

変位制限標準の手引き正誤表

ページ, 行	誤	正																								
p.45	<u>表 3</u> 衝撃係数一覧	<u>表 4</u> 衝撃係数一覧																								
p.46 1 行目	<u>表 4</u> および <u>表 5</u> に走行安全性・・・	<u>表 5</u> および <u>表 6</u> に走行安全性・・・																								
p.46	<u>表 7</u> 常時の走行安全性から定まる桁のたわみの設計限界値	<u>表 5</u> 常時の走行安全性から定まる桁のたわみの設計限界値																								
p.46	<u>表 8</u> 乗り心地から定まる桁のたわみの設計限界値	<u>表 6</u> 乗り心地から定まる桁のたわみの設計限界値																								
p.46 2 行目	<u>表 6</u> に走行安全性および乗り心地に関する照査結果を示す.	<u>表 7</u> に走行安全性および乗り心地に関する照査結果を示す.																								
p.46	<u>表 6</u> 走行安全性およびの乗り心地に関する照査結果	<u>表 7</u> 走行安全性およびの乗り心地に関する照査結果																								
p.50 表 2 の値	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H-22</th> <th>H-17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$M_{1/2}$ (kN・m)</td> <td>2530</td> <td>1955</td> </tr> <tr> <td>$W_{1/2}=8 \times M_{1/2} / L^2$ (kN/m)</td> <td>56.07</td> <td>43.32</td> </tr> <tr> <td>$w_{1/2}=W_{1/2} / \text{影響幅}$ (kN/m²)</td> <td>21.00</td> <td>16.23</td> </tr> </tbody> </table>		H-22	H-17	$M_{1/2}$ (kN・m)	2530	1955	$W_{1/2}=8 \times M_{1/2} / L^2$ (kN/m)	56.07	43.32	$w_{1/2}=W_{1/2} / \text{影響幅}$ (kN/m ²)	21.00	16.23	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H-22</th> <th>H-17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$M_{1/2}$ (kN・m)</td> <td>4774</td> <td>3689</td> </tr> <tr> <td>$W_{1/2}=8 \times M_{1/2} / L^2$ (kN/m)</td> <td>44.79</td> <td>34.61</td> </tr> <tr> <td>$w_{1/2}=W_{1/2} / \text{影響幅}$ (kN/m²)</td> <td>16.78</td> <td>12.96</td> </tr> </tbody> </table>		H-22	H-17	$M_{1/2}$ (kN・m)	4774	3689	$W_{1/2}=8 \times M_{1/2} / L^2$ (kN/m)	44.79	34.61	$w_{1/2}=W_{1/2} / \text{影響幅}$ (kN/m ²)	16.78	12.96
	H-22	H-17																								
$M_{1/2}$ (kN・m)	2530	1955																								
$W_{1/2}=8 \times M_{1/2} / L^2$ (kN/m)	56.07	43.32																								
$w_{1/2}=W_{1/2} / \text{影響幅}$ (kN/m ²)	21.00	16.23																								
	H-22	H-17																								
$M_{1/2}$ (kN・m)	4774	3689																								
$W_{1/2}=8 \times M_{1/2} / L^2$ (kN/m)	44.79	34.61																								
$w_{1/2}=W_{1/2} / \text{影響幅}$ (kN/m ²)	16.78	12.96																								
p.50 2 行目	(1) 格子解析による各主桁の断面力の算定	(2) 格子解析による各主桁の断面力の算定																								
p.50 3 行目	<u>表 2</u> に,格子解析の結果得られた・・・	<u>表 3</u> に,格子解析の結果得られた・・・																								

ページ, 行	誤	正	
p.50 4行目	表2より G4 桁の中央スパン・・・	表3より G4 桁の中央スパン・・・	
p.50 5行目	表4に示すプレストレストによる応力・・・	表5に示すプレストレストによる応力・・・	
p.50	表2 各作用に対するスパン中央断面の曲げモーメント一覧	表3 各作用に対するスパン中央断面の曲げモーメント一覧	
p.50	表3 衝撃係数一覧	表4 衝撃係数一覧	
p.51	表4 G4桁のスパン中央断面における・・・	表5 G4桁のスパン中央断面における・・・	
p.90 3行目	$\gamma_i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times \underline{0.69} / 3.0 = 0.23$	$\gamma_i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times \underline{0.57} / 3.0 = 0.19$	
p.90 5行目	$\gamma_i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times \underline{0.48} / 2.0 = 0.24$	$\gamma_i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times \underline{0.40} / 2.0 = 0.20$	
p.90	表11 軌道の損傷から定まる角折れ・目違いの限界値 (常時)		
	変位の方向	軌道種別	目違い、 δ (mm)
			50N レール 60kg レール
	鉛直方向	スラブ軌道	<u>4.0</u>
バラスト軌道		<u>4.0</u>	<u>4.0</u>
$\gamma_i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times \underline{0.69} / 3.0 = 0.23$			
p.90	表11 軌道の損傷から定まる鉛直目違いの限界値の目安 (常時)		
	変位の方向	軌道種別	目違い、 δ (mm)
			50N レール 60kg レール
	鉛直方向	スラブ軌道	<u>3.0</u>
バラスト軌道		<u>3.0</u>	<u>2.0</u>
$\gamma_i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times \underline{0.57} / 2.0 = 0.29$			

ページ, 行	誤				正			
p.95	表6 軌道の損傷から定まる鉛直目違いの限界値の目安(常時)				表6 軌道の損傷から定まる鉛直目違いの限界値の目安(常時)			
	変位の方向	軌道種別	目違い、 δ (mm)		変位の方向	軌道種別	目違い、 δ (mm)	
			50N レール	60kg レール			50N レール	60kg レール
	鉛直方向	スラブ軌道	<u>4.0</u>	<u>4.0</u>	鉛直方向	スラブ軌道	<u>3.0</u>	<u>2.0</u>
		バラスト軌道	<u>4.0</u>	<u>4.0</u>		バラスト軌道	<u>3.0</u>	<u>2.0</u>
$\gamma i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times 1.7 / \underline{4.0} = 0.425$				$\gamma i \cdot I_{Rd} / I_{Ld} = 1.0 \times 1.7 / \underline{3.0} = \underline{0.567}$				