

# JR九州ダイヤ改正（令和4年9月23日）に関するアンケート調査結果（令和5年）

## 令和5年 追跡調査

筑後市 建設経済部 都市対策課  
電話 0942-48-1969

### 【実施概要】

#### （調査目的）

筑後市では、まちの中心となる拠点や生活の拠点となる地域に生活利便施設や住居を誘導し、各拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考え方のもと、魅力と活力を兼ね備えた持続可能なまちづくりを目指しています。市の中心拠点でもあるJR羽犬塚駅は、筑後市の玄関口として地域産業の発展に大きな役割を果たしており、JR鹿児島本線は、城内住民の通勤、通学、買物などの日常生活や、福岡都市圏への交通手段として欠かせないものとなっています。

昨年9月23日に西九州新幹線の開業にあわせて、JR鹿児島本線の大幅なダイヤ改正をJR九州が実施しました。この改正は、昼間の快速列車がなくなるほか、列車本数も減便されるなど、大幅な改正となっており、通勤・通学等でJRを利用する方にとって多大な影響を及ぼす内容でした。筑後市では、JR九州へ駅利用者の切実なご意見を伝えるため、昨年の10月にダイヤ改正に関するアンケート調査を実施し、近隣市町とも連携しながら、JR九州に対し、要望活動を粘り強く実施して参りました。しかし、ダイヤ改正から1年が経過した現在も、都市部の一部でダイヤ改善に動きがあったものの、県南地域に関してはダイヤ改善の動きがまったくない状況であり、市としましては、この状況を大変憂慮しており、この状況を打破するために、関係自治体と連携しながら、JR九州への要望活動を継続しています。

市では、JR九州に対し、ダイヤ改正から1年を経験した駅利用者の率直なご意見を伝えるため、再び、ダイヤ改正に関するアンケート調査を実施しました。

※アンケート調査の内容は「【R5追跡調査】JR九州ダイヤ改正に関するアンケート(調査票)」をご参照ください。

#### （調査対象）

- ・JR鹿児島本線羽犬塚駅利用者

#### （調査期間）

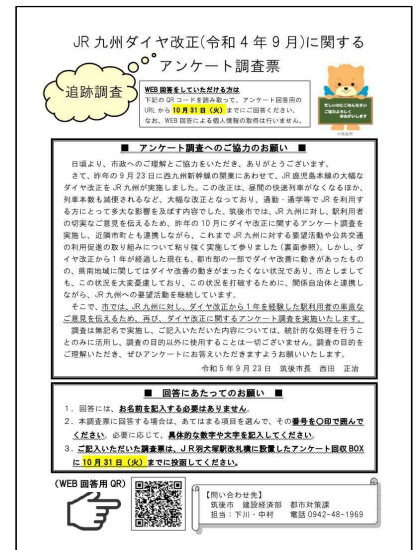
- ・令和5年9月23日（土）～10月31日（火）

#### （調査方法）

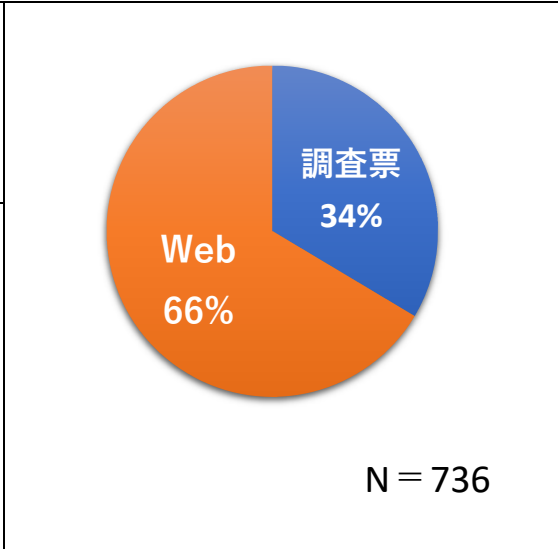
- ・令和5年9月23日（土） 羽犬塚駅構内にアンケート調査票、QRコードを設置  
羽犬塚駅においてアンケート調査票を配布  
アンケート調査票を市のホームページに掲載（WEB回答）
- ・令和5年9月23日（土） 6:00～12:00 羽犬塚駅においてアンケート調査票を配布
- ・令和5年9月28日（木） 6:00～12:00 羽犬塚駅においてアンケート調査票を配布

#### （回収率）

- ・本調査ではアンケート調査票1,063枚を配布。
- ・アンケート調査票の回収が247件、WEB版アンケートの回収が489件、回収（ご回答）合計は736件でした。
- ・回収率は1,063枚配布に対して、69.2%でした。  
※駅構内のアンケート調査用QRを利用した回答者を一定数確認しており、配布した調査票以上の対象者があ  
ると推察されるため、回収率は参考数値です。



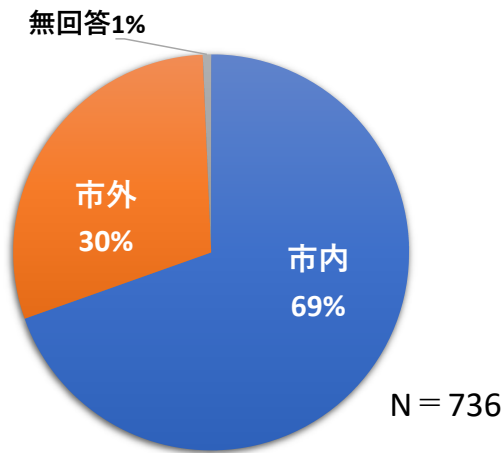
アンケート調査票	: 247件
Web版アンケート	: 489件
ご回答 合計	: 736件



令和5年10月に実施した『JR九州ダイヤ改正に関するアンケート【追跡調査】』について、たくさんの回答を頂きました。ご協力誠にありがとうございました。頂いたご意見、ご要望は、分析、取りまとめを行いながら、JR九州に対し利便性向上の要望活動を継続して実施して参ります。

