

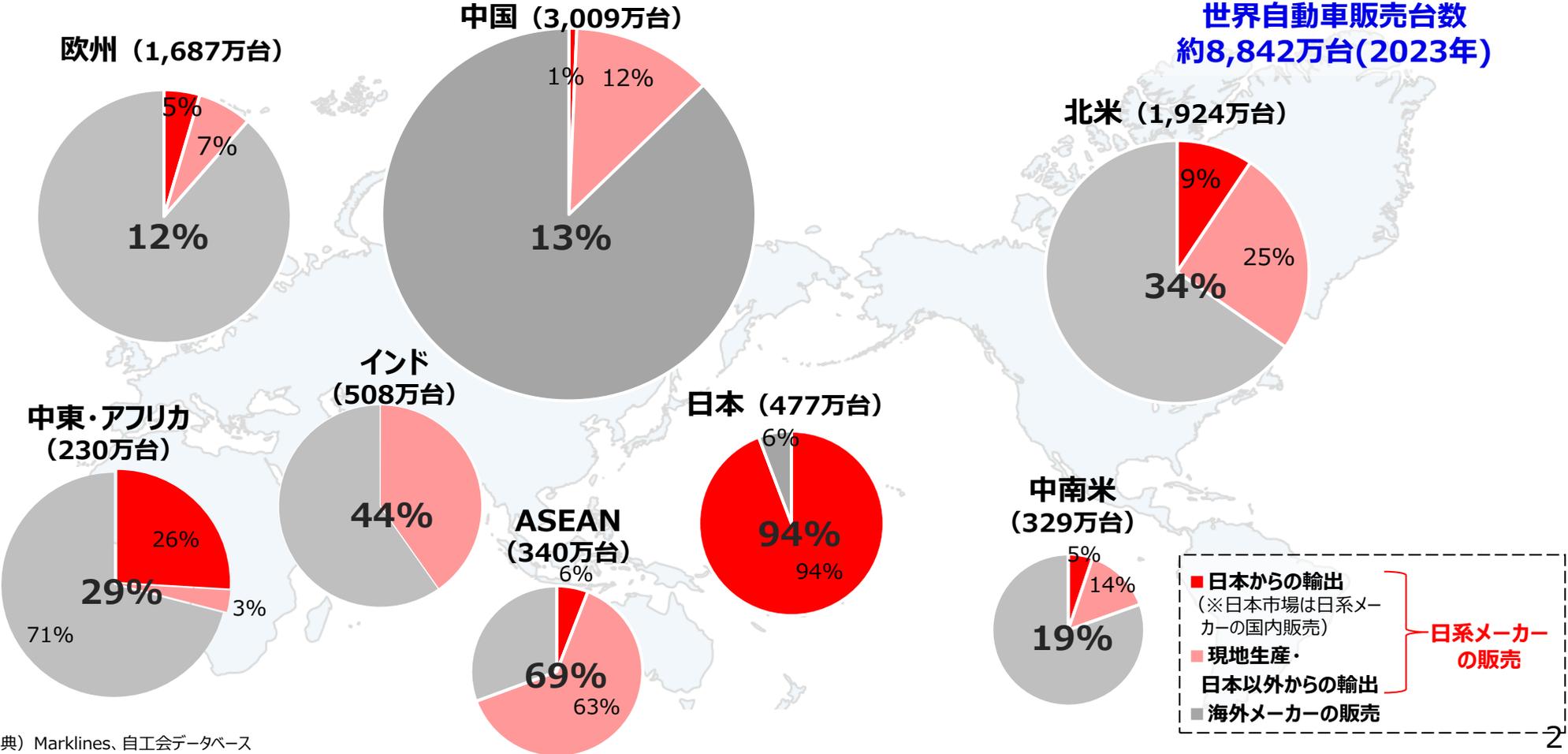
自動車市場と充電インフラ整備の動向

2024年6月5日

経済産業省 製造産業局自動車課
自動車戦略企画室長 田邊 国治

自動車産業のマーケット構造について

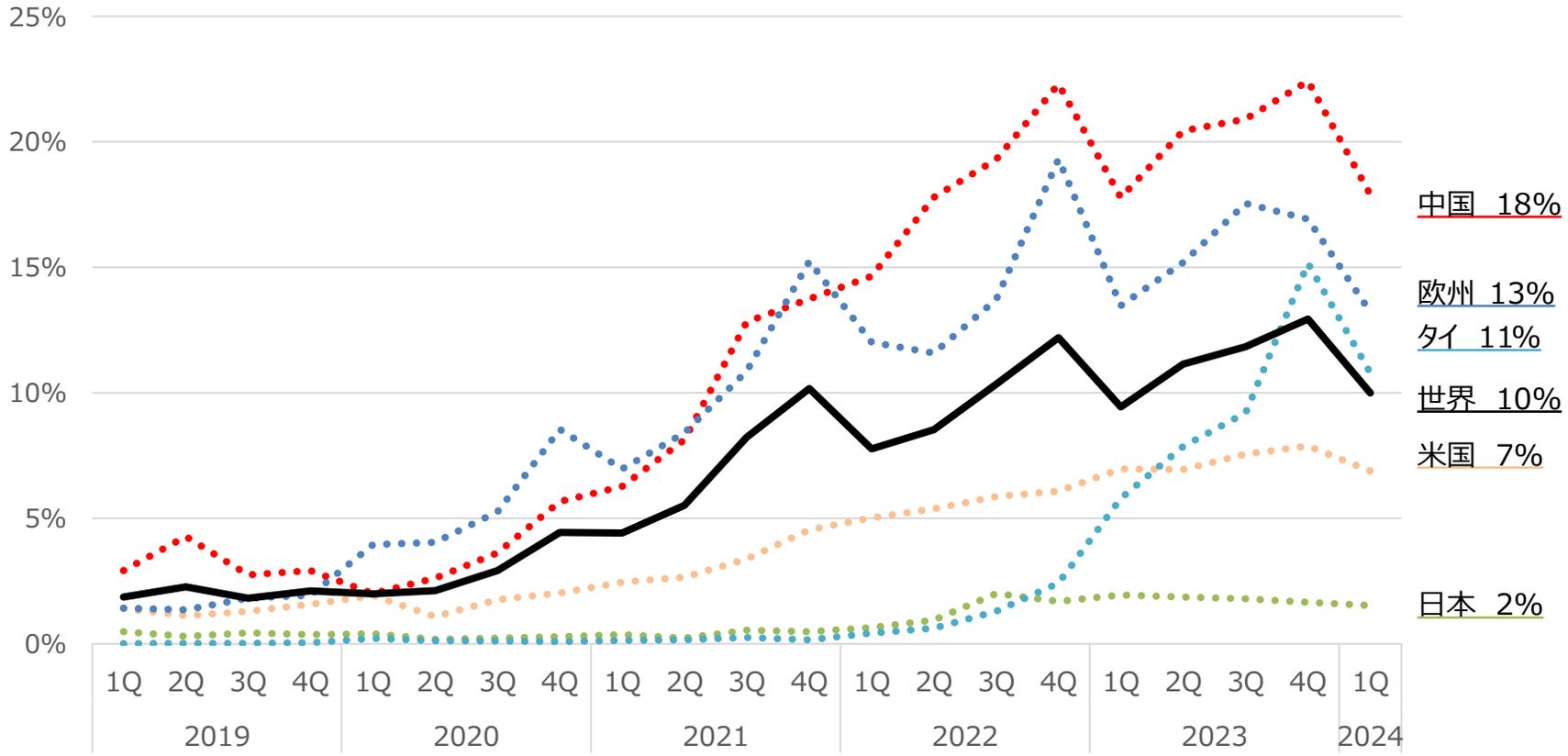
- 2023年における自動車の販売台数は、世界全体で約8,800万台、国内は約480万台。グローバルな市場を意識した競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場規模の大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、輸出台数も多い北米）や、シェアが大きく今後拡大の見込まれるASEAN市場は重要な市場であり、これらの市場の動向を踏まえた戦略が重要。



