

2021 年度 天然ガスグループ事業説明会 質疑応答

【開催日】	2021 年 12 月 8 日(水) 13:15～14:45	
【出席者】	グループ CEO	西澤 淳
	グループ CEO オフィス室長	近藤 祥太
	グループ管理部長	川本 洋史
	アジア・パシフィック本部長	高田 明彦
	北米本部長	齊藤 勝
	LNG 開発・販売本部長	津軽 亮介
	IR 部長	寺田 達彦

< 質疑応答 >

Q. 豪州の LNG 開発について、ブラウズの開発はガス田の減退が予想されるノース・ウエスト・シェルフ(以下 NWS)のバックフィルの位置付けと理解しているが、開発方針に変更ないか。ブラウズのオペレーターである Woodside と BHP の石油・ガス事業の統合でガス鉱区「スカボロー」の開発に FID したこと含めて、豪州における LNG 開発の現状と動向について教えてほしい。

A.

- ブラウズの新規開発タイミングが NWS 液化プラントへの繋ぎ込みにマッチするため、ブラウズを NWS のバックフィルとして開発するコンセプトに変更は無い。
- スカボローについて当社は権益を保有していないためコメントは差し控えています。

Q. NWS がトーリング事業のみになり、価格上昇時のアップサイドを享受できないことを懸念している。ブラウズのバックフィルであっても、その懸念は無いということか。

A.

- ブラウズから当社持分生産量を NWS に繋ぎ込むことによって、NWS 側でトーリングフィーが収益計上される一方、ブラウズで生産される LNG は当社のエクイティ LNG として販売される為、大枠では上中流一体型の NWS が継続すると捉えることもできる。

Q. 既存 LNG プロジェクトについて、ドンギ・スノロは上流の権益延長が決定されたと説明にあるが、その他アセットについて今後延長できず減少するリスクはあるか。また新規参画案件の目星はついているか。

A.

- 既存プロジェクトで権益期限があるものについては、期限延長等は油価やLNG価格の前提から採算を計算の上、その都度判断する。LNG 持分生産能力、第三者 LNG の引き取り等は、2025 年度までに約 15 百万トン、2030 年にかけて約 20 百万トンに増加させていく目標としているが、既存プロジェクトの権益延長と新規案件参画のバランスを見て決定することとなる。
- 検討中の新規案件は具体的な案件名は申し上げられない。
- 当社は LNG 事業者のパイオニアとして 1960 年代から関わっており実績と信用力は高いため、今後の案件参画に当たっても各ステークホルダーと柔軟な交渉ができると考えている。

Q. DGI の取扱数量はどのぐらいか。将来の収益貢献はどのぐらいか。

A.

- 具体的な数字は申し上げられないが、イメージとして主にキャメロン LNG プロジェクトの当社持分 4 百万トンの取り扱いに加え、その他当社プロジェクトで生産する LNG や第三者の LNG 等で数十カーゴの取り扱いがある。
- 自社玉は年々取扱数量が増加しているが、全て適切に社内でリスク管理されている。今後もリスク管理を徹底したうえで取引基盤を強化して行く予定。需給調整・最適化事業の更なる拡大を進め、数年以内を目途に一つの LNG プロジェクトに比肩するレベルの利益規模を目指したいと考えている。

Q. 各国の LNG プロジェクトの FID や建設が遅れている中、LNG の需給関係について変化はあるか。

A.

- 多くのプロジェクトが新型コロナウイルスなどの影響で建設が遅延している中、新規プロジェクトの立ち上がりは難しく、LNG 供給のタイト化が進むと見ている。
- 当社のプロジェクトに限らず、他社のプロジェクトを含め、世界中で現在建設が進む LNG プロジェクトの生産能力は、140 百万トンほどであるが、半年から 4 年程度完工遅延可能性があると言われている。仮に今後新規プロジェクトの FID が一切行われない場合、2028 年には約 10 百万トンの供給不足に陥る可能性が高い。
- 足元では、通年ベースでは需給がほぼバランスしているが、LNG 需要の冬厚化もあり、月単位では需給がタイト化している。
- 直近 LNG のスポット価格が高騰しているが、当社としては合理的な価格で需要家に取引されることが重要と考えているため、引き続き安定供給に努めていく。

Q. 資料 18 ページの投資計画について、20 年代後半に新規参画・既存拡張・第三者 LNG の引き取りを通して年間 20 百万トンの取扱いを目標としているが、LNG カナダの Phase2 検討含め達成方法と確度について教えてほしい。

A.

