

# 第4回要望と回答 ①立地制約※規制・制度（税制を除く）に関する要望に対する回答のみ

番号	分類	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	所管省庁	所管省庁の検討結果			
						制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要
1	①	ダム開発並びに既存ダムの水力発電向け有効活用	下記の通り河川法の目的を改正（朱書き）することで、河川法下で積極的な水力エネルギー開発が可能となる。例えば以下の新規開発並びに既設ダムの有効活用が要望される。 （現状の水力エネルギー開発については、上記河川法の特例として特定多目的ダム法が定められており、その中で発電・水道・工業用水等の水利利用に関わる規定がされている。但し、河川法は治水を中心とする河川利用が主目的な優先事項となっており、今回第一条に主目的として併記（朱書き）することで、ダムの発電利用の促進に繋げたいもの。） 1. 既存ダムにおける嵩上げ工事の実施それに伴う発電容量の増強 2. 多目的ダムにおける柔軟性のある運用の実現とそれに伴う発電容量の増強 3. 中断されたダム開発及びそれに伴う大型水力発電所の開発 4. 農業用水路における既存水利権の見直しとそれに伴う新規発電設備の設置 「第一条 この法律は、河川について、洪水、津波、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、流水の正常な機能が維持され、及び河川環境の整備と保全及び水力エネルギー開発と活用がされるようにこれを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もつて公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする。」	政府が打ち出した「温室効果ガス排出量実質ゼロ」及び「再生可能エネルギーの主力電源化」に向けて、河川の水力発電開発を明確にすることで、水力発電所の新規開発の促進並びに既設水力発電所の発電容量を増強できると考えるもの。 【定量効果試算】 左記1及び2について試算（多目的ダムの嵩上げ）。 全国の多目的ダムは約260カ所存在しており、平均出力は4万kW/ダム(=2.1億kWh/年/ダム)(260カ所で547億kWh/年)。 10%の嵩上げにより約66%発電量は増加する為、仮に全多目的ダムに対し10%嵩上げし、増加分は発電利用できたとすると、360億kWh/年の潜在性がある。	国土交通省、経済産業省	御指摘の河川法第1条には、災害発生の防止等と並んで「河川が適正に利用されるようこれを管理する」という趣旨が規定されており、この規定は、水力発電を始めとして、河川が様々な形で利用されるものであることを定めるものです。 したがって、御指摘の水力エネルギー開発等については、既に河川法第1条において位置付けられていると考えられます。	河川法第1条	現行制度下で対応可能	左記「制度の現状」欄に記載のとおりです。
2	①	既存ダムにおける嵩上げ工事の実施と発電容量の増強	ダム湖は上へ行くほど面積が広がるため少しの嵩上げでも増える水量は大きい。嵩上げの工事は、新規のダム工事と比較して約1/3しか費用がかからない上、人家の水没や自然環境破壊のリスクは小さい。そこで、既存ダムにおける嵩上げ工事の実施できるような制度変更をお願いしたい。	『多目的ダムの嵩上げと柔軟性のある運用』➡320億kWh/年の潜在性 ☑全国の国土交通省が所管しているダムの数は570カ所（2020年）有り、そのうち発電に利用されている多目的ダムは約260カ所存在する。 ☑これら多目的ダムの嵩上げとダムの柔軟性のある運用により、発電量は320億kWh/年増加する潜在性があるといわれている。 （一般社団法人日本プロジェクト産業協議会/JAPIC 調査）	国土交通省、経済産業省	国土交通省では、既存ダムを有効活用する「ダム再生」に取り組んでおり、ダム機能向上のための施設改良として、堤体のかさ上げを実施しているところだ。	河川法 特定多目的ダム法	現行制度下で対応可能	左記「制度の現状」欄に記載のとおりです。
3	①	多目的ダムにおける柔軟性のある運用の実現	1957年の制定以降改正されていない「特定多目的ダム法」により、多目的ダムは容量の半分しか貯水できない。法整備時と比べ、気象予想技術やドローン等の貯水量監視技術も向上しているため、それらの技術を用いれば、安全性を確保した上でダムの貯水率の最大化が図れ、発電容量の増強が可能となる。そこで、特定多目的ダム法の改正（又は、国と新規水力事業者との協定）により、利水利用の上限値を柔軟に変更できるようにすべき。	『多目的ダムの嵩上げと柔軟性のある運用』➡320億kWh/年の潜在性 ☑全国の国土交通省が所管しているダムの数は570カ所（2020年）有り、そのうち発電に利用されている多目的ダムは約260カ所存在する。 ☑これら多目的ダムの嵩上げとダムの柔軟性のある運用により、発電量は320億kWh/年増加する潜在性があるといわれている。 （一般社団法人日本プロジェクト産業協議会/JAPIC 調査）	国土交通省、経済産業省	特定多目的ダム法において、「多目的ダムは容量の半分しか貯水できない」という記載はなく、利水利用の上限値を設ける規定はございません。 なお、国土交通省においては気象予測技術の進展を踏まえた流入量予測の高度化と、それを利用したより適切なダム運用の研究を進めているところです。 これらが進展すれば、ダムの治水・利水機能の強化を図るべく、関係者の理解を得て運用を見直すことはあり得ると考えています。	特定多目的ダム法	現行制度下で対応可能	左記「制度の現状」欄に記載のとおりです。
