

(3) 単独段差の設定

単独段差の設定にあたっては、着目する車軸に対してインパルス入力に近い入力が行えること、および一般走行状態で生じえない極端に大きな入力とならないことを考慮した。

① 段差量

既往の調査結果や道路管理者の路面性状に関する管理目標水準の目安を参考に、一般道で存在する可能性が比較的高い最大級の段差は 30mm 程度と考えられることから、段差高さは、10mm, 20mm, 30mm の 3 種類を設定した。

② 段差幅（車両進行方向長さ）

試験車両の着目軸のタイヤ接地長さは進行方向に約 200mm である。段差への進入時と退出時にはタイヤ表面が段差端部の形状に従って変形することによって軸重入力の値が低下する（エンベロープ特性）ことから、段差幅には進入側・出口側にそれぞれ一定区間の余裕長を見込む必要がある。ここではそれらを考慮して全段差幅を 700mm とした。

③ 断面形状について

インパルス入力に近い条件とするためには段差は矩形に近いほうがよい。したがって、段差板はタイヤの損傷が防止できる最小限の面取り（C2）のみを行った矩形断面とする。

最終的に設定した単独段差は、次の通り。

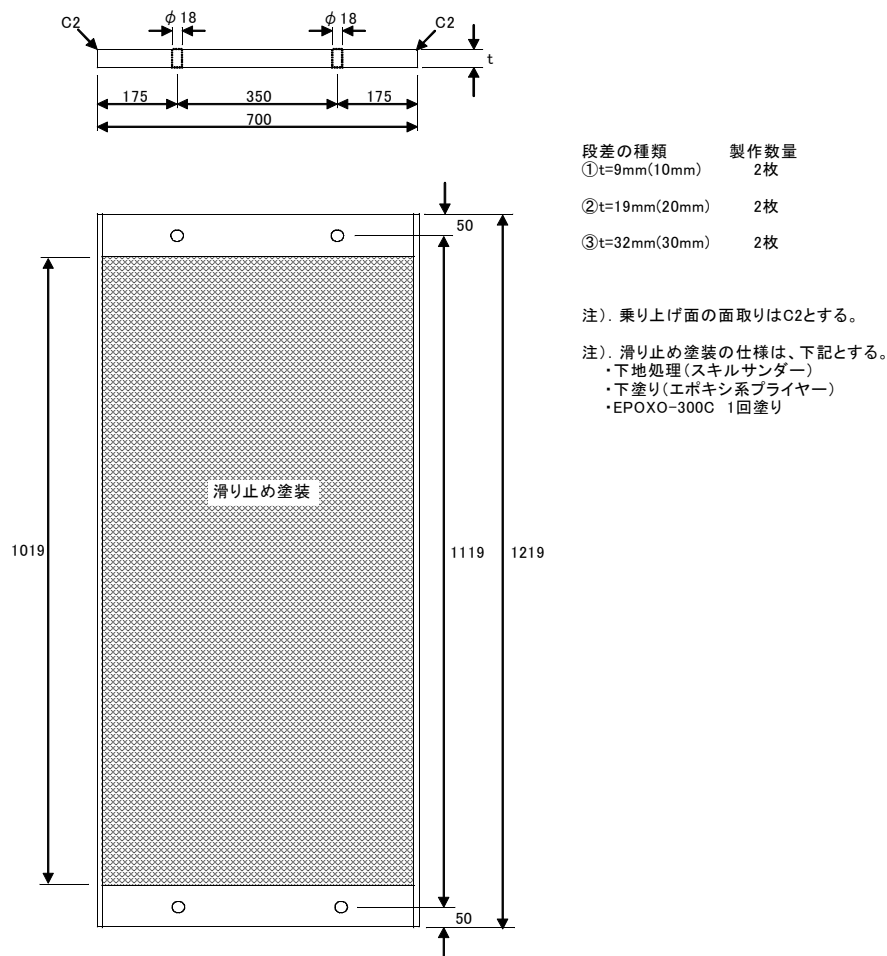
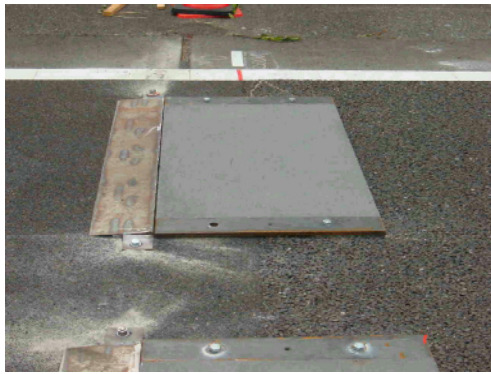