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

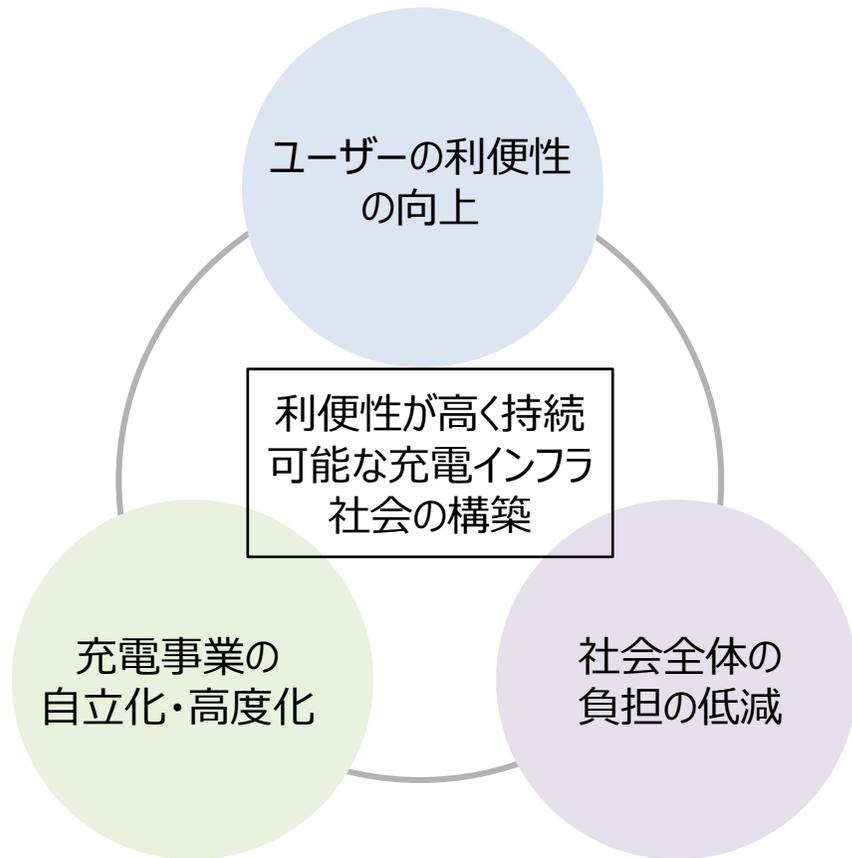


※HEV：ハイブリッド車、PHEV：プラグイン・ハイブリッド車

充電インフラ整備に向けた原則

- 以下の3つの原則を総合的に勘案しながら、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。

充電インフラ整備における原則



ユーザーの利便性の向上

車両の性能や使い方を考慮しながら、ユーザーの利便性を向上する。このため、高出力化、設置目安の具体化等を図る。

充電事業の自立化・高度化

充電事業の自立化・高度化を図る。このため、コストを低減するとともに、サービスの高度化を図る。

社会全体の負担の低減

充電インフラの整備や運用に伴う公的負担や電力システムへの負担を低減していく。このため、公共性を考慮しながら、効果的、効率的な整備を進める。

- 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

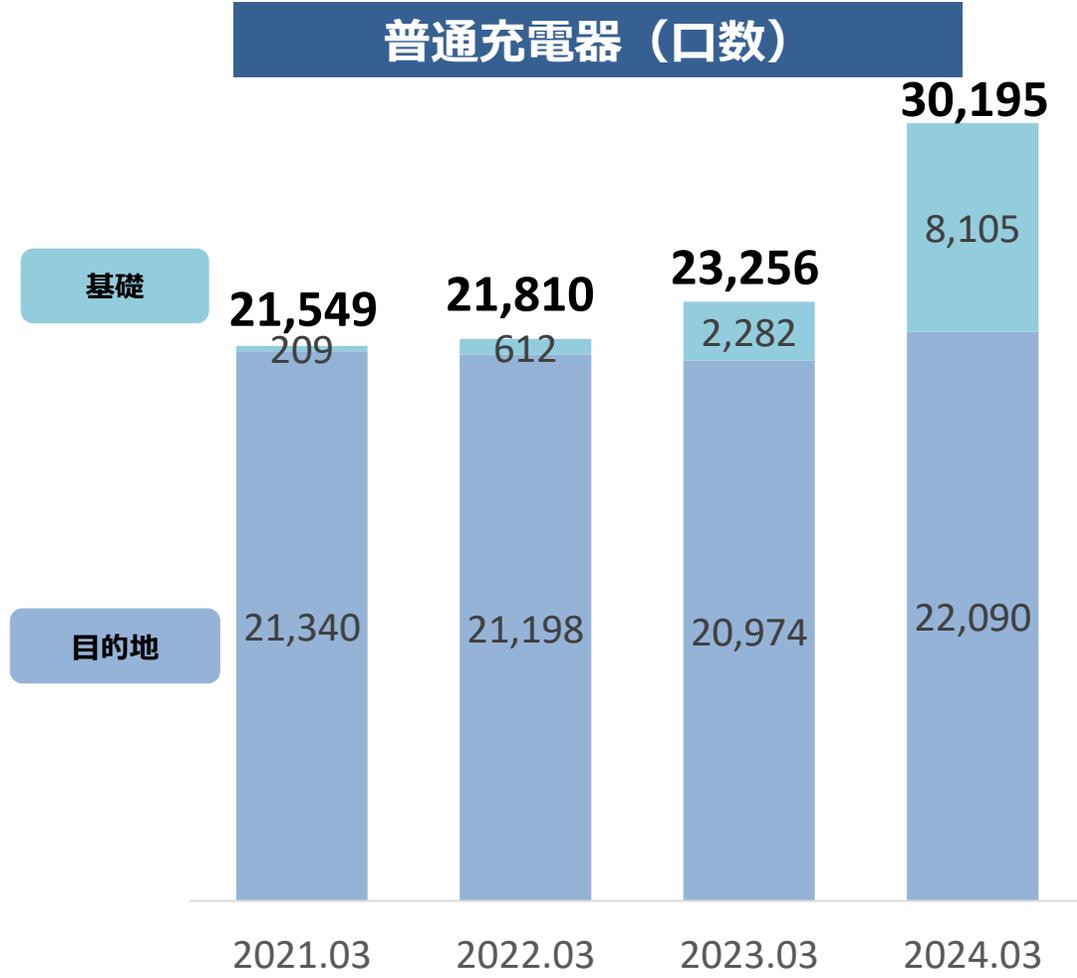
- ✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（≒入札制の実施）**
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

