南海電気鉄道

南海電気鉄道は難波から和歌山市までの南海本線と複数の支線、汐見橋から極楽橋までの高野線を持つ大手私鉄です。

✦　路線の概要

南海本線は難波～和歌山市間の路線です。昼間は難波基準で特急・空港急行・普通が 15 分ヘッドで運転されていますが、特急は難波～和歌山市間の「サザン」と難波～関西空港間の「ラピート」が交互で運転されます。「サザン」は 1985 年から指定席車と自由席車を併結して運転されており、現在は難波～和歌山市間の特急は全列車がこのような形態を採っています。

空港線は南海本線泉佐野から分岐し関西空港に向かいます。りんくうタウン～関西空港間は JR 西日本の関西空港線と線路を共有しています。

高師浜線は羽衣～高師浜間を結ぶ全長 1.5km の支線です。途中に行き違い設備は無く 1 時間に 3 本の列車が運行されています。

多奈川線はみさき公園～多奈川間を結ぶ全長 2.6km の路線です。かつては途中の深日(ふけ)港から淡路島・徳島を結ぶフェリーが出ており、南海本線からの急行「淡路号」が乗り入れていましたが、現在は線内折り返しの普通車のみの運転です。

加太線は紀ノ川～加太間を結ぶ路線ですが、全列車とも紀ノ川から南海本線の和歌山市まで直通しています。昼間は毎時 2 本の運転です。

和歌山港線は和歌山市～和歌山港間の路線です。和歌山港で南海フェリーへの接続に特化したダイヤとなっており、特急「サザン」や急行を中心に運転されています。現在途中駅はありませんが、かつては途中駅もあり線内の普通列車も運転されていました。

高野線は汐見橋～極楽橋間の路線ですが、現在は難波～極楽橋間を高野線として汐見橋～岸里玉出間は「汐見橋線」と通称されます。昼間は難波基準で快速急行・急行・区間急行と各駅停車、それに泉北高速線直通の区間急行・準急が概ね 15 分ヘッドで走っており、これに加え泉北高速線直通の普通と特急「泉北ライナー」、難波～極楽橋間の特急「こうや」と難波～橋本間の特急「りんかん」が運転されます。

路線は難波～三日市町までは比較的平坦ですが、その先の区間は急勾配区間となり、更に橋本から先は山岳路線となり「ズームカー」と呼ばれる専用車両が用いられます。

いわゆる**汐見橋線**は高野線の一部ですが難波からの高野線とは線路も繋がっておらず、大阪市内にありながら 1 時間に 2 本の列車が走るだけのローカル線と化しています。

鋼索線は極楽橋～高野山を結ぶケーブルカーで、極楽橋で高野線の列車と、高野山で金剛峰寺などがある中心部に向かうバスと接続します。

✦　車両の概要

特急型車両は高野線特急「こうや」に端を発します。1951 年登場のクハ 1900 形や 1961 年登場の 20000 系などは 1 編成しか存在せず、まさに「特別な列車」でした。1 編成しかない頃、冬季は運休して検査を行っていました。現在の高野線特急は「りんかん」用も含め 4 編成が存在しますが、車両の検査を行う期間は 8 連の列車の一部が 4 連で運転されます。

南海本線の特急は元々全車自由席でしたが、1985 年からは 10000 系と既存の通勤車を併結した一部指定席の列車の運転を開始します。この方式は後に名古屋鉄道でも採用されています。

通勤型車両は基本的に南海本線と高野線用で分かれていますが、21m 級 4 扉の基本構成は両線とも同じです。両線とも製造から 40 年から 50 年になる車両が比較的多く残っていますが、こと海沿いを走る南海本線はかつて踏切が多かったため鋼製車体を使用した車両が多く、老朽化が深刻で置き換えが進行しています。一方の高野線は早くからステンレス製車体を採用しており、1962 年登場の 6000 系も置き換えの話はありません。

