

■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8 (9つの鉄道会社が入り込んだ町：プレストン、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8回は、産業革命を率いた紡織機の発明家アークライトを生んだプレストン駅の盛衰の“その2”である。

なお、このシリーズに関連する都市の位置はシリーズ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. プレストン (Preston) の旅客ターミナルの変遷

(4) プレストンに入った3番目の鉄道とマックスウェル・ハウス (Maxwell House) 駅

a) マックスウェル・ハウス駅の建設

プレストンへの三番目の鉄道は1837年5月に認可を得たランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道(Lancashire & Preston Junction Railway)で、1840年6月に開業した。

この鉄道は、開業当初、フィッシャーゲイトの南に位置するノース・ユニオン鉄道のプレストン駅(図²(d))を利用したが、両鉄道会社間の関係が悪くなり、1842年1月からは、1837年7月に認可を得たボールトン・アンド・プレストン鉄道(Bolton & Preston Railway)が建設した旅客駅⁵²⁾を使用することになった。これがマックスウェル・ハウス駅である。図²(e)にこの駅を示した。

この駅は非常に小さく、一つのプラットホームしか持たなかった⁵²⁾。駅は、ランカシア運河のベイズンの南端部に近くで、フィッシャーゲイトの通りの北側に面するヴィクトリア・ホテル(Victoria Hotel) (“その1”の写真⁴参照)の背後のマックスウェル・ハウスが所有する場所に建設された⁵²⁾から、ノース・ユニオン鉄道の駅とはフィッシャーゲイトを挟んだ位置で、両駅は180m(200yd)しか離れていなかった。1845年の陸地測量部地図⁵⁶⁾にはヴィクトリア・

ホテルは記載されているが、マックスウェル・ハウス駅は示されていない。

b) ランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道とノース・ユニオン鉄道との相克とマックスウェル・ハウス駅のその後

ランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道の数本の列車はマックスウェル・ハウス駅を通過して、プレストン駅に入ったが、ノース・ユニオン鉄道はこの乗客に一人6ペンス(Pence)の料金を課した。そのため、多くの旅客はマックスウェル・ハウス駅で下車し、歩いてプレストン駅に向かったが、ノース・ユニオン鉄道は切符の販売を拒絶した。一方、北に向かう乗客には、ランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道ではなく、ランカシア運河の船に乗るように誘導した。

こうしたノース・ユニオン鉄道の嫌がらせは1844年1月にランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道を吸収するまで続いた。この吸収と同時にマックスウェル・ハウス駅は廃止された(図²(g))。しかし、現場機関の意思疎通の悪さから、移行期の数週間、ランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道の乗客はドック・ストリート(Dock Street)近くの線路上で下車しなければならなかった。同年2月からこの旅客列車は、ノース・ユニオン鉄道のプレストン駅に入線することができた。

(5) プレストンにはいった4番目の鉄道とモードランズ (Mouldlands) 駅

a) プレストン・アンド・ワイア・ジョイント鉄道の形成

プレストンに入って来た4番目の鉄道はプレストン・アンド・ワイア・ジョイント鉄道(Preston & Wyre Joint Railway)である。この鉄道はプレストンとワイア(Wyre)川の河口のフリートウッド(Fleetwood)を結ぶ鉄道で、1835年に形成されたプレストン・アンド・ワイア鉄道(Preston & Wyre Railway)と1837年のプレストン・アンド・ワイア・ドック会社(Preston & Wyre Dock

Company) が 1839 年に合併してできた会社である。

この鉄道は、1840 年 7 月にプレストンの北のレイトン・ストリート (Leighton Street) に自社のモードランズ駅を開業させた。

b) モードランズ駅の建設とその後

この鉄道は(4)で述べたランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道と平面交差して、モードランズ駅に入った。この様子を図② (d) に示した。この駅は、機関庫とレイトン・ストリートに挟まれた広い敷地内にあり、頭端式の相対ホームを有し、プラットホーム延長の中間には転車台を、到着ホーム側にはその直角方向に機関車の留置線が設けられた⁵⁷⁾。

1844 年 2 月からは、ランカシア・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道の列車とともに、ノース・ユニオン鉄道のプレストン駅に乗り入れた。これにしたがって、モードランズ駅は旅客営業を廃止し、貨物駅になった (図② (g)) が、しばらくは臨時列車の始発駅として使用された。なお、(3)で述べた、東から来るロングリッジ延伸線との連絡線も建設され相互に貨物列車が運転された。1885 年には旅客駅は取り壊され、貨物駅の配線は、開業時に西方から分岐した線路は東方から分岐するように全面的な変更が行われた。その様子は、1849 年と 1912 年の陸地測量部地図^{57) 58)} から判る。

