

前回会合の議論を踏まえて 書面で頂いた追加の御意見について

2023年1月19日（木）

第32回 料金制度専門会合

事務局提出資料



電力・ガス取引監視等委員会
Electricity and Gas Market Surveillance Commission

本資料の位置づけ

- 前回会合（第31回料金制度専門会合）では、人員計画・人件費、燃料費について御議論をいただいた。
- その上で、前回会合に係る追加の御意見については、書面で事務局まで送付頂くこととしたところ。
- これを踏まえ、本資料は、書面による追加の御意見について、事務局で項目別に取りまとめたものである。

委員から頂いた御意見①

【人員計画・人件費】

- （北陸電力の）人員増に関する質問に対する事業者からの御回答について、参考資料3-1のP11でのご説明で納得しました。一時的に採用を絞り過ぎた結果、人員構成がいびつになっており、これを是正するために採用を増やしたことで、前回算定時に比べて人員が増加したと理解しました。（圓尾委員）

委員から頂いた御意見②

【燃料費】

<各事業者への御意見・御質問>

- 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。（川合委員）
- 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思われるところ、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）。（川合委員）
- 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。（川合委員）

委員から頂いた御意見③

【燃料費】（続き）

<事務局への御意見・御質問>

- 燃料費については、燃調制度の枠内で、燃料費の値上がり分や値下がり分は、自動的に電力料金にほぼ反映されるため、転嫁が可能な範囲であれば、燃料費の値上りを抑制したり、調達コストの引き下げのための一層の努力のためのインセンティブが働きにくい構造となっていないか。制度的な問題であるため、この会合で議論のするのが適切かという問題はあるが、調達コストを抑えるためのインセンティブが働く制度設計も検討するべきではないか。（川合委員）
- 燃料費について、大きな影響を及ぼしている要因に為替があるが、過去1年で、1ドル113円から150円強の範囲で大きく変動している。その中で、申請の直近の3ヶ月の平均値で考えるのが適正なのか検討が必要ではないか。燃料費調整制度で飲み込める可能性はあるが、3ヶ月平均で考えるのが適切か検討するべきではないか。（川合委員）

委員から頂いた御意見④

【燃料費】（続き）

- 仮にすべての電力事業者がA国から石炭を輸入していて、それを原価算定期間の、例えば2023年4月から一斉にB国に切り替えたとします。仮に石炭の輸入は電力事業者だけだとします。B国の石炭の価格の方が高く、したがって燃料価格は高くなることが予想され、原価の織り込み石炭価格はすべてB国の石炭価格になったとします。

実際にB国からの輸入が始まると、全日本平均の輸入価格がA国とB国の価格差だけ上がります。そうすると燃調制度によって期ずれはあるものの電気料金が上がります。しかし、料金原価はすでにB国の価格ベースで織り込まれているので、発射台が高く、更に実際に輸入国の切り替えが起こると燃調制度によってさらに上がることになり、料金の面で差益が生じることになります。したがって、仮に個別の業者の申請で2023年4月から一斉にB国に切り替えるとされており、それが合理的であったとしても、B国からの輸入価格を原価に認めるのは問題があると思います。

一方、仮に輸入量ベースで半分の事業者はすでにB国のみから輸入し、半分の事業者がA国のみから輸入し、後者が2023年4月からB国に切り替えるのに、B国の高い価格の原価の織り込みを認めないと、燃調で取り返せるのは半分だけで、残りの半分は被ることになりかねません。そこで切り替えを反映した費用増を全く認めないのも問題があります。この場合、例えば、各事業者が現在のA国比率が全日本平均の比率よりも高い場合には、実際にはA国からの輸入を全廃するのだけれど、原価上は、A国からの調達率を全日本平均の比率まで下げると想定して査定することはあり得ると思います。実際には全日本平均までではなくゼロまで下げるわけですが、全日本平均までを原価に入れ、実際にはすべて切り替える差分は燃調で取り返すことができるため、取り漏れも過回収もなくなると思います。（松村委員）

委員から頂いた御意見⑤

【燃料費】（続き）

- 輸入船の航海日数の違いによる価格補正については、原則として認めるべきでないと思う。それは所与のものとして、他の部分でカバーすべくコスト削減努力をするのが事業者にとって需要家への努めと思う。ただし、その解決策としてロシア産の石炭等を購入していたところ、ウクライナ問題によって代替を余儀なくされたのは企業努力を超えており、これに限って認めても良いのではないか（圓尾委員）
- 調達国比率については、より単価の低い国からの調達を増やすインセンティブを持たせるためにも、全日本通関を用いるべきではないか。ロシアからの代替分についても同様と考える。LNGについても同様。（圓尾委員）
- 申請調達単価が、カロリーベースで見た時に、各社いくらになるのか教えてほしい。（圓尾委員）