

総 括 調 査 票

調査事案名	(28) クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金			調査対象 予 算 額	令和元年度（補正後）：21,001百万円の内数 ほか （参考 令和2年度：13,000百万円の内数）		
府省名	経済産業省	会計	エネルギー対策特別会計 （エネルギー需給勘定）	項	エネルギー需給構造高度化対策費	調査主体	本省
組織	—			目	非化石エネルギー等導入促進対策費補助金	取りまとめ財務局	—

①調査事案の概要

【事案の概要】

クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金（以下「補助金」という。）は、クリーンエネルギー自動車（EV（電気自動車）、PHV（プラグインハイブリッド自動車）、CD（クリーンディーゼル自動車）、FCV（燃料電池自動車）。以下「CEV」という。）等の普及を促進し、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図ることを目的に、車両導入の際の負担軽減による需要の創出を図り、量産効果による価格低減を促進するための導入補助を行うものである。

本調査は、本補助金の交付対象車種のうちEV及びPHVを対象とし、また平成27年度予算執行調査のフォローアップ調査として実施するものである。

【補助額の算定方法】

① EV（電気自動車）

補助額は、一回の充電で走行可能な距離（以下「一充電走行距離」という。）に応じて算定
【補助上限額400千円】

一充電走行距離 1 km当たりの補助単価 2 千円 × （一充電走行距離（km） - 200km）

※小型車、軽自動車、特殊利用される車種については、以下の算定方法
一充電走行距離 1 km当たりの補助単価 1 千円 × 一充電走行距離（km）

（例） 日産 リーフ e+X
一充電走行距離：570km



テスラ モデル3 RWD
一充電走行距離：409km



② PHV（プラグインハイブリッド自動車）

一律200千円
（EV走行距離が40km以上の車両に限る）

（例）

トヨタ プリウスPHV S
一充電走行距離：68km



三菱 アウトランダー-PHEV S Edition
一充電走行距離：65km



【前回の調査結果等（平成27年度）の概要】

調査結果の概要及び今後の改善点・検討の方向性

補助金の交付下限額を設けるなどの検討をすべき。
また、価格低減インセンティブの効果について分析等を行い、補助対象車種の需要創出による価格低減につながる方策を検討すべき。

反映の内容等

新たに補助下限額を設定することにより、補助額が著しく少額となる車種を補助対象から除外することとした。
また、補助額について、車載する蓄電池の容量とリンクさせることとした。
※現在は一充電走行距離に応じて補助額を算定する方法に変更されている。

総 括 調 査 票

調査事業名 (28) クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金

②調査の視点

1. 価格低減インセンティブ

現在の一充電走行距離に応じて補助額を算定する補助スキームが、需要創出を図り、量産効果による価格低減に寄与しているか。

【調査対象年度】
平成29年度～令和元年度

【調査対象先数】
・自動車メーカー：17社
・一般社団法人次世代自動車振興センター

③調査結果及びその分析

1. 価格低減インセンティブ

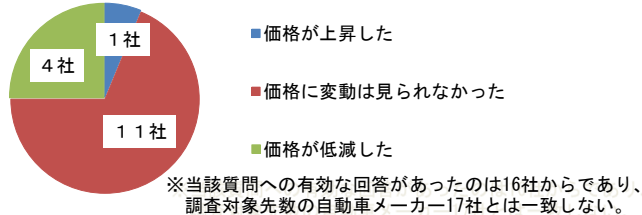
(1) 新車販売台数の推移、現在の補助スキームによる販売価格への影響
新車販売台数については、【表1】のとおり、EV・PHVともに減少傾向となっており、新車販売台数全体に占めるEV・PHVの割合についても減少傾向となっていた。

また、自動車メーカーに対して、現在の補助スキームによる車両価格への影響を確認したところ、【図1】のとおりであり、「価格が低減した」との回答は全体の4分の1であった。

【表1】新車販売台数（乗用車）とEV・PHVの割合

	H29	H30	R1
全車種	289.6万台	287.8万台	273.4万台
うちEV	2.4万台 (0.82%)	2.3万台 (0.80%)	1.9万台 (0.71%)
うちPHV	3.4万台 (1.18%)	2.1万台 (0.73%)	1.7万台 (0.62%)

【図1】現在の補助スキームによる販売価格への影響



(2) 車両性能、車両価格の推移

EV全車種における車両性能等の平均値については、【表2】のとおり、一充電走行距離は向上しているが、車両価格及び車両重量は上昇傾向となっていたため、バッテリーの容量ごとの車両性能を確認したところ、【表3】のとおり、バッテリーの容量が大きくなるに伴い、一充電走行距離・車両価格・車両重量も上昇傾向となっていた。

