

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
1	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	6:10 (7:16)	小倉 (博多)	月1回、京都に10:00からの用事に出かけているので、ソニック2号で小倉駅でのぞみ2号で乗り換えている。(これなら京都に8:55着) このソニック2号は残してほしいのですが、この便がなくなるのであれば、ソニック4号で小倉にのぞみ4号に接続(接続していない)してほしい。 ソニック6号(のぞみ6号に接続)では京都に間に合わない。(京都9:54着) このままでは、京都に前泊しなければならなくなるので。	対象列車
2	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	6:10 (7:16)	小倉 (博多)	この時間に出発する特急ソニック号に乗れないと、小倉駅で東京方面に向かう始発ののぞみに乗り換えることができなくなるため大変不便です。旅行やビジネスなので使うのに大変便利なので、大分駅始発のままでお願いいたします。	対象列車
3	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	6:10 (7:16)	小倉 (博多)	京都に9時までにつけなくなる。	対象列車
4	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	私を含め勤務先の従業員の何人かが時々この列車を福岡出張で使用しており、この列車が無くなると、今後の業務に支障が出る可能性があります。 私の勤務先では、福岡市にデータセンターを持っており、朝一番で作業を行う場合などに、大分駅または別府駅から始発のソニックに乗って出張に行きます。 コスト的な問題から、前日福岡入りして宿泊することは、ほとんど認められません。 社用車で大分自動車道を使用して行くことはできなくは無いです、早朝の運転は危険であること、大分自動車道が霧や雪で通行止めになること、早朝の九州自動車道や福岡年高速が渋滞することなど、時間が読みにくいことからあまり現実的ではありません。 是非ともこの列車の運転区間短縮は再考していただきたいです。	対象列車
5	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	6:10 (7:16)	小倉 (博多)	小倉駅で東海道山陽新幹線の6時25分小倉駅発 11時6分品川駅着のぞみ2号をよく利用してソニックから接続して便利が良いのにダイヤ改正でのぞみ2号に乗り換えられなく東京滞在時間が少なくなり不便になり大変困ります。	対象列車
6	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	私はソニック2号を使っていますが、今回のダイヤ改正で中津発になってしまうと発表されて以来、非常に残念です。 その理由として、県庁所在地である大分市が発着ではなく、中津発という中途半端なダイヤに少し疑問です。 高速バスも同じ時間帯がなく、JRのお客相談センターにも何度か相談しましたが、私自身存続(大分発から)を熱く語ったつもりですが、何となく伝わってなく、JRとの温度差を感じました。 一個人の意思ですが、よろしく願います。	対象列車
7	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	この始発便でないと小倉乗り継ぎののぞみ2号に間に合わず、新大阪に9時までに着くことが出来ない。次便と1時間も差があり、大変不便。 また、福岡空港の国際便などに乗りたい場合も一時間の差は、かなり時間のロスとなる。大分別府は海外の観光客も多く、決して乗客が少ないと思えないので、せめて始発はやめていただきたい。	対象列車
8	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	仕事や通院で大分から小倉経由新幹線で本州方面へ行く時に、小倉6時30分頃の新幹線を利用している。小倉から仕事で乗る人は周囲にも結構いる。 この便が、大分駅から出発しないと6時30分頃の新幹線に乗れないので、関西や中国方面に9時前に着かず、非常に困る。つぎの便では、1-2時間くらいあとなってしまう。 そうすると、無駄に前泊しないといけなくなるし、新幹線も「ひかり」を中心に選ばざるをえなくなり、金銭的負担も大きすぎる。 県庁所在地の大分駅を、始発近い時間帯から外すとまったく理解できない。 中津駅を始発にすることになんの意味があるのか。中津駅まで、どうやって通えというのか。 早朝、深夜帯に小倉駅まで行ける便を用意してから、こういうことは考えて欲しい。新幹線の利用を促すと言いながら、矛盾している。 そもそも、JRの営業収益は年々増加しているくせに、高額給与等は減らさずにサービスを低下させるとか、何を考えているのか。先進諸外国の鉄道料金の2-3倍くらいの料金を取っておきながら。 何度も言いますが、早朝、深夜便、夕方便は、働くヒトにとって最もニーズがある列車です。むしろ増便して欲しいくらいです。減らすなら、日中でしょう。JRの経営者は、通勤、通院、生活に電車を利用しているのでしょうか。甚だ疑問に思います。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
9	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	ソニック2号で博多に到着した時間帯だと、福岡空港発の早い便に間に合うため、利便性として非常に助かっています。これが無くなると前日に博多入りするか、車などでの移動となり大変不便です。同様に小倉着での新幹線乗り換えなどがあります。 このソニック2号自体は、おそらく乗客も少ないために削減対象になったのですが、この便があるが故にJR利用の利便性があるといっても良いと思うのです。 ぜひ存続をお願いしたい。	対象列車
10	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	小倉にて新幹線の乗り継ぎが有る方が多く、ビジネスでも観光でも沢山の方が使われていると思います。	対象列車
11	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	主要な資格試験が福岡であります。博多駅から必ず移動が必要ですので、この便がなくなると次便の利用となり、ギリギリまたは間に合いません(福岡市西区である場合はかなりの遠方です)。毎年毎月乗るものではありませんが、屋中を1便減らしてでも維持していただきたい。	対象列車
12	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	私は、九州地区の支店に転勤する可能性がある転勤族です。 2年前に大分市内に家を建て、1年半ほど前から小倉に単身赴任しています。 週末は大分に帰り、平日は小倉にいる生活です。 朝、早く小倉に行く必要がある場合は、列車を利用しています。 確かに利用者が少ないかもしれませんが、列車を必要としている人もいるので無くなるのはとても困ります。 ただJRも営利企業なので、多数のコストに対し、節減が必要なのも理解できます。 例えば、1. 普通列車(2両編成)を利用し、ワンマン運転を行う 2. 県や市も固定資産税や法人地方税の一部免除等を行う (かなりハードルは高いとは思いますが)などを検討してはいかがでしょうか。 公共交通機関は、地方ではその公共性が非常に高いと考えます。 従来の考えに囚われない、WINWINの改善を切に希望します。	対象列車
13	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	現在のソニック2号(改正後は中津まで区間短縮でソニック202号)主に本州方面の新幹線の乗り換え、福岡空港から早く出発する際使わせて頂いています。 大分市から日帰り各地に向かう際に大切な便なので、区間短縮しないで欲しいことを要望します。	対象列車
14	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	関西に行くのに利用させていただいていましたが、この電車がなくなるということはほぼ関西での午前中の仕事ができなくなることとなります。 この電車がなくなり 5時21分大分発 6時48分小倉着のソニックが 朝一便になると、今まで乗っていたのぞみ2号に乗れないだけでなく、接続2分でのぞみ4号にも乗れず、小倉で接続39分待ちの(接続が とても長い)のぞみ6号が大分から乗れる一番早い新幹線になります。 関西で午前中の用事をするにも、福岡で間に合っていた朝早い飛行機に乗るのもこの電車がなくなることにより 全て前泊しなければ不可能になります。 県外に出るにあたって、時間的にも金銭的にも九州の他の県に比べて、大分にかかる負担はそれだけでなく大きいです。(関西に行くにも、早割切符だと鹿児島や熊本の方が安く行けます。) 乗客率を見て減便と判断されるのではなく、九州の主な交通網として大分県民の利便性を具体的に思慮していただいた上で再考していただけないでしょうか。	対象列車
15	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	当日の会議開始時間に合わせて、博多に行くにはこの列車がとても便利である。前日から出張に行くことができない場合が多く、このソニックがなくなれば支障をきたす。	対象列車
16	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	福岡、熊本、鹿児島、関西、関東方面での観光滞在時間が縮小します。何度も利用しています。	対象列車
17	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	7:16	博多	のぞみ2号に接続できなくなり、大阪に8時台に到着できなくなってしまう、大阪への到着時刻が20分以上遅くなる	対象列車
18	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	4:43	大分	⇒	6:10 (7:16)	小倉 (博多)	☆のぞみ2号東京行きに接続できない(小倉5:25、名古屋9:31、東京11:13) 1、名古屋当日朝到着利用(10～20回程度)東京からの合流にも最適 以前は特急「富士」も利用→廃止 高速バス利用(きついで)→廃止 2、東京への火急な用(不幸等)に利用(2～3回) 航空機では、人数、天候に左右されるため確実性ナシ ※中津までの代替手段(JR、JRバス)の運行を望む また小倉終着で可(博多までは不要。代替多あり)	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
19	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	7:34	佐伯	⇒	10:47	博多	佐伯発 7時33分 現ソニック16号 改悪後にちりん102号 ソニック14号 毎月博多出張があり、一日200円で駐車場を利用できる大在駅に車を止めて、同駅に停車するソニックを利用しています。毎回、私以外にも数名の乗車が大在からあり、鶴崎から乗車する方も見かけます。大在から乗り換えなしで博多まで行けるメリットは大きく、大在一大分は2枚きっぷとは別に乗車券、特急券を購入して利用しています。しかし、大分で乗り換えるのであれば、わざわざ大在一大分の特急券を購入してまで特急に乗りたいとは思いません。普通列車でも構わないという気持ちになります。また、営業サイドとしても、佐伯一大分の区間で「にちりん102号」を運転するために、客を乗せない回送列車を大分から佐伯まで走らせることになるので、乗車券、特急券を徴収できるソニックを前日の夜に走らせる方が多少なりとも利益になるのではないのでしょうか。なお、今回のダイヤ変更は改正ではなく、改悪と思われるので、そのように書かせていただきました。	対象列車
20	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	21:49 (19:20)	大分 (博多)	⇒	22:51	佐伯	この便がなくなるのは憤りを感じます。 そのくせ、朝のにちりんはどうやって回送するの？大分車両センターから佐伯駅まで回送するのでしょうか、そのお金はあるのに、なぜソニック51号を佐伯まで運行しない？ ソニック51号は客を乗せてるだけ、まだ収益があるはずですよ。	対象列車
21	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	19:20	博多	⇒	22:51	佐伯	大分止まりでなく今まで通り佐伯まで運行してほしい	対象列車
22	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	21:49 (19:20)	大分 (博多)	⇒	22:04 (22:51)	大在 (佐伯)	仕事の都合で県外(博多)出張をします。夕方の会議等が終了し19時20分博多発のソニック51号は乗り換えなしで、大在駅に21時58分に到着できます。この便の減便が減便となると大分駅で重い荷物を持って普通列車に乗り換える必要があり、利便性が大きく低下します。また、関西方面の出張の際もこの便を使います。 現状のソニックについても、この便は大在駅の2番乗り場に停車するので、特急料金を払って乗っているのに、荷物を持って階段を移動させるのは、乗客に対していかがかと思えます。(しかも1番乗り場は貨物が通過します。貨物列車を少しダイヤ調整して、特急列車は1番乗り場に止めてほしいです。) また、大在駅で大分～福岡市内間の2枚きっぷ及び大分～大在間の往復の特急券を窓口で購入しますが、3月からは無人化となり、現状では大分→大在間の特急券を大在駅で購入することができなくなります。無人化をするならば、利便性維持のため窓口発券と同等の予約等が可能な券売機の設置をお願いします。	対象列車
23	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	19:20	博多	⇒	21:45 (22:51)	大分 (佐伯)	佐伯行きを大分行きに変更するのはやめてほしい。 新幹線を乗り継いで帰ってくるのに、佐伯行きを大分止めにするのと、大分発22:01→鶴崎22:14着。(夜の貴重な時間)21:58着と早く帰れるものをわざわざ乗り換えて遅く着くのはいかがなものか。 せっかく大分も他の都市なみに夜も少しゆっくり用事をすませて帰れると思ったのに、あと少しで家なのに、大分～佐伯間はとても大切です。不便にするのだけはやめてください。息子たちもこれ以上不便になったら孫を連れて帰って来れにくくなります。今のままにしてください。私も親の介護に少しでも回数行ってもらえます。よろしくお願ひします。 気分的にも21時台で帰って来れたのと22時を14分過ぎて着くのは、疲れが違います。ありがたく感謝しております。息子達も便利になって良かったと喜んでいて切れていたのに、残念でなりません。せっかく便利にしてくださいましたソニック51号を、わざわざ不便にさせないでください。 高い費用をかけて新しい観光特急を作ってもこれでは沿線の住民をないがしろにしているとしか思えないです。 大分止まりにするならば、大分21:31発幸崎行を減らさずにそのまま続行させてほしい。(大分発をソニックを待ってのせていってほしい。少し15分程発車を送らせて幸崎までお客を乗せてほしい)せっかく新幹線からソニックと帰ってきて大分で降りても鶴崎まで帰れない。	対象列車
