

インド電気自動車(EV)及び、フューチャーモビリティの展望セミナー
2018年10月9日 / 在日本インド大使館



インド自動車産業 2030年予測と電動化トレンド

株式会社フォーイン
「アジア自動車調査月報」編集長
中田 徹

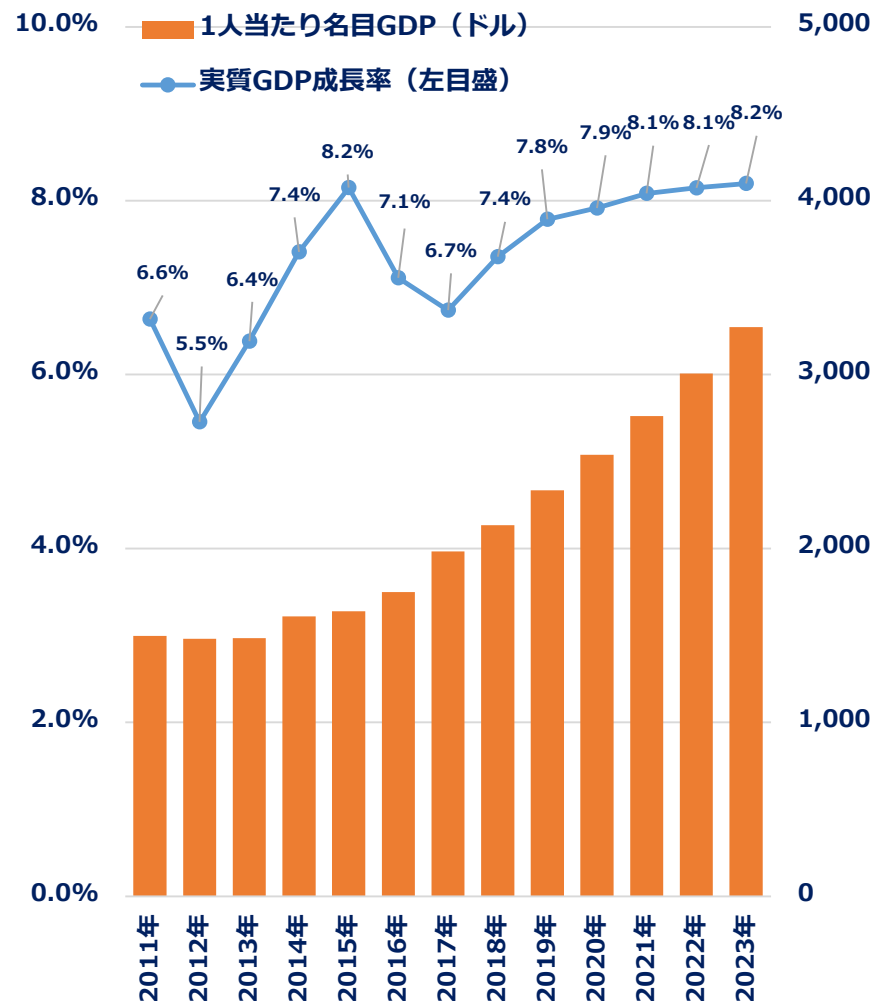
インド自動車産業の概況

インドにおける環境規制および電動化の動き
インド自動車市場の将来予測



インド：国概要 & 経済概況

- 【国名】 インド共和国
- 【首都】 New Delhi
- 【人口】 約13.3億人（世界2位）
- 【国土】 約329万㎡
- 【民族】 インド・アーリヤ族、ドラビダ族ほか
- 【宗教】 ヒンドゥー教（80%）、イスラム教ほか
- 【言語】 英語、ヒンディ語ほか
- 【政体】 連邦共和制
- 【首相】 Narendra Modi（14年5月～）
- 【政策】 製造業振興策 Make in India、
デジタル化推進策 Digital India、
起業促進策 Start Up India、
都市化計画 Smart Cities Mission、
高額紙幣の廃止・新紙幣導入（16年11月）、
物品・サービス税（GST）導入（17年7月）



IMF資料よりFOURIN作成（IMFによる推定・予測を含む）

8%前後の経済成長を維持、1人当たりGDPは2,000ドル

インド：自動車産業政策



■ 自動車産業基本計画 AMP 2026

【正式名称】 Automotive Mission Plan 2016-26

【導入時期】 2015年9月発表、2016年4月～2026年3月の10年間が対象期間

【目的】 自動車産業を"Make in India"の牽引役と位置付けて製造業の振興を図る

【目標】 新規雇用6,500万人創出 (2006-16年：2,500万人)、
輸出促進 (車両5倍増、部品・コンポーネント7.5倍増) など

【方針】 ものづくりの競争力強化、
環境・安全に関する取り組み強化

インド政府資料等よりFOURIN作成

"Make in India"を推進、輸出と雇用を重視

インド：自動車税制（輸入関税）

品目区分		品目詳細/HSコード	～2018年3月	2018年4月～
完成車 (CBU)	乗用車（新車）	CIF価格が40,000米ドルより安く、かつ排気量3,000cc以下（ガソリンエンジン）/2,500cc以下（ディーゼルエンジン）の車両	60%	60%
		CIF価格が40,000米ドルを超えるもの、または排気量3,000cc超（ガソリンエンジン）/2,500cc超（ディーゼルエンジン）の車両	100%	100%
	商用車（新車）	バス（10人以上の人員（運転手を含む）の輸送用）	20%	25%
		トラック（貨物自動車）	20%	25%
	二輪車（新車）	モペッドおよび補助原動機付きの自転車を含む	60%/75%	50%
中古車	全ての車種が対象	125%	125%	
CKD	乗用車	エンジンまたは変速機/ギアボックスを含む（ただしアッシーでないもの）	10%	15%
		エンジンまたは変速機/ギアボックスのアッシー（ただしボディやシャシに組付けられていない）を含むもの	30%	30%
	商用車	バス	10%	15%
		トラック	10%	15%
	二輪車	エンジンまたは変速機/ギアボックスを含む（ただしアッシーでないもの）	10%	15%
エンジンまたは変速機/ギアボックスのアッシー（ただしボディやシャシに組付けられていない）を含むもの		30%	25%	
自動車部品/ アクセサリ	ガソリンエンジン等	8407	7.5%/10%	15%
	ディーゼルエンジン	8408		
	エンジン部品/ クランクシャフト	8409、8483 10 91、8483 10 92		
	スターター/ジェネレーター/ 点火プラグ等	8511		
	自動車部品	8708		
	二輪車部品	8714 10		
タイヤ	トラック/バス用ラジアルタイヤ	4011 20 10	10%	15%

