

	許容応力（参考資料）	2004-6 A
--	------------	----------

各規準等に示される許容応力について、表及び疲労限度線図にまとめた。

#### A. 許容応力一覧

静的許容応力及び両振疲れ限度をまとめた。

単位=kgf/cm<sup>2</sup>

	41 K G				50 K G			
	静的許容応力		両振疲れ限度		静的許容応力		両振疲れ限度	
	引張	せん断	引張	せん断	引張	せん断	引張	せん断
日本建築学会 「鋼構造設計規準」	1600	923	611	353	2200	1270	611	353
	1440	831	318	318	1980	1143	318	318
建造物設計標準（鋼 鉄道橋）	1400	800	900	541	1900	1100	900	541
	〃	〃	460	482	〃	〃	460	482
クレーンはがね構 造部分計算基準	1400	1100	1000	660				
	〃	900	450	660				
鉄道車両台車 JIS E4207	2100		1400		3100		1600	
	〃		700		〃		700	
鉄道車両例	1600	900	1200	540	3300		2100	
	1400	900	450	350	3300		1050	
文 献 A	2300	1450	1400	850	3200	1900	1550	900
			560					
上段は母材 下段は区分D;すみ肉溶接部仕上なし相当 文献A=「溶接構造物の実際」（産業図書）								

注1) 鉄道車両関係は高い値で、静的限度は降伏点の86%程度とっている。疲れ限度は特に高張力鋼では高く、余裕を見る必要があると思われる

注2) 「文献A」は、母材の降伏点をそのままとっている。せん断も、この60%で高い。

#### B. 許容応力表

建築学会	静的許容応力（長期）の値は他より大きめであるが、疲労に対してはかなり低い値としている。 また、高張力鋼は軟鋼に比べて、あまり大きな疲労強度は期待できないとして、SS400と同じとしている。最大限度は静的強度迄とる。	
鋼鉄道橋	建築学会と同様、高張力鋼の疲労強度は、SS400と同じとしている。	
クレーンはがね構造	「鋼鉄道橋」と同様の表現であるが、やや高めである。 50kg 鋼は記載なし	

#### C. 疲労限度線図

共通の線図に表した。横軸に平均、縦軸に応力振幅（全振幅の1/2）とっている。