

もっと知りたい!クルマのこと

CAR LIFE



AACかわら版
カーライフ

〈発行所〉アフターマーケットサプライヤー活性化委員会

〔巻頭特集〕

Vol.

25

2025 MAY

TAKE FREE!

梅雨入り間近!

梅雨と愛車の 正しい付き合い方

自動車保険

自賠責保険選択に
ユーザーの利便性広がる

〔クルマの豆知識〕

増えているクルマの樹脂パーツ

白くなる原因や修復方法

愛車と梅雨の正しい付き合い方



まもなく全国的に梅雨入りとなる日本。気温も湿度も上がる中で、

ジメジメとした不快なシーズンが今年もやってくる訳だが、愛車の梅雨対策もしっかりしておきたいところ。

そこで今回は、雨天時の視界確保に重要な「ワイパー」、雨（水滴）を弾いてくれる「撥水剤」、

湿度が高くなると気になるカビの発生など「車室内の衛生対策」にスポットを当てる。

正しいメンテナンスを行い、愛車と共に梅雨を乗り切ろう。



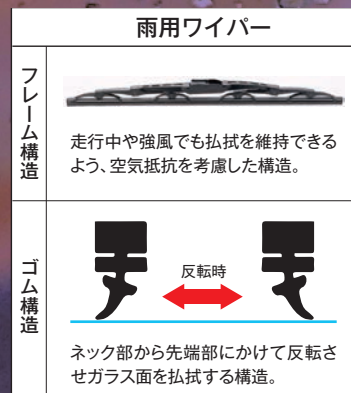
梅雨入り前に確認しておきたい...その①▶ ワイパー

ワイパーの基本を知る

梅雨の時期に活躍するパーツといえば「ワイパー」だ。クルマの進化に伴い、ドライバーの視界確保はもちろん、運転支援システムやドライブレコーダーなどカメラの視界確保の役割も増してきているワイパーだが、その基本的な構造は意外に知られていない。

ワイパーはブレード部分とゴム部分に分かれており、ブレードの構造については、走行中の強風でも視界をクリアにする払拭を維持できるように、空気抵抗を考慮した作りになっている。一方のゴム構造はネック部分から先端部に掛けて反転させ、ガラス面を払拭する作りとなっている。

なお、ゴムの種類には、ノーマルタイプほかに、いわゆる“ビビリ音”を軽減するために黒鉛と呼ばれる微粒子をコーティングし、摩擦抵抗を下げた「グラファイトタイプ」やゴム自体に撥水成分を含有させて、払拭することで撥水被膜を形成し、雨を弾く「撥水タイプ」などがあることも知っておこう。



気付きにくいワイパーの劣化

意外に気付きにくいワイパーの劣化についても触れておきたい。ゴムの裂けやひび割れはもちろんだが、フレームのガタ付きや錆付きも交換の目安となる。ちなみにワイパーの交換にはフレーム本体の交換とゴムの交換があり、ゴムだけを交換してもフレーム本体がガタついていると、新車時の拭き取り性能にはそもそも戻らない。ワイパーゴムについては、車検時の交換は基本だが、ワイパーの稼働は雨が降る時くらいなので、思わぬ劣化に気付かないことも多い。また拭きが少し悪くなっても、徐々に目が慣れてくると、劣化が気にならなくなる場合も…。

これは直接目で見える部分ならではの感覚の麻痺なのだが、交換後の変化は劇的なため、少しでも拭きが悪いと感じたら、ワイパーのチェックをおすすめしたい。なお一般的な点検の目安はワイパーゴムが半年に1回、ワイパーブレードが1年に1回とされている。

ワイパーの劣化の一例



前だけではなく後ろのリアワイパーも重要！

前方に比べると、後方のワイパー（リアワイパー）については意識があまり無いというカーオーナーも多いのではないだろうか。リアワイパーも基本的にはフロントのワイパーと作りは同じであるため、交換の頻度も同様である。しかし、直接ドライバーの目に入る前方のワイパーに比べ、後方のリアワイパーは意識があまり向かない部分であるためか、交換されずに経年劣化し、久々に動かしただけに、ゴムがガラスに張り付き、ビリビリに破れて使えないというケースもある。

国内では、あおり運転などに対する意識の変化から、ドライブレコーダーの普及が一気に進んだのは皆さんもご承知の通りだが、特に前方だけではなく、後方の視界もカバーするドラレコも多く登場している。そこで重要となるのがこのタイプのドラレコの取付位置だ。多くのドラレコメーカーの説明書やカタログを見ると“ワイパーの可動範囲内に取り付けを”との記載がある。これはワイパーの可動範囲外に取り付けた場合、汚れなどでカメラの視界が遮ら