4	①	【各論】国有林野内での「土地の使用の権原を有すること又はこれを確実に取得することができること」を証する書類については、「利活用の決定」時の見込み条件（所在地、面積、用途等）を記した貸付契約とする。	国有林野内での「土地の使用の権原を有すること又はこれを確実に取得することができること」を証する書類については、「利活用の決定」時の見込み条件（所在地、面積、用途等）を記した貸付契約とする。	2017年7月14日付け告知文書（2020年7月22日改訂：エネ庁新エネルギー課再生可能エネルギー推進室発出）規定される「土地の使用の権原を有すること又はこれを確実に取得することができること」を証する書類を「利活用の決定」時の見込み条件（所在地、面積、用途等）を記した貸付契約とすることで、事業計画認定日（方法書の届出時点）から3年以内の「土地の使用の権原を有すること又はこれを確実に取得することができること」を証する書類手続きの迅速化・円滑化が図れる。  国有林野内での貸付締結に至るプロセスの後半に相当する貸付手続き（申請・審査・契約締結）は、見込み条件を記した貸付契約書の内容に著しい差異が生じていない、或いは、合理的な協議を通じて合意した最終的な貸付条件を記した貸付契約書の締結をもって完了するといった運用を要請する。  最終的な貸付契約書の締結に先行しての事業者による当該国有林野内での工事計画届は産業保安監督部によって受理されないといった手続きを踏むことで、国有林野内での事業者による不当な開発行為は阻止出来る。	農林水産省、経済産業省	再エネ特措法施行規則第5条第1項第2号、第5条第1項第2号の2及び第5条の2第2号の規定による、再生可能エネルギー発電事業計画の設備設置場所の使用権原書類については、2017年7月14日付け公表文書（2020年7月22日改訂）において整理しています。	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法	事実誤認/現行制度下で対応可能	国有林野内における「所有権その他の使用の権原を有するか、又はこれを確実に取得することができる」と認められるものと判断するための書類については、現状も原則として、林野庁との貸付契約書または使用許可書としております。
5	①	カボタージュ規制備船係る法令の緩和	少なくとも洋上風力発電事業の黎明期においては、外国船舶による作業を可能にすることが、円滑かつ競争力ある洋上風力発電事業の実施に必要と考えられる。このため洋上風力発電事業に従事する外国船舶に関しては、船舶法3条但書の特許を柔軟に付与することが望まれる。 そして特許の運用については、入港の都度申請が必要となるのではプロジェクトの効率性を著しく損なう可能性があるため、プロジェクト毎又は一定の期間単位で特許を付与する運用を行うことが適切である（第2回官民協議会資料16頁でもカボタージュ規制について言及されている）。  また、洋上で作業に従事する船員の労働環境に関して、船員法第60条1項は1日当たりの労働時間を8時間以内に、同条2項は1週間の労働時間を基準労働期間について平均40時間以内に制限している。船員法の規定に従うと24時間分の作業を行うために8時間の労働を前提とした船団が3セット必要となるが、例えば1日12時間の労働が許容される場合、同じ作業を2セットで行うことが可能になる。海外の洋上風力発電事業では、後者の例による場合が多いという意見もあるところであり、競争力あるプロジェクトの実現という観点からは、船員法60条に基づく労働時間の規制について柔軟な運用を検討する余地があるものと考えられる。	カボタージュ規制備船係る法令の緩和 洋上風力発電所の建設には、SEP（Self-elevating Platform）船、クルー運搬船（Crew Transfer Vessel）その他の特殊船舶が円滑に調達できることが必要となる。そしてこれらの船舶を使用するためには、世界的な洋上風力発電事業への需要の高まりも一因となって数年前から予約をしておくことが必要となっている。これらの特殊船舶のアレンジの詳細（どのような仕様の船舶を使用するか、オペレータはどこを起用するか等）は応札資料の作成の時点で必要となるが、日本船籍の船舶で今後の国内需要のすべてを適切に賄うことができるか明らかではない。しかしながら、船舶法の規制などにより、分な備船リソースが調達できない問題が生じている。	国土交通省、経済産業省	我が国を含め世界の多くの国において、経済安全保障の観点から、国内における物資や人員の輸送を自国籍船に限定する規制が実施されています。 我が国においても、船舶法により規制していますが、利用可能な日本籍船による輸送サービスが存在しない場合などには、事例ごとに外国籍船の国内輸送に対して特許をしております。 現在日本で運用されているSEP船は、自ら動力を持たない非自航SEP船であり、これらの船は「船籍」を有しませんが、日本の法令により設立された会社が所有する場合は日本船舶となるため特許が不要です。  また、船員法上、船員の労働時間については、労使間の協定の締結等を行うことで、国際条約等で定められた上限の範囲内において、所定労働時間（1日当たり8時間）を超えて時間外労働を行うことが可能です。	船舶法第3条 船員法第64条の2	現行制度下で対応可能	船舶法第3条の特許は、いわゆる「カボタージュ制度」であり、当該制度は、経済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ている制度です。（【参考】第3期海洋基本計画（平成30年5月15日閣議決定）第2部2、（3）イ「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。」）。 一般には、同じ輸送サービスを提供できる日本籍船が現存し、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を考慮して特許をしております。 日本埋立浚渫協会からは、「当面の洋上風力建設工事については、SEP船等は新造と海外船の日本船籍化で対応できると考えており、その手続き等について今後も相談したい。」との見解を得ております。  また、船員法上、船員の労働時間については、制度の現状欄のとおりです。

