

ベースロード市場について

2024年9月27日

資源エネルギー庁

はじめに

- 第94回制度検討作業部会（2024年6月28日）では、これまでの値差への対応経緯や事業者に対して行ったアンケート結果等を踏まえつつ、2026年度受渡し分以降における値差への対応について議論を行った。
- 今回は、2024年8月30日に第1回オークションが行われたことから、その結果を御報告するとともに、2026年度受渡し分以降における値差への対応に係る今後の検討の進め方等について御議論いただきたい。

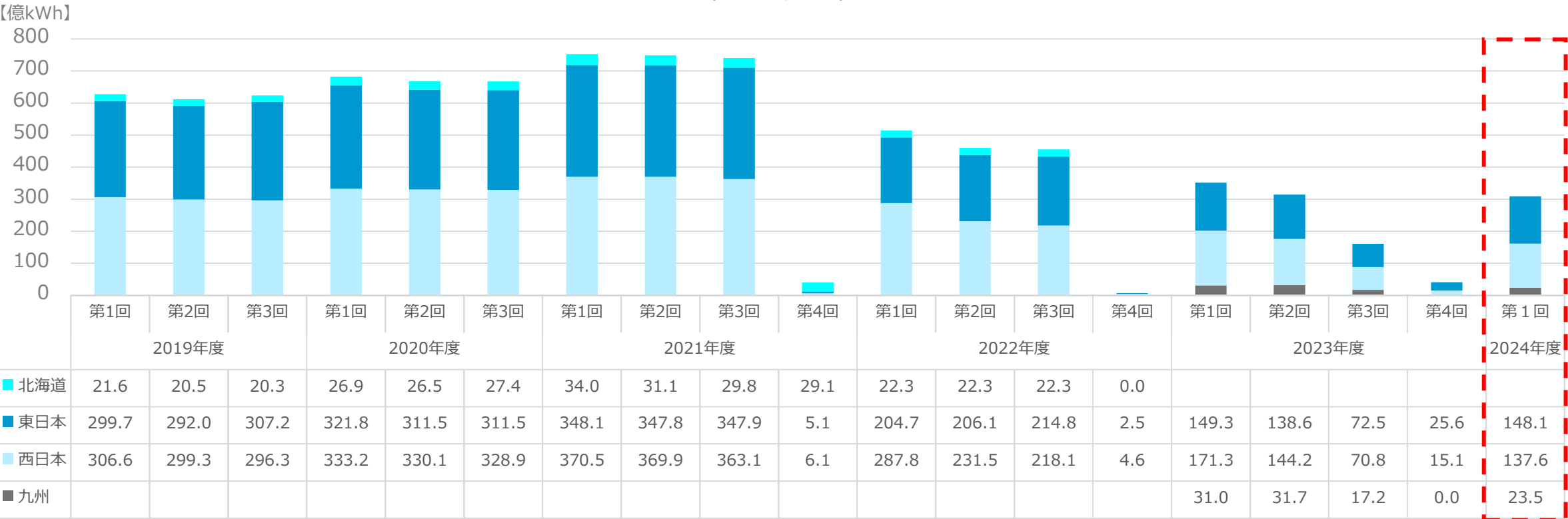
1. 第1回オークション結果

2. 2026年度受渡し分以降における値差への対応/今後の間接送電権

2024年度第 1 回オークションの売応札量（1 年商品・固定価格取引）

- 売応札量は約309.2億kWhとなり、2023年度第 1 回オークションの売入札量の約88.0%となった。
- これは、内外無差別な卸売が担保されていると評価されたエリアにおける適格相対契約控除量の上限を引き上げたことにより、制度的供出量に係る控除量が増加したこと等が要因として考えられる。

＜ 1 年商品 売応札量＞

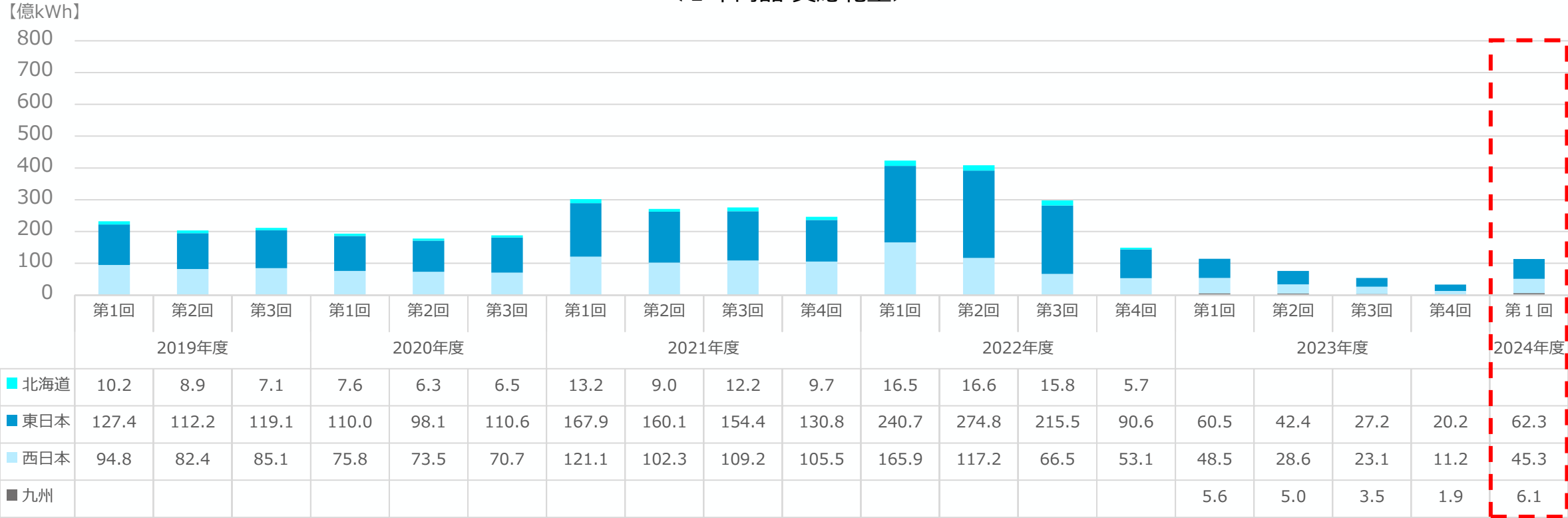


※ 表示単位未滿を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある

2024年度第1回オークションの買応札量（1年商品・固定価格取引）

- 買応札量は約113.7億kWhとなり、2023年度第1回オークションの買応札量の約99.2%となった。
- 買応札量は前年度と同規模となり、買手のニーズ等に大きな変化は見られなかった。