（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**

急速充電器・普通充電器の整備状況

- 23年度末（24年3月）時点で、急速・普通を合わせて約4万口の充電器が整備されている。
- 急速充電器に、前年度末と比較して約1100口増加し、1万口を超えた。
- 普通充電器は、集合住宅等で前年度末から約5800口増加するなど、合計3万口を超えた。



出典：ゼンリン（急速充電器）

出典：ゼンリン（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

各国における充電インフラ整備の状況

	日本	米国	ドイツ	イギリス	フランス
2030年充電インフラ目標	30万 (公共用急速3万を含む)	50万	100万	30万	40万
充電インフラの設置状況 (2022年)	3.2万	12.8万	7.7万	5.1万	8.4万
(うち急速充電器数)	(0.9万)	(2.8万)	(1.3万)	(0.9万)	(1.0万)
充電インフラの設置状況 (2023年)	4.0万	18.3万	10.8万	5.3万	11.8万
(うち急速充電器数)	(1.0万)	(4.3万)	(2.1万)	(1.0万)	(2.0万)
22年⇒23年伸び率	25%	43%	40%	4%	40%
(うち急速充電器の伸び率)	(11%)	(54%)	(62%)	(11%)	(100%)
EV・PHVの保有台数	54万台	480万台	250万台	158万台	157万台
EV・PHV1台あたりの公共用 充電器数	0.07	0.04	0.04	0.03	0.08

各充電事業者の設置計画等について

	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。

公共用急速充電器の場所別設置数・出力の変化（2024年3月時点）

- 設置数のうち約9割の把握が可能なe-mobility powerのデータによると、急速充電器は、この1年間で**50kW未満が700口程度減少した一方で、50kW以上は2000口近く増加。特に、ディーラー、コンビニ、高速道路で50kW未満からより高出力の充電器への置き換えが進んだ。**
- 2022年度末時点では、**50kW未満が57%を占めていたが、23年度末では41%まで低下。90kW以上のもの2割弱程度まで増え、全体として高出力化が進んでいる。**

