

■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。

イングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷：その4 (運河と鉄道の町：バーミンガム、No.1)

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⑩～⑫のイングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷の第4回は運河と鉄道の中心地としても栄えたバーミンガムを紹介する。なお、このシリーズに関連する都市の位置は、このシリーズの⑩の図①に示した。

2. バーミンガム (Birmingham) の旅客駅の変遷

(1) バーミンガムの町の進展

ブラック・カントリー (Black Country)、ダドレイ (Dudley) とウォルソール (Walsall) の間の地域は、製鉄に必要な鉱物資源に恵まれ、特に、製錬に欠くことのできない鉄鉱石と石灰岩は、多くの場合、同じ鉱山で石炭も採掘できた。バーミンガムはこうした地域の南端にあった。

バーミンガムはこれらの鉱物資源を輸送するのに十分な河川を持たない内陸部にあり、道路状態も非常に悪かったので、工業化には程遠かった。

しかし、このような状態を脱皮させたのは運河マニアの到来であった。運河はこの町へ多量の石炭や鉄鉱石の輸送を助けることになった。1768年バーミンガム・カナル・ナビゲーション (Birmingham Canal Navigation) が認可され、翌年ウェンズベリイ (Wednesbury) からバーミンガムのフライデー・ストリート (サマー・ロウ) (Friday Street (Summer Low)) までが開通したのを皮切りに、運河網は急速に拡大した。これはバーミンガムの工業化の始まりを作った⁵²⁾。

これに拍車をかけたのは鉄道の到来であった。鉄道は工業製品の輸送費を低下させただけでなく、工業化を支える労働者の食料やその他の必需品を多量にバーミンガムに輸送し、町を拡大させた。

バーミンガムでは、鉄道と運河は競争関係にあるのではなく、運河は鉄道輸送システムの一部として絡み合っており、1900年代に入っても重要な輸送システムを維持した。

(2) ヴォクスホール (Vauxhall) 仮駅とカーゾン・ストリート (Curzon Street) 駅の建設

バーミンガムに最初に到達した鉄道会社は、ロンドンとバーミンガムを結ぶロンドン・アンド・バーミンガム鉄道 (London & Birmingham Railway) と、ニュートン・ジャンクション (Newton Junction: リヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道のほぼ中間にある) とバーミンガムを結ぶグランド・ジャンクション鉄道 (Grand Junction Railway) の2つであり、共に1833年6月に認可された。

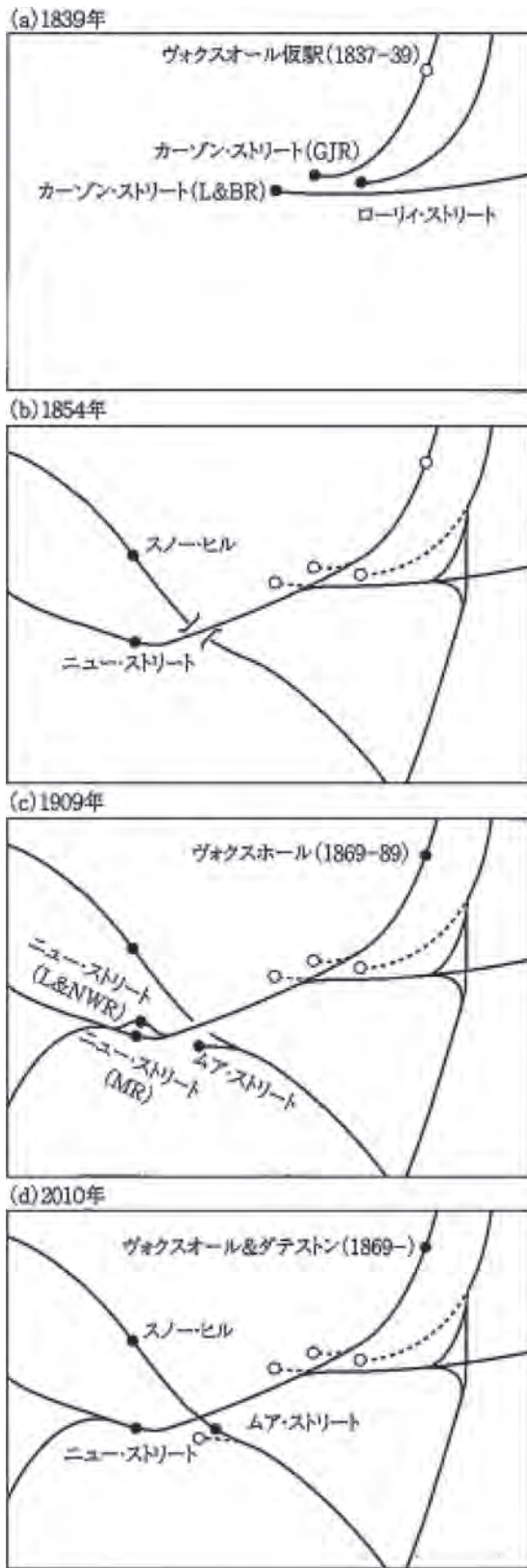
両鉄道はカーゾン・ストリートにバーミンガムの駅を構えたが、それぞれ別であった。両駅を結ぶ連絡線は建設された。それら両駅の位置を図①(a)に示した。

