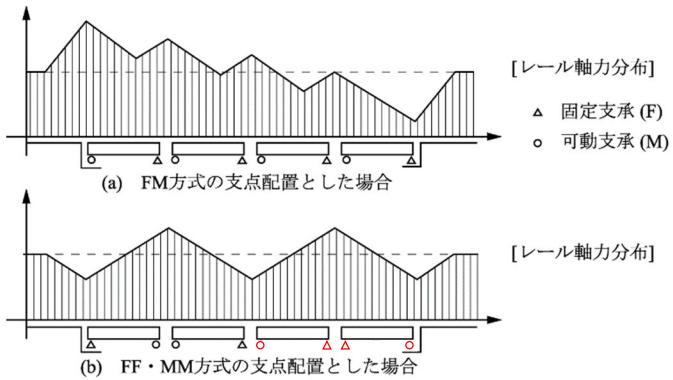
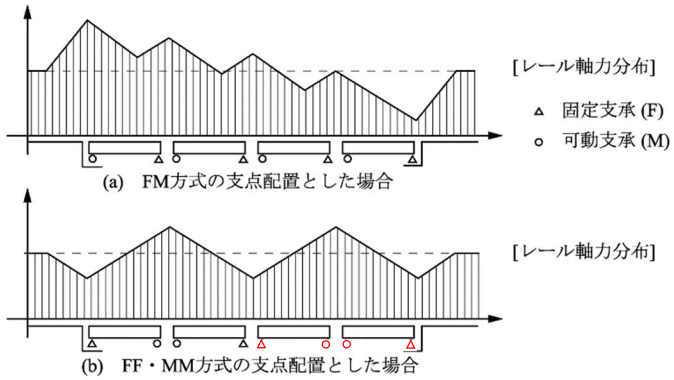
2020 年 9 月現在

# 「鉄道構造物等設計標準・同解説（鋼・合成構造物）」正誤表

<table>
<tr><th>編，章節項<br>ページ，行</th><th>誤</th><th>正</th></tr>
<tr><td>第I編　1.1<br>p.3</td><td>【解説】上から 5 行目<br>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</td><td>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</td></tr>
<tr><td>第I編　2.3<br>p.19</td><td>上から 9 行目<br>他の鉄道構造物設計標準・同解説</td><td>他の鉄道構造物<u>等</u>設計標準・同解説</td></tr>
<tr><td>第I編　5.2<br>p.35</td><td>解説表 3.6.1
<table>
<tr><th colspan="2">配慮されている内容</th><th>取扱う項目</th></tr>
<tr><td rowspan="2">応答値</td><td>1. 作用のばらつき<br>作用のデータから判断できる部分<br>作用の統計データから判断できない部分<br>（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）<br>2. 限界状態に及ぼす影響の度合い<br>3. 応答値算定時の構造解析の不確実性</td><td>特性値 $F_k$<br>作用係数 $\gamma_f$<br>構造解析係数 $\gamma_a$</td></tr>
<tr><td>限界値</td><td>1. 材料強度のばらつき<br>(1) 材料実験データから判断できる部分<br>(2) 材料実験データからの判断できない部分<br>（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）<br>2. 限界状態に及ぼす影響の度合い<br>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>特性値 $f_k$<br>材料係数 $\gamma_m$<br>部材係数 $\gamma_b$</td></tr>
<tr><td colspan="2">構造物の重要度，限界状態に達した時の社会的影響，経済性等</td><td>構造物係数 $\gamma_i$</td></tr>
</table></td><td>
<table>
<tr><th colspan="2">配慮されている内容</th><th>取扱う項目</th></tr>
<tr><td rowspan="2">応答値</td><td>1. 作用のばらつき<br>作用のデータから判断できる部分<br>作用の統計データから判断できない部分<br>（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）<br>2. 限界状態に及ぼす影響の度合い<br>3. 応答値算定時の構造解析の不確実性</td><td>特性値 $F_k$<br>作用係数 $\gamma_f$<br>構造解析係数 $\gamma_a$</td></tr>
<tr><td>限界値</td><td>1. 材料強度のばらつき<br>(1) 材料実験データから判断できる部分<br>(2) 材料実験データからの判断できない部分<br>（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）<br>2. 限界状態に及ぼす影響の度合い<br>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>特性値 $f_k$<br>材料係数 $\gamma_m$<br>部材係数 $\gamma_b$</td></tr>
<tr><td colspan="2">構造物の重要度，限界状態に達した時の社会的影響，経済性等</td><td>構造物係数 $\gamma_i$</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>第I編　3.6<br>p.36</td><td>解説表 3.6.3
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">要求性能 ＼ 安全係数</th><th rowspan="2">（中略）</th><th colspan="2">材料係数 $\gamma_m$</th><th rowspan="2">（中略）</th></tr>
<tr><th>鋼材 $\gamma_s$</th><th>コンクリート $\gamma_c$</th></tr>
<tr><td rowspan="3">安全性</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<br>（地震時）</td><td>（中略）</td><td><u>1.5</u></td><td><u>1.0</u></td><td>（中略）</td></tr>
<tr><td></td><td>（中略）</td><td>（中略）</td><td>（中略）</td><td>（中略）</td><td>（中略）</td></tr>
</table></td><td>
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">要求性能 ＼ 安全係数</th><th rowspan="2">（中略）</th><th colspan="2">材料係数 $\gamma_m$</th><th rowspan="2">（中略）</th></tr>
<tr><th>鋼材 $\gamma_s$</th><th>コンクリート $\gamma_c$</th></tr>
