

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

日本卸電力取引所・資源エネルギー庁

1. 本検討会の検討概要等

2. 検討事項

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

3. 今後の検討の進め方等

本検討会の検討概要等

- 地域間（エリア間）連系線の利用については、従来「先着優先」と「空おさえの禁止」を原則として、広域機関によって利用計画が管理されていた。公正な競争環境の下で送電線の利用と広域メリットオーダーの達成を促し、更なる競争活性化を通じた電気料金の最大限の抑制、事業者の事業機会の拡大を実現していくため、連系線利用ルールを見直すこととし、市場原理に基づきスポット市場を介して行う「間接オークション」が2018年10月より導入された。
- これに伴い、連系線容量の制約によりエリア間で市場分断が発生し、スポット市場において地域間の価格差（値差）が発生する場合、相対取引等のエリア間取引を行う当事者は、当事者間で合意した取引価格によって電気の受渡しを行うことができないリスクを抱える。こうしたことから、2019年度から、値差リスクをヘッジするための手段として、間接送電権が導入された。
- 間接送電権については、導入時の検討において、その後の活用状況等を踏まえ、改めて制度の見直しについて検討を行うこととされたところ。制度導入から約5年が経過する中、これまでの取引実績等を踏まえつつ、一部の事業者に対して市場分断時の値差の補填等を行う経過措置が2025年度に終了するなどの制度を取り巻く環境の変化に対応できるよう、本検討会においては主に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検討を行った。

(参考) 間接送電権市場の概要について

(参考) 間接送電権市場の概要

- 間接送電権市場では、以下の方式に沿ってオークションが行われている。

項目	内容
市場管理者	・日本卸電力取引所 (JEPX)
取引主体	・売入札：JEPX (連系線空容量と経過措置計画量をもとに発行可能量を計算) ・買入札：電気の実物を売買できる事業者
オークション方式	・シングルプライスオークション
商品の形態	・週間24時間の商品 (土曜日から金曜日) ・2ヶ月前の20日以降に4～5週間分の週間商品を取引 ・入札単位 (最低入札量：0.1MW、最低入札価格：0.01円/kWh)
対象連系線	・「期待値差が0.01円/kWhを上回る蓋然性が高いもの」かつ「ある程度の取引量が見込まれること」を勘案し、以下の5つの地域間連系線が対象 【北本直流幹線】(北海道～東北：逆方向) 【東京中部FC】(東京～中部：順方向・逆方向) 【本四連系線】(中国～四国：逆方向) 【阿南紀北直流幹線】(関西～四国：逆方向) 【関門連系線】(中国～九州：逆方向)
清算方法	・スポット市場の売買代金決済と同タイミングで実施 ・オブリゲーション型 (エリア間値差がプラスの場合は保有者の収入となるが、マイナスの場合は保有者の支出となる) ・間接送電権の保有量のうち、JEPXの売り約定量、買い約定量の合計値を上回る部分については、清算を行わない

