

India EV Market Trend Update 2024-Nov



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: 2024年11月期	P9
ハイブリッド車の販売台数及びEV車との比較: 2024年11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: 2024年11月	P13

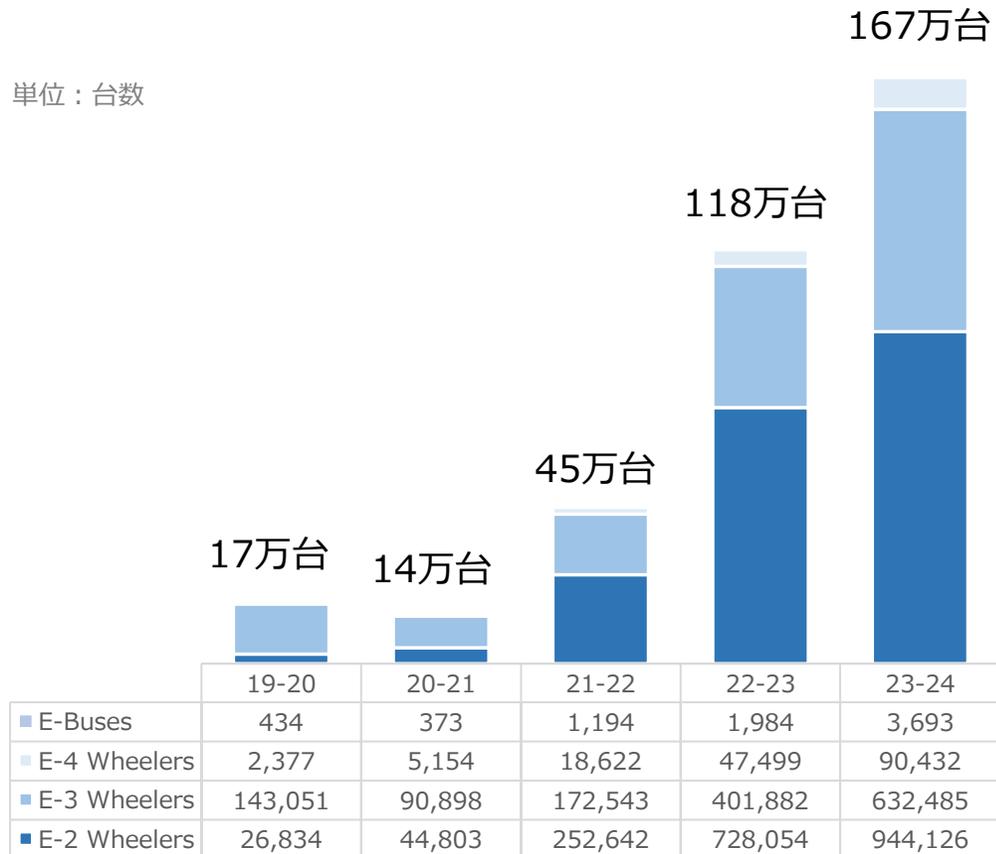
略称	用語
EV	Electric Vehicle (電動車)
ICE	Internal combustion engine (内燃機関)
FY	Financial year (会計年度)
FAME	Faster Adaptation Manufacturing of Electric Vehicle
EMPS 2024	Electric Mobility Promotion Scheme-2024
AUTO PLI	AUTO Production Linked Incentive

