

# 間接送電権について

2026年1月23日

資源エネルギー庁

# はじめに

- 第101回制度検討作業部会（2025年4月1日）では、「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会 とりまとめ」（2025年3月、以下「とりまとめ」という。）の報告を行い、間接送電権の制度・在り方等について御議論いただいた。
- 今回は、とりまとめの振り返りを行った上で、新たな連系線での間接送電権の設定、週間商品の売入札価格の見直し及び年間商品の導入の具体的な導入時期等、並びに間接送電権の発行に係る役割分担について、御議論いただきたい。

# **1. 「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会とりまとめ」の振り返り**

2. 新たな連系線での間接送電権の設定

3. 週間商品の売入札価格の見直し

4. 年間商品の導入

5. 間接送電権の発行に係る役割分担について

# 「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会とりまとめ」

- とりまとめにおいて、以下のとおり、①新たな連系線での間接送電権の設定、②取引の適正化、③新たな商品設定について整理が行われた。

## ①新たな連系線での間接送電権

- 北海道→東北（順方向）、東北→東京（順方向）、中部→北陸（逆方向）、中部→関西（逆方向）、北陸→関西（逆方向）、関西→中国（逆方向）の連系線・潮流方向について、2026年度分から新たに商品を設定することとされた。

## ②取引の適正化

- 週間商品の売入札価格の見直し等が整理され、2026年度の取引から新たな売入札価格の設定方法が適用されることとされた。

## ③新たな商品設定

- 新たに4月1日～翌年3月31日を対象期間とする年間商品の導入について整理され、制度の導入時期については、システム改修等の状況を踏まえつつ、2026年度以降できるだけ早いタイミングを目指すこととされた。

# (参考) 新たな連系線での間接送電権の設定

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 新たな連系線での間接送電権の設定

- 間接送電権の取引に当たっては一定の手数料 (0.01円/kWh) が発生すること等を踏まえ、当初は期待値差が0.01円/kWh を上回る蓋然性が高く、ある程度の取引量が見込まれることの条件を満たす5連系線・6商品(北海道→東北(逆方向)、東京→中部(順・逆方向)、関西→四国(逆方向)、中国→四国(逆方向)、中国→九州(逆方向))を発行することとされた。
- 本検討会では、過去、第4回間接送電権の在り方等に関する検討会(2019年12月5日)において、商品の設定は年間を通じた市場分断の状況等を考慮した上で検討を行うこととされていたことを踏まえ、直近の市場分断の状況等を確認し、間接送電権の導入時と同様、期待値差が0.01円/kWh を上回る連系線・潮流方向について、新たに間接送電権を設定することとされた。
- 具体的には、2023年4月から2024年3月までの間におけるエリア間値差に基づき期待値差を算定すると、既に商品設定がされている連系線・潮流方向に加えて、北海道→東北(順方向)、東北→東京(順方向)、中部→北陸(逆方向)、中部→関西(逆方向)、北陸→関西(逆方向)、関西→中国(逆方向)は期待値差が0.01円/kWh を上回っていたことから、これらの連系線・潮流方向について2026年度分から新たに商品を設定することとされた。

# (参考) 週間商品の売入札価格について

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 取引の適正化③（売入札価格の見直し）

- また、売入札価格が間接送電権の設定基準とした期待値差と同様に0.01円/kWhに設定されており、各連系線・潮流方向によって異なる足下の値差の発生状況を踏まえた価格設定になっていないことも、約定価格が発生値差より低い状況が恒常的に発生している要因となっていると考えられる。こうしたことから、売入札価格の見直しについても、検討が行われた。
- 売入札価格の見直しは、間接送電権の約定価格が市場において決まるべきものということを当然の前提としつつ、
  - ① 市場分断によって必然的に発生する値差リスクを固定化するために、広域取引を推進するためのインフラとして、間接送電権という商品を提供するという目的
  - ② 間接送電権市場に係る費用を最小化することで、値差収益を活用した連系線増強のための資金を最大限確保するという目的を同時に達成する観点から行うべきとされた。
- こうした観点から、新たな売入札価格の設定については、売入札価格を実際の値差の発生状況にリンクさせて決める方式とし、一方で、その際には、売入札価格が急激に上がることで事業者による市場への参加を過度に抑制することがないように一定の配慮を行うこととされた。

