以下参考

①洋上風力発電の設置・保守に係る外国船籍の船舶の活用

現状と課題

- A社は、洋上風力発電の事業計画を進めていたが、**日本船籍SEP船は現状国内に３隻**しかなく、本事業の**建設に必要な日本船籍のSEP船等が確保できない**状況から事業計画が頓挫しており、他社も同様の状態が見られている。また、一般海域での事業者選定が進んだ結果、港湾区域も含め洋上風力発電の案件が輻輳しており、今後も国内のSEP船の不足が懸念される。
- 大手ゼネコンではSEP船の造船を進めているが、**道内だけで５つの有望地域が存在**し、１～２年以内には促進地域に移行することから、同時に複数の開発工事が進行していくため、**船舶不足による発電事業の遅れが懸念**される。特に、北海道は冬季の工事が難しく、春～秋にかけて船舶需要の集中が見込まれるため、確保が一層困難となる。
- 現在は外国船籍活用の特許制度があるが、認められる場合は極めて限定的かつ直前であり、特許を得て外国船籍を回送してくるだけで数か月かかってしまう。建設の遅れのみならず、メンテナンスの場面では数か月発電事業を止めざるを得ず、事業者に不利益が生ずる。
- 洋上風力発電の開発が進行することに伴い、SOV船の不足も懸念

必要な規制改革等

【根拠法令等】
船舶法第３条

【規制・制度改革の内容】
- 国内における洋上風力発電の設置・保守に、日本船籍の船舶のみでの対応が困難な場合には、海外で施工・保守等の実績のある船舶に限り**外国船籍の利用を特例として認める**ことができるような法令の改正

実現される姿

- 国内における洋上風力発電の設置、保守に外国船籍のSEP船、SOV船が活用できるようになり、これから増大する**洋上風力発電事業の開発等が促進**される。洋上風力発電の建設により、日本船籍のSOV船の需要が高まる。これに伴い、北海道GXへの国内外からの巨額の投資が得られ、北海道経済の活性化、地元の雇用創出につながる。
- 道内の洋上風力発電事業が計画通り遂行されることにより、2040年に最大45GWの目標や2050年カーボンニュートラルが達成され、道内はもとより関東圏の再エネ利用拡大と電力安定供給が実現する。
- 日本船籍のSEP船は限られており、沖縄航路のカボタージュ緩和のように一定の条件を付した上で包括的に外国船籍の活用に関する規制を緩和しても、内航船業界への影響は少ないとみられる（ただし現行の特許の運用では、洋上風力の円滑な導入には支障となる）。

参考

SEP船、SOV船

- **SEP船（Self-Elevating Platform)**は、プラットフォーム（台船）と昇降用脚をもち、クレーン、くい打ち等の作業を行う船。**SOV（Service Operation Vessel)**は、洋上風力発電の関係作業員が従事できるよう、宿泊設備を備えた作業支援船

「Blue Wind」
清水建設

「CP16001」
五洋建設等

「JWFC SUNRISE」
戸田建設等

（2026年竣工に向け造船中
日本郵船）

出所）資源エネルギー庁「再生可能エネルギーに関する次世代技術について」、一般社団法人 日本作業船協会ウェブサイト

５つの有望地域

- 再エネ海域利用法に基づく「有望な区域」として、**石狩市沖、岩宇・南後志地区沖、島牧沖、檜山沖、松前沖の５区域**が指定されている。

出所）資源エネルギー庁「なっとく！再生可能エネルギー」

洋上風力発電設備の設置工事等において使用する外国船舶に係る沿岸輸送の特許申請手続きについて

令和７年６月２日

洋上風力発電設備の設置工事等において使用する外国船舶に係る船舶法第３条ただし書の規定による沿岸輸送の特許申請手続きについては、下記をご参照ください。

洋上風力発電設備の設置工事等において使用する外国船舶に係る船舶法第３条ただし書の規定による沿岸輸送の特許申請手続きについて

国土交通省海事局外航課

洋上風力発電設備の設置工事等において使用する外国船舶に係る
船舶法第３条ただし書の規定による沿岸輸送の特許申請手続きについて

洋上風力発電設備の設置工事等において使用する外国船舶に係る船舶法（明治３２年法律第４６号）第３条ただし書の規定による沿岸輸送（このうち旅客の沿岸輸送については、洋上風力発電設備の設置工事等の作業に従事する作業員の輸送に限る。）の特許申請手続き（当該沿岸輸送について不開港場寄港の特許を必要とする場合には不開港場寄港の特許申請手続きを含む。）については、下記のとおり取り扱うこととします。

