



第2号様式(表面) (別添4の4. 1. 関係)

自 北 海 第 1005 号  
令 和 2 年 4 月 14 日

日本フルハーフ株式会社 品質管理部 殿

独立行政法人 自動車技術総合機構  
北海道検査部長



### 改造概要等説明書 (改造自動車審査結果通知書)

#### [指示事項]

1. 本通知書は現車の保安基準等の適合性を審査したものでなく、書面による審査の結果を通知するものである。
2. 本改造は、車台番号「DFPTF341A-25867~25869」の3台に限る。
3. 審査の際は本紙を提示すること。 4. 複数台数届出とする。なお、通知書の写しは交付できない。

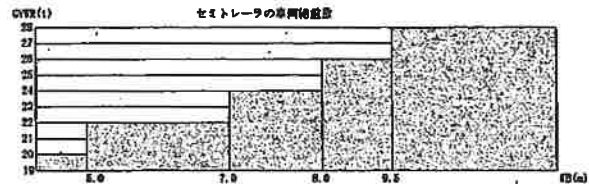
#### [特記事項]

1. 審査事務規程4-13に基づく届出を確認すること。
2. 審査済みの技術基準等UNR13/11(トラック・バス及びトレーラの制動装置に係る協定規則)
3. 備考欄入力事項「許容限度 前軸13200kg 後軸29100kg 車両総重量36170kg」

#### 主要諸元比較表 標準車両の類別等を記載する。(0371)

項目	標準車	改造車	基準・限度	項目	標準車	改造車	基準・限度		
車名	フルハーフ	←		乗車定員	人	←			
型式	DFPTF341A	DFPTF341A改		最大積載量	kg	28800	26100(33000)		
自動車の種別	普通	←		車 総 重 量 kg	前前軸重	11145	11225 (9535)	≤10t (13200 kg)	
用途	貨物	←			後前軸重	8265	8255 (-)	≤各10t (29100 kg)	
車体の形状	セミトレーラ	バンセミトレーラ			後中軸重	8260	8250 (9645)		
燃料の種類	-	-			後後軸重	8260	8250 (-)		
原動機型式	-	-			計	35930	35980 (13180)	≤36 t (36170 kg)	
絶対気量(L)又は定格出力(kW)	-	-		最大安定傾斜角度°	左	47	※45	-坂≥35°	
長さ	m	12.780(11.980)	13.970(12.970)	右	47	※45			
幅	m	2.490	2.495	タイヤサイズ	前前軸	-	-		
高さ	m	3.720	3.770		後前軸	11R22.5-14PR	←		
軸距	m	7.080+1.360	7.800+1.360	(計算上)	後中軸	11R22.5-14PR	←		
		+1.360-9.800	+1.360-10.520	9.160m	後後軸	11R22.5-14PR	←		
輪距	m	前軸	-	-	前軸荷重割合%	空車	-	-	
		後軸	1.830	←	積車	-	-		
荷台の内側法の寸	長さ	m	12.605	13.640	リヤ・オーバーハング	m	2.180	2.390(3.760)	≤2/3L (7.013(6.106) m)
	幅	m	2.470	2.410	荷台オフセット	m	2.765	3.090(3.090)	
	高さ	m	-	2.330	最小回転半径	m	-	※10.9(10.6)	≤12m
車両重量	kg	前前軸重	1710	2420(2420)					
		後前軸重	1810	2490(-)					
		後中軸重	1810	2490(7460)					
		後後軸重	1800	2480(-)					
計	7130	9880							

車両総重量・軸重等の基準



隣接軸距	1.8m未満	1.8m以上	1.3m以上1.8m未満 (1の車軸にかかる荷重が9.6t以下である場合)
隣接軸重	- kg ≤18t	- kg ≤20t	16505 kg ≤19t

#### 能力強度等検討

制動能力	踏力	N	km/h	m	車軸強度	$\sigma_w/\sigma$	/	/	=	≥1.6
	空気圧	kPa			操縦装置強度	$\sigma_w/\sigma$	/	/	=	≥1.3
回転数	Nc/Np				緩衝装置強度	$\sigma_w/\sigma$	x	/	x	= x ≥1.6
	$\sigma_w/\sigma$					$\sigma_w/\sigma$	x	/	x	= x ≥1.3
車枠強度	$\sigma_w/\sigma$	490	/	216.2	制動装置強度	$\sigma_w/\sigma$	/	/	=	≥1.6
	$\sigma_w/\sigma$	325	/	216.2	連結装置強度	$\sigma_w/\sigma$	/	/	=	≥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: 指示事項欄又は能力強度検討書欄は、必要に応じて指示欄又は項目を追加・削除することができる。  
 注3: 長さ欄( )内の数値は、連結装置の中心(キングピン位置)から車両後端までの水平距離を示す。  
 注4: 主要諸元比較表中の( )内の数値は車軸上昇時とする。  
 注5: ※印については、いずれもQKC-EXD62BD(第5輪 11.5t)で検討した。

第2号様式(裏面) (別添4の4. 1. 関係)

## 改造等の概要

目的	荷重配分を適正にするため、車枠及び軸距を変更する。 振動・衝撃等により貨物の品質低下を防ぐため、緩衝装置を板ばねから空気ばねにし、コスト削減のため車軸自動昇降装置を取付ける。
車枠及び車体	軸距間の車枠、断面高さ510mmの部分の長さ寸法を変更する。 3565 → 4285 [mm]
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	4枚テーパー Springs リングよりスイングアーム式空気ばねに変更する。(別紙参照)
連結装置	
燃料装置	
電気装置	

注1: 変更のない事項については、斜線を記入及び網掛けを施すこと。

注2: 届出者は、自動車の点検及び整備に関する情報の提供並びにリコール届出に関する責務があります。  
なお、リコール届出に関しては、その実施について道路運送車両法(昭和26年6月1日法律第185号)に基づく勧告、命令を受ける場合があります。(第57条の2、第63条の2、第63条の3関係)

注3: 現車審査の際は、改造自動車審査結果通知書、外観図、改造部分詳細図及びその他特に指示された資料を提示すること。



# フルハーフ DFPTF341A改型セミトレーラ 外観図

