

～間接送電権取引に関するアンケートでいただいたご意見～

Q3. 間接送電権の【商品】に関するご意見をお聞かせください。

現在、北本逆向き・FC 両方向・本四逆向き・阿南紀北逆向き・関門逆向きの 6 商品の取引を行っています。他の連系線(向き)に関する商品が必要とお考えの場合には、理由とともに記載ください。

- ✓ 東北-東京間の分断が連系線作業の影響から、分断するときもあるため、相馬双葉両方向または順方向を希望
- ✓ 現時点では分断が僅かであるため必要でないことは承知しているが、「相馬双葉幹線(東北→東京)。もしここで分断頻度が上がる場合、影響が甚大であるため、商品上場の判断および実施のタイミングを年度単位とはせず、速やかに(例えば会員からの提議から2～3ヶ月程度で)上場できる仕組みをあらかじめ設けておいて頂きたい。(第21回制度検討作業部会においても、「必要に応じ、期中の変更を機動的に実施」とされているところ)
- ✓ 将来的には、連系線の増強、値差の発生状況等を踏まえ検討は必要と考えるが、現時点で新たな商品のニーズはない。
- ✓ 特記事項なし(理由:市場分断の発生状況から上記6商品で十分であるため)
- ✓ 2019年10月現在においては、他の連系線(向き)の必要はありません。
- ✓ 関西エリアと中部エリアのスポット市場価格差は、2019年上期において平均0.03円/kWhであり、関西～中部間取引における事業リスクが懸念されるため、「関西⇒中部」の商品が必要と考えます。
- ✓ 商品が設定されることで、市場間値差の固定化を図る手段があることを前提とした電力取引を検討することができるようになるため、対象連系線の追加について幅広く検討していただきたい。
- ✓ 三重東近江(逆)中部エリア以西の電源を中部エリアで活用しているため。
- ✓ 日本では電力会社間の送電線が細い特徴があるので、全国にある10か所の連系線について順逆両方向の商品整備(10×2=20商品)が必要と考えます。
- ✓ 間接送電権がリスクヘッジ目的で作られたのであれば、過去の分断状況から算出した期待値差や取引見込み量によって発行商品を決定するのではなく、すべての連系線、すべての向きに関する商品が必要ではないか。一方で、実際にリスクヘッジをするかどうかは、ユーザーの判断によるものとする。仮にすべての連系線、すべての向きに関する商品の発行が難しい場合、北本順向き商品の発行をお願いしたい。過去実績で北本順向きの市場分断が発生しており、北海道エリアで取引を実施している弊社としては、順向き分断

による値差リスクへの対応が必要な場面が想定されるため、リスクヘッジ手段として、発行を希望する。

- ✓ 現状の商品で充分と考えております。
- ✓ 現時点では必要と考えていない
- ✓ [追加希望連系線]東北・東京間連系線(順方向)【理由】以下の理由から商品設定を希望します。・東北・東京間連系線は、第二回在り方検討会において示された商品化の基準(期待値差 0.01 円/kWh 以上)を満たしているため。・今後、ベースロード市場取引や再エネ電源の増加等による市場取引量の増加が市場分断頻度を高める虞があるため。
- ✓ 現時点では、他の連系線(向き)に関する商品が必要とは考えていない。
- ✓ 東北東京(順方向)についても分断することが見られるため、新たに送電権の発行を検討してはどうか。(参考:2019 年 4～9 月では、全 8784 コマ中 98 コマが東京高で分断。平均エリアプライスの差は 5 銭/kWh の東京高。)
- ✓ 商品の内容については現状で満足していると考えます。
- ✓ 商品のないエリアではマーケット分断がほぼないものとしてトレンドヘッジ利用しています。エリア格差の発生可能性は低くても、完全にヘッジする手段として他商品があった方がよいと考えます。

**Q4. 間接送電権の商品の【期間】に関するご意見をお聞かせください。**

現在は、24 時間型の商品を週間単位で取り引きしていますが、現状の商品の期間や取引単位で十分でしょうか。また、他の期間や取引単位の商品が必要とお考えの場合には、**理由とともに**商品の期間や取引単位に係るご要望についてご記載ください。（例：平日・休日分離した商品、夜間・昼間を分離した商品、平日昼間とその他を分離した商品 等）

