

India EV Market Trend Update 2024-July

* 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.



INTAGE INDIA Pvt.Ltd.

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
メーカー別販売シェア: FY24	P7
販売台数トップ5 EVブランド: 2024年6月期	P8
ハイブリッド車の販売台数及びEV車との比較: 2024年6月期	P9
EVに関する政策の動向	P10
4輪に関する政策 AUTO PLI 概要	P11
FAME3	P12
EV関連ニュース: 2024年6月	P13

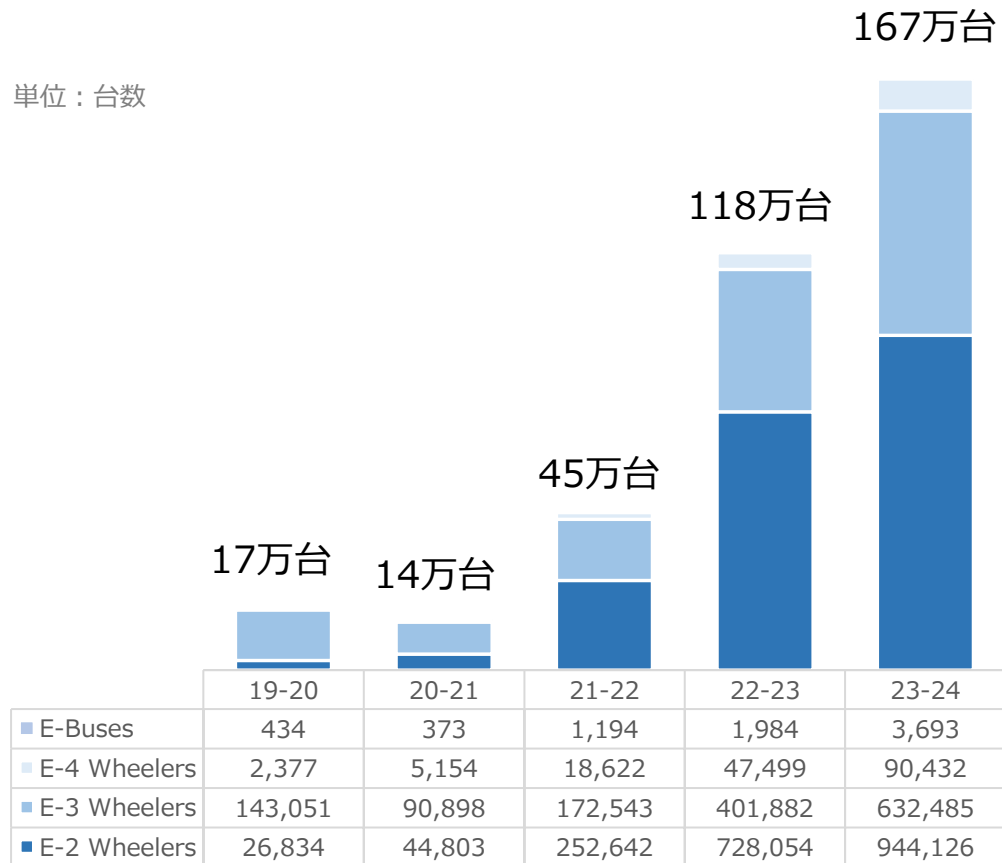
略称	用語
EV	Electric Vehicle (電動車)
ICE	Internal combustion engine (内燃機関)
FY	Financial year (会計年度)
FAME	Faster Adaptation Manufacturing of Electric Vehicle
EMPS 2024	Electric Mobility Promotion Scheme-2024
AUTO PLI	AUTO Production Linked Incentive

