

もっと知りたい!クルマのこと

CAR LIFE

〈発行所〉アフターマーケットサプライヤー活性化委員会



AACかわら版
カーライフ

Vol.

32

2026 AUG

TAKE FREE!

〔巻頭特集〕

クルマの進化による タイヤチェックの変化を知る



MY CLASSIC CAR LIFE

旧車と共にある人生

第3回 | 左ハンドルのケンメリと歩んだ半世紀の物語

〔日常点検のススメ〕

エアコンフィルター、プラグ、ブレーキパッド

定期交換の重要性

猛暑の夏に欠かせないカーエアコン

冷媒ガスの違いや役割って知ってる?

〔イベント情報〕

小中学生向け自動車整備体験イベント
ジュニアメカニック

〔クルマの豆知識〕

夏の行楽時に事故に遭ったら…?

知っておくべき事故時の初動チェック

クルマの進化による タイヤチェックの変化を知る

楽しい予定が満載の夏休み! しかし、出発前に愛車の「足元」をしっかりと確認しただろうか?
「タイヤの溝はまだあるから大丈夫」というその油断が、高速道路での重大な事故を招く恐れもある。
実は今、クルマの進化に伴い、タイヤの摩耗の仕方に大きな変化が起きているのだ。

ガソリンスタンドの減少と EV時代が招く「点検不足」

近年、ガソリンスタンドの減少により、ユーザーがガソリンスタンドへ立ち寄る機会が激減している。これまでは給油のついでにプロのスタッフが行っていた日常的なタイヤチェックなどを受ける機会が失われているのだ。CAR LIFEではユーザーが行う義務がある日常点検について、タイヤチェックは繰り返し訴求してきたが、実際の整備工場などの現場からは、「入庫した時には既にタイヤがツルツルで、事故の一手前だった」という報告も多い。ユーザー自身が気付かないうちに、タイヤの寿命が限界に達しているケースが増加しているのだ。

車両の重量化と高トルクが タイヤを蝕んでいる!

なぜ、最近のクルマはタイヤの摩耗が激しいのだろうか。その背景には、クルマそのものの進化がある。最新のEVや高性能な大型車両は、バッテリーの搭載などにより車重が非常に重くなっている。さらに、電気モーター特有の「一気に立ち上がる強いトルク」は、加速のたびにタイヤへ大きな負担を掛けることになる。

また、小回りを利かせるための「リアステア（後輪操舵）」などの新技術も、タイヤの摩耗を早める一因となっている。あるカーオーナーの事例では、わずか3,000km〜6,000km走行しただけで、タイヤの交換が必要なほど摩耗が進んでいたという驚きの報告もある。

視覚の罠… 外側は綺麗でも「内側」はボロボロ

ユーザーが最も注意すべきなのは、タイヤの「内側」だけが極端に摩耗する「内減り」という現象だ。タイヤの外側（目に見える部分）に溝が十分残っていても、車体を支えるアライメント設定

や重量バランスの影響で、内側だけが異常に減っていることがあるのだ。

下部の画像は、外側から見れば溝がしっかりあるように見えるが、リフトで上げて内側を確認したところ、既に内部のワイヤーが露出する寸前だったというケースだ。この状態になると、整備工場などのプロがリフトアップして点検しなければ、ユーザーが目視で気付くことはほぼ不可能と言える。



夏場に急増する「バースト」の危険

摩耗したタイヤ、特に「内減り」した状態で夏場の高温になった路面や高速道路を走行することは、極めて危険である。タイヤ内部の構造が熱で弱まり、限界を超えた瞬間に破裂する「バースト」を引き起こすからだ。

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

JAF（日本自動車連盟）のロードサービスの出動データによると、お盆休みなどの夏季休暇期間におけるロードサービス救援理由の第1位は「バッテリー上がり」だが、高速道路に限れば「タイヤのパンク・バースト」が圧倒的1位となっている。特に気温が上昇する夏場は、タイヤトラブルによる出動が冬場に比べて大幅に増加する傾向にあるのだ。

JAFロードサービス 主な出動理由 2025年お盆シーズン（抜粋）
一般道路

順位	故障内容	件数	構成比
1	過放電バッテリー	20,588	29.27%
2	パンク、バースト、エア圧不足	15,182	21.58%
3	破損／劣化バッテリー	6,489	9.22%
4	落輪・落込	3,440	4.89%
5	キー閉じ込み	2,868	4.08%

