

開催日時	平成 30 年 3 月 9 日(金) 13:00~15:00	開催場所	リロの会議室銀座中央通り
出席者			
	所属	氏名	代理者
座長	東京大学大学院 経済学研究科 教授	大橋 弘	
委員	東京大学大学院 工学系研究科 准教授	小宮山 涼一	
委員	新日本有限責任監査法人シニアマネージャー	前川 和之	
委員	中部電力(株) グループ経営戦略本部 需給運用部 取引管理グループ長	各務 達也	
委員	東京ガス(株) 電カトレーディング部 取引管理グループマネージャー	樫尾 博	石坂 匡史
委員	関西電力(株) 総合エネルギー企画室 電力取引グループマネージャー	菅田 宏樹	
委員	JXTG エネルギー(株) 電力事業企画部 電気需給グループマネージャー	塚本 泰弘	
委員	(株)エネット 技術本部 技術部長	中井 裕二	
委員	電源開発(株) エネルギー計画部 計画室総括マネージャー	堀 隆昭	大谷 明德
オブザーバー	電力広域的運営推進機関 企画部マネージャー	大西 健一	
オブザーバー	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	疋田 正彦	
事務局	資源エネルギー庁 電力産業・市場室長	小川 要	山田 大樹
	資源エネルギー庁 電力供給室長	鍋島 学	
	日本卸電力取引所 理事長	村上 堯	
	日本卸電力取引所 企画業務部長	國松 亮一	
	日本卸電力取引所 総務部長	岸本尚毅	
検討議案			
1. 間接送電権の詳細設計について			

○村上理事長

日本卸電力取引所の村上です。検討会に先立ちひとことご挨拶を申し上げます。本日も議論いただき間接送電権は、スポット取引を利用して広域的な電源の運用を行う事業者のためにエリア間の価格差をヘッジするための仕組みであり、当所としましても、スポット市場を使いやすくするための方策の一つとして期待しているものであります。

間接送電権のニーズが出て来る背景といたしまして、来年度に間接オークションの導入が予定されています。間接オークションは、かねてから私も審議会などの場でもお願いしていたことでもあり、そのための議論をすすめて下さった国の審議会、行政、広域的運営推進機関など関係の皆様にも深く感謝申し上げます。間接オークションに

伴うヘッジ商品としての間接送電権の詳細検討につきましても、当所としてしっかり進めてまいりたいと思っております。

この検討会の座長は、東京大学の大橋弘先生にお引き受け頂いております。国の審議会の委員もお務めになり、電気事業制度の設計に深い造詣をお持ちの先生であり、大変有難いと思っております。よろしくご指導をお願い申し上げます。委員・オブザーバーの皆さまにもご多用のところご出席くださいまして有難うございます。ご議論をよろしくお願い致します。また、本検討会の開催にあたっては共同事務局である資源エネルギー庁に大変お世話になりました。この場を借りまして厚く御礼申し上げます。簡単ですがひとことご挨拶を申し上げます。ありがとうございます。

○事務局より資料にもとづき説明

○大橋座長

ありがとうございました。全部で詳細論点が9つあるということですが、それぞれについて方向性を示して頂いています。論点をそれぞれ1つずつやっていくよりも、皆さん札を立てて頂いて、ご関心のあるところからやって頂ければと思います。もし関連するご発言があれば、挙手して頂ければその論点を深掘りする形で進めればと思います。

○小宮山委員

詳細なご説明ありがとうございました。私のほうからはまず詳細論点①ということで、間接送電権市場の開設時期を2019年4月目途とするということで、私が気になりますのはベースロード電源市場との兼ね合いでございませう。恐らく今後、電源の選択と各地域の新電力の参入動向によってベースロード電源市場の取引の広域化の蓋然性が高くなると思われませう。よってベースロード電源市場の開設時期を踏まえて間接送電権市場の開設をするというのが基本的な考えです。2019年4月ということで極めて重要なポイントかと思ひ発言させて頂きました。

それから詳細論点②の商品形態をどのように考えるかということで、16ページ目のスライドで、北本、東京中部間、それから関門海峡と3点、現状のデータを元に市場開設を想定するというでございませうけれども、技術的に値差発生を予見するのは非常に難しいと思ひませう。設備の作業計画上の停止もございませうけれども、計画外の停止、それから電源の選択、原発の再稼働や再生可能エネルギーの大量導入等、かなり影響を受ける部分でございませう。17ページスライドの4つ目に記載がございませうように、定期的取引の詳細をウォッチするというのは大変重要かと思ひませう。今問題無いから良いということでは無くて、将来おこるリスクも事前に検討が必要かと思ひませう。

