

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. **24**
2025 MAR.

TAKE FREE!

[巻頭特集]

ユーザーが知りたい

洗車ケミカル用品の

進化

意外にその役割を知らない?

奥深きフィルターの世界

注目高まる

車載エンタメツールの最新事情

[カーオーナーズ・アイ]

物価高騰が続く中...

ガソリンは一体いつ、どれくらい安くなるの?

[クルマの豆知識]

イベントレポート

東京オートサロン2025

4月28日は“イッパ”洗車の日!

[巻頭特集]



ユーザーが知りたい

洗車ケミカル用品の進化

洗車を行い、愛車を「良い艶を持った車にする日」、洗車をすることで「愛車への愛着を高める日」として、一般社団法人自動車用品小売業協会 (APARA) では、“良い艶”の語呂合わせで、4月28日を「ヨイ (4) ツヤ (28)」、11月28日を「イイ (11) ツヤ (28)」と呼び、年に2回「洗車の日」として制定している。そこで今回は、4月の洗車の日に合わせて、現在の洗車の最新動向や洗車ケミカル用品の進化について取材した。

第2期洗車場ブーム到来?

国内の乗用車の保有台数は、車齢の伸長や保有年数の長期化に伴い、年々増え続けている一方で、ガソリンスタンドは減少が止まらない。資源エネルギー庁がまとめた「令和5年度末揮発油販売業者及び給油所数」によると、ピーク時の平成6年度には60,421ヶ所あった給油所が、直近の令和5年度には27,414ヶ所と半減以下にまで減少している。

一方の洗車場はどうかというと、1989年には全国で約3,000ヶ所もの洗車場がオープンし、活況を呈する時代を迎えたものの、90年代に入るとバブル経済の崩壊やセルフ式ガソリンスタンドのドライブスルー洗車の広まりなどが影響し、2010年代になるとコイン洗車場は全盛期の1/3以下となる800ヶ所ほどにまで減ってしまう。このまま洗車場は減り続けるかと思いきや、ここ最近では前述したガソリンスタンドの減少や都市部での洗車スペースの問題、環境意識の高まりによる汚水処理の問題などから、洗車をする場所がない、いわゆる“洗車難民”が急増している背景もあり、民間企業によるシステム化された新規のコイン洗車場の開業も増え始めており、今後ニーズが再び上がることが予想され、第2期の洗車場ブームが到来するのではないかという期待も市場からは大きいのだ。



進化

(取材協力) 株式会社カービューティープロ <https://www.cbpc.co.jp/>
株式会社ソフト99コーポレーション <https://www.soft99.co.jp/>
プレミアム・カーケアジャパン株式会社 <https://premiumcarcare.jp/>



洗車用品メーカーのソフト99が2024年11月、東大阪市にオープンした全天候型セルフ洗車場「ALAUDAY東大阪店」(画像出典:ソフト99コーポレーションニュースリリースより)

日々進化している洗車ケミカル用品

クルマを長く大切に乗り続けるユーザーが増えていることで、愛車を綺麗に長く保つ方法のニーズも高まってきている。洗車ケミカル分野においても、従来の製品から大きく進化を遂げている製品も多い。

例えば、一般的な洗車用シャンプーに撥水系、もしくは親水系の加工ができる専用タイプのものや、コーティング車両に対しては、使用されているコーティング剤の特性に合わせたメンテナンス剤の展開なども行われている。

また、最近洗車において注目されている純水を精製する純水器などが家庭用向けに販売されている点も注目である。



コーティング被膜表面の洗浄を行いながら、親水成分が被膜表面に定着し、親水コーティング車両のお手入れに最適なボディシャンプー(画像左)や、撥水、親水それぞれのコーティングのメンテナンス剤も登場している(画像中央および右) 小型で場所を取らず、水道に繋ぐだけで簡単に使用できる純水器

これらの製品は一般ユーザー向けでありながら、いわゆる“プロユース仕様”で、プロが使うものと同じレベルの商材を使うことができるという点が特徴であり、ユーザーにとってはうれしい点ではないだろうか。



またホイールクリーナーなどにおいては、一般的に鉄粉除去の効果から酸性の商品が多い中で、ホイールの素材を痛めない中性洗剤を使用したタイプも登場している。この商品は鉄粉に反応して色が変わる独自の除去テクノロジーを採用しており、鉄粉除去+汚れが一目で分かることもユーザーにとっては扱いやすい点ではないだろうか。