＜1年商品 買応札量＞

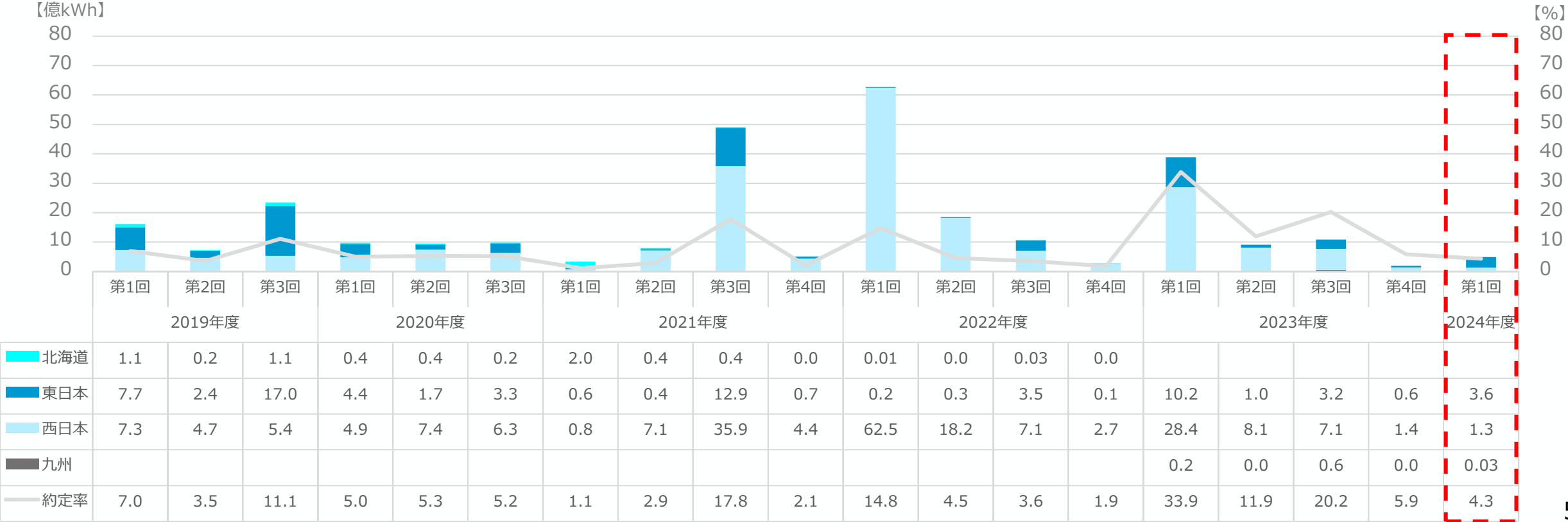


※ 表示単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある

2024年度第1回オークションの約定結果（1年商品・固定価格取引）

- 約定量は約4.9億kWhとなり、2023年度第1回オークションの約定量の約12.7%と大幅に減少した。
- また、約定率（約定量/買応札量）について、2023年度は例年度と比較して高い約定率を維持し、買手・売手の応札価格の目線が合ってきている様子がうかがえたが、2024年度第1回オークションの約定率は約4.3%にとどまった。

