



Japan India Mobility Summit 2026

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ベンガルール事務所

2026年3月

0 | 参加・協力のお願い

- インドモビリティ産業は、“未来の市場”ではなく、いままさに組むべきパートナー

昨年8月の日印首脳会談で、次の10年に向けたメッセージが発せられ、日印経済は新局面に。こうした中、モビリティ分野では「エネルギー」と「イノベーション」が重要テーマ。この2テーマで、**インド・モビリティ産業の“いま”の解像度を高めるカンファレンス**を開催。ぜひ、印政府やGCC拠点、スタートアップとつながる本サミットへの参加をご検討ください。

参加を勧める理由1

政策協調・形成の黎明期の“いま”を知る

- 昨年の首脳合意後、初の、包括的にMulti-PathwayとMulti-Fuelの政策協調を官民で議論する場
- モビリティ×エネルギーの新たなアーキテクチャの方向性が固まる「初動段階」に、政策形成のコミュニティに参加できる（**政府関係者とのネットワーキング**）

参加を勧める理由2

EV、SDV、MaaS等の新時代のイノベーション・エコシステムとつながる

- インドは世界最大級のソフトウェア人材が集積し、グローバルOEMやメガサプライヤーがSDV、自動運転AI、デジタルツール等を開発しており、日本企業とのGCC活用も増えている。
- 日系OEMやTier1のインドでのPoCや新規事業の話に加えて、バンガロールのスタートアップ（EV、電池、ドローン、ロボット、自動運転、量子等）と効率的に会えるため、彼らのイノベーションを取り込み、一緒に市場開拓するチャンス。（**新興企業とのネットワーキング**）

1-1 | Japan India Mobility Summitについて

- 2026年3月9日にベンガルールにて、Japan India Mobility Summitを実施します。

○概要

日本とインドはモビリティ分野で補完性の高いパートナーであり、カーボンニュートラルに向けたクリーンエネルギー供給網や多様な脱炭素技術（マルチパスウェイ）の共有が両国産業発展の鍵となる。また、EV化やデジタル化（SDV・OTA・自動運転）によって産業構造が転換する中、インドのデジタル人材・GCC・スタートアップとの協業が競争力を左右する。

このような背景の下、2025年8月のモディ首相来日時に両国の協力強化を目的に、日印は「次世代モビリティ・パートナーシップ（NGMP）」を立ち上げた。

そこで、本サミットでは、モビリティ分野における日印の協力強化を目的に、日本企業のクリーンエネルギー技術、マルチパスウェイ戦略を発信、両国のEV・SDV・GCC・MaaS・BaaS等の革新的取り組みを共有し、両国企業・インドのスタートアップとの交流、今後の具体的協力プロジェクトの形成を促進することを目指す。

○開催概要

日 時：2026年3月9日（月）12:00—20:30（受付開始11:30）

会 場：インド・ベンガルールTaj Yeshwantpur

<https://maps.app.goo.gl/ZzHKxuCpk5mXq8Kd9>

主 催：METI、JETRO、NEDO、NITI Aayog 他

共 催：在インド日本大使館

参加費：無料（事前登録制※）

参加者：日印政府、日印OEM、日印サプライヤー、印スタートアップ等 200名程度

1-2 | Japan India Mobility Summitのプログラム概要

■ 日印のモビリティ関連企業が最新動向を発表するとともに、印SUによる展示もごさいます。

1. 開会式
2. 基調講演
「日印モビリティ・パートナーシップの未来」（NRIインド 佐竹社長）
「自動車産業のマルチパスウェイ戦略」（経産省 自動車課 細沼企画調査官）
3. パネルディスカッション：カーボンニュートラルとマルチパスウェイ戦略
（スズキ、トヨタ・キルロスカ・モーター、タタモーター、SIAM）
4. セッション1：次世代クリーンエネルギーモビリティのインフラ構築
（スズキ、エア・ウォーター、日産、日鉄エンジ、デンソー、カナデビア、東洋エンジ、印のバイオ燃料・グリーン水素の製造・活用企業等）
5. 試作車デモ：スズキの電動荷台EV、トヨタのFFV（フレックス燃料車）
6. セッション2：日印スタートアップ協業（スズキR&D 生熊社長、印VC等）
7. セッション3：日印デジタル協業（トヨタコネクティッド、ホンダ、デンソー等）

