

R6.4.11 WGヒアリング 北海道 提出資料

○洋上風力発電の設置・保守に係る外国船籍の船舶の活用

○外国人船員等が乗船する船舶の海外港への寄港要件の緩和

北海道・札幌「GX金融・資産運用特区」

洋上風力発電の設置・保守に係る外国船籍の船舶の活用

外国人船員等が乗船する船舶の海外港への寄港要件の緩和

提案説明資料

北海道

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

GXの推進の障壁・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ことになるため、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船の不足も懸念される。



規制改革の実現・サービスの実装により実現される地域の姿

- ・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。）

必要な規制・制度改革

【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。

実施場所・地域

北海道全域

提案する規制緩和の内容

北海道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認める。

【現在：外国船籍の利用不可】



設置
工事



船不足により洋上風力発電の設置等の調達が**不可**

【規制緩和後：外国船籍の利用可】



設置
工事



外国船籍の活用により洋上風力発電の設置等が**容易になる**

②外国人船員等が乗船する船舶の海外港への寄港要件の緩和

GXの推進の障壁・課題

- ・2040年に最大45GWの国の電力目標を達成するためには、洋上風力発電の開発を加速化させる必要がある。
- ・建設作業におけるSEP船の運用に関し、国内の開発案件において、外国人船員の60日ルールの関係から、一旦作業を中断し海外港に寄港せざるを得ない状態となり、半月程度の建設期間の延長を招いた。特に北海道は、冬季の工事が難しく、春～秋にかけて集中的に作業しなければならない中、海外寄港のための工事の一時中断は、場合によっては1年で終了する工事が足掛け2年にわたることとなり、円滑な導入の妨げとなる。
- ・SEP船の備船は高額であり、建設期間が延びることはプロジェクトのコスト増につながり、電力料金により国民負担が増大する。
- ・大規模洋上風力発電施設の建設実績が乏しい日本では、建設・保守に係る熟練の船員・作業員が不足している。保守船舶を運用する日本企業においては、外国人を船員とできないため、日本人船員のほかに運用実績のある外国人を別にアドバイザーとして雇用しておりコスト増となっている。



規制改革の実現・サービスの実装により実現される地域の姿

- ・大量導入やコスト低減が可能で、経済波及効果が大きく、再エネ主力電源化の切り札と言われる洋上風力発電について、2040年・45GWの国の導入目標や2050年カーボンニュートラル達成に向けて、円滑かつ迅速な導入が図られる。
- ・季節的制約がある北海道において、建設を着実に進められる。
- ・外国船籍、外国人船員の円滑な導入に伴い、事業計画が立案しやすく事業参入が容易となることで多くの事業者の入札参加につながり、国内洋上風力産業の発展、地元サプライチェーンの構築等に伴う地域活性化が期待される。
- ・発電事業のコスト低減に伴い、国民負担の軽減が図られるとともに、事業者による地域共生の充実が期待される。
- ・導入が進むヨーロッパ等の船員・作業員を導入することにより、安全で着実な建設・保守作業が実現するとともに、コスト削減につながる。

