

令和 7年 7月 18日

東員町議会

議長 南部 豊 様

東員町議会 議員 片 松 雅 弘

## 研修報告書

研修期間	令和 7年 7月 16日（水）～ 7月 17日（木）
研修（視察）先	阿佐海岸鉄道
目的（テーマ等）	鉄道の代替え公共交通（DMV）の視察
参加議員名 (複数の場合)	
資料添付の有無	有 • 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

三岐鉄道北勢線は、平成15年度から平成24年度までの10年間に沿線市町、国県が運行支援してきました。しかしその後も赤字は続き、現在も3年毎に5期目の暫定的な支援を行っています。際限なく税金を投入することは今後の町の財政にも負担になってしまいます。

特別委員会では、三岐鉄道北勢線の存続を含めた経営改善や次期鉄道に代わる新交通システムを調査研究し、町や北勢線運営協議会に提言を行っています。

東員町の笠尾城山のでは、立地の都合上、北勢線とは距離があり、学生通学以外は三重交通バスやオレンジバスを利用する傾向があると思います。

今回視察させていただいた新交通システムは、線路も道路も走れるということなので線路から町内を走れば町民の利便性も増え経営改善や生き残りの参考になるのではないかと思い徳島県阿佐海岸鉄道さんに視察研修に行きました。

世界初の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することができ、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を期待できる、列車とバスを合体させたような乗り物（DMV）です。

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ので、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。乗客を乗せたまま 15 秒ほどでモードチェンジします。

実際乗車させていただきますと、やはりもともとがマイクロバスであり乗車人数も約 20 名ほどになります。

話題性は車両自体が観光資源となることや、小回りが利くなどメリットは多数ありますが、鉄道車両でありながら他の鉄道路線に乗り入れることができないというのは、運用に制限があり、結局乗り換えなくてはいけないということと、元々がマイクロバスであり乗車人数も 20 名ほどになります。

そういう意味では見た目と同様にバスと変わらないと言える

大量輸送できないことは、やはりこれは観光鉄道であり使いどころが限られてしまう  
そしてあまりにも特殊な車両であるため、車両制作は 1 台あたり約 1 億 4000 万円と高額になりました、修理にも時間がかかり修理コストもバスに比べればかなり高くなる  
他の鉄道車両と混在不可は 発展させるためには車両の大型化と他の鉄道車両との混在可能な車両とすることの 2 点で、できればお互いの弱点を補えると思います。

地域の大切な移動手段をいかにして残し、毎年増え続ける財政支援は大きな課題です。  
阿佐海岸鉄道も経営は収支のほとんどを沿線自治体が積み立てた「基金」に頼る厳しい状況となっています。

北勢線対策検討特別委員会では、いかに沿線市町の負担を減らし、自立して運営していくか今度とも調査研究し模索して行きます。

有意義な視察研修でした。