



第1回 間接送電権の在り方等に関する検討会

議事次第

- 1 日時 : 平成30年3月9日 13:00~15:00

- 2 場所 : リロの会議室銀座中央通り room E

- 3 議題
(1) 間接送電権の詳細設計について

- 4 資料
(資料1) 議事次第
(資料2) 委員名簿
(資料3) 検討会の設置について
(資料4) 間接送電権の詳細設計について

以上

間接送電権の在り方等に関する検討会
委員名簿

座長

大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科 教授

委員

小宮山 涼一 東京大学大学院工学系研究科 准教授

前川 和之 新日本有限責任監査法人 シニアマネージャー

各務 達也 中部電力株式会社
グループ経営戦略本部 需給運用部 取引管理グループ グループ長

樫尾 博 東京ガス株式会社 電力トレーディング部 取引管理グループマネージャー

菅田 宏樹 関西電力株式会社 総合エネルギー企画室 電力取引グループマネージャー

塚本 泰弘 JXTG エネルギー株式会社 リソーシズ&パワーカンパニー
電力事業企画部電気需給グループマネージャー

中井 裕二 株式会社エネット 技術本部 技術部長

堀 隆昭 電源開発株式会社 エネルギー計画部 計画室 総括マネージャー

オブザーバー

大西 健一 電力広域的運営推進機関 企画部マネージャー

疋田 正彦 電力・ガス取引監視等委員会 取引監視課 取引制度企画室 課長補佐

以上

間接送電権の在り方等に関する検討会の設置について

1. 目的

- 国の審議会では、事業者が卸電力市場のエリア間値差の負担リスクを軽減できるようにする仕組みとして、日本卸電力取引所が間接送電権を発行し、取引を行う市場を創設するとともに、国の審議会における検討、及び事業者ニーズ等を踏まえ、日本卸電力取引所等を中心に更に詳細検討を進めた上で、改めて国の審議会等に検討結果を報告することを基本とすることが提案された。
- そのため、実務的な観点を中心に十分に踏まえるべく、関係事業者・関係機関等に意見を求めつつ、審議会での議論の方向性を踏まえ、我が国における間接送電権の在り方等に関する詳細設計の検討会を設置する。

2. 位置づけ

- 日本卸電力取引所等が設置する検討会とする。
- 事務局は、日本卸電力取引所及び資源エネルギー庁の共同事務局とする。
- 原則として、会議は公開とする。

3. その他

- 詳細設計における論点検討のための開催は2回程度を目途とする(2回目以降は、1回目の検討状況を勘案し、開催決定をすることとする)。なお、運用開始後は商品の見直し等制度変更の必要に応じ随時開催することとする。

以上

間接送電権の詳細設計について

平成30年3月9日

日本卸電力取引所

1. 間接送電権導入の趣旨について

2. 詳細設計にあたっての論点

3. 個別詳細論点

- 市場開設者と間接送電権の位置づけ
- 商品の形態
- 約定の仕組み
- 決済方法

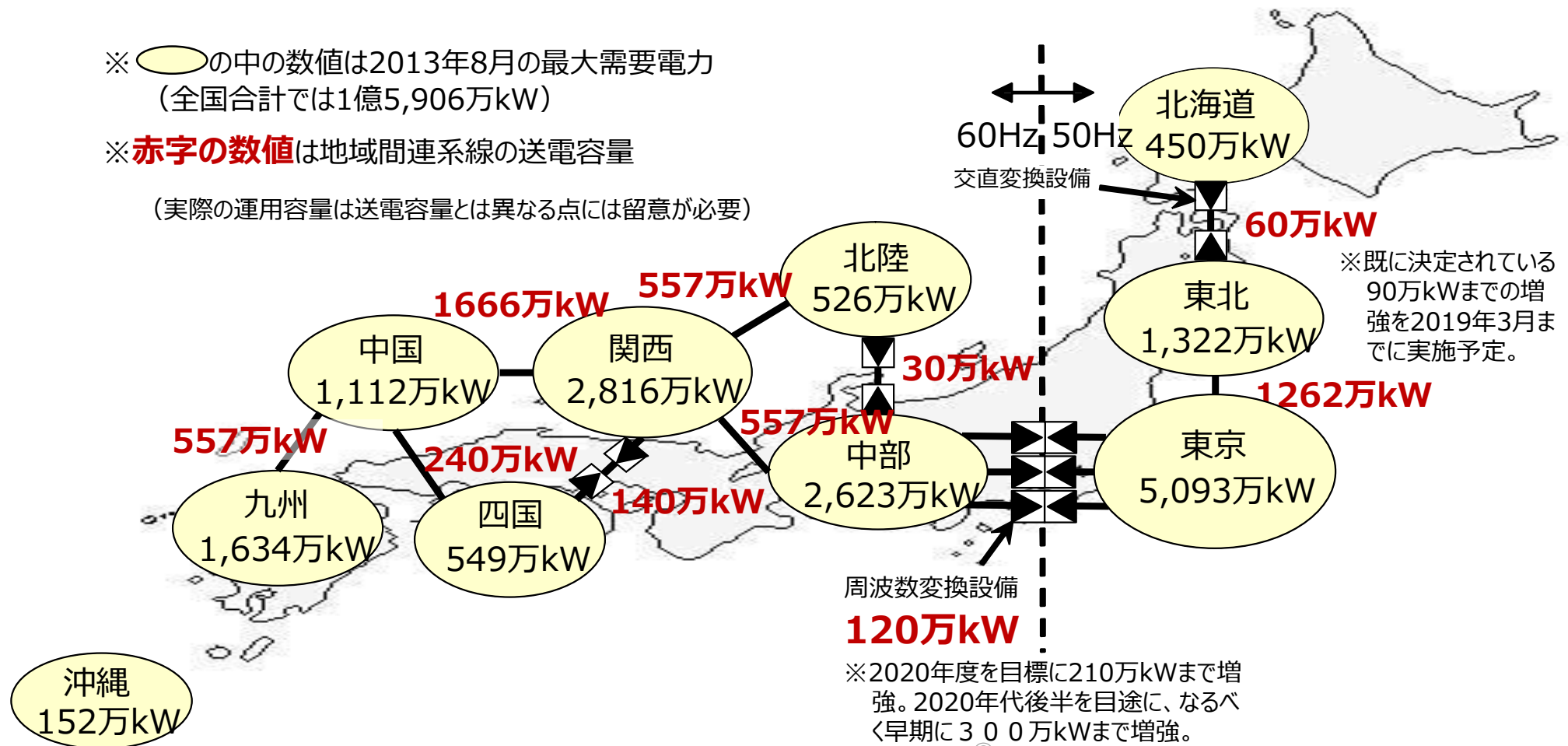
我が国の送配電網

- 我が国では、東京電力など10社のエリア（供給区域）ごとに送配電網が形成され、エリアを跨いで電力を供給するために連系線が整備されているが、**連系線の容量には限界がある。**

※ ○の中の数値は2013年8月の最大需要電力
 （全国合計では1億5,906万kW）

※ **赤字の数値**は地域間連系線の送電容量

（実際の運用容量は送電容量とは異なる点には留意が必要）

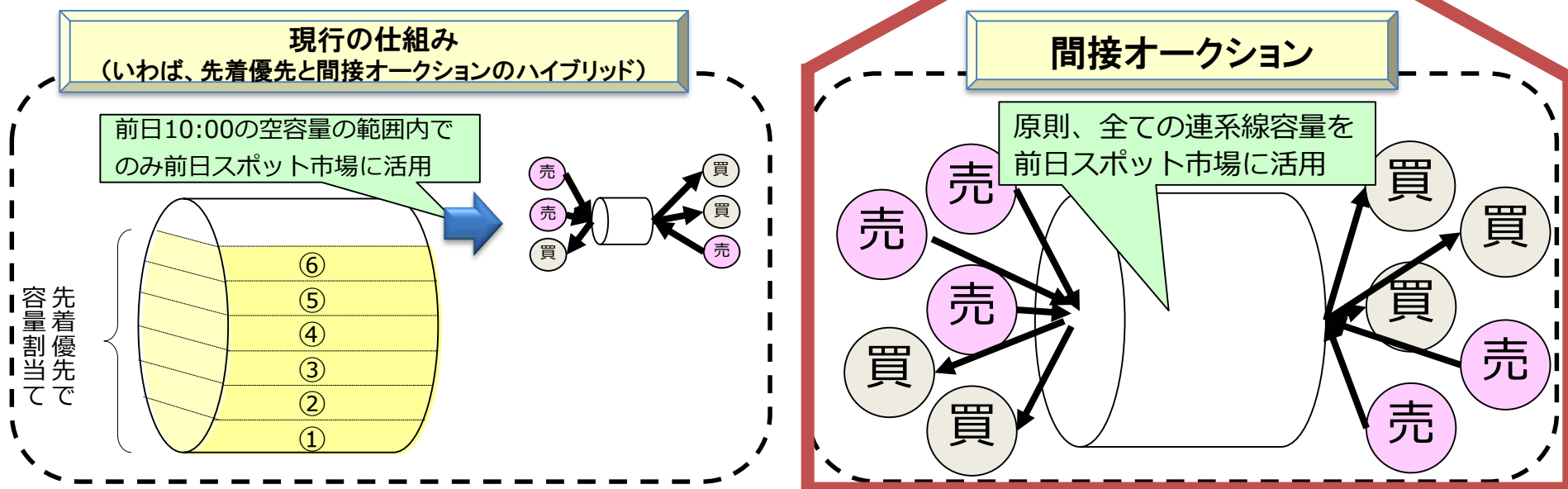


間接送電権の市場導入の意義

2017年12月 基本政策小委員会
第17回制度検討作業部会
事務局提出資料3-2から作成

- 地域間連系線について、従来の「先着優先ルール」での運用を改め、スポット市場での入札価格が安い電源順に送電することを可能とするルール（「間接オークション」）を2018年度から導入。
- 公平な競争環境の下で連系線をより効率的に利用し、広域メリットオーダー（発電単価がより安価な電源から動かす）の達成を促す。

