

# インド経済

## インドEV政策の概要

2021年8月

### 1. はじめに

2011年インド政府は、2020年国家E-モビリティミッション計画を始動し、EV（Electric Vehicle）の普及に関するビジョンやロードマップを設定した。また2015年にFAME I（Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles in India Scheme）、2019年にFAME IIを発表し、EV購入者への補助金、充電インフラを整備するためのインセンティブを付与している。こうした政策に取り組みながら、インド政府は、2030年までにEVの自動車販売台数に占める割合を30%に引き上げるという目標に取り組んでいる。

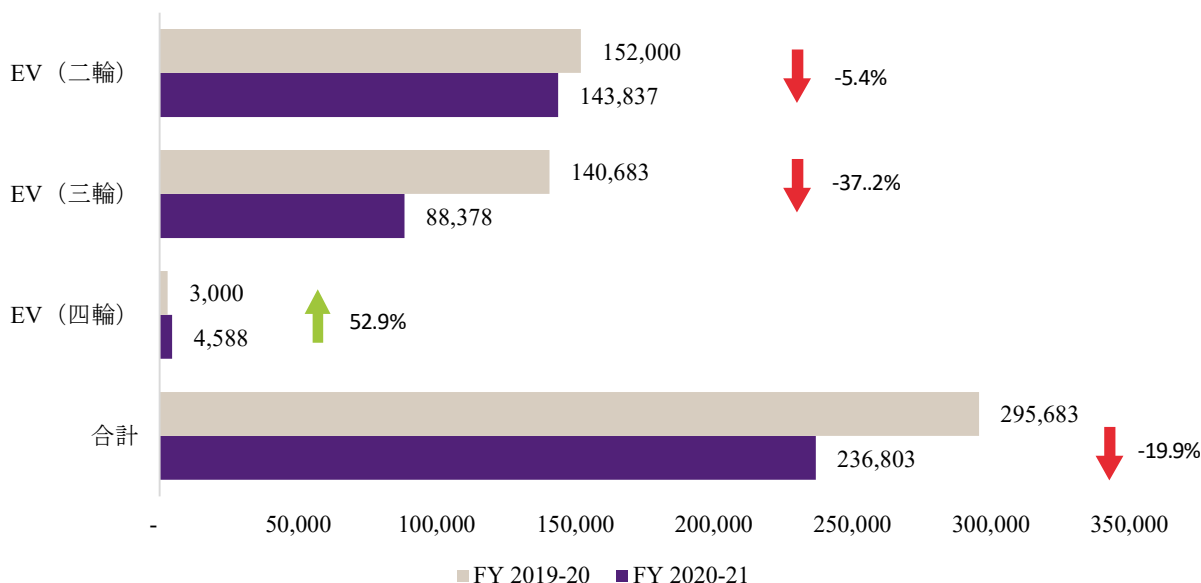
本ニュースレターでは、インドEV市場の推移を概観し、その後、中央政府及び州政府の主要なEV政策を取り上げる。

### 2. 概要

#### 1) 直近の市場動向

図1は自動車セグメントごとのEVの販売台数を示している。2020-21年度のEVの総販売台数は前年度と比較して19.9%減少し、23万6,803台だった。このEV販売台数は同年の自動車総販売台数の2%に満たない。2020-21年度と2019-20年度のセグメントごとの販売台数の増減率をみるとEV（四輪）は前年度比52.9%と増加したが、EV（二輪）、EV（三輪）ともにそれぞれ▲5.4%、▲37.2%の減少となった。EV（二輪）、EV（三輪）の2020-21年度の販売台数は、コロナ禍のロックダウンの影響を受け、前年度比で減少している。2020-21年度のEV販売台数はEV（二輪）が14万3,837台、EV（三輪）が8万8,378台、EV（四輪）が4,588台だった。

