

平成 22 年度建設施工の地球温暖化対策検討分科会 議事概要

1. 日時：平成 23 年 2 月 23 日 14：00～15：50
2. 場所：中央合同庁舎 3 号館 10 階 総合政策局 A B C 会議室
3. 議事概要
事務局より資料に基づき説明があり、了承された。

【委員からの主な意見】

- JCMAS 試験と実燃料消費量結果の比較は、回帰線ではなく 45 度の線を引いて比較する方がよい。測定した点を散布図のような形で表した方がわかりやすい。また、施工方法、現場の諸条件の違いによる燃費への影響についても今後注視した方がよい。
- まだ先の話にはなるが、統一的なシミュレーション方法ではなくとも、シミュレーションによって燃費がどの程度の数値になるのかを話しあう機会があってもよいと思う。
- ☆を付与する建設機械の範囲については、もう少し検討をした方がよい。
- 今後のフォローアップとして、認定された機械が実際の現場でその数値の通りに稼働しているのか、どれだけ CO₂ 削減に寄与しているのかを確認する必要があると思う。
- 電動建機はバッテリー式だけではなく有線式も燃費測定をしたほうが良い。また、電動建機（バッテリー式）の CO₂ 排出量と一般の建機との差については、さらに精査する必要がある。
- 燃費効率がよくなると、積算にも反映され、発注工事費が下がるというメリットをもっと表した方がよい。財政的に厳しい状況であるので、地球温暖化対策と同時にコストが縮減でき、効果的であることを訴えた方がいい。
- ユーザーとしては、省燃費型の機械を使用することでコストが下がる。実際の燃費測定データを取りながら標準的な燃料消費量の数値を決めていってほしい。
- 燃費基準の対象の建設機械の燃費が良くなると、対象外の機械についても波及的に良い影響がでてくることもある。試算する際にはそこも考慮した方がよいのではないか。
- 2020 年の想定では、ハイブリッドの割合が 3 割ということだが、実際に普及を果たした段階からはある程度ハイブリッドを考慮してトップランナーを決定する必要がある。