※事業者が卸電力市場のエリア間値差の負担リスクを軽減できるようにする仕組みとして、間接送電権の取引市場を2019年を目処に導入予定。

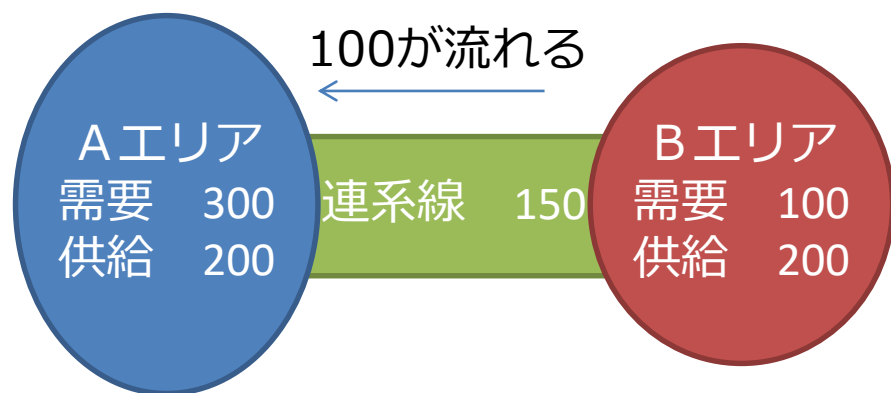


国の審議会等では、後述のエリア間値差がより多くの事業者に影響を及ぼしうることを踏まえ、こうしたリスクを軽減する仕組みが必要との議論が行われてきた。

(参考) 市場分断とエリア間値差について

- 日本卸電力取引所（JEPX）の前日スポット市場は全国市場であり、全国の参加者が売り買いの入札をし、最も価格の安い売り入札と価格の高い買い入札からマッチングされ約定計算が行われる。
- こうした約定計算を行う際、連系線をまたぐ取引の量が計算され、全て空容量の範囲内で取引を行うことができれば、全国一律の価格（システムプライス）に決定される。連系線の空容量の範囲内では取引できない場合、連系線の空容量を勘案して、改めて約定計算が行われる。
- 連系線混雑を考慮し約定計算をした結果、各エリアごとに計算されるスポット価格（エリア価格）が異なる場合がある。これを「市場分断」が発生している状態と称し、エリア価格の差異を「エリア間値差」と称する。

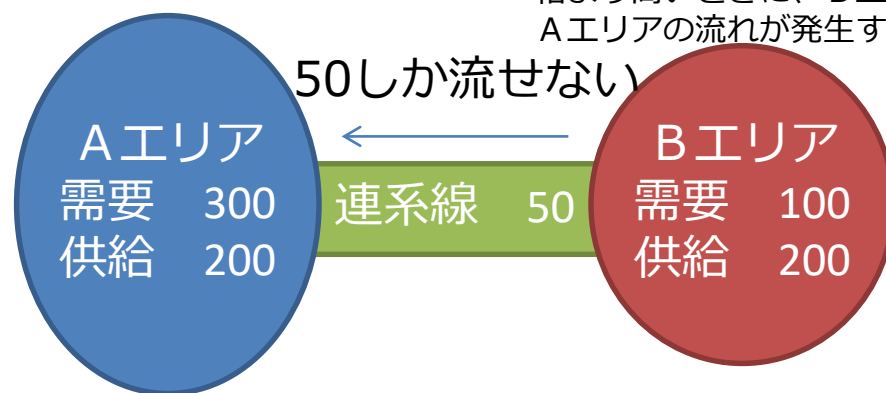
<システムプライスに決定>



Aエリア、Bエリア全体で需要400(300+100)と供給400(200+200)をマッチング→システムプライス

<市場分断が発生>

Aエリアの価格がBエリアの価格より高いときに、Bエリア→Aエリアの流れが発生する

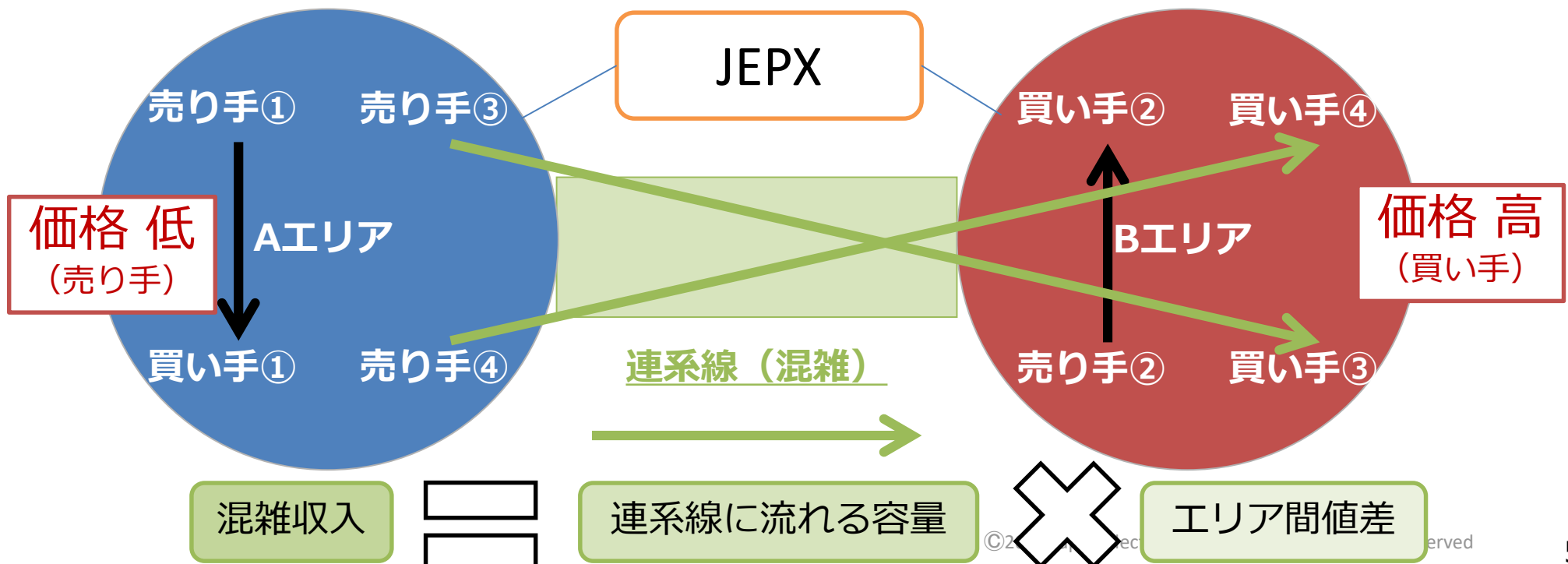


需要300と供給250 (200+連系線50)をマッチング → Aエリアのエリアプライス
 需要100と供給150 (200-連系線50)をマッチング → Bエリアのエリアプライス4

(参考) エリア間値差と混雑収入

- 連系線混雑が発生し、エリア間値差が生じた場合、通常、JEPXにおいて混雑収入が発生する。
- この際に発生する混雑収入は、連系線を介した約定量にエリア間値差を乗じたものになると考えられる。
- 現在、JEPXにおいて発生する混雑収入については、JEPXにおいて区分経理（JEPXの資産から実質的に区別して管理）した上で、経済産業省の事前了承がなければ使用できないことになっている。

<エリア間値差と混雑収入の関係（イメージ）>



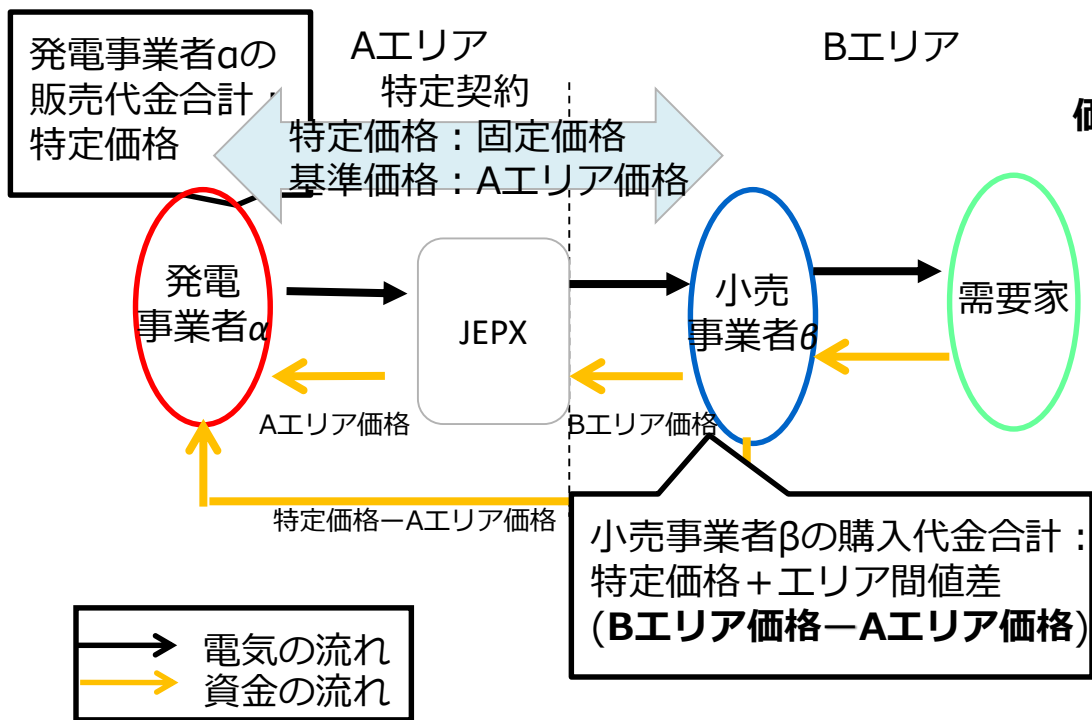
エリア間値差の負担リスクの低減の必要性

- 卸電力市場のエリア間値差の負担リスクを軽減できるようにする仕組みを設けた場合、①社内取引、②相対取引契約、③前日スポットや先渡市場におけるエリアまたぎの電力取引の採算等の予見可能性が高まり、広域的な電力取引が活性化されることが期待される。

