

第8回 認証産業活用の在り方検討会

2025年12月10日

一般財団法人日本海事協会（ClassNK）

商号	一般財団法人 日本海事協会, Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
創立	1899年 (発起人: 高橋是清、渋沢栄一等)
職員数	1,836名 (国内1,048名, 海外788名)
本部	東京都千代田区紀尾井町4番7号
売上(事業収益)	579億円(連結), 385億円(単体) (2024年実績)
主な業務	安全確保及び環境汚染の防止のため、船舶検査・船級登録を主たる業務とし、登録隻数は9,000隻以上、隻数において世界最大の船級協会。その他、第三者機関として、ISO等、様々な認証業務等を通じて社会に貢献。 近年は、温室効果ガス検証(IMO, ICAO)、再生可能エネルギー(風力発電)認証や、無人航空機(ドローン)操縦士試験、鉄道認証等、幅広い認証／検証業務を実施。

沿革

1899 帝 国 海 事 協 会 創 立
(明治32年)



日本海事協会の前身となる帝国海事協会が創立されました。初代総裁は、有栖川宮威仁親王です。ClassNKは当初、皇室と関わり合いの深い協会でした。

1920 船 級 船 第 一 船
(大正9年)



創立して約20年、浦賀造船所で建造された貨物船「華南丸」が初めて入級しました。以降、入級船は着実に増加し、9年後の1929年には、100万総トンを突破しました。

1946 日 本 海 事 協 会 に 改 名
(昭和21年)



戦後の混乱がまだ収まらない中、名称を日本海事協会と改めました。以降、頭文字を取ったNKという略称で親しまれ、1992年にClassNKのロゴと通称を制定しました。

1962 海 外 初 の 事 務 所 を ロ ン ド ン と
(昭和37年)



船級船の増加に伴い、世界のどこでも検査が行えるように、海外事務所を開設しました。現在では、130箇所・50か国以上の拠点に事務所を配置しており、世界各地で検査を行っています。

2011 一 般 財 団 法 人 へ の 移 行、
(平成23年)



公益法人認定法によりClassNKは一般財団法人に移行しました。これに伴い、子会社を傘下に入れることによって、より幅広いサービスを業界全体に提供できるようになりました。

