

■このシリーズの2016年12月号までは協会誌をご覧ください。

ランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷：その4 (産業革命を牽引した綿工業都市：マンチェスタア、No.2)

日本鉄道施設協会会員
国士舘大学 名誉教授

岡田 勝也
OKADA Katsuya

1. まえがき

シリーズ⁹⁶～¹⁰³のランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷の第4回は、マンチェスタアの旅客駅の“その2”である。ここでは、現在でも主要な鉄道駅の一つとして有名なマンチェスタア・ヴィクトリア駅、ロンドン行の急行列車が発車したプラットフォームを一跨ぎするホーム上屋を今に残すマンチェスタア・セントラル駅などの盛衰について紹介する。

なお、このシリーズに関連する都市の位置は⁹⁶の図¹に示した。また、章節、図と写真の番号は“その1”に続いて記入した。

2. マンチェスタア (Manchester) の 旅客ターミナルの変遷

(6) ヴィクトリア (Victoria) 駅の建設

マンチェスタア・アンド・リーズ鉄道がマンチェスタア側の終端駅として1839年に開業したオールダムは不便な場所にあったので、町の中心により近いハンツ・バンク (Hunts Bank) に、前報⁹⁸の図² (b) に示すように、1844年1月にヴィクトリア駅を開業させた。

1849年の陸地測量部地図⁷⁴の図⁵ (a) に示すステーブンソン設計のこの駅にはプラットフォームは一つだけで、その北側は貫通線を、南側は東西にベイを有していた。1844年5月にはリヴァプール・アンド・マンチェスタア鉄道も乗り入れた。東側のベイ・ホームはマンチェスタア・アンド・リーズ鉄道の、また西側のそれはリヴァプール・アンド・マンチェスタア鉄道の到着ホームとなった⁴²。駅舎はプラットフォームの南側に建設され、ローマン・ドーリック (Roman Doric) 様式の1階建てで、長さ243m (266yd)、幅11m (36ft) であり、2つの鉄道会社によって分割され、中央

の約18m (60ft) は1等と2等の食堂と夫人待合室などが設けられた (写真⁹)。

その後、この駅には多くの鉄道会社が入り込み、英国の代表的な旅客駅の一つとして成長した。そのために、1847年にマンチェスタア・アンド・リーズ鉄道など多くの会社が合併してできたランカシア・アンド・ヨークシア鉄道 (Lancashire & Yorkshire Railway) は、既存のヴィクトリア駅の南東に隣接するウォーカーズ・クロフト (Walkers Croft) 墓地を買収し、チータム・ヒル・ロード (Cheetham Hill Road) (後のデューシー・ストリート (Ducie Street)) の跨線橋を延伸して、アーク (Irk) 川の北側に頭端式のプラットフォームを1854年に建設した⁴²。1891年の陸地測量部地図⁴³を示した図⁵ (b) には、旧駅舎の東南部に切符売場が新設され、頭端式のプラットフォームが南側に建設されているのが示されている。

さらに、1909年にはドーズ (William Dawes) によって、エドワード朝様式 (Edwardian) の長さ146m (160yd) のファサードを有する4階建て建物がアーク川側を越えて建設された (写真¹⁰、¹¹、¹²)。1915年の陸地測量部地図⁷⁵の図⁵ (c) に示すように、ヴィクトリア・ステーション・ロードは直線上に整備された。新駅舎のファサードに沿っ

