

2025 年度

あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン

年次レポート

2026 年 3 月

愛知県



# 2025 年度あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン年次レポート

## < 目次 >

1	あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの目標と進捗状況	1
(1)	あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの推進体制	1
(2)	EV・PHV・FCVの普及目標と実績	2
(3)	あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの進捗管理指標の状況	3
(4)	アンケート調査の結果	4
(a)	従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心	4
	・ 自動車の保有状況	4
	・ 従来車ユーザーがEV・PHV・FCVを保有していない理由	5
	・ EV・PHV・FCVユーザーの車両購入理由	6
	・ 従来車ユーザーへの働きかけ	7
(b)	EV・PHVユーザーのインフラの利用状況	8
	・ 普通充電設備での充電頻度	8
	・ 急速充電設備での充電頻度	9
	・ 普通充電設備の設置箇所、基数の満足度	10
	・ 急速充電設備の設置箇所、基数の満足度	11
	・ 充電インフラ整備に向けた働きかけ	12
2	取組内容	13
(1)	車両導入の支援	13
(a)	普及啓発	13
	・ 展示会、試乗会等の開催	13
	・ 事業者向け見学会・研修会の開催	14
	・ 体験授業の開催	15
	・ 啓発資材の作成・活用	16
(b)	車両導入の促進	17
	・ 導入補助	17
	・ 課税免除	22
	・ 公用車への率先導入・活用促進①	23
	・ 公用車への率先導入・活用促進②	24
	・ 社用車への導入促進	25
	・ 公共交通機関等への導入促進	26
	・ 物流分野への導入促進	27
	・ 自動車エコ事業所	28

(c) 研究・開発の促進 .....	29
・ 研究開発助成等 .....	29
(2) インフラ整備の拡充（充電インフラ） .....	30
(a) 公共用充電インフラ .....	30
・ 整備促進① .....	30
・ 整備促進② .....	31
・ 公共施設への整備 .....	33
・ 整備促進、利便性向上につながる情報発信 .....	34
・ 規制緩和の推進 .....	35
(b) 基礎充電 .....	36
・ 集合住宅への働きかけ .....	36
・ 通勤利用の拡大 .....	37
(3) インフラ設備の拡充（水素ステーション） .....	38
(a) 普及啓発 .....	38
・ 水素ステーションに関する普及啓発の実施 .....	38
(b) 整備事業者への支援 .....	39
・ 整備費及び需要創出活動費の補助 .....	39
・ 規制の見直しの推進 .....	39
・ 新規参入事業者の掘り起こし .....	40
(4) 蓄電・給電機能の活用 .....	41
・ 認知度向上、関連機器の普及① .....	41
・ 認知度向上、関連機器の普及② .....	43
・ 災害時活用の促進 .....	43
・ エネルギーインフラとしての活用促進 .....	44
3 トピックス .....	45
(1) FC 商用車普及に向けた取組 .....	45
(2) FC 商用車導入に係る補助金 .....	46
(3) 充電インフラ整備アドバイザー派遣事業 .....	47
(4) クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV 補助金）の補助上限の見直し .....	48
4 総括 .....	49

# 1 あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの目標と進捗状況

## (1) あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの推進体制

EV・PHV・FCVの普及加速にあたっては、県民、事業者、市町村等の各主体が、地球温暖化の現状やEV・PHV・FCVに関する正しい認識を持ち、それぞれの役割を意識した上で、相互に連携・協力を深めながら、環境配慮行動や事業活動等に取り組む必要がある。

このため、「あいちEV・PHV普及ネットワーク」、「あいちFCV普及促進協議会」等において、取組の進捗状況や車両の普及状況、インフラ整備状況等の情報を共有し、構成員間の情報交換や交流を図るとともに、県として参画している「電動車活用社会推進協議会（CEVS）」、「EVIグローバルEVパイロットシティプログラム（PCP）」といった広域的・国際的な連携のネットワークも活用し、先導的・効果的な取組事例等を県内の事業者、市町村等へも展開することで、普及に向けた取組を推進する。

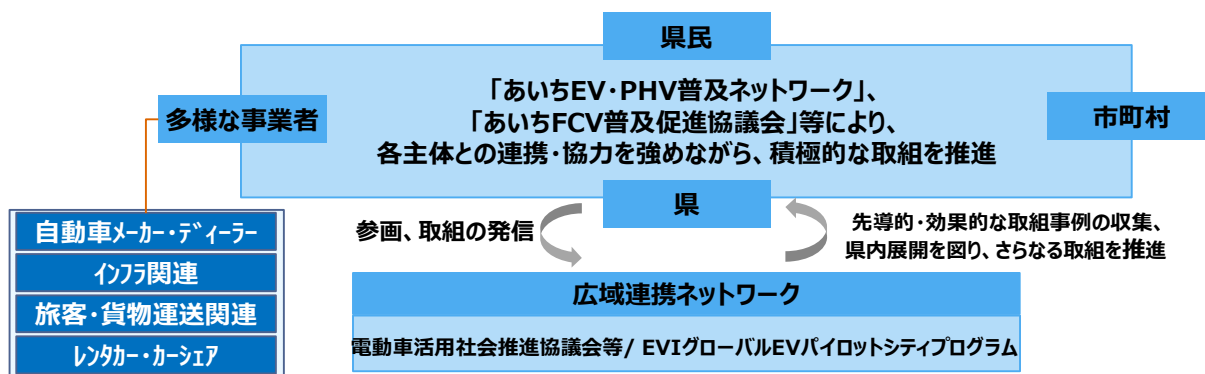


図1 プランの推進体制

## (2) EV・PHV・FCVの普及目標と実績

本県では2022年12月に「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」を策定し、2030年度における温室効果ガス排出量を2013年度比で46%削減するという目標を掲げ、「ゼロエミッション自動車の普及加速」を重点施策の一つに位置付けるとともに、削減目標の達成に向けてEV・PHV・FCVの保有割合を20%とする取組指標を新たに設定した。

また、本プランでは改定前の「あいち地球温暖化防止戦略2030」における2030年度の運輸部門の温室効果ガス排出削減目標（2013年度比で28.9%削減\*）を達成するための目標として、県内の自動車販売台数のうち、EV・PHV・FCVの割合を30%とすることを目標として設定したが、この改定を踏まえ、今後の温室効果ガス排出量の推移やEV・PHV・FCVの普及の状況を注視しながら必要に応じてプランの見直しを検討する。

これまでの実績については、表1に示す。

※あいち温暖化防止戦略2030の排出削減目標における自動車CO<sub>2</sub>排出量は、燃料・エネルギーの製造段階のCO<sub>2</sub>排出量は考慮しないTtWで算出したものである。

表1 EV・PHV・FCVの普及目標と実績

（単位：台）

区分	策定時*	実績					目標
	年	2018年度	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
EV	2,307	1,101	2,260	4,772	7,276	5,597	
PHV	3,102	1,713	2,383	3,839	5,480	4,032	
FCV	218	58	496	184	60	106	
EV・PHV・FCV計	5,627	2,872	5,139	8,795	12,816	9,735	
新車販売台数	406,930	349,638	342,160	316,678	367,079	334,660	
新車販売割合（%）	1.4	0.8	1.5	2.8	3.5	2.9	30

※ あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン策定時の実績

（環境省提供資料を基に愛知県作成）

### (3) あいち自動車ゼロエミッション化加速プランの進捗管理指標の状況

本プランに位置づけた取組の進捗状況を確認するため、進捗管理指標を設定し、状況を把握することとしている。

進捗管理指標の状況については、表2に示す。

また、従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心やユーザーのインフラの利用状況等について、今年度、アンケート調査を実施しており、その結果を4ページ以降に示す。

表2 進捗管理指標の状況

分類	指標名	プラン策定時	現状値
CO <sub>2</sub> 排出量	運輸部門の温室効果ガス排出量削減率（2013年度比） 【数値目標】28.9%※ <sup>1</sup>	1.7%増加 （2017年度、 13,541千t-CO <sub>2</sub> ）	6.7%減少 （2023年度、 12,429千t-CO <sub>2</sub> ）
	自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量	11,907千t-CO <sub>2</sub> （2019年度）	10,840千t-CO <sub>2</sub> （2024年度）
車両	EV・PHV・FCV新車販売割合 【数値目標】30%	1.4%（2018年度）	2.9%（2024年）
	EV・PHV・FCV保有割合 【数値目標】20%※ <sup>2</sup>	0.5%（2018年度）	1.1%（2024年度）
	県、市町村の公用車へのEV・PHV・FCV導入割合	1.3%（2019年度）	3.3%（2024年度）
	EV・PHV・FCVのラインナップ （モデル数、性能、価格帯）	7モデル （2019年度、 国内メーカー）	43モデル （2026年1月、 国内メーカー）
	普及啓発活動の実施状況	EV・PHV：41回 FCV：17回 （2019年度）	72回（2025年度）
充電インフラ	公共用充電インフラの整備状況 （設置場所別（SA・PA、道の駅、商業施設、宿泊・観光施設、公共施設、自動車販売店等）に把握）	1,929基 1,253箇所 （2019年度）	1,339箇所※ <sup>3</sup> （2024年度）
水素ステーション	水素ステーションの整備状況	36箇所（2020年度）	33箇所（2025年度）
蓄電・給電機能	V2H機器の導入補助実績	32件（2019年度）	185件（2024年度）
	県内自治体と自動車メーカー等の電動車災害時活用に関する協定締結件数	6件（2020年度）	50件（2026年1月）

※1 「あいち地球温暖化防止戦略2030」（2018年2月策定）における目標

※2 2022年12月に「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」を策定したことに伴い2022年度の年次レポートから追加した。

※3 2021年度から集計方法を変更したため、プラン策定時と比較することはできない。

〔その他、従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心やユーザーのインフラの利用状況等については、不定期に実施するアンケート調査により把握する。〕

## (4) アンケート調査の結果

従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心やユーザーのインフラの利用等については、不定期に実施するアンケート調査により実態を把握することとしており、2025年度にアンケート調査を実施した<sup>1</sup>。

### (a) 従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心

#### ・ 自動車の保有状況

現在の自動車の保有状況を図2に示す。

自動車保有状況について最も高いのは、「ガソリン自動車」(46%)である。次いで「ハイブリッド自動車(HV)」(22%)、「電気自動車(EV)」(4%)、「プラグインハイブリッド自動車(PHV)」(3%)と続く。なお、「保有していない」は27%である。

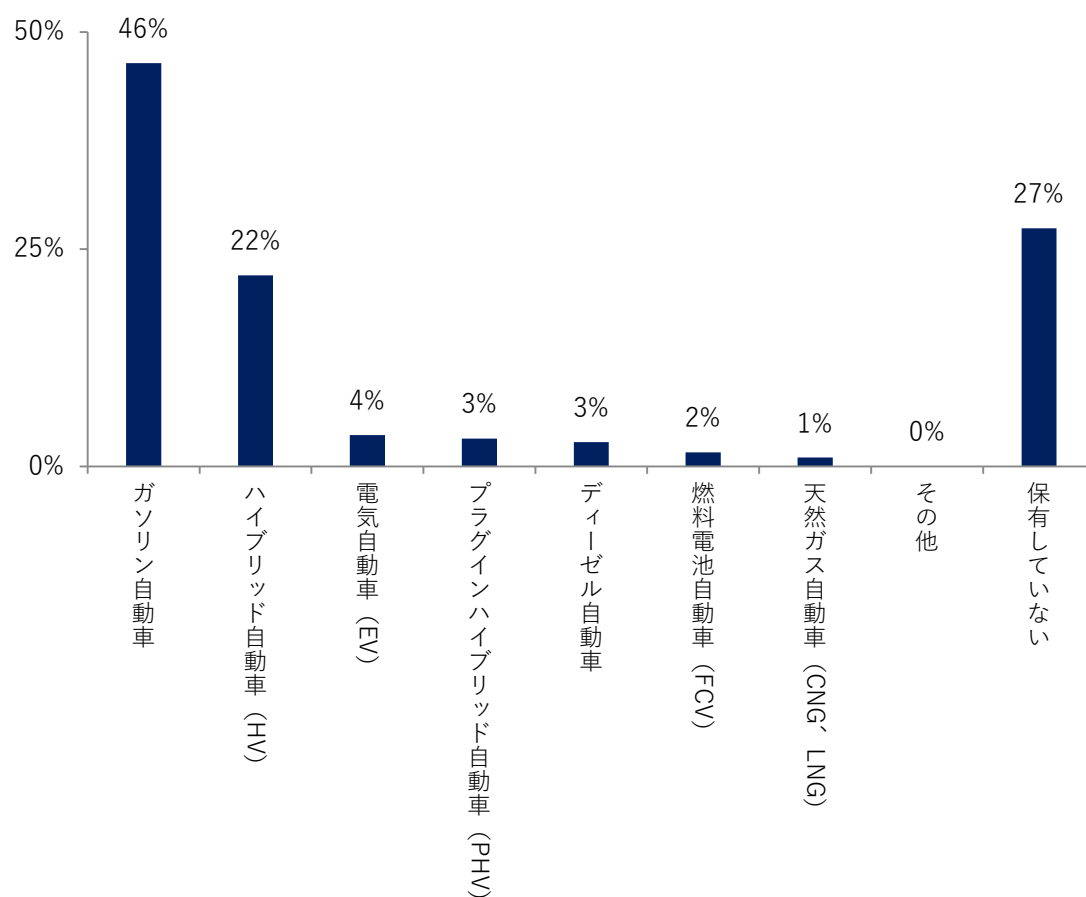


図2 自動車の保有状況

<sup>1</sup> 令和7年度 環境に関するインターネット調査 (2025年度 愛知県)

・ 従来車ユーザーがEV・PHV・FCVを保有していない理由

従来車ユーザーがEV・PHV・FCVを保有していない理由を図3に示す。

2019年度<sup>2</sup>は、EV、PHV、FCVのそれぞれに対する保有していない理由を調査しているが、2025年度<sup>1</sup>はEV・PHV・FCVとしてまとめて調査している。