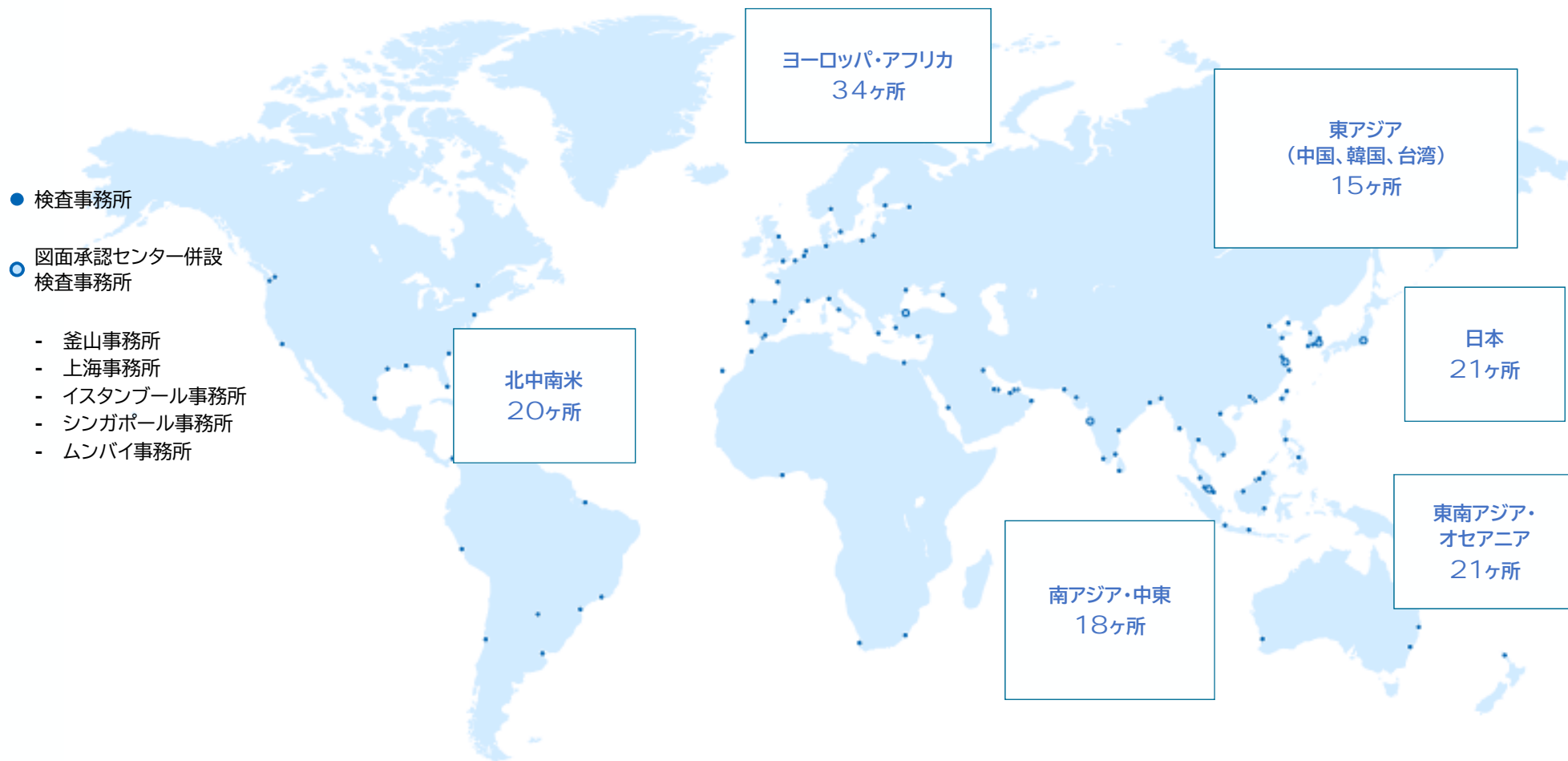
2012 世 界 初、船 級 登 録 船 合 計
(平成24年)



ClassNKが検査する船級船は、造船・海運業界の発展と共に着実に伸び、1965年には100万総トンを突破。約30年後の1997年には10倍の1億総トンを突破、15年後の2012年には世界で初めて2億総トンを突破しました。

- 一般財団法人とは
- 利益追求ではなく社会貢献への使命を持ち、独立した第三者機関として活動
 - かつての法人税などの優遇措置と引き換えに経営の自由度が高くなった

- 50ヶ国以上、約130カ所の専任検査員事務所を世界中の主要港や海事都市に配置し、**24時間365日**切れ目なくサービスを提供しています。
(拠点数は2025年10月時点のもの)
- 主要業務である船級事業以外に係る海外拠点は、主に東南アジアを中心に10数カ所あり。



1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み
2. これからの海外展開・国際展開
3. まとめ（ご提案）

