

自動車を取りまく国内外の情勢と 自動車政策の方向性

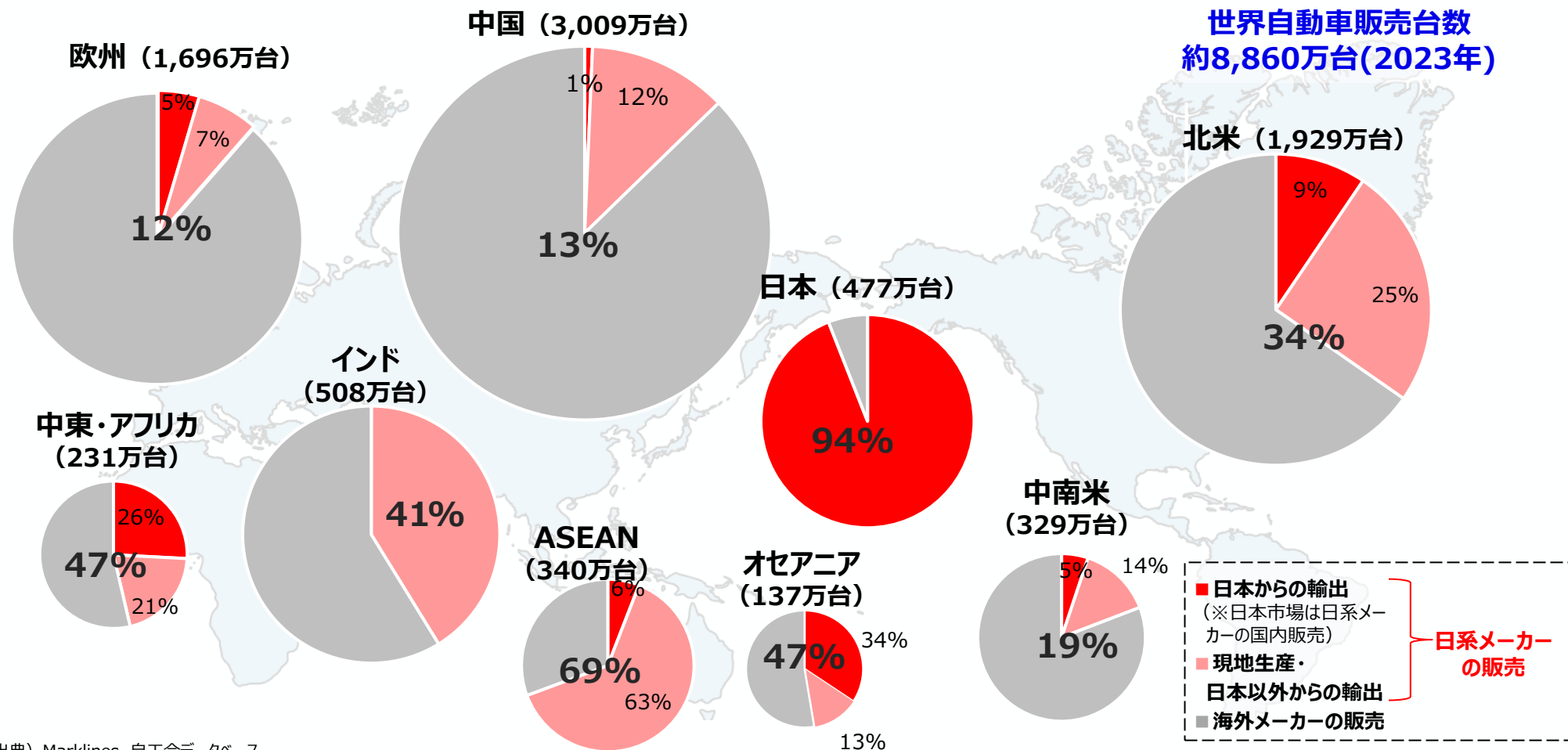
2025年3月12日

経済産業省 製造産業局 自動車課

1. 自動車産業（電動化）をめぐる国際的な状況

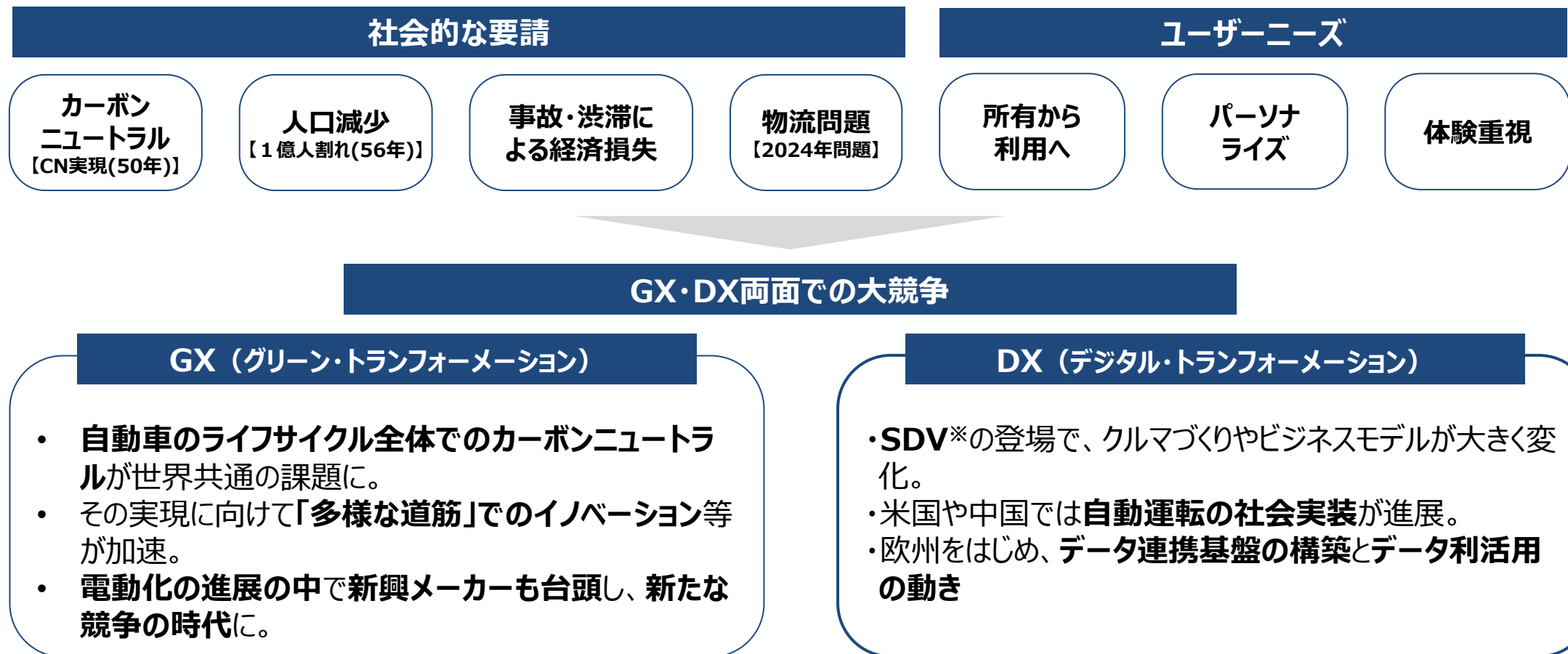
自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- 2023年における自動車の販売台数は、世界全体で約8,900万台（日系シェア約29%）、国内は約480万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