必要な規制・制度改革

【根拠法令等】

船舶法、出入国管理及び難民認定法

【規制・制度改革の内容】

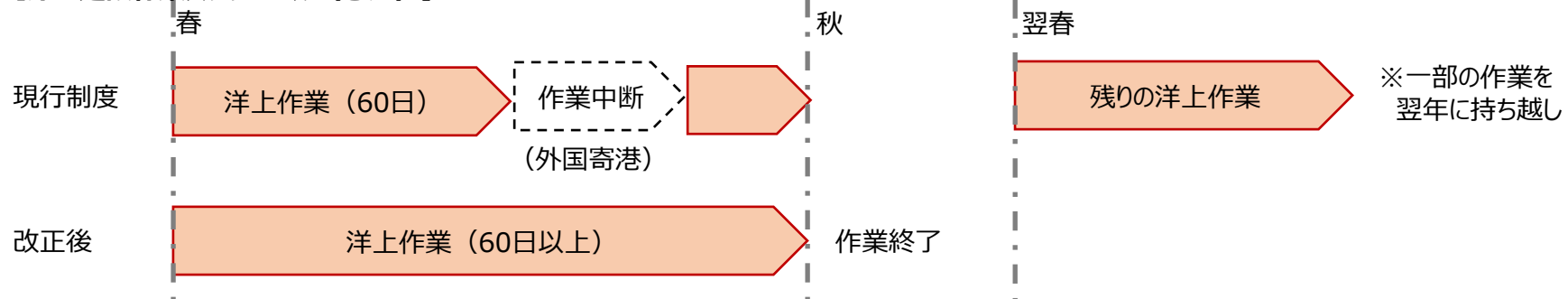
北海道沿岸における洋上風力発電設置に係る船舶（SEP船等）及び保守に係る船舶（SOV等）については、外国人船員・作業員が乗船する船舶に求められる60日以内の海外港への寄港を緩和する、北海道を特例とする法令の整備。

実施場所・地域

北海道全域

提案する規制緩和の内容

【洋上建設作業スケジュール（想定）】



提案の要点

カボタージュ規制

船舶法 第三条

日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス

➡ **国家主権・安全保障**の観点から、**自国内の貨物又は旅客の輸送は、自国の管轄権の及ぶ自国籍船に委ねるべきとの国際的な慣行**として確立した制度

外国人船員の60日ルール

日本籍船に外国人船員が乗船する場合は、入管法の規定を準用し60日以内に海外港に寄港する取扱い。

➡ 日本人船員の**意義・必要性**として、**非常時等の対応、海上輸送の安全の確保及び環境保全、船舶運航等に係るノウハウの維持**などが挙げられ、これらの維持・確保に向けた運用と承知

洋上風力発電の調査・建設・メンテナンスに係る外国籍船・外国人船員の活用

- 国のエネルギー基本計画達成に向けた、洋上風力発電事業の計画を見通した場合、発電施設の建設・設置に必要なSEP船（Self Elevating Platform/自己昇降式台船）などの**日本船籍の作業船の不足**が見込まれる。
- 今後、洋上風力発電の導入拡大により、SOV（Service Operation Vessel/オフショア支援船）やCTV（Crew Transfer Vessel/作業員輸送船）といった、**メンテナンスに係る船舶の不足**が見込まれる。
- 船員そのものの確保が課題となっていることに加え、国内で洋上風力発電の建設・設置や運用に係る実績が少なく、**建設・設置の作業やCTV等メンテナンス船舶の操船といった関連する技術**を持つ船員が不足。

船舶法第3条の特例として、海外で施工・保守等の実績のある船舶に限り、洋上風力発電事業における**外国籍船の活用を認める**。

円滑かつ安全な施工・保守作業の実現のため、技術をもった外国人船員の活用できるよう**外国人船員の60日ルールを緩和**する。

→**北海道がもつ洋上風力発電のポテンシャルを最大限に活かし、国の導入目標の達成に貢献**する。

洋上風力発電の建設・運用に用いる主な船舶

〔建設・設置に用いる「WT I V」〕

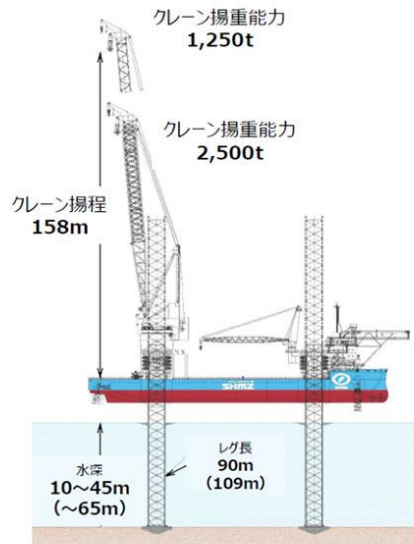
(Wind Turbine Installation Vessel/SEP船)



