

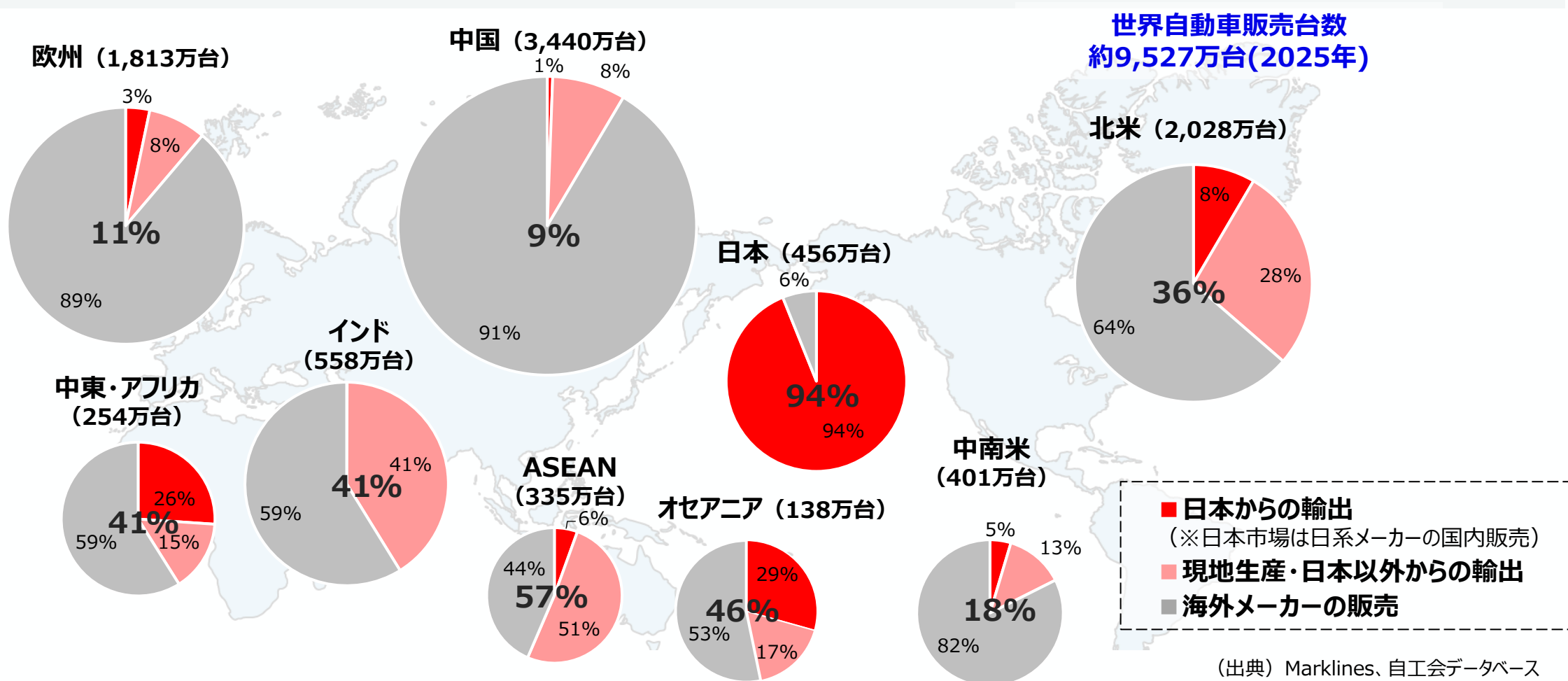
クリーンエネルギー自動車導入促進補助金・ 充電設備補助金について

2026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）