自動車産業におけるGX/DXの両軸での大競争

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



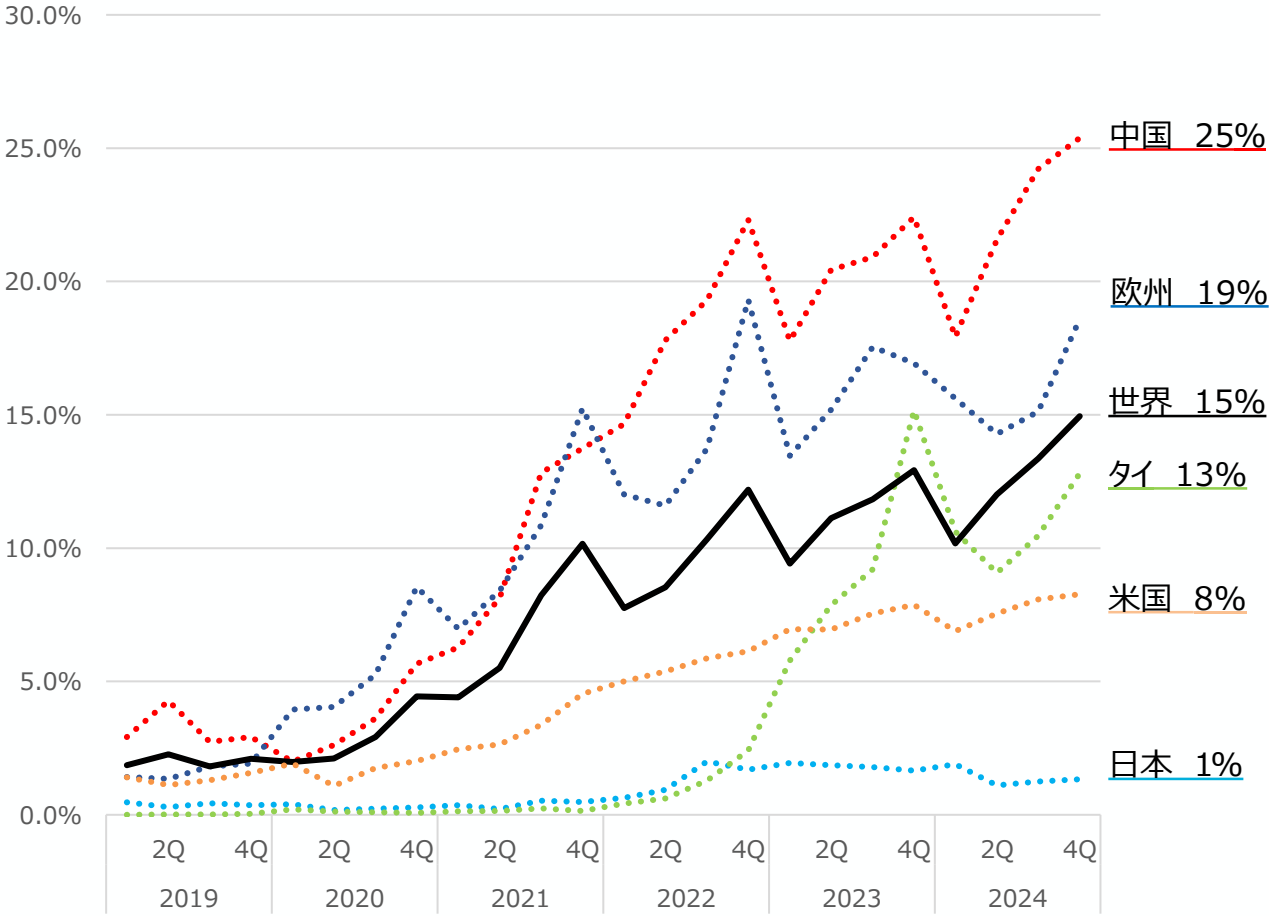
主要国の自動車電動化等の目標

	市場規模 (2024年)	電動化等の目標
 英国	231万台	2035年販売目標 EV・FCV : 100% ※ガソリン車及びディーゼル車の新車販売禁止の時期を2030年→2035年に後ろ倒し
 EU	1,258万台	2035年以降、テールパイプベースでCO2排出100%減 (≒ EV・FCV : 100%) (※) (※) 合成燃料のみで走行する内燃機関を搭載する車についても 一定条件下で新車販売を認める方向で検討が進む
 米国	1,646万台	2030年販売目標 EV・PHV・FCV : 50% →大統領令が廃止 (※) (※) カリフォルニア州・ニューヨーク州 : 2035年EV・PHV・FCV100%
 カナダ	190万台	2035年販売目標 EV・PHV・FCV : 100%
 日本	442万台	2035年販売目標 電動車 (EV・PHV・FCV・HEV) : 100%
 中国	3,144万台	2027年販売目標 新エネ車 (EV・PHV・FCV) : 45%
 タイ	63万台	2030年生産目標 ZEV : 30%

世界全体のEV市場の動向

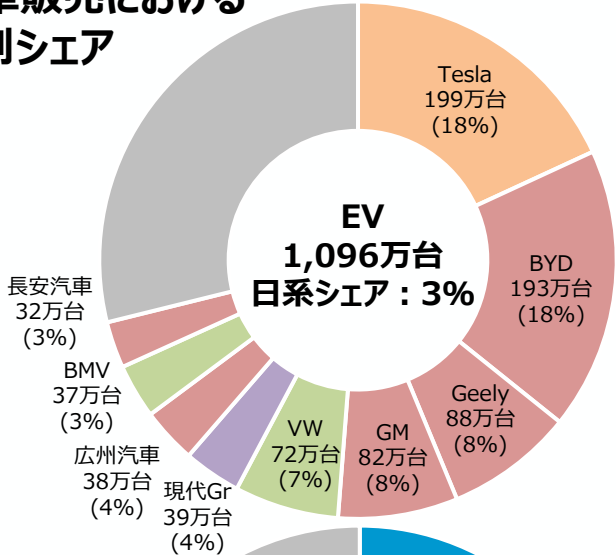
- 世界全体のEV販売比率は、過去数年、増加傾向。足元24年4Qの販売比率は15%。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