<例> Bエリアの小売事業者がAエリアの発電事業者と特定契約を締結している場合のエリア間値差の負担リスク低減方法

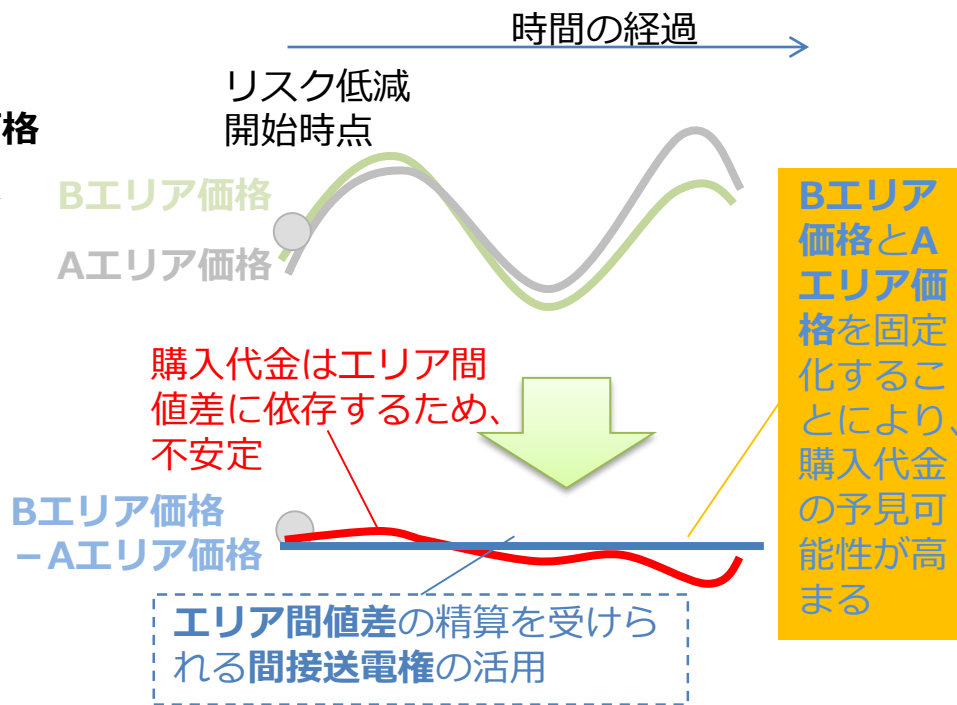
○前提の取引形態

※下記は特定契約のケースであるが、社内取引のうち、管理会計を導入している場合等も、ほぼ同様となる。また、先渡市場に置き換えた場合は、特定価格に相当する部分が約定価格となり、基準価格に相当するものがシステムプライス（ベースロード市場の場合は基準エリアプライス）となる。



○エリア間値差の負担リスク低減方法

：Bエリア価格とAエリア価格の値差の固定化



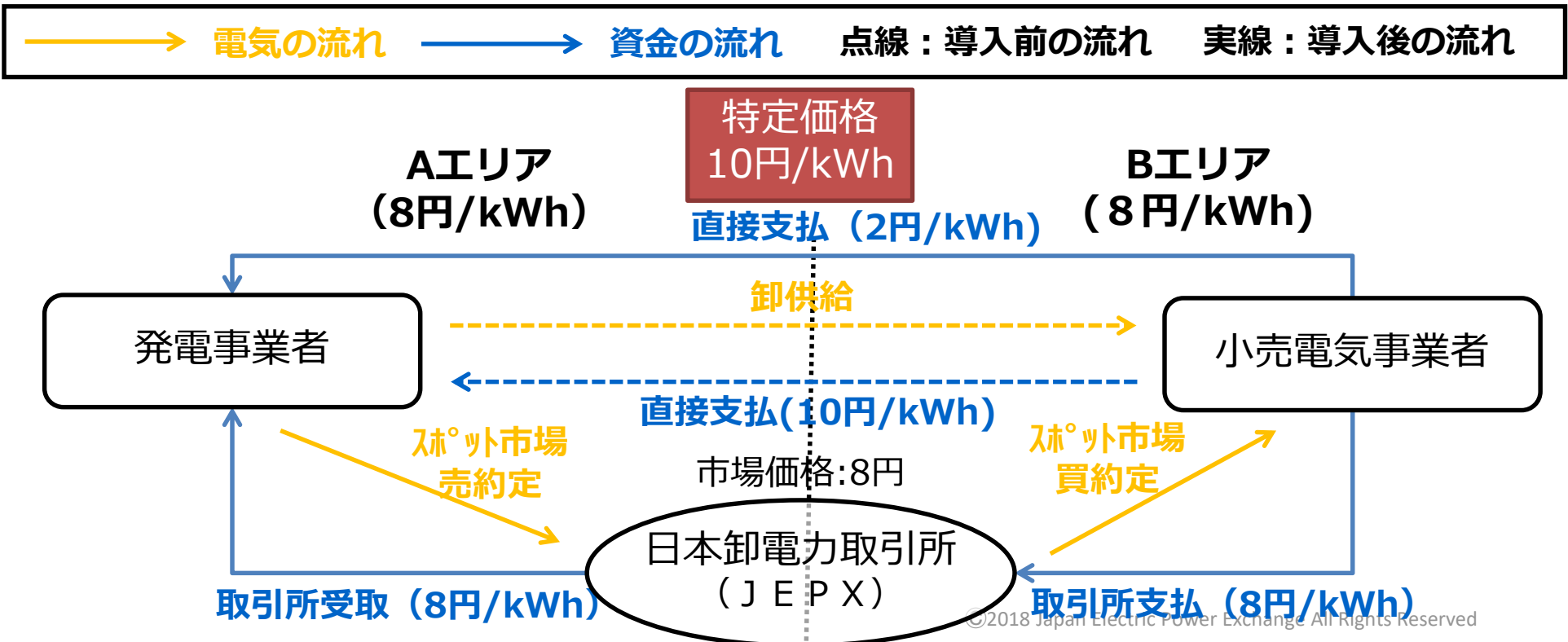
(参考) 特定契約について

- 連系線利用ルールの見直しに伴い、間接オークションが導入された場合、エリアをまたぐ電力取引については、一度JEPXを通して、取引されることとなる。(スポット市場価格で約定)
- 当事者間の合意により、JEPXのスポット市場価格にかかわらず固定価格で電気の受け渡しを行う場合に、特定契約(※)を結ぶことが考えられる。

※①スポット市場を介して電力を受渡すこと、②特定価格、③特定価格の一部(市場価格)が取引所で決済されること、④残り(特定価格と市場価格の差額)を直接支払うこと、を内容とした契約を指す。

【間接オークション導入前後のエリアを跨ぐ電力取引の資金と電気の流れ(イメージ)】
(エリア間値差が存在しない場合)