一部を除いて、2024年7月1日付で作成しております。

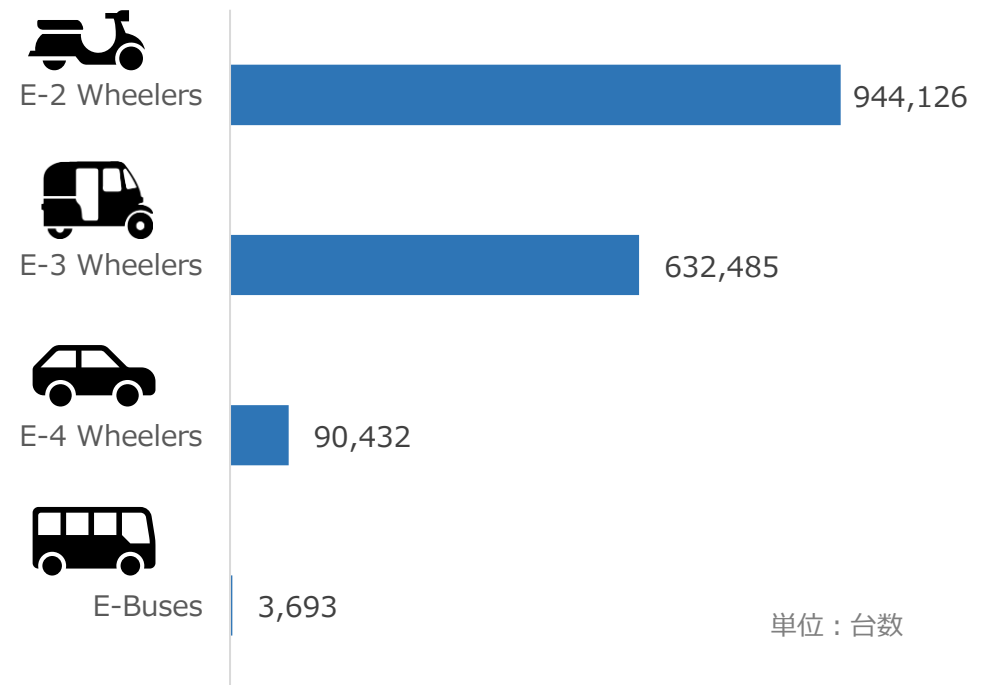
会計年度別のEV販売台数

- 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



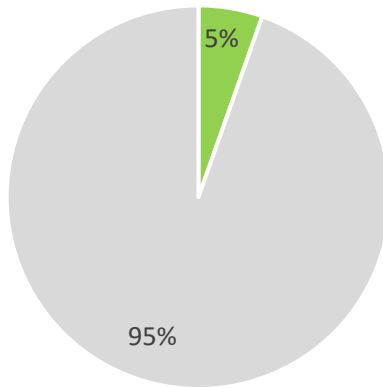
販売台数車両別：FY24



FY24 全体に占めるEV/ハイブリッドの割合

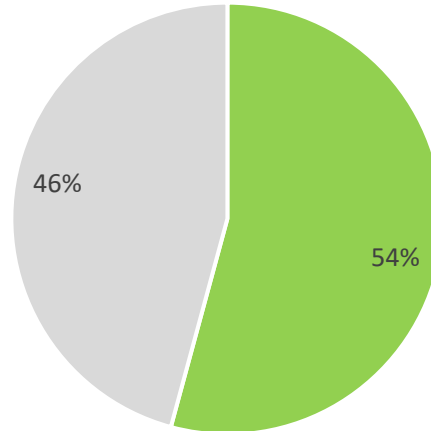
- 2-Wheelerと4-Wheelerの販売台数は上昇傾向にあるが、現時点ではガソリントップを含めた売上台数の割合では10%にも満たないのが現状である。
- 一方で、3-WheelerはEVの販売割合が50%以上となっており、EVが非常に多く販売されている。