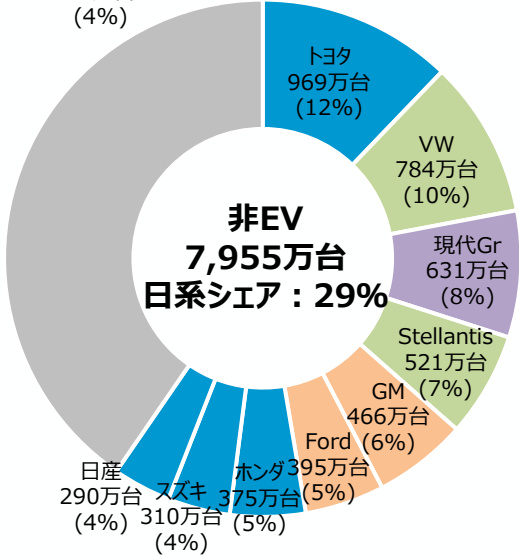
(出所) Marklines, 欧州：英仏独の3か国

2024年の新車販売における
OEM別シェア



EVシェア

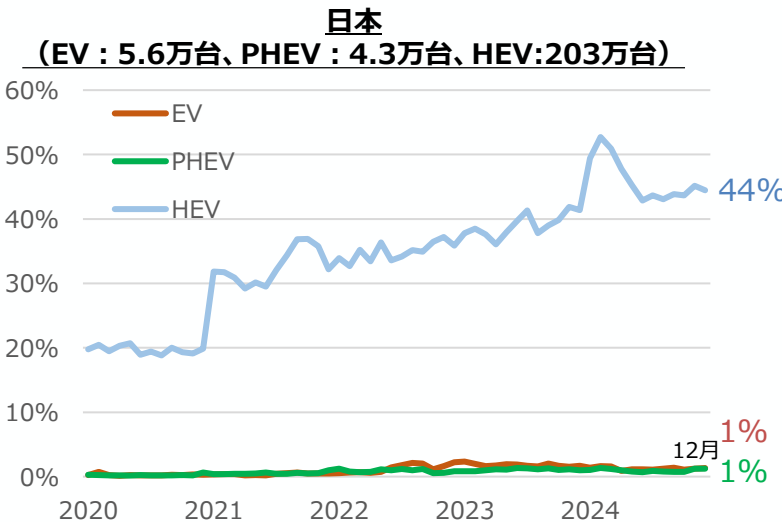
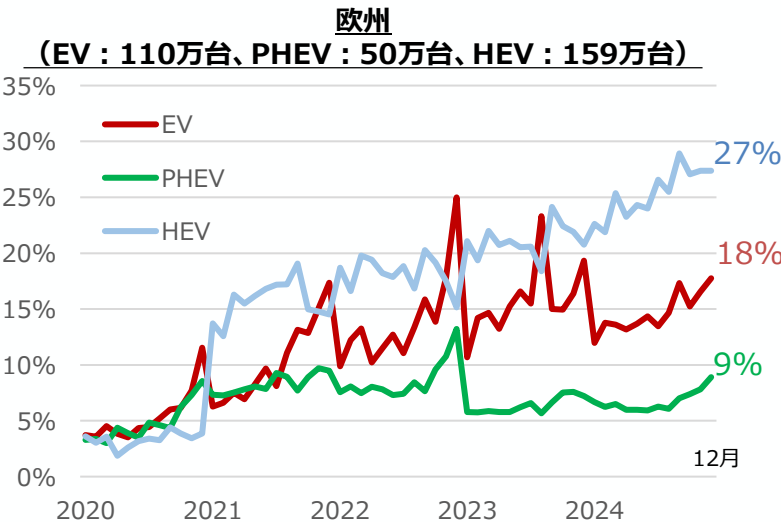
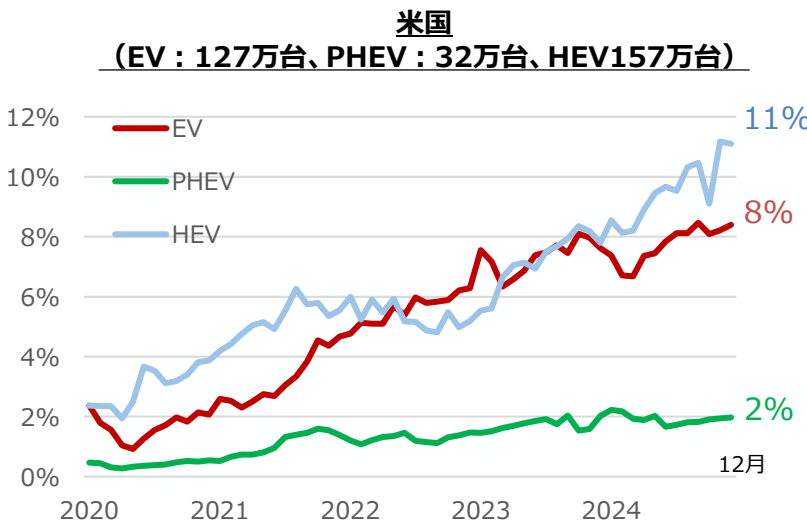
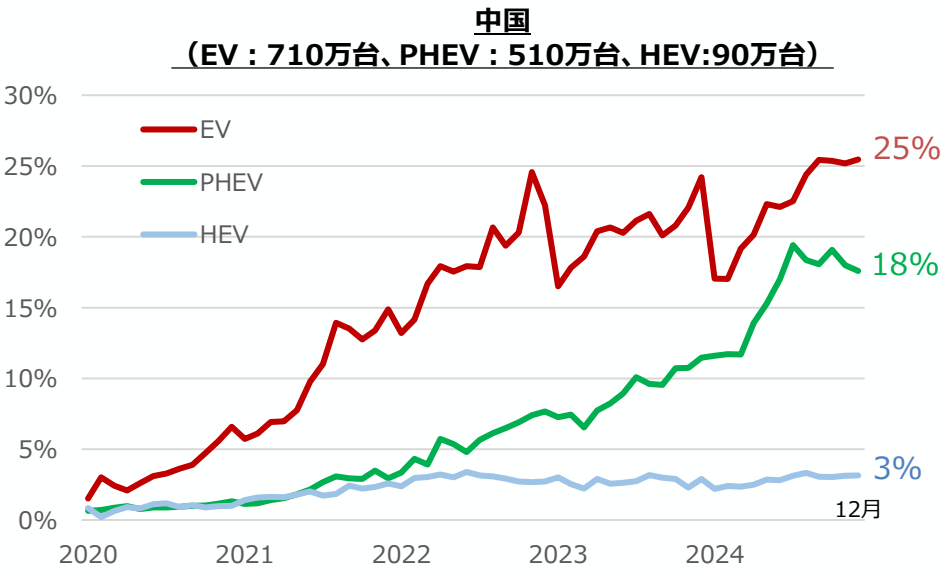
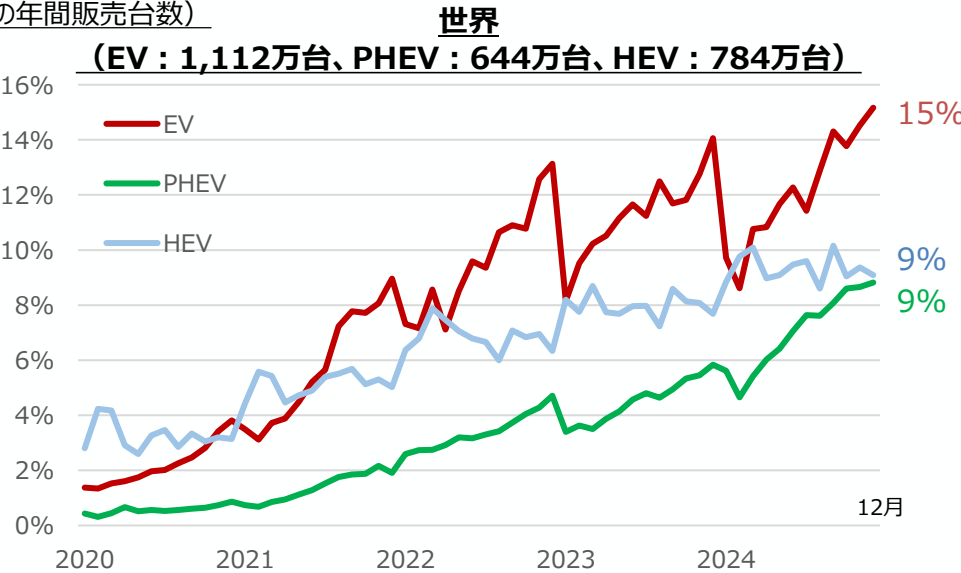
中国系 : 55%
米国系 : 21%
欧州系 : 16%
日系 : 3%



主要地域の市場における電動化の動向

- グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンドだが、その伸びは足元で減速。
- 欧米では、EVに加えてHEV販売比率も増加傾向。中国市場ではPHEV需要も急激に増加。

(カッコ内は2024年の年間販売台数)