2025年度に最も多い回答は、「車両価格」(46%)であり、2019年度のEV・PHV・FCVの平均である25%よりも21ポイント増加している。

2019年度に最も多い回答であった「関心がなかった」(EV・PHV・FCVの平均57%)と比べ、2025年度は34%であり、23ポイント減少している。

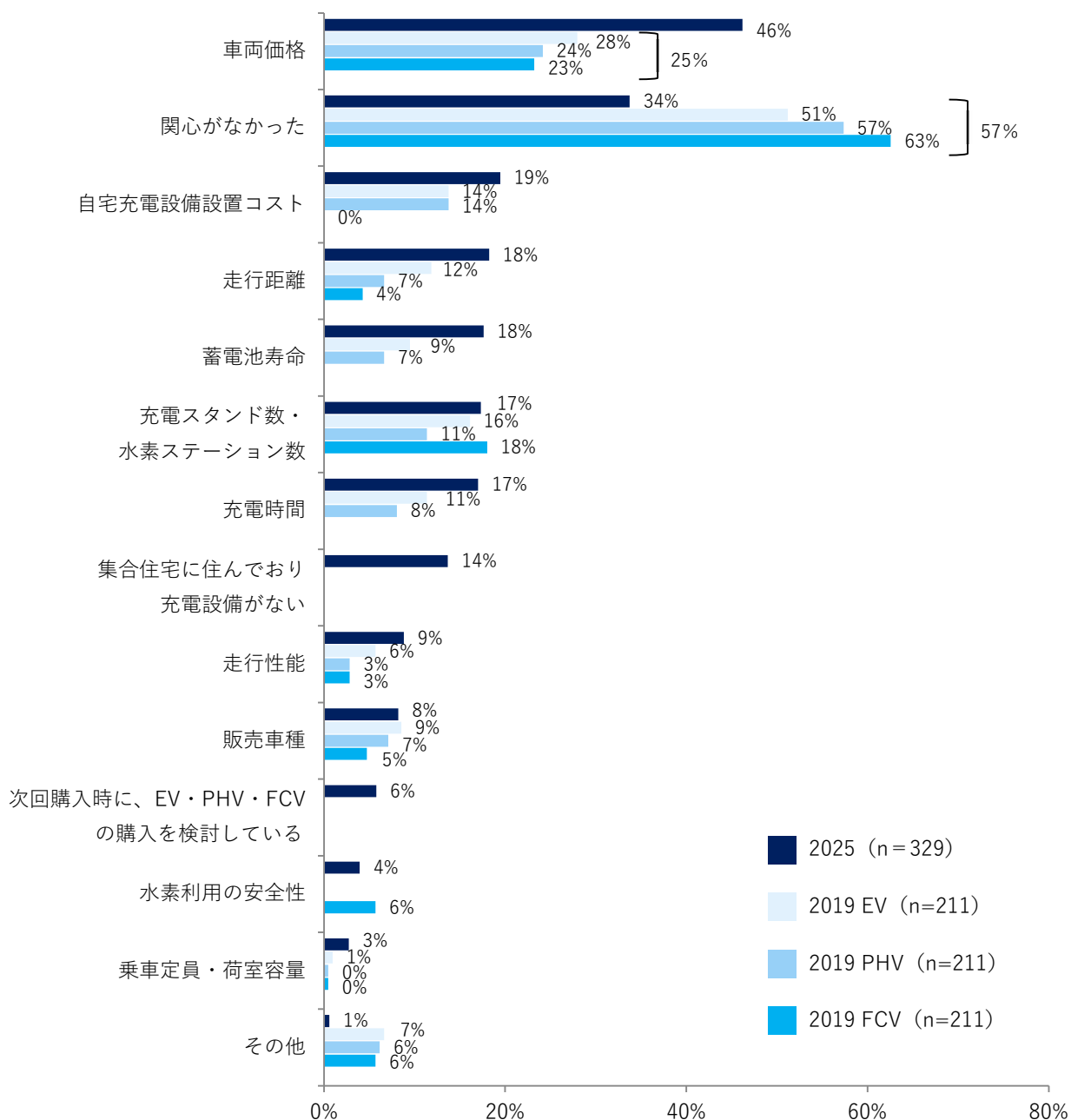


図3 従来車ユーザーがEV・PHV・FCVを保有していない理由

<sup>2</sup> EV・PHV・FCVの普及に係る意識調査結果(2019年度 愛知県)

・ EV・PHV・FCV ユーザーの車両購入理由

EV・PHV・FCV を購入した理由を図4に示す。

2019年度<sup>2</sup>は、EV、PHV、FCVのそれぞれに対する車両購入理由を調査しているが、2025年度<sup>1</sup>はEV・PHV・FCVとしてまとめて調査している。

2025年度に最も多い回答は、「走行性能」「静音性」(各50%)であり、2019年度のEV・PHV・FCVの平均は、「走行性能」(28%)で22ポイント増加し、「静音性」(37%)で13ポイント増加している。

また、2025年度の結果と2019年度のEV・PHV・FCVの平均を比較すると、「走行距離」は25ポイント増加、「給電機能」は22ポイント増加、「蓄電機能」は21ポイント増加している。

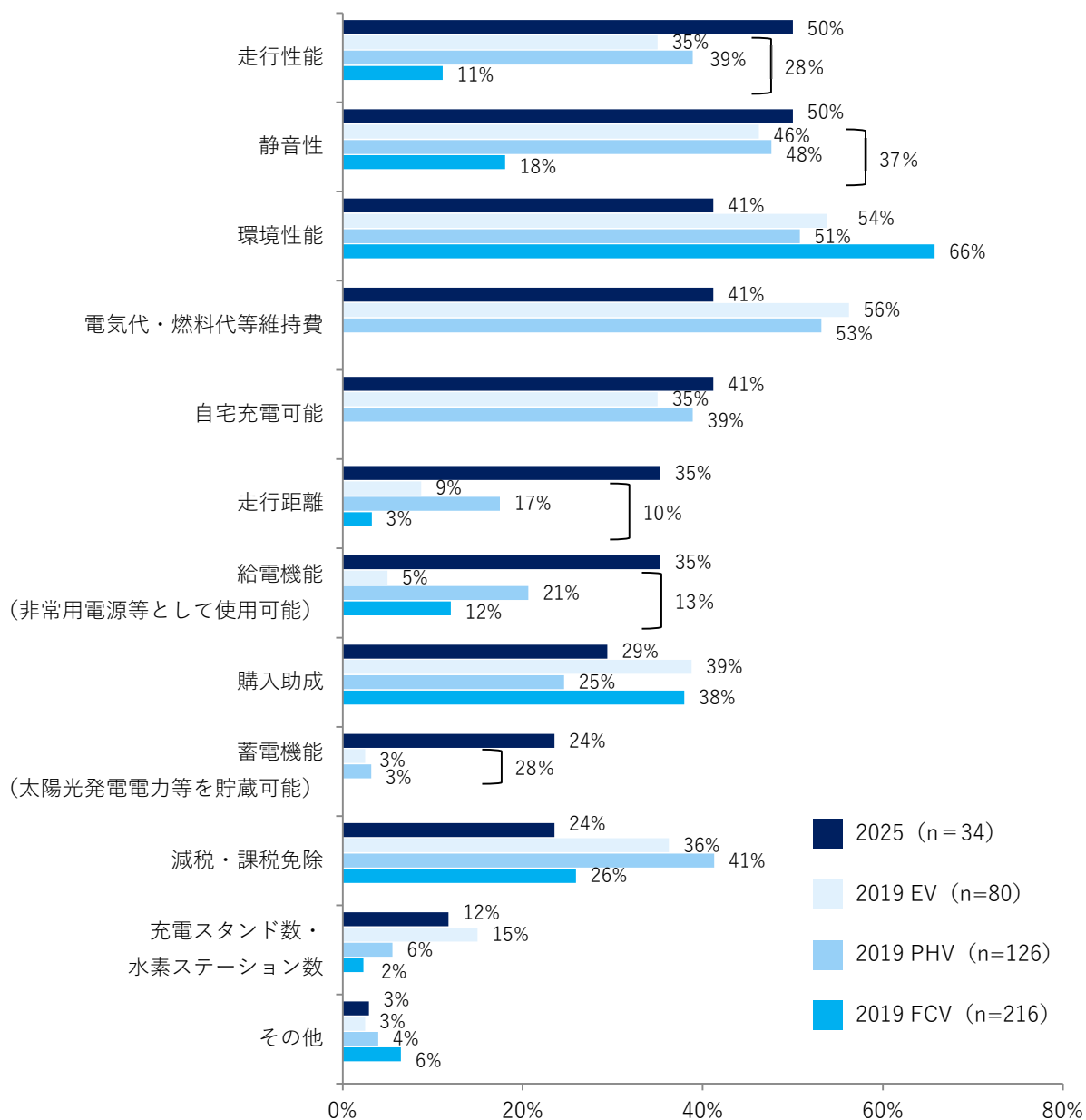


図4 EV・PHV・FCV ユーザーの車両購入理由

・ 従来車ユーザーへの働きかけ

従来車ユーザーの EV・PHV・FCV に対する認知度・関心は、図3（P5）に示すとおりであり、2019年度<sup>2</sup>の最も多い回答は「関心がなかった」であったが、2025年度<sup>1</sup>では「車両価格」であった。

また、EV・PHV・FCVのラインナップは、表2（P3）に示すとおり、7モデル（2019年度）から43モデル（2026年1月）に増えており、選択の幅が広がっている。

このことから、車両購入時にEV・PHV・FCVも候補としてあがってはいるものの、車両価格がネックとなりEV・PHV・FCVの保有に至らないと推測される。

引き続き、ネットワーク参加者、市町村及び愛知県による展示会や試乗会等により、EV・PHV・FCVを実際に見ながら導入のメリットを紹介することで、普及促進を図っていく。

	電気自動車 (EV)	プラグインハイブリッド自動車 (PHV)	燃料電池自動車 (FCV)
燃料	電気 	ガソリン + 電気  + 	水素 
特徴	外部電源から車載バッテリーに充電した電気を用いて、モータで走行。 ●ガソリンを使用しないため、 <b>走行時のCO<sub>2</sub>排出量はゼロ</b> ●騒音・振動が少ない。発進は力強く加速もスムーズ	EVとHVの長所を合わせて進化させたクルマ。EVと同様に、外部電源から直接バッテリーに充電した電気によるモータ走行と、必要に応じてエンジンを作動させたHV走行が可能。 ●EV走行時はガソリンを使用しないため、 <b>走行時のCO<sub>2</sub>排出量はゼロ</b>	水素と空気中の酸素を化学反応させて電気を作る「燃料電池」の電気を動力源としてモータで走行。 ● <b>走行中の排出は水のみであり、CO<sub>2</sub>排出量はゼロ</b>

図5 EV・PHV・FCVの特徴

<p><b>エコ</b></p> <p>走行時のCO<sub>2</sub>排出量がゼロ (PHVはEV走行時)</p> 	<p><b>走行性</b></p> <p>騒音や振動が少なく、加速もスムーズ</p> 	<p><b>ランニングコスト</b></p> <p>同じ距離を走るなら、ガソリンより電気が安価</p> 	<p><b>手軽に充電</b></p> <p>自宅や事務所等の駐車場所で充電</p> 
<p><b>エネルギー管理</b></p> <p>EV・PHVと太陽光発電の組み合わせで電気料金を節約</p> 	<p><b>おトク</b></p> <p>購入時の補助金や税制優遇等あり</p> 	<p><b>企業経営</b></p> <p>企業としてのESG対応をアピール</p> 	<p><b>非常用電源</b></p> <p>災害時に様々なシーンで活用</p> 

図6 導入のメリット

(b) EV・PHV ユーザーのインフラの利用状況

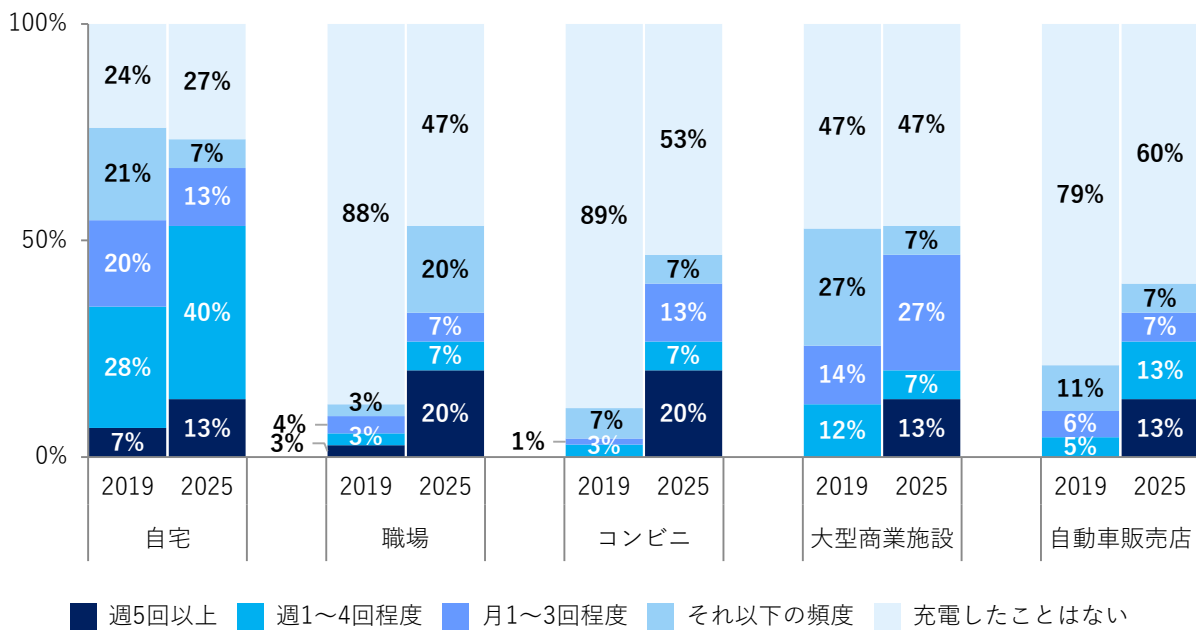
・ 普通充電設備での充電頻度

充電場所ごとの普通充電設備（出力電力 3～6kW）での充電頻度を図 7 に示す。

2025 年度<sup>1</sup>と 2019 年度<sup>2</sup>を比較すると、自宅でも 1 回以上の頻度で充電すると回答した割合が、EV ユーザーでは 11 ポイント増加、PHV ユーザーでは 12 ポイント増加している。

