第2号様式

中運技技 第　538　号
令和　2 年　10月　12日

日通商事株式会社 東京製作所

殿

中部運輸局長

概要等説明書（試作車・組立車等審査結果通知書）

指示事項 ： 1. 本試作は、製造番号（60-3892)の 1台限りとする。

2. 第4条[車両総重量]、第4条の2[隣接軸重]について基準の緩和を受けること。

3. けん引車は、三菱 QDG-FV50VJR（第5輪 20.00t）で検討した。

4. 車台番号については、職権打刻を受けること。

5. 基準内においては、保安基準第2条及び第4条の告示に定めるもの[スタンション型4本]として検討した。

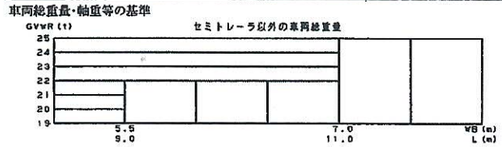
主要諸元比較表

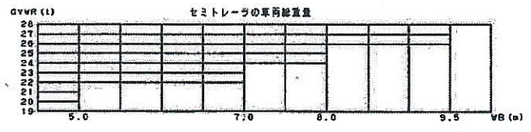
（試作車、組立車、試作車・組立車改造）

項目		標準車	試作車・組立車	基準・限度
車名			日通商事	
型式			NT39F003	
自動車の種類			普通	
用途			貨物	
車体の形状			セミトレーラ	
燃料の種類			—	
原動機型式			—	
総排気量(L)又は定格出力(kW)			—	
長さ m		(11.990)	13.125	≦ 13 m
幅 m			2.490	≦ 2.5 m
高さ m			2.660	≦ 3.8 m
軸距 m			8.190 + 1.310 + 1.310 = 10.810	
輪距 m	前輪		1.950	
	後輪		1.945	
室内又は荷台内側の寸法 m	長さ		13.000	
	幅		2.490/(2.080)	
	高さ		0.000/(1.000)	
車両重量 kg	前前軸重		3,390	
	後前軸重		2,220	
	後中軸重		2,430	
	後後軸重		2,430	
	計		10,470	

項目		標準車	試作車・組立車	基準・限度
乗車人員 人			—	
最大積載量 kg			39,100/(25,400)	
車両総重量 kg	前前軸重		19,895/(14,110)	≦ 10 t (— kg)
	後前軸重		9,755/(7,110)	≦ 10 t (— kg)
	後中軸重		9,960/(7,325)	≦ 10 t (— kg)
	後後軸重		9,960/(7,325)	≦ 10 t (— kg)
	計		49,570/(35,870)	≦ 36 t (— kg)
最大安定傾斜角度	右		※ 52	一般 ≧ 35°
	左		※ 52	その他 ≧ 30°
タイヤサイズ	前前軸		—	(—kg)
	後前軸		235/75R17.5 143/141J	(10,300kg)
	後中軸		235/75R17.5 143/141J	(10,300kg)
	後後軸		235/75R17.5 143/141J	(10,300kg)
前輪荷重割合	空車		—	≧ 18、20 %
	積車		—	
リヤ・オーバーハング m			1.180	≦1/2λ1/20,2/3 L (5.405m)
荷台オフセット m			4.010	
最小回転半径 m			※ 10.0	≦ 12 m

車両総重量・軸重等の基準





隣接軸距	1.8m 未満	1.8m 以上	1.3m以上1.8m未満（1の車軸にかかる荷重が9.5t以下である場合）
隣接軸重	19,920/(14,650)kg≦18t	kg≦20t	kg≦19t.

能力強度等検討書

制動能力	踏力 — N 60 km/h 4.76 m/s²			車軸強度	σ_B / N	5600 / 1066.5 × 2.5 = 2.10	≧1.6
	空気圧 — kPa				σ_Y / N	4280 / 1066.5 × 2.5 = 1.60	≧1.3
推進軸 回転速度	~~Nc / N~~	~~/~~	~~= ≧1.3~~	操縦装置強度	σ_B / N	9500 / 1842.3 = 5.15	≧1.6
推進軸 強度	~~σ_B / ε~~	~~/~~	~~= ≧1.6~~	緩衝装置強度	σ_B / N	14785 / 1853.5 × 2.5 = 3.19	≧1.6
					σ_Y / N	12030 / 1853.5 × 2.5 = 2.59	≧1.3
車枠強度	σ_B / σ	8000 / 1034.34× 2.5 = 3.09	≧1.6	制動装置強度	σ_B / N	4200 / 1567.3 = 2.67	≧1.6
	σ_Y / σ	7000 / 1034.34× 2.5 = 2.70	≧1.3	連結装置強度	σ_B / N	10000 / 4087.6 = 2.44	≧1.6

