



商用車の電動化促進事業 令和5年度補正事業 公募開始について

令和6年3月

環境省・経済産業省・国土交通省



【令和5年度補正予算額 40,900百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスの電動化を支援します。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー・バス）の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のための車両及び充電設備の導入に対して補助を行うことにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車割合20～30%、8トン超：電動車累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：2/3、1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和5年度

4. 事業イメージ

【トラック】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVトラック/バン

FCVトラック

【タクシー】 補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象
車両の例



EVタクシー

PHEVタクシー

FCVタクシー

【バス】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象
車両の例



EVバス

FCVバス

【充電設備】 補助率：1/2 等

補助対象
設備の例



充電設備

※本事業において、上述の車両と一体的に導入するものに限る

登録申請時提出書類の趣旨について



- GX実行会議「分野別投資戦略」にて取りまとめられた内容を踏まえて、商用車の電動化を促進する本事業においても対応を求めていくこととした。
今後、商用車分野においても、市場成熟度や事業者の準備状況を踏まえながら、**複数年をかけて段階的な制度の見直しを実施していくこととする。**

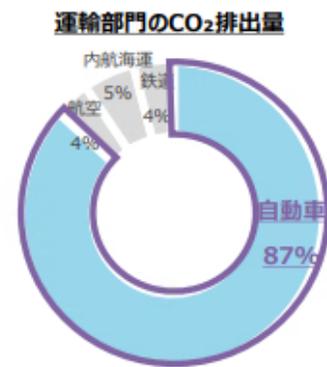
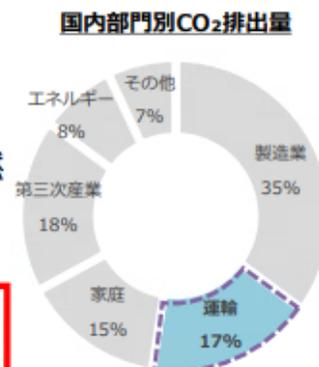
※参考

- 23年12月、GX実現に向けた投資促進策を具体化する「分野別投資戦略」がとりまとめられた。
- この中で、各分野に共通して、支援策の対象となる事業者を求めるコミットメントの考え方として、
 - ・排出削減の観点から、GXリーグへの参画等
 - ・産業競争力強化の観点から、自社成長性へのコミットといった、GXに関する相応のコミットを求めることとした。
- また、自動車の分野別投資戦略においては、GXの実現に向けて、購入補助金においても、単に電動車や充電インフラの台数のみを追求するのではなく、
 - ①製品そのものの性能の向上
 - ②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築
 - ③ライフサイクル全体での持続可能性の確保
 - ④自動車の活用を通じた他分野の貢献などの項目を求めることとした。**こうした価値の実現に向けて、今後複数年をかけて、継続的に取り組んでいくことが重要である。**

自動車の分野別投資戦略①

1

- ◆ 自動車産業は、我が国経済を支える重要な基幹産業である（雇用の約1割、輸出の約2割、主要製造業における設備投資額の2割超、研究開発費の3割を占める）。
- ◆ また、我が国のCO2排出量のうち、自動車からの排出量は約15%を占める。
- ◆ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、電動車（電気自動車（EV）、燃料電池車（FCV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、ハイブリッド車（HV））の開発に加え、合成燃料・バイオ燃料等の脱炭素燃料の開発も進む。
- ◆ 欧州や中国市場等の海外市場でEV化が進展し、世界の新车販売の約1割がEV。



(出所) 国環研 日本のGHG排出データ2020年度確報値

分析

<方向性>

- EVや合成燃料、水素など、多様な選択肢を追求しつつ、各分野で高い産業競争力を獲得。2035年に乗用車新车販売で電動車100%、2030年に商用車(8t以下)新车販売で電動車20~30%（保有車両で非化石車両5%）、商用車(8t超)で5千台の先行導入を目指す。
- 競争力獲得に向けて、①イノベーションの促進、②国内生産拠点の確保、③GX市場創造の3本柱で包括的に取り組む。
- このうち、GX市場創造については、単に車両台数等を追求するのではなく、製品の定着する環境整備等に向けた事業者の行動変容を促すことで、持続可能性のある市場創造を進める。

今後10年程度の目標 ※累積

国内排出削減：約2億トン
官民投資額：約34兆円～

(蓄電池分野の7兆円～を含む)

2

GX先行投資

- ① 電動車開発・導入の促進
- ② 電動車に必要な充電・水素充てんインフラの整備
- ③ 合成燃料・バイオ燃料等の脱炭素燃料の開発
- ④ 製造工程の脱炭素化に向けた設備投資の促進

<投資促進策> ※GXリーグと連動

- ◆ 乗用車・商用車の開発支援、導入補助
- ◆ 蓄電池等の電動化に必要な戦略物資の国内立地支援、国内生産・販売量に応じた税制措置
- ◆ 充電インフラの整備補助、水素ST整備支援（FC商用車の幹線や地域での需要を踏まえた重点的な支援・価格差に着目した支援※水素等の分野別投資戦略と連動）
- ◆ GI基金によるR&D・社会実装加速 ※措置済み
- ◆ 省エネ補助金等による投資促進

