

2025 年度事業評価に係る評価結果のまとめ（報告）

2025 年度事業評価について、分科会長の承認をもって 2 件の評価結果が確定した。

事業評価

	事業名	種類	担当部
1	風力発電等導入支援事業	中間	再生可能エネルギー一部
2	脱炭素化に向けた次世代航空機実用化開発調査事業	終了時	航空・宇宙部

本日報告する各件の「評価結果について」は以下の通り。

事業評価

3-1. 「風力発電等導入支援事業」（中間評価）事業分科会

（担当部：再生可能エネルギー一部、分科会開催：2025 年 10 月 16 日）

●実施期間・予算額

評価対象期間 2021 年度～2024 年度の総額 98 億円

●分科会名簿

	氏名	所属、役職
分科会長	きくち よしあき 菊池 喜昭	一般財団法人沿岸技術研究センター 参与
分科会長 代理	はすみ ともひろ 蓮見 知弘	国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所 洋上風力発電プロジェクト チームリーダー

委員	いけや つよし 池谷 毅	東京海洋大学 プロジェクト教員 特任教授
	しおばら やすし 塩原 泰	一般社団法人海洋産業研究・振興協会 事務局長 兼 研究部長
	たけやま ゆうこ 竹山 優子	国立大学法人東京海洋大学 学術研究院 海洋資源エネルギー学部門 准教授

敬称略、五十音順

1. 評価

「1. 必要性」

洋上風力は欧州が先行して知見を集積しているが、自然条件が異なるため我が国の条件での実証が必要であった。発電事業の成立の可否を初期判断する際に求められる、「洋上での風況観測手法の確立」、「適地選定事業性評価」、「実海域・環境影響調査手法検討」、「風車事故調査・ウェイク研究」は、これから洋上風力発電を導入していくにあたって、欠くことのできないテーマであり、洋上風力の発展のため国の研究開発法人が取り組むにふさわしいものであると考える。

一方、目標がやや抽象的である。可能な限り、定量的な設定が望まれる。2027年度の最終目標は、進行中の技術開発の内容を踏まえ、具体化を検討いただきたい。また、長期間にわたる事業であるため、情勢の変化に応じて当初の目標等がどのように変わったかを必要性の観点からまとめ、必要な事業があれば積極的に実施していただきたい。

「2. 効率性」

社会的ニーズに合わせて各事業を設定し、公募を経て採択先を選定しており、実施計画・実施体制のプロセスは妥当である。各事業において有識者からの専門的な助言、NEDOからの各事業の枠を超えた大局的な助言をしており、実施方法も妥当である。

セントラル方式による調査への移行を視野に入れて、関係省庁の連携をスムーズに進め、基礎資料を準備したことにより、セントラル方式による調査へ移行することが可能となった。モデルケースを設定した地域一体型開発に向けた調査では、海洋における合意形成の困難さもうかがい知ることができた。水産生物への生態影響についての調査は、漁業関係者との合意形成の上で非常に重要な科学的知見となっている。

一方、産業競争力を得るために計画段階で将来に対する研究計画をたてる
ことが重要と思われる。諸外国の動向、周辺分野での研究開発の動向を良く調
べ、将来必要になることを検討していくことが重要である。また、最終年度に
向けて、各事業のつながりが分かるように整理して、残された課題を明確にし
ていただきたい。その際、情勢変化で追加したもの、PDCA を回して見直した
などの経緯を入れるとよりよい総括ができると考える。ポジティブな側面の
みならず、ネガティブな側面、失敗例についても取り纏めて、フィードバック
をかけ、効果の改善、新たなテーマの抽出につなげることで、一層の効率化が
期待できる。さらに、むつ小川原サイトの開設を実現したことは画期的と考える。
同サイトが継続できるような支援方策を検討していただきたい。

「3. 有効性」

洋上風力発電の期待値が高まる中、より実事業への社会実装を視野に入れた
テーマを選び、各事業において目標を達成する成果が得られた。風況観測の
ガイドブックを取りまとめ、NeoWins の改定準備も着実である。国内初の洋
上風況観測試験サイトを整備し、自立的な運用まで至った点は技術の社会実
装のみならず、国内の産業競争力の強化にもつながる優良な事例であり高く
評価できる。「風車事故等調査・ウェイク研究」については、ウィンドファ
ームのレイアウトや運転制御技術をもう一段階高いレベルに押し上げる可能性
を秘めるものであり、所期の目標を上回る成果が期待できる。

一方、目下、洋上風力発電は、官民一体での推進を掲げる一方、政策的意義
に立ちかえって、事業の完遂に向けた制度の見直しも進行している不確実な
状況にある。このような状況において課題解決の打ち手である技術開発の進
展は重要である。現在進行中の技術開発を確実に遂行し、事業環境の改善につ
なげていただきたい。これまでの検討の結果や情勢変化から見えてきた新た
な課題を整理し、2028 年以降の研究方針を立てるための準備をしておいてほ
しい。また、合理的なコスト低減の道筋を描くことが政策的にも求められる
中、ウィンドファーム事業の事業性調査については、今後も検討が必要であ
り、より精度の高い経済性評価ができる枠組みの構築を目指して、関係省庁及
びその関連団体との連携をより一層進めることを期待したい。さらに、事業で
得られた観測データを後発の事業でも活用できると、より効率的な開発にな
ると想像できるので、事業終了時に後発事業へ提供可能なデータセットをま
とめていただきたい。得られたデータが学術研究上活用できる場合は、これを
活用できるようにすることが重要である。