また、自宅以外の充電場所においても、月 1 回以上の頻度で充電すると回答した割合が、増加している。

【EV】 2019 (n=80) 2025 (n=15)



【PHV】 2019 (n=126) 2025 (n=13)

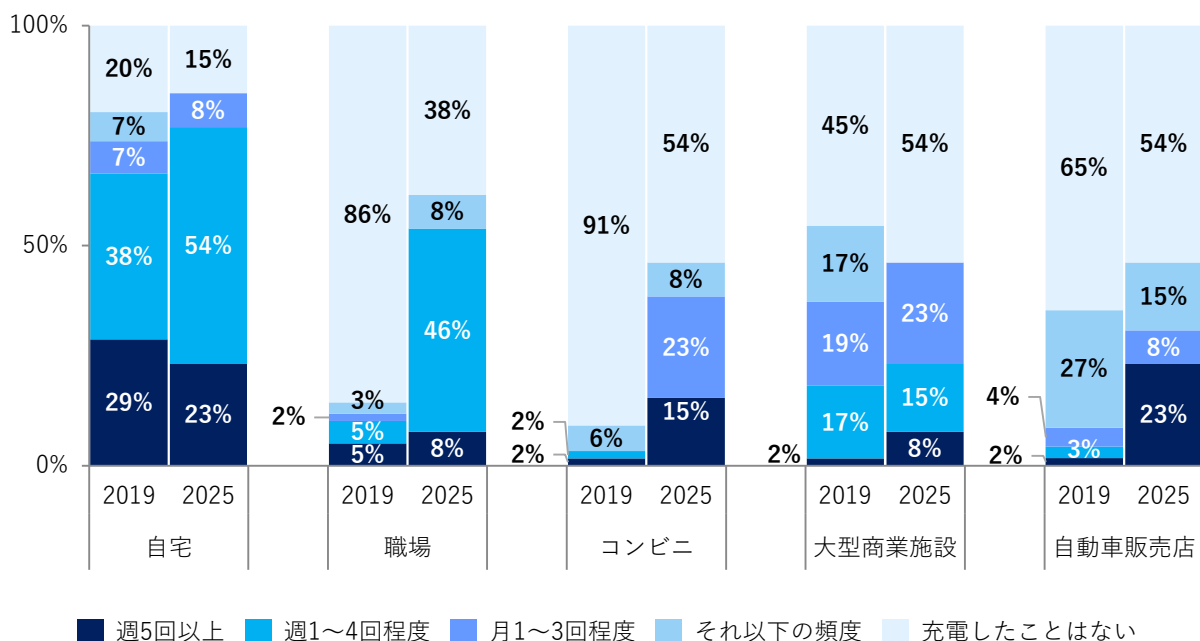


図 7 普通充電設備（出力電力 3～6kW）での充電頻度

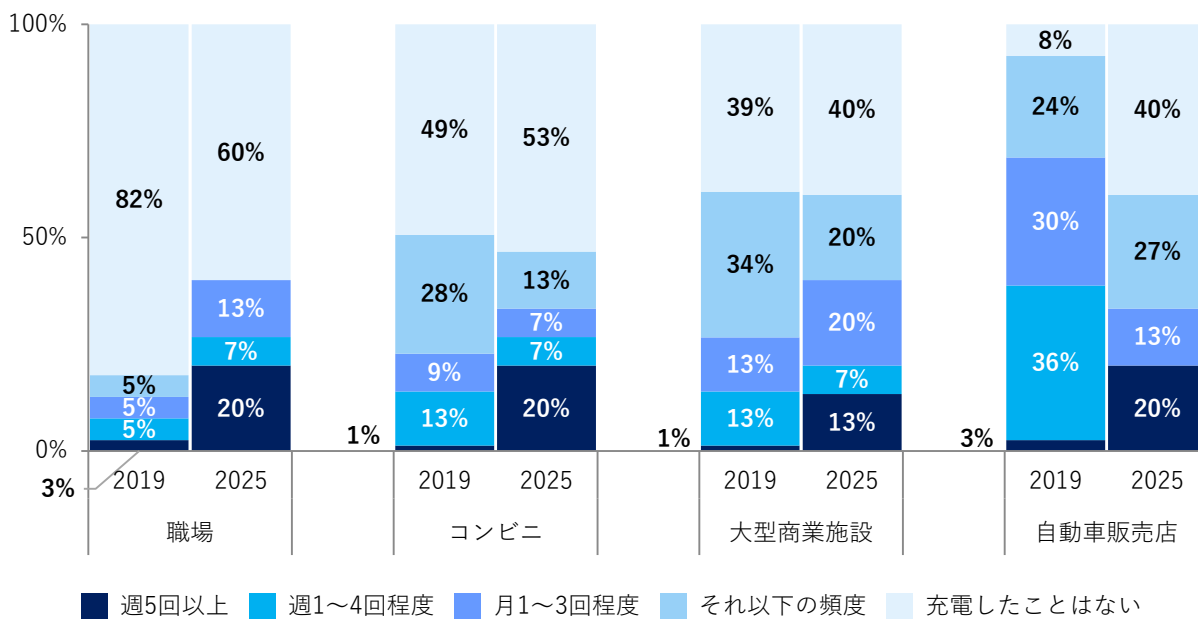
・急速充電設備での充電頻度

充電場所ごとの急速充電設備（出力電力 10kW 以上）での充電頻度を図 8 に示す。

2025 年度<sup>1</sup>と 2019 年度<sup>2</sup>を比較すると、EV ユーザー、PHV ユーザーともに、「職場」「コンビニ」「大型商業施設」で月 1 回以上の頻度で充電すると回答した割合が増加している。

一方で、EV ユーザーでは、自動車販売店で月 1 回以上の頻度で充電すると回答した割合が 36 ポイント減少している。

【EV】 2019 (n=80) 2025 (n=15)



【PHV】 2019 (n=126) 2025 (n=13)

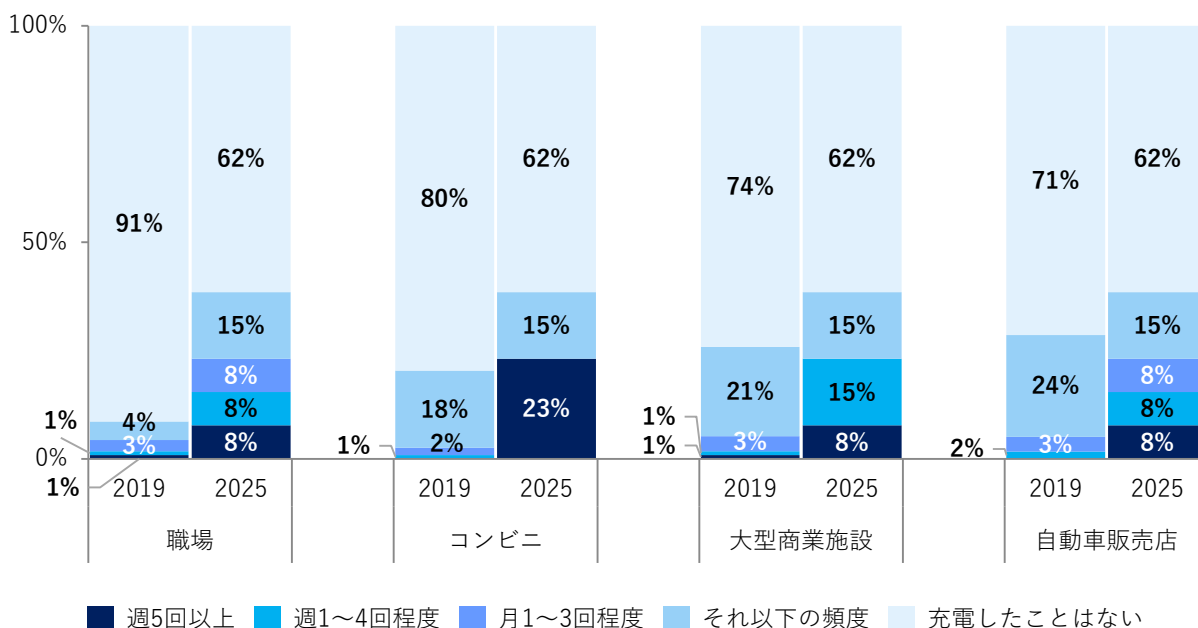


図 8 急速充電設備（出力電力 10kW 以上）での充電頻度

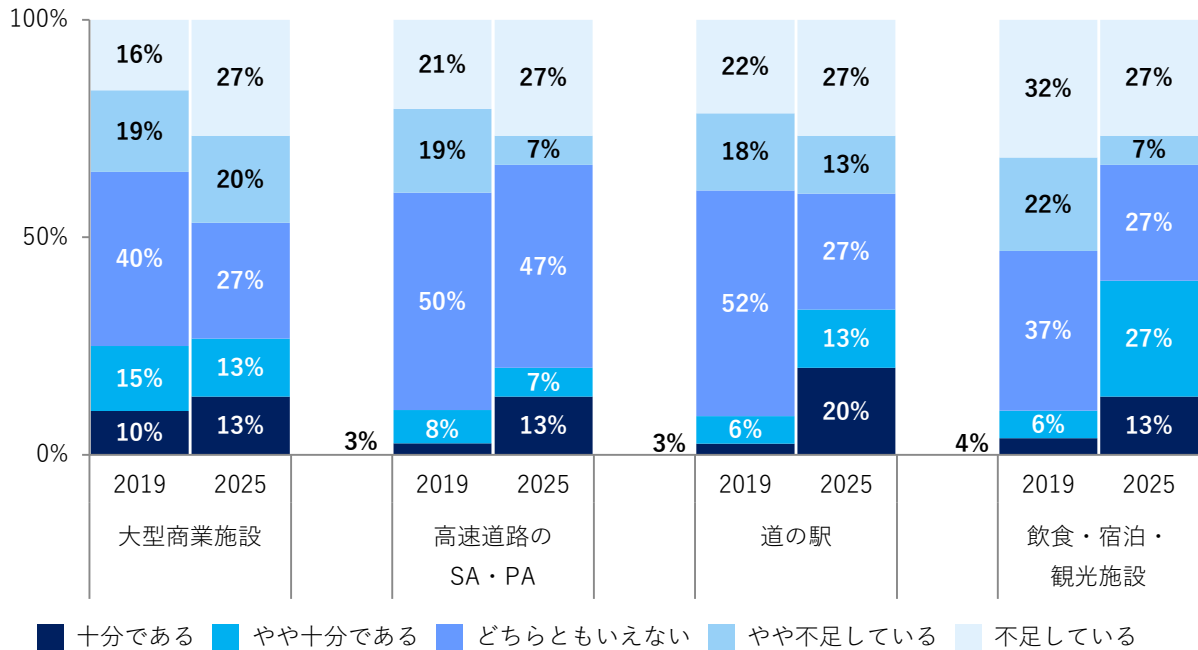
・ 普通充電設備の設置箇所、基数の満足度

充電場所ごとの普通充電（出力電力3～6kW以上）の設置箇所、基数の満足度を図9に示す。

2025年度<sup>1</sup>と2019年度<sup>2</sup>を比較すると、EVユーザー、PHVユーザーともに、「十分である」「やや十分である」と回答した割合が増加している。

一方で、「不足している」「やや不足している」と回答する割合も一定数ある。

【EV】 2019 (n=80) 2025 (n=15)



【PHV】 2019 (n=126) 2025 (n=13)

