

## 第I部 過去のワークショップの論点整理

### (I) 課題：港湾開発の負担の大きさや不確実性

- ▶ プレアッセンブリや積出（＝基地港湾）や生産拠点のための港湾など、港湾開発はコストが大きい
- ▶ 産業が未熟で、タービンやプロジェクト規模の大型化が続いており、入札ベースの市場でもあるなど、開発に関する不確実性が大きい
- ▶ デンマークEsbjerg港の方針：
  - 発電コスト低減という大目的を忘れない
  - 産業／社会インフラ投資がもつ長期的性質を理解し、そのリスクを負う
  - 港湾間の短期的競争や利潤追求のみに囚われず、長期的視野で連携する
  - 用地の柔軟な運用を目指す（洋上風力に頼らない）
- ▶ 台湾・台中港の話題提供からは、ロードマップを敷き、不確実性を減らす政府のリーダーシップの重要性が見出された

16

### (I) 課題：港湾開発の負担の大きさや不確実性

- ▶ 日本の港湾開発に関しては以下の課題が挙げられた
  - 政府の戦略は電源開発優先で、基地港湾に関しては計画・出資を主導
  - 生産拠点港を含む他の港湾の開発については未定
  - 港湾開発も電源開発も公募ベースの選定であり、不確実性がさらに大きくなって開発負担を増大させている

- ▶ ベトナムやバリアブントウ省における洋上風力産業／港湾開発の最大の課題は何か
- ▶ 開発の負担の大きさ、また関連する不確実性についてどのような議論が行われているか

17

### (2) 港湾開発の主体のあり方の重要性

- ▶ デンマークでは、多くの港は自治体が所有し、独立採算・民営化されている
  - 港湾管理会社は基本的に補助金や公的資金をもらっていない
  - 民営化によって迅速かつタイムリーに、柔軟な意思決定ができる
  - 自治体や政府とは緊密に連携しつつ、独立した関係性が望ましい
- ▶ 台湾の話題提供からは、強い政府のリーダーシップが伺えた
  - 発表した港湾管理者Taiwan International Ports Corporation, Ltd. (TIPC)は所管官庁（交通部）が所有
  - 台湾において9つの主要港を運用・管理する
  - 洋上風力開発については、省レベルで計画が策定され、それに従ってTIPCが投資判断を行う

18

## (2) 港湾開発の主体のあり方の重要性

- 日本のスキーム
  - 港湾は地元の港湾管理者によって運用・管理されている
  - 基地港湾開発については、国交省が計画を策定し整備費を出資する
    - 一方で、基地港湾の選定は港湾管理者の公募ベースで行われ、不確実性が大きく開発主体が曖昧になっている
    - 港湾管理者は応募に関する判断を求められるが、中長期的な産業の見通しや国際的動向など、必要な検討の材料や機会が不十分と考えられる
  - 発電コストを抑えながら拡大する産業規模に付いていくため、判断の柔軟さと迅速さが必要だが、そもそも国レベルでこのような判断を行えるのか？
  - 「基地港湾」に限定したスコープや縦割り思考ではなく、より幅広い視点で、官民がより緊密に連携できるあり方が必要ではないか

19

## (2) 港湾開発の主体のあり方の重要性

- 洋上風力産業や港湾の開発について、どの程度具体的な計画が検討されているのか
- そのような開発は誰が主体となって行われているのか、省と政府、あるいは官民の棲み分け等はどのようになっているか
  - 産業開発の出資者は誰か
  - 開発の計画はだれが中心となって行われているのか
  - そのような開発計画に産業界はどのように関わっているのか

20

## (3) フレーミングの重要性：何のための開発なのか

- デンマーク話題提供では、港湾開発を単なる再エネ電源開発と捉えるのではなく、より広範な社会的意義を考える必要性が述べられた
  - グリーン変革、地域の経済、教育、交通、環境保全、イノベーション、等
- 台湾からは、産業・技術・雇用への効用に言及があった
  - 産業では、エネルギーに限らず他分野への波及効果も
  - 政府レベルで「Taiwan Talent Development Mechanism」を立ち上げ、大学と連携して教育や雇用、産業振興に役立てようとしている
- 日本の関連省庁ヒアリングでも「フレーミング」は重要とされた
  - 特にローカルステークホルダーとの関わりにおいて
  - 開発に関連する長期的、社会的な課題を検討する場づくりは重要
  - 本来、法定の「協議会」がこのような場づくりに資することが望ましい

