

# りょーくんレポート

## 「汎用車両で運行される名阪特急を見に行きました」

2026.1.26(月)、大和八木駅に汎用車両で運行される名阪特急を見に行きました。

### 名阪特急で運行される車両

2026年現在では、停車駅の少ない名阪特急(甲特急)はひのとり、主要駅に停車する名阪特急(乙特急)はアーバンライナーで運行されています。



ひのとり



アーバンライナー (手前)

名阪特急 使用車両の変遷				
	1990年代	2000年代	2010年代	2020年代
甲特急 (ノンストップ 特急)	アーバンライナー	アーバンライナー (plus・next)	アーバンライナー (plus・next)	ひのとり
乙特急	汎用車両	汎用車両・ アーバンライナー (plus・next)	汎用車両・ アーバンライナー (plus・next)	アーバンライナー (plus・next)

※1 アーバンライナーnextは2003年より運行開始

※2 ノンストップ特急は2012年、全列車津駅停車により消滅

## 汎用車両が使用された特急が到着

今回は ACE(2 両+2 両+4 両)が使用されていました。

前の 4 両が天理発、後ろの 4 両が大阪難波発で運行されました。

天理発と大阪難波発の各列車は、大和八木駅で連結作業を行い、8 両で近鉄名古屋駅を目指します。

連結や切り離しの作業は、他の駅でも見ることが可能ですが、大和八木駅での連結や切り離しは、見るのが難しいため、貴重な一面でした。

かつては阪伊特急(大阪難波-賢島)と京伊特急(京都-賢島)の一部列車で大和八木駅での連結・切り離しが行われていたため、その様子を彷彿させる一面でもありました。



① 前 4 両(A-D 号車)



② 後ろに 4 両を連結します。



③ 後ろ 4 両(1 号車-4 号車)



④ 8 両で近鉄名古屋を目指します



大阪難波駅の発車標



大和八木駅の発車標

## なぜ汎用車両が使用されたか

今回、名阪特急に汎用車両が使用された理由として、車両の構造が関連しているのではないかと推測します。

通常、乙特急に使用されている、アーバンライナーは6両固定編成であるため、中間に2両を組み込み8両にすることは可能でも、編成同士を連結することは貫通扉がついていないため、難があります。

一方、汎用車両と呼ばれる、サニーカーや ACE・Ace、ビスタ EX は貫通扉がついているため、編成同士の併結を行った際、車両の間の通り抜けが可能になります。

## アーバンライナーと ACE の前面比較



**アーバンライナー**  
(先頭に貫通扉はついていない)  
(奥の伊勢志摩ライナーも同様)



**ACE**  
(前面中央に貫通扉が  
備わっている)

他形式と併結運用を行う、貫通扉がついている特急車両



ビスタ EX



Ace



サニーカー(12400系)



サニーカー(12410系)



サニーカー(12600系)



ACE

## 臨時列車も運行されていました

先述の臨時特急の他、臨時列車も運行されていました。



あおぞら II



5200系



5211系

## 結び

2021年に名阪特急がひのとりとアーバンライナーに統一されて、見る機会がほぼなくなった、汎用車両による名阪特急。

名阪特急に汎用車両が運行されていた時代を知っている私にとっては懐かしく感じました。

さらにYouTubeの動画やビデオでしか見たことがない大和八木駅での連結作業を目の前で見ることができたことも嬉しかったです。

次に汎用車両が使用される名阪特急が、いつ運行されるかは未定のため、今回の旅は貴重な体験になりました。

以上「汎用車両で運行される名阪特急を見に行きました」のりょーくんレポートでした。

今後ともりょーくん鉄道チャンネルならびに「りょーくんレポート」をよろしくお願いいたします。