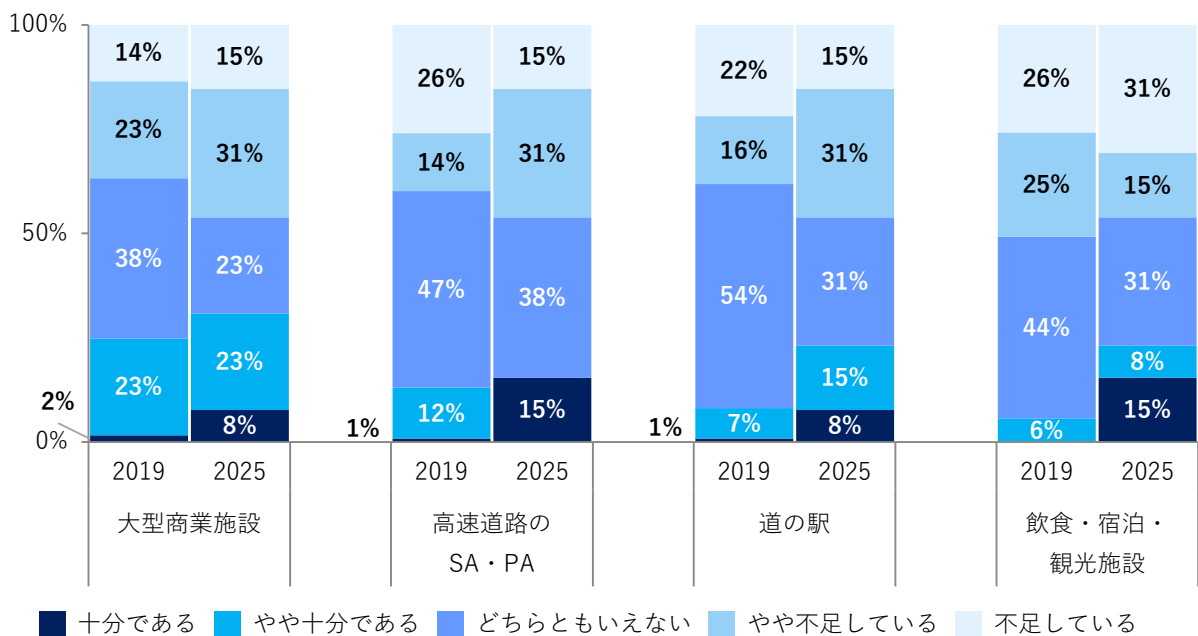


図9 普通充電設備（出力電力3～6kW）の設置箇所、基数の満足度

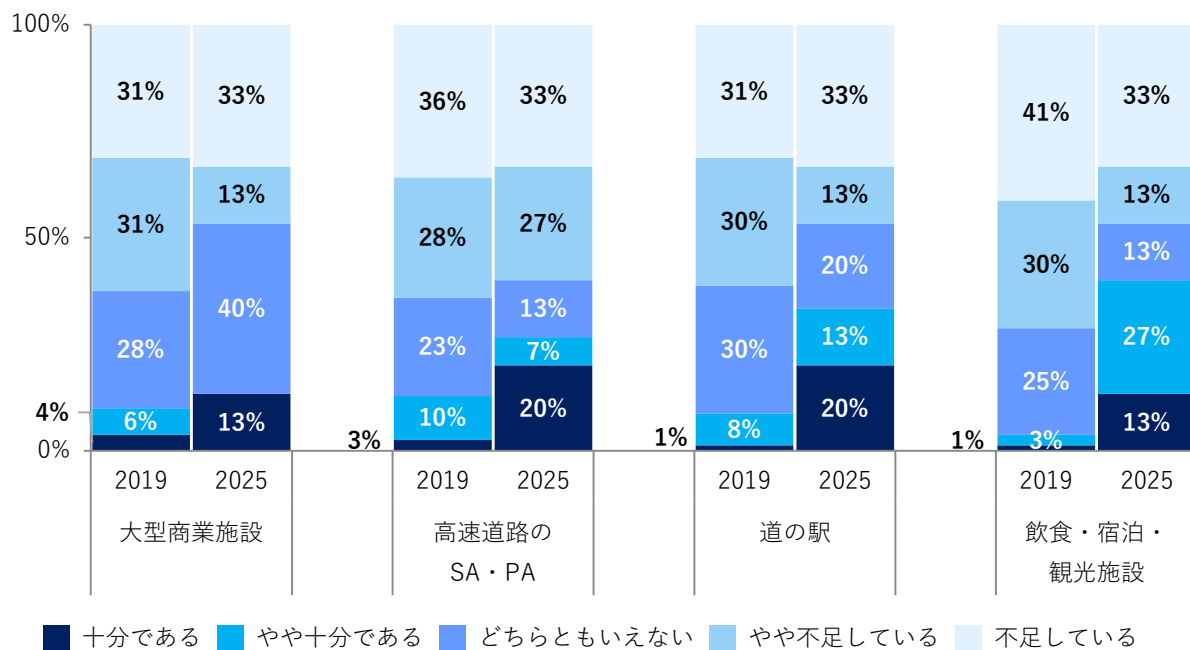
・急速充電設備の設置箇所、基数の満足度

充電場所ごとの急速充電（出力電力 10kW 以上）の設置箇所、基数の満足度を図 10 に示す。

2025 年度<sup>1</sup>と 2019 年度<sup>2</sup>を比較すると、EV ユーザー、PHV ユーザーともに、「十分である」「やや十分である」と回答した割合が増加している。

一方で、「不足している」「やや不足している」と回答する割合も一定数ある。

【EV】 2019 (n=80) 2025 (n=15)



【PHV】 2019 (n=126) 2025 (n=13)

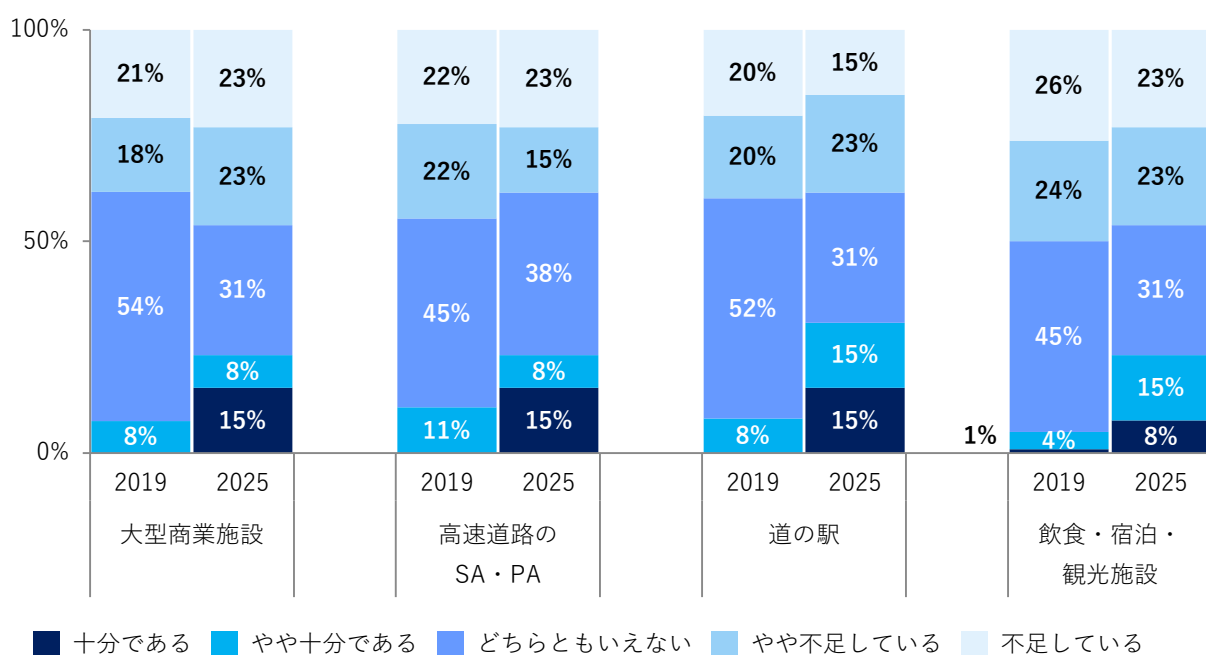


図 10 急速充電設備（出力電力 10kW 以上）の設置箇所、基数の満足度

・ 充電インフラ整備に向けた働きかけ

EV・PHV ユーザーの充電場所ごとの充電頻度は、図7 (P8) 及び図8 (P9) に示すとおりである。普通充電設備で月1回以上の頻度で充電すると回答した割合は、EV ユーザー、PHV ユーザーともに、「自宅」が最も多い。急速充電設備で月1回以上の頻度で充電すると回答した割合は、「職場」「大型商業施設」が同一で最も多い。

EV・PHV ユーザーの充電設備の設置箇所、基数の満足度は、図9 (P10) 及び図10 (P11) に示すとおりである。普通充電設備及び急速充電設備のいずれも、EV ユーザー、PHV ユーザーともに、「十分である」「やや十分である」と回答した割合が、2019年度<sup>2</sup>よりも2025年度<sup>1</sup>の方が多い。一方で、「不足している」「やや不足している」と回答する割合も一定数ある。

2025年3月末現在の公共用充電インフラの整備状況は、1,339箇所・2,240口 (P30) であり、概ね空白地帯はなく、県内全域で整備が進んでいるが、アンケートの回答で「不足している」「やや不足している」と回答する割合も一定数あることから、2024年度に創設した充電インフラ整備促進費補助金や国の補助制度の周知を引き続き行い、充電インフラの普及加速を図っていく。



図11 充電インフラの整備

	普通充電器 3~6kW	急速充電器 10kW~
電力仕様	電源側:交流单相100~200V 車側:交流100~200V	
充電器のタイプ	コンセント	壁面取り付け スタンド 1口 複数口
充電ケーブル	充電ケーブルは別(車載のケーブルを使用)	充電ケーブル付き
充電スピード*	8時間で50%程度	30分で70%程度
メリット	整備費用を抑えられる。	ピークコントロールや通信等が可能な機種がある。
		短時間で充電ができる。

\* 充電出力やバッテリー容量により異なります

図12 充電器の種類

## 2 取組内容

「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」に基づき各主体が実施した取組内容等を示す。

### (1) 車両導入の支援

#### (a) 普及啓発

- ・ 展示会、試乗会等の開催

#### ①取組内容【実施主体】

展示会・試乗会等の実施

リーフレットや啓発資材を活用した EV・PHV・FCV の普及啓発

認知度向上、関連機器の普及

【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】

#### ②実施結果

- ネットワーク参加者及び県内自治体において、展示会及び試乗会等を開催した。
- 愛知県では、市町村や民間事業者が開催する環境イベントや防災訓練等に県公用車を出展し、EV・PHV・FCV の給電機能に着目したパネルを用いて普及啓発を行った。



津島市地区防災訓練



知多市産業まつり

#### 2025 年度普及啓発活動の実施状況

(単位：回)

主体	展示会	試乗会	展示会・試乗会	計
県及び市町村	47	1	1	49
ネットワーク参加者	22	0	1	23
計	69	1	2	72

#### ③今後に向けた課題と取組

- 愛知県内の EV・PHV・FCV の保有割合は 1.1%（2024 年度末現在）であり、引き続き県民への普及啓発が必要である。
- 様々な場所で展示会等を行うことで目にする機会を増やすことは EV・PHV・FCV の普及促進につながると考えられることから、ネットワーク参加者、市町村及び愛知県による展示会や試乗会等を引き続き実施するとともに、リーフレットや啓発資材を活用しながら普及啓発を実施する。

・ 事業者向け見学会・研修会の開催

①取組内容【実施主体】

展示会・試乗会等の実施

ITS の普及・啓発活動

【愛知県 ITS 推進協議会、中部経済新聞社】

②実施結果

- 愛知県では、車社会が抱える課題を解決するとともに、自動車産業の更なる発展を目指し、産・学・行政が一体となって ITS の推進を図っていくため、「愛知県 ITS 推進協議会」を、1998 年に全国に先駆けて設立し、ITS の普及・実用化に向けて取り組んできた。
- ITS の理解をより深めていただくため、愛知県 ITS 推進協議会及び中部経済新聞社は、2005 年より「あいち ITS ワールド」を名古屋モーターショー（現：Japan Mobility Show Nagoya）と連携して開催し、今回で 10 回目となる。
- 身近な ITS としては、カーナビや VICS、ETC、安全運転支援システムなどがあり、企業や大学による ITS 関連技術の展示、講演会に加え、自動運転バスや各種パーソナルモビリティの試乗会などを通して、最先端の技術にふれるイベントとなった。

<実施概要>

名称：あいち ITS ワールド 2025

主催：愛知県 ITS 推進協議会、中部経済新聞社

会期：2025 年 11 月 22 日（土）～24（月・休）

会場：ポートメッセなごや（名古屋市国際展示場）

併催：Japan Mobility Show Nagoya 2025（主催：Japan Mobility Show Nagoya 実行委員会）

内容：展示企画、参加・体験企画、特別講演会 等



あいち ITS ワールド 2025 会場の様子

③今後に向けた課題・取組

- 次回開催に向けては、より多くの企業に出展いただくため、産業界への働きかけや魅力的な出展メリットの提示、広報強化が求められる。あわせて、企業が参加しやすい企画設計や連携枠組みを充実させ、継続的な参画を促すことが課題となる。

・ 体験授業の開催

①取組内容【実施主体】

高校生を対象とした燃料電池自動車の整備等の体験

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県では、2030年度までに燃料電池商用車 7,000 台の導入を目標に掲げ、水素社会の実現に向けた取組を進めている。
- 社会と工業の発展に貢献できる、創造性豊かな実践力を身に付けた人材の育成に取り組む愛知県立小牧工科高等学校において、有志の生徒が燃料電池自動車の整備等の体験を通じて得た学びを他の生徒に共有するため、生徒自身が燃料電池自動車の整備等の解説や実演講習を行う講座を授業の一環として実施した。

<実施概要>

実施日：2025年12月15日（月）

場所：愛知県立小牧工科高等学校（小牧市久保一色 3737-1）

対象：愛知県立小牧工科高等学校 自動車科2年生 約30名

内容：・各種自動車の紹介や燃料、原動機の構造について

内容	講師
① 各種自動車の紹介や燃料、原動機の構造について	① 小牧工科高校 教諭
② トヨタ自動車製 MIRAI の点検・整備・車検・新規登録について解説、実演講習	② 同校生徒
③ 愛知県の水素関連の取組紹介	③ 水素社会実装推進課
④ 水素ステーション事業者による講演	④ 有限会社位田モータース
⑤ 次世代モビリティの展望について	⑤ トヨタ自動車株式会社
⑥ 学習の振り返り	⑥ 小牧工科高校 校長



燃料電池自動車の整備等の解説の様子

③今後に向けた課題・取組

- 工科高校との連携など引き続き啓発活動を実施していく。

・ 啓発資材の作成・活用

①取組内容【実施主体】

展示会・試乗会等の実施

リーフレットや啓発資材を活用した EV・PHV・FCV の普及啓発

認知度向上、関連機器の普及

【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】

再 掲  
(P. 13 参照)

(b) 車両導入の促進

・ 導入補助

①取組内容【実施主体】

EV・PHV・FCVの導入に対する補助の実施

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県では、先進環境対応自動車導入促進費補助金により、事業者等に対しEV・PHV・FCV等の導入補助を実施している。
- 2025年度における補助申請台数は903台であった。
- 県内26市町においても、導入補助が実施された。(P18～21参照)

先進環境対応自動車導入促進費補助金の補助実績

車種(台)	年度	2009 ～ 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	計
	EVトラック・乗用車		310	89	99	131	197	300	739	589	322	417
PHVトラック・乗用車		157	141	80	139	125	190	334	696	420	454	2,736
FCVトラック・乗用車		309	49	57	42	82	120	43	27	40	30	799
EV・PHV・FCVバス		—	—	—	0	1	4	1	5	1	2	14
その他*		382	18	7	485	297	175	174	157	0	0	1,695
計		1,158	297	243	797	702	789	1,291	1,474	783	903	8,437

※その他はハイブリッドのユニバーサルデザインタクシー、優良ハイブリッドトラック・バス及び天然ガストラック・バス

③今後に向けた課題・取組

- 愛知県内のEV・PHV・FCVの保有割合は1.1%（2024年度末現在）となっている。
- 引き続きEV・PHV・FCVの導入補助を実施し、さらなる普及拡大を図る。

