

India EV Market Trend Update 2025-Feb



INTAGE INDIA Pvt.Ltd.

* The copyright of this report is owned by Intage India Pvt. Ltd./ Intage group.

* In the event that damages or other troubles occur to the user or a third party due to the reprint or citation, Intage India Pvt. Ltd./ Intage group shall not be liable for it.

本資料の内容

目次

会計年度別のEV販売台数	P3
FY24 全体に占めるBEV/ハイブリッドの割合	P4
カテゴリー別販売台数比較	P5
会計年度別電動2輪車販売推移	P6
E-2W 地域別販売台数 FY 23-24	P7
メーカー別販売シェア: FY24	P8
販売台数トップ5 EVブランド: 2025年2月期	P9
ハイブリッド車の販売台数及びEV車との比較: 2025年2月期	P10
EVに関する政策の動向	P11
4輪に関する政策 AUTO PLI 概要	P12
EV関連ニュース: 2025年2月	P13

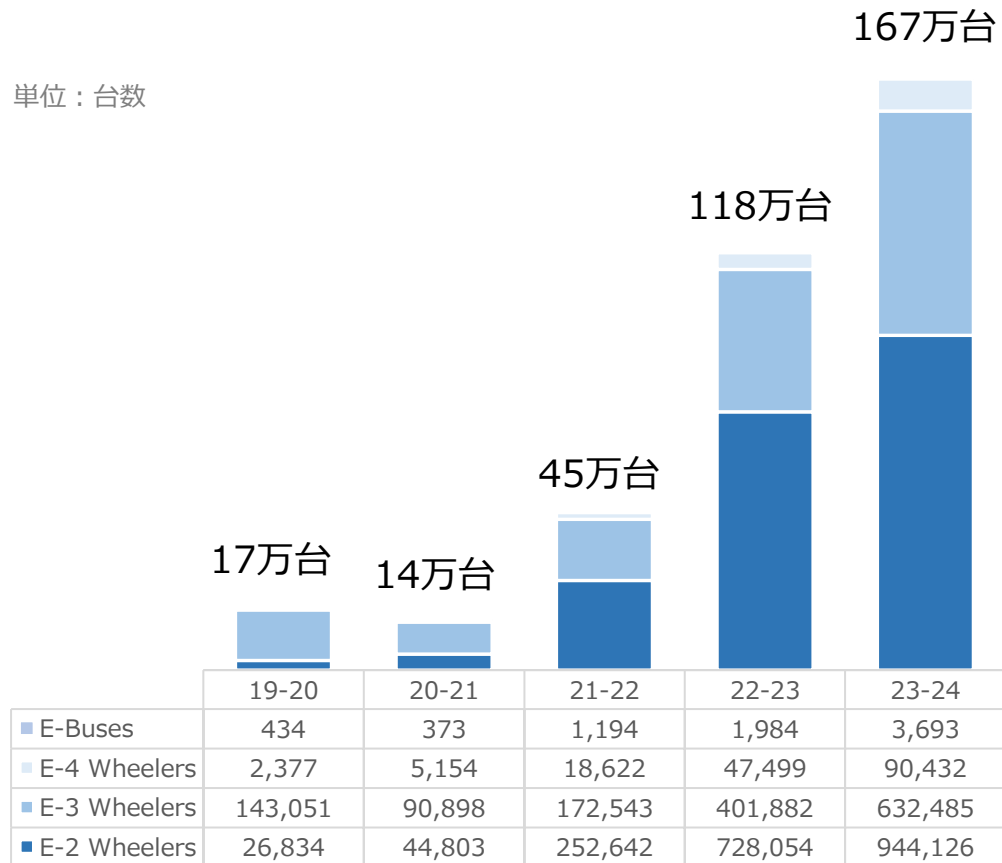
略称	用語
EV	Electric Vehicle (電動車)
ICE	Internal combustion engine (内燃機関)
FY	Financial year (会計年度)
FAME	Faster Adaptation Manufacturing of Electric Vehicle
EMPS 2024	Electric Mobility Promotion Scheme-2024
AUTO PLI	AUTO Production Linked Incentive

