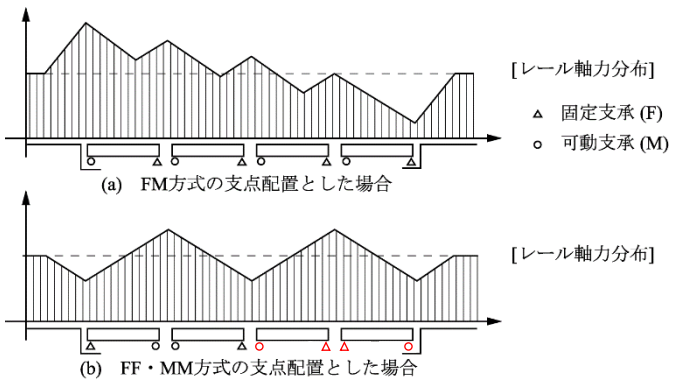
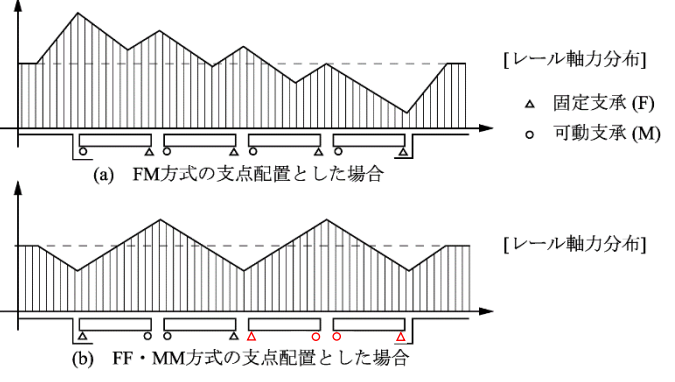


「鉄道構造物等設計標準・同解説（鋼・合成構造物）」正誤表

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																																																
第I編 1.1 p.3	【解説】上から5行目 本標準では主として活荷重合成の合成桁を対象している	本標準では主として活荷重合成の合成桁を対象 <u>と</u> している																																																
第I編 2.3 p.19	上から9行目 他の鉄道構造物設計標準・同解説	他の鉄道構造物 <u>等</u> 設計標準・同解説																																																
第I編 5.2 p.35	解説表 3.6.1 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">配慮されている内容[㊦]</th> <th style="width: 50%;">取扱う項目[㊦]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 応答値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 作用のばらつき[㊦] 作用のデータから判断できる部分[㊦] 作用の統計データから判断できない部分[㊦] (統計的データの不足, 偏り, 設計耐用期間中の変化, 算定方法の不確実性等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 応答値算定時の構造解析の不確実性[㊦] </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 特性値 F_k[㊦] • 作用係数 γ_f[㊦] • 構造解析係数 γ_a[㊦] </td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 限界値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 材料強度のばらつき[㊦] (1) 材料実験データから判断できる部分[㊦] (2) 材料実験データから<u>㊦</u>判断できない部分[㊦] (実験データの不足・偏り, 品質管理の程度, 経時変化等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 限界値設定の不確実性, 部材寸法のばらつき, 部材の重要度等[㊦] </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 特性値 f_k[㊦] • 材料係数 γ_m[㊦] • 部材係数 γ_b[㊦] • 構造物係数 γ_i[㊦] </td> </tr> </tbody> </table>	配慮されている内容 [㊦]	取扱う項目 [㊦]	<ul style="list-style-type: none"> • 応答値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 作用のばらつき[㊦] 作用のデータから判断できる部分[㊦] 作用の統計データから判断できない部分[㊦] (統計的データの不足, 偏り, 設計耐用期間中の変化, 算定方法の不確実性等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 応答値算定時の構造解析の不確実性[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 F_k[㊦] • 作用係数 γ_f[㊦] • 構造解析係数 γ_a[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 限界値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 材料強度のばらつき[㊦] (1) 材料実験データから判断できる部分[㊦] (2) 材料実験データから<u>㊦</u>判断できない部分[㊦] (実験データの不足・偏り, 品質管理の程度, 経時変化等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 限界値設定の不確実性, 部材寸法のばらつき, 部材の重要度等[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 f_k[㊦] • 材料係数 γ_m[㊦] • 部材係数 γ_b[㊦] • 構造物係数 γ_i[㊦] 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">配慮されている内容[㊦]</th> <th style="width: 50%;">取扱う項目[㊦]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 応答値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 作用のばらつき[㊦] 作用のデータから判断できる部分[㊦] 作用の統計データから判断できない部分[㊦] (統計的データの不足, 偏り, 設計耐用期間中の変化, 算定方法の不確実性等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 応答値算定時の構造解析の不確実性[㊦] </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 特性値 F_k[㊦] • 作用係数 γ_f[㊦] • 構造解析係数 γ_a[㊦] </td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 限界値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 材料強度のばらつき[㊦] (1) 材料実験データから判断できる部分[㊦] (2) 材料実験データから<u>㊦</u>判断できない部分[㊦] (実験データの不足・偏り, 品質管理の程度, 経時変化等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 限界値設定の不確実性, 部材寸法のばらつき, 部材の重要度等[㊦] </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • 特性値 f_k[㊦] • 材料係数 γ_m[㊦] • 部材係数 γ_b[㊦] • 構造物係数 γ_i[㊦] </td> </tr> </tbody> </table>	配慮されている内容 [㊦]	取扱う項目 [㊦]	<ul style="list-style-type: none"> • 応答値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 作用のばらつき[㊦] 作用のデータから判断できる部分[㊦] 作用の統計データから判断できない部分[㊦] (統計的データの不足, 偏り, 設計耐用期間中の変化, 算定方法の不確実性等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 応答値算定時の構造解析の不確実性[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 F_k[㊦] • 作用係数 γ_f[㊦] • 構造解析係数 γ_a[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 限界値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 材料強度のばらつき[㊦] (1) 材料実験データから判断できる部分[㊦] (2) 材料実験データから<u>㊦</u>判断できない部分[㊦] (実験データの不足・偏り, 品質管理の程度, 経時変化等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 限界値設定の不確実性, 部材寸法のばらつき, 部材の重要度等[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 f_k[㊦] • 材料係数 γ_m[㊦] • 部材係数 γ_b[㊦] • 構造物係数 γ_i[㊦] 																																				