2-Wheeler



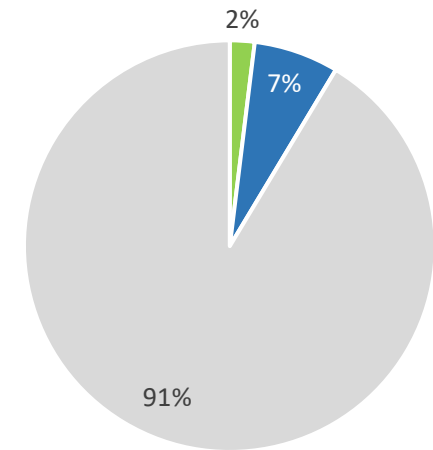
■ E-2-Wheeler ■ Other

3-Wheeler



■ E-3-Wheeler ■ Other

4-Wheeler

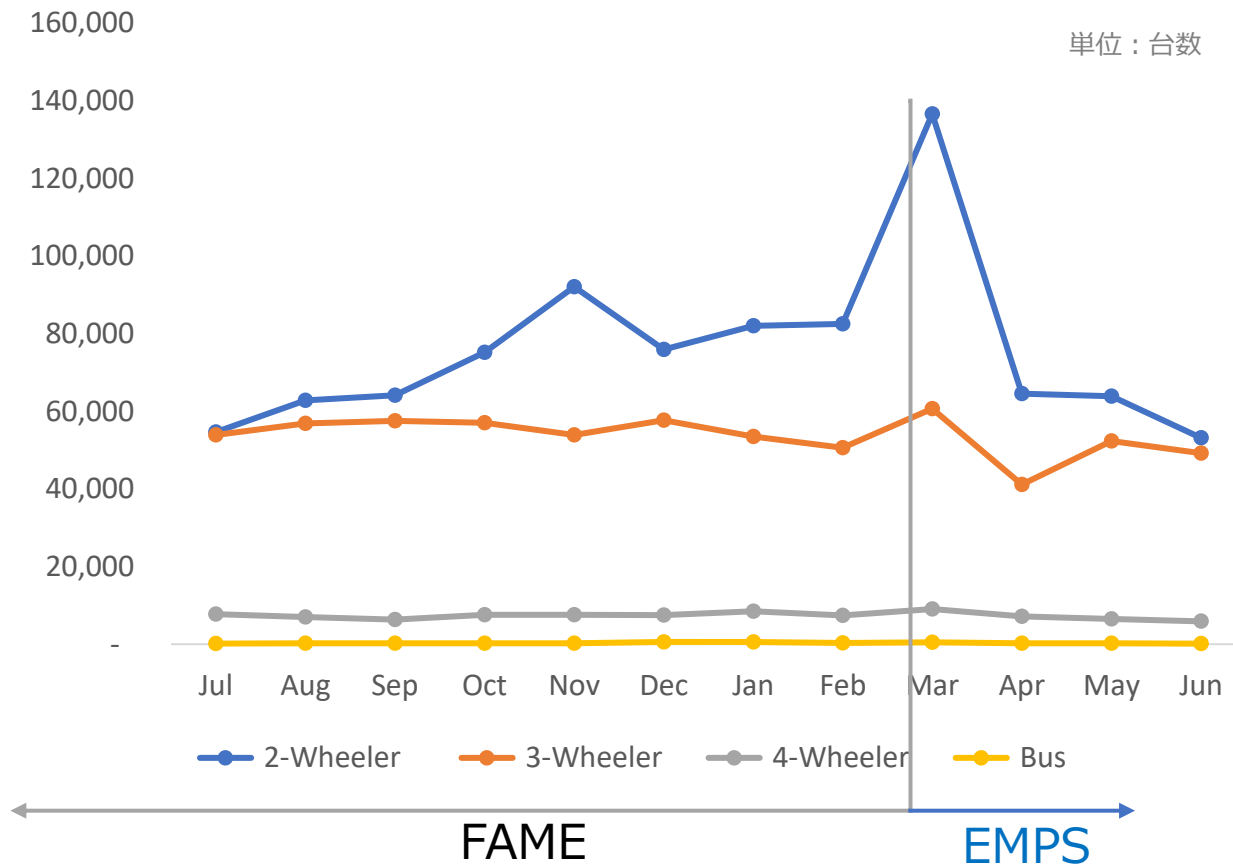


■ BEV ■ Hybrid ■ Other

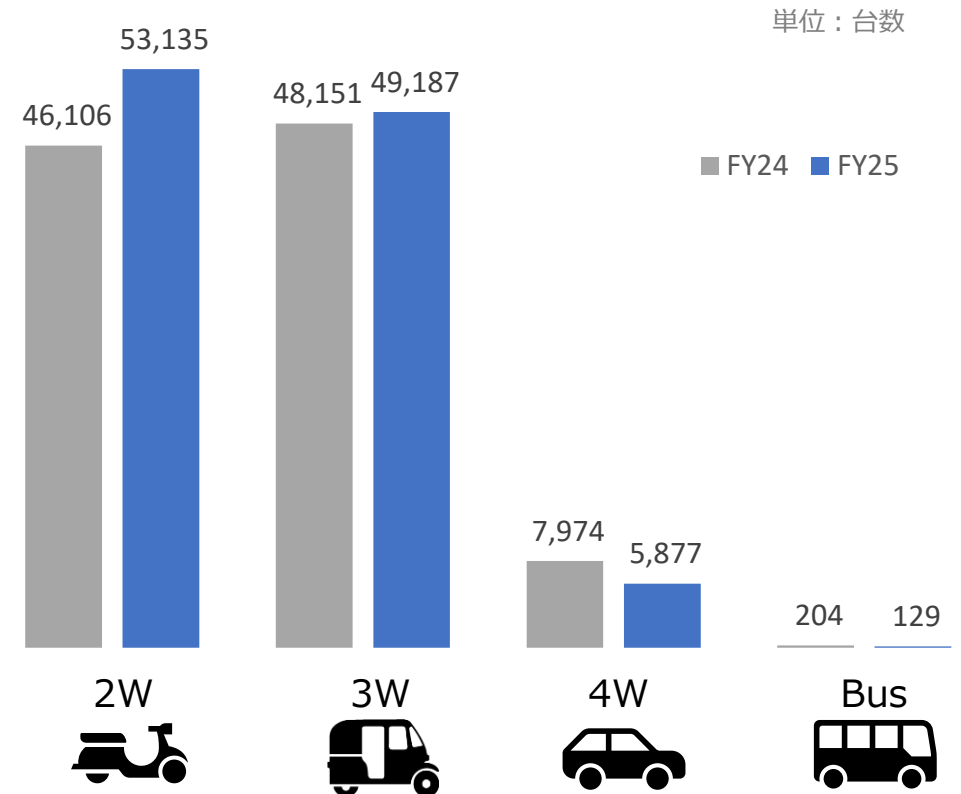
カテゴリー別販売台数比較

- 6月もオフシーズンの月であるが、2輪・3輪に関しては前年より販売台数が増加した。一方で、4輪は昨年を下回っているが、補助金制度がないことが一つの要因として考えられる。

