

東急車輛製造株式会社取締役特装自動車事業部長 殿

北陸信越運輸局自動車技術安全部長

改造概要等説明書(改造自動車審査結果通知書)

〔指示事項〕

1. 本試作は製造番号TC36H1C3S4-G001~G007の7台限りとする。
2. けん引車については、次により検討した。
車名 日野、型式 KS-SH1EDJG (第5輪荷重11.5t)
3. 道路運送車両の保安基準第4条(車両総重量)について緩和認定を要する。

主要諸元比較表

(試作車・組立車)

項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準
車名		東急		乗車定員人			
型式		TC36H1C3S4		最大積載量 kg		30600	
自動車の種別		普通		前後軸重		11360	
用途		貨物		車両総重量		8210	≤10t
車体の形状		コンテナセミトレーラ		後中軸重		8210	≤10t
燃料の種類				後後軸重		8210	≤10t
原動機型式				計		35990	
総排気量 ℓ				最大安定傾斜角度°		50° ※	一般≥35°
長さ m		12.545 (11.545)	≤12m	右		50° ※	その他≥30°
幅 m		2.490	≤2.5m	左		50° ※	
高さ m		1.635	≤3.8m	前前軸		11R22.5 14PR	
軸距 m		6.870+1.320 +1.320=9.510		タイヤ 後前軸		11R22.5 14PR	
輪距 m	後前軸	1.850		サイズ 後中軸		11R22.5 14PR	
	後中軸	1.850		後後軸		11R22.5 14PR	
	後後軸	1.850		積車時 前後軸			
室内又は荷台の内側の寸法			長さ m				
車両重量 kg	前前軸重	1010		積車時前輪荷重割合%			≥18.20%
	後前軸重	1460		リヤ・オーバーハング		1.985	≤1/2.
	後中軸重	1460		m			11/20, 2/3L
	後後軸重	1460		荷台オフセット m		2.770	
	計	5390		最小回転半径 m		10.1 ※	≤12m

能力強度等検討書

制動能力	踏力	— N 60 km/h 39 m		車枠強度	σ_1/σ 58.12/12.102×2.5=1.92 >1.6
	空気圧	637 kpa		車軸強度	東急 TF50H4C3型 セミトレーラと同一
		操縦装置強度	σ_1/σ — / — = — >1.6		
		緩衝装置強度	東急 TC36H2C31型 セミトレーラと同一		
推進力	Nc/N	— / — = —	制動装置強度	東急 TC36H2C31型 セミトレーラと同一	
強度	τ_{VT}	— / — = —	連結装置強度	東急 TC36H2C31型 セミトレーラと同一	

注1:能力検討欄は、該当しないものは、省略したものは×を記入すること。
注2:※印は、日野 KS-SH1EDJG型トラクタとの連結時の計算値を示す。

(日本工業規格 A列4番)

改造等の概要

目的	20'及び40'私有コンテナの安全輸送をはかるため、コンテナセミトレーラとして新たに製作されるものである。
車枠及び車体	コンテナ固定金具(ツイストロック)を装着する。 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み立てられており、前部下面にキングピンを、後部に車軸装置を取り付けている。 突入防止装置は既届出済みの1QAを取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。(12自審第104号新型自動車第16884号) 車軸は高張力鋼で、中空角型断面チューブの両端にスピンドルを溶接した構造を有する。
操縦装置	
制動装置	東急TC36H2C31型コンテナセミトレーラと同一。(10自審第778号新型自動車第18353号) (主ブレーキ) 気圧内部拡張式 (駐車ブレーキ) スプリング式 ABS装置一式
緩衝装置	東急TC36H2C31型コンテナセミトレーラと同一。(10自審第778号新型自動車第18353号) イコライザー付きトリプルスプリングサスペンションの半だ円板ばね型である。
連結装置	東急TC36H2C31型コンテナセミトレーラと同一。(10自審第778号新型自動車第18353号) 第5輪方式 JIS-D-6602に準じて製作してある。
燃料装置	

注 該当する事項が無い場合については、斜線で記入すること。

Y42847