

■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1 (トーマス・クックを生んだ町：レスタア)

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では、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について紹介する。最初は、ヨーロッパ時刻表として馴染みのあるトーマス・クックを生んだレスタアの町に焦点を当て、その盛衰を述べることにしたい。なお、このシリーズに関連する都市の位置を図①に示した。



図① シリーズ⑩～⑫で示す主な都市

### 2. レスタア (Leicester) の旅客駅の変遷

#### (1) レスタアの町の進展

ケルト人が住んでいたレスタアは、AD50年頃、ローマ街道の一つであるフォス・ウェイ (Fosse Way) 上の重要な戦略地点の“Ratae Corieltavorum”として記録されて

おり、ローマン・ブリティンの重要な交易センターとして発展した。図②にはレスタアを走るフォス・ウェイを補入したが、このローマ街道は町の中心ではジグザクに偏寄している。ローマの遺跡はウェスト・ブリッジ (West Bridge) 付近に見られるが、後述のレスタア・セントラル (Leicester Central) 駅の建設時にはローマン・モザイクが出土したことで有名である。しかし、ローマ人が去った407年以降、レスタアは急速にさびれていった。

7世紀には次第に町は回復し、中世には毛織物や皮なめしの工場ができた。1612年には泉の水を町に運ぶために水道が建設されたが、これは1820年代に建設されたレコンジット・ストリート (Conduit Street) として名を留めている。

18世紀、レスタアは産業革命によって大きく成長した。1794年に完成したソー運河 (Soar Canal) はグランド・ユニオン運河 (Grand Union Canal) と繋がり、レスタアはロンドンやバーミンガム (Birmingham) とも連絡した。これによって、石炭や鉄鉱石が安価に輸送できることになり、1804年に開業したブリタニア製鉄所 (Britannia Iron Works) などの製鉄産業をはじめ、靴製造業などの興隆をみた。

こうした産業の発達には、1832年の鉄道の到来によって一層活発になった。

#### (2) レスタア・ウェスト・ブリッジ (Leicester West Bridge) 駅

レスタアの西部に広がる地域は鉱物資源に恵まれていたが、レスタアの町への石炭などの輸送手段は荷馬車による道路しかなかった。レスタアの町で消費する石炭の多くは、ノッティンガムシャー (Nottinghamshire) からトレント (Trent) 川とソー (Soar) 川の河川航行によってもたらされていた。そのため、レスタア西部の炭坑業者はノッティンガムシャーの競争には打ち勝てず、安価な石炭輸送を目指し

