





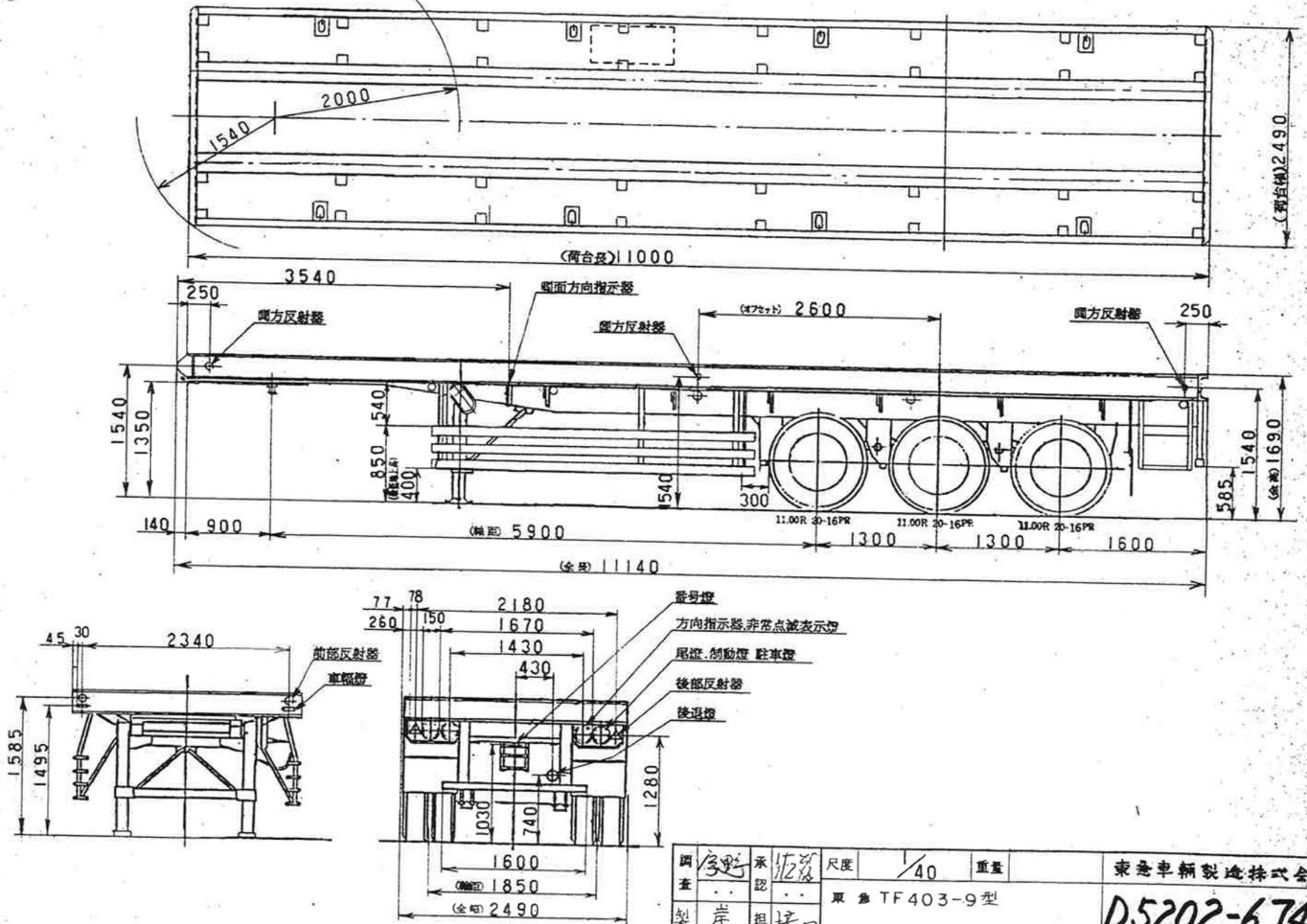
三井物産株式会社  
神戸営業所

神戸100  
56-59