高速道路

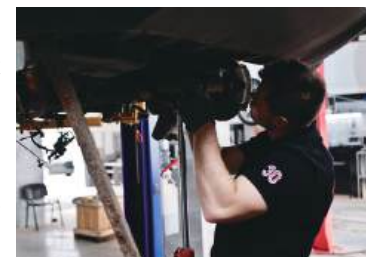
順位	故障内容	件数	構成比
1	パンク、バースト、エア圧不足	1,250	40.57%
2	事故	235	7.63%
3	燃料切れ	215	6.98%
4	過放電バッテリー	146	4.74%
5	発電機／充電回路	85	2.76%

出典: JAFロードサービス救援データ(2025年度・シーズン別)より

整備工場などでの 「タイヤのリフトアップ」を習慣に

タイヤは命を乗せて走る地面との唯一の接点だ。自分の目で見える範囲の溝だけで判断するのは、進化する現代のクルマにおいてはリスクが高いと言わざるを得ない。「そういえば、最近タイヤをチェックしてないな」「EVに乗り換えて1年経ったな」などという方は、ぜひ一度、近くの整備工場などでタイヤの状態を確認してみてもいいだろうか。プロの整備士にリフトでクルマを上げてもらい、タイヤの裏側までしっかりと確認してもらうことが安全・安心なカーライフを送るための最も確実な方法と言える。

自分自身と大切な家族の安全を守るために、この夏、出発前の「徹底点検」を強くお勧めしたい。



Image

防げ! タイヤ脱落事故

大型車用プレセット型トルクレンチで 適切締付トルク管理

Seednew®
大型車用プレセット型
トルクレンチシリーズ

19.0 SQ.

S-TR34800P

トルク範囲
100~800 (N・m)

36 Gear

測定方向
右・左

25.4 SQ.

S-TR11000P

トルク範囲
200~1,000 (N・m)

36 Gear

測定方向
右・左

カチッ
規定トルク到達

新登場
大型車用
Preset-type Torque wrench

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

旧車と共にある人生

第3回 | 左ハンドルのケンメリと歩んだ半世紀の物語

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。

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...
斎藤 義典氏

栃木県鹿沼市の自動車整備工場「斎藤自動車株式会社」代表取締役。全日本ダットサン会、宇都宮クラシックカークラブにも所属。本稿に登場するケンメリは所有歴約50年。今も元気に走る斎藤氏の大切な相棒だ。

「730」という歴史の奔流が生んだ邂逅

栃木県鹿沼市にその白銀のクーペは泰然と佇んでいた。日産スカイラインC110型、通称「ケンメリ」。しかし、この個体が放つオーラは、我々が知るそれとは決定的に異なる。ステアリングが「左」に位置しているのだ。それは、日本近代史の特異点が生み落とした、国内にわずか1台のみ登録が確認されている稀有な歴史の証人である。この車両の出自は、1972年の沖縄本土復帰という激動の時代に遡る。アメリカ統治下の名残で右側通行だった沖縄において、左ハンドル仕様として登録されたこのケンメリは、1978年7月30日の交通方式変更、通称「730（ナナサンマル）」という運命の転換点を迎える。左側通行への移行により、左ハンドル車はその存在意義を問われることとなったのだ。

「最初のオーナーが不便を感じて手放したところを、同業の知人が

沖縄から持ち帰ってきたんです」と、現在74歳の斎藤氏は静かに振り返る。当時、ハコスカ(C10型)を駆っていた斎藤氏は、その奇妙な「左ハンドル」のスカイラインに

直感的な魅力を感じ、49年前にその鍵を受け継いだ。アメリカには輸出されておらず、沖縄に滞在した期間がわずか3年と短かったことが幸いし、潮風による腐食を免れた奇跡的なコンディションは、半世紀を経た今なお維持されている。



「新車主義」の果てに行き着いた生涯の相棒

斎藤氏の車歴は、昭和42年に新車で購入したダイハツ・フェローから幕を開けた。サニー110GX、ハコスカGT、セドリック331、フェアレディS30Z…。日本車が世界を席巻しようとしてい



