

最近の自動車政策の動向と充電インフラ

Recent Trends in Automotive Policy and Charging
Infrastructure



Toshiki OKABAYASHI 岡林俊起 氏
経済産業省製造産業局自動車課 課長補佐 岡林 俊起 氏
Deputy Director Automobile Division,
Manufacturing Industries Bureau
METI



最近の自動車政策の動向と充電インフラ

2026年6月2日

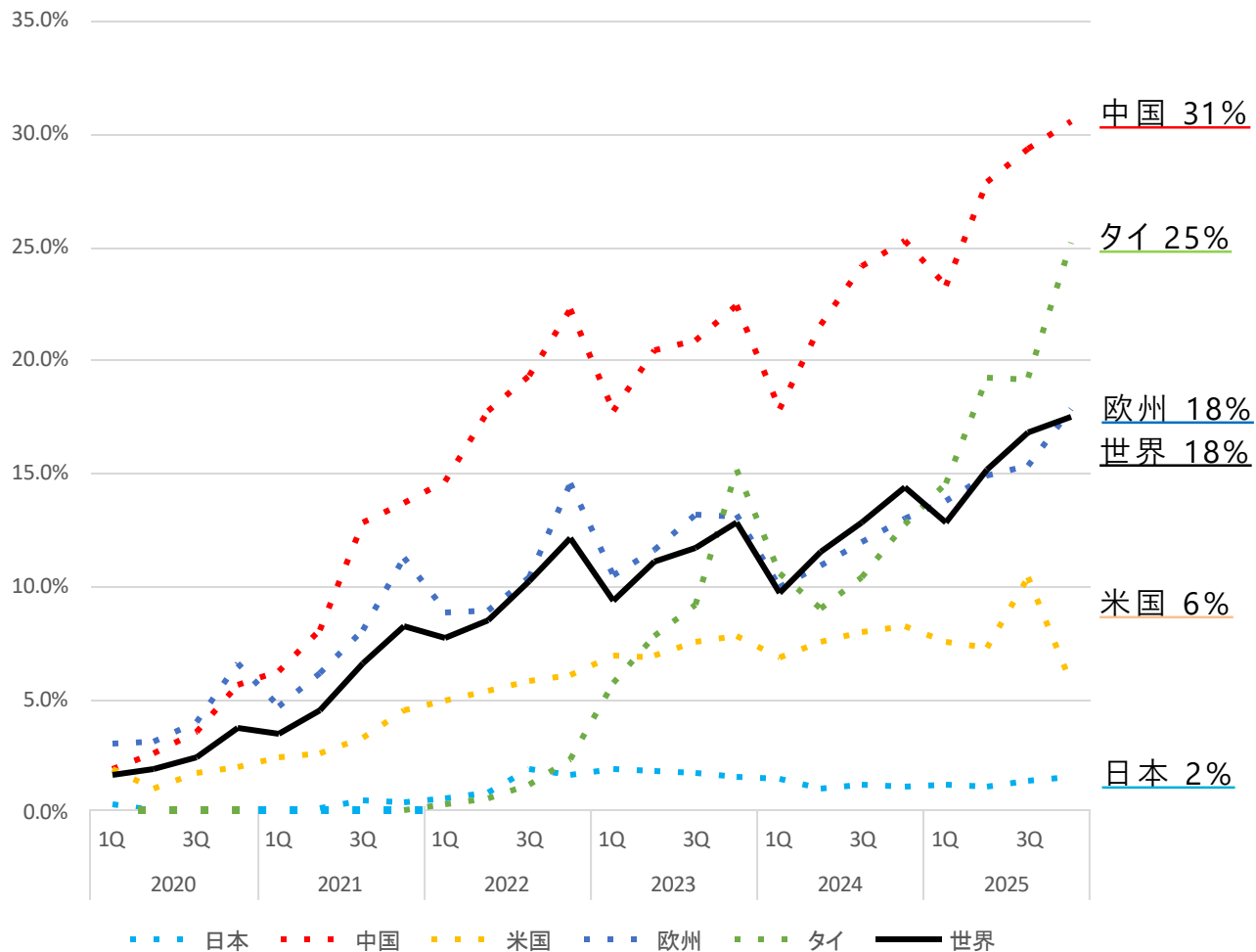
経済産業省

製造産業局自動車課

世界のEV市場の動向

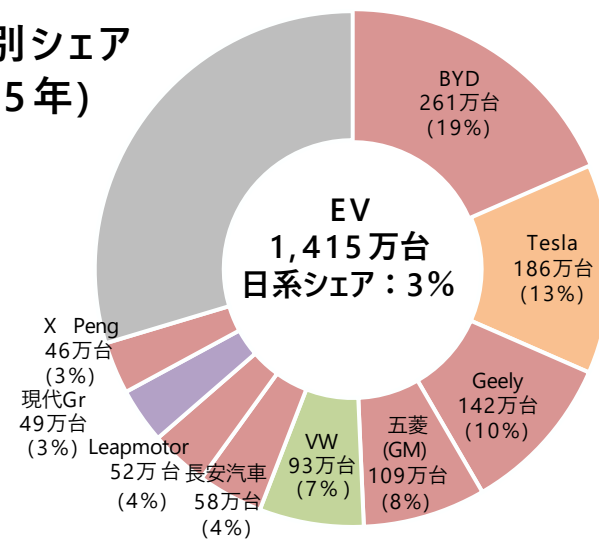
- 世界のEV市場の拡大は中国がけん引。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



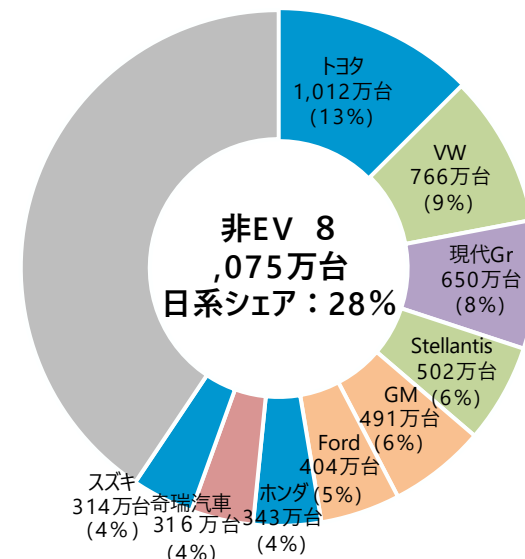
(出所) Marklines

メーカー別シェア (2025年)



