

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金・ 充電インフラ補助金について

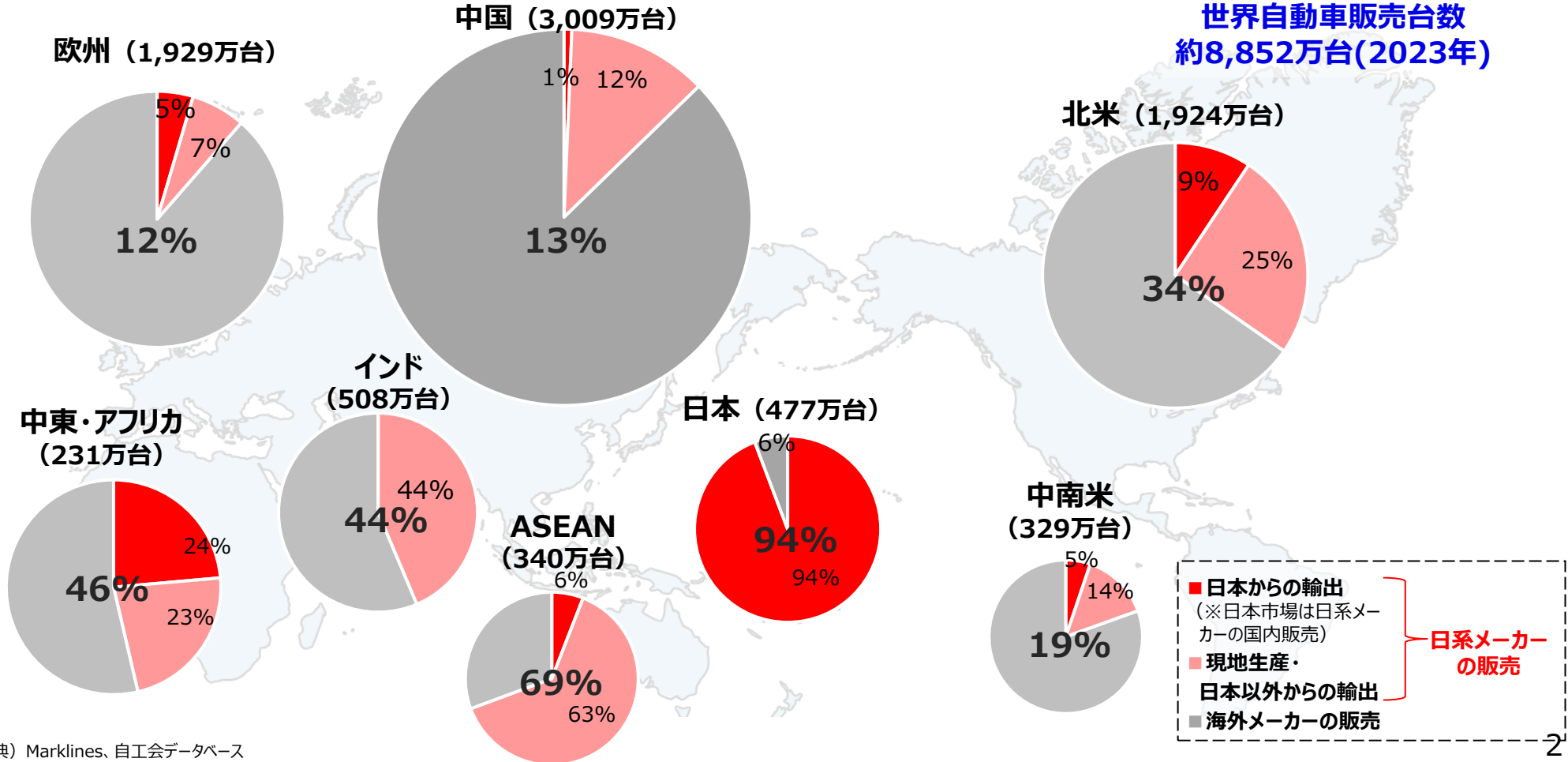
2024年9月

経済産業省 自動車課

自動車産業のマーケット構造について

- 2023年における自動車の販売台数は、世界全体で約8,800万台、国内は約480万台。グローバルな市場を意識した競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場規模の大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、輸出台数も多い北米）や、シェアが大きく今後拡大の見込まれるASEAN市場は重要な市場であり、これらの市場の動向を踏まえた戦略が重要。

世界自動車販売台数
約8,852万台(2023年)