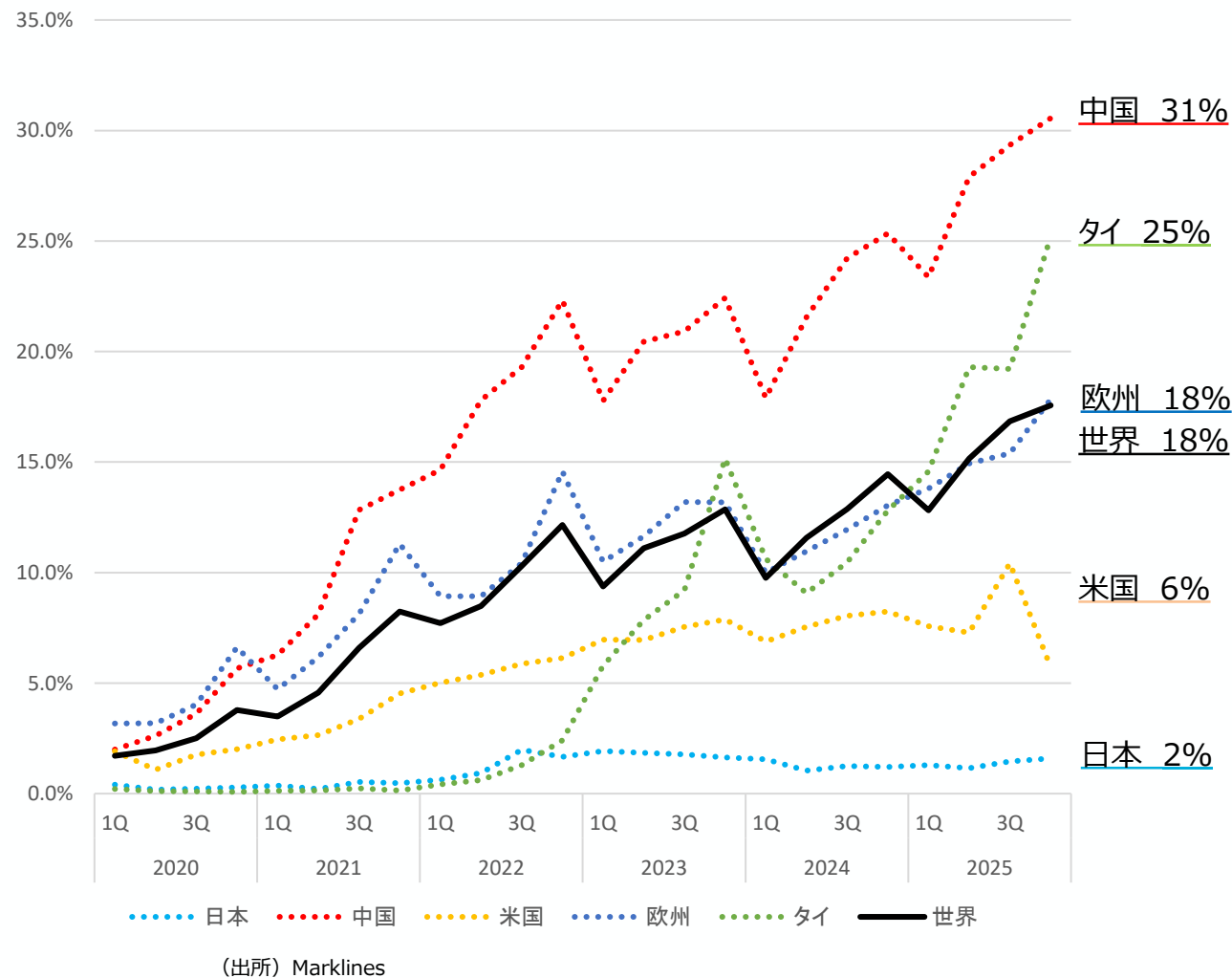
- グローバルの自動車販売台数（2025年）は、約9,500万台（日系約2,300万台・シェア約24%）、日本国内は約456万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



