

k j ° ı v `

‡ i " h | l c Œ⁻ WŠ 1 μ ´ F ° QF %μ ˘ ; , i 8 ⁻ WŠ Š ; f \$ 8 L j V 1
l » [Œ ˘

J † ~ n ¥ Ÿ s d ¾ ^ ... ¨ -
P - ¼ H ¾

² }
‡ i " h c Œ 2 Ç ± — u © X ° ½ fl | ... l c r - 1 H * , " 8 ‡ i " h ; • 8] ~ 0 %df
8 L j V 1 l » [Œ , " 8 ´ & 1 ⁻ WŠ 1 %μ 0 2 ©ª Z « 5 = < @ = ? D < E A - ˘ ~
{ v ® ; f T # ' £ K [7 l ' ; wœ \$ 8 / . y ´ 1 S ¼ v ® fl Æ R " 9 ' ´ ! 1 ˘ (‡
i " h | l c Œ 2 Ma Á Ā 1 Y o Á B E ? [Œ , " 7 Ç ⁻ WŠ Š [Œ - # +
2 \ U O / ˘ + € c x Á Ā ; ¶) + ˘ 8 ´ ... Œ 1 m μ 0 / ˘ + 2 Ç š O r - " K O / Ž 8
\ Āª 1 J , 1 ⁻ WŠ 1 %μ ; " > , , e N " % ' ! - / . Ç b † 1 t ^ ; J ž 8 ! -
fl , ˘ ' ´ ... Œ , _ : 9 ' v ® 2 Ç [Œ v ® 1 Ā c t - # + O q 1 Ā c Œ < v ® 1 ç g O
c ˘ † · > \$ 8 4 1 - , p " 9 8 ´

...z 2 ' 1 C G ? fi 6 Â ³ , Ł 3 \$.

来島海峡第三大橋補剛桁の設計・製作・架設
—1 000 m を超える補剛箱桁を有する
世界初の三連吊橋—*

川崎製鉄技報
32 (2000) 2, 95-102

Design, Fabrication and Erection of the Stiffening Girder

—World's First Three-linked Suspension Bridges
with Stiffening Box Girder of Over 1 000 m Long—

要旨

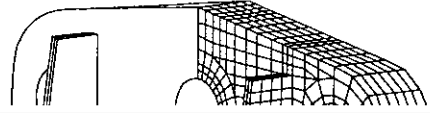


Table 1 Outline of the project

Name of route	Route No. 217
---------------	---------------

ダイヤフラムとセンターウェブに採用している。

- (2) ハンガーロープに PWS を適用し、そのメインケーブルおよび補剛桁との連結をピン結合としている。



る張力抜けを防止するとともに、強性定数の安定した領域で使用さ







ことによりハンガーへの作用力を低減させる対策を講じたこととした。また、応力超過を引き起す原因風速を解析により推定した。

参 考 文 献

1) 瀧下健二, 亀井敏行, 中村 修:「自航台船の開発」, 本四技報, 23
 (1999)01 4-11

木学会第 54 回年次学術講演会論文集, (1999)54/I-A350, 700-701
 26) 伊藤准一郎:「世界初の三連吊橋を支える技術 変形工橋補剛架加設

2) 坂本光重 藤原達一 広田昭次:「明石海峡大橋ケーブルソケット設備」

丁庫 土木協丁 39(1998)7 4-11