○前川委員

ご説明ありがとうございました。私からは質問も含まれてしまうのですが、今、小宮山先生からもご意見がありました詳細論点②ですが、連系線の向きをそれぞれ分けて発行するということがご説明でございましたが、それぞれの向きが同時に発行されるというもあり得るのかというのが気になっています。と申しますのは、基本的には理論上は片方の向き、例えば中部-東京間で中部から東京の向きに混雑が発生している場合は、中部から東京の向きで、値差は東京の方が高くなっているという状況が想定されますが、逆向きの場合は逆の値差になります。両方同時に発行されると、その場合に東京から中部向きの送電権を持っている方は、オプション型ということでお金を払う必要が出てきます。そうなると事前に発行する際にはマイナスの価格をつけないといけないのかという点が気になります。一方で、マイナスの価格をつけてしまうと貰い逃げという言葉が悪いですが、お金は受け取るが、そこで実際の取引は行わずに貰った送電権の価格だけを受け取ることが理論上はできるのではないかと思ひませう。また、資料を見ると分断率が出ていますが、それがどういふタイミングで起こったのか、何が原因なのかまでは私も把握していませんが、片一方の混雑状況を予想して、片一方しか送電権を発行しないということもできるのかなと思ひませうが、その場合もどこまで正確に予測できるか難しいと思ひませうので、オプション型を使うときの逆方向については価格がマイナスになるため、最低価格をどうするかを決める必要があるのではないかと思ひませう。

もう一点、詳細論点⑦、⑧の間接送電権抑制の話でございませう。対応について経過措置との関係でいくつか事務局案を出して頂いておりますが、一つ疑問に思っているのは、これは抑制をしないとJEPXとして本当に収支

がどうにもならないのかという事です。というのは、間接送電権はリスクヘッジするための商品なので、一度事業者の方が購入したら、後から権利が減るのは極力少ない方がメリットはあると思います。資料には送電権が減少した場合、JEPX の収入が減ってしまうという記載されていますが、例えば 1 週間単位で間接送電権を発行している場合、実際の実需給断面では容量が増えるケース、つまり送電権は発行されていないが、実際に送電できた量は増えていることもマージ&コネクトの関係であるのではないかと考えております。このような場合、間接送電権が発行されないエリアでの値差収入といったものを「一対一」だけで見なければ、必ずしも抑制しなくても原資となる収入があり、送電権を取得した事業者にも収入をそのまま支払うこともできるのではないかと考えています。つまり「一対一」の関係でのみ収入が減ってしまうから、約定後に送電権が減った分は取得した事業者にも負担してもらうとする案以外にも、何か考えられるのではないかと考えています。

○大橋座長

もうひと方頂いてから事務局からお答えいただくということで、お願いします。

○石坂氏(樫尾委員代理)

ありがとうございます。前川委員と関連する意見ですが、間接送電権を双方向発行するという議論で、実際に欧州では送電権が発行されるケースというのは、当然値差が生じる方向にたくさんの電気が流れているのですが、一方向だけかという決しでそういうことは無く、反対方向についても電気は流れるので値段が付きます。日本でも、特に FC では双方向に値差がつきます。以前は一方向だけに値差がついていたのですが、今は双方向に値差がつくことはよくあるため、双方向に値段が入り得ます。双方向に値段が入りうる場合に何が起こりえるのかを想定したうえで商品設計しなければならないと思います。

関連し、23 ページの詳細論点④ですが、JEPX が間接送電権の発行可能量を提示するとなっていますが、結局、一方向に目一杯発行したとしても、逆方向に送電権が入ると増やせるので、発行可能量を出した後、実際に約定させる時には、発行可能量を上回る約定ができる設計が可能かどうかお答え頂ければと思います。

次に 27 ページの詳細論点⑦にも出て来ましたが、間接送電権発行後に空き容量が減少した場合、送電権の抑制を必ずかけなければならないのかということです。本来、間接送電権を発行できた枠が、蓋を開けてみたら出来ないということが、実はあり得る。その時にどうすればよいか。その時に必ず間接送電権を減らさなければいけないのか、抑制をかけないといけないのかという時に、経過措置は値差収入だけが原資となるためどうしてもシビアになりますが、間接送電権の場合は、値差収入と間接送電権の売却収入がダブルで入ってきて、通常は余剰になる傾向のものであるため、必ず抑制をかけなければならないかどうか考える必要があります。物理的に空き容量に抑制がかかった時にも、本当に抑制をかける必要があるかといった時に、経過措置に相当する分は必ずかけないといけないのですが、間接送電権の場合はダブルで収入になるため考える余地があると思います。