(6) プレストンに入った 5 ～ 6 番目の鉄道とバットラー・ストリート (Butler Street) 駅

a) プレストンに入った 5 番目の鉄道とノース・ユニオン鉄道との相克

プレストンに入って来た 5 番目の鉄道はボールトン・アンド・プレストン鉄道である。この鉄道は、コーリィ (Corley) 近くの切土とトンネルの難しい施工に直面して工事は遅れ、プレストンに到達したのは 1843 年 6 月であった²⁰⁾。プレストンの駅としては、(4) で述べたマクスウェル・ハウス駅を用いた。

ボールトン・アンド・プレストン鉄道のボールトンとマンチェスタ間の営業距離はノース・ユニオン鉄道の方が短かったにも関わらず、鉄道運賃は同じに設定したことに加えて、ボールトン・アンド・プレストン鉄道はランカシア線と密接な関係にあったので、ノース・ユニオン鉄道との旅客の奪い合いによる相克が生じた。

ノース・ユニオン鉄道は、プレストンの南のエクストン・ジャンクション (Euxton Junction) とプレストン間の 9km (5.5mi) を乗車するボールトン・アンド・プレストン鉄道の乗客には一人 1 ペンスの料金を課した。そのために、ボールトン・アンド・プレストン鉄道はエクストン (Euxton) 駅とプレストン間の旅客を馬車で輸送した。

ボールトン・アンド・プレストン鉄道は、こうした実情を議

会にも上申したが、ノース・ユニオン鉄道の抵抗には耐えられず、結局は 1844 年 5 月にこの鉄道に吸収された⁵²⁾。

b) プレストンに入った 6 番目の鉄道とバットラー・ストリート (Butler Street) 駅の建設

① プレストンに入った 6 番目の鉄道と新線の建設

プレストンに入って来た 6 番目の鉄道は、プレストンの南のファリングトン (Farrington) 駅の北でノース・ユニオン鉄道線に乗り入れ、終着駅としてこの鉄道のプレストン駅を借りることになったプレストン・アンド・ブラックバーン鉄道 (Preston & Blackburn Railway) で、1846 年 6 月に開業した。

この鉄道は 1846 年 8 月にはイースト・ランカシア鉄道 (East Lancashire Railway) に吸収されたが、ノース・ユニオン鉄道はファリングトンからプレストン間の乗り入れに対して高い使用料を取るようになった。そのために、イースト・ランカシア鉄道は、ノース・ユニオン鉄道線に乗り入れなくても良いように、バンバァ・ブリッジ (Bamber Bridge) から北に分岐し、リブル川に新しい橋梁を架設して、プレストンの町に入る新線を建設することにした。この計画には、リブル川の北にあるエアラム (Avenham) とミラー・パークス (Miller Parks) の景勝地を鉄道盛土が分断すると指摘するプレストン市当局や競合関係の鉄道の株主などの反発もあったが、両景勝地を行き来する観光客と車のために装飾を施した鉄道橋 (写真⑥) を建設することや、リブル川に人道橋も併設すること等で合意し、1850 年 9 月にこの新線は開通した。



写真⑥ エアラムとミラー・パークスの 2 つの景勝地を連絡するアーチ橋。ノース・ユニオン鉄道は高欄にも装飾を施した。右方はリブル川。

② バットラー・ストリート駅の建設

イースト・ランカシア鉄道の新線建設と同時に、1850 年 9 月、ノース・ユニオン鉄道のプレストン駅の東に隣接して、図② (j) に示すように、新たにバットラー・ストリート駅が建設された。

1849 年の陸地測量部地図⁵⁹⁾ よれば、バットラー・ストリート駅は、フィッシャーゲイトから南に入るバットラー・ストリートの西側に建設された。プラットホームは駅舎から入る片面のホームと島式の 2 面のホームが設けられたが、片面ホームと島式の駅舎側ホームは同じ線路を供用したので、実際は出発と到着とそれぞれ 1 面しかない構造であつ

た。この図によれば、バットラー・ストリート駅は、この鉄道を1859年に吸収するランカシア・アンド・ヨークシア鉄道(Lancashire & Yorkshire Railway) 駅として記載されている。

バットラー・ストリート駅の西には2本の通過線を挟んで、ノース・ユニオン鉄道のプレストン駅がある。ホームは前者の駅を左右対称にした構造となっているが、駅舎は遥かに大きい。駅へはフィッシャーゲイトから南へのアプローチ道路で入ることになる。