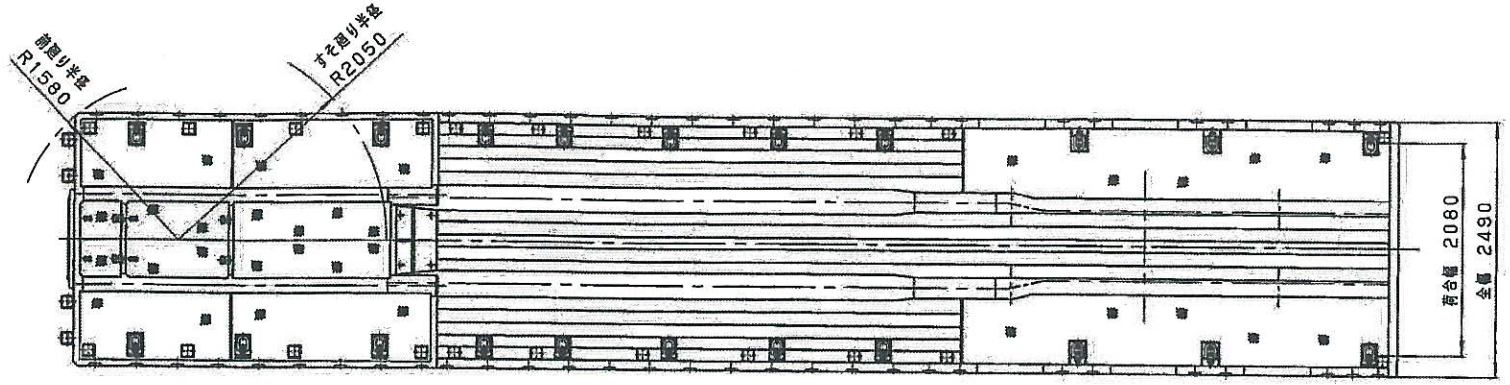
注1. (試作車・組立車) の欄は、該当するものを〇で囲むこと。注2. 能力強度検討欄は、該当しないものは—、省略したものは×を記入すること。
注3. 能力強度等検討書欄は、必要に応じて項目を追加・削除することができる。注4.標準車欄 長さにある()内の値は、連結部から車両最後端までの長さを示す。
注5. 主要諸元比較表欄中(　)内の値は、分割可能な積載物輸送時の値を示す。注6. ※は、三菱 QDG-FV50VJR（第5輪 20.00t）との連結時を示す。