- 2021 年 12 月現在、保有している持分生産能力 12 百万トンとタンゲー LNG 拡張・LNG カナダの立ち上げに加え、契約済の長期第三者 LNG の取扱いを合わせると、2025 年には約 15 百万トンの取扱数量となる見通し。
- 20 年代後半にかけては、既存拡張をベースに、新規 LNG プロジェクトへの参画と第三者 LNG の引き取りによるトップアップを目指す。
- 2030 年までには、LNG カナダの拡張とブラウズの NWS への繋ぎ込みを、確実に生産開始させたい。
- 取扱目標については、安定供給責任を果たすことを前提に、市場動向見ながら着実に進めたい。

Q. 年間取扱数量が足元の 12 百万トンから 20 百万トンに増加すると、2030 年度利益水準は足元の倍増程度になるか。

A.

- 当グループの業績には油価 1 ドルあたり約 25 億円の感応度があるため、油価次第ではあるが、取扱数量が増加すれば相応の利益貢献になるものと認識している。

Q. カーボンニュートラル LNG はどの程度需要があるか。それに対応する CCS に必要な CAPEX は。

A.

- カーボンニュートラル LNG は最終消費者から一定の需要がある。
- CCS で対応できるのは基本的にガス田で発生する CO₂ と LNG 生産現場で排出される CO₂ が中心であり、燃焼時に排出される CO₂ はカーボンクレジットを活用するという手段も考えられる。
- CCS コストについては、CO₂ を集積場所により異なる。経済産業省によると CO₂ の回収から地下貯蔵までの CCS サプライチェーン全体で、CO₂ トン当たり足下では～100 ドル程度と試算されている。

Q. LNG スポット価格高騰の継続が想定される中で、余剰玉のスポット販売を収益化の機会と捉えているか。

A.

- 当社のミッションは LNG 開発を通して需要家に合理的な価格で安定供給責任を果たすことである。従って、足下でスポット価格が高騰しているという現象を捉えて今後スポット販売量を増やすことは検討していない。
- 一方で償却済プロジェクトについては、生産コストが安く、長期契約で採算確保の必要性が必ずしも無いため、一定量をスポット販売しており、利益を享受している。
- スポット価格の高騰は一定程度継続すると予想しているものの、高水準が継続すると、LNG の需要が減りカーボンニュートラルに逆行することを懸念している。
- スポット価格高騰の理由は主に中国を中心としたアジアの需要回復と欧州天然ガス供給構造の脆弱性による価格高騰の 2 つが考えられる。後者については、欧州域内の主な天然ガス輸入先であるロシアの上流ガス生産余力不足が主因だと推測している。
- 再生可能エネルギーは間歇性の問題があり、欧州では再び天然ガスの需要が増えている。極端な暖冬でない限り、当面スポット価格の高止まりが継続し、またボラティリティが高い状況が続くことも懸念される。

Q. 天然ガスの取引価格について、カーボンニュートラルの潮流の中で今後低炭素などのプレミアム付与や価格に下限を設ける等は可能になると考えているか。

A.

- 今後は原油価格リンクのみならず、カーボンニュートラルプレミアムや価格フロアの導入、乃至は原油価格・LNG 価格指標をベンチマークにした固定価格の設定など、様々な価格形態の考え方が必要になる。
- 原油価格リンクでの取引の妥当性については過去から議論されているものの、利益のアップサイドが見込めることで欧米メジャーや産ガス国等における慣習となった。
- カーボンニュートラルプレミアムについては、これまで外部化されていた環境コストが世界経済に内部化されるものであるため、最終消費者が同コストを負担する経済構造に徐々に移行していくものと認識している。

Q. カーボンニュートラル LNG のコストプレミアムはどの程度か。このプレミアムはある程度継続すると見ているか。

A.

- 足元の試算では、カーボンニュートラル LNG の CO2 クレジット価格は、ボラタリークレジットを活用した場合は約 0.1~0.5ドル/mmbtu 程度と見ている。

- 一方で先述の通り CCS 費用は CO₂ の回収・輸送・圧入等バリューチェーン全体で CO₂ トンあたり~100ドルでコストプレミアムは約 1~6ドル/mmbtu 程度であり、現時点ではクレジット価格に対して競争力は劣後する。
- 今後、技術改良により CCS のコスト低減余地が見込まれることに加え、今後の LNG 価格の動向や代替エネルギー価格との比較、脱炭素目標の達成に向けた国際的な炭素価格・クレジット価格の動向等のバランスを総合的に勘案の上、事業性の調査を継続していく。

Q. 「LNG to 水素」を進める上で、一番のボトルネックは。

A.

- 液化・運搬等の CO₂ 処理が一番のボトルネックと考えており、国際協調が必須。
- カーボンクレジットはコスト競争力があり、当社として今後積極的に検討していきたい分野である。

以 上