

2023 年 3 月

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

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. 海洋法の観点
- III. 海事法の観点
- IV. 結びに代えて

I. はじめに

再生可能エネルギーの主力電力化に向けて重要な役割を果たすことが期待されている洋上風力発電は、日本が 2050 年までにカーボンニュートラルを実現するためにも重要である。国内では、2022 年 12 月 22 日より、領海内である秋田港及び能代港において、国内初となる商業ベースでの大型洋上風力発電施設の稼働が開始した。このように、これまでは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(平成 30 年法律第 89 号、「再エネ海域利用法」)¹等に基づき、領海及び内水での洋上風力発電の導入拡大に向けた取組みが行われてきたが、近時では、洋上風力発電を排他的経済水域(EEZ)へ展開することを可能とするための環境整備に対するニーズが高まってきている。

そこで、本ニュースレターでは、EEZ において洋上風力発電を展開するために考慮が必要となる法的問題のうち、特に海洋法及び海事法に関する主要な論点に焦点を当てて検討する。

¹ 同法の概要については、2021 年 6 月付け弊所ニュースレター「[再エネ海域利用法における公募手続の概要及び状況](#)」を、同法に基づく公募手続及び公募占用指針の詳細については、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](#)」を参照されたい。

II. 海洋法の観点

1. 国連海洋法条約との関係

領海と EEZ での洋上風力発電における法的問題を考慮するにあたり、一番の大きな違いとなるのは、国際法の問題を考慮する必要があるか否かである。この点に関連して、内閣府総合海洋政策推進事務局により、EEZ における洋上風力発電の実施に関し、国連海洋法条約(UNCLOS)との整合性を中心とする国際法上の諸課題に関する検討会が開催され、2023 年 1 月 31 日にその取りまとめが公表された²。その中で取り上げられた主要な論点として、①洋上風力発電施設の国際法上の位置付け、②主権的権利・管轄権の範囲、③安全水域の設定、④他国の権利に対する妥当な考慮、⑤環境影響評価(EIA)、⑥関係国への事前通報・公表の要否があるところ、以下ではそのうちのいくつかの論点につき概説する。

(1)主権的権利の内容と洋上風力発電施設の国際法上の位置づけ

そもそも、EEZ における洋上風力発電施設の建設は許されるか。UNCLOS 56 条 1 項 a は、沿岸国が「EEZにおける経済的な目的で行われる探査及び開発のためのその他の活動(海水、海流及び風からのエネルギーの生産等)に関する主権的権利」を有することを定めている。すなわち、海水、海流、風からのエネルギー生産の規制は、沿岸国の主権的権利であり、EEZ での洋上風力発電はこれに含まれると考えられる。

もっとも、主権的権利とは、公海の一部である EEZ において、国際合意によって沿岸国が領海で持つ主権と同等の権限を認める妥協的な概念であるため、国際合意の内容によっては行使しうる主権の一部は制限される(検討会②の論点)。現に UNCLOS 58 条は、EEZ における他国の権利及び義務を定める。

しかしながら、これらの他国の権利は、主に経済目的で行われる活動である洋上風力発電に関して、沿岸国に具体的な制限を加えるものではない。むしろ、UNCLOS 60 条は、沿岸国が、人工島や経済的な目的のための「施設及び構築物」に対して、通関上、財政上、保健上、安全上及び出入国管理上の法令に関する管轄権を含む、排他的権利を有することを認めている(同条 2 項)。そこで、沿岸国は、国内法上必要な手続きを規定すれば、EEZ において認められた主権的権利・管轄権の行使の一環として、建設、運転及び撤去の各段階にわたって、洋上風力発電事業に係る探査及び開発のための活動や占用等の許可、監督処分、報告の徴収、立入検査などを行うことができると考えられる。

ここで、洋上風力発電施設は UNCLOS 上の「施設及び構築物」といえるのか、それとも船舶の一種として捉えるべきなのかが問題となる(検討会①の論点)。以下に述べるとおり、一部の洋上風力発電施設は、国内の安全規制法上「特殊船」に位置付けられてはいるものの、UNCLOS 上には「船舶」又は「施設及び構築物」についての定義規定はない。もっとも、通常、船舶は水上航行のために用いられる構造物を指すと考えられているから³、検討会では、特定の場所に固定され、主たる活動目的が経済目的である(航行することを目的としていない)洋上風力発電施設は、UNCLOS における「施設及び構築物」に位置付けることが適当と考えられると結論付けている。

