

追加マップセット第3集（東日本編） 使用説明書

v1.00 2010-09-17 copyright M.Shiojima

目次

追加マップセット第3集（東日本編） 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.....	3
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.....	4
1.東京臨海マップ.....	5
1-1.はじめに.....	5
1-2.登場する仕事駒数.....	5
1-3.地形.....	6
1-4.その他.....	6
2.京浜東横マップ.....	7
2-1.はじめに.....	7
2-2.登場する仕事駒数.....	7
2-3.巨大都市・東京.....	7
2-4.その他.....	7
2-5.付録 東京南西部・横浜・川崎地域の鉄道年表.....	8
3.相模原マップ.....	13
3-1.はじめに.....	13
3-2.登場する仕事駒数.....	13
3-3.地形.....	14
3-4.その他.....	14
3-5.付録 相模原周辺地域の鉄道建設と計画について.....	14
4.箱根マップ.....	16
4-1.はじめに.....	16
4-2.登場する仕事駒数.....	17
4-3.地形.....	17
4-4.その他.....	17
4-5.付録 箱根山戦争年表.....	17
5.甲信マップ.....	22
5-1.はじめに.....	22
5-2.登場する仕事駒数.....	22

5-3.地形.....	22
5-3-1 大都市.....	22
5-3-2 進入禁止地形.....	23
5-3-3 地形制限シナリオ.....	23
5-4.列車のアップグレード.....	23
5-5.その他.....	23
6.新潟県マップ.....	24
6-1.はじめに.....	24
6-2.登場する仕事駒数.....	24
6-3.その他.....	24
7.西武沿線マップ.....	25
7-1.はじめに.....	25
7-2.登場する仕事駒数.....	25
7-3.地形.....	26
7-3-1 ターミナル.....	26
7-4.列車のアップグレード.....	26
7-5.その他.....	26
8.京葉京成マップ.....	27
8-1.はじめに.....	27
8-2.登場する仕事駒数.....	28
8-3.地形.....	28
8-3-1 ターミナル.....	28
8-4.列車のアップグレード.....	28
8-5.その他.....	28

1.はじめに

本書は鉄道ゲームソフト”Tokyo Railways 2”の追加マップセット第3集（東日本編）の説明書です。
本セットでは追加マップの中から、関東甲信越を舞台にする8マップ9シナリオを集めています。

本セットには以下の8つのマップが含まれています。

東京臨海、京浜東横、相模原、箱根、甲信(通常シナリオ+地形制限シナリオ)、新潟県、西武沿線、
京成京葉

また、上記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”mapset003.tnz”

3. 事前準備

ソフト本体”Tokyo Railways コンピュータ版”の v1.90 以降または”Tokyo Railways 2”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”または”Tokyo Railways 2”を起動してください。

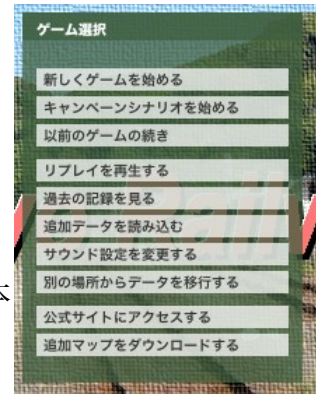
最初に「ゲーム選択」というメニューが表示されるので、ここで「追加データを読み込む」をクリックしてください。

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(“mapset003.tnz”)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、できればご連絡ください。

- ・ 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.東京臨海マップ

1-1.はじめに

東京の新しいフロンティア、東京臨海副都心へようこそ！

本マップは2～6人でプレイできます。

舞台となる東京臨海地区は、東京湾の奥に位置する13号埋め立て地のお台場・青海・有明地区にあたり、近年急速に発展しています。特にお台場地区は観光スポットとして注目を集め、東京ディズニーランドと並ぶ東京観光の定番スポットとしての地位を確立しています。

また、周辺部では再開発地区が多数存在し、汐留シオサイト・天王洲アイル・豊洲など新たな街が次々に誕生しています。

東京都は2016年夏期オリンピックの誘致に立候補して落選していますが、2020年夏期オリンピックの誘致にも名乗りをあげています。2016年の時の計画では晴海埠頭へのメインスタンド建設や中央防波堤埋め立て地への競技施設建設など、東京臨海地区周辺で多くの開発が予定されており、また会場への輸送のために交通アクセスの改善が必要になります。

さあ、東京で最も新しい街・東京臨海地区へレールを延ばしましょう！

1-2.登場する仕事駒数

本マップでは、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。

仕事駒上限数表

左：大都市仕事駒／右：中小都市仕事駒

大都市接続数								
人数	0	1	2	3	4	5	6	7
2	1/15	2/15	3/15	4/15	5/15	6/15	7/15	8/15
3	1/16	2/16	3/16	4/16	5/16	6/16	7/16	8/16
4	2/17	3/17	4/17	5/17	6/17	7/17	8/17	9/17
5	2/18	3/18	4/18	5/18	6/18	7/18	8/18	9/18
6	3/19	4/19	5/19	6/19	7/19	8/19	9/19	10/19

