

■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7 (ウラトン・ワゴンウェイを生んだ町：ノッティンガム、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7回は、イギリスにおける最初のワゴンウェイであるウラトン・ワゴンウェイ (Wollaton Waggonway) を生み出したノッティンガムを紹介する。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No.⑩の図①に示した。

### 2. ノッティンガム (Nottingham) の旅客駅の変遷

#### (1) ノッティンガムの町の進展

ローマ人はノッティンガムに住居跡を残したが、ローマ人が去った約410年後はケルトのブリソン人 (Brythonic) の王国が支配した。アングロ・サクソン時代の600年には川幅の広いトレント (Trent) 川北岸の丘陵地のスノティンガム (Snottingham) に居を構えた。867年にはデーン人のバイキングの襲来を受け、要塞の町に変身した。11世紀にリーン (Leen) 川の砂岩の露岩の上に建つノッティンガム城 (Nottingham Castle) を中心に町は拡大し、西はウラトン (Wollaton)、東はゲドリング (Gedling)、北にはリーン・ヴァレー (Leen Valley) に沿ってブルル (Bulwell) まで拡大した。

ノッティンガム北部に広がる豊富な炭鉱地帯は、1604年にウラトン・ワゴンウェイ (Wollaton Waggonway) を敷設<sup>17)</sup>したが、それはイギリスにおけるワゴンウェイから鉄道へ発展する第一歩となった。産業革命時におけるノッティンガムの富はレース縫製産業によるものであったが、たばこ、製薬や自転車などの製造の町としても成長してきた。

#### (2) ノッティンガム・ミドランド駅

##### a) 最初の駅

ノッティンガムにおける最初の駅は、ノッティンガムからダービー (Derby) まで開業したミドランド・カウンティーズ鉄道

(Midland Counties Railway) が1839年5月に建設したノッティンガム・キャリングトン・ストリート (Nottingham Carrington Street) 駅であった。この駅を図①(a)に示すとともに、1899年の陸地測量部地図<sup>82)</sup>の図②に補入した。

この駅は現在のキャリングトン・ストリートの西側に建設された。当時の版画<sup>73)</sup>をスケッチしたのが図③であるが、駅舎は行き止まりのキャリングトン・ストリートに臨んでおり、正面が入口で、左翼に切符売場、右翼に駅事務室があった。プラットホームは2スパンの切妻屋根で覆われていた。図③はこの駅を南から望んだもので、遠くに高さ38mのキャッスル・ロック (Castle Rock) が見える。中央の小川はティンカーズ・リーン (Tinker's Leen) であるが、この駅の南側に線路が拡張されたために、南に付け替えられた。

