星のカービィ×阪急電車スタンプラリー
全駅制覇の旅

Zen 2おじさん

阪急電鉄――京阪神に広い路線網を持つマルーン色の車体が特徴の関西の大手私鉄。
最も好きな鉄道会社。
カービィ――まあるいピンクの「星のカービィ」シリーズの主人公。かわいい。
最も好きなゲームキャラクター。

2025年8月1日、突如としてこの2つの「推し」がまさかのコラボ。スタンプラリーまで開催されると発表された。



ニンテンドーミュージアム。
入場が開館と同時だったため体験展示をほとんど待たずに遊ぶことができた。ビッグコントローラーやウルトラマシンSPが特に面白かった。

阪急には帰省するたびに毎回のように乗車してきており、8月の神戸への帰省でも乗ったばかりだが、今回は特別だ。こんな機会は二度と無い。だが関西はそうそう簡単に行ける場所ではない。正月に帰省する頃にはもうスタンプラリーは終わってしまう。どうしたものかと思っていると…なんと幸運なことに、10月のニンテンドーミュージアムのチケットの抽選が当たったというのだ。関西へ行く口実が生まれた。まさかこんな形で行けるとは思ってもいなかった。
そして来る10月12日、スタンプラリーを全駅制覇してきた。その記録や感想を残そうと思う。

京都河原町駅からスタンプラリーを始める。三連休の真ん中でちょうど特急の到着と重なったためかスタンプ前には20人ほどの長い列が形成されていた。

1本目
京都線 特　急 大阪梅田　2300系
京都河原町 10:20→高槻市 10:41

いきなり2024年登場の最新鋭車両の2300系に遭遇。窓の形などがシャープになりスピード感を感じさせる。この車両や9300系にはPRiVACE（プライベース、ロゴマークから鉄道ファンには「ア」と呼ばれている）という有料座席指定車両が連結されている。こちらも登場からまだ2年も経っておらず目が慣れない。

次のスタンプがある高槻市で降りると驚いたことに逆方向のホームにちょうど京都線のカービィ号が入線。事前に調べた情報だと今日は別の運用に就いているはずなのにおかしいなあと思って再度調べるとダイヤの乱れで運用が変わっていることに気付いた。公式のページの運用情報は既に非表示になっていたので、有志が運用情報を入力している「えれさいと」というサイトで情報を調べると、堺筋線直通列車の運用に入っていることがわかったので、後でスタンプラリーを終わらせてから見に行くことにした。



2300系 高槻市駅にて
左奥には運用変更で偶然出会った京都線カービィ号の側面が見える。

2本目

京都線 特　急 大阪梅田行 9300系

高槻市 11:01→淡路 11:14

今の京都線特急で一番よく見る形式がこの9300系。2300系はまだ数が少ないためこの9306Fなど一部のもともと9300系オンリーの編成にも暫定的にPRiVACEが連結されている。連結されているPRiVACEは2300系で、将来的には新造される2300系オンリーの編成に組み込まれる予定だ。



9300系 高槻市駅にて
登場からすでに20年以上経っているが全く古さを感じない

ここで阪急の形式の付番規則について解説すると、6000系以降の場合後ろ三桁に0が3つ並ぶX000系が神戸線・宝塚線系統、百の位に3が入るX300系は京都線系統向けの車両になっている。

9000・9300系の次は10000・13000系とはならずに二代目1000・1300系、二代目2000・2300系と付番されている。なお関西私鉄お得意の古い車両を大切に末永く使いましょう計画によって能勢電鉄で未だに初代2000系を改造した能勢電1700系が生き残っている模様。

基本的に神戸線・宝塚線系統の車両はロングシートで普通から特急まで様々な運用に就くが、京都線系統は転換クロスシートを持つ特急用車両（2300系、9300系など）とロングシートの通勤用車両（1300系、8300系など）で役割が分けられている。