(出所) Marklines, 欧州 : 英仏独の3か国

最近の海外企業の動き

EV販売台数 (2024年)		従来目標	直近の動き
VW	38万台	2030年までにEV比率は欧州で70% 米中で50%を目指す	報道のあったドイツ国内の少なくとも3カ所の工場の閉鎖を見送り、2030年までの国内3万5,000人以上の人員削減に合意と発表（24年12月）
メルセデス	19万台	2030年までに新車販売の全てをEV化	- 左記目標を見直し、HEVを含めたエンジン車を2030年も販売する見通しを発表（24年2月） - 人員削減・ドイツ国内の生産能力10万台削減の報道（25年2月）
ボルボ	18万台	2030年までに完全なEVメーカー化	左記目標を見直し、2030年までに90~100%をEVまたはPHEVに、残り0~10%を必要に応じてマイルドハイブリッドとすると発表（24年9月）
GM	11万	2025年末までに100万台のEV生産能力を整備 2035年までに新車販売の全てをEV化	- ミシガン州の工場での電動ピックアップトラックの生産開始を2026年半ばまで延期と報道（24年7月） 2025年までのEV生産目標を見直し、2035年までのEV目標は維持（24年7月） - インディアナ州におけるEV搭載用バッテリーセル製造工場の生産開始を2026年から2027年に延期と発表（24年9月） - ミシガン州の合併EV電池工場の持ち分売却を発表（24年12月）
Ford	10万台	2026年までに年間EV生産台数を200万台に	- 左記目標を見直し（23年11月） 2028年までにHEV販売を4倍に増やし（23年7月）、2030年までに全車種にHEVを導入することを発表（24年4月） - 大型SUVのEVの生産を中止（24年8月）
テスラ	179万台	2030年までに年間EV新車販売台数を2,000万台に	- 左記目標を見直し（24年5月） 2024年の販売台数は179万台 2024年の販売台数は、前年比で1%減
Stellantis	24万台	2030年までに世界EV販売台数500万台に	2030年までにEVの販売比率を欧州で100%、米国で50%にする目標を掲げる（22年3月） - 全固体電池を搭載したEVの試験走行を2026年までに行うと発表（24年10月）
ヒョンデ	22万台	2030年までに年間EV販売台数を200万台に	中長期戦略「Hyundai Way」を発表、2030年までに世界年間販売台数は2023年比30%増の555万台を目指す（24年8月）

(出所) 各種公表資料

日系自動車メーカーの電動化に向けた主な取組

企業 (販売台数2024年)	販売目標	電動化に向けた動き
トヨタ自動車 ※レクサス含む (901万台)	2026年：EV・PHEV150万台 2030年：EV350万台 (170万台はBEVファクトリーで生産) 2035年：レクサスのEV比率100%	● 投資金額：2030年までにEV関連に5兆円投資。 ● 電池容量・開発：2030年までに年間280GWh。 プライムプラネットエナジー & ソリューションズ、トヨタバッテリー、豊田自動織機と共同で、国内約3,300億円（計25GWh）の投資を決定済。 プライムプラネットエナジー & ソリューションズ、トヨタバッテリーと共同で、国内約2,450億円（9GWh）の電池投資を決定済。 米国電池工場に約140億ドルを投資予定。また、米国で生産するEVに対しLGESと電池の供給契約を締結。 2025年に中国上海市にBEV・電池の開発・生産会社設立を決定。（レクサスブランドのBEVを新規に開発。） 全固体電池については2027-28年の実用化にチャレンジ。
ホンダ (366万台)	2030年：EV200万台 2040年：EV・FCV100% ※中国では2035年にEV100%	● 投資金額：2030年度までにEV・ソフトウェアに約10兆円を投資。 ● 電池容量・開発：2030年までに年間160GWh。 GSユアサ、ブルーエナジーと共同で、国内で約4,300億円（20GWh）の電池投資を決定済。 2024年にカナダにEV工場(年間最大生産能力24万台)・EV用バッテリー工場(年間最大生産能力36GWh)建設の計画を発表。 全固体電池を2020年代後半に市場投入。
日産 (294万台)	2026年：電動車44%以上 ※米国では2030年度にEV40%以上	● 投資金額：2026年度までに電動化に2兆円を投資。 ● 電池容量・開発：2030年度までに年間130GWh。2024年に国内で1,533億円（5GWh）の投資を決定済。 2025年に北九州市にEV向けのLFP電池工場投資（国内約1,533億円、5GWh）を決定済み。 全固体電池を2028年度中に市場投入。
スズキ (308万台)	2030年：日本でEV20%、 欧州80%、インド15%	● 投資金額：2030年度までに電動化に2兆円を投資。うち5,000億円は電池関連。 ● 電池容量・開発：2023年にエリーパワーに100億円を追加出資。モビリティにも搭載可能なリチウムイオン電池の共同開発に合意。
マツダ (120万台)	2030年：EV25-40%	● 投資金額：2030年までに電動化に1.5兆円を投資。 パナソニック エナジーと共同で、国内833億円（6.5GWh）の電池投資を決定済。
三菱 (77万台)	2030年：電動車50% 2035年：電動車100%	● 投資金額：2030年までに電池関連に2,100億円を投資。 ● 電池容量・開発：2030年度までに年間15GWh。
スバル (92万台)	2030年：EV50%（60万台）	● 投資金額：2030年前後までに、電動化対応投資（生産・開発）約1.5兆円。 パナソニック エナジーと共同で、国内4,630億円（16GWh）の電池投資を決定済。 ● その他：2028年末までに8車種のEVをラインナップし、米国で40万台のEV販売を目指す。
ダイハツ (53万台)	2030年：国内電動車100%	● 電池容量・開発：電池の供給および開発でCATLと協業。

最近の市場動向と中長期的な見通しに関する有識者のコメント

足許でEV市場
は停滞

足もとのトレンドの要因

- 従来車よりもEVの方が、中古車としての下取り価格が低く、リセールの魅力が低い。
- 環境意識からICEには抵抗があるものの、BEVは価格・航続距離的に購入したくないユーザーのニーズを捉えたHEVの需要が高まる。
- 多くの既存OEMは主に2026年以降にBEVラインナップを拡充させる計画。
- EV政策が今後どのように継続するかの見通しにくく、その中で電気自動車への支援策が継続するかどうか不安感がある。
- 充電インフラの整備が十分進んでいない。

中長期的な見通し

中長期的には
EVシフトが進展

- 2027年頃から全固体電池や液系のリチウムイオンバッテリーをはじめとした性能の向上と価格の低減の双方を実現した蓄電池が十分に供給されるため、BEVの航続距離が伸びるなど商品力が向上するとともに、リセールバリューも向上すると予想される。
- 既に蓄電池投資は実施されており、投資の後ろ倒しの可能性はある一方で、EV生産の中止は考えにくい。
- 将来的に新型のBEVモデルが上市され、競争力のあるBEVが販売される見通し。
- 所得、年代、居住地域などにより差はあるが、次に買う車としてEVを望む消費者が一定数いるとの調査もある。
- こうしたことから、中長期的には、EVシフトのトレンドには大きな変化がないという見方が大半。

アメリカ・ファースト貿易政策（2025年1月20日大統領令）

- アメリカ・ファーストの貿易政策を実現するため、①不公正・不均衡な貿易への対処、②中国への対処、③経済安全保障上の必要な検討を商務長官、USTR、財務長官らに指示。その結果を踏まえた適切な措置の勧告を、それぞれ統一報告書にまとめ4月1日までに提出させることとしている。