- ✓ 例(平日・休日分離した商品、夜間・昼間を分離した商品、平日昼間とその他を分離した商品 等)にある通りの商品が必要と考えます。理由はなぜ 24 時間型しかないのか理解できないからです。
- ✓ 現状のシステムでは全日 24 時間のうち 1 コマでも空き容量がゼロのコマがある場合には、取引ができないと理解しています。この時に発生するその影響で取引できなくなる容量を取引できるようにするため、細分化した商品を上場するのも良いと思います。
- ✓ (要望)平日昼間の商品 (理由)当社は需要カーブの特性上、平日昼間が主にヘッジ対象となるため。
- ✓ 平日休日分離や夜間昼間を分離した商品が欲しい。通常の相対電源ではミドル帯商品や平日のみの商品があるのでそれと同条件であって欲しいから。
- ✓ 期間・時間の細かい設定は望ましいが、その分取り扱い等が煩雑になるであろう点が気になる。ただ、平日と休日で供給量のギャップが大きい場合は多々あり、また市場価格も大きく差が現れることから、「平日と休日分離型の商品」は欲しいと考える。
- ✓ 現状の 24 時間型だけで十分である。(昼間商品の取引の可能性を否定するものではない。)
- ✓ 小売電気事業者が安心して事業を行ううえでは、長期的な値差リスクの軽減が必要です。したがって、分断が頻発する連系線につきましては、長期間(1年間以上)の商品の設定について検討いただけますと、小売事業者にとってリスク軽減の選択幅が広がるのではないかと考えます。
- ✓ エリア毎の市場の値動きを考慮すると、少なくとも各事業者が分断のリスクを検討する上で平日・休日・昼間・夜間を分離した取引単位は必要かと存じます。また商品期間・取引単位を細かくすることで、市場に抛出される間接送電権の量も増えることが想定されるので、市場活性化の観点からも必要だと思います。したがって、分断が頻発する連系線につきましては、長期間(1年間以上)の商品の設定について検討いただけますと、小売事業者にとってリスク軽減の選択幅が広がるのではないかと考えます。
- ✓ 時間帯の分離した商品(8-22 時や 8-18 時など)、平日、土曜、休日の分離商品があると、検討しやすく、また入札を積極的に実施できる。
- ✓ 発行量最大化の観点から、当面は週間 24 時間商品のみでよいと考えます。
- ✓ 現状の商品(期間)で問題ない。
- ✓ 年間商品。(理由)24時間型の週間商品の約定価格の変動をなくす手段として、年間で値

差を固定するため。 平日昼間・平日夜間休日を分離した商品。(理由)平日昼間と平日夜間休日ではベース需要が異なるため、分離した商品が必要。

- ✓ 平日・休日分離、昼間・夜間分離など今の週間 24 時間型を分割した商品。理由:連系線の工事などにより売注文量が0となることがあるが実際には 対象週 全日 0ではない場合が多いと推測され、本来売注文量がある日について 取引の機会が失われてしまう。
- ✓ 平日昼間(月曜から金曜)の商品で月間単位と週間単位の二種類を希望。価格変動リスクの高い期間の商品で、週間単位だけでなく月間単位で取引出来れば入札が一度で完結できるため。
- ✓ 平休日・昼夜間の細分化を希望する。(理由:間接送電権の発行量の最大化に加え、市場分断の発生状況に合わせたスポット的な活用も可能となるため)
- ✓ 意見:現在の期間では不十分と考えており、コマごとでの商品の発行を要望する。理由:「第三回間接送電権取引の在り方等に関する検討会」において昼夜／平日・休日の4区分とすることで商品が発行できる可能性が提示されたが、さらに細かく区分することで更に発行量を増やすことが出来ると考えられる。
- ✓ 夜間・昼間を分離した商品を希望致します。多くの事業者が夜間においては需給バランスがとれていると思われ、エリア間送電のニーズが高くないと考えられるため。加えて昼間時間帯においてエリア間分断が発生する頻度が高いため。
- ✓ 平日と休日(土曜含む)では、分断が発生する/しないの傾向が異なるため、平日と休日(土曜含む)を分離した商品は必要だと認識しております。また、昼間と夜間という時間帯別という観点においても、分断発生する/しないの傾向は異なるため、時間帯の区分を分けた商品も必要だと認識しております。取引単位分割案 ①平日昼間型(土曜・祝日除く 8:00-18:00) ②平日夜間型(土曜・祝日除く 0:00-8:00,18:00-24:00) ③休日 24 時間型
- ✓ 月単位の平日でミドル型(8 時～20 時)があればよいです。現在、そのような相対契約の形式が多いためです。
- ✓ 当該1週間のうち、1日でも連系線作業があると、当該週の商品は発行されないルールとなっているが、残りの日だけを対象とした商品が発行してほしい。
- ✓ ・平日、休日を分離した商品:平日は休日と異なりエリア間値差が拡大する傾向にあるため・点灯時間帯(夕方)に限定した商品:1 日の中でもエリア間値差が拡大する傾向にある時間帯のため
- ✓ 先渡市場における商品種別と合致した商品(年間 24 時間型、月間 24 時間型、月間昼間型、週間 24 時間型(現行商品)、週間昼間型)であれば、活用可能性がより高まると考えられます。
- ✓ (意見) 月間単位の平日昼間型の商品を設計して頂きたい。(理由)平日昼間に特化した送受電ニーズが、相対的に高いことや、卸取引の商慣習上、週間単位での電力取引は相対的に少なく、年間・月間取引が大宗を占めているため。現状の週間単位の取引で

