

■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3 (鉄道の町としても栄えた：ウルヴァハンプトン)

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3回は鉄道の町としても栄えたウルヴァハンプトンを紹介する。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⑩の図①に示した。

### 2. ウルヴァハンプトン (Wolverhampton) の旅客駅の変遷

#### (1) ウルヴァハンプトンの町の進展

ウルヴァハンプトンの歴史は659年にマーシア(Mercia)のウルゼア(Wulthere)王がセント・メアリィ(St. Mary)教会を寄進したことに始まる。14～15世紀には羊毛産業の重要な市場町となった。17～18世紀になると刀の柄や留め金など、さらには鍵などの鉄や真鍮の製造も盛んになった。

18世には、ロンドンとホリヘッド(Holyhead)を結ぶ主要道に位置するウルヴァハンプトンは、乗合馬車が走る主要な町として成長を始めた。さらに1772年にはバーミンガム運河(Birmingham Canal)が開通し、バーミンガムへの物資の輸送は格段と多くなり、かつ輸送費は安くなった。

1837年にはグランド・ジャンクション鉄道(Grand Junction Railway)が到来したが、これは産業革命を一層促進するきっかけを作った。1859年にはグレート・ウェスタン鉄道(Great Western Railway)が機関車の製造・修理工場を建設し、多くの工場労働者を抱えることになった。

#### (2) ウルヴァハンプトンの最初の駅：ウェンスフィールド・ヒース(Wednessfield Heath) 駅

ウルヴァハンプトンへ最初に到来した鉄道は1837年6月に開業したグランド・ジャンクション鉄道である。この鉄道はウルヴァハンプトンの町には入らず、この町の北東の

ウェンスフィールド・ヒース・トンネルを通過することになった。そして、トンネルの西側に位置する、町の中心から約1.5km離れたヒース・タウン(Heath Town)に駅が建設された。これが図①(a)に示すウェンスフィールド・ヒース駅である。

標高134m(440ft)のウェンスフィールド・ヒース駅は、1889年の陸地測量部地図によれば、ウルヴァハンプトン・ロード(Wolverhampton Road)から北に分岐するレールウェイ・ストリート(Railway Street)の奥にあり、小さな駅舎は線路の南側にあり、プラットホームは一面しかなかった<sup>40)</sup>。当時の写真によれば、駅舎は、スレート葺きの寄棟屋根と、化粧漆喰を塗った壁からなる一階建てであった<sup>41)</sup>。駅は小さかったが、第一等駅で(First Class station)で、グランド・ジャンクション鉄道のすべての列車が停車した。

この駅から町の中心への旅客輸送はランドー馬車(landau：二人乗りの4輪馬車)や乗合馬車によって行われた<sup>42)</sup>。

1852年にグランド・ジャンクション鉄道の後身であるロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道がウルヴァハンプトンの町の中心へのループ線(ウィランホール・ブリッジ(Willenhall Bridge)とブッシュベリィ・ジャンクション(Bushbury Junction)間)を開通させたことによって、この小さな駅は重要性を失った。

1873年に、幹線であったウィランホール・ブリッジとブッシュベリィ・ジャンクション間の閉鎖とともに、この駅も閉鎖された。その後、1881年にこのルートは再開されたが、貨物駅だけが再開されただけであった。しかし、これも1965年に閉鎖された。

