

追加マップセット第2集（地域編） 使用説明書

v1.01 2010-02-26 copyright M.Shiojima

目次

追加マップセット第2集（地域編） 使用説明書.....	1
1.はじめに.....	2
2.本セットに含まれるもの.....	2
3.事前準備.....	2
4.追加マップのインストール方法.....	3
5.使用許諾条件・免責.....	3
1.雲伯マップ.....	4
1-1.はじめに.....	4
1-2.登場する仕事駒数.....	4
1-3.その他.....	4
2.南樺太マップ.....	5
2-1.はじめに.....	5
2-2.登場する仕事駒数.....	5
2-3.その他.....	5
2-4. 参考資料：南樺太の紹介.....	6
南樺太の代表的な都市.....	6
南樺太の鉄道.....	7
参考にしたサイト.....	8
3.北近畿マップ.....	10
3-1.はじめに.....	10
3-2.登場する仕事駒数.....	10
3-3.その他.....	10
3-4. 参考資料 北近畿ビッグXネットワーク.....	11
4.沖縄マップ.....	12
4-1.はじめに.....	12
4-2.登場する仕事駒数.....	12
4-3.その他.....	12
5.福岡県マップ.....	13

5-1.はじめに.....	13
5-2.登場する仕事駒数.....	13
5-3.その他.....	13
5-4.付録 炭鉱全盛期の福岡県内の鉄道網.....	14
6.札幌近郊マップ.....	15
6-1.はじめに.....	15
6-2.登場する仕事駒数.....	15
6-3.その他.....	15
7.京浜東横マップ.....	16
7-1.はじめに.....	16
7-2.登場する仕事駒数.....	16
7-3.巨大都市・東京.....	16
7-4.その他.....	17
7-5.付録 東京南西部・横浜・川崎地域の鉄道年表.....	17
8.新潟県マップ.....	23
8-1.はじめに.....	23
8-2.登場する仕事駒数.....	23
8-3.その他.....	23

1.はじめに

本書は鉄道ゲームソフト“Tokyo Railways コンピュータ版”の追加マップセット第2集（地域編）の説明書です。本セットでは追加マップの中から、比較的カバー範囲が中程度の、地域のレベルをカバーしている8マップを集めています。

本セットには以下の8つのマップが含まれています。

雲伯、南樺太、北近畿、沖縄、福岡県、札幌近郊、京浜東横、新潟県

また、上記8マップを含んだキャンペーンシナリオ1本も含まれています。

2.本セットに含まれるもの

使用説明書 - 本書です。

マップセット本体 - ファイル名“mapset002.tzm”

3.事前準備

ソフト本体“Tokyo Railways コンピュータ版”のv1.90以降が必要になります。必要に応じて、事前に以下のURLから本体をダウンロードし、付属の手順書に従ってインストールしてください。

http://homepage.mac.com/s_jima/tokyorailways/javagame.html

4.追加マップのインストール方法

“Tokyo Railways コンピュータ版”を起動してください。

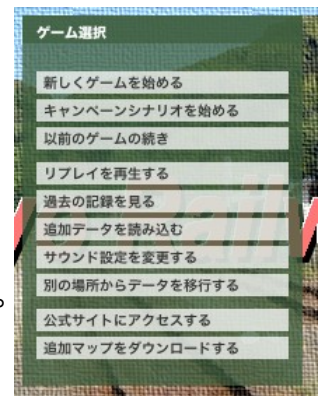
最初に「ゲーム選択」というメニューが表示されるので、ここで「追加データを読み込む」をクリックしてください。

次にファイル選択のダイアログが表示されますので、ここで、追加マップ本体(“mapset001.tzm”)を選択してください。

取り込みが完了すると、「ファイルを取り込みました。」と表示されます。

次に、「ゲーム選択」メニューから「新しくゲームを始める」を選択してください。追加マップがリストに加わっています。追加したマップを選択してゲームを開始してください。

「キャンペーンシナリオを始める」を選択して、本セットに付属する全マップを含んだキャンペーンシナリオをプレイすることができます。



5.使用許諾条件・免責

- ・本マップと本書の著作権は作者である **塩島光信**が保持しています。
- ・本マップと本書は以下のページで公式に配布しています。

http://homepage.mac.com/s_jima/tokyorailways/index.html

- ・本マップと本書に関するご連絡はメールにて、以下のアドレスをお願いします。

tokyorailways@me.com

なお、問い合わせ等にはご返信できない場合があります。ご了承ください。

- ・本マップと本書は無償／有償を問わず、再配布することができます。

なお、有償で再配布する場合には、作者の許可を取る必要は有りませんが、できればご連絡下さい。

- ・本マップの改造物の再配布は無償で行ってください。

また、改造元の配布物と改造点について明記した文書を添付してください。

- ・本マップと本書の将来のバージョンでは使用許諾条件を変更する場合があります。ご了承ください。

- ・本マップと本書は将来において公開を中止する可能性があります。ご了承ください。

- ・本マップと本書に何らかの欠陥等があつて、動作に支障をきたす場合でも、その改修は保証しません。

- ・本マップと本書の使用により何らかの損害を受けたとしても、なんら補償はいたしません。自己責任でご利用ください。

- ・本ソフトウェアの欠陥や要望等をご連絡いただけると幸いです。ただし、対応を保証するものではありません。

1.雲伯マップ

1-1.はじめに

古代神話の舞台、出雲・伯耆へようこそ！

本マップは2～6人でプレイできます。

舞台となる雲伯地方は、島根県東部と鳥取県西部地域にあたり、旧国名でいうところの出雲国と伯耆国の境界地域なので両国名から雲伯（うんぱく）と呼ばれます。山陰で最大の成層火山・大山（だいせん）の麓にある鳥取県米子市、島根県の県庁所在地である松江市、出雲大社のある出雲市の3つの人口十万人を超える都市が並んでいる、山陰地方の中心地域にあたります。

