

クリーンエネルギー自動車 普及に関する調査 報告書

平成29年3月

一般社団法人 次世代自動車振興センター

株式会社 ライテック

— 目 次 —

1. 調査の目的と概要	1
1-1 調査の目的	1
1-2 調査項目	1
1-3 検討フロー	2
1-4 検討スケジュール	3
2. クリーンエネルギー自動車に係る動向	5
2-1 CEV 補助金の補助対象車両	5
2-2 クリーンエネルギー自動車の販売・保有台数等の整理	12
2-3 クリーンエネルギー自動車の車両性能等の整理	28
2-4 普及見通し	33
3. 導入支援・規制等の普及促進策	39
3-1 国内における導入支援・規制等の普及促進策	39
3-2 海外における導入支援・規制等の普及促進策	94
3-3 メーカーによる普及促進策	116
4. クリーンエネルギー自動車関連インフラに係る動向	119
4-1 CEV 関連インフラの普及状況	119
4-2 CEV 関連インフラに係る事業者の取り組みおよび利用料金等	129
5. 周辺技術動向	139
5-1 EV・PHV 関連技術	139
5-2 燃料電池車関連技術	158
6. CEV に関するアンケート調査の実施	169
6-1 調査の目的	169
6-2 調査概要	169
6-3 アンケートの実施スケジュール	170
6-4 調査結果	171
6-5 調査結果の総括	203

1. 調査の目的と概要

1-1 調査の目的

次世代自動車をめぐる国内外の状況は、年々めまぐるしく変化している。次世代自動車に関する国内外での普及動向、車両開発・技術動向、普及施策や関連する諸制度などの最新動向を把握し、それらの情報を一般も含めた自動車ユーザーに広く公開していくことは、次世代自動車の認知度向上・理解促進につながることに加え、クリーンエネルギー自動車補助事業を通じた今後の次世代自動車の普及にとって重要である。

このような背景のもと本調査では、クリーンエネルギー自動車補助事業で得られた関係者とのネットワークを活かしつつ、次世代自動車に関する最新の国内外における普及施策、普及状況や、関連する制度、周辺技術の動向を調査することを目的とする。

1-2 調査項目

本調査における調査項目は以下のとおりである。

(1) クリーンエネルギー自動車に係る動向

- ・ ウェブ等に公開されたクリーンエネルギー自動車（以下 CEV と表記する）保有台数等、統計データの調査、整理
- ・ CEV の車両性能等に係る調査、整理
- ・ 普及の見通し 等

(2) 導入支援・規制等の普及促進策

- ・ 国内における導入支援策
- ・ 海外における導入支援策
- ・ メーカーによる普及促進策

(3) 充電インフラ・水素ステーションの整備状況

- ・ 整備状況
- ・ 事業者の取り組み
- ・ 利用料金

(4) 周辺技術の進化状況

- ・ 電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド車（PHV）関連技術
- ・ その他の周辺技術

(5)クリーンエネルギー自動車に関するアンケート調査の実施

普及促進策の検討に資する情報を得るため、一般ユーザー層に対する定点観測的なアンケート調査を実施する。

(6)報告書取りまとめ

上記の調査結果を報告書として取りまとめる。

1-3 検討フロー

以上の項目を検討フローとして整理すると図 1-1 のとおりである。

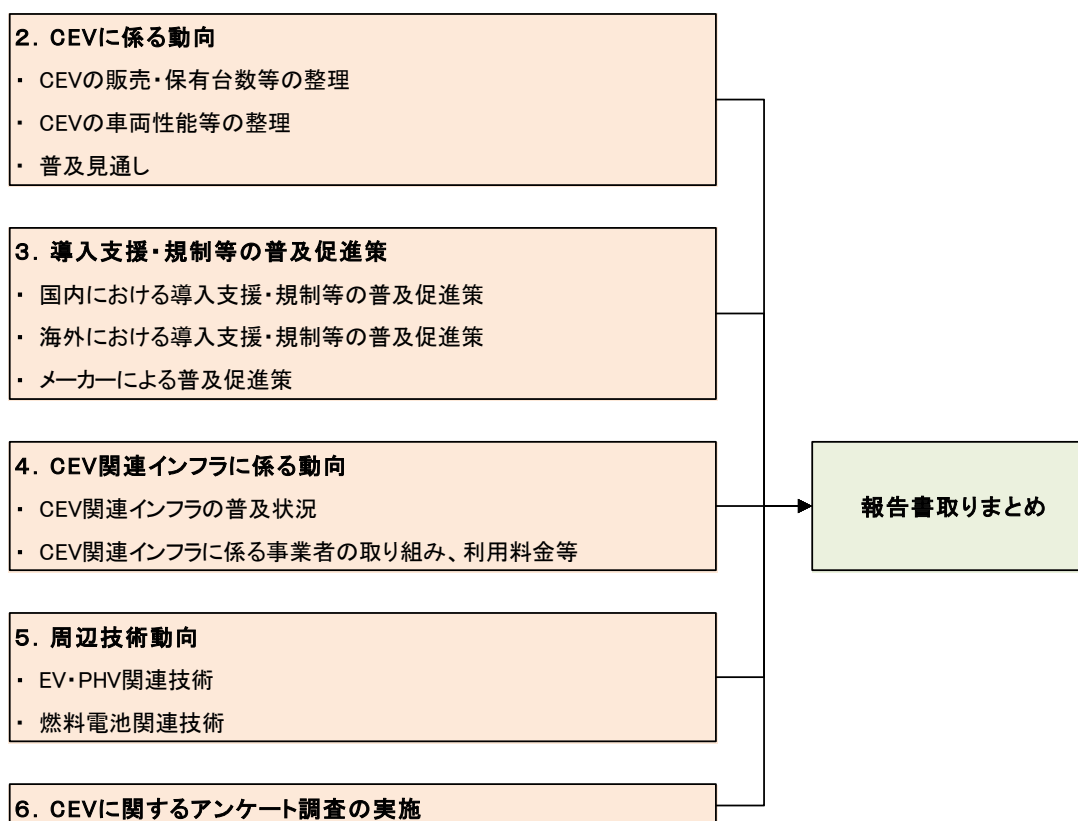


図 1-1 調査フロー

1-4 検討スケジュール

以下のスケジュールによって検討を行った（表 1-1）。

表 1-1 検討スケジュール

	2016年						2017年								
	11月			12月			1月			2月			3月		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬
業務計画・準備	■														
2. CEVに係る動向															
CEVの販売・保有台数等の整理		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
CEVの車両性能等の整理										■	■	■			
普及見通し										■	■	■			
3. 導入支援・規制等の普及促進策															
国内における導入支援・規制等の普及促進策		■	■	■	■	■	■	■	■						
海外における導入支援・規制等の普及促進策		■	■	■	■	■	■	■	■						
メーカーによる普及促進策		■	■	■	■	■	■	■	■						
4. CEV関連インフラに係る動向															
CEV関連インフラの普及状況			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
CEV関連インフラに係る事業者の取組み、利用料金等			■	■	■	■									
5. 周辺技術動向															
EV・PHV関連技術							■	■	■	■	■	■			
燃料電池関連技術										■	■	■			
6. CEVに関するアンケート調査の実施							■	■	■	■	■	■	■	■	■
調査結果のとりまとめ												■	■	■	■

2. クリーンエネルギー自動車に係る動向

2-1 CEV 補助金の補助対象車両

CEV 補助金の補助対象車両を表 2-1～表 2-4 に整理する。

表 2-1 CEV 補助金の補助対象車両（電気自動車）

メーカー名・車名		型式	補助金 交付額 (千円)	
普通・小型自動車	GLM トミーカイラ ZZ	組立	198	
	テスラ モデル S	70 kWh/デュアル JP2	ZAA-SL2S	600
		85 kWh/デュアルパフォーマンス JP2	ZAA-SL2S2	600
		85 kWh	ZAA-SWL1S	600
		70 kWh/デュアル	ZAA-SWL2S	600
		70 kWh/デュアル JP2	ZAA-SWL2S	600
		85 kWh/デュアルパフォーマンス	ZAA-SWL2S2	600
		60 kWh	不明	600
		70 kWh	不明	600
		75 kWh デュアル	不明	600
		90 kWh 価格改定前	不明	600
		90 kWh 価格改定後	不明	600
		90 kWh/パフォーマンス 価格改定前	不明	600
		90 kWh/パフォーマンス 価格改定後	不明	600
		P100D	不明	600
		テスラ モデル X	60 kWh	不明
	75 kWh		不明	600
	90 kWh		不明	600
	100 kWh		不明	600
	日産 e-NV200 バン	GX ルートバン 16 モデル	ZAB-VME0	264
		GX 2 人乗り 16 モデル		264
		GX 5 人乗り 16 モデル		264
		VX ルートバン 16 モデル		264
		VX 2 人乗り 16 モデル		264
		VX 5 人乗り 16 モデル		264
	日産 e-NV200 ワゴン	G 5 人乗り 16 モデル	ZAA-ME0	264
		G 7 人乗り 16 モデル		264
	日産 リーフ	24S (サイド/カーテンエアバッグシステム無)	ZAA-AZE0	264
		24S		264
		24S エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		24S エアロスタイル		264
		24X (サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		24X		264
		24X エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		24X エアロスタイル		264
		24G (サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		24G		264
		24G エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		24G エアロスタイル		264
		30S (サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30S		330
		30S エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30S エアロスタイル		330
		30X (サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30X		330
		30X thanks edition(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30X thanks edition		330
		30X エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30X エアロスタイル		330
		30X エア thanks edition(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30X エアロスタイル thanks edition		330
		30G (サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30G		330
		30G thanks edition		330
		30G エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		330
		30G エアロスタイル		330
		30G エアロスタイル thanks edition		330
		ドライビングヘルパー 30X		330
		ドライビングヘルパー 30G		330
		アンシャント助手席回転シート 30X		330
		アンシャント助手席回転シート 30G		330

メーカー名・車名			型式	補助金 交付額 (千円)
日産	リーフ	S(サイド/カーテンエアバッグシステム無)15モデル	ZAA-AZE0	264
		S 15モデル		264
		S エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無) 15モデル		264
		S エアロスタイル 15モデル		264
		X(サイド/カーテンエアバッグシステム無)15モデル		264
		X 15モデル		264
		X エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無) 15モデル		264
		X エアロスタイル 15モデル		264
		X 80th 15モデル(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		X 80th Special Color Limited 15モデル		264
		X 運転席マイティグリップ(サイドエアバッグ 無) 15モデル		264
		G(サイド/カーテンエアバッグシステム無)15モデル		264
		G 15モデル		264
		G エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無) 15モデル		264
		G エアロスタイル 15モデル		264
		ドライビングヘルパー X 15モデル		264
		ドライビングヘルパー G 15モデル		264
		アンシャント 助手席回転シート X 15モデル		264
		アンシャント 助手席回転シート G 15モデル		264
	リーフ	S(サイド/カーテンエアバッグシステム無)14モデル	ZAA-AZE0	264
		S 14モデル		264
		S エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無) 14モデル		264
		S エアロスタイル 14モデル		264
		X(サイド/カーテンエアバッグシステム無)14モデル		264
		X 14モデル		264
		X エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無) 14モデル		264
		X エアロスタイル 14モデル		264
		X 80th (サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		X 80th Special Color Limited		264
		X 運転席マイティグリップ(サイド/カーテンエアバッグシステム無)		264
		G(サイド/カーテンエアバッグシステム無)14モデル		264
		G 14モデル		264
		G エアロスタイル(サイド/カーテンエアバッグシステム無) 14モデル		264
		G エアロスタイル 14モデル		264
		ドライビングヘルパー X 14モデル		264
		ドライビングヘルパー G 14モデル		264
		アンシャント 助手席回転シート X 14モデル		264
		アンシャント 助手席回転シート G 14モデル		264
BMW	i3	Atelier	ZAA-IZ00	365
		Lodge		365
		Suite		365
	i3	(電気自動車)	ZAA-IZ00	239
ホンダ フィットEV			ZAA-ZA2	220
軽自動車	三菱 i-MiEV(17モデル)	X	ZAA-HA4W	176
		M		115
	三菱 i-MiEV(15モデル)	X	ZAA-HA4W	176
		M		115
	三菱 i-MiEV(2014.11.14以降に登録された車両)	X	ZAA-HA4W	176
	三菱 ミニキャブ・ミーブ (17モデル)	CD(16.0kWh) (4人)	ZAB-U68V	176
		CD(16.0kWh) (2人)		176
		CD(10.5kWh) (4人)		115
	三菱 ミニキャブ・ミーブ (16モデル)	CD(16.0kWh) (4人)	ZAB-U68V	176
		CD(16.0kWh) (2人)		176
		CD(10.5kWh) (4人)		115
		CD(10.5kWh) (2人)		115
	三菱 ミニキャブ・ミーブ (15モデル) CD(10.5kWh) QC付	(4人) (2人)	ZAB-U68V	115
	三菱 ミニキャブ・ミーブトラック (16モデル)	VX-SE(10.5kWh)	ZAB-U68T	115
	三菱 ミニキャブ・ミーブトラック(15モデル)	VX-SE(10.5kWh) QC付	ZAB-U68T	115
	三菱 ミニキャブ・ミーブトラック	VX-SE(10.5kWh) QC無	ZAB-U68T	115
側車付軽二輪	日本エレクトライク エレクトライク	A	ZAE-EA	85
		B		42
	ミツオカ・雷駆	-T3(L)	ZAE-MT3	47
		-T3(S)		31
		-T3(L+)		47
		-T3(S+)		31

注) 出典：次世代自動車振興センターWeb サイト

<http://www.cev-pc.or.jp/hojo/pdf/h28/H28_meigaragotojougen.pdf>

表 2-2 CEV 補助金の補助対象車両（プラグインハイブリッド自動車）

メーカー名・車名		型式	補助金交付額 (千円)
普通 小型 自動車	Audi A3 Sportback e-tron	DLA-8VCUK	95
	トヨタ プリウス PHV	S	96
		S“ナビパッケージ”	96
		A	96
		A“レザーパッケージ”	96
		Aプレミアム	96
		助手席回転チルトシート車 S	96
		助手席回転チルトシート車 S “ナビパッケージ”	96
	トヨタ プリウスPHV 2015.7 以降生産 一部改良型	S	48
		G	48
	トヨタ プリウスPHV 2013.10 以降生産 一部改良型	S	48
		G	48
	BMW 225xe iPerformance Active Tourer	Luxury	84
		M Sport	84
	BMW 225xe Active Tourer	Luxury	84
		M Sport	84
	BMW 330e iPerformance	Standard	84
		Sport	84
		Luxury	84
		M Sport	84
		Celebration Edition	84
			84
	BMW 330e	Standard	84
		Sport	84
		Luxury	84
		M Sport	84
		Celebration Edition	84
	BMW 740e iPerformance	Standard	101
		M Sport	101
	BMW i8		78
		Celebration Edition “Protonic Red”	78
	BMW i3	Atelier レンジエクステンダー装備車	365
		Lodge レンジエクステンダー装備車	365
		Suite レンジエクステンダー装備車	365
	BMW i3	(プラグインハイブリッド)	239
		Celebration Edition“Carbonight”	239
	BMW X5 xDrive40e iPerformance	Standard	101
		xLine	101
		M Sport	101
	BMW X5 xDrive40e	Standard	101
		xLine	101
		M Sport	101
	フォルクスワーゲン Golf GTE 価格改定前		DLA-AUCUK
	フォルクスワーゲン Golf GTE 価格改定後		DLA-AUCUK
	フォルクスワーゲン Passat GTE		108
		Advance	108
	フォルクスワーゲン Passat GTE Variant		108
		Advance	108
	ボルシェ Cayenne S e-hybrid	スチールサスペンション	117
		エアサスペンション	117
	ボルシェ Panamera S e-hybrid		101
			101
	ボルボ XC90		101
		エアサスペンション	101
	三菱アウトランダーPHEV(17モデル)	S Edition	132
		G Premium Package	132
		G Navi Package	132
		G Safety Package	132
		M	132
	三菱アウトランダーPHEV(16モデル)	G Premium Package	132
		G Navi Package	132
		G Safety Package	132
		M	132
	三菱アウトランダーPHEV G Premium Package		DLA-GG2WDXHHZ (D00)
	メルセデスベンツ S 550 e long 価格改定前		DLA-222163
	メルセデスベンツ S 550 e long 価格改定後		DLA-222163
	メルセデスベンツ C 350 e 価格改定前	アバンギャルド	69
		ステーションワゴン アバンギャルド	69
	メルセデスベンツ C 350 e 価格改定前	アバンギャルド	69
		ステーションワゴン アバンギャルド	69
	メルセデスベンツ C 350 e ステーションワゴン アバンギャルド(仕様変更)		DLA-205247
	メルセデスベンツ GLC 350 e 4MATIC スポーツ		DLA-253954
	ベンツ GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツ		DLA-253354

注) 出典：次世代自動車振興センターWeb サイト

<http://www.cev-pc.or.jp/hojo/pdf/h28/H28_meigaragotojougen.pdf>

表 2-3 CEV 補助金の補助対象車両（燃料電池自動車）

メーカー名・車名	型式	補助金 交付額 (千円)
トヨタ MIRAI	ZBA-JPD10	2,020
ホンダ CLARITY FUEL CELL	ZBA-ZC4	2,080

注) 出典：次世代自動車振興センターWeb サイト

<http://www.cev-pc.or.jp/hojo/pdf/h28/H28_meigaragotojougen.pdf>

表 2-4 CEV 補助金の補助対象車両（クリーンディーゼル自動車）

メーカー名・車名		型式	補助金 交付額 (千円)
普通・ 小型自動車	アルピナ BMW アルピナ XD3 ピ・ターボ	FDA-PP10	150
	アルピナ BMW アルピナ D5 ターボ (2015/1/1 以降の契約)	FDA-MP20	150
	ジャガー XF	LDA-JB2NA	35
	ブジョー 308	LDA-T9AH01	52
	ブジョー 308 SW	LDA-T9WAH01	52
	トヨタランドクルーザープラド	TX	92
		TX(北海道地区)	92
		TX" L パッケージ"	92
		TX" L パッケージ"(北海道地区)	92
		TX" L パッケージ・G-FRONTIER"	92
		TX" L パッケージ・G-FRONTIER"(北海道地区)	92
		TZ-G	92
		TZ-G(北海道地区)	92
	マツダアクセラスポーツ 2016 年 5 月以降生産一部改良型 16MY	15XD AT(FF)	27
		15XD PROACTIVE AT(FF)	25
		15XD L Package AT(FF)	17
		22XD PROACTIVE AT(FF)	36
		22XD L Package AT(FF)	29
		22XD L Package MT(FF)	29
		22XD PROACTIVE AT(4WD)	36
		22XD L Package AT(4WD)	29
	マツダアクセラセダン 2016 年 5 月以降生産一部改良型 16MY	22XD L Package MT(4WD)	29
		22XD PROACTIVE AT(FF)	36
		22XD L Package AT(FF)	29
		22XD PROACTIVE AT(4WD)	36
	マツダアクセラセダン	22XD L Package AT(4WD)	29
		XD AT(FF)	27
	マツダアクセラスポーツ	XD MT(FF)	27
		XD AT(FF)	27
	マツダアテンザ	XD MT(FF)	27
		XD AT(FF)	27
	マツダアテンザ セダン 2016 年 7 月以降生産一部改良型 16MY	XD AT(FF)	52
		XD MT(FF)	57
		XD PROACTIVE AT(FF)	52
		XD PROACTIVE MT(FF)	57
		XD L Package AT(FF)	52
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	52
		XD L Package MT(FF)	57
		XD AT(4WD)	52
		XD MT(4WD)	57
		XD PROACTIVE AT(4WD)	52
		XD PROACTIVE MT(4WD)	57
		XD L Package AT(4WD)	52
		XD L Package AT 17 インチ車(4WD)	52
		XD L Package MT(4WD)	57
	マツダアテンザ ワゴン 2016 年 7 月以降生産一部改良型 16MY	XD AT(FF)	52
		XD MT(FF)	57
		XD PROACTIVE AT(FF)	52
		XD PROACTIVE MT(FF)	57
		XD L Package AT(FF)	52
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	52
		XD L Package MT(FF)	57
		XD AT(4WD)	52
		XD MT(4WD)	57
		XD PROACTIVE AT(4WD)	52
		XD PROACTIVE MT(4WD)	57
		XD L Package AT(4WD)	52
		XD L Package AT 17 インチ車(4WD)	52
		XD L Package MT(4WD)	57
	マツダアテンザ セダン 2014 年 11 月以降生産一部改良型 14MY	XD AT(FF)	52
		XD MT(FF)	52
		XD PROACTIVE AT(FF)	52
		XD PROACTIVE MT(FF)	52

メーカー名・車名		型式	補助金 交付額 (千円)
マツダアテンザ	XD L Package AT(FF)	XD L Package AT(FF)	52
			52
			52
		XD AT(4WD)	52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
	XD MT(FF)	XD MT(FF)	52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	52
			52
			52
	XD AT(4WD)	XD AT(4WD)	52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
		XD L Package AT 17 インチ車(4WD)	52
			52
			52
	XD MT(4WD)	XD MT(4WD)	52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
		XD L Package AT 17 インチ車(4WD)	52
			52
			52
マツダアテンザ ワゴン 2014 年 11 月以降生産一部改良型 14MY	XD AT(FF)	XD AT(FF)	52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	52
			52
			52
	XD MT(FF)	XD MT(FF)	52
			52
			52
			52
			52
			52
			52
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	52
			52
			52
マツダアテンザ セダン 2013 年 11 月以降生産一部改良型	XD AT(FF)	XD AT(FF)	45
			45
			45
			45
			45
			45
			45
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	45
			45
			45
マツダ CX-3 2016 年 10 月以降生産一部改良型 16MY	XD AT(FF)	XD AT(FF)	33
			25
			33
			25
			38
			31
			55
			48
			63
			55
	XD MT(FF)	XD MT(FF)	34
			26
			34
			26
			39
			32
			56
			49
			64
			56
マツダ CX-3	XD AT(4WD)	XD AT(4WD)	51
			51
			57
			57
			62
			62
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	51
			51
			51
	XD MT(4WD)	XD MT(4WD)	51
			51
			56
			56
			61
			61
		XD L Package AT 17 インチ車(4WD)	51
			51
			51
マツダ CX-5 2016 年 11 月以降生産全面改良型 16MY	XD AT(FF)	XD AT(FF)	30
			30
			30
			30
			30
			30
			30
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	30
			30
			30
マツダ CX-5 2014 年 11 月以降生産一部改良型 14MY	XD MT(FF)	XD MT(FF)	47
			47
			47
			47
			47
			47
			47
		XD L Package AT 17 インチ車(FF)	47
			47
			47

メーカー名・車名			型式	補助金 交付額 (千円)
マツダ デミオ 2016 年 10 月以降生産 一部改良型 16MY	XD PROACTIVE AT(4WD) XD L Package AT(4WD) XD L Package AT DVD プレーヤー/TV チューナー付 17 インチ車(4WD)			47
				47
				47
	XD AT (FF) (オーディオレス車) XD AT (FF) XD AT(FF)法人仕様車 XD 助手席回転シート車 AT (FF) XD AT (4WD) (オーディオレス車)		LDA-DJ5FS	18
				18
				18
				18
				18
	XD AT (4WD) XD AT(4WD)法人仕様車 XD 助手席回転シート車 AT (4WD)		LDA-DJ5AS	18
				18
				18
	XD AT (FF) (オーディオレス車) XD AT (FF) XD URBAN STYLISH MODE AT (FF) XD 助手席回転シート車 AT (FF)		LDA-DJ5FS	18
				18
				18
				18
				18
	XD AT (4WD) (オーディオレス車) XD AT (4WD) XD URBAN STYLISH MODE AT (4WD) XD 助手席回転シート車 AT (4WD)		LDA-DJ5AS	18
				18
				18
	XD AT(FF) (オーディオレス車) XD AT(FF) XD URBAN STYLISH MODE AT (FF) XD 助手席回転シート車 AT (FF) XD AT(4WD) (オーディオレス車)		LDA-DJ5FS	18
				18
				18
				18
				18
	XD AT(4WD) XD URBAN STYLISH MODE AT (4WD) XD 助手席回転シート車 AT(4WD)		LDA-DJ5AS	18
				18
				18
三菱 デリカ D:5(16モデル)	D-Premium D-Power package CHAMONIX(MMCS 装着車) CHAMONIX(MMCS 非装着車) ROADEST D-Power package ROADEST ROYAL TOURING(MMCS 装着車) ROADEST ROYAL TOURING(MMCS 非装着車)		LDA-CV1W	21
				21
				21
				21
				21
				21
				21
三菱 デリカ D:5 (15モデル)	D-Premium D-Power package CHAMONIX		LDA-CV1W	21
				21
				21
三菱 パジェロ (17モデル)	SUPER EXCEED EXCEED		LDA-V98W	53
				53
	オーディオ無 GR VR-II オーディオ無		LDA-V98W	53
				53
				53
三菱 パジェロ (16モデル)	SUPER EXCEED EXCEED		LDA-V98W	53
				53
	オーディオ無 GR VR-II オーディオ無		LDA-V98W	53
				53
				53
三菱 パジェロ (15モデル)	EXCEED オーディオ無		LDA-V98W	53
メルセデスベンツ E350 ブルーテック/セダン			LDA-212026C	83
メルセデスベンツ E350 ブルーテック/ワゴン			LDA-212226C	83
普通 特種 用途 自動車	A タイプ		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYA	79
			QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYAW	79
	AS タイプ		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYAS	79
			QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYASW	79
	B タイプ		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZBYB	79
			QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYBW	79
	C タイプ		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYC	79
			QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYCW	79
	F タイプ		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYF	79
			QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYFW	79
	A タイプ		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYA	79
			LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYAW	79

メーカー名・車名		型式	補助金 交付額 (千円)
トヨタハイエース/レジアスエースウエルキャブ 2014.1 以降生産 一部改良型	AS タイプ	LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYAS	79
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYASW	79
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYB	79
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYBW	79
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYC	79
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYCW	79
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYF	79
	F タイプ	LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYFW	79
		LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYB	53
	B タイプ	LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYD	53
	D タイプ	LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYD	53
	A タイプ	QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYA	90
		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYAW	90
	B タイプ	QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYB	90
		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYBW	90
	C タイプ	QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYC	90
		QDFKDH201K(改) KDH201KVTZYCW	90
	A タイプ	LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYA	90
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYAW	90
	B タイプ	LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYB	90
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYBW	90
	C タイプ	LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYC	90
		LDFKDH206K(改) KDH206KVTZYCW	90
日産 NV350 キャラバン チェアキャブ	A タイプ	LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYA	65
	B タイプ	LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYB	65
	D タイプ	LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYD	65
	E タイプ	LDFKDH223B(改) KDH223BVTZYP	65
	M仕様		67
	C仕様	LDF-CW4E26(改)	67
	D仕様		42
	M仕様		67
	C仕様	LDF-CW8E26(改)	67
	D仕様		37

注) 出典: 次世代自動車振興センターWeb サイト
http://www.cev-pc.or.jp/hojo/pdf/h28/H28_meigaragotojougen.pdf

2-2 クリーンエネルギー自動車の販売・保有台数等の整理

Web等で公表されているCEVの販売台数、保有台数等を以下に整理する。

2-2-1 国内

国内のCEVの保有台数、販売台数はそれぞれ表2-5、表2-6のとおりである。

表 2-5 保有台数（国内）一覧

年度末		H23	H24	H25	H26	H27
EV	乗用車	13,266	24,983	38,794	52,639	62,134
	貨物車	11	25	31	384	1,270
	乗合車	15	22	28	37	39
	特種車	30	31	34	35	37
	軽自動車	8,940	13,646	15,870	17,611	17,031
PHV	乗用車	4,132	17,281	30,171	44,012	57,130
FCV	乗用車	-	-	-	150	630
EV・PHV 合計		26,394	55,988	84,928	114,868	138,271
HEV	乗用車	2,012,559	2,833,443	3,792,886	4,640,743	5,501,595
	貨物車	11,118	12,204	13,200	13,727	14,026
	乗合車	738	857	969	1,036	1,089
	特種車	4,243	5,313	6,144	6,907	7,729
	軽自動車	351	288	188	54,931	239,962
HEV 合計		2,029,009	2,852,105	3,813,387	4,717,344	5,764,401
EV・PHV・FCV・HEV 合計		2,055,403	2,908,093	3,898,315	4,832,212	5,902,672

出典：次世代自動車振興センターWeb サイト
<http://www.cev-pc.or.jp/tokei/hanbai.html>

表 2-6 販売台数（国内）一覧

年度		H21	H22	H23	H24	H25	H26
EV	乗用車	2	4,511	8,652	11,815	14,532	15,471
	貨物車	1	1	0	14	3	363
	乗合車	2	4	5	3	11	7
	特種車	0	5	16	1	5	2
	軽自動車	1,623	2,611	4,583	4,721	2,286	1,787
PHV	乗用車	165	214	3,753	13,149	12,972	14,714
FCV	乗用車	-	-	-	-	-	102
EV・PHV合計		1,793	7,346	17,009	29,703	29,809	32,446
HEV	乗用車	452,098	447,626	633,417	854,904	1,011,081	950,294
	貨物車	838	891	1,466	1,145	1,111	709
	乗合車	194	97	62	123	113	91
	特種車	779	641	845	1,131	930	875
	軽自動車	121	5	0	0	0	54,805
HEV合計		454,030	449,260	635,790	857,303	1,013,235	1,006,774
EV・PHV・HEV合計		455,823	456,606	652,799	887,006	1,043,044	1,039,220

出典：次世代自動車振興センターWeb サイト
<http://www.cev-pc.or.jp/tokei/hanbai3.html>

2-2-2 米国

「HybridCars.com」より、米国国内における EV と PHV の月別の販売台数を表 2-7、表 2-8 に整理する。

表 2-7 米国の CEV 月別販売台数整理（2016 年）

種別	車名	2016年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
EV	BMW Active E												
	BMW i3	182	248	332	814	696	608	1,479	1,013	391	442	629	791
	Chevrolet Bolt												579
	Chevrolet Spark	139	216	252	419	394	359	333	292	315	260	39	17
	Fiat 500e	217	195	373	372	388	278	274	311	370	319	287	353
	Ford Focus EV	66	81	110	81	54	54	58	75	82	73	66	101
	Honda Fit EV												
	Kia Soul EV	81	60	79	139	120	134	179	153	217	190	179	197
	Mercedes B-Class Electric	58	37	66	56	49	44	50	57	51	58	52	54
	Mitsubishi i												3
	Mitsubishi i-MiEV	2	5	1	6	2	4	20	25	17	4	5	
	Nissan Leaf	755	930	1,246	787	979	1,096	1,063	1,066	1,316	1,412	1,457	1,899
	Smart forTwo EV	48	54	70	66	75	53	62	55	44	43	47	40
	Tesla Model S	1,300	1,900	3,000	1,700	1,500	2,800	2,400	3,200	4,100	1,200	1,800	5,300
	Tesla Model X	400	500	1,500	1,500	2,000	2,000	1,500	1,900	2,600	1,000	1,400	3,300
	Toyota RAV4 EV												
	VW e-Golf	328	198	86	326	269	248	344	454	529	407	305	443
	米国主要EV販売	3,576	4,424	7,115	6,266	6,526	7,678	7,762	8,601	10,032	5,408	6,266	13,077
PHV	Audi A3 Plug In	327	248	332	321	361	353	349	346	312	348	394	589
	BMW 3-Series Plug in				25	67	26	81	51	54	92	215	240
	BMW 7-Series Plug in												23
	BMW i8	32	54	89	130	146	169	166	145	158	199	173	133
	BMW X5	181	345	313	655	500	583	649	876	482	406	436	569
	Cadillac ELR	67	91	104	95	45	94	15	6	6	3	5	3
	Chevrolet Volt	996	1,126	1,865	1,983	1,901	1,937	2,406	2,081	2,031	2,191	2,531	3,691
	Ford C-Max Energi	350	490	610	607	538	630	755	707	689	571	721	1,289
	Ford Fusion Energi	581	932	1,238	1,331	1,453	1,700	1,341	1,422	1,652	1,372	1,817	1,099
	Honda Accord Plug In												
	Hyundai Sonata Plug In	175	200	275	250	250	200	350	250	275	250	275	250
	Mercedes C350We Plug-in Hybrid												171
	Mercedes GLE 550e Hybrid							30	24	26	19	30	83
	Mercedes S550 Plug In	19	36	12	29	27	27	32	30	41	174	52	71
	Porsche Cayenne S E-Hybrid	146	172	244	237	191	176	148	197	131	138	179	152
	Porsche Panamera S E-Hybrid	27	33	23	25	26	22	21	59	28	38	88	3
	Toyota Prius Plug In	10	6	7	4	4	11	4	2	4		781	
	Toyota Prius Prime												1,641
	Volvo XC90 Plug In	226	176	178	150	110	166	178	176	148	142	161	204
	米国主要PHV販売	3,137	3,909	5,290	5,842	5,619	6,094	6,525	6,372	6,037	5,943	7,858	10,211
FCV	Hyundai Tucson				4	4	8	8	2	4			1
	Toyota Mirai				41	40	40	52	371	69	103	105	116
	米国主要FCV販売				45	44	48	60	373	73	103	105	117
米国主要EV・PHV・FCV販売		6,713	8,333	12,405	12,153	12,189	13,820	14,347	15,346	16,142	11,454	14,229	23,405

出典：HybridCars<<http://www.hybridcars.com/>>

表 2－8 米国の CEV 月別販売台数整理（2015 年）

種別	車名	2015年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
EV	BMW Active E												
	BMW i3	670	1,089	922	406	818	551	935	792	1,710	986	723	1,422
	Chevrolet Bolt												
	Chevrolet Spark	86	119	151	920	283	226	57	135	157	177	166	152
	Fiat 500e	119	117	164	450	471	411	353	370	347	231	174	270
	Ford Focus EV	85	145	140	124	165	152	135	176	145	126	93	96
	Honda Fit EV			1							1		
	Kia Soul EV	69	48	63	73	108	109	59	93	105	109	83	96
	Mercedes B-Class Electric	240	109	145	158	278	242	196	172	147	81	41	97
	Mitsubishi i												
	Mitsubishi i-MiEV	3	2	10	16	18	23	12	6	3	9	4	9
	Nissan Leaf	1,070	1,198	1,817	1,553	2,104	2,074	1,174	1,393	1,247	1,238	1,054	1,347
	Smart forTwo EV	147	76	103	124	102	94	109	106	94	75	178	179
	Tesla Model S	1,300	1,400	2,000	1,900	2,300	2,800	1,800	1,600	2,400	2,100	3,100	3,202
	Tesla Model X									6	10	15	177
	Toyota RAV4 EV	7	2	4	4						1		
	VW e-Golf	181	130	195	309	410	293	313	381	343	596	472	609
	米国主要EV販売	3,977	4,435	5,715	6,037	7,057	6,975	5,143	5,224	6,704	5,740	6,103	7,656
PHV	Audi A3 Plug In												49
	BMW 3-Series Plug in												
	BMW 7-Series Plug in												
	BMW i8	85	113	143	138	117	137	217	210	182	149	118	656
	BMW X5											167	607
	Cadillac ELR	92	127	92	104	116	62	66	45	36	82	67	135
	Chevrolet Volt	542	693	639	905	1,618	1,225	1,313	1,380	949	2,035	1,980	2,114
	Ford C-Max Energi	395	498	715	553	715	667	693	723	719	695	639	579
	Ford Fusion Energi	426	603	837	711	986	727	852	949	808	849	944	1,058
	Honda Accord Plug In	28	12	5	5	5	4	1	2				1
	Hyundai Sonata Plug In												135
	Mercedes C350We Plug-in Hybrid												
	Mercedes GLE 550e Hybrid												
	Mercedes S550 Plug In							10	10	17	25	21	35
	Porsche Cayenne S E-Hybrid	83	106	72	88	111	34	77	83	70	126	121	137
	Porsche Panamera S E-Hybrid	61	40	44	30	21	89	23	36	41	28	33	16
	Toyota Prius Plug In	401	397	473	428	727	464	584	344	216	91	44	22
	Toyota Prius Prime												
	Volvo XC90 Plug In								4		1	7	74
	米国主要PHV販売	2,113	2,589	3,020	2,962	4,416	3,409	3,836	3,786	3,038	4,081	4,141	5,618
FCV	Hyundai Tucson												
	Toyota Mirai												
	米国主要FCV販売												
	米国主要EV・PHV・FCV販売	6,090	7,024	8,735	8,999	11,473	10,384	8,979	9,010	9,742	9,821	10,244	13,274

出典：HybridCars<<http://www.hybridcars.com/>>

2-2-3 欧州

欧州については、European alternative fuels observatory（以下、EAFO）¹によって年次別、国別（欧州 33 カ国）の販売台数が整理されている。EV、PHV 等の内訳や、各国の販売台数の上位 10 位までのモデル別の内訳も把握可能である。表 2-9 にその結果を整理する。

表 2-9 欧州各国の CEV 年別販売台数（2017 年 2 月 15 日現在）²

Country	Vehicle type		Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Austria	Passenger Cars	BEV	1	Renault	Zoe	0	0	369	387	279	829
			2	BMW	i3	0	0	18	296	228	752
			3	Tesla	Model S	0	0	48	136	492	575
			4	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	12	124	407
			5	Nissan	Leaf	3	64	88	121	156	333
			6	Mercedes	B250e	0	0	0	0	71	296
			7	Kia	Soul EV	0	0	0	3	165	251
			8	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	142
			9	Volkswagen	e-Up!	0	0	10	219	57	75
			10	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	11	33	60
		Others	/	Others	504	213	102	84	72	106	
		PHEV	1	Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	0	288
			2	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	165
			3	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	132
			4	Mercedes	C350e	0	0	0	0	0	97
			5	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	0	93
			6	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	79	60	77
			7	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	75
			8	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	15	20	53
			9	BMW	i8	0	0	0	36	58	47
			10	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	60	46
		Others	/	Others	1	165	80	290	903	192	
	FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	0	6	4	0	
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	75	60	178
2			Renault	Kangoo ZE	12	201	165	95	63	95	
3			Citroen	Berlingo EV	0	0	0	19	0	30	
4			Peugeot	Partner EV	0	0	0	4	0	30	
5			Piaggio	Porter EV	2	0	0	0	0	20	
PHEV		not listed	/	/							
FCEV		not listed	/	/							
Belgium	Passenger Cars	BEV	1	Tesla	Model S	0	0	148	521	821	675
			2	Nissan	Leaf	59	129	141	178	162	468
			3	BMW	i3	0	0	21	173	117	215
			4	Renault	Zoe	0	0	85	110	33	210
			5	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	184
			6	Mercedes	B250e	0	0	0	0	74	96
			7	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	3	16	44
			8	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	45	35	44
			9	Kia	Soul EV	0	0	0	3	16	29
			10	Peugeot	iOn	73	140	3	4	23	24
		Others	/	Others	103	113	78	94	61	63	
		PHEV	1	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	70	1,586
			2	BMW	X5 40e	0	0	0	0	17	1,282
			3	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	33	789	807
			4	BMW	330e	0	0	0	0	0	510
			5	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	505
			6	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	311
			7	Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	0	306
			8	Mercedes	C350e	0	0	0	0	49	283
			9	Mercedes	GLC350e	0	0	0	0	0	253
			10	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	1	216
		Others	/	Others	16	289	316	819	1,525	1,279	
		FCEV	1	Toyota	Mirai	0	0	0	0	2	13
			2	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	0	1	3	1
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	18	39	68
			2	Renault	Kangoo ZE	8	176	71	43	25	56
			3	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	1	0	8
			4	EVF	Ecomile	0	0	0	0	1	8
			5	Peugeot	Partner EV	0	0	0	10	1	8
			6	Goupil	G5	0	0	0	0	0	4

¹ 過年度調査で参照した European Electro-mobility Observatory が European alternative fuels observatory に名称変更され、内容も刷新された。<<http://www.eafo.eu/>>

² EAFO では不定期にデータの遡及差し替えが行われている。この表は 2017 年 2 月 15 日時点掲載のデータをまとめたものであるが、現在 WEB サイト上に公表されている値とは一致しない場合があることに注意が必要である。

Country	Vehicle type	Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bulgaria	Passenger Cars	7	Goupil	G3	0	0	0	2	9	1
		8	Piaggio	Porter EV	0	1	0	0	1	0
		FCEV	not listed	/						
		1	Renault	Zoe	0	0	0	0	0	7
		2	Tesla	Model S	0	0	0	0	0	4
		3	Mitsubishi	I-Miev	0	0	0	0	10	0
Bulgaria	Light Commercial Vehicles	1	Unknown	PHEV Model	0	0	0	0	7	4
		FCEV	not listed	/						
		not listed	/	/						
		1	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	2	34	21
		2	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	17	8
		3	BMW	i3	0	0	0	2	3	5
Croatia	Passenger Cars	4	Volkswagen	e-Up! Van	0	0	0	0	5	4
		5	Mitsubishi	I-Miev	0	0	0	18	10	3
		6	Nissan	Leaf	0	0	0	8	1	3
		7	Tesla	Model S	0	0	0	4	5	2
		8	Unknown	BEV Model	0	0	0	0	0	2
		9	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	0	0	1
		10	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	1
		Others	/	Others	0	0	0	4	5	0
		1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	3	25	6
		2	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	6
	PHEV	3	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	1	5
		4	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	3	4
		5	BMW	i8	0	0	0	1	1	2
		6	Mercedes	C350e	0	0	0	0	1	0
		7	Porsche	Panamera PHEV	0	0	0	1	1	0
		8	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	11	0
		FCEV	not listed	/						
		not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Mitsubishi	I-Miev Van	0	0	0	1	12	4
		2	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	4	4
		3	EVF	Ecomile	0	0	0	0	0	2
		4	Peugeot	Partner EV	0	0	0	1	6	2
		5	Alke	XT	0	0	0	0	0	1
		6	Goupil	G3	0	0	0	4	5	1
		7	Volkswagen	e-Golf Van	0	0	0	0	0	1
		8	Piaggio	Porter EV	0	0	0	1	1	0
		not listed	/	/						
		FCEV	not listed	/						
Cyprus	Passenger Cars	1	Nissan	Leaf	0	0	0	0	2	11
		2	Tesla	Model S	0	0	0	0	2	8
		1	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	17	8
		2	Porsche	Panamera PHEV	0	0	0	2	6	6
		3	BMW	i3 Rex	0	0	0	0	0	2
		4	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	0	0	2
		5	BMW	i8	0	0	0	0	2	1
		6	Toyota	Prius PHEV	0	0	0	1	1	1
		FCEV	not listed	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Renault	Kangoo ZE	0	0	0	0	0	1
		PHEV	not listed	/						
		FCEV	not listed	/						
		1	BMW	i3	0	0	2	27	39	88
		2	Nissan	Leaf	0	3	16	22	78	37
		3	Tesla	Model S	0	0	2	36	66	37
Czech Republic	Passenger Cars	4	Volkswagen	e-Up!	0	0	3	68	83	23
		5	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	9
		6	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	33	7
		7	Kia	Soul EV	0	0	0	2	10	6
		8	Mercedes	B250e	0	0	0	0	4	2
		9	Peugeot	iOn	18	52	9	5	7	2
		10	Hyundai	Ioniq Electric	0	0	0	0	0	1
		Others	/	Others	23	1	1	2	11	1
		1	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	23
		2	BMW	X5 40e	0	0	0	0	2	20
	PHEV	3	BMW	330e	0	0	0	0	0	18
		4	BMW	i8	0	0	0	10	19	13
		5	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	12
		6	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	0	14	11
		7	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	8
		8	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	7
		9	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	1	7
		10	Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	0	2
		Others	/	Others	0	0	2	39	92	9
		FCEV	not listed	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	16	11
		2	Peugeot	Partner EV	0	6	0	3	1	2
		3	Renault	Kangoo ZE	0	1	0	3	6	0
		PHEV	not listed	/						
		FCEV	not listed	/						
		not listed	/	/						
Denmark	Passenger Cars	1	Renault	Zoe	0	0	92	145	330	612
		2	BMW	i3	0	0	1	62	524	230
		3	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	98
		4	Nissan	Leaf	12	73	212	578	224	85
		5	Tesla	Model S	0	0	112	460	2,736	78

Country	Vehicle type		Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
			6	Volkswagen	e-Up!	0	0	30	219	54	62
			7	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	17	257	27
			8	Unknown	BEV Model	0	0	0	0	255	18
			9	Kia	Soul EV	0	0	0	0	10	17
			10	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	20	92	13
			Others	/	Others	97	25	3	15	42	1
		PHEV	1	Mercedes	C350e	0	0	0	0	80	30
			2	Mercedes	GLC350e	0	0	0	0	0	30
			3	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	12	30	29
			4	BMW	i3 Rex	0	0	0	75	121	22
	5		Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	22	
	6		Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	20	
	7		Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	8	
	8		Mercedes	S500e	0	0	0	0	9	6	
	9		BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	5	
	10		BMW	X5 40e	0	0	0	0	0	5	
	Others	/	Others	0	0	0	1	204	2		
	FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	16	11	25	12	
		2	Toyota	Mirai	0	0	0	0	5	5	
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	19	213	33
2			Peugeot	Partner EV	0	0	0	1	1	2	
3			Renault	Kangoo ZE	3	116	57	16	6	1	
4			Citroen	Berlingo EV	0	0	0	3	6	0	
PHEV		1	Mitsubishi	Outlander PHEV Van	0	0	0	0	0	2	
FCEV		not listed	/	/							
Estonia	Passenger Cars	BEV	1	Nissan	Leaf	0	50	95	217	12	30
			2	Tesla	Model S	0	0	1	30	10	10
			3	Kia	Soul EV	0	0	0	0	2	4
			4	Mitsubishi	i-Miev	52	456	20	20	0	2
			5	Renault	Zoe	0	0	0	14	2	2
			6	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	38	2	1
			7	BMW	i3	0	0	0	4	2	0
			8	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	8	9	3	0
			9	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	6	0
		PHEV	1	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	3
			2	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	1
			3	BMW	330e	0	0	0	0	0	1
			4	BMW	X5 40e	0	0	0	0	1	1
			5	Mercedes	C350e	0	0	0	0	1	1
			6	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	1	0
			7	BMW	i3 Rex	0	0	0	1	2	0
			8	BMW	i8	0	0	0	0	3	0
			9	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	11	1	0
	10	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	1	3	0		
	FCEV	not listed	/	/							
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Renault	Kangoo ZE	0	0	0	0	16	2
			2	Nissan	e-NV200	0	0	0	6	0	1
		PHEV	not listed	/	/						
		FCEV	not listed	/	/						
Finland	Passenger Cars	BEV	1	Tesla	Model S	0	0	2	94	146	85
			2	Nissan	Leaf	0	43	41	79	64	70
			3	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	36
			4	BMW	i3	0	0	0	0	0	18
			5	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	13	5
			6	Mercedes	B250e	0	0	0	0	7	3
			7	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	2	7	3
			8	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	4	5	3
			9	Renault	Zoe	0	0	0	0	0	2
		PHEV	1	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	10	266
	2		Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	166	
	3		BMW	330e	0	0	0	0	0	111	
	4		BMW	X5 40e	0	0	0	0	2	98	
	5		Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	35	146	103	76	
	6		BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	70	
	7		Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	0	69	
	8		Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	6	78	56	
	9		Mercedes	C350e	0	0	0	0	41	54	
10	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	2	64	52			
Others	/	Others	0	123	129	132	117	189			
Light Commercial Vehicles	FCEV	not listed	/	/							
	BEV	not listed	/	/							
	PHEV	not listed	/	/							
	FCEV	not listed	/	/							
France	Passenger Cars	BEV	1	Renault	Zoe	0	48	5,511	5,970	10,408	11,404
			2	Nissan	Leaf	83	524	1,438	1,600	2,222	3,887
			3	Peugeot	iOn	639	1,409	178	163	725	1,196
			4	Kia	Soul EV	0	0	0	63	485	992
			5	Bolloré	Blue Car	399	1,543	658	1,170	1,191	944
			6	Tesla	Model S	0	0	19	328	708	793
			7	Citroen	C'Zero	645	1,335	80	154	397	723
			8	Citroen	e-Mehari	0	0	0	0	0	487
			9	BMW	i3	0	0	68	193	279	376
			10	Volkswagen	e-Up!	0	0	64	265	166	215
		Others	/	Others	490	381	540	639	688	759	
		PHEV	1	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	1,695	1,060
			2	BMW	i3 Rex	0	0	50	430	446	971

Country	Vehicle type		Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Germany	Light Commercial Vehicles		3	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	742
			4	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	1,129	659
			5	BMW	X5 40e	0	0	0	0	208	618
			6	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	496	507
			7	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	497
			8	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	157	481
			9	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	3	820	912	329
			10	BMW	330e	0	0	0	0	0	316
			Others	/	Others	0	601	781	818	475	1,249
		FCEV	1	Toyota	Mirai	0	0	0	0	0	4
			2	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	2	0	10	0
		BEV	1	Renault	Kangoo ZE	768	2,835	4,174	2,673	2,649	2,389
			2	Ligier	Pulse 4	0	0	0	0	216	755
			3	Peugeot	Partner EV	80	31	18	81	146	441
			4	Nissan	e-NV200	0	0	0	242	284	425
			5	Renault	Zoe Van	0	0	47	221	205	405
			6	Goupil	G3	345	293	582	543	435	392
			7	Citroen	Berlingo EV	149	39	13	83	116	271
			8	Blu Car	Golia	0	0	0	0	0	173
			9	Goupil	G5	0	0	0	0	49	104
			10	Mega	M10	0	0	0	0	0	36
			Others	/	Others	341	402	283	618	819	130
		PHEV	1	Mitsubishi	Outlander PHEV Van	0	0	0	0	0	4
			2	Volvo	XC90 PHEV Van	0	0	0	0	0	3
			3	BMW	225xe Active Tourer Van	0	0	0	0	0	1
			4	BMW	X5 40e Van	0	0	0	0	0	1
		FCEV	1	Renault	Kangoo FCEV	0	0	1	4	53	99
Germany	Passenger Cars	BEV	1	Renault	Zoe	0	0	1,019	1,498	1,787	2,804
			2	BMW	i3	0	0	413	1,246	940	1,521
			3	Tesla	Model S	0	0	204	814	1,582	1,474
			4	Kia	Soul EV	0	0	0	14	3,839	1,384
			5	Nissan	Leaf	20	454	855	812	948	1,121
			6	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	601	1,031	860
			7	Volkswagen	e-Up!	0	0	150	1,354	534	592
			8	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	449
			9	Mercedes	B250e	0	0	0	162	485	437
			10	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	49	120	171
		Others	/	Others		1,384	1,760	2,670	1,798	831	471
		PHEV	1	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	460	1,854	1,615
			2	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	16	1,068	2,138	1,436
			3	BMW	i3 Rex	0	0	266	992	1,331	1,342
			4	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	362	2,062	1,264
			5	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	1,001	1,256
			6	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	98	1,203
			7	Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	155	797
			8	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	77	689
			9	Mercedes	C350e	0	0	0	0	476	680
			10	BMW	330e	0	0	0	0	19	386
		Others	/	Others		241	1,157	1,338	1,508	1,900	2,810
		FCEV	1	Toyota	Mirai	0	0	0	0	10	12
			2	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	7	3	76	1
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	StreetScooter	Work	0	0	0	0	200	1,300
			2	Renault	Kangoo ZE	111	791	436	300	279	140
			3	Nissan	e-NV200	0	0	0	98	105	110
			4	Citroen	Berlingo EV	0	0	1	62	60	50
			5	Peugeot	Partner EV	0	0	1	47	35	30
		PHEV	not listed	/	/						
		FCEV	not listed	/	/						
Greece	Passenger Cars	BEV	1	BMW	i3	0	0	2	22	19	28
			2	Tesla	Model S	0	0	0	0	0	2
			3	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	1
			4	Unknown	BEV Model	0	0	0	20	20	0
		PHEV	1	BMW	i3 Rex	0	0	1	17	15	6
			2	BMW	i8	0	0	0	0	8	5
		FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	not listed	/	/	/						
Hungary	Passenger Cars	BEV	1	Unknown	BEV Model	0	0	0	0	0	52
			2	Nissan	Leaf	0	3	11	21	107	37
			3	BMW	i3	0	0	0	1	32	14
			4	Tesla	Model S	0	0	0	3	11	4
			5	Kia	Soul EV	0	0	0	0	2	3
			6	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	1	8	2
			7	Renault	Zoe	0	0	0	0	2	0
			8	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	2	4	0
	Light Commercial Vehicles	PHEV	1	BMW	i3 Rex	0	0	0	4	29	40
			2	Unknown	PHEV Model	0	0	0	0	30	26
		FCEV	not listed	/	/						
Iceland	Passenger Cars	BEV	1	Nissan	Leaf	0	7	55	165	203	232
			2	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	2	95	53
			3	Kia	Soul EV	0	0	0	3	39	41

Country	Vehicle type	Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ireland	Passenger Cars	4	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	4	15	14
		5	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	11	6	13
		6	BMW	i3	0	0	0	0	1	6
		7	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	6
		8	Tesla	Model S	0	0	8	13	21	5
		9	Ford	Focus Electric	0	0	1	6	3	4
		10	Mercedes	B250e	0	0	0	0	0	1
		Others	/	Others	0	7	13	1	6	1
		1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	10	54	173
		2	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	31	111
		3	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	105
		4	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	81
		5	Volvo	V60 PHEV	0	0	0	0	0	47
		6	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	43
		7	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	30	42
		8	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	31	38
		9	Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	0	38
		10	Mercedes	GLC350e	0	0	0	0	0	30
		Others	/	Others	0	12	24	18	24	74
	FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	9	9
		2	Renault	Kangoo ZE	0	0	0	6	0	5
		PHEV	not listed	/						
		FCEV	not listed	/						
Ireland	Passenger Cars	1	Nissan	Leaf	45	70	43	192	405	351
		2	BMW	i3	0	0	0	11	17	17
		3	Renault	Zoe	0	0	0	10	30	13
		4	Tesla	Model S	0	0	0	4	2	7
		5	Hyundai	Ioniq Electric	0	0	0	0	0	4
		6	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	2	6	0
		1	BMW	330e	0	0	0	0	0	86
		2	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	59
		3	BMW	i3 Rex	0	0	1	6	18	28
		4	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	25	40	27
		5	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	5	23
		6	BMW	X5 40e	0	0	0	0	10	15
		7	BMW	i8	0	0	0	2	9	9
		8	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	8
		9	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	6	8
		10	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	2	9	6
		Others	/	Others	0	0	0	0	2	12
	FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	0	0	0	1
	Light Commercial Vehicles	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	3	16	4
		2	Renault	Kangoo ZE	1	45	11	8	4	0
		PHEV	not listed	/						
		FCEV	not listed	/						
Italy	Passenger Cars	1	Nissan	Leaf	5	146	323	332	387	449
		2	Tesla	Model S	0	0	8	52	134	218
		3	Renault	Zoe	0	0	203	155	318	207
		4	Citroen	C-Zero	12	146	55	15	164	144
		5	BMW	i3	0	0	34	124	111	91
		6	Mercedes	B250e	0	0	0	0	80	90
		7	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	52	54	56
		8	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	9	20	26
		9	Peugeot	iOn	11	116	14	25	7	26
		10	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	23
		Others	/	Others	85	51	157	276	176	46
		1	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	308
		2	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	180	158
		3	BMW	i3 Rex	0	0	24	105	151	135
		4	BMW	330e	0	0	0	0	0	107
		5	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	85	133	90
		6	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	1	90
		7	BMW	X5 40e	0	0	0	0	71	84
		8	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	4	81
		9	BMW	i8	0	0	0	34	99	73
		10	Volvo	V60 PHEV	0	0	135	59	46	69
		Others	/	Others	3	101	50	163	206	250
	FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	0	10	1	0
	Light Commercial Vehicles	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	76	217	315
		2	Piaggio	Porter EV	0	81	70	44	52	76
		3	Renault	Kangoo ZE	2	250	104	156	168	34
		4	Nissan	Leaf Van	0	0	6	7	3	27
		5	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	13	3	12
		6	Peugeot	Partner EV	0	0	0	11	1	12
		7	Citroen	C-Zero Van	0	4	0	0	0	5
		8	Renault	Zoe Van	0	0	0	0	10	3
		9	Isuzu	NPR	0	0	0	0	0	2
		10	Iveco	Daily Electric	0	0	1	2	0	2
	PHEV	not listed	/	/						
	FCEV	not listed	/	/						
Latvia	Passenger Cars	1	Nissan	Leaf	0	0	2	6	0	6
		2	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	16	3	6
		3	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	7	5
		4	Toyota	RAV4 EV	0	0	0	0	0	4
		5	Tesla	Model S	0	0	0	3	5	2

Country	Vehicle type		Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
			6	Unknown	BEV Model	0	0	0	0	3	2		
			7	BMW	i3	0	0	0	12	1	1		
			8	Citroen	C'Zero	0	0	0	0	0	1		
			9	Ford	Focus Electric	0	0	0	0	0	1		
			10	Kia	Soul EV	0	0	0	0	1	1		
			1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	0	0	3		
			2	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	1	2		
			3	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	1	1		
			4	Opel	Ampera	0	0	2	0	1	1		
			5	Unknown	PHEV Model	0	0	0	0	0	1		
		PHEV	6	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	2	1		
			7	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	1		
			8	BMW	i8	0	0	0	1	4	0		
9			Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	1	0			
FCEV			not listed	/	/	/	/	/	/	/			
Light Commercial Vehicles		BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	11	3	4		
		PHEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/			
		FCEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/			
Liechtenstein		not listed	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
Lithuania		Passenger Cars	BEV	1	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	0	1	21	
				2	Nissan	Leaf	0	0	2	1	7	19	
				3	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	0	2	7	
				4	Kia	Soul EV	0	0	0	0	1	6	
				5	Tesla	Model S	0	0	0	1	4	6	
				6	BMW	i3	0	0	0	0	9	3	
				7	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	3	
				8	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	1	0	
			PHEV	1	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	5	
				2	BMW	i3 Rex	0	0	0	3	6	3	
				3	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	2	
				4	BMW	330e	0	0	0	0	0	1	
				5	BMW	X5 40e	0	0	0	0	0	1	
				6	BMW	i8	0	0	0	2	4	1	
				7	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	1	
				8	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	0	1	
				9	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	1	
				10	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	1	1	0	
			Others	/	Others	0	0	0	0	3	0		
		FCEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/			
		Light Commercial Vehicles	BEV	1	Renault	Kangoo ZE	0	0	0	0	0	2	
			BEV	2	Nissan	e-NV200	0	0	0	1	4	0	
			PHEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/		
			PHEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/		
FCEV			not listed	/	/	/	/	/	/	/			
Luxembourg			Passenger Cars	BEV	1	Tesla	Model S	0	0	5	35	33	50
					2	Renault	Zoe	0	0	66	97	5	29
					3	Nissan	Leaf	2	14	16	27	2	15
					4	Volkswagen	e-Up!	0	0	1	19	4	14
	5				Tesla	Model X	0	0	0	0	0	13	
	6				Mercedes	B250e	0	0	0	0	9	5	
	7				BMW	i3	0	0	1	41	3	4	
	8				Volkswagen	e-Golf	0	0	0	22	8	4	
	9				Kia	Soul EV	0	0	0	2	0	1	
	10				Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	1	0	1	
	Others			/	Others	2	17	53	53	7	0		
	PHEV			1	BMW	i3 Rex	0	0	1	45	13	27	
				2	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	24	
				3	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	2	37	20	
				4	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	17	
				5	BMW	X5 40e	0	0	0	0	3	14	
				6	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	14	
				7	Mercedes	C350e	0	0	0	0	8	11	
				8	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	2	18	7	
			9	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	1	6		
			10	BMW	i8	0	0	0	9	10	5		
	Others		/	Others	0	0	14	36	23	25			
	FCEV		not listed	/	/	/	/	/	/	/			
	Light Commercial Vehicles		BEV	1	Toyota	Mirai	0	0	0	0	0	2	
				1	Renault	Kangoo ZE	0	27	43	12	16	7	
				2	Goupil	G3	0	0	0	0	0	4	
				3	Nissan	e-NV200	0	0	0	1	0	3	
				4	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	0	0	1	
				PHEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/	
FCEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/					
Malta	Passenger Cars	BEV	1	Unknown	BEV Model	0	0	0	0	24	17		
			2	Kia	Soul EV	0	0	0	1	1	0		
			3	Mitsubishi	i-Miev	0	1	7	2	7	0		
			4	Renault	Fluence ZE	0	0	0	11	2	0		
			1	BMW	i3 Rex	0	0	0	0	1	0		
			2	Opel	Ampera	0	0	0	0	1	0		
		PHEV	3	Porsche	Cayenne PHEV					1	0		
			FCEV	not listed	/	/	/	/	/	/	/		
			Light Commercial Vehicles	not listed	/	/	/	/	/	/	/		
Netherlands	Passenger Cars	BEV	1	Tesla	Model S	0	0	1,192	1,453	1,737	1,723		
			2	Nissan	Leaf	298	247	323	366	336	665		
			3	BMW	i3	0	0	210	193	138	464		

Country	Vehicle type	Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Norway	Passenger Cars		4	Tesla	Model X	0	0	0	0	425
			5	Renault	Zoe	0	0	558	276	183
			6	Volkswagen	e-Golf	0	48	0	21	136
			7	Mercedes	B250e	0	0	0	0	117
			8	Hyundai	Ioniq Electric	0	0	0	0	102
			9	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	91	82
			10	Kia	Soul EV	0	0	0	24	66
			Others	/	Others					74
		PHEV	1	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	3,299
			2	BMW	330e	0	0	0	0	2,418
			3	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	2,494
			4	Mercedes	C350e	0	0	0	0	4,226
			5	Audi	Q7 e-Tron	0	0	0	0	1,594
			6	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	8,038	7,715	8,781
			7	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	401	8,405
			8	Volvo	V60 PHEV	0	3	6,280	3,424	4,768
			9	Mercedes	E350e	0	0	0	0	931
			10	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	165
			Others	/	Others	15	4,323	5,846	925	9,072
		FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	0	3	12
			2	Toyota	Mirai	0	0	0	0	2
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	477	166
			2	Renault	Kangoo ZE	16	267	168	95	75
			3	Peugeot	Partner EV	0	0	0	4	10
			4	Citroen	Berlingo EV	0	12	4	0	1
			5	Piaggio	Porter EV	0	49	1	1	1
		PHEV	not listed	/	/					
		FCEV	1	Renault	Kangoo FCEV	0	0	0	0	1
										4
			1	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	2,018	8,943
			2	Nissan	Leaf	381	2,487	4,604	4,781	3,189
			3	BMW	i3	0	0	51	2,040	2,368
			4	Tesla	Model S	0	0	1,986	4,040	4,039
			5	Mercedes	B250e	0	0	0	0	1,352
			6	Renault	Zoe	0	0	4	433	1,634
			7	Tesla	Model X	0	0	0	0	0
			8	Kia	Soul EV	0	0	0	445	866
			9	Volkswagen	e-Up!	0	0	580	2,971	1,507
			10	Hyundai	Ioniq Electric	0	0	0	0	0
			Others	/	Others	1,456	1,694	976	1,358	1,894
Poland	Passenger Cars									1,251
			1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	1,486	2,875
			2	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	2,000
			3	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	85
			4	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	35	1,684
			5	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	3
			6	Mercedes	C350e	0	0	0	0	101
			7	BMW	X5 40e	0	0	0	0	63
			8	Volvo	V60 PHEV	0	0	93	88	835
			9	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	2
			10	Mercedes	GLC350e	0	0	0	0	0
			Others	/	Others	1	333	230	69	171
		FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	4	0	17
			2	Toyota	Mirai	0	0	0	0	0
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	120	208
			2	Peugeot	Partner EV	0	0	171	283	159
			3	Renault	Kangoo ZE	1	24	79	72	188
			4	EVF	Ecomile	0	0	0	128	146
			5	Citroen	Berlingo EV	0	1	2	84	49
			6	Goupil	G3	0	0	0	0	1
			7	Ford	Ranger EV	2	3	0	0	1
		PHEV	not listed	/	/					
		FCEV	not listed	/	/					
			1	BMW	i3	0	0	4	17	35
			2	Nissan	Leaf	0	1	15	19	24
			3	Tesla	Model S	0	0	4	8	21
			4	Tesla	Model X	0	0	0	0	0
			5	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	1
			6	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	0	4
			7	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	1	1
			1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	31	129
			2	BMW	i3 Rex	0	0	0	23	28
			3	BMW	i8	0	0	0	10	14
			4	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	6	2
			5	Porsche	918	0	0	0	2	1
			6	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	1
			7	Porsche	Panamera PHEV	0	0	0	0	1
		FCEV	not listed	/	/					
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	8
			2	BMW	i3 Van	0	0	0	1	4
		PHEV	not listed	/	/					
		FCEV	not listed	/	/					
Portugal	Passenger Cars	BEV	1	Nissan	Leaf	98	15	38	60	209
			2	BMW	i3	0	0	6	59	108
			3	Renault	Zoe	0	0	22	34	153
			4	Kia	Soul EV	0	0	0	1	3
			5	Tesla	Model S	0	0	0	5	14
			6	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	3	15

Country	Vehicle type	Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Romania	Passenger Cars	7	Mercedes	B250e	0	0	0	0	17	14
		8	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	10	22	8
		9	Peugeot	iOn	50	6	42	1	58	6
		10	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	6
		Others	/	Others	41	32	33	20	40	5
		1	Mercedes	C350e	0	0	0	0	80	289
		2	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	2	39	229	285
		3	Volvo	V60 PHEV	0	0	0	5	38	175
		4	BMW	330e	0	0	0	0	0	80
		5	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	33	48
		6	BMW	i3 Rex	0	0	4	13	54	41
		7	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	40
		8	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	24
		9	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	2	24
		10	BMW	X5 40e	0	0	0	0	3	23
		Others	/	Others	1	25	38	43	102	60
	FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	10	36	30
		2	Renault	Kangoo ZE	5	16	26	13	27	24
		3	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	1	1	2
		4	Peugeot	Partner EV	0	0	0	0	2	1
		PHEV	not listed	/						
Romania	Passenger Cars	1	BMW	i3	0	0	0	0	2	41
		2	Unknown	BEV Model	0	0	0	0	0	8
		3	Renault	Zoe	0	0	0	0	8	7
		4	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	7
		5	Mercedes	B250e	0	0	0	0	0	3
		6	Tesla	Model S	0	0	1	3	12	3
		7	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	1	0
		8	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	0	4	0
		1	BMW	X5 40e	0	0	0	0	0	21
		2	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	17
		3	Mercedes	C350e	0	0	0	0	0	10
		4	BMW	i8	0	0	0	0	2	9
		5	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	9
		6	Mercedes	GLC350e	0	0	0	0	0	7
		7	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	9	29	5
		8	BMW	740e	0	0	0	0	0	4
		9	BMW	i3 Rex	0	0	0	0	0	4
		10	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	0	3
		Others	/	Others	0	1	1	1	4	4
	Light Commercial Vehicles	not listed	/	/						
Slovakia	Passenger Cars	1	Nissan	Leaf	0	0	5	24	22	19
		2	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	30	58	6
		3	Kia	Soul EV	0	0	0	1	8	3
		4	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	3	3
		5	Unknown	BEV Model	6	1	10	13	31	0
		1	BMW	i3 Rex	0	0	0	0	1	4
		2	Opel	Ampera	4	0	1	0	15	0
		3	Unknown	PHEV Model	13	0	11	47	53	0
	FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	7	4
		2	Citroen	Berlingo EV	0	0	1	3	2	1
		PHEV	not listed	/						
Slovenia	Passenger Cars	1	BMW	i3	0	0	0	1	18	48
		2	Renault	Zoe	0	0	0	0	41	34
		3	Nissan	Leaf	0	1	0	7	15	24
		4	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	2	6	21
		5	Tesla	Model S	0	0	5	13	8	15
		6	Citroen	C-Zero	10	16	0	0	1	11
		7	Smart	Fortwo ED	0	0	0	11	17	10
		8	Peugeot	iOn	0	0	0	1	0	5
		9	Kia	Soul EV	0	0	0	1	3	4
		10	Volkswagen	e-Up!	0	0	0	3	8	3
		Others	/	Others	0	0	0	0	5	3
		1	BMW	330e	0	0	0	0	0	19
		2	BMW	i3 Rex	0	0	0	0	10	9
		3	BMW	i8	0	0	0	0	3	9
		4	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	2	7	7
	PHEV	5	Mercedes	C350e	0	0	0	0	0	5
		6	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	6	5
		7	BMW	X5 40e	0	0	0	0	2	4
		8	Opel	Ampera	0	9	5	2	1	3
		9	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	3
		10	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	2
		Others	/	Others	0	1	8	6	6	6
	FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	1	Renault	Kangoo ZE	0	26	0	0	13	16
		2	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	0	0	2
		3	Frisian	FM50	0	0	0	0	0	2
		4	Microvett	Fiorino EV Van	0	0	0	0	0	1
		5	Piaggio	Porter EV	0	0	0	0	0	1

Country	Vehicle type		Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Spain	Passenger Cars		6	Alfa	XT	0	0	0	0	1	0
			7	Esagono	Geo	0	0	0	0	2	0
			8	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	1	0
		PHEV	not listed	/	/						
		FCEV	not listed	/	/						
		BEV	1	Nissan	Leaf	59	154	263	465	344	519
			2	Citroen	C-Zero	85	58	58	2	8	496
			3	Renault	Zoe	0	0	182	289	312	402
			4	BMW	i3	0	0	15	107	135	215
			5	Smart	Fortwo ED	3	10	57	35	388	155
			6	Kia	Soul EV	0	0	0	2	86	88
			7	Tesla	Model S	0	0	1	15	10	46
			8	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	16	21	23
			9	Citroen	e-Mehari	0	0	0	0	0	21
			10	Peugeot	iOn	125	73	70	0	4	18
		Others	/	Others		233	31	147	84	114	38
		PHEV	1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	2	209	389	555
			2	BMW	i3 Rex	0	0	12	100	113	133
			3	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	128
			4	BMW	X5 40e	0	0	0	0	28	120
			5	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	79	115
			6	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	102
			7	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	83
			8	Mercedes	GLE500e	0	0	0	0	0	69
			9	BMW	330e	0	0	0	0	0	63
			10	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	10	59	63
		Others	/	Others		0	60	65	91	201	210
		FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Renault	Kangoo ZE	24	176	72	161	267	329
			2	Nissan	e-NV200	0	0	0	132	178	308
			3	Piaggio	Porter EV	0	26	35	58	76	50
			4	Peugeot	Partner EV	0	0	0	11	13	47
			5	Renault	Zoe Van	0	0	0	0	0	34
			6	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	15	2	32
			7	Nissan	Leaf Van	0	0	0	0	0	26
			8	Iveco	Daily Electric	0	0	0	0	0	14
			9	Goupil	G3	52	0	0	0	0	2
			10	Goupil	G5	0	0	0	0	1	1
		PHEV	not listed	/	/						
		FCEV	not listed	/	/						
Sweden	Passenger Cars	BEV	1	Tesla	Model S	0	0	16	265	996	837
			2	Nissan	Leaf	1	128	317	438	841	836
			3	Renault	Zoe	0	0	0	204	378	418
			4	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	288
			5	BMW	i3	0	0	2	38	98	185
			6	Volkswagen	e-Up!	0	0	40	199	157	131
			7	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	17	278	128
			8	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	13	153	42
			9	Kia	Soul EV	0	0	0	2	50	39
			10	Hyundai	Ioniq Electric	0	0	0	0	0	21
		Others	/	Others		71	9	16	12	27	20
		PHEV	1	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	271	3,692
			2	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	96	2,289	3,297	1,819
			3	Volvo	V60 PHEV	0	16	601	745	612	1,239
			4	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	165	983
			5	BMW	330e	0	0	0	0	0	615
			6	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	401	552
			7	BMW	i3 Rex	0	0	9	172	278	315
			8	BMW	X5 40e	0	0	0	0	75	261
			9	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	234
			10	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	14	349	158
		Others	/	Others		0	587	397	252	264	490
		FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	2	0	1	16
			2	Toyota	Mirai	0	0	0	0	0	3
	Light Commercial Vehicles	BEV	1	Renault	Kangoo ZE	3	265	195	242	135	171
			2	Peugeot	Partner EV	0	0	0	1	8	49
			3	Nissan	e-NV200	0	0	0	21	147	45
			4	Citroen	Berlingo EV	0	0	1	14	10	8
		PHEV	not listed	/	/						
		FCEV	not listed	/	/						
Switzerland	Passenger Cars	BEV	1	Tesla	Model S	0	0	213	496	1,558	1,299
			2	Renault	Zoe	0	19	342	381	478	406
			3	Tesla	Model X	0	0	0	0	0	402
			4	BMW	i3	0	0	56	206	303	311
			5	Nissan	Leaf	39	74	178	106	145	158
			6	Mercedes	B250e	0	0	0	0	178	155
			7	Kia	Soul EV	0	0	0	0	0	125
			8	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	0	142	90
			9	Mitsubishi	i-Miev	140	83	110	84	48	65
			10	Citroen	C-Zero	47	86	22	12	30	59
		Others	/	Others		65	97	192	7	183	161
		PHEV	1	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	0	688	520
			2	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	623	440
			3	BMW	i3 Rex	0	0	50	184	583	234
			4	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	0	168	165
			5	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	440	51	160

Country	Vehicle type		Ranking	Make	Model	2011	2012	2013	2014	2015	2016
			6	Volkswagen	Passat GTE	0	0	0	0	0	140
			7	BMW	330e	0	0	0	0	0	125
			8	BMW	X5 40e	0	0	0	0	0	125
			9	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	125
			10	BMW	225xe Active Tourer	0	0	0	0	0	110
			Others	/	Others	38	349	144	202	445	549
	Light Commercial Vehicles	FCEV	1	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	0	0	10	26
		BEV	1	Renault	Kangoo ZE	7	125	109	52	72	60
			2	Nissan	e-NV200	0	0	0	0	66	25
			3	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	0	6	0
			4	Peugeot	Partner EV	0	0	0	0	8	0
		PHEV	not listed	/	/						
Turkey	Passenger Cars	BEV	1	BMW	i3	0	0	0	0	83	24
			2	Renault	Zoe	0	0	0	0	36	20
		PHEV	1	BMW	i8	0	0	0	0	106	51
			2	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	0	32
			3	Opel	Ampera	0	0	1	0	1	0
		FCEV	not listed	/	/						
	Light Commercial Vehicles	not listed	/	/	/						
United Kingdom	Passenger Cars	BEV	1	Nissan	Leaf	635	695	1,812	4,051	5,240	4,464
			2	Tesla	Model S	0	0	0	717	1,470	2,303
			3	Renault	Zoe	0	1	378	1,015	2,053	1,844
			4	BMW	i3	0	0	94	556	603	884
			5	Mercedes	B250e	0	0	0	0	183	282
			6	Kia	Soul EV	0	0	0	20	129	164
			7	Nissan	e-NV200 Evalia	0	0	0	27	97	161
			8	Hyundai	Ioniq Electric	0	0	0	0	0	39
			9	Peugeot	iOn	124	251	30	20	28	37
			10	Volkswagen	e-Golf	0	0	0	53	76	33
		Others	/	/	Others	160	123	180	221	57	53
		PHEV	1	Mitsubishi	Outlander PHEV	0	0	0	5,369	11,784	9,544
			2	Mercedes	C350e	0	0	0	0	628	4,931
			3	BMW	330e	0	0	0	0	0	3,497
			4	Volkswagen	Golf GTE	0	0	0	0	1,384	1,909
			5	Volvo	XC90 PHEV	0	0	0	0	38	1,662
			6	BMW	i3 Rex	0	0	54	831	1,604	1,653
			7	BMW	X5 40e	0	0	0	0	0	1,233
			8	BMW	i8	0	0	0	294	850	643
			9	Audi	A3 e-Tron	0	0	0	66	1,198	561
			10	Porsche	Cayenne PHEV	0	0	0	70	245	483
		Others	/	/	Others	7	922	841	1,282	1,006	2,070
	Light Commercial Vehicles	FCEV	1	Toyota	Mirai	0	0	0	0	4	8
			2	Hyundai	ix35 FCEV	0	0	5	6	7	2
		BEV	1	Nissan	e-NV200	0	0	0	381	639	692
			2	Renault	Kangoo ZE	33	261	173	225	103	134
			3	Peugeot	Partner EV	0	0	1	32	36	36
			4	Citroen	Berlingo EV	0	0	0	5	9	15
			5	Mercedes	Vito E-Cell	0	5	5	11	9	0
			6	Mia	Mia EV	0	0	3	2	1	0
		PHEV	not listed	/	/						
		FCEV	1	Renault	Kangoo FCEV	0	0	0	0	0	7

出典：European alternative fuels observatory <<http://www.eafo.eu/vehicle-statistics>>