<tr><td rowspan="3">安全性</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<br>（地震時）</td><td>（中略）</td><td><u>1.05</u></td><td><u>1.3</u></td><td>（中略）</td></tr>
<tr><td></td><td>（中略）</td><td>（中略）</td><td>（中略）</td><td>（中略）</td><td>（中略）</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>第II編　4.3<br>p.43</td><td>【解説】下から 1 行目<br>合成前荷重は，合成前の…</td><td>合成前<u>死</u>荷重は，合成前の…</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>編，章節項<br>ページ，行</th><th>誤</th><th>正</th></tr>
<tr><td>第II編　4.4.3<br>p.48</td><td>（1）（d）について、上から４行目<br>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．</td><td>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．</td></tr>
<tr><td>第I編　4.4.5<br>p.57</td><td>解説表 4.4.4
<table>
<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>
<tr><td rowspan="2">在来線</td><td>KS 荷重<br>EA 荷重<br>M 荷重</td><td>1.8<br>1.5<br>1.5</td></tr>
<tr><td rowspan="2">新幹線</td><td>N 標準活荷重<br>N 荷重</td><td>1.8</td></tr>
<tr><td>P 標準活荷重<br>P 荷重</td><td>1.5</td></tr>
</table></td><td>
<table>
<tr><th colspan="2">列車荷重</th><th>レール面からの重心高さ(m)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">在来線</td><td>KS 荷重<br>EA 荷重<br>M 荷重</td><td>1.8<br>1.5<br>1.5</td></tr>
<tr><td rowspan="2">新幹線</td><td>N 標準活荷重<br>N 荷重</td><td>1.8</td></tr>
<tr><td>P 標準活荷重<br>P 荷重</td><td>1.5</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>第I編　4.4.8<br>p.65</td><td>解説図 4.4.16<br>β：レール鋼の線膨張係数（$=1.14\times10^{5}$）<br>$P_t=EA\beta_t=(2.0\times10^{5}\times7750\times1.14\times10^{5}\times40)\times10^{-3}=706.6$kN/レール(60 キロレールの場合)</td><td>β：レール鋼の線膨張係数（$=1.14\times10^{-5}$）<br>$P_t=EA\beta_t=(2.0\times10^{5}\times7750\times1.14\times10^{-5}\times40)\times10^{-3}=706.8$kN/レール(60 キロレールの場合)</td></tr>
<tr><td>第I編　4.4.8<br>p.66</td><td>解説図 4.4.17<br>β：レール鋼の線膨張係数（$=1.14\times10^{5}$）</td><td>β：レール鋼の線膨張係数（$=1.14\times10^{-5}$）</td></tr>
<tr><td>第I編　4.4.8<br>p.68</td><td>解説図 4.4.18<br> 
</td><td> 
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>編，章節項<br>ページ，行</th><th>誤</th><th>正</th></tr>
<tr><td>第I編　4.4.9<br>p.72</td><td>（3）について、上から 14 行目<br>トラスに対しては一般に解説表 4.4.9 を用いても・・・</td><td>トラスに対しては一般に解説表 4.4.8 を用いても・・・</td></tr>
<tr><td>第II編　4.4.11<br>p.78</td><td>上から 14 行目<br>ヤング係数を 7 とすると，</td><td>ヤング係数比を 7 とすると，</td></tr>
<tr><td>第II編　4.4.11<br>p.78</td><td>②コンクリートの収縮について、下から 2 行目<br>ヤング係数を 7 とすると，</td><td>ヤング係数比を 7 とすると，</td></tr>
<tr><td>第I編　4.4.15<br>p.81</td><td>上から 5 行目<br>式（解 4.4.12）における平均流速 Vm を・・・・</td><td>式（解 4.4.13）における平均流速 Vm を・・・・</td></tr>
<tr><td>第I編　4.5<br>p.88</td><td>解説表 4.5.3　安全性（耐荷性）<br>$1.1^{*1}D_1+1.0^{*2}D_2+1.1L+1.0S_H+1.0C_R+\{L_R\}+\{B\}+\{W\}$</td><td>$1.1^{*1}D_1+1.0^{*2}D_2+1.1L+1.0S_H+1.0C_R+\{L_R\}+\{B\}+\{T\}$</td></tr>
