











交通政策審議会 物流部会
物流体系小委員会資料

国際認証制度について
国際物流認証の検討

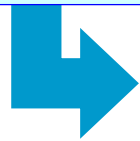
平成27年10月13日

一般財団法人 **日本海事協会**

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

◆ 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
国内外に約130の支部／事務所

◆ 職員数 : 1,625名 (外国人767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

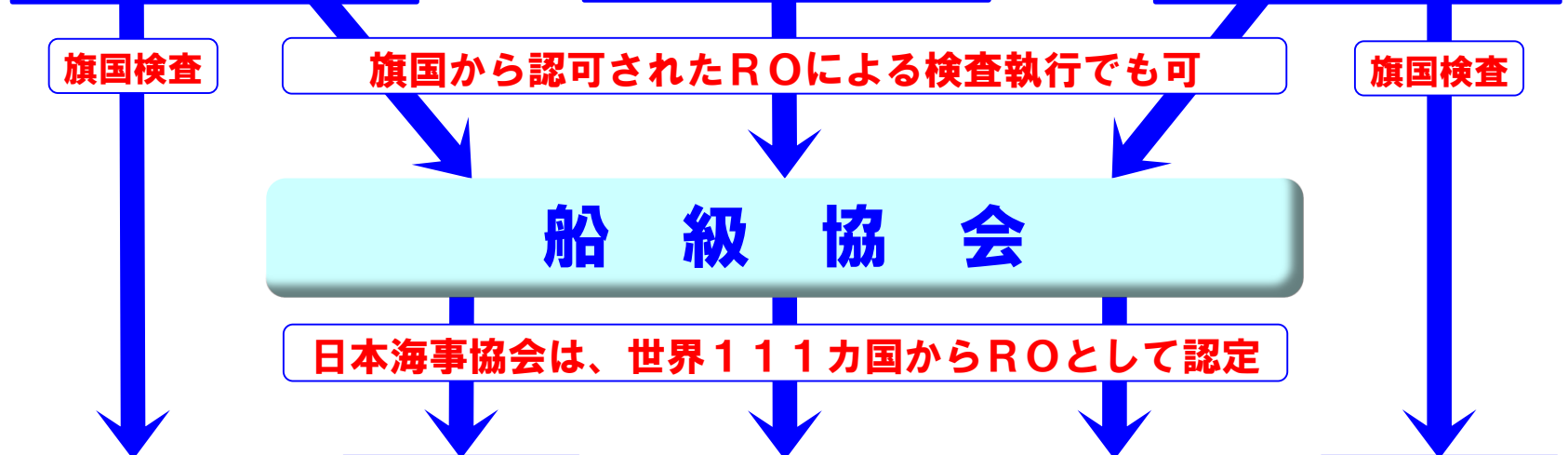
国際機関
(条約等)



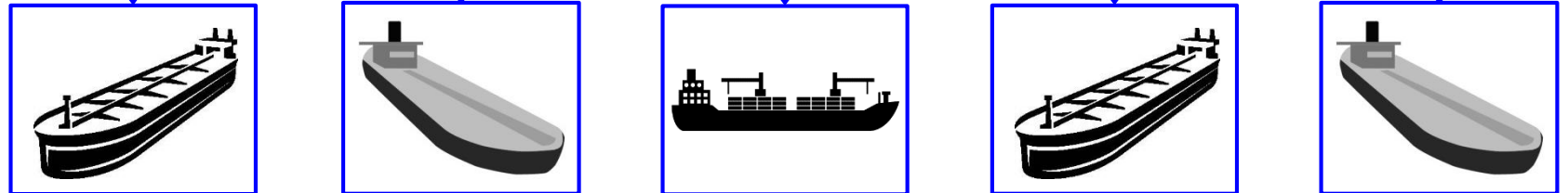
旗国



代行機関
(RO)



