

# インド

インド二輪車販売は2018年に前年比12.8%増の2,165万台となり、10年連続で過去最高を更新、初めて2,000万台を上回った。同国の二輪車販売台数は、モンスーン期(6~9月頃)の降雨量が平年以下となり、農作物の収穫量が減った2015年に前年比14万台弱の増加にとどまったが、2016年から2017年にかけては年150万台前後で増え、2018年には246万台増と需要が急拡大した。

二輪車需要拡大を牽引しているのは農村部と女性ユーザーである。中央政府が農村重視の経済政策を推進していることもあり、農村部の所得が上昇しており、二輪車などの耐久消費財に対する需要が拡大し、モーターサイクル販売の増加につながっている。女性ユーザーにおいては、社会進出とともに通勤用として二輪車を利用する女性が増え、近年、特に南部や西部でスクーターが増えている。農村部にはさらに需要が拡大する伸びしろがあり、女性ユーザーの増加も見込まれるほか、2030年に向けて人口も1.6億人近く増えて15億人以上となることから、今後も年100~200万台平均で市場が拡大してゆく可能性が高い。しかし、インド政府は、エネルギー政策及び財政の問題から貿易赤字の主因である石油の輸入拡大に

## 【インド、二輪車排ガス・安全規制と電動二輪車関連政策】

### ▽排ガス規制

2020年4月、欧州のEuro 5と同等レベルとなる次期排ガス規制 Bharat Stage 6 (BS6) が二輪車の新機種及び継続生産車を含めて全車一斉に適用される予定。

BS6 で定められる基準値は、インド市場でのポリウムゾーンの排気量 150cc 以下の二輪車のケースで、現行規制 BS4 と比較して、CO 排出量を29%、NOx 排出量を85%、それぞれ低減することが必要になる。また、HC と NOx がコンバインドの現行の BS4 と異なり、BS6 では、CO、CH、NOx の 3 成分の規制になるため、従来のキャブレターから電子制御燃料噴射 (FI) + 三元触媒 + O<sub>2</sub> センサーによる理論空燃比フィードバック制御が必要となる。

二輪車メーカー各社は、2019年時点で一部モデルに FI システムの搭載を開始しており、2020年4月以降は、インドで販売される二輪車のほぼ全量が FI 化する見通し。

2023年4月には、失火検知や触媒劣化検知ができる On-Board Diagnostics Stage II (OBD Stage II) の導入が義務化される。欧州等の先進国の二輪排ガス規制と同じとなり、輸出拡大が期待される。

2026年には、Post BS6 の排ガス基準値を導入、2年間の移行期間を経て 2028年に全面適用することを検討中。

### ▽安全規制

2018年4月、二輪車の新機種に対して、アンチロックブレーキシステム (ABS)、またはコンバインドブレーキシステム (CBS) の搭載が義務化された。排気量 125cc 超の二輪車に対しては ABS の装着、排気量 125cc 以下の二輪車に対しては ABS または CBS のいずれかの装着が義務付けられた。

2019年4月、二輪車の継続生産車に対しても、ABS または CBS の搭載が義務化された。排気量 125cc 以上の二輪車に ABS、同 125cc 以下の二輪車に ABS または CBS の搭載が義務付けられた。

### ▽電動化政策

2019年4月、インド政府の電動車普及・生産促進策である FAME India の第2フェーズの適用が開始。同スキームのうち、電動二輪車に関する内容の要旨は以下。

- ・対象期間: 2019年4月から2022年3月までの3年間。
- ・電動二輪車普及目標: 対象期間中で100万台。
- ・電動二輪車購入インセンティブ: 電動二輪車の購入補助金予算は200億ルピーで、購入機種のバッテリー容量 1kWh 当たり 1.0 万ルピーを支給。例えば、バッテリー容量が 2kWh の電動二輪車に対しては、1台当たり 2.0 万ルピーが支給される。

購入インセンティブを受けるためには、現地調達率 50%以上、対象車の上限価格が 15 万ルピーを超えないことに加え、以下の製品スペックを満たす必要がある。

### ▽燃費規制

- ・インド政府は、2022年と2027年の2段階に分けて、30g/km と 20g/km の燃費規制導入を検討中。

### <購入インセンティブの対象となる電動二輪車のスペック要件>

項目	スペック要件
最低航続距離	80km 以上
最大電力消費	7kWh/100km 以下
最高速度	40km/h 以上
最低加速度	0.65m/s <sup>2</sup> 以上
装備要件	・先進バッテリー (リチウムイオン電池など) ・回生ブレーキシステム

四輪車を含めた充電インフラ整備については、第2フェーズにおいて、充電ステーションを約 2,700 ヶ所設置する計画。設置地域は、主要都市、人口 100 万人以上の都市、スマートシティ、山岳地帯の州 (北東部の州) で、3km×3km 毎に最低 1 ヶ所以上の充電施設を設置する考え。また、主要都市間を結ぶ高速道路/幹線道路においては、約 25km 毎に道路の両側に充電ステーションを設置する考え。二輪車の充電インフラ整備については具体的な言及はないが、交換式バッテリーステーションなども対象になると見られる。

### ▽三輪/二輪車電動化規制の検討

2019年5月23日付けの The Times of India によれば、インド政府は、2030年4月から販売する三輪車、2025年4月から販売する 150cc 以下の二輪車をすべて 100%バッテリー駆動の電動車にすることを検討中。インド二輪車販売のうち 150cc 以下は約 9 割を占めており、ほとんどが電動車規制の対象となる。

インドの二輪車業界は、2020年4月から適用される BS6 への対応で大規模投資をしているが、4~6年の猶予期間があれば回収は十分との急進的な意見がインド政府の諮問機関内にある。電動化の促進を図るため、補助金のほか、燃費規制の導入も検討中。

電動化の義務化が決定されれば、バッテリー分野へ 5,000 億ルピー (7,850 億円) 規模の投資が見込まれる。

### ▽保険

2018年9月、二輪車の強制個人事故補償の保険料が改定された。従来は1年ごとの契約が義務付けられていたが、車両購入時に5年契約の保険に加入することが必要になった。これにより、二輪車の購入時の支払い金額の上昇に繋がった。保険料などの変更点は下表の通り。

区分	~2018年8月	2018年9月~	
保険の契約期間	1年契約	5年契約	
保険料	75cc 以下	427 ルピー	1,045 ルピー
	75cc 超 150cc 以下	720 ルピー	3,285 ルピー
	150cc 超 350cc 以下	985 ルピー	5,453 ルピー
	350cc 超	2,323 ルピー	13,304 ルピー

(インド政府資料、各種報道等より作成)