れ、十分な性能が発揮できない恐れがあることに起因した記述だ。特に後方カメラは、あおり運転などの際、証拠として重要になるケースも多い。その意味でも“汚れを拭き取る”ワイパーは、クルマが進化する中で、その役割がより重要となっているのだ。



梅雨入り前に確認しておきたい...その②▶ ガラスの撥水

撥水と親水の違い

雨が降っている際に、クルマのボディやフロントガラスの水を弾いてくれるのが「撥水」だ。そもそも“水を弾く”という特性には、大きく分けて2種類がある。ざっくり説明すると、水滴をコロコロと弾く性質を持つのが「撥水」、付着した水滴が塗装面に馴染む性質を持つのが「親水」である。

「撥水」は、付着した水滴を弾く特性上、汚れも弾く効果が得られることがメリット。水圧や雨で汚れが流れ落ちやすくなるため、洗車時の汚れ落ちが良くなり、水滴の拭き上げも楽になる。その一方で、水滴が塗装面に残りやすくなるため、イオンデポジットやウォータースポットなどの水シミが比較的付着しやすいというデメリットもある。そのため「撥水」は仮にウォータースポットができて、目立ちにくいボディの薄い色の車にオススメ。また、普段から日光を浴びない屋内駐車場に車を停めている人や、定期的に洗車ができる人にもおすすめと言える。

一方の「親水」は前述の通り、水滴が馴染む性質を持っているので、水滴が塗装面に残りにくく、イオンデポジットやウォータースポットと呼ばれる水シミが付着しにくいというメリットがある。屋根付き



水を弾く「撥水」

水が馴染む「親水」

のガレージ保管ではない青空駐車をしている人や、洗車頻度が高くない人、黒や紺といった濃色のクルマに「親水」はオススメと言える。ただし、水滴が塗装面に馴染むと同時に汚れも馴染みやすいため、洗車時の汚れ落ちが「撥水」に比べると若干悪くなるというデメリットがあることは押さえておきたい。

フロントガラスの撥水の種類を知る

撥水と親水の違いを押さえた上で、今回は視界確保の観点で重要なフロントガラスの撥水の種類についても触れてみたい。撥水コーティングには主にシリコン系とフッ素系の2種類があり、それぞれ特徴が違う。シリコン系は、ガラスにシリコンの薄膜を形成し、撥水効果を発揮する。水滴を弾く効果が高く、撥水成分の構造が連続しているため、水滴の動きが良い。ただし、撥水効果は約1～2ヶ月程度とやや短いため、こまめな施工が必要だ。

効果の持続性で言えば、フッ素系に分がある。フッ素系は分子1つずつガラスに強固に化学結合することで撥水効果を発揮するタイプで、撥水効果は半年～1年と長期間再施工をする必要がないことがメリット。ただ撥水成分の構造が連続ではないため、水滴の動きはシリコン系には劣る。なお、いずれのタイプを使用するにしても、下地処理は重要であり、ガラスに付着した油膜や汚れを落とした後に施工するのが基本である。愛車の使用頻度や保管状況を踏まえ、自身のカーライフに合わせた撥水剤を選びたい。

梅雨入り前に確認しておきたい...その③▶ 車室内の衛生対策



湿度が上がる梅雨の時期に気になるのが、車室内の衛生対策だ。特にエアコンのカビなどは早めに手を打たないと不快なニオイが発生するなど実害を及ぼす可能性がある。なお、エアコンの臭いの主な原因となっているカビの温床として知っておきたい箇所が「エアコンフィルター」と「エバポレータ」だ。特にエバポレータが原因の場合はなかなか厄介なのだ。エバポレータは、カーエアコンの心臓部で、車内に送る空気を冷やす役割がある。このため、冷却時に水滴の付着が避けられず、カビやすくホコリなども溜まりやすいので、年月が経つに連れて悪臭の温床となることが多い。また設置場所が車種によって異なるため、エアコンフィルターのように取

