



東急車輛製造株式会社 殿

中国運輸局長



構造等の概要

改造概要等説明書 (改造自動車等審査結果通知書)

- 指示事項:
- ・製造番号 TF36H2C3S-G232に限定する。(1台)
 - ・基準緩和の認定を受けること。(車両総重量)
 - ・けん引車は以下の型式で検討した。(1型式)
- 三菱 KL-FV50NHR (第5輪荷重 20.0t、NRなし)

主要諸元比較表

| | | | | (試作車)組立車 | | | |
|--------------|-----|--|-------|--------------|-----|------------------|----------|
| 項目 | 標準車 | 改造車 | 基準 | 項目 | 標準車 | 改造車 | 基準 |
| 車名 | | 東急 | | 乗車定員人 | | - | |
| 型式 | | TF36H2C3S | | 最大積載量 kg | | 27300 | |
| 自動車の種別 | | 普通 | | 前前軸重 | | 11380 | ≤10t |
| 用途 | | 貨物 | | 後前軸重 | | 8205 | ≤10t |
| 車体の形状 | | セミトレー | | 後中軸重 | | 8200 | ≤10t |
| 燃料の種類 | | - | | 後後軸重 | | 8205 | ≤10t |
| 原動機型式 | | - | | 計 | | 35990 | ≤28t |
| 総排気量 L | | - | | 最大安定傾斜角度 | | 右 * 47 | 一般 ≥35° |
| 長さ m | | 12.140 (11.400) | ≤12m | 左 | | * 47 | その他 ≥30° |
| 幅 m | | 2.490 | ≤2.5m | 前前軸 | | - | |
| 高さ m | | 2.430 | ≤3.8m | 後前軸 | | 11R22.5 -14PR | |
| 軸距 m | | 6.900+1.300 +1.300 =9.500 | | 後中軸 | | 11R22.5 -14PR | |
| 輪距 m | | - | | 後後軸 | | 11R22.5 -14PR | |
| 室内又は荷台の内側の寸法 | | - | | 積載時前前軸 | | - | |
| 長さ m | | 12.000 | | タイヤ後前軸 | | 82.1 | ≤100% |
| 幅 m | | 2.490 | | 荷重割合後中軸 | | 82.0 | ≤100% |
| 高さ m | | - | | % 後後軸 | | 82.1 | ≤100% |
| 車両重量 kg | | 2060 後前輪 2210 後中輪 2210 後後輪 2210 計 8690 | | 積載時前輪荷重割合 | | - | ≥18, 20% |
| | | | | リヤ・オーバーハング m | | 1.900 | ≤1/2 |
| | | | | 荷台オフセット m | | 2.800 | |
| | | | | 最小回転半径 m | | * 10.2 | ≤12 |

能力強度等検討

| | | | | | |
|------|--------|--------|-----|--------|--|
| 制動能力 | 踏力 -kg | 60km/h | 39m | 車枠強度 | $\sigma_b/\sigma = 40.79/4.13 \times 2.5 = 3.95 > 1.6$ |
| | 空気圧 | 637kpa | | 車軸強度 | 東急TF36H2C3型セミトレーと同一 |
| 推進軸 | 回転数 | - | | 操縦装置強度 | - |
| | 強度 | - | | 緩衝装置強度 | 東急TF36H2C3型セミトレーと同一 |
| | | - | | 制動装置強度 | 東急TF36H2C3型セミトレーと同一 |
| | | - | | 連結装置強度 | 東急TF36H2C3型セミトレーと同一 |

- 注1. 能力強度検討欄は、該当しないものは-、省略したものは×を記入すること。
 注2. *印は三菱 KL-FV50NHR型トラクタと連結時の計算値を示す。
 注3. (試作車・組立車)の欄には、該当するものを○で囲むこと。

BA014477

| | |
|--------|--|
| 目的 | 分割可能な貨物の安全輸送をはかるため、(脱着式スタンション型)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グ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。 突入防止装置は既届出済みの1QAを取り付ける。 |
| 原動機 | |
| 動力伝達装置 | |
| 走行装置 | 東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(16国自審 第919号 新型自動車第02125号) 車軸は高張力鋼で、中空角型断面チューブの両端にスピンドルを溶接した構造を有する。 |
| 操縦装置 | |
| 制動装置 | 東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(16国自審 第919号 新型自動車第02125号) (主ブレーキ) 気圧内部拡張式 (駐車ブレーキ) スプリング式 ABS装置一式 |
| 緩衝装置 | 東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(16国自審 第919号 新型自動車第02125号) イコロ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 | 東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(16国自審 第919号 新型自動車第02125号) 第5輪方式 JIS-D-6802に準じて製作してある。 |
| 燃料装置 | |

注 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。

Y39664