



東北車第 62 号
平成 7 年 2 月 24 日

東急車輛製造株式会社 殿

東北運輸局長
運輸局長

改造自動車等審査結果通知書

指示事項：

1. 本試作は、製造番号 TL26G7G2S-003 の1台限りとする。
2. けん引車は、三菱 W-FP411DR (第5輪 9.0トン) 型で検討した。

東北番第1055号

主要諸元比較表 (改造、試作、組立)

届出書の氏名又は名称	東急車輛製造株式会社			種別用途	普通貨物		
	標準車	改造車	基準		標準車	改造車	基準
車両重量 kg		7480	—	車名	東急	—	
乗車定員人		—	—	型式	TL26G7G2S	—	
最大積載量 kg		18500	—	形状	セミトレーラ	—	
車両総重量 kg		25980	≦26100	原動機の種類	—	—	
長さ m		9.800	≦12	駆動軸の種類	—	—	
幅 m		2.490	≦2.5	軸距 m	7.100+1.300	—	
高さ m		1.480	≦1.8		=8.400	—	
室内又は荷台の長さ m		6.150	—	最小回転半径 m	= 9.7	≦12	
室内の幅 m		2.490	—	オーバーハング	—	≦4.5	
室内の長さ m		—	—	ボデー長さ m	—	(4.200)	
空車時前後荷重分布 kg		2620 2430	—	4台オフセット m	2.325	—	
積重時前後荷重分布 kg		8170 8905	—	タイヤ	255/70R22.5 140/137J	—	
積載時前後荷重割合 %		—	≦100	サイズ	—	—	
積載時前後軸荷重割合 %		—	—	前軸荷重 kg	96.8	≦100	
積載時前後軸荷重割合 %		—	—	後軸荷重 kg	96.8	—	
積載時前後軸荷重割合 %		—	—	最大安定傾斜角度 左	= 52	一般 ≧ 8.5 (30)	
積載時前後軸荷重割合 %		—	—	最大安定傾斜角度 右	= 52	—	
制動能力	踏力 kg	—	—	車わく強度 $\sigma_y/\sigma = 5000/757 \times 2.5 = 2.6 > 1.6$	—	—	
制動能力	空気圧 kg/cm ²	—	—	車輪強度	東急 TL20S 型セミトレーラと同一	—	
推進軸強度	回転数 Ne/N	—	—	悬架装置	—	—	
推進軸強度	強度 $\sigma_b/\tau =$	—	—	制動装置	東急 TL2001 型セミトレーラと同一	—	
推進軸強度		—	—	連結装置	東急 TL2001 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. 耐力強度等検討欄に必要としないものは -、省略したものは x を記入すること。
注3. *車は 三菱 W-FP411 DR 型トラックと運転席の寸法を示す。

証 号 TY-3907961

改造概要説明書

目的	重量物品の安全輸送を計る為、低床式セミトレーラとして新たに製作されるものである。
車体	車両全長は9800mm、全幅は2490mm、全高は1480mmとする。
軸距	第5輪から7100+1300=8400mmとする。
輪距	1780mmとする。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TT20S型セミトレーラ (37自動車第341号 新型自動車第2422号) と同一のものを使用している。車輪は2本とし、255/70R22.5 140/137J のタイヤが8本使用されている。
操縦装置	
制動装置	東急TL2001型セミトレーラ (49自動車第645号 新型自動車第10998号) と同一のものを使用している。(主ブレーキ) 空気内部膨張式 (従車ブレーキ) スプリング式
懸架装置	東急TL2001型セミトレーラ (49自動車第645号 新型自動車第10998号) と同一のものを使用している。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に揺動する構造である。)
連結装置	東急TL2001型セミトレーラ (49自動車第645号 新型自動車第10998号) と同一のものを使用している。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、前部下面にキングピン、後部に車輪取付の装置を取付けている。
その他	

証 号 TY-3907961