配慮されている内容 [㊦]	取扱う項目 [㊦]																																																	
<ul style="list-style-type: none"> • 応答値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 作用のばらつき[㊦] 作用のデータから判断できる部分[㊦] 作用の統計データから判断できない部分[㊦] (統計的データの不足, 偏り, 設計耐用期間中の変化, 算定方法の不確実性等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 応答値算定時の構造解析の不確実性[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 F_k[㊦] • 作用係数 γ_f[㊦] • 構造解析係数 γ_a[㊦] 																																																	
<ul style="list-style-type: none"> • 限界値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 材料強度のばらつき[㊦] (1) 材料実験データから判断できる部分[㊦] (2) 材料実験データから<u>㊦</u>判断できない部分[㊦] (実験データの不足・偏り, 品質管理の程度, 経時変化等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 限界値設定の不確実性, 部材寸法のばらつき, 部材の重要度等[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 f_k[㊦] • 材料係数 γ_m[㊦] • 部材係数 γ_b[㊦] • 構造物係数 γ_i[㊦] 																																																	
配慮されている内容 [㊦]	取扱う項目 [㊦]																																																	
<ul style="list-style-type: none"> • 応答値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 作用のばらつき[㊦] 作用のデータから判断できる部分[㊦] 作用の統計データから判断できない部分[㊦] (統計的データの不足, 偏り, 設計耐用期間中の変化, 算定方法の不確実性等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 応答値算定時の構造解析の不確実性[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 F_k[㊦] • 作用係数 γ_f[㊦] • 構造解析係数 γ_a[㊦] 																																																	
<ul style="list-style-type: none"> • 限界値[㊦] <ul style="list-style-type: none"> 1. 材料強度のばらつき[㊦] (1) 材料実験データから判断できる部分[㊦] (2) 材料実験データから<u>㊦</u>判断できない部分[㊦] (実験データの不足・偏り, 品質管理の程度, 経時変化等によるもの)[㊦] 2. 限界状態に及ぼす影響の度合い[㊦] 3. 限界値設定の不確実性, 部材寸法のばらつき, 部材の重要度等[㊦] 	<ul style="list-style-type: none"> • 特性値 f_k[㊦] • 材料係数 γ_m[㊦] • 部材係数 γ_b[㊦] • 構造物係数 γ_i[㊦] 																																																	
第I編 3.6 p.36	解説表 3.6.3 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">安全係数</th> <th rowspan="2">(中略)</th> <th colspan="2">材料係数 γ_m</th> <th rowspan="2">(中略)</th> </tr> <tr> <th>鋼材 γ_s</th> <th>コンクリート γ_c</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">要求性能</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> </tr> <tr> <td>走行安全性 (地震時)</td> <td>(中略)</td> <td style="color: red;">1.5</td> <td style="color: red;">1.0</td> <td>(中略)</td> </tr> <tr> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> </tr> </tbody> </table>	安全係数		(中略)	材料係数 γ_m		(中略)	鋼材 γ_s	コンクリート γ_c	要求性能	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	走行安全性 (地震時)	(中略)	1.5	1.0	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">安全係数</th> <th rowspan="2">(中略)</th> <th colspan="2">材料係数 γ_m</th> <th rowspan="2">(中略)</th> </tr> <tr> <th>鋼材 γ_s</th> <th>コンクリート γ_c</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">要求性能</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> </tr> <tr> <td>走行安全性 (地震時)</td> <td>(中略)</td> <td style="color: red;">1.05</td> <td style="color: red;">1.3</td> <td>(中略)</td> </tr> <tr> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> <td>(中略)</td> </tr> </tbody> </table>	安全係数		(中略)	材料係数 γ_m		(中略)	鋼材 γ_s	コンクリート γ_c	要求性能	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	走行安全性 (地震時)	(中略)	1.05	1.3	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)
安全係数					(中略)	材料係数 γ_m		(中略)																																										
		鋼材 γ_s	コンクリート γ_c																																															
要求性能	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)																																													
	走行安全性 (地震時)	(中略)	1.5	1.0	(中略)																																													
	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)																																													
安全係数		(中略)	材料係数 γ_m		(中略)																																													
