

## インド、30年までに自動車販売をEVに限定

### ◆インド政府は自動車販売を電気自動車に限定する方針を発表

2017年6月、インドのエネルギー大臣は、30年までにインド国内の自動車販売をEV（電気自動車）のみに制限する方針を明らかにした。インドは13年に「国家電気自動車計画」を立ち上げ、EV普及のために購入者に補助金を支給する制度を開始したが、年間のEV販売台数が約1千台と、新車販売台数の0.03%程度に止まっている。このため、販売をEVのみに限定するという強制的な措置によりEV普及を推進しようとしている。

### <新車販売台数（乗用車＋商用車）上位5カ国のEV比率（2015年）>

	中国	米国	日本	ドイツ	インド
EV年間販売台数（千台）	147	71	11	12	1
新車年間販売台数（千台）	24,661	17,845	5,043	3,539	3,424
新車販売に占めるEV比率	0.60%	0.40%	0.22%	0.33%	0.03%

（出所）IEA（国際エネルギー機関）、OICA（国際自動車工業会）のデータを元にARC作成

インド政府が強力に自動車のEV化を進める理由に、深刻な大気汚染がある。首都デリーのPM2.5の一日の平均濃度は、約700 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ とWHO（世界保健機関）の安全基準の70倍であり、大気汚染が原因とみられる死亡者はインド全土で年間100万人を超えるとみられている。

また、EV普及は経済面でもメリットがある。インドは世界3位の原油輸入国であり、原油・石油製品の輸入額はインドの輸入額の約35%を占める。EV普及によりガソリン需要が抑制されれば、慢性的な貿易赤字に悩むインドにとって経済面でもプラス効果は大きい。

### ◆自動車メーカーはインドでのEV販売開始に向けて動き出す

現在、インドでEVを生産・販売しているのは、インド地場メーカーのマヒンドラ&マヒンドラのみであるが、自動車メーカー各社はインドでのEV販売開始に向けて動き出している。

インドの自動車市場で最大のシェアを誇るマルチスズキの親会社であるスズキは、17年4月、デンソー、東芝と合弁でインドにリチウムイオン電池の製造工場を設立することを発表した。20年の稼働を目指しており、インドでのEV生産開始に向けて準備を始めている。

また日産自動車は、17年4月、17年内にEV「リーフ」の試験走行を開始する計画を明らかにした。インドの高温の気候条件の下で、リチウムイオン電池の耐久性などを検証する。

タタ自動車も、17年8月、世界最安値で話題となった小型車「ナノ」のEVモデルの試験走行を行った。タタ自動車は、17年6月にはEVバスの試験走行を開始しており、乗用車・商用車の両方でEVの開発を進めている。

インドでのEV生産・販売で先行するマヒンドラ&マヒンドラは、現在、乗用車3車種と商用車1車種のEVを生産・販売しているが、17年5月、フル充電の状態です約350km走行可能な新型EVを19年に発売すると発表した。また、マハラシュトラ州にあるEV工場の生産能力を17年以内に2倍に拡大する計画も合わせて発表している。

既存の自動車メーカー以外の企業もEV市場への参入を発表している。インドの電力会社JSWエナジーは、17年8月、EVや充電設備の製造に参入すると発表した。同社は、20年までにEVの販売開始を目指して開発を進めるとしている。

### ◆EV普及には課題も多いが、実現すれば産業や環境に大きなインパクト

インドでのEVの生産・販売拡大に向けて、各社は動き出しているが、インドでEVが普及するためには課題も多い。その一つが充電インフラの整備だ。日本の約10倍の国土に充電インフラを整備するには3兆円規模の投資が必要とされており、財政赤字状態にあるインド政府に充電インフラ投資が可能なのか疑問の声もある。また、発電所不足や送電ロスにより電力不足が深刻なインドにおいてEVが普及すれば、さらに電力不足が拡大する恐れもある。

一方、インドの1,000人あたりの乗用車保有台数は約20台（日本は約480台）とガソリン・ディーゼル車の普及も進んでいないことから、国内の自動車のEV化を進める好機であるともいえる。インドの年間の新車販売台数は約350万台と世界5位の規模にあり、全車種がEV化すると産業や環境に与える影響は大きい。実現には課題は多いものの、今後の動向が注目される。

【今村弘史】