

デュアル鉄道



鉄輪をレールに乗せ前輪ゴムタイヤを浮かすDMV=阿波海南駅で

鉄道の線路上を路線バスが走る新しい乗り物が昨年12月、「四国の右下」とうたう太平洋沿岸で営業を始めた。阿佐海岸鉄道(本社・徳島県海陽町)のDMV(デュアル・モード・ビークル)と呼ぶ鉄道&バス複合型交通で、マイクロバスを改造した車両が道路→鉄道→道路を通る。物珍しさもあってさっそく乗りに行こうと思いつく。でも東京から四国行きに1泊ではもったいない。まず人気のJR寝台特急「サンライズ瀬戸」を予約し東京駅21時50分発に乗る。翌朝終着駅の1つ手前、坂出で乗り換え予讃線・土讃線で琴平へ。金比羅宮の約800段を上り下り、中腹にある資生堂カフェ「神椿」で一服、麓の「吉田家」うどんに満足、温泉宿でゆるりと汗を流した。翌日琴電(高松琴平電気鉄道)で高松の栗林公園に寄り高徳線で徳島へ。さらに牟岐線に2時間ちょっとで阿波海南駅に着く。JRはここまで。いよいよDMV 14km、約30分の乗車だ。始発駅の阿波海南文化村から来た21人乗りバスが客を乗せたまま15秒ほどで鉄道に早変わりする。運転手がスイッチを押すと車内に軽快な太鼓の音が響き、車体に格納した前後の鉄輪が軌道になり、レールに乗った後輪のゴムタイヤで駆動し、出発進行!! 鉄道軌道は10km4駅、海部、穴喰両駅を通り甲浦で再びバスになって終点の穴喰温泉に着く。DMVバス停の目の前が潮騒の間こえるホテルリビエラ、長旅の疲れを癒す南国の温泉宿だ。



[DMV 車の横断面図=会社資料]

そもそも「阿佐」は阿波(徳島県)と土佐(高知県)を結ぶ「国鉄阿佐線」となるはずだったが、赤字が予想され工事なかばで建設中止の憂き目に。その後地元熱意が実って海部一

道路は従来バス同様に走る
道路から鉄道へ移る境目



甲浦で工事再開し阿佐東線として1992年に運行開始。ところが当初年間17万人あった利用者が2010年に4万人を切り再び廃線の危機に。11年に東線でDMVの実証運行し、便利で魅力的な「持続可能な鉄道」を願って線路や駅舎、トンネル、鉄橋な



ど鉄道の施設を活かし維持費用を大幅に抑えて開業にこぎつけた。高知県側の東洋町でも「DMVの本格営業は類を見ない」と、道の駅などに「世界初」に会える町。東洋町ののぼり

を立て誘客に懸命だ。

阿佐東線が残した単線のトンネル、鉄橋を快走するDMV

いち早く20年ほど前、DMV開発に成功したのはJR北海道だ。知床に近い釧網線で実用実験もしながら全道で赤字路線を抱え経営難が襲って実現寸前に断念した。襟裳岬へ向かうJR日高線は豪雨被害で一部5.5kmで路床が流され全線運休したが、もともと大幅赤字で昨年、被害の無い区間を含め鶴川(むかわ)一様似(さまに)



116kmをまるごと廃止しバス転換となった。使える鉄道を活かし途中の不通区間だけDMV運行する策もあったが実現しなかった。地方の鉄道は並行する道路に客を取られ、どこも経営は苦しい。阿佐も地元の人たちが生活路線として利用し学生や高齢者も気軽に乗れるといいが。今回の旅は、穴喰温泉から室戸岬経由で高知を巡るつもりが、いまのところDMVは室戸岬まで週末1日1往復のみで、バス接続も難しく、やむなく徳島へ舞い戻りフェリーで和歌山に渡って帰路についた。阿佐の名の通り土佐まで鉄道があれば四国一周鉄道の旅をゆったり楽しめただろう。せめて四国右下のDMVだけでなく鉄道、バスを含めた広域観光路線をさらに整備していけば、お遍路の賑わいもいっそう期待が高まりそうだ。(写真・文 林 莊祐)