

2023 年 6 月

## 第 4 期海洋基本計画の概要

弁護士 赤羽 貴 / 弁護士 横井 邦洋 / 弁護士 早川 晃司

### Contents

- I. はじめに
- II. 洋上風力発電の推進等を通じたカーボンニュートラルへの貢献
- III. 海底資源の開発及び利用の促進
- IV. 海上輸送の確保及び海の次世代モビリティの開発
- V. 結びに代えて

### I. はじめに

2023 年 4 月 28 日、第 4 期海洋基本計画(以下「本計画」という。)が閣議決定された<sup>1</sup>。我が国の海洋に関する諸政策は、2007 年の海洋基本法<sup>2</sup>の成立以降、同法及び海洋基本計画に基づき、総合的かつ計画的に推進されている。海洋基本計画は、概ね 5 年ごとに見直しを行い、必要な変更を加えることとされているところ、本計画は第 4 期にあたる計画となる。

本計画は、基本的な方針として、「総合的な海洋の安全保障」及び「持続可能な海洋の構築」の2つの支柱を据えたうえで、着実に推進すべき主要施策として、海洋の産業利用の促進等を提示している。本計画が今後の国内における海事・エネルギー産業等に与える影響は大きいと予想されることから、以下では簡単にその内容を紹介することにする。

### II. 洋上風力発電の推進等を通じたカーボンニュートラルへの貢献

本計画において、洋上風力発電は、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札であり、カーボンニ

<sup>1</sup> <https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/plan/plan04/plan04.html>

<sup>2</sup> <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=419AC1000000033>

ニュートラル<sup>3</sup>を実現する上でも極めて重要な施策であることが改めて確認された。その上で、安全保障や環境影響等の観点を中心に十分を考慮しつつ、排他的経済水域(EEZ)への拡大に向けた法整備や国産化に向けた技術開発を推進することとされている。また、CCS(Carbon Dioxide Capture and Storage。二酸化炭素の回収及び貯留)も、二酸化炭素の排出抑制のみならず、正味としてマイナスの二酸化炭素排出量を達成する観点で、その利用は重要とされている。具体的には、次の各点が示されている(本計画第2部5(1)エ及び(2)ア参照)。

- 洋上風力発電の最大限の導入拡大と国民負担の抑制を両立するため、発電コストを一層低減させつつ、2030年までに1000万kW、2040年までに浮体式の洋上風力発電も含む3000万kW～4500万kWの案件形成を目指す。
- 内閣府、経済産業省及び国土交通省の主導により、洋上風力発電のEEZへの拡大を実現するため、国連海洋法条約との整合性についての整理を踏まえつつ、法整備を始めとする環境整備を始める<sup>4</sup>。
- 再エネ海域利用法に基づく促進区域の指定、事業者公募等の手続きを着実に進めるとともに<sup>5</sup>、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に不可欠となる基地港湾の計画的整備を推進する。
- 洋上風力発電の導入拡大に向け、案件形成の初期段階から政府が主導的に関与し、より迅速・効率的に調査等を実施する仕組みとしての「日本版セントラル方式」の確立に向け、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構(JOGMEC)による調査等の在り方の検討を進める<sup>6</sup>。また、専用船等を用いた施工手法を確立する<sup>7</sup>。
- 浮体式洋上風力の導入目標を掲げ、その実現に向け、グリーンイノベーション基金等を用いた浮体式洋上風力発電の技術開発及び実証を行うとともに、廃棄、リサイクルの観点も含め、低コスト化につながる設計・製造・設置・維持管理手法等の確立及び設置・保守等に用いる作業船の国産化や風車基礎、風車部品サプライヤー支援等の強靱な国内サプライチェーン形成に向けた取り組みを行う。
- CCSの事業開始に向け、2030年までの法整備を含めた事業環境整備を加速化する。CCS適地の開発及び利用を推進するとともに、2030年までに年間貯留量600-1200万トンの確保にめどをつけることを目指す。

### III. 海底資源の開発及び利用の促進

本計画において、我が国の領海やEEZに賦存する海洋由来のエネルギー・鉱物資源(メタンハイドレート、石油・天然ガス、海底熱水鉱床、コバルトリッチクラスト、マンガン団塊、レアアース泥等)は、商業化がなされれば、国際情勢や地政学リスクに左右されず、我が国の自給率の向上に資する貴重な国産資源であることが

<sup>3</sup> 近時のカーボンニュートラル関連の動きの1つとして、GX推進法の成立が挙げられる。GX推進法については、2023年5月付け弊所ニュースレター「[GX推進法の成立と各企業の脱炭素戦略への影響](#)」をご参照のこと。

<sup>4</sup> 国連海洋法条約との整合性及び法整備に向けた動きについては、2023年3月付け弊所ニュースレター「[排他的経済水域\(EEZ\)における洋上風力発電の実施に係る海洋法・海事法上の諸問題](#)」をご参照のこと。