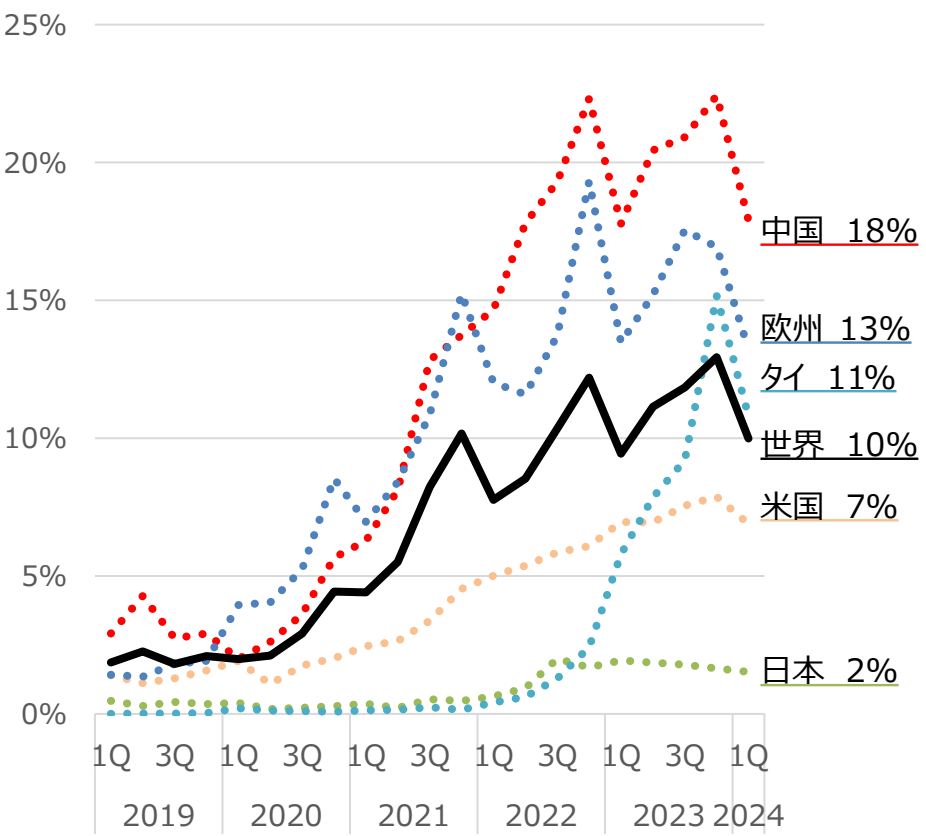


(出典) Marklines、自工会データベース

世界全体のEV市場の動向

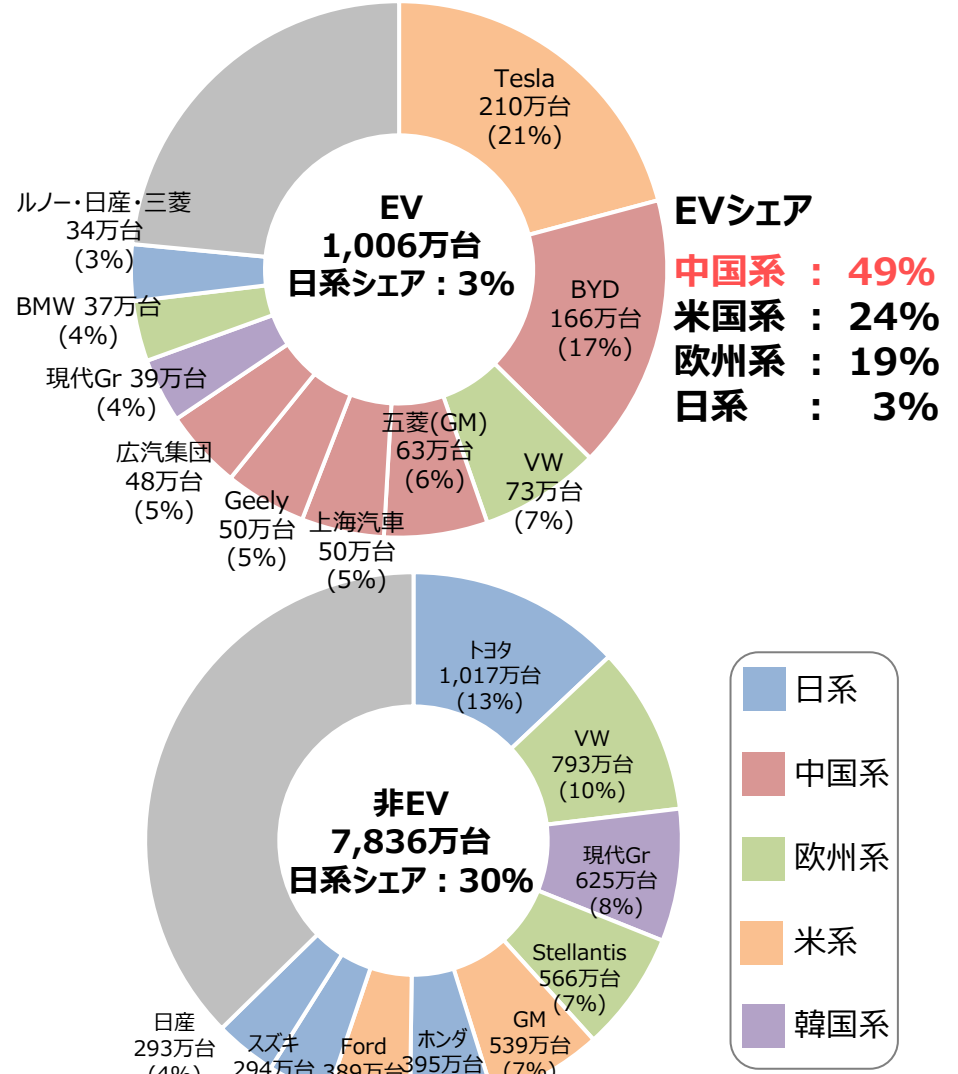
- 世界全体のEV販売比率は、過去数年、増加傾向。足元24年1Qの販売比率は10%。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