この駅は後に貨物駅となったが、現在は治安判事裁判所 (Magistrate' Courts) になっている。

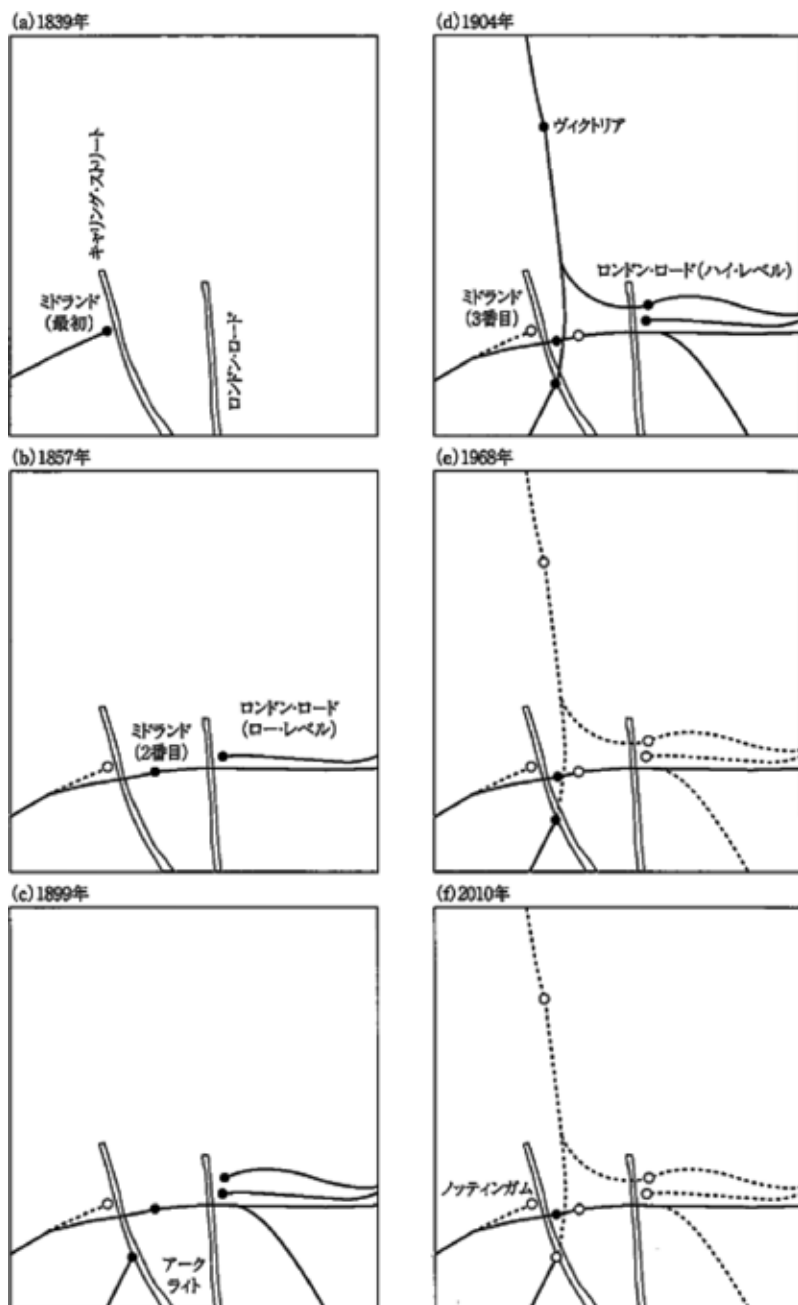
##### b) 二番目の駅

1844年ミドランド・カウンティーズ鉄道は他の二つの鉄道会社とともに合併してミドランド鉄道を形成したが、この駅からリンカン (Lincoln) への新線が建設されることになった。1848年5月にこの新線が開業したが、これと同時に、従来の頭端駅のノッティンガム・キャリングトン・ストリートを廃止し、キャリングトン・ストリートの東側のステーション・ロード (Station Road) (図②) に面して貫通駅の新駅を建設した。この位置を図①(b)に示した。

駅舎はホール (J.E. Hall) によって設計されたが、プラットホームは3面だけであった。1869年にはウェスト・クロフト運河アーム (West Croft Canal arm) を買収し、それを埋め立てて南側にも線路を増設した。

##### c) 三番目の駅

後述のグレート・セントラル鉄道 (Great Central



図① ノットニングガムの旅客ターミナルの変遷

Railway) はヴィクトリア (Victoria) 駅を 1900 年に開業させたが、この駅の設計者のランバート (Albert Edward Lambert) に依頼して、ミドランド鉄道はこの駅を大規模に改良することになった。

新しい駅舎は、図① (d) と図②に示すように、キャリング・ストリートの東側に設けられた。これは、エドワード様式のバロック・リヴァイバル・スタイル (Edwardian Baroque Revival Style) であり、レンガ、テラコッタ (tettacotta) とファヤンス焼 (faience) を混合して用い、スレートとガラスの屋根で覆われた。車の出入口にはアール・ヌーボー (Art Nouveau) の錬鉄製の門が設備された。この新しい駅は 1904 年 1 月に開業した (写真①)。

なお、ライバルのグレート・セントラル鉄道は、1900 年、図②に示すように、ノットニングガム・ミドランド駅の上空を延長 52m (170ft) の曲弦トラス橋で横断したが、1967 年には列車通過が無くなり、1980 年代初めに撤去された。

### (3) ノットニングガム・ロンドン・ロード (Nottingham London Road) 駅

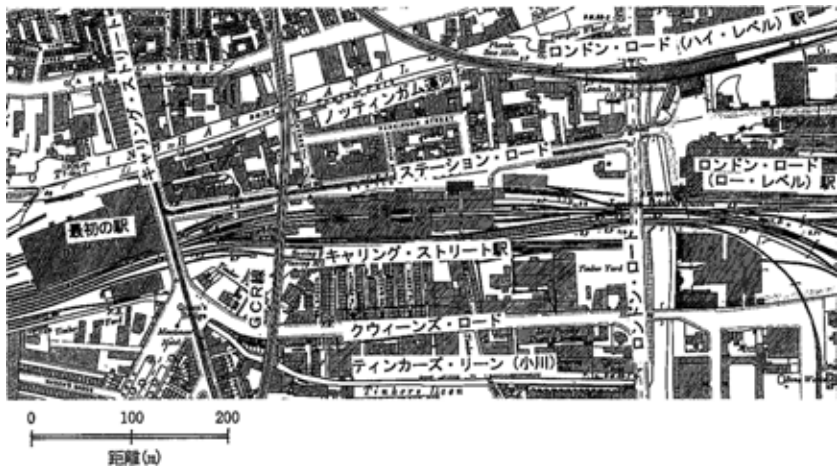
#### a) アンバーゲイト・ノットニングガム・ボストン・アンド・イースタン・ジャンクション鉄道 (Ambergate, Nottingham, Boston & Eastern Junction Railway) の建設

