

■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2 (毛織物産業の中心として栄えた町：リーズ)

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：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2回では、毛織物工業の町として栄え、ミドルトン鉄道を生んだリーズについて紹介する。なお、このシリーズに関連する都市の位置は、このシリーズの⑩の図①に示した。

2. リーズ (Leeds) の旅客駅の変遷

(1) リーズの町の進展

リーズは、地形的にはペナインズの足元のエア (Aire) 川が大きく曲流してヨーク (York) の谷に入るところにあり、ヨークシャー (Yorkshire) とランカシア (Lancashire) の主要なルートを形成する中心にある。17世紀から18世紀にかけて、リーズは毛織物産業の町として重要な位置を占めるにいたった。

1699年に認可を受けたエア・アンド・コールドア・ナヴィゲーション (Aire & Calder Navigation) は1704年にはグール (Goole) に到達し、ウーズ (Ouse) 川と連絡して、リーズは北海とも繋がった。

一方、豊富な石炭を背後に有するリーズは、ミドルトン (Middleton) 炭鉱からエア川の船着き場まで石炭を運搬する馬牽引ワゴンウェイを1757年に建設したが、1758年には議会の認可を得たミドルトン鉄道 (Middleton Railway) が、この炭鉱からリーズのメドー・レーン (Meadow Lane) に近いカソン・クローズ (Casson Close) まで開業し、1812年にはコグレール (cogged rail) による蒸気機関車運転を始めた¹⁷⁾。

こうして、リーズは、16世紀に始まった小さな市場町から、産業革命の進展のなか英国屈指の羊毛産業、製鉄工業だけでなく、印刷などの他の産業も発展する都市へと成長した。

(2) マーシュ・レーン (Marsh Lane) 駅の建設 a) リーズ・アンド・セルビィ鉄道 (Leeds & Selby Railway)

リーズの町に最初に入り込んだ鉄道はリーズ・アンド・セルビィ鉄道であった。

この鉄道の形成過程はいささか複雑である。リーズから北海の港湾都市であるハル (Hull) を結ぶ鉄道として、1824年にリーズ・アンド・ハル鉄道 (Leeds & Hull Railway) が形成された。リーズ・アンド・ハル鉄道が形成されたものの、1826年にエア・アンド・コールドア・ナヴィゲーションに連絡するノッティングリィ・アンド・グール運河 (Knottingley & Goole Canal) が先に開業し、名も無いグールの町はヨーロッパへの窓口になった。危機感を持った港湾都市のハルは1828年、リーズ・アンド・ハル鉄道のうちセルビィまで鉄道を建設し、そこからハルまでは蒸気船 (steam packet) を運行する計画を具体化させた。こうしてリーズ・アンド・セルビィ鉄道は1829年に形成された。

1824年のステイーブンソン (George Stephenson) の計画では、複線の蒸気鉄道で、速度13km/h (8mi/h) の蒸気機関車と3カ所の定置エンジンを採用するものであったが、1829年に再測量したウォーカー (James Walker) は、定置エンジンを諦め、切土とトンネルの計画に切り替えた。その結果、標高40m (132ft) のリーズから0.16km (8chain) のレベルを過ぎた後は、7.08km (4mi38chain) を最大勾配6.3‰ (1/160) で下り、さらに4.45km (2mi61chain) をレベル進みで、9.78km (6mi6chain) を最大勾配7.3‰ (1/137) で下ったあと、セルビィまで残り10.48km (6mi41chain) をほぼレベルで行く全長32kmのルートを採用した。

この鉄道はエア・アンド・コールドア・ナヴィゲーションの反対を受けたが、1830年に建設認可を受け、

1834年に9月開業した。

b) マーシュ・レーン駅とそれに続くリッチモンド・ヒル (Richmond Hill) トンネルの建設

最大の土木工事はリードの終着駅マーシュ・レーンの手前160m (8cahin) にあるリッチモンド・ヒル・トンネルであった(写真①)。このトンネルは、延長が640m (700yd)、馬蹄形断面の幅は6.7m (22ft)、レール・レベルからの高さは5.2m (17ft) で、3基の立坑が建設された。地質は主として頁岩と挟炭層であった。アーチは2層巻きレンガであるが、一部には3層巻きの区間があり、坑門は石で化粧された。