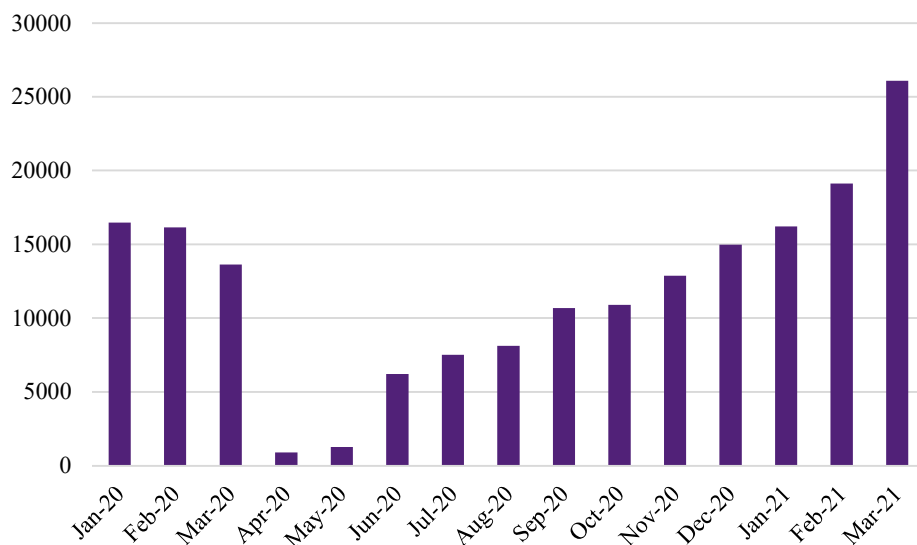
図1：EV販売台数



(出典) : 「SMEV Releases the Indian Electric Vehicle Industry Sales Report for Financial year 20-21」 The SOCIETY OF MANUFACTURERS OF ELECTRIC VEHICLES

図2は2020年1月から2021年3月におけるEV月次販売台数の推移を示している。2020年2月に1万6,000台超だったEV月次販売台数は、コロナの感染拡大に対するロックダウンにより2020年4月、5月はそれぞれ901台、1277台に急減した。2020年6月以降少しずつロックダウンが緩和され、EV販売台数に回復の兆しが見えてきた。2021年2月には前年同月比18.4%増の19,120台となり、コロナ前の月次販売台数を上回った。2021年3月も順調にEV販売台数が増加し、26,079台を記録している。今後インドEV市場は徐々に拡大し、2026年までのインドEV市場のCAGR(年平均成長率)は36%、EVバッテリー市場のCAGRは30%と予測されている。

図2：インドEV月次販売台数(2020年1月 - 2021年3月)



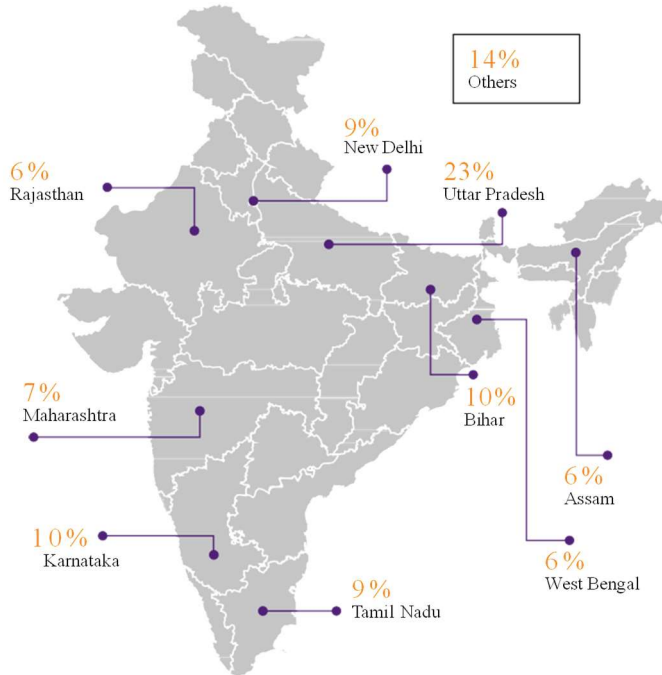
(出典) : Vahan Dashboard

(注) : 上記のデータは 33 の州・連邦直轄区、1286 の地域輸送オフィス (Regional Transport Office) を対象としている。

## 2) 各州の動向

図3は、2020-21年度のEV販売台数に占める各州の割合を示している。Uttar Pradeshが23%を占め、第1位となった。Bihar、Karnatakaが続き、10%を占めている。Delhi、Tamil Naduは国内販売台数の9%を占め、4番手の位置にある。需要促進・供給促進・R&D支援・充電インフラ整備・技術進歩の観点から、各州が異なるEV政策を発表している。各州のEV政策に関しては後述する。