この地域には中海と宍道湖の2つの大きな汽水湖が存在し、さらに日本有数の漁港・境港を有しており、豊かな水産資源に恵まれています。

また、良質な砂鉄の産地としても有名で、特に島根県安来市は古代から近代まで製鉄業で栄えていました。

史跡も数多く有り、江戸時代に松江城の城下町として栄えた松江や、古代から日本全国での信仰を集め続けてきた出雲大社、戦国時代の尼子氏の本拠地・月山富田城のあった広瀬などが有名です。

鉄道は、山陰最大の私鉄である一畑電車が宍道湖の北岸を松江と出雲市の間で運行しています。

Jr 西日本の山陰本線・伯備線・木次線も通っています。木次線は西日本屈指の山岳路線であり、国内唯一の3段スイッチバックを登ると、めずらしい2重ループの道路橋・奥出雲おろちループを眺めることができます。

さあ、あなたも神話の国、出雲・伯耆へむけて列車を走らせましょう！

1-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人	6人
大都市駒	3	3	4	4	5
中小都市駒	8	9	10	11	12

1-3.その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

2.南樺太マップ

2-1.はじめに

失われた北の大地・南樺太へようこそ！

本マップは2～5人でプレイできます。

舞台となる南樺太は、樺太島（サハリン）の南半分にあたり、1905年に日露戦争後のポーツマス条約で日本がロシアから獲得し、1945年8月の第二次大戦終戦時のソ連軍の侵攻までの40年に渡って日本の統治下におかれていた地域です。

大戦中の1943年には樺太は内地編入され、樺太庁の置かれた豊原市を中心に多くの町村が置かれていました。石炭産業と製紙業を中心とした産業も発展し、終戦時には40万人以上の人口と750キロに及ぶ鉄道路線を有していました。

終戦後、南樺太はソ連の統治下に置かれ、鉄道路線はソ連国鉄に引き継がれて、ソ連崩壊後はロシアに継承されています。

さあ、あなたも宗谷海峡を越えて列車を走らせましょう！

2-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人
大都市駒	3	3	4	4
中小都市駒	8	9	10	11

2-3.その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

2-4. 参考資料：南樺太の紹介

私も含め、今の多くの日本人にとって、樺太／サハリンは地理的に近くても心理的には非常に遠い地域になってしまっており、遥かに遠い欧州各国の地理の方がむしろ詳しい状況にあると思います。

ましてや既に60年以上も経過した日本統治下の樺太の地名なんて、知っている方が不思議です。

そこで、簡単ではありますが、終戦直前の南樺太の代表的な都市・鉄道を掲載しておきます。

文末には参考資料として使用させていただいた各サイトのURLを掲載しています。そちらには更に詳しい情報が載っていますので、興味のある方はご覧ください。

南樺太の代表的な都市

・豊原市 とよはら ロシア名：ユジノサハリンスク

樺太庁の所在地で樺太の中心都市。1937年に市制を施行した樺太唯一の市。

札幌のような碁盤の目に区画された計画都市で、郊外には空港も存在する。

現在のロシア統治下でもユジノサハリンスクとしてサハリン地域の中心都市としての重要度は変わらない。空港は現在でも使われており、函館などからの直行便が出ている。

・大泊町 おおどまり ロシア名：コルサコフ

豊原支庁に属し、樺太の玄関口・大泊港があり、稚内との間に稚泊連絡船が運航していた。

大泊港駅は樺太東線の起点でもあり、ここから北に向かって線路が延びていった。

樺太庁発足当時は庁所在地だったが、豊原が建設されて移転した。

現在のロシア統治下ではコルサコフとなり、稚内港との間に定期航路が開設されている。

・真岡町 まおか ロシア名：ホルムスク

樺太西岸の中心都市で真岡支庁の所在地。

樺太西線が南の本斗からこの町を通過して、北の久春内まで延びており、また西の豊原との間には樺太の中央山脈を越える豊真線が延びていた。

・敷香町 しすか ロシア名：ポロナイスク

南樺太北東部の中心都市で、敷香支庁の所在地。

北にソ連国境があり、陸軍が駐屯していた軍事都市だった。

町内には樺太東線が通じており、国境近くの古屯まで開通していた。

町内にある多来加湖は国内第3位の巨大なものだった。

・恵須取町 えすとる ロシア名：ウグレゴルスク

南樺太北西部の中心都市で、恵須取支庁の所在地。

大規模な港湾施設を有する港町だったが、近接する炭鉱が戦時中に急速に発展して人口が急増、炭鉱町は塔路町として 1938 年に分離された。

人口の急増により樺太第 2 の都市に成長し、1945 年 10 月に市制施行を予定していたが、ソ連軍の侵攻により実現しなかった。

樺太西線の延伸工事が当町を通過する予定で進んでおり、一部はレールが敷かれるまで進んでいたが、こちらもソ連侵攻で実現しなかった。

・落合町 おちあい ロシア名：ドリンスク

豊原支庁に属し、製紙工場により急速に発展した町。

鉄道は樺太庁鉄道の樺太東線が通っており、私鉄・樺太鉄道が国有化されるまでは落合駅が樺太鉄道の起点駅で、樺太庁鉄道はここまでだった。また、落合駅からは栄浜まで支線が延びていた。さらに、町内には内淵炭鉱があり、町内の大谷ー内淵間に内淵人造石油株式会社線が運行していた。

・本斗町 ほんと ロシア名：ネヴェリスク

真岡支庁に属し、樺太西線の起点・本斗駅があり、稚内との間に稚斗航路が開設されていた。

南に内幌炭鉱があり、南樺太炭鉱鉄道が本斗駅から内幌炭山まで延びていた。

内幌は急速に発展し、1941 年に本斗町から分離され内幌町となった。

南樺太の鉄道

南樺太には終戦時に鉄道省樺太鉄道局の 4 路線と私鉄 3 路線が存在し、営業キロは 750 キロに及んでいた。ソ連侵攻後はすべての路線がソ連国鉄に編入された。

鉄道省樺太鉄道局

- ・樺太東線 大泊港（大泊町）ー古屯（敷香町） 414.4 キロ
- 支線 落合（落合町）ー栄浜（栄浜村） 10.3 キロ
- 貨物線 栄浜ー栄浜海岸（栄浜村） 1.8 キロ
- ・豊真線 小沼（豊原市）ー手井（真岡町） 76.2 キロ
- ・川上線 小沼ー川上炭山（川上村） 21.9 キロ
- ・樺太西線 本斗（本斗町）ー久春内（久春内 村） 170.1 キロ
- 貨物線 本斗ー浜本斗 1.3 キロ

