

令和6年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金交付規程（車両）

制定 令和7年 3月31日

改定 令和7年12月24日

（通則）

第1条 クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（以下「補助金」という。）の交付等の事業については、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金交付要綱（20241223財製第1号）（以下「交付要綱」という。）及びその他の法令の定めによるほか、この規程の定めるところによる。

（目的）

第2条 この規程は、経済産業大臣が定めた交付要綱第24条第1項の規定に基づき、一般社団法人次世代自動車振興センター（以下「センター」という。）が、クリーンエネルギー自動車の導入に要する経費の一部を助成する事業（以下「補助事業」という。）の手續等を定め、もってその業務の適正かつ確実な処理を図ることを目的とする。

（定義）

第3条 この規程における用語の定義は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 「クリーンエネルギー自動車」とは、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車をいう。
- 二 「電気自動車」とは、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のみを原動機とし内燃機関を併用しない検査済自動車（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第60条第1項の規定による自動車検査証の交付を受けた道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車をいう。以下同じ。）、又は側車付二輪自動車（道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車であって、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第2条第四号に規定する側車付二輪自動車をいう。以下同じ。）、原動機付自転車（道路運送車両法第2条第3項に規定する原動機付自転車であって、特別区又は市町村の条例で付すべき旨を定められている標識を取り付けているものに限る。以下同じ。）、若しくは軽自動車に該当する二輪自動車（道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車であって、道路運送車両法施行規則第二条別表第一において自動車の種別が軽自動車に該当する二輪自動車をいう。以下同じ。）をいい、型式認定を取得したものであることとする。ただし、検査済自動車については、型式認定を取得していないものも認める。検査済自動車にあつては、電動機が鉛電池によって駆動されるもの、第四号に規定する事業用自動車、地方公共団体又は地方公共団体が出資する法人が所有又は使用する塵芥車及び大型特殊自動車（自動車抵当法（昭和26年法律第187号）第2条ただし書に規定する大型特殊自動車を含む。以下同じ。）を除く。
- 三 「プラグインハイブリッド自動車」とは、搭載された電池によって駆動される電動機と内燃機関を原動機として併用し、かつ外部からの充電が可能な検査済自動車をいう。ただし、電動機が鉛電池によって駆動されるもの、第四号に規定する事業用自動車、地方公共団体又は地方公共団体が出資する法人が所有又は使用する塵芥車及び大型特殊自動車を除く。
- 四 「事業用自動車」とは道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条に規定する旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第2条に規定する貨物自動車運送事業及び貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）第2条に規定する貨物利用運送事業の用に供する自動車（自動車リース事業者が貸渡しを行う場合を含む）をいう。

（交付の対象者、補助対象経費及び補助率）

- 第4条 センターは、地方公共団体、その他の法人（独立行政法人を除く）、個人が行うクリーンエネルギー自動車の導入（以下「車両導入」という。）に要する経費のうち、補助金の交付の対象としてセンターが認める経費（以下「補助対象経費」という。）を基に、一定の基準に従って求めた補助金を、予算の範囲内において、交付するものとする。この場合において、当該車両導入に要する経費の消費税及び地方消費税は補助対象経費に含まないものとする。なお、経済産業省から補助金交付等停止措置又は指名停止措置が講じられている者並びに別紙暴力団排除に関する誓約事項の記に記載されている事項に該当する者は、本補助金の交付対象としない。
- 2 前項の補助金の交付の対象となるクリーンエネルギー自動車（以下「補助対象車両」という。）は、一定の仕様に基づき量産される自動車であつて、その製造事業者（当該製造事業者が海外法人である場合にあつては、当該製造事業者の委託を受けた輸入事業者とする。以下同じ。）によるクリーンエネルギー自動車の仕様又は型式（以下「銘柄」という。）ごとの申請に基づき、あらかじめセンターが承認したものに限る。
 - 3 補助対象経費及び補助率は、別表1のとおりとする。なお、補助対象経費及び補助率は、必要に応じて見直す。

（補助金の交付額）

第5条 前条第1項の補助対象経費に係る補助金交付額は、別表1の定めに従って算定し、別表2に定める金額の範囲内で、前条第2項の承認をする際に銘柄ごとにセンターが定め、これを公表する。ただし、補助金交付額が15千円を下回った場合は、本補助金の交付対象としない。

2 前条第1項の補助対象経費に係る補助金交付額は、別表1の区分に応じて、別表1に規定する補助金交付額とし、補助率が規定されている場合は補助率を乗じた金額とする。

(補助金の交付申請)

第6条 補助金の交付を受けようとする者(以下「申請者」という。)は、センターが別に定める日までに、センターが定める様式による補助金交付申請書をセンターに提出(以下「交付申請」という。)しなければならない。

2 交付申請は、次の各号の全てに該当するものでなければならない。

一 交付申請が、クリーンエネルギー自動車1台ごとに行われていること。

二 別表3の申請要件を満たしていること。

三 別表4に定める書類が添付されていること。

四 国の他の補助金(ただし、そのうちセンターが別に定める補助金を除く。)と重複して交付申請していないこと。

五 補助対象経費の中に自社製品の調達分が含まれる場合、別に定める方法により利益等を排除して交付申請をすること。

六 申請者が反社会的勢力及びそれに準ずるものではないこと。

(交付の決定等)

第7条 センターは、前条第1項の規定による交付申請があったときは、当該申請に係る書類の審査により、補助金を交付すべきものと認めるときは、速やかに交付の決定を行い、センターが定める様式により申請者に通知(以下「補助金交付決定通知」という。)するものとする。この場合において、センターは、適正な交付を行うため必要があると認めるときは、交付申請に係る事項につき修正を加えて通知を行うものとする。

2 センターは、第1項の通知に際して、必要な条件を付すことができる。

(申請の取下げ)

第8条 申請者は、前条第1項の規定による補助金交付決定通知を受けた場合において、当該通知の内容又はこれに付された条件に不服があることにより、当該通知のもととなった交付申請を取り下げようとするときは、当該通知を受けた日から起算して7日以内にセンターが定める様式による補助金交付申請取下書をセンターに提出しなければならない。

2 申請者は、前条第1項の規定による補助金交付決定通知を受ける前において、補助金の交付申請を取り下げることができる。交付申請の取下げをしようとするときは、センターに申告しなければならない。

(計画変更の承認等)

第9条 申請者は、第7条第1項の補助金交付決定通知を受けた後に、当該通知のもととなった交付申請の内容を変更(全部又は一部の承継、中止又は廃止を含む。)しようとするときは、あらかじめセンターが定める様式による計画変更承認申請書をセンターに提出し、センターが定める様式による計画変更承認通知書により承認を受けなければならない。

2 センターは、前項の承認をする場合において、必要に応じ交付決定の内容を変更し、又は条件を付すことができる。

(補助金の額の確定等)

第10条 センターは、クリーンエネルギー自動車に係る交付申請があり、第7条第1項の交付の決定をしたときは、併せて補助金の額の確定を行い、当該補助金交付決定通知と併せて補助金の額をセンターが定める様式により通知するものとする。

(補助金の支払)

第11条 センターは、交付要綱第17条に基づく経済産業大臣からの補助金の支払があったときは、前条の規定により確定した交付すべき補助金を遅延なく申請者に支払うものとする。

2 前項の申請者への補助金の支払いは、申請者が補助金交付申請書に記載する補助金の支払先に対する振り込みにより行うものとする。

(交付決定の取消し等)

第12条 センターは、第9条第1項の規定による計画変更等の申請があった場合又は第7条第1項の交付決定通知を受けた申請者が次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、第7条第1項の規定による決定の全部若しくは一部を取り消し、又は交付の決定の内容若しくはこれに付した条件を変更することができる。

一 法令、本規程又は法令若しくは本規程に基づくセンターの処分若しくは指示に違反した場合。

二 交付決定通知のもととなった交付申請(第9条の計画変更の承認等を受けた場合は承認後のもの)の内容と

異なる使用等をした場合。

三 不正、怠慢その他の不適当な行為をした場合。

四 前各号に掲げる場合のほか、交付の決定後に生じた事情の変更により、交付決定通知のもととなった交付申請（第9条の計画変更の承認等を受けた場合は承認後のもの）の内容の全部又は一部を継続する必要がなくなった場合。

五 申請者が、別紙暴力団排除に関する誓約事項に違反した場合。

2 前項の規定は、第10条に規定する補助金の額の確定があった後においても適用する。

3 センターは、第1項に基づき交付決定を取り消したときには、センターが定める様式の補助金交付決定取消通知書により、速やかに申請者に通知するものとする。

4 センターは、第1項に基づき交付決定を取り消した場合において、当該取消しに係る部分に関し、既に補助金が交付されているときは、センターが定める様式の補助金返還命令書により、期限を付して補助金の全部又は一部の返還を命じることができる。

5 センターは、前項の補助金の全部又は一部の返還を命じる場合は、第1項第四号に規定する場合を除き、その命令に係る補助金を申請者が受領した日から返還の日までの日数に応じて、返還の額（その一部を返還した場合におけるその後の期間については、既返還額を控除した額）に年利10.95%の割合で計算した加算金の納付を併せて命じることができる。

