



川崎市次世代自動車の普及に向けた
充電インフラ整備の考え方

目次

1

はじめに・目的、位置づけ等

2

E Vを取り巻く現状

3

E Vの性能と使われ方

4

市域におけるEV、充電設備の普及状況

5

充電設備の種類

6

2030年と2050年の社会のイメージ

8

地球温暖化対策推進基本計画で掲げる目標等

9

EVに関連した課題

10

重視すべき視点

11

取組の3つの柱

12

第1の柱 共同住宅向けの取組

14

第2の柱 パブリックの充電設備の取組

15

第3の柱 EVカーシェアの取組

16

関連取組 脱炭素アクションみぞのくちにおける取組

17

付属資料

はじめに

国は、令和3（2021）年6月に、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、この戦略において、持続的な成長とイノベーションの実現により、2050年カーボンニュートラル社会の実現可能性を更に高めるとしています。

電気自動車（EV）等の関連では、2035年までに、乗用車新車販売での電動車100%の実現と、2030年までの急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基の設置を掲げ、補助や規制緩和等を行っています。

国が目標の実現や需要創出、車両価格の低減を促すために補助金を交付する中、世界的なEVへのシフトの流れを受け、国内自動車メーカーにおける車種の充実や価格競争による車両の低価格化が進むことが見込まれます。一方で、充電インフラの整備について個人等ができることは限られています。

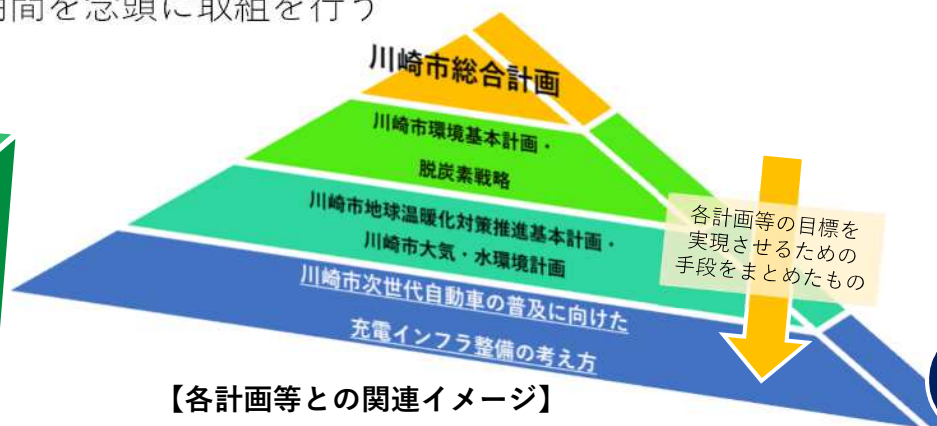
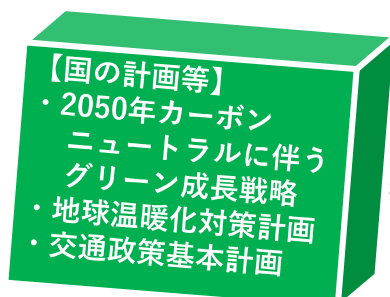
本市においては、これまで次世代自動車の普及に向け、川崎市地球温暖化対策推進基本計画や川崎市大気・水環境計画等に基づき、取組を進めてまいりましたが、EV等を取り巻く環境の変化などに対応し、普及を加速させるためには、現状を分析し、適切な取組を計画的に進めていく必要があります。

そこで今回、「川崎市次世代自動車の普及に向けた充電インフラ整備の考え方」を取りまとめ、EV等の普及に向け、インフラ整備に関する様々な支援を行うなど、市域における整備促進を計画的に行ってまいります。

※次世代自動車にはEVの他、ハイブリッド自動車（HV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）もありますが、この考え方ではEV、PHVを中心に整理を行っています。

目的、位置づけ等

- ☑ 「川崎市次世代自動車の普及に向けた充電インフラ整備の考え方」は、市域におけるEV及び充電設備の普及に向け、基本的な考え方を示したもの
- ☑ EVが当たり前となっている脱炭素社会を実現させるために、充電インフラの整備を促進していく
- ☑ 川崎市地球温暖化対策推進基本計画や脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」、川崎市大気・水環境計画等に定めている充電インフラに関する様々な施策について、各計画等の目標を実現させるための手段をまとめたもの
- ☑ 上記計画等の期間を念頭に取組を行う

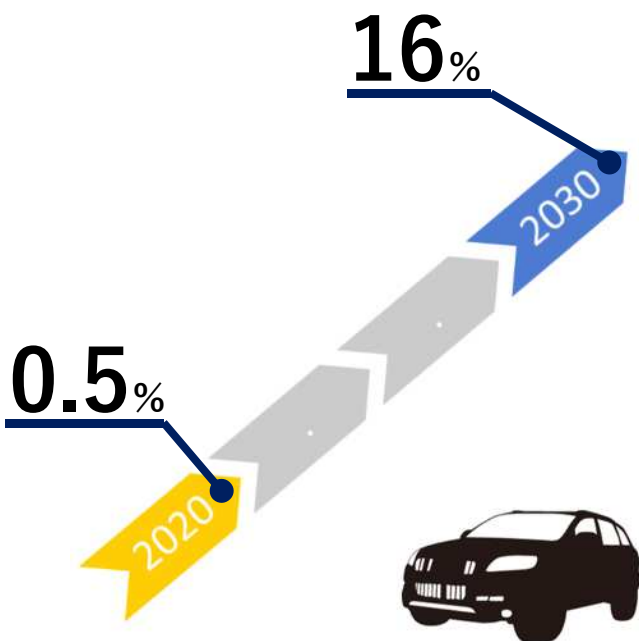


【各計画等との関連イメージ】

EVを取り巻く現状

市内 EV普及率の現状と目標

※EV及びPHV



(川崎市温暖化対策推進基本計画における目標)

住宅の状況

全国

EV購入者の90%は戸建住宅

市内

共同住宅の割合が73%
(全国平均は43%)

パブリックの充電設備の状況

市内

急速56基、普通90基

合計146基

(令和3(2021)年度末時点)

EVに関する目標 (2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略)

国

- 令和3(2021)年6月に掲げられた戦略
- 2035年までに乗用車の新車販売を電動車のみとする
- パブリックの充電設備を2030年までに全国で現在の約3万基から15万基とする
- 実現すれば現在のガソリン車並みの利便性になる
- 普及に向けては右記の支援策を行っている
- EVの動力源として欠かせない電力に関連する取組としては、再エネの最大限の導入を掲げている

国の主な支援策

車両への補助(令和4年度)

種類	補助額(車種による)
EV	39.7~92万円
軽EV、PHV	27.7~55万円
FCV	145~238万円

共同住宅向け充電設備への補助(令和3年度補正)

種類	対象	補助率	補助額
普通充電	設備費	50%	7~35万円
	工事費	100%	95~135万円
急速充電	設備費	50%	2口まで:60~250万円 3口以上:125万円×口数
	工事費	100%	108~140万円