<sup>5</sup> 近時の公募手続の動向については、2023年2月付け弊所ニュースレター「[洋上風力公募手続\(第2ラウンド\)における変更点](#)」をご参照のこと。

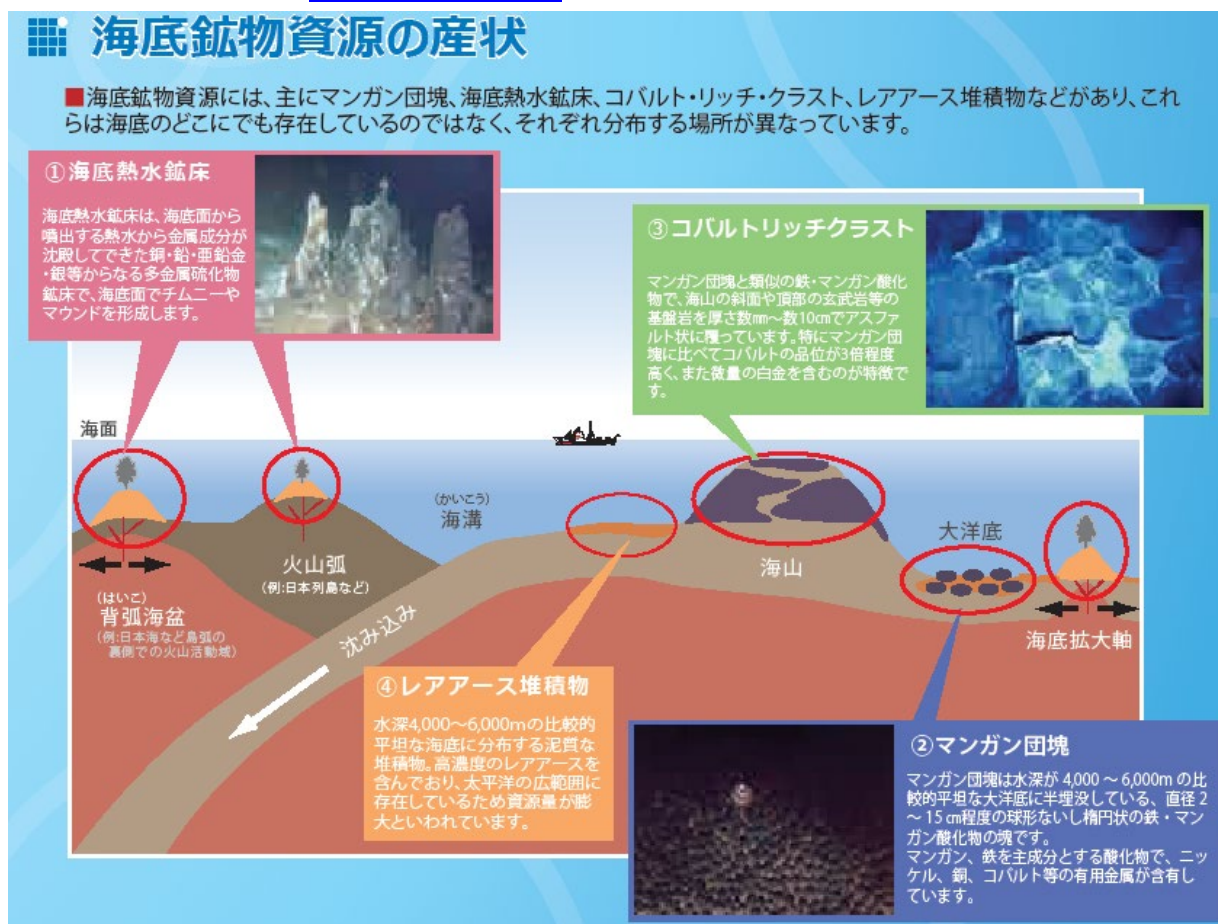
<sup>6</sup> JOGMECは、2023年1月にセントラル方式による調査計画の概要を発表している。[https://www.jogmec.go.jp/offshore-wind/offshore-wind\\_10\\_00002.html](https://www.jogmec.go.jp/offshore-wind/offshore-wind_10_00002.html)

<sup>7</sup> 国土交通省は、2023年3月に浮体式洋上風力発電施設技術基準安全ガイドラインを改正したほか、コンクリート製浮体式洋上風力発電施設の設計施工ガイドライン、CTV(洋上風力発電施設向け作業員輸送船)の安全設計ガイドラインを新たに策定している。[https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_fr6\\_000006.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr6_000006.html)

確認されている<sup>8</sup>。また、こうした天然賦存資源について、その商業化を目指し、産業化を促進していくことが、経済安全保障の観点からも重要であるとの指摘がなされた。具体的には、次の各点が示されている(本計画第2部5(1)ア・ウ及び6(2)ア参照)。