写真① マーシュ・レーン駅方からリッチモンド・ヒル・トンネルを望む。

このトンネルに列車が入ると車内は真っ暗闇になるので、立坑の底部に反射鏡を取り付け、トンネルを白色に塗布するなどの試みが行われたが、結局は車内にランプを設置することになった。その後、1894年にはトンネルの一部が開削され、延長は短くなり、107m (118yd) となった。

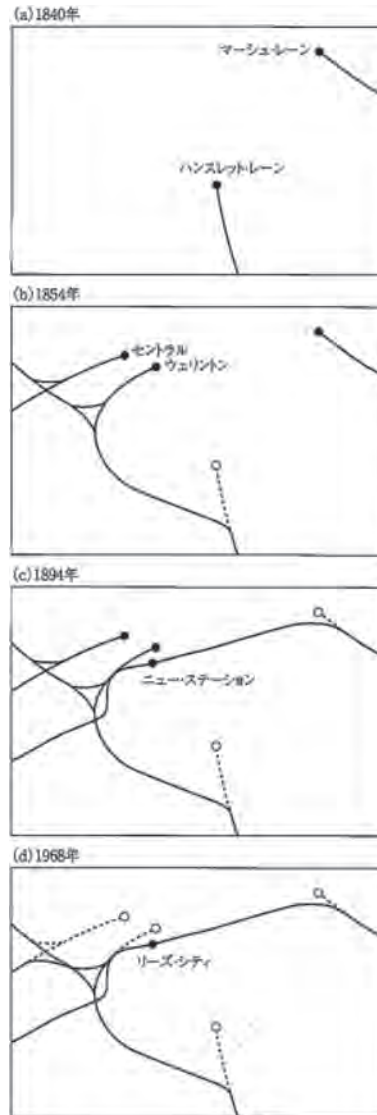
このトンネルに続いてマーシュ・レーン駅がある。この駅はリーズに最初に建設された旅客駅である。駅は、鋳鉄柱で支持された長い矩形の木製トラス構造の上屋を有し、旅客と貨物の両者を取り扱ったが、旅客用のプラットホームは無かった。この駅の位置を図① (a) に示した。

1869年に高架橋によってリーズの町の中心まで延長されるまで、マーシュ・レーンはリーズの東のターミナルとしての役目を果たした。しかし、1958年に閉鎖された。

(3) リーズ・ハンスレット・レーン (Leeds Hunslet Lane) 駅の建設

a) ノース・ミッドランド鉄道 (North Midland Railway)

ノース・ミッドランド鉄道の技師となったステイブソン (George Stephenson) は、リーズとダービー (Derby) 間116km (72mi) の測量を1835年に行った。この鉄道はノーマントン (Normanton) でヨーク・アンド・ノース・ミッドランド鉄道 (York & North Midland Railway) と計画中のマンチェスタ・アンド・リーズ鉄道 (Manchester & Leeds Railway) に連絡し、また、マスバラ (Masbrough)



図① リーズの旅客ターミナルの変遷

でシェフィールド・アンド・ロザラム鉄道 (Sheffield & Rotherham Railway) に接続するもので、1836年に建設認可を受けた。1840年5月にダービーとマスバラ間が、同年7月には残るリーズまでが開業した。

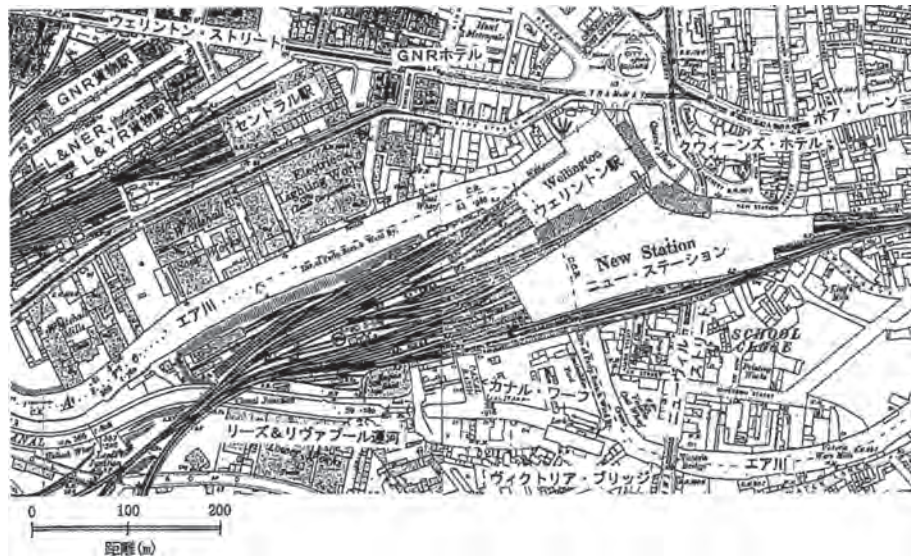
ノース・ミッドランド鉄道は、ダービーからリーズまでほぼ河川に沿ったルートを選択したが、勾配はできる限り小さく(最急勾配:3.8% (1/264)) し、曲線半径は一般には1600m (1mi) 以上になるようにルート選定したために、200の橋梁と7本のトンネルが