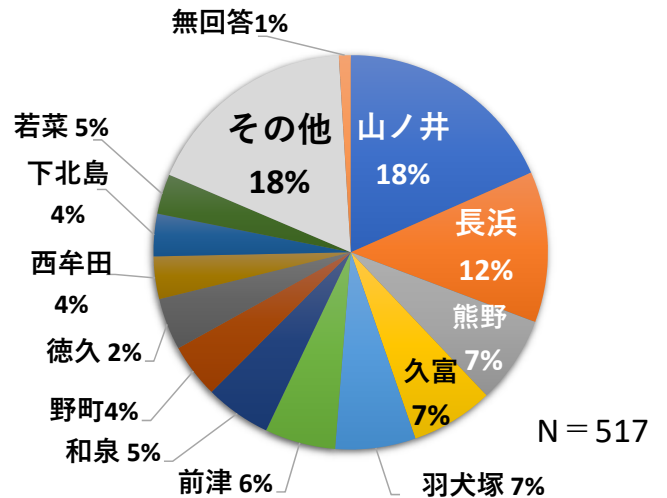


質問1 お住まいについて(市内・市外)



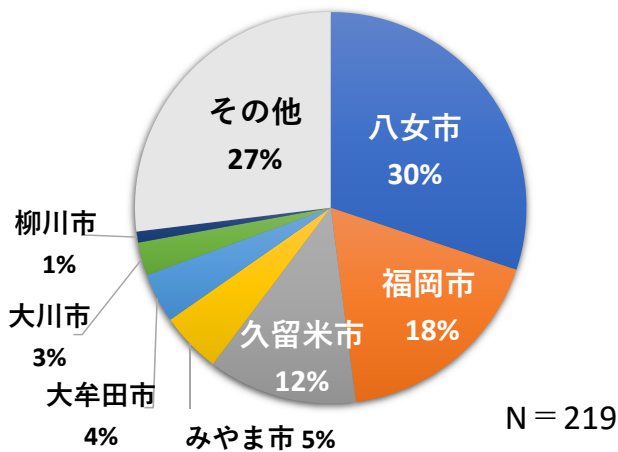
・「市内」が69%、「市外」が30%。

質問1-① お住まいについて(市内)



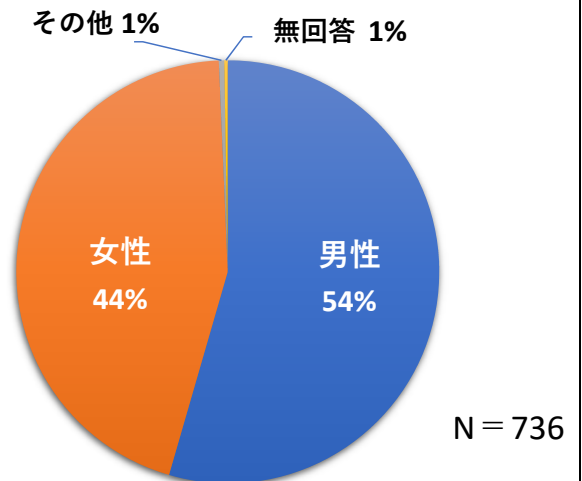
・「山ノ井」が18%で最も多い。  
 ・次いで「長浜」が12%「熊野」「久富」「羽犬塚」が7%  
 ・「その他」のうち、蔵数が約3%、水田が約2%。

質問1-② お住まいについて(市外)



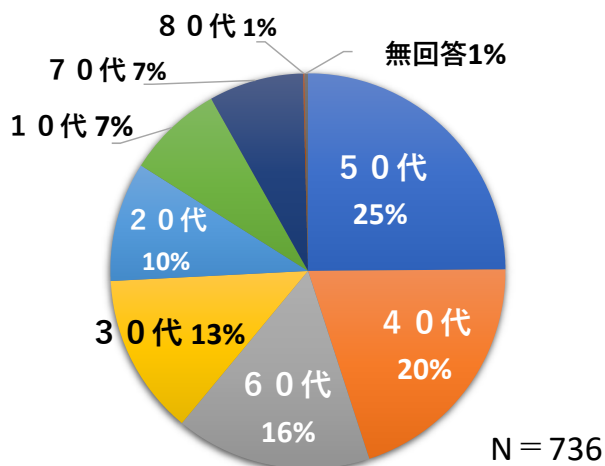
・「八女市」が30%で最も多い。  
 ・次いで、「福岡市」が18%「久留米市」が12%  
 ・「その他」のうち、筑紫野市が約6%、小郡市が約2%。

質問2-1 性別について



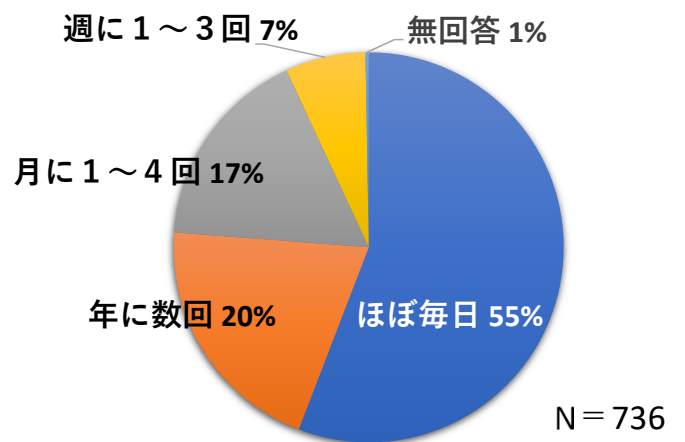
・「男性」が54%、「女性」が44%。

質問2-2 年齢について



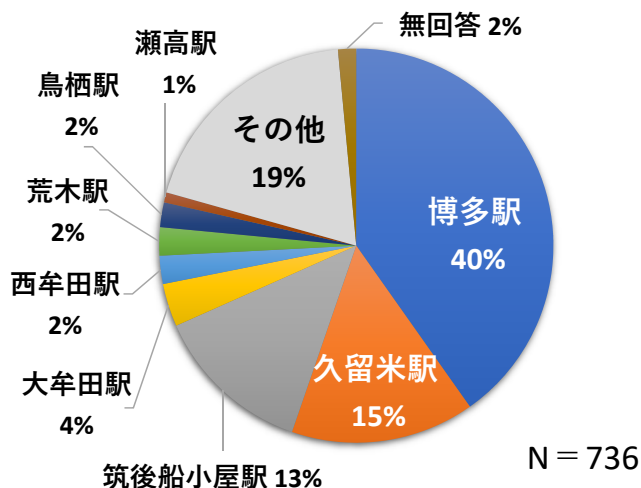
・「50代」が25%で最も多い。  
 ・次いで「40代」が20%、「60代」が16%。