インド自動車工業会SIAM資料/インド政府資料等よりFOURIN作成

BS6対策で一部品目の関税を引き上げ

インド：自動車税制（GST）

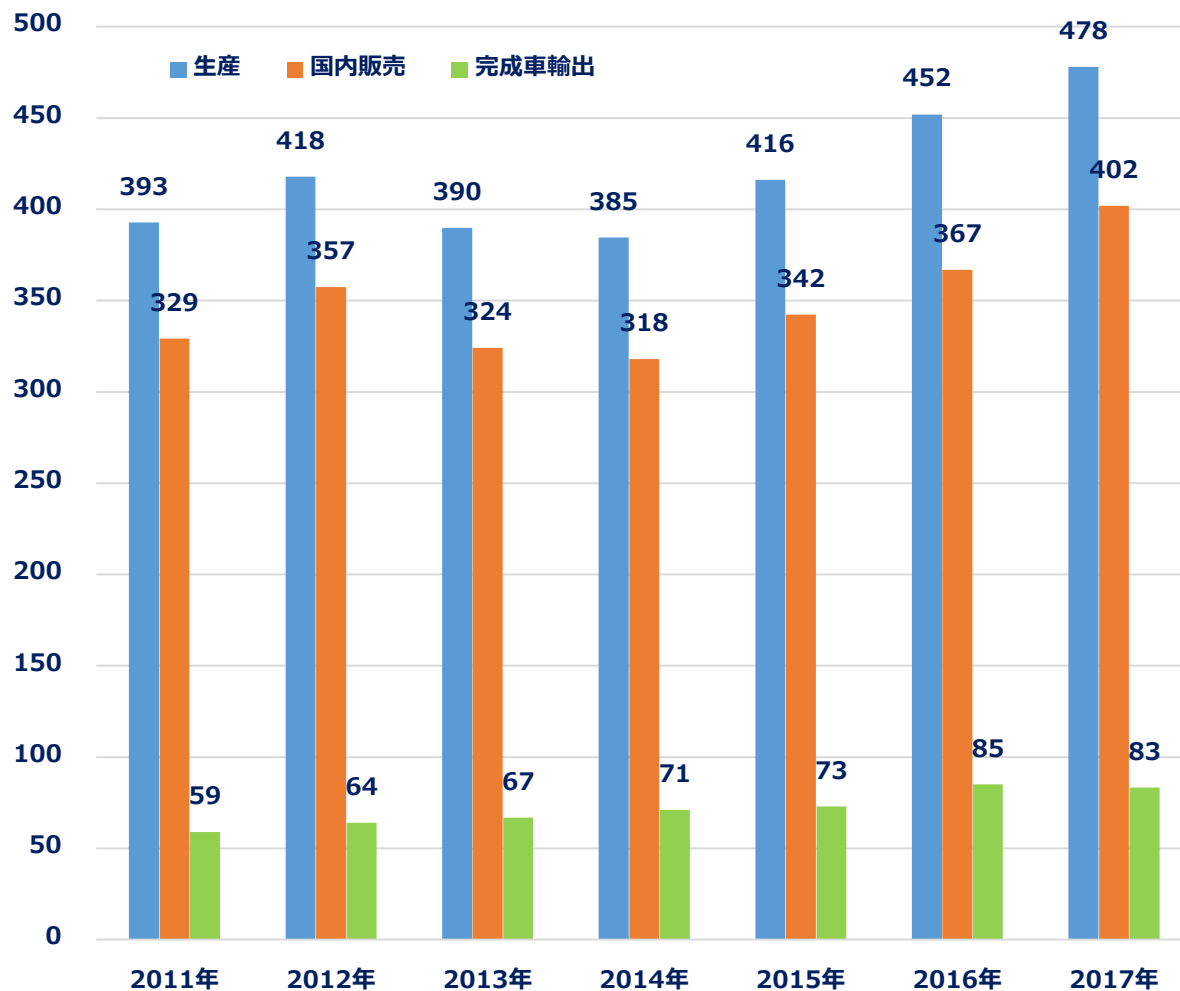
区分	車種		GST			備考	
			基本税率	追加税率 (Cess)	合計		
内燃機関 搭載車	乗用車/ SUV	全長4.0m以下	ガソリン車、 排気量1.2L以下	28%	1%	29%	GSTでは、ガソリン車に比 べ間接税負担が増加。 17年9月にCessが15%か ら17%に引き上げられた。 17年9月にCessが15%か ら20%に引き上げられた。 17年9月にCessが15%か ら22%に引き上げられた。 GST導入前には小型車（全 長4.0m以下）と同じ物品 税の優遇税率が適用されて いたが、GSTではHEV優 遇が消滅。
			ディーゼル車、 排気量1.5L以下	28%	3%	31%	
		全長4.0m超	排気量1.5L以下	28%	17%	45%	
			排気量1.5L以上	28%	20%	48%	
			排気量1.5L以上、 最低地上高170mm超	28%	22%	50%	
			ハイブリッド車 (HEV)	28%	15%	43%	
	バス	定員13人以下の公共交通バス	28%	15%	43%		
		上記以外のバス	28%	なし	28%		
	トラック		28%	なし	28%		
	二輪車	排気量350cc以下	28%	なし	28%		
排気量350cc超		28%	3%	31%			
三輪車		28%	なし	28%			
電気自動車 (EV)	全車種	モーターとバッテリーで駆動するもの	12%	なし	12%	EV用バッテリーのGST (基本税率)は28%。	

注) GSTは、物品税や付加価値税（VAT）などの複数の間接税を統合する形で新たに導入された。導入時期は2017年7月。

インド政府資料よりFOURIN作成

EVと全長4m以下の小型車を優遇、HEV優遇が消滅

インド：自動車生産・販売・輸出トレンド



注) 単位：万台、インド自動車工業会SIAM資料よりFOURIN作成



インド最量販車 Maruti Suzuki Alto



販売2位モデル Maruti Suzuki Dzire



販売3位モデル Maruti Suzuki Baleno



売れ筋小型SUV 現代自Creta

自動車市場は400万台に拡大、中・米・日に次ぐ世界4位に

インド：二輪車生産・販売・輸出トレンド



インド最量販車 ホンダActiva
(2017年販売：311万台)



ホンダX-Blade
(高付加価値化が進むモーターサイクル)



Hero Maestro Edge 125
(Heroもスクーターに注力)

注) 単位：万台、インド自動車工業会SIAM資料よりFOURIN作成

インドは二輪車の世界最大市場、2017年に年産2,000万台達成

インド：自動車産業の地理的概況

Delhi周辺では、Maruti Suzukiやホンダ（四輪/二輪）、Heroなどが工場を展開。国道8号線沿いを中心に多くのサプライヤーが進出済み。

Modi首相の出身地であるGujarat州。スズキが工場進出したほか、Tata Motors、Fordなども工場を持つ。

Pune周辺は、Tata Motors、VW、GM、Bajajなどが工場を持つ。部品産業が集積している。

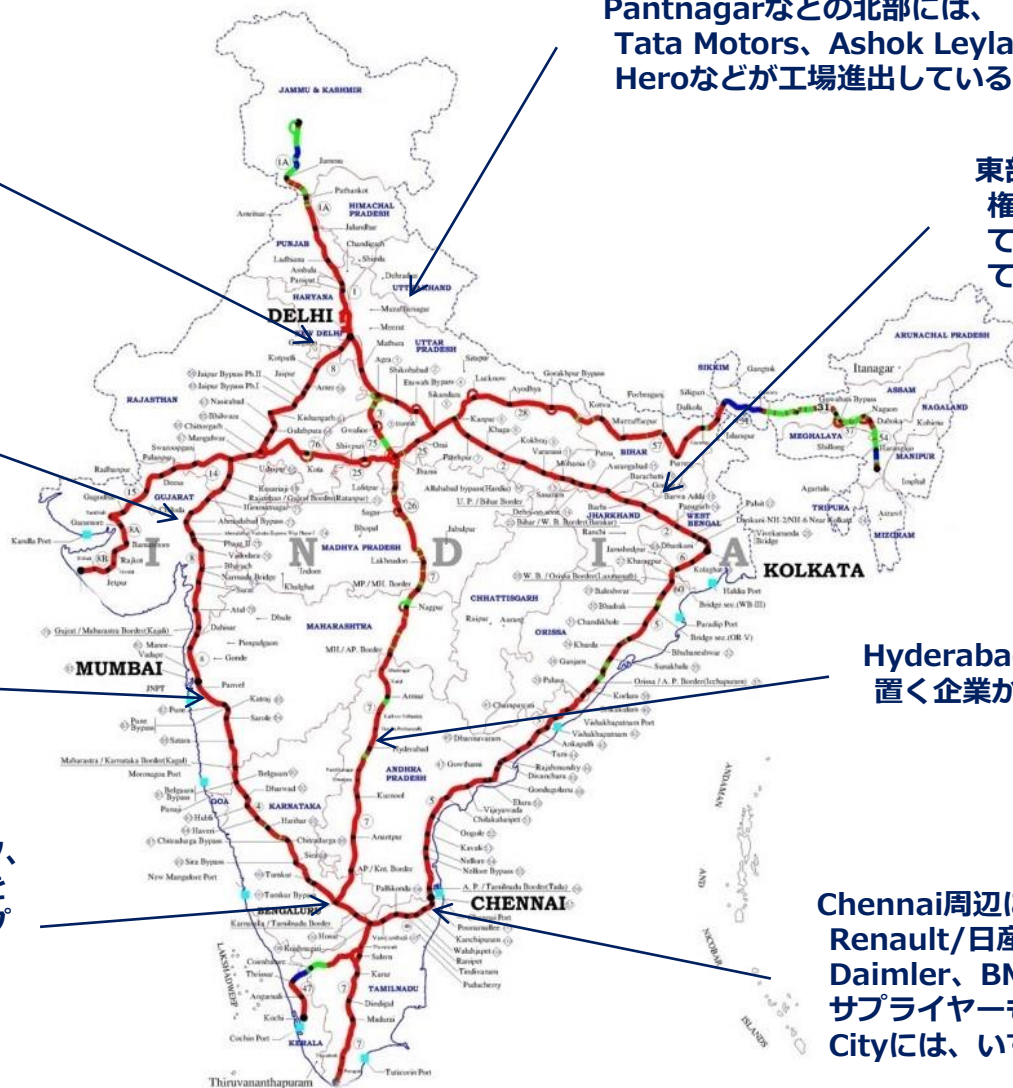
Bangalore周辺には、トヨタ、ホンダ（二輪）などが工場を持つ。Boschなど多くのサプライヤーが工場や開発センターを設置している。

Pantnagarなどの北部には、Tata Motors、Ashok Leyland、Heroなどが工場進出している。

東部地域では長く共産系政権が続き、経済発展が遅れている。鉄鋼産業が存在しており、高炉が点在する。

Hyderabadに開発センターを置く企業が散見される。

Chennai周辺には、現代自、Ford、Renault/日産、Ashok Leyland、Daimler、BMWなどが工場を持つ。サプライヤーも集積している。Sri Cityには、いすゞ、Heroが進出。



