



表紙：霊台橋歩道拡幅／熊本県
(宇城地域振興局)

隣接する西側には、国の重要文化財である石橋の「霊台橋」が架かり、地域に残る歴史的価値の高い土木遺産として観光名所になっています。
国道218号線に架かる本橋の霊台橋は、歩行者の安全確保と観光資源に寄与する生活道として、新たな時代の変化に合わせた歩道拡幅の整備が行われ、2023年3月に開通しました。

日軽エンジニアリング株式会社

□ 本 社	〒105-8681 東京都港区新橋1-1-13 アーバンネット内幸町ビル	TEL. 03-6810-7473
□ 東北支店	〒983-0852 仙台市宮城野区榴岡4-2-8 テルウェル仙台ビル	TEL. 022-292-7011
□ 新潟支店	〒950-0965 新潟市中央区新光町17 日軽ビル	TEL. 025-283-6695
□ 静岡支店	〒420-0859 静岡市葵区黒金町59-7 ニッセイ静岡駅前ビル	TEL. 054-273-8851
□ 名古屋支店	〒460-0008 名古屋市中区栄2-9-26 ポーラビル	TEL. 052-209-6901
□ 北陸支店	〒920-0022 金沢市北安江1-3-24 金沢フロントビル	TEL. 076-222-3299
□ 大阪支店	〒541-0045 大阪市中央区道修町1-5-18 朝日生命道修町ビル	TEL. 06-6223-3561
□ 九州支店	〒812-0011 福岡市博多区博多駅前3-8-10 九勤末広通りビル	TEL. 092-436-6910
□ 広島営業所	〒730-0051 広島市中区大手町3-1-9 広島鯉城通りビル	TEL. 082-545-1322
□ 沖縄営業所	〒900-0015 那覇市久茂地3-1-1 日本生命那覇ビル	TEL. 098-860-7231

<https://sne.co.jp>



K2.S1.2407.20.TP

歩道拡幅工法 アルミ床版 総合カタログ

日軽エンジニアリング株式会社

歩道拡幅工法 アルミ床版

総合カタログ
Aluminum Bridge Decks



日軽エンジニアリング株式会社

アルミ床版 歩道拡幅工法

アルミ床版による歩道拡幅工法は、
現代の都市基盤に大きく貢献してきた既設橋梁をこれからも大切に使用し、
永く次世代へ残すインフラ整備の一環として考えられた工法です。

既設橋梁の歩道拡幅について

平成5年11月の道路構造令改正により歩道幅員の最小幅が拡大され、それ以前に架設された橋梁においては歩道幅員が狭く歩行者の安全且つ円滑な通行を確保することが困難な橋梁があります。
地域の資産を長く未来に残す、街の資源を有効活用しませんか。

日軽エンジニアリングでは、2003年から全国の地方整備局を初め、250件以上の豊富な販売実績で、次世代につなぐ地域インフラを整備してきました。

技術が実証されたアルミ床版

実績 **250** 件以上

添架から20年以上経過の実績

2003 → 未来へ残すインフラ整備です

新加古川大橋
国土交通省姫路河川国道事務所
2003年度施工／W=4.0m L=420.4m



架設から20年経過・2023年撮影

アルミ床版の特長

◎構造物への荷重負担を軽減

軽量のアルミ床版により既設構造物への負担が軽減されます。

◎維持管理の削減

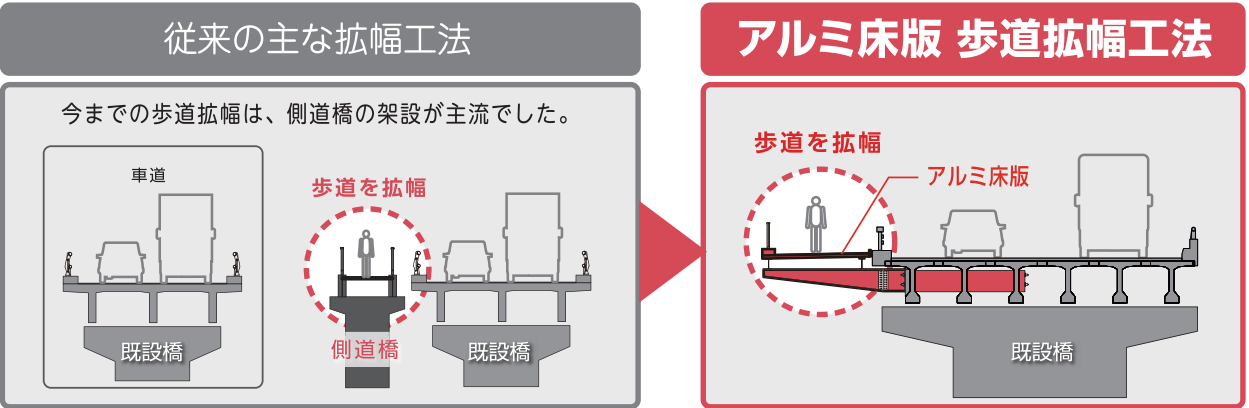
耐食性の高いアルミ床版を用いることにより、維持管理が大幅に削減されます。

◎工期の短縮・コスト低減

新設や架け替えの長期工事、大規模な河川締切り工事などの必要もなく、工事コストの低減が図れます。

アルミ床版と歩道の拡幅

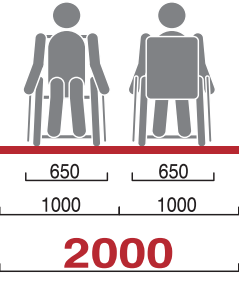
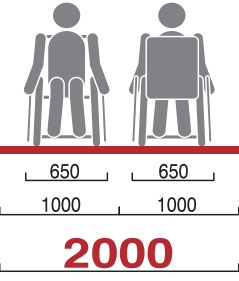
鋼橋・コンクリート橋にアルミ床版を添架することで歩道を拡幅し、歩行者の安全と円滑な通行を確保します。



道路構造令歩道幅員の考え方

道路構造令では、橋梁における歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため以下の歩道最小幅員を規定しています。

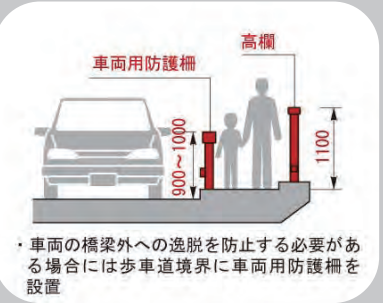
歩道最小幅員の拡大

●橋梁に対しての歩道幅員（新設歩道の場合）				●歩道最小幅員の拡幅	
歩行者の交通量が多い道路	第4種 第1級 第2級	自転車歩行者道の幅員	歩道の幅員		
		 自転車2台 車いす2台＝ 4 m	 歩行者2人 車いす2台＝ 3.5 m		
その他の道路	第3種 第4種 第3級 第4級	自転車歩行者道の幅員	歩道の幅員		
		 自転車1台 車いす2台＝ 3 m	 車いす2台＝ 2 m		