※充電設備の補助については、共同住宅以外にも、高速道路のSAやPA、道の駅、商業施設、事務所なども対象となっている。

※各自治体においては独自に車両や充電設備の補助を設け、普及に取り組んでいる

E Vの性能と使われ方

主な国産E Vの性能

- ・現在、販売されている国内メーカーの代表的な車種及び性能は次のとおり
- ・一充電で走れる距離の長いものから軽自動車まで**車種が充実してきた**
- ・世界の大手自動車メーカーがEVにシフトする中、日本のメーカーも、各社とも次世代自動車戦略としてEVやPHVの強化を着々と図っている
- ・使い方に応じてユーザー側の**選択肢が広がってきている**

国産の代表的な車種	バッテリー容量	走行距離	充電時間（普通充電器（3.2kW）使用時）
日産「アリア」	91 kWh	610km	20時間前後
トヨタ「b z 4 x」	71.4 kWh	559km	
スバル「ソルテラ」	71.4 kWh	567km	
日産「リーフe+」	62 kWh	458km	10時間前後
ホンダ「Honda e」	35.5kWh	283km	
マツダ「MX-30 EV MODEL」	35.5kWh	256km	5時間前後
日産「サクラ」	20 kWh	180km	
三菱「E Kクロス」	20 kWh	180km	

※各社のHP等を参考に川崎市で作成

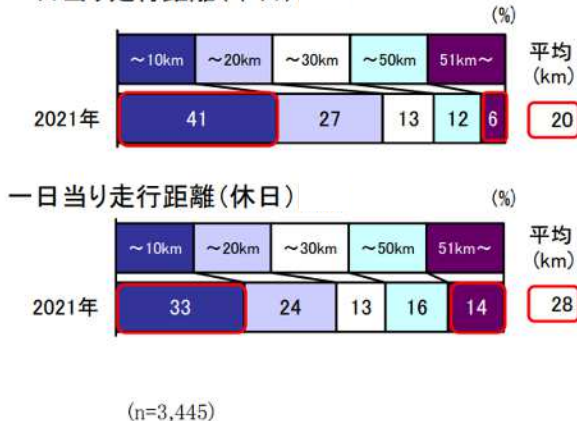
乗用車の使われ方

- ・乗用車の一日当りの走行距離及び主使用用途は下図のとおり
- ・**走行距離の平均は、平日で20km、休日は28km**
- ・主使用用途は通勤・通学が31%、買物・用足し・他が42%を占めている



EVの性能と乗用車の使われ方から、自宅において充電ができる環境で、通常の使い方であれば、問題なく使用できる環境となっている。

一日当り走行距離（平日）



主運転者の主使用用途



出典：2021年度乗用車市場動向調査 報告書（（一社）日本自動車工業会）

市域におけるEV、充電設備の普及状況

EV等の普及率は表1記載のとおり**全国平均と同程度**となっています。充電設備設置数の推移は表2に記載のとおりです。古くなった設備が更新されないことなどから、2020年に全国の設置数が初めて減少しています。表3は充電設備数を面積で割ったもので、**充電設備の密度**を示す指標となります。この指標は人口密度と同様の考え方で、全国との比較では川崎市は市域が狭く、比較的充電設備の設置が進んでいるため、**密度が高い**ことが確認できます。ただし、2035年までに乗用車の新車販売を電動車のみとする国の目標からすると、今後の**充電設備不足**が懸念されます。