ー同時開催 ※翌日にはSDVパートナー訪問ツアー（別紙参照）

○ブース出展：印SU（EV、電池、ドローン、ロボット、自動運転、量子等）

○サプライヤー交流会（四輪・二輪の日印OEMや日印サプライヤーとマッチング）

2-1 | 開会挨拶・講演

■ 日印政府およびインド経済界の代表者からのご挨拶、基調講演

ご挨拶：登壇予定者

- ・ 経済産業省 通商政策局 審議官 高山 成年
- ・ NITI Aayog（インド行政委員会） 幹部（調整中）
- ・ CII Japan Council共同議長 ギータンジャリ・キルロスカ氏
- ・ ACMA会長 ヴィクラムパティ・シンガニア氏（調整中）
- ・ SIAM 幹部（調整中）

基調講演

- ・ 「日印モビリティ・パートナーシップの未来」
Nomura Research Institute India 社長 佐竹 繁春氏
- ・ 「自動車産業のマルチパスウェイ戦略」
経済産業省 製造局 自動車課 企画調査官 細沼 慶介



印経済団体における日印連携のキーパーソン、
ギータンジャリ・キルロスカ氏（左写真）より
ご挨拶いただきます

2-2 | パネルディスカッション

- 日印企業及び団体からマルチパスウェイの方向性を共有し、両国の強みを活かした協力可能性を議論します

モデレーター

- ・ 経済産業省 製造産業局 自動車課 企画調査官 細沼慶介

パネリスト

- ・ スズキ株式会社 常務執行役員 豊福 健一朗 氏
- ・ Toyota Kirloskar Motor （調整中）
- ・ The Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) （調整中）
- ・ Tata Motors, Vice President and Chief Sustainability Officer, Jyotin Kutty Sastabhavan 氏



2-3 | セッション1 次世代クリーンエネルギーモビリティ のインフラ構築

- 日印企業からバイオ燃料・グリーン水素等の製造・活用に関してご説明いただきます。

バイオガス



出典:スズキ株式会社

スズキ、エア・ウォーター等からは、牛ふんや農業残渣からのバイオガス生産やCNG車等のカーボンニュートラル燃料として活用する取組をご説明いただきます。

バイオエタノール



出典:日鉄エンジニアリング

日鉄エンジニアリングや日産自動車等からは、E20にも活用される第二世代バイオエタノール生産技術とその取組をご説明いただきます。

グリーン水素等



出典:カナデビア

カナデビア、デンソー、東洋エンジニアリング等からは、水素生産に使用される水電解装置、生産工程にい置けるグリーン燃料の活用、CO2とグリーン水素からe-メタノール製造の取組をご説明いただきます。

2-4 | 特別展示

- スズキから未来の小型モビリティ、トヨタのE20対応のFFVについて、ご説明いただきます。

スズキの未来の小型モビリティ 多目的電動台車「VmeM」



VmMは、スズキが培った車両製造技術を生かした電動モビリティベースユニットをベースに、スタートアップの先端技術を組み合わせ、インドの社会課題解決に資する活用方法の開拓を目指しています。1月にバイブラントグジャラートでモディ首相にお見せしたテスト走行をデモいただきます。

トヨタのE20に対応した 「フレックス燃料車(FFV)」



ガソリンにエタノールを20%混合したE20は、2023年に段階的導入、昨年に本格導入されました。トヨタは、先を見据えて、E20を超えるエタノール混合燃料でも走行可能な電動FFVの試作車を発表しており、最新技術についてご説明いただきます。

2-5 | セッション2 日印スタートアップ協業

- スズキから「日本から印SUへの期待」をお話いただきます。



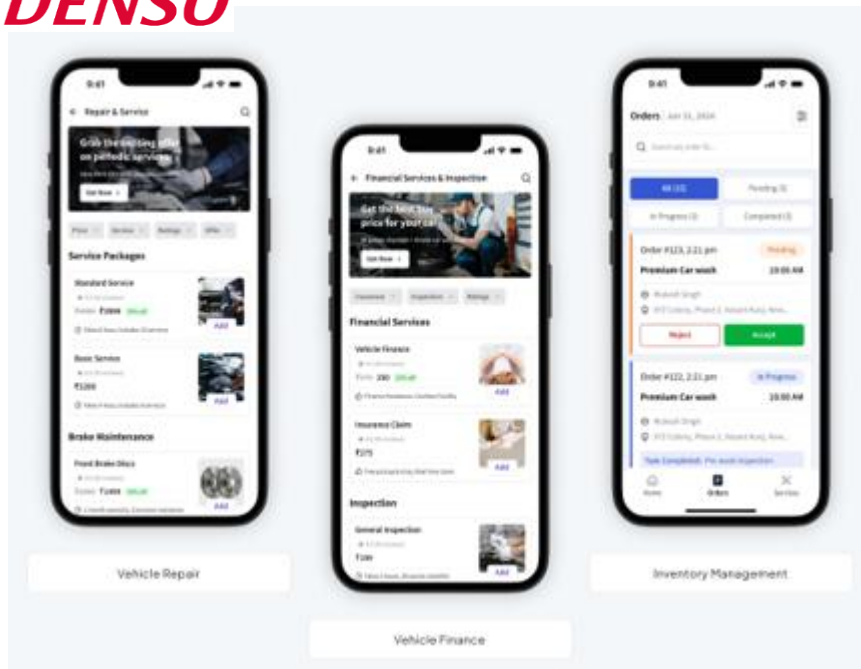
Suzuki R&D Indiaの生熊社長より「スズキが進めるインドのスタートアップ連携」について、多目的電動台車「VmeM(Versatile micro e-Mobility)」を使ったオープンイノベーション、その拠点「Suzuki e-Micromobility Innovation Lab for Ecosystem(SMILE)」を講演いただきます。