※ 特定契約を締結した場合



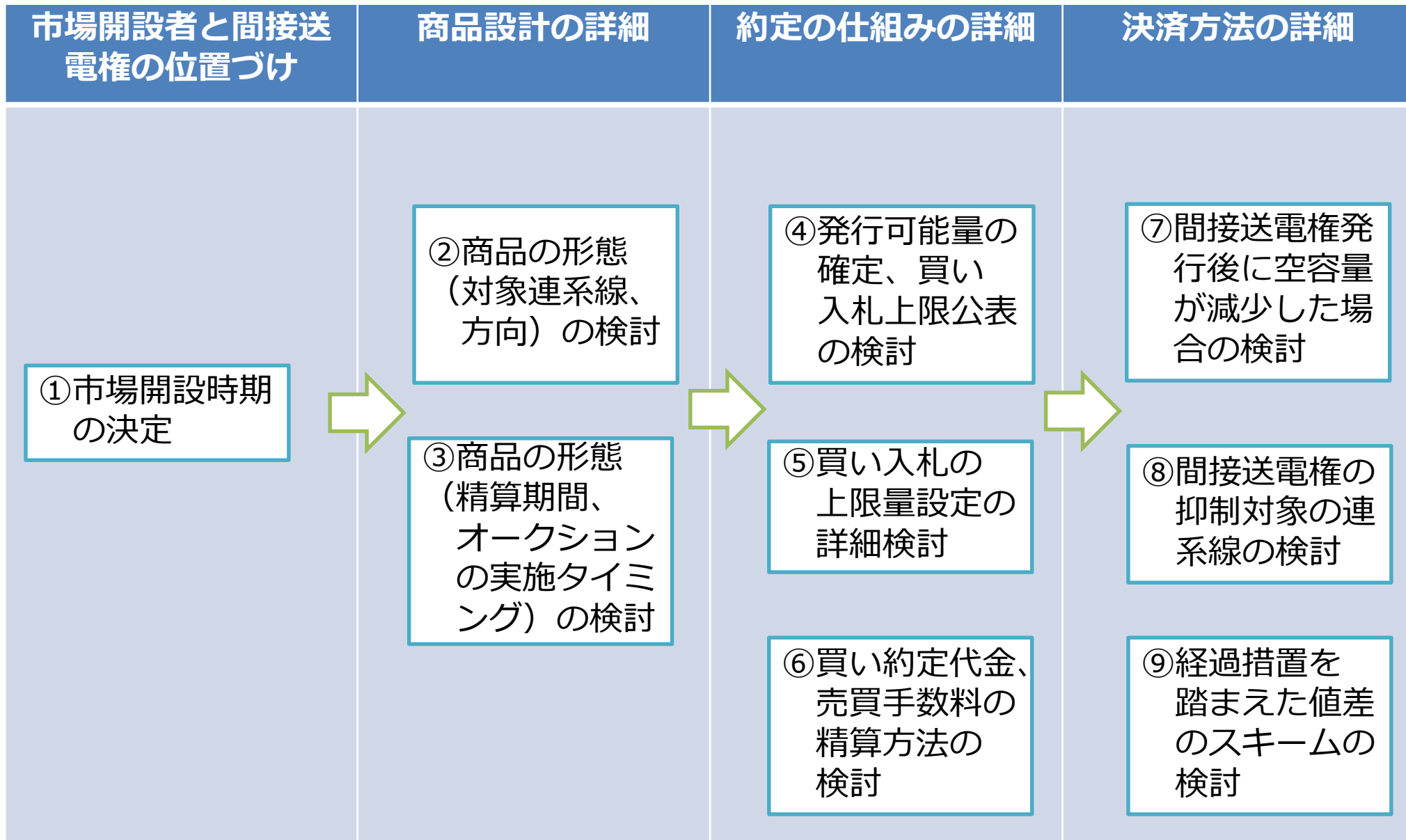
1. 間接送電権導入の趣旨について

2. 詳細設計にあたっての論点

3. 個別詳細論点

- ・市場開設者と間接送電権の位置づけ
- ・商品の形態
- ・約定の仕組み
- ・決済方法

間接送電権市場における論点（俯瞰図）



間接送電権の論点（1）

2017年12月 基本政策小委員会
第17回制度検討作業部会
事務局提出資料3-1から作成

論点 (間接送電権)	現時点の検討の方向性	さらに検討を深めるべき事項
①市場開設者と間接送電権の位置づけ	<ul style="list-style-type: none">● 市場開設者はJEPX、開設時期は2019年（目途）。● 取引主体は電気の実物を売買できる事業者。● 今回の市場開設に当たっては、転売を認めない。	<ul style="list-style-type: none">● 市場開設時期（→詳細論点①）
②商品の形態	<ul style="list-style-type: none">● 値差の決済スキームは隣接するエリア間のオブリゲーション型。● オークションの実施タイミング・頻度は、一定程度、細分化。	<ul style="list-style-type: none">● 対象連系線、方向（→詳細論点②）● 精算期間、オークションの実施タイミング（→詳細論点③）
③約定の仕組み	<ul style="list-style-type: none">● 発行上限量は間接オークションに利用する連系線の空容量を上限。● 価格決定方式はシングルプライスオークション。● エリア毎の各事業者共通の買い入札の上限量は物理的に送電できる量に設定。	<ul style="list-style-type: none">● 発行可能量の確定、買い入札上限公表（→詳細論点④）● 買い入札の上限量設定の詳細（→詳細論点⑤）● 買い約定代金、売買手数料の精算（→詳細論点⑥）

本日御議論いただきたい論点

間接送電権の論点（2）

2017年12月 基本政策小委員会
第17回制度検討作業部会
事務局提出資料3-1から作成

論点 (間接送電権)	現時点の検討の方向性	さらに検討を深めるべき事項
④ 決済方法	<ul style="list-style-type: none">● 間接送電権の保有者は、①間接送電権を保有する量の合計の範囲内において、かつ、②JEPXの前日スポット市場で電力取引を約定すれば、その売り・買い合計の約定量の範囲内において、JEPXとの間でエリア間値差を反映した電力代金の値差精算可能。● 連系線運用容量が削減された場合には、実質的にキャンセルとなった間接送電権の買い約定代金を精算の原資に充当。不足がある場合、決済額の抑制を実施。	<ul style="list-style-type: none">● 間接送電権発行後に空容量が減少した場合（→詳細論点⑦）● 間接送電権の抑制対象の連系線（→詳細論点⑧）● 経過措置を踏まえた値差のスキーム（→詳細論点⑨）
⑤ オークション収入の取扱い	<ul style="list-style-type: none">● 間接送電権の買い約定代金は、JEPXの前日スポット市場の混雑収入と同様の扱い。（市場間値差積立金に繰り入れ等）	<ul style="list-style-type: none">● 事業者が一定の費用負担を受け入れて（特定負担）建設する連系線の場合の特別な取扱い。本日御議論いただきたい論点
⑥ 会計上の整理	<ul style="list-style-type: none">● 間接送電権に関する経済取引は電力財と一体の取引と整理できることから、金融商品会計基準の対象外（デリバティブ取引には該当しない）と考えられる（※）。	

※ただし、金融商品会計に関する実務指針（会計制度委員会報告第14号）の第20項の規定の通り、「将来予測される仕入、売上又は消費を目的として行われる取引あること」が具体的に明確に記載され、会社として職務権限に基づく社内ルールに従い当該文書が承認プロセスを経ていること、またそれを逸脱した取引を行うことが認められない状況となっていることが必要。（なお、事後において客観的に確認できる内容であることが必要であり、文書の形式は問わない。）また、本整理は当面実施予定の間接送電権の制度設計を前提としたものであり、制度が変更された場合、本取扱いについても変更があり得る。

