

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.

31

2026 MAY

[巻頭特集]

TAKE FREE!

雪道だけじゃない!梅雨のウェット路面と夏の猛暑を走り抜く

次世代オールシーズンタイヤの 進化と真価

MY CLASSIC CAR LIFE

旧車と共にある人生

第2回 | 文化遺産を次世代へ...美しき継承の形

進化するクルマ、高度化する自動車整備...

ユーザーとして知っておくべきこととは?

運転前の5分間が命を守る!

日常点検のススメ

オイル・ワイパー・エアコンガスの点検の重要性

[TOPICS]

車検はロービーム検査に

2026年8月から全国で“完全移行”へ

[クルマの豆知識]

4月からクルマを買う際の金額が安くなった?

知っておきたい2026年度の自動車税制改正

次世代 オールシーズンタイヤの進化と真価

予期せぬ積雪への備えとして注目されるオールシーズンタイヤだが、頼りになるのは雪の上だけではない。日常でより身近な「雨の日の滑りやすさ」や「過酷な夏場の熱」に対して、ダンロップの次世代オールシーズンタイヤ「シンクロウェザー」の最新技術は、水に触れるとゴムが柔らかくなり、高温下でも路面を捉え続けるという、相反する性能の両立を実現。今号では、ダンロップへの取材を通じて天候に左右されず、常に高いグリップ力を発揮し続ける次世代のスタンダードタイヤの「進化」と驚きの「真価」に迫った。

取材協力:株式会社ダンロップタイヤ <https://tyre.dunlop.co.jp/>

タイヤはどれも同じではない。命を乗せて走る唯一の接点

多くのカーオーナーにとって、タイヤは“車を買った時に初めから付いているもの”であり、摩耗するまでその性能を意識することは少ないかもしれない。しかし、車体を支え、止まり、曲がるという重責を担っている重要なパーツであるということに変わりはない。特に昨今の日本は、線状降水帯による記録的な豪雨や、アスファルトが60度を超えるような猛暑、そして経験したことが無いような大雪など、タイヤにとって過酷な環境が日常化している。この変化に対し、ダンロップが出した答えが「シンクロウェザー」である。

水と温度を味方に付ける革新的技術 アクティブトレッド

従来のタイヤ開発には、大きなジレンマがあった。氷の上で滑らないようにゴムを柔らかくすれば、夏場の高速道路ではハンドルがふらついたり、フニャフニャとした頼りない接地感になり、雨の日ではウェット性能が犠牲になる。この「あちらを立てればこちらが立たず」という物理的限界を打破したのが、ダンロップが開発した革新的な新技術「アクティブトレッド」だ。

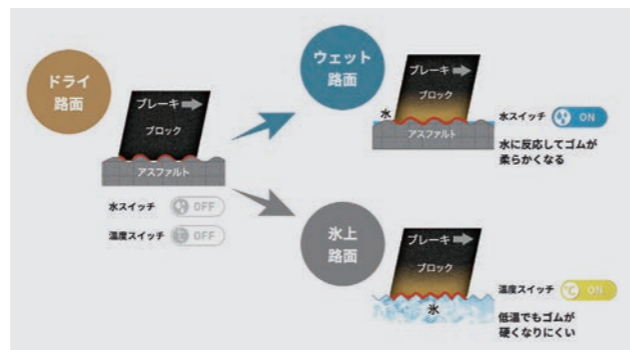
この技術の驚くべき点は、タイヤ自体が路面の状態を“判断”するかのように性質を変えることにある。



環境変化を利用し、ゴムの性質を変えるという新発想の性能スイッチ技術

▶新技術「アクティブトレッド」

外部環境の変化に応じてゴムの性質がスイッチを切り替えるように自動的に変化。



▶水スイッチ

水に触れた時だけゴムが柔らかくなることで、ウェット路面にグリップするゴムへ



▶ウェット路面での進化

雨に濡れると、ゴム内のポリマーの結合が一部解除され、ゴムが瞬時に柔らかくなる。これにより、路面の微細な凹凸に密着し、雨の日特有の「ヒヤリ」とする滑りを抑制。

▶猛暑・ドライ路面での真価

路面が高温になる夏場や乾燥路では、ゴムがしっかりと剛性を保つ。これにより、オールシーズンタイヤにありがたかった「夏場のフニャフニャとした接地感」を払拭し、夏タイヤ同等のシャープなハンドリングと快適な乗り心地を実現。