表1 EV・PHV普及率の推移

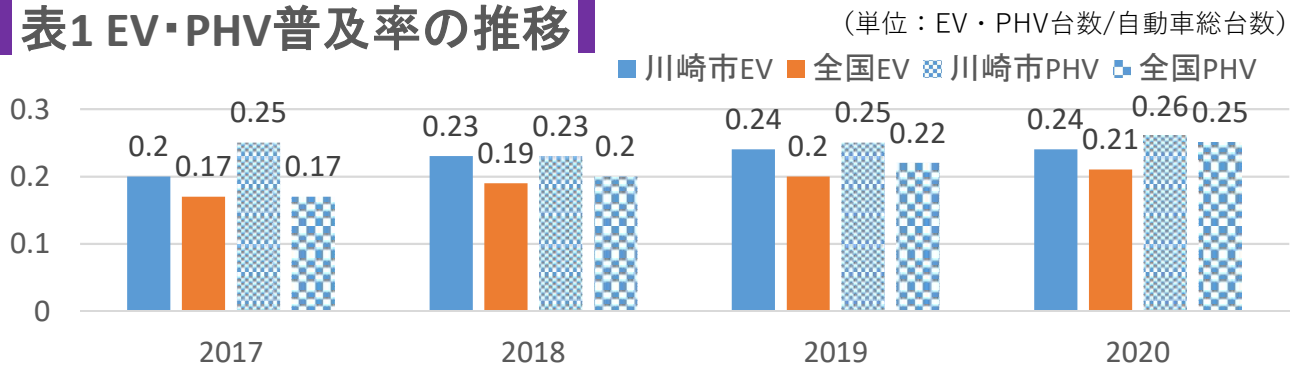


表2 パブリックの充電設備設置数の推移

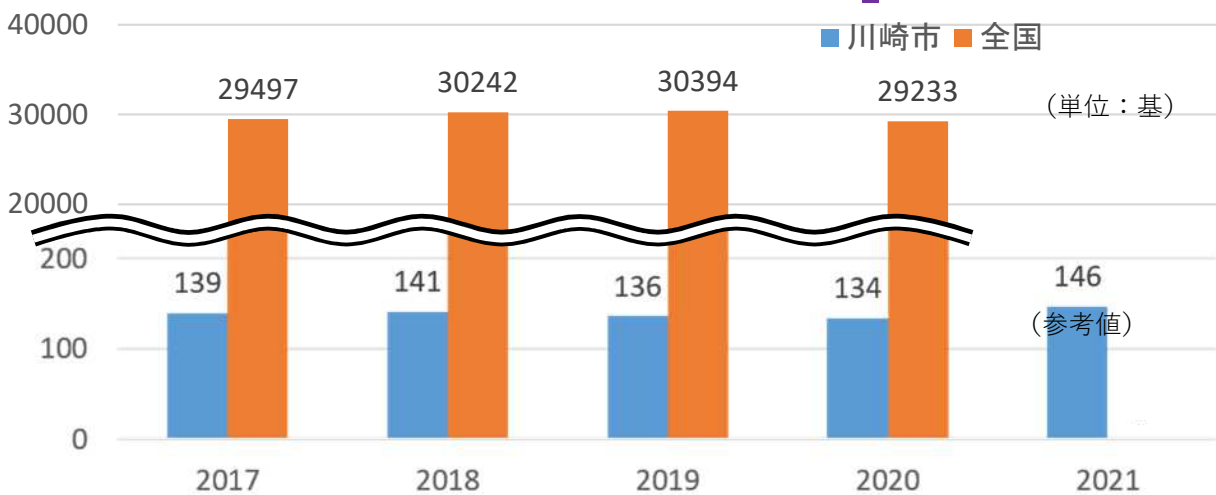
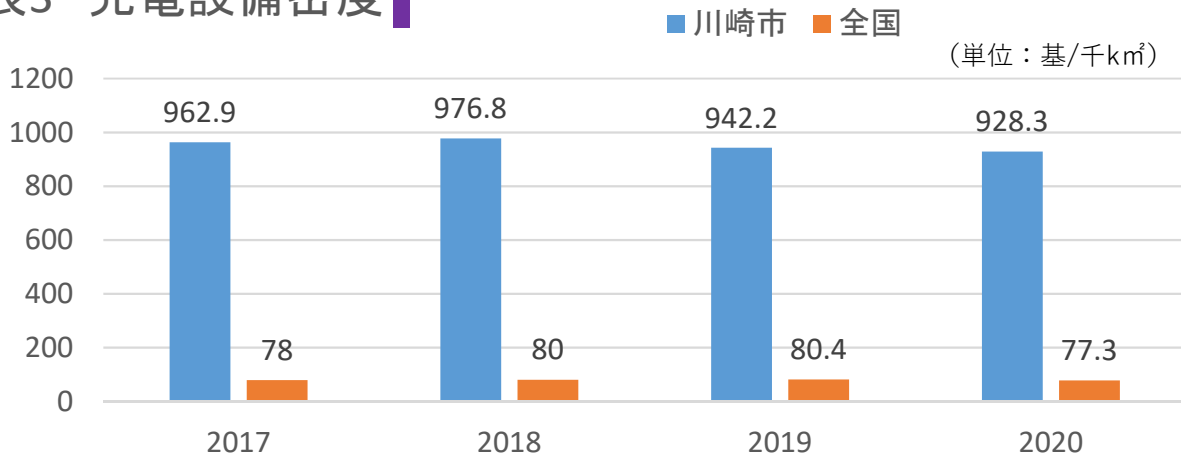


表3 充電設備密度

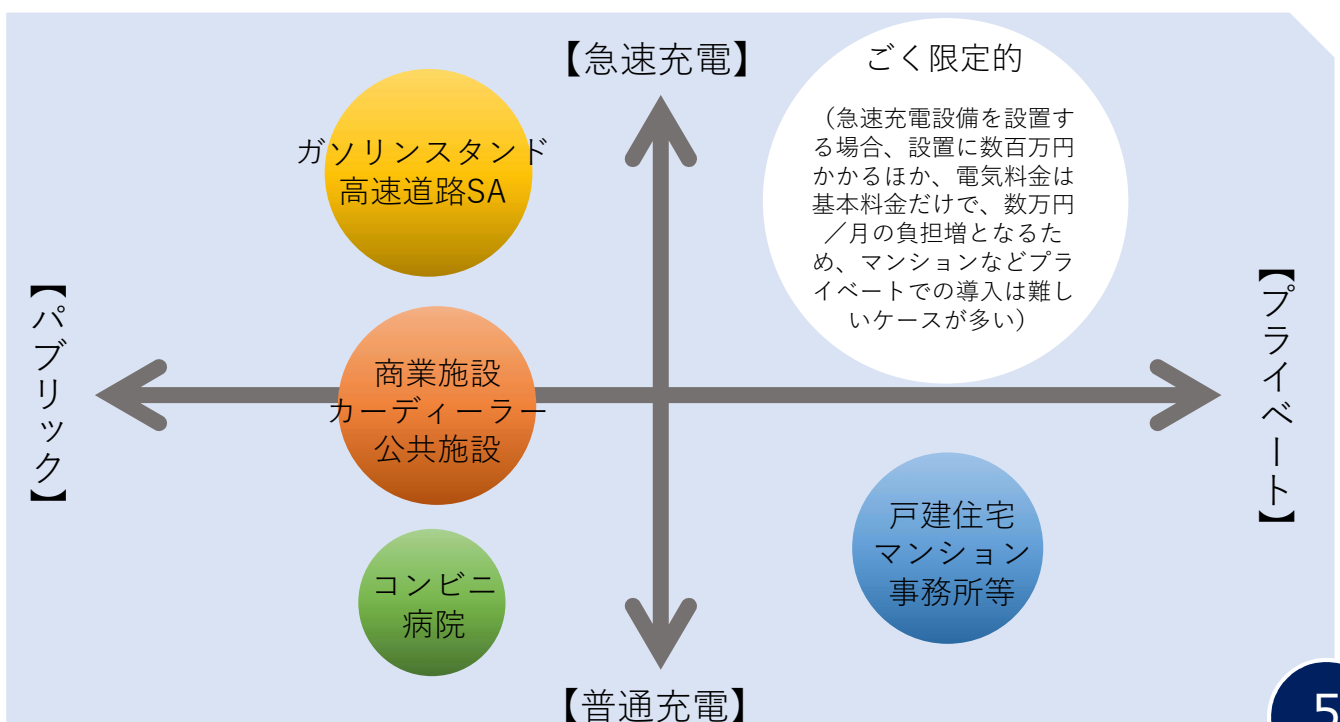


充電設備の種類

充電設備の種類		普通充電			急速充電
		コンセント		ポール型 普通充電器	
		100V	200V	200V	
想定される 充電場所 (例)	プライベート	戸建住宅・マンション、ビル、屋外 駐車場等		マンション、ビ ル、屋外駐車場	ごく限定的
	パブリック	カーディーラー、コンビニ、病院、商業施設、時間貸し 駐車場等			道の駅、ガソリ ン スタンド、高速道 路 SA、カーディー ラー、商業施設 等
充電時間	航続距離 160km	約14時間	約7時間		約30分
	航続距離 80km	約8時間	約4時間		約15分
充電設備本体価格例 (工事費は含まない)		数千円		数十万円	百万円以上

出典：経済産業省ウェブサイト

充電設備の種類と設置場所の例



(電気自動車・プラグインハイブリッド自動車のための充電設備設置にあたってのガイドブック(経産省、国交省作成)を元に川崎市作成)

