

第12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	②	都市公園法の公募設置管理制度（Park-PFI）を活用した都市公園へのソーラーガレージの設置推進	<p>都市公園へのソーラーガレージ設置を進めることでレジリエンスの強化と再エネ電源化を図ることが可能であることから、都市公園法の公募設置管理制度（Park-PFI）について以下をお願いしたい。</p> <p>①Park-PFIを活用できる「公募対象公園施設」の駐車場（便設施設）は、ソーラーガレージの駐車場であっても単なる駐車場であっても駐車場としての機能を有しているのであればpark-PFIの対象だと理解しており、この旨をガイドライン等に明示し、自治体に周知していただきたい。</p> <p>②また、ソーラーガレージの利用形態がシェアリングサービスであってもそうでなくとも、同じソーラーガレージを有している駐車場であるならば、park-PFIの制度の対象だと理解しており、この旨についてもガイドライン等に明示し、自治体に周知していただきたい。</p> <p>③Park-PFIを活用することで建蔽率の特例が受けられるが、現行の10%の建蔽率上乗せではなく、ソーラーガレージの建蔽率の特例を別途設けていただきたい。（実際の公園規模と設置するソーラーガレージ規模を勘案し、30%の建蔽率上乗せとしていただきたい。）</p>	<p>公募設置管理制度（Park-PFI）を用いると「許可期間の特例」「建蔽率の特例」「占用物件の特例」が受けられるが、ソーラーガレージは新たな商品であり、Park-PFIを活用できる対象施設（公募対象公園施設）かどうか明確になっておらず、自治体が判断できない現状があることから、駐車場であれば、ソーラーガレージを有しているようがいまいが、また使用形態がシェアリングサービスであろうがなかろうが、park-PFIの対象であることを「都市公園の質の向上に向けたPark-PFI活用ガイドライン」等に明示し、自治体に周知すべきである。</p> <p>また、実際の都市部の児童公園等では200㎡（10m×20m）程度の小規模のものもたくさんあり、ソーラーガレージは60㎡（4台タイプ）程度のスペースが必要であることから、現行の10%の建蔽率上乗せではなく、ソーラーガレージの建蔽率の特例として、30%の建蔽率上乗せとしていただきたい。</p> <p>これらによって都市公園へのソーラーガレージ設置を推進することができ、日当たりがよい都市公園の特性をいかし都市公園の有効活用及び、自治体のRE100や電力会社のPPAモデルとの合わせこむことでレジリエンスの強化と再エネ電源化を図ることができる。</p>	国土交通省	<p>①、②について</p> <p>ご提案にあるソーラーガレージとしての設置及びシェアリングサービスとしての設置含め、公園駐車場のカーポートについては、公園管理者の判断により、公園の効用を全うするために設置されるのであれば、公園施設に該当するものであり、Park-PFI制度の公募対象公園施設の対象です。</p> <p>都市公園における再生可能エネルギーの導入推進については、必要に応じて、今後、自治体に周知してまいります。</p> <p>③について</p> <p>都市公園法では、都市公園に公園施設として設けられる建築物の建蔽率は、都市公園法で定める建蔽率を参酌した上で、当該都市公園を設置する地方公共団体が条例で定めることとしています。</p> <p>建蔽率を緩和することの是非については、公園管理者の判断によりますが、現行制度下においても、公園のオープンスペースとしての機能を阻害しない範囲で、地域の実情に応じて独自に建蔽率を設定することは可能です。</p>	<p>都市公園法第二条第二項第七号、第四条第一項、第五条第一項、都市公園法施行令第五条第六項、第六条第六項、都市公園法施行規則第三条の三五号</p>	<p>現行制度下で対応可能</p>	<p>制度の現状欄に記載のとおりです。</p>

第12回要望と回答 ②系統制約※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	②	ノンファーム接続エリアにおける、蓄電池の容量市場への参入	ノンファーム接続エリアにおいて容量市場に参入したくとも、現在はノンファーム電源としてすべての電源がBidできない状況である。蓄電池に関しては混雑緩和に寄与するものであるため、容量市場にBid可能としていただきたい。 なお、蓄電池を導入した場合、ノンファーム接続ができないという制約は、他国では無い、と認識している。	大規模電源エリアでノンファーム接続が多数存在しているが、ノンファーム接続エリアで容量市場に参入できる仕組みがない。 OCCTO等では、「ノンファーム電源が容量市場や需給調整市場に参加できない現状について再検討の必要がある。」とされ、検討が進められているところと認識しているが、左記提案内容について検討いただきたい。	経済産業省	ノンファーム型接続適用電源は、設備増強を行わずに接続する電源であり、出力制御を前提としているため、確実な発電が出来ないものとなります。そのため、容量市場のリクワイアメントを達成し、供給力を提供することができないことから、容量市場の参加対象とはされておられません。	電気事業法	検討を予定	ノンファーム型接続適用電源の他制度との整合性や扱いについては、引き続き確認・検討していくこととしております。
2	②	FIP電源に併設した蓄電池からの放電に対するプレミアムの付与について	FIP電源に併設した蓄電池からの売電について、系統からの充電を同時に行う場合であってもプレミアムを付与して頂きたい。	「第19回再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会」（2020年8月31日）の資料1 p.30によれば、FIP制度において、「蓄電池に認定発電設備に係る再エネ電気のみが充電されることが担保される構造になっていれば、蓄電池に充電された当該電気が供給されたときにはプレミアムの交付対象」とされることとなっている。 https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/pdf/019_01_00.pdf このうち下線部の条件については、FIPの発電設備以外の電気に対してFIPのプレミアムが交付されることのないようにするためのものと理解している。しかし、この点について、FIP発電施設以外の電気、例えば系統からの充電を行い、この充電部分を区分計量できる仕組みになっていれば、必ずしもこの下線部条件に限定する必要はないのではないか。つまり、上記下線部を、「蓄電池に認定発電設備に係る再エネ電気から充電・放電された電力量が区分計量できる構造になっていれば」、と書き換えることは出来ないか。 