

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		
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	5670	8760	—	車名	東急	←	—	
乗車定員人	—	—	—	型式	TL26G4F2	TL26G4F2改	—	
最大積載量 kg	20250	17000	—	形状	セミトレーラ	←	—	
車両総重量 kg	25920	25760	≤ 20t (26t)	原動機の型式	—	—	—	
	7280 (8740)	70320 (9780)	(≤ 12)	総排気量 l	—	—	—	
長さ m	7.280 (8.740)	7.032 (9.780)	—	燃料の種類	第5輪から第5輪まで	←	—	
幅 m	2.490	2.800	≤ 2.5	軸距 m	6.910 + 1.100 = 8.010	7.210 + 1.100 = 8.310	—	
高さ m	1.490	2.830	≤ 3.8	最小回転半径 m	—	* 9.7	≤ 12	
室内又は荷台の内側の寸法 m	長さ	5.800	←	オーバハング	—	—	—	
	幅	2.490	2.800	ボデー後端まで	0.730	1.100	≤ ⊕ 軸・軸・軸L (4.155)	
	高さ	—	—	荷台オフセット	2.310	←	—	
空車時前荷重分布 kg	1730	1820	—	タイヤ前	—	—	—	
積車時前荷重分布 kg	1970	3470	—	サイズ後	8.25R15-18PR	←	—	
積載時前荷重分布 kg	8000	6880	≤ 10t ()	積車時前	—	—	—	
	8960	9440	≤ 9t ()	タイヤ後	—	—	—	
積載時前荷重割合 %	—	—	≥ 18 ()	荷重割合 %	—	91.7	≤ 100	
	—	—	≥ 20 ()	最大安定傾斜角度 °	左 53	47	一般 ≥ 35 (30)	
輪距 m	前	—	—	右	53	* 47	—	
	後	1.850	←	—	—	—	—	
制動能力	踏力	kg 50	km/h 18.2 m	車わく強度	σ _B /σ = 4.100 / 425 × 2.5 = 3.8	> 1.6	—	
	空気圧	7	kg/cm ²	車軸強度	" = 標準車と同一 = "	"	—	
推進軸強度等検討	回転数	Nc/N = / =	—	操縦装置	" = 標準車と同一 = "	"	—	
	強度	σ _B /τ = / =	—	懸架装置	" = 標準車と同一 = "	"	—	
				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としなないものは、省略したものは×を記入すること。

日野 生 炭印はW-SH2VDBA型トラクターと連結時の計算値を示す

改造概要説明書

目的	(類別001) 当該車両は東急TL26G4F2型セミトレーラ(6自審第506号新型自動車15616号)を建設機械の安全輸送を計る為改造したものである
車体	改造内容 1. グースネック長さ変更 2650mm → 2950mm 2. グースネック高さ変更 1490mm → 1570mm 3. 荷台長さ変更 2990mm → 2800mm 4. 荷台幅長さ変更 940mm → 940mm + 30mm 5. リヤオーバーハング長さ 730mm → 1100mm 7. 道板取り付け 4500mm × 800mm × 30 8. 自動歩み装置取付
軸距	6.ホイールベース延長 6910mm + 1100mm = 8010mm → 7210mm + 1100mm = 8310mm
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 但し駐車ブレーキは、機械式からスプリング式に 取り替える 又、ブレーキ配管は長さに合わせて取り替える
懸架装置	標準車と同一
連結装置	標準車と同一
車わく	1. グースネック部角部を丸型に変更 2. グースネック部の前端に500mm 継ぎ足す 3. グースネック部と荷台部の接続部を73mm 切り取り172mm 継ぎ足した 4. 荷台部の後端より130mm 切り取り500mm 継ぎ足した 5. フロントメンバーとアウトリガーをH150×75×3.2×3.2×2.0 S H200×100×3.2×4.5に取り替えた
その他	

(A列3番)

(社団法人 日本自動車車体工業会)

Y40733