

設備整頓せる郊外電鐵

西武鐵道村山線の工事概要

西武鐵道株式會社々長 岡野昇
工學博士

西武鐵道村山線の設計、施工は社長岡野博士が有ゆる點に新機軸を發揮されたものである、其微細の點に就ても參考とし又は學ぶべきものがある、本號に土木工事、次號に電氣工事の概觀を掲載す。

(編輯係)

西武鐵道株式會社村山線の中、東村山高田馬場間線路新設工事は、大正十五年一月より起工し、同年二月更に高田馬場早稻田間延長敷設の件免許を得、爰に村山線としては都心に近き相當地點に地歩を占むるを得るに至りたり。一方工事は順調に進み山手線外に假高田馬場驛を設け、昭和二年四月運營業を開始し、別に山手線下横斷高田馬場本驛建築工事に着手し、本年四月竣工、愈高田馬場本驛を開業するに至れり。

設計の特長

(イ) 土木關係

村山線は東京府下戸塚町を起點とし、同府北多摩郡箱根ヶ崎村に至る約二十二哩にして、今回竣工せしは東村山高田馬場間十五哩なり。

位置は山手線高田馬場を起點として、中央線武藏野線の間を西走して、途中落合町野方町、井荻町、石神井村、保谷村、田無町、小平村を縦貫して川越線東村山驛に接続す軌間三呎六吋、兩軌道中心間隔十二呎軌條の重量は三十七疋及び三十疋なり。最急勾配三十三分の一、最少曲線半徑十五鎖(山手線横斷ヶ所に限り八鎖)にして、都を去れば平坦且つ直線路とし、高速鐵道の目的たる使命を果すに充分ならしむ。軌道の強度は國有線と同一とし共通使用の場合等何等支障なく運轉する事を得せしむ。停車場及停留所共全く同型の本屋並に乗降場とし

極力日時と經費を節約せり。乗車場も研究の結果一様にアイランド式を採用したり。

上石神井驛に車庫並に修繕工場、營業事務

(1) 西武鐵道村山線平面略圖