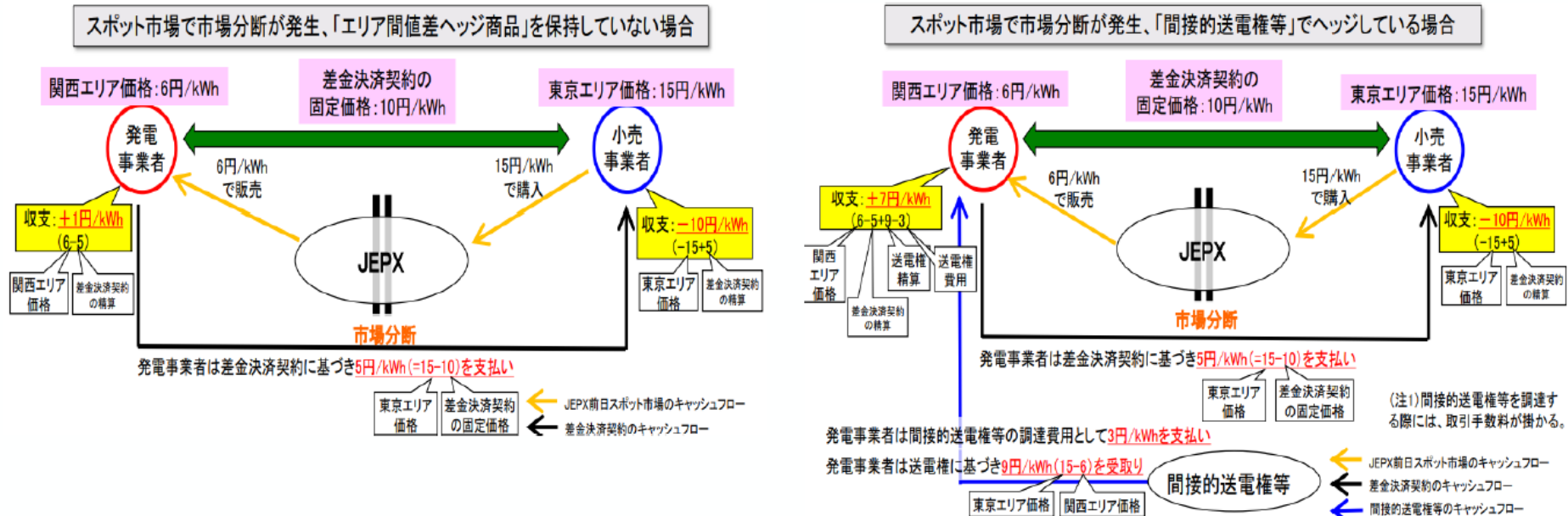
(参考) 間接送電権の目的・趣旨について

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

間接送電権の目的・趣旨

- 発電事業者・小売事業者間の差金決済契約※等において市場価格変動リスクを分担することも考えられるが、電力の受渡し時まで値差が確定せず、値差リスクそのものはヘッジできないことなどから、値差リスクを軽減するヘッジ手段が求められ、**エリア間取引における値差の影響を固定化することができる間接送電権が導入されているところ。**

※下記例では差金決済契約の精算は、「差金決済契約の固定価格（発電事業者と小売事業者が事前に取り決める価格）」と「東京エリア価格」の値差に基づき行われると仮定。



1. 本検討会の検討概要等

2. 検討事項

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

3. 今後の検討の進め方等

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) 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

1. 本検討会の検討概要等

2. 検討事項

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

3. 今後の検討の進め方等

取引の適正化①

- 間接送電権はエリア間取引における値差の影響を固定化する趣旨で導入されたものであり、その制度設計の際には、競争が進むことで間接送電権の約定価格が期待値差に収斂していくことや、エリア間取引に付随して間接送電権が利用されることが想定されていた。
- しかし、これまでの間接送電権取引をみると、結果として発生した値差（発生値差）と、約定価格を比較した場合、約定価格が低くなる傾向がみられる。また、個々の取引と間接送電権の紐付けを行う場合に取引スキームが煩雑となること等を踏まえ、間接送電権の利用者は、間接送電権の保有量の範囲内、かつ、スポット市場における電力取引の約定量の範囲内であれば値差の精算を受けられることとしていることで、間接送電権の利用者はエリア間の相対取引等を行っていない場合であっても、スポット市場で約定していれば、「発生値差－間接送電権の約定価格」分の収益を得ることも可能となっている。
- そうした中、間接送電権の原資である値差収益が、値差の影響の固定化ではなく収益を目的とした間接送電権の利用者等へ流れ、結果として、連系線の増強費用に充てられる値差収益が減少するような取引状況は適正ではないとの指摘もある。
- このような状況を踏まえ、本検討会では、間接送電権の導入趣旨を考慮しつつ、取引の適正化に向けた対応が必要とされ、主に①間接送電権の活用方法等の周知、②売入札価格の見直しに向けた議論が行われた。

(参考) 間接送電権の売入札量・約定量について

間接送電権の売入札量・約定量 (2019年度～2023年度)

- 中部→東京間、九州→中国間では売入札量に対する約定量の割合が特に高く、当該エリア間におけるニーズの高さがうかがえる。一方、東京→中部間は、売入札量に対する約定量の割合が極めて低い状況にある。