道路構造令の改正（平成5年11月公布 社団法人日本道路協会）

橋梁における防護柵設置の考え方

歩道のある橋梁・高架での設置の考え方



・車両の橋梁外への逸脱を防止する必要がある場合には歩車道境界に車両用防護柵を設置

日軽エンジニアリングでは、安全性の観点より歩車道境界には車両用防護柵の設置をお薦めしています。

防護柵の設置基準・同解説(社) 日本道路協会発行では、車両の逸脱による二次被害の防止を目的として車両用防護柵の設置を推奨しています。

橋梁形式と工法の種類

アルミ床版の特性

橋梁形式と工法

本橋添架方式

鋼橋ブラケット方式

歩道のない鋼橋に採用される工法です。
外主桁もしくは主構部にブラケットを取付け、アルミ床版を添架させる方式で1.0～3.5mまで拡幅した実績があります。



コンクリート橋ブラケット方式

歩道のないコンクリート橋に採用される工法です。
コンクリート外桁にブラケットを取付け、アルミ床版を添架させる方式で3.5mまで拡幅した実績があります。



上載方式

歩道が一部ある場合に用いる工法です。
コンクリート歩道の一部を剥ぎ取り、アルミ床版で置換し死荷重相殺を提案する工法です。



橋梁形式と工法

下部工添架方式

橋脚ブラケット方式

コンクリートの橋脚よりブラケットを張出し歩道を拡幅します。



コンパクトブリッジ

歩道幅2.0m、支間10m程度の歩道拡幅に用いる工法です。
橋台に取付けたブラケットにコンパクトブリッジを添架させる方式です。高欄・舗装などを工場にて組み上げ、現場施工を減らした省力化橋梁です。

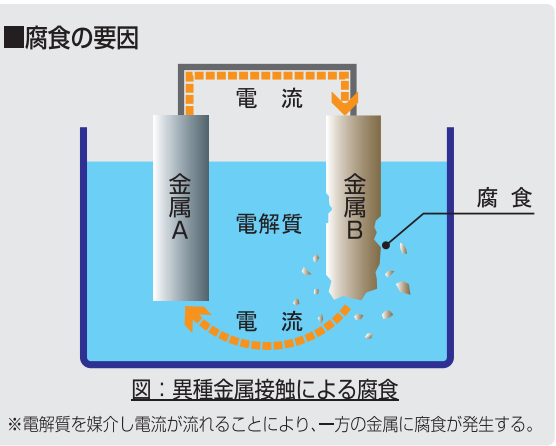
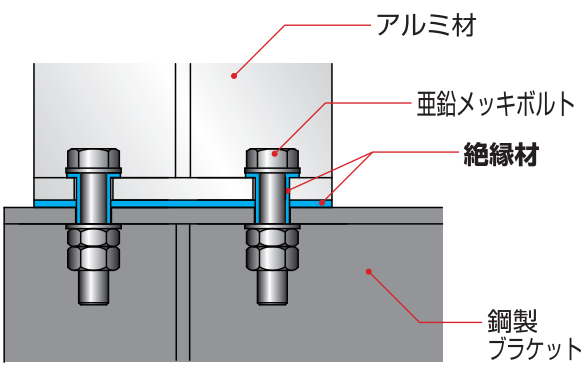


異種金属接触腐食対策

●アルミ床版と鋼製ブラケットの取合部 ※異種金属腐食対策は①～③のいずれかを講じる。

- ①異種金属を接触させない。→異種金属間に絶縁材を挿入する、塗装を施す。(下図参照)
- ②電位差の大きい異種金属を用いない。→鋼材とアルミが接触する場合には鋼材に亜鉛メッキ処理を施す。
- ③通電媒体を存在させない。→水分の滞留を防止する。

①絶縁材の挿入



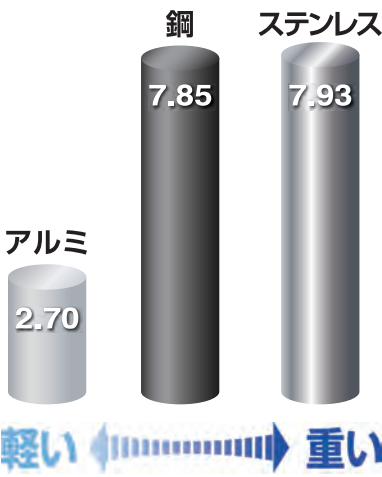
物理的性質

■物理的性質

	アルミ A6005C	鋼 SM400	ステンレス SUS304
単位体積質量 ρ : t/m ³	2.70	7.85	7.93
縦弾性係数 E : N/mm ²	70,000	210,000	193,000
線膨張係数 α : 1/°C	2.4×10^{-5}	1.2×10^{-5}	1.7×10^{-5}