			鋼材 γ_s	コンクリート γ_c																																														
要求性能	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)																																													
	走行安全性 (地震時)	(中略)	1.05	1.3	(中略)																																													
	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)	(中略)																																													
第II編 4.3 p.43	【解説】下から1行目 合成前荷重は, 合成前の...	合成前 <u>死</u> 荷重は, 合成前の...																																																

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																																		
第II編 4.4.3 p.48	(1) (d) について、上から4行目 <u>列車荷重の特性値の設定においては、適切に 設計における取り扱いが煩雑であるため、本標準では最大積載を見込んだ軸重により定まる列車荷重の特性値を用いることとし、これを全線に対して載荷することとした。</u>	<u>しかし、設計における取扱いが煩雑となるため、本標準では最大積載を見込んだ軸重により定まる列車荷重の特性値を全線に対して載荷することとした。</u>																																		
第I編 4.4.5 p.57	解説表 4.4.4 <table border="1" data-bbox="412 459 1070 721"> <thead> <tr> <th>列車荷重</th> <th>曲線半径 R(m)</th> <th>レール面からの重心高さ(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">在来線</td> <td>KS 荷重</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>EA 荷重</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>M 荷重</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">新幹線</td> <td>N 標準活荷重</td> <td rowspan="2">1.8</td> </tr> <tr> <td>N 荷重</td> </tr> <tr> <td>P 標準活荷重</td> <td rowspan="2">1.5</td> </tr> <tr> <td>P 荷重</td> </tr> </tbody> </table>	列車荷重	曲線半径 R(m)	レール面からの重心高さ(m)	在来線	KS 荷重	1.8	EA 荷重	1.5	M 荷重	1.5	新幹線	N 標準活荷重	1.8	N 荷重	P 標準活荷重	1.5	P 荷重	<table border="1" data-bbox="1223 459 1890 721"> <thead> <tr> <th>列車荷重</th> <th colspan="2">レール面からの重心高さ(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">在来線</td> <td>KS 荷重</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>EA 荷重</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>M 荷重</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">新幹線</td> <td>N 標準活荷重</td> <td rowspan="2">1.8</td> </tr> <tr> <td>N 荷重</td> </tr> <tr> <td>P 標準活荷重</td> <td rowspan="2">1.5</td> </tr> <tr> <td>P 荷重</td> </tr> </tbody> </table>	列車荷重	レール面からの重心高さ(m)		在来線	KS 荷重	1.8	EA 荷重	1.5	M 荷重	1.5	新幹線	N 標準活荷重	1.8	N 荷重	P 標準活荷重	1.5	P 荷重
列車荷重	曲線半径 R(m)	レール面からの重心高さ(m)																																		
在来線	KS 荷重	1.8																																		
	EA 荷重	1.5																																		
	M 荷重	1.5																																		
新幹線	N 標準活荷重	1.8																																		
	N 荷重																																			
	P 標準活荷重	1.5																																		
	P 荷重																																			
列車荷重	レール面からの重心高さ(m)																																			
在来線	KS 荷重	1.8																																		
	EA 荷重	1.5																																		
	M 荷重	1.5																																		
新幹線	N 標準活荷重	1.8																																		
	N 荷重																																			
	P 標準活荷重	1.5																																		
	P 荷重																																			
第I編 4.4.8 p.65	解説図 4.4.16 β : レール鋼の線膨張係数 ($=1.14 \times 10^{-5}$) $P_r = EA\beta_r = (2.0 \times 10^5 \times 7750 \times 1.14 \times 10^{-5} \times 40) \times 10^{-3} = 706.6 \text{ kN/レール(60 キロレールの場合)}$	β : レール鋼の線膨張係数 ($=1.14 \times 10^{-5}$) $P_r = EA\beta_r = (2.0 \times 10^5 \times 7750 \times 1.14 \times 10^{-5} \times 40) \times 10^{-3} = 706.8 \text{ kN/レール(60 キロレールの場合)}$																																		
第I編 4.4.8 p.66	解説図 4.4.17 β : レール鋼の線膨張係数 ($=1.14 \times 10^{-5}$)	β : レール鋼の線膨張係数 ($=1.14 \times 10^{-5}$)																																		
第I編 4.4.8 p.68	解説図 4.4.18  <p>(a) FM方式の支点配置とした場合</p> <p>(b) FF・MM方式の支点配置とした場合</p>	 <p>(a) FM方式の支点配置とした場合</p> <p>(b) FF・MM方式の支点配置とした場合</p> <p>△ 固定支承 (F) ○ 可動支承 (M)</p>																																		

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																
第I編 4.4.9 p.72	(3) について、上から 14 行目 トラスに対しては一般に解説表 4.4.9 を用いても . . .	トラスに対しては一般に解説表 4.4.8 を用いても . . .																