24	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	20:20	博多	⇒	22:48	大分	私も高齢者に片足をつっこみ、年金生活になりました。北九州市の八幡東区に居るおばあちゃん宅によく看病に帰ります。出来たら八幡駅には停めてほしいのですが、他のJRの線を利用される方が、少しでも早くに列車に乗れるのでしたら致しかたありません。私一人が少し早い列車に乗れば良いのですから。(便利でよかったです)ありがとうございました。早く着く方がよいので、少しくらいはがまんします。今後ともよろしくおねがひします。	対象列車
25	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	福岡にライブ等で用があるときはいつも利用しています。 ライブが終わり食事をとっても日帰りで帰れるので助かっていました。しかし、終点が中津に変更になると、バスでも帰ることもできず泊まる以外の方法が無くなってしまいます。せめて週末だけでも運行してほしいです。	対象列車
26	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	今までと同じように大分駅までにしてほしい。 博多にライブに行った時最終便しか間に合わず日帰りが出来なくなるので困ります。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
27	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>博多 23:00 発 大分行き「ソニック 61 号」を中津行きに変更について。</p> <p>上記であげましたソニック61号は実質(大分着)最終便と呼ばれ、自分だけでなく知人友人もよく利用させてもらっています。 これがなぜ「中津」(止まり)行きになるのか理由が全く分からず納得いきません。 乗車しているので分かりますが遅い時間であっても様々な方がご利用されるので、中津で降りる人より大分で降りる人の方が圧倒的に多いです。 中津行きにされると大分まで乗車することが出来ないで大変困ります。交通弱者になってしまいます。 これは自分だけではなく、このソニック61号をよく利用される方全員が思うことです。</p> <p>特に自分の場合は(小倉駅から)新幹線からの乗り換えで利用させてもらっているの、簡単に他の便へ変えたら…という訳にはいかないのです。</p> <p>中津行きへ変更ではなくこれまで通り大分行きのままのダイヤ改正になってもらうことを強く強く嘆願します。 これまでどおり、ソニック61号は博多発大分行のままをお願いします。</p>	対象列車
28	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>この電車の運転を中津駅で打ち切ることに反対しています。</p> <p>LIVEやイベントで福岡や広島に日帰りで行っていました。 大分には25時をまわって到着する便ですが、この便の前が博多発が22時過ぎの1本となり、野球の試合(特にナイター)など終わる時間が未定のもの、21時をまわって終了するLIVEなどには旅先での宿泊が必要となり、日帰り公共交通機関を使つての移動が出来なくなります。 高速バスの最終便ともそんなに時間が変わらず、できるだけ予算を抑えたい人や、LIVE(イベント)後の時間に余裕が欲しい人には大打撃です。 しかも高速バスは移動時間が天候に左右されるため、確実に移動手段を抑えようと思ったら電車移動一択です。</p> <p>ドリームにちりんの時代からこの時間の特急には非常にお世話になりましたが、広島まで日帰りができていたのも、この時間に帰りの小倉発(24時ごろ)の特急があったからです。 大分では人気アーティストのLIVEの開催も少なく、福岡まで見に行くのははや日常茶飯事です。しかも福岡では宿泊施設も不足しているそうで、各地のイベント等が重なった場合、イベント参加そのものを諦めるか、車での移動を強いられることとなります。 いつもいつもLIVEやイベントが行われてはいいませんが、いざと言う時に帰りの足がないというのは非常に不便極まりないです。</p>	対象列車
29	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>現在は、23時博多駅発 1時21分大分駅着ですが、この便をソニック201号 23時01分博多駅発 0時28分中津駅着にされると、大分からプロ野球観戦や人気アーティストのライブに行った時など、時間帯によっては、この便でないと、無理って人もいるので、中津で止められてしまうと、大変困ります。</p>	対象列車
30	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>この列車は、最終の博多行き東海道山陽新幹線に接続する列車で、この列車が無くなると、本州方面の滞在期限が、1時間以上繰り上がるため困ります。</p> <p>主に週末に、年に何度か、私用(コンサートやそのたイベントへの参加)で広島、岡山、大阪、名古屋などに行きます。終了が午後9時ぐらいの場合、最終の東海道山陽新幹線にのって、当該列車に乗り継ぎ、大分駅まで帰っています。</p> <p>この列車が中津で打ち切られると、中津か小倉で1泊せざるを得なくなり、経済的な負担が増します。日曜日の場合は、翌日が仕事のため、イベントへの参加自体を断念しなければならなくなる場面も出てくると思います。</p> <p>私がこの列車を使った際は、博多からの帰りと思われる乗客や、新幹線からの乗り継ぎと思われる乗客が相当数おり、普通車指定席は満席のこともあり、グリーン車しかあいていないこともありました。</p> <p>この列車が中津で打ち切られると、とても困ります。 少なくとも休日とその前後だけでも、大分まで延長運転できないでしょうか。</p>	対象列車
31	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>この特急で小倉で新幹線から合流して、大分駅まで帰って来れる便がなくなるのは、特急や新幹線を使って旅行に出かける機会が激減しそうな気がします。</p> <p>県外のライブやイベントに出かけるときには利用しています。 大阪や京都からでも日帰りできるというのは、魅力的なことなんです。(安心して出かけられます) 九州新幹線の鹿児島からの最終で博多に帰ってきて、この便で大分まで帰れるのも重要です。</p> <p>飛行機より長く、京都や大阪で遊べるからという選択肢がなくなります。 少なくとも…土日、祝日くらいは大分駅までの便を出して欲しいです。</p> <p>博多着ののぞみの最終に繋がる路線は必要だと思います。 県内には新幹線はないのだからせめて、特急で大分までつなげていかなくてはいけないのではないのでしょうか？</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
32	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:53 (23:00)	小倉 (博多)	⇒	1:21	大分	小倉駅で東海道山陽新幹線の18時57分品川駅発 23時39分小倉駅着のぞみ59号をよく利用してソニックに接続して便利が良いのにダイヤ改正でソニック61号に乗り換えても大分駅に帰れなくなり東京滞在時間が少なくなり不便になり大変困ります。	対象列車
33	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	博多で旅行(イベント, ライブ, 観光, 出張)などして帰りが遅くなった場合、最終列車で大分駅まで利用する際に、中津駅止まりだととても不便です。特急にちりん102号中津行きを折り返し運転(乗り換え)でも全然良いと思います。(土日祝日だけでも。)ご検討宜しくお願い致します。	対象列車
34	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	福岡でコンサートがあるときに、毎回この便を利用していました。大分までがなくなると、大変困ります。また、大阪からの新幹線最終便も、この時間のソニックなら間に合って、大分まで帰ってこれました。せめて、中津から普通列車なりの乗り換え便を用意してください。	対象列車
35	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	福岡でのコンサートでこの最終便を利用し大分まで帰る事が多々あります。いつも満席で大分まで乗る人も多いと思います。そんな便を変更するのはあんまりです。周囲の人達もみんな そう言ってます。ご検討下さい。	対象列車
36	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	最終便(23時)が無くなるのは大変困る。新大阪からの新幹線のぞみ51号(最終)が小倉に到着するのが23時39分で、ソニック61号が中津止まりとなり、大分まで来ないとすると、こちらも20時台の新幹線となり、一時間ほど早まってしまう。せめて始発と最終でなく、もう一本前の時間帯のものを削るなど検討してもらいたい。最終の特急をやめられると、中津から大分へ向かう普通列車も終わっているため、帰れない。とても困る。	対象列車
37	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	大分からコンサートや仕事の研修などで福岡に行く際、日帰りの時によくこの列車を利用しています(以前ドリームにちりんと呼ばれていた時代から長い間)。特にコンサートの際には、終演時間を考えると一本前の列車だと時間的に厳しいことも多く、せっかくJRを利用したいのに、高速バスを利用するほかありません。車両を多少減らしてでも、大分駅までのソニック最終列車は残すべきです!!これでは正直、ますますお客さんが高速バスに流れてしまうと思います。	対象列車
38	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	博多発 大分着の最終便を頻繁に利用させていただいており、この便が「中津駅」を終点とされたらとても困ります。大分市内在住ですので、仕事の後大分へ帰宅する際、プライベートで福岡(博多)方面へ向かい帰宅時にはこの最終便を必ず利用しておりました。23時より前の便もありますが、出発時刻に間に合いません。また、中津駅終点となると大分駅は勿論のこと別府駅等を利用されている方も困る方が多くいらっしゃると思います。よく利用していますので、最終便は時には指定席が売り切れてしまったり、多くの方が乗られているのを実感しています。中津駅で降りられる方もいらっしゃいますし、観光で来られ別府駅で降りられる方も多くみられます。客層もご年配・社会人・学生と幅広く利用している便だと思います。 様々な事があり、検討され「中津駅」へ終点変更となったと思いますが、終点を「大分駅」のままをお願いしたい、という市民の思いを今一度、考えていただけたらと思います。 長くなりましたが、何卒よろしく願いいたします。	対象列車
39	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	今回のダイヤ改正に伴い、大分駅から中津駅間の運転を取りやめ、中津駅始発の特急ソニック202号として運転を行うそうですが、この区間の運転を取りやめることによって不便になることがいくつか考えられると思います。1つは、小倉駅での新幹線の乗り換えについてです。現行のダイヤでは小倉駅を6時10分に到着し、6時25分発の新幹線のぞみ2号への乗り換えが可能だと思いますが、ダイヤ改正による5時21分大分駅発の特急ソニック2号(現行の特急ソニック4号)では小倉駅を6時48分に到着するため乗り換えが不可能になると思います。そして後続の新幹線のぞみ4号は小倉駅を6時50分に発車するためこの便も乗り換えが不可能と考えられます。そのため、関西方面へのアクセスが不便になると考えられます。次に、博多駅での佐世保方面への乗り換えについてです。現行のダイヤでは博多駅を7時16分に到着するため、博多駅を7時29分発する佐世保行きの特急みどり1号に乗り換えることが可能ですが、後続の特急ソニック2号(現行の特急ソニック4号)では博多駅を7時49分に到着するため乗り換えが不可能になります。また佐世保方面の特急列車は1時間に1本であるため後続の列車まで待つ必要があり、到着も1時間遅くなります。そのため、佐世保やハウステンボスでの観光出来る時間が限られると考えられます。そこで、今回のダイヤ改正において、現行のダイヤにおける4時43分大分駅発特急ソニック2号の存続もしくは前述した列車等の乗り換えが可能となる特急列車のダイヤを検討していくべきだと考えます。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31~2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
40	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	ソニック2号の意見を以前送られていただきましたが、ソニック61号も今年の改正で中津止まりになってしまい、これは夜遅く帰るときによく使ってる列車ですので、なくなると不便をです。 ソニック61号もソニック2号同様今まで通り大分発着の便して、下さいますよう、JR九州の方にお伝えください。よろしくお願ひします。	対象列車
41	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	博多・小倉での所用を済ませ、食事をしたりしても、この61号の存在のおかげで比較的遅くまで滞在する事ができ、非常に助かっておりました。今でも反対に大分⇒小倉は早い時間に終わってしまうため、大分に滞在した出張者にとっては不便な状況となっており、それと同じ事が起きると思っています。 かつてのドリームにちりんのかわりとして非常に有効に使わせていただいていたので、この廃止は極めて残念です。実際、この便は乗客も比較的多いと認識しております。ぜひ存続をお願いしたい。	対象列車
42	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	出張、観光帰りの方に欠かせない一便だと思います。	対象列車
43	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	博多駅発23時00分ソニック61号大分行き最終便はよく日帰りで福岡のライブの度に利用させていただいています。 高速バスよりも最終便が時間が遅く、駐車場の割引もあり深夜に駅についても車で家まで帰宅できるので必ずと言っていいほど福岡行く時は往復でソニックを利用しています。 福岡日帰りだけでなく、大阪に新幹線で出かけた時もライブ終演後など新幹線の最終便からこのソニック61号に小倉で乗り換えで帰るのに非常に便利な便です この61号がなくなったら、福岡日帰りライブや大阪からの乗り換えも出来なくなりさらに一泊しなくてはならなくなり、旅費がかさみ、旅に出る機会が少なくなるかもしれません 色々事情はあるかと思いますが、残していただけたら幸いです	対象列車