一部を除いて、2024年12月02日付で作成しております。

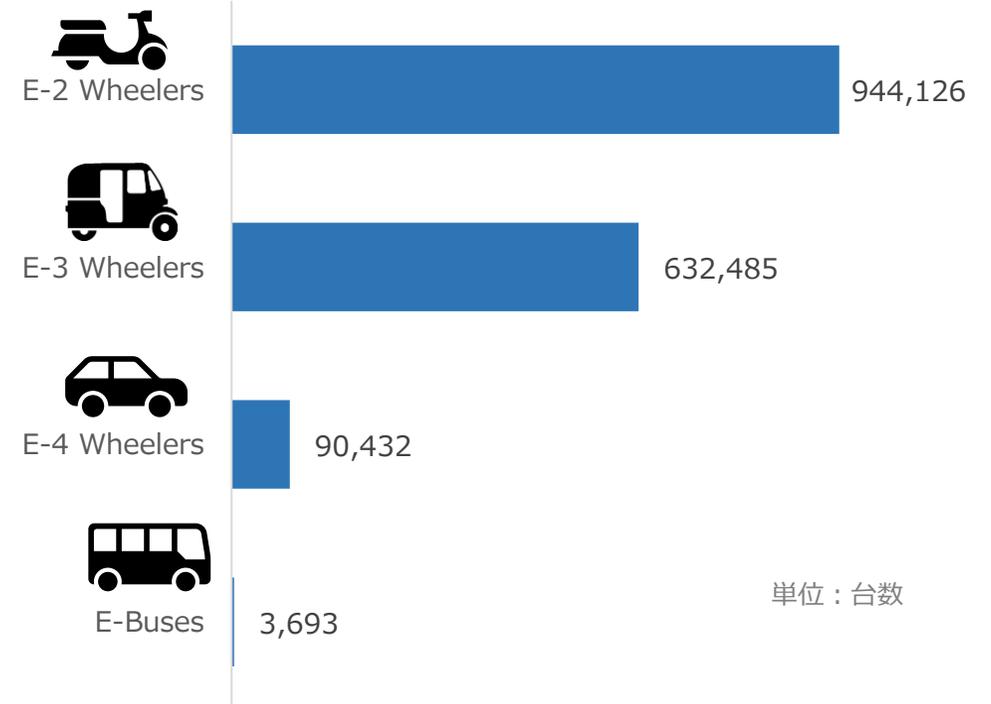
会計年度別のEV販売台数

- 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



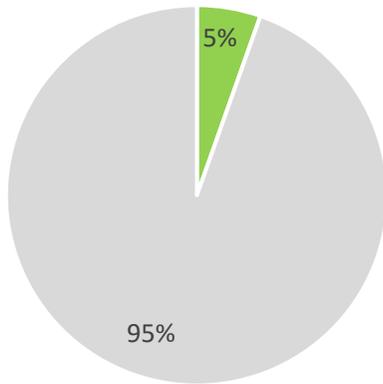
販売台数車両別：FY24



FY24 全体に占めるEV/ハイブリッドの割合

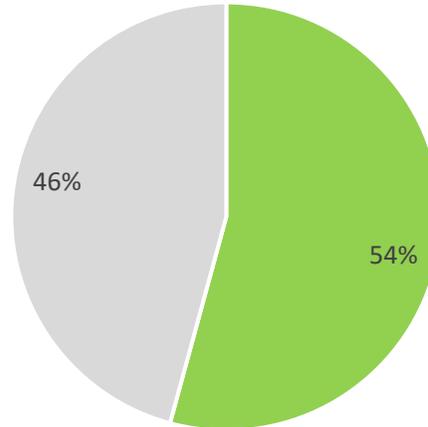
- 2-Wheelerと4-Wheelerの販売台数は上昇傾向にあるが、現時点ではガソリンタイプを含めた売上台数の割合では10%にも満たないのが現状である。
- 一方で、3-WheelerはEVの販売割合が50%以上となっており、EVが非常に多く販売されている。

