

はらだ・しんいち
函館市生まれ。SL時代からの鉄道愛好家。
『写真で見る北海道の鉄道 上下巻』（北海道新聞社）
『CD付 C62 巨体の咆哮』『同 D51 魅惑の爆走』（いずれも講談社）などの写真を担当。
www.hokkaido-np.co.jp 内
「北の鉄道アルバム」でSLブログを執筆中。



線路が紡ぐ物語

鉄道記念物・準鉄道記念物の18史

写真・文＝原田伸一

鉄道記念物は、歴史ある鉄道財産を後世に残すために日本国有鉄道が1958年に設けた制度である。JR北海道ではこれを引き継ぎ、2010年北海道鉄道130周年を機に新たな指定を加え、記念物は4点に準記念物は14点となった。いずれも北海道の鉄道発展に功績があった動力車や施設ばかり。それらが登場した時代背景をたどりながら、果たした役割などを紹介する。

第7回 【ED75形501（準鉄道記念物第6号）】



現役時代と同じ真紅に塗られ、パワーを感じさせるED75形501

石狩平野を突つ切る真つ直ぐな線路を真つ赤な機関車が疾走する。北海道開道百年に当たると一九六八年（昭和四十三）八月二十八日、北海道の国鉄（現JR北海道）は新時代の幕を開けた。本州に後れを取っていた電化が函館本線小樽―滝川間で開業し、電気機関車（EL）と電車がさつそうとデビューしたのだった。これに先立ち六六年から銭函―手稲間で各種実験を開始。そのために作られたのがED75形501（以下501と表記）だった。同形はすでに東北、九州地方で特急から貨物まで万能機関車として活躍していたが、501はパンタグラフ（屋根上の菱形の集電装置）やブレーキ装置にヒーターを取り付け、寒冷地仕様としたほか、全サイリスタ位相制御と呼ばれる最新技術を導入。期待は大きく「昭和の開拓使号」（当時の鉄道専門誌）ともてはやされた。ところが、この制御装置が裏目に出た。電流のひずみによる高調波が発生し、札幌駅周辺で通信や信号系統に障害を引き起こしたのだ。その結果、技術陣は501タイプを断念し、新たにED76形500番台（以下76形と表記）を製造するに至った。76形は501の欠点を改良し、客車用暖房装置も取り付けられ

ただ、道内の電化区間は小樽―旭川、白石―新千歳空港、室蘭などに限られ、「長距離を連続走行できる」というELの特長を生かしくかつた。このため、501は八六年（昭和六一）十月に廃車。76形も青函トンネル用に改造された一両を残して九四年（平成六）までに全廃された。真紅の花の命は短かった。道内のELは現在、函館近辺で青函トンネルを走るED79形やEH500形が見られるだけで、いささか寂しい状況だ。ただ、北海道でまだ蒸気機関車が全盛だった六〇年代に近代技術を駆使した501が登場したのは、鉄路の主役交代を告げるベルが鳴った記念すべき瞬間だった。●

石狩平野を突つ切る真つ直ぐな線路を真つ赤な機関車が疾走する。北海道開道百年に当たると一九六八年（昭和四十三）八月二十八日、北海道の国鉄（現JR北海道）は新時代の幕を開けた。本州に後れを取っていた電化が函館本線小樽―滝川間で開業し、電気機関車（EL）と電車がさつそうとデビューしたのだった。これに先立ち六六年から銭函―手

稲間で各種実験を開始。そのために作られたのがED75形501（以下501と表記）だった。同形はすでに東北、九州地方で特急から貨物まで万能機関車として活躍していたが、501はパンタグラフ（屋根上の菱形の集電装置）やブレーキ装置



通学生が待つ白石駅ホームに滑り込むED76形504。電化後の主力機として活躍した（1973年）

た。電化本番を迎えて501は76形二十二両とともに岩見沢第二機関区に配属され、岩見沢―旭川間の貨物列車を担当。76形が急行をはじめ旅客列車を引くのに比べ、501は脇役に甘んじた。