“自分だけは大丈夫”が通用しない社会的な責任

「タイヤの交換サイクルは一般的に4~5年と言われますが、その期間中、例えば、都市部において一度も雪が降らない保証はありません。数年に一度の大雪の際、ノーマルタイヤで走行を強行し、坂道で立ち往生(スタック)してしまう車が後を絶ちません。これは単なる個人のトラブルに留まらず、後続車の通行を妨げ、物流を止め、時には救急車両の通行を阻害するという“社会問題”に発展します」とダンロップの担当者が話す通り、今回の取材で、ダンロップが技術以上に強調していたのが“社会的な備え”としてのタイヤ選びだ。

スタックによる道路封鎖の原因を作らないことは、カーオーナーに求められる重要なマナーの一つだ。しかし、都市部に住むユーザーにとって、年に数回あるかないかの雪のためにスタッドレスタイヤを購入し、保管場所を確保し、シーズンごとに交換工賃を払うのは大きな負担であることは事実だ。

ダンロップの担当者はこう続ける。「お客様には、シンクロウェザーを選ぶことは、単なる雪対策だけではなく、4~5年というタイヤの寿命期間において、あらゆる天候下での“安心を買う”ということ

をお伝えしています。例えば、雨天時は、優れたウェット性能で、毎日の通勤や買い物を支え、夏は酷暑によるゴムのタレを感じさせず、



ロングドライブの快適さを保ち、突然の降雪時にはグリップ力を保ち、確実な帰宅を足下からサポートする。この利便性のメリットを今後も訴求していければと考えています」。

ダンロップの「シンクロウェザー」は、同社の技術の粋を集めた「進化」の結晶であると同時に、日本の道路環境における安全と利便性を両立させた「真価」の証明でもある。タイヤに関心が薄い層にこそ、タイヤの選択肢が広がっているということを知って頂ければと思う。晴れの日も、雨の日も、そして雪の日も、カーライフを足元から支え続けるパートナーとして、これほど心強い存在はないはずだ。

〈解説動画〉SYNCHRO WEATHER徹底分析

なぜあらゆる路面にシンクロできるのか?▶



オールシーズンタイヤは夏も冬も中途半端?

それ、誤解です。

あらゆる路面にシンクロする

SYNCHRO WEATHER

次世代オールシーズンタイヤ

SUNNY RAIN SNOW ICE

※過酷な積雪・凍結路面を走行される際は、WINTER MAXX 03の装着を推奨します。
※フラットフォームが露出した場合、冬用タイヤとしては使用できません。

旧車 MY CLASSIC CAR LIFE と共にある人生

第2回 | 文化遺産を次世代へ…美しき継承の形

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。

前回からスタートした新連載「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...

清水 正喜氏

(FIVA国際クラシックカー連盟アジアアンバサダー)

カーケアブランド「オートグリム」を取り扱うプレミアム・カーケア・ジャパン(株)や、「マックツール」のマックメカニクスツールズ(株)の代表取締役CEOを務めると共に、FIVA国際クラシックカー連盟のアジアアンバサダーとして、旧車を単なる中古車ではなく「文化的遺産(文化財)」として保存・継承する活動を行っている。

横浜で生き続けるS600という文化遺産

異国情緒漂う横浜・元町から、アメリカ山公園へと続く緩やかな坂を登り切ると、美しい緑に囲まれた重厚なガレージが姿を現す。通りがかりの若い宣教師が興味深そうに眺める中、そのシャッターが静かに上がると、そこに佇んでいたのは、第1回「ラリーニッポン」でゼッケン1を背負い、日本の道を駆け抜けたホンダ・S600だった。この車両は、後に縁あって清水氏が譲り受けることになるのだが、引き取った際、車両はすでに極めて良い状態でレストア(復元)されており、素晴らしいコンディションが保たれていたと清水氏は振り返る。手入れが行き届いたS600は春の陽光を弾きながら、ガレージで始動の時を渴望しているかのようにも見えた。

清水氏はS600の魅力について、ホンダ製エンジンならではの鼓動を挙げ「いわゆる“エンジンのホンダ”と言われていた時代の象徴であり、他の車とは一線を画す吹き上がりの良さがあります」と熱っぽく語った。現在、S600は清水氏の拠点のひとつである伊豆高原に置かれることもあり「伊豆スカイラインのような道をオープンで走る際の爽快感は、まさに「ザ・スポーツ