高野線の山岳区間は「ズームカー」と呼ばれる車両のみが入線できます。車両限界の都合で車体は 18m 弱と小さ目、平坦線での高速走行と山岳区間の力強い低速走行を両立できる性能を持ちます。

50000 系「ラピート」

50000 系は 1994 年に開港した関西国際空港に向けての特急「ラピート」用に登場した車両です。車体は普通鋼製、前面は斬新な流線型、側面窓は全て楕円として濃紺の塗装と共に強烈な印象を与えています。客室はレギュラーシート・スーパーシートの 2 クラス制としています。一方主要機器は 1000 系などに準じています。6 連 6 編成が製造され、「ラピート」で使用されています。

全長：21,750mm(先頭車)　**最高速度**：120km/h

主電動機：TDK6311-A (180kW)

制御装置：VFG-HR-1420J (GTO-VVVF)

10000 系「サザン」

10000 系は 1985 年に運転を開始した特急「サザン」の指定席用車両です。当初は 2 両編成でしたが、1992 年に中間車を組み込み 4 両編成としています。この中間車は新造したものと先頭車を改造したものの 2 種類があり、先頭車と側窓の形状が同じ車両は改造されたものです。主要機器は旧 1000 系から流用しています。

12000 系登場で 2 編成が廃車され、現在は 4 連 5 編成が在籍しています。

全長：20,825mm　**最高速度**：110km/h

主電動機：MB-3072-B(145kW)

制御装置：VMC-HTB-20E (抵抗制御)

12000 系「サザン・プレミアム」

12000 系は 10000 系を置き換えるため 2011 年に登場した指定席用車両です。車体設計は 8000 系に準じてステンレス製となっています。各車とも客用扉は 1 か所ですが、中間車は増設を考慮し準備工事がなされています。前面・側面には愛称ロゴを貼り付けています。車内は 10000 系と比較してシートピッチを拡大したほか、コンセントや多目的室を設置しています。2 編成が製造され、8000 系と併結して「サザン」で使用されるほか、代走で「泉北ライナー」にも充当されます。

全長：20,765mm(先頭車)　**最高速度**：110km/h　**主電動機**：MB-5091-A2(180kW)　**制御装置**：VFI-HR1420V (IGBT-VVVF)

30000 系

30000 系は 1984 年「こうや」用に登場した特急用車両です。前面は曲面ガラスを用いており、また側面窓も大きいものを用いて眺望を良くしています。ブレーキは南海初の電気指令式、シェブロン式の台車は 2000 系などにも引き継がれています。車内は回転リクライニングシートが並び、中間車には売店を設置しました。

当初は他編成と併結できない構造でしたが、1999 年の更新工事で前面に連結器を設置、併結しての運転に対応しています。

全長：17,793mm(先頭車)　最高速度：100km/h 主電動機：MB-3072-B(145kW) 制御装置：MMC-HTB-20T（抵抗制御）

31000 系

31000 系は 1999 年に登場した特急用車両です。車体は 11000 系に似た造りで前面は貫通形ですが、「こうや」にも使用するため 30000 系と同じ 17m 級車体となっています。主要機器は廃車となった 22000 系のものを流用、台車は 2000 系などに準じたものを新製しています。

1 編成のみの存在です。

全長：17,780mm(先頭車)　最高速度：100km/h

主電動機：MB-3072(145kW) 制御装置：MMC-HTB-20ZI（抵抗制御）

11000 系

11000 系は「りんかん」用として 1992 年に登場しました。10000 系を基本とした設計ですが、前面形状が改められたほか側面窓も連続窓風にされています。塗装は当初 10000 系に準じていましたが、後に 30000 系などと同じ赤と白の塗装に変更されています。