船舶



ClassNK 船級登録、船舶検査に関しては、世界で1, 2を争う有力機関

競争相手

認証業務を含む
事業全般では…



幅広く認証業務を展開し、売上高、職員数を拡大

海外を含む事業所数に大差はないものの、売上高は桁違い
(NKの売上高は百億単位、競争相手は千億単位。職員数にも大きな差)

国際認証に係る指摘



2015年1月26日

ルールは「守る」より「作る」



2015年1月30日

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
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

背景

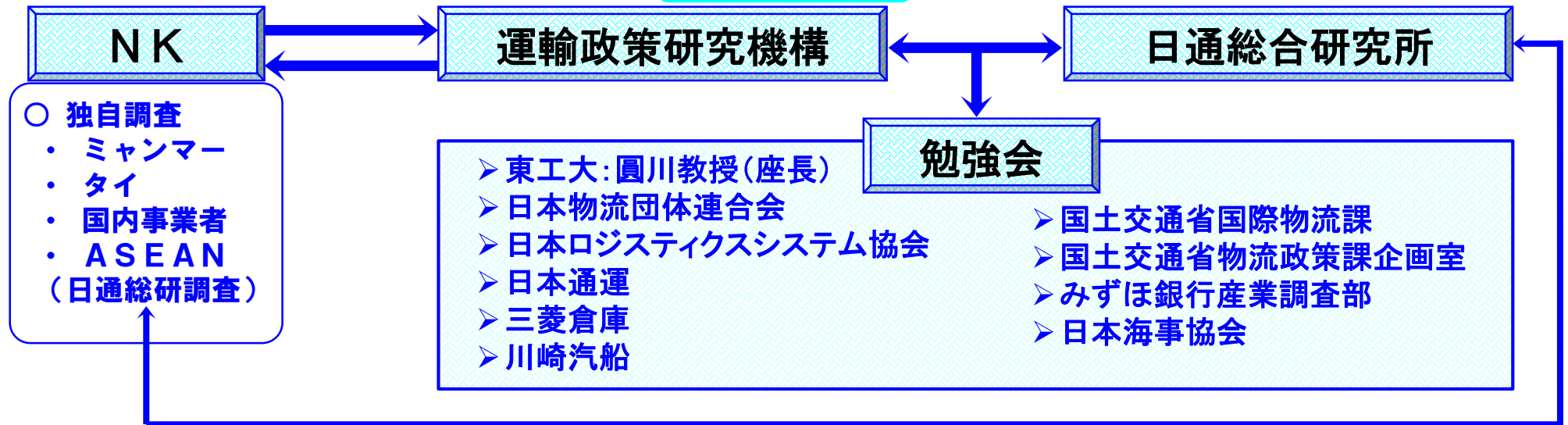
2013年6月：総合物流施策大綱（2013-17）閣議決定

- 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



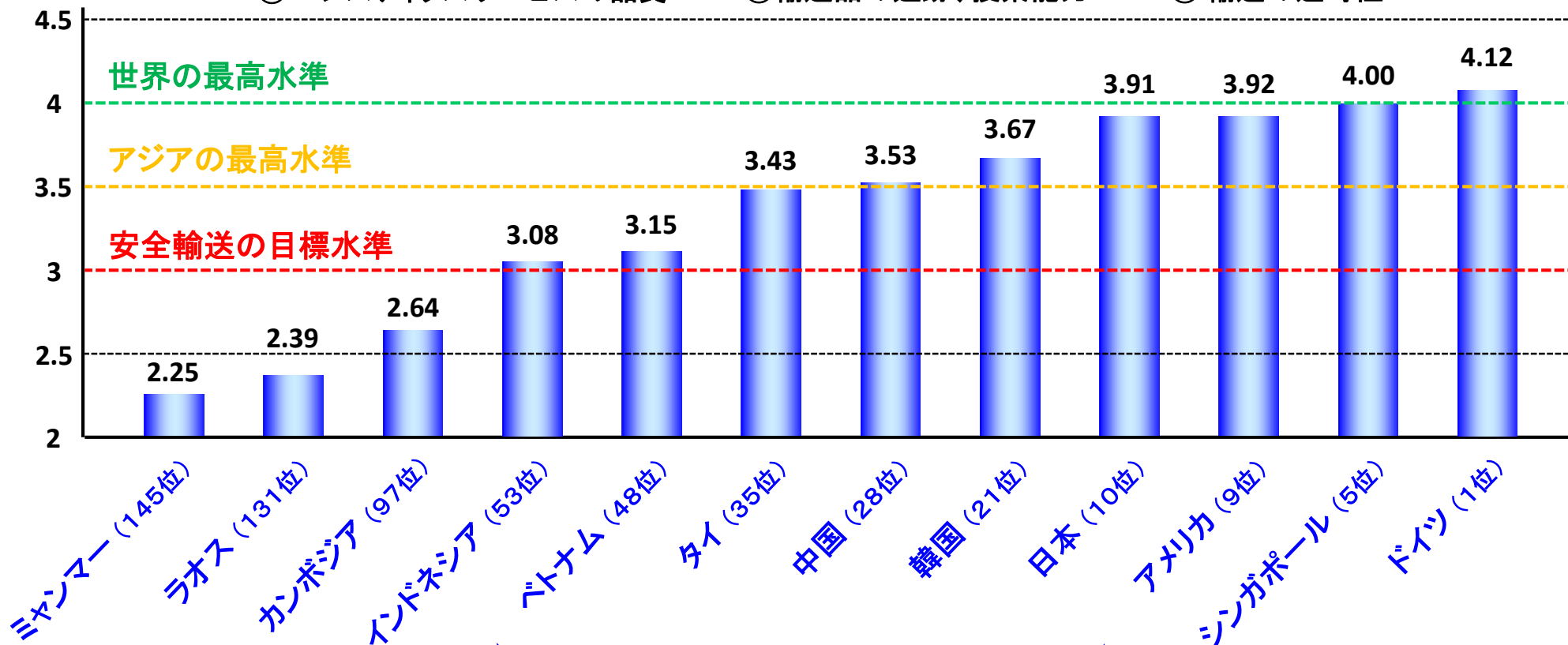


成長過程からのアプローチと最高水準からのアプローチ

★ 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、搜索能力
- ⑥ 輸送の適時性