カー』と呼ぶにふさわしいものです」とその情景を思い浮かべるかのように語る姿に清水氏のS600への愛情を感じることができた。

清水氏にとってS600は、単なる所有物ではなく、輝かしいヒストリー(歴史)を含めて次世代へ引き継いでいくべき「文化遺産」の一つなのだ。清水氏は、こうしたエピソードを持つ車を「たまたま今、自分が預かっているだけ」と考え、いかに良い状態で次の世代へ手渡していくかという「継承」の使命感を持って所有している。



原点としてのロータリー、そして33台の終わりなき旅路

清水氏の自動車への耽溺は、1979年に中古で手に入れたマツダ・サバンナRX-7から始まった。大学で機械工学を専攻していた若き日の彼を射抜いたのは、ロータリーエンジンという特異な機構が奏でる、滑らかで官能的な吹き上がりであった。

「デザインの美しさはもちろんですが、私はその根底にあるエンジニアリングに強く惹かれます」と清水氏は静かに語る。以来、人生の相棒として選んできた車両は累計で33台。現在は、前述のS600をはじめ、アルファロメオ 1900CSS、ボルシェ・スピードスター1954といった、1950年代から60年代の黄金期を彩った約11台の傑作たちが、彼のガレージで息を潜めている。

エンジニアリングが映し出す“お国柄”との対話

清水氏の視点は、単なる収集家のそれとは一線を画す。清水氏は、機械としての設計思想の中に、その車が生まれた時代の熱量と“お国柄”を読み解く。

「50年代の欧州車には、第二次世界大戦の荒廃から立ち上がろうとする強烈な気概が宿っています」と清水氏は指摘する。徹底して理詰めでエンジニアリングを追求するドイツ。一方で、エンジンの咆哮やディテールの造形に魂を込めるイタリア。ドライビングポジション一つとっても、それぞれの国が考える“自動車の理想”は驚くほど異なるという。

「ボルシェのようなリアエンジンの車両を操る際、後ろ足に力を込める馬のような躍動感を感じることがあります。それは現代のデジタル化された車両では決して味わえない、機械との濃密な一体感なのです」。清水氏は、こうした“機械との対話”を何よりも尊重している。

FIVAアジアアンバサダーとしての使命:文化遺産の継承

現在、清水氏は国際クラシックカー連盟(FIVA)のアジアアンバサダーとして、旧車の価値を“古い車”から“文化的遺産(文化財)”へと昇華させる活動に尽力している。「欧州では、クラシックカーは国宝や重要文化財のように扱われます。しかし日本では、13年を超えると重課税の対象になるなど、貴重な資産を海外へ流出させてしまうような仕組みが残っています」と、日本の現状に警鐘を鳴らす清水氏。その上で「車両の車体番号、エンジン番号、変速機の番号に至るまでを記録した“カルテ”としての『FIVAカード』を作成することは、国際的な資産価値を維持するために不可欠です。欧州では、こうした歴史的なエビデンスが厳格に管理されていますが、日本ではまだその認識が乏しいのが現状です。メーカーと連携し、リ



バースエンジニアリングによる部品供給やデータ管理の体制を構築することこそが、日本の貴重な自動車文化を海外流出から守る唯一の手段であると思います」と清水氏は熱く訴える。

また、清水氏は近年盛り上がりを見せる「ヤングタイマー(製造から20年以上を経過した車両)」の重要性にも言及する。かつて少年時代に憧れた1990年代から2000年代半ばの車両を、経済的な余裕を得た大人が再び手に取る。この情熱を支えることも、未来のクラシックカー文化を育む上で欠かせないプロセスだと力説する。

ベストカーは選ばないという「美学」

33台というこれまでの車の旅路の中で、清水氏はどのような車両を「最高の一台」と定義するのか。その問いに対し、清水氏はエンズーアストらしい、実に示唆に富んだ返答をくれた。

「自分のベストカーを訊ねられても、答えてはいけません。今、手元にある車たちの前で1番を決めてしまうと、他の車たちが“いじけて”機嫌を損ねてしまいますから…。会話を聞いているのか、不思議と調子が悪くなるんですよ」。