1 編成のみの存在で、現在は 2015 年冬のダイヤ改正で登場した泉北高速線直通の特急「泉北ライナー」専属となっています。

全長：20,600mm　最高速度：100km/h　主電動機：MB-3072-B(145kW)　制御装置：VMC-HTB-20H（抵抗制御）

7000 系

7000 系は 1963 年に登場した通勤用車両です。車体は前年登場の高野線 6000 系に準じて片側 4 扉(片開き)ですが、製造当時の本線は踏切が多かったことなどを鑑み普通鋼製となっています。足回りは 6000 系に準じていますが、台車は一般的なミンデン台車を採用しています。当初は3連と2連が登場しましたが、後に3連は中間車を加えて4連としています。1968 年までに 2 連 11 編成と 4 連 17 編成の計 90 両が製造されました。1983 年から冷房設置を伴う車体更新工事を行い、1989 年には完了しました。

2007 年から廃車が開始され、2013 年度末の時点で 2 連 3 編成と 4 連 8 編成の計 38 両が在籍していますが、その後も新車の増備に伴い廃車が進行、2015 年 9 月を以て引退しました。

全長：20,725mm　**最高速度**：110km/h　**主電動機**：MB-3072-B(145kW)　**制御装置**：VMC-HTB-20F（**抵抗制御**)

7100 系

7100 系は架線電圧の昇圧に際して老朽化した車両を置き換えるため、1969 年に登場した通勤用車両です。7000 系を基本にした設計ですが、客用扉が両開きになったほか、窓も一段下降式とされています。1970 年製造のグループからは冷房を搭載しています。1973 年までに 2 連 20 編成と 4 連 28 編成の計 152 両が製造されました。

1989 年からは更新工事を行い、スカートや車内車いすスペースの設置などを行っています。また 2 両編成の一部は加太線や多奈川線などで実施されているワンマン運転に対応しています。

登場から 45 年近く経ちますが、現在も「サザン」一般車側から普通車まで幅広く使用されています。

全長：20,725mm　**最高速度**：110km/h　**主電動機**：MB-3072-B(145kW)　**制御装置**：VMC-HTB-20A（**抵抗制御**)

◂10000 系と 7100 系の併結

9000 系

9000 系は老朽化が進行していた 1000 系を置き換えるため 1985 年に登場した通勤型車両です。基本的には高野線 8200 系に準じていますが、車体は南海本線系の車両では初めてステンレス製車体としており、高野線の車両と区別するため濃緑色の帯を巻いていました。また車内はロングシートですが、袖仕切りはパイプから板に変更されています。

制御装置は界磁チョッパ制御、ブレーキは電気指令式としています。4 連 5 編成と 6 連 2 編成が在籍しており、4 連は主に 2 編成を併結して、6 連は単独で使用されています。なお基本的に他系式との併結運用はありませんが、2015 年以降は時折 4 連と 12000 系が併結して「サザン」で使用されています。

全長 : 20,825mm(**先頭車**)　**最高速度** : 110km/h　**主電動機** : MB-3280-BC(160kW) **制御装置** : VMC-HTR-20B（**界磁チョッパ**）

1000 系

1000 系は南海本線・高野線の両方で使用できる通勤車として 1992 年に登場しました。車体はステンレス製ですが、最後の 6 次車以外は塗装されていることが特徴です。また車体断面は 1 次車が従来通りだったのに対し、2 次車以降は車体限界が変更され 2,850mm に拡大されています。(掲載写真は上が 1 次車、下が 2 次車以降)　車内は扉間ロングシート、車端はボックスシートとしている他、同社通勤型では久しぶりに蛍光灯カバーを装備しています。このほか扉上には LED 式の案内表示機を設置しています。6 連 10 編成と 2 連 6 編成が製造されました。

2001 年登場の 6 次車は車体を無塗装としたほか、制御装置を最新のものに変更しています。4 連 1 編成のみの在籍です。

現在は本線・高野線の両方で使用されています。

全長 : 20,765mm(**先頭車**)　**最高速度** : 110km/h　**主電動機** : MB-5046-A / MB-5091-A(**いずれも** 180kW)