² 「排他的経済水域(EEZ)における洋上風力発電の実施に係る国際法上の諸課題に関する検討会開催」

https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/energy/yojo_kentoukai.html

³ 例えば、1972 年海上衝突予防条約(COLREG 条約)では、「船舶」を「水上輸送の用に供され、または供することができる船舶類(無排水量船、表面効果翼船及び水上航空機を含む。)」という。(国際規則第3条)と定義している。

(2) 海底電線等の敷設の自由と他国の権利に対する妥当な考慮

UNCLOS 58 条 1 項では、すべての国は EEZ において海底電線及び海底パイプラインの敷設の自由を有するとされているが、同条 3 項において、沿岸国に対して「妥当な考慮」を払うものとされている。また、大陸棚に係る規定として、UNCLOS 79 条 5 項は、海底電線又は海底パイプラインを敷設する国は、既に海底に敷設されている電線又はパイプラインに「妥当な考慮」を払わなければならないとされており、特に既設の電線又はパイプラインを修理する可能性は、害してはならないとされている。

ここで、「妥当な考慮」を払ったとされるためにはいかなる行為をとれば良いかが問題となる(検討会④の論点)。検討会では、一例として、敷設に際し、ケーブル同士の摩耗を防ぐ観点から、海底送電ケーブルと海底通信ケーブルの間には一定程度離隔距離を取る措置を講じたり、洋上風力発電施設の EEZ 内での位置情報を適切な形で周知したりすることが挙げられており、今後の一つの指針となると考えられる。

(3) 環境影響評価の実施の要否

UNCLOS 206 条は、いずれの国も、同条の該当する自国の管轄又は管理の下における計画中の活動について、実質的な海洋環境汚染又は海洋環境に対する重大かつ有害な変化をもたらすおそれがあると信ずるに足りる合理的な理由がある場合には、環境影響評価(EIA)を実施し、その結果を公表又は国際機関に提供する義務を規定している。

もともと、EIA 実施の判断にあたり、「合理的な理由がある場合」に該当するか否かについては、各国の判断に委ねられている(検討会⑤の論点)。この点は、幅のある規範であるため、実際にどのような場合に合理的な理由が認められると言えるかの判断が難しい。今後、国際社会での議論や他国の国家実行等を踏まえながら、必要な措置を検討する必要があるだろう。

2. 国内法との関係

次に、国内法の問題を整理する。排他的経済水域及び大陸棚に関する法律(平成 8 年法律第 74 号、「EEZ 及び大陸棚法」)3 条 1 項 1 号は、「天然資源の探査、開発、保存及び管理、人工島、施設及び構築物の設置、建設、運用及び利用、海洋環境の保護及び保全並びに海洋の科学的調査」について国内法を適用すると定める。

関連国内法として、前述した再エネ海域利用法が既に存在するが、同法は現時点では「我が国の領海及び内水」(同法 2 条 5 項)において適用することを想定しているため、EEZ において適用することを想定していない。また、同法には地方公共団体(関係都道府県知事)が重要な役割を果たす規定も多いところ、EEZ の特定海域に利害関係を持つ地方公共団体の特定は難しい。この点は、領海における洋上風力発電事業における EIA の根拠法令となっている環境影響評価法(平成 9 年法律第 81 号)及び電気事業法(昭和 39 年法律第 170 号)においても、関係都道府県及び市町村の関与が規定されていることから、これらの法律を EEZ においても適用する場合は同様に問題となる。