第II編 4.4.11 p.78	上から 14 行目 ヤング係数を 7 とすると,	ヤング係数 <u>比</u> を 7 とすると,																
第II編 4.4.11 p.78	②コンクリートの収縮について、下から 2 行目 ヤング係数を 7 とすると,	ヤング係数 <u>比</u> を 7 とすると,																
第I編 4.4.15 p.81	上から 5 行目 式 (解 4.4.12) における平均流速 V_m を	式 (解 4.4.13) における平均流速 V_m を																
第I編 4.5 p.88	解説表 4.5.3 安全性 (耐荷性) $1.1 * 1 D_1 + 1.0 * 2 D_2 + 1.1 L + 1.0 S_H + 1.0 C_R + \{L_R\} + \{B\} + \{W\}$	$1.1 * 1 D_1 + 1.0 * 2 D_2 + 1.1 L + 1.0 S_H + 1.0 C_R + \{L_R\} + \{B\} + \{I\}$																
第I編 4.5 p.88	解説表 4.5.3 使用性 (外観) $D_1 + D_2 + L + I + C + S_H + C_R + T$	“L + I + C” を削除																
第I編 5.2 p.93	(1), (2) について、上から 7 行目 . . . 適用についても考えるのがよい.	. . . 適用についても考えるのがよい. <u>なお、主要部材の高力ボルト継手の添接板は、解説表 5.2.1 の二次部材と同等の鋼材を使用してもよい。</u>																
第I編 5.3.1 p.98	上から 11 行目 「-5L」, 「-5C」の記号を付記する。ここで、1 番目の数字は . . . , 2 番目の数字は	「-5L」, 「-5C」の記号を付記する。ここで、1 番目の数字は . . . , 2 番目の <u>記号</u> は																
第I編 5.3.2 p.101	解説表 5.3.7 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種 別</th> <th>適 用 規 格</th> <th>ボルトの等級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">摩擦接合用 高力ボルト</td> <td>JIS B 1186 (摩擦接合用高力六角ボルト・六角ナット・平座金のセット)</td> <td>F8T, F10T (F8TW, F10TW)</td> </tr> <tr> <td>摩擦接合用トルシア形高力ボルト・六角ナット・平座金のセット鋼鉄道橋規格 (SRS25)</td> <td>S10T <u>(S10TW)</u></td> </tr> </tbody> </table>	種 別	適 用 規 格	ボルトの等級	摩擦接合用 高力ボルト	JIS B 1186 (摩擦接合用高力六角ボルト・六角ナット・平座金のセット)	F8T, F10T (F8TW, F10TW)	摩擦接合用トルシア形高力ボルト・六角ナット・平座金のセット鋼鉄道橋規格 (SRS25)	S10T <u>(S10TW)</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>種 別</th> <th>適 用 規 格</th> <th>ボルトの等級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">摩擦接合用 高力ボルト</td> <td>JIS B 1186 (摩擦接合用高力六角ボルト・六角ナット・平座金のセット)</td> <td>F8T, F10T (F8TW, F10TW)</td> </tr> <tr> <td>摩擦接合用トルシア形高力ボルト・六角ナット・平座金のセット鋼鉄道橋規格 (SRS25)</td> <td>S10T <u>(S10TW)</u></td> </tr> </tbody> </table>	種 別	適 用 規 格	ボルトの等級	摩擦接合用 高力ボルト	JIS B 1186 (摩擦接合用高力六角ボルト・六角ナット・平座金のセット)	F8T, F10T (F8TW, F10TW)	摩擦接合用トルシア形高力ボルト・六角ナット・平座金のセット鋼鉄道橋規格 (SRS25)	S10T <u>(S10TW)</u>
種 別	適 用 規 格	ボルトの等級																
摩擦接合用 高力ボルト	JIS B 1186 (摩擦接合用高力六角ボルト・六角ナット・平座金のセット)	F8T, F10T (F8TW, F10TW)																
	摩擦接合用トルシア形高力ボルト・六角ナット・平座金のセット鋼鉄道橋規格 (SRS25)	S10T <u>(S10TW)</u>																
種 別	適 用 規 格	ボルトの等級																
摩擦接合用 高力ボルト	JIS B 1186 (摩擦接合用高力六角ボルト・六角ナット・平座金のセット)	F8T, F10T (F8TW, F10TW)																
	摩擦接合用トルシア形高力ボルト・六角ナット・平座金のセット鋼鉄道橋規格 (SRS25)	S10T <u>(S10TW)</u>																
第II編 5.3.2 p.101	2) 摩擦接合用高力ボルト, 普通ボルト、上から 11 行目 実績 <u>が</u> 有していることから,	実績 <u>を</u> 有していることから,																
第II編 5.4.2 p.113	上から 1 行目 <u>「解説表 5.4.15 支承用鋳鋼等の強度の特性値」</u>	解説表 5.4.15																

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																																																						
第II編 5.4.2 p.113	上から18行目 「第II編 9.6 <u>落橋防止装置の照査</u> 」	第II編 9.6																																																						
第I編 5.4.4 p.114 一番下	なお, 合成桁の設計に用いるコンクリートの線膨張係数は, 一般に 1.2×10^{-5} (<u>1°C</u>) としてよい.	なお, 合成桁の設計に用いるコンクリートの線膨張係数は, 一般に 1.2×10^{-5} (<u>1°C</u>) としてよい.																																																						