a) カーゾン・ストリート (L&BR) 駅

ロンドン・アンド・バーミンガム鉄道は、キルスビイ (Kilsby) トネルの建設の遅れから段階的に開業し、バーミンガム方ではラグビー (Rugby) までの貨物輸送が1837年11月に、旅客輸送が1838年4月に始まり、ロンドンまで全通したのは1838年9月であった^{47) 52)}。

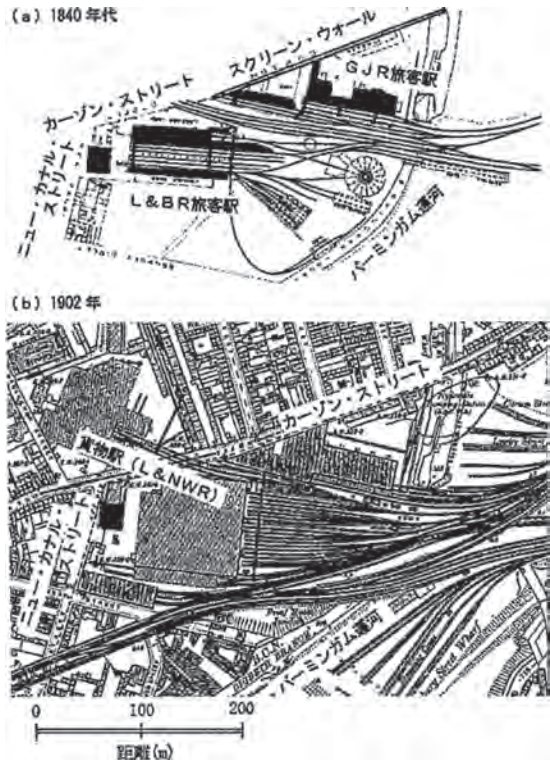
バーミンガムの駅はカーゾン・ストリート (L&B) 駅である。バーミンガム・アンド・ウルヴァハンプトン鉄道 (Birmingham & Wolverhampton Railway) がこの駅に乗り入れた1841年当時の地図を図②に示したが、これによれば、出発ホームと到着ホームは相対式で、その間に6本の線路が入る。出発ホーム側のベイ・ホームは、この駅に開業後に入ってきたバーミンガム・アンド・ウルヴァハンプトン鉄道のためのものである。

この鉄道はハードウィック (Hardwick) にロンドンのユーuston (Euston) 駅と対比できる駅舎の設計を依頼した。



図① パーミンガムの旅客ターミナルの変遷

彼は、ヨークシア・ストーン (Yorkshire Stone) を用いて 13m (44ft) のドーリス式 (Doric) 円柱を有する巨大なポルチコ (portico) と両脇に4つのロッジを並べた駅舎を、ニュー・カナル・ストリート (New Canal Street) に面して、建設した⁵²⁾ (写真①)。



図② カーゾン・ストリート駅周辺の地形図 (1902-11年の陸地測量部地図⁸¹⁾などに挿入・加筆)

b) ヴォクスホール仮駅とカーゾン・ストリート (GJR) 駅

① ヴォクスホール仮駅の建設

グランド・ジャンクション鉄道は、カーゾン・ストリート駅の開業には間に合わず、その手前、のちにヴォクスホール・アンド・ダデストン (Vauxhall & Duddeston) 駅となるヴォクスホールに仮駅を建設して1837年7月に開業した^{47) 52)} (写真②)。