	総数 (対前年増減数)	割合	出力ごと(kW) ※1口あたり最大出力 (前年度末からの増減数)			
			~50未満	50~90未満	90~150未満	150
自動車ディーラー	3,745 (+303)	41%	1,210 (-407)	1,992 (+583)	514 (+111)	29 (+16)
コンビニ	1,275 (+208)	14%	700 (-211)	141 (+131)	434 (+288)	0
高速道路※	685 (+131)	8%	215 (-28)	170 (+1)	288 (+154)	12 (+4)
道の駅	793 (+38)	9%	601 (-23)	176 (+51)	16 (+10)	0
商業施設	861 (+60)	9%	274 (-75)	431 (+79)	156 (+56)	0
宿泊施設	80 (+15)	1%	66 (+8)	11 (+6)	3 (+1)	0
ガソリンスタンド	440 (+233)	5%	29 (+5)	369 (+220)	42 (+8)	0
自治体設備	529 (+112)	6%	333 (+12)	189 (+93)	7 (+7)	0
その他	692 (+110)	7%	335 (-10)	208 (+94)	137 (+23)	12 (+3)
合計	9,100 (+1,210)	100%	3,763 (-729)	3,687 (+1,258)	1,597 (+658)	53 (+23)
	割合		41% (-16%)	41% (+10%)	18% (+6%)	0.6% (+0.2%)

※ S・A・P・A 及びハイウェイオアシスを含む。

出典：e-mobility powerの充電スポット一覧を基に作成。（ ）内の数値は、2023年3月からの増減数

高速道路における充電器設置状況

- SA・PA※において、2023年度末時点で685口が整備済（対前年度比+24%）。
※高速道路6社及び公社有料道路等含む
- 2023年度には、高出力化、複数口化、が進展。90kW以上が大幅増（同+111%）となり、全体に占める割合も、25%から44%となった。2025年度には約1100口を計画。

種別		急速				合計
		50未満	50~90未満	90~150未満	150	
1口あたり最大出力(kW)		50未満	50~90未満	90~150未満	150	
口数(2022年度末)	口数	243	169	134	8	554
	(割合)	(44%)	(31%)	(24%)	(1%)	(100%)
口数(2023年度末)	口数	215	170	288	12	685
	(割合)	(31%)	(25%)	(42%)	(2%)	(100%)

出典：e-Mobility Powerの資料を基に作成



● 東北道 蓮田SA（上）
6口マルチ充電器・1口最大90kW



● 伊勢湾岸道 湾岸長島PA（上）
1口最大150kW



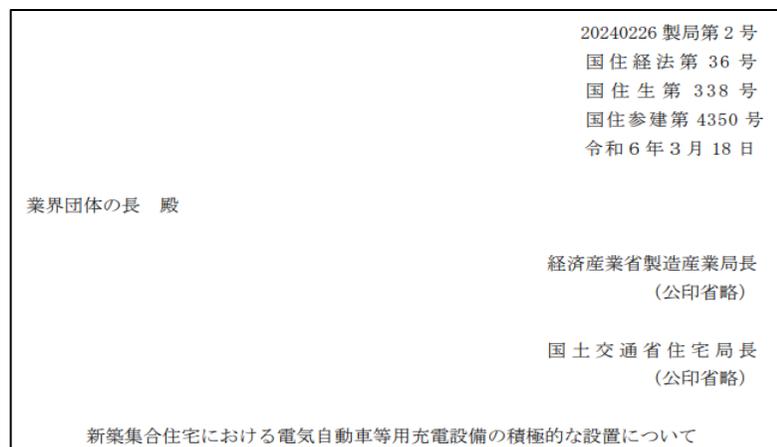
● 名神道 草津PA（下）
6口マルチ充電器・1口最大90kW
※右は既設充電器（90kW・2口）

新築の集合住宅を供給する事業者に対する充電器設置の要請

- 先月(2024年3月)、経済産業省製造産業局長及び国土交通省住宅局長の連名で、新築の集合住宅を供給する事業者に対し、充電器の積極的な設置に向けた対応を行うよう文書にて要請を行うとともに、4月には関係業界への説明会を実施。
- 関係省庁や団体とも協力し、各社の設置目標や設置方針及びそれらに基づく設置状況の把握を行うとともに、具体的な課題に取り組む。

要請文書の主な内容

- 既築の集合住宅に比して設置に伴う合意形成が容易であるケースや工事費用が少ないケースが多いと考えられることも考慮し、新規に供給する集合住宅の駐車場への電気自動車等用充電設備の積極的な設置に向けた対応を行うこと。
- 新築集合住宅への充電設備の積極的な設置を行うにあたり、設置目標及び設置方針の設定並びに公表について、各社において可能な範囲で検討を行うこと。