貨物線 真岡―浜真岡 1.8 キロ

地方鉄道

- ・南樺鉄道株式会社線 新場（千歳村）―留多加（留多加町） 18.6 キロ
- ・南樺太炭鉱鉄道株式会社線 本斗―内幌炭山（内幌町） 16.4 キロ
- ・内淵人造石油株式会社線 大谷（落合町）―内淵（落合町） 12.5 キロ

樺太東線

路線：大泊港―大泊―豊原―落合―元泊―知取―敷香―上敷香―古屯

大泊港―豊原間は樺太庁鉄道が軍用鉄道を引き継いで改軌したもので、後に落合まで延伸した。

落合―敷香間は私鉄の樺太鉄道として開通したが、1941年に樺太鉄道は国有化され、樺太庁鉄道に編入された。敷香―上敷香間は樺太庁鉄道により延伸され、1943年の内地編入で鉄道省樺太鉄道局に移管後、戦時中に古屯まで開業した。

しかし軍事的な理由から上敷香―古屯間は時刻表には記載されず、時刻表に記載された最北の駅は上敷香だった。

ソ連占領後に北に延伸され、ノグリキまでの653キロの路線となっている。

樺太西線

路線：本斗―真岡―野田―泊居―久春内

樺太庁鉄道により建設され、終戦時には久春内―珍内―恵須取―藻糸音の157.2キロの建設が進んでいたが、ソ連侵攻により中断され、ソ連国鉄が建設を引き継がなかったため未成線に終わった。

豊真線

路線：小沼―清水―手井

日本統治下では唯一の東西連絡線で、険しい山地を越えるために宝台ループ線と呼ばれるループ線が設置されていた。

ソ連侵攻後はソ連国鉄の手でもう一つの東西連絡線である北部連絡線（久春内―真縫）が建設され、重要度が低下した。ソ連崩壊後はロシアが引き継いだ、宝台ループ線内のトンネルが老朽化したため、現在は廃線になっている。

参考にしたサイト

- ・北海道・樺太アイヌ語地名サイト カムイミンタラ <http://kam-r.sub.jp/ainu/>

樺太詳細地図 <http://kam-r.sub.jp/ainu/tizu.html>

・ 樺太の鉄道データベース <http://uub.jp/arc/arc.cgi?N=78>

・ 樺太市町村変遷表 <http://www.tt.rim.or.jp/~ishato/tiri/karahuto/karahuto.htm>

・ Wikipedia 日本語版 <http://ja.wikipedia.org/wiki/メインページ>

樺太庁 <http://ja.wikipedia.org/wiki/樺太庁>

樺太の鉄道 <http://ja.wikipedia.org/wiki/樺太の鉄道>

その他多数

3.北近畿マップ

3-1.はじめに

景勝地・温泉・カニの宝庫、北近畿へようこそ！

本マップは2～7人でプレイできます。

舞台となる北近畿は京都府と兵庫県の北部に位置し、東は福井県若狭地方、西は鳥取県の東部が隣接しています。この地域には北近畿タンゴ鉄道の宮福線と JR 西日本の福知山線・山陰本線・舞鶴線などが走っており、近年これらの路線が電化されて、「北近畿ビッグXネットワーク」と呼ばれる特急路線網が整備されています。これらの路線の沿線には景勝地・天橋立と温泉地・城崎温泉の2大観光地が立地しており、さらに周囲には景勝地・三方五湖、旧城下町の小京都・出石、美しい景観の余部鉄橋を有する餘部などの観光地も点在しています。

さあ、あなたもリアス式海岸の広がる北近畿へ線路を延ばしましょう！

3-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人	6人	7人
大都市駒	3	3	4	4	5	5
中小都市駒	8	9	10	11	12	13

3-3.その他

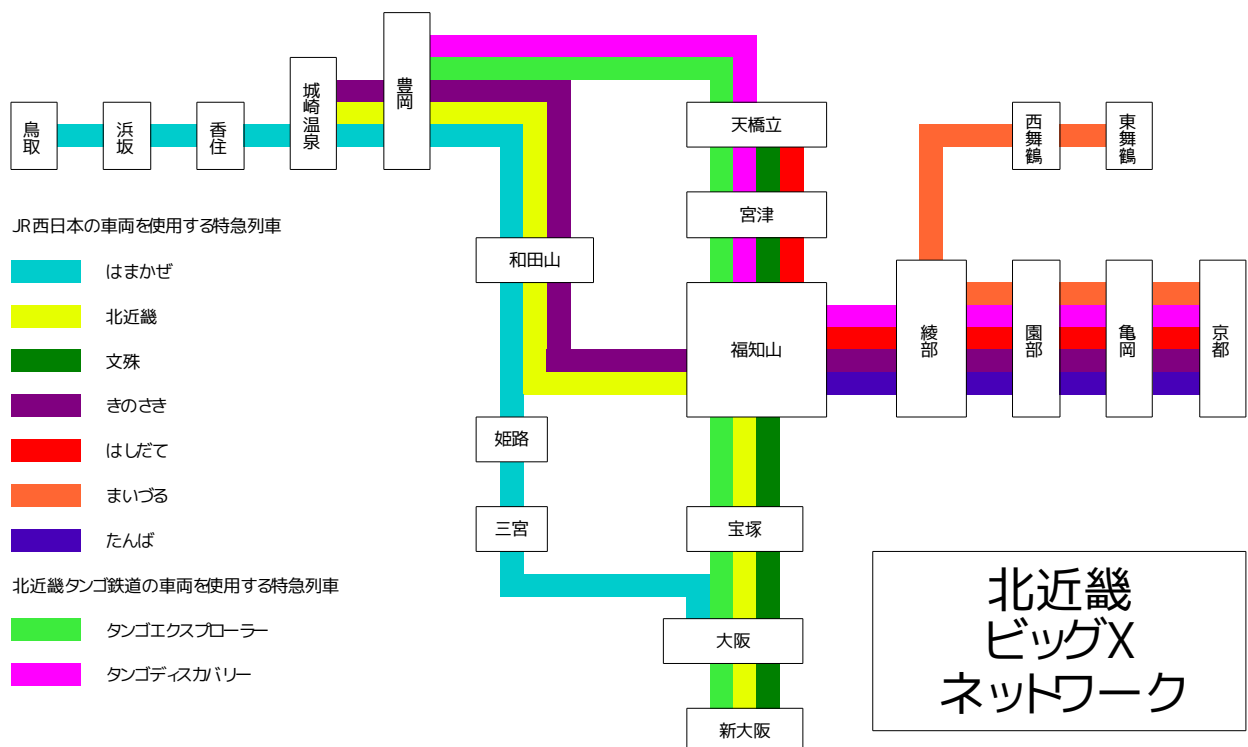
登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