図 3：2020-21 年度州別 EV 登録販売台数



(出典)：「Registered EV sales drop 20% Y-o-Y in FY2021」JMK Research & Analytics

(注)：上記のデータは 33 の州・連邦直轄区、1286 の地域輸送オフィス (Regional Transport Office) を対象としている。

### 3. EV 政策

#### 1) 背景

これまでのインドにおける E-モビリティ政策を振り返る。2011 年 5 月インド政府は、E-モビリティの促進及び EV 製造のために E-モビリティに関する国家ミッションを始動し、E-モビリティに関する国家カウンスル (National Council for Electric Mobility : NCEM) 及び国家委員会 (National Board for Electric Mobility) を設置した。NCEM が E-モビリティに関するミッションプログラムの短長期の目標・スケジュール、各種関連政策・予算を承認する。NCEM に対して、NBEM は E-モビリティ促進のためのガイドライン・予算要求・ガバナンス・戦略を検討、提案する。

2013 年 1 月にインド政府が「2020 年国家 E-モビリティミッション計画 (National Electric Mobility Mission Plan 2020 : NEMMP 2020)」を開始した。NEMMP 2020 では、HEV (Hybrid Electric Vehicle) 及び EV を普及することにより、国家エネルギー安全保障を確保し、EV の国内製造能力を高めることを目的としている。NEMMP 2020 では、EV の普及に関するビジョンやロードマップが設定され、2020 年までに EV 及び HEV を 6~7 百万台販売し、かつ 2.2 から 2.5MT の燃料使用量を削減することを目指している。NEMMP 2020 のロードマップでは、まず消費者の受容性を高め、EV 関連インフラを整備する。加えて、EV 技術を開発・取得し、現地生産能力を向上させる。そのために、インド政府は EV 需要の創造のためにインセンティブを付与し、加えてインフラ投資、研究開発投資を支援し、OEM による EV 現地製造に対する投資を促す。同時に政府は必要な EV 関連基準・規制、検査手続き、検査インフラを整備する。

2015 年 3 月、NEMMP 2020 を受け、インド重工業局 (Department of Heavy Industries) は、EV および HEV の普及促進のために FAME 制度 (Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid & Electric Vehicles in India Scheme) を発表し、79 億ルピーの予算を配分した。当初 FAME 制度第一弾は 2015 年 4 月から 2 年間の時限措置を取っていたが、2019 年 3 月まで延長され、また予算

が 10 億ルピー増額された（総額 89 億ルピー）。インド重工業局は FAME 制度第一弾の内容をレビューし、E-モビリティの普及促進、EV 製造のためのエコシステムの構築を目的とし、2019 年 4 月から FAME 制度第二弾を導入した。FAME 制度第二弾では、デマンド・インセンティブの付与、充電ステーションの整備、公共性・IEC（情報、教育、コミュニケーション）を含む制度の管理に焦点を当てている。FAME 制度第二弾に関しては以下で詳述する。

2) FAME 制度第二弾 (Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles in India Scheme Phase II)

A. インセンティブ概要

● デマンド・インセンティブ

デマンド・インセンティブは EV の販売価格を軽減するために消費者が利用できるインセンティブである。インセンティブの対象となるのは、EV（二輪、三輪、四輪、バス）、PHEV（Plug in Hybrid EV）、SHEV（Strong Hybrid EV）である。

表 1 に自動車の種類ごとのインセンティブを記載している。バッテリー容量ごとにインセンティブが設定されており、EV（三輪・四輪）・SHEV の場合 10,000 ルピー/kWh、EV（二輪）の場合 15,000 ルピー/kWh、バス・トラックの場合 20,000 ルピー/kWh である。EV（二輪）、EV（三輪）、EV（四輪）のそれぞれの推定バッテリーサイズを 2kWh、5kWh、15kWh とすると、インセンティブの金額は順に 30,000 ルピー、50,000 ルピー、150,000 ルピーと推定される。