EVシェア

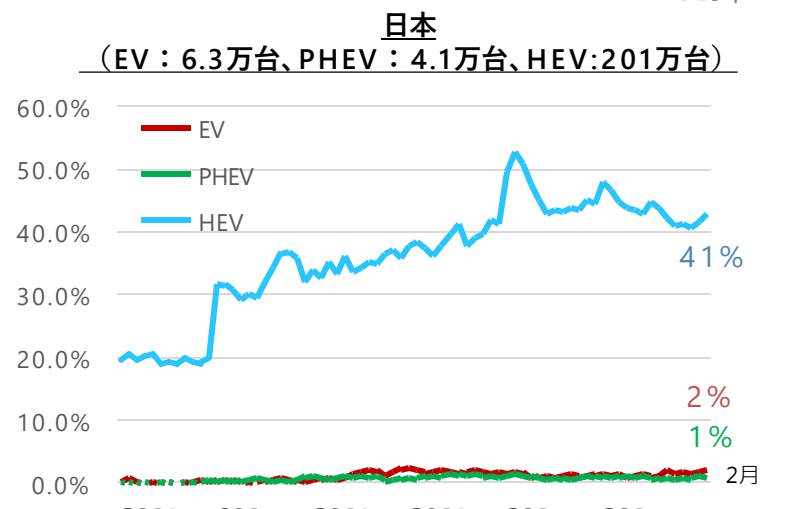
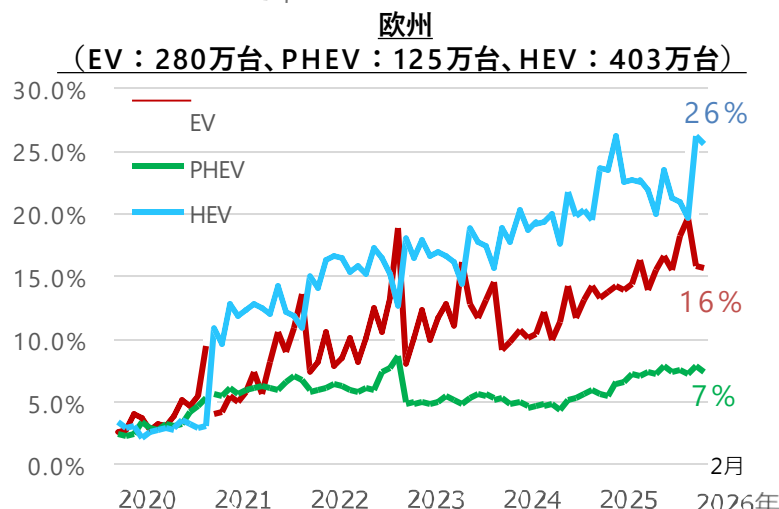
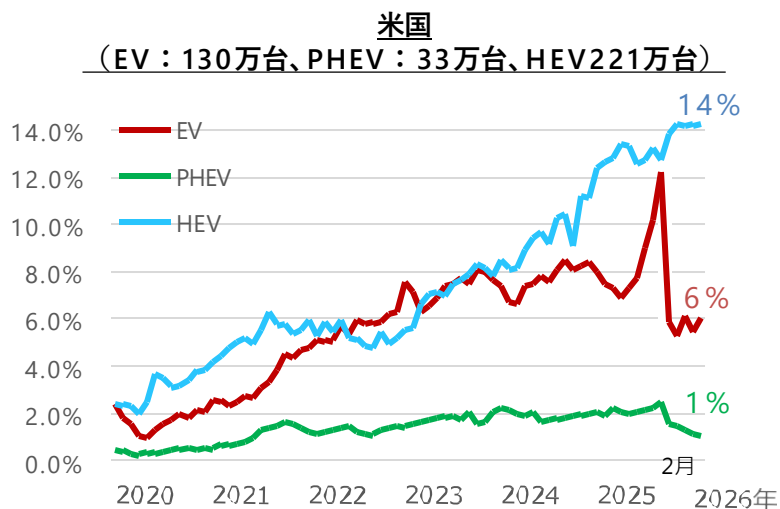