は、月中で送電権を確保できない週が生じることから、月間取引をする上でも、価格設定や収支管理上のリスクとなっている。現状、送配電事業者の連系線作業によって、発行が出来ないという事象があるならば、月間平日昼間型の商品进行設計することで、連系線作業を休日や夜間にて実施することができれば、発行量の拡大にも繋がりうるのではないか。

- ✓ 商品発行量の増加や市場間値差ヘッジに対する選択肢の拡大が期待されることから、多様な商品設計の検討をすすめていただきたい。特に、夜間・昼間を分離した商品へのニーズが高いため、重点的に検討していただきたい。
- ✓ 平日 DT 型、全日 DT 型の商品 需要カーブに即して、ベース型と組み合わせて活用したいため。社内のリスク会計管理上でも、取引できる数量は、原則、実需要に即した kW、kWh の範囲内(夜間休日等で余剰となる部分があると取引不可)としているため、現行商品のみだと取引数量が限られてしまう。・月間または年間の商品 安定的な供給力(月間・年間での費用として確定させる)として活用したいため。連系線の空き容量がなく、除外日等があったとしても月間・年間単位で活用をしたい。
- ✓ 電力先物の商品と同一の平日 8:00~20:00 を希望。
- ✓ 連系線利用計画において 1 コマでも空き容量が無い場合は週間商品自体の発行が無くなるので、時間帯を平日昼間、その他を分離した商品とすること必要と考えます。(上記より、 $20 \times 2 = 40$  商品 の整備となります。)
- ✓ スポット入札のように 48 コマ、日単位でパターンを設定できる商品があるのが理想。せめて、平日・休日/夜間・昼間をそれぞれ分離した商品は欲しい。ベース型の契約電源の対応を行う際には問題ないが、多種ある相対電源の契約パターンと一致させるには上記のような柔軟な商品が必要。
- ✓ ○理想としては、30 分コマ毎もしくは 1 時間毎の商品を日単位での取引としていただきたい(スポット取引のようなイメージ)。商品化する際には、ブロック買いができるような設計にいただきたい。○上記が難しい場合、商品期間について、24 時間型以外にも、ミドル時間帯、標準型以外の市場分断の頻度が高い時間帯や平日設定等の取引を可能としていただきたい。また、取引単位は、週間ではなく、日単位としていただきたい。(上記の 2 つの理由) 現在の 24 時間型では、相対契約の多種多様な受給パターンに対応できず、間接送電権を利用しにくい。また、相対契約の期間は、月単位(1 日~末日)であることが多く、現在の週間単位では、ヘッジをしようにも必ず月跨ぎの部分で過不足が生じてしまうため。○月単位、3 か月単位、6 か月単位、年間単位等の取引も可能としていただきたい。(理由)現状の週間単位では、長期相対契約へのリスクヘッジ目的の利用が難しいため。(歯抜け約定となる可能性があることに加え、長期契約期間の後半部分については、当該期間の商品の取引が実施されるまでリスクヘッジできないため。)
- ✓ 「第3回間接送電権の在り方等に関する検討会」公開資料に御記載の通り、期間等を細分化する事で売り量が発生するのであれば、購入者の選択肢がより多くなる点で望ましいと考えます。一方、細分化される事によって購入時の手数料等のコスト増、約定後の社内管理煩雑化等への懸念から、当社と致しましては現在のルール下において商品細分化を