※HEV：ハイブリッド車、PHEV：プラグイン・ハイブリッド車

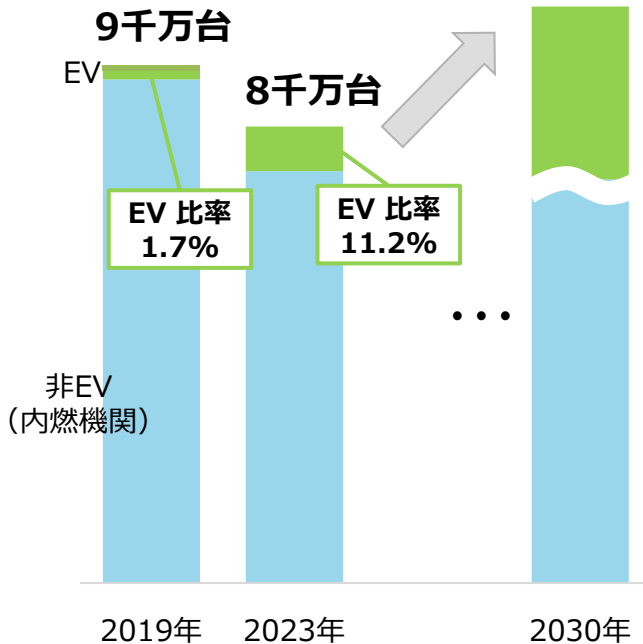
(出所) Marklines, 欧州：英仏独の3か国



自動車分野のGXに向けた政府の取組（EVと内燃機関、両市場で勝つ）

- 世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえると、EV、FCV、ハイブリッドなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく、「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略。
- その戦略の下で、①取組が遅れている「EVでも勝つ」べく競争力の強化を急ぐとともに、②内燃機関においても勝ち続ける取組を進めて行く。

世界自動車販売台数とEV比率の推移



（1）多様な道筋（マルチパスウェイ）を軸とした海外への働きかけ

- ✓ 多様な道筋（マルチパスウェイ）に関する国際理解の醸成（G7、COP等）
- ✓ 安定的な蓄電池サプライチェーン構築、重要鉱物の確保
- ✓ 米国IRA等も踏まえた同志国連携による「公正な市場」の整備
- ✓ 戦略拠点であるアジアにおける各国との「次世代自動車産業」の共創

（2）EVにおける競争力の強化（EVでも勝つ）※

- ✓ 競争力の源泉となる技術開発（全固体電池・モーター等）
- ✓ 国内生産基盤の構築（EV等の国内投資支援）
 - 蓄電池の製造能力強化（4,958億円）、戦略分野国内投資促進税制
 - サプライヤーの事業再構築・電動化対応支援
- ✓ 魅力ある国内市場の構築
 - 車両導入支援（1,291億円）
 - 充電・充てんインフラ整備（500億円、充電2030年30万口）

（3）内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の開発加速化
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換
- ✓ 水素モビリティ社会構築（商用車への重点的支援）

※金額はR5補正 + R6当初予算案の合計を示す。

（出典）2023年までの新車販売実績：Marklines EV比率見通し：IEA「Global EV Outlook 2023」、LMCデータ、各社ヒアリング情報を基に経済産業省作成