44	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	いつも福岡で開催されるイベントやライブで利用させてもらってます。23時発がなくなると非常に困ります。ヤフオクドームからの道路が渋滞するため最終が22時05分になると、間に合いません。中津までになる理由を詳しく知りたいです。大きなライブでは、別府大分で降りる方をたくさん見かけます。毎日残すのが無理ならば、せめて、ライブがある週末金曜日曜日だけでも残していただけないでしょうか？もしくは、大きなライブがある時に、臨時便があれば利用する方も多いのではないのでしょうか。旅行社の日帰りのコンサートバスツアーもありますが、コストも高くなりますし、マリンメッセ福岡でのライブでは場所的にツアーができないそうです。日帰りをしようと思えばJRしか手段がありません。ぜひ 23時発を残していただきたいです。	対象列車
45	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	この便は福岡であるコンサートの帰りに幾度も利用させていただいています。年に数回広島からの乗り継ぎで小倉からも乗車いたします。大規模なコンサートは臨時便対応していただいているようですが、私のように小規模なものに度々足を運んでいる者にとっては、この減便は行けなくなる事になります。	対象列車
46	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	現在のソニック61号(改正後は中津まで区間短縮でソニック201号)主に福岡や北九州から大分に帰宅するとき、使わせていただいています。前のソニック59号は約1時間前で、21時以降の滞在が厳しいと感じます。福岡市、北九州市ならびに本州方面からの日帰りで使う大切な便なので、区間短縮しないで欲しいことを要望します。	対象列車
47	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	出張で福岡空港から各地に行くことが多く、大分⇄博多ソニックを利用する。大分駅に車を停めて最終便で帰ることもあり、大分行きが中津行きに変更になると、大分まで帰る手段がなくなることになり大変困る。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31~2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
48	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>普通列車の削減は賛成です。ただし特急列車の削減は反対です。 普通列車は人がほとんど乗ってないのは事実であるし、路線の存続すら厳しい区間があるのが現状ではないでしょうか？ 普通列車を削減することで浮いた費用を、特急維持のために使ってほしいです。</p> <p>特に博多23時発大分行き電車の削減はマイナス面が多すぎだと思います。福岡市内から大分への最終便は22時5分博多発になり、約1時間早くなります。 今までは福岡市内で仕事やコンサートなどに行く際、23時まで電車があるおかげで福岡市内で仕事先の人間と食事などをすることもできましたし、日帰りでライブに行くこともできました。 1時間も早まると大分から福岡への日帰りライブ参加は厳しくなります。 また、山陽新幹線の博多行き最終便との接続が無くなる点でも問題とします。関西方面から日帰りが難しくなります。 特急を削減することはビジネス目的や観光目的の利用者を遠ざけることになり、県経済にとってもマイナスではないでしょうか。</p>	対象列車
49	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>仕事やコンサート、イベントなどの帰りに博多23:00発のソニック61号はよく利用させて頂いていました。いつも最後の頼みの綱は間違いなくこのソニックでした。どんなに遅くなってもあのソニックに間に合いさえすれば、大分に帰ることができる。博多に滞在して遅くなった夜、私はいつもそう考えていました。</p> <p>思えばあのソニック61号はいつも混んでいました。小倉で多くの乗客が降りてはいくものの、終点の大分まではなお多くの方が乗っていました。皆、大抵疲れ果てて眠っていましたが、ソニックが停車し、ドアが開くと無言のうちに静かに降りていきました。私はその背中を見るにつけ見知らぬ戦友を見送るような心持になったものです。</p> <p>今回のダイヤ見直しでこのソニックが中津止まりになると伺い、たいへん寂しく感じるのと同時に、できれば継続して頂きたいという思いでいっぱいです。おそらく同じように思っている方は大分に大勢いらっしゃると思います。最後の頼みの綱が失われてしまうのは、福岡へ行きたい、行かなければならない方々から多くの貴重な機会を奪ってしまいかねません。それは大分の方にとって、もしかしたらJRにとっても大きな損失であるかもしれません。</p> <p>どうかソニック61号についてご再考ください。よろしくお願い致します。</p>	対象列車
50	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>の始発・終電の駅が中津駅になるということを知り、驚きました。 大分駅は利用する方が多く、他の市町村から乗り換えをして福岡へ行くという人もいます。</p> <p>例えば、週末に好きなアーティストのライブがあっても、終電のことを考えれば諦めざるを得ないのです。</p> <p>どうでしょうか？</p>	対象列車
51	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>博多駅からや、新大阪からの新幹線の小倉での乗り換えで、大分駅までの最終便ソニックを頻りに利用している者です。 現時点で、中津駅で降車の人数よりも大分駅で降車の人数のほうが多いと思います。 なので、この便が中津終着になるのはすごく困ります。 提案としては変かもしれませんが、最終便は停車駅が多く感じますので、停車駅を減らすことで何らかの削減にはなりませんでしょうか？ 終着は変わらず大分駅にして頂きたいです。</p>	対象列車
52	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	<p>現在、23時博多駅発大分駅着の特急列車があります。 コンサート等で博多へ行った時に、23時発の便は日帰りができてとても助かっています。 しかし、今回のダイヤ改正でこの便が、大分駅着ではなく、中津駅着になったことに非常に驚いています。 福岡ヤフオクドーム等でコンサートがあった場合、23時でなければ、コンサートも途中退席せざるを得ず、楽しむことができません。 福岡はホテルも少なく、大きなコンサートがあった場合には宿泊場所もありません。 若い人たちは、ホテルに泊まる金銭的余裕もないので、やはり日帰りができる23時発が必要です。 もう一度、23時博多発は大分着にいただけるよう再考してもらいたいです。 よろしく願いいたします。</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
53	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	福岡にコンサートに行きます。次の日に用事があると日帰りになるのでこの23:01博多発の特急はよく乗車します。もしこの時間が無くなるとコンサートの途中で帰らないといけなくなります。私の唯一のストレス発散になるコンサートやの楽しさを奪わないで下さい。この時間の特急は予約をしないとすぐ席が埋まります。乗車する人が少ないと思ったことはありません。福岡の交通の便がいいとこに住んでいる人はこういう悩みはわからないでしょうね。どうかよろしくお願いします。	対象列車
54	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	特に博多地区のコンサート、ヤフオクドーム野球の試合に何度も利用しています。せめて大分着1:19着を期間限定、週末限定に復活させてください。同じ高速バス天神発22時が最終です。今後、宿泊をしないと行けなくなります。宜しくお願いします。	対象列車
55	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	中間報告を拝見しました。確かに、通勤・通学列車については減らすべきではないと考えますが、早朝深夜の便については、致し方がない部分もあります。現在、働き方改革が行われておりますが、JRも駅係員や乗務員の早朝・深夜帯の勤務を無くすことや、市民においても4時台からの出勤や1時過ぎの帰宅をせざるを得ないような勤務実態をなくすことも考えてはいかがですか？大分に1時過ぎについて、回送になるようですが、運転手さんは一体何時に寝るのでしょうか。日豊線・豊肥線・久大線は赤字と聞きます。これからも永続的に路線を維持していくためには、やむを得ない部分もあります。路線自体がなくなってしまうことが一番困ります。自治体においても、上下分離方式や車両の保有を検討し、JRに強く言える立場に立つことが必要かと考えます。(豊肥線の熊本では、電化に合わせて、かつては車両も保有していた)	対象列車
56	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	山陽新幹線との接続の関係で、カーブ戦(ナイター)を試合終了まで観戦しづらくなってしまったため、とても困る。時間の長い試合を試合終了まで観戦した場合、広島延泊、小倉泊又は中津泊をせざるをえなくなり、翌朝大分に向かうことになり、余計な時間、体力、費用を要することになる。	対象列車
57	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	☆のぞみ59号博多行の大分への接続できなくなる(東京18:50、名古屋20:31、小倉23:39) 1、名古屋より当日帰宅が不可能となる(10～20回) 2、東京より当日帰宅が不可能となる(2～3回) ※中津駅よりの代替手段(JR、JRバス)の運行を望む。 また小倉始発で可。(中津は大分県ではない) 以上、最近アミュプラザの開業を機に活性化している大分に逆行するのは残念。せめて、____九州の活性化を。アミュプラザ大分の利益は何処へ。JR九州上場による基盤強化は？個人的には「ななつ星」等の列車は不要。日々の列車運行を改善して努力してほしい。よろしくお願いします。	対象列車
58	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	23:00	博多	⇒	1:21	大分	せっかく便利になっていたのを、わざわざ中津止めにししないで下さい。夜21時台の新幹線に乗れば、24時はまわっても大分に戻って来れます。病気がちな娘の看病も出来ますし、病気の親も夜20時台まで居てやれます。急変(娘)したり、調子が悪い時は、夜中にでも関西から帰って来てやれるというのが、娘にも私にも、また年老いた親にもホッとしてくれる安心感というもの新幹線とソニックのお陰で我が家は与えてもらっています。病弱な私ではありませんが、親や娘、息子、まごがいて生きがいを感じております。元気で(時々気を失ったり、腰や足が急に動かなくなったり、寝込んだりします)日々過ごしていけるのも、遠くはなれた家族に会いに行き、看病したり、元気になれば、まごとあそべるのもJRの皆様の御陰と感謝しています。どうかせっかく便利になって、大分と関西が近くになり便利に往来できるようになったのを、不便で不自由な、もとのJR九州にもどさないで下さい。大分の各駅を利用して何かイベントやら物産展やらイベントを市役所や自治会にもよびかけ、JRを利用したり、JRやバス、船を利用するイベントなどなど。大分発の活性化にも声をあげていこうと思っています。どのようにしたらよいかまだわかりませんが、残された命を大好きな大分と大好きな関西、中国地方、四国地方とを結びつけて、地域からの町おこしやら、活性化を私達60代を越えた人々から声をあげていこうと思っています。それには公共交通機関であるJR九州さんの協力が必要です。どうか大切な思いを維持して下さい。おねがいします。夜遅く新幹線を乗りついで帰って来る時はソニックは大分までそのまま維持して下さい。(やっと便利になったのに…)息子や遠方に行った子供達の友達にも夜遅くはこんな列車があるよと口伝えに広げていきます。どうかよろしくお願いします。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
65	1. 日豊本線	3. 普通	10:19	亀川	⇒	10:41	大分	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車
66	1. 日豊本線	3. 普通	11:35	大分	⇒	11:57	幸崎	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車
67	1. 日豊本線	3. 普通	14:10	大分	⇒	15:55	佐伯	<p>(11)大分 14:10 ⇒ 佐伯 15:55 14時10分大分駅⇒15時55分佐伯駅の列車には、私の父が毎週(月)、(水)、(金)の3日、大分県立病院の診察のため乗車しているので、運転とりやめはとても困ります。</p> <p>この時間帯は前後の便数が現在でも少なく、この列車が運転とりやめになると、次便の待ち時間がとても長くなり、通院時間が長くなるためとても困ります。</p> <p>また、県立病院から大分駅行きバスの接続の関係で、この列車が運転とりやめになると通院が大変不便になります。</p> <p>父は72歳と高齢のため自動車運転免許証を返納しています。はじめは返納に納得しなかった父ですが、高齢者事故、それも加害者となる危険性等にふれ、私が返納を父に説得しました。</p> <p>今春のダイヤ改正で、JRの便数が大幅に減ることを知り、父は自動車運転免許証を返納したことを後悔しているようです。父へ返納を説得した私も正直後悔しています。</p> <p>一方で、高齢者が加害者となる悲しい事故がよく報道されています。父のようにこれから運転免許証を返納される高齢者もたくさんいらっしゃると思います。</p> <p>このため、14時10分大分駅⇒15時55分佐伯駅の列車の運転継続を強く希望いたします。</p>	対象列車
68	1. 日豊本線	3. 普通	14:10	大分	⇒	15:55	佐伯	<p>この列車は、デイズルカーの一両編成で、朝方、佐伯より大分まで運行され、その後、下郡の運転所に回送、給油、清掃、点検を受け、午後、大分から佐伯に戻るといった運行されているようで、今回廃止の対象という事は、明らかにJR九州の都合であると思えます。</p> <p>この列車は、大分市民より、県南地域の利用者に影響ある列車で、JR九州の都合をもちに利用者へ押し付けて、廃止しようという意図がやはり強いですね。</p>	対象列車