一部を除いて、2025年3月3日付で作成しております。

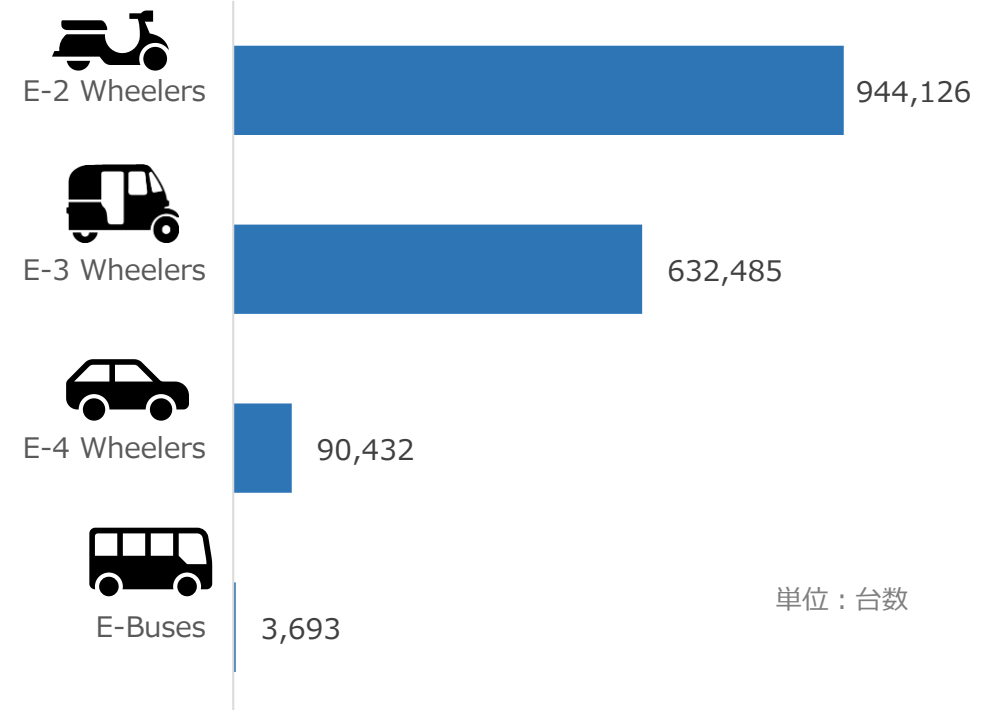
会計年度別のEV販売台数

- インドEV市場においては、2輪と3輪の販売台数が大半を占めている。ICE車より少し初期費用は高いものの、ランニングコストの差額で初期費用を回収することが可能なためと考えられる。一方で、4輪の販売台数は10万台に満たない。

会計年度別販売台数



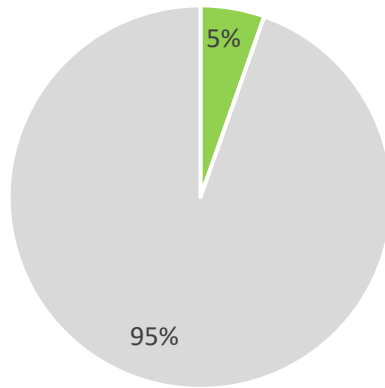
販売台数車両別：FY24



FY24 全体に占めるEV/ハイブリッドの割合

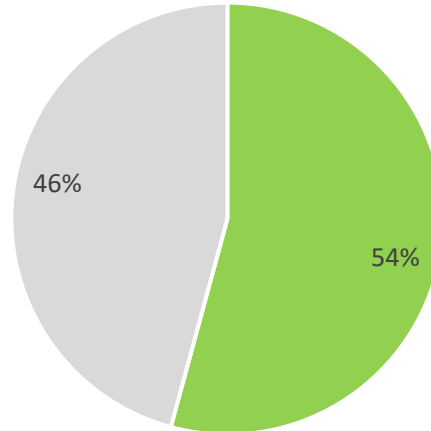
- 2-Wheelerと4-Wheelerの販売台数は上昇傾向にあるが、現時点ではガソリントップを含めた売上台数の割合では10%にも満たないのが現状である。
- 一方で、3-WheelerはEVの販売割合が50%以上となっており、EVが非常に多く販売されている。

