

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

Vol. **30**
2026 MAR.

TAKE FREE!

[巻頭特集]

愛車が一生輝く

新時代のカーケア 選択術

MY CLASSIC CAR LIFE

旧車と共にある人生

第1回 | 「不便」という名の、至高の贅沢。

Car Owners Eye [カーオーナーズ・アイ]

ただのブームから「賢い選択」へ

国内EVの鈍化は“失敗”ではなく“市場成熟”の証?

[クルマの豆知識] 知っておきたい!

年に1度のカスタムカーの祭典

東京オートサロン2026

愛車が一生輝く 新時代のカーケア 選択術

KeepPer
FOR SMART CAR LIFE



CAR BEAUTY
PRO
THE PROFESSIONAL WAY

〈取材協力〉: KeePer技研株式会社 <https://keepergiken.co.jp>
株式会社カービューティープロ <https://www.cbpp.co.jp>

平均車齢が9年を超え、愛車を長く大切に乗り手が増えてきたことに伴い、日本の洗車・カーケア文化も劇的な変貌を遂げつつある。その中心に居るのが、洗車を「日常のインフラ」へと押し上げたKeePer技研株式会社(以下、KeePer)と、国内のカーディテリングの先駆者とも言える株式会社カービューティープロ(以下、カービューティープロ)だ。そこで今回編集部では、両社に「クルマを綺麗にする」哲学を聞いた。「どちらが優れているか」という二元論ではなく、両極の選択肢が存在することこそが「新時代のカーケア選択の広がり」を示していることが今回の取材で見えてきた。

降れば汚れが流れ落ちるという自浄性能を持つ。忙しい平日に車が汚れ、週末に洗車場へ駆け込む…。そんなルーティンからユーザーを解放したのだ。金額は数万円からで施工時間は数時間。例えば買い物のお合間などに、新車のようなツヤが手に入ることに加えて、科学的アプローチによる徹底した標準化により、全国どの店舗でも一定のクオリティが担保される安心感も心強い。この「ユニバーサルな安心感」こそが、これまで洗車に無頓着だった層や、忙しいファミリー層をカーケアの世界へと誘い、洗車市場の裾野を一気に広げたのである。

KeePerの躍進について、同社の谷好通代表取締役会長は、その核心を「ユーザーの喜びの連鎖」にあると分析する。「投資家の調査でもリピート率は87%に達しています。ここ数年で認知が急拡大したのは、SNSなどで『KeePerをやって良かった』という好意的な口コミが自然発生的に広がったからです。ネガティブな声がほとんどない。これが我々の誇りです」。



そんなKeePerの技術哲学について「従来のコーティングとは異なり、塗装面の凹凸の谷を埋めて平滑にする“ファンデーション”のようなイメージです」と谷会長は定義する。塗装を削らないからこそ、新車はもちろん、経年車にも同じ工程・同じ価格で高い効果を提供できるという公平で分かりやすい仕組みが、ディーラーやユーザーからの絶大な信頼を生んでいる。

谷会長はユーザーに対して「もっと車に対して『わがまま』になりましょう。クルマは自由で楽しいものです。綺麗に保ちたいというこだわりを、私たちが全力で支えます」と力強く話し、今後は洗車を起点とした「クルマのコンビニ」へとKeePerを変貌させるモビリティベース構想があることも明かしてくれた。

KeePer技研

洗車をより「日常のインフラ」へ

ガソリンスタンドでよく見かける鮮やかな黄色と青の看板。今や全国どこの主要幹線道路を走っていても「KeePer」の文字を見かけない日はないのではないだろうか。全国に6,665店舗のKeePer PRO SHOPと、洗車・コーティング専門店KeePer LABOを167店舗展開するKeePerが成し遂げた最大の功績は、洗車を「日常のインフラ」にしたことである。

例えば、主力メニューの1つである「フレッシュキーパー」は、雨が



KeePerの技術コンテストの様子

カービューティープロ

ミクロン単位の塗装と向き合う「素肌美人の追求」

KeePerが科学的な「ファンデーション」なら、カービューティープロは、塗装そのものの状態を読み解き、根本から美しさを引き出す「素肌美人の追求」と言える。「コーティングは魔法ではありません。磨き上げられた最高の状態を守るためのものです。我々が目指すのは、洗顔で肌を整えるように、下地を完璧な状態に作り上げ、塗装が本来持つ美しさを最大限に引き出し、仕上げることで」とカービューティープロの担当者は話す。