<tr><td>第I編　4.5<br>p.88</td><td>解説表 4.5.3　使用性（外観）<br>$D_1+D_2+L+I+C+S_H+C_R+T$</td><td>“L+ I +C+”を削除</td></tr>
<tr><td>第I編　5.2<br>p.93</td><td>（1），（2）について、上から 7 行目<br>・・・適用についても考えるのがよい．</td><td>・・・適用についても考えるのがよい．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．</td></tr>
<tr><td>第I編　5.3.1<br>p.98</td><td>上から 11 行目<br>「-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</td><td>「-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</td></tr>
<tr><td>第I編　5.3.2<br>p.101</td><td>解説表 5.3.7
<table>
<tr><th>種　別</th><th>適　用　規　格</th><th>ボルトの等級</th></tr>
<tr><td rowspan="2">摩擦接合用<br>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<br>（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<br>（S10TW）</td></tr>
</table></td><td>
<table>
<tr><th>種　別</th><th>適　用　規　格</th><th>ボルトの等級</th></tr>
<tr><td rowspan="2">摩擦接合用<br>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<br>（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<br>~~（S10TW）~~</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>第II編　5.3.2<br>p.101</td><td>2）摩擦接合用高力ボルト，普通ボルト、上から 11 行目<br>実績が有していることから，</td><td>実績を有していることから，</td></tr>
<tr><td>第II編　5.4.2<br>p.113</td><td>上から 1 行目<br>「解説表 5.4.15　支承用鋳鋼等の強度の特性値」</td><td>解説表 5.4.15</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>編，章節項<br>ページ，行</th><th>誤</th><th>正</th></tr>
<tr><td>第II編　5.4.2<br>p.113</td><td>上から 18 行目<br>「第II編 9.6　落橋防止装置の照査」</td><td>第II編 9.6</td></tr>
<tr><td>第I編　5.4.4<br>p.114　一番下</td><td>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 $1.2\times10^{-5}$（1℃）としてよい．</td><td>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 $1.2\times10^{-5}$（/℃）としてよい．</td></tr>
<tr><td>第II編　1.3.2.3<br>p.139</td><td>解説表 1.3.3
<table>
<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>
<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>
</table></td><td>
<table>
<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>
<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<br>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>
</table></td></tr>
<tr><td>第II編　1.3.4.1<br>p.146</td><td>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<br>$\theta_m = \left[0.0471\left\{(1+N'/N'_y)R_r\cdot\sqrt{\bar{\lambda}}\right\}^{-3.5}+2.94\right]\cdot\theta_y$</td><td>$\theta_n = \left[0.0471\left\{(1+N'/N'_y)R_r\cdot\sqrt{\bar{\lambda}}\right\}^{-3.5}+2.94\right]\cdot\theta_y$</td></tr>
<tr><td>第II編　1.3.4.1<br>p.147</td><td>解説表 1.3.7 の矩形断面（補剛・無補剛断面）の M 点の曲率<br>ここに、$\theta_{pm}$＝（$\theta_m-\theta_{mb}-\theta_{ms}$）／（$1-0.5L_p/h$</td><td>ここに、$\theta_{pm}$＝（$\theta_m-\theta_{mb}-\theta_{ms}$）／（$1-0.5L_p/h$）</td></tr>