FAME II では、補助対象となる自動車の台数に上限を設けており、EV（二輪）は 100 万台、EV（三輪）50 万台、EV（四輪）は 3 万 5 千台である。なお、インセンティブの上限が、EV（三輪・四輪）、SHEV の場合、自動車コストの 20%、EV（二輪）、バスの場合、自動車コストの 40%に制限される。

表 1：EV 購入に関するインセンティブ

Sr. No.	自動車セグメント	補助対象となる自動車の上 限 (台)	推定バッ テリーサ イズ (kWh)	推定イン センティ ブ (ルピ ー)	インセ ンティ ブの上 限 (コ スト対 比)	インセン ティブを利用 可能な工場 出荷価格の 上限 (ルピー)	重工業 局から の補助 金合計 (億ル ピー)
1	EV (二輪) *	10,00,000	2	30,000	40%	1,50,000	200
2	EV (三輪)	5,00,000	5	50,000	20%	5,00,000	250
3	EV (四輪)	35,000	15	1,50,000	20%	15,00,000	52.5
4	SHEV (四輪)	20,000	1.3	13,000	20%	15,00,000	2.6
5	EV (バス)	7,090	250	5,00,000	40%	2,00,00,000	354.5

\*2021 年 6 月 11 日付の重工業・公企業省の通達より、EV（二輪）の 1kWh あたりのインセンティブ額を Rs. 10,000 から Rs. 15,000 に、インセンティブの上限をコストの 20% から 40%に引き上げ。

- EV 充電ステーションの整備  
 全ての EV 充電インフラは、電力省（Ministry of Power）の通達（Charging Infrastructure for Electrical Vehicles -Guidelines and Standards）により整備される。FAME II では、EV（バス）の充電のために EV（バス）1 台当たり普通充電器（Slow charger）を 1 つ、10 台当たり急速充電器（Fast Charger）を 1 つ購入するための資金及び充電インフラを設置するための資金を援助する。さらに、政府は、再生可能エネルギーと充電インフラ、スマートグリッド、ICT の利用の相互連携を強化する。  
 2020 年 1 月重工業・公企業省の官報では、同省は 24 の連邦直轄区・州、62 都市において 2,636 か所の充電ステーションを認可した。
- 公共性・IEC（情報、教育、コミュニケーション）を含む制度の管理  
 本制度の円滑な導入・運用のために有識者や技術専門家を活用する。例えば、消費者の認知度向上及び本制度の促進のために教育・研修、セミナー・カンファレンス・シンポジウムなどを通じた適切な IEC プログラムが導入される。

B. 適用期限

当初 FAME 第二弾は 2019 年 4 月より 3 年間を対象に導入された。2021 年 6 月、インド政府は FAME 第二弾の対象期間を 2 年延長し、2024 年 3 月までとした。

4. 各州の EV 政策

インド自動車部品工業会（The Automotive Component Manufacturers Association of India）によると、Bihar、Karnataka、Telangana、Uttar Pradesh、Delhi、Andhra Pradesh、Maharashtra、Kerala、Uttarakhand、Tamil Nadu、Gujarat などの 11 州が EV に関する政策を発表している。加えて、2021 年 6 月に West Bengal 州が EV 政策を発表した。本ニュースレターでは、日系企業との関係が深い Delhi、Gujrat、Maharashtra、Karnataka、Tamil Nadu、West Bengal の 6 つの州の EV 政策を取り上げる。

表 2：各州の EV 政策まとめ

	Delhi	Gujarat	Maharashtra	Karnataka	Tamil Nadu	West Bengal
EV 政策	Delhi Electric Vehicles Policy, 2020	Gujarat State Electric Vehicle Policy 2021	Maharashtra State Electric Vehicle Policy – 2021	Karnataka Electric Vehicle & Energy Storage Policy 2017	Tamil Nadu Electric Vehicle Policy – 2019	West Bengal Electric Vehicle Policy 2021
EV 政策における数値目標	・ 2024 年までに新規自動車登録のうち BEV (Battery EV) の占める割合：25%	・ EV 登録台数：20 万台	・ 2025 年までに新規自動車登録のうち BEV の占める割合：10% ・ 2025 年までに指定都市における公共交通・ラストマイルデリバリーの電動化：25%	・ EV 関連投資：3100 億ルピー ・ 新規雇用創出：5 万 5 千人	・ EV 関連投資：5000 億ルピー ・ 新規雇用創出：15 万人	・ EV 登録台数：100 万台 ・ 公共充電ステーション：10 万か所 ・ EV/公共充電比率：8

