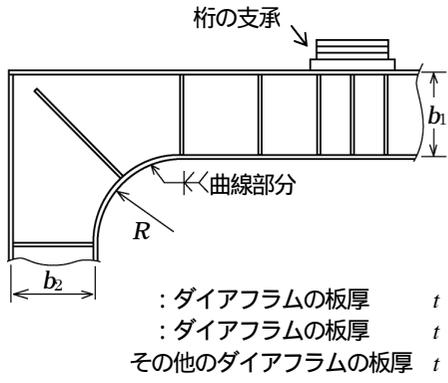
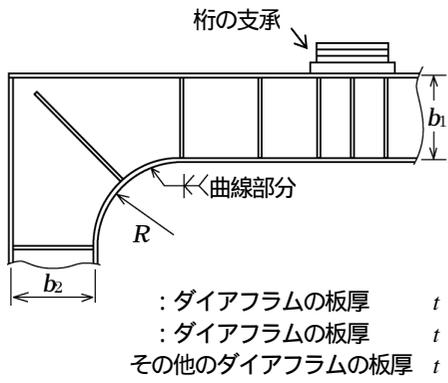


## 「鉄道構造物等設計標準・同解説（鋼・合成構造物）」正誤表

編，章節項 ページ，行	誤	正																
第 編 5.3.1 p.98	解説表 5.3.4 の下 2 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 番目の記号は																
第 編 5.3.2 p.101	解説表 5.3.7 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">種 別</th> <th style="width: 40%;">適 用 規 格</th> <th style="width: 50%;">ボルトの等級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">S10T <del>(S10TW)</del></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 <del>(S10TW)</del>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">種 別</th> <th style="width: 40%;">適 用 規 格</th> <th style="width: 50%;">ボルトの等級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">S10T <del>(S10TW)</del></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 <del>(S10TW)</del>
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 <del>(S10TW)</del>																
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 <del>(S10TW)</del>																
第 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 $1.2 \times 10^{-5}$ ( <u>1</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 $1.2 \times 10^{-5}$ ( <u>1</u> ) としてよい．																
第 編 4.4.8 p.65	解説図 4.4.16 ：レール鋼の線膨張係数 ( $=1.14 \times 10^5$ ) $P_t = EA \quad \epsilon = (2.0 \times 10^5 \times 7750 \times 1.14 \times 10^5 \times 40) \times 10^{-3} = 706.6 \text{ kN/レール}$ (60 キロレールの場合)	：レール鋼の線膨張係数 ( $=1.14 \times 10^5$ ) $P_t = EA \quad \epsilon = (2.0 \times 10^5 \times 7750 \times 1.14 \times 10^5 \times 40) \times 10^{-3} = 706.8 \text{ kN/レール}$ (60 キロレールの場合)																
第 編 4.4.8 p.66	解説図 4.4.17 ：レール鋼の線膨張係数 ( $=1.14 \times 10^5$ )	：レール鋼の線膨張係数 ( $=1.14 \times 10^5$ )																
第 編 4.4.9 p.72	解説 下から 8 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 編 4.5 p.88	解説表 4.5.3 安全性（耐荷性）の設計作用の組合せ例欄 合成後 2 項目 $1.1^*1 D_1 + 1.0^*2 D_2 + 1.1 L + 1.0 S_H + 1.0 C_R + \{L_R\} + \{B\} + \{W\}$	$1.1^*1 D_1 + 1.0^*2 D_2 + 1.1 L + 1.0 S_H + 1.0 C_R + \{L_R\} + \{B\} + \{T\}$																
第 編 4.5 p.88	解説表 4.5.3 使用性（外観）の設計作用の組合せ例欄 $D_1 + D_2 + L + I + C + S_H + C_R + T$	“L+I+C”を削除																

編, 章節項 ページ, 行	誤	正																																																						
第 編 1.3.2.3 p.139	解説表 1.3.3 <table border="1" data-bbox="387 304 1151 584"> <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>30m 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)	30m 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	解説表 1.3.3 <table border="1" data-bbox="1198 304 1962 584"> <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>20m 未満</td> <td>20m 以上 30m 未満</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)	20m 未満	20m 以上 30m 未満	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)	30m 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)	20m 未満	20m 以上 30m 未満	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 編 2.2.2.3 p.156	解説表 2.2.1 部材の有効座屈長 l 種別 2 と 3 の、支持条件 下端 回転の欄 <b>固圧</b> (2 箇所)	解説表 2.2.1 部材の有効座屈長 l 種別 2 と 3 の、支持条件 下端 回転の欄 <b>固定</b> (2 箇所)																																																						
第 編 2.2.2.7 p.180	$\gamma_i \cdot \frac{\sqrt{\sigma_{xd}^2 - \sigma_{xd} \cdot \sigma_{yd} + \sigma_{yd}^2 + 3\tau_d^2}}{1.1f_{syd} / \gamma_b} \quad (\text{解 2.2.35})$	$\gamma_i \cdot \frac{\sqrt{\sigma_{xd}^2 - \sigma_{xd} \cdot \sigma_{yd} + \sigma_{yd}^2 + 3\tau_d^2}}{1.1f_{syd} / \gamma_b} \leq 1.0 \quad (\text{解 2.2.35})$																																																						
第 編 2.2.3.2 p.183	解説図 2.2.18 の文献番号 <u>1) 2) 3) 4)</u>	<u>15) 16) 17) 18)</u>																																																						
第 編 2.2.3.2 p.184	解説図 2.2.19 の文献番号 <u>5) 6) 7) 8) 4) 9)</u>	<u>19) 20) 21) 22) 18) 23)</u>																																																						
第 編 2.2.4.2 p.214	<b>【解説】</b> (1), (2) について 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。	<b>【解説】</b> (1), (2) について 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)。(下線部を追加)</u>																																																						
第 編 2.4 参 考文献 p.243	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 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 <b>限界値</b> (新幹線) 解説表 3.2.2 乗り心地から定まる桁のたわみの <b>限界値</b> (電車・内燃動車) 解説表 3.2.3 乗り心地から定まる桁のたわみの <b>限界値</b> (機関車)	解説表 3.2.1 乗り心地から定まる桁のたわみの <b>設計限界値</b> (新幹線) 解説表 3.2.2 乗り心地から定まる桁のたわみの <b>設計限界値</b> (電車・内燃動車) 解説表 3.2.3 乗り心地から定まる桁のたわみの <b>設計限界値</b> (機関車)																																																						
第 編 4.2.1 p.265	解説 上から 16 行目 (文章下から 3 行目) … 「2.2.2 鋼部材の耐荷性の照査」	… 「2.2.2 鋼部材の耐荷性の照査」																																																						

