

【燃料費】委員からのご質問への回答

2023年4月4日
四国電力株式会社

1. 川合委員からのご質問への回答①

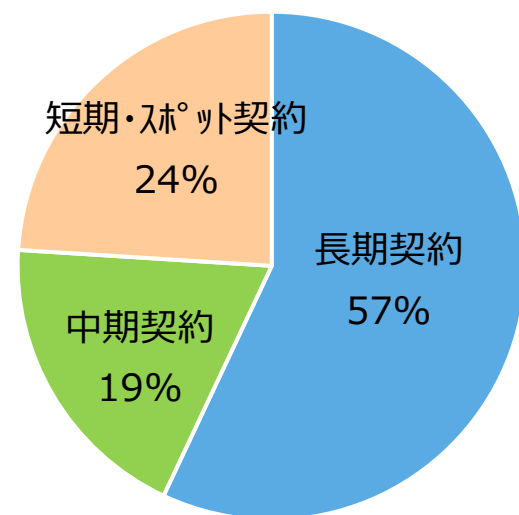
1

①燃料調達コストの資源価格と備船料への分解、及び備船料の管理状況の確認

- 当社の燃料調達コスト（C I F 価格）を分解すると以下の通りとなります。石炭については、全量 F O B 契約となるため、当社にて外航輸送契約を締結しておりますが、L N G および重油につきましては、輸送代込みの価格で調達しております。
- また、石炭の輸送契約については、大型石炭専用船を軸とした長期契約をベースとしておりますが、用船市況や当社の所要量見通し等を踏まえ、中期契約や短期・スポット契約を適切に組み合わせて、安定性と経済性の両立を図っております。

	石炭※1	L N G	重油
C I F 構成要素	石炭代 (88.5%) 外航運賃 (11.4%) 外航保険料 (0.1%)	CIF価格 (輸送代込みで調達)	CIF価格 (輸送代込みで調達)
契約形態	F O B 契約	持届け渡し契約	持届け渡し契約※2
外航輸送手配	当社	売主	売主

(参考) 石炭の外航輸送契約内訳
(2019～2021年度平均)



(注) 長期契約は5年以上、中期契約は1年以上、5年未満、短期契約は1年未満をいう。

※1 石炭のC I F 構成要素に占める割合は、至近3ヵ年（2019～2021年度）実績平均。

※2 C I F には含まないが、内航船については一部自社で手配している。

②港湾の仕様により着岸可能な船のサイズに制約がある場合の運送料の違いとその場合のコスト削減努力の確認

- 当社は、石炭外航輸送において、ケープサイズの大型専用船（14万t級）を1隻活用しております。本船については、満船で入港できるコールセンター（西条発電所向け中継基地）で一部を荷揚げした後、橘湾発電所で残余を荷揚げする二港揚げオペレーションを行っていることから、西条・橘湾の両発電所における外航輸送コストに大きな差は見込んでいません。
- なお、西条発電所については、外航船が直接入港できないため、瀬戸内のコールセンターを経由して内航船により受け入れており、中継基地や内航輸送に係る経費が別途必要となります。

<石炭発電所の受入船型>

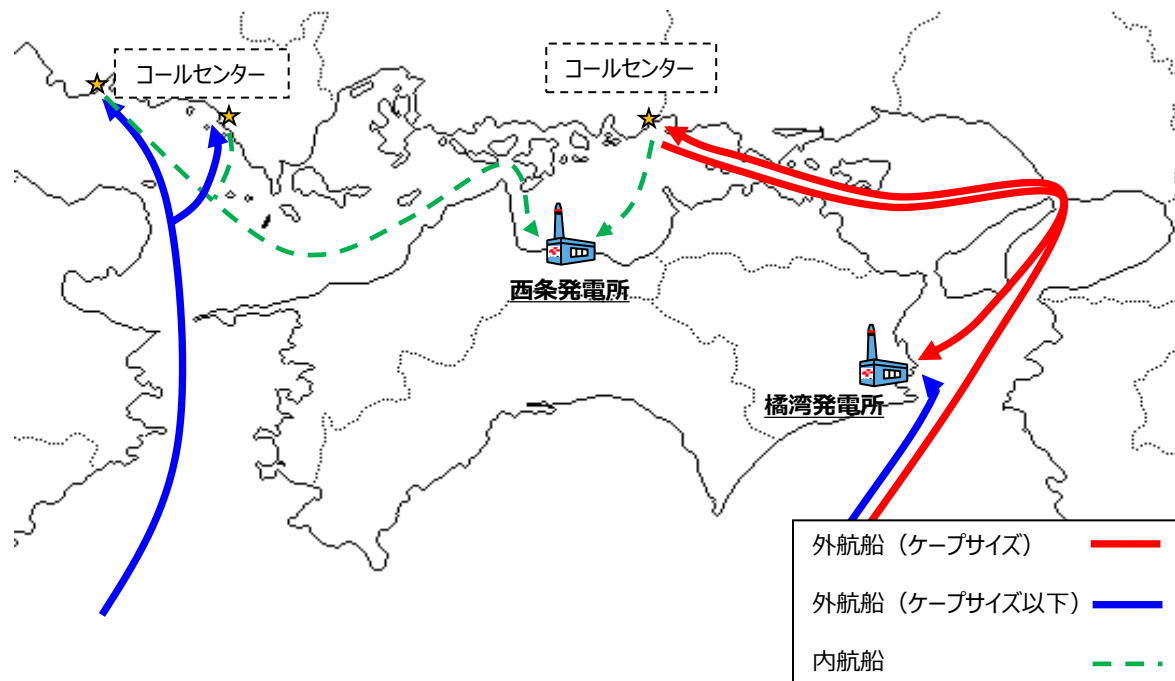
	西条発電所	橘湾発電所
水深	▲5.5m	▲14m
受入方法	(コールセンターより) 内航船	外航船
最大受入 可能船型	3千DWT級	14万DWT級 (最大積高:約11万t)

<大型石炭専用船「たちばなⅡ」>



載貨重量トン数：142,883t
竣工：2020年3月31日

<当社石炭発電所と燃料受入の流れ>



③スポット価格形成に対する日本の電力会社の影響度合いの確認

- 当社は、Global CoalやPlattsが公開しているIndex価格を参照する契約はあるものの、現時点では、Global CoalやPlattsを介した実取引には参加しておりません。