1-3. 地形













本マップのスケールは、本体付属のマップとは大きく異なるため、地形を表のように読み替えています。

読み替えている地形を**斜体太字**で表示しています。

東京にはゲームで丘陵や山岳として扱われるような起伏はほとんど存在していないので、緑地／皇居と丘陵／山岳は別物と考えてください。

皇居は実際の東京の鉄道網を確認すると、地下鉄ですら通過していないエリアであり、この敷地内に鉄道を通過させることは非常に困難であると思われるため、山岳扱いにしています。

また、本マップで**フェリー**として扱われているものは実際には**水上バス**が運行されています。水上バスはゲームに登場する航路以外にも運行されていますが、陸地と並行する区間は省略しています。

地形一覧			
例	名称	例	名称
	平地		番外接続
	緑地		目的地
	皇居		重要拠点
	河川		ターミナル
	海洋		
	小川		港
	フェリー		

1-4. 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。

2.京浜東横マップ

2-1.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！

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	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

2-3.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。

2-4.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。

2-5. 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	渋谷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)

		<p>神中鉄道、横浜延伸(現相鉄本線の全線開通)</p> <p>目黒蒲田電鉄、池上電気鉄道を傘下に収める</p> <p>※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。</p>
1934 年	昭和 9 年	<p>目黒蒲田電鉄、池上電気鉄道を合併</p> <p>東京地下鉄道、銀座-上野間を延伸</p>
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>※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。</p> <p>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</p> <p>※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。</p> <p>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)</p> <p>※東京高速鉄道の経営権は五島慶太が握っていた。</p>
1939 年	昭和 14 年	<p>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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>※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。</p>
1940 年	昭和 15 年	<p>小田原急行鉄道、傘下の帝都電鉄を合併</p> <p>南武鉄道、同じ浅野財閥傘下の五日市鉄道を合併</p>
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	川崎市電開業

		<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、穴森稲荷-(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	<p>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</p> <p>東急東横線、地下鉄日比谷線との相互直通運転を開始</p>
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	<p>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</p> <p>※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。</p>
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	<p>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</p> <p>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)</p>
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

3.相模原マップ

3-1.はじめに

戦時中の軍都計画で誕生した計画都市・相模原へようこそ！

本マップは2～7人でプレイできます。

本マップでは、神奈川県相模原市の主要部（平成の合併前の旧相模原市のほぼ全域と旧津久井郡城山町の主要部、旧津久井町の一部）と、東に隣接する東京都町田市の主要部（三輪町と相原町の一部を除くほぼ全域）、西に隣接する愛川町の主要部（半原地区を除く全域）、神奈川県大和市・座間市の北部、神奈川県川崎市・横浜市・東京都多摩市・八王子市の一部をカバーしています。

舞台となる相模原市は、戦時中に陸軍の諸施設を集めた軍都計画によって誕生した計画都市であり、2010年には戦後誕生した市としては初の政令指定都市移行を予定しています。

相模原市は横浜・川崎に続く神奈川県第3の都市であり、首都圏西部の中核となる工業都市です。東に隣接する東京都町田市と一体的な市街地を形成しており、また西隣には大規模な工業団地を抱える神奈川県愛甲郡愛川町と隣接しています。

相模原市は核のない街として知られており、北部の橋本にはJR 横浜線・相模線と京王相模原線が接続し、南部の相模大野では小田急の小田原線と江ノ島線が分岐していて、この2つの駅が中心街となっています。市の東部には横浜線、市の西部には相模線、市の南部には小田急線が走っていますが、軍都計画の中心となった市中央部は鉄道空白地帯となっており、この地域への鉄道建設は幾度となく計画されては挫折する歴史を繰り返しています。

現在、政令施行都市への移行を進める相模原市では新たな鉄道建設計画がいくつか持ち上がっています。さああなたも、計画都市・相模原で新たな路線網を構築しましょう！

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. 地形

本マップのスケールは、本体付属のマップとは大きく異なるため、地形を表のように読み替えています。

読み替えている地形を斜体太字で表示しています。

地形一覧					
例	名称	建設追加費用	例	名称	建設追加費用
・	平地	+ ￥ 0 G	↑	番外接続	+ ￥ 5 G
▲	丘陵	+ ￥ 2 G	●	目的地	+ ￥ 1 G
▲	山岳	+ ￥ 5 G	■	重要拠点	+ ￥ 2 G
・	大河川・湖沼	+ ￥ 3 G	★	ターミナル	+ ￥ 3 G
・	河川	+ 1 G			

3-4. 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。

3-5. 付録 相模原周辺地域の鉄道建設と計画について

ここでは神奈川県相模原市とその周辺の東京都町田市、神奈川県愛甲郡愛川町で現在運行している鉄道路線、過去に計画され実現しなかった鉄道路線、将来計画されている鉄道路線を紹介します。