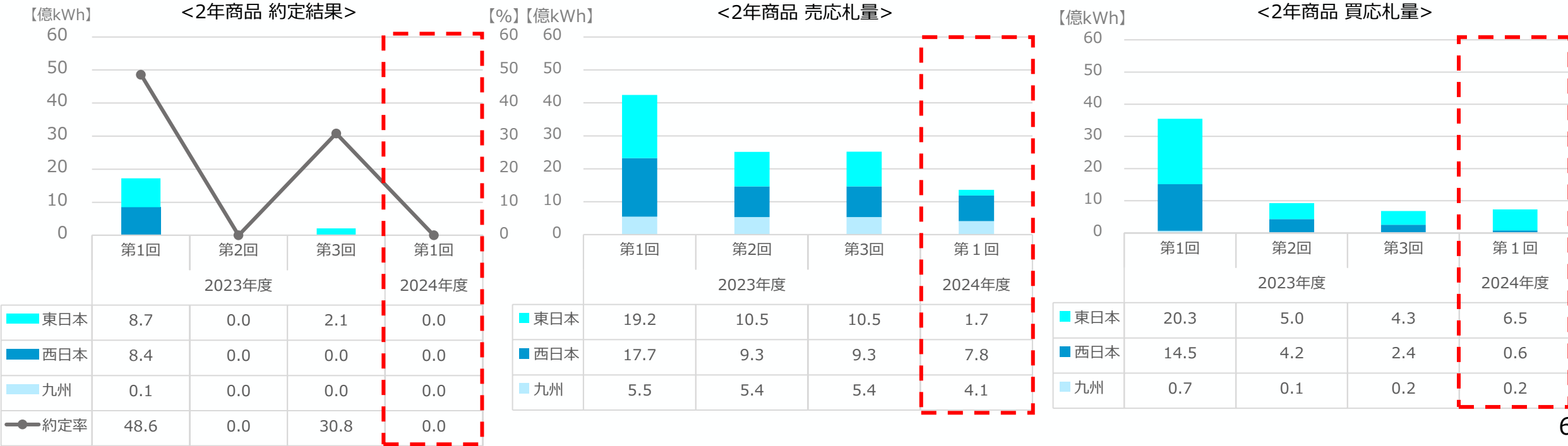
＜1年商品 約定結果＞



※ 表示単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある

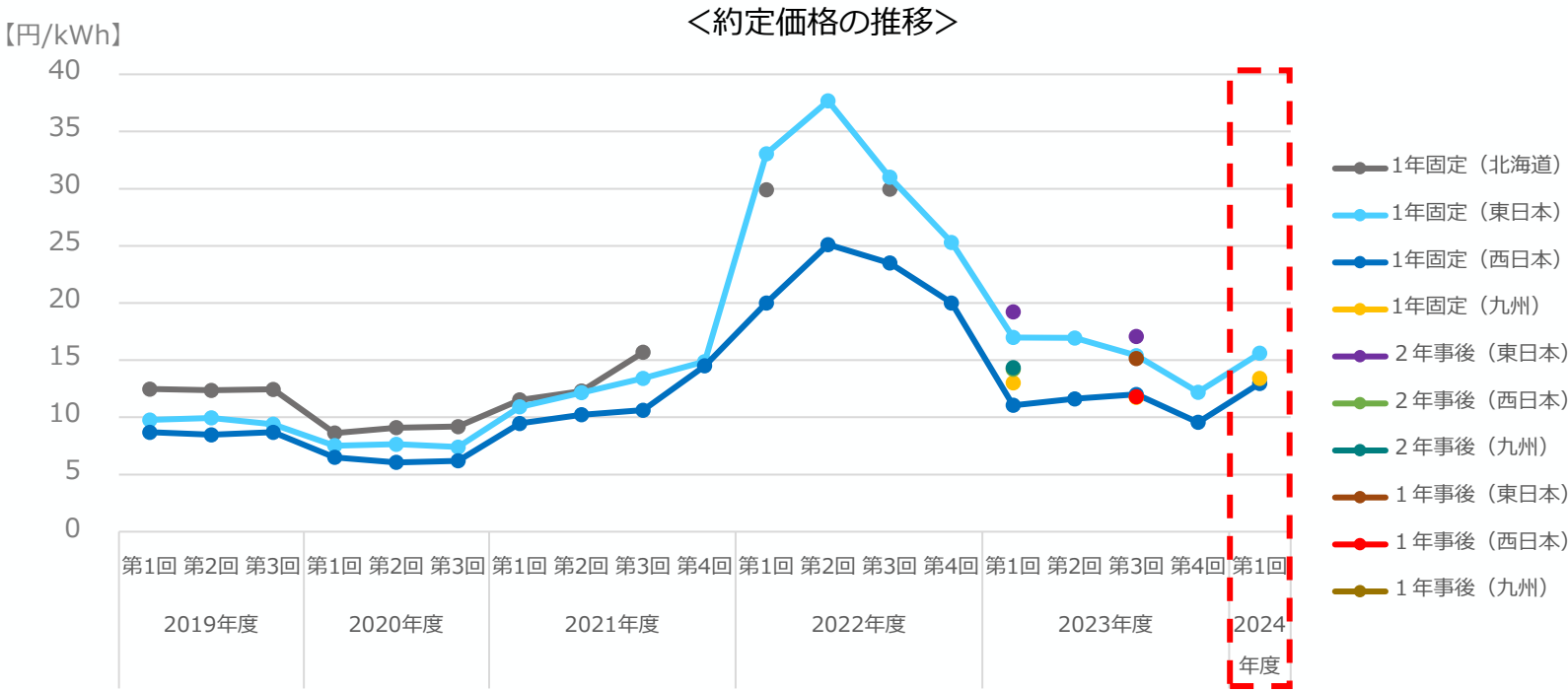
2024年度第1回オークションの結果（2年商品・事後調整付取引）

- 2024年度第1回オークションでは全エリアにおいて2年商品（2025年度・2026年度受渡し分）の約定はなかった。
- 売応札量は約13.5億kWhとなり、2023年度第1回オークションの売応札量の約31.9%となった。これは、2年商品に係る制度的供出量の控除対象（長期相対契約量・前年度2年商品約定量）の増加等が要因と考えられる。
- 一方、買応札量は約7.3億kWhとなり、2023年度第1回オークションの買応札量の約20.6%となった。これは、前年度に2年商品（2024年度・2025年度受渡し分）を約定した事業者からの買応札量の減少等が要因と考えられる。



2024年度第1回オークションの約定結果（約定価格）

- 1年商品・固定価格取引の約定価格は、東日本エリア15.60円/kWh、西日本エリア12.97円/kWh、九州エリア13.41円/kWhとなり、2023年度第1回オークションと比較し、東日本エリアは約0.92倍、西日本エリアは約1.17倍、九州エリアは約1.03倍となった。
- 過年度に引き続き、西日本エリアの約定価格は他エリアと比較して低い傾向にある。



＜参考価格＞

商品エリア	(参考)基準エリアの直近月までの平均エリアプライス		(参考)先物価格※3
	1年分※1	6か月分※2	
東日本	12.88	12.76	15.37
西日本	10.92	10.84	12.73
九州	10.28	10.33	

※1 スポット市場価格単純平均にて算出
(2023年9月1日～2024年8月31日)

※2 スポット市場価格単純平均にて算出
(2024年3月1日～2024年8月31日)

※3 1年間分の先物市場価格帳入値段単純平均にて算出
(8/30 2025年4月限～2026年3月限)

(参考) 2024年度第1回オークションにおける事後調整係数

- 事後調整付取引においては、買手のリスクを緩和する観点から、入札前に調整係数※1の公表をしている。
- 2024年度第1回オークションにおける事前公表値（加重平均）は、前年度に引き続き、九州エリアが他エリアと比較して低い結果となった。

