



日通商事株式会社 東京製作所 殿

関東運輸局
自動車技術安全部



改造概要等説明書(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 60-2936 の1台限りとする。
2. 本車両は、第4条[車両総重量004]について基準の緩和を必要とする。
3. けん引車は、ニッサンディーゼル KL-CK482BAT (第5輪 11.50t) で検討した。

主要諸元比較表

(試作車・組立車)

項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準	
車名		日通		乗車定員		—		
型式		NT27H002		最大積載量 kg		27,700		
自動車の種類		普通		車両総重量 kg	前前軸重	9,940	≦ 10 t	
用途		貨物			後前軸重	8,680	≦ 10 t	
車体の形状		セミトレー			後中軸重	8,680	≦ 10 t	
燃料の種類		—			後後軸重	8,680	≦ 10 t	
原動機型式		—		計	35,980			
総排気量 l		—		最大安定傾斜角度	右	※ 46	一般 ≧ 35° その他 ≧ 30°	
長さ m	(11.400)	11.980	≦ 12 m	左	※ 46			
幅 m		2.490	≦ 2.5 m	タイヤサイズ	前前軸	—		
高さ m		2.120	≦ 3.8 m		後前軸	11R22.5-16PR		
軸距 m		4.300 + 1.200 + 1.200 + 9.200			後中軸	11R22.5-16PR		
軸距 m	前輪	—		後後軸	11R22.5-16PR			
	後輪	1.830		積車時	前前軸	—		
室内又は荷台内側の寸法 m	長さ	11.810		タイヤ	後前軸	79.6	≦ 100 %	
	幅	2.350		荷重割合	後中軸	79.6	≦ 100 %	
	高さ	0.600		%	後後軸	79.6	≦ 100 %	
車両重量 kg	前前軸重	1,840		積載時前輪荷重割合 %		—	≧ 18, 20 %	
	後前軸重	2,150		リヤ・オーバーハング m		2.330	≦ 1/2, 11/20, 2/3 L	
	後中軸重	2,150		荷台オフセット m		2.255		
	後後軸重	2,140		最小回転半径 m		※ 9.5	≦ 12 m	
計		8,280						

能力強度等検討

制動能力	踏力	-N 50 Km/h ※ 18.2 m	車わく強度	$\sigma B / \sigma = 5000 / 793.39 \times 2.5 = 2.52 > 1.6$
	空気圧	800 kPa	車軸強度	$\sigma B / \sigma = 5600 / 748.3 \times 2.5 = 2.99 > \#$
			操縦装置強度	$\sigma B / \sigma = / = - > \#$
			緩衝装置強度	$\sigma B / \sigma = 14785 / 1484.4 \times 2.5 = 3.98 > \#$
推進輪	回転速度	Nc / N = / = -	制動装置強度	$\sigma B / \sigma = 4200 / 1815.3 = 2.31 > \#$
	強度	$\Sigma b / r = / = -$	連結装置強度	$\sigma B / \sigma = 10000 / 2966.9 = 3.37 > \#$

- 注1. (試作車・組立車)の欄は、該当するものを○で囲むこと。
注2. 能力強度等検討欄は、該当しないものは—、省略したものは×を記入すること。
注3. ※は、ニッサンディーゼル KL-CK482BAT (第5輪 11.50t)との連結時を示す。

構造等の概要

目的	本車両は、編型で一般雑貨を運搬する目的として新たに設計された試作車両です。
車枠及び車体	平床式セミトレー 主フレームはI型溶接構造に、[型、I型の部材を使用して梯子型に溶接枠組みする。
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軸を形成する。 タイヤサイズは11R22.5-16PR を12本使用する。
操縦装置	
制動装置	主ブレーキはエアブレーキの空気式内部拡張式リーディングトレーディング式アンカピンの物を使用する。 駐車ブレーキはスプリングブレーキの物を使用する。又、アンチロックブレーキ (ABS) 装置を取付ける。
緩衝装置	重ね板バネと円形スリーブ空気バネを使用したスイングアーム式エアサスペンションとする。
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	

注. 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。