3本目

京都線 快速特急 大阪梅田行 7000系 京とれいん雅洛

淡路 11:16→十三 11:22

わざわざスタンプもない淡路で特急を降りたのはこの京とれいん雅洛に乗車するため。京とれいん雅洛は土休日のみ運行する追加料金不要の観光特急。車両はもともと神戸線・宝塚線系統向けの7000系である。

車内は追加料金不要とは思えないほど豪華な装飾が施されていて、ボックスシートや窓向きのシートなど一両ごとに異なる内装となっている。



7000系 京とれいん雅洛 淡路駅にて
土休日に阪急京都線に乗るなら絶対ダイヤを確認して乗りに行ってほしい列車



7000系 京とれいん雅洛 8号車(京都河原町方先頭車両)車内 淡路駅にて
2022年12月に乗ったときの写真。

程なくして京都線・宝塚線・神戸線の主要三系統が集まる十三（じゅうそう）駅に到着。
十三では乗り継ぎに時間が生まれたのでホーム上の551で豚まんを購入。よく温まっていておいしかった。

4本目

神戸線 特　急 新開地行 1000系

十三 11:43→神戸三宮 12:07



1000系 十三駅にて
カーボンニュートラル運行記念ラッピング列車だった

ここからは神戸線の駅を回収しに向かう。大阪（梅田）～神戸間は海側から順に阪神、JR、阪急の3社が競合している。最速はJRの新快速で223系、225系が線形の良さを活かして130km/hで走行する。新快速が速さで覇権を取って以降は阪急・阪神は特急の停車駅を増やしそれぞれ海側、山側の沿線住民を拾う方向にシフトした。また、運賃の面では両社ともJRより安く、山陽電鉄や神戸電鉄、近畿日本鉄道との乗り換えが便利というメリットもある。私はJRの新快速も阪急の特急も大好きなので行きと帰りで使う路線を変えることが多い。

神戸線は六甲山地のすぐそばを通るため海側の二路線よりアップダウンが多い。関東平野に住む一人としてはこんな急斜面ばかりの土地によく街が広がったなと感心する。ここで毎日自転車通学するなんてことは考えたくも無い。

新快速の21分には劣るが30分足らずで神戸三宮駅に到着。神戸三宮のスタンプは駅からかなり離れたところに置いてあり、たどり着くまで時間がかかった。

5本目

神戸線 特　急 大阪梅田行 1000系 カービィ号

神戸三宮 13:30→西宮北口 13:45

神戸三宮で食事を挟み、時間を調整して神戸線のカービィ号に乗る。先頭車両周辺には人だかりができていて人気の高さを実感した。車両の先頭にはヘッドマークが付いており、運転台の横には大きなカービィのぬいぐるみがありとっても可愛い。車内にも随所にカービィのイラストが飾られている。



1000系 神戸線カービィ号 神戸三宮駅にて
ホーム先端にはスマホを構える人が何人もいた。
梅田方にはカービィが、新開地方にはワドルディが運転席の横に添乗している。



車内の普段は広告が貼られる枠にもこのようなオリジナルイラストが飾られていた。





車体のラッピングは京都線、宝塚線、神戸線の路線ごとに異なっている。神戸線は写真のように港町神戸をイメージした船員カービィ・エフィリン・ワドルディがいた。

西宮北口のスタンプは西宮ガーデンズというショッピングセンターに置かれている。プロ野球球団阪急ブレーブス（現オリックス・バファローズ）の本拠地であった阪急西宮スタジアムの跡地に建てられている。

6本目

今津線 普　通 宝塚行 5000系

西宮北口 14:08→宝塚 14:22



5000系 西宮北口駅にて
もともとは5100系などと同じ貫通扉の窓の高さが左右の窓と等しくマルーン一色の伝統的な阪急のデザインだったが、リニューアル工事で貫通扉の窓が下方に拡大され車体上部がアイボリーに塗られた。