不公正・不均衡な貿易への対処

- 商務長官は、貿易赤字を是正するための世界規模の補完関税等を検討
- 財務長官は、対外歳入庁（ERS）設立を検討
- USTRは、不公正な貿易慣行を調査し是正措置を検討[不正競争防止,337,338,SG,301,IEEPA]
- USTRは、USMCAの公開協議プロセスを開始
- 財務長官は、主要な貿易相手国の為替レートに関する政策を調査し、為替操作国を特定
- USTRは、既存の貿易協定等を再検討
- USTRは、二国間または特定分野ごとの協定交渉の候補国を検討
- 商務長官は、アンチダンピング及び補助金相殺関税に関する政策を見直し
- 財務長官等は、800ドル以下の非課税基準額（デミニスルール）等を評価し、必要な修正を検討
- 財務長官は、外国の差別的課税を調査[差別国税倍増]
- USTRは、WTO政府調達協定などの貿易協定が連邦政府調達に与える影響を検証し、米企業が優遇されるよう検討

中国への対処

- USTRは、米中貿易協定の履行状況を評価し、必要に応じて追加関税等を検討
- USTRは、対中301を迂回措置を念頭に再評価[301]
- USTRは、中国の不合理・差別的措置を調査し、301条追加関税を含めた措置を検討[301]
- 商務長官・USTRは、中国への最恵国待遇に関する対中恒久通常貿易関係（PNTR）の変更について検討
- 商務長官は、中国における米国知財権の状況を評価

経済安全保障上の検討

- 商務長官は、安全保障を脅かす輸入品について調査[232]
- 経済担当大統領補佐官は、除外措置を含め鉄鋼・アルミに関する調整措置について再評価[232]
- 国務長官・商務長官は、輸出管理制度（特に戦略的競争国への技術移転を可能にする抜け穴）について評価
- 商務長官は、コネクテッドカー規制拡大について評価
- 財務長官は、懸念国への投資規制について評価
- 予算管理局長は、外国補助金等の政府調達への影響を評価し、対抗方法を検討
- 商務長官等は、カナダ・メキシコ・中国等からの不法移民・フェンタニル流入を評価し、適切な貿易・国家安全保障措置を検討

IRA・ZEV規制に関する該当箇所抜粋（「アメリカのエネルギーを解放する」大統領令）

Sec. 2. Policy. It is the policy of the United States:

(e) **to eliminate the “electric vehicle (EV) mandate”** and promote true consumer choice, which is essential for economic growth and innovation, by removing regulatory barriers to motor vehicle access; by ensuring a level regulatory playing field for consumer choice in vehicles; by terminating, where appropriate, state emissions waivers that function to limit sales of gasoline-powered automobiles; and **by considering the elimination of unfair subsidies and other ill-conceived government-imposed market distortions that favor EVs over other technologies and effectively mandate their purchase** by individuals, private businesses, and government entities alike by rendering other types of vehicles unaffordable;

（機械翻訳）

第2条 政策 合衆国の政策は以下のとおりである。

(e) **「電気自動車（EV）義務化」を廃止し**、経済成長とイノベーションに不可欠な真の消費者の選択を促進するため、自動車へのアクセスに対する規制上の障壁を取り除き、消費者の自動車選択のための公平な規制条件を確保し、ガソリン車の販売を制限する州の排出ガス規制免除を適切な場合には終了し、**EVを他の技術よりも優遇し、他の種類の自動車を購入不可能にすることで個人、民間企業、政府機関によるEVの購入を事実上義務付ける不公平な補助金やその他の政府が課す不適切な市場の歪みの撤廃を検討すること。**

IRAに関する該当箇所抜粋（「アメリカのエネルギーを解放する」大統領令）

Sec. 7. Terminating the Green New Deal

(a) All agencies shall immediately pause the disbursement of funds appropriated through the Inflation Reduction Act of 2022 (Public Law 117-169) or the Infrastructure Investment and Jobs Act (Public Law 117-58), including but not limited to funds for electric vehicle charging stations made available through the National Electric Vehicle Infrastructure Formula Program and the Charging and Fueling Infrastructure Discretionary Grant Program, and shall review their processes, policies, and programs for issuing grants, loans, contracts, or any other financial disbursements of such appropriated funds for consistency with the law and the policy outlined in section 2 of this order. Within 90 days of the date of this order, all agency heads shall submit a report to the Director of the NEC and Director of OMB that details the findings of this review, including recommendations to enhance their alignment with the policy set forth in section 2. No funds identified in this subsection (a) shall be disbursed by a given agency until the Director of OMB and Assistant to the President for Economic Policy have determined that such disbursements are consistent with any review recommendations they have chosen to adopt.