上記番号1にも記載したとおり、蓄電池にはマルチユース型の運用が期待される場所であり、例えばFIP太陽光発電所において、昼間の価格の安い時間帯に充電し夕刻以降の価格の比較的高い時間帯に放電（タイムシフト）することで市場価格の値差を収益とすることが可能だが、それだけでは例えば夜間などは蓄電池はまったく稼働しない状態になってしまう。もし系統からの充放電も区分計量することで可能となれば、夜間に系統から買電して充電、太陽光が発電する直前の価格の比較的高くなる時間帯に放電するなどのオペレーションで若干の収益を上積みすることも可能となる。このような蓄電池を併設することで可能となる様々なビジネスを出来る限り認めて頂くことで、早期の蓄電池普及が実現されると考えるところ、是非前向きにご検討頂きたい。	経済産業省	FIP認定を受けた発電設備に蓄電池が併設されている場合の取扱いについては、FIT制度における整理等を踏まえ、蓄電池に認定発電設備に係る再エネ電気のみが充電されることが担保される構造になっていれば、蓄電池に充電された当該電気が供給されたときにはプレミアムの交付対象とすることとしております。（「エネルギー供給強靱化法に盛り込まれた再エネ特措法改正法に係る詳細設計」再エネ大量導入NW小委員会・再エネ主力電源化小委員会・令和3年2月）	再エネ特措法施行規則第5条第2項第4号	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/FIP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。 なお、いただいた御意見につきましては、計量の方法に関する技術的観点等も踏まえ、必要性和妥当性が認められた場合には検討してまいります。

第12回要望と回答 ③市場制約※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	③	短時間応動リソースの有効活用に向けた緩和	電源1'(容量市場の発動指令電源)等では継続時間が3時間であるが、3時間継続で応動できない需要家リソースも有効活用するための緩和を要望する。 例えば、3時間を30分×6コマに分割し、各30分コマの成否判定をDR応動したリソースだけで行うパターン(応動しなかったリソースを除外して成否判定する)などの案を追加することが考えられる。	例えば、小中学校等の公共施設に設置されている蓄電池(20kW/15kWh)を活用して、需給調整市場や容量市場(現在の電源1')の調整力に参加しようとした場合、6台の蓄電池で30分ずつ対応を行えば個々の学校で見ると需要抑制が成功していても、他の5校の需要変動と合計して判定すれば失敗となってしまう可能性が非常に高くなる。 (または、オフィスビルなどが空調等の節電で参画する際に3時間対応は難しいものの、1時間のみの対応であれば可能な時に複数施設で実施する場合、上記と同様) 蓄電池を公共施設に設置することを、非常時のレジリエンスの側面だけの評価にとどまらず、需給調整市場に参入するなどを通じて平常時の調整力としても評価されることで社会貢献を広く訴求できることから、短時間を行えるよう条件を緩和してほしい。	経済産業省	電源1'及び容量市場の発動指令電源においては、継続時間が3時間に満たないリソースを複数組み合わせることで参加することが可能です。また、応動評価はそれらの複数リソースの合算で評価されることとなっております。	・電源1'厳気象対応調整力募集要綱【各一般送配電事業者】 ・容量市場メインオークション募集要綱【電力広域的運営推進機関】	現行制度下で対応可能	電源1'及び容量市場の発動指令電源においては、継続時間が3時間であることが要件となっておりますが、リソースを複数組み合わせることで参加することが可能です。
2	③	予見性が確保のための、制度設計(容量市場の価格設定の複製年度化、系統用蓄電池補助金の複数年度支援)	事業の中長期的な予見性が確保のため、 ・容量市場の価格設定が単年ベースになっているのを、複数年度ベースにしたい。 ・また、経済産業省において検討を進めている系統用蓄電池の補助金を複数年度支援を可能にしたい。	現在、容量市場や国の補助金などは短年単位での入札と補助のみであるため、複数年の収入を予測できる仕組みがない。 例えば、ヨーロッパやオーストラリアでは容量市場の価格設定が複数年度設定されている。 特定の国の仕組みを導入していただきたいリクエストではないが、これらの制度(投資)にコミットしている国々と同様、当該仕組みの導入を検討していただきたいもの。 また、補助金の複数年度支援に関しては、他社含む業界からも同様の要望があると認識している。	経済産業省	容量市場は、電力の安定供給に必要な中長期的な供給力不足への対処や、再エネの主力電源化を実現するために必要な調整力の確保を目的として、将来確実に稼働できる発電所を安定的に確保するための制度であり、実需給年度の1年間を対象として入札が行われております。系統用蓄電池補助金については令和3年度補正予算として要求しているところです。	・容量市場メインオークション募集要綱【電力広域的運営推進機関】	検討に着手	第6次エネルギー基本計画に記載のとおり、2050年カーボンニュートラル実現と安定供給の両立に資する新規投資について、複数年間の容量収入を確保することで、初期投資に対し、長期的な収入の予測可能性を付与する方法について、詳細の検討を加速化させていくこととしております。補助金については頂いたご意見も踏まえ、今後の検討の参考とさせていただきます。
3	③	FIP電源に併設した蓄電池の容量市場参加について	FIP電源に併設した蓄電池について、容量市場への参加を認めていただきたい。	FIP基準価格は、FIP電源の投資回収に最低限必要な額として計算されているものであるから、FIP電源の容量市場への参加を認めてしまうと、価値の二重取りとなってしまうため、FIP電源は容量市場への参加は不可と整理されている。 一方、FIPでは蓄電池の併設により発電時間帯の調整(タイムシフト)を行うなど、発電行動の変容が期待されているが、このFIP電源に併設される蓄電池部分の容量市場に参加可否についてはまだ必ずしも整理されていないという理解。 この点、FIP基準価格は、蓄電池のコストも含めて回収することを想定して算定されたものではないことから、従い蓄電池部分のみ容量市場に参加可能と整理したとしても上記のような価値の二重取りにはあたらないものと考えられる。 特にFIP併設型蓄電池の採算を考えると、タイムシフトだけでは十分な事業性があるとは言えず(またそのようなタイムシフトの収益の原資である電力市場価格差も不安定で予見性も難しい)、容量市場等への参加等マルチユース型ビジネスが成立して初めて広く市場に普及が期待されるものであり、是非積極的に市場参加を認めてもらいたい。	経済産業省	容量市場とFIP制度の双方からのkW価値二重取り防止、及びシンプルな制度設計の観点から、FIP電源は、容量市場に参入可能な対象電源から除外することとしております。(「エネルギー供給強靱化法に盛り込まれた再エネ特措法改正法に係る詳細設計」再エネ大量導入NWW委員会・再エネ主力電源化小委員会・令和3年2月)(電ガ小委員会制度検討作業部会第四次中間取りまとめ・令和3年6月)	容量市場メインオークション募集要綱等	検討を予定	いただいた御意見につきましては、容量市場とFIP制度の双方からのkW価値二重取り防止、シンプルな制度設計の観点を前提としつつ、計量の方法に関する技術的観点等も踏まえ、必要性と妥当性が認められた場合には検討してまいります。