カービューティープロの真髄は、1984年にプロ育成のための技術スクールを開校以来、42年の歴史に裏打ちされたプロによる「個別診断」にある。同じ車種でも、保管状況や洗車頻度によって塗装の痛み方は千差万別。技術者は専用の照明下で車両の状態を診断し、オーダーメイドの施工を組む。昨年リリースされた最上位のEXE-zero7セラミックコーティングは、プリウスなどで約20万円とのことだが、ユーザーからのオーダーが絶えないという。



延べ2,470名の卒業生を輩出しているスクール事業

カービューティープロの技術を支えるのが、厳格なスクール事業だ。延べ2,470名の卒業生を輩出してきたが、現在はブランドの品質維持のため、筆記と実技の卒業試験を導入。一定の基準に達しないと卒業できない仕組みとなっている。なお、一定の基準に達していない場合には、スクール期間を延長することができ、プロとしての技術、知識を必ず習得できるカリキュラムが設定されている。単なる作業者ではなく、ケミカルの知識からメンテナンスはもちろん、経営や税務、保険などに至るまでカバーする「技術者」の育成こそが、全国に約370店舗あるプロショップの信頼を支えている。「SNSで誤った情報も氾濫する今だからこそ、プロによる正しい知識を得て、洗車を楽しんでほしい」。担当者が話すその言葉には、業界のバイオニアとしての矜持が宿っていた。

今、あなたの愛車は どちらの“物語”を必要としているか?

両社への取材を通じて明確になったのは、競合(優劣の差)ではなく、ユーザーのライフスタイルを支える「選択肢の広がり」だ。

KeePerは、現代人の「タイパ」と「ワクワク」に寄り添う。一方で、カービューティープロは、オーナーの「深い愛着と資産価値」に寄り添う。

洗車の裾野が広がるということは、私たちの街が美しくなるということだ。美しい車が増えれば、ドライバーの心には余裕が生まれ、安全運転への意識も高まる。車を大切にすることは、物を大切にすることを育むことにも繋がる。どんな形であれ、「車を綺麗にする」という行為には、日常を少しだけ上質に変える魔法があるのだ。

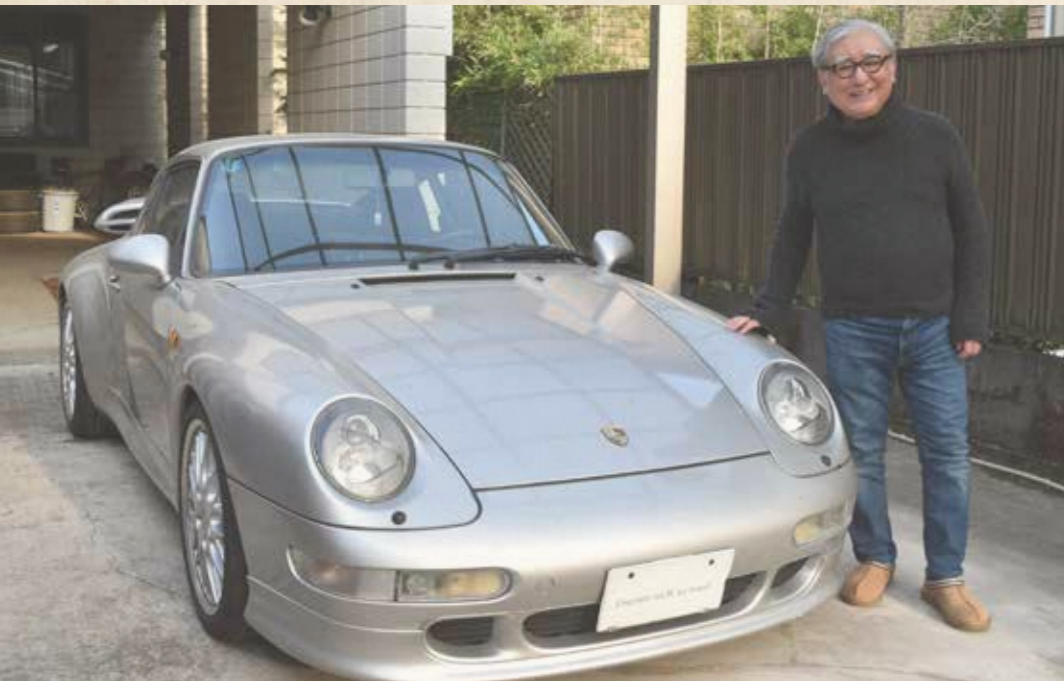


編集部まとめ:あなたにぴったりの選択肢とは…?