1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み

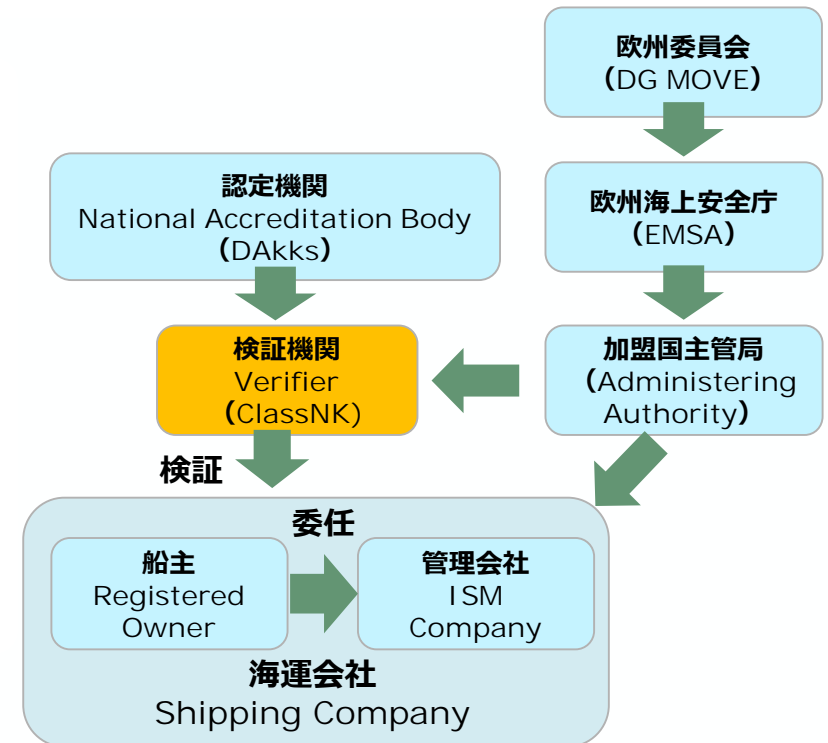
1) 海運分野（EU-MRV/EU-ETS）

規制概要

- EU-MRV規則は、EU関連航海におけるGHG排出量の把握を目的に、2018年から施行された燃料消費量報告に関する規則。EU加盟国の港に出入港する5,000GT以上の船舶に対し、GHG排出関連データを収集・報告するための「モニタリングプラン」と収集データを記録した「エミッションレポート」の作成、及び検証を受けることを義務付けている。

サービス提供の経緯

- 船舶の設計・運航データに関して精通している船級協会として、EU-MRV規則に対応したサービスを提供することにより、船級関連事業への波及効果が期待されるため、EU規則に合わせて船舶管理会社向けのサービス提供の準備を進めた。
- サービス提供にはEU域内の認定機関からの認定取得が要件として課されていたため、UKAS（後にDAKKS）から認定を取得し、サービス提供を開始した。



NKサービス

- 燃費消費実績報告制度に関する欧州規則（EU-MRV規則）に基づき、監視計画書（モニタリングプラン）及び排出報告書（エミッションレポート）の検証業務を実施。※EU-ETSではEU-MRV制度に基づき検証される。

1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み

1) 海運分野 (FuelEU Maritime)

規制概要

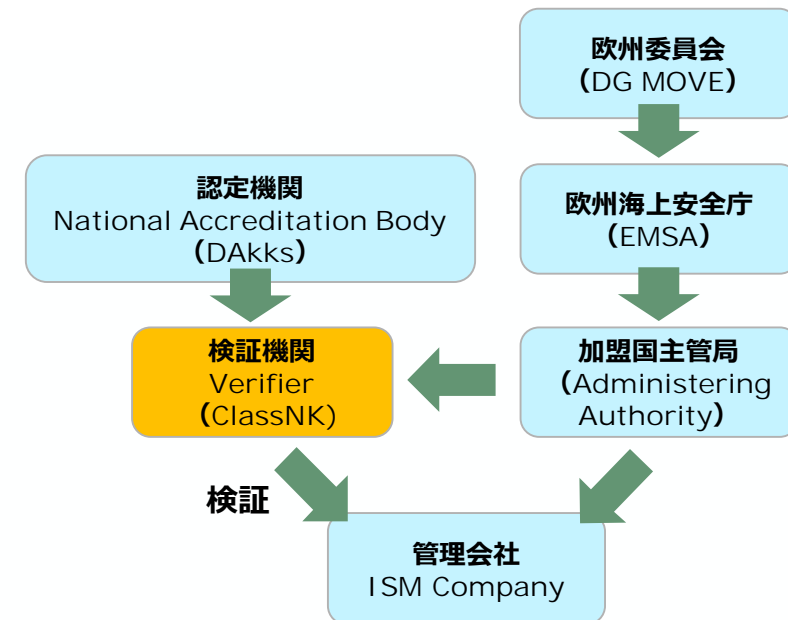
- FuelEU Maritimeは、船舶で使用する燃料の脱炭素化を目的として、2025年から導入された規則。EU加盟国の港に出入港する5,000GT以上の船舶を対象に、船舶で使用したエネルギー（燃料）に対してライフサイクルGHG強度の上限を設定している。GHG強度の上限値を超過する場合、その超過分に応じた罰金を支払う。

サービス提供の経緯

- 船舶の設計・運航データに関して精通している船級協会として、FuelEU規則に対応したサービス提供により、船級関連事業への波及効果が期待されるため、EU規則に合わせて船舶管理会社向けのサービス提供の準備を進めた。
- サービス提供にはEU域内の認定機関からの認定取得が要件として課されていたため、DAKKSから認定を取得し、サービス提供を開始した。