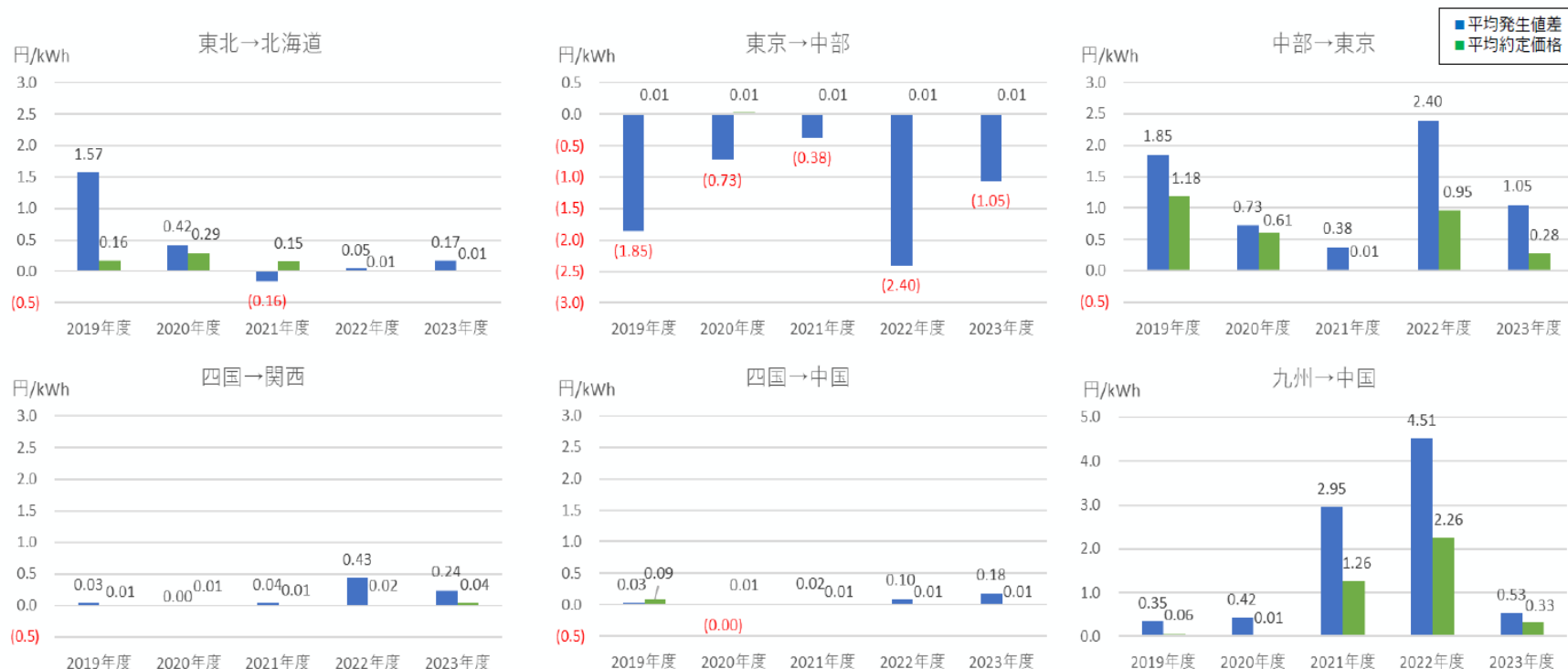
※ 間接送電権の売入札量・約定量は、取引日を基準として各年度別に集計。

(参考) 平均発生値差・間接送電権の平均約定価格について

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

平均発生値差・間接送電権の平均約定価格 (2019年度～2023年度)

- 比較的ニーズが高いと考えられる中部→東京間、九州→中国間を含め、結果的に生じた値差に比して、平均約定価格が低くなる傾向がある。また、売入札価格である0.01円/kWhで約定されるケースも多いことがうかがえる。