3-2. 「脱炭素化に向けた次世代航空機実用化開発調査事業」(終了時評価)

事業分科会

(担当部：航空・宇宙部、分科会開催：2025年9月19日)

●実施期間・予算額

評価対象期間 2024年度の総額 約 4.26 億円

●分科会名簿

	氏名	所属、役職
分科会長	わたなべ としのり 渡辺 紀徳	東京大学 名誉教授
分科会長 代理	おくだ あきのぶ 奥田 章順	株式会社 航想研 代表取締役
委員	おぐら りゅうじ 小倉 隆二	日本航空株式会社 整備本部 副本部長
	たけもり ゆうき 竹森 祐樹	株式会社日本政策投資銀行 執行役員 イノベーション投資部長
	にい かずみ 新居 一巳	全日本空輸株式会社 オペレーションサポートセ ンター フライトオペレーション推進部 部長
	ふくしま さちこ 福島 幸子	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所 特別研究主幹

敬称略、五十音順

1. 評価

「1. 必要性」

経済産業省の航空機産業戦略や GX※実現に向けた基本方針という国の重要な政策を進めていく上では、具体的な課題を客観的・定量的に俯瞰することが必要であり、本調査事業は、今後の日本の航空機産業の方向性を示す重要な内容となっている。調査の目的及び目標も適切であり、喫緊の必要性の高いものである。また、GX 経済移行債による航空機産業投資政策の計画を支援・具体化するために、CO₂削減効果の定量値を予測することには意義があり、非常に重要であると評価できる。

一方、脱炭素効果の定量化は重要ではあるが、評価基準の標準化や明示も必要であると考えられる。また、プログラムパートナーや RSP※、JV※、サプライ

ヤーなどの国際共同開発実績や MSJ の経験の振り返りが十分でないように感じられた。

今後は、システムインテグレーション能力の獲得については、その実現化の打ち手や見通しが明らかになっていないことから、機体及びエンジンの全機インテグレーションをどのように捉えるのか、将来に向けた展望を継続的に検討していただきたい。また、産業基盤の強化は本調査事業の対象外ではあるものの、人材の確保・育成やサプライチェーンの確立など、産業発展の必須要素は緊急に調査を行うことが望まれる。

※GX：グリーン・トランスフォーメーション

※RSP（Risk Sharing Partner）：開発費やマネジメントのリスクを一部分担し、共同開発に参画する企業、または契約形態のこと

※JV（Joint Venture）：共同企業体

「2. 効率性」

本調査事業の実実施計画、体制、方法は、NEDO のこれまでの経験を踏まえ、その体制や調査事業を行う事業者との会話、考え得るすべての技術項目を洗い出していく作業の進め方など、効率性は妥当と判断できる。また、様々な視点で定量的な予測や技術項目のピックアップを行い、今後の比較・参考となる資料として、GX 経済移行債事業への反映に間に合うように 1 年に満たない期間で膨大な資料をまとめられたことは評価できる。

一方、システムインテグレーターとしての国際共同開発が本事業の大切なキーワードであったが、設計、製造、認証、運用、廃棄といったライフサイクル全体に対する一貫した視点が足りなかったように思われた。また、航空会社等による新機種や新技術の導入に向けては多額の費用がかかるため、具体的な脱炭素効果に加え、ステークホルダー毎の費用対効果の検証が実施できる情報も必要と考える。

国際情勢の変化は速いので、今後も情勢に応じて調査を継続する必要がある。また、システムインテグレーションを目指すのであれば、機体およびエンジンの概念検討がいずれなされることを期待したい。

「3. 有効性」

本調査事業は、航空機産業戦略で示されたロードマップを具体的なベースとなる 22 の技術項目や事業規模の予測などで詳細化するものであり、政策実現に向けて有効である。また、二酸化炭素削減効果や燃料削減効果を項目別に定量的に算出した成果は高く評価できる。さらに、22 の技術項目のマッピングを行い、重点 5 項目を抽出して明確にしたことは、今後の技術開発の方向性を考察するために大きな意義があり、設定した目標はほぼ達成されていると

評価できる。

一方、先進技術分野の動向、変化は大きいので、今回、詳細実施項目として抽出された22の技術項目は、あくまで暫定的なものであることを認識することが重要であり、情報をアップデートしつつ継続的に見直す必要がある。また、ロードマップ実現に向けて具体的なプロジェクト進展や政策への反映の検討が十分でないように考えられる。

今後は国内外の学術団体などにも調査範囲を広げて技術項目の検討を深めることが望まれる。また、目標達成に向けてインテグレーション、MRO※、認証などの細かい戦略とその実行策を検討し、適宜目標を適正化しつつ長期的ビジョンが策定されることを期待する。

※MRO： Maintenance（整備）、Repair（修理）、
Overhaul（オーバーホール）の略