

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]

今年の夏も暑い!

Vol.

20

2024 JULY

TAKE FREE!

夏は
クルマが
故障しやすいって
ホント?

その「ヘッドライト」で
車検は大丈夫ですか?

8月2日は...「オートパーツの日」
カーカスタマイズライフをより楽しく!

[Car Owners Eye] 自分の愛車は対象車?
電子制御装置整備&OBD検査

[クルマの豆知識] 意外と知らない
バックカメラ搭載義務化と
デジタルバックミラー

今年の夏も暑い!

夏はクルマが故障しやすいってホント?



まもなく夏本番を迎える日本列島。

既にかかなりの暑さとなっており、夏バテ気味の人も多いのではないだろうか。そんな中、クルマも人と同じでこの暑さでダメージを受けていることが多く、しっかりとメンテナンスをしないと故障やトラブルを招くことが多い。そこで今回は夏場に多いクルマのトラブルをピックアップ。その対策をまとめた。

※カーエアコンに関する内容は前号CAR LIFE Vol.19の巻頭特集をご参照下さい。



夏場に多いトラブル | その① | ▶バッテリー

夏場に多いトラブルの代表格がバッテリー上がりだ。バッテリー上がりは夏と冬に多いのだが、夏と冬ではそのトラブルの原因が違う。

一般的にバッテリーは温度変化に弱く、温度が下がると性能は低下する。つまり、自動車のバッテリーにとって、冬が非常に厳しい季節であるというのは理解しやすいと思うが、現在の「暑すぎる夏」もバッテリーには厳しい季節になっている。温度が高く、バッテリー性能も十分に発揮されているはずなのになぜ?と思う方もいるのではないだろうか。

夏場にかけてバッテリー上がりが増える理由の1つに、エアコン

の多用が挙げられる。エアコンは車の部品の中で最も電力を消費する部分であり、モーターを回すのに最大級の電力が必要で、この2つの電力消費で電気が足りなくなり、突然エンジンが掛からなくなるのだ。例えば、夏休みのロングドライブで大渋滞にはまり、エアコンを全開にしている状態は、バッテリーにとっては最も過酷な状況なのだ。夏場のバッテリー上がりはこのあたりにも原因がある。

一般的にバッテリー交換の目安は、クルマの乗り方や走行距離にもよるが、3~4年ほどとされている。最近のバッテリーには、インジケーターが付いているものもあるので、バッテリーの状況を簡単に確認できるものもある。



また、バッテリー液が不足しないように点検するとともに、減りが早い、液漏れしているなどの交換のサインも見逃さないようにすることがバッテリー上がりを事前に防ぐポイントと言える。

夏の旅行やロングドライブの途中でエンジンが掛からなくなるという悲劇を防ぐためにも“バッテリーは消耗品”という意識を持ち、自分でバッテリーの状態を把握したり、信頼できる整備工

場などで定期的にバッテリーの状態を測定してもらい、必要に応じてクルマの特性にあったバッテリーに交換してもらうというのが一番安心なのではないだろうか。



夏場に多いトラブル | その② | ▶タイヤ

バッテリーと同じく、夏に多いトラブルがタイヤだ。近年の猛暑により、路面温度は非常に高くなっている。タイヤのゴムは熱の影響を受けやすいため、路面の熱によるゴムの劣化がタイヤトラブルの要因の一つだ。さらに走行時にはタイヤと路面の摩擦による摩擦熱で、タイヤの温度はさらに上昇するので、ゴムが劣化すると、タイヤのひび割れ、パンクのほか最悪の場合、バーストなどにも繋がってしまう。

また昨今の“壊れにくいクルマ”の増加で、ドライバーのメンテナンスに対する意識が低くなっていることや、セルフ式ガソリンスタンドの増加で、ガソリンスタンドで空気圧を点検してもらう機会などが減少しており、愛車の適正空気圧を知らないという人も増加傾向にあるという。

様々な要因はあれ、パンクやバーストは命に関わる重大な事故に

繋がりがねない。特にバーストは、タイヤの点検で未然に防ぐことが可能なので、愛車の適正空気圧をチェックし、走行前にはタイヤの点検を習慣づけ、安全なドライブを心がけよう。

走行前の“セルフチェック”のポイント!