現在運行している路線

カッコ内は相模原市・町田市・愛川町以外の市町村の駅

・JR 東日本

横浜線 (八王子)-相原-橋本-相模原-矢部-淵野辺-古淵-町田-成瀬-(長津田)-(東神奈川)

相模線 橋本-南橋本-上溝-番田-原当麻-下溝-相武台下-(厚木)-(茅ヶ崎)

中央本線 (東京)-(高尾)-相模湖-藤野-(上野原)-(塩尻)-(名古屋)

※中央本線はマップ外(北)を通過

・小田急電鉄

小田原線 (新宿)-(新百合ヶ丘)-鶴川-玉川学園前-町田-相模大野-小田急相模原-相武台前-(厚木)
-(小田原)

江ノ島線 相模大野-東林間-(中央林間)-(南林間)-(鶴間)-(片瀬江ノ島)

・東京急行電鉄

田園都市線 (渋谷)-(長津田)-つくし野-すずかけ台-南町田-(つきみ野)-(中央林間)

・京王電鉄

相模原線 (調布)-(多摩センター)-(南大沢)-多摩境-橋本

過去に計画され実現されなかった路線 (主なもののみ)

地名はゲーム内のもの

- ・南津鉄道（聖蹟桜ヶ丘付近）-相原-城山川尻
- ・相武電気鉄道（溝口）-鶴川-淵野辺-上溝-水郷田名-田代
- ・相模鉄道多摩川上溝線 上溝-淵野辺-鶴川-（是政付近）
- ・東京急行電鉄新線 鶴川-淵野辺-上溝-相武台下-（厚木）
- ・小田急城山線 鶴川-淵野辺-上溝-城山川尻
- ・小田急多摩線延伸 多摩センター-橋本-城山川尻
- ・京王相模原線延伸 橋本-城山川尻-中野
- ・西武鉄道多摩川線延伸（北多摩）-（多摩センター）-橋本-城山川尻

現在計画中の路線

地名はゲーム内のもの

- ・多摩都市モノレール町田延伸（多摩センター）-小山田桜台-木曽山崎-町田
- ・小田急多摩線延伸（唐木田）-小山田桜台-相模原-上溝
- ・相模原市「新しい交通システム」 相模大野-麻溝台-原当麻

※BRT(快速バスシステム)が有力

- ・JR 東海中央リニア新幹線（JR 東海 C 案）
（東京）-橋本-（名古屋）-（大阪）

※相模原市は JR 相模原駅への接続を希望

参考文献

相武電鉄浅間森電車区附属資料館

<http://homepage2.nifty.com/asamamori/index.html>

相模原市公式ホームページ 新しい交通システム導入の推進

<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/toshikotsu/001666.html>

相模原市公式ホームページ 小田急多摩線延伸の促進

<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/toshikotsu/001662.html>

相模原市公式ホームページ リニア中央新幹線の市内への駅誘致の取り組み

<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/toshikotsu/001663.html>

東京都都市整備局 多摩都市モノレール延伸検討

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/cpproject/traffic/15/toshishisetsu15.html>

4.箱根マップ

4-1.はじめに

東海道杉並木と温泉の街、箱根へようこそ！

本マップは2～6人でプレイできます。

舞台となる箱根は、富士箱根伊豆国立公園の一部で、二重の外輪山を擁する火山・箱根山とカルデラ湖・芦ノ湖、カルデラの仙石原などで構成されています。

江戸時代には五街道の一つである東海道随一の難所として知られ、湖と山に挟まれた狭隘な地形を利用して箱根の関所が置かれ、幕府により江戸へ出入りする旅人たちを厳しく監視していました。

元箱根と箱根町の間にある関所跡周辺や箱根湯本から畑宿を通して元箱根へ抜ける旧東海道のルート上には今でも江戸時代当時の杉並木が残されている箇所があり、観光名所となっています。

箱根は多くの温泉を有することでも有名で、江戸時代から知られている箱根七湯をはじめとして、箱根湯本、強羅、宮ノ下、仙石原、元箱根など多くの温泉街が存在しています。

戦前、箱根は避暑地や保養地として実業家、政治家、外国人などが訪れ、これに目をつけた実業家の堤安次郎は強羅に別荘地を造成して販売し、この時に設立した箱根土地は後に西武グループへと発展していきました。

一方、戦時中には東急グループが箱根登山鉄道を傘下におさめ、戦後、東急から分離した小田急電鉄の子会社となった箱根登山は東急・小田急陣営として箱根開発を推し進め、西武系の駿豆鉄道（後の伊豆箱根鉄道）と対立しました。

