

## 低燃費型建設機械指定制度の概要(案)

### 1. 制度の内容

- ・国土交通省の現場で使用するのに望ましい建設機械を指定する制度。
- ・低燃費型建設機械の指定条件となる**燃費基準を定め**、該当する**機械を指定し**、直轄工事での使用推奨や、購入支援等の**普及支援策**を講じる。

#### 【参考】

将来の**開発目標**となる**燃費基準値を明示**することで、メーカーの技術開発が促進される。

### 2. 機械の指定

#### 2-1 指定対象機種

- ・バックホウ (0.25m<sup>3</sup>~1.7m<sup>3</sup>)
- ・ホイールローダ(40kW~230kW)
- ・ブルドーザ (300kW以下)

#### 《対象機種決定理由》

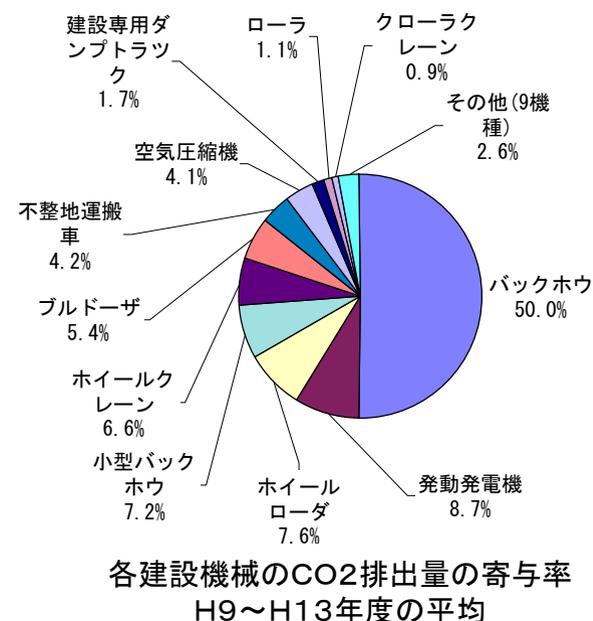
- ・建設機械に占めるCO<sub>2</sub>排出量寄与率が約60%であること
- ・燃費試験方法が確立している機種であること

#### 2-2 燃費試験方法

- ・(社)日本建設機械化協会規格(JCMAS)の燃費試験方法による

#### 2-3 燃費測定について代表機種制度の採用

- ・代表機種と同等燃費消費性能範囲とみなされる機種については、代表機種で測定した数値の使用が可能  
→ 建設機械の多様性に配慮



### 3. 燃費基準値

- ・メーカーが実施する燃費測定データを基に下記の基準を決定
  - ①第3次排出ガス基準適合車の燃費基準値を策定(20年度:一部出力帯を公表、指定制度運用開始)  
(21年度:残りの出力帯を公表、全出力で運用)
  - ②次期排出ガス規制適合車に対する開発目標燃費基準の策定(21年度:公表、指定開始時期未定)
- ・次期排出ガス規制適合車の開発目標燃費基準は、必要があれば見直しを行う(時期未定)
  - 一般に燃費改善と排出ガス低減は、トレードオフの関係となる。H23年から開始される次期排出ガス規制に対応するために、燃費が悪化することが考えられる。今後、技術開発動向を調査し、燃費基準達成の実現性を見極め、必要に応じ燃費基準のあり方について検討を行う。

### 4. 普及支援策

#### 4-1 指定機械の表示

- ・現場での識別を容易にするため「指定ラベル」を貼る

#### 4-2 普及方策(案)

- ・直轄工事での積極的活用
  - 通達文の発出
  - 使用者に対する優遇措置を検討
- ・低利な融資等で購入支援

# 既存の指定制度について【低騒音対策の場合】

## 目的

建設工事の施工にあたり望ましい**建設機械について定め、これを使用することによって**建設工事の安全性の向上、建設工事に伴う環境の改善等を促進し、もって、建設工事の円滑な実施を図ることを目的としている。

## 指定制度の概要(騒音対策の場合)

### ①建設機械の型式指定(大臣告示)

- 建設機械の機種毎、出力毎に騒音に関する基準値を定め、基準値を満たした建設機械を「**低騒音型建設機械**」として**型式指定**を行う。
- 指定された建設機械を周知するため、告示、関係機関への参考通知、HP掲載を行う。
- 指定された建設機械には、工事現場での識別を容易にするため「**指定ラベル**」を貼付する。

### ②低騒音型建設機械の使用原則(通達)

- 住民の生活環境を保全する必要があると認められる地域で、国土交通省**直轄工事**を行う場合は、特記仕様書に機種と作業を明記し、「低騒音型建設機械」として指定した機械の使用を**義務づけている**。

### ③指定機械普及支援

- 型式指定された機械を取得する支援として、低利な融資制度を創設した。

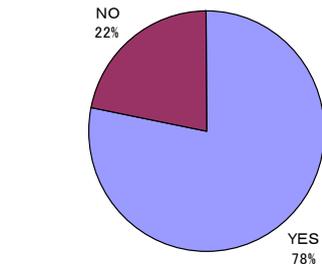


《指定ラベル》

## 指定制度の効果(騒音対策の場合)

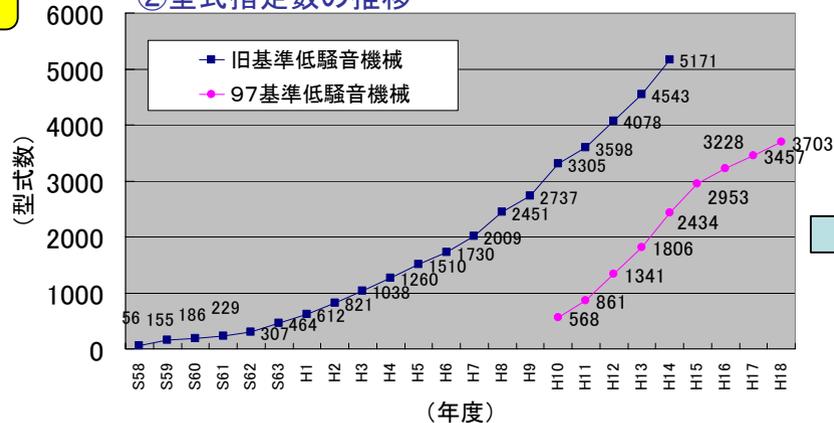
### ①自治体における採用状況【H15年度】

低騒音型建設機械の使用原則化の取り組みは、多くの地方自治体で採用されている



YES: 使用を原則化している(国土交通省と同様) 使用を原則化している(独自の基準) 条件を設定して使用を原則化している  
NO: 検討中等、現状では原則化していない

### ②型式指定数の推移



### ③普及状況【H16年度時点】

◆全建設機械 **63%**

- 主な建設機械
- ・アスファルトフィニッシャ **62%**
  - ・バックホウ **67%**
  - ・発動発電機 **88%**