- タイヤの溝は残っているか?
- タイヤに偏った減りがないか?
- タイヤにキズがないか?
- タイヤにひび割れがないか?
- タイヤサイド部が膨らんでないか?



Check!



夏場に多いトラブル | その③ | ▶オーバーヒート&室内温度

車から発生する熱だけでなく、外気温が高いことで冷却が追い付かなくなるなどの原因から、夏はオーバーヒートが起きやすくなる季節だ。ラジエーターに異常がある場合は、運転中でも水温計や警告灯で発見が可能なので、エンジンに大きなダメージが与えられる前に、すぐに整備工場などに点検してもらおう。

なお、オーバーヒートとは、冷却液の温度が上昇してエンジンを正常に機能させる冷却機能が失われ、エンジン内部が異常に熱くなってしまった状態で、冷却液不足やエンジンオイル不足のほか、ラジエーターキャップの破損により圧力の調節ができなくなったことなど様々な原因がある。

なおラジエーターキャップは、ラジエーター内の圧力を調節する重要な部品かつ消耗品であるため、予防整備の意味でも、2~3年での定期交換をおすすめする。

また夏の停車中の車内は50℃を超えることもあるため、熱に弱いプラスチック製品やスプレー缶などを車内に残していると変形や破裂の危険性がある。加えてダッシュボードも高温になりやすい箇所なので、たとえ運転中であっても、ダッシュボードの上にスマホをナビ代わりにして置いたりすると熱によって故障してしまうこともある。精密機械に暑さは大敵。夏は特に車内の温度環境も意識しよう。



その「ヘッドライト」で 車検は 大丈夫ですか？

今年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、一部地域においては延期されることとなった。ただし、ヘッドライトの黄ばみや汚れ、光度不足はクルマの安全に関わるため、自分の愛車のヘッドライトをこの機会に改めてチェックしてもらえればと思う。

ロービーム検査って何？

現在の前照灯（ヘッドライト）の車検基準（光軸、光量、色）が変更されたのは、2015年。しかし、その変更後に検査に時間がかかったり、誤判定する例が続出したことから、国交省は急遽、ロービームでの測定が困難であったり、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”を認めてきた経緯がある。これがいわゆる“ロービーム検査”である。

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に、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。そしてこのほど、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ことなどを理由として、2024年8月1日以降、この“過渡期の取り扱い”が廃止となり、全国的に“ロービーム検査”へ移行…となる予定だったが、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」と発表したのだ。

ここで注意すべきなのは、今回延期となった対象地域について、2026年8月1日まで**最大で2年延期する**とした点。連名の発表でも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年延期される訳ではないという点には注意したい。また当初の予定通り、2024年8月1日より完全移行する地域もある。各地域の運輸支局の移行時期は以下の通りなので、自分が住んでいる地域がどちらの対象なのかは確認しておいた方が良さそう。

【2026年8月1日（最大）まで延期】
関東・中部・近畿・四国・九州・沖縄

【2024年8月1日完全移行】
北海道・東北・北陸信越・中国

参考：国土交通省、独立行政法人自動車技術総合機構、
軽自動車検査協会連名発表

ロービーム計測完全移行の延期▶
<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000324827.pdf>



ヘッドライトの種類とロービーム/ハイビームの規定

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。



（画像提供）：スタンレー電気株式会社

HIDは、ハロゲンのようなフィラメントが無いので、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。

車検時のヘッドライトの検査では、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は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。またヘッドライト自体は正常でもヘッドライトの黄ばみや曇りがひどい場合、光量不足で車検に通らない可能性もある。

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の第42条では、ハイビームとロービームについて下記の通り、具体的な性能の基準を規定している。

- 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

ロービーム車検対策の決定版!!

車検取扱店の必需品!!