2-Wheeler



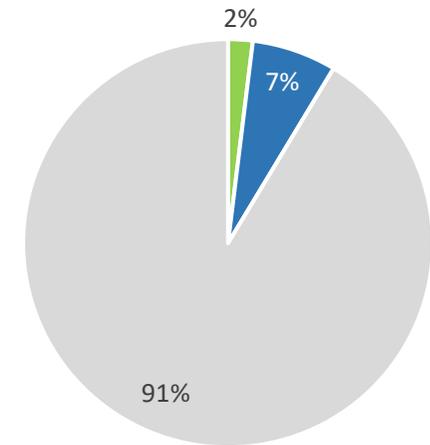
■ E-2-Wheeler ■ Other

3-Wheeler



■ E-3-Wheeler ■ Other

4-Wheeler

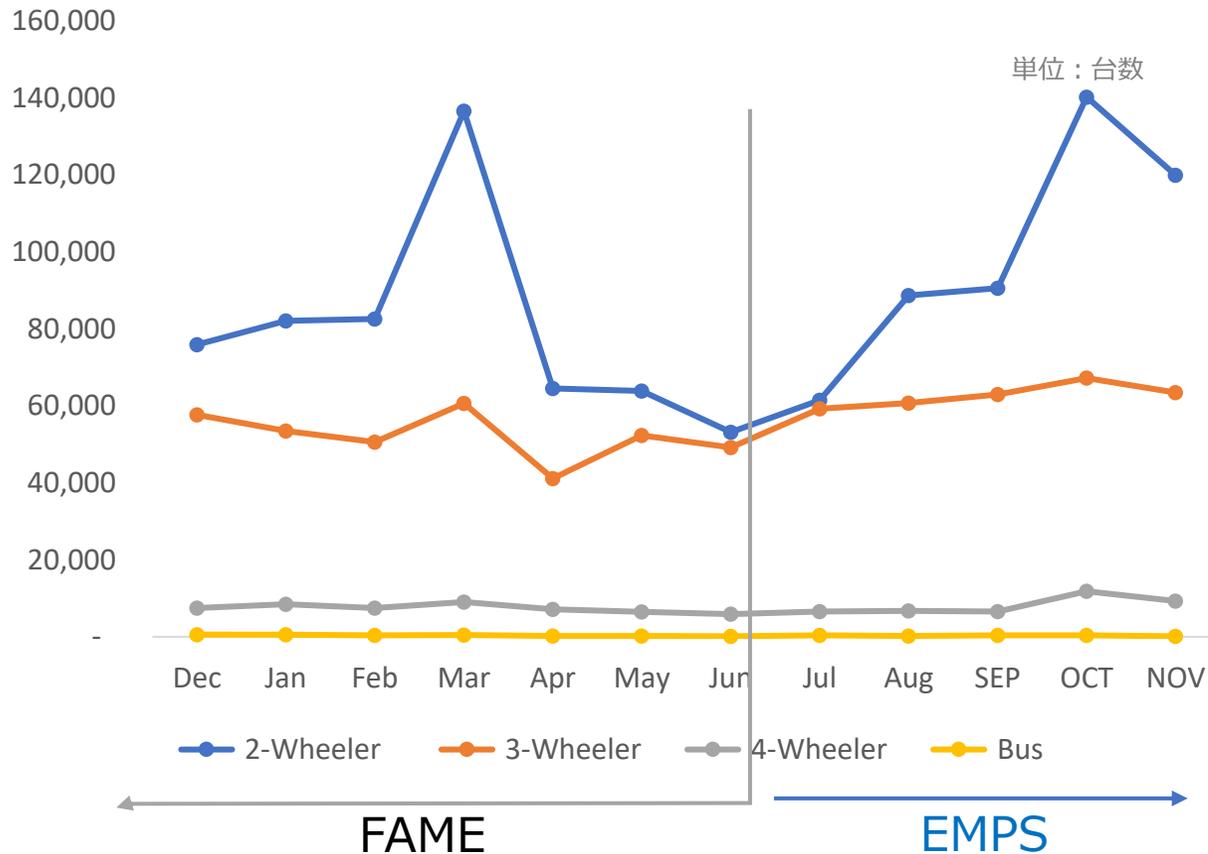


■ BEV ■ Hybrid ■ Other

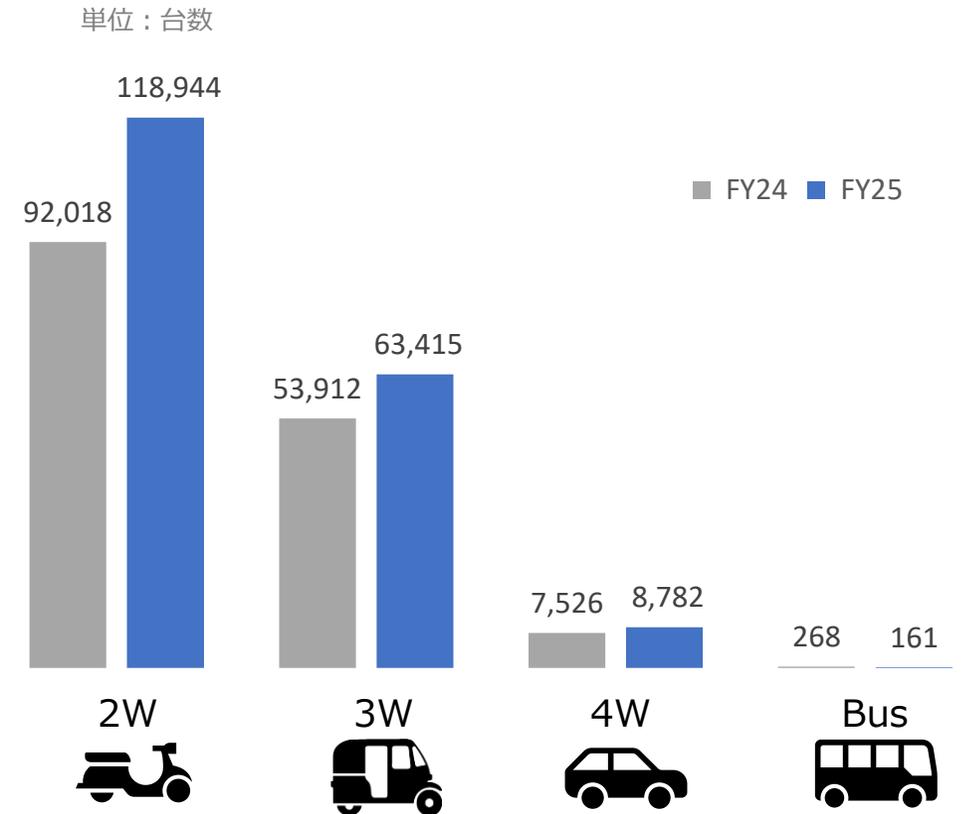
カテゴリー別販売台数比較

- ディワリ前の10月より少し販売台数は下落したが、過去一年間では3番目に多い月である。
- 2輪は昨年同時期よりも大きく販売台数を伸ばしている。

過去1年間のカテゴリー別販売台数推移