3-4. 参考資料 北近畿ビッグXネットワーク

JR 西日本と北近畿タンゴ鉄道は、近年になって北近畿地地域の路線電化を推し進め、JR 西日本は交流直流両用特急車両 465 系を直流専用に変更した 183 系を投入してこの地域の特急列車を再編し、これを「北近畿ビッグXネットワーク」と呼称しています。

「ビッグX」の由来は大阪から宮津・天橋立に延びる福知山線・宮福線・宮津線のルートと、京都から豊岡・城崎温泉に延びる山陰本線のルートが、福知山で交差して巨大な「X」型の路線網を形成しているからです。

以下はビッグXを形成する特急列車の路線図です。



4. 沖縄マップ

4-1. はじめに

日本最西端・最南端の鉄道が走る島、沖縄へようこそ！

本マップは2～6人でプレイできます。

本作の舞台となる沖縄県は“Tokyo Railways”シリーズで舞台となっていなかった最後の県であり、本作の登場によって、シリーズは47都道府県の全てを制覇したことになります。

舞台となる沖縄は観光の島、基地の島として知られ、太平洋戦争末期の沖縄戦で大きな被害を受け、戦後は長い間アメリカの統治下に置かれていた歴史を持ちます。

沖縄の鉄道は1914年に3つの鉄道が開業し、1930年頃には4社6路線で約80キロの路線が運行されていました。しかし、道路が整備されるに従ってバスとの競争にさらされるようになり、戦時中には2社4路線に減少し、更に残った鉄道も沖縄戦で壊滅して、戦後に復旧されることもなく姿を消しました。

戦後の沖縄の交通は道路整備を中心に進められ、海洋博覧会期間の会場内の新交通システムを除き、沖縄には長い間鉄道がない状態が続きました。しかし近年は那覇周辺で都市化が進み、幹線道路は渋滞に悩まされ、道路のみにたよった交通は限界に達しました。そして、2003年、那覇空港－首里間に沖縄都市モノレール（ゆいレール）が開業し、58年ぶりに沖縄に鉄道が復活しました。ゆいレールは今後延伸を計画しており、沖縄の鉄道は再び歴史を刻み始めています。

4-2. 登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人	6人
大都市駒	2	2	3	3	4
中小都市駒	16	18	20	22	24

4-3. その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

5.福岡県マップ

5-1.はじめに

九州の玄関口・福岡県へようこそ！

本マップは2～7人でプレイできます。

本マップでは福岡県の豊前市付近を除く全域と、山口県下関付近、大分県日田地方、荒尾市などの熊本県北部、佐賀市を中心とした佐賀県東部をカバーしています。

舞台となる福岡県は2つの政令指定都市を中心とした福岡市大都市圏と北九州市大都市圏、かつては筑豊炭田での石炭産業で栄えた筑豊地方、そして筑紫平野が広がる筑後地方の4つの地域から構成されています。炭鉱が栄えた頃は、筑豊を中心に多くの鉄道路線網が発達していましたが、炭鉱が全て閉山されてからはその多くが赤字路線となり、廃止されていきました。