り外しが簡単ではない。エバポレータの洗浄には、エバポレータ専用のクリーナーを使う方法から、分解して洗浄するという手段まで様々な対応があるが、分解洗浄の場合は、作業費が高額になり時間も掛かるため、原因を突き止めた上で対処療法ではなく、不快の原因を根本から取り除く上でも、整備工場などに一度エアコンの点検をじっくりお願いしてみたい。いかがだろう。



column

除菌は 文字通り菌を除去(=排除)する作用のことを指す。菌を殺すのではなく、あくまで菌を除去するという点から見ると、手洗いや食器などを洗うことも除菌といえ、それぞれの製品の業界団体が表示の自主基準を定めている。これに対して「抗菌」は、菌の増殖を抑える(=菌を増やさない)作用のことを指し、経済産業省の定義では、抗菌の対象を細菌のみとしているため、抗菌仕様製品では、カビや黒ずみ、ヌメリは効果の対象外となっている。

殺菌は 文字通り菌を殺す作用のことで、厚生労働省によって文言の表示などが規制されている。殺菌と表示できるのは、消毒剤などの「医薬品」や、薬用石鹸などの「医薬部外品」のみとなっている。なお、コロナ禍を経て、車室内の衛生意識が高まった今日、これまでレザー保護や消臭が主目的だった内装コーティングにおいても除菌・抗菌ニーズが高まっている。



S-PCWD1

ユーティリティパソコンラック

組立式
組立工具付き

●ビット内でのノートパソコン台
●OBD車検 ユーディング作業
プログラム補正作業
●バッテリーメンテナンス機器も
収納可能

Seednew®

「シリーズニュー」は
ヤマト自動車の
オリジナルブランドです

S-DMT-MD

ダイヤグノスティック診断ツール

●整備用・OBD 検査兼用
●DoIP ISO13400 対応
●スキャンツール補助金対象機種

車両診断

Image

Image



ヤマト自動車株式会社 ホームページ <https://www.yamato-a.com/>
〒553-0003 大阪府大阪市福島区福島7-13-4 ヤマトのウェブ <https://www.yamato-a.net/>

Car Owners Eye [カーオーナーズ・アイ]

自動車保険

自賠責保険選択にユーザーの利便性広がる!

ユーザーにとって自動車保険は、事故などに遭った際の強い味方ではあるものの、様々な種類があり、自動車を購入したディーラーや販売店などがオススメする自動車保険にそのまま加入しているユーザーも多いのではないだろうか。そこで今回は、自動車保険の中で加入が強制の「自賠責保険」について取り上げてみたい。加入は強制だが、自賠責保険はユーザーが選べることをご存じだろうか。

強制保険と任意保険

自動車に掛ける保険は、大きく強制保険と任意保険に分けられる。強制保険(=自賠責保険)は、交通事故による被害者を救済するため、加害者が負うべき経済的な負担を補てんすることにより、基本的な対人賠償を確保することを目的としており、原付を含むすべての自動車に加入が義務付けられている。なお、運転者自身の怪我や物に与えた損害に対しては補償されない。一方の任意保険(=自動車保険)は、自動車事故による様々な損害を補償するもので、前述の運転者自身の怪我や物に与えた損害などを補償する保険だ。任意保険は補償内容の違いからさらに「賠償責任保険」「傷害保険」「車両保険」の3つに種類が分かれている。

さて、ユーザーがクルマを購入する際に、ディーラーや販売店から自動車保険を勧められるケースは多いと思う。面倒な手続きを代行してくれる上に、契約なども基本的にはおまかせできるため、勧められた保険にそのまま加入しているユーザーが多いはずだ。本来は、愛車の使用状況や保険の補償内容などをきちんと比較した上で、自分で保険を選ぶという行為が当たり前ののだが、実際に内容を比較し、契約しているユーザーは少数ではないだろうか。まして加入が強制である「自賠責保険」については選択肢があることすら知らないユーザーも

いるのではないと思う。

誤解無きように書くと、任意保険とは違い、自賠責保険はどの保険会社や共済組合などで加入しても内容自体は同じである。重要なことは、自賠責保険を契約する企業が提供するサービスや補償内容などをユーザー自身がよく確認することである。

One-Jibai (わんじばい) でユーザー自らの手続きが楽に!