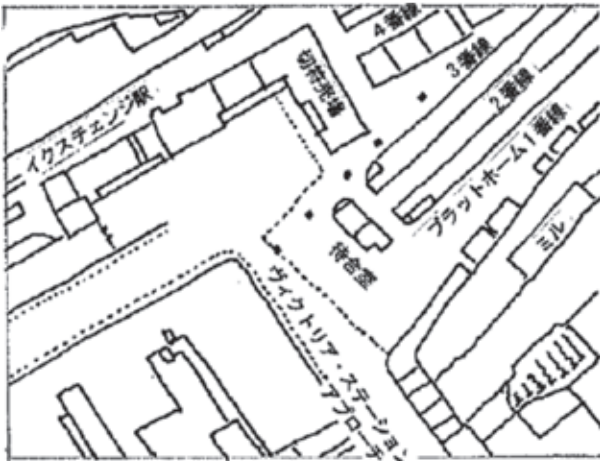


写真⁹ マンチェスタア・ヴィクトリア駅。手前の通りはハンツ・バンク。左側の建物は開業当時に建設されたもの。右側は現在のヴィクトリア駅。

(a) 1849年



(b) 1891年



(c) 1919年

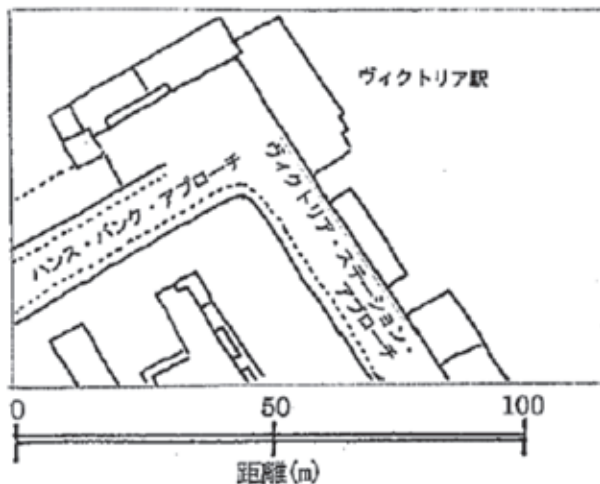


図5 マンチェスタ・ヴィクトリア駅周辺の地形図(1849年、1891年と1915年の陸地測量部地図^{79) 43) 75)}に挿入・加筆

て、鋳鉄とガラスからなるキャノピーが旅客の雨除けとして連なり、その上には赤塗鉄筋と白タイルがこの駅から出発する行き先名を、現在もそのまま飾っている。



写真10 マンチェスタ・ヴィクトリア駅はエドワード朝様式で1909年に改築された。左はヴィクトリア・ステーション・アプローチで、左奥でハンツ・バンクの通りと交わる。



写真11 マンチェスタ・ヴィクトリア駅のエントランス・ホール。アーチの向こうは切符売場。左手から市内循環のトラムの乗り場がある。



写真12 マンチェスタ・ヴィクトリア駅のホールのイスラム風の化粧を施したレストランがある。

(7) マンチェスタ・セントラル (Manchester Central) 駅の建設

マンチェスタ・セントラル駅は、グレート・ノーザン鉄道 (Great Northern Railway)、マンチェスタ・シェフィールド・アンド・リンカンシア鉄道 (Manchester, Sheffield

& Lincolnshire Railway) とミッドランド鉄道 (Midland Railway) からなるチェシア・ラインズ・コミッティ (Cheshire Lines Committee) 会社によって、図② (c) に示す位置に、1880年に建設された。

マンチェスタ・シェフィールド・アンド・リンカンシア鉄道は、ロンドン・ロード駅 (図② (c) 参照) をロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道 (London & North Western Railway) と一緒に使用していたので、ミッドランド鉄道とグレート・ノーザン鉄道にこの駅の一部の使用を認めていた。しかし、1870年代にはロンドン・ロード駅は列車本数が増大した関係で、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道はミッドランド鉄道にとって不利な条件を叩きつけた。こうした背景のもと、1873年にリヴァプール・マンチェスタ間を開業させたチェシア・ラインズ・コミッティは、1877年にフレエ・トラード・ホール (Free Trade Hall) の背後のウィンドミル・ストリート (Windmill Street) に、マンチェスタ・セントラル駅を開業させた。

しかし、開業時のこの駅は仮駅であった。本格的な駅舎は、建築家のフォウラー (Sir John Fowler)、技師のジョンソン (Richard Johnson) ら、さらに現場駐在技師のムアソム (Lewis Henry Moorsom) によって、1875年から建設が始まった。この敷地は、1851年の陸地測量部地図⁴⁴⁾ が示すように、マンチェスタ・アンド・ソルフォード運河 (Manchester & Salford Canal) の閘門や運河沿いの木綿工場 (Cotton Mill) をはじめ、スラム化した住宅の密集するところであった。

一方、マンチェスタ・シェフィールド・アンド・リンカンシア鉄道はミッドランド鉄道に1876年にロンドン・ロード駅を3年以内に明け渡すように言われたので、後者はマンチェスタ・サウス・ディストリクト鉄道 (Manchester South District Railway) の計画を買収して、自らが新線を建設する認可を1877年に得て、セントラル駅へのルートを確認した。

プラットフォームは1スパンの大きなアーチで覆われた (写真⑬)。長さ168m (550ft)、幅64m (210ft)、最大高さは27m (90ft)、フレーム重量は2,400tonで、スレートとガラスで6つのプラットフォームと9本の線路をこのアーチが覆った。

この新駅の建設中に、ミッドランド鉄道は、この駅からロンドンのセント・パンクラス (St Pancras) 駅への急行列車の運転を行う計画の一環とし、4年の歳月をかけて1903年に駅前のウィンドミル・ストリート (Windmill Street)

の向こうに、トラブショウ (Charles Trubshaw) の設計によるミッドランド・ホテルを建設した (写真⑭)。



写真⑬ 駅舎全体が1スパンのアーチで覆われたマンチェスタ・セントラル駅。現在は見本市会場などに使用されている。手前はローアー・モスリー・ストリート (Lower Mosley Street)。