#### (3) ウルヴァハンプトン仮駅

##### a) バーミンガム運河(Birmingham Canal)

バーミンガム運河は1768～72年にかけてブリンドリィ

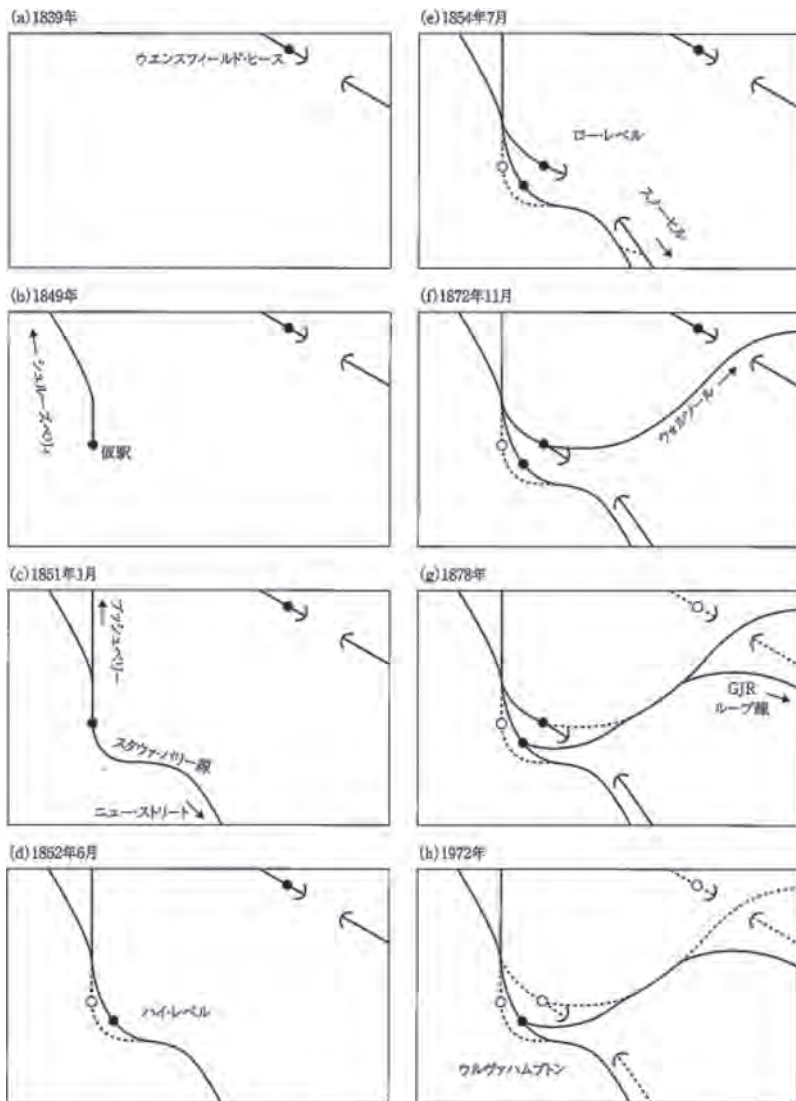


図1 ウルヴァハンプトンの旅客ターミナルの変遷

(James Brindley) によって建設された。この運河は、バーミンガムのニューホール・ワーフ (Newhall Wharf) とパラダイス・ワーフ (Paradise Wharf) (オールド・ワーフ (Old Wharf) とも呼ばれる) からスタッフォードシア・アンド・ウースタアシア運河 (Staffordshire & Worcestershire Canal) のオールダスリィ・ジャンクション (Aldersley Junction) までを結ぶものである<sup>43)</sup>。

ウルヴァハンプトンにおける運河の標高は、バーミンガムの138m (453ft) よりも高く、144m (473m) であったので、この運河は町の東側を通過した。図2 (a) は1827年当時の地図<sup>44)</sup> であるが、町の中心に入るウエンスフィールド・ロード (Wednesfield Road) から左にカーブしてキャン・レーン・ワーフ (Can Lane Wharf) とアダムス石灰工場 (Adam's Lime Works) へのアームを経て、オールド・ミル・ストリート (Old Mill Street) の石橋を潜るルートを取った。町の中心は図2 (a) の南西の範囲外にあり、この運河周辺には1827年当時人家はほとんどなかった。

しかし、約20年後の1842年の図2 (b) では町並みの進展がみられ、キャン・レーン・ベイズンも拡大された。南北に走るキャン・ストリート (Can Street) は、鉄道が未だ到来していないのに、レールウェイ・ストリート (Railway Street) と名称を変えたことがわかる。

## b) シュルーズベリィ (Shrewsbury) からの鉄道建設

シュルーズベリィからウルヴァハンプトンへの鉄道建設はウルヴァハンプトンに第二の旅客駅をもたらすことになったが、その鉄道建設は2つの区間に分けて建設が進められた。

ウルヴァハンプトン方の鉄道建設は、1844年に形成されたシュルーズベリィ・アンド・ウルヴァハンプトン・ダドリィ・アンド・バーミンガム鉄道 (Shrewsbury & Wolverhampton, Dudley & Birmingham Railway) に遡る。この鉄道は1847年にシュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道 (Shrewsbury & Birmingham Railway) となり、1849年11月に、ウルヴァハンプトン～ウェリントン (Wellington) 間を開通させた (図1 (b))。なお、この鉄道は1854年9月にグレート・ウェ