た黄金時代、斎藤氏は常に「最新」を追い求め、新車で乗り継いできた。「セドリックは雨の日に走ったことがなく、新車時の車内のビニールがまだ被さったままです」と笑う。また、バイクにおいても、1981年に限定1000台で発売されたハーレーダビッドソンを新車で購入して以来、45年間手放すこと無く保有している。その「新車主義」を貫いてきた斎藤氏が、唯一と言って良い例外と



して、中古で手に入れ、そして最も長く連れ添っているのが、このケンメリである。それはもはや移動手段としてではなく、斎藤氏の人生という長い旅路を共にする「相棒」としての地位を確立している。

整備士としての矜持。無いものは作る、直せば乗れる

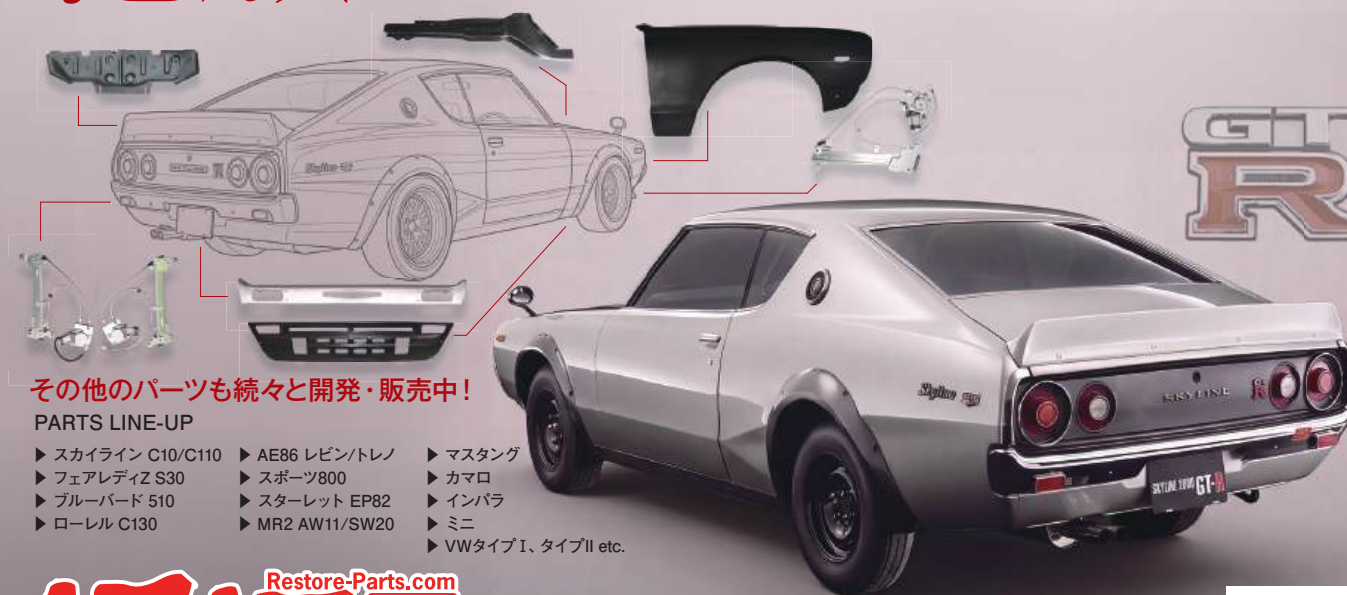
創業68年を数える整備工場の経営者として、斎藤氏は整備士としての矜持を保っている。絶版部品の壁に直面しても、その情熱が尽きることはない。かつてウォーターポンプが欠品した際には、専門業者と連携して内部をワゴンで新造し、心臓部の鼓動を守り抜いた。「無いものは作る、直せるから乗り続けられるんです」。使い捨ての現代に対して警鐘を鳴ら



従来のリプロパーツを上回るクオリティ!!

絶版パーツ

が手に入る!
見つかる!作れる!



その他のパーツも続々と開発・販売中!

PARTS LINE-UP

- ▶ スカイライン C10/C110
- ▶ フェアレディZ S30
- ▶ ブルーバード 510
- ▶ ローレル C130
- ▶ AE86 レビン/トレノ
- ▶ スポーツ800
- ▶ スターレット EP82
- ▶ MR2 AW11/SW20
- ▶ マスタング
- ▶ カマロ
- ▶ インパラ
- ▶ ミニ
- ▶ VWタイプI、タイプII etc.

