

東邦TL36G1E3S型  
セミトレーラ外観四面図

東邦車輛株式会社 殿

中部運輸局長

概要等説明書 (試作車・組立車等審査結果通知書)

〔指示事項〕

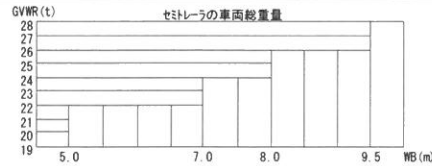
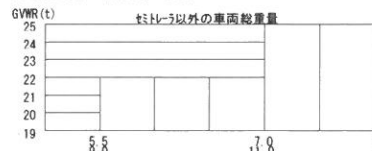
1. 本試作は製造番号 TL36G1E3S-G502~G506 の5台限りとする。
2. 車台番号は、職権打刻を受けること。
3. 全幅・車両総重量については[道路運送車両の保安基準]の緩和を受けること。
4. けん引車については次により検討した。  
車名 UDトラック 2PG-GK5AAB[第5輪荷重11.5t (309kW)]

主要諸元比較表

(試作車)組立車、試作車・組立車改造)

項目	標準車	試作車・組立車	基準・限度	項目	標準車	試作車・組立車	基準・限度	
車名	東邦	東邦		乗車定員	-	-		
型式	TL36G1E3S	TL36G1E3S		最大積載量 kg	26600	26600		
自動車の種別	普通	普通		車両総重量 kg	前前軸重	8975	-	
用途	貨物	貨物			後前軸重	8965	≦10t ( - kg)	
車体の形状	セミトレーラ	セミトレーラ			後中軸重	8960	≦10t ( - kg)	
燃料の種類	-	-			後後軸重	8960	≦10t ( - kg)	
原動機型式	-	-			計	35860	≦26t ( - kg)	
総排気量(又は定格出力)	-	-		最大安定傾斜角度°	右	* 53(計算値)	一般 ≧35°	
長さ m	9.990 (9.540)	9.990 (9.540)	≦12m		左	* 53(計算値)	その他 ≧30°	
幅 m	2.990	2.990	≦2.5m	タイヤサイズ	前前軸	-	-	
高さ m	2.900	2.900	≦3.8m		後前軸	235/75R17.5 (10300kg)	143/141J	
軸距 m	6.030+1.100	6.030+1.100			後中軸	235/75R17.5 (10300kg)	143/141J	
	+1.100	+1.100			後後軸	235/75R17.5 (10300kg)	143/141J	
輪距 m	-	-		前軸荷重割合%	前前軸	-	≧18、20%	
	-	-			後前軸	2700	-	
室内又は荷台の内幅 m	6.470	6.470		リヤ・オーバーハング m	後中軸	2700	≦1/2 (4.115m)	
	2.990	2.990			後後軸	2700		
側面高さ m	-	-		荷台オフセット m	2.095			
	-	-		最小回転半径 m	* 9.0	≦12m		
車両総重量 kg	前前軸重	1160						
	後前軸重	2700						
計	後中軸重	2700						
	後後軸重	2700						
計	9260	9260						

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9.5t以下である場合)
隣接軸重	17925 kg ≦ 18t	- kg ≦ 20t	- kg ≦ 19t

能力強度等検討

制動能力	路力 - N	60 km/h	5.26 m/s <sup>2</sup>	車軸強度	$\sigma_B / \sigma = 690 / (118.5 \times 2.5) = 2.32 \geq 1.6$
	空気圧	650kpa			$\sigma_V / \sigma = 490 / (118.5 \times 2.5) = 1.65 \geq 1.3$
推進軸強度	回転数	-		操縦装置強度	-
	強度	-			$\sigma_B / \sigma = 1814.2 / (359.7 \times 2.5) = 2.01 \geq 1.6$
車軸強度	$\sigma_B / \sigma = 570 / (71.400 \times 2.5) = 3.19 \geq 1.6$			緩衝装置強度	$\sigma_V / \sigma = 1274.9 / (359.7 \times 2.5) = 1.41 \geq 1.3$
	$\sigma_V / \sigma = 460 / (71.400 \times 2.5) = 2.57 \geq 1.3$				制動装置強度
				連結装置強度	×

注1: (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、省略したものを×を記入すること。

注3: 能力強度等検討欄は、必要に応じて項目を追加・削除することができる。

注4: \*印は UDトラック 2PG-GK5AAB型トラックと連結時の計算値を示す。

装置の概要

目的	建設機械の安全輸送をはかるため、低床式セミトレーラとして新たに製作されるものである。
車枠及び車体	全体の構造は梯子型で、主レールとアウトリガー及びクロスメンバーとは電気溶接で組まれており、前部下面にキングピンを、後部に車軸装置を取り付けている。突入防止装置は車枠と一体型の車体後面の構造部であり、強度上問題が無く検討がなされたものである。当該自動車の「みなしバンパー」は、車体発19第205号(2020年3月26日)のタイプAとする。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸は高張力鋼で、中実丸軸スピンドル一体型の構造を有する。
操縦装置	
制動装置	(主ブレーキ) 空気圧内部拡張式 (駐車ブレーキ) スプリング式 ABS装置一式 (KNORR製)
緩衝装置	イコライザー付きトリプルスプリングサスペンションの半円板ばね型である。
連結装置	東邦TF50H4C3型セミトレーラ(3国自審第564号71259 類別2011)と同一。 第5輪方式
燃料装置	
電気装置	

注1: 該当する事項が無い場合については、斜線で記入すること

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: 自動車検査証の記載事項について変更が生じる場合は、当該事項の変更について道路運送車両法に基づく自動車検査証の記載事項の変更が必要となります。(第67条関係)