2025 年度愛知県内自治体における EV・PHV・FCV 等に対する補助制度等

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
名古屋市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
豊橋市	すべて	EV 乗用車（軽）	車両本体価格×5%（上限 3 万円）
		EV 乗用車（軽以外）	車両本体価格×5%（上限 6 万円）
		PHV 乗用車	車両本体価格×5%（上限 3 万円）
		FCV 乗用車	車両本体価格×5%（上限 20 万円）
岡崎市	すべて	EV 乗用車	3 万円 ※ゼロカーボンドライブ加算 2 万円
		PHV 乗用車	3 万円 ※ゼロカーボンドライブ加算 2 万円
	個人	FCV 乗用車	20 万円
			法人
半田市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	10 万円
		FCV 乗用車	30 万円
豊川市	すべて	EV（軽）	購入額×5%（上限 3 万円）
		EV（軽以外）	購入額×5%（上限 6 万円）
		PHV	購入額×5%（上限 3 万円）
		FCV	購入額×5%（上限 30 万円）
碧南市	法人	EV	20 万円
		PHV	10 万円
		FCV	30 万円
	個人	EV	5 万円
		PHV	10 万円
		FCV	40 万円

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
刈谷市	法人	EV	車両本体価格×10% (上限 15 万円)
		PHV	車両本体価格×10% (上限 15 万円) ※排気量 1.8ℓ以下に限る
		FCV	車両本体価格×10% (上限 40 万円)
	個人	EV	車両本体価格×10% (上限 30 万円)
		PHV	車両本体価格×10% (上限 30 万円)
		FCV	車両本体価格×10% (上限 50 万円)
すべて	超小型 EV	車両本体価格×10% (上限 7 万円)	
豊田市	すべて	EV	車両ごとに補助額を設定 (上限 20 万円) ※充電設備同時設置で上乗せ 2 万円
		PHV	車両ごとに補助額を設定 (上限 20 万円) ※充電設備同時設置で上乗せ 2 万円
	法人	FCV	車両ごとに補助額を設定 (上限 15 万円)
	個人		車両ごとに補助額を設定 (上限 32 万円)
	法人	超小型 EV	車両ごとに補助額を設定 (上限 7.5 万円)
	個人	超小型 EV	車両ごとに補助額を設定 (上限 7.5 万円) ※満 65 歳以上の場合上乗せ 4 万円
安城市	すべて	EV	5 万円
		PHV	5 万円
		FCV	30 万円
		超小型 EV	5 万円
西尾市	すべて	EV	5 万円
		PHV	5 万円
		FCV	10 万円
蒲郡市	すべて	EV 乗用車	車両本体価格×10% (上限 5 万円)
		FCV 乗用車	車両本体価格×10% (上限 30 万円)
犬山市	すべて	EV	5 万円
	個人	FCV	10 万円
			法人
常滑市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	10 万円
		FCV 乗用車	30 万円

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
新城市	法人	EV 乗用車	車両本体価格×1/10 (上限 30 万円)
		PHV 乗用車	車両本体価格×1/10 (上限 30 万円)
東海市	個人	EV 乗用車	車両本体価格×1/10 (上限 30 万円)
		PHV 乗用車	車両本体価格×1/10 (上限 30 万円)
		FCV 乗用車	車両本体価格×1/10 (上限 50 万円)
大府市	個人	EV	30 万円
		PHV	30 万円
		FCV	50 万円
知多市	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
知立市	すべて	EV 乗用車	5 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	20 万円
岩倉市	すべて	EV	5 万円 ※事業者は V2H 同時導入で上乗せ 2 万円
		PHV	5 万円 ※事業者は V2H 同時導入で上乗せ 2 万円
		FCV	10 万円 ※事業者は V2H 同時導入で上乗せ 2 万円
日進市	すべて	EV 乗用車	5 万円 ※普通充電設備を同時導入で上乗せ 1 万円
		PHV 乗用車	5 万円 ※普通充電設備を同時導入で上乗せ 1 万円
		FCV 乗用車	20 万円
田原市	個人	EV (普通・小型)	車両本体価格×1/20 (上限 6 万円)
		EV (軽)	車両本体価格×1/4 (上限 3 万円)
	すべて	FCV	車両本体価格×1/20 (上限 20 万円)
みよし市	すべて	EV	車両本体価格×5% (上限 15 万円)
		PHV	車両本体価格×5% (上限 15 万円)
		FCV	車両本体価格×5% (上限 35 万円)
		超小型 EV	車両本体価格×5% (上限 5 万円)

	対象者	対象車両	補助額又は補助上限額
東浦町	個人	EV 乗用車	5 万円
		PHV 乗用車	5 万円
		FCV 乗用車	30 万円
武豊町	個人	EV 乗用車	10 万円
		PHV 乗用車	10 万円
		FCV 乗用車	30 万円
幸田町	すべて	EV 乗用車（軽）	車両本体価格×10%（上限 5 万円）
		EV 乗用車（軽以外）	車両本体価格×10%（上限 10 万円）
		PHV 乗用車	車両本体価格×10%（上限 10 万円）
		FCV 乗用車	車両本体価格×10%（上限 30 万円）
東栄町	個人	EV 乗用車	7 万円
		PHV 乗用車	7 万円

・ 課税免除

①取組内容【実施主体】

自動車税種別割の課税免除措置

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県では、EV・PHV・FCVの普及を促進するため、自動車税種別割の課税免除措置を2024年度に引き続き実施した。

【対象となる自動車】

2020年4月1日から2027年3月31日までの間に新車新規登録を受けたEV・PHV・FCV

【軽減期間及び軽減額】

新車新規登録を受けた年度の月割分及び翌年度から5年度分を全額免除

これまでの課税免除実績（初回新規登録台数の内訳）

年度	EV	PHV	FCV	合計
2011	129	485	0	614
2012	811	1,534	0	2,345
2013	996	1,165	0	2,161
2014	1,280	1,535	58	2,873
2015	1,168	1,771	119	3,058
2016	1,030	1,742	466	3,238
2017	2,110	4,280	194	6,584
2018	2,062	2,840	192	5,094
2019	1,505	2,131	116	3,752
2020	1,239	1,866	247	3,352
2021	2,135	2,861	393	5,389
2022	3,111	3,928	111	7,150
2023	3,711	5,386	84	9,181
2024	3,235	3,916	99	7,250
2025	3,244	2,982	66	6,292
合計	27,766	38,422	2,145	68,333

※2011年度は2012年1月から3月の新車新規登録分

※2025年度は2025年4月から12月の新車新規登録分

- 県内市町村では、豊田市及び知多市がEVの軽自動車税種別割の減免制度を実施している。

③今後に向けた課題・取組

- 県民、事業者による車両導入を支援するため、2026年度も引き続き課税免除措置を行う。

・ 公用車への率先導入・活用促進①

①取組内容【実施主体】

公用車への EV・PHV・FCV の導入

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県は、新たに導入する公用車は原則として電動車（HV・EV・PHV・FCV）とするよう、2023年8月に「愛知県庁の環境保全のための行動計画（あいちエコスタンダード）」を改定した。

愛知県庁の環境保全のための行動計画（あいちエコスタンダード）（抜粋）

導入する公用車については、代替可能な電動車がない場合等を除き、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車を始めとした電動車とする。

- また、地球温暖化対策市町村連絡会議において、県内市町村に対し、公用車へのゼロエミッション自動車の導入を呼びかけた。
- なお、2025年度における愛知県及び県内市町村の導入自治体数は47自治体、保有台数は550台（EV：398台、PHV：95台、FCV：57台）となった。

愛知県内自治体の EV・PHV・FCV 保有台数

		EV	PHV	FCV	合計
愛知県		16 ( 11)	7 ( 6)	8 ( 6)	31 ( 23)
市町村	尾張	137 (111)	33 (29)	26 (25)	196 (165)
	知多	61 ( 49)	6 ( 6)	5 ( 5)	72 ( 60)
	西三河	110 ( 41)	39 (41)	14 (12)	163 ( 94)
	東三河	74 ( 74)	10 (11)	4 ( 3)	88 ( 88)
合計		398 (286)	95 (93)	57 (51)	550 (430)

※市町村分は地域別の集計  
 ※（ ）内は2024年度実績

③今後に向けた課題・取組

- 愛知県は、2023年度に改定したあいちエコスタンダードに基づき、引き続き EV・PHV・FCV の率先導入を進める。
- また、県内市町村に対しても公用車への率先導入を呼びかける。

・ 公用車への率先導入・活用促進②

①取組内容【実施主体】

公用車への EV・PHV・FCV の導入

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、県民の皆様へ、地震の揺れを模擬体験していただくことにより、地震防災意識の高揚を図るため、地震体験車を運行している。
- また、2050年のカーボンニュートラル達成に向け、水素のサプライチェーン構築や利活用の促進に向けた取組を進めており、モビリティ分野においては燃料電池自動車の普及やそのインフラである水素ステーションの整備・運営支援などに取り組んでいる。
- 水素需要の創出に向けた取組の一環として、Commercial (コマーシャル) Japan (ジャパン) Partnership (パートナーシップ) Technologies (テクノロジーズ) 株式会社 (CJPT) が企画・開発した燃料電池トラックをベースに、トヨタ自動車株式会社を中心となって製作した燃料電池地震体験車を全国で初めて導入した。

<燃料電池地震体験車「なまず号」の概要>

車 両 寸 法：全長 6.34m×全幅 2.22m×全高 2.85（体験時 3.45） m

乗車定員数：運転席 3名 地震体験 4名

走 行 距 離：一充填当たり 260km

使 用 燃 料：圧縮水素

- 特 徴：
- ・ 車両走行だけでなく、起震装置も燃料電池（FC）システムからの電力供給により稼働
  - ・ VR ゴーグルを通して、地震動に合わせた映像体験ができる VR 機能搭載
  - ・ 一部の地震動について、多言語音声によるガイド機能搭載（英語・中国語・ポルトガル語）

開 発：ベース車両 CJPT 株式会社      車両及び総括 トヨタ自動車株式会社  
起震装置 飛鳥特装株式会社      電力変換装置 株式会社オリジン



「水素で動く！地震体験車『なまず号』納車式」の様子

③今後に向けた課題・取組

- 県庁本庁舎に配置し、防災イベント等において、県民の皆様へ地震の揺れを体験いただくとともに、市町村等に貸出して、学校や事業所等の防災訓練等で活用いただく。

・ 社用車への導入促進

①取組内容【実施主体】

EV・PHV・FCVの導入に対する補助の実施  
【愛知県、県内市町村】

再 掲  
(P. 17 参照)

・公共交通機関等への導入促進

①取組内容【実施主体】

新たなモビリティサービスの実証実験

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、2018年10月に「Aichi-Startup 戦略」を策定し、スタートアップを起爆剤としたイノベーションの創出に取り組んでいる。
- この取組の一環として、トヨタ自動車株式会社が開発した「e-Palette」を全国の自治体に先駆けて導入し、STATION Ai を起点とした定期運行を開始する。
- また、「e-Palette ビジネスコンテスト」(2025年3月4日開催)で優秀賞を受賞したスタートアップ等による「e-Palette」を活用した実証実験を行い、外部の技術、知見を活用したオープンイノベーションによる、新たなモビリティサービスの創出を図る。

<定期運行の概要>

運行期間：2025年11月10日(月)から2026年3月31日(火)まで

運行便数：便数 往復6便/日、乗車定員7名

<実証実験の概要>

- ・2025年3月4日に「e-Palette ビジネスコンテスト」を開催し、人の移動やモノやサービスの運搬など、モビリティサービスの活用方法を募った。
- ・コンテストで優秀賞を受賞した、以下3社のスタートアップ等による実証実験を順次実施。

実施時期	企業名	テーマ
2025年12月	株式会社博報堂プロダクツ	推しの声で観光地や地域の魅力を引き出す没入型移動体験
2026年1月	Crystal 株式会社	複数拠点間での需要に基づく最適走行ルートの選定
2026年3月	株式会社パワーウェーブ	ラストワンマイルまで楽しい移動を支援！次世代ワイヤレス給電



定期運行の様子

③今後に向けた課題・取組

- e-Palette を活用して、スタートアップ等による新たなアイデアやモビリティサービスの創出を目指し、本県独自のスタートアップ・エコシステム形成の一助とする。

・ 物流分野への導入促進

①取組内容【実施主体】

「荷主と運輸事業者等の連携による物流脱炭素化プロジェクト」の支援

【愛知県】

②実施結果

- 2023年度あいちカーボンニュートラル戦略会議において、ワタミ株式会社、株式会社ミロオ及び三和清掃株式会社から提案のあった配送等に FC トラックを活用する「荷主と運輸事業者等の連携による物流脱炭素化プロジェクト」が選定された。
- 愛知県は、「あいち物流脱炭素化推進会議」の設置、県内の荷主・運輸事業者等に横展開できるモデルスキームの構築及びFCトラックの導入需要の掘り起こし、取りまとめを実施している。
- 横展開の結果、2025年度においては、FCトラック及びFCバスが合計21台導入された。



## FCトラック・バス導入事例 (2025年度)



③今後に向けた課題・取組

- あいち物流脱炭素化推進会議や FC トラックを活用した物流脱炭素化のモデルスキームを構築することなどで、県内の物流脱炭素化に向けて、幅広く横展開できるよう支援する。

・自動車エコ事業所

①取組内容【実施主体】

自動車エコ事業所認定制度の周知及び認定事業者数の増加に向けた周知活動の継続実施  
【愛知県】

②実施結果

- 愛知県では、EV・PHV・FCV の導入など、自動車利用における脱炭素化に資する取組を積極的に実践する事業所を「自動車エコ事業所認定制度」として認定している。
- 2025 年度は、1 事業所を認定した。(2026 年 3 月末現在 93 企業・団体、140 事業所)

自動車エコ事業所の認定を受けた事業所 (2025 年度認定分)

事業所名	所在地	取組
株式会社玉井設計	安城市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゼロエミッション自動車の導入 (23%(保有割合))</li> <li>・ゼロエミッション自動車の導入 (33%(過去 3 年))</li> <li>・従業員向け充電設備の設置 (2 口)</li> </ul>