Restore-Parts.com
レストアパーツ.com

古い車を直すならレストアパーツ.com®

Manbloom株式会社 〒504-0852岐阜県各務原市蘇原古市場町1-7
Tel.058-374-9010 Fax.058-374-9011 <https://www.restore-parts.com>



【ブレーキパッド】
部品交換のタイミングがEV化で変化



ブレーキパッドとは何か？

クルマのブレーキは、タイヤと一緒に回転している部品（ディスクローター）を2枚1組のブレーキパッドで挟み込むことにより、摩擦を発生させ、タイヤの回転を減速させる。つまり、ブレーキパッドがなければ、ブレーキを踏み込んでも車は減速しない。

ちなみにクルマのブレーキには「ディスクブレーキ」と「ドラムブレーキ」の2種類があり、ブレーキパッドはこのうち「ディスクブレーキ」の中にある部品だ。普通自動車や軽自動車では前輪にディスクブレーキ、後輪にドラムブレーキが使われていることが多い。ディスクブレーキはドラムブレーキよりも放熱性に優れ、さらに制動力も安定した威力があるため、強い制動力が必要な前輪に使われるのだ。



ディスクブレーキ

走行中にタイヤと一緒に回転しているディスクローターを、ブレーキパッドで挟んで摩擦力によって減速・停止させるブレーキ



ドラムブレーキ

タイヤの内側のドラムの中にあり、ブレーキシューを使って内から外へ圧着させて減速・停止させるブレーキ

一般的にブレーキパッドは、ブレーキを踏むたびに摩擦によって少しずつ削られていく消耗品である。では、交換の目安はどれくらいなのか。メーカーなどによるとブレーキパッドの新品の厚みは約10mmほどだそうだが、この厚みが4mmになったら交換の目安となる。走行距離なら約3万km～5万kmが一つの目安とのことだが、念のため残量などを整備工場などで確認してもらうと良いだろう。

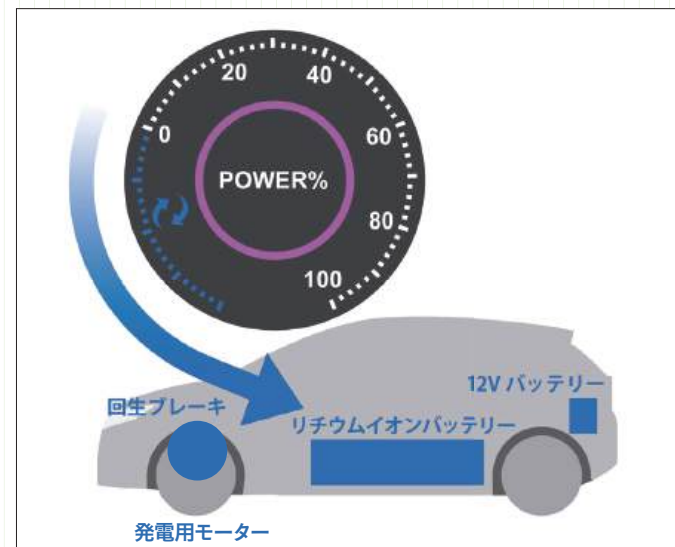
なお、摩耗が進むとブレーキ踏み込み時に「キーキー」と金属的な警告音が鳴る仕組みの製品も多い。交換を怠ってブレーキパッドが完全なくなると、土台の金属部分がディスクローター自体を傷つけてしまい、制動力が低下するだけでなく高額な修理費用が発生することになる。命に関わる重要保安部品だからこそ、異音や違和感を覚えたら放置せず整備工場ですぐに点検を受けよう。

回生ブレーキの登場による変化

EVが身近になってくると「回生ブレーキ」というワードを耳にする機会が増えてきたのではないだろうか。エンジン車の場合、減速する際に車を動かしていた運動エネルギーが熱として失われるのに対し、モーターで動くEVやPHEV（プラグインハイブリッド車）、一部のHV（ハイブリッド車）などでは、減速時に運動エネルギーを電気エネルギーに換えて、駆動用バッテリーに戻して再利用することができる。このように減速時にモーターを発電機として活用する仕組みが回生ブレーキである。前述の通り、エンジン車は、ブレーキを踏むと油圧がブレーキパッドにかかり、ブレーキパッドがディスクローターに押しつけられ、その摩擦でタイヤの回転力を押さえ込むが、EVやPHEVはブレーキパッドによる摩擦ではなく、タイヤが回転する運動エネルギーを電気エネルギーに変換する時に起こる抵抗によって減速するため、ブレーキパッドが作動するような急減速の機会はそう多くなく、エンジン車に比べてブレーキパッドの寿命が長くなる。

