

分割民営化後に輝いた 四国のキハ181系

New

今月のイチオシ
鉄道模型

2025.11

四国初の
特急列車として投入

四国ではキハ58系を中心とした急行列車が全域で活躍していました。昭和47年(1972)、土讃本線の「あしずり」と予讃本線の「いよ」を格上げ、四国初の特急列車として「南風」「しおかぜ」が運行を開始。そのために新製投入されたのが四国のキハ181系でした。

N キハ181系 JR 四国色

10-2015 5両セット ¥19,800 (¥21,780 税込)

N キハ181系 JR 四国色「しおかぜ・いしづち」

10-2016 8両セット ¥30,000 (¥33,000 税込) **特別企画品**

写真：漆原 充

四国特有の発展

急行列車からの格上げなどにより特急列車の発展が進んだ四国地区。短編成化の上で増発を行うにあたり、不足するグリーン車や先頭車を普通中間車のキハ180から改造した車両が登場しました。さらに、JR移行後にはグリーン車を半室化。さまざまな区分が登場したことも四国のキハ181系の特徴でした。

側面方向幕装備のキハ181-100



写真：本宮 正隆

通常キハ181には側面方向幕がありませんが、中間車から改造されたキハ181-100は車内の業務用スペースと共に種車由来の方向幕の存在が特徴となっていました。

120km/h 運転と 長編成での活躍

昭和63年(1988)に瀬戸大橋線が開業したことで特急の需要・運用が増大しました。国鉄末期より後継のキハ185系が投入されながら、キハ181系はJR移行後も本州から中間車を借り受けるほど広く活躍。さらに、JR移行の前後にかけて順次進められた路線の高速化に伴い、120km/h走行での活躍が始まりました。しかし、世界初の振子式気動車である2000系の量産や予讃線の電化完成により、平成5年(1993)にJR移行から7年足らずで引退することとなります。短い期間でありながら「JR四国色」はキハ185系を上回る高速走行や長編成での活躍を象徴する装いとして、今なお高い人気を誇ります。様々な特急列車で運用されたため、長編成(最大8両)だけでなく、最小3両の短編成も見られました。さらに同じ編成両数でも様々な組成が見られるなど、気動車ならではの柔軟な運用で四国全域を駆け巡りました。

編成遊びを楽しむ

今回製品では多く見られた5両編成のセットのほか、特徴ある車種を組み込んだ増結時の8両編成のセットを特別企画品としてご用意。さらに、同時発売の「はくと」や「おき・くにびき・いそかぜ」のキハ181・キハ180を組み込むことで、塗装変更過渡期や本州から借り入れた車両を連結した編成に見立ててお楽しみいただけます。「しおかぜ・

いしづち」8両セット【特別企画品】に収録されている特徴的な車種とは、キハ180(⇒キロ180-200)改造のキロハ180や、キハ180を先頭車化したキハ181-100です。いずれも短編成化のための改造に伴い誕生した形式ですが、中間に先頭車を組み込み、半室のグリーン車を2両連結した長編成からは四国での特急列車の復権を感じることができます。

編成例