制御装置 : VFG-HR-1420-F(1 **次車～**5 **次車・**GTO-VVVF) / VFI-HR-4011-A（6 **次車・**IGBT-VVVF）

8000 系

8000 系は老朽化著しい南海本線の 7000 系・7100 系を置き換えるため 2008 年に登場しました。1000 系をベースにしつつも車体・車内は JR 東日本の E231 系などの工法や部品を取り入れコストを削減しています。座席は片持ち式、関西の大手私鉄では初めて大型袖仕切りを採用しています。足回りは 1000 系 6 次車と同等で、1000 系や 12000 系などと併結しての運転も可能です。4 連 13 編成が製造され、普通から特急「サザン」自由席車側まで幅広く使用されます。

全長：20,765mm(先頭車)　最高速度：110km/h　主電動機：MB-5091-A2(180kW)　制御装置：VFI-HR1420Q（IGBT-VVVF）

◂8000 系の車内　E231 系など首都圏の通勤電車と同様の設計だが、妻窓やカーテン付きの側窓など独自仕様も見られる

8300 系　初掲載

8300 系は 8000 系と同様の目的で 2015 年に登場しました。車体デザインは 8000 系をベースとしていますが、製造が久々に近畿車輌になったこともあって各部の造りが変更されています。また車内には南海で初めて液晶式の情報案内装置が設置されました。主要機器も 8000 系がベースながら主電動機には狭軌初の全閉内扇型誘導電動機を採用しています。2015 年度末現在 4 連 5 本が在籍していますが、2016 年には 2 両編成も製造され、今後も増備される見込みです。

全長：20,765mm(先頭車)　最高速度：110km/h　主電動機：TDK-6315-A(190kW)　制御装置：VFI-HR1421D（IGBT-VVVF）

2200・2230 系

2200・2230 系とも、元は 1969 年に登場したズームカー22000 系でした。混雑区間の増結用だったため 2 両編成で、2 本連結して急行でも使用されました。

2000 系が登場した後の 1993 年には更新工事と共に引き続き高野線で使用するグループを 2200 系に、南海本線系の支線に転用するグループを 2230 系に改番しました。しかし高野線は全て 2000 系で置き換えることとなったため、両形式とも各 2 連 3 編成が汐見橋線・高師浜線・多奈川線で使用されていました。

但し 2203 編成は 2009 年に高野線観光列車「天空」に改造され、橋本～極楽橋間で使用されています。このほか貴志川線(現在の和歌山電鐵)向けに改造された車両は 2270 系とされ、現在も使用されています。

全長：17,725mm　**最高速度**：110km/h

主電動機：TDK-820-E(90kW)　**制御装置**：MMC-HTB-20Z（**抵抗制御**）

2270 系[和歌山電鐵]　初掲載

2270 系も、元は南海 22000 系でした。和歌山電鐵は元々南海貴志川線でしたが、南海の他路線とは繋がっておらず架線電圧も 600V ということもあり戦前製の 1201 形が使用されていました。2270 系は同線近代化のため 22000 系から 6 編成が改造されましたが、ワンマン運転のため乗務員室寄りの扉を移設の上片開きに変更したほか、他車との併結運転が無いため前面は非貫通化、2 両のうち片方の電装を解除するなどの改造を行いました。また検査時に南海線を自走することを考慮したため複電圧設計になっていました。

貴志川線は 2006 年に和歌山電鐵として再スタートを切りましたが、引き続き全車が活躍。2007 年からは「いちご電車」「おもちゃ電車(写真)」など趣向を凝らした内外装に改めた編成が登場したほか、貴志駅の猫駅長たま人気に便乗する形で「たま電車」も登場しています。