戦後、草津・軽井沢や伊豆などで激しく対立していた東急と西武は、箱根でも激突し、有料道路の建設、芦ノ湖湖上での遊覧船の建艦競争、西武グループの専用道に対抗するための箱根登山のロープウェイ建設（いわゆる空中作戦）などが展開され、最後には訴訟合戦や西武による小田急の株の買占めが行われるまで至りました。更に第三勢力・藤田観光は小涌谷に大型娯楽施設・小涌園や芦ノ湖西岸に有料道路を建設して、戦いに参入し、3者による戦いは「箱根山戦争」と呼ばれました。

近年、マイカーの普及や日帰り客増加の影響で、箱根の観光は低迷気味で、この結果、長年対立関係にあった小田急グループと西武グループは対立を解消し、箱根山戦争は終結したと言われています。

しかし、今でも箱根登山と伊豆箱根の2社が販売するフリー切符は互換性がないままであり、対立の影響は色濃く残っています。それに低迷気味とはいえ、箱根が日本で最も多くの観光客を集める温泉地であることには変わりなく、昔ほどの激しさはなくなりましたが、その利権をめぐる戦いは、今でも続いています。

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	3	3	4	4	5
中小都市駒	8	9	10	11	12

4-3. 地形

本マップのスケールは、本体付属のマップとは大きく異なるため、地形を表のように読み替えています。

読み替えている地形を**斜体太字**で表示しています。

地形一覧			
例	名称	例	名称
・	平地	↑	盤外接続
▲	丘陵	●	目的地
△	山岳	■	重要拠点
・	湖沼	★	ターミナル
・	海洋		
・	河川	・	沿岸

4-4. 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。

4-5. 付録 箱根山戦争年表

1887年(明治20年)	JR 東日本	東海道本線横浜-国府津間開通
1888年(明治21年)	箱根登山	小田原馬車鉄道(1896年小田原電気鉄道に改称) 小田原市内線 国府津-小田原-湯本間開通
1889年(明治22年)	JR 東海	東海道本線国府津-静岡間開業 国府津-沼津間は現在の JR 御殿場線経由
1898年(明治31年)	伊豆箱根	豆相鉄道により、現伊豆箱根鉄道駿豆線が開業
1900年(明治33年)	箱根登山	小田原電気鉄道、全線電化(日本で4番目の電気鉄道)
1917年(大正6年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、駿豆線の事業を継承
1919年(大正8年)	箱根登山	小田原電気鉄道鉄道線 箱根湯本-強羅間開通
	箱根登山	富士屋自働車、箱根各地と国府津駅を結ぶバス路線を開業 (富士屋自働車は箱根の老舗・富士屋ホテルが設立)
1920年(大正9年)	伊豆箱根	堤康次郎、箱根土地を設立 西武グループの創業
	JR 東日本	熱海線、国府津-小田原間開業(現 JR 東海道本線の一部)
1921年(大正10年)	箱根登山	小田原電気鉄道鋼索線 下強羅(現 強羅)-上強羅(現 早雲山)開通
	箱根登山	小田原電気鉄道 小涌谷-箱根町間にバス路線を開設
1922年(大正11年)	JR 東日本	熱海線、真鶴延伸

1923 年(大正 12 年)	伊豆箱根	箱根土地、駿豆鉄道を買収
1924 年(大正 13 年)	JR 東日本	熱海線、湯河原延伸
1925 年(大正 14 年)	伊豆箱根	大雄山鉄道、大雄山線を開業
	JR 東日本	熱海線、国府津-熱海間開通
1928 年(昭和 3 年)	箱根登山	小田原電気鉄道、日本電力と合併し、鉄道事業を箱根登山鉄道に分割・譲渡
1929 年(昭和 4 年)	富士急行	富士山麓鉄道開業（後の富士急行線）
1931 年(昭和 6 年)	箱根登山	箱根登山鉄道、バス事業を富士屋自動車に譲渡し、富士屋自動車は富士箱根自動車に改称
1933 年(昭和 8 年)	伊豆箱根	箱根土地、大雄山鉄道を買収
1934 年(昭和 9 年)	JR 東海	丹那トンネル開通、熱海-三島-沼津間開通 熱海線を東海道本線に編入し、東海道本線国府津-沼津間は御殿場線となる
1935 年(昭和 10 年)	箱根登山	鉄道線 小田原-箱根湯本間開通、小田原市内線廃止
1938 年(昭和 13 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、箱根遊船を合併
	伊豆箱根	駿豆鉄道、十国展望台を完成
1940 年(昭和 15 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、大雄山鉄道を合併
	伊豆箱根	箱根土地、子会社の多摩湖鉄道を武蔵野鉄道に合併させ、武蔵野鉄道を傘下に収める
1942 年(昭和 17 年)	箱根登山	東京横浜電鉄が京浜電気鉄道と小田原急行鉄道を合併 東京急行電鉄（大東急）が成立
	箱根登山	日本電力、箱根登山株を大東急に譲渡、東急傘下となる
1944 年(昭和 19 年)	箱根登山	箱根登山鉄道、富士箱根自動車を合併
1945 年(昭和 20 年)	伊豆箱根	武蔵野鉄道、西武鉄道(旧)を合併し、西武農業鉄道に改称 (1946 年に西武鉄道に改称)
1948 年(昭和 23 年)	箱根登山	大東急解体、小田急電鉄が分離、箱根登山は小田急傘下に入る
1950 年(昭和 25 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、小田原-小涌谷間のバス路線免許取得、運行開始 箱根登山鉄道との競合路線に参入、箱根山戦争の原因となる
	箱根登山	箱根登山鉄道、伊豆箱根鉄道と協定を締結し、伊豆箱根鉄道専用道経由で、小涌谷-層雲山-湖尻間にバス乗り入れ
	箱根登山	箱根登山鉄道、小田原-箱根湯本間に小田急の直通運転開始 小田急ロマンスカーの登場
	箱根登山	小田急傘下の箱根遊覧船、運行開始 西武グループの芦ノ湖観光船事業の独占が崩れる
1952 年(昭和 27 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道 小田原-小涌谷間のバス路線免許につけられていた免許条件が解除