第II編 1.3.2.3 p.139	解説表 1.3.3 <table border="1" data-bbox="398 475 1164 750"> <thead> <tr> <th>列車速度</th> <th>複線の合計列車本数 (本/日)</th> <th colspan="3">支間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>:</td> <td>:</td> <td colspan="3">:</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">低速区間</td> <td>複線の合計列車本数 (本/日)</td> <td><u>30m</u> 未満</td> <td>20m 以上</td> <td>30m 以上</td> </tr> <tr> <td>300 未満</td> <td colspan="3">1.00</td> </tr> <tr> <td>300 以上 500 未満</td> <td>1.00</td> <td colspan="2">1.05</td> </tr> <tr> <td>500 以上</td> <td>1.00</td> <td>1.05</td> <td>1.10</td> </tr> </tbody> </table>	列車速度	複線の合計列車本数 (本/日)	支間			:	:	:			低速区間	複線の合計列車本数 (本/日)	<u>30m</u> 未満	20m 以上	30m 以上	300 未満	1.00			300 以上 500 未満	1.00	1.05		500 以上	1.00	1.05	1.10	<table border="1" data-bbox="1209 475 1975 750"> <thead> <tr> <th>列車速度</th> <th>複線の合計列車本数 (本/日)</th> <th colspan="3">支間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>:</td> <td>:</td> <td colspan="3">:</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">低速区間</td> <td>複線の合計列車本数 (本/日)</td> <td><u>20m</u> 未満</td> <td>20m 以上</td> <td>30m 以上</td> </tr> <tr> <td>300 未満</td> <td colspan="3">1.00</td> </tr> <tr> <td>300 以上 500 未満</td> <td>1.00</td> <td colspan="2">1.05</td> </tr> <tr> <td>500 以上</td> <td>1.00</td> <td>1.05</td> <td>1.10</td> </tr> </tbody> </table>	列車速度	複線の合計列車本数 (本/日)	支間			:	:	:			低速区間	複線の合計列車本数 (本/日)	<u>20m</u> 未満	20m 以上	30m 以上	300 未満	1.00			300 以上 500 未満	1.00	1.05		500 以上	1.00	1.05	1.10
列車速度	複線の合計列車本数 (本/日)	支間																																																						
:	:	:																																																						
低速区間	複線の合計列車本数 (本/日)	<u>30m</u> 未満	20m 以上	30m 以上																																																				
	300 未満	1.00																																																						
	300 以上 500 未満	1.00	1.05																																																					
	500 以上	1.00	1.05	1.10																																																				
列車速度	複線の合計列車本数 (本/日)	支間																																																						
:	:	:																																																						
低速区間	複線の合計列車本数 (本/日)	<u>20m</u> 未満	20m 以上	30m 以上																																																				
	300 未満	1.00																																																						
	300 以上 500 未満	1.00	1.05																																																					
	500 以上	1.00	1.05	1.10																																																				
第II編 1.3.4.1 p.146	解説表 1.3.5 における矩形断面 (無補剛断面) の N 点の部材角 $\underline{\theta}_m = \left[0.0471 \left\{ (1 + N'/N'_y) R_r \cdot \sqrt{\lambda} \right\}^{-3.5} + 2.94 \right] \cdot \theta_y$	$\underline{\theta}_n = \left[0.0471 \left\{ (1 + N'/N'_y) R_r \cdot \sqrt{\lambda} \right\}^{-3.5} + 2.94 \right] \cdot \theta_y$																																																						
第II編 1.3.4.1 p.147	解説表 1.3.7 の矩形断面 (補剛・無補剛断面) の M 点の曲率 ここに, $\theta_{pm} = (\theta_m - \theta_{mb} - \theta_{ms}) / (1 - 0.5L_p/h)$	ここに, $\theta_{pm} = (\theta_m - \theta_{mb} - \theta_{ms}) / (1 - 0.5L_p/h)$																																																						
第II編 2.2.2.3 p.156	解説表 2.2.1 種別 2 と 3 における、支持条件-下端-回転 <u>固圧</u>	<u>固定</u>																																																						
第II編 2.2.2.3 p.158	上から14行目 $\lambda_e = \frac{1}{\pi} \sqrt{\frac{f_{syk}}{E}} \cdot (\ell/r)_e \quad (2.2.9)$	$\bar{\lambda}_e = \frac{1}{\pi} \sqrt{\frac{f_{syk}}{E}} \cdot (\ell/r)_e \quad (2.2.9)$																																																						
