

# JP 日本メーカーのユーロ 7 対応 戦略案

## 1. 短期対応(2025~2027 年施行に向けて)

- 規制適合のための即応技術開発
  - NOx・PM 対策強化 → 触媒効率アップ、エンジン制御ソフト改良。
  - ブレーキ粉じん低減 → 電動パーキングブレーキ強化、回生ブレーキの比率拡大。
  - タイヤ摩耗低減 → 低摩耗コンパウンド開発、空気圧管理システムの高度化。
  - バッテリー寿命保証 → 容量劣化を抑える制御・熱管理技術。
- 規制試験対応体制の強化
  - 実走行試験(RDE)や長期耐久試験を行う欧州拠点の試験設備の拡充。
  - 規制適合を「開発の後工程」ではなく「企画段階から織り込み」。

## 2. 中期対応(2030 年前後を見据えた方向性)

- ハイブリッドから EV への軟着陸
  - HEV の強みを活かしつつ、欧州市場では EV 中心のラインナップへ移行。
  - EV 専用プラットフォームを早期投入(現在は後れを取っている)。
- サプライチェーン強化
  - 電池セル調達を多様化(中国依存リスク低減、国内・北米・欧州での生産)。
  - 低摩耗タイヤ・低摩耗ブレーキなど規制適合部品を内製・系列企業で強化。
- コスト最適化
  - 「国内専用車」と「欧州規制対応車」の二重開発を避けるため、グローバル共通車台を増やす。
  - デジタルツイン・AI 活用で開発サイクル短縮。

## 3. 長期対応(ユーロ 7 以降=ゼロエミッション規制へ)

- ゼロエミッション車戦略
  - 2035 年の欧州「内燃機関新車販売禁止」への対応。
  - EV+水素(燃料電池・水素エンジン)の多様な選択肢を持つ。
- 環境付加価値の武器化
  - 「走行中だけでなく部品製造・リサイクル段階でも環境性能が高い」ことをセールスポイントに。
  - 日本の強み=素材(高性能磁石、低摩耗ゴム、リサイクル触媒)を前面に出す。
- 国際規制主導権の確保
  - EU・国連 WP.29(自動車規制調和会議)に積極的に提案・参加。
  - 日本発の特許技術(例:タイヤ空気圧温度補正)を国際規格化して主導権を握る。



## 戦略まとめ

1. 短期: 現行車の規制適合 → 罰則回避・シェア維持
2. 中期: HEV から EV へのシフト → サプライチェーン確立
3. 長期: ゼロエミッション規制に先手 → 環境性能を武器に国際主導権