○大橋座長

前川委員と石坂氏(樫尾委員代理)のご意見について、事務局からお願いします。

○事務局(JEPX)

前川委員の間接送電権の双方向発行ということでございますけれども、結果的に双方向それぞれに買う人がいるという事態はあり得ると思います。それ自体は特段の問題は無いと思います。後段のご指摘にありましたように、抑制がかかった時の原資問題を、まさに「一対一」ということで、発行者である取引所と間接送電権の個々の買い手との個別の関係の中で、原資の範囲で精算するという考えに立てば、事務局案のような議論になると思います。

逆に石坂氏(樫尾委員代理)のおっしゃったように間接送電権に係る収入とそれを原資とした支出を一つのプールのように捉えれば、そういう議論もあり得ると思います。基本的には一対一の原資の許す範囲でやりましょうというのが本日の案の趣旨かと思っています。

○事務局(電力供給室長)

今頂いているご指摘の点というのは非常に重要な点だと思っております。オブリゲーション型の商品の設定ということで、前川委員からもマイナス価格があるのではというご指摘も頂きましたけれども、少し制度検討作業会にお

ける検討の状況を申し上げますと、例えば PJM などにおきますと、マイナス価格というものはあり得まして、オプション型ですとマイナス価格が出た場合には払って貰うという仕組みになっています。間接送電権において、どうい制度設計をするかというのはまさにこの場で議論する話ですが、一方で制度検討作業会の検討時には、約定を仮に何もしなかった場合には、JEPX がマイナス価格でお金を取りに行くかという点がありまして、それは難しいと考えております。例えば JEPX で取引しない人がいたとして、その人の家まで押しかけえて払えということがができるのか、ということは難しいのではないかと考えております。そうしたことで、お金を取れなかった時には事実上、オプション的な形になるのかもしれないという話があり、制度検討作業会の時には、とりあえずオプション型で始めるが、何か問題があったら相談しましょうということになっていました。制度検討作業会の時にはマイナス価格はつかないようなイメージでもありました。

また、石坂氏(樫尾委員代理)からのご指摘の間接送電権の場合は値差収入と間接送電権の売却収入が二重に発生するという点については、私の理解ですと、間接送電権というのは値差が一種変じたようなものだと思います。間接送電権を持っている人に値差分は支払われてしまうので、値差と間接送電権の収入の両方があることは無いと思っております。

○大橋座長

お答えは十分になっていますでしょうか？追加コメントがあればお願いします。

○ 前川委員

ありがとうございます。国のタスクフォースの議論の中では、マイナス価格が付くことは前提としていないということであれば、それをベースに検討していくということだと理解しました。

○大橋座長

他いかがでしょうか？

○各務委員

質問を含めて、いくつかコメントさせていただきます。まず詳細論点①の間接送電権市場の開設時期につきましては、事業者への説明期間も配慮して頂いて非常にありがたいことだと思っております。ただ一方で、事業者側は説明会を受けた後でシステム開発をすることになりますので、その開発期間についてもご配慮頂ければと思います。

詳細論点②の商品形態についてですが、取引を開始する段階では、事業者のヘッジニーズの高い連系線に絞って作っていくというのは、最初としては特に問題無いと思っておりますが、基本的な考え方としてはエリア間値差リスクの低減ニーズに対応できるよう環境整備をしていくというのが本来あるべき形とすると、将来的には対象連系線は拡大していく必要があると思っております。今後分断状況を見て検討すると資料に記載してありますので、そのように進めて頂ければと思っております。

また、17 ページの詳細論点③の 3 点目ですが、「発行可能量が極めて少量の間接送電権については事務コスト等も鑑みて商品が発行しないことも許容してはどうか」と記載がございますが、事業者側からすると容量が極めて少ないということは市場分断すると考え、こうしたところこそ間接送電権が欲しいというニーズがあると思えます。この「極めて少量」という言葉の捉え方について確認させて頂ければと思えます。