比較項目	 KeepPer (科学と合理性)  DIAII KeepPer (ダイヤツキーバー)	 カービューティープロ (技術と診断)  EXE-zero7 セラミックコーティング
コンセプト	凹凸を埋める「ファンデーション」	素肌を整える「素肌美人の追求」
強み	圧倒的なタイパ・自浄性能	オーダーメイドの研磨・トータルケア
信頼の源泉	87%のリピート率・徹底した標準化	42年の歴史・厳格な試験をクリアした技術者
おすすめ層	忙しい方、新車を楽に維持したい方	こだわり派、経年車を蘇らせたい方
価格帯の目安	数万円～(メニューによる)	高付加価値・高単価メニューも充実

第1回 | 「不便」という名の、至高の贅沢。

最新のクルマは、驚くほど便利で快適だが「クルマを操る楽しさ」が希薄になっていると感じることはないだろうか。今回から開始する新連載「旧車と共にある人生」では、旧車オーナーのリアルな声を編集部が独自取材。旧車と共に人生を歩んできたカーオーナーそれぞれのクルマ哲学を読者の皆様にお伝えする。



今回取材したのは...

住野 公一氏

(株式会社オートバックスセブン相談役)

これまで数多くの名車を乗り継ぎ、クラシックカー・コレクターとしても知られる。今回ガレージで撮影させていただいたのは、空冷モデル最終型となるボルシェ911 (タイプ993) カレラS。

効率の先にある、五感を満たす「対話」

都内某所、静謐な空気が流れる住野公一氏のガレージ。そこには最新のEVから伝説的な空冷ボルシェ、日常を共にする軽自動車まで、時代も国籍も超越した名車たちが静かに呼吸を整えていた。

数々の名車を相棒としてきた住野氏に、なぜ今あえて旧車を維持し続けるのかと問うと、彼は微笑んでこう答えた。「不便は、味ですよ」。

「今のクルマは至れり尽くせりですが、旧車はドアを開ける重み、ハンドルを回す手応え、その一つひとつの動作に確かな「手間」を要求します。それはまるで、デジタル音源ではなくレコードに針を落とす瞬間の高揚感に近い」。

効率と利便性が正義とされる現代において、あえてプロセスに時間を溶かす。その所作こそが、機械を単なる移動手段から、血の通ったパートナーへと変えていくのだ。

原点は360ccとの格闘。設計思想に宿る「意思」を読み解く

住野氏の濃密なカーライフの原点は、3万円で手に入れた中古の「スズキ・キャリイ」にある。

「下り坂で目一杯の勢いを付けておかないと、次の上り坂が登れない。トラックの運転手たちがどうやって重力を味方に付けて走っているのか、あの時初



スズキ・キャリイ

めて肌で理解しました」。

この「物理の法則との格闘」から始まった探求心は、やがて世界の銘品へと向かう。抜群の座り心地に感動した「ブジョー604」では、曲がるたびに転覆しそうなロールに肝を冷やし、「アルファロメオ・ジュニア」では、高速道路でエンジンが止まるという洗礼も受ける。

それら全ての経験を経て、住野氏は確信を持って語る。「例えばボルシェ911 (993型) のスイッチ配置一つをとっても、設計者が何を考え、なぜその位置に置いたのかという明確な意図が伝わってくる。そこにはコスト優先の設計には決して宿らない、エンジニアの「執念」とも呼べる思想があるのです」。



ブジョー-604



アルファロメオ・ジュニア

「ベストカー」BMW 745

そして受け継がれる「感触の記憶」

膨大な遍歴の中で、住野氏が「ベストカー」として挙げるのはBMW 745だ。「V8エンジンの咆哮もさることながら、特筆すべきはコーナリング。ハンドルを無理にこじらなくても、アクセルワーク一つで吸い込まれるように曲がっていく。これこそが、ドイツ車の真髄です」。