インド愛知デスク ニュース

インセンティブ (購入)	購入補助金、免税 (道路税、EV 登録料)、資金調達支援、スクラップインセンティブ	購入補助金	購入補助金、免税 (道路税、EV 登録料)、資金調達支援、スクラップインセンティブ	免税 (道路税、EV 登録料)	購入補助金 (STU)、免税 (道路税、EV 登録料)	NA
インセンティブ (充電インフラ)	資本補助金、SGST 還付、借地料の軽減、EV 電力料金の軽減	資本補助金、EV 電力料金の軽減	資本補助金、財産税のリベート、EV 電力料金の軽減	資本補助金、EV 電力料金の軽減	資本補助金、EV 電力料金の軽減	借地料の軽減、EV 電力料金の軽減
開発管理規制	建築関連法：住居、職場の駐車場の最低 20% を EV 用に整備すること	NA	5 つの指定都市における低排出ゾーンの設定。新規の居住用ビル/商業コンプレックスの駐車場の最低 20% /25% を EV 用に整備すること	NA	商業施設の駐車場の最低 10% を EV 用に整備すること	グリーンゾーンは非化石燃料自動車のみ走行可能。都市間電動化グリーンルートとして Kolkata-Asasol 及び Kolkata-Digha を指定
補助金 (EV・関連部品製造業者)	NA	資本補助金、利子補給、資金調達支援、無担保ローン、電力料の軽減	資本補助金、電力料金の軽減、利子補給、印紙税の免除	投資促進補助金、印紙税の免除、登録手数料の軽減、土地転換料の返金、排水処理施設設置補助金、電力税の免除、無利子ローン	資本補助金、SGST の 100% 還付、電力料の免除、印紙税の免除	NA

A. 政策目標

表 2 の「各州の EV 政策まとめ」の数値目標を見ると、Gujarat、West Bengal の政策目標には EV の登録台数が記載され、順に 20 万台、10 万台となっている。また、Delhi、Maharashtra では、新規自動車登録のうち BEV の占める割合を順に 25%、10% と設定している。Karnataka、Tamil Nadu では、EV 関連投資額を順に 3,100 億ルピー、5,000 億ルピー、新規雇用創出を順に 5 万 5 千人、15 万人を目指している。なお、West Bengal では公共充電ステーションを 10 万か所に設置することも目標の一つに含んでいる。



B. 購入インセンティブ（購入者向け）

購入インセンティブには、購入時の補助金、道路税・EV登録料の免除、自動車ローンの利子補給、スクラップインセンティブがある。Delhi、Gujarat、Maharashtra、Tamil Nadu がEV購入時に補助金を提供し、Delhi、Maharashtra、Karnataka、Tamil Nadu が新規購入EVに関する道路税、EV登録料を免除している。なお、Delhi に関しては、上記に加え、EV（三輪）、商用車（貨物運搬用）、乗用車の自動車ローンを組む際にデリー金融公社（Delhi Finance Corporation）あるいはその他の指定金融機関を利用すると利子の優遇が受けられる。これらに加え、Delhi、Maharashtra では、スクラップインセンティブを付与する。

EV購入時の補助金に関しては、表3の「各州の購入時の補助金」にまとめた。EV（二輪）の場合、Delhi は最大 30,000 ルピー、Gujarat は最大 20,000 ルピー、Maharashtra は最大 10,000 ルピーの補助金を購入時に提供する。また、EV（三輪）の場合、Delhi は最大 30,000 ルピー、Gujarat は最大 50,000 ルピー、Maharashtra は最大 30,000 ルピーの購入補助金を付与する。EV（乗用車）の購入補助金に関して、Delhi、Gujarat、Maharashtra は最大 150,000 ルピーを提供する。商用車の場合、デリーが 30,000 ルピーの補助金を設定しており、また、バスの場合、Maharashtra 及び Tamil Nadu が州公社（STU）への補助金の付与を発表している。