成長過程から

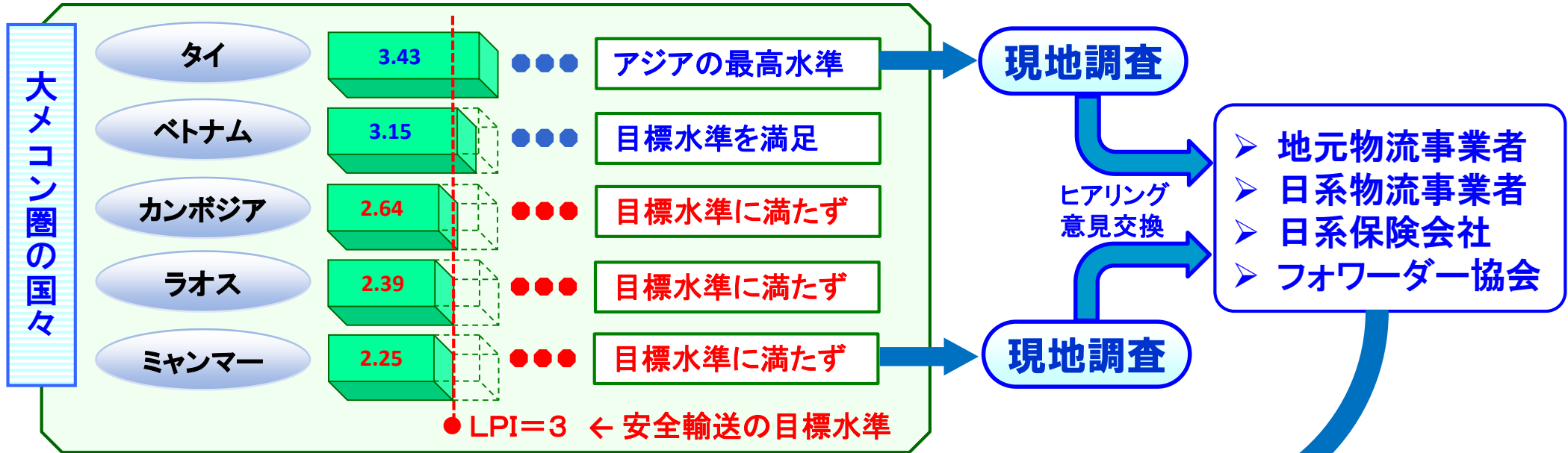
【NKアプローチ】

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。

ルールは「守る」より「作る」

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



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)

世界税関機構【WCO】

CBTA <大メコン圏>

【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

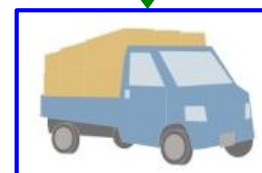
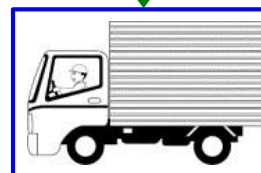
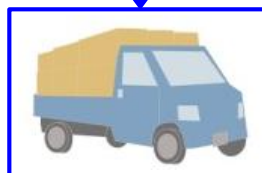
代行機関
(RO)

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】



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