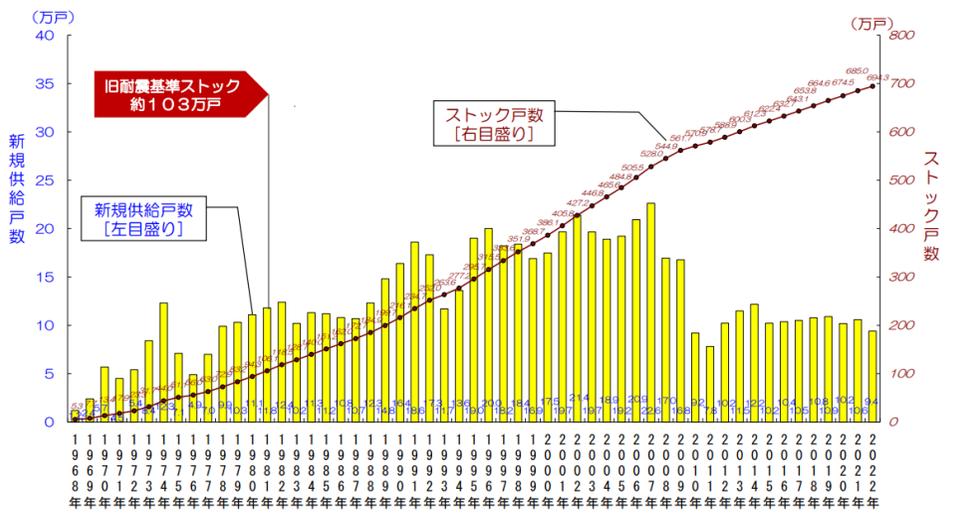
今後の取組の方向性

- 要請文書の周知により、新築集合住宅における積極的な充電器設置を促進するとともに、設置目標及び設置方針の設定や公表を促す。
- 各社の設置目標や設置方針及びそれらに基づく設置状況について、引き続き充電事業者や関係団体と連携して、把握や課題解決に取り組む。
- 課題例：
 - ①充電口の位置や開き方、コネクタ（充電ガン）の形状・挿し込んだ際の向きが統一されていない
 - ②集合住宅における稼働の状況や設置数について、国として限定的にしか把握できていない

新築集合住宅の状況

- 既築の集合住宅に比して、新築の集合住宅は、設置に伴う合意形成が容易であるケースや工事費用が少ないケースが多いことなどから、積極的に設置を進めていきたい。
- 全国の分譲集合住宅のストック数は、約694万戸(2022年末時点)。新築では、ここ3年は年間10万戸弱が竣工しており、そのうち半数程度となる4万台程度の駐車場が整備されている。(東京カンテ登録情報・2024年3月)
- 今後は、大手ディベロッパーが自ら新築集合住宅の開発時に整備する方針を示していることや、東京都では2025年から一定程度の充電器や空配管の設置が義務づけられることから、新築集合住宅における整備数は増加していく見込み。

新築の分譲マンション戸数



大手ディベロッパー各社の方針

大京	<ul style="list-style-type: none"> ・今後開発するマンションにおいて、設置率を50%に引上げ ・残りの区画にも空配管を整備 	リリース 2022.5.6
東急不動産	<ul style="list-style-type: none"> ・今後開発する分譲マンションの「平置き駐車場」においてEV対応を標準化 ※機械式駐車場は循環型を中心に対応可能車種・責任負担等に課題があり鋭意検討中 ※目黒区案件にて、全戸分の平置き駐車場に充電設備設置(19戸。2022年11月竣工) 	リリース 2022.9.30
野村不動産	<ul style="list-style-type: none"> ・2025年に竣工予定の大規模物件にて、屋内平置き駐車場約200台全区画に充電用コンセント設置 ※充電に利用する電力には実質再エネを使用予定 	リリース 2021.11.9
野村不動産	<ul style="list-style-type: none"> ・今後開発する分譲マンション全物件※1において、駐車区画数の原則30%※2にEV充電設備を導入する方針を決定 ※1:建替・再開発物件は除く。 ※2:一部、機械式駐車場のタイプにより30%に満たない物件も発生するものの、今後充電設備設置の技術進展等を踏まえ、適用可能な物件から順次対応するものとする 	リリース 2023.7
大手A社	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の20%以上を実装、50%以上については将来対応(空配管・盤スペース) ・2023年度物件 11/37物件で実装(29.7%) 区画比率19.7% ・2024年度物件 23/27物件で実装(85.2%) 区画比率10.9% ⇒実装率は大幅に上昇も、都心物件が多く、その多くが機械式駐車場となるため、現在の機器対応状況(物理的・経済的)を鑑みると区画比率は上げられない点が課題 	ヒアリング 2023.7