# (参考) 週間商品の売入札価格について

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 週間商品の売入札価格について①：基本的考え方

- 具体的な週間商品の売入札価格については、前年同時期における値差の実績を参考にしつつ、入札を行う直近の値差の動向（前年からの変動率）を勘案し、基本的には、各連系線・潮流方向別に、①N－1年X月の値差平均 × (②N年X－3月の値差平均/ ③N－1年X－3月の値差平均) の式に基づき算定することとされた。
- その際、事業者による市場への参加を過度に抑制することがないように一定の配慮を行う観点から、上述の算定式に一定の調整係数を乗じることとされた。

### ＜売入札価格の見直し案（N年X月分）＞

$$\frac{\text{① N－1年X月の値差平均}}{\text{取引対象月の値差平均（前年）}} \times \left( \frac{\text{② N年X－3月※の値差平均}}{\text{入札実施月の前月の値差平均（当年）}} / \frac{\text{③ N－1年X－3※月の値差平均}}{\text{入札実施月の前月の値差平均（前年）}} \right) \times \text{調整係数}$$

- ・ 発生値差に比して約定価格が低い状況が恒常的に発生することで、収益目的の利用につながっていると考えられる点も踏まえ売入札価格を見直す趣旨に鑑み、①～③のいずれかが0以下となる場合の売入札価格は0.01円/kWh。ただし、②と③が0の場合は①×調整係数が売入札価格。
- ・ 算定の結果、0.01円/kWhを下回る場合は0.01円/kWhが売入札価格。
- ※ 本資料内においてX－3月はX月の3か月前の月を指す。

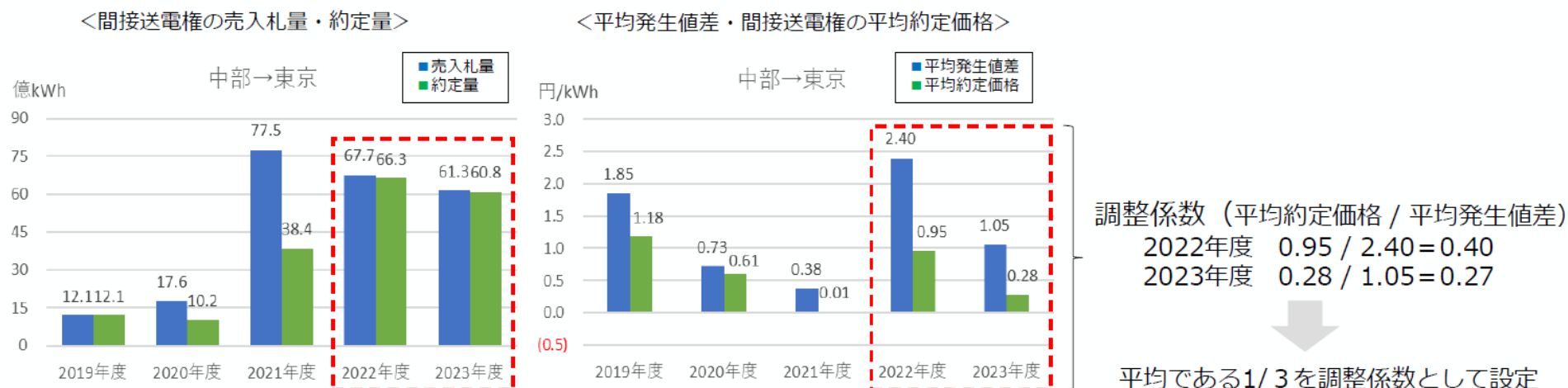
- また、売入札価格については、今般の見直し後の取引状況等を踏まえ、適切なタイミングで必要な見直しを行うこととされた。

# (参考) 週間商品の売入札価格について

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 週間商品の売入札価格について②：調整係数の考え方

- 調整係数については、売入札量に対する約定量の割合が比較的高く一定の競争が働いていると考えられ、かつ、経過措置の影響が限定的で経過措置終了後の取引環境に比較的近いと考えられる中部→東京間（2022年度・2023年度）における平均発生値差と間接送電権の約定価格の比を踏まえ、1/3とすることとされた。



