



トラック・バス用ワイドシングルタイヤ「MICHELIN X One」の新シリーズを発売
 ~転がり抵抗をさらに低減するワイドシングルタイヤ
 「MICHELIN X One LINE GRIPD」~
 日本ミシュランタイヤ(株)

日本ミシュランタイヤ(本社:東京都新宿区、代表取締役社長:ポール・ペリニオ)は、トラック・バス用ワイドシングルタイヤ「MICHELIN X One」(ミシュラン エックスワン)の新しいシリーズとして、「MICHELIN X One LINE GRIP D」(ミシュラン エックスワン ライングリップディー)を4月1日より新発売する。サイズは455/5R22.5、価格はオープン。本製品は、輸送効率向上や環境負荷低減に貢献するMichelin X Oneの新ラインナップ。

人材不足という慢性的な課題を抱える輸送業界では、MICHELIN X Oneシリーズを導入することにより、車両の軽量化を実現し、積載量の最大化やドライバーの労働環境改善が期待できる。まず、積載量を増やすことで輸送効率が高まり生産性が向上する。そして、トレーラー部がシングルタイヤになることでハンドリング性能が向上し、運転が楽になる。タイヤ本数が減ることで運行前点検の負担も軽減する。

〈MICHELIN X One LINE GRIP D の特徴〉

- ・1軸あたり約100kgの軽量化を実現
 - 車両軽量化による積載量の最大化
- ・全天候の路面でグリップを発揮、転がり抵抗をさらに低減
 - 優れた雪上性能
 - 転がり抵抗を低減し、燃費改善に貢献
- 〈採用技術〉
- ・ダブルウェーブサイプ
 - ジグザグのサイプが優れた排水性を発揮、雪を排除
 - 優れた雪上性能を発揮
- ・インフィニコイル
 - 偏摩耗を抑制し、ケーシングの耐久性を向上
- ・デュアルコンパウンド
 - 2層のトレッドゴムにより、路線と接地するゴムはライフ性能に特化したコンパウンドを採用
 - 下層のゴムは走行時に発生する熱を抑制するコンパウンドを採用し再生率を向上

MICHELIN X One は、トレーラー用としてだけでなく強大なトルクのかかる駆動軸用としても使用されることを前提に設計されたプレミアムワイドシングルタイヤシリーズ。ダブルタイヤをシングル化することで以下のような効果を実現する。



1. 積載効率大幅向上によるトラックユーザーの運行経費削減

MICHELIN X One の455/55R22.5サイズは、日本市場で最も一般的な大型トラック用ダブルタイヤのサイズ11R22.5と外径がほぼ同じで、かつ日本の法律上最大値とされる車軸あたり10トンの耐荷重能力を持つ。11R22.5のダブルタイヤ仕様と比べ大幅に軽量化でき、積載可能重量を拡大することが可能になる。積載効率の向上は、同重量の輸送に必要なトラック便数の削減につながる。

2. 環境負荷低減

サイドウォールがダブルタイヤの4枚からワイドシングルタイヤの2枚に減ることにより、回転中のタイヤの発熱によって増加する転がり抵抗を削減すると同時に、軽量化されたタイヤ・ホイールユニットが発進・加速時の慣性力を低減。この二つの効果により車両の燃料消費量の節約に貢献する。さらに、タイヤを2本から1本に減らすことにより廃棄されるタイヤも減り、環境負荷低減を可能にする。

3. 車両の安全性向上

左右タイヤ間距離(輪距)を拡大できるため車両の走行安定性が向上し、車両の低重心化も可能となり、安全性向上に貢献する。

4. 車両設計の自由度拡大と生産性向上

ダブルタイヤ仕様と比較してタイヤ・ホイールユニット総幅が縮小されるため、左右タイヤ間距離が増大しシャーシ設計の自由度が拡大する。また、タイヤのシングル化により部品点数が減り、車両の生産性向上にもつながる。

第41回定時総会で国交省・自動車局の島雅之次長が講演

自動車の技術進化で求められる 整備技術の高度化

全国大型自動車整備工場経営協議会(原秀雄会長、東京・港区)は、2月13日、第41回定時総会を開催、平成31年度事業計画など審議のあと、国土交通省・自動車局の島雅之次長を講師に招き、今後の自動車整備のあり方について研修した。

島次長は、整備業を取り巻く背景について、まず要点を次のように述べた。

近年、自動車技術の進化がめざましく、自動ブレーキやプラグインハイブリッドなど、様々な先進技術が市販車に搭載されている。

これらの先進技術が、使用時に確実に機能を発揮するためには、車両の状態に応じた適切な点検整備が必要。特に自動ブレーキ等の自動運転技術は、故障した場合、誤作動による重大事故につながる恐れがある。

このため、自動車の整備・検査が、先進技術を搭載した自動車に対応していくため、自動車の点検整備・検査について、制度、設備・機器、人材など全方位から高度化を図る必要がある。

その後、市販車に搭載されている先進技術の例、先進安全技術の普及状況、ASV技術の普及促進策(基準策定、補助制度、税制特例)、政府目標(官民ITS構想・ロードマップ)、自動運転の実現に向けた国土交通省の取組みを述べた後、自動車整備技術の高度化に言及、国交省は「自動車整備技術の高度化検討会」を設置し、①整備要領書の提供の充実、②汎用スキャンツールの機能拡大、③先進技術の整備に係る研修制度の創設、を推進していることを表明した。

日本だけでなく、自動車の先進技術は加速度的に進化しており、これらの車両が普及すると、整備事業者も新たな技術対策が必要となる。とくに大型自動車整備の業界はメーカー系列の販売会社が新しい設備を導入して、顧客の囲い込みの動き顕著で、民間で組織するこの全国大型自動車整備工場経営協議会のメンバーも真剣に耳を傾けていた。

(秋林路)



全国大型自動車整備工場経営協議会 原秀雄会長



国土交通省・自動車局 島雅之次長