

⑤ 鉄道⇒道路へのモードチェンジ

岳南鉄道ジャトコ前駅～吉原駅間の市場踏切から一般道へモードチェンジ
踏切の遮断機を上げ、短時間で道路側に進入



(4) 施設改良箇所

デモ走行にあたり、実施された主な改良点は以下のとおり

① モードインターチェンジ（道路⇒線路）

- ・ モードインターチェンジは、岳南原田駅構内の側線を利用して設置された。
- ・ 貨物取扱駅のためにスペースに余裕があり、バスの取り回しにも対応できていた。
- ・ デモ走行使用車両に合わせてガイドウェイ・ガイドローラー方式のモードインターチェンジが設置された。



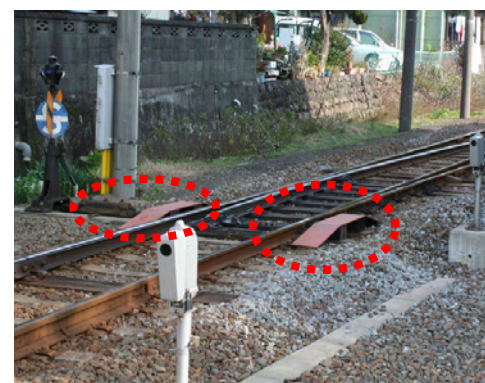
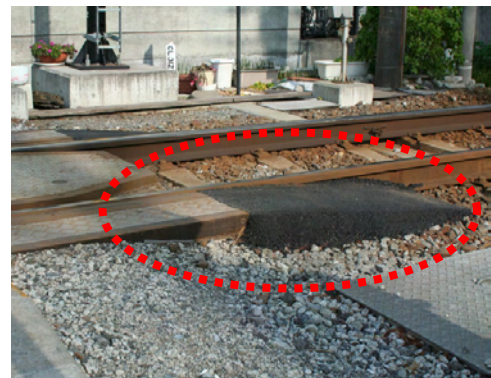
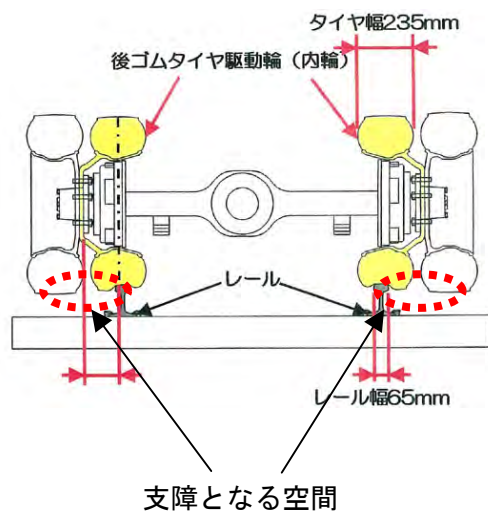
② モードチェンジ部（線路⇒道路）

- バスの回転スペースを確保するために、踏切拡幅が行われた。
(踏切部 8m+拡幅部 2m)



③ 鉄道線路内の踏切・分岐器等における「スロープ」設置

- DMV はレールの上を後輪内側のゴムタイヤで駆動するため、後輪外側のゴムタイヤの下端がレール天端から 50 ミリ下がる。このため、角になっている踏切（連接軌道）端部への衝撃を緩和するため、アスファルト等で「スロープ」が設置された。
- 同様の理由により、後輪ゴムタイヤの下方空間に現存する施設（レールプレスチヨック（犬釘）、分岐器周辺の機器・ボルト等）が改善された。



④ 踏切の手動制御対応

- DMV は車両の特性上、踏切動作が不確実という課題を抱えている（本編第IV章 2. で詳述）。デモ走行では踏切を確実に作動させるため、各踏切に踏切制御取扱者を配置して、手動による踏切制御を行った。この手動による踏切制御を行うために列車検知装置を強制的に落下させるスイッチが各踏切に設置された。