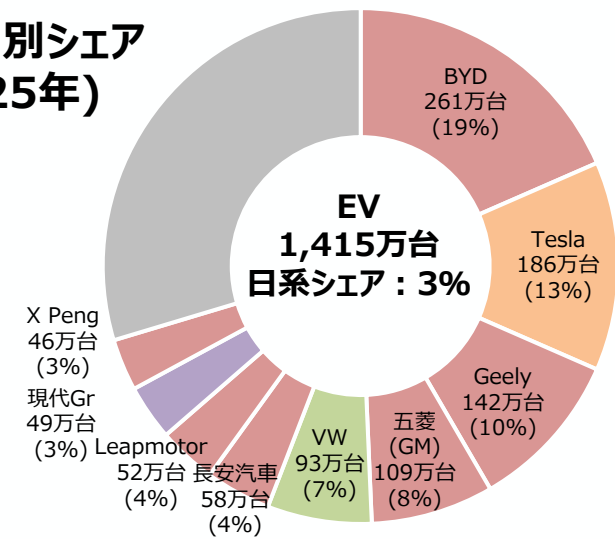
世界のEV市場の動向

- 世界のEV市場の拡大は中国がけん引。
- 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

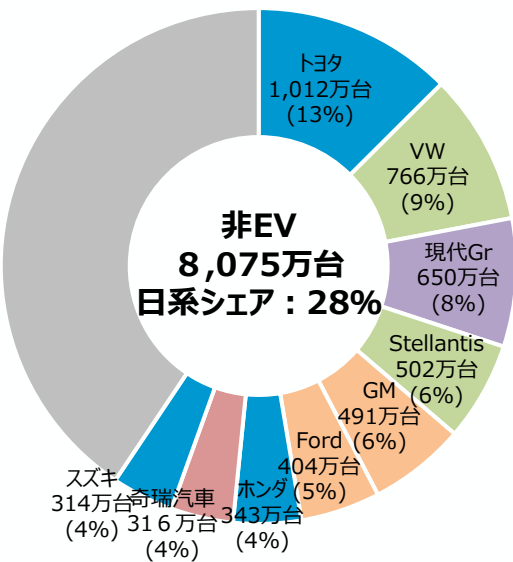


メーカー別シェア
(2025年)



EVシェア

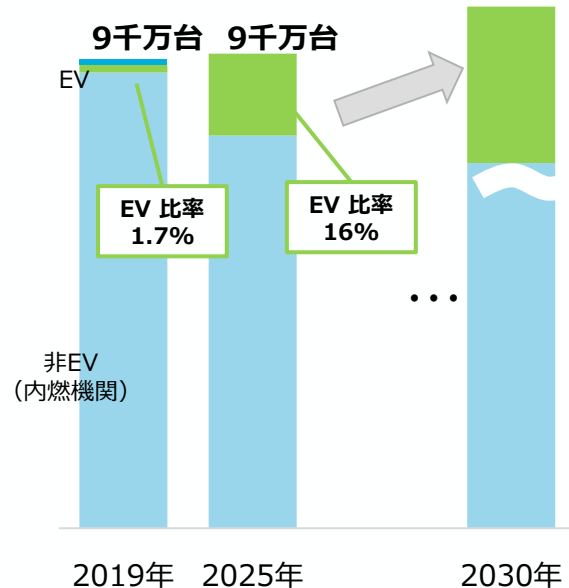
中国系 : 61%
米国系 : 16%
欧州系 : 15%
日系 : 3%



自動車分野のGXに向けた政府の取組

- 我が国としては、競争力を有する内燃機関はもとより、ハイブリッド、EV、FCV、バイオ燃料対応車など「多様な選択肢」を追求する「マルチパスウェイ戦略」を掲げている。
- その戦略の下で、①EVの競争力を強化するとともに、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
- ✓ バイオ燃料等の持続可能燃料とハイブリッド車等の組み合わせによる脱炭素化の重要性の発信
- ✓ 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等における競争力の強化

- ✓ 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、戦略分野国内生産促進税制
 - －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・充電インフラ整備
- ✓ 水素モビリティ社会構築（商用車への重点的支援）
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換

（３）内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の商用化推進
- ✓ ガソリンへのバイオエタノール導入拡大
- ✓ 内燃機関の効率化

令和8年度 クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）について

- 導入段階にある電気自動車やプラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等について、消費者に対する購入費用の一部補助を通じて需要の創出や量産効果による価格低減を図るため、令和7年度補正予算において1,100億円を措置。
- EVが持続的に活用されていく環境を構築する観点から、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、供給の安定性の確保及び災害時の地域との連携等の自動車メーカーの取組を総合的に評価して、各車両に対する補助額を決定している。

補助対象例



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

総合評価の要素

①製品性能の向上

- ◆電費・航続距離の向上 等

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

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

- ◆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

補助額の決定方法

- 日本においてEV等が持続的に活用されていく環境を構築する観点から、車種ごと・企業ごとの取組を総合評価し、各車種の点数を算出。
- その点数に応じた基本の補助額と環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入に関する加算額の合計を補助額とする。

※電動二輪については、同種・同格のガソリン車との価格差にもとづき、補助額を車種ごとに算定

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金

令和9年度概算予算要求額 **1,100億円** (R7補正 1,100億円)

事業目的・概要	事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）
事業目的 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てこにしながら、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。 事業概要 導入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。	事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等） 国 補助 (定額) 民間企業等 補助 (定額) 購入者等  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 ※補助対象例
	成果目標・事業期間 「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。

