

東急車輛製造株式会社 殿

82東陸整車乙第317号

昭和57年12月17日

東京陸運局整備部長

陸運事務所長

改造自動車等審査結果通知書

- 指示事項:
- けん引車を定めたときは走行性能制動能力の計算書走行軌跡及びギア-の補給の検討書を提出すること。
  - 本車両は、幅 車両総重量及び軸重について基準の緩和を必要とする
  - 本改造は車台番号 TD301-0322 の1台限りとする
  - けん引車は、三菱 K-FV215JR (第5輪(60t))で検討した。

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	
項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準	
車両重量 kg	10800	10300	—	車名	東急	←	—	
乗車定員人	—	—	—	型式	TD301	TD301改	—	
最大積載量 kg	27000	←	—	形状	セミトレーラ	←	—	
車両総重量 kg	37800	37300	≤ 20 t	原動機の型式	—	—	—	
長さ m	11.490	11.190	( )	総排気量 l	—	—	—	
幅 m	3.200	2.990	≤ 2.5	燃料の種類	—	—	—	
高さ m	1.680	←	≤ 3.8	軸距 m	8550+3000	8350+3000	—	
荷台客室長さ	5.500	5.200	—	最小回転半径 m	—	* 11.1	≤ 12	
内側寸法幅	3.200	2.990	—	オーバーハング	—	—	—	
高さ	—	—	—	ボデー後端まで	1.050	←	※ 4.825 (4.825)	
空車時前	3.370	3.140	—	荷台オフセット m	4.100	3.950	—	
荷重分布後前	3.715	3.580	—	タイヤ前	—	—	—	
後	3.715	3.580	—	後前	11.00-20-14PR	←	—	
積車時前	15.280	14.990	≤ 10 t	サイズ後	11.00-20-14PR	←	—	
荷重分布後前	11.260	11.155	( )	積車時前	—	—	—	
後	11.260	11.155	( )	タイヤ後前	9.67	9.58	≤ 100	
積載時前輪荷重割合%	—	—	≥ 18	荷重割合%	後	9.67	9.58	
後輪	—	—	20	最大安定傾斜角度°	右	54	* 54 (一般 ≥ 25 (30))	
輪距前	1.940	←	—	左	54	* 54	—	
後	1.940	←	—	車わく強度	σ <sub>s</sub> /σ = 4100	709X2.5=2.3	> 1.6	
制動力	踏力 kg	km/h	m	車軸強度	" = 標準車と同一 = "	"	"	
力強度等検討	空気圧 kg/cm <sup>2</sup>	"	"	操縦装置	" = 標準車と同一 = "	"	"	
推進	回転数 Nc/N =	"	"	懸架装置	" = 標準車と同一 = "	"	"	
軸強	強度 σ <sub>s</sub> /τ =	"	"	制動装置	" = 標準車と同一 = "	"	"	
				連結装置	" = 標準車と同一 = "	"	"	

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なもの以外は、省略したものは×を記入すること。

注3. ※印は三菱 K-FV215JR 型トラクタと連結時の計算値を示す

市川運輸

TY-395719

目的	積載物に合わせて荷台面積を縮小(5500mm×3200mm → 5200mm×2990mm)する。
車体	
軸距	9950mm → 9650mmに(300mm)短縮する
輪距	標準車と同一
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	標準車と同一
操縦装置	
制動装置	標準車と同一
懸架装置	標準車と同一
連結装置	標準車と同一
車わく	グースネック取付部下面の主フレームを300mm短縮し、アウトラガ-を片側105mm短かいものを使用して荷台幅3200mmを2990mmに変更する。
その他	本トレーラは東急TD301型セミトレーラ、類別001(76東陸整車オ258号 76東陸局新オ1号)の1部を改造、するものである。

TY-395719 (A列3番)

(社団法人 日本自動車工業会)

41.534