2-Wheeler



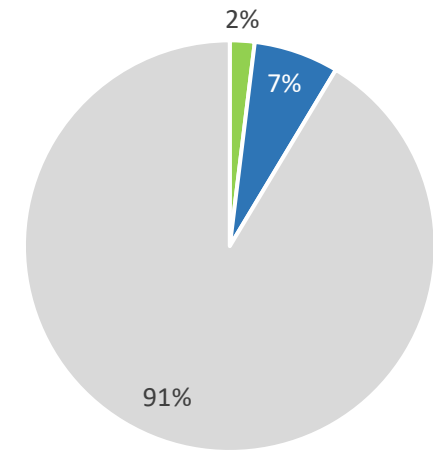
■ E-2-Wheeler ■ Other

3-Wheeler



■ E-3-Wheeler ■ Other

4-Wheeler

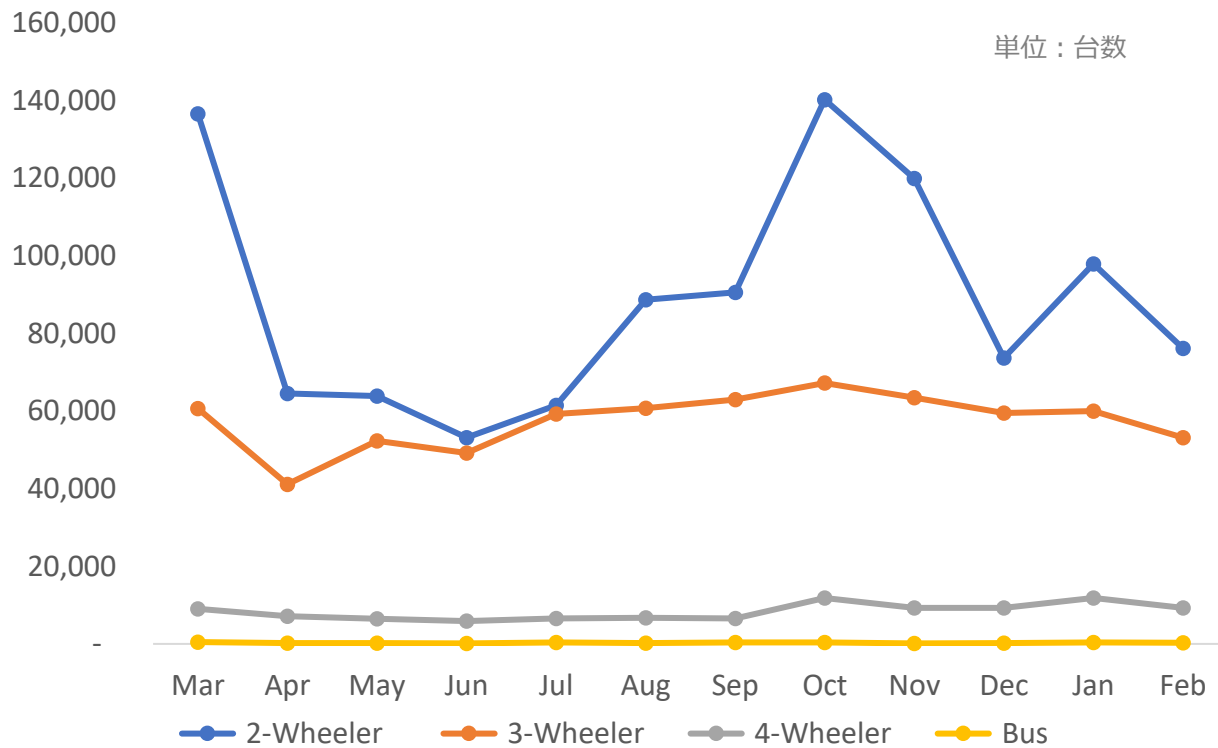


■ BEV ■ Hybrid ■ Other

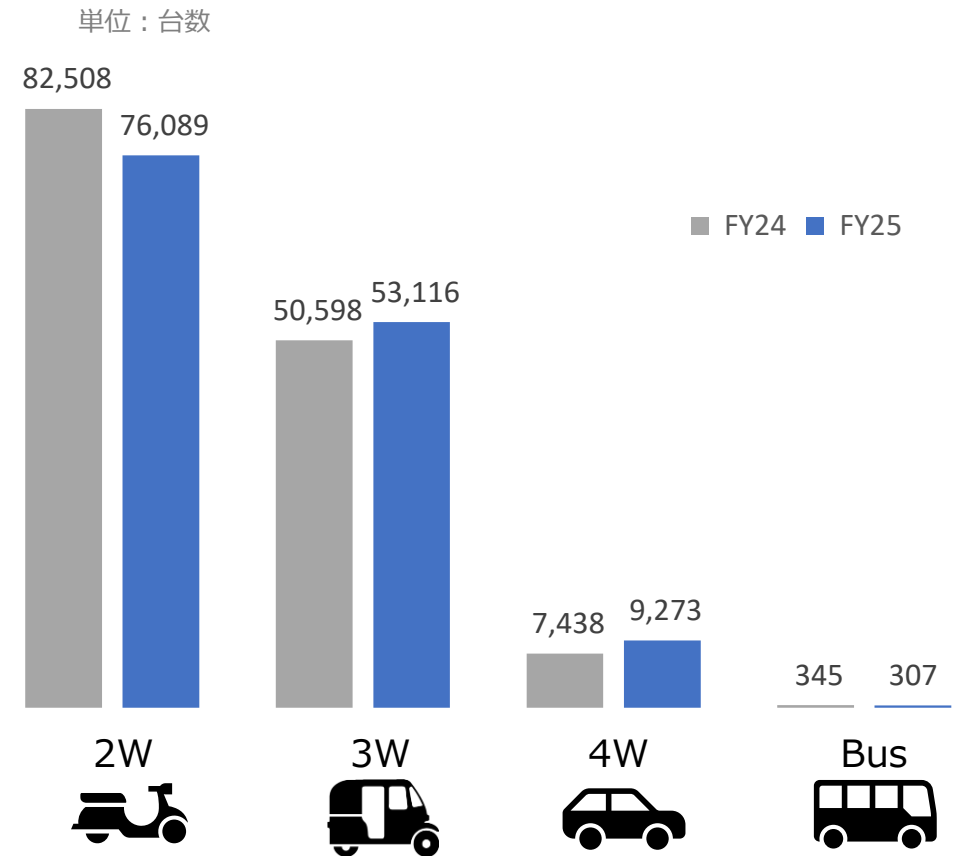
カテゴリー別販売台数比較

- 2月は、1月からすべてのカテゴリーで販売台数が下落傾向であった。
- 昨年同時期との比較では、2輪とバスは下回ったが、3輪、4輪は昨対を上回った。

過去1年間のカテゴリー別販売台数推移



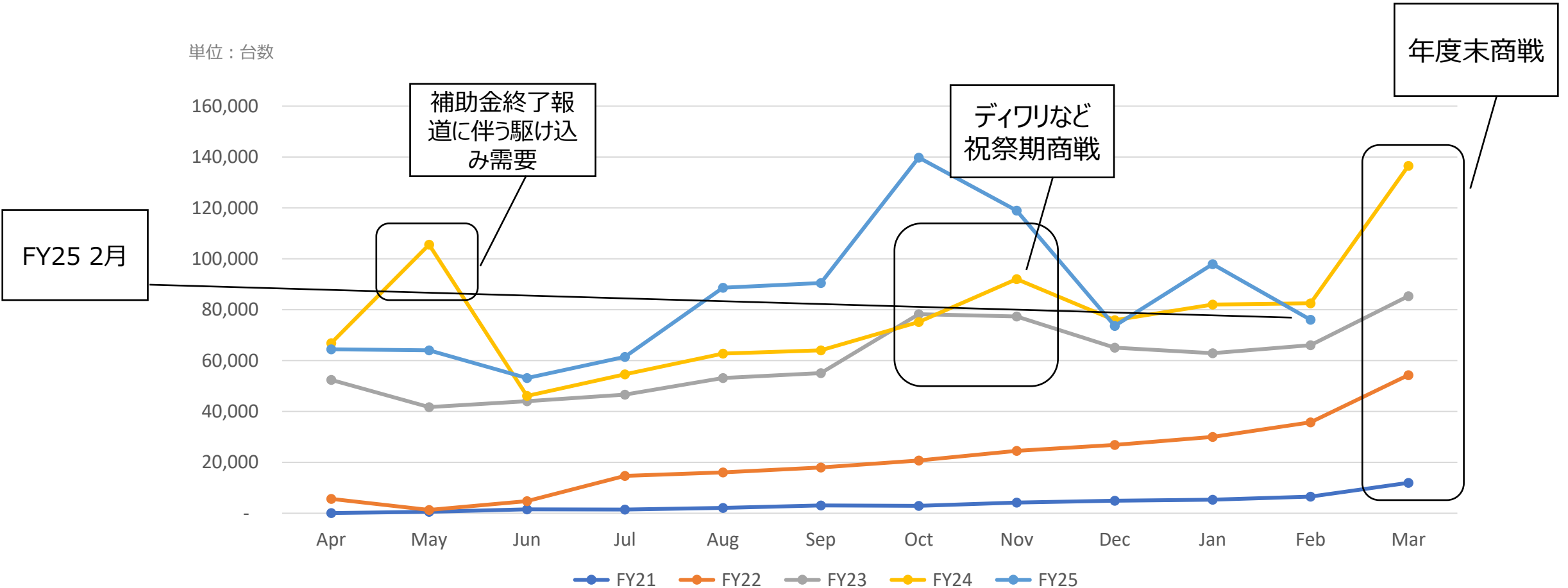
2月販売台数前年同月比：FY24 vs FY25