NKサービス

- 船舶が航海及び停泊中に使用するエネルギーの量（燃料の種類及び消費量）をモニタリングし、報告するための方法を定めた「FuelEUモニタリングプラン」及び収集データをまとめた「FuelEUレポート」の検証業務を、FuelEU Maritime規則に基づいて実施。
- EU-MRVにて使用するソフトウェアを活用し検証を実施。



1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み

2) その他分野（航空燃料）

規制概要

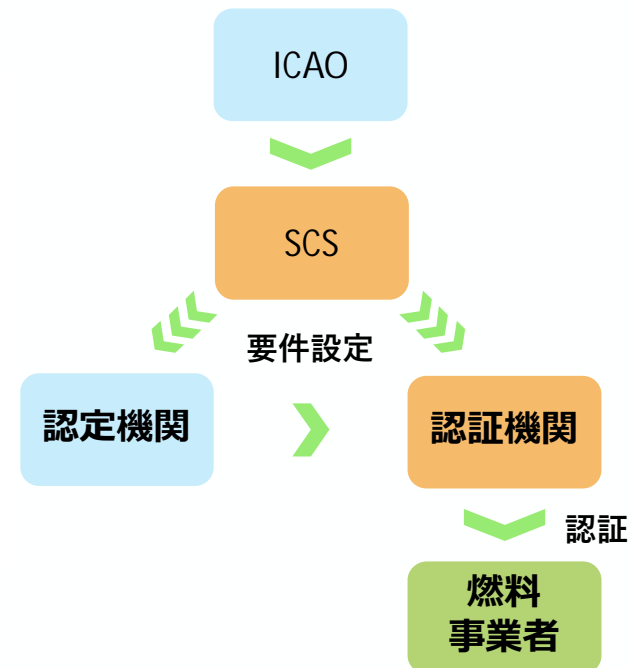
- CORSIA（Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation）は、国際民間航空機関（ICAO）が導入した、国際航空分野におけるCO₂排出削減のための国際的な枠組み。CORSIAでは、持続可能な航空燃料（SAF）を「CORSIA適格燃料（CEF）」として使用した場合、航空会社は排出量の削減を報告することが認められる。

サービス提供の経緯

- 2023年、国内エアライン及びSAF製造事業者からの要請を受けて、サービス提供の検討を開始。
- 航空会社OBである専門家を起用し、事業の推進計画を立案。ICAOの定めるSCS（Sustainable Certification Scheme）要件を満たせるように体制整備。
- 2024年5月に申請、10月にICAOから承認を取得。

NKサービス

- ClassNK SCSは、ICAO理事会から承認を受けたCORSIAの持続可能性基準を利用して、燃料を評価し、合格した場合には、CORSIA適格燃料（CEF）として認証をする。※SCSの認定した認証機関（CB）が、基準を満たすかの審査を実施。



1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み

2) その他分野（グリーンスチール）

産業ニーズ

- 鉄鋼業は世界のCO₂排出量の約7～9%を占めるHard-to-abateセクターであり、2050年のカーボンニュートラル達成にはその脱炭素化が不可欠。サプライチェーン全体で排出削減を求める自動車メーカーや建設会社などからの需要増により、製造時の排出量が少ないグリーンスチールの重要性が高まっている。

サービス提供の経緯

- サービス提供に向けて、市場調査及びサービス提供に必要な規格類の検討開始。
- 2023年、サービス展開開始。国内鉄鋼メーカーに対して営業活動を開始し、大手高炉メーカーを含む5社に対してサービス提供済み。



NKサービス

- 鉄鋼製品の製造過程におけるGHG削減量を「GXスチールガイドライン（旧「グリーンスチールに関するガイドライン」）」等を基準にして、第三者の立場から鉄鋼メーカーが算定した排出削減量に対して適合性評価を実施、適正と認められた場合は「適合性評価証明書」を発行。
- 製品がグリーンスチールであることを証明し、ミルシートや船級証書への記載、証明書発行を通じてサプライチェーン全体での信頼性向上を支援し、造船・自動車・建設など多様な分野での普及を促進。