第II編 2.2.2.3 p.158	上から18行目 $(\ell/r)_e$: 等価細長比で, 軸圧縮力を受ける部材の全体座屈に対する <u>細表比</u> と等価になるように定めたもので, ...	$(\ell/r)_e$: 等価細長比で, 軸圧縮力を受ける部材の全体座屈に対する <u>細長比</u> と等価になるように定めたもので, ...																																																						
第II編 2.2.2.3 p.165	上から1行目 (f) トラフガーダー: 軌条受け間の...	(f) トラフガーダー 軌条受け間の...																																																						

編, 章節項 ページ, 行	誤	正
第II編 2.2.2.3 p.166	下から2行目 梁部材あるものとみなされる	梁部材とみなされる
第II編 2.2.2.3 p.168	上から1行目 局座座屈	局部座屈
第II編 2.2.2.5 p.174	下から5行目 $V_{yd} = A_w \cdot f_{svyk}$ (解 2.2.29)	$V_{yd} = A_w \cdot f_{svvd}$ (解 2.2.29)
第II編 2.2.2.7 p.180	上から2行目 $\gamma_i \cdot \frac{\sqrt{\sigma_{xd}^2 - \sigma_{xd} \cdot \sigma_{yd} + \sigma_{yd}^2 + 3\tau_d^2}}{1.1 f_{syd} / \gamma_b}$ (解 2.2.35)	$\gamma_i \cdot \frac{\sqrt{\sigma_{xd}^2 - \sigma_{xd} \cdot \sigma_{yd} + \sigma_{yd}^2 + 3\tau_d^2}}{1.1 f_{syd} / \gamma_b} \leq 1.0$ (解 2.2.35)
第II編 2.2.3.2 p.183	解説図 2.2.18 の文献番号 1) 2) 3) 4)	15) 16) 17) 18)
第II編 2.2.3.2 p.184	解説図 2.2.19 の文献番号 5) 6) 7) 8) 4) 9)	19) 20) 21) 22) 18) 23)
第II編 2.2.3.2 p.187	上から4行目 γ : 補剛材の剛比で, 以下により算定する. ただし $\underline{\gamma}^* \geq 0$ とする.	γ : 補剛材の剛比で, 以下により算定する. ただし $\underline{\gamma} \geq 0$ とする.
第II編 2.2.3.4 p.201	(2) (a) (i) について, 上から1行目 以下に考え方に	以下に考え方に
第II編 2.2.3.4 p.201	下から7行目 $t_w \geq \frac{D_w}{R_{cr}} \sqrt{\frac{12(1-\nu^2)s \cdot \sigma}{\pi^2 k_b}}$	$t_w \geq \frac{D_w}{R_{cr}} \sqrt{\frac{12(1-\nu^2)s \cdot \sigma}{\pi^2 k_b E}}$
第II編 2.2.3.4 p.203	(2) (a) (ii) について, 上から6行目 記載することとした	記載することとした
第II編 2.2.3.4 p.203	下から5行目 τ : 想定される作用により生じる板要素のせん断応力度	τ : 想定される作用により生じる板要素のせん断応力度 (直接載荷される場合は, f_{svyk} とする)
第II編 2.2.3.4 p.205	上から10行目 前本標準	前標準
第II編 2.2.3.4 p.209	上から11行目 水平補剛材を3段以上を配置	水平補剛材を3段以上配置

編, 章節項 ページ, 行	誤	正
第II編 2.2.3.4 p.209	(2) (c) (ii) について、上から3行目 計算値を包 絡	計算値を包 含
第II編 参考文献 p.211	上から9行目 P ri brems	Pro b lems
第II編 2.2.4.2 p.214	上から3行目 引張力および圧縮力を受ける完全溶込み開先溶接は、・・・母材の耐荷性の照査と同等である。	引張力および圧縮力を受ける完全溶込み開先溶接は、・・・母材の耐荷性の照査と同等である。 <u>完全溶込み開先溶接を用いた突合せ継手の場合、照査結果によらず、全断面を溶接するものとする（「7.2.4 完全溶込み溶接を用いた突合せ継手」参照）。</u>
第II編 2.2.4.3 p.218	【解説】上から9行目 (2) (c) について	<u>(2) (a) について</u> 式 (2.2.58) におけるボルト1本1摩擦面当たりのすべり耐力 P_{ju} は、「第I編 5.4.2 接合用鋼材の特性値および設計値」におけるすべり耐力 P_k とする。 (2) (c) について
第II編 2.4.3 p.239	(c) 縦方向溶接継手、上から1行目 継手 つ いて	継手 に ついて
第II編 2.4.3 p.240	上から18行目 (f) その他の継手における...	(f) <u>その他の継手</u> その他の継手における...
第II編 2.4 参 考文献 p.243	下から3行目 21)・・・構造工学論文集, <u>Vol.344, pp.121-128</u> , 1984	21)・・・構造工学論文集, <u>Vol.32, pp.25-33</u> , 1984
第II編 2.5.2 p.245	下から7行目 ただし、 <u>桁</u> 端部に	ただし、 <u>桁</u> 端部に
第II編 3.2 p.257	解説表 3.2.1 乗り心地から定まる桁のたわみの 限界値 (新幹線)	乗り心地から定まる桁のたわみの 設計限界値 (新幹線)
第II編 3.2 p.257	解説表 3.2.2 乗り心地から定まる桁のたわみの 限界値 (電車・内燃動車)	乗り心地から定まる桁のたわみの 設計限界値 (電車・内燃動車)
第II編 3.2 p.257	解説表 3.2.3 乗り心地から定まる桁のたわみの 限界値 (機関車)	乗り心地から定まる桁のたわみの 設計限界値 (機関車)
第II編 3.4 p.261	上から3行目 活荷重比率 が 高く	活荷重比率 が 高く

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																														
第II編 4.2.1 p.265	下から3行目 ・・・「2.2.2 鋼部材の耐間性の照査」	・・・「2.2.2 鋼部材の耐荷性の照査」																														
第II編 4.2.2 p.271	下から9行目 P_{jud} : ボルト継手の設計断面耐力で式 (2.2.58) および式 (2.2.59) による.	P_{jud} : ボルト継手の設計断面耐力で式 (2.2.58) による.																														
