



第2号様式

日本フルハーフ株式会社 殿

関東車第 624 号

平成14年 6月19日

関東運輸局整備部長



改造概要説明書(改造自動車等審査結果通知書)

指示事項 1. 本車両は、車両総重量について基準の緩和を必要とすること。
 2. けん引車は、三菱 KC-FP441DR (第5輪 10トン)
 三菱 KC-FP614DR (第5輪 10トン)
 ニッサンディーゼル KC-CK561BET (第5輪 9.0トン) で検討した。

主要諸元比較表

(改造車) 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	フルハーフ	フルハーフ		乗車定員 人	—	—	
型 式	KPKDH320	KPKDH320改		最大積載量 kg	18500 (24000)	18500 (24000)	
自動車の種別	普通	普通		車両重量 kg	前前軸重	6390 (7190)	≤ 10 t
用 途	貨物	貨物			前後軸重	—	≤ 10 t
車体の形状	コンテナセミトレーラ	コンテナセミトレーラ			後前軸重	6530 (8095)	≤ 10 t
燃料の種類	—	—			後後軸重	6625+6526 (8095+8095)	≤ 10 t
原動機型式	—	—			計	25970 (31470)	
総排気量 L	—	—		最大安定	右	※1 44	一般≤35°
長 さ m	10.026 [9.275]	10.025 [9.275]	≤ 12m	傾斜角度	左	※1 44	その他≤30°
幅 m	2.460	2.460	≤ 2.5m	タイヤ サイズ	前前軸	—	
高 さ m	2.065	2.070	≤ 3.3m		前後軸	—	
軸 距 m	5.840+1.360+1.360 = 8.560	5.840+1.360+1.360 = 8.560			後前軸	11R22.5-14	
輪 距 m	前 輪	—			後後軸	11R22.5-14	
	後 輪	1.820	1.820	積載時タ イヤ荷重 割合	前前軸	—	
室内又は 荷台の内 側の寸法	長 さ m	—		%	前後軸	—	
	幅 m	—			後前軸	65.3(81.0)	65.3(81.0)
	高 さ m	—			後後軸	85.3+85.3 (81.0+80.9)	85.3+85.3 (81.0+80.9)
車両重量 kg	前前軸重	3690	3690	積載時前輪荷重割合	—	—	≥ 18, 20%
	前後軸重	—	—	リア・オーバーハング m	0.620	0.620	≤ 1/2, 11/20, 3/8L
	後前軸重	1260	1260	荷台オフセット m	1.050	1.050	
	後後軸重	1260+1260	1260+1260	最小回転半径 m	—	※3 9.1	≤ 12m
	計	7470	7470				

能力強度検討

制動能力	踏 力	N	km/h	m	車 枠 強 度	$\sigma B / \sigma$	/	=	—	> 1.6
	空 気	kpa			車 軸 強 度	$\sigma B / \sigma$	=	/	=	X > 1.6
操縦性能	回 転 数	Nc/N	/	=	操縦装置強度	$\sigma B / \sigma$	=	/	=	> 1.6
	強 度	$\sigma B / \tau$	/	=	緩衝装置強度	$\sigma B / \sigma$	=	/	=	> 1.6
					制動装置強度	$\sigma B / \sigma$	=	/	=	> 1.6
					連結装置強度	$\sigma B / \sigma$	=	/	=	> 1.6

注1. (改造車・試作車・組立車)の欄には、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. [] 内の長さは、連結部中心より車両後端までの長さを示す。

注4. ※1は いすゞ KC-BXN2G1

※2は 三菱 KC-FP441DR

※3は 三菱 KC-FP441DR

との連結時を示す。

Y49116:

改造等の概要

目 的	車軸を中期ブレーキ対応型に変更する。
車枠及び車体	なし
原 動 機	なし
動力伝達装置	なし
走行装置	車軸断面は142mm(高)×142mm(幅)×12mm(厚)の箱形より 160mm(高)×160mm(幅)×10mm(厚)の箱形に変更する。 (フルハーフ KFKGG340型 12自審第 777号 新型自動車第 18215号と同一装置)
操縦装置	なし
制動装置	なし
緩衝装置	なし
連結装置	なし
燃料装置	なし

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。