※本資料は中間論点整理（第2次(案)）の内容をわかりやすさのために簡略化したもの。詳細については、中間論点整理（第2次(案)）を参照。

1. 間接送電権導入の趣旨について

2. 詳細設計にあたっての論点

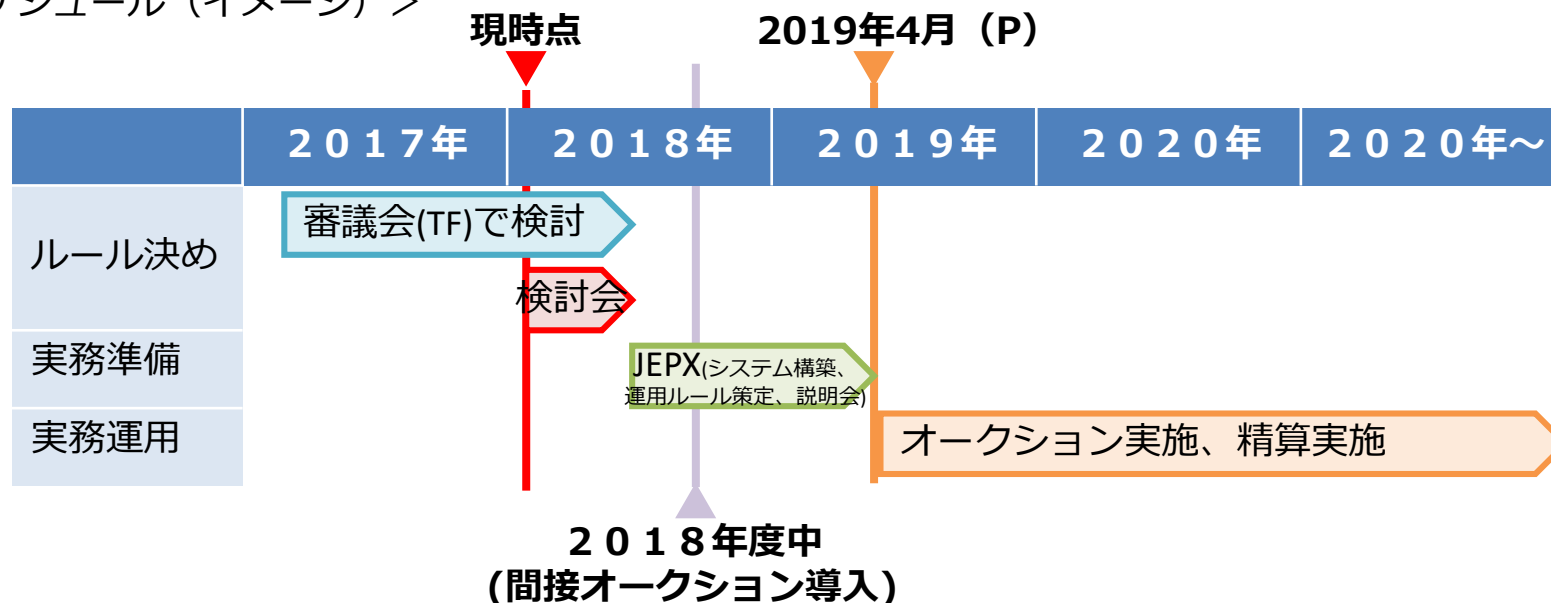
3. **個別詳細論点**

- **市場開設者と間接送電権の位置づけ**
- 商品の形態
- 約定の仕組み
- **決済方法**

詳細論点①：具体的な市場開設時期

- 間接オークションは早ければ2018年10月以降に導入予定。またベースロード電源市場は2019年度に開設予定。間接送電権はベースロード電源市場に先行して取引を開始することが望まれているところ。
- 他方で、詳細制度設計後、システム開発期間等の内部体制準備及び事業者への説明期間を勘案すると、間接送電権の取引開始に向けた準備には、1年弱を要する見通し。また、規程類の整備等、技術的な準備も必要。
- このため、間接送電権の取引開始は、2019年4月の取引開始を目指すこととしてはどうか。
 ※間接オークションの経過措置の管理方法が異なる場合、広域機関のシステム改修するスケジュールを勘案する必要がある。
 ※間接送電権の開始に当たって、事業者への説明会等は別途必要と考えられる。
 ※間接送電権はJEPX規程類上、電力市場の一種として整理し、間接送電権に係る係争が生じた場合の対応や、不可抗力発生時等の補償内容は電力市場と合わせることはどうか。
 ※名称については、「間接送電権市場」としてはどうか。

<スケジュール (イメージ) >



(参考) 各制度の導入時期について

2017年12月 基本政策小委員会
第17回制度検討作業部会
事務局提出資料3-2から作成

★: 導入目安

各制度等

2017年度

2018年度

2019年度

2020年度

2021年度～

ベースロード
電源市場

取引開始

受渡開始

連系線利用
ルール

間接オークションの導入
(同時に経過措置を付与)

同時期

ベースロード電源
市場が先行

間接送電権の導入

容量市場

取引開始

容量契約発効

需給調整市場

取引開始

非化石価値
取引市場

取引開始
(FIT電源のみ)

取引開始
(全非化石電源)

1. 間接送電権導入の趣旨について

2. 詳細設計にあたっての論点

3. **個別詳細論点**

- 市場開設者と間接送電権の位置づけ
- **商品の形態**
- 約定の仕組み
- **決済方法**

詳細論点②：商品の形態（対象連系線、方向）

- 間接送電権の商品発行にあたっては、事業者ニーズを踏まえる必要があるところ、市場分断の発生状況や、分断時の値差の状況を踏まえて設定する必要があるのではないかと。
- 具体的には、間接送電権の取引にあたっては一定の手数料が発生する考えられることから、期待値差が0.01円/kWhを上回る蓋然性が高いものが検討対象となるのではないかと。（例えば、分断発生率が1%程度、分断時の平均値差が1円/kWh程度以上）
- 上記の基準に照らし合わせると、①北海道東北間、②東京中部間、③中国九州間が検討対象となるが、間接送電権が発行可能な空容量が十分に存在すること等の確認も必要と考えられる。

		①運用容量 (kW)	②実需給断面 マージン (kW)	③市場分断率	④市場分断時の 平均エリア間値差※
北海道東北間	北海道→東北	0~600,000	0~280,000	0.1%	7.8
	東北→北海道	0~600,000	0~530,000	71.0%	3.7
東北東京間	東北→東京	2,300,000~5,380,000	450,000	1.0%	0.7
	東京→東北	520,000~840,000	0	0.0%	市場分断無し
東京中部間	東京→中部	600,000~1,200,000	0~600,000	5.8%	1.7
	中部→東京	700,000~1,200,000	600,000	51.0%	2.2
中部北陸間	中部→北陸	0~300,000	0	0.1%	0.7
	北陸→中部	0~300,000	0	0.5%	2.2
北陸関西間	北陸→関西	1,000,000~1,620,000	0	0.3%	2.8
	関西→北陸	330,000~1,300,000	0	0.05%	1.3
中部関西間	中部→関西	210,000~2,010,000	0	0.1%	0.2
	関西→中部	80,000~2,500,000	0	0.1%	0.7
関西中国間	関西→中国	2,780,000	0	0.0%	市場分断無し
	中国→関西	2,780,000~3,900,000	0	0.1%	0.7
関西四国間	関西→四国	700,000~1,400,000	0	0.0%	市場分断無し
	四国→関西	700,000~1,400,000	0	0.1%	0.7
中国四国間	中国→四国	210,000~1,200,000	0~930,000	0.01%	1.2
	四国→中国	1,200,000	0	0.0%	市場分断無し
中国九州間	中国→九州	360,000~530,000	0	0.0%	0.7
	九州→中国	760,000~2,410,000	0	6.9%	1.2

※2016年度エリア間値差実績（2016年4月～2017年3月）。市場分断時に（プラス/マイナス）のみを抽出した母集団の平均値のこと。
 （出所：運用容量とマージンは広域機関、市場分断率と平均値差はJEPXスポット市場取引結果（2016年度）から資源エネルギー庁作成）

詳細論点②：商品の形態（対象連系線、方向）

- 間接送電権は、連系線容量の範囲内で発行することとなるところ、各商品について、方向種別を設けるかどうか論点となる。
- この点について、マージンや経過措置対象量が存在することから、発行可能量は、方向によって差異が生じる。また、値差の発生状況も時間帯や季節によって差異があるため、方向種別を設ける必要があるのではないかと。
- なお、発行可能量が極めて少量の間接送電権については、日々の発行可能量算定等にかかる事務コスト等を勘案し、商品が発行しないことも許容してはどうか。実際に発行を行うかどうかは、取引所の経営にも関わることからJEPXにおいて決定することとしてはどうか。判断にあたっては、連系線増強や値差の発生の状況、事業者ニーズ等も踏まえ、ある程度の取引量が見込まれることなどを勘案し、検討会を開催するなどして客観的な検討を行うこととしてはどうか。（市場分断状況や事業者ニーズ、連系線容量等に変更がない場合には検討会を開催しないこともありうることとしてはどうか。）
- 対象商品の追加や廃止については、市場分断の発生状況や、連系線増強の状況、事業者ニーズ等を確認しながら、JEPXにおいて定期的（年1回以上）に、検討することとしてはどうか。

<対象商品の追加や廃止のプロセス（年1回のイメージ）>

- 毎年度、市場分断の状況等を踏まえて、定期的に検討。
分断状況等のデータ蓄積（～10月）
検討会等を経て次年度商品の決定・公開（～2月）
- 分断状況等は恒常的に監視しており、必要に応じ、期中の変更を機動的に実施。

1. 間接送電権導入の趣旨について

2. 詳細設計にあたっての論点

3. **個別詳細論点**

- 市場開設者と間接送電権の位置づけ
- 商品の形態
- **約定の仕組み**
- 決済方法

詳細論点③：商品の形態（精算期間、オークションの実施タイミング）

- 間接送電権の発行量は連系線の空容量（ただし、経過措置計画分を除いた量）を上限とすることから、当該発行量は将来の運用容量に左右される。このため、連系線等の流通設備の作業停止等に伴い運用容量が減少すれば発行可能量も少なくなる。
- 作業停止等の影響を最小限にし、間接送電権を無駄なく発行するには、オークションのタイミングを受渡開始に比較的近い時期とし、かつ間接送電権の受渡期間の粒度を細分化することも考えられる。（運用に必要なシステムコスト、事業者ニーズ等を考慮する必要があるが、日間型（1日単位）とする案も考えられる。）
- 広域機関における年間の情報公開もあるが、計画停止時期が数日単位でずれることもあり、月間情報を前提にすることとしてはどうか。広域機関は、連系線利用ルール変更の施行後、毎月20日に、3週間前から2ヶ月先までの各週平休日別の連系線に関する情報（空容量、運用容量、マージン等）を公表する（「月間」情報の公開）。
- 「月間」情報の公開のタイミングを前提にすれば、
 - ①ベース的に間接送電権を活用する利用者のニーズを可能な限り満たした上で、
 - ②週間など細かな受渡期間の間接送電権を活用する利用者のニーズを満たす
 という観点から商品設計をした場合に発行量が最大化されるのではないかと。また詳細の商品設計にあたっては、先渡取引などのニーズも反映して検討をしてはどうか。

<2017年の年間、月間情報の公表後における計画停止時期の変更等（北海道東北、東京中部、中国九州間連系線）>

	年間情報	月間情報				(参考)
	～2カ月前	2カ月前 ～1カ月前	1カ月前 ～1週間前	1週間前 ～2日前	前日 ～当日	
週間型をベースにした作業計画停止の時期の変更（※1）	3	0	0	0	0	変更なし作業を含む該当作業件数は58件
計画外停止（※2）	—	4	4	1	5	

※1 「～2ヶ月前」については年間情報公表後、それ以降については約2ヶ月前の連系線の系統情報公表時点で広域機関に提出された、「連系線の運用容量に影響を与える電力設備の作業停止計画」のうち、週間型（土曜日～金曜日）を単位とした場合の時期の変更のこと。（同日の時間変更、同週間内の日付変更はカウントせず。）

※2 この表における計画外停止とは、「連系線の運用容量に影響を与える電力設備の作業停止計画」のうち、約2ヶ月前の連系線の系統情報公表時点では広域機関に提出はされていないが、その後に提出された作業停止計画のこと。