機械は単なる無機質な物質ではなく、愛情を注ぐべき「生き物」である。この思想こそが、清水氏を一台一台の歴史(ヒストリー)を次世代へ繋ぐ「継承者」たらしめている。



アルファロメオ・1900CSS



ボルシェ・スピードスター

車は外の世界を知るための「最高の相棒」

最後に、車離れが指摘される若い世代へのメッセージを求めたところ、清水氏は優しく、しかし確信に満ちた口調でこう締めくくった。「車とは、自分の意志で外の世界へ踏み出し、新しい空気、新しい人々に出会うための最高の相棒です。まずは自分でハンドルを握り、家から一歩外へ出るという経験をしてほしい。その実体験こそが、自分のアイデンティティを確認する術になるのです」。

横浜の美しい新緑の影で、清水氏は今日も愛車たちと語り合っている。それは、過去から未来へと繋がる「文化」という名の、終わりなき旅路である。



清水氏の伊豆高原のガレージ



進化するクルマ、高度化する自動車整備...

ユーザーとして知っておくべきことは？



2020年4月に自動車の整備が「分解整備」から「特定整備」へと対象が広がられ、早くも6年以上が経過した。しかし、未だ一般ユーザーへの認知が広がっていないと言いがたく、また自動車アフターマーケットの現場においても、その対応には大きな差があると言える。そこで今回は、進化するクルマとそれに伴う高度化する整備について、ユーザーとして知っておくべきことをまとめてみた。

施行から6年が経過した「特定整備制度」

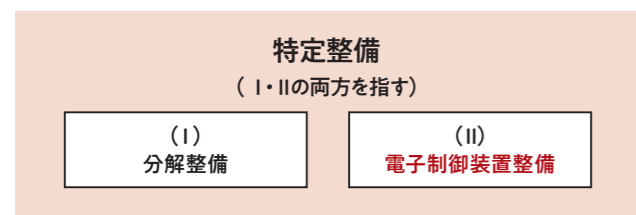
進化し続ける現在のクルマには、ドライバーの運転を支援する様々なシステムが搭載されている。これらはASV (Advanced Safety Vehicle) と呼ばれ、様々な先進技術を搭載し、ドライバーの安全運転を支援している。

ただ、これらの装置の普及が進むと同時に重要性が高まったのが、これまで規定されていなかった前述のような先進安全装置や自動運行装置に対する整備だ。そこで国土交通省は 2020年4月に道路運送車両法の一部を改正し、従来の分解整備の定義を拡大することで、電子制御装置の整備を認証制度の対象装置とした。これが「特定整備制度」の概要である。

電子制御装置整備とは？

特定整備制度による整備範囲の拡大により、新たに認証が必要となる作業 (=電子制御装置整備) だけでなく、従来の分解整備も合わせて特定整備となったことから、現在、認証については以下の3パターンに分類されている。

1. 分解整備のみを行うパターン
2. 電子制御装置整備のみを行うパターン
3. 分解整備と電子制御装置整備の両方を行うパターン



この中で規定されている「電子制御装置整備」の対象装置は

以下の通りである。

- ▶ 前方の状況を検知するセンサー (自動ブレーキとレーンキープに使用されるセンサー)
- ▶ 上記に規定するセンサーから送信された情報を処理するECU
- ▶ 上記に規定するセンサーが取り付けられた車体前部 (主にフロントガラスとフロントバンパー、グリルなど)
- ▶ 自動運行装置 (自動運転レベル3以上)

また対象となる作業については、対象装置の取り外しや作動に影響を及ぼすおそれがある下記の整備や改造となっている。

- ▶ 前方センシングを行うカメラ・レーダーの脱着・交換・改造
- ▶ 前方センシングデバイスの ECUの脱着・交換・改造
- ▶ フロントガラスの脱着・交換・改造
- ▶ フロントバンパー・グリルの脱着・交換・改造
- ▶ 上記作業に関連する調整作業 (=エーミング)

愛車を預ける整備工場選びの重要性

ここまでで特定整備制度、電子制御装置整備の概要についてはお分かり頂けたかと思うが、その上で知っておきたいのが、自身の愛車が電子制御装置整備対象車両であるか否かと愛車を預ける整備工場が特定整備認証を取得しているか否かということである。愛車を安心して預けることができる事業者か否かは、ユーザー自らがしっかりと選んでいく必要があるのだ。



