

修正意見対応表

著 者：土木太郎・舗装花子・瀝青 一

論文名：航空機の応答を考慮した再生舗装の評価

各査読員毎にまとめて番号順に記載 (A1,A2・・・, B1,B2・・・, C1,C2・・・, D1,D2・・・の順に記載)

査読員	No	分類 番号	箇所	修正意見	対応	修正内容
A	1	II	p.5 左 2 ほか	「(85パーセントイル値ではない) 鉛直加速度が最大..」とあるが, p.2で「最大鉛直加速度」を定義し, 以下それを用いればわかりやすい表現になると思います.	無修正	図-5において, 代表鉛直加速度は波長により変化することを示しており, 指摘箇所においては「代表鉛直加速度の最大値」と誤解されることを防ぐため, 敢えて「85パーセントイル値ではない」ということを強調しております.
A	2	I	p.8 左 23	まとめ (3) に平坦性評価基準を提案したとあるが, 具体的にどの図表が, 平坦性の評価基準なのか? (最後に, 平坦性評価基準 (案) というので, 何らかの図表を示す必要があると思いますし, もし表に出せないというのであれば, 「評価基準を提案した」という表現はおかしいと思います.)	修正 (別箇所)	図-8 に示した許容凹凸量が, この論文で提案している平坦性基準であることがわかるように記載しました.
A	3	II	全体	本手法が, 現場で簡易に実施できるものであれば, その旨を記述することで有用性が高まると思います. (加速度計をつけて解析するだけだと思いますので, 恐らく簡易だとは思いますが...)	無修正	実際の航空機の加速度データを取得するのは容易ではなく, 今回はシミュレーションによる検討と致しました. 今後は「5. おわりに」に記載しましたとおり, シミュレーション結果の妥当性に関して, 実際の航空機の応答と比較することが必要と考えております.
B	1	II	p.5 右上 7	凹凸量の算出方法もしくは, 定義を記す必要があると思われます.	無修正	この箇所での凹凸量は, 旧原稿 p.5 右上 13 行目に, サイン波振幅の二倍であることを記述しております.
-	-	-	全体	-	修正	修正意見に応じた修正を行い, かつ原稿を 8 ページ以内に納めるため, 投稿時よりも各図を小さくしております.