

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				種別用途	
東急車輛製造株式会社				普通貨物	
項目	標準車	改造車	標準	項目	標準車
車両重量 kg	4980	7820	—	車名	東急 ←
乗車定員人	—	—	—	型式	TF24F4C2 TF24F4C2 改
最大積載量 kg	19000	16000	—	形状	セミトレーラックセミトラ
車両総重量 kg	23980	23820	≤ 24t (24t)	原動機の型式	—
長さ m	10.140 (9.000)	9.820 (8.980)	(≤ 12)	総排気量 l	—
幅 m	2.490	←	≤ 2.5	燃料の種類	第5輪から
高さ m	1.460	3.300	≤ 3.8	軸距 m	5750+1300 = 7.050 ←
室内又は荷台の内側の寸法	長さ 10.000 幅 2.470 高さ —	9.000 2.310 1.100	—	最小回転半径 m	— * 8.4 ≤ 12
空車時	1220	2090	—	オーバハングボデー後端まで	1.950 1.855
荷重分布	1880 1880	2865 2865	—	荷台オフセット m	2.400 2.000
積車時	8350	7090	≤ 10t (10t)	タイヤ前	—
荷重分布	7815 7815	8365 8365	≤ 10t (19t)	サイズ後	10.00-20-14PR 11R22.5-14PR 10.00-20-14PR 11R22.5-14PR
積載時前輪荷重割合 %	—	—	≥ 18/20	積車時タイヤ荷重割合 %	— 83.7 ≤ 100
最大安定傾斜角度	—	—	—	左	49 * 39 一般 ≥ 35 (30)
輪距 m	1.850 1.850	←	—	右	49 * 39
制動力	—	—	—	車わく強度	$\sigma_b/\sigma = 4100/622 \times 2.5 = 2.4 > 1.6$
回転数	Nc/N= / =	—	—	車軸強度	— 標準車と同一 —
強度等検討	—	—	—	操縦装置	— 標準車と同一 —
—	—	—	—	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。

