



中運技第 1685 号  
平成 19 年 2 月 16 日

東急車輛製造株式会社 殿

中部運輸局長

改造概要等説明書 (改造自動車等審査結果通知書)



構造等の概要

指示事項

1. 本試作は製造番号 TD45K7P3S-G001 の1台限りとする。
2. 幅・車両総重量・長さ・最小回転半径については「道路運送車両の保安基準」の緩和を受けること。
3. 車台番号は、職権打刻を受けること。
4. けん引車については次により検討した  
車名 日野 型式 KS-SS1EKJA [第5輪荷重20t (520PS)]

主要諸元比較表

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			TD45K7P3S		最大積載量 kg			31000		
自動車の種別			普通		車両重量 kg	前前軸重		17970	≦10t	
用途			貨物	後前軸重			8990	≦10t		
車体の形状			セミトラ	後中軸重			8990	≦10t		
燃料の種類			-	後後軸重			8990	≦10t		
原動機型式			-	計		44940	≦28t			
総排気量 L			-	最大安定傾斜角度	右		* 56	一般 ≧35°		
長さ m			13.270 (12.820)		左		* 56	その他 ≧30°		
幅 m			2.990		前前軸					
高さ m			1.910		後前軸		235/75R17.5			
軸距 m			9.570+1.150	タイヤサイズ	後中軸		235/75R17.5			
			+1.150		後後軸		143/141J			
輪距 m	前前輪		-	積載時 タイヤ 荷重割合 %	前前軸		87.3	≦100%		
	後前輪		2.300		後前軸		87.3	≦100%		
	後中輪		2.300		後中軸		87.3	≦100%		
	後後輪		2.300		後後軸		87.3	≦100%		
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m		7.450	積載時前輪荷重割合			-	≧18, 20%		
	幅 m		2.990		リヤ・オーバーハング m		0.950	≦1/2		
車両重量 kg	前前軸重		5120	荷台オフセット m		4.445				
	後前軸重		2940	最小回転半径 m		* 12.7	≦12			
	後中軸重		2940							
	後後軸重		2940							
計		13940								

能力強度等検討

制動能力	踏力 -kg 60km/h 39m 空気圧 637kpa	車枠強度	$\sigma_b/\sigma = 58.12/11.713 \times 2.5 = 1.98 > 1.6$	
		車軸強度	東急TL28J7E3型セミトラと同一	
		操縦装置強度	-	
		緩衝装置強度	$\sigma_b/\sigma = 108103/26693 \times 2.5 = 1.61 > 1.6$	
推進軸	回転数	-	制動装置強度	東急TL28J7E3型セミトラと同一
	強度	-	連結装置強度	東急TL28J7E3型セミトラと同一

- 注1. 能力強度検討欄は、該当しないものは一、省略したものは×を記入すること。  
注2. \*印は日野 KS-SS1EKJA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。

目的	建設機械の安全輸送をはかるため、低床式セミトラ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。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TL28J7E3型セミトラレーラと同一。(18国自審 第1575号 新型自動車第15617号) 車軸は高張力鋼で、中空丸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TL28J7E3型セミトラレーラと同一。(18国自審 第1575号 新型自動車第15617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 (EBS) 装置一式
緩衝装置	エアサスペンション式とする。
連結装置	東急TL28J7E3型セミトラレーラと同一。(18国自審 第1575号 新型自動車第15617号) 第5輪方式 JIS-D-6602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、斜線で記入する事

Y:39758