ClassNK

第６回 物流政策アドバイザリー会議資料

資料１－５

国際認証制度について

国際物流認証の検討

平成２７年６月１０日

一般財団法人 日本海事協会

目次

ClassNK

日本の国際認証機関の必要性 …… 1
国際認証機関の現状 …… 2
当協会の概要 …… 3
海上輸送に係る条約とその遵守スキーム…… 4
物流分野での認証の検討…… 5
２つのアプローチ（運研機構、日通総研調査委託）…… 6
現地調査の実施（タイ及びミャンマー）…… 7
ＡＳＥＡＮ物流と海上輸送の比較イメージ…… 8
ＡＳＥＡＮ物流認証の仕組み（案）…… 9
ＡＳＥＡＮ物流認証に係る事業の展開 …… 10
まとめ：日本海事協会の役割 …… 12

日本の国際認証機関の必要性

ClassNK

日本経済新聞
2013年5月17日

勝者はモノサシを握る

本当の戦いは、
硬い土俵を築く作業から始まる。

2015年1月26日

ルールは「守る」より「作る」

◆ 成功のカギはルールメイキング
→ ローカル規格では戦えない。

◆ ルールを制する3つのセオリー
1. 仲間を増やせ（自社の利益だけではないことを主張）
2. 早い者勝ち（革新G術、制度設計段階から参画）
3. 土俵を変える（途上国での普及を目標にする）

◆ 日本がルール形成に注力すべき6分野　①介護システム、②水、③鉄道、④安全、⑤ロボット、⑥省エネ

日経ビジネス　記者の眼
2015年1月30日

ルール形成、日本が抱えるもう1つの課題

◆ 日本の認証機関の存在の小ささ … 売上高は海外勢の150分の1
○ 東南アジアなど海外での認証業務に未対応　→　結果、海外の認証機関に依存

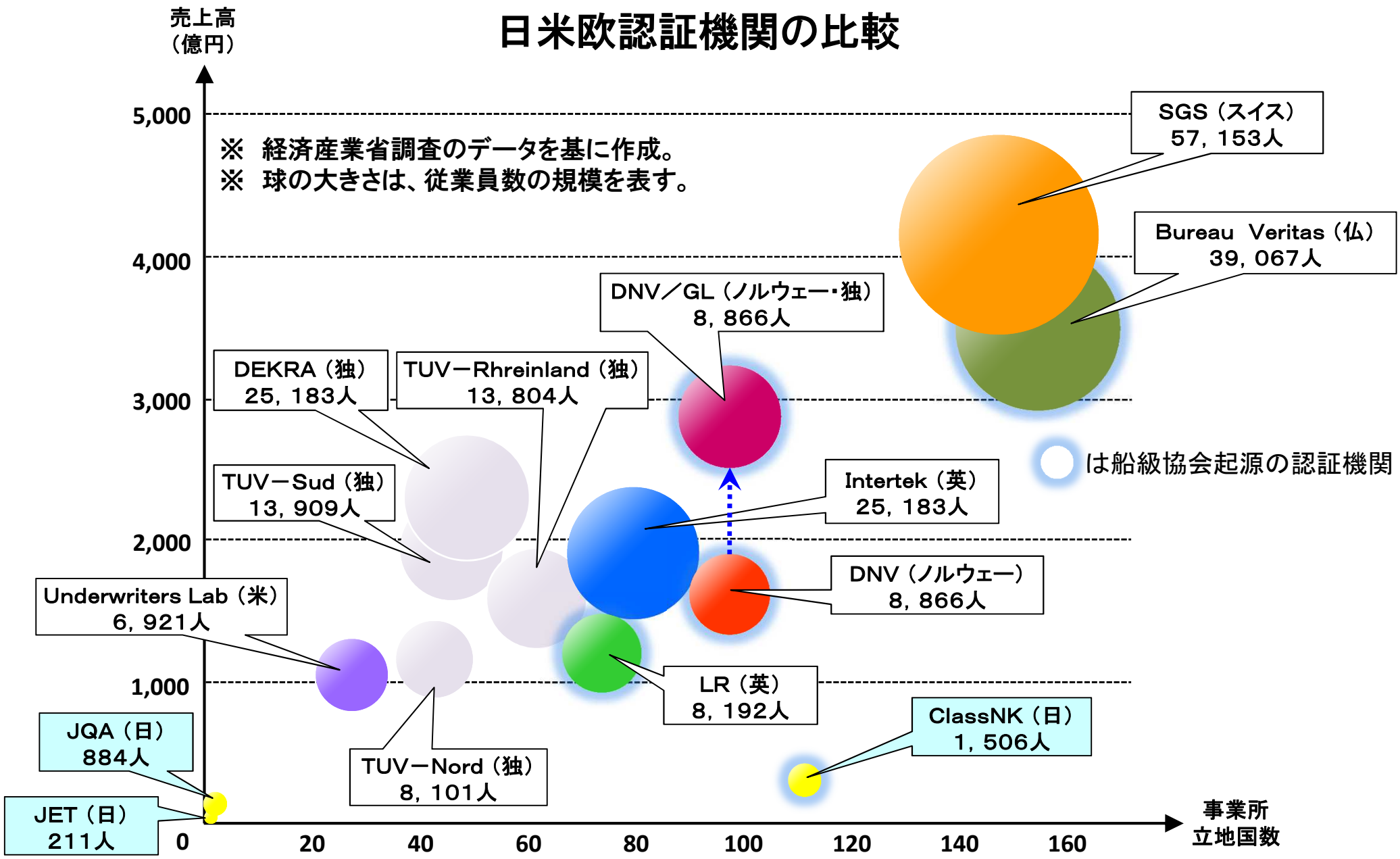
◆ 海外認証機関への過度な依存に落とし穴も
○ 費用が割高、認証に長期間　　○ 有事の際の情報漏えい