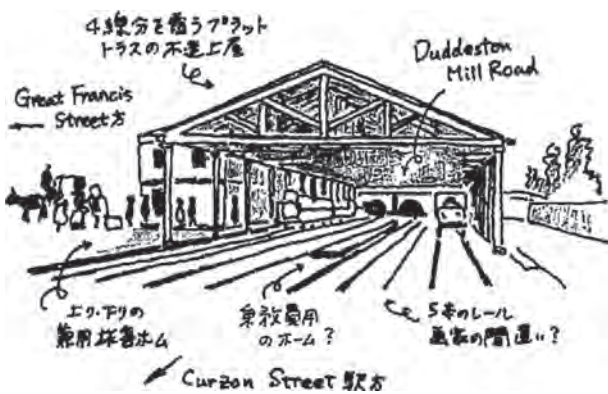
図③はこの仮駅が誕生した頃の版面をスケッチしたものであるが、図には鉄道技術としての間違いもあるが、当時の貴重な資料である。4線を覆う木造上屋のバーミンガム方に駅舎があり、馬牽引のコーチが旅客を乗せている。プラットフォームは駅舎側に一つで、一つのホームで上り下りの列車を処理した。駅の向こうに見えるのはダデストン・ミル・ロードの跨線橋である。

グランド・ジャンクション鉄道の貨物列車はこの仮駅を通過してカーゾン・ストリート (GJR) 駅まで運転されていたが、1等車を連結した特別列車がカーゾン・ストリート (GJR) 駅に入ったのは1838年9月であり、一般の定期旅客列車が入線したのは1838年11月であった。したがって、その間はヴォクスホール仮駅からカーゾン・ストリート (GJR) 駅の間はコーチで連絡した⁵²⁾。

この仮駅は次に述べるカーゾン・ストリート (GJR) 駅の開業と共に廃止され、ターミナルとしての機能を失った。



写真① 1838年に開業したバーミンガムにおける最初の旅客ターミナルのカーゾン・ストリート（L&BR）駅。



図⑤ ヴォクスホール駅（仮駅）開業時の版画⁸⁴⁾をスケッチ



写真② ヴォクスホール&ダデストン駅。この場所にGJRのバーミンガム仮駅が建設された。バーミンガム方から望む。プラットホームへは線路を横断するダデストン・ミル・ロードから入る。

しかし、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道 (London & North Western Railway) は、1869年3月に同じ名前で貫通駅としての旅客駅を再開した。さらに、1889年11月にヴォクスホール・アンド・ダデストン (Vauxhall & Duddeston) 駅に改名し、現在にいたっている。

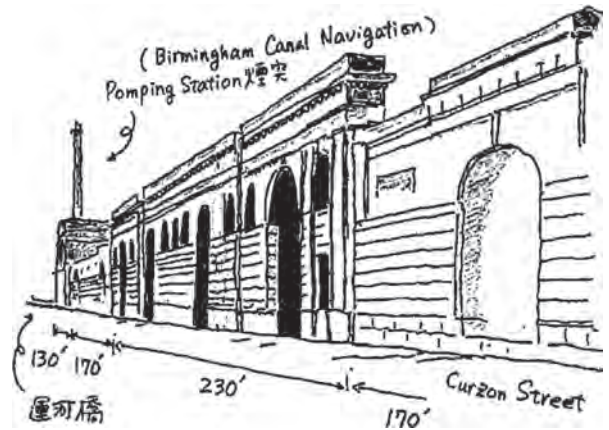
② カーゾン・ストリート (GJR) 駅

グランド・ジャンクション鉄道のカーゾン・ストリート(GJR)

駅は、この駅の手前のヴォクスホール高架橋の建設の遅れもあって、カーゾン・ストリート (L&BR) のそれよりも数カ月遅れて、定期列車が走り始めたのは上述のように1838年11月であった。

カーゾン・ストリート (GJR) 駅は、図② (a) に示すように、カーゾン・ストリート (L&BR) の北側に隣接して建設された。しかも、北側はカーゾン・ストリート、西側はニュー・カナル・ストリート、東側は運河に仕切られたところで、駅舎とプラットホームのレイアウトに十分な余裕はなかった。そのために、この駅のプラットホームは、図② (a) のように、駅舎をカーゾン・ストリート側に、そして、西側に到着ホーム、東側に出発ホームと段違いのプラットホームが同じ方向に設けられた。

この駅の北の境界をなすカーゾン・ストリートに沿っては、背の高いスクリーン・ウォール (Screen Wall) が建設された。このカーゾン・ストリート駅の記念碑的な入口の設計はフランクリン (Joseph Franklin) によって行われた。彼の設計したスクリーン・ウォールは、前面を壁形式にした4つの巨大なローマ様式のアーチ出入口を有し、深いコーニス (cornice) とパラペット (parapet) の下に壁龕 (niche) とピラスター (pilaster) からなる長い壁を配置したものであった⁵²⁾。当時の写真からスケッチしたスクリーン・ウォールを図④に示した。