4	③	ノンファーム電源(含む併設蓄電池)の需給調整市場への参加について	ノンファーム接続の電源・蓄電池は需給調整市場への参加が不可となっているため、参加可能な扱いとしていただきたい。	OCCTOの「第46回広域系統整備委員会」(2020年1月24日)の資料1 p.48にあるとおり、「ノンファーム電源は発電計画値以上に出力を上げることはできない」ため、「ノンファーム電源は需給調整市場のリクワイアメントを満たせないことから、需給調整市場に参加することはできない」と記載されている。 https://www.occto.or.jp/iinkai/kouikikeitouseibi/2019/files/seibi_46_01_01.pdf 一方、OCCTOの「第5回広域連携システムのマスタープラン及び系統利用ルールの在り方等に関する検討委員会」(2020年12月17日)の資料1 p.24によれば、「TSOは混雑系統を把握しているため、その系統内の上げ調整力に対して増出力指令を発信することは現実的には無い。このため、増出力指令に反することは無く、需給調整市場におけるリクワイアメント違反を問われることは無いと言える」との記載があり、従い今後系統混雑発生時の管理方式として再給電方式が採られ、火力等のファーム電源が、あとからノンファームで接続される再エネ電源等よりも先に出力抑制をされたとしても、火力等電源の需給調整市場への参加は可能と整理されている。 https://www.occto.or.jp/iinkai/masutapuran/2020/files/masuta_5_01_01.pdf しかし、2023年度中を目途に再給電方式による系統混雑管理に移行予定であり、これにより火力等のファーム接続電源とノンファーム電源との区別が実質的に無くなることも踏まえれば、このロジックはノンファーム電源にも当てはまるものでもあり(ノンファーム・ファームに関係無く、混雑系統で増出力指令を出さない点は共通)、従いノンファーム電源も需給調整市場に参加可能と整理すべきではないか。 なお、2022年度より導入予定のFIP制度が適用される今後の電源は原則ノンファーム接続となっていくことが想定される。FIP制度においてはこれまでのFITと異なり、需給調整市場への参加が可能と整理されており、蓄電池を併設する形での需給調整市場への参加が期待される。しかしノンファーム接続電源は一律需給調整市場に参加出来ないとなると、「FIP電源は需給調整市場に参加可能」という点が実質空集合になってしまう点も懸念される。	経済産業省	ノンファーム型接続適用電源は、混雑発生時に出力制御システムにより出力制御値を上限として発電することから、発電計画値以上に出力を上げることはできません。このため、ノンファーム型接続適用電源に対してΔkWを確保したとしても、一般送配電事業者からの指令に従いそのΔkWから調整力を供出することが出来ないため、需給調整市場におけるリクワイアメントを満たすことが出来ません。したがって、需給調整市場には参加できません。	系統の接続ルールについて ～ノンファーム型接続～	検討を予定	2021年9月の大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会の中間とりまとめにおいて、先着優先からメリットオーダーに基づく系統利用ルール(再給電方式)への転換を予定しています。 https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/pdf/20210903_2.pdf このため、新たな系統利用ルールの下、供給信頼度評価を踏まえ需給調整市場における参加の在り方について検討を行うこととしております。

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
5	③	ノンファーム電源（含む併設蓄電池）の容量市場への参加について	ノンファーム接続の電源・蓄電池は容量市場への参加が不可となっているため、参加可能な扱いとしていただきたい。	OCCTOの「第40回広域系統整備委員会」（2019年4月19日）の資料1 p.15にあるとおり、「ノンファーム電源のような抑制を前提に設備増強を行わずに接続する電源は、kW値は確保されない。（出力を抑制される可能性があり確実に発電可能な出力が不明）」ことから、「ノンファーム電源は、「ニーズがある際に発電できる状態にある」という容量市場のリクワイアメントの基本を満たすことができず、容量市場へは参加できないとするのが適当」と記載されている。 https://www.occto.or.jp/iinkai/kouikikeitouseibi/2019/files/seibi_40_01_01.pdf 一方、OCCTOの「第5回広域連携系統のマスタープラン及び系統利用ルールの在り方等に関する検討委員会」（2020年12月17日）の資料1 p.25によれば、「TSOは混雑系統を把握したうえで増出力指令を発信するため容量市場におけるリクワイアメント違反を問われることは基本的には無い」との記載があり、従い今後系統混雑発生時の管理方式として再給電方式が採られ、火力等のファーム電源が、あとからノンファームで接続される再エネ電源等よりも先に出力抑制をされたとしても、火力等電源の需給調整市場への参加は可能と整理されている。 https://www.occto.or.jp/iinkai/masutapuram/2020/files/masuta_5_01_01.pdf しかし、これも上記同様、2023年度中を目途に再給電方式による系統混雑管理に移行予定であり、これにより火力等のファーム接続電源とノンファーム電源との区別が実質的に無くなることも踏まえれば、このロジックはノンファーム電源にも当てはまるものでもあり（ノンファーム・ファームに関係無く、混雑系統で増出力指令を出さない点は共通）、従いノンファーム接続の電源・蓄電池も需給調整市場に参加可能と整理すべきではないか。