海外のような力のある認証機関を、早く国内にも作ることが今後のルール形成では不可欠

国際認証機関の現状

ClassNK

日米欧認証機関の比較



当協会の概要

ClassNK

◆ 名称 ： 一般財団法人 日本海事協会（Nippon Kaiji Kyokai）

◆ 本部所在地 ： 東京都千代田区紀尾井町

千葉に研究／情報センター
国内外に130の支部／事務所

◆ 職員数 ： 1，506名（外国人685名）

◆ 設立 ： 1899年（100年以上の歴史）

世界111カ国／機関において船舶検査を代行する "RO" (Recognized Organization)

◆ 平成26年末の登録船隻数は、8，872隻
◆ 総トン数ベースでは、約2億3，287万トン
◆ 重量トンベースでは、約3億6，400万トン

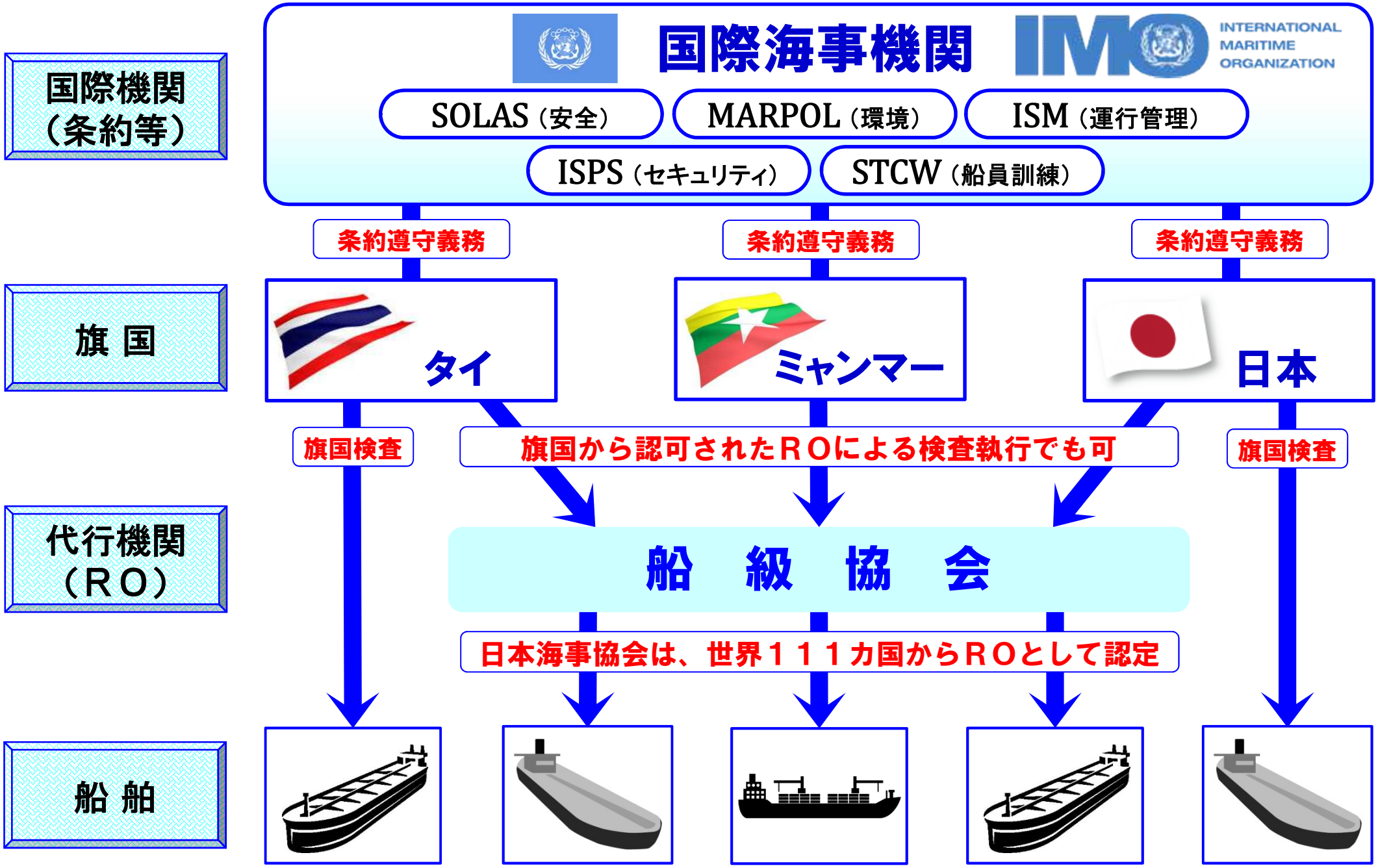
欧州DNV－GLに次いで
世界第2位

欧州DNV－GLを上回り、世界第1位

船舶検査のほか、ISO（9001，14001，39001等）その他国際規格に係る認証、海技教育訓練分野の認証、温室効果ガス排出量の検証等を幅広く実施

海上輸送に係る条約とその遵守スキーム

ClassNK



物流分野での認証の検討

ClassNK

背景　2013年6月：総合物流施策大綱（2013-17）閣議決定

- 我が国物流システムのアジア物流圏への展開
  - 日本の物流品質・標準をアセアン地域に根付かせ、日系物流企業が進出しやすい環境づくりを進める。
  - 物流システムの品質を図る物差し　→　物流認証基準

ドメスティックな我が国の陸上輸送を国際化

海上（国際）輸送の既存システムの陸上分野への応用

検討体制

NK ⇄ 運輸政策研究機構 ⇄ 日通総合研究所

○ 独自調査
- ミャンマー
- タイ
- 国内事業者
- ASEAN

（日通総研調査）

勉強会
- 東工大：圓川教授（座長）
- 日本物流団体連合会
- 日本ロジスティクスシステム協会
- 日本通運
- 三菱倉庫
- 川崎汽船
- 国土交通省国際物流課
- 国土交通省物流政策課企画室
- みずほ銀行産業調査部
- 日本海事協会

