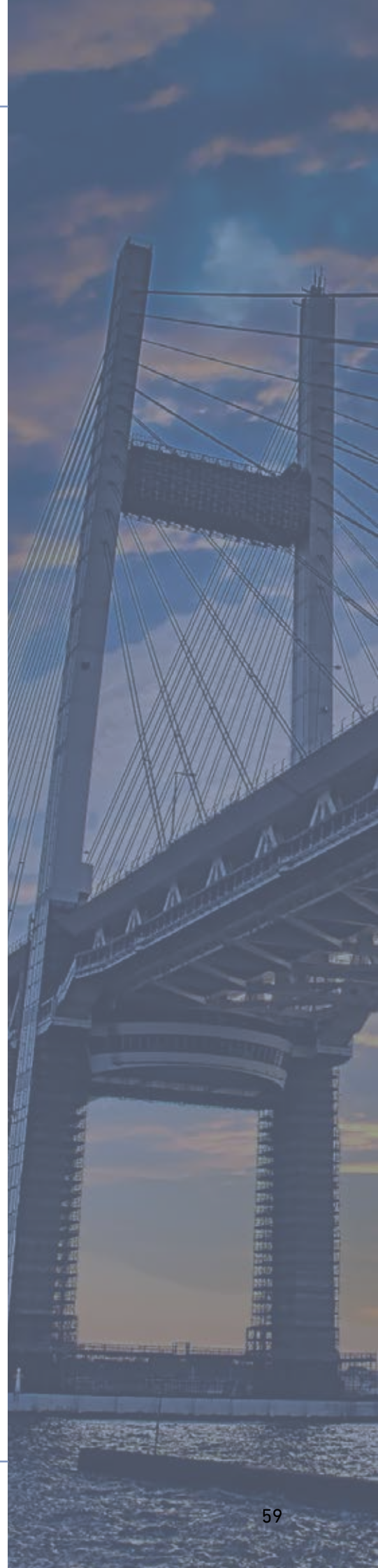


第 3 章

横浜ベイブリッジ 建設



第3章

横浜ベイブリッジ建設

第1節 計画の起源



横浜ベイブリッジの特徴であるH型の主塔

1963（昭和38）年12月「横浜自動車道路計画調査報告書（横浜市計画局）」において「臨港線」（横羽線のこと）の別ルート（海上）案として「臨海埋立道路」（現在の高速大黒線生麦付近から高速湾岸線本牧付近に至る海上道路）案の検討の必要性が報告された。しかし、この時点ではまだベイブリッジという名称は無かった。

1965（昭和40）年2月、横浜市港湾局（以下「港湾局」という。）が「横浜ベイ・ブリッジ計画（案）概要」を発表した。これは港湾局が、1964（昭和39）年から横浜航路を跨ぐ橋梁について本格的な調査を開始し、技術的、経済的な検討の結果、技術

的には可能との結論を得て公表したもので、これが「横浜ベイブリッジ」という名称及び計画の起源である。

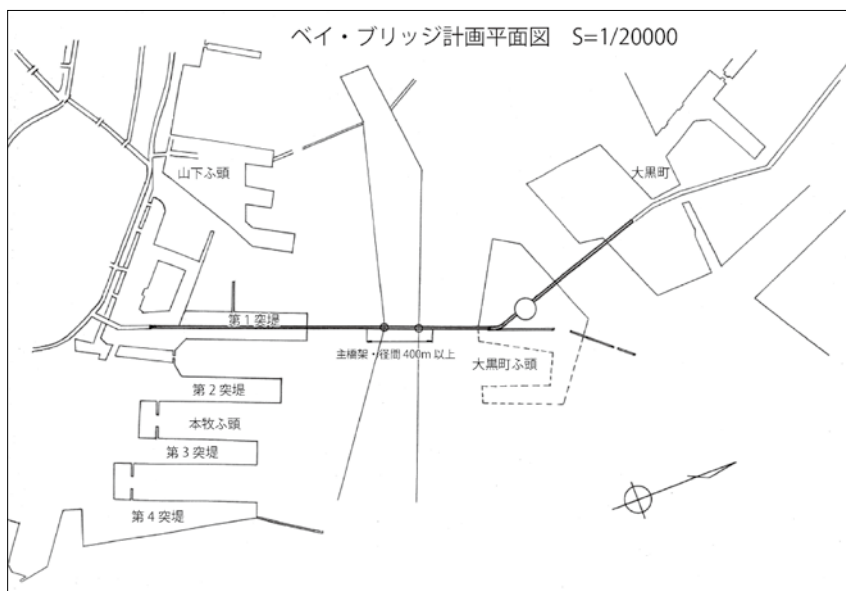


図3-1 ベイ・ブリッジ計画平面図

参照：横浜ベイ・ブリッジ計画（案）概要 P5（昭和40年2月 横浜市）

横浜ベイ・ブリッジ計画の概要は、建設中の本牧ふ頭から計画中の大黒ふ頭を経て大黒町に至る総延長約5km、4車線の一般道路で、両側に1.5mの歩道を設置するというものである。建設費は250億円、横浜航路を跨ぐ長大橋は主径間480m、橋長1,810mのゲルバーラス橋（ドイツのハイリッヒ・ゲルバーが径間を延ばすために考えた橋の形式）を検討。また、横浜港に入港する船舶のうち、最大のマスト高を持つキャンペラ号を考慮して海面上62mの桁下空間を持つよう計画していた（図3-2参照）。