あいち地球温暖化対策フォーラムにおける  
認定証授与式の様子 (2025 年 12 月 23 日)



従業員向け充電設備

③今後に向けた課題・取組

- 引き続き本制度の周知活動を行い、EV・PHV・FCV の導入を促進する。

(c) 研究・開発の促進

・ 研究開発助成等

<b>①取組内容【実施主体】</b>
産業空洞化対策減税基金を活用し、次世代自動車や環境・新エネルギーなど、今後の成長が見込まれる分野において、企業等が行う研究開発・実証実験に対する補助（新あいち創造研究開発補助金） <b>【愛知県】</b>
<b>②実施結果</b>
● 2025年度は、次世代自動車や環境・新エネルギー分野を始めとする研究開発・実証実験について 114 件の申請があった。外部有識者を中心とする審査委員会において、厳正な審査を行った結果、65 件、約 7 億 6 千万円を採択した。
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
● 引き続き、次世代自動車や環境・新エネルギーなど、今後の成長が見込まれる分野において、企業等が行う研究開発・実証実験に対する補助を行う。

## (2) インフラ整備の拡充（充電インフラ）

### (a) 公共用充電インフラ

#### ・ 整備促進①

①取組内容【実施主体】
公共用充電インフラの整備拡充 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】
②実施結果
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2025年3月末現在の充電インフラ設置数は、1,339箇所・2,240口（2024年3月末現在は1,243箇所・1,918口）であった。</li> <li>● 県内市町村別の公共用充電インフラの整備状況は下表のとおりであり、概ね空白地帯はなく、県内全域で整備が進んでいる。</li> </ul>
③今後に向けた課題・取組
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2023年10月に経済産業省が策定した「充電インフラ整備促進に向けた指針」において、2030年の整備目標を全国で30万口（従来の15万口から倍増）とされており、さらなる整備促進が必要である。</li> <li>● ネットワーク参加者と協力しながら、県や国の補助制度の周知を行い、普及を促進する。</li> </ul>

市町村別の公共用充電インフラ整備状況（2025年3月末）

（単位：口）

市町村名	急速	普通	計	市町村名	急速	普通	計
名古屋市	195	480	675	岩倉市	0	17	17
豊橋市	41	65	106	豊明市	4	11	15
岡崎市	44	66	110	日進市	14	19	33
一宮市	42	56	98	田原市	8	12	20
瀬戸市	9	15	24	愛西市	1	1	2
半田市	14	20	34	清須市	5	6	11
春日井市	30	27	57	北名古屋市	9	18	27
豊川市	19	33	52	弥富市	3	3	6
津島市	8	11	19	みよし市	9	20	29
碧南市	1	12	13	あま市	3	1	4
刈谷市	24	28	52	長久手市	11	56	67
豊田市	35	155	190	東郷町	3	8	11
安城市	12	28	40	豊山町	2	8	10
西尾市	12	23	35	大口町	3	5	8
蒲郡市	4	57	61	扶桑町	3	14	17
犬山市	4	9	13	大治町	0	4	4
常滑市	11	28	39	蟹江町	5	11	16
江南市	10	19	29	飛島村	1	1	2
小牧市	16	46	62	阿久比町	6	5	11
稲沢市	13	20	33	東浦町	2	16	18
新城市	7	18	25	南知多町	0	6	6
東海市	12	15	27	美浜町	1	2	3
大府市	6	16	22	武豊町	0	4	4
知多市	4	13	17	幸田町	4	6	10
知立市	2	12	14	設楽町	4	1	5
尾張旭市	6	10	16	東栄町	2	0	2
高浜市	5	11	16	豊根村	3	0	3
				合計	692	1,548	2,240

※（株）ゼンリン調べ

・整備促進②

①取組内容【実施主体】

充電設備の整備に対する補助の実施

【愛知県、県内市町村】

②実施結果

- 愛知県では、充電インフラ整備促進費補助金により、補助対象施設に充電設備を設置する者に対して、その経費の一部を補助している。
- 2025年度における補助申請基数 156 基のうち、急速充電設備は 18 基であった。
- 県内 6 市町においても、整備補助が実施された。(P.32 参照)

充電インフラ整備促進費補助金の補助実績 (2026 年 3 月末)

(単位：基)

補助対象施設	急速充電設備	普通充電設備	計
商業施設	16	65	81
工場・事務所	2	12	14
集合住宅	0	10	10
宿泊施設	0	12	12
その他	0	39	39
計	18	138	156

③今後に向けた課題・取組

- 県や国の補助制度の周知を行い、充電インフラの普及加速を図る。
- 優良事例の情報収集を行い、情報発信に努める。

2025 年度愛知県内自治体における充電設備の整備に対する補助制度等

	対象者	補助額（上限）	備考
豊橋市	法人	導入費の 1/4 普通充電設備：10 万円（上限） 急速充電設備：50 万円（上限）	1 年度につき 1 基 国の補助事業における補助対象設備であること 工事着工予定日の 14 日前までに事前申込をすること
豊田市	個人 法人	充電設備の設置に要した費用 2 万円（車両の補助金に上乗せ）	EV・PHV の導入と同時に設置する場合に限る
新城市	法人	設備の設置にかかる費用×1/2 10 万円（上限） ※EV・PHV と同時設置	EV・PHV の導入と同時に設置する場合に限る
安城市	集合住宅の管理組合 集合住宅の所有者	補助対象設備の購入費×1/4 普通充電設備：17.5 万円 充電用コンセント：3.5 万円 充電用コンセントスタンド： 5.5 万円	集合住宅に普通充電設備※を設置する場合に限る ※普通充電設備 充電用コンセントスタンド 充電用コンセント
日進市	個人 法人	EV・PHV＋充電設備：6 万円 ※EV・PHV のみ：5 万円	EV または PHV（乗用車）の購入にあわせて、普通充電設備を購入・設置した場合は、1 万円を加算 EV・PHV の購入とセットで設置する場合に限る
みよし市	県の補助金の交付を受けているもの	愛知県充電インフラ整備促進費補助金交付額の 1/2 10 万円（上限）	愛知県充電インフラ整備促進費補助金の上乗せ補助

・ 公共施設への整備

①取組内容【実施主体】

充電サービス提供会社と協定を締結して実施する充電サービスの提供

【県内市町村】

②実施結果

- 豊田市は、2013年に策定した「豊田市次世代自動車充電インフラ整備方針」に基づき、プラグインハイブリッド車や電気自動車などの電動車の普及拡大に向けて、公共施設における電動車の充電器の整備及び運用を行ってきた。
- この度、世界的な電動車の普及拡大の潮流を捉え、市内での電動車の利便性向上を図る取組の拡充を通じて脱炭素社会に向けた取組を更に加速するため、中部電力ミライズ株式会社と連携して有料の電動車用普通充電器 121 基を新たに設置し、一般供用を開始した。
- 今回の取組は、中部電力ミライズ株式会社と締結した「電気自動車の普及促進に係る連携協定書」に基づくもので、同社が普通充電器の設置、運用、管理等を行い、市は公共施設の駐車場を充電用地として提供する。なお、この事業により、公共施設への電動車の充電器の設置数は県内で最大規模となる。

< 充電サービスの概要 >

供用開始日	2025年6月1日（日）※一部施設を除く
設置施設及び基数	スカイホール豊田（八幡町）、産業文化センター（小坂本町）など市内 45 か所 121 基
普通充電器の仕様について	AC200V、単相 200V、出力 3.2kW/6kW（日本製）
普通充電器の利用について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用料金 10分 27円/55円（税込）</li> <li>・ 利用時間 各公共施設の開館時間に準じる</li> <li>・ 利用方法 専用アプリ「treev」（ツリーブ）をインストールの上、画面上の指示に従って利用</li> </ul>



今回整備した充電器

（写真提供）豊田市

③今後に向けた課題・取組

- 民間事業者と連携し公共施設に充電器を設置することで、充電器の利用促進、普及を図る。

・整備促進、利便性向上につながる情報発信

①取組内容【実施主体】

整備促進、利便性向上につながる情報発信

集合住宅等における充電設備の整備促進に向けた事例収集

【愛知県】

②実施結果

- 愛知県は、EV・PHVに必要な充電インフラの整備を進めるため、充電インフラを設置する事業者や市町村向けの手引書として「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・運用ガイドライン」を2014年10月に作成している。
- 利便性が高く持続可能な充電インフラ社会を構築していくため、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（経済産業省2023年10月策定）が示されたことから、同指針や同ガイドラインに記載のない集合住宅等の内容を踏まえるとともに、充電インフラの整備の考え方やポイントを具体的な整備事例により紹介し、同ガイドラインの「補遺資料」として取りまとめ、Webページへ掲載している。
- EV・PHVの普及と充電インフラの整備をバランスよく進めていくため、市町村や民間事業者が開催する環境イベントや防災訓練等に県公用車を展出する際に、「補遺資料」にある啓発資料を活用しながら普及啓発を行っている。（関連）P13



阿久比町産業まつり



啓発資料（抜粋）

③今後に向けた課題・取組

- 引き続き、ゼロエミッション自動車及び充電インフラの普及加速を図る。

・規制緩和の推進

①取組内容【実施主体】

商用 EV 向け急速充電器の開発による利便性の向上

【ネットワーク参加者】

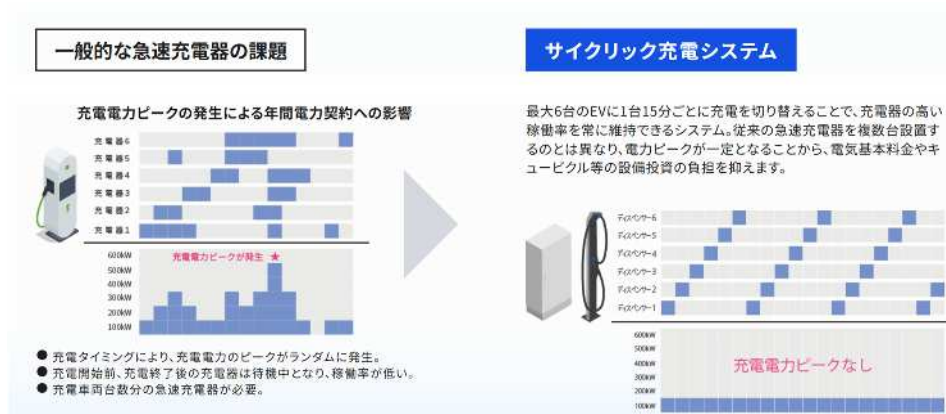
②実施結果

- ニチコン株式会社は、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みを加速する運輸事業者をターゲットとした新しいコンセプトの急速充電システムであり、商用 EV の充電設備に求められる様々な課題の解決と日々の使いやすさを追求した「サイクリックマルチ充電器」を発売した。

<特徴>

- ・1台の急速充電器で最大6台のEVを充電可能  
一般的な急速充電器は充電車両1台につき1台が必要であったが、サイクリック充電システムなら、1台の急速充電器で最大6台のEVをクラウド側で制御し、最適な順番によるサイクリック充電※1が実現できる。
- ・ディスペンサの増設が可能※2  
EVの導入に合わせて、ディスペンサを追加設置可能。
- ・省スペースとシステム設置の自由度の高さ  
電源盤からスイッチャーボックス間は最大300m、スイッチャーボックスからディスペンサ間は最大100mの設置距離がとれる。また、スリムなディスペンサと組み合わせることで、周辺環境、敷地形状や既設の駐車マスに合わせた最適な設置を実現できる。
- ・サイクリック充電※1による充電電力ピークの抑制  
サイクリック充電なら、何台接続しても最大電力量は一定。電源盤の定格電力90kW以上にならず、複数台を順番に充電することから、充電器の稼働率が高く、効率の高い充電が可能になる。

※1 最大6台のEV車両に1台15分ごとの輪番充電      ※2 1充電器につき最大6口



(画像提供) ニチコン株式会社

③今後に向けた課題・取組

- カーボンニュートラル実現に向けた取組を加速するため、充電設備に求められる課題の解決と日々の使いやすさを追求していく。

(b) 基礎充電

- ・ 集合住宅への働きかけ

①取組内容【実施主体】

集合住宅への EV 充電器導入・運用

【ネットワーク参加者】

②実施結果

- パナソニック株式会社 エレクトリックワークス社は、集合住宅向け EV 充電サービス「Resi-Charge（レジチャージ）」を 2025 年 6 月よりパナソニック製 EV コンセントに対応させた。
- これにより、EV 充電器の機械式駐車場（二段多段式）への設置や、イニシャルコストを抑えた多数台設置、特定計量制度に基づいた計量課金にも同時に対応し、より利便性の高いサービスを実現する。

<特徴>

- ・ 機械式駐車場（二段多段式）への充電器設置が可能  
機械式駐車場にも設置が可能で、様々なシーンで充電器が使用できる。
- ・ イニシャルコストを抑え※、EV ユーザーの増加に備えた専有区画設置への多数台設置が可能に  
従来の対応機器に比べ安価であるため、イニシャルコストを抑えた多数台設置が可能となる。
- ・ 特定計量制度に基づいた計量課金で、より公平性の高いサービスを実現  
EV コンセントと併せて設置される「Resi-Charge」専用盤により、特定計量制度に基づいた計量課金に対応できる。これにより、実際の充電量に基づいた課金が可能となり、より公平性の高いサービスを実現する。

※普通充電器（Mode3）との比較



平面駐車場

機械式駐車場

(画像提供) パナソニック株式会社 エレクトリックワークス社

③今後に向けた課題・取組

- EV 普及の取組に向けて、連携機器の拡充など、継続的なアップデートを実施し、快適で豊かな暮らしの実現を図っていく。

・ 通勤利用の拡大

①取組内容 【実施主体】

自動車エコ事業所認定制度の周知及び認定事業者数の増加に向けた周知活動の継続実施

【愛知県】

再 掲  
(P. 28 参照)