２つのアプローチ（運研機構、日通総研調査委託）

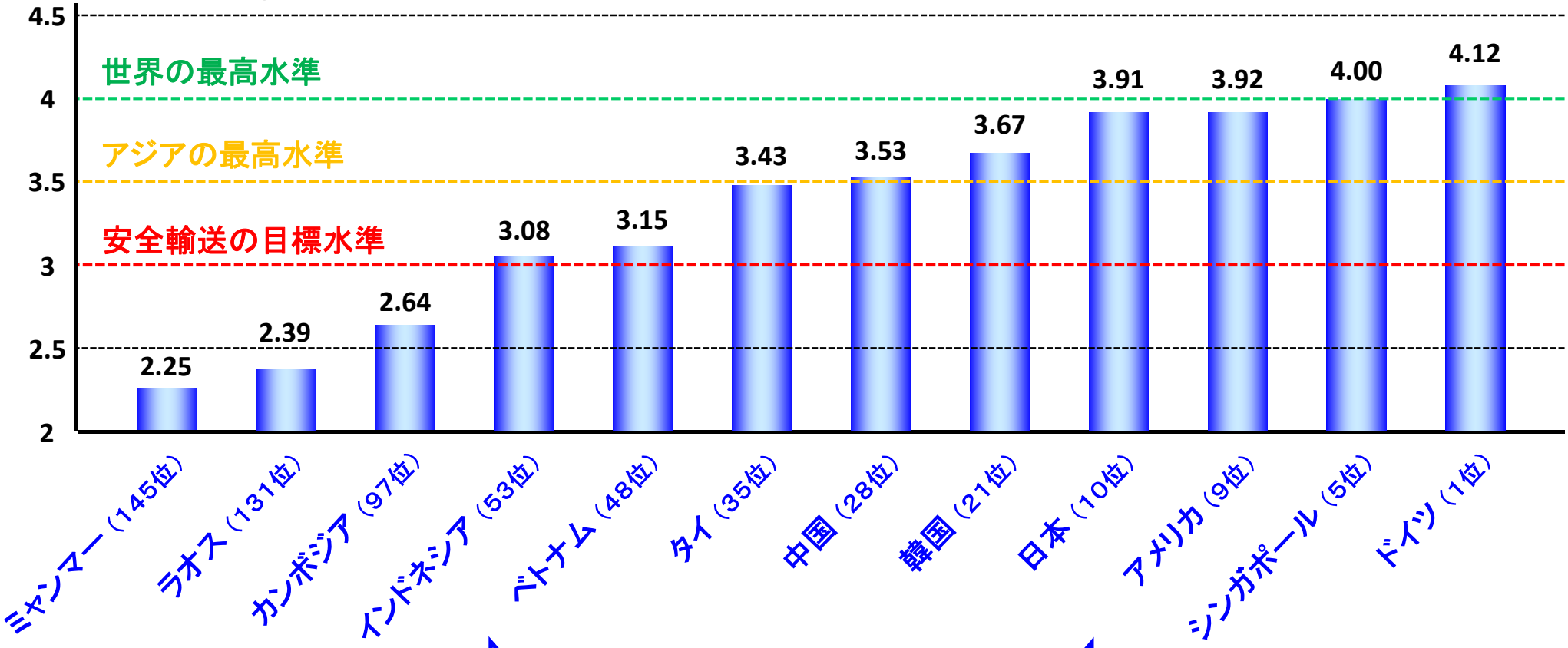
ClassNK

成長過程からのアプローチと最高水準からのアプローチ

★ LPI：Logistics Performance Index（世界銀行）

世界銀行が、6つの項目により160カ国の物流評価を行うもの。事業者単位ではなく国単位。

