

令和8年2月16日 輸技協事第7-35号
改訂 令和8年3月10日 輸技協事第7-38号

令和7年度補正 商用車等の電動化促進事業（タクシー・バス）の補助対象車両の
事前登録に関する要領

公益財団法人 日本自動車輸送技術協会

1. 目的

この要領は、商用車等の電動化促進事業（タクシー・バス）の補助対象車両の事前登録に関し、申請者及び対象車両の要件、提出書面その他必要な事項を定めることを目的とする。

2. 申請者の要件

申請者は、自動車の製作を業とする者、外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を輸入することを業とする者その他公益財団法人日本自動車輸送技術協会（以下「JATA」という。）が適当と認める者であって、申請日までに以下の取組について表明する者（以下「自動車メーカー等」という。）とする。

ア 以下（i）～（iii）のCO₂排出削減のための取組を実施すること。なお、GXリーグに参加する者については、これらの取組を実施するものとみなす。ただし、多排出者以外の者又は中小企業基本法（昭和38年法律第154号）に規定する中小企業に該当する者については、CO₂排出削減のためのその他の取組をもって、これらに替えることができる。

（i） 令和8年度及び令和12年度の国内におけるScope 1（事業者自ら排出）・Scope 2（他社から供給された電気・熱・蒸気の使用）に関するCO₂排出削減目標を設定し、公表すること。また、令和8年度以降毎年度の排出実績及び目標達成に向けた進捗状況を、第三者による検証を経て毎年度公表すること。

（注）第三者検証については、「GXリーグ第三者検証ガイドライン」に則ること。

（ii） （i）で掲げた目標を達成できない場合にはJクレジット若しくはJCMその他国内のCO₂排出削減に貢献する適格カーボン・クレジットを調達する、又は未達理由を公表すること。

（iii） 環境性能の高い部素材を調達することや取引先に働きかけること等を

通じてサプライチェーン全体でのGX実現に向けた取組を促進すること。

イ 当該生産品に関し、自社の成長（例：コスト競争力の向上や海外市場の獲得）につながる今後の方針を策定すること。

ウ 必要な人材の確保に向けた取組（例：継続的な賃上げ）を進めること。

3. 対象車両の要件

対象車両は、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等であって継続的に製造し市場において販売することが予定されている車両とする。

なお、安全上の重大な懸念が確認されている等、本補助事業の対象とすることが適切でないと思われる車両については、必要に応じて委員会に諮った上で、事前登録しないこととする場合がある。

4. 申請方法

申請者は、以下の宛先に対し電子メール等により申請することとする。

メールアドレス：kanhojo@ataj.or.jp

※件名に「商用車等の電動化に資する車両に係る申請書送付」と明記すること。

5. 申請期間

令和8年2月16日（月）から令和8年10月30日（金）までとする。

6. 申請に必要な書類

申請者は、事前登録しようとする車両について、様式第1、様式第1-2、様式第2、様式第3及び様式第4並びにそれらを補足する必要な資料を提出することとする。

7. 申請に関する問い合わせ先

公益財団法人 日本自動車輸送技術協会（JATA）

電話 03-6836-1203 受付時間：平日10時～17時（12時～13時を除く）

8. 申請にあたっての注意事項

- (1) 申請書の記載内容は、JATAが認めた場合を除き変更又は取消しを行うことはできない。また、書類の返却は行わない。
- (2) 申請者の要件を満たさない者が申請した書類又は虚偽の記載をした書類は無効とする。

- (3) 申請に係る一切の費用は、申請者の負担とする。
- (4) 必要に応じて、追加資料の提出や説明を求めることがある。

9. 車両及び基準額の事前登録

JATA は、申請書類をもとに、委員会に諮った上で対象車両及び基準額の事前登録を行う。基準額の算定は別添に基づき行うものとする。

10. 事前登録結果の公表

JATA は、事前登録した車両及び基準額をホームページにて公表する。なお、申請者は当該結果に対して異議を申し立てることができない。

11. 現地調査等

JATA は、補助事業の適正かつ円滑な実施のため、必要に応じて自動車メーカー等に対して現地調査等を実施する。

12. 事前登録の解除

虚偽の申請、法令違反その他これに類する行為を確認した場合には、必要に応じて委員会に諮った上で、事前登録を解除することがある。

13. 要領の改訂

本要領は必要に応じ改訂を行うことがある。

車両の事前登録について



➤ 右に示す考え方を起点に、以下の事項に関する **車種・機種毎の評価に応じて補助額を増減**

【バス】従来車両（ディーゼル車両等）との差額に対し（FCVのみ車両本体価格に対し）

対象車両	EV	PHEV	FCV
補助率	2/3	2/3	1/2

【タクシー】車両本体価格に対し

対象車両	EV	PHEV	FCV
補助率(※)	1/4 (2/3)	1/5 (2/3)	1/3 (1/2)

※定員が9人以上の場合。この場合のEVとPHEVは従来車両との差額に対する補助率

■ バス・乗車定員 9 人以上のタクシーの評価項目

排出削減の観点/産業競争力強化

◆ GXリーグへの参画 又は 以下の取組

GXリーグ : <https://gx-league.go.jp/>を参照

地球温暖化対策推進法における温室効果ガス排出量の算定・報告・公表制度に基づく令和3年度CO2排出量	
20万トン以上の事業者（中小企業を除く）の場合	20万トン未満の事業者及び中小企業者の場合
<ul style="list-style-type: none"> 国内でのScope1・2に関する削減目標を設定し、進捗状況を毎年報告・公表 目標達成できない場合：J-クレジット等の適格クレジットを調達する、又は未達理由を報告・公表 サプライチェーン全体でのGX表現に向けた取組を促進 	<ul style="list-style-type: none"> 温室効果ガスの排出削減のための取組の提出

◆ コスト競争力の向上や海外市場の獲得等、企業の成長につながる今後の方針を策定

◆ 継続的な賃上げ等、人材確保取組を促進

①製品そのものの性能の向上

- ◆ 電費向上に資する機能
- ◆ 国が定める方法による電費の計測・公表状況

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ 製作する自動車の均一性の確保やサイバーセキュリティへの対応のために必要な組織体制
- ◆ ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築に資する車両構造又は機能
- ◆ アフターサービス改善の取組状況※

※ 燃料電池自動車について、メンテナンス費用が高額であることを踏まえ、その低減に向けた取組を評価

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

- ◆ 対象モデルのLCA評価結果（第3者認証付き）の公表

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 自治体との災害連携協定の締結

■ 乗車定員 8 人以下のタクシーの評価項目

●自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 自治体との災害連携協定の締結