2-2-4 中国

(1) 中華人民共和国工業情報化部の統計

中国では、中華人民共和国工業情報化部¹によって EV、PHV の月別・年別の販売台数、生産台数が公表されている。表 2-10、表 2-11 にこれらの結果を整理する。

なお、月別の数値については、欠損や、不完全な統計である旨の注記があるなど毎月の値が完全なものではなく、月別と年別の整合は確保されていない。

表 2-10 中国における EV・PHV の月別販売・生産台数

単位: 万台

年	月	EV (純电动汽车)		PHV (插电式混合动力汽车)	
		生産	販売	生産	販売
2014	4 *	0.28	-	0.11	-
	5 *	0.29	-	0.09	-
	6	-	-	-	-
	7	0.41	-	0.17	-
	8	0.27	-	0.25	-
	9	0.58	-	0.44	-
	10	0.28	-	0.29	-
	11	0.53	-	0.44	-
	12	2.03	-	0.69	-
2015	1	0.35	-	0.31	-
	2	0.29	-	0.24	-
	3	0.95	-	0.41	-
	4	-	-	0.25	-
	5	1.28	-	0.64	-
	6	-	-	0.83	-
	7	1.31	-	0.73	-
	8	1.56	-	0.89	-
	9	2.47	-	0.81	-
	10	4.13	-	0.94	-
	11	6.09	-	1.14	-
	12	8.35	-	1.62	-
2016	1	0.80	-	0.49	-
	2	-	-	0.52	-
	3	-	1.73	0.62	0.51
	4	-	2.39	0.77	0.90
	5	2.90	2.60	0.90	0.90
	6	3.50	3.40	1.00	1.00
	7	2.70	2.60	1.10	1.00
	8	3.20	2.80	1.00	1.00
	9	3.40	3.50	0.80	0.90
	10	4.40	3.90	0.50	0.50
	11	6.40	5.80	0.80	0.70

* 「据不完全统计」=完全な統計ではないが、という但し書きあり

出典: < <http://www.miit.gov.cn/n1146312/n1146904/n1648362/index.html>>

¹ 中華人民共和国工業情報化部< <http://www.miit.gov.cn/index.html>>

表 2-11 中国における EV・PHV の年別販売・生産台数

単位: 台

年	生産台数			販売台数		
	計	うちEV	うちPHV	計	うちEV	うちPHV
2010	7,181	-	-	-	-	-
2011	12,784	-	-	-	-	-
2012	14,300	13,300	1,000	-	-	-
2013	17,533	14,243	3,290	17,642	14,604	3,038
2014	78,499	48,605	29,894	74,763	45,048	49,715
2015	340,471	254,633	85,838	331,092	247,482	83,610
2016(1-11月)	427,000	340,000	87,000	402,000	316,000	86,000

出典:

2010 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146312/n1146904/n1648362/n1648363/c3487691/content.html>>
 2011 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146312/n1146904/n1648362/n1648363/c3487804/content.html>>
 2012 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146312/n1146904/n1648362/n1648363/c3488001/content.html>>
 2013 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057292/n3057293/c3549350/content.html>>
 2014 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057292/n3057293/c3549893/content.html>>
 2015 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146312/n1146904/n1648362/n1648363/c4600465/content.html>>
 2016 年<<http://www.miit.gov.cn/n1146312/n1146904/n1648362/n1648363/c5427041/content.html>>

(2) 日中省エネルギー・環境総合フォーラム

2016 年 11 月 26 日に行われた日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会による「第 10 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」¹の資料においても、CEV の販売状況等が紹介されている。

この分科会における講演「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」²では、2015 年の新エネルギー車³の販売台数と生産台数、2015 年 12 月時点の新エネルギー自動車の車種別分布、および生産台数と普及率予測（資料では浸透率と記載）が紹介されている。それによれば、中国における 2015 年の販売台数は 20 万台超であった（図 2-1）。なお、過年度のフォーラムでは 20 万台の突破が期待されると発表されていた⁴。

1 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会「第 10 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」（平成 28 年 11 月 26 日）

<<http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/index/156/>>

2 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会「第 10 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

<http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/download/?file=/files/content_type/type019/569/201612191635551033.pdf>

3 「新エネルギー車」が何を指すかに関する記載はない。なお、参考として、過年度のフォーラム資料における「新エネルギー車」はピュア EV、プラグインハイブリッド車（レンジエクステンダーを含む）、燃料電池車を指すとされていた。

4 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会「第 9 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 次世代自動車分科会」「中国における新エネルギー自動車 政策と進展状況（発改委機械装備処呉衛調研員）」

<http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/download/?file=/files/content_type/type019/372/20151217133809151.pdf>

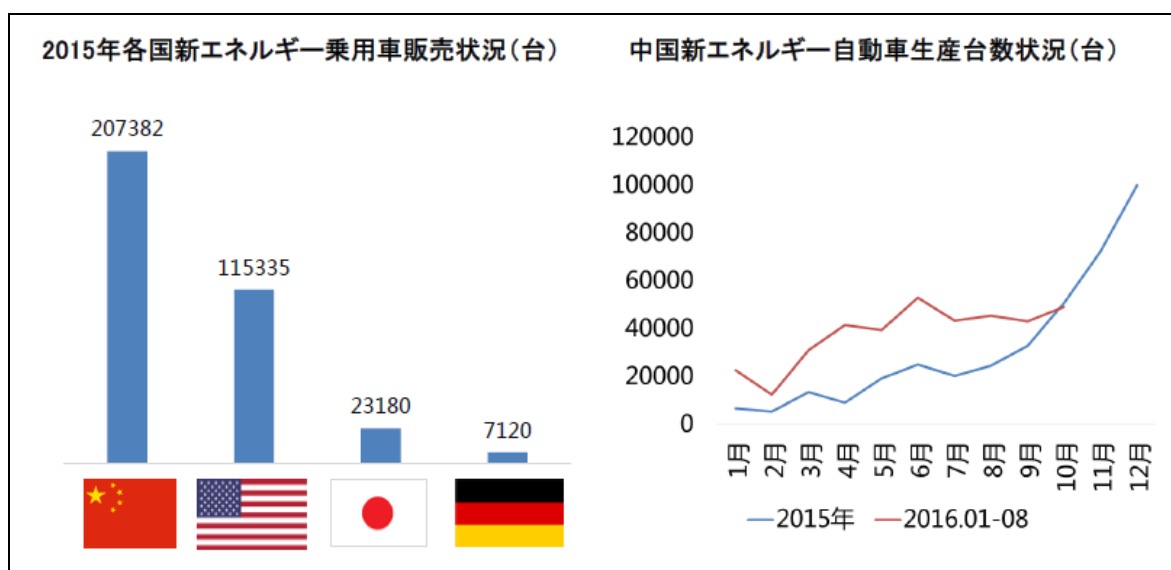


図 2-1 中国における新エネルギー車の販売、生産状況
出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

また、同講演では 2015 年 12 月時点の中国の新エネルギー車の利用について、公共領域が 64%、民間領域が 36%と報告している。とくに公共領域では、レンタカー（19.41%）やバス（17.22%）のシェアが高い。（図 2-2）

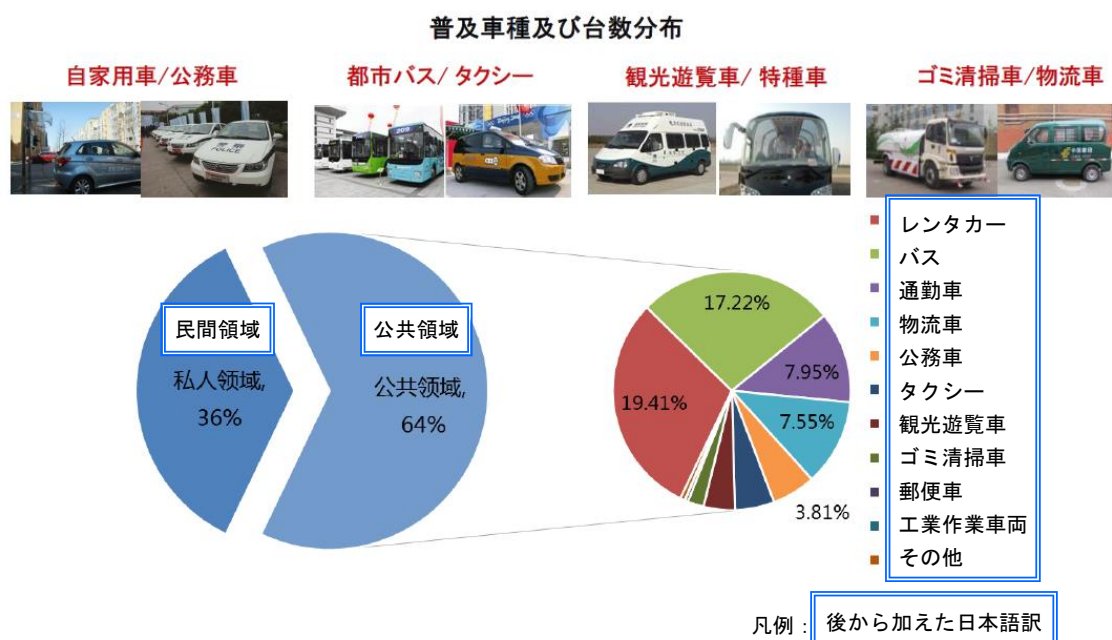


図 2-2 2015 年 12 月末時点の新エネルギー車の車種分布
出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

同様に生産台数については、2015 年の実績が 34 万台なのに対し、2020 年の予測値が 160 万台となっている（図 2-3）。

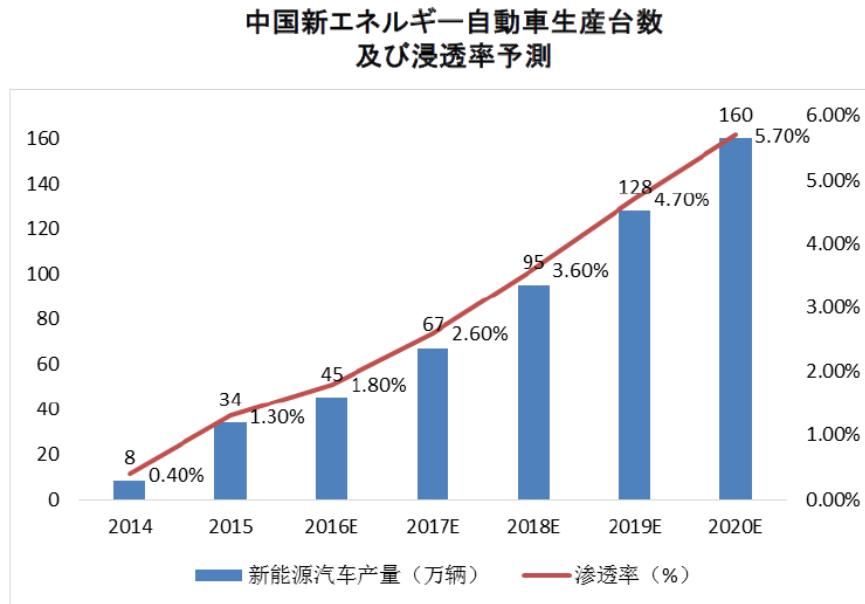


図 2-3 中国における新エネルギー車生産台数及び普及（浸透）率予測

出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧問主任課員）」

2-3 クリーンエネルギー自動車の車両性能等の整理

(1)CEV の諸元

最新の CEV の販売価格および出力、電池容量、航続距離、電費などの諸元・性能を表 2-12、表 2-13 に整理する。

表 2－1 2 最新の CEV の主要諸元（電気自動車）

電気自動車（16車種）

*：テスラモーターズモデルSの電費は、電力量消費率の提示が無いため、レンジと電池容量の単純除算により算出した。

補助対象車種	メーカー名	日産自動車	日産自動車	日産自動車	BMW	BMW	テスラモーターズ	テスラモーターズ	ホンダ
	車 名	リーフ 30kWh	リーフ 24kWh	e-NV200	i3	i3	モデルS *	モデルX *	フィットEV
	型 式	ZAA-AZE0	ZAA-AZE0	ZAB-VME0	ZAA-1Z00	ZAA-1Z00	不明	不明	ZAA-ZA2
	車両区分	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	小型自動車
	一充電走行距離km（走行モード）	280（JC08）	228（JC08）	188（JC08） *2人乗りは190km	229（JC08）	390（JC08）	400（NEDC）	355（NEDC）	225（JC08）
	電力量消費率Wh/km	117（JC08）	114（JC08）	142（JC08）	98（JC08）	98（JC08）	150（NEDC）	169（NEDC）	106（JC08）
	充電時間	普通充電（200V） 時間	11	8	8	7～8	10～12	11	23（100V） 6（200V）
		急速充電 分	30（80％充電）	30（80％充電）	30（80％充電）	約30（80％充電）	約40（80％充電）	-	約20（80％充電）
	バッテリー	種類	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン
		総電力量 kWh	30.0	24.0	24.0	21.8	33.2	60.0	20.0
	メーカー希望小売価格（税抜） 万円	289.1	252.6	377.6	462.0	462.0	738.9	828.7	381.0
	補助金上限額 千円	330	264	264	239	365	600	600	220
	電力量消費率（kWh／100km）	11.7	11.4	14.2		9.8	15（NEDC）	16.9（NEDC）	10.6
	車両重量（kg）	1,450	1,430	1,570	1,260	1,300	2,108	2,427	1,470
ベース車	車 名	ティーダ15M	ティーダ15M	NV-200バネットDX	MINI Cooper S Crossover				フィット15XH
	燃料消費率(km/L) モード	18.0 JC08	18.0 JC08	14.0 JC08	14.0 JC08				18.8 JC08
	燃料消費率(L／100km)	5.56	5.56	7.14	7.14				5.32
	車両重量(kg)	1,150	1,150	1,250	1,390				1,090
補助対象車種	メーカー名	三菱自動車工業	三菱自動車工業	三菱自動車工業	三菱自動車工業	三菱自動車工業	GLM	日本エレクトライク	ミツオカ
	車 名	i-MiEV X	i-MiEV M	ミニキャブMiEVバン CD 16.0kWh	ミニキャブMiEVバン CD 10.5kWh	ミニキャブMiEVトラック VX-SE 10.5kWh	トミーカイラZZ	エレクトライク	雷駆
	型 式	ZAA-HA4W	ZAA-HA4W	ZAB-U68V	ZAB-U68V	ZAB-U68T	組立	ZAE-EA	ZAE-MT3
	車両区分	軽自動車	軽自動車	軽自動車	軽自動車	軽自動車	小型自動車	側車付軽二輪	側車付軽二輪
	一充電走行距離km（走行モード）	172（JC08）	120（JC08）	150（JC08）	100（JC08）	104（JC08）	120	100 （40km/h定地走行）	60 （40km/h定地走行）
	電力量消費率Wh/km	110（JC08）	110（JC08）	127（JC08）	127（JC08）	120（JC08）	150		
	充電時間	普通充電（200V） 時間	約7.0（AC200／15A）	約4.5（AC200／15A）	約7.0（AC200／15A）	約4.5（AC200／15A）	8	10	6
		急速充電 分	約30（80％充電）	約15（80％充電）	約35（80％充電）	約15（80％充電）	30	-	-
	バッテリー	種類	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン
		総電力量 kWh	16.0	10.5	16.0	10.5	10.5	18.0	4.3
	メーカー希望小売価格（税抜） 万円	243.0	210.5	226.9	163.8	158.3	800.0	160.0	143.5
	補助金上限額 千円	176	115	176	115	115	198	85	47
	電力量消費率（kWh／100km）	11.0	11.0	12.7	12.7	12.0			
	車両重量（kg）	1,090	1,070	1,110	1,110	930	850	430	328
ベース車	車 名	i（アイ）T	i（アイ）T	ミニキャブCD（4シータ）	ミニキャブCD（4シータ）	ミニキャブトラックVX-SE	ベンツ Z4 sDrive35i		ホンダ・シャロ （スタンダード）
	燃料消費率(km/L) モード	18.4 JC08	18.4 JC08	15.2 JC08	15.2 JC08	16.0 JC08	10.0 JC08		
	燃料消費率(L／100km)	5.43	5.43	6.58	6.58	6.25	10.00		
	車両重量(kg)	970	970	910	910	740	1,600		109

出典：次世代自動車振興センター資料

表 2－13 最新の CEV の主要諸元（プラグインハイブリッド車）

プラグインハイブリッド自動車(19車種)		*トヨタプリウスPHVの燃費(L/100km)は、ハイブリッド燃料消費率30.8km/L～31.6km/Lの中間値31.2km/Lに基づき算出した。										
補助 対象 車 種	メーカー名	トヨタ	トヨタ	三菱自動車	ボルシェ	ボルシェ	BMW	BMW	BMW	BMW	BMW	
	車 名	プリウスPHV*	プリウスPHV	アウトランダー PHEV G	パナメーラS e-ハイブリッド	カイエンS e-ハイブリッド	i3 レンジエクステンダー	i3	i8	X5 xDrive40e iPerformance	225xe iPerformance Active Tourer	
	型 式	DLA-ZVW35	DLA-ZVW52	DLA-GG2W	ALA-970CGEA	DLA-92ACGE	DLA-1206	DLA-1206	DLA-2215	CLA-KT20	DLA-2C15	
	車両区分	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	
	ハイブリッド燃料消費率 km/L (JC08モード)	30.8～31.6	37.2	19.2	12.3	11.9	27.4	24.7	19.4	13.8	17.6	
	充電電力使用時走行距離(プラグインレンジ) km	24.4～26.4	68.2	60.8	33.2	29.9	196.1	288.9	40.7	30.8	42.4	
	電力消費率 km/kWh	8.08	10.54	5.96	3.54	3.55	9.34	9.13	6.15	3.93	5.80	
	充電時間	普通充電 (200V) 時間	約1.5	約2.3	4	2.3	2.3	約8	10～12	2.5～3	4	3
		急速充電 分	—	約20 (80%充電)	25 (80%充電)	—	—	約30 (80%充電)	約40 (80%充電)	—	—	—
	バッテリー	種類	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン
		総電力量 kWh	4.4	8.8	12.0	9.2	10.7	21.8	33.2	7.1	9.2	7.7
	メーカー希望小売価格(税抜) 万円	271.4	302.0	400.5	1,387.0	1,080.6	505.6	505.6	1,843.5	878.7	468.5	
	補助金上限額 千円	48	96	132	101	117	239	365	78	101	84	
	電力量消費率(kWh/100km)	12.4	9.5	16.8	28.2	28.2	10.7	11.0	16.3	25.4	17.2	
燃料消費率(L/100km) (JC08モード)	3.21					3.65						
車両重量(kg)	1,440	1,510	1,860	2,130	2,130	1,390	1,420	1,500	2,370	1,740		
ベ ー ス 車	車 名	アオン A18(2WD)		OUTLANDER 24G	パナメーラS		MINI Cooper S Crossover		640iCoupe	X5 xDrive35i		
	燃料消費率(km/L)	18.6 10.15モード		14.4 JC08	10.4 JC08		14.0 JC08		12.2 JC08	10.3 (JC08)		
	燃料消費率(L/100km) (JC08モード)	5.38 10.15モード		6.94	9.62		7.14		8.20	9.71		
	車両重量(kg)	1,230		1,530	1,880		1,390		1,800	2,150		
補助 対象 車 種	メーカー名	BMW	BMW	ベンツ	ベンツ	ベンツ	フォルクスワーゲン	フォルクスワーゲン	アウディ	ボルボ		
	車 名	330e iPerformance	740e iPerformance	S550 e long	GLC350 e 4MATIC sports	C350e	Golf GTE	Passat GTE	A3 Sportback e-tron	XC90		
	型 式	DLA-8E20	DLA-7D20	DLA-222163	DLA-253954	DLA-205047	DLA-AUCUK	DLA-3CCUK	DLA-8VCUK	DLA-LB420XCP		
	車両区分	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車	普通自動車		
	ハイブリッド燃料消費率 km/L (JC08モード)	17.7	15.6	13.4	13.9	17.2	23.8	21.4	23.3	15.3		
	充電電力使用時走行距離(プラグインレンジ) km	36.8	42	29.1	30.1	28.6	53.1	51.7	52.8	35.4		
	電力消費率 km/kWh	5.13	4.99	3.75	3.62	4.36	6.90	5.85	6.84	4.10		
	充電時間	普通充電 (200V) 時間	3	4	4	4	4	3	4	3	2.5～3	
		急速充電 分	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	バッテリー	種類	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	リチウムイオン	
		総電力量 kWh	7.7	9.2	8.7	8.7	6.28	8.7	9.9	8.7	9.2	
	メーカー希望小売価格(税抜) 万円	557.4	1,082.4	1,516.7	799.1	667.6	462.0	481.4	522.2	934.3		
	補助金上限額 千円	84	101	95	95	69	95	108	95	101		
	電力量消費率(kWh/100km)	19.5	20.0	2.7	27.6	22.9	14.5	17.1	14.6	24.4		
	燃料消費率(L/100km) (JC08モード)			7.46								
	車両重量(kg)	1,770	2,060	2,330	2,110	1,830	1,580	1,720	1,570	2,320		
ベ ー ス 車	車 名			S55007		C200	Golf GTI		A3 Sportback 1.4TFSI cod			
	燃料消費率(km/L)			10.5 JC08		16.5 JC08	15.9		20.0			
	燃料消費率(L/100km) (JC08モード)			9.52		6.06	6.29		5.00			
	車両重量(kg)			2,180		1,540	1,390		1,330			

出典：次世代自動車振興センター資料

(2)CEV の車両性能の評価

(財)日本電動車両協会（現、一般財団法人日本自動車研究所）が平成 10 年に実施した「電気自動車等中長期普及計画調査」における当時の電力量と走行距離の関係に、最新（平成 28 年度）の EV の情報を付加して再整理を行った（図 2-4）。なお、一充電走行距離の走行モードについては、「第 1 世代」が 40km/h 定地走行、「第 2 世代」が 10・15 モード、「現在の市販 EV」が JC08 モードであり、それぞれ評価基準が異なることに注意が必要である。

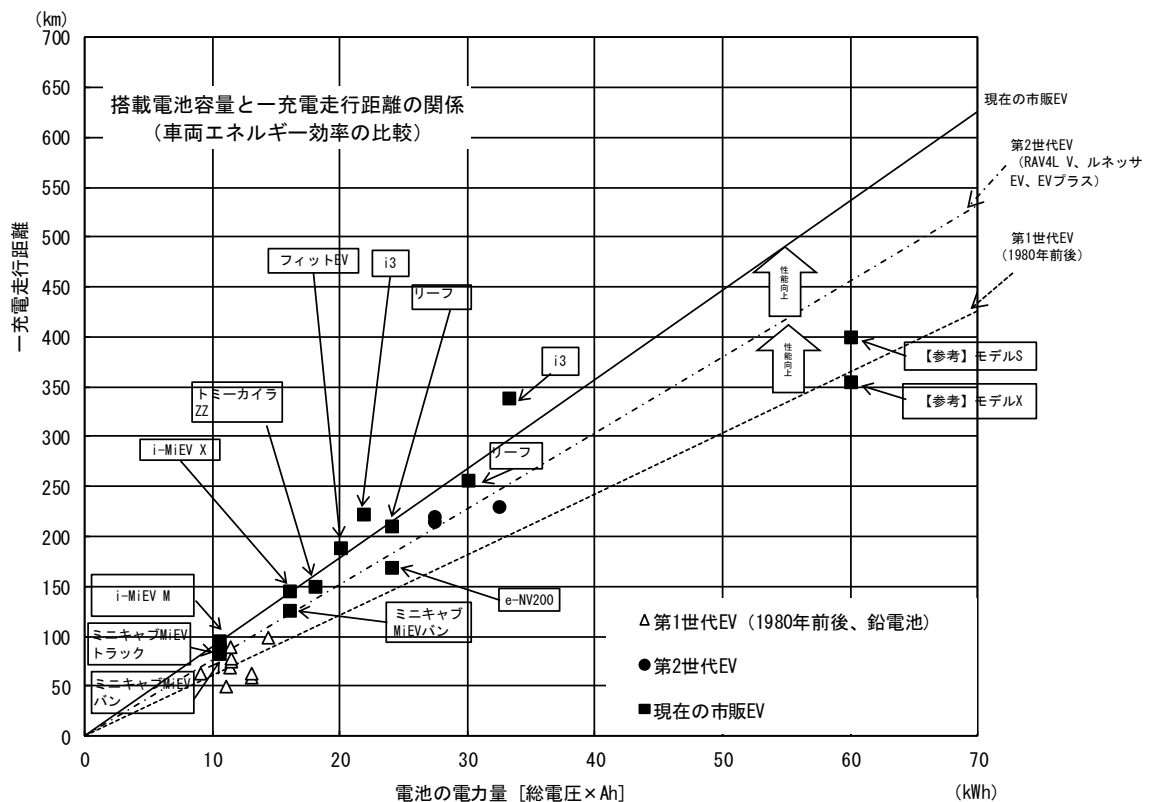


図 2-4 現在の市販 EV と旧 EV の走行性能の比較

- 注 1) 「第 1 世代 EV」「第 2 世代 EV」のデータは日本電動車両協会「電気自動車等中長期普及計画調査」から引用
- 注 2) 「第 1 世代 EV」は 40km/h 定地走行時の距離、「第 2 世代 EV」は 10・15 モード、「現在の市販 EV」は JC08 モードに基づく距離であり、それぞれ評価基準が異なることを留意されたい
- 注 3) 線形式は以下のデータを用いて作成
「第 1 世代 EV」：第 1 世代 EV（鉛電池）
「第 2 世代 EV」：RAV4L V、ルネッサ EV、EV プラス
「現在の市販 EV」：「モデル S」（テスラ）を除いた現在の市販 EV
- 注 4) 「現在の市販 EV」のテスラは JC08 モードではなく、NEDC モードであるため参考扱いとした

次に、「現在の市販 PHV」について、図 2-4 の EV（「第 1 世代 EV」「第 2 世代 EV」「現在の市販 EV」）と比較したものが図 2-5 である。

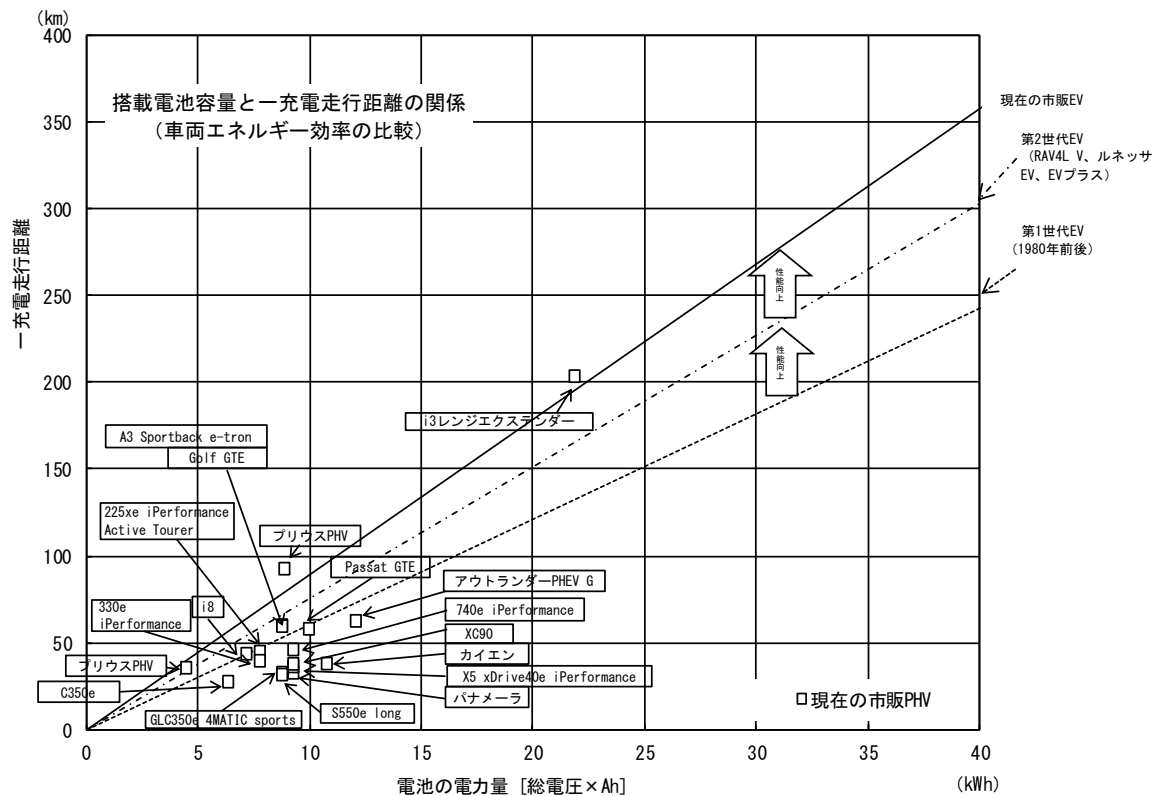


図 2-5 現在の市販 PHV と第 1 世代 EV、第 2 世代 EV、現在の市販 EV の走行性能の比較

- 注 1) 「第 1 世代 EV」「第 2 世代 EV」のデータは日本電動車両協会「電気自動車等中長期普及計画調査」から引用
- 注 2) 「第 1 世代 EV」は 40km/h 定地走行時の距離、「第 2 世代 EV」は 10・15 モード、「現在の市販 EV」は JC08 モードに基づく距離であり、それぞれ評価基準が異なることを留意されたい
- 注 3) 線形式は以下のデータを用いて作成
- 「第 1 世代 EV」：第 1 世代 EV (鉛電池)
 - 「第 2 世代 EV」：RAV4L V、ルネッサ EV、EV プラス
 - 「現在の市販 EV」：「モデル S」(テスラ)を除いた現在の市販 EV

2-4 普及見通し

2-4-1 国内

(1)EV・PHV¹

2015 年 6 月 30 日に閣議決定された「日本再興戦略」改定 2015」では、2030 年における新車販売の 5 割から 7 割を次世代自動車とする目標が掲げられた。

一方 EV・PHV に関しては、2030 年に新車販売の 20～30%を EV・PHV とすることが目標とされている。この目標値は「エネルギー基本計画（2014 年 4 月閣議決定）」や「パリ協定」において、2030 年の運輸部門におけるエネルギー消費量や CO₂ 排出量の算定に用いられているものであり、必ず達成されるべき目標としての位置づけとなっている。また、エネルギー基本計画の方針を基に総合資源エネルギー調査会が決定した「長期エネルギー需給見通し（2015 年 7 月）」では、2030 年の EV・PHV の保有台数を全体の 16%と見込んでいる。

経済産業省では、この野心的な目標の達成のためには関係者がそれぞれの役割を確認できるロードマップが重要であり、当面の取組を検討する上では、5 年後の 2020 年の姿をできるだけ定量的に描く必要があるという認識のもとで、2015 年度に EV・PHV ロードマップ検討会を組織し、2016 年 3 月に「EV・PHV ロードマップ検討会 報告書」を取りまとめた。本ロードマップは「次世代自動車戦略 2010」策定から 5 年が経過したことを踏まえつつ、次世代自動車の中で CO₂ 排出削減効果の大きい EV・PHV について、その普及目標とそのための戦略を示すものである。本ロードマップでは、2020 年における普及台数の見通し（目標）として、官民によるこれまで以上の取組と最大限の成果の発現を前提に、最大で 100 万台の普及を目指すこととしている。図 2-6 はこの目標を通過点とする 2030 年までの EV・PHV の普及台数のパスのイメージが描かれたものである。

(2)FCV

経済産業省資源エネルギー庁は、水素・燃料電池戦略協議会において平成 26 年 6 月に策定された「水素・燃料電池戦略ロードマップ」の改訂に向けた議論を続け、平成 28 年 3 月 22 日に新たな目標や取組の具体化を盛り込んだ「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」をとりまとめ、発表した。今回の改定で、FCV の普及台数は 2020 年までに累計 4 万台、2025 年までに 20 万台、2030 年までに 80 万台と定められている。（図 2-7）

¹ 経済産業省「EV・PHV ロードマップ検討会 報告書」2016 年 3 月 23 日

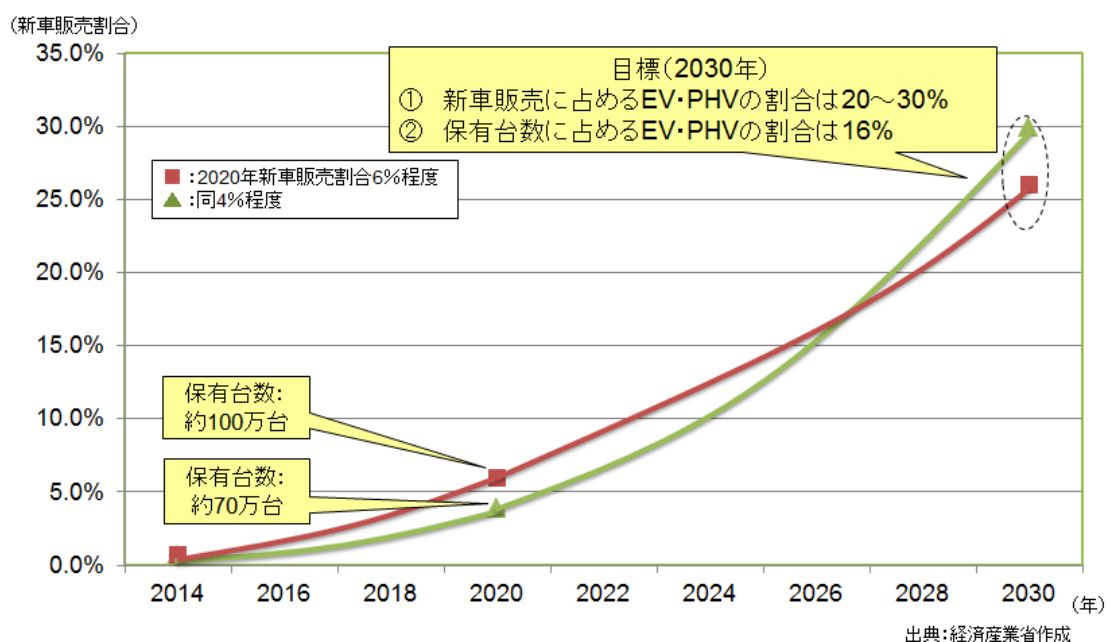


図 2-6 新車（乗用車）販売台数に占める EV・PHV の割合のイメージ

出典：経済産業省「EV・PHV ロードマップ検討会 報告書」2016 年 3 月 23 日

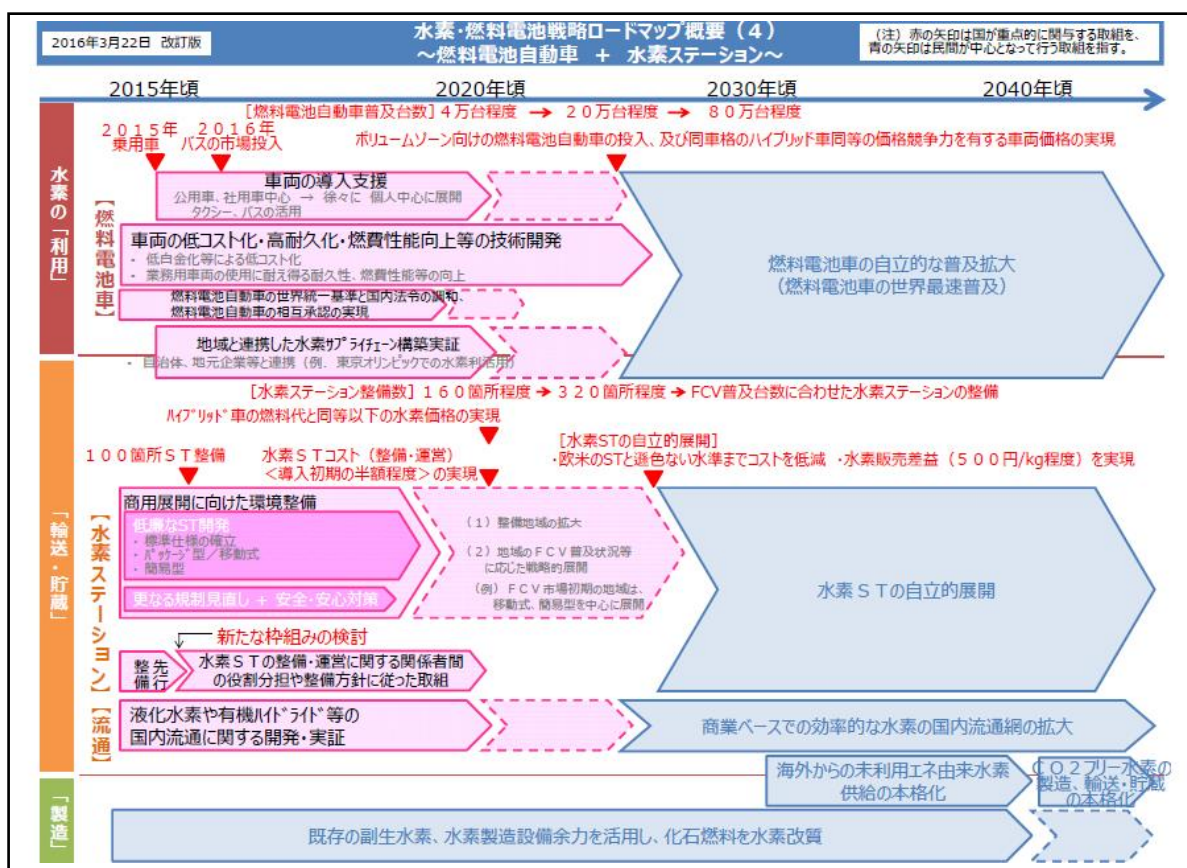


図 2-7 水素・燃料電池戦略ロードマップ【燃料電池自動車+水素ステーション】

出典：経済産業省資源エネルギー庁< <http://www.meti.go.jp/press/2015/03/20160322009/20160322009.html> >

2-4-2 中国

2016 年 11 月 26 日に開催された「日中省エネルギー・環境総合フォーラム」「新エネルギー車・自動車智能化分科会」において、中国自動車工程学会より「新エネルギー自動車及び智能自動車技術発展ロードマップ概要」のプレゼンテーションが行われた。このロードマップは 2016 年 10 月 26 日に発表されたもので、策定に際して 500 名の専門家、16 社の主要完成車生産メーカーと部品メーカーのほか、エネルギー、情報、材料関連企業および研究機関などが参画したことや、各種の政策目標が紹介された。表 2-14 に 2030 年までの段階ごとに設定された目標の内容を示す。¹

表 2-14 中国における新エネルギー車・次世代車等に関するロードマップ

	2020 年	2025 年	2030 年
省エネ車	・ 乗用車新車の平均燃費は 5L /100Km ・ 商用車の燃費は国際水準に近づく	・ 乗用車新車の平均燃費は 4L /100Km ・ 商用車の燃費は国際水準に付く	・ 乗用車新車の平均燃費は 3.2L /100Km ・ 商用車の燃費は国際トップレベルに
新エネ車	販売量の 7%以上	販売量の 15%以上	販売量の 40%以上
次世代車	運転補助/部分自動運転車両の市場占有率約 50%に	高度自動運転車両の市場占有率 15%に	完全自動運転車両の市場占有率 10%に近づく

出典：日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会 第 10 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車智能化分科会< <http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/index/156/>>

¹ 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会 第 10 回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車智能化分科会
< <http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/index/156/>>

2-4-3 IEA¹

IEA の「Global EV Outlook 2016」では、世界の EV²の普及台数の増加率について、毎年 2 倍以上増加した 2011 年～2013 年よりは減少してきているものの、2015 年に 77%、2014 年には 84%を超え、特に中国、韓国、英国、スウェーデン、ノルウェー、オランダ、ドイツなどの増加が顕著だったとしている。さらに、世界の主な EV 市場の各国による EV の普及目標が表 2-15 のとおり整理されている。各国が 2020 年（とそれ以降）に向けて野心的な目標を掲げており、2020 年の普及台数は表 2-15 の 14 国の総計で 1,300 万台に達する見込みという。

なお、IEA が事務局を務める EVI³では、2020 年の目標普及台数を 2,000 万台としている。これは 2015 年～2020 年の増加率が、前述の 2015 年の増加率である 77%になれば達成する水準であるという。

表 2-15 各国の 2020 年の EV 普及台数目標

Table 3 • Electric car stock targets to 2020 based on country commitments

Countries with announced targets to 2020 or later	2015 EV stock (thousand vehicles)	2020 EV stock target (million vehicles)	EV share of all cars sold between 2016 and 2020	EV share in the total 2020 stock	Source
Austria	5.3	0.2	13%	4%	BMVIT, 2012
China*	312.3	4.6	6%	3%	State Council, 2012
Denmark	8.1	0.2	23%	9%	ICCT, 2011
France	54.3	2.0	20%	6%	MEEM, 2011
Germany	49.2	1.0	6%	2%	IA-HEV, 2015
India	6.0	0.3	2%	1%	LBNI, 2014
Ireland	2.0	0.1	8%	3%	SEAI, 2014
Japan	126.4	1.0	4%	2%	METI, 2016
Netherlands**	87.5	0.3	10%	4%	EVI, 2016a
Portugal	2.0	0.2	22%	5%	IA-HEV, 2015
South Korea	4.3	0.2	4%	1%	MOTIE, 2015
Spain	6.0	0.2	3%	1%	MIET, 2015
United Kingdom	49.7	1.6	14%	5%	EC, 2013 and CCC, 2013
United States***	101.0	1.2	6%	2%	IA-HEV, 2015
Total of all markets listed above	814.1	12.9	7%	3%	

Notes: * This target includes 4.3 million cars and 0.3 million taxis and is part of an overall deployment target of 5 million cars, taxis, buses and special vehicles by 2020 (EVI, 2016b).

** Estimate based on a 10% market share target by 2020.

*** Estimate based on the achievement of the 3.3 million EV target announced to 2025 in eight US states. All indicators in this table refer to the eight US states; market share and stock share are assumed to account for 25% of the total US car market and stock.

出典：IEA「Global EV Outlook 2016」

¹ International Energy Agency< <https://www.iea.org/>>

² ここでの「EV」は 2-4-1(1)EV・PHV ロードマップの数値と照らし合わせると、EV・PHV 合計と予想される。

³ EVI は、クリーンエネルギー閣僚（CEM）の下、2009 年に設立されたマルチ政府政策フォーラムであり、現在加盟国は 16 となっている（カナダ、中国、フランス、ドイツ、インド、イタリア、日本、韓国、オランダ、ノルウェー、ポルトガル、南アフリカ、スペイン、スウェーデン、英国、米国）。議長は米国と中国の共同で、事務局を IEA が務める。

2-4-4 主要自動車メーカー(海外)

(1)Volkswagen¹

Volkswagen は 2016 年 11 月 22 日, 「TRANSFORM 2025+」と題し, 今後 10 年間の企業戦略を発表した。その中で, 「e-mobility」を将来的なブランドのコア事業と位置づけ, 2020 年以降に「e-mobility」事業の攻勢を本格化させる方針を示している。2025 年までに電気自動車の年間販売台数 100 万台を達成し, 世界の電気自動車市場を牽引する企業となることを目指すとしている。

(2)BMW²

BMW は 2016 年 3 月 16 日, グループの新しい戦略「NUMBER ONE NEXT」について発表した。2016 年以降に, BMW i3 のようなピュア EV か, もしくはプラグインハイブリッドの 7 つのモデルを投入する予定である。具体的にはプラグインハイブリッド MINI, プラグインハイブリッドスポーツカー BMW i8 にはオープントップの BMW i8 ロードスターが追加される。さらに 2016 年末までに, バッテリー容量の増強と追加の機能を備えた BMW i3 が投入される予定であるという。

BMW グループはまた, 水素燃料電池技術の開発を続けている。現在のテスト車両は最大 700km の航続距離を達成している。今後も様々なドライブレインシステムを並行して開発することを想定している。こうした開発の成果は BMW グループの現在の車両アーキテクチャ(従来型, 代替燃料)に完全に反映される。これにより, 開発と生産のあらゆる段階で柔軟性が保証され, スケールメリットのおかげで非常にコスト効率が高くなるという。

(3)Daimler³

Daimler はメルセデス・ベンツ・カーによる電気自動車戦略として以下のように説明している。メルセデス・ベンツ・カーは新ブランド EQ に, 電動モビリティに関するすべての活動を統合し, 2025 年までに 10 車種以上の電気自動車を発売する予定であるという。なお, 同社は, インフラ整備状況やクライアントの選好にもよるが, 2025 年までにメルセデス・ベンツの販売台数に占める電気自動車の割合が 15~25%になると想定している。

¹ Volkswagen ウェブサイト NEWS 16/11/22

<<http://www.volkswagenag.com/en/news/2016/11/transform-2025.html>>

² BMW プレスリリース 16/03/16

<<https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0258269EN/bmw-group-driving-the-transformation-of-individual-mobility-with-its-strategy-number-one-next>>

³ Daimler Global Media Site Press Article 17/02/01

<<http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/German-car-plants-serve-as-EV-competence-centers-Mercedes-Be.xhtml?oid=15459034&ls=L2VuL2luc3RhbmNIL2tvLnhodG1sP29pZD00ODM2MjU4JnJlbElkPTYwODI5JmZyb21PaWQ9NDgzNjI1OCZib3JkZXJzPXRydWUmcmVzdWx0SW5mb1R5cGVJZD00MDYyNiZ2aWV3VHlwZT10aHVtYnMmc29ydERlZmluaXRpb249UFVCTEITSEVEVEX0FULTImYWpheFJlcXVlc3RzTWVfKZT01JnRodW1iU2NhbmGVJbmRleD0wJnJvd0NvdW50c0luZGV4PT>>

(4)GM¹

2017 年 1 月 11 日のデトロイトの CNET's Roadshow のインタビューで, GM の CEO である Mary Barra は Bolt について「Bolt の第二世代目を重要だと位置づけており, その開発は既に再スタートしている」という旨の発言をしている。さらに「Bolt を基本プラットフォームとして, 今後様々な車種に展開していく」という意向を明らかにしている。

¹ ·ROAD SHOW DETROIT. “Listen in as we chat with GM CEO Mary Barra”. 2017.
<<https://www.cnet.com/roadshow/videos/listen-in-as-we-chat-with-gm-chairman-mary-barra/>>

3. 導入支援・規制等の普及促進策

3-1 国内における導入支援・規制等の普及促進策

(一社) 次世代自動車振興センターの Web サイトにおける「全国の補助事業 国・自治体の補助事業等検索」¹のデータベースを平成 28 年度へ更新することを目的として、「次世代自動車ガイドブック 2016-2017」を基に、平成 28 年度における国、地方公共団体による CEV に係る補助事業、施策等（表 3-1～表 3-4）を整理し、当データベースの更新を行った。

表 3-1 国による補助事業整理

件 名	制度分類	制度の対象	対象者 (条 件)	内 容 (概 略)	問い合わせ先
クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助	補助	EV, PHV, FCV, CDV 等	法人等, 個人等	地方公共団体, その他法人及び個人を対象にクリーンエネルギー自動車の導入への補助	一般社団法人次世代自動車振興センター
次世代自動車充電インフラ整備促進事業	補助	充電設備の設置 (急速・普通)	法人等, 個人等	地方公共団体, その他法人及び個人を対象に充電設備の本体価格及び設置工事費への補助	一般社団法人次世代自動車振興センター
水素供給設備整備事業費補助金	補助	水素供給設備	法人等, 個人事業者	法人, 個人事業者(地方公共団体含む)における水素供給設備の整備及び新規需要創出活動への補助	一般社団法人次世代自動車振興センター
地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進事業	補助	EV, PHV, FCV, 充電施設	法人等	トラック・バス・タクシー事業者における電気自動車及び充電施設の導入又は電気自動車への改造への補助	国土交通省
地域再エネ水素ステーション導入事業	補助	再生可能エネルギー由来水素ステーション	法人等	地方公共団体, 民間団体及びその他の法人における再生可能エネルギー由来の水素ステーション導入への補助	環境省
自動車重量税の時限的免除・軽減措置	税制優遇	EV, FCV, PHV, CDV 等	法人等, 個人等	環境性能に応じて自動車重量税を時限的に免除・軽減	—
自動車取得税の時限的免除・軽減措置(新車)	税制優遇	EV, FCV, PHV, CDV 等	法人等, 個人等	環境性能に応じて自動車取得税を時限的に免除・軽減	—
中古車の取得に係る特例(自動車取得税)	税制優遇	EV, FCV, PHV, CDV 等	法人等, 個人等	中古車の取得の際, 環境性能に応じて課税標準から一定額を控除する特例措置	—
低公害車に係る自動車税・軽自動車税の軽減措置(自動車税・軽自動車税のグリーン化)	税制優遇	EV, FCV, PHV, CDV 等	法人等, 個人等	平成 27 年度末までに低公害車を新車新規登録した場合, 翌年度 1 年間の自動車税・軽自動車税を軽減する 等	—
グリーン投資減税における所得税・法人税の優遇措置	税制優遇	EV, PHV, 充電設備(急速)等	法人等, 個人等	低公害車や急速充電設備等の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置	—
低公害車の燃料供給設備に係る固定資産税の特例措置	税制優遇	燃料供給設備(水素, 天然ガス)	法人等, 個人等	燃料供給設備の設置に係る固定資産税の課税標準の特例措置	—
㈱日本政策金融公庫 中小企業事業による低利融資	財政投融资	EV, PHV, 充電設備(急速・普通)等	法人等, 個人等	低公害車や燃料供給設備等の取得に係る低利融資	㈱日本政策金融公庫
㈱日本政策金融公庫 国民生活事業による低利融資	財政投融资	EV, PHV, 充電設備(急速・普通)等	法人等, 個人等	低公害車や燃料供給設備等の取得に係る低利融資	㈱日本政策金融公庫

注 1) 補助事業の出典：環境省<http://www.env.go.jp/air/car/lev/H28_hojyo_01_v4.doc>

※平成 28 年度更新あり

注 2) 税制優遇の出典：環境省<<http://www.env.go.jp/air/car/mado/kuni-zei.pdf>>

※平成 27 年度から更新なし

注 3) 財政投融资の出典：環境省<<http://www.env.go.jp/air/car/mado/kuni-yushi.pdf>>

※平成 27 年度から更新なし

¹ 「全国の補助事業 国・自治体の補助事業等検索」 <<http://www.cev-pc.or.jp/cgi-bin/hojyo01/hojyo01.cgi>>

表 3-2 地方公共団体による補助事業整理

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
北海道	札幌市	札幌市次世代自動車購入等補助制度	新品として年度内に購入されるもので、市内で使用される以下の設備 ① 次世代自動車 ・事業者が自らの事業に 4 年間以上使用する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車（緑ナンバーのみ）、天然ガス自動車 ・市民が 5 年間以上使用する電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 ② 燃料供給設備 ・一般利用可能なものとして事業者が設置し 8 年以上使用する、次世代自動車用の充電設備又は天然ガス充填設備 ・市民が設置し 8 年以上使用する、V2H 充電設備	・市内で 1 年以上同一事業を営む事業者（個人事業主を含む） ・市民 ・上記事業者または市民に次世代自動車をリースする自動車リース事業者 ※使用者は市税の滞納のない者に限る	①国等が公示する一般車種との差額の 1/10 なお、平成 11 年度以前の初度登録車を年度内に抹消登録する場合、補助額の 1/2 を追加 ②本体購入価格の 1/3 ※補助金上限額はそれぞれ以下のとおり ①30 万円 ②事業者 30 万円、市民 25 万円	平成 28 年度
	羽幌町	羽幌町環境配慮型設備等導入促進事業費補助金	①電気自動車購入 ②電動バイク購入 ③電気自動車・電動バイク購入に伴う充電設備の施設改修	大字天売又は焼尻に住所を有するもの	①本体価格の 5%以内（上限 100,000 円） ②一律 20,000 円 ③回収費用の 50%以内（上限 50,000 円）	平成 28 年度
	幌延町	幌延町電気自動車等導入促進補助金	電気自動車及び電気自動車用充電設備の購入	個人	電気自動車：車両本体価格の 1/6 充電設備：本体価格の 1/3	平成 28 年度
青森県	七戸町	七戸町クリーンエネルギー促進事業費補助金	① 電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV） ② 家庭用充電設備（200V）	町民または町内事業者	① 車両価格の 10 分の 1、限度額 103 千円 ② 設備費用の 5 分の 4、限度額 103 千円	平成 28 年度
		七戸町クリーンエネルギー促進事業費補助金（H29 予定）	① 電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV） ② 家庭用充電設備（200V）	町民または町内事業者	① 車両価格の 10 分の 1、限度額 103 千円 ② 設備費用の 5 分の 4、限度額 103 千円	平成 29 年度（予定）
岩手県	葛巻町	エコ・エネ総合対策事業費補助金（H29 予定）	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車の購入費用	町内に住所を有する個人又は団体若しくは法人	車両本体価格の 1/20 以内（上限 5 万円） ※千円未満の端数は切り捨て	平成 29 年度（予定）
	岩手町	電気自動車普及促進事業費補助金	電気自動車（ハイブリッド車を除く）	町民または町内事業者	車両本体価格（税抜き）の 5%、上限 10 万円（町内共通商品券による交付）	平成 28 年度
		電気自動車普及促進事業費補助金（H29 予定）	電気自動車（ハイブリッド車を除く）	町民または町内事業者	車両本体価格（税抜き）の 5%、上限 10 万円（町内共通商品券による交付）	平成 29 年度（予定）
宮城県		燃料電池自動車等導入促進事業補助金	・燃料電池自動車の導入 ・燃料電池自動車と接続して使用する外部給電器の導入	・県内に引き続いて 1 年以上住所を有する個人 ・県内に引き続いて 1 年以上事務所又は事業所を有する法人 ・上記の個人、法人に対してリース契約で対象車両等を導入するリース事業者	・燃料電池自動車 以下のイ、ロのうち低い額 イ.（車両本体の購入価格－基準額）×1/3 ロ.上限額（101 万円又は 104 万円） ・外部給電器 以下のイ、ロのうち低い額 イ.機器本体の購入価格×1/2－国等の補助額 ロ.上限額（54 万円）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
宮城県	大衡村	万葉クリーンエネルギーカー導入促進補助金	ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車	新車登録時点において 1 年以上大衡村に在住している個人。世帯員に村税等の滞納がない者。	村内に所在する工場で生産された補助対象車両：6 万円 軽自動車（補助対象車両）：2 万円 それ以外の補助対象自動車：3 万円 ※新規登録した日から 2 か月以内に申請を行うこと ※1 人 1 回限りの申請	平成 28 年度
茨城県		茨城県水素供給設備新規需要創出活動補助金	水素供給設備（水素ステーション）の運営を通して行う燃料電池自動車の新規需要創出活動に要する経費	次の（1）、（2）をともに満たす者。 （1）県内で水素供給設備を運営すること。 （2）一般社団法人次世代自動車振興センターが実施する「燃料電池自動車新規需要創出活動補助事業」に係る補助金の交付決定を受けていること。	補助上限額:5,000 千円（定額補助）	平成 28 年度
茨城県	つくば市	つくば市クリーンエネルギー自動車購入補助金	・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・ミニカー（電動かつ 4 輪のものに限る） ・V2H システム	・市内居住者（個人） ・過去 5 年つくば市から同様の補助金の交付を受けていないこと	・電気自動車：12 万円／台 ・燃料電池自動車：30 万円／台 ・ミニカー：2 万円／台 ・V2H システム：10 万円／台	平成 28 年度
		つくば市クリーンエネルギー自動車購入補助金（H29 予定）	・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・ミニカー（電動かつ 4 輪のものに限る） ・V2H システム	・市内居住者（個人） ・過去 5 年つくば市から同様の補助金の交付を受けていないこと	・電気自動車：12 万円／台 ・燃料電池自動車：30 万円／台 ・ミニカー：2 万円／台 ・V2H システム：10 万円／台	平成 29 年度（予定）
	神栖市	神栖市電気自動車普及促進事業補助金	・次世代自動車（電気自動車）の導入・リース ・急速充電設備の導入・リース	事業者・市民	・電気自動車：税抜き車両本体価格の 1/10（上限 20 万円） ・急速充電設備：税抜き設備本体価格の 1/5（上限 75 万円）	平成 28 年度
		神栖市電気自動車普及促進事業補助金（H29 予定）	・次世代自動車（電気自動車）の導入・リース ・急速充電設備の導入・リース	事業者・市民	・電気自動車：税抜き車両本体価格の 1/10（上限 20 万円） ・急速充電設備：税抜き設備本体価格の 1/5（上限 75 万円）	平成 29 年度（予定）
	美浦村	美浦村地球温暖化対策機器設置等補助金	電気自動車 プラグインハイブリッド車	村内に使用の本拠を置く低公害対策車を導入する個人又は事業者	電気自動車：一律 10 万円 プラグインハイブリッド自動車：一律 5 万円	平成 28 年度
		美浦村地球温暖化対策機器設置等補助金（H29 予定）	電気自動車 プラグインハイブリッド車	村内に使用の本拠を置く低公害対策車を導入する個人又は事業者	電気自動車：一律 10 万円 プラグインハイブリッド自動車：一律 5 万円	平成 29 年度（予定）
栃木県	宇都宮市	家庭向け低炭素化普及促進補助事業	・蓄電池を備えた自動車 ・太陽光 EV 連携機器	個人（市民）	補助対象経費の 10%（上限 30 万円）	平成 28 年度
	足利市	電気自動車購入費補助金	電気自動車の購入	市民	補助限度額 5 万円	平成 28 年度
	佐野市	電気自動車購入支援補助金	電気自動車の導入・リース	佐野市民	補助率:30,000 円/台	平成 28 年度
	鹿沼市	鹿沼市再生可能エネルギー設備導入報奨金	電気自動車等充電設備	個人（市民）	一律 50,000 円	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	日光市	日光市電気自動車等充電設備設置費補助金	一般社団法人次世代自動車振興センターの次世代自動車充電インフラ整備促進補助金の補助対象設備として指定された充電設備を新たに設置する場合 ① 急速充電器の設置 ② 普通充電器の設置 ※不特定多数の者の利用に供することができること	市内に事業所を有し、1年以上業務を継続している法人または個人（自動車製造又は販売業者並びに電気供給事業者を除く）	① 本体価格及び設置工事費の合計額（税抜）の1/6 上限50万円 ② 本体価格及び設置工事費の合計額（税抜）の1/6 上限10万円	平成28年度
		日光市住宅用電気自動車等充電設備設置費補助金	電気自動車等に充電するための充電設備（充電コンセント等）で、入力電力が200Vの充電設備の新たな設置	市内に住所を有する個人・法人でEV・PHVを新たに取得又はリースし、自らの使用のために設置する者	本体価格及び設置工事費の合計（税抜）から他の補助金等を控除した額の1/2 上限5万円	平成28年度
		電気自動車等導入支援事業費補助金（H29 予定）	○EV・PHV 経済産業省が実施するクリーンエネルギー自動車等導入対策費補助金の対象車両で、車両外部に電力供給が可能であること。 ○V2H 太陽光発電が設置されている住宅に設置する電気自動車充電システムで、太陽光発電との連携が可能なるものであること。	市内に住所を有する個人でEV・PHV及びV2Hを新たに取得又は設置する者	EV・PHV・V2Hそれぞれ定額10万円（EV・PHV はいずれか各世帯1台限り、V2Hとの併用可）	平成29年度（予定）
	小山市	小山市クリーンエネルギー自動車購入費補助金（H29 予定）	・電気自動車（EV） ・プラグインハイブリッド自動車（PHV）	・市内の自動車販売店で対象自動車を新車購入した者 ・車検証に登録した日において、引続き6ヶ月以上住民基本台帳に登録されていた者 ・市税等の滞納がない者	電気自動車 3万円 PHV 2万円	平成29年度（予定）
	大田原市	大田原市クリーンエネルギー自動車購入費補助金	電気自動車・燃料電池自動車・プラグインハイブリッド自動車（電力を外部供給できるものに限る）の導入	市内に住所を有し、自家用車として新車で購入する者	1台当たり100,000円	平成28年度
	群馬県	みなかみ町	みなかみ町電気自動車等充電設備設置費補助金	町内の宿泊事業者および観光振興に資する事業者	設置する充電設備の購入費及び設置工事費の合計額（消費税及び地方消費税相当額を除く）の全部。ただし、補助金の上限は4万円。	平成28年度
		みなかみ町	みなかみ町電気自動車等充電設備設置費補助金（H29 予定）	町内の宿泊事業者および観光振興に資する事業者	設置する充電設備の購入費及び設置工事費の合計額（消費税及び地方消費税相当額を除く）の全部。ただし、補助金の上限は4万円。	平成29年度（予定）
	明和町	明和町低公害車購入費補助金	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、シリーズハイブリッド自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、燃料電池自動車 ※低公害車を新規登録してから1年以内に申請すること	・低公害車を自ら使用するために購入した個人で引続き1年以上明和町内に住所を有している者 ・低公害車を新車として購入するものであること ・対象者の属する世帯全員に町税等の滞納がないこと	1台につき、車両本体価格（※値引き後）の2%に相当する額とし5万円を限度とする。千円未満の端数が生じた場合は、その端数は切り捨て。	平成28年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
埼玉県		埼玉県燃料電池自動車導入促進事業補助金	【導入・リース】 ・燃料電池自動車	・県内に事務所若しくは事業所を有する法人 ・県内に主たる住居，事務所若しくは事業所を有する個人	100 万円	平成 28 年度
		埼玉県 EV・PHV 導入促進事業補助金	【導入・リース】 ・電気自動車 ・プラグインハイブリッド自動車 ・電気自動車用充給電設備（V2H）	・県内に病院，診療所を開設する者（個人含む） ・県内市町村から福祉避難所の指定を受けた福祉施設を設置する社会福祉法人	EV, PHV：国の補助額の 1/2（国補助との併用可） V2H：10 万円または国や市町村からの補助金を控除した額のいずれか低い金額	平成 28 年度
		住宅用省エネ設備導入支援事業補助制度	【導入・リース】 ・電気自動車充給電設備（V2H）	・県内に居住，又は居住を予定している個人	新築：3 万円，既築：6 万円 ※ただし，HEMS 機器（補助額：2 万円）の設置を必須とする。	平成 28 年度
埼玉県	さいたま市	さいたま市電気自動車等普及促進対策補助金	次世代自動車の導入・リース	企業，個人	補助限度額 PHV3 万円・EV5 万円・FCV50 万円	平成 28 年度
		さいたま市ハイパーエネルギーステーション整備事業費補助金	電気自動車充電設備及び蓄電池，太陽光発電システムを設置し，ハイパーエネルギーステーションとしての機能を有する場合の設置費用	事業者	補助限度額 対象経費補助率 1/3 又は 700 万円のいずれか低い額	平成 28 年度
	戸田市	戸田市電気自動車等導入費補助金	<導入及びリース> ①電気自動車【EV】 ②プラグインハイブリッド車【PHV】 ③燃料電池自動車【FCV】 ④据置型電気自動車等充給電設備【V2H】	個人・事業者	EV（15 万円），PHV（10 万円），FCV（50 万円），V2H（5 万円）	平成 28 年度
		戸田市電気自動車等導入費補助金（H29 予定）	<導入及びリース> ①電気自動車【EV】 ②プラグインハイブリッド車【PHV】 ③燃料電池自動車【FCV】 ④据置型電気自動車等充給電設備【V2H】	個人・事業者	EV（15 万円），PHV（10 万円），FCV（50 万円），V2H（5 万円）	平成 29 年度（予定）
	熊谷市	熊谷市低公害・低燃費軽自動車導入奨励事業補助金	平成 27 年 4 月 2 日～平成 28 年 4 月 1 日に新車登録をし，平成 28 年度熊谷市軽自動車税がグリーン税制の対象となった軽自動車※自動車販売業者等有する販売用自動車は除く。	対象軽自動車の平成 28 年度熊谷市軽自動車税を完納した納税義務者で，申請時点において継続して対象軽自動車を所有又は使用しており，熊谷市税等を完納している方	補助対象軽自動車の軽自動車税額	平成 28 年度
		熊谷市低公害・低燃費軽自動車導入奨励事業補助金（H29 予定）	平成 28 年 4 月 2 日～平成 29 年 4 月 1 日に新車登録をし，平成 29 年度熊谷市軽自動車税がグリーン税制の対象となった軽自動車※自動車販売業者等有する販売用自動車は除く。	対象軽自動車の平成 29 年度熊谷市軽自動車税を完納した納税義務者で，申請時点において継続して対象軽自動車を所有又は使用しており，熊谷市税等を完納している方	補助対象軽自動車の軽自動車税額	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	所沢市	所沢市スマートエネルギー補助金（家庭用）	エコカー（電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車）の購入・リース ※中古品又は自作品でないもの ※リース契約の場合には、4年以上の契約期間を設けているもの	次の要件を全て満たすもの ① 自らが居住する市内の住宅に補助対象事業を実施する者 ② 補助金の申請時又は実績報告時に所沢市に住民登録されている者 ③ 補助金の申請時及び実績報告時に市税の滞納がない者 ④ 同一の事業について、市のその他の補助金の交付を受けていない者	・電気自動車、プラグインハイブリッド自動車：一律 10 万円 ・燃料電池自動車：一律 50 万円 ※三世代が同居し、日常生活を営んでいる場合には補助金額の 20%を加算する。 ※市内事業者と契約を結び、その事業者から領収書等の発行を受けられる場合には、補助金額の 10%を加算する。	平成 28 年度
		所沢市スマートエネルギー補助金（事業者用）	【エコカーに係る補助対象項目及び補助対象項目の対象要件】 ・エコカー（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車）の購入・リース ※中古品又は自作品でないもの ※補助金の交付の申請を受けた日までに市内において 1 年以上継続して事業を営んでいる事業所において使用するもの ※リース契約の場合には、4 年以上の契約期間を設けているもの 【エコカー充電設備に係る補助対象項目及び補助対象項目の対象要件】 ・エコカー充電設備（急速充電器、普通充電器）の設置 ※中古品又は自作品でないもの ※補助金の交付の申請を受けた日までに市内において 1 年以上継続して事業を営んでいる事業所において使用するもの ※リース契約の場合には、8 年以上の契約期間を設けているもの ※不特定多数の利用が可能であるもの ※「所沢市スマートエネルギー補助金（事業者用）」の補助対象項目（エコカーは除く）を 2 項目以上実施する事業で、かつ、補助対象項目に係る補助対象経費の合計が 100 万円以上（税込）である事業 ※エコカーとエコカー充電設備の同時申請は不可	次の要件を全て満たすもの ① 自らが事業を営む市内の事業所に、補助対象事業を実施する個人又は法人 ② 埼玉県地球温暖化対策推進条例第 12 条の適用を受けない者 ③ 補助金の申請時、実績報告時に市税の滞納がない者 ④ 同一の事業について、市のその他の補助金の交付を受けていない者 ⑤ 個人にあつては、実績報告時に本市の住民基本台帳に記録されている者。 ※平成 28 年度内に契約から納車又は工事完了までを完了する者が対象	・エコカー 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車：10 万円/台 ・エコカー充電設備 補助対象経費の 5 分の 1（上限額 150 万円） ※「所沢市企業立地支援条例」に基づく認定を受けた事業の場合には、上限額を 50 万円加算する。	平成 28 年度
	東松山市	東松山市電気自動車等導入補助金	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、電動バイク（第 1 種電動原付 2 輪・4 輪）の導入・リース	・市民及び市内に本社または事業所がある法人。 ・上記の市民及び事業者に貸与する自動車リース業者	・電気自動車 1 台につき 15 万円 ・プラグインハイブリッド自動車 1 台につき 10 万円 ・電動バイク 1 台につき 3 万円	平成 28 年度
	上尾市	上尾市省エネ対策推進奨励金	電気自動車または、電動バイクの購入（リース契約含む）	上尾市内に住所を有し、かつ、市税を滞納していないもの	電気自動車購入費用の 1/2 か 5 万円のいずれか少ない額 電動バイク購入費用の 1/2 か 1 万円のいずれか少ない額	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	草加市	草加市地球温暖化防止活動補助金	次世代自動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車）	① 実績報告書提出時において、住民基本台帳に記載されている者 ② 市税を滞納していないこと	1 件 10,000 円	平成 28 年度
	日高市	日高市燃料電池自動車導入促進事業補助金	燃料電池自動車	市民・市内に事務所、事業所を有する法人	30 万円	平成 28 年度
		日高市燃料電池自動車導入促進事業補助金（H29 予定）	燃料電池自動車	市民・市内に事務所、事業所を有する法人	30 万円	平成 29 年度（予定）
	杉戸町	杉戸町次世代自動車普及促進対策補助金	電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	町民	1 台につき 50,000 円	平成 28 年度
千葉県	松戸市	松戸市クリーンエネルギー自動車導入補助金	・車両に搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、自動車検査証における燃料の種類が「電気」と記載されているもの ・車両に搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、自動車検査証に当該自動車の燃料の種類が「その他」と記載されかつ備考欄に「燃料 水素」と記載されているもの。 ・申請日において、自動車検査証に新規登録された日から起算して 6 カ月以内であるもの。	1.電気自動車又は燃料電池自動車(新車に限る)を購入又は賃貸借(リース)すること。 2.自動車検査証において、使用者の住所及び使用の本拠の位置が松戸市内であること。 3.自動車検査証に新規登録された日から起算して 6 カ月以内であること。 4.住民基本台帳法に基づく本市の住民基本台帳に記載されている者又は市内に事業所を有し、事業を営んでいる事業者であること。 5.市税を滞納していないこと。 6.松戸市暴力団排除条例(平成 24 年松戸市条例第 2 号)第 2 条第 3 号に規定する〔事業者にあつては、事業者の役員等(法人である場合は役員又は支店若しくは営業所の代表者、又は代表者、理事等、その他経営に実質的に関与している者、個人事業者である場合にあってはその者をいう。)が〕暴力団員等でないこと。	電気自動車：1 台につき 30,000 円を上限額とする。 燃料電池自動車：1 台につき 50,000 円を上限額とする。	平成 28 年度
		松戸市燃料電池自動車用水素供給設備設置費補助金	市内において、一般社団法人次世代自動車振興センターから「水素供給設備整備事業費補助金(燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業)交付規程」に基づく「水素供給設備整備事業費補助金交付決定通知書」の交付を受けた事業を行うこと。	1.市税を滞納していないこと。 2.松戸市暴力団排除条例(平成 24 年松戸市条例第 2 号)第 2 条第 3 号に規定する(事業者にあつては、事業者の役員等(法人である場合は役員又は支店若しくは営業所の代表者、又は代表者、理事等、その他経営に実質的に関与している者、個人事業者である場合にあってはその者をいう。)が)暴力団員等でないこと。	燃料電池自動車用水素供給設備設置に要した費用(税を除く。)とし、300,000 円を超える場合は 300,000 円。	平成 28 年度
東京都		電気自動車等の普及促進事業	クリーンエネルギー自動車等導入対策費補助金（CEV 補助金）の対象となる電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	・都内に事務所又は事業所を有する中小事業者、個人事業者 ・前者に補助対象車両のリースを行うリース事業者	・補助率：一般社団法人次世代自動車振興センターが交付額として算出する額の 1/2 ・補助限度額：電気自動車 250 千円、プラグインハイブリッド自動車 200 千円	平成 28 年度
		電気自動車等の普及促進事業（H29 予定）	クリーンエネルギー自動車等導入対策費補助金（CEV 補助金）の対象となる電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	・都内に事務所又は事業所を有する中小事業者、個人事業者 ・前者に補助対象車両のリースを行うリース事業者	・補助率：一般社団法人次世代自動車振興センターが交付額として算出する額の 1/2 ・補助限度額：電気自動車 250 千円、プラグインハイブリッド自動車 200 千円	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名	補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	次世代タクシーの普及促進事業	(1) 電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車のタクシー (2) 環境性能の高い UD タクシー (※) (※) 環境性能の高い UD タクシーとは、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・ハイブリッド自動車であって、車いすのまま乗降できるスロープ又はリフトを初度登録時に装備しているタクシー車両を指す。	・一般乗用旅客自動車運送事業者（福祉輸送事業限定事業者を除く。以下同じ。） ・上記に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業者とリースを行うリース事業者	(1) 電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車のタクシー ・車両本体価格から UD 対応経費 (※) を除いた経費の 6 分の 1（補助限度額 100 万円） (2) 環境性能の高い UD タクシー ・UD 対応経費 (※) から国補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を除いた額（上限 60 万円） (※) UD 対応経費とは、環境性能の高い UD タクシーの車両本体価格から同種・同格の電気自動車、プラグインハイブリッド自動車又はハイブリッド自動車の車両本体価格を減じた額を指す。	平成 28 年度
	次世代タクシーの普及促進事業（H29 予定）	(1) 電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車のタクシー (2) 環境性能の高い UD タクシー	・一般乗用旅客自動車運送事業者（福祉輸送事業限定事業者を除く。以下同じ。） ・上記に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業者とリースを行うリース事業者	(1) 電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車のタクシー ・車両本体価格から UD 対応経費を除いた経費の 6 分の 1（補助限度額 100 万円） (2) 環境性能の高い UD タクシー ・UD 対応経費から国補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）を除いた額（上限 60 万円）	平成 29 年度（予定）
	燃料電池自動車の導入促進事業	燃料電池自動車の導入・リース ※ 自動車検査証における使用の本拠と所有者の住所が都内にあること等が要件	都内の法人または個人	〔一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金交付規程に基づき算定する補助金交付額〕の 1/2	平成 28 年度
	燃料電池自動車の導入促進事業（H29 予定）	① 燃料電池自動車の導入・リース ※ 自動車検査証における使用の本拠と所有者の住所が都内にあること等が要件 ② 燃料電池自動車の導入・リース ③ 燃料電池バスの導入・リース ④ 外部給電機器の導入・リース ※ 都内に設置、または主として都内で使用されること、車検証上の使用の本拠が都内である燃料電池自動車を所有または使用すること等が要件	① 都内の法人または個人 ② 都内区市町村 ※ 水素エネルギーの普及拡大に資すると認めた取組など、都が定めた要件のいずれかを満たす必要がある。 ③ 旅客自動車運送事業者等 ④ 都内の法人または個人、都内区市町村	① 〔一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金交付規程に基づき算定する補助金交付額〕の 1/2 ② 〔一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金交付規程に基づき算定する補助金交付額〕と同額 ③ 〔通常のバスとの差額から国補助を差し引いた額〕※ 上限 3000 万円 ④ 〔外部給電機器本体の購入に要する費用〕の 1/2 国等の補助金を充当する場合は、〔助成対象経費の 1/2 から当該補助を控除した額〕※ 上限 40 万円	平成 29 年度（予定）
	東京都区市町村における燃料電池自動車の導入促進事業	都内区市町村による燃料電池自動車の導入・リース	都内区市町村 ※ 水素エネルギーの普及拡大に資すると認めた取組など、都が定めた要件のいずれかを満たす必要がある。	〔一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金交付規程に基づき算定する補助金交付額〕と同額	平成 28 年度

