



製造	吉田	承認		尺 規	1/40	単位	mm	東急車輛製造株式会社
検査	小林	回 査		東急 TL302A 型		TY-3902343		
				セミトレーラ 外観四面図				

第2号様式

昭和 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:

TL302A-002

主要諸元比較表

(改造、試作、組立)

出発者の名称	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
車両重量 kg		12020	—	—	車名		東急	—
乗車定員人		—	—	—	型式		TL302A	—
最大積載量 kg		29000	—	—	形状		セミトレーラ	—
車両総重量 kg		41020	≤200 ()	—	原動機の型式		—	—
長さ m		11.990	≤12	—	総排気量 ℓ		—	—
幅 m		3.000	≤2.5	—	燃料の種類		—	—
高さ m		2.000	≤3.6	—	軸距 m		8.550+1.200 = 9.750	—
室内の長さ m		5.650	—	—	最小回転半径 m		*11.2	≤12
室内の幅 m		3.000	—	—	ボクサー後傾度		1.490	≤(4.875)
室内の高さ m		—	—	—	荷台オフセット m		3.825	—
空車時荷重分布	前	3480	—	—	クイヤ	前		—
	後前	4270	—	—	ナイス	後前	8.25R16-14PRLT	—
	後後	4270	—	—		後後	8.25R16-14PRLT	—
積重時荷重分布	前	15600	≤100 ()	—	積重時クイヤ	前		—
	後前	12710	≤100 ()	—	荷重割合	後前	93.7	≤100
	後後	12710	—	—	%	後後	93.7	—
積重時前輪荷重割合 %			≥18 20	—	最大安定傾斜角度	左	* 56	一般 ≥ (30)
	前		—	—		右	* 56	—
積重時後輪荷重割合 %			—	—				—
	後前	2.450	—	—				—
	後後	2.450	—	—				—
制動能力	踏力	kg	km/h	m	車わく強度	$\sigma_b / \sigma = \frac{5000}{800.0 \times 2.5} = 2.5 > 1.6$		
	空気圧	kg/cm ²			車軸強度	$\sigma = \frac{4900 \times 691}{1246 \times 2.5} = 2.8$		
推進軸	回転数	N _c /N =	/	=	揚機装置	"		
	強度	$\sigma_b / \tau =$	/	=	懸架装置	$\sigma = \frac{7000}{1246} \times 2.5 = 2.2$		
					制動装置	$\sigma = \frac{4100}{1313} = 3.1$		
					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. 能力鑑定等検討時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. *印は三菱 K-FV315HR 型トラクタと連結時の許容値を示す。

整番 TY-3902343

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 3.000m, 全高は 2.000m, とする
軸 距	重量配分の適正化を計るため第5輪から 8.550m+ 1.200m = 9.750mとする
輪 距	2.450m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 尚従車軸は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) 空気内部拡張式 (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	東京TD2515 型セミトレーラと同一 (50自重第 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)

13814