

充電インフラ整備促進に向けた取組について

2024年7月4日
経済産業省

- 1. 自動車産業をとりまく現状について**
2. 充電インフラの整備について
3. 補助金について

GX/DXの両軸での大競争

- カーボンニュートラル・地域の足確保といった社会的な要請やユーザーニーズの深化、またこれに応える技術（電池、半導体、ソフトウェア等）の進展を背景に、GX/DX両面でのグローバルな大競争が進展。

社会的な要請

カーボンニュートラル
【CN実現(50年)】

人口減少
【1億人割れ(56年)】

事故・渋滞による
経済損失

物流問題
【2024年問題】

ユーザーニーズ

所有から
利用へ

パーソナライズ

機能より
体験重視

GX・DX両面での大競争

GX（グリーン・トランスフォーメーション）

<競争環境>

- 電動化の進展（EV市場1,000万台、HVも販売増）
- 中国市場の拡大/中国企業の競争力向上
- 米国等における市場囲い込みの動き

<基本戦略>

- 多様な選択肢の追求
- EVでも勝つための取組強化
- 内燃機関でも勝ち続ける取組

DX（デジタル・トランスフォーメーション）

<競争環境>

- SDV（ソフトウェア・DEFINED・VEHICLE）の登場
- 米国西海岸や中国での自動運転技術の進展
- 欧州等でのデータ連携基盤構築の動き（カテナX）

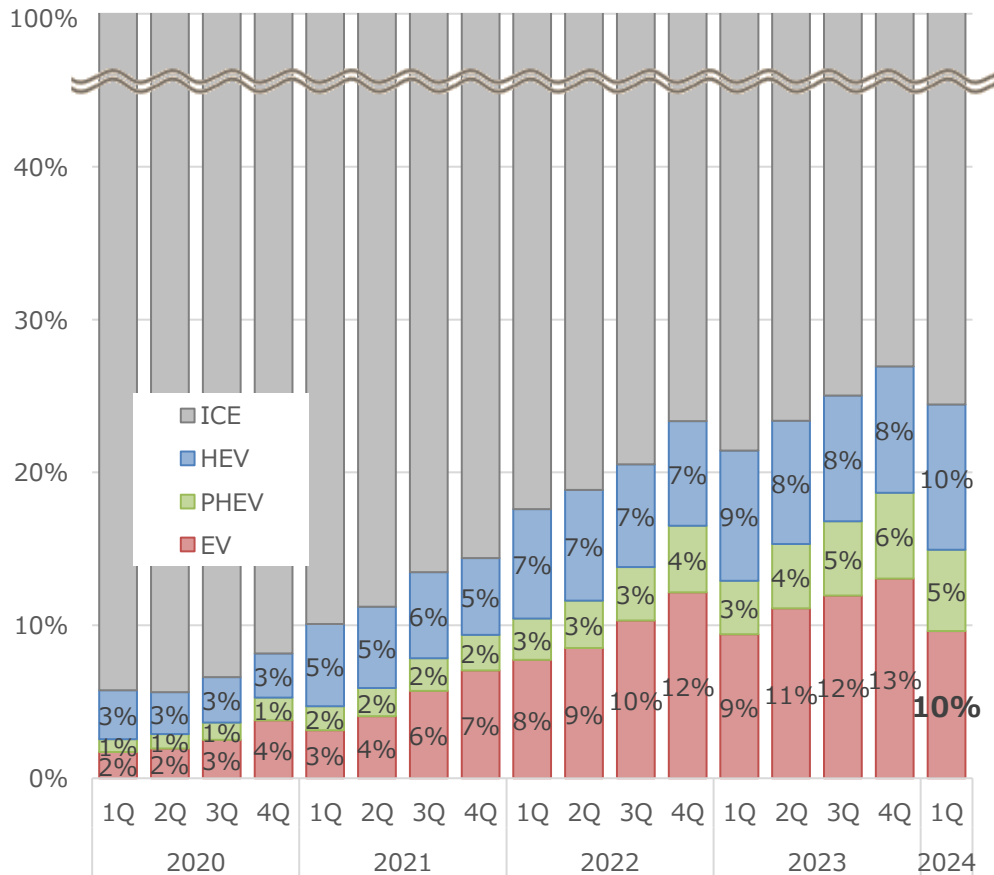
<基本戦略>

- SDVの開発体制の整備
- 自動運転/MaaS技術を組み合わせた新たなモビリティサービスの提供
- データ利活用を通じた新たな価値の提供

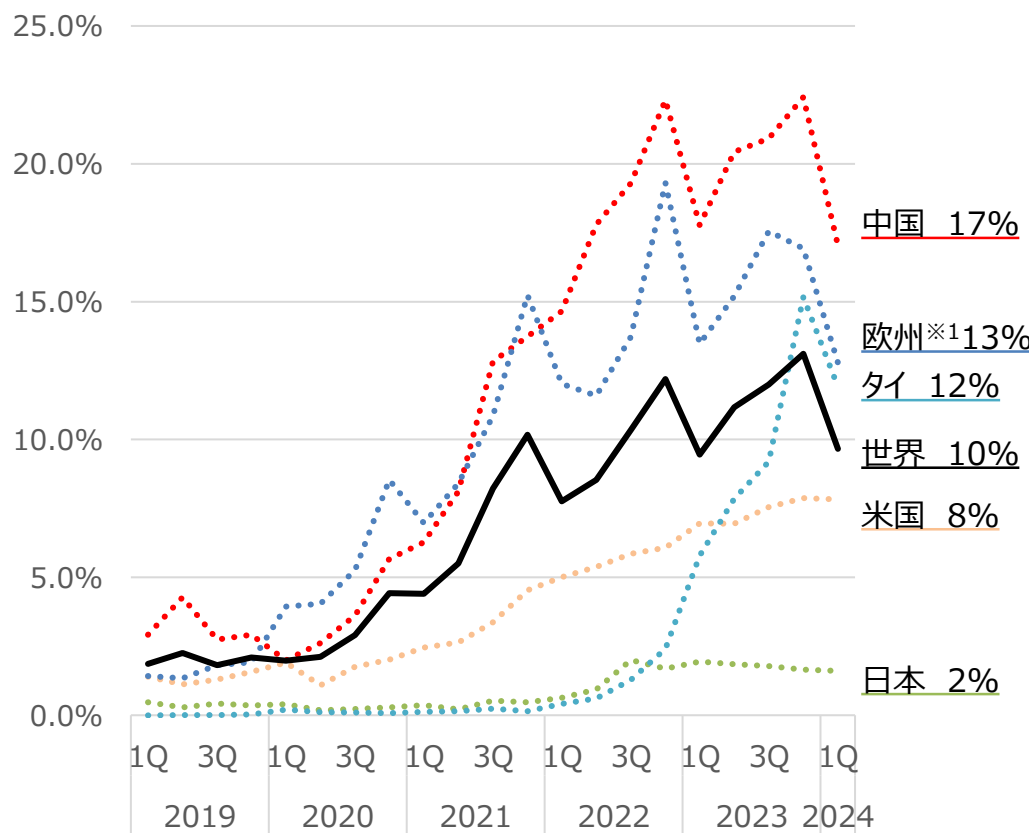
電動化の市場動向（EV比率の推移）

- EVの販売比率は、過去数年、増加傾向であり、世界全体で10%程度の水準となっている。
- EVは欧米・中国を中心に普及が進んでおり、直近では東南アジア（タイ）における販売台数も増加している。

