



輸送機工業株式会社 東京営業所

関整車 第3279号
平成6年10月12日
関東運輸同業協会の
印

試作 概要説明書
(改造)

改造自動車等審査結果通知書

指示事項: 本試作は製造番号 10065 の1台限りとする。本車両は甲種危険物積荷物について基準の積載を必要とする。けん引車を定めるときは走行性能と制動能力の計算書、走行軌跡及びエアの補給の検討書を提出すること。けん引車は三菱 W-FV415HR (第5輪 11.5トン)で検討した。

主要諸元比較表 (改造、試作、組立)

届出者の氏名又は名称		輸送機工業株式会社 東京営業所			種別用途		普通(被けん引輪)貨物	
項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準	
車両重量 kg		9750	—	車名	クニキ	—	—	
乗車定員 人		—	—	型式	MFV3558V	—	—	
最大積載量 kg		31000	—	形状	セミトラ	—	—	
車両総重量 kg		—	≦26 t	原動機の型式	—	—	—	
長さ m (11.340)	11.990	—	(≦12)	燃料の種類	(第5輪から)	—	—	
幅 m	2.490	—	≦2.5	軸距 m	6.280+1.250+1.250=8.780	—	—	
高さ m	1.600	—	≦3.8	最小回転半径 m	※ 9.64	—	≦12	
室内又は荷台の寸法の寸法	長さ 11.920	—	—	オーバーハング	—	—	—	
幅 m	2.490	—	—	ボア-後端まで	—	—	≦φ・φ・φLo (4.3900)	
高さ m	—	—	—	荷台オフセット m	2.560	2.150	—	
空車時	前 (第5輪)	—	—	タイヤ	前 前 11R22.5-14PR	—	—	
荷重分布 kg	前 2610	—	—	サイズ	中 11R22.5-14PR	—	—	
	後 2610	—	—	後 11R22.5-14PR	—	—	—	
積車時	前 (第5輪)	≦10 t	—	積車時	前	—	—	
荷重分布 kg	前 9990	—	()	タイヤ	前 ※ 90.8	—	≦100	
	後 9990	—	()	荷重割合	中 ※ 90.8	—	—	
	後 9990	—	—	%	後 ※ 90.8	—	—	
積載時前輪荷重割合 %	—	—	≧18	最大安定	左 ※ 49	—	—	
	—	—	20	傾斜角度	右 ※ 49	—	一般≧⑤ (30)	
輪距 m	前 1.800	—	—					
	後 1.800	—	—					
	後 1.800	—	—					
制動能力	踏力※kg 35 km/h 9.07 m	—	—	車わく強度 $\sigma_n / \sigma = 5000 / 495.4 \times 2.5 = 4.03 > 1.6$				
能力強度	空気圧 5.0kg/cm ²	—	—	車軸強度 $\sigma = 5500 / 728 \times 2.5 = 3.02 > \text{〃}$				
推進軸強度等検討				操縦装置 $\sigma = \text{〃} / \text{〃} = \text{〃} > \text{〃}$				
				懸架装置 $\sigma = 13500 / 2748 \times 2.0 = 2.45 > \text{〃}$				
				制動装置 $\sigma = 5500 \times 0.8 / 1484 = 2.96 > \text{〃}$				
				連結装置 $\sigma = 9500 / 3515 = 2.70 > \text{〃}$				

注1. 主要諸元比較表右肩()内の 改造、試作、組立は該当するものを○で囲むこと。
注2. 能力強度等検討欄に必要としないものは、省略したものは×を記入すること。
※印は 三菱 W-FV415HRとの連結時を示す。

目的	本トレーラーは分割不可能な重量物品の安全輸送を目的として製作されたものである。
車体	本トレーラーの形状は3軸12輪平床式セミトレーラである。荷台は35m ² /mの床板張りとし、平床で安全性を高めた構造である。
軸距	重量配分の適正化及び走行安定性を考慮し6.280+1.250+1.250=8.780mに設定する。
輪距	走行安定性を考慮し1.800mに設定する。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸は全浮動方式で左右各々に2個の円錐コロ軸受によって支えられている。車軸自身はフレーム後部下面に取付けた懸架装置に固定されタイヤから伝わる回転は円錐コロの入った軸受に伝わる構造である。
操縦装置	
制動装置	空気制動であって主制動と駐車制動よりなっている。主制動は内部張式による全車輪制動で非常時には自動的制動できる構造である。駐車制動はマキシチャンバーに内蔵されたスプリングを使用し、空気を排出してスプリングの力により制動を得る装置である。
懸架装置	中梁の後部左右下面にブラケットにて支持されたリーフバネ装置を取付ける。このバネの中央部に車軸を取付けた構造である。
連結装置	グースネック下面にトラクタ第5輪と結合する連結用キングピン(2")を取付ける。キングピンはJIS規格(D6602)に準じて製作されたものである。
車わく	フレームは2本のI型断面の中梁を前後に異通させ溝形鋼の側梁及び縦梁を溶接にて強固に結合した梯子型フレームである。
その他	1. 保安基準に基づいた電気装置を備える。 2. 第5輪後方に補助脚を取付ける。 3. けん引車:三菱 W-FV415HR(第5輪 11.5t) 4. 突入防止装置は届出済の識別表示IQ4のものを取付

Y36490