もしくは、第40回広域系統整備委員会の資料に記載の、「出力を抑制される可能性があり確実に発電可能な出力が不明」という箇所は、火力などのファーム電源にも当てはまるものであり、であればこれら電源も容量市場への参加が出来なくなってしまうのではないか。	経済産業省	ノンファーム型接続通用電源は、設備増強を行わずに接続する電源であり、出力制御を前提としているため、確実な発電が出来ないものとなります。そのため、容量市場のリクワイアメントを達成し、供給力を提供することができないことから、容量市場の参加対象とはされておられません。	電気事業法	検討を予定	2021年9月の大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会の中間とりまとめにおいて、先着優先からメリットオーダーに基づく系統利用ルール（再給電方式）への転換を予定しています。 https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/pdf/20210903_2.pdf このため、新たな系統利用ルールのもと、供給信頼度評価を踏まえ容量市場における参加の在り方について検討を行うこととしております。

第12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	銀行子会社等であるリース会社による再生可能エネルギー関連事業に係るオペレーティングリースの取扱い	・銀行子会社等であるリース会社による、再生可能エネルギー関連事業に係るオペレーティングリースの監督指針例外規定への追加	・再生可能エネルギー関連事業に対するファイナンス手法の拡充を通じたSDGs達成への貢献が可能となるもの。 ・要望が実現した場合のメリットとして、太陽光・風力等すでにプロジェクトファイナンスによる資金調達が可能としているものを除き、立ち上がり期にある再生可能エネルギー関連事業（水力・地熱・バイオマス等）は、一般に、ポラティリティが高い事業でありキャッシュフロー特性やトラックレコードの制約から、現時点では銀行による資金提供はハードルが高い。そこで、立ち上がり期を支える資金調達手法の一つとして、発電実績に応じた従量課金型の返済設計が可能なりリース機能の活用ニーズあり。対象発電所全体をセル&リースバックする事により、取り組み可能性が向上し、グリーン投資への呼び水となる事が期待できるもの。 ・また再生可能エネルギー案件に対し、銀行と距離の近い銀行子会社等であるリース会社で取組む事により、投資家招聘は銀行が担い、運営・メンテナンスはリース会社が担うといった役割分担を金融グループにて一気通貫で対応でき、資金調達の迅速化や顧客利便の向上に寄与。 ・加えて、銀行子会社等であるリース会社と非銀行子会社等であるリース会社との間で競争原理が働くことで、より顧客に有利な条件での調達が可能となり、グリーン投資を後押しできるもの。	金融庁	銀行の子会社が営むリース業務について、不動産を対象としたリース契約に当たっては、銀行がリース形態をとって一般向け不動産業務を営むといった他業禁止の趣旨の潜脱を防ぐ観点から、教育・文化施設、社会福祉施設等の公的な施設の整備・運営に係るものを除き、融資と同様の形態（いわゆるファイナンス・リース）に限って認められております。	・主要行等向けの総合的な監督指針V-3-3-1（2） ・中小・地域金融機関向けの総合的な監督指針III-4-7-1（2）	検討を予定	銀行子会社であるリース会社が、再生可能エネルギー関連事業を対象としたオペレーティング・リースを営むことについては、銀行に他業禁止が課せられている趣旨に鑑み、銀行の健全性確保の観点から、慎重に検討を行う必要があります。
2	⑤	機器点計測を行う条件の緩和	「エネルギー・リソース・アグリゲーション・ビジネスに関するガイドライン」などにおいて、類型1ではリソースの個別計測が認められているが、類型2についても、同様に個別計測が認められるよう、条件を緩和を要望する。 ※類型についてはざっくり下記の分けかと認識しています。 類型1：電気事業者が自身の需給調整のために用いるもの 類型2：需給調整市場などに用いるもの	例えば、小中学校等の公共施設に設置されている蓄電池（20kW/15kWh）を活用して、需給調整市場や容量市場における調整力に参加しようとした場合、受電点における日の需要変動が異なり一定のベースラインを定めることが難しいため、正確に制御しても需要変動の中に制御量が埋没してしまう。蓄電池を公共施設に設置することを、非常時のレジリエンスの側面だけの評価にとどまらず、需給調整市場に参入するなどを通じて平常時の調整力としても評価されることで社会貢献を広く訴求できることから、機器点計測を行えるよう条件を緩和してほしい。	経済産業省	「エネルギー・リソース・アグリゲーション・ビジネスに関するガイドライン」における「類型2」は、一般送配電事業者が需給調整のために需要抑制量を調達するものと定義されており、具体的には、需給調整市場等を通じた調整力の調達がそれに該当します。現在、需給調整市場にデマンドレスポンス（ネガワット）で参加する場合、その計量点は供給地点（受電点）とするされており、個別リソースの機器点での計量値を用いることは認められておりません。	・エネルギー・リソース・アグリゲーション・ビジネスに関するガイドライン【資源エネルギー庁】 ・需給調整市場取引ガイド（三次調整力②）【送配電網協議会】	検討に着手	需給調整市場における機器点計量の採用については、その計量値に関する不正行為の防止や、託送供給等約款における同時同量確保の仕組みとの関係整理等、多岐に亘る課題を整理していく必要があります。2021年4月から運用が開始された需給調整市場の運用状況や、2022年4月に施行開始となる特定計量制度の運用状況も踏まえつつ、来年度以降に向けて、これらの課題について検討して参ります。