洗車機に入れる前に塗布することで、洗車と同時にホイール洗浄ができる

外装だけではなく、車内の内装クリーニングに関しても、シートに直接泡を噴射し、汚れを落とす専用のシャンプーなどが登場しており、ユーザーの選択肢はかなり広がっていると言えるのではないだろうか。



使い方はスプレーして拭き上げるだけ。簡単な作業で高い洗浄効果を発揮できる

愛車への「コーティング」という選択肢

最近では、新車購入時にオプションとして提案、施工する新車販売店も増え、ユーザーの認知も上がってきたと言えるボディコーティング。下地処理を施した塗装面に特殊な液剤を塗布し、汚れや小傷、紫外線などから保護することで、光沢性が付与された美観を得られることや、汚れが落ちやすくなり洗車の手間を減らせること、紫外線劣化や傷を軽減し、クルマのリセールバリューを維持するなどの利点が期待できると人気だ。

品質も年々進化しており、樹脂系の膜を形成するワックス、フッ素やシリコーンなどを含んだポリマーコーティングに代わり、現在は持続性や硬度、耐久性に優れるとされる、二酸化ケイ素のガラス被膜を形成する「ガラス

コーティング」が主流で、炭化ケイ素や窒化ケイ素など独自成分を配合し、一層の耐久性、耐擦傷性を追求した「セラミックコーティング」も高級サービスとして広がっている。ただ、注意したいのが、コーティング



は、下地処理や塗布など施工者の技量によって仕上がりが品質に差が生じることがあることだ。いわゆる“〇〇年耐久”といったキャッチコピーや価格だけに惑わされず、愛車のボディ状態や保管環境、使用頻度などに合わせて、これまで紹介した製品なども使いながら、どのようにメンテナンスするかなど、自分の

カーライフに合ったサービスを選択するというのが、コーティング選びでは大事となる。

意外にその役割を知らない？

奥深き フィルターの世界

クルマのフィルターには主なものに「エアコンフィルター」「オイルフィルター」「エアフィルター」「フューエルフィルター」などがあり、それぞれが役割を果たすことで、クルマの性能を問題無く発揮できるよう設置されている。そこで今回は、そんな「フィルター」にフォーカス。愛車において重要なフィルターの役割を改めて理解していただければと思う。



【フィルターその①】

クルマのマスク エアコンフィルター



エアコンフィルターの最も大きな役割は、エアコン内部(=エバポレータ)の汚れを防ぐことにある。エアコンフィルターが無ければ、空気中の汚れでエバポレータが目詰まりし、雑菌などが繁殖することでイヤな匂いの原因となったり、カビが繁殖してアレルギーや喘息のもとになったりする可能性がある。いわばエアコンフィルターは「クルマのマスク」とも言えるのだ。

エアコンフィルターの交換については、目詰まりする前が基本であり、**1年ごとまたは10,000km~15,000kmが大まかな目安**とされている。つまり、交換を車検のタイミング



助手席のグローブボックス奥に装着されていることが多いエアコンフィルター

に合わせてしまうと2年間は無交換と

いうことになってしまう。目に見えない部分であるが故に、汚れなどは分かりにくいのだが、下記画像をご覧ください、フィルター内部には想像よりも汚れやゴミ(場合によっては虫の死骸なども...)などが溜まりやすいことが分かるのではないだろうか。

なお最近では、エアコンフィルターも高機能化が進んでおり、基本性能の集塵に留まらず、脱臭や抗菌・防カビ、抗ウイルスや抗アレルギー機能を搭載したタイプまでさまざまなものが販売されているので、チェックしてみよう。ちなみにエアコンフィルターは自分での交換も可能だが、作業に不安がある場合は、整備工場などプロに任せよう。

繰り返しになるが、大切なことは「目詰まりをさせない」ということである。花粉やPM2.5など飛散物が多いこの季節を毎年のエアコンフィルター交換の目安にしてみたいだろうか。



エアコンフィルターに詰まったホコリや枯れ葉など(左) マイクロスコープで拡大(倍率:100倍~200倍)すると、虫の死骸が...(右)