2-6 | セッション3 日印デジタル協業

- 日本企業のインドを活用した新規事業について、デンソーやホンダからお話いただきます。

デジタルサプライチェーン統合

DENSO



デンソーがインドのソフトウェア人材を生かして開発したデジタルサプライチェーン統合のソフトウェアSolwerについて、開発をリードした守本様に講演いただきます。

EV時代のビジネスモデル革新

HONDA

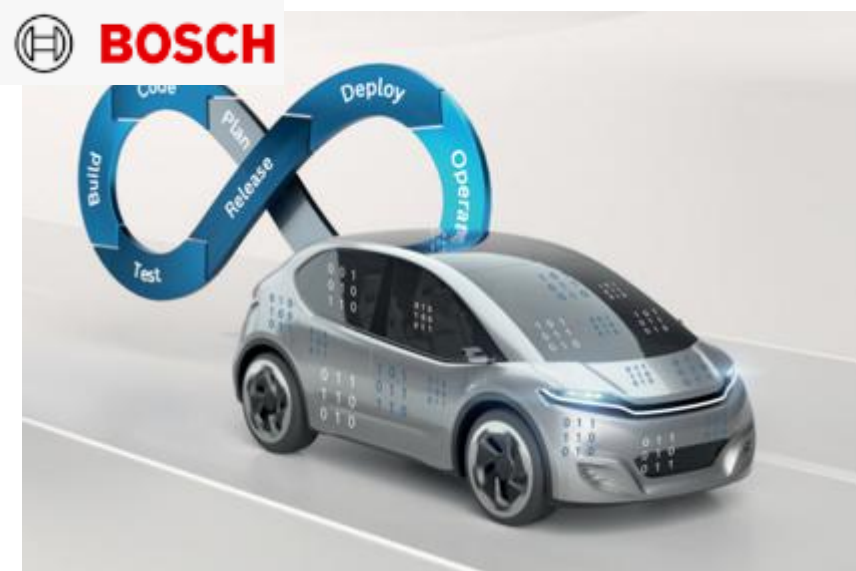


ホンダの本社直轄の新規事業、バッテリースワッピングは、EV時代での生き残りをかけたビジネスモデル革新の挑戦です。谷口社長より講演いただきます。

2-6 | セッション3 日印デジタル協業

- インドを活用したSDV対応や、インドで進むEVやMaaSの社会実装をお話いただきます。

多国籍企業によるSDV対応事例



ボッシュSDV部門がインドで進める、将来、現在個別の制御ユニットのパートレイン、シャシー、運転支援、インフォテインメントの各領域の多数の異なるソフトウェア機能を1台で管理していく取組について、講演いただきます。

印企業によるEV・デジタル実装



インドの電動スクーターメーカーであるAther・Energyから、インドで普及していくEVスクーターのトレンドや、AIやIoTを活用したデジタル時代の新たな取組について、講演いただきます。

