

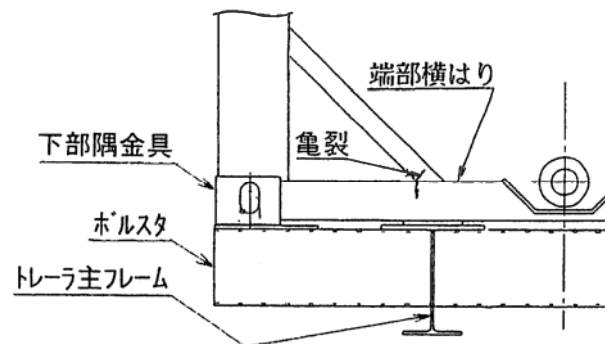
20フィート・タンクコンテナ用セミトレーラの注意事項

タンクコンテナとコンテナ・セミトレーラの荷重伝達面（コンテナからトレーラへまたトレーラからコンテナへ上下方向荷重を伝達する面）を定めた国際規格（ISO 1496-3）が1995年3月に改正され、20フィート・タンクコンテナの中間部荷重伝達面のないタンクコンテナが混在することになりました。

中間部荷重伝達面のないタンクコンテナを国内メーカーのコンテナ・セミトレーラに積載した場合、タンクコンテナのフレームに亀裂等不具合発生可能性があります。

1. 不具合内容

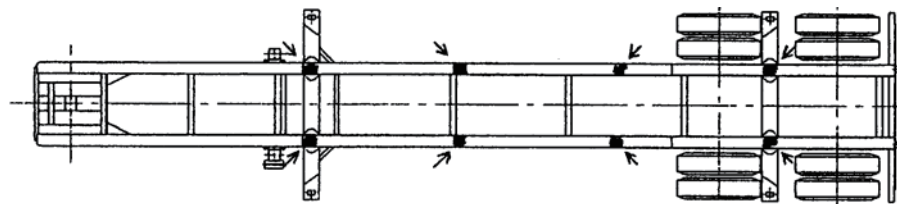
タンクコンテナの端部横はりとその構造部材に亀裂が発生する。また亀裂が進行するとタンク本体にも亀裂が発生することがある。



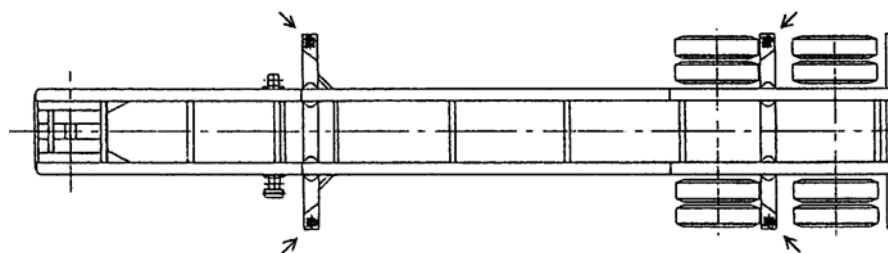
2. ISO規格改正内容

規格改正前ISOタンクコンテナは中間部荷重伝達面のあるものだけであったが、規格改正により中間部荷重伝達面のあるものとないものの2種類となった。

- ① 中間部荷重伝達面のあるタンクコンテナをコンテナ・セミトレーラに積載した時の荷重伝達面位置は、トレーラ主フレーム上の8ヶ所
(タンクコンテナ前後端横はりの4ヶ所+中間部荷重伝達面の4ヶ所)。



- ② 中間部荷重伝達面のないタンクコンテナをコンテナ・セミトレーラに積載した時の荷重伝達面位置は、トレーラ・ツイスト・ロック部の4ヶ所（タンクコンテナ下部隅金具の4ヶ所）。



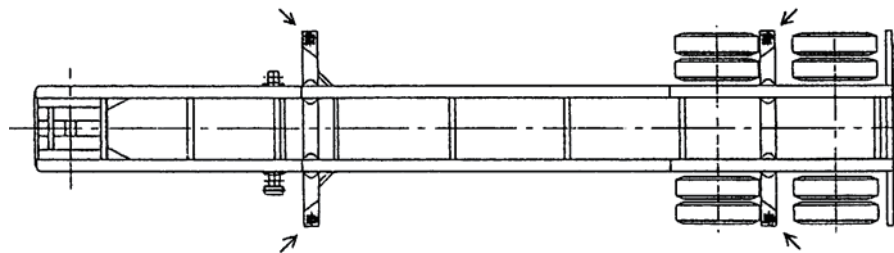
NO. 21	発行日 2005年8月	改定日 2010年3月
20フィート・タンクコンテナ用セミトレーラの注意事項		

3. 原因

タンクコンテナ用セミトレーラの大部分は、中間部荷重伝達面のあるタンクコンテナだけを積載できるように設計・製造されており、これに中間部荷重伝達面のないタンクコンテナを積載した場合、タンクコンテナの総重量が4ヶ所のコンテナ端部横はりとトレーラ主フレームの接触面に集中荷重として加わるため、コンテナ端部横はりに高い応力が発生し、長時間の陸路輸送により疲労が蓄積され、亀裂に至ると考えられる。

4. 対応策

- 1) タンクコンテナ総重量を4ヶ所のツイスト・ロック部のみで荷重を受けるようにします。
タンクコンテナ用セミトレーラのツイスト・ロック部にスペーサを取付け、4点支持に変更しボルスタへ補強部材を取付けます。但し、トレーラメーカー、トレーラ型式によって対応工事内容が異なり、補強部材を取り付けない場合もあります。
- 2) 対応策実施後の荷重伝達面位置は、トレーラ・ツイスト・ロック部の4ヶ所
(タンクコンテナ下部隅金具の4ヶ所)



5. その他

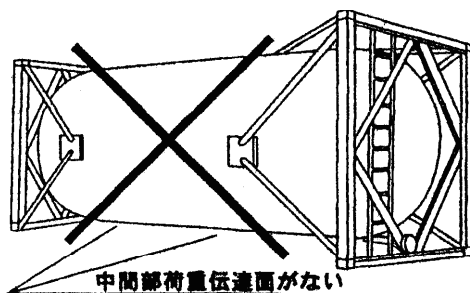
- 1) 対応するためのトレーラ改造費用、工期等については各トレーラ・メーカーへご確認ください。
- 2) 補強部材追加による車両重量増のため、トレーラ最大積載量は 100～200kg 減量されることがあります。
- 3) 登録済車両へ補強を追加し最大積載量に変更になる場合は、構造変更検査を受ける必要があります。

20フィート・タンクコンテナ用セミトレーラの注意事項

積載禁止タンクコンテナ

1. このコンテナセミトレーラには、図1のような中間部荷重伝達面のないタンクコンテナは積載出来ません。

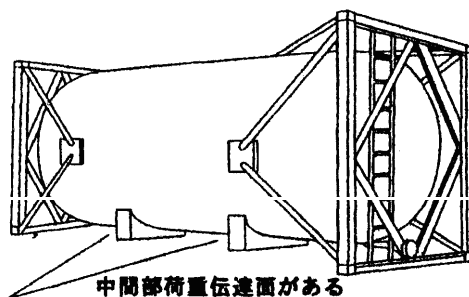
図1



積載された場合、タンクコンテナのフレームに亀裂等異常の発生する可能性があります。

2. このコンテナセミトレーラは、図2のような中間部荷重伝達面のあるタンクコンテナだけが積載出来ます。

図2



社団法人 日本自動車車体工業会トレーラ部会