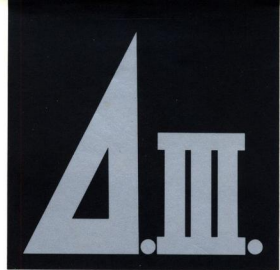


△Ⅲ

A列車で行こうⅢ — テクニカルファイル

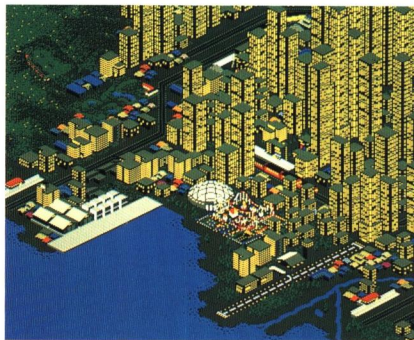
与志田拓実

新紀元社



TECHNICAL

A列車で行こうⅢ — テクニカルファイル



by TAKUMI YOSHIDA
新紀元社

△Ⅲ. TECHNICAL FILE

A列車で行こうⅢ—テクニカルファイル

by TAKUMI YOSHIDA
新紀元社



TECHNICAL FILE

テクニカルファイル

与志田 拓実著

新紀元社



『A. III.』は、鉄道会社を舞台とした単なる経営シミュレーションではない。そこには街を創る楽しみがあり、個々のユーザーごとにまったく独自の喜びを見い出せる自由な世界がある。そして、マップコンストラクションの機能を使うことにより、さらにその世界は際限なく広がる。既存のマップをプレイするばかりでなく、いつか夢に描いていた自分だけの世界を、ぜひ『A. III.』で実現させようじゃないか。ここに紹介するのは、著者がデザインしたそんなオリジナルマップの一例だ。キミたちのイメージの手助けとなれば幸いである。



T R A F F I C S C E N E

運河のある風景

西洋の片田舎に漂う牧歌的な雰囲気求めてデザインしてみたのだが、今ひとつそのムードが出たかどうか…。ちなみに右端にあるのは、お城のつもりである。



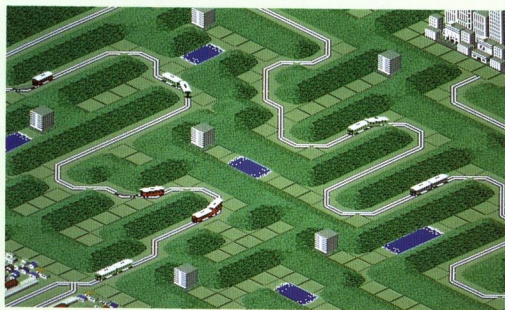
大空港'91

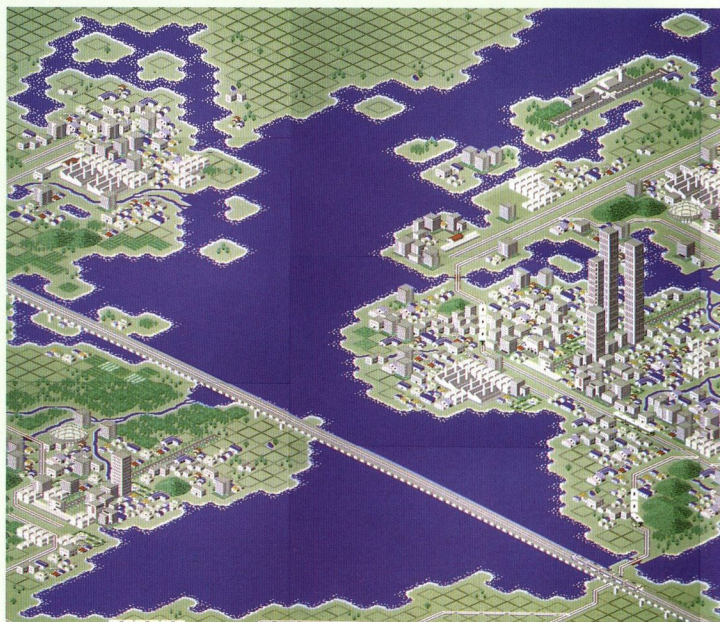
大空港とは言い難いが、羽田あたりの地形をもとにデザインした大都会の景観。海上に線路を敷いたり、埋立地を設けることにより、人工的なイメージを追求してみた。



ダンジョン「A」

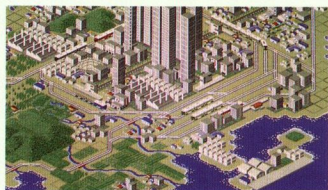
これは完全に遊びで作ったイロモノ的なマップだ。完成したマップでプレイすることを前提としなければ、想像の枠も拡がり、かなり自由なマップデザインが楽しめる。





MAP “T”

列車マニアのT氏は、複雑な路線を敷くことに命をかけている。このMAPのダイヤ設定も私の理解を越えていた。



#0 ワールドアトラス

これは15世紀、大航海時代の世界地図をもとに、著者自らが作成した完全オリジナルマップだ。初期状態とプレイ後の景観を見くらべてほしい。また、編集に携わった人たちにも同時にプレイしていただいた。個々のユーザーによって、プレイの仕方がどう異なるか興味深いところである。



MAP “F”

乱立するビル、縦横に走る道を見るとワクワクしてしまうというF氏作。ビルを建てんがために、金儲けに走った結果がこのMAP。



△III.

HOW TO MAPPING

ここでは『A. III.』の中でも、難易度が高いと言われるマップに焦点を当て、そのリプレイ例と効果的な開発方法を紹介しよう。発展が遅い、資金が少ないといった問題で、これらのマップ攻略につまずいていた諸君の何らかの手掛かりとなれば幸いである。もちろん、ここで取り上げたテクニックは、それぞれのマップのみに適応するものばかりではない。プレイに応じて、いろいろ試してみてください。



#3 リゾート開発

本文中にも触れているが“1ブロックだけの走行”というテクニックを使えば、その駅前を急速に発展させることができる。たとえば、MAP 3の飛行場裏のように一見利用価値の無さそうな場所でも、このような街並みにすることが可能なのだ。ゲーム序盤、とにかく乗客数を早く増やしたいときなど利用価値は高い。



#4 地方都市活性化編

REPORT 1				EXIT	
資金	2,451,618	自信	0	未納	0
本日売上	35,812	経費	6,609	収支	29,183
今月売上	73,296	経費	13,652	収支	59,447
今期売上	12,653,225	経費	3,943,379	収支	8,709,846
月間推移		駅	23	ポイント	29
		車両	25	総延長	1,515

REPORT 4		人口推移	第一次産業	第二次産業	第三次産業
都市名	地方都市活性化編				
規模	大都会				
タイプ	住宅都市型				
予算	8,578,364				
人口	164,509				

ゲーム序盤から行うことは無謀だが、ある程度資金に余裕があれば、長距離路線を敷くことをお勧めする。列車の運賃は、乗客数と距離によって決定されるため、長距離路線の方が断然よい収益率が得られるのだ。このリプレイ例の1日の売上を見てほしい。確かな乗客数があれば、資金難は解消されるはずだ。



#5 リコンストラクト

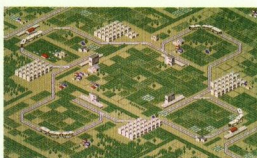
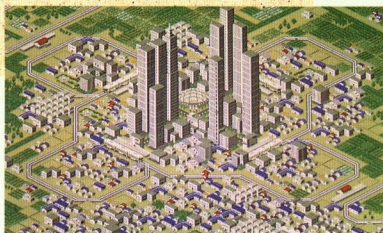
発展が遅いマップは、雇用機会を増やしてやるのが肝心だ。自ら工場を建てることにより、それを増やすことができ、都市としての発展も速くなる。前述の「1ブロックだけの走行」「長距離路線」と組み合わせれば、何もなかった湖の東岸もこの通り。ただし宅地造成を行わないと、建物が立ちずらい。まあ、森の中の一軒家というのも味があるが…。



A.III.

TECHNICAL GALLERY

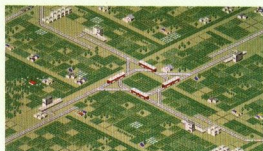
『A.III.』は、なにも利潤追求だけを目的としたゲームではない。
実質的なメリットばかりに執着せず、精いっぱい想像力を膨らませてみよう。
そこにはさまざまな楽しみが隠されているはずだ。



花びら形の都市

スイッチバックの利用例

スイッチバックの組み合わせで、このようにおもしろい形の都市を作ることできる。



卍形の都市

交差部の利用例

対角の駅を往復させたい場合、直角に交わる路線が敷けないので、こういう形の路線になる。交差部を走る列車の動きがなんとユニークだ。



巨大遊園地のある都市

子会社建設の一例

同種の子会社を隣り合わせに建設して、より大きな施設に見せる。資金に余裕ができたなら、ぜひやってみたいことのひとつだ。

はじめに

小学生の頃、級友に鉄道好きの少年がいた――。

もっとも、そうした鉄道マニアは漫画家志望の少年と同様、たいていどのクラスにも、一人や二人はいるものだ。ちなみに、私はその漫画家志望の少年の一人であったのだが、それはさておき。

どういう経過で彼と親しくなったのかは記憶に定かでないが、いつの頃からか学校帰りなどに誘われて、彼の家へ遊びに行く間柄になっていた。彼の家は織物工場を営んでおり、住居を含めたその広い敷地は、まるで冒険の場のように感じられたものである。よくそこで4、5人の級友たちと缶ケリなどをして遊び、シャレたお菓子をご馳走になった。

だが、そうしたことよりも今なお強く印象に残っているのは、彼の家には8ミリ映写機なんてものがあったことだ。ビデオ全盛の昨今でこそ珍しくもないが、家族の記録を映像として残す行為自体、当時としてはかなり粋な家庭だったのだろう。彼は子供ながらにそれを扱い、ちょうどその頃開催されていた、大阪の万国博覧会で撮った家族旅行の華やかな映像などを見せてくれるのだ。そんなわけで彼の家は、子供心にあこがれであり、遊びに行くのがなんとも楽しみであった。

それまで自分は、鉄道にそれほど興味があったわけではないが、その彼の影響で、わけもなく連れだつて駅へ行ったりしたものだ。電車に乗らないまでも駅には、少年の心をくすぐる何かがある。同人雑誌まがいの遊びもし、お互いに蒸気機関車の内部構造を描いた図解などを一冊のノートにまとめて見せ合ったりした。

その彼に誘われ、春休みには彼の母の付き添いのもと、東京にある交通博物館へ見学に行った。彼が親しくしてくれくれるのがうれしくて、信州の方だったか、ともに蒸気機関車の写真を撮りに行ったこともある。どれも遠い懐かしい記憶だ。

時が流れ十数年ぶりで出会った彼は、世界の鉄道を追いかけているという。

『A, III.』をプレイしながら、そんな遠い日の記憶がよみがえった。

そこには、あの少年の目に手に入れようとして手に入れることの出来なかった、自分だけのあこがれの世界がある。砂場の楼閣に始まり、箱庭、陣地取り、ビー玉転がし。地面に描いたあの夢が『A, III.』では、すべて自分のものとなるのだ。それは勝ち負けだけを競うゲームには決して存在することのない、素晴らしい世界と言えよう。自らの描いた世界を自分自身の手で作出す、それが単なる鉄道シミュレーションにとどまらない『A, III.』最大の魅力である。

この本を書いている最中にも、しばし気付かなかった新しい発見があり、つくづく『A, III.』の奥深さを思い知らされた。完成したこの本を手にも、私もまた『A, III.』の旅に出てみたいと思っている。そう、心いっばいに地図を拡げる、あの少年の日の冒険者に帰って…。

最後にアートディンクの永浜社長、佐古部長、版元である新紀元社の皆様、それと多大なるご協力をいただいた仙石、田村氏をはじめとする知識計画の諸氏、そしてなによりもこの本を手にしてくださった読者諸兄に感謝の意を表したい。

TAKE THE "A" TRAIN III IS No.1!

1991年8月 筆者

目次

はじめに ————— 9

SECTION◆1 ————— 15

基本システム編

Sect.1-1 『A.III.』とは… ————— 16

Sect.1-2 『A.III.』の基本操作 — 20

SECTION◆2 ————— 29

汎用テクニック編

Sect.2-1 列車運行術 ————— 30

車両データ ————— 32

線路の敷設について ————— 34

駅の建設について ————— 36

運賃と経費 ————— 38

ダイヤグラムの設定 ————— 40

街の発展と道路 ————— 42

資材の運用法 1	44
資材の運用法 2	46
駅に列車が止まる条件	48
駅停車後の列車の動き	49
「駅通過不可能」列車に駅を通過させる	51
ポイント敷設の基本	52
2 駅を結ぶ単線の作り方 1	53
2 駅を結ぶ単線の作り方 2	55
2 駅を結ぶ単線の作り方 3	59
複数線を結ぶ単線の作り方	60
複線の作り方	63
交差部分の作り方	65
マップ外資材を利用する	66
1 駅だけの路線	68
環状線の作り方	70
環状線からの発展	74
新しい土地を開発する	76
ダイアグラムで遊ぶ	78

Sect.2-2 会社経営術 84

バランスシートのチェック	86
土地の保有	88
工場	90
マンション	92
貸しビル	94
デパート	96

ホテル	98
遊園地	100
スタジアム	101
ゴルフ場	102
スキー場	103
子会社の売買	104
株式の売買とその変動	106
借金と金利	108
税金と節税	110
メッセージファイル	112

Sect.2-3 都市計画術 114

人口と労働力	116
産業構造と都市タイプ	118
都市の規模	120
都市の機能をつかさどるもの	122

SECTION ◆ 3 125

MAP 解説編

MAP1 ニュータウン構想	126
MAP2 ベイエリア	130

MAP3 リゾート開発 ————— 134

MAP4 地方都市活性化編 ————— 138

MAP5 リコンストラクト ————— 142

MAP6 ダウンタウン再編 ————— 146

MAP CONSTRUCTION ————— 148

MAP1 過密都市を救え ————— 152

MAP2 向こうは広いぞ！ ————— 153

MAP3 美しき国立公園 ————— 154

MAP4 グリッドプラン ————— 155

MAP5 双六鉄道1991 ————— 156

MAP6 主役は列車だ ————— 157



SECTION◆1

基本システム編

まず最初に、『A. III.』のゲーム概要と基本的な操作コマンドについて触れておこう。

『A. III.』とは、いかなるゲームか。これから『A. III.』を始めようという人にはもちろん、『A. III.』を知り尽くしたという人にも、何か新しい発見があるかもしれない。

『A. III.』とは…

『A列車——』は、鉄道模型で線路を敷く楽しみをパソコン上に再現するというコンセプトに始まったと、アートディンクの永浜社長は語る。同社の足跡を辿るとともに、『A. III.』の魅力について探ってみることにしよう。

◆アートディンクの軌跡

『地球防衛軍』、『ハウ・メニ・ロボット』、『アークティック』、『大海令』、『ダブルイーグル』、『大海令 南海の死闘』、『地球防衛軍II FAR SIDE MOON』、『機甲師団』、『栄冠は君に』。ソフトウェアハウス・アートディンクがこれまでにリリースしてきたゲームタイトルである。

SF、戦史、スポーツものと、ゲームとしての題材は広範囲に及ぶものの、そのすべてに共通するのは、緻密なデータと確かなシステムで構成されたシミュレーションゲームであるということだ。ややもすると営業の方策に流されがちなこの業界にあって、アートディンクは常に時代を先見し、一貫したクオリティーの高さとオリジナリティーを追求した作品のみを作り続けてきた。一方ではマニアックという評価を受けながらも、そうした姿勢から生まれたラインナップは、どれも他に類を見ない斬新な切り口で多くのユーザーを獲得、その支持を得ている。アートディンクが他のソフトハウスと一線を画するのは、まさにここにあると言えよう。

そして、なんととってもアートディンクの名を一躍知らしめたのが、『A列車で行こう』である。デューク・エリントンのジャズのスタンダ

ードナンバーを、そのままタイトルに掲げた同シリーズは、今や同社の代名詞と言っても過言ではあるまい。自由度の高い線路の敷設、リアルタイムで動く列車をコントロールする醍醐味、パズル的な知的思考を必要とするゲーム性、シリーズすべてを通して引き継がれる『A列車——』の魅力は、そのままコンピュータゲームの魅力でもある。

アートディンクは、今年で設立5年目を迎える。そして、最新作『栄冠は君に2』、『アトラス』の2本を今夏発表。これもまたよい意味で、同社らしい視点から生まれたユニークなゲームとして仕上がっている。この『A. III.』とともにアートディンクは、今後ますます目の離せないソフトハウスなのである。

◆『A列車——』シリーズの系譜

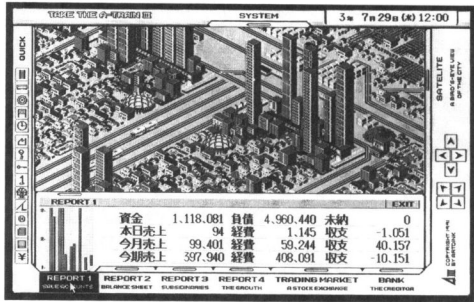
『A列車で行こう』は、アートディンクのデビュー作として1986年に発売された。その本格的鉄道シミュレーションといった内容は、当時としてはかなり異色な作品として映ったが、従来のゲームに飽き足らなかつたユーザーたちは、その画期的な視点と切り口に歓喜した。プレイその



『A列車で行こうIII』

1990年12月発売

画面デザイン、ゲーム性ともに一新されたシリーズ第3弾、アートディンクの集大成である。ユーザーの自由度を大切にしているため、何度プレイしても飽きがこない。



ものに柔軟な思考力と大胆な判断力を要する現代の知的遊戯として、ゲームが子供を対象にしたものというそれまでの概念を完全にうち破ったのである。

初代『A列車で行こう』は、開拓時代のアメリカを舞台に、自らが大陸横断鉄道を建設するというゲームだ。1年以内に大統領官邸から別邸までを線で結び、無事に大統領列車を送り届けるというのがゲームの目的となっていた。ただし最初に与えられた資金だけでは、その目的を果たすことはできない。効率よく鉄道会社を運営し収益を上げ、資金を得ながら少しずつ路線を拡張していかねばならないのだ。

そして1988年、マップのバリエーションをさらにスケールアップし、操作性を見直したバージョンアップ版として『A列車で行こうII』が発売される。基本的なゲーム性はそのままながらも、アメリカ・中国・シベリア・日本・ヨーロッパと世界各地を舞台にした5枚のマップが収められ、その実際の地形に即したマップは、プレイヤーのゲームに対する感情移入を高めるのに充分であった。1年以内に、それぞれの国土の端から端までを鉄道で結び、要人専用列車を横断させる。前作にも増して、経営面とパズルの要素が強調されたゲームだ。

それからさらに2年、待望のシリーズ第3弾『A.III.』が1990年12月登場。'91年4月には、拡張キットとして『A.III.マップコンストラクション』が発売されている。こうして以後『A列車——』は、アートディン

『アトラス』
 1991年8月発売
 アートディンクの最新
 作。中世の貿易商人に
 扮したユーザーが世界
 地図を作成していく。
 膨大なデータ量を誇る
 『アトラス』は、さな
 がらデータベースのよ
 う。



クの出世作として多くのユーザーに深く刻みつけられることになる。

◆そして『A.III.』

さて、『A.III.』である。本作はかつての2作にも増して、都市開発構想といった面を強調した総合的な経営シミュレーションゲームとして構成されている。単に線路を敷いて列車を走らせるだけではなく、幹線の駅前にビルやデパートを建てたり、郊外に遊園地やゴルフ場といったレジャー施設を充実させながらゲームを進めるのだ。まさに鉄道会社の事業をひとまとめに組み込んだゲームと言えよう。プレイヤーは、自室のパソコンに向かいながら、鉄道会社の社長の気分をさながらに味わうことができるのである。

さらに『A.III.』では、これまでの2D画面を一新し、時間や季節によって変化する3Dパースペクティブ画面を採用。洗練されたゲームデザインとフルマウスオペレーションによる操作性の向上で、ゲームとしての完成度をさらに高めた。マップの舞台も田園都市の開発、地方都市の活性化といった日本の身近な地域を6枚用意し、日数の制限をなくしている。これにより『A列車——』は、個々のプレイヤーによって、さまざまな楽しみが見い出せるゲームとして生まれ変わった。会社が存続する限り、自分の描いた夢を追っていられるのだ。まさにシミュレーションと言うにふさわしい疑似体験こそ、『A.III.』のすべてなのである。

『A. III.』の基本操作

『A. III.』は、CONSTRUCTIONと呼ばれるメインコマンドを中心に、会社経営・都市開発にかかわるきわめて膨大なデータから構成される。次々に移り変わる各種情報を読み取り、柔軟な思考力と臨機応変な判断力で、一大鉄道会社を築いてほしい。

◆『A. III.』の画面構成

CONSTRUCTION

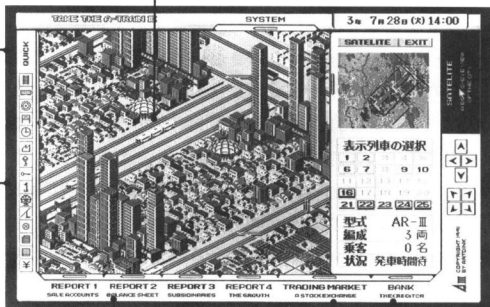
鉄道関係の設定、不動産の売買等、ゲームを進める上でのメインコマンド。

3D MAP

3Dパースペクティブを採用した現実感あふれる街のグラフィックマップ。

SATELITE

路線のレイアウトと列車の運行状況のチェックメニュー。



各種REPORT

鉄道部門の会計報告、会社全体の経営報告、街の環境など、各種データ。

TRADING MARKET

証券会社を通して、株式を売買するためのメニュー。

SCROLL SWITCH

3Dマップ部分に表示された画面を移動させるアイコン。

BANK

銀行から借金をするためのメニュー。

◆ CONSTRUCTION 1

線路敷設



新たに線路を敷いたり、すでにある線路を取り除いたりする際に使う『A. III.』の中でも基本中の基本コマンドだ。マウスのクリックの仕方によって、さまざまな路線が敷けるようになっている。

敷設費用には、線路の建設費と土地の購入代金が含まれ、さらに土地の購入代金は、畑や住宅などの整地コストを含んでいることに注意したい。つまり、線路を撤去した後の土地は自社の所有となるのだ。線路は、山や海を除くほとんどの場所に敷設可能だが、自社他社ともに5階建て以上の建築物が建っているブロックには敷くことができない。

————— Sect.2-1参照

車両配置



購入した列車を線路の上に置いたり、すでに走っている列車を取り除きたいときに使うコマンドである。配置、撤去ともに一本ごとに行い、一律の費用がかかる。

登録済みの列車番号を選んで、線路上をクリックすれば、列車は走り出す。ちなみに、列車の進行方向を変えたいときも、この配置コマンドで行うのだ。

————— Sect.2-1参照

車両購入



車両の購入、売却を行うコマンドだ。『A. III.』には、旅客列車15種類、貨物列車4種類の、計19種類が用意されている。

当然のことながら、旅客列車は人を運び、貨物列車は資材を運ぶため

のものである。これらは高速・低速、駅通過可・不可、2両編成・3両編成とそれぞれにタイプが異なり、用途に応じて使い分ける必要がある。会社（プレイヤー）が所持できる車両は、最高25本までである。

—————Sect.2-1参照

駅建設



街作りは駅が拠点となる。そのため、駅を建設する場所には細心の注意を払いたい。駅は、線路が斜め方向に延びている直線部分にのみ作ることができる。タイプは2種類。駅舎のみのもものと駅ビルが付属したものだ。

駅としての機能は同じだが、駅ビルからは道路が延び、長期的に街の発展と大きくかかわってくる。また、街の発展には資材が必要だ。駅の周辺に資材置場も併せて購入しておこう。なお、列車がその駅を利用できる範囲は、ホームに対して2ブロック目の線路までである。

—————Sect.2-1参照

ダイヤグラム



ダイヤグラムには、発車時刻とポイント切替の二つの設定があり、ともに各列車ごとに設定する。また、テスト走行の機能も備わっているので、列車を配置するたびにチェックしておきたい。

発車時刻は、ひとつの駅単位に1時間停車、通過、8・10・12・18・20・22時発の、計8種類の中から設定する。ポイント切替は、線路の分岐点における進行方向の変更設定だ。こうした設定により、単線でも複数の列車を走らせたりすることができるようになる。一種のパズル感覚的思考が問われるコマンドと言えよう。

—————Sect.2-1参照

◆ CONSTRUCTION 2

工場



街の発展には、資材を欠かすことはできない。この工場を含め、すべての建物や施設の建設には、資材が必要なのである。工場は資材を生産し、最大16個までを敷地内に置いておくことができる。

————— Sect.2-2参照

デパート



デパート経営は、鉄道会社の多角経営化への第一歩だ。ある程度街が発展し、それなりに人口が増えたら、駅前の一等地に建てよう。現実のデパート同様、歳末には利用客が増えるのだ。

————— Sect.2-2参照

ホテル



ホテルもデパート同様、建てる時期と場所には注意したい。ある程度の人口と都市の発展がないと、黒字経営にするのは難しい。それと、他社との競合も大きく左右する。レジャー施設との併設がオススメだ。

————— Sect.2-2参照

ゴルフ場



このゴルフ場を含め、レジャー施設を他社（コンピュータ）が建てることはない。とくにゴルフ場は、莫大な建設費用がかかる上、雪の降る冬場には休業となるので、直接的利益には結び付き難い。

————— Sect.2-2参照

遊園地



遊園地のタイプは2種類。ともに8月の土曜の夜には、美しい花火を見ることができる。これまた現実同様、利用客が集中するのは休日である。鉄道の運賃収入が安定してから建設すべきものと言えよう。

————— Sect.2-2参照

スキー場



スキー場の建設には、特定の山の斜面が必要である。そのためマップによっては建設できないこともある。当然のことながら、スキー場は雪の降る冬場（12/24～2/28）のみに営業される。

————— Sect.2-2参照

スタジアム



レジャー施設の中では、比較的容易に利益の期待できる施設だ。ただし儲かるからといって濫立は考えもの。近くに競合相手がいると売上が下がるからだ。基本的にレジャー施設は、休日に利益率がアップする。

————— Sect.2-2参照

マンション



マンションは会社としての財産にもなり、駅周辺に建ると列車の乗客数増加にも即時つながる。しかも、着実な利益を見込める建築物だ。また、人口増加という街の発展からも、必要不可欠な存在である。

————— Sect.2-2参照

貸しビル



貸しビルは、階数を5～40階建てまで、5階単位に指定することができる。10階建て以上のビルは、完成するまでに所定の日数がかかり、収入が得られるのは完成してからである。これもまたマンション同様、列車の乗客数増加に即時つながる物件だ。

Sect.2-2参照

不動産売買



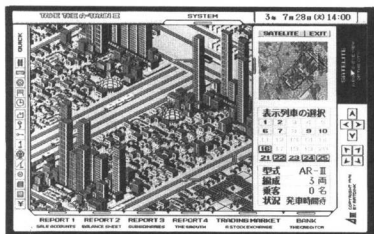
土地そのものの購入と売却を行う。土地の価格は、都市の発展とともに変動している。なお、自社所有の土地でも、建築物の建っている土地は、その建物を撤去してからでないと売却することはできない。

Sect.2-2参照

◆SATELITE

SATELITE (サテライト) は、線路のレイアウトと、各列車の運行状況を確認するための情報ウィンドウであり、コマンドメニューはない。これにより、街全体の縮小マップを見ることができる。また、列車番号をクリックすれば、その列車のいる場所を中心としたマップに画面が移動する。

各列車の乗客数は常にチェックしておきたい情報だ。そのためにサテライトを引き出した状態でプレイしたい。



◆各種REPORT

SALE ACCOUNTS

鉄道部門のみの会計報告を表示する。本日、今月、今期と、時間単位の数値変動を見ることができるので、列車の配置やダイヤグラムの組み替えなどの参考にしたい。常にチェックしておきたい経理報告だ。

————— Sect.2-2参照

BALANCE SHEET

鉄道部門に不動産と株式投資を含めた、会社全体の経営状態を表示するレポートだ。会社の保有する資産と、それぞれの部門についての収入と支出を詳しく知ることができる。毎年3月31日の決算時に更新される。

————— Sect.2-2参照

SUBSIDIARIES

自社他社ともに、マップ上に存在する建物や施設の総数を表示するとともに、その購入、売却を行うメニュー。ちなみに、プレイヤーが保有できる物件は、すべての建物、施設を合わせて60件までである。

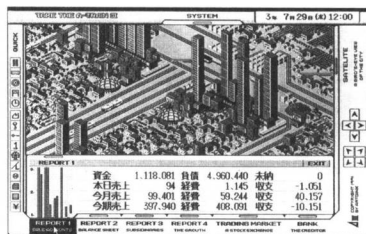
————— Sect.2-2参照

THE GROUTH

現在の街の状況をグラフと数値で表示する。規模、タイプ、人口と都市の発展具合を知ることが、プレイを進める上での大いなる指針となることだろう。

————— Sect.2-3参照

REPORT 1は、ゲームを進める上での最重要情報である、1日の売り上げを逐次報告してくれる。このメニューは、引き出した状態でプレイするのが通なのだ。



◆TRADING MARKET

証券会社を通して、株式を売買するためのメニューである。株式銘柄は、全24社。持株については、毎年7月1日に配当がつく。このメニューは、ゲームの味つけ的存在であるので、無視してもゲームは進められる。なお、証券会社の営業時間は、日曜、祝・祭日、年末年始(12/30~1/3)を除く、平日の9時から17時までだ。

— Sect.2-2参照

スリリングな株式投資。取引をするのであれば、こまめに証券マンを呼び出して、相場の変動に目を光らせよう。



◆BANK

銀行から借金をするためのメニューだ。借入の期間は1~3年の中から選べ、その期間によって利率が異なる。借入限度額は会社の規模と資産により変化し、会社が大きくなれば限度額も増える。なお、営業時間は証券会社のそれと同様である。

— Sect.2-2参照

借金はすべて一括返済だ。そのため、返済日までにどのくらいの収益を見込めるかの判断が重要となる。返済に必要な資金がないと、即時ゲームオーバー。



はじめて『A. III.』をプレイする人たちへ…

『A. III.』は、自由度の高いゲームだけあって、最初に何をしたらよいかわからないという諸君も多いのではないだろうか。なんとか列車を走らせるまでに至ったが、会社は赤字続き、街も思うように発展しない。そうした悩みを抱えている『A. III.』初心者のために、基本的なプレイの進め方をここにピックアップしよう。まずはMAP 1でプレイしてみしてほしい。

●線路を敷く

あらかじめ路線が敷かれているマップはともかくとして、まずは自社の営業路線を敷設することから『A. III.』は始まる。

はじめは、最初からある駅を中心にまっすぐな線路を敷く。1画面分ぐらいが適当だろう。最初から複雑な環状線などは作らないのが賢明だろう。運賃に対して経費がかかり過ぎてしまうからだ。

●資材を運ぶ

資材がないと街は発展しない。資材の利用できる範囲は限られているので、旅客列車を走らせる前に貨物列車を走らせ、マップの外から運ばれてくる資材を新駅周辺に運ぼう。

●列車を走らせる

街が発展し人口が増加しないことには、鉄道収入も見込めない。走らせる列車の種類によって、この発展の度合も変わってくるのだ。どの列車を走らせればよいか迷ったときは、高価だが収益率のよい“AR-III”を走らせよう。

●ダイヤグラムを設定する

購入したばかりの列車はどれも1時間停車になっている。貨物列車はそれでよいのだが、乗客を乗せてはじめて運賃収入の得られる旅客列車は、乗客の集まる時間帯に走らせないとイミがない。それは朝8時発（駅周辺の建築物が関係することもあるが）。とりあえずは各駅ともこのダイヤグラムに設定しよう。

●マンション/貸しビルを建てる

駅周辺にマンションや貸しビルを建てると、乗客が増え、街も発展しやすくなるという効果がある。サクラじゃない。いわば呼び水だ。

こうしてしばらくすると、ポツポツと建物が自然に建つものを見ることができるようだろう。とにかく最初は、会社の経営を赤字にしないことには始まらない。鉄道会社の経営を軌道に乗せられれば、あとはいかように楽しむことができるのだ。健闘を祈る。



SECTION◆2

汎用テクニック編

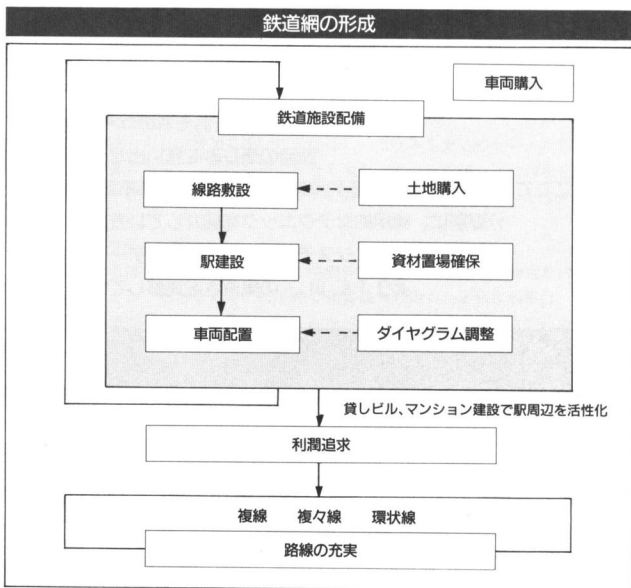
『A. III.』は、それぞれのユーザーごとに
独自の楽しみを見い出せるゲームだ。

ここではゲームの核となる列車運行、会社経営、都市計画といった
分野別に、実用的なテクニックを紹介していきたいと思う。

システムの仕組み、各種データと併せて、
より『A. III.』の奥深さを実感してもらいたい。

列車運行術

『A.Ⅲ.』の基本となる鉄道管理。これがうまくいかないようでは、このゲームのおもしろさを十分に味わうことはできない。逆にこれさえ抑えておけば、『A.Ⅲ.』をいかようにも楽しむことができるというわけだ。ぜひ、最初にマスターしてほしい。



◆列車運行にあたり

何度も言うようだが、この『A.III.』は、ゲームとしての自由度がかなり高い。線路を敷いて列車を走らせるということだけを例にとっても、無数のパターンがあり、これが正解という手順は存在しない。さらにまた、個々のプレイにおいても、同じゲーム展開をたどることは、まずありえない。

そのため、ここに取り上げた一連の解説およびテクニックは、『A.III.』をプレイするにあたっての、ほんの一例だと思っていただきたい。ここで取り上げた例にあまりとらわれることなく、あくまでプレイを進める上でのヒント程度に受け取ってもらえれば幸いである。

さて、列車運行に関することは、以後に続く会社経営、都市計画といったゲーム全般にわたって基本となる重要ポイントだ。列車を自由自在に運行させられるようになれば、『A.III.』の目的はほぼ達せられる。その重点は、なんとといっても線路の敷設、駅の建設、ダイヤグラムの設定の3つにしぼられる。まずこれを究めて複線、複々線、環状線といった将来の巨大鉄道網の形成に努めていってもらいたい。









車両データ





- 旅客列車の最大乗員数は定員の200%まで
- 売却価格は購入価格の50%
- 高速車両は毎時3ブロック、低速車両は毎時2ブロックの速度

■旅客列車

編成	定員	駅通過	速度	価格
キハ40系				
2両	400名	不可能	低速	33,000千円
201系				
3両	600名	不可能	低速	50,000千円
415系				
3両	580名	不可能	低速	53,000千円
205系				
2両	440名	不可能	高速	46,000千円
211系				
3両	640名	不可能	高速	70,000千円
AR				
3両	700名	不可能	高速	80,000千円
キハ82系				
2両	420名	可能	低速	53,000千円
113系				
3両	640名	可能	低速	80,000千円
117系				
3両	580名	可能	低速	90,000千円

編成	定員	駅通過	速度	価格
381系				
2両	470名	可能	高速	98,000千円
EF 6524系				
3両	470名	可能	高速	180,000千円
AR-III				
3両	600名	可能	高速	250,000千円
近30000系				
2両	460名	可能	低速	50,000千円
西5000系				
3両	600名	可能	低速	80,000千円
名7000系				
3両	560名	可能	低速	90,000千円

■貨物列車

編成	定員	駅通過	速度	価格
DD 51				
2両	2個	可能	低速	46,000千円
EF 62				
3両	4個	可能	低速	76,000千円
ED 76				
2両	2個	可能	高速	73,000千円
EF 66				
3両	4個	可能	高速	116,000千円

線路の敷設について

『A.III.』のプレイは、線路を敷くことから始まる。線路を敷かないことには列車を走らすことができないし、都市の発展もない。線路の敷設は、列車運行のさまざまなテクニックの基本ともなることなので、まず最初にしっかりと押さえておこう。

基本的に線路は、山や海を除くほとんどの場所に敷くことが可能だが、公園や道路といった公共用地、5階建て以上の建物など土地買収の不可能なブロックの上には敷くことができない。また、マップ上を流れる川は、橋を架けることにより線路を渡すことが可能となるが、川の流れによってその場所は限られてくる。橋が架けられるのは、線路が川に対して直角に交わる場合のみである。

線路を敷く前には、コストを考慮に入れるのと同時に、こうしたいくつかの制限を踏まえ、一応の路線の青写真を想定してから、実際の敷設作業にかかるとよいだろう。とくに、1回のクリックではどうしても敷けない場合もあるので、何度か予定線(クリックすると表示される点線)を表示させながら小刻みに敷いていくことだ。撤去も同様である。

それと、あらかじめマップ内に敷かれた、外部とつながる線路も、会社の所有物として改設することが可能だ。ただし、寸断してしまうと資材の補給が絶たれてしまうので、手を加える際には気をつけたい。

線路の敷き方はだいたい以上の通りだが、ただやみくもに敷いていては会社の経営に破綻をきたすだけだ。未来像を描きながら無駄なく敷くようにしたい。

●線路の敷設・撤去費用

	敷設	撤去
線路	100	20
ポイント	100	40
橋	--	1,000

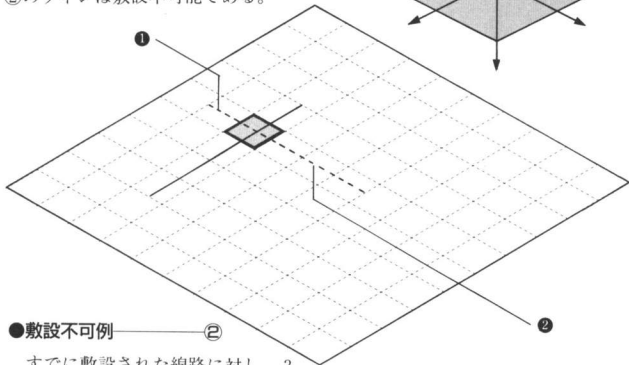
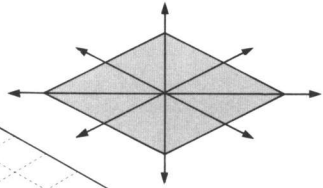
(千円)

●線路の敷設不可条件

『A. III.』で敷設可能な線路は、ひとつのブロックを中心にして8方向から成っている。そして、ひとつのブロック内で線路接続が可能なのは、直角に交わる場合を除き、このうちの2方向までである。これがポイントの概念だ。つまり、この条件の範囲外のものが、敷設不可能な路線となるわけである。以下、参考例に基づき、その不可能パターンを示しておこう。

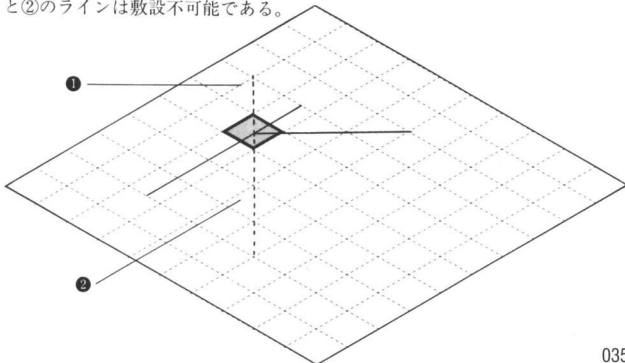
●敷設不可例 ①

すでに敷設された線路に対し、直角に交わることになる①のラインと②のラインは敷設不可能である。



●敷設不可例 ②

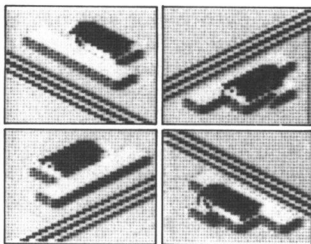
すでに敷設された線路に対し、3方向に交わることになる①のラインと②のラインは敷設不可能である。



駅の建設について

STATION

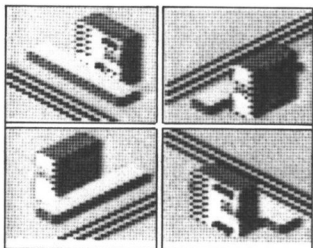
駅舎	
必要資材	4 個
建設費用	40,000 千円
運営経費	毎日 5 千円
売 上	0～100 人 0 千円
	101～300 人 2 千円
	301～500 人 4 千円
	501 人以上 6 千円



『A. III.』には大小 2 種類の駅が登場する。ここでは便宜上小さい駅を駅舎、大きい駅を駅ビルと呼ぶことにしたい。

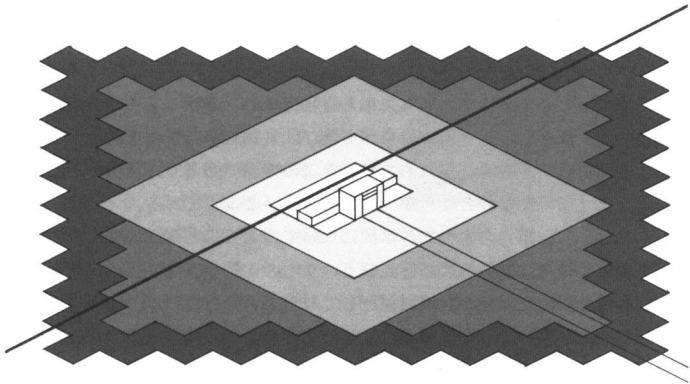
駅舎と駅ビルには、機能的な違いはない。列車の運行のみにことを限れば、維持費の少ない駅舎の方が好都合なくらいだ。とくに資材の積み降ろしだけの利用なら駅舎で充分だ。なお、ここに示した売上は駅の売店収入を表す。売店収入は駅を利用した乗客数によって増収する。

駅ビル	
必要資材	8 個
建設費用	120,000 千円
運営経費	毎日 9 千円
売 上	0～100 人 0 千円
	101～300 人 7 千円
	301～500 人 10 千円
	501 人以上 12 千円



都市計画といった長期的な街作りを目指すのなら、迷わずこの駅ビルを建てよう。駅ビルからは道路が延び、以後の街の発展と大きくかかわるからだ。建設費用、維持費ともに駅舎をはるかに上回るが、最終的に得られるものは大きい。駅ビルは、駅舎に貸しビルが付属されたものとして、売店収入の他に毎日 3 千円のテナント料が得られる。

●駅を中心とした街の発展方向



□ 第1次発展 ■ 第2次発展 ■ 第3次発展 ■ 第4次発展

列車が行き来し、利用できる資材があると、その駅を中心にして街が発展し始める。まず、駅前よりも少し離れたところから住宅の建設が始まり、やがてその範囲が広がっていく。駅と街の発展は、どのようなかわりを持っているのだろうか。

はっきりと言えることは、駅は街の発展の拠点となり、駅舎と駅ビルとでは、発展の仕方が大きく異なるということだ。駅舎でも街は一応に発展していくが、ある時期がくるとその成長は止まってしまう。駅ビルの方は道路が伸び始め、その道路沿いにも発展が続く。そのためか最終的には駅ビルの方が、街の発展の範囲がいくぶん広がるようである。ちなみに、高層ビルが建つのは、この駅ビルの周辺のみで、地価や建築物の評価額は駅舎周辺の比ではない。

これらのことを考慮に入れると、駅は建物の建設を阻む山や海のない発展性のある平地に建設するのが理想的と言えるだろう。

運賃と経費

◆運賃と経費のかかわり

列車には大きく分けて、旅客列車と貨物列車の2種類のものがある。当然のことながら、旅客列車は乗客を運び、貨物列車は資材を運ぶことにより運賃収入を得る。きわめて単純なこの理屈であるが、実際なかなか思うようにいかないところが、経営の難しいところである。

これは、『A.III.』のすべての事柄について言えることだが、一定の売上を得るためには、つねに必要な経費というものに伴う。売り上げ額からその経費を引いた差額が、純利益として計上されるわけだが、売上よりも経費の方が多いような状態もしばしば生じる。いわゆる赤字である。そうした場合、足りない分は資金から引かれる。資金に余裕のある状態ならばさて問題はないが、資金が底をつきかけている状態の際には注意しなければならない。資金がマイナスになってしまったら、即ゲームオーバーだ。

列車運行にかかわる経費には、走行中の列車にかかってくる燃料費や人件費として、低速・高速等の列車タイプ別に、下覧に示した規定の経費が毎時かかる。よく見てみると、車両1台が1ブロック進むのに1千円の経費がかかることがわかる。つねに走行距離（ブロック）によって計算されるのである。ちなみに線路やポイント自体には経費がかからない。さらに旅客列車は、乗客数により経費が上乘せされる仕組みで、乗客10人につき1千円の経費がこれに加算される。以上が列車運行に伴う経費のすべてであり、列車自体の配置、撤去には一律100千円の経費がかかる。

●車両の種別による 毎時の経費

	2両編成	3両編成
低速車両	4	6
高速車両	6	9

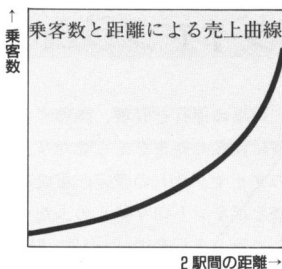
(千円)

◆運賃の算出

旅客列車の運賃は、乗客数と距離によって決定される。ここに示した図のように、運賃は乗客数に比例し、距離によって上昇カーブを描いていくのだ。確かな乗客数があれば、長距離の方が確実に売上を見込める。

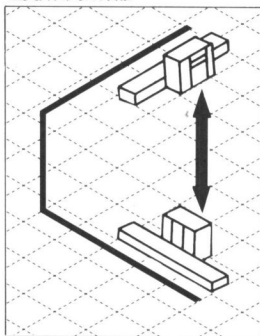
ところで、この距離というのは2駅間の最短直線距離を指す。決して線路の長さではないところがポイントだ。そのため線路を蛇行させると、走行時間が長くなり、運賃に対して経費がかかり過ぎてしまう。線路は、なるべくまっすぐに敷いた方がよいのである。それも、長ければ長いほどよい。この『A.III.』では、小さな環状線で堅実に走らせるよりも、長距離列車の方が断然よい収益率が得られる。

それと売上は、乗客が降りたところで計上されることを憶えておくとういだろう。どんなに辺鄙な地域に通じる路線を敷いたとしても、発展地域から乗った乗客数が多ければ、売上は伸びるのだ。

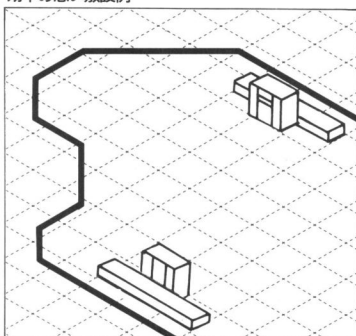


●運賃計算にかかわる2駅間の距離

運賃算出時の距離



効率の悪い敷設例



ダイヤグラムの設定

DIAGRAM

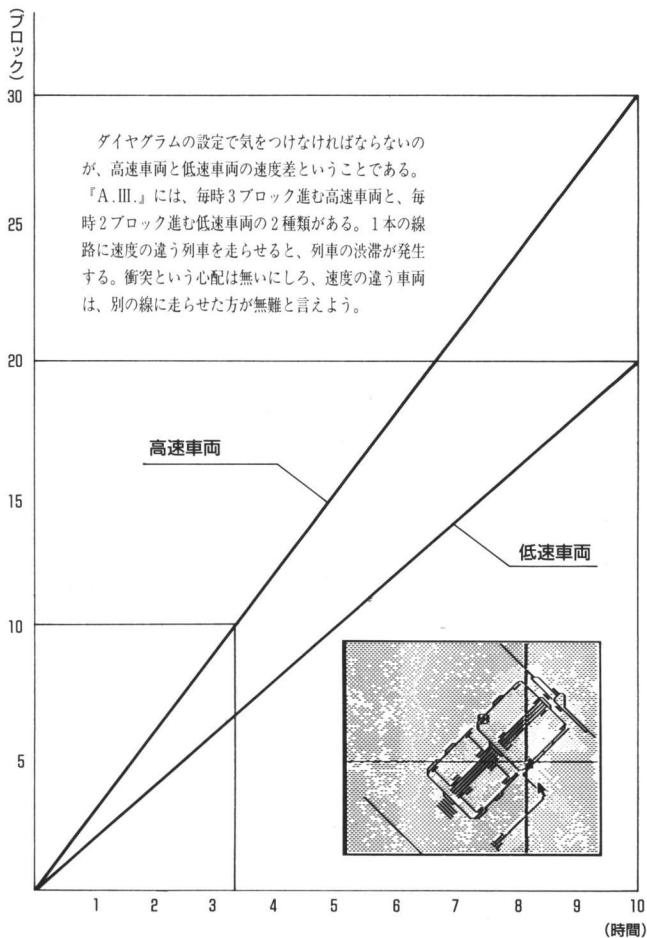
列車の運行を管理、調整するのがダイヤグラムだ。とくに、1本の線路に複数の列車を走らせたり、鉄道網が巨大化してくると、必然的にこのダイヤグラムの設定が重要視される。『A.III.』には、8種類の発車時刻とポイント切り替えのふたつの設定があり、複雑な列車の運行操作も、この組み合わせのいかんによって可能となる。

まず、新たに購入した車両は、ポイントに左右されることなくすべて直進、発車時刻は各駅とも1時間停車に設定されている。単線に1車両とするならば、このままでも問題はなさそうだが、収益面を考えると決してそうではない。発車時刻の設定は、列車の運行を調整するためだけのものではなく、乗客数を増やすといった効果も併せ持っているのだ。そのため車両を配置する際には、各駅の発車時刻を乗客の獲得しやすい時間帯に変更しておくことが必要となる。マップ上の人口が少なく、まだ都市として十分に発展していない場合などは、各駅とも朝8時発に設定しておくといえよう。なんととっても、この時間帯が最も乗客を獲得しやすいのだ。もちろん、都市が発展して列車の乗客数が定員を越えるようになったら、この限りではない。1時間停車にして、列車を休みなく運行させても、充分採算は取れるはずだ。

なお、乗客数と収支が関係しない貨物列車は、発車時刻にこだわる必要はない。しかし、これもやみくもに走らせていては経費がかかるだけなので、資材を運ぶ必要が無いときには撤去しておくくらいのコスト意識の徹底が必要だ。

ところで、かつての『A列車——』シリーズには、列車の衝突事故ということがあったが、この『A.III.』にはそうしたことはない。2本の列車が接触した場合“緊急停止”がかかり、列車はその進行方向の線路が空くまで待ち続けるのだ。その際特別な経費がかかることはないが、やはり迅速なる処理を行いたい。早めに車両配置で撤去するなり、列車の向きを変えてやるなりしよう。

●高速車両と低速車両の速度差



街の発展と道路

◆道路の形成

道路はプレイヤー自らが、直接的操作をもって作れるものではない。そういった意味では、列車運行術というこのセクションの主旨からいささか外れるものであるが、駅に付随するものとして、あえてここで触れることにしよう。

道路は街の発展にとって、きわめて重要な意味を持つ。道路が建設されることによって、それまで駅周辺しか発展しなかった街が、この道路沿いにも発展するようになるのだ。道路沿いは、高層ビルが建ったり、他社の進出も著しい。

すでに駅の建設の項でも触れたように、道路が建設されるのは、駅ビルの前だけである。ただし、駅ビルを建てたからといって、すぐさま道路が建設されるわけではない。その駅の利用客が少しずつ増えていって、駅の累積降車人数が400人に達すると、建設が始まるようになっているのだ。400人というたいしたことはないと思われるかもしれないが、この駅の累積降車人数というのは、毎日100人づつ減算されている。それに加え、駅周辺の状況やマップの発展度合もこれに影響するので、一概に言い切れるものではない。いずれにせよ、列車の利用客がコンスタントにないと、道路は建設されないということである。

それよりも、道路が形成されていく際に気をつけなければならない重要なことがある。道路の伸び行く先に、建物を建てたり線路を敷いたりしてはいけないということだ。これらが道路の延長線上にあると、道路の建設はそこでストップしてしまう。とくに自然に建ってしまう他社の建物が困りもの。そうならないために、道路の予定地をあらかじめ買い占めておくのもひとつの手だ。道路が伸び始めたところで、1ブロックずつ売却していけばよいのである。

ちなみに、道路は通常12ブロックまで伸び、ふたつの道路が交わると、さらに2ブロック伸びるようになっている。

◆道路の持つ効果

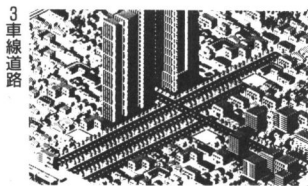
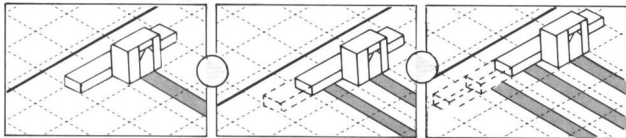
駅から延びるふたつの道路が交わり、そこに十字路が形成されると、地価が上昇する。道路が延びる前に土地を買い占めておき、この十字路が完成した時点で土地を売却すれば、確実な儲けとなる。いわゆる地上げといったやつだ。もちろん、その道路沿いで子会社を経営すれば、それだけでも十分な売上が期待できる。

しかし、道路の持つ本当の効果は、そんなちっぽけなことではない。道路ができると、それまで駅前を中心にしか発展しなかった街が、道路沿いにも発展するようになるのだ。当然、その分街は大きくなるわけで、都市の将来性を考えたら、道路は絶対必要なのである。

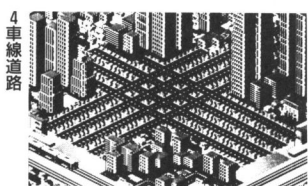
◆3車線道路を作ろう

駅ビルを建設し、道路が十分に延びきったところで駅を撤去する。そして、またそのすぐとなりのブロックへ駅を建設する。この繰り返して、3車線道路も4車線道路も作ることができる。十分な資金と資材、列車の乗客数がないと難しいが、単調な町並みもこれでグッと派手になる。ゲーム攻略には関係しない、プレイの本筋から離れたテクニックであるが、一度は試してみてください。

●3車線道路の作成手順



3車線道路



4車線道路

◆資材の役割り

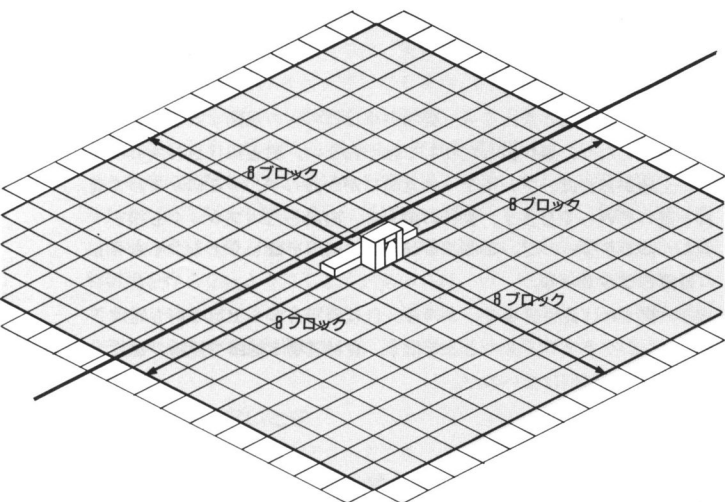
街の発展には、資材を欠かすことができない。資材は、自らが建物や施設を建設する際にはもちろん、自然に建設される住宅や他社の建築物も、すべてこの資材を消費することによって建てられるのである。そのため、新たに建設した駅周辺には貨物列車を使って、必ずこの資材を運び込まねばならない。実際、資材の運搬自体はそう難しいものではないが、その効率的な利用法となると、これが意外と難しい。資材の運用に当たっては、十分な配慮が必要だ。『A.III.』をプレイする上でのキーポイントとも言えるだろう。

まず、資材には大きく分けて2種類のものがある。ひとつは各マップにあらかじめ敷かれている線路を通じて、外部から貨物列車によって運び込まれてくるもの。もうひとつはマップ内に建設された工場によって生産されるものだ。ただし、工場で生産された資材は、プレイヤー自らが建物を建てようとする際には利用できるが、それ意外の場合は、一度貨物列車で運び出してやらないと、いつまでたっても利用されない。どちらにしる資材の運用には、効率的な鉄道網の配備と貨物列車の運搬体勢が必要だということである。

さて、次ページに詳しく触れているが、資材は利用することのできる範囲というのが限られている。その範囲内に資材がないと、まったくイミをなさない。駅周辺に資材置場を設けて、絶えず資材を確保しておく必要があるのはそのためで、とくに街が急速に発展を遂げているような状態のときの資材の消費料はものすごい。街の発展を中断させることのないよう、十分な資材と資材置場の確保を心掛けたい。

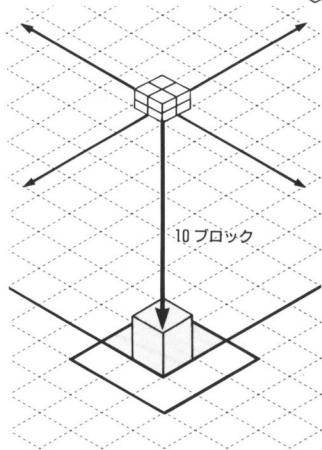
なお、すべての建物の建設には資材が一定範囲に必要なと言ったが、例外として駅を建てる場合のみは、マップ上のどこかに資材があればそれを利用できるようになっている。

●資材の設置可能範囲とその利用範囲



貨物列車が、運んできた資材を降ろすことができるのは、資材置場として設けられた自社所有の土地だけである。その範囲は限られており、駅を中心から8ブロック以内だ。

また、資材の利用可能な範囲は、建物を建てようとするブロックから、10ブロック以内となっている。建築に必要なスペースが4ブロック以上の建物は、上記の範囲に4ブロック分の重なりがあればよい。まあ、実際のプレイで厳密にブロック数をかぞえることはないと思うが、駅と駅の間隔が16ブロックぐらいだったら、その間に資材置場を確保することで、両方の駅で資材を使うといったことも可能になる。



◆資材置場の確保

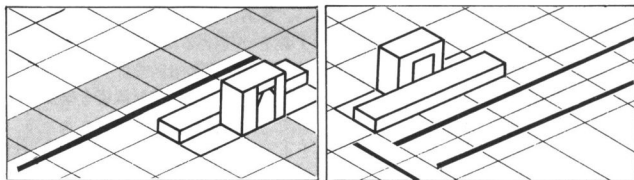
一口に資材置場と言っても、貨物列車はこちらの意図するように、資材を降ろしたり、運び出したりしてはくれない。駅近辺に自社所有の空いた土地があれば、プレイヤーの意図にかかわらず、そこにかまわず資材を置いていってしまう。資材の搬入も、搬出したいブロックも指定することはできないのだ。このことが資材の運用を難しくする、そもそもの要因となっている。

言い換えれば資材置場というのは、自社の所有する土地で何も建設されていない空きブロックのことを指す。資材置場と線路や建物の建設予定地といった区別はないのだ。

◆将来を考えた資材置場

資材の置かれたブロックには、線路を敷くことも建物を建てることもできない。一旦置かれてしまった資材は、建物の建設の際に消費されるか、再び貨物列車で搬出されるかしない限り、いつまでも置かれているのである。むやみに土地を購入してしまうと、その資材がジャマをして、思う場所に建物を建てることができなくなる。とはいえ、将来の拡張線に備えて、他社の建物がその場所へ進出しないような土地確保も心掛けねばならない。

そこで考えられるのが、将来何らかの建設を予定しているブロックに線路を敷き、あらかじめその土地をキープしておくという手段だ。その上で資材置場にしたいブロックの線路だけを撤去すればよい。



◆工場の資材の搬出

工場で生産された資材は、その敷地内から一度運び出してやらないと活用されないことはすでに述べた。資材が敷地内に置かれ満杯の状態では、工場の新規生産はストップしてしまい、もろに業績の悪化につながる。それが自社所有の子会社だったりすれば、なおさら問題だ。工場を黒字経営にしようと思ったら、効率よく資材を運び出してやる必要がある。

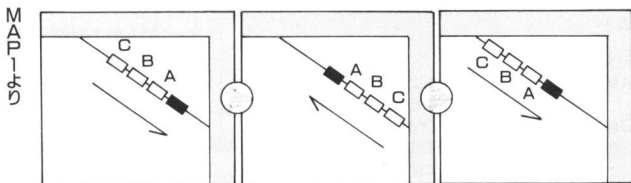
この際に問題なのが、駅に対して工場より近いところに資材置場がある場合だ。工場より駅に近い位置に資材が置いてあると、貨物列車は資材置場の資材を積み込んでしまう。工場を建設したら、その近辺には資材置場を作らないようにしよう。あるいは、いっそ資材置場を売却してしまうというのもひとつの手だ。工場を建てる時には、鉄道網の配備が万全であるかをまず確かめて、適切な位置に建設することだ。

◆資材が足りないとき

都市が急速に発展を遂げているとき、その発展を中断させないためには、絶え間ない資材の供給が必要だ。そんな際、手っとり早く資材を獲得する方法として、マップ外への貨物列車の派遣という手段が有効である。

いずれのマップにも、外部とつながる線路があり、これを通じて貨物列車は資材を運んで来る。この線路に自社の貨物列車を配置するのである。多少滞ることもあるが、うまく配置すれば特別な経費もかからず、大量の資材を獲得することができる。

なお、各マップとも外部に出た列車は30時間で往復する。配置した貨物列車は以下のような順序で往復することになる。



駅に列車が止まる条件

さて、ここまでで、ひと通りの基本的な説明は終わった。ここからは、さらに具体的な突っ込んだ内容に触れていこう。

ひとつの駅には、同時に2本の列車を止めることができる。これは、ちょっとでも『A.III.』をプレイした人なら、誰でも知っている前提だが、もう少し詳しく説明しておこう。

駅が列車に影響を及ぼすのは、ホーム側2ブロック目の範囲までである。駅の建設に必要なスペースは3ブロックとなっているので、図1のようにホームに対して $3 \times 2 = 6$ ブロックが駅の構内ということになる。

ただし、この範囲内ならばどのような形で線路を敷いても列車が止まれるというわけでもない。列車とホームとはつねに並行に接する必要があるし、駅中央のブロックと線路が並行でないと、列車は止まることができないのだ。図2に、駅に停車可能な例と不可能な例を挙げているので、参考にしてもらいたい。

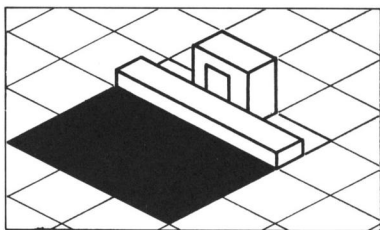
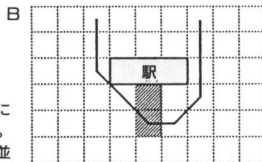
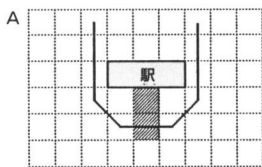


図1

図2

A 停車可能な線路……このように線路がカーブする部分に作った駅でも列車の停車は可能だ。

B 停車不可能な線路……駅中央のブロックに対して完全な並行状態でない線路には、列車は停車することができない。



駅停車後の列車の動き

停車した後の列車の動きから駅を大別すると、来た方向に戻っていく「折り返し駅」(図1)と、そのまま直進していく「途中停車駅」(図2)の2つに分けることができる。

◆折り返し駅の列車の動き

ここでひとつ注意がある。途中停車駅には、車両の編成はまったく関係しないのだが、折り返し駅を設けたときには、車両の編成と線路の長さを合わせた方がよい。なにも3ブロック分の線路を持つ駅に2両編成の列車を走らせることができないというわけではないが、このような列車は、とかく無駄な動きをしてしまうのだ。とくに資材の積み降ろし作業などに支障を来すことになるだろう。

そうしたことのないように、2両編成を走らせる駅の構内の3ブロック目には線路を敷かずにおきたい。ただし、その土地は将来の3両編成体勢に備えて買い占めておくことをおすすめする。駅前が発展するにつれ他社の進出もあり、貸しビルなどの大きな建物を建設されてしまうと、そこに線路が敷けなくなってしまう可能性があるのだ。

図1 ●折り返し駅

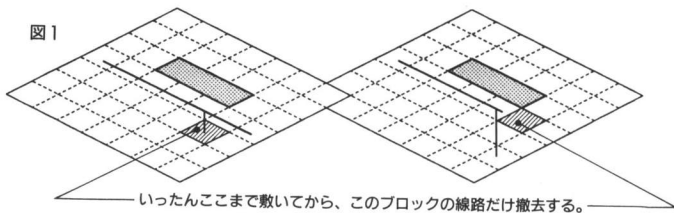


図2 ●途中停車駅



購入してから撤去する手間と予算を考えれば、すべての駅の構内6ブロックは、あらかじめ買い占めてしまった方がよいだろう。

図1



◆途中停車駅での折り返し運転

基本的に、途中停車駅に止まった列車を折り返し運転させることは不可能である。しかし、線路の敷き方によっては、この折り返しを実現することができるのだ。ちょっと高等なテクニックになってしまうが、駅の説明をしたついでに、ここで「1ブロックポイント」のワザを紹介しておこう。

ポイントの直前の線路を撤去すると、線路が分岐するブロックだけが残る。この1ブロックだけのポイントも、ダイヤグラムできちんと設定することができる。これを、図1のように駅の構内に作り、短い線路のほうに切り替えた列車は折り返し運転をするのだ。

◆駅のパターン

これまでに述べた1ブロックポイント以外の条件をもとに、駅に対する線路敷設の基本パターンをまとめたものが下の表だ。このパターンを活用して、駅を上手に使いこなしてほしい。

●駅線路の基本パターン

ホーム タイプ	折り返し	途中停車	複合
1本			
2本			

「駅通過不可能」列車に駅を通過させる

駅通過不可能と設定されている列車は、駅に着くたびに必ず最低1時間は停車することになっている。しかし、線路の敷き方によっては、このような列車に、駅構内を通りながら（駅を迂回しなくても）通過させることができるのだ。図1を見てほしい。

駅の条件で説明したように、列車は駅中央のブロックと並行に接する場合のみ停車できるようになっている。この条件を逆利用して、中央のブロックと接する部分を並行でなくしておけば、わざわざ駅を迂回しなくても通過させられるというわけだ。

この方法を使えば、駅を迂回するスペースが無いときでも、列車を通過させることが可能だ。また、ちょっとの期間だけ通過させて後でもとに戻すときなど、すべての列車の発車時刻を設定し直すよりも、ずっと簡単に変更できるのである。

さらに応用して、特定の列車だけを通過させるようにしたのが、図2だ。これで列車ごとにポイントを設定すれば、どんな列車でも自由に駅を通過させることが可能となり、また、上り列車だけ停車させるようなことも簡単にできるのである。

図1

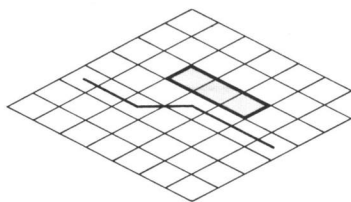
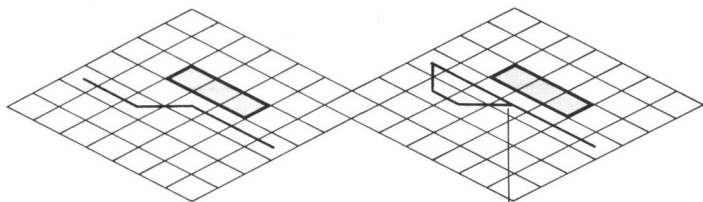


図2



このポイントで切り替える

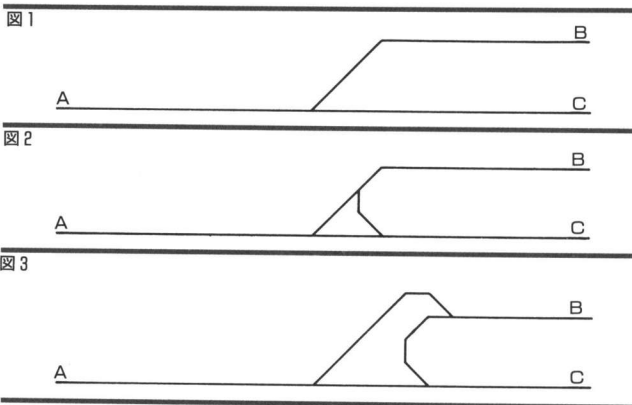
ポイント敷設の基本

ポイントは線路を敷設した状態では、すべての列車が直進するように設定されている。これを知っていれば、無駄に設定を変えなくても、思い通りに列車を運行させることができるのだ。

図1のような線路では、Aから右向きに走らせた列車は、ポイントを直進してCまで進む。Bに行かせたい場合は、ポイントを切り替える必要がある。では次に、A→B→Cと運行させる場合を見てみよう。

図2と図3がそうである。どちらでも、A→B→Cと走らせることはできるが、図3のように敷設しておけば、BからCへのポイントを設定し直す必要がないのである。

細かいことだが、このことに注意してポイントを敷設すれば、その後の作業を短縮することができる。また、その路線に別の列車を走らせるときにも、ポイントを設定し直すことなくよいのだ。



2駅を結ぶ単線の作り方①(列車1本~2本)

すべての線路敷設の基本になるのが、1本の線路で2つの駅を結ぶ、2駅間単線である。

最も単純な単線が、図1だ。このように敷いた路線では、1本の列車がA駅とB駅の間を往復することになる。もちろん、この路線で複数の列車を往復させることはできない。

では、この路線で2本の列車を往復させてみよう。

単線に複数の列車を走らせるときには、どこかに複線部分を作る必要がある。

◆駅前複線型(2本運行)

図2は、駅に複線を作ったタイプである。2本の線路を敷き、先に駅に到着した列車を次の列車が駅に入るまで待機させておく。そのためには、単線の部分で2本の列車が連なって走行するように発車時刻をずらす必要がある。また、列車が別々の路線に入るようにポイントを設定することも忘れないでほしい。

図1



図2

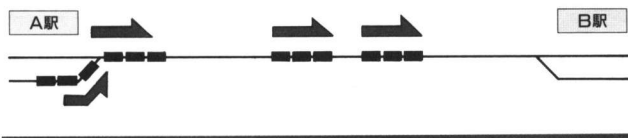
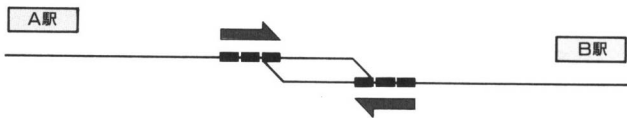


図 3



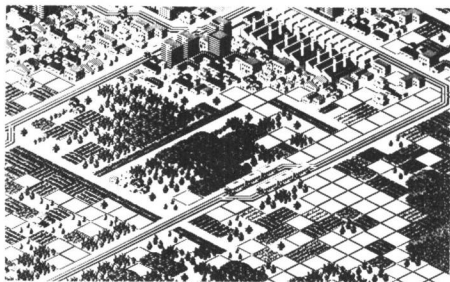
◆一部複線型（2本運行）

駅以外の部分に複線を作ると、図3の形になる。

このタイプでは、2つの駅から発車した列車が、毎回同じ複線部分ですれちがえるように、発車時刻とポイントを設定する必要がある。

これは駅前複線型と違い、駅に乗り入れる線路が1本で済む。

また、複線部分の位置を決めるには、A、B両駅から、列車を同時刻に発車させて、2本の列車が緊急停止した位置を見極めるのが手っとり早い。その部分だけを複線にして、列車のポイントを設定すれば完成である。



複線部分のブロック数は、列車の車両数だけあればきれいにすれ違う。

2駅を結ぶ単線の作り方②(列車3本)

次は、もう1本列車を増やした3本走行だ。これを実現させるためには、駅前複線型にさらにもう1本線路を並行に敷いて3線路型にしたり、複線部を2カ所作ればよい。

◆4駅3線路型(3本運行)

まず、線路を3本作る方法を考えてみる。ここで問題になるのは、列車がひとつの駅を利用できる範囲は2本目の線路までという制限だ。そこで、仕方なく駅を増やすと図1のようになる。

基本的に駅前複線型と同じ要領で、各列車がそれぞれの線路に入るようにポイントを切り替える。発車時刻も、単線部分を連なって走るように調整すればよい。しかしこれでは、確かに3本の列車は走るものの、両端の1駅と2駅が近すぎてあまり経済的とは言えない。では、駅を増やさずに3本走行を実現するには、どうすればよいのだろうか？

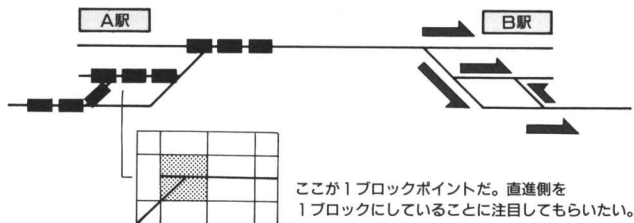
◆緊急停止型(3本運行)

ここで、3本の線路が必要になる理由を考えてみてほしい。線路は列車を一時待機させるために必要となるものだ。ということは、なにも駅を建てずとも列車を待機させることができれば、それでよいのである。その考え方で作ったものが図2だ。

図1



図 2



駅を増やさなかわりに、3本目の列車は緊急停止の状態で待機させている。同時に、2本目の列車は駅で折り返し走行ができるように、1ブロックポイントを作っている。この場合も単線部分を連なって走るように、発車時刻は集中させたほうが良い（緊急停止させる列車は1時間停車でも可）。

『A.III.』では、緊急停止中の列車に経費はかからない。また、駅に止まらずに、一晩中停止していても乗客が怒り出す心配もない。たしかに見た目には美しくないかも知れないが、恐れることはないのだ。停止信号だと思って、どんどん使えばいいのである。

◆一部複線型（3本運行）

「緊急停止を使え」とは言ったものの、列車に閉じこめられている乗客に対する罪の意識で眠れなくなる人もいるかも知れない。そんな人のために、次の方法をおすすめする。

図3は、複線部分を2ヵ所にした3本走行の路線の形である。この図だけを見ると非常に簡単そうに見えるだろうが、実際この方法は、なか

図 3

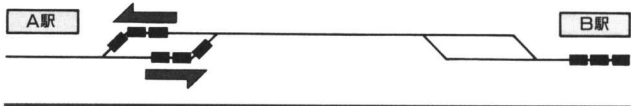


図 4



なかうまく列車をすれちがいさせることができず、かなりシビアなダイヤグラム操作を要求されることになる。

はじめに助言しておこう。どうしてもうまくいかないときは、図4のように複線部分に駅を作ってしまうのも1つの手だ。ここで、反対側から来る列車を待てばよいのである。たとえ、この2ヵ所に駅を作ってしまったとしても、駅が2つずつ背中合わせになっている4駅3線路タイプに比べれば、まだマシというものだ（もちろん長い路線でないあまり意味はない）。

さて、いよいよ駅2つの単線における列車3本走行である。設定の際に重要なことは2つ。各列車の発車時刻と複線部分を作る場所だ。ここからは少し難しい話になるので、『A.III.』のパズル的なおもしろさに関心のない人には少々苦痛かもしれない。心して読んで欲しい。

まず、最初に考えなければならないのが発車時刻だ。列車を2本走らせる一部複線型と同様に、毎回同じ場所ですれちがう時刻を見つける必要がある。

そのひとつの方法となるのが、B駅を発車する3本の列車の発車時刻をすべてA駅発の12時間後に設定するというものだ。具体的には、A駅8時-B駅20時発と、A駅10時-B駅22時発の、2つの組み合わせが考えられる。これならば、両駅から必ず12時間おきに交互に発車するので、間違いなく毎回同じ場所ですれちがうことになる。また、上りも下りも同じ条件なので、線路の形も対称になり作業も進めやすいはずである。

次に、3本の列車のうち1本は、常に走っている必要があるということに注意する。なぜならば、駅に接する線路よりも列車の方が多いためである。A駅を発車した列車がB駅へ着くときには、B駅にいた列車は

すでに発車していなければならないのだ。

A 駅 8 時 - B 駅 20 時発を例に考えよう。

A 駅を (8 時に) 発車した列車は、B 駅の列車が発車する (20 時) までに、 $20\text{時} - 8\text{時} = 12\text{時間}$ 走る。そして、12 時間走った後で、複線部分に入ってすれ違ふことになる。言い替えれば、駅から複線部分に差し掛かるまでの距離は、列車が 12 時間で走る距離よりも長いブロック数の線路が必要だということである (図 5)。

ここまで決まれば、後は実作業だ。片道 20 時間程度かかる単線を敷いて始めてみよう。複線部分の設定は列車 2 本のときと同様に、実際に列車を配置してぶつけてみればよい。複線部分の設定と列車の配置で少々戸惑うかもしれないが、慣れればそれほど難しい作業ではないと思う。

図 6 にサンプルデータを載せておいたので参考にしてもらいたい。

このタイプの列車 3 本用単線は、無駄な駅も緊急停止もなく、列車の動きもおもしろい。実用性から見ても、長い路線を毎日同じ時刻に列車が運行できるため(発展している駅を 8 時発にすればいい)、これまで紹介した 3 本用単線の中で一番収益率もよい。

図 5

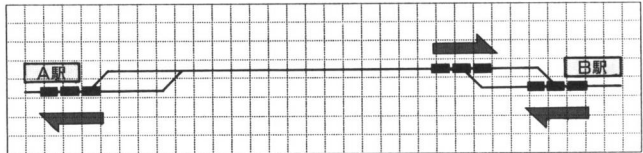
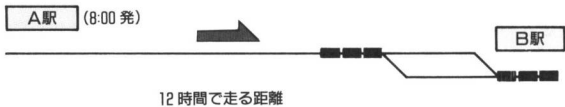


図 6 列車は 3 本とも低速列車使用。ダイヤグラム設定も同じ。
発車時刻は、A 駅 8:00 発、B 駅 20:00 発。
ポイントは全て変更なし (直進)。
※ 21:00 に、図の位置、進行方向に配置する。

2駅を結ぶ単線の作り方③(列車4本以上)

列車2本走行から3本走行に拡張したときと同じように、複線部分を増やすことで、4本以上の列車を単線に走らせることも可能だ。また、駅前複線型と一部複線型を組み合わせれば、より多くの列車が運行できる路線を作ることも可能となる。

図1が前者の方法で4本を走らせるタイプ、図2が後者の方法で4本を走らせるタイプである。

また、先に説明した1ブロックポイントなどを併用すれば、さらにたくさん列車が運行可能な複雑な単線を作ることもできる。ぎりぎりのタイミングですれちがい、列をなして走行する列車を見るのは、それだけで気持ちのいいものである。まさに、これこそが『A.III.』の醍醐味と言えるものではないだろうか。

ただし、実用性を優先に考えた場合、ひとつの単線に無理して多くの列車を運行させるとするのは、あまりよい方法とは言いきれない。それほどの列車をひとつの路線に走らせたいときには、次に説明する複線を用いたり、路線全体の形を環状にした方がよいだろう。

図1 ●一部複線型 (4本運行)

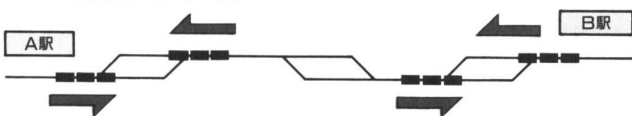
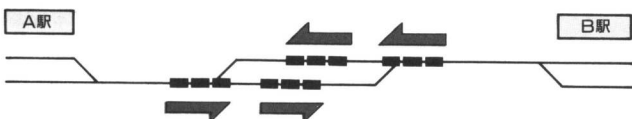


図2 ●駅前複線プラス一部複線型 (4本運行)



複数駅を結ぶ単線の作り方

ここでは、単線を使って複数駅を結ぶ方法を紹介しよう。

◆ 3 駅を結ぶ場合

単線で3つの駅を結ぶ場合、まずはじめに思いつくのは、図1のタイプだろう。

3つの駅を結んでいるように見えるが、これでは2駅を結ぶ路線が2つ並んでいるだけに過ぎない。また、B駅の線路が1本しか使えないときには、敷設できなくなってしまう。そこで、このままB駅の線路をひとつにまとめよう、ということで作ったのが図2だ。

この形の路線でも、ポイントとB駅の間部分（図中網部分）に、同時に列車が入らないよう発車時刻を調整すれば、列車2本を走らせることができる。また、A駅とB駅の間、B駅とC駅の間にも複線部分を設定することで、列車3本以上の走行も可能になる（図3は列車3本走行）。

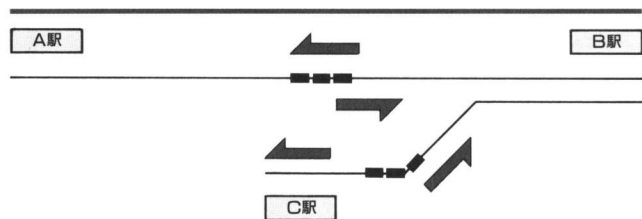


図1

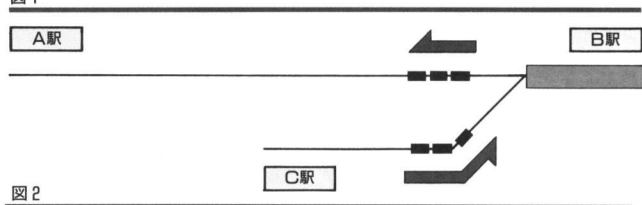


図2

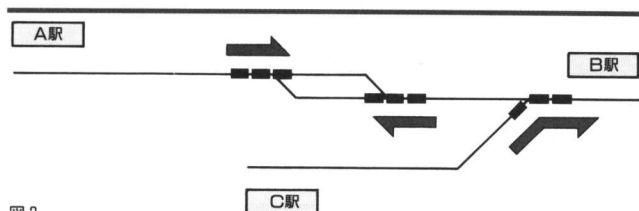


図3

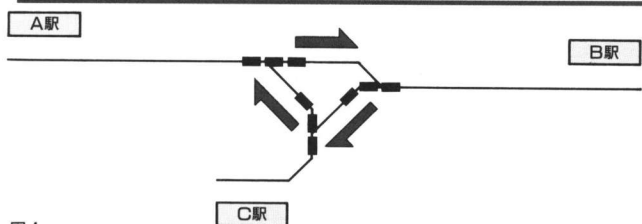


図4

上記のタイプの場合、各列車はA-B駅間、B-C駅間のどちらかを往復することになる。A駅→B駅→C駅→A駅→……と全ての駅を順に回りたいときは、図4のタイプにする必要がある。

この場合、3つの駅から発車した列車は、真ん中の三角ポイントで図の矢印のようにすれ違う。もちろん、ここ以外の場所ですれ違うことはできないので、列車が同時に三角ポイントへ差し掛かるように、発車時刻と線路の長さを調整しなければならない。また、どうしても調整できないときには、図5のように、複線部分を作る必要がある。

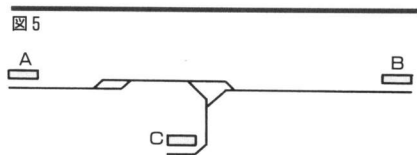
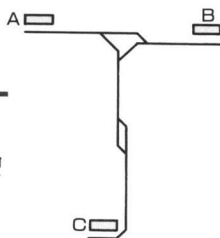
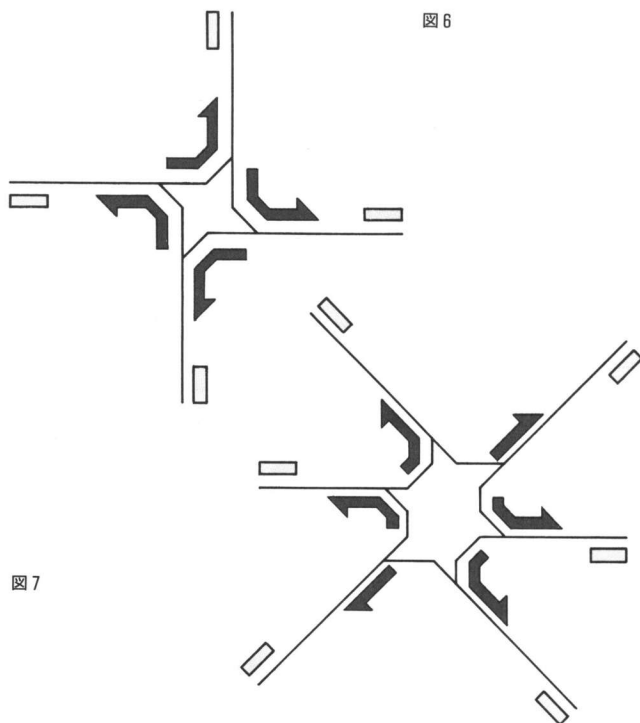


図5



◆ 4 駅以上の場合

4 つ以上の駅を列車が順に回るような単線も、3 駅の場合と同じ考え方で作ることができる。作成手順もほとんど同じなので、ここでの説明は省くが、参考例として 4 駅の場合 (図 6) と、6 駅の場合 (図 7) の路線サンプルだけ載せておく。



複線の作り方

ひとつの路線に多くの列車を走らせたいとき、その威力を発揮するのが複線である。

この複線は、単純に考えると単線が2本並んだものとして見るができる。図1では、2本の列車しか走らせられないが、図2のようにすれば4本、図3のようにすれば6本の列車を走らせることもできる。

これらは、完全に2本の線路を独立させた使い方だ。では次に、上り用の線路と下り用の線路を分けた、複線ならではの使い方を見てみよう。

この際、注意しなくてはいけないのが、駅に到着した列車が進行方向を変えて戻ること。それと、どうやって上りと下りの線路を分けて走らせるかということである。ここでは2つの方法を紹介しよう。



図1

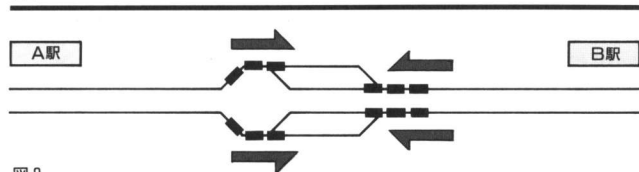


図2

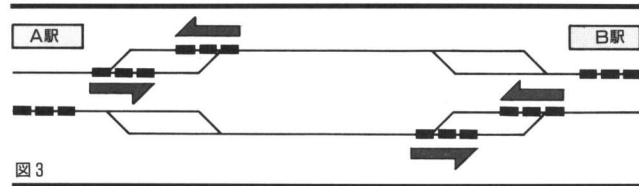


図3

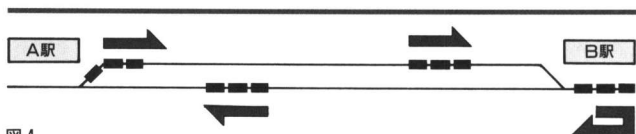


図 4

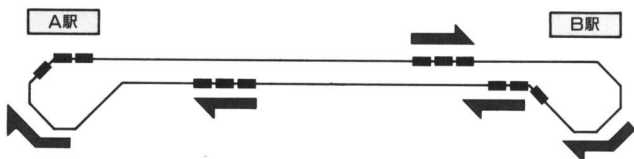


図 5

◆スイッチバック型

スイッチバックとは、行き止まりの線路に入ってきたときの先頭車両が、戻るときには最後尾車両と入れ替わることをいう。

図4では、駅の手前のポイントを切り替えることにより、上りと下りとで線路を使い分けている。そのため、前の列車が駅に停車している間は、次の列車がポイントを通過しないように発車間隔を調整する必要がある。それさえクリアできれば、このタイプの利点は大きい。駅構内の線路を1本しか使わないので、使用面積も少なく、残りのもう一車線を他の路線として大いに活用できるのだ。

◆ループ型

図5は、駅に停車した列車が、ループ部分を回って進行方向を変えるものである。物理的には、敷設された線路にのるだけの列車を走らせることができるわけだ。また、ダイヤグラムを設定する必要もないので、スイッチバック型よりも作成は容易である。だがこのタイプは、駅構内の線路は1本で済むものの、ループ部分にそれなりのスペースを取られてしまう。そうした場合、他の路線を拡張する際の障害となってしまうおそれがあるので、敷設には充分注意したい。

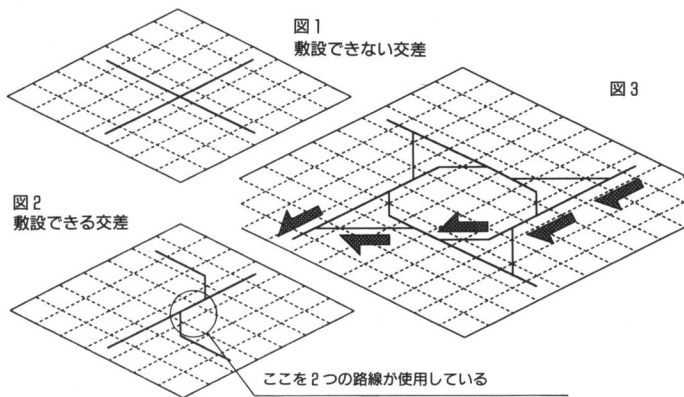
交差部分の作り方

東西南北に駅があり、北駅と南駅、東駅と西駅とをそれぞれ結ぶ線路を敷設したい場合などに問題となるのが交差である。

図は、列車1本走行の単線を交差させた場合である。

基本的に、図1のように交わる線路は敷設することができない。そこで、図2のように敷設することになるわけだが、ここで問題となるのが、2つの路線が使用することになる1ブロックの部分である。運悪くこの部分で2本の列車がはち合わせすると、列車は緊急停止をしたままになってしまうのだ。これは各駅の発車時刻を調整することで避けることができるが、どうしても1時間停車で運行させたいというようなときには、図3のように少々複雑な交差部を作る必要がある。

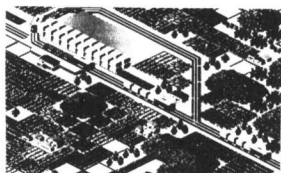
この交差部の場合も緊急停止は起こりうるが、進路を妨害している列車が通過すると、渋滞にあった列車は再び走行を始めるという一時的なもので済む。また、4方向から同時に来た列車を、ここで、すれちがわせることも可能である。なかなかおもしろい動きをするので、ぜひ一度、実際に試してみしてほしい。



マップ外資材を利用する

マップ外に延びる幹線を走る貨物列車は、となり町(?)で資材をいっぱい積んで戻ってくる。前述した「資材の運用法」でも触れたが、ここではこの幹線をいかに利用して資材を調達するかということを中心に、話を進めていきたいと思う。

まず一番簡単なのは、自社の貨物列車をマップ外に送り出してしまう方法だ。自社の列車を幹線列車と同じ設定（高速列車で1時間停車）にして、ぶつからないように配置するだけである。



この路線を他の駅まで延ばせば、ある程度好きなところまで資材を運ぶことができる。2つ以上の駅に資材を運ぶことは不可能だが、ゲーム序盤のうち、これで十分こと足りるはずだ（図1）。

中盤に入って広い地域が発展してくると、離れた2ヵ所（以上）に資材を運びたいということが生ずる。そうした際の資材をマップ外から調

図1

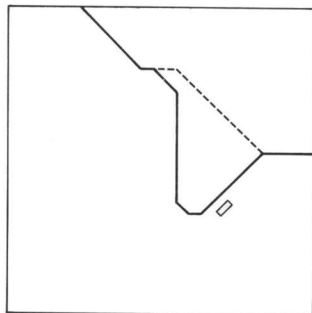
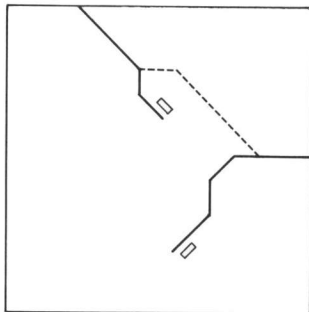


図2



達しようと思ったら、図2のように路線を分けてしまえばよいのだ。

この方法を利用するときには、マップ内の線路はなるべく短くした方がよい。これは、往復時間を短縮するためである。

次に、分けた路線に自分の貨物列車を走らせなければならない。具体的には、幹線用列車と同じ設定の列車（1時間停車、ポイント直進の高速列車）を、ダイヤグラムの設定なしで、同じ路線に複数走らせるということである。

●ループ型

図3は、方向を変えるために、ループを用いたものである。自社の貨物列車は、幹線用旅客列車のすぐ後に配置するのが基本である。ループ部を大きくすることで、（ループ部にのれるだけ）多くの列車を走らせることができる。使用面積は、列車の数を増やした分だけ大きくなる。

●スイッチバック型

図4は、方向を変えるために、スイッチバックを用いたものである。

ループ型と同じく、幹線用旅客列車の後に自社の貨物を走らせるわけだが、スイッチバック部で緊急停止が起こらないように、列車同士の間隔に気をつける必要がある。複線部を長くすることで、多くの列車を走らせることができる。使用面積は小さい。

図3

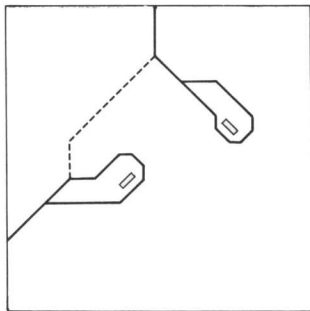
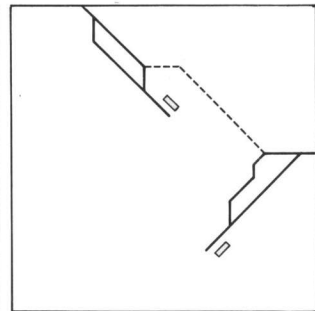


図4



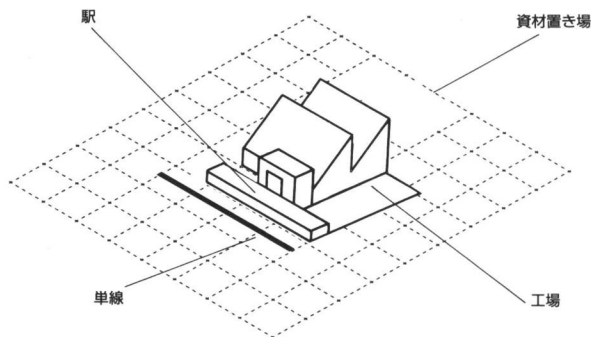
1 駅だけの路線

ここでは、駅が1つしかない路線について説明しよう。そんなものが何になるのか？ と思うかもしれない。しかし、『A.III.』の中では、きちんと利用でき、その利用価値もきわめて高いのだ。

◆貨物列車の場合

工場で生産された資材は、その敷地内から一度運び出してやらないと街の自然発展のために使われることはない。とはいえ、工場の資材をうまく運び出すのは、実際難しい作業である。資材が溢れている工場なんでものは、気をつけていてもすぐにできてしまうものだ。この遊んでいる資材を、手っとり速く運び出す方法を紹介しよう。

この方法はいたって簡単である。図1のように、線路を数ブロック(最低、列車の編成数プラス1)敷いた駅をひとつ作り、資材置場を確保するだけでよいのだ。この路線(?)に貨物列車を配置すれば、みるみるうちに工場の資材が空になる。これは、貨物列車が工場の敷地内には資材を置かないという特性を利用したものである。ただ、気をつけなければならないのは、資材置場を駅(工場)よりも遠くに設ける必要がある



ということだ。もし、工場よりも近くに自社の土地があったりすると、貨物列車はそこから資材を積んでしまうのである。

◆旅客列車の場合

また、この1駅だけの路線に旅客列車を走らせた場合、町の発展を加速させることができるのだ。すでに触れたように、街の発展は駅に降りた人数の累積に影響される。これは、その乗客がどこから乗ろうと関係ない。ということは、乗った駅に降りてもきちんと計算されるということなのだ。

この方法を使えば、マップ3の飛行場の裏のような場所でも、発展させることが可能である。ゲーム序盤、何もない駅前を速く発展させたいときなど利用価値は高いと思う。ただし、直接の売り上げには結びつかないことをことわっておく。あくまで、序盤の投資的利用と割り切ることだ。

1ブロック走行の実行例。1面では、始めからある駅舎を駅ビルに建てかえただけで、4カ月後にはここまで発展する。



環状線の作り方

数多くのメリットを持つ環状線は、実用性だけでなく、見た目も美しい。ここでは、効率的な環状線の作り方を説明する。

◆環状線の基本

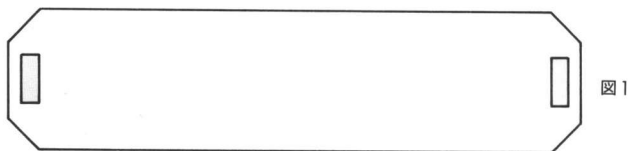
まずはじめに、どのような環状線を作ればよいかを考えよう。図1は、2つの駅を2本の列車で回す、最も簡単な環状線である。

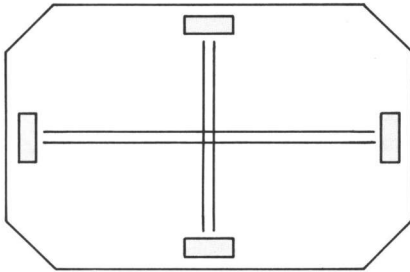
だが、この環状線は、一部複線型単線に比べて線路の無駄使いをしている。この状態で長い間運行を続けるならば、素直に一部複線型単線(図2)にしておいたほうがよいということになる。

環状線を作るメリットとしては、

- ①町の発展を計算に入れられる(十字路を作りやすい)
- ②ダイヤグラムの設定なしで多くの列車を運行できる

という2点が挙げられる(見た目が美しいのも、もちろんメリットだ)。このメリットを活かすことを考えると、自然と駅が2つずつ向かい合っている4駅の形が想像できるだろう。





また、駅が4つ入ることを計算に入れると、運賃の収益面から見た場合、駅同士が近過ぎるあまり小規模なものでは、意味がないということにもなる。

「4駅（以上）を列車4本（以上）で回す、大き目のもの」

これが環状線の理想的な条件なのだ。

◆駅を作る順番

次に、環状線の駅を作る順番を考えよう。どこから作っても同じ、と思うかもしれない。しかし、この順番によって路線の収益や街の発展などに影響が出るのである。

まったくの未開の地に、いきなり環状線を作る人は少ないと思う。普通は、発展している地域からだんだんと鉄道網を広げて行くはずだ。そこで、発展しているひとつの駅と新駅3つの、4駅の環状線を作る場合を例にとって説明することにする。

はじめは、一度にすべての駅を作った例だ（図4）。この場合、収益、発展ともに芳しい結果は得られないだろう。というのも、発展している駅がひとつしかない状態では、いくら列車を走らせてもあまり乗客数は見込めないのである。①駅で乗った乗客は②駅で降りてしまい、③駅には、ある程度②駅が発展するまで多数の乗客を運ぶ見込みが立たない。まして④駅に乗客が降りるのは③駅が発展した後になるので、投資した

だけの見返りが期待できるのは、まったくいつになるかわからないということになってしまうのだ。

では次に、発展している駅から新しい駅までの路線を作り、その新しい駅がある程度発展してから残りの2つの駅を作る、という順番を考えてみよう。この場合、ひとつ目の新駅はどこに作るのがよいのだろうか。図5が隣(②)に作った場合。図6が対角(③)に作った場合である。

時間を追って見て行こう。

駅が2つの状態では、

収益……直線距離が長い「対角」のほうが上がる。

発展……短い時間で往復できるので、「隣」のほうが早い。

ひとつ目の新駅がある程度発展し、環状線を完成した状態では、

収益……新しく作った駅から乗る乗客は見込めないで、「隣」も「対角」もほとんど変わらない。

発展……「隣」の場合、③駅→④駅の乗客が少ないので、④駅の発展が遅れる傾向がある(図7)。

「対角」では、①駅→②駅、③駅→④駅という流れで客が運べるので、比較的まんべんなく発展する(図8)。

一概にどの順番がよいとは言えないが、どちらにしても駅を一度に作った場合よりは、収益、発展ともにより結果を得られるはずだ。このような要因を頭に入れて環状線作りを行ってもらいたい。

図5 ●隣に作る(時計回り)

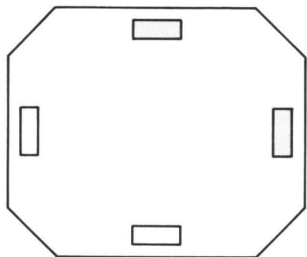


図6 ●対角に作る

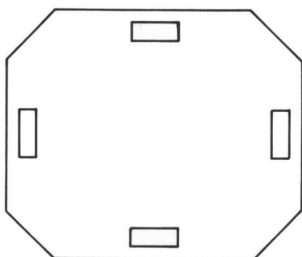


図 4
●隣に作る (時計回り)

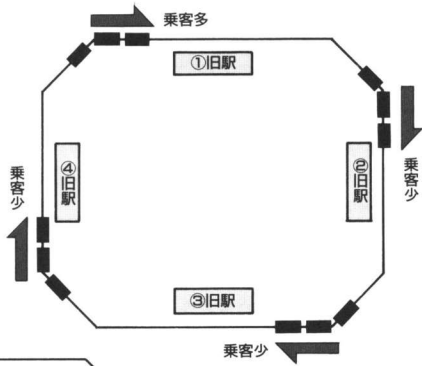


図 7
●隣から作ったときの発展

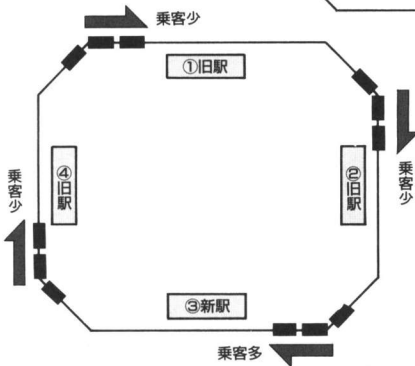
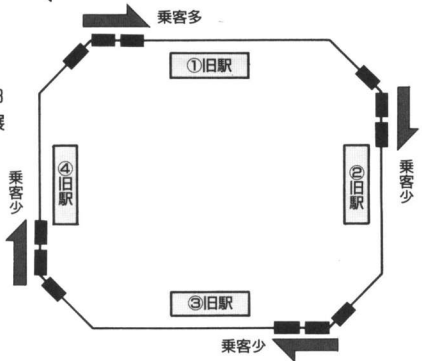


図 8
●対角から作ったときの発展



環状線からの発展

環状線がある程度発展してくると、次はその外側をどのように発展させるかが問題となってくる。ここでは、環状線を拡張させる次の段階のパターンをいくつか紹介しよう。

●基本型

図1が最も一般的なタイプだ。これは、環状線内の駅の使用していないホームから、新しい駅まで普通に単線を敷くというものである。環状線と単線は独立しているので、ダイヤグラムなどの設定は必要なく、簡単に作ることができる。

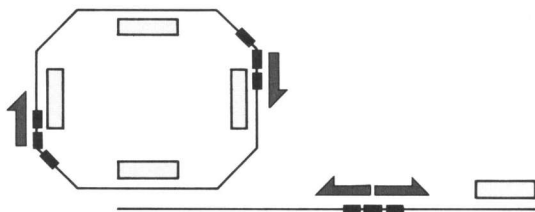
●複線終端ループ型

環状線の一部から複線を延ばし、その終点をループにしたものが図2である。このタイプは、環状線を延長したものと見ることができる。通常の環状線と同じように、列車が線路上に乗る限り何本でも走らせることが可能でダイヤグラムを設定する必要もない。

●単線スイッチバック型

図3では、環状線の一部にスイッチバックを作り、それを駅まで延ばしている。この場合、単線部分に2本の列車が同時に入らないように、ダイヤグラムを設定する必要がある。

図1



●環状線連結型

2つの環状線を連結したものが図4だ。各環状線を別々に走る列車と、外縁を回る列車を組み合わせることにより、さまざまなバリエーションを展開させることができる。もちろん、こうした複雑なものを作るためには、ダイヤグラムの設定を忘れてはならない。

図2

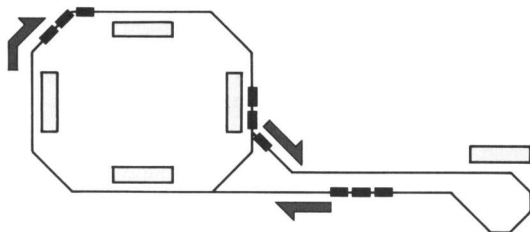


図3

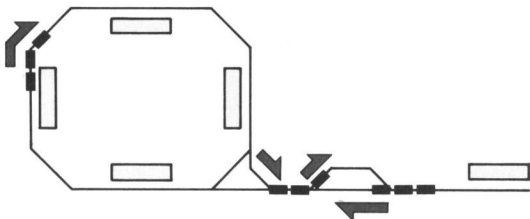
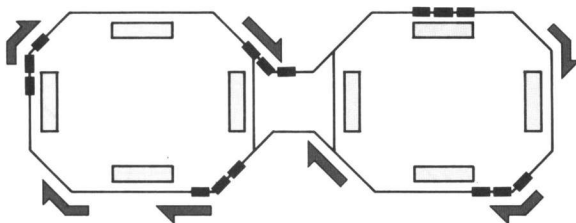


図4



新しい土地を開発する

近くに住宅がぼつぼつとしか見られないようなところに建てた駅は、いくら資材があっても、なかなか発展しないものである。ここでは、開発の手を未発展の地域に延ばすときの注意をまとめてみよう。

◆はじめは駅1つから

未発展の地域に駅を作ったら、何がなんでもその地域を發展させることである。發展なくしては鉄道会社の売上も、子会社の売上も見込めない。無駄な投資に終わらせることの無いよう、しっかり駅周辺を發展させよう。

未開発地域だけに限らず、街を發展させるためには、鉄道の影響が大きい。そのため、「田舎の単線」(図1)は止め、「都心まで1本」という状況(図2)を作ってやるのだ。

このときの発車時刻は、旧駅を乗客が集中する時間。新駅を1時間停止しておくのが望ましい。というのは、上り列車の発車時刻が何時であっても、發展していない新駅から乗る乗客数には、ほとんど影響しないためである。

図1

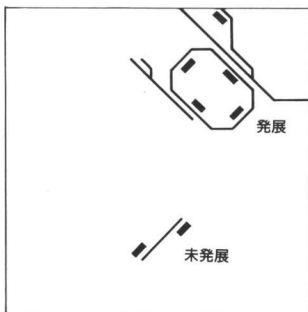
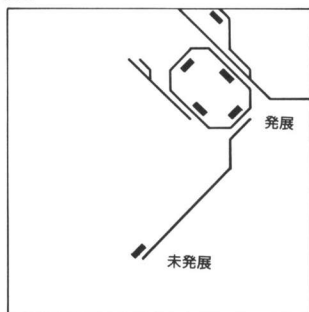


図2



このようにすることで、新駅にたくさんの乗客を運ぶことができ、発展を促進することができる。また、下り列車だけとはいえ、乗客がたくさん乗るといことは、売り上げもアップするということなのである。

◆駅を増やす場合

このまましばらく走らせていると、駅の周りが発展してくるはずだ。こうなったら、次の駅の建設を考えよう。

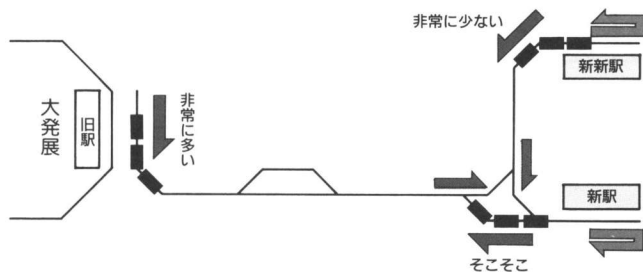
2つ目の新駅（以下新新駅）も、基本的にひとつ目の新駅と同じ方法で発展させることができる。つまり、旧駅から直接乗客を運ぶのである。

このとき、おそらく旧駅－新駅間の距離のほうが、新駅－新新駅間の距離よりも、はるかに長くなっているはずだ。このような場合には、列車を旧駅→新新駅→新駅という順番で回すと効率が良い。

各駅間の乗客の流れを見よう（図3）。

見ての通り、乗客が一番少ない区間が、最も短くなっている。このようにして無駄をなくすのである。

図3



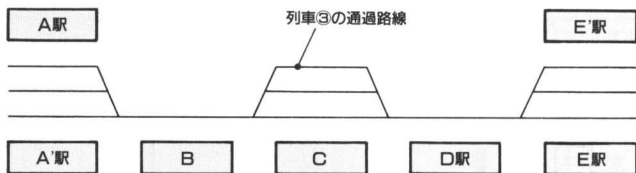
ダイヤグラムで遊ぶ

「現実の鉄道を再現したい」という欲求にかられたことはないだろうか？ 普通列車から新幹線まで、考えてみればさまざまな列車があるものだ。

もちろん、ゲームである『A.III.』には、さまざまな条件が課されているため、現実そのままを再現するのは不可能だ。しかし、駅を利用(ダイヤグラムを設定)することにより、それなりにリアルな路線を作ることにはできる。積極的にダイヤグラムを利用して、列車を使い分けてみよう。

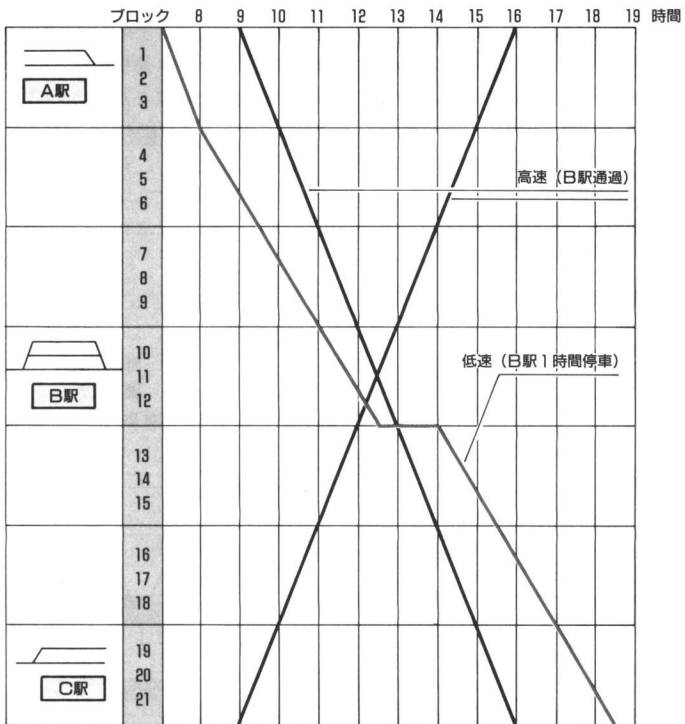
◆ダイヤグラムによる列車の使い分け

まずは簡単なサンプルを作ってみた。さしずめ①が普通、②が快速、③が特急といったところだ。これだけでもかなり現実の鉄道に近づいた気がするものである。ただし、こうした路線が直線であった場合、あまり実用性があるとは言えない。



① 8時発	1時間停車	22時発	1時間停車	8時発
② 10時発	通過	18時発	通過	10時発
③ 12時発	通過	通過	通過	12時発

●ダイヤグラム表



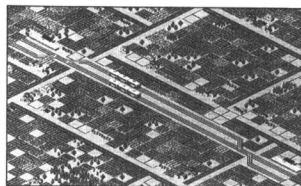
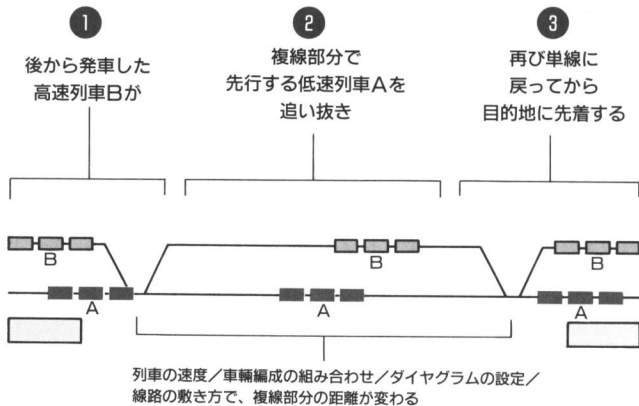
上の図を見てほしい。図1の例を表にしてみた。実際にはもっと複雑だが、現実の鉄道ではおおよそこうした表を利用してダイヤを組んでいる。ここでは『A.III.』専用に距離をブロックに置き換えてみた。駅と駅の距離を測って、こうした表にすると列車の動きがよくわかり、ダイヤも組みやすくなる。参考にしてほしい。

◆列車の性質を考える

駅を利用せずに列車を使い分けることはできないものだろうか？

ここで列車の性質を確認しておきたい。『A.III.』には、速度の異なる列車（高速と低速）が登場する。速度が違うのだから、途中駅でダイヤを調整しなくても、後発した列車を目的地に先着させることができるはずだ。「車じゃないんだから」という声が聞こえてきそうだが、その通り。現実の鉄道では“追越し”なんて危ないことはしていない。しかし、ゲームという限られた条件の中で列車を使い分けるには、こんな手も使ってみよう。

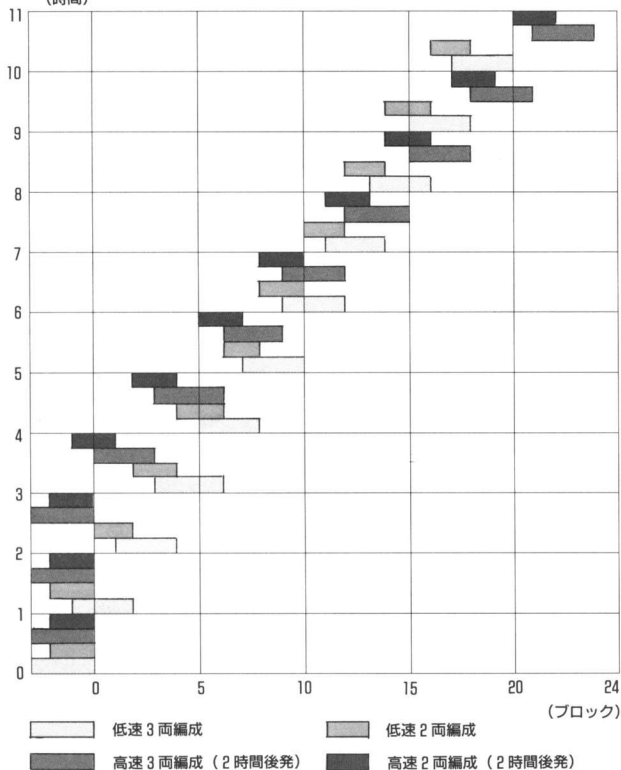
●追越しの基本



◆高速と低速の接点

ここでは、2時間後に発車した高速列車が先発した低速列車に追いつくまでの動きを追ってみました。車両編成数によって高速が追いつくまでの時間に差の出る点に注意してほしい。ただし、ここでは列車が来た方向に戻っていく「折返し型」の駅を想定している点をおことわりしておく。

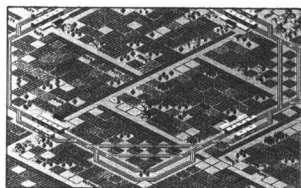
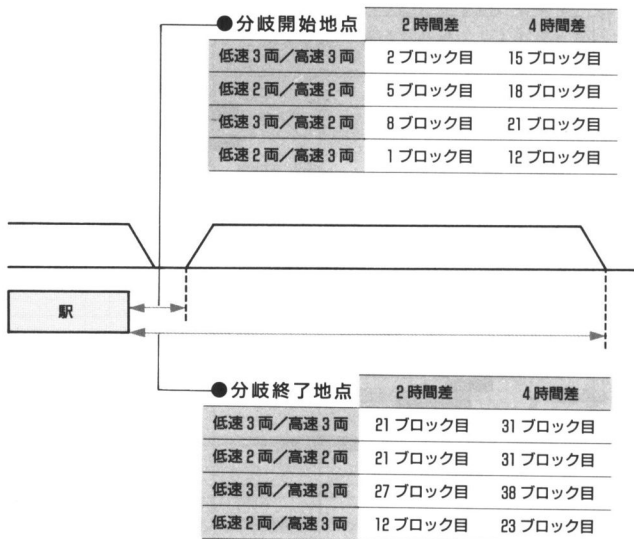
●高速と低速の接点 (時間)



◆複線部分の敷き方

いざ、追越し用の路線を敷こうとしたとき、最も面倒なのが複線部分の敷き方だ。以下に、車両の組み合わせ別に追越し路線の敷き方を網羅してみた。参考にしてほしい。

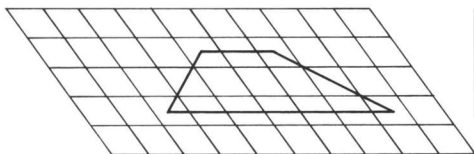
●分岐開始地点と終了地点



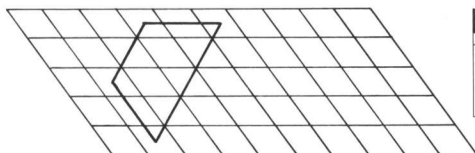
◆カーブを利用した追越し

直線で追越しをかける場合、かなり長めの路線を敷く必要があるが、カーブを利用すれば短距離での追越しが可能になる。ここで大切なのは、追越し用の車線を斜め方向に敷くことだ。下の図を参照してほしい。

●追越し車線の敷き方

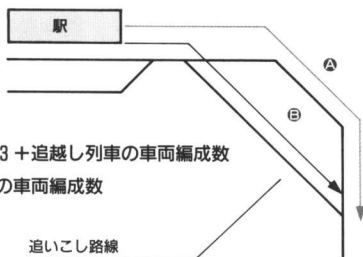


A
斜めの曲線に対して 縦横の直線を敷いても 距離は同じ



B
縦横の曲線に対して 斜めの直線を敷くと 距離が縮まる

カーブを利用するとよいと簡単にいったものの、実際きれいな追越し路線を敷くのは難しい。曲線の敷き方によって2つの路線の距離差が変わるからだ。直線部分のように一概にブロック数を示すことはできないが、カーブの追越し路線は以下の計算式であらわすことができる。参考にしてほしい。