Source: SMEV. <https://www.smev.in/statistics>, VAHAN .
<https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>
 (2025年3月3日).

会計年度別電動2輪車販売推移

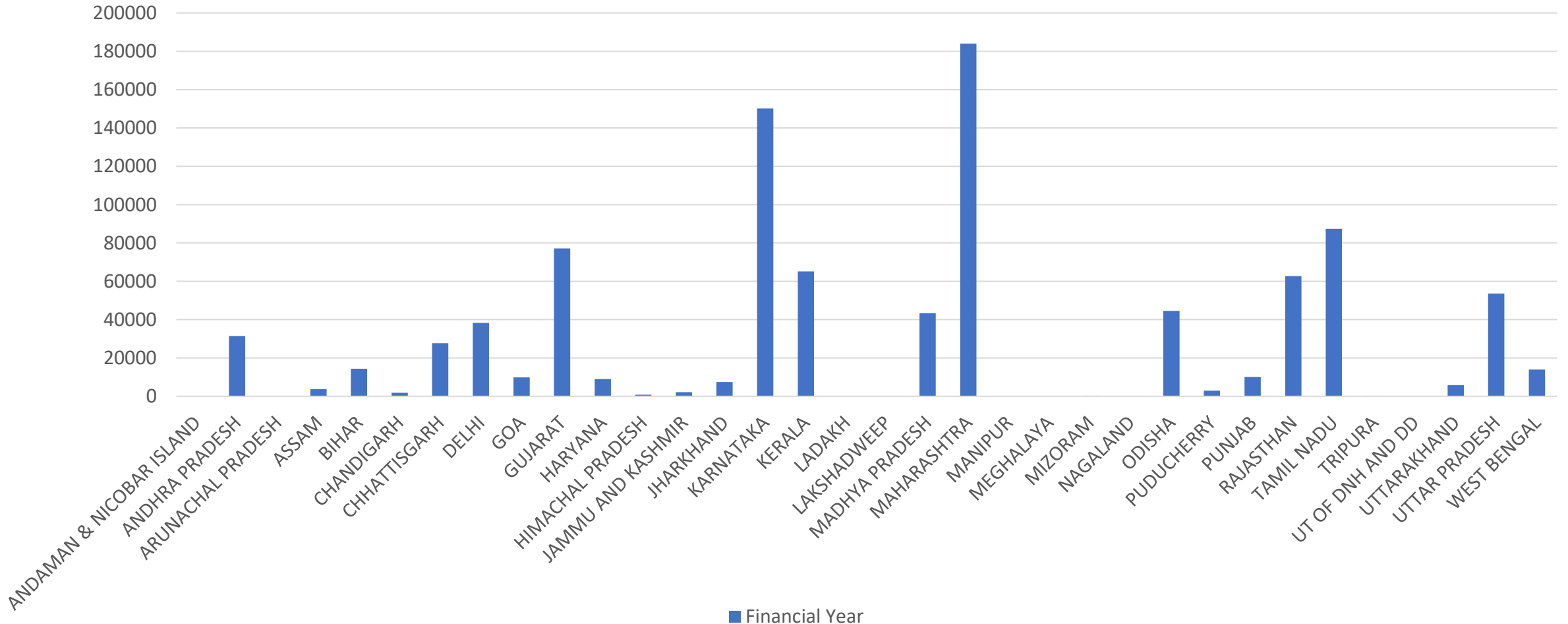
- 2輪カテゴリーは毎年販売台数を伸ばしており、FY24は一年間ほとんど全ての月で前年度を上回っている。
- インドにおける大きな商戦期は、祝祭期と年度末となっている。



Source: SMEV. <https://www.smev.in/statistics>, VAHAN .
<https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>
 (2025年3月3日).