6 第4項の補助金の返還の命令を受けた者は、返還期限までに補助金の返還を行わなければならない。

7 前項の返還の期限は、当該命令のなされた日から20日以内とし、期限内に納付がない場合は、センターは未納に係る金額に対して、その未納に係る期間に応じて年利10.95%の割合で計算した延滞金を納付させることができる。

（承認の取消し等）

第12条の2 センターは、補助対象車両の製造事業者が次の各号のいずれかに該当すると認められる場合は、第4条第2項の承認を取り消し、又は第5条第1項の補助金交付額を変更することができる。

一 法令、本規程、又は法令若しくは本規程に基づくセンターの処分若しくは指示に違反した場合。

二 故意又は過失により実際と異なる仕様で第4条第2項の申請を行ったことが判明した場合。

三 不正、怠慢、その他のセンターが定める事項に違反した場合。

2 センターは、前項の承認の取消し又は補助金交付額の変更を行ったときは、当該製造事業者の第4条第2項の規定による申請を一定の期間拒否し、及び当該製造事業者の名称を公表することができる。

3 センターは、第1項の承認の取消し又は補助金交付額の変更を行ったときは、その取消し又は変更をされた補助対象車両に係る第7条第1項の交付決定通知を受けた申請者について、同項の規定による決定の全部若しくは一部を取り消し、又は交付の決定の内容若しくはこれに付した条件を変更することができる。

4 前条第2項から第7項までの規定は、前項の場合に準用する。

（取得財産等の管理等）

第13条 補助金の交付を受けた者は、補助金の交付を受けて取得したクリーンエネルギー自動車（以下「取得財産等」という。）については、善良な管理者の注意をもって管理し、補助金交付の目的に従って使用しなければならない。

2 補助金の交付を受けた者は、取得財産等について、センターの定める様式の取得財産等管理台帳・取得財産等明細表を備え、管理しなければならない。センターは補助金の交付を受けた者に対し必要に応じ取得財産等管理台帳・取得財産等明細表の開示を求めることができる。

3 センターは、本規程に準じた取得財産等の管理規程を作成して補助金の交付を受けた者に通知し、取得財産等の適正な管理を促すものとする。

（財産処分の制限等）

第14条 取得財産等については、一定の期間、処分（補助金交付の目的に反して使用、譲り渡し、交換、貸し付け、廃棄又は担保に供することをいう。）を制限する。

2 取得財産等の処分を制限する期間は、補助金の交付の目的及び減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号）に定める耐用年数を勘案して、センターが別に定める。

3 取得財産等の内、処分を制限するものはセンターが別に定める。

4 前項の規定により定められた処分を制限する期間内において、取得財産等を処分しようとするときは、あらかじめセンターの承認を受けなければならない。センターは、承認に際して補助金相当額の返納を求めることができる。

5 センターは、補助金の交付を受けた者が取得財産等を処分することにより収入があり、又は収入があると認められるときは、その収入の全部又は一部をセンターに納付させることができる。

6 第4項及び前項の納付について、納付期限は納付指示の通知日から20日以内とし、納付期限内に納付指示をした全額の納付がない場合は、センターは、未納に係る金額に対して、その未納に係る期間に応じて年利3%の割合で計算した延滞金をセンターに納付させることができる。

7 センターは、第12条第4項、本条第4項又は本条第5項において、補助金の返還等を命じた者及びそれに準

ずる者から新しい申請があった場合は、当該補助金の返納が完了したことを確認するまで、新しい申請の補助金の交付を拒否することができる。

(センターによる調査)

第15条 センターは、補助金の交付業務の適正な運営を図るため、必要な範囲において、第4条第2項の承認を受けたクリーンエネルギー自動車の製造事業者及び輸入事業者並びに申請者（申請者が補助金の交付を受けた後を含む。以下「申請者等」という。）に対して取得財産等の保有に関する調査等を行うことができる。

2 前項の申請者等は、センターが必要な範囲内において調査等を申し出た場合は、これに協力しなければならない。

(センターによるデータ等の提供要請)

第16条 センターは、国の施策に基づきクリーンエネルギー自動車等の普及促進を図るため、必要な範囲において申請者等に対してクリーンエネルギー自動車の普及に資するデータ等の提供を要請することができる。

2 申請者等は、センターが必要な範囲内においてデータ等の提供を申し出た場合は、これに協力するよう努めなければならない。

(予算が不足する場合の措置等)

第17条 センターは、第6条第1項の規定に基づいて別に指定する補助金交付申請書提出期限以前に、補助金の交付に係る予算が不足するおそれがあると認めるときは、補助金の交付に係る予算の執行状況を見極めた上で、交付申請の受付を中止することができる。この場合には、あらかじめセンターのホームページ等で周知するものとする。

2 センターは、前項の交付申請の受付中止に係る必要事項を別に定める。

(個人情報保護)

第18条 センター及びその職員は、本事業を通じ申請者に関して得た情報は、個人情報の保護に関する法律（平成15年法律第57号）に従って取り扱うものとする。

2 センター及びその職員は、本事業の実施にあたって第6条第1項の申請に関する一切の個人情報を、当該情報の提供者から了解を得ることなく、国以外の第三者に漏洩し又は交付要綱第2条に規定する交付の目的以外の目的に利用してはならない。

(暴力団排除に関する誓約)

第19条 申請者は、別紙記載の暴力団排除に関する誓約事項について交付申請前に確認しなければならず、交付申請書の提出をもってこれに同意したものとする。なお、申請者が暴力団である又は暴力団との付き合いがあると疑われる場合には、センターは本事業を通じ申請者に関して得た情報を国に提供することができる。

(その他必要な事項)

第20条 この交付規程に定めるもののほか、この交付規程の施行に関し必要な事項はセンターが別に定める。

2 センターは、交付要綱第2条に規定する交付の目的を達成するために、経済産業大臣から補助事業の手続等について見直しを求められた場合には、この交付規程及び前項に規定する施行に関し必要な事項について、所要の見直しを図るものとする。

3 センターは、交付要綱第2条に規定する交付の目的を達成するために、補助対象経費の算定等に資するクリーンエネルギー自動車の新技術の動向調査、クリーンエネルギー自動車の普及に向けた調査等を行うことができる。

附則

1 この交付規程は、令和7年 3月31日から施行する。

1 この交付規程は、令和7年12月24日から施行する。

暴力団排除に関する誓約事項

当社（個人である場合は私、団体である場合は当団体）は、補助金の交付の申請をするに当たって、また、補助事業の実施期間内及び完了後においては、下記のいずれにも該当しないことを誓約いたします。この誓約が虚偽であり、又はこの誓約に反したことにより、当方が不利益を被ることとなっても、異議は一切申し立てません。

記

- (1) 法人等（個人、法人又は団体をいう。）が、暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に規定する暴力団をいう。以下同じ。）であるとき又は法人等の役員等（個人である場合はその者、法人である場合は役員、団体である場合は代表者、理事等、その他経営に実質的に関与している者をいう。以下同じ。）が、暴力団員（同法第2条第6号に規定する暴力団員をいう。以下同じ。）であるとき。
- (2) 役員等が、自己、自社若しくは第三者の不正の利益を図る目的又は第三者に損害を加える目的をもって、暴力団又は暴力団員を利用するなどしているとき。
- (3) 役員等が、暴力団又は暴力団員に対して、資金等を供給し、又は便宜を供与するなど直接的あるいは積極的に暴力団の維持、運営に協力し、若しくは関与しているとき。
- (4) 役員等が、暴力団又は暴力団員であることを知りながらこれと社会的に非難されるべき関係を有しているとき。

(別表1) 補助対象経費、補助率及び補助金交付額

補助対象経費は、標準仕様の車両のメーカー希望小売価格（税抜き）とする。
 ただし、外部給電機能がオプションの車両は外部給電機能を含む価格をメーカー希望小売価格とする。
 下表の①、②、③に該当する車両でメーカー希望小売価格（税抜き）が8,400千円以上の車両については、
 下表で算定した額又は別表2に定める補助上限額のいずれか低い額に、価格係数0.8を乗じた額を補助金交付額とする。

【下表の①～③の区分の車両について】

区分		補助金交付額	補助率
①電気自動車 (燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの、超小型モビリティ、原動機付自転車及び側車付二輪自動車を除く。)	A: 普通乗用自動車のうち乗車定員10人以下の自動車 (一充電走行距離が160km以上のものに限る)	センターが別に定める評価の基準及び詳細な基準に従って算定する	1/1以内
	B: ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 (貨物自動車は車両総重量2.5t以下の自動車に限る)		
②プラグインハイブリッド自動車 (EV走行換算距離が40km以上の車両に限る)	・普通乗用自動車のうち乗車定員10人以下の自動車 ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 (いずれも車両総重量2.5t以下の自動車に限る)		
③電気自動車(燃料電池自動車。燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの) 乗車定員10人以下の乗用自動車及び車両総重量2.5t以下の貨物自動車に限る			