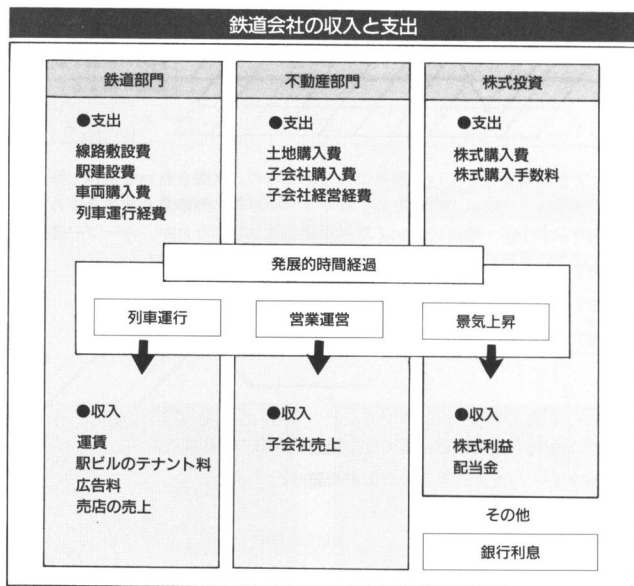
追越し路線B = 先発列車がAを走る時間 × 3 + 追越し列車の車両編成数

$A = 3 \div \text{追越し路線B} - B$ を走行する列車の車両編成数

※追越し路線（斜めの部分）の長さを先に決めると敷きやすい。

会社経営術

鉄道管理をうまく軌道にのせられるようになったら、会社の経営維持ということにも注意を払わねばならない。『A. III.』は、本格経営シミュレーションでもあるのだ。ここでは株式、金融取引を含めた総合的な経済との関係についても触れることにしよう。



◆会社経営にあたり

この『A. III.』は、これまでの『A列車——』シリーズと異なり、日数の制限がない。ゲームとしての最終目標が取り除かれたために、おのおの目的で際限なくプレイができるものの、ひとつだけゲームを続けられなくなる条件がある。それは、税金の納入日や借金の返済日に、それを支払えるだけの資金がない場合だ。会社が大きくなればなるほど税金の額もかさんでくる。ややもすると税金を支払うために、泣く泣く有用な資産までも売却しなければならないという事態も生じる。よほどムチャな経営をしない限り、そのようなことはないと思うが、ゲームを進めるにあたり注意してほしいことのひとつだ。

ところで、鉄道会社の収入をおおまかに分類すると、本業の鉄道の売上、不動産売買などによる売上、株式・銀行利息などがあげられる。ただし、売上には必ず経費がともなう。実際、この経費というのは、ゲーム上で見ることのできないデータだけに判断が難しい。ここでは、そうした不確定な要素についてもできるだけ詳しく触れている。収益を捻出することのたいへんさをゲームを通して感じてもらいたい。



バランスシートのチェック

REPORT 2で表示されるバランスシートは、その年の4月1日から現時点までの、会社全体の経営状況を示す詳細な会計報告である。会社の経営を維持していくためにも、それぞれの項目の持つ意味についてきちんと把握し、今後の経営の計画を練るための手掛かりとしたい。

その内容は大きく分けると、資産、収入、支出の3つからなり、毎年3月31日の決算処理をもって更新される。後に詳しく触れる税金対策のためばかりでなく、これらの情報にはこまめに目を通しておこう。

◆収入

鉄道会社売上

4月から現時点までの、鉄道部門の売上の合計額。

子会社売上

4月から現時点までの、会社の保有するすべての子会社の売上の合計額。

売却分

子会社・株式・土地、それぞれを売却したことにより得られる収入。

株式配当

7月1日時点の持株に対して払い込まれる、株式の配当の合計額。

銀行利息

毎月24日、資金に対して銀行から利息が支払われる。その現時点までの合計額。

収支

収入の合計から支出の合計を差し引いた値。いわゆる純利益である。

資金

建設費や購入代金に使える運用資金。マイナスになると、会社は即時倒産する。

TAKE THE A-TRAIN III	
REPORT 2	
資産	
鉄道資産	
子会社	5社
株式	0株
土地	169B
合計	
収入	
鉄道会社売上	461,681
子会社売上	640,312
子会社売却分	4,021,840
株式売却分	0
土地売却分	158,000
株式配当	0
銀行利息	3,843
合計	5,285,676
収支	2,144,452
資金	1,210,591

◆資産

鉄道資産

線路、駅、車両等、鉄道の運行に関するすべての保有物は資産と見なされ、一律の評価額が決められている。

子会社

現時点で会社が保有している子会社の総数。子会社の評価額は、売上によってたびたび変化する。

株式

現時点で会社が保有している株式の総数。評価額は、その時点の価格の総額をもとに算出される。

土地

現時点で会社が保有している土地の総数。評価額は、その時点の地価の総額をもとに算出される。

SYSTEM		3月 8日 14日 (金) 19:00	
		EXIT	
評価額	資産税金	427,095	
1,900		865,305	
6,116		0	
0		28,100	
2,000		1,320,500	
0,016			
出			
道会社経費	443,192		
会社経費	153,398		
会社購入費	2,397,500		
式購入費	0		
地購入費	31,700		
数料	115,434		
私利息	0		
計	3,141,224		
益税金	1,072,226		
金合計	2,392,726		

◆支出

鉄道会社経費

列車の運行や駅の業務に必要な、鉄道部門すべての経費の合計額。

子会社経費

会社の保有する子会社を運営していくために必要な、経費の合計額。

購入費

子会社・株式・土地それぞれを建設、購入した際に支払われた支出。

手数料

株の売買、子会社の売却等によって生じる手数料の合計額。

支払利息

借金の返済時に支払わなければならない元金に対する利息の合計額。

利益税金

収支額が、黒字の場合はその収支の50%、赤字の場合は100千円が徴収される。

税金合計

現時点で算出された、資産税金と利益税金の合計額。

土地の保有





会社の規模が大きくなるにつれ、土地を購入する機会も増えてくる。とくに駅周辺の資材置場や線路の拡張スペースなどは、プレイに際し最低限必要なブロックである。できれば、土地価格の決定要因というものをきちんと把握してプレイするくらいの姿勢が望まれる。

ちなみに、ゲーム開始時の地価の基本値は2,000千円だ。これに次ページに示した値上がり要因をプラスしたものが地価として算出される。ただし土地の購入代金には、整地を目的とした建物等の撤去費用が含まれるため、実際の土地購入価格にはばらつきが生じる。なお、地価は1週間毎に更新され、基本的に値下がりするということはない。

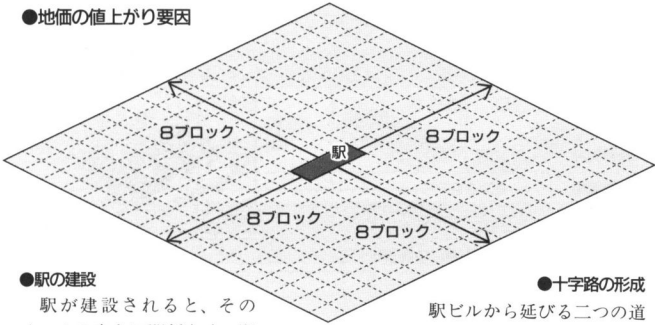
街が発展してくると、投資目的で土地を購入することも多くなるだろう。発展させたいと思う地域の土地を、あらかじめ買い占めておけば、有利な立地条件のもとに自社の子会社を建設することも可能である。子会社はその立地条件の善し悪しで売り上げを大きく左右する。さらに、そうした場所には、他社が進出してくることが多いのだ。また、平地はその他のブロックにくらべ建物が建ちやすい。都市開発を促すための宅地造成という目的から、土地を売り買いすることも考えてみよう。

地形の種類と整地コスト

『A. III.』に登場する地形（ブロック）の種類をここに示す。それぞれの地形に設定された整地・撤去費用は右の通りだ。

住宅	雑居ビル	畑	牧場
			
800千円	8,000千円	200千円	200千円

●地価の値上がり要因

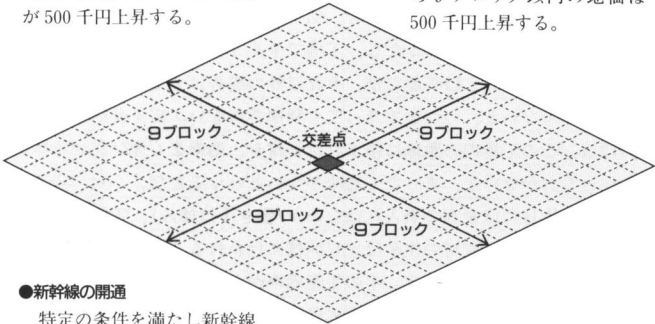


●駅の新設

駅が建設されると、そのホームの向きに関係なく、駅を中心から8ブロック以内が1,000千円、16ブロック以内が500千円上昇する。

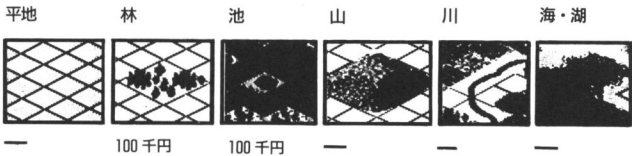
●十字路の形成

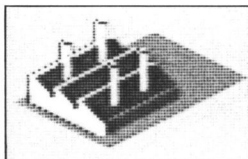
駅ビルから延びる二つの道路が交わると、そこに交差点が形成される。その交差点から9ブロック以内の地価は500千円上昇する。



●新幹線の開通

特定の条件を満たし新幹線が開通すると、マップ全体の地価が500千円上昇する。





必要資材	20個
建築費用	250,000千円
運営経費	毎日200千円
売上	資材1個につき250千円

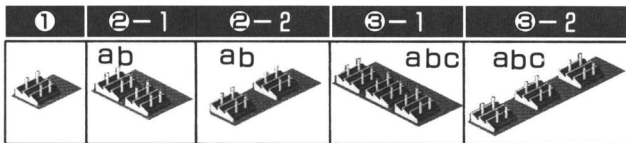
◆資材供給と雇用機会の増産

工場は、街の発展に必要な資材を生産する。また、それにとともに多大な労働力も提供するので、都市の活性化といった意味からもぜひ積極的に建設したい。ただし、工場で生産された資材は、プレイヤー自らが直接使うことは可能だが、それ以外の場合は一度貨物列車で運び出してやらないと、いつまでたっても利用されない。街を発展させるためには、この工場内の敷地に積まれた資材を、効率よく運び出せる体勢を作っておかないと、まったく意味がないということだ。

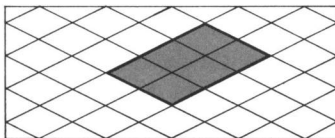
工場は休日には乗客の乗入れはないが(働き手は休み)、工場自体は稼働しているので、資材の生産は平日同様に行われる。さらに、工場は隣接して建設することにより、その生産効率上がる。次ページに単体・林立における生産効率の比較を表式化してみた。この表からもわかるように、ただ隣接させるよりも、工場の建物部分を並列にした方が、より生産効率があがる。工場内部の機械も隣接させた方が、一層回転性があるという概念を取り込んだ結果だろうか。資材は1回に2個生産され、資材1個につき材料費が8,000円かかる。生産時間もほぼ決まっていて、一部例外もあるが、朝の8時が多い。

なお、工場は資材を出荷することにより、初めて売り上げ額が決定されるので、他の子会社と違い、つねに評価額が建設費の250,000千円プラス地価に固定されている。

●工場の単体・林立における資材の生産効率比較



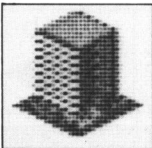


	①	㉑-1		㉑-2		㉓-1			㉓-2		
		a	b	a	b	a	b	c	a	b	c
建設当日						2	2	2			
1日目		2	2	2		2	2	2	2	2	
2日目	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3日目		2	2	2		2	4	4	2	2	
4日目	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5日目		2	2	2		2	2	2	2	2	
6日目	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7日目		2	2	2		2			2	2	
8日目	2	2	2	2	2				2	2	2
9日目											
10日目	2			2							2
11日目											
12日目	2			2							2
13日目											
14日目	2			2							2
15日目											
16日目	2			2							2



工場の建築必要スペース

マンション

MANSIONS

			
必要資材	8個		
建築費用	340,000千円	357,000千円	374,000千円
運営経費	毎日 150~200千円		
売上	毎日 300千円		
	相乗効果→貸しビル/レジャー施設		

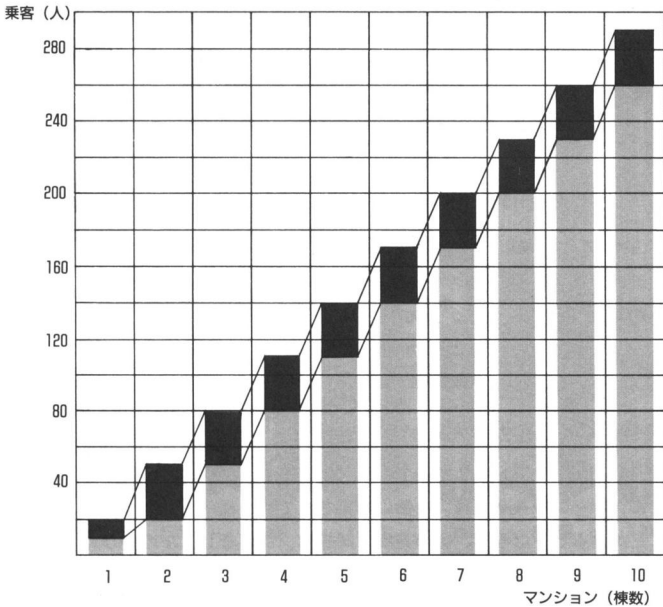
◆ 損得勘定抜きに必要

すべての子会社は、営利を目的として建てられるものであるが、都市を發展させるという『A. III.』のゲーム性格上、損得勘定を抜きに建設しなければならない建築物もある。このマンションなどはまさにその好例で、前述の工場と同様、純粋な利潤の追求としてよりも、プレイを優位に進行させるためのひとつの手段として建設されることが多い。最初からある程度發展しているマップは例外として、新しい駅を建てたら、このマンションも対で建てるのが基本だと思ってもらいたい。

マンションは、都市の發展に必要な人口増加という要素と密接なつながりを持っている。住居としてのマンションは、そのために最低限必要な存在なのだ。またマンションは、マップ外の潜在雇用機会人口(P.116参照)が多ければ、確実な売り上げを見込める。他の子会社にくらべて需要が多いので、評価額も高くなる。そのため、転売すれば建設費との差額分だけでも儲る。いわゆる“マンション転がし”というやつだ。

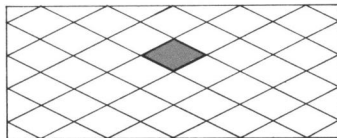
マンションには、建設費用の異なる3種類の形態があるが、経費や売り上げ、評価額に差は出ない。次ページの乗客数との関連も形態によって変わることはないので、グラフィックの違いによる雰囲気を楽しんでもらえればそれでよい。

●マンションの建設による乗客増加数



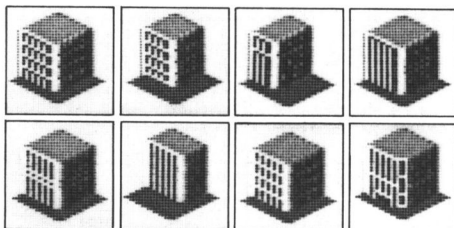
このグラフは、駅周辺にマンションを建てることにより、どのくらいの乗客が見込めるかを表したものである。数値は、駅周辺にまったく住居がない場合を基準としているので、はじめからある程度の住宅が建っている場所ならば、当然その分の乗客がこれにプラスされる。これによるとマンションを1棟建てるごとに、ほぼ20~30人の乗客が集まることがわかる。マンション建設は、確実に列車の乗客数増加につながるのだ。

マンションの建築必要スペース



貸しビル

BUILDING



必要資材	
10個 (5階増築ごとに8個)	
建築費用	一律 240,000 千円 (5階増築ごとに 160,000 千円増額)
運営経費	5階ごとに毎日 40~45 千円
売上	5階ごとに毎日 50~90 千円 相乗効果→ホテル

◆伸びゆくビルがなんととっても快感

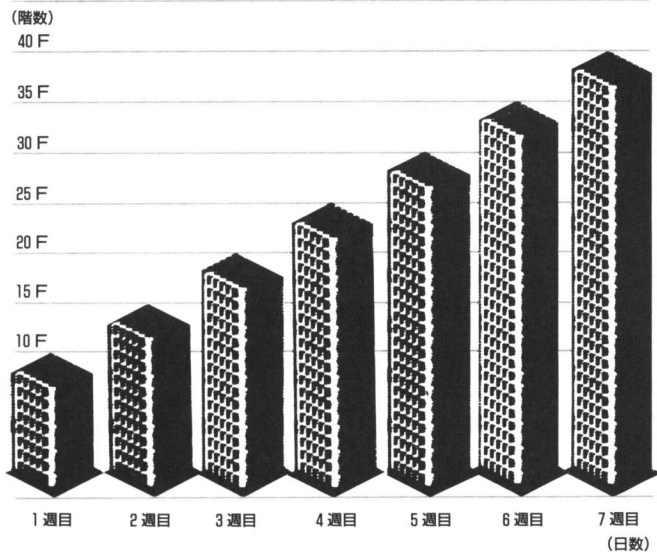
『A. III.』をプレイしていてなんととっても快感なのは、貸しビルの上にクレーンが乗せられ、自然に増築されていく様子を画面のあちこちに見かけるときだろう。街の発展と同様に、この貸しビルの伸びゆくさまを眺めるのは、その視覚的效果も手伝ってか、単に会社の規模が大きくなるといったことよりもうれしいものがある。

貸しビルは、企業からテナント料をとることで収益を上げる。5階分が1ブロックとして計算されるので、当然階数が高くなるほど収益も多くなる。プレイを始めた当初、鉄道乗客の呼び水としてマンションと同様、駅前に1、2本建てておくとよいかもかもしれない。

貸しビルを建設する際に必要な資材は10個だが、10階以上の増築は8個で済む。最初の2個分は、基礎工事に使用されたと思ってもらえればよいだろう。建設資金もそれと同様の考えだ。

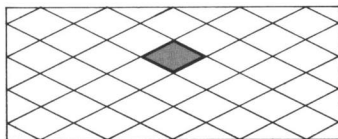
ところで、貸しビルには8種類の形態があるが、これはマップ上に彩りを添えるために用意されたもので、機能的な差はまったくない。同階数ならば、基本的に売上、評価額ともに同一である。

●貸しビル回数別建築日数






10階建て以上の貸しビルは、完成するまでに所定の日数がかかる。
 今回の実験はMAP1で行ったが、増築されるのは毎週1回決まった曜日で、
 時間は夜中の1時か朝の10時のどちらかだった。曜日はランダムに処理される
 が、時間は決まっているようなので、24時か9時に建てれば、1時間で最初の
 増築がなされることもありうるわけだ。

貸しビルの建築必要スペース



デパート

DEPARTMENT

			
必要資材	12個		
建築費用	1,200,000千円	1,260,000千円	1,320,000千円
運営経費	毎日2,300~2,600千円 (休日30%増)		
売上	毎日2,200~2,700千円 (休日200%増)		
	相乗効果→マンション/貸しビル/ホテル		

◆一等地獲得が商戦の分かれ目

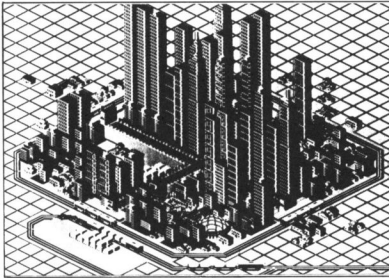
これより先に紹介する子会社は、街全体がある程度発展してから建設すべきものである。街が形作られていないうちに建てても、ただ経費がかさむだけで赤字経営はまぬがれない。

なかでもデパートは、街の人口や立地条件にその売上を大きく左右される。それに加え、他社のデパートの近隣への進出というのも、きわめて大きな売上ダウンにつながる要素だ。建設にあたっては、周辺の発展状況や競合施設の有無を冷静にみきわめる必要がある。立地条件の善し悪しについては、次ページに触れているので、参考にしてもらいたい。

ところで、『A. III.』の中には、景気という目に見えない要素がからんでいて、絶えず変動を繰り返している。それを予測することは不可能だが、基本的に4月と12月には、景気が上向きになるように設定されている。デパートに関していうと、2月と8月には1~2割の売上ダウン、12月には、2~3割の売上のアップが見込めるのだ。

ちなみにデパートもマンション同様、形態の違いによる経費や売上、評価額の差はない。

●デパートの駅・交差点からの距離別利益比較



■模擬実験

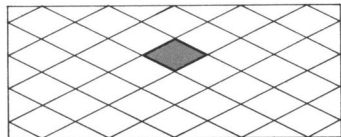
駅前から交差点までを6ブロックとし、どのブロックに建てたデパートの売上が伸びるかを測定する。

1ブロックごとに4/8の1時に建設、1週間ごとの利益を追ってみた。

	駅前 交差点					
	A	B	C	D	E	F
4 / 15	9,612	12,595	15,689	17,633	20,497	21,092
22	10,328	13,364	16,508	18,462	21,266	21,866
29	10,202	13,092	16,177	18,121	20,985	21,545
5 / 6	15,136	19,075	23,162	25,592	29,172	29,872
13	12,704	16,357	19,894	22,021	25,243	25,873



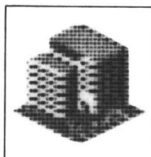
『A. III.』で立地条件のよい場所というのは、街の中心地を指す。その街の中心というのは各駅前に設定されていて、デパートを建てるのに駅前がよいというのはそのためである。しかし、道路が延びて十字路ができると、街の中心は交差点に移ってしまう。この実験結果からもわかる通り、その中心地にできるだけ近い方が、デパートの売り上げは確実に伸びる。デパートで儲けたかったら、交差点のブロックは必ず押さえるべし。

デパートの建築必要スペース



ホテル

HOTEL

			
必要資材	12個		
建築費用	1,000,000千円	1,000,000千円	1,000,000千円
運営経費	毎日1,700~1,800千円(平日5%増)		
売上	毎日1,400~1,850千円		
	相乗効果→工場/貸しビル/マンション/レジャー施設		

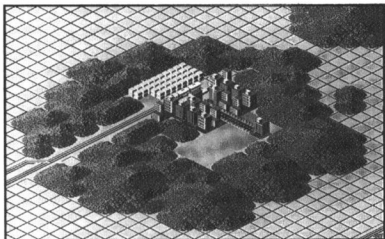
◆シティーホテルかリゾートホテルか

ホテルもデパート同様、建設時期と場所には注意したい。ただし、デパートにくらべると収益的なうまみはそれほど多くないので、あまり期待はしない方がよいだろう。ホテルは、各建築物や施設と併設することにより、その売上がアップされる。工場や貸しビルの近くに建てることによりビジネスホテルとして、住宅地の近くでは結婚式等に利用される。プレイに際し、どうすべきか判断を迷ったときは、現実のホテル経営に目を向けてみることだ。

さて、そうしたシティーホテルとは別に、リゾートホテルの建設というものもなかなかダイナミックでよい。これまた現実例にならい、『A. III.』でもホテルとレジャー施設との関係には密接なものがあるのだ。レジャー施設の建設には莫大な費用がかかるが、一度建ててしまえば儲けはそれなりに期待できる。長期的な展望を持ってこれに当たろう。

そもそもこうした子会社経営は、実利だけを追求するよりも自分の中でドラマを構築しながら楽しみたい。あまりプレイの効率性だけにとらわれず、“10月1日自社系列のホテル堂々のオープン！”といったような思い入れが欲しいものだ。

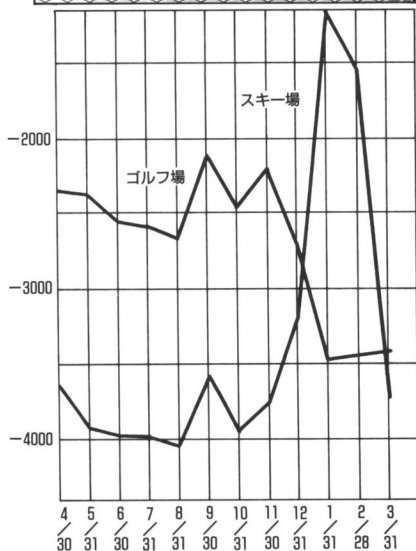
●ゴルフ場・スキー場に併設したホテルの利益比較



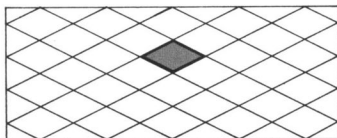
■模擬実験

一応の発展を遂げた環状線から延びる支線の先に、ホテルを建設。それと同距離にゴルフ場を建てた場合とスキー場を建てた場合の1年間に渡る利益を測定する。

4/1、10時にゴルフ場（スキー場）建設、その1カ月ごとの利益を追ってみた。



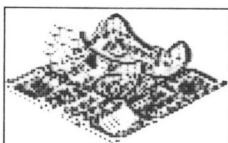
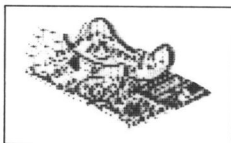
ここでは、季節によって確実な収益差の出てくるレジャー施設と併設させたホテルの利益について、その関連性を調べてみた。実験結果によると、リゾート地のホテルは、レジャー施設のオープン時とオフ時によって、明らかにその利益に差が出てくるのがわかる。このようにレジャー施設の有存在は、ホテルの売上アップと直接つながるのである。



ホテルの建築必要スペース

遊園地

AMUSEMENT



必要資材

24 個

建築費用	1,900,000 千円	1,995,000 千円
運営経費	毎日 750~1,000 千円	
売上	毎日 390~720 千円 (休日 50%増)	
	相乗効果→マンション/ホテル	

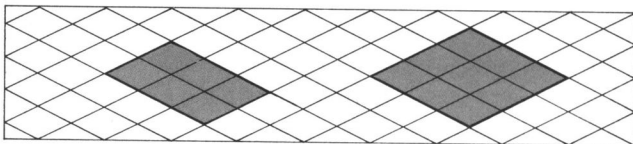
◆打ち上げ花火はぜひみたい

この遊園地を含め、スタジアム、ゴルフ場、スキー場を総称してレジャー施設と呼ぶ。ともに建設費用の高いものばかりなので、ゲーム開始直後に作ることはまず不可能だ。

そんなレジャー施設の中でも、ひときわグラフィックの艶やかな遊園地。建設費用の異なる、2種類の形態が用意されている。ちなみに、これも他の子会社同様、形態の違いによる経費や売上の差はないことを断わっておく。また遊園地は、マップ全体の人口が増えれば増えるほど、売上が伸びるようになっている。

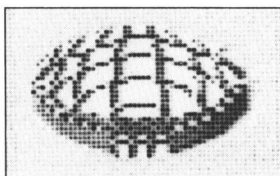
ちょっと贅沢だが、遊園地をいくつか隣合わせに建設して、より大きな遊園地に見せるなんてことは、ぜひ一度はやってみたいことである。

遊園地の建築必要スペース



スタジアム

STADIUM

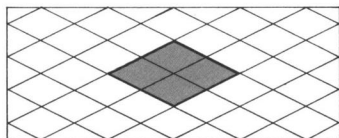


必要資材	20 個
建築費用	1,000,000 千円
運営経費	毎日 240~260 千円
売上	毎日 80~140 千円
相乗効果→マンション/貸しビル/ホテル	

◆転売で儲ける！

レジャー施設はゲームのシステム上、他の企業（コンピュータ）が作ることは有り得ない。競合ということを考えなくて済むので、自分の思い通りにマップ内に配置することが可能だ。プレイヤーの独占企業ということで、転売して儲けるのもひとつの手段だろう。とくにスタジアムは、レジャー施設の中では比較的建設費用もかからない方なので、転がし行為の対象にしやすい。

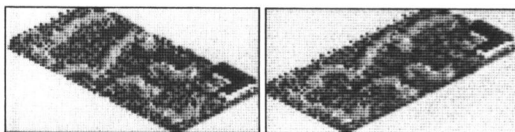
他の子会社同様、駅の近くに建設した方が、よりいっそうの売上を見込めるのはこのレジャー施設でも当然のこと。休日の売上アップもきわめて大きい。なお、スタジアムも遊園地同様、人口が増えると売上がさらに伸びる施設である。



スタジアムの建築必要スペース

ゴルフ場

GOLF



必要資材	8 個
建築費用	2,050,000 千円
運営経費	毎日 2,221~2,442 千円 (休日 50%増)
売上	毎日 2,310~2,540 千円 (休日 200%増)
	相乗効果→ホテル/マンション

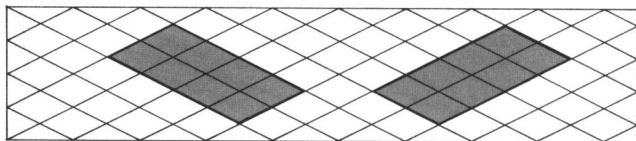
◆最高級予算を必要とする子会社

資材はあまり必要としないが、ゴルフ場の建設には莫大な予算がかかる。経営面によほどの余裕がないと、たとえそれまで順調であった会社でもあつという間に傾いてしまうことになるので気をつけよう。

さらにゴルフ場には、シーズンオフの期間があり、雪の降る冬場(12/24~2/28)は休業なのだ。最寄りの駅の列車乗客数もそれに影響されるので、どうしても収入にかたよりが出てきてしまう。まことにもって経営の難しい施設である。

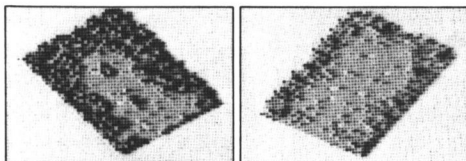
ゲーム終盤における、街の味つけとして考えておいた方がよいかもしれない。

ゴルフ場の建築必要スペース



スキー場

SKI



必要資材	
8 個	
建築費用	747,600 千円
運営経費	毎日 960 千円 (休日 200%増/オフ期間 50 千円)
売上	毎日 1,300~1,660 千円 (休日 300%増)
	相乗効果→ホテル