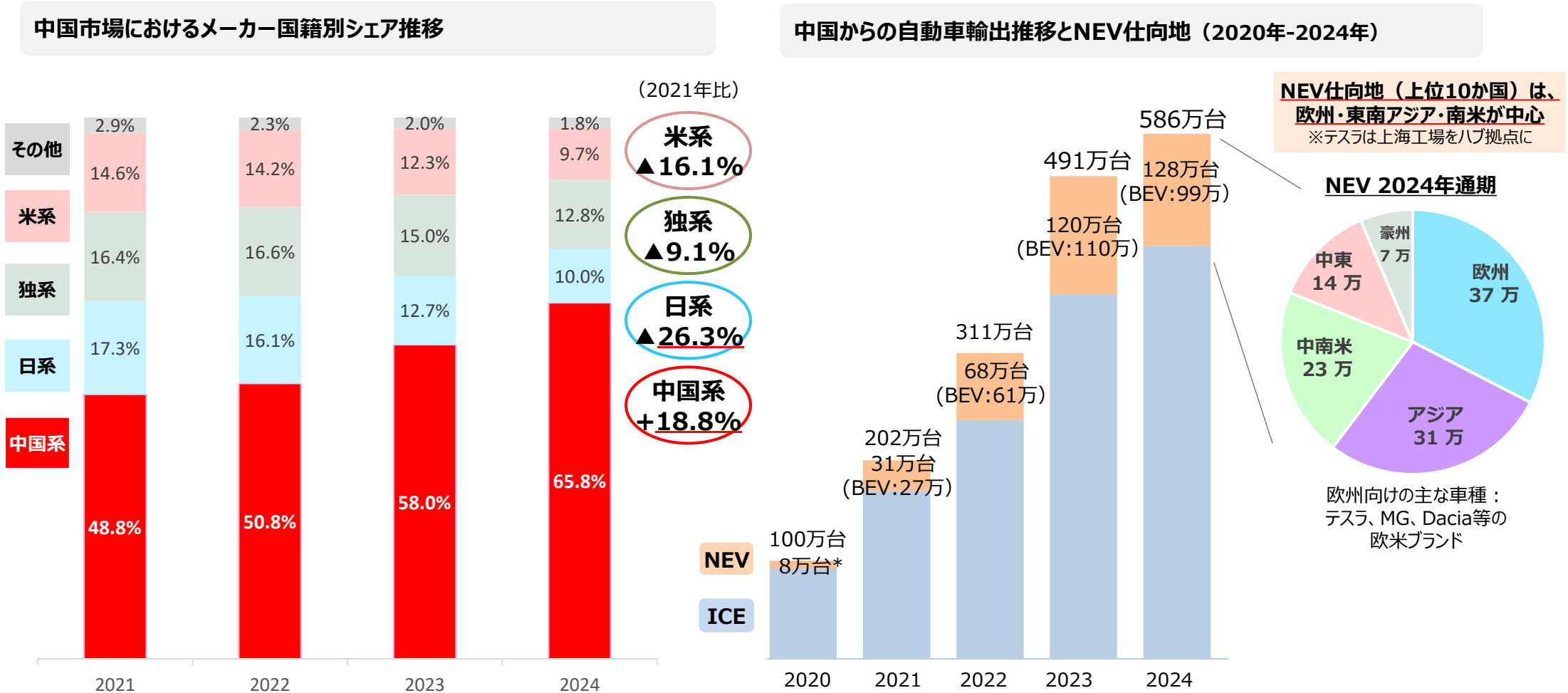
（機械翻訳）

第7条 グリーン・ニューディール政策の廃止

(a) すべての政府機関は、2022年インフレ抑制法（公法117-169）又はインフラ投資・雇用法（公法117-58）を通じて割り当てられた資金（国家電気自動車インフラ定式プログラム及び充電・燃料インフラ裁量補助金プログラムを通じて利用可能になった電気自動車充電ステーションの資金を含むがこれに限定されない）の支出を直ちに一時停止し、補助金、ローン、契約又はその他の割り当てられた資金の支出の発行に関するプロセス、ポリシー及びプログラムを、法律及び本命令の第2項に概説されているポリシーに準拠しているかどうか確認するものとします。この命令の日から 90 日以内に、すべての機関の長は、第2項に規定された政策との整合性を高めるための勧告を含む、このレビューの結果を詳述した報告書を NEC 長官及びOMB 長官に提出するものとします。このサブセクション (a) で特定される資金は、OMB 長官及び経済政策担当大統領補佐官が、そのような支出が採用することを選択したレビュー勧告と一致していると判断するまで、特定の機関によって支出されることはありません。

中国の直近の動向

- 中国市場においては、足元で中国系がシェアを伸ばす一方で、日系企業はシェアを落としている。
- 加えて、中国からの輸出台数も急増し、2023年に日本を抜いて世界一に。2024年は586万台とさらに増加したが、このうちのBEV輸出は前年比で減少。仕向地別では、2024年は依然欧州が最多となり、アジア、中南米が続く。



*2020年分は、BEV/PHEVの分類なし。NEVはBEV,PHEVの合計。

欧州の直近の動向

- 欧州でのEV販売は鈍化傾向が続いており、欧州自工会（ACEA）の発表によれば、欧州における2024年のBEV新車販売は199.3万台（前年比▲1.3%）と2023年と比べ、台数・割合がともに減少。HEVが406.8万台（前年比+19.6%）と売れ行きを伸ばしている。
- また、欧州では、中国製EVのシェアが拡大する中、欧州委員会は中国製EVに対する反補助金調査を実施した上で、2024年10月30日から中国製EVに対して、最大35.3%の相殺関税を課す旨公表。
- 欧州委員会は、2025年1月29日に、域内経済の立て直しを支援するため今後5年間の政策計画（EUの競争力コンパス）を公表。同年1月30日に欧州自動車産業の将来に関する戦略的対話を立ち上げ、3月5日に包括的なアクションプランを公表。

欧州自動車産業アクションプラン

①イノベーションとデジタル化

②クリーンモビリティ

- ✓ CO2排出規制について、25～27年の期間での達成を許容するための改正を提案
- ✓ EUレベルのインセンティブ制度の可能性を検討

③競争力とサプライチェーンのレジリエンス

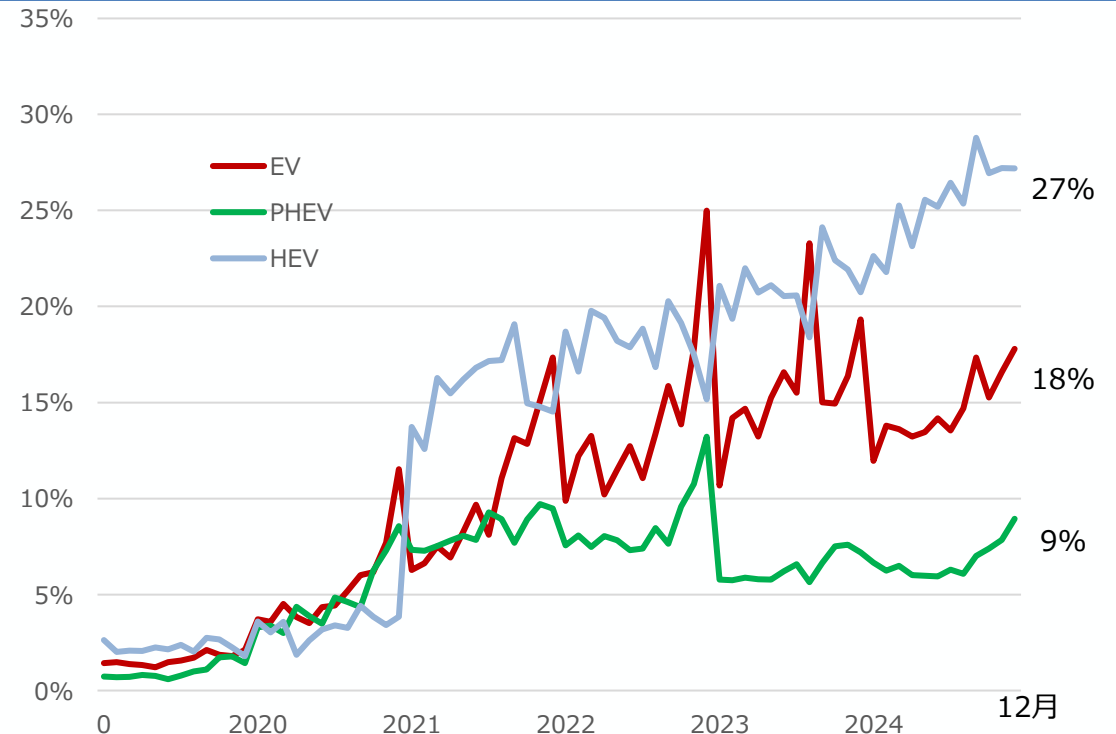
- ✓ 非価格要件や欧州コンテンツ要求を付した欧州内での電池生産支援
- ✓ EUで販売されるEVへの電池セル、部品に関する欧州のコンテンツ要件を今後の立法で提案

④スキルと社会的次元

⑤公平な競争環境とビジネス環境

- ✓ 欧州の付加価値を増やすための外国からの自動車分野での投資に対する条件を提案

欧州（英・仏・独）の新車販売におけるパワトレ構成の推移



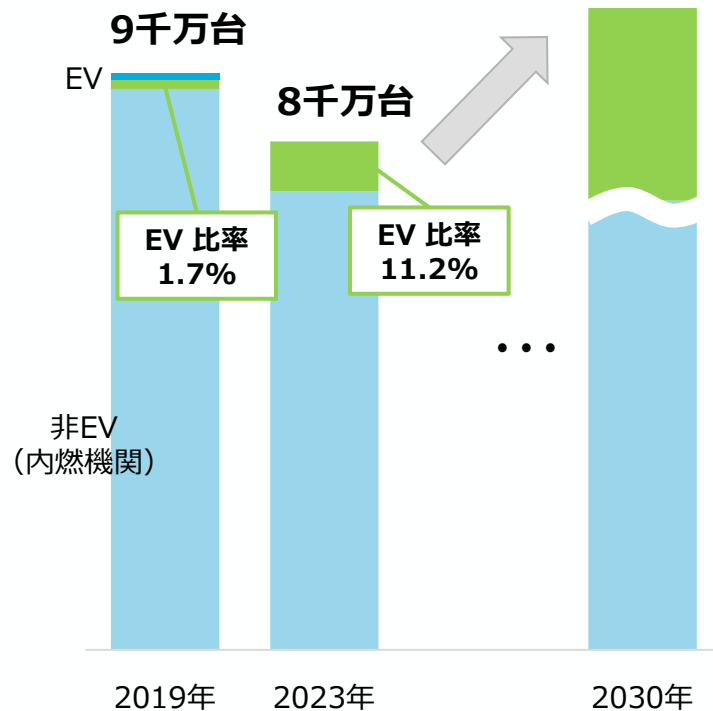
※カッコ内は2024年の販売台数（2025.1.28時点）

2. 日本の脱炭素化に向けた取組

自動車分野のGXに向けた政府の取組（EVと内燃機関、両市場で勝つ）

- 世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえると、EV、FCV、ハイブリッドなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく、「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略。
- その戦略の下で、①取組が遅れている「EVでも勝つ」べく競争力の強化を急ぐとともに、②内燃機関においても勝ち続ける取組を進めて行く。

