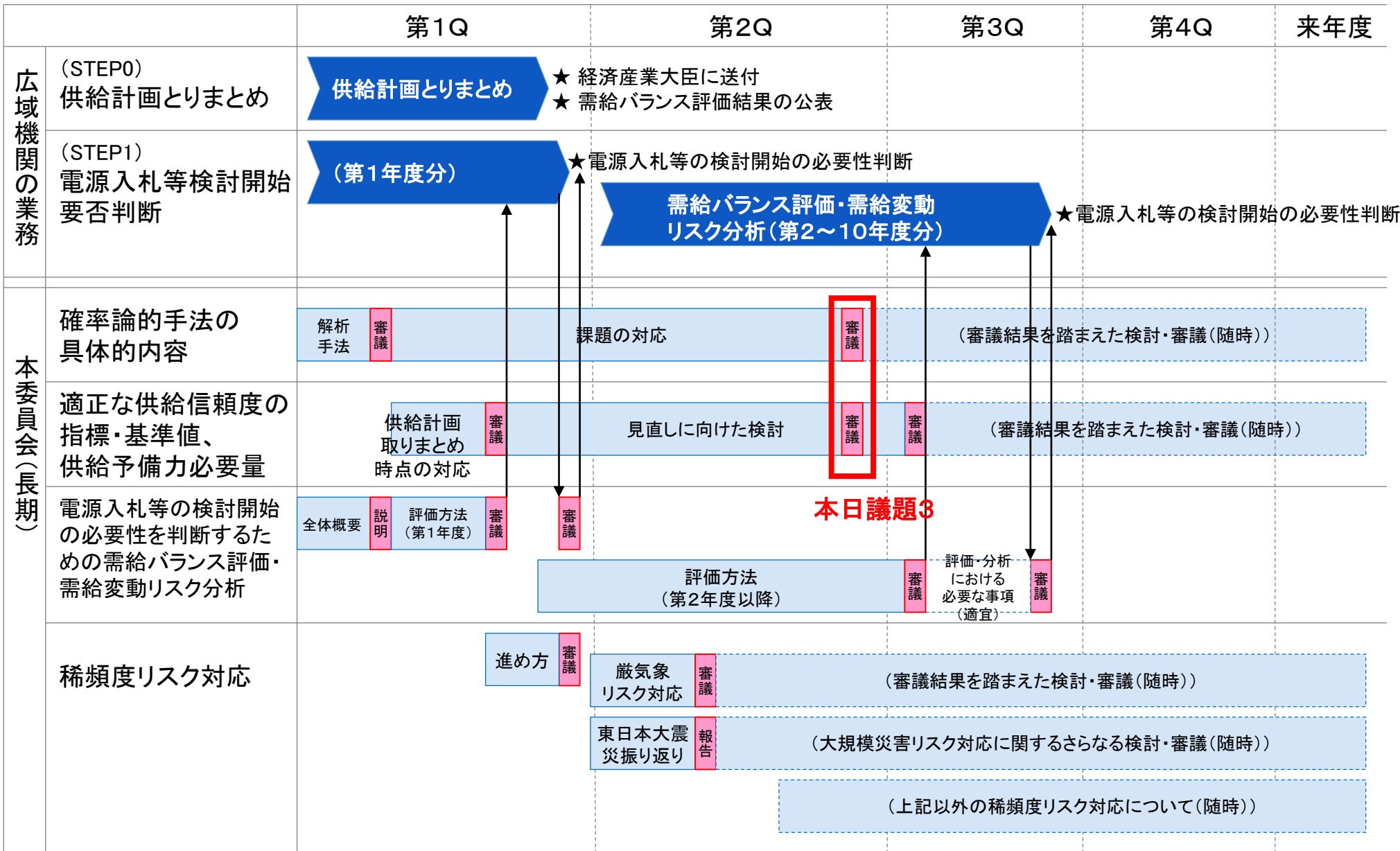


検討スケジュールについて

平成28年9月1日

調整力及び需給バランス評価等に関する委員会 事務局

※スケジュールは変更の可能性あり(以下同)