ただし、コーナリングを安定させるため、後輪の左右どちらかに自動的にブレーキを掛けるESCという機能により、後輪のブレーキパッドの減りが早くなっているという現象もある。これまでブレーキパッドの交換は、圧倒的に前輪が多かったが、ESCの普及により、後輪のブレーキパッド交換も増えてきているという。そのため点検の際にこれまでより早いタイミングで前輪ではなく後輪のブレーキパッドの交換を提案されることがあるかもしれない。クルマが進化すれば、当然整備も変わり、交換のタイミングも変わってくるということを理解しておくべきではないだろうか。

愛車の電動化や先進安全技術の普及に伴い、点検時には前後それぞれの摩耗状態をプロの目で確認してもらうことが、安全走行とメンテナンス費用の最適化を図る上で今後さらに重要となるのだ。



2026年7月
発売開始!!



タイヤを外さない
ブレーキパッド
残量可視化サービス

提案力の底上げ

整備品質・満足度向上

売上機会の最大化



近日、
品番追加予定!!



高性能シム入りブレーキパッド



株式会社アドヴィックスセールス

住所：〒448-8688 愛知県刈谷市昭和町2丁目1番地
ホームページ：https://www.advicsaftermarket.co.jp/



akebonoはブレーキエキスパートとして技術を研ぎ、安全・安心を提供する事で社会に貢献していきます。



曙ブレーキ工業株式会社

https://www.akebono-brake.com



猛暑の夏に欠かせないカーエアコン

冷媒ガスの違いや役割って知ってる？

今年から40度を超える日は「酷暑日」という呼称が新たに導入されるなど、厳しい暑さが続く日本列島。そんな夏に欠かせないカーエアコンについて、今回は「エアコンガス」の視点からその変遷や新たな動向、役割の変化などについて触れてみたい。

R12からR134aへ…カーエアコンガスの移り変わり

1995年までの車に使用されていたエアコン用のガスが「R12」である。R12は、成分中に含まれる塩素がオゾン層を破壊してしまうことから、1995年に生産中止となっており、現在は製造されていない。

その一方で、R12の代替品として登場したのが、現在主流となっている「R134a」である。R134aは、成分に塩素を含んでおらず、オゾン層破壊の問題は解消されたものの、温暖化作用がCO2の約千倍とも言われており、新たな環境問題が懸念されている。また水素系ガスのためエアコンの冷えの大敵とも言える水分が発生しやすく、システム内の圧力がR12と比較すると高いため、ガスが漏れやすいという欠点があることは知っておきたい。

温暖化対策のグリーン触媒「R1234yf」とは？

前述した通り、現在のエアコンガスの主流は「R134a」なのだが、地球温暖化に大きな影響を与えることから、R134aの代替ガスとして実用化され、切り替えが始まったのが「R1234yf」である。特徴はR134aと比べ環境への負荷が少なく、温暖化に影響がないガスであるという点で、既にR1234yfへの切り替えは欧州が先行して行っており、日本では2018年の新型車より段階的な切り替えが始まり、約8年が経過した。

今後は改正フロン排出抑制法に基づき、R134a使用車を2024年～2028年の4年間で40%、2029年～2032年までの4年間で70%の削減が義務付けられているため、国産車のR1234yfへの切り替えは徐々に増えていくことは間違いのない。実際に各自動車メーカーは高級車から大衆車、軽自動車に至るまで徐々にではあるが搭載を進めている。

ただし、R1234yfはR134aに比べ、コストが高いことや特定不活性化ガスのため、使用状況により引火の危険性やガラスを溶かすフツ化水素が発生するなど取り扱いに注意が必要なことなどもあり、現在の国産車における搭載割合はまだR134aが多いのが現状である。今後の切り替えの流れに注目していきたい。

R134aとR1234yfの主な違い

ガスの種類	R134a	R1234yf
融点	-126℃	-29℃
地球温暖化係数	1410	1
ガス注入器具	従来通り	新たに必要
サービス缶の形状	右ねじ	左ねじ