ユーザーが自賠責保険を選ぶ際の利便性向上の面では、2025年1月から開始された業界共同システム「One-Jibai (わんじばい)」も知っておく必要がある。これまで自賠責保険の手続きは「対面での手続き」「現金での払込」「自賠責証明書の紙交付」が前提だったが「One-JIBAI」を利用することで自身のスマホやパソコンから手続きが進められるほか、保険料や共済金の払込もクレジットカードを含めたキャッシュレス化が可能となり、自賠責証明書のPDFデータでの交付も可能となった。



「One-Jibai」の画面イメージ

なお、一般社団法人日本損害保険協会によると、2025年1月末時点で「One-Jibai」に対応している保険会社・共済組合は、合わせて11社／組合とのこと。今後「One-JIBAI」の対応保険会社・共済組合は順次拡大される見込みとのことで、自身が加入している保険会社や共済組合が「One-Jibai」に対応しているか否かを確認しておくといいたい。

One-Jibai対応の保険会社・共済組合

- | | | |
|---------------|----------------|---------|
| ●あいおいニッセイ同和損保 | ●AIG損保 | ●共栄火災 |
| ●セコム損保 | ●損保ジャパン | ●大同火災 |
| ●東京海上日動 | ●日新火災 | ●三井住友海上 |
| ●楽天損保 | ●全国共済農業協同組合連合会 | |

※2025年1月時点 一般社団法人日本損害保険協会調べ

みんな 知ってる 使ってる

Miyaco

の ブレーキ パーツ

ミヤコ自動車工業株式会社

最近のクルマに多い

樹脂パーツって知ってる？

近年、特に人気のSUV などを中心に、ボディカラーとは異なる艶のない黒色のパーツが多く採用されている。この黒いパーツの正体は「樹脂パーツ」であり、軽さやコスト面、加工のしやすさなどから、今や多くのクルマの様々な箇所に採用されている。そこで今回は、この「樹脂パーツ」についてフォーカス。その特徴やメリット・デメリット、事故の際の修復の最前線などをお伝えしたい。



樹脂パーツのメリット・デメリット

樹脂製のバンパーやフェンダーモールは、縁石や壁に接触した時にボディへのダメージを緩和する目的として、1990年代末から徐々に登場し始め、バンパーなどだけではなく、フロントフェンダーや一部車種ではバックドアにも樹脂製のパーツが採用されている。

その最も大きな特徴は軽さだ。昨今のEVなどが顕著であるが、車重は昔よりも確実に重くなっている。一般的に車重が重くなればなるほど、タイヤへの負担やガソリン車では燃費に影響が出ることから、安全・安心を担保した上でのクルマの軽量化はメーカーの課題となっており、そこに原材料として樹脂が果たす役割は大きいと言える。

その一方で、樹脂製パーツは紫外線に弱く、未塗装の状態では経年劣化により白っぽくなることが多い。特に樹脂性のバンパーなどに使われているPP（ポリプロピレン）と呼ばれる素材は、紫外線を吸収しやすいため、徐々に表面が劣化して白く変色してしまうケースが多いのだ。白化の対策としては、塗装やコーティングがあるが、普段、クルマは雨や日光に晒されるので、クルマ全体に紫外線や酸性雨が降り注がないようにガレージへの駐車やボディカバーで車を覆うなどの対策も有効である。また、樹脂製パーツは金属製のパーツに比べて製造、成形工程で排出されるCO₂の量が多い点は環境面での懸念材料とも言える。コスト面や成形のしやすさなどがあり、今後もクルマへの樹脂パーツの採用は増えていくと思われるが、SDGsの観点で見るとCO₂排出量を抑え、リサイクル性の良い素材により進化していくことも課題と言える。

樹脂パーツ修復技術の進化

前述の通り、樹脂パーツは成形加工のしやすさが1つの特徴と言える。この特徴を生かし、これまでは事故の際にパーツ交換をするしかなかった箇所が、修復により可能となったケースも増えている。その1つが樹脂溶接だ。樹脂溶接は、熱可塑性プラスチックの性質を利用した溶接法で、熱可塑性プラスチックが高温状態で軟化し、さらに温度を上げると熔融する性質を利用し、樹脂製の部材や溶接棒を、熱または圧力で溶かして結合する方法だ。

樹脂溶接は部材同士が溶けて一体化する永久的な接合方法であり、安定した結合が期待できるほか、接合部分の気密性が高いことが特徴。さらに、接着剤やネジなどを必要としないため、コストの低減にも繋がると言われている。金属では難しかった製品成形も、樹脂溶接を駆使すれば実現できる場合がある。

ただし、樹脂溶接では熱や圧力を利用するため、部材に歪みが発生するリスクがあることは知っておきたい。また、一度樹脂溶接をしてしまうと、分解するには物理的な破壊以外の方法がないため、メンテナンスや修理で分解する部品の接合に関しては、樹脂溶接よりもネジ止めなどのほうが適切な場合もある。