編, 章節項 ページ, 行	誤	正
第 編 7.2.5 p.326	解説 上から 14 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 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	解説図 7.4.1 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 編 8.2.3 p.351	$\gamma_i \cdot (n \cdot f_{svyd} \cdot \frac{s}{\sqrt{2}} \cdot \frac{h}{2}) / \gamma_b - R_d$	$\gamma_i \cdot (n \cdot f_{svyd} \cdot \frac{s}{\sqrt{2}} \cdot \frac{h}{2}) / \gamma_{bd} - R_d$
第 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 )	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 ) ( 好ましくない例 )
第 編 8.6.3 p.378	【解説】 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 .	【解説】 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 .

編, 章節項 ページ, 行	誤	正
<p>第 編 8.6.3 p.379</p>	<p>(誤)</p>  <p>解説図 8.6.2 ラーメン隅角部の半径とダイアフラムの板厚</p>	<p>(正)</p>  <p>解説図 8.6.2 ラーメン隅角部の半径とダイアフラムの板厚</p>
<p>第 編 9.1 p.385</p>	<p>解説図 9.1.2(a) 水平沓 (移動制限装置<b>件用</b>) を用いた場合</p>	<p>解説図 9.1.2(a) 水平沓 (移動制限装置<b>兼用</b>) を用いた場合</p>

編, 章節項 ページ, 行	誤	正
第 編 9.4 p.403	(d) 部材の損傷に関する復旧性の照査 (略) $\epsilon_{yud}$ : ゴム支承のせん断ひずみの設計限界値で, 解説表 9.2.5 により定める.	(d) 部材の損傷に関する復旧性の照査 (略) $\epsilon_{yud}$ : ゴム支承のせん断ひずみの設計限界値で 解説表 9.2.7 により定める.
第 編 9.6 p.408	解説 上から 11 行目 なお、ピンの支圧力はピンの径と鋼材の厚さとの積を有効支圧力として計算する。	なお、ピンの支圧力はピンの径と鋼材の厚さとの積を有効支圧面積として計算する。
第 編 9.7.1 p.409	解説 上から 8 行目 可動支間が 8m 以下のプレートガーダーやトラフカ-ダーでは、・・・	可動支間が 8m 以下のプレートガーダーやトラフカ-ダーでは、・・・
施工編 4.2 p.528	解説表 4.2.2 $P_{CM} = 0.21(\%)$ の溶接方法 SMAW・板厚 $40 < t \leq 75$ の K の数値 $K = 1000(N/mm \cdot mm)$	$K = 1000(N/mm \cdot mm)$
施工編 7.4 p.566	解説表 7.4.1 3 番目の項目 桁場出入り差	桁端出入り差
施工編 10.2.2 p.576	解説 下から 5 行目と 1 行目 「鋼構造架設設計施工指針(第 4 章)」 <sup>1)</sup>	「鋼構造架設設計施工指針(第 4 章)」 <sup>2)</sup>
施工編 10.3.2 p.578	解説 下から 2 行目 ・・・, 溶融亜鉛メッキボルト(MTB)等がある <sup>5)</sup> .	・・・, 溶融亜鉛メッキボルト(MTB)等がある. (5)を削除)
施工編 10.3.2 p.579	解説 上から 4,5 行目 ・・・, 文献 5),6),7)等を参考にするのがよい.	・・・, 文献 6),7)等を参考にするのがよい. (5)を削除)
付属資料 3 p.608	6. 剛性規制条件式を満足しない場合の衝撃係数の算定法 本標準では・・・電車・内燃動車荷重において式(9)を満たさない場合は、・・・	6. 剛性規制条件式の取扱い 本標準では・・・電車・内燃動車荷重において式(10)を満たさない場合は、・・・
付属資料 15 p.667	2. まとめ ・・・ケースが多い. を十分満足している.	(下線部を削除)