# 第4回要望と回答 ⑤その他※規制・制度（税制を除く）に関する要望に対する回答のみ

番号	分類	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	所管省庁	所管省庁の検討結果			
						制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要
1	⑤	既設の非常用蓄電池の平時における有効活用	地域に設置されている通信設備等の停電対策用電源について、今後増加していく電気自動車等を対策用電源の対象として明確化し、既設電池の一部の多目的利用を可能とする。係る取組により、蓄電池の初期導入費用を緩和することができ、導入・活用促進を進める。 【法令変更案】 事業用電気通信設備規則第11条（停電対策） 「事業用電気通信設備は通常受けている電力の供給が停止した場合においてその取り扱う通信が停止することのないよう自家用発電機又は蓄電池の設置その他これに準ずる措置（交換設備にあっては、自家用発電機及び蓄電池の設置その他これに準ずる措置）が講じられなければならない」と規定されているが、「その他これに準ずる措置」の具体化/明確化（例：電気自動車の活用等を明記）  情報通信ネットワーク安全・信頼性基準（令和2年6月10日総務省告示第188号） バックアップ対応が必要な時間として「24時間」が明記されたが、蓄電池と「その他これに準ずる措置」との組み合わせで24時間を達成するような対策を講じられるような対象法令/規制の変更	通信設備などの既設の非常用蓄電池は実際には使用されことなく待機している一方、電気自動車等、新しい形の蓄電池の導入が見込まれており、位置情報等のデジタル技術を併用することで非常用電源足り得ると考えられる。これを非常用電源と認定することで、既設の蓄電池を多目的に活用できることになり、追加コスト無地域に蓄電池が創出され、不安定電源たる再エネの導入促進に繋がるもの。	○総務省、経済産業省	事業用電気通信設備規則（昭和60年郵政省令第30号）第11条第1項において以下のとおり規定しております。 「事業用電気通信設備は、通常受けている電力の供給が停止した場合においてその取り扱う通信が停止することのないよう自家用発電機又は蓄電池の設置その他これに準ずる措置（交換設備にあっては、自家用発電機及び蓄電池の設置その他これに準ずる措置。第四項において同じ。）が講じられなければならない。」 また、情報通信ネットワーク安全・信頼性基準（昭和62年郵政省告示第73号）別表第1設備等基準 第1. 設備基準 4. 電源設備 (7) 停電対策において以下のとおり規定しております。 「力 防災上必要な通信を確保するため、都道府県庁等に設置されている端末設備と接続されている端末系伝送路設備及び当該設備と接続されている交換設備並びにこれらの附属設備は、通常受けている電力の供給が少なくとも24時間にわたり停止することを考慮すること。ただし、通常受けている電力の供給が24時間にわたり停止した場合であつても、他の端末系伝送路設備により利用者が当該端末設備を用いて通信を行うことができるときは、この限りでない。」 (この後に続けてキ्यूにおいて、災害拠点病院などについても記載しております)	・事業用電気通信設備規則（昭和60年郵政省令第30号）第11条 ・情報通信ネットワーク安全・信頼性基準（昭和62年郵政省告示第73号）別表第1設備等基準 第1. 設備基準 4. 電源設備 (7) 停電対策	現行制度下で対応可能	事業用電気通信設備規則において「その他これに準ずる措置」は、その例を個別には列挙しておらず、個別事例に応じて判断するものですが、ご提案の電気自動車等やデジタル技術を活用した複数の蓄電池による受給調整機能を通じた非常時の電力の確保について、自家発電機又は蓄電池の設置と同様に、事業用電気通信設備が「通常受けている電力の供給が停止した場合においてその取り扱う通信が停止することのない」措置であれば、ご提案のような利用が排除されるものではないと見做しております。 情報通信ネットワーク安全・信頼性基準において、「防災上必要な通信を確保するため、都道府県庁等に設置されている端末設備と接続されている端末系伝送路設備及び当該設備と接続されている交換設備並びにこれらの附属設備は、通常受けている電力の供給が少なくとも24時間にわたり停止することを考慮する」にあたり、個別の措置について具体的に規定はしておらず、ご提案の電気自動車等やデジタル技術を活用した複数の蓄電池による受給調整機能を通じた非常時の電力の確保について、「通常受けている電力の供給が少なくとも24時間にわたり停止すること」に対する措置であれば、ご提案のような利用が排除されるものではないと見做しております。