<tr><td>第II編　2.2.2.3<br>p.156</td><td>解説表 2.2.1　種別 2 と 3 における、支持条件-下端-回転<br>固圧</td><td>固定</td></tr>
<tr><td>第II編　2.2.2.3<br>p.158</td><td>上から 14 行目<br>$\lambda_e=\frac{1}{\pi}\sqrt{\frac{f_{syk}}{E}}\cdot(\ell/r)_e$　(2.2.9)</td><td>$\bar{\lambda}_e=\frac{1}{\pi}\sqrt{\frac{f_{syk}}{E}}\cdot(\ell/r)_e$　(2.2.9)</td></tr>
<tr><td>第II編　2.2.2.3<br>p.158</td><td>上から 18 行目<br>$(\ell/r)_e$：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細表比と等価になるように定めたもので，…</td><td>$(\ell/r)_e$：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細長比と等価になるように定めたもので，…</td></tr>
<tr><td>第II編　2.2.2.3<br>p.165</td><td>上から 1 行目<br>(f) トラフガーダー：軌条受け間の…</td><td>(f) トラフガーダー<br>軌条受け間の…</td></tr>
</table>

| 編，章節項<br>ページ，行 | 誤 | 正 |
|---|---|---|
| 第II編　2.2.2.3<br>p.166 | 下から 2 行目<br>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<br>p.168 | 上から 1 行目<br>局座座屈 | 局部座屈 |
| 第II編　2.2.2.5<br>p.174 | 下から 5 行目<br>$V_{yd}=A_w \cdot f_{svyk}$　（解 2.2.29） | $V_{yd}=A_w \cdot f_{svyd}$　（解 2.2.29） |
| 第II編　2.2.2.7<br>p.180 | 上から 2 行目<br>$\gamma_i \cdot \dfrac{\sqrt{\sigma_{xd}^2-\sigma_{xd}\cdot\sigma_{yd}+\sigma_{yd}^2+3\tau_d{}^2}}{1.1 f_{syd}/\gamma_b}$　（解 2.2.35） | $\gamma_i \cdot \dfrac{\sqrt{\sigma_{xd}^2-\sigma_{xd}\cdot\sigma_{yd}+\sigma_{yd}^2+3\tau_d{}^2}}{1.1 f_{syd}/\gamma_b} \leq 1.0$　（解 2.2.35） |
| 第II編　2.2.3.2<br>p.183 | 解説図 2.2.18 の文献番号<br>1)　2)　3)　4) | 15)　16)　17)　18) |
| 第II編　2.2.3.2<br>p.184 | 解説図 2.2.19 の文献番号<br>5)　6)　7)　8)　4)　9) | 19)　20)　21)　22)　18)　23) |
| 第II編　2.2.3.2<br>p.187 | 上から 4 行目<br>γ：補剛材の剛比で，以下により算定する．ただし γ*≧0 とする． | γ：補剛材の剛比で，以下により算定する．ただし γ≧0 とする． |
| 第II編　2.2.3.4<br>p.201 | （2）（a）（i）について、上から 1 行目<br>以下に考え方に | 以下の考え方に |
| 第II編　2.2.3.4<br>p.201 | 下から 7 行目<br>$t_w \geq \dfrac{D_w}{R_{cr}}\sqrt{\dfrac{12(1-\nu^2)s\cdot\sigma}{\pi^2 k_b}}$ | $t_w \geq \dfrac{D_w}{R_{cr}}\sqrt{\dfrac{12(1-\nu^2)s\cdot\sigma}{\pi^2 k_b E}}$ |
| 第II編　2.2.3.4<br>p.203 | （2）（a）（ii）について、上から 6 行目<br>記載することした | 記載することとした |
| 第II編　2.2.3.4<br>p.203 | 下から 5 行目<br>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<br>p.205 | 上から 10 行目<br>前本標準 | 前標準 |
| 第II編　2.2.3.4<br>p.209 | 上から 11 行目<br>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<br>ページ，行 | 誤 | 正 |
|---|---|---|
| 第II編　2.2.3.4<br>p.209 | (2)（c）(ii) について、上から 3 行目<br>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<br>Pribrems | Problems |
| 第II編　2.2.4.2<br>p.214 | 上から 3 行目<br>　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．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）． |
| 第II編　2.2.4.3<br>p.218 | 【解説】上から 9 行目<br>（2）（c）について | （2）（a）について<br>　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 $P_{iu}$ 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．<br>（2）（c）について |