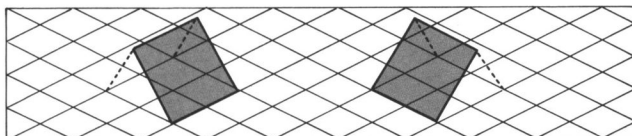
◆冬場だけの収入はツライ

ゴルフ場に比べれば、スキー場の建設費はかなり安い。だが、スキー場の営業期間は、ゴルフ場のそれよりもきわめて短い冬場のみに限られる。2カ月余りしかないのだ。そのため、やはりこれも確かな経営基盤がないと運営していくのは難しい。

そこで考えられるのが、ゴルフ場とスキー場の併設だ。列車の運賃収入のことも考慮にいれ、このふたつを組み合わせれば季節による収入のかたよりを押さえることができる。

なお、スキー場建設には、特定のなだらかな広さを持つ山の斜面が必要である。マップによっては、そうした地形のない建設不可能なデザインのものもある。

スキー場の建築必要スペース



子会社の売買

◆子会社を保有する

会社が保有できる子会社の数には制限があり、それぞれの建物・施設ごとに18件、すべて合わせると最高60件までとなっている。まあ、よほどのことがない限り、この限度枠まで持ち合わせるといったことはないだろう。

子会社を経営するにあたっては、これまで個々の建物・施設にわたり詳しく触れてきたように、自ら建設するほか、他社の建てたものを購入するという手段がある。REPORT3を開くと、他社の経営する子会社が売りに出されているのを見ることができる。この際、売りに出されるような子会社は、業績が芳しくないものという印象を受けるが、『A. III.』の場合はそうでもない。毎月まったくランダムに、マップ上に存在する子会社の約8分の1が売りに出される仕組みなのだ。ただし、4～5月は決まって売物が出ない。

実際、他社が建てた子会社を購入するといった機会は、きわめて少ないと思われる。そうした機会があるとすれば、線路の拡張予定地や道路の延長上に建てられてしまった物件を、どうしても取り除きたいという場合だろうか。ゲームの性格からいって、子会社は購入するよりも売却することの方が多くなるはずだ。

子会社の 売却限度算出の 計算式

年度内に売却できる子会社の数には上限があり、ひとつの年度内に30回と決められている。翌年の4月1日が来て年度が更新されると、以下の計算式により、次年度の売却限度数が決定されるのだ。

$$\text{次年度の売却限度数} = 30 - (\text{前年の売却限度数} \div 2)$$

なお、端数が出た場合は切捨てして算出される。

前年	30	29	28	24	20	16	12	8	4	3	2	1
次年	15	16	16	18	20	22	24	26	28	29	29	30

◆売上と評価額の関係

子会社の売却時には、基本手数料の5,000千円プラス評価額の2パーセントの手数料がかかる。この評価額は、資産税額算出の際の基準値ともなり、基本的に各子会社の売上によって算出されるものであるが、それを公式化するのは難しい。各マップに設定された潜在人口からくる、子会社の需要と供給のバランスというものが、どうやらこれに関連してくるようだ。

たとえば、建設して間もない子会社でも、需要の高いものであったならば、評価額は数時間のうちに跳ね上がる。潜在人口の多いマップ1などはそのよい例だ。反対にマップ4などのように、もともと潜在人口の少ないマップは需要も少ない。子会社に対する住民の要求がないわけだから、当然評価額は高くならない。このように子会社の評価額は、あながち直接的な売上にのみ左右されるものではない。

それと、マンションなど建設費用の違いによる物件の種類であるが、これは評価額とは直接関係しない。そのため、“ころがし行為”で利益を上げようとするならば、いちばん安いもので建設、売却を繰り返せばよいということになる。

子会社は、それひとつを単独して存在し得ない性質のものである。常に鉄道および都市の発展とともにある、ということをお忘れないでいてもらいたい。

WIDER WORLD 日本国国境線		SYSTEM		3m 1m 23m (A) 2:00		
		[V] [A]				
今期売上	今期利益	評価額	手数料			 <p>経理部長 買い手がいません</p>
25.790	11.290	604.600	17.032			
25.395	11.815	630.200	17.604			
25.148	10.578	617.400	17.348			
25.325	12.235	591.900	16.836			
25.148	11.038	630.200	17.604			
22.506	10.636	604.600	17.032			
22.912	10.455	630.200	17.604			
22.185	10.155	617.400	17.348			
24.432	11.872	591.800	16.836			
資金	1.269.601			購入	売却	
工場	0 / 4	ゴルフ場	0 / 0	マンション	18 / 57	
デパート	0 / 5	遊園地	0 / 0	貸しビル	1 / 79	
ホテル	0 / 18	スタジアム	3 / 5	スキー場	0 / 0	
REPORT 1	REPORT 2	REPORT 3	REPORT 4	TRADING MARKET	BANK	
SALE ACCOUNTS	BUSINESS SHEET	SUBSIDIARIES	THE GROWTH	BUSINESS EXCHANGE	THE ORIGIN	

子会社の売却数には上限がある。このメッセージが出たら、とりあえず翌年度まで待つしかないのだ。

株式の売買とその変動

株式投資は、ゲームの味付け的存在だ。まったく無視してもゲーム進行に差し支えはない。とはいえ、それだけでも十分なゲーム性を持っているので、ぜひ積極的に証券会社のウインドウを開いてみよう。

取引銘柄として用意されているのは、全 24 社。どの銘柄が買い得か気になるところだろうが、ゲームの進行状況や街の発展度合から、株価に影響を及ぼすといったことはない。基本的に株価は、毎日変動を繰り返している。上昇のきざしが見えたところで、各銘柄の株価を見渡し、その時点で一番安いものを購入するのがよいだろう。銘柄ごとに値動きが異なるとはいえ、最終的にそのほうがうまみが多いのだ。

各銘柄ごとの株価の変動グラフは、週間単位で過去 30 週の値動きを示したものである。短期的な利用をするのであれば、こまめに証券マンを呼び出して、この相場の変動に目を光らせることだ。株を購入する際には、価格の他に手数料が必要となる。手数料は、株価に関係なく 1 株につき 10 千円、それに基本手数料の 50 千円が加算される。なお売却時には手数料はかからない。

すべての株価は中期から長期的に渡ってみれば、常に上り調子にあるので、例外的な大暴落ということを除き、損はしない。その大暴落さえ、事前に察知することはあながち不可能なことではない。長期的に株を保有していることで、持株に対し毎年 7 月 1 日には配当金がつく。資金増収のひとつの手段として、大いに活用しようではないか。

配当額の算出

毎年 7 月 1 日、持株に対してに払い込まれる配当額は、額面の 8～28% である。1 株の額面は一律 50 千円で計算され、1 株あたりの配当額は 4～14 千円になる。

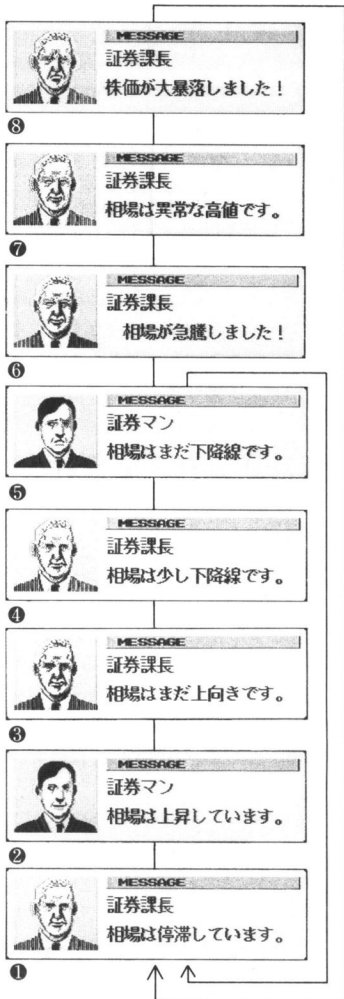
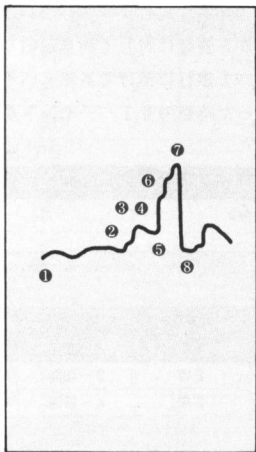
例)

- 保有株数 1,000 株の場合
4,000～1,400 千円の配当
- 保有株数 2,000 株の場合
8,000～28,000 千円の配当

●株価の変動パターン

株価の動きは、個々の銘柄によって微妙に異なるとはいえ、全体的な変動パターンというものが確実に存在する。ここに示した図のとおり、すべての銘柄は、つねに2カ月弱の周期で、①～⑤の小刻みな上がり下がりを繰り返し、数年に一度例外的に⑥～⑧の大暴落へと移行する。

そのため、株を長期的に保有する場合にも、先見性といったものは一切必要ないと言える。株価変動のパターンは、すべての銘柄に共通する事なので右の図式を見て売り買いを判断すれば、まず間違いはないだろう。



借金と金利

『A. III.』の銀行は、会社が資金の融資を受けるために存在する。その限度額は、常に会社の資産合計額の30パーセントである。当然会社の規模が大きくなればなるほど、多額の融資が受けられることになる。

借入の期間は1～3年のいずれかを選び、その期間によって利率が異なる。期間の短い方が低金利で有利というわけだが、こればかりは会社の発展や経営状況を見て、利用する時期を個々に見極めるしかない。なんといっても借金は、返済日までにそれを返済するだけの収入が見込めるかどうかの判断がカギとなるのである。

返済日の2週間前になると、経理部長が返済期限の近付いたことを知らせてくれる。そして借り入れた金額は、返済日に自動的に資金から一括に差し引かれる。資金に余裕ができたからといって、分割して返済することも、返済日前に返済することもできないのだ。そのため、ある程度の期間において、小口に融資を受けるといったような計画的な借金の利用が望まれる。経営面からもその方が、長期的に安心かも知れない。

さて借金とは別に、毎月24日には、銀行から資金に対して利息が振り込まれる。これはもともと会社の資金はすべて銀行に預けてあるという設定のもとに、その月の資金が一番少なかった時点の0.1パーセントが毎月、利息として支払われるのだ。

次ページに示したのは、ゲーム開始時の各マップの借金限度額の一覧である。なんらかの参考になれば幸いである。

返済年による金利の変動

返済年による金利の上下限をここに示した。もっとも低金利なもので2%、高金利なものでは11%にまでなる。金利はこの幅で毎月ランダムに変動するため、それを予測することはできない。

返済年	金利幅
1年	2～9%
2年	3～10%
3年	4～11%

●マップ別初期設定限度額一覧

MAP1

返済年	金利 (%)	限度額	返済額	利子
1	6	120,000	127,200	7,200
2	7	〃	136,800	16,800
3	8	〃	145,080	25,080

MAP2

返済年	金利 (%)	限度額	返済額	利子
1	7	252,000	269,640	17,640
2	8	〃	292,320	40,320
3	9	〃	320,040	68,040

MAP3

返済年	金利 (%)	限度額	返済額	利子
1	6	177,000	187,620	10,620
2	7	〃	201,780	24,780
3	8	〃	219,480	42,480

MAP4

返済年	金利 (%)	限度額	返済額	利子
1	6	144,000	152,640	8,640
2	7	〃	164,160	20,160
3	8	〃	178,560	34,560

MAP5

返済年	金利 (%)	限度額	返済額	利子
1	7	816,000	873,120	57,120
2	8	〃	946,560	130,560
3	9	〃	1,036,320	220,320

MAP6

返済年	金利 (%)	限度額	返済額	利子
1	6	1,740,000	1,844,400	104,400
2	7	〃	1,983,600	243,600
3	8	〃	2,157,600	417,600

税金と節税

◆税金の算出

毎年の年度末、3月31日には決算処理が行われる。公共機関である鉄道会社もその例外ではなく、収支報告を計上して税金を納めなければならない。これにより確定された税額は、2カ月後の6月1日に直接資金から引き落とされる。

すでに何度か述べたと思うが、税金には大きく分けて“資産にかかる税金”と“利益にかかる税金”の2種類がある。資産に対しては、会社の保有する鉄道資産、子会社、株式、土地、それぞれの評価額の5パーセントが資産税額となる。これは会社の収支に関わらず、必ず納めなければならない金額だ。

また、収入に対しては、会社全体の収入から支出を差し引いた値（利益）の50パーセントが利益税額となる。なお、収入よりも支出の方が多い赤字計上であったとしても、最低100千円は事業税として納めなければならないことになっている。

◆節税の基本

税金もプレイを始めた当初ならば、さして問題にならないだろうが、ゲームが進み会社の規模が大きくなるにつれ、微妙な足かせとなってくる。脱税はムリとしても、やはり税額は低く抑えたいものだ。そこで、節税対策について考えてみたい。

端的に言うと同税額は、現金で入ってくるものからはその半分、現金以外のものならば5パーセントで済む。ということは当然、毎年の利益分である現金収入を、決算処理の行われる3月31日までに、現金以外のなんらかの資産に替えてしまえば、税額を低く抑えられるということになる。どうせ持っていられるお金ならば、自分の会社のために使ってしまった方がいい。次ページにその対策例をいくつか紹介したので、とりあえずの参考にしてもらいたい。

あなたの経営する
会社は倒産して
しまいました。



●節税対策

子会社建設

利点
手軽に行える
不利点
売却不可能な場合が生じる

てっとり早く節税効果の得られるのが子会社建設だ。子会社はそれ自体が収入につながるものなので、よっぽどの赤字経営を出さない限り持っていても損にはならない。堅実さをねらうならば、子会社の中でも着実な利益を見込めるマンションや貸しビル建設が理想と言える。

土地購入

利点
維持費がかからない
不利点
大量に購入するとなると面倒

微細な額の節税にオススメなのが、この土地の購入。子会社のように維持費がかからないのも魅力である。また、ややもすると地上げによる暴利も期待できる。駅建設、線路の敷設予定ブロックなどの購入に当たれば、さらに一石二鳥である。

株式購入

利点
いつでも手放せる
不利点
暴落の危険性

株は子会社と違って、売却不可能になるということはない。また、証券会社に行けばすぐに売買が可能なので、節税したい額に応じて細かく買い分けるということもできる。3月31日に行ったら休みだったなんてことがない限り、有効な手段と言えるだろう。

鉄道施設拡張


利点
鉄道施設の拡張に直結
不利点
ある程度の計画性が必要

いずれ拡張しなければならない鉄道施設ならば、節税の対策として行うのもよいだろう。ただし、線路の敷設や駅の建設となると、ある程度の計画性が必要だ。施設拡張の青写真ができていないようだったら、長期的に見て必要となる車両を購入しておくともよいだろう。

メッセージファイル

お馴染みの経理部長をはじめ、『A. III.』には、さまざまな部門の専門スタッフが登場する。彼らはつねに適切なアドバイスでプレイヤーをサポートしてくれる。そんな中からいくつかをピックアップしてここに紹介しよう。ただし、彼らのメッセージは、あくまで助言である。決断を下すのは社長のあなた自身なのだ。


■経理部長



MESSAGE

経理部長
社長。資金が心細く
なっています。


運用資金が底をついてくると、この経理部長の貧相な顔と毎朝のご対面。日々の収入が確率した状態であれば、それほど気にする必要はない。



MESSAGE

経理部長
社長！会社の危機です！


このメッセージが出たら、会社はかなり危ない。迅速なる手段を打たないと、数時間後には会社倒産という憂き目を見ることとなるだろう。



MESSAGE

経理部長
社長！そんなことを
している場合ですか！

最大のピンチ！ここまできたらもう後がない。「会社の危機です」のメッセージ表示後に線路を敷いていたら、このメッセージが出た。




MESSAGE

経理部長
社長！残念ながら
今期は赤字決算です。

赤字決算だからといって会社が潰れることはないのだ。ただ、この貧相な顔を見せつけられると、さすがに気が滅入ってくる。

■銀行員

MESSAGE




銀行員

枠がいっぱいです。

資産に対する借入限度額とは別に、銀行の借金枠は8つまでしかない。この枠を越えて融資を受けることはできないので、こまめに借金する際には要注意。

■マンション管理長

MESSAGE



マンション管理長


儲かっていますが..

YES NO

マンション管理長と、きちんとした呼び名があるにもかかわらず、“マンション女”などと幽霊のごとき呼び方をされているあわれな女性。

■スキー場支配人

MESSAGE



スキー場支配人

今月24日にスキー場をオープンします。

スキー場の営業期間は、冬場のみである。そのオープン、オフ時の到来を知らせてくれるのが、この老婆。支配人というものの、なんとなく不気味。

■エンディング

CONGRATULATIONS!!

おめでとうございます!

とうとう資金が500億円に達しました。

祝



STAFF

T. Nagahama

K. Kasai

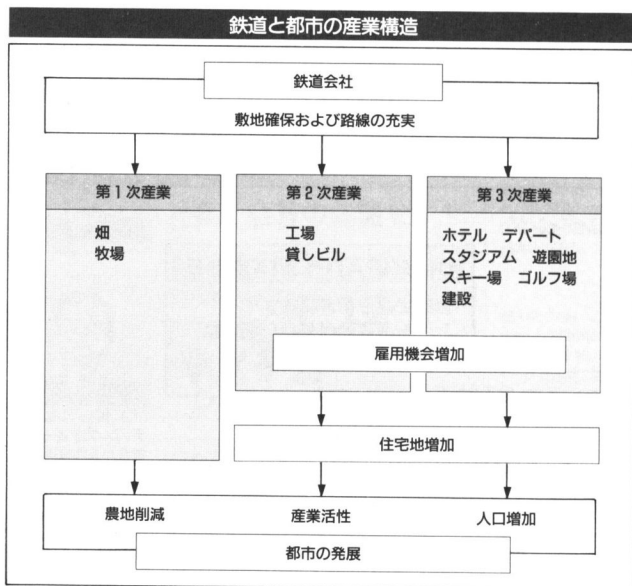
H. Kanda

S. Sako

「A.III.」にもエンディングがあった! 資金が500億円に達するとバニーガールの登場だ。そのまま続けることができるが、一応のエンディングと言えるだろう。

都市計画術

これまでの『A列車——』シリーズと『A.III.』の違いは、この都市計画という楽しみが加わったことにある。会社の発展とともに、都市の機能性と美観をも追求したい。プレイヤーのオリジナリティーが真に問われる分野だ。『A.III.』の醍醐味である。



◆都市計画にあたり

ある意味で『A.III.』は、街を育てる環境ソフトという見方をすることができる。これはまさにリアルタイムのゲームならではの特徴でもあるが、ある程度ゲームが進めば、プレイヤーは直接手を下さなくても、街の発展していく様子をだまって眺めていられるのだ。駅周辺に積み重ねられた資材がはじけるように消費され、住宅やビルになっていくさまを見るのは、誰しもが快感を覚えるところだろう。

そうした都市の発展は、鉄道網の充実があってはじめて成り立つ。鉄道会社の経営的発展なくして都市の発展は有り得ないことなのだ。駅の位置、路線のレイアウトによって街の様子は大きく変化する。つまり、都市計画はそうした間接的操作で行うしかない。都市計画術といっても、それを直接実行するためのコマンドというのではないのだ。

そこで、ここでは都市の構成要素といった部分についてのみ触れておく。都市のメカニズムを知ることは、『A.III.』の全貌を知ることにもつながる。それぞれのマップに設定された意味もこれでわかるはずだ。



人口と労働力

◆人口の概念

都市の構成要素のひとつである人口。人口が増えれば確実に列車の乗客数は増え、売上のアップにつながる。はたしてこの人口は、どんな仕組みで決定されているのだろうか？

まず、REPORT 4 で表示される人口の数値だが、これは正確に言うとはマップ内だけの人口の総数ではない。『A. III.』のマップは、より大きな行政区域（市町村）の一部であるという設定なのだ。ここに示される人口は、その行政区域全体の人口ということになる。

とはいえ、人口の決定要素については、一応の算出式が用意されているので、ここに紹介することにしよう。

アートディンクに伺った情報によると、住居としての機能を果たす住宅とマンションが人口決定にかかわるらしい。3,000人～3,700人程度の基本人口が設定されており（これがマップ外の人口ということになるのだろう）、これに住宅の数×60とマンションの数×525をプラスしたものがそのマップの人口として算出される。ということは、住宅1つには60人、マンション1つには525人住んでいる計算になる。両者の人数を比べると、住宅の方はかなり混みあっているようだが、一戸建てに比べ、マンションに住む住民は核家族化が進んでいるとでも考えると納得もできる。ちなみに住宅は16種類、マンションは3種類あるが、形態による差はないようだ。

人口の算出方法を整理すると以下のようなになる。

●人口の算出式

総人口 = 基本人口 (3,000～3,700人) + (住宅の数×60) + (マンションの数×525)

例) MAP 3 の初期設定

住宅数 75 マンション数 0 を左の計算式に当てはめると

$3,000 + (75 \times 60) + (0) = 7,500$ 人 となる

◆潜在雇用機会人口とは

さて、いくら人口が多くても、都市は雇用機会を与えられないと発展していかず、自然に建物が建つということがない。『A.III.』の住民は、労働の場がないと集まってこないのだ。

都市を発展させるためには、雇用機会を設けてやる必要がある。プレイ開始直後でも自然と街が発展していくようなマップは、ある程度の雇用機会が潜在的に用意されているのである。これはマップのすぐ外にどのくらいの労働力を必要とする都市が控えているかという概念であり、各マップには、そうした潜在雇用機会人口というものが異なる数値で設定されている。

マップ内が閑散としていても、この値が高ければ発展の速度は早い。マップ1などがその良い例である。反対に、マップ4などはきわめて発展の速度が遅い。この値については、「SECTION 3 マップ解説編」で触れているので参考にしてもらいたい。潜在的な雇用機会がない場合は、自ら雇用機会をマップ内に作り出すしかない。これは金がないとできない相談である。

●各種建物・施設が提供する労働力

マップ上の各種建物・施設には、個々の建築物としての機能を果たす他に、それぞれ住民に雇用機会を提供している。この一覧は、それらの施設に設定された労働力の値を示したものである。

潜在的な雇用人口の多いマップでは、まず都市の発展がストップすることはないが、ある程度マップ内が発展し尽くし、都市としての成長が止まってしまったら、これらの施設を建てることにより雇用機会を増やしてやらねばならない。もちろん、もともと雇用機会の少ないマップならば、なおさらのことである。

ただし、雇用機会を設けたからといって、それがすぐさま発展に結びつくわけではない。産業育成には、きわめて長時間を要するというところをつけ加えておく。

名称	労働力
駅舎	150人
駅ビル	150人
住宅	1/4人
雑居ビル	60人
工場	500人
マンション	10人
貸しビル	120人 (5Fごと)
デパート	550人
ホテル	550人
遊園地	200人
スタジアム	150人
ゴルフ場	200人
スキー場	0人

産業構造と都市タイプ

ここでは、『A. III.』における産業構造といったことについて触れてみたい。マップ内に点在する建物や施設、地形ブロックは、すべてなんらかの産業形態に属している。畑や牧場は第1次産業、工場や貸しビルは第2次産業、デパートやホテルは第3次産業といった具合だ。そして、これらの産業の傾向を示したものが都市タイプであり、『A. III.』には全6種類の分類がある。

この都市タイプの決定にあたり、コンピュータが判断する基準には農業、産業、住宅、観光の4つの指数があるが、これらは単純なポイント制とはなっておらず、マップ全体に占める個々の指数の割合を比較、判断して導き出される。つまり、工場をひとつ建てたからといって、すぐさま産業指数が伸びるというわけではなく、あくまでマップ全体の割合をもとに判定されるのだ。とはいえ、都市タイプを作為的に操作することは、あながち不可能なことではない。

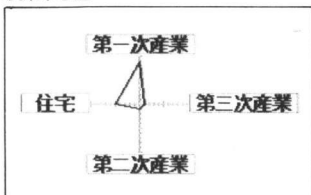
個々の指数を比較して、農業指数が高ければ農業中心型、産業指数が高ければ工業都市型、住宅指数が高ければ住宅都市型、観光指数が高ければ観光都市型となる。さらに、すべての指数にかたよりがいない場合はバランス型、すべての指数がどれも標準に満たない場合は過疎地域型として判定される。

以上、都市タイプの分類について触れてみたが、第1次産業、いわゆる農業だけは、事実上伸ばすことが不可能となっている。直接的にしろ、間接的にしろ、これら農業用地を作り出すことはできないのである。畑や牧場は一度切り開くと、もとに戻すことはかなわない。したがって、むやみな農地削減はなるべくつづしみたい。ちなみに、牧場の中に建っている赤い屋根の建物は家畜小屋である。

まずは、どういった都市のタイプが自分の理想とするものであるか、じっくりと考えてからプレイにのぞみたいものである。

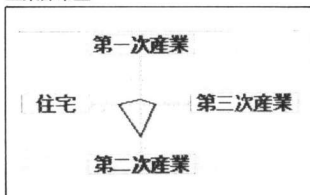
●都市のタイプとその対策

農業中心型



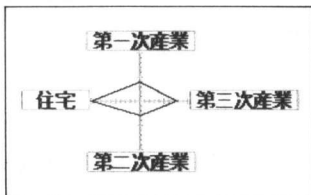
事実上、農業指数を増加させることは不可能である。農地さえつぶさなければ、初期設定のポイントはそのまま残る。

工業都市型



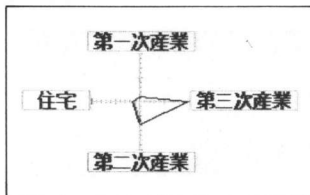
工業指数が高いということは、雇用機会が多いということである。住宅の需要も多く、都市としての発展は早い。

住宅都市型



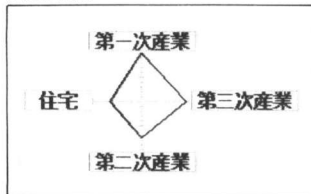
住民の多いこのタイプは、実際一番プレイしやすい。工業にしる商業にしる、働き場所を作ってやることだ。

観光都市型



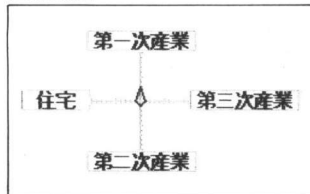
観光都市型という名称になっているが、これはいわゆるビジネス街である。工業都市同様、住居の建設が望まれる。

バランス型



すべてにかたよりのないこのタイプは、いわば都市の理想と言えるかもしれない。思うようにプレイを進めればよい。

過疎地域型



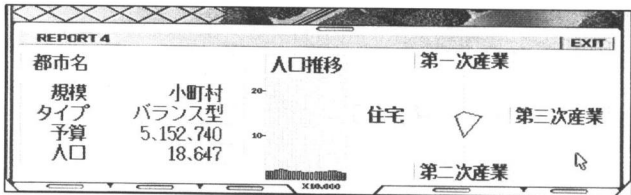
とにかく何も無いので、すべて一から始めなければならない。忍耐力を要する、もっともプレイのしにくいタイプだ。

都市の規模

『A.III.』は、決して人口の多さを競うゲームではない。ましてや、都市の規模を大きくすることが目的でもない。もともと『A.III.』には、終了条件が無いのである。個々のプレイヤーは、自分の思うように線路を敷いて列車を走らせ、都市の発展を見守りつつ、そこにそれぞれ独自の楽しみを見い出せばそれでよいのだ。

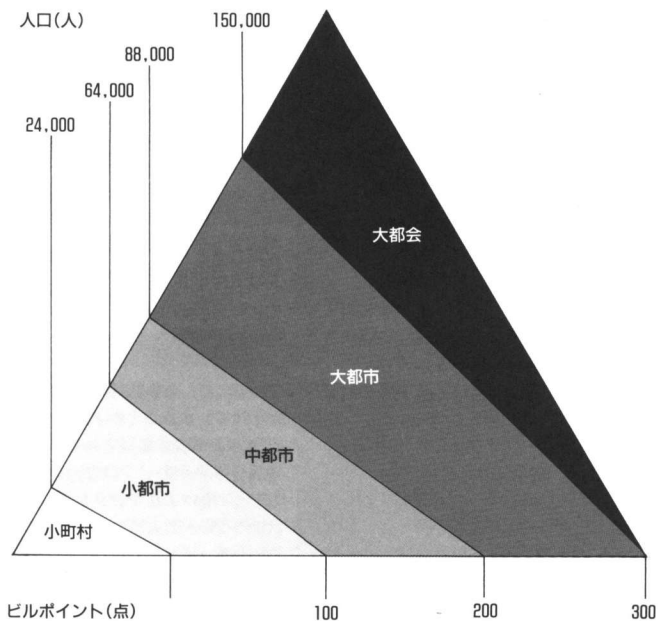
とはいったものの、こうした人口や都市の規模は、ゲームの進行上確かな目安になり、また励みともなる気になる存在だ。実際、自分の街が現在どのくらいの発展状態にあるのかを具体的に知ることは、プレイを進める上できわめて大事なことである。後述しているが、都市の規模は人口と密接な関係にある。都市としての人口が多いほど、確実な鉄道収入が見込め、会社としての収益が上がる。プレイを有利に展開させることができるのだ。やはり都市の規模は大きいに越したことはない。

『A.III.』に設定された都市の規模には、5段階のランクがある。この評価がランクアップしても、とくに報酬を得られるわけでもないが、プレイを進める上での、ひとつの指針にはなるだろう。



他のレポートと違って、このREPORT 4で表示される情報は、終始チェックを要する性質のものではない。大局的見地に立ってプレイを進める際の指針としよう。

●都市の規模判定基準



都市の規模は、人口のみによって判定されるわけではない。マップ内に点在するビルの合計点数が、これにからんでくるのだ。

雑居ビル（住宅と同様に自然に建設される5F以下のビル）は1ポイント、貸しビルは5Fごとに2ポイントとして数え、その合計点数が“ビルポイント”として算出される。都市規模は、このビルポイントと人口の数値により決定されるのである。