全長×全幅：142m×50m
 総トン数：約28,000t
 推進システム：5,000馬力スラスタ×3台
 4,300馬力スラスタ×3台
 ジャッキシステム：ラック&ピニオン形式
 (14,000t/脚)
 メインクレーン：1,250t (伸長時：揚程158m)
 2,500t (短縮時)

DPS※搭載
 ※Dynamic Positioning System:位置保持システム
 住居室：最大130人宿泊可能

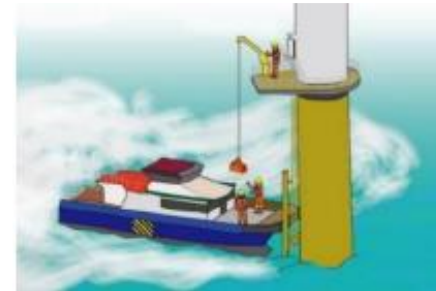
対応水深：10～45m (レグ長90m時)
 10～65m (レグ長109m時)



〔運用に用いる「CTV」〕



(資料：日本郵船)



← (資料：
 経産産業省)

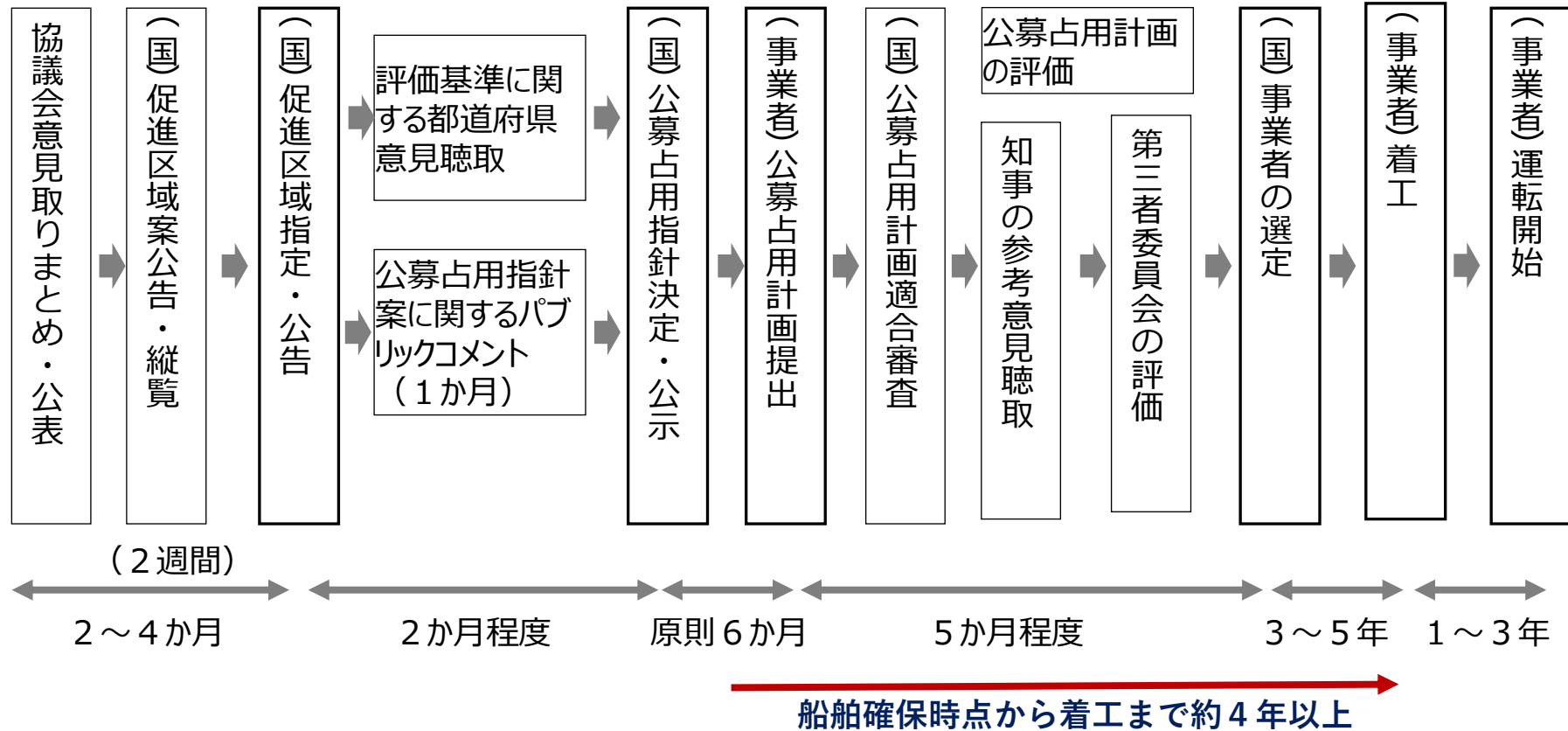
〔運用に用いる「SOV」〕



← (資料：
 商船三井)

空蘭港を母港とする「BLUE WIND」(清水建設所有)
 (資料：左上・下～清水建設、右上～グリーンパワー石狩)

洋上風力発電事業者の選定プロセス



(注) 公募占用指針：国が、事業者の選定に当たり、区域、占用開始時期、出力の基準、価格・調達期間、評価基準等を定めるもの。

公募占用計画：選定事業者となろうとする者が、区域、占用期間、発電設備の構造、施工計画、財務状況、事業実施体制等を記載し、国に提出するもの。

洋上風力発電事業者の選定に係る評価基準

再エネ海域利用法に係る洋上風力発電事業者の選定に係る評価基準

価格点	配点	事業実現性評価点		配点	
価格点	120	事業 の 実施 能力 (80)	迅速性		20
			事業計画の 基盤面	事業実施体制・実績	10
				資金・収支計画	10
			事業計画の 実行面	運転開始までの事業計画	15
				運転開始以降の事業計画	5
		電力安定供給		20	
