



資料 4

再エネ海域利用法に基づく事業者選定の 評価の考え方等に関する意見

2022年5月30日

日本風力開発株式会社 代表取締役 塚脇 正幸



Energy for Tomorrow

日本風力開発株式会社

JAPAN WIND DEVELOPMENT CO., LTD.

意見一覧



- ① 1. 公募開始時期に拘らず、一度の公募海域の大規模化を重視されたい。そのうえで、海域や拠点港の利用調整による早期運転開始及びコスト低減との両立を検討されたい。
2. 供給価格点と事業実現性評価は実効性として1:1とされたい。各項目とも現実的に満点が出る評価指標の策定、それでも最高点が出ない場合の120点換算式の導入。(第12回合同会議事務局資料 P.6,22)
3. 価格評価: $(\text{最高評価点価格} \div \text{提案者の供給価格}) \times 120\text{点(上限120点)}$ とされたい。満点不在 or 複数者が満点、いずれも場合によって生じる仕組みとすべき。(同 P.22)
4. インフレ条項を供給価格に付帯されたい。ロシアによるウクライナ侵攻に代表されるような大規模な異変によりサプライチェーンの断絶、資材高騰が現実になった場合に対処する方策が必要。(これらは風力発電所建設のための資材調達契約に付帯されている項目)(同P.22)
- ② 5. 事業迅速性の評価: $1-\alpha$ とされたい。アセス迅速化など官民一体で加速化に向けた取組みを推進、また、事業者で制御不能な遅延等、ペナルティを免除すべき事由について検討されたい。(同 P.9)
6. 事業実施体制・実績の配点は30点に維持し、また国内陸上風力の実績も考慮されたい。確度の高い早期運転開始を促す観点から根拠となる実績は引き続き重要。(同P.11)
- 7. 操業(維持管理)の配点を高められたい。海面占有期間の大半が運転開始後であることを踏まえ、運転開始までの事業計画:5点、運転開始後の維持管理:15点とされたい。(同 P.13,14)
- ③ 8. 漁業組合等、地元関係者に対して直接ヒアリングを経た審査にされたい。第1ラウンドで生じたような地元の動揺を避け、より確かな審査とする手当てが必要。(同 P.18)
- 9. 経済波及効果:統一のフォーマット、根拠を伴う形で実数を入力する形式で審査されたい。実体でなく文筆力による評価への影響を排除するため。(同 P.19,21)
- 10. 関係行政機関の長等との調整能力について、陸上風力の実績を洋上風力と同等に評価されたい。洋上風力と本質的に差異がない項目であり、現状我が国に洋上風力発電所が存在しない以上、陸上風力の実績を評価されたい。(同 P.17)
- 11. 公募回ごとの落札制限ではなく、市場シェアや累積総量での制限とされたい。基幹インフラの安全性・信頼性、複層的なローカルサプライチェーンなど国内産業の育成・活性化のため。(同 P.26)
- 12. 同公募内の別区域に係る応札において、他のコンソーシアムやSPC参画を禁止する案は不要ではないか。現場開発の実情や地元資本参画を踏まえると非現実的。(同 P.26)
- ④ 13. 国の財産使用に係る公募であり、審査委員名の公表は透明性・公平性の観点で必須。同様の観点から、FIP前提での相対契約がどこまで許容されるか等の整理・明示が必要。(同 P.28)

意見に係る詳細説明①



① 大規模化と早期運転と低価格の同時実現

- ロシアによるウクライナ侵攻以降、欧州各国は脱ロシアエネルギー依存の方策として大型洋上風力の加速をしており、また同侵攻に伴うサプライチェーンの断絶、各資材価格の高騰を考えると小規模で拙速に動いても風車の調達も含めコストの明確化、低価格化は困難である。
- ここは目を引くような大規模なサイズでの公募を行い、風車メーカーに我が国市場のためのサプライチェーンを構築させるような策が必要。それが、結果的にエネルギー基本計画を達成し、早期運転と低価格を同時実現可能とするものである。

② 評価点

(迅速性)

- 資材調達、拠点港利用計画、副拠点港利用計画など早期運転開始を行うためのポイントは多岐にわたっており、正に各コンソーシアムの知恵と経験が競われるところであり、重きを置いた配点として頂きたい。1-aが最も優劣が付くと思料する。
- また、環境アセスの迅速化など関係官庁の協力があれば、短縮できる項目もあり、官民一体となって取り組むべき項目と思料。



(実績)

- 海外洋上風力市場での経験、国内陸上風力での経験が評点が30点から10点に引き下げられることについては、その実現性を担保すべき部分が軽視されることを危惧する。評点は30点で維持して頂きたい。

③ 地元へのヒアリング

- これは迅速性、実現性ともリンクするが、運転開始前に関係利害関係者との交渉、関係許認可の取得など多岐にわたる調整事項があるが、それが実際に迅速に行われ、実現可能なのかは地元関係者、当局に直接ヒアリングをすれば、相応に明確になると思料。
- 逆にヒアリングをせずに評価することは困難とみられるため、是非、直接ヒアリングをお願いしたい。

④ 委員名の公表

- 国交省主幹の公募ではこれまで全て、委員名が公表されており、また神栖洋上、北九州洋上でも委員名は公表されている。委員への働きかけは失格該当事項であり、働きかけを理由に委員名の非公表とされているが、本洋上風力の公募は経済産業省と国土交通省との共催でもあり、委員名の公表をお願いしたい。