過去1年間のカテゴリー別販売台数推移

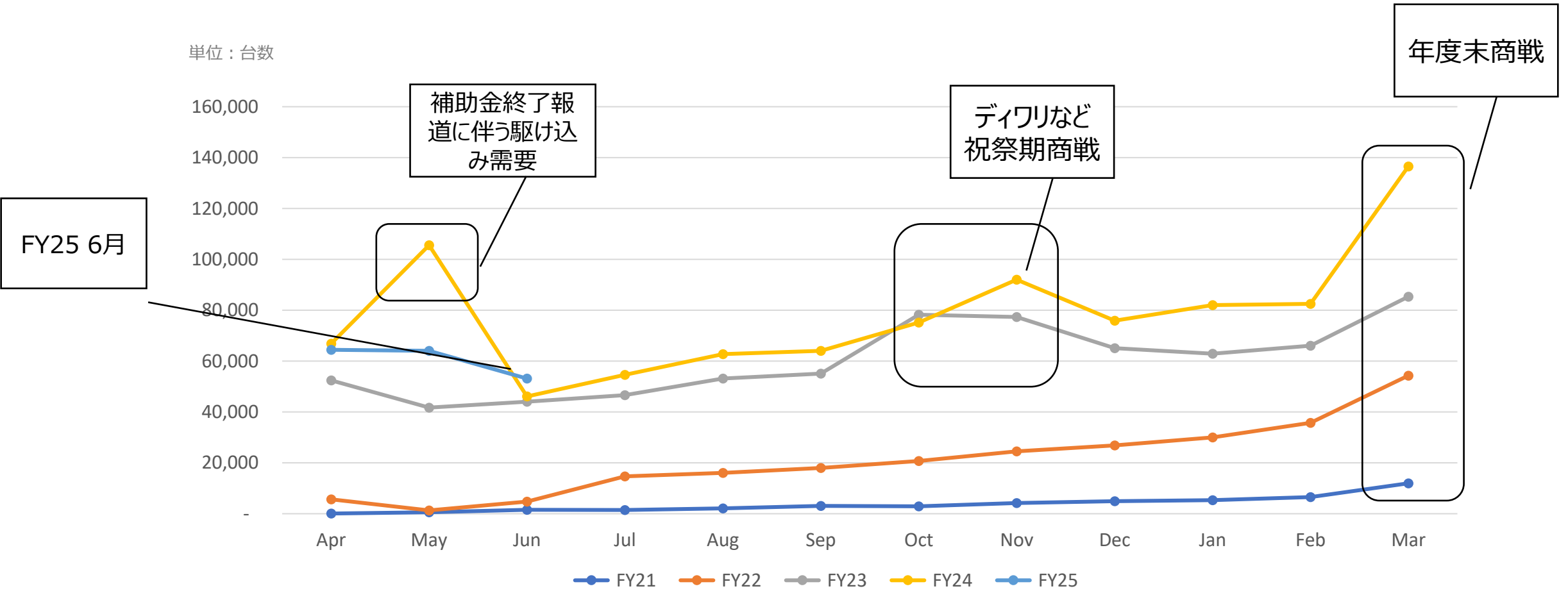


6月販売台数前年同月比：FY24 vs FY25



会計年度別電動2輪車販売推移

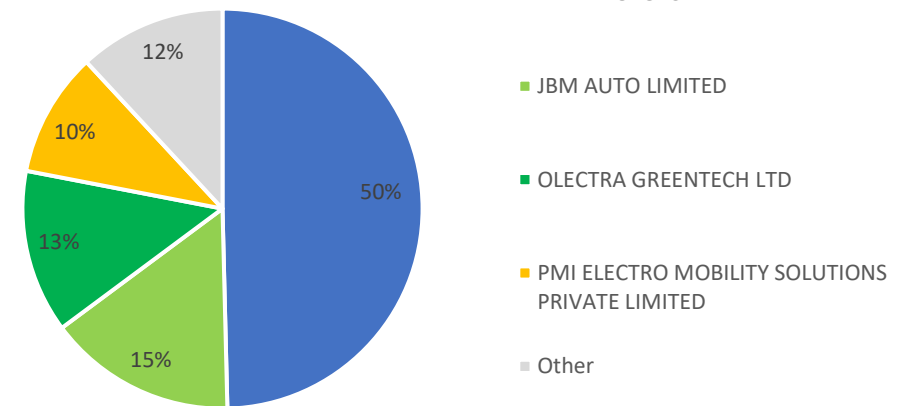
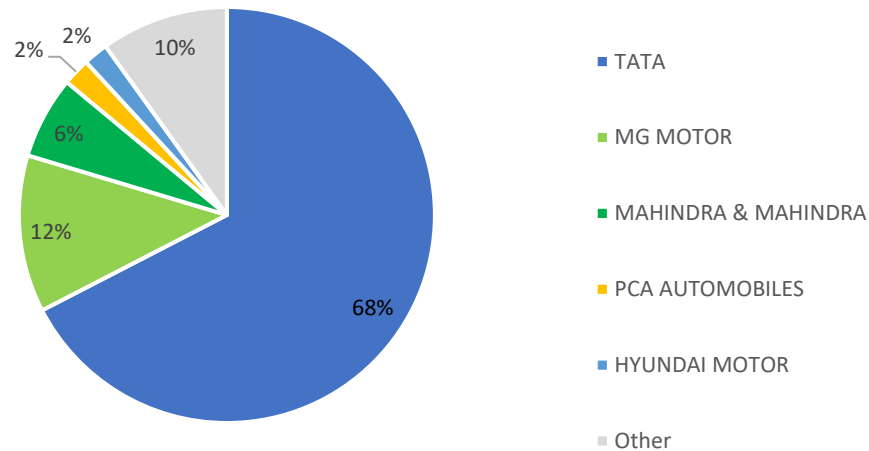
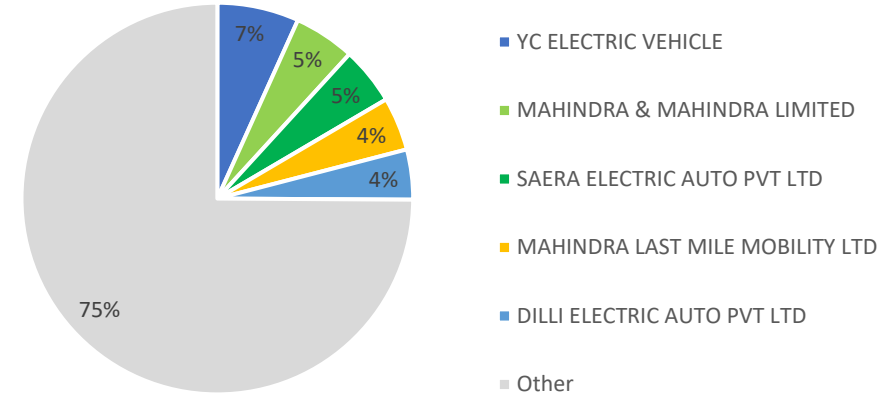
