

奥 多 摩

御 嶽 登 山 鐵 道
建 設 工 事 概 要

御嶽登山鐵道株式會社
技 師 長

茂 野 三 善

關東屈指の靈場として參詣者多く、近年ハイキングが流行し出してからは、帝都近郊唯一の天然大公園として登山者の數を急激に増加しつつある武州御嶽には、昭和7年2月以來ケーブル・カーを建設中であつたが、愈々昨年末竣工し、今年の元日から營業を開始するに至つた。

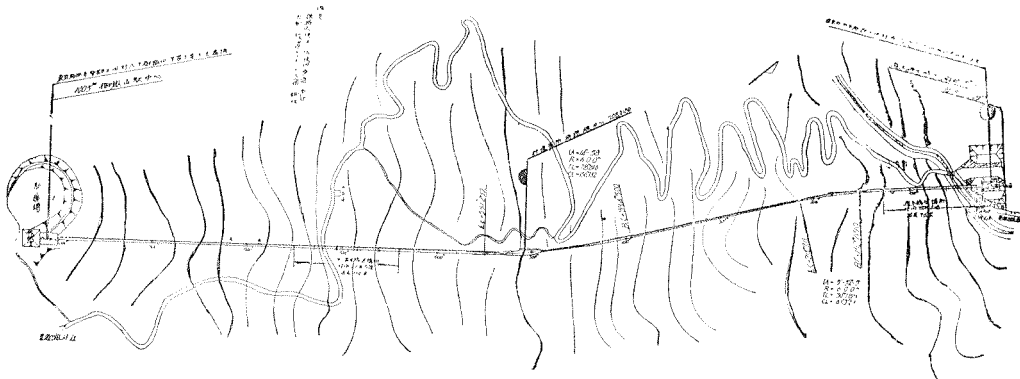
この登山鐵道は御嶽山麓の東京府西多摩郡三田村御嶽字瀧本（海拔395m）を起點として御嶽山富士ヶ峯（海拔821m）を終點とする釣瓶式鋼索牽引型のケーブル・カーで、その建設概要を挙げると次の通りである。