- 海底熱水鉱床について、2020年代後半以降に民間企業が参画する商業化を目標としたプロジェクトの開始を目指す。また、AIなどの新技術を活用して、新たな鉱床の発見を目指す。
- メタンハイドレートについて、我が国のエネルギー安定供給に資する重要なエネルギー資源として、将来の商業生産を可能とするための技術開発を進める。その際、2030年度までに民間企業が主導する商業化に向けたプロジェクトが開始されることを目指して、国は産業化のための取り組みとして、民間企業が事業化する際に必要となる技術、知見、制度等を確立するための技術開発を行う。
- 文部科学省にて、海洋鉱物資源の調査に用いる基盤技術の開発や海底熱水鉱床の成因解明と調査手法の構築など、国立研究開発法人海洋研究開発機構(JAMSTEC)が行う海洋鉱物資源関係の研究開発を着実に推進するとともに、その成果の産業界への移転を促進する<sup>9</sup>。

【出典】JOGMEC 作成資料「海の資源・エネルギー」より



<sup>8</sup> 資源エネルギー庁は、2019年に「[海洋エネルギー・資源開発計画](#)」を公表している。本計画を受けて、令和5年度以降の取り組みについて、同計画の改定が見込まれている。

<sup>9</sup> [JAMSTEC](#)は、内閣府が実施する[第3期戦略的イノベーション創造プログラム\(SIP\)](#)の課題の1つである「海洋安全保障プラットフォームの構築」の研究推進法人となっている。

## IV. 海上輸送の確保及び海の次世代モビリティの開発

本計画において、経済安全保障の観点から、安定的な海上輸送の確保の重要性が改めて確認された。また、知床遊覧船事故、モーリシャス重油流出事故、スエズ運河座礁事故など、近時の海難事故を踏まえつつ、海上輸送の安全・安心の確保も重要課題として挙げられている。加えて、海の次世代モビリティの開発が指摘されている点も注目に値する。具体的には、次の各点が示されている(本計画第 1 部 3-3(2)イ及び第 2 部 5(3)参照)。

- 海上輸送拠点の整備として、資源・エネルギー等の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成のため、国際バルク戦略港湾において大型船が入港できる岸壁等の整備を推進するとともに、企業間連携による大型船での共同輸送を促進する。
- 世界有数の LNG 輸入国という強みを活かし、LNG バンカリング拠点の形成に向けた取組を進め、LNG 燃料船の寄港の増加による国際競争力の強化を図る。
- 内航海運について、2024 年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等の動向も踏まえ<sup>10</sup>、低炭素化に向けた有効なモーダルシフトの受け皿として、内航フェリー・RORO 船等の利用促進・需要喚起に向けた取組を推進する。
- 自律型無人探査機(AUV)、自律型無人艇(ASV)、遠隔操作型無人潜水機(ROV)等の海の次世代モビリティを含む海洋ロボティクスは、海洋科学技術における重要な基盤技術であり、沿岸・離島地域の海域での課題解決や、海洋観測・監視、海洋資源探査、洋上風力発電の設置・保守管理等への活用が期待されるため、関係国内産業を育成する<sup>11</sup>。

## V. 結びに代えて

以上、本計画のうち、主に海洋の産業利用の促進に関連する事項を概観した。あくまで政策的な取り決めが中心であり、今後、各省庁において政策の具体化が進むことが予想される。本ニュースレターで触れた各点については、いずれも今後の商業化等が見込まれる分野であるところ、本計画を踏まえた各省庁の動きや法整備の内容につき、引き続き注視する必要がある。

以上

---

<sup>10</sup> 厚生労働省(千葉労働局)「[建設事業及び自動車運転業務の上限規制の適用について](#)」

<sup>11</sup> 内閣府は、2023 年 4 月、AUV につき、官民プラットフォームの立ち上げを公表した([https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/auv/call\\_for\\_participants/0418.html](https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/auv/call_for_participants/0418.html))。また、国土交通省海事局は、2021 年 3 月に「[AUV の安全運用ガイドライン](#)」を公表している。なお、自動運航船についても、2022 年 4 月に「[自動運航船に関する安全ガイドライン](#)」を公表している。

- 
- 
- 本ニュースレターの内容は、一般的な情報提供であり、具体的な法的アドバイスではありません。お問い合わせ等ございましたら、下記弁護士までご遠慮なくご連絡下さいますよう、お願いいたします。
  - 本ニュースレターの執筆者は、以下のとおりです。  
弁護士 赤羽 貴 ([takashi.akahane@amt-law.com](mailto:takashi.akahane@amt-law.com))  
弁護士 横井 邦洋 ([kunihiro.yokoi@amt-law.com](mailto:kunihiro.yokoi@amt-law.com))  
弁護士 早川 晃司 ([kohji.hayakawa@amt-law.com](mailto:kohji.hayakawa@amt-law.com))
  - ニュースレターの配信停止をご希望の場合には、お手数ですが、[お問い合わせ](#)にてお手続き下さいますようお願いいたします。
  - ニュースレターのバックナンバーは、[こちら](#)にてご覧いただけます。

---

アンダーソン・毛利・友常 法律事務所

[www.amt-law.com](http://www.amt-law.com)