世界全体におけるパワトレ別販売推移



各地域におけるEV販売比率の推移



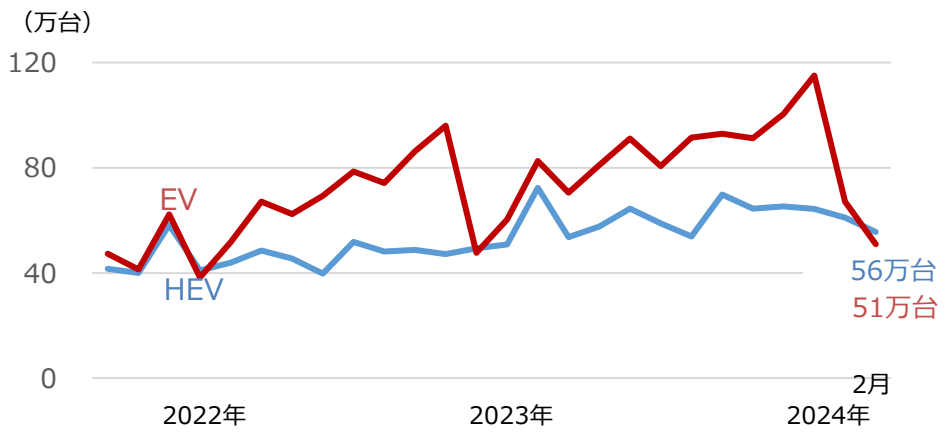
(出所) Marklines

(注) 1. 英国、ドイツ、フランスの3か国を合計、2. 2024年1Qは1-2月のデータ

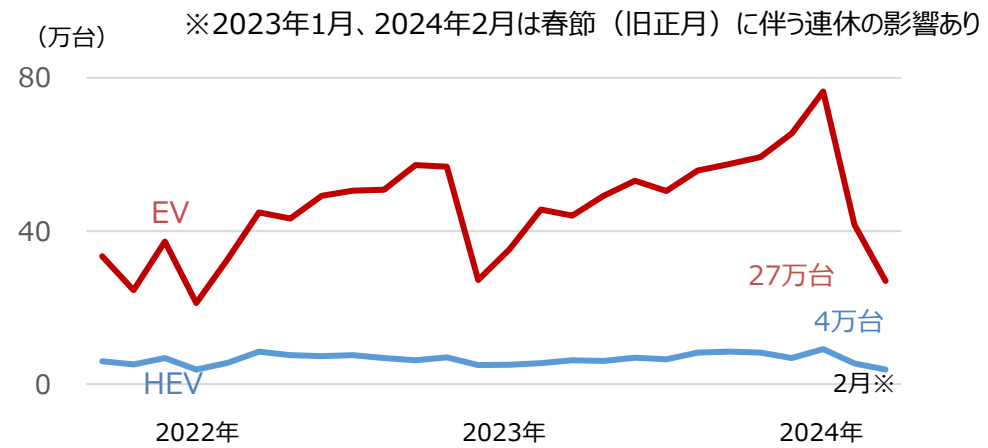
電動化の市場動向（EVとHEVの販売状況）

EV・HEV販売台数の推移

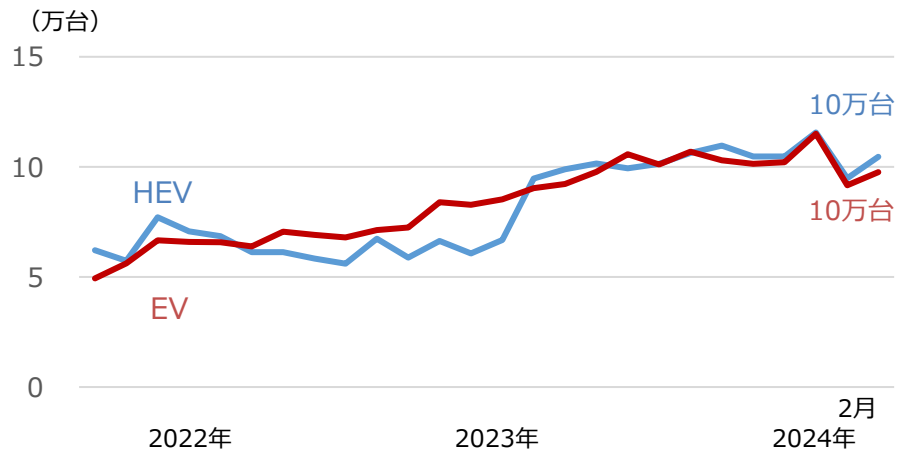
世界全体



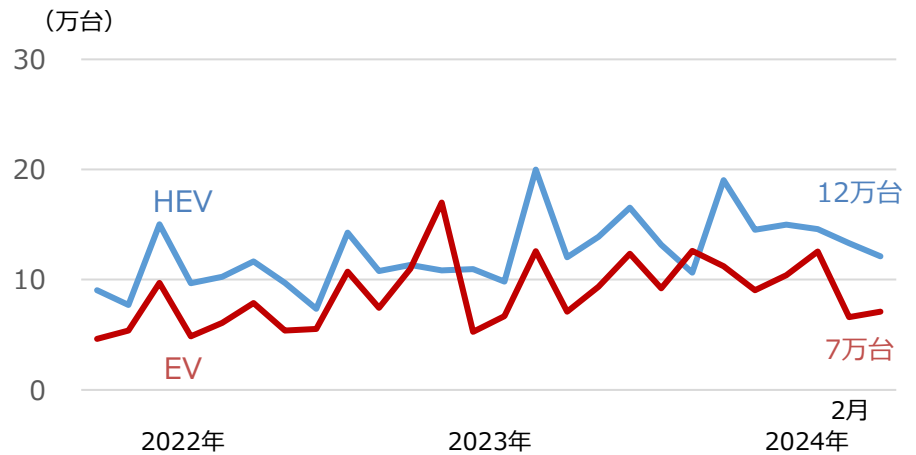
中国



米国



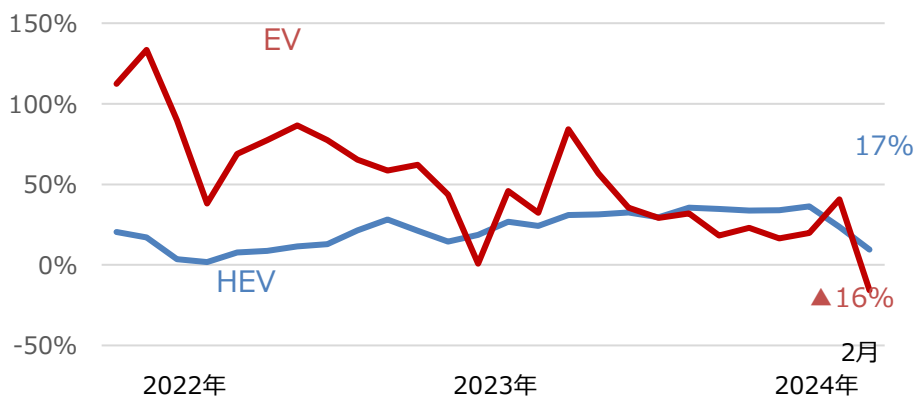