宝塚にスタンプがあるので効率的にスタンプラリーを回るために神戸線と宝塚線の間を繋ぐ今津線に乗車。
西宮北口駅では神戸線と今津線宝塚方面が平面乗換できる構造になっている。現在は分断されているが、かつては今津線宝塚方面と今津方面が繋がっていて、神戸線との平面交差（ダイヤモンドクロス）が見られた。
余談だが、関西ではこの列車の始発駅である西宮北口駅や途中駅の宝塚南口駅など、一見改札口かと思う〇〇+東西南北+口駅という駅名をよく見るように感じる（東京にも新宿西口があるが）。その中でも特にややこしいのが神戸電鉄粟生線の鈴蘭台西口駅、西鈴蘭台駅ではないだろうか(鈴蘭台駅も存在する)。以前非鉄の友人と駅名縛りしりとりをしていた時にこの2つを出したら驚かれたのが印象的だ。
宝塚のスタンプは改札のすぐ近くに置いてあったため素早く押して宝塚線急行に乗り継ぐことができた。

7本目

宝塚線 急　行 大阪梅田行 7000系

宝塚 14:30→川西能勢口 14:42



7000系 宝塚駅にて
7000系は初期車、鋼製車、アルミ車などで改造後の形態が大きく異なる。前面で言うと車体上部がアイボリーになった以外変化が少ない車両、5000系と同じように貫通扉の窓が下に伸ばされた車両、そこから更に左右の窓も形状が代わり9000系のような見た目になった車両がある。

宝塚線は京都線、神戸線とは違い日中は特急が無く急行が速達列車としての役割を果たしている。
速度も京都線、神戸線が最高115km/hまで出すのに対し100km/hと控えめだが、そのお陰で5100系などの115km/h非対応の古い車両がまだまだ優等列車として活躍できているのが特徴。
他の二路線よりはやや格が劣るように感じるが、実は阪急で最も長い歴史を持っているのはこの宝塚線と支線の箕面線。1910年に梅田～宝塚駅間が一気に開業した。当時の沿線はほとんどが農村地帯で採算が取れないのではないかと懸念されていたが、創業者の小林一三はこれを「綺麗で早うて。ガラアキで眺めの素敵によい涼しい電車」と自虐的なフレーズの新聞広告を打ち宣伝した。更に小林は当時珍しい住宅の割賦販売による分譲、宝塚歌劇団の前身・宝塚唱歌隊の公園を行った宝塚新温泉や高校野球・ラグビー・サッカーの発祥の地となる豊中グラウンドなどのレジャー施設の建設などを通して沿線開発を進め、鉄道事業を中心とした多角経営という経営手法を編み出した。
能勢電鉄との乗換駅である川西能勢口にもスタンプがある。参加賞をもらえる4駅を回るなら今津線を効果的に使える川西能勢口→宝塚→西宮北口→三宮を回るのが最速だろうか。

8本目

能勢電鉄妙見線 普　通 日生中央行 能勢電5100系

川西能勢口 14:54→山下 15:10



能勢電1700系 山下駅にて
阪急2000系（初代）から改造された1962年製造の超古参車両。東京オリンピックも大阪万博もそれぞれ2回ずつ経験しているといえばその凄さがわかるだろうか。

能勢電鉄は妙見線と日生線を運行する阪急阪神HDの子会社。1920年代から阪急との資本関係を持ち，現在運行されている車両はすべて阪急から譲渡された車両となっている。乗車した5100系は今でも阪急宝塚線で運行されている。製造されたのは1970年代と半世紀も前だがこれよりも古い車両もゴロゴロといるのが関西私鉄、能勢電鉄もその例に漏れず1962年製造の初代阪急2000系を改造した1700系が残っている。

9本目

能勢電鉄妙見線 普　通 川西能勢口行 能勢電5100系

山下 15:22→川西能勢口 15:39



能勢電5100系 山下駅にて
行きに乗ったこの車両が日生中央で折り返してきたので再度乗ることになった。

今回のスタンプラリーでは唯一阪急以外の会社の駅である山下駅は、妙見線と日生線の接続駅。日中は日生中央から来る川西能勢口行の電車と妙見口方面からやってくる山下止まりの電車がほぼ同時に入線し接続を取るダイヤになっている。また、朝夕には日生中央から大阪梅田まで42分で結ぶ特急日生エクスプレスが運行されている。