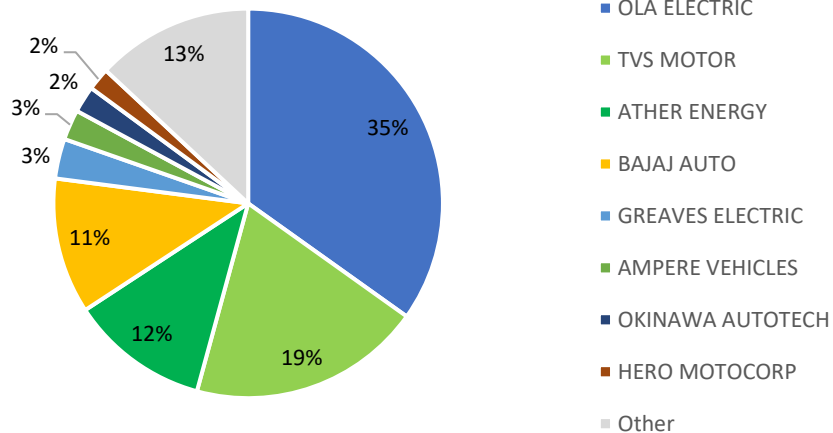
- 2輪カテゴリーは毎年販売台数を伸ばしており、FY24は一年間ほとんど全ての月で前年度を上回っている。
- インドにおける大きな商戦期は、祝祭期と年度末となっている。
- 6月は販売が少ないつきではあるが、FY21以降だと最も販売された月である。。



(出典) SMEV. <https://www.smev.in/statistics> (2024年7月01日現在).