| 第II編　2.4.3<br>p.239 | （c）縦方向溶接継手、上から 1 行目<br>継手ついて | 継手について |
| 第II編　2.4.3<br>p.240 | 上から 18 行目<br>（f）その他の継手における… | (f) その他の継手<br>その他の継手における… |
| 第II編　2.4　参考文献<br>p.243 | 下から 3 行目<br>21) ・・・構造工学論文集，Vol.344，pp.121-128，1984 | 21) ・・・構造工学論文集，Vol.32，pp.25-33，1984 |
| 第II編　2.5.2<br>p.245 | 下から 7 行目<br>ただし．桁端部に | ただし，桁端部に |
| 第II編　3.2<br>p.257 | 解説表 3.2.1<br>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<br>p.257 | 解説表 3.2.2<br>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<br>p.257 | 解説表 3.2.3<br>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<br>p.261 | 上から 3 行目<br>活荷重比率か高く | 活荷重比率が高く |

<table>
<tr><th>編，章節項<br>ページ，行</th><th>誤</th><th>正</th></tr>
<tr><td>第II編　4.2.1<br>p.265</td><td>下から 3 行目<br>・・・「2.2.2　鋼部材の耐間性の照査」</td><td>・・・「2.2.2　鋼部材の耐荷性の照査」</td></tr>
<tr><td>第II編　4.2.2<br>p.271</td><td>下から 9 行目<br>$P_{jud}$：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．</td><td>$P_{jud}$：ボルト継手の設計断面耐力で式（2.2.58）による．</td></tr>
<tr><td>第II編　6.2.4<br>p.291</td><td>下から 5 行目<br>$=\{1.06-3.2(b_i/\ell_i)+4.5(b_i/\ell_i)2\}b$　(6.2.4)</td><td>$=\{1.06-3.2(b_i/\ell_i)+4.5(b_i/\ell_i)2\}b_i$　(6.2.4)</td></tr>
<tr><td>第II編　6.2.4<br>p.291</td><td>下から 4 行目<br>ただし，$\lambda_i$ は $0.15\ell_i$ を超えないものとする．</td><td>ただし，$\lambda_i$ は $0.15\ell_i$ を下回らないものとする．</td></tr>
<tr><td>第II編　6.2.5<br>p.296</td><td>下から 7 行目<br>安全性の値</td><td>安全側の値</td></tr>
<tr><td>第II編　6.3.3<br>p.302</td><td>解説表 6.3.2<br>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<br><table><tr><th colspan="3">列　車　種　別</th><th>限界値</th></tr><tr><td rowspan="2">在来鉄道</td><td rowspan="2">列車速度 V<br>（km/h）</td><td>V≦130</td><td>5</td></tr><tr><td>130＜V≦160</td><td>4</td></tr><tr><td colspan="3">新　幹　線</td><td>3</td></tr></table></td><td>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）<br><table><tr><th colspan="3">列　車　種　別</th><th>限界値</th></tr><tr><td rowspan="2">在来鉄道</td><td rowspan="2">列車速度 V<br>（km/h）</td><td>V≦130</td><td>5</td></tr><tr><td>130＜V≦160</td><td>4</td></tr><tr><td colspan="3">新　幹　線</td><td>3</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>第II編　6.3.4<br>p.303</td><td>下から 7 行目<br>下部トラス</td><td>下路トラス</td></tr>
<tr><td>第II編　6.3.4<br>p.303</td><td>下から 6 行目<br>下部プレートガーダー</td><td>下路プレートガーダー</td></tr>
<tr><td>第II編　6.5.2<br>p.311</td><td>下から 13 行目<br>横構トラス…</td><td>横構をトラス…</td></tr>
<tr><td>第II編　6.5.3<br>p.313</td><td>上から 2 行目<br>曲げ変化</td><td>曲げ変形</td></tr>
<tr><td>第II編　7.2.5<br>p.326</td><td>（2）上から 5 行目<br>最近の研究おいては，溶接部の急冷を考慮した・・・・</td><td>最近の研究においては，溶接部の急冷を考慮した・・・・</td></tr>
<tr><td>第II編　7.2.7<br>p.327</td><td>下から 1 行目<br>するがよい</td><td>するのがよい</td></tr>
