

令和 7 年 7 月 31 日

東員町議会北勢線対策検討特別委員会委員長

片 松 雅 弘 様

東員町議会議員

大 谷 勝 治

研 修 報 告 書

| | |
|------------------|--|
| 研修期間 | 令和 7 年 7 月 16 日（水）～17 日（木） <u>16 日は移動のみ</u> |
| 研修（視察）先 | 徳島県阿佐海岸鉄道 |
| 目的（テーマ等） | DMV の視察研修 |
| 参加議員名 (複数の場合) | 北勢線対策検討特別委員会 |
| 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

地方交通の現状は厳しく、今までも近江鉄道、銚子鉄道などの研修に参加しましたが、考えられる全ての方法を試して地域のため住民のために鉄道の存続と生き残りを活動の目標として、蓄積されたノウハウを各々が持つての活動を研修学習させていただいています。

今回研修の阿佐海岸鉄道（阿佐東線）2013年度の営業係数は1,224.6円と大変厳しい状況です。阿佐海岸鉄道の取り組みを通して地方交通を考える。DMV導入について、事業費については車両製作3.6億円・駅舎改築等2.8億円・信号設備等（JR牟岐線の阿波海南駅～海部駅間の譲渡に伴う経費を含む）の計10億円を当初は予定していましたが、安全性の確保等の理由により最終的には安全性の証明0.4億円・車両製作4.2億円・駅舎改築等5.2億円・信号設備等6.5億円の計16.3億円となりました。

阿佐東線へのDMV導入の目的は阿佐東地域の活性化、地域公共交通の維持・充実、防災面の強化です。①線路と道路の両方を走ることができる「新たな乗り物」であるDMVは、車両自体が観光資源、観光振興に寄与できる。DMVの車体はマイクロバスをベース車として改造したものであるため、DMV導入以前に使用されてきたディーゼル車（鉄道車両）と比べて②燃費が良く、維持費の削減に期待できる。この2つの目的は、大幅な赤字に悩まされ続けてきた零細ローカル鉄道の財務状況改善としてDMVに期待。またこの地域は南海トラフ大地震が起こった場合に甚大な被害を受けることが予測されている地域です。線路が破壊された場合は従来の鉄道車両では通行不能となるし、道路が寸断された場合も従来の自動車やバスは通行不能となる。残った線路と道路を繋ぐことで「交通機能の維持」が図れ、「支援チームの派遣」や「救援物資の輸送」等の被災者支援をいち早く行うことが可能となると、思われます。

またバスモードも含む運行ルートについて室戸方面へは土日祝に限り1日1往復のバス便が運行されることとなり、なりました。以上のような道程を経て、2022年12月15日に阿佐東線でのDMV運行が開始されました。



DMV

運転士含め22人（座席18席員運転士立席3）

定期運行ルート 15km鉄道区間 10kmバス区間約5km

休日運行ルート 50km鉄道区間 10kmバス区間約40km

「営業係数」が2013年度時点で全国の中小私鉄の中で最悪の1,224.6円、このような状況下鉄道を廃止して代替バスを走らせようというのが通常であると思われる。

阿佐海岸鉄道はJR北海道が開発したものの実用化を断念していたDMVに着目した。導入の目的は、DMVという新しい乗り物自体を観光の目玉として地域の活性化を図りたいという地元自治体の思惑がおおきかった。

他の地域にもDMVが導入されていけばこの希少性が徐々に失われていく可能性が高いが、少なくとも数年の間は先行者利益を獲得できる。

DMV導入にかかった事業費が16.3億円であるのに対して、収支予想の直接効果と間接効果の合計金額が毎年2.3億円程であることから、地域活性化のための投資としては十分意味があると思われる。

以上