w v Ô ã £ l

---

² u » t Ê U o · Ó c µ = Ù Ø R Ô] R ´ Ù G Ü % D Ó c Ë µ G ® 0 D X Å b = U ß g ·

V ± « z É Ä p â j ° È Ð \ Ñ à T â

Ö ª

² u » t o · > ë Õ ¾ ¢ Í d Þ á (© ° U o ~ ½ = T 6 8 " D ² u » t G ¼ D i ¿ < ´ ' D X Å b = U ß g · 8 " D 2 = Ó c µ = ´ Ù < > Í Î f Ï A I H L I K P H Q M 9 # $ ¨ £ Ò G r ` / 3 Ç W g C x ¹ G ¤ Ã 0 D ; : ¦ ! = _ à £ Ò (ê ^ . E 3 - = $ 4 ² u » t Ê U o · > Y m å ç = e { å N Q K g · 8 " C ë Ó c Ë µ g · 9 / 7 > h a < & # 7 ¬ o ¥ å ä G Ú 5 7 # D ° · = y Ù < & # 7 > ë Á < ~ ½ º W < & + D h è Î Ý V 8 = Ó c µ = ´ Ù G Ì J - 8 q Z . 1 3 - 9 ; : ën * = ¡ ³ G V , D - 9 (8) 3 ° · 8 k F E 3 £ Ò > ë g · £ Ò = é o ¡ 9 / 7 [} = ä o · ¶ £ Ò = Æ s < o) * Û Â 0 D @ = 9 ¯ | . E D

° § > ¸ = O S K ' B æ × 8) ? 0

川崎製鉄技報
32 (2000) 2, 95–102

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—*

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—

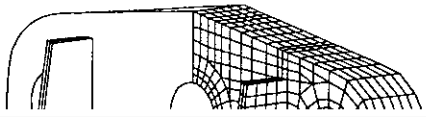
要旨

Table 1 Outline of the project

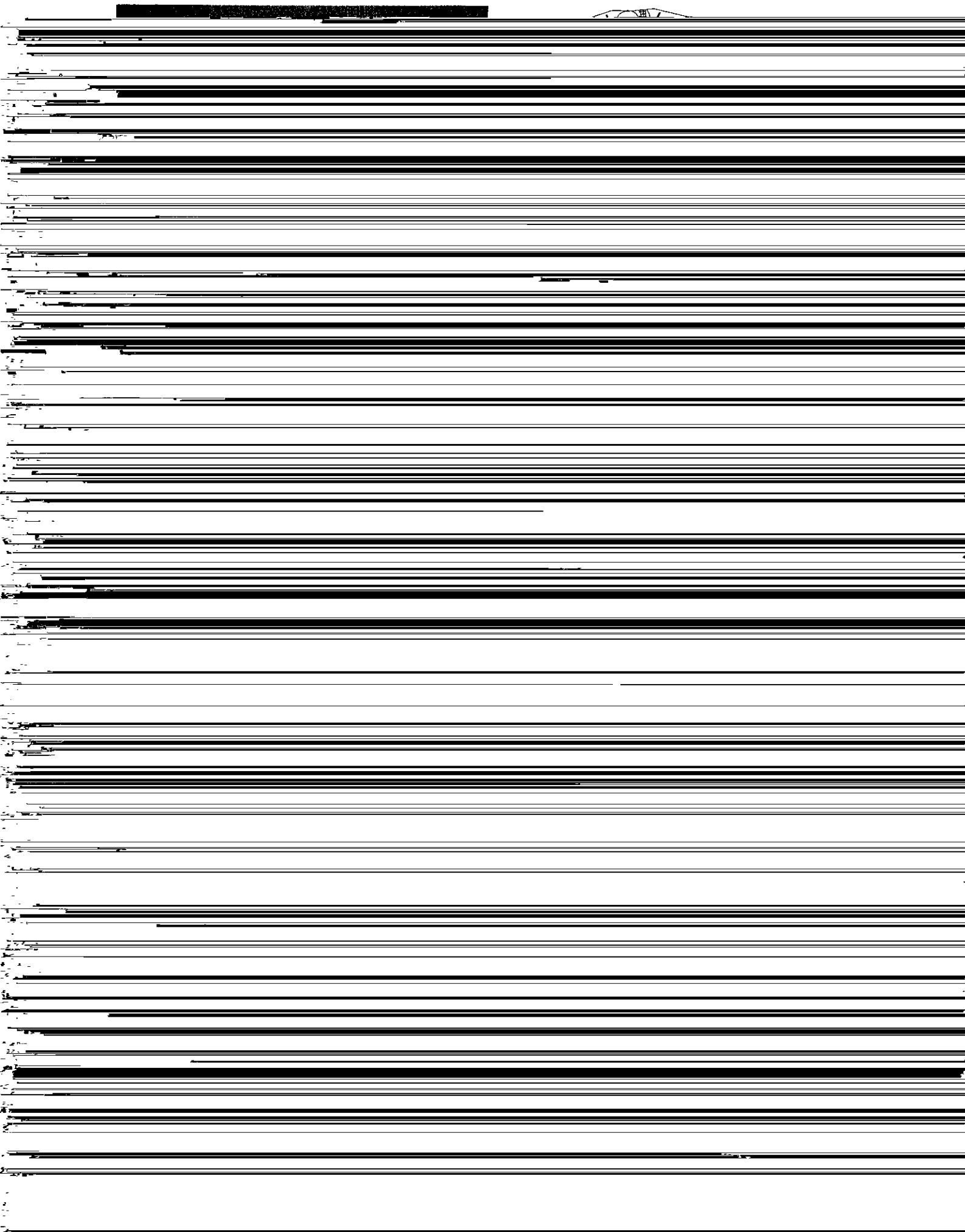
Name of route	Route No. 217

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，弾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ることとした。また，応力超過を引き起こす限界風速を解析により推定のうえ

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)91, 4-11

26) 伊藤準一郎：「世界初の三連吊橋を支える技術　来島大橋補剛桁架設

木学会第 54 回年次学術講演会論文集，(1999)54/I-A350, 700-701

27) 坂本守雄　諫原洋一　広田昭次：「明石海峡大橋鋼ケーソン沈設設備」

工事」　土木施工　39(1998)7, 4-11