2030年と2050年の社会のイメージ

2030年の社会



充電に対する不安がない

- ・共同住宅においても、充電設備が一般的となっていて、共同住宅の住民も自宅で充電できる
- ・EVの航続距離や電費が伸び、充電に対する不安がない



外出先でも、いつでも、どこでも充電できる

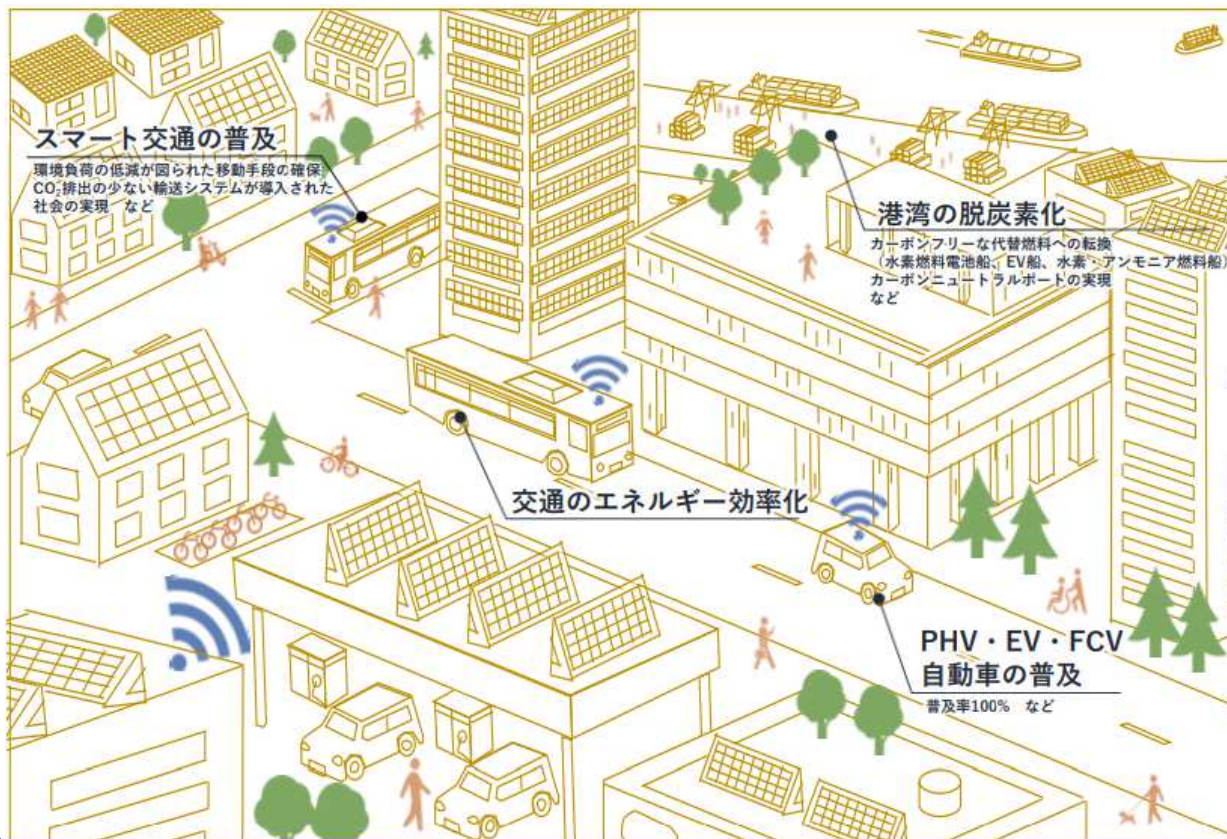
- ・パブリックの充電設備の普及が進み、コンビニやスーパー、公園などへの設置も進んでいる
- ・外出先でいつでも、どこでも充電できる環境がある



EVカーシェアリングがより一般的

- ・人々の意識が所有からシェアリングへと変化している
- ・走行時に二酸化炭素や大気汚染物質を排出せず、環境への負荷が小さいEVカーシェアが、より一般的になっている

2050年の社会



出典：川崎市温暖化対策推進基本計画

図 2050年の交通環境の目指す具体的なイメージ

2030年のEV関連の目標値とSDGs

2030年のEV関連の目標値

EV及び充電設備の普及に関連する下記の項目について、目標を定めるとともに取組の進捗の目安とするため、2030年までの状況を追っていきます。

項目	指標	現状	2030年目標・方向性
共同住宅	充電設備設置補助金交付件数	2023年度創設	↑
パブリック	パブリック用の充電設備数	146基 (2021年)	535基※
EVカーシェア	EVカーシェア台数	13台 (3社) (2022年)	↑
次世代自動車	EV	0.24%	16%
	PHV	0.26%	
	FCV	0.015% (2020年 (全ての車種))	↑

※国の成長戦略に示された充電設備15万基という目標を踏まえ、本市が算出

SDGsと次世代自動車

SDGsは2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。EVの普及はSDGsのゴールやターゲットの達成に寄与します。本市ではSDGsのゴールを見据えながら、取組を推進します。

<p>目標3 すべての人に健康と福祉を</p> <p>川崎市はかつて深刻な公害を経験しました。京浜工業地帯の中核として日本の高度経済成長時代を牽引してきた一方、大気汚染や水質汚濁などの甚大な公害が起きました。このような公害問題を繰り返すことなく、安心して健康な生活が送れるよう、環境に優しいEV等の普及に取り組んでいきます。</p>	<p>目標7 エネルギーをクリーンにそしてみんなに</p> <p>EVやFCVは走行時に二酸化炭素や大気汚染物質を排出しないクリーンな乗り物です。インフラの充実を通じて市域におけるEV等の普及に貢献し、更なる環境改善へとつなげていきます。</p>
<p>目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>自動車業界は現在100年に1度といわれる大変革時代を迎えており、電動化や自動化、IoT化など技術革新が進んでいます。普及への取組を通じて新たな産業の創出や技術革新を後押しします。</p>	<p>目標11 住み続けられるまちづくり</p> <p>EVは電気を、FCVは水素を蓄えることができます。外部給電器と併せて使用することで、電気を取り出すことができるため、災害時などに、非常用の電源としての活用が期待されています。EV等の普及により、レジリエンスの向上が図られ、災害に強い持続可能な社会をつくることができます。</p>
<p>目標13 気候変動に具体的な対策を</p> <p>地球温暖化の影響で近年台風は大型化しており、川崎市においても台風による被害が増加してきています。気候変動への対策の一環として、EV等の次世代自動車を普及させることにより、脱炭素社会の実現を目指します。</p>	<p>目標17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> <p>EV等の普及には車種の充実や充電インフラの構築、基礎充電の充実等、様々な条件が揃うことが重要です。国や自治体、企業、住民等がそれぞれ手を取り合い、パートナーシップにより意識の醸成や環境の整備を行う必要があります。</p>

川崎市地球温暖化対策推進基本計画で掲げる目標等

運輸部門におけるCO₂削減の目安

- ・運輸部門におけるCO₂の排出量は令和元（2019）年度時点で116万t-CO₂であり、市域全体の約5%
- ・このうち、自動車由来の温室効果ガスは約90万t-CO₂であり、大部分を占める
- ・平成25（2013）年度時点で123万トンであった運輸部門における排出量を2030年度に100万t-CO₂にすることを目安として設定している