3	⑤	EV普通充電器の補助金対象機器の認定拡大	200V30A以上（6kW以上）の高出力の普通充電器は補助金対象になる充電設備の認定に必要な第三者機関の認証を受けることができず、事実上補助金対象外となる状況が続いているため、補助金対象機器を高出力の普通充電器にも拡大していただきたい。 具体的には、 ①一般社団法人次世代自動車振興センター（NeV）の充電設備の申請要件の緩和 現在NeVの規則に定められている第三者認証機関が一般財団法人日本自動車研究所（JARI）のみとなっており、認証機関が限られるため、要件緩和または認証機関の拡大（例：TUV等）を行っていただきたい。 ②JARIの認定範囲の拡大 現在200V30Aまでしか試験ができないとされる試験機器を更新、改善し、30A以上の普通充電器試験にも対応していただきたい。 これらにより、大容量化が進むEVで、より効率の良いEV普通充電設備を展開し、ユーザーの利便性向上、EVシェア拡大を図ることができる。	現在主な電気自動車充電設備の補助金認定はNeVで取り扱われており、充電インフラ（CEV補助金）は、設置工事や機器購入等が補助対象となっている。しかし、現状補助対象となる電気自動車用普通充電器に関しては、200V30A（6kW）までの充電器機に、認定が限られている。この理由は、NeVの「充電設備の申請・承認に関する規則」において、NeVが認める第三者認証機関が、普通充電設備についてはJARIとされ、JARIは普通充電器200V30Aまでしか測定ができず、事実上6kW以上の充電機器が認定を受けられない状況となっている事によるものである。 今後、EVのシェア拡大が予想され、宿泊施設、ゴルフ場、ショッピングモール等の滞在型施設へのEV来場者数の増加が見込まれることから、これらの施設への充電設備導入は急務である。また、大容量化したEVの充電時間短縮のためにも大きい充電出力が不可欠である。出力強化であれば、急速充電器の導入も考えられるが、中小規模の商業施設では設置工事・運用コスト負担のため導入が難しい実状がある。普通充電器導入は安価かつ容易であることから、普通充電器導入の普及が望ましく、補助金対象が高出力の普通充電器に拡大すれば、多くの施設での充電設備の導入につながる。	経済産業省	日本自動車研究所の認証基準は30Aとなっております。また、令和3年度クリーンエネルギー自動車導入促進補助金において、補助対象となる充電設備は、補助事業者である次世代自動車振興センターが定める第三者認証機関による検査等に適合し認証を取得していることが必要となっております。第三者認証機関として、普通充電設備は日本自動車研究所が定められております。	なし	検討を予定	日本自動車研究所の認証基準は、安全性の確保や不特定多数の自動車・充電器との相互運用性・互換性等の適合性を評価する仕組みとして、学識者や自動車・充電設備の製造メーカー等の有識者における技術的な議論を経て、策定されたと承知しております。これらは、国際規格や国内の関連法規、自動車や充電器の開発状況等とも関連しており、ご要望の件については有識者等において議論、検証が必要となるため、今後、検討をさせていただきます。
4	⑤	超高速応答性のある蓄電池を調整力として評価する仕組みの導入	蓄電池の応答性は、需給調整市場の一次調整力で要求される10秒よりさらに高速だが、日本にはこの高速応答性を評価する仕組みがないため、欧州の先進国（イギリスやアイルランド）の例を参考に、より超高速性を評価する需給調整枠の確立をお願いしたい。	例えば、イギリスでは、2016年8月、蓄電池による充放電を対象とし、指令から1秒以内に対応し、上げと下げで15分間の充放電を継続するEnhanced Frequency Response (EFR) 市場が開かれ、また、アイルランドでは、超高速商品として2秒以内サービス市場（DS3：Delivering Secure Sustainable System）が開設され、0.15秒以内の速度には3倍の報酬を提供されている。評価の仕組みについて、アイルランドの事例の通り、需給調整市場の高速応答性のインセンティブの仕組み（電力価格の割り増し）整備の早期実現をお願いしたい。	経済産業省	需給調整市場は、一次調整力から三次調整力②までの5つの商品区分で設計されており、一次調整力は応動時間10秒以内、継続時間5分以上等の要件が設定されております。	ー	検討に着手	一次調整力は、応動時間以内にすべてのガバナフリーが最大量を供出すれば、一定規模の電源脱落等を除き、負荷遮断等を実施することなく周波数が基準周波数に回復可能であることを踏まえたうえで設定されたものです。一方で、変動性再エネの増加や火力電源の退出等によって所謂慣性力の必要性が高まってくることが想定されます。そのため、電力広域的運営推進機関にて慣性力の必要量等の検討を進めており、来年以降に向けて、こういった議論に際し、蓄電池の応答性を踏まえた活用の仕組みも検討して参ります。
5	⑤	対象火気省令の見直し（全出力200kW以上の急速充電設備の位置付け）	現行の対象火気省令において「急速充電設備」は、全出力20kW超200kW以下と定められているが、今後、全出力200kW以上の急速充電設備の増加・普及が見込まれることから、200kW以上のものについても急速充電設備として扱えるよう、出力(kw)上限を撤廃する省令の改正を早期に実現いただきたい。	電気自動車等を充電するための「急速充電設備」は、全出力50kWを超える急速充電設備は「変電設備」の規制の対象となり自動車等の充電を行うことが想定されており、全出力200kW以下の急速充電設備の安全対策に関する検討部会を経て、令和2年7月に、全出力50kW以下とされていた上限を200kWまで拡大し、あわせて火災予防上必要な措置を定めるため所要の規定の整備が行われた。既に、自動車メーカー各社で導入のEVに搭載される電池の大容量化が進み、また、バスやトラックなどの大型車の電動化が進むことにより、より短時間に大容量の充電を行うための高出力の急速充電設備が不可欠になることから、全出力200kW以上の急速充電設備の開発が進められており、日本国内でも設置増も見込まれる。なお、大出力の“急速充電”に係る消防関係法令等の“出力規制”は海外ではない（米国、欧州、中国等）と認識しており、既に300kW超級の公共充電スタンドは欧州を始め各国で展開されているが、日本国内では、消防法上等の規制のため、日本では出力制限をかけており、日本の消費者・利用者側に制約が出ている状況。	総務省	電気自動車等に充電する設備は、電氣的出火危険の観点から、全出力が20kWから200kWまでのものは「急速充電設備」として、全出力が200kWを超えるものは「変電設備」として、「火を使用する設備又はその使用に際し、火災の発生のおそれのある設備（以下「対象火気設備等」という。）」に該当し、その設置位置、構造及び管理については、市町村条例で定める技術上の基準に従わなければならないこととされています。一般的な市町村条例で定められている屋外に設ける「変電設備」への規制としては、係員以外の者の立入制限、変電設備の標識の設置などが挙げられます。一方で、「急速充電設備」については、設備に求める安全措置等を規定する一方で、係員以外の者の立入制限などは求めておりません。従来、50kWを超える設備は「変電設備」として扱われ、普通自動車の運転手が充電することができない等の実態と合わない部分があったことから、令和元年度に「全出力50kWを超える電気自動車用急速充電設備の安全対策に関する検討部会」を開催し、普通自動車への充電が想定される200kW以下の設備を「急速充電設備」とする見直しを行うことで、一般の運転手が当該設備を操作することを可能としております。	