日生線は日本生命が開発を進めた日生（にっせい）ニュータウンへのアクセス鉄道で中心駅は日生中央（にっせいちゅうおう）駅だが、隣の岡山県の東部には日生と書いて「ひなせ」と読む地名があり、日生（ひなせ）駅も存在する。場所が近く岡山県の日生は桃太郎電鉄の物件駅として登場しているので私は昔この2つを混同してしまっていた。

10本目

宝塚線 急　行 大阪梅田行 9000系

川西能勢口 15:43→大阪梅田 16:04



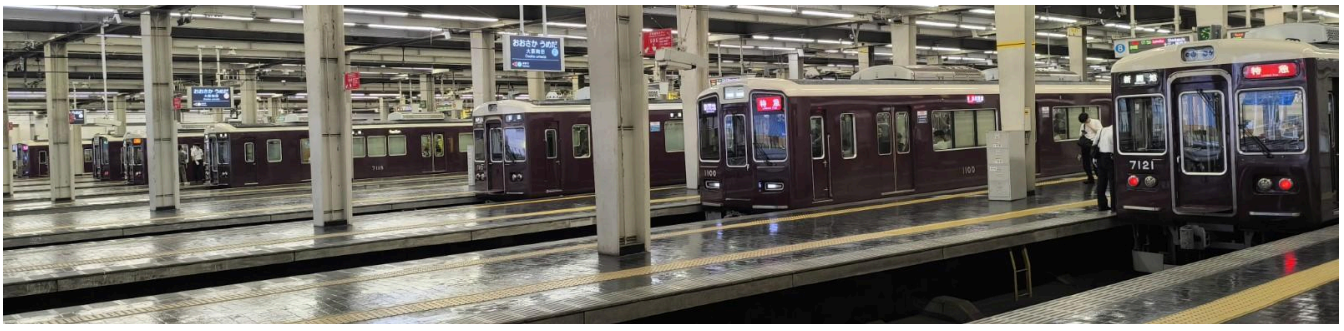
9000系 大阪梅田駅にて
到着後の写真。宝塚線の日中の運用は宝塚まで急行1往復→雲雀丘花屋敷（ひばりがおかはなやしき）まで普通1往復を繰り返すようになっている。

宝塚線の急行は宝塚から豊中までは全駅に停車するが、豊中を出ると十三までの5駅をすべて通過する速達列車へと変貌するのが特徴。しかし途中で普通列車を追い抜かないダイヤになっているので先に来た列車に乗ったほうが目的地まで先着する。

列車は大阪梅田駅に到着。阪急の大阪梅田駅は10面9線のプラットホーム・線路を擁する日本最大の頭端式ホームの駅である。日中の毎時00,10,20,30,40,50分に京都線、神戸線特急と宝塚線急行が同時発車する光景は個人的に最も好きな鉄道風景だ。

発車メロディーも3路線の沿線をイメージした素敵なメロディーで、最後の音の余韻は10秒ほど伸ばされ3本同時発車のタイミングでは駅全体に響き渡るハーモニーとなる。

大阪梅田駅の頭端式の9線のうち7線に列車が入ったときの光景。朝のラッシュ時には9本埋まる時間帯もあるらしい。



少し待つと、宝塚線のカービィ号が入線。一本前には関西万博ラッピング列車が隣のホームに入線していてラッピング列車2本の並びを見ることができた。ホームにはカービィ号を見に来たと思われる人が20人ほど集まっていた。