CEV補助金（車両購入補助）の概要（R5補正予算：1,291億円）

- 国内電動化市場の構築に向け、EV、PHEV、FCV等を購入する消費者を支援。補助額の算定にあたっては、自動車部門のGXへの貢献程度を考慮。
- 具体的には、「電動車が持続的に活用できる環境構築」という観点から、車両性能に加え、充電インフラ整備、アフターサービス体制の確保等、「自動車分野のGX実現に必要な価値」に基づき、メーカーの取組を総合的に評価し、補助額を決定。

補助額について※

評価に応じて、複数段階の補助額を適用

	補助額
EV	15 ～ 85万円
軽EV	15 ～ 55万円
PHEV	15 ～ 55万円
FCV	上限：255万円

※EV, PHEV, FCVについて、メーカー希望小売価格（税抜）が840万円以上の車両は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。
※超小型モビリティ、ミニカー、電動二輪については、従来制度に基づき補助額を決定する。

自動車分野のGX実現に必要な価値

①製品性能の向上

- ◆ 電費・航続距離の向上
- ◆ 省エネ法TR制度の対象であること

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ 充電インフラ整備
- ◆ アフターサービス体制の確保や、整備人材の育成
- ◆ 車両のサイバーセキュリティ対策

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

- ◆ ライフサイクル全体でのCO2排出削減
- ◆ リユース・リサイクルの適正な実施や資源の有効活用 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 外部給電機能の具備や、災害時の地域との協力 等

CEV補助金の概要（R5補正予算：1,291億円）

- 自動車分野のGX実現には、車両性能の向上だけではなく、「電動車が持続的に活用できる環境構築」も必要。そのため、R5年度補正予算からは新たな補助額の算定方法を導入。
- 具体的には、車両性能や充電インフラ整備、アフターサービス体制の確保等、「自動車分野のGX実現に必要な価値」に基づき、メーカーの取組を総合的に評価し、補助額を決定。

従来の制度（R5当初予算まで）

車両性能や外部給電機能、型式指定の有無で各車両を評価して、補助額を決定

ベースの補助上限額

65万円



（外部給電機能有 & 型式指定有の場合は上乘せ）

20万円

補助額（EVの場合）

85 / 65万円

新制度（R5補正予算）

GX実現に必要な①～④の価値に基づき、各車両を総合評価して、補助額を決定

①製品性能の向上

- 電費・航続距離の向上、省エネ法TR制度の対象であること

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- 充電インフラの整備、アフターサービス体制の確保 等

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

- ライフサイクル全体でのCO2削減 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- 外部給電機能の具備や、災害時の地域との協力 等

補助額（EVの場合）

85 / 65 / 45 / 35 / 25 / 15万円

充電器について（急速充電器と普通充電器の機能の違い）

● 充電器には、普通充電器と急速充電器の2種類が存在。

普通充電器（出力：10kW未満）

- 長時間（数時間～半日）をかけて充電
- 電源は交流・単相（日本では100V又は200V）を用い、出力は、3kWと6kWが主力
- 設置費用は安い（数万円～数十万円）
- 自宅での個人による設置に加えて、集合住宅、商業施設・ホテル等に設置
- 維持・固定費用は比較的安い（年数万円～）

急速充電器（出力：～150kW）

- 短時間（概ね30分間）をかけて充電
- 電源は交流・三相の高電圧（日本では450V）を用い、出力は直流で、これまでは50kW以下がメインも、昨年度の高速道路新設は、111口中98口が90kW以上に
- 設置費用は高い（350万円～数千万円）
- 高速道路のSAPAや道の駅、SS等に設置
- 電気料金の基本料金や保守等の維持・固定費用が高い（年100万円～）

2020年頃以前



- ケーブル付きタイプがほとんど
- Felicaカード読み取りにより決済
- 3G回線で通信していた機器も

2020年頃以降



- コンセントタイプが増加
- QRコードやアプリによる決済



稼働率が上がらない中、維持費用がかさみ、更新時期に一部撤去も

利用が見込まれる場所に台数を設置し固定費を下げ、アプリ管理等による利便性向上を図る

充電時間は短いですが、電気料金の基本料金分などの維持費用がかかるため、一定の稼働率の確保が必要

出典：各社HPを基に作成

充電器における基本的な考え方（重層的な整備）

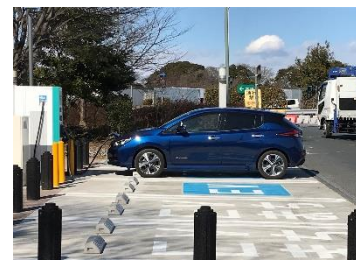
- 自宅等での普通充電と経路での急速充電を組み合わせた「重層的な充電インフラ整備」が重要。