高速道路沿いに製造業が集積、Gujarat州の台頭目立つ

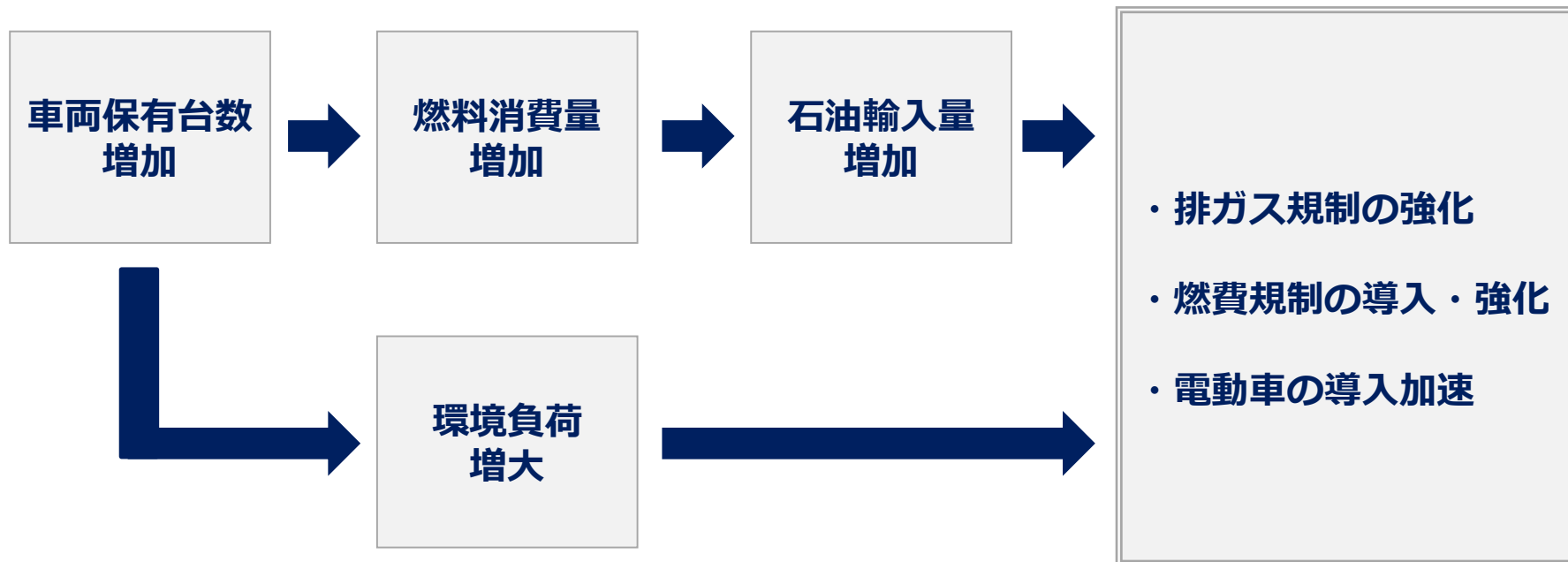
インド自動車産業の概況

インドにおける 環境規制および電動化の動き

インド自動車市場の将来予測

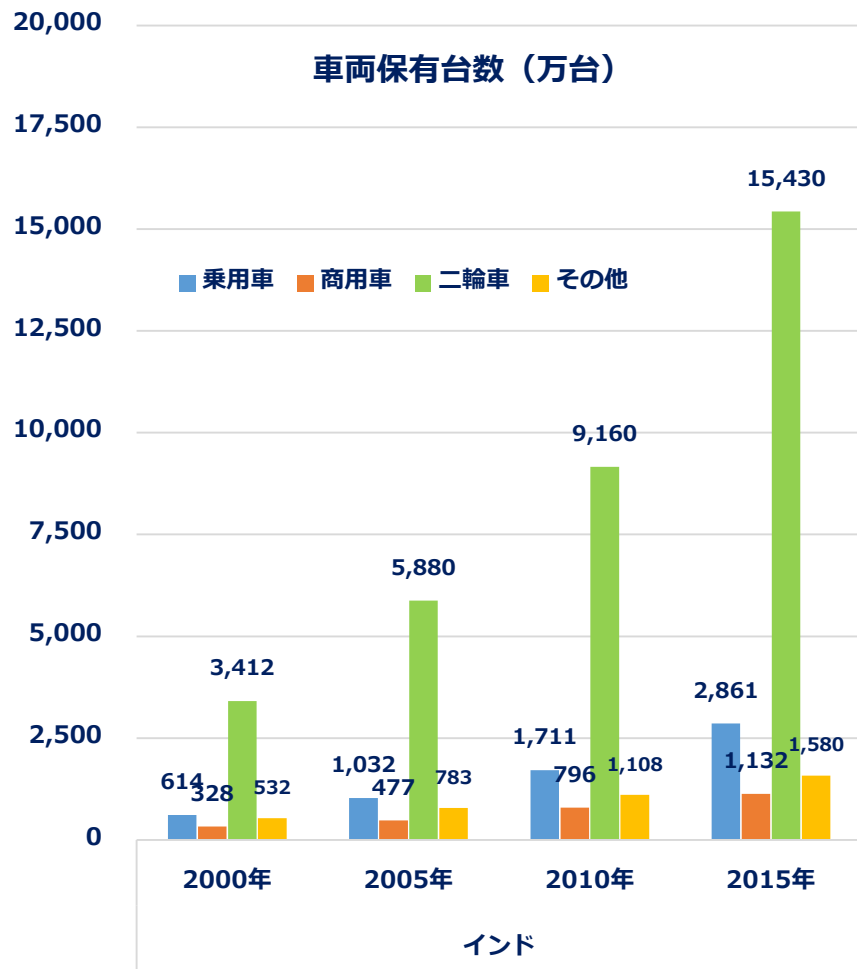


インド政府の懸念と環境規制

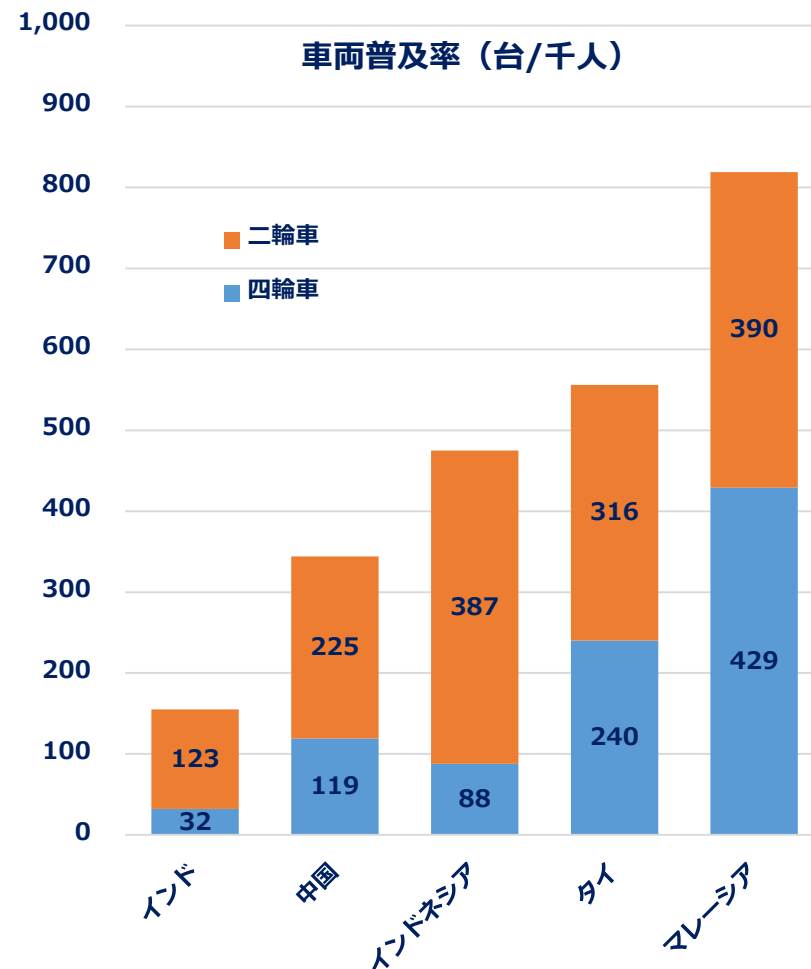


車両保有増を背景に排ガス規制強化&電動車普及策導入

インド：車両保有台数 / アジア主要国：車両普及率



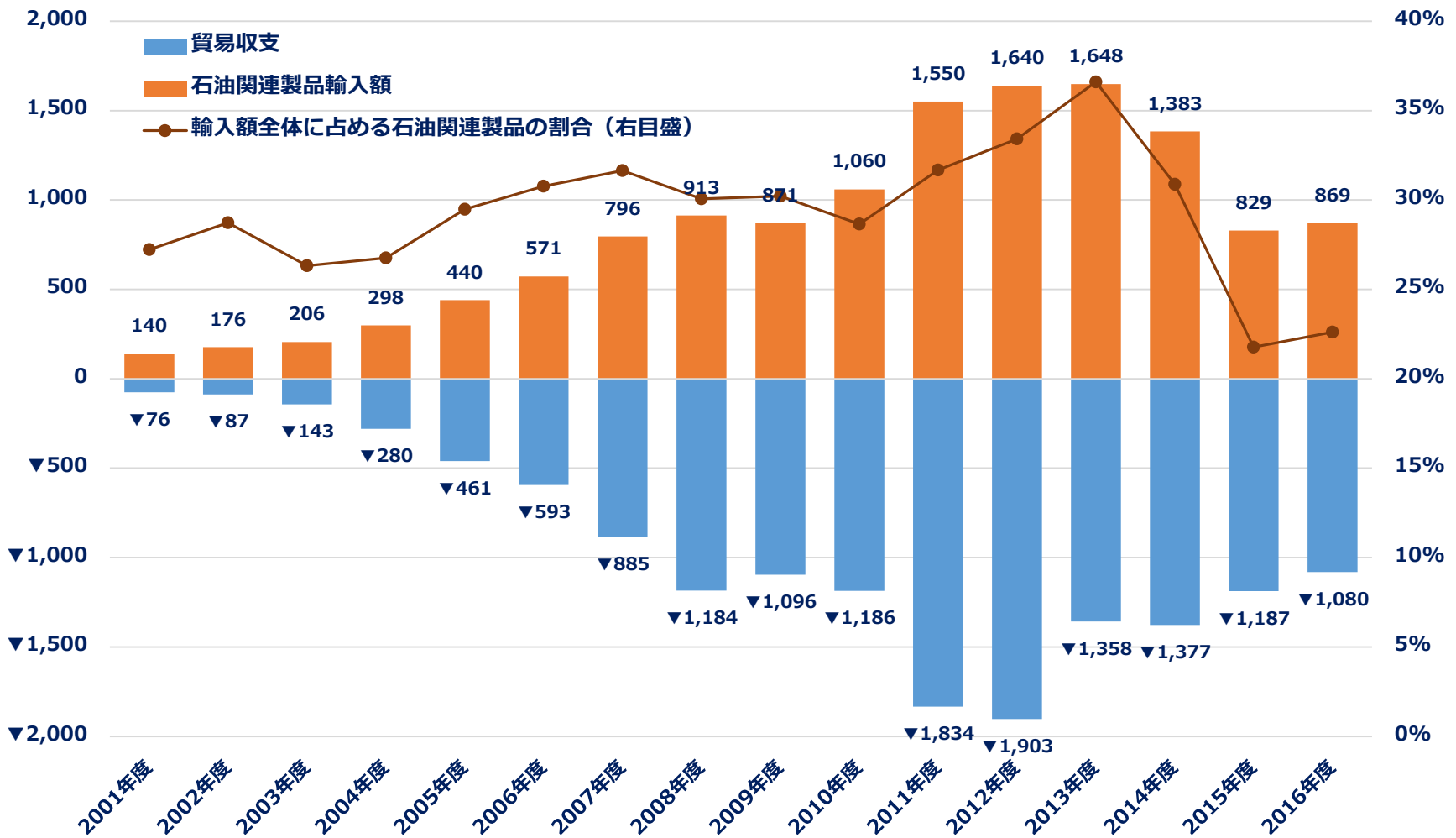
注) 各年3月時点
インド道路交通・高速道路省資料よりFOURIN作成