### (3) インフラ設備の拡充（水素ステーション）

#### (a) 普及啓発

- ・ 水素ステーションに関する普及啓発の実施

①取組内容【実施主体】		
愛知県の水素ステーション整備状況や補助制度について展示会にて普及啓発を実施 【愛知県】		
②実施結果		
● 2025年度は、以下の展示会において、愛知県の水素ステーション整備状況や補助制度についてパネルを掲示し、普及啓発を実施した。		
日程	場所	展示会名
6/4~6	愛知県国際展示場	AXIA EXPO 2025
8/22~24	EXPO2025 大阪・関西万博会場	EXPO2025 大阪・関西万博 あいち・なごやフェスタ
11/5~7	ポートメッセなごや	メッセナゴヤ 2025
3/17~19	東京ビッグサイト	H <sub>2</sub> & FC EXPO 水素・燃料電池展
③今後に向けた課題・取組		
● 水素ステーション基数全国1位を誇る当県において、FC商用車普及を見据えた水素ステーションの更なる整備促進を目指して普及啓発を継続する。		

(b) 整備事業者への支援

・ 整備費及び需要創出活動費の補助

<b>①取組内容【実施主体】</b>							
水素ステーション整備費補助金、水素ステーション需要創出活動費補助金の実施 【愛知県】							
<b>②実施結果</b>							
<ul style="list-style-type: none"><li>● 愛知県では、2015年度から水素ステーションの補助制度を創設し、整備や運営に係る費用の一部を補助している。</li><li>● 2025年度は、需要創出活動費34件に対して補助見込である。</li></ul> <p>&lt;補助制度概要&gt;</p> <table border="1"><tr><td><b>水素ステーション整備補助金</b></td><td><b>水素ステーション需要創出活動費補助金</b></td></tr><tr><td>水素ステーションの整備費(新設・改修)の一部を補助 【負担割合】 <table border="1"><tr><td>事業者</td><td>国補助(経産省) 2/3 (※)</td><td>県補助 1/4</td></tr></table> (※)規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる</td><td>水素ステーションの運営費の一部を補助 ・ 補助対象経費：土地賃借料、予備品購入費 ・ 補助上限額： 商用車対応水素ST 1,000万円 商用車非対応中規模水素ST 550万円 商用車非対応小規模水素ST 540万円</td></tr></table>	<b>水素ステーション整備補助金</b>	<b>水素ステーション需要創出活動費補助金</b>	水素ステーションの整備費(新設・改修)の一部を補助 【負担割合】 <table border="1"><tr><td>事業者</td><td>国補助(経産省) 2/3 (※)</td><td>県補助 1/4</td></tr></table> (※)規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる	事業者	国補助(経産省) 2/3 (※)	県補助 1/4	水素ステーションの運営費の一部を補助 ・ 補助対象経費：土地賃借料、予備品購入費 ・ 補助上限額： 商用車対応水素ST 1,000万円 商用車非対応中規模水素ST 550万円 商用車非対応小規模水素ST 540万円
<b>水素ステーション整備補助金</b>	<b>水素ステーション需要創出活動費補助金</b>						
水素ステーションの整備費(新設・改修)の一部を補助 【負担割合】 <table border="1"><tr><td>事業者</td><td>国補助(経産省) 2/3 (※)</td><td>県補助 1/4</td></tr></table> (※)規模や設備構成によって補助率や上限額が異なる	事業者	国補助(経産省) 2/3 (※)	県補助 1/4	水素ステーションの運営費の一部を補助 ・ 補助対象経費：土地賃借料、予備品購入費 ・ 補助上限額： 商用車対応水素ST 1,000万円 商用車非対応中規模水素ST 550万円 商用車非対応小規模水素ST 540万円			
事業者	国補助(経産省) 2/3 (※)	県補助 1/4					
<b>③今後に向けた課題・取組</b>							
<ul style="list-style-type: none"><li>● 水素ステーションの整備には、多額の整備費や毎年の運営費負担がかかり、FCVの普及が十分でない現状では、採算が取れないといった課題が挙げられる。</li><li>● このような課題に対して、本県独自の補助制度により、整備や運営に対して補助を行うことで、事業者の下支えをしている。</li><li>● 引き続き、整備や運営に対して補助を行い、水素ステーションの整備促進を図る。</li></ul>							

・ 規制の見直しの推進

<b>①取組内容【実施主体】</b>
水素ステーションに係る保安規制の見直し等について国への要請を実施 【愛知県】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 水素ステーションやフォークリフト充填用水素供給設備の整備を促進するため、規制の見直しの着実な実施や、整備・運営コストの負担を軽減する支援制度の拡充、及び関連技術開発の推進を2021年度まで国に要望し、水素ステーションにおけるセルフ充填の許容等、一定の成果を得た。</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 水素ステーションの整備促進や将来的な自立化のため、整備費や運営費を一層コストダウンすることが必要であり、保安規制の見直しや関連機器の技術開発支援等が重要である。</li><li>● 引き続き、保安規制の見直し等を国へ要請する。</li></ul>

・ 新規参入事業者の掘り起こし

<b>①取組内容【実施主体】</b>
FCV の普及や水素ステーションへの理解を深める取組、支援制度の広報の実施 大型水素ステーション整備に向けた事業者、市町村等との打合せの実施 【愛知県】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 大型水素ステーション整備に向けて、大型水素ステーション整備促進検討調査事業において 10 か所程度の候補地を選定や大型水素ステーションにおける設計・仕様案を策定するとともに、輸送事業者や水素ステーション運営事業者、荷主、行政等が一体となって構成される「あいち物流脱炭素化推進会議」を 2 回開催した。</li><li>● FC 商用車の普及が先行して進むと見込まれる 6 エリアを念頭に、輸送事業者や水素ステーション事業者等との打合せを実施するとともに、モデルケースとなるあいち物流脱炭素化プロジェクトについて取組を実施した。</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● あいち物流脱炭素化推進会議において、支援制度を紹介することで水素ステーション整備の促進に向けた取組を継続する。</li><li>● 大型水素ステーション整備を図るため、FC 商用車による水素需要の塊としてまとめ、水素ステーション事業者による整備につなげていく。</li></ul>

#### (4) 蓄電・給電機能の活用

- ・ 認知度向上、関連機器の普及①

<b>①取組内容【実施主体】</b>
愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金による関連機器の普及 【愛知県、県内市町村】
<b>②実施結果</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 愛知県と県内市町村との協調による「愛知県住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助金」により、個人住宅への太陽光発電設備や HEMS、蓄電池、V2H 充放電器等の地球温暖化対策設備の導入を促進している。</li><li>● このうち、2025 年度に V2H 充放電器の補助を行っている市町村は 49 市町村であった。また、太陽光発電設備・HEMS と V2H 充放電器の一体的な導入に対する補助を行っている市町村は 39 市町村であった (P.31 を参照)。</li><li>● 愛知県は、住宅用太陽光発電設備、HEMS、蓄電池、V2H 充放電器について、県民に対し補助を行う市町村への補助を行うとともに、県内市町村の補助制度について、県ウェブページで情報発信を行った。</li></ul>
<b>③今後に向けた課題・取組</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● 補助制度を継続するとともに、県内市町村においても補助額及び補助対象設備を拡大し、県民全体で地球温暖化対策に取り組むことが望まれる。</li></ul>

2025年度住宅用地球温暖化対策設備導入促進費補助実施市町村

自治体名	HEMS	燃料電池	V2H 充放電器	太陽光・HEMS・V2Hの 一体的導入
名古屋市		○	○	○
豊橋市		○	○	
岡崎市			○	
一宮市	○	○	○	○
瀬戸市		○	○	
半田市				
春日井市	○	○	○	
豊川市	○	○	○	○
津島市			○	○
碧南市	○	○	○	○
刈谷市	○	○	○	○
豊田市		○	○	○
安城市	○	○	○	○
西尾市	○	○	○	○
蒲郡市	○	○	○	○
犬山市	○	○	○	○
常滑市	○	○	○	○
江南市	○	○	○	○
小牧市	○	○	○	○
稲沢市	○	○	○	○
新城市	○	○	○	○
東海市	○	○	○	○
大府市		○	○	
知多市	○		○	○
知立市	○	○	○	○
尾張旭市	○	○	○	○
高浜市	○	○	○	○
岩倉市	○	○	○	○
豊明市			○	
日進市	○	○	○	○
田原市	○	○	○	○
愛西市	○		○	○
清須市	○	○	○	○
北名古屋市			○	○
弥富市			○	
みよし市	○	○	○	○
あま市		○	○	
長久手市	○		○	○
東郷町	○	○	○	
豊山町	○	○	○	○
大口町	○	○	○	○
扶桑町	○	○	○	○
大治町		○		
蟹江町	○		○	○
飛島村		○	○	○
阿久比町	○	○	○	○
東浦町		○	○	
南知多町	○	○	○	○
美浜町				
武豊町	○	○	○	○
幸田町	○	○	○	○
設楽町				
東栄町				
豊根村	○	○	○	○

・ 認知度向上、関連機器の普及②

<b>①取組内容【実施主体】</b>	
展示会・試乗会等の実施 リーフレットや啓発資材を活用した EV・PHV・FCV の普及啓発 認知度向上、関連機器の普及 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">                     再 掲                      (P. 13 参照)                 </div>

・ 災害時活用の促進

<b>①取組内容【実施主体】</b>	
自治体と自動車メーカー等の災害時の電動車活用に関する協力を含む連携協定 【愛知県、県内市町村、ネットワーク参加者】	
<b>②実施結果</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 災害時における給電機能の活用については、「愛知県地域強靱化計画」(2020年3月改訂)で、停電時における電動車等の活用の推進・促進を位置付けており、全国的にも、自治体と自動車メーカーやディーラー等との協定により、活用を推進する流れがある。</li> <li>● EV・PHV・FCV は、一般的な定置用の蓄電システムと比べ、長時間の電力供給が可能であることから、県内市町村においても、災害時の電動車活用を含む包括連携協定を締結しており、避難所開設訓練等でも活用されている。(2026年1月末現在、50件の協定が締結されている。)</li> </ul>	
<b>③今後に向けた課題・取組</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 動く蓄電池として EV・PHV・FCV を活用することは、避難所運営を行う行政だけではなく、県民の防災対策としても有効な手段である。</li> <li>● 引き続き県民に給電機能の有効活用や活用方法等について周知を図ることで、EV・PHV・FCV の普及につなげる。</li> </ul>	

・ エネルギーインフラとしての活用促進

① 取組内容【実施主体】

電気自動車を活用した家庭向け V2G/V2H 実証

※東京都の「GX 関連産業創出へ向けた早期社会実装化支援事業」の一環として実施。

【ネットワーク参加者】

② 実施結果

- MC リテールエナジー株式会社（以下、MC リテールエナジー）、ニチコン株式会社（以下、ニチコン）、三菱自動車工業株式会社（以下、三菱自動車）、Kaluzza Ltd.（以下、Kaluzza）、Kaluzza Japan 株式会社（以下、Kaluzza Japan）の 5 社は、東京都の「GX 関連産業創出へ向けた早期社会実装化支援事業」の一環として、家庭における電気自動車（以下、電動車）の充電・放電（以下、充放電）の最適化による電力システムの安定化への貢献および電動車オーナーへの新たな価値創造を目的に、先進の充放電制御技術を活用し、日本初となる家庭向け V2G/V2H 実証を 2025 年 11 月に開始した。

<実証の概要>

期 間：2025 年 11 月～2026 年 3 月

対 象 者：東京電力パワーグリッド管内において、ニチコンの V2G/V2H 充放電器の設置および MC リテールエナジーの提供する市場連動プランに加入した一般家庭の電動車オーナー

各社の役割：

MC リテールエナジー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証に参加する電動車オーナーの募集</li> <li>・充放電制御を適用する電力プランの設計と提供</li> <li>・小売電気事業者としての電力の供給と買取、システムの開発と提供</li> </ul>
ニチコン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・V2G/V2H 充放電器の提供</li> <li>・充放電器メーカーとしてのシステムの開発と提供</li> </ul>
三菱自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証に参加する電動車オーナーの募集支援</li> <li>・実証対象電動車のデータ分析</li> </ul>
Kaluzza	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバルに活用実績のある充放電制御システムの開発と提供</li> <li>・電動車オーナー向けアプリの開発と提供</li> </ul>
Kaluzza Japan	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Kaluzza によるシステムの開発支援</li> <li>・三菱自動車による実証対象電動車のデータ分析の支援</li> </ul>

③今後に向けた課題・取組

- 本実証プロジェクト全体の取りまとめを行う三菱商事株式会社とともに、5 社は本実証を通じて得た知見を生かし、電動車オーナーの顧客体験の更なる向上を図りながら、カーボンニュートラル社会の実現へ貢献することを目指す。

