

令和7年7月25日

東員町議会

議長　南　部　豊　　様

東員町議会　伊　藤　治　雄

研修報告書

研修期間	令和7年7月16日（水）～17日（木）【2日間】
研修（視察）先	徳島県・高知県　阿佐海岸鉄道
目的（テーマ等）	新交通システム　DMV
参加議員名 (複数の場合)	山崎まゆみ、三林浩、大谷勝治、片松雅弘、伊藤治雄、広田久男
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。

⇒は所感

■ DMVについて

導入経緯等（資料より）

- ・国鉄再建法により第三セクター鉄道として1992年（平成4年）阿佐東線として開業した。しかし、過疎化や高齢化の影響により18年間で利用客は17万人から4万人に減少し、自治体基金に頼っていた。
- ・DMV運行に際しての国の前提条件（専用線区、行き違いしない単線、2両以上連結しない）が厳しい中、「朝夕の通勤通学客が多くないこと」や「線路延長が短いこと」などにより運行が可能となり、令和3年12月25日に阿佐海岸鉄道として本格営業運行となった。また、徳島県・高知県・海陽町・美波町・牟岐町などの沿線自治体が支援した。
- ・総事業費は16億3千2百万円
 - 車両製作 約4億2千万円（1台あたり1億4千万円）
 - 駅舎改築等 約4億8千3百万円
 - 信号設備等 約6億9千1百万円
 - 安全性の証明 約3千8百万円（車両的には割高）
- ・DMV導入で阿佐海岸鉄道の黒字化経営に転じないものの、阿佐東地域の経済波及効果は大きく、地域の活性化に大きく寄与している。
- ・収支予測では、黒字化は難しいものの、年間1千4百万円の経営改善となるとしている。
- ・経済波及効果は年間2億1千4百万円見込まれている。

導入の目的（資料より）

- ・阿佐東地域の活性化
 - DMV目当てで訪れる観光客により地域が賑わい「新たな人の流れ」を創出した。
- ・地域公共交通の維持充実
 - 通常鉄道車両と比較して、燃費が良いこと、軌道への負担も少ないとから、運用コストを削減でき会社の経営改善に寄与している。
- ・防災面の強化
 - 南海トラフ巨大地震などの大規模災害発生時に、残った線路と道路を有機的に繋ぐことで、「交通機能の維持」や「いち早い回復」が可能となる。
 - また、発災直後の物資輸送等の「被災者支援」や「早期復興」に向けた活動に貢献する。

主なメリット・デメリット（資料より）

メリット

- ・世界初の本格運行により国内外から観光客を乗客として誘致している
⇒我々が乗車した車両も18座席中12席を利用しておらず稼働率は高い
- ・燃料費、保守費用、路線維持費用など運用コストが鉄道車両よりも大きくなる

軽減できる

- ・災害時には被災地への救援物資の輸送など素早く行うことができる
デメリット
 - ・大量輸送が困難なため通勤通学客の運行手段としては適さない
⇒北勢線のように朝夕のラッシュ時の 100 名程度の乗客を処理するには 5 台の DMV が必要となり 15 分間隔でそれだけの対応は不可能である
⇒終着駅では折り返し時間等を考慮すると処理できないと考える

■事前質問から（主なもの）

- ・第三セクターへの出資状況はどのようにになっていますか。

総額で 1 億円、内訳は徳島県 3,500 万円、高知県 1,000 万円、14 市町村 3,860 万円、3 金融機関 900 万円、7 民間団体 740 万円となっている。

- ・通勤及び通学客の全体乗降客に占める割合はどの程度ですか。

観光利用客が 9 割以上を占めている。

- ・営業外収益はどのようなものですか。また、鉄道事業以外で収益的事業は実施していますか。

企業向けの有料視察を実施しており、車体ラッピング等広告収入を検討している。

- ・純損失に対する処理はどうされていますか。

沿線市町で積み立てた「海陽町鉄道経営安定基金」による補填を行っている。

- ・DMV のメンテナンスや運営コストは、従来の鉄道と比べて、どのように異なりますか。

通常の鉄道車両の検査に加え、バスとしての車両検査が法的に必要である。

そのうえ、世界初の実証運行のため通常 4 年に 1 度の重要部検査（鉄道車両検査）を毎年実施とされているため、メンテナンスコストが生じている。今後、長期耐久性検証に目途がつけば経費減少となる見込みである。

- ・阿佐海岸鉄道の今後の事業計画やビジョンは何ですか。

令和 4 年度からの 5 カ年中期計画では、「地方創生・経営健全化計画」を策定し、「安全最優先の営業運行」、「新たな人の流れを生み出し、阿佐東地域活性化への寄与」、「DMV を核とした更なる経営改善」の基本方針のもと経営を行っている。

- ・阿佐海岸鉄道の持続可能性をどのように確保していく予定ですか。

DMV は車両自体が観光資源となることから、誘客プロモーション・有料視察・グッズ販売に取り組んでおり、香港・韓国との定期便活用により、インバウンド客の誘致にも取り組んでいく。

- ・阿佐海岸鉄道と住民の関りは如何ですか。

第三セクター鉄道として地域の実情や住民ニーズを知っている沿線自治体などと連携しながら運営しており、海陽町長が社長に就任している。また、沿線自治体で構成する「阿佐東線連絡協議会」で地域活性化に取り組んでいる。

- ・DMV は地域住民の移動手段として評価を得ていますか。また、地域公共交通として発展するためにはどのような課題がありますか。

現時点での利用はほとんど観光客となっている。地域公共交通として発展するためには地元住民の利便性向上が図れるようにダイヤや路線などを模索していく必要がある。

- ・導入に際し、国から補助金等の支援はありましたか。

駅舎整備に際し「社会資本整備総合交付金」を活用しており、技術的助言はあった。

- ・DMV 単独事業で黒字化するにはどうすればよいと思いますか。

人口減少や地域の特性上、単独での黒字化は難しい。DMV の長期耐久性を検証し更なる技術開発による整備コスト削減に加え、沿線自治体が協力し観光誘客施策の構築と地域住民の利用増加施策が不可欠である。

■視察研修を終えての所感

⇒沿線市町による北勢線への年間支援額が増加（当初 10 年間 53 億円に近づいている）している状況を鑑みると、事業者の自助努力とともに運営手法についても一考の余地がある。

⇒今回、北勢線事業運営協議会が実施した「三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討に向けた基礎調査」で絞り込まれた 3 手法（現状維持、改軌、BRT）の妥当性を再認識した。事業費的にも現状維持が安価とされているが、今後よく検討すべきと考える。

⇒阿佐海岸鉄道沿線住民は本線を観光利用と割り切っており、誘客に伴う宿泊、飲食、土産物販売等経済的効果に期待する面が多いと考える。よって、通勤通学に際しては、バスや自家用車等の代替交通手段で対応している。

⇒北勢線においては、朝夕の通勤通学客の多さに伴う一時的な大量輸送の必要性や観光事業の脆弱性を考慮すると、DMV の導入は難しいと考える。