- ※ 間接送電権の売入札量・約定量は、取引日を基準として各年度別に集計。
- ※ 間接送電権の平均約定価格は、取引日を基準として各年度別に集計。
- ※ 平均発生値差は、各年度に取引される間接送電権の対象期間（間接送電権の約定がなかった期間も含む）中に発生した値差の平均。

# (参考) 週間商品の売入札価格について

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 週間商品の売入札価格について③：上限設定等

- 見直し案に基づく売入札価格を導入した場合、調整係数を設けたとしても、「前年同月の値差平均」や、「前年からの変動率」（②N年X－3月の値差平均 / ③N－1年X－3月の値差平均）の数値次第では、売入札価格が過度に高く設定されることも想定される。
- こうした事情による過度な売入札価格の上昇に備えた上限設定も必要であり、「前年同月の値差平均」や、「前年からの変動率」が売入札価格に与える影響の緩和を目的として、以下の数値のうち、最小値を売入札価格の上限とすることとされた。
  - (1) 入札実施直近1年間（N－1年X－2月～N年X－3月）の値差平均 × 調整係数
  - (2) N－1年X月の値差平均 × 200%（前年からの変動率上限） × 調整係数
- また、新たな売入札価格の設定方法については、2026年度の取引から適用することとされた。

# (参考) 年間商品の導入について

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 新たな商品設定

- 本検討会においては、現物の長期取引の活用に向けた議論の状況を踏まえ、長期の卸取引のヘッジ手段として、新たに間接送電権の長期商品を追加する方向で議論が行われた。
- 長期商品の設計を行うに当たっては、長期の卸取引の実態を踏まえることが重要である。この点、長期の卸取引については相対の1年商品が基本となっているほか、ベースロード市場の受渡期間も1年が基本となっている。
- また、長期取引におけるヘッジ手段を充実させる観点からは、取引期間が異なる複数の長期商品を追加し、様々な取引に対応することが望ましいが、間接送電権が、連系線の空容量を上限として発行されていることを考えると、商品の種類が増加することで各商品の発行量が減少することにも留意が必要である。
- 更に、長期の卸取引のヘッジに関しては、対象期間が長期になればなるほど、連系線の空容量（間接送電権の発行量）の変動リスクが高まり、間接送電権の発行量の設定次第では、間接送電権の約定後にキャンセルされるリスクが高まるといった点も考慮する必要がある。
- これらの点を踏まえ、まずは、現状の週間商品に加えて、新たに4月1日～翌年3月31日を対象期間とする年間商品の設定を検討することとされた。また、制度の導入時期については、システム改修等の状況を踏まえつつ、2026年度以降できるだけ早いタイミングを目指すこととされた。
- なお、年間商品等の商品の在り方については、新たな商品追加後の取引状況を見つつ、必要に応じて見直しを行っていくこととされた。

1. 「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会とりまとめ」の振り返り

**2. 新たな連系線での間接送電権の設定**

3. 週間商品の売入札価格の見直し

4. 年間商品の導入

5. 間接送電権の発行に係る役割分担について

# 新たな連系線での間接送電権の設定について

- とりまとめにおいては、2023年度時点の市場分断の状況等を確認し、期待値差が0.01円/kWhを上回る連系線・潮流方向について、新たに間接送電権の商品を設定することとされた。具体的には、既に商品が設定されている連系線・潮流方向に加えて、北海道→東北（順方向）、東北→東京（順方向）、中部→北陸（逆方向）、中部→関西（逆方向）、北陸→関西（逆方向）、関西→中国（逆方向）の連系線・潮流方向について、2026年度分から新たに商品を設定することとされた。
- 一方、これらの連系線・潮流方向のうち、中部→北陸（逆方向）、中部→関西（逆方向）、北陸→関西（逆方向）の3つの連系線・潮流方向について、2026年度から開始される中地域における交流ループ運用により運用容量の増加が見込まれ、市場分断率、期待値差について、とりまとめ時に想定していたものを下回る可能性がある。
- そのため、これらの3つの連系線・潮流方向については、2026年度の商品の設定を見送り、交流ループ運用開始後の市場分断の状況及び値差等について、少なくとも2026年度の状況を踏まえた上で、商品の設定について改めて整理することとしてはどうか。
- 一方、北海道→東北（順方向）、東北→東京（順方向）、関西→中国（逆方向）について、24年度及び25年4～12月においても、引き続き期待値差が0.01円/kWh以上発生していることも踏まえ、2026年度4月の取引（2026年6月受渡分）から、取引を開始することとする。

