



運行ルートは?

室戸方面 [土日祝 1日1往復運行]
To Muroto [Once a Day Round-trip on Saturdays, Sundays and Holidays]



DMV は阿波海南文化村から阿波海南駅までをバスモードで、阿波海南駅から海部駅、穴喰駅、甲浦駅までを鉄道モードで、再度バスモードになって海の駅東洋町、道の駅穴喰温泉までの区間を往復運行します。また、土日祝日は上記の運行に加え、海の駅東洋町から室戸方面へ1日1往復運行し、むろと廃校水族館、室戸世界ジオパークセンター、室戸岬、海の駅ところむ(室戸ドルフィンセンター)で停車します。阿波海南駅では、JR 牟岐線と乗り継ぎができ、海の駅東洋町では高知東部交通や徳島バス南部との接続場所となっています。

Dual Mode Vehicle
Asa Coast Railway Company

阿佐海岸鉄道株式会社
Asa Coast Railway Company

775-0501 徳島県海部郡海陽町穴喰浦字正梶22-1
tel. 0884-76-3700 (穴喰駅)
url. <https://asatetu.com/>

[世界初]に乗ろう。



を
走らせる会社
阿佐海岸鉄道株式会社



DMV*とは?

(※ Dual Mode Vehicle デュアルモードビークル)

DMVは、線路と道路の両方を走る乗り物で、乗り換えなしでバスと鉄道の両方走行します。また、災害時には線路と道路を走行できるポテンシャルを活かした交通機能の確保や、世界初のDMV目当ての観光客による地域の賑わいに期待が寄せられています。

DMVの開発と歴史

DMVは、約80年前よりイギリスやドイツなどで開発が試みられてきましたが、いずれも実用化には至りませんでした。



1932年

イギリス LMS 鉄道「ロードローラー」
駆動方式：鉄車輪駆動
(ゴムタイヤ・鉄車輪一体同期駆動)
載線時間：8分



1962年

旧国鉄「アンビアンバス」
駆動方式：前後台車(鉄車輪)
載線時間：数10分

| | |
|----------|-----------------------------|
| 2007年1月～ | 静岡県 岳南鉄道 (デモ走行) |
| 4月～ | 北海道 釧網線 (試験的営業運行) |
| 2008年3月～ | 熊本県 南阿蘇鉄道 (実証実験運行) |
| 7月～ | 北海道 洞爺湖サミット (デモ走行) |
| 2009年1月～ | 静岡県 天龍浜名湖鉄道 (実証実験運行) |
| 2010年3月～ | 岐阜県 明知鉄道 (実証実験運行) |
| 2012年2月～ | 徳島県・高知県 牟岐線～阿佐海岸鉄道 (実証実験運行) |

モードチェンジのしくみ

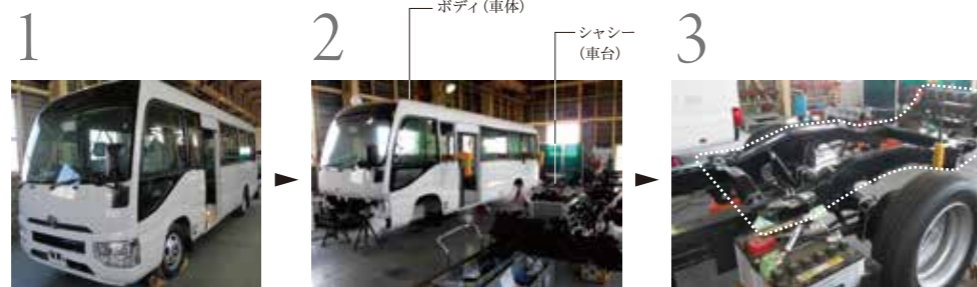
マイクロバスをベースに線路走行用の鉄車輪を装備しているため、線路では列車に、道路ではバスへとモードチェンジします。阿佐東線に2カ所ある「モードインターチェンジ」では、乗客を乗せたまま15秒ほどでモードチェンジします。鉄道モードでは後ろのゴムタイヤが駆動し線路上を走行します。前後の鉄車輪は線路上を走行するためのガイド役であるとともに、駆動するゴムタイヤへの圧力を調整する役割を担っています。



車体から鉄車輪が現れ鉄道モードへ、また鉄車輪を格納してバスモード。

見たい、知りたい
DMVが
できるまで

道路と鉄道を走ることが
できるDMVは、どのように
できているのだろう。



1 車体のベース車両は市販のマイクロバス。

2 ボディ(車体)とシャシー(車台)に分けられます。

3 鉄車輪の重さに耐えるようにタイヤ周りを補強!



