

LNG Dailyレポートの価格評価方法

I. LNG日本着 (DES Japan)

【価格評価の対象】

Japan OTC Exchange (JOE) LNG市場で取引された成約価格、売買唱えを対象にする。「価格評価の方法」で記述するとおり、Northeast Asia (DES)など他の市場で取引された成約価格、売買唱えを参考にすることもある。

【価格評価の時間帯】

東京時間の前日15時～当日の15時とする。

【価格評価の方法】

- (1) 対象時間内にJOE LNG市場で取引されたすべての成約価格の加重平均を評価価格とする。
- (2) 同市場で成約がない場合は、当該日の締切りの時点で、JOE市場で表示されていた、買唱えの最高値及び、売唱えの最低値を基準に、その中間値を評価価格とする。ただし、売唱えと買唱えが大幅に離れており、その中間値に合理性がないと判断される場合は、中間値を採用せず、売買唱えの範囲内で価格を評価する。その際には、前日の最終成約価格、Northeast Asia (DES)など他の市場での成約価格や、売買唱えを参考にする。
- (3) JOE市場で取引もなく、また、売買唱えすら表示されない場合、前日の価格評価を維持する。ただし、この状態が一定期間続き、信頼性を著しく損なうと判断できる場合は、Northeast Asia (DES)など他の市場での成約価格や、売買唱えを参考に価格を評価する。
- (4) 売唱えの最低値が、買唱えの最高値を下回った場合、その時の市場の状況を精査し、両値とも合理的な価格として判断されるケースは、これら最低値、最高値をもとに価格評価する。
- (5) JOE市場で取引がありながら、当該日の締切り時間前に取引価格より高い買唱え、または低い売唱えが提示された場合、その時点での市況の傾向、需給動向など市場の状況を精査し、その買唱えまたは、売唱えが合理的と判断される場合、同取引価格と、その買唱えまたは売唱えをもとに価格評価する。
- (6) JOE市場における成約価格および売買唱えと、Northeast Asia (DES)など他市場での成約価格ならびに、売買唱えに大幅な格差が出た場合でも、JOE市場での成約価格、売買唱えを基に価格評価する。

【対象数量】

最少対象数量は、25万mmBtu、4,800トン相当。上記(5)のケースで、リムの現物スポットLNG価格が参考になる場合、最大対象数量は、標準型船舶（容量14万立方メートル前後）に積載可能な数量、すなわち312万mmBtu、6万トン相当とする。ただし、Q-Flex、Q-Maxなど大型船舶に積み込まれるカーゴも対象とする場合がある。

【受け渡しの期間】

期先12ヵ月分を対象とする。期近限月の取引に関しては、当該月の前月15日を最終取引可能日とする。15日が週末や休日と重なった場合、前営業日を最終取引日とする。翌16日からは、期近限月が翌々月へと移行する。16日が週末や休日と重なった場合、翌営業日を限月移行日とする。

II. Physical cargo assessment - 現物カーゴのアセスメント

①【価格評価の時間帯】

東京時間、前日17時～当日の17時の間とする。

②【価格評価の方法】

価格評価は、上記時間帯の中で得た成約情報、売買の唱え、需給状況などを含め確定する。ただし、価格評価の時間内で、最新の唱えおよび成約を最優先に確定する。また、Japan OTC Exchange (JOE) LNG市場で取引された成約価格、売買唱えも価格評価の参考とする。

③【価格評価の品質】



発熱量が1立方メートル当たり9,000~12,000キロカロリーの液化天然ガス(LNG)。

④[価格評価の対象]

1. Northeast Asia - 北東アジア

(1) Northeast Asia (DES)

[形態]

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)。

[地域]

日本、韓国、台湾および中国。

[期間]*2012年5月16日以降、受け渡し期間を変更

当営業日を起算とし、期先、45~60日、61~75日および76~90日の3期間の間に北東アジアに到着するカーゴとする。

[数量]

標準船型(13万5,000万立方メートル)に積み込まれる6万トン前後の1カーゴ分とする。ただし、Q-Flex、Q-Maxもしくは標準船型に達しない小型船に積み込まれたカーゴも考慮に入れる場合がある。

[RIM North Asia Index]

RIM North Asia Indexとは、受渡し3期間の価格評価の累積平均をさす。例えば、同月20日のRIM North Asia Indexは、1日~20日のレポート発効日における3期間の累積平均値を示す。

(2) RIM Northeast Asia Forward (DES) (期先物/フォワード)*2012年9月以降、追加

[形態]

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)。

[地域]

日本、韓国、台湾および中国。

[期間および算定方法]

当営業日を起算とし、3~9ヵ月先に到着するカーゴとする。期先の月間格差は、JCC(Japan Crude Cocktail)、ICEブレント原油、NBP先物相場などのフォワードカーブ、需給要因などを踏まえ、リムが独自に算定する。

[数量]

同上

(3) RIM Northeast Asia Seasonal Index (シーズン・インデックス)*2012年9月以降、追加

Northeast Asia Forwardの6ヵ月分の価格評価をもとに、3ヵ月ごとに区切った各シーズンの平均値を算定する。Spring(春)を4~6月期、Summer(夏)を7~9月期、Autumn(秋)を10~12月期、Winter(冬)を1~3月期と分類したうえで、各シーズンに受渡しされるカーゴの価格評価の平均を提示する。価格評価の対象シーズンおよび、同価格評価の期間は、以下の通り。

対象シーズン	価格評価の掲載時期
-Spring (4~6月)	= 9月16日~3月15日
-Summer (7~9月)	= 12月16日~6月15日
-Autumn (10~12月)	= 3月16日~9月15日
-Winter (1~3月)	= 6月16日~12月15日