強く求めるニーズはありません。

- ✓ 1) 平日昼間(8:00-18:00)のみの商品を作ってほしい。・平日昼間型の先渡商品や相対契約との組み合わせで利用したいため。・夜間に比べ、昼間に東西値差が付きやすい(エリア間値差が付きやすい)ため。 2) 年間、月間商品を作ってほしい。・他エリアへの長期的な電力融通ニーズがあるため
- ✓ [希望する商品形態]平休日・昼夜間帯別 【理由】以下の理由から平休日・昼夜間帯別を希望します。・連系線を跨ぐ相対契約には時間帯・平休日別等、様々な形態が想定されること、再エネ電源の市場投入量増加(主に太陽光)に伴う市場分断が昼間帯に出やすいことを踏まえると、24 時間型商品のみでは間接送電権の購入ロス(不要な時間帯での購入コストが生じる)が発生する虞があるため。・間接送電権は“現物取引”が前提であるなか、相対契約による現物の受渡しがない時間帯で、(他の市場取引に基づく)値差補填を受けた場合、会計上の取扱いの整理が難しいため。
- ✓ 当社では、当社需要を考慮のうえ入札量を決定しており、入札機会の増加に繋がる商品メニューの追加を希望したいと考えます。(希望したい商品例) ① 短期もの(1週間単位):平日昼間型(8 時～22 時), 平日昼間午前型(8 時～12 時), 平日昼間午後型(13 時～18 時), 平日夜間型(0-8 時, 22-24 時), 休日(土日祝)24 時間型 ② 長期もの(1ヵ月単位, 2ヵ月単位):24時間型, 平日昼間型(8 時～22 時), 平日昼間午前型(8 時～12 時), 平日昼間午後型(13 時～18 時), 平日夜間型(0-8 時, 22-24 時), 休日(土日祝)24 時間型
- ✓ 平日・休日および夜間・昼間を分離した商品、季節ごとのピーク時間帯に特化した商品(たとえば、朝ピーク(8-10 時)・点灯時ピーク(16 時-20 時)・夏期ピーク(13 時-15 時))等、現在より細分化された商品が必要。取引単位について、現時点では特に要望なし。理由:想定される需要カーブ毎に商品があることが、使い勝手の良い商品期間と考えるため。
- ✓ 自社が取引する時間帯に近いもの(平日昼間)が選べるとよいと思います。
- ✓ 月間単位の商品:より長期間の固定化が図れる方が望ましいため。平日昼間商品:24 時間に比べてエリア間値差が大きい場合が多いためニーズが高い。ただし、取引上限量が決まっている中で商品を増やすと、各商品の取引上限量(≒流動性)が低下することに留意が必要と考えます。
- ✓ 1 時間でも連系線に点検があると該当週の送電権が発行されないところ、間接送電権の売り量を増やすため、該当週については日間単位の発行を検討してはどうか。ミドルロードでの取引に対応するため、平日昼間とその他を分離した商品を検討してはどうか。
- ✓ 現取引単位の場合、連系線作業によって空容量が短時間 0MW となった際に於いて、週間全てが 0MW の商品となってしまうため、昼間商品等、週間よりも短期間の商品が必要と考えております。連系線空容量が減少する期間こそ必要性の高まる商品ですので、ご検討いただけると幸いです。
- ✓ 以下の商品が必要と考えます。(1)平日・休日分離した商品。(2)夜間・昼間を分離した

商品。(1)、(2)の理由:上記の時間帯によって、需要量は大きく変化いたします。実需に基づいて間接送電権の取引を行うには、時間帯ごとの区別が必要と考えます。

- ✓ 小売のヘッジ用途にはベース商品では不十分の為、ミドルタイプの商品がほしいです。その上で、利用を最大限にするには以下の通りに考えます。① 売り切れる商品:現状のままベース商品のみ② 売れ残る商品:ベース商品に加え、ミドル商品を追加

