



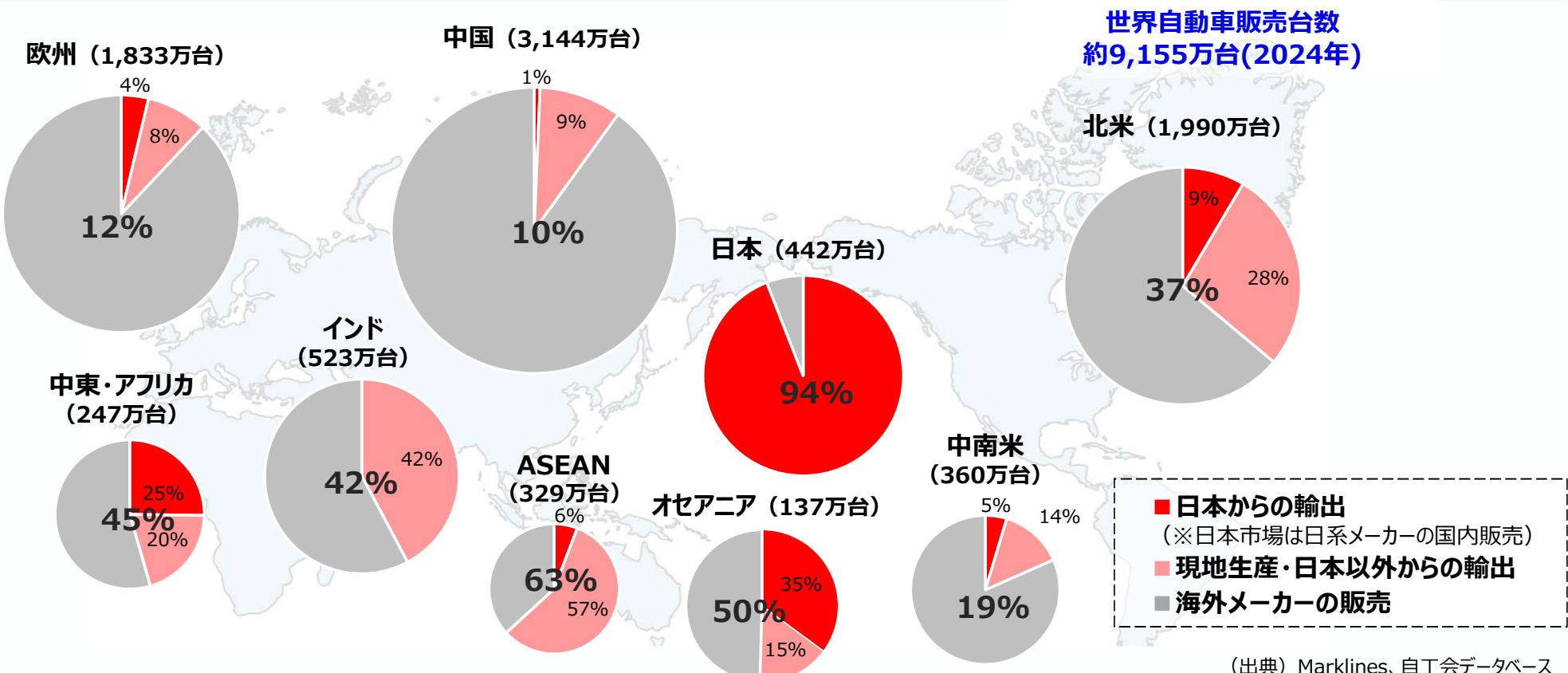
クリーンエネルギー自動車導入促進補助金・ 充電設備補助金について

2025年9月

経済産業省 製造産業局 自動車課

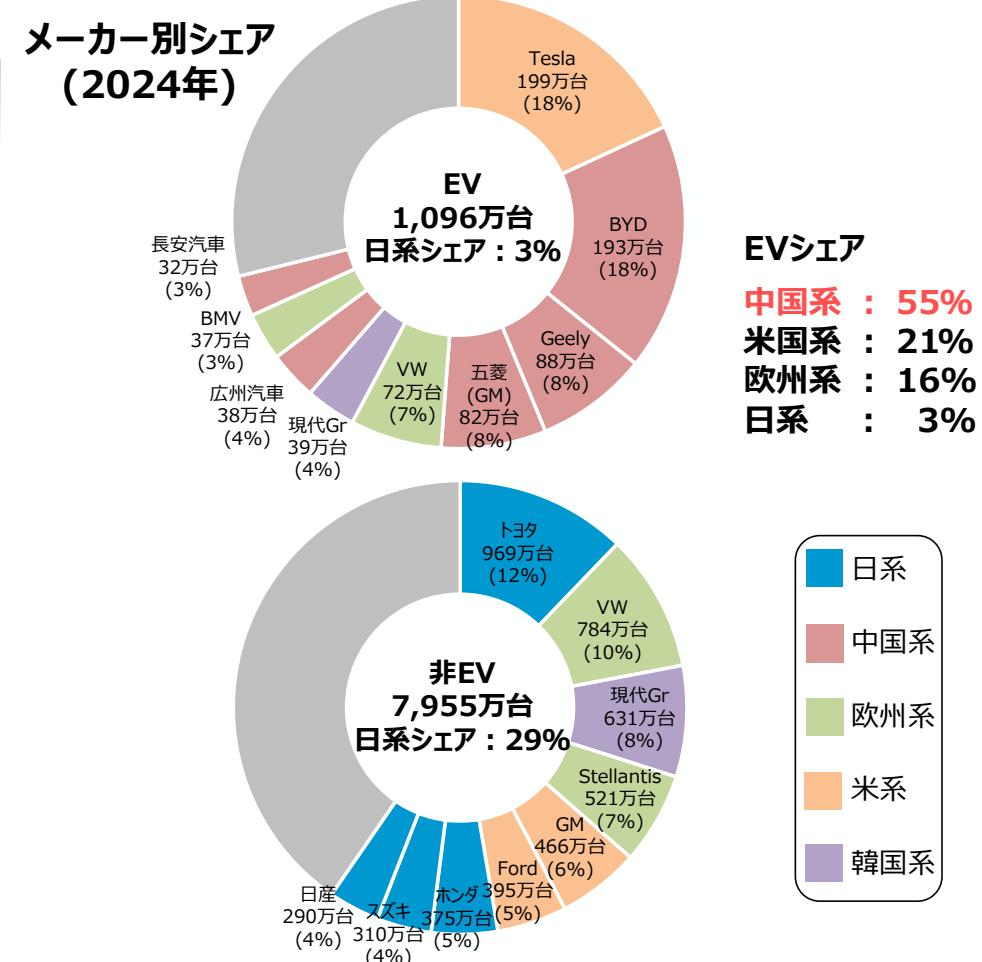
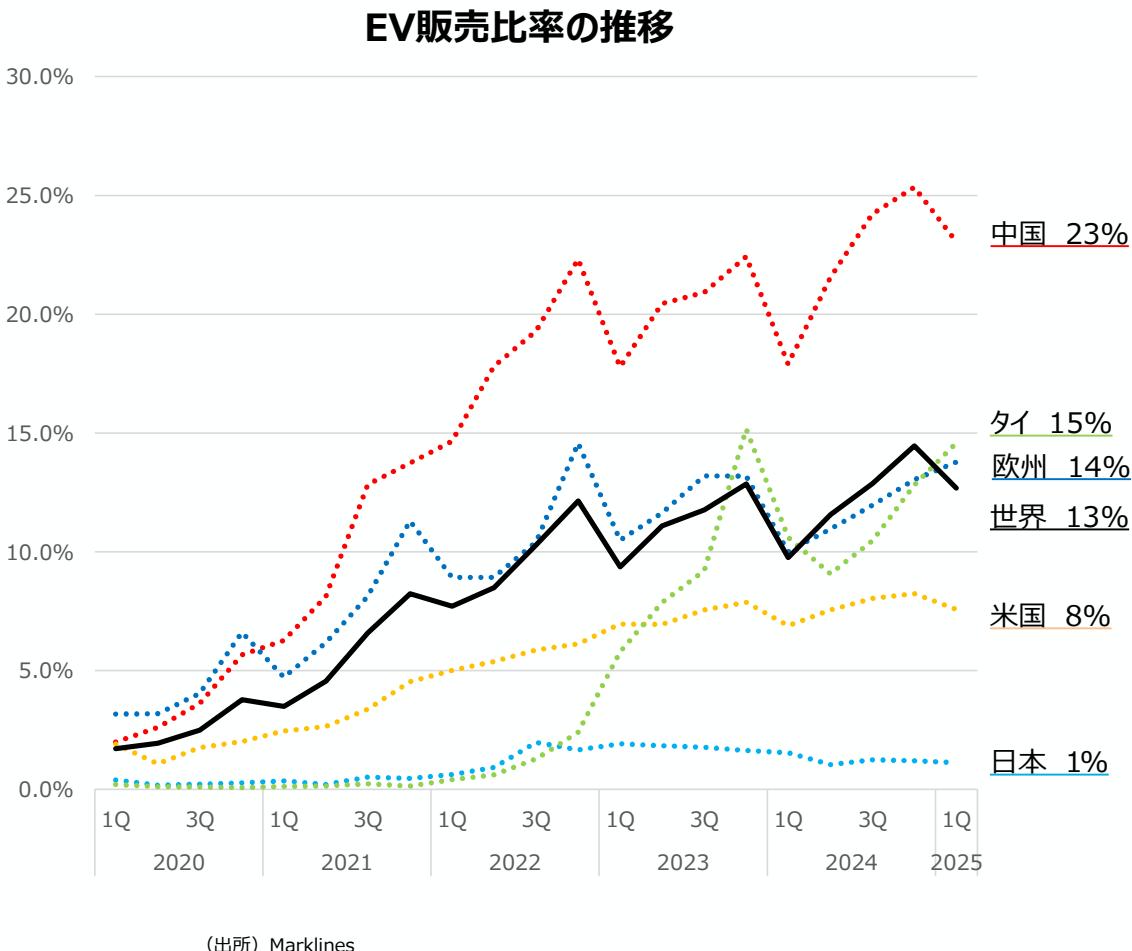
自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- グローバルの自動車販売台数（2024年）は、約9,200万台（日系約2,400万台・シェア約26%）、日本国内は約440万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