69	1. 日豊本線	3. 普通	14:10	大分	⇒	15:55	佐伯	<p>この便の運行継続をお願いします。</p> <p>私は大分市に住んでおり、休日には佐伯市(浅海井駅)に住む両親のもとへ子供達が電車で遊びに行きます。また、両親も電車があるからこそ大分に出てくることができます。</p> <p>車を運転しない社会的弱者にとって「屋間に安全に」移動できるJRはとても大切なものです。</p> <p>地域間の交流に、私達同様の使い方をされている方も多いと思います。これからは利用を続けますので、運行の継続をお願いします。</p> <p>また、民営化に伴い経営を多角化されているようですが、その収益を、公共のため、看板事業である鉄道事業の便数維持に使って頂けないでしょうか。鉄道が守られるよう私達も利用していきます。</p>	対象列車
70	1. 日豊本線	3. 普通	14:10	大分	⇒	15:55	佐伯	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
71	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	21:53	幸崎	大分駅～坂ノ市駅の6ヵ月定期券を購入し、毎日JR通勤しています。 21時31分大分駅⇒21時53分幸崎駅の列車には、帰宅時に乗車している ので、運転とりやめはとて困ります。 この時間帯は前後の便数が現在でも少なく、この列車が運転とりやめにな ると、次便の待ち時間がとても永くなり、通勤時間が永くなるためとても困り ます。 私の他、乗客も日常的に多く、今回運転とりやめを決定されたことに対して 疑問を感じます。 21時31分大分駅⇒21時53分幸崎駅の列車の運転継続を強く希望いたしま す。	対象列車
72	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	21:48 (21:53)	坂ノ市 (幸崎)	現在中学生の子供が市内中心部の塾に通っており、現在 当該の列車を利用 して帰宅しているが、この便が廃止されると、22時01分大分駅発 22時 24分坂ノ市駅着に乘らざるを得なくなり、帰宅時間が40分弱下がることにな る。 それなりに利用者もいるようなのに廃止するのは如何なものかと思 う。	対象列車
73	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	21:45 (21:53)	大在 (幸崎)	普段、帰りの通勤で使用する列車です。JRの説明では通勤、通学時間帯を 回避したとしていますが、18時台や19時台だけが通勤時間ではありません。 多くの社員が21時台で帰ることが多いのです。 特に21時台は、減便を発表している21時49分大分発22時04分大在着の特 急ソニック51号も減便と聞いています。その通りになると、21時台が2便減に なり、大分発が21時10分の次は22時01分となり、約1時間に1本となります。 (21時台は1本しかないのに、22時台は3本もある逆転現象が起こります。) よって上記減便はとうてい許さず、大変困っています。	対象列車
74	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	(21:53)	(幸崎)	この時間の列車の前後の列車は運転区間が長く、乗客も多い。大分市民と しては大分市区間のみを走るこの列車が乗降客が割と少なく、乗りやすい。 時間的に見ても、仕事帰り、出張帰りに利用するのに便利である。もしこの 列車が廃止された時には、この前後の普通電車の運転車両数は増えるの か?乗降客数の多い大分市の8駅を無人にして、もっと少ない駅は有人。到 底納得できない!!大分市民に便宜をもっと図ってほしい。これ以上の便数 減には反対である。大分市民に不便を強いるのなら、もっと本数を増やした らどうか?	対象列車
75	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	21:48 (21:53)	坂ノ市 (幸崎)	2018年3月17日のダイヤ改正について列車の便を減らさないでほしい。 毎週通っている塾が終わるのが21時過ぎ、列車に乗るのが21時31分。 もしその時間の便に乗れなかったら、次は22時01分になるので、待ち時間が 30分以上になる。	対象列車
76	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	21:53	幸崎	子供が塾帰りでこの便を使用しています。これが廃止されると次の便は30分 後の22時01分であり、子供が帰宅するには相当夜遅い時間となり、心配で す。生活のサイクルにも影響しますのでこの便は継続維持をお願いしたいと 思います。	対象列車
77	1. 日豊本線	3. 普通	21:31	大分	⇒	21:53	幸崎	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地 からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校 のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組 まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した 授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者 や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があ ります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願 いいたします。	対象列車
78	1. 日豊本線	3. 普通	20:29	中津	⇒	23:04	臼杵	大分駅～坂ノ市駅の6ヵ月定期券を購入し、毎日JR通勤しています。 20時29分中津駅⇒23時04分臼杵駅の列車には、毎日大分駅から乗車し 坂ノ市駅で下車しているの、中津駅⇒大分駅への運行区間短縮の変更は とても困ります。 この時間帯は前後の便数が現在でも少なく、この列車が運転とりやめにな ると、次便の待ち時間がとても永くなり、通勤時間が永くなるためとても困り ます。 私の他、乗客も日常的に多く、今回運転区間の短縮を決定されたことに疑 問を感じます。 20時29分中津駅⇒23時04分臼杵駅の列車運転区間の今後の維持・継続 を強く希望いたします。	対象列車
79	1. 日豊本線	3. 普通	21:59	中山香	⇒	(23:14)	幸崎 (大在)	今回改定予定の (23)中山香 21:59 ⇒ 大在 23:14 を幸崎まで、運転区間を延長されるのは、 とても助かります。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
80	1. 日豊本線	3. 普通	21:59	中山香	⇒	23:14	大在	<p>ありがとうございます。 各駅停車に乗って帰ってくる時、自分の駅までのれるのが、どれだけうれしいか…。幸崎の方はよるこんでおられると思います。 私は鶴崎なので、その恩恵は受けませんが、最終便(23時台)の列車が家の駅近くまで来てくれると大変うれしいものです。ありがとうございます。 (余談)中山香駅からこんな遅くまで動かして下さっているのだったら、昼前に出てこの列車に乗って帰ってみようかなと思いました。夏になったら行ってみますね。楽しみです。</p>	対象列車
81	1. 日豊本線	3. 普通	23:20	大分	⇒	(0:40)	佐伯	<p>何度かこの列車を利用した事があります。 ディーゼルの1両編成列車に、毎回日豊線では珍しい位多くの乗客がいて、何故2両にならないのかと思ってました。 まさか減便対象になるとは思いませんでした。 列車の運用面ではなく、実態を反映したダイヤ編成を強く求めます。</p>	対象列車
82	1. 日豊本線	3. 普通	23:20	大分	⇒	0:40	佐伯	<p>大分駅～坂ノ市駅の6ヵ月定期券を購入し、毎日JR通勤しています。 23時20分大分駅⇒0時40分佐伯駅着の列車には、帰宅時に乗車しているの、運転とりやめはとて困ります。 この時間帯は前後の便数も現在でも少なく、この列車が運転とりやめになると、次便の待ち時間がとても永くなり、通勤時間が永くなるためとても困ります。 私の他、乗客も日常的に多く、かつ、1車両で運行していることもあり、列車内は座席も空かず、いつも吊り輪につかまって、立って乗車しています。さらに、週末は飲食帰りの乗客もかなり付加され、「寿司つめ」状態となることもしばしばです。 このため、今回運転とりやめを決定されたことに対し、強く疑問を感じます。 23時20分大分駅⇒0時40分佐伯駅の列車の運転継続を強く希望いたします。</p>	対象列車
83	1. 日豊本線	3. 普通	8:55	大分	⇒	9:17	亀川	<p>別府への通勤で利用している列車だが、9時53分大分駅発と同様に、利用客が非常に多い列車にも関わらず、なぜ廃止・前後の列車と統合なのかが全くわからない。以前は大在から亀川まで直通の4両編成だったので、乗り換えの必要もなく、立ち客が出てもまだ余裕があったが、現在は(大学の開学期間中は)多数の乗客で身動きが取れないほど混雑する時も多い。この列車が無くなれば前後の列車の混雑もさらにひどくなるし、多数の学生や通勤者が不便を強いられる。 豊肥線や久大線も含め、高校・大学の通学時間帯が不便になる事は、県内の大学への進学希望者の動向にも影響を及ぼすのではないかな。</p>	対象列車
84	1. 日豊本線	3. 普通	8:55	大分	⇒	8:59 (9:17)	西大分 (亀川)	<p>8:45高城駅発⇒8:52大分駅着 乗り換え8:55発⇒8:59西大分駅着 朝9時頃西大分に用事がある時に利用します。一本前の列車が満員電車の時があり乗車をためらう事もあります。他の列車は大分駅で別府方面に向かう列車で20分位停車待ち時間があり不便かなと思います。車両編成や時間間隔などの調整を再度検討お願いします。</p>	対象列車
85	1. 日豊本線	3. 普通	8:55	大分	⇒	9:17	亀川	<p>○大分駅(8:55)⇒亀川駅(9:17)の列車をよく利用するが、運転のとりやめではなく、むしろ暁谷駅や日出駅まで運転してほしい。 ○ダイヤの見直しについて不便に思っても意見を出さない人もいると思うが、言わなくてもJRは察してほしい。 ○公共交通なので、国や地方自治体から補助金をもらえるように働きかけてほしい。</p>	対象列車
86	1. 日豊本線	3. 普通	9:12	大在	⇒	9:28	大分	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしくお願いいたします。</p>	対象列車
87	1. 日豊本線	3. 普通	9:53	大分	⇒	10:14	亀川	<p>別府までの通勤で利用しているが、豊肥線からの通し客、別府大学、APUなどへの通学客、別府への通院や外国人観光客で立客がかなり出るほど利用客が多いにも関わらず、廃止・前後の列車との統合は理解ができない。時間調整で統合するとして、車輛数が2両から4両に増結されるのか？ その他の列車も含め、以前のダイヤ改正でも17時台や8時台など通勤・通学時間帯の列車が減少したり、大分駅での乗り換えが必要になったにも関わらず(しかも、駅舎リニューアル以降乗り換え時間も増え、老人や障がい者には歩く負担が増した)、今回さらに乗客が多い列車も廃止されるのは非常に困る。</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列		車		ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
88	1. 日豊本線	3. 普通	9:53	大分	⇒	10:14	亀川	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車
89	1. 日豊本線	3. 普通	9:53	大分	⇒	10:14	亀川	病院受診に利用しています。 西大分9:57着で10:00～の受診にちょうどいいのです。駅前に病院があり10時台はすいています。すぐに診てもらえて大変助かっています。 この電車に乗って行くと、ロスが少なく帰りも早いのに乗れて助かっています。	対象列車
90	1. 日豊本線	3. 普通	8:20	佐伯	⇒	9:57	大分	(5) 佐伯 8:20 ⇒ 大分 9:57 大分駅～坂ノ市駅の6ヵ月定期券を購入し、毎日JR通勤しています。 8時20分佐伯駅⇒9時57分大分駅の列車には、毎日出勤時に乗車しているので、運転とりやめはとも困ります。 私の勤務先は、朝・夕の通勤混雑を避けるため、時差出勤を実施しています。 朝・夕の大分駅のホームは、通勤者・通学者であふれ、線路・階段への転落が懸念されるほどです。これは大分駅関係者に限らず、その時間の駅利用者であれば誰もが実感していることと思います。 このような通勤時の混雑を避けるため、私の勤務先では時差出勤を実施しています。 この時間帯は前後の便数が現在でも少なく、この列車が運転とりやめになると、次便の待ち時間がとても長くなり、通勤時間が長くなるためとても困ります。 このため、8時20分佐伯駅⇒9時57分大分駅の列車の運転継続を強く希望いたします。	対象列車
91	1. 日豊本線	3. 普通	8:20	佐伯	⇒	9:57	大分	この列車は、ディーゼルカーの一両編成で、朝方、佐伯より大分まで運行され、その後、下郡の運転所に回送、給油、清掃、点検を受け、午後、大分から佐伯に戻るといった運行されているようで、今回廃止の対象という事は、明らかにJR九州の都合であると思えます。 この列車は、大分市民より、県南地域の利用者に影響ある列車で、JR九州の都合をもちろに利用者に押し付けて、廃止しようという意図がやはり強いですね。	対象列車
92	1. 日豊本線	3. 普通	8:20	佐伯	⇒	9:57	大分	これら便の運行継続、これまでどおりの区間での運行をお願いします。 私は大分市に住んでおり、休日には佐伯市(浅海井駅)に住む両親のもとへ子供達が電車で遊びに行きます。また、両親も電車があるからこそ大分に出てくることができます。 車を運転しない社会的弱者にとって「昼間に安全に」移動できるJRはとても大切なものです。 地域間の交流に、私達同様の使い方をされている方も多いと思います。これからの利用を続けますので、運行の継続をお願いします。 また、民営化に伴い経営を多角化されているようですが、その収益を、公共のため、看板事業である鉄道事業の便数維持に使って頂けないでしょうか。鉄道が守られるよう私達も利用していきます。	対象列車
93	1. 日豊本線	3. 普通	8:20	佐伯	⇒	9:57	大分	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車