2	⑤	太陽光発電所併設蓄電池からの電力へのFIT適用	再エネ特措法に係る令和2年3月31日付告示第62号第2条12項2(4)及び同項ロ(4)において、蓄電池なしで売電可能な電力(以下、既存電力)のFIT価格が見直しとなる、或いはFIT単価が見直しとならない蓄電池の設置方法が定められており、既存電力は蓄電池を増設した場合においてもFIT単価を維持する方法はある。 但し、現行制度下では如何なる場合においても蓄電池を活用し、新たに売電可能となった過積載電力に認定取得済みのFIT単価を適用することはできない建付けとなっている。 以下条項の朱文字を削除することで、過積載電力に既存FITを適用することを可能とし、現状高額な蓄電池を普及・拡大できるよう願いたい。 『当該設備(注:太陽光発電設備)と共に設置される蓄電池に係る変更(当該設備に係る太陽電池の合計出力が当該設備の出力よりも大きい場合であって蓄電池を当該設備に係る逆変換装置よりも太陽電池側に新設又は増設する変更(当該蓄電池が電気事業者に供給する電気量を的確に計測できる構造である場合であって当該電気を特定契約によらないで供給する場合を除く。))に限る。』の認定』	太陽光発電においては設備の利用率を最大限向上させる為、太陽光パネル出力(直流出力)を系統連系出力(交流出力)よりも高く設定しているが、直流出力が系統連系出力を上回って発電した部分の電力(過積載電力)は現状廃棄されている(再エネ電力として有効活用されていない)。 過積載電力分に対応するパワコンへの置換はコスト面で非合理的な為、太陽光発電施設に蓄電池を設置することで過積載電力を有効活用できるものの、足下の蓄電池コストに鑑みると経済性の観点から蓄電池の導入を進めることが困難。 蓄電池を経由した過積載電力についても認定取得済みのFIT単価を適用することで、蓄電池の導入を促進し、過積載分の多様項が新たな再エネ電力として活用可能となり、再エネ電力比率向上に資する。 又、蓄電池の大量導入により、コスト競争力の向上に資するもの。 【定量効果試算】 仮に全国で平均約20%の過積載していると仮定した場合、1,340万kW相当(原発13基分相当)が蓄電池の導入に繋がる。 全国の太陽光発電所(FIT制度)の認定総容量：約6,700万kW、2020年10月時点にて平均約20%の過積載→1,340万kW相当(過積載のない太陽光の利用率が13%と仮定すると25億kWh相当)	経済産業省	既認定設備とともに設置される蓄電池の変更（当該設備に係る太陽電池の合計出力が当該設備の出力よりも大きい場合であって、蓄電池を当該設備に係る逆変換装置よりも太陽光電池側に新設又は増設する変更（当該蓄電池が電気事業者に供給する電気量を的確に計測できる構造であって当該電気を特定契約によらないで供給する場合を除く。）に限る。）をした場合、調達価格が変更されます。	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法の規定に基づき調達価格等を定める件	事実誤認/検討を予定	再エネ特措法は、再エネの導入を促すことを目的として、電気事業者に再エネ電気の買取りなどの義務を、小売電気事業者に納付金の納付の義務を課すものです。発電事業者に関しては、FITによる支援を受けるための条件等を定め、条件を満たした場合に支援する制度であり、発電事業者に対して規制を行うものではありません。 現行FIT制度においては、これまでPCSによってカットされていた電気を、事後的に設置した蓄電池を用いて売電するといった取組を、認定時点の調達価格のままで行くと、認定時点で想定されていなかった国民負担の増加が後から生じることになります。このため、再生可能エネルギーの最大限の導入と国民負担の抑制の両立を図る観点から、FIT認定を受けた事業について、事後的に併設した蓄電池から逆潮流させる電気を区分計量してFIT外で売電することができない場合には、最新の調達価格に変更することとしています。なお、FIT認定を新規に申請する段階で、最初から蓄電池を併設する計画とすることは、現行制度においても可能です。 また、FIP制度においては、2022年度以降に新規にFIT認定を受けた事業が、FIP制度に移行する場合には、蓄電池の変更（当該設備に係る太陽電池の合計出力が当該設備の出力よりも大きい場合であって、蓄電池を当該設備に係る逆変換装置よりも太陽光電池側に新設又は増設する変更）は価格変更事由に該当しないこととする予定です。 ご指摘の点については、国民負担とのバランスも考慮して、今後、必要性和妥当性が認められた場合には検討することといたします。
3	⑤	蓄電池を活用した余剰太陽光の活用	以下の内容を再エネ特措法に新規追加頂きたい 概念設定：送配電事業者から指定された発電の抑制を再エネ余剰電力とする 行為設定：系統に接続した蓄電池を所有する蓄電池事業者は、小売事業者又は、FIT(FIP含む)事業者との取り決めにより、再エネ余剰電力を引き受けて蓄電することができる。	昨今太陽光発電所が出力抑制されることにより、再生可能エネルギーが廃棄されている。系統上の電力を既設蓄電池に吸収することで、係る出力抑制を回避し、再生可能エネルギーの総量増加に貢献するものとする。また吸収した電力は間接的であるが再生可能エネルギーの増分と見做し、別時間帯で放電した電力も再生可能エネルギーと整理されるべきと考える。 一方で、再エネ特措法、広域機関の送配電業務指針においては、系統接続した蓄電池は、再エネ吸収のために、揚水と同じように最大限活用されるという形が想定されており、「余剰電力」という概念がない。（再エネ特措法施行規則14条第8項など） 再エネを相対で買取る小売事業者と蓄電池所有者が契約すれば、小売の発電計画想定で蓄電池による蓄電/発電を加味することは現行制度で可能と思われる(FIT/FIPの特例②の場合)が、再エネ特措法の趣旨からは、蓄電池の常時最大限活用が求められていると解釈すると余剰が出ないように当初からフル蓄電すべきと要求される懸念がある(上記「余剰電力」という概念が無いとの整理) 係る施策により、追加の設備投資なく、出力抑制された太陽光を活用でき、再エネ電力量の増加、再エネ比率の向上に資するもの。 