

交通政策審議会港湾分科会環境部会洋上風力促進小委員会(第28回)

○日時

令和6年4月8日(月) 13時30分～14時25分

○場所

オンライン開催

○出席委員(五十音順)

同志社大学 大串委員、中央大学研究開発機構 片石委員、東京大学大学院 加藤委員、
東京理科大学 菊池委員、横浜国立大学・放送大学 來生委員(委員長)

○事務局

国土交通省大臣官房 西村技術参事官

国土交通省 港湾局 海洋・環境課 中川課長

国土交通省 港湾局 海洋・環境課 海洋利用開発室 鈴木室長

○オブザーバー

経済産業省資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 新エネルギー課風力政策室 寺澤補佐

○議題

- (1) 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)の指定について

○議事概要

【海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)の指定について】

菊池委員

- ・ 資料1の7ページにおいては、地耐力強化を行うエリアは3.5ha程度とされており、少し大きい面積で地耐力を上げることが必要とお考えのようだが、根拠はあるのか。
- ・ 地耐力 35 t/m²は、どれぐらいの規模の風車を想定した数字なのか。

事務局

- ・ 今回示している基地港湾指定候補の2港については、地耐力強化範囲として、岸壁延長 230m、奥行き約 100mを想定しており、実際は約 2.3ha 程度となる。地耐力強化範囲及び地耐力 35t/m²という数字は、プレアッセンブリを行う際にタワーを吊ったクレーンをターゲットとして設定。
- ・ 35 t/m²については、15MW の規模の風車は扱える地耐力。事業者においても、大型風車を指定済みの基地港湾で扱うような検討がなされている。少なくとも、指定済みの基地港湾においても 15MW 機には対応できることを「2050 年カーボンニュートラル実現のための基地港湾のあり方に関する検討会(以下、「あり方検討会」という。)」において確認している。

加藤委員

- ・ 青森港について、2つのふ頭をあわせて面積 22ha というのか。また、あり方検討会のとりまとめにおいては、用地面積は一塊のエリアとして 27.5~32.0ha 必要という想定だったと認識している。2つのふ頭に分かれている上に合計が小さいというのはかなり厳しい状況だと思うが、問題無く運用できる理由があれば分かりやすくなって良いのではないのか。

事務局

- ・ 青森港の面積についてはご理解のとおり。7ページのイメージ図では、プレアッセンブリ及び輸送船から部材を降ろして背後の用地に置く作業を 1 つの岸壁で行うことを想定した整理であり、岸壁が 2 つあると、SEP 船及び貨物船が同時に着岸することができ、部材の積み下ろし及びプレアッセンブリを同時並行で行うことができ、岸壁が1つの場合と比較して約半分の面積で作業を行うことができる。風車部材の一度の搬入量や、どれぐらいの頻度・期間で作業船が着岸するのかについては、実際に利用される方にヒアリングをしながら確認している。技術開発や施工面での工夫が進んできていることを踏まえながら、今後、最近の知見を反映させていきたい。

加藤委員

- ・ あり方検討会で示されている内容についても、技術の進展を考慮して見直す必要があるのではないのか。
- ・ 2つのふ頭で上手くマネジメントできることは理解したが、2カ所に分かれていることと面積が小さいことで、工期が伸びたりコストが余計にかかったりというようなことがあった場合に、どのように国として責任を持つのかということについてもある程度検討しておく必要がある。

事務局

- ・ 絶えず見直す必要があるという点については、ご指摘のとおり。しっかりと見直しを行っていく。
- ・ 工期やコストへのしわ寄せの可能性について、2030 年の風車の運転開始目標に寄与するプロジェクトであり、早めの施工ができるようにというところに重きを置いているが、まずは効率的に基地港湾を活用し、工期通りの洋上風力発電事業を行っていただけるように準備していきたい。

大串委員

- ・ 新潟港から約 160km、秋田港から約 110km の距離に位置する酒田港を新たに指定するということだが、地域バランス的に偏り過ぎなのではないか。最初に 10 港を目安に基地港湾を作ると伺っていた中で、既に7港が指定されているが、残りの3港はもう少し地域のバランスに配慮した配置になるのか。それとも、2030 年を目途とした計画の実現に主眼を置いて、促進区域に指定されている海域での利用に最適な、偏った地域の港湾が今後も指定されていくのか。国のスタンスとして現在の考えを教えてください。

事務局

- ・ 1 ページ目に記載のとおり、新潟港、秋田港と基地港湾がある中で今回酒田港を指定する。ご指摘のとおり、まずは、2030 年目標に間に合うように港湾整備を進めているところではあるが、案件形成に応じて順次港湾整備を行っている中で、特に案件の密な地域においては、基地港湾も多くなっている。いずれの基地港湾についても、2 者以上の利用見込みが指定要件であることや、SEP 船のような作業船もある程度の距離の海域までは航行できることを考慮して、ゆくゆくは基地港湾から数 100km 離れた海域に風車を設置する、という広域的な利用が今後なされていくと考えている。また、現在有望な区域が9区域指定されており、地域的にも広がってくるため、次の段階も考えながら、指定や整備を検討していきたい。

大串委員

- ・ 2030 年目標を優先しており、10 港にはあまりこだわらないのか。

事務局

- ・ 環境アセスメントや洋上風力発電のプロジェクト進行といった観点からも、運転開始までには時間を要する。2030 年運転開始を見据えてという意味では、新潟港、青森港、酒田港と、今が一番新規指定が続いている時期と思慮。2040 年の案件形成目標に向けて、さらに案件形成が進めば、自ずと地域バランスも広がっていくと考えている。ご指摘のとおり、酒田港については 2030 年目標を考慮のうえ今回指定したいと考えているが、2040 年目標に向けて、広域的に他の海域でのプロジェクトに使用される見込みは大きく、さらに活用される見通しがあると判断し、今回基地港湾指定候補としてご審議いただいている次第。

【とりまとめ】

来生委員長

- ・ 本委員会としては、事務局案のとおり青森港及び酒田港を基地港湾として指定することに異議はないとする。

以上