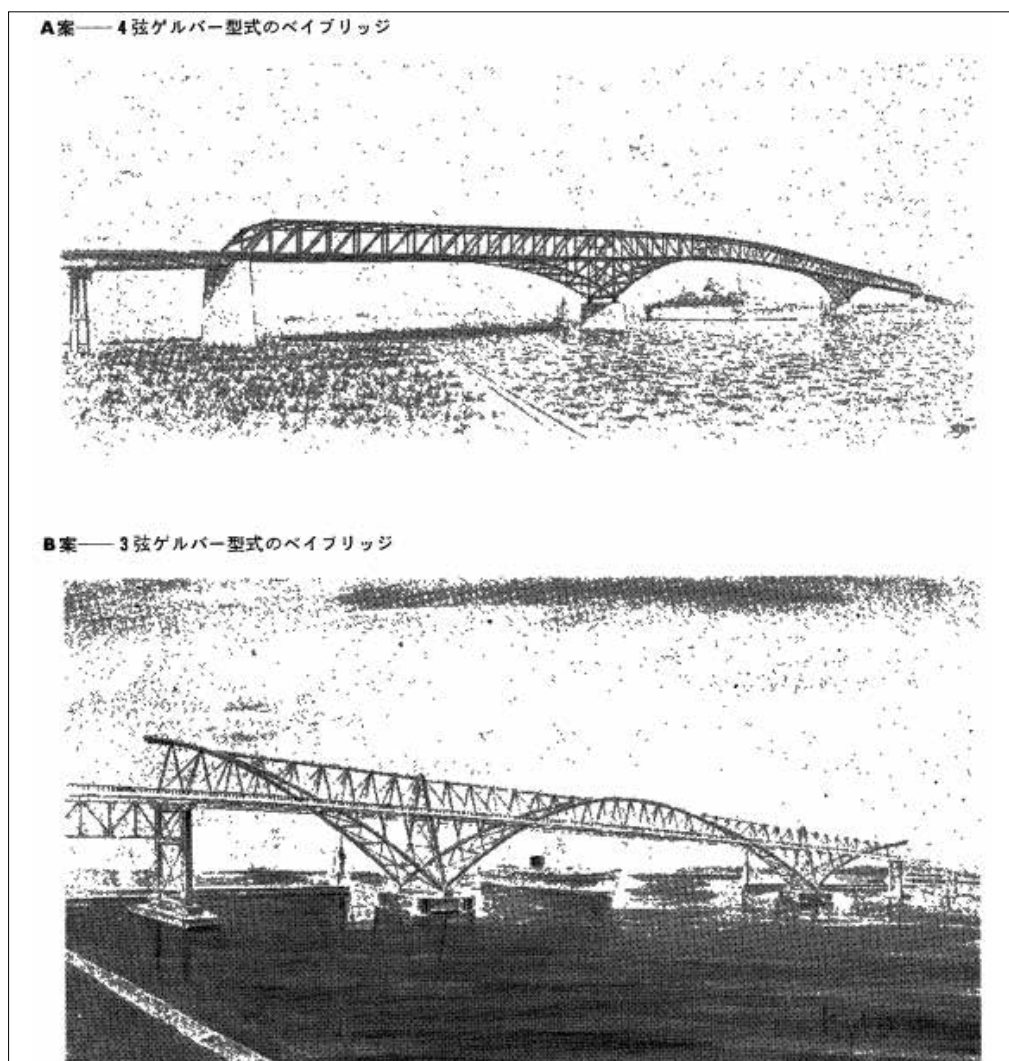


図3-2 ベイブリッジの想像図

参照：調査季報28 P59

1965(昭和40)年、横浜市(飛鳥田一雄市長)は「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー」の中で「横浜港ベイブリッジ建設計画」を市の六大事業のひとつとして発表した。計画の概要は先の港湾局発表のとおりで、建設主体は横浜市(港湾局)としている。しかし、橋のデザインについては、横浜港

のシンボルとしてのイメージが必要なことから(一つの案として)吊り橋を提示している。また、効果として、復興の時代から建設の時代に向う明日の横浜をつくる「虹の架け橋」としての象徴的な意義を強調している。

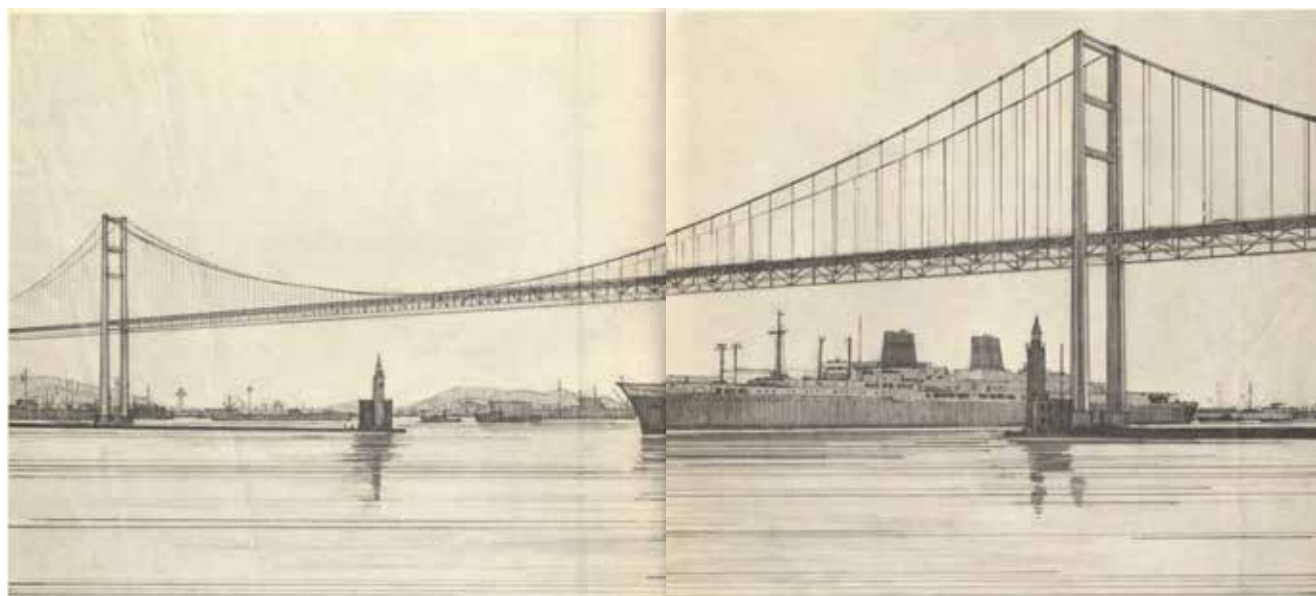


図3-3 横浜港ベイブリッジ建設計画

参照:「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー」P66(ベイブリッジは吊り橋として描かれている)