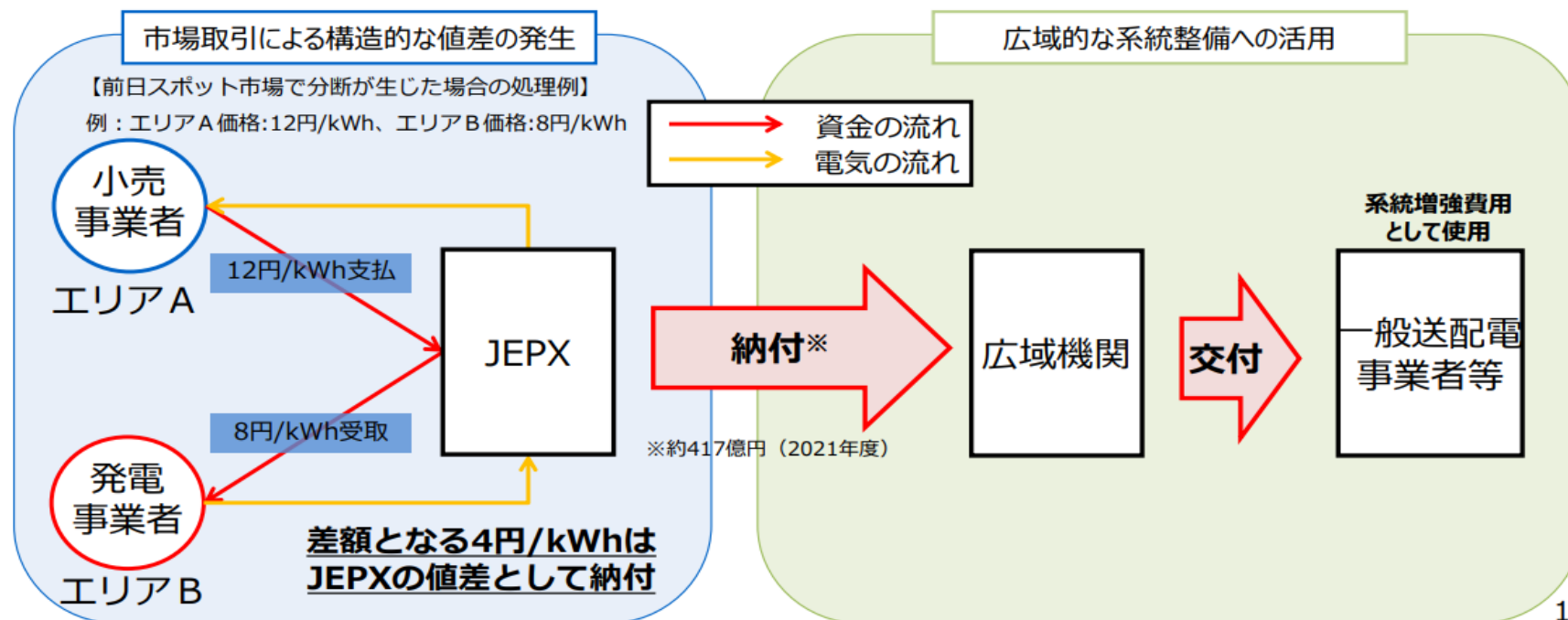


※ 間接送電権の平均約定価格は、取引日を基準として各年度別に集計。
 ※ 平均発生値差は、各年度に取引される間接送電権の対象期間（間接送電権の約定がなかった期間も含む）中に発生した値差の平均。

(参考) 市場値差の構造について

(参考) 市場値差の構造

- 連系線混雑によって市場分断が起きると、分断されたエリア内で売買を成立させる処理がなされるため、**分断されたエリア間で構造的に値差が発生**する。市場値差の活用は、**計画的な連系線の増強費用に充てることで地域間値差の縮小を目指す**ことを目的とするため、その活用主体は**我が国全体の送配電網の整備に係る判断を適切に行うことができる広域機関が適切**とされた。
- このため、日本卸電力取引所（JEPX）において値差が発生した場合には、**毎事業年度、その金額を広域機関に納付することとし、広域機関が系統増強等の費用について広域系統整備交付金として交付を行う**仕組みとされている。



取引の適正化②（間接送電権の活用方法等の周知）

- 間接送電権の約定価格が発生値差よりも低い状況が恒常的に発生していることが、制度創設当時に想定しなかった収益目的の利用につながっていると考えられることを踏まえると、こうした状況を是正するための取組が重要である。
- 約定価格が発生値差よりも低い状況が恒常的に発生している要因の1つとして、間接送電権の適切な活用方法がわからず取引に消極的な事業者も存在し、それにより競争が限定的になっていること等が考えられる。本検討会では、適切な活用方法等を改めて周知するため、実務の観点も踏まえた活用例等の紹介を行った。
- このほか、電気の実物取引を目的としない裁定取引を行う場合には、JEPX取引規程に違反する可能性があることから、市場参加者には、引き続きこうした規程を十分に踏まえた上で適正に取引を行う必要がある旨を周知した。

実際の活用例（間接送電権を活用する場合）

第2回間接送電権の制度・在り方等に関する検討会
(2025年2月27日) 資料3より抜粋

	購入	販売		購入	販売
エリアA	10円/kWh	JEPX A	⇒	エリアA	10円/kWh
エリアB	JEPX B	11円/kWh		エリアB	12.5円/kWh

