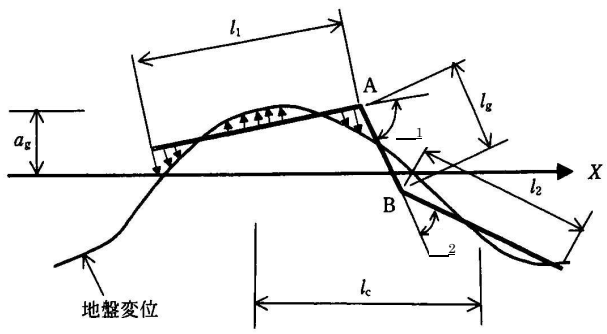
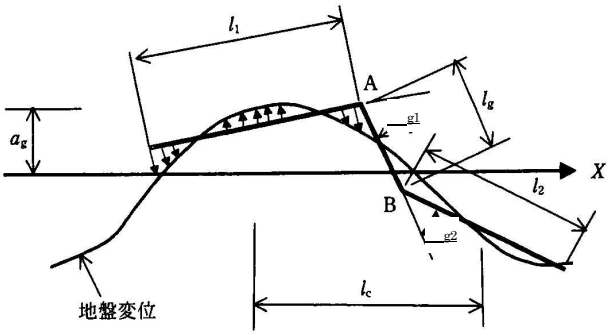
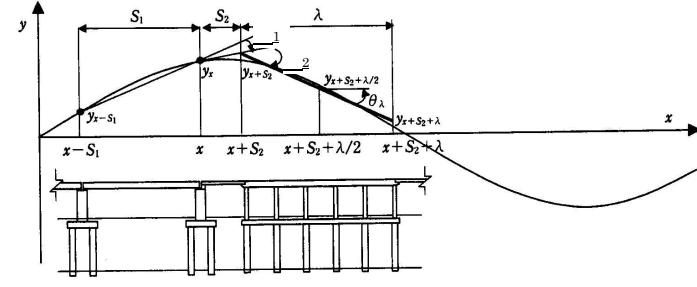
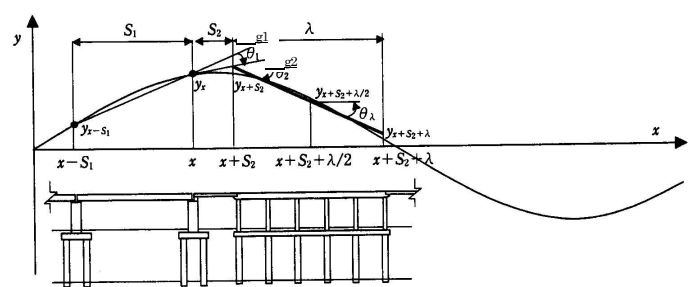


## 鉄道構造物等設計標準・同解説 変位制限 正誤表

ページ, 行	誤	正	対象刷
p.27 27 行	c)道および車両の不整に伴う車両動揺の影響	c)軌道および車両の不整に伴う車両動揺の影響	第 1 刷
付属資料 5 p.120 16 行	そして、この値を付属図 5.1 に示されている.....	そして、この値を付属表 5.1 に示されている.....	第 1 刷
付属資料 8 p.132 付属 図 8.4, 付属図 8.5	<p>高速新幹線車両 300km/h, 左右加振      高速新幹線車両 300km/h, 左右加振          付属図8.4 地震波安全限界倍率      付属図8.5 地震波による走行安全限界変位</p>	<p>高速新幹線車両 300km/h, 左右加振      高速新幹線車両 300km/h, 左右加振          付属図 8.4 地震波安全限界倍率      付属図 8.5 地震波安全限界振幅</p>	第 1 刷
付属資料 11 p.142 21 行	$T_g$ : 剛性低減を考慮した表層地盤の固有周期(s) ( $T_g = T_g \cdot \underline{\quad}$ )	$T_g$ : 剛性低減を考慮した表層地盤の固有周期(s) ( $T_g = T_g / \underline{\quad}$ )	第 1 刷
付属資料 11 p.143 式(8)	$x = \frac{L}{2\pi} \tan^{-1} \frac{\frac{1}{S_1} (\delta_{L0} - \delta_{L1} \cos \frac{2\pi}{L} S_1) + \frac{1}{S_2} (\delta_{L0} - \delta_{L2} \cos \frac{2\pi}{L} S_2)}{\frac{\delta_{L1}}{S_1} \sin \frac{2\pi}{L} S_1 - \frac{\delta_{L2}}{S_2} \sin \frac{2\pi}{L} S_2}$	$x = \frac{L}{2\pi} \tan^{-1} \frac{\frac{1}{S_1} (\delta_{g0} - \delta_{g1} \cos \frac{2\pi}{L} S_1) + \frac{1}{S_2} (\delta_{g0} - \delta_{g2} \cos \frac{2\pi}{L} S_2)}{\frac{\delta_{g1}}{S_1} \sin \frac{2\pi}{L} S_1 - \frac{\delta_{g2}}{S_2} \sin \frac{2\pi}{L} S_2}$	第 1 刷
付属資料 11 p.144 上 12 行目	( 1 ) 地盤変位による角折れ	( 1 ) 地盤変位による角折れおよび目違い	第 1 刷