94	1. 日豊本線	3. 普通	8:20	佐伯	⇒	9:57	大分	宇和島運輸フェリーの便が8時台に臼杵に着くのがあります。船便を利用して大分方面もしくは宮崎方面へ行かれる方がご不便になります。(主人も時々この便で帰ってくる場合があります。)どうか大切なJRの便を乗客が少ないからといって減らさないでください。(船便を利用される方も、減ってはいますが、観光客の方が少しずつ増えています。外国の方にも、キャンペンするのも良いかと思います。)減らすのはやめてください。 又、朝、鶴崎や大分方面に登校する子もいると思います。1時間目、2時間目登校の人の足にもなるので、減らさないでやってください。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
95	1. 日豊本線	3. 普通	10:55	幸崎	⇒	11:22	大分	<p>(9)幸崎 10:55 ⇒ 大分 11:22 10時55分幸崎駅⇒11時22分大分駅の列車には、私の父が毎週(月)、(水)、(金)の3日、大分県立病院の診察のため乗車しているので、運転とりやめはとても困ります。 この時間帯は前後の便数が現在でも少なく、この列車が運転とりやめになると、次便の待ち時間がとても長くなり、通院時間が長くなるためとても困ります。 また、大分駅から県立病院行きバスの接続の関係で、この列車が運転とりやめになると通院が大変不便になります。 父は72歳と高齢のため自動車運転免許証を返納しています。はじめは返納に納得しなかった父ですが、高齢者事故、それも加害者となる危険性等にふれ、私が返納を父に説得しました。 今春のダイヤ改正で、JRの便数が大幅に減ることを知り、父は自動車運転免許証を返納したことを後悔しているようです。父へ返納を説得した私も正直後悔しています。 一方で、高齢者が加害者となる悲しい事故がよく報道されています。父のようにこれから運転免許証を返納される高齢者もたくさんいらっしゃると思います。 このため、10時55分幸崎駅⇒11時22分大分駅の列車の運転継続を強く希望いたします。</p>	対象列車
96	1. 日豊本線	3. 普通	10:55	幸崎	⇒	11:22	大分	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車
97	1. 日豊本線	3. 普通	12:03	幸崎	⇒	14:15	中津	<p>(15)幸崎 12:03 ⇒ 中津 14:15 の大分始発への変更について 大分駅～坂ノ市駅の6ヵ月定期券を購入し、毎日JR通勤しています。 12時03分幸崎駅⇒14時15分中津駅の列車には、毎週土曜日のNPO活動参加のため乗車しているので、大分駅始発に変更されるととても困ります。 午前中の地元自治会行事参加の後に乗車しています。 この列車が乗れなくなると、NPO活動の集合時間に間に合わなくなるためとても困ります。 このため、12時03分幸崎駅⇒14時15分中津駅の列車の、現行運行区間の維持・継続を強く希望いたします。 運行区間の見直しといえば、これまでも、事前の告知が無いままに「大分駅⇒幸崎駅」の便が「大分駅⇒大在駅」に変わっていて、通学の学生さんたちが困っている姿をよく見かけました。 また、今春のダイヤ改正で、JR九州の便数が大幅に減った場合、6ヵ月定期の購入代金はどう変わるかJR九州様にお聞きしたいです。 大規模減便により、大幅なサービス低下となると思います。定期購入代金がどの程度安くなるのかJR九州様にお聞きしたいです。</p>	対象列車
98	1. 日豊本線	3. 普通	12:03	幸崎	⇒	14:15	中津	<p>上記分だと坂ノ市駅発12:07⇒大分駅着12:25になると思うが午前休をもらった時に利用することがある。今回の運行区間の見直しで、大分発になると、幸崎⇒大分が実質の運転とりやめと思ってよいのだろうか？ そうすると13:00からの仕事に1本前では早過ぎるし1本後では遅刻になり大変困るので、なくさないでほしい。 (前後の間隔を調整してくれるようだが、12:25大分着が良い。)</p>	対象列車
99	1. 日豊本線	3. 普通	12:03	幸崎	⇒	14:15	中津	<p>鶴崎駅12時14発中津行きがなくなると、大分駅で乗り換えて12時41発の中判田行きに間に合わなくなる。(通院に利用しています。午後の1時半開始～の時間帯病院に着くため)午後1番初めの予約を取るよう心がけています。これでもタクシーを中判田から飛ばしてもらってようやく間に合います。)大切な足ですので、減らさないでください。(少しでも早く着くと良いのですが、なかなかうまくいかず大切な1本です。どうか残してください。) 又、12時台の早めの便がなくなると、帰ってくるのも遅くなります。大分に出かけにくくなります。</p>	対象列車
100	1. 日豊本線	3. 普通	16:53	幸崎	⇒	17:18	大分	<p>上にも書いてありますが大学は16時10分に終わり、大学駅までは時間がかかるので20分に間に合わないことがほとんどです。 実際私以外の大学生も20分を利用している人も多いですがだいたい17時に乗る人が多いです。 昼などの人が少ない時には4両でくるくせにこの夕方一番学生が多い時間帯にくるものは2両でいつもパンパンになりながら乗っています。 このパンパンから分かる通り、利用してる人が多いということです。無くすよりも両を増やすとかいう工夫をしたらどうでしょうか？正直本当にふざけてます。学生の利用を考えてもらえませんか？どうしたらこの時間帯を無くす考えに至るのか不思議ではないです。どうぞ意見が届きますように。</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31~2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
101	1. 日豊本線	3. 普通	16:53	幸崎	⇒	17:18	大分	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしくお願いいたします。</p>	対象列車
102	1. 日豊本線	3. 普通	16:27	佐伯	⇒	18:04	大分	<p>これら便の運行継続、これまでどおりの区間での運行をお願いします。</p> <p>私は大分市に住んでおり、休日には佐伯市(浅海井駅)に住む両親のもとへ子供達が電車で遊びに行きます。また、両親も電車があるからこそ大分に出てくることができます。</p> <p>車を運転しない社会的弱者にとって「昼間に安全に」移動できるJRはとても大切なものです。</p> <p>地域間の交流に、私達同様の使い方をされている方も多いと思います。これからの利用を続けますので、運行の継続をお願いします。</p> <p>また、民営化に伴い経営を多角化されているようですが、その収益を、公共のため、看板事業である鉄道事業の便数維持に使うって頂けないでしょうか。鉄道が守られるよう私達も利用していきます。</p>	対象列車
103	1. 日豊本線	3. 普通	16:27	佐伯	⇒	18:04	大分	<p>鶴崎駅では17時09分発の列車です。</p> <p>佐伯～臼杵～幸崎あでの高校生たちが比較的少ないから幸崎発に始発を変えられたのかもしれませんが、佐伯～幸崎間の列車が一本へることによって、買物や病院受診に利用されている一般客の方が不便になると思います。高校生の少ない時間帯に帰って来ようとか行こう、とかされている方が不便になるのが心配です。私自身、佐伯を16時スギに出れば、鶴崎に手頃な時間にもどって来れるので、丁度よい時間帯なのに残念です。津久見の河津桜(今なら)を見て帰って来るには、ほどよい時間帯ですよ。車では、主人はお酒をのめないけれど、JRならほろよい気分でも帰って来れます。そして学生さんが少ないのでゆったり乗れます。年寄りには丁度よい時間帯、佐伯から帰って来るよい時間帯を幸崎から出発となると…。ざんねんです。再考を。</p>	対象列車
104	1. 日豊本線	3. 普通	21:36	幸崎	⇒	23:34	中津	<p>大分始発に変更とありますが、鶴崎(幸崎から大分)までの利用者は、夜遅くに中津方面へ行くならば、大分駅まで車で出て来るか、あとの便にしないかというのですか？</p> <p>にちりんが21時41分発(鶴崎発)で、300円余分にお金を払って行ってくださいということですか。その前は、21時10分発です。(夜の30分は貴重です。少し遅めに行こうとしたら大変助かる電車です。貴重な普通電車です。)</p> <p>冬は中津まではいきませんが、夏ならば夜の景色やイベント、友人宅にも行きたいとおもっているのに、住民の足を奪わないでください。(特急料金分、1回多く電車に乗りたい。)</p> <p>健康に気を付けて中津まで遊びに行くのを楽しみにしています。せっかく夜の便が増えて便利になったと家族ともども喜んでいたので残念です。</p> <p>また、幸崎から息子が夜帰って来たことがありました。夜の海気持ちよかったです。それもひとえに幸崎からの電車のおかげです。夏のロマンチックを帰省時に楽しみにしています。その楽しみを奪わないでください。</p>	対象列車
105	2. 豊肥本線	3. 普通	11:54 (10:55)	敷戸 (豊後竹田)	⇒	12:04	大分	<p>私はよく列車を利用させていただいてますが、現状でもとても不便だと感じております。</p> <p>特にお昼に利用できる列車が少ないと思っております。1本逃すと1時間も待たなければならないというのは流石にもう1本増やしても良いのではないかと感じました。</p> <p>他に手段があればよいのですが、自家用車も所有しておらず、バスももちろんその時間帯のものが少ない。(寧ろ電車より少ない)となると更に電車という手段がなくなるのはとても困ります。</p>	対象列車
106	2. 豊肥本線	3. 普通	10:55	豊後竹田	⇒	12:04	大分	<p>私の実家は竹田市の市街地にあります。</p> <p>列車で帰省することもあります。</p> <p>地元の高校生や車乗車を辞めたお年寄りにとって列車は貴重な移動手段です。</p> <p>利用者が少ないのは十分理解できますが、減便になると待ち時間が増え、とても困ります。</p> <p>昔5万人いた人口も、今は旧直入郡を含め2万人切るかといった状態です。その中で、JRも減便するとなると、ますます過疎化が激しくなると思います。JRも営利企業なので、コストがかかるとは思いますが、減便する数を少しでも減らして頂くなど、何らかの手立てを講じていただきたくお願いする次第です。</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列		車		ご意見	備考	
			時刻	駅名	時刻	駅名			
107	2. 豊肥本線	3. 普通	10:55	豊後竹田	⇒	12:04	大分	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車
108	2. 豊肥本線	3. 普通	13:04	豊後竹田	⇒	14:19	大分	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車
109	2. 豊肥本線	3. 普通	13:04	豊後竹田	⇒	14:19	大分	<p>病院(かかりつけの)(大分に来て20年かかっています)へ行くのに困ります。最近まで(昨年まで)は車の運転をして受診していましたが、老化のせいか、又病気のせいか、運転があぶなしくなり、バスや電車を利用して受診するようになりました。</p> <p>意外と利用があるのに驚いていますが、これからは老人が増えて、車で(自分が運転)行くと、ブレーキとアクセルのまちがいが、見ているようで見えていない(歩行者、自転車、車)何度もおそろしいおまいをして、電車やタクシー、バス利用になりました。決まった時間ではないですが、手すりを使わないと腰、ひざがわるく、他の人に迷惑をかけるので、人の少ない時間帯をえらんで受診しています。故に、へらすのは最低限にして下さい。おねがいします。</p>	対象列車
110	2. 豊肥本線	3. 普通	15:46 (15:16) (16:10)	中判田 (三重町) (大分)	⇒	(16:02) 16:34 (16:38)	(大分) 坂ノ市 (幸崎)	<p>毎週水曜日大分南高校の授業終了時間が、他の曜日とは違って、15時30分に終わります。娘は学校での部活を希望してましたが、乗り換え必要で、豊肥線は本数も少なく、自宅に帰りつのが、遅くなるため、大好きな書道を高校では、出来ないのが実態です。水曜日に、たまたま小学生の時から行っていた、書道教室が15時から、17時30の間で行ってるため、書道の良さを忘れることが出来ず、また受講するようになりました。坂ノ市からは自転車で、約20分かかります。書道教室に着くのが17時ギリギリで、本来なら17時30迄ですが、講師のご厚意で、時間若干過ぎても、教えてもらってますが、講師、会場に迷惑掛けるわけには、出来ません。</p>	対象列車
111	2. 豊肥本線	3. 普通	15:46 (15:16) (16:10)	中判田 (三重町) (大分)	⇒	(16:02) 16:34 (16:38)	(大分) 坂ノ市 (幸崎)	<p>毎週水曜日、大分南高校の授業終了時間が、他の曜日とは違って、15時30分に終了します。娘は本来なら、部活をしたかった見たいですが、乗り換え必要で、豊肥線は本数も少ない区、利便性が悪く帰りつのが、遅くなるため、大好きな書道を高校の部活では、やむ終えず、やってません。たまたま小学生の時から書道教室に通っていた教室が、水曜日15時から17時30の間で、やってるので、3年ぶりにまた、書道教室に受講してますが、坂ノ市駅からは、自転車で20分強かかります。講師ならびに、会場のご厚意で、若干時間過ぎても使用させてもらってますが、4月からは会場が、18時前には、引き渡さない、悪くなりました。よって、娘はかなり困り果ててます。15時46分の電車は、帰宅に使用する生徒もいます。通勤、帰宅時間帯の、減便は、是非とも避けてほしいです。もっと他の時間帯の10時から15時の間で、減便してもらいたい、と思います。それと、無人化になると、不正乗車が増えてくるのではないかと思います。</p>	対象列車
112	2. 豊肥本線	3. 普通	10:15	大分	⇒	11:35	豊後竹田	<p>この便は大分大学への通勤・通学に利用されています。以前も9:30大分駅発の便が減らされており、たださえ本数が少ないのに更に減便となると本当に困ります。自家用車を購入・維持する経済的な余裕はありませんので、豊肥本線だけが通勤の交通手段になっています。この便は通勤・通学に必要な不可欠です。大学の場合、必ずしも朝だけでなく、昼や午後からの通勤・通学もあります。あまりに本数が少ないダイヤになると大変不便です。また、時々、災害等で運休が起きていますが、現在でも大変な待ち時間になって仕事や授業に間に合わなくなっており、これ以上の削減は考えられません。この便を残してくれるよう、どうぞよろしく願いいたします。(今後、運賃が上がっても構いません)</p>	対象列車
113	2. 豊肥本線	3. 普通	10:15	大分	⇒	11:35	豊後竹田	<p>本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。</p> <p>定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。</p> <p>上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。</p>	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