■死荷重

薄層舗装	25Kg/m ²
アルミ床版	55～80Kg/m ²



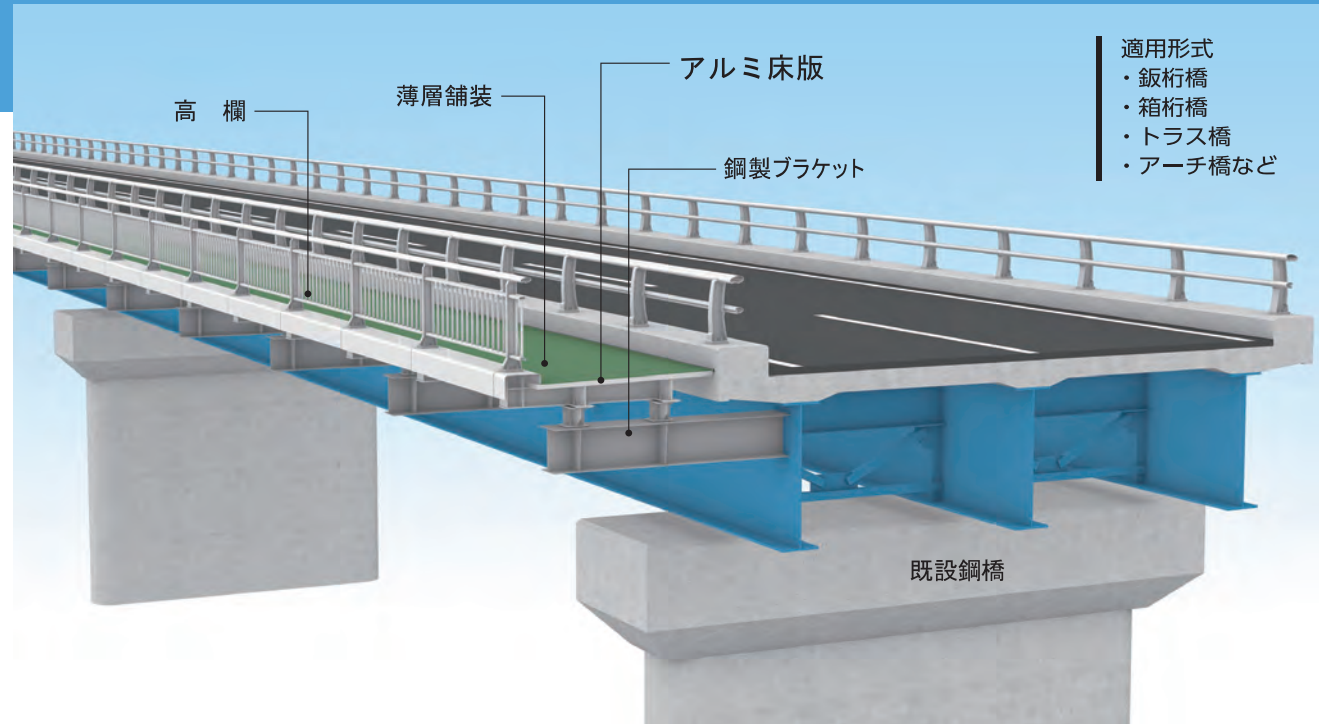
図：金属の比重

鋼橋ブラケット方式

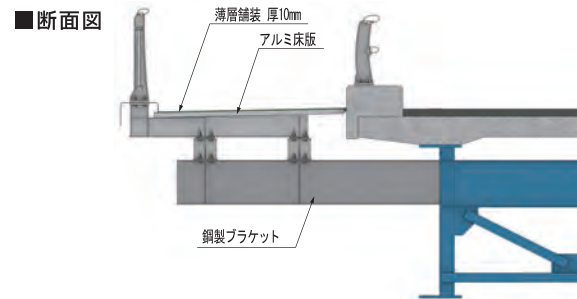
鋼橋ブラケット方式

施工実績

※各実績の [W] は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。



適用形式
・鈑桁橋
・箱桁橋
・トラス橋
・アーチ橋など



※設計図書が現存しない橋梁は、復元設計により安全照査が必要となります。

死荷重80kg/㎡以下(薄層舗装を含む)のアルミ床版を対傾構間隔に配置した鋼製ブラケットに添架させる方式です。

アルミ床版は軽量で取扱いが容易であり、短期間に架設可能です。国土交通省磐城国道事務所の小高川橋(橋長105m、歩道幅員2.0m)は、4日間で架設を終了しました。

歩道増設を伴う場合は、本橋ブラケット取付け部の補強検討が必要となります。

施工手順

- ① 既設橋調査・計測工
- ② 足場工
- ③ 既設橋補強
- ④ ブラケット取付け
- ⑤ アルミ床版架設
- ⑥ 舗装工
- ⑦ 完成



■新加古川大橋／兵庫県 (国土交通省姫路河川国道事務所)

2003 年度施工／W=4.0m L=420.4m
国道 2 号線バイパスで交通渋滞緩和のため、既設歩道部を車道として利用し、歩道が新たに添架されました。



架設から20年経過の実績
2023年撮影

■玉川橋／秋田県 (国土交通省湯沢河川国道事務所)

2008 年度施工／W=2.0m L=650m
老朽化した側道橋を撤去し、橋長 650mある自動車専用道路の橋梁の下流側に歩道の拡幅を行いました。

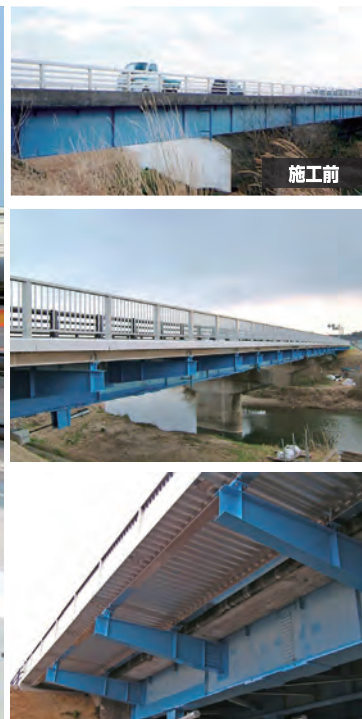


施工前

鋼橋ブラケット方式

おだかがわ
■小高川橋／福島県
(国土交通省磐城国道事務所)

2006 年度施工／W=2.0m L=105.6m
周辺には学校や民家が点在しており、主に高校生の通学路として路肩を通行する状況でした。現在では、歩行者・自転車のすれ違いができるようになり安全で安心な通行が可能になりました。



いけじり
■池尻橋／兵庫県
(加古川土木事務所)

2014 年度施工／W=1.7m L=407m



しんよこはま
■新横浜大橋／神奈川県 (横浜役所)