一方、横浜市から六大事業の元となる将来計画策定調査の委託を受けていた(株)環境開発センターは、1964(昭和39)年12月「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」を提出した。この中で「横浜港ベイ・ブリッジ建設計画」が提案されている。計画の概要は本牧ふ頭と大黒町地先を繋ぐ全長2,000m(主径間1,000m)の吊り橋で、6車線、歩道有り、鉄道併用橋となっていた。

「資料」

- ・「横浜自動車道路計画調査報告書(横浜市計画局)」昭和38年12月
- ・「横浜ベイ・ブリッジ計画(案)概要」昭和40年2月 横浜市
- ・「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー」昭和40年 横浜市
- ・「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」昭和39年12月 横浜市

第2節 建設計画の経緯 ～東京湾岸道路として～



横浜ベイブリッジは当初、港湾局が港湾道路として建設する方針で、当時最新の長大橋である若戸大橋を参考に運輸省と協力して技術調査や経済調査を行っていた。しかし、高速道路網と接続しない一般道路としての横浜ベイブリッジ単独の建設では、多くの利用交通量が望めず、採算性の点から、事業着手までには至らなかった。また、都心部の緊急交通対策として高速道路「臨港線」（横羽線）が優先された事情もあった。

一方、1962（昭和37）年頃から建設省関東地方建設局を中心に、東京湾臨海部を巡る東京湾岸道路の調査が進行し、1967（昭和42）年には千葉県船橋市に湾岸道路調査事務所が開設され、東京～横浜方面の路線調査を開始した。更に、東京地区が1969（昭和44）年度に首都高速道路公団により事業着手されるなど湾岸道路計画が急速に進んできたことや、横浜地区については、横浜市が計画していた横浜ベイブリッジ以外のルートは考えられないことなどから、横浜市は国の湾岸道路計画に協力し、その一環として横浜ベイブリッジの実現を目指す方針に転換した。

1969（昭和44）年8月、それまでの港湾局のすべての調査資料（概略設計等）が、建設省関東地方建設局に引き継がれた。

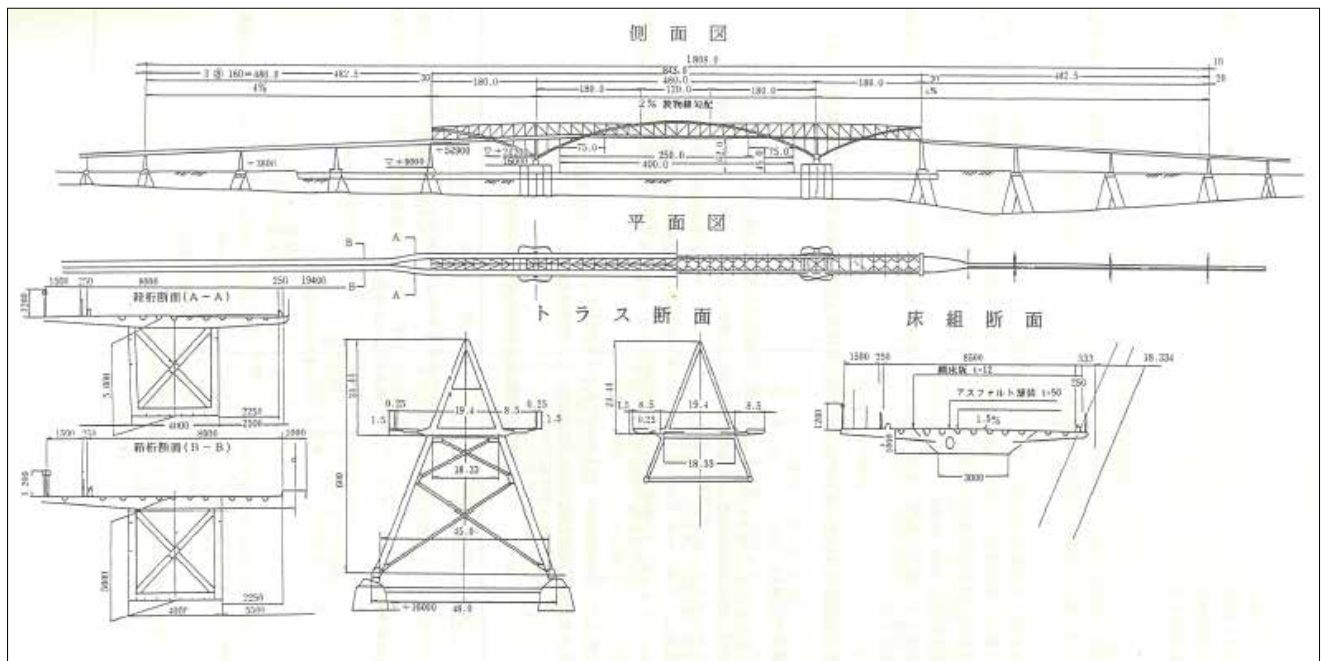


図3-4 横浜市から引き継がれたベイブリッジ計画案（ゲルバートラス案）

参照：「横浜ベイブリッジ」P1-3（首都高速道路公団）

以後、横浜ベイブリッジは東京湾岸道路の一環として、建設省関東地方建設局が調査を行うこととなり、国との計画調整業務を道路局高速道路課が担当することとなった。高速道路課では、六大事業で「横浜港のシンボル」として取り上げられた「横浜港ベイ・ブリッジ建設計画」が、国の東京湾岸道路計画（総延長 160km、幅員 50～100m、高速部 6 車線・一般部 6～8 車線）の中で生かされ、当時まだ未着手であった東京都～神奈川県区間の中で最優先に着工されるよう、建設省への協力・働きかけを行った。

建設省関東地方建設局では、1969（昭和 44）年度から、横浜市から引き継いだ資料を基に、東京湾岸道路横浜地区の調査を開始した。横浜航路横断方式については、橋梁案と沈埋トンネル案を比較検討し、橋梁案では横浜航路の必要クリアランスが高く、橋梁が大規模になるなどの問題が挙げられた。一方、沈埋トンネル案の場合は、出入り口となる本牧埠頭 A 突堤に潰れ地が生じ、稼働中のコンテナターミナルの機能が阻害されるなど、港湾機能への影響が大きくなることがネックとなった。これらを総合的に判断した結果、橋梁案に決定した。