自動車部品に使われている主な汎用樹脂（抜粋）

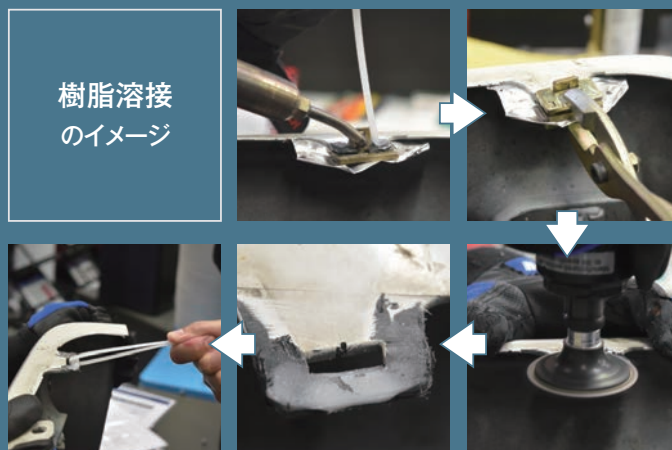
▶ポリプロピレン（PP）
自動車用樹脂の約6割を占めており、汎用樹脂の中でも自動車に最も使用されている。機械強度が高く、自動車のバンパーやトランクルーム内デッキボード、トラクルーフ等に多く使われている。

▶ポリエチレン（PE）
ポリエチレンは、最も加工が容易かつ安価でインレットパイプ（給油口から燃料タンクに燃料を輸送するパイプ）などに使用されている。

▶ABS樹脂
アクリロニトリル（A）、ブタジエン（B）、スチレン（S）を主成分とするポリマーアロイ※。非常に硬い熱可塑性樹脂の非晶性樹脂で、耐衝撃性があり、成形加工やめっき、塗装といった二次加工のしやすさがあることから、自動車の内装部材・外装部材に幅広く用いられている。

※ポリマーアロイ…複数のポリマーを組み合わせ、新しい特性を持たせた高分子のこと。
出典：一般社団法人日本自動車工業会HPより

樹脂溶接のイメージ



※画像は過去の編集部取材によるもの

未塗装樹脂部品の白化にお悩みの方へ

未塗装樹脂部品のメンテ術とは

いつのまにかフェンダーやバンパーの黒いパーツが、白っぽく色あせて見える...そんな経験はありませんか？新車のときはしっかり黒々としていたのに、年数が経つにつれて白っぽくなっていくあの現象。それはまさに、未塗装樹脂パーツの「白化」です。白化は見た目に大きな影響を与え、車全体の印象を古びたものにしてしまいます。今回は、白化のメカニズムから、その対策についてお伝えします。

そもそもなぜ白くなるの？

未塗装樹脂に使われる素材は自然なマット感がある一方で、ポリプロピレンなどの黒いプラスチック系素材が多く、塗装されていないことで、紫外線や酸性雨などにより劣化しやすいという弱点があることを覚えておこう。

特に以下のような状況で白化は進行しやすくなる。

- ✓ 屋外駐車が多い（紫外線の影響）
- ✓ 定期的なメンテナンスをしていない

この白化、放っておくと完全に黒さが戻らない状態にまで劣化してしまうこともあるため、早めのケアが大切だ。

見た目の問題だけではない？

白化してしまうことで、このような問題が考えられる。

- × 洗車してもキレイに見えない
- × ボディがピカピカでも、部分的に劣化が目立つ

愛車に乗り続けたい方においては、“黒さ”を取り戻すだけで印象ガラッと変わることは知っておいて損はないだろう。

未塗装樹脂部品の簡単メンテ術をご紹介！

白化してしまった未塗装樹脂部品。諦める必要はない。「RESINOUS GLOSS II（レジナスグロスII）」を使えば、簡単な施工で元の黒さとツヤを取り戻せる。

- ✓ 耐久性・耐候性に優れ、12ヶ月以上効果が持続（※）（※促進耐候性試験に基づいた検証結果）
- ✓ フラットな使用箇所には「専用スポンジ」、カウルトップパネル等の塗りにくい箇所には「専用不織布」といった使い分けができ、ストレスなく簡単に施工可能
- ✓ 1本あたり約3㎡施工可能。ノビが良く、ムラになりにくい

施工はいたって簡単。汚れや油分をきれいに落とし、レジナスグロスIIを塗布していく。十分に乾燥させたら白化した未塗装樹脂部品のビジュアルが復活する。しっかり下地処理を行えば、効果もしっかり持続する。