また、25 ページの詳細論点⑥に、買い代金について、スポット取引の預託金を参考にして支払うとあります。まだシステム面も含めて検討中とお話を頂きましたが、どのような形でやるのか、どんな構想を描いているのかということをお話して頂きたいと思えます。

30 ページの詳細論点⑨のところでございます。経過措置と間接送電権の分けについて、考え方として経過措置分は差し引くというのは問題ないと思えますが、資料中に経過措置分について売りの方が「入札量」、買いの方は「約定量」という形になっています。売りの方は「入札量」ということですので必ずしも約定しない場合というものではないかと思っております。そうした場合、ここは売りも「約定量」の方が適当ではないかと思っております。これまでの整理でも、経過措置に対する送電側の要件と致しましては、「入札量」という形になっておりますが、その

ときは市場価格が限界費用未満になる場合があることを踏まえてこうした整理をしたことを考えると、ここは「入札量」というよりも「約定量」ではないかと思った次第でございます。

○事務局 (JEPX)

入札か約定かということについて、経過措置についてはコメントできる立場ではないため回答は差し控えます。他の点については、商品の追加や商品種の増加を織り込んだスペックでシステムは用意することになると思います。次に、送電権の発行量が極めて少ない場合は定性的なことです。ご指摘の通り事業者のニーズやいくつかの要素を総合勘案して検討するものと思います。

次に、預託金でございますが、取引所の預託金は、担保のない債権が無いように、日次の断面で確定した債権額に応じて預託金をお預け頂くものです。したがって日々の断面での買い代金の未払い額を踏まえて必要な預託金を算定するという考え方になろうかと思えます。詳細はシステム等も含めて今後詰めていくことになります。

○大橋座長

言葉の表現についてはまた別途ということをお願いします。本質的なところはお分かり頂いたと思います。他はいかがでしょうか。

○大谷氏 (堀委員代理)

私からはまず、詳細論点②の商品形態についてコメントさせていただきます。値差が頻繁に発生する連系線などニーズが大きいところから始めることは理解しますが、先ほどの各務委員のお話の通り、基本的には複数連系線を用意して頂きたいと思えます。そこでネックになるのはシステム費用ということですが、連系線 1 つ、逆方向に 1 つ商品を追加することで、どの程度システム費用負担が重くなるか教えて頂ければと思えます。

また、これからどういった商品を作るか決め、準備作業に入り、19 年 4 月の開始を目指すという中で、大きなイベントとして間接オークションの導入があります。間接オークションの導入によって、連系線の混雑箇所や頻度が変わる可能性があります。間接オークションの導入後の市場変化にも対応できるように準備を進めていくべきと考えております。

詳細論点③の商品形態について、資料では週間 24 時間商品を推奨されていますが、ベースロード電源市場や特定契約などの契約期間は、週間よりは年間、月間の方が一般的ではないかと思っています。予め空き容量を正確に把握し辛いことは理解しますが、事業者のニーズで市場設計するという基本方針を踏まえて、月間、年間商品をどのようにすれば実現できるかという観点でも検討していくべきと考えます。

○塚本委員

いくつか要望や疑問点等をお話しさせて頂ければと思えます。まず詳細論点②ですが、間接送電権に方向があるということなので、取引量が積み上がってくると相殺の話が出て来ると思っておりますが、相殺を考え始めると、JEPX での扱い量にも関わってくるので、市場リスクも増えてしまうのが懸念と考えております。

次に詳細論点③ですが、先ほど大谷さんからお話がございました通り、事業者にとって週間は確実性が高いため商品としては判断がしやすいですが、実態の実務面では月間の相対取引が多いため、同じタイミングではないかもしれませんが、やり方を検討頂きたいと思えます。

最後に、詳細論点⑦ですが、間接送電権と経過措置を劣後させる必然性は無いと書かれているのですが、なぜそうなったのか説明をお願いしたいと思います。

○大橋座長

では次に菅田委員おねがいします。菅田委員に発言頂いてから事務局から回答をお願いします。

○菅田委員

私の方からも事業者ニーズといった観点でお話させて頂ければと思います。詳細論点①でございますが、ご提案の通り、週間商品を前の週にオークションするというのであれば準備が出来ている事業者から参加して行くということで差し支えないかとは思いますが、塚本委員などからもご発言がありました期間が長めの商品をオークションするような場合には、事業者側でシステム対応し、いざヘッジしたいと思っていたら、その商品が売り切れということが無いよう、事業者側の標準的なシステム対応のリードタイムにも配慮頂ければと思います。