		第1Q	第2Q	第3Q	第4Q	来年度
一般送配電事業者	H29年度分調整力の公募	<p>※具体的な公募のスケジュールは一般送配電事業者が検討</p>				
本委員会 (長期)	電源 I 必要量・区分の検討	<p>本日議題2</p> <p>必要量・質の検討 [審議] → 考え方 [審議] → 値の決定 [審議]</p> <p>(審議結果を踏まえた検討・審議(随時)) ※細分化は継続的課題</p>				
	適正な供給信頼度の指標・基準値、供給予備力必要量(再掲)	<p>見直しに向けた検討 [審議] → [審議]</p> <p>本日議題3 (再掲)</p> <p>(審議結果を踏まえた検討・審議(随時))</p>				
本委員会 (短期)	実績データの分析	<p>今年度検討内容・収集データ [審議]</p> <p>4~6月分データ分析 [報告] → 7月分 [報告] → 8月分 [報告] → 9~11月分 [報告] → 12~2月分 [報告] → 1年度分 [報告]</p> <p>上げ・下げ調整力の必要量の考え方 [審議] → [審議]</p> <p>(審議結果を踏まえた検討および審議(随時))</p>				
		<p>本日議題4</p>				
	シミュレーション作業会	<p>方向性の検討 [報告] → モデル作成作業</p>				
	稀頻度リスク対応	<p>(実需給断面運用上の稀頻度リスク対応について(随時))</p>				

		第1Q	第2Q	第3Q	第4Q	来年度	
本委員会での検討(マージン)	区分① (需給バランス・長期)	※ 昨年度の検討の結果、当面現状維持⇒連系線利用あり方議論や供給力確保方策の議論を踏まえて見直し					
	区分② (需給バランス・短期)	※ 昨年度は電源脱落のみを考慮する場合の考え方について検討したが、短期断面の予備力・調整力において電源脱落以外も考慮した検討を行うことから、それに併せて検討を行う。					
	区分③ (周波数)	北海道本州間 連系設備 (北本)	※ 順方向(本州向き): 昨年度の検討の結果、廃止の方向性を確認したため、手続き後、実運用に反映。 ※ 逆方向(北海道向き): 昨年度の検討の結果、従来のマージンを維持。				
		東京中部間 連系設備 (FC)	両方向: 継続検討		審議	(審議結果を踏まえた検討)	
	区分④ (その他)	北海道本州間 連系設備 (北本)	※ 逆方向(北海道向き): 昨年度の検討の結果、従来のマージンを維持。				
			順方向(本州向き): 継続検討		審議	(審議結果を踏まえた検討)	
	東北東京間 連系線	必要性・量の検討		審議	(審議結果を踏まえた検討)		
区分⑤ (稀頻度)	※ 稀頻度対策の検討において他エリアへ期待する場合に、マージン確保の必要性を検討。						
北本・FC増設分の 利用方法		※ 区分①～⑤の検討結果に加え、稀頻度対策の検討を踏まえて検討。					

※ マージンの配分と減少の論点は記載を省略している(各区分のマージンの必要量の検討に併せて検討)

【参考】マージンの分類と区分について

マージンの分類	現状のマージン	予備力・調整力の検討※1				備考
		長期断面	短期断面	稀頻度	関連性無し	
「需給バランスに対応したマージン」 需給ひっ迫時等に、需給バランスの確保を目的として、連系線を介して他エリアから電気を受給するために設定するマージン	・系統容量3%相当	①	—	—	—	予備力・調整力の連系線期待分
	・最大電源ユニット相当	—	②	—	—	
「周波数制御に対応したマージン」 電力系統(当該連系線を除く)の異常時に電力系統を安定に保つために設定するマージン	・東京中部間連系設備(EPPS) ・北海道本州間連系設備(緊急時AFC)	—	③	—	—	
「その他のマージン」 連系線の異常時に電力系統を安定に保つことを目的として、当該連系線の潮流を予め抑制するために設定するマージン	・北海道本州間連系設備(潮流抑制) ・東北東京間連系線(潮流抑制)	—	—	—	④	予備力・調整力の連系線期待分以外
「稀頻度リスク対応のマージン」 稀頻度リスク対応のために設定するマージン	系統容量3%相当※2	—	—	⑤	—	今後の稀頻度リスク対応の検討に関連

※1:各マージンが、本委員会における「長期断面の検討」「短期断面の検討」「稀頻度リスク対応」のいずれに起因するのかを記載(確保する断面を表すものではない)、①～⑤は区分を表す。

※2:東京中部間連系設備の周波数制御に対応したマージン(順方向:西向き)や東北東京間連系線のその他のマージンなどN-2以上の故障のリスクに対応するために設定しているマージンもあるが、これらのマージンは他の分類に整理しているため、ここには記載していない。