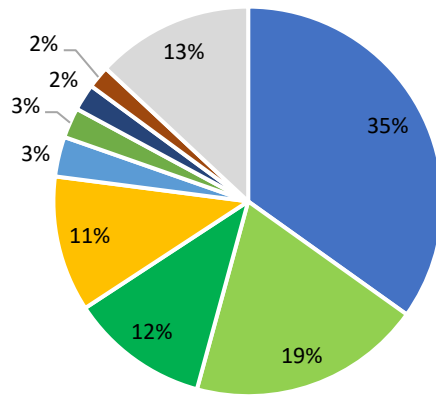
E-2W 地域別販売台数 FY 23-24

- カルナタカ、マハラシュトラ州を含む南インドで2wの販売台数割合が特に多い。

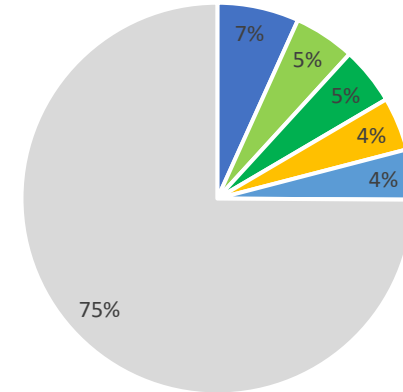


メーカー別販売シェア: FY24

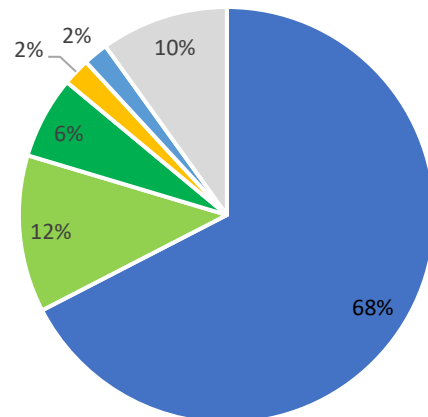
- 2輪は、OLAを筆頭にTVS, Ather, Bajajが続き、この上位4社で77%を占めている。
- 4輪は、現在ではTATAが市場シェアの3分の2を支配しており、続いてMGモーター、マヒンドラとなっている。



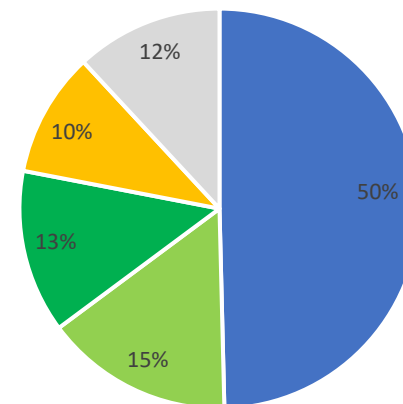
- OLA ELECTRIC
- TVS MOTOR
- ATHER ENERGY
- BAJAJ AUTO
- GREAVES ELECTRIC
- AMPERE VEHICLES
- OKINAWA AUTOTECH
- HERO MOTOCORP
- Other



- YC ELECTRIC VEHICLE
- MAHINDRA & MAHINDRA LIMITED
- SAERA ELECTRIC AUTO PVT LTD
- MAHINDRA LAST MILE MOBILITY LTD
- DILLI ELECTRIC AUTO PVT LTD
- Other



- TATA
- MG MOTOR
- MAHINDRA & MAHINDRA
- PCA AUTOMOBILES
- HYUNDAI MOTOR
- Other



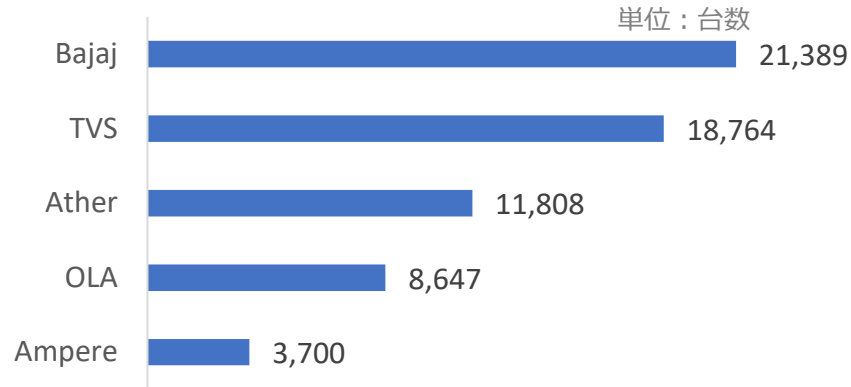
- TATA MOTORS LTD
- JBM AUTO LIMITED
- OLECTRA GREENTECH LTD
- PMI ELECTRO MOBILITY SOLUTIONS PRIVATE LIMITED
- Other

販売台数トップ5 EVブランド：2025年2月期

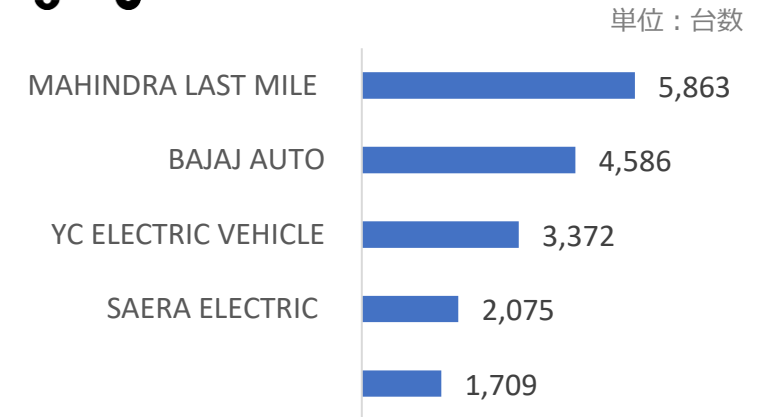
- 2月は、Bajaj、TVS、AtherがOLAを上回り、OLAはシェアの獲得競争に苦戦している。
- 4輪では、Hyundaiが、Mahindraを上回り3位となった。