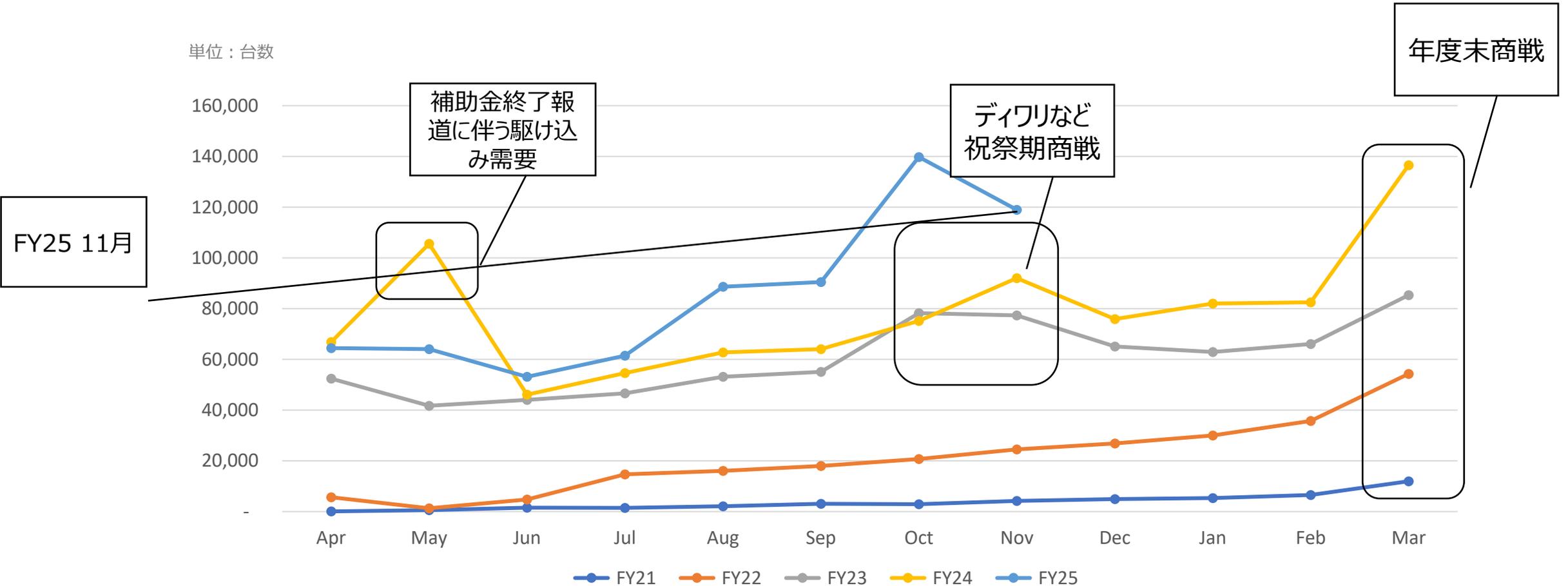
11月販売台数前年同月比：FY24 vs FY25



Source: SMEV. <https://www.smev.in/statistics>, VAHAN .
<https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>
 (更新: 2025年2月10日)

会計年度別電動2輪車販売推移

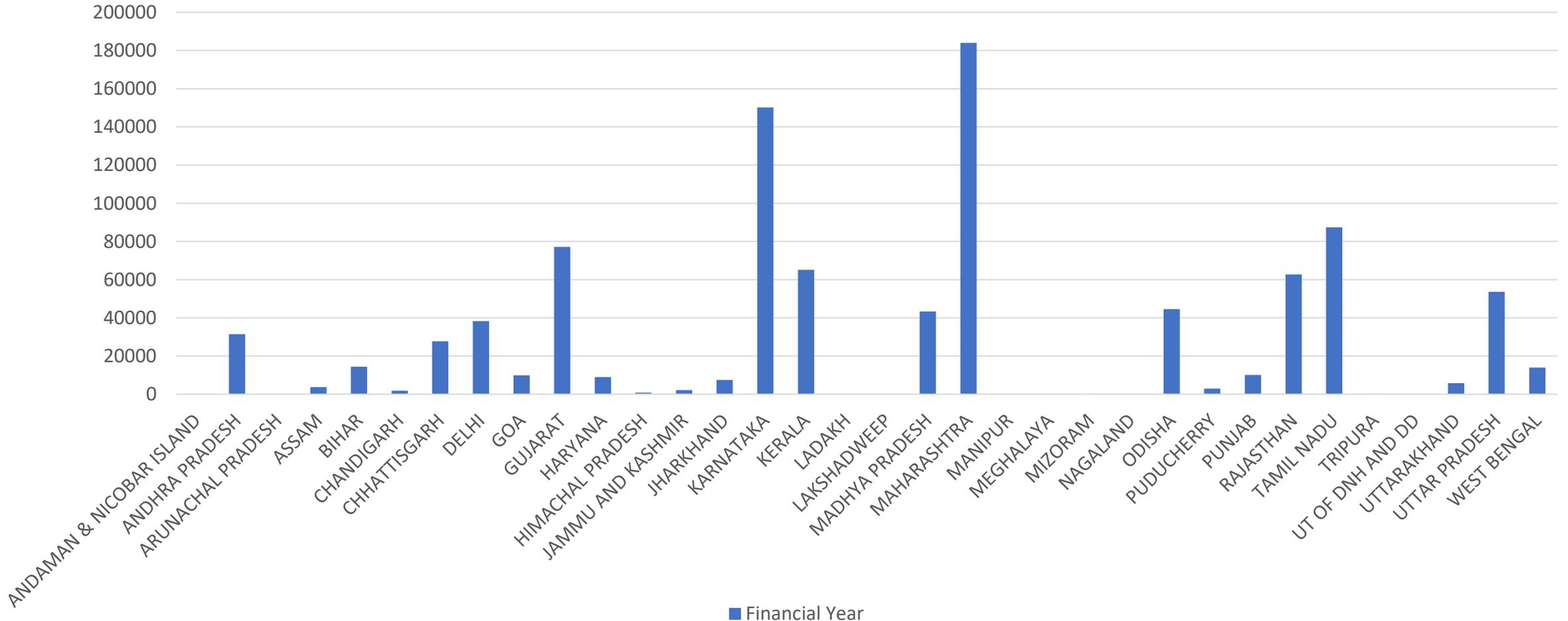
- 2輪カテゴリーは毎年販売台数を伸ばしており、FY24は一年間ほとんど全ての月で前年度を上回っている。
- インドにおける大きな商戦期は、祝祭期と年度末となっている。



