

「コンクリート舗装に関する技術資料(第2刷)」 正誤表

2012.2.29

	ページ	位置	誤	正	備考
1	p2	図-2.1			2010年データを追加(図-2.1)
2	p4	図-3.1			2010年データを追加(図-3.1)
3	p13	写真-4.3			写真中にCo, Asを追加(写真-4.3)
4	p13	コラム1	舗装路面の違いが走行車両の燃料消費率に影響することが、実測の結果明らかとなってきている。燃料消費率の違いは特に大型車の場合に顕著であり、カナダにおいてNRC(National Research Council Canada)が行った実測では、コンクリート舗装路面の場合アスファルト舗装路面に比較して、最大7%程度燃料消費が減少することが報告されている。これに関しては日本でも研究中であり、最大で約5%程度の燃料消費量減少が確認された。この効果は主に、路面の硬さに起因していると考えられている。	舗装路面の違いが走行車両の燃料消費率に影響することが、 国内外の調査 で明らかになってきている。燃料消費率の違いは 大型車の場合 に顕著であり、カナダにおいてNRC(National Research Council Canada)が行った 実測調査 ではコンクリート舗装路面の方がアスファルト舗装路面に 比べて 、 大型自動車の燃料消費が最大6.9% 減少することが報告されている。 同様の調査が日本でも行われ 、最大で 4.8% の燃料消費量の減少が 確認されている 。この効果は主に、路面の硬さに起因していると考えられている。	文章を修正
5	p14	図-4.4			2011年までのデータを追加(図-4.4)
6	p21	(1)有効性, 2行目	材料劣化もないことから舗装寿命の長期化を図ることができる。	アスファルト混合物のような紫外線や酸化による劣化 もないことから舗装寿命の長期化を図ることができる。	文章を修正
7	P27	図-7.2	コンクリート 舗装 のひび割れ	コンクリート 版 のひび割れ	図表題を修正
8	P27	図-7.3	荷重応力の計算	輪荷重 応力の考え方	図表題を修正
9	P28	図-7.4	温度応力の計算	温度応力の 考え方	図表題を修正
10	P29	7-3疲労解析、7行目	温度応力と荷重応力の和を曲げ強度で除した値を応力レベルと呼び、応力レベルと破壊に至るまでの繰返し回数との関係を表している。	温度応力(σ_t)と荷重応力(σ_p)の和を曲げ強度(σ_a)で除した値を応力レベル(S)と呼び、応力レベル(S)と破壊に至るまでの繰返し回数(N)の関係を表している。	文章を修正
11	P29	図-7.6	コンクリート舗装の疲労曲線	疲労度 の考え方	図表題を修正

	ページ	位置	誤	正	備考
12	p30	表-7.1の下の欄外		(注意:設計基準曲げ強度は4.4MPa)	追加
13	p31	表-7.2の下の欄外		(注意:設計基準曲げ強度は4.4MPa)	追加
14	p31	表-7.2	鉄筋位置が下にある.	鉄筋位置はコンクリート版厚の上から1/3	
15	p34	下から16行目	セメントの種類, 混和材, スランプ等	セメントの種類, 混和材料, スランプ等	文章を修正
17	p40	表-8.4(4)	主要な機械台数:左から1.2.2	主要な機械台数:左から1.1.2	機械台数を修正
18	p46	下から1行目	低反撥型	低反発型	漢字の修正
20	p52	コラム3	連続鉄筋コンクリート舗装は、縦方向鉄筋によりコンクリートの乾燥収縮や温度降下に起因する横ひび割れを分散発生させる舗装構造であるため、横ひび割れは破損でない。普通コンクリート舗装に発生するひび割れと比較すると、ひび割れの数や幅が全く異なる。連続鉄筋コンクリート舗装に発生する横ひび割れの間隔は50～200cm程度、幅は0.3mm程度以下となる。	連続鉄筋コンクリート舗装は、縦方向鉄筋によりコンクリートの乾燥収縮や温度降下に起因する横ひび割れを分散発生させる舗装構造であるため、横ひび割れは破損でない。連続鉄筋コンクリート舗装に発生する横ひび割れの間隔は50～200cm程度、幅は0.3mm程度以下となる。したがって、通常はひび割れのシールは必要ない。	文章を修正
21	p57	コラム4	米国カリフォルニア州では、長期供用した既存コンクリート舗装の平坦性やすべり抵抗性の回復・向上を目的とし、ダイヤモンドグラインディングによる表面処理工法を採用している。この工法は、ダイヤモンドカッターを筒状に並べたドラムによりコンクリート舗装表面を粗面処理する工法で、平坦性が向上するとともに細かな凹凸が形成されることから、低騒音性とすべり抵抗性も向上するといわれている。	米国カリフォルニア州では、長期供用した既存コンクリート舗装の平坦性やすべり抵抗性の回復・向上を目的とし、ダイヤモンドグラインディングによる表面処理工法を採用している。この工法は、ダイヤモンドカッターを筒状に並べたドラムによりコンクリート舗装表面を研掃する工法で、平坦性が向上するとともに細かな凹凸が形成されることから、低騒音性とすべり抵抗性も向上するという。日本でも試験施工が行われ、低騒音化やすべり抵抗性の向上が確認されている。	文章を修正 写真を変更