

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金について

2026年8月

製造産業局 自動車課

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。

(参考) 日本市場における主な電動車

パワートレイン	EV	EV	EV	EV	PHEV	PHEV	FCV	FCV
車種名	日産 リーフ(B7X)	日産 サクラ(S)	トヨタ bZ4X (Z)	ホンダ Super-ONE	トヨタ プリウス (G)	三菱 アウトランダー	トヨタ MIRAI (2代目)	トヨタ クラウン
イメージ								
税込価格	519万円	245万円	550万円	339万円	385万円	529万円	741万円	830万円
旧補助額	89万円	57.4万円	90万円	-	60万円	58万円	145万円	136万円
補助額	129万円	58万円	130万円	130万円	85万円	84万円	150万円	150万円
航続距離	702km	180km	746km	274km	102km (EV走行時)	102km (EV走行時)	850km	820km
バッテリー容量	78kWh	20kWh	74.69kWh	29.6kWh	11.87kWh	23.22kWh	-	-
セグメント	C	A	C	A	C	D	E	E
パワートレイン	EV	EV	EV	EV	EV	EV	EV	EV
車種名	テスラ モデル3 (RWD)	テスラ モデルY (RWD)	JEEP アベンジャー	ヒュンダイ IONIQ5 (Voyage)	BYD ATTO3	BYD Sealion7	BYD SEAL	BYD RACCO
イメージ								
税込価格	531万円	559万円	550万円	524万円	418万円	495万円	495万円	214.5万円
旧補助額	87万円	87万円	69万円	67万円	35万円	35万円	45万円	-
補助額	127万円	127万円	129万円	47万円	15万円	15万円	15万円	15万円
航続距離	594km	547km	486km	703km	470km	590km	640km	210km
バッテリー容量	60kWh	60kWh	54kWh	84kWh	58.6kWh	82.6kWh	82.56kWh	22.40kWh
セグメント	D	D	B	D	C	D	D	A

※セグメント情報は各OEM以外の出所情報を含む。 ※旧補助額は2025年12月までの登録車両に適用された額。

(参考) 令和8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について

- 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。
- 従前と同様に、車両の評価に加え、自動車メーカーの取組を総合的に評価して補助額を決定する方式を維持する。

制度の概要

- 日本においてEV等が持続的に活用されていく環境を構築する観点から、自動車メーカーの積極的な取組が期待される充電インフラ整備や供給の安定性の確保といった項目をより重視した評価を実施する。

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
- ◆供給の安定性／サイバーセキュリティへの対応
- ◆整備の体制／整備人材の育成

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

- ◆災害連携協定 等

環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入

補助額・補助上限額

- 令和8年4月1日に新規登録を受ける車両から、左記の総合的な評価を踏まえた車種ごとの新しい補助額を適用をする。
- 令和8年1月の補助上限額の見直しによって、補助額が増額した上で新しい補助額が減額する車種については、消費者に対する不利益変更の回避等のため、令和8年12月末まで現行補助額を維持する。

種別	基本の補助額	加算額
EV(小型を含む)	上限額125万円	最大5万円
軽EV	上限額55万円	最大3万円
PHEV	上限額80万円	最大5万円
FCV	上限額145万円	最大5万円

*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。

スケジュール

令和8年3月31日：申請受付開始

※令和8年3月31日以前に新車新規登録（新車新規検査届出）がなされた車両については、令和7年度事業と同額の補助額とする。

補助額の決定方法について

日本においてEV等が持続的に活用されていく環境を構築する観点から、**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。
その点数に応じた**基本の補助額**と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**加算額**の合計を補助額とする。

【基本の補助額】

評価項目	配点
車両性能 (車種ごと)	20
充電インフラ整備 (企業ごと)	40
供給の安定性/サイバーセキュリティへの対応 (車種ごと) (企業ごと)	100
整備の体制/整備人材の育成 (車種ごと) (企業ごと)	25
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)	10
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)	5
合計点	200

得点	EV	軽EV	PHEV	FCV
130～	125万円	55万円	80万円	145万円
115～129	95万円		60万円	
100～114	65万円			
85～99	45万円	45万円	45万円	115万円
70～84	35万円	35万円	35万円	85万円
55～69	25万円	25万円	25万円	55万円
～54	15万円	15万円	15万円	25万円

※メーカー希望小売価格(税抜)が840万円以上の車両については、0.8を乗じた補助額を記載している

【加算額】

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OEMの計画・取組について評価する。この評価結果に応じて、**左記の基本の補助額とは別に、補助額を最大5万円を加算する。**
※軽EVについては最大3万円の加算とします。

例えば、A社、BモデルのEVの場合・・・

