

東邦車輛株式会社 殿

中運技第 号
令和 年 月 日
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)

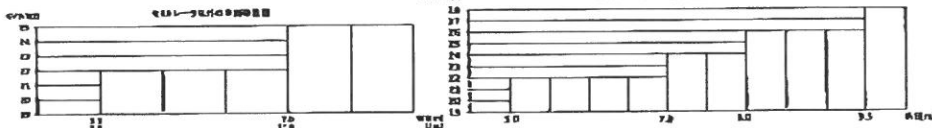
(指示事項)

1. 本試作は製造番号 7L35F1E3S-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 三菱 2PG-FP74HDR[第5輪荷重11.5t (315kN)]

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	東邦	乗車定員人	-	-	-	
型式	7L35F1E3S	7L35F1E3S	7L35F1E3S	最大積載量 kg	27000	-	-	
自動車の種別	普通	普通	普通	車両総重量 kg	前前軸重	8425	(- kg)	
用途	貨物	貨物	貨物		後前軸重	8535	≤10t (- kg)	
車体の形状	セミトレー	セミトレー	セミトレー		後中軸重	8540	≤10t (- kg)	
燃料の種類	-	-	-		後後軸重	8540	≤10t (- kg)	
原動機型式	-	-	-		計	34040	≤24t (- kg)	
長さ m	8.700 (8.250)	8.700 (8.250)	≤12m	最大安定傾斜角度	左	※64(計算値)	一般 ≥35°	
幅 m	2.990	2.990	≤2.5m		右	※54(計算値)	その他 ≥30°	
高さ m	1.505	1.505	≤3.8m	タイヤサイズ	前前軸	-	-	
軸距 m	5.030+1.100	5.030+1.100	-		後前軸	235/75R17.5	(10300 kg)	-
	+1.100	+1.100			後中軸	235/75R17.5	(10300 kg)	-
前前軸	-	-	後後軸		235/75R17.5	(10300 kg)	-	
後前軸	2.110	2.110	-	計	1.020	≤ 1/2 (3.615 m)	-	
後中軸	2.110	2.110	-	リヤ・オーバーハングm	1.595	-	-	
後後軸	2.110	2.110	-	荷台オフセット m	1.595	-	-	
室内又は荷台の内幅 m	5.470	5.470	-	最小回転半径 m	※ 8.1	≤12m	-	
高さm	-	-	-					
車両重量 kg	前前軸重	1400	前前軸重	空車	-	≥4%、20%	-	
	後前軸重	1880	後前軸重	積重	-	-	-	
	後中軸重	1880	後中軸重	リヤ・オーバーハングm	1.020	≤ 1/2 (3.615 m)	-	
	後後軸重	1880	後後軸重	荷台オフセット m	1.595	-	-	
計	7040	7040	最小回転半径 m	※ 8.1	≤12m	-		

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	1700kg ≤ 18 t	kg ≤ 20 t	kg ≤ 19 t