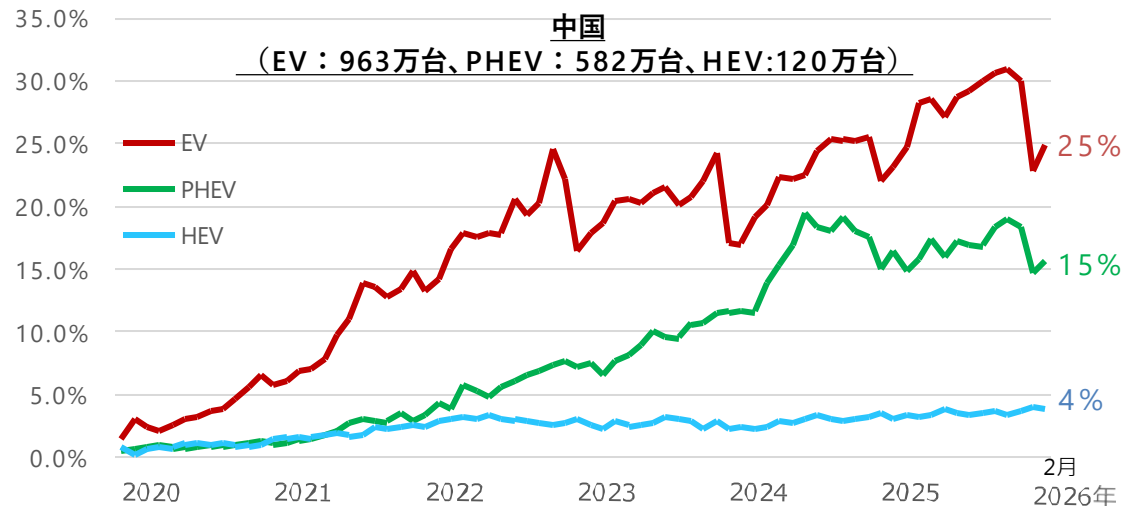
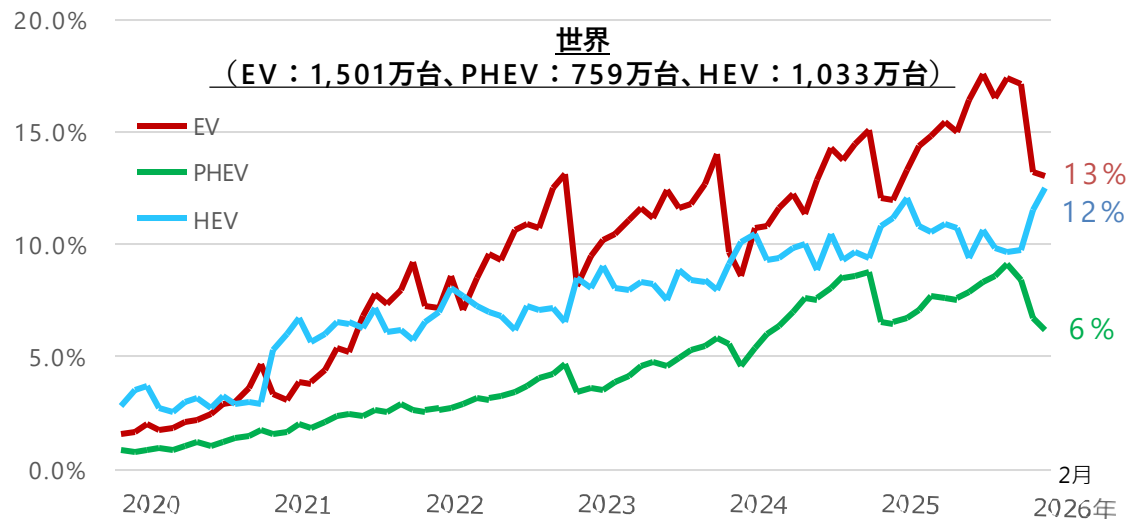
中国系 : 61%
 米国系 : 16%
 欧州系 : 15%
 日系 : 3%