全長・主電動機・制御装置は同上　**最高速度**：80km/h　**主電動機出力は 600V 時 70kW**

2000 系

2000 系は 1989 年に登場した高野線山岳区間直通用車「ズームカー」です。車体は軽量ステンレス、側面は両開き扉を片側 2 か所配置し側窓は 2 連窓となっています。登場は現在の帯色が導入される前であったため、初期車は濃淡グリーンの帯を巻いていました。車内はロングシートです。制御装置は VVVF インバーターを採用、ブレーキは従来車の連結に備え電磁直通ブレーキです。増備途上で側面腰のビートが無くなり、車端には 1000 系と同等のボックスシートが設置されました。1997 年までに 4 連 9 編成、2 連 14 編成の 64 両が製造されました。

しかしながら、その後の運用の変更で難波から山岳区間への直通運転が減少し休車も発生するようになりました。そのため 2007 年からは 7000 系を置き換えるため 4 連 4 編成と 2 連 2 編成が南海本線に転属、普通車で使用しています。なお他の車両とは長さ・扉数とも違うため駅掲出の時刻表などではその旨が表記されます。

全長：17,725mm　**最高速度**：110km/h　**主電動機**：TDK-6310-A(100kW)　**制御装置**：VF-HR-125（GTO-VVVF）

2300 系

2300 系は 2005 年に登場した高野線山岳区間直通用車「ズームカー」です。車体は 2000 系に準じていますが、帯色は高野山をイメージして赤系となっており、側帯には 1 編成ずつ異なる花が描かれています。車内は JR 西日本 223 系と同等の転換クロスシートで、2 列+1 列の配置です。4 編成が製造され、現在は橋本～極楽橋間の普通で使用され、ワンマン運転が実施されています。

全長：17,725mm　**最高速度**：110km/h

主電動機：TDK-6312-A(100kW)

制御装置：RG689-AM（IGBT-VVVF）

6000 系

6000 系は高野線平坦区間の乗客が急増したため 1962 年に登場した南海初の高性能通勤車です。東急 7000 系・京王 3000 系と同じく東急車輌がバッド社のライセンス供与を受け製造した車両であり、車体はオールステンレス製で台車も同社設計のパイオニア III 型でした。当初は 3 連で登場、後に 2 連と 4 連が登場し統一されました。1985 年からは車体更新と冷房化が実施され、このとき乗り心地が悪く他の台車を履く車両と併結できないなど不便な点が多かったパイオニア台車は全て交換されています。

登場から 50 年以上が経過していますが 1 両の廃車も無く、置き換え計画もありません。現在も他の車両と同じく快速急行から各駅停車まで幅広く使用されています。

全長：20,725mm　**最高速度**：110km/h　**主電動機**：MB-3072-B(145kW)　**制御装置**：VMC-HTB-20A（**抵抗制御**)

6300 系

6300 系は元々 1970 年に登場した 6100 系で、6000 系をベースとしつつも扉が両開きに、窓が一段下降式になったことが特徴です。1971 年登場の車両からは冷房を設置しています。4 連が基本でしたが後に 2 連も登場、更には組み替えを行い 6 連も登場しています。

1996 年から更新工事と台車交換が開始され、更新工事ではスカートの設置や 6 連の中間に入った運転台撤去などが行われました。また台車交換が行われた車両は 6300 系に変更、2009 年に交換を終えました。現在は 6 連 8 編成、4 連 5 編成、2 連 6 編成が快速急行から各駅停車まで幅広く使用されています。台車交換により現在は 6000 系や 6200 系との併結が可能になっています。

諸元は 6000 系と同じ

◀ **中間封じ込めの元先頭車　灯具類や幕は撤去されている**

6200 系

6200 系は 1974 年に登場した車両です。6100 系をベースに車体はステンレス製、両開き扉を片側に 4 か所配していますが、前面は三面折妻に、屋根肩も丸みがなくなり直線的になっています。1985 年までに 4 連 4 編成、6 連 6 編成の計 52 両が製造されました。現在は台車交換後の 6000 系や 6100 系から改造された 6300 系とは連結しての運用も存在します。