4 DMVの特微的なボンネットの骨組みはハンドメイドです。

5 重さ約200kgの鉄車輪の設置。前後で約400kg!

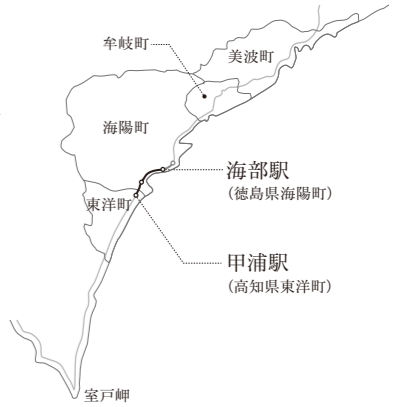
6 車体にボディを載せてDMVの形になりました

連結器
DMVが自走できなくなったときには、牽引して走ります。

ご覧のようにDMVは、マイクロバスを改造してできています。重い鉄車輪を装備するため車台(シャシー)や、タイヤ周りなどを補強し、安全かつ快適に走行できるよう様々な工夫を施しています。そんな開発時の努力があったことと思います。思いを馳せながらご乗車いただければと思います。

阿佐東線の概要及び経緯

阿佐東線は、徳島県の南部に位置する海部郡海陽町(JR四国牟岐線海部駅)を起点として海岸沿いに南進し、高知県安芸郡東洋町に至る延長8.5kmの鉄道です。1980年2月には、海部～穴喰間のレール敷設完了しましたが、同年12月「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」の施行により工事中断を余儀なくされました。阿佐東線は、沿線住民の生活路線としてはもとより、沿線地域の産業、社会、文化の発展、観光振興に欠くことのできない重要な路線であるため、1988年9月、徳島、高知両県と関係21市町村が主体となり、民間及び関係団体の協力を得て阿佐海岸鉄道株式会社を設立。1992年3月、海部～甲浦間の工事が完成し、完成後は、阿佐海岸鉄道株式会社が鉄道施設の無償譲渡を受け、1992年3月26日より鉄道事業の運営を行うこととなりました。



| | |
|-------------------|---|
| 1921年(大正11年4月) | ●鉄道敷設法(大正11年法律第37号)による敷設予定鉄道路線となる。 |
| 1959年(昭和34年11月) | ●御免～牟岐間が工事線に採択 |
| 1965年(昭和40年3月) | ●牟岐～海南間工事実施計画認可、着工 |
| 1971年(昭和46年7月) | ●海南～野根間工事実施計画認可、着工 |
| 1973年(昭和48年10月) | ●牟岐～海部間開業 |
| 1980年(昭和55年12月) | ●日本国有鉄道経営再建促進特別措置法が成立、同法の施行により工事凍結 |
| 1988年(昭和63年3月) | ●阿佐東線建設促進協議会が発足、第三セクター方式により開業する事を決定 |
| (9月) | ●阿佐海岸鉄道株式会社設立 |
| (12月) | ●運輸大臣、阿佐線(海部～甲浦間)を工事保留線として告示(日本国有鉄道改革法等施行法附則第23条第14項) |
| | ●第一種鉄道事業免許の申請 |
| 1989年(平成元年2月) | ●第一種鉄道事業の免許、工事施行許可申請、工事施行の許可、公団工事の申し出 |
| 1989年(平成元年3月) | ●公団工事の指示、起工式 |
| 1992年(平成4年3月) | ●工事完成 |
| 1992年(平成4年3月26日) | ●阿佐東線開業 JR牟岐線と直通運転開始 |
| 2016年(平成28年5月26日) | ●阿佐東線DMV導入協議会設立 阿佐東線へのDMV導入決定 |
| 2019年(平成31年3月16日) | ●JR牟岐線と直通運転終了 |
| 2019年(平成31年10月5日) | ●阿佐海岸鉄道DMV全3台公開 |
| 2020年(令和2年11月1日) | ●JR四国から牟岐線阿波海南～海部間を阿佐東線へ編入 |
| 2020年(令和2年11月30日) | ●ディーゼル車両(ASA-101・ASA-301)での運行終了 |
| 2020年(令和2年12月1日) | ●DMV導入に伴う施設工事及びDMV性能試験実施等の為、阿佐東線の代行輸送営業開始 |
| 2021年(令和3年12月25日) | ●DMVでの本格営業運行開始 |