図④ カーゾン・ストリート (GJR) 駅のスクリーン・ウォールの写真⁸⁴⁾をスケッチ)

③ カーゾン・ストリート駅のその後

ロンドン・アンド・バーミンガム鉄道とグランド・ジャンクション鉄道は他の鉄道とともに1846年に合併して、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道を形成するが、この鉄道はカーゾン・ストリート駅の西約1.6kmのバーミンガムの町の中心にあるニュー・ストリート (New Street) にミッドランド鉄道 (Midland Railway) と共同で新駅を建設した。

カーゾン・ストリート駅の定期列車による旅客輸送は

1854年に停止されたが、臨時列車によるそれは1893年まで行われた。これらの旅客駅を含む大きな敷地は貨物駅としてその後1966年まで利用された。図②(b)には1902-11年当時の陸地測量部地図⁸¹⁾を示した。

(3) ローリィ・ストリート (Lawley Street) 駅の建設

バーミンガムとダービー (Derby) を結ぶバーミンガム・アンド・ダービー・ジャンクション鉄道 (Birmingham & Derby Junction Railway) は1830年に認可を受け、1839年8月に開業した。

バーミンガムへは、ロンドン・アンド・バーミンガム鉄道のハンプトン (Hampton) でリバースして、カーゾン・ストリートに入り込まねばならなかった。他社線への乗り入れとスイッチバックは不便極まりないものであった。そこで、バーミンガムへの自社線を建設することにし、1840年に認可を得て、1842年に開業させたのが、ローリィ・ストリート駅への延伸であった。

この駅は、カーゾン・ストリートの東で、ロンドン・アンド・バーミンガム鉄道とグランド・ジャンクション鉄道がそれぞれカーゾン・ストリート駅に近づいてくる三角地帯のローリィ・ストリートに建設された。この駅の位置を図①(a)に示した。

この鉄道へのグランド・ジャンクション鉄道からの連絡線が作られたが、ロンドン・アンド・バーミンガム鉄道からの連絡線の建設は地形的に不可能であった。そこで、これらの鉄道間には貨車リフトが設置された⁵²⁾。

なお、バーミンガム・アンド・ダービー・ジャンクション鉄道は、ミッドランド・カウンティーズ鉄道 (Midland Counties Railway) とノース・ミッドランド鉄道 (North Midland Railway) とともに1844年にミッドランド鉄道 (Midland Railway) となるが、ローリィ・ストリート駅の旅客営業はニュー・ストリートに新駅が建設された1854年に廃止された。

(4) バーミンガム・スノー・ヒル (Birmingham Snow Hill) 駅の建設

バーミンガム・スノー・ヒル駅は、1852年、ロンドンからウルヴァハンプトン・ロー・レベル (Wolverhampton Low Level) までのグレート・ウェスタン鉄道 (Great Western Railway) の貫通駅として建設された。この駅の位置を図①(b)に示した。

駅名は、もともとはバーミンガム・ステーション (Birmingham Station) と呼ばれたが、グレート・チャールズ・ストリート (Great Charles Street)、さらにリヴァリエイ

ストリート・ステーション (Livery Street Station)、そしてスノー・ヒルと改名を繰り返した。

この駅は当初は簡易な木造駅舎であったが、1871年に大きなアーチの上屋と、2つのプラットフォームを結ぶ木造跨線橋を有する駅に改善された。南からの列車はカット・アンド・カバーで建設されたスノー・ヒル・トンネルとテンプル・ロー (Temple Row) からスノー・ヒルまでの切土を通過して、駅に到着した。切土は1872年には屋根が懸けられ、上にはグレート・ウェスタン・アーケード (Great Western Arcade) が建設された。

1906年から1912年にかけて更なる再建が行われ、赤と白を基調とした3階建ての駅舎が完成し、8本の貫通線のプラットフォームと4本のベイ・ホームが建設された。しかし、この駅舎は1977年に取り壊された。

1967年に長距離列車の発着は無くなり、1972年に旅客営業を廃止した。その後、1987年に再開されたが、鉄筋コンクリートの近代的な駅に昔の面影は見られない (写真③)。



写真③ バーミンガム・スノー・ヒル駅。昔の面影は何も残っていない。右はバーミンガムとウルヴァハンプトン間を走るミッドランド・メトロ (Midland Metro) のライトレール。

3. あとがき

イングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷の第4回として運河と鉄道の町として発展したバーミンガム“その1”を取り上げた。今回は“その2”としてバーミンガム最大の駅、ニュー・ストリートを取り上げたい。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20、イングランド中央部における主要都市の旅客ターミナルの変遷 (II)、国土館大学理工学部紀要、No.7、2014