【下表の④～⑦の区分の車両について】

区分	外部給電機能 (注1)	補助金交付額	補助率
④電気自動車(超小型モビリティ) (型式指定車に限る)	無	250千円	定額
	有	350千円	定額
⑤電気自動車 (道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定める「ミニカー」)	無	200千円	定額
	有	300千円	定額
⑥電気自動車 (第一種原動機付自転車及び軽自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	(A-B) × 1/4	1/1以内
⑦電気自動車 (第二種原動機付自転車及び小型自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	(A-B) × 1/4	1/1以内

A：メーカー希望小売価格(税抜)

B：基礎額

・クリーンエネルギー自動車として専用設計・製造された電気自動車(燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの)、原動機付自転車及び側車付二輪自動車(初度登録前のものに限る。)にあっては、当該クリーンエネルギー自動車と同種・同格の一般のガソリン内燃機関自動車(ベース車両)の本体価格に対して、クリーンエネルギー自動車として必要な仕様以外の装備価格差を調整した額。

・補助対象車両が既存自動車をクリーンエネルギー自動車に改造したもの(初度登録前のものに限る。)にあっては、改造後の本体価格から改造に要した費用を差し引いた額。

改造に要した費用とは、以下に掲げる経費であって、算定根拠が明確であるもの。

・部品費

燃料電池・関連機器、充電器が別置型の場合は充電器、その他改造に必要な部品等

・工事費

車体(シャシー)改造、エンジン改造、モーターの搭載、燃料電池・関連機器の取り付け、その他改造に必要な工事費

・設計費

設計に係る試作及び設計図書の作成に要する費用、その他の設計に必要な経費(複数台の改造に設計図書を共有できる場合は、これを考慮して1台当たりの設計費を算定したもの)

・検査費

必要な性能試験及び所定の検査費

・諸費用

改造に必要不可欠な手続等に要する費用

(注1) 外部給電機能とは、外部給電器・V2H 充放電設備を経由して又は車載コンセント(AC100V 1500W)から電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車(以下「電気自動車等」という)から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版に基づく検定(CHAdEMO V2L protocol 認証)に合格しているもの、又は CHAdEMO 規格対応車両から電力(AC100V 1500W 以上)の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から2車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定(CHAdEMO V2H protocol 認証)に合格しているものをいう。

(別表2) 補助金の交付額の範囲

補助金の交付額は、次のクリーンエネルギー自動車等の区分ごとに定める上限額の範囲内で定める。

(1) 新車新規登録日(新車新規検査届出日)が令和6年12月1日～令和7年3月31日のクリーンエネルギー自動車の補助率及び補助金交付額は下表のとおりとする。

【下表の①～③の区分の車両について】

区分		補助上限額
①電気自動車 (燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの、超小型モビリティ、原動機付自転車及び側車付二輪自動車を除く。)	A： ・普通乗用自動車のうち乗車定員10人以下の自動車 (一充電走行距離が160km以上のものに限る)	850千円
	B： ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 (貨物自動車は車両総重量2.5t以下の自動車に限る)	550千円

②プラグインハイブリッド自動車 (EV 走行換算距離が 40km 以上の車両に限る)	<ul style="list-style-type: none"> ・普通乗用自動車のうち乗車定員 10 人以下の自動車 ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 (貨物自動車は車両総重量 2.5t 以下の自動車に限る)	550 千円
③電気自動車 (燃料電池自動車。燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの) 乗車定員 10 人以下の乗用自動車及び車両総重量 2.5t 以下の貨物自動車に限る		2,550 千円

【下表の④～⑦の区分の車両について】

区分	外部給電機能 (注 1)	補助上限額
④電気自動車 (超小型モビリティ) (型式指定車に限る)	無	250 千円
	有	350 千円
⑤電気自動車 (道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定める「ミニカー」)	無	200 千円
	有	300 千円
⑥電気自動車 (第一種原動機付自転車及び軽自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	60 千円
⑦電気自動車 (第二種原動機付自転車及び小型自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	120 千円

(注 1) 外部給電機能とは、外部給電器・V2H 充放電設備を経由して又は車載コンセント (AC100V 1500W) から電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 (以下「電気自動車等」という) から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版に基づく検定 (CHAdeMO V2L protocol 認証) に合格しているもの、又は CHAdeMO 規格対応車両から電力 (AC100V 1500W 以上) の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から 2 車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2H protocol 認証) に合格しているものをいう。

(2) 新車新規登録日 (新車新規検査届出日) が令和 7 年 4 月 1 日～令和 7 年 12 月 31 日のクリーンエネルギー自動車は下表のとおりとする。

【下表の①～③の区分の車両について】

区分	補助上限額
①電気自動車 (燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの、超小型モビリティ、原動機付自転車及び側車付二輪自動車を除く。)	900 千円
A : <ul style="list-style-type: none"> ・普通乗用自動車のうち乗車定員 10 人以下の自動車 (一充電走行距離が 160km 以上のものに限る) B : <ul style="list-style-type: none"> ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 	580 千円

	(貨物自動車は車両総重量 2.5t 以下の自動車に限る)	
②プラグインハイブリッド自動車 (EV 走行換算距離が 40km 以上の車両に限る)	<ul style="list-style-type: none"> 普通乗用自動車のうち乗車定員 10 人以下の自動車 小型乗用自動車 軽乗用自動車 普通貨物自動車 小型貨物自動車 軽貨物自動車 (貨物自動車は車両総重量 2.5t 以下の自動車に限る)	600 千円
③電気自動車 (燃料電池自動車。燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの) 乗車定員 10 人以下の乗用自動車及び車両総重量 2.5t 以下の貨物自動車に限る		2,550 千円

【下表の④～⑦の区分の車両について】

区分	外部給電機能 (注 1)	補助上限額
④電気自動車 (超小型モビリティ) (型式指定車に限る)	無	250 千円
	有	350 千円
⑤電気自動車 (道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定める「ミニカー」)	無	200 千円
	有	300 千円
⑥電気自動車 (第一種原動機付自転車及び軽自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	60 千円
⑦電気自動車 (第二種原動機付自転車及び小型自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	120 千円

(注 1) 外部給電機能とは、外部給電器・V2H 充放電設備を経由して又は車載コンセント (AC100V 1500W) から電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 (以下「電気自動車等」という) から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2L protocol 認証) に合格しているもの、又は CHAdeMO 規格対応車両から電力 (AC100V 1500W 以上) の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から 2 車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2H protocol 認証) に合格しているものをいう。

(3) 新車新規登録日 (新車新規検査届出日) が令和 8 年 1 月 1 日以降のクリーンエネルギー自動車は下表のとおりとする。

【下表の①～③の区分の車両について】

区分	補助上限額	
①電気自動車 (燃料電池によって駆動される電	A : <ul style="list-style-type: none"> 普通乗用自動車のうち乗車定員 10 人以下の自動車 (一充電走行距離が 160km 以上のものに限る)	1,300 千円

動機を原動機とするもの、超小型モビリティ、原動機付自転車及び側車付二輪自動車を除く。）	B： ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 (貨物自動車は車両総重量 2.5t 以下の自動車に限る)	580 千円
②プラグインハイブリッド自動車 (EV 走行換算距離が 40km 以上の車両に限る)	・普通乗用自動車のうち乗車定員 10 人以下の自動車 ・小型乗用自動車 ・軽乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・小型貨物自動車 ・軽貨物自動車 (貨物自動車は車両総重量 2.5t 以下の自動車に限る)	850 千円
③電気自動車 (燃料電池自動車。燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの) 乗車定員 10 人以下の乗用自動車及び車両総重量 2.5t 以下の貨物自動車に限る		2,550 千円

【下表の④～⑦の区分の車両について】

区分	外部給電機能 (注 1)	補助上限額
④電気自動車 (超小型モビリティ) (型式指定車に限る)	無	250 千円
	有	350 千円
⑤電気自動車 (道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定める「ミニカー」)	無	200 千円
	有	300 千円
⑥電気自動車 (第一種原動機付自転車及び軽自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	60 千円
⑦電気自動車 (第二種原動機付自転車及び小型自動車に該当する側車付二輪自動車)	—	120 千円

(注1) 外部給電機能とは、外部給電器・V2H 充放電設備を経由して又は車載コンセント (AC100V 1500W) から電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 (以下「電気自動車等」という) から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版」に基づく検定 (CHAdEMO V2L protocol 認証) に合格しているもの、又は CHAdEMO 規格対応車両から電力 (AC100V 1500W 以上) の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から 2 車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定 (CHAdEMO V2H protocol 認証) に合格しているものをいう。

(別表 3) 補助金の申請要件

次の要件をすべて満たすこと。

- ① 申請車両は、初度登録された車両 (中古の輸入車の初度登録車を除く。) で、製造事業者の新車保証が付いているものであること。
- ② 申請車両は、自動車検査証の自家用・事業用の別の欄が自家用であること。
- ③ 申請車両は、センターが別に定める期間内に初度登録され、かつ過去に補助金申請したことのない車両であること。