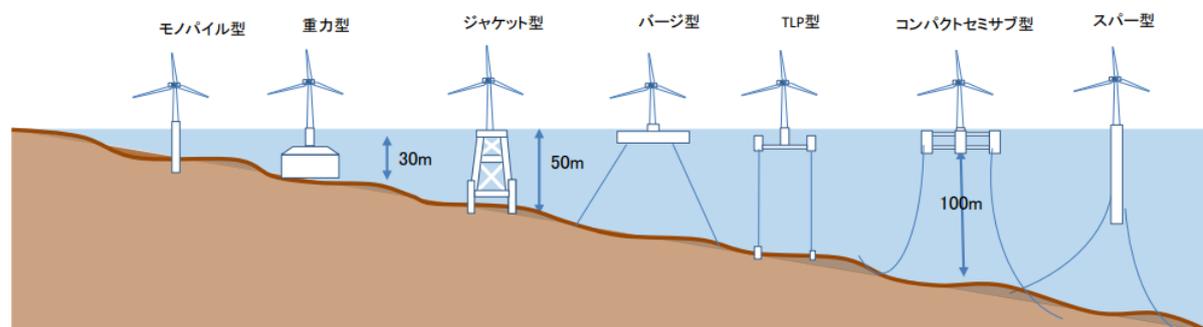
EEZ 及び大陸棚法は、3 条 3 項で「当該法令が適用される水域が我が国の領域外であることその他当該水域における特別の事情を考慮して合理的に必要と認められる範囲内において、政令で、当該法令の適用関係の整理又は調整のため必要な事項を定めることができる」と定めていることから、上記の事情をも踏まえると、かかる定めが別途必要になると考えられ、今後はその検討が進むことが予想される。

III. 海事法の観点

1. 船舶安全法・船舶法との関係

洋上風力発電で用いる発電施設は、大きく分けて着床式と浮体式に分けられるところ、浮体式であるバージ型、TLP型、コンパクトセミサブ型、スパー型等については船舶安全法が適用され、いわゆる「特殊船」にあたるという整理になる(船舶安全法2条1項、同施行規則第1条4項、同第1条4項の特殊な構造又は設備を有する船舶を定める告示)。したがって、EEZにおける洋上風力発電施設も、船舶安全法上の「特殊船」の安全基準を満たす必要があり、実際に船級検査を受けて、最終的に国から船舶検査証書の発行を受ける必要がある。

【参考】着床式と浮体式の比較



	着床式			浮体式			
	モバイル型	重力型	ジャケット型	バージ型	TLP型	コンパクトセミサブ型	スパー型
長所	・施工が低コスト ・海底の整備が原則不要	・保守点検作業が少ない	・比較的深い水深に対応可 ・設置時の打設不要	・構造が単純で低コスト化可 ・設置時の施工が容易	・係留による占有面積が小さい ・浮体の上下方向の揺れが抑制される	・港湾施設内で組立が可能 ・浮体動揺が小さい	・構造が単純で製造容易 ・構造上、低コスト化が見込まれる
短所	・地盤の厚みが必要 ・設置時に汚濁が発生	・海底整備が必要 ・施工難易度が高い	・構造が複雑で高コスト ・軟弱地盤に対応不可	・暴風時の浮体動揺が大。安全性等の検証が必要	・係留システムのコストが高い	・構造が複雑で高コスト ・施工効率、コストの観点からコンパクト化が課題	・浅水域では導入不可 ・施工に水深を要し設置難

【出典】資源エネルギー庁作成資料「洋上風力政策について」

<https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/energy/pdf/shiryou2.pdf>

一方、洋上風力発電施設は、船舶法上の登記及び登録対象としては扱われておらず、その意味で通常の船舶とは位置付けが異なる。船舶法上は、船舶についての明確な定義規定はないものの、通常、浮揚性、積載性、移動性の三要素を備えたものが船舶であると考えられている。この点につき、浮体式洋上風力発電施設は、係留索により海底等に固定されることから、かかる三要素のうち移動性を有していないため、船舶法上の船舶には当たらないと解されている。

国土交通省海事局は、浮体式洋上風力発電施設の安全確保を図ることを目的に、船舶安全法に基づき構造や設備の要件を定めた技術基準、及び合理的かつ効率的な安全設計を促進するための安全ガイドライ

を策定している⁴。EEZ への進出及び今後増加することが予定される浮体式の洋上風力発電施設⁵を踏まえ、かかる基準等のアップデートがあるかが注目される。

2. 海上交通三法との関係

日本における海の交通ルールは、海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法の3つの法律からなる海上交通三法により規定されているところ、領海外である EEZ にはいずれの法律も及ばない(上述のとおり、EEZ 及び大陸棚法により、探査及び開発のための活動については国内法の効力が及ぶが、単に航行する船舶に対しては国内法の効力は及ばない)。もっとも、洋上風力発電施設の存在により、施設近辺を航行する船舶又はレーダー等に影響が生じる可能性は少なからずあり、諸外国の例なども参考にしつつ、何らかのルール作りが必要になることが予想される⁶。

この点に関し、EEZ における施設及び構築物等について定めた UNCLOS 60 条の規定を踏まえ、国内では、海洋構築物等に係る安全水域の設定等に関する法律(平成 19 年法律第 34 号)が制定されている。同法では、海洋構築物等の安全及び当該海洋建築物等の周辺海域における船舶航行の安全を確保するため、500 メートル以内の安全水域を設定することができる旨を規定している(3 条)。今後、EEZ における洋上風力発電施設の設置が進んだ場合には、安全水域の設定の要否や範囲につき、議論が必要になると予想される(検討会③の論点)。仮に安全水域を設定した場合は、UNCLOS 60 条 5 項に基づく「適当な通報」として、当該安全水域の位置及び範囲を告示したり、水路図誌に記載したりすることによる周知が必要となると考えられる。

3. 定期傭船契約書式との関係

最後に、法的な問題とは少し離れるが、洋上風力発電において利用されることの多い定期傭船契約について簡単に触れておく。洋上風力発電施設の建設にあたっては、事前に設置海域や地質を調査するための調査船、洋上風力発電施設の建設資材を運搬する重量物船などの運搬船、洋上風力発電施設を設置するための作業員を輸送する CTV 船や作業員が実際の設置作業を行うための SEP 船など、多様な船舶が必要になる。よって、かかる船舶の調達に洋上風力発電の普及にとっても極めて重要となるが、その船舶を傭船の形で調達する際は、他の傭船契約と同様、BIMCO(ボルチック国際海運協議会)が作成した統一書式が用いられることが多い。その書式としては、長時間連続して掘削業務に従事する大型船を主な対象とする SUPPLYTIME、CTV 船など小型のサポート船を主な対象とする WINDTIME、作業員の洋上での宿泊支援船を主な対象とする ASVTIME がそれぞれ存在しており、傭船者としては船舶の類型に応じて使い分ける必要がある⁷。

⁴ 国土交通省「浮体式洋上風力発電施設の普及促進について ― 安全確保のための技術基準の制定等 ―」

https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr6_000006.html

⁵ 国内(領海内)では、現在、長崎県の五島市沖洋上風力発電事業において、2024 年 1 月の稼働を目指して浮体式の洋上風力発電施設の建設が進んでいる。

⁶ 特にレーダーへの影響については、防衛省・自衛隊「風力発電設備が自衛隊・在日米軍の運用に及ぼす影響及び風力発電関係者の皆様へのお願い」<https://www.mod.go.jp/j/approach/chouwa/windpower/>

⁷ なお、洋上風力発電施設の建設等において用いられる航海傭船契約の書式としては、Heavyliftvoy、Heavycon、Projectcon

洋上風力関連の定期傭船契約書式の特徴としては、いずれも”Knock for Knock”という、原因や過失に関係なく自己の財産や人員に対する損害リスクを負い、かつ、一方当事者の過失によって生じた他方当事者に対する第三者等からのクレームのリスクを負担し、補償する旨の規定が置かれている点が挙げられる。かかる補償は、契約当事者のみならず、その「グループ」に属する従業員及び設備を全て代表して行われる形となるため、定義条項にある Owners’ Group 又は Charterers’ Group の内容に修正を加える必要かないか等に気を付けながら作成する必要がある。

IV. 結びに代えて

以上、海洋法及び海事法の観点から、EEZ における洋上風力発電において問題となりうる条約、法律及び契約書式を簡単に概観した。洋上という場所の特殊性により、海に関する法的問題の検討は避けられない一方、まだまだ積み残されている課題も多い。今後の発展が見込まれる分野であることから、引き続き国内外の動向を注視する必要がある。

以上

などが存在する。

-
-
- 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)
弁護士 横井 邦洋 (kunihiro.yokoi@amt-law.com)
弁護士 早川 晃司 (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