前項の様にエリア間格差が想定以上になってしまうと、損益が大きく変動してしまうため、エリア間値差の固定を行う必要がある。
具体的にはエリアAとBの間接送電権を購入することで、損益の変動をヘッジすることが可能となる。

A/B間の間接送電権を0.5円/kWhで購入していた場合の損益

	購入	販売	損益
エリアA	10円/kWh	10円/kWh	0円/kWh
エリアB	12.5円/kWh	11円/kWh	▲1.5円/kWh
間接送電権	A→B @ 0.5円/kWh		+2.0円/kWh
合計損益			+0.5円/kWh

AB間の格差－間接送電権
購入金額 = 2.5円/kWh -
0.5円/kWh = 2.0円/kWh

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。

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。

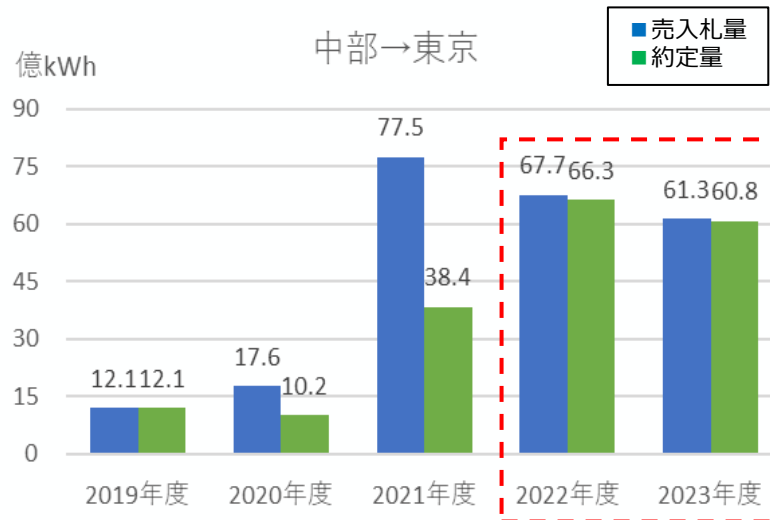
※ 本資料内においてX－3月はX月の3か月前の月を指す。

- 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。

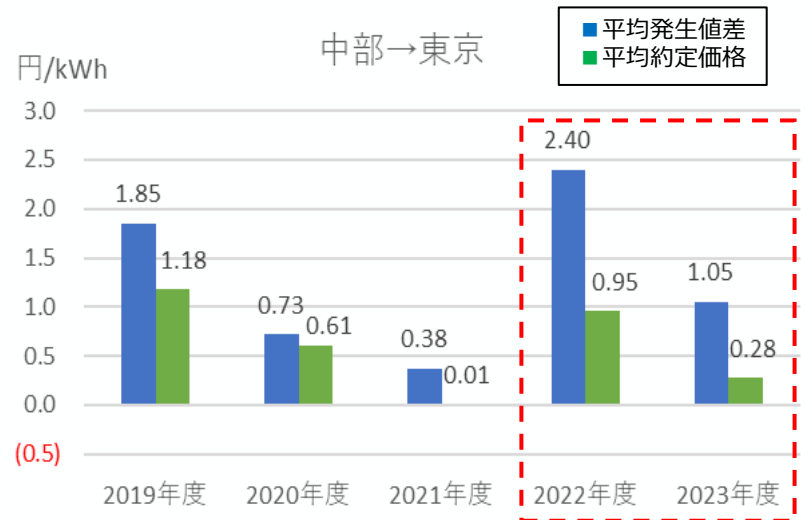
週間商品の売入札価格について②：調整係数の考え方

- 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>



<平均発生値差・間接送電権の平均約定価格>



調整係数 (平均約定価格 / 平均発生値差)