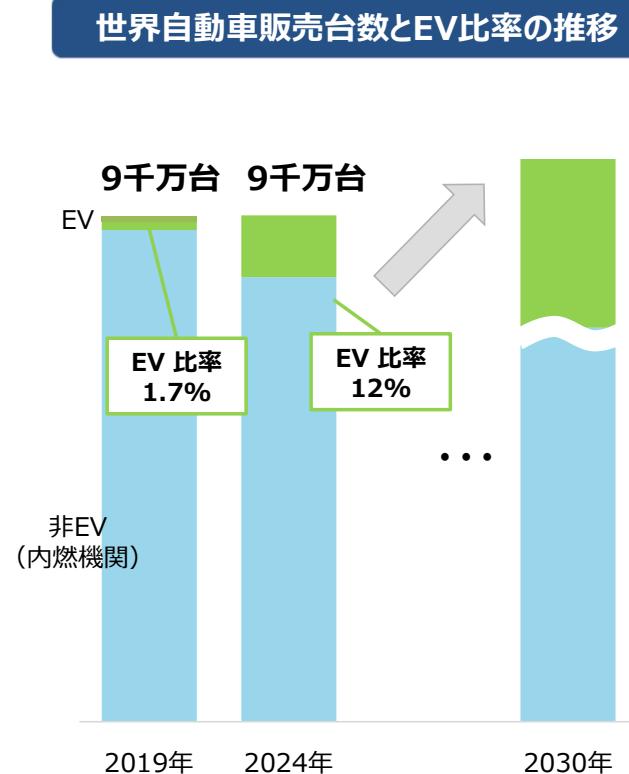
世界のEV市場の動向

- 世界全体のEV販売比率の伸びは減速傾向。25年1Qの販売比率は13%。
- 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。



