

目 次

建設機械化の今後の問題点 西 畑 正 倫... 1
 昭和37年度各省事業の概要(その2)
 III. 昭和37年度農林省農地局関係予算の概要.....長 瀬 顕... 2
 IV. 昭和37年度電源開発計画の概要.....川 勝 四 郎... 7
 V. 昭和37年度日本国有鉄道の事業概要
 一建設工事の投資を主として一坂 芳 雄...12
 VI. 昭和37年度日本道路公団の事業概要.....斎 藤 義 治...16
 VII. 昭和37年度首都高速道路公団の事業概要.....徳 永 俊 雄...19
 VIII. 昭和37年度農地開発機械公団の事業概要.....佐 野 文 彦...23
 オリンピック道路建設工事について
 一計画と施工概要一武 田 宏...28
 平 田 正 二...32
 鶴田ダム仮設備計画について平 野 崎
 名神高速道路長岡久我工事における
 サンドパイル工事報告.....末 岡 義 博...39
 大 谷 康
 建設機械の現状(その6)
 VIII. 舗装機械今 田 元 氏...43
 徳 田 秀 夫
 昭和36年度官公庁、業界で採用した新機械(その1)
 I. 昭和36年度建設省で採用した新機械.....寺 島 浩 旭...55
 後 藤 浩 平
 II. 昭和36年度日本道路公団で採用した新機械
 (特色あるもの)について別 府 恒 雄...59
 [文献調査]
 ショベルローダ(Schauffellader)の
 作業性について.....施 工 部 会...61
 文献調査委員会
 ニ ュ ー ズ(編 集 部)...63
 行事一覧・編集後記(野 口・前 田)...64

◇表紙写真説明◇

株式会社 日立製作所製
 日立 DM 15 形 ダンプトラック

日立 DM 15 形ダンプトラックはダム現場、採石場などの過酷な使用条件に耐え、安全かつ迅速に大量の運搬を行なうよう設計製作されたダンプトラックで、各部には最新の技術を採用し、特に信頼性と耐久性を主眼としたものである。本機は原動機として強力な車両用高速ディーゼルエンジンを搭載し、頑丈なフレーム、ベッセル、軽快なステアリング装置、レバーによるダンプ操作等に数多くの特長を有しており、特に容量の大形化により従来に比べて大きく人件費を低減できる大形ダンプトラックである。

主 要 諸 元

形 式	DM 15	登坂能力 (sin θ)	0.35
全 長	7,150 mm	ダンプ角度	70°
全 幅	3,000 mm	機関最高出力	230 ps/2,000 rpm
全 高	3,125 mm	変 速 機	常時かみ合選択しゅう動式
軸 距	3,800 mm		前進5段、後進1段
最低地上高	410 mm	補助変速機	高低2段切替
車 両 重 量	16,000 kg	終 減 速 機	スパイラルベベルおよびプラネタリーギヤ
最大積載量	15,000 kg	タ イ ヤ	前輪 14.00-25-20 PR×2本
荷 箱 容 積	8 m³		後輪 14.00-25-20 PR×4本
最 高 速 度	46 km/h	ステアリング	ボールスクリーン式(油圧倍力装置付)
最 小 回 転 半 径	8.6 m		