2022年度 $0.95 / 2.40 = 0.40$

2023年度 $0.28 / 1.05 = 0.27$



平均である1/3を調整係数として設定

※ 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。

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。

1. 本検討会の検討概要等

2. 検討事項

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

3. 今後の検討の進め方等

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。

年間商品の導入に伴う検討事項（論点）

- 年間商品の導入に伴い本検討会では以下の事項について検討を行った。

論点① 年間商品の取引のタイミング

論点② 年間商品の発行量等

論点③ 年間商品の売入札価格

論点①：年間商品の取引のタイミング

- 本検討会では、長期の卸取引等のスケジュールを考慮した上で、年間商品の取引のタイミングを設定することが望ましいと考えられることを踏まえ、①旧一般電気事業者による卸販売入札など一年商品の取引が本格化するタイミング（例：9月）で行う、②一年商品の取引が固まるタイミング（例：2月）で行う、③両方のタイミングで行う、という3つの案をベースに議論が行われた。
- その結果、それぞれの案にメリット・デメリットがあることから、最終的には実務の観点及び事業者のニーズを踏まえ、案③で具体化を進めることとされた。
- ベースロード市場での売買実績が多い事業者等を対象に、「仮に年二回の取引を行う場合には、どのタイミングで間接送電権の取引を行えると最も望ましいか」という点についてヒアリングを実施したところ、9月と2月に取引を行うことを希望する回答が最も多かった。
- こうしたことから、年間商品の取引タイミングについては、9月と2月を基本としつつ、具体的な取引日時については、週間商品の取引実務なども踏まえながら、今後事務局において更なる具体化を図ることとされた。
- 一方で、9月に取引を行うことについては、9月頃は翌年度のヘッジ対象量が未確定であり、需給計画の見通しが立たず応札しづらいなどの意見もあったことから、発行量の配分の検討に際しては、これらの意見も考慮することとされた。

(参考) 各案のメリット・デメリットについて

論点①：年間商品の取引のタイミング②

- 年間商品の取引タイミングと、それぞれのメリット・デメリットについては、以下のとおり。

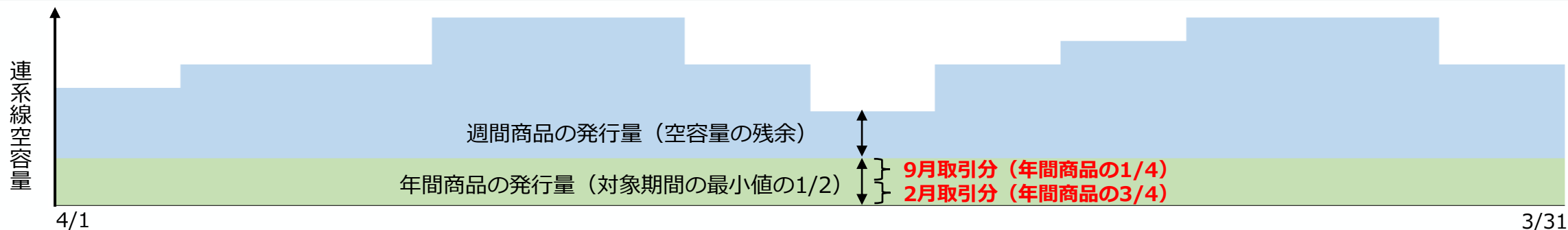
	取引タイミング	メリット・デメリット
案①	一年商品の取引が本格化する タイミング (例：9月)	○ 早期にエリア間値差の固定化が可能となり、値差を見積もる指標もできることから、エリア 跨ぎの販売・購入を行う際の価格の判断がしやすくなる。 × 年間の需給計画等が固まりきっておらず、事業者によっては取引に参加しにくい場合もあり、 競争が限定的になり得る。
案②	一年商品の取引が固まる タイミング (例：2月)	○ 年間の需給計画等を固めた状況で値差のヘッジを行うことが可能となり、多くの事業者が取引 に参加しやすい。 × 早期にエリア間値差の固定化を図りたいなどのニーズには応えきれない。
案③	案①と②のいずれの タイミングにおいても 取引を実施	○ 早期にエリア間値差の固定化を図りたいなどのニーズに応えつつ、年間の需給計画等を固めた 状況での取引も可能になる。 × 各回に取引の参加者が分散されることにより、各回の競争が限定的となり得る。また、各回の 商品発行量が減少することの影響にも留意する必要がある。