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。



(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
- ✓ 戰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、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
 - 充電・充てんインフラ整備

(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、バイオ燃料の導入拡大
- ✓ 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）

（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

令和7年度におけるクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）の取扱い

令和7年3月

- 令和6年度から、車両の評価に加え、自動車分野のGXの実現に必要な要素を総合的に評価して補助額を決定。
- 令和7年度（令和6年度補正1,100億円）は、この評価方法を踏襲しながら、①評価項目の見直し・追加を行うとともに、②GX推進に向けた鋼材の需要喚起のための新たな加算措置を設けることとする。

制度の概要

「自動車分野のGX実現に必要な価値」と主な評価項目

①製品性能の向上 ◆電費・航続距離の向上

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
- ◆整備の体制／供給の安定性／安全性
- ◆整備人材の育成
- ◆サイバーセキュリティへの対応

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 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 外部給電機能の有無、災害連携協定 等

環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入

メーカーの取組を総合的に評価

種別	基本の補助額	加算額
EV	上限額85万円	最大5万円
軽EV	上限額55万円	+
PHEV	上限額55万円	最大5万円
FCV	上限額255万円	-

*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。

令和7年度の主な見直し内容

①評価項目の追加

- 重要鉱物の安定確保に係るリスク低減のための取組
- 調達先に対する支払い期間
- 車両や蓄電池の火災発生状況

②GX推進に向けた鋼材の需要の喚起（新規の加算措置）

- 革新電炉等で製造する鋼材の需要の喚起が必要。
- このため、環境負荷の低減やGX推進に向けた鋼材の導入に関する自動車OEMの計画・取組について評価する。
- この評価結果に応じて、基本の補助額とは別に、補助額を最大5万円を加算する措置を新設する。

スケジュール

3月31日：申請受付開始

※4/1以降の登録車が見直し後の制度に基づく補助金額の対象となる。
3/31以前の登録車は、令和6年度事業と同額の補助額とする。

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金

令和8年度概算要求額 1,050億円

製造産業局自動車課

事業目的・概要	事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）	成果目標・事業期間
<p>事業目的</p> <p>運輸部門は我が国のCO₂排出量の約2割を占める。自動車分野は運輸部門の中でも約9割を占めており、2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要。また、国内市場における電動車の普及を図りながら、自動車産業の競争力強化により海外市場を獲得していくことも重要。電気自動車等の導入費用を支援することで、産業競争力強化とCO₂排出削減を図る。</p> <p>事業概要</p> <p>導入初期段階にある電気自動車や燃料電池自動車等について、購入費用の一部補助を通じて初期需要の創出や量産効果による価格低減を促進するとともに、需要の拡大を見越した企業の生産設備投資・研究開発投資を促進する。また、個人宅等におけるV2H充放電設備等の購入費及び工事費を補助する。</p>	<p>事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）</p> <pre>graph LR; 国[国] -- "補助(定額)" --> 民間企業等[民間企業等]; 民間企業等 -- "補助(定額、1/2等)" --> 購入者等[購入者等]</pre> <p>The diagram illustrates the subsidy scheme. The government provides a fixed subsidy to private companies, which then provide a subsidy (either fixed or 1/2 times the fixed amount) to purchasers. The types of vehicles and equipment eligible for subsidies are shown below:</p> <ul style="list-style-type: none">電気自動車 (EV)軽電気自動車 (軽EV)プラグインハイブリッド自動車 (PHV)燃料電池自動車 (FCV)電動二輪V2H充放電設備 ※補助対象例	<p>成果目標・事業期間</p> <p>「グリーン成長戦略」等における、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%とする目標の実現に向け、クリーンエネルギー自動車の普及を促進する。</p>