EVの普及に向けた目標等

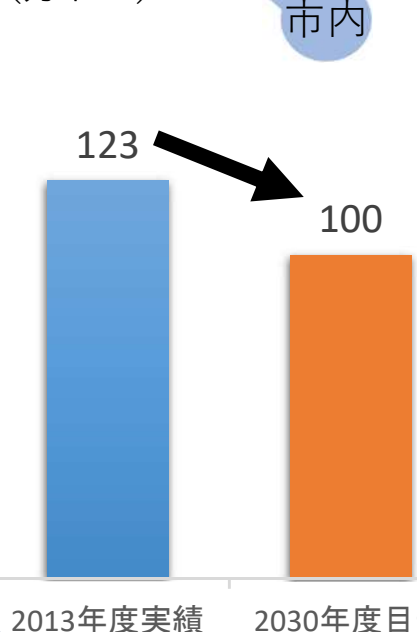
市域における普及のイメージ

- ・川崎市地球温暖化対策推進計画において、2030年度のイメージとしてEVの普及率を16%としている

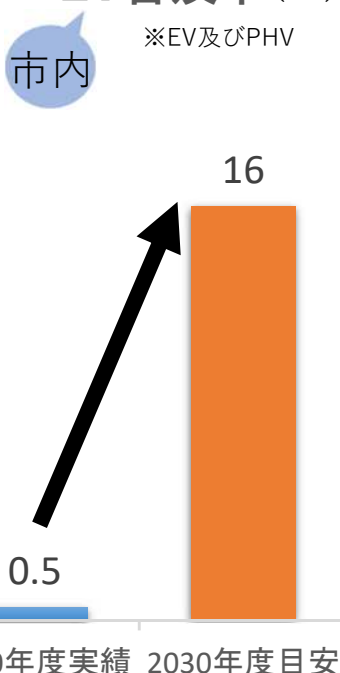
公用乗用車の電動化に向けた取組

- ・市役所が自ら率先して取り組むことでCO₂削減に貢献するとともに、市民・事業者の取組の模範として、市域の脱炭素化の取組の拡大を促すことを掲げる
- ・取組の一環として、2030年度における公用乗用車の電動化率100%を目指す
- ・目標の達成に向け、車両の入替を計画的に行うとともに、公共施設におけるEV充電インフラの整備を行う

CO₂排出量（運輸）
（万トン）

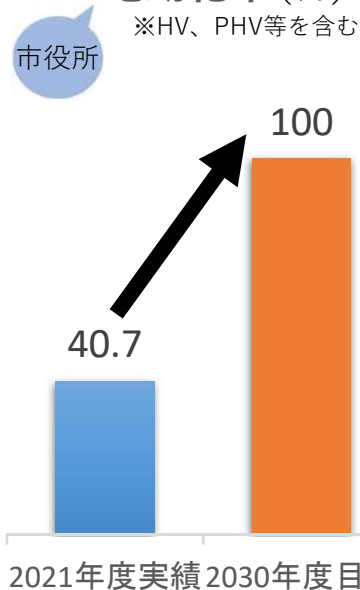


EV普及率（%）



公用乗用車の

電動化率（%）



EVに関連した課題

市で実施したEVに対する意識調査において、EVを導入しない理由として、**充電や航続距離に対する不安**を挙げる人が多いという結果となりました。

EVの普及に向けては充電設備の普及が欠かせませんが、多岐に亘る様々な課題をクリアする必要があります。課題の解決に向けては、12ページ以降に本市の取組を取組の柱ごとに整理しています。

共同住宅における課題

✓ 共同住宅の多い本市の住宅事情

- ・本市は**共同住宅の割合が73%と全国平均の43%を大きく上回っている**
- ・各自動車メーカーから新しいEVが販売され、選択肢が広がる
- ・一方、**EVの保有者の約90%が戸建**に住んでいる（国の資料）ということ踏まえると、本市で普及させるためには、適切な施策を行うことが必要

✓ 分譲マンションの管理組合における合意形成の難しさ

- ・既存の分譲マンションの駐車場に充電設備を設置しようとした場合、**管理組合での合意**を得る必要があるが、**EVを利用しない住人にはメリットが見えにくい**ため、設置への合意が得られにくい

✓ 新築の共同住宅への設置に対するインセンティブの不足

- ・**新築の共同住宅への導入は1%未満**という状況
- ・EVの普及が進んでいない現状では、設置が販売促進につながらず、導入も進まない

パブリックの充電設備に関する課題

✓ EVに対する漠然とした不安感

- ・EVの性能や取り巻く環境は急速に変わってきているが、市民の意識は一昔前のままであり、とりわけ**充電環境に対する不安感**が根強く残っている

✓ 充電設備の入替の必要性

- ・急速充電器やポール型の普通充電器の耐用年数は8年程度であり、耐用年数を迎えた設備については、**入替が必要であるが、利用率が低い充電設備は入替が進まず**、国内の充電設備が**令和2（2020）年度に初めて減少**した

EVカーシェアに関する課題

✓ EVカーシェアの導入、維持コスト

- ・**EVカーシェア**は、公共交通機関や徒歩と組み合わせ、**必要な分だけ使う**ため頻度や走行距離が減り、**環境に優しい**という特徴を持つカーシェアを、**走行時にCO₂を排出しない**EVで行うため、非常に環境に優しい取組
- ・人口密度の高い川崎市は、カーシェアリングの車両が多い地域
- ・車両及び充電設備の導入・維持管理が必要であり、**通常のカーシェアと比べ割高**であるため事業者も導入に対して積極的になれないのが現状

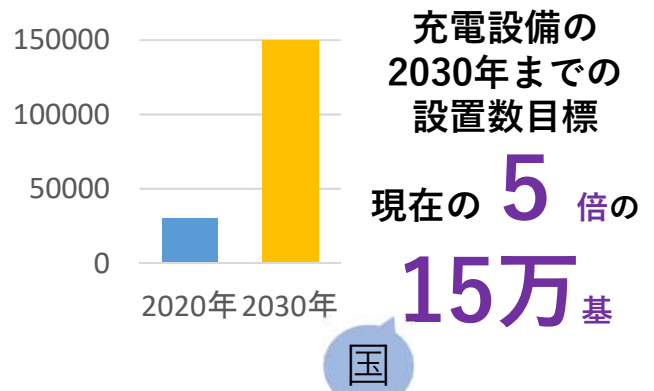
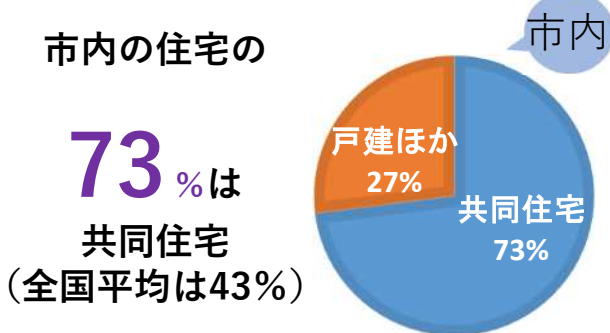
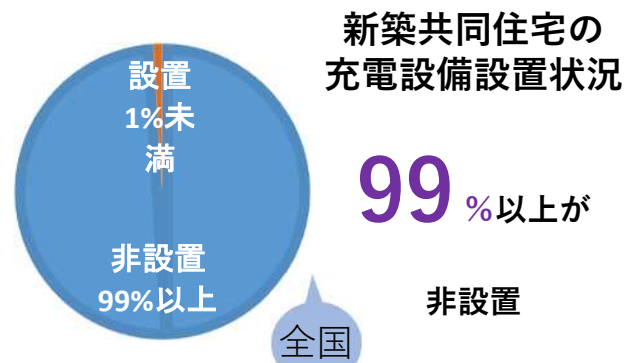
重視すべき視点