この鉄道のもともとの計画は、マンチェスター・バックストン、マトロック・アンド・ミドランド・ジャンクション鉄道 (Manchester, Buxton, Matlock & Midlands Junction Railway) と連絡するアンバーゲイトと北海に面するボストン (Boston) とを結ぶ計画であったが、投資家の事情によって、ノットニングガムとグランサム (Grantham) 間だけが建設されることになり、1846 年 7 月に認可を得た。

特徴ある土木工事は、トレント川を越えるラドクリフエ高架橋 (Redcliffe Viaduct: レクトリィ・ジャンクション高架橋 (Rectory Junction Viaduct) とも言う) である。この高架橋は、スパン 30m (100ft) を要求したトレント・ナビゲーション会社 (Trent Navigation Company) の意見を取り入れて、スパン 34m (110m)、空頭 7.3m (24ft)、8 セグメント・6 リブからなる鑄鉄製アーチからなる。アプローチ高架橋は 32 径間の木造橋梁であったが、1909-10 年に 28 連 (8 連はスパン 7.6m (24ft 1 in)、10 連は 7.8m (25ft 7 in)) のレンガ・アーチ橋に改築された<sup>66)</sup>。

ノットニングガム駅としては、ノットニングガムの手前のコルウィッチ・ジャンクション (Colwich Junction) から分岐して、図① (c) に示すように、ミドランド鉄道のキャリング・ストリート駅に乗り入れた。

こうしてグランサムのオールド・ワーフ (Old Wharf) のアンバーゲイト・ヤード (Ambergate Yard) からミドランド鉄道に接続するコルウィッチ・ジャンクション間は、1850 年 7 月に開業した。



図② ノットンガム・ミドランド駅とノットンガム・ロンドン・ロード駅周辺の地形図 (1899年の陸地測量部地図<sup>83)</sup>に挿入・加筆



図③ ノットンガム・ミドランド駅 (First) 開業当時の版画<sup>73)</sup>をスケッチ



写真① キャリング・ストリートに面するノットンガム・ミドランド駅。この通りの下を左右に線路が走る。最初の駅はこの通りの左手にあった。この駅は1969年にノットンガム駅と改名。

1852年にグレート・ノーザン鉄道 (Great Northern Railway) は後の東海岸線 (East Coast Main Line) の駅となるグランサムに1852年に到達したので、オールド・ワーフからこの駅に連絡線を建設した。これによって、グレート・ノーザン鉄道はノットンガムからロンドンへ連絡を果たした

が、これはミドランド鉄道との競合関係を生むことになった。結局は、1861年にアンバーゲイト・ノットンガム・ボストン・アンド・イースタン・ジャンクション鉄道はグレート・ノーザン鉄道に吸収された。

### b) ノットンガム・ロンドン・ロード (ロー・レベル (Low Level)) 駅

1854年1月にノットンガム運河とグランサム運河をアンバーゲイト・ノットンガム・ボストン・アンド・イースタン・ジャンクション鉄道が買収したことや、1855年4月にこの鉄道の路線をグレート・ノーザン鉄道が10年間使用する約束をしたことが大きな

要因となり、グレート・ノーザン鉄道とミドランド鉄道との競争は、ノットンガム駅の使用にも大きく影響した。

ミドランド鉄道はグレート・ノーザン鉄道の旅客の使用を渋々承したが、貨物輸送に対しては拒絶した。そのため、後者の鉄道はコルウィッチからは馬車か荷車で貨物を運ぶことが必要になった。



写真② ノットンガム・ロンドン・ロード (ロー・レベル) 駅。

このため、グレート・ノーザン鉄道は1857年に自分の駅を建設した。これが、図②の右に示すノットンガム・ロンドン・ロード駅である。

ハイン (Thomas Chambers Hine) の設計による駅舎はフランス風の高い屋根、中央にベネチア風の出窓を有する切妻とポートコウチェを持ち<sup>67) 69)</sup>、青い屋根、赤レンガと白の縁取りのコントラストも際立ったものであった (写真②)。

この駅は1944年5月に閉鎖された。

### c) ノットンガム・ロンドン・ロード (ハイ・レベル (High Level)) 駅

後述するグレート・ノーザン鉄道とグレート・セントラル

鉄道 (Great Central Railway) の共同駅であるノッティンガム・ヴィクトリア (Nottingham Victoria) 駅の開業を前に、前者の鉄道はこの駅とトレント・ジャンクション (Trent Junction) 間に、レンガ・アーチ橋と鋼製ガーダーによって連絡線 (図① (c)) を建設した。