【フィルターその②】

オイルと同時交換を! オイルフィルター



オイルフィルターは、汚れたエンジンオイルの中にある不純物などをろ過するもので、これまでは、エンジンオイル交換2回につき1回交換するのが業界の常識とされてきた。しかし、自動車用オイルフィルター等を製造販売するメーカーで構成されている業界団体「日本フィルターエレメント工業会」によると、実はオイル交換時にオイルフィルターも交換しないと、海水の塩分濃度約3.5%を超える、約7%ほどの古いオイルがフィルター内に残っていて、この古いオイルが新品のオイルと混ざり合うことで新品のオイルの純度を低下させ、オイルの劣化を進めてしまうという。



同団体では、これまで常識とされてきた2回に1回の交換では適正とは言えないため、**オイルとオイルフィルターの同時交換**を推奨しており、ユーザー向けにアメコミ風のポスターなども展開し、啓発活動に注力している。

なお、各自動車メーカーは、明確に同時交換を推奨しているわけではないものの、一部車種の整備要領書にはエンジンオイルとオイルフィルター交換の距離数が同じ(=同時交換)と表記されているものもある。こうした情報をしっかりと理解しておくことも重要なのだ。



ちなみに
7月10日は、オイルフィルターの日
180度回転させると...OIL

自動車用オイルフィルタ等を製造販売するメーカーで構成されている日本フィルターエレメント工業会(JFA)では、これまでの常識とされてきた2回に1回の交換では適正とは言えないため、オイルとオイルフィルタの同時交換を推奨している

【フィルターその③】

エンジンのマスク エアフィルター



エアコンフィルターが「クルマのマスク」の役割であるなら、エアフィルターは「エンジンのマスク」とも言える。エアフィルターは、エンジンが吸入する空気の入り口に付いており、エンジン内に空気を送る際に、空気中のホコリやゴミなどをキャッチし、取り除くものである。交換を怠り、詰まってしまうと最悪の場合、エンジンに空気が送られなくなる恐れもあり、燃費悪化の原因となることから、定期的なチェックと交換が必要なパーツである。



エアフィルターは主に「ビスカスタイプ」「ろ紙タイプ」「不織布タイプ」の3種類があり不織布タイプが現在の主流である。なお、基本的にどのタイプも清掃をしても本来の性能が発揮できないことから、汚れたら交換が鉄則である。クルマの使用状況や走り方、状態にもよるが、**車検時もしくは隙間の汚れ具合が目立つようであれば交換の目安になる。また走行距離が2万キロを超えた場合は、車検前でも交換をオススメしたい。**

今や不織布のマスク着用は日常にも当たり前になったが、再利用して使う人はまずいないだろう。同じ感覚がクルマのエアフィルターにも必要なのだ。



新品のエアフィルターと劣化したエアフィルターの比較

【フィルターその④】

燃料中の不純物を除去 フューエルフィルター



フューエルフィルターとは、燃料の異物や水分などを取り除いてくれるもので、別名「燃料フィルター」とも言われている。フューエルフィルターが目詰まりを起こすと、アイドリングの不調や坂道などで力不足が感じられるようになる。特にディーゼル車においては、このフューエルフィルターの役割がより重要となる。その理由は、ディーゼルエンジンがその特性上、特に水分やエアを嫌う傾向にあるため、不純物によるトラブルが発生しやすいからである。そのため、ディーゼル車のフューエルフィルター交換時は、車種ごとの規定に従い**エア抜きと水抜きもしっかり行う必要がある。**



なおディーゼル車のフューエルフィルターの交換時期は、車種や走行距離、メーカーによって異なるため、各メーカーの取扱説明書などを参考にしてほしい。

<参考>

ディーゼル車におけるフューエルフィルターの交換時期(抜粋)

マツダ
SKYACTIV-D (1.5L, 2.2L)
▶ **60,000km**ごと

三菱
デリカ D:5(4N1系エンジン搭載車)
▶ **45,000km**ごと

車両タイプ	交換時期目安
下記以外の乗用車	160,000km
乗用車 SKYACTIV-G	無交換
乗用車 SKYACTIV-D 1.5L	60,000km ^{※1}
乗用車 SKYACTIV-D 2.2L	60,000km
軽自動車(平成10年規格改訂軽自動車以外)	40,000km
平成10年規格改訂軽自動車	100,000km