(7) プレストンに入った7～9番目の鉄道とフィッシャーゲイト・ヒル (Fishergate Hill) 駅

a) プレストンに入った7番目の鉄道

プレストンに7番目に入った鉄道は、ノース・ユニオン鉄道の支線であるヴィクトリア・クエイ支線 (Victoria Quay Branch) である。この単線貨物線は、プレストン旅客駅の南で分岐して、この鉄道の貨物駅を勾配34.4% (1/29) で大きく外回りしながら急曲線で西に進み、クリスチャン・ロード (Christian Road) を潜り、フィッシャーゲイト・ヒルの通りをフィッシャーゲイト・トンネルで通過して、ストランド・ロード (Strand Road) を斜めに平面交差して、リブル川の右岸にあるヴィクトリア・クエイに至った。

この鉄道は、1882年にはリブル川のさらに下流のプレストン・ドックス (Preston Docks) まで延伸された。このドックは1893年の陸地測量部地図⁶⁰⁾では、アルバート・エドワード・ドック (Albert Edward Dock) として示されている。

この貨物専用線には旅客駅は設けられなかったが、この路線の一部は保存鉄道として2005年9月に開業したリブル蒸気鉄道 (Ribble Steam Railway) が使用している。

b) プレストンに入った8番目の鉄道

プレストンに8番目に入った鉄道は、リヴァプール・オームズカーク・アンド・プレストン鉄道 (Liverpool, Ormskirk & Preston Railway) として1846年8月に認可されたイースト・ランカシア鉄道の路線である。この鉄道のリヴァプール方では、町の中心のリヴァプール・エクスチェンジ駅 / ティザバーン・ストリート駅 (Liverpool Exchange/Thithebarm Street) に入るために、ランカシア・アンド・ヨークシア鉄道と鏝迫り合いをしたことは(1)で述べた通りである。

プレストンへは1849年4月に到達した。列車はファリングトンのすぐ北でノース・ユニオン鉄道線をオーバークロスして、ラストック・ホール (Lastock Hall) でプレストン・ブラックバーン鉄道に接続して、イースト・ランカシア鉄道

線に乗り入れた¹⁹⁾。この様子を図②(j)に示した。

1850年9月には、ラストック・ホール・ジャンクション (Lastock Hall Junction) からプレストン・ジャンクション (Preston Junction) への短絡線を建設して、f) 2) ①で述べたプレストン・ブラックバーン鉄道の新線に乗って、バットラー・ストリート駅に至った¹⁹⁾。図②(k)は1856年の様子を示した。

1891年からは、図②(n)に示すように、ファリングトンの西の自社線のモス・レーン・ジャンクション (Moss Lane Junction) から北に分岐してカーブしてファリングトン・カーブ・ジャンクション (Farrington Curve Junction) でノース・ユニオン鉄道線と一緒に、プレストンに向かい、バットラー・ストリート駅に到達した。

c) プレストンに入った9番目の鉄道とフィッシャーゲイト・ヒル駅の建設

① ウェスト・ランカシア鉄道 (West Lancashire Railway) の建設

プレストンに9番目に入った鉄道は、リブル川の河口の南に位置する観光地のサウスポート (Southport) を結ぶウェスト・ランカシア鉄道で、8番目に来た鉄道から33年後の1882年9月に開業した。

この鉄道は、リヴァプールへのアクセスを考えて、1887年に開業したリヴァプール・サウスポート・アンド・プレストン・ジャンクション鉄道 (Liverpool, Southport & Preston Junction Railway) の発起人にもなったが、経営が行き詰まり、結局はライバル会社であったランカシア・アンド・ヨークシア鉄道に1897年7月に吸収された。

② フィッシャーゲイト・ヒル駅の建設

ウェスト・ランカシア鉄道は、図②(1)に示すように、ノース・ユニオン鉄道のプレストン駅の西約500mの位置にフィッシャーゲイト・ヒル駅を1882年9月に開業させた。フィッシャーゲイト・ヒルの通りの南側のビーチ・ストリート (Beech Street) とエルム・ストリート (Elm Street) に挟まれたこの頭端駅は、1892年の陸地測量部地図⁵²⁾によれば、ベイ・ホームは一つで、左右にプラットホームを有するだけであった。旅客ホームの西側には貨物駅も併設された。