		地域 との 調整等 (40)	関係行政機関の長等との調整能力		10
			周辺航路・漁業等との協調・共生		10
			地域経済波及効果		10
			国内経済波及効果		10
計	120	計		120	

(配点 (満点) 240点)

[説明]

- ・事業実施体制や事業計画の中で、工事や運用に係る船舶の確保状況が評価に影響。
- ・日本籍船の確保を優先し運転開始時期が遅くなる場合は迅速性の評価に影響。

洋上風力発電事業の見込みと作業船の状況

今後1,000基相当の風車が必要となるが、道内の5つの有望区域では、1/4にあたる250基相当のポテンシャルがある。今後は、その建設に携わるSEP船の確保が課題。さらに、ポテンシャルが大きいEEZへの設置が可能になると、洋上風力発電が大幅に拡大する可能性。

道内の5つの有望区域（再エネ海域利用法）



国の系統調査における5区域の出力規模の試算結果

区域	配置想定	下限値 (10MW基数)	上限値 (15MW基数)
①石狩市沖	2列	910MW (91基)	1,140MW (76基)
②岩宇・南後志地区沖	1列又は2列	560MW (56基)	705MW (47基)
③島牧沖	1列	440MW (44基)	555MW (37基)
④檜山沖	1列	910MW (91基)	1,140MW (76基)
⑤松前沖	1列	250MW (25基)	315MW (21基)

北海道の目標15GWのうち
3.9GWが、5区域で確認

385.5万k[3.9GW]
(257基)

※ 前提条件に基づき機械的に配置検討を行ったものであり、防衛レーダーその他の要因によって別途制約が生じる可能性があるため、この規模で設置できることを担保するものではない。
(令和4年度「洋上風力発電に係る系統容量の暫定確保を想定した事前調査等検討業務」による試算結果)

出所) 北海道「成長するGX 洋上風力発電関連産業セミナー」資料2 (洋上風力政策について (資源エネルギー庁資料))