車種	交換時期
デリカD:5(4N1系)	45,000km
デリカD:5(4N2系)	45,000km
デリカD:5(4N3系)	45,000km
デリカD:5(4N4系)	45,000km
デリカD:5(4N5系)	45,000km
デリカD:5(4N6系)	45,000km
デリカD:5(4N7系)	45,000km
デリカD:5(4N8系)	45,000km
デリカD:5(4N9系)	45,000km
デリカD:5(4N0系)	45,000km

燃料フィルター マツダ車の交換時期の目安
—マツダ株式会社
<https://www.mazda.co.jp/carlife/service/parts/fuel-filter/>

クリーンディーゼルエンジン車のメンテナンスについて—三菱自動車工業株式会社
https://www.mitsubishi-motors.co.jp/support/recall/others/tenken/detail_062.html

エンジンも エアコンも
車のフィルターは
P.M.C.

SEK 新冷媒注入機 解凍装置

PMC パシフィック工業株式会社

キャビンフィルタ
車内の快適、空気の安心から
エアクリーズ

fine 微塵タイプ plus 多機能タイプ AirClear uni 3rd

東洋エレメント工業株式会社
http://www.toyoelement.co.jp

注目高まる

車載エンタメツールの最新事情



クルマの価値の変化に伴い、車内で楽しめるエンタメ領域が広がっている。

昨年10月から本格運用となったOBD検査において、データリンクコネクタへの用品の接続などはセンシティブな面があるものの、Bluetooth接続やUSB接続などでそれらに絡まないツールも多く登場しているのでご紹介したい。

通信の常識を変えるUSBスティック型Wi-Fi

移動中の車内で動画を楽しんだり、WEB会議をしたり…車内での移動環境の価値が変わる中で、重要となってくるのがWi-Fiなどの通信環境の確保だ。そんな中、注目されているのがいわゆるUSB型のスティックWi-Fiと呼ばれる製品だ。

例えば「ecoco(イココ)」もその1つ。面倒な契約が不要な端末買い切りタイプで、初めに端末とギガを購入(有効期間は365日)すれば、月額費用は不要。初回設定の容量を使い切った場合は、必要な分だけギガを追加するという仕組みで、最適な電波を自動接続するという製品だ。これまでWi-Fiサービスを利用するためには、個人情報を提供する「契約」、契約プランに応じた「月額費用」、端末がレンタル方式の場合は「返却」が必要だったが、そのすべてを不要にした“通信の常識を変える”サービス形態として今、注目されている。またバッテリーレスでUSB Type-Aからの給電型なので、夏場の高温の環境下でも、バッテリーの膨張などの心配がないというのも安心のポイントだ。



車載ナビをタブレット化し、車内のエンタメ性の一層の向上に

車内でエンタメ動画などを楽しむ方法の1つに、純正ディスプレイの活用がある。例えば「OTTO CAST(オットキャスト)」のような機器を使えば、純正のナビゲーションやディスプレイオーディオを、その機能は生かしつつ、スマホのように好みのアプリをダウンロードして使用できるようになり、YouTubeなどの動画ストリーミングアプリや、Google Mapなどのナビアプリなどの使用なども可能だ。

製品の起動は、付属のUSBケーブルを車両のUSBポートに接続するだけとシンプルだが、Wi-Fi機能がないため、スマートフォンやポケットWi-Fi、前述した車内Wi-Fiなどを使ってテザリング設定を行う必要はある。ただ取り付け自体は手軽に行えるため、特別な工賃などは必要ないのも特徴のひとつだ。また、この製品を装着すると、いわゆる“テレビキャンセラー”を装着することなく、走行時のアプリを使った動画視聴やナビの操作が可能になる(※)。昨年10月から本格運用されたOBD検査において、データリンクコネクタへ接続したテレビキャンセラーなどに



よる、DTC検出の報告もあることから、それらに関与しないという点で、ユーザーにとっては安心と言えるのではないだろうか。

※走行時にAV機器に表示された画像や動画を運転者が注視したり、ナビ操作することは道路交通法で禁じられているため、視聴や操作は必ず同乗者が行う必要がある。

後付けできるHUD(ヘッドアップディスプレイ)