**Q5. 間接送電権の取引実施日に関するご意見をお聞かせください。**

現在、2 か月前に1 か月分の商品をまとめて取り引きしていますが、この取引実施日で十分でしょうか。また、他の取引実施日が必要とお考えの場合には、理由とともに取引実施日に係るご要望についてご記載ください。(例:1 週間前に取引, 2 か月前+1 週間前に取引 等)

- ✓ 現状の2 か月前 + 1 週間前(空き容量が出た場合に取引ができるように。)
- ✓ もう少しスパンを短くしてほしい。2 か月後の需給予測が難しく、まとめて1 か月というのも上旬下旬で需給予測も変化するので。
- ✓ 取引実施日が近いことは望ましいが、その分近い時期には競争率が高まる点を考えると計画的に先のヘッジを見積もって取引を行う事業者が約定を得るという意味で現在くらいの取引実施日はある程度望ましいと考える。
- ✓ 2 か月後の取引だけでなく、実需給1週間前頃のタイミングで取引したい。理由としては、北本等連系線によっては、2 か月前に市場間値差を想定することが難しく、適切な価格で入札することが困難である商品(連系線)があるため。
- ✓ 取引実施日については、現状の2 か月前に加え、売れ残った量や直近の状況を踏まえ、1 週間前にも取引実施日があれば、量・価格共に実態に近い断面で取引を検討できるので、良いかと存じます。
- ✓ 最低限2週間前に取引実施でもなければ、エリア値差リスクの見通しが立てにくく、約定させる事による不必要な費用負担のリスクを考えざるをえない。関門逆方向は値差の発生している事が多いが、太陽光起因の値差であり、ニーズはありそうでも、全く使われていない事からも入札時期が実需給に対し遠すぎる。
- ✓ 直近の市場動向を確認し検討、入札の実施判断を決めるため、2 ヶ月前ではなく、1 ヶ月前または1 週間前を希望。1 ヶ月分をまとめてではなく、商品ごとに上記入札期間であれば、より検討、入札の実施判断がしやすくなる。
- ✓ 制度検討作業部会で議論された案同様に、「毎週に週間商品を取引」することを希望します。エリア間値差を「早期に確定させたい」というニーズよりも、エリア間値差の清算対象量の予見性を向上させるほうが重要であると考えするため。JEPX の間接送電権の在り方検討会では、システム開発スケジュール都合により、当初は「2 ヶ月前」という案が採用されたと認識しており、現在ではこの根拠は判断材料とならないと考えるため。
- ✓ 現状の商品(期間)で問題ない。
- ✓ 毎月 20 日を基準として入札期間が設定されているが 20 日には受付中にもかかわらず売注文量が表示されていないことがあり売注文量が存在しない場合と見分けがつかないため誤解を招く。21 日を基準として入札期間を設定してはどうか。
- ✓ 2 か月前+1 週間前に取引。市場動向・運用状況の変化によって、間接送電権取引が必要になる可能性があるため。開催頻度を多くしてほしい。(一度だけでなく、取引実施日まで3回位など)



