

委員から頂いた御質問への回答について (燃料費)

2023年4月4日
東北電力株式会社

項目	ご質問	回答	
調達 価格に おける 輸送費	- 燃料調達コストは、実際には資源価格と海上物流費とに分けられると理解。 - スポットでの燃料調達の場合、船賃込みのCIFベースで価格を決めている場合もあると承知はしているが、定期傭船契約をするなどして配船を電力会社がしている場合もあると理解。 - 実際の資源価格と用船料（物流費）を分解して説明いただきたい。 - その中で、傭船料を適切に管理していることを確認したい。	重油	- 低硫黄C重油および内航船舶の需給環境逼迫に伴い、国産に比べ輸入重油の比率が増加（前回:24%⇒今回:92%）。 輸入重油は、DES（仕向港着船渡し）による調達を行っている。 国産重油は、FOB（本船渡し）による調達を行っており、2022年11月-2023年1月の当社受入実績では、燃料油代が90%程度、輸送費が10%程度となっている。
		石炭	FOBによる調達を行っており、自社で傭船した石炭輸送船で積地から発電所へ輸送している。 - 傭船契約については、専用船・専航船等の活用による経済性・安定性の確保に努めている。 2022年11月-2023年1月の当社受入実績では、石炭代が96%程度、輸送費が4%程度となっている。 ※今回の補正では、2022年11月-2023年1月の全日本通関価格をベースとし再算定を行っている。
		LNG	- 長期・短期契約、スポット契約ともに、DESによる調達が基本となっている。 FOBによる調達はサハリンⅡのみであり、積地側事情により特殊船（耐氷船）が必要であるため、長期契約を締結している。2022年11月-2023年1月の当社受入実績（サハリンⅡ）では、LNG代が98%程度、輸送費が2%程度となっている。

項目	ご質問	回答	
港湾の制約によるコスト影響	- 電力会社毎に、石炭やLNG等を得ている港湾側の制約（岸壁・栈橋や水深）で着岸できる船のサイズによる制約があると承知している。 - 着岸できる船のサイズがCape SizeかPana Maxかで、一単位あたりの運送料に差異が生じると思われるところ、各社の火力発電所毎の岸壁・栈橋により調達コストにどの程度の差が出るのか承知したい。	共通	<u>各燃種において、発電所毎の受入船型に大きな違いはない。</u> <u>各発電所の稼働見通しや在庫見通しを踏まえて、配船の受入先を調整することで、安定供給上の最適な在庫水準の維持に努めている。</u>
		重油	秋田火力において、内航・外航ともに、5千kl船型の受入れが可能。
		石炭	能代火力、原町火力において、幅広化したPana Max船等（6～8万トン級）の外航船にて産炭国から直接受入れが可能。
		L N G	- 日本海エル・エヌ・ジー(株)新潟基地、新仙台火力において、標準船型（6万トン級）を超えた9万トン級までの受入れが可能。 - サハリンⅡはFOB契約であるため専用船、それ以外の長期・短期・スポット契約はDES契約のため、契約に定められた数量に見合った船型により配船されている。

項目	ご質問	回答
石炭スポット価格への電力会社の影響	• Global CoalやPlattsが公開しているスポット価格でIndexが決まり、それが基準となって電力会社の石炭の長期契約の価格も決まっていると理解をしているが、このスポット価格の形成に日本の電力会社はどこまで影響を及ぼしているのか。 • スポット取引でも実額での取引のみがIndexに使われ、Index準拠のスポット取引の価格は参照されないとすると、実額での取引に加わらない限り価格形成に参加できないことになる。	• 日本の電力会社が、左記スポット価格の形成にどの程度影響を及ぼしているかは承知していない。 • 間接的にはなるが、低品位炭や他の産炭国からの調達を拡大することは、高止まりをしている豪州一般炭の需給を緩和し、Global Coal社等の豪州一般炭インデックス価格の引き下げにつながる可能性もあるのではないかと。