2016 年度施工／W=3.0m L=56.3m+48.9m
横浜環状北線の開通に伴う車道の増線により、橋梁の一部を拡幅し歩道を確保しました。

鋼橋ブラケット方式

施工実績

※各実績の [W] は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。



■青岩大橋／岩手県 (国土交通省岩手河川国道事務所) 2021 年度施工／W=2.0m L=139.9m



鋼橋ブラケット方式

■小松橋／大阪府（大阪市役所） 2014 年度施工／W=2.5m L=78.0m



れいたいきょう
■霊台橋拡幅／熊本県
（宇城地域振興局）
2021 年度施工／W=2.0m L=55.0m

鋼橋ブラケット方式

施工実績

※各実績の [W] は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。

まいづる
■舞鶴跨線橋／山梨県（中北建設事務所） 2010 年度施工／W=3.3m L=250m



あぼし
■網干大橋／兵庫県（姫路土木事務所） 2011 年度施工／W=2.0m L=188m



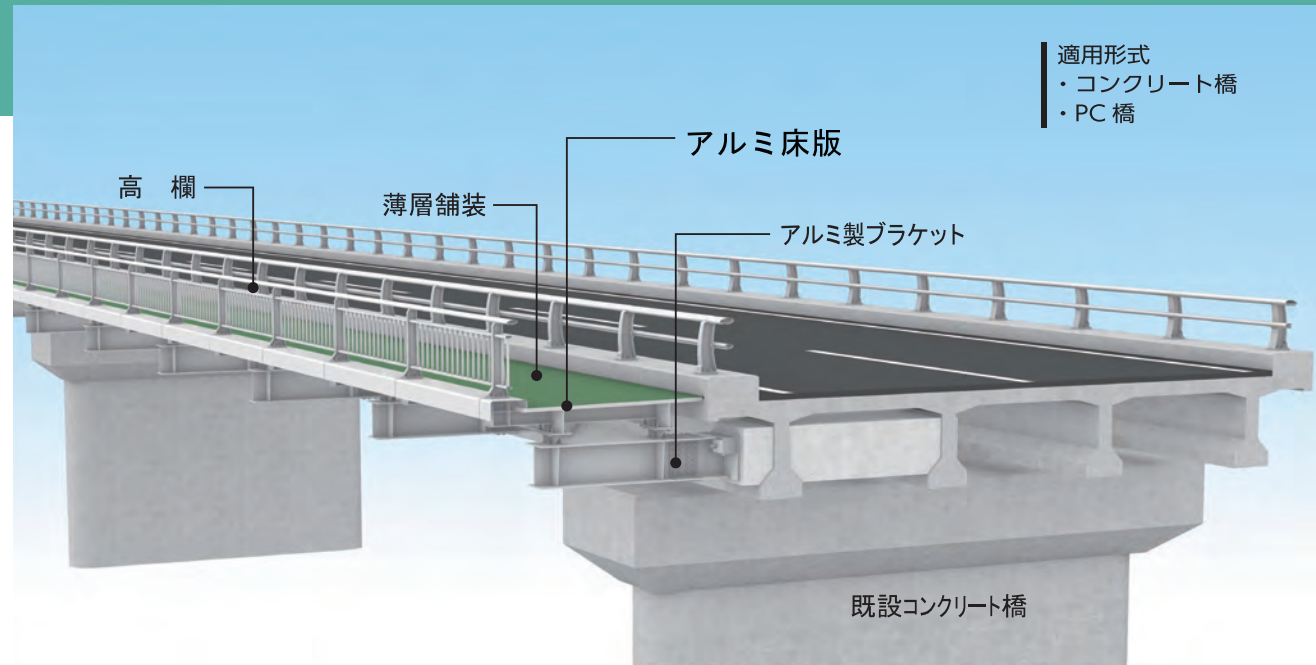
コンクリート橋ブラケット方式

コンクリート橋ブラケット方式

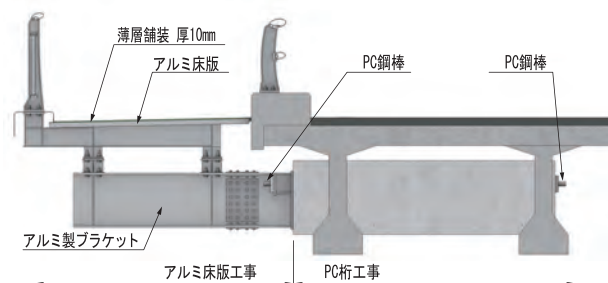
施工実績

※各実績の[W]は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。

■**港橋／高知県** 2014年度施工／W=2.0m L=45.0m
(高知土木事務所)



■断面図



※設計図書が現存しない橋梁は、復元設計により安全照査が必要となります。
※ブラケット設置箇所は別途、補強工事が必要とします。

コンクリート橋、PC橋にアルミ製ブラケットを介し、アルミ床版を添架させる工法です。

ブラケット取付け部は、PC鋼材や鉄筋の位置を入念に調査して決定します。

また、ブラケット取付け部には、荷重分配のためコンクリート横桁を設置します。

しものみや
■**下之宮橋／神奈川県** 2015年度施工／W=2.0m L=51.5m
(平塚市役所)

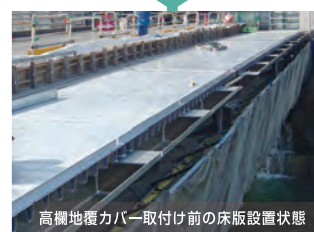


■**地藏橋／栃木県** (栃木土木事務所) 2018年度施工／W=1.65m L=131.1m



施工手順

- ① 既設橋調査・計測工
- ② 足場工
- ③ 既設桁鉄筋探査工
- ④ 既設桁削孔
- ⑤ PC鋼棒挿入
- ⑥ PC鋼棒緊張
- ⑦ ブラケット取付け
- ⑧ PC鋼棒周囲グラウト注入
- ⑨ アルミ床版架設
- ⑩ 舗装工
- ⑪ 完成



コンクリート橋ブラケット方式

コンクリート橋ブラケット方式

施工実績

※各実績の [W] は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。

■新志原橋／三重県（国土交通省紀勢国道事務所） 2019 年度施工／W=2.0m L=99.0m



■上柳橋(下流側)／広島県（広島市南区役所） 2020 年度施工／W=3.5m L=88.3m



■江連橋／茨城県
（筑西土木事務所）
2022 年度施工／W=1.5m L=15.2m

新設橋の計画において、工業用水管を避けて橋梁幅員を確保し架橋することができる工法として、アルミ床版歩道拡幅工法が採用されました。新設橋のコンクリート桁側面にアンカーを打設してアルミ床版を添架した実績です。

