



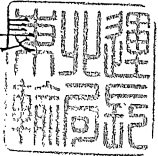
第2号様式

日通商車株式会社東京製作所 殿

東北車第202号

平成7年6月13日

東北運輸局長 改造自動車等審査結果通知書



指示事項:

1. 本試作は、製造番号 60-1853 の1台限りとする。
2. けん引車は、日野 W-SS2VJBA (第5輪 16.0トン) 型で検討した。
3. 幅、車両総重量、軸重及び隣接軸重については、保安基準の緩和認定を受けること。

東北審第1100号

主要諸元比較表

届出者の氏名又は名称		日通商車株式会社東京製作所		種別用途		普通、貨物	
項目	標準	試作車	基準	項目	標準	試作車	基準
車両重量	Kg	10,600	—	車名	日通	—	—
乗車定員	人	—	—	型式	NT2836D	—	—
最大積載量	Kg	28,800	—	形状	セミトレー	—	—
車両総重量	Kg	39,400	≤ 20t (28t)	原動機の型式	—	—	—
長さ	m	(10.940) 11.390	≤ (12)	総排気量 ℓ	—	—	—
幅	m	2.990	≤ 2.5	燃料の種類	—	—	—
高さ	m	1.660	≤ 3.8	軸距	m	8.750 + 1.200 = 9.950	—
室内又は荷台内側の寸法	長さ	5.700	—	最小回転半径	m	※ 11.4	≤ 12
	幅	2.990	—	オーバーハング	前	0.990	≤ (1/2) 11/20
	高さ	0	—	後端まで	m	—	2/3 L ₀ ()
空車時荷重分布	前	3,340	—	荷台幅	m	3.950	—
	後	3,630	—	タイヤサイズ	前	—	—
積車時荷重分布	前	15,510	≤ 10t ()		後	225/90R17.5-14PRLT	—
	後	11,945	≤ 10t (18t)	積載時タイヤ荷重割合 %	前	—	—
積車時前輪荷重割合	%	—	≥ 18		後	90.5	≤ 100
	前	—	≥ 20	最大安定傾斜角度	左	※ 5.7	一般 ≥ 35 (30)
輪距	前	—	—		右	※ 5.7	—
	後	2,450	—				
制動力	踏力	Kg	km/h	車わく強度	σ _u / σ = 6000/1097	× 2.5 = 2.1 > 1.6	
	空気圧	Kg/cm ²	m	車軸強度	" = 6200/567	× 2.5 = 4.3 > "	
推進	回転数	N _c / N =	= -	操縦装置	" =	= - > "	
強度	強度	σ _u / τ =	= -	懸架装置	" = 6200/649	× 2.5 = 3.8 > "	
				制動装置	" = 7000/1958	= 3.5 > "	
				連結装置	" = 10000/3249	= 3.0 > "	

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。
 注3. ※1印は、日野 W-SS2VJBA (第5輪 16.0トン) との連結時を示す。

試作概要説明書

目的	基準内車両では輸送不可能で分割不能なる重量物運搬の安全性と円滑化を図る。
車体	2軸16輪中低床式セミトレーラ
軸距	8.750m + 1.200m = 9.950m
輪距	2.450m
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	2列2軸8輪16タイヤ (タイヤサイズ 225/90R17.5-14PRLT) より構成されたイコライザー式である。
操縦装置	
制動装置	主ブレーキは後全輪に作動する空気式内部拡張式でサービス、エマージェンシーの両ラインを有する。駐車ブレーキはスプリング式ブレーキチャンバー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。
懸架装置	ウオーキングビーム・イコライザ方式で悪路に於いて8輪が個々に上下しても各輪の負担荷重は均一となるようウオーキングビームと車軸の接続部はローリングする構造となっている。
連結装置	2号のキングピンをJIS D 6602規格にて製作し取付ける。
車わく	主要材は、グースネック部をI型溶接構造、メインフレーム部をII型溶接構造としクロスメンバー、アウトリガーをI型及びII型鋼、又サイドレールにII型鋼を使用し、全体の構造を梯子型にそれぞれ電気溶接にて枠組みする。
その他	