特定整備認証は緑色の看板が印

〈国土交通省〉
電子制御装置整備対象車両一覧 ▶

そのエーミング、まだ2人がかりで60分もかけていますか。



KEYSTONE Technology
“台形補正”で
正対補正が自動化!
国産車・輸入車対応



従来のエーミング

- ✓ セットアップから完了まで **60分**
- ✓ 作業員 **2名**
- ✓ **広い** 作業スペースが必要
- ✓ **熟練の技術** が必要な位置出し
- ✓ 説得力に欠ける **手作業の記録**

MAHLE TechPRO® Digital ADAS 2.0

- ✓ セットアップから完了まで **5分**
- ✓ 作業員 **1名**
- ✓ 圧倒的な**省スペース化!**
- ✓ **自動化**された位置出し
- ✓ 詳細レポート発行で **適正な工賃を確保!**

エーミング作業を新しい収益メニューへ!

60分の作業がたった5分! 手間を減らしてしっかり収益化!



明治産業 (株)
Seiken e-Garageトレーニングセンター
☎ 046-265-1902





運転前の5分間が命を守る!

日常点検のススメ

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。4回目となる今回は、エンジンオイル、ワイパー、エアコンガスの点検・交換の重要性について触れる。



[エンジンオイル]

人間でいえば「血液」。量と汚れの確認が基本

エンジンオイルは、エンジン内部の潤滑、冷却、密閉、洗浄など、多岐にわたる役割を担っている。オイルが不足したり、劣化したりした状態で走行を続けると、最悪の場合、エンジンが焼き付き、数十万円単位の修理費用が発生することもある。なお最近のエコカーや高効率エンジンは「0W-8」や「0W-16」といった、水のようにサラサラした超低粘度オイルが主流となっており、これらは蒸発しやすく、以前の車よりも「オイル消費（自然に減ること）」が起こりやすい傾向があるため「走行距離が少ないから大丈夫」などと過信せず、定期的に量を確認する習慣がこれまで以上に重要となってくるのだ。



[ワイパー]

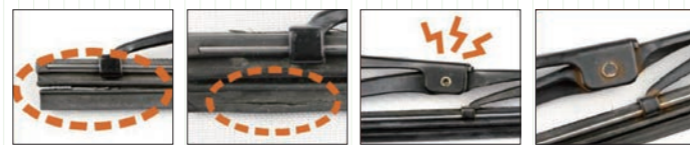
雨の日の視界は「命」に直結する

「雨が降らなければ使わないから」と点検を後回しにされがちなのがワイパーだが、視界不良は交通事故の大きな原因の一つ。昨今のゲリラ豪雨や線状降水帯の頻発により、ワイパーの重要性は増している。最新のトレンドは「撥水シリコンゴム」の採用だ。ワイパーを動かすだけでガラス面に撥水被膜を形成し、大雨でも視界を確保しやすくなる。また、最近の欧州車や新型の国産車に多い「フラットワイパー（トーナメント構造を持たない一体型）」は、高速走行時の浮き上がりを抑える効果があるものの、ゴムだけの交換ができないタイプもあるため、自分の車の仕様を把握しておくことも大切だ。



また、意外に意識が薄いのがリアワイパーだ。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、交換の頻度も同様だが、直接ドライバーの目に入る前方のワイパーに比べ、リアワイパーは交換されずに経年劣化し、徐々に動かした際に、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がある。最近のクルマの中には、フロントワイパーをオンにした状態で、バックギア（Rギア）を入れると、自動でリアワイパーが作動するものもある。この場合、ドライバーのリアワイパー使用の意識に関わらず、リアワイパーは動くため、長く動かしておらず、ゴムが張り付いていると…後はご想像におまかせするが、いずれにせよリアワイパーの状態は確認しておく必要がある。

ワイパーの劣化の一例



ゴムの裂け ゴムのヒビ割れ ガタ付き 錆付き

ワイパーの点検方法

作動音と拭き取り性能をチェック!