また、1975 年に製造された電機子チョッパ制御試験車の初代 8000 系は、2001 年に制御装置を 7100 系の廃車発生品に取り換え 6200 系に編入、6521F として現在も活躍しています。2012 年からは 4 連の編成に対し制御装置の取り替えを伴う更新工事が実施されています。更に 2013 年からは、後述の 8200 系で 6200 系と同様の更新工事を行った編成が 6200 系に編入されています。

全長：20,725mm　最高速度：110km/h

<原　型>主電動機：MB-3072-B(145kW) 制御装置：MMC-HTB-20N（抵抗制御)

<更新車>主電動機：TDK6313-A(200kW) 制御装置：VFI-HR1420U(VVVF インバーター制御)

8200 系・6200 系 50 番台

8200 系は 1982 年に登場した高野線平坦区間用の車両です。6200 系をベースにしつつも南海で初めて界磁チョッパ制御を採用しています。車体は軽量ステンレス製となっているほか、前頭部には FRP 製のキセが設置されています。製造は 6 連 3 編成に留まり、また電気連結器を設けていないため他形式との連結も出来ませんでした。2013 年から制御装置の取り替えを伴う更新工事を実施、同時に 6200 系の 50 番台に改番されています。これにより他形式との連結も可能になっています。

全長：20,825mm(先頭車)　最高速度：110km/h

<原　型>主電動機：MB-3080-AC(145kW)

制御装置：FCM-218-15MRDH（界磁チョッパ制御)

<更新車>主電動機：TDK6314-A(200kW)

制御装置：VFI-HR1421A(VVVF インバーター制御)

◂6200 系 50 番台化後の姿

鋼索線 (コ 11・21 形)

鋼索線は 1930 年に開業したケーブルカーで、極楽橋～高野山を約 5 分で結びます。極楽橋を発着する高野線の列車に合わせたダイヤとなっており、高野山で高野町の中心部に向かうバスに接続します。

現在の車両は 1964 年に製造されたコ 11・21 形です。「こうや」の乗客を全員運ぶことができるよう、2 両編成となっています。塗装は 30000 系「こうや」に準じたものです。

登場から 50 年が経過しましたが、2014 年には座席モケットを張り替え、2015 年には南海初の液晶式案内装置を設置しました。

■最近の特別塗装編成

南海では近年特急車を中心に特別塗装が頻繁に実施されている。

▲高野山開創 1200 年を記念し、「こうや」に使用される 3 編成にラッピングを実施　写真は 30003F「紫こうや」

▲「ラピート」20 周年を記念し、格安航空 Peach Aviation とタイアップした特別塗装(2015 年 8 月まで)

▲創業 130 年と 7000 系引退を記念して 10000 系・7000 系に行われた復刻塗装

泉北高速鉄道

泉北高速鉄道は南海高野線の中百舌鳥から和泉中央までを結ぶ路線です。元々は大阪府などが出資する第三セクターの大阪府都市開発株式会社と称していましたが、2014 年に南海電気鉄道の子会社となりました。

✦　路線の概要

堺市の泉北ニュータウン建設と共に建設された路線で、踏切は中百舌鳥駅そばの 1 か所のみ、他は高架や掘割を走ります。まず 1971 年に中百舌鳥～泉ケ丘間が開業、1973 年にはそこから栂・美木多までが、1977 年に光明池までが開業します。当初は光明池までの予定でしたが、そのころ和泉市にもニュータウン建設の構想が生まれたため延伸計画が持ちあがり、1995 年には和泉市の和泉中央まで開業しました。

✦　車輛の概要

南海に車両保守を委託したため、最初に登場した 100 系や次の 3000 系は南海が同時期に投入した車両に準じた設計です。しかし 5000 系以降は完全なオリジナル車両となり、車体はステンレス製無塗装の南海に対してアルミ製全塗装としています。また新技術を南海よりも早く導入した例も少なくありません。車両の置き換えペースは南海より早く、2013 年には 3000 系が南海に売却されています。