# (参考) 各エリア間における期待値差の状況等 (2023年度)

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## (参考) 各エリア間における期待値差の状況等について

第1回間接送電権の制度・在り方等に関する検討会  
(2025年1月24日) 資料4より抜粋

### 各エリア間における期待値差の状況等 (2023年4月～2024年3月)

連系線	方向	市場分断時の平均値差 (円/kWh)※1	市場分断率 (%) ※2	期待値差 (円/kWh)	間接送電権 設定状況
北海道→東北	順	2.83	3.16	0.09	
	逆	3.80	5.30	0.20	○
東北→東京	順	4.35	19.98	0.87	
	逆	0.00	0.00	0.00	
東京→中部	順	2.79	1.77	0.05	○
	逆	3.49	31.99	1.12	○
中部→北陸	順	3.52	0.12	0.00	
	逆	3.01	42.85	1.29	
中部→関西	順	2.09	0.07	0.00	
	逆	2.86	48.70	1.39	
北陸→関西	順	0.00	0.00	0.00	
	逆	1.82	5.92	0.11	
関西→中国	順	0.00	0.00	0.00	
	逆	4.68	1.16	0.05	
関西→四国	順	0.00	0.00	0.00	
	逆	5.53	3.75	0.21	○
中国→四国	順	0.00	0.00	0.00	
	逆	5.70	2.68	0.15	○
中国→九州	順	0.00	0.00	0.00	
	逆	4.09	13.48	0.55	○

※1 市場分断時において、プラス又はマイナスのどちらか一方の値差を抽出した母集団の平均値

※2 全取引のうち、プラス又はマイナスのどちらか一方の値差が生じた割合

29

7

(参考) 各エリア間における期待値差の状況等 (2024年度、2025年4月～12月)

2024年度

連系線	方向	市場分断時の平均値差 (円/kWh) ※ 1	市場分断率 (%) ※ 2	期待値差 (円/kWh)	間接送電権設定状況
北海道→東北	順	2.86	11.4	0.33	
	逆	3.14	8.8	0.28	○
東北→東京	順	3.87	24.9	0.97	
	逆	-	0.0	0.00	
中部→北陸	順	4.77	0.4	0.02	
	逆	2.61	38.5	1.00	
中部→関西	順	4.77	0.4	0.02	
	逆	2.74	42.0	1.15	
北陸→関西	順	-	0.0	0.00	
	逆	3.81	3.8	0.15	
関西→中国	順	-	0.0	0.00	
	逆	2.74	1.4	0.04	


26年度  
より交  
流ルー  
プ運用  
開始

2025年度  
(4月～12月のみ)

連系線	方向	市場分断時の平均値差 (円/kWh) ※ 1	市場分断率 (%) ※ 2	期待値差 (円/kWh)	間接送電権設定状況
北海道→東北	順	3.26	17.8	0.58	
	逆	5.14	13.3	0.68	○
東北→東京	順	3.60	30.7	1.10	
	逆	-	0.0	0.00	
中部→北陸	順	4.65	0.5	0.02	
	逆	1.95	28.8	0.56	
中部→関西	順	4.45	0.4	0.02	
	逆	2.07	34.0	0.70	
北陸→関西	順	-	0.0	0.00	
	逆	2.70	5.4	0.14	
関西→中国	順	-	0.0	0.00	
	逆	4.57	12.0	0.55	

26年度  
より交  
流ルー  
プ運用  
開始

※ 1 市場分断時において、プラス又はマイナスのどちらか一方の値差を抽出した母集団の平均値 ※ 2 全取引のうち、プラス又はマイナスのどちらか一方の値差が生じた割合 (出所) JEPX HPより資源エネルギー庁作成

- 
1. 「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会とりまとめ」の振り返り
  2. 新たな連系線での間接送電権の設定
  - 3. 週間商品の売入札価格の見直し**
  4. 年間商品の導入
  5. 間接送電権の発行に係る役割分担について