- ①ウォッシャー液を出しながらワイパーを作動させる
- ②「ビビリ音」がしないか、ガラス面に水の筋や拭きムラが残らないかを確認
- ③直接ゴムの部分を触ってみて、亀裂が入っていないか、硬くなっていないかを確認する

[エアコンガス]

冷えないだけじゃない。故障の予兆を見逃さない

「エアコンが効かなくても死ぬことはない」というのは昔の話。現在の日本の夏は、車内温度が50度を超えることも珍しくなく、エアコンの不調は命に関わる熱中症を招くこともある。エアコンガスの点検で最も注意すべきは「最新車種への安易なガス補充」だ。2010年代後半からの新型車には、環境負荷の低い新型冷媒（R1234yf）が採用されているケースが増えている。これまで主流だったR134aとは互換性がなく、混ぜると故障の原因になるため、チェックが必要だ。また、ハイブリッド車やEV（電気自動車）の場合、エアコンは走行バッテリーの冷却を兼ねていることが多く、エアコンの不調が走行機能の制限に直結することもあるため、「最近少し冷えが悪いかな?」と感じたら、早めに整備工場などに相談すると良いだろう。



エアコンガスの点検方法

- 冷風の温度と異音をチェック!
- ①エンジンをかけ、エアコンをACオン・最低温度・最大風量に設定
 - ②数分後、吹き出し口から冷たい風が出ているかを確認
 - ③ボンネット付近から「キー」という異音や、「カチッ、カチッ」というコンプレッサーの動作音が異常に頻繁に聞こえないかを確認



愛車の日常点検は「愛車との対話」



日常点検は、決して面倒な作業ではない。自分の目で各部をチェックすることは、愛車の異変にいち早く気付く最も簡単な方法である。運転前の「5分間」の習慣が、高額な修理代を防ぎ、そして何より自分と大切な家族の命を守ることに繋がる。次の週末、お出かけ前にぜひ一度、愛車の声に耳を傾けてみてはいかがだろうか。

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

(図) 粘度の表記について(SAE規格)



エンジンオイルの点検方法

レベルゲージをチェック!



- ①エンジンを切って数分待ち、オイルが下に落ちるのを待つ
- ②ボンネットを開け、オイルレベルゲージ（多くは黄色やオレンジのリング状の持ち手）を引き抜く
- ③一度キッチンペーパー等で拭き取り、再度奥まで差し込んでから引き抜く
- ④先端の2つの印（F/Lや穴）の間にオイルが付着していればOK

プロ品質のスタンダードツール
Maintenance Tools

Seednew®

シーズニュー
Seednew® は、「ヤマト自動車」のオリジナルブランドです。

ヤマト 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/>

車検はロービーム検査に 2026年8月から全国で“完全移行”へ

2024年8月からいわゆる“ロービーム検査”に全国的に移行予定だった車検における

ヘッドライトの検査内容が、一部地域において延期されてから2年。いよいよ2026年8月からは全国で完全移行となる。

そこで本稿では、改めて車検におけるヘッドライトの検査内容とロービーム検査移行へのおさらい、注意点などをまとめてみた。



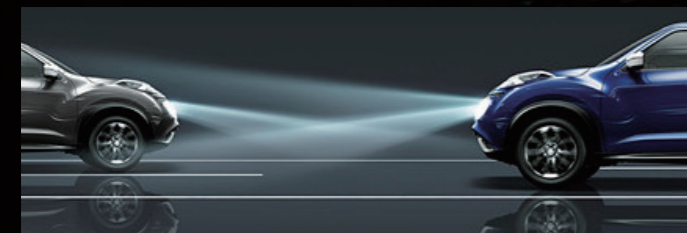
車検におけるヘッドライトの検査内容

車検では車の安全性を確保するためにさまざまな項目が検査され、一定の基準を満たしているか否かが判断される。その項目の中には、ヘッドライトの検査もあり、ヘッドライトの光量と光軸が検査される。簡単に言えば、適正な明るさで適正な向きにライトが照らされているかが確認されるのだ。ライトが切れていると車検に通らないのはもちろん、ライトの向きがずれていても車検には通らない。つまり“ライトさえ点灯すれば良い”わけではないことをまずは理解しておこう。

またライトが適正な明るさであっても、ヘッドライトの黄ばみや汚れ、曇りがひどい場合、光量不足で車検に通らない可能性もある。その意味で日頃からの愛車のヘッドライトメンテナンスはとて重要と言える。



ちなみに道路運送車両の保安基準第32条では、ハイビームについて「夜間に自動車の前方にある交通上の障害物を確認できるものとして、灯光の色、明るさ等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない」とされ、ロービームについても同様に、色や明るさの基準を満たすことが規定されている。具体的な性能の基準は下記の通り。