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～）



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

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

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

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

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～）



充電時間は短いが、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

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。



自家車庫



コンビニ



高速道路SA・PA



商業施設・店舗



共用駐車場



自動車販社



道の駅



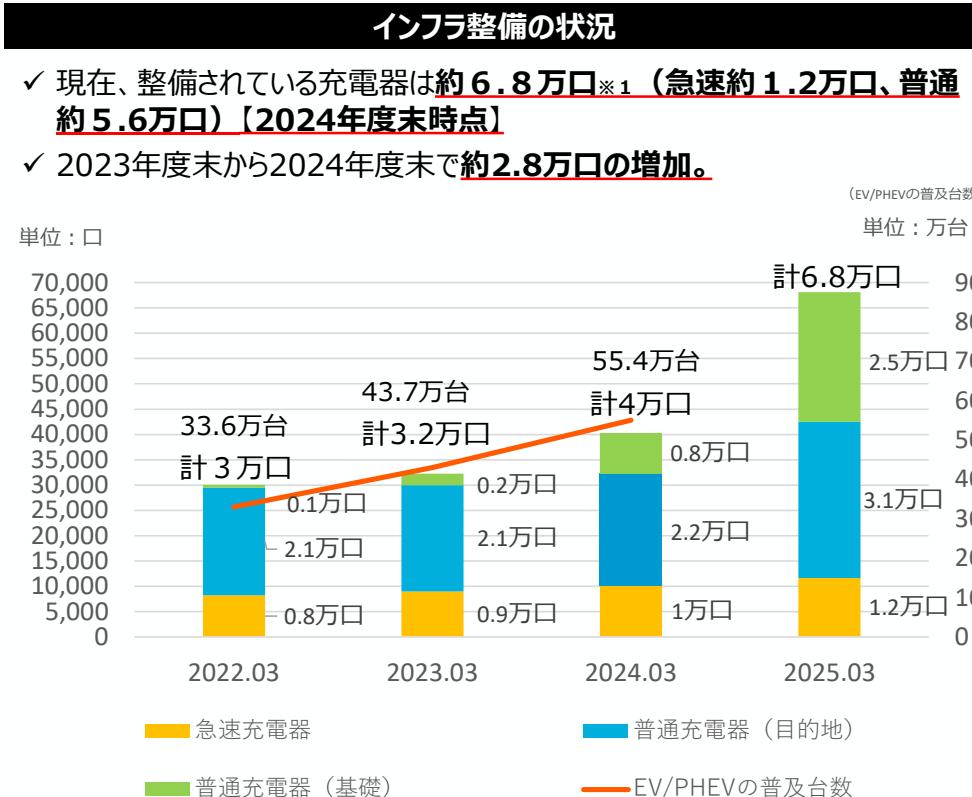
従業員駐車場



宿泊施設

【需要側】充電インフラの整備に関する取組

- 電気自動車等の車両の普及と充電インフラの整備は、両輪で進めていくことが必要。2023年10月に「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定し、目標をこれまでの倍となる30万口とし、整備を加速しているところ。



- 急速充電器については、高出力化（90 kW以上）が進展。引き続き、3万口達成に向け整備を促進。
- 普通充電器（基礎）については、集合住宅（賃貸）を中心に整備が進展。合意形成の必要な集合住宅（分譲）の整備を促進していく。
- 普通充電器（目的地）については、商業施設・宿泊施設等で整備が進展。

取組の方向性

○ユーザーの利便性向上

- 2030年に充電インフラ30万口の整備（公共用の急速充電器3万口を含む）

- 高速では90kW150kWを設置するなど、充電器を高出力化し、充電時間を短縮し、ユーザーにとって、利便性の高まる充電インフラを整備

○充電事業の自立化・高度化

- 費用対効果の高い案件を優先（＝入札制の実施）することで、費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す。

○社会全体の負担軽減

- 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、2025年度からのサービスの実現を目指し、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し、充電インフラの運用に伴う負担の低減を図る。