注) 2015年時点、中国の二輪車には電動スクーターを含む
各国政府資料等よりFOURIN作成

車両保有台数は増加継続、普及率低く保有増加の余地は大きい

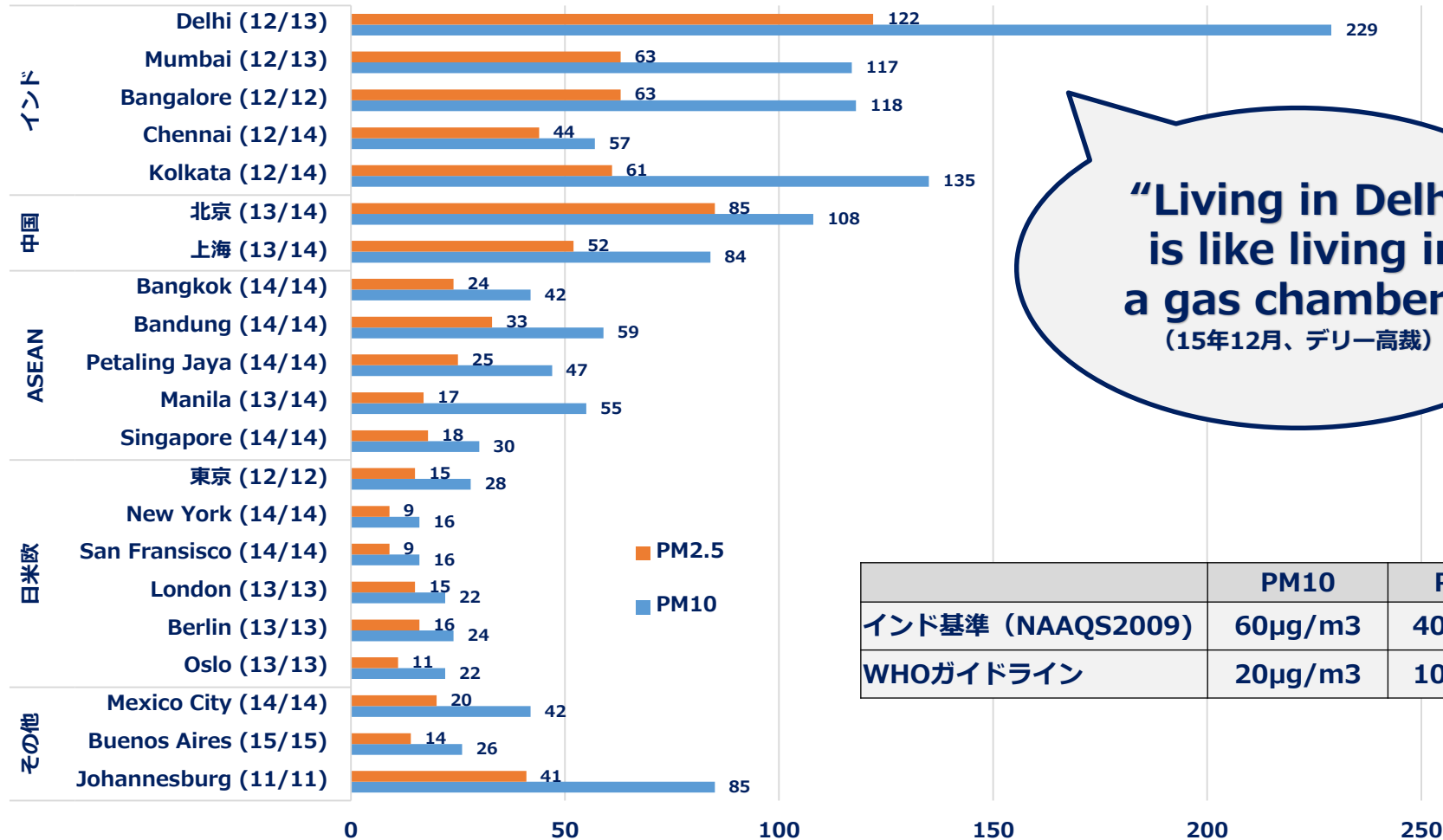
インド：石油関連製品輸入額 & 貿易収支



注) 単位：億ドル、インド政府資料よりFOURIN作成

石油輸入（主な輸入元はサウジとUAE）が貿易赤字に直結、為替の影響大

インド&世界：主要都市のPM10/PM2.5濃度



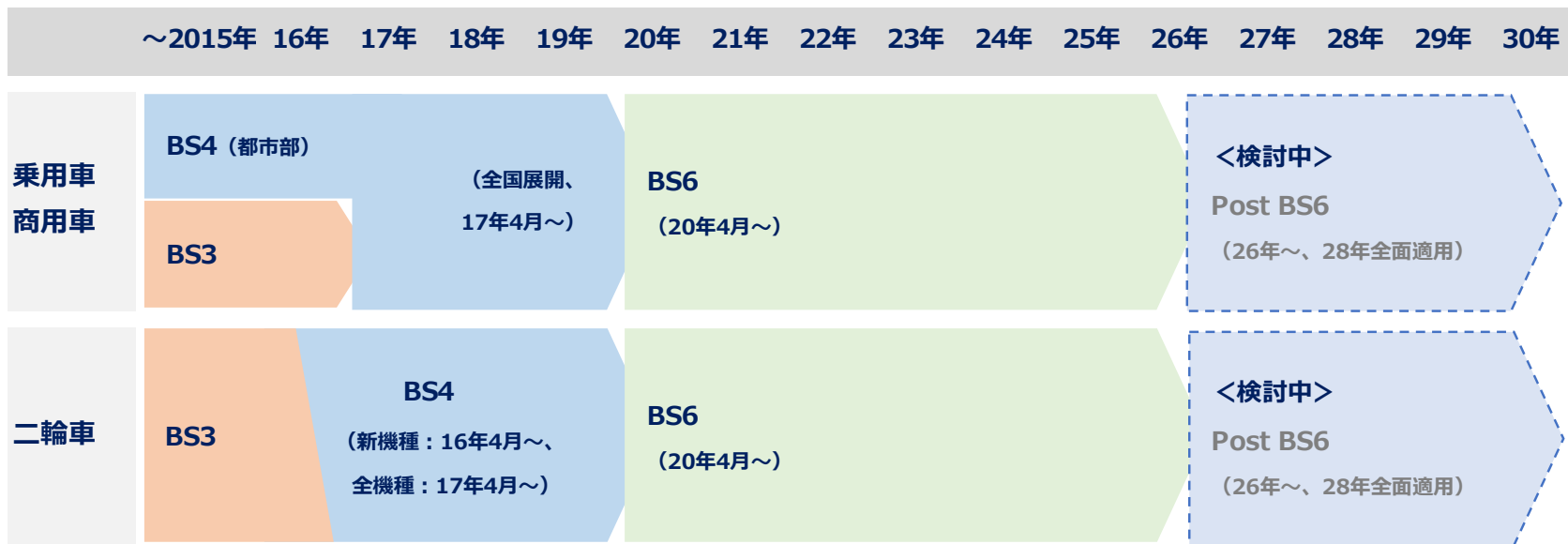
“Living in Delhi is like living in a gas chamber.”
(15年12月、デリー高裁)

