



福田 武洋

日頃から種々のご指導・ご鞭撻を賜り、心から御礼申し上げます。
お蔭様で日々様々な諸課題に対し積極的に取り組んでいます。
皆様のご支援に感謝し、これからも大阪市政や旭区政の発展・充実のため
しっかりと活動を続けてまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

平成29年3月25日から

地下鉄谷町線のダイヤが改正されました

旭区民の多くの方が利用している地下鉄谷町線。
大日方面は大日行と都島行が、八尾南方面は八尾南行と
文の里行が交互に走っていたため、出勤時や帰宅時等に
不便と感じている方が多くおられました。平成27年10月の
「公営・準公営決算特別委員会」において（議事録は裏面）、
私から谷町線の利便性向上について、大日行の増発を要望
させていただいたところであります。今回の改正により利
便性が向上され、旭区がさらに住みよい街へと発展・充実
していくことを期待致します。



主な改正点

改正点1

平日昼間（10時～16時）時間帯は**全ての列車が「大日行」**または「八尾南行」となります。

昼間時間帯の**大日行**と八尾南行を増発し、
移動便利性の向上を図ります

これまで東梅田駅から大日行に乗車する場合、運転間隔は10分でしたが、
今回の改正により7分30秒になり、利便性が向上します。

列車本数の増減 (1時間あたりの本数)			
	現行	改正	増減
大日方面 大日行	6本	8本	+ 2本
八尾南方面 八尾南行	6本	8本	+ 2本

運転間隔			
	大日行	八尾南行	
現行	10分	10分	
改正	7分30秒		

改正点2

土曜・休日ダイヤは、1列車を除く**全てのダイヤが「大日行」**または「八尾南行」となります。

大日行と八尾南行を増発し、運転間隔を見直します

朝の時間帯
(7時～9時)

運転間隔			
	大日行	八尾南行	
現行	10分	10分	
改正	5分～6分40秒		

昼間時間帯
(10時～16時)

運転間隔			
	大日行	八尾南行	
現行	10分	10分	
改正	7分30秒		

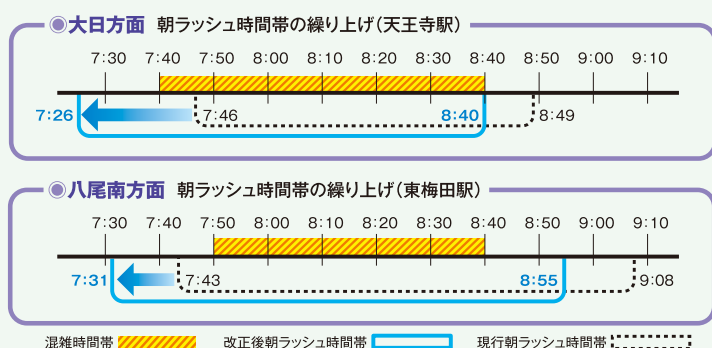
夕方時間帯
(17時～19時)

運転間隔			
	大日行	八尾南行	
現行	10分	10分	
改正	6分40秒		

改正点3

朝 ラッシュ時間帯(2分半～3分間隔で運行している時間帯)を繰り上げ、混雑緩和を図ります。

大日方面の混雑時間帯が早まっているというお客さまのご利用状況に合わせ、混雑時間帯に列車を増発します。



改正点4

夕 ラッシュ時間帯(17時～19時)はこれまで通り、大日行と都島行、八尾南行と文の里行または喜連瓜破行の交互運行となります。

夕 ラッシュ時間帯の**大日行**等を増発します

大日行を1本、都島行を1本増発、文の里行3本を喜連瓜破行へ変更し、混雑緩和および移動利便性の向上を図ります。

列車本数の増減			
	現行	改正	増減
大日方面			
大日行	17本	18本	+ 1本
都島行	17本	18本	+ 1本
八尾南方面			
八尾南行	19本	18本	- 1本
喜連瓜破行	4本	9本	+ 5本
文の里行	11本	8本	- 3本