質問2-3 羽犬塚駅の利用頻度について



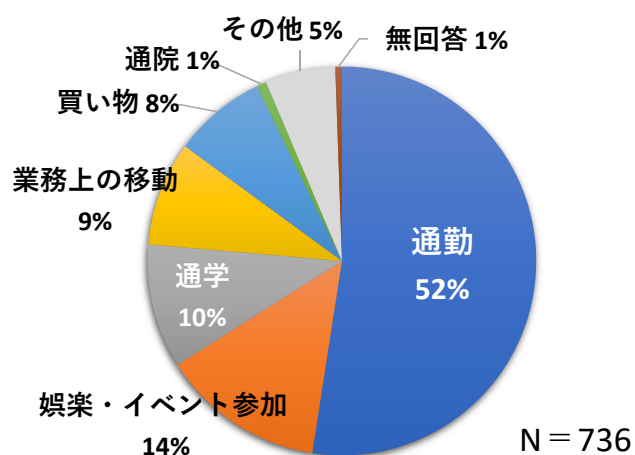
・55%の利用者が「ほぼ毎日」利用している。

質問 2 - 4 羽犬塚駅以外で乗降する駅について



- ・「博多駅」が40%で最も多く、次いで「久留米駅」が15%。
- ・「その他」は「吉塚駅」「竹下駅」「二日市駅」が多く、それ以外は分散的であった。

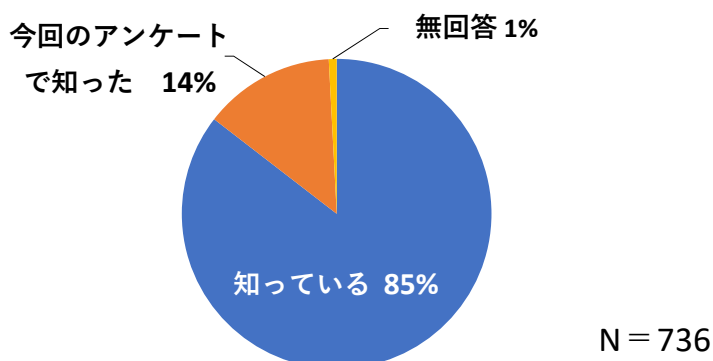
質問 2 - 6 羽犬塚駅の利用目的について



- ・52%の利用者が「通勤」、14%の利用者が「娯楽・イベント参加」目的で利用している。
- ・「その他」では帰省や介護・面会といった回答があった。

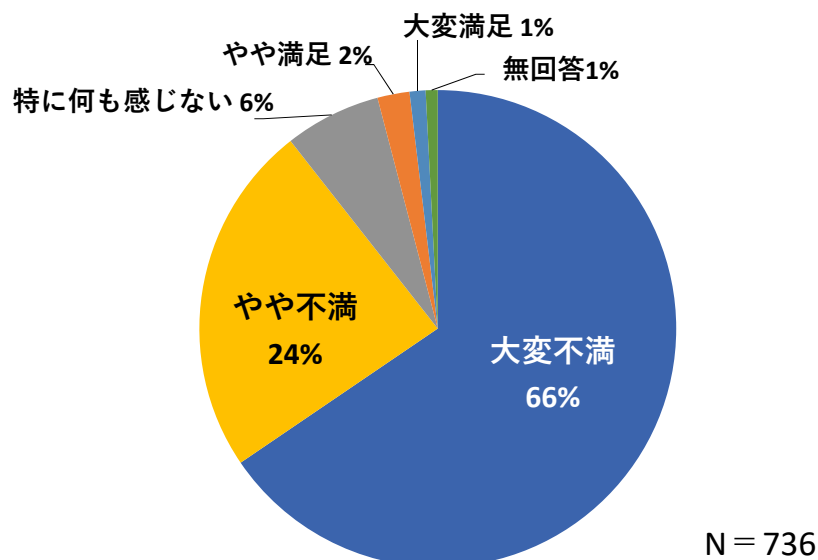
※「質問 2 - 5 駅の利用時間帯について」は 6 ページをご参照ください。

質問 3 - 1 昨年のダイヤ改正（令和4年9月23日）の認知について



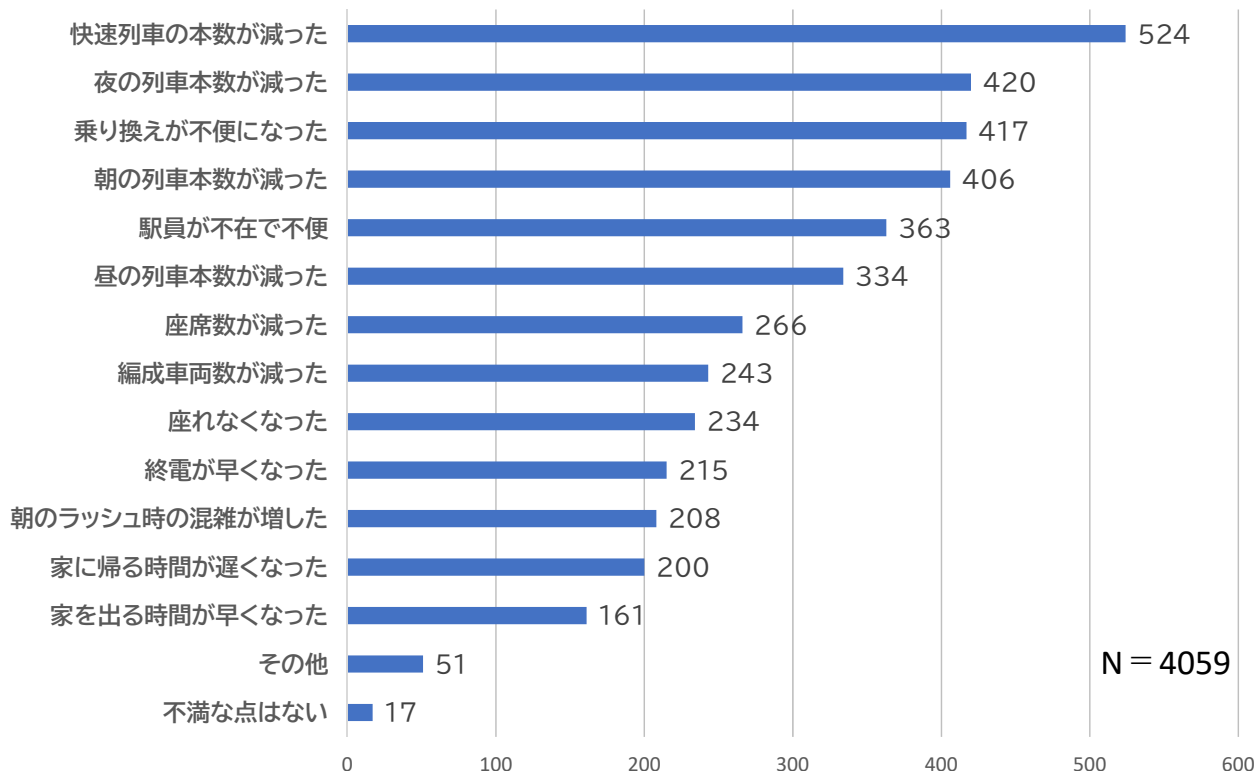
- ・85%の回答者が「すでに知っている」。
- ・14%の回答者が「今回のアンケートで知った」。