一方、車両重量の増加により、電費（1kWhあたりの走行距離）が悪化している状況がみられ、【図2】のとおり、購入者のニーズ（「維持費が安い」）とは異なる傾向となっている。

【表2】EV全車種における車両性能の推移

	H29	H30	R1
一充電走行距離(km)	235	290	328
車両価格(百万円)	411	505	552
車両重量(kg)	1,496	1,512	1,597
電費(km/kWh)	8.0	7.9	7.8

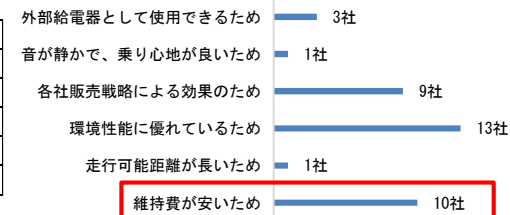
【表3】バッテリー容量ごとの車両性能等

車種追加時期	H29	H30	R1
バッテリー容量(kWh)	24	30	40
一充電走行距離(km)	228	280	400
車両価格(百万円)	253	289	411
車両重量(kg)	1,430	1,450	1,490
電費(km/kWh)	8.8	8.5	8.3

PHV全車種における車両性能等の平均値については、【表4】のとおり、車両性能はほとんど変わらないが、車両価格は上昇傾向となっていた。

PHVの補助要件では、一充電走行距離が40km以上の場合に一律20万円が交付されるが、一充電走行距離は平成29年度当時から50km以上と補助要件を大きく上回っており、現行の補助要件では車両性能の向上に対するインセンティブにならない状況にあった。

【図2】顧客が新車を購入・買い替える際にEV・PHVを購入する理由



【表4】PHV全車種における車両性能の推移

	H29	H30	R1
一充電走行距離(km)	51	53	54
車両価格(百万円)	748	813	868
車両重量(kg)	1,872	1,918	1,932
電費(km/kWh)	5.8	5.6	5.5

④今後の改善点・検討の方向性

1. 価格低減インセンティブ

現行の補助スキームでは、顧客ニーズに合致した車両性能の向上が必ずしも図られておらず、量産効果による価格低減に寄与しているとは言えない。

そのため、EVについては、一充電走行距離だけでなく電費の改善を促し、利便性とコストの両面の向上に繋がる補助スキームに変更すべき。

PHVについても、車両性能の状況を踏まえ、現在の補助スキームの変更について検討を行うべき。

総 括 調 査 票

調査事案名 (28) クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金

②調査の視点

2. EV・PHVの定着状況

EV・PHVの定着が図られているか。

【調査対象年度】
平成28年度～令和元年度

【調査対象先数】
一般社団法人次世代
自動車振興センター

③調査結果及びその分析

2. EV・PHVの定着状況

本補助金において、二酸化炭素の排出抑制や石油依存度の低減を図るためには、受給者がCEVを保有した上で、継続的に使用する必要がある。このため、本補助金の交付を受けた者が、一定期間内に買い替え等を行おうとする場合は、あらかじめ補助事業者から財産処分（※）の承認を受ける必要があり、承認を受けた場合には、補助金の一部を返納することとなっている。

財産処分制限期間に処分が行われた実績は、【表5～7】の状況となっており、平成28年度においては、交付実績台数のうち約5%が財産処分されている状況にあるが、どのような車種へ買い替え等を行ったのか、なぜ買い替え等を行ったのかについて詳細な理由等を把握していなかった。

（※）「財産処分」とは、取得した財産を補助金の目的に反して使用、譲り渡し、交換等を行うことをいう。

【表5】平成28年度における交付実績台数とそのうち財産処分された台数

交付実績台数	財産処分時期				財産処分合計
	H28	H29	H30	R1	
77,146	125	591	1,217	1,830	3,763

【表6】平成29年度における交付実績台数とそのうち財産処分された台数

交付実績台数	財産処分時期			財産処分合計
	H29	H30	R1	
60,318	81	532	1,107	1,720

【表7】平成30年度における交付実績台数とそのうち財産処分された台数

交付実績台数	財産処分時期		財産処分合計
	H30	R1	
59,716	115	587	702

④今後の改善点・検討の方向性

2. EV・PHVの定着状況

財産処分制限期間内にEV・PHVの買い替え等を行った場合には、買い替え後の車種や理由等を把握するため、財産処分承認申請書を改訂し、原因分析を行うことにより、更なる需要創出を図るための方策を検討すべき。