スタン鉄道に吸収されてしまうが、ウルヴァハンプトン～バーミンガム・スノー・ヒル (Birmingham Snow Hill) 間は (4) a) ②で後述するように1854年11月に開通した。

一方、1846年に形成されたシュロプシア・ユニオン鉄道・アンド・運河会社 (Shropshire Union & Canal Company) はシュルーズベリィからウェリントンを経由してスタッフォード (Stafford) までの鉄道建設をすることになったが、ウェリントン～シュルーズベリィ間は、この鉄道とシュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道が共同で建設することになり、1849年6月に開業した。シュロプシア・ユニオン鉄道はロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道 (London & North Western Railway) にリースされ、1854年1月にロンドン、ミッドランド・アンド・スコッティッシュ鉄道 (London, Midland & Scottish Railway) に吸収される。この結果、ウェリントン～シュルーズベリィ間は、この鉄道会社とグレート・ウェスタン鉄道の共同会社線となり、シュルーズベリィ・アンド・ウェリントン・ジョイント



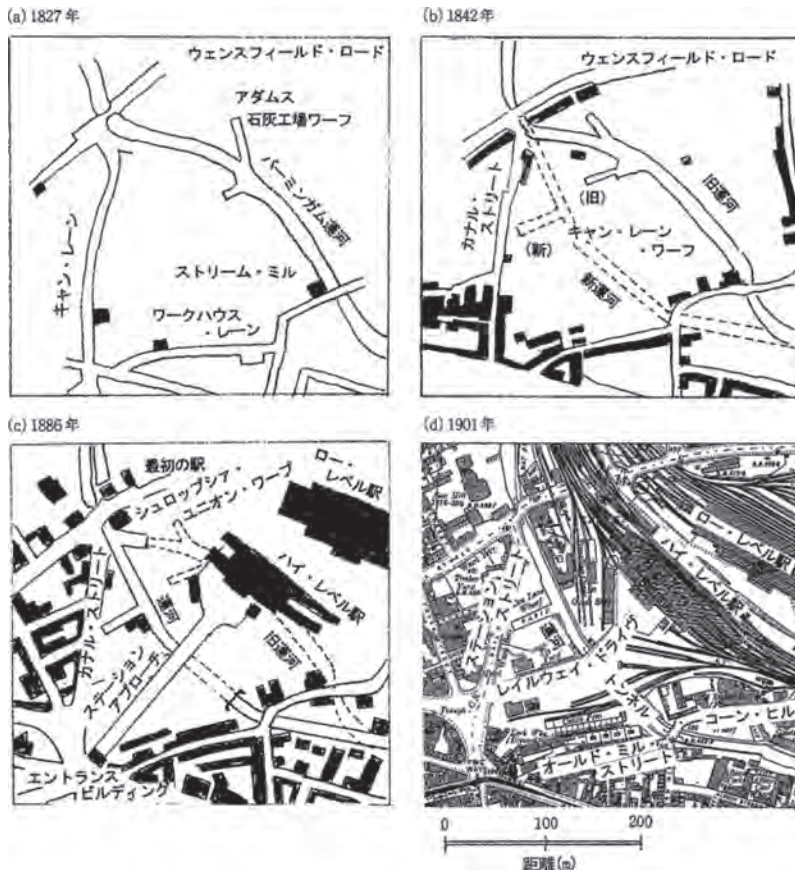


図2 バーミンガム運河の切換とウルヴァハムプトン駅の変遷(1827、1842年、1886年と1901年の陸地測量部地図<sup>44)</sup><sup>49)</sup><sup>48)</sup>に挿入・加筆)

鉄道 (Shrewsbury & Wellington Joint Railway) とも言われた。

### c) ウルヴァハムプトンの第二番目の駅：仮駅

上述のように複雑な鉄道建設を辿ったシュルーズベリィとウルヴァハムプトン間は1849年11月に全通した。

しかし、シュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道のウルヴァハムプトン駅は仮駅で、ウエンスフィールド・ロードの北側、バーミンガム運河の東側に建設された。仮駅はこの道路面にあり、盛土上にあるプラットホームへは階段を登った。プラットホームは1面しかなかった<sup>45)</sup>。この駅の全体的な位置関係を図1(b)示した。