	PM10	PM2.5
インド基準 (NAAQS2009)	60µg/m3	40µg/m3
WHOガイドライン	20µg/m3	10µg/m3

注) 単位：µg/m3、年平均 計測方法は国・都市により異なる。都市名に続く()内の数字は計測した年 (PM10/PM2.5)を示す。
WHO資料よりFOURIN作成

大気汚染が深刻化、“ガス室で生活しているようだ”

インド：排ガス規制



■ 四輪車

- 2017年4月：Bharat Stage4 (BS4、Euro4相当) をインド全国に適用開始
- 2020年4月：Bharat Stage6 (BS6、Euro6相当) 導入、OBD Stage Iを導入
- 2023年4月：路上走行排ガス試験 (RDE=Real Drive Emissions) を小型車 (M/N1) に適用開始
- 2023年4月：OBD Stage IIを導入
- 2026年：Post BS6の排ガス基準値を導入 / 2年間の移行期間を経て2028年に全面適用へ (検討中)

■ 二輪車

- 2017年4月：BS4 (Euro3~4相当) を全車に適用開始
- 2020年4月：BS6 (Euro5相当) 導入、OBD Stage Iを導入
- 2023年4月：OBD Stage IIを導入
- 2026年：Post BS6の排ガス基準値を導入 / 2年間の移行期間を経て2028年に全面適用へ (検討中)

インド政府資料/現地報道等よりFOURIN作成

2020年にBS6を適用開始、四輪車でEuro6相当

インド：燃費関連規制

■ 乗用車燃費規制

【概要】 企業平均燃費（CAFE）方式を採用、CO2排出量の低減が目的

【対象車種】 GVW 3.5t以下、乗車定員9人を超えない車両

【燃費基準】

	第1フェーズ（2017-18年度～）	⇒	第2フェーズ（2022-23年度～）
平均車両重量	1,037kg	⇒	1,145kg
燃費基準	5.49L/100km（18.21km/L）	⇒	4.77L/100km（20.97km/L）
CO2排出量基準	129.8g/km	⇒	113g/km

【その他】 罰則規定について、2018年時点では示されていない
クレジット制度の導入を検討中（詳細不明）
インドは2016年11月発効のパリ協定を批准している

■ CO2ベースのGST税率（検討中）

【概要】 2018年2月公開のNational Auto Policy 2018（Draft）で提案された。

【実施時期】 未定（2020年度？）

【対象車種】 乗用車（SUV等を含む）

【課税方法】 全長4.0m以下/4.0m超およびCO2排出量で区分される

⇒CO2排出量の基準値（E）を達成した場合、GSTのCess（追加税率）を低減する

⇒CO2排出量の基準値（E）は2年毎に強化される

（例：2020年度150 g /km→2022年度140g /km）

インド政府資料等よりFOURIN作成

燃費規制を2017-18年度に導入、間接税もCO2ベースに

インド：電動車に関する政府方針

■ xEV普及促進策を導入

- 2013年1月、National Electric Mobility Mission Plan 2020 (NEMMP2020) を導入
- 2015年4月、FAME-India (第1フェーズ) を導入

■ EV重視へ方針転換

- 2017年3月、「2030年までに新車販売の全量をEVとする」とPiyush Goyal電力相が発言
- 2017年4月、FAME-Indiaの補助金給付の対象からマイルドハイブリッドを除外
- 2017年5月、政府系シンクタンクNITI AayogがEV普及促進に関するレポートを発表
- 2017年7月、GSTにおいてHEVに対する税優遇を中止 (EVに対して最大の税制優遇を付与)
- 2017年9月、電力省傘下企業Energy Efficiency Services Ltd. (EESL) が公用車としてEV 1万台を調達することを発表

■ 現実路線へ軌道修正

- 2017年12月、SIAMが新車販売に占めるEV比率の業界目標「2030年40%」を政府に提案
- 2018年3月、新車販売に占めるEV比率の政府目標を「2030年30%」に修正 (R. K. Singh電力相)
- 2018年10月以降、FAME-Indiaの第2フェーズを発表・導入する予定

2030年の新車販売に占めるEV比率目標を30%に設定

インド：電動モビリティ政策 / xEV普及策

■ 電動モビリティ政策 NEMMP 2020

【正式名称】 National Electric Mobility Mission Plan 2020

【導入時期】 2013年1月発効、2020年までの8年間が対象期間

【目的】 電動車（xEV）の普及促進および現地生産促進を目指す。

【背景】 インドの一次エネルギー消費量が今後10年で70%増加すると予想される。原油の輸入依存が高まれば、貿易赤字やエネルギー安全保障の問題深刻化が懸念される。石油消費全体に占める道路交通分野の割合は約26%。

【対象技術】 BEV、HEV、PHEV、マイルドハイブリッド車（mHEV）

【対象車種】 二輪車、三輪車、乗用車、小型商用車（LCV）、バス

【総投資額】 2,000億～2,330億ルピー（インド政府試算、購入補助金等が含まれる）

【目標】 新車販売 600万～700万台（2020年時点、5～7割以上が二輪車になると想定）

■ 電動車普及策 FAME-India

【正式名称】 Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid & Electric Vehicles in India

【導入時期】 2015年4月～2021年3月（6年間）（2018年9月時点で第1フェーズを継続中）

【概要】 NEMMP2020達成のためのスキームとして導入された。需要創出（購入補助金の給付）やインフラ等への設備投資を行う。

【対象技術】 EV、HEV、PHEV（注：マイルドハイブリッドは2017年4月から補助金対象外に）

【対象車種】 二輪車、三輪車、乗用車、小型商用車、バスなど

【政府予算】 79.5億ルピー（第1フェーズ＝2015年4月～2017年3月、当初計画）

インド政府資料/現地報道等よりFOURIN作成

NEMMP2020とFAME-Indiaで電動車普及へ

インド：NITI Aayogレポート

【概要】インド政府のシンクタンクNITI Aayog（国立インド変革委員会、2015年1月設立）が2017年5月、“INDIA LEAPS AHEAD: Transformative Mobility Solutions for All”と題した政策提言レポートを発表。

【主旨】乗用モビリティにおいて、“Shared” “Electric” “Connected”を推進することで2030年時点でエネルギー需要を64%削減、CO2排出量を37%削減できると試算。実現した場合、ガソリン/ディーゼル燃料の消費量を1.56億TOE削減できると試算。

【2030年車両保有台数シナリオ】

- 車両保有台数を6,000万台（10%）抑制、主に乗用車/SUVを抑制
- 乗用車/SUV保有台数7,000万台強のうち5割がEV
- 二輪車保有台数4億台強の4割がEV

A whole-system approach to mobility transformation



A shared, electrified, and high-public transit future can reduce transportation energy requirements by 64%

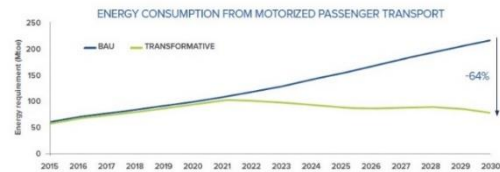


FIGURE 9: MODELED ENERGY REQUIREMENT (IN MILLIONS OF TONNES OF OIL EQUIVALENT) FOR PASSENGER MOBILITY IN INDIA FOR “BUSINESS-AS-USUAL” (BAU) AND “TRANSFORMATIVE” SCENARIOS, 2015–2030

2030: Motorized passenger transport energy consumption is 64% lower than BAU, resulting in a reduction of 156 Mtoe in petrol and diesel consumption for that year, or a net savings of roughly 3.3 billion USD at USD 52/bbl of crude. This reduction in energy consumption results from the synergistic impact of improvements in:

- Urban design, where a larger fraction of mobility demand is met by nonmotorized transit and public transit
- Mobility services, where use of public transit and service fleet is preferred over the use of personally owned vehicles
- Segment-wise electrification of most vehicles, starting with those that are economically viable in the near-term* following “Mobility services, where use of public transit and service fleet is preferred over the use of personally owned vehicles”

*Data presented in this slide are based on NITI modeling of a medium-growth scenario. This content is based on historical macroeconomic data including GDP figures from the World Bank and a 2015–2020 GDP compound annual growth rate of 5.7%, which align with NITI Aayog’s 8.33–10.67 modeling efforts.