▼アルミ床版架設前／アンカー打設



■日奈久港人道橋／熊本県（八代土木事務所） 2009 年度施工／W=2.0m L=43.0m

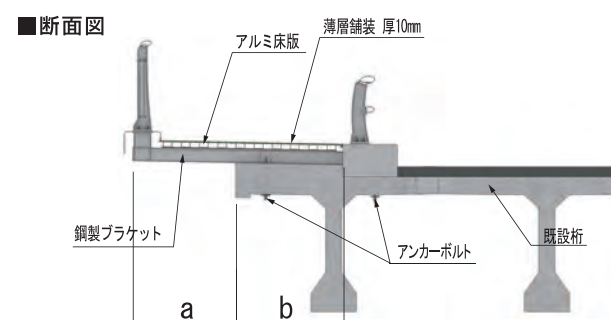
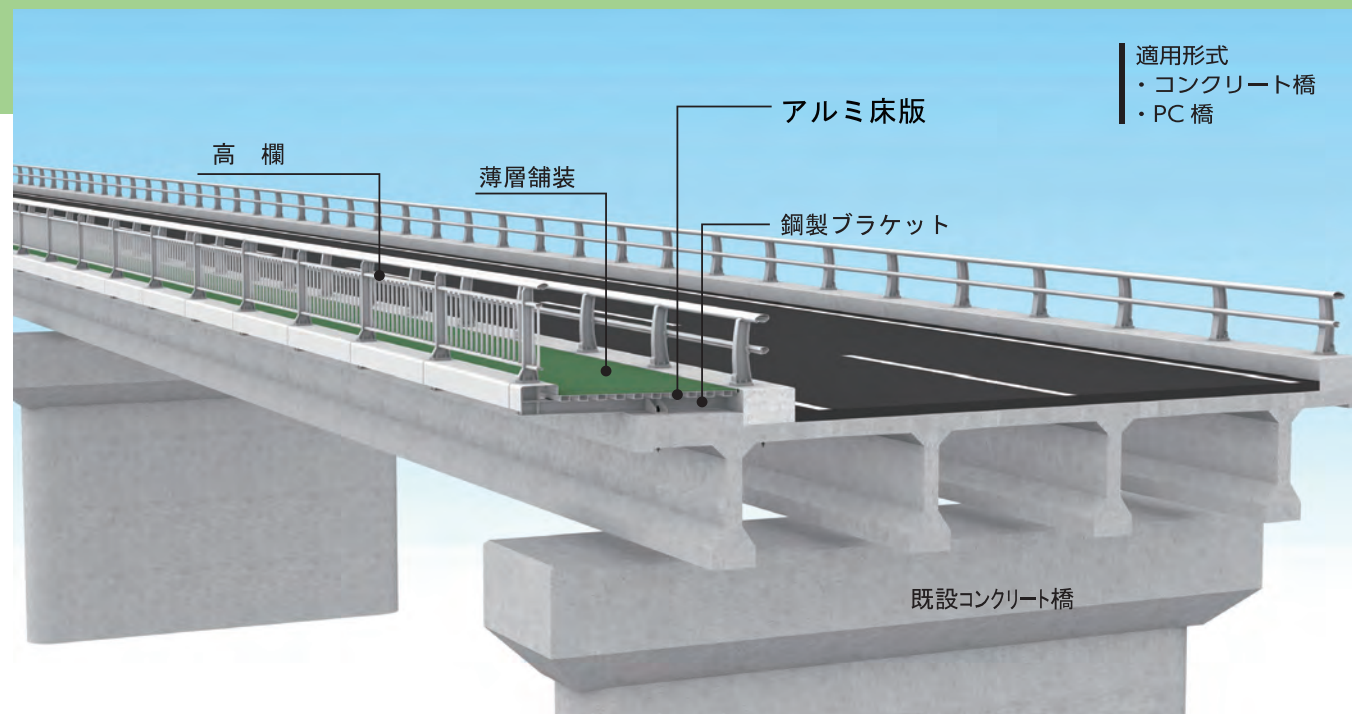


上 載 方 式

上載方式

施工実績

※各実績の[W]は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。



※設計図書が現存しない橋梁は、復元設計により安全照査が必要となります。

※拡幅の張出し寸法は $a \leq b$ 。

歩道がある橋梁で車道拡幅や歩道拡幅の計画に採用される方式です。水道管、電線管などの添架物があっても拡幅することができます。

歩道の既設コンクリート床版を撤去しアルミ床版に置換して死荷重相殺を成立させることが可能です。下部工はそのまま利用できる方式です。

施工手順

- ① 既設橋調査・計測工
- ② 足場工
- ③ コンクリートはつり工
- ④ 既設桁鉄筋探索
- ⑤ 既設桁鉄筋削孔
- ⑥ ブラケット取付け
- ⑦ コンクリート打設
- ⑧ アルミ床版架設
- ⑨ 舗装工
- ⑩ 完成



まんざい

■萬歳橋／大阪府（阪神高速道路株式会社）

2020年度施工／W=3.0m 上り線 L=36.7m
下り線 L=36.7m

アルミ床版で歩道を拡幅し、右折車線を新設した事例です。

施工前：2車線→施工後：3車線



上 載 方 式

■新大和橋／大阪府（阪神高速道路株式会社）
2020 年度施工／W=3.0m 上り線 L=50.4m
下り線 L=12.1m

アルミ床版で歩道を拡幅し、右折車線を新設した事例です。 施工前:2車線 → 施工後:3車線



■ふれあい橋／福岡県（飯塚県土整備事務所） 2010 年度施工／W=2.0m L=92.6m



上載方式

施工実績

※各実績の [W] は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。

■小雪橋／長野県（国土交通省飯田国道事務所） 2008 年度施工／W=2.0m L=34.4m



■沢田橋／岡山県（岡山市役所） 2016年度施工／W=2.0m L=207.0m



▲施工後は照明内蔵高欄に取り替え

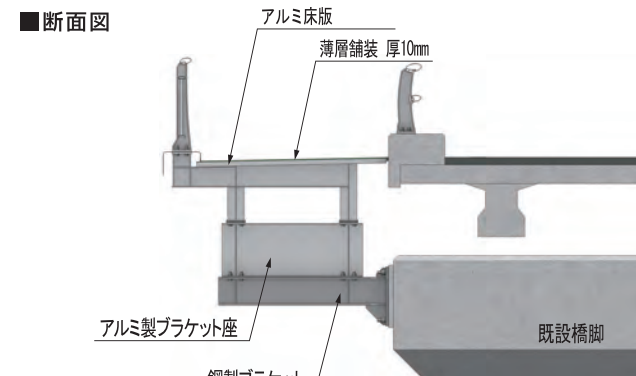
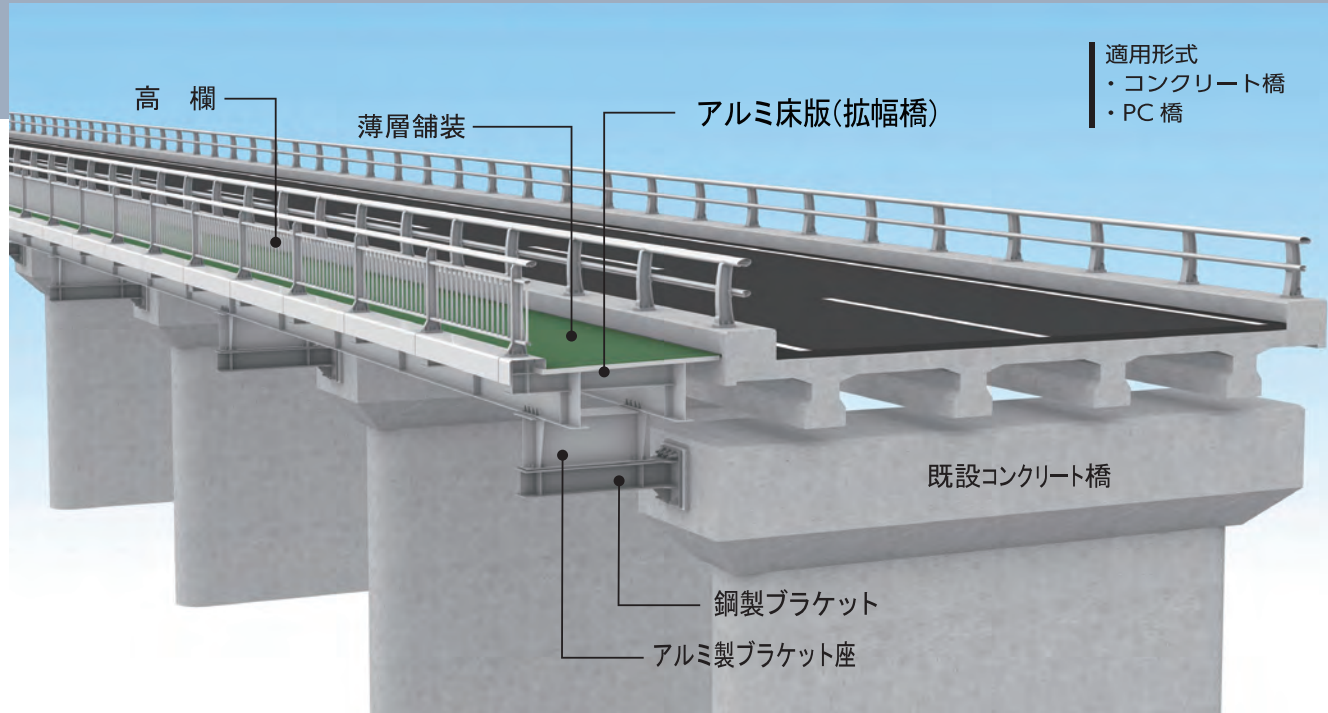