質問 4 - 1 現在のダイヤの満足度について



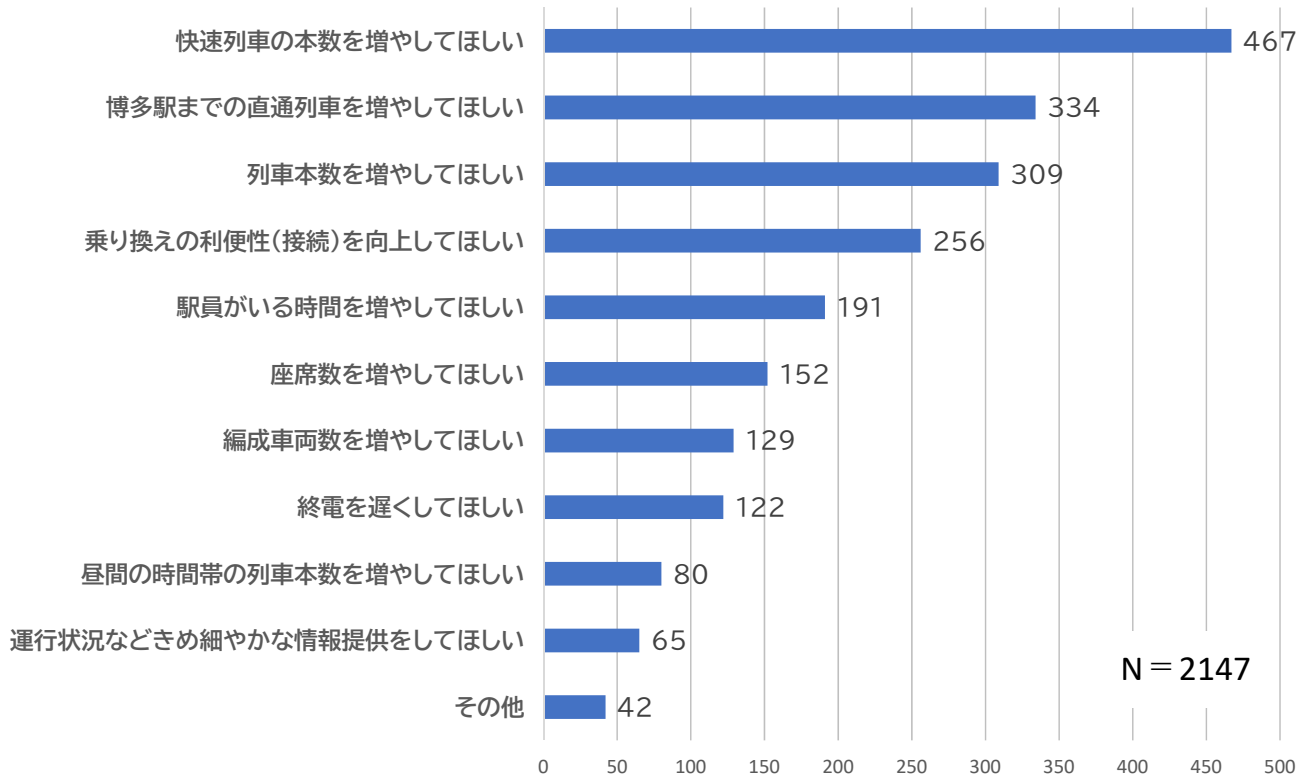
- ・「大変不満」が66%で最も多い。
- ・次いで「やや不満」が24%、「特に何も感じない」が6%。

質問4-2 現在のダイヤについての不満点について（該当するものすべて選択）



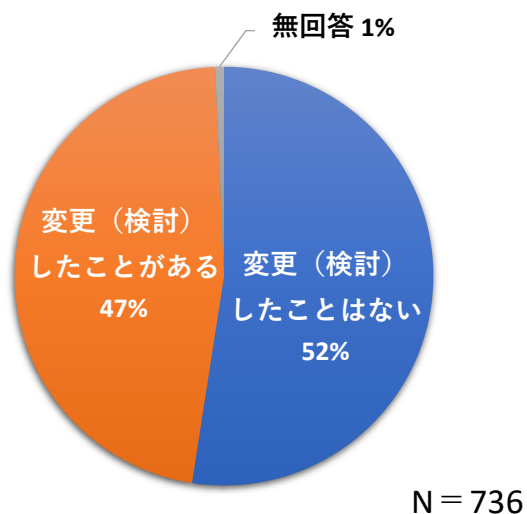
- ・「快速列車の本数が減った」が524件で最も多い。
- ・次いで、「夜の列車本数が減った」が420件、「乗り換えが不便になった」が417件。
- ・その他では定期券購入の際の不便さやダイヤ改正により「バスとの時間が折合わない」といった意見が見受けられた。