- 省エネ法の「トップランナー制度」による、車両の燃費・電費向上
- 省エネ法の「非化石エネルギー転換目標」等による「非化石エネルギー車」の導入促進

3

GX市場創造

自動車分野のGXの実現に向けて、電動車や水素、合成燃料など多様な選択肢の追求を通じて製造から、利用、廃棄まで幅広い市場を創造していく。

例えば、購入補助金においては、単に電動車や充電インフラの台数のみを追求するのではなく、より性能の高い機器の導入やユーザーの安心・安全、利便性の向上を実現するとともに、ライフサイクル全体での持続可能性の確保などを同時に実現する市場（GX市場）の創造を目指していく。また、社会全体の最適化の観点から、他の多面的な政策的要請とも整合的に市場を創造していく。

<GX市場創造に向けて重要となる要素>

- ◆ 製品そのもの（電動車・充電インフラ等）の性能の向上
- ◆ ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築
- ◆ ライフサイクル全体での持続可能性の確保
- ◆ 自動車の活用を通じた他分野への貢献 等

先行投資計画のイメージ（自動車）

分野別投資戦略

先行投資計画

※政府は計画を踏まえ、専門家の意見も踏まえ、採択の要否、優先順位付けを実施
※採択事業者は、計画の進捗について、毎年経営層へのフォローアップを受ける

排出削減の観点

- ◆ 自社の削減、サプライチェーンでの削減のコミット（GXリーグへの参画等）
- ◆ 先行投資計画による削減量、削減の効率性（事業規模÷削減量）

産業競争力強化

- ◆ 自社成長性のコミット（営業利益やEBITDAなどの財務指標の改善目標の開示）等
- ◆ 国内GXサプライチェーン構築のコミット
- ◆ グリーン市場創造のコミット（調達/供給）等

+

その他項目

※車両導入支援、充電・充てんインフラ支援など各支援策において、以下の関連する項目の計画を求める。

①製品そのもの（電動車・充電インフラ等）の性能の向上

- ◆ 電費・航続距離の向上を始めとした高い環境性能、2030年度燃費基準の達成
- ◆ 高出力かつ複数口を有する充電機器の整備 等

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ 電欠・燃料欠への不安をなくし、利便性を向上させるための、効率的な充電インフラ・水素充てんステーションの整備
- ◆ 車両のアフターサービスなど、安定的・継続的に車両を利用できる環境の整備
- ◆ サイバーセキュリティの確保や事故防止等の観点での安心・利便性の確保 等

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

- ◆ 製造から廃棄まで、ライフサイクル全体での環境負荷（CO2排出量等）の低減
- ◆ リユース・リサイクルの適正な実施による環境負荷の低減や資源の有効活用 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 外部給電機能の具備を通じたエネルギーマネジメント等への貢献
- ◆ 地域への災害時の協力等、レジリエンス向上への貢献 等

令和5年度補正 補助要件及び補助率等



		タクシー	
		R5当初	R5補正
補助対象者の要件		<ul style="list-style-type: none"> 改正省エネ法「非化石エネルギー転換目標（ZEV車両導入計画）」の提出 	<ul style="list-style-type: none"> 改正省エネ法「非化石エネルギー転換目標（ZEV車両導入計画）」の提出 GXリーグの参画等
車両の補助率及び補助額に影響する審査項目	補助率：車両本体価格の1/4（EV）、1/5（PHEV）、1/3（FCV）	補助率：車両本体価格の1/4（EV）、1/5（PHEV）、1/3（FCV）	補助率：車両本体価格の1/4（EV）、1/5（PHEV）、1/3（FCV）
	【排出削減の観点/産業競争力強化】	【排出削減の観点/産業競争力強化】	【排出削減の観点/産業競争力強化】
	（①製品そのものの性能の向上）	（①製品そのものの性能の向上）	（①製品そのものの性能の向上）
	（②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築）	（②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築）	（②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築）
	（③ライフサイクル全体での持続可能性の確保）	（③ライフサイクル全体での持続可能性の確保）	（③ライフサイクル全体での持続可能性の確保）
	（④自動車の活用を通じた他分野への貢献）	（④自動車の活用を通じた他分野への貢献）	<ul style="list-style-type: none"> LCA公表による抽選時加点

【 】：車両メーカーへの車両登録要件

（ ）：登録モデル（車両）毎の補助額に影響する審査項目

※補助対象車両はCEV補助対象車両のうちEV/PHEV/FCVのものと同様。ただし、タクシー専用車両の場合は本事業への登録が必要。
 ※CEV補助対象車両であり、LCA公表による抽選時加点を申請する場合は、その旨を執行団体へ連絡し、提出書類の指示を受けること。

(参考) 非化石転換目標 (省エネ法)