橋脚ブラケット方式

橋脚ブラケット方式

施工実績

※各実績の[W]は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。



※設計図書が現存しない橋梁は、復元設計により安全照査が必要となります。

コンクリート橋、PC橋など比較的短い支間長(15m程度)に有効な工法です。

既設の橋台、橋脚にブラケットを取付け拡幅橋を支持します。

拡幅橋の荷重増加による影響は下部工安全照査が必要です。

施工手順

- ① 足場工
- ② 下部工調査・計測工
- ③ コンクリート強度照査
- ④ 鉄筋探査工
- ⑤ ブラケット取付用アンカーボルト打設
- ⑥ アンカーボルト引抜き検査
- ⑦ ブラケット取付
- ⑧ アルミ床版(拡幅橋)架設
- ⑨ 舗装工
- ⑩ 完成



■ 鉦泉橋／群馬県 (安中市役所)

2017年度施工／W=1.35m L=68.3m



しもむら

■ 下村橋／静岡県 (浜松市役所)

2014年度施工／W=2.0m L=84.0m

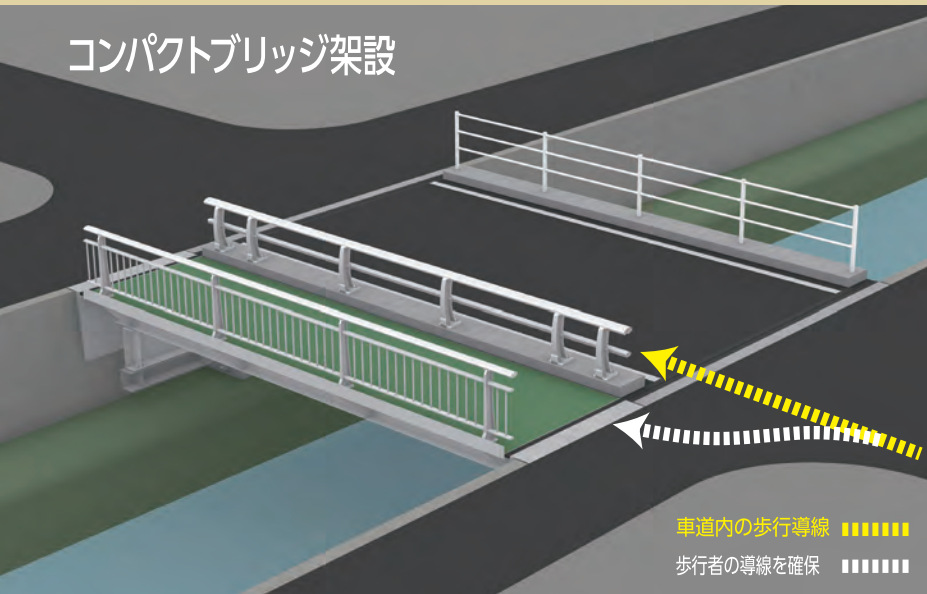


コンパクトブリッジ

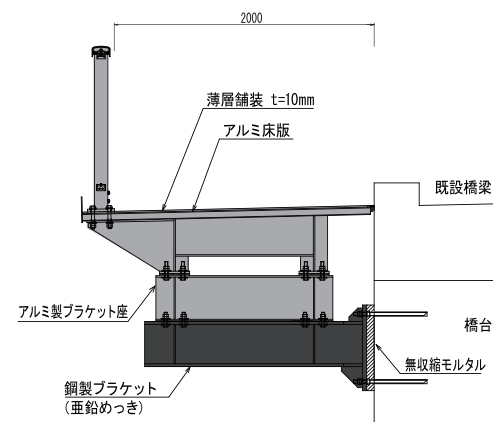
安全
簡単
安価

生活道路、通学路等に架かる歩道が確保されていない小さな橋梁の安全性向上を目指した製品です。
軽量のアルミ製床版を既設橋梁（橋台）に添架させる工法であるため、大がかりな工事を必要としません。
従来技術（橋台を新設する側道橋など）と比べ、施工工数が少なく工期短縮と経費の大幅削減を可能とします。