また、橋梁の形式についても、関東地方建設局では 1972（昭和 47）年度に、ゲルバートラス橋、吊

橋及び斜張橋の比較検討を行い、横浜港の景観や桁下空間確保の必要性などから、斜張橋（塔から斜めに張ったケーブルを橋桁に直接つなぎ支える構造の橋）に決定した。

しかし、横浜航路横断橋は斜張橋として当時世界最大規模であり、日本での施工実績も皆無だったため、建設省土木研究所と協同で、1973（昭和 48）年度から 1975（昭和 50）年度にわたり、概略設計、地質調査、風洞実験、耐風解析、耐震解析等の技術的検討を重ね、1975（昭和 50）年度に技術検討書を取りまとめた。建設省がまとめた横浜航路横断橋案は 3 径間連続トラス斜張橋で橋長 860m、中央径間 460m、側径間 200m、主塔（2 本）の高さ 175m、1 種 2 級 6 車線と 3 種 1 級 6 車線の自動車専用道路のダブルデッキ構造（歩道はなし）で、横浜航路を跨ぐ中央径間の桁下高は 55m であった。

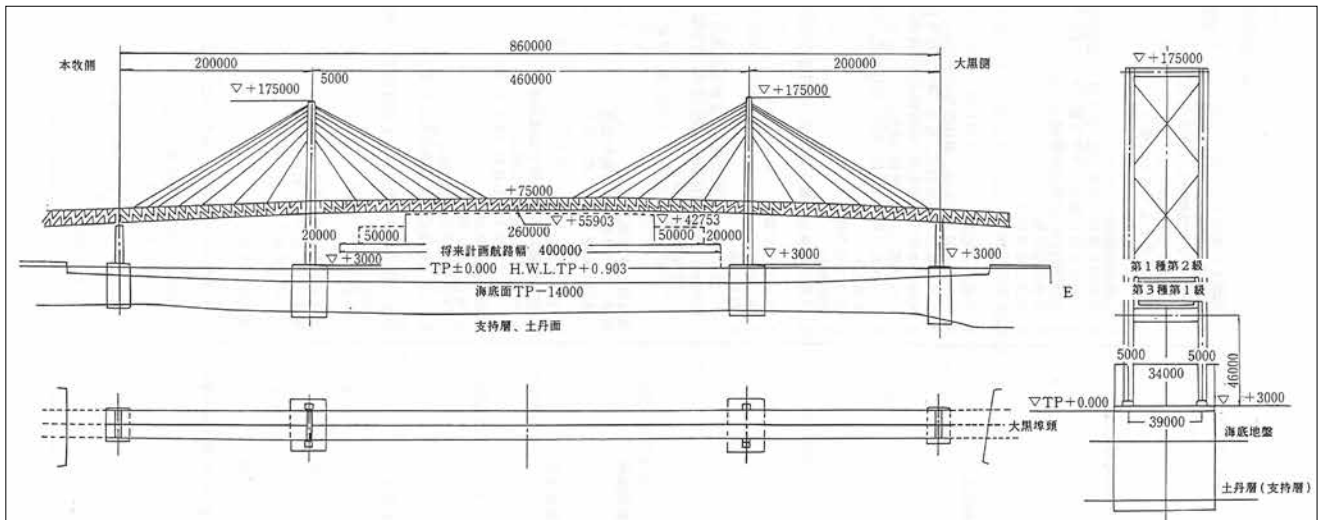


図3-5 建設省が纏めた斜張橋案

参照：「横浜ベイブリッジ」P1-6（首都高速道路公団）

なお、横浜航路横断橋の中央径間の桁下を55m（航路幅260m）とすることについては、1977（昭和52）年の港湾審議会第77回計画部会で承認されている。部会では、当時横浜港に毎年入港してい

た最大船舶のロッテルダム号（マスト高53m）を基準に桁下高を決定したが、その後、クイーン・エリザベス2についても通行可能であることが判明し、ベイブリッジ完成後もほぼ毎年入港している。