都道府県・市区町村名	補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	燃料電池自動車用外部給電機器の導入促進事業	外部給電機器の導入・リース ※都内に設置、または主として都内で使用されること、車検証上の使用の本拠が都内である燃料電池自動車を所有または使用すること等が要件	都内の法人または個人	・[外部給電機器本体の購入に要する費用]の1/2 ・国等の補助金を充当する場合は、[助成対象経費の1/2から当該補助を控除した額] ※上限40万円	平成28年度
	燃料電池自動車用外部給電機器の導入促進事業	都内で設置される定置式の水素供給設備、又は、都内のみで運用される移動式水素供給設備であって、次の全要件を満たすもの。 1. (一社)次世代自動車振興センターが実施する「燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業」に係る補助金の交付決定を受けていること。 2. 高圧ガス保安法に基づく完成検査を受け、技術上基準に適合したもの 3. 水素供給能力が100Nm ³ /h以上のもの、等	民間事業者	＜定置式の水素供給設備＞ ・大規模事業者 [助成対象経費の4/5]から国補助交付額を差し引いた額 ・中小事業者 [助成対象経費から国補助交付額を差し引いた額] ＜移動式の水素供給設備＞ [助成対象経費から国補助交付額を差し引いた額] ※水素供給能力等により、上限額が定められている。	平成28年度
	燃料電池自動車用外部給電機器の導入促進事業(H29 予定)	都内で設置される定置式の水素供給設備、又は、都内のみで運用される移動式水素供給設備であって、次の全要件を満たすもの。 1. (一社)次世代自動車振興センターが実施する「燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業」に係る補助金の交付決定を受けていること。 2. 高圧ガス保安法に基づく完成検査を受け、技術上基準に適合したもの 3. 水素供給能力が100Nm ³ /h以上のもの、等	民間事業者	＜定置式の水素供給設備＞ ・大規模事業者 [助成対象経費の4/5]から国補助交付額を差し引いた額 ・中小事業者 [助成対象経費から国補助交付額を差し引いた額] ＜移動式の水素供給設備＞ [助成対象経費から国補助交付額を差し引いた額] ※以上、水素供給能力等により、上限額が定められている。 ＜バスに連続充填可能な水素供給設備＞ [助成対象経費から国補助交付額を差し引いた額] ※上限額350百万円	平成29年度 (予定)
	燃料電池自動車用水素供給設備需要創出活動費支援事業	都内で設置される定置式の水素供給設備、又は、都内のみで運用される移動式水素供給設備であって、次の全要件を満たすものの、①土地賃借料及び②設備運営費 1. (一社)次世代自動車振興センターが実施する「燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業」に係る補助金の交付決定を受けていること。 2. 高圧ガス保安法に基づく完成検査を受け、技術上基準に適合したもの 3. 水素供給能力が100Nm ³ /h以上のもの、等	民間事業者	①土地賃借料： [賃借料]の1/2 ②設備運営費： ・大規模事業者 [助成対象経費から国・自動車メーカー等の補助を差し引いた額]の1/2 ・中小事業者 [助成対象経費から国・自動車メーカー等の補助を差し引いた額] ※設備運営費上限： ・大規模事業者 500万円 ・中小事業者 1000万円	平成28年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		燃料電池自動車用水素供給設備需要創出活動費支援事業（H29 予定）	都内で設置される定置式の水素供給設備、又は、都内のみで運用される移動式水素供給設備であって、次の全要件を満たすものの、①土地賃借料及び②設備運営費 1.（一社）次世代自動車振興センターが実施する「燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業」に係る補助金の交付決定を受けていること。 2. 高圧ガス保安法に基づく完成検査を受け、技術上基準に適合したもの 3. 水素供給能力が 100Nm ³ /h 以上のもの、等	民間事業者	①土地賃借料： [賃借料] の 1/2 ②設備運営費； ・大規模事業者 [助成対象経費から国・自動車メーカー等の補助を差し引いた額] の 1/2 ・中小事業者 [助成対象経費から国・自動車メーカー等の補助を差し引いた額] ※設備運営費上限：・大規模事業者 500 万円 ・中小事業者 1000 万円	平成 29 年度（予定）
東京都	港区	港区新エネルギー・省エネルギー機器等設置費助成制度	①国が実施する「次世代自動車充電インフラ整備促進事業」に係る補助事業者に採択された事業者が補助対象機種として指定し、公開している充電設備 ②未使用のもの	「個人」、「管理組合等」、「中小企業者・個人事業者」 ※ただし、次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金（第 4 の事業を除く）の申請を行っていないこと。	① 急速充電設備 ・機器本体価格の 1/4（上限 500,000 円）※ ・上限基数 1 器 ② 普通充電設備 ・機器本体価格の 1/4（上限 100,000 円）※ ・上限基数 5 器 ※上限金額は、1 基あたりの助成上限額	平成 28 年度
	江東区	地球温暖化防止設備導入助成（H29 予定）	次世代自動車（電気自動車・プラグインハイブリッド車・燃料電池自動車）	車の使用の本拠の位置が江東区にあり、使用者の住所が江東区にある個人	一律 10 万円	平成 29 年度（予定）
	品川区	低公害車買換え支援事業	「東京都環境保全資金」の融資対象車両	都融資あっせん制度を利用して車両を購入し、かつ、都の利子補給金等の交付決定を受けている区内中小企業者（個人事業者を含む）	利子補給金は、利子と都の利子補給金との差額とする。 信用保証料補助金は、信用保証料と都の信用保証料補助金との差額とする。	平成 28 年度
	杉並区	杉並区電気自動車用充電設備導入助成	一般社団法人次世代自動車振興センター（NeV）が次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金の補助対象機種として指定し、公開している未使用の充電設備であること。又は、杉並区長がそれと同等であると認めるもの。	①区民 ②中小企業者（法人、個人事業主） ・代表者が杉並区内に居住している場合に限り ・対象機器を一般公共の用に供する（不特定の者が使用可能な状態）場合に限り ③管理組合または管理者	機器本体の購入価格（消費税を除く）の 4 分の 1。 急速充電設備：限度額 50 万円 普通充電設備：限度額 10 万円	平成 28 年度
		杉並区電気自動車用充電設備導入助成（H29 予定）	一般社団法人次世代自動車振興センター（NeV）が次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金の補助対象機種として指定し、公開している未使用の充電設備であること。又は、杉並区長がそれと同等であると認めるもの。	①区民 ②中小企業者（法人、個人事業主） ・代表者が杉並区内に居住している場合に限り ・対象機器を一般公共の用に供する（不特定の者が使用可能な状態）場合に限り ③管理組合または管理者	機器本体の購入価格（消費税を除く）の 4 分の 1。 急速充電設備：限度額 50 万円 普通充電設備：限度額 10 万円	平成 29 年度（予定）
	荒川区	荒川区地球温暖化防止及びヒートアイランド対策事業助成金	電気自動車・住宅間相互電力供給装置(V2H)設置	区民（個人）・区内事業者	接続する電気自動車の蓄電池容量 1 キロワットアワーあたり 1 万円（上限 10 万円） 【主な条件】 ・太陽光発電又は家庭用燃料電池装置（エネファーム等）と併設し接続をすること ・HEMS と併設し、接続をすること ・電気自動車の使用場所住所が、本装置から供給される電力の使用場所と同一であること。	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		荒川区地球温暖化防止及びヒートアイランド対策事業助成金（H29 予定）	電気自動車・住宅間相互電力供給装置(V2H)設置	区民（個人）・区内事業者	接続する電気自動車の蓄電池容量 1 キロワットアワーあたり 1 万円（上限 10 万円） 【主な条件】 ・太陽光発電又は家庭用燃料電池装置（エネファーム等）と併設し接続をすること ・HEMS と併設し、接続をすること ・電気自動車の使用場所住所が、本装置から供給される電力の使用場所と同一であること。	平成 29 年度（予定）
	練馬区	練馬区再生可能エネルギー・省エネルギー設備の設置等に係る補助金	ビークル・トゥ・ホームシステム（V2H）	区民・事業者・管理組合	区民・事業者：設置費用から国等の補助金額を差し引いた額の 2 分の 1 または 2 万 5 千円のいずれか低い方 管理組合：設置費用から国等の補助金額を差し引いた額の 2 分の 1 または 20 万円のいずれか低い方	平成 28 年度
		練馬区福祉避難所用自立分散型エネルギー設備の設置に係る補助金	ビークル・トゥ・ホームシステム（V2H）	福祉避難所を運営する者	設置費用から国等の補助金額を差し引いた額の 2 分の 1 または 20 万円のいずれか低い方	平成 28 年度
		練馬区災害時医療機関用自立分散型エネルギー設備の設置に係る補助金	ビークル・トゥ・ホームシステム（V2H）	災害時医療機関を運営する者	設置費用から国等の補助金額を差し引いた額の 2 分の 1 または 20 万円のいずれか低い方	平成 28 年度
	葛飾区	かつしかエコ助成金	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の導入	区民、区内中小企業者・社会福祉法人・学校法人等	《補助率》一般社団法人次世代自動車振興センターが交付額として算出する額の 1/4 《補助限度額》25 万円	平成 28 年度
		かつしかエコ助成金（H29 予定）	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の導入	区民、区内中小企業者・社会福祉法人・学校法人等	《補助率》一般社団法人次世代自動車振興センターが交付額として算出する額の 1/4 《補助限度額》25 万円	平成 29 年度（予定）
	多摩市	多摩市住宅（共同住宅）用創エネルギー・省エネルギー導入補助金・奨励金	電気自動車充電設備（普通充電設備） 電気自動車充電設備（急速充電設備）	市民・管理組合	普通充電設備： 上限 100,000 円（※機器本体価格の 4 分の 1） 急速充電設備： 上限 500,000 円（※機器本体価格の 4 分の 1）	平成 28 年度
		多摩市住宅（共同住宅）用創エネルギー・省エネルギー導入補助金・奨励金（H29 予定）	電気自動車充電設備（普通充電設備） 電気自動車充電設備（急速充電設備）	市民・管理組合	※補助率等は調整中	平成 29 年度（予定）
	羽村市	創省エネルギー化助成制度	次世代自動車導入（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車）	市民 市内小規模事業者	10 分の 1 又は限度額のいずれか低い方 補助限度額 【市内事業者で購入】 EV 及び PHV：70,000 円 FCV：140,000 円 【市外事業者で購入】 EV 及び PHV：50,000 円 FCV：100,000 円	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		創省エネルギー化助成制度（H29 予定）	次世代自動車（電気自動車，プラグインハイブリッド自動車，燃料電池自動車）	市民 市内小規模事業者	2 分の 1 又は限度額のいずれか低い方 補助限度額 【市内事業者で購入】 EV 及び PHV：300,000 円 FCV：400,000 円 【市外事業者で購入】 EV 及び PHV：150,000 円 FCV：300,000 円	平成 29 年度 （予定）
		創省エネルギー化助成制度	次世代自動車エネルギー供給設備（電気自動車，燃料電池自動車，天然ガス自動車等の駆動に必要なエネルギーを供給する設備）	市民及び市内事業者（小規模企業者）	10 分の 1 又は限度額のいずれか低い方 補助限度額 【市内事業者が施工】 200,000 円 【市外事業者が施工】 140,000 円	平成 28 年度
		創省エネルギー化助成制度（H29 予定）	次世代自動車エネルギー供給設備（電気自動車，燃料電池自動車，天然ガス自動車等の駆動に必要なエネルギーを供給する設備）	市民及び市内事業者（小規模企業者）	2 分の 1 又は限度額のいずれか低い方 補助限度額 市内事業者施工 普通充電 100,000 円 急速充電及び水素供給 500,000 円 市外事業者が施工 普通充電 70,000 円 急速充電及び水素供給 300,000 円	平成 29 年度 （予定）
神奈川県		神奈川県燃料電池自動車導入補助金	燃料電池自動車の導入・リース	(1) 個人（神奈川県内に在住する個人） (2) 個人事業者（神奈川県内に事務所又は事業所を有する個人） (3) 法人（神奈川県内に事務所又は事業所を有する法人（国と地方公共団体は除く。））	○補助対象者 補助事業を実施し，かつ補助対象の燃料電池自動車の自動車検査証に記載される所有者となる者。ただし，割賦販売により補助対象の燃料電池自動車を導入する場合にあっては，当該燃料電池自動車の使用者となる者。 ○補助限度額 トヨタ自動車「MIRAI」1,010 千円 本田技研工業「CLARITY FUEL CELL」1,040 千円	平成 28 年度
		神奈川県水素ステーション整備費補助金	定置式水素ステーションの導入	個人事業者又は法人（国と地方公共団体は除く）	補助対象経費から経済産業省補助金交付額及び 100,000 千円を差し引いた金額とし，その上限額は 70,000 千円。	平成 28 年度
神奈川県	横浜市	横浜水素供給設備整備事業費補助金	固定式水素ステーション	・(一社)次世代自動車振興センターの補助金の交付決定を受けた法人または個人。 ・横浜市内で水素供給設備の整備を行う方。 ・市税の滞納がない方。 ・交付決定通知後に，工事着手，工事契約，工事代金の支払いを行える方。	補助対象経費の範囲において上限額 7,000 万円とし補助対象経費と国補助金との差額を比べて低い金額。 複数の申請希望書を受理したときは，おのの希望補助金額を上限として，予算額 (7,000 千円)をおのの希望補助金額に応じて按分することで補助金額を算出。	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		横浜市水素供給設備整備事業費補助金（H29 予定）	固定式水素ステーション	・（一社）次世代自動車振興センターの補助金の交付決定を受けた法人または個人。 ・横浜市内で水素供給設備の整備を行う方。 ・市税の滞納がない方。 ・交付決定通知後に、工事着手、工事契約、工事代金の支払いを行える方。	補助対象経費の範囲において上限額 7,000 万円とし補助対象経費と国補助金との差額を比べて低い金額。 複数の申請希望書を受理したときは、おのの希望補助金額を上限として、予算額（7,000 千円）をおのの希望補助金額に応じて按分することで補助金額を算出。	平成 29 年度（予定）
		横浜市水素供給設備整備運用費補助金	移動式水素ステーション	・（一社）次世代自動車振興センターの補助金の交付決定を受けた法人または個人。 ・横浜市内で運用される移動式水素供給設備の整備を行う方。 ・市税の滞納がない方。 ・交付決定通知後に、運用開始を行える方。	土地の賃料の 1/2（上限 10 万円/月）×12 か月＝1,200 千円を補助 複数の申請希望書を受理したときは、おのの希望補助金額を上限として、予算額（1,200 千円）をおのの希望補助金額に応じて按分することで補助金額を算出。	平成 28 年度
		横浜市水素供給設備整備運用費補助金（H29 予定）	移動式水素ステーション	・（一社）次世代自動車振興センターの補助金の交付決定を受けた法人または個人。 ・横浜市内で運用される移動式水素供給設備の整備を行う方。 ・市税の滞納がない方。 ・交付決定通知後に、運用開始を行える方。	土地の賃料の 1/2（上限 10 万円/月）×12 か月＝1,200 千円を補助 複数の申請希望書を受理したときは、おのの希望補助金額を上限として、予算額（1,200 千円）をおのの希望補助金額に応じて按分することで補助金額を算出。	平成 29 年度（予定）
		横浜市低公害車等普及促進対策費補助金	燃料電池自動車の導入	・横浜市内に使用の本拠の位置を置き、かつ新品である燃料電池自動車を導入する法人または個人 ・横浜市内に使用の本拠の位置を置く法人または個人に対して貸与するために新品である燃料電池自動車を導入する自動車リース業者（賃料総額に補助金相当額部分の値下がり が反映されることを要件とする。）	・補助上限額 50 万円/台 ・補助予定台数 20 台	平成 28 年度
		横浜市低公害車等普及促進対策費補助金（H29 予定）	燃料電池自動車の導入	・横浜市内に使用の本拠の位置を置き、かつ新品である燃料電池自動車を導入する法人または個人 ・横浜市内に使用の本拠の位置を置く法人または個人に対して貸与するために新品である燃料電池自動車を導入する自動車リース業者（賃料総額に補助金相当額部分の値下がり が反映されることを要件とする。）	・補助上限額 50 万円/台 ・補助予定台数 20 台	平成 29 年度（予定）
	相模原市	電気自動車等購入奨励金（事後申請）	次のすべてに該当するもの ・4 輪以上の電気自動車（プラグインハイブリッド車を含む）で、搭載する電池がリチウムイオン電池であり、かつ、電気自動車用急速充電器の利用が可能であること。 ・新車であること。 ・自動車検査証の「使用の本拠の位置」が市内であること。	市民税に未納がない、対象自動車の自動車検査証上の所有者（ただし、割賦販売により対象自動車を購入した場合は、自動車検査証上の使用者が申請者と同一であること。）であって、次のいずれかに該当する者 1. 市内に在住する個人 2. 市内に事務所がある法人または個人事業主 3. 上記 1 又は 2 の者に貸与するために対象自動車を購入するリース事業者（ただし、月々の貸与料に補助金相当額の減額が反映される場合に限る。）	50,000 円（一律）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		燃料電池自動車等購入奨励金（事前申請）	【燃料電池自動車】 次のすべてに該当するもの ・4 輪以上の燃料電池自動車で、搭載した燃料電池で発電し、電動機の動力で走行すること。 ・国のクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金の対象であること。 ・新車であること。 ・自動車検査証の「使用の本拠の位置」が市内であること。 【燃料電池自動車用外部給電器】 次のすべてに該当するもの ・燃料電池自動車から電気を外部へ供給する設備であること。 ・国の次世代自動車充電インフラ整備促進事業費補助金の対象であること。 ・新品であること。	市民税に未納がない、対象自動車の自動車検査証上の所有者（ただし、割賦販売により対象自動車を購入した場合は、自動車検査証上の使用者が申請者と同一であること。）であって、次のいずれかに該当する者 1.市内に引き続いて1年以上在住する個人 2.市内に引き続いて1年以上事務所がある法人または個人事業主 3.上記1又は2の者に貸与するために対象自動車を購入するリース事業者（ただし、月々の貸与料に補助金相当額の減額が反映される場合に限る。）	【燃料電池自動車】 500,000 円（一律） 【燃料電池自動車用外部給電器】 [{本体価格＋設置工事費(共に消費税除く)}－国等の補助相当額]×1/2 （上限 30 万円）	平成 28 年度
	横須賀市	電気自動車等導入者奨励金	市内で生産または出荷された電気自動車の導入・リース	市内に事業所を有する事業者	1 台につき 20 万円	平成 28 年度
		電気自動車導入費補助金	市内で生産・出荷された電気自動車の導入（リースは対象外）	市内に住所を有する個人	1 台につき 5 万円	平成 28 年度
		電気自動車用充電器設置費補助金	電気自動車用充電器の設置	市内に充電器を設置する事業者等	本体価格＋工事費から国庫補助等を差し引いた額の 4/5 ・急速：上限 100 万円 ・普通、PCS、課金装置：上限 50 万円	平成 28 年度
	鎌倉市	鎌倉市住宅用再生可能エネルギー・省エネルギー等設置費補助金	○電気自動車充電設備 ・電気自動車への充電及び電気自動車から住宅への電力の供給が可能な機器で、かつ経済産業省の「次世代自動車充電インフラ整備促進事業費補助金」の対象となる設備 ○電気自動車 ・4 輪以上の車両で自動車検査証における燃料の種類が「電気」と記載されているもの。	○電気自動車充電設備 ・市内の住宅に HEMS と併せて、設備を設置する者 ・市税を滞納していない者 ○電気自動車 ・電気自動車を新車として購入した、市内在住の個人または市内に事務所・事業所をもつ法人 ・市税を滞納していない者	○電気自動車充電設備 ・上限 2 万円 ○電気自動車 ・1 台あたり 2 万円	平成 28 年度
		鎌倉市住宅用再生可能エネルギー・省エネルギー等設置費補助金（H29 予定）	○電気自動車充電設備 ・電気自動車への充電及び電気自動車から住宅への電力の供給が可能な機器で、かつ経済産業省の「次世代自動車充電インフラ整備促進事業費補助金」の対象となる設備 ○電気自動車 ・4 輪以上の車両で自動車検査証における燃料の種類が「電気」と記載されているもの。	○電気自動車充電設備 ・市内の住宅に HEMS と併せて、設備を設置する者 ・市税を滞納していない者 ○電気自動車 ・電気自動車を新車として購入した、市内在住の個人または市内に事務所・事業所をもつ法人 ・市税を滞納していない者	○電気自動車充電設備 ・上限 2 万円 ○電気自動車 ・1 台あたり 2 万円	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名	補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
藤沢市	藤沢市電気自動車導入助成制度	電気自動車の導入・リース	1.市税等に滞納がなく、市内に1年以上在住する市民又は市内に事業所若しくは事務所を有する事業者 2.1の市民又は事業者にリースする事業者 ※新車購入の場合のみ	1台 100,000 円	平成 28 年度
	藤沢市燃料電池自動車導入補助金	燃料電池自動車の導入・リース	1.市税等に滞納がなく、市内に1年以上在住する市民又は市内に事業所若しくは事務所を有する事業者 2.1の市民又は事業者にリースする事業者 ※新車購入の場合のみ	1台 500,000 円	平成 28 年度
	茅ヶ崎市電気自動車購入費補助	①4 輪以上の電気自動車(搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車)で自動車検査証に当該自動車の燃料が電気であることが記載されているものであること ②新車であること。 ③使用の本拠の位置が茅ヶ崎市であること。	①市内に1年以上居住している個人 ②市内に1年以上事務所又は事業所を有している法人 ③自動車リース事業者（ただし①、②に掲げる者に電気自動車をリースすることとし、補助金相当額分の値引きをされたリース料金とする契約によるものに限る）	1台につき¥30,000	平成 28 年度
	逗子市逗子市住宅用スマートエネルギー設備等導入費補助金（電気自動車充電設備）	電気自動車への充電及び電気自動車から住宅への電力の供給が可能な機器で、かつ、経済産業省の「次世代自動車充電インフラ整備促進事業費補助金」の対象となる設備	市税の滞納がなく、申請日の属する年度内に補助対象設備の設置又は補助対象設備の設置された新築住宅の購入が完了できる者であって、かつ、補助対象設備を所有する者	【補助率】 補助事業に要する経費から経済産業省の補助金、神奈川県補助金、消費税及び地方消費税相当額を控除したもの 【上限額】 3 万円	平成 28 年度
	海老名市環境保全対策支援事業補助金	電気自動車、急速充電可能ハイブリッド自動車、燃料電池自動車の導入・リース（事前申請） ※急速充電可能ハイブリッド自動車は、CHAdemo 規格急速充電器対応のもの。	(1) 新規に補助対象車両を購入・リースをする方 (2) 市内の自宅または事業所に補助対象車両を設置（保管）する方 (3) 市税及び国民健康保険税（国民健康保険加入者のみ）の未納がない方	電気自動車：15 万円/台 急速充電可能ハイブリッド自動車：5 万円/台 燃料電池自動車：40 万円/台	平成 28 年度
	座間市座間市電気自動車購入助成事業	電気自動車	市内に1年以上住所を有する個人 市内に1年以上事業所を有する事業者	1台につき 15 万円	平成 28 年度
	座間市電気自動車急速充電器設置助成事業	電気自動車急速充電器	市内に1年以上事業所を有する事業者	補助対象経費から、国・県等の補助額を控除して得た額に2分の1を乗じて得た額。上限 25 万円。	平成 28 年度
	綾瀬市綾瀬市電気自動車購入補助金交付事業	電気自動車の新規購入	・市民、法人市民税の申告をしている市内事業者 ・市税（個人市民税、法人市民税、固定資産税、都市計画税、軽自動車税、国民健康保険税及び延滞金）に未納がないこと	1台につき 100,000 円	平成 28 年度
	綾瀬市電気自動車購入補助金交付事業（H29 予定）	電気自動車の新規購入	・市民、法人市民税の申告をしている市内事業者 ・市税（個人市民税、法人市民税、固定資産税、都市計画税、軽自動車税、国民健康保険税及び延滞金）に未納がないこと	調整中 ※補助額については、議会終了後に確定する。	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	寒川町	寒川町電気自動車導入補助金	・登載されたリチウムイオン電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、自動車検査証に記載される燃料の種類が電気である自動車 ・自動車検査証に記載される使用の本拠の位置が町内である自動車 ・国のクリーンエネルギー自動車等導入促進対策補助金（以下「国の補助制度」という。）の交付対象である自動車	住民票その他の書類により、町内に 1 年以上居住していることが確認できる個人又は町内に事務所等を有する法人若しくは個人事業者であつて、次のいずれにも該当するもの (1) 自ら所有し、使用する電気自動車を購入した者 (2) 電気自動車の購入について、国の補助制度の交付決定を受けた者 (3) 町税を滞納していない者	(28 年度予算額) 100,000 円 (補助金額) 1 台につき 50,000 円 (H28.12.27 までの実績) 1 件	平成 28 年度
		寒川町電気自動車導入補助金 (H29 予定)	・登載されたリチウムイオン電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、自動車検査証に記載される燃料の種類が電気である自動車 ・自動車検査証に記載される使用の本拠の位置が町内である自動車 ・国のクリーンエネルギー自動車等導入促進対策補助金（以下「国の補助制度」という。）の交付対象である自動車	住民票その他の書類により、町内に 1 年以上居住していることが確認できる個人又は町内に事務所等を有する法人若しくは個人事業者であつて、次のいずれにも該当するもの (1) 自ら所有し、使用する電気自動車を購入した者 (2) 電気自動車の購入について、国の補助制度の交付決定を受けた者 (3) 町税を滞納していない者	(29 年度予定予算額) 100,000 円 (補助金額) 1 台につき 50,000 円	平成 29 年度 (予定)
	大磯町	大磯町住宅用スマートエネルギー設備導入費補助金（電気自動車充電器）	電気自動車への充電及び電気自動車から住宅への電力の供給が可能な機器で、かつ、経済産業省の「次世代自動車インフラ整備促進事業費補助金」の対象となる設備	町内の自ら居住するための住宅（店舗、事務所等との併用住宅及び共同住宅を含む）に新たに設備を設置する事業	【補助率】補助に要する経費から国及び県の補助金を控除して算出した額 【上限額】5 万円	平成 28 年度
	大井町	大井町電気自動車等購入費補助金	電気自動車、電動バイク	個人、法人（いずれも 1 年以上町内に所在している者） 町税等に滞納がないこと	電気自動車 5 万円 電動バイク 1 万円	平成 28 年度
		大井町電気自動車用急速充電設備設置費補助金	電気自動車用急速充電設備	個人、法人（いずれも 1 年以上町内に所在している者） 町税等に滞納がないこと	5 万円	平成 28 年度
	湯河原町	湯河原町電気自動車導入補助金	電気自動車の購入・リース	当該自動車を新規導入し 3 年以上利用する予定があり、町税等の滞納がない、町内に 1 年以上在住の個人または事業者	1 台につき 5 万円（年度内 1 世帯(事業者)1 台まで）	平成 28 年度
	清川村	電気自動車等導入補助事業	電気自動車及びプラグインハイブリッド車の導入・リース	村内に住所を有する個人及び村内に本店もしくは主たる事務所等を有する事業所	電気自動車等 1 台につき、個人 50,000 円、法人 30,000 円を補助	平成 28 年度
新潟県	長岡市	長岡市電気自動車等導入事業補助金	電気自動車、プラグインハイブリッド車の新規購入、リース	・市民、市内事業者 ・市内事業者へリースするリース事業者	搭載された蓄電池容量に 11,000 円を乗じて得た額の 1/3（千円未満切り捨て） ※上限額 10 万円	平成 28 年度

都道府県・市区町村名	補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
柏崎市	新潟県柏崎市電気自動車等購入補助金	電気自動車, プラグインハイブリッド自動車の導入・リース	・本市に住所を有する個人 ・本市に事務所若しくは事業所を有する法人又はリース取引により自動車を賃貸する事業者で、市内の個人又は事業者に貸し付けるもの	補助金交付額は一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金業務実施細則別表1に掲げるメーカー名・車名の区分に応じた補助金交付上限額に、以下の割合を乗じて得た額（千円未満切り捨て）とする。 （1）電気自動車：4分の1（本市の区域内において生産された蓄電池を搭載するものについては3分の1） （2）プラグインハイブリッド車：10分の1 三菱アイミーブ 38～44千円 三菱ミニキャブミーブ 38～44千円 三菱ミニキャブミーブトラック 38千円 日産リーフ 66～82千円 日産e-NV200 66千円 ホンダフィットEV 73千円 トヨタプリウスPHV 4千円 三菱アウトランダーPHEV 13千円 ※1月17日現在	平成28年度
佐渡市	佐渡市クリーンエネルギー補助事業	一般社団法人次世代自動車振興センターの補助対象となっている電気自動車等（2輪車を含む。）の購入・リース	次の要件を全て満たし、納期限が到来している市税を完納している者 1. 自ら使用又は借用（自家用自動車有償貸渡業に限る。）する目的で電気自動車等を新規に購入し、又はリースする者で、新規登録日（リースの場合にあつては、リース契約書に記載された使用開始日）の1年以上前から市内に住所を有する個人又は市内に事業所を有し、当該事業所で事業を営んでいる事業者で、引き続き市内に住所を有するもの 2. 電気自動車等の保管場所又は駐車場所が市内にあること。 3. 一般社団法人次世代自動車振興センターの補助対象となっている電気自動車等（2輪車を含む。）であること。 4. 当該年度末までに新規登録が完了し、補助対象事業を完了することが確実なこと。	補助金額 一般社団法人次世代自動車振興センターのクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（以下「センター補助」という。）の補助金額の30%に相当する額以内 上限 センター補助の補助対象になっている電気自動車（2輪車を含む。） 25万5,000円 センター補助の補助対象になっているプラグインハイブリッド自動車 10万円	平成28年度
刈羽村	刈羽村クリーンエネルギー自動車導入事業補助金	電気自動車, プラグインハイブリッド自動車, クリーンディーゼル自動車の購入	刈羽村内の個人	一般財団法人次世代自動車振興センターが公表する、クリーンエネルギー自動車導入補助事業の補助金交付額一覧の補助金交付上限額とする。（上限：30万円）	平成28年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度												
富山県		人にやさしいエコバス推進事業費補助金（H29 予定）	主として富山空港を連絡する路線の運行の用に供する車両とし、次のすべての要件を満たすものとする。 (1)低公害バスであること。 (2)低床バスであること。 (3)新車であること。 (4)知事が別に指定する外装とすること。 (5)知事が別に指定するパンフレット及びチラシ等を車内に常置すること。 (6)その他知事が必要と認める要件。	路線バス事業者	【補助対象経費】 当該車両の実購入費（車両本体及び運行に必要な附属品の価格の合計から消費税を除いた額）から備忘価格として 1 円を控除した額 【補助率】 1/4 【限度額】 1 台あたり 7 百万円	平成 29 年度（予定）												
富山県	富山市	平成 28 年度富山市電気自動車用充電設備設置補助事業	(1) 市内に設置される充電設備であること。 (2) 未使用の充電設備または課金装置であること（中古設備は不可）。 (3) 既存の充電設備または課金装置の更新ではないこと。 (4) 充電設備の設置に関し、本市のほかの補助制度による補助金その他これに準ずるもので市長が指定するものの交付を受けていないこと。 (5) 次世代自動車振興センターの次世代自動車充電インフラ整備促進事業において補助対象設備として認定されている設備であること。	(1) 次世代自動車振興センターの充電インフラ整備事業のうち、その他公共用充電設備設置事業の交付決定を受けていること。 (2) 申請日において、充電設備を所有している事業者又はリース事業者であること。 (3) 市税を滞納していないこと。	次世代自動車振興センターの充電インフラ整備事業において補助対象として認められた経費のうち、充電設備購入費のみが補助対象経費（工事費用は補助対象外）。 補助率および上限については下表のとおり。 <table><tr><td colspan="2">市の充電設備補助事業の補助率 （補助対象経費から、次世代自動車振興センターの補助金を控除した額に以下の率を乗じる）</td><td colspan="2">市の充電設備補助事業の補助率の上限率 （次世代自動車振興センターの充電インフラ整備事業において定める補助金交付上限額に以下の率を乗じる）</td></tr><tr><td>1～4 基一括整備</td><td>5 基以上一括整備</td><td>1～4 基一括整備</td><td>5 基以上一括整備</td></tr><tr><td>1／2</td><td>2／3</td><td>1／2</td><td>2／3</td></tr></table>	市の充電設備補助事業の補助率 （補助対象経費から、次世代自動車振興センターの補助金を控除した額に以下の率を乗じる）		市の充電設備補助事業の補助率の上限率 （次世代自動車振興センターの充電インフラ整備事業において定める補助金交付上限額に以下の率を乗じる）		1～4 基一括整備	5 基以上一括整備	1～4 基一括整備	5 基以上一括整備	1／2	2／3	1／2	2／3	平成 28 年度
市の充電設備補助事業の補助率 （補助対象経費から、次世代自動車振興センターの補助金を控除した額に以下の率を乗じる）		市の充電設備補助事業の補助率の上限率 （次世代自動車振興センターの充電インフラ整備事業において定める補助金交付上限額に以下の率を乗じる）																
1～4 基一括整備	5 基以上一括整備	1～4 基一括整備	5 基以上一括整備															
1／2	2／3	1／2	2／3															
	射水市	射水市電気自動車導入促進事業補助金	新車購入された電気自動車（搭載された燃料電池によって駆動される電動機のみを原動機とする四輪以上の検査済み自動車で、内燃機関を有さないもの。）	本市の住民基本台帳に記録されている個人	1 台あたり 50,000 円	平成 28 年度												
福井県	越前市	越前市電気自動車導入促進事業補助金	電気自動車の導入・リース ※急速充電設備が利用可能であること ※導入の場合、市内の販売店等で購入すること ※リースの場合、契約期間が 4 年間以上であること	市内に住所を有する個人又は市内に主たる営業所若しくは事務所を有する事業者	クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金交付額の 1/8 以内の額	平成 28 年度												
	池田町	子育て世代エコカー購入支援事業	エコカー減税対象車	中学生以下の子供がいる保護者	5 年分の自動車税（または軽自動車税）を町内で使える商品券で支給 ※平成 29 年度まで継続	平成 28 年度												
	高浜町	高浜町電気自動車購入補助金交付要綱	国のクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金を受けられる電気自動車等（搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車、側車二輪自動車、原動機付自転車）	町内に住所を有する個人、もしくは、町内に主たる事務所又は事業者を有する法人及び個人事業者	上限 20 万円 ・自動車、側車付二輪自動車…国の補助金上限額の 4 分の 1 以内の額 ・原動機付自転車…国の補助金上限額の 2 分の 1 以内の額	平成 28 年度												

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	おおい町	おおい町電気自動車導入等促進事業	◇国のクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金交付規程に定める電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車購入費 ◇電気自動車等への充電を目的とした充電設備整備費	◇電気自動車等を購入し町内に住所を有している個人であり当該車両の使用者。 ◇電気自動車等を購入し町内に主たる事務所又は事業所を有する法人及び個人事業者であり当該車両の使用者。 ◇充電設備を整備する町内に住所を有する個人。 ◇充電設備を整備する町内に主たる事務所又は事業所を有する法人及び個人事業者。	【電気自動車等】 国のクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金業務実施細則別表に定める補助金交付上限額の欄に規定する金額の4分の1の額とする。ただし千円未満の端数があるときはこれを切り捨てた額とし、20万円を限度とする。 【充電設備】 設置工事費の金額の2分の1の額とする。ただし千円未満の端数があるときはこれを切り捨てた額とし、5万円を限度とする。	平成28年度
山梨県		山梨県燃料電池自動車導入支援事業費補助金	燃料電池自動車	個人、個人事業者、法人	【補助率】1/6（国のCEV補助金で規定する基準額の1/6以内） 【限度額】50万円	平成28年度
		山梨県水素ステーション設備設置事業費補助金	燃料電池自動車等へ水素ガスを供給する設備を整備する者	法人、個人事業者等	【補助率】用地賃借料10/10 【限度額】376万円	平成28年度
		山梨県水素ステーション設備設置事業費補助金（H29予定）	燃料電池自動車等へ水素ガスを供給する設備を整備する者	法人、個人事業者等	【補助率】用地賃借料10/10 【限度額】376万円	平成29年度（予定）
長野県	松本市	松本市電気自動車等普及促進補助金	クリーンエネルギー自動車等導入対策費補助金（CEV補助金）の対象となる電気自動車	市民又は市内法人（税の滞納がないこと） ※暴力団員等を除く	CEV補助金の5%相当額	平成28年度
	軽井沢町	軽井沢町電気自動車等普及促進事業	一般電気工作物（電気事業法第38条第1項の規定に適合する充電設備）のうち、電気自動車に充電するための機器であって、商用電源から充電用の直流電力を作り出す電源装置と電池の充電を制御する機能を共に有する定格出力10キロワット以上のもので公衆の用に供するもの	公衆の用に供する電気自動車用急速充電器を町内に設置する個人又は法人で、申請日において、町内に継続して1年以上住所又は事務所若しくは事業所を有しており、既に納期限が到来した町税を滞納していない方	電気自動車用急速充電器本体価格の1/4以内 【上限75万円】	平成28年度
	御代田町	御代田町新エネルギー導入奨励金	天然ガス自動車、水素自動車、電気自動車、メタノール自動車	町内に住民登録し、町内に起居し、町内に駐車場を保有するか町内の駐車場を借用している者とする。また町税等の滞納がない者。	購入費（A）が20万円以上100万円未満の場合 補助額＝0.05×A 購入費（A）が100万円以上200万円未満の場合 補助額＝0.04×A+1万円 購入費（A）が200万円以上の場合 補助額＝0.03×A+3万円 【上限10万円】	平成28年度
	立科町	地球温暖化防止活動補助金	自らが継続して使用するクリーンエネルギー自動車（電気自動車、天然ガス自動車、水素自動車、メタノール自動車）を購入する経費。	町内に居住かつ住民基本台帳に記録されており、町税ほか町納入金に滞納のない方。	・上限10万円。 ・申請総額が予算額に達した時点で受付終了	平成28年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
岐阜県	大垣市	大垣市次世代自動車 充給電省エネ設備導 入事業補助金	補助の対象となる設備は、自家用に供するものか つ未使用品であって、次の各号に掲げる要件のい ずれかに該当するものとする。 ① 外部電源設備 蓄電池を積載し、動力の一部または全てを当該 蓄電池でまかない、自走することのできるハイブ リッド自動車、電気自動車、プラグインハイブ リッド自動車等の次世代自動車に積載されてい る蓄電池から、100V、1,500W の出力にて電力 を取り出すことのできるものであり、次の（ア） （イ）のいずれかに該当するものであること。 （ア）車載型 車内にコンセントが搭載されているもの。 （イ）車外型 急速充電コネクタに接続し、電力を取り出す ことのできるもの。 ② V2H（充給電設備） 住宅と次世代自動車の相互間の電力融通に関 する充給電設備であること。	次に掲げる全ての事項に該当すること。 （1）市内に住所を有する者で、平成 27 年 4 月 1 日以降に自ら所有する次世代自動車に外部電源 設備を導入、あるいは外部電源付き次世代自動車 を購入した者、または自宅に V2H を導入した者。 （2）市税を完納していること。 （3）設置後、家庭において省エネルギー活動を 実践するとともに、アンケートなどへの協力がで きること。 （4）その他市長が必要と認める要件に該当して いること。	①②とも各 50 千円/件	平成 28 年度
		大垣市次世代自動車 充給電省エネ設備導 入事業補助金（H29 予 定）	補助の対象となる設備は、自家用に供するものか つ未使用品であって、次の各号に掲げる要件のい ずれかに該当するものとする。 ① 外部電源設備 蓄電池を積載し、動力の一部または全てを当該 蓄電池でまかない、自走することのできるハイブ リッド自動車、電気自動車、プラグインハイブ リッド自動車等の次世代自動車に積載されてい る蓄電池から、100V、1,500W の出力にて電力 を取り出すことのできるものであり、次の（ア） （イ）のいずれかに該当するものであること。 （ア）車載型 車内にコンセントが搭載されているもの。 （イ）車外型 急速充電コネクタに接続し、電力を取り出す ことのできるもの。 ② V2H（充給電設備） 住宅と次世代自動車の相互間の電力融通に関 する充給電設備であること。	次に掲げる全ての事項に該当すること。 （1）市内に住所を有する者で、平成 28 年 4 月 1 日以降に自ら所有する次世代自動車に外部電源 設備を導入、あるいは外部電源付き次世代自動車 を購入した者、または自宅に V2H を導入した者。 （2）市税を完納していること。 （3）設置後、家庭において省エネルギー活動を 実践するとともに、アンケートなどへの協力がで きること。 （4）その他市長が必要と認める要件に該当して いること。	①30 千円/件 ②50 千円/件	平成 29 年度 （予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
静岡県	浜松市	浜松市創エネ・省エネ・蓄エネ型住宅推進事業費補助金	ヴィークル・トゥ・ホーム（V2H）対応型充電設備 ※ 電気自動車の蓄電池から電力を取り出し、分電盤を通じて家庭の電力として使用できる仕組みを備えた充電設備であること	次に掲げるすべてに該当する個人とする。 (1) 下記の項目のどちらかを満たしていること。 ・自らが居住している浜松市内の住宅に対象システムを新たに設置した（新築時の設置を含む。）個人であること。 ・対象システムを新たに設置した浜松市内の住宅を購入し、その住宅に自らが居住している個人であること。 (2) 居住している住宅が賃貸住宅でないこと。 (3) 補助対象年度内に対象システムの設置工事が完了し、かつ、設置工事費の支払いが完了していること。 (4) 市税を完納していること。 (5) これまでに市から同種の対象システムに対する補助金の交付を受けたことがない者（同一世帯の者を含む。）であること。	一律 50,000 円	平成 28 年度
		浜松市創エネ・省エネ・蓄エネ型住宅推進事業費補助金（H29 予定）	ヴィークル・トゥ・ホーム（V2H）対応型充電設備 ※ 電気自動車の蓄電池から電力を取り出し、分電盤を通じて家庭の電力として使用できる仕組みを備えた充電設備であること	次に掲げるすべてに該当する個人とする。 (1) 下記の項目のどちらかを満たしていること。 ・自らが居住している浜松市内の住宅に対象システムを新たに設置した（新築時の設置を含む。）個人であること。 ・対象システムを新たに設置した浜松市内の住宅を購入し、その住宅に自らが居住している個人であること。 (2) 居住している住宅が賃貸住宅でないこと。 (3) 補助対象年度内に対象システムの設置工事が完了し、かつ、設置工事費の支払いが完了していること。 (4) 市税を完納していること。 (5) これまでに市から同種の対象システムに対する補助金の交付を受けたことがない者（同一世帯の者を含む。）であること。	一律 50,000 円予定（詳細は未定）	平成 29 年度（予定）
	富士宮市	創エネ・蓄エネ機器等設置費補助事業	・電気自動車 ・プラグインハイブリッド車 ただし、V2H を同時に購入する場合で、自家用車として購入され、一般社団法人次世代自動車振興センターが、「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金」の補助対象車両として指定しているものに限る。	市民	上限 5 万円	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		創エネ・蓄エネ機器等設置費補助事業（H29 予定）	・電気自動車 ・プラグインハイブリッド車 ただし、V2H を同時に購入する場合で、自家用車として購入され、一般社団法人次世代自動車振興センターが、「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金」の補助対象車両として指定しているものに限る。	市民	上限 5 万円	平成 29 年度（予定）
	富士市	市民温暖化対策補助金	・クリーンエネルギー自動車 ・電気自動車用充電器	個人（市民）	クリーンエネルギー自動車 3 万円 電気自動車用充電器 5 万円	平成 28 年度
	袋井市	新エネルギー機器導入促進奨励金	非営利目的で購入した初年度登録の①クリーンエネルギー自動車（EV 車、PHV 車、天然ガス自動車、メタノール自動車）②電動機付自転車	市内に住所を有し、市税を滞納していない者	車両購入に要した費用の 2 分の 1 以内（①上限 2 万円、②上限 5 千円）	平成 28 年度
		新エネルギー機器導入促進奨励金（H29 予定）	非営利目的で購入した初年度登録の①クリーンエネルギー自動車（EV 車、PHV 車、天然ガス自動車、メタノール自動車）②電動機付自転車	市内に住所を有し、市税を滞納していない者	車両購入に要した費用の 2 分の 1 以内（①上限 2 万円、②上限 5 千円）	平成 29 年度（予定）
	湖西市	新エネルギー及び省エネルギー機器導入支援補助金	電気自動車・PHV	過去 1 年以上前から市内に在住している市民で、市税の滞納がない者	一律 10 万円	平成 28 年度
	御前崎市	新エネルギー・省エネルギー機器導入促進補助金	クリーンエネルギー自動車（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車）で自家用のもの	市内に住んでいるもの	1 台当たり 40,000 円	平成 28 年度
愛知県		低公害車導入促進費補助金	優良ハイブリッドトラック・バス、CNG トラック・バス、電気自動車トラック・乗用車（プラグインハイブリッド自動車を含む）、燃料電池自動車	旅客・貨物運送事業者、中小企業等の事業者、自動車リース事業者	【優良ハイブリッドトラック・バス、CNG トラック・バス】 車両本体価格と通常車両価格との差額の 1/3 以内 【電気自動車トラック・乗用車】 蓄電池容量（kWh）×11（千円/kWh）以内 【燃料電池自動車】 車両本体価格と通常車両価格との差額の 1/4 以内 1 者あたりの申請限度額は 5,000 千円。	平成 28 年度
		低公害車導入促進費補助金（H29 予定）	優良ハイブリッドトラック・バス、CNG トラック・バス、電気自動車トラック・乗用車（プラグインハイブリッド自動車を含む）、燃料電池自動車	旅客・貨物運送事業者、中小企業等の事業者、自動車リース事業者	【優良ハイブリッドトラック・バス、CNG トラック・バス】 車両本体価格と通常車両価格との差額の 1/3 以内 【電気自動車トラック・乗用車】 蓄電池容量（kWh）×11（千円/kWh）以内 【燃料電池自動車】 車両本体価格と通常車両価格との差額の 1/4 以内 1 者あたりの申請限度額は 5,000 千円。	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名	補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	愛知県水素ステーション整備費補助金	一般社団法人次世代自動車振興センターが実施する水素供給設備整備事業補助金（燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業）（以下、NeV補助金」という。）の交付申請を行った設備、又は、環境省が実施する地域再エネ水素ステーション導入事業（以下、「環境省補助金」という。）の交付申請を行った設備	平成27年2月以降にNeV補助金の交付申請を行った者、又は、環境省補助金の交付申請を行った者	【NeV補助金の場合】 補助率 補助対象経費の1/4 補助上限額 中規模・オンサイト方式 145,000千円 中規模・オフサイト方式 125,000千円 小規模・オンサイト方式 110,000千円 小規模・オフサイト方式 90,000千円 移動式 90,000千円 【環境省補助金の場合】 補助対象経費の1/4	平成28年度
	愛知県水素ステーション整備費補助金（H29 予定）	一般社団法人次世代自動車振興センターが実施する水素供給設備整備事業補助金（燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業）（以下、NeV補助金」という。）の交付申請を行った設備、又は、環境省が実施する地域再エネ水素ステーション導入事業（以下、「環境省補助金」という。）の交付申請を行った設備	平成27年2月以降にNeV補助金の交付申請を行った者、又は、環境省補助金の交付申請を行った者	【NeV補助金の場合】 補助率 補助対象経費の1/4 補助上限額 中規模・オンサイト方式 145,000千円 中規模・オフサイト方式 125,000千円 小規模・オンサイト方式 110,000千円 小規模・オフサイト方式 90,000千円 移動式 90,000千円 【環境省補助金の場合】 補助対象経費の1/4	平成29年度（予定）
	愛知県水素ステーション需要創出活動費補助金	水素ステーションにおける需要創出活動費（運営費） 土地賃借料等、機器予備品の購入費、水素燃料の購入費、水素製造用原料費	以下の（1）（2）をともに満たす者。 （1）愛知県内に設置され、市販の燃料電池自動車に充填可能な水素ステーションの運用を行っている者、又は、今年度中に行う見込みのある者。移動式水素ステーションの場合は、愛知県内のみ、又は、主として愛知県内で運用する者。 （2）当該水素ステーションにおいて、潜在的なユーザーに対する広報、需要喚起活動や、水素ステーションの利便性確保に必要な活動を行っている者。	定額補助とし、補助上限額を 5,500 千円とする。	平成28年度
	愛知県水素ステーション需要創出活動費補助金（H29 予定）	水素ステーションにおける需要創出活動費（運営費） 土地賃借料等、機器予備品の購入費、水素燃料の購入費、水素製造用原料費	以下の（1）（2）をともに満たす者。 （1）愛知県内に設置され、市販の燃料電池自動車に充填可能な水素ステーションの運用を行っている者、又は、今年度中に行う見込みのある者。移動式水素ステーションの場合は、愛知県内のみ、又は、主として愛知県内で運用する者。 （2）当該水素ステーションにおいて、潜在的なユーザーに対する広報、需要喚起活動や、水素ステーションの利便性確保に必要な活動を行っている者。	定額補助とし、補助上限額を 5,500 千円とする。	平成29年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
愛知県	豊橋市	次世代自動車等購入補助金	電気自動車 プラグインハイブリッド自動車 燃料電池自動車 電動バイク	個人 中小企業の事業者 個人及び事業者に貸与するリース事業者	車両本体価格の 5% 上限：EV 7 万円、PHV 4 万円、FCV20 万円、 電動バイク 3 万円	平成 28 年度
		住宅用充電設備導入補助金	次世代自動車を充電するための設備 充電機能に加え、次世代自動車から住宅への給電機能を持つ設備	個人	設置に係る費用の 1/4 上限：充電設備 2 万 5 千円、充給電設備 10 万円	平成 28 年度
		電気自動車等充電設備購入補助金	次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金の補助対象となる急速充電設備及び普通充電設備	多数の者が利用できる駐車スペースに設置する法人又は個人の事業者	購入費の 1/4 上限：急速充電設備 50 万円、普通充電設備 10 万円	平成 28 年度
		電動バイク用充電設備購入補助金	電動バイクを充電するための設備で、100 ボルト又は 200 ボルトの接地極付き屋外コンセントで防雨型のもの	多数の者が利用できる駐車スペースに設置する法人又は個人の事業者	補助対象経費の 1/4 上限：5 千円	平成 28 年度
	岡崎市	次世代自動車購入費補助金	電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車	市内に 1 年以上本社・支社・支店・営業所をおく事業者、市内に 1 年以上住所を有する個人	補助対象経費に 100 分の 5 を乗じた額 （上限）電気自動車、プラグインハイブリッド車 8 万円 燃料電池自動車 30 万円	平成 28 年度
	豊川市	クリーンエネルギー自動車購入費補助金	・電気自動車 ・プラグインハイブリッド自動車 ・燃料電池自動車	1) 補助金の交付を受けようとする年度の 4 月 1 日以降に、自ら使用する目的でクリーンエネルギー自動車を購入する個人 2) 初度登録をする時点において、1 年以上市内に住所を有している者 3) クリーンエネルギー自動車の自動車車検証に使用者として記載されている者 4) 市税等（延滞金を含む）の滞納がない者	車体本体価格（税抜き）の 5% 上限は以下の通り ・電気自動車：100,000 円 ・プラグインハイブリッド自動車：100,000 円 ・燃料電池自動車：200,000 円	平成 28 年度
		クリーンエネルギー自動車購入費補助金（H29 予定）	・電気自動車 ・プラグインハイブリッド自動車 ・燃料電池自動車	1) 補助金の交付を受けようとする年度の 4 月 1 日以降に、自ら使用する目的でクリーンエネルギー自動車を購入する個人 2) 初度登録をする時点において、1 年以上市内に住所を有している者 3) クリーンエネルギー自動車の自動車車検証に使用者として記載されている者 4) 市税等（延滞金を含む）の滞納がない者	車体本体価格（税抜き）の 5% 上限は以下の通り ・電気自動車：100,000 円 ・プラグインハイブリッド自動車：100,000 円 ・燃料電池自動車：200,000 円	平成 29 年度 （予定）
	碧南市	スマートハウス設備設置費補助金制度	住宅用次世代自動車充給電設備	個人（市民）	設備 1 基あたり 5 万円、ただし設置費を上限とする	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	刈谷市	低公害車購入費補助事業	燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車 ※事業用のプラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車は、排気量 1800cc 以下に限る。	【個人】 車検証の登録年月日の 6 ヶ月以上前から引き続き市内に住所を有し、刈谷市内を使用の本拠とする低公害車を非営利かつ自ら使用する目的で新車購入した人。（海外からの転入者のうち、海外転出前に市内に住所を有していた者で、通算して 6 ヶ月以上市内に住所を有しているものを含む。） 【事業者】 市内に事務所又は事業所を有し、低公害車を市内の事務所又は事業所において自らの事業の用に供するため購入する事業者。 ※個人、事業者共に市税の滞納がないもの。	・燃料電池自動車 【個人】車両本体価格と一般社団法人次世代自動車振興センターが定める該当車両の基準額との差額に 2/3 を乗じて得た額を、車両本体価格から差し引いた額の 1/10（上限 50 万円） 【事業者】車両本体価格と一般社団法人次世代自動車振興センターが定める該当車両の基準額との差額に 11/12 を乗じて得た額を、車両本体価格から差し引いた額の 1/10（上限 40 万円） ※1,000 円未満の端数金額は切り捨て ・電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 【個人】補助率 1/10（上限 30 万円）※1,000 円未満の端数金額は切り捨て 【事業者】補助額 15 万円 ・天然ガス自動車、ハイブリッド自動車 【個人】【事業者】補助額 5 万円 ※ただし、1 事業者につき 1 年度 1 台まで。	平成 28 年度
		低公害車購入費補助事業（H29 予定）	燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車 ※事業用のプラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車は、排気量 1800cc 以下に限る。	【個人】 車検証の登録年月日の 6 ヶ月以上前から引き続き市内に住所を有し、刈谷市内を使用の本拠とする低公害車を非営利かつ自ら使用する目的で新車購入した人。（海外からの転入者のうち、海外転出前に市内に住所を有していた者で、通算して 6 ヶ月以上市内に住所を有しているものを含む。） 【事業者】 市内に事務所又は事業所を有し、低公害車を市内の事務所又は事業所において自らの事業の用に供するため購入する事業者。 ※個人、事業者共に市税の滞納がないもの。	・燃料電池自動車 【個人】車両本体価格と一般社団法人次世代自動車振興センターが定める該当車両の基準額との差額に 2/3 を乗じて得た額を、車両本体価格から差し引いた額の 1/10（上限 50 万円） 【事業者】車両本体価格と一般社団法人次世代自動車振興センターが定める該当車両の基準額との差額に 11/12 を乗じて得た額を、車両本体価格から差し引いた額の 1/10（上限 40 万円） ※1,000 円未満の端数金額は切り捨て ・電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 【個人】補助率 1/10（上限 30 万円）※1,000 円未満の端数金額は切り捨て 【事業者】補助額 15 万円 ・天然ガス自動車、ハイブリッド自動車 【個人】【事業者】補助額 5 万円 ※ただし、1 事業者につき 1 年度 1 台まで。	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		超小型電気自動車購入費補助事業	搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）の規定による型式認定を取得した第一種原動機付自転車であり、かつ、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の規定による普通自動車に該当するもの。	【個人】 標識交付証明書の交付年月日の 6 か月以上前から引き続き市内に在住し、市内を使用の本拠とする超小型電気自動車を、非営利かつ自ら使用する目的で新車購入した人。 【事業者】 市内に事業所を有し、市内の事業所を使用の本拠とする超小型電気自動車を、自らの事業の用に供する目的で新車購入した事業者。 ※個人、事業者共に市税を滞納していないこと。	補助率 1/10（上限 7 万円） ※1,000 円未満の端数金額は切り捨て ※事業者については 1 年度につき 1 台を限度。	平成 28 年度
		超小型電気自動車購入費補助事業（H29 年度）	搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）の規定による型式認定を取得した第一種原動機付自転車であり、かつ、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の規定による普通自動車に該当するもの。	【個人】 標識交付証明書の交付年月日の 6 か月以上前から引き続き市内に在住し、市内を使用の本拠とする超小型電気自動車を、非営利かつ自ら使用する目的で新車購入した人。 【事業者】 市内に事業所を有し、市内の事業所を使用の本拠とする超小型電気自動車を、自らの事業の用に供する目的で新車購入した事業者。 ※個人、事業者共に市税を滞納していないこと。	補助率 1/10（上限 7 万円） ※1,000 円未満の端数金額は切り捨て ※事業者については 1 年度につき 1 台を限度。	平成 29 年度（予定）
	豊田市	平成 28 年度豊田市エコファミリー支援補助金	・プラグインハイブリッド車 ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・超小型電気自動車 ※当該年度内に新規購入、新車登録された車両であること	個人	① PHV・EV 車両本体価格（税抜き）の 5%(上限 15 万円) 充電設備設置に対して最大 5 万円の上乗せ補助 外部給電設備設置に対して最大 5 万円の上乗せ補助 ② FCV 車両本体価格（税抜き）の 5%(上限 33.5 万円) 外部給電設備設置に対して最大 5 万円の上乗せ補助 ③ 超小型 EV 車両本体価格（税抜き）の 5%(上限 3.5 万円)	平成 28 年度
		平成 29 年度豊田市エコファミリー支援補助金（案）	・プラグインハイブリッド車 ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・超小型電気自動車 ※当該年度内に新規購入、新車登録された車両であること	個人	① PHV・EV 車両本体価格（税抜き）の 5%(上限 15 万円) 充電設備設置に対して最大 5 万円の上乗せ補助 外部給電設備設置に対して最大 5 万円の上乗せ補助 ② FCV 車両本体価格（税抜き）の 5%(上限 33.5 万円) 外部給電設備設置に対して最大 5 万円の上乗せ補助 ③ 超小型 EV 車両本体価格（税抜き）の 5%(上限 3.5 万円)	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		平成 28 年度事業者向け次世代自動車普及促進事業補助金	・プラグインハイブリッド車 ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ※当該年度内に新規購入、新車登録された車両であること ※主に事業者自らが豊田市内で使用する車両で豊田ナンバーであること ※自動車検査証に記載された所有者と使用者が異なる場合は、使用者の住所が豊田市内であること	事業者	車両本体価格（税抜き）の 5%（上限 15 万円） ※PHV・EV を購入した方に限り当該年度に充電設備を設置した場合上乗せ 5 万円の補助 ※当該年度に外部給電設備を設置した場合上乗せ 5 万円の補助	平成 28 年度
		平成 29 年度事業者向け次世代自動車普及促進事業補助金（案）	・プラグインハイブリッド車 ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ※当該年度内に新規購入、新車登録された車両であること ※主に事業者自らが豊田市内で使用する車両で豊田ナンバーであること ※自動車検査証に記載された所有者と使用者が異なる場合は、使用者の住所が豊田市内であること	事業者	車両本体価格（税抜き）の 5%（上限 15 万円） ※PHV・EV を購入した方に限り当該年度に充電設備を設置した場合上乗せ 5 万円の補助 ※当該年度に外部給電設備を設置した場合上乗せ 5 万円の補助	平成 29 年度（予定）
	安城市	次世代自動車購入費補助金制度	EV, PHV, FCV, 超小型 EV	事業者、個人 ※この他詳細の条件あり	1) EV・PHV 車両本体価格が 200 万円以下：10 万円 車両本体価格が 200 万円を超える：15 万円 2) FCV 1 台 50 万円 3) 超小型電気自動車 1 台 4 万円	平成 28 年度
		燃料電池自動車用水素供給設備整備費補助金制度	燃料電池自動車用水素供給設備の整備	1) 平成 27 年度愛知県水素ステーション整備費補助金交付要綱の交付決定を受けた水素供給設備を市内に整備しようとする者 2) 暴力団または暴力団員と密接な関係を有しない者	県補助要綱に基づく補助金の額に 2 分の 1 を乗じて得た額（上限 7,500 万円）	平成 28 年度
		燃料電池自動車用水素供給設備需要創出活動費補助金制度	水素供給設備の運用を通じて行う、潜在的なユーザーに対する広報、需要喚起活動又は水素ステーションの利便性確保に必要な活動	1) 平成 27 年度愛知県水素ステーション需要創出活動費補助金交付要綱に基づく補助金の交付決定を受け、市内に設置された水素供給設備で需要創出活動を行う者 2) 暴力団または暴力団員と密接な関係を有しない者	補助対象活動に係る県補助要綱に基づく補助金の額に 2 分の 1 を乗じて得た額とする。ただし、275 万円又は県補助要綱の規定により補助対象経費として算定された額から県補助額を控除した額のいずれか低い額を限度とする。	平成 28 年度
	西尾市	西尾市低公害車普及促進事業補助金	燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の購入	事業者、個人	電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 1 台につき 100,000 円 燃料電池自動車 1 台につき 300,000 円 1 世帯または 1 法人につき 10 台を限度	平成 28 年度
		西尾市低公害車普及促進事業補助金（H29 予定）	燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の購入	事業者、個人	電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 1 台につき 100,000 円 燃料電池自動車 1 台につき 300,000 円 1 世帯または 1 法人につき 10 台を限度	平成 29 年度（予定）
	稲沢市	稲沢市燃料電池自動車普及促進	燃料電池自動車（FCV）	市内在住の個人または中小企業等で、燃料電池自動車（FCV）を新車購入された方	1 台につき上限 25 万円、予算の範囲内で補助	平成 28 年度

都道府県・市区町村名	補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	稲沢市燃料電池自動車普及促進（H29 予定）	燃料電池自動車（FCV）	市内在住の個人または中小企業等で、燃料電池自動車（FCV）を新車購入された方	1 台につき上限 25 万円、予算の範囲内で補助	平成 29 年度（予定）
	新城市 新城市家庭用次世代自動車導入促進費補助金	初度登録された電気自動車又はプラグインハイブリッド自動車	① 初度登録のあった補助対象自動車を自ら使用する目的で購入するものであること。ただし、割賦販売法（昭和 36 年法律 159 号）に基づく契約により補助対象自動車を購入し、販売者等が該当自動車の所有権を留保する場合は、該当自動車の使用者であること。 ② 初度登録時点で一年以上市内に在住し、市税を完納している者 ③ 同一世帯で過去に同様の補助金を受けていない者	補助対象自動車一台につき、一律 70,000 円	平成 28 年度
	知立市 知立市住宅用地地球温暖化対策設備導入補助金（H29 予定）	・燃料電池自動車 ・電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	次世代自動車を自ら使用する目的で購入し、補助金の交付を受けようとする年度の 4 月 1 日以降に新車登録した者	・燃料電池自動車（FCV）1 台につき 30 万円 ・電気自動車（EV）及びプラグインハイブリッド自動車（PHV）1 台につき 8 万円 ※ただし、充給電設備（V2H）の設置が必要	平成 29 年度（予定）
	尾張旭市 住宅用地地球温暖化対策設備設置費補助金	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車充給電設備	個人	補助対象経費の合計額の 1/4 上限：5 万円	平成 28 年度
	日進市 日進市地球温暖化対策機器設置補助金	電気自動車充給電設備（V2H）	【個人】自ら居住している市内の住宅に設置する者	5 万円/基（定額）	平成 28 年度
	日進市 日進市地球温暖化対策機器設置補助金（H29 予定）	電気自動車充給電設備（V2H）	【個人】自ら居住している市内の住宅に設置する者	5 万円/基（定額）	平成 29 年度（予定）
	田原市 田原市電気自動車等購入補助金	電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池車（FCV）	市民及び市内事業者	車両本体価格に 100 分の 5 を乗じて得た額 上限 5 万円（EV、PHV）、上限 20 万円（FCV）	平成 28 年度
	みよし市 みよし市低公害車普及促進事業補助金	燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、超小型電気自動車	低公害車を自ら使用する目的で購入する個人	車両本体価格の 5% 燃料電池自動車 350 千円 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 150 千円 ハイブリッド自動車、超小型電気自動車 50 千円	平成 28 年度
	みよし市 みよし市低公害車普及促進事業補助金（H29 予定）	燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、超小型電気自動車	低公害車を自ら使用する目的で購入する個人	車両本体価格の 5% 燃料電池自動車 350 千円 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車 150 千円 ハイブリッド自動車、超小型電気自動車 50 千円	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	幸田町	幸田町次世代自動車購入費補助金	次世代自動車（燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車）の導入	町税を滞納していないこと 個人 ① 次世代自動車を自ら使用する目的で新車購入したこと ② 新車登録日の1年以上前から町内に住所を有し、かつ、現に町内に住所を有していること ③ 次世代自動車の自動車検査証に使用者として記載されている者であること 事業者 ① 次世代自動車を自らの事業に使用する目的で新車購入したこと ② 町内に本社又は事業所を有すること ③ 次世代自動車の自動車検査証に使用の本拠として幸田町が記載されていること	・燃料電池自動車 車両本体価格（税抜）の10%（千円未満切捨て） 限度額 個人30万円・事業者15万円 ・電気自動車・プラグインハイブリッド自動車 車両本体価格（税抜）の10%（千円未満切捨て） 限度額 個人10万円、事業者5万円 交付限度台数 当該年度 個人1世帯1台、事業者2台	平成28年度
三重県	川越町	川越町低公害車購入費補助金	電気、天然ガス、メタノール、ハイブリッド自動車の購入	新車登録時点で2年以上町内に住所を有する個人若しくは2年以上町内で同一事業を営む事業者。	車両本体価格から国等が実施する補助金交付制度を使用し、得た額を控除した額の5/100。 上限5万円、千円未満切り捨て	平成28年度
		川越町低公害車購入費補助金（H29 予定）	電気、天然ガス、メタノール、ハイブリッド自動車の購入	新車登録時点で2年以上町内に住所を有する個人若しくは2年以上町内で同一事業を営む事業者。	車両本体価格から国等が実施する補助金交付制度を使用し、得た額を控除した額の5/100。 上限5万円、千円未満切り捨て	平成29年度（予定）
京都府		京都府電気自動車等導入促進対策補助金	電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）	府内のタクシー事業者、レンタカー事業者及び貨物運送事業者（リース導入も含む）	【補助率】 一般社団法人次世代自動車振興センター補助金の1/2（ただし、京都市内の事業者については、京都府及び京都市が協調補助によりそれぞれ1/4を補助。） 【補助限度額】 EVの場合：420千円 （京都市内の場合 210千円） PHVの場合：210千円 （京都市内の場合 105千円）	平成28年度
京都府	京都市	電気自動車等導入促進対策補助金	電気自動車、プラグインハイブリッド車の導入・リース	市内のタクシー・レンタカー・貨物運送事業者	国の補助金交付上限額の1/4 （上限 EV:21万円/台、PHV:10.5万円/台）	平成28年度
		電気自動車等導入促進対策補助金（H29 予定）	電気自動車、プラグインハイブリッド車の導入・リース	市内のタクシー・レンタカー・貨物運送事業者	国の補助金交付上限額の1/4 （上限 EV:21万円/台、PHV:10.5万円/台）	平成29年度（予定）
		電気自動車等用充電設備設置補助金	電気自動車等用充電設備	① 不特定多数の方が利用可能な充電設備を設置する事業者等 ② EV等を用いたカーシェアリングに利用するために共同住宅等に充電設備を設置する事業者等	国の補助金型式一覧に規定される本体価格の1/4 （上限10万円）	平成28年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		電気自動車等充電設備設置補助金（H29 予定）	電気自動車等充電設備	① 不特定多数の方が利用可能な充電設備を設置する事業者等 ② EV 等を用いたカーシェアリングに利用するために共同住宅等に充電設備を設置する事業者等	国の補助金型式一覧に規定される本体価格の 1/4（上限 10 万円）	平成 29 年度（予定）
	舞鶴市	中小企業環境対策設備導入促進補助金（略称：舞グリーン・プラス）	低公害車（事業用に限る）導入の購入・リース ※電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、低排出ガス認定かつ低燃費車	中小企業地球環境対策特別融資（略称：舞グリーン）を利用して設備を導入した市内の中小企業	対象設備の導入費用に 5% を乗じて得た額（千円未満切捨） 補助限度額：100 万円	平成 28 年度
		舞鶴市電気自動車・電力供給設備導入支援補助金	・（電気自動車）一般社団法人次世代自動車振興センターのクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（電気自動車等導入費補助事業）業務実施細則別表 1 に掲げる電気自動車（EV・PHV）のうち、普通自動車、小型自動車又は軽自動車の購入・リース ・（電力供給設備）電気自動車に搭載された駆動用の蓄電池に蓄えられた電気を、住宅の分電盤や家電製品等へ供給する設備で、最大出力が 1500 W 以上のものの導入	下記の条件を全て満たす舞鶴市民 ・主に舞鶴市内で使用すること ・市税の滞納のない者 ・家庭で使用する（事業用は対象外） ・自動車車検証に所有者または使用者として記載されている者	・電気自動車 限度額 15 万円 ・電力供給設備 補助率 1/3 限度額 10 万円	平成 28 年度
大阪府	堺市	スマートハウス化支援事業	○次のいずれかに該当する未使用品のビークル・トゥ・ホームシステム（V2H） ・車載蓄電池から電力を取り出し、分電盤を通じて住宅の電力として使用するために必要な機能を有するもの。 ・国の平成 26 年度補正予算で計上された一般社団法人次世代自動車振興センターが行う次世代自動車充電インフラ整備促進事業において補助対象機器として登録されたもの。なお、国が継続して補助を実施する場合は、その補助対象システムを含む。 ・上記 2 点と同等以上の機能を有すると市長が認めるもの。	次の条件を全て満たし、自ら居住する住宅に、太陽光発電システム及び住宅用エネルギー管理システム（HEMS）と併設する者。 ① 補助対象システム設置に係る領収書等に記載された領収日が補助対象期間に合致していること。 ② 市税に未納がないこと。	設置費の 1/5 又は 15 万円のいずれか少ない額	平成 28 年度
	泉大津市	泉大津市エコハウス認定奨励金	電気自動車（プラグインハイブリッドカー含む）	市民	奨励金 5 万円 電気自動車（プラグインハイブリッドカー含む）を含む本市が定める要件（3 つのエコハウス設備を設置）を満たす家屋を「エコハウス」と認定し、その所有者に対し奨励金を交付する。	平成 28 年度
		泉大津市エコハウス認定奨励金（H29 予定）	電気自動車（プラグインハイブリッドカー含む）	市民	奨励金 5 万円 電気自動車（プラグインハイブリッドカー含む）を含む本市が定める要件（3 つのエコハウス設備を設置）を満たす家屋を「エコハウス」と認定し、その所有者に対し奨励金を交付する。	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
兵庫県		低公害車導入補助事業	低公害車（燃料電池、電気、ハイブリッド（バス・トラックのみ））の購入・リース	民間事業者へ補助する市町	市町補助額の 1/2 （限度額 100 万円）	平成 28 年度
		低公害車導入補助事業（H29 予定）	低公害車（燃料電池、電気、ハイブリッド（バス・トラックのみ））の購入・リース	民間事業者へ補助する市町	市町補助額の 1/2 （限度額 100 万円）	平成 29 年度 （予定）
兵庫県	神戸市	神戸市次世代自動車普及促進補助制度	以下の要件に合致する次世代自動車（CNG 自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車及び燃料電池自動車）。ただし、CNG 自動車及びハイブリッド自動車にあつては、乗用車を除く。 また、電気自動車については、定格出力が 10kW 未満のものを除く。 （1）初度登録時から神戸市内に使用の本拠の位置を置き、当該年度内に新車新規登録し、補助対象事業が完了する車両であること。 （2）主として市内を走行する業務の用に供する車両であること。 （3）国土交通大臣の定めた「低公害車普及促進対策費補助金（交付要綱及び運用方針、ただし地域交通グリーン化事業を除く。）」、又は経済産業大臣の定めた「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金（交付規程及び業務実施細則）」に基づき、補助金の交付を受ける車両であること。	神戸市内に事務所若しくは事業所を有する法人又は個人事業者、あるいは左記事業者に補助対象車両をリース契約により貸出しするリース事業者（ただし、公法人、独立行政法人、国又は地方公共団体が 50%以上出資する法人等を含まない）。 ※リース事業者から使用者への還元方法は、リース期間及びリース料金に均等按分して還元することとし、一括して還元してはならない。	次世代自動車の種別等ごとに、補助金の上限額を設定。	平成 28 年度
	姫路市	電気自動車等導入助成事業	電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車の導入	事業者	電気自動車 10 万円、燃料電池車 20 万円、プラグインハイブリッド自動車 5 万円	平成 28 年度
	尼崎市	グリーンビークル導入補助事業	1 電気自動車 2 プラグインハイブリッド自動車 3 燃料電池自動車	市内に事務所又は事業所を有する個人又は法人、又それらを対象に補助対象車両をリース契約により貸出しするリース事業者 （注）1 公法人、独立行政法人、国又は地方公共団体が 50%以上出資する法人、2 電気事業者（電気自動車を購入する場合に限る。）、3 水素ガス事業者（燃料電池自動車を購入する場合に限る。）、4 自動車製造業者、5 自動車卸売業者、6 自動車小売業者、7 総合リース事業者及び自動車賃貸業者（上記 1～6 に対してリースするために補助対象車両を購入する場合に限る。）	1 電気自動車 25 万円 2 プラグインハイブリッド自動車 15 万円 3 燃料電池自動車 60 万円	平成 28 年度
	西宮市	西宮市エコ・エネルギー設備導入促進補助事業	電気自動車の導入・リース ・電池によって駆動する電動機を原動機として搭載した検査済自動車であること。ただし、HV、PHV、PHEV は除く。 ・リース契約の場合はその契約期間が 4 年以上であること。	申請者（使用者）は所有者と同一人であるか所有者と金銭消費貸借契約又はリース契約を締結している個人又は法人（国又は地方公共団体を除く）又は個人事業者。ただし、自動車の貸与を業とする事業者（リース事業者）は除く。	5 万円（一律）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
	芦屋市	芦屋市低公害車普及促進助成制度	芦屋市内に使用の本拠を置く、次世代自動車（燃料電池自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車（バス及びトラックに限る。））の導入	市内に事務所または事業所を有する個人及び法人	補助率 1/20・上限 10 万円	平成 28 年度
		芦屋市低公害車普及促進助成制度(H29 予定)	芦屋市内に使用の本拠を置く、次世代自動車（燃料電池自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車（バス及びトラックに限る。））の導入	市内に事務所または事業所を有する個人及び法人	補助率(予定) 1/20・上限(予定) 10 万円	平成 29 年度 (予定)
	西脇市	西脇市家庭用創エネ省エネ設備等導入促進事業	○電気自動車受給電設備 ○電気自動車	市内に住所を有する個人	○電気自動車受給電設備 50,000 円 ○電気自動車 100,000 円	平成 28 年度
		西脇市家庭用創エネ省エネ設備等導入促進事業（H29 予定）	○電気自動車受給電設備 ○電気自動車	市内に住所を有する個人	○電気自動車受給電設備 50,000 円 ○電気自動車 100,000 円	平成 29 年度 (予定)
	加西市	加西市電気自動車導入補助金	一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金交付規程第 3 条第 2 号に規定する電気自動車（側車付二輪自動車及び原動機付自転車を除く）であること。	次のいずれかに該当する方 ・加西市に住所を有する個人又は個人事業主であって、市税等を滞納していない者 ・加西市に事務所又は事業所を有する法人であって、市税等を滞納していない者 ・加西市に事務所又は事業所を有するが、加西市に住所を有さない個人事業主であって、市税等を滞納していない者 ・前各号に掲げる者に対して電気自動車を貸与するリース事業者	1 台当たり一律 10 万円	平成 28 年度
	篠山市	篠山市新エネルギー・省エネルギー普及促進補助金（H29 予定）	EV 車（電気自動車）、PHV 車、PHEV 車（プラグインハイブリッド自動車）、FCV 車（燃料電池車）、クリーンディーゼル車	（家庭用） ①自ら居住する市内の住宅又は居住しようとする市内の新築住宅に補助対象事業を実施する方 ②補助金の請求時に、篠山市の住民基本台帳に記録されている方 ③補助金の申請時及び請求時に市税の滞納がない方（自治会等用） 集落の公民館等の活動拠点に補助対象事業を実施する自治会、まちづくり協議会又はこれらの派生団体として市長が認める団体（事業者） ・自ら営業を営み、又は活動する市内の事業所に補助対象事業を実施する個人事業者又は法人 ・補助金の申請時及び請求時に市税の滞納がない者	車両本体購入費・充電ケーブル設置費の 1/10（上限 5 万円）	平成 29 年度 (予定)
奈良県		スマートハウス普及促進事業補助金	電気自動車充給電設備（V2H）	県内に所在する住宅の敷地内に設置する個人等	10 万円（一律）	平成 28 年度
		スマートハウス普及促進事業補助金（H29 予定）	電気自動車充給電設備（V2H）	県内に所在する住宅の敷地内に設置する個人等	10 万円（一律）	平成 29 年度 (予定)
		EV 充電インフラ整備促進事業（H29 予定）	急速充電器設備	道の駅：大塔、十津川村、黒滝、大宇陀、川上、上北山	設置にかかる設計費用に対する補助 一件 50 万円（一律）	平成 29 年度 (予定)