図-2.4.4 単独段差の形状（一輪分）



(a)斜路つき段差



(b)斜路なし段差

写真-2.4.2 単独段差

(4) 試験ケース

走行試験ケースを表-2.4.1に示す。各ケースとも対象車両すべてについて各3回実施した。

表-2.4.1 段差走行試験ケース

段差		走行速度			
種類	形状	5km/h	10km/h	40km/h	80km/h
連続段差	①	—	—	R1-40	R1-80
	②	—	—	R2-40	R2-80
単独段差	高さ10mm	T10-5	T10-10	T10-40	T10-80
	高さ20mm	T20-5	T20-10	T20-40	T20-80
	高さ30mm	T30-5	T30-10	T30-40	T30-80

(5) 測定項目および測定方法

測定項目および方法は、基本的に一般道走行試験と同じである。

表-2.4.2 測定位置と測点記号（2軸トレーラ連結車）

No	測点記号	種類	符号	備考
1	SW	チェック信号	信号が入って+	1.5V乾電池
2	S1R	トラクタ車軸ひずみ	下方向曲げを+	前軸運転席側
3	S1L			前軸助手席側
4	S2R	駆動軸車軸ひずみ	"	駆動軸運転席側
5	S2L			駆動軸助手席側
6	S3R	トレーラ車軸ひずみ	"	トレーラ前軸運転席側
7	S3L			トレーラ前軸助手席側
8	S4R			トレーラ後軸運転席側
9	S4L			トレーラ後軸助手席側
10	FrAxle	加速度計	フレーム (+)	トラクタ フロント パネ上
11	DUMMY			
12	D	変位量	サスが縮んで-	駆動軸
13	SPD	速度		速度計出力
14	RrAxle	加速度計	フレーム (+)	トラクタ リア パネ上
15	KINGPIN	加速度計	連結 上 (+)	連結板 (キングピン)
16	TR	加速度計	フレーム上 (+)	トレーラ前、後軸中間 パネ上

記：サンプリングタイムは200HZとした。
注：L・Rは運転席からみる

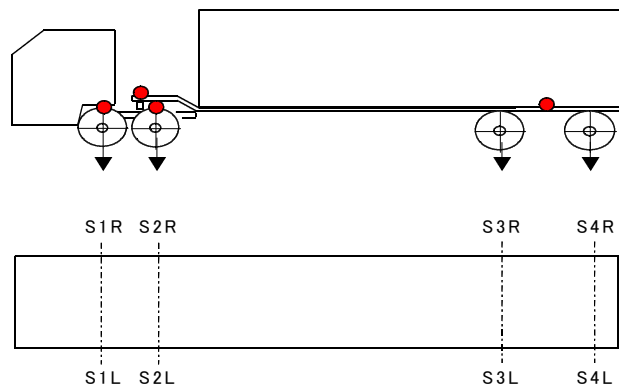


表-2.4.3 測定位置と測点記号（3軸トレーラ連結車）

No	測点記号	種類	符号	備考
1	SW	チェック信号	信号が入って+	1.5V乾電池
2	S1R	トラクタ車軸ひずみ	下方向曲げを+	前軸運転席側
3	S1L		〃	前軸助手席側
4	S2R		〃	駆動軸運転席側
5	S2L		〃	駆動軸助手席側
6	S3R		トレーラ車軸ひずみ	〃
7	S3L	〃		トレーラ前軸助手席側
8	S4R	〃		トレーラ中軸運転席側
9	S4L	〃		トレーラ中軸助手席側
10	S5R	〃		トレーラ後軸運転席側
11	S5L	〃		トレーラ後軸助手席側
12	D	変位量	サスが縮んで-	駆動軸
13	SPD	速度		速度計出力
14	RrAxle	加速度計	フレーム (+)	トラクタ リア バネ上
15	KINGPIN	加速度計	連結 上(+)	連結板 (キングピン)
16	TR	加速度計	フレーム上(+)	トレーラ 中軸 バネ上

記: サンプルリングタイムは200Hzとした。

注: L・Rは運転席からみる