(参考) 主要地域の市場における電動化の動向








- **米国**では、9月のEV税制優遇措置廃止後にEV販売台数が激減したものの、**中国・欧州**ではEV需要は拡大。グローバルでEVの販売比率は基本的には増加トレンド。
- **HEV販売比率**については、**米国**で増加傾向が継続。欧州でも引き続き高い水準を維持。

(カッコ内は2025年の年間販売台数)



(出所) Marklines

主要国の自動車電動化等の目標

	市場規模 (2025年)	電動化等の目標
 英国	236万台	<u>2035年販売目標 EV・FCV：100%</u> ※2030年ガソリン車及びディーゼル車の新車販売禁止。ただしHEV・PHEVは2035年まで販売可
 EU	1,243万台	<u>2035年以降、テールパイプベースでCO2排出100%減（2021年比）</u> <u>（≒ EV・FCV：100%）（※）</u> （※）2025年12月、欧州委員会は自動車CO2規制の改定案を公表。改定案では、2021年比で90%削減に緩和。残りの10%は欧州製の低炭素鋼の使用や、合成燃料・バイオ燃料・バイオガスの使用で補うことでハイブリッド車などの販売が可能とされている。
 米国	1,677万台	2030年販売目標 EV・PHEV・FCV：50%（※） → 大統領令廃止 （※）カリフォルニア州等：2035年EV・PHEV・FCV100% → 規制許容の不承認
 カナダ	195万台	<u>2035年販売目標 EV・PHEV・FCV：100%</u> → 義務化を撤廃※ （※）2026年2月、カナダは自動車産業戦略で、電気自動車の義務化を撤廃すると発表。他方、2035年までにEV販売比率75%、2040年までに90%という目標達成に向け、より厳格な温室効果ガス排出基準を導入予定。
 日本	456万台	<u>2035年販売目標 電動車（EV・PHEV・FCV・HEV）：100%</u>
 中国	3,440万台 うち国内2,730万台 輸出710万台	<u>2027年販売目標 新エネ車（EV・PHEV・FCV）：45%</u> <u>2035年販売目標 新エネ車50%以上、それ以外の新エネ車でないガソリン車は全てHEVとしガソリン車は製造・販売禁止</u>
 タイ	63万台	<u>2030年生産目標 ZEV：30%</u>