平成27年10月の

「公営・準公営決算特別委員会」議事録より

谷町線の運転系統について Q & A



Q1 谷町線の北行きは、大日行と都島駅で折返している電車がある。しかしながら、私の地元である旭区の太子橋今市駅、千林大宮駅、関目高殿駅は、大日行の電車しか利用できないため、例えば東梅田駅から乗車する場合、2本に1本しか乗ることができない。そのため、不便と感じている市民も多いと思う。そこで谷町線のダイヤについては、どのような考え方の下で現在の形になっているのか？

A1 ●谷町線の運転系統については、終端駅である「大日～八尾南」間の系統「大回り」の運行を基本としているが、大阪市中心部と大阪市周辺部では輸送需要に大きな違いがあることから、特にご利用の多い「東梅田～天王寺」間の輸送需要に対応するため、折り返し線の設備がある「都島～文の里」の「小回り」系統を設けている。また、朝夕のラッシュ時間帯には輸送需要を考え、「都島～喜連瓜破」といった系統も設定している。

●「都島～文の里」間では、朝ラッシュ時間帯は2分30秒間隔・昼間時間帯では5分間隔で運行し、「大日～都島」間及び「文の里～八尾南」間は朝ラッシュ時間帯5分間隔・昼間時間帯は10分間隔で運行することにより輸送力及び一定の利便性の確保に努めているところである。

Q2 例えば朝・タラッシュ時の東梅田駅の北行きホームは、都島行を見送って大日行を待ってられる利用者が多いので、混雑しているように思う。混雑を緩和するには、全ての系統を大日行にすることが有効だと考える。このような状況をふまえ、谷町線のダイヤ改正を行うべきだと考えるが、交通局的考えをお聞かせ願いたい。

A2 ●朝・タラッシュ時間帯における東梅田駅～大日駅間は、現状の輸送力において対応できているものと考えている。

●全ての系統を「大回り」にした場合、車両の増加や乗務員の増員のほか、使用電力量の増加など経費の増が考えられる。

●しかし、そのような経費の増を来たさないよう工夫しながら、**谷町線のさらなる利便性の向上が図れないか、今後、検証・研究してまいりたい。**



私の要望

今、旭区は人口が減少傾向にあり、高齢化が進んでいる一方で、なかなか若い世代の移住が進んでいない。特に若い世代の人たちは、大阪市中心部からの利便性というのが、居住地を決める際、大きな要因になっているように思います。さらに現在は、今里筋線が開業して、太子橋今市駅が乗り換え駅になっており利用者も増えてきている。東淀川区の方も谷町線を利用されているわけであります。さらなる利便性の向上を図るのは大変だと思いますが、利用者の皆様に地下鉄は便利だと感じていただくことで利用者増を目指すのも交通局の使命だと考えます。民営化議論も控える中で、地下鉄交通網の全体のネットワークがさらに充実されるよう、ぜひとも前向きな研究検討をお願いいたします。

市政のご相談

どんな
身近なことでも
気軽にご相談
ください。

大阪市会議員

福田 たけひろ
武洋

【略歴】 1977年5月17日 大阪市旭区に生まれる
～古市小学校、今市中学校、同志社香里高等学校を経て～
2000年 3月 同志社大学 経済学部 卒業
2000年 4月 株式会社大気社 入社
2012年 4月 太子橋保育園 園長
2015年 4月 大阪市会議員選挙 初当選
自民党・市民クラブ 大阪市会議員団 副政調会長
自民党・市民クラブ 大阪市会議員団 大都市制度検討PT 座長

事務所 〒535-0013 大阪市旭区森小路1丁目10-11

TEL. (06) 6956-3939

FAX. (06) 6956-6078



Mail : 3939@fukuda-takehiro.jp

H P : http://fukuda-takehiro.jp