自動車におけるヘッドアップディスプレイ(HUD)市場が世界的に活況だ。そもそもHUDとは、ドライバーの目線に入りやすい位置に、スピードメーターやガソリンの残量、走行距離など、運転に関する情報を映し出す装置のことで、ある調査機関の調査によると、世界の自動車用HUD市場は、2020年から2030年までの10年間で約1,300億円から約3,500億円規模にまで成長し、成長率は約260%になるという予測もある。

そんな中で、HUDが搭載されていないクルマにも、後付けて手軽にHUDを体験できる製品がこの春にリリースされる。それが後付けHUD「LumieHUD(ルミエハッド)」だ。通常のドライブ中はスピードメーターを見るために視線を下げる必要があるものの、LumieHUDは視線を外すことなく、目の前の道路を見ながらドライブできるのが特徴(※)。起動自体もUSBポートへの差し込みのみで特別な工具や技術は必要なく、表示される情報もスピードのみに絞り、これまでHUDに関心の薄かった新たな層への訴求を目指しているという。



※純正メーターとは測定方法が異なるため誤差が生じる場合あり。

今回ご紹介した製品はあくまで一例だが、移動中のエンタメ性を向上できる製品は今後さらにニーズが増していくのではないだろうか。様々な製品が登場してくる中で、製品の特徴を理解し、正しく使用することで車載エンタメツールの充実を図って頂ければと思う。

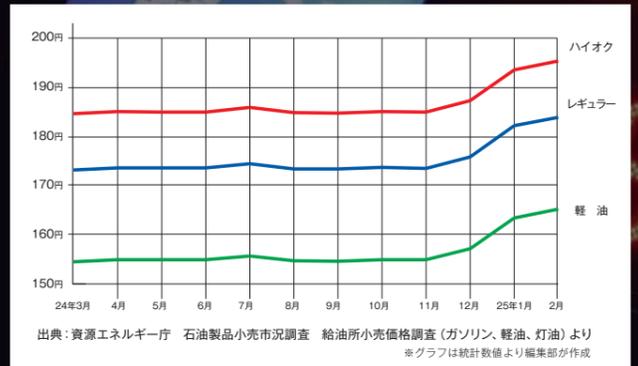


Car Owners Eye [カーオーナーズ・アイ]

物価高騰が続く中...

ガソリンは一体いつ、どれくらい安くなるの?

ここ最近、政府の令和7年度予算案の報道の中でよく取り上げられる言葉に、いわゆる“ガソリン減税”と言われる「ガソリンの暫定税率(25.1円)の廃止」がある。本稿執筆時点(3月初旬)では、まだ暫定税率の廃止時期については決定がなされていないが、実現すれば、物価高が続く中で、自動車ユーザーにとっては大きな負担軽減となる。しかし、年明けから石油元売り企業への補助金も段階的に廃止されており、市場のガソリン価格は、じわりと上昇を続けているのが現状だ。そこで本稿では、ユーザーが知っておくべき「税金」の中で、特に長年、理不尽な二重課税と言われ続けているガソリン税について触れる。



出典:資源エネルギー庁 石油製品小売市況調査 給油所小売価格調査(ガソリン、軽油、灯油)より ※グラフは統計数値より編集部が作成

上がり続けるガソリン価格

資源エネルギー庁がまとめている全国のガソリン平均価格(給油所における小売価格)推移の資料によると、2025年2月のレギュラーガソリンの平均小売価格は184.5円/ℓ、ハイオクガソリンは195.3円/ℓで、前年3月と比べるとそれぞれ約10円も上昇している。特に今年に入ってからの上昇は、前述した石油元売り企業への補助金が段階的に廃止されたことによるものである。補助金継続の是非はともかく、物価高が続く中で、ガソリン価格の高騰は家計を直撃している。

ガソリンに掛かる税金を知る

そもそも私たちが給油しているガソリンには、ガソリン本体の価格に「ガソリン税(53.8円/ℓ)」と「石油石炭税(2.8円/L)」の計56.6円/ℓの税金に加え、購入価格に対し、10%の消費税が掛かっていることをご存じだろうか。ガソリン税、石油石炭税が「税金」であるのに、

さらに消費税まで掛かっていることが“二重の課税ではないか”と指摘する声が多いのはそのためだ。

またこのガソリン税についても、本則税率と言われる元々の税金は28.70円である。そこに25.1円もの“暫定税率”が長年掛かっており、53.8円となっていることは知っておくべきである。“暫定”とは名ばかりなこの税率は、1974年に導入されて以来、現在でも維持されているが、今回ついにこの暫定税率について「廃止」される見通しが立った。

暫定税率の廃止はいつ? ガソリン価格が下がるのは来年??