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
奈良県	奈良市	奈良市低公害車タクシー導入促進補助制度	①電気自動車タクシー ②プラグインハイブリッドタクシー ③ハイブリッドタクシー	奈良市内に事務所または事業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者	①1台につき 50 万円上限 ②1台につき 25 万円上限 ③1台につき 10 万円上限	平成 28 年度
	生駒市	生駒市家庭用蓄電システム設置補助金	V2H（ビークル・トゥ・ホーム）システム ・電気自動車等の蓄電池から電力を取り出し、分電盤を通じて住宅の電力として使用するために必要な機能を有するもの ・国の平成 26 年度補正予算において計上された一般社団法人次世代自動車振興センターが行う次世代自動車充電インフラ整備促進事業において補助対象となる充電設備として登録されているもの又は同等以上の機能を有するもの	対象システムを市内の自ら居住する住宅に平成 28 年 4 月 1 日以降に設置した者で、次のいずれかに該当する者 ・対象システムを既存又は新築の住宅へ設置した者 ・対象システムが設置された新築の住宅を購入した者	1 件あたり 5 万円	平成 28 年度
岡山県		業務用車両 EV 転換支援事業補助金	電気自動車	企業等 リース事業者	1 台につき 20 万円	平成 28 年度
岡山県	倉敷市	倉敷市電気自動車等導入促進補助金	1.電気自動車等（電気自動車又はプラグインハイブリッド自動車）の購入・リース 2.電気自動車用充電設備（電気自動車等へ電気を充電するための設備）設置購入・リース	1.次のいずれかに該当するもの ア）交付申請の日前 1 年以上継続して本市に住所を有する個人 イ）本市に事務所又は事業所を有する法人（国又は地方公共団体を除く。）又は個人事業者 ウ）リース業者で、ア）又はイ）の者を対象に電気自動車のリースを行うもの 2.本市において不特定多数の者が利用できる駐車場所に電気自動車用充電設備（未使用品に限る。）を新たに設置する法人（国又は地方公共団体を除く。）、個人事業者若しくは個人又はリース業者でこれらの者を対象に充電設備のリースを行うもの ※1,2 いずれも市税の滞納がないこと	1.電気自動車の購入 ・電気自動車 1 台あたり 20 万円(本体購入費が 20 万円未満の場合は当該購入額) ・上限 20 万円 2.電気自動車用充電設備の設置 ・設置費用（購入費及び設置工事費）から国庫補助を差し引いた額の 1/2（1,000 円未満の端数は切り捨て） ・急速充電設備は上限 20 万円（定格出力が 50 キロワットを超える場合は上限 50 万円）、普通充電設備は上限 10 万円	平成 28 年度
	津山市	津山市超小型電気自動車購入費補助金	超小型電気自動車	市民・市内事業者	1 台あたり上限 7 万円（車両本体価格の 1/2）	平成 28 年度
	総社市	総社市電気自動車導入助成金	電気自動車	登録日から起算して 1 年以上前から引き続き総社市に住所を有する個人または企業	新車 1 台につき 10 万円	平成 28 年度
	備前市	備前市電気自動車導入費補助金	電気自動車	登録日から起算して 1 年以上前から引き続き備前市に住所を有する個人または企業	新車 1 台につき対象経費の 1/2，上限 10 万円	平成 28 年度
	美咲町	美咲町クリーンエネルギー自動車導入促進補助事業	ハイブリッド自動車及び電気自動車(一般社団法人次世代自動車振興センターの補助を受けて購入する新規登録車両)	自ら使用する目的で現に使用している車両を振興センターの補助を受けてクリーンエネルギー自動車へ買い替える者で、購入するクリーンエネルギー自動車車検証に記載されている登録年月日を基準日とし、1 年以上引き続き美咲町に住所を有する者。	振興センターからの補助金の 2 分の 1 に相当する額とし、10 万円を限度とする。	平成 28 年度
広島県	広島市	広島市低公害バス普及促進対策費補助金	CNG バス、優良ハイブリッドバス、電気自動車バス	一般乗合旅客自動車運送事業者	車両本体価格の 8 分の 1 又は通常車両価格との差額の 4 分の 1	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		広島市低公害バス普及促進対策費補助金（H29 予定）	CNG バス，優良ハイブリッドバス，電気自動車バス	一般乗合旅客自動車運送事業者	車両本体価格の 8 分の 1 又は通常車両価格との差額の 4 分の 1	平成 29 年度（予定）
山口県		燃料電池自動車導入促進補助金	燃料電池自動車	燃料電池自動車の購入費補助に係る事業を行う市町	市町が，燃料電池自動車購入者に対して補助した金額の 1/2 以内（限度額 50 万円）	平成 28 年度
山口県	防府市	防府市地球温暖化対策施設等整備資金利子補給金	山口県地球温暖化対策設備等整備資金の融資を受けて，地球温暖化対策施設等（省エネルギー設備，燃料設備の転換，太陽光発電システム(全量売電とするものを除く)，風力発電システム，次世代自動車等温室効果ガス排出量(CO2 換算)が既存設備対比で 10%以上削減できるもの及び屋上緑化，壁面緑化，駐車場緑化，保水性塗装，高反射塗装）の整備等を行う中小企業者等に対し，毎年度，予算の範囲内で利子補給金を交付する。 ※次世代自動車（電気自動車，燃料電池自動車，ハイブリッド自動車〔プラグインハイブリッド自動車を含む〕，クリーンディーゼル自動車，天然ガス自動車，メタノール自動車，LPG 自動車）*新車に限る	中小企業者又は組合	取扱金融機関に対して支払った利子(遅延利子を除く。)のうち年利 1.9 パーセント又は約定利子の年利率のいずれか低い方の割合で計算した額。	平成 28 年度
	周南市	燃料電池自動車等普及促進補助金	1.毎年度，3 月 23 日までに新規購入，新車登録された燃料電池自動車 2.主として市内を走行する車両	1.市内に主たる住居，事務所若しくは事業所を有する個人，法人 2.また上記とリース契約を締結したリース業者	国の定めたクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（業務実施細則）で定める定価と基準額との差額の 3 分の 1 相当額（上限 100 万円）	平成 28 年度
徳島県		燃料電池自動車普及促進事業補助金	燃料電池自動車	県内に事務所若しくは事業所を有する法人(国及び地方公共団体を除く)又は学校教育法(昭和 22 年法律第 26 号)第 1 条に規定する大学及び高等専門学校の設置者。 ・燃料電池自動車を活用し，科学技術の振興，親しむ機会等を創出できる者 ・県が実施する燃料電池自動車に関する普及啓発事業に協力できる者 ・災害時の地域への協力について協定が締結できる者 ・県が実施する燃料電池自動車の利用状況やニーズ把握のための調査に，モニター協力ができる者 ・燃料電池自動車の自動車検査証に使用の本拠地として徳島県内が記載されていること ・県税が滞納されていない者	燃料電池自動車の購入価格と標準車両購入額の差額の 1/3 以内（ただし，1 台当たり 100 万円を上限とする。） ※新車の購入に限る。（平成 29 年 3 月 31 日までに納車が見込めるもの）	平成 28 年度
香川県	高松市	高松市水素供給設備整備事業費補助金	定置式又は移動式の水素供給設備で，平成 28 年度に整備が開始され，年度内に整備が完了し，原則とし商用目的であることなどの要件を満たすものであること。	燃料電池自動車の燃料となる水素を充填するための水素供給設備を整備する者	補助対象経費から経済産業省補助金交付決定額を控除した額に 6 分の 1 を乗じて得た額又は 1,500 万円のいずれか少ない額	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
		高松市太陽光発電システム等設置費補助金	次世代自動車の充給電設備（電気自動車又はプラグインハイブリッド自動車の充電及び当該電気自動車等から住宅への電力の供給を行うシステム）の導入 ※なお、太陽光発電システムと併設するときのみ補助対象	市内に住民票を有している個人	一律 5 万円	平成 28 年度
愛媛県	宇和島市	宇和島市新エネルギー設備等導入費補助金（電気自動車）	4 輪の電気自動車（燃料電池自動車を含む） 自家用車として登録された新車で、かつリース車でないこと。 また、車検証に記載されている、使用の本拠の位置が当市内であること。	住民登録のある個人で世帯員全員が市税を滞納していないこと。購入者・所有者・使用者が同一であること。	一律 5 万円/台	平成 28 年度
		宇和島市新エネルギー設備等導入費補助金（電気自動車）（H29 予定）	4 輪の電気自動車（燃料電池自動車を含む） 自家用車として登録された新車で、かつリース車でないこと。 また、車検証に記載されている、使用の本拠の位置が当市内であること。	住民登録のある個人で世帯員全員が市税を滞納していないこと。購入者・所有者・使用者が同一であること。	一律 5 万円/台	平成 29 年度（予定）
	愛南町	新エネルギー等導入促進補助金	クリーンエネルギー自動車（電気自動車・プラグインハイブリッド車・クリーンディーゼル車）	自家用車を購入しようとする町民	電気自動車・プラグインハイブリッド車・クリーンディーゼル車については国の補助金の額と同額又は 20 万円のいずれか低い額。燃料電池自動車については、上限 50 万円	平成 28 年度
福岡県		福岡県水素ステーション整備費補助金	県内に設置される水素ステーションの整備に要する経費 ・商用を目的とするもの ・70 メガバスカルの燃料電池自動車に 5 キログラムの水素を 3 分程度で充填可能な能力を持つ、定置式のものであること	事業者	定額、上限 4,400 万円	平成 28 年度
福岡県	北九州市	北九州市燃料電池自動車導入補助金	燃料電池自動車（FCV）の導入・リース	市内に事業所が所在する法人、又は前記法人に貸与するリース事業者	一般社団法人次世代自動車振興センターが定めるクリーンエネルギー自動車等導入補助金交付規定に基づき算出する補助金交付額に 2 分の 1 を乗じた額。ただし、1 台あたり 100 万円を限度とする。	平成 28 年度
	福岡市	福岡市次世代自動車普及促進事業補助金	1) 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の導入・リース 2) 一般の利用に供する急速充電設備の設置	1) 市税の滞納がなく、福岡市内に 1 年以上継続して住民登録している個人や、本店を有する法人 2) 駐車スペースが 5 台以上ある福岡市内駐車場を管理または所有している市税の滞納がない者	1) EV：車両本体価格の 1/20 で上限 10 万円 PHV：車両本体価格の 1/20 で上限 5 万円 2) 急速充電設備：設備購入費とその設置に必要な工事費等の 1/2 で上限 20 万円 普通充電設備・充電コンセント：設備購入費とその設置に必要な工事費等の 1/2 で上限 10 万円	平成 28 年度
	行橋市	次世代自動車等導入補助	プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車の購入	個人（市民）、法人	車両本体価格の 3%、5% 1 台あたり上限（10 万円、15 万円）	平成 28 年度
		集合住宅用電気自動車充電器購入補助金	充電器本体の購入（普通充電器、急速充電器）	集合住宅（10 戸以上）を所有する法人又は個人事業者	1/2 以内（限度額：急速 20 万円、普通 5 万円）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
長崎県	西海市	西海市地球温暖化防止対策導入支援事業補助金	補助金の対象となる「電気自動車」とは、西海市内に使用の本拠を置く、搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 58 条に規定する自動車検査証に該当自動車の燃料が「電気」であることが記載されているものであり、かつ、クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金を受けられる急速充電対応の四輪以上の国産自動車で一般に販売されている未使用のもの。 対象車に対する補助金の交付は、同年度中に 1 台とする。ただし、市長が特に必要があると認めた場合は、この限りでない。	次の要件を満たす者とする。 (1) 個人の場合は、市内に 1 年以上在住する者。 法人の場合は、市内に 1 年以上事業所又は事務所を有する者。（割賦販売契約等により車両購入する場合にあつて、販売者等が当該車両の所有権を留保する場合は、当該車両の使用者であること。リース車輛による使用は対象外とする。） (2) 市内に保管場所がある者 (3) 市税に滞納がない者 (4) 購入後、使用状況の調査等に協力ができる者 (5) 使用する電気自動車には、市が定める表示ができる者	補助金の額は、国の補助金相当額の 2 分の 1 以内額とする。 補助金の額は、15 万円を上限とする。	平成 28 年度
		西海市地球温暖化防止対策導入支援事業補助金	補助金の対象となる「電気自動車充電器設備」とは、次の各号に定める要件を満たすものとする。 (1) 「電気自動車充電器設備（普通充電器）」とは、一般家庭用電源と同じ交流電源で電気自動車等に充電するための設備をいい、国産で一般に販売されている未使用のもの (2) 「電気自動車充電器設備（急速充電器）」とは、一般用電気工作物（電気事業法（昭和 39 年法律第 170 号）第 38 条第 1 項に適合する充電設備）であつて、電気自動車に充電するための設備（充電コネクタ、ケーブルその他の装備一式を備えた設備に限り、機器本体以外の部分を除く。）で、商用電源から充電用の直流電力を作り出す電源装置及び電池の充電を制御する機能を共に有する定格出力 10kW 以上のものをいい、次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金を受けられる国産で一般に販売されている未使用のもの 対象設備に対する補助金の交付は、同年度中に 1 設備とする。ただし、市長が特に必要があると認めた場合は、この限りでない。	補助金の交付対象者は、次の要件を満たす者とする。 (1) 個人の場合は、市内に 1 年以上在住する者。 法人の場合は、市内に 1 年以上事業所又は事務所を有する者 (2) 市税の滞納がない者	補助金の額は、次に掲げる額とし、太陽光発電設備で発電した電力を活用する施設は、更に 1 万円を上乗せする。 (1) 普通充電器は、充電設備機器本体のみの金額（消費税を抜いた額をいう。）の 10 分の 1 以内額とする。この場合において、補助金の額の上限額は、3 万円とする。 (2) 急速充電器は、国の補助金相当額の 10 分の 1 以内額とする。この場合において、補助金の額の上限額は、9 万円とする。	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
大分県	大分市	大分市燃料電池自動車導入推進事業補助金	燃料電池自動車の導入・リース	【次のいずれかに該当する者】 ①燃料電池自動車を購入し、自ら使用する個人であって、燃料電池自動車の新規登録をした時点において、市内に 1 年以上引き続き居住しており、かつ市税を滞納していないもの ②燃料電池自動車を購入し、自ら使用する法人または個人事業者であって、燃料電池自動車の新規登録をした時点において、市内に 1 年以上引き続き事業所を有しており、かつ、市税を滞納していないもの ③燃料電池自動車を購入し、4 年以上の期間を定めたリース契約等により次に掲げるものに使用させるリース事業者であって、市税を滞納していないもの ア．燃料電池自動車を新規登録した時点において、市内に 1 年以上引き続き居住している個人であって、市税を滞納していないもの イ．燃料電池自動車を新規登録した時点において、市内に 1 年以上引き続き事業所を有している法人等であって、市税を滞納していないもの	1 台あたり 50 万円（一律）	平成 28 年度
		大分市燃料電池自動車導入推進事業補助金（H29 予定）	燃料電池自動車の導入・リース	【次のいずれかに該当する者】 ①燃料電池自動車を購入し、自ら使用する個人であって、燃料電池自動車の新規登録をした時点において、市内に 1 年以上引き続き居住しており、かつ市税を滞納していないもの ②燃料電池自動車を購入し、自ら使用する法人または個人事業者であって、燃料電池自動車の新規登録をした時点において、市内に 1 年以上引き続き事業所を有しており、かつ、市税を滞納していないもの ③燃料電池自動車を購入し、4 年以上の期間を定めたリース契約等により次に掲げるものに使用させるリース事業者であって、市税を滞納していないもの ア．燃料電池自動車を新規登録した時点において、市内に 1 年以上引き続き居住している個人であって、市税を滞納していないもの イ．燃料電池自動車を新規登録した時点において、市内に 1 年以上引き続き事業所を有している法人等であって、市税を滞納していないもの	1 台あたり 50 万円（一律）	平成 29 年度（予定）

都道府県・市区町村名		補助制度の名称	補助対象（車両・燃料供給施設等）	補助対象者	補助率・補助限度額等	更新年度
鹿児島県		鹿児島県屋久島電気自動車普及促進支援事業補助金	電気自動車の導入・リース (1) 電池によって駆動される電動機を原動機とすること。 (2) 初度登録前のものであること。 (3) 自動車検査証に記載される所有者又は使用者の氏名若しくは名称が補助事業者であること。 (4) 屋久島内に使用の本拠を設定し、屋久島でのみ使用するものであること。 (5) リース事業者にあつては、県からの補助金相当額分を反映した貸与料金の設定がなされていること。	(1)屋久島に居住している個人 (2)屋久島に事業所を有している法人及び個人事業者 (3)(1),(2)に該当する者に電気自動車を貸与するリース事業者	搭載された蓄電池容量（クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金業務実施細則で定められている車両ごとのバッテリー容量）に1kWh当たりの補助単価30千円を乗じた額 （上限額100万円/台）	平成28年度
鹿児島県	鹿児島市	電気自動車普及促進事業補助金	新たに購入する乗車定員4人以上の電気自動車（新車に限る）	自ら使用する目的で購入し、補助金交付申請日及び交付日に鹿児島市内に住所を有している個人又は事業所を有し、当該車両の使用の本拠を市内に置く法人で市税を滞納していないこと。	電気自動車1台につき10万円 ※一個人または法人につき、単年度当たり1台を限度	平成28年度
	薩摩川内市	地球にやさしい環境整備事業補助金	クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金に応募し、採択事業者から補助金の交付確定通知書を受領したもので、超小型モビリティ、乗車定員4人以上である初年度登録した電気自動車およびプラグインハイブリッド自動車	薩摩川内市に住所を有し、自ら使用するために当該車両を購入した方（個人・法人）	・プラグインハイブリッド自動車又は電気自動車： 国の補助額の1/3の額(1,000円未満切捨て)で、上限額30万円 ・超小型モビリティ： 国補助金の額と同額、上限7万円	平成28年度
			電気自動車等充電設備であつて、次世代自動車充電インフラ整備促進事業費補助金の補助事業者が実施する補助事業の対象となっているもの	薩摩川内市に事務所を有する法人又は個人事業者	国の補助金額の1/2の額、上限50万円(1,000円未満切捨て)	平成28年度
	霧島市	霧島市低公害車導入費補助金	一般社団法人次世代自動車振興センターのクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金交付規程により補助を受けて購入した電気自動車・プラグインハイブリッド車で、使用の本拠の位置が当市内にあること。	本市に住所を有する個人、法人等で本市に住所を有する者(住所を有することになった日から1年以上住民であること)	採択事業者が実施する低公害車導入費補助金の額が10万円以上100万円未満のときは10万円とし、100万円を超えるときはその額の10分の1に相当する額(1,000円未満の端数があるときは、これを切り捨てた額。ただし、限度額を40万円とする)。	平成28年度
沖縄県	糸満市	糸満市クリーンエネルギー導入促進事業補助金	・電気自動車(経済産業省の「クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金」の補助対象車両(側車付軽二輪、原付四輪、原付二輪を除く) ・電気自動車充電器 電気自動車への充電および電気自動車から住宅への電力の供給が可能な機器で、かつ、経済産業省の「次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金」の対象として承認されている機器	糸満市住民及び転入予定者（除く法人）	一律 50,000円	平成28年度
	宮古島市	宮古島市電気自動車等導入補助金（H29 予定）	電気自動車またはプラグインハイブリッド自動車 ※ 燃料電池自動車、ハイブリッド車、二輪車は除く	市民及び市内に本拠のある法人	定額（上限10万円）	平成29年度（予定）

出典：次世代自動車ガイドブック 2016-2017

表 3－3 地方公共団体による融資制度整理

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
北海道		中小企業総合振興資金（ライフステージ対応資金 ステップアップ貸付（政策サポート））	環境への負荷を低減させる施設等（次世代自動車、低公害車、燃料供給施設等）を導入するための事業資金	道内の中小企業者等	融資限度額 1 億円 融資利率 ・ 固定金利 3 年以内 年 1.2% 5 年以内 年 1.4% 7 年以内 年 1.6% 10 年以内 年 1.8% ・ 変動金利 1.2%（※） （※融資期間 3 年超の場合に限る） 融資期間 10 年以内（うち据置 1 年以内） 資金使途 事業資金	平成 28 年度
北海道	旭川市	旭川市中小企業振興資金「経営革新・販路拡大等支援融資」	省エネルギーに資する施設や新エネルギー等を使用する施設又は環境への負荷を軽減させる施設等を導入するための事業資金 （例：低公害車の導入、燃料供給施設の設置）	市内の中小企業者等	融資限度額 2,000 万円 融資利率 5 年以内 年 1.9% 7 年以内 年 2.2% 融資期間 7 年以内（据置 1 年以内） 信用保証料補助 50% 利子補給 年 1.0%相当額	平成 28 年度
	苫小牧市	中小企業環境保全施設資金	低公害車（電気自動車、ハイブリッド車、天然ガス車、LP ガス車等）の導入経費及びその燃料供給施設設置経費	市内に独立した事業所を所有し、1 年以上同一事業を営み、かつ、市税（市民税・固定資産税）を完納している中小企業及び関係法令により設立許可を受けた組合。	○設備資金・移転資金 限度額 3,000 万円以内 期 間 10 年以内（据置 1 年以内） 利 率 年 1.1% ○低公害車導入資金 限度額 2,000 万円以内 期 間 10 年以内（据置 1 年以内） 利 率 年 1.1%	平成 28 年度
宮城県		環境安全管理対策資金	事業用の電気自動車、メタノール自動車等及びディーゼル微粒子除去装置等の導入	県内に事業所を有する中小企業者	融資利率 年 1.9% 保証料率 年 0.6%以下 融資限度額 5,000 万円（設備資金） 融資期間 7 年以内（うち据置 1 年以内）	平成 28 年度
宮城県	仙台市	地域産業活性化融資（環境保全促進資金）	① 事業用の電気自動車等の低公害車の導入 ② ディーゼル車の排出ガスによる大気汚染の防止を図るための装置の装着	中小企業者及び事業協働組合	融資限度額 1 億円 利率 1.0% 返済期間 12 年以内	平成 28 年度
福島県		福島県環境創造資金融資制度	① 低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車）（新車購入に限る。） ② 電気自動車用充電設備、天然ガス自動車用燃料供給設備、メタノール自動車用燃料供給設備 ③ ディーゼル車に対するディーゼル微粒子除去装置の装着 ④ その他知事が特に必要と認める施設	① 県内に工場又は事業場を有し、引き続き同一の事業を 1 年以上営んでいる ② 中小企業者、組合又は農業を営む方であって ③ 自己資金のみでは、環境保全施設等の整備などの環境保全対策を行うことが困難であると認められる方	融資額 3,000 万円以内 利率 年 1.3% 融資期間 7 年以内 （融資を受けてから 1 年間の据置期間を含む。） 返済方法 元金均等の年賦又は月賦返済	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
栃木県		環境保全資金（H29 予定）	指定低公害車購入又は低公害車用燃料供給施設整備	事業者	融資利率 1.6% 融資限度額 所要経費の 90%以内、100 万円以上 1 億円以下 融資期間 融資額が 1,000 万円以上の場合 10 年以内 融資額が 1,000 万円未満の場合 7 年以内	平成 29 年度（予定）
栃木県	宇都宮市	中小企業設備資金	低公害車の購入 低公害車用燃料供給設備の整備	事業者	限度額 1 企業 年度間 3000 万円 1 団体 1 億円 融資期間・利率 5 年以内（据置期間 1 年以内）年利 1.8% 10 年以内（据置期間 1 年以内）年利 2.0% 15 年以内（据置期間 1 年以内）年利 2.3%	平成 28 年度
群馬県		群馬県環境生活保全創造資金（低公害車導入整備資金）	電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車又は低公害車用燃料供給設備	県内に工場若しくは事業所等を有する中小企業者及び中小企業団体が県税を完納している者のうち、自己資金によっては資金の調達が困難な者。（ただし、低公害車の購入については、環境 GS 企業に限る。）	融資利率： 保証付き責任共有制度対象外 年 1.5%以内 保証付き責任共有制度対象 年 1.6%以内 保証なし 年 1.9%以内 融資限度額：1 億円 融資期間：10 年（うち据置 1 年）以内	平成 28 年度
		群馬県環境生活保全創造資金（低公害車導入整備資金）（H29 予定）	電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車又は低公害車用燃料供給設備	県内に工場若しくは事業所等を有する中小企業者及び中小企業団体が県税を完納している者のうち、自己資金によっては資金の調達が困難な者。（ただし、低公害車の購入については、環境 GS 企業に限る。）	融資利率： 保証付き責任共有制度対象外 年 1.3%以内 保証付き責任共有制度対象 年 1.4%以内 保証なし 年 1.7%以内 融資限度額：1 億円 融資期間：10 年（うち据置 1 年）以内	平成 29 年度（予定）
群馬県	高崎市	環境改善資金	事業用の低公害車（電気自動車、メタノール車、天然ガス車、ハイブリッド車など）の購入に要する資金（乗用車両を除く）	市内に本店または主たる事業所を有し、市内で 1 年以上同一事業を営んでいる中小企業者または中小企業団体	融資限度額 設備資金 1 億円 運転資金 2,000 万円 （両資金あわせて 1 億円） 融資利率 年 1.3%以内 （信用保証付は 0.9%以内） 融資期間 設備資金 10 年以内 （融資後 2 年以内据置可） 運転資金 8 年以内 （融資後 2 年以内据置可）	平成 28 年度
埼玉県		埼玉県環境みらい資金融資	①電気自動車用急速充電設備の設置 ②天然ガス自動車用充電設備の設置 ③燃料電池自動車用充電設備の設置	県内で 1 年以上事業を営んでいる事業者	【融資限度額】1 億 5,000 万円 （10 万円以上・10 万円未満切り捨て） 【融資利率】 年 0.40%（0.10%）以内・固定金利 ※（ ）内は信用保証を付した場合 【返済期間】 融資額が 3,000 万円超の場合：10 年以内（大企業は 7 年以内） 融資額が 3,000 万円以内の場合：7 年以内	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
千葉県		中小企業振興資金（環境保全資金）	低公害車の導入，低公害車燃料等供給設備の設置，粒子状物質減少装置の装着，エコドライブ管理装置の設置 等	県内で事業を行う中小企業及び創業者	融資限度額：5000 万円 融資利率：借入期間 3 年以下 1.4% 3 年超～5 年以下 1.6% 5 年超～7 年以下 1.8% 7 年超 2.0% 融資期間：10 年以内（割賦償還。据置期間 1 年以内を含む）	平成 28 年度
東京都		東京都環境保全資金融資あっせん	指定低公害・低燃費車への買換え	都内に事務所を有する中小企業，個人事業者	融資利率：受付時の長期プライムレート以内 融資限度額：1 億円/1 企業 融資期間：7 年以内 補助率：利子補助：1/2 信用保証料補助：2/3	平成 28 年度
		東京都環境保全資金融資あっせん（H29 予定）	指定低公害・低燃費車への買換え	都内に事務所を有する中小企業，個人事業者	融資利率：受付時の長期プライムレート以内 融資限度額：1 億円/1 企業 融資期間：7 年以内 補助率：利子補助：1/2 信用保証料補助：2/3	平成 29 年度（予定）
東京都	千代田区	千代田区商工融資あっせん制度（地球温暖化・環境対策特別資金）	プラグインハイブリッド車・電気自動車への買い換え	区内中小企業者・個人事業主で，区内に本店登記（法人の場合）または主たる事業所（個人事業主の場合）があり，営業の実態が区内で 1 年以上ある事。	融資限度額：1,000 万円 融資利率：2.0%以下 利子補給：区民 1.7% 区民以外 0.6% 本人負担：区民 0.3% 以下 区民以外 1.4%以下 融資期間：7 年以内	平成 28 年度
	中央区	中央区商工業融資設備資金（公害）	低公害車の導入・アスベスト除去等公害防止にかかる設備資金	・中央区内の同一場所で同一事業を営んでいる中小企業者 ・法人の場合は中央区に登記のある中小企業者 ・税金を滞納していないこと ・保証協会の対象業種 上記該当の事業者が公害防止設備を導入する場合	借受人融資利率：年 0.4%(※0.3%) 限度額：3,000 万円 返済期間：9 年以内（据置 6 か月を含む） 保証料補助：全額 ※中央区版二酸化炭素排出抑制システム認証取得事業所等，優遇利率適用事務所に対して負担利率を軽減	平成 28 年度
	港区	環境対策融資	① 東京都の「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に該当する車両等（乗用車は対象外） ② 急速充電設備・普通速充電設備設置費用	区内中小企業者	融資限度額：2,000 万円以内 本人負担額：0.1% 貸付期間：7 年以内	平成 28 年度
	新宿区	環境保全資金	東京都指定の低公害・低燃費車購入のための設備資金	区内中小企業者	融資限度額 500 万円 融資利率 年 2.1%以下 利子補給 年 1.4%以下 借受者負担金利 年 0.7%以下 融資期間 5 年以内 （うち据置期間 6 か月以内）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
	文京区	地球温暖化等環境対策資金	東京都の指定する低公害車の購入, 既成の自動車に東京都の指定する公害を防止する設備を設置	区内事業者（条件あり）	融資限度額：1500 万円 （代表者が区民の場合 1800 万円） 契約利率：年 1.7% 利子補給：年 1.4% 実質利率：年 0.3% 返済期間：84 か月（7 年）以内 元金据置 6 か月以内を含む	平成 28 年度
		地球温暖化等環境対策資金（H29 予定）	東京都の指定する低公害車の購入, 既成の自動車に東京都の指定する公害を防止する設備を設置	区内事業者（条件あり）	融資限度額：1500 万円 （代表者が区民の場合 1800 万円） 契約利率：年 1.7% 利子補給：年 1.4% 実質利率：年 0.3% 返済期間：84 か月（7 年）以内 元金据置 6 か月以内を含む	平成 29 年度（予定）
	台東区	環境改善資金	「九都県市指定低公害車」に認定された事業用エコカーの購入または買い替え	長期事業資金対象者 ※区内に主たる事業所を有する（法人は営業の本拠かつ本店登記）こと、区内で1年以上、同一場所で同一事業を営んでおり、今後も区内で事業を続けること。信用保証協会の対象業種であること。所得税（法人税）、事業税等を完納していること。	・融資限度額 1,500 万円 ・融資利率 2.2%以内 ・利子補助 1.9%以内 ・本人負担 0.3% ・返済期間 700 万円以内 7 年以内 （内据置 12 か月以内） 700 万円超 9 年以内 （内据置 12 か月以内） ・信用保証料 全額補助	平成 28 年度
		環境改善資金（H29 予定）	「九都県市指定低公害車」に認定された事業用エコカーの購入または買い替え	長期事業資金対象者 ※区内に主たる事業所を有する（法人は営業の本拠かつ本店登記）こと、区内で1年以上、同一場所で同一事業を営んでおり、今後も区内で事業を続けること。信用保証協会の対象業種であること。所得税（法人税）、事業税等を完納していること。	・融資限度額 1,500 万円 ・融資利率 2.2%以内 ・利子補助 1.9%以内 ・本人負担 0.3% ・返済期間 700 万円以内 7 年以内 （内据置 12 か月以内） 700 万円超 9 年以内 （内据置 12 か月以内） ・信用保証料 全額補助	平成 29 年度（予定）
	江東区	環境保全対策資金	次のいずれかに該当する種目（中古車を除く） （1）電気自動車 （2）天然ガス自動車 （3）ハイブリッド・プラグインハイブリッド自動車 （4）東京都指定公害車であること。	区内中小企業(事業者・個人)	融資額 1,250 万円以内 年利 2.1%のうち本人負担 1.0%(区補助 1.1%) 信用保証料補助 返済期間は 6 年以内（措置期間 12 ヶ月を含む）	平成 28 年度
	品川区	品川区融資あつ旋環境対策資金	低公害車の導入	区内中小企業者および個人事業者	融資限度額 1,500 万円 融資利率 年 1.9% 利子補給 年 1.6% 借受者負担金利 年 0.3% 融資期間（うち据置月数） 7 年以内（6 か月） 保証料補助率 2/3	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
	目黒区	中小企業資金融資	融資あっせん申込日に、九都県市あおぞらネットワーク指定する低公害車の購入（中古は対象外）	区内中小企業者(条件あり)	融資限度額 2,000 万円以内 融資利率 1.8%以内 利子補給 0.8% 借受者負担金利 1.0%以内 融資期間 7 年以内（措置 6 ヶ月含む）	平成 28 年度
		中小企業資金融資（H29 予定）	融資あっせん申込日に、九都県市あおぞらネットワーク指定する低公害車の購入（中古は対象外）	区内中小企業者(条件あり)	融資限度額 2,000 万円以内 融資利率 1.8%以内 利子補給 0.8% 借受者負担金利 1.0%以内 融資期間 7 年以内（措置 6 ヶ月含む）	平成 29 年度（予定）
		小規模企業資金融資	融資あっせん申込日に、九都県市あおぞらネットワーク指定する低公害車の購入（中古は対象外）	区内中小企業者(条件あり)	融資限度額 1,000 万円以内 融資利率 1.8%以内 利子補給 1.4% 借受者負担金利 0.4%以内 融資期間 7 年以内（措置 6 ヶ月含む）	平成 28 年度
		小規模企業資金融資（H29 予定）	融資あっせん申込日に、九都県市あおぞらネットワーク指定する低公害車の購入（中古は対象外）	区内中小企業者(条件あり)	融資限度額 1,000 万円以内 融資利率 1.8%以内 利子補給 1.4% 借受者負担金利 0.4%以内 融資期間 7 年以内（措置 6 ヶ月含む）	平成 29 年度（予定）
		小口零細企業資金融資	融資あっせん申込日に、九都県市あおぞらネットワーク指定する低公害車の購入（中古は対象外）	区内中小企業者(条件あり)	融資限度額 1,250 万円以内(信用保証協会の保証付融資の残高を合わせて 1,250 万円の範囲内) 融資利率 1.8%以内 利子補給 1.4% 借受者負担金利 0.4%以内 融資期間 7 年以内（措置 1 年含む）	平成 28 年度
		小口零細企業資金融資（H29 予定）	融資あっせん申込日に、九都県市あおぞらネットワーク指定する低公害車の購入（中古は対象外）	区内中小企業者(条件あり)	融資限度額 1,250 万円以内(信用保証協会の保証付融資の残高を合わせて 1,250 万円の範囲内) 融資利率 1.8%以内 利子補給 1.4% 借受者負担金利 0.4%以内 融資期間 7 年以内（措置 1 年含む）	平成 29 年度（予定）
	世田谷区	世田谷区 中小企業融資あっせん制度 省エネルギー対策資金	エコカー（EV 車・ハイブリッド車・LPG 車・CNG 車） 九都県市あおぞらネットワーク指定公害車（EV 車と合わせて購入・設置する充電設備を含む）	区内の中小企業者（法人・個人）及び組合等（要件あり）	限度額：2,000 万円以内 融資利率：年 2.2% 利用者負担利率：年 0.3% 利子補給利率：年 1.9% 返済期間：7 年以内（措置 6 か月以内を含む）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
	渋谷区	渋谷区中小企業事業資金融資 あっせん制度（低公害車特別 資金）	東京都指定低公害車（電気自動車、天然ガ ス車、ハイブリッド車、低排出ガス認定車、 国の排出ガス最新規制に適合したディー ゼル車等）の購入資金	区内に主たる事業所及び本店の登記を有 し、区内で同一事業を一年以上営んでい る法人又は個人。ただし区内に引続き一 年以上住所を有し、区外に事業所を有す る個人事業者を含む。	融資限度額：1,000 万円以内 融資利率：年 1.7% 利子補給：年 1.3% 借受人負担：年 0.4% 貸付期間：7 年以内 ※ 営業に供するための自家用自動車は、400 万円を限度とする。	平成 28 年度
	荒川区	荒川区中小企業融資制度（環 境保全対策融資）	低公害車の購入に要する経費	中小企業者	融資限度額 1,500 万円 融資率 年利 1.9% （本人負担 0.9 区負担 1.0） 信用保証料 区全額負担 返済期間 7 年以内	平成 28 年度
		荒川区中小企業融資制度（環 境保全対策融資）（H29 予定）	低公害車の購入に要する経費	中小企業者	融資限度額 1,500 万円 融資率 年利 1.9% （本人負担 0.9 区負担 1.0） 信用保証料 区全額負担 返済期間 7 年以内	平成 29 年度 （予定）
	練馬区	地球温暖化等環境対策特別貸 付	低公害車 ① 電気自動車 ② 天然ガス自動車 ③ ハイブリッド車 ④ 燃料電池自動車 ⑤ 九都市県おおぞらネットワークで指定 低公害車	区内中小企業者（条件あり）	融資限度額 設備資金 500 万円 融資利率 2.0% 利子補給 1.8% 利用者負担金利 0.2% 営業用普通乗用車購入の場合、設備資金上限 は 250 万円 個人タクシー購入の場合、設備資金上限は 400 万円で貸付期間は 4 年以内 信用保証料補助 半額を補助	平成 28 年度
		地球温暖化等環境対策特別貸 付（H29 予定）	低公害車 ① 電気自動車 ② 天然ガス自動車 ③ ハイブリッド車 ④ 燃料電池自動車 ⑤ 九都市県おおぞらネットワークで指定 低公害車	区内中小企業者（条件あり）	融資限度額 設備資金 500 万円 融資利率 2.0% 利子補給 1.8% 利用者負担金利 0.2% 営業用普通乗用車購入の場合、設備資金上限 は 250 万円 個人タクシー購入の場合、設備資金上限は 400 万円で貸付期間は 4 年以内 信用保証料補助 半額を補助	平成 29 年度 （予定）
	葛飾区	環境・省エネルギー対策資金 融資	低公害車の導入資金 ・東京都指定低公害車の購入費（買換に限 る） ハイブリッド自動車、電気自動車、天然ガ ス自動車、メタノール自動車など ・上記車両用の燃料供給設備の導入費（供 給燃料は、電気・天然ガス・メタノール に限る。）	区内に事務所を有し、1 年以上同一場所で 事業を営んでいる中小企業、個人事業者	融資利率：2.1% 融資限度額：2,000 万円 3,5,7 ナンバーの車両（タクシー は除く）は 1 台につき 500 万円 が融資申込額の上限。 融資期間：8 年以内 補助率 利子補給：1.6% 信用保証料補助：30 万円	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
		環境・省エネルギー対策資金 融資（H29 予定）	低公害車の導入資金 ・東京都指定低公害車の購入費（買換に限る） ハイブリッド自動車，電気自動車，天然ガス自動車，メタノール自動車など ・上記車両用の燃料供給設備の導入費（供給燃料は，電気・天然ガス・メタノールに限る。）	区内に事務所を有し，1 年以上同一場所で事業を営んでいる中小企業，個人事業者	融資利率：2.1% 融資限度額：2,000 万円 3,5,7 ナンバーの車両（タクシーは除く）は 1 台につき 500 万円が融資申込額の上限。 融資期間：8 年以内 補助率 利子補給：1.6% 信用保証料補助：30 万円	平成 29 年度 （予定）
	小金井市	小金井市小口事業資金融資 あっせん制度	地球温暖化対策や公害防止対策等の快適環境実現のための，営業用の低公害車両の購入	市内中小企業者（法人，個人） ※条件あり。	限度額：200 万円 融資利率：1.975% 利子補給：1.175% 借受人負担金利：0.8% 融資期間：7 年以内 ＊平成 27 年 10 月現在 ＊融資利率，利子補給，借受人負担金利は変動性	平成 28 年度
		小金井市小口事業資金融資 あっせん制度（H29 予定）	地球温暖化対策や公害防止対策等の快適環境実現のための，営業用の低公害車両の購入	市内中小企業者（法人，個人） ※条件あり。	限度額：200 万円 融資利率：1.975% 利子補給：1.175% 借受人負担金利：0.8% 融資期間：7 年以内 ＊平成 27 年 10 月現在 ＊融資利率，利子補給，借受人負担金利は変動性	平成 29 年度 （予定）
	羽村市	中小企業環境配慮事業資金融資 制度	ハイブリッド，クリーンディーゼル，天然ガス自動車，電気自動車，燃料電池自動車	中小企業基本法における中小企業者	限度額：1,000 万円 償還期間：7 年（84 回）以内（据置 6 ヶ月含む） 償還方法：元金均等月賦返済 利率：1.6%（本人負担 0.64%） 利子補給：年利 0.96% 信用保証料補助：2 分の 1 又は 200,000 円のいずれか低い方	平成 28 年度
		中小企業振興及び環境配慮資金 融資制度(H29 予定)	・ハイブリッド，クリーンディーゼル，天然ガス自動車，電気自動車，燃料電池自動車 ・EV，PHV，FCV，NGV の駆動に必要なエネルギーを供給する設備	中小企業基本法における中小企業者	限度額：3,000 万円 償還期間：10 年（120 回）以内（据置 6 ヶ月含む） 償還方法：元金均等月賦返済 利率：1.2%（本人負担 0.24%） 利子補給：10 分の 8 信用保証料補助：2 分の 1 又は 200,000 円のいずれか低い方	平成 29 年度 （予定）
神奈川県		神奈川県中小企業制度融資フ ロンティア資金	電気自動車や燃料電池自動車及び電気自動車の充電設備	県内で原則 1 年以上同一事業を営んでいる中小企業者又は協同組合等	融資利率 年 2.1%以内（固定） 融資限度額 8000 万円 （協同組合等は 1 億 2000 万円） 融資期間 設備資金：1 年超 10 年以内	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
神奈川県	横浜市	横浜市中小企業融資制度 環境・エネルギー対策資金	九都県市指定低公害自動車の新車購入	中小企業者又は協同組合	融資利率：年 2.1%以内 融資額：2 億円以内 融資期間：10 年以内	平成 28 年度
		横浜市中小企業融資制度 環境・エネルギー対策資金（H29 予定）	九都県市指定低公害自動車の新車購入	中小企業者又は協同組合	融資利率：年 2.1%以内 融資額：2 億円以内 融資期間：10 年以内	平成 29 年度 （予定）
	川崎市	川崎市公害防止資金融資制度（低公害自動車購入資金融資）	九都県市低公害車指定制度により指定された自動車（ただし、乗用車及び軽貨物車を除く事業用車に限る。）	中小企業者又は協同組合	融資限度額 会社、個人 5,000 万円以内 協同組合 1 億円以内 融資利率 融資実行時の長期プライムレート＋0.1% 利子補給 融資利率の 1/2 相当額を補給 融資期間 300 万円以下の場合は 3 年以内 300 万円を超える場合は 5 年以内 ＊ただし、1 年以内の据置期間を含む。	平成 28 年度
	平塚市	平塚市中小企業融資制度（地球温暖化対策資金）	①電気・燃料電池自動車 搭載された電池又は燃料電池によって駆動される電動機を原動機とする自動車で、自動車検査証に当該自動車の燃料が電気又は燃料電池であることが記載されるもの ②電気自動車用急速充電器 電気自動車に充電するための設備	中小企業者等	融資利率：2.3%以内 融資限度額：5,000 万円 融資期間：10 年以内	平成 28 年度
	伊勢原市	環境対策資金融資制度	・市内の事業所に、太陽光発電設備を導入する中小事業者 ・市内の事業所に、電気自動車等低公害車（電気自動車・天然ガス車・メタノール車・ハイブリッド車）を導入（購入・リース）する中小企業者	中小企業	融資限度額 2,000 万円 融資比率 1.8%以内 （保証付きの場合は 1.5%以内） 返済方法 割賦返済	平成 28 年度
	綾瀬市	綾瀬市中小企業融資制度 経営安定資金【環境保全型】	・自動車 NOx・PM 法施行令第 4 条に規定する指定自動車のうち最新規制に適合する車両の購入 ・九都県市指定低公害車の購入	・資本金 3 億円(小売業・サービス業 5,000 万円、卸売業 1 億円)以下、又は従業員 300 人(小売業 50 人、卸売業・サービス業 100 人)以下の会社及び個人 ・市税を完納しており、市内で 1 年以上継続して同一事業を営んでいる(個人の場合は市内に 1 年以上居住している)こと	融資限度額 3 千万円 融資利率 年 1.5%以内 返済期間 7 年以内 返済方法 割賦返済(据置期間 6 ヶ月以内) 補助制度 保証料の 1/2 以内(限度額は 10 万円) ＋ 支払利子の 1/2 以内(24 ヶ月以内)	平成 28 年度
新潟県		新潟県環境保全資金融資制度	・電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車の購入 ・電気自動車等に充電する施設、天然ガス自動車に天然ガスを充填する施設、メタノール自動車にメタノール又はその混合物を充填する施設の設置	新潟県内の中小企業者である法人又は個人	融資利率： 1.65%（新潟県信用保証協会の責任共有制度対象保証付き） 1.85%（新潟県信用保証協会の責任共有制度対象外保証付き） 2.15%（保証なし） 融資限度額：2,000 万円以内 限度率：必要経費の 4/5 以内 融資期間：6 年以内	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
新潟県	新潟市	新潟市あんしん未来資金・地球環境保全資金	①低公害車の導入 （電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車又は電動式フォークリフト） ②燃料供給施設の設置 （電気自動車等に充電する施設、天然ガス自動車に天然ガスを充てんする施設及びメタノール自動車にメタノール又はその化合物を充てんする施設）	中小企業者等	融資限度額 5,000 万円 融資利率 ・信用保証協会の保証付き 5 年以内 年 1.45% 5 年超 年 1.65% ・その他 5 年以内 年 1.95% 5 年超 年 2.15% 利子補給 年 1.0% 融資期間 ・1,000 万円以内 10 年以内 ・1,000 万円超 15 年以内	平成 28 年度
富山県		富山県中小企業環境施設整備資金融資制度	低公害車の購入に要する資金	県内に工場又は事業所を有し、事業を営む中小企業者に該当する者	【融資利率】1.15%以内 【融資限度額】・中小企業者 3 千万円以内 ・団体 5 千万円以内 【償還期間】7 年以内 （うち据置期間 1 年以内）	平成 28 年度
		富山県立山環境配慮バス購入資金融資制度	自動車 NOx・PM 法の基準に適合する定員 11 人以上のバス又は電気バス	立山有料道路等においてバスを運行する県内のバス事業者	【融資利率】1.15%以内 【融資限度】1 事業者あたり 5 千万円以内 【償還期間】7 年以内 （うち据置期間 1 年以内）	平成 28 年度
富山県	富山市	環境保全設備資金	クリーンエネルギー自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車）	1. 富山市に住所又は主たる事業所を有し、1 年以上同一業種を継続して営んでいる者。 2. 中小企業信用保険法施行令第 1 条に規定する業種の事業を営んでいる者。 3. 納期が到来している全ての市税を完納している者。 4. 事業計画が妥当であり、償還が計画どおり行われると見込まれる者。 5. 富山市屋外広告物条例の規定に違反して屋外広告物等の表示や設置をしていない者。	【融資利率】2.00%以内 （市助成率 1.20%、実質利率 0.80%） 【融資限度額】2,000 万円以内 【償還期間】7 年以内 （うち据置期間 1 年以内）	平成 28 年度
石川県		石川県地球温暖化対策支援融資制度	低公害車の導入等	環境マネジメントシステム（※）に取り組んでいる者であって、1 年以上県内に事業所を有し、引き続き事業を営み、県税の滞納がない中小企業者並びにその団体（※ ISO14001, エコアクション 21, いしかわ事業者版環境 ISO）	・融資利率：1.60% 以内 ・融資限度額：5,000 万円 ・融資期間：10 年以内 （うち据置期間 2 年以内）	平成 28 年度
石川県	金沢市	金沢市地球温暖化対策資金融資制度	低公害車の導入及びその燃料供給施設の整備	市内中小企業者又は組合	・融資利率：1.4% ・融資限度額：2,000 万円 ・融資期間：10 年以内 ・返済方法：元金均等償還	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
愛知県	名古屋市	名古屋市環境保全設備資金融資	① 電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、燃料電池自動車及びクリーンディーゼル自動車の購入、充電・充填設備の設置等 ② ディーゼル貨物自動車等の最新排ガス規制適合車への買い換え ③ 国土交通省等が策定した規定等で指定する低騒音型建設機械等への買い換え	(1) 市内中小企業者 (2) 市内中小企業団体	融資利率 年 1.6% 融資限度額 (1) 1 年度 3,000 万円 (2) 6,000 万円 ※①について、ハイブリッド自動車（ガソリン乗用車）及びクリーンディーゼル自動車については 1 台あたり上限 300 万円、それ以外の自動車については 1 台あたり上限 500 万円 融資期間 7 年以内（据置期間 1 年以内） 利子補給 支払利子額の①は全額、②③は半額	平成 28 年度
	岡崎市	岡崎市環境対策資金融資あっせん利子補給補助金制度	低燃費車の購入（ただし、HV はトラックのみ。乗用車は対象外とする。）	県内に事業所を有し、市内において導入する中小企業者	融資あっせん限度額 1 千万円 融資利率 年 1.6% 返済期間 7 年以内 補助金 当該融資期間内に支払う利子相当額	平成 28 年度
三重県		三重県中小企業融資制度「環境・防災対策等促進資金融資」	① 自動車 NOx・PM 法に基づく排出基準非適合車を廃車し、排出基準適合車への買い替え ② 長期規制車を廃車し、ポスト新長期規制車へ買い換え ③ 使用過程のディーゼル車の天然ガス自動車への改造 ④ 自動車 NOx・PM 法に基づく排出基準非適合車を排出基準適合車とする NOx・PM 低減装置の装着 ⑤ 低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及びハイブリッド自動車）の購入	中小企業者及び組合	融資限度額 5,000 万円 融資利率 年 1.4～1.6% （協会の保証を付さない場合は、1.45～1.65%） 貸付期間 7 年以内（据置 1 年含む）	平成 28 年度
		三重県中小企業融資制度「環境・防災対策等促進資金融資」（H29 予定）	① 自動車 NOx・PM 法に基づく排出基準非適合車を廃車し、排出基準適合車への買い替え ② 長期規制車を廃車し、ポスト新長期規制車へ買い換え ③ 使用過程のディーゼル車の天然ガス自動車への改造 ④ 自動車 NOx・PM 法に基づく排出基準非適合車を排出基準適合車とする NOx・PM 低減装置の装着 ⑤ 低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及びハイブリッド自動車）の購入	中小企業者及び組合	融資限度額 5,000 万円 融資利率 年 1.4～1.6% （協会の保証を付さない場合は、1.45～1.65%） 貸付期間 7 年以内（据置 1 年含む）	平成 29 年度 （予定）

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
滋賀県	大津市	大津市公害防止、環境保全施設整備等資金の貸付制度	低公害車（別途規定あり）の購入	中小事業者及び中小企業団体であって、次の全ての事項に該当するもの。 1. 市内に1年以上工場等を設置していること。 2. 市税を完納していること。 3. 対象事業を実施するために必要な資金の調達が困難であると認められること。 4. 償還能力を有すると認められること。 5. 大津市生活環境の保全と増進に関する条例に規定する事業者の責務を課すと認められること。	【融資利率】年 1.5% 【融資限度額】対象事業に要する経費の 80% 以内で、かつ 1,000 万円 【融資期間等】1 年の据置期間を含め貸付の日から 10 年以内 【その他】連帯保証人 2 名を要し、かつ担保の提供または信用保証協会の保証が必要	平成 28 年度
京都府	舞鶴市	中小企業地球環境対策特別融資（略称：舞グリーン）	低公害車（事業用に限る）導入 ※電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、低排出ガス認定かつ低燃費車	市内の中小企業者	【融資利率】年 1.6% 【融資限度額】2,000 万円 【融資期間】10 年以内	平成 28 年度
兵庫県		兵庫県地球環境保全資金（最新規制適合車等購入資金）	1 排出基準非適合車から最新規制適合車等への代替 2 燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車及びハイブリッド自動車の購入に要する資金	県内に工場等を有し、事業を営む中小企業者及び NPO 法人	融資利率 1.0% 融資限度額 1 台毎に設定 融資期限 10 年間(2 年間据置可) 利子補給 なし	平成 28 年度
		兵庫県地球環境保全資金（最新規制適合車等購入資金）（H29 予定）	1 排出基準非適合車から最新規制適合車等への代替 2 燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車及びハイブリッド自動車の購入に要する資金	県内に工場等を有し、事業を営む中小企業者及び NPO 法人	融資利率 0.7% 融資限度額 1 台毎に設定 融資期限 10 年間(2 年間据置可) 利子補給 なし	平成 29 年度（予定）
和歌山県		安全・安心推進資金（エネルギー政策推進枠）	クリーンエネルギー自動車及びクリーンエネルギー自動車燃料供給施設	中小企業者	融資限度額 設備資金 1 億円 融資利率 年 1.2%以内（保証料別途） 融資期間 設備資金 10 年以内	平成 28 年度
島根県		島根県環境資金	○事業の用に供する低公害車購入経費 ○低公害車用燃料供給施設・設備の設置・改善経費	県内企業（会社、中小企業者の組合及び個人事業者）	融資限度額：2 億円 融資利率：年 1.55%又は年 1.40% 融資期間：15 年以内 償還方法：2 年以内据置き、元金均等月賦	平成 28 年度
岡山県		新エネルギー導入促進資金	事業用のクリーンエネルギー自動車及び充電設備等の購入に必要な資金	新エネルギーの導入を行う中小企業者又は組合	融資限度額 1 億円 融資利率 年 2.00%以内（変動金利） 保証料率 年 1.52～0.45% ※信用保証を付ける場合 融資期間 12 年以内（うち据置 2 年以内）	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
広島県	広島市	広島市中小企業融資制度 環境保全資金（特別融資）	（ア）電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車及び水素自動車等の購入 （イ）最新排出ガス規制基準に適合しないディーゼル貨物自動車及びバスを廃車して、それと同程度以上の最大積載量の最新排出ガス規制基準適合車への買い替え	広島市内中小企業者	【融資限度額】7,000 万円 【融資利率】年 1.2%以下 【融資期間】10 年以内（うち据置 1 年以内）	平成 28 年度
		広島市中小企業融資制度 環境保全資金（特別融資）（H29 予定）	（ア）電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車及び水素自動車等の購入 （イ）最新排出ガス規制基準に適合しないディーゼル貨物自動車及びバスを廃車して、それと同程度以上の最大積載量の最新排出ガス規制基準適合車への買い替え	広島市内中小企業者	【融資限度額】7,000 万円 【融資利率】年 1.2%以下 【融資期間】10 年以内（うち据置 1 年以内）	平成 29 年度（予定）
	福山市	福山市環境保全資金融資制度	・電気自動車 ・天然ガス自動車 ・燃料電池自動車	中小企業者（市内で同一事業を 1 年以上営んでいる者）	融資限度額 2,000 万円 利率 年 1.70%以下 融資期間 15 年以内 通常車両との差額で限度額以内とする。	平成 28 年度
山口県	山口県地球にやさしい環境づくり融資		低公害車（燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、LPG 自動車、ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車）※新車に限る	個人	融資限度額 500 万円 融資利率 年 1.7% 償還期間 5 年以内	平成 28 年度
	山口県地球温暖化対策施設等整備資金融資		低公害車（燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、LPG 自動車、ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車）※新車に限る	中小企業者	融資限度額 1 億円 融資利率 年 1.7% 償還期間 1,000 万円未満 5 年以内 1,000 万円以上 7 年以内 5,000 万円以上 10 年以内	平成 28 年度
徳島県		自然エネルギー立県とくしま推進資金貸付制度	・電気自動車等低公害車 ・電動バイク ・電気自動車充電設備 ・燃料電池自動車水素供給設備	以下の条件を全て満たす者 ●中小企業者の方 ●県内に事業所を有し、原則として 6 ヶ月以上引き続き同一事業を営んでいる方 ●県税を滞納していない方	融資限度額：1 億円 融資利率：1.6%以内	平成 28 年度
愛媛県		愛媛県環境保全資金融資制度	電気自動車、ハイブリッド自動車その他低燃費で汚染物質の排出量が低減されている自動車（エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和 54 年法律第 49 号）第 78 条第 1 項の製造事業者等の判断の基準に適合するもの又は窒素酸化物若しくは二酸化炭素の排出量がハイブリッド自動車と同程度以下のものに限る。）	県内に工場又は事業場を有する中小企業者等で 6 ヶ月以上継続して現事業を行っているもの	融資限度額 5000 万円以内 融資期間 10 年以内 返済方法 原則として分割弁済 融資利率 年 1.70%	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
高知県		高知県中小企業等融資制度（事業環境整備促進融資（環境保全促進））	東京都指定の低公害車の導入	県内において指定事業を営む中小企業者	融資限度額 1億円 融資利率 年 2.87%以内 融資期間 20年以内	平成 28 年度
福岡県		福岡県環境保全等施設整備資金融資制度	事業の用に供する低公害車の購入・最新規制適合車への買い替え（いずれも新車購入に限る） ① 低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車）の新たな購入 ② 使用中のディーゼル自動車（貨物自動車及びバス）の廃車に伴う代替車両として車両総重量が同程度の最新規制適合車への買い替え	以下の条件を満たす中小企業者又は中小企業団体 ① 県内に工場又は事業所を有し、現に事業を営んでいること ② 県の事業税を滞納していないこと ③ 許認可等が必要な業種にあっては、その許認可等を取得していること	融資限度額：1 企業 4,000 万円以内 融資利率：年 1.3% 信用保証料率：年 0.45～1.9%（割引制度あり） 融資期間：10 年以内 （融資額 1,000 万円未満の場合は 7 年以内）	平成 28 年度
		福岡県環境保全等施設整備資金融資制度（H29 予定）	事業の用に供する低公害車の購入・最新規制適合車への買い替え（いずれも新車購入に限る） ① 低公害車（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車）の新たな購入 ② 使用中のディーゼル自動車（貨物自動車及びバス）の廃車に伴う代替車両として車両総重量が同程度の最新規制適合車への買い替え	以下の条件を満たす中小企業者又は中小企業団体 ① 県内に工場又は事業所を有し、現に事業を営んでいること ② 県の事業税を滞納していないこと ③ 許認可等が必要な業種にあっては、その許認可等を取得していること	融資限度額：1 企業 4,000 万円以内 融資利率：年 1.3% 信用保証料率：年 0.45～1.9%（割引制度あり） 融資期間：10 年以内 （融資額 1,000 万円未満の場合は 7 年以内）	平成 29 年度（予定）
		福岡県エネルギー対策特別融資制度	・水素ステーション（燃料電池自動車等に燃料として水素を供給する設備。定置式、移動式及び水素集中製造設備を含む。） ・その他水素ステーション等と同等以上の効果を有すると知事が認めるもの	県内に事業所があり、現に事業を営んでいる中小企業者（個人、法人、組合）	融資限度額：1 億円以内（水素ステーションの場合は 2 億円以内） 融資期間：10 年以内（水素ステーションの場合は 15 年以内）※据え置き期間は 2 年以内 融資利率：年 1.2%（融資期間が 10 年超の場合は 1.4%） 保証料率：0.25%～1.62%	平成 28 年度
長崎県	長崎市	長崎市中小企業エコ資金	低公害車（燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド車（プラグインハイブリッド車含む。）、クリーンディーゼル自動車）の購入	市内中小企業者（市内で同一事業を 1 年以上営んでいる者）	融資限度額 2,000 万円 融資利率 年 1.40%（固定） 融資期間 10 年以内（据置 1 年以内） 信用保証料 市が全額補助	平成 28 年度
熊本県		熊本県中小企業融資制度（うち経営革新等支援資金）	・電気自動車の充電施設を設置する者又は設置工事の施工に必要な設備の導入を行う者 ・電気自動車を導入する者	熊本県信用保証協会の保証対象となる事業を営む中小企業者であること。	利率 固定 年 1.90%以内 保証料率 0.25～1.70% 融資限度額 1 企業 5,000 万円 融資期間 10 年以内	平成 28 年度
熊本県	熊本市	熊本市中小企業新エネルギー設備等資金融資制度	電気自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車、電気自動車用充電システム、燃料電池自動車用水素供給システム	熊本市内に 1 年以上居住し、かつ同一事業を 1 年以上経営している中小企業者	融資限度額：1,000 万円以内 融資期間：10 年以内 融資利率：固定 年 1.80%以内 保証料率：年 0.45%～1.90% 市から 2 分の 1 補給	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		融資制度の名称	融資対象（車両・燃料供給施設等）	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等	更新年度
大分県		地域産業振興資金（新エネルギー施設導入融資）	電気自動車の充電設備	中小企業者	融資利率：2.1%以内 保証料率：0.85% 融資限度額：企業 8 千万円・組合 1 億円 融資期間：10 年（内据置 1 年）	平成 28 年度
大分県	大分市	環境保全資金	電気自動車，メタノール自動車，天然ガス自動車，ハイブリッド自動車，燃料電池自動車の購入資金	市内に工場等を有する中小企業者及び中小企業団体（同一事業経営 1 年以上）	融資利率：1.9%以内 信用保証料：年 0.45%～1.9%（市が全額補助） 融資限度額：1,000 万円 融資期間：1 年超 10 年以内 （うち据置 1 年以内）	平成 28 年度
		環境保全資金（H29 予定）	電気自動車，メタノール自動車，天然ガス自動車，ハイブリッド自動車，燃料電池自動車の購入資金	市内に工場等を有する中小企業者及び中小企業団体（同一事業経営 1 年以上）	融資利率：1.9%以内 信用保証料：年 0.45%～1.9%（市が全額補助） 融資限度額：1,000 万円 融資期間：1 年超 10 年以内 （うち据置 1 年以内）	平成 29 年度 （予定）
鹿児島県	鹿児島市	鹿児島市中小企業融資制度（うち環境配慮促進資金）	事業用ハイブリッド自動車，天然ガス自動車又は電気自動車の購入	市内に住所と事業所を有し，6 か月以上事業を営んでいる個人・法人の中小企業者	融資限度額 3,000 万円 融資利率 1 年以内 年 1.90% 1 年超 3 年以内 年 2.05% 3 年超 5 年以内 年 2.25% 5 年超 7 年以内 年 2.35% 7 年超 年 2.45% 融資期間 運転 7 年以内（1 年据置含） 設備 10 年以内（1 年据置含） 保証料率 年 0.45～1.90% 保証料補助 5 分の 4	平成 28 年度

出典：次世代自動車ガイドブック 2016-2017

表 3－4 地方公共団体による税制特例措置整理

都道府県・市区町村名		特例を実施する税目	税制特例対象（車両・燃料供給施設等）	税制特例対象者	措置内容（軽減率・適用期間等）	更新年度
岩手県	奥州市	軽自動車税	平成 27 年 4 月 1 日から平成 28 年 3 月 31 日までに新規取得したグリーン化特例に該当する車両	納税義務者	適用期間：平成 28 年度のみ ①75％軽減 【対象】電気自動車及び天然ガス自動車（平成 21 年排出ガス規制に適合し、かつ平成 21 年排出ガス基準値より 10％以上窒素酸化物の排出量が少ないもの） ②50％軽減 【対象】平成 17 年排出ガス規制に適合し、かつ平成 17 年排出ガス基準値より 75％以上窒素酸化物等の排出量が少ないもの 乗 用：平成 32 年度燃費基準値より 20％以上燃費性能の良いもの（※1） 貨物用：平成 27 年度燃費基準値より 35％以上燃費性能の良いもの（※1） （※1 揮発油を内燃機関の燃料とする軽自動車に限る） ③25％軽減 【対象】平成 17 年排出ガス規制に適合し、かつ平成 17 年排出ガス基準値より 75％以上窒素酸化物等の排出量が少ないもの 乗 用：平成 32 年度燃費基準を満たすもの（※2） 貨物用：平成 27 年度燃費基準値より 15％以上燃費性能の良いもの（※2） （※2 揮発油を内燃機関の燃料とする軽自動車に限り、初度検査が平成 27 年 4 月 1 日以降の軽自動車を除く）	平成 28 年度
東京都		自動車取得税	燃料電池自動車（水素を燃料とするもの）、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	自動車取得税の納税義務者	平成 21 年度から平成 32 年度までに新車新規登録等を受けた自動車の取得について、自動車取得税を課税免除。	平成 28 年度
		自動車取得税（H29 予定）	燃料電池自動車（水素を燃料とするもの）、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	自動車取得税の納税義務者	平成 21 年度から平成 32 年度までに新車新規登録等を受けた自動車の取得について、自動車取得税を課税免除。	平成 29 年度（予定）
		自動車税	燃料電池自動車（水素を燃料とするもの）、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	自動車税の納税義務者	【燃料電池自動車】 平成 21 年度から平成 32 年度までに新車新規登録した場合について、新車新規登録時の自動車税及び翌年度から 5 年度分の自動車税を課税免除。 【電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車】 平成 21 年度から平成 27 年度までに新車新規登録した場合について、新車新規登録時の自動車税及び翌年度から 5 年度分の自動車税を課税免除。	平成 28 年度
		自動車税（H29 予定）	燃料電池自動車（水素を燃料とするもの）、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	自動車税の納税義務者	平成 21 年度から平成 32 年度までに新車新規登録を受けた場合について、初年度の月割課税分及び翌年度から 5 年度分の自動車税を課税免除。	平成 29 年度（予定）
神奈川県		自動車税	燃料電池自動車導入補助金の交付の決定を受けた自動車	燃料電池自動車導入補助金の交付の決定を受けた者	自動車の新規登録の日が属する年度（3 月中に新規登録を受けた自動車にあっては、その翌年度）以後 5 年度分の自動車税の全額減免	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		特例を実施する税目	税制特例対象（車両・燃料供給施設等）	税制特例対象者	措置内容（軽減率・適用期間等）	更新年度
神奈川県	湯河原町	軽自動車税	電気のみを原動力とする軽自動車等	対象車両に係る軽自動車税の納税義務者（個人・法人）	軽減率：全額免除 措置期間：平成 26 年度～平成 30 年度 （毎年度申請が必要）	平成 28 年度
	愛川町	軽自動車税	電気自動車	対象車両に係る軽自動車税の納税義務者（個人・法人）	軽減率：100%免除 措置期間：平成 27 年度～平成 31 年度 （毎年申請が必要）	平成 28 年度
新潟県		自動車税	平成 26 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの間に新車新規登録(中古車は除く)された電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	自動車税の納税義務者	新車新規登録年度のみ 電気自動車：全額免除 プラグインハイブリッド自動車：おおむね 50%免除	平成 28 年度
		自動車取得税	平成 26 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの間に新車新規登録(検査)された電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車	自動車取得税の納税義務者	電気自動車：全額免除 プラグインハイブリッド自動車：おおむね 50%免除	平成 28 年度
新潟県	柏崎市	軽自動車税	新規検査を受けた電気自動車，プラグインハイブリッド自動車	納税義務者	新規検査を受けた年度の翌年度（4 月 1 日の場合は当該年度）から 電気自動車：全額免除 プラグインハイブリッド自動車：半額免除	平成 28 年度
静岡県	南伊豆町	軽自動車税	電気自動車，天然ガス自動車の導入	所有者	軽減率：概ね 75% 適用期間：H27 年度中に取得した軽自動車のみ 1 年間	平成 28 年度
		軽自動車税（H29 予定）	電気自動車，天然ガス自動車の導入	所有者	軽減率：概ね 75% 適用期間：H27・28 年度中に取得した軽自動車のみ 1 年間	平成 29 年度（予定）
愛知県		自動車税	平成 24 年 1 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの間に新車新規登録を受けた電気自動車，プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車	納税義務者	・平成 24 年 1 月 1 日から平成 24 年 3 月 31 日までに新車新規登録を受けたもの： 平成 24 年度からの 5 年度分を全額免除 ・平成 24 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの間に新車新規登録を受けたもの： 新車新規登録を受けた年度の月割分及び翌年度から 5 年分を全額免除	平成 28 年度
		自動車税（H29 予定）	平成 29 年 4 月 1 日から平成 31 年 3 月 31 日までの間に新車新規登録を受けた電気自動車，プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池自動車	納税義務者	新車新規登録を受けた年度の月割分及び翌年度から 5 年分を全額免除	平成 29 年度（予定）
愛知県	豊田市	軽自動車税	電気のみを動力源とする軽自動車	自らが利用する目的で新規登録された車両の所有者	10/10 ・3 年間	平成 28 年度
		軽自動車税（H29 予定）	電気のみを動力源とする軽自動車	自らが利用する目的で新規登録された車両の所有者	10/10 ・3 年間	平成 29 年度（予定）
三重県	四日市市	軽自動車税	電気のみを動力源とする軽自動車等	同左の納税義務者	軽減率：100%軽減 適用期間：平成 23 年度から平成 30 年度まで	平成 28 年度
		軽自動車税（H29 予定）	電気のみを動力源とする軽自動車等	同左の納税義務者	軽減率：100%軽減 適用期間：平成 23 年度から平成 30 年度まで	平成 29 年度（予定）
京都府		自動車取得税	電気自動車（EV），プラグインハイブリッド自動車（PHV）及び燃料電池自動車（FCV）	納税義務者	【軽減率】100%（課税免除） 【適用期間】初度登録時	平成 28 年度

都道府県・市区町村名		特列を実施する税目	税制特列対象（車両・燃料供給施設等）	税制特列対象者	措置内容（軽減率・適用期間等）	更新年度
		自動車税	電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）及び燃料電池自動車（FCV）	納税義務者	【軽減率】約 75% 【適用期間】初度登録の翌年度及び翌翌年度	平成 28 年度
京都府	京丹波町	軽自動車税	電気自動車（原動機付自転車、軽自動車、小型特殊自動車及び 2 輪の小型自動車）	納税義務者	【軽減率】 全額免除 【適用期間】平成 22 年 4 月 1 日から 10 年間	平成 28 年度
大阪府	池田市	軽自動車税	環境負荷の少ない軽自動車等（電気、天然ガス、メタノール、ハイブリッド車）	環境負荷の少ない軽自動車等の所有者	自動車等が製造された日以後初めて軽自動車税が課されることとなった年度から 2 年度分の軽自動車に限り、その全額を免除	平成 28 年度
長崎県	長崎市	軽自動車税	電気を動力源とする軽自動車等で、内燃機関を有するもの以外のもの	事業者及び個人（納税義務者）	軽減率：全額 適用期間：申請時より 1 年間（毎年申請）	平成 28 年度
	大村市	軽自動車税	電気を動力源とする軽自動車等で、内燃機関を有するもの以外のもの	事業者及び個人	軽減率：全額 適用期間：申請時より 1 年間（毎年申請）	平成 28 年度

出典：次世代自動車ガイドブック 2016・2017

3-2 海外における導入支援・規制等の普及促進策

以下では、海外における CEV の導入支援，規制等による普及促進策を整理する。

3-2-1 米国

米国の施策に関しては，DOE/EERE¹の EV に関する税控除やインセンティブ，その他普及促進に向けた取り組みがまとめられている Web サイト²を参考に情報を収集し，整理した（表 3-5）。

¹ The Office of Energy Efficiency and Renewable Energy (EERE) —The U.S. Department of Energy (DOE)

² <http://energy.gov/eere/everywhere/ev-everywhere-tax-credits-and-other-incentives>

表 3-5 米国の CEV 関連施策・プロジェクト

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
1	連邦	Qualified Plug-In Electric Drive Motor Vehicle Tax Credit	認定した電気自動車への税額控除	2009 年 12 月 31 日以降	\$ 2,500～\$ 7,500	インセンティブ	継続
2		Qualified Two-Wheeled Plug-in Electric Drive Motor Vehicle Tax Credit	認定した電動バイク（二輪 EV）への税額控除	2015 年 1 月 1 日～2016 年 12 月 31 日	最大 \$ 2,500	インセンティブ	継続
3		Low and Zero Emission Vehicle Research, Demonstration, and Deployment Funding	低公害車やゼロエミッション車両の研究や実証・導入に対する金融支援（教育・公共機関等対象）			インセンティブ	削除
4		Aftermarket Alternative Fuel Vehicle (AFV) Conversions	代替燃料使用車両へ改造する際の環境基準認定要件について			法律・規則	削除
5		Clean Cities	米国の輸送部門における石油消費を削減するための産官共同プロジェクト（DOE）	—	—	プログラム	継続
6		Low and Zero Emission Public Transportation Research, Demonstration, and Deployment Funding	低公害・ゼロエミッション公共交通に関する研究・実証・導入に対する金融支援（地方・州・連邦政府機関、公共交通機関、民間非営利団体、高等教育機関が対象）	2017 年 1 月～2020 年度	—	インセンティブ	新規
7	アラバマ	Plug-In Electric Vehicle (PEV) and Charging Infrastructure Incentive - Alabama Power	Alabama Power（電力会社）による電動車両の購入及び充電インフラ整備に対する補助	2016 年まで先着	充電ポート 1 つにつき \$ 500	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
8		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Incentive - Alabama Power	Alabama Power（電力会社）による電動車両の充電に対する特別料金の設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
9	アリゾナ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Special License Plate	AFV（電動駆動車両を含む代替燃料車両）の専用ナンバープレートの取り付け	—	—	法律・規則	継続
10		Reduced Alternative Fuel Vehicle (AFV) License Tax	AFV（電動駆動車両を含む代替燃料車両）に対して自動車免許税を低減	—	査定額の \$ 100 ごとに \$ 4 の免税（ただし、最低総額 \$ 5 は支払う）	州のインセンティブ	継続
11		Alternative Fuel and Alternative Fuel Vehicle (AFV) Use Tax Exemption	AFV（電動駆動車両を含む代替燃料車両）に対して使用税を免除	—	—	州のインセンティブ	継続
12		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Parking Incentive	AFV（電動駆動車両を含む代替燃料車両）に対して駐車場を優遇（カープール用の駐車場に停めてもよい）	—	—	州のインセンティブ	継続
13		Alternative Fuel Vehicle (AFV) High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	AFV（電動駆動車両を含む代替燃料車両）に対して、HOV レーン（規定人数以上が乗車している場合のみ走行可能な車線）の利用を許可	—	—	利用促進	削除

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
14		Residential Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Tax Credit	個人用住宅に EV 充電設備を導入した場合に税額控除	—	最大 \$ 75	州のインセンティブ	継続
15		Alternative Fuel Vehicle Emissions Test Exemption	AFV（電動駆動車両を含む代替燃料車両）に対する排出ガス試験の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
16		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate - APS	APS（電力会社）による電動車両の保有者に対する特別住宅電気料金を設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	削除
17		Plug-in Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Incentive - The Salt River Project (SRP)	SRP(電力会社)による電動車両用の特別料金プラン(オフピーク電力利用)を設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
18		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	AFV（代替燃料車両）もしくは低燃費ライセンスを受けた車両は HOV レーン（規定人数以上乗車している場合のみ走行可能な車線）の利用を、乗車人数に関わらず許可	2014 年 5 月 20 日以降	—	州のインセンティブ	新規
19		Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Energy Efficient Plate Programs	アリゾナ運輸局による AFV（代替燃料車）および低燃費車へのライセンス付与プログラム	—	—	州のインセンティブ	新規
20	アーカンソー	Alternative Fuel Vehicle Conversion	代替燃料車に改造する際の州財務管理課に対する報告義務	—	—	法律・規則	継続
21	カリフォルニア	Alternative Fuel and Plug-in Hybrid Electric Vehicle Retrofit Regulations	代替燃料車やプラグインハイブリッド車に改造する際の注意。カリフォルニア州の排出基準に合わせる必要があるため、届け出・認証なくして勝手に改造してはいけない。			法律・規則	削除
22		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Open Access Requirements	EV 用充電サービスプロバイダに対して、オープンアクセスを要求			法律・規則	削除
23		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Loan and Rebate Program	EV 用充電器の開発や導入を行う中小企業に対する金融融資	—	\$500,000	州のインセンティブ	継続
24		Alternative Fuel and Advanced Vehicle Rebate - San Joaquin Valley	サンホキアン・バレー地区では、代替燃料車や先進自動車の購入に対するリベートを実施	先着	最大 \$ 3,000	州のインセンティブ	継続
25		High Occupancy Vehicle (HOV) and High Occupancy Toll (HOT) Lane Exemption	CNG, 水素, 電気を燃料とする車両について (PHV 含む), 乗車人数にかかわらず HOV レーンの利用を許可。また、割引料金を適用。	2019 年 1 月 1 日まで	—	州のインセンティブ	継続
26		Residential Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Financing Program	EV 用充電設備導入に関する特別融資	—	—	州のインセンティブ	継続
27		Low Emission Vehicle Incentives and Technical Training - San Joaquin Valley	サンホキアン・バレー地区では、乗り合い通勤に対する特別融資を実施	—	—	州のインセンティブ	継続

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
28		Hybrid and Zero Emission Truck and Bus Vouchers - San Joaquin Valley	サンホキアン・バレー地区では、ハイブリッドや電動トラック・バスの導入に対してバウチャーを発行	—	\$12,000 ~ \$30,000	州のインセンティブ	継続
29		Clean Vehicle Electricity and Natural Gas Rate Reduction - PG&E	PG&E（電力会社）による電動車両用電気料金と CNG 車用燃料料金の割引	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
30		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - SCE	SCE（電力会社）による電動車両用充電料金の割引および特別電力プランの設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
31		Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Insurance Discount	ファーマーズ（保険会社）による AFV に対する保険料金の割引	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
32		Plug-In Electric Vehicle (PEV) and Natural Gas Infrastructure Charging Rate Reduction - SDG&E	SDG&E（電力会社）による電動車両用充電料金の割引および特別電力プランの設定、CNG を保有する場合も特別料金プランの対象となる	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
33		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - SMUD	SMUD（サクラメント電力公社）による電動車両用特別料金プランの設定	—	オフピーク時の電気料金を \$ 0.015/kWh 割引	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
34		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - LADWP	LADWP（ロサンゼルス市水道電気局）による電動車両の充電電気料金の割引	—	オフピーク時の電気料金を \$ 0.025/kWh 割引	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
35		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - LADWP	LADWP（ロサンゼルス市水道電気局）による電動車両購入・リースに対する補助および、充電設備購入割引	—	最大 \$ 4,000/充電機	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
36		Plug-In Hybrid and Zero Emission Light-Duty Vehicle Rebates	カリフォルニア州の個人、事業主、政府機関を対象に、PHEV およびゼロエミッション軽自動車の購入・リース割引（所得制限あり）	～2023 年	最大 \$ 6,500	州のインセンティブ	新規
37		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) and Charging Incentives - Sonoma Clean Power	SCP（電力会社）契約者は eMotorWerks が提供する「JuiceNet-enabled EVSE」を無料で利用できる	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	新規
38		All-Electric Vehicle Incentives (EV) - Sonoma Clean Power	SCP（電力会社）契約者は 2017 年 1 月 5 日まで、BMW i3（2017）、日産リーフ（2016）について優待価格で購入またはリース可能（所得制限あり） また、所得規定を満たす場合資金提供	—	\$ 2,500～\$ 5,000	公益団体/民間企業インセンティブ	新規
39		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebate - PG&E	PG&E（電力ガス会社）が対象 PEV を購入した契約世帯に対してリベート	—	契約世帯につき \$ 500	公益団体/民間企業インセンティブ	新規
40	コロラド	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Registration	AFV の登録に対する使用燃料の報告義務	—	—	法律・規則	継続
41		Alternative Fuel Resale and Generation Regulations	代替燃料車への代替燃料供給についての公益事業規制緩和	—	—	法律・規則	新規