BMW-745

また、現在濃藍から情熱の深紅に全塗装中のジャガー・XJ6には、父への追憶が重なる。かつて父が駆った12気筒モデルが、時速50kmから路面に吸い付くように加速したあの衝撃——。その掌に残った記憶が、現在の彼をジャガーへと向かわせた。

一方で、最新のEV (アウディQ4) に対しては「加速以外に語るべき魅力がない」と断じ、実用車としてのN-BOXには「非常によく考えられている」と敬意を払う。この「良いものは良い、ダメなものはダメ」と切り捨てるドライな審美眼こそが、彼の哲学をより強固なものにしている。



ジャガー・XJ6

100年を乗り継ぐ責任。鉄に魂を宿すということ

住野氏は、古いクルマを重視で排除しようとする現代の風潮に対し、毅然とした態度を見せる。「家を100年、200年と住み継ぐように、クルマも手を入れながら乗り継いでいくべきです。使い捨ては地球の寿命を縮める行為に他なりません」。

その言葉を証明するように、彼はボルシェ・カイエンを30年維持し、170万円を投じてトランスミッションを載せ替えるなど、一台の鉄の塊に深い愛情を注いできた。



ボルシェ・カイエン

「クルマが人格を変えることもある。ボルシェに乗ればレーサーの如く鋭くなり、ジャガーに乗ればジェントルマンの振る舞いになる。そんな変化を楽しむのも、人生の醍醐味です」。

取材の最後、ガレージに空冷ボルシェの乾いた咆哮が響き渡った。その荒々しくも精密な鼓動は、設計者の情熱と住野氏の信念が共鳴し、鉄の塊に「魂」が宿った瞬間のように思えてならなかった。不便さを愛でるという贅沢。それこそが、私たちが守るべき真のヘリテージ文化の夜明けなのかもしれない。

GMB
Your success is our Future.

時代を越えて、エンジンは回り続ける!

GMB 株式会社
〒636-0295
奈良県磯城郡川西町大字吐田150番地3
TEL:0745-44-1911
FAX:06-6206-5763



E-BOOK

旧車の命を守る、信頼のウォーターポンプ

日本や海外の旧車用のウォーターポンプを幅広く取り扱っております。
旧車のウォーターポンプでお困りの方はぜひ一度お問い合わせをお願い致します。

イスズ117クーペ

1970-1975



GWIS-14A



ジープSJ10

1976-1981



GWS-02A



ジープチェロキー

1984-2001



GWAM-10A





運転前の5分間が命を守る!

日常点検のススメ

日常点検と定期点検の違いとは?

CAR LIFE Vol.28からスタートした新コーナー「日常点検のススメ」では、カーオーナーの義務である日常点検に関して、分かりやすくコンパクトに解説。3回目となる今回は、日常点検と定期（法定）点検の違いについて触れる。

クルマの点検の基本

そもそもクルマの点検は大きく分けて「日常点検」「定期点検」「車検」の3つの種類がある。日常点検を正しく実践するためにも、まずはそれぞれの点検の役割と目的を理解しておく必要がある。

日常点検は、例えばタイヤに刺さった異物やランプ切れ、エンジンオイルの減少やワイパーゴムの劣化、ブレーキペダルの感触の変化、走行中の異音など、日々の変化やクルマからのSOSを早期に発見するためのアンテナの役割を果たす。いわばクルマとの大切なコミュニケーション習慣なのだ。