それから、詳細論点②③の商品種類でございますが、当然コストというのは非常に重要なものですが、さほどコストがかからないということであれば、値段をつけるのは事業者だというような考え方で幅広く商品を作っておくというのも一案ではないかと思いました。

また、詳細論点③の商品期間について、先ほど皆さまからも色々ご意見があり、もう少し長期のものも必要ではないかという一方で、そうするとリスクが高くなるというところで、リスクを固定したつもりが蓋を開けてみたら固定化できていなかったというのは、事業者にとって非常に使い勝手の悪い商品になると思っております。石坂氏(樫尾委員代理)からご提案ございました、オークション収入を活用し、間接送電権の抑制が起こった際に補填原資にするということも、ご検討頂ければと思います。

最後は感想になってしまいますが、前川委員等からマイナス価格で間接送電権を追加発行するという話がございましたが、事務局からご説明があった通り、今の使い方を前提にしているとオプション型の運用が可能になってしまうため、そうした場合支払い原資が無くなってしまいますから、JEPX が市場運営者としてあまりリスクを抱えるというのは望ましくないなど感じております。

○大橋座長

では事務局からお願いします。

○事務局(JEPX)

長期のものも含めた商品ラインナップについてのご要望であったと思います。先渡もそうですが、商品数が多いと選択肢が多くて良いのですが、分散するという課題もあります。月と週の商品が混在していると、ある月のある週が売れてしまうと、その月は月間ものが取れなくなるとか、選択肢が多い方が良い面もありますが、長期の商品のニーズと発行可能量とのトレードオフの関係もございます。システム的には商品数が多いことはそれほど負担では無いので、開設時の商品をどうするかについては、開設後の見直しも含めて検討させて頂ければと思います。

塚本委員の相殺に関する発言は理解が難かったので、再度説明頂けるとありがたいのです。

○塚本委員

間接送電権に方向をつけていくと、どうしても順方向と逆方向と足し引きが発生し、最初は取引として別々に扱われていた場合でも、ゆくゆくは相殺した数量で取引ができるという声も出て来てしまうのではと考えております。そうすると、いつ相殺作業を終えるのか、中々市場が閉まらない中、また次々に取引が発生してしまう等、市場がそのような作業に追われてしまうのではないかと懸念を示させて頂いたということです。

○事務局(JEPX)

方向のない商品にすると、そのような問題が発生すると思いますが、まずは連系線の物理的な容量に従って間接送電権を発行することでスタートするという案としております。

○事務局(電力供給室長)

経過措置自体は JEPX の中だけの検討だけでは難しく、国の審議会ですとか広域機関の検討会での内容と思います。先ほど各務委員から頂いた詳細論点⑨の入札か約定かということについては、私共の方で確認致します。

また、先ほど塚本委員からご指摘頂いた、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要性はない事については、若干書きすぎかもしれませんが、趣旨としましては、経過措置は無償であることに対し、一旦発行された間接送電権についてどちらを優先させるということでも無いということです。もし間接送電権を経過措置に劣後させるということであれば、経過措置の方が強いので、間接送電権は抑制ということになります。間接送電権

は有償で購入しておりますし、経過措置も元々の既存の需要計画があり、双方とも連系線を有効に活用していきたいという趣旨で、権利を買われたり、権利を配布されたりということですので、どちらも尊重すべきということです。

○中井委員

詳細論点③の商品の形態につきまして、短期か長期かということでは、やはり短期よりは長期を優先して頂きたいということをお伝えさせていただいた上で、事業者としてはヘッジはできるだけ早期にかけたいため、オークションのタイミングは可能な限り早期でお願いしたいと考えています。21 ページの週間商品の例では前週でのオークションとなっていますが、さすがに需給までの期間が短いと思います。月間についても同様ですが、できるだけ早期にオークションを実施して頂きたいと思います。ちなみに、週間の商品については、1 週間ずつオークションを繰り返す方法もありますが、例えばある月に関し、4 週間分を一括して 1 カ月前にオークションするといった方法もあるかと思っておりますので、検討頂ければと思います。