2-7 | ブース出展

- 幅広いモビリティ、エネルギー分野のインドのスタートアップが参加します。



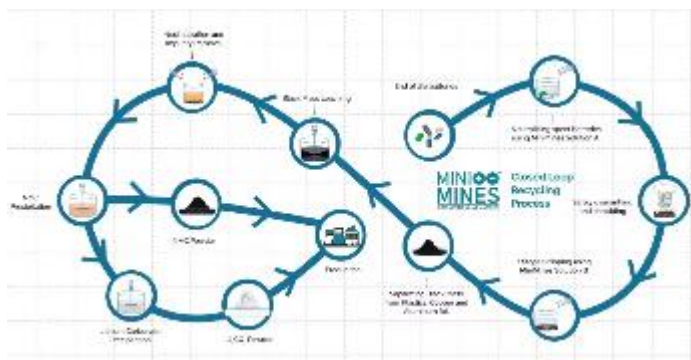
トヨタとVolvoの経験を生かして、
EVトラクターで起業！



インドの航空宇宙EV経験者が集い、
水素が燃料のVTOLを開発！



革新的技術で安価に、
グリーン水素を量産！



独自ケミカルリサイクル技術で、
レアメタル回収、経済安保貢献！



NVIDIAやSHELLに認められた
量子技術で全個体電池に挑戦！

2-8 | 日印輸送機器業界サプライヤー交流会

- 同会場にて、日印輸送機器業界サプライヤー交流会も開催します。

【日時】 3月9日（月） 17時～19時半

【場所】 Aura1会議室、Taj Yeshwantpur

【目的】 既進出の日系や地場の自動車・二輪車関係企業を対象に、現地調達率の向上やサプライチェーンの多元化に向けた、新規の調達先の開拓や関係の深化を目指す。

【プログラム】

1. インド国内での調達を志望する企業による要件発表（もしくは進出日系企業にPitchしたいインド企業による発表）

※現在、地場EV2輪メーカーの登壇を予定している他、インド自動車部品工業会（ACMA）等を通じて登壇者を募っています。

2. 個別B2Bセッション

【参加をお勧めする方】

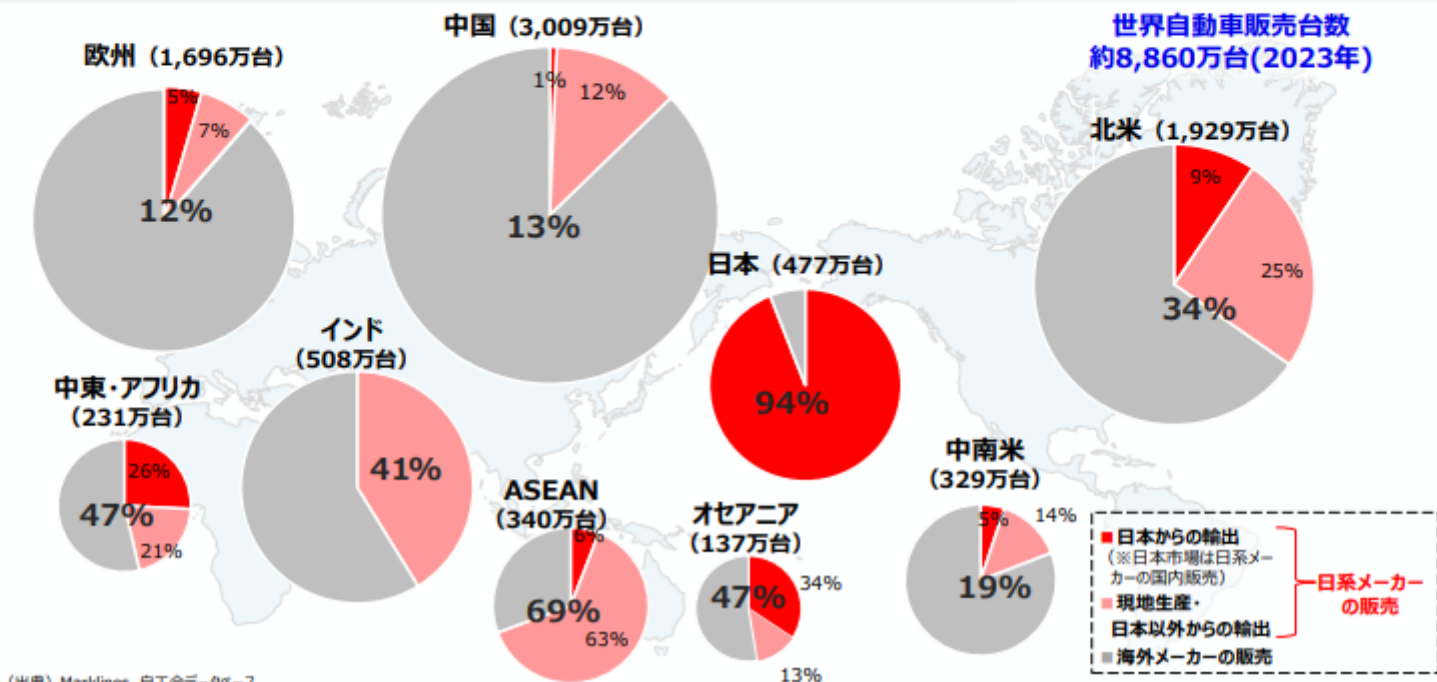
- ・進出日系企業もしくは地場企業の調達担当部門
- ・進出日系企業もしくは地場企業の技術や設計担当部門
- ・インド市場戦略の担当部門