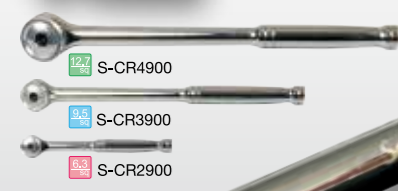


知っておきたい! 「クルマの3つの点検」

日常点検 (セルフチェック)	定期点検 (予防整備)	車検 (継続検査)																
<p>運転前の安全確認 運転者が自自行い、故障の早期発見と安全な走行を確保することを目的としています。</p> <p>主な点検項目例</p> <ul style="list-style-type: none"> タイヤの空気圧 ライトの点灯・点滅確認 エンジンオイルの量のチェック 	<p>プロによる予防的な整備 12ヶ月または24ヶ月ごとに整備工場(プロ)が実施し、法定項目に基づいた部品交換や整備を行います。</p> <p>主な点検項目例</p> <ul style="list-style-type: none"> ブレーキパッドの摩耗具合 バッテリーの劣化状態 エンジンベルトの緩みや損傷の点検 	<p>最低限の安全基準への適合確認 新車登録から3年、その後は2年ごとに整備工場(プロ)で実施し、公道を走るための安全基準を満たしているかを確認します。</p> <p>主な点検項目例</p> <ul style="list-style-type: none"> 排気ガスの排出状態 足回り(サスペンション等)の検査 保安基準への全体的な適合性の確認 																
<p>基本仕様比較</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>日常点検</th> <th>定期点検</th> <th>車検</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施頻度</td> <td>運転前(乗車時・出発時)</td> <td>12ヶ月ごと、24ヶ月ごと</td> <td>新車3年、以降2年ごと</td> </tr> <tr> <td>実施者</td> <td>運転者</td> <td>整備工場</td> <td>整備工場</td> </tr> <tr> <td>目的</td> <td>故障の早期発見・安全確認</td> <td>予防的な整備と部品交換</td> <td>最低限の安全基準適合確認</td> </tr> </tbody> </table>				日常点検	定期点検	車検	実施頻度	運転前(乗車時・出発時)	12ヶ月ごと、24ヶ月ごと	新車3年、以降2年ごと	実施者	運転者	整備工場	整備工場	目的	故障の早期発見・安全確認	予防的な整備と部品交換	最低限の安全基準適合確認
	日常点検	定期点検	車検															
実施頻度	運転前(乗車時・出発時)	12ヶ月ごと、24ヶ月ごと	新車3年、以降2年ごと															
実施者	運転者	整備工場	整備工場															
目的	故障の早期発見・安全確認	予防的な整備と部品交換	最低限の安全基準適合確認															

超小型軽量ヘッドラチェットハンドル

ミニマム丸形ヘッドラチェットハンドルシリーズ



本締めOK!

Coming Soon
初夏登場予定

Seednew

斜め噛み込みのミス無し!

脱着しにくい場所にもラクラクアクセス
フレキシブルシャフト採用
S-PPF756
フレキシブルスパークプラグフィッター



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]

ただのブームから「賢い選択」へ

国内EVの鈍化は“失敗”ではなく“市場成熟”の証?



いわゆる“EVシフト”の熱狂が落ち着き、2026年の国内市場は「ブーム」から「実用」へとそのフェーズが移りつつある。EV販売の鈍化がメディアで報じられる一方で、トヨタのBEVが好調な販売を記録し、BYDは日本向けにPHEVを投入するなど、市場は独自の成熟を見せている。そこで本稿では最新のデータなどから、ライフスタイルに合わせた「後悔しない電動車選び」について考えてみたい。

「EVの踊り場」と「ハイブリッドの独走」

日本自動車販売協会連合会(自販連)などの統計によると、2026年1月の国内の新車販売(軽自動車も含む)におけるEV(BEV+PHEV)のシェアは3.28%である一方で、圧倒的な強さを見せているのがハイブリッド車(HV)である。同年同月のHVのシェアは49.7%と約半数を維持しており、今や国内においては「実用車の王道」として君臨している。EVに興味はあるが、充電インフラや航続距離に不安があるという層の受け皿として、HVが改めて再評価されている形だ。

トヨタのBEV・bZ4Xが好調なワケ

前述の通り、国内のEV販売が全体的に鈍化する中で、勢いを見せたのがトヨタのBEV・bZ4Xだ。2026年1月のメーカー別のEV(BEV+PHEV)販売数のトップは3,600台を販売したトヨタで、前月に最多だったテスラなどを始めとする輸入車の合計から首位を奪還している。これを牽引したのが1,651台を販売したbZ4Xだ。

bZ4X好調の理由には、リース専用だった初期から一転、販売形態が柔軟になり、補助金やメーカー独自のインセンティブによってユーザーの「手の届く価格」になったことが



トヨタ・bZ4X

大きい。加えてソフトウェアの成熟により、充電性能や航続距離が改善され、信頼性が向上したことやインフラが未成熟な時期だからこそ、全国どこにでもディーラーがあるトヨタのサポート体制が、ユーザーの安心感となり、輸入車勢に対する大きなアドバンテージとなった。これは「EVなら何でも売れる」時代が終わり「信頼できるブランドが、現実的な価格で魅力のあるEV」を提案できれば、ユーザーに選ばれるという市場の成熟を示していると言える。