必要となった。主な土木工事としては、バーンズリイ運河 (Barnsley Canal) を渡るオウクンショウ (Oakenshaw) の橋梁やコールドガ・アンド・チェヴェット (Calder & Chevet) 高架橋、ビルヴァ (Belper) を貫通する長い大切土、アンバーゲイト (Ambergate) の北の盛土、さらには、クレイ・クロス (Clay Cross) トンネル¹⁰⁾などが挙げられる。

なお、この鉄道は、ダービーではバーミンガム・アンド・ダービー鉄道 (Birmingham & Derby Railway) とミッドランド・カウンティーズ鉄道 (Midland Counties Railway) に接続したが、1844年にこれら3会社はミッドランド鉄道 (Midland Railway) を形成した。

b) リーズ・ハンスレット・レーン (Leeds Hunslet Lane) 駅

ノース・ミッドランド鉄道は1840年にリードにハンスレット・レーン駅を開業した。この駅は、コールドガ川の南にあり、ミドルトン鉄道 (Middleton Railway)¹⁷⁾の東に位置し、ハンスレット・レーンの通りから南に通じるジャンクション・



図② リーズ駅周辺の地形図 (1906年の陸地測量部地図³⁶⁾³⁹⁾に挿入・加筆)

ストリート (Junction Street) の突きあたりにあった³³⁾。

トムソン (Francis Thomson) の設計による2階建の駅舎のファサードは54.5m (179ft) で、6線を覆う鉄構造の上屋の延長は81m (267m) であった³⁵⁾。1847年の陸地測量部地図によれば、6線が確保され、その両側には延長274m (300yd) プラットホームがある。中央4線は留置線と機廻線であろう。上屋の両端にはターンテーブルが設けられた³³⁾。

この駅にはノーマントンの北で接続するマンチェスター・アンド・リーズ鉄道の列車もこの駅に入り込んだ。

この駅は、図①(a)に示すように、リーズの町の南に位置し、不便であったので、1846年にウェリントン (Wellington) 駅 (図①(b)) に置き換えられ、1972年に閉鎖されるまで貨物駅として稼働した。

(4) ウェリントン (Wellington) 駅

ウェリントン駅は、シップリー (Shipley) 経由のリーズ・アンド・ブラッドフォード鉄道 (Leeds & Bradford Railway) の仮駅として1846年に開業した³⁴⁾。この鉄道はミドランド鉄道に吸収されることもあり、(3) b) で述べたように、ミドランド鉄道もリーズの町の中心にあるこの駅に乗り入れた。この駅の位置を、1906年の陸地測量部地図³⁶⁾³⁹⁾の図②に示した。

1850年、ミドランド鉄道はエア川を跨いでプラットホームを延長し、それを覆う3スパンの上屋を建設し、シティ・スクエア (City Square) 前に駅舎を構えた。さらに、1863年にはクウィーンズ・ホテル (Queen's Hotel) を建設した。図②にはこのホテルが記入されている。

(5) リーズ・セントラル (Leeds Central) 駅

リーズ・セントラル駅は、1845年に形成されたリーズ・デューズベリイ・アンド・マンチェスター鉄道 (Leeds, Dewsbury & Manchester Railway) の始発駅として計画されたもので、リーズ・アンド・リヴァプール運河 (Leeds & Liverpool Canal) を横断して街の中に入り、図②に示すように、ウェリントン駅の北西の位置に建設されたハイ・レベル駅である。この駅の位置を図①(b)に示した。