# 週間商品の売入札価格の見直し

- とりまとめにおいては、現状、週間商品の約定価格が発生値差より低い状況が恒常的に発生しており、その要因は、週間商品の売入札価格が間接送電権の設定基準とした期待値差と同様に0.01円/kWhに設定されており、各連系線・潮流方向によって異なる足下の値差の発生状況を踏まえた価格設定になっていないことにあると整理された。そのため、売入札価格を見直し、前年同時期における値差の実績を参考にしつつ、入札を行う直近の値差の動向（前年からの変動率）を勘案し、2026年度の取引から以下のとおり新たな売入札価格の設定方法が適用されることとされた。

<売入札価格（N年X月分）>

①  $\frac{N-1\text{年}X\text{月の値差平均}}{\text{取引対象月の値差平均（前年）}}$  × (②  $\frac{N\text{年}X-3\text{月※の値差平均}}{\text{入札実施月の前月の値差平均（当年）}}$  / ③  $\frac{N-1\text{年}X-3\text{月※の値差平均}}{\text{入札実施月の前月の値差平均（前年）}}$ ) × 調整係数（1/3）

※ x-3月はx月の3か月前の月を指す。

- ・ ①～③のいずれかが0以下となる場合の売入札価格は0.01円/kWh。ただし、②と③が0の場合は①×調整係数が売入札価格。
- ・ 算定の結果、0.01円/kWhを下回る場合は0.01円/kWhが売入札価格。
- ・ ただし、以下の数値のうち、最小値を売入札価格の上限とする

(1) 入札実施直近1年間（N-1年X-2月～N年X-3月）の値差平均 × 調整係数（1/3）

(2) N-1年X月の値差平均 × 200%（前年からの変動率上限） × 調整係数（1/3）


- ・ **今後、2026年度4月の取引（2026年6月受渡分）より、新たな売入札価格の設定方法を適用することとする。**

1. 「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会とりまとめ」の振り返り
2. 新たな連系線での間接送電権の設定
3. 週間商品の売入札価格の見直し
4. **年間商品の導入**
5. 間接送電権の発行に係る役割分担について

# 年間商品の導入について

- とりまとめにおいて、長期の卸取引のヘッジ手段として、新たに、4月1日～翌年3月31日を対象期間とする年間商品の設定を検討することとされた。また制度の導入時期については、システム改修等の状況を踏まえつつ、2026年度以降できるだけ早いタイミングを目指すこととされた。
- あわせて、とりまとめにおいては、年間商品の取引のタイミング、発行量等、売入札価格について一定の整理が行われたところ。
- また、後述のとおり、年間商品の導入に際して、JEPXと広域機関の間の間接送電権の発行に係る役割分担について整理を行った。
- これらを踏まえ、**年間商品を2026年9月の取引（2027年度受渡分）から導入する（※）。**

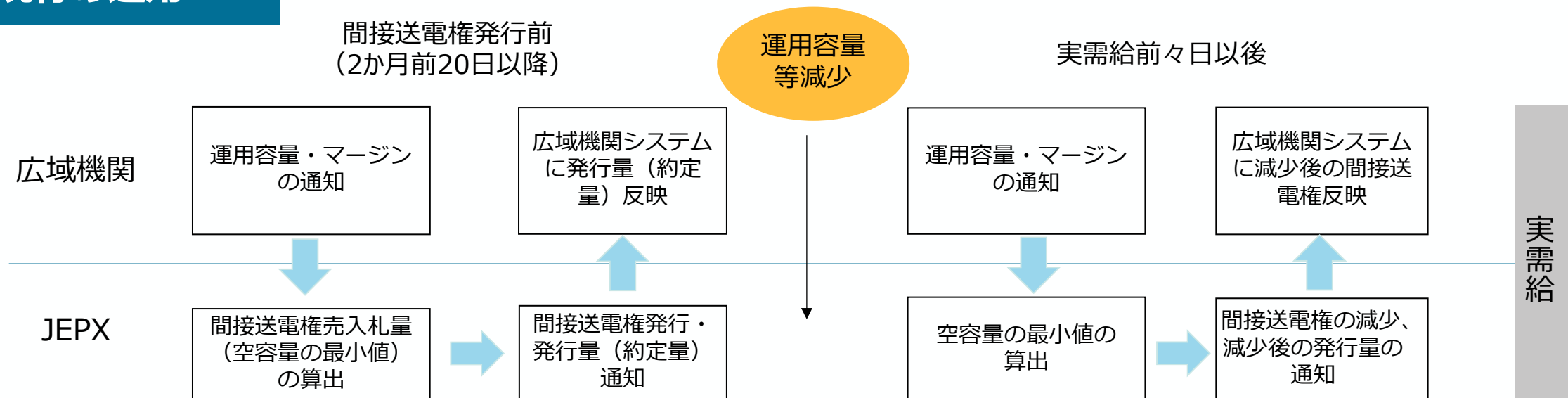
（※）なお、導入にあたっては、2027年9月を目途とする広域機関システムの改修までは、引き続きJEPXにおいて、現行システム環境の下で、間接送電権の約定量（年間商品の約定量と週間商品の約定量の合計値）を広域機関に通知する。