質問4-3 現在のダイヤについて改善してほしい点について（3つまで選択）



- ・「快速列車の本数を増やしてほしい」が467件で最も多い。
- ・次いで、「博多駅までの直通列車を増やしてほしい」が334件、「列車本数を増やしてほしい」が309件。
- ・その他では電車間や電車からバスへの乗り換えの利便性に対する意見が見受けられた。

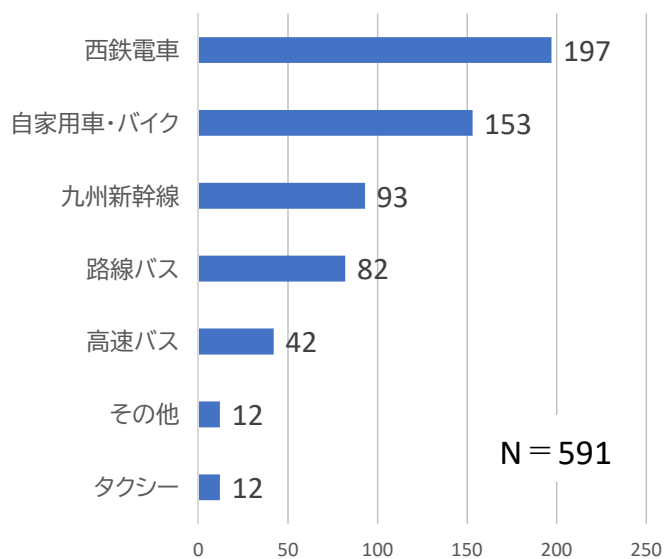
質問5-1 昨年のダイヤ改正後にJR以外の交通手段に変更（検討）したことがありますか。



・47%が「変更（検討）したことがある」と回答。

質問5-2 JR以外の交通手段について  
（該当するものすべて選択）

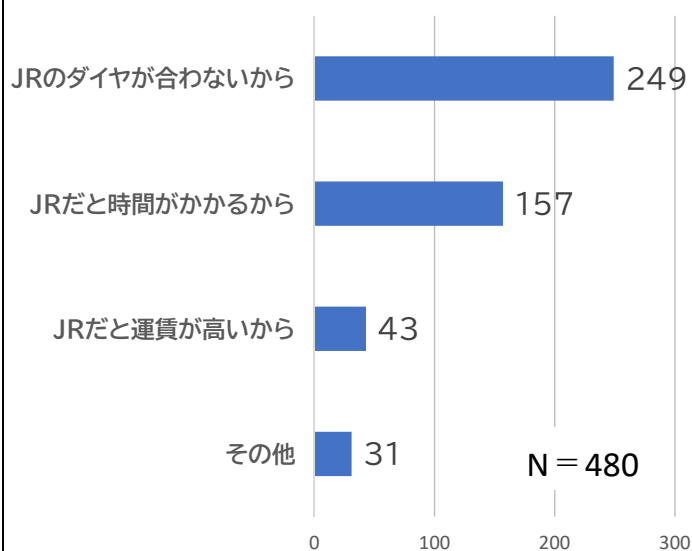
※質問5-1で変更（検討）したことがある方への質問



・「西鉄電車」が197件で最も多い。  
・次いで「自家用車・バイク」が153件「九州新幹線」が93件。  
・「その他」では「転居した」「友人等との乗り合わせ」といった回答があった。

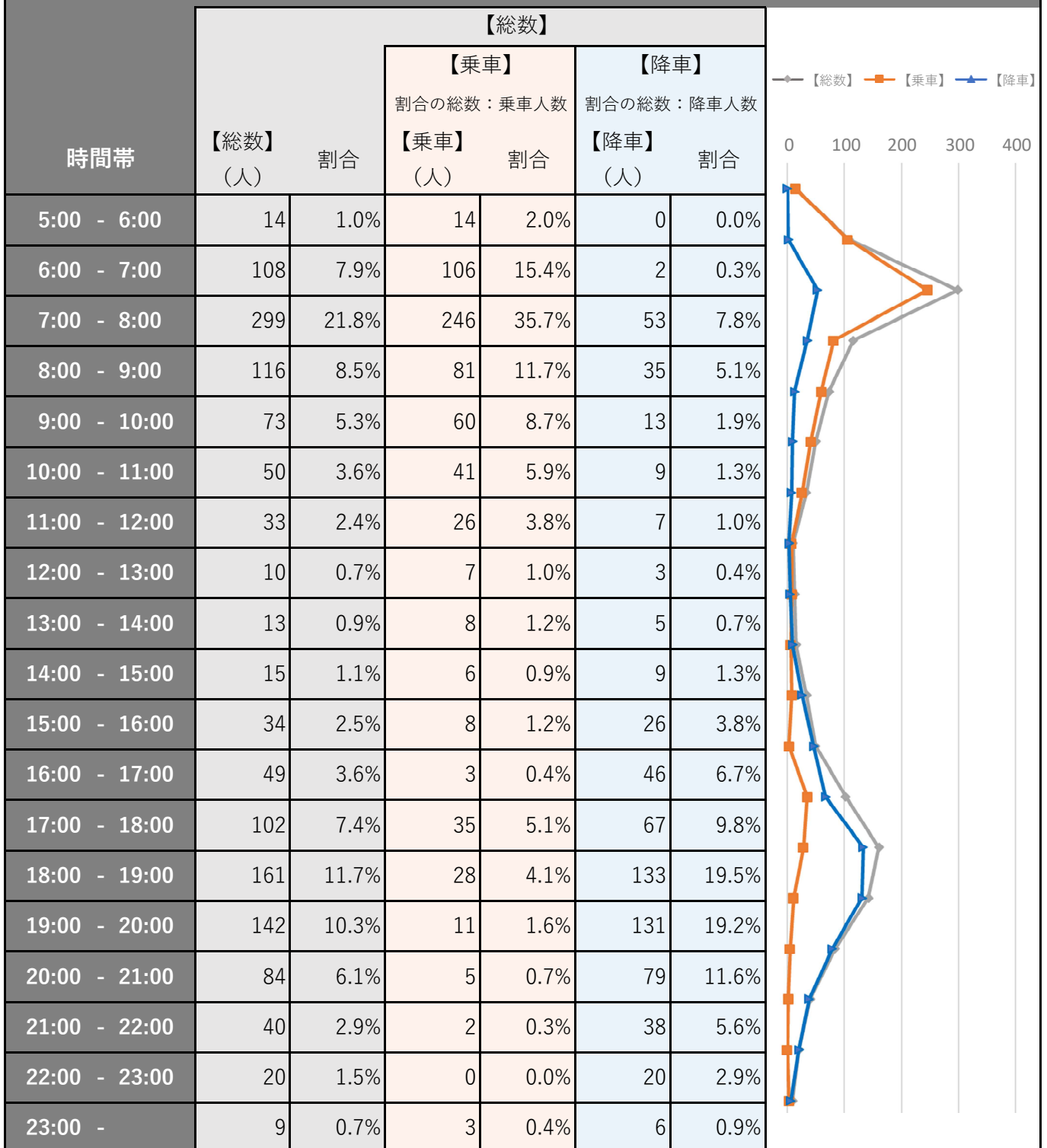
質問5-3 JR以外の交通手段への変更の理由について  
（該当するものすべて選択）