3 | インド市場について

- インドの販売台数はASEANや日本よりも多く、今後も伸びるため、インド市場は非常に重要。

自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- 2023年における自動車の販売台数は、世界全体で約8,900万台（日系シェア約29%）、国内は約480万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



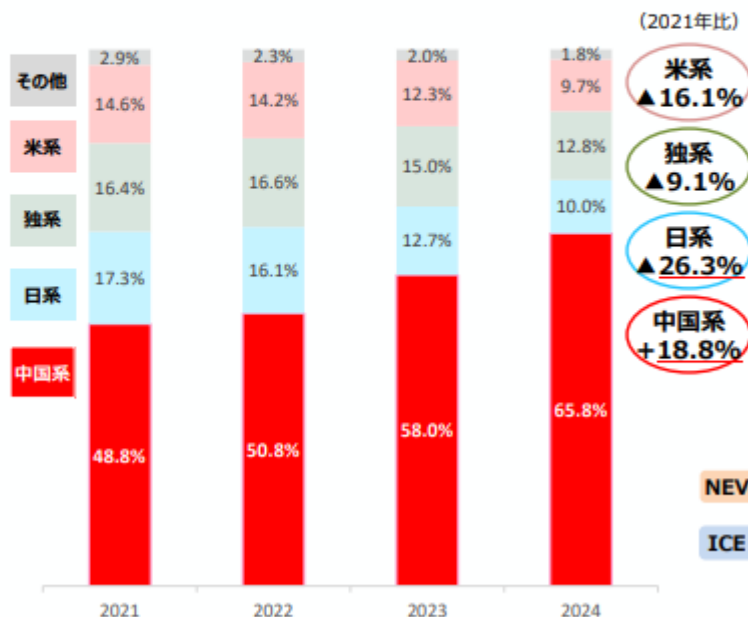
3 | インド市場について

- 中国車が欧州・アジア・中南米でも広がる中、中国車排斥市場であるインドは取るべき市場。

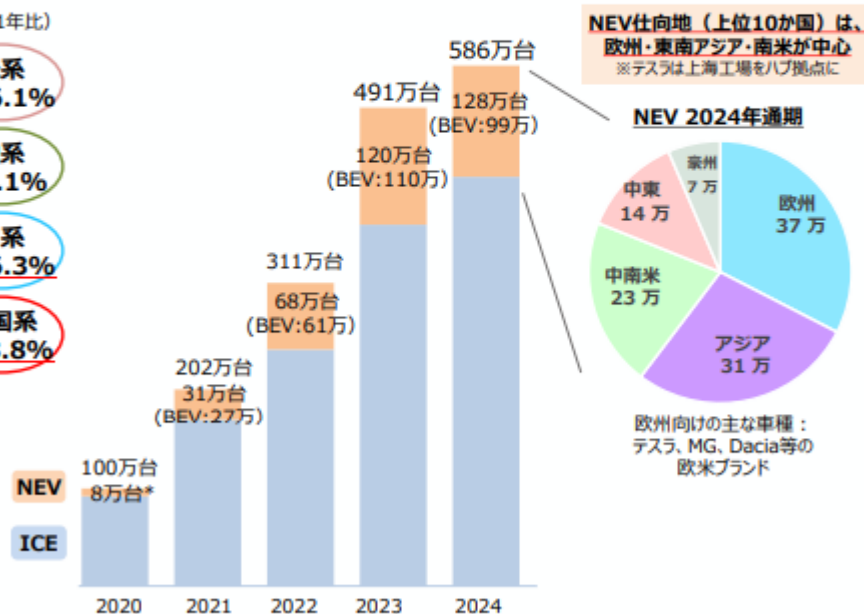
中国の直近の動向

- 中国市場においては、足元で中国系がシェアを伸ばす一方で、日系企業はシェアを落としている。
- 加えて、中国からの輸出台数も急増し、2023年に日本を抜いて世界一に。2024年は586万台とさらに増加したが、このうちのBEV輸出は前年比で減少。仕向地別では、2024年は依然欧州が最多となり、アジア、中南米が続く。

中国市場におけるメーカー国籍別シェア推移



中国からの自動車輸出推移とNEV仕向地 (2020年-2024年)