大光量ハロゲン 明るさ大幅UP!!



| 品番 | タイプ | 定格 | 明るさ | ルーメン値 (ロービーム) | メーカー希望小売価格 |
|---------|-----|-----------|--------------------|---------------|--------------------------|
| ノーマル | H4U | 12V60/55W | — | 1000lm | 1,800円(税別) 1,980円(税込) |
| ハイパークリア | | | 12V135/125W クリア | 1500lm | 2,500円(税別) 2,750円(税込) |



お問い合わせ先

〒224-0014
神奈川県横浜市青葉区荏田西
2-14-1
スタンレー電気株式会社 四輪第一営業部
TEL: 045-910-5983

8月2日は....



「オートパーツの日」

カーカスタマイズライフをより楽しく!

以前のCAR LIFE (Vol.18参照) では、洗車をきっかけにクルマに触れる機会を増やし、興味や愛着を持ってもらうことを目的に制定された、4月28日の「洗車の日」を取り上げたが、8月にはカーカスタマイズライフをより楽しむことを目的に、オートパーツの適切な点検や交換を啓発する「オートパーツの日」があることをご存じだろうか。本稿では「オートパーツの日」の普及PRIに取り組む、一般社団法人日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 (NAPAC) に、オートパーツの適切な点検や交換の重要性のほか、同会が行っているプレゼントキャンペーンなどについてお話を伺った。

そもそもNAPAC (ナパック) ってどんな組織?

一般社団法人日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 (NAPAC) は、スポーティングパーツとアルミホイール、スポーツマフラーなどの振興を目的に2004年に設立された業界団体で、メーカーなどを中心に163社が加盟している。モータースポーツへの協賛を始め「カーカスタマイズを楽しむためには安全なパーツを使うことが大前提である」という観点から、会員社の製品に独自の品質基準を設けるなどユーザーが安心して利用できる製品を国内はもとより海外市場に送り届けることをサポート。カスタマイズパーツの安全かつ適切な交換や点検を推奨している。



ショッピングモールでのユーザー向けPRイベント



スーパー耐久シリーズ第2戦NAPAC富士SUPER TEC24時間レース会場でのブース出展

8月2日は「オートパーツの日」ユーザー向けプレゼントキャンペーンも

NAPACでは、カーカスタマイズ文化のより健全な発展を推進するべく、8月 (August) を「オート」、8月2日を「パーツ」と読む語呂合わせから、8月2日を「オートパーツの日」と制定。オートパーツの点検交換の日として啓発を開始し、今年で節目の10年目を迎える。

「オートパーツの日」は、前述の通り、モータースポーツ会場での安全なカスタマイズパーツのPRなどに加え、毎年ユーザーに対してプレゼントキャンペーンを行っており、今年も5月~8月の3ヶ月間にわたり実施中だ。プレゼントの応募はNAPACの公式X (旧Twitter) をフォローし、キャンペーン投稿から欲しい商品番号のハッシュタグボタンを選び、投稿するだけというシンプルなもの、より多くのユーザーにキャンペーンに参加してもらうことで、カスタマイズパーツの認知促進を図っている。対象となるプレゼント商品は、アルミホイールやスポーツシート、ブレーキパッド、LEDテールランプなどのカスタマイズパーツや人気ブランドグッズ、オートパーツの日ステッカー貼付ミニカーなど延べ150点。応募期間など詳細は下部の応募要項をご確認頂ければと思う。

8月2日の「オートパーツの日」の認知が広がり、愛車のオートパーツの点検や交換、もしくはカスタマイズを始めてみようというユーザーのきっかけの日になることを願いたい。

Car Owners Eye [カーオーナーズ・アイ]

自分の愛車は対象車?

電子制御装置整備 & OBD検査

これまで本紙では、3月末で経過措置期間が終了した特定整備認証における

電子制御装置整備および10月から本格運用となるOBD検査に関して、

その定義や対象車の確認方法、修理や整備におけるサービスや料金の違いなどに触れてきたが、

今回は自分の愛車が対象車であるか否かで変わる様々な違いについて、今一度おさらいをしておきたい。

電子制御装置整備とは?