① 税関と越境監理のクリアランス　② 輸送インフラの品質　③ 積荷アレンジの容易さ
④ ロジスティクスサービスの品質　⑤輸送品の追跡、捜索能力　⑥ 輸送の適時性



成長過程から

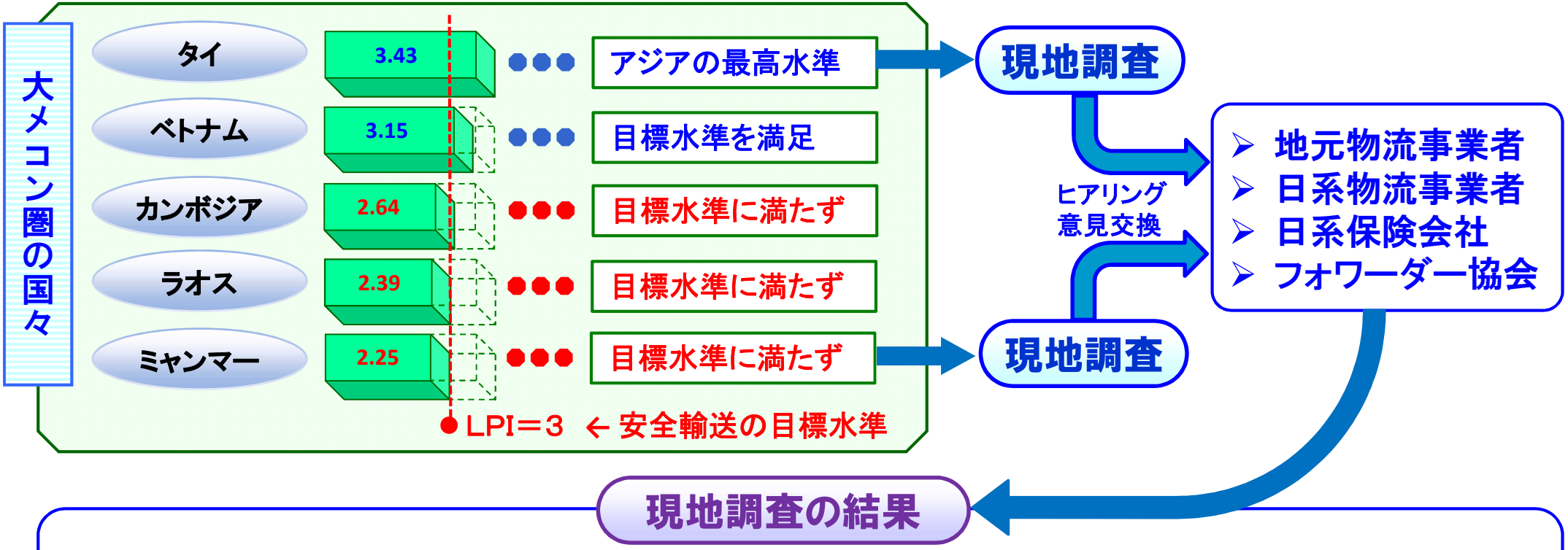
【NKアプローチ】
未成熟な国のなかで、レベルアップを図り、一定の水準に達したものを認証する。