国の設置目標が示され、今後全国的に充電設備の整備が進んでいくものと思われます。それに伴い、EVの利便性も向上し、普及が進んでいきます。

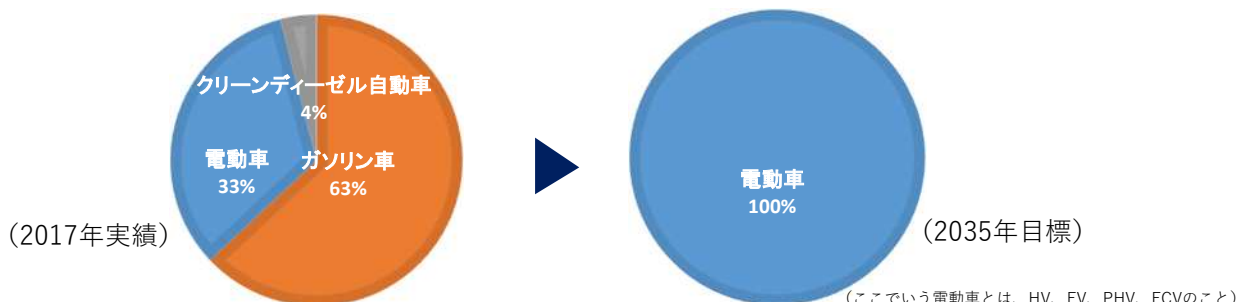
しかし、前ページ記載のとおりEVの普及には**共同住宅特有の課題**があり、本市の**共同住宅の割合が多い**という状況等を鑑みると、全国的には普及が進んでいくのに対して、川崎市においてはなかなか普及が進まないということも十分に想定されます。

そこで、**市域におけるEVの普及がスムーズに進むよう**、共同住宅に居住している人がどのようにすればEVの導入に前向きになれるか、積極的に導入するようになるかという点に着目し、**本市特有の状況を意識した取組を展開する必要があります**。

EVに関わる数字



新車販売に占める電動車の割合（乗用車）



取組の3つの柱

事業の実施にあたっては下記の3つの柱ごとに整理し、その時々にあった適切な手法を検討し、取り組んでまいります。

第1の柱 共同住宅向け

重

EVの普及が進みにくい共同住宅の割合が高い本市において、共同住宅に向けた取組は特に重要となります。
共同住宅に居住している人が安心してEVを導入できる充電インフラ環境を整えるための取組を実施します。

第2の柱 パブリック

グリーン成長戦略で掲げる国の目標を踏まえるとともに、EVの普及の足かせとなっている市民の充電に対する不安感の解消に向けて、パブリック用の充電設備の充実に向けた取組を行います。

第3の柱 EVカーシェア

環境に優しい取組である一方、コスト面の課題からなかなか導入が進まないEVカーシェアについて、導入を促進する取組を実施します。

次ページ以降、柱ごとの具体的な取組を示します。



共同住宅向けの取組



第1の柱

基礎充電は、自宅や職場等長い時間滞在する場所で行われる充電のことです。長い時間滞在するため、急速に充電する必要はなく、**基本的に普通充電**になります。

共同住宅におけるEVの普及を促進するには、**充電インフラの整備が不可欠**ですので、市としても補助等による継続した支援が求められます。

また、今後共同住宅における取組の実施に当たっては、太陽光発電など再生可能エネルギー普及促進施策との連携を意識する必要があります。



✓ 共同住宅への設置への動機づけ

- ・共同住宅における充電環境の整備に向けては課題が多いが、共同住宅の割合の高い本市において、非常に重要な取組
- ・設置を促進するため、**補助等のインセンティブ**の付与など、その時々々の社会状況に合わせたメニューを提供する

✓ 導入手引きの作成・活用

- ・分譲マンションに充電設備を設置するためには、住民の合意や電力会社への相談、設置事業者の選定、補助金の申請などの手続きを経る必要がある
- ・**必要な手続きや手順、ポイント等を示した手引き**を共同住宅の管理組合に周知することにより、設置の促進を図る

✓ 建築物環境配慮制度を活用した共同住宅における普及促進

- ・建築物環境配慮制度は持続可能な建築物を普及促進するため、建築物の建築に際し、建築主に対して環境への配慮に関する自主的な取組を促し、地球温暖化その他環境への負荷の低減を図ることが目的
- ・**充電設備の設置**について**加点する項目**を設けることで設置へと誘導する

✓ 総合調整条例の冊子等による普及促進の仕組づくり

- ・一定規模の建築物（共同住宅を含む）を建築する際の建築主の手続きをまとめた総合調整条例の冊子に**充電設備の設置に関する案内**を掲載することなどにより**新築の共同住宅への整備を促進**する

✓ 分譲マンションの管理組合のサポート

- ・設置を希望する分譲マンションの手続きがスムーズに行えるよう、**管理組合登録・支援制度を通じた支援**など、管理組合のサポートを実施する

✓ 住民の意識変容に向けた取組

- ・**マンションに居住するEVユーザーの日常の使い方を冊子等で紹介**するなど、導入に向けた心理的ハードルを下げる取組を行う

共同住宅における充電設備

充電設備設置の主な流れ

- 希望する住民から管理組合への問い合わせ
- 管理組合での検討
- 設置業者への問い合わせ
- 現地調査
- 理事会での提案
- 総会での審議
- 契約の締結
- 補助金の申請
- 充電設備工事
- 共用開始

充電設備設置に関する住民の声

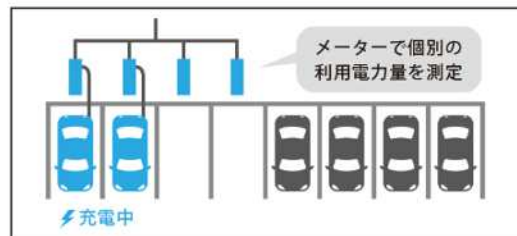
- マンションの資産価値向上につながるため、設置したい
- 空き駐車場の有効活用になる
- 自動車を持っておらず、今後持つ予定もないので、設置の恩恵を受けられない
- 費用負担は公平なの？

etc.