EV用の新冷媒とEVにおける冷媒の役割の変化

エアコンメーカー大手のダイキン工業では、2027年の市販化を目指す、電気自動車（EV）搭載のエアコン向け**自動車用冷媒 R-474A**の開発を進めている。同社のEV用新冷媒は、低外気温での暖房性能を引き上げたのが特徴で、電力消費の大きい電気ヒーターの使用を抑えることで、EVの航続距離を概算で最大50%伸ばすことができるという。また、この新冷媒の空調能力はR1234yfと比べて40%高く、地球温暖化係数も1未満と小さいのが強みで、低毒性と微燃性に分類され、安全性にも優れていることから、性能評価を継続し、市販車への搭載を目指していく考えだという。空調機器メーカーとしては世界最大手のダイキンだが、これまで自動車用の冷媒市場には未参入だっただけに、その動向から目が離せない。

また、冷媒ガスの役割の変化にも注目したい。例えば、EV特有のリチウムイオンバッテリーの冷却には繊細な技術が求められるため、自動車メーカー各社は様々な方式を採用している。例えば日産・アリアやスバル・ソルテラ（トヨタ・bZ4X）、ホンダ・Honda eなどは水冷式を採用しているが、日産の軽乗用EVのサクラは冷媒式を採用している。このため、サクラのエアコンの冷媒ガスは、一般的なガソリン乗用車（車種により幅はある）の約2倍の1,000gも使用されている。エアコンガスは効きに直結する部分であると同時に、その役割も変化していることを理解すれば、特にEVのカーエアコンのメンテナンスについては、夏だけではなく、ケアが必要だと言うことがお分かり頂けるのではないだろうか。



日産・サクラ

駆動用の
リチウムイオンバッテリー

〈ダイキン工業株式会社〉

自動車用冷媒 R-474A（開発品）▶



未来の整備士集まれ！

〔イベント情報〕

小中学生向け自動車整備体験イベント

ジュニアメカニック



楽しみながら整備作業を体験することで小中学生の子どもたちに自動車やメカニックの魅力を感じてもらうと企画された本格的な自動車整備体験イベント「ジュニアメカニック」が、

9月に宮城県仙台市、10月には福岡県福岡市でそれぞれ開催される。

慢性的な自動車整備士の人材不足問題に対して、実際に見て・さわって・学べることで、自動車整備の楽しさが体験できる注目のイベントについて見どころを紹介したい。



ジュニアメカニックって何？

自動車整備業界では、少子化や若者のクルマ離れ、整備士の高齢化などで、人材確保が喫緊の課題となっている。そうした背景の中で、小中学生にメカニックの魅力を伝え、業界の未来を担う人材育成に繋げることを目的に企画されたのが「ジュニアメカニック」である。

まず、2026年9月12日（土）・13日（日）の2日間、宮城県仙台市の夢メッセみやぎで開催されるのが「ジュニアメカニック2026 in 東北」だ。本イベントは、国土交通省 東北運輸局などが実行委員会を構成し、東北エリアでは昨年初開催され、地元ディーラーや自動車整備学校、警察や消防、JAFなど26の企業・団体が企画の趣旨に賛同して参加。初開催の反響は大きく、来場者は1,877名を記録した。整備体験に参加した子どもたちからも「タイヤ交換でしっかりネジが締まっているか確認することが大切だと思った」「普段見られないエンジンの分解が楽しかった」という声



来場事前登録はこちら

※小学生以下は保護者の同伴が必要です。

（8月上旬より登録受付開始）

ジュニアメカニック2026 in 東北

会期 2026年 9月12日（土）・13日（日）

会場 夢メッセみやぎ 宮城県仙台市宮城野区港3-1-7



来場事前登録はこちら

※小学生以下は保護者の同伴が必要です。

（8月中旬より登録受付開始）

ジュニアメカニック2026 @ 福岡

会期 2026年10月3日（土）・4日（日）

会場 マリンメッセ福岡 B館・屋外 福岡県福岡市博多区沖浜町2-1



オートアフターマーケット東北2026を同時開催します。



オートアフターマーケット九州2026を同時開催します。

クルマの

豆

知識

夏の行楽時に事故に遭ったら…?