論点②：年間商品の発行業等①

- 連系線の空容量の範囲内で間接送電権を発行していることを踏まえると、年間商品の発行業については、対象期間内における空容量の最小値を上限とすることが考えられるが、年間商品の取引が実需給よりも相当程度前に行われることを考えると、連系線の事故などに伴う空容量の変動により約定がキャンセルとなるリスクが高い点について留意する必要がある。また、実需給の2か月前に行われている週間商品の取引にも、引き続き一定の需要があることを考えると、週間商品に対しても一定の発行業を割り振る必要性がある。
- これらの点を勘案し、年間商品の発行業の上限については、対象期間内の空容量の最小値の1/2とし、年間商品の取引の残余も含め、残りの空容量は週間商品の発行業に充てることとされた。
- その上で、年間商品の発行業を、9月と2月の取引にどのように割り振るかという点についても議論が行われた。この点に関連する事項についても事業者へヒアリングを行ったところ、「9月頃は翌年度のヘッジ対象量が未確定であり、需給計画の見通しが立たず応札しづらい」などと答えた事業者からは、実需が多いタイミングでの取引に、より多く発行業を配分すべきとの意見が多かった。
- 加えて、9月に間接送電権の取引を行うことについては、①9月の取引に参加しづらいという事業者が一定数いると考えられる中、9月と2月に同等の発行業を配分することで9月の取引における競争が限定的となってしまう、②実需に基づく取引が確定しない中で、エリア間の値差ヘッジを目的としない利用者が約定しやすい環境となることは望ましくない、③取引のタイミングが早いほど、連系線の空容量（間接送電権の発行業）の変動リスクが高まり、9月の発行業の設定次第では、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。

論点②：年間商品の発行業等②

- こうしたことを踏まえ、年間商品の発行業については、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業については、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、間接送電権の発行業の算定について、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業を算定しているが、年間商品等の発行業の算定についても、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。



論点③：年間商品の売入札価格について①（基本的考え方）

- 年間商品の売入札価格については、週間商品の売入札価格の考え方を参考に設定することとされた。
- 年間商品の約定価格は、理論的には、当該商品の取引期間の平均値差の値に収斂していくことが想定される。このため、直近の値差の実績を参考としつつ、他方で、市場への参加を過度に抑制しないという観点にも配慮しながら年間商品の売入札価格を定めることとした。
- 具体的には、年間商品の売入札価格については、入札を行う直近1年間の値差の実績に調整係数（1/3）を乗じて各連系線・潮流方向別に、以下の式に基づき算定することとされた。

<年間商品の売入札価格案（N年度分）>

- ・ 9月取引分：N-2年9月～N-1年8月の値差平均 × 調整係数
- ・ 2月取引分：N-1年2月～N年1月の値差平均 × 調整係数

※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。

論点③：年間商品の売入札価格について②（上限設定等）

- また、入札を行う直近1年間の値差の実績が特殊事情により近年に比べ著しく高い場合など、売入札価格が過度に高く設定されることも考えられることを踏まえると、週間商品と同様に上限設定も必要であり、具体的には、近年の値差の発生状況と比較して過度に高い価格設定とならないよう、週間商品の上限設定も参考にしつつ、以下の数値を売入札価格の上限とすることとされた。

<年間商品の売入札価格上限案（N年度分）>

$$\cdot N-4\text{年度}\sim N-2\text{年度の値差平均} \times \text{調整係数} \times 200\%$$

- なお、年間商品の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。

1. 本検討会の検討概要等

2. 検討事項

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

3. 今後の検討の進め方等

今後の検討の進め方等

- 本検討会では、これまでの取引実績等を踏まえつつ、一部の事業者に対して市場分断時の値差の補填等を行う経過措置が2025年度に終了するなどの制度を取り巻く環境の変化に対応できるよう、他連系線商品の設定や新たな商品設定のほか、取引の適正化の観点から売入札価格の見直し等について、実務的な観点も考慮しながら検討を行った。本検討会の検討結果については、間接送電権の創設時と同様、電力・ガス基本政策小委員会 制度検討作業部会へ報告することとされた。
- 間接送電権の運用面の詳細については、この検討会の議論を踏まえ、事務局において検討・対応することとされた。また、必要に応じて見直しを行っていくこととされた事項については、事務局において制度の運用実態を把握し、定期的で開催されている国の審議会等で制度の見直しに向けた検討等を行うことで、時宜を逃さず対応を行っていく必要があるとされた。
- 本検討会では、今後を見据え、エリア間値差のヘッジ手段としての利便性や取引活性化の観点から、約定後のキャンセルリスクの解消やセカンダリー市場の導入など、事業者のニーズに合わせた市場設計が重要との意見もあった。
- こうした意見も含め、今後の間接送電権の制度・在り方等については、国で行われている中長期の相対契約等の活性化に係る検討の動向や本検討会における見直し後の状況等も踏まえ、適切なタイミングで改めて議論を深めていくことが必要とされた。