EV充電器に係る保安要件の解釈の明確化

- 一般家庭等にEV充電器を設置する場合、受変電設備（キュービクル）を設置せず低圧（100V又は200V）で受電していることから、電気主任技術者による監督は不要。保安の観点からは、電気設備の技術基準の解釈において、EVへの充電電圧は直流450V以下とする保安要件を例示。
- こうした中、自動車業界から、この例示が高圧受電の場合（電気主任技術者が監督する場合）にも求められるとの誤認が生じており、こうした場合における保安要件を別に例示して欲しいとの声が寄せられている。
- そこで、電気主任技術者による監督が必要となる高圧で受電する場合について、海外を含めEVへの充電電圧は直流1500V以下である現状を踏まえつつ、今後（2024年夏頃を目途）新たにEV充電器及び充電ケーブルに関する保安要件が例示される予定。
- 保安要件の例示により、高圧受電が必要な高出力の充電器（50kw超）の整備に取り組みやすくなる。

	低圧で受電する場合（主に交流100V又は200V）	高圧で受電する場合（主に交流6600V）
キュービクルの有無	無	有
電気主任技術者	不要	必要
EVへの充電電圧	直流450V以下における保安要件を例示済み	新たに、直流1500V以下における保安要件の例示を予定

電気設備の技術基準を定める省令（平成九年通商産業省令第五十二号）

第4条 電気設備は、感電、火災その他人体に危害を及ぼし、又は物件に損傷を与えるおそれがないように施設しなければならない。

第56条 配線は、施設場所の状況及び電圧に応じ、感電又は火災のおそれがないように施設しなければならない。

第59条 電気使用場所に施設する電気機械器具は、充電部の露出がなく、かつ、人体に危害を及ぼし、又は火災が発生するおそれがある発熱がないように施設しなければならない。（略）

電気設備の技術基準の解釈（20130215商局第4号）

第199条の2

五 電気自動車等と供給設備とを接続する電路（略）の対地電圧は、150V以下であること。ただし、次により施設する場合はこの限りでない。

イ 対地電圧が、直流450V以下であること。

六 電気自動車等と供給設備とを接続する電線（略）は、次によること。

ハ 対地電圧が150Vを超え450V以下の場合、2種キャブタイヤケーブルと同等以上の性能を有するものであるとともに、使用環境を想定した性能を有するものであること。

2 一般用電気工作物（略）が設置された需要場所において、電気自動車等を充電する場合の電路は、次の各号により施設すること。

一（略）

イ 電路の対地電圧は、150V以下であること。ただし、前項第五号ただし書及び第六号ハにより施設する場合はこの限りでない。（略）

CHAdeMOマッチングテストセンター（充電器と車両の組み合わせ試験場）の開設

- 車両と充電器それぞれが多様化、高性能化していくに伴い、EV/PHEV車両と充電器のソフトウェアまたはハードウェアの接続で不整合が発生し、充電ができない、充電出力が低い等不具合が生じている。
- 各社においてこれまでも自主的に試験が実施されてきたが、多数の充電器と車両の組み合わせによる試験などを通年で行える環境を整えたCHAdeMOマッチングテストセンターが2024年3月に開設された。

車両と充電器の相性を巡る課題

<課題が発生するケース>

- ・EV/PHEV車両、又は充電器のソフトウェアの不具合により、充電できない場合。
- ・充電機器の制御のタイミングのずれによって、充電途中で異常終了したり、次の車両が充電できない場合。
- ・充電器からの出力制御（ダイナミックコントロール）にEV/PHEV車両が対応しておらず、充電時の出力が低くなる。

<取組の状況>

- 不具合に関する情報の周知
- 車両OEM、充電器メーカー、充電事業者が原因を究明し、不具合を解消

出所：eMP「EV充電あんしんガイド」を元に、経産省作成

マッチングセンターの概要、意義

<概要>

- ・2024年3月、三重県伊勢市にCHAdeMOマッチングセンターを開設（設置主体：UL Japan）。
- ・10社16機種の急速充電器を設置。日本国内に設置されている機種の75%をカバー（今後も随時追加予定）。