○R6年度補正予算・R7年度当初予算

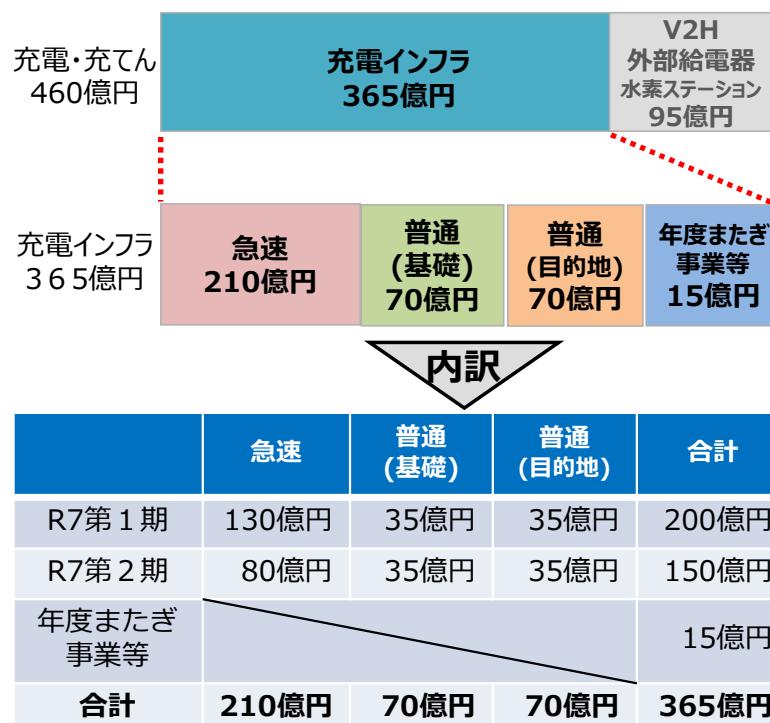
- R6年度補正360億円、R7年度当初100億円の計460億円を措置。（V2H・充てんインフラ含む。）

出典：EV・PHEV普及台数：一般社団法人次世代自動車振興センター公表資料を基に作成
：急速充電器、普通充電器（目的地）：ゼンリン、充電事業者の提供データを基に経産省推計
：普通充電器（基礎）：集合住宅、月極駐車場、事務所、工場等における経産省補助実績の累計
※1 2025年5月末時点でのデータを基に経産省が推計したもの。
今後見直しにより変動する可能性もある。

充電インフラ補助金の来年度の執行について（令和6年度補正・令和7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6年度補正予算で360億円、令和7年度当初予算で100億円の合計460億円を計上している。このうち、合計365億円を充電インフラ整備の予算に配分する。
- 一定の基準に基づき受付案件を決定する方式は継続。令和6年度の補助金の結果を踏まえ、配分額の見直しを行う。
- 募集期間については、事業実施時期の平準化及び余裕を持った審査体制を確保するため、2回に分けて実施する。

予算の配分（令和6年度補正・令和7年度当初予算）



※予算配分は、現時点での想定であり、今後、変更となる可能性がある。
年度またぎ事業等は、年度をまたぐ事業や政策課題に応じ措置することを想定。

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下表のとおり。
- 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、別途執行団体から案内する。
- 年度またぎ事業のスケジュールは別途公表予定。

		受付期間 (令和7年)	交付決定時期 (令和7年)	実績報告締切
R7 第1期	急速	4月下旬～ 5月中旬	6月～8月	R7年12月末
	普通	4月下旬～ 5月中旬	6月～8月	R7年11月末
R7 第2期	急速	7月	8月～10月	R8年1月末
	普通	7月	8月～10月	R8年1月末

年度またぎ事業の概要

- 充電器の設置工事期間の制約のため、通常の募集期間では申請が困難であった案件も存在したことから、事業の実施期間を長く設けて募集を行う事業。
 - 令和6年度の募集対象は以下のとおり。令和7年度の対象は別途公表予定。
- ①高速道路（SA・PA）【急速充電器】 ②新築集合住宅【普通充電器】

クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てん設備等導入促進 補助金 令和8年度概算要求額 197億円（100億円）

