令和５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

制定：令和６年３月２７日
改定：令和６年９月　２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７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５年１２月１日からとする。初度登録の期間の最終日は令和７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－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に掲げるものにあっては、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　車両の申請者にあっては、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。
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６年３月２７日から施行する。
１　この業務実施細則は、令和６年９月２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リース車両のうち新車新規登録日（新車新規検査届出日）が令和５年１２月１日～令和６年３月３１日の車両にあっては次の書類
・貸与料金の算定根拠明細書
記載するリース料金は、補助金相当額がリース料金の引き下げに反映されたものであること
②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
③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
④カーシェアリングするミニカーにあっては次の書類
・カーシェアリングであることを証する書面
⑤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
⑥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２㍑超のもの。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２㍑以下のもの。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

実施細則別添資料

令和５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）

制定：令和６年３月２７日
改定（赤字部変更・追記）：令和６年６月２５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（２）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く取組
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】

全体		
合計	車種ごと点数　：90 点 企業ごとの点数：110 点	200
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 （車両区分①-A 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) × 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)） （車両区分①-B 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) × 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)） ※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。 （車両区分②の車両性能） ・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 （区分③の車両の性能） ・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．充電設備が公道に面した入口から誰もが自由に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。	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 -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）	
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を評価）（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）	

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
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	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（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) （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。	20
	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

<table>
<tr><td colspan="2">車両カテゴリー</td><td>普通乗用 EV</td><td>小型・軽 EV 等</td><td>PHEV</td><td>FCV</td></tr>
<tr><td colspan="2">車両区分
（交付規程別表１（２）で規定する区分）</td><td>①－A</td><td>①－B</td><td>②</td><td>③</td></tr>
<tr><td rowspan="6">得点</td><td>130～</td><td>85 万円</td><td rowspan="2">55 万円</td><td rowspan="2">55 万円</td><td rowspan="2">（試算額）（注）
×100%</td></tr>
<tr><td>100～129</td><td>65 万円</td></tr>
<tr><td>85～99</td><td>45 万円</td><td>45 万円</td><td>45 万円</td><td>×80%</td></tr>
<tr><td>70～84</td><td>35 万円</td><td>35 万円</td><td>35 万円</td><td>×60%</td></tr>
<tr><td>55～69</td><td>25 万円</td><td>25 万円</td><td>25 万円</td><td>×40%</td></tr>
<tr><td>～54</td><td>15 万円</td><td>15 万円</td><td>15 万円</td><td>×20%</td></tr>
</table>

※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。

※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。

（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。

（附則）令和６年６月２５日付け改定は、既に補助金交付額が決定した車両についても適用する。