

CEV補助金における評価の基準について

- CEV補助金の補助額は、GX実現に向けた専門家WGや産業構造審議会製造産業分科会での議論を通じて、「自動車分野のGX実現に必要な価値」に基づき、メーカーの取組を総合的に評価して決定することとしていた。
- 評価の基準は、2月1日に、以下の通り公表済み。なお、詳細な基準については、次ページ以降の通り。

※2/1公表済み

自動車分野のGX実現に必要な価値	自動車メーカーに求めている取組
製品性能の向上	● 車両の電費・航続距離を向上させること
ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築	① 充電インフラを充実させること ● 全社の電動車を普及させる上で重要な公共用急速充電器の整備に取り組むこと ● 電動車が増加してもユーザーの利便性を確保できるよう、自社の販売台数に応じて、急速充電器（公共・非公共）の整備に取り組むこと ② 修理・メンテナンス等のアフターサービス体制を充実させること ● 十分な数の整備拠点を確保する等、整備サービスを提供できる体制の確保に取り組むこと ● 修理や交換の迅速化の観点から、主要部品（バッテリー・駆動用モーター）の安定確保に向けて取り組むこと ● メンテナンスを支える整備人材の育成に取り組むこと ③ 車両のサイバーセキュリティ対策に取り組むこと
ライフサイクル全体での持続可能性の確保	● 蓄電池や鉄鋼等を含めた、ライフサイクル全体でのCO2排出削減に向けて取り組むこと ● 資源の有効活用の観点から、バッテリーのリユース・リサイクル等に取り組むこと ● GXリーグへの参画や取引適正化など、サプライチェーン全体の持続可能性の確保に取り組むこと 等
自動車の活用を通じた他分野への貢献	● 外部給電機能の具備を通じて、エネルギーマネジメントや、災害対応に貢献すること 等

詳細な基準について(1/4)

全体		
合計点	車種ごと点数:90点	200
	企業ごとの点数:110点	
評価項目	基準	配点
①車両性能(車種ごと)	以下の計算式に基づいて、電費性能と一充電走行距離を評価 (EVの車両性能) 省エネ法トップランナー制度の対象車 : $((一充電走行距離 - 160) \times 0.4 \times \text{電費性能})$ 省エネ法トップランナー制度の非対象車 : $((一充電走行距離 - 160) \times 0.3 \times \text{電費性能})$ (軽EVの車両性能) 省エネ法トップランナー制度の対象車 : $((一充電走行距離 - 60) \times 0.4 \times \text{電費性能})$ 省エネ法トップランナー制度の非対象車 : $((一充電走行距離 - 60) \times 0.3 \times \text{電費性能})$ (PHEVの車両性能) 省エネ法トップランナー制度の対象車 : $60 \times \text{電費性能}$ 省エネ法トップランナー制度の非対象車 : $45 \times \text{電費性能}$ (FCVの車両性能) FCVは車種数が少なく、省エネ法トップランナーの対象外であり燃費基準が定められていないことから、今回は評価対象外とする。	40
②充電インフラ整備(企業ごと)	OEMが国内で運営している公共用の充電器(急速)※の設置口数を評価 ※公共用の充電器: 1. 充電器が公道に面した入口から誰もが自由に入出入りできる場所にあること 2. 充電器の利用者を限定せず、他のサービスの利用又は物品の購入を条件としていないこと 3. 充電場所を示す案内板を当該施設の入口に設置していること 4. 充電器の場所や利用可能時間、メンテナンス等による休止状況などを利用者が誰でもインターネット上で確認できること	40
	2023年のEV・PHEV販売台数あたり(急速充電口を有するもの)の急速充電器設置口数(公共用・非公共用)を評価	
	FCVの補助額の算定においては、充電インフラ整備の評価結果ではなく、以下の評価結果を使用 一水素充てんインフラの整備に向けた取組を評価(自社が加入する業界団体の取組や、当該団体への貢献も評価対象とする)	

詳細な基準について(2/4)