また、福岡市と北九州市には大規模な路面電車網が整備されていましたが、自動車との競争に破れ、路面電車は姿を消しています。

しかし、今なお福岡県には多数の鉄道が運行されており、なかでも福岡から久留米・大牟田への路線を有する西日本鉄道は、九州で唯一の大手私鉄となっています。

さあ、炭鉱が盛んな頃の福岡県鉄道網復活を目指して、路線の建設を始めましょう！

5-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

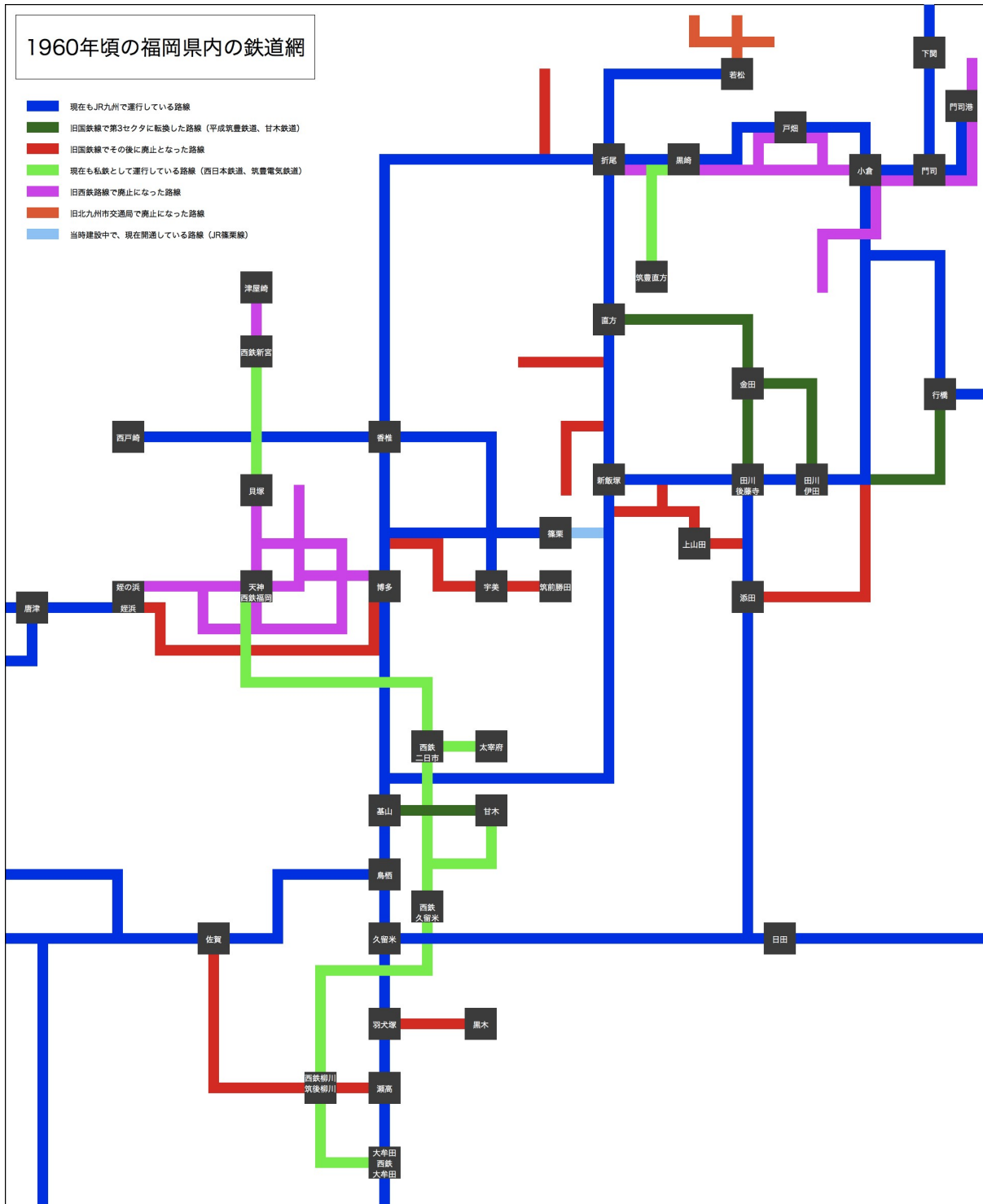
	2人	3人	4人	5人	6人	7人
大都市駒	3	3	4	4	5	5
中小都市駒	8	9	10	11	12	13

5-3.その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

5-4.付録 炭鉱全盛期の福岡県内の鉄道網

福岡県内の鉄道は 1930 年代後半が全盛期で、その後は道路の整備によりバスとの競合や、国鉄線建設による並行路線の廃止等が相次ぎ、徐々に路線が減少していきました。1970 年代以降は炭鉱の衰退と自動車の普及が拍車をかけ、急速に鉄道路線が減少していきました。ここではまだ炭鉱が全盛期だった 1960 年頃の福岡県内の鉄道路線網を紹介します。



現在では福岡市内で廃止されている路線は、地下鉄3路線に置き換えられています。北九州市内の路線は並行する JR 線が駅を増やしてカバーし、一部ではモノレールにより代替しています。

6.札幌近郊マップ

6-1.はじめに

日本最北の百万都市・札幌へようこそ！

本マップは2～6人でプレイできます。

本マップでは札幌市を中心とする道央地域を舞台にしており、西は小樽市、北は当別町、東は岩見沢市、南は新千歳空港までをカバーしています。

舞台となる札幌近郊は大部分が札幌都市圏の中にあり、2000年の国勢調査での10%通勤圏では、札幌都市圏は5市2町で構成され人口約220万人を抱えています。さらに1.5%通勤・通学圏になると、251万人に達します。2000年の北海道の人口は約568万人であり、その約44%がこの狭い地域に集中しています。

札幌近郊の鉄道網は、JR北海道の札幌近郊区間と、札幌市交通局による札幌市営地下鉄（南北線・東西線・東豊線）・札幌市電によって構成されています。JR北海道の札幌近郊区間は、函館本線・小樽-札幌-江別-岩見沢間、千歳線・札幌-千歳-新千歳空港間・苫小牧間、札幌線（学園都市線）札幌-石狩当別-北海道医療大学間の3路線から成っています。かつては定山溪鉄道（定鉄・現在のじょうてつ）が白石-真駒内-定山溪間で、夕張鉄道（夕鉄）が野幌-南幌-栗山-夕張本町間でそれぞれ鉄道を運行していました。1950年代には東急グループが北海道に進出し、この両鉄道を結合して札幌乗り入れを実現するために札幌急行鉄道を計画しましたが、結局採算性が見込めないという理由でこの計画は中止されました。その後両鉄道は1970年前後に相次いで廃止され、現在は両社ともバス会社に転換しています。

さあ、北の都・札幌の地で新たな鉄道網の建設を目指しましょう！

6-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人	6人
大都市駒	3	3	4	4	5
中小都市駒	8	9	10	11	12

6-3.その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

7.京浜東横マップ

7-1.はじめに

日本一の鉄道過密地帯・首都圏南西部「京浜・東横」へようこそ！

本マップは2～9人でプレイできます。

本マップでは、首都圏の南西部、東京・横浜間とその周辺地域をカバーしています。北は中央本線、東は東京湾、南は横浜中心部、東は立川までをカバーしています。

東京・横浜間は「京浜」と呼ばれることが多いのですが、この地域の住民にとっては「京浜」というと東京湾岸の京浜東北線や京浜急行電鉄の沿線をイメージすることが多く、内陸部の東急東横線沿線は「東急エリア」や「東横エリア」と呼ぶ方が一般的です。そこで本マップでは単に「京浜」とは呼ばずに「京浜・東横」という名称を用いています。

本ゲームのカバーしている範囲には、JR 東日本の中央線・東海道線・山手線・南武線・横浜線などの多くの路線をはじめとして、大手私鉄の東急・京王・京急・小田急・相鉄、公営の都営地下鉄・横浜市営地下鉄、第3セクターの東京メトロ・多摩モノレール・横浜高速鉄道などの数多くの鉄道路線が密集して運行されています。戦時中にはこれらのうちの大手私鉄5社がすべて大東急と呼ばれる巨大な鉄道会社とその傘下に結集したことがありました。大東急は戦後に現在の形に分割されましたが、大東急が成立するまでには、東急の総帥・五島慶太氏を中心とする激しい買収合戦が繰り広げられた歴史がありました。