洋上風力発電の建設に必要なSEP船



秋田港・能代港の場合

2022年7月から9月にかけて、SEP船により、33基のタワー・ナセル・ブレードの据付を実施
※設置に適した日本海側は、気象・海象・漁期の関係で、洋上工事が可能な時期が夏季中心に限定される。



国内のSEP船は限定

【今後導入される15MW級に対応できる日本船籍のSEP船】

- ✓ 清水建設「BLUE WIND」
- ✓ 五洋建設等「CP16001」
- ✓ 戸田建設等「JWFC SUNRISE」
- ✓ 日本郵船 (2026年竣工に向け造船中)

今後の建設需要への対応が課題

今回の特区提案

外国船籍の船舶の活用

出所) SEP船の画像は、「洋上風力発電整備等の建設工事等の作業員の教育訓練ガイドライン」(国土交通省)

日本における洋上風力発電導入スケジュール（見込）

日本における洋上風力発電の洋上作業スケジュール

区分	区域名	設備容量 (万kW)	期 間								備考
			2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	
港湾	北九州港響灘	22			▶★運転開始						
港湾	茨城県鹿島港	16				▶★運転開始					
一般海域1R	長崎県五島市沖	1.7	▶			▶★運転開始					
一般海域1R	秋田県能代市・三種町・男鹿市沖	47.9					▶	▶★運転開始			
一般海域1R	秋田県由利本荘市沖	81.9							▶	▶★運転開始	
一般海域1R	千葉県銚子市沖	39.1					▶	▶★運転開始			
一般海域2R	秋田県八峰町能代市沖	31.5					▶	▶★運転開始			
一般海域2R	秋田県男鹿市・潟上市・秋田市沖	31.5					▶	▶★運転開始			
一般海域2R	新潟県村上市・胎内市沖	68.4					▶	▶★運転開始			
一般海域2R	長崎県西海市江島沖	42						▶	▶★運転開始		
一般海域3R	青森県沖日本海側（南部）	60		●公募開始							
一般海域3R	山形県遊佐町沖	45		●公募開始							
一般海域3R	北海道松前沖	32									
一般海域3R	北海道檜山沖	114									
一般海域3R	北海道島牧沖	56									
一般海域3R	北海道岩宇・南後志地区沖	71									
一般海域3R	北海道石狩市沖	114									

作業船の不足が
懸念される

（参考）導入実績（累計）（万kW） 24.7 24.7 46.7 48.4 64.4 182.9 324.8 406.7

（国のエネルギー基本計画の目標：2030年5.7GW）

（資料）法定協議会資料、事業者公表資料から北海道庁作成

船員不足の状況

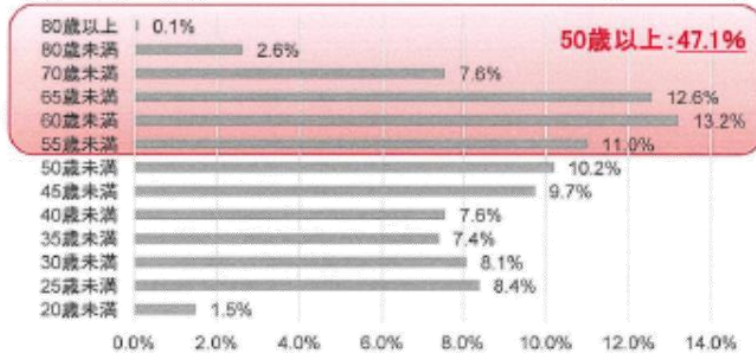
人出不足の状況→外国人人材の活用による日本人船員の雇用確保に対する影響は小さい

交通政策審議会海事分科会基本政策部会
中間とりまとめ参考資料（2020.9.24）

- 人手不足による「物流危機」は内航海運の分野においても進行中。
- 内航船員は高齡化が著しく、今後の事業継続に支障が生じないよう、若年船員の確保・育成が必要であり、「働き方改革」が進んでいる陸上職に劣らず魅力的な職業にしていけることが不可欠。