世界自動車販売台数とEV比率の推移



（１）多様な道筋（マルチパスウェイ）を軸とした海外への働きかけ

- ✓ 多様な道筋（マルチパスウェイ）に関する国際理解の醸成（G7、COP等）
- ✓ 安定的な蓄電池サプライチェーン構築、重要鉱物の確保
- ✓ 米国IRA等も踏まえた同志国連携による「公正な市場」の整備
- ✓ 戦略拠点であるアジアにおける各国との「次世代自動車産業」の共創

（２）EVにおける競争力の強化（EVでも勝つ）※

- ✓ 競争力の源泉となる技術開発（全固体電池・モーター等）
- ✓ 国内生産基盤の構築（EV等の国内投資支援）
 - 蓄電池の製造能力強化、戦略分野国内投資促進税制
 - サプライヤーの事業再構築・電動化対応支援
- ✓ 魅力ある国内市場の構築
 - 車両導入支援
 - 充電・充てんインフラ整備

（３）内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の開発加速化、バイオ燃料の導入拡大
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換
- ✓ 水素モビリティ社会構築（商用車への重点的支援）

自動車分野のGXに向けた政府の取組

①電動化

- **GI基金による技術開発**
 - ・次世代電池・モーターの開発支援
- **電池等の戦略物資の確保**
 - ・電池工場、組立工場の国内立地支援
- **電気自動車等の購入補助**
 - ・乗用車、商用車の購入補助
- **充電インフラの整備支援**
 - ・設置費用の支援
 - ・充電口数の増加、高出力化を進める。
- **戦略分野国内生産促進税制**
 - ・EV、PHEV、FCVの生産・販売量に応じた税額控除



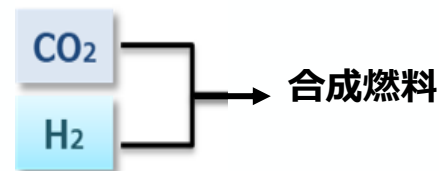
②モビリティ分野での水素活用

- **水素社会の構築**
 - ・水素社会推進法(2024年6月に施行)
 - ・GI基金による技術開発支援
- **商用車に重点化した導入支援**
 - ・商用FCVの導入支援の充実
 - ・大規模水素ステーションへの支援強化
 - ・初期需要の創出に向け、重点地域を選定し、官民の投資を集中



③合成燃料・バイオ燃料

- **GI基金による合成燃料の技術開発**
 - ・大規模かつ高効率な製造技術
 - ・商用化目標を2040年から2030年代前半に前倒し
- **バイオ燃料導入拡大に向けた検討**
 - ・合成燃料の商用化に向けた取組と並行してバイオ燃料を推進
 - ・石油業界との対話を進め、円滑な導入拡大に向け検討を加速
- **国際連携の強化**
 - 合成燃料やバイオ燃料に関する国際会議や二国間対話を通じた各国連携の強化



④サプライヤー等の事業転換支援（ミカタブプロジェクト）

地域の自動車産業や雇用を支える部品サプライヤーなどが円滑にGX/DXに対応できるよう支援。

（セミナー・実地研修、相談窓口、専門家派遣、設備投資等支援）

令和7年度におけるクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）の取扱い

令和7年1月

- 令和6年度から、車両の評価に加え、自動車分野のGXの実現に必要な要素を総合的に評価して補助額を決定。
- 令和7年度（令和6年度補正1,100億円）は、この評価方法を踏襲しながら、①評価項目の見直し・追加を行うとともに、②GX推進に向けた鋼材の需要喚起のための新たな加算措置を設けることとする。

現在の制度の概要

「自動車分野のGX実現に必要な価値」と主な評価項目

- ①製品性能の向上 ◆ 電費・航続距離の向上 等
- ②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築
 - ◆ 充電インフラ整備
 - ◆ 整備の体制／質の確保（供給の安定性）
 - ◆ 整備人材の育成
 - ◆ サイバーセキュリティへの対応 等
- ③ライフサイクル全体での持続可能性の確保
 - ◆ ライフサイクル全体でのCO2排出削減 等
- ④自動車の活用を通じた他分野への貢献
 - ◆ 外部給電機能の有無、災害連携協定 等

メーカーの取組を総合的に評価

種別	補助額
EV*	上限額85万円
軽EV	上限額55万円
PHEV*	上限額55万円
FCV*	上限額255万円

*メーカー希望小売価格（税抜）が840万円以上の車両は、算定された補助額に価格係数0.8を乗じる。

令和7年度の主な見直し内容

①評価項目の追加

- 重要鉱物の安定確保に係るリスク低減のための取組
- 調達先に対する支払い期間
- 車両や蓄電池の火災発生状況

②GX推進に向けた鋼材の需要の喚起（新規の加算措置）

- 革新電炉等で製造する鋼材の需要の喚起が必要。
- このため、環境負荷の低減やGX推進に向けた鋼材の導入に関する自動車OEMの計画・取組について評価する。
- この評価結果に応じて、基本の補助額とは別に、補助額を最大5万円を加算する措置を新設する。

スケジュール

2月中下旬頃：メーカーによる車両申請の締切り

3月中下旬頃：執行団体の委員会における審査、補助額の決定、公表

※4/1以降の登録車が見直し後の制度に基づく補助金額の対象となる。
3/31以前の登録車は、令和6年度事業と同額の補助額とする。

(参考) 自動車分野のGX実現に必要な価値

自動車分野のGX実現に必要な価値	評価項目(案)	自動車メーカーに求めていく取組
------------------	---------	-----------------

基本の補助額に関する評価項目

* 今後、執行団体の委員会における審査を踏まえ決定
* 下線は、2025年度の追加事項。

製品性能の向上	①車両性能【車種ごと】	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	②充電インフラ整備【企業ごと】	- 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
	③整備の体制／供給の安定性／安全性【車種ごと・企業ごと】	- 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 - 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、<u>重要鉱物</u>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
	④整備人材の育成【企業ごと】	メンテナンスを支える整備人材の育成に取り組むこと
	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	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】	- 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 - GXリーグへの参画や取引適正化（<u>調達先への支払い期間</u>）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	⑦自動車の活用を通じた他分野への貢献【企業ごと】	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