政府与党は昨年12月に「令和7年度与党税制改正大綱」発表し、その中に「ガソリンの暫定税率(25.1円)の廃止」が明記された。ただし、明確な時期が触れられていないことから“いつ廃止になるのか”に注目が集まっている。

現時点では、野党各党が予算案に絡めて暫定税率廃止に関する法案を提出しているが、廃止のタイミングが「今年4月から」なのか「来年4月から」なのかで足並みが揃っていない。政府も、暫定税率の廃止については実行するようだが、財源の確保を実施の条件としており、現実的なタイムスケジュールとしては、来年2026年4月が暫定税率廃止の時期として有力という見方が強い。

つまり、あと1年はこの状態が続く可能性があるということだ。しかし、昨今の物価高騰により、ユーザーの負担は計り知れないレベルとなっている。特に地方を中心に、クルマが生活の足となっているエリアのユーザーにとっては死活問題だ。様々な課題はあるが、政治的な決断も必要なのではないだろうか。

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





東京オートサロン 2025

年明けの風物詩となったカスタムカーの祭典「第43回東京オートサロン2025（以下、TAS2025）」が1月10日（金）～12日（日）の3日間、幕張メッセで開催され、今年もきらびやかにカスタマイズされたクルマや関連するパーツなどが華やかに並んだ。そんな今年のオートサロンを、電動化時代の“内燃機関（＝エンジン）”が果たす役割の進化という視点から、トヨタおよびマツダのプレスカンファレンスを中心に振り返ってみたい。

トヨタとマツダ、
会期初日カンファレンスに注目集まる

近年、国内の自動車メーカーが東京オートサロンに合わせて新車発表やプレスカンファレンスを行うようになり、年明けの自動車メーカーのトレンドを掴む場としての認知も広がってきている。今年も各メーカーがカンファレンスを行ったのだが、注目を集めていたのがトヨタとマツダだ。

トヨタは、TOYOTA GAZOO Racing（以下、TGR）として、会期初日にプレスカンファレンスを実施。当日は“モリゾウ”こと豊田章男代表取締役会長が登壇して行われる予定も、体調不良により急遽欠席となったが、カンファレンスの中では「2000ccエンジンが走り出した!」の文字が躍り、会場が沸く場面も。この“2000ccエンジン”こそ、昨年の東京オートサロン2024でモリゾウ氏が「エンジン技術についてもっと磨きをかけるプロジェクトを社内に立ち上げた」と発言し、話題となった“ガソリンエンジン”の答えである。TGRブース内に展示されたこのエンジンは「G20E型2リッター直4ターボエンジン」とのことで、2025年のスーパー耐久シリーズにおいて実戦投入されることも発表。これらの技術が市販車にどう応用されていくのか。引き続きアップデートを続けるという今後の開発に注目したい。

マツダも昨年のプレスカンファレンスで毛籠勝弘代表取締役社長が「カーボン



TGRブース内に展示されていた「G20E型2リッター直4ターボエンジン」

ニュートラル時代に向けた課題をブレイクスルーするため、社内にロータリーエンジン（RE）開発グループを新設します」とサプライズで発表し、一躍話題となった自動車メーカーの1社とあって、今年のカンファレンスにも多くの注目が集まった。

カンファレンスには、昨年に引き続き毛籠社長が登壇し、ロータリーエンジン開発グループのその後について「RE開発は順調に進んでおり、最難関だった北米の排ガス規制をクリアするロードマップも手に入れることができました。手ごたえを感じています」と言及した上で「カーボンニュートラル時代においても、マツダは内燃機関、エンジン開発をあきらめません。新しい時代に適合した走る喜びを提供するため、これからも努力を続けてまいります」と決意を述べ、会場からは拍手が起こった。新しい時代に適合する“走る喜び”を追求すると表明した、マツダの今後の内燃機関へのアンサーが出る日もそう遠くはないと感じられる発表だった。



プレスカンファレンスに登壇したマツダの毛籠勝弘社長



クルマの存在価値は「モビリティ」と「趣味・嗜好」の二極化に



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