建 設 概 要

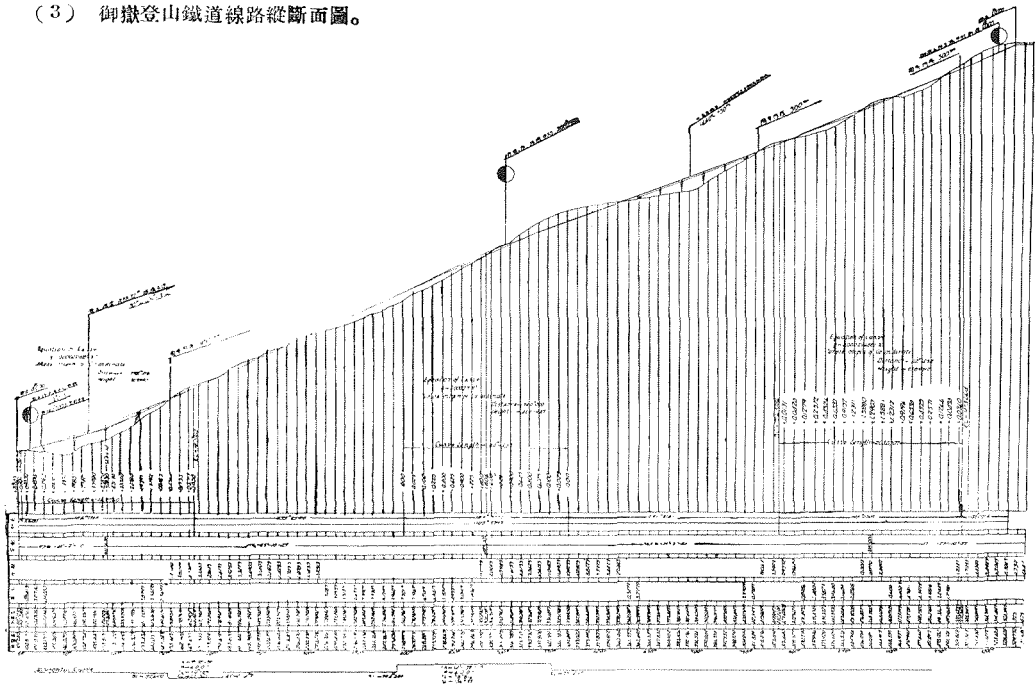
(1) 御嶽登山鐵道線路。寫眞に現れてゐるのは全長の3分の1である。

位置。東京府西多摩郡三田村御嶽字瀧本瀧本驛（海拔395m）を起點とし、同村御嶽山富士峯の御嶽山驛（海拔

(2) 御嶽登山鐵道線路平面圖。



(3) 御嶽登山鐵道線路縱斷面圖。



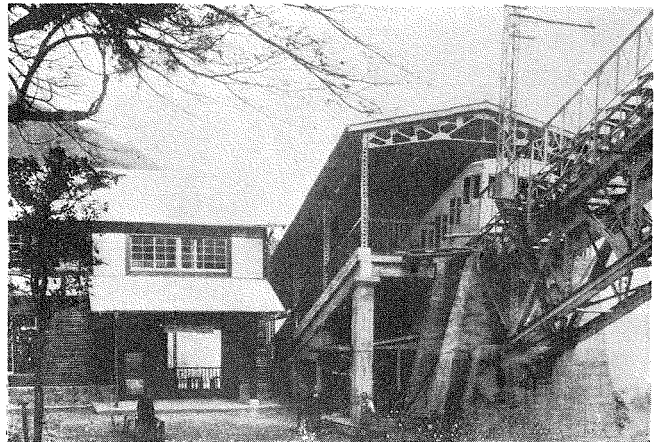
821m)を終點とす。
 距離・延長1,160m842。
 高低差・425m88。
 勾配・最急勾配は2.1分の1即ち47%で、最緩勾配4分の1(25%)、平均勾配は2.39分の1即ち41.8%である。
 軌間・1m067。
 客車重量・自重が10噸、乗客5噸、座席が40

人、立席が40で、定員80人である。
 軌條・30疋(A・S・C・E型)
 橋梁・瀧本橋梁全長96m。中茶屋橋梁全長110mの二箇所。
 捲揚機・釣瓶式鋼索牽引型。
 運轉時間・1運轉に要する時間は8分で、運轉間隔は15分乃至30分である。

×

(4) 御嶽登山鐵道

起點瀧本驛。





(7) 御嶽登山鐵道中ノ茶屋橋梁・全長110m。

制動機・手用制動機と自動制動機を備へ、後者は停電、過速度、制限外走行に對して用ひらる。

原動力・150馬力の捲線型誘導電動機、三相交流3,000ボルト、50サイクル、700廻轉のもの1臺を備へてゐる。

鋼索主捲シーヴ・溝中心直径3m810。

鋼索速度・客車に於て平均2m4毎秒。

鋼索・鋼索の太さは38mmで破斷力90噸、構造は25本6旋、フラットドストランド麻心入、インブルーブドブラウスチール。

建設費・約85萬圓。

工事着手・昭和7年2月。

竣工・昭和9年12月。

營業開始・昭和10年1月1日。

土木工事請負者・東京府芹澤屋。

軌條機械類請負者・三菱商事株式會社。

機械類設計製造者・日本エレベーター製造株式會社

橋梁製作架設者・合資會社東京鐵骨橋梁製作所。

車體製造者・汽車製造株式會社。

鋼索製造者・東京製鋼株式會社。

諸運搬・鈴江組。

乗客運賃・片道35錢、往復60錢。

×

以上がケーブルカー建設の概要であるが、この終點富士峯の眺望は最も勝れ、眼下の溪谷美は手に取る如く、遠くは筑波、日光、那須の巒峰より、近くは村山、山口の兩貯水池、所澤、立川の飛行場等が俯瞰し得られる。支附近には次の様な名所がある。

×

御嶽神社・ケーブルカーの終點御嶽山驛より7町の間在り権眞知命を祭る。東京府社にして、神社創立は二千有餘年前崇神天皇の御代なりと傳へらる。數々の御神寶は國寶として寶物殿に陳列されてゐる。