フィッシャーゲイト・ヒル駅はウェスト・ランカシア鉄道の自社の駅であったが、リブル川に南でループ線を建設して東に向かい、ノース・ユニオン鉄道線の下を潜って、さらに南北2つのループ線を施工して、ランカシア・アンド・ヨークシア鉄道 (元のイースト・ランカシア鉄道) に接続させた。1882年9月当時のこのループ線⁵³⁾の様子を図②(1)に示した。この連絡線を用いて、サウスポート・プレストン間の列車の多くはブラックバーンへも到達した。

前述のように1897年にランカシア・アンド・ヨークシア

鉄道に吸収されたこの鉄道のすべての列車は、1900年7月からはプレストンのバットラー・ストリート駅を使用することになり、フィッシャーゲイト・ヒル駅は旅客営業を廃止した(図②(o))。しかし、貨物駅として1965年まで続いた。なお、12世紀から20年ごとに行われてきた1902年のプレストン・ギルド(Preston Guild)祭りのときには臨時駅として旅客列車を受け入れた¹⁹⁾。

(8) プレストン駅の統合化

a) プレストン駅の統合化への道程

プレストンには前述のように9つの鉄道路線が入り込み、この町の各所に6つの旅客駅を建設した。最後に到達したウェスト・ランカシア鉄道が建設したフィッシャーゲイト・ヒル駅が1900年7月に旅客営業を廃止してからは、プレストンの中心駅は、1838年10月にノース・ユニオン鉄道が建設したプレストン駅と1850年5月にプレストン・アンド・ブラックバーン鉄道が建設したバットラー・ストリート駅の2つの駅が残った。開業当初、これら両駅はフィッシャーゲイトの南に隣り合わせで並んではいたが、それぞれの改札口は東側と西側に分かれて別々であった(図②(j)～(o))。

1863年ロンドンとスコットランド間の食堂車を連結しない列車は、プレストンで20分間停車し、その間に旅客はこの駅のレストランで食事した。

1866年にはバットラー・ストリート駅の上屋が倒壊する事故が生じたために、駅は1880年に再建された。この改良された駅の構造は、1849年と1892年の陸地測量部地図⁶⁴⁾⁶⁵⁾を比較すると明瞭になる。バットラー・ストリート駅は、バットラー・ストリート側に少し移設したが、プラットフォームの数はそのままにした。一方、左側のノース・ユニオン駅の方は大きな改良が加えられた。駅への入口は東側からではなく、フィッシャーゲイトから直接南に入るアプローチ(現在使用されている)が作られた(写真⑦、⑧)。このアプローチは北に向かう既設の本線上に配置されたので、駅は西に拡大した。この島式ホームは延長373m(1225ft)、幅34m(110ft)の大きなものであった。このプラットフォームの長さは、パデントン(Paddington)の延長243m～259m(800～850ft)と幅8.5m(28ft)、キングス・クロス(King's Cross)の302m(990ft)と7.6m(25ft)などのロンドンの主要駅に匹敵するものであった⁵⁵⁾。

1903年と1913年にはさらに改良が加えられ、5つの島式ホームと3つのベイ・ホームを有し、13面のプラットフォームを持つ⁵⁵⁾にいたった(実際は5番線と6番線の南にあるベイ・ホームの2面を加えると15面になる)。



写真⑦ 1880年に再建されたプレストン駅はフィッシャーゲイト・ストリートからの長い斜路によって導かれる。左のプラットフォーム上屋の向こうにはバットラー・ストリート駅が建設された。



写真⑧ 1880年に再建されたプレストン駅の駅舎。左右に切符売場や案内所がある。アーチの先の階段を下りてプラットフォームへ向かう。

b) プレストン駅の統合化と現状

ノース・ユニオン鉄道のプレストン駅はロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道とランカシア・アンド・ヨークシア鉄道の共同駅であり、イースト・ランカシア鉄道のバットラー・ストリート駅はランカシア・アンド・ヨークシア鉄道のみが運営する駅であったが、1923年1月にこれら両鉄道会社はロンドン・ミッドランド・アンド・スコティッシュ鉄道(London, Midland & Scottish Railway)として合併したことによって、図②(p)に示すように、統合化されて一つの駅になった。しかも、プレストンにおいて最後まで残った唯一の大きな駅となった。

現在は3つの島式ホームとその外側に片面プラットフォームがそれぞれ1面ずつの合計8面のプラットフォーム(ただし1面は使用していない)と、ロンドン側に2面のプラットフォームを有するベイ・ホームとなっている。

3. あとがき

今回はランカシアの主要なターミナルの最終回である。今回はイングランド中央部における主要都市のターミナルの変遷を紹介したい。なお、本文中の引用文献の詳細は、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。