

LNG Dailyレポートの価格評価方法

「価格評価方法の適切性」

リム情報開発の価格評価方法は下記の項目に基づき摘要されていることから、適切であるとみなす。

第1条（価格評価の目的）

リム情報開発が実施するすべてのレポートの価格評価の目的は、エネルギー業界の関係各社に商談が成立可能な水準を示すことで、透明性の高い、より適正な価格での取引を進められるようにすることにある。

第2条（価格評価対象となる取引）

各インデックスにおいて、もっとも流動性がある数量、期間、地域を価格評価の対象とする。また、評価対象となる数値数量、参考として考慮される市場情報、その他価格評価に用いられる「リムトレーディングボード」、取引所などの特定市場情報など、詳細をレポート毎の「メソドロジー」内に記載することとする。

第3条（価格評価対象となる対象時間取引）

各インデックスにおいて、日本を含むアジア時間における取引で最も有効かつ利便性があると判断される時間を価格評価の対象時間として適切とみなす。詳細はレポート毎の「メソドロジー」内に記載することとする。

第4条（価格評価の優先順位）

各インデックスにおいて、相対取引、他の取引市場での成約価格、買唱え、売唱えのうち、評価対象とすべき価格、また採用する価格の優先順位を定める。詳細はレポート毎の「メソドロジー」内に記載することとする。

第5条（取材先の選定）

市場情報の収集にあたり、売り手、買い手に偏りがないように、取扱い量の多さ、市場に与える影響力等を鑑みて選出した複数のメジャー、産油、産ガス会社、石油会社、トレーダー、商社、ディーラー、需要家などに取材を実施することとする。

各レポートチームは、取材先の地域性、取材先が持ち得る情報の種類について、必要に応じて偏りがないか検討することとする。取材先の恣意性や例外性を認識した場合には、取材担当者チームリーダーで取材先からの除外を検討する。協議後、社長の承認を得る。

第6条（取材方法）

価格評価を行う取材記者の資質が肝要であり、中立性、公正性の観点からも取材記者の資質、技術向上に向け日常的に取り組むことが必要である。これらの教育を受けている記者により、電話を主体に電子メール、チャットなどを駆使して取材を行うこととする。取材先担当者の信頼性を確保するために、基本的には取材先の会社へ直接電話することにより、その担当者が在籍していることを確認することとする。

第7条（市場情報の信頼性および充分性）

各価格評価の担当者は、取材先より取得した情報が充分であるか、関連当事者との取引ではないか、恣意的なものがないかを当該者、並びに他の複数の取材先から確認した上で、必要に応じて精査することとする。恣意的な情報が検出された場合には、追加取材により裏付けをとることで価格評価の対象から除外するか否かを判断することとする。また、重大な事項については速やかにスーパーバイザーおよび社長に報告することとする。これらの検討事項および判断は各レポートチームの取材メモ、チェックリスト等に記録することとする。

取材した情報が少ない場合は、比較可能な関連する他の商品と整合性を図るなど、追加取材により裏付けをとることで価格評価の対象から除外するか否かを判断することとする。

情報提供者に対しては、「メソドロジー」をWEB上に公開することおよび協力を要請することで、会社が定める価格評価方法上の条件を満たすすべての市場情報を提供するものと期待している。情報提供者の情報が恣意的なものでないことを確認する必要がある場合は、必要に応じてバックオフィスから情報を得ることを検討すること

とする。

第8条(スーパーバイザーの設置)

(スーパーバイザーの役割)

各レポートに対し、少なくとも1人以上の独立したスーパーバイザーを配置し、レポート公表前に、価格評価の根拠及び評価結果がメソドロジーに遵守して行われているかという観点からレビューを実施することとする。レビュー実施後は、レビュー証跡をスーパーバイザーのPCから各チームに電子メールで送信したもの、あるいはスーパーバイザーが印刷物に署名後、PDF化したもののいずれかを、各チームごとの共有フォルダー内に保管することとする。

(レビュー品質の維持)

スーパーバイザーによるレビューの品質が適切に保たれていることを確認するために、必要に応じて社長によるスポットチェックを行うこととする。スポットチェック実施後は、社長の署名入りスポットチェック証跡をPDF化し、各チームごとの共有フォルダー内に保管する。

(スーパーバイザーの選定)

スーパーバイザーには、原則として該当するレポートチーム以外から、価格評価対象商品および市場について十分な経験および知識を有したものを選定することとする。スーパーバイザーの選定については、取締役会の承認を必要とすることとする。

第9条(価格評価の整合性および一貫性の保持)