- ④ 申請車両は、代金の支払いが現金で完了しているか、又は全額支払いの手続きが完了していること（注）。ただし、手形を除く。
 （注）「全額支払いの手続きの完了」とは、割賦、ローン、クレジット等の支払方式を利用することにより、代金全額の支払い方法が合意済みであることを証明できることをいう。
- ⑤ 申請者は申請車両の購入者であり、申請車両の自動車検査証上の所有者及び使用者は申請者であること。ただし、以下のいずれかにより自動車検査証上の所有者及び使用者が一致しない場合はこの限りでない。
 イ リースにおいては、自動車検査証上の所有者がリース会社、使用者が当該車両のリースを受けるリース使用者又は下記ハにいう法人等の役員若しくは従業員等となり、リース車両の使用者が申請者となる。
 ロ 車両の所有権が留保された購入において、自動車検査証上の所有者が自動車販売会社又はローン会社等で、使用者が車両購入者であり、自動車検査証上の使用者が申請者となる場合。
 ハ 法人等による申請において、自動車検査証上の所有者が当該法人等で、使用者が申請車両の管理責任者として「自動車保管場所証明書」を取得した当該法人の役員又は従業員等であり、当該法人が申請者となる場合。
 ニ 申請車両の登録又は届出日の年度において、身体障がい者等が使用する自動車に係る自動車税又は軽自動車税の減免制度の適用を受けており、その要件を維持するために、申請車両の自動車検査証上の所有者と使用者が一致しない状態となる場合（ただし、所有者と使用者が生計を一にする者である場合に限る）。この場合、センターが別途要請する減免制度の適用を確認する書類の提出を申請の条件とする。
- ⑥ リースの場合は、リース車両の使用者が申請者となり、補助金はリース車両の使用者に交付される。その場合、リース期間は処分制限期間以上であること。
- ⑦ 自動車を販売する業を営む法人が所有者となる車両の場合は、展示車、試乗車その他販売活動の促進の目的で使用されるものでないこと。
- ⑧ 自動車を販売する業を営む法人のうち、自動車を販売する業を主として営む法人が、当該車両の自動車検査証上の使用者となる場合は、その者が当該車両と同一名称の車両を、当該車両の初度登録日前一年以内に販売していないこと、かつ、初度登録日後一年以内は販売しないこと。ただし、自家用自動車有償貸渡業の許可を取得して貸渡を行う車両については、当該車両を製造事業者から購入し自動車検査証上の所有者及び使用者となる場合に限り、上記の適用対象外として認める。自動車を販売する業を主として営む法人の定義については、センターが別に定める。
- ⑨ 申請車両に関し、走行データ記録機材の搭載及び記録されたデータの国及びセンター（これらが指定する機関を含む。）への提供への協力を求められた場合は、これを了承すること。
- ⑩ センターが定める仕様の申請車両については、申請者は、センターが指定する J クレジット事業実施団体（J クレジット制度に基づき排出削減事業を行う団体をいう。）への入会、当該団体及び国への当該申請者に係る個人情報の提供、その他 J クレジット制度への協力を求められた場合は、これを了承すること（申請者自身が排出削減事業を行う場合、又は、排出削減事業を行う他の団体に入会する場合を除く。）
- ⑪ 申請者が、行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律（平成 25 年 5 月 31 日法律第 27 号）によって法人番号の指定を受けた者（以下「法人番号保有者」という。）にあつては、補助金の交付を受けた場合には、その情報が国の g B i z I N F O サイトにおいて公表されることを了承すること。
- ⑫ 給電機能を有した車両の申請者は、申請車両の所有に関する情報について、国・地方公共団体からセンターに情報提供の要請があつた場合には、センターが情報提供することを了承すること。
 また災害時等に、申請車両の貸与について、国・地方公共団体から要請があつた場合には、可能な範囲で協力するよう努めること。
- ⑬ センターから求められた場合には、利用状況に関するデータ（利用頻度等）を提供し、当該データについて国への提供を行うことを了承すること。

（別表 4）申請に必要な添付書類

1. 申請者を確認する書類

- ①申請者が法人（地方公共団体を除く）の場合は、商業登記簿の全部事項証明書（履歴事項証明書（写し）又は現在事項証明書（写し））（発行から 3 カ月以内のもの）及びセンターが別に定める役員等名簿
 ②申請者が個人の場合は、本人確認書類（免許証（写し）、住民票（写し）等）

2. 申請車両及び車両代金の支払いを確認する書類

- ①自動車検査証（写し）（電子車検査証の場合は、加えて自動車検査証記録事項（写し））又は標識交付証明書（写し）（標識交付証明書が発行されない場合は、軽自動車税申告書控又は標識届出証明等）

- ②車両代金支払証憑(写し)又は全額支払いの手続きが完了していることを証明する書類(写し) (注)ただし、リース車両の使用者が申請する場合は不要とする。
- ③リース車両を申請する場合には、リース契約を示す書類(写し) (自動車賃貸借契約書等)

3. その他センターが定めるもの

(注) 支払証憑 (写し)又は全額支払いの手続きが完了していることを証明する書類 (写し) とは、以下の書類をいう。

- ①申請者自身が現金により支払いを完了した代金については、申請者宛ての領収証 (購入者が受領したもの)の写し)、又は銀行振込み等で領収証の無いものについては、銀行発行の振込み証明書(写し) (振込金受取書等) 等。金額が車両本体以外のものも区分けせずに記載されている場合は、車両本体の支払額がわかる内訳明細表を添付するものとする。
- ②下取車の価格を購入金額の一部に充当した場合は、「下取車入庫証明書」(様式はセンターが別に定める。)
- ③ローン、クレジット、保証、割賦等の支払方式を利用した場合は、当該支払方式を合意したことが明記されている、申請者が契約者となっている契約書等。

令和6年度補正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（車両）

制定：令和7年 3月31日
改定：令和7年10月22日
改訂：令和7年12月24日

（趣旨）

第1条 一般社団法人次世代自動車振興センター（以下「センター」という。）が行うクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（以下「補助金」という。）を交付する業務は、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金交付規程（以下「交付規程」という。）に定めるもののほか、交付規程によりセンターが定めるこの業務実施細則（以下「実施細則」という。）による。

（用語）

第2条 この実施細則で使用する用語は、特に定めのない限り交付規程の例による。

（補助金交付額）

第3条 交付規程第5条第1項に規定する銘柄ごとにセンターが定める補助金交付額は、別表1の通りとする。

（補助金の交付申請）

第4条 交付規程第6条第1項に規定するセンターが別に定める補助金交付申請書の提出期限は、令和8年2月13日（必着）とする。

2 交付規程別表3のクリーンエネルギー自動車の申請要件③に規定するセンターが別に定める申請車両の初度登録の期間は令和6年12月17日からとする。初度登録の期間の最終日は令和8年2月1日とする。

また、個別車両ごとの補助金交付申請書の提出期限は、当該車両の初度登録の日から1か月以内とする。ただし、売買契約の方式を要因とする代金の支払い事務手続に要する期間等の観点からセンターが特別な期間を設定し、ホームページ等において告知した場合には、その告知した補助金交付申請書の提出期限も認める。

3 交付規程別表3のクリーンエネルギー自動車の申請要件⑧に規定する自動車を販売する業を主として営む者とは、自動車を販売する業を営む者のうち、次の各号のいずれにも該当する者をいう。ただし、新たに自動車を販売する業を営む者である場合については、以下の各号の要件に準じてセンターが個別に判断する。

- 一 直近の会計年度における総売上に占める自動車販売（新車販売に係るもの）に係る売上の比率が15%超である者
- 二 直近の会計年度における年間の新車販売台数が20台超である者
- 三 前各号に相当する者としてセンターが特に認める者

4 交付規程別表3のクリーンエネルギー自動車の申請要件⑩に規定するセンターが定める仕様の車両は、道路運送車両法第75条第1項の規定によりその型式について指定を受けた電気自動車、プラグインハイブリッド自動車とする。

5 交付規程別表3のクリーンエネルギー自動車の申請要件⑩に規定するセンターが指定するJークレジット事業実施団体は、J-グリーン・リンケージ倶楽部とする。

6 交付規程別表4に規定する申請に必要な添付書類のうちセンターが定めるものは別表3のとおりとする。

（補助金交付額の算定方法）

第5条 センターは、第3条第1項で規定する銘柄ごとの補助金交付額の算定を以下の各項に掲げる方法で行う。

2 車両の製造事業者から補助対象車両として申請のあった銘柄は、別表2の補助金交付額の算定のための条件を満たすものであること。

3 当該銘柄の補助金交付額は、交付規程別表1に定める方法で求めた補助金交付額から千円未満の端数を切り捨てた額とする。

（利益等排除の方法）

第6条 交付規程第6条第2項第五号に規定する利益等排除の方法は別表4に定める。

（計画変更の承認等）

第7条 センターは、交付規程第7条第1項に規定するところの交付申請に係る事項の修正、同条第2項に規定するところの条件の付加、第9条に規定するところの計画変更の承認及びその他の理由により、当初の申請に係る補助金額が増減する場合、原則として減額のみを認め、増額は認めないものとする。

