

昭和から平成にかけて88年にわたり、  
高野山への輸送を支えるケーブルカーを54年ぶりに新造  
**「新型 高野山ケーブルカー」車両デザイン決定**

南海電鉄（社長：遠北 光彦）では、輸送の安全性向上と高野山アクセスの更なる魅力向上を目的とした、高野山ケーブルカーの車両および巻上げ機など諸設備の新造を計画しています。このたび、新造車両のデザインと概要が決定しましたのでお知らせします。

今回の新造では、1964年（昭和39年）に製造され、昭和から平成の時代に霊峰・高野山へのアクセスを支えてきた車両が、次の時代への節目に、54年ぶりに生まれ変わります。

地域の生活に根ざしながら、観光地としても人気が高い高野山への輸送を担うケーブルカーとして、「期待感」「癒し・調和」「安全・安心」の3つをコンセプトとしました。詳細は別紙のとおりです。

なお、新造工事期間中はケーブルカーを運休し、バスによる代行輸送を実施いたします。皆さまにはご不便、ご迷惑をおかけいたしますが、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。



「新型 高野山ケーブルカー」1号車 イメージ

**【新型ケーブルカー概要】**

編成数	2両×2編成（4両）
運転開始	2019年3月初旬予定
寸法	約 14m（長さ） 約 3m（幅） 約 3.3m（高さ）
定員	181人（予定）
製造	日本ケーブル株式会社 ※客車の製造は、スイスのキャビンメーカー「CWA社」が担当

## 1. 概要

高野山ケーブルカーは、1930年（昭和5年）に開通し、今年で88周年を迎える国内でも有数の歴史をもつケーブルカーです。真言密教の聖地である高野山へのアクセスとして、全長0.8km、高低差328mを約5分で結んでいます。高野山参拝への旅の交通路としてだけでなく、高野山にお住いのお客さまの足としての役割も担ってきました。

今後もその役割を担いながら、更なる魅力向上を図るため、お客さまに「期待感」「癒し・調和」「安全・安心」をお届けするデザインに生まれ変わります。

## 2. コンセプト

### 「期待感」 「癒し・調和」 「安全・安心」

#### (1) 「期待感」・・・「和洋折衷」のデザインで高野山への「期待感」を醸成

##### ア、外装デザイン

客車部分の製造は、スイスのキャビンメーカー「CWA社」が手掛け、欧州風の流線形が特徴的な車体に、高野山・壇上伽藍の根本大塔を想起させる朱色をコンセプトカラーとして採用。海外からのお客さまが増加し、国際性豊かな高野山のイメージとつながる「和洋折衷」のデザインとします。

また朱色は、ケーブルカーまでの高野山アクセスを担う、特急「こうや」、こうや花鉄道を運行する「天空」、「2300系」にも採用されており、高野線全体で聖地・高野山への旅の期待感を醸成します。

##### イ、眺望性の向上

従来車両に比べて、大型の窓ガラスを採用し、高野山駅までの道中、四季折々の景色を車窓から楽しむことができます。特に車両前面は大型の曲面ガラスとし、斜面を自らが実際に登り下りしているような臨場感を味わうことができます。