		箱根登山との間で小田原駅での客争奪戦を開始
	藤田観光	箱根小涌園開業 藤田観光の箱根進出開始
1953 年(昭和 28 年)	箱根登山	箱根登山鉄道、駿豆鉄道専用道経由でのバス路線 2 路線の免許を申請
	伊豆箱根	駿豆鉄道、運輸省次官ら 4 人を詐欺罪等で告訴
	藤田観光	藤田興業、東海汽船を傘下に収める
1954 年(昭和 29 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、箱根登山鉄道の私有道路乗り入れ許可無効訴訟
1955 年(昭和 30 年)	藤田観光	藤田興業、観光部を独立し、藤田観光を設立
1956 年(昭和 31 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、箱根登山に早雲山専用道路乗り入れ協定の破棄を通告
	箱根登山	箱根観光船、新造大型観光船を就航 小田急・箱根登山側が芦ノ湖湖上輸送協定を破る
	伊豆箱根	駿豆鉄道、早雲山専用道路に箱根登山のバスが乗り入れできないようにバリケードを設置 箱根山戦争勃発
	箱根登山 伊豆箱根	双方が訴訟を乱発し、訴訟合戦となる
	伊豆箱根	駿豆鉄道、十国鋼索線を開業
1957 年(昭和 32 年)	伊豆箱根	駿豆鉄道、伊豆箱根鉄道に改称
	箱根登山	小田急電鉄株が西武側に大量に保持される 箱根登山鉄道は駿豆鉄道専用道経由の路線免許申請を取り下げ、その代わりに、西武側は小田急株を小田急に譲渡
	箱根登山	小田急電鉄ロマンスカー専用車両 SE 車を投入、箱根登山線箱根湯本への乗り入れを開始
1957 年(昭和 32 年)	伊豆箱根	伊豆箱根鉄道、駒ヶ岳鋼索線を開業
1959 年(昭和 34 年)	箱根登山	東京急行電鉄会長・五島慶太死去
	藤田観光	箱根ホテル小涌園開業
1960 年(昭和 35 年)	箱根登山 伊豆箱根	運輸省聴聞会開催 双方は自説を主張し合うだけで何の進展もなし
	箱根登山	箱根ロープウェイ、早雲山-大湧谷-桃源台間開通 小田急陣営による「空中作戦」により箱根周遊ルート完成
	富士急行	富士山麓鉄道、富士急行に改称
1961 年(昭和 36 年)	伊豆箱根	神奈川県、伊豆箱根鉄道早雲山専用道路を買収
	箱根登山 伊豆箱根	箱根登山、伊豆箱根、双方の訴訟を取り下げて訴訟合戦終結
	富士急行	富士急行、富士五湖国際スケートセンターを開業