欧州※1



電動化の市場動向（EVとHEVの販売状況）

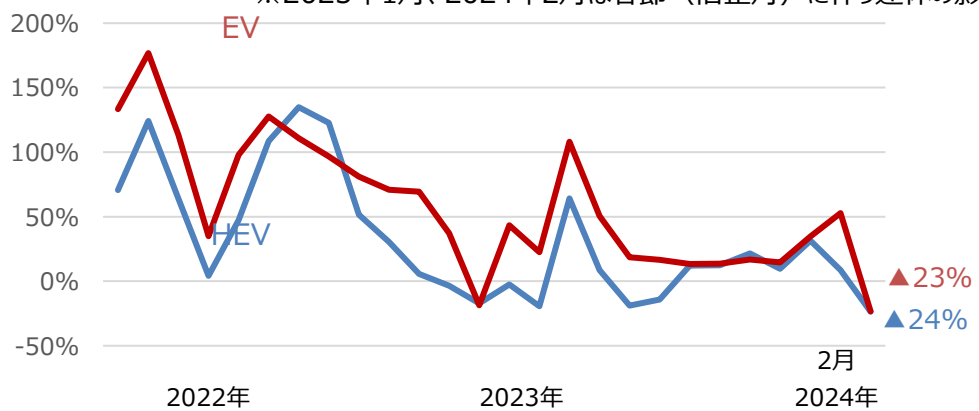
EV・HEV販売の増加率（前年同月比）

世界全体

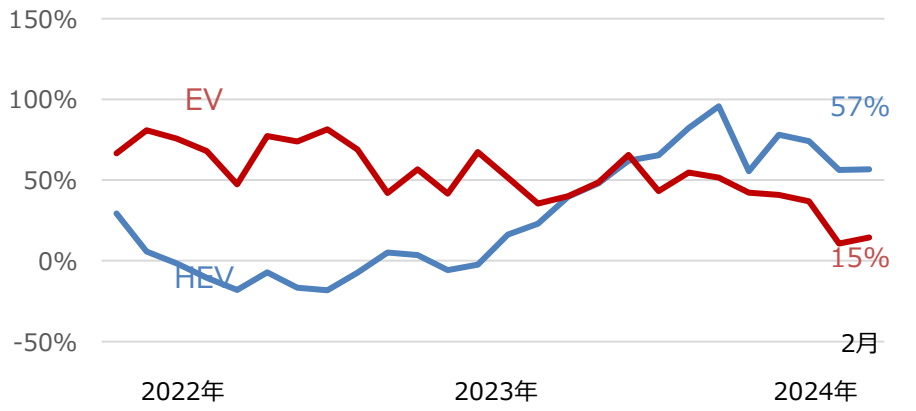


中国

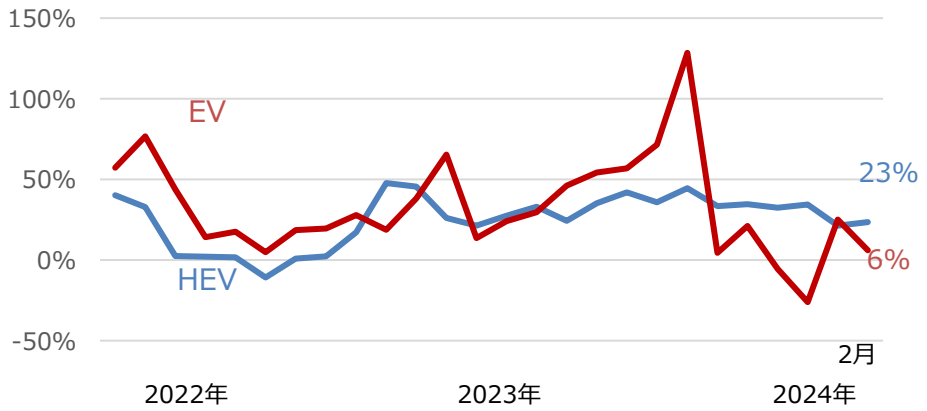
※2023年1月、2024年2月は春節（旧正月）に伴う連休の影響あり



米国



欧州※1

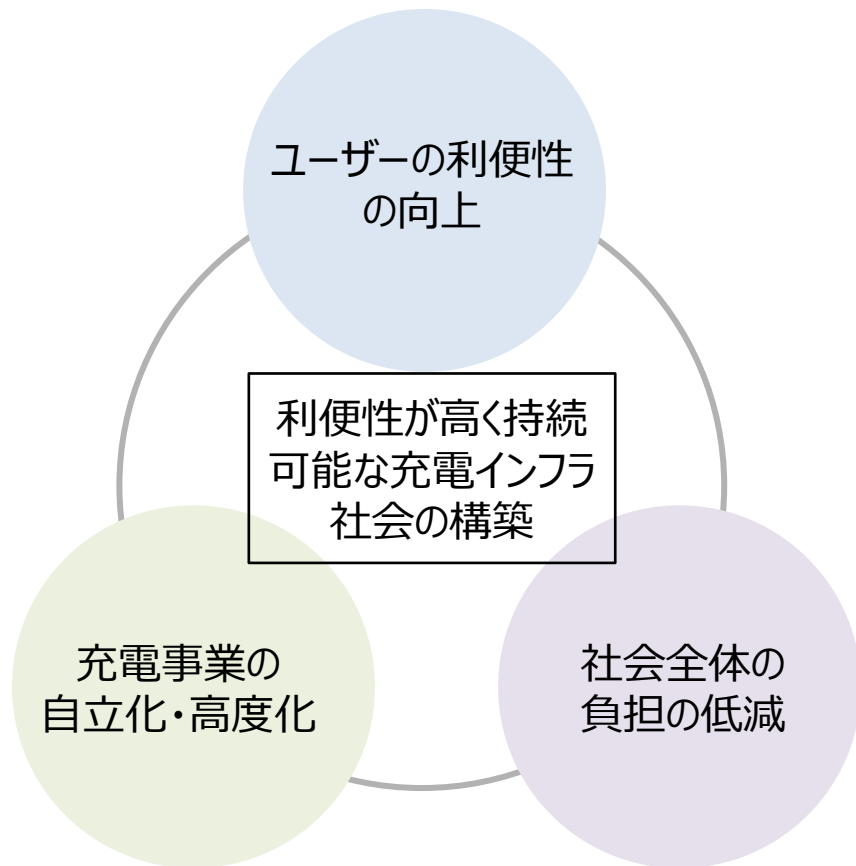


1. 自動車産業をとりまく現状について
2. **充電インフラの整備について**
3. 補助金について

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**

「充電インフラ整備促進に向けた指針」

(E) 普通充電（集合住宅等における基礎充電）

- **充電器が整備された集合住宅を増やしていくことが必要**。集合住宅のうち、特に既築においては管理組合の合意形成が必要など、通常の設置と比較して検討すべき課題がある。また、特に都心部でよく見られる、機械式駐車場では、設置可能な機械式駐車場が限定的であることや設置コストが高額になること等の課題がある。
- **管理組合での合意形成が必要な既築の集合住宅における充電器の整備を促す**とともに、既築の集合住宅に設置するより低コストでの設置が可能な**新築の集合住宅における充電器の整備を促すことが重要**。