さあ、あなたも大東急のような巨大鉄道網の構築を目指して、レールを伸ばしましょう！

7-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人
大都市駒	3	3	4	4	5	5	6	6
中小都市駒	8	9	10	11	12	13	14	15

7-3.巨大都市・東京

本ゲームには巨大都市「東京」が登場します。

東京は本ゲームマップの右上の赤いマスが敷き詰められたエリアを示します。

このエリアは一つの大都市として扱います。ただし線路の建設費用は+¥3Gではなく、+¥5Gとなります。

東京への路線接続は通常の大都市と同様に大都市接続数に1としてカウントします。

7-4.その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。

7-5.付録 東京南西部・横浜・川崎地域の鉄道年表

1872 年	明治 5 年	日本で最初の鉄道が新橋－横浜（現桜木町）間で開通（現在の JR 東海道本線）
1885	明治 18 年	日本鉄道品川－赤羽間開業（現山手線・埼京線）
1889 年	明治 22 年	甲武鉄道新宿－立川－八王子間開業（現中央本線）
1898 年	明治 31 年	神奈川－程ヶ谷（現保土ヶ谷）間に東海道本線の短絡線が開業
1899 年	明治 32 年	大師電気鉄道、六郷橋－大師間開業（現京急大師線）、京浜電気鉄道（京浜）に社名変更
1901 年	明治 34 年	京浜電気鉄道、大森－六郷橋間開業（現京急本線）
1902 年	明治 35 年	京浜電気鉄道、蒲田－穴守間開業（現京急羽田線）
1904 年	明治 37 年	甲武鉄道、お茶の水延伸開業 京浜電気鉄道、品川－川崎間開通
1905 年	明治 38 年	京浜電気鉄道、品川－神奈川間開通
1906 年	明治 39 年	日本鉄道・甲武鉄道国有化
1907 年	明治 40 年	玉川電気鉄道、渋谷－玉川間開業（後の東急玉川線、一度廃止された後再度建設され、現在は東急田園都市線の一部）
1908 年	明治 41 年	横浜鉄道、東神奈川－八王子間（現 JR 横浜線）開業
1913 年	大正 2 年	京王電気軌道（京王）、笹塚－調布間開業（現京王線、1915 年に新宿追分まで延伸）
1914 年	大正 3 年	東京駅、東海道本線の始発駅として開業 東京－高島町間で電車運転開始（現在の京浜東北線の誕生）
1915 年	大正 4 年	現在の横浜駅開業、旧横浜駅は桜木町駅と改称、高島町駅廃止
1916 年	大正 5 年	京王電気軌道、調布－府中間、調布－京王多摩川間開業
1917 年	大正 6 年	横浜鉄道国有化 多摩鉄道、境（現武蔵境）－北多摩（現白糸台）開業（現西武多摩川線）
1918 年	大正 7 年	渋沢栄一らにより田園調布の住宅地開発を目的として田園都市株式会社を設立 ※後にアクセスのための鉄道路線建設を手がけ、鉄道院から五島慶太を招聘し、これが目黒蒲田電鉄につながる。
1919 年	大正 8 年	中央本線、東京駅延伸

1921 年	大正 10 年	玉川電気鉄道、渋谷-渋谷橋間(天現寺線)開業 相模鉄道、茅ヶ崎-寒川間開業(現在の JR 相模線)
1922 年	大正 11 年	池上電気鉄道、池上-蒲田間開業(現在の東急池上線) 多摩鉄道、是政に延伸し、全線開通
1923	大正 12 年	関東大震災発生 目黒蒲田電鉄(目蒲)、目黒-丸子-蒲田間開業(現在の東急目黒線・多摩川線) ※五島慶太にとっての最初の路線が開業
1924 年	大正 13 年	池上電気鉄道、池上-雪ヶ谷間延伸開業 玉川電気鉄道、玉川-砧間(砧線)、渋谷橋-天現寺橋間(天現寺線)開業
1925 年	大正 14 年	山手線環状運転開始 京王傘下の玉南電気鉄道、府中-東八王子(現京王八王子)間開業 玉川電気鉄道、三軒茶屋-下高井戸間(現東急世田谷線)開業 高柳事件発覚、池上電気鉄道経営者・高柳淳之助が取締役を辞任(のちに詐欺罪で有罪となる)、翌年、東京川崎財閥が支援することとなり、後藤圀彦を専務として送り込む。
1926 年	大正 15 年	玉南電気鉄道、京王電気軌道へ合併(京王線全線開通) 目黒蒲田電鉄傘下の東京横浜電鉄、丸子多摩川-神奈川間開業(現東急東横線)、 目黒蒲田電鉄目黒までの直通運転開始 神中鉄道、厚木-二俣川間開業(現在の相鉄本線) コンクリートと鶴見・川崎地区での埋め立てを本業する浅野財閥傘下の鶴見臨港鉄道(現 JR 鶴見線)が開業
1927 年	昭和 2 年	小田原急行鉄道(小田急)、新宿-小田原間開業(現小田急小田原線) 玉川電気鉄道、渋谷-中目黒間(中目黒線)開業、玉川-溝の口間開業(玉川線) 目黒蒲田電鉄大井町線(現東急大井町線)大井町-大岡山間開業 東京横浜電鉄、渋谷-丸子多摩川間開業 西武鉄道、多摩鉄道を合併 東京地下鉄道、日本で最初の地下鉄となる浅草-上野間開業(現地下鉄銀座線) ※東京地下鉄道の創業者・早川徳次と目黒蒲田電鉄の五島慶太は後に東京地下鉄道の経営権を巡って激しく戦うことになる。 南武鉄道、川崎-登戸間開業(現在の南武線) ※南武鉄道はコンクリート王と呼ばれた浅野総一郎が率いる浅野財閥傘下の鉄道会社で、同じく傘下の青梅電気鉄道や五日市鉄道と連結して、セメントの材料である石灰石を輸送することを目的としていた。
1928 年	昭和 3 年	池上電気鉄道、池上線五反田-蒲田間全通、雪ヶ谷-国分寺間の新線建設を計画し、新奥沢線・雪ヶ谷-新奥沢間を開業 ※この新線計画により目黒蒲田電鉄と池上電気鉄道の対立が決定的となる
1929 年	昭和 4 年	小田原急行鉄道、相模大野-片瀬江ノ島間開業(現小田急江ノ島線)