運河と仮駅の間にはユニオン・イン (Union Inn) と言う宿屋が建てられ、この鉄道と運河との水陸連絡設備であるヘイ・ベイズン (Hay Basin) と側線の建設も1850年に行われた。この仮駅を1886年<sup>44)</sup>当時の図2(c)に挿入した。

この仮駅は、次の述べるウルヴァハムプトン・ハイ・レベル駅が完成した1852年6月に閉鎖された(図1(d))。

## (4) ウルヴァハムプトン・ハイ・レベル (Wolverhampton High Level) 駅

### a) バーミンガム運河の切換工事

1849年に11月に仮駅のウルヴァハムプトン駅が開業す

る前の1847年9月、シュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道は新設するウルヴァハムプトン・ハイ・レベル駅の用地確保のために運河の一部とその周辺の家屋を買収し、運河の切換工事を行った。新駅をちょうど運河ルートの上直上に建設することになったからである。図2(a)と(b)には運河の新旧のルートを示した。ウエンスフィールド・ロードの南側の旧運河の一部はシュロップシア・ユニオン・ワーフ (Shropshire Union Wharf) として残された。新運河には新しいカン・レーン・ワーフ (Can Lane Wharf) も建設された。また、南側では短い運河トンネルも建設された。

### b) ウルヴァハムプトンの第三番目の駅：ウルヴァハムプトン・ハイ・レベル駅

バーミンガム運河の切換とともに、1852年6月、新駅が開業した。図2(c)と図1(d)に示すこの駅は、当初はウルヴァハムプトン・ジェネラル (Wolverhampton General) と言われたが、1853年にクウィーン・ストリート (Queen Street) と名を変え<sup>46)</sup>、さらに1885年6月にはウルヴァハムプトン・ハイ・レベル駅と改称された。

この駅は、シュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道と、1851年11月に完成したバーミンガムからブッシュベリィ (Bushbury) までのスタウア・ヴァレー線 (Stour Valley line) (図1(c))を建設したロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道の共同駅として、シュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道の建築家バンクス (Edwards Banks) によって建設された。この駅はプラットホームに接する駅舎とエントランス・ビルディングの2つの建物からなる。両建物は延長200m (220yad)の直線道路によって結ばれた。このステーション・アプローチ (Station Approach) が新



写真1 ウルヴァハムプトン・ハイ・レベル駅のエントランス・ビルディングは現在はバスターミナルの切符売場となっている。

しい運河トンネルの上を通過していることは、図② (c) から判る。

駅舎よりも早く 1849 年 10 月に開業したエントランス・ビルディング (写真①) は、ファイヴ・ウェイズ (Five Ways) という五叉路の一つを形成しており、ここに切符売場などが設けられた。建物は、切石とドーリス式オーダー (Doric order) で飾られた黄褐色のレンガ造の 2 階建て、4 つのアーチを持ち、そのうちの中央の大きな 2 つのアーチは車の出入口、両側の小さなアーチは旅客の通路であった。

1854 年 9 月にシュルーズベリィ・アンド・バーミンガム鉄道がグレート・ウェスタン鉄道に吸収されたとき、グレート・ウェスタン鉄道は、エントランス・ビルディングを貨物取扱所として用いたが、1859 年に半分の権利を持っていたこの駅をロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道に売却した。この駅には、(5) で後述するように、一時的ではあるが 1872 年 11 月からはミッドランド鉄道も入って来る<sup>46)</sup><sup>47)</sup> (図① (g) 参照)。しかし、この当時には既にエントランス・ビルディングは使用されなくなったと考えられる。なぜなら、1901 年の陸地測量部地図<sup>48)</sup> の図② (d) にはステーション・アプローチの道路は消滅しているからである。

ウルヴァハムプトン駅は、1870 年代、ロンドンのユーストン (Euston) からカーライル (Carlisle)、さらにはカレドニアン鉄道 (Caledonian Railway) によってグラスゴー (Glasgow) とエディンバラ (Edinburgh) を結び、さらにマンチェスター、ホリヘッド (Holyhead) などとも繋ぐロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道の主要な駅として繁忙を極めた。