114	2. 豊肥本線	3. 普通	13:23	大分	⇒	14:11 (14:18)	菅尾 (三重町)	大分市内の高校に通学しています。日頃利用者は少ないかもしれませんが、13時23分大分駅発と14時30分大分駅発の列車を廃止すると13時5分に乗れなかった時に約2時間も列車を待つことになるので不便かなあと感じました。 テスト期間などで早く帰れる時になかなか帰れないのはきついです。 列車の本数を減らすのであれば、三重町行き、豊後竹田行きを増やして欲しいです。	対象列車
115	2. 豊肥本線	3. 普通	13:23	大分	⇒	14:18	三重町	この便は大分大学への通勤・通学に利用されています。以前も9:30大分駅発の便が減らされており、ただでさえ本数が少ないのに更に減便となると本当に困ります。自家用車を購入・維持する経済的な余裕はありませんので、豊肥本線だけが通勤の交通手段になっています。この便は通勤・通学に必要不可欠です。大学の場合、必ずしも朝だけでなく、昼や午後からの通勤・通学もあります。あまりに本数が少ないダイヤになると大変不便です。また、時々、災害等で運休が起きていますが、現在でも大変な待ち時間になって仕事や授業に間に合わなくなっており、これ以上の削減は考えられません。この便を残してくれるよう、どうぞよろしくお願いいたします。(今後、運賃が上がっても構いません)	対象列車
116	2. 豊肥本線	3. 普通	13:23	大分	⇒	14:18	三重町	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしくお願いいたします。	対象列車
117	2. 豊肥本線	3. 普通	13:23	大分	⇒	14:18	三重町	日豊線鶴崎駅から乗りついで、中判田駅まで病院受診のため、ふつう電車を利用しています。 体調が良い時は午前中、体調が悪い時は午後を受診します。中判田駅よりタクシーに乗りかえて往復します。 故に午前、午後でも、帰りも利用します。予約を取る時は待たなくてもよい午後1時半分をねらいますが。	対象列車
118	2. 豊肥本線	3. 普通	14:30	大分	⇒	14:41 (15:44)	敷戸 (豊後竹田)	普段通勤に利用しているため、無くなると大変不便です。 他の便も、日によっては通勤に利用するため、ただ単に人件費や乗降者数の関係で削減されると、私だけではなく多くの県民が困ります。	対象列車
119	2. 豊肥本線	3. 普通	14:30	大分	⇒	15:09 (15:44)	菅尾 (豊後竹田)	大分市内の高校に通学しています。日頃利用者は少ないかもしれませんが、13時23分大分駅発と14時30分大分駅発の列車を廃止すると13時5分に乗れなかった時に約2時間も列車を待つことになるので不便かなあと感じました。 テスト期間などで早く帰れる時になかなか帰れないのはきついです。 列車の本数を減らすのであれば、三重町行き、豊後竹田行きを増やして欲しいです。	対象列車
120	2. 豊肥本線	3. 普通	14:30	大分	⇒	15:44	豊後竹田	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしくお願いいたします。	対象列車
121	3. 久大本線	3. 普通	7:20	由布院	⇒	8:20	大分	この時間の電車が無いと大学の授業の一限に間に合いません。 全体的に久大本線は湯布院への観光客が多いため、スーツケースやお土産の荷物を椅子の上に置いている人が多く見受けられます。 ただでさえ電車内には人が多いのに、座れない人も多く、多い時の電車は満員です。 これ以上本数を減らされると、市民も、観光客も困るので減らさないでほしいです。	対象列車
122	3. 久大本線	3. 普通	11:43	由布院	⇒	12:42	大分	シフト制で働いているので、午後からの出勤時【5】の便を利用しています。 なくなってしまうと、大変便利が悪くなります。自分以外にも多くの方が利用しているように見えますが、JRは利用者数を把握しているのでしょうか。切り捨てられるように思えます。 せめて、大分から利用者数の多い駅までなど区間の見直しができないのでしょうか。一日に往復できる便数が少ないのに、さらに減らされてしまつては困ります。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
123	3. 久大本線	3. 普通	11:43	由布院	⇒	12:42	大分	通勤に久大本線を利用しています。午後から仕事の日もあり、廃止となる上記の便を利用していました。廃止になると2時間動きが取れなくなるため、非常に不便です。改めて検討していただきたいです。	対象列車
124	3. 久大本線	3. 普通	11:43	由布院	⇒	12:42	大分	大分の交通インフラは悲惨で、大分までのバスも全くないので市民の交通手段は電車しかない。なのに、本数を減らされると市民の生活に支障をもたらす。12:42大分着の電車が運行停止になると、11:37大分着又は13:40大分着に着く電車しかなく、約2時間の差が発生する。とても不便だ。また、湯布院を訪れる観光客がこの電車をよく利用しており、スーツケースと一緒に沢山の国外及び国内の観光客が利用している。ましてや車両を増やして欲しいのに運行停止されると大分県の観光経済にも影響を与えらると思うのでこのまま運行してほしいです。	対象列車
125	3. 久大本線	3. 普通	11:43	由布院	⇒	12:42	大分	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車
126	3. 久大本線	3. 普通	16:25	向之原	⇒	16:44	大分	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車
127	3. 久大本線	3. 普通	10:06	大分	⇒	11:15	由布院	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車
128	3. 久大本線	3. 普通	12:13	大分	⇒	13:23	由布院	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車
129	3. 久大本線	3. 普通	12:13	大分	⇒	13:23	由布院	12時台の電車が極端に少なく、土曜日の休日登校の際に帰りの便がなくなる。1時前まで待たないといけないので昼食が遅くなる。	対象列車
130	3. 久大本線	3. 普通	16:00	大分	⇒	16:19	向之原	今春より息子が向之原駅から大分市内の中学校へ通います。まさかのこのタイミングでの減便に、困惑しております。中学校の下校時間に合わせた夕方の電車の時刻の選択肢が少なくなると、待ち時間が長くなり、子供にとっては負担が大きくなるので、ぜひとも存続をお願いしたいと思います。	対象列車
131	3. 久大本線	3. 普通	16:00	大分	⇒	16:19	向之原	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしく願いいたします。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31~2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列		車		ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
132	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	18:28	由布院	この時間帯での1両での運転は、乗客が非常に多く、乗るのも一苦労 降りるのも一苦労です。 この便を2両以上に増やしてほしいです。	対象列車
133	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	18:28	由布院	授業が大学生で16時10分まであります。 しかし、大学駅までは20分ほどかかるので乗れないことが多く、17時に乗っています。 そうすると大分駅には18分着なので12分発には乗れません。 だいたい久大本線はただでさえ少ないのに一番帰宅ラッシュがあるこの時間を無くすのがまずおかしいです。ただでさえこの列車が沢山の人が利用していて、この時間はだいたい行列ができて並んでいてそれなのに一両というおかしい中で乗っているのにそれを無くしたらどの電車に乗って言うてるのか理解しかねます。 湯布院まで行くのに一両なこと自体おかしいのにこの電車をなくすのは間違ってます。実際自分たちが乗ってみたらわかるんじゃないでしょうか？ 大勢が利用しているこの時間を無くすのは本当にやめてほしいです。	対象列車
134	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	17:51 (18:28)	向之原 (由布院)	現状、一両編成のデイズルカーで運行されており、夕方のラッシュ時には、非常に不満がある列車であると、常に思っていました。廃止対象として挙げられており、これまた、びっくりしております。もともと、この列車は、車両のやり繰り(運用)で、湯布院まで運行されているような感じがしており、今回の廃止も、JR九州の都合であるような気がしてなりません。 利用実態を調査の上で決定したとの事であるが、この列車(4856D)は増結を希望する利用者がほとんどで、ましては、廃止対象であると思った利用者はいないと思います。 利用実態に即して、廃止となる便は仕方ないとおもいますが、この列車は、これに該当しないばかりか、なんか、どさくさに紛れて廃止しようという、JR九州の良からぬ意図が見え隠れしている気がしております。	対象列車
135	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	18:28	由布院	夕方の帰宅ラッシュ時の便を減らすのは、いったいどういう見なのか疑問に思います。 区間を見直し、逆に便数を増やしてほしいくらいです。	対象列車
136	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	18:28	由布院	17時32分大分駅発の列車は、利用する人がとても多く、車両が1両しかないもので、いつもとても混んでいます。ほとんどの人は、いつも立って乗車しています。 以前から、2両に増やして欲しいと思っていたくらいです。 運転のとりやめになれば、次の列車の18時2分発まで30分待たなければならなくなり、帰るのが遅くなるので大変困ります。	対象列車
137	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	18:28	由布院	今春より息子が向之原駅から大分市内の中学校へ通います。まさかのこのタイミングでの減便に、困惑しております。中学校の下校時間に合わせた夕方の電車の時刻の選択肢が少なくなると、待ち時間が長くなり、子供にとっては負担が大きくなるので、ぜひとも存続をお願いしたいと思います。	対象列車
138	3. 久大本線	3. 普通	17:32	大分	⇒	18:28	由布院	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしくお願いいたします。	対象列車
139	3. 久大本線	3. 普通	22:11	大分	⇒	22:31	向之原	本校は、県内唯一の単位制による定時制・通信制併設校です。県内各地からJRを利用して通学している生徒が、多数在籍しています。全日制高校のように始業時刻・下校時刻が一斉ではなく、生徒ごとに異なる時間割が組まれています。 定時制(夜間)の生徒には、仕事を終えてから登校する者もいて、選択した授業の開始時刻に間に合わなくなったり、帰りの便がなくなったりして困る者や、到着駅から自宅までが遠く帰宅時の安全確保がままならない場合があります。 上記のような理由から、ダイヤ見直しによる減便がないよう、よろしくお願いいたします。	対象列車

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31~2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
140	1. 日豊本線	1. 特急 (ソニック)	21:45	博多	⇒	23:23	柳ヶ浦	初めまして、失礼します。 大分から他県に出掛ける時は、良く電車を利用させていただいています。 福岡に出掛ける時は、割引切符など利用させていただいて快適に行かせて頂いています、ありがとうございます。 今回の、ソニック101号。 私、常々良く使っている便で、福岡からの帰宅時間に余り遅くもならず丁度良い時間の便で、とても有難く助かっていました!! 今回、この便が無くなりそうとのコトでとても残念に思っています! 今後も是非、利用したい便です!! どおかどおか…便を減らすのは止めて欲しいです!! 何かと…便が増えるのは有難い事ですが… 便が減ってしまうのは、電車を利用する者としてはやはり不便となります。 きっと人材不足など…色々都合もあるかとは思われますが… どおか、一意見として聞いて頂けたら幸いです。 本当にこのままで変わらぬ事が出来ますように。。 ヨロシクお願い致します。	見直し対象列車であるがパブコメを行っていない列車
141	1. 日豊本線	3. 普通	6:43 (5:34)	別府 (中津)	⇒	(8:35)	大分方面 (佐伯)	今は仮卒シーズンで利用者が減っていますが、それ以外のシーズンは人がとても多く、窮屈です。 西大分で降りる人も多いため、大分までの各駅で列車内が非常に混雑します。 車両を増やして欲しいです。	
142	1. 日豊本線	3. 普通	16:50 (15:49)	大分 (中山香)	⇒	16:54 (17:10)	牧 (大在)	この時間帯は市内の小中高校生の下校時間である。この電車が削除されるとすると、下校に大きな支障をきたす。特に、小学生の下校時刻が本数減少によって下がるとすると、彼ら彼女らの安全性を脅かすことにつながりかねない。 また、これはすべての電車にいえることだが、学生が登下校に利用していると考えられる電車を削除してはならないと思う。私の友人に日出から通っていて部活をしている人がいるが、今回の本数減少で家に帰れるかどうかかわらなくなっている。 もし、学生が登下校に利用していると考えられる電車を削除しなければならぬとするならば、JR九州はバス会社と連携して、学生が何の支障もなく帰れるようにしていただきたい。	