○大西オブザーバー

27 ページの間接送電権の按分抑制の考え方について、広域機関のシステムの観点からコメントさせていただきます。現在、広域機関では間接オークションのシステム開発を進めておりますが、広域機関の連系線検討会での整備に基づき、経過措置の可否は、前々日 12 時の空き容量の中で判定する仕様とさせて頂いており、現時点では、間接送電権の発行量を考慮せずに経過措置を判定するということになっております。そのため、按分抑制については現状では対応できません。今後の方針が決定した時点から速やかにシステム改修の必要性、要件、仕様を固めて開発に着手することになりますが、現在間接オークションの開発を進めていると同時に、来年 3 月目途で運用となる北本増強対応の開発など、連系線管理に関する開発が途切れることなく予定されている状況であり、他の開発との整合性を図りながらも慎重に検討する必要のあることから、19 年 4 月に開発が間に合わない可能性もあると考えております。開発が間に合わなくとも 19 年 4 月から間接送電権市場開始となりますと、抑制を行う場合には手作業等で対応するしかないということも配慮頂ければ幸いです。

○大橋座長

今のところ、商品の形態については非常に多くのご意見を頂きました。事業者ニーズとして商品期間は月ものが良いが、発行量を勘案すると週間ものが良いといったところでありました。また、経過措置の話を中心にお話し頂きましたけれども、他にご意見があれば頂きたいと思います。

○石坂氏(樫尾委員代理)

この場で議論する話とは違うかもしれませんが、お願い事項として、11 ページの文中②で、JEPX の前日スポット市場で電力取引をすれば、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清算可能と記載あり、趣旨は理解致しますが、どこまで厳密性を求められるのかという点でございます。ベースロード電源市場でも似たような話がありましたが、1 カ月物の商品を買ったとして、その期間内に元日が含まれており、細かい時間でどうしても間接導電権を持っている量が約定できない時にどうするかということを考えております。わずかな時間のためだけに間接導電権を買えないのは事業者としてはつらいものです。例えばグロスビディングをすることによって、間接送電権と同じ量の電気を買ひ、どうしてもわずかな時間で電気を処分しないとイケない場合には、反対の電気の売りを認めてもらえる等、フレキシブルな対応ができればありがたいと考えております。

○大橋座長

ベースロード電源市場とは違う話をしていると思いますが、事務局いかがでしょうか。

○事務局(JEPX)

今般の制度設計は、スポットの約定と一体で間接送電権の清算をするため、権利を買ってたまたま約定しなかったところは無駄になるということになりますが、もう少し踏み込んだ対応が必要だということでしょうか？

○石坂氏(樫尾委員代理)

単純に権利を失うだけで仕方がないならばよいのですが、行為としてよろしくないと思定されると困ってしまうということです。

○事務局(JEPX)

それは市場監視の観点から買い占めの問題にならないかということですね。ルール上は単純に権利を失うだけですが、使い方の趣旨が違ふという問題にならないかという心配がある、という事は理解しました。

○前川委員

会計の話で、30 ページでもありました、売り買い約定量の合計で決済を受けることができると記載ですが、石坂氏(樫尾委員代理)からもコメントありました、反対売買として本当は買いのところで売りを入れて、その結果で清算するのが不適切な行為に当たるかどうかという話で、国の審議会では送電権はデリバティブには該当しないとの整理がなされております。仮に東北→北海道向きが混んでいる場合、通常は北海道で買う事業者がヘッジをかけるのですが、売りばかりをするのだが送電権は持っているというケースがあった場合に、会計上、元々の趣旨と照らし合わせて電気取引の内訳に入るかどうか気にしております。会計監査の判断にもよりますが、ここまでは良くてここからはダメというような基準について、今後決める方針があれば教えて頂きたいと思っております。

○事務局(電力供給室長)

完全に理解できていないのですが、間接送電権自体は買い、売り、どちらも買う可能性があります。売り側は決して買わないケースということではよろしいでしょうか。

○前川委員

本来、ヘッジするのは買い側と考えられるケースで、市場には売り入札しかしていない方が間接送電権を持っており、値差収入を得ている場合、国で議論された会計基準をそのまま導入できるかについては違和感があると思っております。しかし、どこまでかという判断は難しいかと思います。極端な話、北海道で全て売るためだけで送電権を買占めるということ、防止する、監視する、ということ、を想定されているなら教えて頂きたいという趣旨です。

○事務局(電力供給室長)

発電側が買うことも観念的にはあり得ると考えております。それ故に約定量のマッチングの際に売り側の約定量も見ることになっています。なぜならば、発電側もヘッジをして値差を調整したいというニーズがあるかもしれないからです。ですので、売り側が間接送電権を持つことが、非常に変だとは思っておりません。