そのため、人口が規定の数値に達しているのに、ランクアップしないようなときには、貸しビルをじゃかすかと建てるとよいということになる。

都市の機能を司るもの

都市の機能を司るものとして、プレイヤーが直接関与することのできない建造物をここにいくつか紹介しよう。多分に彩り的な意味合いで用意されたものも少なくないが、実際のプレイにうまく取り入れて楽しんでもらいたい。

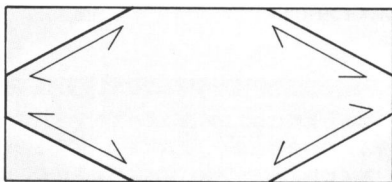
新幹線

SINKAKSEN

マップ全体がある程度発展して特定の条件を満たすと、この新幹線が開通する。その建設の始まる目安は、人口が64,000人以上になり、都市の規模が小都市から中都市に移った頃だ。開通を知らせるメッセージが出て、工事着工からおよそ5カ月弱で完成する。この開通までに要される期間は、街の発展等の度合から多少の幅が出てくるようだ。

新幹線の建設には、もちろん資材の必要はない。ただ、この新幹線の高架線建設予定地に建築物などがあると、工事が中断されてしまうことがある。せっかくの工事を無意味なものに終わらせることのないように注意しておこう。なお、新幹線の開通する経路は、マップによって決まっているわけではない。マップの端を斜めに通り抜ける感じで、以下の4パターンのいずれかがランダムに建設されるのだ。新幹線の開通は、直接プレイヤーの収入アップにつながることはないが、マップ全体の地価上昇ということもあり、プレイを続けていく際にこのうえない励みとなるものである。

●新幹線開通経路パターン



マップが特定の条件を満たすと、鉄道部長があらわれ、新幹線の開通を知らせてくれる。なんととってもうれしいメッセージだ。



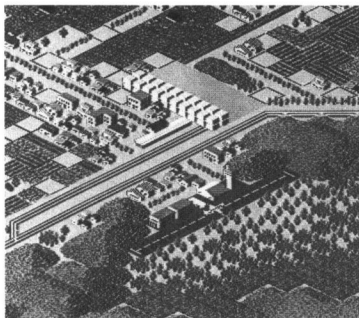
MESSAGE

鉄道部長
社長！この街に
新幹線が通ります！

飛行場

AIRPORT

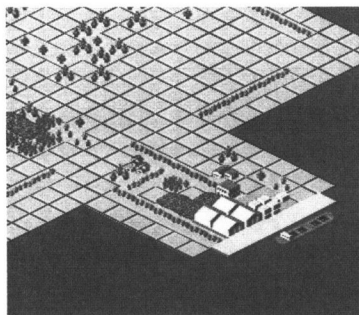
飛行場が設けられているのは、マップ3のみである。とはいえ、この飛行場、ゲームにこれといった影響を与えることはないようだ。旅客機が2日おきにやってきては、8時間ほど後にまた飛び立っていく。きわめて都会的な雰囲気を持つ施設であるので、マップコンストラクションを使って、マップ2など既製のマップに設置してみるだけでも結構シャレた雰囲気が味わえる。



港

PORT

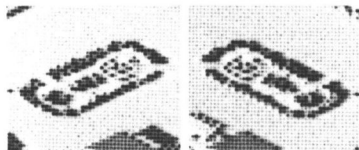
マップ2の埋立地には、港が設けられている。これはマップ外部につながる鉄道の貨物列車と同様な機能があり、貨物船が資材を運んできては、ここに積み上げていく。その数は貨物列車よりも大幅に多い、10個。しかも貨物列車と違って、資材置場がいっぱいになったからといって、再び持ち運び去ることはない。ほぼ4日おきにやってきては、10時間ほど停泊していく。



公園

PARK

REPORT 4で表示される予算の枠が2,000,000千円を越えると、この公園がマップのあちこちに建設され始める。ちなみに、資材は4個消費され、駅周辺に造られることが多い。



効率性と景観のはざま 都市空間とアメニティ

『A.III.』をプレイしていて、しばしマウスを握る手を休め、頭を悩ますことがある。

ゲームを進める上で欠かすことのできない都市の発展と、それにより形づけられていく都市の景観、このどちらをプレイに際し優先させるかということである。

これは個々のプレイヤーが、『A.III.』にどんな楽しみを見出しているかによって変わってくることだろうが、私などは、『A.III.』の最大の楽しみを街のデザイン性においているため、たびたびこのプレイ上の効率性と美観のはざまというジレンマに悩まされる。

たとえば、道路や十字路を考えてみて欲しい。たぶん多くの人は、街を発展させるための当然のプレイテクニックとして、これらを作っていることと思う。だが、私の場合それだけではなく、都市という名目上、道路が無いのは不自然であるという観点から作ることも多いのだ。そのため、ことあるごとに駅ビルを移動させたりしてしまうのである。

駅ビルを撤去、建設するだけでも、その費用はばかにならない。もちろんそんなことをしては、会社の資金はすぐに底をつく。まあ、プレイヤーは鉄道会社の社長なんだから、そうした都市の環境設定まで気に病む必要はさらさらないのだが…。

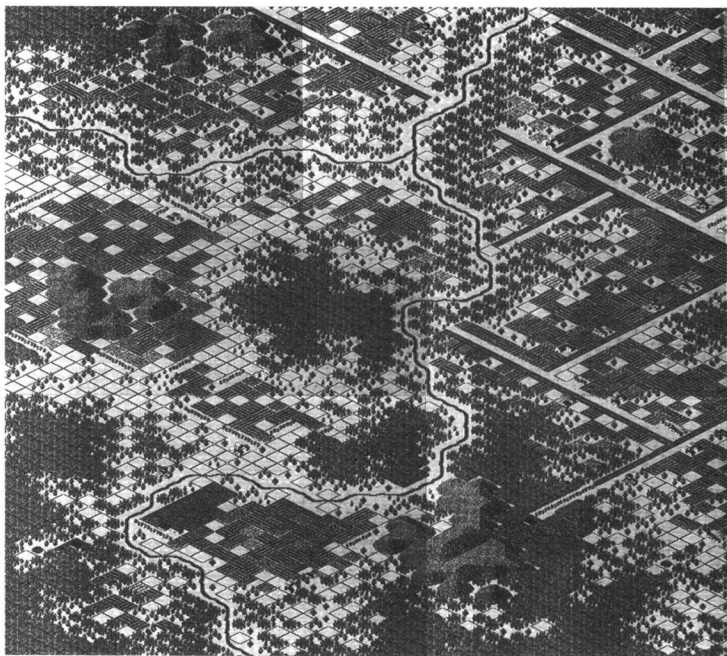
そもそも、これは『A.III.』に描かれるところのマップのスケールに問題があるようだ。マニュアルによると『A.III.』のマップは、より大きな行政区域（市町村）の一部であると書かれてあるが、この基準がどうも判然としない。ゲームとしてのリアリティを追求するために、故意にぼかされているのだろうか。

そしてこうしたことは、とかく引き合いに出される、Maxis社の『シムシティー』と比較してみるとおもしろい。結局のところ、都市としての快適な環境を作り出すことは、われわれすべての願いなのかも知れない。



SECTION ◆ 3 マップ解説編

『A. III.』には、初期条件の異なる6つのマップが用意されている。それぞれに地形や産業形態に特徴があり、鉄道経営、都市開発と多方面にわたる楽しみがそこに秘められている。さらに、マップコンストラクションに収められた追加6マップを含め、ここに一挙解析しよう。

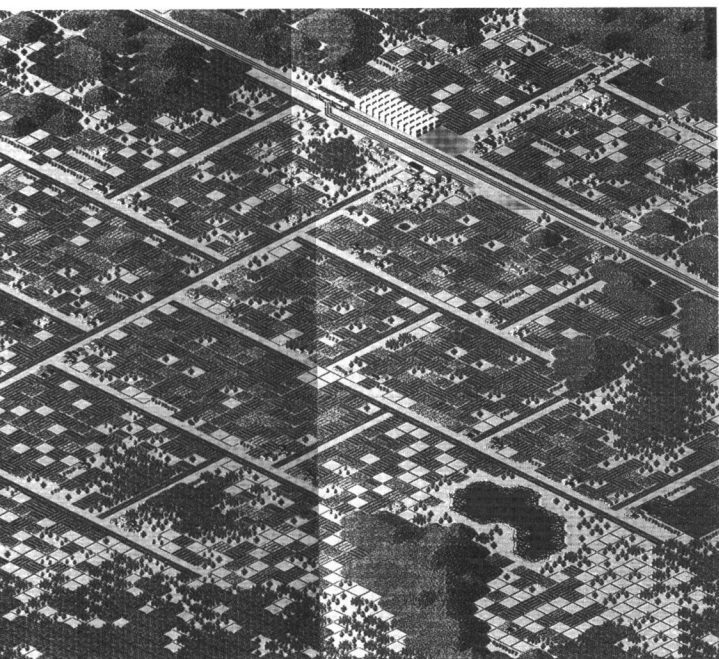


1

ニュータウン構想

大都市の近郊という設定のため、比較的容易に人口を増やすことができる。

都市成長のあらゆる可能性を秘めた未開拓エリアとして、プレイのしやすさは一番だ。全マップ中、もっとも自由度の高い都市計画が楽しめるマップである。



●都市部門

規模	小町村
タイプ	農業中心型
予算	980,650 (千円)
人口	10,501 人
潜在的雇用機会	50,000 人

●鉄道部門

資金	5,000,000 (千円)
土地	21 B (ブロック)
総延長	83
駅	1
ポイント	1
車両	なし

●初期設定データファイル



無限の発展性を秘めた 入門マップ

◆マップデザイナーからのコメント

このマップは、埼玉県あたりの田舎町を想定している。未開発なマップでありながらも、大都市の近郊にあるという設定なので、人口も増えやすく都市としての発展性は早い。

マップの右上に在来線が走っている以外には、広大な畑が広がるばかりの農業中心地域である。都市計画の自由度はきわめて高い。初心者でも充分に楽しめる、入門用のマップと言えるだろう。

◆攻略についてのアドバイス

まず、直線でできるだけ長い線路を敷く。この際、全複線にするか、一部複線にして、貨物列車と旅客列車が同時に走れるようにしておく。始発駅は、幹線が運んでくる資材を利用できるように、もともとある駅を利用するか、その近辺に新たに建設し、もう片方を発展させたい地域に建設する。マニュアルによると、駅を建設する場所は住宅が集中しているところを選ぶとよいということが書いてあるが、このマップについては、それは無視してもかまわないだろう。資材を運んだら、あとは待っていても建物は自然に建っていく。駅周辺の発展を助成するため、マンションや貸しビルを自ら建てておくとなおよい。

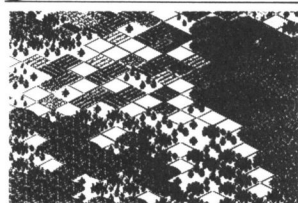
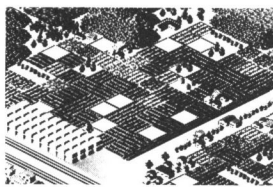
とりあえず、安定した路線が作れたら、そこを起点としてさらなる開発を進めていこう。もちろん、計画性を持った都市作りが望ましいが、それよりもむしろこのマップに限っては、十分な資金を活かして色々なことを試してみてもらいたい。

◆ポイント別チェック

川に線路や道路を渡すテクニックはここで覚えよう。西側地域の開発はそれからだ。



中都市程度に発展してから、マップの上の隅っこに建設したマンションは、どうしたわけだがすぐに倍近くの評価額になる。

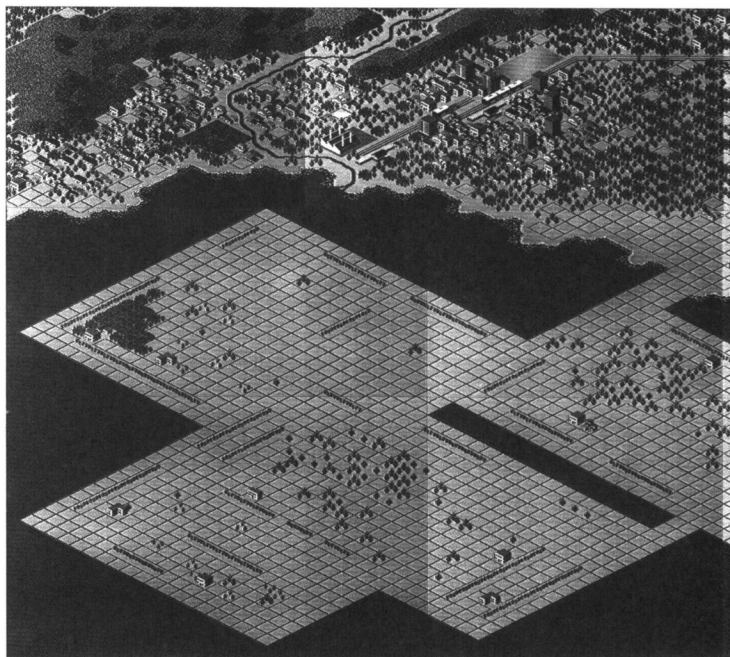


マップ1ならではの、入門用リゾート開発地域。スキー場にゴルフ場、レイクタウンとしゃれこもう。

都市成長度★★★★★

都市計画自由度★★★★★

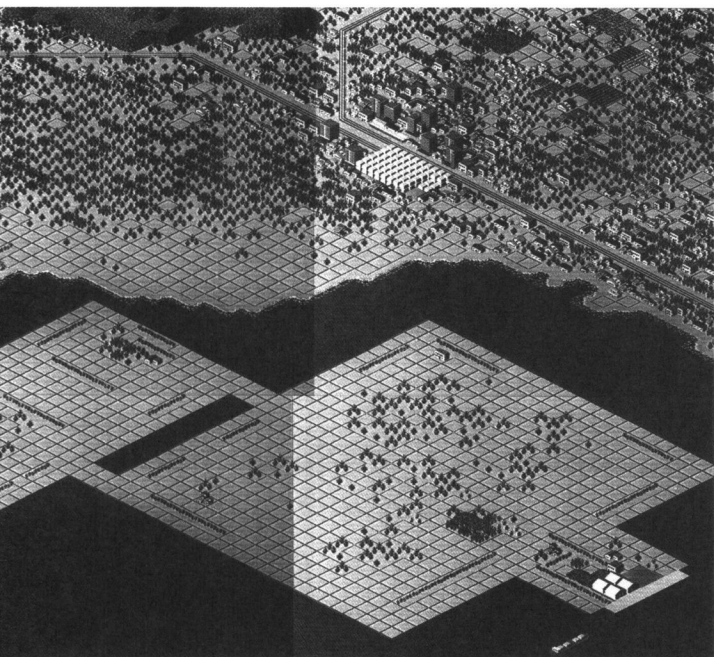
総合難易度★



2

バイエリア

マップ1同様、都市の成長は早い。
また、あらかじめ敷設されている路線もあるので、
マップ1よりも初心者向きと言えるかも知れない。
今、一番ホットなウォーターフロント。
水と緑を活かした都市空間を再現してほしい。



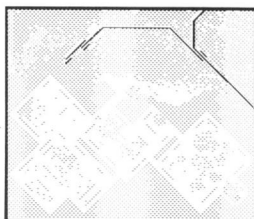
●都市部門

規模	小都市
タイプ	バランス型
予算	2,249,030 (千円)
人口	39,018 人
潜在的雇用機会	30,000 人

●鉄道部門

資金	2,000,000 (千円)
土地	27 日
総延長	153
駅	3
ポイント	0
車両	00 51,211 系

●初期設定データファイル



ウォーターフロントに トレンドな街並みを

◆マップデザイナーからのコメント

2、30年前の千葉県の浦安あたりを想定してデザインされたのが、このマップ2だ。現在、もっともトレンドな街並みとされる、東京湾一帯に広がるウォーターフロント。理想の都市空間を求めて、実際キミならこれをどう発展させるかという楽しみのある、親しみやすいマップでもある。これもまたマップ1同様、大都市の近郊という設定のため、都市の発展は早い。また、マップ下部の埋立地のほとんどは整地されているので、制約が少なく、都市計画の自由度も高い。さらに、最初から既存の路線が敷かれているということもあり、マップ1に比べれば、プレイの方向性は見つけやすい。マップ1で何をしたらよいかわからないという初心者は、このマップ2から始めてみるとよいかもしれない。

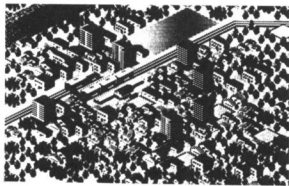
◆攻略についてのアドバイス

マップ上部の在来線には、すでに自社所有の列車が走っている。だが、決して黒字とはいえず、そのままにしておくと経費がかさんでいくばかりだ。まず、この立て直しを図ろう。貨物列車のDD51は、工場に資材がたまったときだけ走らせるようにし、旅客列車の211系は、ダイヤグラムのチェック。とりあえず、乗客数の見込める朝8時発に発車時刻を切り替えるのだ。あとは、資金とにらめっこをして、マップ1の基本にのっとり、好きなように開発を進めていけばよい。

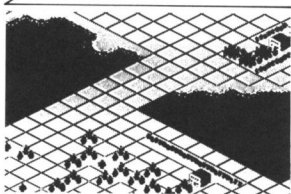
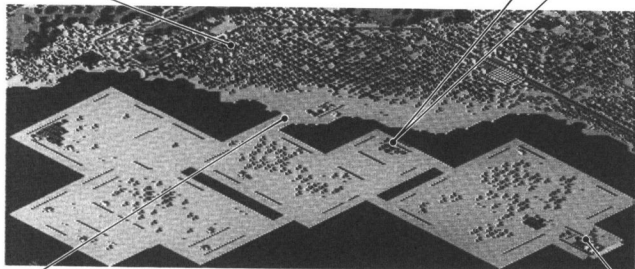
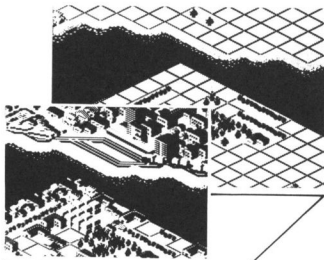
マップ右下の港に運び込まれる資材も、ぜひ有効に利用したい。幹線とこの港を結びつけるのが、開発の第1段階となるだろう。

◆ポイント別チェック

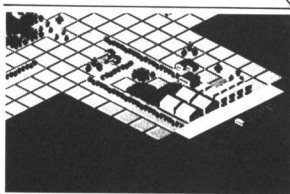
この駅舎は、すぐさま駅ビルに建て替えた。
中央の駅からの乗客が多いためこの地域の
発展は速いのだ。資材を絶やさぬように。



海岸線に沿って鉄道を敷いてみたい。駅
を設けて資材を運べば、対岸の埋立地にも
住宅が建つ。



内地と埋立地とをつなぐ唯一のブロック。
このマップでは、4つの埋立地同士をどう
接続させるかも重要なポイントだ。

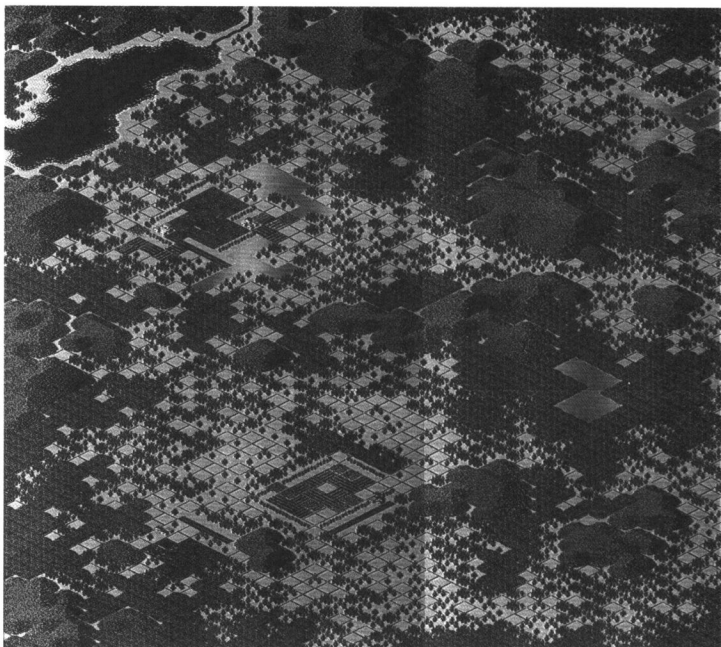


貨物船が資材を運んでくる港。4ブロック
の資材置き場は、すぐにいっぱいになって
しまう。まず土地を買うこと。

都市成長度★★★★

都市計画自由度★★★★

総合難易度★★

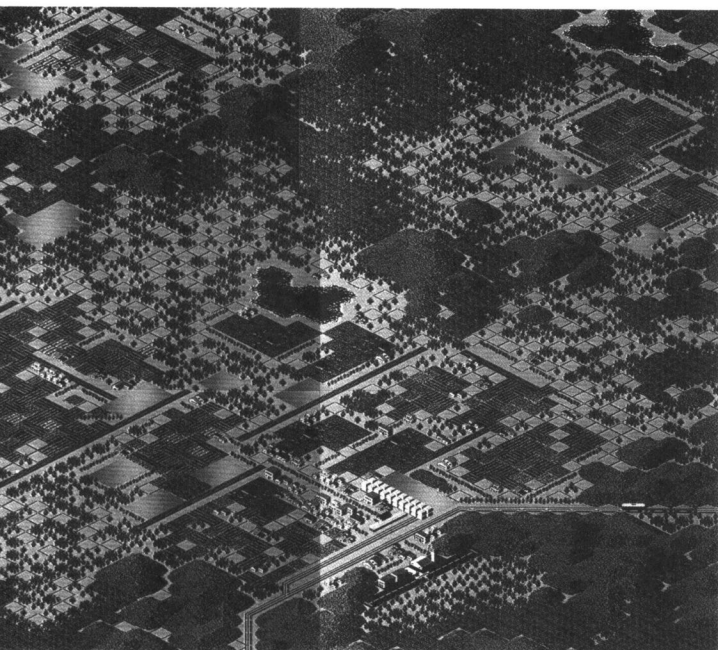


3

リゾート開発

スキー場、ゴルフ場といった大規模な娯楽施設の建設が楽しめる豊かな地形デザインを持つ。

リゾートタウン開発というからには、都市としての機能よりも美観を重視したい。自然をどこまで取り込めるかがポイントだ。



●都市部門

規模	小町村
タイプ	農業中心型
予算	832,040 (千円)
人口	7,511 人
潜在的雇用機会	12,000 人

●鉄道部門

資金	1,000,000 (千円)
土地	151 B
総延長	63
駅	1
ポイント	1
車両	なし

●初期設定データファイル



リゾートタウン開発の 一大事業計画

◆マップデザイナーからのコメント

マップ3のモデルは、軽井沢あたりのリゾート地である。豊かな自然のみが存在する地方の小町村を、一大観光都市として発展させるのが目的だ。リゾートタウンの名に恥じぬよう、ゴルフ場、スキー場といったレジャー施設を効果的に配置し、自然とのバランスのとれた街作りを心がけたい。

マップ設定としては、農業中心の第一次産業で成り立っているマップ1と同様のデザインだが、このマップは大都市から程遠く離れた地方の小町村である。そのため、外部の労働力がマップ1ほど期待できず、都市としての発展性はやや鈍い。発展が遅いと投資効果も早急には得られず、会社経営はやや厳しいかも知れない。

◆攻略についてのアドバイス

このあたりのマップになると、やや資金ぐりが苦しくなる。初期設定の資金が少ないので、性急な開発は控えたい。限られた資金内でマップ1の基本ののっとり、まずは手堅く単線から始めてみよう。とくに、開発は集中的に行うことだ。

このマップでは、すでに買収された会社所有の土地が随所にある。これらの土地をどう活かすかも、プレイのポイントとなるが、無用と判断したら売却してしまうことも考えたい。

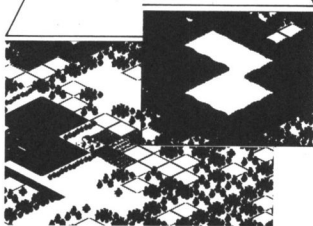
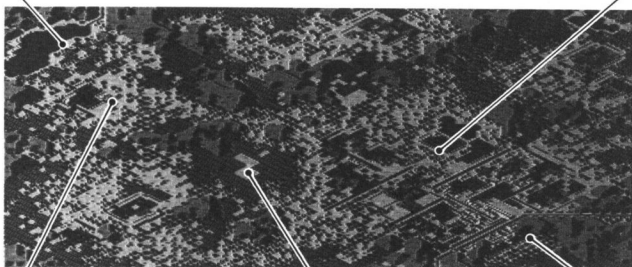
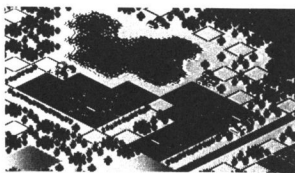
なお、マップ右下にある飛行場はリゾート地という印象を高めるためのアクセントである。プレイにあたってはあまり気にする必要はない。

◆ポイント別チェック

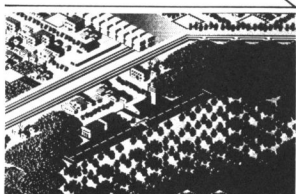
幹線から一番遠くに離れた湖。ここまで来るにはちょっと厄介だが、このマップ最大の名所となることは間違いない。このマップには大中小、3つ湖があるのだ。



おそらく開発の第一段階となるであろう駅周辺の湖と牧場。これを観光資源として客を呼び込め。牧場が多いのもこのマップの特長である。



このマップには、あちこちにすでに買収された土地がある。せっかくの資産だ。見落とさないように。

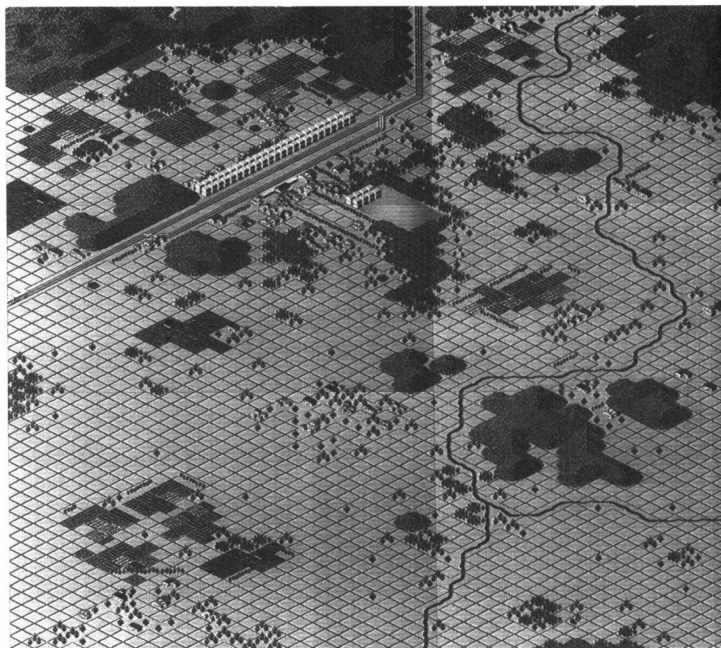


実質的なメリットはないが、飛行場と山に囲まれて開発不可能に見える、ここを発展させることもできる（カラーページ参照）。

都市成長度 ★★★

都市計画自由度 ★★★

総合難易度 ★★★

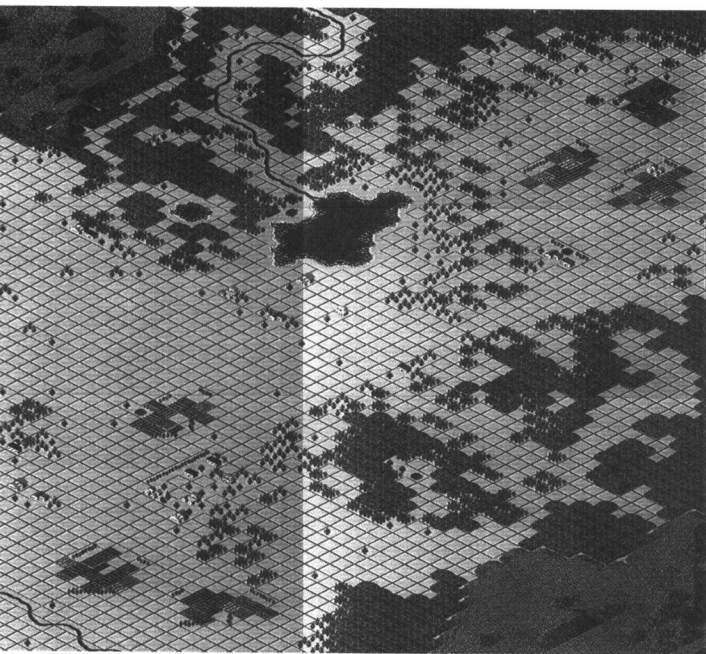


4

地方都市活性化編

見た目はマップ1と同系の地形デザインだが、その内情はかなり違う。

地方都市の名の通り、産業を興さないことには、このマップを発展させることはできないのだ。辛抱強く長期的な目で開発することが迫られる。



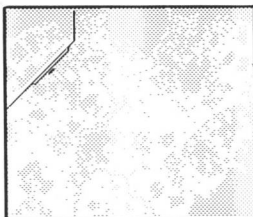
●都市部門

規模	小町村
タイプ	過疎地域型
予算	876,240 (千円)
人口	8,589 人
潜在的雇用機会	3,000 人

●鉄道部門

資金	800,000 (千円)
土地	27 日
総延長	118
駅	1
ポイント	2
車両	なし

●初期設定データファイル



産業を興し ヒューマンな地域社会に

◆マップデザイナーからのコメント

このマップには、これといった特定のモデルはない。REPORT 4を開くとわかるが、レーダーチャートが、どれも中央に片寄ってしまっている状態だ。つまり、このマップには、産業と呼べるものが何もないのだ。あるのは平地のみ。整地された平地は建物が建ちやすいという性質も、このマップでは通用しない。