今日では、客船の巨大化によりベイブリッジを通れない船も出現してきたことから、そのような巨大客船は大黒ふ頭に停泊することになった。

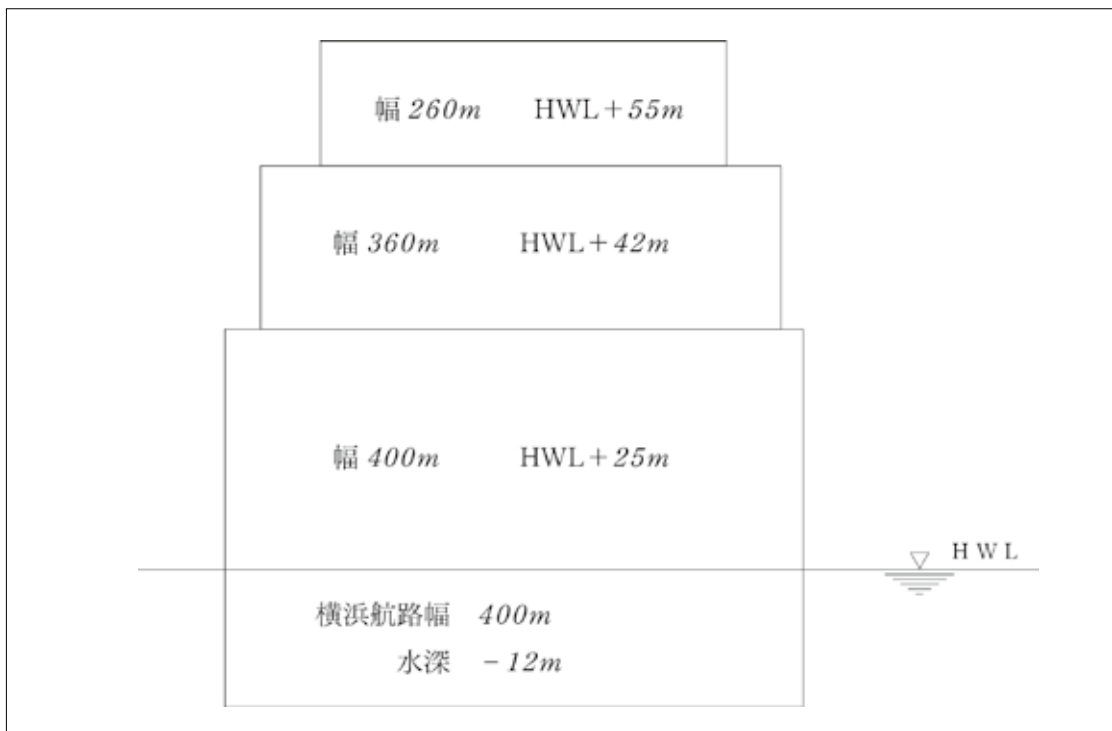


図3-6 航路横断橋桁下空間図

参照：横浜港横断連絡架橋（3橋梁）計画検討書P7（昭和52年3月 横浜港港湾管理者）

資料 |

- ・調査季報28 「ベイブリッジ計画」西脇 巖
- ・「横浜ベイブリッジ」首都高速道路公団
- ・横浜港横断連絡架橋（3橋梁）計画検討書 昭和52年3月 横浜港港湾管理者

第3節 建設事業の着工



スカイウォークから見える横浜の風景

横浜ベイブリッジを首都高速道路公団の高速湾岸線として事業着手するためには、ルートの都市計画決定が前提条件となることから、横浜港港湾管理者をはじめとする関係機関との協議・調整や、扇島、大黒町、大黒ふ頭、本牧ふ頭、新本牧の地権者や沿線企業・住民への説明をしっかりと実施し、1977（昭和 52）年 8 月に高速湾岸線（鶴見区扇島～中区千鳥町間）及び高速大黒線の都市計画決定を行った。また、これと合わせて横羽線 2 期を延伸し、横浜ベイブリッジへの接続の都市計画変更を行い、横羽線～横浜ベイブリッジ～高速大黒線でループを形成し、都心部の海上バイパスが出来上がるように計画した。

道路局では、首都高速道路公団が早期に高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）及び高速大黒線の事業に着手できるように、都市計画決定手続きを進める一方、首都高速道路公団の新規事業予算が国に認められるよう、横浜の政界、経済界、港湾業界などと一体となり、1976（昭和 51）年から 1978（昭和 53）年にかけて、毎年、当時の総理大臣に面会するなど政府への強力な要望活動を展開した（バスを連

ね横浜港の官民挙げた大陳情団を派遣）。

横浜市がベイブリッジの着工を急いだ背景として「コンテナ街道」の問題があった。昭和 40 年代からの港湾物流の急速なコンテナ化に伴い、本牧ふ頭から東京方面や内陸部に向かうコンテナトレーラーにより、都心部の国道 133 号（横浜港から桜木町一丁目交差点までの約 1.4km）沿線が激しい渋滞、騒音、排気ガスにさらされ「コンテナ街道」と酷評される状態となっていた。また、コンテナ街道下での地下鉄 3 号線工事が更なる渋滞を招くとして元町、中華街等地元商店街の反対により、着工できない状況に陥っていたことがある。この打開策として、高速横羽線延伸事業と高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）の早期着工が求められ、横浜の政界、経済界が一丸となって、道路局の取り組みを応援したのである。

この運動の結果、ようやく 1979（昭和 54）年、首都高速道路公団に対して「横浜市道高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）」の基本計画指示がなされ、1980（昭和 55）年 5 月の都市計画事業承認を経て、同年 11 月横浜ベイブリッジが着工された。

東京湾岸道路は、東京側から高速湾岸線 3 期、4 期、5 期事業として順次進められてきたが、横浜ベイブリッジ区間だけは「横浜市道高速湾岸線」として、これらに先行して整備された。

[illegible]

昭和 52 年 高速湾岸線の都市計画決定

第4節 建設工事 ～首都高速道路公団における設計・施工技術の調査検討の経緯～



横浜ベイブリッジをくぐるクルーズ客船「MITSUI OCEAN FUJI」

1977（昭和 52）年度より、建設省から首都高速道路公団への資料の引き継ぎが逐次行われた。首都高速道路公団では、ベイブリッジが当時世界最大規模の斜張橋で、施工実績も皆無だったため、着手に当たり更に詳細な調査が必要と判断し、1978（昭和 53）年度に「横浜航路横断橋の設計施工に関する調査研究委員会 委員長村上永一」を設置。以後毎年度、学識経験者を中心とした調査研究委員会を設置し建設技術を研究した。大規模海中基礎構造としての多柱式基礎、大口径アーム式水中掘削機の開発、斜張橋上部構造の検討、ケーブル構造・架設工法の検討、風洞実験、耐震検討による耐風・耐震安定性の確認等を行い、実施設計に反映させた。

ベイブリッジの建設工事は予想を超える難工事となった。原因は横浜港海底の 60m もの厚さの軟弱地盤（シルト）層の存在で、しかもその下の支持（土丹）層が急傾斜の地層となっていた。このため首都高速道路公団は、ベイブリッジの下部構造を多柱式ケーソン構造として対応した。

高さ 175m の主塔を支える多柱式ケーソン基礎の深さは最深部では 90m にも達し、ケーソン内の

地盤の掘削は人力では不可能だった。このため、首都高速道路公団は無人のアーム式水中掘削機を新たに技術開発してこの難工事を乗り越えた。この水中掘削機は土木学会技術開発賞を受賞。1 日 1000 隻もの船舶が通過する横浜航路上での架橋工事ということもあり、基礎工事に 8 年の歳月を要した。