- ✓ 1 週間分の商品を 1 週間前に取引することを希望する。(理由:より実需給に近い市場分断の発生状況を考慮できるため)
- ✓ ・意見:現在の実施日では不十分と考えており、1 週間前に最新の経過措置の更新計画を踏まえた商品を発行し、取引を実施することを要望する。理由:現在の 2 か月前の発行では、経過措置計画の値を減少させる更新計画が反映できないため、連系線の利用実態に即した商品の発行ができていないと考えられる。したがって、実需給に近い 1 週間前に更新計画を踏まえて商品を発行することで、連系線の利用実態に即した商品の発行ができると考えられる。
- ✓ 2 か月前、1 か月前、2 週間前、1 週間前に取引。需給状況が変わることを前提に、フレキシブルに取引できる設計を希望致します。現行制度におかれましては、2 か月前に 1 か月分の商品をまとめて取引が実施されており、未約定の商品において再度取引できる機会がなく、需給状況の変化に応じた取引ができないため。
- ✓ 現行、実需給断面の 2 ヶ月前に取引が実施されていますが、現行の 2 ヶ月前は継続して頂き、もし売れ残りが発生した場合は、1 週間前に 2 度目のオークションを実施頂くことをご検討頂ければ幸いです。
- ✓ 2 か月前+1 週間前に取引:2 ヶ月前のエリア間値差や需要量の予測は変動リスクが大きいため、1 週間前にも追加で取引を実施することによりリスクの軽減が図れると考えるため
- ✓ Q4 と同様に、例えば先渡市場と同様の取引実施期間(週間商品であれば、受渡開始日が属する月の前々月 20 日～受渡開始日の 3 日前まで)とするなど、電力市場での様々な取引と組み合わせられるような取引実施期間にすることで、活用可能性がより高まると考えられます。
- ✓ (意見)3 ヶ月程度前より、実需給段階に向けて複数回の取引機会を設けて頂きたい。(例::3 ヶ月前に月間単位の商品の取引を行い、発行可能量が残存するならば 2 ヶ月前に週間単位で取引を行う、など) (理由) 電力取引に向けた協議及び電気の授受に関する契約締結は、概ね実需の 2 ヶ月前を目途に行われることが多く、現状は送電権の約定結果を踏まえた売買の判断は困難となっているため。また、取引機会を増やすことで、商品が複数となった場合も、全体として発行業・約定量増加に繋がると考えられるため。
- ✓ 電源交渉を考慮すると 6 カ月前、3 カ月前、1 か月前等複数回実施希望。
- ✓ 連系線利用計画は変化するので、現実的な空き容量を反映させるために、JEPX 先渡取引同様、1 週間前に取引することとしてはどうか。
- ✓ 他の取引実施日が必要と考える。かつて連系線利用計画にて月間計画などで空き容量を確保し、週間、翌日断面での変更が可能であった。相対契約の締結を、受渡可能な限りまで調整しており、取引は 2 ヶ月前の 1 回限りではなく、複数回実施できるのが望ましい。2 ヶ月前+1 週間前といった実施日が可能であれば、実需にあった形での確保がしやすくなります。
- ✓ ○現在の 2 か月前の取引実施では、短期相対契約へのリスクヘッジ目的の利用が難しい

(2 か月前までに相対契約の合意を取っておかなければならない)ため、取引実施日を商品期間に近づけていただきたい。例：1 か月分の商品をまとめるのではなく、週間商品毎に、2 週間前に取引を実施 ○一方で、長期相対契約へのリスクヘッジ目的の利用には、商品期間よりも十分前に取引を実施する必要があるため、Q4 に記載した商品設計(月単位、3 か月単位等)とあわせて検討いただきたい。○現在は、売れ残りが発生している商品が多数あることから、売れ残った商品に対し、改めて取引実施する場を設けていただきたい。例：2 週間前に取引を実施し、売れ残りがある場合、売れ残り分について、1 週間前に 2 度目の取引を実施。

- ✓ 市況や連系線分断状況等が変化する事で、受渡し2ヶ月前には各事業者のニーズが低かった商品が、その後ニーズが高くなる可能性があるかと存じます。よって全量が落札されるまでは、取引を継続(例えば、毎週1回オークションを開催)しても良いのではないかと考えます。
- ✓ 1) 2 か月前+1 ヶ月前に取引 ・2 か月前だけでは市場間値差の予見性に不安があるため、取引を分割して行う/取引を解消するために、もう 1 回以上取引の場を提供いただきたい。
- ✓ 取引期間と対象期間は近いほうが望ましいと考えます。例えば、①短期もの(1週間単位)は、週間計画提出期限(毎週火)までに翌週(土～金)分を取引、②長期もの(1 か月単位、2 か月単位)は、月間計画提出期限(毎月1日)までに翌月、翌々月分を取引する。
- ✓ 仮に月間単位の商品ができるのであれば、現状の 2 か月前の取引を月間商品の取引に変更し、1 週間前に週間商品の取引を行えるようにしてはどうか。(ただし、取引上限量が決まっている中でこのような取引スケジュールとすると、週間時点での取引上限が無くなる可能性があることに留意が必要と考えます。)
- ✓ 2 か月前の取引日について、気象庁の長期予報が毎月 25 日頃発表であることを踏まえると、それ以降の日程としてはどうか。
- ✓ 2 か月前から受渡直前の間に増減した空容量についても、間接送電権取引に供出して頂きたいという考えから、現行の 2 か月前に加え、1 週間前の取引も実施していただきたく存じます。
- ✓ 1週間前に取引。理由：2か月前での取引だと、発電所からの正確な受給電力量を把握することが難しく、より実需に基づいた間接送電権量を算出するにあたって、1週間前の商品を取引することが適切と考えます。
- ✓ ヘッジ用途として 2 か月前だけではなく 3 か月以上前の取引があっても良いと考えます。