Source: SMEV. <https://www.smev.in/statistics>, VAHAN .
<https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>
 (2024年9月10日、2024年12月02日更新).

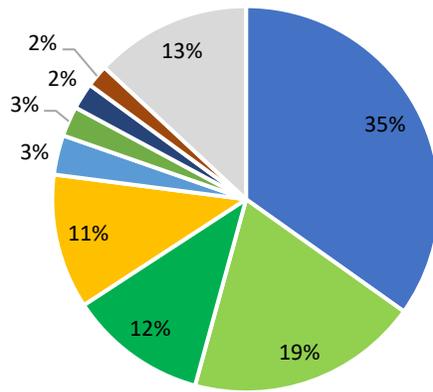
E-2W 地域別販売台数 FY 23-24

- 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。

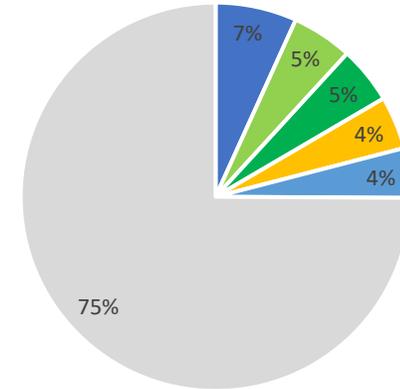


メーカー別販売シェア: FY24

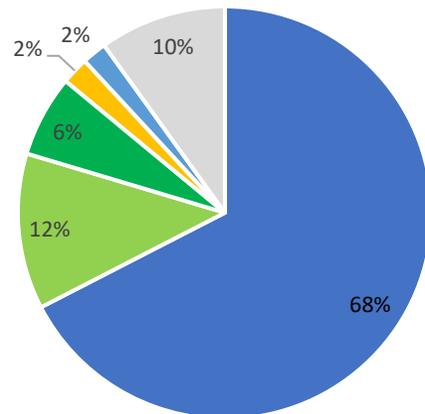
- 2輪は、OLAを筆頭にTVS, Ather, Bajajが続き、この上位4社で77%を占めている。
- 4輪は、現在ではTATAが市場シェアの3分の2を支配しており、続いてMGモーター、マヒンドラとなっている。



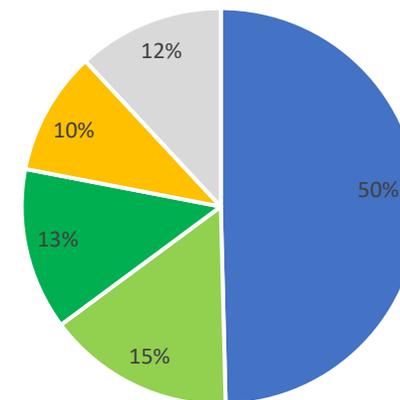
- OLA ELECTRIC
- TVS MOTOR
- ATHER ENERGY
- BAJAJ AUTO
- GREAVES ELECTRIC
- AMPERE VEHICLES
- OKINAWA AUTOTECH
- HERO MOTOCORP
- Other