最高水準から

【運研機構アプローチ】
最も成熟している欧米の物流品質（最高水準）に匹敵することを認証する。

現地調査の実施（タイ及びミャンマー）

ClassNK



現地調査の結果

◆ 越境交通協定（CBTA：Cross-Border Transport Agreement）が存在するも、同協定の要求事項と国内法制度の乖離等の理由から未発効

◆ タイには、運輸省陸運局が実施するトラック運行会社の認証制度：Qマーク制度が存在

◆ ミャンマーでは、物流に関する法律が未整備。任意でも一定基準に照らした評価は歓迎

◆ いずれの国においても、クロスボーダーの物流認証に対するニーズあり。

勝者はモノサシを握る

ルールは「守る」より「作る」

- 今から「土俵づくり」が可能な分野・地域
- ASEAN（Cross－Border）物流認証を提案

ＡＳＥＡＮ物流と海上輸送の比較イメージ

ClassNK

クロスボーダー物流に係る規制と法令遵守スキーム

国際機関（条約等）

ASEAN（合同委員会）
CBTA ＜大メコン圏＞

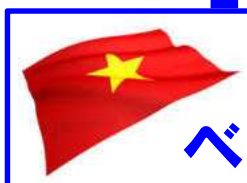
世界税関機構【WCO】
【AEOガイドライン】

合意事項遵守義務は、一義的には当該国の責任
ただし、具体的規制基準は、当該国ごとにバラバラ

当該国

タイ

ミャンマー


ベトナム

等

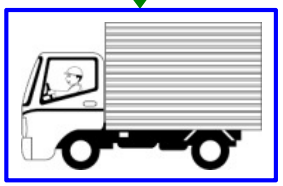
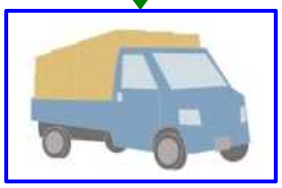
当該国から認可されたＲＯによる越境認可執行でも可とすれば

代行機関（ＲＯ）

第 三 者 機 関

統一された一律の水準による認可が可能
当該国の法整備が遅れていても早期に対応可能

越境輸送業者
【AEO事業者】

ＡＳＥＡＮ物流認証の仕組み（案）

ClassNK

認証対象

貨物利用運送事業者
（フォワーダー）

- ASEAN進出の日系物流事業者
- ASEANの利用運送事業者

実運送事業者
（トラック、倉庫、海運）

- ASEAN地場の物流事業者
- 日系物流事業者の下請

トレーニングセンター

- メコン・トレーニングセンター
- ITBS, MIFFAトレーニング施設
- UTCC（タイ商工会議所大学）
- トヨタ・トレーニングセンター　等

認証条件

1. 運送約款ベースの取引
2. 事業計画の確認
   - 利用事業者の明確化
3. 下請選定基準の確認
   - 下請がNKの認証を受けた事業者の場合は免除

1. 運送約款ベースの取引
2. 運行・倉庫管理規程等
3. 人材の教育訓練
   - NK認定教育訓練施設での訓練

1. 教育訓練施設・設備
2. 教育訓練カリキュラム
3. 指導者の力量

評価書
①・・・・
②・・・・
③・・・・

NK認定フォワーダー

求めに応じてQマークへの適合性も審査・認証

評価書
①・・・・
②・・・・
③・・・・

NK認定実運送事業者

NK認定研修修了証

NK認定物流教育訓練施設

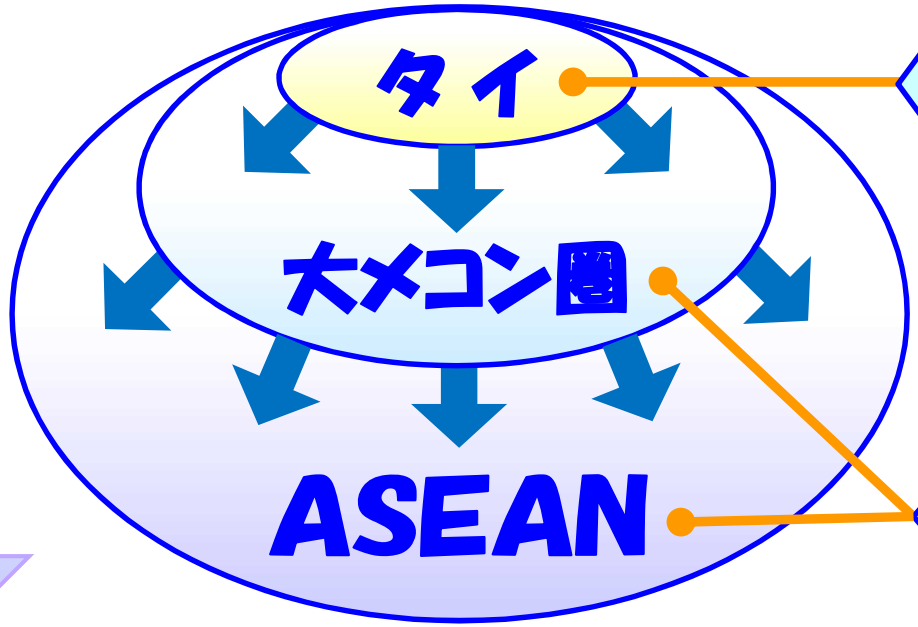
ＡＳＥＡＮ物流認証に係る事業の展開 Ⅰ

ClassNK

- 将来のアジアのハブと見込まれるタイを基点とし、物流認証を目指した事業を開始
- 経済開発協力プログラムを進めている大メコン圏に事業を展開
- 更に他のASEAN諸国を含め、同地域全体のクロスボーダー認証へと発展