価格評価の整合性および一貫性を保持するために、社内研修およびスーパーバイザーによるレビューを徹底して行うこととする。

第10条(メソドロジーの公開)

取締役会により承認された価格評価方法は、会社のWEB上にアップロードし、外部取引先、情報提供者、購読者等が入手可能な状態で管理することとする。「メソドロジー」には、少なくとも以下の項目を記載することとする。

- 価格評価対象となる取引
- 受渡数量基準
- 価格評価対象となる対象時間取引
- 評価の優先順位
- 取材先の選定
- 取材方法
- 市場情報の信頼性および充分性
- 特定の数量単位(バレル、Btuなど)が用いられる理由
- スーパーバイザーによるレビュー態勢
- 価格評価対象から除外される取引
- 価格評価の整合性および一貫性を保持するための方策
- メソドロジーの定期的な見直し及び変更プロセス
- 価格評価の訂正、変更

第11条(メソドロジーの定期的な見直し)

「メソドロジー」は少なくとも年1回(毎年10月開催の取締役会)、あるいは商品市場に重大な変更があった場合に見直しを実施し、必要であれば変更を検討することとする。「メソドロジー」の見直しを実施するにあたり、外部取引先、購読者など有識者から聞き取った意見を参考にする。必要に応じてこれらの外部関係者への質問事項をレポート、あるいはWEB上で公開するが、これらの回答に関しては、回答者との信頼関係を保持するために基本的に非公開とする。ただし、回答者の了解の上、公開することもある。

第12条 (メソドロジーの変更)

「メソドロジー」の変更が必要と判断された場合、各レポートチーム内で十分に議論した上で、変更点を取締役会に提出・稟議にかけることとする。「メソドロジー」の変更確定後は、変更日時を明記の上、変更内容採用開始日の原則として1カ月前、少なくとも2週間前までに、WEB上に変更を実施する旨を公開することとする。

第13条 (評価価格の訂正、変更)

誤字、脱字、タイプミスによる訂正は行いが、評価価格を提示した後の情報によって評価価格を変更しないこととする。

I. LNG日本着 (DES Japan)

[価格評価の対象]

DES Japanの現物カーゴおよび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、DES Northeast Asia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) 上記時間帯の中で得たDES Japanの現物カーゴならびにJOE市場で取引された成約価格および売買唱えを基に、需給状況などを考慮して確定する。ただし、価格評価の時間内で、最新の成約および売買唱えを最優先に確定する。
- (2) DES Japanの現物カーゴの市場およびJOEのLNG市場で成約がない場合は、当該日の締切りの時点までに、DES Japanの現物カーゴならびにJOE市場で得られた、買唱えの最高値およ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。DES Northeast Asiaなど他の市場での成約価格や、売買唱えを参考にする。
- (3) DES Japanの現物カーゴおよび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、DES Northeast Asia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) DES Japanの現物カーゴおよびJOE市場での売唱えの最低値が、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) DES Japanの現物カーゴあるいは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、DES Japanを含むDES Northeast Asiaなど現物カーゴ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は、現物カーゴ市場の成約価格、売買唱えを基に、JOE市場での成約価格、売買唱えを参考にして価格評価する。

[対象数量]

JOE市場の場合、対象数量は5万mmBtu(960トン相当)および25万mmBtu(4,800トン相当)。DES Japanの現物カーゴ市場の場合、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。

[対象の期間]

期先12ヵ月分を対象とする。JOE市場の場合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。DES Japanの現物カーゴ市場の場合、以下II-1(1)[期間]を参照する。

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]

レポート発行日の東京時間17時時点のものとする。

② [価格評価の方法]

価格評価は、OTC市場で得た相対取引の情報をもとに確定する。上記時間帯の中で得た、成約情報、売買の唱え、需給状況などが要因となる。ただし、価格評価の時間内で、最新の売買唱えまたは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ェクト、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】**

着栈橋渡し (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】**

レポート発行日の東京時間17時時点のものとする。

【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)スポット傭船料
- (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. 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】

ドバイ原油の水準をもとに、期先の価格を確定する。価格の算定基準となる項目は以下の通り。

- (1) ドバイ原油価格
- (2) ドバイ原油との格差
- (3) フレート（船運賃）
- (4) 保険料

(1)～(4)の価格を積み上げJCCの予想値を確定する。

V. その他

【価格評価の単位】

LNG レポートに記載するアセスメントの数量単位は、JCCの一部を除き百万Btu(英国熱量単位、British thermal unit)、通貨の単位はドルとする。LNG 産業では、百万Btuあたりのドルをもとに取引することが慣習であり、これに沿って単位を規定している。