

会社HP
<https://www.toyo-trailer.co.jp/>
 お問い合わせフォーム
<https://www.toyo-trailer.co.jp/inquiry/>



The Toyo Trailer Times

～トヨタトレーラータイムズ～



車両紹介 ～エアサス特集～

エアサスペンションはベローズと呼ばれるゴム製のクッションに空気を送り込み衝撃を吸収します。その他のサスペンションに比べ振動の吸収に優れており、精密機械などの振動に弱い製品の運搬に適しています。また積載する荷物に応じて、荷台高さの調節が可能です。大幅な作業効率化につながりストレスのかからない現場作業を実現することができます。

【2軸8輪中低床】

全長：12,720mm、幅：2,990mm、荷台高：500mm
 荷台長：6,500mm、中落ち：6,500mm
 最大積載量：38,500kg（第5輪荷重：20t）

本車両の最大の特徴は2軸8輪、第5輪荷重20t、運行時速90kmの車両で最大積載量38,500kgが確保できているという点です。お客様のご要望や積載荷物により、重量負荷がかかりにくい箇所にアルミ等の材料を使用することで、車両重量の軽量化を図り、車両重量8,800kgという軽量タイプになっております。タイヤに関しても積載荷物、前後荷重配分に応じた最適なタイヤサイズをご提案いたします。昨今厳しくなる特殊車両通行許可申請にあたり、積載量確保に大いに貢献いたします。また、当社独自のステアリング機能により道路占有幅を抑えることで、今まで不可能であった狭い道路、現場での作業が可能となり、大幅な作業時間の短縮につながり、効率化が図れます。



【3軸12輪中低床後方伸縮式】

全長：15,115(12,115)mm、幅：2,990mm、荷台高：550mm、荷台長：9,410(6,410)mm、中落ち：8,000(5,000)mm、最大積載量：【縮時】35,000kg 【伸時】35,000kg（第5輪荷重：20t）

油圧シリンダ式連動ステアリング機構(トラクター連動・ラジコン操作)・エアサスペンション(2バック)・荷台伸縮装置を装備しています。荷台伸縮装置により荷台長を6,410mmから9,410mmまで伸長可能です。更に車両重量が13,850kgと軽量化されています。事で積載35,000kg(縮時/伸時)確保できており、様々な物品の輸送に対応しています。トラクター連動ステアリング機構を装備する事で運転操作性能を向上させ狭路走行のストレスを軽減できます。連動ステアリングとラジコン操作を使い分ける事が可能で狭い敷地等、状況に応じた操作が可能です。



【5軸20輪低床前方伸縮式】

全長：16,240(12,740)mm、幅：3,000mm、荷台高：900mm、荷台長：12,910(9,410)mm、最大積載量：【縮時】37,900kg 【伸時】47,000kg（第5輪荷重：18t）

- ・5軸20輪の多軸車両
軸重を分散させることで車両総重量63tに対して軸重を10t以下に抑えることができます。
- ・荷台伸縮装置
荷台長を変えることで、幅広い運搬物へ対応することができます。ブームなどの長尺の建設機械部材の積み込みも可能です。
- ・ネックジャッキ機構
ネックを上下動させることにより、荷台高さを変えることができます。効率的な伸縮作業が行えるほか、縁石、凸凹部をかわすことで優れた走行性能を発揮することができます。
- ・連動ステアリング機構
当社独自の連動ステアリング機構により、トラクターのハンドル操作に応じたステアリング操作を行うことができます。トラクターの旋回方向と反対方向にトレーラーの車軸を向けることで、道路占有幅を抑えカーブを曲がることができます。今まで不可能であった幅の狭い道路での走行も可能です。



貨物自動車運送事業法改正

貨物自動車運送事業法改正により、令和元年11月1日から営業所に配置する事業用自動車の増車申請については下記要件のいずれかに該当する場合、従来通りの届出ではなく認可を受けることが必要になります。届出で済む場合は従来通り即日有効となりますが、認可が必要になると1ヵ月程度時間を要する場合があります。

- (1) 増車する車両数が、申請日から起算して3ヶ月前時点の車両数の30%以上であり、かつ、11両以上である場合
- 例① 5両→6両(20%増車)の場合…**届出** ※30%未満のため
 - 例② 5両→7両(40%増車)の場合…**届出** ※30%以上であるが増車数が11両未満のため
 - 例③ 37両→48両(29%増車)の場合…**届出** ※11両以上であるが30%未満のため
 - 例④ 36両→47両(30%増車)の場合…**認可申請** ※30%以上かつ11両以上のため

※増車する車両数とは、今回変更する数と3ヵ月以内に増加した数を合算した数となります。

(2) 以下に該当する場合

- ① 変更を行おうとする者と法第5条第3号に準ずる密接な関係者が貨物運送事業の許可取り消しの後、5年を経過していない場合
- ② 変更に係る営業所における、行政処分の累積点数が12点以上である場合
- ③ 変更に係る営業所が、申請日前1年間に、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導の総合評価で「E」の評価を受けている場合

今回の改正の背景としては、許可取り消しがあっても新会社で許可を取り、ほぼ無傷で事業の継続が出来てしまう会社があったことや、大型トラックやバス等の事故が年々増加しており社会問題となっていることが考えられます。

大幅な増車予定がある会社は、今回の改正を念頭に置き計画的に増車を行い予定に狂いが出ない様にお気を付けください。

また今回の改正では、増車する車両の数よりパーセンテージを主として見ているので、元々の車両が少ない営業所の方が要件に該当する可能性が高くなります。新規で営業所を開設したところに設備投資をする計画がある場合等は充分にご注意ください。

タイヤの定期点検について

日本自動車タイヤ協会が全国20か所で乗用車303台、貨物系車両35台の計338台に対しタイヤ点検を行ったところタイヤ整備不良台数が76台(乗用車63台 貨物系車両13台)とのことでした。整備不良の内容で最も多かったのは空気圧不足の69台だったそうです。空気圧不足はタイヤバーストの一番の要因です。また逆に空気圧が高すぎる場合もバーストの要因になります。気温が高いときには空気が膨張するため、暑い日にタイヤの空気圧が高いまま高速走行すると、地面との摩擦熱が内部に伝わりやすくなりバーストを引き起こすことがあります。皆様も車両のタイヤの整備・点検を日ごろからよろしくお願いたします。

編集後記

先日営業で北陸地方を訪問した際に、たまたま入った飲食店で人生初の「すじこ」を食べました。猛烈に美味しかったです。これからも未知の美味なる食材を求めつつ、本業の営業活動を頑張ります。