奥宮・御嶽神社より26町、御嶽山中の最高峰海拔3,531尺の男具那峰に在り、日本武尊を祭る。天氣晴朗の日は東京灣の水を眺める。事が出来る。

七代瀧・なまよのたきと云ふ。御嶽山驛より15町、神社より8町のところに在り、所謂御嶽行者の行場である。源を奥の宮に發し七級の瀑布を爲す。附近に天狗巖 綾廣瀧 鸚鵡巖等がある。

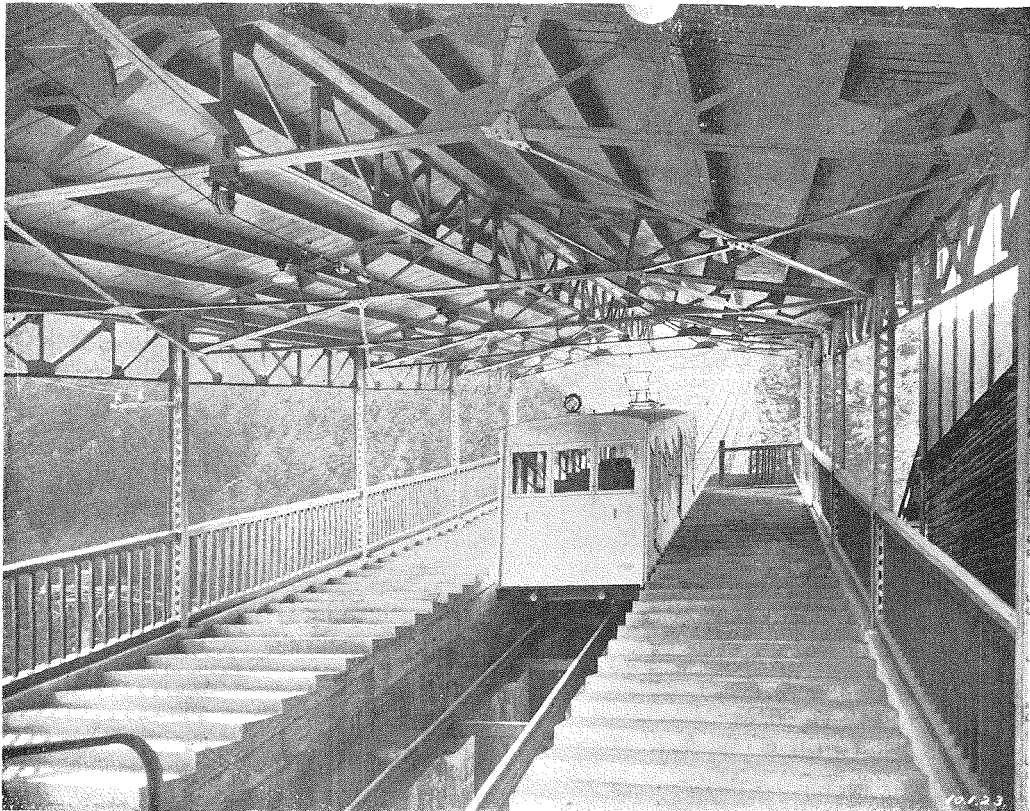
日出山・御嶽山驛より22町、絶好の散策地で

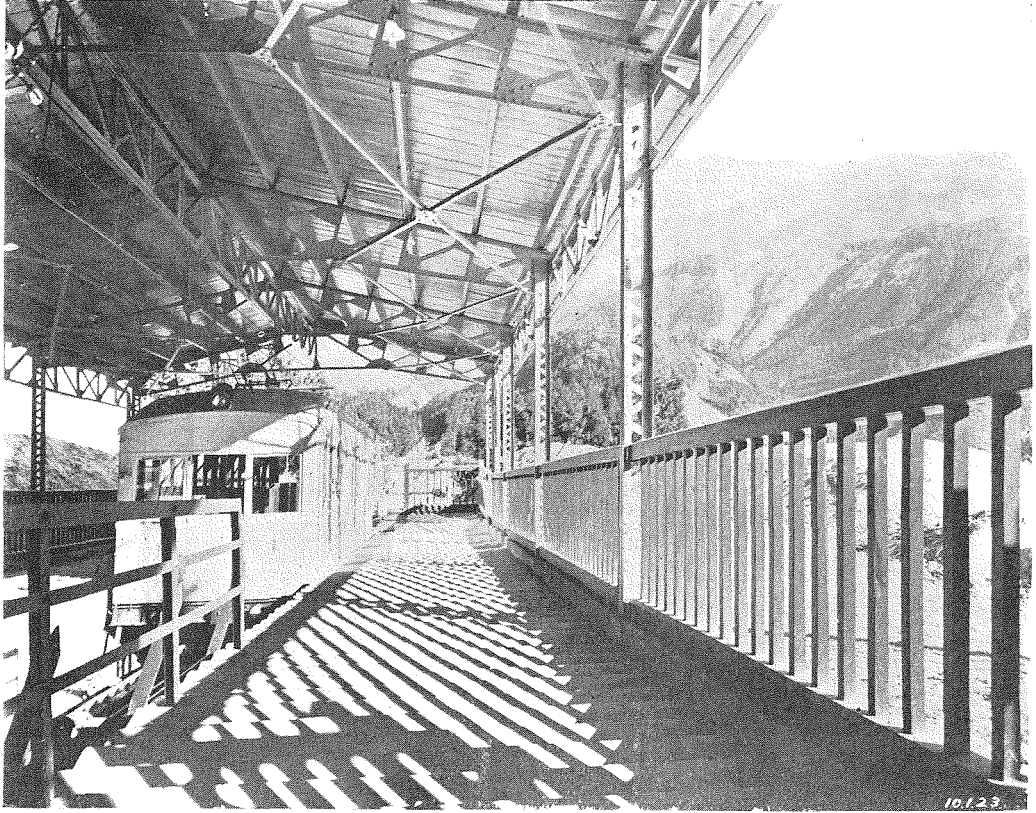
遠く富士、房總の山々、筑波山、三浦半島江の島など一眸におさまる。