2 センターは、交付規程第9条に規定するところの計画変更の内容が、軽微な変更であると認められる場合は、計画変更の承認申請によらず、届出とすることができる。

（取得財産等の管理等）

第8条 交付規程第13条第3項に規定する管理規程を別表5のとおり定める。

(取得財産等の処分制限等)

第9条 交付規程第14条第2項に規定する取得財産等の処分を制限する期間を別表6のとおり定める。

2 交付規程第14条第3項に規定する取得財産等の内処分を制限するものは、クリーンエネルギー自動車とする。

3 交付規程第14条第4項に基づきセンターが補助金の返納を求めるときは、補助額に、処分制限期間に対する残存期間(処分制限期間から経過期間を差し引いた月数をいう。)の割合を乗じて得た額とする。

ただし、その取得財産等の処分が本人責めに帰さないやむを得ない事由によるものとして別表7に掲げるものにあつては、センターは補助金の返納を求めないものとする。

(予算が不足する場合の措置等)

第10条 交付規程第17条第2項に規定するところの交付申請の受付中止に関係して必要な事項を次の各項に定める。

2 センターは、交付申請の受付中止に関し、予め定めた日をもって中止する方法又は補助金申請額が予算額を超過した日をもって中止する方法のいずれかを決定し告知する。

3 センターは、交付申請の受付を中止する旨を告知した時は、当該告知日からホームページ等で定期的に予算消化状況を公表する。

4 センターは、予め定めた日又は補助金申請額が予算額を超過した日をもって交付申請の受付を終了し、ホームページ上で交付申請の受付を終了したことを告知する。

5 センターは、予め定めた日又は予算超過日の前日までにセンターに到着した交付申請を審査対象とし、それ以降にセンターに到着した交付申請は全て無効として扱う。

(審査委員会)

第11条 センターは、クリーンエネルギー自動車等に関連する分野に精通しかつ中立的な立場の団体の所属者及び学識経験者による審査委員会を組織し、実施細則の制定及び変更(軽微なものを除く。)、交付規程第4条第2項に基づく補助対象車両の承認、同規程第5条第1項に基づく補助金交付額の決定、同規程第12条の2第1項から第3項までにに基づく承認の取消し等、同規程別表1(2)に規定する評価の基準及び詳細な基準、その他補助金の交付に係る重要な事項等について、当該審査委員会の審議を経て決定する。

(様式)

第12条 交付規程によりセンターが定める様式は、様式1から様式18のとおりとする。

(手続代行者)

第13条 車両の申請者にあつては、交付申請に係る手続きの代行について、第三者(以下「手続代行者」という。)に依頼することができるものとする。ただし、センターが認めた場合を除き、手続代行者は車両販売会社に限る。

2 手続代行者は、申請者の指示に従い依頼された手続きを誠意をもって実施しなければならない。また、本手続きの代行を通じて申請に関して得た情報は、個人情報保護に関する法律(平成15年法律第57号)に従って取り扱うものとする。

3 手続代行者による申請を行う場合は、次の各号に定める項目に関し、手続代行者は申請者の了承を得た上で代行手続きを行わなければならない。

一 手続代行者は、申請者が依頼する交付規程及び実施細則に規定される手続きを代行すること。

二 補助金交付に係るセンター発行の通知書等の書類の送付先に関しては、全て申請者となること。

三 手続代行者は、虚偽の申請等不正行為を行った場合は、第14条に基づき、手続代行業務の停止及び名称の公表等の措置が科せられること。

4 センターは、手続代行者による不正行為等を認めた場合は、交付規程第13条に基づき交付決定を取消し、既に補助金が交付されているときは、センターが定める様式による補助金返還命令書により、期限を付して申請者へ当該補助金の返還を命じるものとする。

5 手続代行者が申請の不備を解消できず、補助金交付に至らない場合、申請者と手続代行者間で調整を行うこととする。申請者はセンターに対して不服を申し立てることはできない。

(不正行為等の公表等)

第14条 センターは、申請者、手続代行者が虚偽及び不正行為等により補助金の申請手続き等を行った場合、次の各号の措置を講ずることができるものとする。

一 センターが行う補助事業等の新しい申請の全部又は一部について、一定期間受付を拒否すること。

二 申請者、手続代行者の名称及び不正の内容を公表すること。

(附則)

1 この業務実施細則は、令和7年3月31日から施行する。

1 この業務実施細則は、令和7年10月22日から施行する。

1 この業務実施細則は、令和7年12月24日から施行する。

(別表1) 銘柄ごとの補助金交付額

(別途) 補助対象となる銘柄、補助金交付額等に変更のあるつど更新し、センターのホームページにて告知する

(別表2) 補助金交付額の算定のための条件

1. クリーンエネルギー自動車として設計・製造されたもの		
クリーンエネルギー自動車の区分	補助金交付額の算定のための条件	
電気自動車 (燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするものを除く)	①搭載された蓄電池が鉛電池以外で、総電力量が明確であること。 ②「搭載された電池の性能保証」が設定されていること。	
プラグインハイブリッド自動車		
電気自動車 (燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの)	①当該クリーンエネルギー自動車と同種・同格の一般のガソリン内燃機関自動車(以下「ベース車両」という。)が適切に選定されていること。 ②ベース車両とクリーンエネルギー自動車との車両本体価格の差について、クリーンエネルギー自動車として必要な仕様以外の装備の価格差の調整が適正であること。 ③当該クリーンエネルギー自動車とベース車両との差額が、許容できる範囲内で明確に説明され適正と認められるものであること。	
原動機付自転車 側車付二輪自動車		
電気自動車 (道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定める「ミニカー」)	①リチウムイオンバッテリーの場合、バッテリーの性能保証が設定されていること。 ②鉛バッテリーの場合、電池寿命の延伸や電力消費率の向上に資する使用方法に関する情報提供がオーナーズマニュアルなどでなされていること。	
2. 既存自動車をクリーンエネルギー自動車に改造したもの (当条件の適用対象となるクリーンエネルギー自動車は、電気自動車(燃料電池によって駆動される電動機を原動機とするもの)、原動機付自転車に限る)		
改造に要した費用として計上されている費用項目が適切であり、費用の算定根拠が許容できる範囲内で明確に説明されていること。 【費用項目】 ・部品費 燃料電池・関連機器、充電器が別置型の場合は充電器、その他改造に必要な部品等 ・工事費 車体(シャシー)改造、エンジン改造、モーターの搭載、燃料電池・関連機器の取り付け、その他改造に必要な工事費 ・設計費 設計に係る試作及び設計図書の作成に要する費用、その他設計に必要な経費(複数台の改造に設計図書を共有できる場合は、これを考慮して1台当たりの設計費を算定したもの) ・検査費 必要な性能試験及び所定の検査費 ・諸費用 改造に必要な不可欠な手続等に要する費用		
3. 一充電走行距離及びEV走行換算距離のWLTCモード見合いへの換算		
	元モード値	WLTCモード見合いへの換算方式
一充電走行距離	JC08モード値	JC08モード値×0.8
	NEDCモード値	NEDCモード値×0.8
	EU-WLTPモード値	換算せず(カタログ値のまま)
EV走行換算距離	JC08モード値	JC08モード値×0.95
	NEDCモード値	NEDCモード値×0.95
	EU-WLTPモード値	換算せず(カタログ値のまま)

4. 交流電力量消費率(Wh/km)及び電力量消費率(km/kWh)のWLTCモード見合いへの換算

	元モード値	WLTCモード見合いへの換算方式
交流電力量消費率	JC08モード値	JC08モード値×1.3
	NEDCモード値	NEDCモード値×1.3
	EU-WLTPモード値	換算せず(カタログ値のまま)
電力量消費率	JC08モード値	JC08モード値×0.95
	NEDCモード値	NEDCモード値×0.95
	EU-WLTPモード値	換算せず(カタログ値のまま)

(別表3) 交付申請に必要な添付書類のうちセンターが定めるもの

- ①法人等による申請又はリースにおいて、自動車検査証上の使用者が当該車両のリースを受ける法人等の役員若しくは従業員等である場合にあっては次の書類
 - ・車両を適正に管理・使用することに関する関係者連名の確認書
 - ・法人等と自動車検査証上の使用者の関係が分かる書類
- ②申請車両に関し、身体障がい者等が使用する自動車に係る自動車税又は軽自動車税の減免制度の要件を維持するために所有者と使用者が一致しない状態となっている場合にあっては次の書類
 - ・減免制度の適用を受けていることが確認できる書類
 - ・所有者と使用者の生計同一が確認できる書類
- ③型式が不明である車両にあっては、事前に承認を受けている補助対象車両の仕様と同一であることを証する書面
- ④その他必要に応じてセンターが定めるもの

