



**第31回料金制度専門会合で頂いた燃料費に関する  
ご質問について（回答）**

**2023年4月4日  
沖縄電力株式会社**

## <ご質問①>

- 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。

- ◆ 石炭調達コスト（2017年度～2022年度）を、資源価格・海上物流費に分解すると以下のとおりとなります。
- ◆ 当社は、傭船マーケット変動の影響を受けにくい石炭専用船を導入することにより、安定調達および輸送費の効率化に努めております。

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
石炭CIF価格(\$/t)	86.1	107.1	88.6	69.7	132.4	347.0
平均為替(円/\$)	110.9	110.9	108.7	106.1	112.4	135.0
石炭価格(価格に占める割合)	89%	90%	87%	86%	90%	96%
海上物流費(価格に占める割合)	11%	10%	13%	14%	10%	4%

※海上物流費については海上保険料を含みます。なお、海上物流費は輸送船の燃料価格の変動に影響を受けます。

※2022年度につきましては足元の見通し値となっております。

- ◆ 燃料油およびLNGにつきましては、全量を当社への持ち届け価格での調達としていることから、資源価格・海上物流費一体の価格となっております。

## ・ご質問内容および回答

### <ご質問②>

- 電力会社毎に、石炭やLNG等を得ている港湾側の制約（岸壁・棧橋や水深）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ころ、各社の火力発電所毎の岸壁・棧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。（なお、船会社によっては、水深の深い港で一部貨物を陸揚げし、喫水線を下げてその後水深の浅い港で更に貨物を下ろすなどの工夫をしていると理解をしているが、こうした工夫でコストを下げている場合にはその説明をしてほしい）。
- ◆ 石炭の受入港湾施設は以下のとおりであり、外航船（最大9万t）を直接発電所へ着棧し受入を行っております。
- ◆ 当社の石炭火力は、具志川、金武の両発電所とも同様の港湾施設仕様であることから、発電所毎の輸送コストは同水準となります。
- ◆ なお、石炭専用船（津梁丸：9万t積載船型）を用いることで調達安定性を高めています。また、石炭火力発電所間での2港揚げを行うことで、連続満船航海で運用しております。

	岸壁情報		最大船型			
	岸壁長	岸壁水深	最大喫水	載貨重量トン数	船長	船幅
具志川火力発電所(石炭)	250m	14.0m	12.72m	89,661LT	235m	43m
金武火力発電所(石炭)	250m	14.6m	13.27m	89,999LT	235m	43m

・当社岸壁は、パナマックス級(65,000トン積載船型)～90,000トン積載船型までが着棧可能となっており、ケープサイズは着棧できません。

### <ご質問③>

■ 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説明されたい。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が、実態を承知したい。

◆ 当社は、Index準拠の相対取引のみを行っており、市場からの調達実績はないことから、スポット価格の形成に直接的な影響は与えておりません。