第II編 6.2.4 p.291	下から5行目 $=\{1.06-3.2(b/\ell_i)+4.5(b/\ell_i)^2\}b$ (6.2.4)	$=\{1.06-3.2(b/\ell_i)+4.5(b/\ell_i)^2\}b_i$ (6.2.4)																														
第II編 6.2.4 p.291	下から4行目 ただし, λ_i は0.15 ℓ_i を超えないものとする.	ただし, λ_i は0.15 ℓ_i を下回らないものとする.																														
第II編 6.2.5 p.296	下から7行目 安全性の値	安全側の値																														
第II編 6.3.3 p.302	解説表 6.3.2 解説表 6.3.2 中間横桁の縦桁取付け点におけるたわみの制限値 [◀] <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">列車種別[◀]</th> <th colspan="2">限界値[◀]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">在来鉄道[◀]</td> <td>列車速度 V (km/h) [◀]</td> <td>$V \leq 130$[◀]</td> <td>5[◀]</td> </tr> <tr> <td></td> <td>$130 < V \leq 160$[◀]</td> <td>4[◀]</td> </tr> <tr> <td colspan="2">新幹線[◀]</td> <td></td> <td>3[◀]</td> </tr> </tbody> </table>	列車種別 [◀]		限界値 [◀]		在来鉄道 [◀]	列車速度 V (km/h) [◀]	$V \leq 130$ [◀]	5 [◀]		$130 < V \leq 160$ [◀]	4 [◀]	新幹線 [◀]			3 [◀]	解説表 6.3.2 中間横桁の縦桁取付け点におけるたわみの制限値 [◀] (単位 mm) <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">列車種別[◀]</th> <th colspan="2">限界値[◀]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">在来鉄道[◀]</td> <td>列車速度 V (km/h) [◀]</td> <td>$V \leq 130$[◀]</td> <td>5[◀]</td> </tr> <tr> <td></td> <td>$130 < V \leq 160$[◀]</td> <td>4[◀]</td> </tr> <tr> <td colspan="2">新幹線[◀]</td> <td></td> <td>3[◀]</td> </tr> </tbody> </table>	列車種別 [◀]		限界値 [◀]		在来鉄道 [◀]	列車速度 V (km/h) [◀]	$V \leq 130$ [◀]	5 [◀]		$130 < V \leq 160$ [◀]	4 [◀]	新幹線 [◀]			3 [◀]
列車種別 [◀]		限界値 [◀]																														
在来鉄道 [◀]	列車速度 V (km/h) [◀]	$V \leq 130$ [◀]	5 [◀]																													
		$130 < V \leq 160$ [◀]	4 [◀]																													
新幹線 [◀]			3 [◀]																													
列車種別 [◀]		限界値 [◀]																														
在来鉄道 [◀]	列車速度 V (km/h) [◀]	$V \leq 130$ [◀]	5 [◀]																													
		$130 < V \leq 160$ [◀]	4 [◀]																													
新幹線 [◀]			3 [◀]																													
第II編 6.3.4 p.303	下から7行目 下部トラス	下路トラス																														
第II編 6.3.4 p.303	下から6行目 下部プレートガーダー	下路プレートガーダー																														
第II編 6.5.2 p.311	下から13行目 横構トラス...	横構をトラス...																														
第II編 6.5.3 p.313	上から2行目 曲げ変化	曲げ変形																														
第II編 7.2.5 p.326	(2) 上から5行目 最近の研究においては, 溶接部の急冷を考慮した.....	最近の研究においては, 溶接部の急冷を考慮した.....																														
第II編 7.2.7 p.327	下から1行目 するがよい	する ϕ がよい																														
第II編 7.3.1 p.331	上から12行目 協同した剛性	協働した剛性																														

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																		
第II編 7.3.3 p.333	7.3.3【解説】上から3行目 経験によるもの	経験によるもの																		
第II編 7.4 p.341	解説図 7.4.1 フランジと腹板で異なる接合方法も用いた継手形式の例	フランジと腹板で異なる接合方法を用いた継手形式の例																		
第II編 7.4 p.341	上から3行目 併用しないものとする.	使用しないものとする.																		
