

Hitsuishijima and Iwakurojima Bridges

Autor(en): **Shimokawa, H. / Ohta, T. / Kanemitsu, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **IABSE congress report = Rapport du congrès AIPC = IVBH
Kongressbericht**

Band (Jahr): **12 (1984)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-12241>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hitsuishijima and Iwakurojima Bridges

H. SHIMOKAWA

Counsellor
Honshu-Shikoku Bridge Auth.
Tokyo, Japan

T. OHTA

Professor
Kyushu Univ.
Fukuoka, Japan

H. KANEMITSU

Director
Japan Struct. Eng. Co.
Tokyo, Japan

T. YAMANE

Chief of Constr. Div.
Honshu-Shikoku Bridge Auth.
Okayama, Japan

S. MATSUSHITA

Director
Tokyo Eng. Co.
Tokyo, Japan

1. THE OUTLINE OF THE PROJECT

The Hitsuishijima and Iwakurojima Bridges with four-tracks railway (on lower deck) and four-lanes highway (on upper deck) are situated more or less midway along the Kojima-Sakaide route which forms the main project of the bridge activities between Honshu and Shikoku.

In early stage of the designing of these bridges, several bridge-types such as gerber truss (Fig. 1), cable-stayed bridge (Fig. 2) were considered. And cable-stayed bridges of Fig. 3 and Photo. 1 were finally chosen by considering the navigative, constructional and economical requirements and also from aesthetical points of view.

Work on this project was started in Oct. 1978 with the substructures. Construction of the bridges are scheduled to be complete in March 1988.

2. DESIGN CONDITION

Highway (upper deck) :	Four lane	Design speed: 100Km/h
Railroad (lower deck):	Two ordinary lines	Design speed: 120Km/h
	Two Shinkansen lines	Design speed: 160Km/h

3. SUMMARY OF THE SUPERSTRUCTURE

(1) Span length: 185+420+185m, (2) Main truss: Warren truss with vertical members (high 13.9m, width 27.5m), (3) Cable: Multi-stay cable system (parallel wire strand using 7mm ϕ steel wire) anchoring to HiAm sockets, (4) Tower: Rigid steel frame type (height 136m), which has image of Japanese traditional form such as Japanese Helmet, (5) Shoe: Spring shoes (Fig. 6) with corned disc springs (Photo. 2) (700mm O.D., 350mm I.D., 32mm T) are installed at the truss ends to control the longitudinal deformation response due to earthquake, (6) Shock absorber: Solid rubbers are also installed on the both end piers to control the extreme seismic amplitudes of the truss and to protect the expansion joints of tracks, (7) Joint: Friction type joints using high strength bolts are used to connect the truss panel points and the pylon.