143	1. 日豊本線	3. 普通	17:50 18:23 20:29	中津 中津 中津	⇒	19:22 (21:14) 19:58 (20:27) 22:07 (23:04)	大分 (佐伯) 大分 (幸崎) 大分 (臼杵)	私は普通列車で旅行するのが好きなのですが、これらの列車は大分に帰る時に何度も利用する列車です。特に廃止をして欲しくないのは20:29中津発の列車です。旅行時間を長く確保できるこの便は本当に便利で、これが無くなると本当に不便です。さらに、18:23中津発と20:29中津発の間は2時間も空いていて不便です。中津→宇佐の区間は学生の利用が多く、中には杵築方面に向かう学生も見かけます。帰宅時間帯にもかかわらず、現時点ですら本数の少ないこの区間で減便されると、地域にも影響を及ぼしかねません。減便どころか、増発した方がいいと思える区間です。20:29中津発の便の廃止は断固反対です。 民営化や上場すると、事業の多角化やより自由な営業活動ができるというメリットがありますが、一方で株主のことばかり考えてサービスが低下したり、過剰なコスト削減が起こるといったデメリットがあります。今のJR九州はこのデメリットの塊です。どんどん悪い方向にエスカレートしています。駅をたくさん新設したり、増便したり、素敵な駅ビルを作ったり、昔のJR九州は九州に暮らす私の誇りでした。こんな鉄道会社は日本には無いですから。それが今はお金のことしか頭に無い。そこまでお金が欲しいならJR東日本やJR東海と合併した方がいいですよ。こういう酷い運営が続くのなら、社長早く変えてください。	3番目の便は対象路線(佐伯行を大分行に変更)
144	1. 日豊本線	3. 普通	5:34 6:46 (6:09) 7:48	大分 大分 (幸崎) 大分	⇒	6:45 8:18 9:19	柳ヶ浦 中津 中津	私は普通列車で旅行するのが好きで、年に何度もJR九州の普通列車に乗っています。早朝の大分→中津→小倉の便は、遠くまで行ったり観光時間を多く取ったりするのに便利で、旅行時にはほぼ毎回使っています。しかしこの早朝の便が無くなってしまうと大変不便です。困っているのは私だけではありません。いつ乗っても宇佐や中津まで乗っている方や、杵築から中津宇佐まで行く人などが一定数いるんです。日常生活で乗っているこれらの方には本当に本当に迷惑になります。 今回のダイヤ改正で私はJR九州が大嫌いになりました。利益のことしか考えず、利用者や地域の事情はそっちのけ。住民への具体的な説明もなく、「コスト削減したいから」という理由だけで勝手に大減便するなんて信じられない。どうやら特急よりも普通列車の減便の方が多いようですが、高い特急料金を払って来て長距離に乗ってくれる、利益の得やすい特急ばかり運行して、短距離利用が多く儲からない普通列車は捨てるんですか?なんて酷い会社だ。私はもうできるだけJR九州には乗らないようにします。金のことしか考えてないケチな会社に金など払いたく無い。東証一部に上場した途端に、無人化する上に何の説明もなく勝手に大減便するような最悪な会社になるとは思っていませんでした。住民への詳しい説明や減便計画の撤回をしない限り私は高速バスを選びます。	
145	1. 日豊本線	3. 普通	15:12 (14:40) (15:40)	鶴崎 (臼杵) (大分)	⇒	(15:22) 16:05	(大分) 向之原	この時間の電車が少なく、15時50分までに目的地に着きたい場合14時50発の電車に乗らなくてはならず、学校が終わって電車に乗ることができず大分駅まで車で送ってもらったりしているが、道の状況などで15時15分発大分駅の電車に数分間に合わないことなどあり、とても困っている。昨年まで15時18分発大分駅だったので、たまの遅刻ですみましたが3分早くなると間に合わないことが多くなり困っている。 鶴崎駅を15時12分に出発しても、乗換え待ちの時間が長くうまい具合に乗り換えできないものか検討していただきたい。	

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31~2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車		⇒	車		ご意見	備考
			時刻	駅名		時刻	駅名		
146	1. 日豊本線	3. 普通	17:51 (16:27)	鶴崎 (佐伯)	⇒	(18:04)	(大分)	鶴崎駅17:40発中津行が大分駅に変更となったため、後続の中山香行きが混んでいます。列車の増結は出来ないのでしょうか。	
			(18:20)	(大分)	⇒	18:24 (19:17)	西大分 (中山香)		
147	1. 日豊本線	3. 普通	17:51 (16:27)	鶴崎 (佐伯)	⇒	(18:04)	(大分)	鶴崎駅17:40発中津行が現在運休になっており、後続の中山香行きを利用していますが、大分駅で15分出発待ちを行います。更に1本遅い鶴崎駅18:20発を利用して西大分到着時間が10分しか違いません。職場を50分遅く出ても、自宅最寄駅には18:30前後しか到着しません。通勤時間帯の大分駅長時間停車は困ります。	
			(18:20)	(大分)	⇒	18:24 (19:17)	西大分 (中山香)		
148	1. 日豊本線	3. 普通	18:09 (16:56)	坂ノ市 (佐伯)	⇒	18:33 (19:01)	高城 (亀川)	通勤や旅行などにほぼ毎日利用させていただいています 自宅も線路沿いで列車を見ます 減便するなら10~14時台の列車(特急・普通・福岡(準)快速)などや回送を半分程減らす 増便か車両編成を朝・夕方1便程変更 普通列車 大分・別府方面(上り)7・8・18時台 臼杵・津久見・佐伯方面(下り)7・17時台 夕方は週末(特に金・土曜日)上りが乗客が多いです 列車待ち合わせ時間の短縮5分位 車両編成や時間調整など検討をお願いします	
149	1. 日豊本線	3. 普通	16:43	南延岡	⇒	18:06	佐伯	3月末に九州を訪問しようと予定を立てていたが狂った。せめて多客期である春休み、ゴールデンウィーク、夏休み、年末年始などは運行をして欲しい。この区間は、普通列車の本数が限りなく少なく特急を利用しないと通過することすら非常に厳しい。普通列車の本数を維持できないのであれば、早岐~佐世保間のように乗車券だけで特急自由席利用を認めて欲しい。 民営化になっていままでのお客様に対するJR九州の姿勢が、今回のダイヤ見直しを受けてかなり傲慢になったように感じた。	
150	1. 日豊本線	3. 普通			⇒			・お昼の時間帯での運転のとりやめは、列車の間隔が大きく空いて困る。 ・運転をとりやめる時間帯は利用者が少ないからだと思うが、バスの方が安いから列車に乗らない。(高齢者ワンコインバス) ・市民の声をJRに届けてほしい。	
151	1. 日豊本線	3. 普通			⇒			佐伯から延岡の本数を3往復に戻して欲しいです。 時間が早すぎて、普通列車に乗れず、行く機会がありません。 民間企業だからって、特急に乗って当たり前みたいな考えはやめて下さい	
152	1. 日豊本線							5:30か6:00小倉か博多駅発、7:00~7:30までに大分に着くようにしてほしい。(会社、学校へ8:00までに入れるように) 実家が関西の為、よく新幹線⇄日豊本線ソニック⇄つるさきと利用しています。要望ですが、朝小倉発が6:30~6:50頃に1本ありますが、それより早い時間、せめて7:00~7:30に大分に着く便を増便してもらえませんか？朝早く(船便で5時着)、小倉についても、6時過ぎまで待つ、大分着が8時過ぎ、これでは仕事に間に合いません。(仕事だけでなく介護までも)博多方面へ行く便は、大分駅へ行けば早い便がありますが…。朝早い(ふつう)にのつても結局1便早いソニックのを待つソニックで8時につくのが一番早いです。これでは大分で仕事で仕事成り立ちませんでした。夜遅いと今度はつるさきまで帰れませんし…。大分で朝早く仕事や娘の看病に関西⇄大分を往復しているものもいるのです。大分の列車の利便性を高めてほしいと思います。	
153	2. 豊肥本線	3. 普通	12:44 (11:41)	敷戸 (豊後竹田)	⇒	12:54	大分	休日の中判田方面から大分に向かう電車についてです。大分大学前駅から敷戸駅での乗客数が多いため、車両が1両では足りていない日もあります。滝尾駅についたときには満員電車で、乗車を諦めている人も見かけます。便数を減らすのであれば、尚更のこと、車両の数を増やして頂きたいです。	
154	2. 豊肥本線	3. 普通	14:52 (13:45)	大分大学前 (豊後竹田)	⇒	15:05	大分	大分大学経済学部にて在学するものです。本学では、3限帯の講義が13時10分~14時40分までです。3限以降大学で特に予定がない時は、アルバイトや帰宅のため14時52分の電車に乗って大分駅に行きます。もし、この電車がなくなると15時49分の約1時間電車を待つこととなるのは車を所有していない交通弱者にとってはかなり深刻な問題です。	
155	2. 豊肥本線	3. 普通	22:09 (21:09)	大分大学前 (豊後竹田)	⇒	22:25	大分	大分大学経済学部にて在籍している者です。課題があるときやテストがあるときにはよく図書館におり、閉館時間の22時までいます。22時09分の電車がなくなってしまうと次が23時17分になってしまいます。あたりは暗く時間をつぶせる場所がありません。特にこの時期は駅で待っているととても寒いです。この電車がなくなると困ります。	

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車		車		ご意見	備考
			時刻	駅名	時刻	駅名		
156	2. 豊肥本線	3. 普通		大分大学前	⇒		大分	この区間は大学生が多く利用します。この区間の本数が減ると学生が大学に行くにも手段がなく行けないということになります。大学近くに専門書があるような本屋もない、学生向けの食堂もない、時間をつぶせるような施設もないというこれだけでも悲惨な状況であると感じますが、街に行く交通手段まで失うともはや大学だけでなく大分という街に魅力を感じなくなり、大分から若者の定住者が減ると思います。
157	2. 豊肥本線	3. 普通	8:24	大分	⇒	8:37 (9:46)	大分大学前 (豊後竹田)	登校には不便。
158	2. 豊肥本線	3. 普通	9:14	大分	⇒	11:09 (11:14)	宮地 (阿蘇)	私は自動車の免許を持っていませんので、JRは大切な足です。どうか無人化、減便をやめてください。そうでなければ、現在、大学に勤めておりますが、他の大学を探さなければならぬかと不安です。
159	2. 豊肥本線	3. 普通	14:30	大分	⇒	15:44	豊後竹田	豊肥線1800大分発中判田 2両編成は乗車率が高いので、減便した車両分を増やして欲しい。数戸駅は無人化されるが、ワンマンのため乗客が多く降りる数戸駅でまだ全員降りていないのにドアが閉まったことがこの1、2年以内にあった。この時は駅員が車両後方より運転手に連絡したが、無人化されるとこのような事故が起きる。安全のために中判田行きの車両を増やすべき。
160	2. 豊肥本線	3. 普通		中判田	⇒		緒方	8:30 中判田 ⇒ 9:15 緒方 かなり豊後竹田行きの便が少なく駅と駅の間が長いのもっと短くしてほしい。かなり生活が苦しいです。1時間に二本三本は電車が欲しいです。
161	2. 豊肥本線	3. 普通		中判田	⇒		緒方	8:00 中判田 ⇒ 8:40 緒方 8時の便を増やしてほしい。
162	2. 豊肥本線	3. 普通		大分	⇒		大分大学前	1両にする意味がわかりません。平日の昼でも利用する人は沢山います。わざわざ1両に乗客を押し込んで、最悪です。特に、18時台の大分駅に行く方面の電車は特に混みます。車掌さんが"もう一歩中に入ってください"というアナウンスを聞くとイラッとします。そんなことを言うくらいなら、車両数を増やすべきです。また、電車の本数にも問題があります。JR九州主催のイベントをやるお金があるなら、電車を充実させるべきです。豊肥本線は根性が無くすぐに止まるので、信頼出来ません。電車の遅れを知らせるのも良いけど、あと何分で電車が来るのかを伝えるべきです。
163	3. 久大本線	3. 普通	7:20	由布院	⇒	8:20	大分	この列車に限らず、大分-由布院間の列車は、(主に外国人)観光客の利用が急増しており、大きな荷物を持った観光客で、座席が多数占拠されることもしばしばです。 このような状況は日中だけでなく、早朝や夜間の列車でも見受けられます。大分-由布院間の列車の減便は少なくとも、久大線の日田-夜明間の災害復旧を待った上で、十分な利用状況調査を行ったうえで、実施していただくことを、強く要望します。 また、大分駅の高架化とそれに伴う土地区画整理の影響で、特に大分駅の上野の森口側に、郊外から事業所を移転してくる企業が増えています、このタイミングで大分駅発着の普通列車を大幅に減便するのは、新規顧客獲得のチャンスをみすみす逃すことになり、民間企業の戦略としても適切ではないと考えます。
164	3. 久大本線	3. 普通	16:57 (16:06)	古国府 (由布院)	⇒	17:01	大分	この時間帯は市内の小中高校生の下校時間である。この電車が削除されると、下校に大きな支障をきたす。特に、小学生の下校時刻が本数減少によって下がるとすると、彼ら彼女らの安全性を脅かすことにつながりかねない。 また、これはすべての電車に使えることだが、学生が登下校に利用していると考えられる電車を削除してはならないと思う。私の友人に日出から通っていて部活をしている人がいるが、今回の本数減少で家に帰れるかどうかかわらなくなっている。 もし、学生が登下校に利用していると考えられる電車を削除しなければならぬとするならば、JR九州はバス会社と連携して、学生が何の支障もなく帰れるようにしていただきたい。

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列車				ご意見	備考	
			時刻	駅名	⇒	時刻			駅名
165	3. 久大本線	3. 普通	12:13	大分	⇒	13:23	由布院	<p>私は土曜日の午前中に大分市街地の病院に通院のため久大線を利用して います。 車も持っていますが、なるべく「エコ」に貢献したいため、可能な限り列車で 通院しています。 また、病院には駐車場が無く、竹町商店街の中にあり、道が入り組んでいる ことも あまりくるまで通院したくない理由でもあります。</p> <p>午後から用事があることも多いため、なるべく早く帰宅したいのですが、この 便が無くなると、午後イチに帰宅できなくなります。</p> <p>また、この列車のあとの、豊後森行きはかなり混雑しており、当該列車が無 くなると混雑に拍車がかかることが予想されます。</p> <p>この列車に限らず、大分-由布院間の列車は、(主に外国人)観光客の利用 が急増しており、大きな荷物を持った観光客で、座席が多数占拠されること もしばしばです。 このような状況は日中だけでなく、早朝や夜間の列車でも見受けられます。 大分-由布院間の列車の減便は少なくとも、久大線の日田-夜明間の災害 復旧を待った上で、十分な利用状況調査を行ったうえで、実施していただく ことを、強く要望します。</p>	
166	3. 久大本線	3. 普通	14:50 (14:13)	鶴崎 (臼杵)	⇒	(15:00) (16:41)	(大分) (中津)	<p>日豊本線はよくダイヤが乱れ、遅れることが多々ありますが、乗換をしない といけないために遅れた時の乗換の電車が出発を待ってくれないので、私 たち利用者が大遅刻をしてしまう。 他県では、電車が遅れた時は乗換の電車も待っているのが普通だったので 不便さを感じている。</p> <p>電車の本数が少ないところでは、どうか乗換をする人のことも考えていただ きたい。</p>	