詳細論点③：商品の形態（精算期間、オークションの実施タイミング）

- こうした観点から以下の4商品が考えられるが、商品数を増やした場合のシステム開発コストの増大、取引量の分散化が懸念されることから、当初は1～2商品程度を取引することとしてはどうか。
 - ①月間24時間
 - ②月間昼間
 - ③週間24時間
 - ④週間昼間
- 具体的には、発行量の最大化を重視しつつ、ベース的活用のニーズを満たすという観点から週間24時間を最優先としてはどうか。

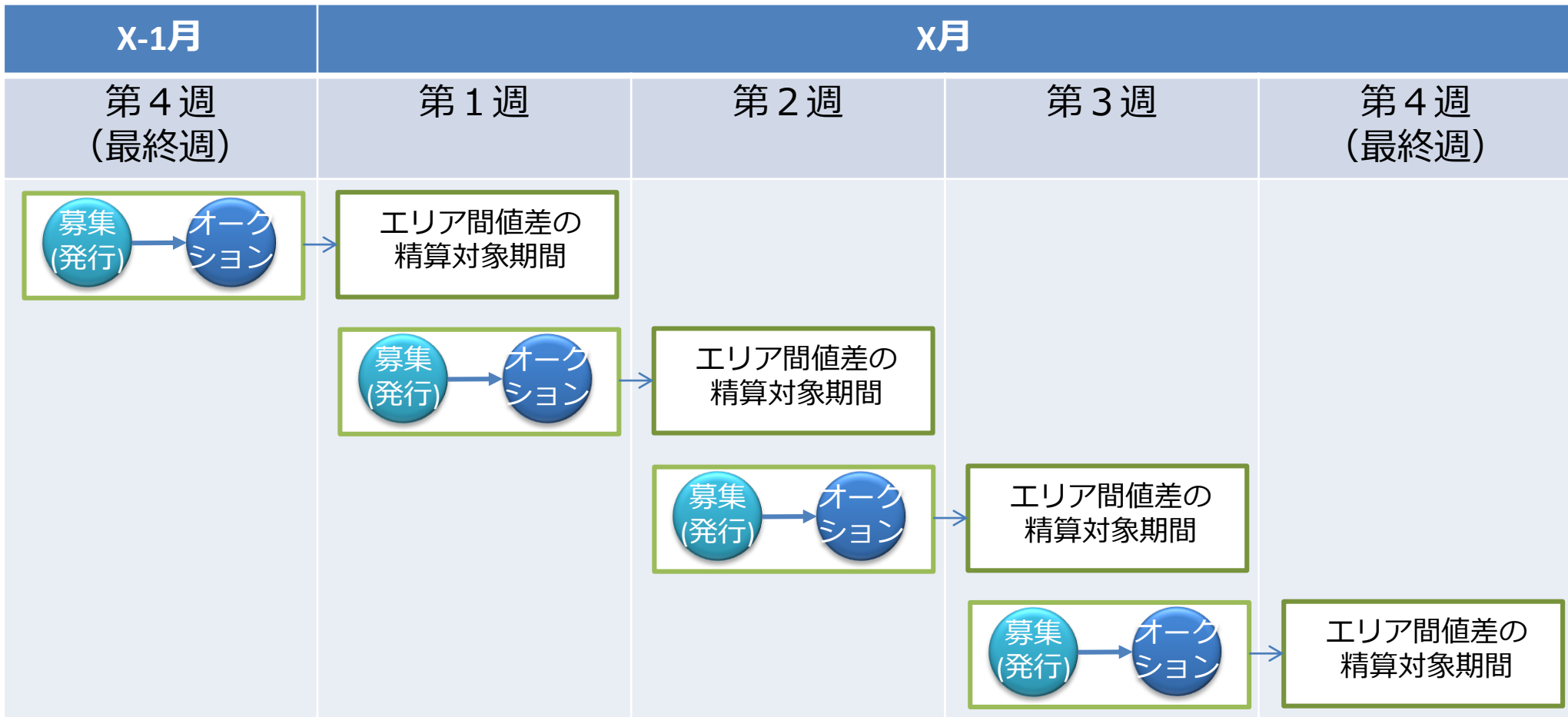
<商品の形態案のメリット・デメリット分析>

	発行量	ベース的ニーズ
①月間24時間	△	○
②月間昼間	△	×
③週間24時間	○	△
④週間昼間	○	×

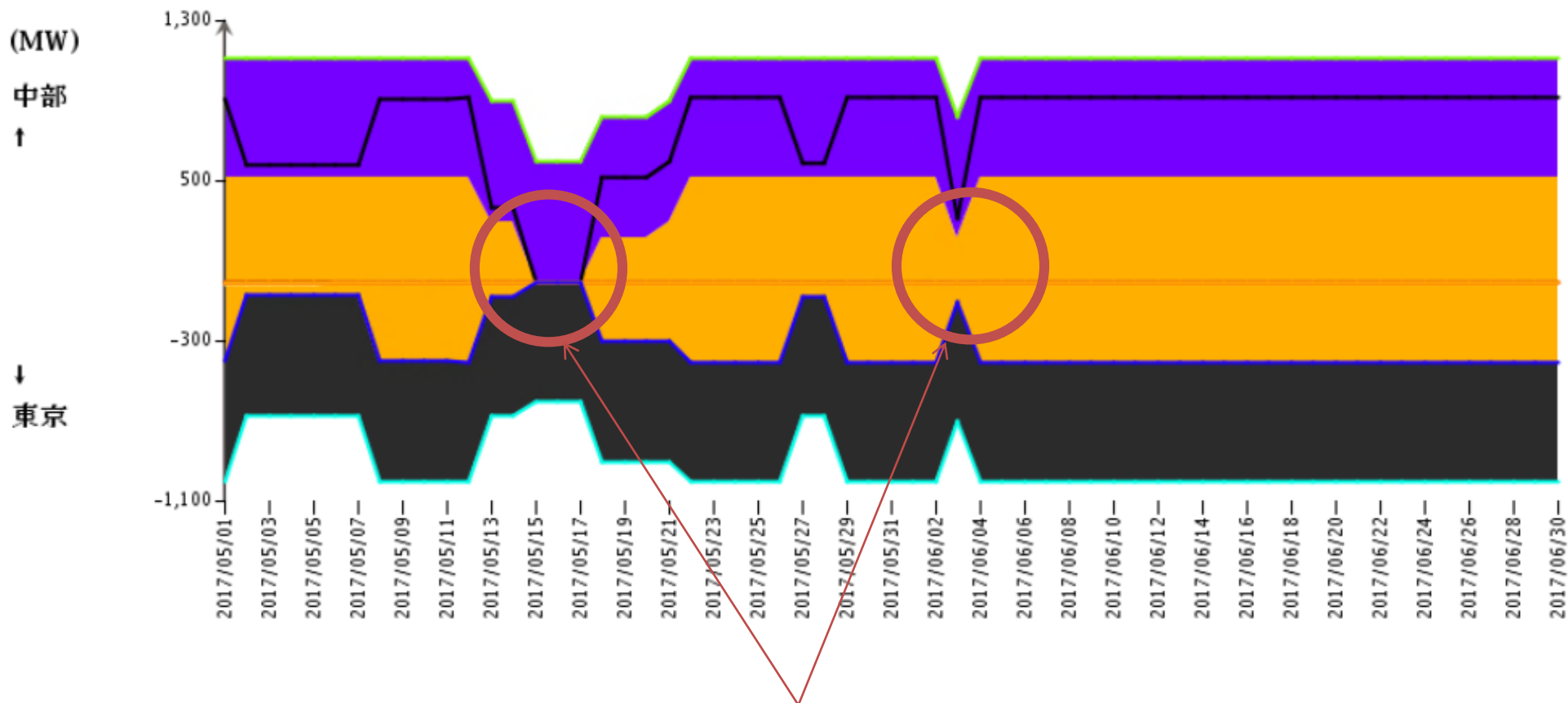
詳細論点③：商品の形態（精算期間、オークションの実施タイミング）

- オークションのタイミングとしては、各週のエリア間値差の精算開始の約 1 週間前に間接送電権（週間 2 4 時間）のオークションを、数日の入札募集期間を設け、行うこととしてはどうか。
- 週間型の受渡時期は、現行先渡市場等と同様に、土曜日から金曜日までとしてはどうか。