*2020年分は、BEV/PHEVの分類なし。NEVはBEV、PHEVの合計。

出典 Marklines

出典 (棒グラフ) :中国自工会統計、(円グラフ) NNA、報道 など

3 | インド市場について

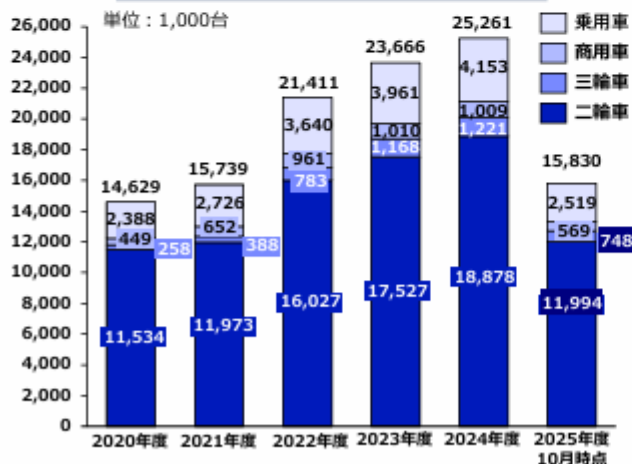
- 今後乗用車も増えていくものの、インド市場においては二輪の方が四輪よりも圧倒的に大きい。

II. インド自動車産業概要

4 | GST改正後の自動車小売市場の動向

- 2025年10月単月のインド自動車（二輪・三輪・四輪）小売市場は、**前年同月比41.3%増**と大幅な成長を示し、乗用車および二輪車については過去最高水準を記録。種別では、二輪車が前年同月比52%増の315万台、**乗用車が11%増の55.7万台**、商用車が18%増の10.8万台、三輪車が5%増の13万台となっている。
- GST制度の見直しを背景とした小型車の実質的な価格負担の低下が需要を喚起し、**農村部を中心とする販売の拡大が市場全体の成長に寄与**した。さらに、祝祭期に伴う季節的需要の高まりや農村所得環境の改善、税制改革の影響も相まって、**2025年10月は自動車小売市場にとって、過去数年で最も高い水準を記録する月**となった。

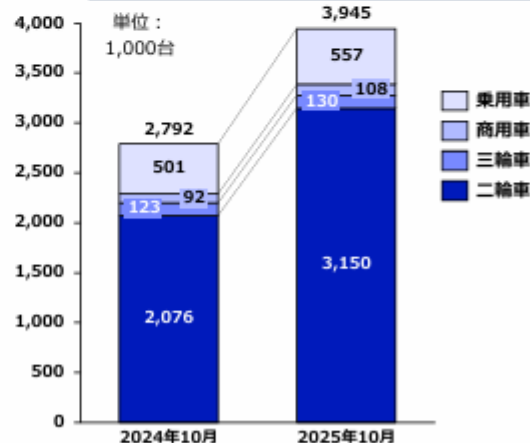
自動車産業 国内小売販売 前年比



※本データはFADAによる小売（登録）ベース。

（出所） Federation of Automotive Dealers Association (FADA)

2024年10月と2025年10月の比較



3 | インドのEV普及度合いについて

- インドのEV普及は二輪・三輪がけん引しており、四輪のEV普及は限定的で、他国と大きく違う。
- よって、四輪はガソリン車やCNG車が今後も伸びる日本車が稼ぎ続けられる市場である。
- 一方で、二輪・三輪ではEV普及やMaaS社会実装も進んでおり、二輪・三輪のイノベーションが四輪に今後波及していく可能性があるため、よく注視していく必要がある。

図1：インドのEV登録台数の推移



注：登録台数には、二輪・三輪・四輪車など（商用車、バス、トラックなど含む）を含む。
出所：VAHAN発表資料を基にジェトロ作成

表1：インドのEV登録台数の推移（車種別）

（単位：万台、%）

年	販売台数（万台）			構成比（%）		
	二輪車	三輪車	四輪車など	二輪車	三輪車	四輪車など
2017年	0.2	8.3	0.3	1.7	95.4	2.9
2018年	1.7	11.0	0.3	13.1	84.6	2.3
2019年	3.0	13.3	0.3	18.2	80.0	1.8
2020年	2.9	9.0	0.5	23.4	72.5	4.1
2021年	15.6	15.8	1.7	47.1	47.7	5.1
2022年	63.1	35.1	4.3	61.6	34.2	4.2
2023年	86.0	58.4	8.8	56.2	38.1	5.8
2024年	114.9	69.1	11.0	58.9	35.4	5.6

注：四輪車には、商用車、バス、トラックなどを含む。
出所：VAHAN発表資料を基にジェトロ作成

3 | (参考)2023年上海モーターショーの衝撃

- コロナ明け2023年の上海モーターショーで、中国市場を巡る状況は一変した。中国企業が躍進し、知能化・電動化が急速に進む中、日系OEMは現地企業との協業を積極的に進めている。

中国市場における日系OEMの動向

- 知能化・電動化の技術進化が急速に進む中国市場では、現地市場獲得に向け、機能向上や開発スピードの高速化を図るため、日系OEMもMomentaのE2E AI方式の先進運転支援システムやDeepSeekの大規模言語モデル（LLM）AIを採用する等、現地企業との協業を積極的に進めている。