1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み

2) その他分野（Scope 3 インセッティング）

産業ニーズ

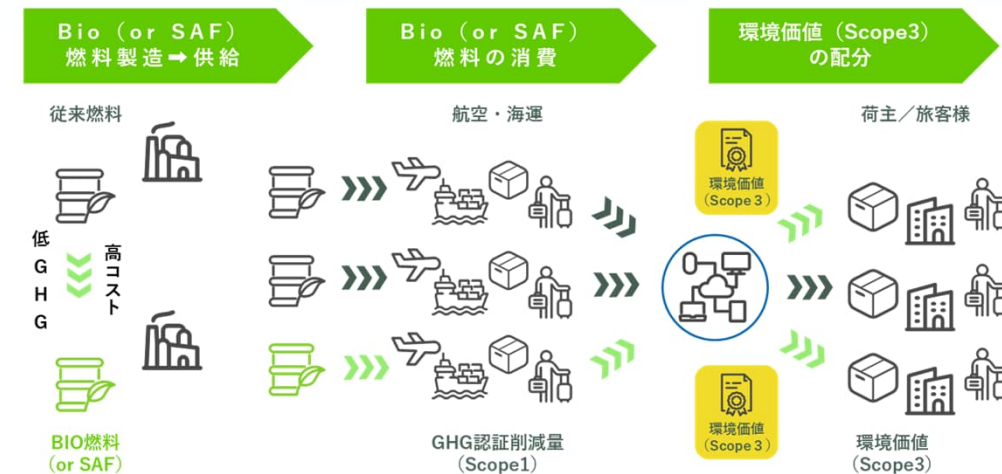
- バイオ燃料やSAF導入に係るコストを広く負担するため、自社のバリューチェーン内で創出したGHG削減効果を、特定の荷主や関係企業にScope3排出量の削減価値として配分したいという要望あり。
- 企業はScope3排出量の削減努力を可視化し、サプライチェーン全体での脱炭素化の取り組みを加速させることが可能となる。

サービス提供の経緯

- 2022年、顧客要望を伺い、SAFコスト負担を広く旅客・荷主に分散させるスキームとして、ISO22095にあるブックアンドクレーム方式を応用したScope3インセッティング認証についての市場調査・サービス提供のための必要な体制構築を開始。
- その後、主としてエアラインに対して売込みを開始。大手エアラインから業務を受注し、続いて物流大手・海運事業者との取り組みに拡大。

NKサービス

- 創出されたGHG削減量をインセッティングで配分する仕組みに対し、算定方法の妥当性や二重計上防止の手順、排出係数の根拠などを第三者の立場から検証する。



1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み

2) その他分野（Global Ro-Ro Community）

産業ニーズ

- 自動車メーカーから船社にScope 3関連データの提出が求められているが、必要なデータや計算式がメーカーごとに異なる。
- 欧州において短距離のRo-Ro船・自動車船のガイドラインはあるが、大洋を渡るアジアや北米で利用できるガイドラインが未整備であるため方法論の整備を進めたいとの声あり。

サービス提供の経緯

- 船会社との打合せにて、第三者認証機関であるNKが業界横断的に事務局的な動きをしてほしいとの声を受け活動開始。
- 欧州で短距離ガイドラインを発行していたオランダのNPOであるSmart Freight Centre（SFC）にファシリテーターとしての動きを依頼するなど調整を進め、ガイドラインの制定に向けて取り組みを実施。
- 2024年3月SFCにGlobal Ro-Ro Community(GRC)を組成、協議を開始。
- 2025年4月「自動車専用船などのRo-Ro船におけるGHG排出原単位に関する算定ガイドライン」を発表し、それに基づいた検証業務も開始。

NKサービス

- GRCガイドラインに基づいてを検証実施。その際に各船社より他業務にて既に提出していただいているデータをベースに、ガイドライン通りの計算になっているかを検証。（顧客の手間を省く）

1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み
2. これからの海外展開・国際展開
3. まとめ（ご提案）

2. これからの海外展開・国際展開

1) 今後の国際展開（航空燃料（SAF））

現状

- ClassNK SCSとして活動、サービス提供しているが、現状は競合であるISCCやRSBでの認証取得が先行している。

普及戦略

- 短期的には海外展開は考慮せず、日本国内の事業者から業務受注することを目指す。
- 日本国内での業務獲得を達成した後、アジア地域（特に東南アジア）の事業者からの業務受注を目指していく。