- 
1. 「間接送電権の制度・在り方等に関する検討会とりまとめ」の振り返り
  2. 新たな連系線での間接送電権の設定
  3. 週間商品の売入札価格の見直し
  4. 年間商品の導入
  5. **間接送電権の発行に係る役割分担について**

# 間接送電権の発行に係る役割分担について（1 / 3）

- 現在、間接送電権の売入札量は、JEPXが、週間商品の市場取引の実施前（実需給の2か月前20日以降）に、広域機関から当該時点の連系線の運用容量・マージン等の通知を受け、当該情報を元に商品の対象期間における連系線の空容量の最小値を算出し、決定している。
- 他方、年間商品の導入にあたり、とりまとめにおいては、年間商品等の発行量の算定について、広域機関が一定の役割を担うこととされた。

## 現行の運用

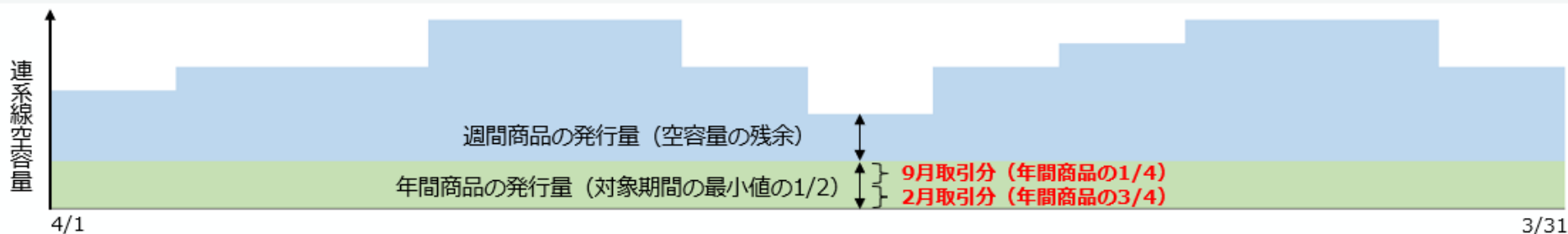


# (参考) 発行量の算定における広域機関の役割

「間接送電権の制度・在り方等  
に関する検討会 とりまとめ」  
(2025年3月) より抜粋

## 論点②：年間商品の発行量等②

- こうしたことを踏まえ、年間商品の発行量については、まずは9月に1/4、2月に3/4を割り振ることを基本とし、9月の取引において未約定があった場合には、2月の取引対象に充てることとされた。
- また、各取引タイミングにおける発行量については、年間商品の導入後の取引状況等を踏まえ、適切なタイミングで必要な見直しを行うこととされた。
- このほか、間接送電権の発行量の算定について、現在は、週間商品の取引が行われるタイミング（実需給の2か月前）より前に、OCCTOがその時点で把握している連系線の空容量情報等をJEPXに対して通知し、その情報を元にJEPXが実際の間接送電権の発行量を算定しているが、年間商品等の発行量の算定についても、OCCTOが一定の役割を担うこととされた。
- なお、何らかの事情により連系線の空容量が減少し、実需給断面において年間商品と週間商品の約定量の合計が連系線の空容量を超過した場合におけるキャンセルの取り扱いについては、年間商品と週間商品のそれぞれを按分して約定をキャンセルすることとされた。



