

| ページなど | 誤 | 正 | 備考 | 摘要 |
|--------------------------|--|---|----|-------------------------|
| P56 3.3(2)(3)解説 | そのため、衝撃係数に活荷重係数が乗じられることのないよう、活荷重に対して自動車の同時載荷状態などの不確実性を考慮した荷重組合せ係数や荷重係数を見込んだ後に、その動的な増幅分である衝撃の影響との合計を算出する。 | そのため、表-3.3.1には、衝撃の影響Iのための荷重組合せ係数や荷重係数はない。活荷重の動的な増幅分である衝撃の影響IIは、自動車の同時載荷状況などの不確実性を考慮した活荷重に関する荷重組合せ係数や荷重係数を活荷重Lに考慮したあとで、これに上部構造の衝撃係数iを考慮することで算出する(式(解3.3.1)を参照のこと)。 | | ①2018.5.14掲載 ②第2刷で訂正 |
| P76 5.2(5)から(9) 解説 | …、この示方書では、設計における構造決定の行為の中で設計対象における不確実性を減らせる要因については、抵抗値R… | …、この示方書では、設計における構造決定の行為の中で設計対象における不確実性を減らせる要因については、抵抗値R… | | ①2018.5.14掲載 ②第2刷で訂正 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |