

## 総合海洋政策本部参与会議（第73回）議事概要

- ◆日時：令和6年5月27日（月）14時00分～16時00分
- ◆場所：オンライン（Teams）
- ◆議事概要（参与の発言は○、事務局等の発言は●で示す。敬称略。）

### 1. 開会

### 2. 第4期海洋基本計画における各施策の工程表について

〔資料1について、事務局から説明。〕

- 工程表というのは、例えばある施策があって、それがどのように行われ、どのように経緯・推移しているかということ、それを評価するものだと思っている。海洋基本法の場合は、もしも認識が間違っていたら申し訳ないが、海洋基本法に書かれてある項目に関して、各府省庁がそれに対して具体的な施策を立案し、それを5年計画なら5年計画の中で現時点はここまで来ているというのが、工程表の意味合いなのだろうと思う。そのためには結構具体的な施策を書いておかなければ、工程表を評価しろと言われてもなかなか難しいのではないか。

例えば人材の育成といったところで、どうやって人材の育成を具現化しているのかと聞きたくなる。日本財団でも海に関する様々な事業を展開しており、例えば洋上風力に対するメンテナンス等の人材を育成していかなければならないということは分かり切っていることである。そのために具体的な施策を立て、それに対して予算をつけて実行に移している。今ここで言われている、例えば安全保障については国家機密に等しいところだろうから、言及しても仕方がないものだろうと思っているが、「持続可能な海洋の構築」といったときに、一体これは何を意味しているのかということが、なかなか理解できなかった。一応、分からないながらも読んでみようと思っている。読み始めたものの、休すである。申し上げたいが、例えば府省庁で一つの表が省として完結するものであるとか、幾つかの府省庁にまたがって実施していくもの等があるのだろうと思う。そういうのを総合海洋政策本部で横串を刺すということで調整能力を働かし、そして具体的に物事が出てくるのかなど、要するに具体性がなかなか感じられないというところに私自身は非常に切齒扼腕するとか、いら立ちを覚えているというのが感想である。文句を言って申し訳ないが、私の感想である。

- 今回、この工程表による進捗の管理をしていくというのが初めての試みであり、私どもとしてもどういう形で進めていくのが一番いいのかというのは、試行錯誤しながらやらせて頂いているという状況である。

今仰って頂いた視点について、具体的に見えているもの、見えていないものが混在してい

るという御指摘だと理解したので、今後、2年目、3年目、4年目と、これは一回で終わる話ではないので、今、御指摘いただいた点に関しては、どういう形で改良、改善ができるか、関係省庁と一緒に整理していきたいと思う。今回の1年目でどこまで出来るかというはあるが、頂いた御意見を参考にさせて頂きながら、この辺りの修正作業をしていきたいと考えている。

- 関心のあるところを述べよということなので、私の関心のあるところを伝えさせて頂く。27 ページに KPI が出ている。評価の前に KPI についてお話しさせて頂こうと思うが、「多科配乗の改善に向けた大学のカリキュラム改定」というのがどうだこうだと書いてある。多科・多人数配乗というのが、他の参与の方にはよく分からないかと思うが、日本海運の結節点となるものの一つに海技教育機構での乗船研修がある。そこには大学であるとか、民間からの人であるとか、海技教育機構で育った人とか、いろんな方が乗ってくるのだが、ごちゃごちゃに乗っていて、かつほとんどフルで乗っていて、まともな教育が行われていないということに対する問題提起なのである。

この KPI のつけ方がいまいちだと思う。KPI というのは Key Performance Indicator であるから、定量評価するものだが、定性的に書いてある。(なお、東京海洋大学は旧東京商船大学、神戸大学は旧神戸商船大学のこと) これはやはり数字で出して頂きたい。具体的には、多科配乗と多人数配乗の船の比率または人数の比率という形で出せばいいのではないかと思う。それを時系列的に並べて、いつまでに誰がどういう手段をもって改善していくのか明記するのが自然ではないかと思う。ぜひお願いしたい。

それともう一点は、先ほど参与もお話しになっていたが、【主な取り組みの現状】の記載を見ると、文部科学省と国土交通省がそれぞれ別々にやっている印象だが、これはやはり横串を刺すという意味では、総合海洋政策本部が、両方、文部科学省と国土交通省に掛け合って、やるべきことをちゃんとやってくれという指示を出して実績を上げてもらうというのが筋ではないかと思うので、ここは各省の問題ではなくて総合海洋政策本部の問題としてやって頂きたいと思う。というのは、これに関して思うのは、国土交通省も文部科学省もそれぞれ自分の歴史があって、それを踏まえてやるため、なかなか変わらない。誰かがどこかで両方の意見を聞いて、こうやっていきましょうという非常に強いリーダーシップを持ってやっていくことが必要だと思うので、ぜひ総合海洋政策本部でお願いしたいということである。

評価については2点、関心があり、一点は、同じように海洋人材の育成の点で、基本計画にも書いてあるが、施設の老朽化や教員不足という問題が非常にシリアスになっている。これについて引き続き総合海洋政策本部で見えてほしいというのが一点である。

もう一点は、海洋人材の育成と国民の理解の増進の中で出てくるが、シミュレーション共通基盤も海運とか造船の一つの結節点になると思う。シミュレーション共通基盤の開発の人材育成というのは、韓国や中国に負けずにやっていくためには非常に急務だと思う。そのためには、東京大学で今、社会連携講座を始めているので、これを国として、文部科

学省として国土交通省として御支援をお願いしたい。実態的に去年からやっているが、言葉は悪いが、官吏的な作業が多過ぎて、やらなければいけないことが、なかなか課題を達成できないような状況である。頑張っているが、少し残念だなと思うことがあるので、これをぜひ海本部で見えて頂ければありがたい。

詳し過ぎてよく分からないかもしれないが、ぜひよろしくをお願いしたい。

- 私も参与が仰ったことと基本的には同じだが、例えば私の興味があるところで言うと、10 ページ目の線表になるが、浮体式洋上風力あるいは CCS の線表は線表をなしていないと思う。今日、御説明があると思うが、これらについては今国会で法律が通るということが非常に重要であり、それが通ったら、多くのことが決まってくると思うので、ぜひ来年度からはもう少し細かく、いつまでにこれを達成するということをはっきりさせた線表をつくって頂きたい。また、人材育成に関しても、こういう新しい産業が起きてくると、そのための人材というのは必要になってくる。法律ができて、産業規模、数値目標ができてくれば、どのぐらいの人材を養成しなければいけないのかという数字もでてくるかと思うので、そちらのほうの線表もより詳しくなるということを来年度からぜひ期待したい。
- 皆さんと同じことを感じている。それにプラスアルファして、総合海洋政策本部の事務局というのが基本的には横軸というのか、皆を束ねてつくっていくというようなところ、チェックする機能は重要だと思う。例えば科学技術の部分、ページで言うと 19 ページなどもそうであるが、基本的に重要な科学技術というのはいろんな分野で必要だと思う。例えば船舶の自動航行、DX に関わる部分とか、一つ一つの課題で出てきたものをその省庁や課題の中だけというだけではなく、他の分野でも使えるような方向性をぜひ今後、示し、発展させて頂きたい。そういうところを総合海洋政策本部の事務局などではチェックしながら、そういう形に踏み出せるような方向性を各省庁と一緒に作って頂ければ、そういうことが見えるような工程表に今後どんどん発展させて頂きたいと思う。
- 何人かの参与の方が言われたことと重複するが、具体的な目標があるにもかかわらず、この線表の中で説明されていない部分が多くあると感じている。あるいは省庁によって非常に細かく数値まで書いているところと、定性的な書き方に終わっているところがあるように感じる。その辺の平仄を合わせたほうが良い。

事前ブリーフィングを受けたときにも申し上げたことだが、この線表は多岐にわたっているため、どうしても大まかなことしか書けない。各省庁には、その下に明文化されたものがあり、あるいはさらに下の担当レベルまでいくともっと細かい線表が本当は存在しているのかもしれない。しかし、そこまでを参与会議等でチェックすることは困難なため、出来ていないことを分かるようにして頂きたいと強く思う。計画どおりにしていることであれば、それはそのまま進めて頂ければいいと思うが、何かボトルネックになるようなことがあり、予定どおり進んでいないことがあれば、そこを逆にピックアップして現状欄に書いて頂けると、担当省庁だけではなく、他省庁の方もそれを見て、解決のための意見が

出てくる可能性があるのではないか。

- 2点、コメントしたいと思う。一点は、突発事案への対応ということであり、工程表を書くに当たってはどうしても、海洋基本計画の記述事項、関係文書の記述事項の取組状況に意識が集中しがちだと思うが、特に安全保障や安全・安心、あるいは防災・減災の分野については、計画の実施中に突発事案が発生することがあると思う。そういった突発事案の中で、重要なものについても、その対応状況であるとか評価について工程表の中に書き込んでいく必要があると思う。そういった確認作業の過程で、場合によっては計画自体の見直しであるとか工程表の見直しが必要になってくることもあると思う。そういった観点で今回の素案を見た場合に、4期計画の策定後の突発事案の対応として、今年の1月に発生した能登半島沖地震の際の地震の解析システム、REGARDの運用状況であるとか、昨年11月に発生したイエメンの反政府勢力による日本関係船舶の拿捕があったが、その対応状況を書いて頂いているので、そういったことは大変よかったと思う。

それ以外の突発事案として、防災・減災の関係では、先ほどの能登半島沖地震、あるいは昨年10月には鳥島沖で地震が発生したが、そのときに今までにないような特異な津波が発生している。そういった津波に対して、関係機関あるいは研究機関が迅速に調査分析を進めて頂き、ある程度そういった津波の発生メカニズムが解明されつつあるといった報道もされている。これは大変いいことだと思うので、こういったことも評価していいのではないかと考えている。

2点目は、関係部門の連携についてであり、特に海洋の安全保障については、今後、海洋と宇宙、あるいは海洋と経済安保の重要技術の連携が極めて重要になってくると思う。そういった観点で、現在においても様々な連携調整は政府部内の関係会議等でされていると思うが、そういった調整状況についても工程表に書き込んで頂くと、横串を刺した政策の進捗状況が分かるようになると思う。

- 私からも感想でいうと、今までの参与の皆さんの御発言と同様のものがあるが、一番最初の海洋の安全保障のところで、護衛艦や巡視船の目標は書いてあって、数値が書いてあるが、線表のところは全部一本の線なので、これだとどのぐらいの速度でここに到達するのかというのがやや分かりにくい。例えば次の【主な取組の現状】のところというところ『海上保安能力強化に関する方針』に基づき」というので「令和5年度には大型巡視船5隻、航空機5機、無操縦者航空機2機を運用開始し、228人を増員した」と書いてある。私の感覚からすると、これは大変順調なのかなと思うが、大型巡視船は、結局、75のところを89にしていると言っているのだから、これで順調だと思っていいような気がするが、本当はそうなのか。その辺のところ、もう少し年次で工程管理するということになると、仮に15隻増やすといったときにどのぐらいの速度で増やしていくつもりなのかというところも書いて、これは軍事機密というほどのことではないのではないかとと思う。その辺はまた書き方を工夫して頂く必要があると思う。

- 内閣府が横串を刺して各省がちゃんと動けるようにやっていくということに関しては、

今日いろいろ御指導も頂いたので、各省と具体的に議論してみたいと思う。また御相談させて頂きたい。

- 今仰って頂いたことに関して、これから各省と協議して進めていきたいと思うが、昨年の参与会議でも申し上げたが、初年度でいろいろと試行錯誤でやっていることもあり、どこまで書けるのかというのは、各省もどういうふうに進めていけばいいのかというところを検討している状況もある。出来るところから直していくという形で、今頂いた御意見に関してはこれから調整を進めさせて頂く。今言って頂いたことに関して念頭に置きながら、出来るところからやるということで御了解いただければと思う。頑張ってもらえるところはやっていきますので、よろしくお願ひしたい。
- 私自身も、自分で出しておいてこういうことを言うのはあれなのですが、非常に分かりにくいという部分は、事務方から説明がありましたように、出来るところから直していければと思っている。日頃、霞が関にいて、非常に抵抗感が強いというようなことに恐らくつながるであろうというのが、参与からありました、出来ていないことを分かるように書くというのは、役人の本能からすると非常に抵抗感があるところだが、それをやらないと評価はできないのではないかと、そういうことがあるので、これは何とか頑張っていきたい。その時に、横にずっとなっている線表は、実は去年の夏の議論でも一部は直すことが出来たが、直せていないようなところがかなり多く残っているので、この辺は今日の御議論を踏まえて、より評価しやすい形に持っていけるように努力していきたい。
- 出来ていないことを如実に書いてしまうことの心の障壁というのは、大変大きいのだと思う。だが、出来ていないことに関して、ではどうやって出来ていないところを出来るようにしていけばいいかというアイデアを参与会議は出していく場だと思うので、ぜひとも私たちに協力させて頂きたい。そういうことを添えてお伝えし、心の障壁を取り除いて頂いて、つまびらかにして頂けるといいのかなと思う。ぜひともよろしくお願ひしたい。

### **3. 第22回総合海洋政策本部会合開催、低潮線保全基本計画に基づき令和5年度に実施した取組について**

〔資料2、3について、事務局から説明。〕

### **4. 二酸化炭素の貯留事業に関する法律（CCS事業法）、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促進に関する法律の一部を改正する法律案について**

〔資料4、資料5について、事務局及び経済産業省から説明。〕

- 今、御説明頂いた中で、一番気になっているのは、海域を決めて、そこで皆さんで議論する協議会という場だが、協議会の運営というものはどういう方々がしていくのか。また、その協議会において本当に透明性のある議論ができるのか、協議会において決定権がど

の程度あるのか、そういう辺りはどういうふうに権力が担保されていくのかというのがよく分からない。うやむやに議論だけされて、暗闇の中で決まっていくというのが非常に怖い世界だと感じていて、後々になっていろいろなことが囁かれるのは嫌だなというのが心配のネタである。透明性のある議論でちゃんとした議論ができて、この海域でこういうことをやるのだということを皆が納得できるようなものができれば、このシステムというのは非常にすばらしいものになると思うが、この協議会というものについてどういうお考えをお持ちなのか、お聞かせ頂きたい。

- 御質問頂いた協議会だが、この法案の中では、経済産業大臣及び国土交通大臣がこの協議会を組織するという事になった上で、具体的な協議会のメンバーとしては、まず経済産業省、国土交通省、農林水産省、更には仮許可を受けた事業者が入っている。それから、利害関係者ということで、漁業関係者の方、船の運航事業者の方、更には学識経験者、こういった方々を含めて、経済産業省、国土交通省が必要と認める方については併せて協議会に入る。構成メンバーとしてはそういうことになっている。

その上で、協議会においてしっかりと調整が行われて、この協議会で問題がないということを経済産業大臣、国土交通大臣が確認して初めて事業者に正式な設置許可が与えられる。逆に言うと、この協議会でしっかりと利害調整が行われない段階では事業者は正式な設置許可が与えられない、EEZ で勝手に洋上風力発電を設置できないということになっている。したがって、この協議会は非常に重要な位置づけであり、現行の領海内でも同様の仕組みで協議会の調整をやっているが、ここについても、経済産業大臣、国土交通大臣が中立的な立場からしっかりと調整を行う、見ていくということになっている。具体的な協議会の運用の中身、運用の細則をどうしていくかということについては、この法案が通った後、主務省庁である経済産業省、国土交通省において細部の詳細な運用のやり方が決められていくものと思っている。

- 領海の協議会に比べてはるかに広い範囲が対象になると理解しているので、やはり関係者が相当増えてくるというふうに心配している。そういう中で、しっかりとした議論ができる場ができれば、プラスの方向にきちんと議論がされていって正しい道筋ができていくのを我々としても期待しているので、ぜひよろしくお願ひしたい。
- まずは、CCS 事業法成立おめでとうございませう。その中に環境大臣と共管するとあるが、共管という言葉の意味が分からない。共に管理するということだが、海洋汚染防止法と CCS 事業法、この2つが CCS に関する法律としてできたと認識しているが、海洋汚染防止法は、昨今の国際情勢を考えると、日本は多少数値的にやり過ぎていないかとか、モニタリングでは経済的なことをもう少し考えたほうがいいのか、そういうこともあるかと思う。そういう意味で、先行法である海洋汚染防止法に関する規制緩和のようなことを考えているのか。

それから、再エネ海域利用法改正案について、1点目は、協議会について。私は任意団体の海洋技術フォーラムの代表をしており、そこで浮体式洋上風力の円滑導入に関する提言

をこの度まとめた。漁業の専門家も入れて協議した結果、浮体式を沖合に設置ということになると、回遊魚など広い範囲の魚種が対象になるので、募集区域という狭い個別の海域だけの協議会だけでは効率的ではなく、協議会同士が情報共有し合う連合協議会のようなものがあつたらいいのではないかと提言しているのも、ぜひそういうことも運用の段階では考えて頂きたい。

2点目は、これまで、いわゆる漁業補償とって明文化しづらいものがあつたかと思うが、ぜひモニタリング基金というものをつくって、漁業補償というものを若い人でもすぐ理解できるような形にして、海洋技術を漁業と両立するように進めていくということを示す最初のチャンスなのではないかと思っている。洋上風力は常に他の海洋技術の先頭を走っており、お手本となっているので、今回 EEZ での展開に関する法律を運用するところで、ぜひ御検討頂きたい。

- 環境省との関係性についてどうなるのかという御質問だが、今回、CCS 事業法が完全に施行した段階で海洋汚染等防止法に関する規定というのは一旦削除されることになり、実際に環境省の権限は CCS 事業法案に一元化されることになる。そういう意味では、モニタリングの点であるとか様々な論点については、環境省と経済産業省のほうで特に海洋については共同の省令を定めさせて頂いて各規制に対処していく、こういう流れになっている。

- 任意団体のフォーラムでの提言のお話、それから漁業補償の件、2つについて御説明する。2点とも共通するが、まず、協議会自身は、経済産業省、国土交通省が主務大臣となっているが、この両省において、法案をつくる中で今年の秋から今年の年明けにかけて審議会の中でいろんな議論が行われた上で、この法案の中に具体的な内容が盛り込まれている。協議会を具体的にどのように進めていくのかについても審議会等の中でいろんな意見があつた上で今の法案になっており、法案が成立した後も、具体的な運用の詳細については、また両省において協議会も含めて、またご指摘のフォーラムの提言も含めて様々な方面から意見を頂きながら詳細を詰めていくことになると思う。

2点目の漁業補償に関して、これは法案の中身ではなく、また現行の運用の詳細を、総合海洋政策推進事務局が把握している立場ではないが、この法案は、水産庁、漁業団体の方々ともいろんな形で意見交換しながらこの法案はできてきており、これから運用の詳細を詰めていくに当たっても、引き続き水産庁、漁業団体ともよく相談しながら進めていくものと思っている。漁業補償についても、今日この場にも両省からも参加して頂いているが、頂いたアドバイスも含めて、詳細な設計はこれから行われていくものと思っている。

- 私も、協議会のことでお聞きしたい。現在行っている再エネ海域利用法促進地域においては、この表でいいますとステップ1の段階で協議会が開かれている。新しい EEZ 法ではステップ3になるということで、ここに変化があるわけだが、海運会社としては、例えば航路がかぶっているような場合、どうやって事業者と調整していくかという問題が発生してくる。海運会社は漁業補償なんてことは言わないので、国が選定する段階で航行ルー

トに被らないようにするなどの事前の工夫みたいなものを考えておいて頂くとよりスムーズにこの協議会が運営されるのではないかと思います。その点、御留意頂きたい。

- 基本的なことをお尋ねするが、洋上風力で作られられた電力、これは一体誰が利用して何に使おうとしているのか、多分、地域、地域で違うかもしれないが、どこか一例を挙げてもいいので、それを教えて頂きたい。これが一つ。

それから、EEZ 内で航路上にそれが設置されたとき、これは 100%安全とは言えないので、論理的には、破壊してブレードが浮遊する可能性は絶対にゼロとは言えない。もしもそういう事態が起きて、そして航行している船がその上に乗り上げて事故が起きた場合、誰が責任を取るのか、もしも今、決まっているのであれば教えて頂きたい。

- まず、洋上風力で作られた電力は誰が使っているのかということであるが、大きくは 2つあるのだと思う。1つは系統電源に接続されて一般消費者の方が日常使う中で電力を消費していく。もう一つは、個別の相対契約の中で工場などで使われていく。大まかに言うと、こうした2つの類型があろうかと思っている。

2点目の船の航路、これは先ほどの御指摘と重複する部分もあるかと思うが、船の航行ルートをしっかり考えた上で洋上風力を進めていくというのは大変大事なことだと考えている。したがって、今日御説明した資料5でいうと、①に経済産業大臣が募集区域を指定するときに関係行政機関と協議を行うと書いているが、この関係行政機関との協議の中で国土交通大臣とも協議するため、主要な船の航行ルートについてはあらかじめ募集区域から除外され、問題ない形で募集区域が指定されると思っている。その上でさらなる詳細な調整ということで、協議会の中で利害調整が行われ、船の航路も含めて問題ないという形で経済産業大臣、国土交通大臣が確認したものについてのみ正式な設置許可が行われる。このように、募集区域の段階と協議会の段階、2段階で船の航行ルートについて問題ない形でしっかり進められていくものと理解している。

また事故に関して御質問を頂いたが、これは現行の領海内の運用と同じだが、万一、(発電事業者の故意又は過失により)事故が起きたときには、基本的には(当該)事業者がしるべく対応すると理解しているが、この点について経済産業省ないし国土交通省で補足などあれば、お願いしたい。

- 2点目の航行ルートのほうは、もし国土交通省から補足があればと思うが、1点目の電気を誰が使っているのか、可能であれば具体名を示していただければということだったと思うが、その点について補足してもよろしいか。

- 願います。

- 例えば先日、第2ラウンドの洋上風力の公募の選定結果として、長崎県西海市江島沖の選定結果を公表させて頂いた。洋上風力は大規模電源なので、いろんな事業者の方々が特に風力由来のクリーン電気を使いたいということで、発電事業者との間で個別に相対契約を結んで電気を使うという方向で検討が進められている。今、申し上げた長崎県西海市江島沖の例でいうと、これは事業者がプレスリリースして表明しているので、個別に挙げ



でも問題ないと思うが、ここの発電事業者は住友商事と東京電力リニューアブルパワーが選定された。この事業者が生み出す電気はクリーン電力なわけだが、例えばシリコンウエハーをつくっている株式会社 SUMCO や住友金属鉱山が買うということでプレスリリースを出されている。最近、こういう形でクリーン電気を必要とされる産業の方々が増えており、そういった方々が洋上風力から生まれる電気を相対契約、コーポレート PPA のような形で購入されるということになっている。

- もう一つのほうの事故が発生したとき、事故が発生することは想定していないという答えになるかもしれないが、可能性としてはゼロということは全くないと思う。ですから、事故が発生したとき、誰が責任を負って補償するのか、それを聞きたい。
- これについては事務局あるいは関係各省から答えは今の段階で出せるか。今の法律の下でも事故が起きたらどうするのかとありますけれども。
- 国土交通省でございます。
- どうぞ。
- 先ほどの回答に重複するところがあるが、今、我々が考えているところでは、万一事故が起きた際というのは、EEZ ではない部分の運用と同様に、(発電事業者に故意又は過失がある場合は、) 一義的は(当該)事業者のほうで責任を負うというような形だと理解している。
- 了解した。

## 5. その他

〔参与から報告事項について説明。会議全体について意見交換。次回開催等について、事務局から説明。〕

- 本日、活発な御議論を頂いたことにつきまして、御礼を申し上げたい。ありがとうございました。本日御参加頂いている第7期の参与の皆様、ここ2年間、第4期の海洋基本計画の策定に向けた議論から始まり、昨年4月の策定以降は、本日御議論いただいた工程表の議論、それから先月、総合海洋政策本部で決定した海洋開発等重点戦略の策定に向けた議論ということで、近年を見ても、こういう海洋政策が大きく進展していく過程で私ども総合海洋政策推進事務局にとっても、それから政府全体にとっても非常に力強くサポート、厳しい御意見も含めてサポート頂いたこと、これにつきまして、この場をお借りし、改めて感謝申し上げます。本当にありがとうございました。今後につきましては、また総合海洋政策推進事務局から改めて御連絡申し上げたいと思うので、よろしく願いしたい。どうもありがとうございました。
- どうもありがとうございました。ここまで全てカバーしたわけでありまして、さらに事務局からは発言に付け加える点はあるだろうか。
- 一点ほど、次回開催につきましては、別途御連絡させていただきたいと思う。事務局

からは以上である。

- どうもありがとうございました。それでは、以上をもって、第73回の参与会議を終了する。どうもありがとうございました。