	箱根登山	東急グループの伊豆急行が伊東-伊豆急下田間で開業 箱根山戦争が伊豆に飛び火し、伊豆戦争勃発
1962 年(昭和 37 年)	藤田観光	箱根小涌園、芦ノ湖スカイライン供用開始 (芦ノ湖西岸の尾根を走る有料道路) 藤田観光、箱根山戦争に乱入
	富士急行	堀内光雄、富士急行社長に就任 富士急を観光事業中心に脱皮させ、富士急グループを形成
1963 年(昭和 38 年)	伊豆箱根	伊豆箱根鉄道、箱根駒ヶ岳ロープウェイを開業
1964 年(昭和 39 年)	伊豆箱根	伊豆箱根鉄道、湯河原パークウェイを供用開始
	伊豆箱根	西武グループ総帥、堤康次郎死去
	JR 東海	東海道新幹線開業
	富士急行	富士急行、富士五湖国際スケートセンターを富士急ハイランドに改称 富士急の観光事業拡大開始
1965 年(昭和 40 年)	箱根登山	東急グループの有料道路・箱根ターンパイク大観山線が開通
1966 年(昭和 41 年)	伊豆箱根	伊豆箱根鉄道、湯河原ロープウェイを開業
	箱根登山 伊豆箱根	小田急と西武が双方の保有する相手株を譲渡
1967 年(昭和 42 年)	箱根登山	箱根ターンパイク十国線が開通
1968 年(昭和 43 年)	箱根登山 伊豆箱根	箱根登山、伊豆箱根、小田急、東海自動車 4 社協定を締結 箱根山戦争終結宣言
	箱根登山 JR 東日本	小田急線から御殿場線御殿場まで乗り入れる列車に小田急ロマンスカーを投入し、連絡急行「あさぎり」の運行を開始
1971 年(昭和 46 年)	富士急	富士急、日本ランド遊園地（現ぐりんぱ）を開業
1974 年(昭和 49 年)	伊豆箱根	伊豆箱根鉄道、湯河原ロープウェイを休止(1977 年廃止)
1978 年(昭和 53 年)	藤田観光	藤田観光創業者 小川栄一死去
1981 年(昭和 56 年)	JR 東日本	L 特急「踊り子」運行開始
1987 年(昭和 62 年)	JR 東日本 JR 東海	国鉄分割民営化、JR 東日本、JR 東海発足 東海道線熱海以東は JR 東日本が継承、 東海道新幹線、東海道線熱海以西、御殿場線は JR 東海が継承 JR 東海の新幹線と JR 東日本の特急踊り子の競合状態開始
1991 年(平成 3 年)	箱根登山 JR 東海	小田急線から JR 御殿場線に乗り入れる連絡急行「あさぎり」を特急に格上げ JR 東海も小田急線への乗り入れを開始し、小田急は乗り入れ区間を沼津まで延伸
2001 年(平成 13 年)	藤田観光	温泉テーマパーク「箱根小涌園ユネッサン」開業

2003 年(平成 15 年)	箱根登山 伊豆箱根	小田急電鉄と西武鉄道、箱根観光振興の業務提携を発表 西武鉄道で小田急系の箱根フリーパスを発売 小田急箱根高速バス、箱根園に乗り入れ開始 箱根山戦争完全終結
2004 年(平成 16 年)	箱根登山	東急、箱根ターンパイクを外国人投資家グループに譲渡
2005 年(平成 17 年)	伊豆箱根	伊豆箱根鉄道、駒ヶ岳鋼索線を廃止
	伊豆箱根	西武グループ再編、伊豆箱根鉄道は西武鉄道の連結子会社になる
2006 年(平成 18 年)	箱根登山	箱根登山鉄道 小田原-箱根湯本間、終日小田急の列車のみの運転に
2007 年(平成 19 年)	藤田観光	藤田観光、芦ノ湖スカイラインの営業権を NIPPO コーポレーションに譲渡

5.甲信マップ

5-1.はじめに

日本一の山岳地帯・甲州信州へようこそ！

本マップは2～7人でプレイできます。

本マップでは、長野県の全域と山梨県の主要部、および周辺各地をカバーしています。

本州中央部の内陸県である山梨県と長野県は、南北に細長いいくつかの盆地と、富士山・浅間山・八ヶ岳と日本アルプスの山々から構成されており、それぞれの盆地は日本一の山岳地帯に囲まれていて、盆地間の移動ルートは非常に限定されています。

こうした地形の影響で、甲信地方にははっきりとした中心都市が存在せず、盆地ごとの主要都市が並立しているのが特徴です。

また、この地域では北陸新幹線の延伸や中央リニア新幹線の建設が予定されており、今後の鉄道の発展が期待されています。

厳しい地形を克服して、甲信地方に鉄道網を築き上げてください。

5-2.登場する仕事駒数

本ゲームには、通常シナリオと、地形制限シナリオの2種類が用意されており、どちらを選ぶかで仕事駒数の制限が異なります。

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。

通常シナリオの場合

	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人
大都市駒	3	3	4	4	5	5	6
中小都市駒	10	11	12	13	14	15	16

地形制限シナリオの場合

	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人
大都市駒	4	4	5	5	6	6	7
中小都市駒	12	13	14	15	16	17	18

5-3.地形

5-3-1 大都市

本マップには3種類の形が異なる大都市が登場します。



長野、上田、小諸・佐久、松本、甲府、飯田の各都市は通常のマップと同様の大都市です。

岡谷・諏訪は諏訪湖湖岸に細長い市街地を形成しており、それに合わせて特別な形状となっています。

盤外の富山・新潟・東京・静岡・名古屋は形状は特殊ですが、通常の大都市と同様に、都市内では自由に移動することができます。

3種類とも形が異なる以外、機能的には変わりません。

5-3-2 進入禁止地形

マップの淵を囲んでいる進入禁止のマスには、線路を建設することも、列車を移動させることもできません。

5-3-3 地形制限シナリオ

本マップには通常シナリオの他に地形制限シナリオが用意されています。

地形制限シナリオを選択した場合、ゲーム開始時には丘陵・湖沼・山岳・海洋のマスには建設・移動ができません。大都市間を線路でつないでいくと、だんだんと制限が緩和され、これらのマスに対しても建設・移動ができるようになります。