加算額に関する評価項目

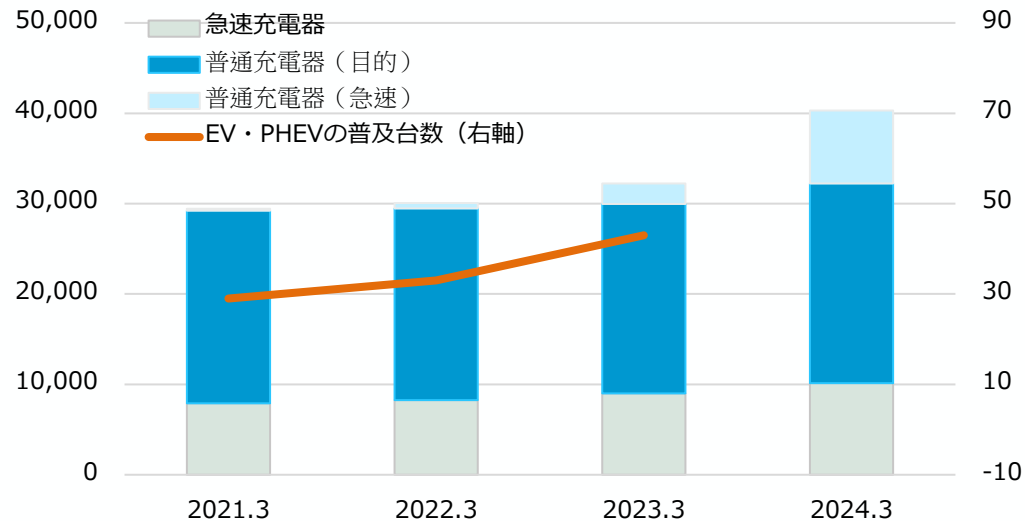
ライフサイクル全体での持続可能性の確保	⑧ <u>環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入</u> 【企業ごと】	<u>環境負荷（CFP）が低い鋼材、GX推進に向けた鋼材の導入に計画的に取り組むこと</u>
---------------------	--	--

充電インフラ整備の方針

- 電気自動車等の車両の普及と充電インフラの整備は、両輪で進めていくことが必要。2023年10月に「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定し、目標をこれまでの倍となる30万口とし、整備を加速しているところ。

インフラ整備の状況

- ✓ 現在、整備されている充電器は約4万口（急速1万口、普通3万口）【2023年度末時点】



- ✓ かつて整備した急速充電器は出力が低い。また、更新時期を迎える充電器もあり。
- ✓ 充電インフラを整備する民間事業者は、今後意欲的な整備計画を掲げており、その投資意欲は非常に大きい。

取組の方向性

○ユーザーの利便性向上

- ✓ 2030年に充電インフラ30万口の整備（公共用の急速充電器3万口を含む）
- ✓ 高速では90kW150kWを設置するなど、充電器を高出力化し、充電時間を短縮し、ユーザーにとって、利便性の高まる充電インフラを整備

○充電事業の自立化・高度化

- ✓ 2023年度から2倍超となる360億円を措置。費用対効果の高い案件を優先（≡入札制の実施）することで、費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す。

○社会全体の負担軽減

- ✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、2025年度からのサービスの実現を目指し、ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現し、充電インフラの運用に伴う負担の低減を図る。

V2Xの推進状況

- EV、PHEV、FCVは車載バッテリーを搭載しており、充放電器を介した給電機能があれば、住宅や家電機器等への電力供給も可能。（V2X：Vehicle to Everything）
- これまで、災害時に電気自動車等の外部給電機能の活用を促進することによるレジリエンスの向上を図ることを目的として、補助金によりV2H充放電設備や外部給電器の導入を推進。

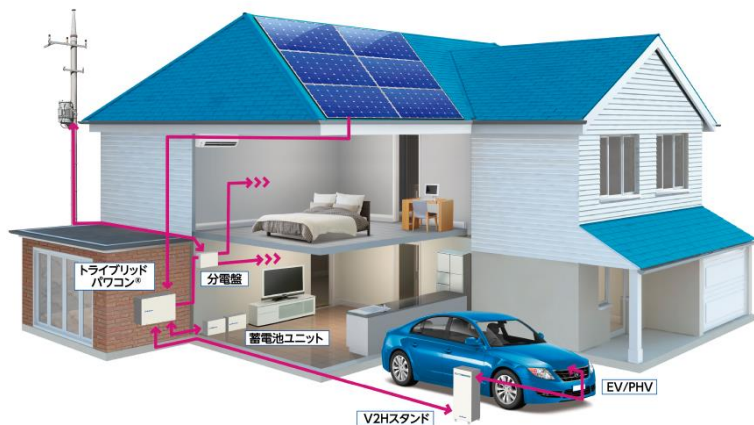
V2H充放電設備・外部給電器とは

【V2H充放電設備】

電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHEV)への充電、並びにEV・PHEV・燃料電池自動車(FCEV)から施設へ放電(給電)ができる装置。

【外部給電器 (V2L)】

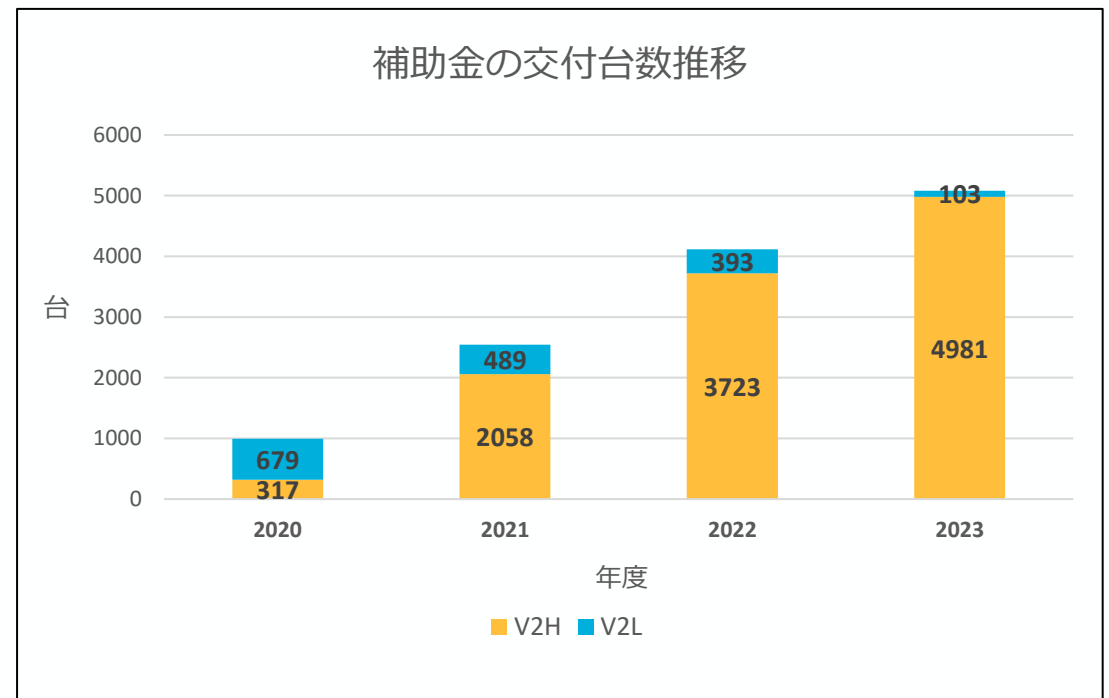
電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車から電力を取り出す装置。



(出典) ニチコン株式会社HP (<https://www.nichicon.co.jp/products/ess/system03.html>)

V2H充放電設備・外部給電器の補助金交付台数

- V2H充放電設備と外部給電器における補助金交付の合計台数は年々増加。



(出典) 一般社団法人次世代自動車振興センターHP (<https://www.cev-pc.or.jp/tokei/koufu2.html>)