1846年、セントラル駅は、モンク・ブリッジ (Monk Bridge) からインファーマリイ・ストリート (Infirmary Street) に至る延長274m (900ft)、幅122m (400ft) の壮大な駅としてホークショー (Jhon Hawkshaw) によって計画された。しかし、1849年に計画の大幅な縮小を強いられたが、駅は段階的に建設されて、最終的には、1854年にロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道 (London & North Western Railway)、ランカシア・アンド・ヨークシア鉄道 (Lancashire & Yorkshire Railway)、グレート・ノーザン鉄道 (Great Northern Railway) とノース・



写真② リーズ・セントラル駅の前に建設されたグレート・ノーザン鉄道ホテル。

イースタン鉄道 (North Eastern Railway) の共同駅として完成した³⁵⁾。図②にはこの駅の地形図を示した。この駅の東側にはグレート・ノーザン・ホテルも建設された (写真②)。

この駅は、リーズ・シティ (Leeds City) 駅が完成した1967年に閉鎖された。

(6) リーズ・ニュー・ステーション (Leeds New Station)

リーズに最初に建設された駅は、(3) b) で述べたように、1834年のリーズ・アンド・セルビイ鉄道のマーシュ・レー

ンであった。この鉄道は、1849年にヨーク・アンド・ノース・ミッドランド鉄道(York & North Midland Railway)に、さらに1854年にはノース・イースタン鉄道に吸収されて行くが、マーシュ・レーン駅はリーズの中心から離れたままであった。

1869年にノース・イースタン鉄道は長い高架橋を建設してリーズの町の中心に入った。そして、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道と共同で30,000m²(7.5acre)の面積を有するリーズ・ニュー・ステーションを、ミッドランド鉄道のウェリントン駅の南側に、ハイ・レベルとして建設した。1894年の陸地測量部地図³⁷⁾を参考に、路線図と共に、図①(c)に示した。

図②に示すこの駅は、エア川をアーチ橋で、リーズ・アンド・リヴァプール運河のバイズンを鑄鉄と石造の橋梁で横断した(写真③)。駅舎はノース・イースタン鉄道のプロッサー(Thomas Prosser)が設計した。歯飾りのある葉状(foliated)柱に支持された上屋は軽量トラス構造で、マンサード屋根(Mansard roof:下部が急勾配で、上部が緩やかな二重勾配屋根)で設計された³⁾。下部構造としては、ニュー・ステーションの軌道とホームを支持するとともにウェリントン駅とも連絡する、それぞれ延長72m(80yd)のアーチ・トンネルが建設された。これ以外にも東西を結ぶ多くのアーチが建設された。これらはダーク・アーチズ(Dark Arches)と呼ばれ、現在も駐車場やカフェなどに使用されている。



写真③ リーズ・ニュー・ステーションの南のカナル・ワーフ(Canal Wharf)から駅のアーチ高架橋を望む。

(7) リーズ・シティ(Leeds City) 駅

複数の駅が隣り合うリーズの駅を一つに集中しようとする動きは度々起こったが、1938年にその第一段階が到来した。ウェリントン駅とニュー・ステーションは、リーズ・シティ駅として統合されることになった。初めのうちは、前者はシティ・ノース(City North)、後者はシティ・サウス(City South)と称された³⁵⁾。

この6年後に、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)(1923年にロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道、ミッドランド鉄道などが合併して形成)とロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道の報告書は“リーズの旅客駅を一つに統合することは合理的でも経済的でもないが、この決定は国有化への強い圧力となろう”と述べている。

1959年には大規模な工事が始まった。1961年には工事が一時ストップしたが、1967年に開業した。以前のシティ・ノース駅は小包扱所となり、シティ・サウスが大きく拡張された形となった。これに伴って、リーズ・セントラル駅の列車もこの駅から発着することになり、リーズは一つの駅に集約された。1968-69年の陸地測量部地図³⁸⁾を参考に、廃止された駅と共に、リーズ・シティ駅の位置を、図①(d)に示した。

なお、ウェリントン駅にあった1863年建設のクウィーンズ・ホテルは、1937年にグリーン(W.Curtis Green)とハムリン(W.H. Hamlyn)の設計で、ロンドン・ミッドランド・アンド・スコティッシュ鉄道によってアール・デコの内装を施した大ホテルとして再建された(写真④)。



写真④ ウェリントン駅時代の1863年に建設されたクウィーンズ・ホテルは1937年にロンドン・ミッドランド・スコティッシュ鉄道によって立て替えられた。左に小さく見える1階建ては現在のリーズ・シティ駅の入口。

3.あとかき

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2回としてリーズを取り上げた。次回は鉄道の町としても発展したウルヴァハムpton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。