<2024年度オークションにおける事後調整係数（2年商品）>

2024年度 第1回	事前公表値			約定
	最大値	最小値	加重平均	加重平均
東日本※2	—	—	0.36	—
西日本※2	—	—	0.36	—
九州※2	—	—	0.19	—

■ 供出上限価格と調整単価の算定に関する簡易イメージ（参考）

基準石炭価格(①)	50,000円/ton	1,000円/ton 増加(⑤)	+1,000円/ton	1,000円/ton 下落(⑥)	▲1,000円/ton
想定消費数量(②)	10,000千ton	想定消費数量(②)	10,000千ton	想定消費数量(②)	10,000千ton
石炭燃料費(①×②)	500,000百万円	石炭燃料費増加(⑤×②)	+10,000百万円	石炭燃料費減少(⑥×②)	▲10,000百万円
修繕費	40,000百万円				
減価償却費	50,000百万円				
その他固定費	210,000百万円				
容量確保契約金額	▲100,000百万円				
合計(③)	700,000百万円				
BL想定発電量(④)	50,000百万kWh	BL想定発電量(④)	50,000百万kWh	BL想定発電量(④)	50,000百万kWh
供出上限価格(③/④)	14.00円/kWh		+0.20円/kWh		▲0.20円/kWh
調整単価 (平均石炭価格が1,000円/ton変動した場合の円/kWh当たりの変動額)	0.20円/kWh				

（出所）第82回制度設計専門会合（2023年2月20日）資料6より抜粋

<参考：2023年度オークションにおける事後調整係数（2年商品）>

2023年度 第1回	事前公表値			約定
	最大値	最小値	加重平均	加重平均
東日本	0.39	0.30	0.36	0.33
西日本	0.39	0.06	0.22	0.06
九州※2	—	—	0.21	0.17

2023年度 第2回	事前公表値			約定
	最大値	最小値	加重平均	加重平均
東日本	0.39	0.36	0.37	—
西日本※2	—	—	0.37	—
九州※2	—	—	0.21	—

2023年度 第3回	事前公表値			約定
	最大値	最小値	加重平均	加重平均
東日本	0.39	0.36	0.37	0.39
西日本※2	—	—	0.37	—
九州※2	—	—	0.21	—

※1 供出上限価格の算定の際に用いる諸元（燃料の想定消費数量、想定発電量等）に基づき算定される、石炭価格が1,000円/トン変動した場合の変動額（円/kWh）

※2 売手側の制度的供出者が2者以下のため、加重平均値のみ事前公表される

今後のスケジュール等について

- 2024年度オークションは、10月に第2回、11月に第3回、1月に第4回が実施される予定。

<今後の取引スケジュール>

	受渡期間	取引価格	入札期間	取引実施日
第2回	1年	固定価格取引	2024年10月8~18日	10月18日
	2年	事後調整付取引	2024年10月8~18日	10月18日
第3回	1年	固定価格取引	2024年11月17~27日	11月27日
	1年	事後調整付取引	2024年11月19~29日	11月29日
	2年	事後調整付取引	2024年11月19~29日	11月29日
第4回	1年	固定価格取引	2025年 1月21~31日	1月31日

<各オークションにおいて取り扱う商品>

	第1回（8月）	第2回（10月）	第3回（11月）	第4回（1月）
1年商品 受渡し期間1年 (制度的供出量割合※1)	固定価格取引 (85%)	固定価格取引 (85%)	固定価格取引 (42.5%) 事後調整付取引 (42.5%+α※3)	固定価格取引 (任意供出)
長期商品 受渡し期間2年 (制度的供出量割合※2)	事後調整付取引 (15%)	事後調整付取引 (15%)	事後調整付取引 (15%)	—

※1 同年度オークションの約定量及び適格相対契約控除量等を除く
※3 第3回オークションの固定価格取引において約定しなかった売札量α

※2 前年度及び同年度オークションの長期商品約定量及び適格相対契約控除量等を除く

1. 第1回オークション結果

2. 2026年度受渡し分以降における値差への対応/今後の間接送電権

2026年度受渡し分以降における値差への対応/今後の間接送電権について

- 第94回制度検討作業部会（2024年6月28日）では、間接オークションの経過措置終了に伴い発行量が増加することを契機として、2026年度受渡し分以降の値差リスクを現行の間接送電権によって対応するものと結論づけることについては、慎重な検討が必要とされ、値差清算や間接送電権の在り方等に係る検討を引き続き深めていくとされた。
- この点、間接送電権を用いてBL市場における値差リスクをヘッジすることに関しては、BL市場との取引のタイミング・期間の不整合のほか、間接送電権が設定されているエリア間が限定されている点など、間接送電権をヘッジ手段として十分に機能させるに当たっての様々な課題が同作業部会で示されたところ。
- 加えて、間接送電権は、BL市場に限らず、相対取引をはじめとした様々なエリア間取引に係る値差リスクをヘッジする手段として導入されたものであり、その在り方の検討に当たっては間接オークションの経過措置終了後も見据えつつ、相対取引の動向等も考慮した議論を行う必要がある。
- そこで、こうした課題等のほか、間接送電権取引における実務的な観点等も十分に踏まえた上で、今後の間接送電権の在り方について検討を進めるため、間接送電権市場の開設者である日本卸電力取引所（JEPX）と資源エネルギー庁を共同事務局とする検討会を設置することとしてはどうか。
- また、BL市場における2026年度受渡し分以降の値差への対応については、当該検討会における間接送電権の議論の動向等も注視しつつ、現状行っている値差清算の在り方等を引き続き検討していくこととしてはどうか。