<tr><td>第II編　7.3.1<br>p.331</td><td>上から 12 行目<br>協同した剛性</td><td>協働した剛性</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>編，章節項<br>ページ，行</th><th>誤</th><th>正</th></tr>
<tr><td>第II編　7.3.3<br>p.333</td><td>7.3.3【解説】上から 3 行目<br>経験のよるもの</td><td>経験によるもの</td></tr>
<tr><td>第II編　7.4<br>p.341</td><td>解説図 7.4.1<br>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</td><td>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</td></tr>
<tr><td>第II編　7.4<br>p.341</td><td>上から 3 行目<br>併用しないものとする.</td><td>使用しないものとする.</td></tr>
<tr><td>第II編　8.2.3<br>p.351</td><td>上から 9 行目<br>$\gamma_i \cdot (n \cdot f_{svyd} \cdot \frac{s}{\sqrt{2}} \cdot \frac{h}{2}) / \gamma_b \leqq R_d$</td><td>$\gamma_i \cdot (n \cdot f_{svyd} \cdot \frac{s}{\sqrt{2}} \cdot \frac{h}{2}) / \gamma_{bd} \geqq R_d$</td></tr>
<tr><td>第II編　8.5.2<br>p.375</td><td>解説図 8.5.2（b）<br>（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）</td><td>（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）</td></tr>
<tr><td>第II編　8.6.3<br>p.378</td><td>【解説】上から 1 行目<br>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]．・・・<br>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]．</td><td>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)]．・・・<br>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)]．</td></tr>
<tr><td>第II編　9.2.2<br>p.389</td><td>解説表 9.2.7<br><table><tr><th></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><tr><td>損傷レベルS1**</td><td>無損傷・無補修</td><td>地震時以外：70%<br>地震時：200%以下（ゴム支承）<br>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<br>交換が必要</td><td>上記を超える場合</td></tr></table></td><td><table><tr><th></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><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<br>地震時：200%以下（ゴム支承）<br>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<br>交換が必要</td><td>上記を超える場合</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>第II編　9.4<br>p.401</td><td>（b）部材の損傷に関する復旧性の照査、上から 4 行目<br>・・・また，地震時の照査における構造物係数$\gamma_i$は一般に1.0としてよい.</td><td>・・・また，地震時の照査における構造物係数$\gamma_i$および部材係数$\gamma_b$は一般に1.0としてよい.</td></tr>
<tr><td>第III編　1.3.2.4<br>p.432</td><td>上から1行目<br>$Q = \frac{V \cdot Q_c}{I_v} \cdot \alpha$　(解1.3.10)</td><td>$Q = \frac{V \cdot Q_c}{I_v} \cdot \alpha \cdot d$　(解1.3.10)</td></tr>
</table>

| 編，章節項<br>ページ，行 | 誤 | 正 |
|---|---|---|
| 第III編　1.3.2.4<br>p.432 | 上から4行目<br>$Q_c$：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<br>p.432 | 上から6行目<br>$\alpha$：ずれ止め１列当たりの分担率 | $\alpha$：ずれ止め１列当たりの分担率<br>d：ずれ止めの応力方向の中心間隔 |
| 第III編　2.3.4<br>p.451 | 下から6行目<br>$Q_{ud} = 3.40d \cdot H \ / \ \sqrt{f'_{cd}} / \gamma_b$　（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<br>p.476 | 6.3.2【解説】下から２行目<br>他ずれ止め | 他のずれ止め |
| 第III編　6.5.4<br>p.489 | 下から４行目<br>（i）について | （h）について |