(別表4) 利益等排除の方法

申請者が補助対象車両の製造事業者である場合等においては、その補助対象車両には、補助金交付額の算定のもととなる補助対象経費の中に、申請者の利益等が含まれることとなることから、通常の補助金額を交付することは好ましくない。このため、補助対象経費から利益等を排除して補助金の額を決定することとする。
その方法は原則以下のとおりとする。

1. 利益等排除の対象

申請者（リースの場合はその使用者を含む。以下、同じ。）が、交付申請する車両の製造事業者である場合、利益等排除の対象とする。

2. 利益等排除の方法

通常の補助金交付額に対して、メーカー希望小売価格に対する製造原価（注1）の比率をもって利益相当額の排除を行う。

（注1）「製造原価」については、その根拠となる資料の提出を行うものとする。

(別表5) 取得財産等の管理規程

取得財産等の管理規程

1. 補助金の交付を受けた者は、補助金の交付を受けて取得したクリーンエネルギー自動車（以下「取得財産等」という。）について、善良な管理者の注意をもって管理し、補助金交付の目的に沿って使用しなければならない。
2. 補助金の交付を受けた者は、取得財産等について、センターの定める様式の取得財産等管理台帳・取得財産等明細表を備え、管理しなければならない。取得財産等管理台帳・取得財産等明細表は、センターが開示を求めた場合は、開示しなければならない。
3. 補助金の交付を受けた者は、センターが定める取得財産等の処分を制限する期間においては、取得財産等を処分（譲渡、交換、貸し付け（リース事業者を除く）、廃棄又は担保に供すること等の補助金の交付目的に反する行為）してはならない。
取得財産等の処分を制限する期間は、補助金の交付の目的及び減価償却資産の耐用年数を勘案して、業務実施細則に定

める期間とする。

4. 補助金の交付を受けた者は、業務実施細則に定められた処分制限期間内において、取得財産等を処分しようとするときは、あらかじめセンターの定める様式の財産処分承認申請書をセンターに提出し、承認を受けなければならない。センターが取得財産等の処分を承認する場合においても、取得財産等の処分の目的、事由によっては、補助金の全部又は一部の返納を求める場合がある。また、センターの承認を得ずに、取得財産等の処分を行ったことが判明した場合は、補助金の全部の返納を求める場合がある。
5. 補助金の交付を受けた者が、取得財産等の処分制限期間内に取得財産等を処分した場合で、取得財産等の処分によって、補助金の交付を受けた者に収入があるとセンターが認めるときには、センターは、補助金の交付を受けた者に対して、期限を付してその収入の全部又は一部のセンターへの納付を命ずることができる。
6. センターは、補助金の交付を受けた者に補助金の返納を求めた場合又はそれに準じる対応を求めた場合には、その者からの新しい交付申請に対する補助金の交付については、補助金の返納が完了したことを確認するまで拒否することができる。

(別表6) 取得財産等の処分を制限する期間

下表に該当しない車両の場合は、個別に判断する。

	自家用車両 (注1)		貸自動車業用車両 (注2)	
	区分	処分制限期間	区分	処分制限期間
乗用車	道路運送車両法上の自動車の種別が、普通自動車又は小型自動車のもの。	4年	総排気量2ℓ超のもの。総排気量がないものは、道路運送車両法上の自動車の種別が普通自動車のもの。	4年
			総排気量2ℓ以下のもの。総排気量がないものは、道路運送車両法の自動車の種別が小型自動車のもの。	3年
貨物車	道路運送車両法上の自動車の種別が、普通自動車又は小型自動車で、積載量2トン超のもの	4年	道路運送車両法上の自動車の種別が、普通自動車又は小型自動車で、積載量2トン超のもの	4年
	道路運送車両法上の自動車の種別が、普通自動車又は小型自動車で、積載量2トン以下のもの	4年	道路運送車両法上の自動車の種別が、普通自動車又は小型自動車で、積載量2トン以下のもの	3年
車いす移動車	道路運送車両法上の自動車の種別が普通自動車のもの。	4年	道路運送車両法上の自動車の種別が普通自動車のもの。	4年
	道路運送車両法上の自動車の種別が小型自動車のもの。	3年	道路運送車両法上の自動車の種別が小型自動車のもの。	3年
軽自動車	道路運送車両法上の自動車の種別が軽自動車のもの。 (除く側車付二輪自動車) (注3)	4年	道路運送車両法上の自動車の種別が軽自動車のもの。 (除く側車付二輪自動車) (注3)	3年
側車付二輪自動車	道路運送車両法上の自動車の種別が側車付二輪自動車のもの。	3年	道路運送車両法上の自動車の種別が側車付二輪自動車のもの。	3年
ミニカー	道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定めるもの。	3年	道路運送車両法施行規則により定める「第一種原動機付自転車」であって、道路交通法施行規則により定めるもの。	3年
原付2輪	道路運送車両法上の自動車の種別が原動機付自転車の2輪のもの。	3年	道路運送車両法上の自動車の種別が原動機付自転車の2輪のもの。	3年

(注1) 自家用車両とは、いわゆる白ナンバー車両。

(注2) 貸自動車業用車両とは、いわゆるレンタカー用車両。リース用車両ではない。

(注3) 超小型モビリティは軽自動車の処分制限期間を適用する。

(別表7) 取得財産等の処分のうち補助金の返納を求めないもの

1. 取得財産等が天災等により走行不能となり抹消処分した場合及び使用不能になり廃棄処分した場合
2. 取得財産等が過失の無い事故により走行不能となり抹消処分した場合
3. 取得財産等が道路運送車両法の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第56条第4項の規定に基づき国土交通大臣の認定を受けた自動車など別に定める特殊な自動車であり、その有効期間を経過し、公道走行が不可能となった場合。
4. その他センターが特に認める場合

令和 6 年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金
 補助金交付額算定の「評価の基準及び詳細な基準」(EV・PHEV・FCV)
 [新車新規登録日(新車新規検査届出日) 令和 6 年 1 2 月 1 7 日～令和 7 年 3 月 3 1 日]

制定：令和 7 年 3 月 3 1 日

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金交付規程別表 1 に規定する評価の基準及び詳細な基準は以下の通りとする。

【評価の基準】

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ①充電インフラを充実させること <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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】

全体		
合計	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)	<p>○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 (車両区分①-Aの車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) × 0.4 × 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) × 0.3 × 電費性能)) <p>(車両区分①-Bの車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) × 0.4 × 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) × 0.3 × 電費性能)) <p>※貨物自動車は省エネ法トップランナー制度の対象外であることから係数 0.4 を採用する。</p> <p>(車両区分②の車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネ法トップランナー制度の対象車 : 60 × 電費性能 ・省エネ法トップランナー制度の非対象車 : 45 × 電費性能 <p>(車両区分③の車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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充電インフラ整備への貢献 (企業ごと)	<p>○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. 充電設備が公道に面した入口から誰もが自由に入出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り口に設置していること。 4. 充電設備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。</p>	40
	<p>○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</p>	
	<p>○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 -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)</p>	
③整備の体制/質の確保 (車種ごと)・(企業ごと)	<p>○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を評価）（企業ごと） (評価対象となる整備拠点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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。</p>	40
	<p>○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</p>	
	<p>○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力できる環境を構築しているかを評価（車種ごと）</p>	

<p>④整備人材の育成 (企業ごと)</p>	<p>○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定 / 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</p>	<p>20</p>
<p>⑤サイバーセキュリティへの対応 (車種ごと)</p>	<p>○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</p>	<p>20</p>
<p>⑥ライフサイクル全体での持続可能性の確保 (企業ごと)</p>	<p>○ライフサイクルの持続可能性の確保に関する以下の取組を評価 ①CO2 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 ⑥GX 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</p>	<p>20</p>
<p>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)</p>	<p>○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 (急速充電口から外部に電力供給する機能) (注) ・AC 外部給電機能 (普通充電口から外部に電力供給する機能) ・車載コンセント (1500W/AC100V)</p> <p>(注) DC 外部給電機能 (急速充電口から外部に電力供給する機能) とは、具体的には下記である。 外部給電器・V2H 充放電設備を経由して電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 (以下「電気自動車等」という) から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2L protocol 認証) に合格しているもの、又は CHAdeMO 規格対応車両から電力 (AC100V 1500W 以上) の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から2車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2H protocol 認証) に合格しているものをいう。</p> <p>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)</p>	<p>20</p>

(補助額の決定方法)

- ・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。

(1) 車種ごと・企業ごとの取組の評価項目と配点

評価項目	配点
車両性能（車種ごと）	40
充電インフラ整備への貢献（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

(2) 車種ごとの得点に応じた補助額

車両カテゴリー		普通乗用EV	小型・軽EV等	PHEV	FCV	
車両区分 (交付規程別表1(2)で規定する区分)		①-A	①-B	②	③	
得点	130～	85万円	55万円	55万円	(試算額)(注) ×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%

※ただし、製造事業者(当該製造事業者が海外法人である場合にあつては、当該製造事業者の委託を受けた輸入事業者とする。)は、車種ごと・企業ごとの取組に関する申請書は提出しており、少なくとも車両性能に関する項目は数値を記載していることを条件とする。