⇒23年度補助金の予備分制度においては、限られた予算で効果的に充電器の整備を進めていく観点から、**一度の申請で補助対象となる口数の上限を設ける**とともに、追加設置については当該集合住宅におけるEV/PHEVの充電器の利用実態を考慮する。**なお、今後の制度については、予備分制度の執行状況も踏まえて検討**していく。

【23年度予備分制度における募集対象】

- 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

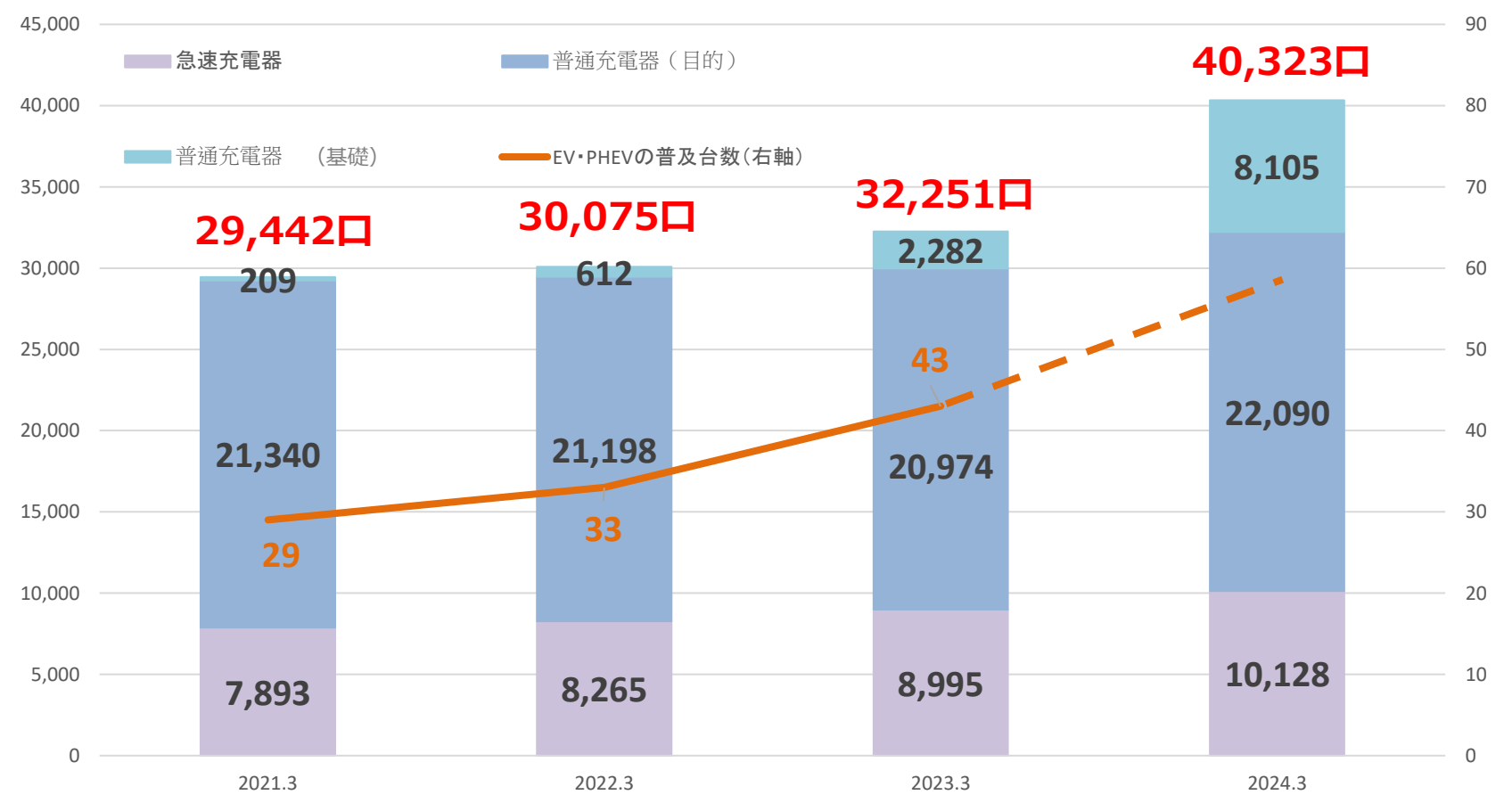
⇒新築の集合住宅を供給する事業者が充電器の積極的な設置を行うよう、**国土交通省及び経済産業省から、コスト等の現状の周知も含めた要請文の発出等を行う**。

