

目次

雑感.....浅尾格...1

昭和38年度各省事業の概要(その2)

IV. 昭和38年度の日本国有鉄道工事概要.....角田修...2

V. 昭和38年度日本道路公団の事業概要.....早生隆彦...4

VI. 昭和38年度首都高速道路公団.....中村清...11

VII. 昭和38年度阪神高速道路公団の事業概要.....長谷川五郎...16

キャタピラー・トラクスカベータの使用実績.....福羽邦長...20

プロフィールメータの試作について.....岸谷重亮...24

欧米視察団報告(第4報)

 西欧の道路について.....坪柳質康...30

 シカゴ建設機械展示会視察記(その1).....石川正夫...36

グラビヤ—中部電力刈薙第1発電所竣工

「建設機械化講座」第3回

 現場フオアマンのための土木と施工

 II. 機械化土工の計画と見積り(その1).....伊丹康夫...43

「新機種紹介」

 グラブおよびドラグショベル浚渫船.....井上啓...51

 円筒形強制混練式コンクリートミキサの練り混ぜについて(その1).....中島泰一...53

 西脇竜太郎

 待合わせ理論によるショベルに組合わせるダン.....筑瀬懋...58

 ブトラック台数の算定

第5回 東京国際見本市をみて.....水本忠明...63

「文献調査」

 フィアット社の新型アングルドーザとトラクタ.....施工部会...65

 ショベルについて.....文献調査委員会

 ニュース.....(編集部)...67

 行事一覧・編集後記.....(河内・柴田)...68

◇表紙写真説明◇

川崎車輛株式会社製
KLD-5P型スクープモビール

—総販売元 富士物産株式会社—

KLD-5P型スクープモビールは、米国ミキサーモビール社との技術提携により製作したもので、主として次のような特長がある。

1. 操向は前台わくと後台わくが接合ピンにおいて屈折するセンターピンステリング方式である。このため後輪は常に前輪に追従し軟弱地帯における走行に有利である。
2. 前車軸は前台わくに、後車軸は後台わくについており、前台わくは後台わくに対して大きく揺動するのでいかなる不整地でも4輪は常に接地し、重量は全輪に均一にかかるので最大限に駆動力を発揮する。
3. センターピンステアリングにより車体を左右へ屈折させると、前台わくにあるバケットが左右へ各々20度偏向するのでトラックへの積込作業が容易である。
4. 豊富なアタッチメントを使用して万能機械として各種の作業に使用できる。

主 要 諸 元

車両形式名称		川崎スクープモビール KLD-5P 型フロントエンドローダ		全 長		6,147 mm	
性 能	バケット容量	1.4 m ³		寸 法	全 高	(車体) 2,096 mm	
	最大積載荷重	3,290 kg			全 高	(バケット上昇) 4,940 mm	
	走行速度	前進 4速	0~5.4 0~10.8		輪 距	2,500 mm	
			0~18.2 0~36.6 km/h		輪 距	(前後輪とも) 1,664 mm	
	登坂能力	後進 4速	0~5.4 0~10.8		ダンピングクリヤランス	(45°前傾) 2,600 mm	
			0~18.8 0~36.6 km/h		ダンピングリーチ	(45°前傾) 540 mm	
最小回転半径	バケット最外部 6,700 mm		掘削深さ	0~680 mm (0~45°)			
機 関	名称 作業時最大出力 一回転速度	いすゞ DA 120型ディーゼルエンジン 100 PS—2,200 rpm		重 量	運転整備重量 6,900 kg		
		車軸 および 車輪	前 車 輪	2 (車輪数)—14.00—24—8 PR			
		後 車 輪	2 (車輪数)—14.00—24—8 PR				