

ChatGPT に聞いてみた

日本やアメリカの規制(WLTP, EPA)との比較や、自動車メーカーの戦略への影響についても

ChatGPT:

ユーロ7と日本・アメリカの排出ガス規制の違いや、自動車メーカーの戦略への影響を以下のようにまとめました。

規制の比較: ユーロ7 vs WLTP(日本) vs EPA(アメリカ)

項目	欧州: ユーロ7	日本: WLTC 基準 (WLTP ベース)	アメリカ: EPA 規制(Tier 3)
適用地域	欧州連合(EU 加盟国)	日本全土	全米
適用開始	2025 年(予定)	2018 年以降段階的導入	2017 年から段階的導入
測定方式	RDE(実走行)、台上テスト併用	WLTC(世界統一走行モード)	FTP-75/US06/HWFET など複数の走行モード
NOx、PM 規制値	非常に厳格、寿命全体で維持必須	欧州準拠(ユーロ6相当)	厳格(特に NOx や揮発性有機化合物=VOC)
実走行時の監視(RDE)	義務(ユーロ6d~で導入)	一部義務(特に認証時)	実走行データ提出あり(OBD 利用)
EV も規制対象か?	一部項目(ブレーキ粉塵など)	EV は CO ₂ ・PM 対象外	EV は燃費/CO ₂ 換算で ZEV 枠対象
タイヤ・ブレーキ粒子規制	明確に導入(世界初レベル)	なし(現時点で明確な規定なし)	なし
車両寿命中の性能保持要件	10 年/20 万 km	8 年/16 万 km	最大 15 年/24 万 km におよぶ

自動車メーカーへの影響

 ヨーロッパメーカー(VW、BMW、Stellantis など)

- 影響大: ユーロ7のブレーキ・タイヤ粉塵規制は特に大きなコスト負担。

- 対応策:
 - ガソリン車・ディーゼル車の開発縮小
 - EV への完全シフトを加速(例: VW は 2033 年に欧州で ICE 販売終了予定)
 - 合理化のためにモデルラインナップを再編中

✅ 日本メーカー(トヨタ、ホンダ、日産 など)

- 複数市場対応が必須: 日本(WLTC)、北米(EPA)、欧州(ユーロ 7)それぞれ異なるため、車両設計が複雑化
- 対応策:
 - トヨタはハイブリッド戦略を維持しつつ、EV や水素にも投資
 - スズキやダイハツなどの小型車メーカーには特に負担大: ユーロ 7 対応が困難なため、海外撤退や戦略見直しの要因に
 - 欧州向け EV プラットフォームの独自開発 or 他社と提携(例: ホンダ × GM)

✅ アメリカメーカー(GM、フォード、テスラなど)

- 排ガス規制はすでに厳格(特にカリフォルニア州の ZEV 規制が強力)
- 対応策:
 - テスラは最初から ZEV(ゼロ・エミッション車)として設計しており有利
 - フォードや GM も大型 SUV・ピックアップ EV へ集中
 - EPA 対応と ZEV 規制を見越した全体的な EV 化戦略を進行中

⚖️ 規制の本質的な違いと傾向

特徴	ヨーロッパ(ユーロ 7)	日本(WLTP)	アメリカ(EPA)
目的重視	大気汚染物質(NO _x /PM)の抑制	燃費と CO ₂ 排出のバランス	大気汚染と ZEV 導入の推進
方法論	実走行・粒子レベルで厳密管理	グローバル準拠で柔軟	州ごとの違いを含む法令構成
メーカーへの圧力の種類	法的基準 & 罰金	認証・適合審査でコスト増加	クレジット制度でインセンティブ

💡 まとめ: メーカーの戦略傾向

地域

戦略傾向

欧州 ICE(内燃機関車)の段階的廃止、EV 一本化

日本 ハイブリッド継続+EV・水素の併用投資

アメリカ EV+大型車戦略+ZEV クレジット活用