当面の課題

順次展開



★ タイを基点として 物流システムのASEAN基準を構築

- クロスボーダーの現状と問題点の把握
- ASEANに適した認証基準の策定

タイ商工会議所大学等との共同調査研究

- Ｑマークの他国への普及促進策の検討

★ 安全輸送の水準をレベルアップ

- 策定したASEAN認証基準の周知活動
- 基準適合に向けたレベルアップをサポート

★ 現地の規制当局へのアプローチ … 事業への理解及び協力を獲得

ＡＳＥＡＮ物流認証に係る事業の展開 Ⅱ

ClassNK

当協会の目標

ASEAN各国政府の代行機関(RO)として
物流に係る様々な認証等を実施

必要な審査体制を構築
（現地事務所，スタッフ等）

独自の認証制度

ASEAN物流認証

既存の認証制度

Qマーク認証

協定(CBTA)に基づく認可

二国間越境輸送事業者の認可

多国間越境輸送事業者の認可

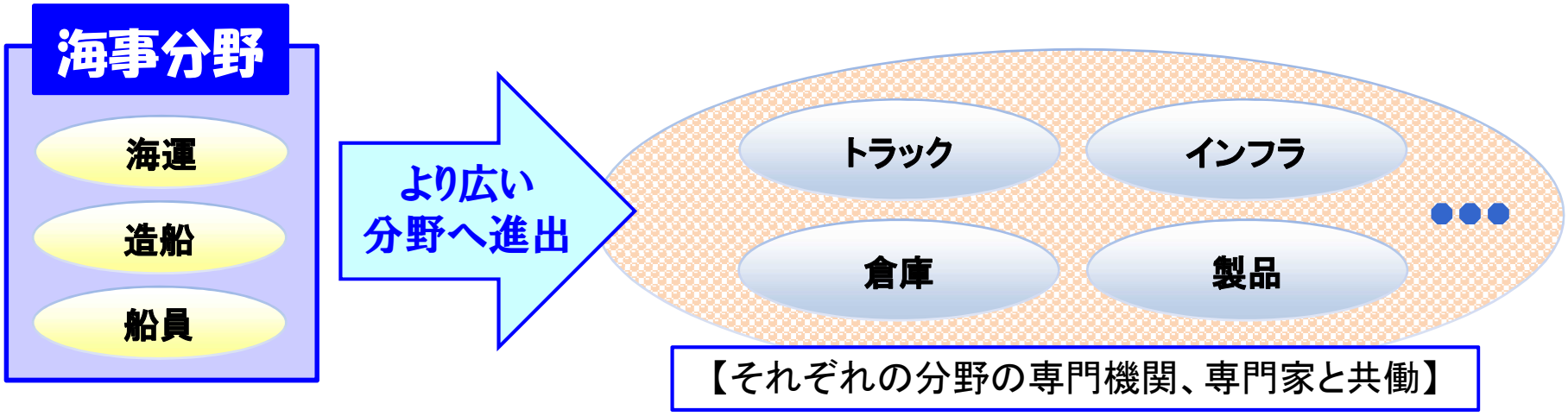
まとめ：日本海事協会の役割

ClassNK

ルール形成、日本が抱える
もう1つの課題

海外のような力のある
我が国の認証機関の必要性

当協会は有力候補の一つ

海事関係条約のRO，ISOその他認証制度の実施機関としての使命を果たしつつ、
世界130カ所のネットワークと、ClassNKのブランド・ネームを活用し、

**我が国の国際認証機関として、
海外進出を目指す国内企業のための
プラットホームの役割を担うべく努力**