コンパクトブリッジ架設

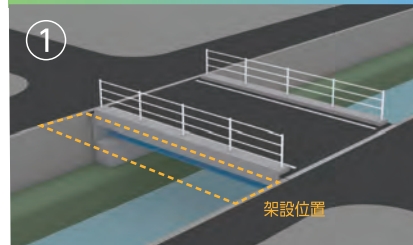


■断面図

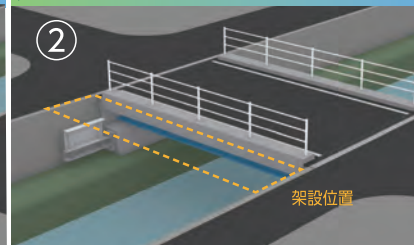


コンパクトブリッジの工法概要

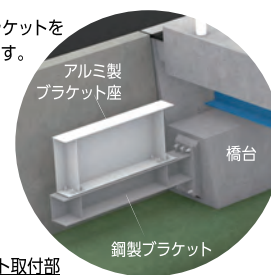
▶ 既設橋



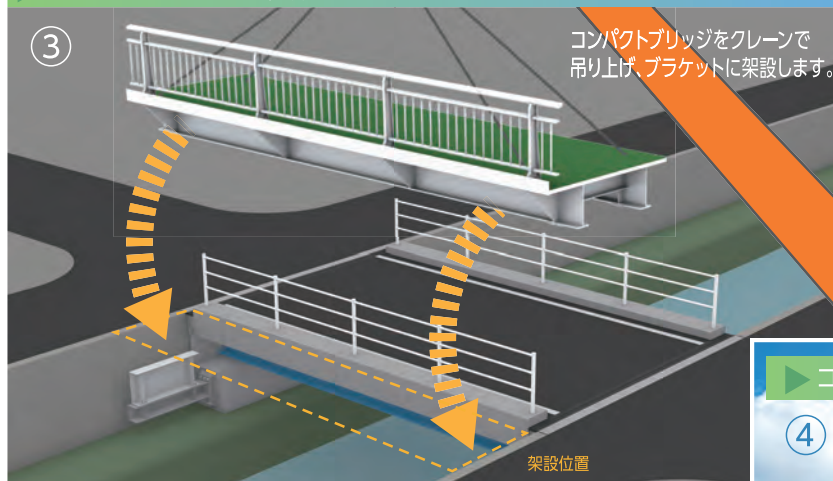
▶ 既設橋にブラケット・座を取付



橋台にブラケットを取り付けます。

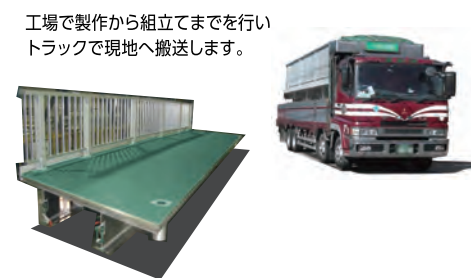


▶ コンパクトブリッジを架設



コンパクトブリッジをクレーンで吊り上げ、ブラケットに架設します。

コンパクトブリッジを現地へ搬送



工場で製作から組立てまでを行いトラックで現地へ搬送します。

▶ コンパクトブリッジ架設完了



おおがわら
■大河原陸橋／神奈川県（国土交通省相模国道事務所）
2015年度施工／上り線 W=3.0m L=9.0m／下り線 W=3.0m L=9.0m

コンパクトブリッジ 施工実績

※各実績の[W]は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。



施工前



施工手順

- ① 調査・計測工
- ② 足場設置
- ③ 鉄筋探索
- ④ アンカーボルト打設
- ⑤ アンカーボルト引き抜き検査
- ⑥ ブラケット取付け
- ⑦ コンパクトブリッジ架設
- ⑧ 完成



橋台 開孔



アンカー打設



アンカー引き抜き検査



ブラケット取付け



ブラケット座取付け



コンパクトブリッジ 架設

コンパクトブリッジ

コンパクトブリッジ

施工実績

※各実績の [W] は、歩道拡幅後の有効幅員を表記しています。

はすまち
■蓮町橋／富山県（富山土木センター） 2016 年度施工／W=2.0m L=15.2m



■長谷橋／福島県（国土交通省警城国道事務所） 2021 年度施工／W=2.0m L=7.4m

歩道整備と併せて信号待ちの歩行者が安全に滞留できるスペースをコンパクトブリッジで整備しました。



施工前



施工前



しろみ
■城見橋／岐阜県（各務原市役所） 2015 年度施工／W=1.5m L=12.75m



うわぜき
■上堰橋／新潟県（三条地域振興局） 2018 年度施工／W=2.0m L=9.5m



施工前



コンパクトブリッジ



■多和橋／香川県（長尾土木事務所）
2020年度施工／W=2.0m L=10.4m

■萩沢川橋／宮城県
（国土交通省仙台河川国道事務所）
2020年度施工／W=2.0m L=14.0+4.1m



2径間架設した事例です。

■柏崎市歩道橋／新潟県（柏崎市役所）
2018年度施工／W=1.5m L=9.6m



■エンス橋／奈良県（橿原市役所）
2021年度施工／W=1.5m L=16.6m
輸送制限により分割搬入、現地組立を行った事例です。



張出し床版

護岸や擁壁の外側に張出し歩道を取り付けます。

■根岸橋護岸整備／神奈川県（横浜市役所）
橋長 42.4m 有効幅員 2.0m



歩道橋床版の改修

歩道橋の老朽化した床版をアルミ床版で改修します。
架設重機を必要としない工法です。

■江戸橋歩道橋／東京都（第一建設事務所）
橋長 36.9m 支間長 34.7m 有効幅員 3.0m



アルミ跨線橋

鋼橋と異なりアルミ橋は塗装メンテナンスが不要なため、ライフサイクルコスト削減の観点からアルミ橋が採用されました。



■川棚駅自由通路／長崎県（川棚町役場）
橋長 36.4m 支間長 33.0m 有効幅員 2.5m

■西唐津駅自由通路／佐賀県（唐津市役所）
橋長 49.7m 支間長 39.7m 有効幅員 4.0m



アルミ歩道橋

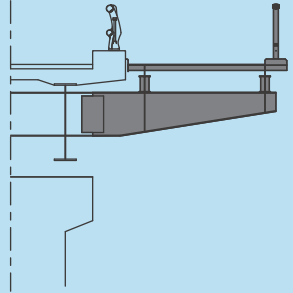
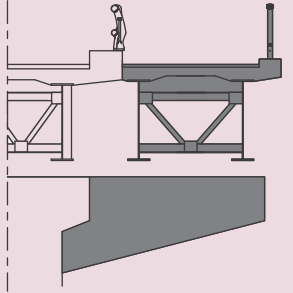
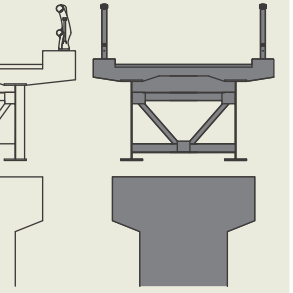
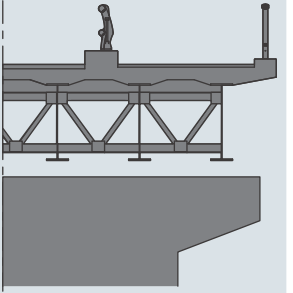
施工の手間が少ないオールアルミの橋梁です。

■引野口歩道橋／福岡県（国土交通省北九州国道事務所）
橋長 40.1m 支間長 37.1m 有効幅員 3.0m

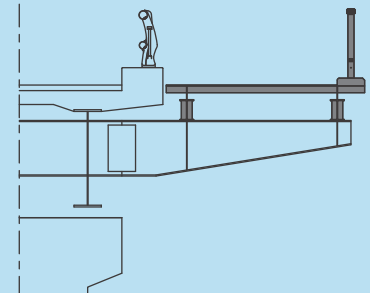
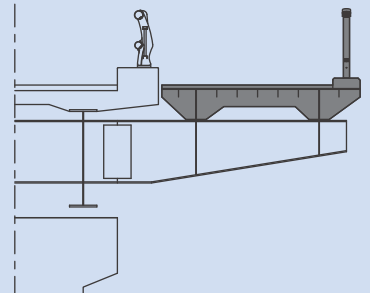
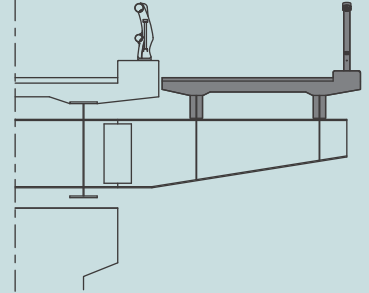