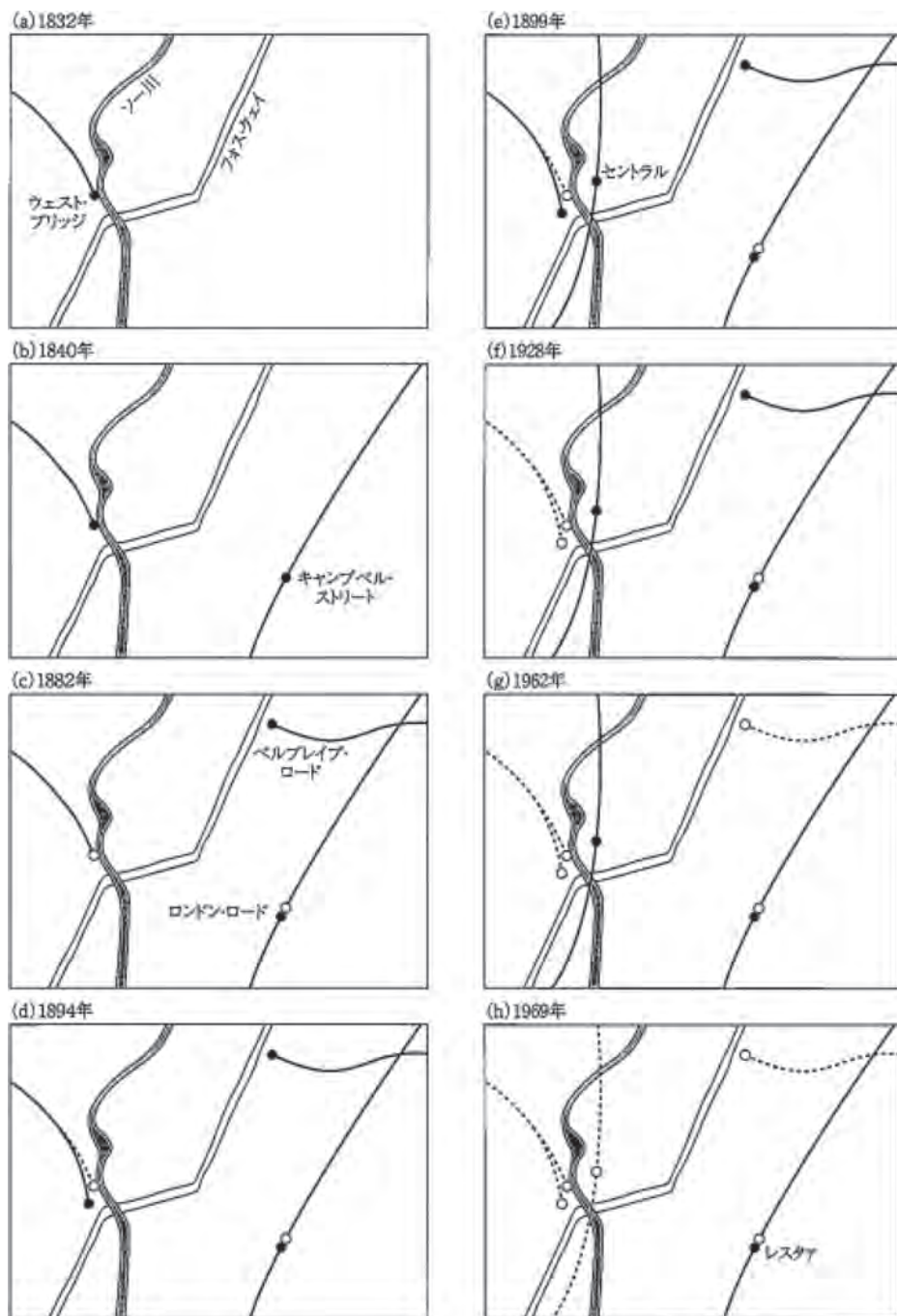


図2 レスタアの旅客ターミナルの変遷

た鉄道の建設が模索された<sup>20)</sup>。

そうした背景の中で建設されたのがレスタア・アンド・スワニントン鉄道 (Leicester & Swannington Railway) で、レスタアのウェスト・ブリッジ (West Bridge) に近いソー川の西岸からスワニントンまでの約 25.7km (16mi) を結ぶもので、1833 年 11 月 25 日に全線が開業した<sup>20)</sup>。図2 (a) と図3 に示す始発駅のレスタア・ウェスト・ブリッジ駅の開業は全線開業前の 1832 年 7 月であったが、これについては、この鉄道建設とともに、シリーズ④のラットホール・トンネル (グレンフィードド・トンネル) で述べたとおりである。

### (3) レスタア (Leicester) 駅

#### a) ミドランド・カウンティーズ鉄道 (Midland Counties Railway) の建設

レスタアは、産業革命時には石炭の主要な消費地になっていた。レスタシア (Leicestershire) のコールヴィル (Coalville) とノッティンガムシアのエレウォシュ・ヴァリー (Erewash Valley) との間の豊富な石炭のうち、前者は 1832 年に開業したレスタア・アンド・スワニントン鉄道<sup>22)</sup> によって運搬されるようになったが、後者の石炭は大きな鉄道建設の競争を生み出した。

ノッティンガムシアの炭鉱主はこの独占を維持するために、1832 年にイースト・ウッド (East Wood) のサン・イン (Sun Inn) で会議を開き、1819 年に開業した馬牽引のワゴンウェイであるマンズフィールド・アンド・ピクストン (Mansfield & Pixton Railway) をレスタアに延伸することを計画した。しかしこの計画はレスタシア側からの反対によって流れた。

