

横浜ベイブリッジ

Bridges of the World

神奈川県・横浜市



日本・2009年発行

東京湾岸部の道路交通の骨格となる東京湾岸道路は、東京湾中央部から横須賀、富津などの湾口部まで約160kmを一巡りしています。さらに湾口をつないで東京湾環状道路が構想されています。その中核を担っているのが首都高速湾岸線で、横浜港を通過する部分では平成元年(1989)に完成した横浜ベイブリッジと平成7年(1995)に完成した鶴見つばさ橋がその存在感を示しています。

ベイブリッジは中区本牧埠頭と鶴見区大黒埠頭を結ぶ橋で、近代横浜港の中央部に位置しています。昭和38年(1963)に横浜市からその構想が提案されましたが、その後、東京湾岸道路の一環に位置付けられ、高速道路と一般国道を一体構造として、建設は首都高速道路公団が担当することになりました。

横浜港のメイン航路の上を通るため、航路幅は260m、桁下の高さは大型客船も通れるように海面上55mを確保することが求められました。橋の形式には、中央径間が460m、両側径間が200mの当時国内最長となる3径間斜張橋が選ばれました。塔の高さは172m、そこから2面11

段、2条並列のケーブルによってトラス形式の桁が吊られており、地震時に桁の挙動が直接塔や橋脚に伝わらないような構造になっています。

桁は2段構造で、ともに6車線とし、上が高速道路、下の段は国道357号になっています。

この巨大な橋を支える基礎は、直径10mのコンクリート製の杭(井筒)です。この杭は、塔を支える橋脚部分には9本、2つの端橋脚には6本が用いられています。横浜港の地盤は沖積砂層や粘土層が厚く堆積しており、水平抵抗はほとんど期待できないため、水面下40~60mにある土丹層を支持地盤にするとされました。地震時の横方向力に効果的に抵抗できるよう、この層への根入れは14m以上確保されました。したがって杭の長さは最長のものでは75mにも達しています。

ベイブリッジの大黒側の塔の中段に展望ラウンジが設けられ、スカイウォークと名付けられた歩道を通って橋を間近に感じて、港の風景も楽しむことができましたが、残念ながら平成22年(2010)に閉鎖されました。



撮影：松村 博