



第2号様式

東急車輛製造株式会社 殿

高陸車第 42 号
昭和 58 年 3 月 18 日
高松陸運局整備
陸運事務所長



改造自動車等審査結果通知書

- 指示事項: (1) 当該通知書は製造番号TD302-75- の / 台に限る。
 (2) 保安基準緩和を受けること。 S1125
 (3) 保安基準緩和は設計値をこえぬこと。(5)けん引自動車
 (4) 職権打刻を受けること。 三菱K-FV215JR, K-FV315HR

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(けん引8輪)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		13370	—	車名		東急	—		
乗車定員 人			—	型式		TD302-75	—		
最大積載量 kg		30000	—	形状		セミトラ	—		
車両総重量 kg		43370	≤ 20 t	原動機の型式			—		
長さ m		11.990	()	総排気量 l			—		
幅 m		3.000	≤ 12	燃料の種類		第5輪から	—		
高さ m		2.200	≤ 2.5	軸距 m		8330+1200=9530	—		
荷台客室長さ m		5.000	≤ 3.8	最小回転半径 m		※11.1(11.1)	≤ 12		
内側寸法幅 m		3.000	—	オーバーハングボデー後端まで m		1.470	≤ ③ 軸・L (4.865)		
高さ m			—	荷台オフセット m		4.080	—		
空車時前荷重分布 kg		3460	—	タイヤ前サイズ			—		
積車時前荷重分布 kg		9910	—	タイヤ後サイズ		7.50-20-12PR	—		
積車時後荷重分布 kg		16865	≤ 10 t ()	積車時タイヤ荷重割合 %			≤ 100		
積載時前輪荷重割合 %			≤ 10 t ()	最大安定傾斜角度 °		92.0	—		
積載時後輪荷重割合 %		26505	≤ 10 t ()	右		※ 57 (57)	一般 ≥ 35 (30)		
輪距 m			≥ 18 20	左		※ 57 (57)	—		
制動能力	踏力	kg 35	km/h 9.2 (9.2) m	車わく強度	$\sigma_b/\sigma = 4100 / 713 \times 2.5 = 2.3$		> 1.6		
	空気圧	7 kg/cm ²		車軸強度	" = $7000 / 644 \times 2.5 = 4.3$		"		
推進軸強度等検討	回転数	Nc/N = / =		操縦装置	" = / =		"		
	強度	$\sigma_b/\tau = / =$		懸架装置	" = $7000 / 998 \times 2.5 = 2.8$		"		
				制動装置	" = $4100 / 833 = 4.9$		"		
				連結装置	東急 TD2515 型トラレーラと同				

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は、省略したものは×を記入すること。

注. ※印は 三菱 K-FV215JR 型トラクターと連結時の計算値を示す()外
 三菱 K-FV315HR 型トラクターと連結時の計算値を示す()内

改造概要説明書

目的	当該車両は重機の安全輸送を計る為に新たに製作したものである
車体	
軸距	重量配分の適正化を計るために第5輪から 8530 + 1200 = 9730 mm とした
輪距	十字型トラニオン1個の輪距は890 mmであるが後部主レールの両側下桁に取り付けるため主レール間隔の1600 mmが全体の輪距となる。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	主レール後部下面にトラゾオンブラケットを取付けそれにトラニオン軸を通しその軸を中心にして上下に揺動するウオーキングビームを取付け、その両端に取り付けられた車軸にテーパローラベアリングをはめ合せて車輪のホイールを支える。
操縦装置	
制動装置	(主ブレーキ) 気圧内部拡張式2シューアンカーピン型式である。(駐車ブレーキ) 荷台後部の側レールに取り付けられたノブを押すとマキシブレーキが働き後車輪に制動のかかる構造である。
懸架装置	トラクタとトラレーラが分離した時制動のかかる非常中継弁を取付けている ウオーキングビーム方式 トラニオン軸を中心にして前後に揺動し、ウオーキングビームのスピンドルを中心にして左右に揺動する構造である。
連結装置	東急 TD2515 型セミトラレーラ(30 自車第 8 号新型自動車第 11054 号)と同一のものを使用している。 JIS-D-6602 に準じて製作してある
車わく	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ーとは電気溶接で組まれており、前部の下面にキングピン、後部に車軸取付の装置を付けている。
その他	

(A列3番)

(社団法人 日本自動車車体工業会)

Y40873