ページ, 行	誤	正	対象刷
付属資料 11 p.145 上 5～7 行目	<p>(2) 慣性力による角折れ            隣接するラーメン高架橋の高さが異なり, 固有周期に差がある場合には, 慣性力による折れ角を考慮する。            慣性力によって生じる軌道面における線路直角方向の折れ角は, ……</p>	<p>(2) 慣性力による目違い            隣接するラーメン高架橋の高さが異なり, 固有周期に差がある場合には, 慣性力による目違いを考慮する。            慣性力によって生じる軌道面における線路直角方向の目違いは, ……</p>	第 1 刷
付属資料 11 p.145 下 3 行	<p>(a) A 点の <math>\theta_1</math> が最大となる場合</p>	<p>(a) A 点の <math>\theta_{g1}</math> が最大となる場合</p>	第 1 刷
付属資料 11 p.145 付属 図 11.6			第 1 刷
付属資料 11 p.146 式 (15)	$-\frac{6a_g L}{\pi l_1^3} A_2 \cos \frac{2\pi(x+l_c)}{L}$	$-\frac{6a_g L}{\pi l_2^3} A_2 \cos \frac{2\pi(x+l_c)}{L}$	第 2 刷 以前
付属資料 11 p.147 付属 図 11.7			第 1 刷

ページ,行	誤	正	対象刷
付属資料 12 p.151 式(2)	$0 \leq x \leq L_c \quad y = \frac{h}{2} e^{\beta(x-L_c)} \cos(x-L_c)$ $L_c < x \leq 2L_c \quad y = -\frac{h}{2} e^{-\beta(x-L_c)} \cos(x-L_c) + h$	$0 \leq x \leq L_c \quad y = \frac{h}{2} e^{\beta(x-L_c)} \cos \underline{\beta}(x-L_c)$ $L_c < x \leq 2L_c \quad y = -\frac{h}{2} e^{-\beta(x-L_c)} \cos \underline{\beta}(x-L_c) + h$	第2刷 以前
付属資料 12 p.156 参考 文献	1)宮本岳史,石田弘明,松尾雅樹:地震時の鉄道車両の挙動解析,機論C, Vol.64, No.626, pp.236-243, 1998 2)涌井一,松本信之,松浦章夫,田辺誠:鉄道車両と線路構造物の連成 応答解析法に関する研究,土木学会論文集, No.513/ -31, pp.129-138, 1995 3) (略) 4) (略)	1)宮本岳史,石田弘明,松尾雅樹:地震時の鉄道車両の挙動解析,機論C, Vol.64, No.626, pp.236-243, 1998 2)曾我部正道,宮本岳史,涌井一,松本信之:横方向の振動変位の影響を考 慮した構造物の不同変位の照査法,第12回鉄道技術・政策連合シンポジ ウム(J-RAIL2005)講演論文集,2006 3)涌井一,松本信之,松浦章夫,田辺誠:鉄道車両と線路構造物の連成応答 解析法に関する研究,土木学会論文集, No.513/ -31, pp.129-138, 1995 4) (略) 5) (略)	第2刷 以前