

第2号様式

平成 年 月 日

東急車輛製造株式会社 殿

改造自動車等審査結果通知書

指示事項

主要諸元比較表 (改造, 試作, 組立)

届出者の氏名又は名称	東急車輛製造株式会社				種別用途	普通貨物	
	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準
車両重量 kg		12820	—	車名		東急	—
乗車定員人			—	型式		TD302A-98	—
最大積載量 kg		30000	—	形状		セミトレー	—
車両総重量 kg			≤ 20 t	原動機の型式			—
長さ m		12.440	()	総排気量 ℓ			—
幅 m		2.990	≤ 2.5	燃料の種類			—
高さ m		2.550	≤ 3.8	軸距 m		9.200+1.200 =10.400	—
室内又は荷台の寸法	長さ	6.250	—	最小回転半径 m		*11.9	≤ 12
	幅	2.990	—	オーバーハング			≤ ⊕ 4.3 L
	高さ		—	ボデー後端まで		1.270	(5.200)
			—	両台オフセット m		4.225	—
空車時荷重分布	前	3500	—	タイヤ	前		—
	後	4660	—	サイズ	後	8.25R16-14PRLT	—
積車時荷重分布	前	16430	≤ 10 t	積車時	前		—
	後	13195	()	タイヤ	後		—
積載時荷重割合 %	前	13195	≤ 10 t	荷重割合	後	88.0	≤ 100
	後	13195	()	%	後	88.0	—
最大安定傾斜角度	前		≥ 18	最大安定	左	* 53	一般 ≥ 8 (30)
	後	2.450	≥ 20	傾斜角度	右	* 53	—
制動能力	踏力	kg	km/h	車わく強度	$\sigma_b / \sigma = \frac{5000}{869.4 \times 2.5} = 2.3 > 1.6$		
	空気圧	kg/cm ²	m	車軸強度	$" = \frac{4900}{691 \times 2.5} = 2.8$		
	回転数	N/N =	/ =	操縦装置	"		
	強度	$\sigma_b / \tau =$	/ =	懸架装置	$" = \frac{7000}{1246 \times 2.5} = 2.2$		
推進軸	強度	$\sigma_b / \tau =$	/ =	制動装置	$" = \frac{4100}{1313} = 3.1$		
				連結装置	東急TD2515 型セミトレーと同一		

注1. 主要諸元比較表右肩 () 内の改造, 試作, 組立は該当するものを ○ で囲むこと。
 注2. 能力強度等検討欄に必要としないものは -、省略したものは × を記入すること。
 注3. *印は日野 KC-SS3VJCA 型トラックと連結時の計算値を示す。

整番 TY-3908486

Y41035

改造概要説明書

目的	重量物品の安全輸送をはかるため、低床式セミトラとして新に製作されるものである。
車体	車両全長は12440mm、全幅は 2990mm、全高は 2550mmとする。
軸距	重量配分の適正化をはかるため第5輪から 9200mm + 1200mm = 10400mmとする。
輪距	2450mmとする。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸はA86型を使用し、許容限度は41080kg 主レール後部下面の左右に取り付けられたトラニオン軸を中心にして上下左右に揺動するウオーキングビームを取り付け、テーパーローラーベアリングをはめ合わせてホイールを支える。 尚、後車軸は4本とし 8.25R16-14PRLT のタイヤが16本使用されている。
操縦装置	
制動装置	(主ブレーキ) 気圧内部拡張式 (ブレーキチャンバNO. 30Mを2個前軸に使用、NO. 30Aを2個後軸に使用) (駐車ブレーキ) スプリング式 (ブレーキチャンバNO. 30Mを2個使用)
懸架装置	SB351型を使用し、許容限度は39490kg ウオーキングビーム方式(トラニオン軸を中心にして上下左右に揺動する構造である)
連結装置	東急TD2515型セミトラと同一(50自車第8号新型自動車第11054号)第5輪方式
車わく	全体の構造は梯子型で主レールとアウトリガおよ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。
その他	制動装置、制動能力計算書および懸架装置図は提出資料一覧表にて届出済。 積載する建設機械等の積み卸しを容易にするため、後部に踏板を取り付ける。

(A列3番)