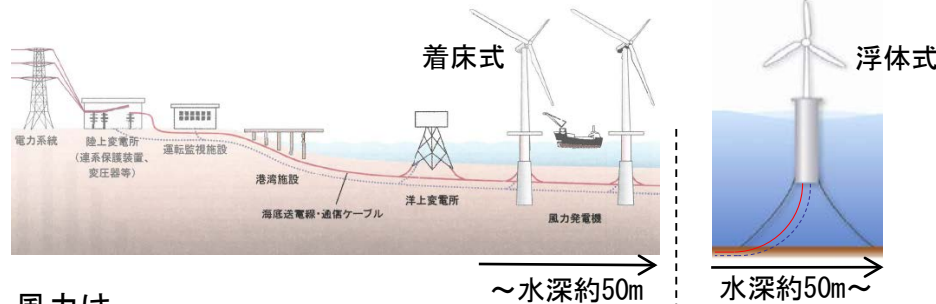


【海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案について】

＜洋上風力導入の意義＞

1. 海洋再生可能エネルギーの利用促進は、**我が国周辺の広大な海域の開発・利用**を有効に進める観点から、**海洋政策上の重要課題**として海洋基本計画に位置づけ。

海洋基本計画（平成25年4月閣議決定）（抜粋）
 ○管理者不在の海面を含む海域利用に関し、法整備を含めた協調・調整の枠組みを検討するなどの環境整備を行う。
 ○海域利用に係るルールを明確にするため、必要となる法制度の整備も含めて検討する。



2. 風力は、
 ①火力に比べ二酸化炭素の排出量が少なく、**地球温暖化対策**に有効。

電源別のライフサイクルCO ₂ 排出量 (原子力・エネルギー図面集2016より)	風力	26g-CO ₂ /kWh
	石炭火力	943g-CO ₂ /kWh

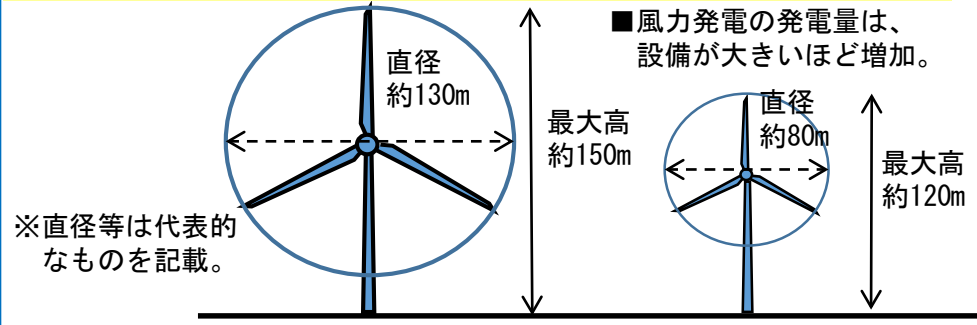
②大規模に開発できれば発電コストが火力並であるため、**経済性も確保**できる可能性のあるエネルギー源であるが、**我が国では依然高価格**。

	既設の洋上風力発電設備	価格
欧州	3,589基 (H28末 実用段階) ←実証段階 (H2頃)	約6~12円/kWh (H27頃~) ←60円/kWh程度 (H2頃)
日本	6基 (全て国の実証試験 (H29.3))	36円/kWh (H26~) ※現在買取は1件のみ

③発電設備の部品点数が多く (約1~2万点)、**関連産業への波及効果が期待** (自動車は約1~3万点)。

3. 洋上風力発電設備の設置・維持管理での港湾の活用による**地元産業への好影響が期待**。

＜洋上風力発電のメリット（陸上風力発電との比較）＞



	洋上風力発電	陸上風力発電
風況	○ 一般的に陸上より良い	△ 一般的に洋上に劣る
設備の規模	○ 5 MW級程度	△ 2 MW級程度
(設備1基あたりの発電量の規模(※))	(年間約4,200世帯の消費電力分)	(年間約1,400世帯の消費電力分)
部材の輸送制約	○ 制約小(船舶輸送のため)	△ 制約大(道路輸送のため)

※風況と設備の規模により決まってくるもの。

＜一般海域への洋上風力導入の課題＞

(1) 海域の大半を占める**一般海域**(※)については、長期の占有を実現するための**統一的ルールが存在しない**。

都道府県条例での運用では、**占用許可は通常3~5年と短期**。
 ※ 領海及び内水のうち、港湾区域等、個別法の定めがある区域以外。

- 中長期的な事業の**予見可能性が低く**資金調達が困難 (FIT期間は20年間)であり、案件組成を阻害。
- 港湾区域においては、平成28年度の港湾法改正により長期の占有を確保するための制度が整備されたが、広大な一般海域における制度は未整備 (港湾区域は領海(内水含)の約1.5%)。

(2) 海運や漁業等で海域を利用する、地域の**先行利用者との調整に係る枠組みが存在しない**。

- 先行利用者にとっては、発電事業者等への適切な意見の伝達が困難。
- 発電事業者にとっては、先行利用の実態把握や先行利用者の特定が困難。

＜参考＞「平成30年度以降の調達価格等に関する意見」(平成30年2月 調達価格等算定委員会) (抄) 一般海域の海域利用ルールの開始にあわせて、まずはルールが適用される案件について、入札制(注)へ移行することとした。
 (注) 落札者の決定方法等、実施する入札制度の詳細については、洋上風力発電の特性も踏まえ、併せて新しく整備されるルールによることとなる。