(参考) BL市場における値差への対応経緯

第94回制度検討作業部会
(2024年6月28日) 資料5-1より抜粋

- BL市場は、スポット市場を介して電気の受渡しを行っているため、スポット市場においてエリア分断が発生した場合に生じる値差の影響を受ける。こうしたことから、BL市場ではエリア間値差の発生状況等を踏まえつつ、市場範囲を設定してきた。
- また、事業者自らがエリア間値差をヘッジできる手段として、間接送電権が導入されているところ。
- 一方で、間接送電権の発行量は、系統利用ルールを間接オークションへ移行した経過措置の影響を受けており、当該経過措置が2025年度末まで継続することとなっている。
- こうした中、2022年度において、エリア間値差が拡大し、売手では費用を適切に回収できないリスクが、買手では約定価格で受渡しができないリスクが増大化した。そこで、**間接送電権の発行量等を踏まえ、暫定措置として2022年7月に値差の清算を導入し、2022年度7月以降及び2023年度の受渡し分に適用した。**
- その後の検討の結果、**当該経過措置の影響が残る2024年度・2025年度受渡し分については、市場範囲を見直すことで過大な値差が発生する可能性を低減させ、それでもなお発生する閾値以上の値差を清算する方向とし、2026年度受渡し分以降については改めて検討することとした。**

※2022年度の値差清算については、受渡し期中に導入したことから値差損による補填のみを行うとし、以降の値差清算は値差損益に対し補填・徴収を行うこととした。

(参考) 2026年度受渡し分以降における値差への対応の方向性

第94回制度検討作業部会
(2024年6月28日) 資料5-1より抜粋

- BL市場における値差リスクに対し間接送電権を用いてヘッジすることに関して、事業者からはBL市場との取引のタイミング・期間の不整合や、間接送電権の発行量・約定可能性等への懸念のほか、間接送電権が設定されているエリア間が限定されている点など、間接送電権をヘッジ手段として十分に機能させるに当たっての様々な課題について意見があった。
- また、間接送電権以外の値差への対応方法について、先物取引や相対契約の活用等も考えられるが、先物取引は東京・関西エリアに限られ利用できる者が限定的であること、相対契約は相手方との条件交渉であり必ずしも取引が成立するものではないことなどから、値差ヘッジ手段としては十分ではないとの意見があったところ。
- こうした課題等を踏まえると、間接オークションの経過措置終了に伴い発行量が増加することを契機として、2026年度受渡し分以降の値差リスクは現行の間接送電権によって対応するものと結論づけることについては、慎重な検討が必要であり、2025年度オークションの実施に向けて値差清算や間接送電権の在り方等に係る検討を引き続き深めていくこととしてはどうか。
- なお、2024年度オークションで約定した2年商品については2026年度にも受渡しが生じることとなるが、入札時において値差への対応を明確にし、事業者の予見性を確保する観点から、2024年度オークションで約定した2年商品については2026年度受渡し分にも値差清算を適用することとしてはどうか。

(参考) アンケート結果 (抜粋) <設問 1> 1 / 3

第94回制度検討作業部会
(2024年6月28日) 資料5-1より抜粋

2026年度受渡し分から値差の補填・徴収を行わないこととし、引き続き残る値差清算に係るリスクに対しては事業者自ら間接送電権を用いるなどしてヘッジする場合の考慮すべき事項 (懸念事項等)

■ 間接送電権の取引タイミング・期間

- ・ 間接送電権の取引タイミングとベースロード市場のタイミングが異なることで市場環境が変化してしまう中、その間エリア値差リスクを長期間保有し続けることになることが課題。【旧一電等】
- ・ 単月ずつの取引かつ2か月前のシングルプライス1回の成約機会であるため、販売時点でエリア間値差のヘッジが不透明であることから、エリアを超えた長期卸取引向けのヘッジに利用できない (例えば、年間、3か月、1か月等の商品の販売により当該懸念が緩和されると思料)。【旧一電等】
- ・ 仮にリスクヘッジを発電事業者に求める場合には、間接送電権の年間取引を認める等の対象範囲の拡充が必要。【旧一電等】
- ・ BL市場は受け渡し期間が1年間であるのに対して、現行の間接送電権の商品は向こう1か月先などと限定されているため、間接送電権により1年間の価格を即時ヘッジすることができない。【旧一電等】
- ・ 現状は実需給の2か月前に1週間毎の商品に入札をする形態。ヘッジ手法としては、より長期あるいは短期での入札機会が必要。【新電力】
- ・ BL市場への抛出事業者自らヘッジするとすると、現在の2か月前の1週間商品ではBL市場抛出時にヘッジができないため、結局エリア値差を最大限見積もって販売価格に加算するのではないか。【新電力】
- ・ 実需給2か月前に実施される間接送電権取引ではBL市場の約定量相当が必ず発行される保証はなく、間接送電権への応札量の全量が約定するとも限らないといった課題も考えられる。【旧一電等】
- ・ 間接送電権は週間単位であり、BL入札時点で約定可能性や価格感が不透明であるため見通しが立てづらい。年間商品の追加を希望。【新電力】
- ・ 取引機会が1度 (対象期間より1か月～2か月前) しかないため、取引機会を増やしてほしい。また、売り入札量に対して約定量が100%に達しない場合には、取引期間後であっても購入できる仕組みを検討してほしい。【新電力】

■ 間接送電権の発行業・約定可能性

- ・ 現状、間接送電権の発行業が見通せないことから、2026年度受渡し分については、様子見として値差清算を継続することも一案ではないか。【旧一電等】
- ・ 2026年度受渡し分から間接送電権発行業が増加しても、ヘッジに十分な量を約定できない可能性がある。【旧一電等・新電力】
- ・ 間接送電権は容量不足により落札後数量減少となる場合があり、リスクヘッジ可能な商品と言えない。【新電力】
- ・ 連系線の空き容量の状況次第で、間接送電権を利用してヘッジできないため、その場合には他の代替手段が少ないことが懸念事項となる。【新電力】
- ・ 現状も間接送電権の売り札が少ない。流動性が上がるルールを講じてほしい。【新電力】
- ・ 連系線事故時の運用容量やマージン減少によって売買がキャンセルされることによりヘッジ商品として機能しにくい。【旧一電等】
- ・ 今後間接送電権を用いてヘッジしようとしても、連系線工事期間はヘッジの取引が成立しにくいうえ、実際に値差が拡大する懸念がある。このリスクについては、現スキームでのBL取引者がリスクを負っていないため、リスク次第ではBLの活用を忌避する可能性がある。【新電力】