これに代わる多くの案が出されたが、最終的には、ミドランド・カウンティーズ鉄道がノッティンガム (Nottingham)、レスタア

とラグビー (Rugby) を結ぶ鉄道建設認可を 186 年 6 月に得た。工事は直ちに始まった。ダービーとノッティンガム間は 1839 年 6 月に、トレント・ジャンクション (Trent Junction) からレスタア間は 1840 年 5 月に、残るレスタアからラグビーへ間は 1840 年 7 月に、それぞれ開業した。

この鉄道はバーミンガム・アンド・ダービー鉄道 (Birmingham & Derby Railway) とノース・ミドランド鉄道 (North Midland Railway) と 1844 年に合併して、ミドランド鉄道 (Midland Railway) を形成した。なお、最初に述べたマンズフィールド・アンド・ピクストン鉄道とは最終的には 1847 年に連絡を果たした。

## b) レスタア駅の建設

ミドランド・カウンティーズ鉄道のトレント・ジャンクションからレスタアへの先行する工事が完成して、1840年5月にレスタア・キャンプベル・ストリート (Leicester Campbell Street) 駅が開業した。この駅の位置を図② (b) に示した。



図③ レスタア・ウェスト・ブリッジ駅とレスタア・セントラル駅周辺の地形図 (1902年の陸地測量部地図<sup>24)</sup>に挿入・加筆)

1886年の陸地測量部地図<sup>26)</sup>によれば、駅前にはキャンプベル・ストリート (Campbell Street) とフォックス・ストリート (Fox Street) の交差点にあり、駅舎は、パーソンズ (William Parsons) の設計によるギリシャ風 (Grecian Revival) 建築<sup>2)</sup>で、中央は2階建て、その中心には縦溝の石柱を並べ、その上にペディメント (ギリシャ・ローマ建築でコーニスの上の三角形の部分) で装飾され、両翼は1階建てであった。この建物の2階部分はこの鉄道の本社ビルとなった。プラットホームは駅舎側の延長151m (165yd) の1本だけ、上りと下りの列車を取り扱った。

1844年にこの鉄道はミドランド鉄道になるが、1858年には輸送量の増加に対応するために、東側に島式ホーム (片面のみ) が建設され、上りと下りの列車はそれぞれ別のホームで取り扱うことになった。さらに1868年には、1858年建設の島式ホームは2面が使用できるように改良



写真① レスタア駅の正面の左側は、赤色と黄土色の石造の丸い時計台が強い印象を与える。



写真② レスタア駅前に立つトーマス・クック。右手に時計、左手に持った傘と手提げ鞆はポストバックの上に載せている。

された。この当時の配線は先に述べた1886年の陸地測量部地図<sup>26)</sup>に示されているとおりである。

1892-94年にかけて、トラブショー (Charles Trubshaw) の設計によって駅の大改良が行われた。ヴィクトリア朝風の駅舎 (写真①) はキャンプベル・ストリートから、線路を約70°の角度で横断するロンドン・ロード (London Road) の北側に、1902年と1913年の陸地測量部地図<sup>24)</sup><sup>25)</sup>の図④に示すように、建設された。そのために、この駅はレスタア・ロンドン・ロード (Leicester London Road) 駅と改称された。この位置を図② (c) に示した。この駅は、レスタアの多くの駅が廃止される中、図② (h) に示すように、1969年以来レスタアで唯一の駅として残った。

駅舎の北西側には八角形の時計塔が建てられたが、この付近は元はセント・ステファーズ教会 (St. Stephen's Church) の跡である。駅舎には、出発と到着の大きなアーチの入口が作られ、乗降客の車も出入りした。駅舎にはミドランド鉄道と南から来るロンドン・アンド・ノース・ウェス

ターン鉄道 (London & North Western Railway) のそれぞれ独立した切符売場が設けられた<sup>27)</sup>。

旧駅舎が無くなったために、この東側にも線路を増設することができるようになり、真中に通過線を有する、2つの貫通式の島式ホームに改良され、ホームは4面になったことは、図④からも判る。



図④ レスタア駅周辺の地形図 (1902年の陸地測量部地図<sup>24)</sup>に挿入・加筆)

#### c) レスタア駅とトーマス・クック (Thomas Cook)

レスタア駅の北西側のロンドン・ロードには、右手に時計、左手に傘を差し込んだ旅行鞆を持ったトーマス・クックの銅像が立っている。バルター (James Walter Butler RA)によるこの銅像は1994年1月に除幕された(写真②)。