写真⑭ マンチェスタ・セントラル駅とウィンドミル・ストリート (Windmill Street) を挟んで建つ、1903年開業のミッドランド・ホテル。

1897年、マンチェスタ・シェフィールド・アンド・リンカンシア鉄道はその名前をグレート・セントラル鉄道 (Great Central Railway) に変更し、1899年にはロンドンに独自の駅メリルボン (Marylebone) を開業させ、マンチェスタ・セントラルからロンドンへの独自路線による直通運転を可能にした。

1923年グレート・セントラル鉄道とグレート・ノーザン鉄道はロンドン・アンド・ノース・イースタン鉄道 (London & North Eastern Railway) の一部となり、またミッドランド鉄道はロンドン・ミッドランド・アンド・スコットッシュ鉄道 (London Midland & Scottish Railway) の一部になったが、チェシア・ラインズ・コミッティは新しく形成されたこれら両会社の持ち株会社になった。

電化計画の遅れから、優等列車はピカディリイ駅が発

駅となったので、マンチェスタ・セントラル駅は1969年3月3日の最終列車をもって閉鎖された^{19) 36)}。

(8) マンチェスタ・イクスチェンジ (Exchange) 駅の建設

1845年リヴァプール・アンド・マンチェスタ鉄道はグランド・ジャンクション鉄道 (Grand Junction Railway) に吸収され、1847年にはロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道の一員となった。一方、マンチェスタ・アンド・リーズ鉄道は1847年にランカシア・アンド・ヨークシア鉄道になった。こうしたなか、ランカシア・アンド・ヨークシア鉄道がマンチェスタ・ヴィクトリア駅を起点として増発を続けたために、この駅は非常に混雑することになった。これに対して、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道は新しい駅を建設することになった。その位置を図②(c)に示した。

こうして、マンチェスタ・イクスチェンジ駅が1884年に部分開業し、翌年には全面開業した。この駅は、マンチェスタ・ヴィクトリア駅からはアーウェル川を挟んだソルフォード側に建設された。4階建ての石造駅舎は線路の南側にあり、道路面よりは高い位置にあった。5面のプラットホームは3つのアーチ上屋で覆われた⁴²⁾。

19世紀末、マンチェスタからリヴァプールへ行くには4種類の方法があった。これらは、①は、マンチェスタ・セントラルとリヴァプール・セントラル間のチェシア・ラインズ・コミッティ、②はマンチェスタ・ヴィクトリアとリヴァプール・イクスチェンジ間のランカシア・アンド・ヨークシア鉄道、③と④はそれぞれマンチェスタ・イクスチェンジとリヴァプール・ライム・ストリート間とマンチェスタ・ロンドン・ロードからウォリントン・バンク・クウェイ (Warrington Bank Quay) 経由のリヴァプール・ライム・ストリート間のロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道であった。①、②と③が最速路線であったが、③のマンチェスタ・イクスチェンジとリヴァプール・ライム・ストリート間は距離が一番短かった³⁶⁾。

1940年にこの駅は壊滅的な激しい爆撃を受けた。1948年のビーチング (Beeching) 改革によって、マンチェスタ・ヴィクトリア駅に余裕ができたので、結局は1969年に廃止された^{19) 36) 42)}。

(9) マンチェスタ・メイフィールド (Manchester Mayfield) 駅の建設

ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道が発着するロンドン・ロード駅を発着する列車本数は20世紀初には非常に多くなった。これに答えるために、ロンドン・ロード駅の南側に新駅を建設することになった。これが1910年

に開業したマンチェスタ・メイフィールド駅である。その位置を図②(c)に示した。

写真⑮に示した2階建の赤レンガ造駅舎は2階部分に5面のプラットホームを有し、そのうち2面は島式ホームであった。写真⑯に示すように、プラットホーム全面は鋸型のトラス構造の上屋で覆われた。

1923年にはロンドン・ミッドランド・アンド・スコッチシュ鉄道の一部となり、ローカル列車を取り扱った。電化の進展によって1960年に旅客扱いを廃止し、小荷物扱所になったが、それも1980年代末には廃止された。

現在は駅舎もホームも荒れるに任されており、人通りもほとんどないが、壮大なレンガアーチ橋と広大な敷地は目を見張るばかりである。



写真⑮ マンチェスタ・メイフィールド駅の乗降口は荒れ果てている。この建物の奥にプラットホームがあった。



写真⑯ マンチェスタ・メイフィールド駅のプラットホームはアーチのレンガ高架橋の上にある。

3. あとがき

マンチェスタ駅の変遷を2回に渡って述べた。今回は近代的な鉄道の発祥となったリヴァプール・アンド・マンチェスタ鉄道のレインヒル・トライアルの舞台となったレインヒル駅を紹介したい。なお、本文中の引用文献の詳細は紙面の都合上割愛し、下記の引用文献の文末に示した。

(引用文献) 岡田：初期の鉄道構造物の建設と地盤工学の芽生え：その19、ランカシアにおける主要都市の旅客ターミナルの変遷 (I)、国士舘大学理工学部紀要、No.7、2014