現状の取り組み

- 国内事業者に向けてNKに認証を切り替えることのメリットを伝えるべく営業活動を実施中。
- 認定機関、認証機関、事業者に対してClassNK SCS認証講習会を実施し、SCS認証につき幅広く説明を実施（情報発信）。
- また国内と同時並行に、東南アジア地域における顧客への営業活動や、SCSにおける認証機関としての承認に向けた協議を現地認証機関とも実施中。

2. これからの海外展開・国際展開

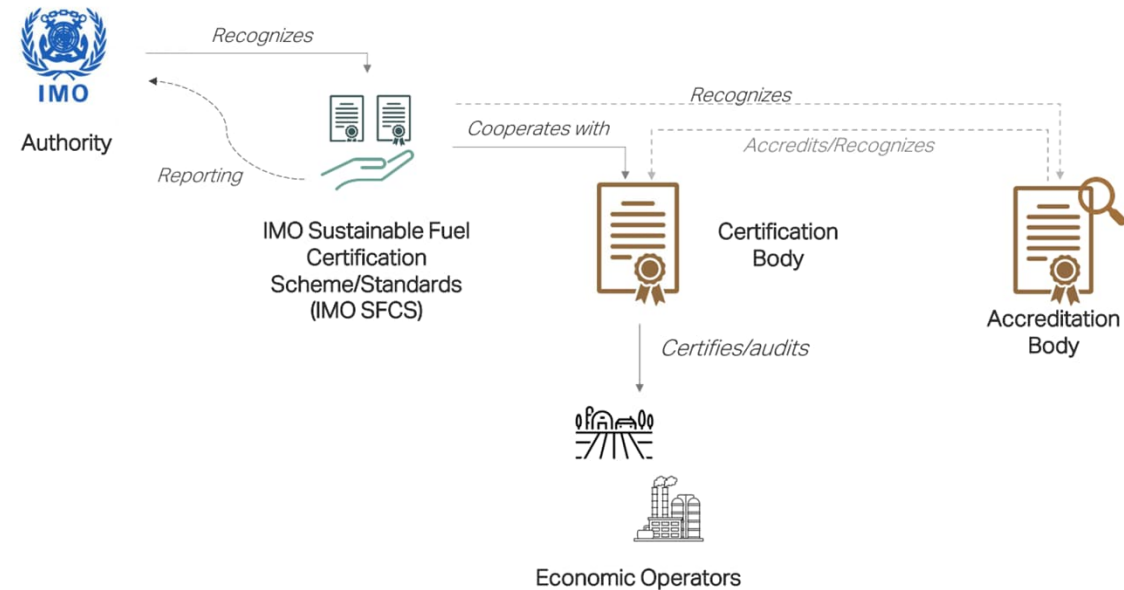
2) 今後の国際展開（IMO Net Zero Framework（IMO ネットゼロ枠組み））

現状

- 国際海事機関（IMO）において、2025年4月に開催された海洋環境保護委員会（MEPC第83回会合）にて、新たなGHG燃料強度規制と価格・インセンティブメカニズム（いわゆる「IMOネットゼロ枠組み」）が承認。
- それに関連して**持続可能な船用燃料認証制度の枠組みに関する議論が開始。**

サービス検討状況

- IMOにおいてもICAO（SAF：航空燃料）と同様に第三者認証制度を活用する見込み。
- 代替燃料のGHG強度など船社等からの関心は高く、SAFでの知見を活かせることから、IMOのガイドラインの審議への参画と並行し、船用燃料認証のスキームオーナーとしての準備を進めている。



現状の取り組み

- SAFと同様にClassNK SFCSとして活動、サービス提供を実施するべく準備中。

※IMOにおける議論の進捗状況などについて、解説文書の発行・国内外でセミナーを実施（情報発信）。

2. これからの海外展開・国際展開

3) 今後の国際展開（欧州CBAM対応）

現状

- EUのCBAM（Carbon Border Adjustment Mechanism／炭素国境調整メカニズム）は、EU域外から輸入される炭素集約型製品に対し、その製造過程で排出されたGHG排出量に応じて炭素コストを課す制度で、鉄鋼は主要な対象セクターの一つ。