(参考) アンケート結果 (抜粋) <設問 1> 2 / 3

第94回制度検討作業部会
(2024年6月28日) 資料5-1より抜粋

2026年度受渡し分から値差の補填・徴収を行わないこととし、引き続き残る値差清算に係るリスクに対しては事業者自ら間接送電権を用いるなどしてヘッジする場合の考慮すべき事項 (懸念事項等)

■ 間接送電権の価格

- 間接送電権はエリア間値差を事前に固定化する権利 (リスクヘッジ機能) と認識。一方、市場原理が働けば、間接送電権価格は期待エリア間値差に収れんすることとなるため、このとき、間接送電権は市場間値差による売り手の不利益等を解消できないと考えられる。したがって、値差解消の方法を別途検討する必要が生じてくるのではないかと (上記の入札価格へのエリア間値差織り込みのほか市場統合・分割など) 。【旧一電等】
- 間接送電権に入札が集中し実際の発生しうる値差よりも高値になってしまう可能性があり、ヘッジの役割を果たせなくなるおそれがある。【新電力】

■ 間接送電権の商品設定

- 商品ラインナップが不足している。【旧一電等】
- 間接送電権で商品化されていない連系線の取り扱いについての検討は必要。【新電力】
- 現状のBL市場の値差補填対象エリア間に該当するエリア間の間接送電権がない場合、エリア間値差ヘッジが一部しか出来ないため、BL市場の値差補填に比べて値差ヘッジが難しくなる。【新電力】
- 間接送電権の商品ラインナップが限定的であり、エリアによっては値差ヘッジできないケースが発生することも課題。関西中部間などの商品の追加を希望。【新電力】

■ 間接送電権購入コスト等の取扱い (入札価格への織り込み)

- 間接送電権の購入コストは入札価格に織り込むべき。【旧一電等】
- 制度的に供出義務が残存する中では、値差清算に係るリスクを入札価格に反映できることが適切ではないか。具体的には、間接送電権を用いるなどのヘッジに係るコストの他、間接送電権の対象商品がない場合や対象商品があっても連系線の空容量不足などにより全量のヘッジが困難な場合には、過去の値差実績等を入札価格に反映する方法を認めてほしい。なお、ヘッジに係るコストを含む値差リスクを入札価格に反映することは、現状の値差の補填・徴収や石炭本体価格のリスクプレミアムの考え方と整合するものと思料。【旧一電等】
- リスクヘッジを発電側に求める場合には、分断値差のリスクプレミアムを適切にベースロード入札価格へ反映できるようなルール設計が必要。【旧一電等】

(参考) アンケート結果 (抜粋) <設問 1> 3 / 3

第94回制度検討作業部会
(2024年6月28日) 資料5-1より抜粋

2026年度受渡し分から値差の補填・徴収を行わないこととし、引き続き残る値差清算に係るリスクに対しては事業者自ら間接送電権を用いるなどしてヘッジする場合の考慮すべき事項 (懸念事項等)