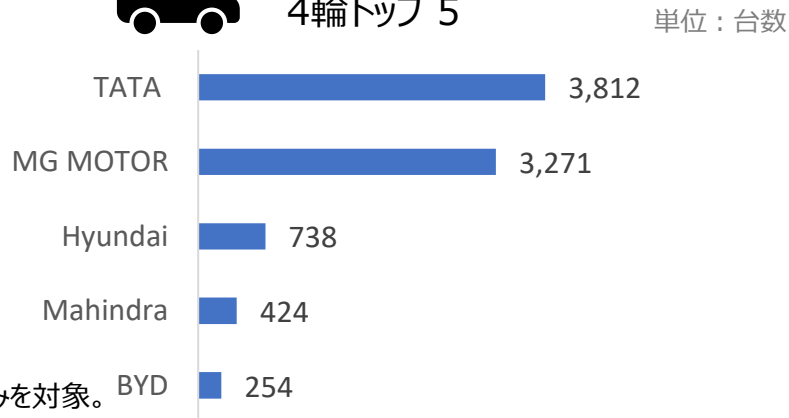
2輪トップ 5



3輪トップ 5



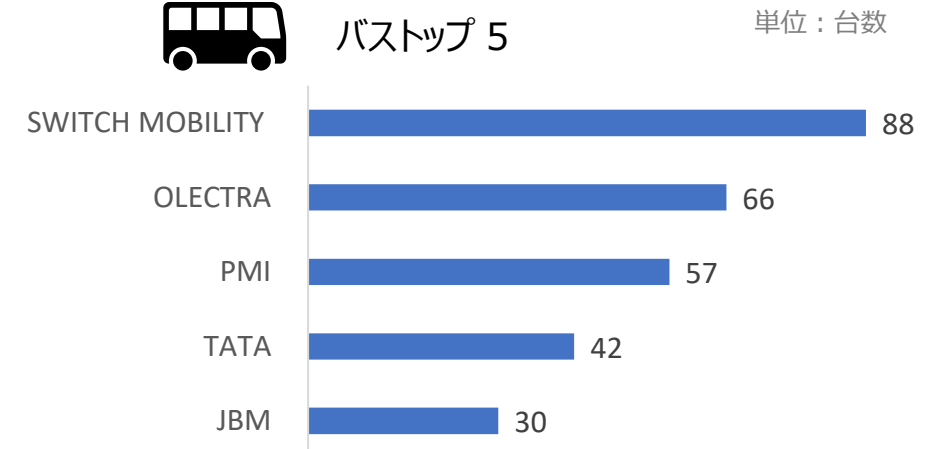
4輪トップ 5



※EVは、BEVのみを対象。



バストップ 5



(出典) VAHAN. (2025年3月3日現在). <https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>

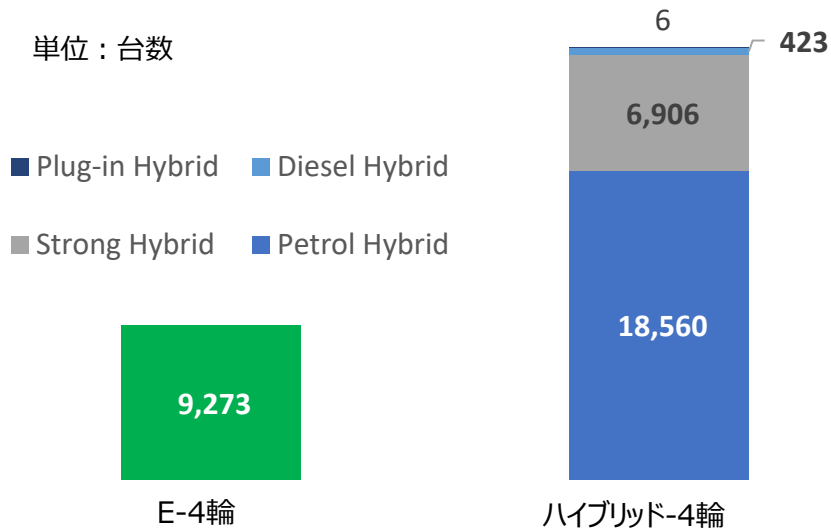
ハイブリッド車2月度の販売台数及びEV車との比較

- EVとハイブリッド車の比較では、ハイブリッド車の販売台数は電動4輪を大きく上回っている。
- ハイブリッド車主力であるマルチ・スズキとトヨタが販売台数1位と2位であり、続いてEV主力のタタとなっている。現在のインドでは、ハイブリッド車が主流であるが、ストロングハイブリッド、プラグインハイブリッドは少ない。

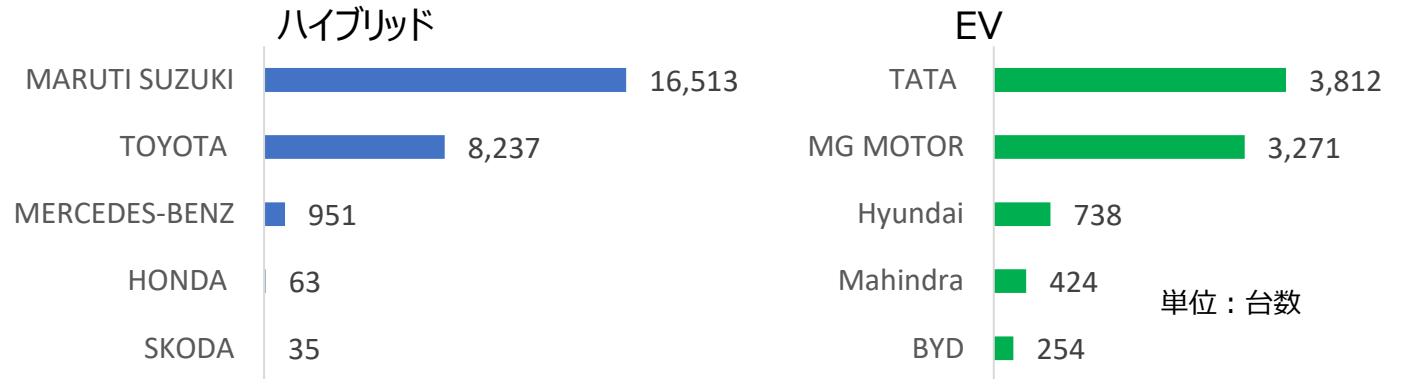
EVとハイブリッド販売台数比較

合計販売台数： **35,168** 台
(EV : 9,273 台、Hybrid : 25,895 台)