自宅車庫



コンビニ



高速道路SA・PA



商業施設・店舗



共用駐車場



自動車販売



道の駅



従業員駐車場



宿泊施設

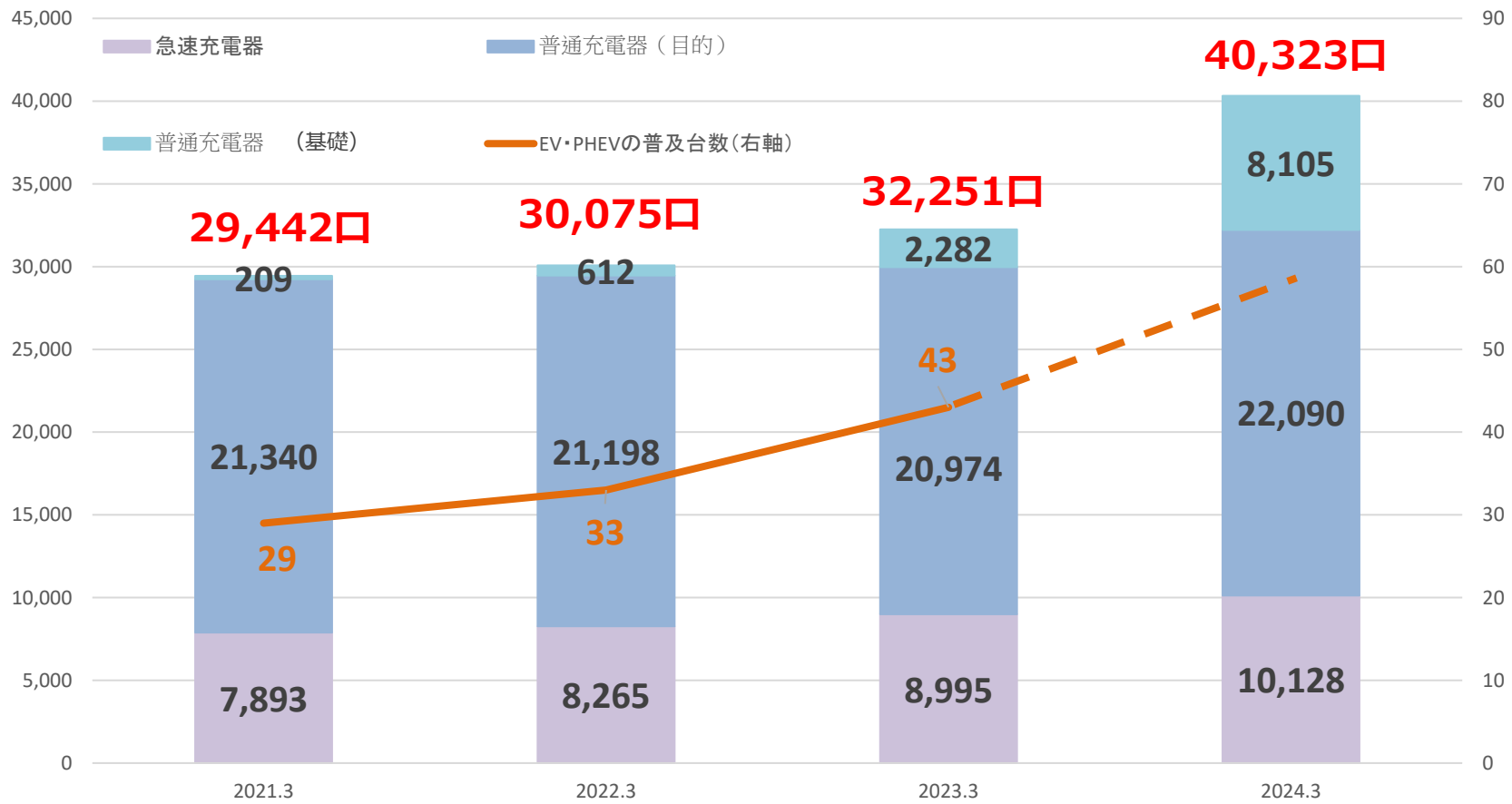
電気自動車等の普及と充電器の整備

- 充電器については、これまで全国で約4万口を整備。
- 車両の普及と充電インフラの整備は車の両輪としてバランスよく進めていくが必要。

充電器設置数 (口)

日本における充電器設置口数とEV・PHEVの普及台数の推移

EV・PHEV普及台数 (万台)