(注) FCVの試算額は以下で求める。

<DC外部給電機能、または、車載コンセントが有る場合>上限額255万円

(メーカー希望小売価格[税抜き] - ベース車両の価格[税抜き]) × 2/3 + 300千円

<上記以外>上限額230万円

(メーカー希望小売価格[税抜き] - ベース車両の価格[税抜き]) × 2/3 + 50千円

※ベース車両の価格[税抜き]とは、ベース車両として当該FCVと同種・同格のガソリン内燃機関自動車を設定し、FCVの仕様以外の装備を同一となるよう調整した仮想の車両価格。

※メーカー希望小売価格(税抜き)が8,400千円以上の車両については、上記表で算定した額に、価格係数0.8を乗じた額を補助金交付額とする。

令和 6 年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金
 補助金交付額算定の「評価の基準及び詳細な基準」(EV・PHEV・FCV)
 [新車新規登録日(新車新規検査届出日) 令和 7 年 4 月 1 日～令和 7 年 1 2 月 3 1 日]

制定：令和 7 年 3 月 3 1 日

改定：令和 7 年 1 2 月 2 4 日

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金交付規程別表 1 に規定する評価の基準及び詳細な基準は以下の通りとする。

【評価の基準】

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ①充電インフラ整備 <ul style="list-style-type: none"> ・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整備の体制/供給の安定性/安全性 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・供給の安定性の観点から、主要部品(バッテリー・駆動用モーター・インバーター)、その構成部品、重要鉱物の安定確保に向けて取り組むこと ・車両や車載蓄電池の火災の発生の未然防止、再発防止に取り組むこと ③整備人材の育成 <ul style="list-style-type: none"> ・メンテナンスを支える整備人材の育成に取り組むこと ④サイバーセキュリティへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・車両のライフサイクル全体での CO2 排出削減、蓄電池の CFP 低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 等 ・GX リーグへの参画や取引適正化(調達先への支払い期間)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
自動車の活用を通じた他分野への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・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】

【基本の補助額】

全体		
合計	車種ごと点数 : 100 点	200
	企業ごとの点数 : 100 点	
評価項目	基準	配点
①車両性能 (車種ごと)	<p>○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 (車両区分①-Aの車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) × 0.4 × 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) × 0.3 × 電費性能)) <p>(車両区分①-Bの車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) × 0.4 × 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) × 0.3 × 電費性能)) <p>(車両区分②の車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネ法トップランナー制度の対象車 : 60 × 電費性能 ・省エネ法トップランナー制度の非対象車 : 45 × 電費性能 <p>(車両区分③の車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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充電インフラ整備への 貢献 (企業ごと)	<p>○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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 充電器が公道に面した入口から誰もが自由に入出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
	<p>○2024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</p>	
	<p>○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 -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)</p>	
③整備の体制/供給の安定性/安全性 (車種ごと)・(企業ごと)	<p>○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）</p> <p>○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を評価）（企業ごと） (評価対象となる整備拠点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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。</p>	50
	<ul style="list-style-type: none"> ・主要部品及びその構成要素のサプライチェーンの把握状況の評価 ・主要部品及びその構成要素の安定確保に係るリスク認識やその低減に向けた取組・計画の評価 	

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要部品ごと重要鉱物に関して、安定確保に係るリスク認識やその低減に向けた取組・計画を評価 ・ その他、車載用半導体の安定確保に係るリスク認識や、その低減に向けた取組・計画を評価 (車種ごと)・(企業ごと) <p>※主要部品：バッテリー、駆動用モーター、インバーター</p> <p>※主要部品の構成要素</p> <table border="0"> <tr> <td>バッテリー</td> <td>：正極、負極、電解液、セパレーター</td> </tr> <tr> <td>駆動用モーター</td> <td>：電磁鋼板、永久磁石</td> </tr> <tr> <td>インバーター</td> <td>：パワー半導体</td> </tr> </table> <p>※主要部品の重要鉱物</p> <table border="0"> <tr> <td>バッテリー</td> <td>：リチウム、黒鉛</td> </tr> <tr> <td>駆動用モーター</td> <td>：ネオジウム、ジスプロシウム及びテルビウム</td> </tr> <tr> <td>インバーター</td> <td>：ガリウム、ゲルマニウム</td> </tr> </table>	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	インバーター	：パワー半導体	バッテリー	：リチウム、黒鉛	駆動用モーター	：ネオジウム、ジスプロシウム及びテルビウム	インバーター	：ガリウム、ゲルマニウム	
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													
インバーター	：パワー半導体													
バッテリー	：リチウム、黒鉛													
駆動用モーター	：ネオジウム、ジスプロシウム及びテルビウム													
インバーター	：ガリウム、ゲルマニウム													
<p>④整備人材の育成 (企業ごと)</p>	<p>○車両・車載蓄電池の火災について、未然防止のための取組と火災が発生した事象への対応を評価 (車種ごと)</p> <p>○整備人材の育成に関する以下の取組を評価</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>③自動車整備士養成施設の設定 / 運営に貢献しているか</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>15</p>												
<p>⑤サイバーセキュリティへの対応 (車種ごと)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両通信機能を担う主要なコンポーネントに関するハードウェア、ソフトウェアのサプライチェーンの把握状況を評価 ・ SBOM (ソフトウェア部品表) の作成状況と導入予定など今後の取組方針を評価 	<p>10</p>												
<p>⑥ライフサイクル全体での持続可能性の確保 (車種ごと)・(企業ごと)</p>	<p>○調達先に対する支払い期間の状況について評価 (車種ごと)</p> <p>○ライフサイクルの持続可能性の確保に関する以下の取組を評価 (企業ごと)</p> <p>①CO2 排出削減目標を掲げているか</p> <p>②バッテリーの脱炭素化を検討・実施しているか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バッテリーCFP の算定に向けた取組・計画 <p>③バッテリーのリユース・リサイクルを実施しているか</p> <p>④バッテリーの取外しマニュアルを公表しているか</p> <p>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</p> <p>⑥GX 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</p> <p>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</p>	<p>30</p>												
<p>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)</p>	<p>○車両の外部給電機能の有無を評価 (車種ごと) (評価対象)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ DC 外部給電機能 (急速充電口から外部に電力供給する機能) (注) ・ AC 外部給電機能 (普通充電口から外部に電力供給する機能) ・ 車載コンセント (1500W/AC100V) <p>(注) DC 外部給電機能 (急速充電口から外部に電力供給する機能) とは、具体的には下記である。</p> <p>外部給電器・V2H 充放電設備を経由して電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 (以下「電気自動車等」という) から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2L protocol 認証) に合格しているもの、又は CHAdeMO 規格対応車両から電力 (AC100V 1500W 以上) の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から2車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2H protocol 認証) に合格しているものをいう。</p>	<p>15</p>												

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）

（補助額の決定方法）

- ・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。
- ・その点数に応じた基本の補助額と環境負荷の低減及び GX 推進に向けた鋼材の導入に関する加算額の合計を補助額とする。

（1）車種ごと・企業ごとの取組の評価項目と配点

評価項目	配点
車両性能（車種ごと）	40
充電インフラ整備への貢献（企業ごと）	40
整備の体制 / 供給の安定性 / 安全性（車種ごと）・（企業ごと）	50
整備人材の育成（企業ごと）	15
サイバーセキュリティへの対応（車種ごと）	10
ライフサイクル全体での持続可能性の確保（車種ごと）・（企業ごと）	30
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）	15
合計点	200

（2）車種ごとの得点に応じた補助額

車両カテゴリー		普通乗用 EV	小型・軽 EV 等	PHEV	FCV	
車両区分 (交付規程別表 1 (2) で規定する区分)		①-A	①-B	②	③	
得点	130～	85 万円	55 万円	55 万円	(試算額) (注) ×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%

※ただし、製造事業者(当該製造事業者が海外法人である場合にあつては、当該製造事業者の委託を受けた輸入事業者とする。)は、車種ごと・企業ごとの取組みに関する申請書は提出しており、少なくとも車両性能に関する項目は数値を記載していることを条件とする。

(注) FCV の試算額は以下で求める。

<DC 外部給電機能、または、車載コンセントが有る場合> 上限額 255 万円

(メーカー希望小売価格 [税抜き] - ベース車両の価格 [税抜き]) × 2/3 + 300 千円

<上記以外> 上限額 230 万円

(メーカー希望小売価格 [税抜き] - ベース車両の価格 [税抜き]) × 2/3 + 50 千円

※ベース車両の価格〔税抜き〕とは、ベース車両として当該FCVと同種・同格のガソリン内燃機関自動車を設定し、FCVの仕様以外の装備を同一となるよう調整した仮想の車両価格。

【加算額】

環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入 (企業ごと)	・環境負荷が低い鋼材、GX推進に向けた鋼材の導入に関する目標及び今後の計画等を評価	最大 5万円
----------------------------------	---	-----------