クックの旅行代理店業の始まりは、1841年、ラフバラ (Loughbough) の禁酒集会 (temperance rally) にパプティスト派の信徒を団体で送り込むために、レスタアからの列車の切符の一括手配を行い、割安料金で貸切列車を仕立てたことに始まる。1851年にはクリスタル・パレス (Crystal Palace) の大博覧会に数千人の旅行客を送り込んだ。さらに、1855年にはパリの万国博覧会へ旅行客を送り、海外進出を果たした。1869年にはスエズ運河 (Suez Canal) にも足を伸ばした。

世界初の鉄道時刻表としては、1839年にブラッドショウ (George Bradshaw) による“Bradshaw's Railway Time Tables and Assistant to Railway Travelling”が発行されていたが、クックは1873年に現在でも我々が目にする“トーマスクック・ヨーロッパ鉄道時刻表 (Thomas

Cook Continental Time Table)”を発刊し、1874年には、トラベラーズチェックの取り扱いも開始した。こうして、世界屈指の近代的な旅行代理店の礎を気付いた。

#### (4) レスタア・ベルグレイヴ・ロード (Leicester Belgrave Road) 駅

##### a) グレート・ノーサン鉄道 (Great Northern Railway) のレスタア支線の建設

グレート・ノーサン・アンド・ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン・ジョイント鉄道 (Great Northern & London & North Western Joint Railway) は、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道のマーケット・ハーバラ (Market Harborough) とグレート・ノーサン鉄道のノッティンガム (Nottingham) を結ぶ鉄道である<sup>28)</sup>。このジョイント鉄道は1879年に全通した。

グレート・ノーサン鉄道のレスタア支線は、このジョイント鉄道の南区間にあるメアフィールド・ジャンクション (Marefield Junction) からレスタア・ベルグレイヴ・ロードまでの鉄道で、1882年10月に開業した。

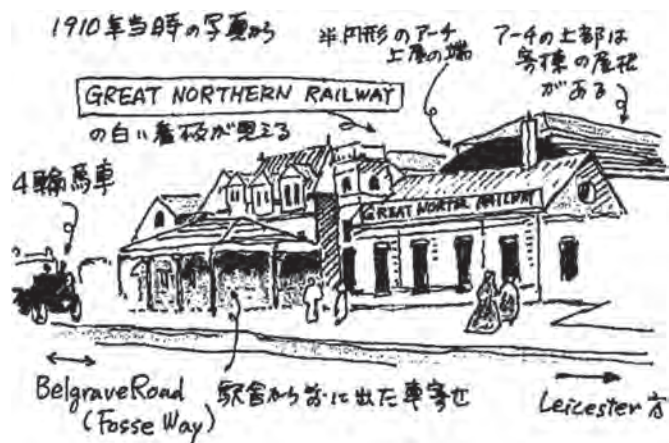
旅客列車は、ジョイント鉄道を北に走りグレート・ノーサン鉄道のグランサム (Grantham) に至るものと、南に走ってロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道のピーターバラ・ノース (Peterborough North) に到達するものであった。この鉄道は1962年に閉鎖された。

##### b) レスタア・ベルグレイヴ・ロード駅の建設

レスタア・ベルグレイヴ・ロード駅は、ローマ街道のフォス・ウェイのベルグレイヴ・ロード (Belgrave Road) に面して建設された。建設された当時はレスタアの町の北端で、図② (c) に示すように、レスタア駅の約1.5km北にあった。

ウィロウ・ブルック (Willow Brook) という小河川の北に建設された駅舎は1階建てで、正面には車寄せが作られた。この様子は、1910年に撮影された写真<sup>30)</sup>をスケッチした図⑤から判る。この当時の頭端式の駅は3つのベイ・ホームからなり、6面のプラットホームを有した。これらの延長の半分は、明かり取りのガラスを嵌め込んだ2連のラティス・アーチ構造の上屋で覆われていた。アーチの中間支柱は真ん中のベイ・ホームの中央に設けられ、アーチ両端は駅舎の壁で支持された。この北には貨物上屋が設けられた。