ハイビーム

夜間にその前方100mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能

ロービーム

夜間にその前方40mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能

※道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の第42条

ヘッドライトの種類を知る

現在、クルマのヘッドライトには大きく分けて「ハロゲンランプ」「LED」「HID」の3種類が使用されている。

ハロゲンランプは、フィラメントが発光するオーソドックスな“電球”だ。発熱量と消費電力が多く、寿命が短いのが欠点だが、悪天候時の視認性はHIDやLEDと比べてもやや優れている。また、消耗品としての交換を前提としているため、交換の工賃も比較的安価である。

LEDは、発光ダイオードを使ったライトで、特徴は何と言っても長寿命と、交換の簡単さ。点灯速度も早く、点灯と同時に最大光量が得られる。ただ、ハロゲンランプや、HIDに比べると価格がやや高価である点は否めない。

HIDは、ハロゲンのようなフィラメントが無いため、球切れの心配がないのがメリット。また省電力でハロゲンランプやLEDに比べ、非常に明るいことが特徴。欠点としては、点灯から明るさが安定するまでに時間がかかるという点が挙げられる。



(画像提供) スタンレー電気株式会社

2026年8月からはロービーム検査に完全移行

現在の前照灯（ヘッドライト）の車検基準（光軸、光量、色）が設定されたのは2015年だが、その変更後に検査に時間が掛かったり、誤判定する例が続出したことから、国土交通省は、ロービームでの測定が困難だったり、測定値に異常が出るなどした場合に限り、当面はハイビームでも合否判定をするよう車検場に通知し、2016年6月から“過渡期”の取り扱い”を認めてきた。

その後、2018年6月からは、ロービーム検査がうまくいかない車両をすべてハイビーム検査には回さず、一定の条件に該当する場合のみを「計

測困難」と判断してハイビーム検査を認めるように取り扱いを修正。そして、2018年のロービーム測定での周知開始から6年が経過したこと、指定整備工場を含めて検査機器の改修や更新が進み、ロービームを円滑に検査できる体制が整ったとして、2024年8月1日から“過渡期”の取り扱い”を廃止し、全国的にロービーム検査へ移行する予定だった…のだが、2024年5月14日に国土交通省、自動車技術総合機構、軽自動車検査協会が連名で「対象車数が多いことや様々な事情により、地域によってまだ十分に周知が進んでいないなどの現状を考慮して、一部地域で猶予期間を最大2年延期する」と発表。この発表では、各地の状況を踏まえ、順次移行していくと記載されており、必ずしも丸2年の延期ではなかったのだが、2026年8月からは全国全ての運輸支局での検査がロービーム検査に完全に移行となる。



※画像出典:独立行政法人自動車技術総合機構ホームページより

2026年8月1日以降の車検では、対象となるクルマの前照灯（ヘッドライト）の検査について、全車ロービーム計測のみで基準に適合している

かどうかを検査され、ロービーム計測で基準不適合の場合、ハイビーム計測は行われなくなる。なお、対象の自動車は1998年（平成10年）9月1日以降に製作された自動車（二輪車、側車付二輪車、大型特殊自動車及びトレーラを除く）で、1998年（平成10年）8月31日以前の製作車はこれまで通りハイビームで検査が継続される。

※画像出典: 2024年4月に国土交通省、軽自動車検査協会、自動車技術総合機構が連名で発表したロービーム検査移行延期当時の資料PDF

気になるヘッドライトの「黄ばみ」…その原因と対策は？

ロービーム検査への完全移行に伴い、気になるのが、愛車のヘッドライトの黄ばみではないだろうか。前述の通り、ライトが適正な明るさであっても、ヘッドライトの黄ばみや汚れ、曇りがひどい場合は、光量不足で車検に通らない可能性もある。

最近のヘッドライトの素材は、ガラスではなく「ポリカーボネート」と呼ばれる樹脂素材が多く使われている。ガラスよりも頑丈で、万が一割れた場合でも破片が飛び散りにくく、製造コストが抑えられるというメリットがある反面、樹脂素材の特徴として、紫外線に弱く、キズが付きやすいというデメリットもある。そこで、そのデメリットをカバーするために、表面にコーティングが行われていることが多いのだが、長い間、紫外線にさらされるなど経年劣化によって表面のコーティングがはがれてくると、走行中の小キズやコーティング剤の焼き付き、劣化などでいつか黄ばみが生じてしまう。