表3-1 横浜ベイブリッジ工事工程

項目		年	昭和54年	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平成元年
設 計	下部詳細設計												
	上部概略設計												
下 部 工	ドライドック工				船材・船底工	船口岸壁土・船口工	船口岸壁土・船口工 保固工						
	海上仮設工											橋脚工	
	バース製作工	P ₁ , P ₂				バース	バース						
		P ₃ , P ₄					バース						
	ケーソン構築工	P ₁									P ₁ -11 P ₁ -12 P ₁ -13 P ₁ -21 P ₁ -22 P ₁ -23		
		P ₂									P ₂ -11 P ₂ -12 P ₂ -13 P ₂ -21 P ₂ -22 P ₂ -23 P ₂ -31 P ₂ -32 P ₂ -33		
		P ₃									P ₃ -11 P ₃ -12 P ₃ -13 P ₃ -21 P ₃ -22 P ₃ -23 P ₃ -31 P ₃ -32 P ₃ -33		
		P ₄									P ₄ -11 P ₄ -12 P ₄ -13 P ₄ -21 P ₄ -22 P ₄ -23		
	フーチング構築工												
	防衝工												
	上 部 工	工場製作 (設計の一部を含む)											
塔架設		下部											
		中部											
		上部											
桁架設		側径間地組立											
		側径間架設											
	中央径間架設												
橋脚工													

出典：横浜ベイブリッジP1-12（首都高速道路公団）



写真３－１ 3,000 tフローティングクレーンによるプレキャストケーソン吊込み
出典：よこはまの道路 1986（道路局）



写真３－２ アーム式水中掘削機
出典：「NETWAY 横浜ベイブリッジ開通記念号」P33（首都高速広報協議会）

｜資料｜
・「横浜ベイブリッジ」首都高速道路公団



第5節 横浜港のシンボルとしてのデザイン



横浜ベイブリッジの夕景

横浜ベイブリッジの名称は、建設省の東京湾岸道路調査時は「横浜航路横断橋」、首都高速道路公団の高速湾岸線建設事業時には「横浜港横断橋」という名称が使われたが、完成時には横浜市の要請により、横浜港のシンボルとしてふさわしい名称である「横浜ベイブリッジ」に決定された。

色彩については、懸念されていた主塔を赤白等にするといった制限が航空法の改正により解除され、1986（昭和61）年の横浜市都市美対策審議会（会長 日笠端氏（東京大学名誉教授））の意見に基づいた横浜市の要請により、橋の存在感を際立たせるために、横浜港の海の青色、背景の工業地帯のグレーと対照的でシンボリックな「純白」と決定した。

また、ベイブリッジの2本の主塔の形状をH型とし、先端部の主塔断面を細くするとともに主塔間の距離を狭め、海面から2本のタワーがすっきりと立ち上がって安定感のある姿としたことや、ケーブルの張り方を扇状（ファン型）、多段式（マルチタイプ）とすることにより斜張橋の美しいシルエットを創出。当時新進気鋭の橋梁デザイナーであった大野美代子氏（愛知県立芸術大学、東京工業大学非常勤講

師）の提案により、横浜港のシンボルと呼ばれるにふさわしい美しい橋梁デザインを実現した。

更に、魅力ある港の夜景を創出するため、照明デザイナーの石井幹子氏のデザインによる横浜ベイブリッジのライトアップを行っている。主塔2基と中央径間桁下を投光器で照射。白色光で、一定間隔で青色に変化するデザインとした。



写真3-3 横浜ベイブリッジのライトアップ

資料 |

・第45回横浜市都市美対策審議会資料 昭和61年5月 横浜市

第6節 スカイウォークの計画・建設経緯



横浜ベイブリッジは世界最大規模の斜張橋であり、デザインも優れている。

また、横浜港の玄関ともいえる位置にあり、観光地である山下公園、港の見える丘公園等からも一望できることから、横浜港のシンボルとして景観設計上多くの配慮がされている。

横浜港の新しいシンボルとして着工された横浜ベイブリッジに対し、多くの市民から横浜ベイブリッジを歩きたいという要望が横浜市に寄せられた。また、市民、特に子どもたちが世界最大規模の斜張橋で先端技術の粋であるベイブリッジに直接触れることにより、土木技術のPR、学習の場を提供できることや、ベイブリッジ上から眼下を通過するクイーン・エリザベス2などの豪華客船を見物できること、さらには、横浜の街並や遠く丹沢山系、富士山を海側から展望できるなど横浜の新しい観光スポットを提供できることなどから、横浜市は既に建設が開始されていたベイブリッジへの市民利用施設(遊歩道、展望ラウンジ等)の添架の可能性を検討することとした。

横浜市では、1980(昭和55)年度から、ベイブ

リッジに市民利用施設を添架する可能性について調査研究を始め、1981(昭和56)年度には、学識経験者や建設省、首都高速道路公団等の関係機関で構成する「横浜ベイブリッジの多目的利用に関する調査研究委員会(委員長 井上孝 横浜国立大学教授)」を設置し、風洞実験等も含め2カ年にわたって検討した。

この結果、1983(昭和58)年3月に、

- ①遊歩道(下路外側に張り出して設置)
- ②展望ラウンジ(大黒側主塔下段水平材に取り付け)
- ③地上施設(遊歩道にアプローチするため大黒ふ頭側に設置するエレベータータワー等)