Q6. その他、間接送電権取引に関するご意見があればご記載ください。

- ✓ 弊社は発電事業者のみであるため、エリアをまたいだ取引を行っていない。従って、間接送電権取引の対象とはならないため、取引に対する具体的な意見はない。
- ✓ そもそも具体的に利用した時のメリットのイメージがつかないので取引を一度も行っていない。どのような事業者に適しているのかとかそもそも取引の必要があるかどうかあいまいな所もあります。理解を深める意味でもセミナーなどの開催があればと思います。
- ✓ (依頼)間接送電権の発行が行われなかった週は、引き続き理由を調査いただきたい。(要望)現時点から、もっと先(1年間程度)の取引が出来るようにして欲しい。(理由)相対調達は、年間単位で取引を決めることが多いため。
- ✓ 過去取引したい期間の商品に売り注文が無かったことが何度かあったので、今後は全ての商品の売り注文を増やしていただきたいです。また、取引実施日が近づいた際にはEメールによる通知を希望します。
- ✓ 開催より常に2商品の入札のみ行っていますが約定はしておりませんので、その範囲の利用での意見となってしまいます。九州→中国で毎度売りが無いという状況は改善できないのでしょうか。
- ✓ 間接送電権約定事業者の入札動向(価格付け)やそれらが市場価格に及ぼす影響が気になる。大した影響はないものとも考えるが、実際どうなのか。
- ✓ 緊急災害時のように、電力不足等で取引されるのは理解できるが、今の現状の取引内容ではあまり導入のメリットがない。もう少し市場が活性化すれば、検討する状況になる。
- ✓ 弊社は、九州電力管轄内のみの取引になりますので、取引を利用する予定はございません。もう少し市場が活性化すれば、検討する状況になる。
- ✓ 発行量の算定時に、一週間の内一コマでも空き容量が減少する断面があれば、そのコマの空き容量が一週間全体の発行量となるため、本来空き容量があっても発行が制限されてしまうケースがある。発行量の制限を最小限に食い止める商品設計をして頂きたい。加えて、連系線のマージン解放や作業見直し等により空き容量が増加する場合は、増加分を間接送電権として発行して頂きたい。
- ✓ 間接送電権において、現物電気と一体のものとしているものの、約定したエリアに関わらず電気を購入または販売したことが条件となっており、現物としての実態の裏付けが取れず、間接送電権自体に投機的な意味合いを持って入札されることも考えられ、実際のエリア間における現物の売買を管理していくことが制度設計上、望ましく思います。間接送電権をデリバティブの扱いと整理した際に、業務フローを管理する上で、現状のJEPXのシステムでは対応できないため、入札不可の閲覧のみ可能なIDの付与や間接送電権の取引システムのAPIの提供を希望致します。
- ✓ ごく普通の事業者は、FC逆方向と北本逆方向以外に費用負担に見合ったリスクヘッジとは言い難い状態であり、相対取引でポジションを固める事に対して魅力に欠けるため、取

