

橋りょう架設特集

目次

□巻頭言 海洋に目を向けよう	村上 永一	/ 1
副会長西松三好氏の急逝を悼む	最上 武雄	/ 3
鋼橋架設における諸問題	上 前行 孝	/ 5
大形架設工法の開発と実施例	佐々木 貴一	/ 8
柳津橋の架設	横山 英夫	/ 14
盛金新橋の架設	萩谷 和夫	/ 18
五料橋の架設	清水 基衛	/ 26
船堀橋の架設	佐々木 貴一	/ 30
木根川橋の架設	岡田 順勲	/ 39
	平野 嘉菊	/ 39

グラビヤ—橋りょう架設とリフトアップ

枚方大橋の架設	花井 省三	/ 45
太田橋の架設	奥山 清	/ 53
蛸の浦橋の架設	大塚 茂俊	/ 60
阿蘇大橋の架設	吉崎 人美	/ 67
□随想 橋の架設に思うこと	川崎 偉志夫	/ 72
新東京国際空港旅客ターミナルビルの リフトアップ工事概要	阿部 勲	/ 74
グラブバケットの掘削軌跡とつかみ量の計算	岩田 尚生	/ 81
建設機械に関する特許分類の改正	徳永 博	/ 86

□部会研究報告

建設機械整備標準工数および標準料金の決定	整備技術部会 料金調査委員会	/ 90
----------------------	-------------------	------

□建設機械化講座 第100回 現場フォアマンのための土木と施工法

XVII. 建設機械概説		
1. 建設機械の基礎知識(その7)	大 蝶 堅	/ 91

□工場めぐり

石川島播磨重工業砂町事業所	沢田 茂良	/ 93
日立製作所亀有工場	黒田 満徳	/ 96
	青木 宗光	

□建設機械化研究所抄報

試験研究報告 (No. 81)	建設機械化研究所	/ 99
-----------------	----------	------

□文献調査

アスファルトプラントを コンクリートプラントに転換	広報部会 文献調査委員会	/ 102
ニューズ	(編集部)	/ 103
行事一覧		/ 104
編集後記	(佐藤・三浦)	/ 106

◀表紙写真説明▶

KM-3515 T 形

クボタモビルクレーン

久保田鉄工株式会社

港湾荷役専用機として国産技術で開発されたモビルクレーンで、上部運転台から本船デッキを見通すことができるのと、ブームの動きが舷側に影響されないのが、本船荷役に最適な機種である。なお、写真は大阪港安治川ふ頭で活躍する KM-3515 T 形クボタモビルクレーンである。

◀仕様概要▶

形式：ホイール式・全旋回・セパレートドライブ油圧機械操作式  
 つり上げ能力：15 t×6.0 m (ロープ3本掛・安定度 50%)  
 ロープ速度：40~100 m/min  
 旋回速度：高速 3.4 rpm 低速 1.5 rpm  
 走行速度：10 km/hr  
 走行駆動形式：6×4(4)→DD  
 最小回転半径：約 12 m  
 自重：42 t  
 タワー高さ：8.365 m  
 ブーム長さ：20 m  
 機関名称：いすゞ DA-640-1 TPF ディーゼルエンジン  
 作業装置：フック、グラブバケット、リフティングマグネット  
 安全装置：フック巻過警報装置、作業半径指示装置