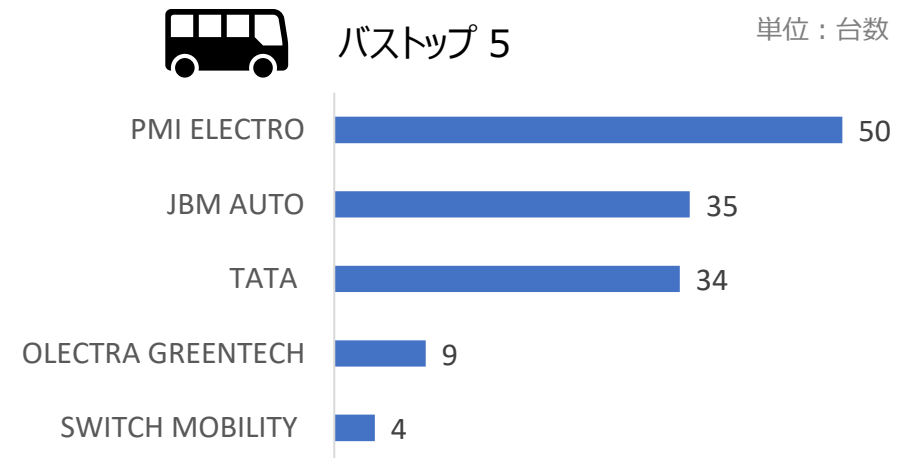
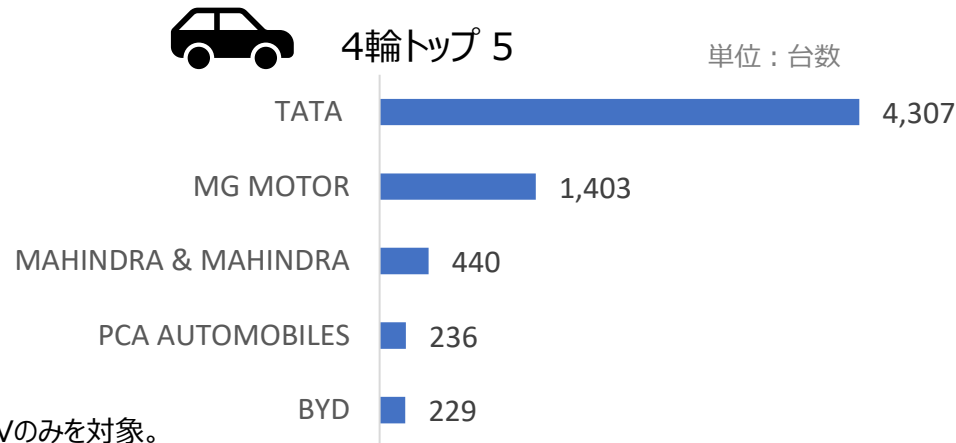
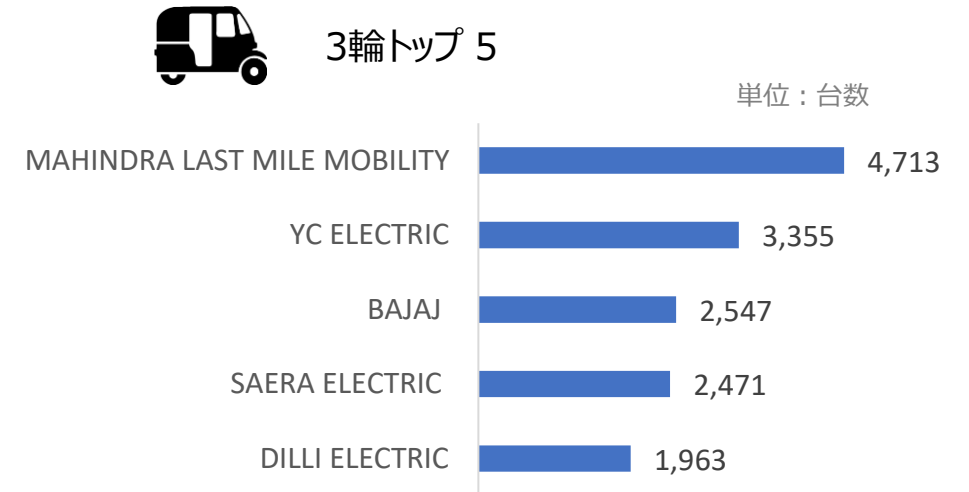
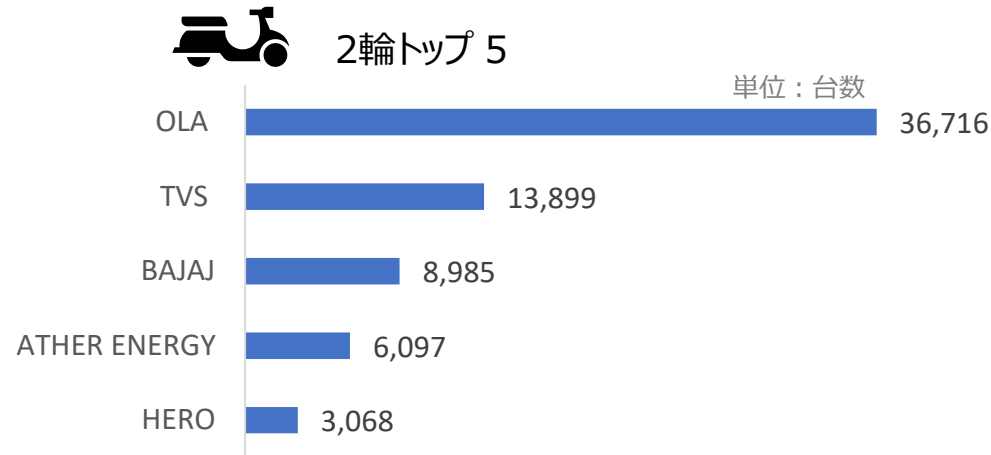
メーカー別販売シェア: FY24