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
42		Alternative Fuel, Advanced Vehicle, and Idle Reduction Technology Tax Credit	EV・PHV・ディーゼル HEV・AFV(大型のみ)の購入・リースに対する補助および税額控除			利用促進	削除
43		Plug-In Electric Vehicle (PEV) and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Emissions Inspection Exemption	EV・PHV・HEV に対する排出ガス検査の免除			利用促進	削除
44		Hybrid Electric Vehicle (HEV) High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	HEV に対する HOV レーン（特別車線）の利用許可			利用促進	削除
45		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Weight Limit Exemption	AFV の重量制限の適用免除	—	—	州のインセンティブ	継続
46		Diesel-Electric Hybrid Vehicle Tax Credit	コロラド州に登録されたディーゼル・電気ハイブリッド車の税額控除	2017 年 1 月 1 日までに控除失効	—	州のインセンティブ	新規
47		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Tax Credit	コロラド州に登録された PEV, PHEV の税額控除	2014 年 1 月 1 日～2016 年 12 月 31 日に登録された車両が対象	—	州のインセンティブ	新規
48		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	HEV, 低燃費車の HOV レーン（特別車線）の利用許可	—	—	州のインセンティブ	新規
49		Electric Vehicle Emissions Inspection Exemption	EV の排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	新規
50	コネチカット	Hydrogen and Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebate	FCV・EV・PHV の購入およびリースに対するリベートを実施	—	—	州のインセンティブ	継続
51		Reduced Registration Fee for Electric Vehicles	EV の車両登録料の割引			利用促進	削除
52		Electric Vehicle Emissions Inspection Exemption	EV の排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
53		Public Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Requirements				法律・規則	削除
54		Reduced Registration Fee for Electric Vehicles	EV の登録料割引	—	—	州のインセンティブ	新規
55	デラウェア	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Rebates	EV と CNG 車に対するリベートを実施	2016 年 11 月 1 日～2018 年 6 月 30 日	\$ 1,350～\$ 20,000	州のインセンティブ	継続
56		Heavy-Duty Natural Gas Vehicle (NGV) Rebates	重量天然ガス自動車の購入・リースに対するリベートを実施			利用促進	削除
57		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebates	EV 用充電設備設置に対するリベートを実施	—	—	州のインセンティブ	継続
58		Vehicle-to-Grid Energy Credit	V2G に対するクレジット	—	—	州のインセンティブ	継続
59	ワシントン D.C	Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Infrastructure Tax Credit	AFV の購入, AFV 用インフラ施設に対する税額控除	2026 年 12 月 31 日終了	\$ 1,000～\$ 10,000	州のインセンティブ	継続

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
60		Alternative Fuel and Fuel-Efficient Vehicle Title Tax Exemption	代替燃料車及び低燃費車両に対する税の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
61	フロリダ	Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rules	充電設備のある EV 用駐車スペースにほかの車両が駐車することを禁止			法律・規則	削除
62		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	登録した低排出車両や HEV に対して HOV レーンの通行を許可	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
63		Plug-in Electric Vehicle (PEV) Rebate - JEA	JEA（電力公社）による EV の購入・リースに対するリベート	2014 年 9 月 18 日以降の購入・リース	最大 \$ 1,000	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
64	ジョージア	Plug-In Electric Vehicle (PEV) Annual Fee	電動車両所有者への納税義務			法律・規則	削除
65		Commercial Alternative Fuel Vehicle (AFV) Tax Credit	AFV に対する税額控除	2017 年 6 月 30 日までの購入	1 台あたり \$ 12,000～\$ 20,000 (但し、一納税主体につき \$ 250,000 の限度額)	州のインセンティブ	継続
66		High Occupancy Vehicle (HOV) and High Occupancy Toll (HOT) Lane Exemption	登録した AFV の HOV レーンや HOT レーンの利用許可	2019 年 9 月 30 日終了		州のインセンティブ	継続
67		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Georgia Power	ジョージアパワー(電力会社)による充電設備設置に対するリベート	2015 年 1 月 1 日～2016 年 12 月 31 日	\$100	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
68		Plug-In Electric Vehicle Charging Rate Incentive - Georgia Power	ジョージアパワー(電力会社)による EV 保有住宅に対する特別料金の設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
69	ハワイ	Plug-In Electric Vehicle (PEV) High Occupancy Vehicle (HOV) Lane and Parking Fee Exemptions	EV の HOV レーンの利用許可と充電対応駐車場料金の減免	2019 年 9 月 30 日もしくは 2020 年 6 月 30 日	—	州のインセンティブ	継続
70		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Incentive - Hawaiian Electric Company	ハワイアンエレクトリック（電力会社）による、EV 充電に対する特別時間帯料金の設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
71	アイダホ	Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Regulation Exemption	EV 充電用の電力を販売する場合の規制	—	—	法律・規則	継続
72		Electric Drive Vehicle Fee	EV・HEV の保有登録料に関する規定			法律・規則	削除
73		Hybrid Electric Vehicle (HEV) and Electric Vehicle (EV) Exemption from Vehicle Testing Requirements	EV と HEV に対して点検整備プログラムを免除			利用促進	削除
74		Plug-In Electric Vehicles Exemption from Vehicle Testing Requirements	EV, PHEV, HEV は州の自動車点検整備プログラムを免除	—	—	州のインセンティブ	新規
75		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Yellowstone-Teton Clean Cities (YTCC)	公共利用可能な EVSE 購入に対してリベート	—	\$5,000	公益団体/民間企業インセンティブ	新規

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
76	イリノイ	Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebates	充電設備設置費用に対するリベート	停止中	最大 \$ 50,000	州のインセンティブ	継続
77		Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Alternative Fuel Rebates	AFV 購入及び E85・バイオディーゼル購入に対するリベート	停止中	最大 \$ 4,000	州のインセンティブ	継続
78		Electric Vehicle Emissions Inspection Exemption	ピュア EV の排出ガス検査免除	—	—	州のインセンティブ	継続
79		Electric Vehicle (EV) Registration Fee Reduction	車両重量 8 千ポンド以下の EV に対して車両登録料を割引	—	—	州のインセンティブ	継続
80		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Financing and Charging - Illinois Electric Cooperative	生協組合による、EV 購入に対する特別融資および充電用特別時間帯料金の設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
81	インディアナ	Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rates - Indianapolis Power & Light	IPL（電力会社）による EV 所有者への特別充電割引料金の設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
82		Residential Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Credit and Charging Incentive - NIPSCO	NIPSCO（公共サービス会社）による EV 充電設備の購入補助及びオフピーク時の充電無料			公益団体/民間企業インセンティブ	削除
83		Residential Electric Vehicle Charging Incentive - NIPSCO	NIPSCO（電力会社）は家庭用 EV 充電プログラムにおいて、オフピーク時に無料充電を提供	2017 年 1 月 31 日終了	—	公益団体/民間企業インセンティブ	新規
84	アイオワ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Conversion Registration	車両改造による燃料の種類変更に伴う報告義務	—	—	法律・規則	継続
85		Residential Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Alliant Energy	Alliant Energy（電力会社）による、レベル 2 の EVSE 購入・設置をした契約世帯に対するリベート	2016 年 4 月 1 日～ 2017 年 3 月 31 日	\$500	公益団体/民間企業インセンティブ	新規
86	ケンタッキー	Low Emission Vehicle Electricity Rate Incentive - Louisville Gas & Electric	LG&E（電力会社）による EV、PHV、天然ガス自動車を保有する家庭に対しての特別時間帯料金をを設定			公益団体/民間企業インセンティブ	削除
87	ルイジアナ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Fueling Infrastructure Tax Credit	AFV への改造費用、燃料設備購入費用に対する税額控除	—	—	州のインセンティブ	継続
88	マイアミ	Low-Speed Vehicle Inspection Exemption	Low-Speed Vehicle（ゴルフカートのような小型低速の EV）に対する車両検査の免除			利用促進	削除
89	メリーランド	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Voucher Program	AFV 購入に対するバウチャークーポンの提供	2017 年 5 月 5 日申請締切	—	州のインセンティブ	継続
90		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate Program	充電設備の購入・設置補助	2014 年 7 月 1 日～ 2017 年 6 月 30 日	\$ 900～\$ 7,500	州のインセンティブ	継続
91		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Tax Credit	充電設備に対する税額控除			利用促進	削除

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
92		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Tax Credit	EV 購入に対する税額控除, 還付金	税額控除:2010 年 10 月 1 日以降 還付金: 2014 年 7 月 1 日～2017 年 7 月 1 日	最大 \$ 3,000 の還付金	州のインセンティブ	継続
93		Plug-In Electric Vehicle (PEV) High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	認定された EV に対する HOV レーンの走行許可	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
94		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Pilot Rate - BGE	BGE (ガスと電力供給会社) による, EV 保有 (リース) 者への特別電気料金の設定			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
95		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Pilot Program - Pepco	EV 保有者に対する電気料金オプションの設定			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
96		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate - BGE	BGE (電力会社) による PEV 購入またはリース契約世帯用の料金体系	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
97	マサチューセッツ	Massachusetts Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebates	EV およびゼロエミッション車の購入に対するリベートを実施	—	最大 \$ 2,500	州のインセンティブ	継続
98		Electric Vehicle Emissions Inspection Exemption	ピュア EV に対する排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
99		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Discounts - Mass Energy	MassEnergy (電力会社) が提携ディーラーにおいて PEV を割引販売	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
100	ミシガン	Plug-In Electric Vehicle (PEV) Registration Fees	ピュア EV, HEV に対する車両登録料の増額			法律・規則	削除
101		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Emissions Inspection Exemption	AFV に対する排ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
102		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - Consumers Energy	Consumers Energy (電力会社) による, EV 所有者への特別電気料金プランの設定	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続
103		Plug-In Electric Vehicle Charging Rates - DTE Energy	DET エナジー (電力会社) による, EV 所有者への特別電気料金プランの設定	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続
104		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Infrastructure Rebate and Charging Rate - Lansing BWL	Lansing BWL (水道と電力の会社) による, 充電設備の導入に対するリベート			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
105		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - Indiana Michigan Power	Indiana Michigan Power (電力会社) による, EV 所有者への特別電気料金プランの設定			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
106		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Indiana Michigan Power	Indiana Michigan Power (電力会社) による EV 購入 (リース) と充電設備導入に対するリベート			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
107		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate and Infrastructure Rebate - Lansing BWL	BWL (電力会社) による, PEV 利用者向け料金の設定及び充電設備設置に対するリベート	2017 年 6 月 30 日申請 締切	最大 \$ 1,000	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
108		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate and Infrastructure Rebate - Indiana Michigan Power	IMP（電力会社）による、PEV利用者向け料金の設定及び充電設備設置に対するリベート	—	最大 \$ 2,500	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
109	ミネソタ	Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - Dakota Electric Association	Dakota Electric（電力会社）による、オフピーク時間帯の充電電気料金の割引	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続
110		Plug-In Electric Vehicle Charging Rate Incentive and Rebate - Connexus Energy	Connexus Energy（電力会社）による、ピュア EV や PHEV の充電に対する電気料金の割引			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
111		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Dakota Electric Association	Dakota Electric Association（電力会社）による、契約世帯における EVSE 設置に対するリベート	2016 年 1 月 1 日以降 の設置 EVSE 対象	\$500	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
112		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Connexus Energy	Connexus Energy（電力会社）による、契約世帯におけるレベル 2 の EVSE 設置に対するリベート	2016 年 12 月 31 日申 請締切	\$500	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
113		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Incentive - Connexus Energy	Connexus Energy（電力会社）による、PEV を利用する契約世帯に対する電気料金割引	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
114		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Tariff	公共充電設備に対する電気料金規則	—	—	法律・規則	新規
115	ミズーリ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Decal	AFV 専用ステッカーの設定			法律・規則	削除
116		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Emissions Inspection Exemption	化石燃料以外の燃料で動く車両について、排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
117	モンタナ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Conversion Tax Credit	AFV への転換に対する税額控除	—	最大 \$ 1,000	州のインセンティブ	継続
118	ネブラスカ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Registration	天然ガス・プロパンガス以外の AFV の登録料の免除			法律・規則	削除
119	ネバダ	Hybrid Electric Vehicle (HEV) Taxicab Restriction Exemption	HEV タクシーの走行期間制限の緩和	—	—	州のインセンティブ	継続
120		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Parking Fee Exemption	AFV の駐車料金無料化を義務化	—	—	州のインセンティブ	継続
121		Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Emissions Inspection Exemption	AFV および HEV の排出量検査免除	—	—	州のインセンティブ	継続
122		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Incentive - NV Energy	NV エナジー（電力会社）による、オフピーク時の EV 充電料金の割引	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
123	ニュージャージー	Plug-In Electric Vehicle (PEV) Toll Discount Program	EV や HEV を含むニューヨーククリーンバスプログラムの対象車について、オフピーク時の通行料金の割引	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
124		Zero Emissions Vehicle (ZEV) Tax Exemption	(カリフォルニア基準での) ZEV に対する売上税の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
125		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption and Discount	基準を満たす HEV に対しての HOV レーンの走行許可	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
126	ニューヨーク	Plug-in Electric Vehicle (PEV) Toll Discount Program	EV や HEV を含むニューヨーククリーンバスプログラムの対象車について、オフピーク時の通行料金の割引	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
127		Electric Vehicle Emissions Inspection Exemption	ビュア EV に対する排出ガス検査免除	—	—	州のインセンティブ	継続
128		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption and Discount	ビュア EV および PHV に対する HOV レーンの走行許可および通行料の割引	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
129		Heavy-Duty Alternative Fuel and Advanced Vehicle Purchase Vouchers	重量車両の低公害車の購入に対するバウチャー制度	—	最大 \$ 60,000	州のインセンティブ	継続
130		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Voluntary Time of Use (TOU) Rate Price Guarantee - Con Edison	Con Edison (電力会社) による、EV 保有登録者に対する特別料金プランの設定	—	—	公益団体/民間企業インセンティブ	継続
131		Light-Duty Zero Emissions and Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebate Program	NYSDERDA (ニューヨーク州エネルギー研究開発庁) による EV, PHEV, FCEV 購入に対するリベート	2017 年 4 月までに開始予定	最大 \$ 2,000	州のインセンティブ	新規
132	ノースカロライナ	Electric Vehicle (EV) Annual Fee	EV の登録更新料を割り増し			法律・規則	削除
133		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	認定 EV, CNGV, FCV の HOV レーンの使用許可	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
134		Plug-In Electric Vehicle (PEV) and Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) Emissions Inspection Exemption	認定 EV, FCEV 車の排出量検査免除	—	—	州のインセンティブ	継続
135		Experimental Vehicle Definition and Requirements	AFV の車両登録義務 (実験車両として登録)			法律・規則	削除
136	ノースダコタ	Experimental Vehicle Definition and Requirements	実験車両に関する定義と規則	—	—	法律・規則	新規
137	オハイオ	Alternative Fuel Vehicle (AFV) Emissions Inspection Exemption	EV, プロパン, 天然ガス車の排出量検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
138	オレゴン	Planned Community and Condominium Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Installations	集合住宅への EV 用充電設備に関する規則			法律・規則	削除

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
139		Plug-in Electric Vehicle (PEV) and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Registration Fees	EV, HEV 車の登録に関する規則	—	—	法律・規則	継続
140		Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Infrastructure Tax Credit for Businesses	企業のための AFV の税額控除	2018 年 12 月 31 日終了	—	州のインセンティブ	継続
141		Pollution Control Equipment Exemption	EV と CNGV に対する汚染制御システム装備の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
142	ペンシルバニア	Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Funding	AFV および HEV に対する購入補助（個人）と先進車両の技術開発に対する資金援助	2016 年 12 月 31 日終了（但し、先着 250 件で終了）	PHEV・EV：\$ 2,000 NGV・プロパン：\$ 1,000	州のインセンティブ	継続
143		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebate - PECO	PECO（電力会社）による、認定 EV 購入者に対するリベート	—	\$50	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続
144	ロードアイランド	Electric Drive Vehicle License Plates	認定している HEV, EV, PHV に対する専用ナンバープレートの発行	—	—	法律・規則	継続
145		Electric Vehicle Emissions Inspection Exemption	ピュア EV に対する排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
146		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Tax Exemption - Warren	ウォーレン町では AFV に対する税額控除	—	最大 \$ 100	州のインセンティブ	継続
147		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) and Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebates	「The Charge Up!」プログラム 公共利用可能なレベル 2 の急速充電器の購入・設置に対してリベート	2016 年 7 月 1 日以降の購入・設置	最大 \$ 60,000	州のインセンティブ	新規
148		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Rebates	PEV 購入またはリースに対してリベート	2016 年 1 月 29 日～先着順	最大 \$ 2,500	州のインセンティブ	新規
149		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Discounts - People's Power & Light (PP&L)	対象ディーラーからの購入・リースを割引	—	—	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
150	サウスカロライナ	Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV) Tax Credit	EV, PHV に対する税額控除			利用促進	削除
151	テネシー	Plug-in Electric Vehicle (PEV) Rebate	EV, PHV への購入及びリース補助			利用促進	削除
152		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	認定低公害車に対する HOV レーンの使用許可	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
153		Clean Vehicle Replacement Vouchers	個人車両の EV, HEV, CNGV への買い替えの援助			利用促進	削除
154		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Rebates	AFV の購入・リースに対するリベート			利用促進	削除
155	テキサス	Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Incentive - Austin Energy	Autit Energy（電力会社）による、EV 所有者への充電設備購入費用補助	—	最大 \$ 1,500	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
156		Clean Vehicle Replacement Vouchers	テキサス州環境品質委員会の運営する「Air Check Texas Drive Clean Machine program」が提供する、HEV、BEV、CNG（それぞれ直近3年のモデルに限る）への買い替え支援	—	最大 \$ 3,500	州のインセンティブ	新規
157	ユタ	Alternative Fuel Vehicle Inspection and Permit	重量 AFV は登録・許可が必要となる	—	—	法律・規則	継続
158		Alternative Fuel and Fuel-Efficient Vehicle Tax Credit	代替燃料車の購入・リース、改造費用に対する税額控除			利用促進	削除
159		Alternative Fuel Tax Exemptions and Reductions	代替燃料車用燃料の燃料税割引、特殊燃料供給事業者に対する融資	—	—	州のインセンティブ	継続
160		Alternative Fuel Vehicle Decal and High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	認定された代替燃料車の HOV レーンの使用許可	2019 年 9 月 30 日まで	—	州のインセンティブ	継続
161	バージニア	Aftermarket Electric Vehicle (EV) Conversion Regulations	改造 EV の登録・認証に関する規則	—	—	法律・規則	継続
162		Alternative Fuel and Vehicle Tax	代替燃料及び EV への課税に関する規則			法律・規則	削除
163		Alternative Fuel and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Emissions Testing Exemption	代替燃料車に対する排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
164		High Occupancy Vehicle (HOV) Lane Exemption	AFV に対する HOV レーンの使用許可	2019 年 9 月 30 日終了	—	州のインセンティブ	継続
165		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Rate Reduction - Virginia Dominion Power	バージニアドミニオンパワー（電力会社）による、EV 所有者への特別料金プランの設定			公益団体/民間企業 インセンティブ	削除
166	ワシントン	Plug-In Electric Vehicle (PEV) Road User Assessment System Pilot	EV 道路利用者評価システムのパイロットプロジェクトの実施			法律・規則	削除
167		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Fee	EV の登録更新料に関する規則			法律・規則	削除
168		Plug-In Electric Vehicle (PEV) Charging Signage and Parking Regulations	PEV 充電ステーションの設置規則	—	違反金 \$ 124	法律・規則	新規
169		Alternative Fuel Vehicle (AFV) Tax Exemption	認定 AFV の販売税・使用税の免除	2019 年 7 月 1 日までに購入・リース	—	州のインセンティブ	継続
170		Alternative Fuel Vehicle (AFV) and Hybrid Electric Vehicle (HEV) Emissions Inspection Exemption	AFV および HEV に対する排出ガス検査の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
171		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - PSE	PSE（電力会社）による、充電設備導入に対するリベート	2016 年 11 月 1 日（但し、予算内先着）	\$500	公益団体/民間企業 インセンティブ	継続
172	ウィスコンシン	Alternative Fuel Tax Refund for Taxis	代替燃料タクシーへの燃料税の払い戻し	—	—	州のインセンティブ	継続

NO	州	Title	概要	期間	金額	種類	更新
173		Alternative Fuel Tax Exemption	AFV に使用する代替燃料に関する税金の免除	—	—	州のインセンティブ	継続
174		Residential Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Alliant Energy	Alliant Energy 社がレベル 2 の EVSE を購入・設置した契約世帯にリベート	2016 年 4 月 1 日～ 2017 年 3 月 31 日	\$500	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規
175	ワイオミング	Plug-in Electric Vehicle (PEV) Decal Fee	外部充電可能な車両に対するステッカーと登録料に関する規則			法律・規則	削除
176		Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) Rebate - Yellowstone-Teton Clean Cities (YTCC)	YTCC（民間非営利団体）が公共利用可能な EVSE 購入に対してリベート	—	\$5,000	公益団体/民間企業 インセンティブ	新規

出典：DOE/EERE. <http://energy.gov/eere/everywhere/ev-everywhere-tax-credits-and-other-incentives>（参照 2017.1.26）

※「更新」の項目については下記のとおり

新規： 昨年度報告書に記載がなく，2017 年 1 月確認時に参考ウェブサイトに掲載されていたもの

削除： 昨年度報告書に記載があり，2017 年 1 月に参考ウェブサイトにて非掲載であったもの

3-2-2 欧州

EU における CEV 関連の施策やプロジェクトについては、European Alternative Fuels Observatory (EAFO) の Web サイト¹内の国別の情報「Country incentives」を基に整理した（表 3-6）。

表 3-6 欧州の CEV 関連施策・プロジェクト

Country	カテゴリ	和訳	金額	期間
Austria	購入補助	個人の購入者 ・ BEV 一台につき€4,000 (€2,500 を連邦政府、€1,500 をメーカーが拠出) ・ PHEV 一台につき€1,500 (連邦政府とメーカーが折半して拠出) ・ 対象となる車両の条件：購入金額が€50,000 を超えないこと、および PHEV については電力による走行が最低 40km 可能であること	BEV : €4,000 PHEV : €1,500	—
		企業・地方自治体 ・ BEV 一台につき€3,000 (連邦政府とメーカーが折半して拠出) ・ PHEV 一台につき€1,500 (連邦政府とメーカーが折半して拠出) ・ 対象となる車両の条件： 特になし	BEV : €3,000 PHEV : €1,500	—
		その他 ・ L1・L3 カテゴリの二輪車に対し、€750 ・ バス・LDV・HDV に対し最大€60,000	€750 / 二輪車 最大€60,000 / 車両	—
	登録税優遇	排出量が 90g/km を下回る全ての車両について、登録税を免除	—	—
	所有者の税優遇	BEV は付加価値税を除くすべての関連連邦政府課税が 100%免除 流通税 (motorbezogene Versicherungssteuer) : 税はエンジンの馬力に基づき算出される。PHEV は ICE パートのみ支払わなければならない。	—	—
	法人税優遇	・ カンパニーカーの私的利用におけるみなし所得に対する税率を 18%から 0%に引き下げ ・ PHEV は 18%に据え置き ・ 130g/km を超える車両については 24%に引き上げ (2020 年にかけて、この排出基準は毎年 3g/km ずつ厳しくなる)	—	—
	付加価値税優遇	会社所有の BEV は付加価値税が免除される (税引前控除が対象)	—	—
Belgium	地域インセンティブ	複数の大都市での駐車料金が免除	—	—
	購入補助	フランダースにおける購入補助	€4,000	—
	登録税優遇	フランダースにおける EV/PHEV の登録税控除	—	—
	所有者の税優遇	全三地域において、EV は年間流通税について最も低い税率が適用される (€1,900 に代わって€ 74)	—	—
Bulgaria	法人税優遇	社用車使用に関連する費用の法人所得からの控除 ・ 排出 0 の車で 120%、1~60g/km の CO2 排出の車で 100% ・ 60g/km を上回る場合、控除率は段階的に 90%から 50%に低減する	—	—
	なし			
Croatia	登録税優遇	CO2 排出量ベースの税金の減免	—	—
Cyprus	登録税優遇	CO2 排出量ベースの税金の減免	—	—
	所有者の税優遇	CO2 排出量ベースの税金の減免	—	—
Czech Republic	登録税優遇	購入税免除	—	—

¹ EAFO Web サイト <<http://www.eafo.eu/>>

Country	カテゴリ	和訳	金額	期間
	所有者の税優遇	電気・水素及びその他の代替燃料車は道路税免除（道路税は業務利用にのみ適用される）	—	—
Denmark	購入補助	デンマークエネルギー庁が提供する、企業・自治体を対象とした EV 購入補助	\$1,470-\$3,675 / 車両	—
		デンマークエネルギー庁による EV バス購入スキームの管理	—	—
	登録税優遇	FCEV の購入税免除, BEV 購入税減税	—	—
		EV は車両登録に最大 10,000DKK の手当て	最大 10,000 DKK (\$1,470)	—
	地域インセンティブ	自治体ごとに異なる課税		—
		駐車場が EV 優遇措置の取り組みをすることに対して、駐車場へ年間最大 5,000 DKK (\$735) を支給	年間最大 5,000 DKK (\$735)	—
		EV 専用駐車場	—	—
		EV を含むエコカー購入者はユーティリティ会社から資金を受け取ることができる	2,000-4,000 DKK (\$300-\$600) / 車両	—
	インフラインセンティブ	EV の家庭用充電設備の設置における税金還付	最大 12,000 DKK (\$1,764)	—
		公共充電スタンドの充電料金が 50% 割引	—	—
Estonia	なし			
Finland	登録税優遇	減税（BEV 購入者は 5% の税率（2016 年では 2.5%））	—	—
	所有者の税優遇	EV は CO2 排出量に基づく登録税の最も低い税率（5%）が適用される	—	—
France	購入補助	CO2 排出量が 20g/km 以下の EV および PHEV は、ボーナス・マルス方式で奨励金を得る	€ 6,000	—
		CO2 排出量 21~60 g /km の自動車に奨励金	€ 1,000	—
		ディーゼル車買い替え制度：11 年以上のディーゼル車を EV もしくは PHV に買い替えると補助金	EV : €1,000 PHEV : €2,500	—
		「L」カテゴリ（クォータサイクリング、バイク、スクーター...）には、kWh あたり €250 の購入補助金（リード電池車は除く）ただし、€1,000 または購入価格の 27% を上限とする	—	—
	登録税優遇	道路税減免	—	—
	所有者の税優遇	道路税減免	—	—
	法人税優遇	EV はカンパニーカー税免除。CO2 排出量 110g/km 未満ハイブリッド車は登録からの初めの二年間免除	—	—
	地域インセンティブ	地方補助金	—	—
Germany	購入補助	BEV とハイブリッド車に補助金 ・基本モデルの定価が €60,000 までの車のみ対象 ・促進策は最大で合計 40 万台に達する ・連邦政府は総額 6 億ユーロを拠出。連邦政府と自動車メーカーで折半しており、この資金調達は総額 12 億ユーロにのぼる ・促進策は 2020 年に終了する	BEV : €4,000 ハイブリッド : €3,000	~2020 年
		2015 年 12 月 31 日までに登録された車両は 10 年間、それ以降から 2020 年 12 月 31 日までに登録される車両は 5 年間免除される	—	~2020 年
	法人税優遇	カンパニーカーに対する減税	—	—
	地域インセンティブ	BEV のメリット：無料駐車場、専用駐車場、バスレーン利用	—	—
Greece	登録税優遇	電気自動車とハイブリッド車は登録税を免除	—	—
	所有者の税優遇	エンジン容量が 1,929 cc までの電気およびハイブリッド乗用車は、年間の流通税を免除	—	—
		より高いエンジン容量を持つハイブリッド車は、通常の流通税率の 50% を支払う	—	—
Hungary	登録税優遇	電気自動車とハイブリッド車は、贅沢税と豪華生活税（the luxury living tax）を免除	—	—
		電気自動車は登録税免除	—	—

Country	カテゴリ	和訳	金額	期間
	所有者の税優遇	電気自動車は年間の流通税を免除	—	—
	法人税優遇	カンパニーカー税の免除	—	—
	地域インセンティブ	無料駐車場：駐車場優遇、充電中の無料駐車	—	—
		低/ゼロエミッションゾーン：スモッグアラート中の通行許可	—	—
Iceland	登録税優遇	BEV の購入税なし	—	—
	所有者の税優遇	BEV の年間税なし	—	—
	付加価値税優遇	付加価値税免除	—	—
	地域インセンティブ	レイキャビク市内中心部と Akureyri で最大 2 時間無料駐車場	—	—
	インフラインセンティブ	充電ステーションにインセンティブあり	—	—
Ireland	購入補助	消費者は、車両の原価から最大€5,000 の補助を受けることができる	最大€5,000	—
	登録税優遇	EV は最大€5,000 までの VRT（購入税）補助	最大€5,000	—
	所有者の税優遇	減税 - CO2 ベースの税金	—	—
	法人税優遇	- 省エネ設備に対する「ACA」という制度に基づき、法人税を納める企業に対する税制上の優遇措置 2008 年以降、このスキームにより、購入年次の利潤に対し、ACA 適合製品である省エネ設備の購入価格を 100% 償却できる - このスキームは、BEV、PHEV、ハイブリッド車および関連する充電装置の購入を支援	—	—
	地域インセンティブ	- 一部の地方自治体において充電の間、路上駐車可 - 規定上、EV 充電用の路上スペースには明確な表示が必要	—	—
		通常および急速公共充電ポイントでの無料充電	—	—
Italy	インフラインセンティブ	2,000 台までの国内充電器の無償設置	—	—
	購入補助	地方補助金	—	—
	所有者の税優遇	- BEV は最初の登録日から 5 年間、年間流通税（所有税）が免除 - この期間ののちは、多くの地域における同等のガソリン車に適用される税について 75% 減免を受ける	—	—
	インフラインセンティブ	500 m ² 以上の非居住用ビルにおける充電インフラのための融資	—	—
Latvia	登録税優遇	電気自動車の登録税免除	—	—
	所有者の税優遇	BEV の免税	—	—
	地域インセンティブ	Liepaja の無料駐車場	—	—
		バス車線利用	—	—
Liechtenstein	なし			
Lithuania	登録税優遇	減税 - CO2 ベースの税金	—	—
	地域インセンティブ	駐車料金の削減	—	—
		ビリニウスでのバス車線利用	—	—
Luxembourg	購入補助	ゼロエミッション車（BEV、FCEV）の購入に対して、年間税金申告において €5,000 の減税	€5,000	—
	所有者の税優遇	CO2 ベースの税金の減税	—	—
	法人税優遇	- 社用車使用関連の企業所得における費用控除は、CO2 排出量に基づいて計算 - この措置によって社用車としてゼロまたは低排出ガス車の購入を促進	—	—

Country	カテゴリ	和訳	金額	期間
Malta	購入補助	個人および NGO の場合 ・ オプション A (10 年以上経過した ICE 在来車を廃車にして新しい EV 購入) : €7,000 ・ オプション B (古い ICE 車両を廃棄せずに新しい EV 購入) : €4,000 ・ オプション C (12 ヶ月未満の EV 廃車を伴わない二台目の EV 購入) : €4,000 ・ オプション D (PHEV 購入) : €3,000 ・ オプション E (電気二輪車購入) : €2,000 ・ その他の補助金は, CO2 排出量や古い ICE 車両廃棄に基づく	€2,000~€7,000/車両	—
	登録税優遇	・ 車両の登録税は車両長, 排出量, 年数に基づく ・ EV は排出税なし	—	—
	所有者の税優遇	・ 渋滞課金について, EV は年間€10 のみ	—	—
	法人税優遇	最大€14,000 の補助金 (但し, 車ごとに下記の上限) ・ オプション A (10 年以上経過した ICE 在来車を廃車にして新しい EV 購入) : €7,000 ・ オプション B (古い ICE 車両を廃棄せずに新しい EV 購入) : €4,000 ・ オプション C (12 ヶ月未満の EV 廃車を伴わない二台目の EV 購入) : €4,000 ・ オプション D (PHEV 購入) : €3,000 ・ オプション E (電気二輪車購入) : €2,000 ・ その他の補助金は, CO2 排出量や古い ICE 車両廃棄に基づく	最大€14,000	—
		税申告上の税制優遇: EV 控除規則 ・ 会社の課税所得から下記の基準で控除をうける - EV 車両について 150%相当額を控除 ・ 排出量 0~70g/km の車両では 125%相当額を控除 - ただし, これらは適確支出 (qualifying expenditure) 上のコスト - 控除額は EV ごとに最大€25,000 ・ さらに, 控除を受けた EV について, その耐用期間の間, 減価償却がなくなる	最大€25,000	—
	地域インセンティブ	バレッタにおいて CVA 料金 (域内の自動車乗り入れに関して課金されるシステム) なし 優先レーンの使用	—	—
	インフラインセンティブ	自宅における EV 充電に対し, 居住用電気補助金 ・ 企業が充電ポイントを購入するのを支援する €2,000 の助成金 ・ ただし, 会社ごとに 5 つの充電ポイントを上限とする	—	—
Netherlands	登録税優遇	・ ゼロエミッション車は登録税を免除 ・ 他の車の場合, CO2 排出量に基づき 5 段階の課税 - レベル 1 (1~79 gCO2 / km) : €6/gCO2 *PHEV はこのレベルに該当 - レベル 2 (80~106 gCO2 / km) : €69/gCO2 - レベル 5 (174 g CO2 / km 以上) : €476/gCO2	—	—
	所有者の税優遇	・ ゼロエミッション車は道路税を免除 ・ PHEV (<51 gr CO2 / km) は普通車の道路税の 50%を支払う	—	—

Country	カテゴリ	和訳	金額	期間
	法人税優遇	カンパニーカーの私的使用に対する所得税課税 ・ オランダでは、会社車の私的使用に所得税がかかる ・ 課税所得にカタログ値の 4～25%の課徴金 - ゼロエミッション車：4% - (<51 gr CO2 / km)：15% *ほとんどの PHEV がこれに該当 - (51～106 gr CO2 / km)：21% - それ以上：25%	—	—
		税額控除可能な投資 ・ クリーンテクノロジーへの設備投資について、法人所得税から部分的に控除できるようにすることにより、クリーンテクノロジーへの投資を促進 ・ ゼロエミッションと PHEV（およびディーゼルエンジンではない）車、及び充電ポイントは、控除可能な投資のリストに含まれている	—	—
Norway	登録税優遇	BEV / FCEV：購入税免除 PHEV：減税（最大 10,000 ユーロ）	—	—
	所有者の税優遇	減税	—	—
	法人税優遇	減税	—	—
	付加価値税優遇	付加価値税なし（BEV / FCEV）	—	—
	その他の金銭的利益	輸入税なし・（購入税/輸入税はノルウェーでは同じ）	—	—
	地域インセンティブ	都市部の通行料免除	—	—
		高速道路通行料免除	—	—
		無料駐車場	—	—
		バス車線利用	—	—
		いくつかの都市で共有アパートの建物、ショッピングセンター、駐車場などの通常の充電ステーションの資金調達	—	—
	インフラインセンティブ	主要道路で 50km ごとに急速充電ステーションを公的資金で調達	—	—
Poland	なし			
Portugal	購入補助	政府補助金	BEV：€2,250 PHEV：€1,125	—
	登録税優遇	CO2 ベースの税金減免	—	—
	所有者の税優遇	CO2 ベースの税金減免	—	—
	法人税優遇	会社に対し、付加価値税控除（購入価格が€ 50,000 未満に限る）	—	—
	地域インセンティブ	リスボンの無料駐車場	—	—
		現地の実業家が BEV 購入者の電気を 1 年間割引	—	—
Romania	購入補助	電気自動車：€4,450（20,000 RON） ハイブリッド車：€1,100（5,000 RON）	EV：€4,450 ハイブリッド車：€1,100	—
	登録税優遇	電気自動車とハイブリッド車は登録税免除	—	—
	所有者の税優遇	CO2 ベースの税金減免	—	—
	インフラインセンティブ	充電ステーション設置補助 ・ 22kW 未満の充電ステーション：最大€2,500 ・ 22kW 以上の充電ステーション：最大€30,000 ・ 申請期日：2016 年 10 月 15 日 ・ 50,000 人以上の市民が対象者	€2,500～€30,000	—
Slovakia	なし			
Slovenia	購入補助	個人および企業を対象とした補助金 ・ BEV M1：€7,500 ・ BEV N1 および L7e：€4,500 ・ レンジェクステンダーを含む PCEV M1 と N1：€4,500 ・ BEV L6e の場合は€3,000	€3,000～€7,500	—

Country	カテゴリ	和訳	金額	期間
	登録税優遇	BEV は自動車に対する最低税率（0.5%）が適用される	—	—
	所有者の税優遇	BEV は年間道路使用料の支払いを免除	—	—
Spain	購入補助	政府補助金 €5,500（軽自動車），トラック€8,000，バス€20,000	€5,500～€20,000	—
		地方補助金	—	—
	登録税優遇	購入税免除	—	—
	所有者の税優遇	地方政策による道路税の減免	—	—
	その他の金銭的利益	2017 年までの贅沢税免除	—	～2017 年
	地域インセンティブ	地域高速道路の通行料免除	—	—
		一部の都市に無料駐車場	—	—
		BEV 専用車線	—	—
	インフラインセンティブ	民間および公共充電ポイントのための補助金	—	—
Sweden	購入補助	スーパーグリーンカー新車購入補助金： CO2 排出量が 50g/km 以下の新車購入において，PHEV で SEK20,000，BEV で SEK40,000 の補助金	EV : SEK40,000 PHEV : SEK20,000	—
	所有者の税優遇	年間流通税の納付について 5 年間の免除	—	—
	法人税優遇	社用車課税の削減	—	—
Switzerland	所有者の税優遇	各州の政策に応じた減税	—	—
	その他の金銭的利益	BEV の輸入税免除	—	—
Turkey	付加価値税優遇	・ PHEV と HEV : 電気モーターが 50kW を超え，エンジンシリンダーの容積が 1800cm ³ 未満の場合は 45% ・ 電気モーターが 100kW を超え，エンジンシリンダー容積が 2500cm ³ 未満の場合は 90%	—	—
United Kingdom	購入補助	・ EV および PHEV の購入者は，CO2 排出量が 50g / km および電力走行範囲が 70 マイル以上の場合，最大 £ 4,500（M1 カテゴリ）および £ 8,000（N1）の助成金 ・ 電力走行範囲が 70 マイル未満および CO2 排出量が 50g/km～75g/km の PHEV は，£60,000 の価格上限で£2,500 の助成金	£ 2,500～£ 8,000/車両	—
	登録税優遇	EV の登録税免税	—	—
	所有者の税優遇	EV は年間流通税免除	—	—
	法人税優遇	EV による法人税減税	—	—
	地域インセンティブ	ロンドンの通行料免除	—	—
	インフラインセンティブ	家庭用充電スタンドを設置に対するインセンティブ	£500/充電ステーション	—

出典：EAFO Web サイト<<http://www.eafo.eu/>>（参照 2017.1.26）

3-2-3 中国

2016年11月26日に行われた日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会による「第10回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」において「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」に関する講演¹が行われた。本講演において、図3-1に示すような中国の新エネルギー自動車の政策の現状が報告されている。これによれば、中国では新エネルギー自動車産業を多方面から支援するための政策体系が確立されていることがわかる。

中国新エネルギー自動車産業の現状—政策体系			
・ 中国政府は一連の政策を打ち出し、新エネルギー自動車の発展を支援。近年、新エネルギー自動車産業の発展、技術、財政と税務、管理などの方面で初期の政策支援体系を確立し、研究開発、普及応用から産業化までの全産業チェーンをカバー。			
国の主要支援政策			
マクロ政策	財政・税務支援	技術研究開発	管理体系
『自動車産業の調整・振興計画』 『省エネ・新エネルギー自動車産業発展計画(2012-2020年)』 『新エネルギー自動車普及応用業務の継続展開に関する通知』 『電気自動車充電インフラ発展ガイドライン(2015-2020年)』 『新エネルギー自動車普及応用の加速に関する指導意見』 『電気自動車充電インフラ建設の加速に関する指導意見』 『中国製造2025』 『省エネ・新エネルギー自動車技術ロードマップ』	『2016-2020年新エネルギー自動車普及応用に関する財政・税務支援政策』 『「十三五」新エネルギー自動車充電施設奨励政策及び新エネルギー自動車普及応用の強化に関する通知』 『新エネルギー自動車車両購入税の免税に関する公告』 『省エネ・新エネルギー使用車と船の車両船舶税優遇政策に関する通知』 『電気自動車の電力使用価格政策の関連問題に関する通知』	『2014-2015年省エネ・排出削減科学技術特別事業アクションプラン』 『産業主要基盤技術発展ガイドライン(2015年)』 『国家重点研究開発計画新エネルギー自動車重点特別事業実施案』 『製造業の核心的競争力を増強する重大事業パッケージの実施に関する通知』 『製造業の高度化・改造の重大事業パッケージの実施に関する通知』	『新規電気乗用車生産企業投資事業及び生産参入管理規定』 『電気自動車駆動用バッテリー回収利用技術政策(2015年版)』 『自動車駆動用バッテリー業界規範条件』 『省エネ・新エネルギー自動車の普及応用の安全上の危険の徹底調査と管理業務の展開に関する通知』 『電気自動車充電インフラ安全特別事業の検査の展開に関する通知』 『新規電気自動車・乗用車企業管理規定』 『電気自動車遠距離サービスと管理システム技術規範』

図 3-1 中国新エネルギー自動車産業の現状 - 政策体系

出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

図3-2～図3-5は図3-1の項目別の説明である。新エネルギー車の普及政策に対する財政・税務支援や新エネルギー自動車車両購入税の免税（図3-3），新エネルギー自動車や電池を優先発展産業としてその研究開発の支援（図3-4）といった内容が報告されている。

¹ 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会「第10回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

<http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/download/?file=/files/content_type/type019/569/201612191635551033.pdf>



中国新エネルギー自動車産業の現状－政策体系(マクロ政策)

- 『省エネ・新エネルギー自動車発展計画(2012-2020年)』は新エネルギー自動車の発展目標を明確にした
- 『中国製造2025』は省エネ・新エネルギー自動車、インテリジェント・コネクテッド・ビークルが自動車工業の転換・高度化の主要方向であることをはっきりと示した
- 『省エネ・新エネルギー自動車技術ロードマップ』は『中国製造2025』の技術面での実施を推進

『省エネ・新エネルギー自動車産業発展計画(2012-2020年)』

- 2020年までに、電気自動車とプラグインハイブリッド自動車の生産能力が200万台に達し、累計生産販売台数が500万台を超える
- 燃料電池自動車、自動車用 수소エネルギー産業の世界との同時発展を実現する

『中国製造2025』

- 電気自動車、燃料電池自動車の発展を引き続き支援し、自動車低炭素、情報化、スマート化コア技術確立する
- 主要部品から完成車までの完全な工業体系を形成し、自主ブランドの省エネ・新エネルギー自動車と国際的な先進水準のリンクを推し進める

『省エネ・新エネルギー自動車技術ロードマップ』

- 新エネルギー自動車とインテリジェント・コネクテッド・ビークルを主要突破口とし、エネルギー動力システムの最適化・高度化と転換を重点とする
- スマート化水準の向上を主軸とし、先進的製造と軽量化などの基盤技術を柱とする

中華人民共和國国家發展改革委員會
National Development and Reform Commission

8

図 3-2 中国新エネルギー自動車産業の現状 - 政策体系（マクロ政策）
出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家發改委産業協調司顧主任課員）」



中国新エネルギー自動車産業の現状－政策体系(財政・税務政策)

- ここ数年、中国は財政・税務補助、税制上の優遇などの政策で新エネルギー自動車産業の過渡産業の創成期を支援し、著しい効果を上げている

『2016-2020年新エネルギー自動車普及応用に関する財政・税務支援政策』

- 全国規模で新エネルギー自動車の普及応用業務を展開することを明確化
- 燃料電池自動車を除く、その他の新エネルギー車種の2017-2018年の補助基準は2016年から20%下げ、2019-2020年補助基準は2016年から40%下げる

『「十三五」新エネルギー自動車充電施設奨励政策及び新エネルギー自動車普及応用の強化に関する通知』

- 充電インフラを整備し、新エネルギー自動車の普及応用規模が比較的大きく、市場を公平に開放した省(区、市)に奨励資金を割り振る

『新エネルギー自動車車両購入税の免税に関する公告』

- 購入した新エネルギー自動車について車両購入税を免税する
- 購入税を免除する新エネルギー自動車は中国国内で販売(輸入を含む)を許可された電気、プラグイン式及び燃料電池の三車種を含む

中華人民共和國国家發展改革委員會
National Development and Reform Commission

9

図 3-3 中国新エネルギー自動車産業の現状 - 政策体系（財政・税務政策）
出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家發改委産業協調司顧主任課員）」

中国新エネルギー自動車産業の現状－政策体系(研究開発支援)



- ・ 中国は新エネルギー自動車、動力電池などを優先発展産業にし、政策または研究開発事業の支援を通じて主要基盤技術及び産業化水準の向上を促進

『国家重点研究開発計画新エネルギー自動車重点特別事業実施案』

- 電気自動車の電化、軽量化、スマート化、ネット接続化水準を向上し、小型電気乗用車の技術水準を世界の先端に到達させる
- 中国の特色ある電気自動車の主流技術路線、世界トップの有名ブランドと主力車種を形成する

『製造業の核心的競争力を増強する重大事業パッケージの実施に関する通知』

- 新エネルギー自動車の制御システム、ボディと構造軽量化水準、プラグイン式ハイブリッドシステム及び先進的動力電池及びシステム集約産業化水準を向上する

『産業主要基盤技術発展ガイドライン(2015年)』

- リチウムイオン電池及び新エネルギー自動車優先発展の産業主要基盤技術に盛り込まれる

『製造業の高度化・改造の重大事業パッケージの実施に関する通知』

- 社会資本の重大事業へ関与を奨励し、新エネルギー自動車がハイエンド装備発展事業の重要な一環に盛り込まれる。

10

中華人民共和国国家発展改革委員会
National Development and Reform Commission

図 3－4 中国新エネルギー自動車産業の現状 - 政策体系（研究開発支援）

出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

中国新エネルギー自動車産業の現状－政策体系(管理体系)



- ・ 中国は比較的整備された新エネルギー自動車産業管理政策体系を確立し、生産参入、企業クラスの製品管理及び回収処理などの各過程を網羅している

『新規電気乗用車企業管理規定』

- 申告企業の基本条件、投資事業の基本要求と許可プロセスを打ち出す。その目的は電気乗用車コア技術、技術イノベーション能力を有する企業と社会資本の競争参加を支援、確立することである、

『自動車駆動用バッテリー業界規範条件』

- 自動車動力電池業界を規範化し、企業の最適化と強化を奨励し、公告管理を実行し、その健全な発展を導く

『電気自動車遠距離サービスと管理システム技術規範』

- 電気自動車遠距離サービスと管理システムの全体構造と機能を規定し、公共プラットフォーム、企業プラットフォームと車載端末の関係を定義した

『電気自動車駆動用バッテリー回収利用技術政策』

- 「責任主体」及び生産者責任の拡大制度を明確化し、動力電池コード制度及びトレーサビリティ体系を確立する

11

中華人民共和国国家発展改革委員会
National Development and Reform Commission

図 3－5 中国新エネルギー自動車産業の現状 - 政策体系（管理体系）

出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

3-3 メーカーによる普及促進策

自動車メーカー各社の CEV の普及促進に向けた取り組みを表 3-7 に整理する。

表 3-7 自動車メーカーによる普及促進策

メーカー	分類	見出し	時期	内容	URL
トヨタ自動車	経営計画	第6次「トヨタ環境取組プラン」 CHALLENGE1 新車 CO2 ゼロチャレンジ	2016 年度～2020 年度の中期目標	- 電気エネルギーを利用した次世代車の開発推進とそれぞれの特徴を活かした普及推進。 - PHV：燃料多様化に向けた電気利用車の柱として、更に高性能な車両を開発し、普及拡大を図る。 - EV：近距離用途として低炭素交通システムと組み合わせて技術開発を推進する。 - FCV：将来有力なエネルギーである水素を有効に利用できるよう、更なる低コスト化、小型化、耐久性の向上等商品力強化に向けた取り組みを進める。	http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/management/actionplan/plan6.pdf
	導入事例	燃料電池バスの販売	2017 年 納車、運用開始 2020 年に向けて 100 台以上の導入を予定	- 燃料電池バスを東京都交通局へ納車。 - 東京都営バスとして 2 両を運行予定。 - 市街地を走行する FC バスが増えることにより、一般社会からの理解の高まりを期待。 - 購入には、国土交通省「地域交通グリーン化事業」の補助が適用されている	http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/15160323/ http://www.metro.tokyo.jp/tosei/hodohappyo/press/2016/10/21/02.html
	技術開発	FCV 普及に向け特許実施権を無償化	2020 年末までを無償期間とする 但し、水素ステーション関連特許は無期限	FCV 関連の特許（約 5,680 件）について、無償提供することにより、FCV の普及を後押しする。	http://newsroom.toyota.co.jp/en/detail/4663446
	技術開発	次世代電池の開発	2015 年 トヨタ環境フォーラム 2015 において中期目標設定 2016 年 超イオン伝導体を用いた全固体セラミックス電池を開発	- 電動車普及のキーとなる次世代電池を開発。 2015 年の段階の目標として、全固体電池について、現状の 1.5 倍～2 倍のエネルギー密度を目標とするほか、現状の 3 倍のエネルギー密度となる革新電池の開発も目標として設定。 2016 年に、東工大、トヨタ、KEK の共同研究で従来の伝導体の 2 倍の伝導率となる超イオン伝導体を発見し全固体セラミックス電池の開発に成功。	http://www.titech.ac.jp/news/2016/033800.html https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/challenge2050/6challenges/pdf/presentation_1.pdf
日産自動車	販売・利用等促進	日産リーフの無料モニターキャンペーン	—	日産リーフの無料トライアルモニターキャンペーンを実施。（トライアル期間は販売店によって異なる）	http://secure.nissan.co.jp/LEAF/MONITOR/
	販売・利用等促進	充電代定額「旅ホーダイ」キャンペーン	—	- 日産ゼロ・エミッションサポートプログラム 2 使いホーダイプランの加入で、月会費 2,000 円（税別）で日産販売店舗と高速道路やコンビニ等の全国 5,600 基以上の急速充電器が使い放題。 - また、2016 年 10 月 28 日以降に日産リーフを購入し、プランに加入した場合、2 年間月会費無料。	http://ev.nissan.co.jp/ZESP2/TRAVEL/
	経営計画	中期経営計画「日産パワー88」 第4の柱 ゼロ・エミッションリーダーシップの有効活用	2011 年～2016 年の中期計画 2016 年度までに電気自動車販売累計 150 万台	- 低燃費技術のラインアップを拡充。 - アライアンスパートナーのルノーと合わせて、期間中に累計 150 万台の電気自動車を販売する計画。	http://www.nissan-global.com/JP/DOCUMENT/PDF/FINANCIAL/PRESENTATION/2011/MTP2011_presentation_599_j.pdf
	普及・啓蒙	電気自動車を活用した災害対応訓練に関する取り組み	2015 年 11 月 26 日 災害対応訓練実施 2016 年 3 月 16 日 ジャパン・レジリエンス・アワード受賞	- 東北大学災害科学国際研究所、オートモーティブエナジーサプライ株式会社と共同で、「EV (e-NV200)」とポータブル蓄電池を非常用電源とした災害対応訓練を実施 - 屋外での電源供給が可能な「動く蓄電池」としてその有用性と災害時における実践的活用を実証したことが評価され、ジャパン・レジリエンス・アワード 2016 の教育機関部門「優秀賞」を受賞	http://reports.nissan-global.com/JIP/?p=6563 http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2016/_STORY/160316-01-j.html

メーカー	分類	見出し	時期	内容	URL
ホンダ	経営計画	【Hondaらしい新たな価値の創造】 電動化技術の導入強化	2030年 販売数の3分の2をゼロエミッションビークルに	・ プラグインハイブリッドを今後の電動化の中心とする。 ・ 燃料電池自動車(FCV)は、2016年3月にクラリティ フューエル セルを日本で発売。 ・ 2018年までに北米にて新型プラグインハイブリッドモデルを発売。 ・ GMと共同開発中の次世代型燃料電池システムは、2020年頃の商品化に向けて、生産・購買を含めた次の段階へ移行。 ・ 2030年をめどに商品ラインアップにおける販売数の3分の2を、PHVとHEV、およびFCV・BEVなどのゼロエミッションビークルに置き換えることを目指す。	http://www.honda.co.jp/news/2016/c160224a.html
Volkswagen	経営計画	"TOGETHER – Strategy 2025" 新戦略：Volkswagenが世界を牽引するサステナブルモビリティの提供者になるために	2025年 EV販売台数目標200～300万台	・ 2025年までに30車種以上の電気自動車、200～300万台の年間販売台数目標。 ・ Volkswagen社は、電気自動車の普及について、2025年までに、電気自動車は世界の乗用車市場の25%程度を占めると見込んでいる。200～300万台という販売目標は2025年時点における同社販売台数のおよそ20～25%に相当する。	https://www.volkswagen-media-services.com/en/detailpage/-/detail/New-Group-strategy-adopted-Volkswagen-Group-to-become-a-world-leading-provider-of-sustainable-mobility/view/3681833/7a5bbec13158edd433c6630f5ac445da
BMW	販売・利用等促進	会員制公共充電ステーション利用サービス 「ChargeNow」	2016年10月1日サービス開始	・ BMWが提供する定額充電サービス。 ・ 月会費2,500円（急速充電器を利用する場合は月会費5,000円）で、全国1万カ所の普通充電器の利用が無料。 ・ 対象モデル購入者は最初の12か月間、月会費無料のキャンペーン中。 ・ また、提携充電ステーション検索システムも提供している。このシステムでは、施設情報の他にリアルタイム満空情報も知ることができる。	https://www.chargenow.com/web/chargenow-jp/home
	経営計画	電気自動車の戦略	2017年 EV販売台数目標10万台	・ 2017年に電気自動車販売台数10万台を目標。 ・ 電気自動車への投資を継続することを明示。 ・ 2018年から2020年にかけて、既存モデルのPHV、EVを発売する。	https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0266387EN/statement-by-harald-krueger-chairman-of-the-board-of-management-of-bmw-ag-sneak-preview-and-strategy-workshops-in-munich-on-1-and-2-december
DAIMLER	販売・利用等促進	乗り捨てカーシェアサービス 「car2go」にEV車両	2008年サービス開始	・ ダイムラー社のカーシェアリングサービス。 ・ 欧州・北米で展開する14,750台のうち、1,650台のEVが導入されている。	https://www.daimler.com/products/services/mobility-services/car2go/

4. クリーンエネルギー自動車関連インフラに係る動向

4-1 CEV 関連インフラの普及状況

4-1-1 充電インフラ

(1) 国内

日本国内の民間事業者による Web サイトの公表情報を調査し、各事業者が公表する充電インフラの施設数を整理した。その結果を表 4-1 に示す。

表 4-1 充電インフラの普及状況の整理

単位：施設数

地域	充電タイプ		CHAdeMO 協議会 ^{注1)}	GOGOEV ^{注2)}	NCS ^{注3)}	EVPOSSA ^{注4)}	smart oasis ^{注5)}
北海道	急速	有料	193	256	211	－	－
		非有料	73	14	0	－	－
		合計	266	270	211	267	7
	普通	有料	119	509	342	－	－
		非有料	228	94	0	－	－
		合計	347	603	342	507	82
東北	急速	有料	572	648	537	－	－
		非有料	113	48	0	－	－
		合計	685	696	537	654	83
	普通	有料	312	1,090	717	－	－
		非有料	536	303	0	－	－
		合計	848	1,393	717	1,015	210
北陸	急速	有料	291	354	298	－	－
		非有料	98	66	0	－	－
		合計	389	420	298	403	166
	普通	有料	228	679	472	－	－
		非有料	414	456	0	－	－
		合計	642	1,135	472	972	556
関東	急速	有料	1,435	1,615	1,416	－	－
		非有料	391	252	0	－	－
		合計	1,826	1,867	1,416	1,823	279
	普通	有料	595	2,735	1,861	－	－
		非有料	1,799	1,042	0	－	－
		合計	2,394	3,777	1,861	2,824	516
中部	急速	有料	798	922	820	－	－
		非有料	204	83	0	－	－
		合計	1,002	1,005	820	993	277
	普通	有料	404	1,887	1,343	－	－
		非有料	1,180	634	0	－	－
		合計	1,584	2,521	1,343	2,151	644
近畿	急速	有料	713	797	745	－	－
		非有料	157	66	0	－	－
		合計	870	863	745	857	433
	普通	有料	270	1,436	1,010	－	－
		非有料	876	607	0	－	－
		合計	1,146	2,043	1,010	1,788	848

地域	充電タイプ		CHAdemo 協議会 ^{注1)}	GOGOE ^{注2)}	NCS ^{注3)}	EVPOSSA ^{注4)}	smart oasis ^{注5)}
中国	急速	有料	372	411	360	－	－
		非有料	159	134	0	－	－
		合計	531	545	360	537	119
	普通	有料	157	597	448	－	－
		非有料	400	321	0	－	－
		合計	557	918	448	726	139
四国	急速	有料	235	265	227	－	－
		非有料	64	34	0	－	－
		合計	299	299	227	295	54
	普通	有料	94	315	228	－	－
		非有料	198	114	0	－	－
		合計	292	429	228	322	110
九州 沖縄	急速	有料	925	997	830	－	－
		非有料	164	63	0	－	－
		合計	1,089	1,060	830	1,081	107
	普通	有料	283	1,268	844	－	－
		非有料	755	458	0	－	－
		合計	1,038	1,726	844	1,231	288
合計	急速	有料	5,534	6,265	5,444	－	－
		非有料	1,423	760	0	－	－
		合計	6,957	7,025	5,444	6,910	1,525
	普通	有料	2,462	10,516	7,265	－	－
		非有料	6,386	4,029	0	－	－
		合計	8,848	14,545	7,265	11,536	3,393

注1) CHAdemo 協議会

<<http://www.chademo.com/ja/activities-2/charger-information/location/>>

注2) GoGoEV <<http://ev.gogo.gs/>> ※移動停止中のものも含む

注3) 合同会社日本充電サービス (NCS) <<http://www.nippon-juden.co.jp/sp/>>

注4) 一般社団法人電動車両用電力供給システム協議会 (EVPOSSA)

<<http://evpossa.or.jp/shisetsuinfo/index.html>>

注5) smart oasis <<https://www.smartoasis.jp/>>

注6) 2016 年 12 月末現在の情報である

注7) 充電器を設置する施設の数を示すものである

注8) 「非有料」には、無料および有料／無料別不明を含む

表 4-2 は充電器情報が掲載されている各事業者の Web サイトの掲載情報について整理したものである。

表 4-2 充電インフラ情報サイトの掲載内容整理

項目	CHAdeMO 協議会 ^{注1)}	GOGOEV ^{注2)}	NCS ^{注3)}	EVPOSSA ^{注4)}	smart oasis ^{注5)}
運営会社 (問い合わせ先)	○	○	○	×	○
URL	○	○	×	×	×
サイトへの登録方法	○	○	×	×	○
各充電器の 情報	スタンド名称 (充電施設名称)	○	○	○	○
	住所	○	○	○	○
	地図情報 (経度・緯度)	○	○	×	○
	電話番号	○	○	×	○
	利用時間	○	○	×	○
	定休日	○	○	×	○
	充電器のタイプ・数など	○	○	△ ^{注7)}	△ ^{注7)}
	利用条件	○	△	×	△
	料金	○	△	×	○
	現在の運用状況(充電器 の稼働状況)	○	△	○	○

注1) CHAdeMO 協議会

<<http://www.chademo.com/ja/activities-2/charger-information/location/>>

注2) GoGoEV <<http://ev.gogo.gs/>>

注3) NCS <<http://www.nippon-juden.co.jp/sp/>>

注4) EVPOSSA <<http://evpossa.or.jp/shisetsuinfo/index.html>>

注5) smart oasis <<https://www.smartoasis.jp/>>

注6) ○ : 掲載あり, △ : 一部掲載あり, × : 掲載なし

注7) 充電施設単位の情報であり数の把握はできない

(2)米国

米国の充電インフラの普及状況については、DOE の Alternative Fuel Data Center の Web サイトにおいて、表 4-3 に示すとおり州別のステーション数、充電器数が整理されている（急速、普通の別は不明）。

表 4-3 米国における州別の充電ステーション数、充電器数

STATE	stations	charging outlets	STATE	stations	charging outlets
Alabama	60	130	Montana	31	81
Alaska	4	7	Nebraska	55	137
Arizona	379	956	Nevada	176	498
Arkansas	45	68	New Hampshire	76	159
California	3665	12372	New Jersey	203	469
Colorado	421	981	New Mexico	54	133
Connecticut	291	648	New York	722	1493
Delaware	27	71	North Carolina	369	833
District of Columbia	93	222	North Dakota	6	9
Florida	831	1854	Ohio	275	556
Georgia	572	1657	Oklahoma	39	86
Hawaii	229	519	Oregon	475	1189
Idaho	49	114	Pennsylvania	299	647
Illinois	424	943	Rhode Island	77	204
Indiana	158	338	South Carolina	176	353
Iowa	98	202	South Dakota	19	36
Kansas	176	698	Tennessee	378	917
Kentucky	62	150	Texas	843	2176
Louisiana	61	139	Utah	119	300
Maine	103	179	Vermont	157	384
Maryland	444	1117	Virginia	371	888
Massachusetts	458	1213	Washington	664	1696
Michigan	330	848	West Virginia	38	95
Minnesota	260	609	Wisconsin	249	405
Mississippi	26	50	Wyoming	28	60
Missouri	297	1279	Total	15462	41168

注1) Alternative Fuel Data Center の数値を整理

<http://www.afdc.energy.gov/fuels/stations_counts.html>

注2) Data last updated : 03/11/2017

(3) 欧州

欧州に関しては EAFO において表 4-4 に示すような欧州各国別の出力別の充電ステーション数が整理されている。

表 4-4 欧州各国の充電ステーション数

Country	Charging Power	kW	# positions	# PEV per position	Country	Charging Power	kW	# positions	# PEV per position
Austria	Normal Power	<= 22	2356	5	Latvia	Normal Power	<= 22	60	4
	High Power	> 22	437	30		High Power	> 22	12	23
	Totals		2793	4		Totals		72	3
Belgium	Normal Power	<= 22	1335	14	Lithuania	Normal Power	<= 22	15	9
	High Power	> 22	480	39		High Power	> 22	11	13
	Totals		1815	10		Totals		26	5
Bulgaria	Normal Power	<= 22	18	2	Luxembourg	Normal Power	<= 22	202	6
	High Power	> 22	4	10		High Power	> 22	10	139
	Totals		22	1		Totals		212	6
Croatia	Normal Power	<= 22	202	1	Malta	Normal Power	<= 22	97	1
	High Power	> 22	30	10		High Power	> 22	0	0
	Totals		232	1		Totals		97	1
Cyprus	Normal Power	<= 22	36	2	Netherlands	Normal Power	<= 22	26651	4
	High Power	> 22	0	0		High Power	> 22	614	185
	Totals		36	2		Totals		27265	4
Czech Republic	Normal Power	<= 22	294	4	Norway	Normal Power	<= 22	7367	16
	High Power	> 22	156	8		High Power	> 22	1367	89
	Totals		450	3		Totals		8734	13
Denmark	Normal Power	<= 22	2114	4	Poland	Normal Power	<= 22	290	2
	High Power	> 22	422	23		High Power	> 22	34	24
	Totals		2536	3		Totals		324	2
Estonia	Normal Power	<= 22	191	6	Portugal	Normal Power	<= 22	1192	3
	High Power	> 22	187	6		High Power	> 22	58	73
	Totals		378	3		Totals		1250	3
Finland	Normal Power	<= 22	706	4	Romania	Normal Power	<= 22	95	3
	High Power	> 22	265	12		High Power	> 22	9	34
	Totals		971	3		Totals		104	2
France	Normal Power	<= 22	14290	7	Slovakia	Normal Power	<= 22	255	1
	High Power	> 22	1593	70		High Power	> 22	80	5
	Totals		15883	7		Totals		335	1
Germany	Normal Power	<= 22	22857	3	Slovenia	Normal Power	<= 22	348	1
	High Power	> 22	1810	45		High Power	> 22	132	4
	Totals		24667	3		Totals		480	1
Greece	Normal Power	<= 22	31	5	Spain	Normal Power	<= 22	1378	8
	High Power	> 22	2	89		High Power	> 22	370	32
	Totals		33	5		Totals		1748	6
Hungary	Normal Power	<= 22	163	4	Sweden	Normal Power	<= 22	1654	19
	High Power	> 22	42	17		High Power	> 22	1198	26
	Totals		205	3		Totals		2852	11
Iceland	Normal Power	<= 22	11	208	Switzerland	Normal Power	<= 22	3399	5
	High Power	> 22	30	76		High Power	> 22	484	35
	Totals		41	55		Totals		3883	4
Ireland	Normal Power	<= 22	837	2	Turkey	Normal Power	<= 22	69	7
	High Power	> 22	156	13		High Power	> 22	7	70
	Totals		993	2		Totals		76	6
Italy	Normal Power	<= 22	1796	5	United Kingdom	Normal Power	<= 22	9983	9
	High Power	> 22	211	51		High Power	> 22	2178	43
	Totals		2007	5		Totals		12161	7

注 1) EAFO の数値を整理< <http://www.eafo.eu/electric-vehicle-charging-infrastructure>>

注 2) データの最終更新日は 2017 年 1 月, 確認日 2017 年 3 月 12 日

(4)中国

2016年11月26日に行われた日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会による「第10回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」¹での講演「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」²において、充電インフラの整備状況（図4-1）ならびに2020年に向けた整備計画（図4-2）が報告された。

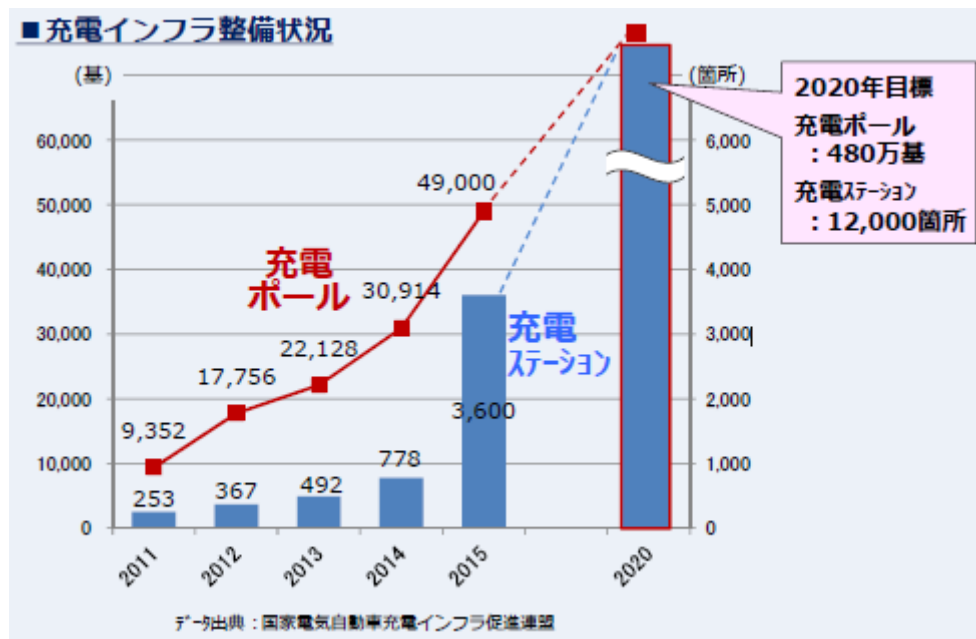


図 4-1 中国における充電ポールおよび充電ステーションの整備状況

出典：「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

¹ 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会「第10回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」（平成28年11月26日）

<<http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/index/156/>>

² 日中省エネルギー・環境ビジネス推進協議会「第10回日中省エネルギー・環境総合フォーラム 新エネルギー車・自動車知能化分科会」「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況（国家発改委産業協調司顧主任課員）」

<http://www.jc-web.or.jp/jcbase/publics/download/?file=/files/content_type/type019/569/201612191635551033.pdf>

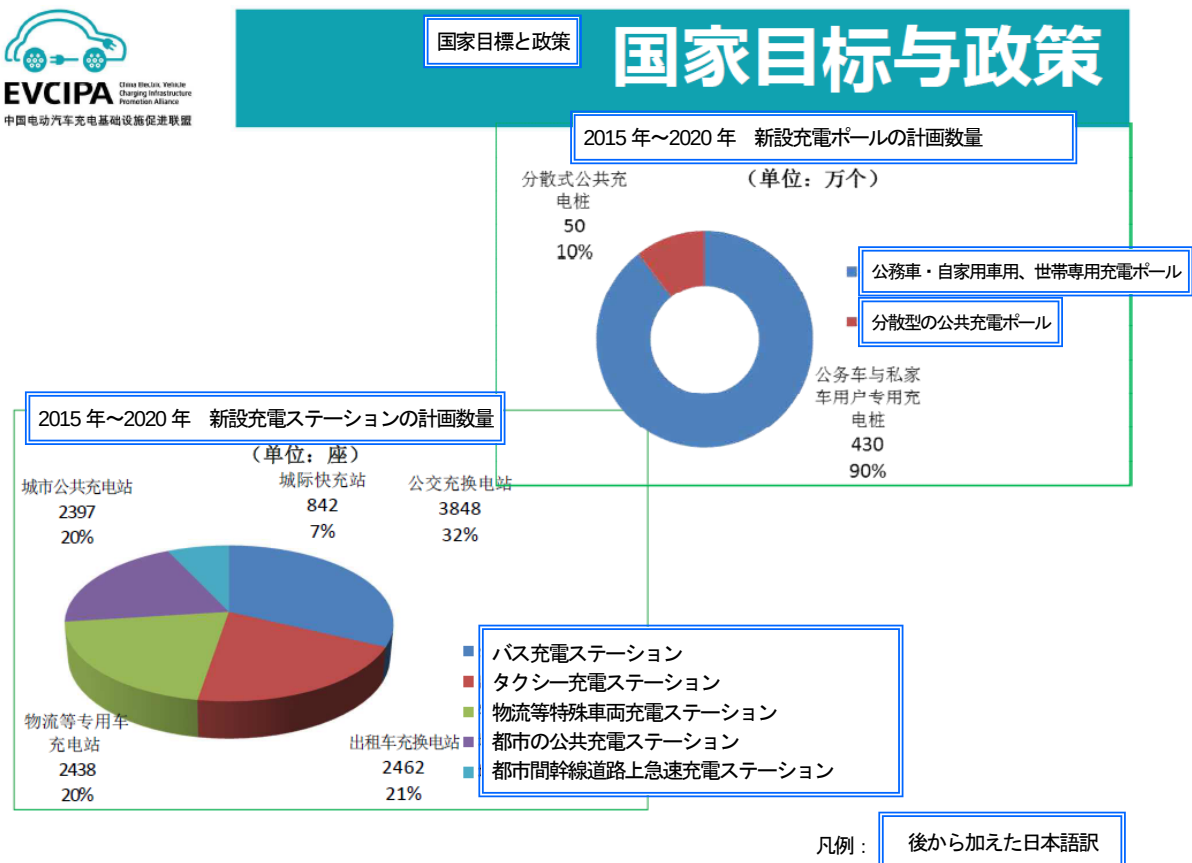


図 4-2 中国における 2015 年から 2020 年の充電ポール・充電ステーションの計画

出典: 「中国新エネルギー自動車産業発展全体状況 (国家発改委産業協調司顧問主任課員)」

4-1-2 水素充填インフラ

(1) 国内

経済産業省資源エネルギー庁による「水素・燃料電池戦略ロードマップ」では、水素ステーションの整備の状況が圏域別にまとめられている（図 4-3）。

図表 20 水素ステーション整備の状況①



〔出典〕資源エネルギー庁作成

図 4-3 水素ステーション整備の状況

出典：水素・燃料電池戦略協議会「水素・燃料電池戦略ロードマップ 2016 年 3 月 22 日改訂」
<http://www.meti.go.jp/press/2015/03/20160322009/20160322009-3.pdf>

(2)米国

充電インフラと同様に DOE の Alternative Fuel Data Center で州別の水素充填ステーション数が整理されている（表 4-5）。

表 4-5 米国における州別の水素充填ステーション数

STATE	stations	STATE	stations
Alabama	0	Montana	0
Alaska	0	Nebraska	0
Arizona	0	Nevada	0
Arkansas	0	New Hampshire	0
California	30	New Jersey	0
Colorado	0	New Mexico	0
Connecticut	1	New York	0
Delaware	0	North Carolina	0
District of Columbia	0	North Dakota	0
Florida	0	Ohio	0
Georgia	0	Oklahoma	0
Hawaii	0	Oregon	0
Idaho	0	Pennsylvania	0
Illinois	0	Rhode Island	0
Indiana	0	South Carolina	1
Iowa	0	South Dakota	0
Kansas	0	Tennessee	0
Kentucky	0	Texas	0
Louisiana	0	Utah	0
Maine	0	Vermont	0
Maryland	0	Virginia	0
Massachusetts	1	Washington	0
Michigan	0	West Virginia	0
Minnesota	0	Wisconsin	0
Mississippi	0	Wyoming	0
Missouri	0	Total	33

注1) Alternative Fuel Data Center の数値を整理

<http://www.afdc.energy.gov/fuels/stations_counts.html>

注2) Data last updated : 03/11/2017

(3) 欧州

欧州の水素充填ステーションについては、EAFO に掲載されているデータを整理した（表 4-6）。

表 4-6 欧州各国の水素充填ステーション数

Country	Operational	Non Operational	Total	Country	Operational	Non Operational	Total
Austria	3	1	4	Latvia	0	0	0
Belgium	3	1	4	Lithuania	0	0	0
Bulgaria	0	0	0	Luxembourg	0	0	0
Croatia	0	0	0	Malta	0	0	0
Cyprus	0	0	0	Netherlands	2	2	4
Czech Republic	1	0	1	Norway	5	0	5
Denmark	10	0	10	Poland	0	0	0
Estonia	0	0	0	Portugal	0	0	0
Finland	2	0	2	Romania	0	0	0
France	9	2	11	Slovakia	0	0	0
Germany	18	1	19	Slovenia	1	0	1
Greece	0	0	0	Spain	4	0	4
Hungary	0	0	0	Sweden	3	0	3
Iceland	0	0	0	Switzerland	2	0	2
Ireland	0	0	0	Turkey	0	2	2
Italy	4	0	4	United Kingdom	12	0	12

注1) EAFO の数値を整理<<http://www.eafo.eu/infrastructure-statistics/hydrogen-filling-stations>>

注2) データの最終更新日は2017年1月，確認日2017年3月12日

4-2 CEV 関連インフラに係る事業者の取り組みおよび利用料金等

4-2-1 充電インフラ

(1) 充電サービス事業者の取り組み

CEV 関連インフラの管理・運営に係る民間事業者の取り組みに関しては、表 4-7 に示すように過年度報告書で取りまとめた後は、主な動きがみられなかった。

表 4-7 主な充電サービス事業者のサービス概要

充電サービス事業者	サービスについて	充電器利用料について	更新内容
合同会社日本充電サービス (NCS) http://www.nippon-juden.co.jp/ ※トヨタ、日産、ホンダ、三菱自動車、日本政策投資銀行、東京電力、中部電力が出資	・NCS が新規充電器設置費用と維持費用を設置者に向けて支援 ・設置者はNCSに独占的利用権を付与 ・充電器の料金を定め、NCS が充電器に係る収入の帰属先となる ・NCS ネットワークの充電器を利用するには、NCS カードか、自動車メーカー4 社各社が用意するカードが必要	3 種類のNCS カードを設定 【急速充電のみ】月会費 3,800 円、都度料金 15.0 円/分 (30 分まで使用可) 【普通充電のみ】月会費 1,400 円、都度料金 2.5 円/分 【急速・普通併用】月会費 4,200 円 【共通】登録手数料 1,400 円 (初回のみ) (価格(はすべて税抜き)	・サービス内容を公表 ・価格を公表
トヨタメディアサービス株式会社 http://www.toyota-ms.co.jp/ ※トヨタ子会社	・会員向け充電課金システムの提供 (非会員への対応なし) ・充電器設置者に対して、トヨタメディアサービス社製の普通充電器と使用に係るサービス (コールセンター対応、各種管理) をセットで販売 ・代金回収手数料を含んだ利用料金を充電器設置者へ支払う	・充電器利用者は会員登録が必要 ・設置者は課金設定が可能 (課金する場合、詳細はトヨタメディアサービスに問い合わせること)	
日本ユニシス株式会社 http://smart oasis.unisys.co.jp/	・充電システムサービス「smart oasis」の提供 ・各種会員制充電サービス会員 (JTB のおでかけ Card) に登録する利用者が利用可能 ・2013 年 11 月から上記の登録がない利用者にも対応可能な「Visitor Charge」機能を展開 (新規で充電器を設置し、会員制充電サービス提供事業者と連携する充電器設置者に限り利用可能。今後、既設の充電器にも順次機能の提供を開始するとのこと)	・都度料金は設置者によって様々	
株式会社エネゲート https://www.enegate.co.jp/products/it/it04.html ※関西電力、大崎電気工業が出資	・充電システムサービス「エコ Q 電」の提供 ・利用者は携帯端末の操作で充電が可能	・会員登録無料、月会費無料 ・都度料金は設置者によって様々	
合同会社充電網整備推進機構 (チャデモチャージ) http://www.chademocharge.com/ ※解散	・会員向け充電課金システムの提供 (非会員にも対応) ・チャデモチャージのネットワークに登録した充電器の設置者に対して、利用者からの会費を還元	・会員は初回、月額会費のみ、都度料金の設定なし ・非会員は 40 円/分	・2015 年 4 月に解散 (Web サイトも消滅) ・2015 年 3 月 31 日をもってチャデモチャージのサービスは終了
ジャパンチャージネットワーク株式会社 (JCN) https://www.charge-net.co.jp/ ※住友商事、日産、NEC が出資	・会員向け充電課金システムの提供 (非会員にも対応) ・充電器運用管理サービスを提供 (設置者が当社に料金徴収手数料と運用管理料を支払う)		・2015 年 3 月 31 日をもって JCN カードサービスは終了。以降、JCN の充電スポットを使用するには、自動車メーカー4 社並びに NCS が用意するカードが必要 ・充電器の運用サービスは継続中

出典：次世代自動車振興センター 「クリーンエネルギー自動車及び関係インフラに係る調査 報告書 平成 28 年 2 月」

(2) テスラの取り組み(スーパーチャージャーネットワーク)

テスラ社では、同社の EV のための設備として、全世界において高電力の高速充電インフラ網であるスーパーチャージャーネットワークを構築し、サービスの提供を開始している。以下ではこのテスラ社の注目すべき充電インフラ整備プロジェクトについて整理する。

1) スーパーチャージャーネットワークの概要

2012 年、テスラ社は EV による長距離ドライブをより便利にするため、世界最速の充電ソリューションともいえるテスラ スーパーチャージャー ネットワークの展開を開始した。現在、アメリカ、ヨーロッパ、日本や中国を含む世界各地にある 4,600 基¹を超えるスーパーチャージャーを、16 万人以上のテスラオーナーが活用しているという。²

スーパーチャージャーネットワークの分布は図 4-4 のとおり公開されている。

¹ 2017 年 3 月現在では「810 のスーパーチャージャーステーション、5,195 のスーパーチャージャー」と説明

² Tesla ニュース 2016/11/07 <<https://www.tesla.com/jp/blog/update-our-supercharging-program>>

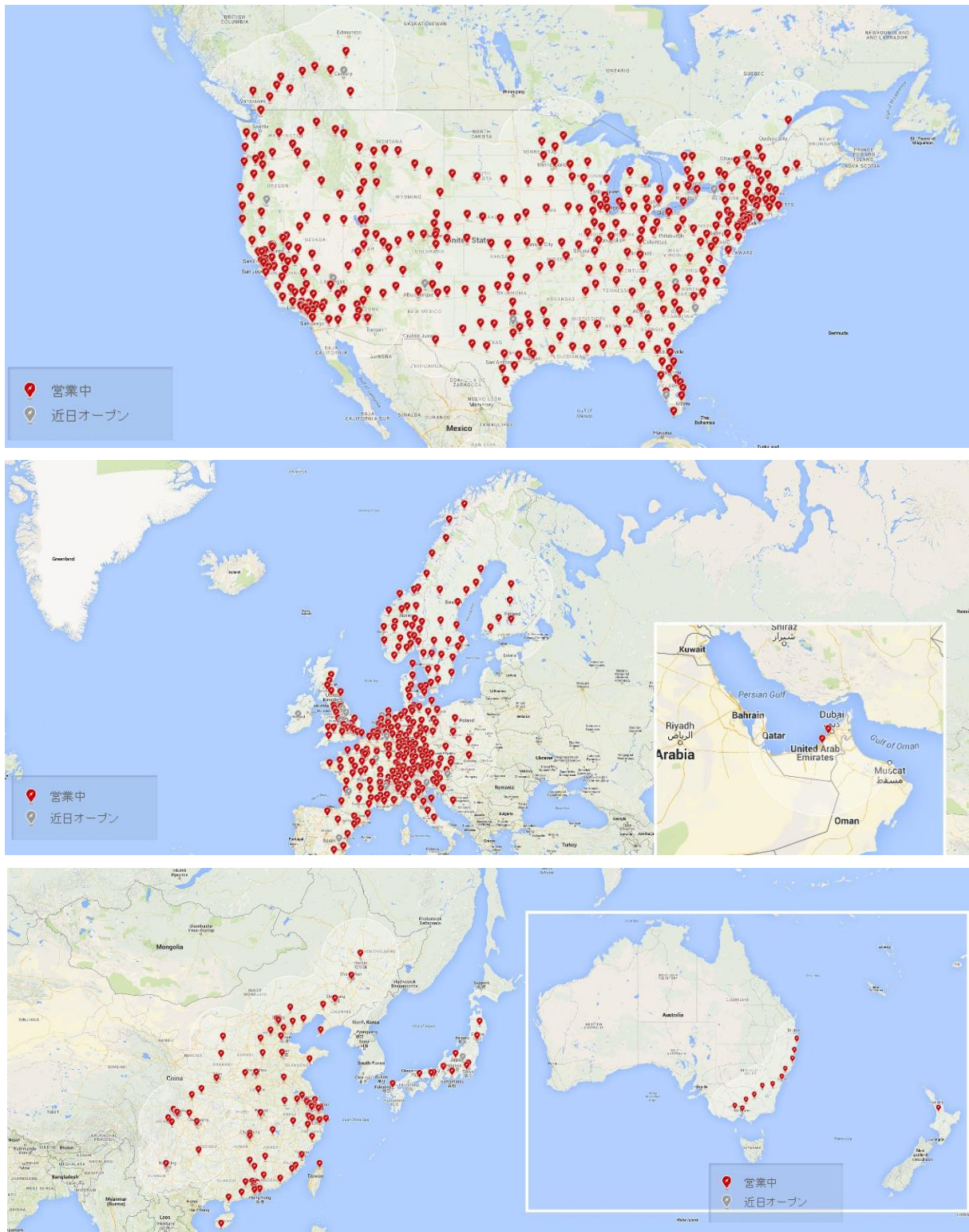


図 4-4 テスラ スーパーチャージャーネットワーク
(上段：北米, 中段：欧州, 下段：アジア・太平洋)

出典：Tesla <<https://www.tesla.com/jp/supercharger>>

2) スーパーチャージャーの仕様

テスラスーパーチャージャーは最大 120 kW の DC 電力を直接バッテリーに送電し、最短 30 分で航続距離 270km 分の充電が可能である。また、バッテリーがフル充電に近づくと、車載コンピュータはセルをフルにするために最適なレベルまで電流を徐々に下げていく。¹ (図 4-5)

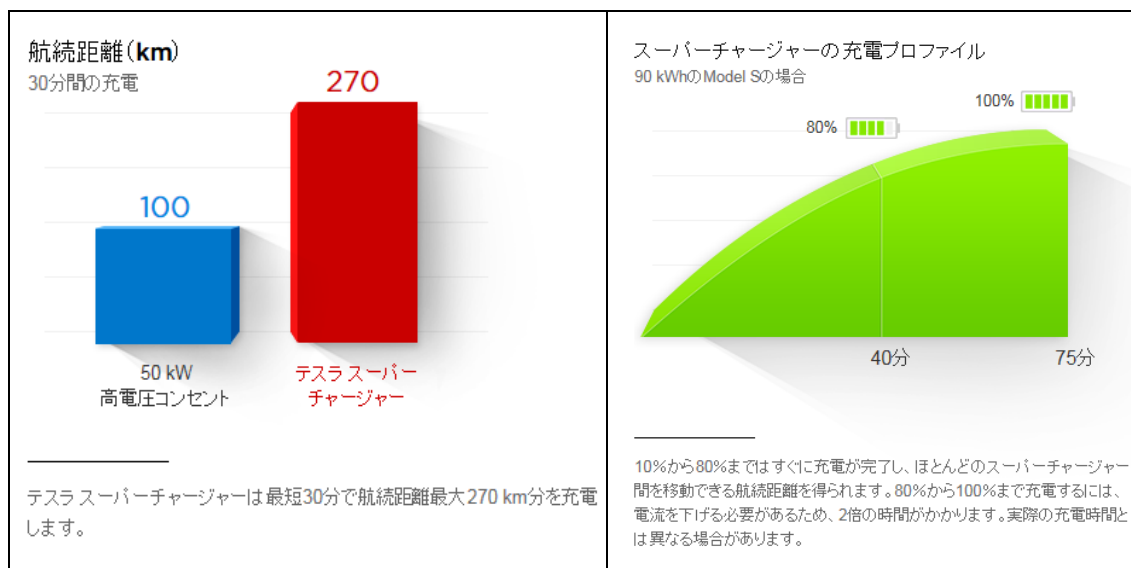


図 4-5 テスラスーパーチャージャーの仕組み

出典：Tesla <<https://www.tesla.com/jp/supercharger>>

3) 拡大計画

テスラスーパーチャージャーは、交通量の多い高速道路沿いや都市の中心部などに戦略的に配置されている。またテスラでは、スーパーチャージャーの設置に加え、施設の敷地内にテスラ車専用のウォールコネクタを設置するデスティネーションチャージングパートナーのネットワークも拡げている。これらの施設にはスキー場、レストランやホテルなど、主に利用者が長時間滞在する場所が含まれる。²

4) スーパーチャージャーネットワークのサービス見直し

2016 年 11 月、テスラはスーパーチャージャーネットワーク事業の拡張と混雑解消のための再投資の実施を公表した。その詳細については 2017 年 1 月 12 日に以下のとおり発表された。

新しい制度では 2017 年 1 月 16 日以降に注文される Model S と Model X には、年間 400kWh (約 1,600km) 分のスーパーチャージャー無料利用クレジットが含まれている。テスラでは年間 400 kWh あれば大多数のオーナーの長距離ドライブのニーズに応えることができると判断したという。しかしながら、年間 400kWh を超過する場合には追加料金が発生するように制度を変更したということである。この変更により、テスラはコストの一部を回収し、すべてのオーナーにとってフェアなシステムを作り上げることに活用することで、この制度変更によって

¹ Tesla スーパーチャージャー<<https://www.tesla.com/jp/supercharger>>.