消防法第9条、消防法施行令第5条 対象火気設備等の位置、構造及び管理並びに対象火気器具等の取扱いに関する条例の制定に関する基準を定める省令第3条	検討を予定	コネクタにより充電を行う急速充電設備については、令和元年度の検討会で、その出力にかかわらず必要とされる防火安全対策及びハザード評価について検討を行っておりますが、基準の見直しに当たっては、大出力の急速充電設備はコネクタ以外の様々な形態のものが想定されることから、コネクタによる普通自動車への充電が想定される200kWを上限としたところです。このため、急速充電設備の形態によっては、上限の引き上げも可能と考えております。御提案に記載のある開発中の急速充電設備の詳細な情報を伺うとともに、関係省庁や、関係団体等のご意見も伺いながら検討してまいりたいと考えております。時期：御提案に記載のある開発中の急速充電設備の詳細を伺った上で、実施時期を回答させていただきます。

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
6	⑤	ドローンに関わる規制緩和	完全無人化の規制緩和に向けて、まずはリスクの洗い出しと制度設計のための実証実験等を進めて頂きたい。	ドローンの活用は、太陽光発電所の保守点検の高度化・効率化において必要不可欠になりつつあるが、ドローンの完全無人化（ドローンポートなどからの離発着による）に関しては許されていないため、現地にドローンパイロットを派遣する必要がある。	国土交通省	操縦者等が現場に立ち会うことなく無人航空機を飛行させる場合であっても、それにより航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないことを確保できれば現行制度のもとでも飛行可能な場合があります。 例えば、ジオ・フェンス、異常検知、不具合発生時のフェールセーフなどの機能が信頼性高く装備された機体を使用する、飛行可能な範囲内への第三者の立入管理の措置を講じる（本年末の施行に向けて検討中のレベル4飛行に関する基準に適合する場合には立入管理措置を講じることなく飛行可）、異常発生時の対応ルールが明確である、といった運航管理体制が構築されているなどの措置を講じた上で、操縦者等が現場に立ち会うことなく飛行させることは可能と考えられます。 また、こうした高度な安全管理を必要とする方法の他にも、十分な強度を有する紐等（30m以下）で係留し、飛行可能な範囲内への第三者の立入管理の措置を講じること等により飛行させることは可能です。 なお、係留点は点検対象に沿って設置された主索、ガイドレール等に沿って移動させることも認められており、広い範囲の点検等を行うことも可能です。 詳しくは「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」、「無人航空機の安全な飛行のためのガイドライン」等をご参照ください。	航空法（昭和27年法律第231号）	現行制度で対応可能	制度の現状欄に記載のとおりです。
7	⑤	安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池の保管に関する規制緩和（一般倉庫での指定数量以上のリチウムイオン蓄電池の保管）	車載用リチウムイオン蓄電池は、消防危第303号に定める箱への収納が現実的ではなく、UN試験及びUNR-100の試験を満たしている等、安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池については、消防危第303号のように総量規制カウントを緩和した形で、危険物施設ではなく一般倉庫にて指定数量以上のリチウムイオン蓄電池を保管ができるよう緩和していただきたい。 具体的には、消防危第303号を、安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池についても1.6mmの金属箱に収納しているものと同様に扱うよう改定する、もしくは第17回タスクフォース会議のセイノーホールディングスの要望ともあわせる形で、車載用リチウムイオン蓄電池に関する（安全性が担保された車載用リチウムイオン蓄電池については消防危第303号を満たすとの内容を含む）新たな通知を行っていただきたい。 なお安全性が担保されるよう以下の条件設定をすることは可能と考える。 ・保管時の電池パックの扱い（充放電禁止） ・保管時の高さ制限の設定 ・危険物の運送に関するUN試験及びUNR-100の試験を満足している事 ・保管時のSOC規制（航空輸送と同じくSOC30%以下） ・電池パックは、電池端子部は保護され、筐体で覆われている事 ・電池パック筐体が金属製で開放部がないタイプの製品である事	自動車産業では、①電池製造者より運搬されてきた蓄電池を保管する段階、②開発段階（リチウムイオン蓄電池を車両に搭載して様々な実験評価を実施するための施設での保管）、③生産段階（組立てラインの横に他部品と一緒に置く製造施設での保管）、④販売段階（交換用蓄電池として他部品と一緒にストックする施設での保管）、⑤リユース段階 のいずれにおいても、指定数量以上のリチウムイオン蓄電池を保管する場合は危険物施設に該当し、危険物の規制に関する政令の屋内貯蔵所の各種技術基準に適合しなければならない。今後EVの生産量が増えていくと、車載用リチウムイオン蓄電池を保管するこれらの施設の建設が必要になるが、消防法に適用した施設建設に対する投資が非常に大きく負担となる。 消防危第303号では、出入口以外の開口部を有しない厚さ1.6mm以上の鋼板又はこれと同等以上の性能を有する材料で造られた箱に指定数量未満のリチウムイオン蓄電池を収納すれば、それぞれの箱を指定数量未満の危険物を貯蔵する場所とみなし、危険物施設でない一般倉庫であっても指定数量以上のリチウムイオン蓄電池を保管できること（総量規制カウントの緩和）とされているが、車載用リチウムイオン蓄電池（車載パック）は大型製品であり、消防危第303号の1.6mmの金属箱に収納することが困難である。また、車載パック自体は密閉型で筐体は金属製のものもあるが、1.6mmの厚さまでは有しておらず消防危第303号を満たすものではないことから、消防危第303号の規制緩和を受けられない現状である。 消防危第303号は延焼防止を目的として定められているものと認識しており、車載用リチウムイオン蓄電池については、危険物の運送に関するUN試験及びUNR-100の試験（UNR-100では火あぶり試験といった過酷な試験を実施）を満たしており、延焼防止に関する安全性は担保されていると考えられる。 