(5) 信号・踏切の取扱い

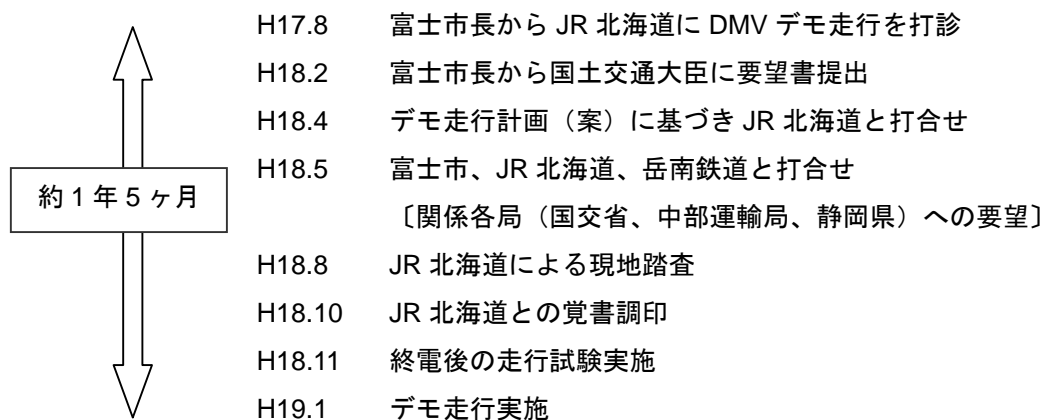
- 列車保安の課題は、DMV を工事用車両として位置付け、線路閉鎖にて対応した。（線路閉鎖とは、列車ダイヤの間合いを利用して工事を行う際などに用いられる列車保安の方法であり、当該区間内の列車の存在有無を人為的に確認しながら安全を確保する。
- 各駅及び踏切との連絡は行政無線を活用。
- 踏切は、全箇所にて踏切制御取扱者を配置し、手動制御にて対応した。
- 列車保安は人為的に確認しながら行われたが、GPS による列車位置捕捉システムが補助的に使用された。
- また、踏切付近では交通安全指導員による注意のほか、注意喚起のための看板などが設置された。



(6) その他の取扱い

- ・ 運行計画は貨物列車のダイヤ（休日運休）をベースに設定され、営業列車は平常どおり運行された。
- ・ 乗務員は路線バスの運転士が乗務した。（工用車両の扱いで運行されたため、鉄道事業法に基づく線路上での運転に係る免許は不要。）
- ・ デモ走行という位置付けに立ち、料金徴収はしていない。
- ・ 当日は見学者の利便性確保のため、市役所～公設市場～岳南原田駅を循環する無料シャトルバス 1 台が運行された。

(7) スケジュール



2. 釧網本線における試験的営業運転

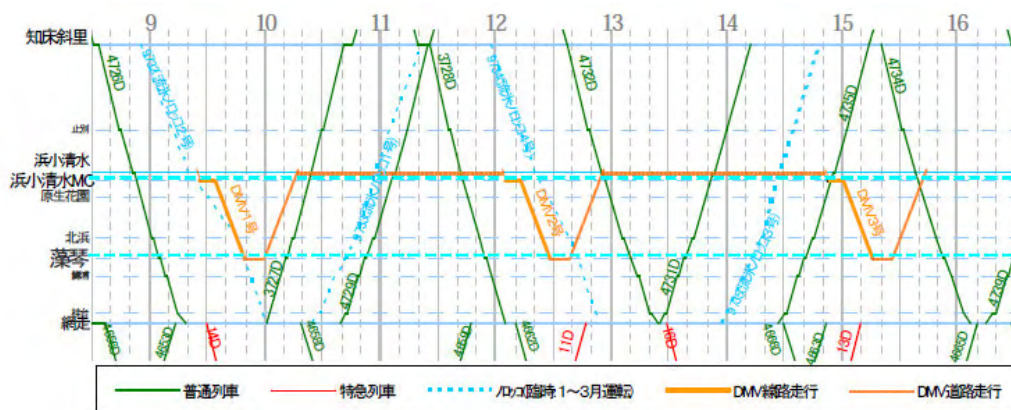
(1) 計画概要

① 実施日時

平成 19 年 4 月 14 日（土）～6 月 30（土）の土・日を中心に合計 28 日間
 （7 月以降は別途計画）

② 運行本数

1 日 3 便



③ 運行ルート

往路：線路走行 濱小清水→藻琴（約 11km）

復路：道路走行：藻琴→濱小清水



(2) 試験的営業運行に向けた取り組み

- ・ DMV の列車保安に関しては、本走行に適応した新たな閉塞の考え方の導入
- ・ 踏切に軌道短絡感度向上のために車軸検知装置の設置
- ・ DMV には ATS を搭載し鉄道車両として運行