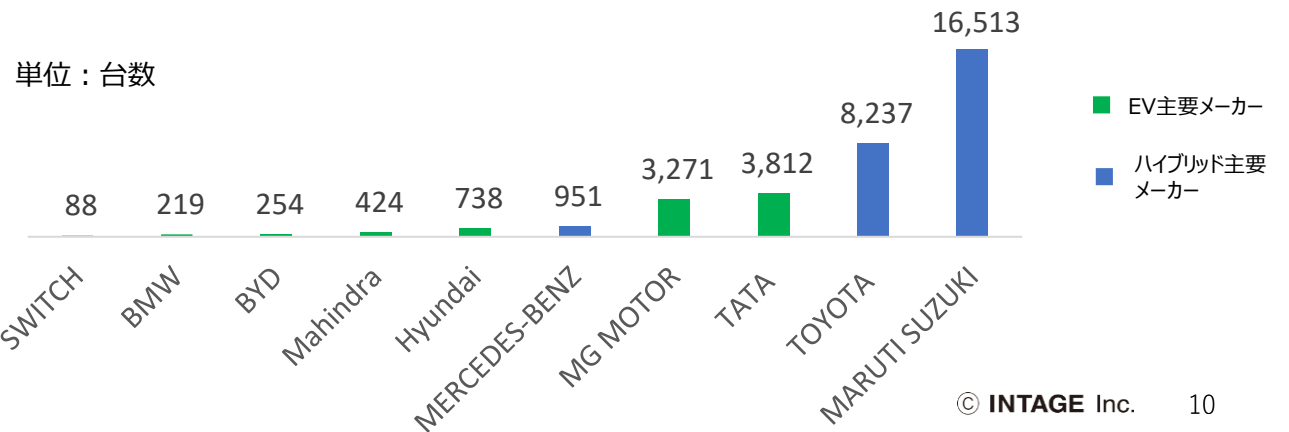
単位：台数



メーカー別EVとハイブリッド販売台数比較



メーカー別EVとハイブリッド合計販売台数比較



※ハイブリッドは、ディーゼルハイブリッド、ペトロールハイブリッド、プラグインハイブリッド、ストロングハイブリッドを含んでいます。

(出典) VAHAN (2025年3月03日現在).

<https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>

EVに関する政策の動向（終了）

- 2023年3月31日付でFaster Adaptation Manufacturing of Electric Vehicle (FAME 2) が終了し、4月1日より政府主導のもと新しい政策 Electric Mobility Promotion Scheme-2024 (EMPS 2024) が開始された。
- FAME 2では、3年で計画され（最終的には5年）、2輪・3輪だけではなく4輪・バスも対象であり、1,000億ルピーの予算が投下された。一方で、EMPS2024では、4か月間の実施で、予算も50億ルピー、対象のEVカテゴリーは2輪と3輪だけの予定である。
- 4輪とバスについてはすでに実施されている、Auto PLIとPM-eBus Sewa Schemeで支援が継続されるとのことである。

	FAME 2	EMPS 2024
実施期間	<ul style="list-style-type: none"> • 3年（最終的には5年）(2019年4月1日 - 2024年3月31日) 	<ul style="list-style-type: none"> • 4か月 (2024年4月1日 - 2024年9月31日) 7月31日から2か月延長
予算	<ul style="list-style-type: none"> • 1,000億ルピー (最終的には, 1,150億ルピー) 	<ul style="list-style-type: none"> • 50億ルピー (内、33億3,300万ルピーが、2輪に当てられる。)
対象車種	<ul style="list-style-type: none"> • e-2輪, e-3輪, e-4輪 Strong Hybrid 4W, PHEV, e-Buses 	<ul style="list-style-type: none"> • e-2輪 ・ e-3輪
消費者向け補助金額	<p>購入補助金額</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10,000ルピー/kWh バスを除くすべての車種（車両価格の20%まで） • 20,000ルピー/kWh バス（車両価格の40%） <p>インセンティブ総額の目安</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2輪：20,000ルピー • 3輪 (e-リキシャーを含む): 50,000ルピー • 4輪：15,000ルピー 	<p>購入時補助金額</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5,000ルピー/kWh for e-2輪 ・ e-3輪 <p>インセンティブ最大額（もしくは、工場出荷額の15%のどちらか低い方）</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2輪: 10,000ルピー • E-リキシャー ・ e-カート: 25,000ルピー • E-3輪 (L5 カテゴリー): 50,000ルピー
メーカー向け補助金	<ul style="list-style-type: none"> • メーカーは販売奨励金として、払い戻しを受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> • メーカーは販売奨励金として、払い戻しを受ける。
国内製造要件	<ul style="list-style-type: none"> • 製造の国内化 • Phase manufacturing Program (PMP) が適用される。 	<ul style="list-style-type: none"> • 製造の国内化 • Phase manufacturing Program (PMP) が適用される。
充電ステーションの設置	<ul style="list-style-type: none"> • 充電ステーションの設置支援 	<ul style="list-style-type: none"> • 計画されていない。