⇒2030年における設置数の目安については、**施設の数や規模、充電事業者の整備目標、東京都の集合住宅における設置目標等を踏まえ**、集合住宅や月極駐車場等（いわゆる基礎充電）として、**10～20万口**とする。これにより、**集合住宅におけるEV・PHEVユーザーの基礎充電充足率（集合住宅に住むEV・PHEVユーザーのうち、充電を住宅内で可能なユーザーの割合）10%以上**を目指す。

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ことが必要。

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

各充電事業者の設置計画等について

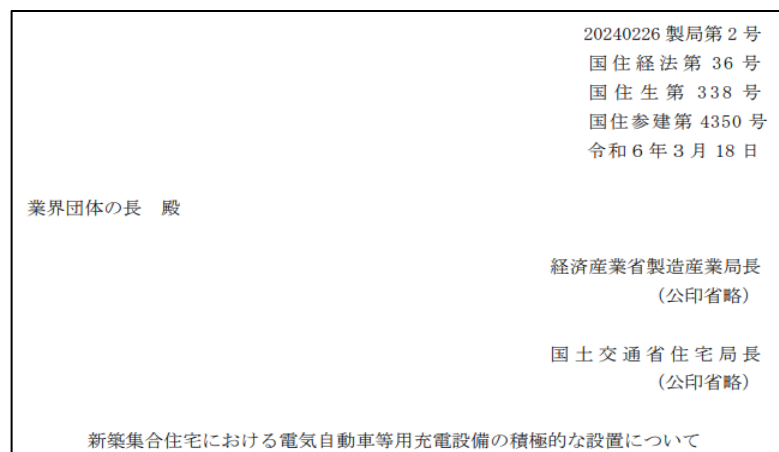
	充電器の設置口数 急速 / 普通 <small>※2024年3月末時点</small>	今後の設置計画
	2,700口 / 0口 <small>(提携充電器を含まず)</small>	高速道・コンビニ等の公共用急速充電器を中心に、30年までに約1万口の整備を計画。
	495口 / 6,104口	<u>25年度までに1,000基、30年までに数千～最大1万基</u> の急速充電器設置を計画。
	0口 / 3,007口	<u>27年度までに、集合住宅や宿泊施設等を中心に4.3万口</u> の設置を計画。
	1口 / 372口	<u>25年度までに普通5,000口、急速1,622口の設置を計画。</u>
	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。

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

- 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。



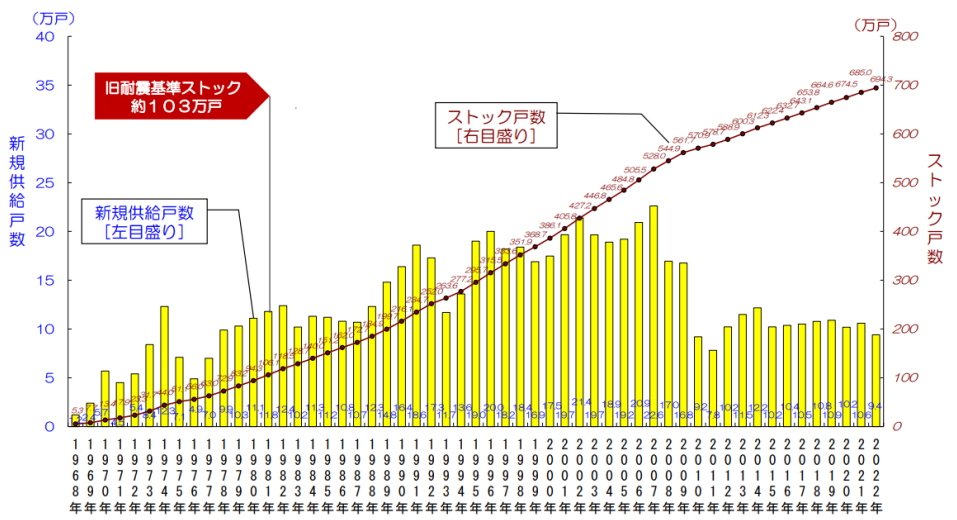
今後の取組の方向性

- 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

出典：国土交通省HP
<https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001625310.pdf>

公正取引委員会のEV充電器の設置に関する提言

- 公正取引委員会は、EV充電サービスに関して調査し、2024年5月にそのとりまとめ結果を公表した。公正取引委員会は、自治体が役所の敷地内や公道等にEV充電器を設置して一般開放している例がみられることから、EV充電サービスに係る自治体の取組等を調査。

EV等の蓄電池に関する動向一般に、効率性の向上等の努力による価格競争は、競争政策が維持・促進しようとする能率競争（低廉良質な商品又は役務を提供して顧客を獲得する競争をいう。）の中核を成すものであり、価格の安さ自体は、競争政策上不当視されるものではない。しかし、自治体が、民間事業者との競争関係が成り立つ場合において、採算を度外視して商品又は役務を提供する行為は、同一の商品又は役務を提供する事業は採算の取れない価格により対抗せざるを得ず損害を被ることから、既存の事業者のみならず新規参入者にも影響を及ぼすおそれがあるため、競争政策上問題がある。加えて、自治体のこのような行為により、当該商品又は役務の市場価格の形成が妨げられ、民間事業者は採算の見通しが立てられなくなり、民間事業者による当該市場への参入意欲を減退させることが考えられるといった持続可能な市場の形成を阻害するおそれがあるため、競争政策上問題がある。