白化した未塗装樹脂部品の黒さを取り戻す！

RESINOUS GLOSS II レジナスグロスII

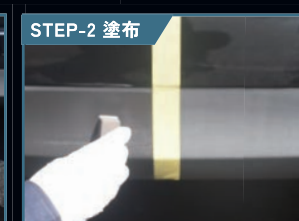
未塗装樹脂用保護艶出し剤

12ヶ月以上効果が持続（※）
（※促進耐候性試験に基づいた検証結果）

Before



After



レジナスグロスII
製品動画はこちら



株式会社 イチネン ケミカルズ

〒108-0023 東京都港区芝浦4丁目2番8号 <https://www.ichinen-chem.co.jp/>

プロユースケミカル事業部

東京支店 〒108-0023 東京都港区芝浦4-2-8 03-6414-5608
大阪支店 〒577-0002 大阪府市稲田上町1-17-20 06-6748-9970

クルマの

豆

知識

国内唯一の自動車アフターマーケット国際展示会

第22回国際オートアフターマーケットEXPO2025

国内で唯一の自動車アフターマーケットの国際展示会「第22回国際オートアフターマーケットEXPO2025」(以下、IAAE2025)が、2月末に東京ビッグサイトで開催された。IAAE2025は基本的に業界関係者向けの展示会であるが、出展商材の中には、ユーザーとして気になるものもあったので、ご紹介したい。



入手困難な旧車パーツの復刻

まずご紹介したいのが、入手困難となった旧車パーツの復刻だ。国内の乗用車(軽自動車を除く)の平均車齢は9年を超え、愛車を大切に長く乗るユーザーが増える一方で、長く乗れば乗るほど、純正部品が劣化し、交換しようにも該当の部品が既に無いというケースも出てくるだろう。そんな中で、今回のIAAE2025には、1970年代～90年代の国産車両の補修用クラッチディスクを扱う駆動系メーカーのほか、トヨタ・86の復刻パーツなどを扱うメーカーが出展しており、来場者の注目を集めていた。

車齢の伸長に伴い、いわゆる“古い車”が自動車アフターマーケットに増えてくると、補給義務期間を過ぎたパーツも増えてくるはずだ。そんな中、今回出展していた各社の取り組みのように絶版となっている部品を探し出せる可能性と選択肢が広がっていることを知っておいてほしい。

▶レストアパーツ.com
<https://www.restore-parts.com/>



▶エクセディ
<https://www.exedy-aftermarket.com/>



カーラッピングという選択肢

前述の通り、愛車を長く大切に乘るユーザーが確実に増えている現在、愛車を綺麗に保つ様々なサービスの価値も上がっている。その1つが自動車の表面にフィルム加工を施し、既存の塗装とはまったく異なる色やデザインで車体を彩ることが可能なほか、飛び石や軽い接触などから塗装面を保護することができ、愛車の資産価値を落とさず、自由かつ気軽に自己表現ができる「カーラッピング」だ。今回のIAAE2025でも各社が実車を使った施工の実演を行っていた。ヨーロッパなどにおいては、クルマの楽しみ方の1つとして、定着している感があるカーラッピングだが、国内においては一部の層の認知に留まっている。愛車の美観維持や自己表現の1つとして、カーラッピングという選択肢があるということを知っておいても良いのではないだろうか。

▶YMG1
<https://www.yamaga-net.co.jp/>



▶RINDA FACTORY
<https://rinda-factory.com/>



アフターマーケットサプライヤー活性化委員会(AAC)とは？

AACは、全国の有力な部品商が集まり、より高度な補修部品や関連商材の販売・提供のノウハウを勉強し、従来あまり得意としてこなかった補修部品以外の商品・サービスの研究をし、その情報をお客様にご提供するために、勉強と交流の場をベースに「さらなる高みを目指して」活動している組織です。100年に1度の大変革期にある自動車業界において、今できること、すべきことを従来の価値観に縛られずに、しっかりと推進し、業界活性化を図り、ひいては地域社会の発展に寄与すべく、活動を行っています。

「CAR LIFE」に関する
ご意見・ご感想・ご要望などをお寄せください



編集部では、今後ともコンテンツの充実に努めて参ります。皆様からの多様なご意見・ご要望を募集しております。下記メールアドレスまで、お寄せ下さい。

CAR LIFE編集部▶mail:info@aa-c.jp