The transformative scenario delivers the same access with 6 crore fewer vehicles

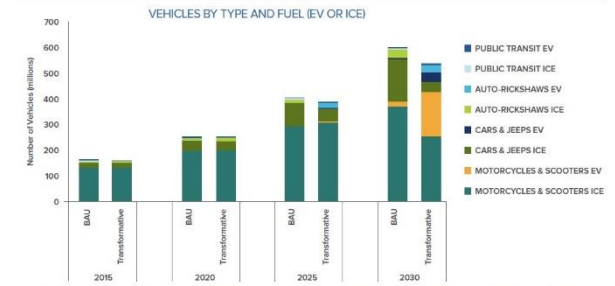


FIGURE 10: MODELED FLEET SIZE (IN MILLIONS OF VEHICLES) AND BREAKDOWN BY VEHICLE TYPE AND TECHNOLOGY (E.E., EV OR ICE) IN INDIA FOR “BUSINESS-AS-USUAL” (BAU) AND “TRANSFORMATIVE” SCENARIOS, 2015–2030

2030: Total number of motorized vehicles is 10% lower than BAU and 14% increase 9-fold in number

NITI Aayog資料/インド政府資料よりFOURIN作成

シェア・EV・コネクテッドでモビリティ変革目指すが…

インド：EV充電インフラ

- 2018年現在、Delhi、Mumbai、Nagpur、Hyderabad、BangaloreなどでEV充電ステーションが稼働している。
- 電力省傘下のEESLは、インド全土にEV充電器2,000基を設置する計画（2018年現在）。2018年初に入札を行った。
- Mahindra Electric、Tata Power、IOC、Magenta Power、Ather Energy、Sun Mobility、FortumなどがEV充電ステーションの設置や運営に関わる主なプレーヤー。

LIST OF EV Charging Stations In India

EV Charging Stations In Delhi



ElectricVehicles.in ウェブサイトより



Tata PowerのEV充電ステーション（MH州Mumbai）



IOC初のEV充電ステーション（MH州Nagpur）

2017年から充電インフラ整備の動きが始動

インド：電動車の市場性

		優遇制度	市場トレンド
乗用車	マイルドハイブリッド (12V)	特になし	2015年からMaruti SuzukiがSHVSと呼ぶマイルドハイブリッドシステムを導入。最大手Maruti Suzukiの主軸と位置付けられており、2020年代においても市場でのプレゼンスを維持すると考えられる。
	48Vシステム	特になし	2020年代前半までに複数の地場系および外資大手が量販タイプの48Vマイルドハイブリッドシステム（P0タイプ）搭載車の市場投入を進める見通し。乗用車に対する燃費規制への対応が主眼となっている。比較的成本が安いため、普及拡大が見込まれる。
	HEV (フルハイブリッド)	<ul style="list-style-type: none"> ・ GST：優遇税率適用外 ・ FAMEスキーム：購入補助金対象 	2020年代前半までにトヨタとホンダを中心に量販タイプのHEVの市場投入が本格化する見通し。乗用車に対する燃費規制への対応が主眼となっている。
	PHEV	<ul style="list-style-type: none"> ・ GST：優遇税率適用外（？） ・ FAMEスキーム：購入補助金対象 	ドイツ系高級車メーカーがPHEVを市場投入する可能性。既に、東南アジアではMercedes-BenzとBMWがPHEVの現地組立・販売を推進している。
	EV（電気自動車）	<ul style="list-style-type: none"> ・ GST：優遇税率適用 ・ FAMEスキーム：購入補助金対象 	インド政府によるEV普及促進策に沿って、新車投入が進む見通し。2020年代には高圧バッテリー搭載のEVが発売される見通し。シェアリングビジネスを通じたEV利用拡大の可能性が想定される。
商用車	EVバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ GST：優遇税率適用 ・ FAMEスキーム：購入補助金対象 	公共交通においてEVバスの導入が拡大する見通し。
二輪車	ハイブリッドタイプ (ISG搭載)	特になし（？）	2020年前後にISG搭載のハイブリッド二輪車が市場投入される見通し。加速性能の向上が訴求点のひとつ。
	EVタイプ	<ul style="list-style-type: none"> ・ GST：優遇税率適用 ・ FAMEスキーム：購入補助金対象 	インド政府によるEV普及促進策に沿って、製品投入を進める動きが始まっている。2018年時点の市場規模は年間数万台と考えられるが、2020年代には数十万台～100万台超に増加すると予測される。

FOURIN作成

多様な電動車がインド市場に参入する見通し

インド：電動車投入スケジュール

		2010年	2015年	2020年	2025年
乗用車	マイルドハイブリッド (12V)	・ 15年、Maruti SuzukiがSHVSを投入			
	48Vシステム	・ 20年前後、地場系および外資大手が48Vシステム (P0) を市場投入			
	HEV (フルハイブリッド)	・ 10年、トヨタがPrius (CBU)を市場投入 ・ 12年、トヨタがCamry HEVの現地組立を開始		・ 20年代前半、トヨタとホンダがHEVの量販モデルを市場投入する計画	
	PHEV	・ 20年以降、Mercedes-BenzやBMWなどがPHEVモデルを市場投入する可能性			
	EV (電気自動車)	・ 13年、Reva e2o発売	・ 17年、TataがTigor EVを公用車として生産開始 ・ 16年、MahindraがeVeritoなどを投入		・ 20年以降、MahindraやMaruti Suzukiを含む大手がEVの市場投入を本格化
商用車	EVバス	・ 18年までにBYDのEVバスを投入 ・ 18年以降、地場系商用車大手がEVバスを発表・市場投入			
二輪車	ハイブリッドタイプ (ISG搭載)	・ 20年前後、二輪車大手がISG搭載モデルを市場投入			
	EVタイプ	・ 新興企業などが二輪EVを発売		・ 20年以降、二輪 (ICE) 大手もEV投入へ	