最近では、カー用品店などで黄ばみを落とすクリーナーや溶剤などが販売されているので、応急処置的に使用するのも一つの選択肢と言えるが、黄ばみの原因に完全に対処する方法とは言えないため、ひどい場合は、プロの製品や整備工場などプロの施工に任せるのが安心と言えるだろう。車検を通すことに限らず、昨今のクルマの保有の長期化を背景に、ヘッドライト磨きや黄ばみ取りのニーズは高まっている。整備工場やディテリングショップ、ディーラーなどでは本格的な施工サービスを提供しているところもあるので、この機会に一度調べてみてはいかがだろうか。



クルマの

豆

知識

4月からクルマを買う際の金額が安くなった?

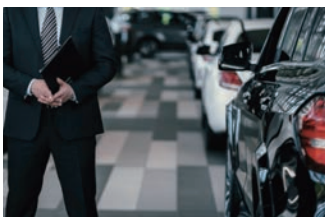
知っておきたい 2026年度の自動車税制改正

4月～6月は様々な税金の徴収が行われるいわば「納税ラッシュ」のタイミングだ。クルマ関連で言うと、自動車税が該当するのだが、今年度に関しては、2026年3月末を持って自動車税・軽自動車税の環境性能割が廃止されたという大きなトピックがあった。そこで今回は、2026年度(令和8年度)税制改正の核心である「自動車税・軽自動車税の環境性能割の廃止」と「エコカー減税の行方」についてまとめた。

そもそも環境性能割ってナニ?

2026年度税制改正における最大の目玉は「自動車税・軽自動車税の環境性能割」が2026年3月31日をもって廃止されたことだ。環境性能割とは、2019年の消費税率引き上げに伴い、従来の「自動車取得税」に代わって導入された税金である。燃費性能に応じて、取得価額の0～3%（軽自動車は0～2%）が課税される仕組みだが、導入当初から「消費税との二重課税ではないか」という強い批判がユーザーや自動車業界から上がっていた。そもそも、自動車取得税の廃止は消費増税時の「公約」に近いものであったが、地方財源の確保という名目で「環境性能割」と名前を変えて存続していた経緯がある。今回の廃止により、ようやく「車を買うたびに環境性能を理由に別途徴収される税金」は姿を消すことになる。これは「買う時の税金が安くなり、分かりやすくなる」という点で、一般ユーザーには大きな追い風といえる。

では、廃止によって実際にどれほど負担が軽くなるのだろうか。例えば、環境性能割が最高率である3%課されるガソリン車を300万円で購入する場合、これまでは約9万円の税負担があったが、2026年4月1日以降は、この負担が無くなる。また、この恩恵は新車に限った話だけではない。実は中古車購入時も、取得価額(時価相当額)が50万円を超える場合には環境性能割が課されている。高年式の中古車や高級中古車を狙っているユーザーにとって、数万円から十数万円単位の直接的なコストダウンとなるメリットは大きい。



までの期限がさらに2年間延長された。しかし、ここには注意が必要だ。単なる延長ではなく、対象となる「燃費基準」のハードルが段階的に引き上げられるからだ。例えば、従来と同じ車種であっても、2026年5月以降の新しい燃費基準に照らし合わせると「免税」から「50%減税」へランクダウンしたり、あるいは減税対象から外れたりする可能性がある車種が出てくることが予想される。



将来的な税体系再編の布石も?

今回の「自動車税・軽自動車税の環境性能割の廃止」は、ユーザーにとって一見すると単純な減税に見えるが、実はその先を見据えた「税体系の再編」の布石でもあることは見逃せない。電気自動車(EV)の普及が進むと、ガソリン税の収益が減少する。国はその補填策として、重量が重いEVに対する重量税の課税強化(令和10年度以降の検討課題として税制大綱に明記)や走行した距離に応じて課税する「走行距離課税」の導入を議論している。自動車は一生のうちでも大きな買い物の一つだ。今回の税制改正を機に、税金の仕組みが「燃費」から「利用実態」へと移り変わろうとしている流れを意識しつつ、クルマの最適な買い替えのタイミングを検討して頂ければと思う。

エコカー減税は2年間「延長」も基準は厳格化

一方で、主にクルマの購入時や車検時などに支払う「自動車重量税」を免税・軽減するエコカー減税については、2026年4月30日

〈国土交通省〉

令和8年度物流・自動車局税制改正事項 ▶



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