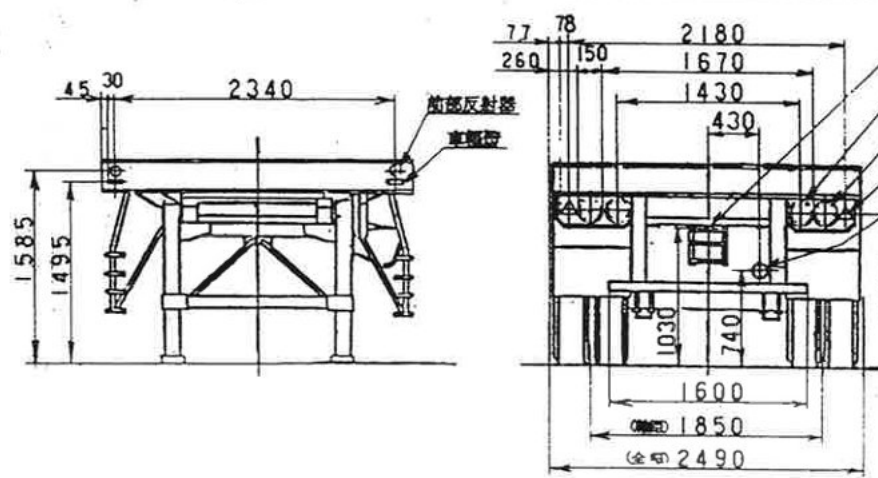
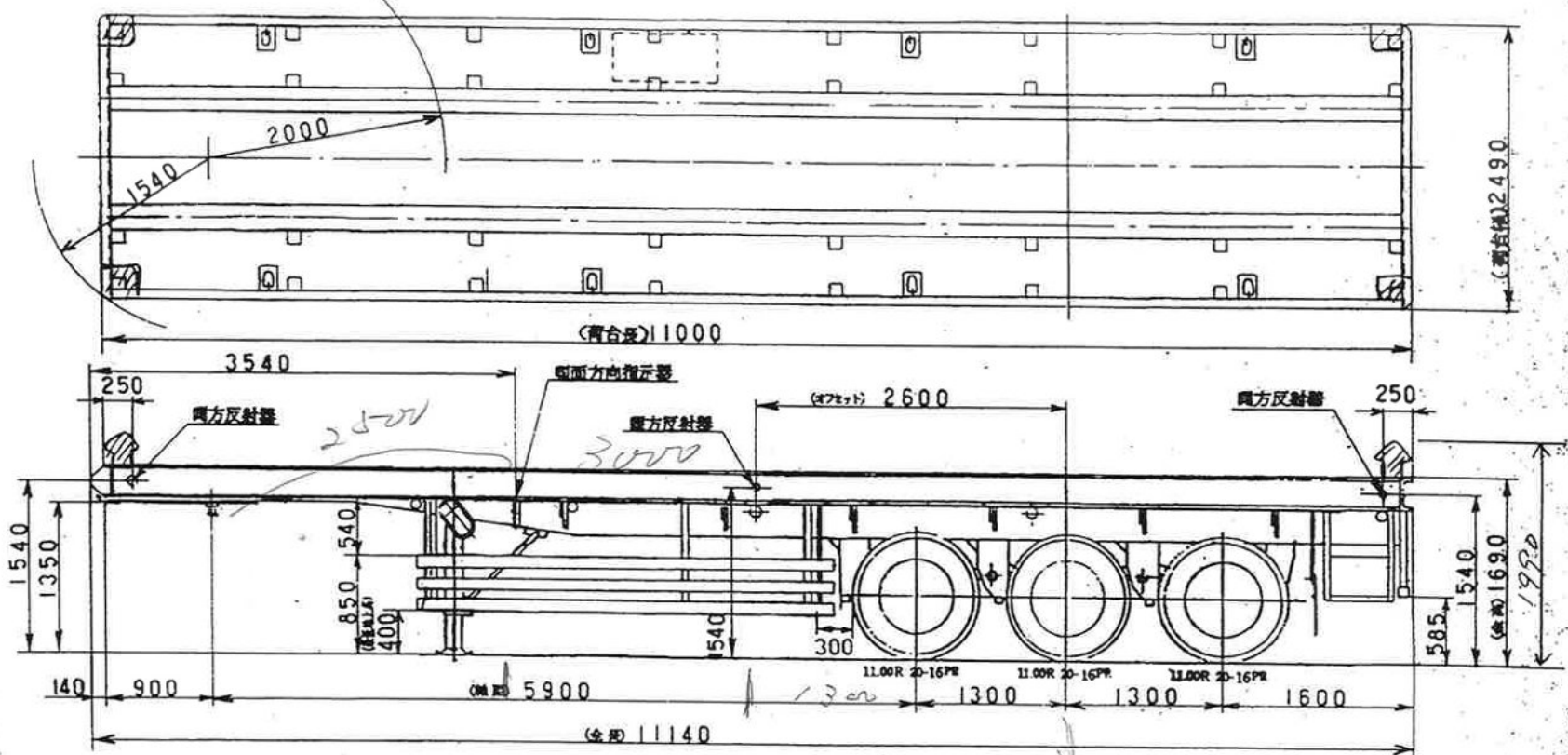
三井物産株式会社  
神戸営業所