※質問5-1で変更（検討）したことがある方への質問



・「ダイヤが合わないから」が249件で最も多い。  
・次いで、「時間がかかるから」が157件。  
・「その他」では「駅員の不在時間が長いから」や「乗客が多くて座れないから」「本数が少ないから」といった回答があった。

質問2 - 5 駅の利用時間帯について



- ・利用者が最も多い時間帯は「7:00 - 8:00」の299人、次いで「18:00 - 19:00」の161人。
- ・5:00 - 14:00の時間帯では乗車人数が降車人数を上回り、14:00以降の時間帯では降車人数が乗車人数を上回っている。

## 『質問4-2 不満点』についての ⑮その他 自由記述のご意見・ご要望（一部）

- ・車両のイスの数が少ないタイプのものはずごく困る。
- ・もう少しバスとの連携がよくなるとうれしいです。
- ・鳥栖駅乗り換えが分かりにくい。ホームを限定して欲しい。
- ・博多⇄羽犬塚の直便が減り、必ず乗り換えが必要になり通勤/帰宅が長くなった。
- ・夕方、堀川バスとの連絡が悪く、バスが羽犬塚駅に到着と同時にJRが発車するので、それから次の便まで30分近く待たなければならない。例：JR17：51発上りに堀川バスが間に合わない。次は18:22or18:34となる。
- ・時間帯によっては、博多駅～羽犬塚駅まで乗り継ぐ際に、鳥栖、久留米、荒木と3回も乗り継がなければ羽犬塚駅まで辿りつけない。利用者の事を何も考えていない。
- ・大学の授業が終わる時間と発車時間が同じで、次の電車が1時間後にしか来ない時間が一番不便。
- ・昼間の九大本線の本数が少なく、またはない時間帯があり、待ち時間（駅での）が長い。博多、福岡まで不便であり、西鉄を利用するようになった。
- ・特に久留米から南側が不便になった。
- ・特急がとまらなくなった。
- ・博多、北九州行きが減り、九州道で行かなければならなくなった。
- ・博多からの下り17-18時台の本数が少ない。快速なし。大変混雑。
- ・博多までの直通快速が大幅減となり、利用便の選択肢が減った上、時間が多くかかるようになった。
- ・本数が減り、保育園の送迎関係が不便になり、フルタイムが不可能になり転職せざる終えなくなった。
- ・おとしもの（定期券等）を見つけてもあずけられない。駅員不在は不安であり、すべてを客にまかせているのは無責任すぎる。事故が起きてからでは遅い。
- ・羽犬塚駅を利用する時間は駅員がいなくなり、定期券を購入したい場合、わざわざ土曜日の午前中に買いに行くようなことをしないとイケない。
- ・子どもの定期券の購入が不便。
- ・ダイヤ改正以降、運転が荒くなった印象があります。10年近く同じ電車に乗っていますが、急ブレーキによる車内放送を聞いたのはダイヤ改正以降が初めてですし、そこから頻度も増えました。電車の本数や席数、駅員さんの在席時間とともに、大切なものが失われている気がします。
- ・混雑で身障者用のスペースがなくなった。
- ・博多駅から乗る際に、並ぶ人達が駅のホームに溢れてホームから落ちそうになる。もしくは列車に接触しそうになる人もいるので毎日ひやひやしてます。特急券を羽犬塚駅の券売機で買えない。朝は鳥栖から特急に乗るのにわざわざ買わないといけなくてとても不便。

### など 50件 のご意見・ご要望

## 『質問4-3 改善してほしい点』についての ⑯その他 自由記述のご意見・ご要望（一部）

- ・改札機のトラブルが多くその対応がされない。（特に夕方17～21時）
- ・遅れが増えたとし、アナウンスが無いことがたまにある。
- ・17:00台の列車の乗りつぎの待ち時間が長い。（鳥栖でだいぶ待つ）
- ・羽犬塚止まりが多く、船小屋まであと一駅なのに待ち時間が増えた。
- ・昔のように最終電車で特急（長洲行き）を復活させて欲しい。
- ・博多駅から乗り換え無しで運行してほしい。
- ・JR九州、九州新幹線、山陽新幹線を1枚のICカードで通れるようにして下さい。毎回駅員さんに入場記録を消してもらいがあるので不便。快速は小倉まで行って欲しい。博多行きだと出社できない為。博多で小倉行きの乗換えの待ち時間が30分もある。
- ・限られた駅、駅員滞在時間が短いため定期券購入が不便。朝のラッシュ時に購入するのは慌ただしくもあり、夕方でも購入できるように願う。子供たちの通学に最も影響が大きいと思う。快速も博多直通にして欲しい。区間快速は非常に困る。
- ・22:00台に上り電車を入れてほしい。
- ・下り（博多方面から）の荒木駅までのを羽犬塚駅までになると、とても便利になると思います。
- ・小倉までの直通本数の増便。

- 等間隔に電車が来て欲しい。
- 博多からの下りの荒木止まりを減らして欲しい。普通でも良いから大牟田まで行く電車を増やして欲しい。羽犬塚を利用している人は多いと思う。
- 博多駅以降門司港行きを増便し、従来の便にもどして欲しい。
- 遅延が多い。
- とにかく座れるようにしてほしいです。乗換の利便性が悪くなったため、乗車時間が1時間以上になってしまいました。ずっと立ちっぱなしの上、混雑で身動きも取れず、体調を崩すことも少なくありません。優先席も足りず、お年寄りも立ちっぱなしのところをよく見かけます。
- 帰宅ラッシュと被るため17:48大牟田行の車両数を増やして欲しい。
- 通勤、通学時間帯の車両数を増やしてほしい。
- 荒木止まりを羽犬塚止まりへ延伸して欲しい。