【定量効果試算】 2019年度に九州地区で発令された出力抑制は73回、総抑制量663GWh。 →221,000世帯の年間消費量に相当する再生可能エネルギーが廃棄された計算。(平均世帯の年間使用電力3,000kWhからの試算値) 今後、中国地方や四国地方でも余剰太陽光が発生する見通し。	経済産業省	下げ調整力不足時の出力制御の順番や条件については、「優先給電ルール」によって予め定められており、再エネ電源の出力制御を行う前に、揚水運転や、一般送配電事業者があらかじめ確保又はオンラインで調整ができる需給バランス改善用の電力貯蔵装置の充電を行うこととしています。 また、既認定設備とともに設置される蓄電池の変更（当該設備に係る太陽電池の合計出力が当該設備の出力よりも大きい場合であって、蓄電池を当該設備に係る逆変換装置よりも太陽光電池側に新設又は増設する変更（当該蓄電池が電気事業者に供給する電気量を的確に計測できる構造であって当該電気を特定契約によらないで供給する場合を除く。）に限る。）をした場合、調達価格が変更されます。	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法の規定に基づき調達価格等を定める件	検討に着手	系統における下げ調整力として、系統用蓄電池の利用促進を促すための、事業類型や適切な保安規制の整理、蓄電池の価値を評価する各種市場に係る環境整備を進めてまいります。 また、国民負担の抑制を図りながら、再生可能エネルギーの最大限の導入を進めていくのが、政府としての基本方針です。 現行FIT制度においては、これまでPCSによってカットされていた電気を、事後的に設置した蓄電池を用いて売電するといった取組を、認定時点の調達価格のままで行くと、認定時点で想定されていなかった国民負担の増加が後から生じることになります。このため、再生可能エネルギーの最大限の導入と国民負担の抑制の両立を図る観点から、FIT認定を受けた事業について、事後的に併設した蓄電池から逆潮流させる電気を区分計量してFIT外で売電することができない場合には、最新の調達価格に変更することとしています。なお、FIT認定を新規に申請する段階で、最初から蓄電池を併設する計画とすることは、現行制度においても可能です。 また、FIP制度においては、2022年度以降に新規にFIT認定を受けた事業が、FIP制度に移行する場合には、蓄電池の変更（当該設備に係る太陽電池の合計出力が当該設備の出力よりも大きい場合であって、蓄電池を当該設備に係る逆変換装置よりも太陽光電池側に新設又は増設する変更）は価格変更事由に該当しないこととする予定です。 ご指摘の点については、国民負担とのバランスも考慮して、今後、必要性和妥当性が認められた場合には検討することといたします。

番号	分類	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	所管省庁	所管省庁の検討結果			
						制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要
4	⑤	電気自動車(EV)搭載電池の有効活用	以下の法案修正・法整備をお願いしたい  道路運送車両法(第2章自動車の登録等)、他EV補助金制度等【右記 施策①】 道路運送車両法 第2条(定義)第2項:自動車の定義として、駆動用蓄電池を第三者所有(例えばリース方式等)とした場合の車体部分(原動機の一部に相当する駆動用蓄電池部分を含まない車体)を追加。 2. クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金(CEV補助金)の交付対象者となっている、電気自動車を導入する地方公共団体、その他法人、個人に加え、電気自動車の駆動用蓄電池を所有し電気自動車を導入する団体に対して電池を提供する団体を追加。  自動車メーカーや電池メーカーに関連する新たな規制・法規整備【右記 施策②】 車両メーカーによる車載時の電池使用データの記録義務化、および、リユース電池の統一的な評価方式確立と流通時の電池性能グレード明示の義務化に関する法律を新設。 一歩目として、経済産業省 電動車活用社会推進協議会が発行する「電池性能見える化ガイドライン」(現状 Ver.1.0が2020年6月1日に開示されている)の早期制度・義務化。	EV電池で利用した後リユースし定置用蓄電池等多目的に利用すること、及びEV電池を(EVに搭載したまま)VPPや需給調整力等、走行用途以外の目的で活用することで、EV蓄電池コストの低下、ひいては新車EV価格の低減につながり、輸送の電化促進に資すると考えるもの。 足下、リユースの為の電池回収、リユース時の電池価値の評価、また走行用途以外の目的で活用する場合のEV所有者による電池劣化への懸念等が課題として挙げられ、以下2つの具体的な施策によりこの課題の解決が促進されると考えられる。 【施策①】EV車両とEV電池の所有権を分離し、EV電池の貸出や、リユース、多目的利用を促進する 【施策②】リユース時の電池性能評価を可能とするための、電池使用履歴の記録と、評価方式の確立 【定量効果試算】 電池の第三者保有によって生まれるリース等の市場規模:1,000億円/年 EV電池のVPP活用等によって生み出される調整力:200万kWh/年 電池のリユース活用によりEV顧客が負担する電池コストを20%(約20万円)削減(試算主要前提) 新車登録台数 500万台/年、新車登録におけるEV割合 10%@2030、電池コスト 100万円/台、電池リース等の第三者保有モデル利用率 20%、EV電池の容量 40kWh/台、需給調整に利用可能な電池容量の割合 50%、現状の7-8年後EV残価 10%(=電池残価)、電池をリユースできると想定した場合の電池残価 30% 【追記】 2050年のカーボンニュートラルを掲げる中、不安定電源である再生可能エネルギーの導入が拡大するに伴い、需給調整力としての蓄電池のニーズが高まっており、蓄電池の新規設置費用は依然高く普及が進んでおらず、これが再生エネ導入拡大を図る上での障害の一つになっていると考えられます。