- 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。



販売台数トップ5 EVブランド：2024年6月期

- 2輪は、OLAが圧倒的な販売台数を誇っている。4輪はTATAが大きなシェアを占める。



※EVは、BEVのみを対象。

(出典) VAHAN. (2024年7月01日現在). <https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>

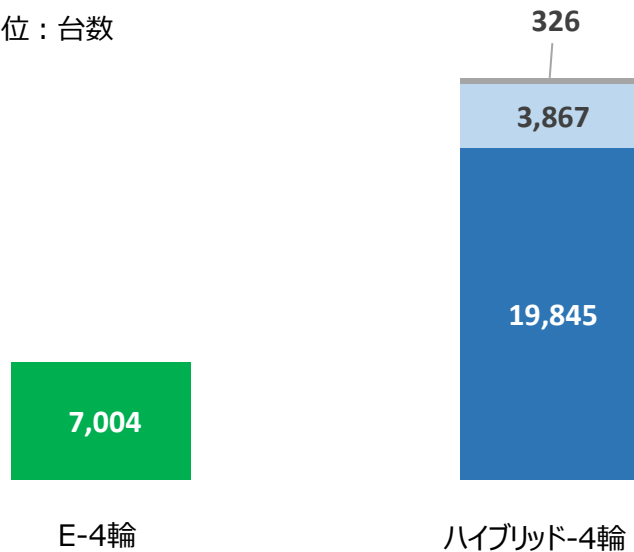
ハイブリッド車6月度の販売台数及びEV車との比較

- 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を電動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。