- 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



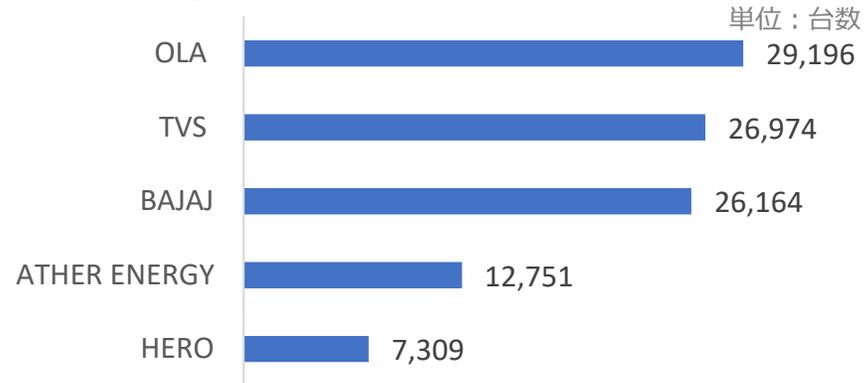
- TATA MOTORS LTD
- JBM AUTO LIMITED
- OLECTRA GREENTECH LTD
- PMI ELECTRO MOBILITY SOLUTIONS PRIVATE LIMITED
- Other

販売台数トップ5 EVブランド：2024年11月期

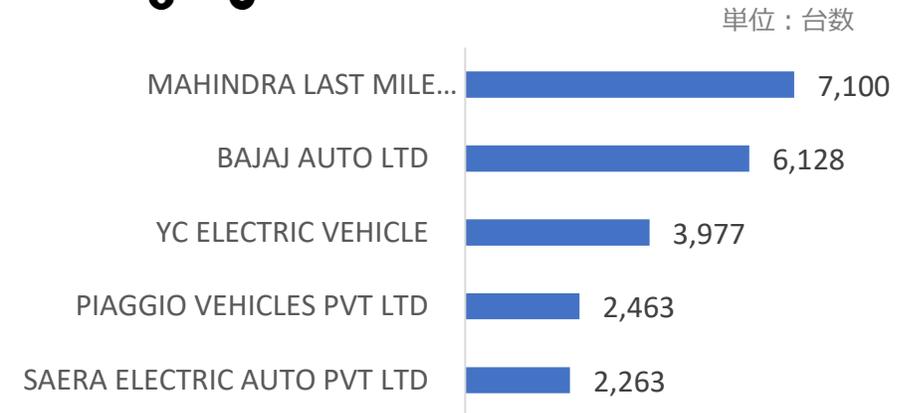
- 2輪は、OLA以外にも、TVS、Bajajが好調。4輪は、TATA, MGが市場の大半を占めている。