# 間接送電権の発行に係る役割分担について（２／３）

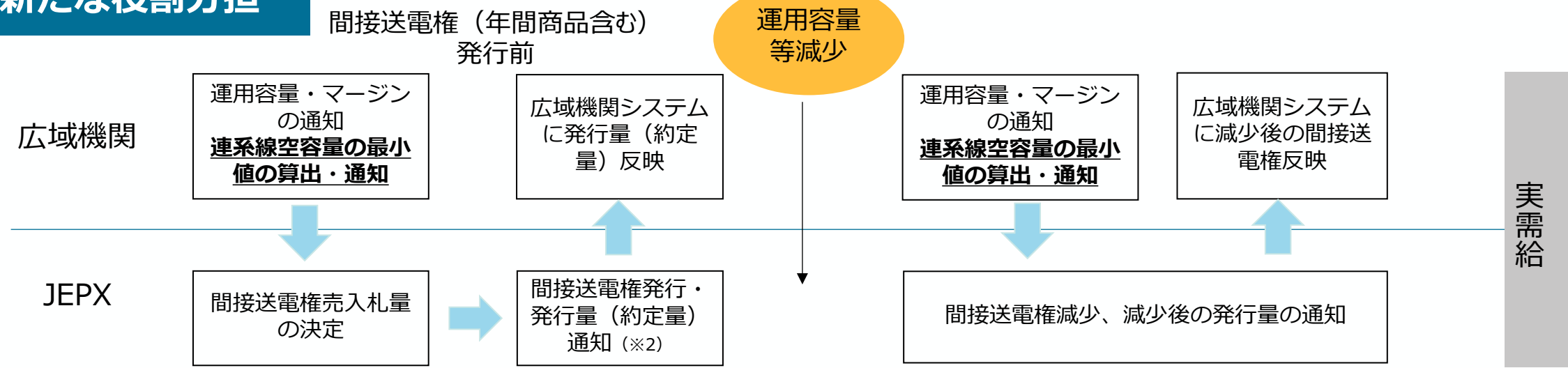
- 今回、新たな連系線・潮流方向の商品の設定及び年間商品の導入に伴い、間接送電権の売入札量の算定において、対象期間・計算量が増加し、JEPXの対応量が増えることになる。
- また、新たな連系線・潮流方向の商品の設定によって対象が増加することや、年間商品は対象期間が1年と長期に渡ることから、連系線の事故、作業停止の変更などに伴う空容量の変動により間接送電権の約定がキャンセルとなる（減少処理を行う）リスクが従前よりも高まる。
- 一方、広域機関において、2027年9月を目途に、間接送電権の年間商品の導入を踏まえたシステムの改修を予定している。同システムの改修後は、広域機関のシステムを活用し、間接送電権の各商品に対応する連系線の空容量の最小値を算出することが可能となる見込み。（※）
- 以上を踏まえ、2027年9月以降、最新の系統情報を把握する広域機関が、間接送電権の売入札量及び発行量の減少量の算定におけるJEPXの対応量軽減のため、JEPXへの支援を強化する方向で役割分担を見直してはどうか。

（※）なお、システム改修の費用負担については今後検討。

# 間接送電権の発行に係る役割分担について（3 / 3）

- 具体的には、2027年9月以降、間接送電権の発行（売入札量の決定）は、引き続きJEPXが行うことを前提に、週間商品、年間商品ともに各商品に対応する連系線空容量の最小値の算出については、広域機関が行いJEPXに通知する（※1）という形で、役割分担を見直すことが妥当ではないか。
- なお、2027年8月以前については、新たな連系線・潮流方向の商品及び年間商品を含め、引き続き現行の運用に基づき、JEPXが間接送電権の発行及び運用を行うものとする。

## 新たな役割分担



（※1）広域機関が通知する各商品に対応する連系線空容量の最小値の他、週間商品、年間商品の各商品については、JEPXが売入札量を決定する上での対応を軽減するため、売入札量と同じ値になるように各商品毎に割り当てた値も通知する。

（※2）26年9月以降年間商品の導入後、広域機関システムの改修までは、JEPXにおいて、現行システム環境の下で年間商品の約定量と週間商品の約定量の合計値を広域機関に通知する。広域機関システム改修後は、広域機関システム内でそれぞれの約定量を受領し、処理を行う。