

アロー号は、高度成長期を駆け抜けた。

自動車輸送の専用貨車ク5000は、20両編成+車掌車

自動車輸送専用貨物列車アロー号

自動車輸送の需要が増加の一途をたどった昭和42年(1967)、2次量産車200両の増備と共にメインルートである東京-九州地区区間では、ク5000形19~20両で組成した専用特急貨物列車<アロー号>の運転が始まりました。その後も順次運行を増やし、ピークでは25本の<アロー号>が運転されるまでに増発されました。

多くの列車は、当時大手自動車メーカーの工場があった北野樹塚(トヨタ)、倉賀野(富士重工・日産)、川西池田(ダイハツ)、湘南貨物(いすゞ)といった拠点同士を結ぶ便や、拠点と自動車の舟積み港などを結んで運行されていました。

自動車輸送専用貨物列車アロー号の主な運転区間 昭和47年頃

主な運転区間		主な経由駅
大宮操車場	岡山操車場	倉賀野・岩波・西岡山
岡山操車場	新鶴見操車場	東広島・北野樹塚・岩波・大宮操車場
川西池田	新鶴見操車場	二条・北野樹塚・厚木・本牧埠頭
北野樹塚	岡山操車場	笠寺・西岡山・東広島
北野樹塚	百済	川西池田
北野樹塚	梅小路	湘南貨物ターミナル・二条
北野樹塚	塩浜操車場	本牧埠頭
北野樹塚	大宮操車場	笠寺・岩波・沼垂・倉賀野
百済	北野樹塚	兵庫
百済	西浜松	二条・北野樹塚・岩波
塩浜操車場	笠寺	横須賀・厚木
新鶴見操車場	百済	大宮操車場・横須賀・厚木
新鶴見操車場	笠寺	東小金井・横須賀・厚木・岩波
高崎操車場	百済	東小金井・横須賀・川西池田
茅ヶ崎	宮城野	厚木・本牧埠頭
沼津	笠寺	岩波・志免
宮城野	茅ヶ崎	厚木

4月発売

昭和49年(1974)頃の前宿-渋谷間。今では湘南新宿ラインと埼京線が走る山手貨物線に、ク5000の自動車輸送専用列車が運転されていた。

我が国の自動車生産量が増加の一途をたどっていた昭和41年(1966)、自動車輸送の定型化を図るべく登場した車運用貨車がク5000です。昭和40年代に驚異的な伸びを見せた、鉄道による自動車輸送は国鉄貨物輸送の花形として君臨。専用特急(のちに急行)列車の「アロー号」が運転され、最大20両編成の専用列車が全国各地で活躍、ク5000はわずか数年の間に総数932両が製造されました。

KATOのNゲージク5000は登場以来約35年を経て、**現行の製品仕様にキャッチアップ**するほか、全高の低い独特のプロポーション忠実に再現して、新たにリリースします。その他にも床下に備えた自動車用シート格納箱や手ブレーキなど、機能性を感じさせる独特のディテールを的確に再現します。

ク5000
自動車輸送
専用列車
牽引機例



EF15



EF65 0



ED71



EH10



ヨ6000

+

+



ヨ6000

積載用の自動車も新製品をご用意!

保護用シートを被せた状態を再現した、今まででありそうでなかった車載用アクセサリを同時発売します。