詳しくはゲーム中のステージ更新メッセージを参照してください。

5-4. 列車のアップグレード

本マップでは、列車のアップグレードの条件が通常のマップとは異なります。

また、本ゲームには速度63ー積載量4の「新幹線」と速度90ー積載量4の「リニア」が登場します。

詳しくは右の表を御覧下さい。

5-5. 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。特に、通常のマップとは固定資産税と、整備費が異なっていますので、注意してください。

列車アップグレード表

必要接続 大都市数	左：移動力	右：積載量	
-	27-2	27-3	27-4
2	33-2	33-3	33-4
3		39-3	39-4
5			45-4
7			*63-4
9			**90-4

アップグレード費用

移動力UP(下)	30
積載量UP(右)	20
移動力+積載量UP(右下)	50
新幹線(*)	80
リニア(**)	100

注意：借金がある時には列車のアップグレードはできません。

6.新潟県マップ

6-1.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。

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.西武沿線マップ

7-1.はじめに

堤康次郎が築いた鉄道王国・西武沿線へようこそ！

本マップは2～8人でプレイできます。

本マップでは、多摩北部と埼玉県南部に位置する川越・大宮・新宿・立川の範囲をカバーしています。。

舞台となる多摩北部・埼玉県南部では、川越鉄道・川越電気鉄道・武蔵野鉄道・西武電軌・多摩湖鉄道といった中小規模の鉄道会社が多数密集しており、中央部には鉄道王・初代根津嘉一郎が社長を務める東武鉄道の関連会社・東上鉄道が運行していました。東上鉄道は東武と合併して東武東上線となり、それ以外の各社は多摩湖鉄道の親会社・箱根土地を率いる堤康次郎が宅地開発の成功で得た資金を元を買収し、最終的に西武鉄道となりました。

堤が積極的に開発を進めた多摩北部や練馬区などでは多くの鉄道路線が密集していますが、川越・大宮・浦和・所沢に囲まれた東上線沿線の両側には、現在でも広大な鉄道空白地帯が広がっています。

また、この地域には都心方向の縦の路線が数多く走っていますが、横方向には武蔵野線しか存在しておらず、路線間の移動が非常に困難な地域でもあります。

武蔵野の台地に新たな鉄道網を建設し、鉄道王国を築きあげてください。

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
大都市駒	3	3	4	4	5	5	6
中小都市駒	1 2	1 3	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8

例	名称	建設追加費用	例	名称	建設追加費用
・	平地	+ ¥ 0 G	↑	番外接続	+ ¥ 5 G
▲	丘陵	+ ¥ 2 G	●	目的地	+ ¥ 1 G
・	湖沼	+ ¥ 3 G	■	重要拠点	+ ¥ 2 G
・ ・	河川	+ 1 G	★	ターミナル	+ ¥ 3 G

7-3.地形

本マップのスケールは、本体付属のマップとは大きく異なるため、地形を表のように読み替えています。

読み替えている地形を**斜体太字**で表示しています。

7-3-1 ターミナル

ターミナルは様々な形のものがありますが、それらは全て通常の大都市に準じます。ターミナル内では線路を引くことができませんが、線路なしで移動できます。またターミナルは線路の起点にすることができます。ターミナルを起点とする仕事駒は大都市仕事駒と季節仕事駒です。ターミナルの形態に拘らず、どのターミナルも大都市と同等に扱います。列車のアップグレードの際には大都市接続数としてカウントします。

7-4.列車のアップグレード

本マップでは、列車のアップグレードの条件が通常のマップとは異なります。

詳しくは右の表を御覧下さい。

列車アップグレード表			
必要接続 ターミナル 数	左：移動力		右：積載量
-	27-2	27-3	27-4
3	33-2	33-3	33-4
5		39-3	39-4
7			45-4

7-5.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。特に、通常のマップとは固定資産税が異なっていますので、注意してください。

アップグレード費用	
移動力UP(下)	30
積載量UP(右)	20
移動力+積載量UP(右下)	50

注意：借金がある時には列車のアップグレードはできません。

8.京葉京成マップ

8-1.はじめに

成田空港へのアクセス路線がしのぎを削る、京葉京成へようこそ！

本マップは2〜7人でプレイできます。

本マップでは、東京・成田・千葉の3点に囲まれた千葉県北西部とその周辺地域をカバーしています。

舞台となる千葉県北西部は京成電鉄グループ各社の沿線であり、この地域では東京近郊の国際空港である成田空港へのアクセスをめぐる激しい競争が繰り広げられています。京成が創業からこれまで歩んできた道のりは非常に起伏の激しいものでした。

