

「いまざとライナー」に乗る

地下鉄などで「いまざとライナー」が案内されているので、平日午前地下鉄長居駅から今里駅まで乗車した。写真は長居駅バス乗り場にあった「社会実験開始」の掲示。

この「社会実験」について、ネットですこし調べてみた。大阪市鉄道ネットワーク審議会は 2013～14 年にかけて、未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方について審議し、地下鉄今里筋線延伸の事業化については極めて厳しい試算結果を示した。まずは「BRT による需要の喚起・創出及び鉄道代替の可能性を検証するための社会実験」の実施に向けた検討を行うよう提言。BRT とは、Bus Rapid Transit の略称で、速達性・定時性の確保や輸送力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。社会実験は 2019 年 4 月 1 日から開始。運行計画は地下鉄延伸区間を基本に、長居とあべの橋の 2 ルートとされた。(大阪市 2020 年 2 月 20 日)



写真下は長居駅から乗車した「いまざとライナー」の車内。乗客は 3 人で、途中のバス停からの乗車はなく、今里駅まで乗ったのは私だけだった。このバスシステムは停留所を絞ることで、所要時間を短縮して、鉄道空白地帯の利用者獲得をめざすものだ。確かに、長居駅から長居公園横の長い通りに停留所はなく、信号で止まるだけで走り続けた。



「いまざとライナー」に乗車して、名古屋の「基幹バス」を思い出した。1985 年に運転を始めた「新出来町線」は、道路中央の専用レーンを走行するバスシステムだった。停留所は道路中央にあり、信号により横断歩道を渡り乗車する。名古屋市立女子短大につとめていた時、大学の前に停留所があり、市役所や栄に行く際に利用した。所要時間の短縮と定時性の確保により、乗客には好評だったが、車線を減らされたドライバーから不評のようであった。乗客として問題に感じたのは、バスが停留所に来ているのに、停留所に渡る信号が赤で乗れないことも多かったことだ。つい、言うことも「きかん」バスとつぶやいたものだ。

地下鉄建設・延伸は巨額の費用がかかるが、「いまざとライナー」のような BRT だと、バス車両やバス停の整備など必要最低限で済む。今後の動向に注目したいが、気になることも。大阪メトロはコロナ禍で経営が急激に悪化している。そんななかで、夢洲へ地下鉄中央線を延伸する工事が進められている。2025 年予定の大阪・関西万博に間に合わせるためだ。建設費は大阪市などが負担するが、たとえ 20 年代後半に IR カジノが開業しても、空白の期間もあり、経営的に成り立つとは思えない。見直しを求めたい。

(2021 年 9 月 20 日)