○内航船員数の年齢構成

・高齡化が改善傾向にはあるものの、依然として約半数が50歳以上



(2017年10月現在)
○海事局調べによる。

○内航海運業を継続していく上での課題

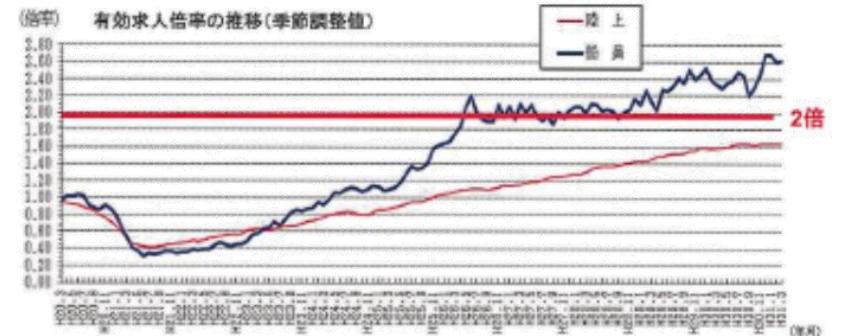
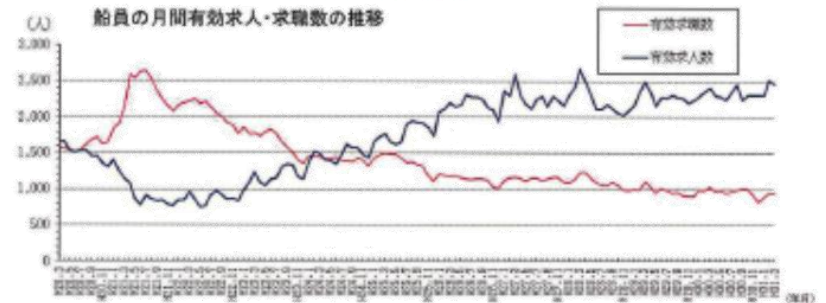
・事業継続の上での課題として、「船員確保が困難」との回答が最多(36.5%)



出典:内航海運事業者に対する経営実態調査(平成28年)

○船員の月間有効求人・求職数及び有効求人倍率の推移

・有効求人倍率は、近年、2倍を上回る状況が続いている。



出典:海事局調べ

技能をもつ船員の必要性

[建設・設置作業に関する技能]

※SEP船の例



発電機メーカーの品質保証上、工事の精度管理・施工管理のため海外メーカー技術者が乗船

[運用（操船）に関する技能]

※CTVの例



作業員が
風車に乗り移る

保守部品等
の搬入

海外の提携企業に船員を派遣し操船技術の習得を図ることに加え、当面は、操船を熟知した外国人がアドバイザー（船員ではない）として乗船

外国人船員の活用と並行し日本人船員の確保・育成の取組も進められている

- 国において関連人材の育成にも取り組んでいるところ（経済産業省：洋上風力発電人材育成事業（補助））
- 内航船事業者も国の補助を活用し日本人船員の育成に取り組んでいる
 - ・洋上風力発電事業に従事するD P S (自動船位保持装置)搭載作業船の乗組員に対する操船・運用訓練事業（M O L マリン&エンジニアリング）
 - ・洋上風力発電専門作業員及び小型作業船（CTV等）乗組員育成のための教育訓練プログラム構築及び訓練環境の整備と海洋人材開発（日本郵船）
- 北海道では内航船事業者と連携し、水産高校の生徒に職業の魅力に係る普及啓発を実施

企業ヒアリング結果（主なもの）

区 分	企業からの意見
作業船の確保に関する支障について	自由に工事する船舶を選べなければ、 施工計画が立てられない 。国内のS E P 船は数隻しかない状況で、風車のサイズは大型化が進んで おり国内のS E P 船への投資は追いついていない 。[発電事業者]
作業船の確保に関する支障について	外国船は必要と考えている。 O & M（運用・メンテナンス）期間中に 、S E P 船やその他 必要な作業船 を利用する必要がある場合に、こうした船舶を 確保できないと、事業を数か月止める こととなり、経営上影響は大きい。[発電事業者]
外国人船員の活用に関する支障について	外国人船員が乗船していることによって、 60日ごとに韓国まで回航し、わざわざ給油するといった時間もコストもかかることと余儀なくされた 。[建設事業者]
外国人船員の活用について	外国人船員の規制は、日本人船員の仕事の確保を目的とすると理解。他方、 日本人で洋上風力施工の技術を持った人が多数いるわけではない 。外国人船員を活用しながら、一緒に乗船する日本人船員のO J Tに資することも考慮すべきではないか。[発電事業者]
外国籍船や外国人船員の活用について	外国籍船の利用や外国人船員の登用に関する 規制緩和が認められていれば、開発期間が短縮や事業コストの削減 といったことで、事業計画が大きく変わる。[発電事業者]
制度の見直しについて	カボタージュ規制や外国人船員に係る課題は、5～6年前から声が上がっていて進んでこなかったもの。他方、 いきなり全国的に規制緩和を行うと影響も大きいので、特区で先行的に行うのもよいのではないか 。[発電事業者]

【補論】GX投資と海外投資機関との関係性

- 40兆円規模のGX投資を呼び込むためには、国内だけでなく海外からの投資家の呼び込みが必要。GX事業には様々なリスクがあり、そこに投資する場合でも、**開発案件の現場近くで専門的な知見をもった人材がモニタリング等を行うことが重要。**
- 実際、インフラファンド運営を例にとれば、現地企業との合併会社設立等を通じて、案件開発のための**現地情報の収集・分析、投資案件の調査・評価、投資後のモニタリング等を行うため、投資先案件に近い場所に拠点を設ける**ことが多く、日本国内に拠点を設けている事例も存在。
- 海外インフラファンドの進出先拠点を選ぶ基準は、主に以下の点が挙げられる。（個社へのヒアリング結果より）
 - ① 弁護士、金融サービス業者などの専門事業者や、その他関連事業者が身近にあること
 - ② 高度人材を惹きつけるような都市の魅力
 - ③ ビジネスパートナーのオフィスへの近接性
 - ④ 国内・海外ハブとの接続性がよい交通インフラが整備されていること



札幌・北海道として、上記①～④の基準を満たす環境を整備し、GX事業者だけでなく、インフラファンドや資産運用会社を呼び込むため、規制改革・税制優遇・その他地元での取組みを進めていきたい。

<海外インフラファンドが日本国内に進出した事例>

- ① コペンハーゲン・インフラストラクチャー・パートナーズ (CIP) (デンマーク)
- ② マッコリーグループ (オーストラリア)
⇒ 日本において、スペインのエネルギー企業大手イベルドローラ社と折半出資の合併事業を設立し (2020年9月)、3.3GWの洋上風力発電プロジェクト (浮体式及び着床式) を共同開発



海外拠点から投資を提供

北欧諸国、英国などの大手機関投資家、年金・生保等のアセットオーナー、大規模ファミリーオフィス等

■ 三菱重工と協業した北海道での事業展開

北海道における洋上風力発電プロジェクトの開発を目的に北海道洋上風力開発合同会社を2019年4月に設立(現在、島牧沖及び檜山沖での事業を開発中)。

■ 東急不動産と協業した青森県での事業展開

青森県沖日本海(南側)での洋上風力発電事業での協業のため、2022年7月に青森南洋上風力開発合同会社を設立。

R6.4.11 WGヒアリング 北海道 提出資料

○洋上風力発電の設置・保守に係る外国船籍の船舶の活用

○外国人船員等が乗船する船舶の海外港への寄港要件の緩和

洋上風力関係船舶・船員 関係資料

- 国家主権・安全保障の観点から、自国内の貨物又は旅客の輸送は、自国の管轄権の及ぶ自国籍船に委ねるべきとの国際的な慣行として確立した制度。

○ 船舶法（抄）（明治三十二年法律第四十六号）

第三条 日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス

	アメリカ	カナダ	フランス	ドイツ	イタリア	スペイン	中国	韓国	日本
									
カボタージュ 規制	あり	あり	あり※	あり※	あり※	あり※	あり	あり	あり

※ EU加盟国籍の船舶は、EU域内における輸送が可能。

- 海洋基本計画（閣議決定）において、カボタージュ制度の維持を明記。
- こうした制度趣旨等を踏まえ、外国籍船による自国内の貨物又は旅客の輸送については、特許を付与した場合にのみ認めている。