一方、従来の化石燃料を用いた自動車に関しては、税を加算する州がある。現在 Delhi はディーゼル車の販売時に汚染目的税を課している。将来的に、汚染目的税の対象が全ての内燃機関駆動型自動車に拡大される。また、ディーゼル・ガソリン自動車、特に高級車に対して追加の道路税が課される。Delhi 内の移動に Uber あるいは Ola 等のライドシェアリングサービスを利用した場合、渋滞手数料を支払う必要がある。しかし、事業者がEVを利用する場合、渋滞手数料が免除される。

表3：各州の購入時の補助金

州名	EVの区分	二輪	三輪	四輪		
				乗用車	商用車（運搬用）	バス
Delhi	購入補助金（ルピー/kWh）*	5,000	30,000	10,000	30,000	NA
	上限金額（ルピー）	30,000	30,000	1,50,000	NA	NA
	上限台数（台数）	NA	NA	1,000	10,000	NA
Gujarat	購入補助金（ルピー/kWh）*	10,000	10,000	10,000		
	上限金額（ルピー）	20,000	50,000	1,50,000		
Maharashtra	購入補助金（ルピー/kWh）*	5,000	5,000	5,000	5,000	自動車コストの10%**
	上限金額（ルピー）	10,000	30,000	1,50,000	100,000	20,00,000
	上限台数（台数）	100,000	15,000	10,000	10,000	1,000
Tamil Nadu	購入補助金	NA	NA	NA	NA	STUに購入補助金を付与。 **

\*バッテリー容量 kWh 当たりの補助金。Delhi の場合、3W/商用車は1台当たりの補助金。

\*\* インセンティブを利用できるのは STU（State Transport Undertakings）バスのみ。

\*\*\*Delhi、Gujarat のEV（4輪・乗用車）の購入補助金の対象は FAME II と同じだが、Maharashtra は BEV に限定される。

C. インセンティブ（充電インフラ）

充電ステーションの設置を促進するために資本補助金、SGST 還付、借地料の軽減、EV 電力料金の軽減などを各州政府は提供している。

Delhi、Gujarat、Maharashtra、Karnataka、TamilNadu は充電ステーションの設置に対して資本補助金を付与する（Tamil Nadu の EV 政策に資本補助金の具体的な金額は明記されていない）。また、5つの州全てが EV 充電ステーションにおける電力負担を軽減する。

充電ステーションの設置に関して、表 4 で各州の資本補助金の上限をまとめた。Delhi では、民間の住宅用・非住宅用建物の所有者が私有充電設備を持つために 1 か所当たり 6,000 ルピーを付与する。Gujarat は公共 EV 充電ステーションに対する資本補助金として最大 100 万ルピーを付与する。Maharashtra では充電速度により補助金が異なっており、普通充電の場合 10,000 ルピー、急速充電の場合 500,000 ルピーが上限となる。Karnataka では、急速充電ステーションに対しては最大 100 万ルピー、バッテリー交換所に対しては、自動車の種類に応じて 30 万ルピーから 100 万ルピーを提供する。

なお、West Bengal、Delhi は充電ステーションの事業者に対して借地料を優遇する。

表 4：各州の充電ステーションに関する資本補助金

州名	充電設備の特徴	上限（ルピー）	上限（箇所）
Delhi	民間充電設備	6,000	30,000
Gujarat	公共 EV 充電ステーション	10,00,000	250
Maharashtra*	公共普通充電ステーション	10,000	15,000
	公共急速充電ステーション	500,000	500
Karnataka	急速充電ステーション	10,00,000	100
	EV 用バッテリー交換所(二輪・三輪)	3,00,000	100
	EV 用バッテリー交換所(四輪、バスを除く)	5,00,000	50
	EV 用バッテリー交換所(バス)	10,00,000	50

\*民間充電インフラに対して財産税（Property Tax）をリベートする。

D. 開発管理規制

Delhi では、建築関連法を改正し、住居、職場の駐車場の最低 20% を EV 用に整備することを義務付ける。Tamil Nadu ではショッピングモール、ホテル、アパートメントなどの商業施設の駐車場のうち 10% を EV に割り当てるように制度改正を行う。