大阪・関西万博ラッピング列車と並ぶ宝塚線カービィ号



1000系 宝塚線カービィ号 大阪梅田駅にて
宝塚方の先頭車にはワドルディが添乗。



カービィが吸い込んでいるのはたこやき、お好み焼き、串カツなどの大阪の名物。京都、神戸にはあるが宝塚にはこれといった名物がないため大阪のものになったと思われる



こちらは宝塚歌劇団をイメージした衣装のカービィとワドルディたち。降車ホームのドアが閉まったタイミングでドアのラッピングも見ることができた。

路線ごとに違う側面のラッピングなどを思う存分撮影し、出発を見送ったら最後のスタンプポイントであるNU茶屋町へ。そこで受け取ったのはオリジナルラバーマグネット。想像より大きくて大満足だった。
しかしすぐ側のグッズショップではほとんどのコラボグッズは完売。その他の店舗でもコラボグッズを探したがどこも缶バッジとステッカー以外はほとんど売り切れだった。



スタンプラリーの景品でもらったオリジナルラバーマグネットと新しい青春18きっぷの大きさを比べた写真。

完走した感想

どのスタンプポイントも梅田から1時間以内で行ける範囲内にあり、しかも7駅のうち4駅を回るだけで景品をもらえるというかなり良心的なイベントと言えるのではないだろうか。過去にポケモンスタンプラリーやJR東日本トレインスタンプラリーを全駅制覇してきた自分からすると少し物足りなかったが鉄道に興味がないカービィファンでも楽しめる難易度だったと思う。ラッピングや車内の装飾もこの手の企画の中ではかなり完成度が高く、さすが阪急と唸らせる内容だった。
スタンプラリーは11月までで終わってしまうがラッピングは3月までやっているのでカービィが好きな方は是非一度阪急に乗ってみてほしい。



後日オンラインで購入したコラボぬいぐるみ。
現地の店頭販売ではコラボグッズの在庫はほとんど消滅していた。

おまけ①

1300系 京都線 カービィ号



1300系 京都線カービィ号 正雀駅にて
1300系はオールロングシートの通勤型車両で特急運用には入らないため梅田に来ない日もある。見に行くなら公式サイトや有志の運用情報のサイトで運用を確認するべし。

スタンプラリーを終わらせた後、大阪をしばらく散策して京都線に戻った。「えれさいと」で調べると京都線のカービィ号は高槻市発/堺筋線直通/天下茶屋行の普通列車に充当され、正雀駅で準急の通過待ちで5分ほど停車時間があるようなのでそこで撮影することにした。1300系は前世代の9300系、次世代の2300系とは違いロングシートで普通・準急列車の運用に入ることが多い。
側面にはカービィシリーズの定番ミニゲーム「刹那の見切り」を模した刀を構えたカービィやワドルディや竹林で唐傘を差すワドルドゥなど、京都をイメージさせる格好のキャラクターたちが描かれていた。

中吊り広告には歴代のカービィ作品が吊られていた。
発売前のカービィのエアライダーのポスターまであった。



ドア下部にいたワドルディたち。





「刹那の見切り」の構えをする侍風カービィとワドルディ



化粧板下にあったトビラから顔を出すカービィ

おまけ②

嵐山線 6300系

京都線カービィ号を撮影し終わったあとは嵐山線との接続駅・桂へ。現在嵐山線専用となっているこの6300系は京都線のフラッグシップ車として製造され主に特急運用に入っていた。屋根肩部分のアイボリー塗装や前照灯周辺のステンレスの飾り帯が特徴的で、現在の京都線特急の主力である9300・2300系は3ドアだがこの車両は2ドアでより特急らしさが引き立てられている。このときは誕生50周年を記念して記念ヘッドマークを装着していた。車内はもともと2+2の転換クロスシートだったが嵐山線転用の際に観光需要を考慮して中央は2+1の転換クロスシート、それ以外はロングシートに改造されている。
すでに日も完全に暮れて遅い時間となっていたがこの時間でも一定数外国人観光客が乗車していたのが印象的だった。



6300系 嵐山駅にて
嵐山駅の照明ともマッチしてとても良い雰囲気だった。今回乗った路線の中で最もまた行きたいと思ったのがこの嵐山線。