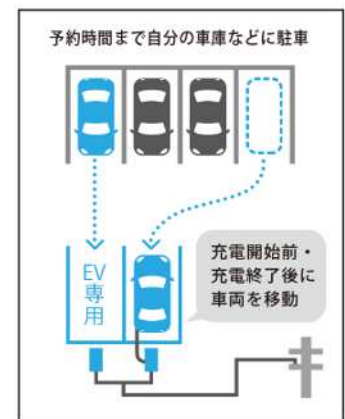
個別設置型とシェア型

- 共同住宅における充電設備は、専有区画へ充電器を設置する**個別設置型**と共用スペースに充電器を設置して複数人で利用する**シェア型**に大きく分けられる

占有区画にコンセントを設置・個人で利用。(利用電力は一括管理)



【個別設置型】



【シェア型】

出典：次世代自動車振興センターウェブサイト】

共同住宅における普通充電器と急速充電器

- 普通充電器では充電完了までに数時間要する一方、急速充電器では30分程度で概ね充電が完了する
- **急速充電器**は設置に数百万円、月々の電気代が数万～十数万円と高額となるため、**管理組合の負担を考慮すると現実的な選択肢とはなりにくい**

充電設備関係の技術

- **機械式駐車場の各車室に設置可能な充電器**が販売されている
- 上記個別設置型に導入可能な、複数台を同時に接続したうえで、時間を分けて順番に充電をするなど、**契約電力を超過しないよう制御**するデマンドコントロール機能付の充電器もある（基本料金を安く抑えることができる）
- **利用者負担の課金のシステム**もあり、共同住宅への充電設備導入の技術面でのハードルは低くなってきている

⇒本ページに関する、より具体的な内容を、マンション向けの導入手引に記載し、広報することで設置促進を図ります。

パブリックの充電設備の取組

第2の柱

パブリックの充電設備には経路充電と目的地充電があります。経路充電は長距離移動する場合の電欠を回避する充電で、高速道路のSAや自動車販売店での充電が該当します。目的地充電は、EVで移動した先の目的地で、用事をする間に充電することで、ホテルや旅館、ショッピングセンターなどで充電することを言います。

電欠への不安を解消し、EVを普及させるためには、**経路充電及び目的地充電の充実**が欠かせないため、整備促進を図っていきます。

✓ 公共施設における整備

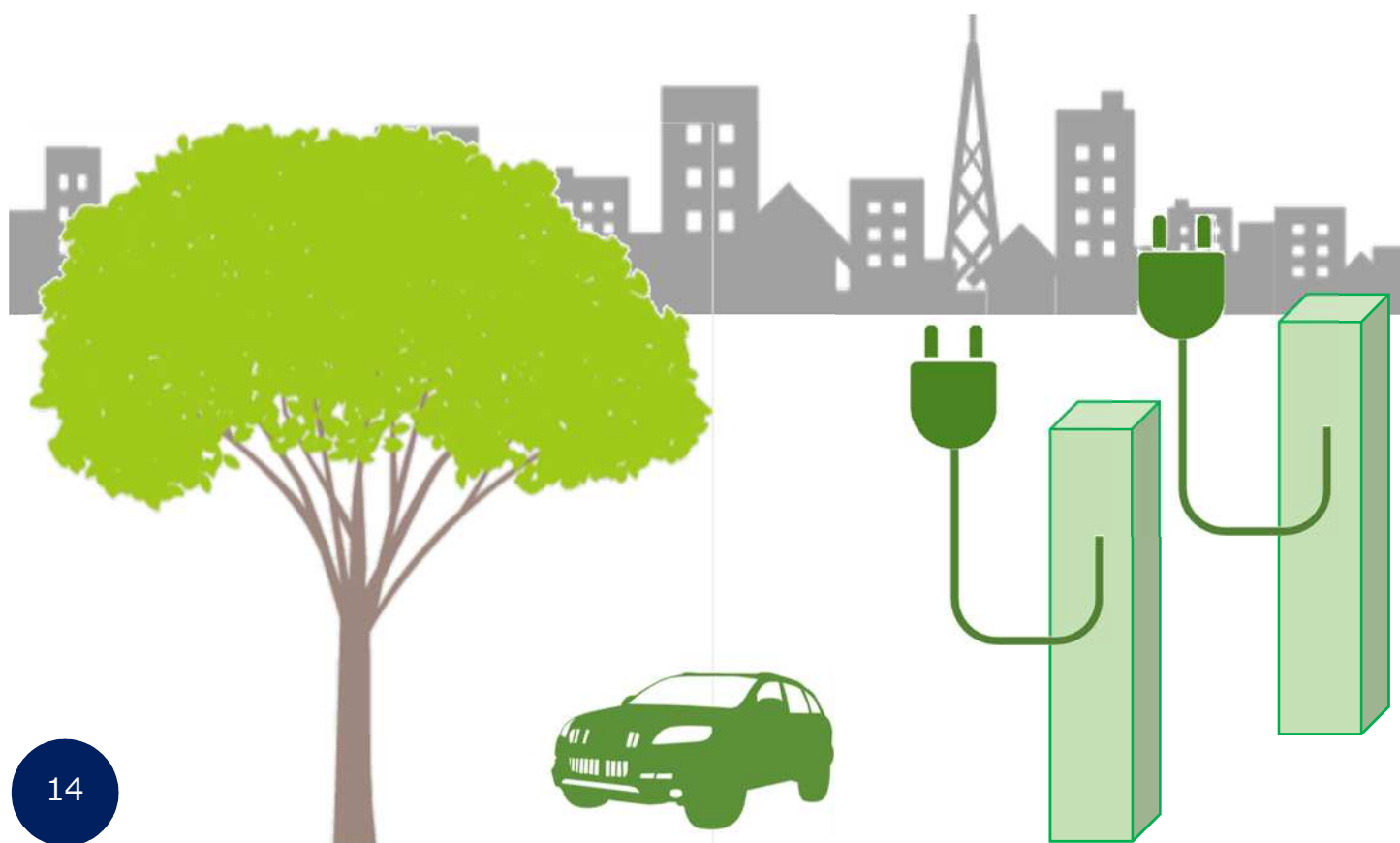
- ・ 出先における充電ができる場所を増やすため、市としても市民が利用する施設への整備を進める

✓ 税減免措置の周知による整備促進

- ・ 充電設備の整備目標を達成するため、2030年まで固定資産税（償却資産）を免除し、整備を促進する

✓ 充電マップの公開

- ・ 電欠の不安を解消し、EVの普及を後押しするため、充電マップを作成し、公開する



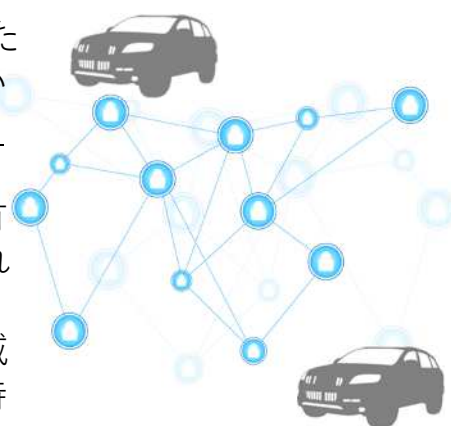
EVカーシェアの取組

第3の柱

EVカーシェアは、必要な時に必要な分だけ使うため、**使用頻度や走行距離が減り**、環境に優しいという特徴を持つカーシェアを、**走行中はCO₂を排出しない**EVで行うため、非常に環境に優しい取組です。