京成が創業した当時、東京側のターミナルは押上で、都心に行くには市電への乗り換えを必要としていました。京成は近隣の浅草・上野への乗り入れを目指しますが、押上に隣接する業平橋をターミナルとしていた東武鉄道も同様に浅草・上野を目指したため、両者は免許をめぐる激しく争いました。

免許取得争いは京成経営陣の疑獄事件を招き、一度は東武の勝利に終わります。東武は浅草へ乗り入れ、東武社長根津嘉一郎が社長を務める東京地下鉄（現地下鉄銀座線）に接続して、上野・日本橋・銀座への接続を確保します。だが京成は上野と筑波方面の免許を持っていた筑波高速度電気鉄道を東武との争奪戦の末に買収し、この免許を利用して日暮里・上野への乗り入れを実現しました。

戦後、京成は積極的にグループの拡大に乗り出し、旧陸軍の施設を買収して新京成電鉄を開業、さらに茨城県・千葉県の中小鉄道会社やバス会社を傘下に収めます。だが1970年代になると国鉄が総武線の輸送力拡大を行い、京成は通勤客を奪われます。京成はこれに対抗して、北総開発鉄道（現北総鉄道）、千葉急行電鉄（現京成千原線）を設立して、積極的な沿線開発に乗り出します。さらに新たに開業した成田空港へのアクセス路線として成田新幹線を建設する計画が、沿線住民の激しい反対運動にさらされ中断に追い込まれると、京成はスカイライナーを投入して成田空港へのアクセス路線を担います。しかし、京成は、当初は成田空港のターミナルビル近くに乗り入れることができず、リムジンバスに対して苦戦します。京成は無理な開発と成田空港アクセスに多額の投資を強いられ、これにオイルショックの不況が追い打ちをかけ、1980年代に経営難に陥ります。

京成は1991年によりや成田空港ターミナルビルに乗り入れましたが、同時に乗り入れたJRの成田エクスプレス(N'EX)に対して劣勢を強いられました。だが、京成は1990年代に入ると関連会社の東京ディズニーランドの成功により、不死鳥のごとく蘇ります。

京成電鉄は北総鉄道を延伸する形で京成成田空港線を2010年7月に開業します。北総鉄道と成田区光線を経由するルートは成田スカイアクセスと呼ばれ、このルートを経由して最高速度160キロの営業運転を開始し、上野・日暮里と成田空港を最短時間で結ぶことで、N'EXに対する劣勢の逆転を狙います。

さあ、あなたも千葉県北西部に路線を建設し、成田空港への高速アクセス路線を実現しましょう！

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	7人
大都市駒	3	3	4	4	5	5
中小都市駒	1 2	1 3	1 4	1 5	1 6	1 7

8-3. 地形

本マップのスケールは、本体付属のマップとは大きく異なるため、地形を表のように読み替えています。

読み替えている地形を**斜体太字**で表示しています。

例	名称	建設追加費用	例	名称	建設追加費用
・	平地	+ ¥ 0 G	↑	盤外接続	+ ¥ 5 G
▲	丘陵	+ ¥ 2 G	●	目的地	+ ¥ 1 G
▲	山岳	+ ¥ 5 G	■	重要拠点	+ ¥ 2 G
・	大河川・湖沼	+ ¥ 3 G	★	ターミナル	+ ¥ 3 G
・	海洋	+ ¥ 5 G	★	ターミナル	+ ¥ 3 G
・	河川	+ 1 G	★	ターミナル	+ ¥ 3 G
・	沿岸	+ 2 G	★	ターミナル	+ ¥ 3 G

8-3-1 ターミナル

ターミナルは様々な形のものがありますが、それらは全て通常の大都市に準じます。ターミナル内では線路を引くことができませんが、線路なしで移動できます。またターミナルは線路の起点にすることができます。ターミナルを起点とする仕事駒は大都市仕事駒と季節仕事駒です。ターミナルの形態に拘らず、どのターミナルも大都市と同等に扱います。列車のアップグレードの際には大都市接続数としてカウントします。

ただし、勝利条件の判定の際には東京側のターミナル（北千住、浅草押上、上野秋葉原、日本橋銀座）はカウントされないのので注意してください。

8-4. 列車のアップグレード

本マップでは、列車のアップグレードの条件が通常のマップとは異なります。

詳しくは右の表を御覧下さい。

8-5. 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。特に、通常のマップとは固定資産税が異なっていますので、注意してください。

列車アップグレード表

必要接続 大都市数	左：移動力	右：積載量	
-	27-2	27-3	27-4
5	33-2	33-3	33-4
9		39-3	39-4
13			45-4
17			*63-4

アップグレード費用

移動力UP(下)	30
積載量UP(右)	20
移動力+積載量UP(右下)	50
新幹線(*)	100

注意：借金がある時には列車のアップグレードはできません。