		目黒蒲田電鉄大井町線、大井町-二子玉川間全通 南武鉄道、立川に延伸して全通
1930	昭和5年	京浜電気鉄道、横浜延伸
1931年	昭和6年	京浜電気鉄道、横浜-日の出町間開業、湘南電気鉄道と横浜-浦賀間で相互乗り入れ開始(現京急本線全線開通) 相模鉄道、橋本まで全通
1933年	昭和8年	小田急傘下の帝都電鉄、渋谷-井の頭公園間を開業(後の京王井の頭線、翌年吉祥寺まで全通) 神中鉄道、横浜延伸(現相鉄本線の全線開通) 目黒蒲田電鉄、池上電気鉄道を傘下に収める ※五島慶太にとっての最初の敵対的買収。この時破れた池上電気鉄道の後藤圀彦は京成電気軌道(現京成電鉄)に転出するが、後に後藤も京成を強引な買収で拡張し、五島と共に「両強盗」と呼ばれるようになる。
1934年	昭和9年	目黒蒲田電鉄、池上電気鉄道を合併 東京地下鉄道、銀座-上野間を延伸
1935年	昭和10年	目黒蒲田電鉄、旧池上電気鉄道の新奥沢線を廃止
1937年	昭和12年	東京地下鉄道と京浜電気鉄道が相互直通を目指して、共同で京浜地下鉄道設立し、品川-銀座間の地下鉄線建設を計画
1938年	昭和13年	陸上交通事業調整法施行、ブロックごとに鉄道・バス事業統合を促進することを目指した法律。首都圏南西部で一つのブロックを構成する。 電力管理法施行、電力・配電事業は国家管理のもとに統合されることになる。 ※これにより、小田急の親会社鬼怒川水力は電力事業を失い、京王も兼業していた配電事業を失って経営基盤を揺るがすことになる。 玉川電気鉄道、東京横浜電鉄へ合併、渋谷以東の路線は東京市電へ委託 ※五島慶太による玉川電気鉄道の買収を巡っては、京王と玉川の経営権を握っていた井上篤太郎との対決となり、五島が玉川の乗っ取りに成功した。ただ、井上はまだ京王の経営権を握っており、五島と井上は後にもう一度対決することになる。 東京高速鉄道、渋谷-虎ノ門間を開業、翌年新橋延伸(後の銀座線の一部) ※東京高速鉄道の経営権は五島慶太が握っていた。
1939年	昭和14年	目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄を合併し東京横浜電鉄(東横)に改称 東京高速鉄道が東京地下鉄道に直通運転を拒否されたことから、両社が対立。 東京高速鉄道の五島慶太は東京地下鉄道と京浜電気鉄道に敵対的買収を仕掛ける。 ※1年間の抗争の末に五島は京浜電気鉄道の経営権を握った。
1940年	昭和15年	小田原急行鉄道、傘下の帝都電鉄を合併 南武鉄道、同じ浅野財閥傘下の五日市鉄道を合併

1941 年	昭和 16 年	<p>京浜電気鉄道、傘下の湘南電気鉄道を合併</p> <p>東京地下鉄道と東京高速鉄道、新設された帝都高速度交通営団へ統合</p> <p>※東京地下鉄道を巡る五島と早川の戦いは地下鉄事業の営団への譲渡という結果となり、両者の痛み分けに終わる。</p> <p>小田原急行鉄道の親会社鬼怒川水力は電力事業を失って、小田原急行鉄道を合併し、小田急電鉄と改称、創業者の利光鶴松は事業意欲を失って、五島慶太に小田急の経営権を譲渡。</p> <p>※これにより、五島は東横・京浜・小田急の3社の経営権を握った。</p> <p>太平洋戦争勃発</p>
1942 年	昭和 17 年	京浜電気鉄道と小田急電鉄が東京横浜電鉄へ合併、東京急行電鉄(大東急)発足
1943 年	昭和 18 年	鶴見臨港鉄道国有化、鶴見線となる。
1944 年	昭和 19 年	<p>川崎市電開業</p> <p>東京急行電鉄、京王電気軌道を合併</p> <p>※京王はバス事業や配電事業を戦時統制で失って経営基盤が弱まっており、五島は京王の大株主である大日本電力から京王株を買収した。</p> <p>相模鉄道、神中鉄道、共に大東急傘下に入り、相模鉄道が神中鉄道を合併</p> <p>相模鉄道の本線が国有化され、国鉄相模線となる。相模鉄道には旧神中鉄道のみが残ることになる。</p> <p>南武鉄道、青梅電気鉄道国有化</p> <p>※浅野財閥傘下の南武鉄道、青梅電気鉄道と前年に国有化された鶴見臨港鉄道は、合併して関東電鉄となることを予定していたが、3社とも国有化されたため実現できなかった。この時、競合する大東急総帥の五島慶太は東條内閣の運輸通信大臣であり、この国有化の仕掛人だと言われている。浅野財閥は国有化後もそれぞれの会社を存続させ、戦後にこれらを受け皿会社として元の路線の払い下げを受けようと運動したが、結局実現しなかった。</p>
1945 年	昭和 20 年	敗戦、太平洋戦争終結。鉄道は空襲により甚大な被害を受ける。
1948 年	昭和 22 年	<p>京浜急行電鉄(京急)、小田急電鉄(小田急)、京王帝都電鉄(京王)、大東急から分離独立</p> <p>※京急は旧京浜電気鉄道の路線をそのまま継承したが、小田急は江ノ電・箱根登山鉄道・神奈中バスを傘下とする代わりに、旧小田急帝都線の井の頭線を京王に譲渡した。このため、京王は京王電気軌道と帝都電鉄の2つの社名を結合して京王帝都電鉄と名乗った。</p>
1953 年	昭和 28 年	東京急行電鉄、多摩田園都市構想を発表(田園都市線建設へ)
1955 年	昭和 30 年	京王帝都電鉄、競馬場線(東府中-府中競馬正門前)開業
1956 年	昭和 31 年	京浜急行電鉄、穴森稻荷-(旧)羽田空港間開業
1959 年	昭和 34 年	東京急行電鉄・五島慶太会長死去
1964 年	昭和 39 年	京王帝都電鉄、多摩動物公園線(高幡不動-多摩動物公園)開業