から成る市民利用施設をベイブリッジに添架して建設することが技術的に可能との結論を得た。

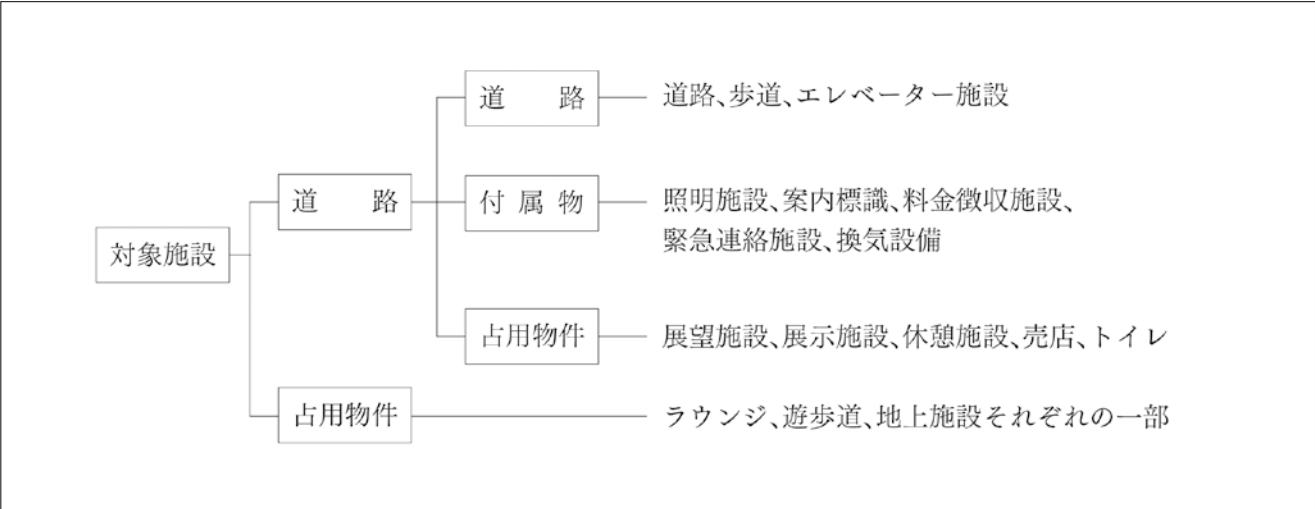
首都高速道路公団でも1985(昭和60)年度及び1986(昭和61)年度の「横浜航路横断橋の設計施工に関する調査研究委員会(委員長 伊藤学)」の中で、風洞実験等により、当該施設添架の最大の問題である耐風安定性等について確認を行った。

一方、高速道路(自動車専用道路)への市民利用施設の添架は日本で初めてであったため、横浜市で

は、委員会での技術検討と平行して、道路法上の位置づけ、事業手法・事業主体等について建設省と協議を重ねた。その結果、遊歩道が高架と一体となった構造物であることなどから、占用物件ではなく道路として位置づけ、歩行者専用の有料道路事業により建設管理することとした。

当該施設が道路となったことに伴い「遊歩道」という用語を止め、事業名を「ベイブリッジ歩行者道」とした。また、「スカイウォーク」という名称は道路の路線認定する折に路線名として付けられたものである。

表3-2 スカイウォークの道路法上の考え方



参照：「橋に抱かれた展望ラウンジ；スカイウォーク」P33（道路行政セミナー 1994年4月号 一般社団法人道路新産業開発機構）

市民利用施設の概要は、以下の通りである。

- ①スカイタワー：大黒ふ頭内に設置された高さ60mのエレベータータワー。25人乗りエレベーター2基で地上とスカイプロムナードを連絡。
- ②スカイプロムナード：ベイブリッジ下路両側に張

- 出して設置した屋根付きの歩道。幅員2.5m、延長片側320m。
- ③スカイラウンジ：大黒側主塔下段水平材に取り付けた外径32mの円形の展望施設。海面からの高さは50m。

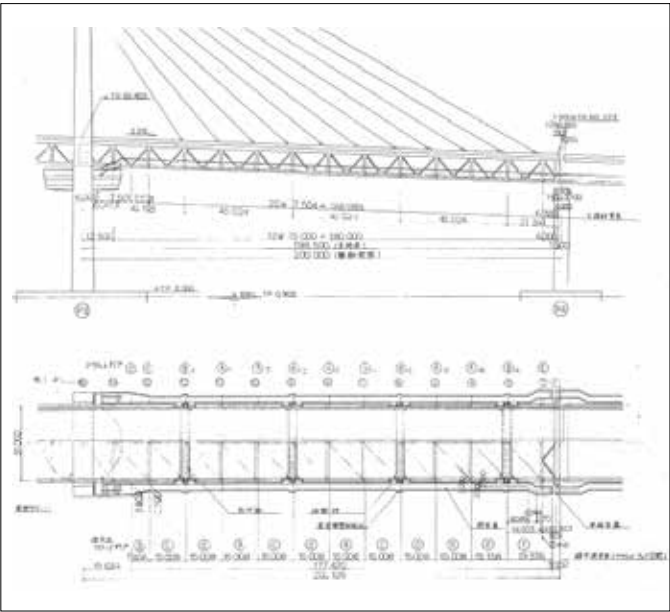
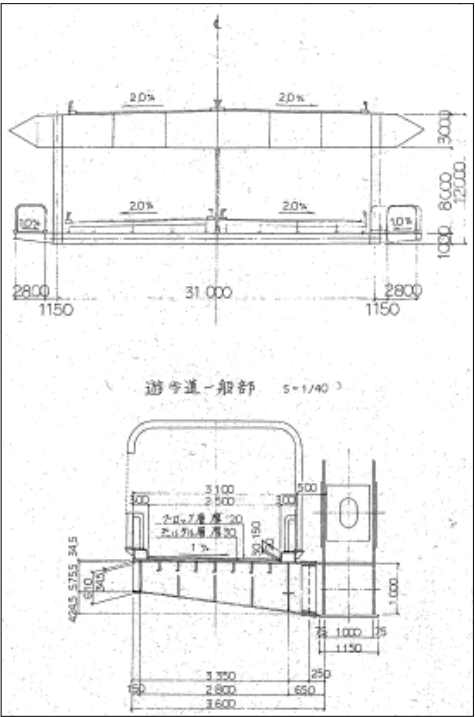


図3-8 スカイウォークの一般図



SKY WALK

PHOTO GALLERY





写真 3-4 スカイウォーク開通式



写真 3-5 スカイウォーク

1985（昭和60）年5月、横浜市道「市道スカイウォーク」として道路の路線認定、1985（昭和60）年12月、首都高速道路公団に事業委託（協定締結）、1986（昭和61）年11月、建設省から有料道路事業の認可を受けて事業着手した。事業名は「横浜ベイブリッジ歩行者道」。建設費49億円の内、14億4千万円を有料道路事業の償還対象とし、差額は一般会計で負担。料金600円（当時）は近隣の横浜マリンタワー等を参考に決定した。