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）について(令和7年度補正予算)

- 導入段階にある電気自動車やプラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等について、消費者に対する購入費用の一部補助を通じて需要の創出や量産効果による価格低減を図るため、令和7年度補正予算において1,100億円を措置。
- EVが持続的に活用されている環境を構築する観点から、車両性能に加え、充電インフラ整備、アフターサービス体制の確保及び災害時の地域との連携等の自動車メーカーの取組を総合的に評価して、各車両に対する補助額を決定している。

補助目的と補助対象

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要。
- また、国内市場における電動車の普及をてこにしながら、自動車産業の競争力強化により海外市場を獲得していくことも重要。
- 電気自動車等の導入費用を支援することで、産業競争力強化とCO2排出削減を図る。

【補助対象例】



電気自動車
(EV)



軽電気自動車
(軽EV)



プラグインハイブリッド自動車
(PHEV)



燃料電池自動車
(FCV)



電動二輪

補助上限額と補助額

- 車両1台に対する補助上限額については下表のとおり。
- 下表の金額を上限額として、車種毎の具体的な補助額については、自動車メーカーの取組を総合的に評価し、決定している。

種別	基本の補助額	加算額	補助上限額
EV	上限額125万円	最大5万円	130万円
軽EV	上限額55万円	最大3万円	58万円
PHEV	上限額80万円	最大5万円	85万円
FCV	上限額145万円	最大5万円	150万円

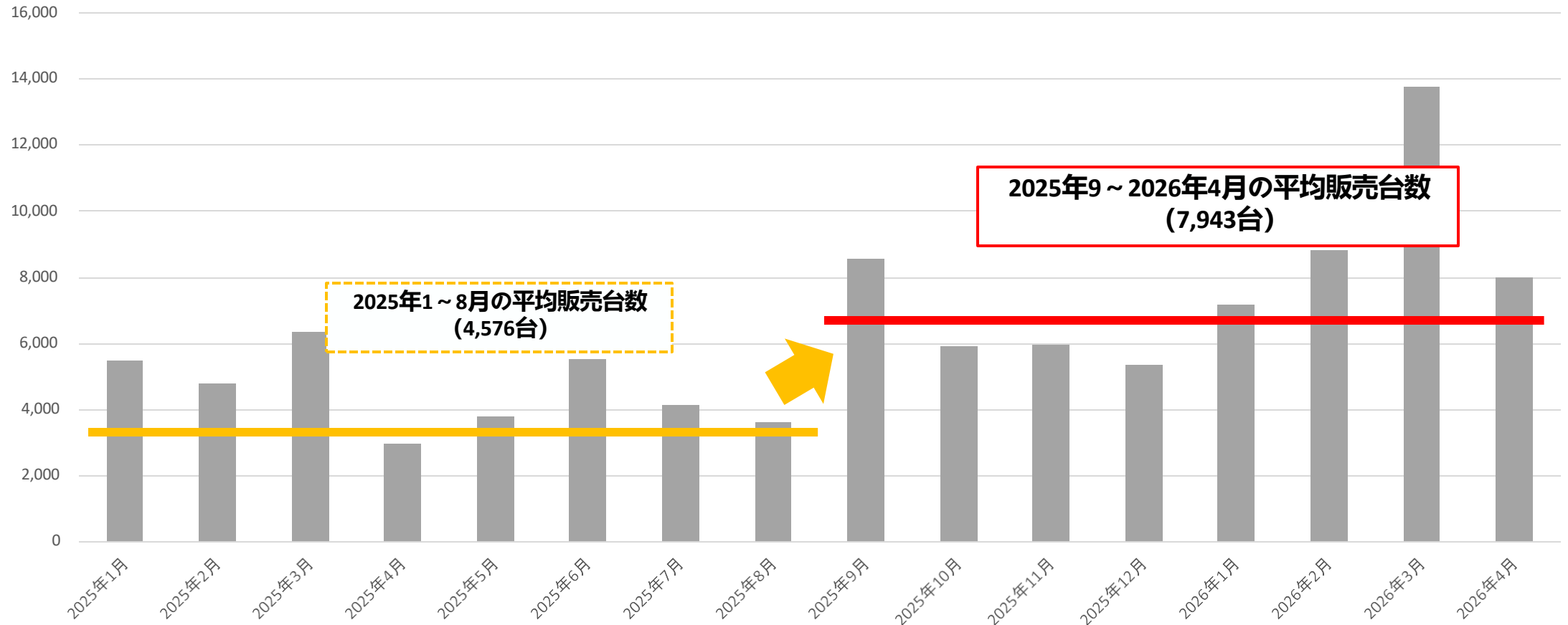
※環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入に関する自動車メーカーの取組を評価し、加算額を決定する。