おまけに、外部の労働力はさっぱり期待できず、街の発展とともに自ら産業を興す必要性の迫られる厳しいマップでもある。10年、20年と、長期的な開発計画をもって臨みたい。

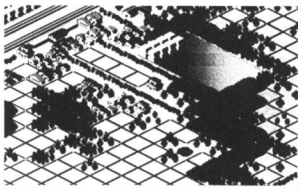
◆攻略についてのアドバイス

一見、マップ1と同系の地形デザインをしているものの、その内情はかなり違う。おそらくこのマップは、本編に収められた全6マップのなかで一番難しい。他のマップを自在にこなせるようになってから臨むべきものと、アートディンクの開発者も語っている。

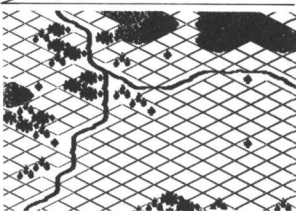
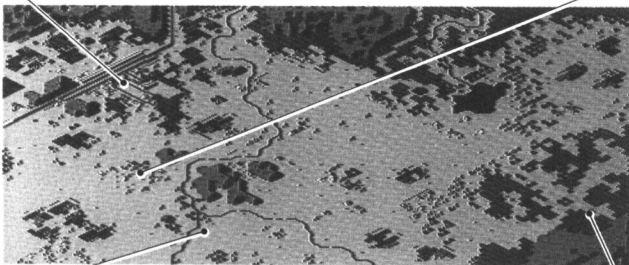
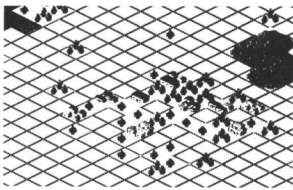
このマップを、借金しないで開発するのはムリだろう。元手を少しでも増やし、評価額が目減りしない工場を建設しては売却する。とりあえず、働く場を作ることから始めるのだ。路線も、はじめは思い切り短い単線がまん。どうせ当面は儲からないのだから、駅を固めて集中的に発展させることに専念しよう。1ヵ月ほど待つと、この単線に、ある程度の乗客が見込めるようになる。そうしたら、思い切って長い線路を敷き、AR-IIIを走らせる。しばらくすると、黒字になるはずだ。

◆ポイント別チェック

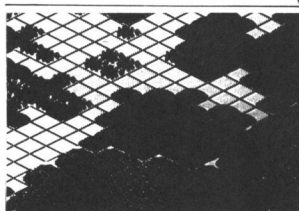
まず、この辺に短い単線を作る。町の発展のためには、列車を休ませてはいけない。発車時刻は1時間停車にしておくこと。



MAP 4では数少ない人家。はじめの駅からここまで、AR-IIIをノンストップで走らせたい。



事実上、三角洲となるこの一帯。独立して発展させるのも面白いかも。

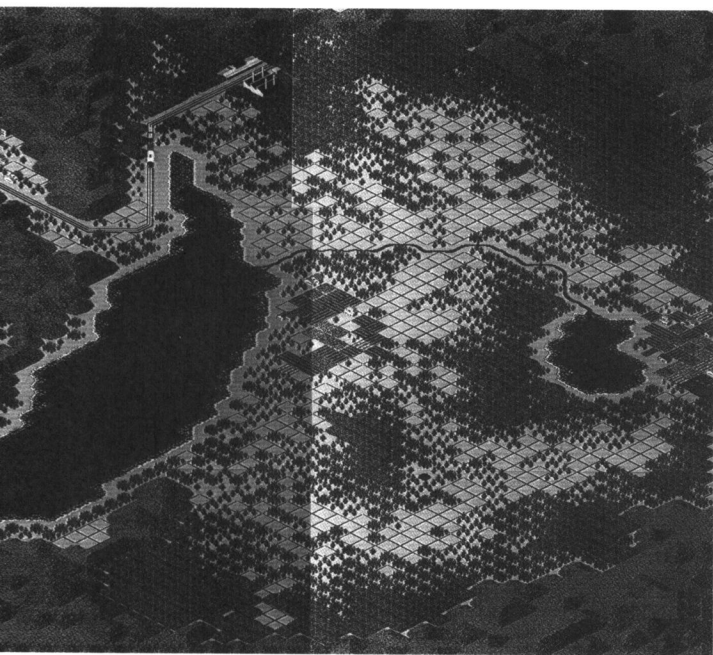


近くに発展した駅があっても、森の中にはほとんど家が建たない。さらなる発展のためには、自ら整地するしかないのだ。

都市成長度 ★

都市計画自由度 ★★

総合難易度 ★★★★★



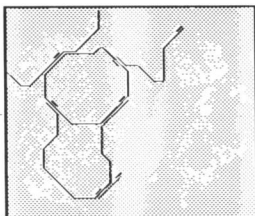
●都市部門

規模	小都市
タイプ	農業中心型
予算	2,839,820 (千円)
人口	50,672 人
潜在的雇用機会	6,000 人

●鉄道部門

資金	400,000 (千円)
土地	34 日
総延長	498
駅	7
ポイント	0
車両	DD 51, EF 62, EF 62, 113 系, 113 系, 211 系

●初期設定データファイル



行き詰まった都市開発に 再見当のメスを

◆マップデザイナーからのコメント

中央に巨大な湖が配置され、マップ全体がはっきりと左右に分断されたようなデザインを持つマップ5。左側一帯のみが中途半端に開発されており、右側は手つかずのままである。この行き詰まってしまった都市計画にどう再検討のメスを入れるかが一応のテーマとなっているが、このマップデザインには、もうひとつの意味が込められている。

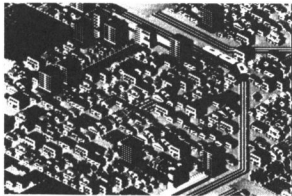
“スクラップ・アンド・ビルド (scrap and build)”。耳慣れない言葉だと思うが、土地に余裕のあるアメリカあたりでは、さかんに行われている都市開発構想の手段である。もともとは小売業の店舗拡張戦略のひとつで、多店舗展開をしている企業が、効率の悪い店を閉鎖し、新たに効率のよい店を別の土地に作ることを指す。つまり、左側の街を無視して、右側に効率的な街を一から建て直すのである。ゲームの性格上、かなり難しい作業であるが、そういった観点からもプレイしてもらいたい。

◆攻略についてのアドバイス

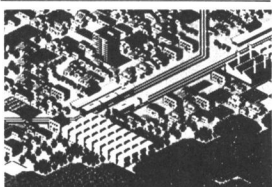
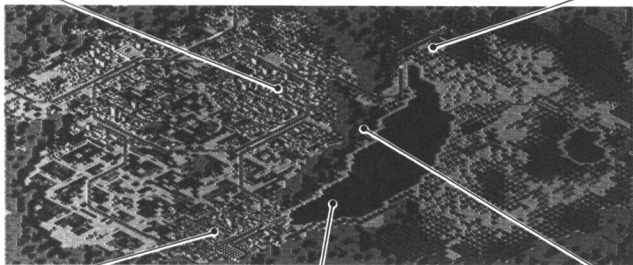
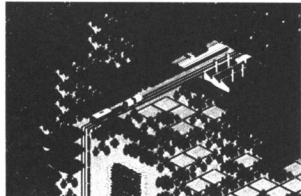
このマップには、すでに6台の列車が走っているが、売上のほぼ倍近くの経費が流出している。まずは、既存の路線の見直しを図ることが先決である。貨物列車はすべて一旦撤去し、旅客列車はダイヤグラムを朝8時発に変更する。たったこれだけのことで、一応黒字にすることはできるのだ。だが、ここからが本番。各駅に資材を運んでも、まずそれほど消費されることはない。長期戦を覚悟されたし。

◆ポイント別チェック

上部環状線内の発展には限界がある。ジャマなマンションなんかも建っていて、道路を延ばすことさえ難しい。



東部開発の大きなポイントになる工場。まず、ここに資材をため、工場を増設することからはじめよう。



この駅舎は、できたら駅ビルに建て替えたい。西部の駅の中でも、この駅は比較的発展が見込めるのである。

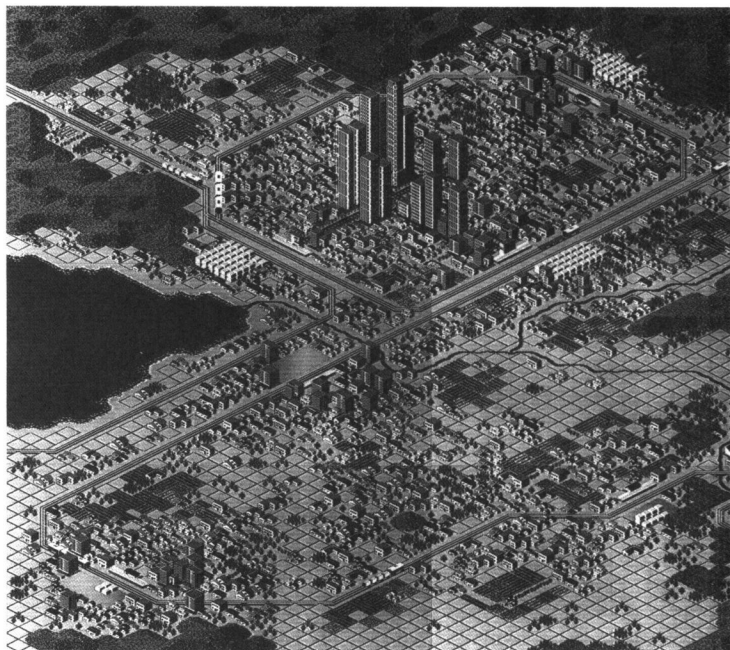


この湖に周回の路線を敷きたいところだが、地形的制限からムリである。

都市成長度★★

都市計画自由度★★

総合難易度★★★★



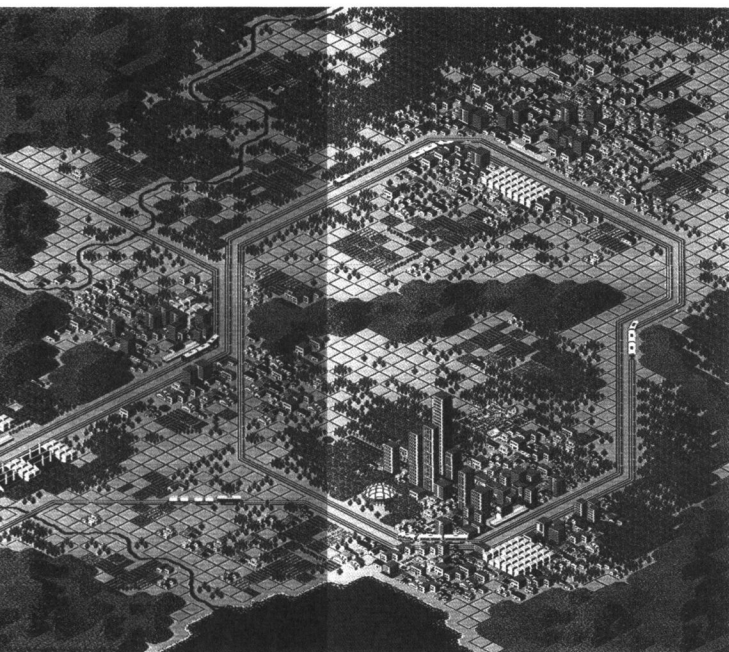
6

ダウNTOWN再編

ほぼ開発の終わった大都市という設定だ。

在来の鉄道も黒字経営。これはひとつに都市の成長例でもあるのだ。随所に散りばめられた鉄道敷設のノウハウをここから学び取りたい。

そして、大都会へのさらなる飛躍を…。



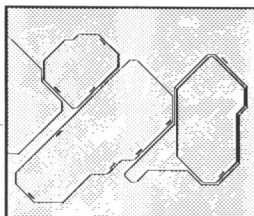
●都市部門

規模	大都市
タイプ	住宅都市型
予算	6,847,730 (千円)
人口	107,373 人
潜在的雇用機会	6,000 人

●初期設定データファイル

●鉄道部門

資金	300,000 (千円)
土地	67 日
総延長	897
駅	10
ポイント	2
車両	EF 66, EF 66, EF 66, EF 66, EF 66, 211 系, EF6524系, EF6524系, EF 6524 系, AR-III, AR-III, AR-III



都市計画の最終段階 メトロポリスへの道

◆マップデザイナーからのコメント

マップ6は、ほぼ開発の終わった大都市という設定である。何もなかったマップ1とは対比的に、最初からここまで発展してしまっていると何をしたらよいかわからなくなるが、これはひとつに都市の成長例でもあるのだ。このマップをじっくりと観察すれば、おのずと鉄道網の組み方というものがわかってくるはずだ。

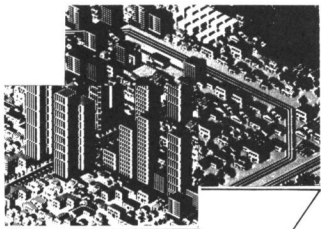
この都市では、時代とともに産業の中心が移動しつつある。現実例でいうならば、銀座方面から新宿に都心に移り変わったようなものだろうか。さらなる飛躍を望むためには、それなりの政策が必要だが、基盤がしっかりしているので、よほどムチャをしない限り展開はラクだろう。これから進むべき都市の方向性を示唆してほしい。

◆攻略についてのアドバイス

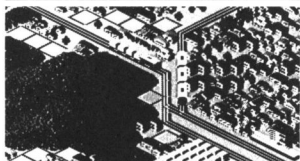
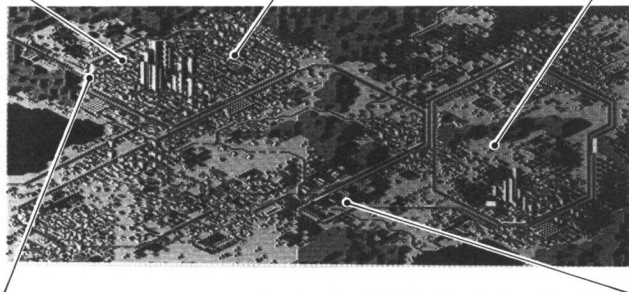
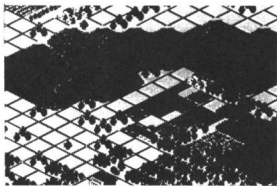
REPORT1を覗いてみてほしい。何も手を加えずにいても経費より売上の方が断然多い黒字路線である。初期設定の資金こそ少ないが、この鉄道が大いに稼いでくれ、だまって見ていると半年くらいで資金額は倍になる。また、資産価値も大きいので、銀行の後押しも充分過ぎるくらい期待できるのだ。列車の買い換えやダイヤグラムの変更など、既存の鉄道網に手を加えるだけで、この路線はまだまだ収益率をアップさせることができるだろう。ただ、新たな開発のために残された土地が少なく、発展が頭打ちになってしまう傾向にあるので、そのへん一工夫必要かも知れない。

◆ポイント別チェック

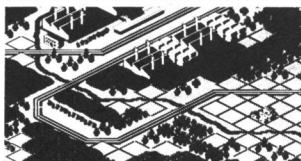
駅ビルを建設して、この環状線内の十字路につなげたい。こちらは旧市街地という設定らしいが、考えようによってはまだ発展の余地はある。



この山の周りには、きれいな周回路線が敷ける。いかにも計画的に作られた雰囲気のあるこのマップには、こんな路線も取り混ぜたい。



プレイ開始時には、マップ外部から来る貨物列車が資材を運び出してしまっている。すばやく対処されたし。



工場から資材を運びだしている貨物列車は、ちょっとした調整で経費をかなりおさえることができる。

都市成長度★★

都市計画自由度★

総合難易度★★★

MAP CONSTRUCTION

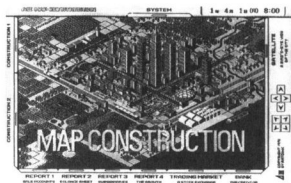
『A.III.』が作り出す ドラマチックスペース

◆マップをデザインする楽しみ

別売り（FM TOWNS 版は標準装備）の『A.III. マップコンストラクション』は、ユーザー自らがオリジナルマップを自由に作成できる機能を備えた拡張キットである。地形を組んだり、建物や線路を配置するばかりでなく、初期設定となる都市の発展状況や会社の資金など、実際にプレイするためのゲームデータをまるきり一から作り出すことができちゃうのだ。これを使用することにより、『A.III.』の世界は際限なく広がる。……自由度、想像性。自分だけの世界を構築することができる素晴らしさをこれで堪能してもらおう。

◆コンストラクションの付属マップについて

マップコンストラクションには、追加マップとして6種類の新しいマップデータが用意されている。これは、そのままゲームとして楽しむよりも、ユーザー自身がマップを作成する際の参考になればという主旨のもとにデザインされたものだそう。そのため、実際のゲームバランスというのは、あまり考慮に入られていない。そこで以後の紹介では、ゲームの攻略的なことについてはことさら触れずに、そのデザイン的な見地から見てみたいと思う。

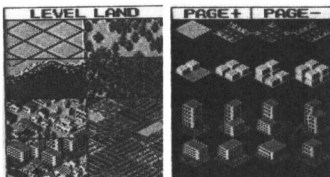
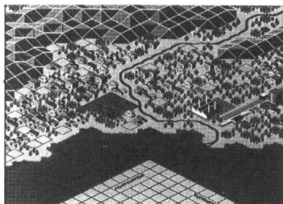


楽しみ方はユーザーの想像力次第。アイデアひとつで、『A.III.』の世界がグッと身近になる。マップコンストラクションは『A.III.』を120倍に楽しむための必須アイテムなのだ。

●新しい都市空間を考える——— コンストラクションモードの操作

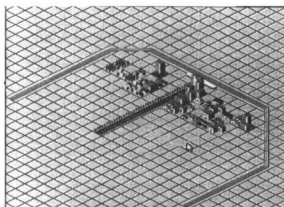
コンストラクションモードでは、実際にプレイするためのゲームデータを作成するばかりでなく、自分の住む街、思い入れのある名所、あるいはまったくゲーム性にとらわれることのない、見て楽しむマップを作ることができる。思いのままに既存のマップに見られなかった奇抜なマップを作ってみよう。

1 地形、街の発展も 思いのまま



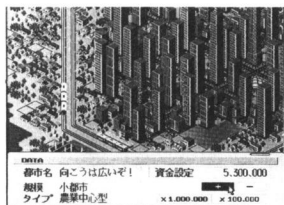
マップの作成は、既存のマップに手を加えるだけでなく、白紙の状態から作り直すこともできる。平地や森、住宅地などをエリアごと、またはブロック単位で配置していく。

2 鉄道、建物等の 諸施設配置は 本編同様



『A.III.』本編のCONSTRUCTIONメニューを使って、線路や駅、各種子会社の配置を行う。子会社はゲーム開始時における自社、他社の設定の区別もできる。

3 自社資金と都市名を 設定する

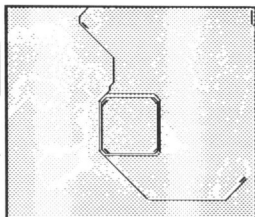


以上、配置されたマップのデザインにより、ゲームバランスは自動的に設定される。試験運用のモードもあるので、全体のチェックも安心。自社資金と都市名を設定して完成だ。

MAP NUMBER

1

過密都市を救え



◆過密都市は人工芝の夢を見るか

高層ビルの濫立する超過密都市。発展の余地が残されていないこの街を捨てて、郊外にベッドタウンを作ることを目的としたのがこのマップ。ゲーム性としては、本編のマップ5に通ずるオーソドックスな再開発ものである。マップ中央に敷かれた環状線とそこから延びる支線。環状線の各駅には、それぞれ工場が配置され、効率のよい資材供給方法の見本となっている。全体的なマップデザインは、まるで放射能汚染区域を逃れて荒野に建設された、未来都市の景観の様でもある。

〈このマップのここに注目〉

地形———右が山脈、左が河川と湖。きれいな路線は敷きづらい。

鉄道———機能的な環状線の見本。

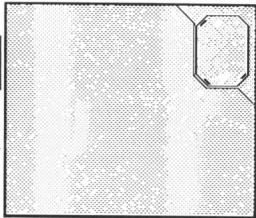
建物・施設———これでもかと言うくらいに配置された高層ビル。

その他の特徴———このマップには幹線用列車が設定されていない。独立採算のプレイが成り立つか、興味をひくところだ。



MAP NUMBER 2

向こうは広いぞ!

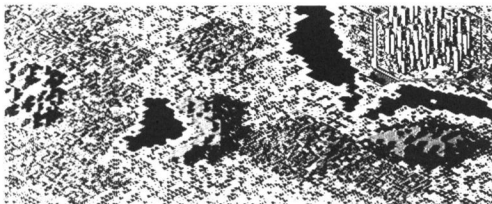


◆都会を抜け出せ、飛び出せAR-III!

過密的な発展を遂げた街は、マップ全体の約6分の1に過ぎない。再開発の手腕を問う、前ページの『過密都市を救え』と同様、集中しすぎた都市の機能を郊外へ分散させるのが目的だ。ただしこの場合、都市部と郊外とをつなぐアクセスポイントが1カ所、それも1ブロック分のスペースしかない。いかにも、プレイ心をそそるデザインと言えよう。とはいえ、これだけ発展している箇所がひとつでもあれば、実際のプレイは進めやすい。あとは美観をどう追求するかどうか。

〈このマップのここに注目〉

- 地形——都市があるのは湖の中洲、それとも島か。
- 鉄道——不完全ながらも幹線と接続した環状線。
- 建物・施設——道路（駅）の配置が、やや乱雑ばい。
- その他の特徴——大きい山が3つ、その周辺に点在する畑と集落。プレイの進めやすさを考慮に入れたのだろうか。



美しき国立公園

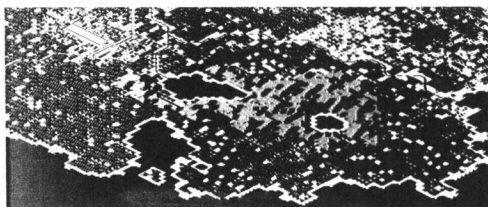


◆山あり湖あり、自然を基調にしたデザイン

このマップは、本編の「リゾート開発」とイメージ的に通ずるものがあるが、ゲームバランスは、まるで「地方都市活性化編」である。人口を極端に少なく設定した超過疎地域型なのだ。国立公園といっても緑以外には何もなく、いっそ秘境と言った方がいいかもしれない。この豊かな自然をどうプレイに取り込むかがテーマとなるが、ゲームを進めるためには街を発展させる必要がある。そのためには、自然破壊もやむをえない。ジレンマに立たされるマップだ。

〈このマップのここに注目〉

- 地形——緑もここまで配置すると秘境的ムードがある。
- 鉄道——幹線を中心にして発展させるオーソドックスタイプ。
- 建物・施設——まばらな住宅しかない。過疎の元凶だ。
- その他の特徴——見事に表現された海岸線。プレイに際しては、これに沿って線路を敷きたくなる。



MAP NUMBER 4

グリッドプラン



◆古式ゆかしい町の明日を委ねる

グリッドとは格子を意味する。この格子状に区切られた町並みは、京都をイメージしてデザインされたものだろうか。コンストラクションを使用すれば、こうした実際の町並みを作り出すこともできるのだ。自分の住む町並みをデザインし、その町でプレイすることは、誰しもが一度は思い描くことである。このマップを発展させて、今日の京都の街を作ってみよう。ホテルを寺社に見立てて建設配置するなど、1000年の夢が感じられるかも知れない。

〈このマップのここに注目〉

地形————典型的な盆地地形。川の流れにも味がある。

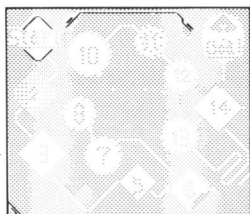
建物・施設————平地もこのように配置すれば道に見える。

その他の特徴——町並みを崩さずに開発を進めるのは、やや難しいかもしれない。



MAP NUMBER 5

双六鉄道 1991

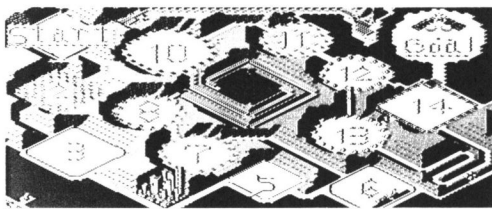


◆遊びゴコロいっぱい『A.III.』すごろく

『A.III.』に登場する地形ブロック、建物をうまく配置し、それで絵を描いたようなマップである。しかもそれが、すごろくの盤仕立てになっているというからユニークきわまりない。街を発展させるという『A.III.』本来のゲーム性から離れて、オリジナルなゲーム性を持たせているのである。プレイに当たっては、途中から開発を始めることもできるが、ふりだしからあがりまで順番に線路を敷いていくことに意味がある。何年であがれるか挑戦してみるのもおもしろいだろう。

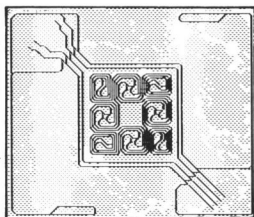
〈このマップのここに注目〉

- 地形——川や緑を使って絵を描く発想に感服。
- 鉄道——使用できないところに幹線が敷かれている？
- 建物・施設——『A.III.』に登場する建築物をすべて網羅。
- その他の特徴——建物や資材が障害物となっている。これらを取り除かないとゴールまでたどり着けないのだ。



MAP NUMBER 6

主役は列車だ

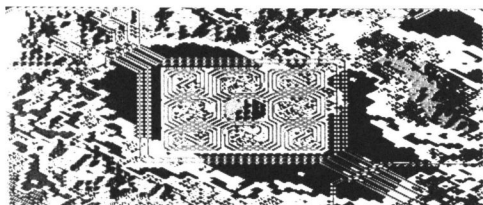


◆見て楽しむための超ユニークマップ

これは、コンストラクションの異質な利用例である。なにもプレイするためのマップを作るばかりが能ではないのだ。このマップには、ゲーム性はまったくない。外部につながる幹線が敷かれておらず、マップ内に資材がないのである。このマップでプレイを楽しむためには、コンストラクションを使って、それらをつけ加えなければならない。しかし、このマップは見て楽しむものと割り切り、線路の敷き方の妙味をぜひ味わってもらいたい。

〈このマップのここに注目〉

- 地形——湖の中洲、その上に渡された線路。
- 鉄道——24 車両の 205 系が走る走る。総延長 2,311 キロ。
- 建物・施設——建物と呼べるものをいっさい排除。駅もひとつもない！
- その他の特徴——列車がどういう経路で走っているのかを追うだけで大変だ。目が回りそう…。



シミュレーション私感

『A.III.』のなかの現実性

私がコンピュータゲームに魅せられて5年余。そのわずか5年の期間にもコンピュータゲームは、驚くべき早さで進歩を遂げてきた。数年前までは考えも及ばなかった、機能性の充実したゲームが各ソフトハウスから数多くリリースされ、まさにこの業界の盛況ぶりを顕著に物語っている。

だが、そうしたゲームのシステム面が充実された反面、心から面白いと思えるゲームとなると、昨今なかなかお目にかかれないのは何故だろうか。かつて5年前当時には、荒削りではあるが、まさに寝食を忘れて夢中にさせてくれるゲームが、数多くあったような気がする。

そんな中でこの『A.III.』は、ひさびさに私を夢中にさせてくれるコンピュータゲームであった。解説本を書いている筆者自身がこのようなことを述べるのもおこがましいが、『A.III.』は、昨今まれに見る、コンピュータゲームならではの秀作である。

私がコンピュータゲームに魅せられたそもそもの要因は、コンピュータが作り出す疑似体験の魅力というところにつきる。AVGにしろRPGにしろ、コンピュータゲームには、なんらかの形で疑似体験の要素が盛り込まれている。そして、これは多くの人が同様に感じていることだと思うが、なかでもシミュレーションゲームは、コンピュータとの適性にかなったジャンルであると思う。

そのシミュレーションゲームにかかせないのが、“らしさ”いわゆる現実性である。らしさを表現するためにシミュレーションゲームには、膨大なデータが組み込まれる。これが現実味の無い、いい加減なものだったりすると、途端にしらけてしまう。『A.III.』のすぐれたところは、まさにこのらしさということ表現成し得たところにある。

ただし、ゲームとして、ハードとしての限界がある以上、とにかく詰め込めばよいゲームができるかというところでもない。現実との関連性をほかすことによって、かえってらしく見えてくるということもあるのだ。そうしたコンピュータにおける演出、見せ方をアートディンクはつくづく心得っていると私は思うのだ。

これからコンピュータもハードとしての性能をさらにアップしてくるだろう。そうした時、アートディンクがどんなゲームを生み出すか楽しみなのである。

著者紹介

与志田 拓実

よしだたくみ

1961年群馬県出身。ゲームライター。
現在、パソコンゲーム雑誌「ポプコム」を中心に活躍中。
シミュレーションゲームには造詣が深い。
漫画家を目指して手塚治虫に師事したこともあり、
デザイン、イラストとも玄人はだしの腕を持つという
多才な人物である。

『A.III.』テクニカルファイル

1991年10月5日 初版発行

1994年2月4日 7刷発行

著者 ————— 与志田拓実

編集 ————— 株式会社新紀元社
株式会社知識計画

発行者 ————— 米倉文吉

発行所 ————— 株式会社新紀元社

〒101 東京都千代田区神田錦町2-9 麻生ビル
TEL 03-3291-0961 FAX 03-3291-0963
郵便振替 東京 1-27618

表紙デザイン ————— 松浦俊郎 (スタジオ スーパーコンパス)

本文デザイン・レイアウト — 深山典子

写真植字 ————— 日本ハイコム株式会社

印刷・製本 ————— 株式会社文化印刷・株式会社エイエヌオフセット

ISBN 4-88317-601-0

定価はカバーに表示してあります。

Printed in Japan



ISBN4-88317-601-0 C0076 P1650E 定価1,650円(本体1,602円)