充電器についてー急速充電器と普通充電器の機能の違いー

- 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～）

ケーブル付きタイプ



3kW～10kW未満

コンセントタイプ



主に3kW

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：～350kW）

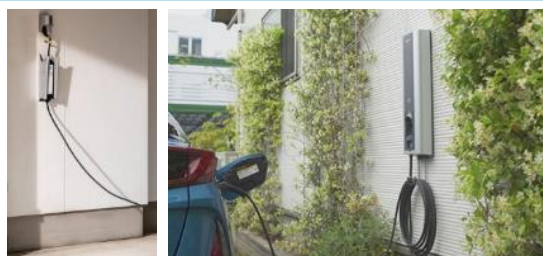
- 短時間（概ね30分間）をかけて充電
- 電源は交流・三相の高電圧（日本では450V）を用い、出力は直流で、近年は90kW以上の機器が増加
- 設置費用は高い（数百万円～数千万円）
- 高速道路のサービスエリアや道の駅、自動車販売店等に設置
- 電気料金の基本料金や保守等の維持・固定費用が高い（年100万円～）



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

充電器における基本的な考え方ー重層的な整備ー

- 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

充電設備導入に関する取組状況

- 2023年10月に「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定。ユーザーの利便性向上、充電事業の自立化・高度化、社会全体の負担軽減の3つの柱を中心として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していく。
- 目標を2030年30万口（公共用の急速充電器3万口を含む）として掲げ、2025年3月末時点で6.8万口を整備済み。2025年度に新たに3.8万口の整備を支援したことにより、2026年3月末時点で10.6万口に増加。

