

目次

建設省における機械事務所(モータプール)の動向……藤吉三郎…1  
 国鉄の第3次長期計画……………片瀬貴文…3

グラビヤ—阪神高速道路工事の現況

阪神高速道路工事の現況……………上林達郎…7  
 日光第2いろは坂道路工事の概要……………川野博司…15  
 アスファルトプラントの新機構……………今田元氏…18  
 スカベンジャによる街きよます清掃の実態……………藤原武登…24

「橋りょう架設の機械化の現状」  
 I. プレストレストコンクリート橋りょう工事……………神山一…31  
 II. 鋼橋工事……………高岡司郎…35

「新機種紹介」  
 I. 三井アイムコ ME123C 型フロントエンドローダ…大類一久…44  
 II. サカイ・ハム全輪駆動式タンデムローラ……………小山富士夫…46

「建設機械化講座」第31回 現場フォアマンのための土木と施工法  
 X. 舗装工法(その2)  
 1. 加熱(混合、散布式)工法について(2)……………斎藤総一郎…48

「文献調査」  
 文献紹介……………施工部会…57  
 文献調査委員会

「建設機械化研究所抄報」  
 試験研究報告(No. 8)……………建設機械化研究所…58

ニュース……………(編集部)…65  
 行事一覧・編集後記……………(谷口・斎藤(総))…66

◇表紙写真説明◇

三井アイムコ ME123C 型フロントエンドローダ

三井造船株式会社日開工場

ME123C 型フロントエンドローダはローダメーカーとして世界的に定評のある米国アイムコ社との技術提携により完成した独特の機構と安定した性能を有する積込機であって、このほど本格的生産態勢に入るとともに販売を開始した。本機は従来機に例のない次のような数々の特長をもっている。

1. 運転席が車体前方にあるので視界が良好であり、確実な積込み作業ができる。
  2. 左右履帯は独立の駆動方式を採用しているのでスピントーンが可能である。
  3. エンジンは車体中央に搭載されているので履帯の接地荷重が均等であり、けん引力およびバケットの掘削能力が大きい。
  4. パワーシフトトランスミッションの採用により作業中衝撃がなく前後進の切換えあるいは変速が即時にできる。
  5. エンジンは建設機械用として世界的に定評のある三井・ドイツ空冷ディーゼルエンジンを搭載している。
  6. 車体の改造をほとんど行わず、手軽にブルドーザに転換できる。
  7. 岩石用として設計されているので足回りが頑強であり、油圧機構が強力である。(注、本誌44頁を参照下さい)
- なお、表紙写真は建設機械化研究所におけるテスト風景である。

主なる仕様

全長 (バケット地上)	約 5,510 mm	エンジン	名 称	三井・ドイツ BA 6 L 514
全高 (キャブ含む)	≈ 2,905 mm			スーパーチャージャー付
全幅	≈ 2,440 mm	形 式	直列渦流室式	空冷4サイクル
バケット容量 (JIS) 岩石用	1.8 m <sup>3</sup>			115 PS/2,100 rpm
≈ (土砂用)	2.1 m <sup>3</sup>	連続定格出力	115 PS/2,100 rpm	
重量	約 17,500 kg	走行速度	前 進	0~10.5 km/hr
接地圧	≈ 0.7 kg/cm <sup>2</sup>			後 進