FOURIN作成

2020年代前半に電動車の新車投入が広がる見通し

インド：主な自動車メーカーの事業戦略



【Maruti Suzuki】

- ・量販車を軸に成長加速を重視
- ・20年に車載電池の新工場を稼働



【Mahindra】

- ・EV事業に積極的な姿勢
- ・20年に高圧タイプを市場投入へ



【Tata Motors】

- ・PV分野の高付加価値化に注力
- ・EV開発も推進中



【現代自グループ】

- ・19年に起亜工場稼働へ
- ・HEVやEVの市場投入を予定



【トヨタ】

- ・スズキとの提携に活用
- ・20年代にHEVや48Vを量産へ



【ホンダ】

- ・既存車種による拡販に注力
- ・20年代にHEVモデルを量産へ

EV積極派はMahindra、量販車重視で拡販狙う大手各社

インド自動車産業の概況

インドにおける環境規制および電動化の動き

インド自動車市場の将来予測



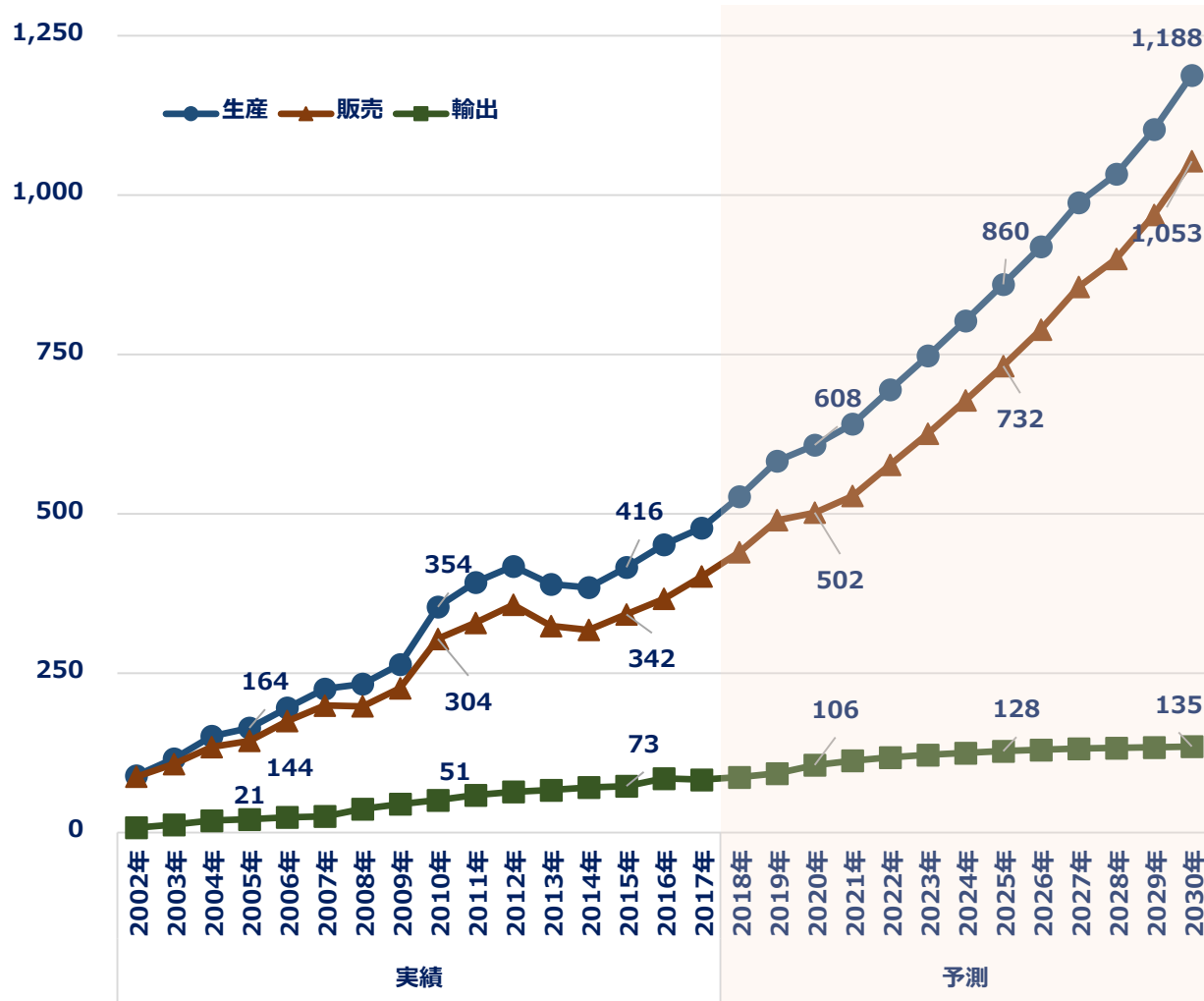
インド：2030年予測

	2018年現在	2020年代（予測）	2030年（予測）
人口	13億人強（推定）	22年：14億人を突破（IMF）	15億人超に増加（UN）
1人当たりGDP	18年：2,000米ドル強（IMF予測）	22年：3,000米ドル（IMF） （モータリゼーションの始まり）	5,000米ドルに到達か？ （都市部は中進国水準に発展）
経済成長	18年：7.4%（IMF予測）	20年代前半：8%前後（IMF）	高度成長を維持？
都市化	スマートシティの整備進行、 道路インフラの整備進行	都市部への人口移動継続、 都市インフラの整備継続	都市部人口が5.9億人に（UN予想）
車両保有	四輪：5,000万台強（約40台/千人）、 二輪車：2億台（約150台/千人）	車両保有台数の増加が継続 （燃料消費量が増加）	車両保有台数の増加が継続 （シェアリングで台数伸び率低下？）
環境規制	排ガス規制BS4を適用中、 燃費（CO2排出量）規制導入	20年：排ガス規制BS6を導入、 燃費（CO2排出量）規制の強化継続	欧州並みの環境規制を適用
電動車	MahindraがEVを販売中、 Maruti SuzukiがmHEVを販売中	四輪EVの新車投入広がる見通し、 HEV/48V mHEVが環境車の柱に	新車販売の30%がEVに？
シェアリング& コネクテッド	OlaやUberなどのライドシェアが普及 拡大中	シェアリングのインフラ化が進行、 コネクテッド機能搭載が拡大	コネクテッド機能搭載が標準化
安全	衝突安全基準の段階的導入が進行	衝突安全基準の全面導入	先進運転支援システム（ADAS）の搭載 拡大

FOURIN作成

モータリゼーション時代の到来、環境・安全重視へ

インド：自動車生産・販売・輸出予測

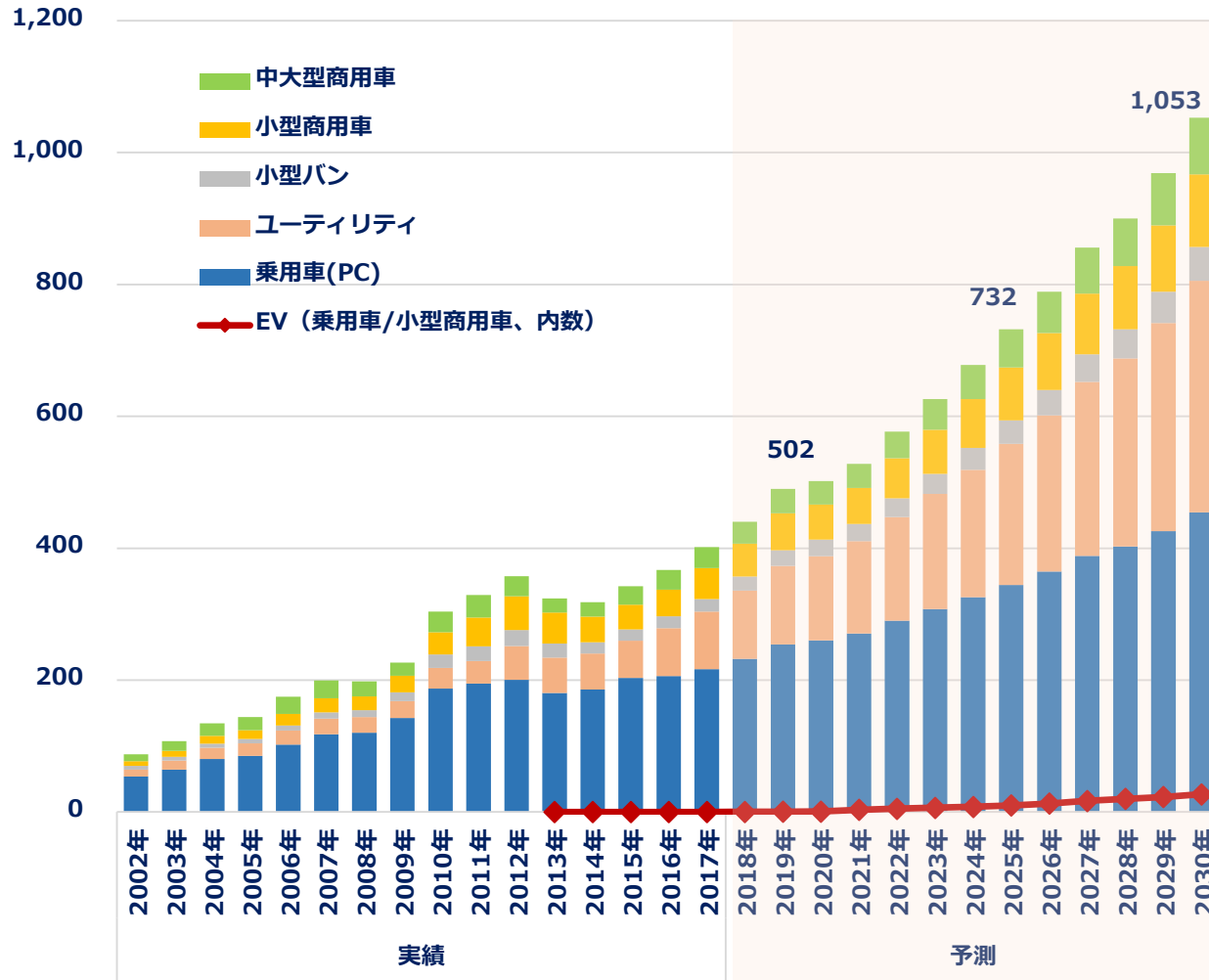


- 経済成長に伴い、四輪車市場は2030年に1,000万台水準に到達すると予測される。
- 輸出について、北米向け供給拠点としての役割が鮮明となっており、100万台を超える水準が視野に入る。