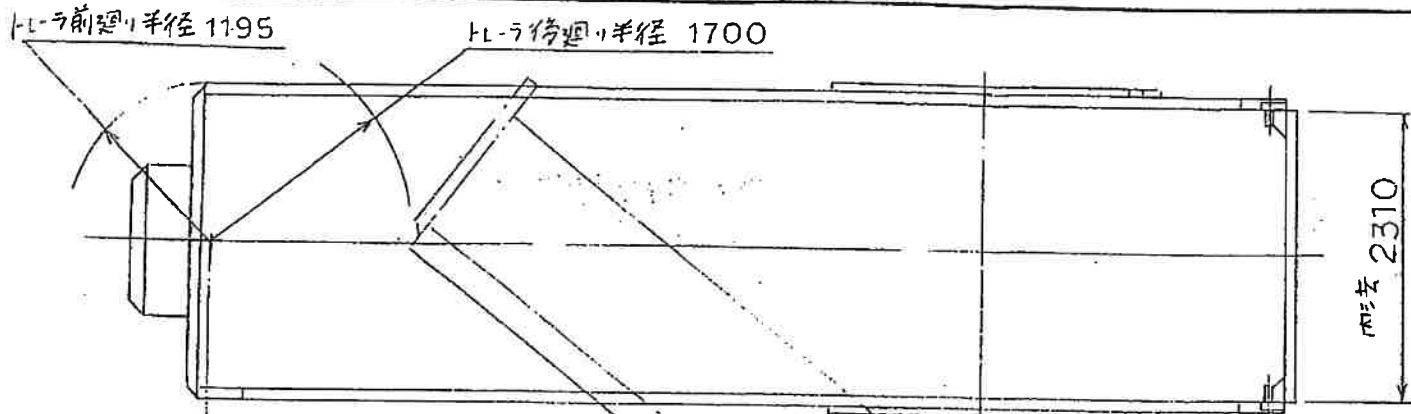
※マシンディーゼル

注. ※印はW-CK610BNT型トラクターと連結時の計算値を示す

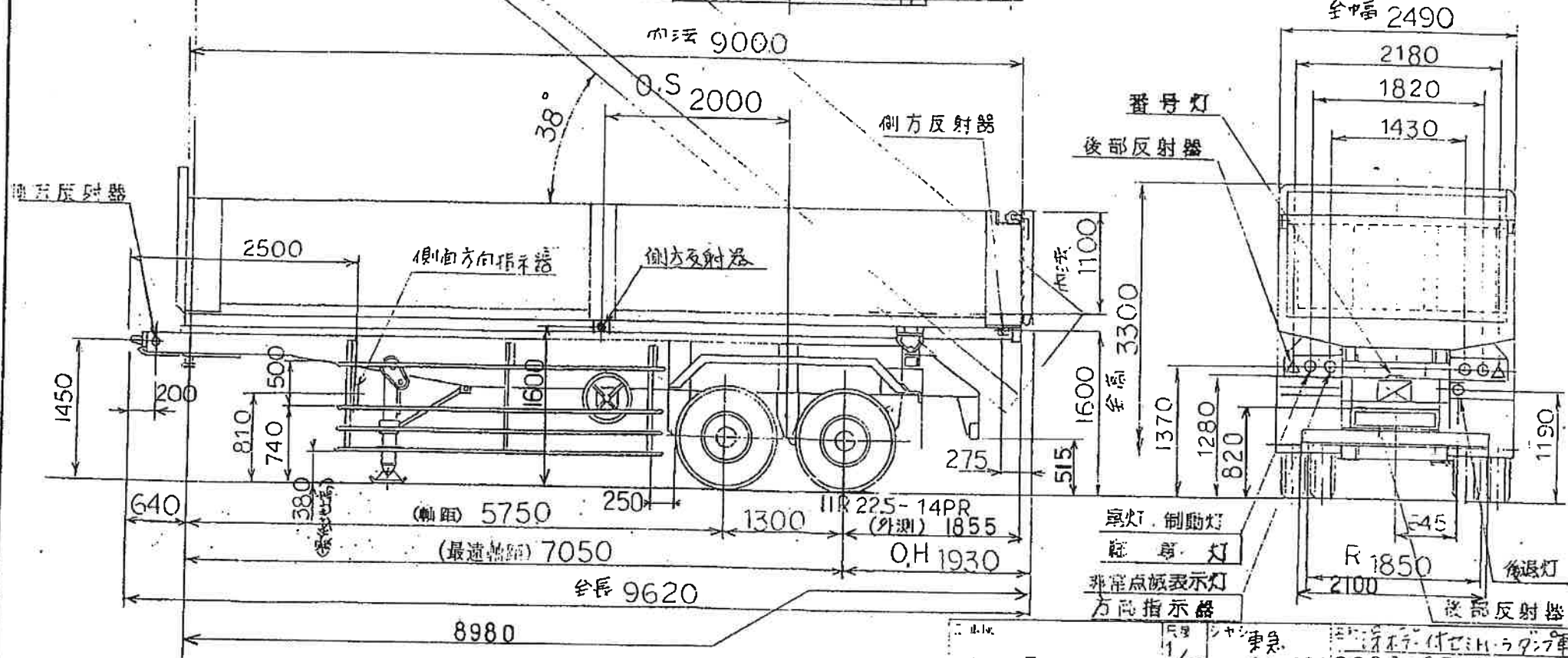
改造概要説明書

目的	(頁別 601) 当該車両は東急TF24F4C2型セミトレーラ(6 才 506 号新型自動車)15601号を 雑貨 自 全輸送を計る為改造したものである 貨 自 の安
車体	1. ダンプバケツル取付 ⇒ 内径 9000mm × 2310mm × 1100mm 2. フロントオーバハング短縮 ⇒ 1000mm ⇒ 500mm 3. リヤオーバハング短縮 ⇒ 1950mm ⇒ 1855mm
軸距	標準車と同一
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 但し、タイヤサイズ変更 ⇒ 10.00-20-14PR ⇒ 11R22.5-14PR
操縦装置	
制動装置	標準車と同一
懸架装置	標準車と同一
連結装置	標準車と同一
車わく	1. 便利なクヌメンバ、アウトリガを全部除去しバケツル取付に必要クヌメンバを取り付け。 2. フロントインフレム [200×50×4.5] を取り付け。 3. メインレール前端より 490mm 切り取る。 4. メインレール後端より 340mm 切り取る。
その他	1. ダンプ装置を付ける。 2. 本車両は「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等」に 特別指置法」第2条第1項に規定する土砂等を積載しない車両である。 3. 使用けん引車: ニッサンディーゼル W-CK610BNT型, W-CK620BNT型, P-CK66BT型, P-CK67BT型, 三菱 P-FP415DR型

(A列3番)



ボディ	内法寸法	9000x2310x1100 <sup>mm</sup>
容積		約 22.8 <sup>m<sup>3</sup></sup>
ダンプ機構	ホイス型式	VE 20-03
	ポンプ型式	
	ダンプ角度	約 48°
	上昇時間	約 30 SEC
	下降時間	約 30 SEC
	最大積載量	16000 kg



TF24F4C2 9000x2310x1100  
KD-0-82X OKL-N30043