² Tesla スーパーチャージャー<<https://www.tesla.com/jp/supercharger>>.

テスラ社が利益を得ることはないとしている。¹

¹ Tesla スーパーチャージャー<<https://www.tesla.com/jp/supercharger>>.

4-2-2 水素充填インフラ

(1) 国内エネルギー供給事業者の動向

水素充填インフラに係る主な事業者の最近の動向を表 4-8 に整理する。

表 4-8 水素充填インフラに係る最近の動向

事業者	日付	内容	参考URL
JX 日鉱日石エネルギー	2014年 7月16日	「株式会社 ENEOS 水素サプライ&サービス」を設立することを決定。当社からの委託を受けて、単独型ステーションおよび移動式ステーションの運営、水素の製造出荷設備の運営、水素配送等の関連業務を担う。	http://www.no.e.jx-group.co.jp/newsrelease/2014/20140716_01_0794529.html
	2014年 12月25日	・神奈川県海老名市に当社の商用水素ステーション1号店を開所 ・水素販売価格を「1,000 円/kg（税抜き）」に決定	http://www.no.e.jx-group.co.jp/newsrelease/2014/20141225_01_0794529.html
	2015年 11月13日	神奈川県に当社として初となる移動式水素ステーションを開所し、水素販売を開始。	http://www.no.e.jx-group.co.jp/newsrelease/2015/20151113_01_01_1040054.html
	2016年 2月23日	神奈川県横浜市に「横浜 IKEA 港北水素ステーション」（移動式）を開所。大型商業施設では国内初となる水素ステーション。	http://www.no.e.jx-group.co.jp/newsrelease/2015/20160223_01_1030113.html
	2016年 3月18日	本牧事業所（神奈川県横浜市）に、「水素製造出荷センター」を開所。LPG を原料に水素を製造し、JX 日鉱日石エネルギーの首都圏におけるオフサイト水素ステーションおよび移動式水素ステーションに水素を供給。	http://www.no.e.jx-group.co.jp/newsrelease/2015/20160318_01_0794529.html
	2016年 12月8日	愛知県あま市の「Dr.Drive セルフ七宝下田 SS」に水素ステーションを開所。当社の開所済みの水素ステーションは、合計 39 か所に。	http://www.no.e.jx-group.co.jp/newsrelease/2016/20161208_02_1150234.html
東京ガス	2015年 1月8日	燃料電池自動車向けの水素の販売価格を 1,100 円/kg（税抜）に決定	http://www.tokyo-gas.co.jp/Press/20150108-02.html
	2016年 1月12日	実証・研究開発事業として建設・運転を行ってきた「千住水素ステーション」を東京ガス 2 箇所目の一般商用の水素ステーションとして営業開始	http://www.tokyo-gas.co.jp/Press/20160112-01.html
	2016年 2月8日	「浦和水素ステーション」（埼玉県さいたま市）を営業開始。東京ガスとして、埼玉県において水素ステーションの営業を開始するのは初。	http://www.tokyo-gas.co.jp/Press/20160208-01.html
岩谷産業	2014年 11月14日	燃料電池自動車向け水素の販売価格を 1,100 円/kg に決定	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1186
	2015年 2月13日	・豊田通商、岩谷産業と太陽日酸が共同出資して、移動式水素ステーションを運営する「合同会社日本移動式水素ステーションサービス」を設立。 ・3月下旬をめぐり、東京都千代田区で商業用の移動式水素ステーションとしては日本初となる営業を開始	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1219
	2016年 1月15日	全国で 12 拠点目の水素ステーションを滋賀県大津市で開所	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1256
	2016年 3月14日	低炭素な水素サプライチェーンモデルの構築を図る実証プロジェクトの実証開始。	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1263
	2016年 4月1日	「技術研究組合 CO ₂ フリー水素サプライチェーン推進機構」を設立	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1264
	2016年 4月6日	利用者の利便性を向上させるため、イワタニ水素ステーションの平日営業時間を夜 10 時まで延長。	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1265
	2016年 5月9日	大阪市森之宮に水素ステーションが完成。水素啓発のための情報発信施設を併設。	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1270
	2016年 9月28日	水素エネルギー社会の実現に向けて「水素本部」を新設。	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1277
	2016年 9月29日	世界最大規模の水素エネルギーシステムの開発検討に着手。東芝、東北電力と共に、福島県内を実証エリアとして、世界最大規模の水素製造装置を備えた貯蔵・輸送、利活用までを含む水素エネルギーシステムの構成および仕様を検討するとともに、事業可能性を調査し、2017 年 9 月までに結果をまとめる予定。	http://www.iwatani.co.jp/jpn/newsrelease/detail.php?idx=1278

事業者	日付	内容	参考URL
出光興産	2016年 3月15日	出光興産として初の商用水素ステーション「成田水素ステーション」を開所。料金は、1,100円/kg（消費税抜き）。	http://www.idemitsu.co.jp/company/news/2015/160229.html http://www.idemitsu.co.jp/company/news/2015/160315.html
合同会社日本移動式水素ステーションサービス	2015年 2月13日	豊田通商株式会社、岩谷産業株式会社、大陽日酸株式会社の3社共同出資で、移動式水素ステーションを運営する新会社「合同会社日本移動式水素ステーションサービス」を設立。	http://www.nimohyss.com/%e5%90%88%e5%90%8c%e4%bc%9a%e7%a4%be%e3%80%80%e6%97%a5%e6%9c%ac%e7%a7%bb%e5%8b%95%e5%bc%8f%e6%b0%b4%e7%b4%a0%e3%82%b9%e3%83%86%e3%83%bc%e3%82%b7%e3%83%a7%e3%83%b3%e3%82%b5%e3%83%bc%e3%83%93%e3%82%b9/
	2015年 3月23日	商業用としては、日本初の移動式水素ステーション（ニモヒス水素ステーション九段）を開所。販売価格は1,200円（税込）/kg。	http://www.nimohyss.com/%e6%97%a5%e6%9c%ac%e5%88%9d%e5%95%86%e6%a5%ad%e7%94%a8%e7%a7%bb%e5%8b%95%e5%bc%8f%e6%b0%b4%e7%b4%a0%e3%82%b9%e3%83%86%e3%83%bc%e3%82%b7%e3%83%a7%e3%83%b3%e3%81%8c%e5%8d%83%e4%bb%a3%e7%94%b0%e5%8c%ba/
中部ガス	2016年 3月31日	静岡県（浜松水素ステーション）および愛知県東三河エリア（豊橋花田水素ステーション）で初となる水素ステーションの商用運用を開始。価格は1,200円/kg	http://www.chubugas.co.jp/news/20160331/index.html
静岡ガス	2016年 8月19日	静岡県内では初となるオンサイト型水素ステーション「水素ステーション静岡」の起工式を実施。2017年4月に運用開始予定。	https://www.shizuokagas.co.jp/information/news/2016/0819.html/
豊田通商	2015年 3月25日	2015年3月26日名古屋市熱田区にて、水素ステーションを開業。名古屋市中心部で唯一かつ初めてとなる商業用水素ステーション。販売価格は1,000円/kg（税抜）	http://www.toyota-tsusho.com/press/detail/150325_002761.html
東邦ガス	2015年 4月20日	東邦ガス初の商用水素ステーション「日進水素ステーション」の竣工。充填料金は、1,100円/kg（消費税抜き）。	http://www.tohogas.co.jp/corporate-press/1195873_1342.html
	2015年 5月25日	愛知県名古屋市港区に、新たに「新港明水素ステーション（仮称）」を建設。着工は2015年8月、オープンは2016年上半年中を予定。	http://www.tohogas.co.jp/corporate-press/1196173_1342.html
	2016年 4月19日	アクルス（愛知県名古屋市港区）内で建設を進めていた「みなとアクルス エコ・ステーション」が竣工。天然ガスやエルピーガスのスタンドと同時に・同敷地に水素ステーションを新設する事例は日本初。	http://www.tohogas.co.jp/corporate-press/1199324_1342.html
みえ水素ステーション	2016年 3月16日	住友電装株式会社、日本トランスシティ株式会社、三重トヨタ自動車株式会社、谷口石油株式会社の共同出資で2015年7月に設立。移動式水素ステーションを三重県内に2箇所開所（2016年3月31日）。販売価格は1,500円（税込）/kg	http://mie-suiso.co.jp/sys/assets/upload/article/7/wysiwyg/release_160316.pdf
大阪ガス	2015年 4月21日	国内商用初の都市ガス改質のオンサイト方式水素ステーション「北大阪水素ステーション」の開所。水素販売価格は1,100円（税抜き）/kg。	http://www.osakagas.co.jp/company/press/pr_2015/1222813_15658.html
	2016年 2月19日	京都初となる移動式水素ステーション「上鳥羽水素ステーション」が完成。水素販売価格は1,100円（税抜き）/kg。	http://www.osakagas.co.jp/company/press/pr_2016/1234745_27712.html
四国大陽日酸	2016年 3月2日	「STN 徳島移動式水素ステーション」営業開始（2016年3月24日）	http://www.stn-tsanso.co.jp/_userdata/news/h_station.pdf
西部ガス	2015年 9月15日	福岡市東区東浜に計画している商用の燃料電池自動車用水素ステーション「東浜水素ステーション」の建設を開始。	http://www.saibugas.co.jp/info/kouhou/htmls/nr947.htm

(2)国内外における水素充填インフラに係る取り組み等

自動車メーカー等による水素充填インフラに係る国内外の主な取り組みを表 4-9 に整理する。

表 4-9 水素充填インフラに係るプロジェクト

取り組み	主体	地域	時期	内容	URL
シェルとトヨタ、米国カリフォルニア州での水素ステーション網拡充に向け協力	トヨタ自動車、シェル、カリフォルニア州エネルギー委員会	アメリカ カリフォルニア州	2017年2月21日 プレスリリース	- 既存ガソリンスタンド7か所への水素充填設備導入を計画。 16,362,500米ドルの補助金。 - 運用費の一部をトヨタ自動車が拠出。	http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/15120150/ http://pressroom.toyota.com/article_display.cfm?article_id=5932
H2 MOBILITY	【The partners】 Air Liquide, Daimler, Linde, OMV, Shell, TOTAL 【Associated partners and advisors】 BMW, HONDA, Intelligent Energy, TOYOTA, VOLKSWAGEN, NOW 【Sponsors】 Hydrogen Mobility,nip,EU	ドイツ	2014年 発足 2018年 100基の水素ステーション 2023年 最大400基の水素ステーション	- ドイツ政府を後援に、世界に先駆けてドイツ国内の水素燃料充填網の完成を目指すコンソーシアム。 2018年までに第一拡大段階の目標として、100基の水素ステーションを計画。 2023年までに最大400基の水素ステーションを運用予定（ただし、普及台数によりこの目標値は調整される）。	http://h2-mobility.de/en/
Hydrogen Council (水素協議会)	Air Liquide (エア・リキード), Alstom (アルストーム), Anglo American (アングロ・アメリカン), BMW Group (BMW グループ), Daimler (ダイムラー), Engie (エンジー), 本田技研工業, Hyundai Motor (ヒュンダイ), 川崎重工業, Royal Dutch Shell (ロイヤル・ダッチ・シェル), Linde Group (リンデグループ), Total (トタル), トヨタ自動車の計13社 共同議長: Air Liquide (エア・リキード), トヨタ自動車		2017年1月18日 設立	- 水素エネルギー活用に関するビジョンと長期目標を提唱する。 - 設立時に How hydrogen empowers the energy transition という冊子を公表し、その中で、交通分野での水素活用について、長距離走行が可能であること、充填の速さ、エネルギー保有量に比したパワートレインのコストと重量の低さ、既存のガソリン流通・小売りのインフラの活用可能性に優位性があるとし、燃料電池車が運輸の脱炭素化において主要な役割を果たすと位置付け。 - BEV とのすみわけについて、日平均走行距離数が100km もしくは車体重量が約8トンを超える場合に、FCEV 活用が適しているという基準を明示。	http://newsroom.toyota.co.jp/en/detail/14751630 Hydrogen Council. “How hydrogen empowers the energy transition”. 2017. p.8-p.9, http://hydrogeneurope.eu/wp-content/uploads/2017/01/20170109-HYDROGEN-COUNCIL-Vision-document-FINAL-HR.pdf http://techon.nikkeibp.co.jp/atcl/news/16/012305918/?rt=ncnt
トヨタ・日産・ホンダ、水素ステーション整備を支援	トヨタ自動車、日産、ホンダ	日本	2015年7月1日 支援事業開始を 発表 2020年度まで継続予定	【支援対象】水素供給・利用技術研究組合の組合員 【支援内容】一般社団法人 次世代自動車振興センターの「燃料電池自動車新規需要創出活動補助事業」で認められたステーションの運営に係る経費（人件費や修繕費等）について、1/3、かつ、1基当たり年間1,100万円を上限額として支援。 【資金規模】3社で2020年度までに総額50億～60億円の支援を想定	トヨタ自動車. “自動車メーカー3社、水素ステーションの整備促進に向けた支援内容を決定”. 2015. http://newsroom.toyota.co.jp/en/detail/8553947 日本経済新聞. “トヨタ・日産・ホンダ、水素ステーション整備を支援”. 2015. http://www.nikkei.com/article/DGXLASFL01H9R_R00C15A7000000/

5. 周辺技術動向

5-1 EV・PHV 関連技術

5-1-1 V2X

「V2」は「Vehicle-to-」を省略したもので、車と車、車と道路、車と家（ビル）、車と電力送電網（Grid）等との間の情報やエネルギーのやり取りを用いた技術の意味で用いられている。電動車両における V2H（Vehicle-to-Home）や V2B（Vehicle-to-Building）、V2G（Vehicle-to-Grid）のみならず、V2V（Vehicle-to-Vehicle；「車車間通信」）、V2I（Vehicle-to-roadside Infrastructure；「路車間通信」）などの各種の車とモノ相互の通信やエネルギーのやり取りを行う技術を総称しているのが「V2X」（Vehicle-to-everything）の概念である。

以下では、主として電動車両に係る V2H、V2B に関する最近の動向について取りまとめる。

(1) 国内自動車メーカーの動向

V2X（V2H、V2B 等）に関する国内自動車メーカーの動向を整理すると表 5-1 のとおりである。各社において既に市販化の段階にあり、実証実験などの取り組みは近年あまりみられなくなっている。

(2) 海外の動向: デンマーク Parker プロジェクト

デンマークでは、V2X に関する Parker プロジェクト¹が進められている。このプロジェクトでは V2G に係るデンマークのノウハウを活用し、日産、三菱、PSA といった自動車メーカーが Enel、Nuvve、Insero などのグリッドスペシャリストと協働し、EV と将来の再生可能エネルギー送電網との統合の普遍的な定義（技術要件）を明確化することを目標としている。具体的な取り組みは以下のとおりである。

将来の電力システムを化石燃料起源から再生可能エネルギー起源に置換することは、需要と供給のバランスをいかに確保するかという課題を抱えている。本プロジェクトではこのグローバルな課題の解決に EV がどのように重要な役割を果たせるかを実証する。プロジェクトパートナーはグリッド統合開発の最前線にあり、日産、三菱、PSA グループといった自動車メーカーは、すでに様々な EV に V2G 技術を導入した実績がある。しかし、EV とグリッドの統合のグローバルな普及には、その普遍的な定義の明確化が必要とされる。それによってどの地域であっても EV が地域における電力ニーズに応じて電力網に電力を供給することが可能となる。このプロジェクトでは世界中への V2G の展開のため、将来 EV に要求される技術要件を定義し、実証する。

¹ Parker Project 関連 Web サイト <<http://parker-project.com/danish-project-defines-the-electric-vehicle-of-the-future/>>

表 5－1 国内の自動車メーカーの V2X に関する近年の動向

日産自動車	・2012年5月30日、ニチコン製“EVパワーステーション”を活用した電力供給システム“LEAF to Home”を市場に導入すると発表^{注1)}。 ・2013年11月29日、電力給電「Vehicle to Building」システムを開発し、「日産リーフ」からオフィスビルへの電力供給の実証実験を開始したと発表^{注2)}。 ・2017年3月23日、二条城桜まつりにおいて、「日産リーフ」の駆動用大容量リチウムイオンバッテリーに蓄えた電力により桜のライトアップ演出を行うと発表した^{注3)}。
トヨタ自動車	2012年6月4日、PHVやEVなどの電気利用車両と住宅との間で電力を相互供給するシステム（V2H）を新たに開発したと発表 ^{注4)} 。
本田技研工業	・2014年2月14日、福岡県北九州市が取り組んでいる「北九州スマートコミュニティ創造事業」における共同実証実験として、燃料電池車「FCX クラリティ」から公共施設へ非常用電力を供給する実験を開始したと発表^{注5)}。 ・2016年10月7日、福岡県北九州市と取り組んでいる V2H 共同実証実験として、2016年3月に発売した燃料電池車「CLARITY FUEL CELL」から家庭へ V2H 対応 DC 普通充電器「Power Manager」を介して電力を供給する実証実験を北九州市エコハウスにて開始したと発表^{注6)}。
三菱自動車	2012年3月9日、『i-MiEV』『MINICAB-MiEV』用のディーラーオプションとして、大電力の出力が可能な『MiEV power BOX（ミープ パワーボックス）』を新たに設定し、全国の系列販売会社を通じて4月27日より発売すると発表 ^{注7)} 。

注1) 出典：日産自動車ニュースルーム 2012年5月30日

<<https://newsroom.nissan-global.com/releases/release-04507cf35f4899594cbe1fbd8dec9a1d-120530-01-j?lang=ja-JP>>

注2) 出典：日産自動車ニュースルーム 2013年11月29日

<<https://newsroom.nissan-global.com/releases/release-216db5d0ae080c933661902ceaece0bd-131129-01-j?lang=ja-JP>>

注3) 出典：日産自動車ニュースルーム 2017年3月23日

<<https://newsroom.nissan-global.com/releases/release-e59c5b453afb50da1f60f93ffb012c15-170323-01-j?lang=ja-JP>>

注4) 出典：トヨタグローバルニュースルーム 2012年6月4日<<http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/1695335/>>

注5) 出典：ホンダニュースリリース 2014年2月14日<<http://www.honda.co.jp/news/2014/4140214.html>>

注6) 出典：ホンダニュースリリース 2016年10月7日<<http://www.honda.co.jp/news/2016/c161007.html>>

注7) 出典：三菱自動車プレスリリース 2012年3月9日

<http://www.mitsubishi-motors.com/publish/pressrelease_jp/corporate/2012/news/detail4552.html>

5-1-2 超高速充電

近年、テスラ社製 EV に代表されるように、大容量の二次電池を搭載して一充電当たりの走行距離を伸ばした EV の市場投入が進んでおり、これは EV 開発における主要なトレンドになってきている。これに伴い、充電時間の短縮を図ることを目的とした超高速充電への取り組みが進められている。以下では、この超高速充電に関する動向について整理する。

(1) Fastned¹

1) 超高速充電に向けた展望について

オランダの充電インフラ開発会社 Fastned の CTO である Roland van der Put 氏は、ブログで、超高速充電の展望や、Fastned の取り組みを以下のとおり紹介している。

現在、ほとんどの急速充電器は 50kW までの EV を充電可能であるが、自動車メーカー各社はより速く充電ができる EV を導入しようと動いている。

2015 年のフランクフルトのモーターショーで、アウディは Q6 e-tron quattro コンセプトを発表した。この 100%電気自動車は 150 kW での充電が可能で、2018 年に生産に入る予定である。同モーターショーで、ポルシェは 2020 年に予定する 300 kW 超での充電をサポートする Mission E コンセプトを発表した。

日本でもさらなる高速充電に向けて取り組みが行われており、CHAdeMO 協議会は 2016 年 6 月に 150kW 規格を発表した。リーフの次期モデルが CHAdeMO を使った 150kW サポートの最初の車両になることが予想される。

CHAdeMO および「Combined Charging System」(以下 CCS)²が 150kW 急速充電を実現することは、両者にとってそれぞれ大きな前進となる。これが実現すればテスラのスーパーチャージャーの充電スピードを超えることになる。

充電器の今後についていえば、ほとんどの急速充電器メーカーが中間ステップである 100kW をスキップし、150kW のサポートに移行すると予想している。CharIN (CCS の運営組織)は現在、最大電力(アンペア数)を増加させることで CCS 規格が 150kW をサポートできるように取り組んでいる。一方、自動車メーカーは最大電圧を上げることで充電速度を上げたいと考えている。こうした結果として次の CCS 規格は 350kW まで可能になるだろうと予想される。

¹ Fastned<<https://fastned.nl/en/blog/post/the-exciting-future-of-fast-charging>>

² 2012 年 5 月 3 日、GM、フォード、クライスラー、BMW、ダイムラー、フォルクスワーゲン、アウディ、ポルシェの大手自動車メーカー 8 社が発表した充電システムの規格。急速充電システム向けの CHAdeMO 規格に対抗するもので、1 個の充電コネクタで急速、普通の両方の充電が可能なることを特徴とする。(出典：<http://monoist.atmarkit.co.jp/mn/articles/1205/07/news078.html>)

2) Fastned の取り組み

現在、CCS, CHAdeMO の 2 種類の急速充電規格がオープンになっている中で、Fastned は両方の組織のメンバーであり、すべてのステーションでこれらの規格の充電サービスを提供している。

Fastned の多くのステーションではすでに 150kW 充電のための準備が始まっている。Fastned では 4 台に同時に 150kW で充電可能なグリッドを有している。それ以外のステーションでも同様に簡単にアップグレード可能としている。Fastned のステーションにおいては、オンサイトでのバッテリバッファリングやグリッド容量の増大により将来的に充電容量の増加が可能となっている。

(2) EVgo の取り組み¹

米国最大の民間 EV 急速充電ステーションのネットワーク事業者である EVgo は、World's Tallest Thermometer（地域のランドマーク、世界一高い温度計）の本拠地であるカリフォルニア州ベイカーで、米国最初の公共高出力充電ステーション事業に着手したと 2016 年 12 月に発表した。EVgo は最大 350kW で充電可能なステーションに注力しており、新しい充電器は、現在利用可能な高速充電器より 7 倍高速で、EV 充電のための新しいレベルの利便性を提供するとしている。

本事業が完了すれば、EVgo の高出力充電ステーションは、南カリフォルニアとラスベガスを結びつける。これらの高出力充電ステーションは、カリフォルニア州と米国内の EVgo の既存の高速充電ステーションを補完し、EV ドライバーの移動に信頼性を提供する。

World's Tallest Thermometer の高出力ステーションには、最大 350kW の 4 つの高出力 DC 高速充電器が含まれ、将来最大 8 台の充電器の拡張に対応可能である。このサイトは、充電器やバックアップバッテリーに電力を供給するための Solar Canopy（太陽光発電モジュール）を有している。高出力充電器は、すべての EV メーカーによって使用される 2 つの標準プロトコルである CCS および CHAdeMO に互換性がある。EVgo はこのプロジェクトが 2017 年 6 月までに完了することを期待しているという。

(3) Volvo Buses と ABB の取り組み²

Volvo Buses はスウェーデンのバス製造メーカーであり、ABB はスイスに本社を置く電力事業者である。Volvo Buses は ABB と共同で、オープンインターフェース「OppCharge」（表 5-2 参照）に基づく電気バスの充電ステーションを昨日開設したと 2016 年 10 月 13 日に発表した。これは、スウェーデンにおける ABB 初の電気バス用の充電ステーションで、Arendal, Gothenburg にある Volvo の電気バスターミナルの外に

¹ EVgo News 2016/12/15 <<https://www.evgo.com/about/news/evgo-breaks-ground-first-public-high-power-electric-vehicle-charging-station-connecting-los-angeles-las-vegas-worlds-tallest-thermometer/>>

² Volvo Buses Press Release 2016/10/13 <<http://www.volvobuses.com/en-gb/news/2016/oct/volvo-abb-inaugurate-charging-station.html>>

設置されている（図 5-1）。この新しい充電ステーションでは、Volvo Buses の電気バスによりいくつかの異なるメーカーの充電器との互換性を実証している。ルート 55 で運行されるバスが ABB とシーメンスが提供するシステムを使用して充電される。

Volvo Buses はエレクトロモビリティの市場リーダーであり、世界中で 21 カ国に 2,800 以上の電気ハイブリッドと電気バスを提供している。

なお、Vovlo Buses の Web サイトでは、オープンインターフェースの「OppCharge」について表 5-2 のとおり説明している。

表 5－2 「OppCharge」について

・ 充電設備と車両をつなぐオープンインターフェース
・ 150kW と 300kW の充電が可能
・ すべての可動部品が充電パイロンに組み込まれている
・ 3～6 分の充電で 30 分の運転に十分
・ バスと充電ステーション間の WiFi 通信を介したパンタグラフによる導電性静的充電
・ バスには屋根に取り付けられた接触レールがあり、-25℃から+45℃まですべての天候条件に対応可能
・ 充電インフラに関する ABB とシーメンスとの共同によるボルボの事業

出典：Volvo Buses Press Release 2016/10/13

<<http://www.volvobuses.com/en-gb/news/2016/oct/volvo-abb-inaugurate-charging-station.html>>



図 5－1 Volvo と ABB の共同開発バスステーション

出典：Volvo Buses Press Release 2016/10/13

<<http://www.volvobuses.com/en-gb/news/2016/oct/volvo-abb-inaugurate-charging-station.html>>

(4)NEDO による取り組み¹

新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）は、重量の制約上、EV 化が困難とされていた大型の 2 階建て（ダブルデッカー）EV バスの実証試験をマレーシアで実施する。NEDO とマレーシアのプトラジャヤ市は 2016 年 6 月 3 日、新たな実証試験で協力していくことで合意し、基本協定書を取り交わした。（図 5-2）

NEDO は 2015 年 7 月に同市と基本協定書を締結し、超急速充電システムや蓄電池の長寿命性能など、EV バスシステムの実証事業（2015～2019 年度）を実施している。今回、これまでの実証事業に加えて、重量の制約上 EV 化が困難とされていた大型ダブルデッカーバスの EV バスシステムの実証を世界に先駆けて実施することになった。最適な容量の蓄電池搭載と 10 分間充電を実現する大電力充電技術により、ディーゼル並みの運行性能を有する大型のダブルデッカーEV バスを開発し、同市の協力を得ることで、世界に先駆けて同バス 2 台を用いた EV バスシステムの実証を実施する。

本実証事業は、東芝、ピューズ、ハセテック、オリエンタルコンサルタンツグローバルの 4 社およびマレーシアのバス運行会社である PAPSB 社が共同で行うという。NEDO はこの EV バスシステム実証事業を通して、マレーシアの都市交通のスマート化と、都市交通事業の広域展開を目指すとしている。



図 5-2 NEDO による 2 階建て大型 EV バスプロジェクトイメージ

出典：NEDO News Release 2016/6/6 <http://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_100581.html>

¹ NEDO News Release 2016/6/6 <http://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_100581.html>

5-1-3 非接触充電

(1) WiTricity¹

WiTricity Corporation は、マサチューセッツ工科大学（MIT）の物理学者チームによって発明され特許取得された無線電気の新しい技術を商業化するために、2007年に設立されたベンチャー企業である。このチームは共振周波数が密接に一致する2つのデバイスの磁場が単一の連続磁場に結合できることを証明し、それにより高効率かつ実用領域の距離間で、あるデバイスからあるデバイスまでの電力の転送を可能にした。

WiTricityとは、WirelessとElectricityを合わせた造語である。

EVへの非接触充電に関しては、トヨタと2011年頃から共同開発を進め、2014年2月に試験を開始し²、2016年12月にはGMとの共同試験を行うことが発表された³。2017年2月には日産との協働を発表する⁴など精力的な動きをみせている。

(2) Qualcomm Halo

米国の携帯電話向け半導体大手のQualcomm社は、EV向け非接触充電にも取り組んでいる。同社は過去に携帯電話向けの非接触充電を開発していた実績があり、EV向けのノウハウは2011年にHaloIPT（ニュージーランド）を買収することによって取得したと予想されている。実際、Qualcomm社はEV向け非接触充電システムに「Qualcomm Halo」と名付けている。⁵

Qualcomm HaloのWebサイトでは、日本向けの非接触充電リーフレットが用意されている。それによれば、使いやすく、高効率で自由度の高い設計が特長であることがうかがえる。とくに適用車両については、乗用車（3.3kW～6.6kW）からフォーミュラカー（20kW）まで幅広く対応可能とされている。（図5-3）

¹ Witricity <<http://witricity.com/>>

² Witricity NewsRoom 14/02/18 <<http://witricity.com/toyota-begins-testing-wireless-charging-system/>>

³ Witricity NewsRoom 16/12/20 <<http://witricity.com/witricity-working-gm-test-wireless-ev-charging-system/>>

⁴ Witricity NewsRoom 17/02/09 <<http://witricity.com/witricity-collaborating-nissan-wireless-charging-electric-vehicles/>>

⁵ 日経 BP ITPro 16/06/01 記事 <<http://itpro.nikkeibp.co.jp/atcl/column/16/051600110/051900003/>>

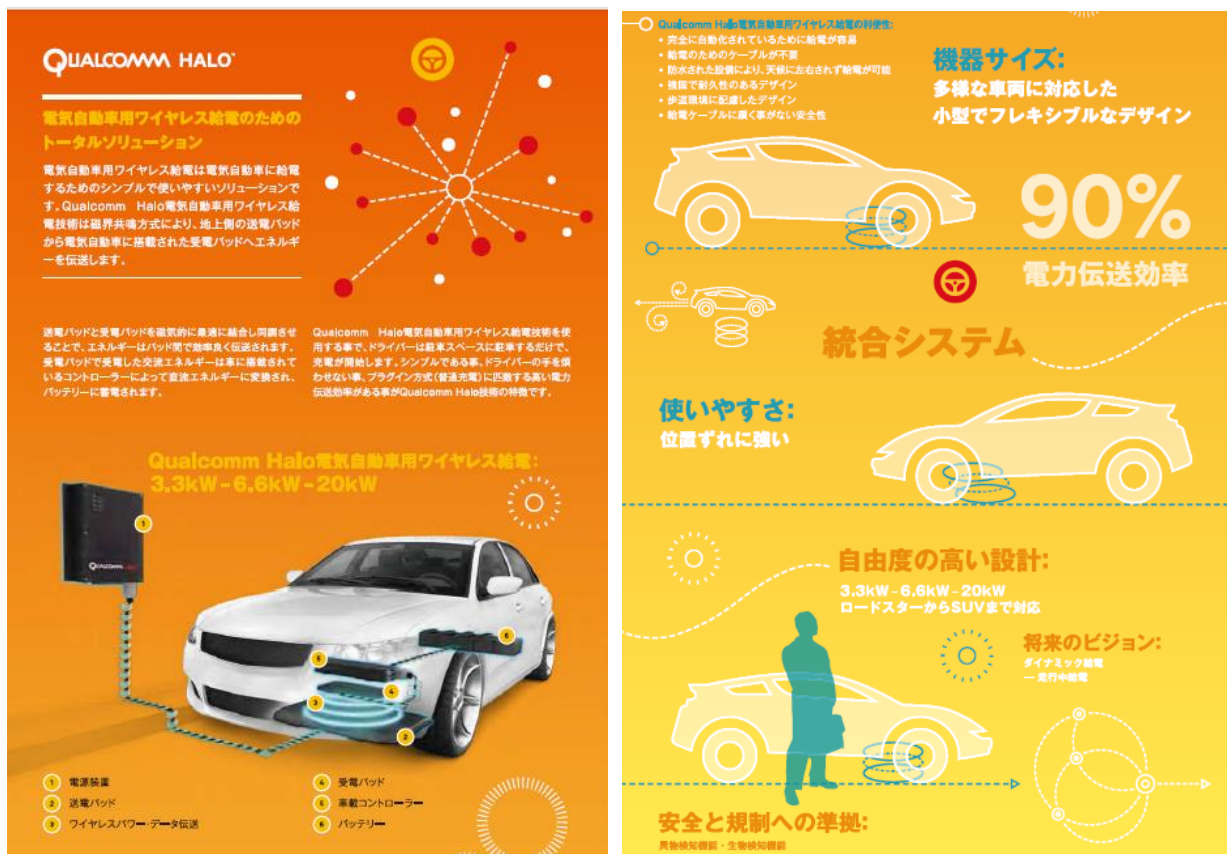


図 5-3 Qualcomm Halo の日本向けリーフレット

出典：Qualcomm Web サイト

<<https://www.qualcomm.com/documents/wiseforbor-spotlight-report-1-efficacy-japanese>>

(3)OLEV¹

OLEV は Online Electric Vehicle の略称で、韓国科学技術院（KAIST）が開発した非接触充電デバイスを搭載した EV や電気バスを意味している（図 5-4）。OLEV は、既存のバッテリー EV とは異なり、道路内に設置された電力線から高効率に動的もしくは静的に充電を可能とする。この新しいコンセプトカーは電力供給が不可能な緊急時にのみバッテリーを使用するため、既存の電気自動車に比べて約 20%のバッテリー容量で稼働することができるとしている。

¹ KAIST OLEV < <http://olev.kaist.ac.kr/en/index.php>>

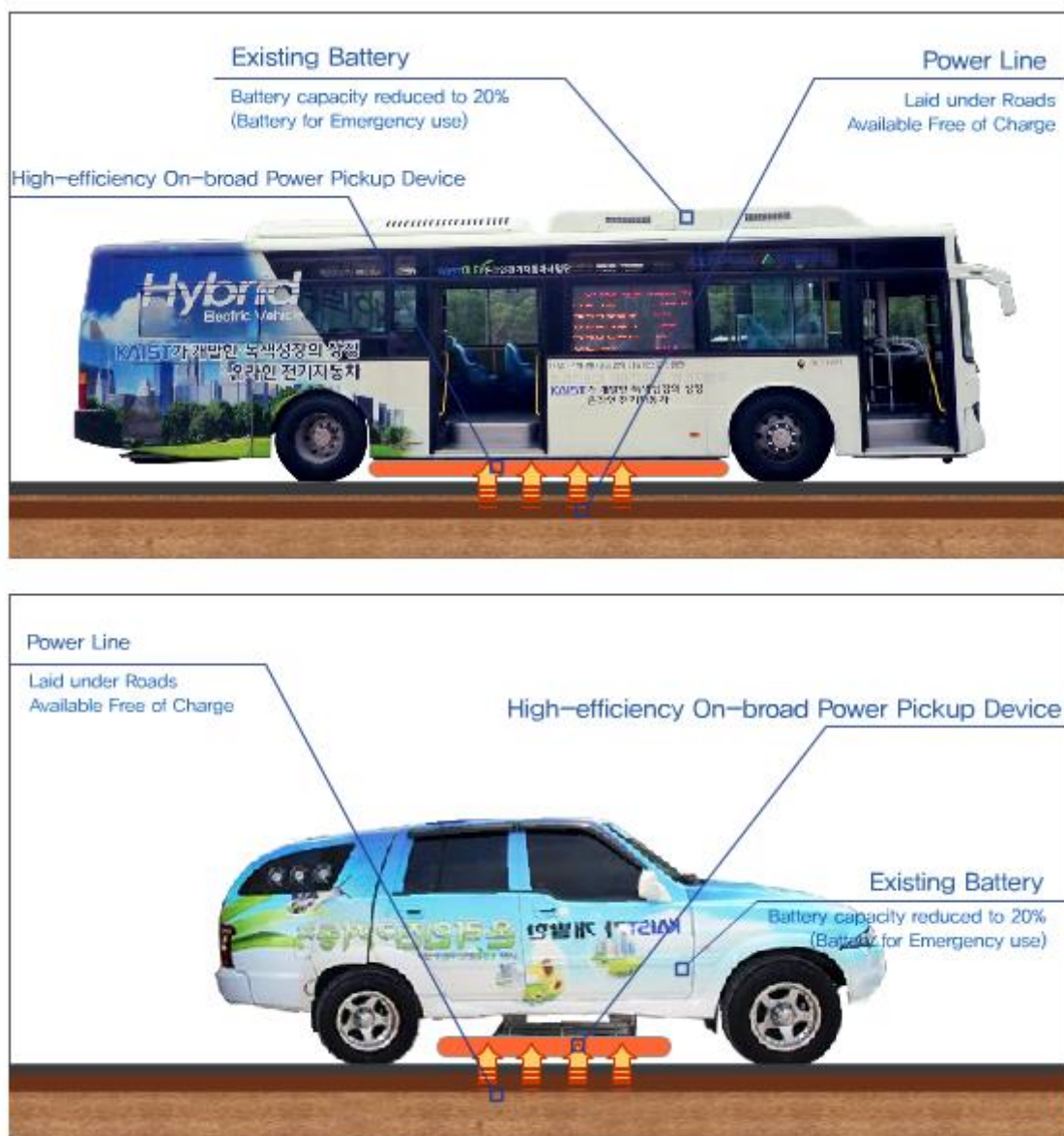


図 5-4 OLEV の模式図

出典 : KAIST OLEV < <http://olev.kaist.ac.kr/en/index.php> >

5-1-4 車載用二次電池

(1) 車載用電池の概要

主要 CEV の車載用電池の諸元，メーカー等を表 5-3，表 5-4 に整理する。

表 5-3 主要 CEV における車載用電池の整理（その 1）

車名	電池タイプ	総電力量 (kWh)	メーカー	備考
トヨタプリウス PHV ^{注1)}	リチウムイオン	8.8	パナソニック ^{注2)}	2017 年発売
トヨタプリウス α ^{注3)}	リチウムイオン		パナソニック ^{注4)}	
	ニッケル水素		PEVE ^{注5)}	
日産リーフ ^{注6)}	リチウムイオン	24.0	AESC ^{注7)}	
	リチウムイオン	30.0		2015 年 12 月 24 日発売 ^{注8)}
日産 e-NV200 ^{注9)}	リチウムイオン	24	AESC ^{注10)}	
三菱 i-MiEV ^{注11)}	リチウムイオン	10.5	東芝 ^{注12)}	
	リチウムイオン	16.0	LEJ ^{注13)}	
三菱アウトランダーPHEV ^{注14)}	リチウムイオン	12.0	LEJ ^{注15)}	
ホンダフィット EV ^{注16)}	リチウムイオン	20.0	東芝 ^{注17)}	2016 年 3 月 終了
ホンダアコード PHEV ^{注18)}	リチウムイオン	6.7	ブルーエナジー ^{注19)}	2016 年 3 月 終了

注 1) 出典：トヨタ自動車<<http://toyota.jp/priusphv/spec/>>

注 2) 出典：パナソニック 2011 年 11 月 29 日プレスリリース

<<http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/jn111129-1/jn111129-1.html>>

注 3) 出典：トヨタ自動車<<http://toyota.jp/priusalpha/spec/>>

注 4) 出典：パナソニック 2012 年 9 月 24 日プレスリリース

<<http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/2012/09/jn120924-1/jn120924-1.html>>

注 5) 出典：プライムアース EV エナジー<<http://www.peve.jp/product/batterysystem/>>

注 6) 出典：日産自動車<<http://ev.nissan.co.jp/LEAF/SPEC/>>

注 7) 出典：オートモーティブエナジーサプライ<<http://www.eco-aesc-lb.com/>>

注 8) 出典：日産自動車ニュースリリース 2015 年 12 月 9 日

<http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2015/_STORY/151210-01-j.html>

注 9) 出典：日産<<http://www.nissan.co.jp/ENV200/>>

注 10) 出典：日産ニュースリリース 2016 年 3 月 16 日

<http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2016/_STORY/160316-01-j.html>

注 11) 出典：三菱自動車工業<<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/i-miev/spec/>>

注 12) 出典：東芝<http://www.scib.jp/sp/i_miev.htm>

注 13) 出典：リチウムエナジージャパン<<http://lithiumenergy.jp/jp/products/index.html>>

注 14) 出典：三菱自動車工業<http://www.mitsubishi-motors.co.jp/outlander_phev/spec/spe_02.html>

注 15) 出典：GoGoEV<<http://ev.gogo.gs/news/detail/1424478108/>>

注 16) 出典：本田技研工業<<http://www.honda.co.jp/FITEV/spec/>>

注 17) 出典：東芝プレスリリース 2011 年 11 月 17 日<http://www.toshiba.co.jp/about/press/2011_11/pr_j1701.htm>

注 18) 出典：本田技研工業<<http://www.honda.co.jp/ACCORD-PHEV/webcatalog/performance/>>

注 19) 出典：ブルーエナジー<<http://www.blue-energy.co.jp/jp/newsrelease/pdf/20130711.pdf>>

表 5-4 主要 CEV における車載用電池の整理（その 2）

車名	電池タイプ	総電力量 (kWh)	メーカー	備考
テスラ モデル S ^{注1)}	リチウムイオン	70/85	パナソニック ^{注2)}	
テスラ モデル X	リチウムイオン	90	パナソニック ^{注3)}	
フォルクスワーゲン e-up! ^{注4)}	リチウムイオン	18.7		
フォルクスワーゲン e-golf	リチウムイオン	35.8		2017 年 モデル ^{注5)}
BMW i3 ^{注6)}	リチウムイオン	33	Samsung SDI ^{注8)}	2016 年 発売
BMW i3 with Range Extender ^{注6)}	リチウムイオン	33	Samsung SDI ^{注8)}	2016 年 発売
BMW i8 ^{注7)}	リチウムイオン	7.1	Samsung SDI ^{注8)}	
メルセデス・ベンツ スマートフォーツ― ^{注9)}	リチウムイオン	17.6	Deutsche ACCUotive	
メルセデス・ベンツ S550PHEV ^{注10)}	リチウムイオン	8.7		
ポルシェパナメーラ s E-hybrid ^{注11)}	リチウムイオン	9.2		
GM Bolt ^{注12)}	リチウムイオン	60	LG Chem ^{注14)}	
Renault Zoe ^{注13)}	リチウムイオン	22.0	LG Chem ^{注14)}	
BYD e6 ^{注15)}	リチウムイオン	61.4	BYD	

注1) 出典：テスラモーターズ<<https://www.teslamotors.com/jp/models/facts>>

注2) 出典：パナソニック 2011 年 10 月 11 日プレスリリース

<<http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/jn111011-2/jn111011-2.html>>

注3) 出典：日本経済新聞<http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ09H51_Z00C16A1TJC000/>

注4) 出典：フォルクスワーゲン グループ ジャパン 2014 年 10 月 14 日 Press Information

<http://www.volkswagen.co.jp/content/medialib/vwd4/jp/volkswagen/news/2014/001126_web/_jcr_content/rendition/s/rendition.download_attachment.file/001126_web.pdf>

注5) 出典：日経テクノロジー<<http://techon.nikkeibp.co.jp/atcl/news/16/111805121/?rt=noent>>

注6) 出典：BMW2016 年 9 月 27 日プレスリリース< <https://www.press.bmwgroup.com/japan/article/detail/> >

注7) 出典：BMW <http://www.bmw.com/com/en/newvehicles/i/i3/2013/showroom/technical_data.html>

注8) 出典：Samsung SDI news 2014.07.16

<<http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=siteSearch&seqno=1670>>

注9) 出典：Monoist<<http://monoist.atmarkit.co.jp/mn/articles/1206/13/news057.html>>

注10) 出典：GoGoEV<<http://ev.gogo.gs/news/detail/1417512246/>>

注11) 出典：ポルシェジャパン

<<http://www.porsche.com/japan/jp/models/panamera/panamera-s-e-hybrid/featuresandspecs/>>

注12) 出典：GM ジャパン<<http://www.chevrolet.com/bolt-ev-electric-vehicle.html>>

注13) 出典：Renault<<https://www.cdn.renault.com/content/dam/Renault/UK/brand-and-editorial/Brochures/Vehicles/zoe-brochure-january.pdf>>

注14) 出典：LG Chem<<http://www.lgchem.com/global/vehicle-battery/car-batteries>>

注15) 出典：BYD < <http://www.byd.com/la/auto/e6.html>>

(2)車載用電池の近年の開発動向

1)パナソニック株式会社(パナソニック)

1996 年にトヨタとの合弁会社であるパナソニック EV エナジー社（現、プライムアース EV エナジー社）を設立し、トヨタの CEV 向け車載用電池を製造するほか、テスラモーターズへの車載用電池の供給も行っている（表 5-5）。

表 5-5 パナソニックによる車載用電池に関する近年の開発動向

日付	内容	参考 URL
1996 年 12 月	パナソニック EV エナジー（PEVE）設立	http://www.peve.jp/corpolate/history/index.html
2010 年 6 月	パナソニック EV エナジーからプライムアース EV エナジーへ社名変更	http://www.peve.jp/corpolate/history/index.html
2012 年 2 月 24 日	パナソニックグループ エナジー社（現、オートモーティブ&インダストリアルシステムズ社）は、米国のフォード社の HEV および PHV 向けにリチウムイオン電池を供給することを発表。搭載車種は、HEV では「Fusion Hybrid Electric」、 「C-Max Hybrid Electric」、PHV では「Fusion Energi」、 「C-Max Energi」の計 4 車種。	http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/jn120224-6/jn120224-6.html
2012 年 9 月 24 日	パナソニックグループ エナジー社（現、オートモーティブ&インダストリアルシステムズ社）は、トヨタの EV 「eQ」向けにリチウムイオン電池を供給すると発表。	http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/2012/09/jn120924-1/jn120924-1.html
2013 年 6 月 12 日	オートモーティブ&インダストリアルシステムズ社は、2013 年 6 月で、テスラモーターズの高級 EV セダン「モデル S」向けリチウムイオン電池セルの累計出荷 1 億個を達成することを発表。	http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/2013/06/jn130612-6/jn130612-6.html
2013 年 10 月 30 日	パナソニックとテスラモーターズは、EV 用リチウムイオン電池の供給を拡大する契約を締結したと発表。両社は 2011 年に締結した契約を更新および拡充した今回の契約に基づき、パナソニックは今後の 4 年間（2014 年～2017 年）で約 20 億セルのリチウムイオン電池を供給。テスラがパナソニックから購入する電池は、モデル S と同様に 2014 年末までに量産予定の多目的車のモデル X にも搭載される予定。さらに今回、パナソニックとテスラは、最高のエネルギー密度と性能を実現する次世代の電池を開発。パナソニックの円筒形リチウムイオン電池は、特に EV の品質や寿命を最適化するように開発され、テスラは、これらの電池をバックしてモデル S で業界をリードする航続距離約 500km を実現したという。	http://news.panasonic.com/press/news/official.data/data.dir/2013/10/jn131030-3/jn131030-3.html
2014 年 7 月 31 日	パナソニックとテスラモーターズは、米国においてギガファクトリーと呼ばれる大規模な電池工場の建設について発表。テスラが土地、建物、そして工場設備を準備・提供管理し、パナソニックが円筒型リチウムイオン電池セルの生産・供給およびそれに必要な設備・機械・その他の治工具への投資をすることが合意された。長い航続距離を実現するリチウムイオン電池パックの製造コストを削減、普及に向けた生産量の確保がねらい。ギガファクトリーはテスラの電気自動車と蓄電システム向けのセル、モジュール、およびパックを製造し、2020 年までに年間 35GWh 相当のセルと 50GWh 相当のパックを製造することが計画された。	http://news.panasonic.com/jp/press/data/2014/07/jn140731-2/jn140731-2.html
2016 年 1 月 9 日	テスラモーターズが 2017 年に発売予定の EV 普及モデルにおけるリチウムイオン電池について、パナソニックが中心的な調達先となると報じられた。	http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ09H51_Z00C16A1TJC000/
2016 年 2 月 5 日	パナソニックは、中国 遼寧省大連市に車載用電池工場の建設を発表し、生産開始は 2017 年を目指していると報じられた。	http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ05HW3_V00C16A2TJC000/
2017 年 1 月 4 日	パナソニックとテスラモーターズが共同運営するギガファクトリー（米国ネバダ州）において、リチウムイオン電池の量産開始を発表。	http://www.nikkei.com/article/DGXLASDZ05H0V_V00C17A1EAF000/
2017 年 2 月 28 日	パナソニックは、「HIT®車載タイプ」の太陽電池を開発。2017 年 2 月発売のトヨタ自動車株式会社の「新型プリウス PHV」への採用を発表。独自の構造による高い変換効率と優れた温度特性を特長とし、限られた自動車ルーフの面積においても大出力（約 180W）を実現した。なお、「新型プリウス PHV」には引き続き車載用角形リチウムイオン電池が採用されている。	http://news.panasonic.com/jp/press/data/2017/02/jn170228-2/jn170228-2.html

2) 株式会社ジーエス・ユアサコーポレーション(GS ユアサ)

2007 年に三菱自動車、三菱商事と株式会社リチウムエナジージャパン (LIJ) を設立し、2009 年にはホンダと株式会社ブルーエナジー (ブルーエナジー) を設立した。以降、三菱自動車、ホンダの CEV 向け車載用電池の製造、開発を進めてきている。さらに近年では、ロバート・ボッシュ GmbH (Bosch)、三菱商事と合弁会社を設立し、次世代のバッテリーの開発に取り組むほか、シリコン-硫黄電池といった次世代リチウム電池の開発を進めている。(表 5-6)

表 5-6 GS ユアサによる車載用電池に関する近年の開発動向

日付	内容	参考 URL
2007 年 12 月 12 日	GS ユアサ、三菱商事、三菱自動車による大型リチウムイオン電池の合弁会社 LIJ を設立。	http://www.gs-yuasa.com/jp/nr_pdf/20071212.pdf
2009 年 3 月 24 日	GS ユアサとホンダによるハイブリッド車用リチウムイオン電池の新会社設立に向け合弁契約を締結。	http://www.gs-yuasa.com/jp/nr_pdf/20090324.pdf
2011 年 7 月 6 日	「LEV50」が i-MiEV のより長距離走行可能な上級グレード「G」(電池容量 16kWh) へ搭載されることが決定。	http://www.gs-yuasa.com/jp/nr_pdf/20110706.pdf
2012 年 11 月 8 日	低 SOC 条件における出力性能および電池寿命をさらに向上させた PHV 用リチウムイオン電池の新技术を開発したと発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/nr_pdf/20121108.pdf
2013 年 7 月 11 日	ブルーエナジー製リチウムイオン電池が「アコード ハイブリッド」「アコード プラグイン ハイブリッド」に搭載したと発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs150605180318_9
2014 年 2 月 12 日	Bosch、GS ユアサ、三菱商事が合弁会社リチウムエナジーアンドパワー社を設立。電動化車両向けリチウムイオン電池の性能を現在の 2 倍を目指して開発に取り組む。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs150605243518_15
2015 年 11 月 9 日	金属リチウムの負極材料と「硫黄-多孔性カーボン複合体」正極材料とを備えるリチウム-硫黄電池の充放電サイクル性能を飛躍的に高めることに成功したと発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs151114132202_191
2016 年 4 月 21 日	ブルーエナジー製リチウムイオン電池が新型燃料電池自動車 (FCV)「CLARITY FUEL CELL (クラリティ フューエル セル)」に搭載すると発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs160419220807_244
2016 年 6 月 30 日	ブルーエナジー製リチウムイオン電池が新型上級セダン「ACCORD (アコード)」に搭載すると発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs160610244921_263
2016 年 10 月 11 日	ブルーエナジー製リチウムイオン電池が新型スポーツカー「NSX」に搭載すると発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs160915061030_296
2016 年 12 月 8 日	ブルーエナジー製リチウムイオン電池が新型「FREED」「FREED+」のハイブリッド仕様車に搭載すると発表。	http://www.gs-yuasa.com/jp/newsrelease/article.php?ucode=gs161215385501_319

3) 日本電気株式会社 (NEC)

2007 年に日産自動車、NEC、NEC トーキン株式会社 (NEC トーキン) による合弁企業オートモーティブエナジーサプライ株式会社 (AESC) を設立した。日産リーフをはじめとした日産車向け車載用電池の開発、製造を行っている。また、近年ではマンガン系リチウムイオン電池のエネルギー密度の向上に関する開発を進め、大容量・軽量化の次世代リチウムイオン電池の実現に向けて取り組んでいる。(表 5-7)

表 5-7 NEC による車載用電池に関する近年の開発動向

日 付	内 容	参考 URL
2007 年 4 月 13 日	日産、NEC、NEC トーキンが、合弁会社 AESC を設立することで合意。	http://www.nec.co.jp/press/ja/0704/1301.html
2010 年 7 月 23 日	AESC に供給する自動車用高性能リチウムイオン二次電池の電極を量産開始。	http://www.nec.co.jp/press/ja/1007/2302.html
2012 年 6 月 6 日	NEC と GS ユアサが、リチウムイオン電池の主要部品の供給に基本合意。具体的な協業の第一弾として、両社は GS ユアサが NEC からリチウムイオン電池の電極を調達することを協議。	http://www.nec.co.jp/press/ja/1206/0601.html
2012 年 10 月 9 日	NEC が開発するリチウムイオン二次電池は、埋蔵量が豊富で安価なマンガンを正極に採用しているが、重量当たりの容量 (エネルギー密度) の向上が課題である。本課題の解決に向けて、電池の高電圧化や、それにより正極の表面で発生する電解液の酸化分解を抑制する電解液の開発を進めてきた。このたび開発した正極と電解液により、電池の安全性を維持しながら、エネルギー密度を約 30% 向上し、大容量化・軽量化を実現した。	http://jpn.nec.com/press/201210/20121009_02.html
2013 年 10 月 1 日	NEC、株式会社田中化学研究所および積水化学工業株式会社は、独立行政法人産業技術総合研究所と共同で、新規鉄マンガン系正極を使った次世代リチウムイオン電池を開発した。 今回開発した次世代リチウムイオン電池は、現在実用化されているマンガンスピネル系正極を使ったリチウムイオン電池の約 1.7 倍となるエネルギー密度 271 Wh/kg を実現。リチウムイオン電池の低コスト化、環境対応自動車のさらなる航続距離延伸、定置用蓄電システムの小型軽量化等にご貢献するものである。	http://jpn.nec.com/press/201310/20131001_03.html
2016 年 8 月 9 日	日産と NEC の合弁会社 AESC について、日産が株式売却を検討。持ち株比率により経営権は日産にあるため、売却先の如何により、NEC の車載電池事業は影響を受けることになるかと報じられた。	https://www.nikkan.co.jp/articles/view/00395627

4) 株式会社東芝(東芝)

東芝が開発する「SCiB」はホンダのフィット EV や、三菱自動車の i-MiEV に採用されている(表 5-8)。

表 5-8 東芝による車載用電池に関する近年の開発動向

日付	内容	参考 URL
2011 年 6 月 16 日	二次電池「SCiB」が三菱自動車の電気自動車に正式採用。	http://www.toshiba.co.jp/about/press/2011_06/pr_j1603.htm#PRESS
2011 年 11 月 17 日	二次電池「SCiB」がホンダ「フィット EV」に採用。	http://www.toshiba.co.jp/about/press/2011_11/pr_j1701.htm#PRESS
2012 年 10 月 24 日	注力事業の一つである二次電池「SCiB TM 」について、開発の効率化とスピードアップおよび量産製造体制の強化を目的に、新潟県柏崎市と長野県佐久市の 2 拠点で進めている開発と量産製造を柏崎工場に一本化すると発表。	http://www.toshiba.co.jp/about/press/2012_10/pr_j2402.htm#PRESS
2014 年 2 月 5 日	東芝製二次電池「SCiB TM 」を採用した EV バスをコミュニティバス路線で活用する実証実験を開始。	http://www.toshiba.co.jp/sis/topics/2014/20140205.htm
2016 年 5 月 31 日	ケーブルを使用しなくても充電が可能なワイヤレス充電システムを開発、リチウムイオン二次電池「SCiB TM 」を搭載した中型 EV バスの実証走行の開始を発表。	http://www.toshiba.co.jp/about/press/2016_05/pr_j3101.htm
2017 年 2 月 16 日	株式会社パテントリザルトが 2016 年に実施したチタン酸リチウムを中心とする「リチウムイオン二次電池用酸化物質負極関連技術」の特許調査において、日米それぞれで特許総合ランキング 1 位を獲得。	http://www.toshiba.co.jp/cs/topics/back-number/20170216.htm

5) Samsung SDI

Samsung SDI は 2008 年に Bosch との合弁会社である SB LiMotive 社を設立し、BMW へ車載用電池を供給してきた。その後 2012 年に Bosch との合弁会社の契約を解消しているが、Samsung SDI と BMW は車載用電池供給の拡大に関する契約を 2014 年に締結した。近年、中国における EV 市場への参入、北米市場での積極的なアピールなど、車載用電池の開発・販売の活動を続けている。（表 5-9）

表 5-9 Samsung SDI による車載用電池に関する近年の開発動向

日付	内容	参考 URL
2008 年 8 月 16 日	Bosch と Samsung SDI がハイブリッド自動車用電池製造の JV に関する契約を締結。（2008 年 9 月に SB LiMotive 社が設立）	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=5&seqno=1475&key=&keyword=
2009 年 8 月 3 日	BMW がバッテリーセルのサプライヤーとして SB LiMotive を選択。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=4&seqno=1489&key=&keyword=
2010 年 11 月 8 日	SB LiMotive はクライスラー LLC と Fiat グループ初の市販化 EV である 500EV にリチウムイオンバッテリーを供給。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=3&seqno=1502&key=&keyword=
2012 年 9 月 5 日	Samsung SDI は、当初 Bosch と 50% : 50% であった SB LiMotive の株を 100% 所有する契約を締結。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=3&seqno=1522&key=&keyword=
2014 年 6 月 25 日	Samsung SDI と米国 Ford 社が自動車用次世代バッテリーを共同開発すると発表。ひとつは既存の鉛蓄電池に比べて 40% 以上の重量を低減することによってエネルギー効率を大幅に向上させる「超軽量リチウムイオン電池コンセプト」である。もうひとつは、既存の鉛蓄電池と組み合わせた「Dual Battery System」である。これは、回生ブレーキシステムとの組み合わせで大幅な燃費改善が期待されるものである。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=2&seqno=1655&key=&keyword=
2014 年 7 月 16 日	BMW グループと Samsung SDI は電気自動車用バッテリーの供給拡大に関する覚書に調印、今後数年間にわたり、i3, i8, その他のハイブリッドモデル向けのバッテリーを供給することとなる。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=2&seqno=1670&key=&keyword=
2014 年 8 月 18 日	Samsung SDI は中国山西省の電気自動車用バッテリー製造工場の起工式を実施、中国 EV 市場への参入の一步を踏み出した。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=1&seqno=1675&key=&keyword=
2015 年 1 月 12 日	Samsung SDI は、デトロイトモーターショーで 300km 走行可能な高容量かつコンパクトなバッテリーを展示。	http://www.samsungsdi.com/about-sdi/pr-center/sdi-news/view?mode=&pageno=1&seqno=1688&key=&keyword=
2015 年 2 月 23 日	Samusung SDI は、Magna Steyr（オーストリア）の車載用電池パック事業の買収合意を発表。	http://www.samsungsdi.com/sdi-news/379.html?pageIndex=2&idx=379&searchCondition=0&searchKeyword=
2015 年 10 月 23 日	中国陝西省西安市で EV 車載電池工場の竣工式が行われたと発表。最大稼働で年間 4 万台分の生産を見込んでいる。	http://www.samsungsdi.com/sdi-news/674.html?pageIndex=1&idx=674&searchCondition=0&searchKeyword=
2015 年 11 月 23 日	Samsung SDI 製バッテリーが JAC（中国）の新型 SUV に搭載されると発表。	http://www.samsungsdi.com/sdi-news/677.html?pageIndex=1&idx=677&searchCondition=0&searchKeyword=
2016 年 8 月 31 日	Samsung SDI は年間 5 万台の生産規模の EV 用電池工場をハンガリーに建設すると発表。2018 年後半の操業開始を目指している。	http://www.samsungsdi.com/sdi-news/1482.html?pageIndex=1&idx=1482&searchCondition=0&searchKeyword=
2017 年 1 月 9 日	Samusung SDI は「第 7 回 国際二次電池展」において、EV 用電池の開発ロードマップを示し、走行距離について 2018 年までに 500km、2020 年までに 600km へと延ばす方針を発表。	http://www.samsungsdi.com/sdi-news/1502.html?pageIndex=1&idx=1502&searchCondition=0&searchKeyword=
2017 年 1 月 26 日	Samusung SDI はゴルフカートメーカーである E-Z-GO 社とバッテリー供給についての戦略的パートナーシップ結んだと発表。	http://www.samsungsdi.com/sdi-news/1522.html?pageIndex=1&idx=1522&searchCondition=0&searchKeyword=

6) LG Chem

Hyundai/Kia, GM, Renault, Ford, Volvo など多数のメーカーの CEV にバッテリーを供給している。その他にも, Volkswagen や Audi も LG Chem の車載用電池を使用し, さらに 2016 年発売の SmartEV 向けバッテリーセルを Daimler に供給予定である¹。また, 将来的にはテスラへの車載電池の供給を目指している²。(図 5-5, 表 5-10, 表 5-11)

	2009/2010	2011	2012	2013	2014	2015
HEV	 Passenger Vehicle  Commercial Vehicle	 Passenger Vehicle  Commercial Vehicle			 Passenger Vehicle  Commercial Vehicle	 Passenger Vehicle  Commercial Vehicle
			 Commercial Vehicle			
PHEV	 Passenger Vehicle  Commercial Vehicle		 Passenger Vehicle		 Passenger Vehicle	 Passenger Vehicle  Passenger Vehicle  Passenger Vehicle  Passenger Vehicle
EV			 Passenger Vehicle  Passenger Vehicle  Passenger Vehicle  Passenger Vehicle  Passenger Vehicle  Passenger Vehicle			
						 Commercial Vehicle  Commercial Vehicle

図 5-5 LG Chem の車載用電池の適用車両

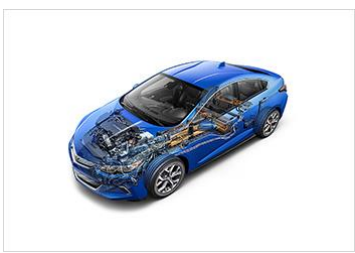
出典：LG Chem

<<http://www.lgchem.com/global/vehicle-battery/car-batteries-Different/product-detail-PDEB0002>>

¹ LG Chem Press Release <<http://www.lgchem.com/global/lg-chem-company/information-center/press-release/news-detail-659>>

² LG Chem Press Release <<http://www.lgchem.com/global/lg-chem-company/information-center/press-release/news-detail-617>>

表 5-10 LG Chem と自動車メーカーの共同プロジェクト

Hyundai/Kia Project (2009~)	LG 化学は、2002 年から Hyundai/Kia と共同研究を開始、Avante, Forte のハイブリッド車が 2009 年に、Sonata, K5 のハイブリッド車が 2011 年に、Hyundai Blue-City Bus が 2013 年、Grandeur, K7 のハイブリッド車が 2014 年にリリースされた。2015 年の第 2 世代の Sonata と K5 のハイブリッド車、および Sonata PHEV に LG Chem のバッテリーが搭載される。	
GM Project (2010~)	LG 化学は、2007 年にリチウムイオン電池の共同開発者として選定された。Chevrolet Volt, Opel Ampera が 2010 年に、Cadillac ELR は 2014 年にリリースされた。第 2 世代 Chevrolet Volt は 2015 年に発売されている。	
Renault Project (2012~)	LG 化学は 2009 年に Twizy, 2010 年に Fluence, Zoe の量産についてルノーと契約を締結した。Twizy と Zoe は 2012 年に、Fluence は 2013 年にリリースされた。	
Ford Project (2012~)	LG 化学は、2009 年に Ford Focus のバッテリーサプライヤーとして選定された。Ford Focus は 2012 年にリリースされた。	
Volvo Project (2012~)	LG 化学は 2011 年にボルボと契約、2012 年に V60 がリリースされた。S60L と XC90 は、2015 年に発売されている。	

出典：LG Chem

<<http://www.lgchem.com/global/vehicle-battery/car-batteries-Different/product-detail-PDEB0002>>

表 5－11 LG Chem による車載用電池に関する近年の開発動向

日付	内容	参考 URL
2015 年 3 月 30 日	LG Chem 製リチウムイオン電池が Daimler の EV 「Smart」 に採用されたと発表。	http://www.lgchem.com/global/lg-chem-company/information-center/press-release/news-detail-659
2015 年 10 月 28 日	LG Chem がテスラモーターズにリチウムイオン電池を新たに供給することになると報じられた。	http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM27H6O_X21C15A0FF1000?n_cid=SPTMG002
2016 年 10 月 6 日	LG Chem はポーランドに EV 用バッテリー工場の建設を発表。1 度の充電で 320km 走行可能なバッテリーを、年間 10 万個供給するとしている。 生産開始は 2017 年後半を目指している。	http://www.lgchem.com/global/lg-chem-company/information-center/press-release/news-detail-783

7)BYD

BYD は中国に本社を置き、主に IT、自動車、新エネルギー、鉄道の 4 つの事業を展開している。自動車事業においては、バッテリー・電気モーター・電気制御・充電インフラ・自動車生産技術を自社ですべて網羅し、2015 年には新エネルギー車の販売において世界シェア第 1 位となり 11%を占めた。車載用電池は主に自社の自動車に供給されている。表 5-12 に開発動向を整理する。

表 5－12 BYD による車載用電池に関する近年の開発動向

日付	内容	参考 URL
2011 年 3 月	ダイムラーとの合弁会社「BYD Daimler New Technology Co. Ltd. (BDNT)」を設立、バッテリー技術を提供。	http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko.xhtml?oid=9916748&ls=L3NIYXJjaHJlc3VsdC9zZWFFyY2hyZXN1bHQueGh0bWw_c2VhemNoU3RyaW5nPUJZRCZzZWFFyY2hJZD0zJnNIYXJjaFR5cGU9ZGV0YWlsZWQmYm9yZGVycy10cnVlJnJlc3VsdEluZm9UeXBISWQ9NDA2MjYmdmld1R5cGU9bGlzdCZzb3J0RGVmaW5pdGlvb1QVUJMSVNIURfQVQtMiZ0aHVtY1NjYWxlSW5kZXg9MCIyY3dDb3VudHNJbmRleD01&rs=4
2014 年 7 月 15 日	ブラジルに電気バス工場の建設を発表。2015 年に操業開始し、最大 1000 台（バッテリー製造を含む）の生産能力を見込んでいる。	http://www.byd.cn/BYDEnglish/groupnews/article.jsp?articleId=14406150