記

１．提出書類

申請者は、洋上風力発電設備の設置工事等に当たり、必要な日本船舶を確保できずやむを得ず外国船舶を使用しようとする場合には、その輸送内容が明らかになった時点で、遅滞なく、以下の書類を４．の申請先にメールで提出すること。

(1) 船舶法第３条ただし書の規定による申請書（洋上風力発電設備関係）（別紙１～３を含む。）

(2) 船舶の国籍証書（写）（国籍証書で国際総トン数を確認できない場合は、国際総トン数証書（写）を併せて提出すること）

(3) 上記(1)(2)のほか、国土交通省海事局外航課（以下「外航課」という。）が申請書に記載された内容を確認するために必要と認める書類

２．申請者

外航課は、次に掲げる者のいずれかが行う特許申請について受け付ける。

①当該船舶の船長
②　〃　　所有者（法人にあっては、その代表者）
③　〃　　運航者（法人にあっては、その代表者）
④②又は③に掲げる者の本邦にある事務所の代表者
⑤③に掲げる者の本邦にある代理店の代表者
⑥港湾法（昭和２５年法律第２１８号）第３７条の５第３項の規定により占用予定者として選定された者又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）第１５条第３項の規定により選定事業者として選定された者

３．特許期間

(1) 洋上風力発電設備の設置工事で使用する場合

当該工事の開始から終了までの期間内

(2) 洋上風力発電設備の維持管理で使用する場合

当該維持管理の開始の日以降、日本船舶の確保予定時期までの間で、１年を超えない期間

４．申請先

国土交通省海事局外航課
メールアドレス：hqt-kaiji-offshorewind-gaikouka@gxb.mlit.go.jp

５．標準処理期間

２箇月

⑦圧縮水素の貯蔵量上限の緩和

現状と課題

- **圧縮水素は用途地域ごとに貯蔵量上限**があるため、社会実装に必要な水素の貯蔵ができない状況
- たとえば、**商業地域の貯蔵量上限は700㎥**であり、利用が期待される30kW程度の燃料電池の場合、**ほぼ毎日タンク交換が必要**となり、著しく**実用性を欠く**。また、風力発電等の余剰電力を用いて電力需要低下時に効率よくエネルギーを貯める水電解装置の導入も進まない。
- 水素供給事業者によると、大手ゼネコン等による商業施設等での水素燃料電池設置の検討も、こうした規制から導入を断念する事例も出ている。
- 水素社会の実現に向け、供給量増加やコスト低下、これらによる需要の創出が不可欠であり、商業地域等を含めた**幅広い地域・分野で導入が期待される水素**について、**貯蔵量規制を見直す必要**がある。

必要な規制改革等

【根拠法令等】
建築基準法第48条、施行令第116条、第130条の9

【規制・制度改革の内容】
- 圧縮水素の貯蔵又は処理に供する建築物は、用途地域ごとに一定数量を超える場合に建築規制がかけられているが、水素ステーションと同様に、高圧ガス保安法等で必要な安全基準を設定の上、**貯蔵量上限規制の適用を除外する法令の改正**

実現される姿

- 圧縮水素の貯蔵又は処理に供する建築物について、水素ステーションと同様に、必要な安全基準を設定した上で、用途地域ごとの貯蔵量上限規制から除外することで、**地域に大規模な需要が創出**され、**コストダウンと水素普及拡大の好循環**が生まれる。
- 再エネポテンシャルが国内随一である北海道は、グリーン水素製造の最適地であり、大規模な需要を組み合わせることで、再エネの地産地消モデルと水素サプライチェーンの構築が期待される。

参考

用途地域別の規制緩和

■高圧ガス保安法等で必要な安全基準（技術上の基準）を規定した上で、建築基準法及び同法施行令で定める用途地域毎の貯蔵量上限規制の適用を除外する。

区　分	第1種低層住居専用地域等	準住居地域等	近隣商業地域 商業地域	準工業地域	工業地域 工業専用地域
圧縮ガスの貯蔵又は処理に供するもの	×	○ 350㎥以下	○ 700㎥以下	○ 3,500㎥以下	○
水素ステーション （H26建築基準法施行令改正により規制緩和）	×	○	○	○	○

この数量規制の適用を除外する