(出典) Ministry of Heavy Industries
<https://heavyindustries.gov.in/sites/default/files/2024-03/emps-2024.pdf>
https://fame2.heavyindustries.gov.in/content/english/11_1_PolicyDocument.aspx

4輪に関する政策 AUTO PLI 概要

- EV完成車メーカー・先進部品メーカーを対象にした生産連動型補助金のスキームとなっており、インセンティブ率などが異なる。

項目	OEM向けインセンティブスキーム	コンポーネント企業向けインセンティブスキーム
対象製品	<ul style="list-style-type: none"> 電池電気自動車完成車 水素燃料電池車完成車 	<ul style="list-style-type: none"> 先進の自動車技術を使った部品 CKD/SKDキット 車両アグリゲート
条件	<p>OEM</p> <ul style="list-style-type: none"> グローバルグループ収益（自動車および/または自動車部品製造による）：1,000億ルピー 投資：当社またはそのグループ会社による固定資産(総額) 3,00億ルピーの投資。 最低国内新規投資条件あり。 	<p>部品</p> <ul style="list-style-type: none"> グローバルグループ収益（自動車および/または自動車部品製造による）：50億ルピー 投資：当社またはそのグループ会社による固定資産(総額) 15億ルピーの投資。 最低国内新規投資条件あり。
インセンティブ率	<ul style="list-style-type: none"> 販売額の13~16% 	<ul style="list-style-type: none"> 販売額の8~11%
追加インセンティブ	<ul style="list-style-type: none"> 累計1,000億ルピー超で+2% 	<ul style="list-style-type: none"> 累計125億ルピー超で+2% 電気自動車/水素燃料電池車向けに+5%
その他条件	<ul style="list-style-type: none"> 国内付加価値50%以上 翌年以降10%以上の売上げが必要 	

(出典) myscheme. <https://www.myscheme.gov.in/schemes/plisaaci#eligibility>

EV関連ニュース:2025年2月

• テスラインドに参入へ

米EV大手テスラは、4月初めにインドで初めてのショールームをオープンする予定だ。デリーは、Aerocity、ムンバイは、Bundra Kurla Complexを予定している。また、テスラは、21lakhsから購入可能なモデルを展開する予定である。テスラの参入で、インドのEVランドスケープにどのような変化が起こるか、注目が集まる。

<https://economictimes.indiatimes.com/industry/renewables/tesla-coming-to-india-know-car-prices-showroom-locations-everything-about-elon-musks-ev-disruptor/articleshow/118383834.cms?from=mdr>

• テスラの進出を受けて、政府は新たな投資ルールを盛り込んだEV政策を発表する予定。

インド政府は、昨年3月に発表した新しい電気自動車（EV）政策を近々公布する予定だという。この新しい政策は、施行2年目までに売上高2,500億ルピーを義務付ける可能性があるという。企業は、既存の工場敷地内に組み立て工場を設置できるようになるが、約5億ドル以上は、土地や建物に関連する先行投資や費用を除いた新規資本注入から賄わなければならない。これらの条件を満たす企業は現在の110%の関税よりも大幅に低い15%の輸入関税の減額を受ける可能性がある。

<https://economictimes.indiatimes.com/industry/renewables/govt-set-to-notify-new-ev-policy-with-new-investment-rules-as-tesla-prepares-for-india-entry/articleshow/118415610.cms?from=mdr>

• TATA.evは、2027年までに40万台のEV充電ポイントを設置予定

インドEV大手タタは、国内のEV充電インフラを拡大するために、2027年までに国内のEV充電ポイントを2倍以上の40万か所に増やす計画があると報じられている。インドではEV人口の増加に伴い、すでに充電器の利用率が上昇している。当初3~4%だった利用率は、現在では主要地点で20%を超えており、大規模に配備された充電器の利用率が10~15%程度で損益分岐点に達している。

https://www.business-standard.com/industry/auto/tata-ev-plans-to-double-india-s-ev-charge-points-to-400-000-by-2027-125021301444_1.html

• OLA、ロードスターXシリーズを3月中旬に納車予定

2024年に発表されたOLAのロードスターシリーズ。同社では、初めてのバイクセグメント分野への進出である。今後、このモデルは、3月中旬より納車が始まる予定である。価格は、74,999 ルピーからとなっている。

https://www.business-standard.com/industry/auto/ola-electric-enters-ev-motorcycle-segment-with-launch-of-roadster-x-series-125020501527_1.html

• EVバッテリー生産が拡大か

ニルマラ・シタラム連邦財務大臣は本日、さまざまな分野の主要な最新情報を含む2025年度連邦予算を発表した。新エネルギー車に対する高まる需要を支えるためにコスト削減に重点を置くことで、現地製造業の改善を目指している。インド国内の電気自動車の需要を支えるため、連邦大臣は、基本関税（BCD）が免除される材料のリストに35の資本財を追加すると発表した。これらの免除は、インドでのEVバッテリーの製造コストを下げることを目的としている。具体的には、リチウムイオンバッテリーのスクラップ、コバルト粉末、コバルト廃棄物、鉛、亜鉛、その他の重要な鉱物12種などの重要な原材料が免除される。

<https://www.ndtv.com/auto/budget-2025-ev-battery-production-gets-boost-bcd-exemption-on-35-additional-goods-7610701>



Create Consumer-centric Values

お客様企業のマーケティングに寄り添い、共に生活者の幸せを実現する

Contact

info-india@intage.com