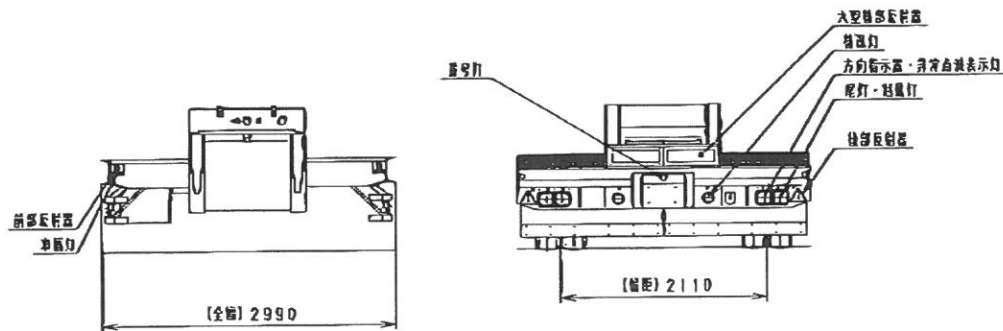
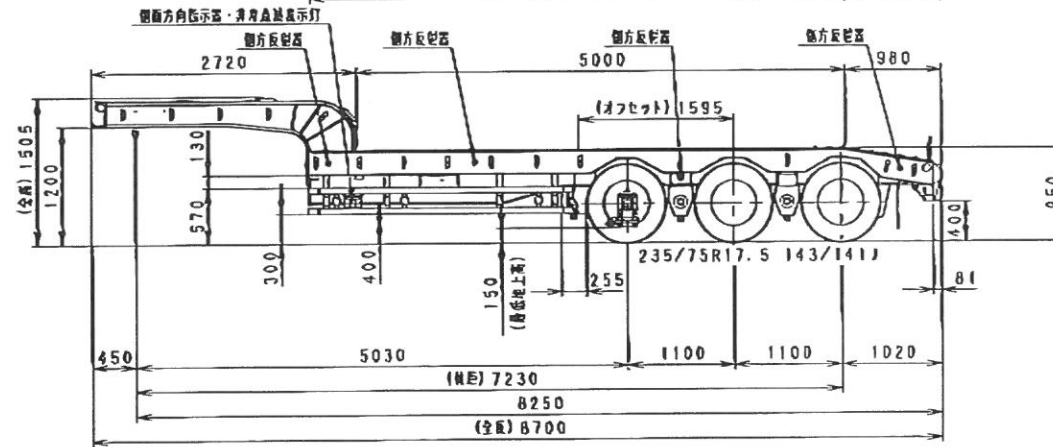
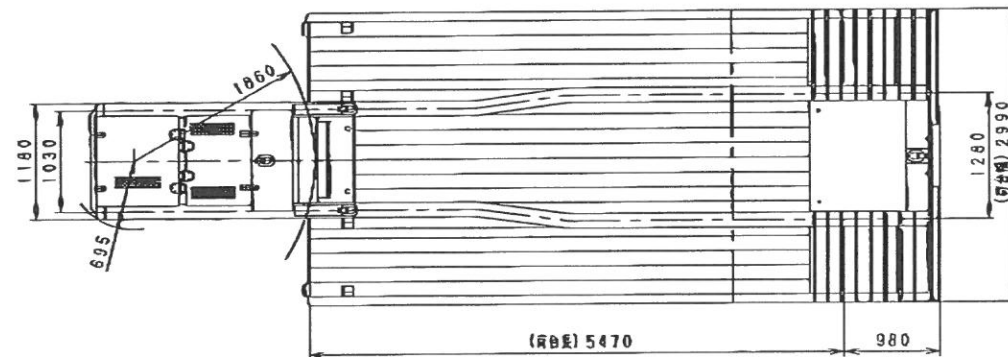
能力強度等検討					
制動能力	踏力 -N 60km/h	5.25 a/s ²	車軸強度	X	
	空気圧	650kPa	緩衝装置強度	X	
推進軸回転数	強度	-	緩衝装置強度	$\sigma_b/\sigma = 18(4.2 / (311.3 \times 2.5)) = 2.12 > 1.6$	
	強度	-	制動装置強度	$\sigma_t/\sigma = 127(4.9 / (311.3 \times 2.5)) = 1.49 > 1.3$	
車軸強度	$\sigma_b/\sigma = 570 / (75.971 \times 2.5) = 3.00 \geq 1.6$	制動装置強度	$\sigma_b/\sigma = 443 / 217.4 = 2.04 > 1.6$	連結装置強度	X
	$\sigma_t/\sigma = 450 / (75.971 \times 2.5) = 2.42 \geq 1.3$	連結装置強度	X		

- 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: 能力強度検討額は、該当しないものは、省略したものは×を記入すること。
 注3: 能力強度等検討書欄は、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4: ※印は、三菱 2PG-FP74HDR型トラクタと連結時の計算値を示す。

装置の概要

目的	概要
車枠及び車体	当該車両は、建設機械の安全輸送をはかる為、仮床式セミトレーラとして新たに製作されるものである。
原動機	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付けている。当該自動車の「みなしバンパー」は、車体第19第205号(2020年3月26日)のタイプAとする。
動力伝達装置	
走行装置	東邦 7L26G4E2型(1)レール(3国自審第183号71236類別2502)と同一。車軸は高張力鋼で、中央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) 空気圧内部鼓風式 (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だ円板ばね型である。
連結装置	東邦 7L50J3T2型(1)レール(3国自審第183号71237類別2503)と同一。第5輪方式 J I S D 6602に準じて製作してある。
燃料装置	
電気装置	

- 注1 該当する事項がない場合については、斜線を記入すること。
 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)に基づく通告、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)



東邦TL35F1E3S型
セミトレーラ外観四面図