		東急東横線、地下鉄日比谷線との相互直通運転を開始
1966 年	昭和 41 年	東京急行電鉄、田園都市線溝の口-長津田間開業
1967 年	昭和 42 年	こどもの国線、長津田-こどもの国間開業
1968 年	昭和 43 年	京急本線、泉岳寺-品川間開業、都営地下鉄浅草線全線開業、京浜急行電鉄と都営浅草線の相互乗り入れ開始 ※京急にとっては、東京地下鉄道乗り入れ計画が五島の乗っ取りによって頓挫させられて以来、30 年ぶりに都心乗り入れの夢が実現したことになる。
1969 年	昭和 44 年	旧玉川電気鉄道の東急玉川線と砧線が廃止、世田谷線は現在まで存続 川崎市電廃止
1972 年	昭和 47 年	横浜市営地下鉄 1 号線(現ブルーライン)、伊勢佐木長者町駅-上大岡駅間開業
1974 年	昭和 49 年	京王帝都電鉄、相模原線京王多摩川-京王多摩センター間開業 小田急電鉄、多摩線新百合ヶ丘-小田急永山間を開業(翌年小田急多摩センターまで延伸)
1976 年	昭和 51 年	東急田園都市線、つきみ野まで延伸 相模鉄道いずみ野線、二俣川-いずみ野間開業 横浜市営地下鉄 1・3 号線、横浜-上永谷間に延伸
1977 年	昭和 52 年	東京急行電鉄新玉川線(現東急田園都市線の一部)、渋谷-二子玉川間開通
1978 年	昭和 53 年	小田急電鉄、地下鉄千代田線との相互直通運転を開始
1979 年	昭和 54 年	地下鉄半蔵門線-東急新玉川線-東急田園都市線の直通運転開始
1980 年	昭和 55 年	京王線、都営地下鉄新宿線との相互直通運転を開始
1984 年	昭和 59 年	東急田園都市線、中央林間まで延伸全通
1985 年	昭和 60 年	横浜市営地下鉄 1・3 号線、新横浜-舞岡間に延伸
1987 年	昭和 62 年	横浜市営地下鉄 1 号線、戸塚延伸
1988 年	昭和 63 年	京王相模原線、京王多摩センター-南大沢間延伸
1990 年	平成 2 年	小田急多摩線、小田急多摩センター-唐木田間延伸 京王相模原線、南大沢-橋本間延伸全通
1993 年	平成 5 年	横浜市営地下鉄 3 号線、あざみ野まで延伸
1998 年	平成 10 年	京急空港線、現羽田空港駅延伸全通 京王帝都電鉄、京王電鉄に改称 多摩都市モノレール線、上北台-立川北間開業
1999 年	平成 11 年	相鉄いずみ野線、湘南台まで延伸し全通 横浜市営地下鉄 1 号線、湘南台まで延伸
2000 年	平成 12 年	東急目黒線、地下鉄南北線、都営地下鉄三田線との相互直通運転を開始

		多摩都市モノレール線、立川北-多摩センター間開業
2004 年	平成 16 年	横浜高速鉄道みなとみらい線開業 東急東横線、横浜-桜木町間を廃止、横浜高速鉄道みなとみらい線に直通運転開始
2008 年	平成 20 年	横浜市営地下鉄グリーンライン、中山-日吉間開業

8.新潟県マップ

8-1.はじめに

米どころ、酒どころの新潟県へようこそ！

本マップは2～6人でプレイできます。

本マップでは、本州日本海側で最大の都市・新潟市を県庁所在地とする新潟県の主要部とその周辺地域をカバーします。新潟県は旧越後国の部分に当たる本土部分と、旧佐渡国の部分にあたる佐渡島からなっており、本土部分は西から順番に上越・中越・下越の3地域に分かれています。上越地域の中心は上越市、中越地域の中心は長岡市で、下越地域の中心は新潟市になり、この3都市が人口や産業などで他の都市を圧倒しています。

現在の新潟県では、JR 東日本が上越新幹線・信越本線・羽越本線・北陸本線・上越線・白新線・磐越西線・大糸線・只見線・米坂線・越後線・弥彦線・飯田線の各線を運行しており、これ以外に1997年に改行した第三セクターの北越急行ほくほく線が運行しています。これらの路線網は佐渡島を除く新潟県全域をほぼカバーしています。

かつて、国鉄時代には魚沼線と赤谷線がありましたが、国鉄時代末期に廃止されました。また、1990年代までは越後交通・新潟交通・蒲原鉄道の私鉄3社が鉄道を運行していましたが、3社とも事業の軸足をバスに移し、鉄道は廃止されています。

今後は2014年度に金沢延伸を予定している北陸新幹線が上越市を通る予定となっています。北陸新幹線が開業すると、現在は上越新幹線とほくほく線を経由して北陸方面にながれている乗客の大半が新幹線に移ることが予想されているため、北陸新幹線改行後に北越急行の営業をどうやって支えるかが、今後の大きな課題となっています。

8-2.登場する仕事駒数

本ゲームでは、ゲーム開始時には中小都市仕事駒が6個、大都市仕事駒は0個の配置で、スタートします。仕事駒の上限数は参加人数により以下の通りとなります。

	2人	3人	4人	5人	6人
大都市駒	3	3	4	4	5
中小都市駒	8	9	10	11	12

8-3.その他

登場する駒の種類、勝利条件、イベントなどは、情報メニューから参照できますので、そちらを確認してください。