スカイウォークは、1989（平成元）年9月27日に横浜ベイブリッジと同時に完成し供用開始され、

横浜の名所となった。しかし、開業から21年目の2010（平成22）年に利用者数の減少により一旦閉鎖された。その後一部開放したものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2020（令和2）年2月以降は再び閉鎖されることになる。

スカイウォークからは、横浜港の風景や客船が通過する様子に加えて、現在整備中の新本牧ふ頭も見ることができることから、新本牧ふ頭整備事業に対する市民の理解を深めるためのPR施設としてリニューアルし、2022（令和4）年6月25日に再オープンした。



写真3-5 横浜ベイブリッジ下を通過するクイーン・エリザベス2

｜資料｜

- ・「横浜ベイブリッジの多目的利用に関する調査研究報告書」 昭和57年3月 横浜市道路局、財団法人首都高速道路協会
- ・「同（その2）報告書」 昭和58年3月
- ・「横浜航路横断橋の設計施工に関する調査研究報告書」 昭和62年3月 （社）日本道路協会

第7節 国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）整備の経緯



1988（昭和 63）年 3 月、横浜市の港湾業界は、横浜ベイブリッジ完成後に首都高速道路（神奈川料金圏）の料金値上げが予想されることから、横浜ベイブリッジ区間（本牧埠頭～大黒埠頭の隣接ランプ間）を多頻度で利用する港湾関係車両の料金を特別に割引く「特別料金制度」の導入を、首都高速道路公団に要望した。

「資料」

・「ベイブリッジ特別料金制度の要望 横浜港振興協会 昭和 63 年 3 月

しかし、1989（平成元）年 6 月、首都高速道路公団から現在の均一料金制の下では当該区間への特別料金制度の導入は技術的に困難との回答があった。そのため同年 9 月、横浜市は特別料金制度導入を断念し、今後は国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）の早期整備を国に働きかける方針を確認した。

「資料」

「ベイブリッジ特別料金制度要望への回答」 平成元年 6 月 首都高速道路公団

1989（平成元）年 9 月の横浜ベイブリッジ開通後、都心部の交通混雑は大幅に改善したものの、コンテナ街道の完全な解消までには至らなかった。短距離

の本牧ふ頭～大黒ふ頭間を常時往来するコンテナ車にとって首都高速神奈川料金圏の均一料金の負担額が大きかったからである。

このような背景もあり 1998（平成 10）年ごろより、コンテナ船の大型化とこれに伴う港湾の国際競争の激化の波の中で、横浜港の国際競争力強化のために本牧～大黒間を結ぶ国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）の早期整備を求める要望活動が横浜港の港湾関係団体を中心に行われてきた。

1998（平成 10）年 10 月 5 日には横浜商工会議所、横浜港振興協会により「国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）建設促進総決起大会」が開催され、横浜経済 8 団体、横浜港港湾関係 25 団体及び横浜市幹線道路網建設促進協議会 35 団体の代表約 1,000 人が参加し「国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）の整備に関する要望書」を決議した。10 月 13 日、同団体代表者らが約 13 万 3,000 人の署名を集め、関谷建設大臣、川崎運輸大臣に面会し、国道 357 号の着工を要望した。

▷要望活動経緯

- 1998（平成10）年9月、横浜港運協会、神奈川倉庫協会等の港湾関係団体及び横浜商工会議所が関谷勝嗣建設大臣、建設省橋本事務次官、運輸省川島港湾局長等に面会、陳情
- 1998（平成10）年10月13日、上記の陳情

｜資料｜

・「国道357号（横浜ベイブリッジ下層国道）の整備に関する活動について
よこはま港 1999（平成11）年1月号（社）横浜港振興協会 P18

国道事業を所管する建設省は、まだ東京航路横断部を始め東京～神奈川間の国道357号を事業着手していない中で、横浜航路横断部だけを先行的に整備することはできないとし、一方、運輸省は、本牧～大黒両埠頭を連絡する臨港幹線道路の建設可能な空間は、横浜ベイブリッジ下層部しか考えられないことから、国道357号を臨港幹線道路事業により整備する方法を提案した。

両省と横浜市の間で紆余曲折の協議を経て、結局、横浜ベイブリッジ下層部（橋梁部）を建設省の国道357号整備事業、両側の埠頭からのランプウエーを運輸省の臨港幹線道路事業（本牧・大黒臨港道路事業）により一体的に建設することが決定した。

全国でも例のない両省の事業の合併施行により横浜港を跨ぐ一本の橋を架けるという事業は、地元国会議員、市会議員、経済界、港湾業界、地元住民がコンテナ街道問題解消のために一体となって粘り強く運動した成果であった。

国道357号（横浜ベイブリッジ下層部）は、1998（平成10）年着手、2004（平成16）年に完成し、コンテナ街道問題は完全に解消された。また、事業中の2001（平成13）年に国の省庁再編により運輸省と建設省、国土庁が統合されて国土交通省が発足した。

供用1年後の調査では、国道357号の交通量は1日約16,800台で、コンテナ車両の流れはこの路線に定着し、市街地の国道等のコンテナ車両は約7～9割減少したと報告されている。

｜資料｜

・横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）及び本牧・大黒臨港道路開通後の整備効果

▷事業の経緯

- 1977（昭和52）年8月 高速湾岸線及び国道357号都市計画決定。
- 1980（昭和55）年11月 横浜高速湾岸線（横浜ベイブリッジ）着工。
- 1989（平成元）年9月 横浜高速湾岸線（横浜ベイブリッジ）供用。
- 1999（平成11）年8月 臨港道路（大黒・本牧ふ頭）港湾計画」決定。
- 2000（平成12）年3月 国道357号（大黒一本牧区間）着工。
- 2000（平成12）年12月 臨港道路（大黒・本牧ふ頭）着工。
- 2004（平成16）年4月 国道357号及び本牧・大黒臨港道路開通。

｜資料｜

・「開通までの軌跡」横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）及び本牧大黒臨港道路開通 平成16年 国交省関東地方整備局
・「横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）及び本牧・大黒臨港道路開通後の整備効果（その3）」平成17年7月 横浜国道工事事務所