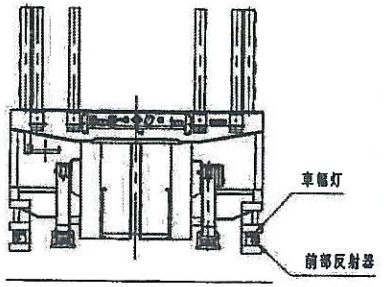
装置の概要

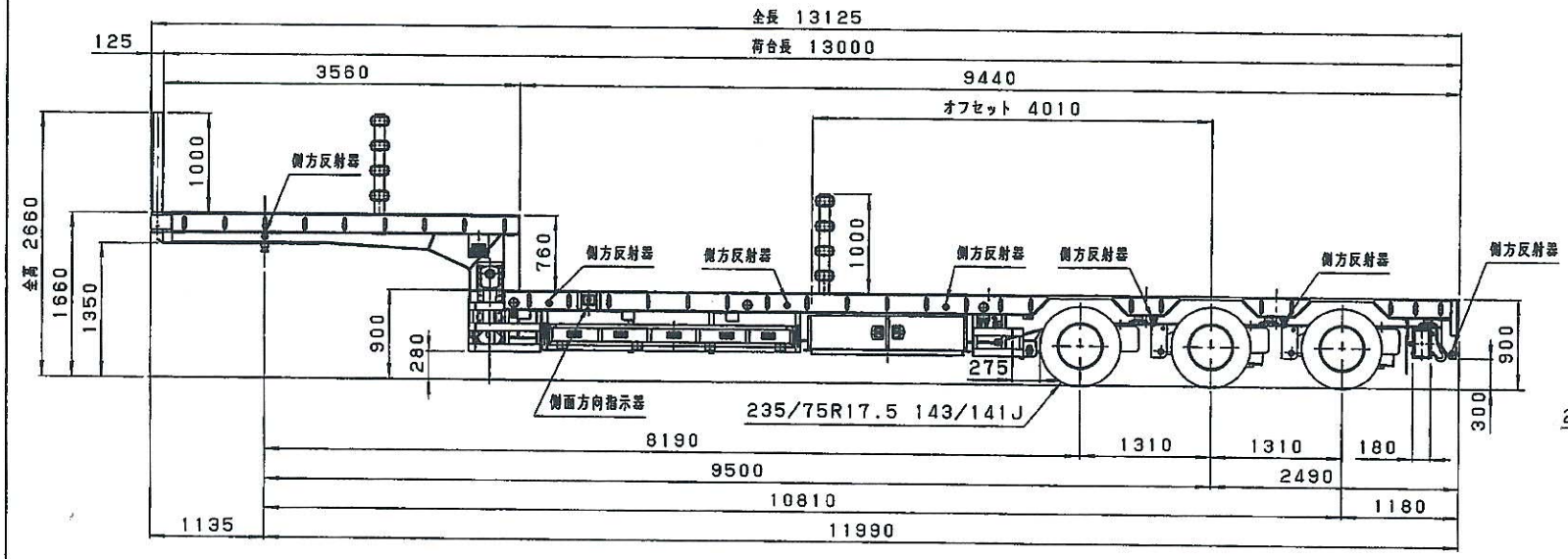
目的	基準内車両では輸送不可能で、分割不可能な大型重量物運搬の安全性向上と円滑化を図る。 又、本トレーラは、分割可能な積載物を輸送するスタンション型トレーラの形態をとる事が可能となっている。
車枠及び車体	3軸12輪低床式セミトレーラ 車体はグースネック型セミトレーラで、主フレームはI形の溶接構造として2本のフレームが前端から後端まで通り、 クロスメンバ、サイドレール等で梯子形に形成する。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸は全浮動死軸式を使用して、3軸12輪を形成する。 後前軸のみ固定軸となっており、後中軸及び後後軸はステアリング機構を備えた車軸である。 タイヤサイズは 235/75R17.5 143/141J を12本使用する。
操縦装置	キングピンに取付けてある角度センサーにより、トラクタとトレーラの交角を検知し、その信号はコントロールユニット内にあるECUで 制御され、操舵用の油圧式パワーユニットを動作させる。それにより各軸に取付けられた油圧シリンダーが作動し、トレーラ 後中軸、後後軸を操向させる。
制動装置	主制動装置は後全軸に作動する空気式内部拡張式リーディングトレーリング式アンカピンの物で、サービス、エマージェンシーの 両ラインを有する。ABS(EBS)装置を取付けている。 駐車制動装置は、スプリング式ブレーキチャンバを使用して、コントロールバルブを操作することにより作動する。
緩衝装置	スイングアーム式エアサスペンション方式とし、上下の荷重をトレーリングアームと円形スリーブ空気バネで負担する。 円形スリーブ空気バネは1軸2個使用されており、各輪の負担荷重は均一になるよう対応できる。
連結装置	2インチのキングピンを、JIS D 6602 規格にて製作し取付ける。
燃料装置	
電気装置	トラクタとトレーラの間をキャップタイヤケーブルで繋ぐことにより、関係法規に準ずる総ての灯火類が点灯する。

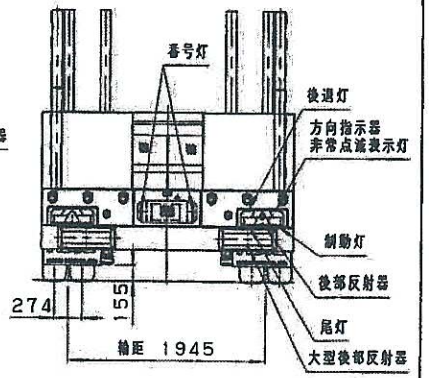
注1. 該当する事項がない場合については、斜線で記入すること。
注2. 届出者は、自動車の点検及び整備に関する情報の提供並びにリコール届出に関する責務があります。
基づく勧告、命令を受ける場合があります。（第57条の2、第63条の2、第63条の3の関係）

番号 NO	部品名 PARTICULARS	材質 MATERIAL	個数 Q TY	重量 WEIGHT	規格 MATERIAL SPECIFICATION	備考 REMARKS









本設計図は 日通商事㈱の財産につき、無断にて複写，公表，貸与並びに製作等他に利用する事を禁止します。

名称 TITLE	担当 DRAWN	検図 CHECKED	承認 APPROVED
日通商事 NT39F003 (バラ積み時) 全体図	和田	村	藤
	尺度 SCALE 1/50	単位 mm DIMENSION	第三角法 3RDANGLEO. P
日通商事株式会社 東京製作所 NITTSU SHOJI CO.、LTD.	年月日 DATE 2020.09.15		
	図番 DWG. NO. A4927-00000		△

記号 MARK	年月日 DATE	訂正 REVISION	訂正者 NAME
△			
△			