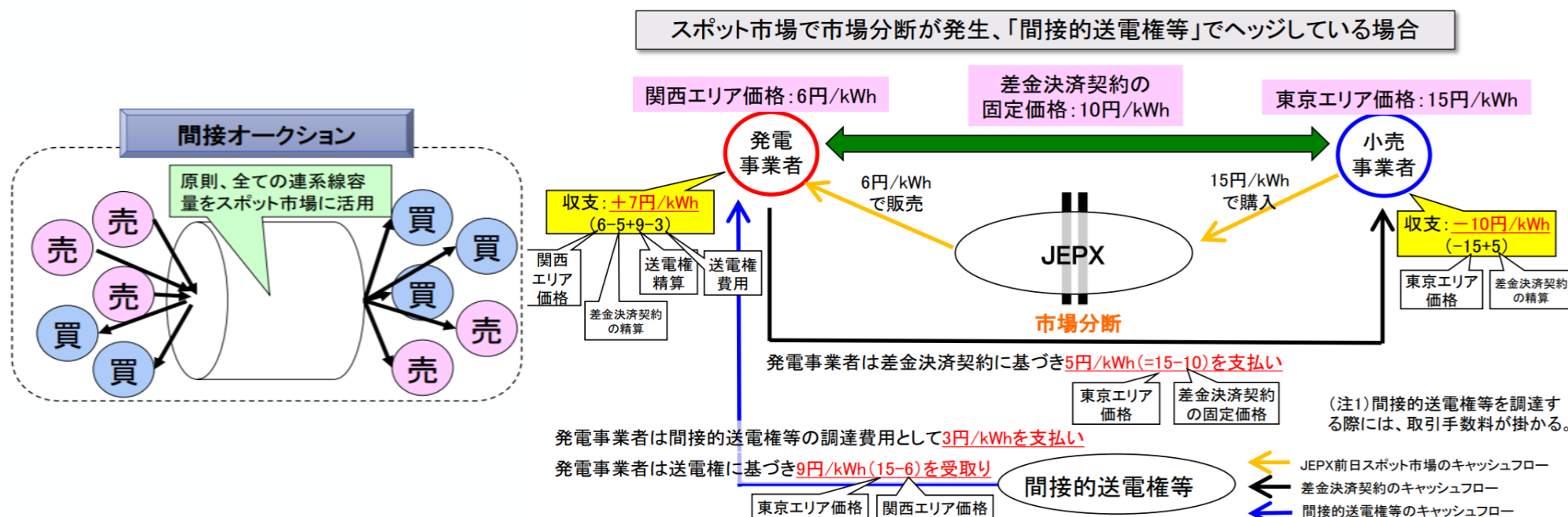
■ その他

- BL市場という制度の目的を踏まえ、供出義務が課せられた発電事業者側が値差清算に係るリスクを負うことがないような仕組みを検討してほしい。
【旧一電等】
- ベースロード市場が発電事業者へ供出義務を課している中、前々月の取引までヘッジ手段がないエリア間分断値差清算リスクを発電事業者へ負わせることが、制度設計の考え方として行き過ぎがないか慎重に議論してほしい。【旧一電等】
- 間接送電権を確実に落札するための高値入札やBL市場の応札価格に織込むヘッジコストの増大などが起こり得るものと考えられ、結果して、現状の制度 (BL市場の市場範囲を適宜見直し、市場範囲内で閾値を超える値差が発生した場合に補填) を維持することがBL市場の取引量を担保する側面もあるものと思慮。【旧一電等】
- 現物取引と紐づくものの差金決済となるため監査法人の判断によってはデリバティブ扱いとなり得る。【新電力】
- 値差分を事業者側でヘッジする場合、BL市場約定後にヘッジすることが考えられるが、BL市場への入札時点で当該ヘッジコストを予め見通すことは困難であることから、入札価格の算定にあたりヘッジに係るリスクプレミアムを考慮する等、不確実性に対する対処が必要になる。【旧一電等】
- 間接送電権の売り札の見込み量が不明であるため、広域機関の系統情報サービス・でんき予報・広域予備率Web公表システム等より連系線空き容量等の情報を確認して判断しているため、業務上の負荷が重くなっている点が懸念事項となる。業務負荷軽減のために、売り札見込み量の指標開示を検討してほしい。【新電力】

(参考) 市場分断時のヘッジ商品としての間接送電権

第67回制度検討作業部会
(2022年6月22日) 資料3より抜粋

- 経済合理的な電力供給体制と競争的な小売市場の実現のため、卸電力市場の更なる流動化に合わせ、系統線の利用ルールを見直し「間接オークション」を導入した。間接オークションでは物理的送電権の割り当ては行わず、全ての連系線利用をスポット市場を介して行うこととした。
- ただし、間接オークションを導入した場合、市場エリアを跨いだ取引を行う際に市場間値差が発生する可能性がある。
- そのため、**市場分断時の市場間値差をヘッジする商品として間接送電権を導入することとした**。また、間接送電権は一定期間における受渡しを行うB L市場、先渡市場の活性化にも資するよう設計することとした。



(出所) 第1回地域間系統線の利用ルールに関する検討会 (2016年9月1日) 資料5より抜粋
第6回地域間系統線の利用ルールに関する検討会 (2017年1月24日) 資料2より抜粋

(参考) 間接送電権による市場間値差のリスクヘッジ

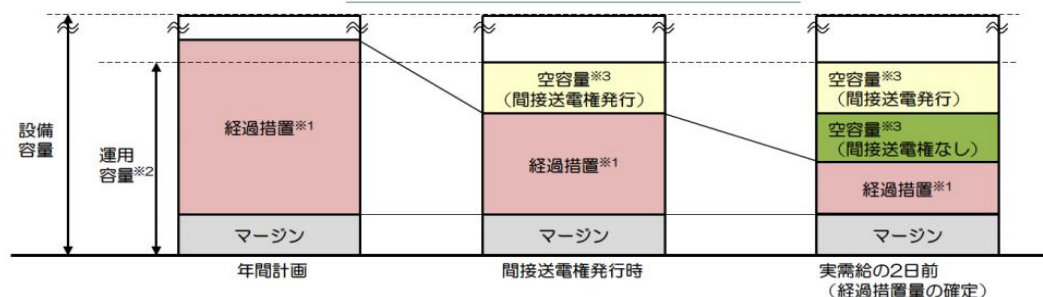
第64回制度検討作業部会
(2022年4月25日) 資料4より抜粋

- エリア間値差のリスクヘッジを行うために開発された間接送電権は、隣接するエリア間の値差を基準とし、発行量は連系線運用容量の空容量を上限として設定している。そのため、**間接オークションの経過措置が2026年3月まで残存する現状、間接送電権の発行量が限定**される状態である。
- 特に、現状大きな分断値差が発生している九州と本州を繋ぐ関門連系線においては**間接送電権発行時に「間接オークションにおける経過措置計画量＞運用容量」となることが多く、恒常的な送電権の発行ができていない状況**。そのため、特に経過措置がある現状において間接送電権によるリスクヘッジ機能は限定的か。

(参考) 間接送電権の発行量について

- 間接送電権は、運用容量からマージンと経過措置の数量を除いた量を発行する。
- 運用容量、マージンについては、広域機関にて取り纏められ、公表される。年間計画以降では、月間、2営業日前と実需給に近づくにつれ精査された計画が公表される（作業計画の変更、需給状況等を考慮）。
- 間接送電権の発行可能量については、経過措置の数量が影響し、**経過措置が適切に減少すれば、間接送電権の発行可能量が増えることが期待される**。そのため、間接送電権の発行前に経過措置の減少事由が予見されている場合は、事業者は、経過措置の減少を行う更新計画を広域機関へ提出することを求めているところ。

間接送電権の発行量の推移イメージ



※1 経過措置は、潮流の相殺を考慮したうえで、長期計画における運用容量（連系線を流れる最大値）まで発行され、実需給に向けて削減される。
 ※2 運用容量とは、流通設備を損なうことなく、供給信頼度を確保した上で、流通設備に流すことのできる電力の最大値をいう。作業計画、需給状況等により変化する。
 ※3 経過措置の減少状況により、空容量が発生しない場合もある。