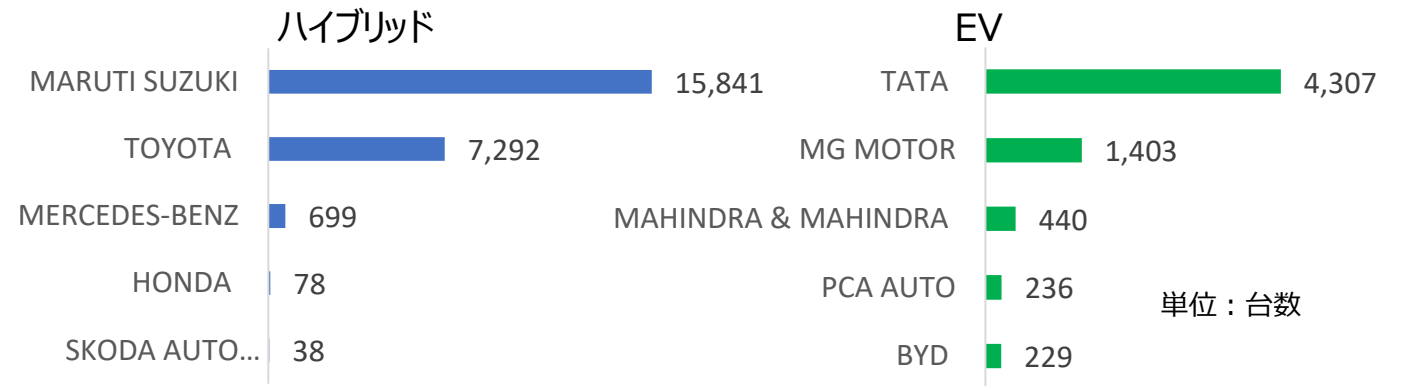
EVとハイブリッド販売台数比較

合計販売台数： 31,042 台

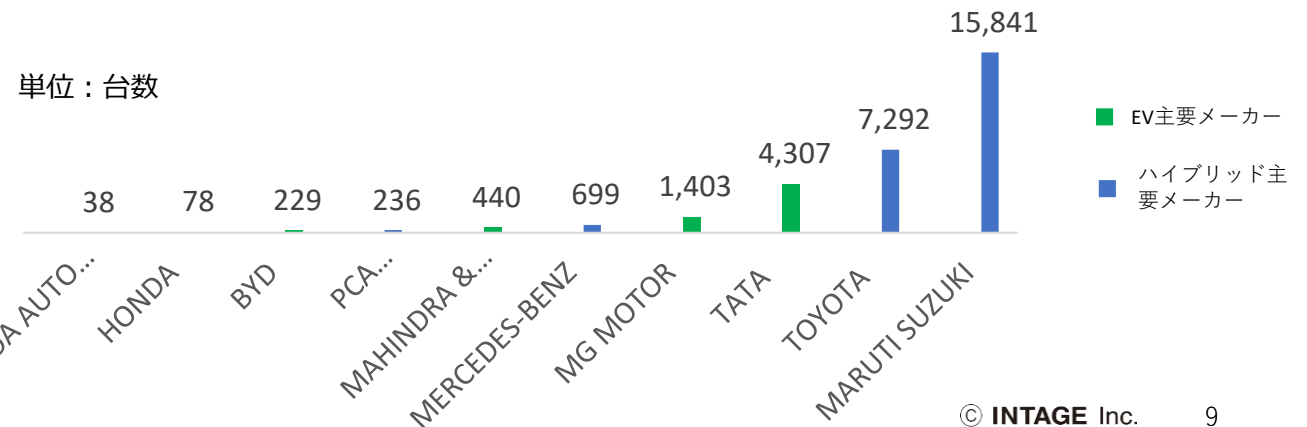
単位：台数



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 (2024年7月01日現在).

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

EVに関する政策の動向

- 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7月31日)
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 	

FAME 3

- FAME3は新政権発足後、100日以内での展開可能性が高い。

現在報道されているFAME3案

項目	FAME3 計画案
予算	1,000億ルピー
期間	2年（FAME 2 は5年）
対象	<ul style="list-style-type: none">• 電動2輪• 電動3輪• バス• 4輪に関しては、電気自動車の対象範囲となるかは審議中。一方で、ハイブリッド車は対象となる可能性が高い。
認証	FAME3は新スキームとなるため、再申請が必要になる。

(出典) ET AUTO. https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/fame-3-likely-to-be-rolled-out-soon-with-inr-10000-cr-outlay-with-support-for-hybrids-but-not-e-cars/110517596?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

EV関連ニュース:2024年6月

• ブリティッシュ・インターナショナル・インベストメント（BII）は3億ドルインドをEV分野に投資へ。

イギリスの国際開発金融であるBIIは今後3年間で、3億ドルをインドのEV分野に投資する予定である。「インドの自動車市場はかなり発展しているが、EVの普及率は世界でも遅れている。インドにおけるEVの（全体的な）普及率は6%といったところだが、私たちは、それがすぐに拡大し、2倍以上になると見ている」と同社の責任者は語っており、今後さらに伸びることを予測している。

[BII bullish on Indian EV ecosystem, expects to invest USD 300 mn in 3 yrs: MD Abhinav Sinha, ET EnergyWorld \(indiatimes.com\)](#)

• 現代モーターズは、上場へ

ムンバイの株式市場に上場に向けて規制当局に承認を求め、国内最大規模となる可能性がある。現代は、インドを重要な市場として位置づけ、今後さらに40億ドルを投入する。現代は、最大300億ドルの評価額になる予定で、約25億～30億ドルの資金調達を目指している。

[Hyundai: India's biggest IPO could come from South Korean car manufacturer | CNN Business](#)

• 電動二輪車メーカーのアザー・エナジー社はマハラシュトラ州に新工場設立へ

電動二輪車メーカーのアザー・エナジー社は、マハラシュトラ州アウランガーバード県に新製造工場を設立する。ビドキンにあるこの工場では、電動二輪車とバッテリーパックの両方を生産する。アウランガバードの工場は、アザー社にとってインドで3番目の工場となる。同社はすでに、タミルナードゥ州ホスールにバッテリー生産と車両組立の2つの製造施設を持っている。

<https://www.indiatoday.in/auto/latest-auto-news/story/this-indian-ev-maker-to-set-up-new-plant-in-maharashtra-already-has-two-in-tamil-nadu-2559681-2024-06-28>

• 新しいEV政策はさらに競争を加速させる。

新たな電気自動車政策は、電気乗用車セグメントにおける競争を激化させる可能性が高いが、現地化を重視するため、国内の自動車部品メーカーに利益をもたらすだろう、とアナリストは述べた。インド政府は、米国のテスラやベトナムの自動車メーカーVinfastのようなグローバルブランドがインド市場に参入する道を開く新しい電気自動車政策を承認した。この政策により、自動車メーカーは、現地生産のために少なくとも5億ドルをインドに投資することを条件に、5年間、3万5,000ドル以上の電気自動車を8,000台まで、輸入関税を従来の70%から15%に軽減して輸入することができる。

<https://www.livemint.com/industry/manufacturing/ev-policy-to-intensify-competition-in-passenger-vehicle-segment-auto-component-makers-key-beneficiaries-say-analysts-11710739216831.html>

• Bajajは電動2輪のラインナップを拡大。

2輪・3輪大手のBajajは、Chetak2901を95,998ルピー（ショールームプライス、バンガロール）でローンチする。Chetak 2901は、ガソリンスクーターに近いオンロード価格で購入でき、ARAI認定航続距離は123kmを超える。消費者への小売りは6月15日以降に開始される

https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/two-wheelers/bajaj-expands-electric-portfolio-with-chetak-2901-price-starts-at-inr-95-998/110790161?utm_source=tagListing&utm_medium=tagListing



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