補助金の概要

- ✓ 電気自動車・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の一部を補助。

補助対象機器



急速充電器



普通充電器
（ケーブル）



普通充電器
（コンセント）

補助率等の例

< 高速道路SA・PAに急速充電器を設置する場合（2口） >

- 150kW
- ・設備費：1/1（上限額700万円）
 - ・工事費：1/1（上限額3,100万円）

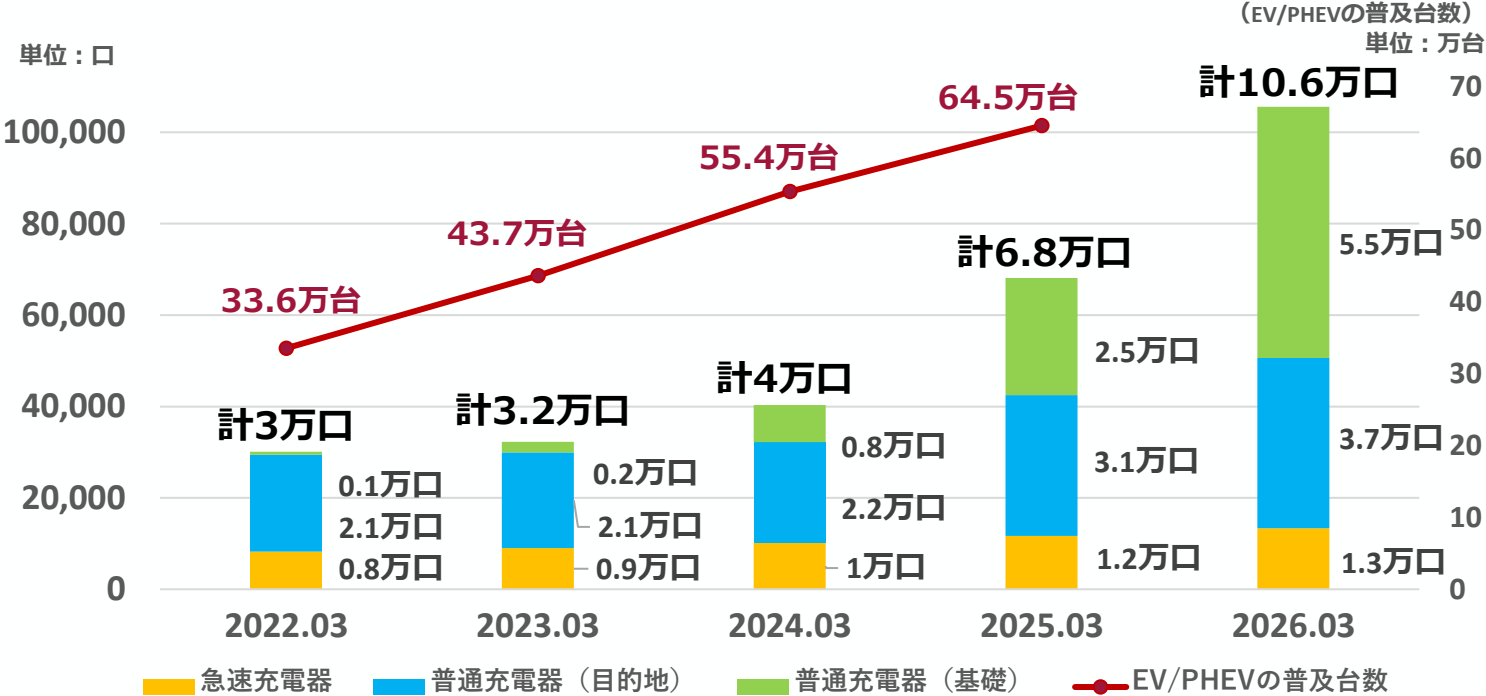
< コンビニに急速充電器を設置する場合（2口） >

- 50kW
- ・設備費：1/2（上限額500万円）
 - ・工事費：1/1（上限額280万円）

< 普通充電器を集合住宅に設置する場合 >

- 3kW
- ・設備費：1/2（上限額7万円）
 - ・工事費：1/1（上限額95万円）

整備の進捗状況



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）：〔2024年度まで〕ゼンリン、充電事業者の提供データを基に経産省推計※1 〔2025年度〕経産省補助実績の累計※2
：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、ゼンリン、充電事業者のデータを基に経産省が推計したもの。 ※2 2025年度の充電インフラ補助金による整備支援数を踏まえ算出したもの。
今後算出方法の見直しにより変動する可能性もある。

令和8年度 充電設備導入補助金について（令和7年度補正）

- 2030年までに30万口を整備する目標に向けて、補助金を通じて整備を後押ししてきたところ。令和7年度補正予算で措置した510億円のうち、**365億円**を活用して、引き続き、整備を支援していく。
- 自宅に充電設備がないことでEV購入を断念するといった声がある中、これまでの制度では戸建て住宅が支援対象外であったとともに、集合住宅においては設置口数に上限があった。令和7年度補正予算の執行では、戸建て住宅も対象とし**自宅での充電環境を強化**するとともに、自宅周辺で短時間に充電が可能になるよう、**商業施設等における高出力充電器の設置を強化**する。

令和7年度補正予算の執行のポイント

①住宅への設置支援強化

戸建て住宅： コンセント型の充電器の設置に関して、5万円を定額補助
集合住宅： 20口以下といった設置上限を撤廃

②高出力充電器の設置拡大

150kW以上区分の新設： コンビニやディーラー、商業施設等への150kW以上の急速充電器を設置を促進するため、新たに補助上限額の区分を新設
急速充電器の予算配分順の見直し： コンビニやディーラー、商業施設等に予算配分がなされるよう、予算の配分順を見直す

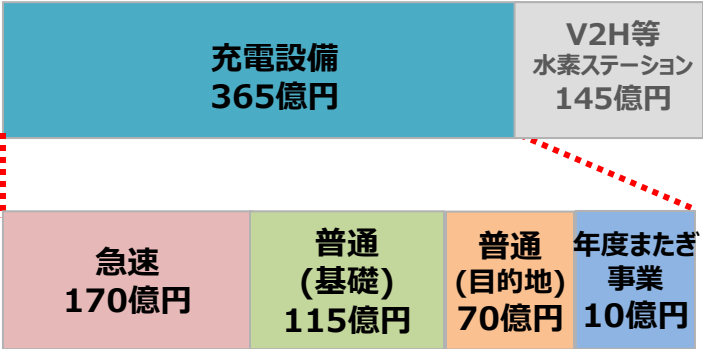
スケジュールの目安

- 年度当初で想定しているスケジュールは下表のとおり。具体的な受付期間等については別途執行団体から案内する。

		受付期間 (令和8年)	交付決定時期 (令和8年)	実績報告締切
戸建て住宅		3月～9月（先着順）	4月～11月	R9年1月末
戸建て住宅以外	第1期	5月	6月～8月	R8年11月末～
	第2期	7月	8月～10月	R9年1月末

予算の配分

充電・水素充てん
510億円



		急速	普通 (基礎)	普通 (目的地)	合計
戸建て住宅		—	15億円	—	15億円
戸建て住宅以外	第1期	115億円	60億円	40億円	215億円
	第2期	55億円	40億円	30億円	125億円
年度またぎ事業		—	—	—	10億円
合計		170億円	115億円	70億円	365億円