(参考)九州⇒中国 関門連系線 間接送電権発行状況

2019年度 0週 / 43週

2020年度 5週 / 52週

発行週	売入札量 (MW)	約定価格 (円/kWh)	約定量 (MW)
4月第2週	183.4	0.02	183.4
4月第4週	183.4	0.03	183.4
5月第1週	93.4	0.20	93.4
12月第2週	79.7	0.01	79.7
12月第3週	79.7	0.01	79.7

2021年度 2週 / 52週

発行週	売入札量 (MW)	約定価格 (円/kWh)	約定量 (MW)
5月第1週	192.8	0.01	127.5
3月第4週	110.8	1.11	110.8

※ J E P X の H P 資料をもとに作成

(参考) BL市場と間接送電権との関係について

第69回制度検討作業部会
(2022年8月26日) 資料3より赤枠追加

- 第67回制度検討作業部会において、「2025年度までは間接送電権のリスクヘッジ機能が限定的であるが、2026年度以降は当初設計通り間接送電権によるリスクヘッジができる可能性もあるところ、BL市場と連系線利用の在り方についてどのように考えるか」とお示した。
- 当初の設計志向通り、間接送電権で値差のヘッジを行うことで「固定的な価格」での受渡しができるかどうか、検証が必要ではないか。
- 間接オークションの経過措置は2025年度末まで残存することとなり、現状の間接送電権の発行量が限定されていることについて考慮が必要。2025年度までの状況と2026年度以降の状況については、切り分けて検討する必要があるのではないか。

論点2：連系線利用権・間接送電権との関係について

第67回制度検討作業部会
(2022年6月22日) 資料3より抜粋

- BL市場設計時、間接オークションとの整合性を図るため、BL市場の取引について独立して連系線利用権を付与せず、BL市場で成立した取引もスポット市場を介してエリア間取引を行うこととされた。
- 一方で、スポット市場を介す以上、市場の分断状況によってはBL市場での約定価格と約定した電気の受渡し価格が異なるリスクがあることから、分断発生頻度等を考慮して市場範囲を北海道・東日本・西日本の3エリアとした。
- BL市場の値差を全額清算する等値差が発生しない制度とした場合、結果としてスポット市場を介さずBL市場の受渡しを行っていることと同義となり、間接オークションの導入目的であった連系線利用の公平性・公正性から離れてしまう可能性がある。
- エリア間値差のリスクヘッジについては、2019年度より間接送電権を導入している。間接送電権はBL市場と独立して議論・設計したものの、BL市場や先渡市場の活性化に資するよう設計されたものである。
- 他方で、間接オークションの経過措置が2025年度末まで残存することにより、間接送電権の発行量は限定されている状況。そのため、現状、一部エリアでは間接送電権によるリスクヘッジ機能は限定的と考えられる。
- 2025年度までは間接送電権のリスクヘッジ機能が限定的であるが、2026年度以降は当初設計通り間接送電権によるリスクヘッジができる可能性もあるところ、BL市場と連系線利用の在り方についてどのように考えるか。

(参考) 2024年度・2025年度受渡し分における値差への対応について

第70回制度検討作業部会（2022年10月3日）資料3より赤枠追加

- 値差への対応として、②市場範囲の分割・統合を行う場合、過大な値差が発生する可能性は減少する。市場の流動性は低下するが、値差の急激な拡大状況や、市場参加者の事業性への影響を踏まえると、2024年度受渡し分（2023年度オークション）より市場範囲を見直すことも考えられるか。また、市場範囲はどのように考えるべきか。
- 一方で、市場範囲を見直してもなお、一定程度の値差が発生する可能性は否定できない。また、2022年度のように年度内に急激に値差が拡大する可能性もあり、市場範囲を見直しただけでは十分な対応ができない可能性も考えられる。
- また、③閾値以上の値差を清算する手法については、2023年度受渡し分までの対応方法とも同様の方法であり、固定的な価格での受渡しにも近づくものである。市場間値差がある程度の範囲内であり、予見性がある場合には、値差損益清算のみでの対応も考えられる。
- 一方で、清算を行う場合も、約定価格の上昇や値差の急激な拡大とともに、市場参加者の事業性への影響も拡大する可能性があるなか、値差損益清算についてどのように考えるか。
- 例えば、市場範囲を見直すことで過大な値差が発生する可能性を低減させたとうえで、それでもなお発生する値差については、2023年度受渡し分までの対応と同様に、閾値以上の値差を清算することも考えられるか。

(参考) 値差の補填・徴収の考え方

一般社団法人日本卸電力取引所取引規程別紙
「ベースロード市場 値差の補填・徴収の考え方」
2023年8月4日改訂（抜粋）

(1) 補填額及び徴収額の考え方

値差の補填及び徴収条件並びに値差の補填額及び徴収額を以下のとおり算出し、「(2)補填原資の考え方」で算出する原資の範囲で補填する。補填及び徴収は、エリアごとの取引を対象として、年度単位で算出する。ただし、2022年度受渡し分においては、2022年7月21日から2023年3月31日の取引の補填のみ対象となる。補填及び徴収額は以下のとおりとする。ただし、入札エリアと基準エリアが同一の場合、補填及び徴収の対象としない。

(ア) 以下の算出値が正の場合、算出値に期間取引量を乗じた額を売りの場合は補填、買いの場合は徴収する。

対象価格※×(1－閾値)－

(BL 約定価格＋期間平均エリアプライス－期間平均基準エリアプライス)

(イ) 以下の算出値が正の場合、算出値に期間取引量を乗じた額を売りの場合は徴収、買いの場合は補填する。

(BL 約定価格＋期間平均エリアプライス－期間平均基準エリアプライス)－対象価格※×(1＋閾値)

※対象価格：売手事業者＝注文価格、買手事業者＝約定価格