5-2 燃料電池車関連技術

燃料電池自動車または燃料電池車（FCV : Fuel Cell Vehicle）は、搭載した燃料電池（FC）で発電しモーターで走行する自動車である。水素を直接燃料とする FCV の場合には、走行時に CO₂ および CO, NO_x, SO_x などの大気汚染の原因となる有害物質を排出しないため、次世代 CEV の本命の一つとして開発が進められてきた。かつては、ガソリンやメタノール等の液体燃料から水素を製造する改質器を搭載した FCV の研究開発も積極的に進められたが、現在では水素インフラの整備と直接水素方式の FCV の製品開発が主流となっている。

5-2-1 自動車メーカー各社の動向

わが国における自動車メーカー各社の FCV に係る近年の動向を表 5-13 に示す。トヨタは、2014 年 12 月 15 日、世界に先駆けてセダンタイプの FCV「MIRAI」の一般販売を開始した。また、ホンダは「CLARITY FUEL CELL」のリース販売を 2016 年 3 月 10 日に開始した。導入初年度は自治体や企業を中心に販売していくとしている。

表 5-14 は、海外メーカーにおける開発動向を整理したものである。製品の発売に関してダイムラーが 2017 年に同社初の FCV を外部電源でも充電できる形で発売すると発表している。また、VW グループの Audi では非公式ながら 2018 年に市場投入すると述べている。また、現代自動車は、新型 FCV を 2018 年に販売開始すると発表している。

以上のように FCV の製品開発に関しては、わが国のトヨタ、ホンダが中心となって世界をリードしている状況が伺える。

表 5－13 わが国自動車メーカー各社の FCV に係る近年の動向

自動車メーカー	FCV の開発動向	FCV 開発に係るパートナーシップ
トヨタ自動車	セダンタイプの新型燃料電池車「MIRAI」を 2014 年 12 月 15 日に発売開始 ^{注1)} 。	トヨタと BMW グループが「FC システムの共同開発」に関する正式契約を締結 ^{注2)} 。
本田技研工業	新型 FCV「CLARITY FUEL CELL」を 2016 年 3 月 10 日に発売。導入初年度は自治体や企業を中心にリリース。 ^{注3)}	GM と Honda が自動車業界初となる先進の水素燃料電池システムの量産を行う合弁会社を設立 ^{注4)} 。
日産自動車	2016 年 6 月 14 日、バイオエタノールから発電した電気で走行する新しい燃料電池システム「e-Bio Fuel-Cell」の技術を発表した。「e-Bio Fuel-Cell」は、エタノールの他にも天然ガス等の多様な燃料と酸素との反応を利用して高効率に発電する固体酸化物形燃料電池 (SOFC) を発電装置としたシステムで、自動車の動力源として世界で初めて車両に搭載する試み。 ^{注5)}	ダイムラー、フォード、日産は 2013 年 1 月 28 日、燃料電池車 (FCEV) 技術の市販化を加速させるための 3 社間の合意書に調印。FCEV 技術の開発に関連する投資コストを低減させながら、共通の FCEV システムを共同で開発する目的。 ^{注6)}
三菱自動車	2014 年 12 月 28 日に中日新聞が報道したところによると、三菱自動車は独自に FCV を開発して岡崎工場の技術センターで試作車づくりを始めており、FCV 本格普及期とされる 2025 年までに市販を目指すとのことである。この FCV の最大の特徴は、プラグインタイプであることである。 ^{注7)}	
スズキ	スズキは、車両型式等認定を受けた燃料電池二輪車「バーグマン フェューエルセル」でナンバープレートを取得し、公道走行を開始すると発表した ^{注8)} 。	英国の燃料電池システムの開発企業であるインテリジェント・エナジー社と燃料電池システムを開発・製造する合弁会社「株式会社 SMILE FC システム」を設立 ^{注9)} 。
ダイハツ工業	「第 5 次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015 年度」における「低炭素社会の構築に向けた取組み」の「具体的な実施事項・目標など」で「FCV：貴金属フリー液体燃料電池車の市場導入を目指した開発の推進」を掲げており、独自技術である貴金属フリー液体燃料電池の開発を進めているという。燃料には液体である CleaN2 Fuel (水加ヒドラジン) を用いており、貴金属をまったく使わず化学反応により発電可能である。 ^{注10)}	

注 1) トヨタグローバルニュースルーム 2014 年 11 月 18 日<<http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/4197769/>>

注 2) トヨタグローバルニュースルーム 2013 年 1 月 24 日<<http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/1786531/>>

注 3) Honda ニュースリリース 2016 年 3 月 10 日<<http://www.honda.co.jp/news/2016/4160310.html>>

注 4) Honda ニュースリリース 2017 年 1 月 31 日<<http://www.honda.co.jp/news/2017/c170131.html>>

注 5) 日産自動車ニュースルーム 2016 年 6 月 14 日

<<https://newsroom.nissan-global.com/releases/release-3e21870a4078f6ae6a08693da3001752-160614-01-j?query=%E7%87%83%E6%96%99%E9%9B%BB%E6%B1%A0>>

注 6) 日産自動車ニュースルーム 2013 年 1 月 28 日

<<https://newsroom.nissan-global.com/releases/release-30d17131a1e7f6dfadaec3cf4105aaf3-130128-02-j?query=%E7%87%83%E6%96%99%E9%9B%BB%E6%B1%A0>>

注 7) GoGoEV ウェブサイト<<https://ev.gogo.gs/news/detail/1420267869/>>

注 8) スズキニュースリリース 2017 年 3 月 21 日<<http://www.suzuki.co.jp/release/d/2016/0321/index.html>>

注 9) スズキニュースリリース 2012 年 2 月 7 日<<http://www.suzuki.co.jp/release/d/2011/0207/>>

注 10) ダイハツ工業 CSR「開発・設計での取組み：次世代車の開発」

<<https://www.daihatsu.com/jp/csr/conservation/development/02.html>>

表 5-14 海外自動車メーカー各社の FCV に係る近年の動向

自動車メーカー	FCV の開発動向	FCV 開発に係るパートナーシップ
BMW	BMW グループは水素燃料電池技術の開発を続けている。現在のテスト車両は最大 700km の航続距離を達成。 ^{注1)}	トヨタと BMW グループが「FC システムの共同開発」に関する正式契約を締結。 ^{注2)}
ダイムラー	ダイムラーは 2016 年 6 月 13 日、電動車両の開発・生産など環境技術に今後 2 年で 70 億ユーロ以上投じ、2017 年には同社初の量産型燃料電池車を外部電源でも充電できる形で発売すると発表した。「メルセデス・ベンツ」ブランドの SUV「GLC」をベースに、内製の車載電池と組み合わせて発売する。水素と電気をフルにした状態で、500km 走行できるという。水素ステーションの整備が遅れていることから、まずプラグインタイプで発売する。 ^{注3)}	ダイムラー、フォード、日産は 2013 年 1 月 28 日、燃料電池車 (FCEV) 技術の市販化を加速させるための 3 社間の合意書に調印。FCEV 技術の開発に関連する投資コストを低減させながら、共通の FCEV システムを共同で開発する目的。 ^{注4)}
GM		GM と Honda が自動車業界初となる先進の水素燃料電池システムの量産を行う合弁会社を設立。 ^{注5)}
フォルクスワーゲン	Volkswagen グループでは、Audi が燃料電池車の開発をリードする方向へ動いている。2016 年 1 月にデトロイトで開催された 2016 年北米国際オートショーで、クロスオーバー型の h-tron quattro のコンセプトカーが発表された。Audi は発売日を発表していないが、開発担当ヘッドは Audi が 2018 年に発売を予定している電気自動車 SUV と同じ時期になるだろうと記者団に語ったという。 ^{注6)}	
フォード		ダイムラー、フォード、日産は 2013 年 1 月 28 日、燃料電池車 (FCEV) 技術の市販化を加速させるための 3 社間の合意書に調印。FCEV 技術の開発に関連する投資コストを低減させながら、共通の FCEV システムを共同で開発する目的。 ^{注4)}
現代自動車	2017 年 1 月 5 日、新型の FCV の発売が 2018 年になると発表した。2020 年までに発売を計画するエコカー 14 車種の内訳を公表した中で発売時期を明示した。同社の FCV としては二代目となる。二代目となる新型 FCV は、2013 年に発売した初代と同じ多目的スポーツ車 (SUV) タイプ。一度の水素充填で走行可能な距離を現行より大幅に伸ばすという。 ^{注7)}	

注 1) BMW プレスリリース 2016 年 3 月 16 日

<<https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0258269EN/bmw-group-driving-the-transformation-of-individual-mobility-with-its-strategy-number-one-next>>

注 2) トヨタグローバルニュースルーム 2013 年 1 月 24 日<<http://newsroom.toyota.co.jp/jp/detail/1786531/>>

注 3) 日本経済新聞 2016 年 6 月 14 日記事

<http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM13HA7_T10C16A6000000/>

注 4) 日産自動車ニュースルーム 2013 年 1 月 28 日

<<https://newsroom.nissan-global.com/releases/release-30d17131a1e7f6dfadaec3cf4105aaf3-130128-02-j?query=%E7%87%83%E6%96%99%E9%9B%BB%E6%B1%A0>>

注 5) Honda ニュースリリース 2017 年 1 月 31 日<<http://www.honda.co.jp/news/2017/c170131.html>>

注 6) hybridCARS 2016 年 3 月 15 日記事<<http://www.hybridcars.com/audi-will-lead-vws-fuel-cell-work/>>

注 7) 日本経済新聞 2017 年 1 月 5 日記事<http://www.nikkei.com/article/DGXLASDX05H0U_V00C17A1FFE000/>

5-2-2 トヨタ MIRAI 関連

以下に、世界で初めて一般販売されているトヨタの MIRAI に関して取りまとめる。

(1) MIRAI の FC システム等の開発経緯¹

トヨタは 2014 年 12 月に世界で初めて量産型 FCV「MIRAI」の一般販売を開始した。MIRAI の燃料電池（FC）システムは、従来から定評のあった性能や静粛性に磨きをかけると同時に、商品化に向けて最も大きな課題であった FC システムのコストが大幅に低減されている。

MIRAI の燃料電池システムにおける主要なコスト低減の道筋として、以下が挙げられている。

1) 材料費低減

従来の 2 倍の出力性能を実現すれば、同じ出力なら FC のセル面積を 1/2 にすることが可能となり、セルを構成する電解質膜や触媒などの材料がほぼ半減できることから、出力向上による材料使用量の削減に取り組んだという。

MIRAI の新型 FC スタック²については電流密度向上と電圧安定性確保を狙って空気流路として 3D ファインメッシュ流路と呼ぶものを開発した。触媒は白金-コバルト（Pt/Co）合金比率を最適化して質量活性を 1.8 倍に向上させるとともに、Pt を有効に利用させるためのカーボン担体の改良により Pt 利用率を約 2 倍に高めた。電解質膜は従来の 1/3 に薄膜化してプロトン（H⁺）導電性を向上させた。以上から、最大出力は従来のスタック当り 90kW から 114kW にアップさせつつ、セルの薄型化（厚さ 20%低減）と相まってセルの体格は 24%小型化を達成した。また、新型 FC スタックは従来比 2 倍以上の体積出力密度（3.1kW/L）となり、出力に対する使用材料の低減を果たした。

セルを仕切りガスの流路として機能するセパレータについては、従来基材にステンレスを使用し、接触抵抗低減と耐食性確保のため金（Au）めっきを施していたが、基材を耐食性に優れるチタンにすることで、表面処理に求められる機能を接触抵抗低減のみに簡略化できた。これにより表面処理に Au の使用を廃止することが可能になり、大幅にコストを低減させた。

高圧水素タンクにおいては、コストへの負荷が大きい炭素繊維について、炭素繊維メーカーの協力を得て汎用グレード品の改良によって低コスト化を図るとともに、高圧水素タンクへの巻き方を改良し使用量を削減させた。

¹ 自動車技術 Vol.70 No.1 2016/01

² FC スタックとは FC のセルを積み重ねてモジュール化したもの。FC のセルは水素と空気中の酸素を反応させる MEA（膜電極接合体）を、水素と空気の流路（ガス流路）を成形したセパレータで挟んで構成する。

2) 部品の簡素化・廃止

FC システムの簡素化のため、部品の廃止等への取り組みを行った。

まず、燃料電池の電解質膜については、これに適度な水分が含まれていることが必要とされることから、従来は加湿器によりカソード（空気極；正極）入口のエアの湿度を高めて電解質膜を加湿していたが、燃料電池スタックやシステム制御の改良により、FC セル内部加湿のコンセプト（反応によって生成される水を用いて加湿）を実現し、加湿器を廃止した。

また、従来 FCV モデルでは 4 本の高圧水素タンクを床下に搭載していたが、前モデルからの約 20%の燃費の向上や、水素タンクの効率的なパッケージの検討により、タンク本数を 2 本に削減させた。

3) 量産部品の流用

トヨタのハイブリッド車で量産されているモーターシステム部品を最大限利用するため、それらの部品仕様に合わせて FCV のシステム仕様を変更した。FC の特性（低電圧・大電流）に合わせたモーターとインバータをそれぞれ専用設計する必要があったが、新たに燃料電池の電圧を変換する FC 昇圧コンバータ（FDC）を追加することにより、モーターとインバータは量産ハイブリッド車の部品（高電圧・低電流）の流用が可能となり、モーターシステムの小型・低コスト化を実現させた。

(2)MIRAI の諸元および部品

MIRAI の諸元は表 5-15 のとおりである。

表 5－15 MIRAI の主要諸元

乗車定員			4 名
パワートレイン	モーター	最大出力	113kW
		最大トルク	335Nm
		種類	交流同期電動機
	燃料電池スタック	最大出力	114kW
		種類	固体高分子形
	駆動用バッテリー	種類	ニッケル水素電池
	燃料タンク	種類	圧縮水素
		タンク内容量	122.4L（前方 60.0L／後方 62.4L）
公称使用圧力		70MPa	
寸法（全長×全幅×全高）			4,890mm×1,815mm×1,535mm
車両重量			1,850kg

出典：トヨタ< https://toyota.jp/pages/contents/mirai/001_p_001/pdf/spec/mirai_spec_201501.pdf>

また、MIRAI の主要部品を図 5-6 に示す。自社他車種からの流用や、トヨタ関連企業の開発部品が目立つ。

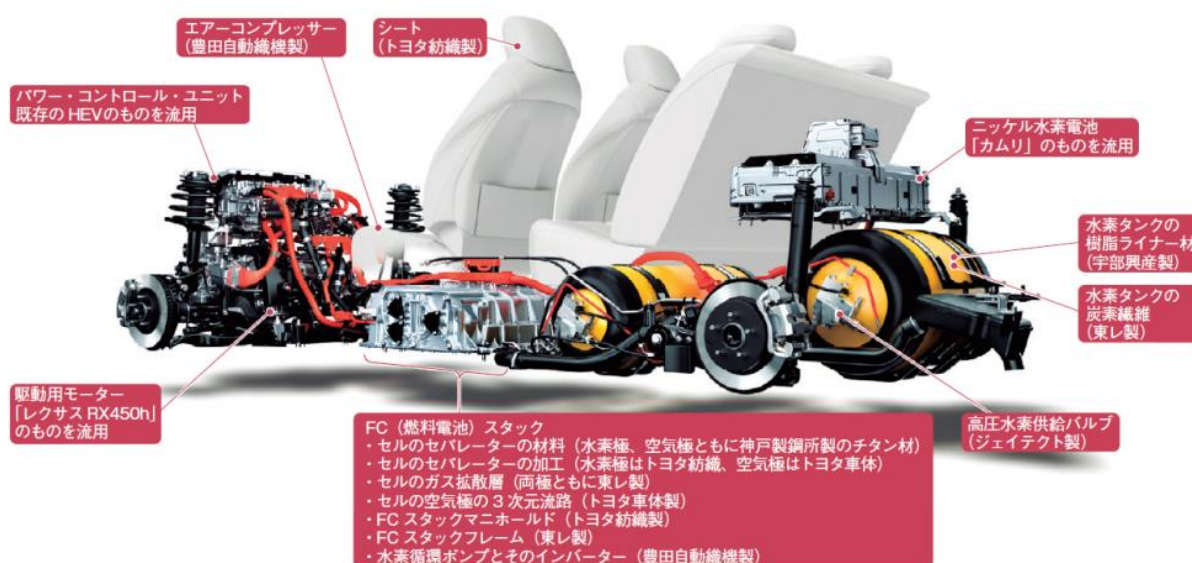


図 5-6 MIRAI の主な部品と製造メーカー

出典：日本経済新聞 電子版 2015/4/23 記事「燃料電池車「ミライ」解剖，25 年にクラウン HV 並み価格へ」<<http://www.nikkei.com/article/DGXMZO85521350Q5A410C1000000/>>

5-2-3 ホンダ CLARITY FUEL CELL 関連

以下にホンダ「CLARITY FUEL CELL」について，主に日本経済新聞社^{1 2}の記事をもとに取りまとめる。

(1) CLARITY FUEL CELL における FC システム等の開発経緯

ホンダが 2016 年 3 月にリース販売を開始した FCV「CLARITY FUEL CELL」は，今後のホンダ車の「大きな方向性を示すクルマ」であり，電動車の「フラッグシップ車」としてのみならず，ガソリン車を含むあらゆるクルマの“先駆け”となるものだと表現している。

CLARITY FUEL CELL の最大の特長は，他の電動車（HV や PHV，EV，FCV）への展開を念頭にプラットフォームを開発していることであるという。共通のプラットフォームを活用することで，電動車の低コスト化や車種展開の加速を狙っている。

そんな同社が CLARITY FUEL CELL を開発する上で強く意識したのは，水素タンクやリチウムイオン電池を除く燃料電池（FC）システムやモーターなどを「セダンのフロントフード下に収めること」であるという。以下にその技術について示す。

¹ 日本経済新聞 電子版 2016/7/5 記事「ホンダ新型 FCV の全貌（上）」<<http://www.nikkei.com/article/DGXMZO02949860Q6A530C1000000/>>

² 日本経済新聞 電子版 2016/7/6 記事「ホンダ新型 FCV の全貌（下）」<<http://www.nikkei.com/article/DGXMZO02949890Q6A530C1000000/>>

1) FC スタックの小型化

FC システムをフロントフード下に収める上で不可欠だったのが FC スタックの小型化と横置き（後述）への対応だった。先代の FCX クラリティでは、FC スタックが大きくフロントフード下には収まらなかったため、PCU (Power Control Unit: パワー制御ユニット) やモーターとは別に、センタートンネルに配置していた。

FC スタックのセルは、水素と空気中の酸素を反応させる MEA (膜電極接合体) を、水素と空気の流路（ガス流路）を成形したセパレータで挟んで構成する。MEA の中心には電解質膜があり、外側に向かって順に「触媒層」「ガス拡散層」が並ぶ。（図 5-7）

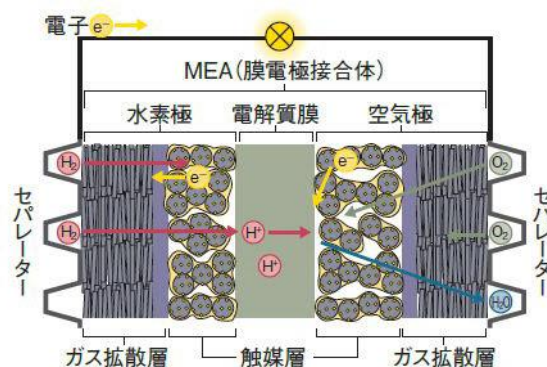


図 5-7 燃料電池の構成

出典：日本経済新聞 電子版 2016/7/5「ホンダ新型 FCV の全貌（上）」
< <http://www.nikkei.com/article/DGXMZO02949860Q6A530C1000000/?df=3>>

水素が拡散して触媒によって電子と分離してできた H^+ （プロトン）が電解質膜に至るまでの層が「水素極」、電解質膜を透過してきた H^+ が酸素と反応するのが「空気極」である。水素極で発生した電子が外部回路を通過して空気極へ至ることで電気が発生する。空気極では、酸素と H^+ と電子から水が生成される。

今回の FC スタックでは、ガス拡散層の空孔率を高めてガスの通りを改善するなどすることで、セルの発電効率を向上させた。さらに加湿器によるセル内の加湿をよりきめ細かく制御したり、エアーコンプレッサーによる空気の供給圧力を高めたりすることでもセルの発電効率を向上させた。加えて、MEA の電解質膜を炭化水素系の素材から水素の透過率の高いフッ素樹脂系の素材に変更した。フッ素樹脂系の電解質膜は過去にも使用していたが、その後の進化を評価したという。

これらの取り組みにより、セル 1 枚当たりの出力を従来比で 1.5 倍に高め、FC スタック内のセルの積層枚数を 30%削減した。さらにセパレータのガス流路の溝の深さを浅くすることでセルを 20%薄くし、FC スタック全体で 33%小型化を達成した。FC スタックの最高出力 (103kW) と出力密度 (3.1kW/L) から算出すると、FC スタックの体積は従来の 52L から 33L に減っている。

さらにホンダは、従来比で 33%も小型化した燃料電池 (FC) スタックでもモーター

の出力を高められるように、スタックの出力電圧を昇圧する方法も取り入れている。この点はトヨタの「ミライ」と同様である。スタックで発電した電気を「FC 昇圧コンバーター」で昇圧することで、モーターの最高出力を 30%高めて 130kW とした。従来は必要な出力を得るため、スタックで直列につなぐセルの枚数を増やす必要があった。

従来の FCV は出力 100kW の FC スタックを使い、最大 330V でモーターを駆動させていた。今回の FC システムも FC スタックの出力は 103kW とほぼ同程度だが、出力を FC 昇圧コンバーターで最大 500V まで高めている。トヨタのミライとの違いは、FC 昇圧コンバーターに、量産車として初めて SiC（炭化ケイ素）パワー半導体を適用したことだ。フロントフード下に収めるためには、FC 昇圧コンバーター自体の小型化が必要だった。SiC パワー半導体の採用により、従来の Si（シリコン）パワー半導体を使用する場合と比べて、FC 昇圧コンバーターの体積を 40%小型化した。

2)FC スタックの縦置きへの対応

従来は発電時に FC スタックで生成される水の排水性を高めるために、FC スタックを縦置きにしていた。しかし、FC スタックをフロントフード下に収めるには、レイアウト上、横置きが望まれた。

従来の FC スタックでは、セル内の湿度分布が不均一で、湿度不足の部分を補うために加湿を強いていたため、凝集する水分が多かった。そこで、凝集した水分を重力でガスの流路の下流へ流せるように、同流路の下流が下にくる縦置きにしていた。(図 5-8(a))

しかし、これにより水分の排出性は高められるものの、流路の下流にたまった水が、水素や空気の拡散を妨害する。それにより、セルの発電効率が下がり、出力も安定しなかった。従来の FC スタックでは次善策として、水でガス流路が詰まらないように流路の溝を深くしており、その分セルが厚くなっていた。また FC スタックを縦置きにしなければならないという制約も、フロントフード下への収納をより困難にしていた。

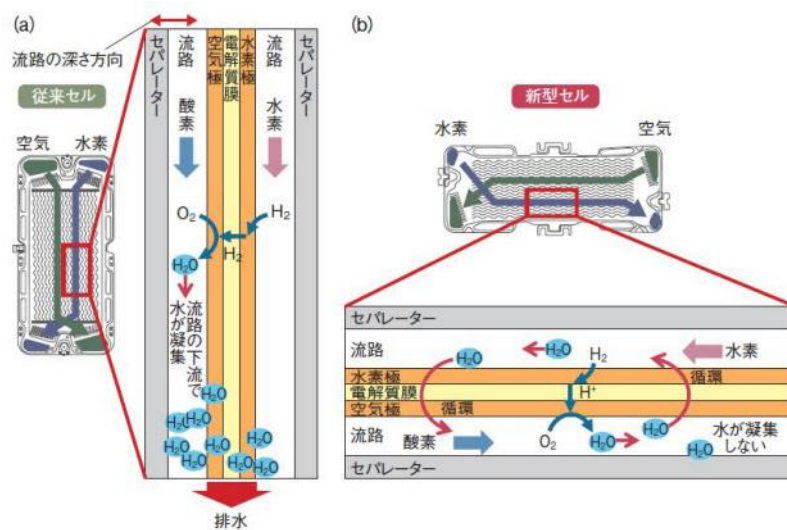


図 5－8 セル内の加湿と排水の仕組み (a) 従来セルと (b) 新型セルの場合

出典：日本経済新聞 電子版 2016/7/5「ホンダ新型 FCV の全貌（上）」
 < <http://www.nikkei.com/article/DGXMZO02949860Q6A530C1000000/?df=3> >

今回の FC スタックでは、水分をセル内で循環させる工夫により湿度を均一に保つように改良が施された。具体的には、MEA を挟んで水素と空気を対向させて流すことで、セル内の水分が MEA を介して循環するように工夫された（図 5-8(b)）。加湿器から空気極へ供給した水蒸気や空気極で生成された水分は、空気の流れに乗って流路の下流へ移動するが、一部は空気極の下流と水素極の上流の湿度差から MEA を透過して水素極側へ移動する。水素極側の流路に移動した水分は、水素の流れに乗って逆向きに移動し、同様に水素極の下流から空気極の上流へと拡散していく。これを繰り返すことで、セル内の湿度が均一になる。

こうした工夫によって発電効率が向上し、流路の溝も浅くでき、セルの薄型化が可能となった。さらに FC スタックの横置きが可能になり、フロントフード下へ収納できるようになった。

(3) CLARITY FUEL CELL の諸元および部品

CLARITY FUEL CELL の諸元は表 5-16 のとおりである。

表 5-16 CLARITY FUEL CELL の主要諸元

乗車定員			5 名
パワートレイン	モーター	最大出力	130kW／4501-9028rpm
		最大トルク	300Nm／0-3500rpm
		種類	交流同期電動機
	燃料電池スタック	最大出力	103kW
		種類	固体高分子形
	駆動用バッテリー	種類	リチウムイオン電池
	燃料タンク	種類	圧縮水素
		タンク内容量	141L（前方 24L／後方 117L）
公称使用圧力		70MPa	
寸法（全長×全幅×全高）			4,915mm×1,875mm×1,480mm
車両重量			1,890kg

出典：ホンダ＜ http://www.honda.co.jp/CLARITY/common/pdf/clarity_spec_list.pdf ＞

新型 FCV では、既存の HV、EV 部品を FCV に流用することでも低コスト化を図っている。HV のアコードやオデッセイなどから、PCU や電池モジュールといった部品を流用・共用化した。モーターには、「フィット EV」搭載品を改良して利用した。（図 5-9）



図 5-9 CLARITY FUEL CELL のシステムの構成と部品サプライヤー

出典：日本経済新聞 電子版 2016/7/5「ホンダ新型 FCV の全貌（上）」
 < <http://www.nikkei.com/article/DGXMZO02949860Q6A530C1000000/?df=2> >

6. CEVに関するアンケート調査の実施

6-1 調査の目的

次世代自動車を巡る国内外の状況が年々めまぐるしく変化している中で、本アンケート調査は、普及促進に向けた諸政策の評価のための CEV の認知度や、今後の補助金施策やその他の CEV の普及促進策の検討に資する情報を得ることを主たる目的として、一般ユーザー層を対象とした定点観測的な調査として実施するものである。

6-2 調査概要

本アンケート調査の実施概要を表 6-1 に整理する。

表 6-1 アンケート調査の概要

1. 調査対象	全国の成人の免許保有者かつ四輪自動車（家庭用）保有世帯員
2. 主な調査項目	① 個人・世帯属性 ② 世帯保有車両 ③ 保有車両の利用状況 ④ CEV 保有世帯員の CEV に対する満足度 ⑤ CEV 非保有世帯員の CEV に対する認知度・CEV 購入意向 ⑥ 購入補助金に対する意見 等
3. 調査の実施方法	Web モニターアンケート調査
4. 抽出標本数	・ 800 標本 ・ CEV 世帯員：400 標本， CEV 非保有世帯員：400 標本
5. 調査実施期間	2017 年 2 月 27 日～3 月 2 日

6-3 アンケートの実施スケジュール

以下のスケジュールにより実施した（表 6-2）。

表 6-2 CEVに関するアンケート実施スケジュール

作業項目	1月			2月			3月	
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬
調査計画・準備	←→							
標本設計		←→						
質問項目の検討		←→						
調査票作成				←→				
Webアンケートセットアップ						←→		
調査実施・回収							←→	
集計・分析							←→	
とりまとめ								←→

6-4 調査結果

6-4-1 調査対象者の属性

回答者の個人属性は、CEV 保有世帯員の方が男性がやや多く、また比較的若い世代が多くなっている（図 6-1）。

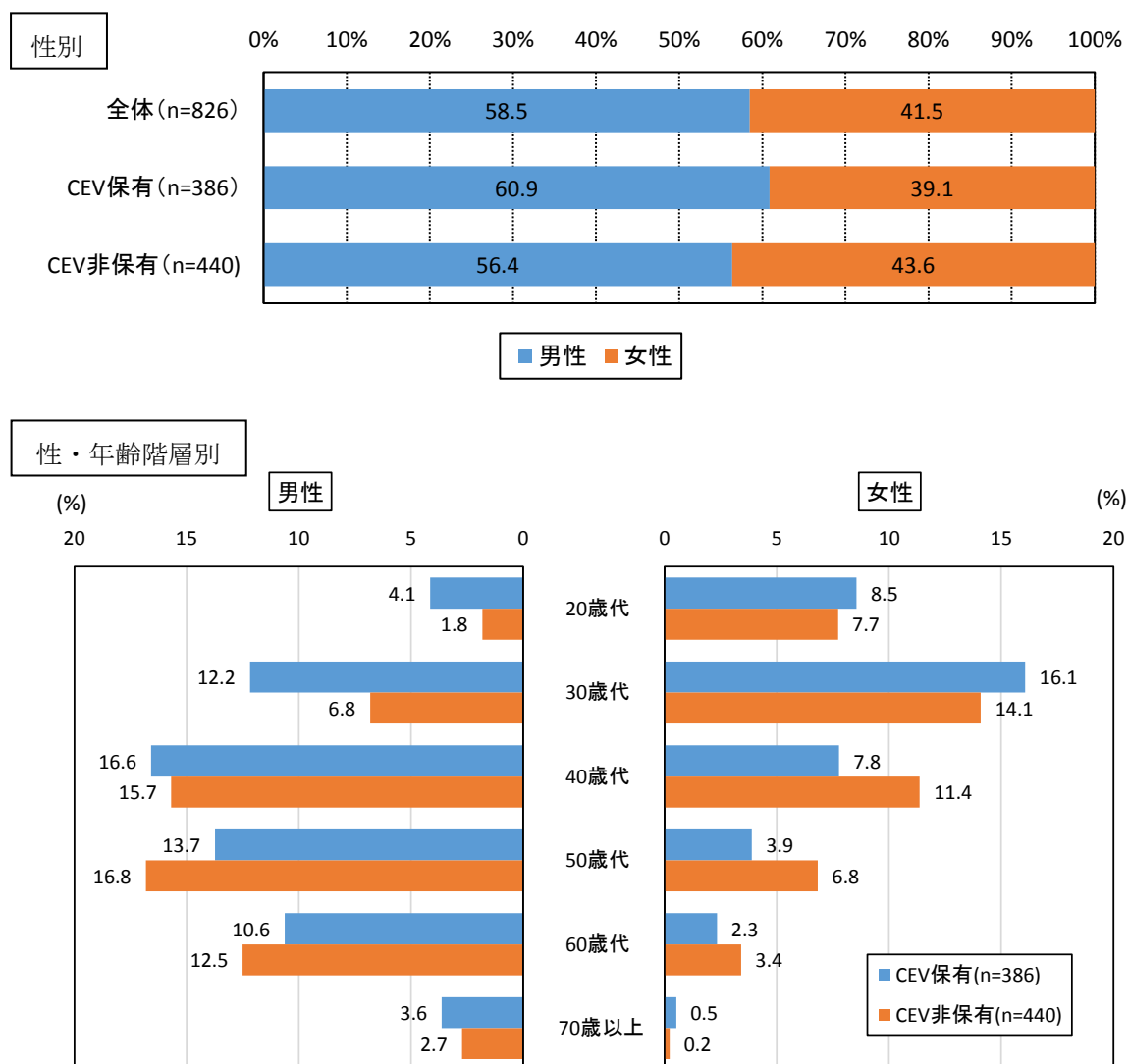


図 6-1 回答者の性・年齢階層構成－CEV 保有・非保有別

回答者の居住地域については図 6-2 のとおりであり、住宅地域と回答したものが 6 割と最も多く、中心市街地域が 26%，農業地域が 13%となっている。CEV 保有世帯の方が中心市街地域と回答した人が多くなっている。

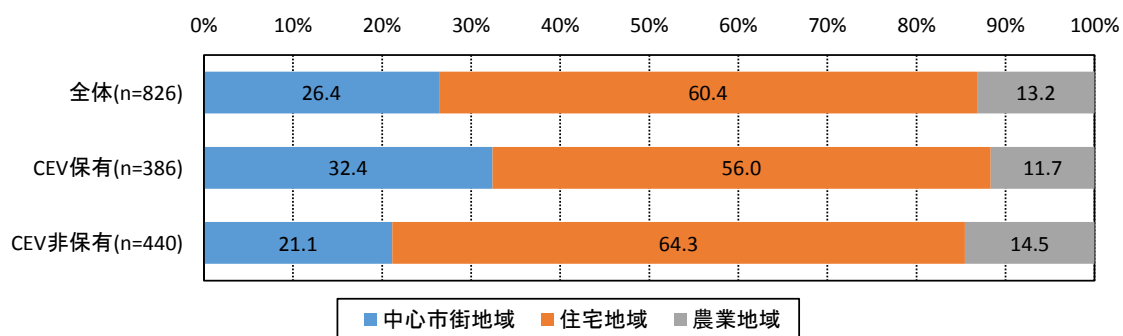


図 6-2 住んでいる地域の特徴－CEV 保有・非保有別

回答者世帯の世帯主の職業をみると、CEV 保有世帯ほど、公務員、経営者・役員、事務系会社員が多い傾向がみられる（図 6-3）。

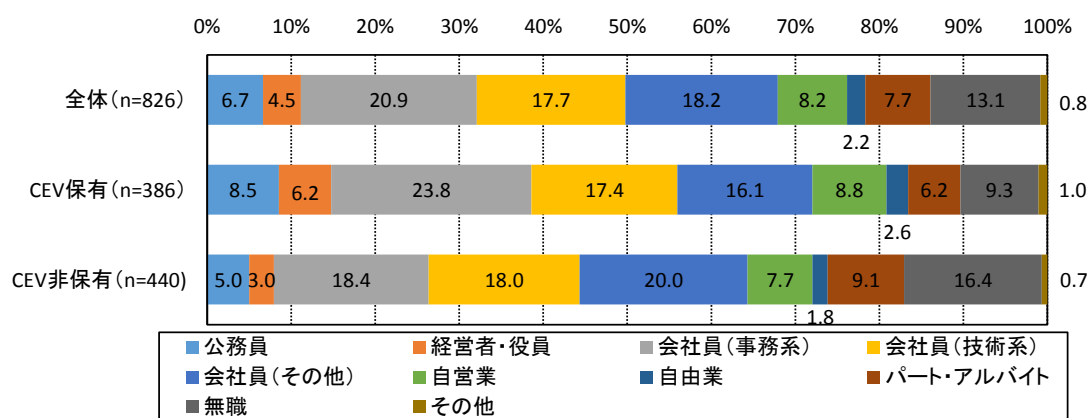


図 6-3 世帯主の職業－CEV 保有・非保有別

世帯属性別にみると、CEV 保有世帯の方がやや単身世帯が多い傾向があるものの、家族構成はほぼ同様となっている（図 6-4）。

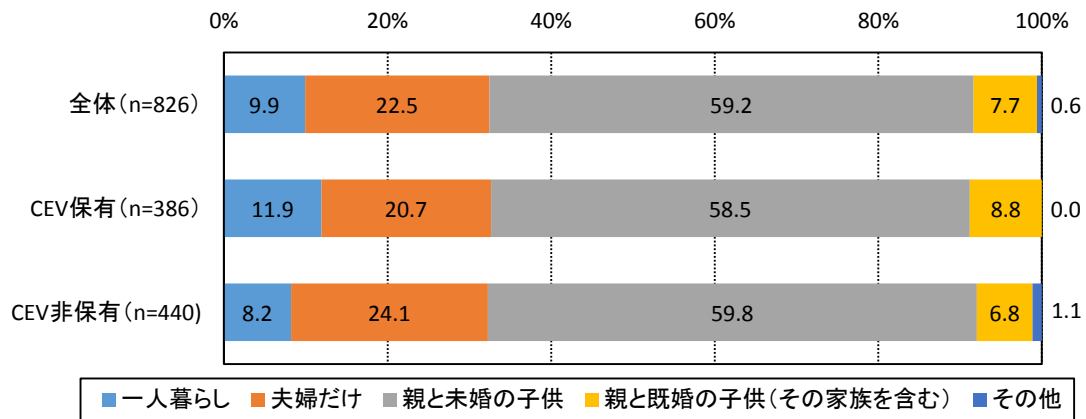


図 6-4 家族構成－CEV 保有・非保有別

調査対象世帯の所得水準に関しては、最頻値は 400 万円から 600 万円の間にある。また CEV 保有世帯の方で年収が高い傾向がみられる。（図 6-5）。

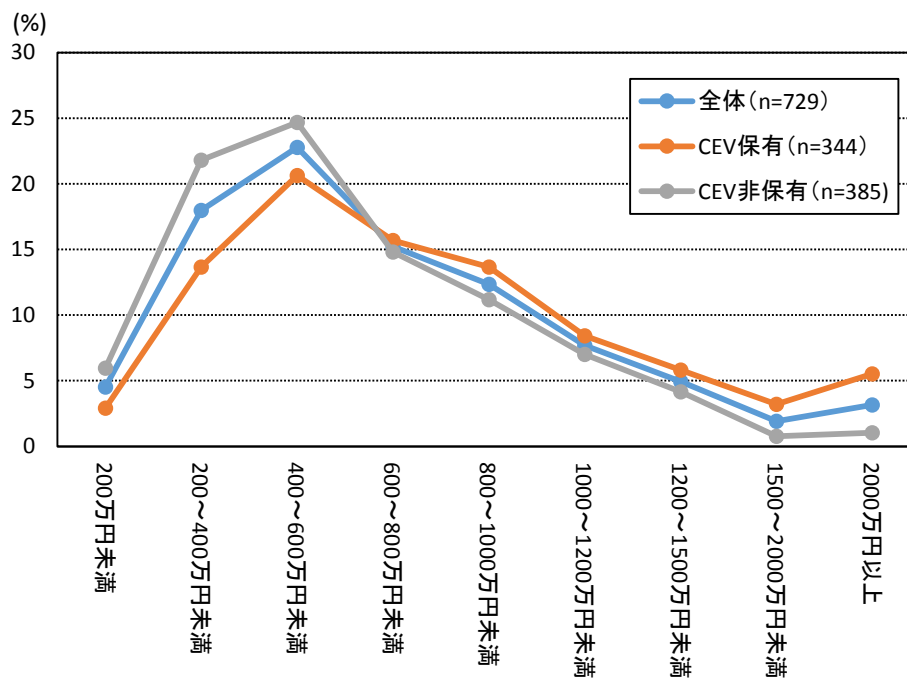


図 6-5 世帯年収－CEV 保有・非保有別

図 6-6 に示すとおり「持ち家・一戸建て」が CEV 非保有世帯では 6 割弱に留まっているのに対し、CEV 保有世帯では 7 割を超えている。

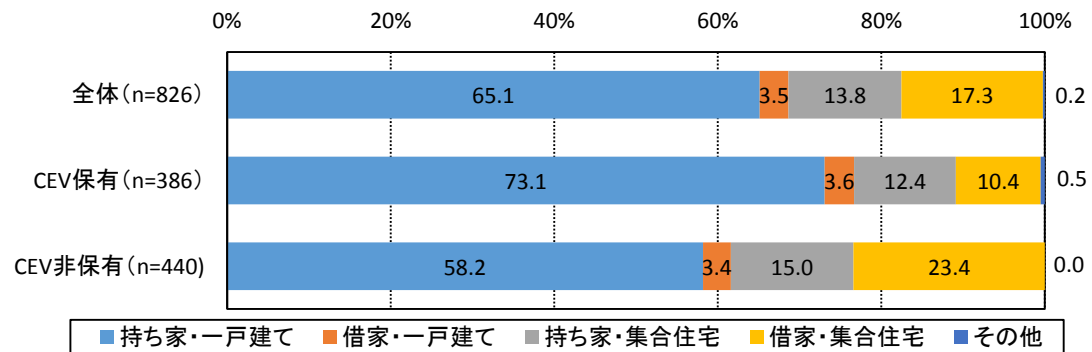


図 6-6 住居形態—CEV 保有・非保有別

6-4-2 保有車両

各世帯が保有する車両について尋ねた結果が図 6-7 である。CEV 保有世帯では EV 保有世帯が約 6 割、PHV 保有世帯が約 5 割となっている。CEV 保有世帯では、非 CEV 車両も同時に保有する世帯が多いことがみて取れる。

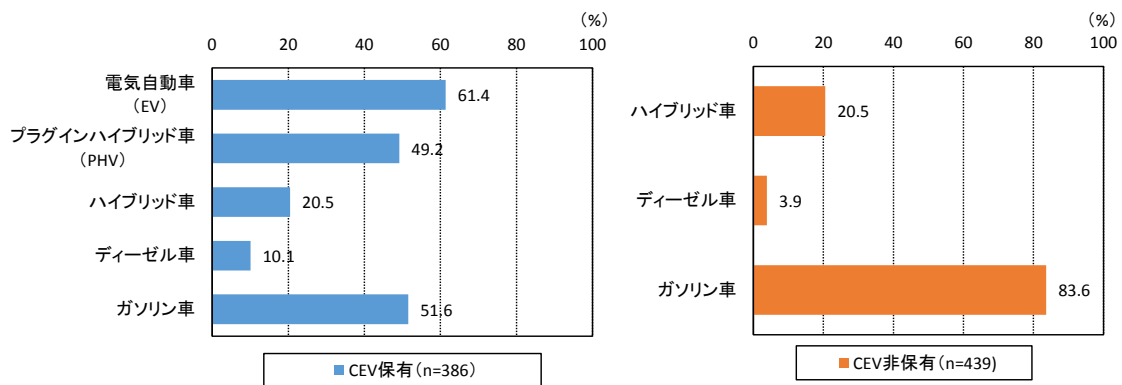


図 6-7 調査対象世帯の保有車両の種類（複数回答）—CEV 保有・非保有別

図 6-8 は世帯における車両の複数所有について整理したものである。CEV を保有している世帯では、CEV のみの保有が約 4 割であり、CEV と非 CEV の両方を保有している世帯が 6 割近いことがわかる。また、EV と PHV の両方を保有している世帯も 1 割強存在する。

一方で CEV 非保有世帯では、一台のみ保有が 7 割近くを占めていることがわかる。

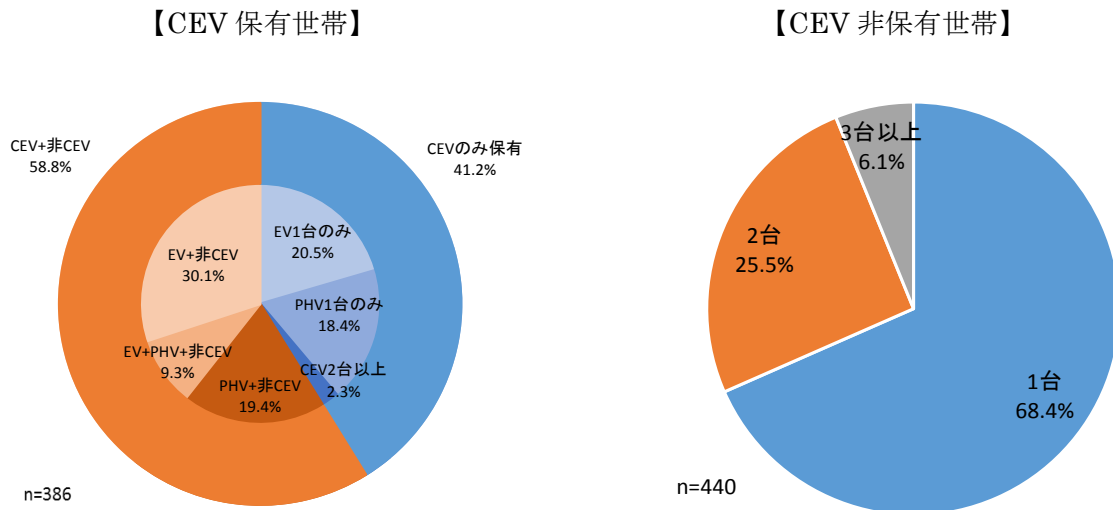


図 6-8 車両の同時所有の状況

CEV と非 CEV の複数所有世帯は、地域別にみると都市部より郊外部、郊外部より農業地域になるほど多くなっている。(図 6-9)。

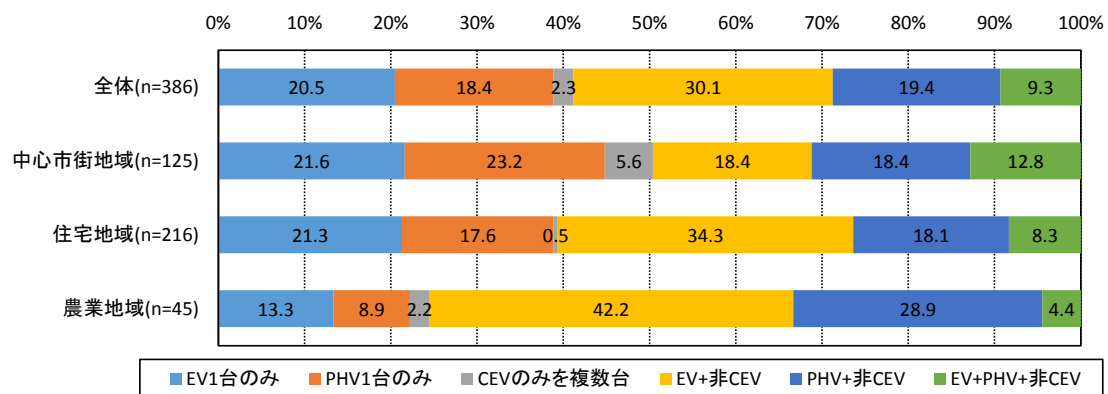


図 6-9 CEV 車両の同時所有の状況—地域特性別

6-4-3 調査対象車両利用状況

(1) 調査対象車両の主な属性

複数の車両を保有する世帯に関しては、一番最近入手した CEV や非 CEV を以降の設問での調査対象としている。図 6-10 に示すとおり CEV では EV が 6 割、PHV が 4 割となっている。

また、CEV の購入では、図 6-11 に示すとおり新車での購入が 9 割弱となっている。

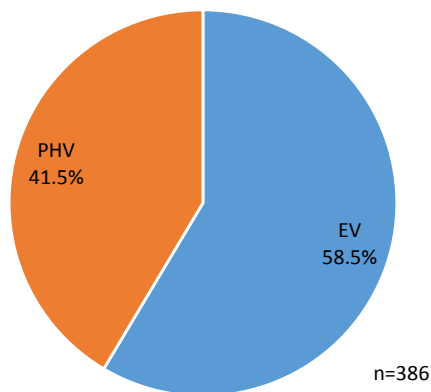


図 6-10 CEV の車種構成

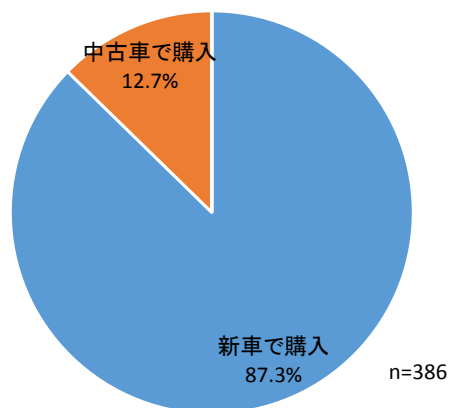


図 6-11 CEV の新車・中古車の別

図 6-12 は非 CEV の調査対象車の車種を示している。「ステーションワゴン・ミニバン系」が最も多く 3 割弱であり、次いで「コンパクトカー」(25.7%)、「軽自動車」(24.5%)が多くなっている。

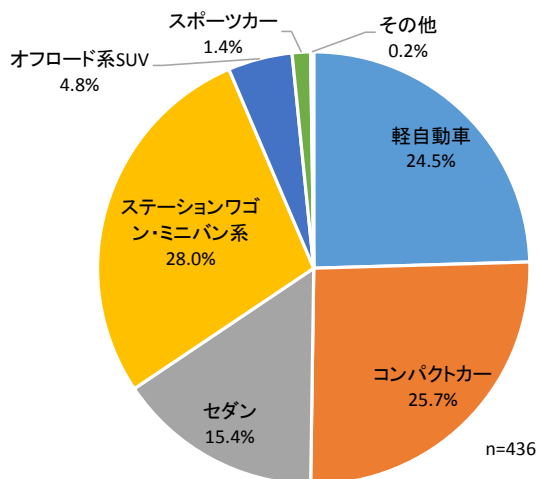


図 6-12 非 CEV の車種構成

(2)主な用途

CEV の主な用途としては、「通勤・通学」が 45%と最も多く、次いで「日常の買い物・用足し」（35.0%）が多い。一方非 CEV では、「日常の買い物・用足し」が 47.2%と最も多く、次いで「通勤・通学」の 31%となっている。このことから、日常的によく車を利用する世帯で CEV を保有する傾向があることがうかがえる。（図 6-13）

なお、EV と PHV の比較に関しては、PHV 保有世帯の方がやや「娯楽・レジャー」が多くなっているほかは、概ね同様な傾向を示している。

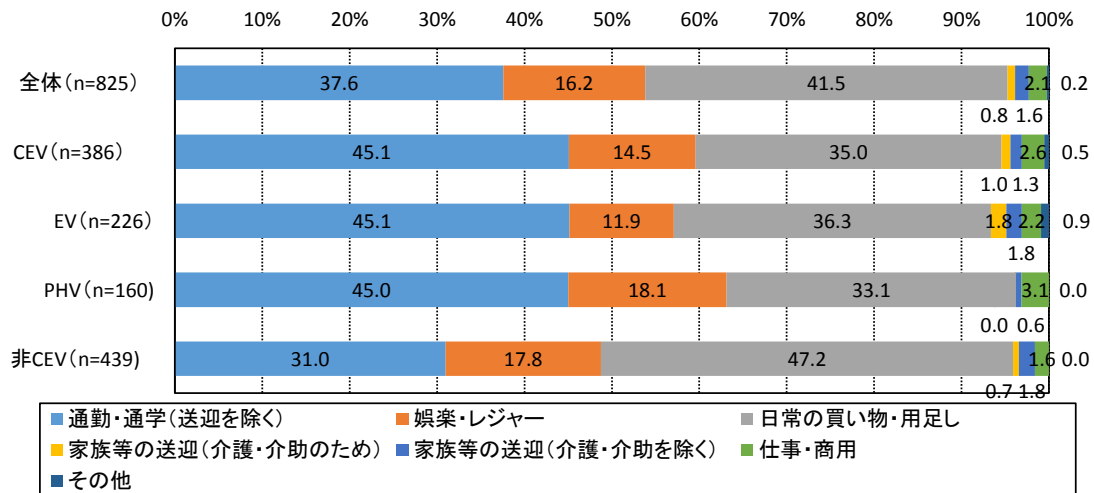


図 6-13 調査対象車の主な用途－CEV・非 CEV 別

図 6-14 は CEV 保有世帯の保有台数別の主な用途を示している。CEV のみを保有する世帯における主な用途は、概ね非 CEV と変わらない傾向を示すが、CEV と非 CEV の 2 台を保有する世帯では、「通勤・通学」用途が卓越して「娯楽・レジャー」が少なくなる。このことから、非 CEV と CEV を同時に保有する世帯では、「通勤・通学」専用として CEV を利用している傾向がうかがえる。

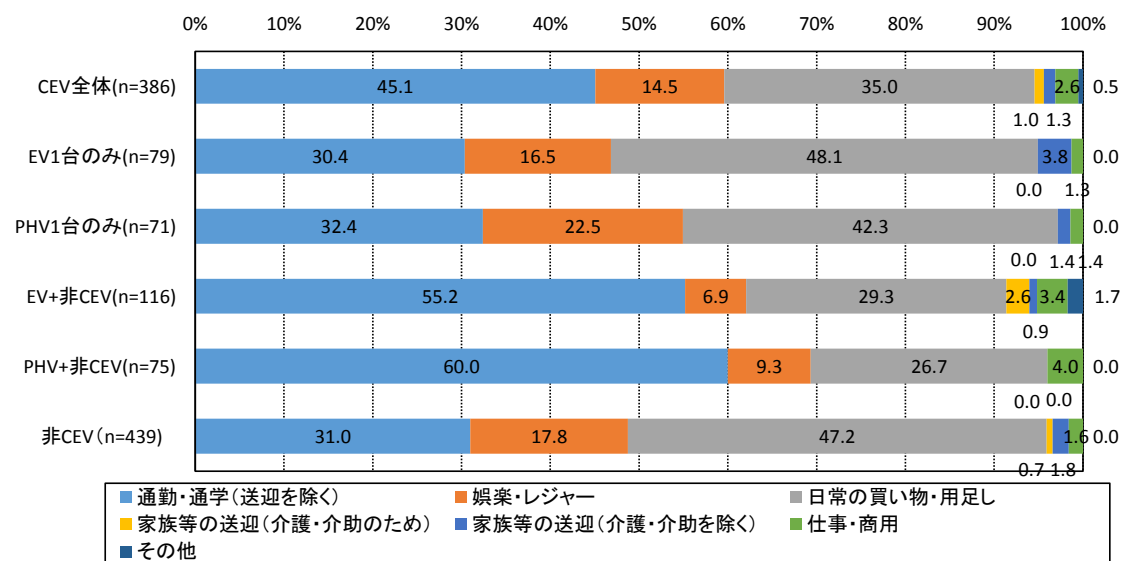


図 6-14 調査対象車の主な用途—同時所有の状況別

(3) 平均走行距離

年間の平均走行距離でも CEV の方が多く利用されていることがわかる。EV でも非 CEV よりも走行量が多いが、とくに PHV で走行量が多い傾向がみて取れる。(図 6-15)

(4) 1 日最大走行距離

1 日の最大走行距離をみても、CEV の方が平均で 94km/日と、非 CEV の 83km/日に比べて長い距離を走っている傾向がある。とくに PHV において 108km/日と顕著である。EV は 84km/日であり、非 CEV とほぼ同程度となっている。(図 6-16)

図 6-17 は 1 日最大走行距離の累積度数分布を示している。1 日の最大走行距離は、100km/日以内で EV と非 CEV では 8 割を超え、PHV では 70%台後半である、また、200km/日以内では EV は 9 割を超え、非 CEV でも 9 割、PHV では 85%となっている。

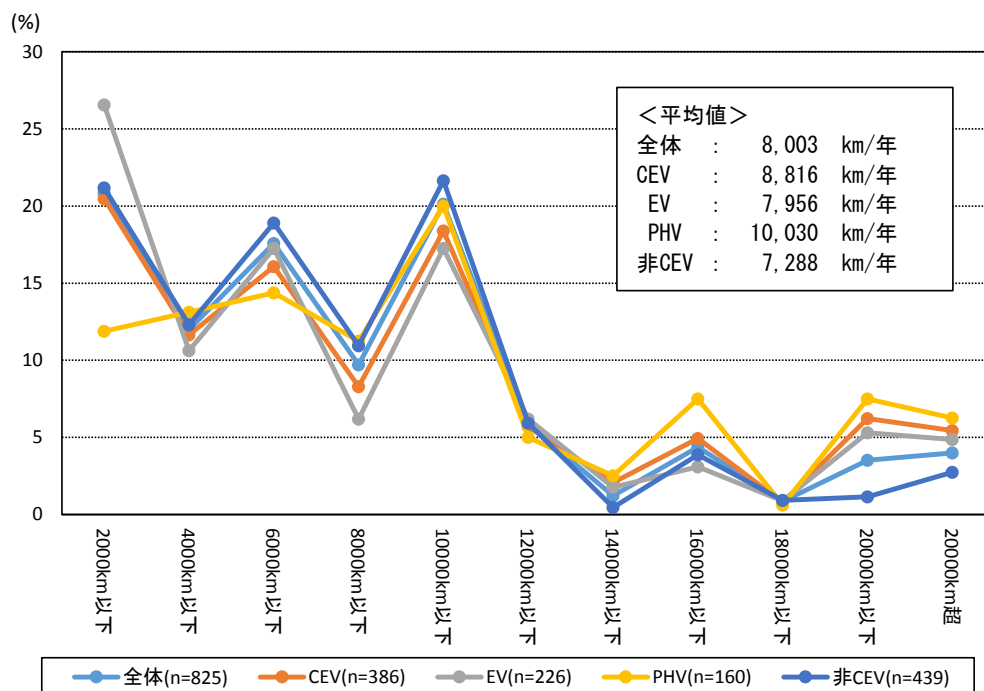


図 6 - 1 5 調査対象車の年間平均走行距離－CEV・非CEV別

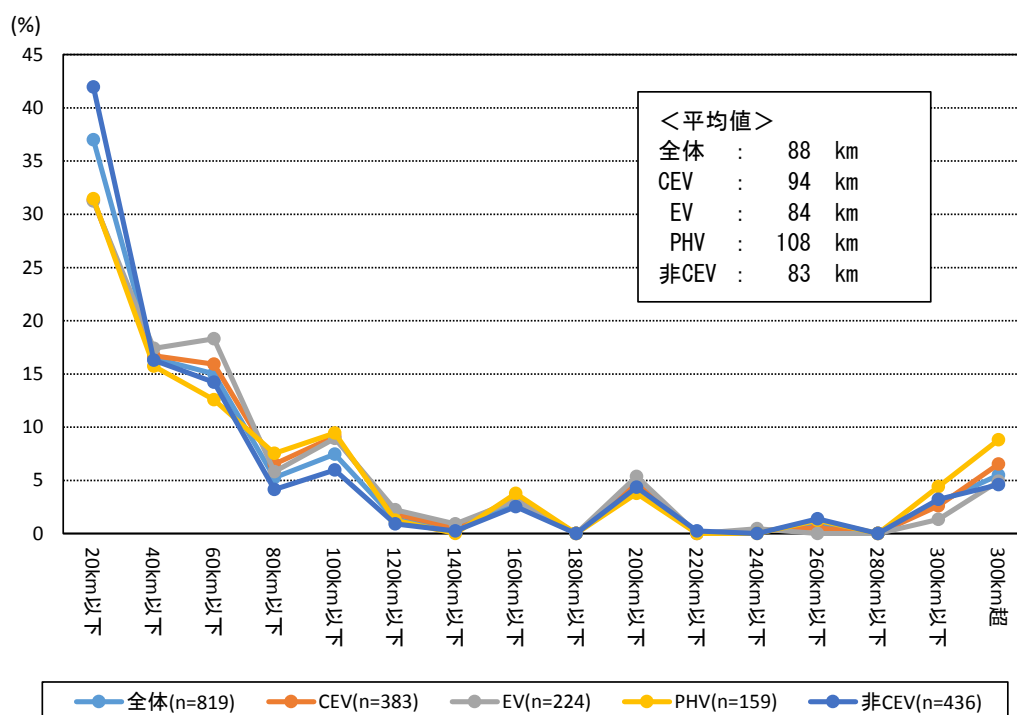


図 6 - 1 6 調査対象車の一日最大走行距離－CEV・非CEV別

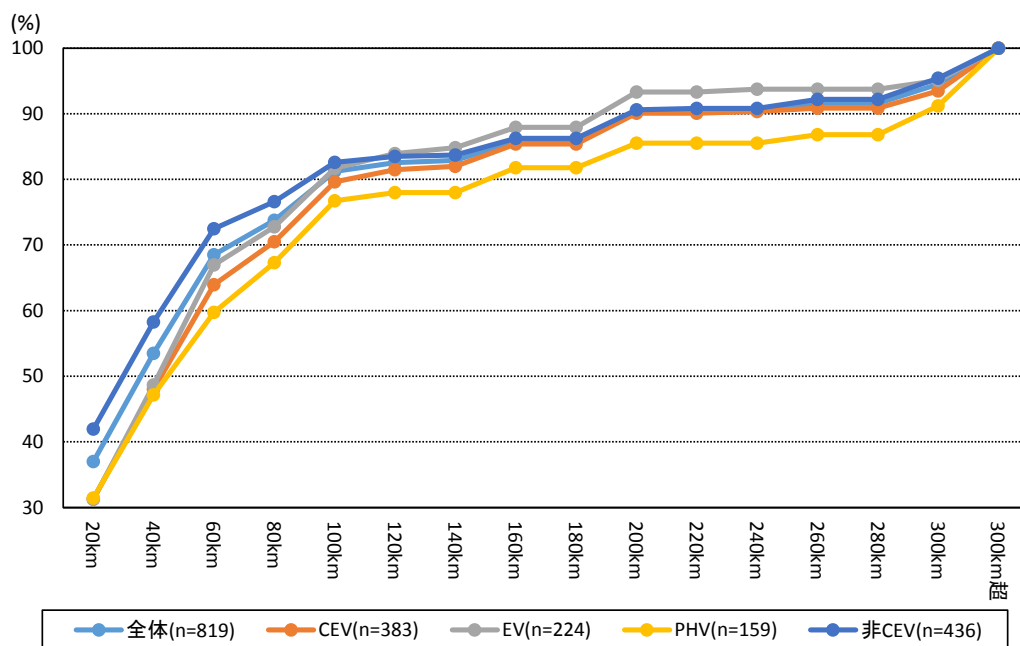


図 6－17 調査対象車の一最大走行距離の累積度数分布－CEV・非CEV別

最大走行時の利用目的については、CEVでは「通勤・通学」と「娯楽・レジャー」が同程度、非CEVでは「娯楽・レジャー」が最も多くなっている（図6-18）。

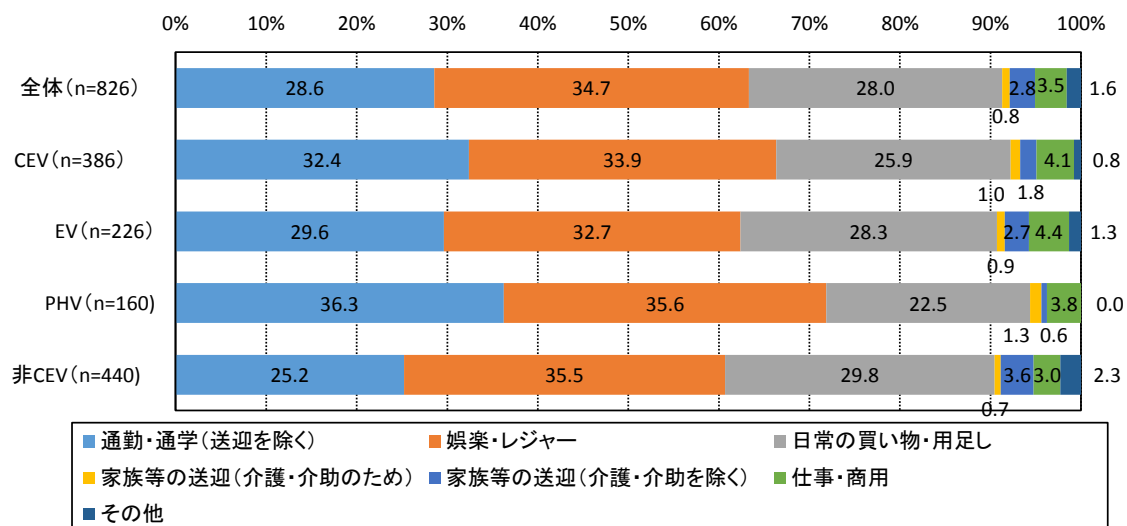


図 6－18 最大走行時の目的－CEV・非CEV別

(5) 夜間の駐車場所

夜間の駐車場所は、CEV の場合は自宅が 8 割を超え、自宅集合住宅の専用駐車場の 14%を加えると 96%が自宅の駐車場に停めている。一方、非 CEV ではこれよりやや少なく 91%となっている。（図 6-19）

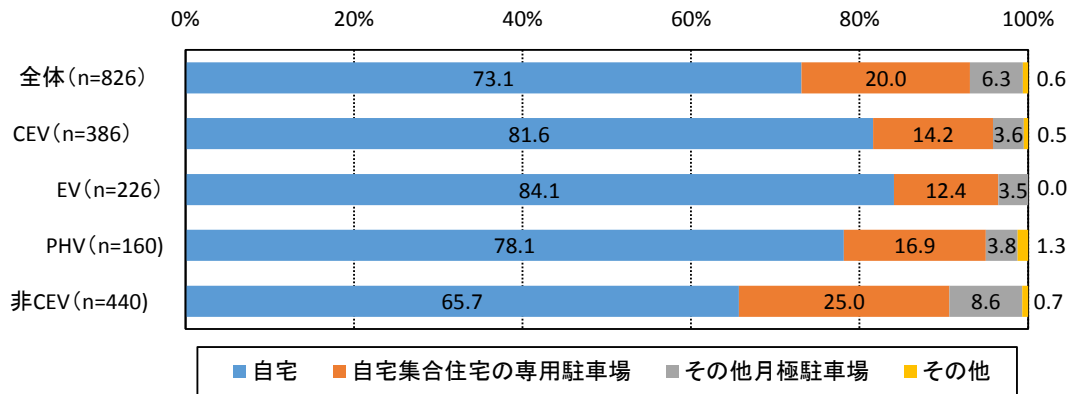


図 6-19 夜間の駐車場所－CEV・非 CEV 別

6-4-4 CEV の充電状況

(1) 自宅への充電設備設置状況

CEV 保有世帯の充電設備の設置状況は図 6-20 に示すとおりである。最も多かったのが EV、PHV 保有世帯とも「200V EV 充電用コンセント（壁面取付型）を設置した」とする回答であり EV 世帯で 4 割弱、PHV 世帯で 3 割の世帯で回答している。また、「自宅で充電しないため設置しなかった」が次いで多く、EV 保有世帯で 17%、PHV 保有世帯で 19%が回答している。

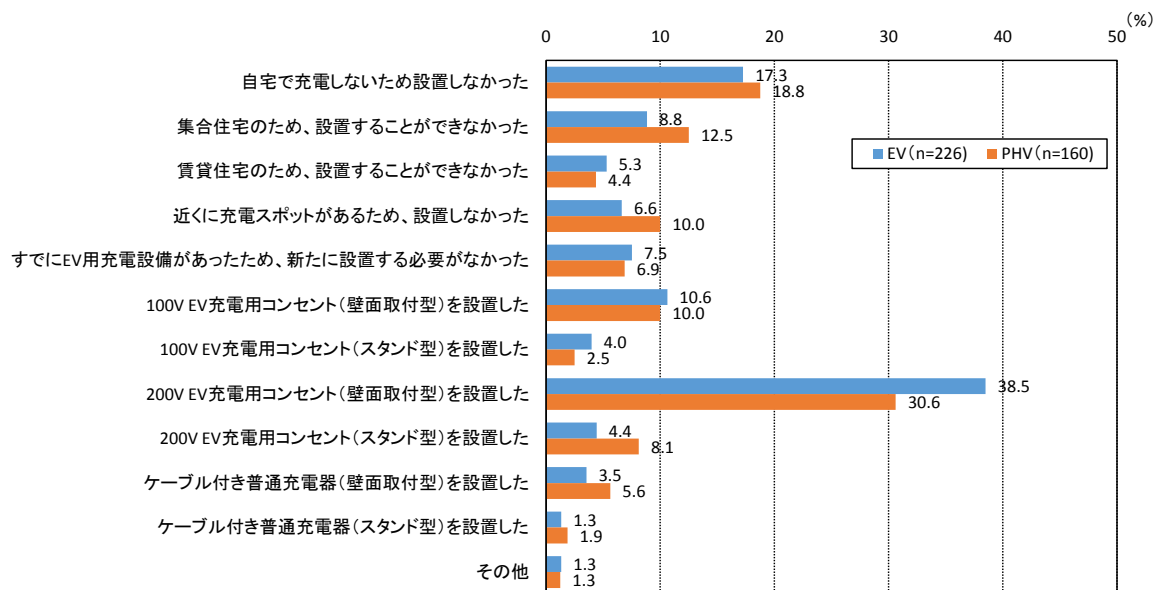


図 6-20 自宅への充電設備設置状況（複数回答）－EV・PHV 別

以下は、この設問から自宅への充電設備の設置の有無別の割合を集計した結果である。
EV 保有世帯で 33%，PHV 保有世帯で 38%の世帯で自宅に充電設備を設置していない
ことがわかる。（図 6-21）

さらに住宅形態別にみると、「持ち家・一戸建て」では、EV 保有世帯で約 8 割、PHV
保有世帯で 7 割強の世帯で自宅に充電設備を設置している。それ以外の住宅形態の世帯
では、自宅に充電設備を設置しているのは 3 割程度にとどまっている。（図 6-22）

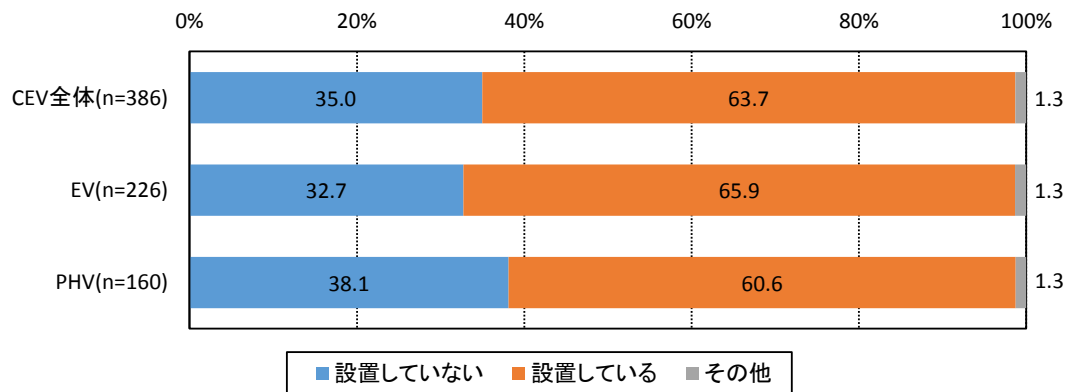


図 6－2 1 自宅への充電設備の設置の有無－EV・PHV 別

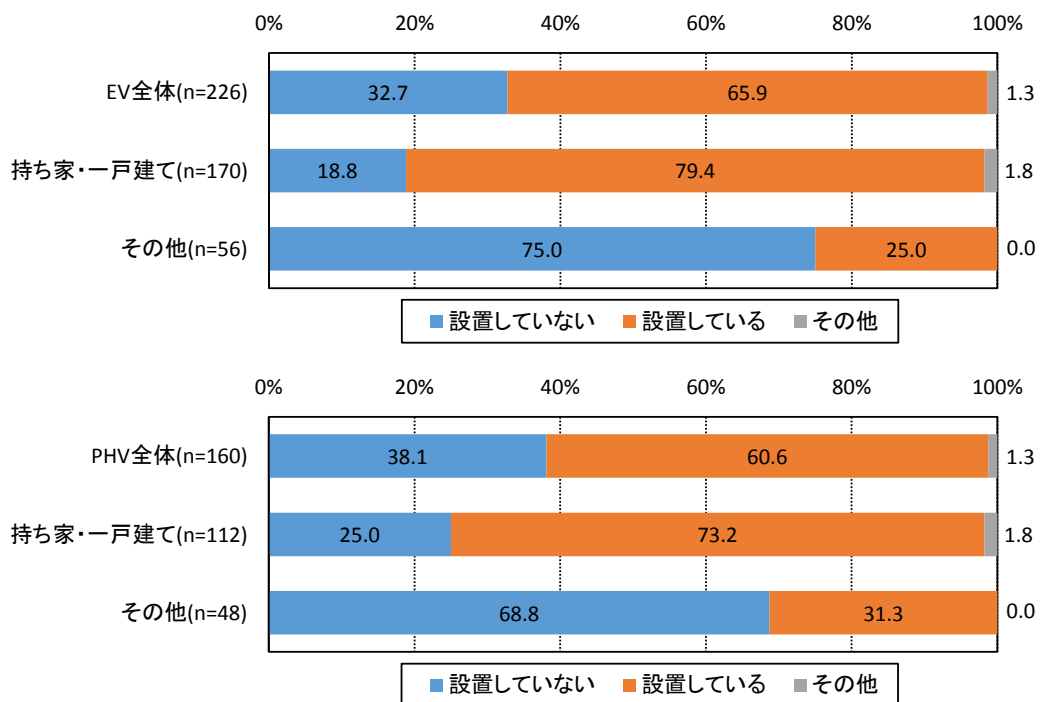


図 6－2 2 自宅への充電設備の設置の有無－住宅形態別（上段：EV，下段：PHV）

電力料金プランを変更したか否かを尋ねた結果を図 6-23 に示す。EV 保有世帯で 2 割、PHV 保有世帯では約 9%の世帯で電力料金プランを変更している。

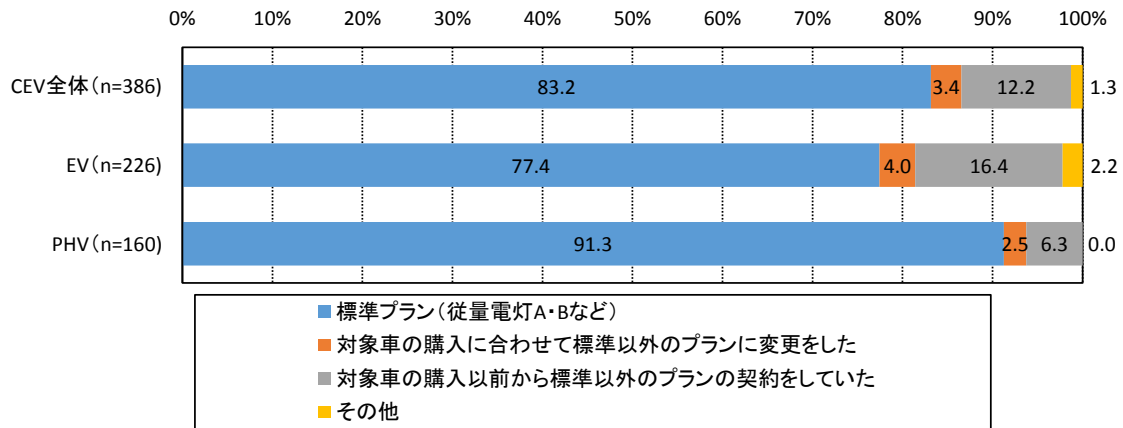


図 6-23 電気料金の契約形態－EV・PHV 別

(2) 充電カードの利用状況

充電カードの利用状況を図 6-24 に示す。充電カードを利用していない世帯は、EV で 3 割、PHV で 45%となっている。

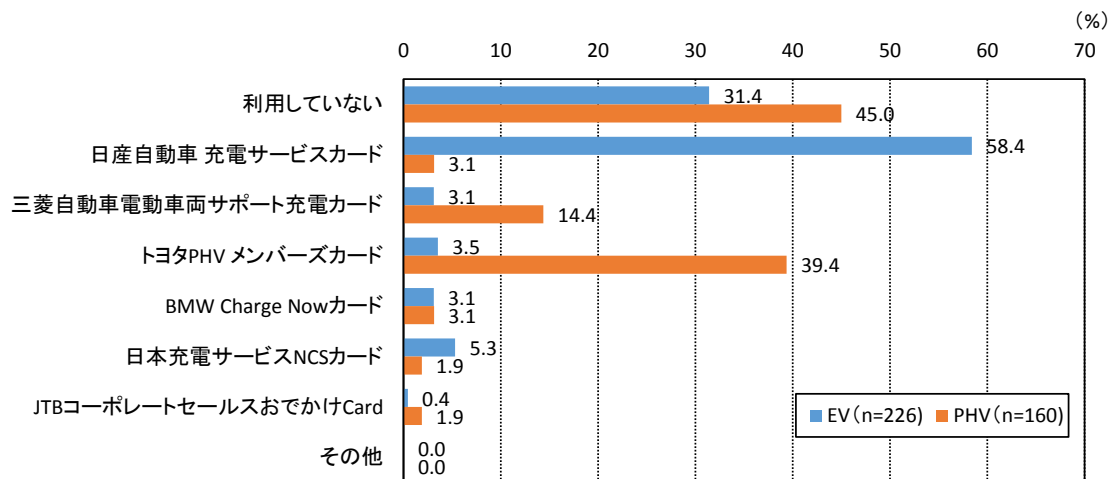


図 6-24 充電カードの利用状況（複数回答）－EV・PHV 別

(3) 充電費用

1か月の自宅以外の充電設備での充電に要する費用については、EVで平均3,370円、PHVで2,522円であった。ゼロと回答した世帯もEVで26%、PHVで36%いることがわかる。(図6-25)

