

誤	正	該当頁	備考
<p>I-3.2.3 変形係数</p> <p>ここで、 S_{mix}: アスファルト混合の変形係数(MPa) $n = 0.83 \cdot \log\left(\frac{4 \times 10^4}{S_{bit}}\right)$ $C_v = \frac{V_A}{V_A + V_B}$ 空隙率3%未満の場合 $C_v = \frac{1}{0.97 + 0.01 \times (100 - (V_A + V_B))} \cdot \frac{V_A}{V_A + V_B}$ 空隙率3%以上の場合 V_A: 骨材の容積率 V_B: アスファルトの容積率</p>	<p>I-3.2.3 変形係数</p> <p>ここで、 S_{mix}: アスファルト混合物の変形係数(MPa) $n = 0.83 \cdot \log\left(\frac{4 \times 10^4}{S_{bit}}\right)$ $C_v = \frac{V_A}{V_A + V_B}$ 空隙率3%未満の場合 $C_v = \frac{1}{0.97 + 0.01 \times (100 - (V_A + V_B))} \cdot \frac{V_A}{V_A + V_B}$ 空隙率3%以上の場合 V_A: 骨材の容積率 V_B: アスファルトの容積率</p>	I-12	語句の修正
<p>I-4.4.2 環境の影響</p> <p>(1) 温度がアスファルト舗装に影響を与える要因としては、主に以下のものがある。 i) 舗装体の温度変化 ii) 温度応力 アスファルト舗装において温度変化が重要なのは、舗装を構成している材料の物性値、すなわち変形係数、強度特性が温度により変化することにある。また、舗装材料は温度が上昇すると体積が膨張し、温度が低下すると収縮する。ある方向が拘束された状態で温度変化すると収縮のかわりに応力が発生し、これが温度応力である。アスファルト舗装においては、応力緩和のため実際の舗装体内に発生する温度応力はコンクリート舗装より少ない。</p> <p>(2) 温度がコンクリート舗装に影響を与える要因としては、主に以下のものがある。 i) コンクリート版上下面の温度差 ii) コンクリート版の温度降下量 コンクリート版上下面の温度差は、コンクリート版の自重による拘束作用が働くのでコンクリート版にそり拘束応力を発生させる。このそり拘束応力は日温度変化による変動荷重として作用し、交通などによって生じる曲げ応力と合成されて曲げ疲労ひび割れの原因となる。コンクリート版の温度降下量は、路盤や端部の拘束作用が働く場合、コンクリート版に軸方向拘束応力を発生させる。この軸方向拘束応力は、収縮目地を設けない連続鉄筋コンクリート舗装やプレストレストコンクリート舗装に季節的温度変化による永久荷重として作用する。</p>	<p>I-4.4.2 環境の影響</p> <p>(1) 温度がアスファルト舗装に影響を与える要因としては、主に以下のものがある。 i) 舗装体の温度変化 アスファルト舗装において温度変化が重要なのは、舗装を構成している材料の物性値、すなわち変形係数、強度特性が温度により変化することにある。また、舗装材料は温度が上昇すると体積が膨張し、温度が低下すると収縮する。 ii) 温度応力 ある方向が拘束された状態で温度変化すると収縮のかわりに応力が発生し、これが温度応力である。アスファルト舗装においては、応力緩和のため実際の舗装体内に発生する温度応力はコンクリート舗装より少ない。</p> <p>(2) 温度がコンクリート舗装に影響を与える要因としては、主に以下のものがある。 i) コンクリート版上下面の温度差 コンクリート版上下面の温度差は、コンクリート版の自重による拘束作用が働くのでコンクリート版にそり拘束応力を発生させる。このそり拘束応力は日温度変化による変動荷重として作用し、交通などによって生じる曲げ応力と合成されて曲げ疲労ひび割れの原因となる。 ii) コンクリート版の温度降下量 コンクリート版の温度降下量は、路盤や端部の拘束作用が働く場合、コンクリート版に軸方向拘束応力を発生させる。この軸方向拘束応力は、収縮目地を設けない連続鉄筋コンクリート舗装やプレストレストコンクリート舗装に季節的温度変化による永久荷重として作用する。</p>	I-31	文章の移動

<p>付録-13 タイバーの設計法</p> <p>13.1 設計方法</p> <p>タイバーは、タイバーに生ずる最大引張応力が、その目地から最も近い舗装の自由端またはタイバーなしの目地までのコンクリート版と路盤との間の摩擦によって版に引き起こされる引張応力に等しいとして、設計される。タイバーの寸法、間隔および長さは、次式によって求められる。</p> $A_s = \frac{b \cdot f \cdot W}{\sigma_{sa}} \dots\dots\dots (付-13.1)$ $S = \frac{1000 \cdot A}{A_s} \dots\dots\dots (付-13.2)$ $L = \frac{2 \cdot \sigma_{sa} \cdot A}{\tau_{oa}} + 50 \dots\dots\dots (付-13.3)$	<p>付録-13 タイバーの設計法</p> <p>13.1 設計方法</p> <p>タイバーは、タイバーに生ずる最大引張応力が、その目地から最も近い舗装の自由端またはタイバーなしの目地までのコンクリート版と路盤との間の摩擦によって版に引き起こされる引張応力に等しいとして、設計される。タイバーの寸法、間隔および長さは、次式によって求められる。</p> $A_s = \frac{b \cdot f \cdot W}{\sigma_{sa}} \dots\dots\dots (付-13.1)$ $S = \frac{1000 \cdot A}{A_s} \dots\dots\dots (付-13.2)$ $L = \frac{2 \cdot \sigma_{sa} \cdot A}{\tau_{oa} \cdot U} + 50 \dots\dots\dots (付-13.3)$	<p>付-83</p>	<p>式の修正</p>
--	--	-------------	-------------