一般に、

- 利用可能な日本籍船による輸送サービスが存在しないか（日本籍船への転籍の可能性を含む）
 - 外国籍船の投入が内航輸送事業者に影響を与えないか
- といったことなどを考慮し、個別の事例ごとに審査。

第4期 海洋基本計画（令和5年4月28日 閣議決定）

5. 海洋の産業利用の促進

（2）カーボンニュートラルへの貢献を通じた国際競争力の強化等

ア 海洋由来の再生可能エネルギー

① 洋上風力発電

- 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1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万kW～4,500万kWの案件の形成を目指す**。（経済産業省、国土交通省、環境省）
- 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、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。（経済産業省、国土交通省）
- 我が国の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（JOGMEC60）による調査等の在り方の検討を進める。また、専用船等を用いた施工手法を確立する。さらに、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組を行う**。（経済産業省、国土交通省、環境省）
- 洋上風力発電設備の審査手続の合理化による事業者の負担軽減のため、洋上風力発電設備に関する技術基準、工事実施及び維持管理の方法に関する基準類について国内外の最新の技術動向も踏まえながら充実・深化させる。（経済産業省、国土交通省）

（3）海上輸送の確保

イ 内航海運

- **安定的な国内海上輸送を確保**するため、国際的な慣行である**カボタージュ制度を維持**する。（国土交通省）

洋上風力発電人材育成事業

資源エネルギー庁
省エネルギー・新エネルギー部
新エネルギー課 風力政策室

令和5年度予算額

6.5 億円 (6.5 億円)

事業の内容

事業目的

2050年カーボンニュートラル実現に向けて、洋上風力発電は、大量導入・コスト低減・経済波及効果の観点から、再生可能エネルギー主力電源化の切り札として推進する必要があります。本事業では、民間事業者等が洋上風力発電に係る人材を育成するため、事業開発（ビジネス・ファイナンス・法務関連）、エンジニア（設計・基盤技術・データ分析関連）、専門作業員（建設・メンテナンス関連）の分野別に必要となるカリキュラムの策定やトレーニング施設等の整備に必要な費用に対して補助を行い、洋上風力産業界のニーズに即した人材の育成を推進し、もって、長期的かつ安定的に洋上風力発電を普及させることを目的とします。

事業概要

大学、高专等の教育機関と産業界が一体となり、学生や社会人等に対して洋上風力関連スキルの習得やスキル転換を図っていくために、カリキュラム等を開発する取組及びカリキュラムの高度化を図る取組に対し、関連費用を支援します。特に、事業開発（ファイナンス・法務含む）・風車設計・建設・メンテナンス等の分野別に必要となるカリキュラムの策定とその高度化について支援を行います。

【補助率2/3】

また、作成したカリキュラムの実施に必要な、風車設備のメンテナンスや洋上作業に係る訓練を行うための施設等の整備費用についても支援します。【補助率2/3】

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



洋上風力の作業に関するスキルの例



成果目標

令和4年度からの事業であり、約3年程度の支援を想定し、最終的には洋上風力発電産業界のニーズに即した人材の育成を推進し、もって、長期的かつ安定的に洋上風力発電を普及させることを目的とします。

具体的には、約3年間で、事業開発（ファイナンス・法務関連）人材育成事業、エンジニア（設計・基盤技術・データ分析関連）人材育成事業について各2～4件程度、専門作業員（建設・メンテナンス関連）人材育成事業について5～7件程度支援します。