



第2号様式

日本フルハーフ株式会社 殿

関東車第 710号

平成 12年 4月 12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.本試作は製造番号 P9A0250~P9A0263,P9A0273 の 15台限りとすること。
 2.けん引車を定めたときは走行性能と制動能力の計算書,走行軌跡及びエア-補給検討書を提出すること。
 3.けん引車は ニッサンディーゼル KC-CK551BHT(第5輪 9.5トン),W-CK520BNT(第5輪 9.0トン)
 日 野 KC-SH1FDEG (第5輪 10.0トン),KC-SH3FDCA(第5輪 9.0トン)
 日 野 KC-SH4FDCA (第5輪 10.0トン),P-SH63LAA (第5輪 9.0トン)
 日 野 W-SH2FDBA (第5輪 9.0トン),W-SH3FDBA (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		乗車定員人	—	—	
型式		KFPDX237B		最大積載量 kg		23000	
自動車の種別		普通		車総重量 kg	前前軸重	8980	≦ 10 t
用途		貨物			前後軸重	—	≦ 10 t
車体の形状		コンテナセミトレーラ			後前軸重	9490	≦ 10 t
燃料の種類	—	—			後後軸重	9490	≦ 10 t
原動機型式	—	—			計	27960	
総排気量 L	—	—		最大安定傾斜角度	右	*1 49	一般≦35°
長さ m	[] []	11.460	≦12m	左	*1 49	その他≦30°	
		[11.010]					
幅 m		2.460	≦2.5m	タイヤサイズ	前前軸	—	
高さ m		2.745	≦3.0m		前後軸	—	
軸距 m		8.860+1.360=10.220			後前軸	265/60R22.5 143/140J	
					後後軸	265/60R22.5 143/140J	
輪距 m	前輪	—		積載時タイヤ荷重割合 %	前前軸	—	
	後輪	—			前後軸	—	
		1.840			後前軸	94.9	
		—			後後軸	94.9	
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m	—		積載時前輪荷重割合	—	—	≧18.20%
	幅 m	—		リア・オーバハング m	0.700	—	≦1/2 11/20,2/3L
	高さ m	—		荷台オフセット m	3.085	—	
			—		最小回転半径 m	*2 11.36	≦12m
車両重量 kg	前前軸重	—					
	前後軸重	—	1540				
	後前軸重	—	—				
	後後軸重	—	1710				
	計	—	1710				
		4960					

能力強度検討

制動能力	踏力	N	50	km/h	18.95	車枠強度	$\sigma B / \sigma = 490 / 236.1 = 2.07 > 1.6$
	空気圧	kpa	588			車軸強度	$\sigma B / \sigma = 7hr-7 DFPOG21LA$ 型と同一許容限度内のため省略。
						操縦装置強度	$\sigma B / \sigma = / = > 1.6$
推進軸	回転数	Nc/N	/	=		緩衝装置強度	$\sigma B / \sigma = 1618 / 518 = 3.1 > 1.6$
	強度	$\sigma B / \tau$	/	=		制動装置強度	$\sigma B / \sigma = 7hr-7 KFK18R240$ 型と同一許容限度内のため省略。
						連結装置強度	$\sigma B / \sigma = 7hr-7 DFPOG21LA$ 型と同一許容限度内のため省略。

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 日野 KC-SH1FDEG ,*2は 日野 KC-SH3FDCA との連結時を示す。

2162

改造等の概要

目的	20フィートコンテナ輸送を目的とした、コンテナセミトレーラを試作する。
車枠及び車体	高張力鋼を使用したI型断面の主フレームに、I型断面のクロスメンバー及び[型断面の側部レールを組み合わせた溶接梯子型構造である。
原動機	なし
動力伝達装置	なし
走行装置	20インチタイヤ装着用の死軸式であり、車軸の断面は127mm(高)×127mm(幅)×9.5mm(厚さ)の箱形である。 (フルハーフ DFPDG241A型 8自審第 443号 新型自動車第 17116号と同一装置)
操縦装置	なし
制動装置	主制動装置は内部拡張式、空気圧作動方式でS字型のカムによりブレーキライニングをドラムに押し付ける構造である。 駐車制動装置はスプリング式で、エアチャンパー内にあるスプリングにより主制動装置と併用する構造であり、後々軸が制動する。 又、BENDIX社製アンチロックブレーキシステム(ABS)を装着している。 (フルハーフ KFKHH240型 8自審第 443号 新型自動車第 17132号と同一装置)
緩衝装置	半楕円形の3枚テーパスプリングを使用し、アクスルにU字形のボルトで固定した構造である。 又、ラグアスロットによりアクスルとボデーを連結し位置固定をしている。
連結装置	特殊鋼製のキングピン(JIS D6602、2インチ)がキングピンプレート及びキングピンサポートに溶接され、それらを通じて車枠に組み込まれた構造である。 (フルハーフ DFPDG241A型 8自審第 443号 新型自動車第 17116号と同一装置)
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。

フルハーフ KFPDX237B型コンテナセミトレーラ 外観図

