



自中部第1168号
平成20年10月8日

東急車輛製造株式会社 殿

自動車検査独立行政法人 中部検査部長
改造概要等説明書(改造自動車審査結果通知書)



(指示事項)

- ・改造部位について、保安基準適合の確認を受けること。
- ・検査時には、本書と添付資料を提示すること。
- ・車両総重量については、「道路運送車両の保安基準」の緩和を受けること。
- ・けん引車は、次の型式で検討した。

車名: 日野 型式: BDG-SH1EDXG

主要諸元比較表

項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準	
車名	東急	←	---	乗車定員人	—	—	---	
型式	TF36H2C3	TF36H2C3改	---	最大積載量 kg	29,000	27,400(6,100)	---	
自動車の種別	普通	←	---	車両総重量 kg	前前軸重	10,315	11,090(5,500) ≤10t	
用途	貨物	←	---		後前軸重	8,480	8,300(-) ≤10t	
車体の形状	セミトレーラ	←	---		後中軸重	8,485	8,300(-) ≤10t	
燃料の種類	—	—	---		後後軸重	8,485	8,300(9,190) ≤10t	
原動機型式	—	—	---	計	35,940	35,990(14,690) ≤26t	---	
総排気量 l	—	—	---	最大安定傾斜角度°	右 50	* 50(50)	≥35°	
長さ m	12.145	12.715	≤12m	左 50	* 50(50)	---		
幅 m	2.490	←	≤2.5m	前前軸	—	—	---	
高さ m	2.260	3.060	≤3.8m	タイヤ	11R22.5-14PR	←	10000kg	
軸距 m	前軸	—	---	サイズ	後前軸	11R22.5-14PR	←	10000kg
	後軸	1.850	←	---	後中軸	11R22.5-14PR	←	10000kg
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m	12.000	←	---	後後軸	11R22.5-14PR	←	10000kg
	幅 m	2.470	←	---	積車時	前前軸	—	---
車両重量 kg	前前軸重	1,270	1,990(2,910)	---	タイヤ	後前軸	84.8	83.0(-)
	後前軸重	1,890	2,200(-)	---	荷重割合	後中軸	84.9	83.0(-)
	後中軸重	1,890	2,200(-)	---	%	後後軸	84.9	83.0(91.9)
	後後軸重	1,890	2,200(5,680)	---	積車時前輪荷重割合%	—	—	---
計	6,940	8,590	---	リヤ・オーバーハング m	2.090	1.960(1.960)	≤1/2L	
荷台オフセット m	2.610	2.720(4.040)	---	最小回転半径 m	—	* 10.0(11.0)	≤12m	

能力強度等検討書

制動能力	踏力 — N km/h m		車枠強度	$\sigma B/\sigma$	/	=	>1.6
	空気圧 kpa			車軸強度	$\sigma B/\sigma$	/	=
			操縦装置強度	$\sigma B/\sigma$	/	=	>1.6
			緩衝装置強度	$\sigma B/\sigma$	108103 / 64407	= 1.67	>1.6
推進軸強 度	回 転 数 Nc/N	/	制動装置強度	$\sigma B/\sigma$	/	=	>1.6
			連結装置強度	$\sigma B/\sigma$	/	=	>1.6

注1. 能力検討欄は、該当しないものは—、省略したものは×を記入すること。
注2. *印は 日野 BDG-SH1EDXG型トラクタと連結時の計算値を示す。
注3. 連結中心からセミトレーラ後端までの水平距離は11.520mm
注4. 主要諸元比較表中 () 内数値は1軸使用時(車軸リフト時)を示す。

改造等の概要

目的	分割可能な貨物の安全輸送を図り、また、車軸昇降装置を取り付けるため。
車枠及び車体	
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	
操縦装置	
制動装置	
緩衝装置	緩衝装置をリーフスプリング式から三菱製鉄製エアサスペンション式に変更する。合わせて、懸架装置を純正リーフスプリングからトレーディングリーフに変更する。 リーディングアーム寸法: 885×90×45 -1 500×90×35 -1 (mm) エアサスペンション寸法(設計基準高さ時): 全高 352 mm 支柱部径 φ226
連結装置	
燃料装置	

注: 変更のない事項については、「斜線」・「横線」又は「なし」で記入すること。

43370