○前川委員

少し例が悪かったですが、必ずしも売りだからダメ、買いだからダメということではなく、国で整理頂いた会計整理というのは、基本的には合理的なヘッジ方法のために使うことが前提と理解しており、その中であまり合理的ではないと思われる事業者がいた場合、会計処理は時々の実態に応じて変わってくると思っております、そのような事を監視なりチェックする方向性があれば教えて頂きたい趣旨でございます。

○事務局(JEPX)

一般的に、自分が損をするが他の人にもっと損をさせるような行為は禁止行為に該当する可能性がありますので、事後的な取引の監視の問題になります。あとは個別判断ですが、ご懸念のような事態が生じないようにという考え方はご指摘の通りと思います。

○疋田オブザーバー

今ご指摘頂いたような点は、買占めという意味でおっしゃっているのでしょうか？

○前川委員

極端な例は買占めということですが、買占め以外にも全部はダメだけど半分なら良いということでもないですし、本来の目的とは異なる取引をしている場合にチェックする可能性があるのかということです。

○疋田オブザーバー

間接送電権については、値差以上の価格で買うということは考えられない可能性もありますので、今後、何をどこまで監視していくかは議論していきたいと思えます。

○大橋座長

他の意見も頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

○大谷氏(堀委員代理)

商品形態の話に戻りますが、他の委員の方からも期間について週間より長い商品も欲しいという意見がありました。複数の商品がある場合、商品毎に容量をどう配分するのも論点かと考えております。

また、昼間商品を作る場合には、何時から何時までを昼間とすべきかという考え方が変わってきているので再定義した方がいいかと考えております。

○大橋座長

容量の配分は事業者で実施すると思いますが、どう紐づけられているかを確認するかということでしょうか。

○大谷氏(堀委員代理)

発行量になります。月間、年間商品も作った場合に商品毎に発行量の配分量をどのように設定するかということです。

○各務委員

論点として挙がっていないことではありますが、間接送電権というものは、現在、転売禁止でオブリゲーション型ということになっています。約定しなければ確かにお金の支払いは発生しない形になりますが、約定してしまう事例もあるかと思えます。现阶段では JEPX への払い戻しはしないと整理されていると思えますが、払い戻しニーズはあると思えますので、今後、払い戻しについても検討というか、論点として認識いただければありがたいと考えております。

○菅田委員

各務委員と同じ論点ですが、今の商品設計ですと、スポット市場に参加しないことによってオブリゲーション型の支払いを免れるというオプション型の使い方が可能となっていると思えます。スポット市場に札を集めるというコンセプトがある中で、時間前で必要な調整はして、スポット市場はやめておこう、ということを誘発することになっております。そのような行為を抑制する方法として、JEPX からの払い戻しというよりは、返上というのも手段になるかと思えます。

○事務局(JEPX)

今日の時点では併せることを案として考えますが、合理的な理由があれば別途設定することも理論的にはあり得ると思えます。

○事務局(電力供給室長)

先ほど中井委員から週間の商品を一カ月纏めて調達したらどうかのご提案がありまして、19 ページに資料掲載しておりますが、計画外停止が1カ月前～1週間前で4件発生しており、そのリスクをどう考えるかという事と思えます。抑制リスクはあるが、実務上早いタイミングで購入した方がいいという事であれば早めに購入頂く、また、リスクは回避したいということであれば前週に購入頂くという事と思えます。

○中井委員

計画外停止リスクはあると思えますが、先渡し商品にヘッジをかけられるとした場合、先渡し商品を買うかどうかの判断は、そのタイミングで間接送電権の商品があるかどうかにもよると思えます。ヘッジという観点からは、受渡の直前ではタイミングとして厳しいというのが事業者としての考えです。

○大橋座長

色々な意見を頂きましたけれども、今後どう取りまとめるか、事務局よりお願いします。

○事務局 (JEPX)

ご案内の通り、検討会の結果は国の審議会に報告することになっております。本日のご意見を取りまとめまして、どういう報告をするかは大橋座長とも相談させていただきたいと考えております。どこの連系線で間接送電権を発行するかは、どこかの節目で決定する必要がありますが、19年4月を考えると、年内のある程度のタイミングで商品を確認するための検討の場を持たせて頂くことにしたいと考えております。

○大橋座長

今後の検討会については、またご連絡をさせていただきます。本日はお忙しい中ありがとうございました。

以 上