しかし、プラットホームは狭い相対式ホームで、上り線には待合室も無く、両ホームを結ぶ地下道は非常に暗かった。そのために、1876 年に駅改良を計画した。グレート・ウェスタン鉄道の反対を受けたが、大規模な駅改良は 1884 年に完成した。これによって、駅舎側に片面のプラットホームと、通過線を挟んで島式ホームが建設された。これらは 1 スパンの三角屋根で覆われた。さらに駅舎の両側にはそれぞれ片面のベイ・ホームが設けられた。

1923 年ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道は、ロンドン・ミッドランド・アンド・スコティッシュ鉄道になり、1948 年には国有化された。1950 年代の近代化計画に則って、1965 年 2 月プラットホームを覆う上屋は撤去され、1966 年 1 月に駅舎も消滅した。そして西海岸線 (West Coast Main Line) とスタウア・ヴァレー線の電化とともに 1967 年 3 月に近代的な駅舎が完成した。

## (5) ウルヴァハムプトン・ロー・レベル (Wolverhampton Low Level) 駅

### a) 南からウルヴァハムプトンへ入ったグレート・ウェスタン鉄道

#### ① オックスフォード・ウースター・アンド・ウルヴァハムプトン鉄道 (Oxford, Worcester & Wolverhampton Railway)

ロンドンとブリストル (Bristol) 間を結ぶ鉄道として発展した広軌 2140mm (7ft3in) のグレート・ウェスタン鉄道は、標準軌 1435mm (4ft8.5in) のロンドン・アンド・バーミンガム鉄道 (London & Birmingham Railway) とグラランド・ジャンクション鉄道 (Grand Junction Railway) の領域にも手を伸ばそうと、ウルヴァハムプトンへ目をつけ始めた。その一つは、グレート・ウェスタン鉄道が株の半分を所有するオックスフォード・ウースター・アンド・ウルヴァハムプトン鉄道であった。

この鉄道は、オックスフォード (Oxford) の北のウルヴァカット・ジャンクション (Wolvercot Junction) から西にウースター (Worcester) に向かい、北に転じて、バーミンガムに寄らずにスタウアブリッジ (Stourbridge)、ダドリィ (Dudley) を経由してウルヴァハムプトンに至るものである。

1845 年 4 月に認可を得たこの鉄道は、1854 年 11 月に開業した (図① (e))。

#### ② バーミンガム・ウルヴァハムプトン・アンド・ダドリィ鉄道 (Birmingham, Wolverhampton & Dudley Railway)

グレート・ウェスタン鉄道は、a) で述べたウースター経由の鉄道に加えて、バーミンガム・アンド・オックスフォード鉄道 (Birmingham & Oxford Railway) を経由してウルヴァハムプトンへ到達しようと試みた。この鉄道がバーミンガム・ウルヴァハムプトン・アンド・ダドリィ鉄道である。

1846 年 8 月に認可を受けたこの鉄道は、同年 11 月にグレート・ウェスタン鉄道に買収され、1851 年からバーミンガム・スノー・ヒルから建設が始まった。建設は、ソウホウ (Soho) 駅とハンズワース (Handsworth) 駅間の道路を横断する橋梁の倒壊事故によって遅延したが、1854 年 11 月に、オックスフォード・ウースター・アンド・ウルヴァハムプトン鉄道とともに開業した (図① (e))。

### b) ウルヴァハムプトン・ロー・レベル駅の建設

オックスフォード・アンド・ウースター・アンド・ウルヴァハムプトン鉄道のウルヴァハムプトン駅は、ハイ・レベル駅ではなく、1848 年の建設認可の条件として義務付けられたウルヴァハムプトン・ロー・レベル駅である。

この駅はオックスフォード・アンド・ウースター・アンド・ウ





写真② フォウラーの設計によるウルヴァハムプトン・ロー・レベル駅の正面。青レンガと黄褐色の切石の縁取りが美しい駅舎は、両側に長い直線状のウィングが連なっている。

ルヴァハムプトン鉄道に加えて、シュルーズベリィ・アンド・バーミンガム・ジョイント鉄道、バーミンガム・ウルヴァハムプトン・アンド・ダドリィ鉄道によって建設運営されるものとされた。