5659



調査	信野	承認	佐藤	尺度	1/40	重量	東亜車輛製造株式会社
製図	岸	担当	橘田	車番 TF403-9型			D5202-6748
図	1-2-6			トレーラ全体図			



調査	岸	承認	佐藤	尺度	1/40	重量	東洋車輛製造株式会社
製図	岸	担当	橋田	東洋TF403-9型			D5202-6748
	1.2.6			トラック全体図			

東急車輛製造株式会社 殿

平成 年 月 日

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)

編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		10770	—	車名	標準車	東急	—	
乗車定員人		—	—	型式		TF403-9	—	
最大積載量 kg		40000	—	形状		セミトレー	—	
車両総重量 kg		50770	≤ 20t	原動機の型式		—	—	
長さ m		11.140	( )	総排気量 l		—	—	
幅 m		2.490	≤ 2.5	燃料の種類		第5輪から	—	
高さ m		1.690	≤ 3.8	軸 距 mm		5900+1300+1300 = 8500	—	
室内又は荷台の内側の寸法	長さ	11.000	—	最小回転半径 m	※	9.4	≤ 12	
	幅	2.490	—	オーバーハング		1.600	④ 軸より (2.250)	
	高さ	—	—	ボデー後端まで		2.600	—	
空車時	前	2630	—	荷台オフセット m		—	—	
荷重分布	前	2715	—	タイヤ		—	—	
kg	中	2715	—	サイズ		11.00R 20-16	—	
	後	2710	—			11.00R 20-16	—	
積車時	前	17075	≤ 10t	積車時	前	—	—	
荷重分布	前	11235	—	タイヤ	前	90.0	≤ 100	
kg	中	11230	—	荷重割合 %	中	90.0	—	
	後	11230	—		後	90.0	—	
積載時前輪荷重割合 %		—	≥ 18	最大安定	左	※	—	
			20	傾斜角度	右	※	—	
輪 距 mm	前	1850	—			48	一般 ≥ 35 (30)	
	中	1850	—			48	—	
	後	1850	—			48	—	
制 動 能 力	踏力	—	踏力 — kg 35 km/h 9.2 m	車わく強度		$\frac{2100}{2400} \times \frac{389 \times 2.5}{1839 \times 2.5} = 4.5 > 1.6$	—	
	空気圧	—	7 kg/cm <sup>2</sup>	車軸強度		東急 TF 2523 型トレーと同一	—	
推 進 能 力	Ne/N=	/	=	操縦装置		東急 TF 2523 型トレーと同一	—	
送 速 能 力	σ <sub>h</sub> /T=	/	=	懸架装置		東急 TF 2523 型トレーと同一	—	
				制動装置		東急 TL 2555 型トレーと同一	—	
				連結装置		東急 TL 2555 型トレーと同一	—	

