

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 | <u>令和 7 年 7 月 16 日 (水) ～ 7 月 17 日 (木)</u> |
| 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。

(研修概要・内容)

阿佐海岸鉄道における DMV 導入について・・・説明者：阿佐海岸鉄道 平戸知代氏

徳島県海部郡海陽町に本社を置き、新交通システムの 1 つである、線路も道路も走れる乗り物、デュアル・モード・ビークル(DMV)を用いて阿佐東線（鉄道）と路線バスの運行を行う第三セクターの鉄道・バス事業者です。

DMV はトヨタコースター（マイクロバス）を改造し、乗客用座席数は 18 席（立席 3）あります。また、線路走行用の鉄車輪を装備し、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。乗客を乗せた状態で、15 秒ほどでモードチェンジします。

世界初の線路と道路、両方を走る乗り物で、乗り換えなしに、両方走行することができます。

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。

DMV の導入に要した費用は 16 億 3000 万円

【内訳】

| | |
|---------|------------------------------|
| DMV 製作費 | 4 億 2000 万円（1 億 4000 万円×3 台） |
| 駅舎改造費等 | 4 億 8000 万円 |
| 信号設備費等 | 7 億 3000 万円 |

旧国鉄時代、鉄道が通っていない徳島県の牟岐（ムギ）から室戸岬を經由し、高知県の後免（ゴメン）までを結ぶ阿佐線を建設する予定でしたが、国鉄自身の経営悪化により建設工事は 1980 年（S55 年）に中断が決定し凍結しています。

大半の構造物が、ほぼ完成していた徳島県側の海部駅～甲浦駅間（8.5Km）を整備し、運行するために 1988 年（S63 年）に徳島県・高知県・海陽町・東陽町などの出資による、第三セクター方式で設立された鉄道事業者です。

開業当初の 1992 年（H4）には、年間 17 万人を超える利用者があったが、その後は沿線地域の過疎化や、少子化などが原因で 2020 年（R2）は 3 万人を割り込んでいます。

この地域はマリンレジャーや、キャンプ、お遍路巡りなどの観光産業が重要な経済資源であり、観光客をいかに増やすかが、阿佐海岸鉄道の、地域活性化のカギとなります。

朝夕の通勤通学利用者は少なく、観光利用の多い阿佐海岸鉄道にとっては DMV がもたらす観光資源としての効果は大きいと思います。

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で、町内全体を走行できれば、町民の利便性も増え、沿線市町の負担減や、事業者の経営改善になり生き残りの参考になるのではないかと思います、阿佐海岸鉄道へ視察研修に行きました。

(所感)

世界初の話題性や、車両自体は大変興味深く、注目を集め大きな観光資源となっています。

しかし、鉄道軌道を走る車両でありながら大量輸送できないことや、他の鉄道路線に乗り入れることができないという事との説明があり、DMV が走る線路は、DMV 車両しか走れないなどの法律的な運用制限があるのは残念に思います。

結局、軌道では混在できず、乗り換えなくてはいけないということや、DMV(車両)がマイクロバスであることから、乗車人数も 20 名ほどになり、普通のバスと輸送人員は変わらないと言えます。

大量輸送できなければ、通勤通学の時間帯には使えません。

また、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、修理も時間がかかりコストも普通のバスに比べればかなり高くなるこのことでした。

他の鉄道車両と混在不可 (DMV が走る鉄道軌道は電車が走れない) は 大きなマイナス要因となり、鉄道とバスの良いところを同時に利用できないことになります。

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ができれば、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すか、また、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。

当委員会が考える「北勢線」と比較すると、鉄道の目的が大きく違いました。

阿佐海岸鉄道は資源を生かした観光目的に運行しています。

それに対し、北勢線のメインは通勤通学であるため、本町における DMV の活用は非常に困難と思いました。

北勢線の利用者数は 2023 年では 215 万人 (阿佐海岸鉄道 3 万人の 70 倍以上) が利用しており、乗車定員 20 人程度の DMV では、朝夕の通勤通学利用者を輸送しきれません。

しかし、阿佐海岸鉄道の DMV は観光資源に特化し導入され、現実にはその成果は出されています。また新たなことを取り入れる姿勢は見習うべきものと思います。

北勢線対策検討特別委員会では、どうしたらよくなるのかという考えを持ち続け、いかに沿線市町の負担を減らし、鉄道事業者の自助努力や自立運営していけるか今後も調査研究し模索して行きます。