こうした状況の下、既設の非常用蓄電池を平時において有効活用し、需給調整力の一翼を担う役割を持たせることが出来れば、再生エネ導入の拡大に寄与すると考えるものです。例えば、九州地区では既に余剰太陽光の出力抑制問題が発生しておりますが、同地域にある既設の蓄電池(例えばNTT通信局舎に設置されている非常用蓄電池)に余剰電力を一時的に蓄電する需給調整機能を持たせることが出来れば、新たな投資をすることなく需給調整力を生み出すことができ、再生可能エネルギーの拡大に資することができると考えるものです。尚、非常用蓄電池に求められる非常時の電力確保については、デジタル技術を活用することで、当該蓄電池だけで必要電力を確保するという従来の枠組みから、同じ地域に存在する他の既設蓄電池やEV搭載蓄電池等を組み合わせると統合的に必要電力を確保することが可能と考えております。	経済産業省、国土交通省	・クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金は、①地方公共団体、その他の法人(独立行政法人を除く)、個人が行うクリーンエネルギー自動車の導入、②地方公共団体、その他の法人(独立行政法人を除く)、センターが別に定める法人格を持たない団体等が行う外部給電器・V2H 充放電設備の導入に要する経費の一部を補助しております。  ・「電池性能見える化ガイドライン Ver 1.0」(2020年6月1日 電動車活用社会推進協議会・経済産業省)は、車載用中古電池のリユース市場の形成に向けた論議を加速するための第一歩として、車載用リチウムイオン電池の残存性能の見える化をするための標準的な方法の基本的な考え方と事例を示したものになります。  ・道路運送車両法(昭和26年法律第185号)において、「自動車」の定義については、第2条第2項で「原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽けん引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次項に規定する原動機付自転車以外のものをいう。」と規定しております。 また、自動車の登録の効果については、同法第4条で「自動車(軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。以下第二十九条から第三十二条までを除き本章において同じ。)は、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ、これを運行の用に供してはならない。」と規定するとともに、同法第5条第1項で「登録を受けた自動車の所有権の得喪は、登録を受けなければ、第三者に対抗することができない。」と規定しております。	道路運送車両法第2条第2項、第4条、第5条第1項	検討を予定/現行制度下で対応可能	・クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金では、クリーンエネルギー自動車の普及を促進し、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図ることを主な目的としており、現在は、クリーンエネルギー自動車と外部給電器・V2H 充放電設備の導入に要する経費の一部を補助対象としております。一方で、本補助金の対象については、ご指摘の点も含めて、引き続き検討をまいります。  ・「電池性能見える化ガイドライン Ver 1.0」では、自動車会社に対して、ガイドラインに基づく電池の残存性能の見える化の仕組みを、2022年以降に生産が開始される新型車には適用することが望ましいとしております。また、残された課題については、電動車活用社会推進協議会で検討を進めるとともに、表示方法の標準化や国際規格との協調も推進し、2022年を目途にガイドラインを改訂することとしております。  ・「提案理由」欄の「【施策①】EV車両とEV電池の所有権を分離し、EV電池の貸出や、リユース、多目的利用」に関し、現行の道路運送車両法において、自動車の所有権を公証するために行う自動車の登録は、1台の自動車全体を1つの単位として行っているため、自動車の一部である交換可能なパーツを同一品に交換する場合、「交換の都度、自動車の変更登録を行う」、或いは、「自動車の登録を省くために当該パーツを登録対象から外しておく」等の手続きは必要はありません(タイヤやバッテリーの交換時と同様)。 したがって、「提案事項」欄の「電気自動車(EV)搭載電池の有効活用」につきましては、現行の道路運送車両法に基づく運用の中で対応可能と考えております。 ただ、自動車の登録の有無とは別の問題として、所有者の同意なくEV電池を他の用途に転用すればトラブルとなることが懸念されます。そのため、EV電池の多目的利用にあたっては、EV車両の所有者とEVバッテリー利用者との間で、その利用方法について同意を得ておく等、円滑な利用のための仕組みを用意することが必要かと思われます。
5	⑤	特定卸供給契約における複数社への販売	FIT特定卸供給制度については再生エネ特措法第17条1項2において「再生可能エネルギーは小売り電気事業者が小売り供給の用に供する電気として供給可能」と定め有り、同法18条において各送配電事業者は再生可能エネルギー電気特定卸供給約款を経産省に届け出ること規定され、こちらの約款に従って電気卸供給を行うことが定められている。 経産省に届けられている各電力会社の約款の内容は略同して、東京電力分を参考として引用すると、22条に再生可能エネルギー特定卸供給においては契約者(小売電気事業者)が特定した「電気的全量」を契約者に対して供給することが定められており、1社が全量を買収することになっている。 特定卸供給契約について、複数販売先への特定卸契約の締結を認めるべく、上記「電気的全量」を例えば「電気の一部」等へ変更頂きたい。	FIT特定卸供給は原則として販売先は1社のみで、複数社への販売は出来ない事となっている。 昨今、洋上や大規模メガソーラーなど、1社での全量買取が困難な案件も増えているため、複数社への販売を可能とすることで中小の小売事業者の参画を可能とするもの。 発電事業者として、再生エネという付加価値電気の売電機会の増加につながり、再生エネ事業の推進、ひいては再生エネ比率向上に資すると考えるもの。	経済産業省	FIT制度は、発電事業者に対し、固定価格での買取を保証する制度であり、FIT制度の支援を受けた電気については、市場で適切な価格で取引され、差額を国民の負担する賦課金によって補填することで再生エネの導入を促進する仕組みとなっています。 現在、あるFIT認定設備から発電される電気の一部のみを再生可能エネルギー電気特定卸供給により調達することは、供給先の複数事業者間での供給量の分割に係る公平性の観点や契約関係の複雑化といった観点から、認められておりません。ただし、あるFIT認定設備から発電される電気のすべてを再生可能エネルギー電気特定卸供給により調達した小売電気事業者が、さらに別の小売電気事業者に当該FIT電気の一部を卸供給することは認められております。	電気事業者による再生可能エネルギー電気の調達に関する特別措置法	検討を予定	現行制度においては、複数事業者間で一つの発電所からの供給量を分割することが難しいことや契約関係が複雑になることなど、実務面を鑑み、部分買取は認めないこととし、代替手段として、あるFIT認定設備から発電される電気の一部を一つの小売電気事業者が再生可能エネルギー電気特定卸供給により調達し、さらに別の小売電気事業者に当該FIT電気の一部を卸供給することは認められております。 したがって、複数の小売電気事業者間で特定のFIT電源が発電した電気を共用することは現行制度においても可能ですが、ご指摘の同一のFIT電源について複数の小売電気事業者への分割による複数の特定卸供給の締結を認めるという点については、今後、必要性及び妥当性が認められた場合には検討することといたします。
6	⑤	PPAにおける電気主任技術者の選任形態統一	PPAを推進するうえで電気主任技術者の選任方法が複雑なため、統一した仕組みづくりを検討願いたい。(外部委託に統一する仕組み作りは、手続きの効率化のみならず管理水準統一にもつながるものと思われる。)		経済産業省	事業用電気工作物については、電気主任技術者の選任や保安規程の届出等を求めています。それに関して、PPAに特化した具体的な見解はお示しておりません。	電気事業法施行規則第52条等	検討に着手	PPA(電力の需要家がPPA事業者に敷地や屋根などのスペースを提供し、当該PPA事業者が需要家に対し、電気を供給する形態)のような新たな事業形態に対する実態を精査し、それに係る電気主任技術者の選定方法等について令和3年度中に公表することを目指します。
7	⑤	電気主任技術者3種の設備対応範囲の拡大	電気主任技術者の確保の難易度が上がっており、これにより再生エネ導入が進まないもしくは高コスト化する原因になっている。この状況を改善するため、以下の緩和が検討できないか。 ・現在の対応範囲を拡大し、66kV(77kV)まで、拡大をお願いしたい。 ・また、2000kW以上の発電所の対応は2種免許が必要になるが、この範囲を広げ例えば100MWまでは3種でも対応可能という形にする等の緩和を検討頂けないか。		経済産業省	電圧50,000V以下かつ出力5,000kW未満の発電所については、第3種電気主任技術者により監督することが可能です。	電気事業法施行規則第52条 主任技術者制度の解釈及び運用(内規)	検討を予定	第3種電気主任技術者の選任範囲の拡大については、保安への影響度等を考慮の上、慎重に検討して参ります。

番号	分類	提案事項	提案の具体的内容	提案理由	所管省庁	所管省庁の検討結果			
						制度の現状	該当法令等	対応の分類	対応の概要
8	⑤	河川法の規制緩和（水利使用権許可基準の緩和）	河川法（第23条、第24条、第26条）の水利使用権許可基準を緩和していただきたい。具体的には準用河川に代表される地域の小規模河川を活用する20kW以下のマイクロ水力発電対象とした水利使用許可申請の規制緩和。 ・既存の河川法は、一級河川やダム建設等の大型工事を対象とした規制内容となっている。それを二級河川に適用し、さらに市町村が管理する準用河川へと展開している（第100条）。単に二級河川の基準に準ずる、という表現だけではなく地域の小規模民間申請者でも理解しやすい内容補足が望まれる。（例えば、水力発電新規許可申請時に要求される添付資料（河川法施行規則第11条に基づき添付を求める資料）をより分かりやすく簡素化し、マニュアル化いただくこともお願いしたい。）国土交通省で小水力発電の申請手続きの簡素化は検討されているがさらなる簡素化が望ましい。 ・河川の水利用のうち、準用河川については、次のような体制とそれに対応する法制度が新たに追加されるべきなのではないか。 ①現在、市長村が許可権限者となっている準用河川については、慣行水利権や許可水利権とは別に、資源利用水利権（仮称）を新たに定める。 ②資源利用水利権は、全国の準用河川それぞれの水流について（最上流から2級河川接続部まで）、市町村は事務局となって、地元関係者にすべての権限を委譲する。（協議会のような形にする） ③それぞれの協議会で、新たな水利用を決める。	再生可能エネルギーの活用、特に地域固有の資源を活用した発電システムの普及・促進が叫ばれて久しい。一方、日本全国には豊富な河川があり、小水力発電、特に発電出力100kW以下のマイクロ水力発電に適した、多数の良好な中小河川（二級河川、準用河川等）が存在する。また、日本は世界をリードする優れた水力発電技術を保有している。すなわち大きなマイクロ水力発電のポテンシャルを有している。それにもかかわらず、現実にはマイクロ水力発電の普及はほとんど進んでいない。 その阻害要因として、河川法の規制によりそれら河川の活用ができず、結果として、マイクロ水力発電システムの建設が困難な状況が続いている。 このままでは、日本の中小河川を活用するマイクロ水力発電の普及は見込めない。速やかな河川法の規制緩和と、申請手続きの簡素化、そして、行政の柔軟かつ円滑な対応を可能とする体制強化が望まれる。	国土交通省	準用河川は、一級河川や二級河川のように大規模工事を必要とする河川ではないものの、公物管理を行ううえで、二級河川に準じるかたちで、一定の行為制限、維持工事等が必要であるものとして、市町村長が指定した河川です。 また、準用河川の管理は、自治事務となっています。	河川法第100条	対応不可	準用河川の管理は、自治事務であるため、国（国土交通省）が当該管理にあたりマニュアル等を定める事は、適切ではないと考えます。  準用河川は、一級河川や二級河川のように大規模工事を必要とする河川ではないものの、公物管理を行ううえで、二級河川に準じるかたちで、一定の行為制限、維持工事等が必要であるものとして、市町村長が指定したものであり、その管理については自治事務であり、ご提案にあるような申請図書の簡素化については、各自治体において慎重に検討すべきと考えます。  なお、国土交通省のホームページでは、例えば、従属発電水利の登録申請にあたり、申請方法や書類の作り方をまとめた「小水力発電を行うための水利使用の登録申請ガイドブック」を掲載・紹介していますので、記載例等を参考にして頂ければと考えます。  また、上記ガイドブックとは別に水利使用手続の簡素化・円滑化の内容や様々な設置事例等をまとめた「小水力発電設置のための手引き」も作成しています。各自治体において適切な水利使用手続を行うための参考となるよう、本手引きは更新される度に各自治体への配布・周知を行っております。併せて本手引きには各地方整備局、河川事務所等に設置されている発電水利相談窓口を掲載しており、自治体からの問合せがあればいつでも対応できる体制を整えております。  各自治体から発電水利に係る手続き等の知識を深めたい等の要望があれば、必要に応じ、国主催による説明会等の実施も検討したいと考えています。
9	⑤	河川法の申請手続きの簡素化	行政（市町村役場）への申請手続きの標準化と簡素化をお願いしたい。  具体的には、地方自治体（市町村）に共通仕様の水利使用申請書・運用ガイドラインが整備されていないように感じる。河川法の基礎知識、理解度、解釈の仕方もまちまちであり、申請者に関連情報を求められるケースがある。 特に、準用河川や用水路を対象とした申請に対しては、より簡便な手続きと市町村独自で判断できるようにお願いしたい。 都道府県に問い合わせるのではなく、市町村行政側での知識向上とマニュアル化、そして申請自体のオンライン化等も含めて早急に検討してほしい。		国土交通省	準用河川は、一級河川や二級河川のように大規模工事を必要とする河川ではないものの、公物管理を行ううえで、二級河川に準じるかたちで、一定の行為制限、維持工事等が必要であるものとして、市町村長が指定した河川です。 また、準用河川の管理は、自治事務となっています。	河川法第100条	対応不可	準用河川の管理は、自治事務であるため、国（国土交通省）が当該管理にあたりマニュアル等を定める事は、適切ではないと考えます。  準用河川は、一級河川や二級河川のように大規模工事を必要とする河川ではないものの、公物管理を行ううえで、二級河川に準じるかたちで、一定の行為制限、維持工事等が必要であるものとして、市町村長が指定したものであり、その管理については自治事務であり、ご提案にあるような申請図書の簡素化については、各自治体において慎重に検討すべきと考えます。  なお、国土交通省のホームページでは、例えば、従属発電水利の登録申請にあたり、申請方法や書類の作り方をまとめた「小水力発電を行うための水利使用の登録申請ガイドブック」を掲載・紹介していますので、記載例等を参考にして頂ければと考えます。  また、上記ガイドブックとは別に水利使用手続の簡素化・円滑化の内容や様々な設置事例等をまとめた「小水力発電設置のための手引き」も作成しています。各自治体において適切な水利使用手続を行うための参考となるよう、本手引きは更新される度に各自治体への配布・周知を行っております。併せて本手引きには各地方整備局、河川事務所等に設置されている発電水利相談窓口を掲載しており、自治体からの問合せがあればいつでも対応できる体制を整えております。  各自治体から発電水利に係る手続き等の知識を深めたい等の要望があれば、必要に応じ、国主催による説明会等の実施も検討したいと考えています。 申請関連図書の電子化については、その一環として、政府全体の行政手続における書面・押印・対面規制の抜本的な見直し方針を受け、令和2年12月に申請書の押印を廃止する省令改正を行ったところです。