ロー・レベル駅は1854年7月に完成した。ロー・レベル駅へはハイ・レベル駅の下にアーチ橋を設けて、入ることになった。これによって、シュルーズベリィ・アンド・バーミンガム・ジョイント鉄道のシュルーズベリィからの列車はハイ・レベル駅からロー・レベル駅に移った。この駅は広軌列車のみが発着するグレート・ウェスタン鉄道の最北の駅となった。この様子を図①(e)に示した。

駅舎はフォウラー (Jhon Fowler) (写真②)、配線計画はロバートソン (Henry Robertson)、上屋はブルネル (J.K. Brunel) によって設計された。このホーム全覆いの上屋は1922年に取り壊された。

1886年の陸地測量部地図<sup>49)</sup>によれば、貫通式のプラットホームは、駅舎側の片面ホームと2本の通過線を挟んだ島式ホームに加えて、駅舎側の両端にそれぞれ1本と島式ホームのバーミンガム方に1本のベイ・ホームが建設された。

1950年代から始まる近代化計画のなか、バーミンガム・ニュー・ストリート (Birmingham New Street) を通過する西海岸線の電化はバーミンガム・スノー・ヒルの立場を低下させた。これに関連して、バーミンガム・スノー・ヒル駅とともにウルヴァハムプトン・ロー・レベル駅も1972年3月に旅客営業を廃止した (図①(h))。しかし、この2年前に開業した小荷物基地 (parcel depot) は1981年6月まで続いた。

(6) 幻のウルヴァハムプトン・ウェンスフィールド・ロード駅  
ウルヴァハムプトンは、前述のようにロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道とグレート・ウェスタン鉄道の両鉄道会社の独壇場で、ミドランド鉄道はウルヴァハムプトンへはなかなか進入できなかった。

その進入は、1865年6月に設立されたウルヴァハムプ

トン・アンド・ウォルソール鉄道 (Wolverhampton & Walsall Railway) に始まる。延長12.8km (8mi) のこの鉄道は1872年11月に開業した<sup>50) 52)</sup>。この鉄道は、図①(f)に示すように、当初はグレート・ウェスタン鉄道のロー・レベル駅に入った<sup>51)</sup>。この鉄道は、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道のウルヴァハムプトン・ハイ・レベルとミドランド鉄道によって共同運営されていたが、両鉄道の対立によって1875年前者がこの鉄道を一方的に買収し、翌年にはミドランド鉄道がこれを買収した<sup>50)</sup>。

この結果、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道はウルヴァハムプトン・ハイ・レベル駅への入線を拒んだために、ミドランド鉄道は自社の駅をロー・レベル駅の東のウェンスフィールド・ロードに建設することを計画した。この新駅の建設は1877年6月に認可された。

これと時を同じくして、ロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道はグランド・ジャンクション鉄道～ハイ・レベル駅間のループ線 (図①(g)の中央右の路線) の許可を得たが、これはハイ・レベル駅からウィッセンホール (Willenhall) を経由してウォルソールへのルートを確認するものである。しかし、これはロー・レベル駅と新駅に対するアクセス問題を起こすことになり、ミドランド鉄道は新駅への延伸を断念し、ウルヴァハムプトン・ウェンスフィールド・ロード駅は幻の駅となった。結局は、図①(g)に示すように、ミドランド鉄道は1878年にハイ・レベルへ入ることになった。のちにこの敷地はミドランド鉄道の貨物駅となった。

なお、この鉄道の開業時にはウォルソールでロンドン・アンド・ノース・ウェスタン鉄道と連絡したが、ウォルソールからウォータ・オートン (Water Orton) までの区間はウルヴァハムプトン・ウォルソール・アンド・ミドランド鉄道 (Wolverhampton, Walsall & Midland Railway) によって建設が行われ、1879年に開通した。これによって、ミドランド鉄道は自社線だけで、ウルヴァハムプトンからロンドンへ直通線を確認した。

### 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3回としてウルヴァハムプトンを取り上げた。今回は運河と鉄道の町として発展したバーミンガムを取り上げたい。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。