この駅からの定期旅客列車は1953年まで運行された。その後は夏季だけの臨時列車が走ったが、これも1962年に貨物と共に廃止された。その当時のレスタアの旅客駅の配置状況は図② (g) に示すようである。



図⑥ レスタア・ベルグレイヴ・ロード駅の1904年の写真<sup>30)</sup>をスケッチ

## (5) レスタア・セントラル駅

### a) グレート・セントラル鉄道 (Great Central Railway) の建設

1846年に形成されたマンチェスター・シェフィールド・アンド・リンカンシア鉄道 (Manchester, Sheffield & Manchester Railway) の支配人になったワトキン (Sir Edward Watkin) は、マンチェスターとシェフィールドの工業の中心地とロンドンを結び、さらには英仏海峡をトンネルで通過してパリ (Paris) に至ろうとする壮大な計画を打ち出した。

ロンドン・エクステンション (London Extension) と呼ばれるロンドンへの鉄道建設は1893年に認可され、1895年に147km (92mi) の工事が始まった。この鉄道は、ノッティンガムシアのアンズリイ (Annesley) からメトロポリタン鉄道 (Metropolitan Railway) のクウェイントン (Quainton) を結び、最終的にはロンドンのメルルボン (Marylebone) に至るコースを取る。1897年にはこの会社はグレート・セントラル鉄道と改名した。

最急勾配は一般的には5.7% (1/176)、曲線半径は市域を除いては1600m (1mi) 以上とし、ベイトン (Brighton) の1か所の平面交差を除いてはすべて立体交差としたので、盛土、切土、高架橋やトンネルなどの大規模工事が必要となった。ノッティンガム、レスタアとロンドンの町を中心にそれぞれ、ノッティンガム・ヴィクトリア、レスタア・セントラルとメルルボンの新駅を建設した。中間駅は島式ホームとプラットホーム面に切符売場を設備することを基本とした。

1898年7月に石炭列車が、1899年5月にはロンドンのメルルボンまで旅客列車が走った。しかし、当初の計画であったパリへの延伸は実現することはなかった。

1966年ラグビー (Rugby) とアイレスベリイ (Aylesbury) 間とノッティンガムとシェフィールド間が閉鎖され、最終的には1969年に廃止された。

### b) レスタア・セントラル駅の建設

1899年5月に開業したレスタア・セントラル駅の建設には、約300軒の家屋を撤去する必要があった。この地域は労働者階級のブラックフライア地区 (Blackfriars area) で、シカモア・レーン (Sycamore Lane)、シャーロット・ストリート (Charlotte Street) とフライアーズ・ロード (Friars Road) のいわゆるスラム街は一掃されることになり、約250件はレスタアの西のニューファウンドプール (Newfoundpool) に転居した。レスタア・セントラル駅の位置を図② (e) に示した。

この駅は、幅54m (190ft) のスタッフォードシア (Staffordshire) 青レンガの高架橋が連続するなかに建設され、横断道路の橋台は白を基調としたタイルが貼られ、橋梁下を明るくする工夫が行われた。

1902年の陸地測量部地図<sup>24)</sup>の図③が示すように、プラットホームはグレート・セントラル鉄道の標準タイプの島式ホームであった。上りと下りの貫通式のプラットホームの延長は390m (1300ft)、幅は26m (85ft) で、その真ん中には上り下りそれぞれに複線分の延長129m (430ft) のベイ・ホームが建設された。プラットホームの上屋の延長は249m (830ft) であった<sup>32)</sup>。また島式ホームの外側には、それぞれ3線分の留置線が設けられ、上り線 (東) 側のロンドン方には蒸気機関車の転車台が設けられた。

赤レンガの駅舎の入口はグレート・セントラル・ストリート (Great Central Street) にあった。テラコッタ (terracotta) の縁取りのある大きなアーチから入ると、エントランスホール、車待ち、手荷物扱い所があった。第二の入口はジャーヴィス・ストリート (Javis Street) にあった。

この駅は1969年6月に旅客営業を廃止した。

## 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1回としてレスタアを取り上げ、現在の旅行代理店の先駆けをなしたトーマス・クックについても紹介した。今回は、リーズの旅客ターミナルを取り上げたい。

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。  
II)、国土館大学理工学部紀要、No.7、2014。