白のラインを施した1号車

車体の朱色と白色のラインの組み合わせによって、高野山の寺社仏閣をイメージさせるほか、現行のケーブルカーや特急「こうや」の配色を引き継ぎます。



オレンジのラインを施した2号車

車体の朱色にオレンジ色のラインを組み合わせ、高野山景の緑に溶け込む「調和」のとれた色彩とします。



- (2) 「癒し・調和」・・・「和」を基調とした自然と「調和」する内装で「癒し」を演出  
 内装全体に木目調の装飾を施し、「和」を基調としたデザインとします。座席には、木材を使用して圧迫感を与えないように工夫した格子状の背もたれを採用するほか、照明には調光式LEDを用いた間接照明を採用し、高野山の自然と「調和」した「癒し」の空間を演出します。
- (3) 「安全・安心」・・・「安全」性の向上と、ゆとりある空間で「安心」を提供  
 全床面に滑りにくい材質を採用するとともに、車内段差部に足元灯を設置し、つまずきなどの事故防止対策を実施し安全性の向上を図ります。  
 また、全体をゆとりある座席配置とし、車いすスペースを新設するほか、お客さま乗降用扉の開口部を750mmから900mmへと拡幅、電動車いすをご利用のお客さまも乗降可能です。  
 座席は折畳み収納式を採用し、多客時などには座席を収納し、大きな荷物をお持ちのお客さまも余裕を持って乗車いただけるスペースを確保できます。



### 3. 新造工事について

下記の期間、ケーブルカーの車両および巻上げ機など諸設備の新造工事を実施し、ケーブルカーの運行を休止いたします。運休期間中はバスによる代行輸送を実施いたします。

#### (1) 工事期間（バス代行輸送実施期間）

2018年11月26日（月）～2019年2月下旬（予定）

※工事期間は当初、2018年12月初旬～2019年2月末としておりましたが、上記のとおり変更させていただきます。

#### (2) 運休区間

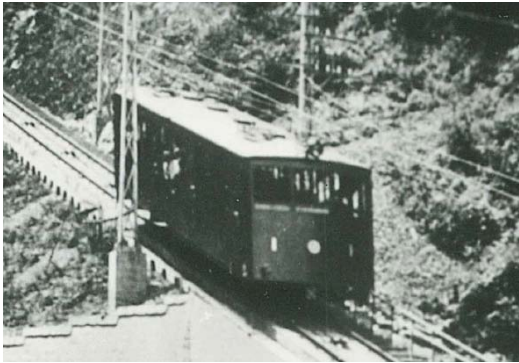
極楽橋駅～高野山駅（高野山ケーブルカー）

#### (3) 詳細のお知らせ

バス代行輸送および列車運行の詳細については、2018年10月ごろに改めてお知らせします。

## 【ご参考】歴代のケーブルカー

### 1. 初代ケーブルカー



編成数：1両2編成（2両）

運用年数：1930年（昭和5年）

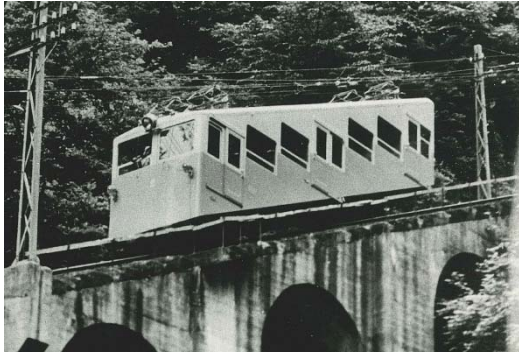
～1953年（昭和28年）

定員：120人

製造：日本車輛製造

特徴：当時の高野山電気鉄道によって1930年（昭和5年）に開通しました。戦時中、観光路線のケーブルカーの多くが撤去されましたが、高野山ケーブルカーは、生活路線の側面もあったため、撤去を免れました。ケーブルカーが開通する以前は、荷物運搬用の「高野索道」が高野山への輸送を担っていました。

### 2. 2代目ケーブルカー



編成数：1両2編成（2両）

運用年数：1953年（昭和28年）

～1964年（昭和39年）

定員：148人

製造：日立製作所

特徴：1965年（昭和40年）の高野山開創1150年記念大法会の大量輸送を控え、輸送力の増強が急務となり、2両連結車両への更新が決まったため、約10年間の短い現役生活となりました。

### 3. 3代目ケーブルカー（現行）



編成数：2両2編成（4両）

運用年数：1964年（昭和39年）

～2018年（平成30年）

定員：261人

製造：日立製作所

特徴：輸送力強化のために導入された高野山ケーブルカー初の2両連結車両です。自動運転の導入や電気式の自動扉は、当時のケーブルカーとしては画期的でした。

以上