3000 系

3000 系は 1975 年に登場した車両です。南海 6200 系をベースに設計されていますが、車体はセミステンレス車体となっているほか、足回りも若干異なっています。2 次車からは冷房を搭載、1985 年以降増備の車両はオールステンレス車体となっています。1990 年までに 4 連・6 連各 6 編成、計 60 両が製造されました。1999 年に 6 連 3 編成の中間 2 両が抜かれて先頭車化、2 両編成の 50 番台とされました。大きな前面標識灯が特徴です。

後継車の登場などを理由に 2006 年から廃車が発生しています。2012 年には泉北高速を廃車になった 4 連 3 編成と 2 連 1 編成が南海に譲渡、翌年秋より南海本線で車番はそのままに営業運転を開始しています。泉北高速鉄道には 24 両が残存しています。

諸元は南海 6200 系と同一

5000 系

1990 年に登場した 5000 系は、泉北高速で初めてオリジナル設計とした車両です。車体はアルミ製ながら全塗装されており、大型ガラスを用いた前面は非貫通構造です。制御装置は VVVF インバーター制御、ブレーキは電気指令式です。8 連 5 編成が製造されましたが、8 両固定編成であるため近年は日中の運用が激減、ラッシュ時を中心に使用されています。

全長：20,725mm(先頭車)　**最高速度**：100km/h

主電動機：MB-5039-A(170kW)

制御装置：VF-HR-130(GTO-VVVF)

7000 系

7000 系は、100 系を置き換えるべく 1996 年に登場しました。車体はアルミ製、5000 系に比べ丸みを帯びているほか車体裾を絞っています。前面は両開きのプラグドアと自動併結式の幌を設け、連結解放を容易にしています。制御装置は南海に先駆け IGBT 素子を用いた VVVF インバーターを採用。6 連 1 編成、4 連 4 編成の 26 両が製造されましたが、2005 年に 4 連 2 編成を改造して 6 連と 2 連を 1 編成ずつとしています。

全長：20,825mm(先頭車)　**最高速度**：100km/h

主電動機：MB-5039-A3(180kW)

制御装置：VFI-HR1420Q(IGBT-VVVF)

7020 系

7020 系は、初期車登場から 30 年が経つ 3000 系を置き換えるべく 2007 年に登場しました。7000 系をベースとしていますが、前面は通常の貫通式となっています。車内では大型袖仕切と液晶式の車内案内装置を導入していますが、いずれも関西私鉄の中ではかなり早い導入です。

現在、6 連 2 編成、4 連 1 編成、2 連 1 編成が在籍しています。

全長：20,825mm(先頭車)　**最高速度**：100km/h

主電動機：MB-5039-A3(170kW)

制御装置：VFI-HR1420P(IGBT-VVVF)

■南海電鉄　車内の様子■

12000 系「サザン・プレミアム」。1030mm 間隔でリクライニングシートが並ぶ。

高野線 2300 系は 2000 系とは異なり転換クロスシートを 2 列+1 列で設置。形状は JR 西日本 223 系に準ずる。

南海線 9000 系は従来の通勤車をベースとしつつも袖仕切形状を改めるなど随所に変更がある。

高野線 6200 系更新車。化粧板や床などを取り替えて若返りを果たした。袖仕切のパイプも交換されている。

高野線 6000 系は希少な片開き扉車、扉間に 3 枚ある窓の 1 枚は戸袋窓。

泉北高速 7000 系、モノトーンの南海車に混じりピンクの座席が目立つ。

[参考文献]

・『新車年鑑』『鉄道車両年鑑』各号　電気車研究会
・南海電気鉄道車両部・諸河 久・岩堀春夫『カラーブックス　日本の私鉄⑪ 南海』保育社（1991 年）