<意義>

- ・CHAdeMO協議会正会員である車両メーカーは、車両を持ち込み、多数の充電器との試験を効率的に行うことができ、販売後の不具合を未然防止できる。
- ・充電器メーカーは、試験対応のリソースを効率化できる。



出所：CHAdeMOマッチングテストセンター開所式資料を元に、経産省作成

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）

- 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当初案）



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)。**

R6年度第1期・第2期募集における補助内容

急速充電器									
設置場所	①高速道路SA・PA			②公道/SS/道の駅		③空白地域	④その他		
対象設備 (総出力)	150kW以上	90kW以上	50kW以上	90kW以上	50kW以上	50kW以上	90kW以上 (公共用)	50kW以上	10kW以上
機器補助率	1/1						1/2		
工事補助率	1/1								
機器上限額	500 (1口) 700 (2口) 350×口数 (3口以上)	400 (1口) 500 (2口)		400 (1口) 500 (2口) 250×口数 (3口以上)	400 (1口) 500 (2口)		400 (1口) 500 (2口) 250×口数 (3口以上)	200 (1口) 250 (2口)	60
工事上限額	3,100 (2口まで) 1,550×口数 (3口以上)	3,100	2,450	400	280		140		108

普通充電器					
対象設備	ケーブル付き充電設備		コンセントスタンド	コンセント	
	6kW	3kW・4kW		—	—
駐車場形態	機械式・平置き		機械式・平置き	機械式	平置き
機器補助率	1/2				
工事補助率	1/1				
機器上限額	35	25	11	7	
工事上限額	135		135	135	95

高圧受電設備・設置工事費 補助率：10/10 (上限あり)					
設備 総出力	350kW 以上	250kW 以上	150kW 以上	90kW 以上	50kW 以上
上限額	600	500	400	300	200

(単位：万円)

※上記表での機器・工事の補助上限額は総額であり、機器の機能や工事内容ごとに個別の上限あり。
そのため、機器の機能や工事の内容によって、必ずしも表中の上限額がそのまま補助されるわけではないことに留意。

「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。

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

- 商用車の電動化の促進に向けて、車両及び充電設備を補助（**R5年度補正：409億円**）。
- 自動車分野のGXを実現するためには、**車両の性能の向上**だけではなく、**ユーザーの安心・安全、利便性の向上を実現**するとともに、**ライフサイクル全体での持続可能性を確保**していくことが重要。
- こうした考え方を踏まえ、**R5年度補正予算分の公募から**、電費や航続距離の向上、ユーザーの利用の安全・安心に資する機能や車両構造、外部給電機能など、**車両の機能・構造等を総合的に評価し、対象車両の補助額を決定**する。

自動車分野のGX実現に必要な価値

排出削減の観点/産業競争力強化

- ◆ GXリーグへの参画 等

①製品そのものの性能の向上

- ◆ 電費向上に資する機能 等

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ デジタル面や車両の機能・構造面での安心・利便性の確保・安全 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排出量の削減 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 災害時に活用可能な外部給電機能の具備 等

※トラック、タクシー、バスそれぞれで補助額算定に関する総合評価項目の内容が異なる。詳細は次ページを参照してください。

補助対象・補助率について

【車両】下記の考え方をベースに、車種毎の評価に応じて補助額を決定

【トラック】従来車両（ディーゼル車両等）との差額 に対し

対象車両	EV	PHEV	FCV
補助率	2/3	1/2	3/4

【タクシー】車両本体価格に対し

対象車両	EV	PHEV	FCV
補助率	1/4	1/5	1/3

【バス】従来車両（ディーゼル車両等）との差額に対し（FCVのみ車両本体価格に対し）

対象車両	EV	PHEV	FCV
補助率	2/3	2/3	1/2

【充電設備】

- ※ 車両と一体的に導入する場合のみ補助
- ※ 機器・設備・工事費のそれぞれについて上限を定める（工事費は、工事項目毎に上限を定める）

対象設備	補助率
充電機器（工事費）	1/2 (1/1)
受電設備・工事費	1/1
V2H（工事費）	1/2 (1/1)
外部給電器	1/3

今後のスケジュール（予定）

2月22日：メーカーによる車両登録受付開始

3月上旬：審査委員会による審査、補助対象・金額の決定

HPにおいて、補助対象車種の金額を公表、公募開始