#### など 43件 のご意見・ご要望

### 『質問 5-3 ダイヤ改正後にJR以外の交通手段に変更（検討）したことがありますか』についての その理由 ④その他 自由記述（一部）

- 駅員が不在だから。
- JRの在来線だと座れないので新幹線への変更を検討しましたが、家から筑後船小屋駅までの利便性があまりにも悪く、現状JRを使わざるを得ない状況です。
- JRの利便性、通勤時の快適さ、感染対策等の理由から。
- 座れず満員に長時間さらされるから。
- 乗り換えが必要のため。
- JRだと待ち時間が長くなるから。
- 終電が早いから。本数が少なく待たなければならないから。
- 博多～北九州市への長距離便が無く不便だから。
- 本数が少ないから。
- 10年ほど前、特急も止まるので羽犬塚に転居してきたがいろいろと不便になった。西鉄周辺で探せばよかったと思うことがある。
- 西鉄と比べてとても不便だから。
- 変更したくても、代案がない。

#### など 29件 のご意見・ご要望

### 『Ⅲ ダイヤ改正から一年が経過しましたが、ご意見、ご要望がございましたら、ご記入ください』 の自由記述のご意見、ご要望（一部）

- 羽犬塚駅への快速がなさ過ぎる…。考えて欲しいです。
- 午後7時台にあった快速(上り)が、全部無くなったのはなぜなのか説明してもらいたい。
- 通勤時間帯（帰宅）には快速列車を1時間に1本は運行してほしい。
- 博多までの通勤で利用しているが、快速がなくなって最低1時間の乗車時間になってしまい、毎日のことなのでストレスです。改正前のダイヤは乗り換えはあったものの早く着けて良かった。元に戻してほしいです。快速を増やしてほしい。
- 20時以降の乗りつぎが悪くなった。定期券が買いにくくなった。
- みどりの窓口が羽犬塚駅は12:00までしかあいてないので定期券が買えない、せめて13時まで空いていれば、昼休みに購入できるのに。鳥栖駅の乗り換え時間を要するようになった。ホームの移動も遠くのホームまでいかなければならなくて不便。
- 快速が少なく、乗り換えの接続も悪く、福岡市内までの通勤がとても不便である。
- とくに夜の接続が悪く待ち時間が長い。
- 単純に本数にしろ乗り換えにしろ、不便になった。利用者の立場になって考えて欲しい。前はもっと便利だった。
- 鳥栖での春日から帰路の乗り換えが不便。夜は30分以上近く乗り換えに待たなくてはいけないので、鳥栖終点からの乗り換えは苦痛。吹きさらしなので。
- 鳥栖での乗り換えが不便。羽犬塚着21:36が遅延になると、堀川バスの最終に乗れず・・・帰宅が大変。



- 博多までの直通快速が減ったので行きたい時間に電車がないため予定を組みにくく、時間帯によっては鳥栖終点の電車しかなく、その上乗継ぎも悪いので時間調整が大変です。
- 堀川バスとJRとの乗り継ぎが悪い。
- 本数が減るのは仕方ないにしても乗り継ぎが悪く待ち時間が長い。鳥栖以北に行くときや久大本線との接続も悪くなった。
- 本数が少ないのは仕方ないとしても久留米、荒木、羽犬塚止まりが多すぎるのでせめて少なくとも先まで運行して欲しい。
- 博多方面行の電車が1時間に1本しかなく、乗り遅れて鳥栖行きになり乗り換えをするのが大変になった。前は会社帰りに乗る18時の博多行きがあり便利だったが今は荒木で乗りかえなくてはならず便利が悪い。通勤に大変不便になりました。
- 博多駅からの下りの接続をどうにかしてほしい。荒木駅止まりとか、荒木駅で30分以上待たされる。
- 博多駅から羽犬塚駅か筑後船小屋駅までの通勤で利用していますが大変困っています。通勤時間に当たる(8-9時の時間帯)に博多からの直通の快速がほぼ皆無となり、普通電車しかなかったり、乗り換えにかなりの時間を要して毎日通勤するのが辛いです。会社からは経費削減で快速や普通列車で行くように言われていますし、非正規雇用の給与で生活も苦しい私にとって到底特急や新幹線などには乗れないので、通勤時間と疲労だけがたまっていつまでも改善していただきたいです(家族が病で近隣に引っ越すこともできません)。朝、夕の1時間に2本程度、博多から筑後船小屋までの直通快速を通してほしいです。終電も22時台などにしてほしいです。よろしくをお願いします。
- 22時から23時台の下りの本数を一本でもいいから増やして欲しい。
- 60歳過ぎ迄、博多駅まで通勤電車を利用しておりました。羽犬塚から1時間弱で着くので通勤の足として欠かせませんでした。特に通勤時間帯については最優先で増便の働き掛けを強く要望します。このままだと筑後市の便利さが損なわれます。
- コスト削減は企業なので理解できますが、公共交通機関としての役割を考えていただきたい。このままでは利用者が減るばかりです。企業努力が感じられない。鉄道収入で黒字になるのは都会のみです。他の鉄道会社のように鉄道収入をカバーできる収益事業を考えてください。コスト削減で列車本数を減らすならばせめて車両数を増やして座れるようにしてください。博多駅から直通にしてください。
- 羽犬塚→博多間の直通が減り大変不便。20時以降の電車(運行)を増便させてほしい。筑後でイベント(サザンズのライブなど)をやってもJRが不便で行くか迷うという話も聞く。
- 下り電車に乗った際、鳥栖や荒木で止まることが多い。大牟田まで行く電車を増やしてほしい。
- 快速の本数が減り、出張や出かけの際に大変不便を感じています。都心部と地方とを繋ぐ重要な交通手段であり、その利便性が確保できないと、地方から人は離れ衰退していく一方です。地方を守る意味でも、増便等見直しをぜひお願いします。
- 快速便を増便。博多駅までスムーズにいきたい。減便となり西鉄を利用する機会が増えた。何とか努力してほしいものです。
- 快速列車を増やして欲しい。本数を増やして欲しい。よろしくをお願いします。
- 帰省に時間の制約が増えました。都市圏ばかり利便性が向上し、地方は取り残されています。高齢者の免許返納と交通網の脆弱性は反比例しています。自治体とJRが協力して、市民の足としての公共交通機関であって欲しいとおもいます。
- 自治体でお金を出しても、直通で博多駅から羽犬塚駅に直通で届く快速電車を朝と夜の便を増やして欲しい。
- 新幹線が開通して以降、年々JRが不便になっている感じがしており、荒木駅以南は見捨てられたような感覚になります。加えて、JRの遅れ、運休は増えている。JRは観光列車などにばかり力を入れず、民間とは言え公的な役割を担っていることの意義をもう少し考えてほしいです。格差拡大の一因ではないでしょうか。
- 遅くまで乗れる電車を増やしてほしいです。
- 鳥栖駅止まりや荒木駅止まりの電車がが多いので羽犬塚駅まで直列で帰れる電車を増やして欲しい。1時間に1本は快速が欲しい。
- 定期券の更新をするのに羽犬塚駅の緑の窓口の開いている時間は学校、部活等があって行けないので、久留米駅まで行っています。緑の窓口の開いている時間を増やしてほしいです。
- 特急すら止まらない筑後地区の駅は、快速を増やしてほしい。せつにお願い致します。
- 博多駅間の上り下りともに直通電車及び快速電車が減り大変不便です。筑後船小屋駅までの九州新幹線利用も併用していますが高額かつ、昼間の時間帯は運行本数もすくないので代替手段としては常用利用は躊躇します。会社の旅費規定では支給されないため、費用面利便性考慮するとやはり直通快速電車本数を増やしてほしいです。とくに夜間だけでも優先的に増やしてほしいです。
- 令和4年9月のダイヤ改正前は、朝の通勤時に確実に座ることができてましたが、ダイヤ改正後は座れないことが多くなり、通勤の1時間をたったままのことが多くなりました。体調の悪い日には、貧血で途中の二日市で下車した日もありました。JR鹿児島本線でしか通勤できない為本数の増加を要望致します。

