

# 車載トレーラーでGO!!

これまでとは違うクルマ生活を可能にしてくれる……

スポーツ走行を考えたときに、自走で行けるならOKなのだが、ナンバーを切ってしまった車両や、競技専用車両を持ち込みたいとき、これまでの常識ならキャリアカー（ローター）だが、もうひとつの選択肢が!!

**目** 本では、トレーラーというスキートランスポーターと違って使われるクルマを運ぶという用途では使われることが少ないのが現実だろう。

だが、ヨーロッパやアメリカ、オーストラリアなどでは、本当に大活躍なのが車載用のトレーラーだ。もちろん、前述したようなキヤンピングなどの使い方が主流にはあるが、モータースポーツ用に使用するというケースは非常に多い。トランスポーターやキャリアカーといったような装備は持っていないが、車載トレーラーなら趣味の世界を広げられる道具として

考えることができる……今回取材してその思いを強くした。

まず、車載用トレーラーのメリットとデメリットを明確にしておく。魅力の最大のもは自由にクルマを運べるということだが、駐車場には積んでいるクルマと一緒に置いておけるということ、高連道路の料金は、ワンランク普通車より引く張るなら中規模の1.2倍（アップ）でOK。千円高連はダメだが、深夜割引などを使えばリースアップといえるだろう。また、価格面では新車定価で1軸で60万円台、2軸で90万円台で、中古ならもっと格安。

引く張るためのクルマは、国産のなかでもいろいろと選べるのだが、一般乗用車はリヤの剛性が低い（国内版のみ）ので牽引総重量が限られてしまうが、牽引可能車両を多量に置いて探せばいろいろと候補はある。

逆に、デメリットとして上げられるのは牽引免許が必要だということ。総重量が750kg以下なら必要ないのだが、クルマを運ぶのにこの数値は非現実的。

2015までの牽引なら限定牽引免許（通称ライトトレーラー免許）でOKで、このあたりは後半の実際の免許取得ページを参考にしたいのだが、これがひとつのハードルで、次のハードルは車検があるということ。

といっても、動力があるわけではないので、ブレーキシステムと灯火類、サイズと重量のチェック



1. トレーラーの重量は自分の軸上にかかっているのでフロント部分を持ち上げればバランスされる。つまり、ひとりでも動かすことが可能だ。2. ハンドルをクルクルと回して、ヒッチメンバーにドッキングさせる作業。慣ればスムーズにセットすることが可能。3. これがしっかりと合体できた証拠。カラーじゃないのでわかりにくいですが、赤ボタンが青になればOK。4. これだけの作業で牽引車とトレーラーのドッキングは完成。意外に簡単なことがわかってもらえるだろう。ヒッチメンバー部だけで合体できるというのは、本当によく考えられている!!



## ヒッチメンバーって……なんの会員??

ヒッチというのはひっかけるとかつなぐという意味で、メンバーはクルマに装着するシステムを含めての呼称。様々な形状がある。



がある車検となる。新規で2年、以降は1年に必要になる。

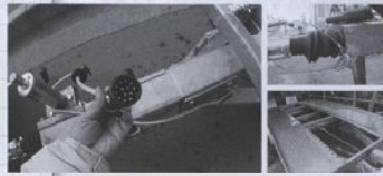
このあたりは、わかりやすいように表にまとめておいたのですが、このあたりのハードルさえ超える気持ちがあれば、トレーラーを持つことでこれまで考えられなかったクルマ生活が可能になる。

ただただクルマを運ぶ道具と考えるのではなく、クルマを運ぶこととがなにかできるか、ということがポイント。巷のうわさではトレーラーというものがすごく大変なモノのような気がするのだが、その実態を探してみると、意外に取っつきやすいことに驚かされる。高速代だって、うわさじゃ2台分必要……と聞いたことがあったが、実際は1.2倍。

ヒッチメンバーというトレーラーを引くための仕組みは、クルマの後部に専用のメンバーをホルト留めするわけだが、こちらのほうは補助装置なので車両に関する規定や車検上も問題なし。

## 親クルマとトレーラーの連絡方法は??

ブレーキ&灯火信号の謎



牽引するクルマとトレーラーの連絡部には、ちょっとした工夫が込められている。ブレーキ操作に連動するトレーラー側のブレーキランプや指示器などは、この部分で伝達される。また、ブレーキは上の写真のゴムの枕の部分が入ったとき（牽引車がブレーキをかけたとき、前に押す）に、連動してブレーキがかかるようになっているわけだ。サイドブレーキと兼用だからこれでも十分な制動力を持ち、牽引車に負担をかける心配はない。

## ELLEBI TRAILER

■LEB1950A 2軸仕様	
種別	普通車
用途	貨物
車体形状	フルトレーラー
車検	初年度2年、次回1年
自重	600kg
最大積載量	1900kg
車両総重量	2500kg
総全長	5.45m
全幅	2.05m
全高	0.95m
荷台長	4.00m
荷台幅	1.95m
タイヤサイズ	155/70R 12インチ チューブレス
タイヤ許容荷重	800kg/1本 (3200kg)
	99万450円(税込)