車載用リチウムイオン蓄電池そのものを危険物から除外していただきたいわけではなく、UN試験及びUNR-100の試験を満たしていることに加えて保管時には充放電禁止といった条件設定も可能だと考えるため、これらによって、安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池については、消防危第303号のように総量規制カウントを緩和した形で、危険物施設ではなく一般倉庫にて指定数量以上のリチウムイオン蓄電池を保管ができるよう緩和していただきたい。 ※リユース、リサイクルの取り扱いに関しては、別途検討が必要な部分があります。	総務省	消防法（昭和23年法律第186号）では、貯蔵又は取扱いを行う危険物が一定の数量（指定数量）を上回る場合には、その危険性に鑑み、火災予防のための技術基準に従わなければならないこととされています。このため、屋内に危険物を貯蔵する場合には、屋内貯蔵所に貯蔵する必要があります（危険物の規制に関する政令第10条）。 危険物である電解液量の総量が指定数量未満のリチウムイオン蓄電池を、一定の要件を満たした箱に収納し、貯蔵する場合には、当該箱ごとの数量を合算せず、それぞれを指定数量未満の危険物を貯蔵する場所として扱われます（「リチウムイオン蓄電池の貯蔵及び取扱いに係る運用について」（平成23年12月27日付け消防危第303号）。	消防法第10条	対応	これらの事項を検討する検討会を開催し、必要な安全性が確保されれば規制の見直しを行えると考えています。
8	⑤	リチウムイオン蓄電池の電解液含浸部のカウントの見解統一及び自治体への周知	リチウムイオン蓄電池の電解液のカウント方法（電解液含浸部の考え方）が自治体により見解が分かれている現状があることから、 ①電解液含浸部を含めず電解液だけをカウントする見解に統一していただきたい。 ②その見解を自治体に通知し周知していただきたい。	リチウムイオン蓄電池の電解液は危険物（第四類第二石油類）に該当するが、電解液が含浸した電極材やセパレーターの電解液含浸部を指定数量にカウントするか否かについて、自治体によって見解が分かれている現状がある。 具体的には、電解液含浸部を含めず電解液のみカウントする自治体、電解液含浸部と電解液をあわせてカウントする自治体の2種類が存在することから、電解液含浸部を含めず電解液だけをカウントする見解に統一を図るとともに自治体に対して通知を发出し周知していただきたい。電池内部で含浸されずに電解液として存在する量は、全投入量の0-30%程度であるにもかかわらず、現状では指定数量カウントを全投入量100%で算出している事業所において、指定数量以下で管理するための分散保管や、危険物建屋対応などの大きな負担が発生している。 ただし、通知を发出する際には、すでに所轄署との間で対応が決まっているものについては、遡って対応を変更するものではない。	総務省	第4類の危険物（引火性液体）は、液体であって、引火の危険性を判断するための政令で定める試験において引火性を示すものをいいます。	消防法別表第一備考	対応	これらの事項を検討する検討会を開催し、電解液に関する危険物の量の考え方について見解を示します。
9	⑤	安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池を他部品と同一建築物に貯蔵する場合の規制の撤廃	UN試験及びUNR-100の試験を満たしている等、安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池については、他の部品と同一建築物で貯蔵する場合であっても、リチウムイオン蓄電池だけを貯蔵する場合と同様とし（危険物の規制に関する政令第10条第1項第3号の2「貯蔵倉庫は、独立した専用の建築物とすること」を適用せず）、その上で、TFでの要望の通り、倉庫の面積、階数、軒高の制限を撤廃していただきたい。	危険物を屋内貯蔵する倉庫は、リチウムイオン蓄電池を含む全ての危険物において、危険物だけを保管する独立した専用の建築物とすることが求められている。（危険物の規制に関する政令第10条第1項第3号の2） 他の部品（非危険物）と同じ建築物で貯蔵できる例外規定があるが、指定数量の20倍以下・床面積75㎡以下等の条件を満たさなければならない。（危険物の規制に関する政令第10条第3項） 車載用リチウムイオン蓄電池の貯蔵は、①電池製造者より運搬されてきた蓄電池を保管する段階、②開発段階（リチウムイオン蓄電池を車両に搭載して様々な実験評価を実施するための施設での保管）、③生産段階（組立てラインの横に他部品と一緒に置く製造施設での保管）、④販売段階（交換用蓄電池として他部品と一緒にストックする施設での保管）、⑤リユースの段階があり、それぞれの段階で「リチウムイオン蓄電池だけを貯蔵する場合」と「リチウムイオン蓄電池と他の部品（非危険品）と同じ建築物で貯蔵する場合」の両方がある。 倉庫の実務では、このようにリチウムイオン電池と他の部品を同じ倉庫で保管するのが通常であり、今後、日本でのEVの製造増・普及が見込まれる中、現在の消防法の規定では産業政策上支障が生じることから、UN試験及びUNR-100の試験を満たしている等、安全性が担保されている車載用リチウムイオン蓄電池については、他の部品と同一建築物で貯蔵する場合であっても、リチウムイオン蓄電池だけを貯蔵する場合と同様とし（危険物の規制に関する政令第10条第1項第3号の2「貯蔵倉庫は、独立した専用の建築物とすること」を適用せず）、TFで要望の通り、倉庫の面積、階数、軒高の制限を撤廃すべきである。 なお、海外（独、米など）では、リチウムイオン蓄電池と他の部品（非危険品）を同一の工場・倉庫に貯蔵できており、政府による規制はない。	総務省	危険物を貯蔵する屋内貯蔵所においては、危険物以外の物品を貯蔵しないこととされています。	危険物の規制に関する政令第26条	対応	これらの事項を検討する検討会を開催し、必要な安全性が確保されれば規制の見直しを行えると考えています。

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