※車両区分①-Bについては最大3万円の加算額となる。なお、車両区分③については加算は行わない。

※メーカー希望小売価格（税抜き）が8,400千円以上の車両については、上記表で算定した額と加算額の合計額に、価格係数0.8を乗じた額を補助金交付額とする。

令和6年度補正クリーンエネルギー自動車導入促進補助金
 補助金交付額算定の「評価の基準及び詳細な基準」(EV・PHEV・FCV)
 [新車新規登録日(新車新規検査届出日)令和8年1月1日以降]

制定：令和7年12月24日

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金交付規程別表1に規定する評価の基準及び詳細な基準は以下の通りとする。

【評価の基準】

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ①充電インフラ整備 <ul style="list-style-type: none"> ・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整備の体制/供給の安定性/安全性 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・供給の安定性の観点から、主要部品(バッテリー・駆動用モーター・インバーター)、その構成部品、重要鈹物の安定確保に向けて取り組むこと ・車両や車載蓄電池の火災の発生の未然防止、再発防止に取り組むこと ③整備人材の育成 <ul style="list-style-type: none"> ・メンテナンスを支える整備人材の育成に取り組むこと ④サイバーセキュリティへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・車両のライフサイクル全体でのCO2排出削減、蓄電池のCFP低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 等 ・GXリーグへの参画や取引適正化(調達先への支払い期間)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
自動車の活用を通じた他分野への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・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】

【基本の補助額】

全体		
合計	車種ごと点数 : 100 点 企業ごとの点数 : 100 点	200
評価項目	基準	配点
①車両性能 (車種ごと)	<p>○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 (車両区分①-Aの車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) × 0.4 × 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) × 0.3 × 電費性能) <p>(車両区分①-Bの車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) × 0.4 × 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) × 0.3 × 電費性能) <p>(車両区分②の車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネ法トップランナー制度の対象車 : 60 × 電費性能 ・省エネ法トップランナー制度の非対象車 : 45 × 電費性能 <p>(車両区分③の車両性能)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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充電インフラ整備への 貢献 (企業ごと)	<p>○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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 充電器が公道に面した入口から誰もが自由に入出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
	<p>○2024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</p>	
	<p>○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 -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)</p>	
③整備の体制/供給の安定性/安全性 (車種ごと)・(企業ごと)	<p>○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）</p> <p>○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を評価）（企業ごと） (評価対象となる整備拠点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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。</p>	50
	<ul style="list-style-type: none"> ・主要部品及びその構成要素のサプライチェーンの把握状況の評価 ・主要部品及びその構成要素の安定確保に係るリスク認識やその低減に向けた取組・計画の評価 	

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要部品ごと重要鉱物に関して、安定確保に係るリスク認識やその低減に向けた取組・計画を評価 ・ その他、車載用半導体の安定確保に係るリスク認識や、その低減に向けた取組・計画を評価 (車種ごと)・(企業ごと) <p>※主要部品：バッテリー、駆動用モーター、インバーター</p> <p>※主要部品の構成要素</p> <table border="0"> <tr> <td>バッテリー</td> <td>：正極、負極、電解液、セパレーター</td> </tr> <tr> <td>駆動用モーター</td> <td>：電磁鋼板、永久磁石</td> </tr> <tr> <td>インバーター</td> <td>：パワー半導体</td> </tr> </table> <p>※主要部品の重要鉱物</p> <table border="0"> <tr> <td>バッテリー</td> <td>：リチウム、黒鉛</td> </tr> <tr> <td>駆動用モーター</td> <td>：ネオジウム、ジスプロシウム及びテルビウム</td> </tr> <tr> <td>インバーター</td> <td>：ガリウム、ゲルマニウム</td> </tr> </table> <p>○車両・車載蓄電池の火災について、未然防止のための取組と火災が発生した事象への対応を評価 (車種ごと)</p>	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	インバーター	：パワー半導体	バッテリー	：リチウム、黒鉛	駆動用モーター	：ネオジウム、ジスプロシウム及びテルビウム	インバーター	：ガリウム、ゲルマニウム	
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													
インバーター	：パワー半導体													
バッテリー	：リチウム、黒鉛													
駆動用モーター	：ネオジウム、ジスプロシウム及びテルビウム													
インバーター	：ガリウム、ゲルマニウム													
<p>④整備人材の育成 (企業ごと)</p>	<p>○整備人材の育成に関する以下の取組を評価</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>③自動車整備士養成施設の設定 / 運営に貢献しているか</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>15</p>												
<p>⑤サイバーセキュリティへの対応 (車種ごと)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両通信機能を担う主要なコンポーネントに関するハードウェア、ソフトウェアのサプライチェーンの把握状況を評価 ・ SBOM (ソフトウェア部品表) の作成状況と導入予定など今後の取組方針を評価 	<p>10</p>												
<p>⑥ライフサイクル全体での持続可能性の確保 (車種ごと)・(企業ごと)</p>	<p>○調達先に対する支払い期間の状況について評価 (車種ごと)</p> <p>○ライフサイクルの持続可能性の確保に関する以下の取組を評価 (企業ごと)</p> <p>①CO2 排出削減目標を掲げているか</p> <p>②バッテリーの脱炭素化を検討・実施しているか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バッテリーCFP の算定に向けた取組・計画 <p>③バッテリーのリユース・リサイクルを実施しているか</p> <p>④バッテリーの取外しマニュアルを公表しているか</p> <p>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</p> <p>⑥GX 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</p> <p>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</p>	<p>30</p>												
<p>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)</p>	<p>○車両の外部給電機能の有無を評価 (車種ごと) (評価対象)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ DC 外部給電機能 (急速充電口から外部に電力供給する機能) (注) ・ AC 外部給電機能 (普通充電口から外部に電力供給する機能) ・ 車載コンセント (1500W/AC100V) <p>(注) DC 外部給電機能 (急速充電口から外部に電力供給する機能) とは、具体的には下記である。</p> <p>外部給電器・V2H 充放電設備を経由して電力を取り出せる機能をいう。ここで言う「外部給電器」とは、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車 (以下「電気自動車等」という) から電力を取り出す装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2L DC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2L protocol 認証) に合格しているもの、又は CHAdeMO 規格対応車両から電力 (AC100V 1500W 以上) の取り出しが可能であることについて車両製造事業者から2車種以上の認定を受けているものをいう。また、ここで言う「V2H 充放電設備」とは、電気自動車等から電力の取り出し及び電気自動車等に充電する装置で、電動車両用電力供給システム協議会規格「電動自動車用充放電システムガイドライン V2HDC 版」に基づく検定 (CHAdeMO V2H protocol 認証) に合格しているものをいう。</p>	<p>15</p>												

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）

（補助額の決定方法）

- ・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。
- ・その点数に応じた基本の補助額と環境負荷の低減及び GX 推進に向けた鋼材の導入に関する加算額の合計を補助額とする。

（1）車種ごと・企業ごとの取組の評価項目と配点

評価項目	配点
車両性能（車種ごと）	40
充電インフラ整備への貢献（企業ごと）	40
整備の体制 / 供給の安定性 / 安全性（車種ごと）・（企業ごと）	50
整備人材の育成（企業ごと）	15
サイバーセキュリティへの対応（車種ごと）	10
ライフサイクル全体での持続可能性の確保（車種ごと）・（企業ごと）	30
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）	15
合計点	200

（2）車種ごとの得点に応じた補助額

車両カテゴリー		普通乗用 EV	小型・軽 EV 等	PHEV	FCV
車両区分 (交付規程別表 1 (3) で規定する区分)		①-A	①-B	②	③
得点	130～	125 万円	55 万円	80 万円	(試算額) (注) ×100%
	115～129	85 万円		55 万円	
	100～114	65 万円		55 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%

※ただし、製造事業者(当該製造事業者が海外法人である場合にあっては、当該製造事業者の委託を受けた輸入事業者とする。)は、車種ごと・企業ごとの取組に関する申請書は提出しており、少なくとも車両性能に関する項目は数値を記載していることを条件とする。

(注) FCV の試算額は以下で求める。

<DC 外部給電機能、または、車載コンセントが有る場合> 上限額 255 万円

(メーカー希望小売価格 [税抜き] - ベース車両の価格 [税抜き]) × 2/3 + 300 千円

<上記以外> 上限額 230 万円

(メーカー希望小売価格 [税抜き] - ベース車両の価格 [税抜き]) × 2/3 + 50 千円

※ベース車両の価格〔税抜き〕とは、ベース車両として当該FCVと同種・同格のガソリン内燃機関自動車を設定し、FCVの仕様以外の装備を同一となるよう調整した仮想の車両価格。

【加算額】

環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入 (企業ごと)	・環境負荷が低い鋼材、GX推進に向けた鋼材の導入に関する目標及び今後の計画等を評価	最大 5万円
----------------------------------	---	-----------

※車両区分①-Bについては最大3万円の加算額となる。なお、車両区分③については加算は行わない。

※メーカー希望小売価格（税抜き）が8,400千円以上の車両については、上記表で算定した額と加算額の合計額に、価格係数0.8を乗じた額を補助金交付額とする。