■LEB1080A 1軸仕様	
種別	普通車
用途	貨物
車体形状	フルトレーラー
車検	初年度2年、次回1年
自重	400kg
最大積載量	1000kg
車両総重量	1400kg
総全長	4.50m
全幅	2.05m
全高	0.95m
荷台長	3.50m
荷台幅	1.95m
タイヤサイズ	155/70R 12インチ チューブレス
タイヤ許容荷重	800kg/1本 (1600kg)
	94万8270円(税込)

- 標準仕様
- 機械式慣性ブレーキ
  - スミアタイヤ&マウント
  - カーブスロットルコントロール
  - スタンダードランプ
  - 三角反射板左右各1個
  - アメリカ又はEU7号底盤プラグ
  - ヒッチブレーキ
  - With スタンド
  - 手動ウィンチ
  - トンガジャッキ
  - 前後車幅左右各1個
  - 日本車検対応灯火一式
  - ※他社の標準仕様と記載してあります
- オプションアクセサリー
- カーブスロットル 1万3670円/1万5680円(税込)
  - グローブボックス&セントラルロックフォーム 9万9200円(税込)

トレーラー講師  
**浅野 新**  
ニューオーイー・エム・サブライ  
アメリカとヨーロッパと代理店契約を結んで、日本にヒッチメンバーを使った「豊かなクルマ生活！」を普及させたいと活動する浅野さん。車載トレーラーだけではなくいろいろな種類のトレーラーを扱っている。ヒッチメンバーの在庫も豊富。

■車載トレーラーの概要

種別	フルトレーラー ライトトレーラー
用途分類	120m
全長制限 連結時	~3500kg
車両総重量	公称
牽引免許	公称
車検証明	公称
車検	新規2年/初回1年ごと
ナンバー	白色800
主ブレーキ	慣性合衆型
駐車ブレーキ	必要
灯火類	普通車・中型車 12灯
底盤料金	普通車・中型車 12灯
1000円未満	不可(中受車のため)

# 意外によく考えられていて、搭載簡単!!

# CAR TRAILER

## サーキット通いもコイツでOK!!

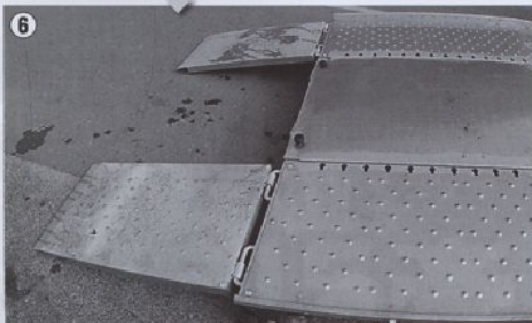




▶このように数種類のロック機構を解除してやることで車両を搭載することが可能。走行時の安全のため、複数の機構が組み合わされる。



4 ググッと上がってきた荷台。こうなることでクルマを搭載できるように傾斜角までトレーラーを傾けることができる。



5 さきほどまで急角度だった道板が、荷台とスムーズな角度になったところ。これならクルマを載せることができそうだが……ひと安心。

▶荷台に載ったクルマが前に進めば、バランスが変化して荷台が元に戻る。こちらのラチェット機構はそのときの緩衝装置ともなる。



こちらはHP ([http://www.newcom.co.jp/trailer/catalog/tr\\_auto.html](http://www.newcom.co.jp/trailer/catalog/tr_auto.html))に掲載されているAEB6を使ったトレーラーの使い方。スムーズに搭載が可能。

●総重量による装備、免許

総重量	主ブレーキ	付随ブレーキ	制動距離	急制動時	乗務員数
～750kg	車速により免除	不要	免除	不要	必要
～1500kg	1軸ならチェーン可	必要	免除	指定けん引免許	必要
～2000kg	懸吊分離型	必要	免除	指定けん引免許	必要
～3500kg	懸吊分離型	必要	必要	けん引免許	必要

●種類とナンバー、車検

	軽自動車	小型自動車	普通自動車
全長	～3.4m	～4.7m	4.7m～
全幅	～1.48m	～1.7m	1.7m～
全高	～2.0m	～2.0m	2.0m～
最大積載量	～350kg	～2000kg	2000kg～
ナンバー	黄色 880	白色 800	白色 800
乗務員数	2名	1名 ※1	1名 ※1
自動車保険(1年)	5,100	5,090	5,090
自動車損害賠償(1年)	4,400 ※2	4,400	4,400
自動車税(1年)	4,000	7,500	4,000

※1 新規登録時は2年 ※2 軽自動車は2年乗用なので、2年分払う

灯火類	色別
前後反射器	白色
前後方向指示器	白色
後部反射器	黄色・1辺15cm正立正三角形・付随車は1辺5cm
尾灯	赤色
制動灯	赤色
方向指示灯	青色
番号灯	白色
全長より前面反射器	青色・側面灯の設置義務がある。
全高2.5m以上高さ調節灯	白色を付けたもよい。