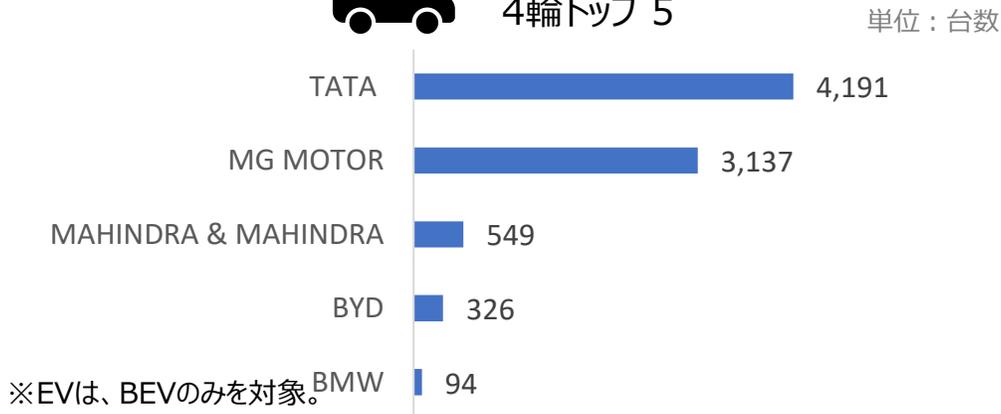
2輪トップ 5



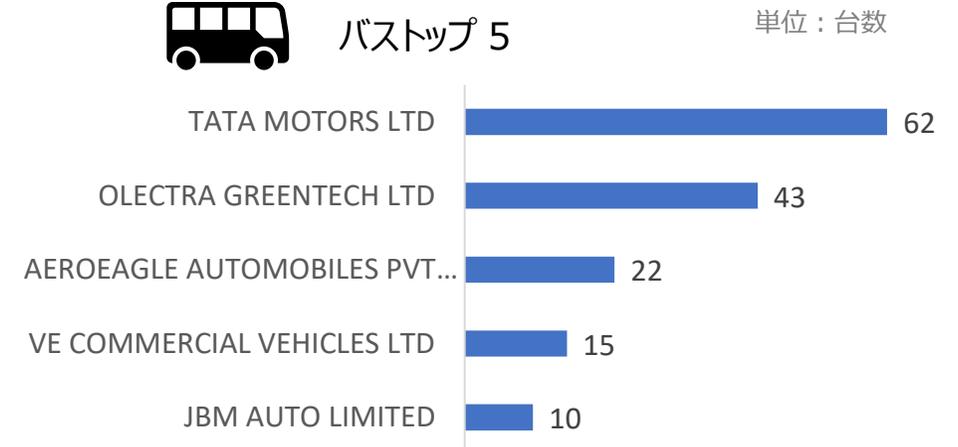
3輪トップ 5



4輪トップ 5



バストップ 5



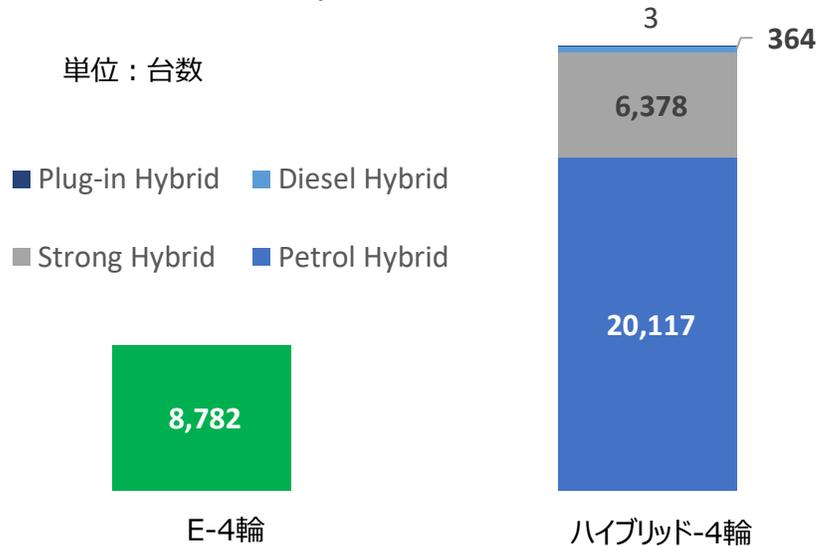
(出典) VAHAN. (2024年12月02日現在). <https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>

ハイブリッド車11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

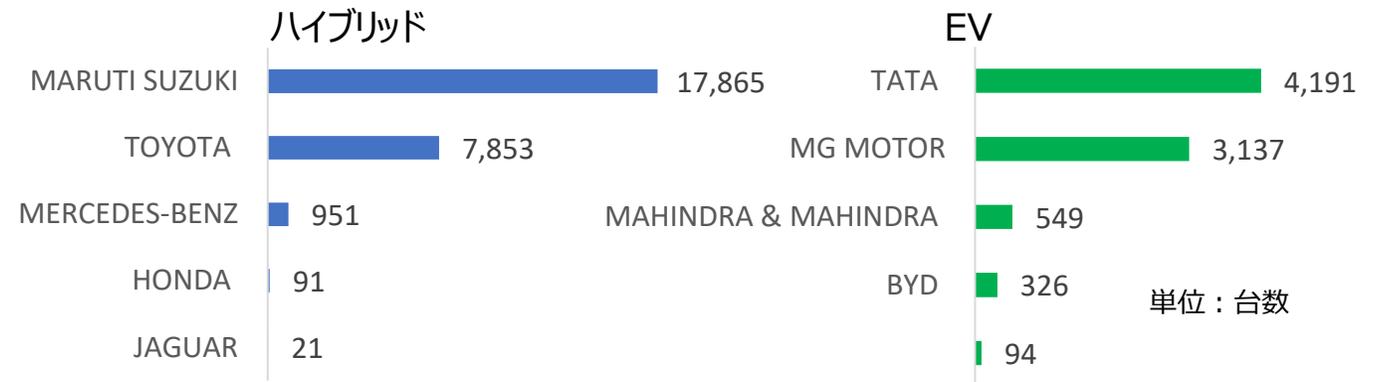
合計販売台数： **35,644** 台
(EV : 8,783台、Hybrid : 26,862台)



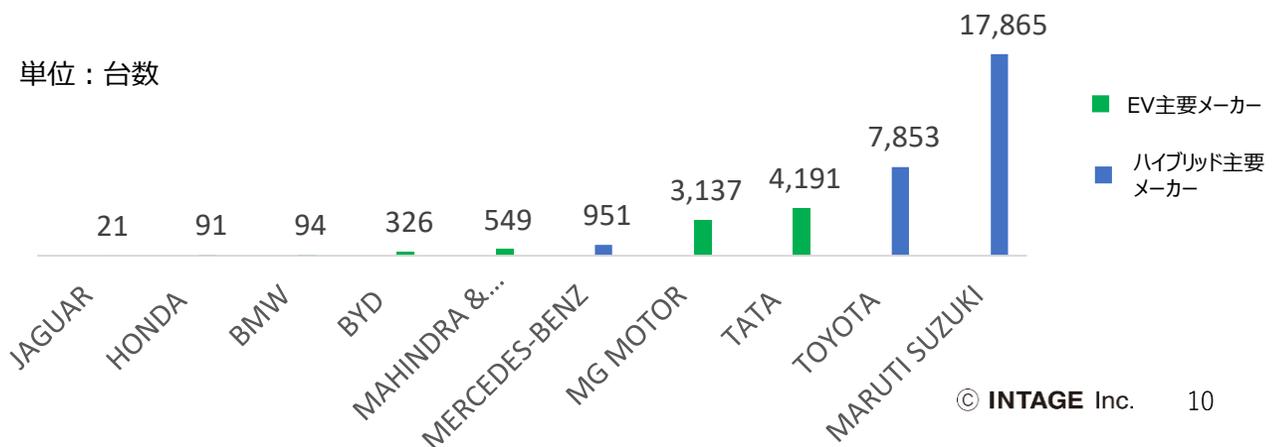
※ハイブリッドは、ディーゼルハイブリッド、ペトロールハイブリッド、プラグインハイブリッド、ストロングハイブリッドを含んでいます。