2020年4月に創設され、今年3月末で約4年に渡る経過措置期間が終了した特定整備認証における電子制御装置整備は、一般ユーザーへの認知はまだ未だであるものの、整備事業者が自社に入庫してきたクルマについて、電子制御装置整備対象車であるか否かを確認することは定着しつつある。そもそも確認を怠り、対象となる作業を未認証で行うことは重大なコンプライアンス違反となるため、確認は当然と言えば当然なのだが、ユーザーとして知っておきたいのはクルマの中には、モデル改良後に ADAS センサーが保安基準対象装置になった車種や同じモデルの中で、電子制御装置整備対象車と非対象車が混在しているケースがあることで、見た目だけの判断ができないということだ。

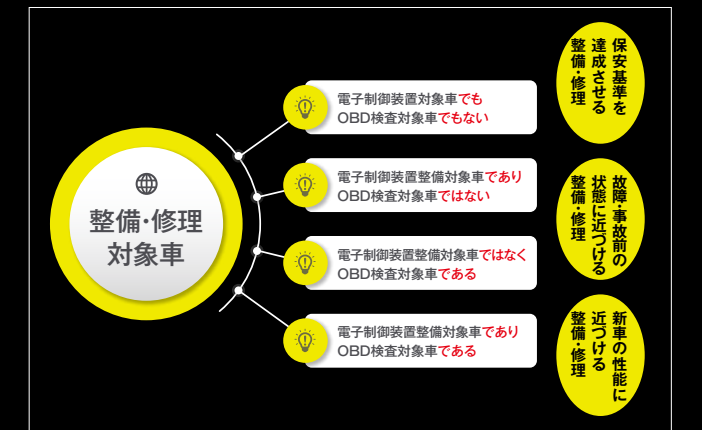
OBD検査とは?

なお、この10月からは電子制御装置整備の要素の他にも、OBD 検査という新たな要素が加わることになる。OBD 検査とは、先進安全装置などが搭載された車両に対して、異常がないかを詳細に確認する目的で導入される検査で、昨年10月から既にプレ運用が開始されている。ややこしいのは、電子制御装置整備とOBD検査の各対象車は必ずしもイコールではないということだ (対象車の確認方法は下部QRコード参照)。

例えば電子制御装置整備の対象車であっても、OBD検査の対象外

というケースや、その逆のケース。またどちらも対象であるケースやどちらも対象ではないケース...。当然これらの対象車の中で、整備と修理のアプローチもそれぞれ異なってくる。

つまり、ユーザーは今後の整備・修理について保安基準に適合させるための整備・修理、故障・事故直前の状態に近づける整備・修理、そして新車の機能・性能に近づける整備・修理それぞれの内容を決めた上で整備工場のフロントに依頼する必要があるのだ (下図参照)。



当然ながら作業内容、それに伴う料金には差があるため、ユーザーは自分の愛車が電子制御装置整備またはOBD検査対象車なのか否かを確認した上で、サービスや料金の違いを理解し、さらに愛車を預ける整備工場が電子制御装置整備やOBD検査に対応している整備工場なのかをしっかりと確認する必要があるのだ。

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

電子制御装置整備、OBD検査対象車の確認方法

[電子制御装置整備対象車]
国土交通省 電子制御装置整備の対象車両
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr9_Target_vehicle.html



[OBD検査対象車]
国産車: 2021年 (令和3年) 10月1日以降発売の新型車 (フルモデルチェンジ車)
輸入車: 2022年 (令和4年) 10月1日以降発売の新型車 (フルモデルチェンジ車)
※上記対象車には車検時の備考欄に「OBD検査対象車」などの記載あり
参考: 独立行政法人自動車技術総合機構 OBD検査ポータル
https://www.obd.natec.go.jp/user/about-obd/



クルマの

豆知識

意外と
知らない?バックカメラ搭載義務化と
デジタルバックミラー

2022年5月から新型車へのバックカメラ搭載は義務化されているが、継続生産車においても、2024年5月以降にフルモデルチェンジされた車はバックカメラの搭載義務化の対象となる。そこで本稿ではバックカメラ義務化の背景と正しい情報を整理した上で、ドラレコが頭打ちの中、ここ最近好調に推移しているデジタルバックミラーについても触れてみたい。