実際にトレーラーにクルマを搭載するところを順番に説明しておこう。ここで大切なのはトレーラーとトレーラーに搭載されたクルマの車重(総重量)のほとんどの部分はトレーラーの軸にかかっているというバランス感覚。だから牽引車のヒッチメンバーにはわずかに重量がかかっていない。だからこそ軽快に走らせることができるし、負担がかかることも少ないわけだ。クルマを搭載するときこのバランスを利用する。



1 まず、トレーラーの後部に格納されている道板(ラダープレート)を引き出す。走行中に落とさないようにロックされている。



2 引き出した道板を、トレーラー後部にある引っかける部分にセットする。でも、これじゃ急すぎてクルマは載せられない??

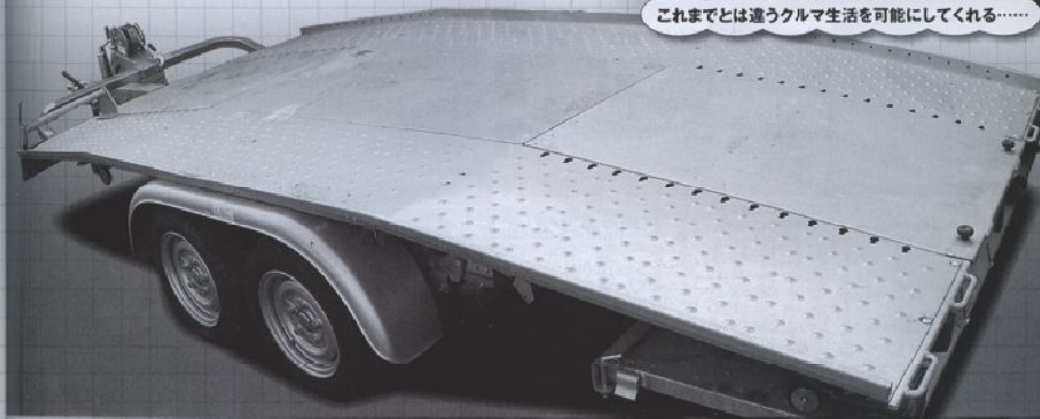


3 と思ったらフロント部にあるロック機構を解除すると、フロント部分がググッと上がってくるじゃないですか。

さらに、もうひとつの情報は「引っ張る側のホイールベースのほうが、ヒッチ部から輪郭までのトレーラーのホイールベースよりも長ければ、普通にクルマを運転する感覚でOK」とのこと。  
素人考えでは、全体的ホイールベースが長くなって、トラクタレラーみたくに、交差点などに強靭な大回りをしなければいけない……そう思ってしまうのだが、そんなことを考えなくても大丈夫なのだ。逆の場合は大回りが必要になるけど、高抵のケースなら心配ないだろう。大抵のトラックを考えると、ローダーをレンタルするのと、どちらがいいか? ジックリと検討をさせていただきたいと思う。アリかもしれない??

車載トレーラーでGO!!

これまでとは違うクルマ生活を可能にしてくれる……



興味津々! 徹底解剖  
トレーラーの車載装備

▶これは、最後尾のナンバーが取り付けられる部分。事故を受けてナンバーがセットされる。車載トレーラーの場合は白ナンバー。

▶一般車両と同様に、尾灯や方向指示器、ブレーキランプを装備しなければいけない。車検時にチェックする部分である。

▶ヒッチメンバーと合体する先端部。ハンドブレーキやブレーキ検知システムなどが集結している部分。非常に大切なところ。

▶フロント部にセットされたローラーは、上下させることで移動や固定ができる。連結したら上げて接地しないようにしておく。

▶ヒッチメンバーをロックする機構。ガッチリと球状のセッチを固定することで、牽引車両とトレーラーをロックしてくれる。

▶万が一のためのセーフティロックをセットする。ゴムの蛇腹部分は、ブレーキ時につぶれて、トレーラー部のブレーキを作動させる。

▶駐車しているときは、このサイドブレーキを引いて固定する。走行時にはフリーにしてあくわけだが、メインブレーキと共用の仕組み。

▶クルマを搭載するときや、降りるときに使用するウィンチ。自走できないクルマを搭載するときや、スムーズな積み降ろしに効果的。

▶トレーラーをフロント側でロックするシステム。クルマを搭載するときは、これをフリーにして、乗せ終わったら再度ロックする。

▶ウィンチの位置は、ヨコ方向にスライド可能。どの位置に牽引フックが付いているか、対応できるように考えられている。

▶フロントの車輪を上下するためのもの。セットするだけだが、この使い勝手ひとつのポイントとなる。

▶通常の車両と同じように、型式や重量などが刻印されたコーションプレート。最大積載量や総重量が利用されている。

▶トレーラーに設けられている断面積がなければならぬ。そのため、積載量やサスペンションが2軸共に備えられている。