より普及が進み、利便性が向上すれば、車の保有台数が減り、運輸部門からのCO₂排出量が削減されるといった効果も期待できます。

また、シェアリングが進み、全体の車の台数が減少することで**充電設備の不足を補完**する効果も期待されます。



✓ EVカーシェアリングの実証

- ・市内をフィールドとし、民間企業との連携によるEVカーシェアリングの実証を通して**課題等を整理**するとともに、**市域での普及**を目指す

✓ 社用車等への導入

- ・環境保全及び財産の有効活用につながる社用車等へのEVカーシェアの導入の促進について、**導入企業のスキーム**を参考に**横展開**を図る

✓ 共同住宅におけるEVカーシェアの普及促進

- ・地球温暖化その他環境への負荷の低減を図ることを目的とする**建築物環境配慮制度**において、EVカーシェアリングの導入を**加点項目に加える**ことで普及促進を図る

✓ EVカーシェアマップの作成・公開

- ・市内におけるEVカーシェアの**車両の配置が一目で分かる**よう、マップに落とし、HP等で公開する

✓ 住民の意識変容に向けた取組

- ・EVカーシェアを**冊子等で紹介**するなど普及に向けた取組を行う

関連取組

脱炭素アクションみぞのくちにおける取組

脱炭素モデル地区『脱炭素アクションみぞのくち』では、脱炭素化に資する身近な取組や先進的な取組を集中的に実施し、取組の効果や利便性を実感してもらうことで、市民一人ひとりの環境配慮型のライフスタイルへの行動変容を促進し、脱炭素社会の実現を目指します。

また、この取組を進めるにあたっては、脱炭素社会を実現するためのポテンシャルがある地域として、高津区溝口周辺地域を設定しています。

✓ 脱炭素アクションみぞのくち推進会議の会員と連携した取組

- ・ **民間企業との連携**によるEVカーシェアリングの実証の実施について検討を行う

✓ 燃料電池自動車の普及に向けた取組

- ・ R3に川崎高津水素ステーションがオープン
- ・ R4に高津区役所に**燃料電池自動車を導入**し、イベント等への出展など、普及に向けた取組を実施する

✓ 社用車等へのEVカーシェアの導入（再掲）

- ・ **環境保全及び財産の有効活用**につながる社用車等へのEVカーシェアの導入の促進について検討する



付属資料

共同住宅の充電設備への補助

国の補助金（充電インフラ補助金・普通充電）		
	補助率	補助上限額
機器費用	50%	7～35万円
工事費用	100%※	95～135万円

※表に記載の金額等は令和4年度時点のもの（R3補正）。
 ※補助率はあくまで目安であり、項目ごとに上限の設定がある。
 ※充電インフラの補助は、共同住宅以外にも、高速道路のSAやPA、道の駅、商業施設、事務所なども対象となっている。

補助制度新設（予定）

川崎市補助

補助額：設置費用合計から国補助を除いた額の4分の3

	補助上限（予定）
普通充電器	23万円
充電コンセント	12万円



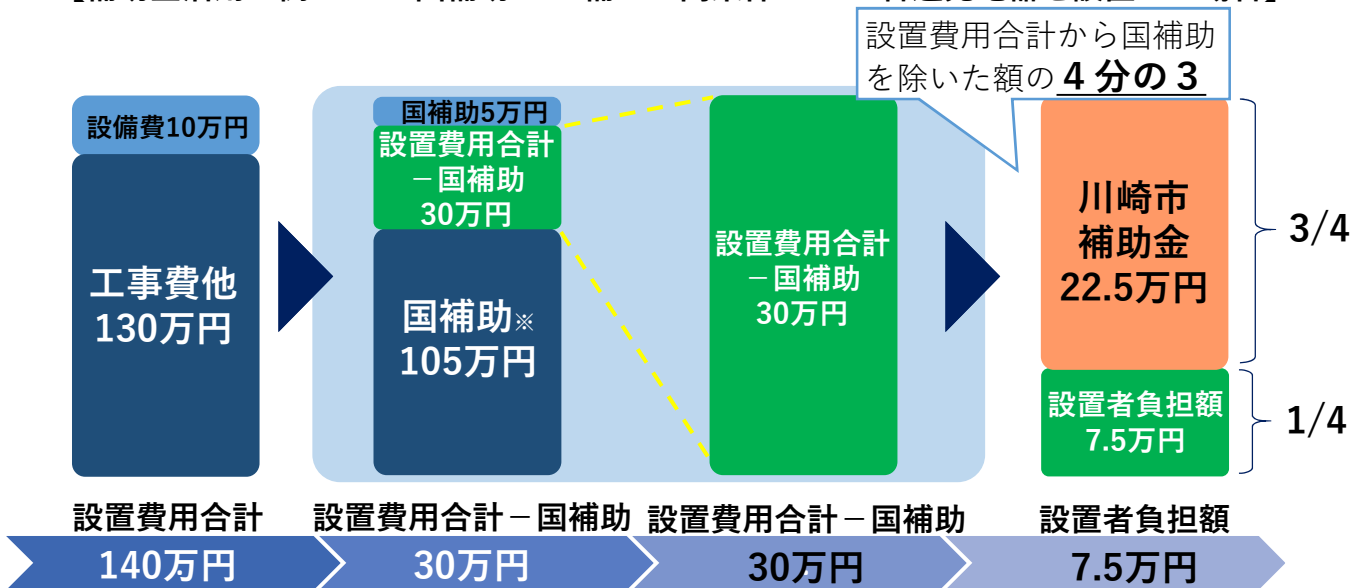
国の補助はこちら



市の補助はこちら（準備中）



【補助金活用の例：R5の国補助がR3補正と同条件でR5に普通充電器を設置した場合】



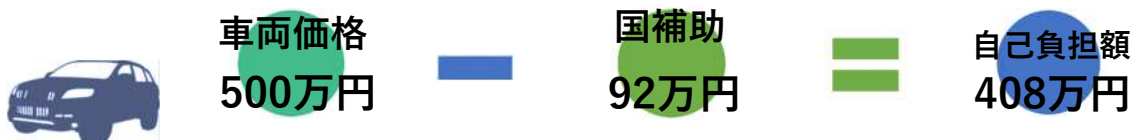
※補助率はあくまで目安であり、項目ごとに上限の設定がある。

【参考】車両への補助

国の補助（CEV補助金（R4年度事業）車両・外部給電器・V2H充放電設備）		
	種類	補助額
車両	EV	39.7～92万円
	軽EV、PHV	27.7～55万円
	FCV	145～238万円
外部給電器		4.7～50万円
V2H充放電設備		24.9～75万円

※表に記載の金額等は令和5年1月時点のもの。
 ※補助率や補助上限額は変更となる可能性がある。

【補助金活用の例：5人乗りEV・給電機能有の場合】





COLORS
FUTURE!
ACTIONS
KAWASAKI 100th



Green For All
KAWASAKI 2024
第41回 全国都市緑化かわさきフェア



KAWASAKI
SDGs

川崎市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。

令和5（2023）年2月