<週間 2 4 時間の精算期間、オークションの実施タイミング（イメージ）>



(参考) 2017年5月～6月におけるFCの運用容量・空容量実績



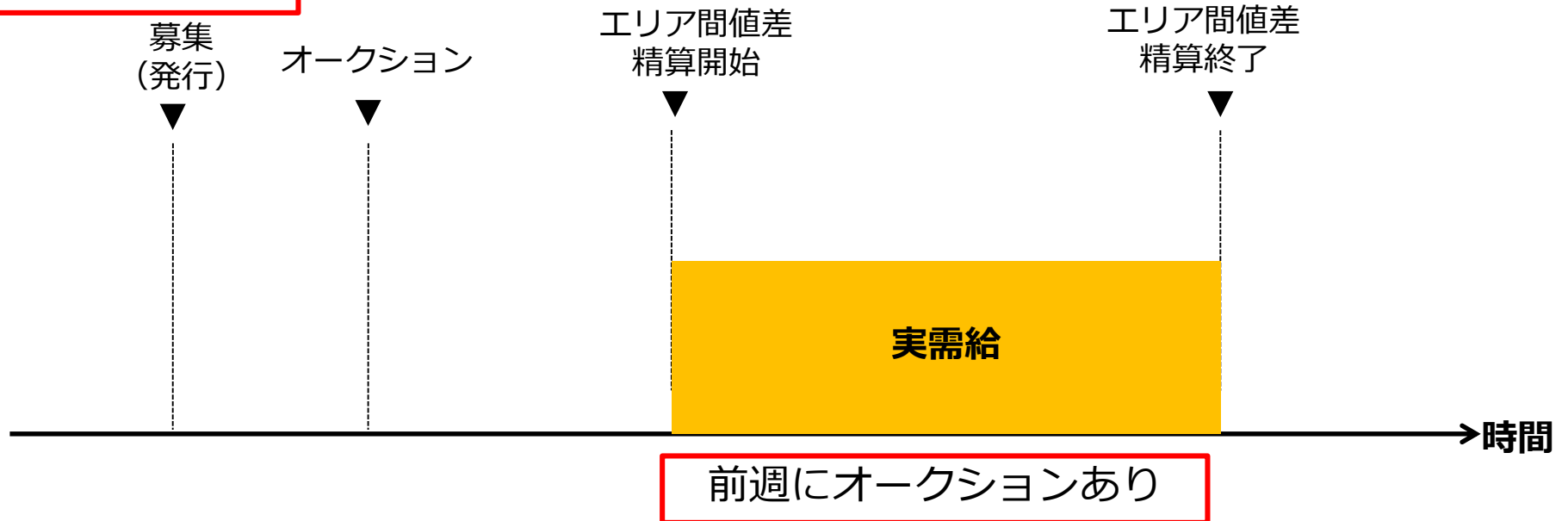
2017年5月～6月の間には、作業停止等により、運用量が2回減少していたことが分かる。

詳細論点④：約定の仕組み（発行可能量の確定、買い入札上限公表）

- 発行可能量の確定プロセスは、入札募集開始前に、広域機関から連系線の空容量の通知を受け、当該数量をベースに、JEPXが発行可能量を確定することとしてはどうか。
- また事業者へ買い入札上限の公表、および各商品の発行可能量の公表をすることとしてはどうか。

<発行可能量の確定時期、および買い入札上限の公表時期（イメージ）>

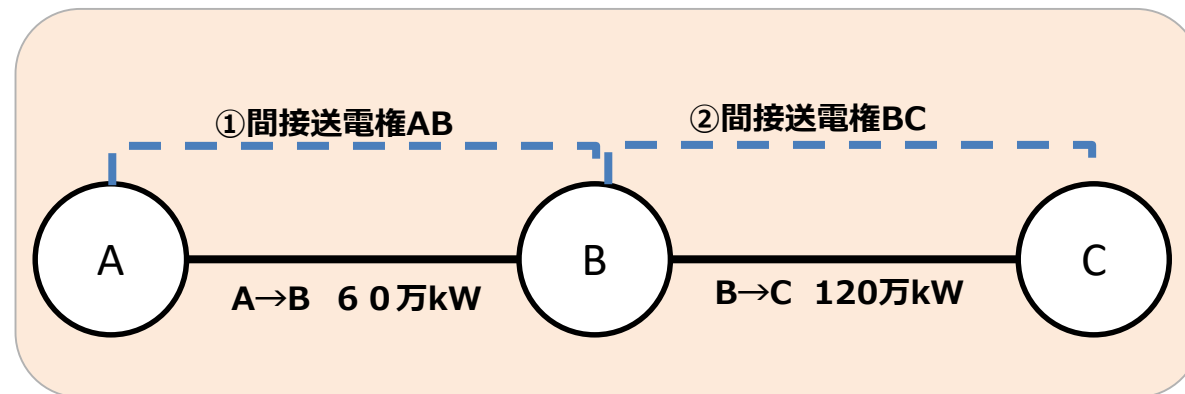
買い入札上限の公表
発行可能量の公表



(参考) 買入札の上限量

- 間接送電権は、関係事業者におけるエリア間値差リスクを軽減し、ベースロード電源市場を含む先渡市場を活性化させ、エリアをまたぐ広域的取引環境を整備するためのもの。
- こうした観点からは、例えば、自らの電力取引と無関係に間接送電権の買入札を認め、間接送電権の買い占めを許容することは適切ではないのではないか。
- このため、物理的に送電できないほどの量の買入札を認めることは適当ではなく、物理的な送電可能量を踏まえて買入札の上限量を設定することとしてはどうか。

<買入札上限量のイメージ>

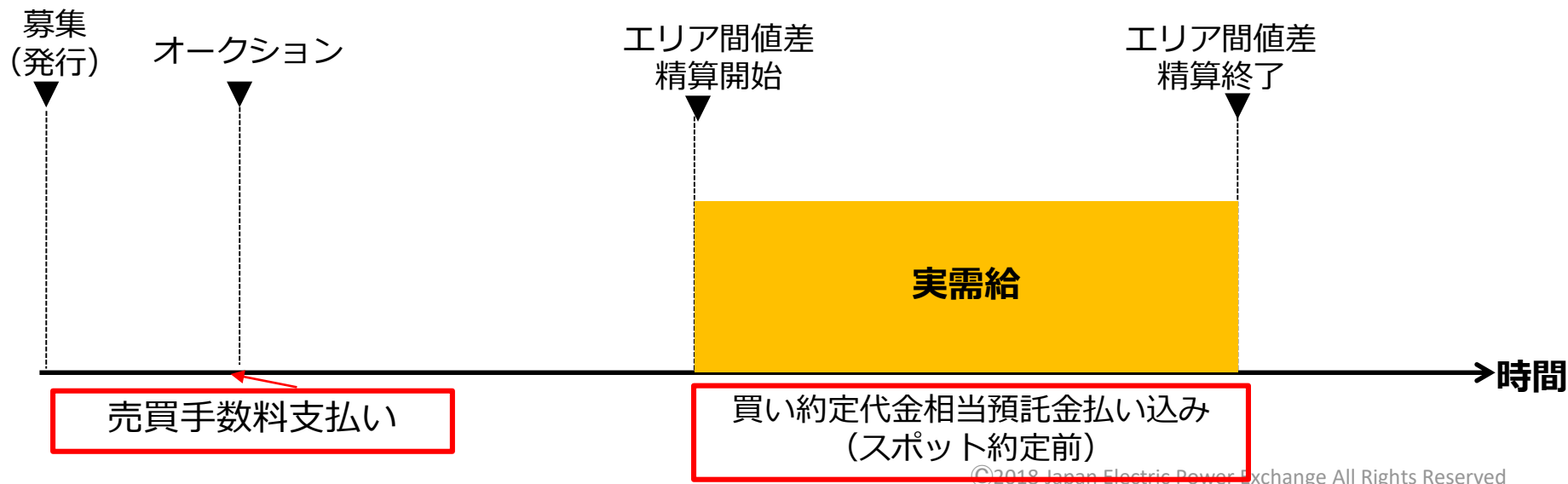


上のケースにおいて、A→Cは、最大60万kWしか送電できないことから、Aエリアの事業者は間接送電権BCについて、60万kWまでの買入札を認めることとしてはどうか。

詳細論点⑥：約定の仕組み（買い約定代金、売買手数料の精算）

- 間接送電権をオークションで購入する際の買い約定代金の支払いは、①オークション実施時期、或いは、②エリア間値差の精算期間に渡って、電力取引の売買代金と併せ、日々、精算することが考えられる。
- JEPXは値差精算を混雑収入の範囲内で行うため、必ずしも事前に約定代金の支払いが必要となるものではない。他方で、間接送電権の買い約定代金の支払いをJEPXが受けないままJEPXが値差精算処理をした場合、当該間接送電権保有者が買い約定代金の支払いをしないまま退会をしてしまうシナリオも考えられる。
- こうしたことを踏まえ、間接送電権の買い約定代金の精算については、スポット取引の預託金を参考に、値差精算の前に支払うこととし、詳細は、システム面での対応可能性を確認しつつ、JEPXが決定することとしてはどうか。
- また売買手数料は先渡取引と同様に取引実施時点に支払うこととしてはどうか。
※最小取引単価は市場参加者にとっての分かり易さの観点から、他の市場と同様、0.01円/kWhにしてはどうか。

<約定代金の支払時期（イメージ）>



1. 間接送電権導入の趣旨について

2. 詳細設計にあたっての論点

3. **個別詳細論点**

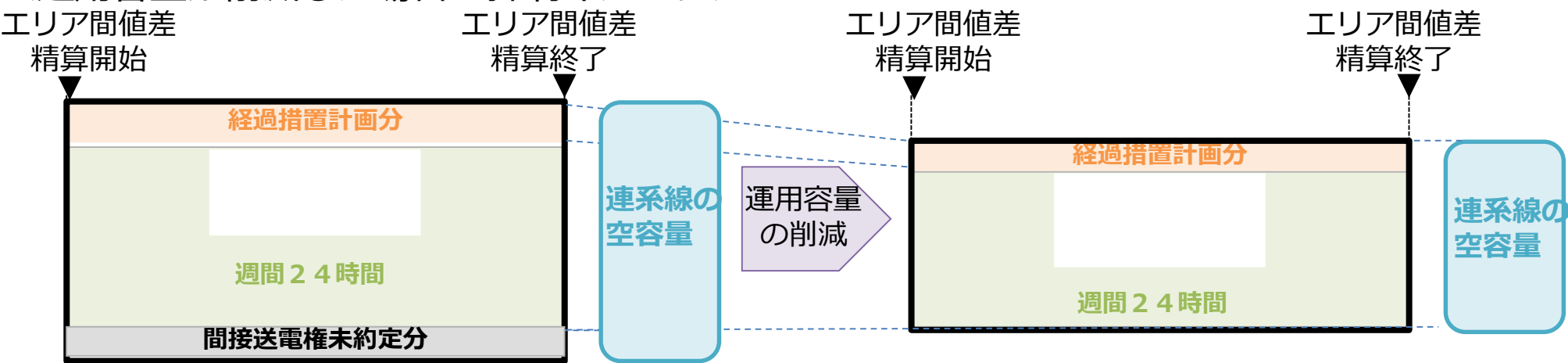
- 市場開設者と間接送電権の位置づけ
- 商品の形態
- 約定の仕組み
- **決済方法**

