

東京市街高架線東京上野間建設概要

第一 總 說

本線路の計畫せらるゝや久し明治二十二年帝都の市區改正設計確立せらるゝと共に新橋上野兩停車場を高架線に依り市内を縦貫して連絡することに定められたり而して東京市中央に一大停車場(現在東京驛)を設置し其以南を官設とし其以北上野驛に至る間の線路を日本鐵道株式會社の經營に委す(若し同會社にして其負擔に堪ゆる能はざる場合は秋葉原以南を官設とし其の以北即ち秋葉原上野間を日本鐵道會社の經營に委す)べき旨内務大臣より訓令あり技師仙石貢(現鐵道大臣)之が調査に従事す後日本鐵道會社は雇獨逸人「ルム、シヨツテル」をして同様の調査を爲さしめ同二十六年八月本區間の敷設免許を出願し來りたるも機未だ熟せず孰れも著手の運に至らざりき

然るに世の進運に伴ひ貨客の集散往來は年と共に増加し益々本縦貫線の必要を感

せしかば當初計畫の通り先づ東京驛以南を政府の事業とし明治二十九年第九帝國議會の協賛を経て新永間建築事務所を設置し諸般の準備に着手し其の間事務所の改廢事業の中止等幾多の變遷を見拾有餘年の歳月を経て明治四十三年九月東京驛(當時吳服橋假停車場)迄電車運轉を開始し大正三年十二月東京驛の開業と共に東海道線列車は東京驛を起點とするに至れり

是より先鐵道國有法發布せられ明治三十九年末日本、甲武兩鐵道相踵て國有に歸するや從來計畫の高架線の外神田鍛冶町より分岐し舊甲武線萬世橋驛に至る線を追加し帝都鐵道網の大系茲に確立し四十一年東京驛以北神田柳原河岸及鍛冶町萬世橋間の實測に着手し四十三年より用地の買収を始め城西近郊の發展に鑑み先づ東京萬世橋驛間を連絡するを最も急務と認め工事を二期に分ち同區間及び上野方面の内之に關聯して同時に施行するを利益と認むる部分竝に基礎工事の如き同時施行の必要あるものを第一期とし其他の部分第二期と定め大正四年十一月工事に着手し同八年三月同區間の開通を見るに至れり次いで大正八年五月東京第一改良事務所の前身たる東京改良事務所を設置し(十一年五月東京第

一、第二の二改良事務所を設け在來の東京改良事務所管掌區域を二分す本區間は第一改良事務所の管掌となる)大正九年二月第二期と定めたる本區間の内東京、神田柳原河岸間の工事に着手し鐵桁架設及軌道工事の一部を除き同十二年二月竣功す其間神田川上野間の實測、用地の買収其他諸般の準備を整へ此の區間の工事を更に二期に分ち電車線二線分と之に關聯して工事施行を利益と認むる部分及同時に施行し得る部分を第一期とし殘餘の部分第二期工事として十二年一月一部の工事に着手し同年八月下旬第一期工事全部の請負契約を了り秋葉原驛一部の移轉上野車坂通りの擴張等準備工事も略終了し大正十三年度末開通の計畫を以つて翌月より一齊工事に着手せんとするや九月一日彼の前代未聞の大震災に遭遇し準備材料其他假設物等烏有に歸し工事進行上多大の齟齬を來したるも従事員一同の努力に依り僅かに六ヶ月遅延したるのみにて茲に開通を見たるも回顧すれば明治二十二年計畫以來實に三十有餘年の歳月を経本州内縦貫の實を擧ぐるを得たる次第なり本縦貫線は最初仙石貢氏技師として調査し大正三年東京驛開業の際は鐵道院總裁として祝典を擧げ今又大臣として全通を見る、奇縁と

謂ふべし

尙第二期計畫の部分竝復興計畫に基く二線増設も已に一部は工事中にして殘部も近く一齊起工の筈なれば東京上野間に遠行列車の走行を見るも近きにあるならん

第二線路

今回使用を開始したる線路は東京上野間二哩十七鎖五節にして各驛間哩程左の

如し

東京間	六二、四六 ^鎖
神田間	三六、九九 ^鎖
秋葉原間	四七、五五 ^鎖
御徒町間	三〇、〇五 ^鎖
上野間	

線路中心線は東京驛構内より直線にて北方に出て外濠附近に於て一度四十一分

十四秒の交角を以て右折し神田柳町に於て十三度〇分の交角を以て左折し秋葉原驛に至り驛中心に於て兩國御茶の水線と交叉し更に〇度三十四分の交角を以て右折し再び八度三十七分二十秒の交角を以て右折し下谷仲御徒町に於て七度九分の交角を以て左折し在來貨物線に沿ふて進み上野町に於て十六度二十七分四十秒の交角を以て左折し貨物線と岐れ更に五條町に於て三十七度三十六分の交角を以て右折し上野驛構内に達す

勾配は大略現在地盤に準據し架道橋最下部をして吳服橋通、神田柳原通間は十四呎同佐久間河岸通より上野大通間は十五呎の頭空を保たしめたり其結果錢瓶町橋より百四十分の一勾配を以て上り本銀町にて三百五十分の一勾配に變じ千代田町に於て水平となり更に黒門町より三百三十分の一勾配を以て上り柳町に於て三百分の一勾配に變じ秋葉原驛構内に於て再び水平となり切通しより百五十分の一勾配を以て上り五條町に於て水平となり上野大通を越えて上野驛構内に入り三百三十分の一勾配に變じ續いて四十分の一勾配となり上野驛東端に於て在來線路高に合す