歩道拡幅工法の比較

工法比較

工 法	歩道拡幅構造	橋脚拡幅増設桁構造	側 道 橋	新 設 橋
構 造	 ●既設道路橋からブラケットを張出して床版を載せる構造。	 ●既設道路橋の橋脚を拡幅して主桁を増設する構造。	 ●道路橋に隣接して独立した歩道橋を設置する構造。	 ●既設橋は撤去し、新たに歩道を拡幅した橋梁を新設する構造。
既設上部工への影響	●既設橋の耐力力状態により補強が必要。軽量は床版を用いることにより、既設橋の補強は最小限となる。 ●既設橋の耐震補強や B 活荷重対策に絡めて拡幅を行うことが多い。	●増設桁と既設上部工との一体化が必要となる。既設橋と増設桁との高さ調整が必要となる。	●既設橋とは分離されているため、既設橋への影響はない。 ●別途、既設橋の耐震補強や B 活荷重対策を行う必要がある場合が多い。	●既設橋は撤去するため、廃材等の処理が問題となる。
下部工(橋台橋脚)への影響	●既設下部工をそのまま使用できる。	●下部工の補強等が必要となる。	●新設の下部工が必要となる。	●既設橋は撤去するため、廃材等の処理が問題となる。
河川への影響	●下部工工事が最小限となり、河川への影響が少ない。	●下部工工事により河川への影響が生じる。	●既設下部工を含めて洗堀問題の検討や河川協議等の必要がある。	●下部工撤去および新設時の河川へ与える影響度合いが懸念される。
施工性	●部材が軽量であるため、小型のクレーンにより架設ができる。 ●最小限の交通制限で上部工の主桁や横桁の補強が可能である。 ●施工期間が最も短くなる。	●河川内の橋脚拡幅は困難。 ●部材重量が大きく、大規模な地組ヤードや、大型クレーンが必要となり、架設時の交通制限が大きくなる。	●施工期間が長くなり、大規模な地組ヤードや大型クレーンが必要となる。多径間橋での架設は困難な場合が多い。	●既設橋撤去後、新設橋工事となるため、施工期間が非常に長くなる。 ●既設橋撤去後は長期間にわたり全面通行止めとなるため、迂回路等の確保が必要となる。
経済性	●既設橋の補強工事が必要となるが、トータルコストは小さくなる。	●下部工の拡幅可否検討が必要であり、可能であれば比較的工事費が小さくなる。	●上部工、下部工をすべて新設するため、工事費が大きくなる。	●撤去工事、新設工事を含め、工事費は大きくなる。
社会資本ストックの有効利用	●既設橋の有効利用という観点から、非常に好ましい工法である。	●比較的好ましい工法であるが、下部工の拡幅が困難な場合が多い。	●既設橋の利用不可能な場合の妥協案である。	●既設橋の継続的利用が困難な場合の工法である。
総合評価	●既設橋の補強が必要となる場合があるが、下部工や河川への影響は最小限となり、既存ストックの有効利用という観点から社会貢献度の高い工法である。	●工事費が比較的小さい工法であるが、下部工や河川への影響があり、施工性が懸念される。	●既設橋上部工への影響がない工法であるが、新設橋のため工事費が大きく、河川への影響が懸念される。	●既設橋撤去時の廃材処理の問題もあり、既設橋の継続的利用が困難な場合の最終手段といえる。
	◎	○	△	△

床版材質比較

工 法	アルミニウム合金製床版	鋼 床 版	鉄筋コンクリート製床版
構 造	 ●軽量のアルミニウム合金による床版。押出形材によるユニット構造。 ●軽量なため、拡幅量が最も大きくできる。	 ●鋼材を用いた従来構造。縦リブ、横リブで構成された構造となる。	 ●鉄筋コンクリートによる床版。
床版・床組の死荷重 (舗装、ブラケット等は含まない)	55 ～ 80kg/ m ²	100 ～ 200kg/ m ²	400 ～ 600kg/ m ²
既設橋への影響	●軽量のアルミニウム合金製床版により、既設橋への影響は最小となる。 ●既設橋の補強量を最小限としたい場合、桁下空間の制限等により効率的な補強が困難な場合に有効である。	●従来の RC 床版等に比べて軽量の構造として扱われてきたが、アルミニウム合金製床版と比べると2倍の重量となり、既設橋への影響が大きくなる。	●床版自体も重いが、新たなコンクリート打設等の荷重も考慮する必要があり、既設橋への影響は最も大きくなる。
施工性	●軽量のユニット構造のため、架設重機が小さくなる。道路の片車線規制により架設が可能。軽量で施工性が良く、施工期間は短縮される。	●死荷重が大きいため架設重機が大きくなる。現地溶接や現地タッチアップ塗装が必要となり、施工性が悪く施工期間が長くなる。	●コンクリート打設後の養生が必要となり、施工期間が長くなる。
経済性	●素材が高価なため、床版の製作費が大きくなるが既設橋の補強は最小限となるため、補強工事費は小さくなる。	●コンクリート製に比べ高価である。既設橋の補強が多くなり、トータルコストも大きくなる。	●床版は比較的安価であるが、既設橋の補強が非常に多くなり、トータルコストは大きくなる。
維持管理性	●アルミニウム合金は耐食性に優れるため、塗装等の維持管理費が大幅に軽減できる。	●環境にもよるが、7 ～ 10 年間隔で塗装メンテナンスが必要となる。	●コンクリートの劣化状況の確認等維持管理が必要となる。
リサイクル性	●アルミニウム合金はリサイクルしやすい材料であり、資源循環型材料といえる。 ●アルミニウム合金は、回収・分別等のリサイクル産業が進んでいるため、効率性に優れる。	●鋼材は比較的にリサイクルしやすい材料といえるが、リサイクル後の材質劣化は否めず、リサイクル材の適用範囲が限られる。	●鉄筋とコンクリートの分別は困難であり、かつ産業廃棄物として適切な処理が必要となる。
総合評価	●軽量なため、施工性が良く既設橋への影響が小さい。 ●素材が高価であるが、維持管理性、リサイクル性に優れている。	●比較的軽量の構造となるが、施工性や維持管理性に難点がある。	●床版自体は最も安価であるが、死荷重が大きく既設橋の補強量が増大しトータルコストは大きくなる可能性がある。
	◎	○	△