10	⑤	陸上風力に係る、保安林（第1級地）や保安林（民有林）に関する情報提供の拡充	陸上風力の開発に当たっては、開発が困難な場所を事前に確認するための保安林第1級地の所在確認や留意が必要な範囲を事前に確認するための民有保安林の所在確認が重要となるが、情報公開が十分ではない。そのため、以下を要望する。 ①保安林の第1級地の所在データをすべからずGISデータ形式で整備し、EADAS上で公開する ②民有保安林の所在データについて、EADAS上で公開されているが不十分のため未収録地域を無くす形にする	陸上風力の開発に当たっては、開発が困難な場所を事前に確認するための保安林第1級地の所在確認や留意が必要な範囲を事前に確認するための民有保安林の所在確認が重要となるが、情報公開が十分ではない。例えば、第1級地については、定義は保安林ポータル上にて記載されているが、第1級地の条件である治山事業施工地の情報は、紙やPDFで整理されている都道府県がほとんどであり、具体的なGISデータは、ほとんどの都道府県において公表されていない（ https://www.rinya.maff.go.jp/j/tisan/tisan/attach/pdf/h_kaijyo-2.pdf ）。また、民有保安林のGIS整備状況は、EADASに掲載されているところであるが、4割程度の都道府県が未収録であると考えられる。	農林水産省、環境省	①治山事業施工地の位置情報は1県が県HPで公表しております。 ②環境アセスメントデータベース（EADAS）上における民有保安林の位置情報等については、令和4年1月現在、27都道府県の情報が掲載されています。	ー	①対応 ②対応	①治山事業施工地の位置情報を全て電子化して公表することについては、箇所数が膨大である等実現に向けて課題は多いものの、可能な限り整備が進むよう、林野庁としても、当該情報等をオープンデータ化するための経費に関して支援できるよう関係省庁と調整するなどの取組を進めているところです。 ②民有保安林の位置情報等については、林野庁と環境省が連携して取り組んでいるところであり、令和3年10月には、環境省からEADASに未掲載の都道府県に対して通知を发出し、当該情報等の整備を進めているところです。
11	⑤	洋上風力に係る、許可漁業の範囲の公表	漁業権範囲に加えて、許可漁業の範囲（GIS）データ、許可取得者の情報を提供していただきたい。	洋上風力の風力の計画検討時には、漁業権・許可漁業の範囲と許可取得者（ステークホルダー）の確認・ステークホルダーへの説明などが重要である。現在、共同・区画・定置漁業権の範囲についてはGISデータが整備されているが、浮体式洋上風力も含めた開発検討を行うための許可漁業の範囲は、許可船名簿と共に文章でのみの公開と成っており、GISデータは整備されていない。（例： https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/sitei/attach/pdf/index-65.pdf ）	農林水産省	海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域指定ガイドライン（令和元年6月）において、「促進区域を指定するに当たっては、経済産業大臣及び国土交通大臣があらかじめ区域の状況を調査しなければならないこと、（1）当該区域の促進区域の指定基準への適合性に関する情報のほか、（2）地元の利害関係者の意向や調整状況など、各地域における促進区域指定のニーズに関する情報が必要である。速やかに促進区域を指定するため、まずは、上記の（1）及び（2）に関する様々な既知情報を収集する。 この際には、既存の文献やデータベースに基づく情報収集のほか、公平性、公正性、透明性を確保した上で、都道府県や事業者等が保有する情報を提供してもらうなど、既存の情報を可能な限り活用する。特に（2）地域に関する情報については、地域関係者等との調整が必要になることを踏まえ、都道府県から情報収集することとする。その際には、公平性、公正性、透明性の確保の観点から、一定の期間（3か月程度）を定めた上で、促進区域の指定を希望する都道府県から情報提供を受け付けることとする。 こうした都道府県からの情報収集は、原則、年度ごとに実施することとし、計画的・継続的な運用に努めることとする。」と規定されています。 なお、漁業権は物権とみなされ、土地に関する規定が準用されていること、また漁業生産力の発展のため沿岸漁場の有効利用を図る必要がある等の理由から、「海洋状況表示システム（ https://www.msil.go.jp/msil/htm/topwindow.html ）」において情報を公開しています。	・海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域指定ガイドライン ・漁業法	事実認	①漁業権の情報については、「海洋情報表示システム」（ https://www.msil.go.jp/msil/htm/topwindow.html ）において公開しています。 ②知事許可漁業の情報については、国では許可取得者や操業区域の情報を持ち合わせていません。許可権者たる都道府県に照会してください。なお、その操業区域は、県など緯度経度により明確にできず、隣県同士で入り会って操業する実態があるなどGISデータ化できないものがあります。 ③大臣許可漁業の許可取得者の情報は、「大臣許可漁業の許可船名簿」（ https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/sitei/ ）において公開しています。なお、その個人・法人名については、個人情報保護の観点から許可取得者の同意を得られたものについては、水産庁ホームページにおいて公開することとしました。 ④大臣許可漁業の操業区域については、「大臣許可漁業の許可船名簿」の下段で公開しているが、GISデータ化はされていません。
12	⑤	水上太陽光に係る、ため池に関する情報提供の拡充	ため池の位置や面積などの詳細なデータ（GIS）提供をしていただきたい。	太陽光発電の開発可能性が高い、ため池の位置や面積などのデータは、農研機構のシステムで整備されているが、GISデータは提供されていない。 https://www.naro.go.jp/laboratory/nire/contents/tameike_manual/index.html	農林水産省	令和元年7月に施行した「農業用ため池の管理及び保全に関する法律（平成31年法律第17号）」において、都道府県は、ため池の名称や所在地など当該法律等で定められている内容について、農業用ため池のデータベースを整備し、公表することとされています。 御提案にある農研機構が開発し国が運用しているシステム（ため池防災支援システム）は、災害時に点検対象となる、浸水区域に住宅等があるため池の抽出のほか、関係者間での点検結果の速やかな共有等を行うことを目的としたものであり、上記の都道府県が整備したデータベースの情報を活用しています。	農業用ため池の管理及び保全に関する法律	検討に着手	御提案を踏まえ、令和4年1月から検討を開始し、ため池防災支援システムに登録されているため池の位置（緯度・経度）や満水面積などの情報を、令和4年度夏頃を目途に、都道府県と調整し、農林水産省ホームページに公表します。