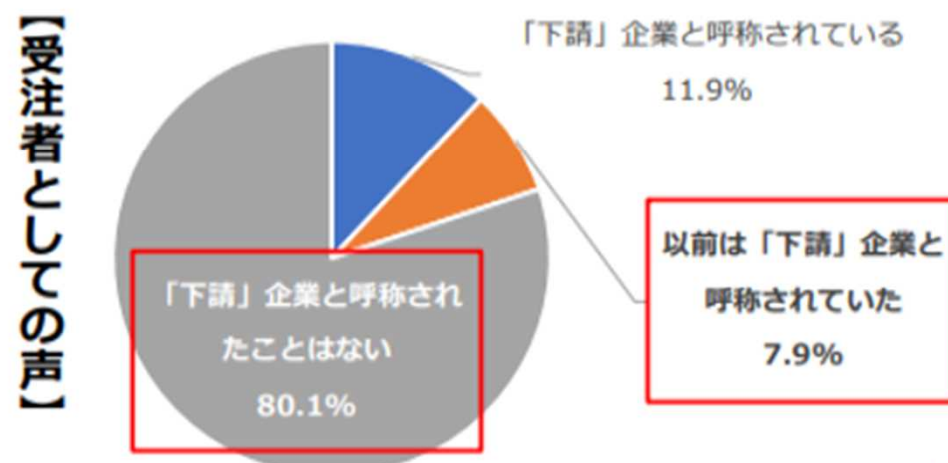
改正内容

- ◆ 用語について、「親事業者」を「委託事業者」、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「下請代金」を「製造委託等代金」等に改正する。
- ◆ 法律の題名も、「下請代金支払遅延等防止法」を「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」に改正する。

外注先を「下請」企業と呼称した経験の有無
(n=3,583)



発注者から「下請」企業と呼称された経験の有無
(n=3,583)



(出所) 中小企業庁・公正取引委員会「下請取引等の実態に係るアンケート調査」