21

## (3) フレーミングの重要性：何のための開発なのか

- ベトナムにおける洋上風力開発に対する受け止めはどのようなものか。一般社会からの反対が問題になることはあるか。
- ベトナムで再エネ開発や洋上風力開発を最も積極的に進めようとしているのは誰か
- 大学や研究機関との連携はあるか、検討されているか

22

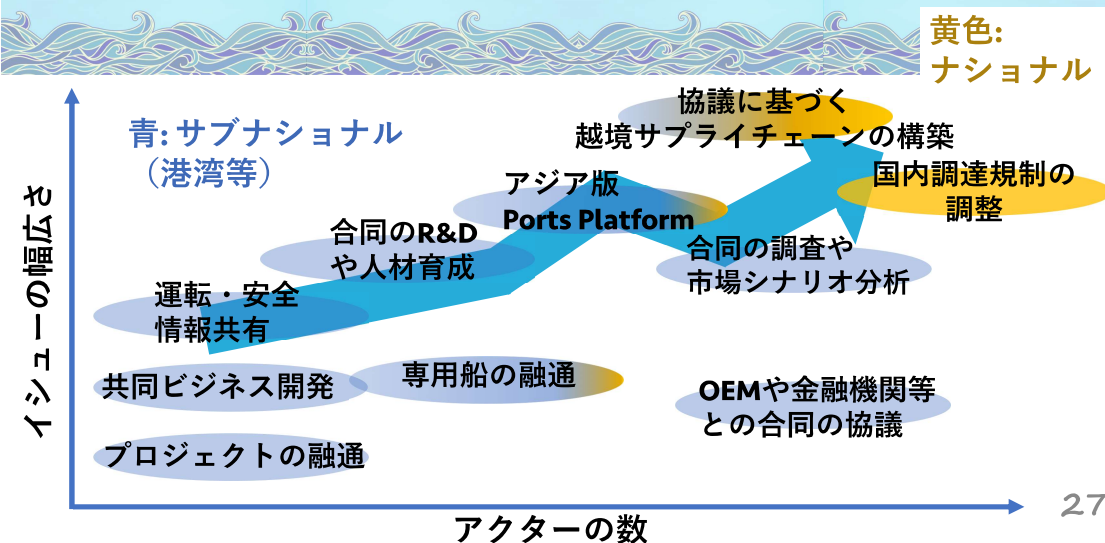
# ディスカッションの目的

- サブナショナルなアクターによる越境サプライチェーン構築に向けた協力の可能性を検討し、そうした協力関係が東アジアのサプライチェーンの発展に与える影響を考えること
- サブナショナルなアクターとは
  - 特に第1部で扱った、産業集積の見込まれる先進的な拠点港湾（台中、北九州、バリアンタウ、等）に果たしうる役割は何か
  - Esbjerg港の話題提供でも、港湾間の連携の重要性に言及があった
  - その他、グローバルなOEM、サプライヤー、デベロッパー、金融機関などの関連する民間企業や、関係する産業団体、研究機関等も含む

# 港湾をはじめとするサブナショナルなアクターによる協力のあり方の例

- スケジュールの調整や融通、混雑緩和
- 複数の港湾や離れた港湾間の調整力を活かしたビジネスモデルの開拓
- 欧州にならったアジア版「ポーツプラットフォーム」の創設、効率化や安全性・健全性に関する情報共有、ベストプラクティスの共有、予測や見通しの共有
- 合同のR&D、実証実験、環境保護や漁業への影響等の合同調査
- トレーニングや人材育成での協力
- 港湾以外のアクターとの協議（海外のOEM、金融機関、技術認証機関、等）

# 協力のあり方の例



# ディスカッションの論点 (例)

- サブナショナルなレベルの越境的・国際的な協力の形にはどのようなものがあるか
- それらの実現の障壁は何か、どのような形が最も実現しやすいか
- そのような協力関係が増えることによって、東アジア各国のサプライチェーン形成にどのような影響があるか
  - 例えば、日台の産業集積港の間で効果的な協力関係を築くことは、双方の洋上風力産業のより包括的な連携につながるだろうか？
  - どのようにして「効果的な協力関係」を築けるか？特に、競争と協力のバランスをどのようにとるか。
  - 特に浮体式を念頭においた場合はどうか。