トヨタ

○广汽トヨタのbZ3X（2025年3月発売開始）

- ・ トヨタ自動車の中国合併会社である广汽トヨタは、新たなEV「bZ3X」を販売開始。中国でトヨタが販売するBEVの中で最も低価格（200万円代～）でありながら充実した機能を備える。
- ・ Momentaと共同開発したE2E AI方式の先進運転支援システムを搭載。NOA（Navigation On Autopilot）機能により、目的地を設定するとシステムが運転を支援。この機能を搭載したグレードにはライダーを搭載。
- ・ DESAY SV製の車載インフォテインメントシステムを搭載。



○上海モーターショーでの中国向け発表内容

- ・ 中国に新たにRCE体制（Regional Chief Engineer）導入を発表。現地中国人担当者がチーフエンジニアを務めることで、現地化を更に加速させ、中国国内での競争力向上につなげていくものと考えられる。
- ・ 上海モーターショーにて発表されたセダンタイプの新型車「bZ7」では、HUAWEIのハーモニーOSをコックピット部分に採用予定。

ホンダ

- ・ 中国の技術を活用した、ホンダの今後の開発方向性を上海モーターショーで発表。
- ・ 具体的には、車内でのサポート等を行うAI技術としてDeepSeekに加え、先進運転支援機能にMomenta、LFPバッテリーを搭載した高効率プラットフォームをCATLと共同開発。



日産

- ・ 日産自動車と中国・東風汽車集団の合併会社の東風日産は、中国にて開発・生産される新エネルギー車（NEV）の「N7」を2025年4月に正式販売。
- ・ MomentaのE2E AIやDeepSeekの大規模言語モデル（LLM）等、中国企業の知能化技術を導入。



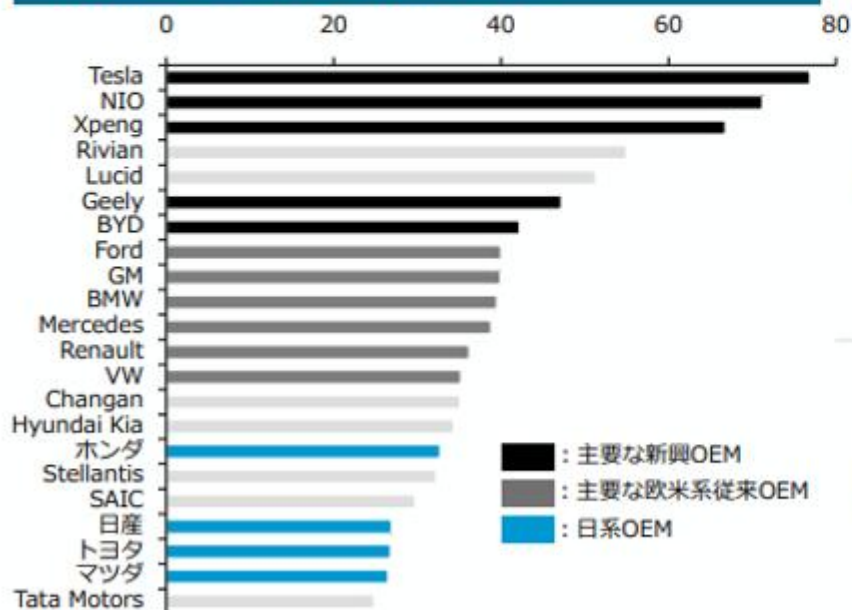
3 | 日本企業の課題について

- 他国と比較して、日本企業はデジタル化やSDV化への対応が遅れているとの指摘がある。

他国と比較した日本のSDV開発状況

- 日本の自動車メーカーは、米中の新興OEMや欧米系のOEMに比してデジタル化対応が遅れているとの指摘や、SDV化に伴うE/Eアーキテクチャへの移行等、開発スピードに遅れ。

各OEMによる車のデジタル化指数 (%)



各OEMのSDV開発計画の進展状況

SDVの進化	OTA	インフォテインメントのみ	制御系含む一部ECU	制御系含む複数ECU
	E/Eアーキテクチャ	従来型	ドメイン型	ゾーンセンラル型
OEMの計画	新興米中			2019~
	新興米中			2021~
	従来欧米			2025~
	従来欧米			2025~
日系	トヨタ		移行段階	未定
	ホンダ		移行段階	2026~
	日産		移行段階	2026~

■ : 現在
 ■ : 予定 (公開情報に基づく)

