

令和 7 年 7 月 29 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 北勢線対策検討特別委員会

委員 広田 久男

## 研 修 報 告 書

研修期間	令和 7 年 7 月 16 日(水) ～7 月 17 日 (木) <b>【2 日間】</b>
研修（視察）先	徳島県 阿佐海岸鉄道
目的（テーマ等）	DMV の現状と今後について
参加議員名 (複数の場合)	北勢線対策検討特別委員会 委員 6 名
資料添付の有無	<del>有</del> ・ 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

(字体は「BIZ UDP ゴシック」に変更しています。ユニバーサルデザインフォント、誰にも読みやすい字体)

## I. 研修概要

・説明者 阿佐海岸鉄道(株) 平道氏

### (1).阿佐海岸鉄道(株)の概要

- ・徳島県海部郡海陽町に本社を置き、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・バス事業者である。
- ・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る。
- ・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・東洋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ある。
- ・阿佐海岸鉄道(株)は開業当初の1992年(H4年)には年間17万人を超える利用者があった。しかし、その後は沿線地域の過疎化や少子化などが原因で、利用者は右肩下がりになり減少し、2020年(R2年)には、3万人を割り込んでいる。(最近の実績では2024年(R6年)=2万5500人)
- ・沿線人口が少ない上に路線距離も短いため、運賃収入は2千万円を切る状態(輸送密度は約170人/日)で、全国のローカル鉄道の中でも利用者が最も少ない路線のひとつである。
- ・補助金などを除けば開業以来赤字続きで、一度も黒字を計上できていない。沿線の高校統廃合で定期客も減少し、毎年 of 経常赤字が8～9千万円前後に上り、地元自治体の負担は限界に近いとされている。

### (2).DMV(デュアル・モード・ビークル)導入の経緯

- ・2016年(H28年)、「阿佐東線 DMV 導入協議会」を発足し、導入を正式決定。
- ・2021年(R3年)DMVによる本格営業運行を開始。
- ・DMV(デュアル・モード・ビークル)とは、線路と道路の両方を走行できる乗り物であり、マイクロバス(トヨタコースター)を改造している。乗客用座席数は18席(立席3)。
- ・DMVの導入に要した事業費は16億3000万円。  
DMV製作費=4億2000万円(1億4000万円×3台)  
駅舎改造等 =4億8000万円(線路と道路を結ぶ進入路建設、DMV用にホームを下げる工事等)  
信号設備等 =7億3000万円
- ・この地域はマリンレジャーやキャンプ、ご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地域活性化のカギになる。  
朝夕の通勤通学利用は少なく、観光利用が多い昼間に乗車ピークを迎える阿佐海岸鉄道にとって、DMV自体がもたらす観光資源としての効果は大きいと試算し、導入に踏

み切っている。

- ・阿佐海岸鉄道の収支効果としては、運賃収入やグッズ販売による収益増と経費削減(燃料費や車両検査費)などで、1400 万円/年程度は収益改善すると試算している。
- ・また一方で、DMV 目的の観光客増により、商業・宿泊業・飲食業などで 2 億円/年の経済効果があると試算している。

## II.成果・所感

- ・北勢線の利用者数はコロナ前(2019 年)では年間 250 万人、コロナがあけた 2023 年は 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 車両では朝夕の通勤通学利用者を輸送し切れません。  
また、レール幅の課題もあり、今回視察した DMV の北勢線への応用は難しいと判断します。
- ・阿佐海岸鉄道の DMV は観光資源に特化し導入しています。現実にその成果は出していますし、こんな地方鉄道の再生策もあることを学ばせてもらいました。

以上