(1) 製造産業局自動車課

(2) 資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部水素・アンモニア課

事業目的・概要	事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）	成果目標・事業期間
<p>事業目的</p> <p>2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要。車両の普及と表裏一体にある充電・水素充てん設備の整備を全国各地で促進する。さらに、電動車は災害時の停電等において非常用電源として活用できるところ、電動車から電気を取り出すための外部給電機能を有するV2H充放電設備や外部給電器の導入を促す。</p> <p>事業概要</p> <p>(1) 充電設備整備事業等 電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備の購入費及び工事費や、公共施設・災害拠点等におけるV2H充放電設備の購入費及び工事費、外部給電器の購入費を補助する。</p> <p>(2) 水素充てん設備整備事業 燃料電池自動車等の普及に不可欠な水素ステーションの整備費及び運営費を補助する。特に商用車の導入促進を図る重点地域に対して集中的に支援することとし、運営費については既存燃料価格を踏まえて追加的に補助する。</p>	<p>事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）</p> <p>(1) 充電設備整備事業等</p> <p>国 → 民間企業等 → 民間企業等 補助(定額) (定額、1/2等)</p> <p>(2) 水素充てん設備整備事業</p> <p>国 → 民間企業等 → 民間企業等 補助(定額) (2/3、1/2等)</p> <p>急速充電器 普通充電器(スタンド型) 普通充電器(コンセント型) V2H充放電設備 水素ステーション</p>	<p>車両の普及に必要不可欠な設備として、充電設備は2030年に30万口の整備、水素充てん設備は2020年代後半までに事業の自立化を目指す。</p>

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)

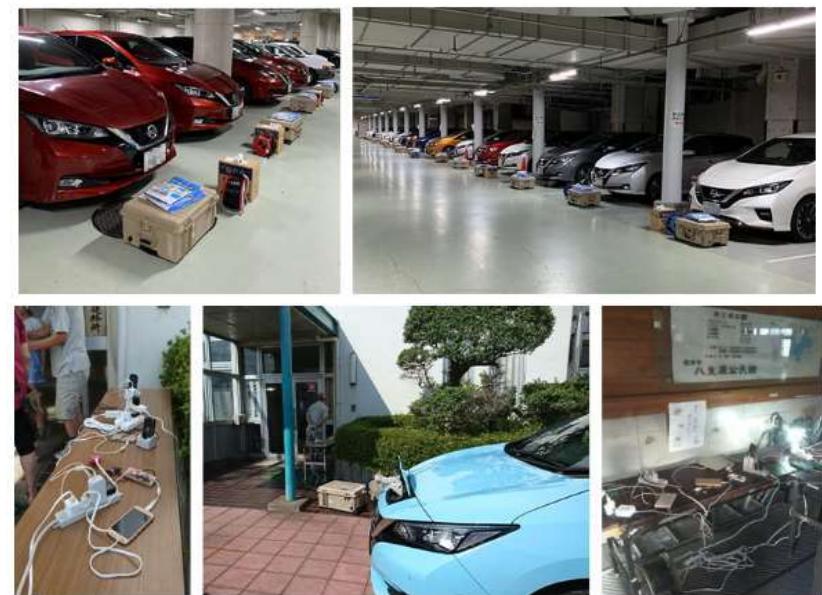


<外部給電器の活用事例>

✓ 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6年度補正・令和7年度当初）

- 令和5年度補正予算・令和6年度当初予算においては、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6年度補正予算・令和7年度当初予算においては、約55億円を措置し、「①個人宅・マンション」、「②公共施設/災害拠点」、「③その他施設」に区分を分け予算の配分を行った上で実施。

＜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個人宅・マンション	個人宅・マンション	個人宅及びマンション共用部。ただし、個人宅についてはEV等を保有または発注済みの場合に限る	機器：1/2 工事：1/1	機器：50万円 工事：15万円
②公共施設／災害拠点	②-1：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
	②-2：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）		
③その他施設	その他施設	上記以外の施設	機器：1/3 工事：1/1	機器：50万円 工事：15万円

※昨年度からの変更点を赤字

予算の配分		執行スケジュール		
区分	合計	受付期間 (令和7年)	交付決定時期 (令和7年)	実績報告締切
①個人宅／マンション（CEV補助金）	40億円	7月下旬～9月末	9月～11月下旬	R8年1月末
②公共施設／災害拠点／外部給電器／ ③その他施設（充電インフラ補助金）	15億円			

※執行状況によって、配分の見直しの可能性あり。

※申請日順に審査を行う。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。