この連絡線の途中に、図②右上に示すように、ノッティンガム・ロンドン・ロード (ハイ・レベル) 駅を建設した。駅舎は1階建の赤レンガ造<sup>67)</sup>であるが、高欄、突出蛇腹、石の水切りなどのある複雑な正面を持ち、切妻と壁は菱形模様で飾り立てられ、手すりの付いた尖塔によって屋根を飾り、ポートコウチエを有する<sup>68)</sup>ものであった。しかし、図②が示すように、高架橋の上に一つの島式プラットホームが設備されただけであった。

この駅は、ノッティンガム・ヴィクトリア駅が開業する1年前の1899年に開業した。グランサム、ダービシヤやノッティンガムの北を結ぶグレート・ノーザン鉄道間だけを利用する旅行者にとっては、ヴィクトリア駅まで行く必要は無く、ハイ・レベル駅で乗り換えれば良かった。しかし、旅客はヴィクトリア駅の開業とともに減少を続け、1967年に廃止された<sup>69)</sup>。

### (3) ノッティンガム・アークライト (Nottingham Arkwright) 駅とノッティンガム・ヴィクトリア (Nottingham Victoria) 駅の建設

#### a) グレート・セントラル鉄道 (Great Central Railway) のロンドン延伸線の建設

1847年にシェフィールド、エイシシ・アンダー・ライン・アンド・マンチェスタ鉄道 (Sheffield, Ashton-under-Lyne & Manchester Railway) など3社が合併してできたマンチェスタ・シェフィールド・アンド・リンカンシヤ鉄道 (Manchester, Sheffield & Lincolnshire Railway) のワトキン (Sir Edward Watkin) は、ヴィクトリア時代が終わろうとする19世紀末に大きな鉄道計画を実現しようとしていた。マンチェスタとミッドランド (Midlands) の主要都市からロンドンへの最速列車を走らせ、チャンネル・トンネル (Channel Tunnel) を建設して、ヨーロッパ大陸本土を目指そうとするものであった。

ロンドンへの延伸は“ロンドン延伸線 (London Extension)”と呼ばれ、北区間 (Northern Division) と南区間 (Southern Division) に分けられて、工事が推進されることになった。

北区間は、この会社のダービシヤ・ライン (Derbyshire line) のアンズリィ・ジャンクション (Annesley Junction)

で始まり、ノッティンガム、ロングバラ (Loughborough)、レスタア、ラグビィ (Rugby) 近くのオックスフォード運河 (Oxford Canal) までの延長83.4km (51m69chain) である。

南区間は、そこから、ウォリックシヤ (Warwickshire) のウィラビィ (Willoughby) やノーサンプトンシヤ (Northamptonshire) のチャールトン (Charwelton)、ウッドフォード (Woodford)、カラス (Culworth)、ヘルムドン (Helmdon) の田舎町を通り、オックスフォードシヤ (Oxfordshire) のブラックリィ (Brackley) とカルヴァト (Calvert)、さらに、バッキンガムシヤ (Buckinghamshire) のフィンミア (Finmere) を通過し、メトロポリタン鉄道 (Metropolitan Railway) のエイルズベリィ・アンド・バッキンガム支線 (Aylesbury and Buckingham Branch) のクウェイントン・ロード (Quainton Road) までの59.5km (39m76chain) である<sup>74) 75)</sup>。

このロンドン延伸線は1893年に認可を得た。1897年にはグレート・セントラル鉄道と名を変えた。工事は1895年に始まり、1898年7月に石炭列車、1899年3月に旅客列車、同年4月には貨物列車が運行を始めた<sup>15)</sup>。

1923年グレート・セントラル鉄道はロンドン・アンド・ノース・イースタン鉄道 (London & North Eastern Railway) の一部となり、ミッドランド南部やイングランド南西部の貨物輸送を増加させたが、旅客輸送はロンドンのキングス・クロス (King's Cross) に入るロンドン・アンド・ノース・イースタン鉄道が幹線となり、グレート・セントラル鉄道は2次幹線であった。国有化後1958年にはロンドン・ミッドランド・リジョン (London Midland Region) となったが、モータリゼーションの発達が進み打ちを懸け、1960年にはマンチェスタ・ロンドン間の急行を廃止、1966年にはノッティンガム・ヴィクトリア駅とラグビィから南の駅の閉鎖と続き、そして1980年代に殆どが貨物営業も含めて廃止された。

## 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7回は、ノッティンガム “No.1” を取り上げた。次回はその続き “No.2” である。なお、本文中の引用文献の詳細は下記の文末に示した。

(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。