経産省



非化石転換の定量目標の目安③：運輸分野

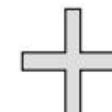
- 輸送事業者（国交省主管）と荷主（経産省主管）についても、2030年度の非化石転換の定量目標の目安を設定した。

輸送事業者

トラック (車両総重量 8トン以下) 【貨物】	保有台数のうち、 非化石エネルギー自動車※1,2の割合 5%
バス 【旅客】	保有台数のうち、 非化石エネルギー自動車※1,2の割合 5%
タクシー 【旅客】	保有台数のうち、 非化石エネルギー自動車※1,2の割合 8%
鉄道 (電動車) 【貨物・旅客】	使用電気全体に占める非化石電気の割合 59%
航空 【貨物・旅客】	燃料使用量に占めるSAFの使用量の割合 10%

荷主

指標 1	使用するトラック（車両総重量8トン以下。自家用及び荷主専属用輸送に限る※3）のうち、 非化石エネルギー自動車※1,2の割合 5%
------	--



指標 2	EV・PHEVトラックの使用割合に応じた 急速充電器の設置口数 (数値等については、2024年度中長期計画・定期報告の開始を目指し、 今後検討)
------	---

※1 非化石エネルギー自動車とは、EV、PHEV、水素燃料車両（FCVを含む）、専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車

※2 HEV（ハイブリッド自動車）は非化石エネルギー自動車と捉えることはできないが、運輸部門の省エネルギーに極めて重要な役割を果たすことから、上記の非化石転換の取組の評価の際に参考事項として考慮する。

※3 まずは荷主自らが車両の選択・車両情報の把握が容易な自家用及び荷主専属用輸送を対象とする。

令和5年度補正 充電設備 補助率等



(単位：万円)

急速充電

対象設備	90kW以上	50kW以上	10kW以上
補助率	機器補助率：1/2 工事補助率：10/10		
機器上限額	600（2口まで） 300×口数（3口以上）	300（2口まで） 150×口数（3口以上）	60
工事費上限額	280	140	108

※経済産業省側の充電インフラ等導入補助事業（R5当初）の口ジックを踏襲し、トラック・バス・タクシーで共通とする。

普通充電

対象設備	ケーブル付き充電設備		コンセントスタンド	コンセント
	6kW	3kW・4kW	—	—
補助率	機器補助率：1/2 工事補助率：10/10			
機器上限額	35	25	11	7
工事費上限額	135		135	95

V2H・外部給電器

対象設備	V2H充放電設備	外部給電器
補助率	設備補助率：1/2 工事補助率：1/1	設備補助率：1/3
設備上限額	75	50
工事費上限額	95	-

高圧受電設備・設置工事費 補助率：10/10（上限あり）

設備創出力	350kW以上	250kW以上	150kW以上	90kW以上	50kW以上
上限額	600	500	400	300	200

令和5年度補正 商用車の電動化促進事業において車両と一体的に導入するものに限る。（車両数≥充電口数）

※高圧受電設備・設置工事費においては2030年導入計画に合わせた規模による申請を認める。

※令和5年度補正予算事業に限り、令和5年度当初予算で導入し、且つ経済産業省のインフラ設置支援事業による支援を受けていない場合、導入した車両数に相当する充電設備（車両数≥口数）の申請を認める。

※上記表での機器・工事の補助上限額は総額であり、機器の機能や工事内容ごとに個別の上限あり。そのため、機器の機能や工事の内容によって、必ずしも表中の上限額がそのまま補助されるわけではないことに留意。

GXリーグとは

2050年カーボンニュートラル実現と社会変革を見据えて、GXへの挑戦を行い、現在および未来社会における持続的な成長実現を目指す企業が同様の取組を行う企業群を官・学と共に協働する場が、GXリーグです。



ルール形成を通じたグリーン市場の創造
(市場ルール形成WG)

将来のビジネス機会を踏まえ、新市場創造に向けて官と民でルール形成を行う場です。テーマ別に設定するルールワーキング・グループ(市場ルール形成WG)では、ルールの設計から、実証、さらには世界に向けた発信等を行っていくことを目指します。

排出量取引制度 (GX-ETS) >

ルール形成を通じたグリーン市場の創造
(市場ルール形成WG) >

ビジネス機会創発 (スタートアップ連携等) >

企業間交流の促進 (GXスタジオ) >

詳細については、
GXリーグHPを参
照してください。

URL : <https://gx-league.go.jp/>

GXリーグ参画企業募集中

申し込みはこちら

GXリーグ等に関する要件（事業者側：概要）



環境省



経済産業省



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure and Transport

- 地球温暖化対策推進法における温室効果ガス排出量の算定・報告・公表制度に基づく令和2年度CO2排出量が**20万トン以上の事業者（中小企業者を除く）**である場合

✓ GXリーグへの参画

or

- ✓ 国内でのScope1・2に関する削減目標を設定し、進捗状況を毎年報告・公表
- ✓ 目標達成できない場合：Jクレジット等の適格クレジットを調達する、又は未達理由を報告・公表

排出削減のための取組