第II編 8.2.3 p.351	上から9行目 $\gamma_i \cdot (n \cdot f_{svyd} \cdot \frac{s}{\sqrt{2}} \cdot \frac{h}{2}) / \gamma_b \leq R_d$	$\gamma_i \cdot (n \cdot f_{svyd} \cdot \frac{s}{\sqrt{2}} \cdot \frac{h}{2}) / \gamma_{bd} \geq R_d$																		
第II編 8.5.2 p.375	解説図 8.5.2 (b) (レ形開先を設けた部分溶け込み開先溶接と内面すみ肉溶接の併用)	(レ形開先を設けた部分溶け込み開先溶接と内面すみ肉溶接の併用) <u>(好ましくない例)</u>																		
第II編 8.6.3 p.378	【解説】上から1行目 ラーメン隅角部は力の伝達方向が急変 , 隅角部の設計においては十分な注意が必要である 1) ラーメン隅角部は組立て方により, 溶接線が交差し, , 疲労き裂を発生させる原因となるおそれがあるため, 十分注意が必要である 2).	ラーメン隅角部は力の伝達方向が急変 , 隅角部の設計においては十分な注意が必要である 1)2) ラーメン隅角部は組立て方により, 溶接線が交差し, , 疲労き裂を発生させる原因となるおそれがあるため, 十分注意が必要である 3).																		
第II編 9.2.2 p.389	解説表 9.2.7 <table border="1"> <thead> <tr> <th>損傷レベル</th> <th>損傷の状態および補修の程度</th> <th>ゴムのせん断変形</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>損傷レベルS1**</td> <td>無損傷・無補修</td> <td>地震時以外: 70% 地震時: 200%以下 (ゴム支承) 一般に250%以下 (水平力分散ゴム支承・免震支承)</td> </tr> <tr> <td>損傷レベルS2**</td> <td>損傷が著しい, あるいは破壊の状態 で 交換が必要</td> <td>上記を超える場合</td> </tr> </tbody> </table>	損傷レベル	損傷の状態および補修の程度	ゴムのせん断変形	損傷レベルS1**	無損傷・無補修	地震時以外: 70% 地震時: 200%以下 (ゴム支承) 一般に250%以下 (水平力分散ゴム支承・免震支承)	損傷レベルS2**	損傷が著しい, あるいは破壊の状態 で 交換が必要	上記を超える場合	<table border="1"> <thead> <tr> <th>損傷レベル</th> <th>損傷の状態および補修の程度</th> <th>ゴムのせん断変形</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>損傷レベルS1**</td> <td>無損傷・無補修</td> <td>地震時以外: 70%以下 地震時: 200%以下 (ゴム支承) 一般に250%以下 (水平力分散ゴム支承・免震支承)</td> </tr> <tr> <td>損傷レベルS2**</td> <td>損傷が著しい, あるいは破壊の状態 で 交換が必要</td> <td>上記を超える場合</td> </tr> </tbody> </table>	損傷レベル	損傷の状態および補修の程度	ゴムのせん断変形	損傷レベルS1**	無損傷・無補修	地震時以外: 70%以下 地震時: 200%以下 (ゴム支承) 一般に250%以下 (水平力分散ゴム支承・免震支承)	損傷レベルS2**	損傷が著しい, あるいは破壊の状態 で 交換が必要	上記を超える場合
損傷レベル	損傷の状態および補修の程度	ゴムのせん断変形																		
損傷レベルS1**	無損傷・無補修	地震時以外: 70% 地震時: 200%以下 (ゴム支承) 一般に250%以下 (水平力分散ゴム支承・免震支承)																		
損傷レベルS2**	損傷が著しい, あるいは破壊の状態 で 交換が必要	上記を超える場合																		
損傷レベル	損傷の状態および補修の程度	ゴムのせん断変形																		
損傷レベルS1**	無損傷・無補修	地震時以外: 70%以下 地震時: 200%以下 (ゴム支承) 一般に250%以下 (水平力分散ゴム支承・免震支承)																		
損傷レベルS2**	損傷が著しい, あるいは破壊の状態 で 交換が必要	上記を超える場合																		
第II編 9.4 p.401	(b) 部材の損傷に関する復旧性の照査、上から4行目 . . . また, 地震時の照査における構造物係数 γ_i は一般に1.0としてよい.	. . . また, 地震時の照査における構造物係数 γ_i および部材係数 γ_b は一般に1.0としてよい.																		
第III編 1.3.2.4 p.432	上から1行目 $Q = \frac{V \cdot Q_c}{I_v} \cdot \alpha$ (解1.3.10)	$Q = \frac{V \cdot Q_c}{I_v} \cdot \alpha \cdot d$ (解1.3.10)																		

編, 章節項 ページ, 行	誤	正
第III編 1.3.2.4 p.432	上から4行目 Q_c : コンクリート床版を鋼に換算した合成断面の中立軸に関する断面一次モーメント	Q_c : コンクリート床版を鋼に換算した断面一次モーメントで, 合成断面の中立軸まわりで換算したもの
第III編 1.3.2.4 p.432	上から6行目 α : ずれ止め1列当たりの分担率	α : ずれ止め1列当たりの分担率 d : ずれ止めの応力方向の中心間隔
第III編 2.3.4 p.451	下から6行目 $Q_{ud} = 3.40d \cdot H \cdot \sqrt{f_{cd}} / \gamma_b$ (解2.3.13)	$Q_{ud} = 3.40d \cdot H \cdot \sqrt{f_{cd}} / \gamma_b$ (解2.3.13)
第III編 6.3.2 p.476	6.3.2【解説】下から2行目 他ずれ止め	他 <u>の</u> ずれ止め
第III編 6.5.4 p.489	下から4行目 (i) について	(h) について