注) 単位：万台、FOURIN作成

自動車市場は2030年1,000万台の可能性、輸出は100万台強へ

インド：自動車販売台数予測（車種別）

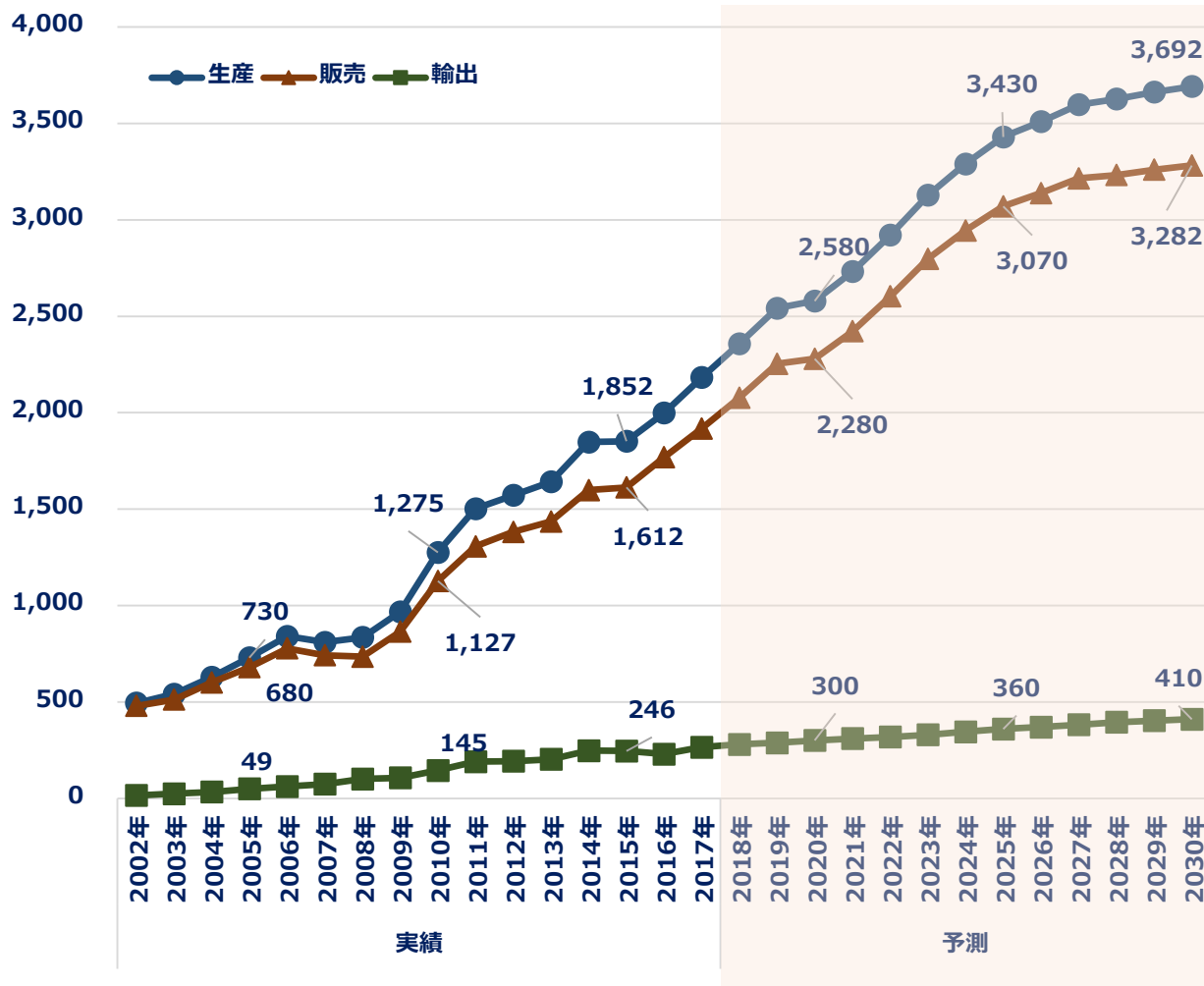


- モータリゼーションの本格化を背景に、コンパクトカーを軸に新車市場の拡大が当面続く。小型SUVのシェア拡大が続く見通し。
- EVの新車販売について、2030年時点で数十万台程度にとどまると予想される。政府目標の3割達成は困難。ライドシェアなどのサービス向けに普及拡大する可能性があるが、個人客による購入が広がるかは疑問。

注) 単位：万台、FOURIN作成

ユーティリティ車の需要拡大が続く見通し、EV需要は伸びない

インド：二輪車生産・販売・輸出予測



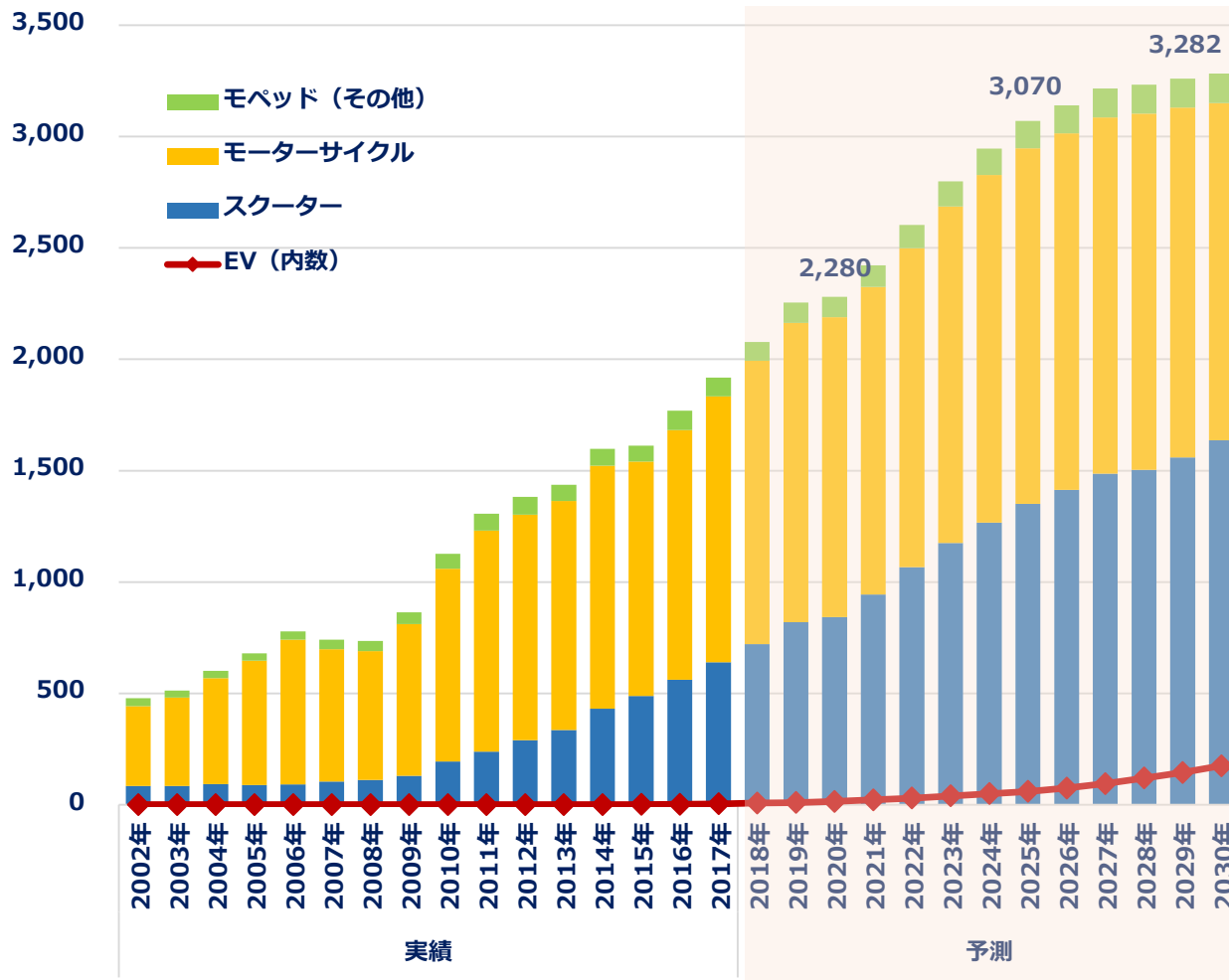
■ 農村部での二輪車需要の拡大は当面続くと考えられ、2030年までに3,000万台を超えると予想される。

■ 輸出について、アフリカや中南米などへの供給が増えると予想される。また、欧州への輸出が本格化する見通し。

注) 単位：万台、FOURIN作成

二輪車市場は3,000万台超へ、輸出は400万台水準か

インド：二輪車販売台数予測（車種別）



- スクーター需要の伸びが市場全体を牽引すると考えられるが、農村部からのモーターサイクル需要は根強い。
- EVの新車販売について、2030年時点で100万台を超える可能性が十分ある。量産効果等による価格の低下や製品ラインナップの拡充、道路インフラ整備などが追い風になると考えられる・二輪車に対する走行規制などが導入されれば、普及拡大が加速する。

注) 単位：万台、FOURIN作成

スクーター比率上昇続く、二輪EVは年間100万台超へ

ご清聴 ありがとうございました

FOURIN発行の特別調査報告書「インド・南アジア自動車産業2018」もよろしくお願ひします!
https://www.fourin.jp/report/Indo-SouthAsia_INDUSTRY_2018.html

株式会社フォーイン
 アジア調査部 部長 & 『アジア自動車調査月報』 編集長
 中田 徹 / t.nakata@fourin.com

FOURIN アジア自動車調査月報	
FOURIN's Monthly Report on the Asian Automobile Industry	
2018年11月号 発行	
目次	1
アジア自動車産業 2018年1-9月の動向、成長要因の分析と今後の展望	1
● 1.1 2018年1-9月のアジア自動車産業の動向	1
● 1.2 成長要因の分析	1
● 1.3 今後の展望	1
● 1.4 中国市場の動向	1
● 1.5 韓国市場の動向	1
● 1.6 東南アジア市場の動向	1
● 1.7 インド市場の動向	1
● 1.8 南アジア市場の動向	1
● 1.9 北米市場の動向	1
● 1.10 欧州市場の動向	1
● 1.11 中東市場の動向	1
● 1.12 南米市場の動向	1
● 1.13 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.14 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.15 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.16 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.17 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.18 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.19 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.20 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.21 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.22 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.23 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.24 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.25 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.26 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.27 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.28 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.29 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.30 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.31 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.32 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.33 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.34 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.35 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.36 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.37 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.38 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.39 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.40 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.41 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.42 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.43 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.44 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.45 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.46 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.47 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.48 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.49 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.50 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.51 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.52 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.53 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.54 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.55 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.56 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.57 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.58 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.59 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.60 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.61 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.62 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.63 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.64 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.65 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.66 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.67 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.68 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.69 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.70 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.71 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.72 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.73 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.74 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.75 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.76 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.77 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.78 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.79 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.80 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.81 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.82 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.83 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.84 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.85 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.86 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.87 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.88 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.89 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.90 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.91 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.92 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.93 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.94 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.95 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.96 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.97 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.98 自動車産業のグローバル動向	1
● 1.99 自動車産業のグローバル動向	1
● 2.00 自動車産業のグローバル動向	1