引活性の施策を検討して頂きたい。

- ✓ 月によって、毎月 20 日夕方に広域機関にて最新の月間空容量公表から売注文量が確定すると、20 日から 3 日間の入札期間が 1 日つぶれてしまう為、入札開始期間を空容量公表の翌日にするなどずらしてほしい。
- ✓ 毎月 20 日に広域機関から 2 か月先までの連系線に関する情報が公表されるが、発行量を発表するタイミングが入札日の前日となる場合がある。入札の検討に際して、20 日以降の第一営業日に発行量を発表していただきたい。
- ✓ 関門逆方向の取引が現在成立することが少ないため、活発になるよう対応を希望いたします。
- ✓ スポット市場と同様に入札した商品の一覧ページが欲しい。
- ✓ ・間接送電権全般の商品設計について。現在の間接送電権は現物の電気の流れとは関係なく購入できる仕組みとなっていること等から、会計上、現物の電気と一体とは見なせず、現物として扱うことができないとの指摘が会計士から挙がっている。当初の制度設計の趣旨に沿って、現物として扱うことができるように、会計の専門家の意見も踏まえ、間接送電権の商品設計を見直すことを検討してはどうか(たとえば、購入可能な間接送電権の制限等)。
- ✓ 市場参加者の自由な取引を推進するため、金融商品としての性格を持たせる形で発展すると、(例えば、いち事業者における取引量に一定の上限を設けたうえで買うだけに限らず売ることも可能とするなど)取引量も増え、参加者の利便性の向上になると思料致します。
- ✓ 大量に購入する事業者向けに、定額手数料制度(例:100万円/月)を設定してほしい。
- ✓ WEB 上から入札するとき、一括(アップロード等)での入力を可能にして頂きたい。入札数が増加すると手動での入力時の作業が増え、誤入力の可能性も高くなるため。
- ✓ 間接オークションを含めエリア間取引について説明会等実施希望。
- ✓ 月間商品(東京ー関西 逆方向)を整備のうえ、電力先物市場との BLOCK Trade を通じた裁定取引を促す施策を検討してみてはどうかと考える。効果として、TOCOM 市場からのカスケードイングが期待され、最終的に週間商品での地域間の間接送電権利用ニーズも高まるものと考え。
- ✓ ・Q5 のような複数回の取引が実施可能となった場合、2ヶ月前に約定した権利を 1 週間前の取引で売ることにも可能にして欲しい。これにより空押さえのような状況が低減できると考える。・取引画面にて入札している商品や約定商品一覧を表示しその価格、数量を 1 画面で表示できるようにして戴きたい。現状では間違えて入札してしまった場合でもその間違えた商品ページへ遷移しないと入札しているかどうかわからないため、重大な事故に繋がりがかねない。・取引画面にて各商品の自社以外の約定量を含めた総約定量を表示して戴きたい。・キャンセル発生時の手数料については、控除するなど対応を検討いただき

たい。

- ✓ ○Web 入札システムにおいて、発行量がない(発行量ゼロ)商品は、売注文量欄が空白となっているが、発行量がないのか、それとも発行量はあるが公開に時間がかかっているだけなのかが判断できず、公開から入札締切まで 2 日程度しかない中、入札意思決定に支障があるので、空白ではなくゼロ表示としていただきたい。
- ✓ 今後、間接送電権取引の活用を考えておりますが、間接送電権の売り入札量がゼロの期間の商品については、どのような理由で発生するのか情報を提供頂ければ幸いです。(※すでに、情報開示頂いているのであれば、恐縮ですが、該当エリアの電力会社様の定期点検などにに基づき決定されるのでしょうか?)
- ✓ ○入札可能量(発行量)の開示を早めていただきたい。月間情報の発表との関係で難しければ、締切時刻を可能な限り後ろ倒ししていただきたい。理由:余裕を持った検討を行いたいため。発行量の開示から 5 営業日程度の入札期間を希望。
- ✓ 会計上の扱いについての公式的な整理をしてもらいたい。オプションの商品(マイナスの場合に事業者が支払う必要がない)があると良い。
- ✓ FC の値差が恒常的に東京高・中部安となっているため、FC(順)の間接送電権を落札すると恒常的に支払い精算となり使いにくい状況。そこで、東京→中部以西エリアの取引の活性化と、FC(逆)の間接送電権売り量を増やすことを目的に、FC(逆)の間接送電権の売りを取引参加者が可能にすることを検討してはどうか。※ただし、スポット未約定による間接送電権精算漏れ発生時の JEPX の損失発生リスクが問題になり得る。そのため、混雑収入及び間接送電権の収益を合わせた JEPX の収支影響の現状を確認し、「間接送電権の売りを参加者に認めても、JEPX に損失が発生する蓋然性が低い」か否かを確認してはどうか。
- ✓ 値差を精算するより、間接送電権約定量分、スポットで売入札と買入札を成り行きで入札することとし、その 30 分毎の約定価格を、例えば、買いのエリアの約定価格を、売りのエリアの約定価格+間接送電権の約定価格とする。等とすれば、これが現物の取引であるという事が、より明確になるのではないかと考えます。(単純に先渡し売り／買いを同時に成立させるという位置づけの商品にする。)

以上