

【燃料費】 川合委員からのご質問に対する回答

2023年4月4日
北陸電力株式会社

1. 燃料調達コストの分解及び備船料の管理状況

- 当社の燃料売買契約において、LNGおよび重油は、発電所までの持届契約であり、CIF(品代・備船料・保険)に関する契約を一括して売主と行っております。
- 一方、石炭は、品代、備船料、保険に関する各契約は個別に契約しております。当社の実績(2022年11-2023年1月)では、石炭CIF価格に占める品代の割合は95%、備船料・海上保険は5%程度となっております。
- なお、備船契約については、一年以上の期間契約(特定船舶・COA※)およびスポット備船を組み合わせた契約ポートフォリオとしており、今後も安定調達と変動対応(所要量・市況)の両立を図ってまいります。

※COA : Contract of Affreightmentの略。船舶の決めなく、特定の期間に特定の隻数を配船する契約。

■ 各燃種の契約先

		LNG	重油	石炭
契約先	品代			売主
	備船料	売主	売主	船会社
	保険料			保険会社

■ 石炭調達コストの分解

		自社購入実績 [22/11-23/1月]
CIF		430\$/t(100%)
品代		409\$/t(95%)
備船料		20\$/t(5%)
保険料		少

■ 備船契約

		自社備船実績 [22/11-23/1月]
特定船舶		58万t(7隻)
COA		96万t(14隻)
スポット		29万t(4隻)

(備考) 船腹需給・市況により契約比率は都度変わりうる。

2. 船のサイズに制約がある場合のコスト削減

- 当社の石炭火力発電所への入港時の喫水制限等により、敦賀・七尾大田・富山新港の3港ともケーブサイズ(載貨重量約18万t/隻)の船型は入港不可であり、パナマックス(載貨重量約7万t/隻)を基本的な石炭の受入船型としております。
- 一方、一般的なパナマックスに比べて、より多くの積載が可能な「幅広浅喫水船」(載貨重量約9万t/隻)を活用し、効率的に輸送※を行うことで石炭輸送費用の低減を図っております。(パナマックスから幅広船への切替により、2008年現行原価対比で▲3.5億円/年の効率化[2021年度実績])。 ※特に航路の長い豪州を中心に、幅広船を活用

■次世代石炭船「ほくリンク」(幅広船)



(2022年6月竣工)

幅広浅喫水船の特長：

水深制限のある港への大量輸送を行なうため、7万t積パナマックス型ばら積み船の通常船型の全幅を広げ、喫水の浅い船型としている。積載量も一般的なパナマックス比2万t増量となり輸送効率が向上。

	幅広浅喫水船 (ほくリンク)	一般的なパナマックス
全長	約235m	約229m
全幅	約38m	約32m
型深	約20m	約20m
載貨重量	約9万t	約7万t

3. 石炭スポット価格形成に対する日本電力の影響度

- 川合委員のご認識の通り、Global Coalなどのスポット指標価格が基準となり、スポット価格だけでなく、当社の長期契約価格にも反映されております。
[長期契約価格の例：Global Coal 豪州ニューキャッスル港FOB受渡し価格 + α (プレミアム)]
- また、スポット指標価格(Global Coal)は、スクリーン実取引等に基づきIndexが決定されるが、Index準拠のスポット取引までは含まれないことから、実際のスクリーン取引に加わらない限り価格形成に参加できないことが実態であります。なお、当社は、スクリーン取引の対象となる標準的な石炭よりも高品位な石炭を志向する理由から、スクリーン取引に参加しておりません。

■ Global Coal の概要

		概 要
主な価格指標		NEWC（豪州ニューキャッスル港でのFOB受渡条件）、RB（南アフリカリチャーズベイ港でのFOB受渡条件）など
期間		毎日
価格決定方法		市場参加者がスポット取引を行うスクリーン上でのBid/Offer価格および実取引価格によって算定
対象銘柄		Global Coalの標準品位炭
(例) NEWCの 主な標準 品位	発熱量	6,000kcal/kg(水分等を引いた真の発熱量ベース)
	全水分	10.0%(積地での計測値)
	灰分	13.0%(積地での計測値)
	硫黄分	0.60%(積地での計測値)

出典：経済産業省 資源エネルギー庁「石炭マーケット研究会報告書(参考資料)」(2018年4月) およびGlobal Coalホームページより作成