第2号様式

関整車第4072号
平成3年9月27日
関東運輸局

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：
1. 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エアーの補給の検討書を提出すること。
2. 本車両は 輻、車両総重量 及び 軸距 について基準の緩和を必要とする
3. 本試作は製造番号 TD302A－123 の1台限りとする
4. けん引車は 日野 W-SS2VJAA（第5輪18.0トン）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
主要諸元 車両重量 kg		12220	—	車名		東急	—
乗車定員 人			—	型式		TD302A	—
最大積載量 kg		30000	—	形状		セミトレーラ	—
車両総重量 kg		42220	≦20t ( )	原動機の型式			—
				総排気量 ℓ			—
長さ m		11.990	≦12	燃料の種類			—
幅 m		2.900	≦2.5	軸距 m		8.850+1.200 =10.050	—
高さ m		2.530	≦3.8	最小回転半径 m		*11.5	≦12
室内又は荷台の内側の寸法 m 長さ		5.900	—	オーバハングボデー後端まで m		1.190	≦⑤H+L (5.025)
幅		2.900	—				
高さ			—	荷台オフセット m		4.050	—
空車時荷重分布 kg 前		3460	—	タイヤサイズ 前			—
後前		4380	—	後前		8.25R16-14PRLT	—
後後		4380		後後		8.25R16-14PRLT	
積車時荷重分布 kg 前		16320	≦10t ( )	積車時タイヤ荷重割合 % 前			≦100
後前		12950	≦10t ( )	後前		86.3	
後後		12950		後後		86.3	
積載時前輪荷重割合 %			≧18 20	最大安定傾斜角度 ° 左		* 53	一般≧30 (30)
軸距 m 前			—	右		* 53	
後前		2.370	—				
後後		2.370					

能力強度等検討			
制動能力	踏力 kg kn/h m 空気圧 kg/cm²	車わく強度	$\sigma_B/\sigma = \frac{5000}{840.0\times 2.5} = 2.3 > 1.6$
推進軸 回転数	$N_c/N =$ / =	車軸強度	〃 = 4900/691×2.5 = 2.8 〃
		操縦装置	〃 = / = 〃
推進軸 強度	$\sigma_B/\tau =$ / =	懸架装置	〃 = 7000/1246×2.5 = 2.2 〃
		制動装置	〃 = 4100/1313 = 3.1 〃
		連結装置	東急TD2515 型セミトレーラと同一

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 W-SS2VJAA 型トラクタと連結時の計算値を示す。

ミカミ
整番 TY-3904321

改造概要説明書

目的	重量物品の安全輸送をはかるため中低床式セミトレーラとして新に製作されるものである
車体	車両全長は 11.990m，全幅は 2.900m，全高は 2.530m，とする
軸距	重量配分の適正化を計るため第5輪から 8.850m+ 1.200m=10.050mとする
輪距	2.370mとする
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	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ォ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 （駐車ブレーキ）　スプリング式
懸架装置	ウォ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 型セミトレーラと同一（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付けている
その他	

（A列3番）

Y-39603