2. Others - 他地域

(1) Middle East (FOB)

[形態]

積地渡し(Free On Board、FOB)。

[地域]

アブダビ、カタール、オマーンおよびイエメン。ただし中東地域にある他の積み地も考慮に入れる場合がある。

[期間]



当営業日を起算とし、期先、30～45日、46～60日および61～75日の3期間の間に中東で積載されるカーゴとする。

【数量】

標準船型(13万5,000万立方メートル)に積み込まれる6万トン前後の1カーゴ分とする。ただし、Q-Flex、Q-Maxもしくは標準船型に達しない小型船に積み込まれたカーゴも考慮に入れる場合がある。

(2) Middle East (DES) *2012年1月5日以降、追加**【形態】**

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)。

【地域】

クウェートおよびドバイ。ただし中東地域にある他の揚げ地も考慮に入れる場合がある。

【期間】

当営業日を起算とし、期先、30～45日、46～60日および61～75日の3期間の間に入着するカーゴとする。

【数量】

標準船型(13万5,000万立方メートル)に積み込まれる6万トン前後の1カーゴ分とする。ただし、Q-Flex、Q-Maxもしくは標準船型に達しない小型船に積み込まれたカーゴも考慮に入れる場合がある。

(3) India (DES) *2012年1月5日から追加**【形態】**

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)。

【地域】

インド。

【期間】

Middle East (DES)の基準に準拠する。

【数量】

Middle East (DES)の基準に準拠する。

(4) Europe (DES) **2012年5月16日以降、受け渡し期間を変更。*2011年6月16日以降、Atlantic BasinのFOBから変更**【形態】**

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)。

【地域】

イギリス、フランス、ベルギー、スペインおよびポルトガル。ただしヨーロッパにある他の揚げ地も考慮に入れる場合がある。

【市況連動の価格評価】

価格評価は、固定価格に加え、英ICE・NBP(Natural Balancing Point)先物相場に連動する、プレミアムおよびディスカウントも掲載する。この場合、固定価格は、前日のNBP市場の引け値に、プレミアムもしくはディスカウントを加算した水準とする。

【期間】

当営業日を起算とし、期先、15～30日、31～45日および46～60日の3期間の間に入着するカーゴとする。

【数量】

Middle East (DES)の基準に準拠する。

(5) Atlantic (FOB) **2013年11月1日以降、追加**【形態】**

積地渡し(Free On Board、FOB)。

【地域】

トリニダードトバゴ、ナイジェリア、ノルウェーおよび他の欧州地域。ただし南米西岸に立地するペループロジ



エクト、アフリカ北部のアルジェリアのプロジェクトも考慮に入れる場合がある。

【期間】

当営業日を起算とし、期先、15～30日、31～45日および46～60日の3期間の間に船積みされるカーゴとする。

【数量】

Middle East (FOB) の基準に準拠する。

(6) South America (DES) **2013年11月1日以降、追加**【形態】**

着棧橋渡し (Delivery Ex Ship、DES)。

【地域】

ブラジル、アルゼンチンおよびチリ。ただし中米のメキシコ西部および東部に加え、ドミニカ共和国もフレート相場の格差を考慮し、対象に入れる場合がある。

【期間】

Europe (DES) の基準に準拠する。

【数量】

Middle East (DES) の基準に準拠する。

Ⅲ. Freight Market - 備船相場 *2011年11月1日以降、一部追加**【価格評価の時間帯】**

東京時間、前日17時～当日の17時の間とする。

【形態】

百万英熱量単位 (mmBtu) での航路別の備船価格および、1日あたりのスポット備船価格。価格評価には、船舶燃料費および気化損失額を含む。

【航路】

「中東～北東アジア間」、「大西洋圏～北東アジア間」および「中東～欧州間」。

【船舶】

容量が13万5,000立方メートル～15万立方メートルの標準船型、および容量が16万～17万立方メートルで最新鋭のエンジンを搭載した燃費効率の高い船舶。ただし、Q-Flex、Q-Max もしくは標準船型に達しない小型船の備船状況も考慮に入れる場合がある。

【価格評価の条件】

価格評価は、以下の条件により確定される。

(航海日数および地域)

積み地から揚げ地までの1航海、すなわち「ワントリップ」を基準とする。航海日数は、以下に定める。

(a) 中東～北東アジア間が30日

(b) 大西洋圏～北東アジア間が54日。

(c) 中東～欧州間が22日。

船積み地の中東および大西洋圏、揚げ地である北東アジアおよび欧州は以下の通りに定める。

(a) 中東＝アブダビ、カタール、オマーンおよびイエメン

(b) 北東アジア＝日本、韓国、台湾および中国

(c) 欧州＝英国、フランス、スペイン、ベルギーおよびポルトガル

(d) 大西洋圏＝トリニダード・トバゴ、ナイジェリア、赤道ギニア

(価格評価に含まれる項目)

(a) スポット備船料

(b) 船舶燃料費

(c) 気化損失額

(d) 積み地および揚げ地での諸費用、いわゆるポートチャージ

(e) 中東～欧州間については、スエズ運河の通行料を含む。



【船舶燃料油-Bunker相場】

東京湾、シンガポール港およびロッテルダム港における、前営業日の380cst重油の価格評価を記載する。

IV. その他

JCC Price (Japan Crude Cocktail Price)

【JCCの予想値】

予想値は、日本着のフレート（船運賃）保険料込みの価格。

【確定方法】

ドバイ原油をもとに、期先の価格を予想する。輸入原油各種の価格は、ドバイ対比の格差をもとに算出。フレート、保険料や船積み月の確定は、リム独自の方法で行う。