(出典) VAHAN (2024年12月02日現在).
<https://vahan.parivahan.gov.in/vahan4dashboard/vahan/view/reportview.xhtml>

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



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 	

EV関連ニュース:2024年11月

マヒンドラは、インドで初のEV実車衝突実験を実施

マヒンドラは11月27日、インド初となるEVの実車衝突試験を実施したと発表した。このテストは、業界に新たな安全基準を示すことが目的だ。XEV 9eが時速64kmで40%オフセット変形バリアに正面衝突する実験では、エアバックが設計通りに開き、乗車スペースの変形も最小限に抑えられた。満充電のバッテリーを直接火にさらす耐火試験では、極端な高温下でも、発火や爆発に至らなかった。インドでは、近年に自動車の安全性も求める声も上がっており、EVの安全性は非常に大きな議論の的である。

[インド初のEV実車衝突試験、マヒンドラの電動SUVが22トンのトラックの衝撃に耐えた](#)

政府は、EV政策を拡大方針

政府は電気自動車（EV）政策を、新規参入や工場建設に意欲的な自動車メーカーだけに限定するのではなく、現在製造している自動車メーカーにも拡大する方針だという。インドの現在のEV政策は今年3月に発表され、8,000台までのEVについて、輸入税が100%からわずか15%へと大幅に減税された。この政策は、テスラをインド市場に誘致し、現地で製造することを目的としていたが、それは実現しなかった。外国の自動車メーカーは、インドでのEV製造に興味を示しており、新たに変更される政策は、政策の支援を受けることになるかもしれない。

[India to expand EV policy for other automakers after Tesla doesn't turn up: Report](#)

HONDAは、EV2輪をローンチ

2輪大手のHONDAは、インドで初のEV2輪アクティバEとQC1を発表した。インドで急成長している電気自動車市場に参入していない唯一の伝統的な大手2輪車メーカーであった。これらの車両の価格は1月に発表されるようだ。アクティバEは6kwのダイレクトドライブ・モーターを搭載し、航続距離は約102km、最高時速は80km。QC1は1.8kwのコンパクトなインホイールモーターを搭載し、1.5kWhのリチウムイオンBPセルをケミストリーとしている。航続距離は約80km、最高速度は時速50km。インドで2番目に大きな2輪メーカーのEV参入に注目が集まる。

[Honda Motorcycle & Scooter charges electric 2W market with Activa E, QC1 | Autocar Professional](#)

OLAのマーケットシェアは落ち込み。競争激化か。

インドの電動二輪車（e2W）市場は2024年11月、前年同月比29%増の118,924台に達した。この急増により、年初11か月のe2Wの総販売台数は107万台を超えた。インドにおける電気自動車（EV）販売台数の62%を電気二輪車が占めており、これは持続可能でクリーンな輸送手段への移行における重要なマイルストーンとなる。電動二輪車の販売台数は全体で29%増加したものの、市場リーダーのOla Electricの11月のシェアは24.54%に低下し、インドの電動モビリティ部門の競争環境が進化していることが浮き彫りになった。TVS、Bajajが好調であり、ホンダのE-2W参入で勢力図に変化があるかもしれない。

[India's Electric 2-Wheeler Sales Rise 29% in November, Ola's Market Share](#)

JSWグループは自社でEVブランドを立ち上げる計画

JSWは、独自の電気自動車ブランドを立ち上げる計画であると、同社の会長であり一族経営者であるサジャン・ジンダルが語った。JSWの自社EVブランド計画は、3月に発表された、世界で最も人口の多い国であり、世界第3位の自動車市場である中国において、中国の自動車メーカーのMGブランドのEVを製造・販売するための、SAIC Motorとの15億ドルの合併事業の発表に続くものである。

[Indian steelmaker JSW to launch own EV brand](#)

デリー政府は、大気汚染の悪化を受けデリー電気自動車政策を延長

デリーの大気環境の悪化を受け、デリー電気自動車（EV）政策を来年3月31日まで延長した。アティシ・デリー州首相はこの延長を発表し、アティシ・デリー州首相が延長を発表し、2024年1月1日から保留されていた補助金と道路税の免除を実施することを閣議決定したと述べた。

[Delhi Extends EV Policy till March 2025 Amid Rising Pollution](#)



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