BYDが日本にPHEVを投入した「戦略的意味」

世界的なEVメーカーとして知られる中国のBYDが、2025年12月1日、日本市場にPHEV・SEALION6(シーライオン6)を投入した。これまで強気なBEV戦略を進めてきたBYDが、なぜ日本でPHEVを出すに至ったのか。そこには日本の住宅事情という高い壁があった。集合住宅が多く、基礎充電(自宅での充電)が難しい日本のユーザーにとって、バッテリーだけで走るBEVは依然としてハードルが高いのが実情だ。



BYD・SEALION6

そこでBYDは「EVの加速感や静粛性は味わいたい、長距離ドライブでの電欠や充電待ちを避けたい」という日本特有のニーズに、航続距離1,000kmを超える最新のPHEV技術で応えようとしたのだ。

日本らしい電動化のカタチとは?

現在の「EVの鈍化」は、決して電動化の後退ではない。むしろ、イメージ先行のブームが去り、ユーザーが自分のライフスタイルに照らして「本当に使える電動車」を選別し始めた結果とも言える。その好例がトヨタのbZ4Xである。BYDが日本の現実に合わせて投入したSEALION6が今度どのように受け入れられていくかは未知数だが、電動車の選択肢は確実に広がっている。



みんな 知ってる 使ってる
Miyaco
の ブレーキ パーツ

ほとんどのスパークプラグに対応可能

※スパークプラグは付属しません。

ミヤコ自動車工業株式会社

クルマの

豆知識

[イベントレポート] 年に1度のカスタムカーの祭典

東京オートサロン2026

TOKYO AUTO SALON
2026

年明けの風物詩となったカスタムカーの祭典「第44回東京オートサロン2026 (以下、TAS2026)」が1月9日(金)～11日(日)の3日間、幕張メッセで開催された。昨年を上回る272,383人の来場者を集めた今年のオートサロンを「旧車維持」と「最新軽EV」という対照的な視点から振り返ってみたい。



複製パーツと最新タイヤが紡ぐ「旧車ライフ」

今回のTAS2026の主役の一つと言えるのが「旧車」だ。象徴的だったのが、TOYOTA GAZOO Racing (以下、TGR) のブースで「GRヘリテージパーツプロジェクト」として、A80スーパーのダッシュボードの試作品やAE86用エンジンのシリンダーヘッド/ブロック(2月1日から一般受注開始)が展示されていたことだ。「メーカーが本気で旧車を救う」という姿勢に、多くの旧車オーナーが勇気付けられたはずだ。



TGRブース内に展示されていたA80スーパーのダッシュボードの試作品(左)とAE86用エンジンのシリンダーヘッド/シリンダーブロック(右)

また、タイヤメーカーのダンロップブースでは、美しい曲線美を誇るいすゞ・117クーペが来場者の注目を集めていた。驚くべきは、その足元に最新の次世代オールシーズンタイヤ「シンクロウェザー」を履いていたことだ。“旧車だから天候が不安で遠出できない”という悩みを、季節を問わない最新オールシーズンタイヤで解決する。



シンクロウェザーを装着したいすゞの117クーペ

この提案は、ネオクラシックカーを日常で楽しみたいユーザーにとって、極めて現実的で幸福なカスタマイズの形として映った。

日本の街を変える？

BYDの軽EV「RACCO (ラッコ)」

海外メーカー勢で圧倒的な存在感を放っていたのがBYDだ。そのブースの中心に鎮座していたのが、日本向けに開発され、2026年夏に発売を控える軽乗用EV「RACCO (ラッコ)」だ。日本のユーザーに馴染み深い「スーパーハイトワゴン」のスタイルにスライドドアを備え、輸入車でありながら日本の軽自動車規格に完全適応したフォルムは、BYDの本気を感じさせるものだった。その完成度に、ブースは人だかりが絶えず、注目度の高さをうかがわせた。



今夏に発売を控えるBYDの「RACCO」

2026年の東京オートサロンは、憧れのスーパーカーだけでなく「今の愛車をどう守るか」と「これからの相棒をどう選ぶか」という、ユーザーの生活に寄り添った展示が際立っていたように感じた。伝統を支えるヘリテージの熱量と、新時代を切り拓く軽EV。年明けの幕張で目撃したのは、私たちのカーライフをより自由にする「未来の選択肢」そのものだったように思う。



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向けて参ります。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