- ※ 1. 具体的な内容に関しては、別途執行団体から案内する。
- ※ 2. 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。
- ※ 3. 「年度またぎ事業」は、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。対象は別途公表予定。
- ※ 4. 充電器の設置場所に関する稼働見込み（戸建て住宅を除く）、機器メーカーによるアフターサービスの取組、機器メーカー及び補助金申請者における今後の財務健全性に関する計画（戸建て住宅を除く）を申請時に提出を求める。設置後の稼働率に関しては、実績の報告を求める予定。
- ※ 5. 非公共用の充電器（マンションに設置される充電器）に関して、OCPP（Open Charge Point Protocol）等への適用を要件化する。

V2H充放電設備・外部給電器について

- **V2H (Vehicle to Home)**は、EVやプラグインハイブリッド車の車載用蓄電池に充電するだけでなく、**貯めた電力を「自宅」でも使えるようにするシステム**のこと。**外部給電器**は、EVやプラグインハイブリッド車の電力を直接**家電**等のために活用することが可能な機器のこと。
- 自宅において太陽光発電した電力をEVに蓄電し、**日没後に家庭で貯めた電気を使うといった用途**のほか、**災害による停電時に非常用電源としてEVを活用するといったニーズに対応可能**。

<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)

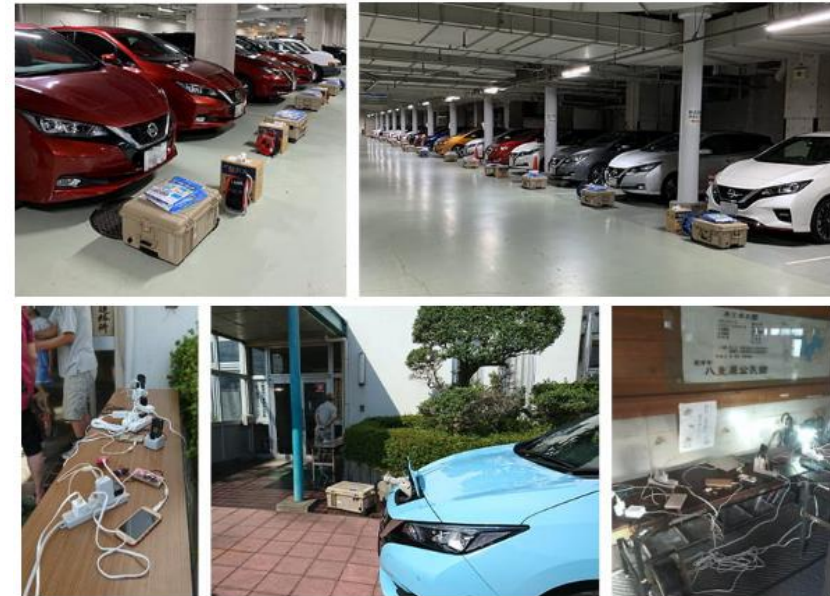


<外部給電器の活用事例>

- ✓ 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



令和 8 年度「V2H充放電設備/外部給電器」の導入補助金（令和 7 年度補正）

- EVを「動く蓄電池」として活用し、災害時における電力確保の強化に加え、電気料金の低減および配電網整備に係る負担の軽減を図るため、V2H機器の導入に対する補助を実施。
- 令和 7 年度補正予算においては、約55億円を措置。住宅への設置をより促進するため、**機器代に対する補助上限については個人宅・マンションへ設置する場合も公共施設等へ設置する場合と同額に引き上げ。**

＜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：75万円 工事：55万円
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：1/2 工事：1/1	機器：75万円 工事：55万円

予算の配分	
区分	合計
V2H充放電設備／外部給電器	55億円

執行スケジュール		
受付期間 （令和8年）	交付決定時期 （令和8年）	実績報告締切
7月～9月	9月～11月	R9年1月末

※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、年度当初時点で想定しているスケジュール。

グ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

(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

国庫債務負担行為含め総額 **436億円** 令和9年度概算要求額 426億円 (R7補正 500億円)

事業目的・概要

事業目的

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたグ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。

事業概要

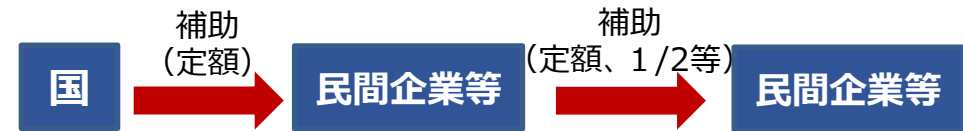
(1) 充電設備整備事業等

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。

(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や運営実態を踏まえ、商用車の利活用推進に向けて補助する。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) 充電設備整備事業等



(2) 水素充てん設備整備事業



成果目標・事業期間

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。