注1: 主要諸元比較表右欄( )内の改造、試作、組立は該当するものを○で囲むこと。  
 注2: 能力強度等検算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: ※印はP-EXZ2/J 型トラクターと連結時の計算値を示す

試作改造概要説明書

目的	当該車両は鋼材の安全輸送を計る為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 5900 + 1300 + 1300 = 8500mm とした
輪 距	1850mm とした
原 動 機	
動力伝達装置	
走行装置	東急 TF 2523 型セミトレーラ (53 自車第 1057 号新型自動車第 11051 号) と同一のものを使用している。
操縦装置	
制動装置	東急 TL 2555 型セミトレーラ (55 自車第 743 号新型自動車第 10999 号) と同一のものを使用している。 トラクタとトレーラが分離した時制動にかかる非常中継弁を取付けている。 ブレーキ配管内の水及びゴミの蓄積防止の為エアフィルターを設ける。
懸架装置	東急 TF 2523 型セミトレーラ (53 自車第 1057 号新型自動車第 11051 号) と同一のものを使用している。 半た円重ね板ばねを使用している
連結装置	東急 TL 2555 型セミトレーラ (55 自車第 743 号新型自動車第 10999 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	中野製車乙第 371 号 (62, 12, 28) 参考 保安基準第 13 条 5 号 項 の (K) 動 車 取 付 部 の 取 付

(A列3番)

改造自動車等説明書（改造自動車等審査結果通知書）

主要諸元比較表

（改造車、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	TF403-9			最大積載量	kg	25600 ←		
自動車種別	普通	←		車輻	前前軸重	11725 ←		
用途	貨物	←			前後軸重	8060 ←	≤ 10t	
車体の形状	セミトレーラ	コンテナセミトレーラ			後前軸重	8060 ←	≤ 10t	
燃料の種類					後後軸重	8065 ←	≤ 10t	
総排気量 (L)				計	35910 ←			
長さ (m)	11.07	←	≤ 12m	最大安定	右	44 ←	一般 ≥ 35	
幅 (m)	2.490	←	≤ 2.5m	傾斜角度	左	44 ←	その他 ≥ 30	
高さ (m)	2.570	1990	≤ 3.8m	タイヤ	前前軸			
軸距 (m)	5.900	←		サイズ	前後軸	11.00R 20-16PR		
輪距 (m)	1.850	←		積車時	後前軸	11.00R 20-16PR		
室内又は荷台の内側の寸法 m	長さ			タイヤ	後後軸	11.00R 20-16PR		
	幅			荷重割合	前前軸			
	高さ			%	前後軸	65.5 ←		
車両重量 kg	前前軸重	2480	←	積車時全輪荷重割合	後前軸	65.5 ←		
	前後軸重	2610	←		後後軸	65.5 ←		
	後前軸重	2610	←	リア・オーバーハング			≥ 18	
	後後軸重	2610	←	m	1.6	←	20%	
	計	10310	←	荷台オフセット	m	2.600	←	
				最小回転半径	m	9.3	←	≤ 12m

能力強度等検討

加速能力	≤ 0.038			車枠強度	
勾配能力	≤ 0.125			車軸強度	
制動能力	踏力	kg	km/h	操縦装置強度	
	空気圧	kg/cm <sup>2</sup>		緩衝装置強度	
推進軸	回転数	Nc / N =	/ =	制動装置強度	
	強度	σB / τ =	/ =	連結装置強度	

- 注1. (改造車、試作車、組立車)の欄には、該当するものを○で囲むこと。  
 注2. 能力強度等検討欄は、該当しないものは—、省略したものは×を記入すること。  
 注3. \*印は と連結時。