

脱炭素政策小委員会（第18回）

軽油代替燃料の利用拡大への取り組み

2025年3月



2050年カーボンニュートラル実現に向けたロードマップ

【2030年度目標】

• **施工段階**における2030年度のCO₂排出量は、**軽油代替燃料又は革新的建機の普及(※)**を前提として、2013年度比で40%削減を目指す。

(※) 軽油代替燃料が普及するためには、各種の課題が克服され、品質、供給量、価格等の点において現行の軽油と大きな相違のない水準となる必要があると考えている。

(※) 革新的建機が普及するためには、革新的建機が実用化され、協力会社等による調達に対して公的補助等の支援が必要であると考えている。

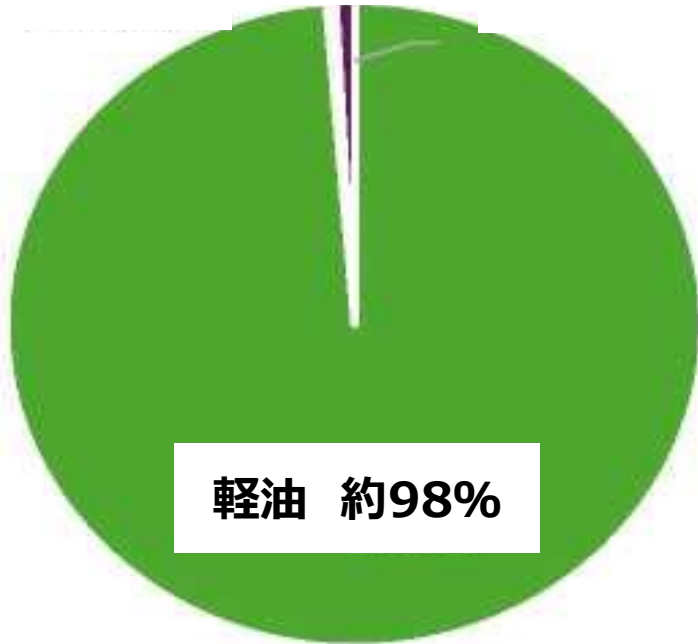


2023年度 施工段階CO₂排出量および削減取り組み

【軽油代替燃料の利用状況】 ➡ 燃料全体の約2.0%分

- 建設機械や運搬車両の省燃費化や省燃費運転の取り組みは継続して実施
- 軽油代替燃料の使用は、CO₂排出量の削減効果として計測・見える化が可能であるため、B5軽油、B100燃料、GTL燃料およびRD燃料などの利用拡大が必須

軽油代替燃料 約2%



【軽油代替燃料の利用拡大の課題】 (建設業界の独自の事情)

- ① 元請の建設会社にCO₂排出削減の責があるが、化石燃料を使用する（CO₂を排出する）建設機械の所有者ではないため、自社の判断だけで軽油代替燃料を使用することが出来ない
- ② 品確法で定められているB5軽油では、CO₂削減効果が限定的になっている
- ③ 燃料の配送はパトロール給油（小型タンクローリー車で工事現場の建設機械1台毎に給油する）で行われている
- ④ 工事中に給油する建設機械が入れ替わっていく
- ⑤ 燃料の配送先（工事の場所）が固定されていない

軽油代替燃料の利用拡大に向けた課題と対応

① 元請の建設会社にCO2排出削減の責があるが、化石燃料を使用する（CO2を排出する）建設機械の所有者ではないため、自社の判断だけで軽油代替燃料を使用することが出来ない

② 品確法で定められているB5軽油では、CO2削減効果が限定的になっている

➡ 【対応】 判断する（納得する）ための基準とメーカー保証が必要

今後の対応の方向性（まとめ）： 課題①・課題②・課題③

③ 燃料の配送はパトロール給油（小型タンクローリー車で工事現場の建設機械1台毎に給油する）で行われている

④ 工事中に給油する建設機械が入れ替わっていく

⑤ 燃料の配送先（工事の場所）が固定されていない

➡ 【対応】 軽油と軽油代替燃料の入替が不要な連続利用ができる税制が必要

今後の対応の方向性（まとめ）： 課題④・課題⑤