大嶽山・御嶽より1里、約1時間で達す、海拔1,267m、眺望雄大にして日出山とは又趣を異にする散策地である。

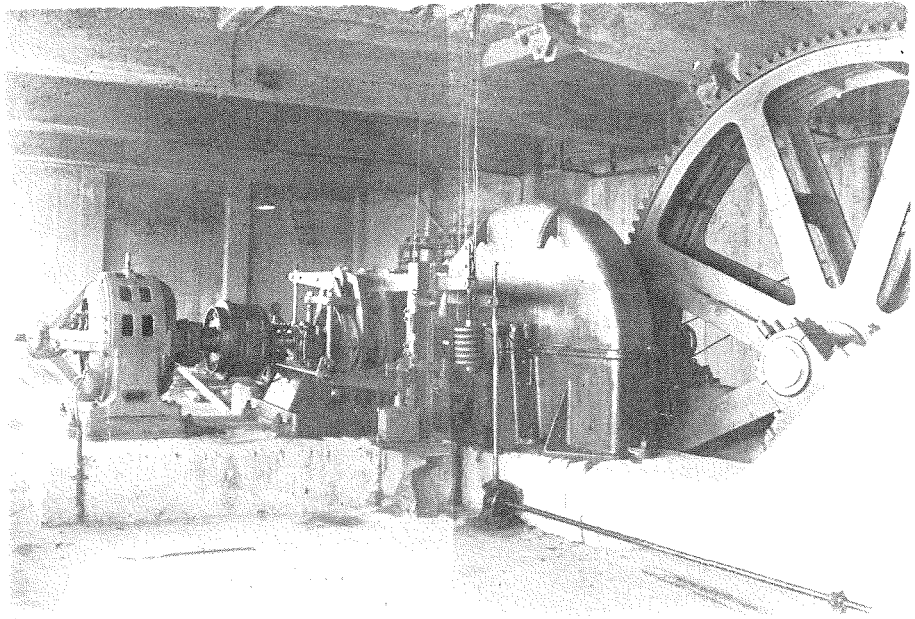
大嶽山より更に進めば1時間餘りにして鋸山に達す、海拔1,046m^o 更に27町にして御前山海拔1,450mあり、奥多摩連峰は次々と現れて来る。東京市水道の大貯水池計畫地たる小河内温泉も近くに在り、ハイキングの好きコースである。

(8) 起點瀧本驛ホーム。





(9) 終 點 御 嶽 山 驛 ホ ー ム。



(10) 同 上 驛 構 内 の 原 動 機 室。