West Bengal は非化石燃料自動車（Non-fossil fuel-based vehicles）のみが走行できるグリーンゾーンを指定する。また、都市間電動化グリーンルートとして Kolkata-Asasol 間及び Kolkata-Digha 間を指定し、高速充電器を配置する。

E. 製造インセンティブ（EV 製造業者向け）

EV・関連部品・充電設備製造業者に対して、Karnataka、Tamil Nadu、Gujarat、Maharashtra では、投資促進補助金、印紙税の免除、登録手数料の軽減、土地転換料の返金、排水処理施設設置補助金、電力税の免除、無利子ローンなどを提供している。

Karnataka では、ビジネスモデル（EV・EV 部品・バッテリー製造）や企業規模（MSME、大規模・メガ・ウルトラメガ・スーパーメガ）に応じて、投資促進補助金、印紙税の免除、登録手数料の軽減、土地転換料の返金、排水処理施設設置補助金、電力税の免除、無利子ローンが提供される。

Tamil Nadu では、EV、EV 部品（主に EV バッテリー）、充電インフラの製造業者に対して、



SGST の 100%還付、電力料の免除、印紙税の免除、土地購入補助金が提供される。また、事業内容（中間部品と充電インフラ、EV バッテリー）、企業規模（MSME）に応じて資本補助金が付与される。

Gujarat では、2020 年 Gujarat 産業政策に企業に対する投資補助金が設定され、地域（Taluka category I, II, III）・企業規模（MSME、大規模・メガ・ウルトラメガ）に応じて補助金が異なっている。MSME には、資本補助金、市場開発補助金、無担保ローン、利子補給の提供、資金調達支援（ERP、技術の習得、特許申請）、電力料の軽減が行われ、MSME、大規模・メガ・ウルトラメガに対して資本補助金（土地を除く）が付与される。

Maharashtra では、2019 年 Maharashtra 産業政策に規定された D+の分類に該当するインセンティブを受けられる。インセンティブの内容は企業規模により異なり、MSME に対しては資本補助金、電力料金の軽減、利子補給、印紙税の免除を、大規模・メガ・ウルトラメガ投資に対しては投資促進補助金、印紙税の免除、電力料金の免除を提供する。

### 5. 終わりに

本ニュースターでは、EVに関するインド中央・州政府の政策について取り上げた。中央・州政府の政策では、需要の促進及び充電インフラの整備に予算を割り当て、EVの普及促進に取り組んでいる。しかし、EVの販売価格が従来の自動車よりも割高な点、充電インフラが整っていない点、EVの航続距離が短い点が課題となっているため、新車購入に占めるEVの割合が2%を下回っている。インド政府は、こうした課題の中でも公共交通やラストマイル・デリバリーを担う二輪・三輪・バスを優先して、EVの普及に努めているため、今後のEV関連政策及びEV関連投資の動向を注視したい。

---

#### 執筆

荒木 基晃（あらかき もとあき）

MBA、USCPA

2018年、太陽有限責任監査法人よりグラントソントン・インディアに出向、ジャパンデスクを担当。愛知県田原市出身。

Motoaki.araki@in.gt.com

グラントソントン・インディア

グラントソントン・インターナショナル加盟事務所。監査・保証業務、税務業務、アドバイザー業務のフルライン専門サービスを提供。金融・自動車・メディア・ヘルスケア・不動産・消費財に強みを持つ。インド国内13都市15事務所、約4,500名の専門家を有する。

URL: <https://www.grantthornton.in/ja/services/growth/global-expansion/india-japan/>

◆◇ 発行情報 ◇◆

インド愛知デスク

#### ■発行元

2021年度インド愛知デスク運營業務受託者：松田綜合法律事務所（担当：弁護士久保達弘）

〒100-0004 東京都千代田区大手町二丁目6番1号朝日生命大手町ビル7階

TEL: 03-3272-0101（代表） FAX: 03-3272-0102

URL: [www.jmatsuda-law.com](http://www.jmatsuda-law.com)

■配信停止またはご送付先アドレスの変更・お名前の変更は下記アドレスにご連絡下さい。

[aichidesk@jmatsuda-law.com](mailto:aichidesk@jmatsuda-law.com)