義務化となるバックカメラ 正しい情報の整理

前述の通り、2022年5月から、バックカメラや後方検知システムの装備が義務化された。ただし対象は、**2022年5月以降に製造・販売される「新型車」**であり、継続生産車については、**2024年5月以降にフルモデルチェンジされたクルマ**が対象とされたため、現状、自分の愛車が上記の対象車でなければ、仮にバックカメラが搭載されていなくても、車検の際に整備不良となる訳ではない。しかし、義務化対象となる車種が今後増えていくため、注意が必要なのは間違いない。

そもそも、なぜバックカメラが搭載義務化となったのか。その背景として挙げられるのが、車の後退時、特に小さい子どもがバックミラーの死角に入る巻き込み事故だ。日本でも時々痛ましい事故のニュースがあるが、この問題の起源と言えるのが、アメリカで上程された自宅駐車場で車の後退中に起こる子供を巻き込んだ悲惨な事故を減らすことを求めたKT法と呼ばれる法律だ。法律の詳細はここでは割愛するが、この法整備により、アメリカでは車両直近の後方部分の視界とバンパーの後方も、運転席から見えないといけないうりエリアとして、その寸法、見え方が規定されている。

日本では、自動車基準調和世界フォーラム (WP29) で「後退時車両直後確認装置に係る協定規則」が採択されたことを

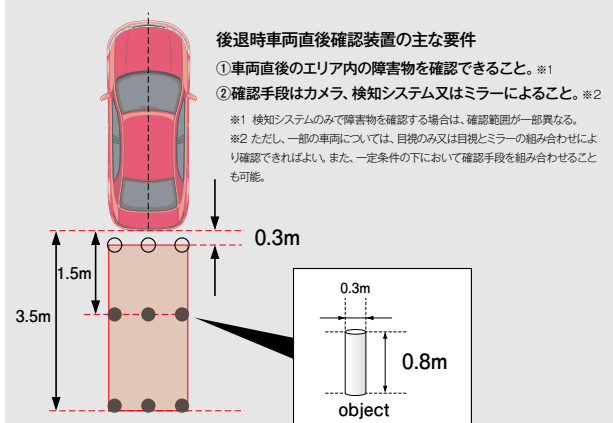
受け、ごく一部の自動車を除き、私たちが普段運転しているほぼ全ての乗用車が義務化の適用範囲車種として決まっていることは知っておきたい。

なお設置が義務化されるバックカメラにより、具体的に確認しなければならない車両直後のエリアの範囲は、高さ0.8m、幅0.3mの障害物を確認できる車両の全幅の範囲で後方に伸びる最大3.5mまでのエリアとなる(参考画像1)。

最近搭載が増えているデジタルバックミラー

ここ最近、車体後方に取付けられたカメラの映像をルームミラーに映すことで後方の確認ができる「デジタルバックミラー」を搭載した車種が増えている。デジタルバックミラーは、リアガラスに取り付けたカメラを通して後方を確認するため、乗員やヘッドレストなどに干渉されずクリアな視界が確保できるのが特徴。上下の画角についても従来のルームミラーより広いものが一般的で、走行中により広い視野を確保することが可能。カメラの向きを動かせるタイプや、ドラレコなどと連動し、録画機能が付いたタイプもある。なおデジタルバックミラーの見え方や死角などについては、JAFがユーザーテスト公開しているので、下記を参照頂きたい。このように新たなルールに対応する新しい商材は必ず出てくるので、チェックしておこう。

(画像1) 試験における確認範囲の例



※上図は、国土交通省 令和2年度 第3回車両安全対策検討会資料を元に編集部にて彩色などを再編集したものです。



[JAFユーザーテスト]

ルームミラーとデジタルインナーミラーの見え方の違いとは?▶

https://jaf.or.jp/common/safety-drive/car-learning/user-test/blind_spot/d-mirror



アフターマーケットサブ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