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



NK認定実運送事業者



NK認定研修了証



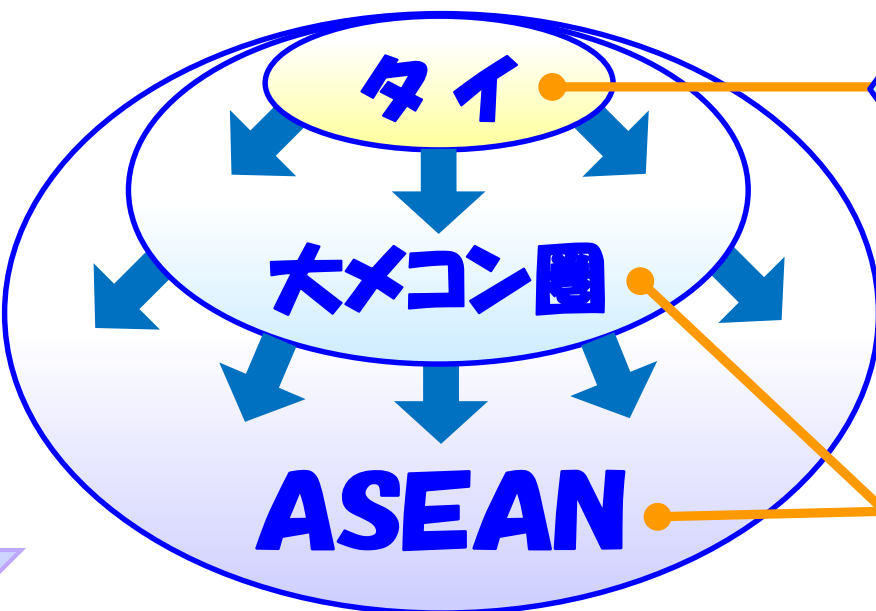
NK認定物流教育訓練施設



- 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

本年度のこれまでの事業

タイ商工大学とのMOU調印

ASEAN物流認証の新たな基準策定

ASEANにおけるクロスボーダーの調査

ISO39001に関するジョイントプロジェクト

上記に係る協力関係を構築



タイ政府訪問

【Bureau of Public Health Emergency Response】

➤ 本会より、ISO39001について説明

タイにおける国際物流認証の
拡大のための良好な関係を構築

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



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
プラットフォームの役割を担うべく努力

海事分野

海運

造船

船員

より広い
分野へ進出

トラック

インフラ

倉庫

製品

【それぞれの分野の専門機関、専門家と共働】