167	3. 久大本線	3. 普通	16:25	大分	⇒	16:51	向之原	<p>大分大学の旦野原と挾間の両キャンパスを往復するのに利用しているが、 当該は一本前の列車を利用するために少ないのでやむを得ないと思う。</p> <p>減便については、やむなしのところがあるのだが、業界全体での乗務員不 足による多忙回避のための減便もあると噂されており、赤字を覚悟してでも乗 務員の確保は緊急性に値する。また、利用の多い列車を増結してほしいと いう声がある列車を廃止というのは言語道断。一本一本調査したという発言 に疑問を呈する。</p> <p>続いて無人化・遠隔対応についてだが、今回の無人化に久大本線が外され たことが疑問に値する。大分都市圏で有人駅として残る南大分や向之原は 日豊本線や豊肥本線の各駅より利用が少ないのに有人駅として残るのが 謎。逆に遠隔対応器機を久大本線の無人駅である古国府・賀来・豊後国分 に入れることでサービスアップによる利用促進が見込めるのではないか？ 今回の遠隔対応・無人化に久大本線がハブられたことは「その程度の路線」 だと見なされたものに等しく、久大本線ユーザーからして憤慨を覚える。</p>	
168	3. 久大本線	3. 普通	20:35	大分	⇒	21:18	庄内	<p>20時10分の電車に乗れなかった場合次の電車は21時7分、1時間待つのは つらい。</p>	
169	3. 久大本線	3. 普通						<p>先日電車で湯布院へ行きました。行きは2両だったのでまあまあ良かったの ですが。帰りは1両の折り返し運転。海外の旅行客も多く満員、たち乗りの 方も多かったです。この状態で減便すれば、JRの利用を止める選択肢が増 えそうです。絶対減便は反対です。</p>	
170	3. 久大本線							<p>8時04分大分発の便以降の雨の日の増輦と増発をお願いします。 朝7:25と8:04しかないのは少なすぎるのでは？</p> <p>朝の通勤・通学時に増発・増車両をして欲しい。 30代になる息子、娘が大分市内の高校に通っている時、普段は自転車を通 学していたが、雨の日はあぶないので、電車を乗りついで行ってきました。久 大線の電車が丁度間に合う電車が少なく、日豊本線でも乗るのに苦労し、 久大線は電車が少ない上に、車輦が少なくギューギューづめだった。間に合 わないから、早く鶴崎駅に行って、電車に乗ろうとしても、車が混んでいて、 駅に間に合わない、とか、やっとな乗ってもギューギューづめ。しかも皆が奥に 入ってくれず、困ったといっていました。雨の時の増輦と増発をお願いしたい。 (学生も通勤客も同様です。)間に合わなくなるからといって、自家用車で 行きは送ってました。 最近昨年10月頃久大線の反対側、向之原駅で乗ったら、なんと通勤電車 ではなく、特急のような同一方向に向いた座席でした。通勤時、通学時、雨 が降ったらお客さんがふえるのに、どうしてこのような車輦を朝の7時台に 使用するのですか？なかなか乗れずに豊後国分駅からの人が困ってまし た。</p>	

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列		車		ご意見	備考	
			時刻	駅名	時刻	駅名			
171			18:25	宮崎空港	⇒	21:48	大分	<p>わたしは実家が宮崎のため、にちりんをよく利用する。今回の改正で、宮崎→大分の上り1本が延岡止まりとなり、帰省からのUターンがしづらくなると思われる。</p> <p>対抗馬がいなく、ドル箱路線だった「にちりん」が東九州道ができ、高速バスやマイカーでの移動が始まると、利用が減るためにワンマンや減便などとしては、適正化とみなしてもいいかもしれない。</p> <p>ただ、JRにせよ、沿線自治体にせよ、特急利用の促進は両方に責任のある問題と思う。単に批判し無責任な存続の声をあげるだけでは、北海道における廃線か路線存続か議論の二の舞になりかねない。市としても責任ある対応をし、JRに示す必要がある。</p>	見直し対象列車であるがパブコメを行っていない列車
172					⇒			<p>JR九州の回し者ではないけれど、営利会社である以上、採算を度外視した経営は出来ないのではないかと。</p> <p>減便計画の見直し要望をするなら、それに見合った補助(例・100円バス)、行政としての施策・改善協力案(どうすれば乗客を増やせるのか?)を提示する必要がある。</p> <p>何でもかんでも反対はワガママすぎないか?</p>	
173					⇒			<p>新聞を見て電話した。普段JRは利用していない。祭りやイベントで渋滞が予想されるときや、忘年会などお酒を飲むときに利用している。どの便がとやうことはなく全体的な意見。</p> <p>(提案1) 便数を減らすのではなく、朝晩の通勤通学時など乗車する人が多い時間帯には、市内の駅間だけでもバスの様に10分おきに列車を運行させ、待ち時間を減らせば利便性がよくなり利用者が増加するのではないかと。今は30分や1時間待たなければならぬので不便。夏祭りやイベント時に列車が増えれば、車移動の渋滞をカバーすることができるのではないかと。</p> <p>(提案2) 滝尾駅～大分駅間の人口が増えた下郡に、新駅を設置したらどうか。車やバスより移動手段が短縮されるので利用者も多いと思う。</p>	
174					⇒			<p>JR九州の今回の提案には、憤り以外ありません。国鉄からJRに変わりましたが、変わらないことが一つあります。それは、公共交通であり、公共事業だということです。電気・ガス・水道・教育や福祉医療と同じ、非常に公共性の高い事業ですから、儲からないとか採算性が低いとか言う理由で、一方的に廃止したり聞かずに変更したりできません。先ずは、話し合いでしょう。貴社が取るべき態度は、今回のような決定事項の説明会ではないはずで、公共交通事業者としての自覚に立つべきだし、事業計画や決算状況に誠実に向き合うべきです。県庁所在地や中規模都市における駅周辺でのマンション建設や駅ビル開発、贅沢が売り物の列車の運行だけなら私でもできます。しかし、私なんかにはできない公共事業をやってきたし、これからはやらなければならないから、話し合いをして下さい。提案に少なからず該当する「当事者たち」の意見を聞いて下さい。お願いします。</p>	
175					⇒			<p>◆新幹線 新大阪発のぞみ59号 小倉着23:54に関すること</p> <p>以前は23:40小倉着→ソニック201号23:52発で12分あり乗り継ぎが出来たが、新幹線小倉23:54分着→ソニック23:53小倉発になると乗り継ぎが不可能になる。</p> <p>ときどき大阪に行く時これを利用していたので困る。</p>	
176					⇒			<p>いきなり沿線の殆どの駅をSSS化するのは拙速と考えます。福岡のある駅で導入し問題なく運用されているからといって、沿線の殆どの駅を一度に転換する必要は無いと考えます。せめて、1駅程度で試験導入し、結果を受けて展開していく方が理にかなっていますし、地元の反発はここまでにはなかったと考えます。</p> <p>確かに鉄道部門単体では赤字という事を聞かれています。インフラを担う会社だからこそ、不動産屋や商業施設、マンションなど多角化経営で鉄道部門の赤字を埋めているという状況は、沿線利用者の利便性を担保する上でも、非常に良い方法だと考えます。株式上場し、より多くの資金調達を市場から行うこともあり、ステークホルダーに対しての配慮なのかもしれませんが、そもそもの会社の根幹は何なのか? 市民の足を担う鉄道事業ではないのか? という事をしっかり自覚していれば、単に金銭的な事をだけを声高に叫ぶ株主が現れたとしても説得力ある反証ができるのではないのでしょうか。上場化してサービスが向上するなら理解もできますが、現状は逆ではないかと思っています。是非再考いただきたいと考えます。</p>	
177					⇒			<p>困る意見以外は受け付けて頂けないのでしょうか?</p> <p>JRだって公共交通機関とは言え、民間の会社です。会社を維持し、利潤を追求する為に減便するのは仕方ないのではないのでしょうか。むしろ当然です。</p> <p>不便を訴えるのは自由ですが、それを「悪」とする風潮は良くないと思います。</p>	
178					⇒			<p>豊肥線、久大線は現在も列車本数が少なくて便利が悪いのに減便しないで欲しい。</p>	

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列		車		ご意見	備考
			時刻	駅名	⇒	時刻		
179					⇒		私は65歳以上ですが、より細やかな、路線バスが料金百円(ワンコインバス)なのに、JRの方が高額なのはおかしいと思う。JRもシニア補助をすべきだ。	
180							<p>JRも企業であり、ある程度の減便はしかたないのではないかと。不満を言えばきりがない。</p> <p>この意見募集のフォームでは利用実態を踏まえた意見をというが、この様式だと特定の便について不満を述べることを推奨している感じがする。賛否含めて広く意見を吸収すべきではないだろうか。</p> <p>この件は、JR問題にとどまらず、今後の地域を交通基盤をどうするのか、地域の交通基盤を整備するために税金投入も今後検討していくのか、最終的には居住地域をどう考えるのか(移転や居住地の集約)といった大きな問題につながっていると感じる。</p> <p>大分市としても意見をただJRに伝えるのではなく、厳しい状況ではあるが、この先10年、20年を見据えて、人口減少が進んだ中でどう交通基盤を整備するのか、住民に厳しい内容もあるのかもしれないが、それらを含めてよくよく検討していただきたい。</p>	
181							<p>最初に、この意見表明は、具体的な列車が減便されたらどれだけ困るかを表明することが、想定されている。しかし、列車減便は具体的な一本の列車に止まらず、人間の動きや社会の動線に合わせて考えるべきであり、その上ではじめて説得力のある具体的な減便反対になると考える。</p> <p>鉄道事業は利用者の、「自宅一駅一目的地」を一つのパッケージとしてとらえ、その中で不便が有るなら何が原因かを考えるべきです。この意見表明のようにはじめから、「減便は不便だから現状の利用客で現状本数を減らすな！」というのは経済原理を無視している。具体的には駅まで家用車で駅に車を置いて気楽に市の中心部や他府県へ出かける「仕掛け」を市は作るべき！具体的には私の場合、鶴崎駅であるが、駅駐車場は月額契約で3000円とのこと、一ヶ月に4-5回でも車を駅前に置くのなら、これは高額で躊躇する。JRの主要各駅前に、24時間で、大分空港(700円)の半額程度(350円)で1日、車を置く、満車にならない広大な駐車スペースを、中・長期的計画の中で整備すべきであって、JRに向かって「困る」とばかり言うべきでない。</p>	
182							<p>私は、老人ホームの責任者です。障がいを持った方も、車椅子でないと移動できない方も十数名ご利用頂いております。毎日の移動支援で支援する経験から、駅を無人化する事は、障がい者は、もうJRを利用するな！と同じ事と感ずります。現場の切実な叫びとして、各駅には、一人だけ常駐してほしい。便数も、駅施設も、予算や経済原則があると思います。しかし、『障がい者だけ、車椅子利用者だけは利用できない』と言うのは、経済原則より優先する事項だと思います。たとえ利用者が一人であろうと、障がい者の利用が少ないから、いろんな方策は採算が合わない、というのは福祉(日本国憲法25条に合致する)の推進の観点から、許容されるべきでない。</p> <p>上記の理由により、JR減便へは、「みんなでJRに乗りやすい環境を作ろう」。駅の無人化は、どんなに採算が合わなくとも、生活保護のセーフティーネットが廃止されない事と同じ理由で、駅無人化は認められない。というくく意見表明です>></p>	
183							<p>運行のとりやめの時間帯によっては、前後の運行間隔が大きくなるので困る。</p> <p>私は車が使えないので、公共交通の利便が悪くなると困る。</p>	
184							<p>○南大分駅や西大分駅も利用するが、駅員の接客レベルが非常に高く、仕事に対する姿勢もすばらしい。</p> <p>○別府駅で線路に帽子を落としてしまい、ホームに駅員がおらず困っていたら、列車から運転手が降りて取ってくれた。</p> <p>○豊岡駅で、乗客の傘がドアに挟まったまま発車したので、すぐに大きな声で運転手に伝えて発車を止めてもらったことがある。</p> <p>○立石駅に休憩所がほしいと要望を出したら作ってくれたのでありがたい。</p> <p>○駅でよく落し物を届けるが、SSS導入後は誰に届ければいいのか。</p> <p>○向之原駅で駅員に社長の名前を尋ねたら答えられなかった。</p> <p>○大分⇄別府の特急料金を無料にしてほしい。</p>	

JR九州が行う「平成30年3月のダイヤ見直し」についてのご意見

平成30年2月10日現在
大分市都市交通対策課

H30. 1. 31～2. 10受付分

番号	鉄道路線	種別	列		車		ご意見	備考
			時刻	駅名	⇒	時刻		
185							<p>小倉駅にてソニックを待っている時、急に気分が悪くなり、丁度その時列車が入って来ました。気分が悪いけど、どうしても乗らなければとしゃがみ込んでいる(ふらふらになっていた)私を見て、列に並んでいる乗客の方が、「ソニックに乗られるのですか？」と聞いてくださり、ある人は、私に肩をかして下さり、ある人は荷物をもって下さり、して乗車できました。</p> <p>列車に乗っている間に、だいぶ気分もよくなり、めまい、吐き気もうすれ、うとうとしました。おりの時は、となりの方が荷物をもって下さり、他の人が肩をかして下さっておりことができました。大変助かりました。急に気分が悪くなった時、駅員さんをさがしましたがわかりませんでした。私の様に急に具合が悪くなった時、駅員さんがプラットホームに居ない駅の構内では目視できず、放ったらかしにされてしまうのではないですか？私は運よくお客様が助けて下さったからよかったですけど・・・。</p> <p>混雑時、多客時に、ホームに駅員さんが居て安全確認をしてほしいです。安全は人の目からです。カメラでは死角ができます。</p>	
186							<p>年金生活になり、バス代、電車代もこたえるようになって来ています。でも、車の運転をすすのはよほど調子が良い時の天気もほどほど、(曇り位)の日中のみにしています。</p> <p>しっかり左右を確認していても、もう一度見るとドキッ！相手側から車が来ていた。とか歩行者に気付いた！とか。</p> <p>今では、暗くなる前には運転せず。雨降りはバスか電車。どうしてもダメな時はタクシーか移動は中止しています。</p> <p>特にJRさんは大切な足となりました。久大線や豊肥線にも良く乗っています。ただ、足腰が悪く、手すりが無いと歩けません。</p> <p>なので、空いた時間に出かけています。手すりをしっかり持って、時間がかかるけど休み休み歩きます。</p> <p>他のお客様に迷惑をかけないように座れる時間帯を選んで乗っています。だから遠方に行くのもJRを良く利用します。各駅停車が大好きです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すいた時間の方が助かります。 ・年寄りのお願い。 ・足腰悪く、耳が少し遠いです。 	