評価項目	基準	配点
③整備の体制 / 質の確保 (車種ごと)・(企業ごと)	各社の整備拠点数を評価(整備拠点数が少ない企業については、モバイルメンテナンスや無料レッカーサービスなど、利便性向上に向けた取組も評価) (企業ごと) (評価対象となる整備拠点) ・ OEMが特約店契約を結んでいる修理拠点 ・ その拠点が業務契約を結ぶ提携工場 ・ 輸入事業者が業務契約を結ぶ提携工場 のうち、最低限の修理(バッテリー・駆動用モーターの故障診断)ができる拠点とする。	40
	電動車の主要部品及びその構成要素の安定確保に向けた自社のリスク認識や、その低減に向けた取組・計画を評価(車種ごと) 主要部品:バッテリー・駆動用モーター 主要部品の構成要素: ・ バッテリー : 正極、負極、電解液、セパレーター ・ 駆動用モーター: 電磁鋼板、永久磁石	
	全ての整備事業者(ディーラー・提携工場以外も含む)が容易かつ安価に整備情報を入手できる環境を構築しているかを評価(車種ごと)	

詳細な基準について(3/4)

評価項目	基準	配点
④整備人材の育成 (企業ごと)	整備人材の育成に関する以下の取組を評価 ① 保有資格や役職と連動し、自動車整備士が適切な評価を受ける制度・体制を導入しているか ② その他、自動車整備士の定着や職場環境の改善等に資する取組を実施しているか ③ 自動車整備士養成施設の設立 / 運営に貢献しているか ④ 自動車整備士養成施設に対して、車両や技能講習を提供しているか ⑤ 自動車整備士を目指す学生に対する奨学金制度の有無 ⑥ 中高生等への出前授業や、整備工場における仕事体験等、自動車整備士の認知度を高める取組を実施しているか ⑦ ディーラーや提携工場の整備士に対して、電動車の整備に関する研修を実施しているか	20
⑤サイバーセキュリティへの対応 (車種ごと)	車両のサイバーセキュリティに関する取組を評価 ・ UNR-155/156への対応状況及び見通し ・ 車両から取得される車両・走行データについての取扱い 等	20

詳細な基準について(4/4)

評価項目	基準	配点
⑥ライフサイクル全体での持続可能性の確保 (企業ごと)	ライフサイクル全体の持続可能性の確保に関する以下の取組を評価 ① CO2排出削減目標を掲げているか ② 部素材の脱炭素化を検討・実施しているか ・バッテリーCFPの算定に向けた取組・計画 ・グリーン鉄の導入に向けた取組・計画 ③ バッテリーのリユース・リサイクルを実施しているか ④ バッテリーの取外しマニュアルを公表しているか ⑤ バッテリー以外の部品リユース・リサイクルに取り組んでいるか ⑥ GXリーグへの参加など、何かしら国内の排出削減に向けた取組を実施しているか ⑦ パートナーシップ構築宣言の登録など、何かしら国内の取引適正化に向けた取組を実施しているか	20
⑦自動車の活用を通じた他分野への貢献 (車種ごと)・(企業ごと)	車両の外部給電機能の有無を評価(車種ごと) (評価対象) DC外部給電機能 / AC外部給電機能 / 車載コンセント(1500W/AC100V) 企業が自治体と提携している災害連携協定や、その他、電動車を活用した自治体とのレジリエンス向上に向けた取組を評価(企業ごと)	20

補助額の決定方法について

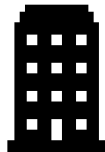
- 自動車分野のGX実現に向けた、車種ごと・企業ごとの取組を総合評価し、各車種の点数を算出。
- その点数に応じて、複数段階の補助額を適用した。

評価項目	配点
車両性能(車種ごと)	40
充電インフラ整備(企業ごと)	40
整備の体制 / 質の確保(車種ごと)・(企業ごと)	40
整備人材の育成(企業ごと)	20
サイバーセキュリティへの対応(車種ごと)	20
ライフサイクル全体での持続可能性の確保(企業ごと)	20
自動車の活用を通じた他分野への貢献(車種ごと)・(企業ごと)	20
合計点	200

得点	EV	軽EV	PHEV	FCV
130～	85万円	55万円	55万円	(差額の2/3) × 100%
100～129	65万円			
85～99	45万円	45万円	45万円	× 80%
70～84	35万円	35万円	35万円	× 60%
55～69	25万円	25万円	25万円	× 40%
～54	15万円	15万円	15万円	× 20%

例えば、A社、BモデルのEVの場合・・・

A社の評価: 50点 Bモデルの評価: 50点



100点 ⇒ 65万円の補助金