EV充電サービス市場においては、正に自治体による採算を度外視した料金設定がみられるところ、既存の事業者のみならず新規参入者にも影響を及ぼすおそれ及び持続可能な市場の形成を阻害するおそれがあり、この結果、EV充電器の設置の担い手が不足し、EV充電インフラ整備に支障を来すおそれがある。

一方で、EVの普及推進という政策のために安価な料金設定とすることには一定の合理性が認められ、また、需要が過少であり、民間事業者によるEV充電器の設置が期待できない場所に、自治体がEV充電器を設置し、無料開放するとしても、そのような場合には、そもそもEV充電サービス事業の競争が見込まれない、すなわち、自治体と民間事業者との競争関係が成り立たないため、競争政策上問題があるとは考えられない。

しかしながら、EVの普及が一定程度進み、需要がある程度見込まれる場所において民間事業者がEV充電サービスを提供している、すなわち、自治体と民間事業者との競争関係が成り立つ状況において、自治体がEV充電器を無料開放する場合はみられる。このような現状に対しては、事業者から懸念が表明され、現に一部の自治体では、EV充電サービス事業者が設置する有料のEV充電器が充実してきたことを受けて無料開放していたEV充電器を有料化していることを踏まえれば、このような自治体による採算を度外視した料金設定は、既存の事業者のみならず新規参入者にも影響を及ぼすおそれ及び持続可能な市場の形成を阻害するおそれがある。

したがって、需要がある程度見込まれる場所において民間事業者がEV充電サービスを提供している場合、自治体において、採算を踏まえた上でEV充電器の利用料金を検討して設定することが競争政策上望ましく、これにより、EV充電インフラ整備が健全に進展することが期待される。

財務省令和6年度予算執行調査の概要

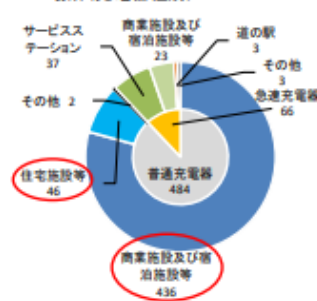
- 財務省は、予算執行の実態を調査して改善すべき点を指摘し、予算の見直しにつなげていく取組として予算執行調査を実施しており、令和6年度予算執行調査において、充電インフラ補助金が対象となった。

調査結果

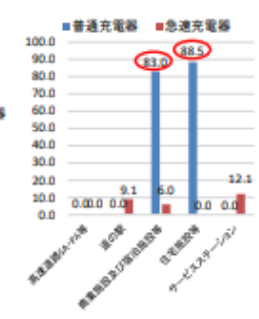
○ 商業施設・宿泊施設等の普通充電器は単年度収益の黒字割合が高い

- ・ 設置場所1,441か所のうち、単年度の収益が黒字となっているのは550か所。商業施設及び宿泊施設等の普通充電器、住宅施設等の普通充電器は黒字の割合が高い。また、収益黒字の箇所のうち、設置前に事業計画を策定していたのは514か所（93%）。
- ・ 一方、急速充電器は総じて赤字の箇所が多い。収益と利用回数（注）の関係を見ると、1分25円等の通常料金の急速充電器の場合、1か月当たり約300回（1日当たり約10回、1回当たりの平均充電時間は約30分）の利用があれば、単年度の黒字化が見込みやすいことも分かった。

【図1】収益が黒字となっている設置場所（充電器種別）



【図2】設置場所ごとの黒字割合



○ 地方公共団体の補助制度はV2Hや、マンション等の基礎充電が中心

- ・ 地方公共団体が補助制度の対象としている充電設備は、地域の防災対策にも資するV2Hが最も多い。設置目的は基礎充電が最も多く、設置可能場所はマンション等の居住施設等が多い。
- ・ また、地方公共団体の中には、無料の充電サービスを提供していたものの、利用者の利便性や他の有料サービスとの競合等の観点から、撤退する事例もあった。

※普通充電器：10kW未満の出力ができる充電器、急速充電器：150kWまでの出力ができる充電器
 ※V2H：EVなどの大容量バッテリーを家庭用の電源として活用する充電器

今後の改善点・検討の方向性

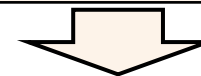
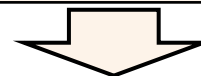
- 商業施設、宿泊施設、住宅施設における普通充電器は、他の設置場所や急速充電器全般に比べて、収益が見込みやすいため、補助率の見直しを含め、こうした収益の状況を本補助金の制度設計に反映することを検討すべき。
 EBPMの観点から、毎年度、補助事業者の収益状況を調査するとともに、収益と平均利用回数の関係等の公表により、民間事業者の予見可能性を高めるべき。
- 収益が黒字となっている設置場所では事業計画を策定している事業者が多いことから、補助金交付の要件に、事前に事業計画を策定することを追加するなど、補助金の効果的な執行に向けた要件を検討すべき。
- 地方公共団体の補助制度やニーズを調査・研究した上で、国の補助制度は地方公共団体で取組の少ない経路充電などに一層重点化すべき。また、地方支分部局の活用等を通じ、国と地方公共団体の役割の違いを意識した効率的な執行体制となるような不断の見直しを行うべき。