出典：EV・PHEV普及台数：自動車検査登録情報協会・軽自動車検査協会・日本自動車工業会資料を基に作成
 ：ゼンリン（急速充電器、普通充電器（目的地））
 ：経済産業省補助実績（普通充電器（基礎））：集合住宅、月極駐車場、事務所・工場等における2020年度からの補助実績の累計

充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）

- 充電インフラについては、グリーン成長戦略（2021年6月改定）において、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」**との目標を掲げ、これまで約3万基の整備を進めてきた。
- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、**「充電インフラ整備促進に向けた指針」**を策定した。

基本的な考え

✓ 以下の**三原則**を総合的に勘案し、**世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。**

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

（1）世界に比肩する目標の設定

- ✓ **充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に**
⇒ **日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速**

（2）高出力化

- ✓ **急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）**
⇒ **充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備**











（3）効率的な充電器の設置

- ✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（≒入札制の実施）**
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

（4）規制・制度等における対応

- ✓ **充電した電力量（kWh）に応じた課金**について、**25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。**
⇒ **ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化**

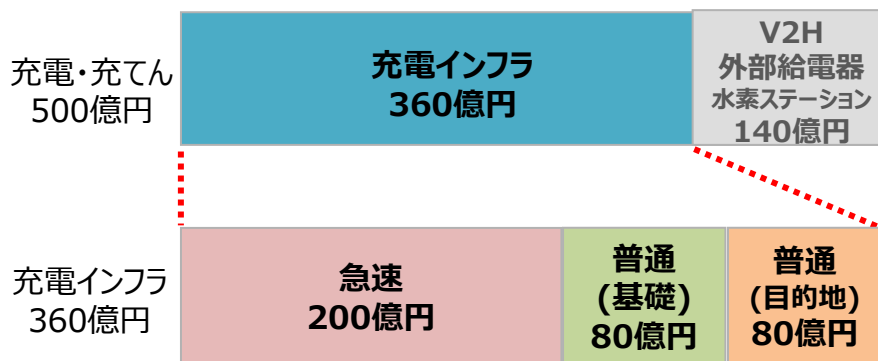
主な充電器設置事業者

	充電器の設置口数 急速 / 普通 <small>※2024年3月末時点</small>	今後の設置計画
	2,700口 / 0口 <small>(提携充電器を含まず)</small>	高速道・コンビニ等の公共用急速充電器を中心に、30年までに約1万口の整備を計画。
	495口 / 6,104口	<u>25年度までに1,000基、30年までに数千～最大1万基</u> の急速充電器設置を計画。
	0口 / 3,007口	<u>27年度までに、集合住宅や宿泊施設等を中心に4.3万口</u> の設置を計画。
	1口 / 372口	<u>25年度までに普通5,000口、急速1,622口の設置を計画。</u>
	10口 / 3,890口	<u>27年までに、3万カ所10万基</u> の設置を計画。
	296口 / 35口	<u>25年までに、現在設置している急速296口のうち189口</u> の更新を計画。
	64口 / 0口	<u>25年度までに急速充電器1000口</u> の設置を計画。
	24口 / 287口	<u>25年度までに普通4,800口、急速1,200口</u> の設置を計画。
	4口 / 1,946口	<u>25年度までに1万基</u> の設置を計画。
	0口 / 2,019口	<u>27年度までにマンションを中心に15万口</u> の設置を計画。

充電インフラ補助金の今後の執行について（令和5年度補正・令和6年度当初予算）

- 充電・充てんインフラ補助金については、令和5年度補正予算で400億円、令和6年度当初予算で100億円の合計500億円が措置された。このうち合計360億円を充電インフラ整備の予算に配分する。
- その速やかな執行と平準化を図るため、まずは105億円について、令和5年度の「予備分」の執行で導入した募集方法を概ね踏襲して募集する（R5年度追加募集）。
- 残額（255億円）については、「充電インフラ整備促進に関する指針（以下「指針」という。）」の内容等を踏まえた見直しを行った上で、募集を行う（R6年度募集）。

予算の配分（R5補正・R6当初）



内訳

	急速	普通（基礎）	普通（目的地）	合計
R5追加	60億円	25億円	20億円	105億円
R6第1期	130億円	45億円	45億円	220億円
R6第2期	10億円	10億円	15億円	35億円
合計	200億円	80億円	80億円	360億円