知っておくべき

事故時の初動チェック



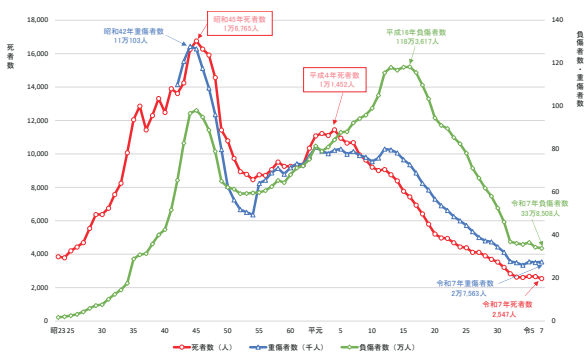
事故時は誰でも気が動転するもの。ましてやレジャーなど慣れない道での事故は誰しもが不安になる。そこで、今回は夏のレジャーシーズンに合わせ、万が一の事故時の基本的な初動対応を改めて確認してみたい。

国内の交通事故の現状

警察庁がまとめた令和7年における交通事故発生状況に関する資料によると、令和7年中の交通事故による死者数は2,547人で、前年比116人、4.4%減となったものの、逆に重傷者数は27,563人で、前年比278人、1%増となっている。交通事故自体の発生件数も右肩下がりではあるものの、依然として国内では約28万件が報告されているのが現状だ。

1-1 交通事故発生状況の推移(死者数・重傷者数・負傷者数)

●令和7年中の死者数は2,547人で、前年比116人、4.4%減
●令和7年中の重傷者数は27,563人で、前年比278人、1.0%増



出典：警察庁交通局「令和7年における交通事故の発生状況について」より

事故発生時の初動対応の確認

交通事故が発生した直後は、誰しも気が動転するもの。しかし、警察への報告は法律上の義務であり、これを怠ると保険金が支払われないなどの大きな不利益を被る可能性があるため、以下の手順で落ち着いて対応を進めることが重要である。



▶最優先事項

事故を起こしたら安全と救護が最優先!

▶直後の安全確保と救護

事故の衝撃が収まったら、まずは自身と相手の身の安全を確認

▶負傷者の確認と救護

けが人がいる場合すぐに救急車を呼び救急車が来るまで応急救護を行う

▶車両を安全な場所へ移動

二次被害(後続車による追突)を防ぐため、ハザードランプを点灯させ、速やかに車を路肩などに移動させる

▶後方への合図

発炎筒や停止表示板を設置し、周囲に危険を知らせる

▶警察への届け出

どんなに小さな事故(こすっただけ等)でも、必ず警察へ連絡すること!

▶警察に届け出をしないと、保険請求に必要な「交通事故証明書」が発行されない

▶相手から「警察を通さず、お金を払うから示談にしよう」などと言われても断ること。



▶現場の記録と相手の確認

記憶が鮮明なうちに、客観的な証拠を残しておくことが重要!

免許証や名刺を提示してもらい、以下の情報をメモ(またはスマホで撮影)。

▶氏名、住所、連絡先、車両のナンバー、加入している保険会社(任意保険)

▶現場の撮影:自動車の損傷箇所だけでなく「道路の状況」「信号」「一時停止の有無」「タイヤの跡」など、周囲の状況を全方位から撮影しておく。ドライブレコーダーの映像も上書きされないよう保存

▶周囲に目撃者がいれば、連絡先を聞いておくと、後の過失割合の決定で有利に働くことがある



▶保険会社・代理店への連絡

現場での手続きが一段落したら、保険会社・代理店などに連絡!

▶ロードサービスの手配:自走不可能な場合、レッカーサービスを依頼

▶アドバイスを受ける:今後の修理や過失相殺について、プロのアドバイスを受けた方が賢明だが、修理についてはどの修理工場に依頼するか判断するのはユーザー自身であることは忘れずに



▶事故後に「やってはいけない」対応

事故時の初動対応と同時に、やってはいけないことを把握しておくこと!

▶勝手に自分の過失を認めない:「全部私が悪いです」などといった約束を現場でしてしまうと、後の保険会社が行う示談交渉が難しくなる場合も

▶体の痛みがあるのに放置しない:事故直後は興奮状態で痛みを感じにくいことがあるが、数日後にむち打ちなどの症状が出ることは珍しくない。少しでも違和感があれば必ず医師の診断を受けること



〈参考資料〉警察庁交通局

「令和7年における交通事故の発生状況について」



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部材の販売・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・ご要望などを寄せてください



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