

燃費基準達成建設機械への関心と理解を深め、二酸化炭素排出低減に資する燃費基準達成建設機械の普及促進を図るとともに、地球環境保全に寄与することを目的に燃費基準達成建設機械認定制度を運営している。

【制度概要】

- ・燃費基準達成建設機械認定制度の燃費基準値を達成した建設機械を型式認定
- ・認定された建設機械はラベル表示が可能



【普及支援】

- ・認定された建設機械は、日本政策金融公庫による貸付対象となり、購入費用に対して低利で融資を受けることが可能。



【建設施工の地球温暖化対策検討分科会での検討経緯】

- 平成19年度:対象機械(油圧ショベル、ブルドーザ、ホイールローダ)、燃費測定方法について検討
- 平成22年度:燃費基準(トップランナー)について検討
- 平成24年度:認定制度の制度設計について検討 → 平成25年4月より認定制度開始
- 平成26年度:ミニショベルの追加について検討 → 平成30年4月より認定開始
- 平成28年度:ホイールクレーンの追加について検討 → 令和4年4月より認定開始予定

令和2年度(今回):油圧ショベル、ブルドーザ、ホイールローダの次期燃費基準値等について検討

次期燃費基準値(案)の考え方

現行燃費基準値(2020年基準値)においては、各クラスにおけるトップランナー値を採用した。次期燃費基準値(2030年基準値)においては、従前のトップランナー値を考慮しつつ、普及台数等を考慮して燃費性能が良かつ普及しやすい、バランス(燃費性能、導入コスト、施工性等)のとれた基準値を設定した。

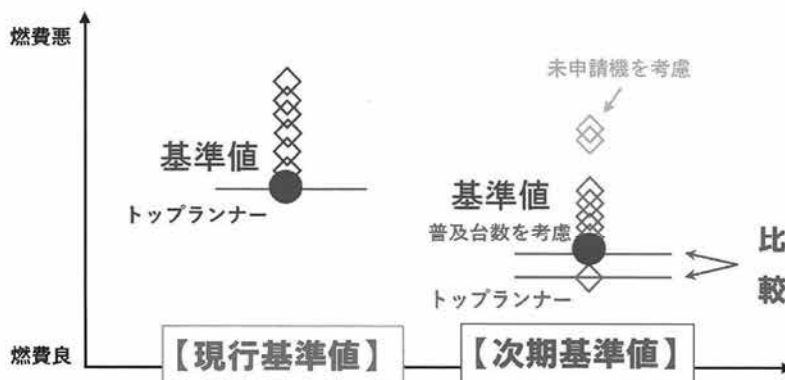
【現行燃費基準値】

トップランナー値を燃費基準値として採用

【課題】燃費性能のみに着目すると、普及する際に重要な導入コストや施工性等が考慮されない場合があり、トップランナー値がバランスが取れていない型式であると、各社が次期燃費基準値達成に向けた開発を断念する可能性

【次期燃費基準値】

建設機械単体の削減量のみを追求するのではなく、普及台数全体を考慮したトータルの削減量の最大化



なお、普及台数を考慮した基準値がトップランナー値より厳しい基準値の場合は、トップランナー値を採用

油圧ショベル

区分		現行基準 (2020年)		次期基準 (2030年)
クラス (m3)	標準バケット容量 (m3)	燃費基準値 A(kg/標準動作)	0.85で除した値 (kg/標準動作)	燃費基準値 B(kg/標準動作)
0.28	0.25以上 0.36未満	4.3	5.1	4.03
0.45	0.36以上 0.47未満	6.4	7.5	6.21
0.5	0.47以上 0.55未満	6.9	8.1	6.21
0.6	0.55以上 0.70未満	9.2	10.8	8.10
0.8	0.70以上 0.90未満	10.8	12.7	9.29
1.0	0.90以上 1.05未満	13.9	16.4	10.70
1.1	1.05以上 1.30未満	13.9	16.4	12.09
1.4	1.30以上 1.70未満	19.9	23.4	15.72

ブルドーザ

定格出力 (kW)	現行基準 (2020年)		次期基準 (2030年)
	燃費基準値 A(g/kWh)	0.85で除した値 (g/kWh)	燃費基準値 B(g/kWh)
19以上 75未満	568	668	511
75以上 170未満	530	624	466
170以上 300未満	508	598	437

ホイールローダ

定格出力 (kW)	現行基準 (2020年)		次期基準 (2030年)
	燃費基準値 A(g/t)	0.85で除した値 (g/t)	燃費基準値 B(g/t)
40以上 75未満	21.3	25.1	23.0
75以上 110未満			18.1
110以上 230未満	27.9	32.8	23.7

次期燃費基準値(案)の達成表示について

現行の2020年燃費基準値達成においては、2020年燃費基準100%達成建設機械を☆☆☆、85%達成建設機械を☆☆として認定。次期燃費基準値(案)の85%は現行基準値を下回る区分もあることから、2030年燃費基準☆☆☆☆、2020年燃費基準☆☆☆☆として認定。