※予算配分は現時点案であり、変更となる可能性がある。

充電インフラ補助金の執行の概要

- 事業実施時期の平準化を目的とし、**合計3回**（R5年度追加募集、R6年度第1期、第2期）**に分けた募集を実施**する。
- 令和4年度補正・令和5年度当初事業の「予備分」において導入した、**一定の基準に基づき受付案件を決定するという方法を維持**する。
- このうち、**R6年度第1期、第2期（255億円）の概要については別紙を参照のこと。**

スケジュールの目安

- 現時点で想定しているスケジュールは右表のとおり。
- 受付がなされなかった申請について、別の期に改めて申請を実施することは可能とする。
- 具体的な受付期間等については決定次第、別途案内する。

		受付期間 (令和6年)	交付決定時期 (令和6年)	実績報告締切
R5追加	急速	3月	5～6月	R6年11月末
	普通	3月	5～6月	R6年10月末
R6第1期	急速	5～6月	7月中旬～8月	R6年12月末
	普通	5～6月	7月中旬～8月	R6年11月末
R6第2期	急速	8月	11月	R7年1月末
	普通	8月～9月中旬	11月～12月中旬	R7年1月末

- R4年度補正・R5年度当初予算事業の「予備分」において導入した、一定の基準に基づき受付案件を決定する方法を維持しつつ、指針の内容を踏まえた改正を行い、効果的な充電器設置を促進する。（R5年度追加募集からの変更点は赤字）

① 募集対象

- R6年度募集については、**募集対象を以下に限定**する。
- 急速充電器と普通充電器を併設設置する申請を可能とする。ただし、併設設置を行う場合には、「急速」の区分において申請を行うこととし、普通充電器の設置口数の上限は、下表の各設置口数上限を適用する。

種類	募集対象
急速	①高速道路、②公道上/道の駅/ss、③空白地域 ④その他（目的地、 事務所・工場 ） ※事務所・工場以外は、定格出力が50kW以上の充電器設置に限る。
普通 (基礎)	集合住宅(既築・新築)、 事務所・工場、月極駐車場 のうち、1申請における補助金による設置口数が以下を満たすもの ・ケーブル: 収容台数の10%以下、かつ10口以下 ・コンセント: 収容台数以下、かつ20口以下 <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> ・既に充電器が設置されている箇所については、BEV/PHEVの駐車数が、充電器が設置されている区画の50%以上である場合には、追加設置申請が可能。 ・ケーブルの「収容台数の10%以下」については、駐車場収容台数の10%を算出し、小数点以下の端数がある場合には、その端数を切上げた口数まで認める。
普通 (目的地)	原則、1箇所における充電器設置口数が、 既設充電器も含め以下の口数に達するまで申請可能。 ・ 駐車区画数200以下: 4口(駐車区画数以下) ・ 駐車区画数201以上: 駐車区画数の2%以下、かつ50口以下 (小数点以下の端数は切上げ) <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> ・申請箇所に既設の充電器があり、直近3ヶ月の1口当たり平均稼働時間が60時間/月以上である場合には、上記の上限口数を超過して設置できることとする。 ・この場合、超過して設置できる口数は、上記の数を上限とする。

② 選定方法

- 選定方法**
 <急速充電>
 ・①施設区分、②出力、③kW当たりの補助金申請額を踏まえた優先基準を設定し、当該基準に基づいて受付案件を決定。
 優先順位は、下記の通り

施設区分	90kW以上	50kW以上 90kW未満	10kW以上 50kW未満
①高速道路 (SA・PA)	1	2	-
②公道上/道の駅 /SS、 ③空白地域	3	4	-
④その他	5-A※	5-B※	6

※残額予算を「5-A」:「5-B」=2:1に配分し、それぞれで選定する。

- <普通充電>
 ・基礎、目的地の区分毎に、**充電出力kW*当たりの補助金申請額を踏まえた基準額を設定。**(基準額を超過する申請は取り消し。)
 *計算上、6kW未満の充電器は、実際の充電出力を考慮し、3kWとして扱う。
 ・**基準額以下の申請について、必要書類等が整っているか確認。確認後、受付(随時)。**
 ・**金額の審査を行い、交付決定(随時)。**

V2H充放電設備・外部給電器について

<V2H充放電設備の活用事例>

- ✓ V2Hにより、外部との通信による制御や住宅等への放電が可能。
- ✓ ピーク時間帯の放電(下げDR)や再エネ発電などの供給力が高い時間帯での充電(上げDR)による電力システムに貢献。
- ✓ 停電時などの非常時にも活用が可能。(車種等にもよるが、自宅で3~4日程度仕様が可能な場合も)