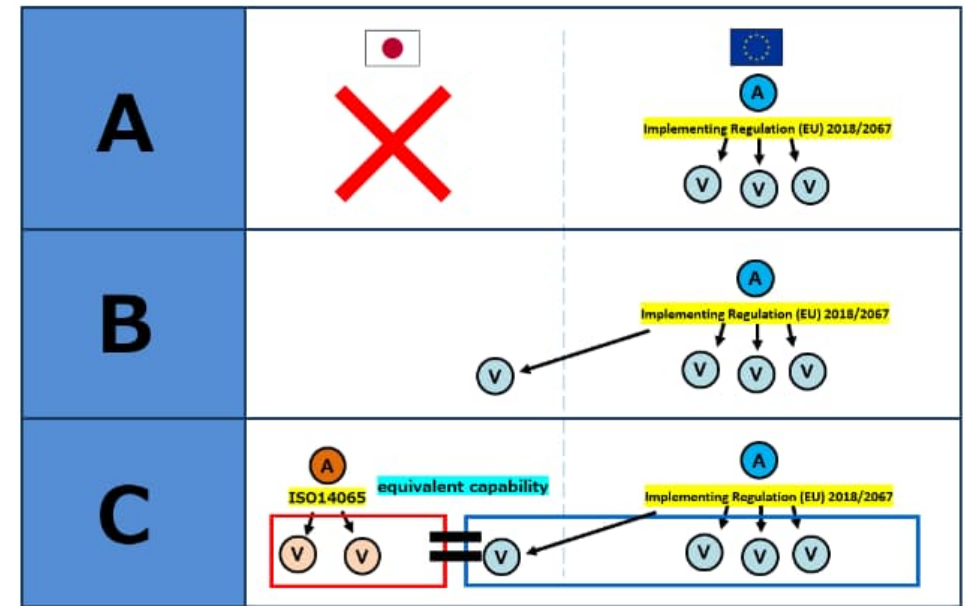
サービス検討状況

- グリーンスチール検証を実施するなかで、顧客より「欧州CBAMに関する対応もできるか」という問合せを受け、欧州CBAMに関する調査を開始。
- 経済産業省殿とも相談のうえ、サービス提供可否について検討を続けている。

現状の取り組み

- GHG排出量検証業務の実施に際して、CBAMにおける要件等にも対応できるよう情報収集含め準備中。

※デフォルト値の設定次第では第三者による検証が不要になる可能性もあるため、その動向を注視。



1. これまでの規制対応や産業ニーズに基づく取組み
2. これからの海外展開・国際展開
3. まとめ（ご提案）

3. まとめ（ご提案）

1) 認証制度／機関の活用

- 産業界の方々には認証機関を活用してほしい
- 確立された認証制度がない状況から認証機関を活用してもらうことが重要
- ボランタリーベースの認証を実施することで、後々のルールメイキングが始まる段階でもリードすることが可能に（特に環境関連分野）

2) 認証とコンサルティング

- 案件立ち上げのタイミングから認証機関に相談をしてほしい
- 「コンサルティング」ではなく、認証に係る「相談相手（アドバイザリーやソリューション提供）」として活用してもらいたい

1. 教育・訓練の手配、講師としての参加

ただし、マネジメントシステム又は審査に関係する場合、その内容が一般的な情報に限られ、依頼者個別の解決策を提供しない場合

2. 認証基準、認定基準の意味及び意図の説明

3. 審査中に明らかになった改善の機会の明示（審査における価値の付加 なお、固有の解決策の提示は、これには含まない）

4. 関係する理論、方法論、技術又はツールの説明

5. 機密情報ではない、関連するベストプラクティスの情報共有

6. 認証者（機関）等と依頼者（企業等）の情報交換 例えば、所見の説明、要求事項の明確化

7. 認証等スキームオーナー（規制当局、民間スキーム）への助言、知見の提供等

3) 国際的枠組み構築への参加

- ルールが未整備な分野において、実験的にでも認証作業を実施したうえで実績をつくり、国際的な枠組み作りの初期段階からの認証機関の参画は有用