

鉄道工学シンポジウム論文集 第25号 (2021年)

「車両と軌道の相互作用に基づく軌道状態劣化メカニズムの考察と対策」 正誤表

訂正箇所：

鉄道工学シンポジウム論文集第25号 pp. 85右段下から3行目から1行目、およびpp. 86の図1

誤：旧国鉄時代¹⁾ と2019年における、東海道新幹線の高低狂いの空間周波数に対するパワースペクトル密度（以下、PSD）を図-1に示す。旧国鉄時代のPSD（破線）は、いつ、どの区間で測定されたものか、明らかにされていない。太線で示したのは、高低狂いに対する保守多投入箇所を多く含む、延長約28kmの連続区間（以下、保守多投入エリア）、細線で示したのは、軌道状態が比較的良好な延長約34kmの連続区間（以下、安定軌道エリア）のPSDである。

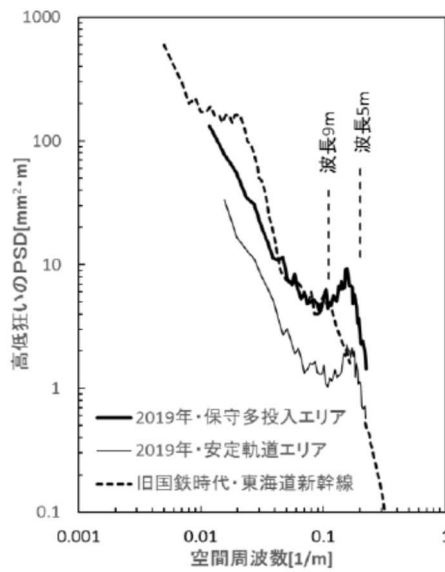


図-1 空間周波数に対する高低狂いのPSD

正：旧国鉄時代¹¹⁾と2019年における，東海道新幹線の高低狂いの空間周波数に対するパワースペクトル密度（以下，PSD）を図-1に示す．旧国鉄時代のPSD（図1(a)および図1(b)中の破線）は，いつ，どの区間で測定されたものか，明らかにされていない．また，図1(b)中の破線では，次の2つの理由で，引用元にある多数の特徴的なピークの転写を省略している．①車両と軌道の相互作用と無関係か，寄与が小さいと推定されること．②グラフの重なりの影響で，後述する波長約9m付近のわずかな卓越の判読を妨げること．図1(b)中の太線で示したのは，高低狂いに対する保守多投入箇所を多く含む，延長約28kmの連続区間（以下，保守多投入エリア），細線で示したのは，軌道状態が比較的良好な延長約34kmの連続区間（以下，安定軌道エリア）のPSDである．

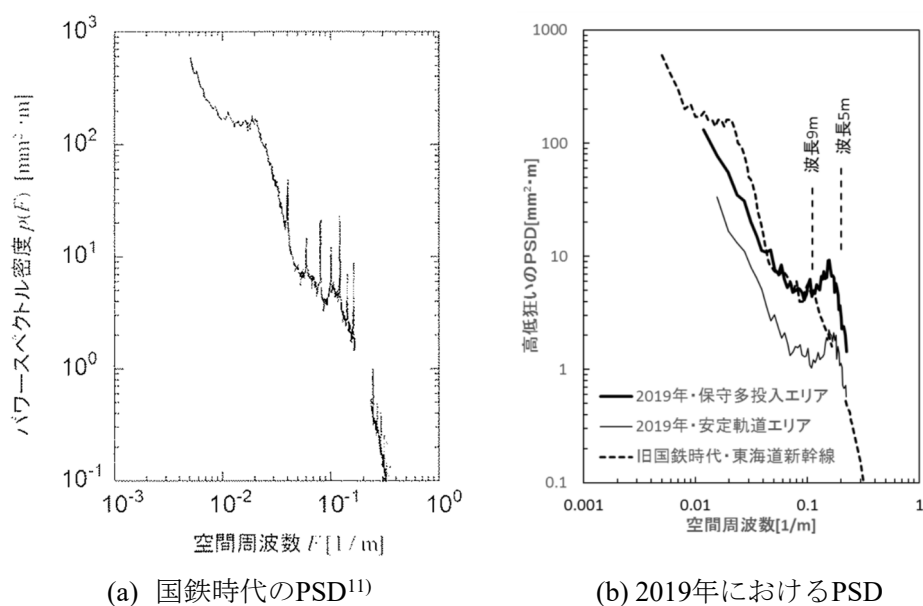


図-1 空間周波数に対する高低狂いのPSD