※電動二輪については、同種・同格のガソリン車との価格差にもとづき、補助額を車種ごとに算定する。

国内EV新車販売台数の増加

- 2025年9月以降、日系自動車メーカーからEVの新車種が順次発売されており、EV新車販売台数は増加傾向にある。
- ある車種においては、2025年10月にリニューアルモデルを販売開始以降、販売台数が増加。10月以降、単月で、2024年の年間販売台数1,012台を超える台数を販売。2026年3月には3,000台を超える販売台数となっている。

国内EV新車販売台数の推移



- 電気自動車等の普及、充電インフラの整備に向けた動きが具体化している中で、関係者で方向性を共有し、取組を促進するため、2023年10月に「充電インフラ整備促進に向けた指針」を策定した。
- 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）を目標とし、整備を加速しているところ。

基本的な考え

- ✓ 以下の三原則を総合的に勘案し、世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

（1）世界に比肩する目標の設定

- ✓ 充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に
⇒ 日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速

（2）高出力化

- ✓ 急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）
⇒ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備

（3）効率的な充電器の設置

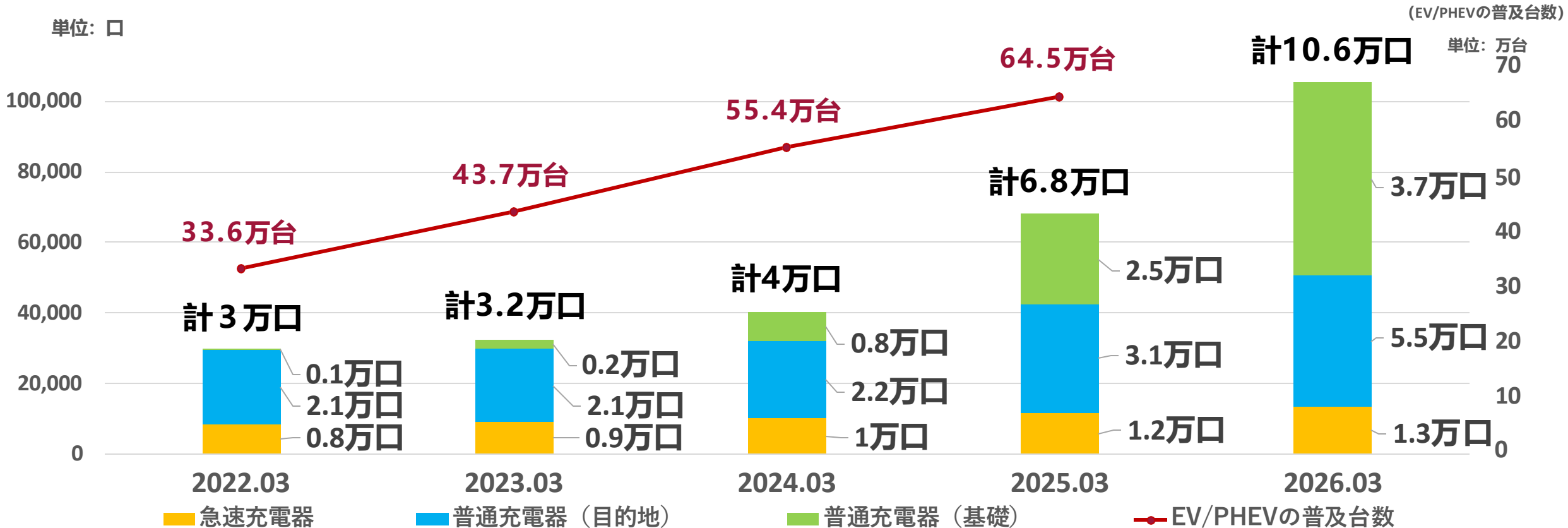
- ✓ 限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（≒入札制の実施）
⇒ 費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す

（4）規制・制度等における対応

- ✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。
⇒ 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。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化

充電インフラ整備の進捗状況

進捗：2024年度末時点での充電器整備数は約6.8万台。2025年度に、補助金を通じて新たに3.8万台の整備を支援。うち急速充電器は約1.3万台。高速道路、コンビニ、ディーラー等で、90kw、150kwの高出力充電器が増加。うち普通充電器は約9.2万台。商業施設、宿泊施設、集合住宅（賃貸）等で整備が大きく進展。今年度以降も同様のスピードで整備が進めば、目標達成は可能。



出典：EV・PHEV普及台数：一般社団法人次世代自動車振興センター公表資料を基に作成

：急速充電器、普通充電器（目的地）：〔2024年度まで〕ゼンリン、充電事業者の提供データを基に経産省推計※1

〔2025年度〕経産省補助実績の累計※2

：普通充電器（基礎）：集合住宅、月極駐車場、事務所・工場等における経産省補助実績の累計

※1 2025年5月末時点で、ゼンリン、充電事業者のデータを基に経産省が推計した。 ※2 2025年度の充電インフラ補助金による整備支援数を踏まえ算出したもの。今後算出方法の見直しにより変動する可能性もある。

公共用急速充電器の場所別設置数・出力の変化（2026年3月時点）

- すべての設置場所区分において、50kW未満の設置数が減少している一方、50kW以上の出力帯の設置数は増加傾向にあり、公共用急速充電器の高出力化が進んでいる。
- 特に、高速道路やディーラー、コンビニにおいては、150kWの超高出力充電器の整備も進んだ。

	総数 (対前年増減数)	割合	出力ごと(kW) ※1口あたり最大出力 (前年度末からの増減数)			
			~50未満	50~90未満	90~150未満	150以上
自動車ディーラー	3,768 (+25)	38%	278 (-417)	2,552 (+327)	737 (+72)	201 (+43)
コンビニ	1,386 (-67)	14%	4 (-264)	472 (+63)	836 (+104)	74 (+30)
高速道路※	1,070 (+178)	11%	37 (-86)	178 (+5)	637 (+177)	218 (+82)
道の駅	513 (-227)	5%	93 (-368)	358 (+123)	60 (+16)	2 (+2)
商業施設	1,131 (+219)	12%	90 (-83)	663 (+146)	372 (+154)	6 (+2)
宿泊施設	62 (-18)	1%	45 (-18)	13 (±0)	4 (±0)	0 (±0)
ガソリンスタンド	746 (+2)	8%	24 (-2)	672 (+4)	48 (±0)	2 (±0)
自治体設備	542 (-10)	6%	207 (-86)	294 (+65)	40 (+10)	1 (+1)
その他	592 (-89)	6%	167 (-117)	308 (+66)	104 (-34)	13 (-4)
合計	9,810 (+13)	100%	945 (-1,441)	5,510 (+799)	2,838 (+499)	517 (+156)
	割合		10% (-14%)	56% (+8%)	29% (+5%)	5% (+1%)

※ S・A・P・A 及びハイウェイオアシスを含む。

出典：e-mobility powerの充電スポット一覧を基に作成。() 内の数値は、2025年3月からの増減数

充電設備導入補助金の令和7年度補正予算の執行について

- 2030年までに30万口を整備する目標に向けて、補助金を通じて整備を後押ししてきたところ。令和7年度補正予算で措置した510億円のうち、365億円を活用して、引き続き、整備を支援していく。
- 自宅に充電設備がないことでEV購入を断念するといった声がある中、これまでの制度では戸建て住宅が支援対象外であったとともに、集合住宅においては設置口数に上限があった。令和7年度補正予算の執行では、本予算の活用により、自宅での充電環境を強化するとともに、自宅周辺で短時間に充電が可能になるよう、商業施設等における高出力充電器の設置を強化する。