詳細論点⑦：決済方法（間接送電権発行後に空容量が減少した場合） JEPX

- 間接送電権は連系線の空容量の範囲内で発行されることとなるが、取引（約定）後、計画外の作業停止等により連系線の運用容量が削減されると、JEPXの前日スポット取引で用いられる連系線の容量が、既に発行された間接送電権及び経過措置対象分の総量を下回る可能性がある。
- この場合、どのように間接送電権及び経過措置分を値差精算に適用するかが問題となるが、
 - ①経過措置は、「間接オークションの仕組みの下、結果として、従来と等価な相对契約を締結できる」という趣旨で導入され、間接送電権の発行可能量の算定にあたっては、経過措置分を先に除いてから算定されているが、有償で購入された間接送電権を経過措置に劣後させる必然性はないこと
 - ②間接送電権についても、抑制時には間接送電権の約定分が払い戻され、キャンセル分は実質的に無償となること
 から、同順位として按分して抑制することも考えられるが、更に、国の審議会で検討することとしてはどうか。なお、運用にあたって、JEPXと広域機関の連携が必要となる。

※制度検討作業部会中間論点整理においても、「当該抑制に関しても、間接送電権と本経過措置との関係にも留意しつつ、詳細検討を行うことが求められる。」とされている。

<運用容量が削減した場合の抑制イメージ>



間接送電権の枠と、経過措置の枠は按分適用

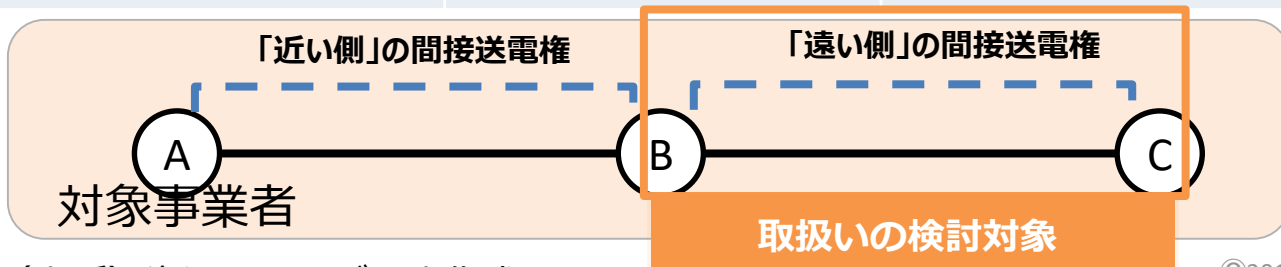
詳細論点⑧：決済方法（間接送電権の抑制対象の連系線）

- 複数の連系線に係る間接送電権を保有している場合、自らに近い側の間接送電権が抑制された場合に、「物理的に送電できないほどの量の買い入札を認めることは適当ではない」としていることとの関係で、自らに遠い側の間接送電権の取扱いが問題となるが、以下の理由からこの場合には抑制は不要なのではないか。

- ① JEPXの間接送電権の精算の原資という観点では、自らに遠い側の連系線の容量は減少しておらず、JEPXの混雑収入は減少しない（原資不足にはならない）
- ② 事前の買い入札量の上限は、間接送電権が特定契約等に活用されることを念頭に、買い占め防止の観点から設定しているが、連系線の空容量が実需給の直前に削減された場合にも、実務上は特定契約等が契約当事者間でキャンセルされる訳ではなく、電力取引は継続される（かつ、送電側は発電等し、受電側は消費等する）ことが通例と考えられること。

<自ら遠い側の保有する間接送電権の抑制（イメージ）>

	① JEPXの原資	② 電力取引	
「近い側」の間接送電権が抑制される場合	不足しない	継続する	問題が生じないため、抑制しない
「遠い側」の間接送電権が抑制される場合	不足する	継続する	原資不足になるため、抑制する



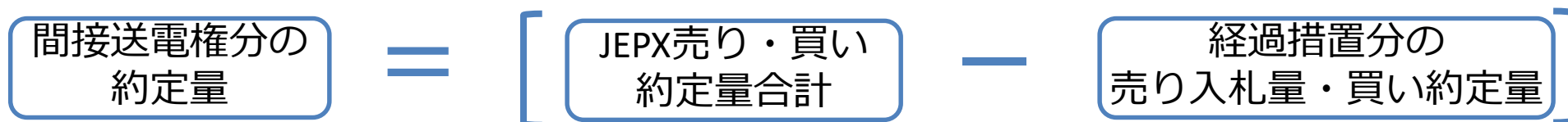
(参考) 決済額に対する抑制

- 間接送電権の取引後、前日スポット市場の約定日 10時以前までに、計画外の作業停止等により連系線の運用容量が削減した場合には、間接オークションの対象となる連系線の空容量が減少し、間接送電権の精算の原資となる混雑収入が減少する。
- その際には、連系線の空容量が減少し、実質的にキャンセルとなった間接送電権の買い約定分の代金を精算の原資に充当することとし、不足がある場合、決済額に対する抑制を行うことを基本として検討することとしてはどうか。詳細については、更に検討することとしてはどうか。

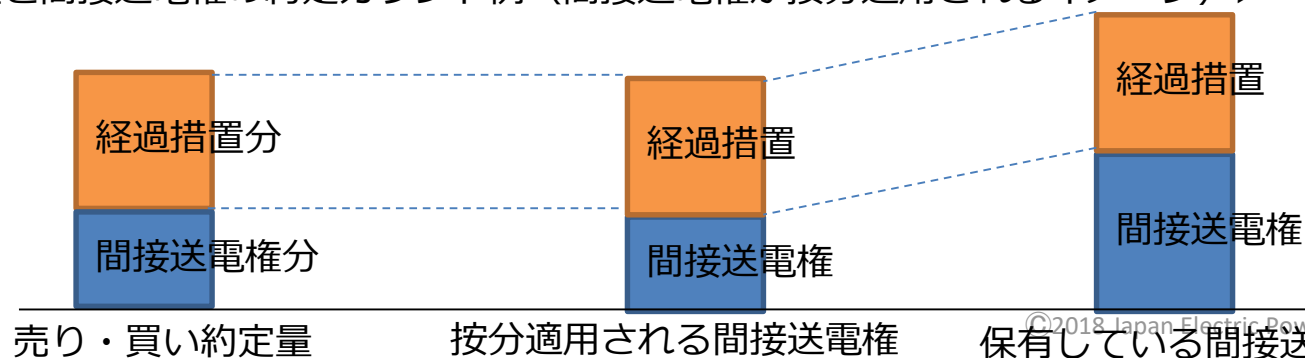
詳細論点⑨：決済方法（経過措置を踏まえた値差のスキーム）

- 間接送電権の保有者が経過措置も保有している場合の値差精算処理の方法を検討する必要があるが、
 - ① 全ての事業者において間接送電権の転売買が禁止であることを考えると、間接送電権（有償で購入されたものではあるが）に対し、経過措置を劣後させる必然性はないこと
 - ② 間接送電権は電力取引がなくなれば、使用しなくても問題ないが（JEPXで約定をしなければ、値差精算を受けられないだけ）、経過措置は電力取引がなくなれば、実需給の前々日12時までに、広域機関へ減少処理計画を提出する必要があり、経過措置計画値に相当するJEPXで約定（入札）を求められることから間接送電権の値差精算に係る約定量のカウントは、経過措置分（※）を除いたJEPX売り・買い約定量合計をベースにしてはどうか。
※経過措置の精算方法と同様に、経過措置対象者のうち、送電側対象者ならばJEPX入札量、受電側ならばJEPX約定量としてはどうか。

＜間接送電権の値差精算に係る約定量カウント方法（イメージ）＞



＜経過措置と間接送電権の約定カウント例（間接送電権が按分適用されるイメージ）＞



(参考) 値差の決済スキーム

- 間接送電権をJEPXの値差精算処理に対する対価と考えた場合、電力取引を行わなければ、間接送電権による値差精算を行わないこととすることが適当。
- 具体的には、間接送電権の保有量がJEPXの売り約定量、買い約定量の合計値を上回る場合には、当該上回る部分については間接送電権による精算を行わないことが適当。複数種類の間接送電権を保有している場合は、按分して適用することとしてはどうか。

※また、オブリゲーション型を保有していてエリア間値差がマイナスの場合であっても、電力取引を行っていないのであれば、間接送電権に基づく価格調整が行われないこととすべきではないか。

※海外においては、こうしたエリア間値差がマイナスの場合、仮に電力取引を行っていない場合であっても、市場開設者が間接送電権の保有者（オブリゲーション型の保有者）に対して料金の精算を求めている例がある。