### 3 トピックス

地球温暖化対策に係る取組について紹介する。

#### (1) FC 商用車普及に向けた取組

実施主体	愛知県														
<p>&lt;FC 商用車の導入促進に関する重点地域について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 経済産業省は、水素社会推進法における基本方針に基づき、トラック等の燃料電池商用車（以下「FC 商用車」という。）の需要が相当程度見込まれ、地方公共団体の意欲的な活動がある地域を「FC 商用車の導入促進に関する重点地域」（以下、「重点地域」という。）に選定し、先行需要を創出するとともに、周辺需要の喚起を図っていくとして、重点地域の公募を 2025 年 3 月 27 日（木）から開始。</li> <li>● 愛知県は、2030 年度までに FC 商用車 7,000 台の導入を目標に掲げ、本公募に申請したところ、愛知県を中核地方公共団体とする中部重点地域として選定された。</li> </ul> <p>【選定結果】</p> <p>以下の 6 つの地方公共団体を中核とする 5 つの重点地域を選定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 東北重点地域（中核地方公共団体：福島県）</li> <li>○ 関東重点地域（中核地方公共団体：東京都及び神奈川県）</li> <li>○ 中部重点地域（中核地方公共団体：愛知県）</li> <li>○ 近畿重点地域（中核地方公共団体：兵庫県）</li> <li>○ 九州重点地域（中核地方公共団体：福岡県）</li> </ul> <p>&lt;FC 商用車対応水素ステーション整備計画&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 貨物車保有数及び水素ステーション数が日本一の本県においては、今後、普及が期待される FC 商用車に対応する水素ステーションについても計画的に推進していく必要がある。そのため、輸送事業者や水素ステーション事業者、荷主、行政等が一体となり、FC 商用車の機運醸成や需要のとりまとめと同時に、FC 商用車に対応する水素ステーションの整備計画に基づく方策を講じ、FC 商用車の着実な普及を目指す。</li> </ul> <div data-bbox="430 1568 1157 2072"> <p style="text-align: center;"><b>FC商用車対応水素ステーション整備について</b></p> <p>○ 本県におけるFC商用車普及重点エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 県内におけるFC商用車導入及びFC商用車対応水素ステーション整備を重点的に実施する6エリアとして「FC商用車普及重点エリア」と設定。ただし、当該エリア以外の普及を妨げるものではない。</li> </ul> <p>小牧・一宮・春日井エリア 名古屋西エリア 名古屋東エリア 豊田・岡崎・安城・西尾エリア 名古屋南・東海エリア 岡崎・豊橋エリア</p> <p>市町村別FCトラック代替推計台数  <span style="color: red;">■</span> 10,001台～  <span style="color: orange;">■</span> 5,001～10,000台  <span style="color: yellow;">■</span> 3,001～5,000台  <span style="color: lightblue;">■</span> 1,001～3,000台  <span style="color: blue;">■</span> 1～1,000台</p> <p>1日あたり利用台数3,000台以上の標準建設費目安  <span style="color: red;">●</span> 大トラ、小トラとも3,000台以上  <span style="color: yellow;">●</span> 小トラ3,000台以上  <span style="color: blue;">●</span> 大トラ3,000台以上</p> <p style="text-align: center;"><b>FC商用車7000台普及に向けた水素ステーション整備計画</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>台数</td> <td>24</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>42</td> <td>59</td> <td>74</td> </tr> </tbody> </table> </div>		年	2025	2026	2027	2028	2029	2030	台数	24	25	25	42	59	74
年	2025	2026	2027	2028	2029	2030									
台数	24	25	25	42	59	74									

## (2) FC 商用車導入に係る補助金

実施主体	愛知県
<p>愛知県では、燃料電池商用車の導入・運用に要する経費の一部を補助することにより、更なる普及及び水素利用の拡大を後押しした。</p>	
<p>&lt;先進環境対応自動車導入促進費補助金の概要&gt;</p>	
項目	内容
補助対象者	市町村等 国又は地方公共団体（市町村等を除く。）の出資比率が単独で50%を超えない旅客・貨物運送事業者、中小企業等の事業者又は大企業等の事業者 自動車リース事業者
補助対象経費	車両本体価格と通常車両価格との差額
補助率	燃料電池トラック 1/6 または 1/8 燃料電池バス 1/3 または 1/4
補助金の額	補助対象経費に補助率を乗じて得た額に、リース料差額相当額に補助率を乗じて得た額を上乗せした額
<p>&lt;燃料電池商用車燃料費補助金の概要&gt;</p>	
項目	内容
補助対象者	以下の要件を満たす者 ○燃料電池商用車を導入し、運用すること。 ○燃料電池商用車の自動車検査証における使用の本拠の位置の住所が愛知県内にあること。 ○次のいずれかに該当すること。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該自動車に係る自動車検査証に事業用であることが記載されている燃料電池商用車を導入する場合は、旅客・貨物運送事業者及び市町村等。</li> <li>・当該自動車に係る自動車検査証に自家用であることが記載されている燃料電池商用車を導入する場合は、当該車両を業務に使用する者。</li> <li>・これらに準ずる者として知事が認定した者</li> </ul>
補助対象経費	燃料電池商用車の運用に係る水素燃料購入費（補助対象事業者が自ら運営する水素ステーションで充填したものは対象外とする。）
補助単価及び上限額	単価 238 円/kg 上限：小型トラック 700 千円、大型トラック 1,800 千円、バス 1,700 千円

### (3) 充電インフラ整備アドバイザー派遣事業

実施主体	愛知県
<p>「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」において、EV・PHV・FCV の新車販売割合を 30%（目標：30 年度）としており、EV・PHV の普及のためには、充電インフラの整備が必要不可欠である。</p> <p>利便性が高く持続可能な充電インフラ社会を構築していくため、「充電インフラ整備促進に向けた指針」（経済産業省 2023 年 10 月策定）では、①集合住宅などにおける普通充電器の整備と、②高速道路などにおける急速充電器の整備を、一体として進めていくとしている。</p> <p>愛知県では、2024 年度から充電インフラ整備促進費補助金を創設し、補助対象施設に充電設備を設置する者に対して、その経費の一部を補助している。</p> <p>プランでは、自宅や職場等の基礎充電を主体とした使い方を推奨していることや、国指針では、充電器が整備された集合住宅を増やしていくことが必要であり、集合住宅のうち、特に既築においては管理組合の合意形成が必要など、通常の設置と比較して検討すべき課題があるとされていることから、2026 年度は充電インフラ整備アドバイザー派遣事業として、情報発信ツールの作成やアドバイザーの派遣を実施する予定である。（関連）P31</p> <p><b>「充電インフラ整備促進に向けた指針」</b></p> <p>(E) 普通充電（集合住宅等における基礎充電）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>充電器が整備された集合住宅を増やしていくことが必要。</b>集合住宅のうち、特に既築においては管理組合の合意形成が必要など、通常の設置と比較して検討すべき課題がある。また、特に都心部でよく見られる、機械式駐車場では、設置可能な機械式駐車場が限定的であることや設置コストが高額になること等の課題がある。</li> <li>• <b>管理組合での合意形成が必要な既築の集合住宅における充電器の整備を促すとともに、既築の集合住宅に設置するより低コストでの設置が可能な新築の集合住宅における充電器の整備を促すことが重要。</b></li> </ul> <p>⇒23年度補助金の予備分制度においては、限られた予算で効果的に充電器の整備を進めていく観点から、<b>一度の申請で補助対象となる口数の上限を設けるとともに、追加設置については当該集合住宅におけるEV/PHEVの充電器の利用実態を考慮する。なお、今後の制度については、予備分制度の執行状況も踏まえて検討していく。</b></p> <p>【23年度予備分制度における募集対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ケーブル：収容台数の10%以下、かつ10口以下</li> <li>・ コンセント：収容台数以下、かつ20口以下</li> </ul> <p>⇒新築の集合住宅を供給する事業者が充電器の積極的な設置を行うよう、<b>国土交通省及び経済産業省から、コスト等の現状の周知も含めた要請文の発出等を行う。</b></p> <p>⇒2030年における設置数の目安については、<b>施設の数や規模、充電事業者の整備目標、東京都の集合住宅における設置目標等を踏まえ、集合住宅や月極駐車場等（いわゆる基礎充電）として、10～20万口とする。</b>これにより、<b>集合住宅におけるEV・PHEVユーザーの基礎充電充足率（集合住宅に住むEV・PHEVユーザーのうち、充電を住宅内で可能なユーザーの割合）10%以上を目指す。</b></p> <p style="text-align: right;">13</p> <p>充電インフラ整備促進に向けた指針（経済産業省 2023 年 10 月策定）（抜粋）</p>	

## (4) クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV 補助金）の補助上限の見直し

実施主体	経済産業省																																																
<p>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。EVの競争力も強化していく観点から、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV 補助金）等も活用し、EV等の国内市場創出に引き続き取り組むことが重要。</p> <p>これまで、CEV 補助金の補助上限額については、EVは90万円、軽EVは58万円、PHEVは60万円、FCVは255万円としていた。日米関税協議の合意も踏まえて、種別間の競争条件の公平を図る観点から、種別毎の標準車両価格に一定割合を乗じた値を補助上限額とする。</p> <p>※車種毎の補助額は、EV等の国内市場が、ユーザーにとって安心・安全で持続的に発展していく環境を構築する観点から、メーカーの取組を総合的に評価し、決定する方式を維持。</p>																																																	
<h3>クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）の補助上限額の見直しについて</h3>																																																	
<p><b>1. 概要</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。EVの競争力も強化していく観点から、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）等も活用し、EV等の国内市場創出に引き続き取り組むことが重要。</li> <li>● これまで、CEV補助金の補助上限額については、EVは90万円、軽EVは58万円、PHEVは60万円、FCVは255万円としていた。日米関税協議の合意も踏まえて、種別間の競争条件の公平を図る観点から、種別毎の標準車両価格に一定割合を乗じた値を補助上限額とする。</li> </ul> <p><small>※車種毎の補助額は、EV等の国内市場が、ユーザーにとって安心・安全で持続的に発展していく環境を構築する観点から、メーカーの取組を総合的に評価し、決定する方式を維持。</small></p>																																																	
<p><b>2. 補助上限額について</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4">【見直し前】</th> <th colspan="4">【見直し後】</th> </tr> <tr> <th>種別</th> <th>基本の補助額</th> <th>加算額<sup>※</sup></th> <th>補助上限額</th> <th>種別</th> <th>基本の補助額</th> <th>加算額<sup>※</sup></th> <th>補助上限額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EV</td> <td>上限額85万円</td> <td>最大5万円</td> <td>90万円</td> <td>EV</td> <td>上限額125万円</td> <td>最大5万円</td> <td>130万円</td> </tr> <tr> <td>軽EV</td> <td>上限額55万円</td> <td>最大3万円</td> <td>58万円</td> <td>軽EV</td> <td>上限額55万円</td> <td>最大3万円</td> <td>58万円</td> </tr> <tr> <td>PHEV</td> <td>上限額55万円</td> <td>最大5万円</td> <td>60万円</td> <td>PHEV</td> <td>上限額80万円</td> <td>最大5万円</td> <td>85万円</td> </tr> <tr> <td>FCV</td> <td>上限額255万円</td> <td>-</td> <td>255万円</td> <td>FCV</td> <td>上限額145万円</td> <td>最大5万円</td> <td>150万円</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>※環境負荷の低減及びGX推進に向けた人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。</small></p>		【見直し前】				【見直し後】				種別	基本の補助額	加算額 <sup>※</sup>	補助上限額	種別	基本の補助額	加算額 <sup>※</sup>	補助上限額	EV	上限額85万円	最大5万円	90万円	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	軽EV	上限額55万円	最大3万円	58万円	PHEV	上限額55万円	最大5万円	60万円	PHEV	上限額80万円	最大5万円	85万円	FCV	上限額255万円	-	255万円	FCV	上限額145万円	最大5万円	150万円
【見直し前】				【見直し後】																																													
種別	基本の補助額	加算額 <sup>※</sup>	補助上限額	種別	基本の補助額	加算額 <sup>※</sup>	補助上限額																																										
EV	上限額85万円	最大5万円	90万円	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	軽EV	上限額55万円	最大3万円	58万円																																										
PHEV	上限額55万円	最大5万円	60万円	PHEV	上限額80万円	最大5万円	85万円																																										
FCV	上限額255万円	-	255万円	FCV	上限額145万円	最大5万円	150万円																																										
<p><b>3. 適用開始時期</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>令和8年1月1日以降</b>に新車として新規登録を受ける車両に対し、見直し後の補助上限額を踏まえた補助額を適用。</li> </ul> <p>※ただし、補助上限額が下がるFCVに関しては、年度途中の不利益変更を避けるべく、2025年度内は現行の補助額を維持し、2026年度以降、新たな補助上限額を踏まえた補助額を適用する。</p>																																																	
<p>(出典) 経済産業省 HP より、抜粋、編集</p>																																																	

## 4 総括

本県では、EV・PHV・FCVの普及加速に向けて、「車両導入の支援」、「インフラ整備の拡充」、「蓄電・給電機能の活用」の3つの取組を柱に、電力会社や自動車メーカー、充電器メーカー、小売業者、市町村など、幅広い分野の関係者との連携・協働による取組を進めている。

「車両導入の支援」の取組として、2025年度に県は、FC商用車の導入を進めていくために、メンテナンス費用を含むリース料部分への追加支援や、補助対象事業者に市町村等を追加するとともに、県内に使用の本拠を置くFC商用車の使用者に対して水素と従来燃料との差額の補助を行っている。

「インフラ整備の拡充」の取組として、2024年度に創設した充電インフラの整備拡充に向けた補助制度を周知するため、ネットワーク参加者と連携した充電設備の展示を行うほか、充電インフラの整備が進みにくいとされる既築集合住宅の関係団体等への働きかけを行っている。

「蓄電・給電機能の活用」の取組として、住宅用地球温暖化対策設備の補助メニューとしてV2H充放電器の補助を行う市町村も増えており、また、県・市町村・民間事業者が相互に連携しながら環境イベントや防災訓練等においてEV・PHV・FCVを展示し、給電機能のデモンストレーション等を通じて県民の認知度向上を図っている。

本プランで目標としている「EV・PHV・FCV新車販売割合」については、2024年は2.9%となり、前年より減少している（2023年：3.5%、2022年：2.8%）。一方で、2024年度以降もEV・PHVの新型乗用車・商用車の登場や、一充電走行距離が延長した改良モデルの発売もあり、選択の幅が広がっていることから、普及が進んでいくものと考えられる。

また、2025年度は、本プランの策定から5年目にあたることから、従来車ユーザーのEV・PHV・FCVに対する認知度・関心やユーザーのインフラの利用状況等に関するアンケート調査を実施した。このアンケート結果を踏まえ、EV・PHV・FCVの普及促進に向けた働きかけを行っていく。

「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」で掲げる温室効果ガス排出量の削減目標（2030年度における排出量を2013年度比で46%削減）を達成するためには、EV・PHV・FCVの普及割合を20%に引き上げる必要があり、あらゆる施策を総動員してゼロエミッション自動車のさらなる普及加速を進めていく必要がある。

本県は、2025年度にFC商用車の導入促進に関する重点地域に選定されており、2030年度までにFC商用車7,000台の導入を目標に掲げ、必要な補助制度を創設・拡充することで国内のFC商用車導入を牽引していく。また、EV・PHVについても車両の普及と充電インフラの整備をバランスよく進めていくことが不可欠である。

引き続き、ネットワーク事業者を始めとした様々な主体と連携した取組を進めていく。

2025年度 あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン  
年次レポート

---

愛知県環境局地球温暖化対策課  
名古屋市中区三の丸三丁目1番2号  
TEL 052-954-6217 (ダイヤルイン)  
FAX 052-955-2029

2026年3月発行

---