令和7年度補正予算の執行のポイント

①住宅への設置支援強化

戸建て住宅： コンセント型の充電器の設置に関して、5万円を定額補助

集合住宅： 20口以下といった設置上限を撤廃

②高出力充電器の設置拡大

150kW以上区分の新設： コンビニやディーラー、商業施設等への150kW以上の急速充電器を設置を促進するため、新たに補助上限額の区分を新設

急速充電器の予算配分順の見直し： コンビニやディーラー、商業施設等に予算配分がなされるよう、予算の配分順を見直す

スケジュールの目安

- 現時点で想定しているスケジュールは下表のとおり。具体的な受付期間等については決定次第、別途執行団体から案内する。

		受付期間 (令和8年)	交付決定時期 (令和8年)	実績報告締切
戸建て住宅		3月～9月 (先着順)	4月～11月	R9年1月末
戸建て 住宅以外	第1期	5月	6月～8月	R8年11月末～
	第2期	7月	8月～10月	R9年1月末

予算の配分

充電・水素充てん
510億円

充電設備
365億円

V2H等
水素ステーション
145億円

急速
170億円

普通
(基礎)
115億円

普通
(目的地)
70億円

年度またぎ
事業
10億円

		急速	普通 (基礎)	普通 (目的地)	合計
戸建て住宅		—	15億円	—	15億円
戸建て住宅 以外	第1期	115億円	60億円	40億円	215億円
	第2期	55億円	40億円	30億円	125億円
年度またぎ事業		—	—	—	10億円
合計		170億円	115億円	70億円	365億円

- ※1. 具体的な内容に関しては、別途執行団体から案内する。
- ※2. 予算配分は、現時点での想定であり、今後、変更となる可能性がある。
- ※3. 「年度またぎ事業」は、充電器の設置工事期間の制約のため、通常の募集期間では申請が困難であった案件も存在したことから、事業の実施期間を長く設けて募集を行う事業。対象は別途公表予定。
- ※4. 充電器の設置場所に関する稼働見込み（戸建て住宅を除く）、機器メーカーによるアフターサービスの取組、機器メーカー及び補助金申請者における今後の財務健全性に関する計画（戸建て住宅を除く）を申請時に提出を求める。設置後の稼働率に関しては、実績の報告を求める予定。
- ※5. 非公共用の充電器（マンションに設置される充電器）に関して、OCPP（Open Charge Point Protocol）等への適用を要件化する。

OCPPの補助金要件化に向けた検討

- OCPP(Open Charge Point Protocol)とは、充電設備と管理・運用システム間の通信を標準化する通信規格であり、どのメーカーでも使用できるように仕様が公開されている。
- クラウドから充電設備に直接指示が可能であり、いずれの充電事業者でも専用端末等を用意することなく、接続することが可能であることが利点。これにより、充電事業者が変更等されても充電インフラを引き続き接続できることから、充電インフラ整備指針において、公共用・非公共用（一般戸建て向けを除く）の通信規格については、OCPPの搭載を補助要件としていくこととしたところ。
- R7年度の充電インフラ補助金から、以下の具体的な要件を適応することを検討。

【補助金の要件案】

1) 公共用の充電器については、以下の、一般的な充電器に標準的に搭載されている機能（標準機能）については、OCPPに準拠していること。(R7年度以降)

- ①電源on/off機能、②認証機能、③ステータス通知機能、④充電中以外のステータス通知機能、
⑤充電開始・停止通知機能

⑥予約及び⑦出力調整の機能については、必須要件ではないが、仮に機能を搭載している場合、OCPPに準拠していることを求める。

2) 非公共用の充電器（特にマンション）については、通信で課金や制御をしている充電器は、公共用充電器と同等のレベルの、OCPPに準拠していること。(R8年度以降)

※非公共用の充電器については、OCPP以外にechonetliteの搭載も補助の要件として認めることとする。

※利用者等の形態等によっては、通信で課金や制御をしないエッジ化した充電器が存在。当該充電器に関しては、充電事業者が変更等されても充電インフラとして機能するためOCPP準拠を求めない。

第3者認証については、価値があると考えられるものの、認証場所等を踏まえると費用が掛かる見込み。また、OCPP1.6以降の準拠が補助金の要件と明示的にされている米国・仏においても、OCPPの第3者認証については、求められていない。このような国際状況等も踏まえ、現時点で、第3者認証については、補助金要件とではないこととする。