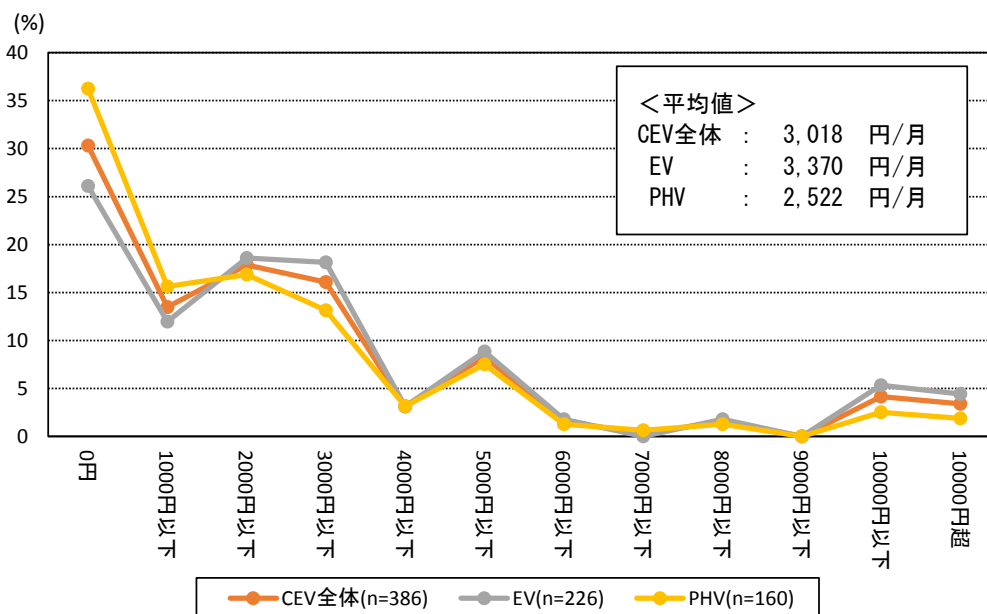


図 6-25 1ヶ月あたりの自宅以外での充電費用－EV・PHV 別

(4) 充電場所

図 6-26 は充電場所別の充電頻度をみたものである。EV でも PHV でも自宅での充電が最も多く、次いでディーラーでの急速充電が多いことがわかる。また、EV で 2 割、PHV で 25%の世帯で自宅では充電しないと回答している。

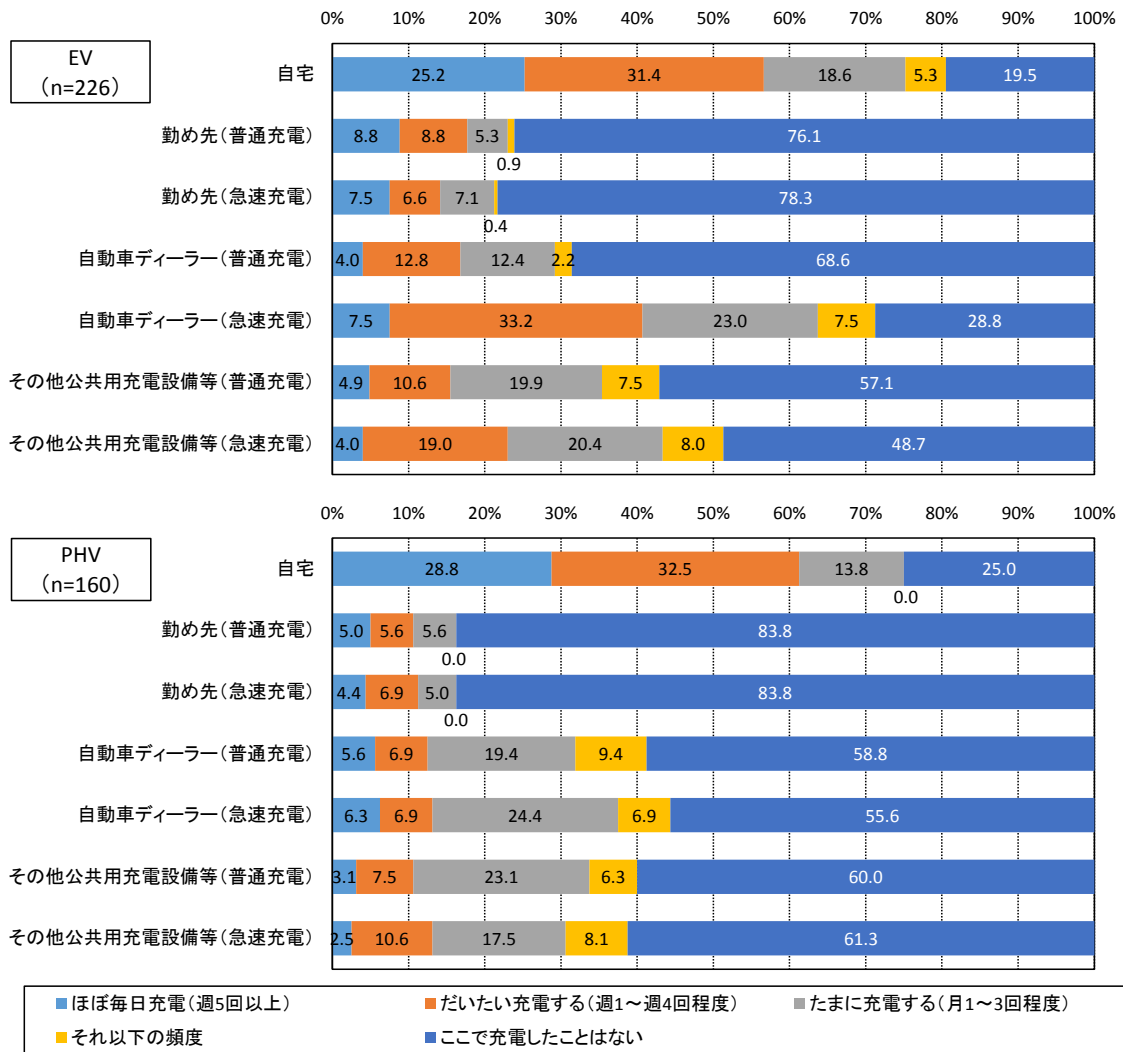


図 6-26 場所別の充電頻度（上段：EV，下段：PHV）

6-4-5 購入状況

(1) 購入年

CEV および非 CEV の購入年については以下のとおりである。CEV は非 CEV と比較して、2010 年以降に購入された車両が多く、最近購入された車両が多くなっている。

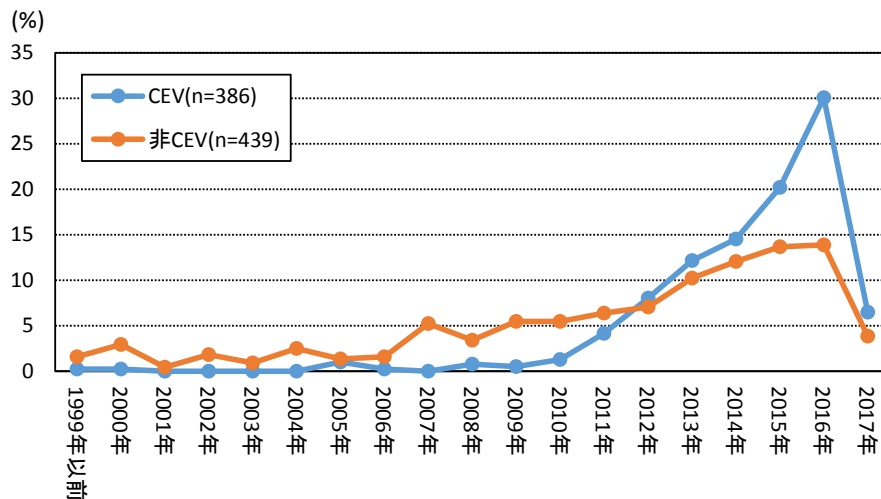


図 6-27 調査対象車の購入年—CEV・非 CEV 別

(2) 購入価格

調査対象車の購入価格は、CEV の方が高い傾向にあり、最も多い価格帯は 300 万円台となっている。一方、非 CEV では 150 万円未満が最も多い。(図 6-28)

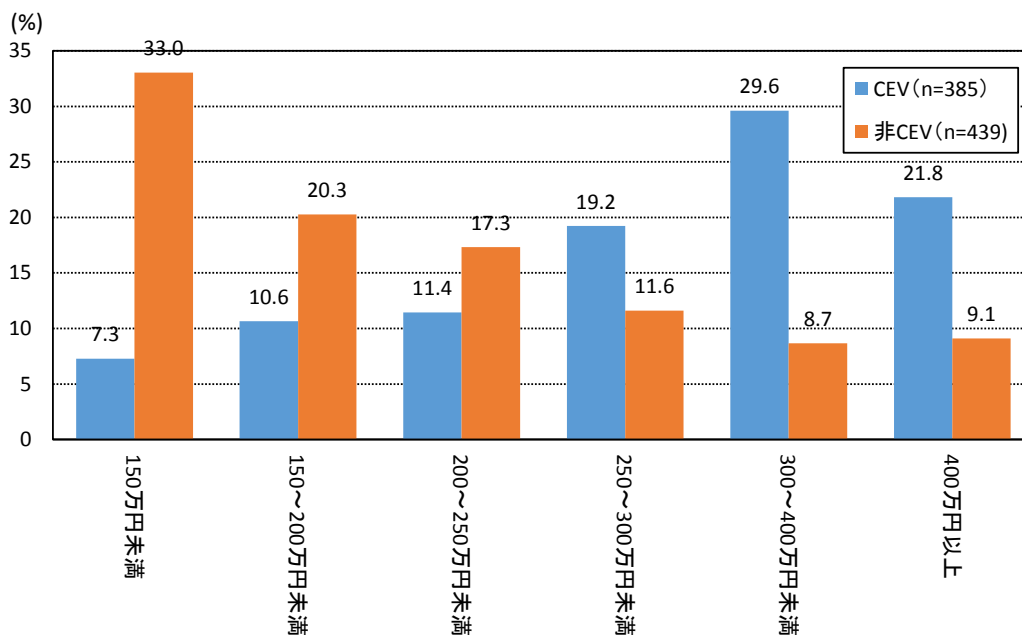


図 6-28 調査対象車の購入価格—CEV・非 CEV 別

(3)CEV の購入形態

CEV の購入は、買い替えと新規購入がそれぞれ 4 割半ばで同程度であり、追加購入が 1 割弱となっている（図 6-29）。

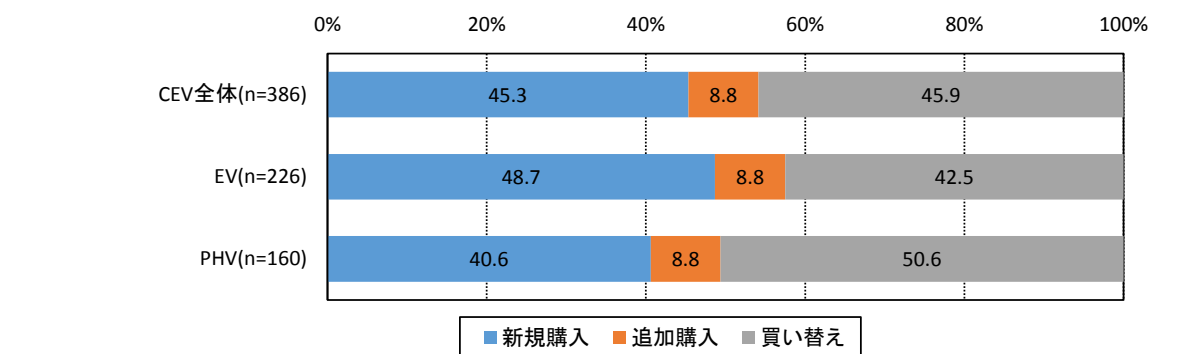


図 6-29 CEV 対象車の新規購入／追加購入／買い替えの別—EV・PHV 別

買い替え前の車両については以下のとおりである。EV は PHV に比べて軽自動車やコンパクトカーといった小型車両からの買い替えが多いことがわかる。（図 6-30）

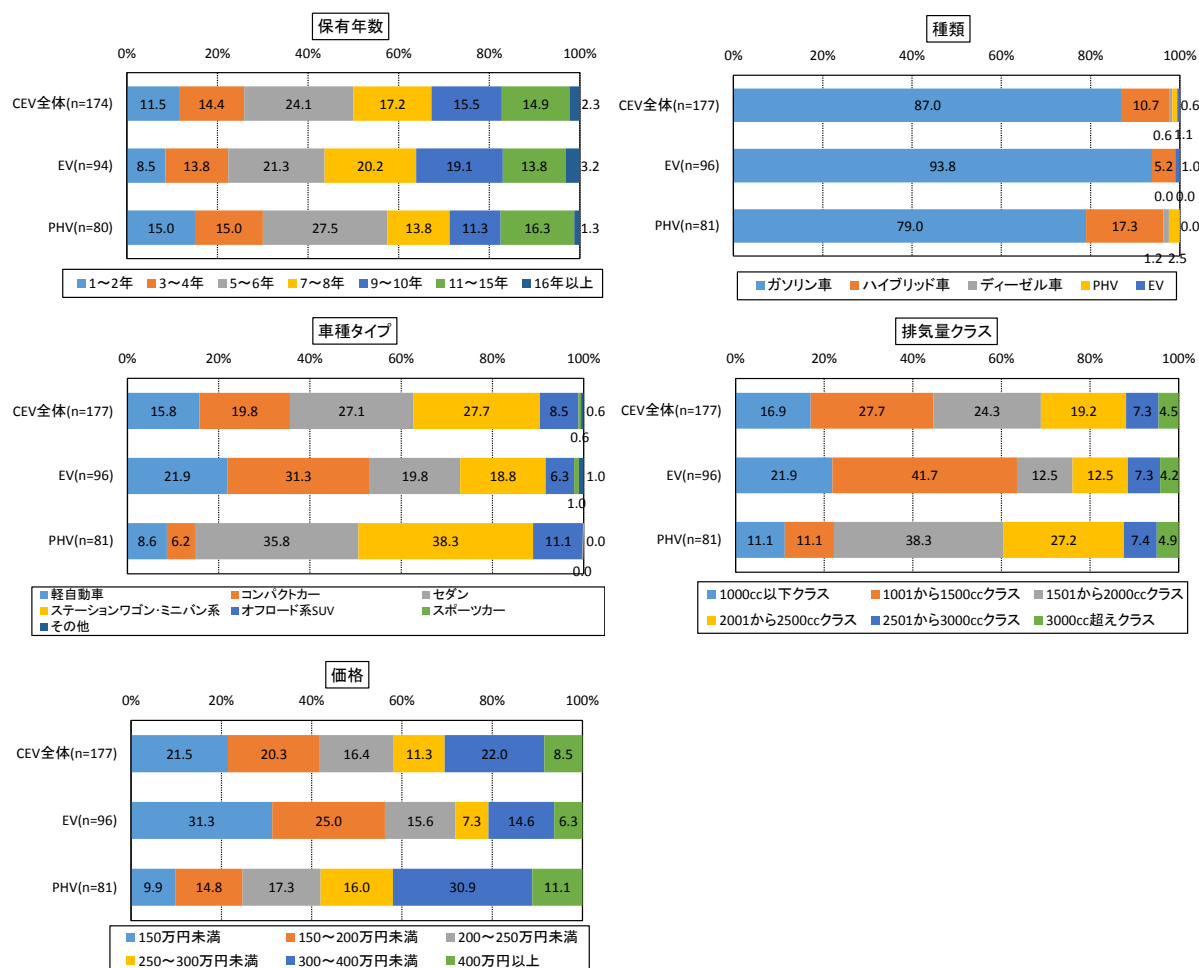


図 6-30 買い替え前の車の車両属性—EV・PHV 別

6-4-6 CEV の満足感

(1) 総合的な満足度

CEV 購入後の満足度については、下図に示すとおり、EV で平均 3.8 ポイント、PHV で 4.1 ポイントと、比較的高い満足度が得られている（図 6-31）。

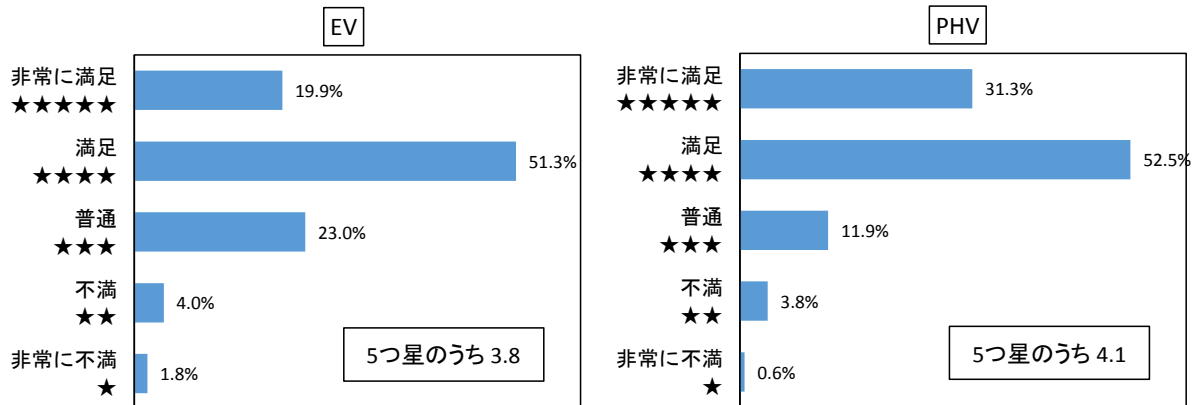


図 6-31 CEV の総合的な満足度—EV・PHV 別

(2)EV の項目別満足度

EV について項目別の満足度についてみると、

- ・「音が静か」
- ・「環境に優しい」
- ・「自宅で充電できる」

ことが比較的高い満足度につながっていることがわかる。一方で、「一充電当たり走行距離が十分」で突出して満足度が低くなっている。（図 6-32）

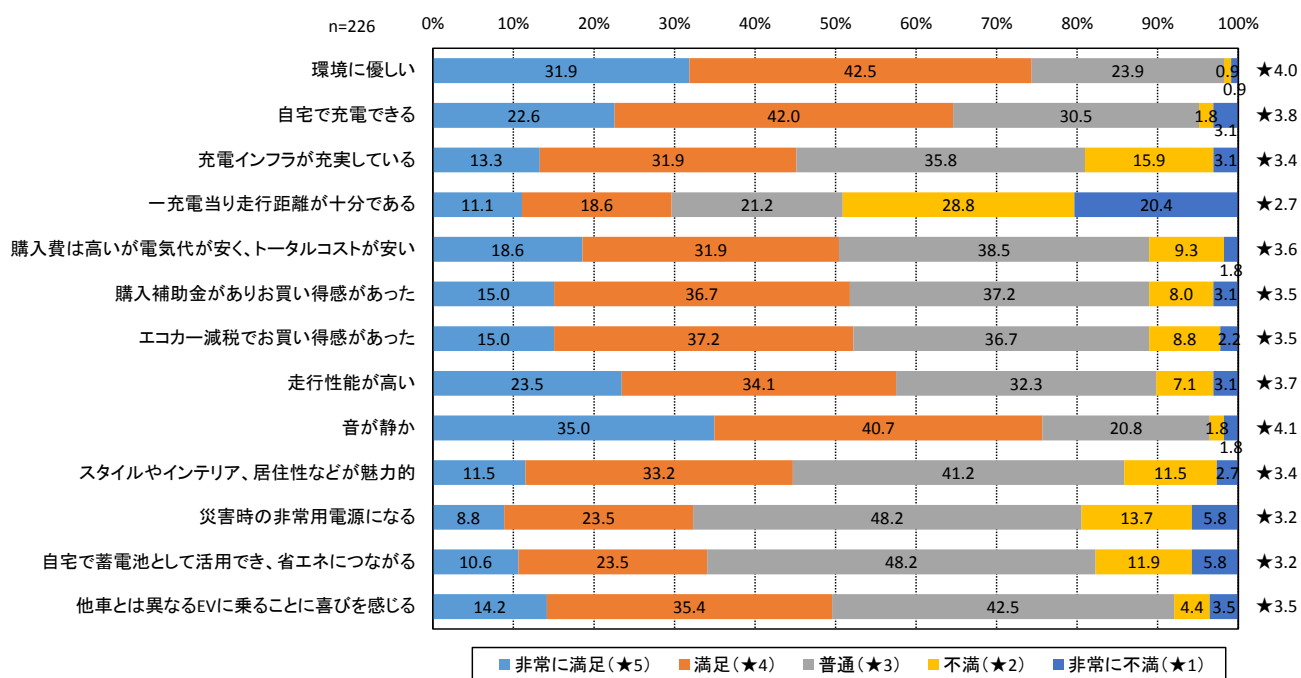


図 6-32 EV で満足していること

EVに関する不満な点では、

- ・「一充電当たりの走行距離が短い車しか選択肢がなかった」
- ・「実走行時の一充電当たりの走行距離がカタログ値より短い」
- ・「従来車に比べて購入費が高い」
- ・「充電に要する時間が長い」
- ・「充電インフラが十分ではない」

といった航続距離や充電に関する項目と価格が高い点での不満が多くなっている。（図6-33）

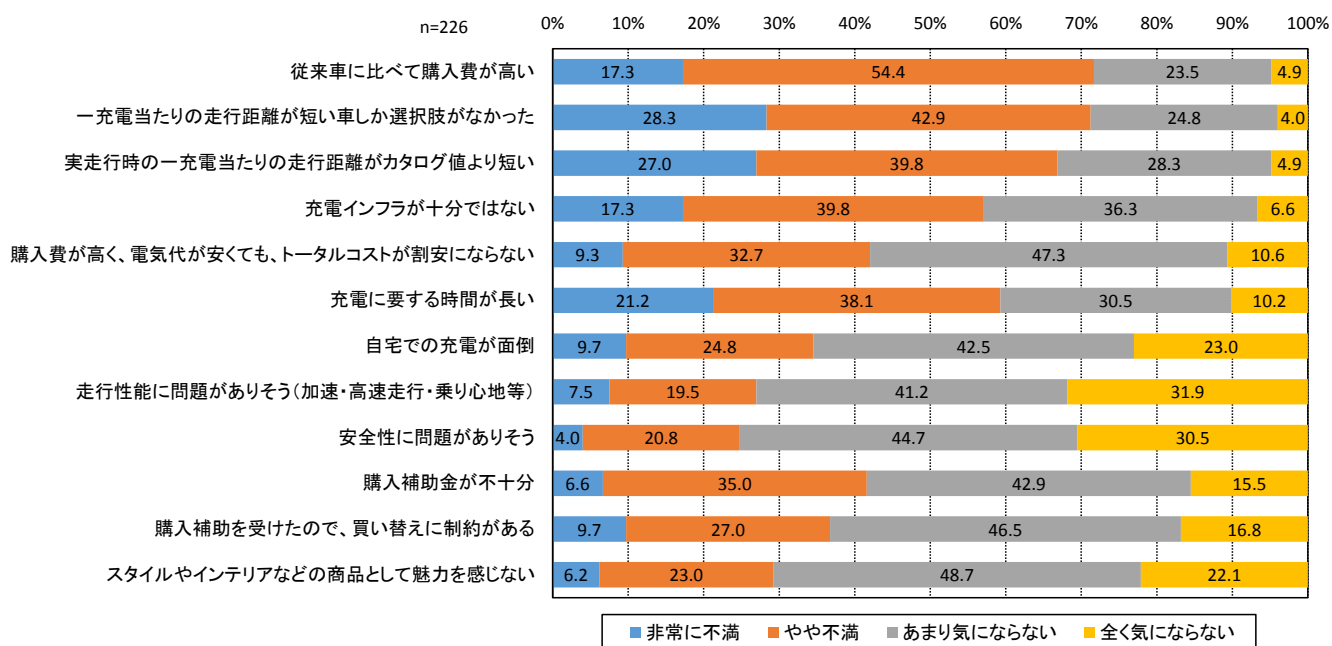


図 6-33 EVで不満なこと

(3)PHV の項目別満足度

PHV の項目別の満足度に関しては、

- ・「環境に優しい」
- ・「音が静か」
- ・「自宅で充電できる」
- ・「EV と違い電池切れの心配がない」

において満足度 4 以上の高い満足度が得られている。その他も概ね 3.7 以上の満足度が得られているものの、「充電インフラが充実している」では満足度 3.4 と比較的不満が残っている結果である。（図 6-34）

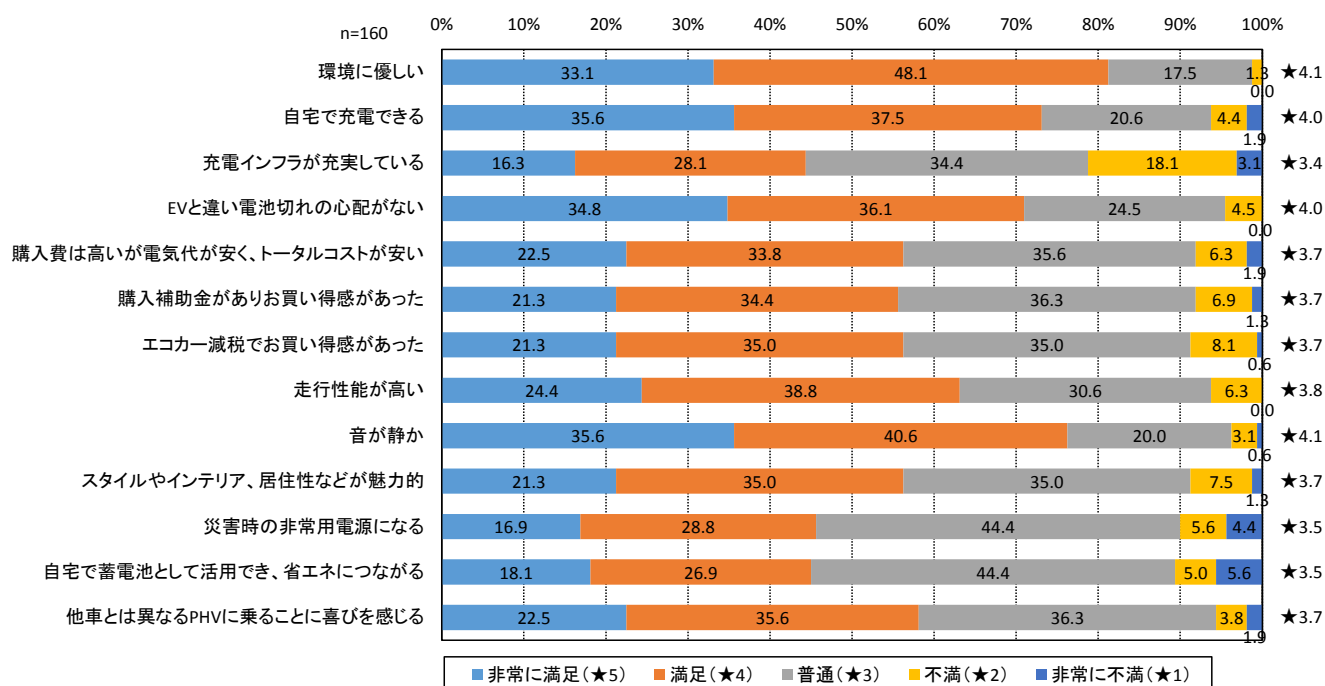


図 6-34 PHV で満足していること

一方で PHV での不満な点に関しては、

- ・「従来車に比べて購入費が高い」
- ・「充電に要する時間が長い」
- ・「充電インフラが十分ではなく PHV のメリットが出にくい」
- ・「購入費が高く、電気代が安くてもトータルコストが割安にならない」

といった項目で比較的不満が多いことがわかる。（図 6-35）

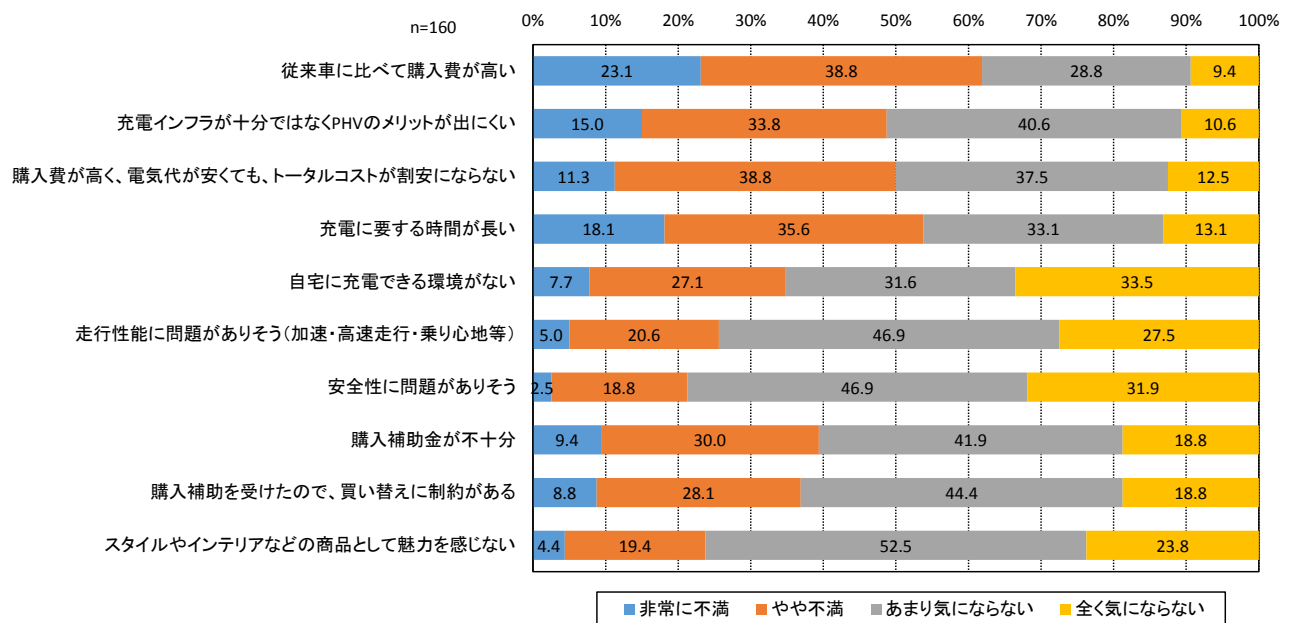


図 6-35 PHV で不満なこと

6-4-7 CEV 非保有世帯員における CEV の認知度

CEV 非保有世帯における CEV の認知度に関しては、EV で約 7 割（「よく知っていた」「知っていた」の合計。以下同様），PHV で約 6 割弱，FCV で 4 割半ばという認知度であった（図 6-36）。

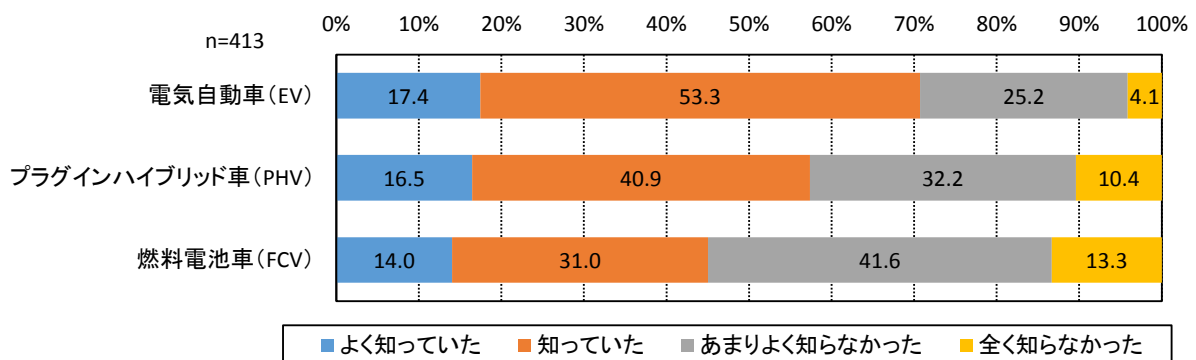


図 6-36 CEV 非保有世帯員の各 CEV に対する認知度

6-4-8 今後の CEV の購入意向

(1)CEV 保有世帯の買い替え意向

EV 保有世帯では, EV に買い替えるが 5 割半ば, PHV に買い替える世帯が 2 割であった。PHV では, 同じ PHV への買い替えが 6 割, EV への買い替えが 2 割であった。これらから CEV 保有者の 8 割近くが今後も CEV に買い替えると答えていることがわかる。(図 6-37)

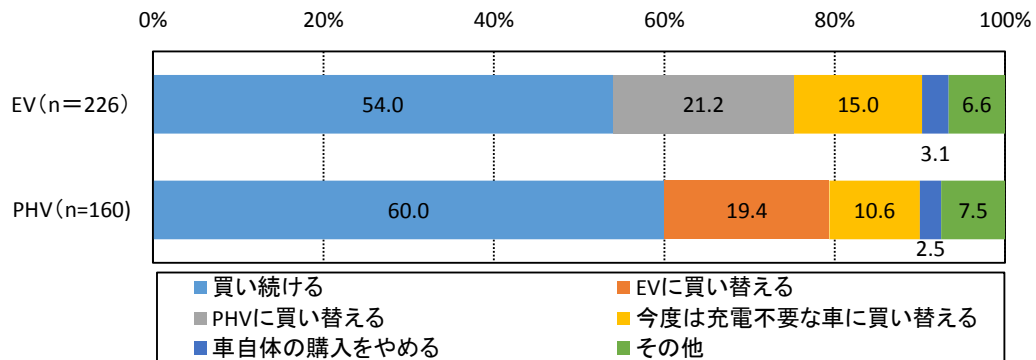


図 6-37 CEV 保有世帯の今後の CEV の購入意向—EV・PHV 別

買い替え車両の希望価格については, 図 6-38 のとおりであり, 250~300 万円の価格帯が 26%, 次いで 300 万円台が 21%, 200~250 万円が約 2 割といった回答である。

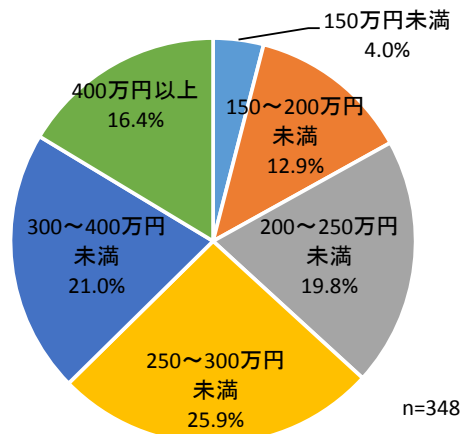


図 6-38 CEV 保有世帯の許容できる買い替え車両価格

(2)CEV 非保有世帯の CEV 購入意向

CEV 非保有世帯における EV への買い替え意向を認知度別に集計した結果を図 6-39 に示す。3 割を超える世帯で「購入したい」と回答している。これは、EV の認知度が高いほど高い割合を示している。

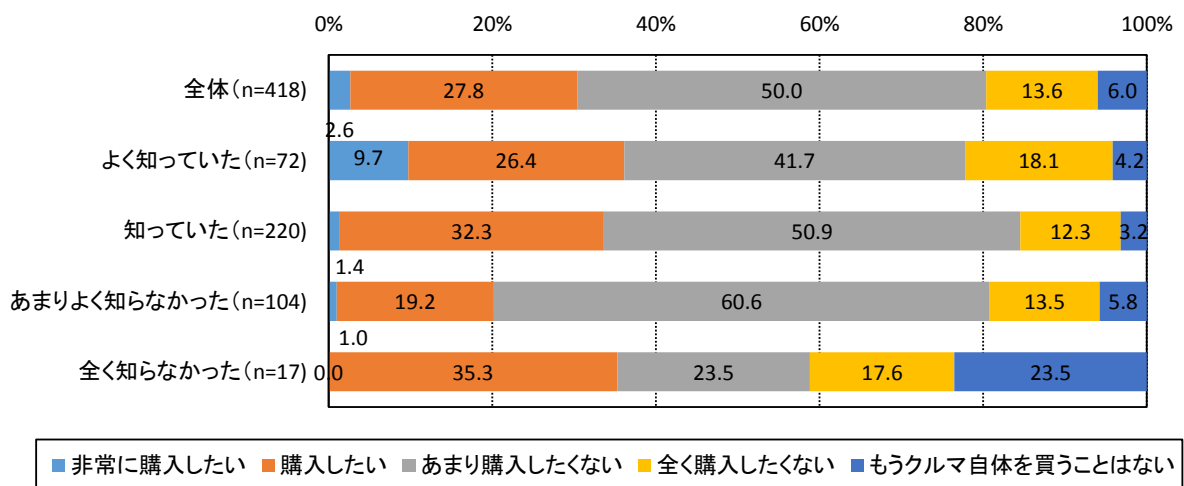


図 6-39 CEV 非保有世帯の EV の購入意向－EV の認知度別

CEV 非保有世帯における PHV への買い替え意向をみると、4 割を超える世帯で「購入したい」と回答していることがわかる。これは、PHV の認知度が低いほど高く、「よく知っていた」と回答した世帯では 6 割を超える世帯で「購入したい」と回答している。(図 6-40)

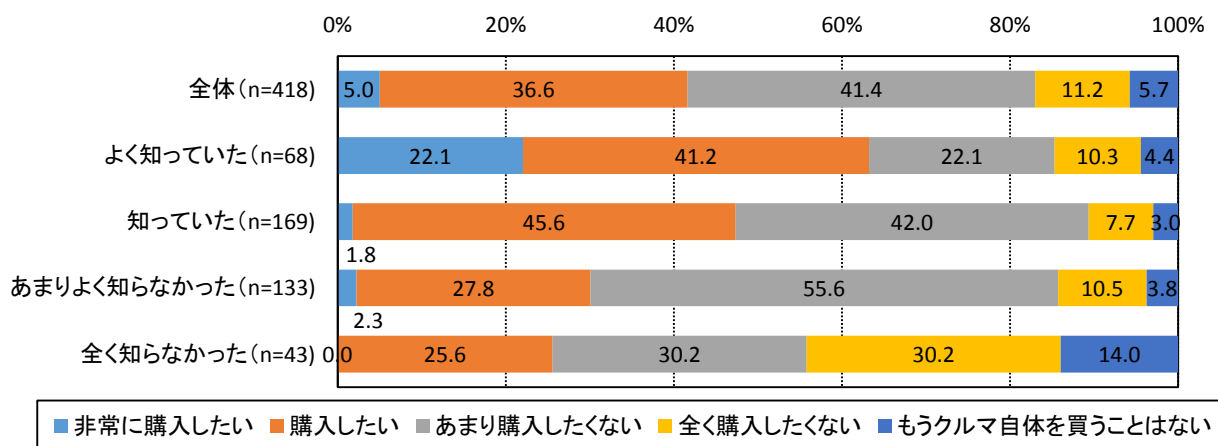


図 6-40 CEV 非保有世帯の PHV の購入意向－PHV の認知度別

CEV 非保有世帯における許容できる CEV 価格は図 6-41 のとおりである。150～200 万円の価格帯が 3 割、200～250 万円の価格帯が 25%、250～300 万円の価格帯が 2 割弱といった回答であった。

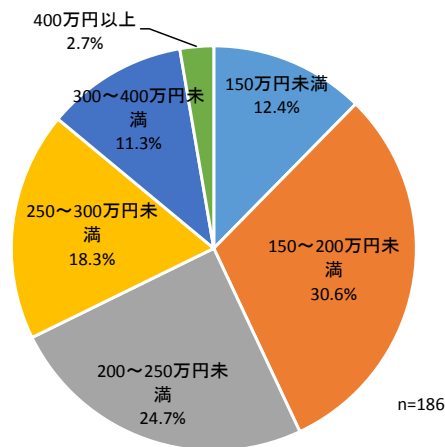


図 6-4-1 CEV 非保有世帯の許容できる CEV 価格

6-4-9 CEV 補助金について

(1)CEV 補助金の申請状況

CEV 補助金の申請状況を図 6-42 に示す。EV 全体では 78%が申請したあるいは申請予定と回答している。PHV 全体では 74%が申請したあるいは申請予定と答えている。

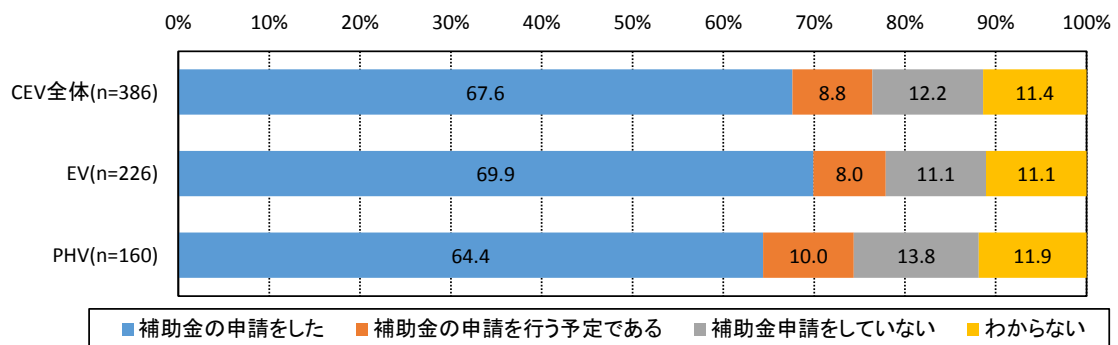


図 6-4-2 CEV 補助金の申請状況－EV・PHV 別

申請しなかった理由を新車購入と中古車購入別にみたものを図 6-43 に示す。多くが中古車購入のために補助金が受けられなかったということが伺える。

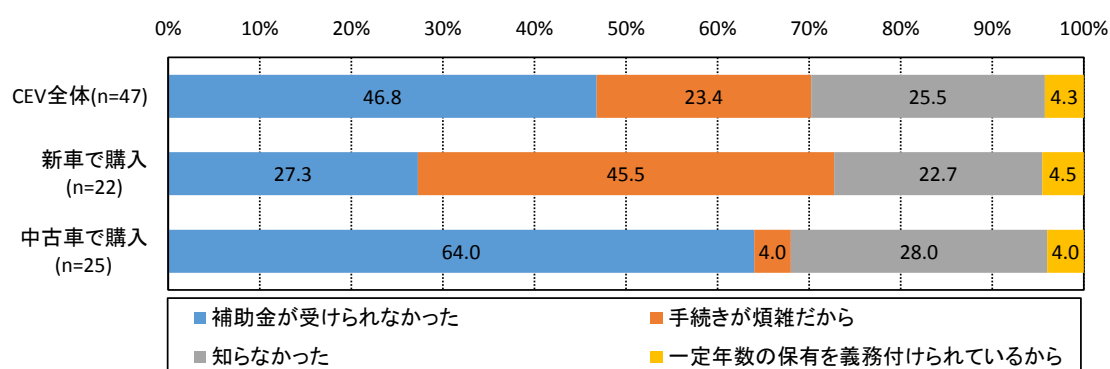


図 6-43 CEV 補助金を申請しなかった理由－新車・中古車別

(2)CEV 補助金の効果

新車購入時の補助金の効果に関して、EV 購入世帯の 85%, PHV 購入世帯の 75%が購入を後押ししたと回答している（図 6-44）。

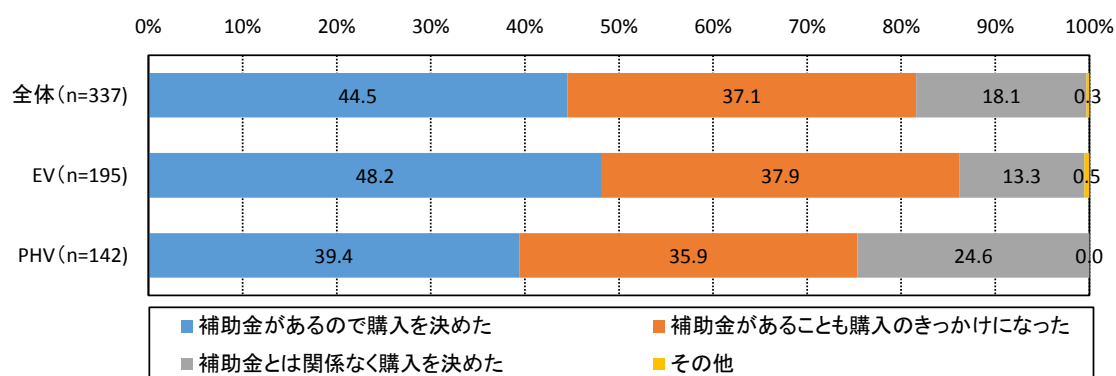


図 6-44 CEV 補助金の購入への寄与度－新車購入者の EV・PHV 別

図 6-45 に示すとおり、補助金の効果は高額な車両で大きくなる傾向があるが、400 万円以上の高級車では、補助金の寄与度が下がる傾向がみられる。

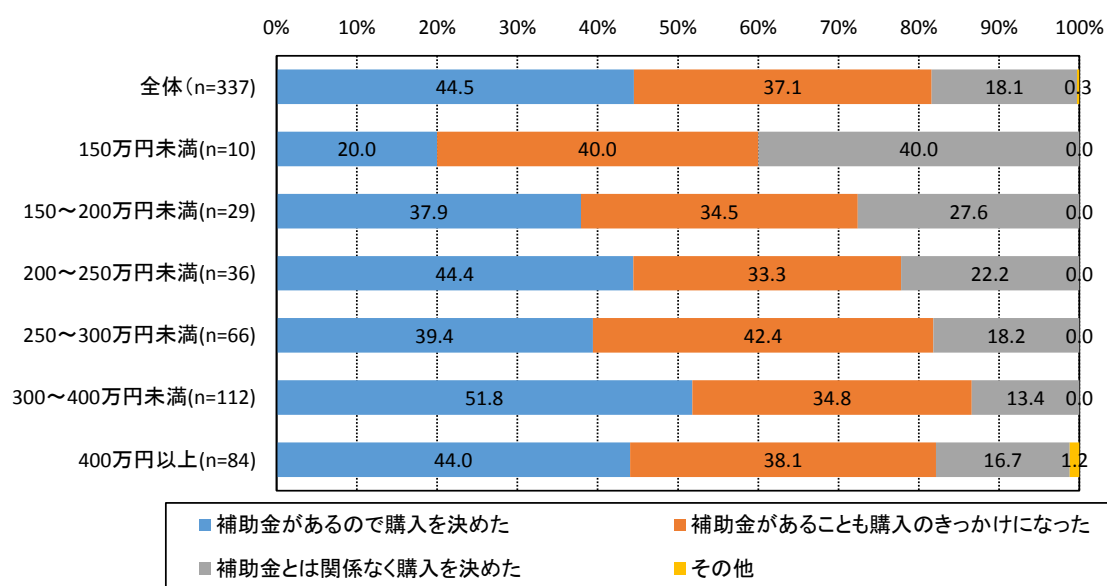


図 6－4 5 CEV 補助金の購入への寄与度－新車購入者の価格帯別

6-4-10 電気自動車懸念事項に関する分析

(1) 一充電当りの走行距離

- ◆ EV の一充電当り走行距離に関する満足度は、「不満」「非常に不満」と回答した人が多く、満足度は 2.7 ポイントとなった。（図 6-46）
- ◆ EV の一日当りの最大走行距離は平均値で従来車と同等であった。100km/日以内の利用者で EV，従来車とも 8 割をカバーしている。200km/日以内では 9 割の利用者をカバーできる。通常の利用であれば EV であっても自宅での充電だけで十分に走行可能と考えられる。（図 6-47）
- ◆ EV の経済的なメリットは走行距離が長いほど大きくなるため、実際の EV 利用者の走行量は従来車に比べて大きい傾向がある。一日当りの最大走行距離をみても EV 利用者では極端に長い走行が少ないだけであり、平均でみれば従来車とそんなに距離を走っているという利用実態がうかがえる。

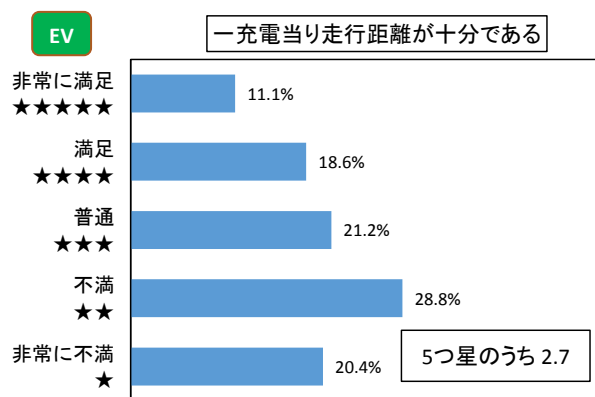


図 6-46 EV の一充電当り走行距離の満足度

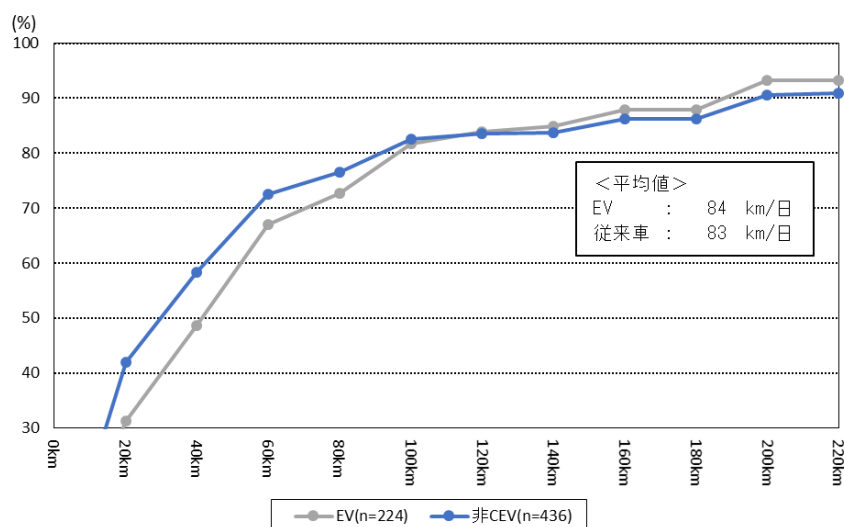


図 6-47 一日当りの最大走行距離の累積度数分布—EV・従来車別

(2) 充電インフラ整備

- ◆ 充電インフラに関する満足度は、EV、PHV 利用者とともに 3.4 ポイントとなった。不満（「非常に不満」を含む。以下同様）と回答したものは EV で 2 割弱、PHV 利用者で 2 割強程度である。（図 6-48）
- ◆ 一方で自宅で充電できるというメリットに対しては、EV で 3.8、PHV で 4.0 ポイントと高い満足度が得られている。（図 6-49）
- ◆ CEV 非保有者の EV と PHV を購入したくない人の中で充電インフラが不十分なことを理由に挙げる人がそれぞれ 9 割以上および 9 割弱存在するが、上述のように実際の CEV の保有者にとってはそれほど問題視されていないと考えられる。（図 6-50）

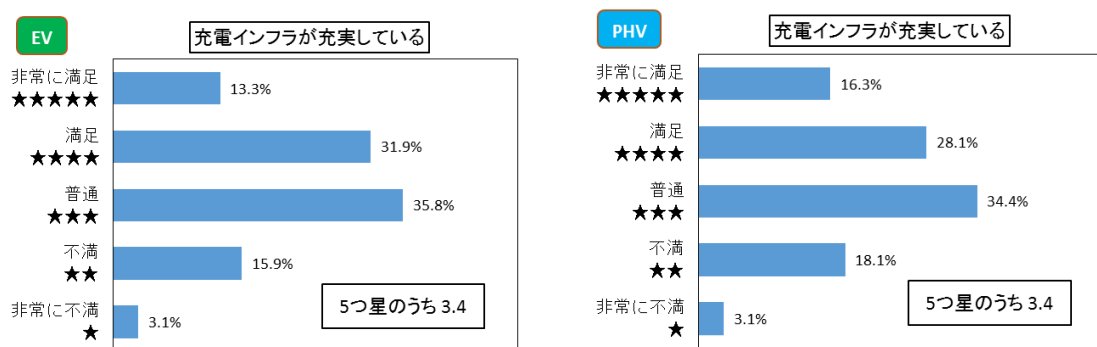


図 6-48 充電インフラに対する満足度

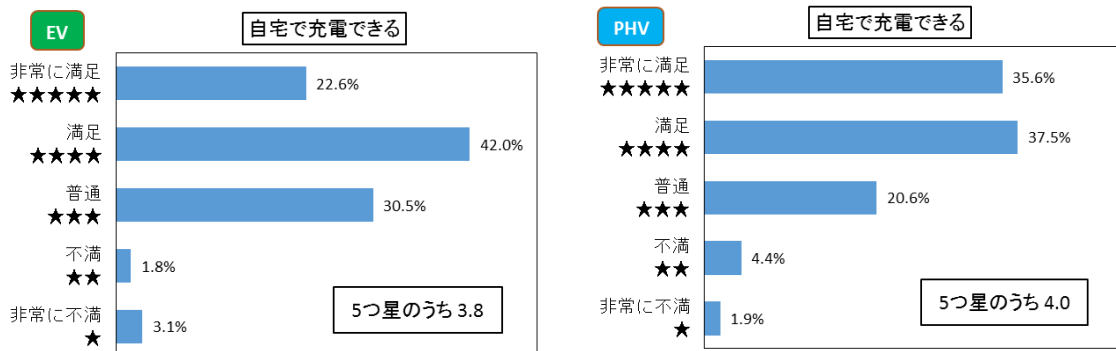


図 6-49 CEV 保有世帯の自宅充電に対する満足度

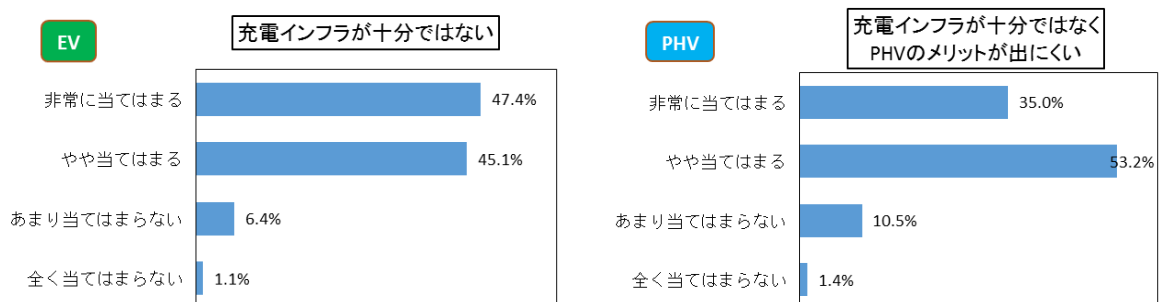


図 6-50 CEV 非保有世帯の CEV を購入しない理由—充電インフラ

(3)購入・保有費用

- ◆ 購入費と電気代等を含むトータルコスト満足度については、EV 利用者で 3.6 ポイント、PHV で 3.7 ポイントとなった。不満と回答したものは EV、PHV 利用者とも 1 割程度に留まっている。（図 6-51）
- ◆ また、購入補助金やエコカー減税に関しても比較的高い満足度が得られている。（図 6-52、図 6-53）

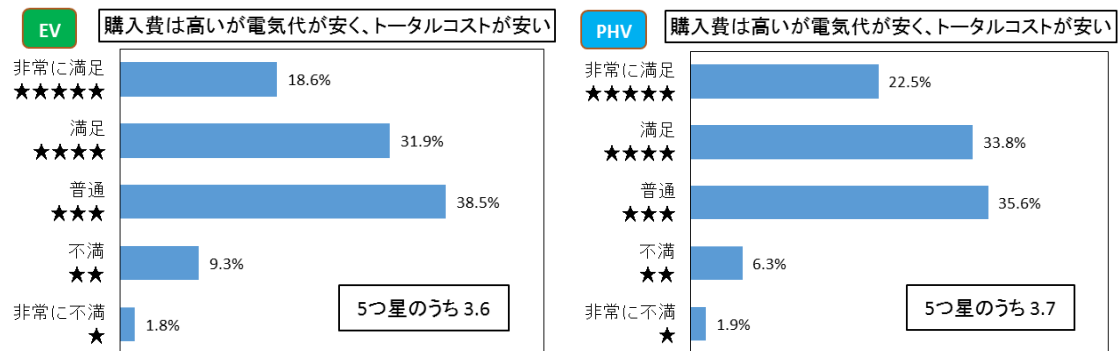


図 6-51 EV・PHV のトータルコストに対する満足度

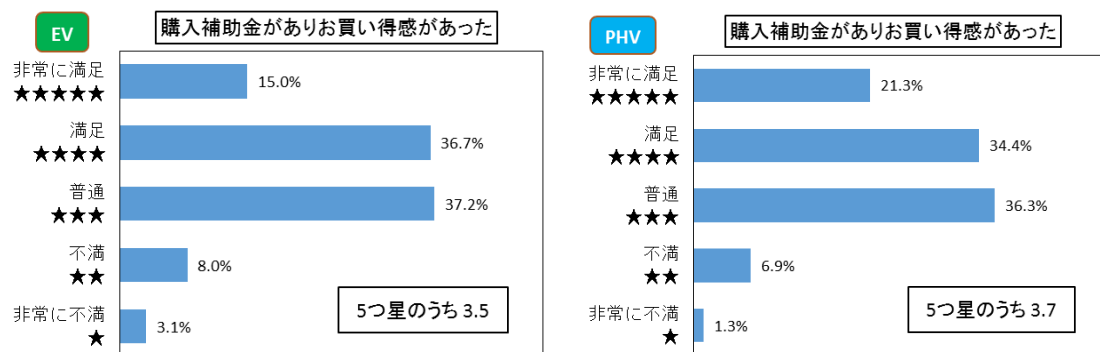


図 6-52 CEV 保有世帯の購入補助金に対する満足度

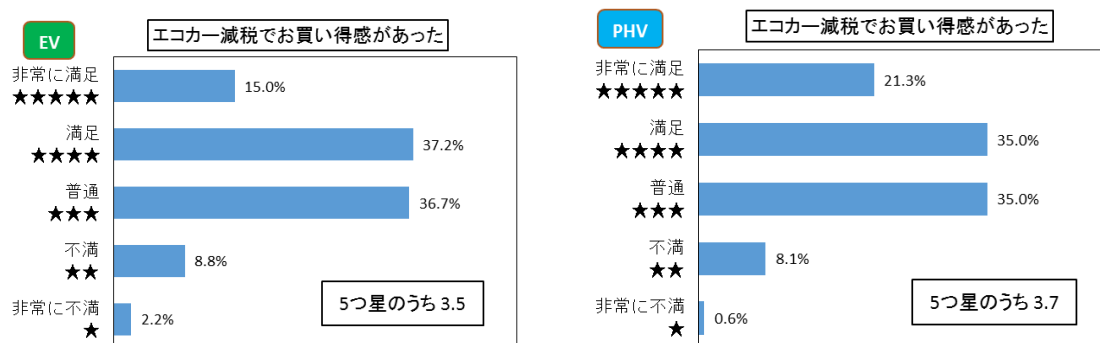


図 6-53 CEV 保有世帯のエコカー減税に対する満足度

- ◆ EV と PHV の購入意向の無い人の中でトータルコストが割安にならないことを理由に挙げる人は9割弱存在している。しかし、上述のように実際の CEV の保有者では、経済的なメリットを受けているということが伺える結果である。（図 6-54）

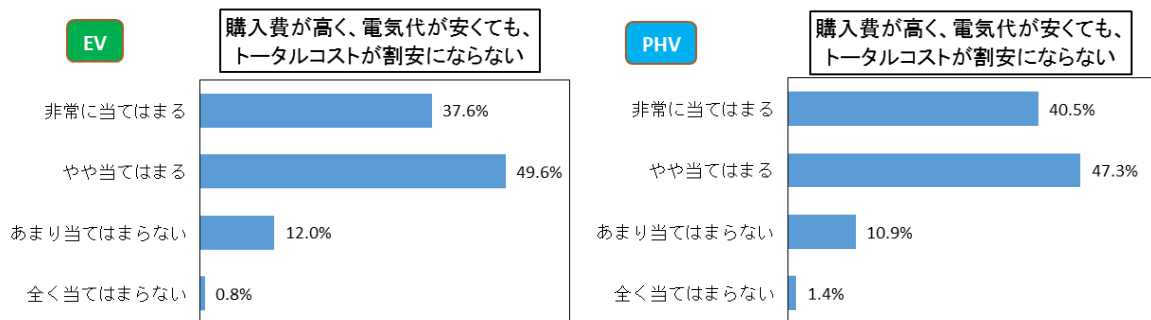


図 6-54 非 CEV 保有世帯の CEV を購入しない理由－トータルコスト

(4) 車両性能

1) 静寂性

- ◆ EV, PHV とも静寂性については、4.1 ポイントとかなり高い満足度が得られている。（図 6-55）

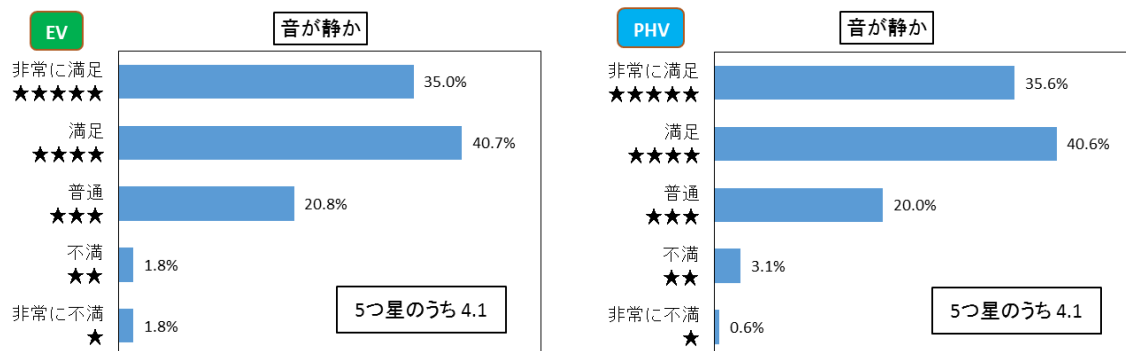


図 6-55 EV・PHV の静寂性に対する満足度

2) 走行性能

- ◆ 走行性能についても、EV で 3.7, PHV で 3.8 ポイントと、比較的高い満足度が得られている。（図 6-56）

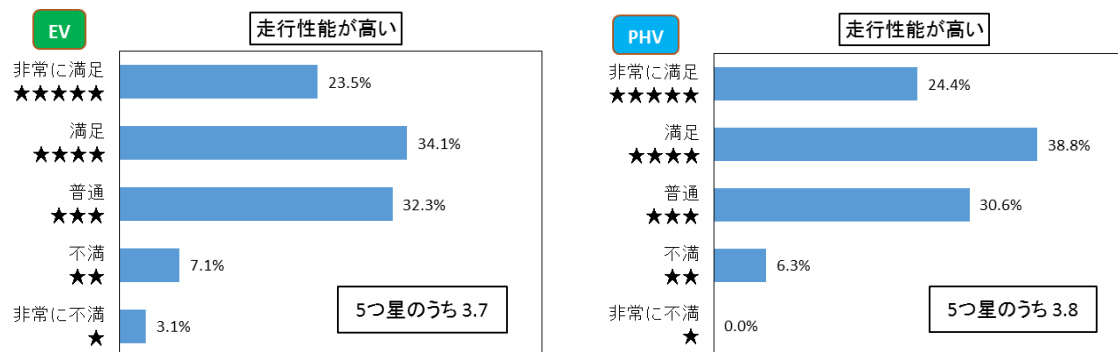


図 6-56 EV・PHV の走行性能に対する満足度

3) 環境性能

- ◆ 環境性能についても、EV で 4.0, PHV で 4.1 ポイントと、非常に高い満足度が得られている。（図 6-57）

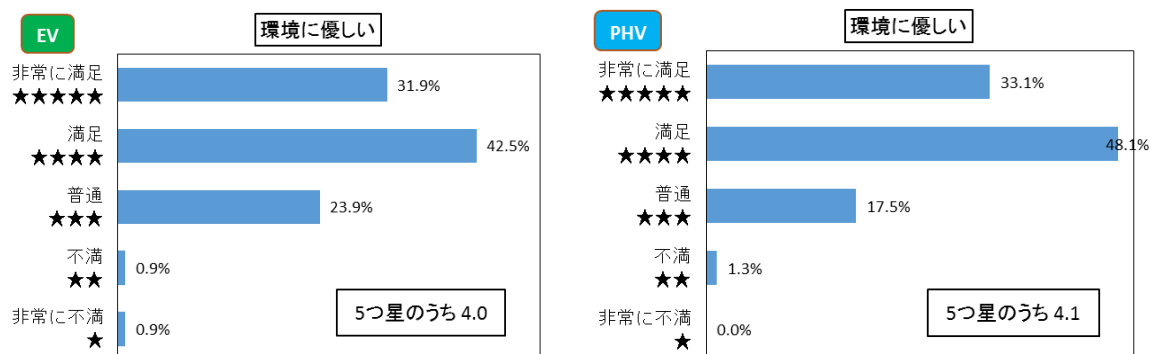


図 6-57 EV・PHV の環境性能に対する満足度

6-5 調査結果の総括

6-5-1 保有車両

- ① 各世帯の保有車両は CEV 保有世帯で EV 保有が約 6 割、PHV 保有が約 5 割である。両車両を保有している世帯も 1 割強存在する。
- ② CEV 保有世帯についてみると、非 CEV 車両を同時に保有する世帯が 6 割弱に達する。一方 CEV 非保有世帯では複数保有世帯は 3 割に留まっており、対照的である。
- ③ CEV と非 CEV の複数所有世帯は、地域別にみると、都市部より郊外部、郊外部より農業地域になるほど多くなっている。

6-5-2 車両利用状況

- ① 調査対象 CEV（複数の車両を保有する世帯では一番最近入手した車両）のうち 6 割が EV、4 割が PHV であり、新車購入が 9 割弱を占める。
- ② CEV の主な用途は「通勤・通学」が 45%と最も多く、次いで「日常の買い物・用足し」（35%）が多い。対して非 CEV では「日常の買い物・用足し」が 47%と最も多く、次いで「通勤・通学」の 31%である。
- ③ EV と PHV の比較では、PHV 保有世帯の方がやや「娯楽・レジャー」用途が多いほかは、概ね同様な傾向を示している。
- ④ CEV のみの保有世帯の主な用途は概ね非 CEV と同様であるが、CEV と非 CEV の複数保有世帯の CEV の主な用途は「通勤・通学」が卓越して多くなる。このことから、非 CEV と CEV を同時に保有する世帯では、「通勤・通学」専用として CEV を利用している傾向が伺える。
- ⑤ 年間の平均走行距離は非 CEV の 73 百 km に対し EV で約 80 百 km、PHV で約 1 万 km であり、CEV の方が多く利用されている。とくに PHV での走行量が多い。
- ⑥ 日常的な利用における 1 日の最大走行距離は、非 CEV の平均値の 83km に対して、PHV では 108km と長く、EV でも 84km と非 CEV とほぼ同程度となっている。
- ⑦ この 1 日の最大走行距離の累積度数分布をみると、1 日の最大走行距離が 100km/日以内の車両が EV と非 CEV では 8 割を超え、PHV では 70%台後半となる。また、200km/日以内では EV は 9 割超、非 CEV で 9 割、PHV では 85%といった状況である。EV だからといって一日当たりの走行距離が短いわけではないという状況がみてとれる結果である。
- ⑧ 以上から、イニシャルコストが高くランニングコストが安い CEV は日常的によく車を利用する世帯で保有され、とくに車を複数保有する世帯では日常的に最も走行量が多いと考えられる通勤・通学用途として利用されているという傾向がみてとれる。また、1 日の最大走行距離面からみると PHV は長め、EV でも非 CEV と同等であり、日常的に非 CEV と同様に利用されていることが伺える。

- ⑨ 夜間駐車場所については、CEVでは自宅駐車場が82%であり、自宅集合住宅の専用駐車場を加えると96%に達する。一方、非CEVではこれよりやや少なく91%であった。

6-5-3 CEVの充電状況

- ① 自宅への充電設備の設置については、EV保有世帯で33%、PHV保有世帯で38%の世帯では自宅に充電設備を設置していない。
- ② 電力料金プランについては、EV保有世帯で2割、PHV保有世帯では9%の世帯で電力料金プランを変更している。
- ③ 充電カードを利用していない世帯は、EVで3割、PHVで45%である。
- ④ 1か月の自宅以外充電設備での充電に要する費用は、EVで平均3,370円、PHVで2,522円であった。ゼロと回答した世帯はEVで26%、PHVで36%である。
- ⑤ 充電場所については、EV、PHVとも自宅での充電が最も多く、ついでディーラーでの急速充電が多い。また、EVで2割、PHVで25%が自宅では充電しないと回答している。

6-5-4 購入状況

- ① 調査対象車の購入価格はCEVの方が高い傾向にあり、最も多い価格帯は300万円台である。一方、非CEVでは150万円未満が最も多い。
- ② CEVの購入において買い替えと新規購入はそれぞれ4割半ばで同程度であり、追加購入が1割弱である。買い替え前の車両についてみると、EVはPHVに比べ小型車両（軽自動車、コンパクトカー）からの買い替えが多い。

6-5-5 CEVの満足度

- ① CEV購入後の満足度は、EVで平均3.8ポイント注）、PHVで4.1ポイントと、比較的高い満足度が得られている。
- ② EVの項目別の満足度についてみると、「音が静か」「環境に優しい」「自宅で充電できる」ことが平均値以上の高い満足感につながっている。一方「充電インフラが充実している」は3.4ポイントと比較的低い満足度であった。また「一充電当たり走行距離が十分」は2.7ポイントと突出して満足度が低い結果である。
- ③ PHVの項目別の満足度については「環境に優しい」「音が静か」「自宅で充電できる」「EVと違い電池切れの心配がない」において満足度4以上の高い満足度が得られている。その他も概ね3.7以上の満足度が得られているが「充電インフラが充実している」では満足度3.4と比較的低い満足度が低いという結果である。

注) 満足度は「非常に満足」を5ポイント、「満足」を4ポイント、「普通」を3ポイント、「不満」を2ポイント、「非常に不満」を1ポイントしたときの平均値。

6-5-6 CEV の認知度

CEV 非保有世帯における CEV の認知度は、EV で約 7 割（「よく知っていた」「知っていた」の合計。以下同様）、PHV で約 6 割弱、FCV で 4 割半ばという結果であった。

6-5-7 今後の CEV の購入意向

- ① EV 保有世帯において EV に買い替える意向を示す世帯は 5 割半ば、PHV に買い替える意向が 2 割であった。PHV では同じ PHV への買い替えが 6 割、EV への買い替えが 2 割であった。これらから CEV 保有世帯の 8 割近くが今後も CEV に買い替える意向を示していることが明らかとなった。
- ② 買い替え車両の希望価格については、250～300 万円の価格帯が 26%、次いで 300 万円台が 21%、200～250 万円が約 2 割といった回答である。
- ③ CEV 非保有世帯における EV への買い替え意向では 3 割を超える世帯で「購入したい」と回答している。これは、EV の認知度が高いほど高い割合を示す。
- ④ 同じく PHV への買い替え意向では 4 割を超える世帯で「購入したい」と回答している。これは PHV の認知度が高いほど高く、「よく知っていた」と回答した世帯では 6 割を超える世帯で「購入したい」と回答している。
- ⑤ CEV 非保有世帯における許容できる CEV 価格については、150～200 万円の価格帯が 3 割、200～250 万円の価格帯が 25%、250～300 万円の価格帯が 2 割弱といった回答である。

6-5-8 CEV 補助金について

- ① EV の補助金の申請状況は、78%が申請したあるいは申請予定と回答している。PHV では 74%が申請したあるいは申請予定と答えている。申請しなかった理由の多くは中古車購入のために補助金が受けられなかったということが伺えた。
- ② 新車購入時の補助金の効果に関しては EV 購入世帯の 85%、PHV 購入世帯の 75%で補助金が購入を後押ししたと回答している。
- ③ こうした補助金の効果は高額な車両で大きくなる傾向があるが、400 万円以上の高級車では、補助金の寄与度が下がる傾向がみられた。特殊な高級車の場合においては、補助金の高低にかかわらず趣味的な理由から購入を決める傾向があることが伺える結果である。

6-5-9 電気自動車懸念事項に関する分析

(1) 一充電当たりの走行距離

- ① EV の一充電当たり走行距離に関する満足度は「不満」「非常に不満」と回答した人が多く、満足度は 2.7 ポイントとなった。
- ② 一方 EV の一日あたりの最大走行距離は平均値で従来車と同等であった。100km/日以内の利用者で EV、従来車とも 8 割をカバーしている状況である。また 200km/日以内では 9 割の利用者をカバーしている。
- ③ EV の経済的なメリットは走行距離が長いほど大きくなるため、実際の EV 利用者

の走行量は従来車に比べて大きい傾向がある。一日当たりの最大走行距離をみても EV 利用者では極端に長い走行が少ないだけであり、平均で見れば従来車とそんな色ない距離を走っているという利用実態が伺える。

- ④ 以上のようにデータの上からは、ほとんどの走行シーンで EV であっても自宅での充電だけで十分に走行可能と考えられ得る。

(2) 充電インフラ整備

- ① 充電インフラに関する満足度は EV、PHV 利用者ともに 3.4 ポイントとなった。不満（「非常に不満」を含む。以下同様）と回答したものは EV で 2 割弱、PHV 利用者で 2 割強程度であり、8 割程度の CEV 利用者は現状の整備水準であっても不満を抱いていないという評価が可能である。
- ② 一方自宅で充電できるというメリットに対しては、EV で 3.8、PHV で 4.0 ポイントと高い満足度が得られている。
- ③ CEV 非保有者の EV と PHV を購入したくない人の中で充電インフラが不十分なことを理由に挙げる人がそれぞれ 9 割以上および 9 割弱存在するが、上述のように実際の CEV の保有者にとってはそれほど問題視されていないということが伺える結果である。

(3) 購入・保有費用

- ① 購入費と電気代等を含むトータルコスト満足度については、EV 利用者で 3.6 ポイント、PHV で 3.7 ポイントとなった。不満と回答したものは EV、PHV 利用者とも 1 割程度に留まっている。また、購入補助金やエコカー減税に関しても比較的高い満足度が得られている。
- ② EV と PHV の購入意向の無い人の中で、トータルコストが割安にならないことを理由に挙げる人は 9 割弱存在している。しかし、上述のように実際の CEV の保有者では、経済的なメリットを受けているということが伺える結果となっている。

(4)車両性能

- ① EV, PHV とも静寂性について 4.1 ポイントとかなり高い満足度が得られている。
- ② 走行性能でも EV で 3.7, PHV で 3.8 ポイントと, 比較的高い満足度が得られている。これは低速から高いトルクを発生する電気モータのメリットを利用者が感じとっている結果であると考えられる。
- ③ 環境性能についても, EV で 4.0, PHV で 4.1 ポイントと, 非常に高い満足度が得られている。

6-5-10 調査対象者の属性

- ① 回答者の個人属性は, CEV 保有世帯員で男性がやや多く, また比較的若い世代が多い。
- ② 回答者の居住地域は, 住宅地域との回答が 6 割と最も多く, 次いで中心市街地域が 26%, 農業地域が 13%である。CEV 保有世帯で中心市街地域との回答がやや多い。
- ③ 回答者世帯の世帯主の職業については CEV 保有世帯ほど公務員, 経営者・役員, 事務系会社員が多い傾向がみられる。
- ④ 家族構成については CEV 保有世帯でやや単身世帯が多い傾向があるものの, CEV 非保有世帯と大きな差はない。
- ⑤ 所得水準に関しては, 最頻値は 400 万円から 600 万円の間であり, CEV 保有世帯の方で年収が高い傾向がみられる。
- ⑥ 「持ち家・一戸建て」が CEV 非保有世帯では 6 割弱に留まっているのに対し, CEV 保有世帯では 7 割を超えている。

この調査報告書は、経済産業省の「H 2 8 年度クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金」により実施、作成したものである。

平成 29 年 3 月 第1刷発行

発行所 一般社団法人 次世代自動車振興センター

〒103-0027

東京都中央区日本橋一丁目16番3号

許可なく転載を禁じます。