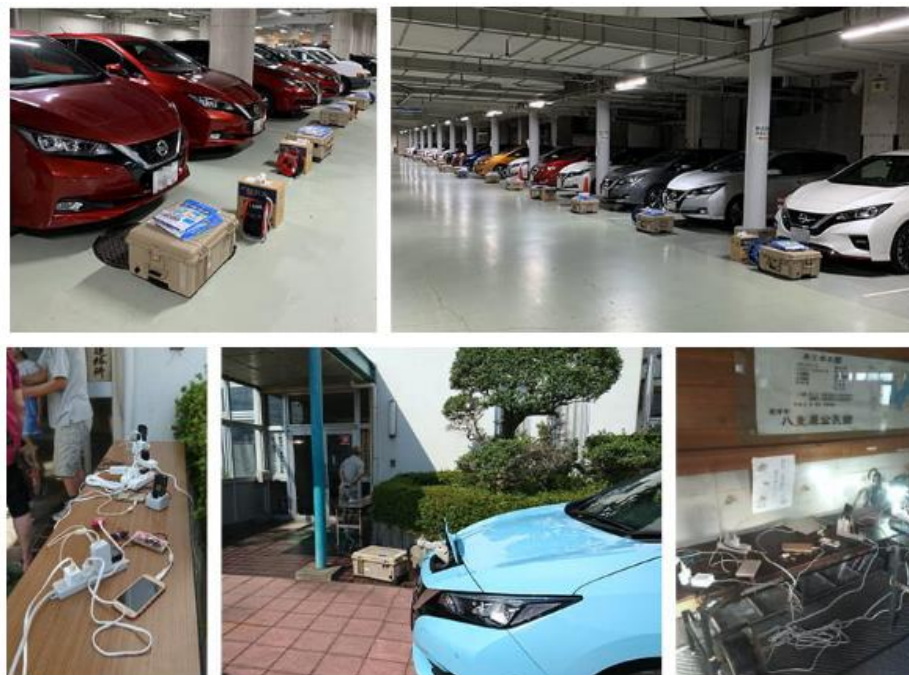


<外部給電器の活用事例>

✓ 活用イメージ



- ✓ 避難所において、災害時共用スペースでの照明や携帯電話の充電に活用



「V2H充放電設備/外部給電器」の導入補助金の概要（令和5年度補正・令和6年度当初）

- 令和4年度補正予算・令和5年度当初予算においては、申請受付開始から約2カ月で予算を超過する申請が入ったため、早期に申請受付終了。そのため、設置ニーズがあるにもかかわらず申請できなかったものが多数存在すると考えられる。また、申請の9割超が個人宅で占められており、災害時のレジリエンスの確保に重要な公共施設、防災施設、医療機関等の申請は少数であった。
- 令和5年度補正予算・令和6年度当初予算においては、昨年度より増額となる約60億円を措置し、「①公共施設/災害拠点」と「②個人宅/その他施設」の区分ごとに予算の配分を行った上で募集を2回に分けて実施。また、区分ごとに補助率や補助上限額に差を設けることやEVの保有等を条件とすることなどにより、予算が限られる中でも、足下のニーズに応じて偏りなく幅広く予算が行き渡ることを狙いとする。

<V2H充放電設備の補助要件>

※補助要件の詳細や、外部給電器の補助要件については、今後事務局から公表される応募要領をご確認ください。

区分	設置場所	対象/主な要件	補助率	補助上限額
①公共施設／ 災害拠点	①-1:公共施設	地方公共団体等が保有・管理する施設(庁舎・公民館など)	機器:1/2 工事:1/1	機器:75万円 工事:95万円
	①-2:災害拠点	地方公共団体等との間で締結した「災害協定」に関する施設(医療機関、福祉・老人施設町内会施設など)		
②個人宅／ その他施設	②-1:個人宅	個人宅。ただし、EV等を保有または発注済みの場合に限る	機器:1/3 工事:1/1	機器:30万円 工事:15万円
	②-2:その他施設	上記以外の施設		

※昨年度からの変更点を赤字

予算の配分

区分	第1期	第2期	合計
①公共施設／ 災害拠点	10億円	5億円	15億円
②個人宅／ その他施設	30億円	15億円	45億円

※執行状況によって、配分の見直しの可能性あり。

執行スケジュール

	受付期間 (令和6年)	交付決定時期 (令和6年)	実績報告締切
第1期	6月中旬~7月中旬	7月~9月下旬	R6年11月末
第2期	8月下旬~9月末	9月~11月中旬	R7年1月末

※第1期、第2期いずれも申請日順に審査を行う。(選定方式ではない。)

また、予算額を超過する申請が入った時点で申請受付を中止する。

※上記は、現時点で想定しているスケジュールであり、変更の可能性あり。