1. 自動車産業をとりまく現状について
2. 充電インフラの整備について
- 3. 補助金について**

充電インフラ整備に向けた取組の強化

- 昨年10月に策定した指針では、2030年に30万口の充電器の整備、平均出力の倍増（高出力化）を目標に設定。
- 24年度は、360億円（前年度比2倍）を措置しつつ、費用対効果の高い案件を優先する募集方式を継続。
- ①150kW以上、90kW以上の急速充電器の増加、②更新を含めた商業施設等の普通充電器の整備数の増加を図る。③集合住宅について、国交省と共同で通知を発出し、新築集合住宅における充電器の整備目標の設定を促す。
- 今後、稼働率の公表やユーザーへの情報提供の改善について検討。

	全体	急速充電器	普通充電器	
			基礎（集合住宅等）	目的地（商業施設等）
23年度	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 指針の設置目標：<u>30年に30万口</u> ◆ 予算額<u>175億円</u> ◆ <u>費用対効果の高い案件を優先して選定</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 指針：<u>①高速での150kWの導入、②平均出力の倍増</u> ◆ 50kWが申請口数の約6割。 ◆ 高速SAPA、コンビニ等で、<u>150kW充電器が増加</u>（申請口数の1割強）。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>集合住宅の約9割が既築</u> ◆ <u>申請口数の上限を設定</u> ◆ <u>1口当たり平均申請額は新築の方が低い傾向</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>申請口数の上限を設定（2口以下）</u>。 ◆ 新制度での平均申請額の低下（▲約4万円/kW） ◆ <u>商業施設でやや減少</u>
24年度の見通し、課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 設置数の増加 ◆ メリハリをつけた執行 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>高出力充電器では、費用負担や運営費用が大きい</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 既築は組合の合意形成が必要 ◆ 新築時に充電器を整備する事業者も登場 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>2口を超える設置ニーズ</u>（大規模商業施設、空港等）。 ◆ <u>稼働率の把握、向上</u>

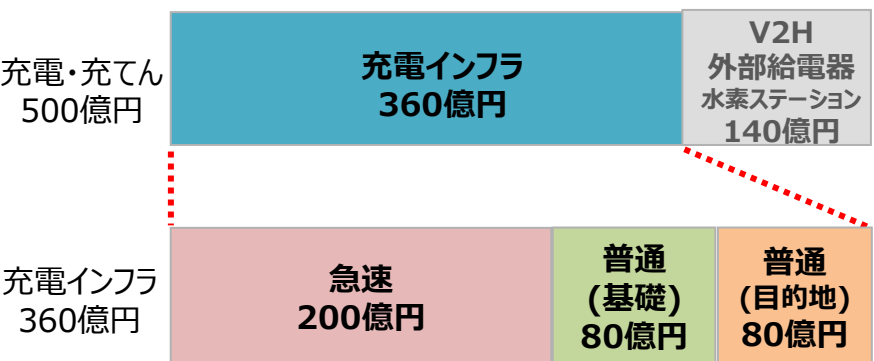


24年度の取組	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>360億円に倍増</u> ◆ 費用対効果を優先した選定は継続 ◆ <u>稼働率の公表やユーザーへの情報提供の改善について検討</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>高速SAPAについて、総出力150kW以上の補助上限額を引上げ</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ マンション開発業者等に対して充電器の積極的な設置、設置目標等の設定・公表を促す（国交省、経産省から通知を発出予定） 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ <u>設置口数の上限を4口又は駐車場区画数2%、かつ50口以下へと引き上げ</u> ◆ <u>超過設置の要件：一口当たりの月平均稼働率が60時間以上（稼働率を公表）</u> ◆ <u>更新の際の補助率引き上げ</u> 18
---------	---	--	---	---

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)。**

その他R6年度募集での主な変更点

論点

①普通充電器の更新費用の低減

→充電器を入替設置する場合は、基礎等の既存の工事を活かせる場合があるため、新設設置よりも安価に整備を行うことが可能。

②稼働率向上のための努力の促進

→充電器を置く駐車区画をEV優先とすること等、施設の管理主体に対しても、稼働率向上への協力を促すことが重要。

③申請区分の扱い

→同一場所であっても、利用者の用途が異なることで、滞在時間に合わせ、急速充電器、普通充電器を併設設置するニーズがある。

④持続可能な充電環境の整備

→充電料金が無料の充電器は、充電事業の自立化や、周辺への充電器設置拡大の点から課題がある。

⑤対象施設の一部拡大

→道路運送法による一般自動車道について、40kmを超える区間もある。

⑥ユニバーサルデザイン(UD)・バリアフリー対応

→公共用充電施設については、UD・バリアフリー対応を進めることが重要。

変更内容・対応方針

入替設置に係る補助率を1/1に上げる。
(但し、既存の基礎など、既存の工事を活かした部分は対象経費から除外。)

公共用充電器に関しては、**EV優先区画とすることを推奨する。**

急速と普通の併設設置を認め、急速充電器の区分により申請を募集する。

充電料金が無料の公共用充電器を補助対象外とする。

道路運送法による一般自動車道を補助の対象とする。

高速道路SA・PA、道の駅における充電器既設場所について、**衝突防止パイプの改修・撤去のみも補助の対象とする。**

R6第1期
から制度化

R6募集とは別途
募集予定

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。

(参考) 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