出典：各種公表情報を基に経済産業省作成

3 | 日本企業の課題について

- 電動化やデジタル化に伴うビジネス構造変化にも対応し、MaaS等を進めていく必要がある。

電動化やデジタル化に伴うビジネス構造の変化

- 電動化やデジタル化等の技術の進展に伴い、車両の開発プロセスやSC構造が変化。
- また、SDV化に伴い自動車の提供価値の拡大や異業種等と連携した新たなサービスの創出が進むことでバリューチェーンが拡大し、川上と川下の付加価値が相対的に増加（スマイルカーブ化）。

川上から川下までの主な変化点



出典：有識者インタビュー、ADL過去知見を基に整理

3 | SDVにおけるインドの活用法について

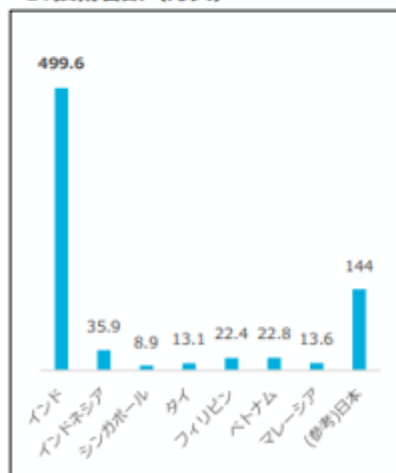
- ソフトウェア人材の数でインドは圧倒的。インドをR&DセンターやGCCとして活用すべき。

SDV開発に必要な海外のIT人材状況

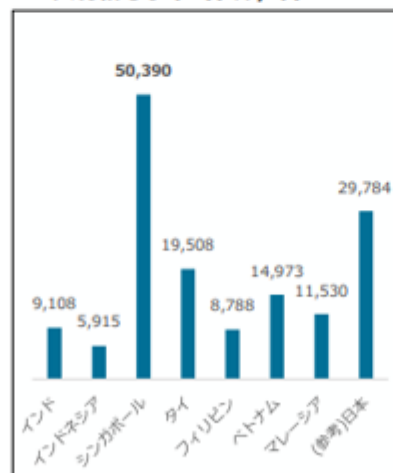
- ソフトウェア人材の不足を、国内人材だけで賄うのは困難。インドには多くのIT技術者がいる一方で、日本よりも給与水準が低いことから、有望な市場といえる。また、ASEANにおいてもIT技術者が一定程度存在しており、今後海外からの人材獲得を強化していくことも重要。
- AI人材はSDV開発において特に重要だが、多くは米国と中国から輩出されている。各国間での人材交流や受け入れが進む中、優秀なAI人材の獲得が日本の課題。

IT技術者の状況（インド、ASEAN）

IT技術者数（万人）

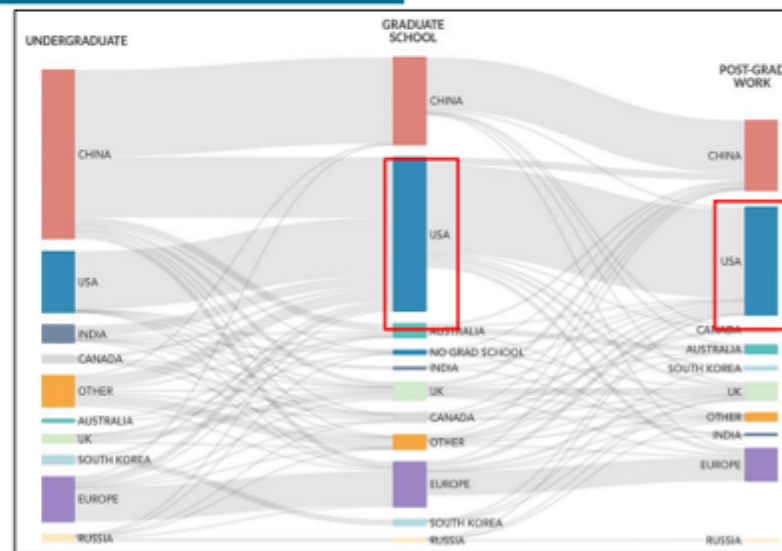


IT人材給与水準（ドル/年）



出典：IT技術者数：ヒューマンリソシア、国際労働機関（ILO） ※マレーシアは2014年時のデータ
IT人材給与水準：ヒューマンリソシア、Payscale ※ベトナムは2016年時のデータ

AIを支える人材の国際動向



出典：MACRO POLO (<https://archivemacropolo.org/interactive/digital-projects/the-global-ai-talent-tracker/>)

3 | MaaSにおけるインドの活用法について

- インドはMaaSの巨大実験場。スタートアップや新規事業による、MaaSの社会実装が進む。

Marketmap - Electric Vehicles - India