- ・不満しかありません。大変不満です。羽犬塚駅は特急もとまるし、快速本数もあったのでそれを理由に筑後市に定住するつもりで物件を探していましたが、久留米にしようと再検討しているところです。筑後市出身で博多まで通勤が一緒の知人も多くいますが、若い世代は筑後市を離れて久留米以北に移ることを検討、実施するようです。せめて朝と夜の通勤ラッシュ時間帯の1本だけでも増やしてください。本当にあり得ないです。
- ・「快速本数がそれなりに多い」「特急が停まる」これを理由に、わざわざ羽犬塚駅に近い筑後市に定住して来ました。その直後に改正が行われ、筑後市に住む意味が全くなりませんでした。通勤ラッシュ時間帯の本数まで減らされ、ちょうどいい出勤時刻があったのに職場に1時間も早く行く羽目になりました。定住してしまったのでこれから退職までずっと。羽犬塚駅から通勤する知人もたくさんいますが、みなさん口を並べて言ってます。帰りは仕事でクタクタな中、乗り継ぎ乗り継ぎ、遅い時間帯でもないのに途中で普通に変わり、ため息しか出ません。せめて通勤ラッシュ時間帯は一本でも戻して欲しいです。切実です。
- ・駅員がいる時間が短いので不便。博多ー羽犬塚の最終が早いので、不便。快速を増やしてほしい。
- ・20:00頃から羽犬塚までの快速電車が少なく、鳥栖での乗り換えも大変不便であり、遅い時間でも利用者が羽犬塚駅時点でかなり多く感じる。特に21:48博多発以降の電車としては次の22:54発の終電となるため1時間以上も開きがあり、利用者との必要性の認識に乖離があると思う。西鉄電車のような規則性のあるダイヤと違い、とても22:00頃とは思えない人数の人が降車してくるため、駅前ロータリーの混雑などにも関わってきてるように感じる。
- ・JRの利用が不便になったことでJR駅近くに住む利用性がなくなり、若い人が西鉄駅近くに住みかえる必要が出てきた。年配者にとって、乗りかえは不便であり、西鉄の利用が多くなった。
- ・私は一児の母で子を八女市内の保育園に預け、羽犬塚駅を利用していますが、以前はまだ時間が遅い博多行き快速電車だったはずが、時間は早まり普通電車になってしまい大変困惑したのを覚えています。何とか仕事の始業時間には間に合いますが、やはり子供に左右される事も多く、その1本の電車に乗れなければ遅刻する事も多々あります。そして度重なる遅延や、逆に発車時間を1分前に発車していたのには驚きました。朝の一分一秒の大切さを分からないのでしょうか。減便しておきながら配慮が足りないように思えます。帰りも直通がなくなった為、保育園のお迎えが20~30分遅くなっている現状です。JRの利用を辞めたいところですが、他の代替案もないことも事実のため利用せざるをえません。ダイヤの再改正があると知った際はとても期待をしましたが、県南地域は一切触れられず。本当にがっかりしました。私含め、様々な理由で県南地域に住んでいる方はたくさんいらっしゃると思います。しかし、福岡市近郊だけ発展すれば良いという考えにしか思えません。観光列車などに力を入れる前に、まず日々の利用者の声に耳を傾けてほしいものです。
- ・なんの為に筑後市に移住したのかわからなくなるほど不便になった。乗客のことをもっとみてほしい。たまに乗るものならこんなに思わなかったかもしれないが、毎日の通勤で使っているのだからJRはもっと考えて欲しい。本当に不便です。
- ・以前もアンケートを記入し、私を含めた市民の意見を筑後市からJR九州様までお届けしていただきましたが、都市部外のダイヤは一向に改善されず不便さを感じたままの1年間でした。
- ・羽犬塚駅が不便になることで、駅周辺の治安が悪化するのが怖いです。市全体の活気もなくなると思います。
- ・快速が減り、博多駅まで直行便も減り利用しにくくなった。
- ・快速等の本数も多いので筑後市に引っ越してきましたがダイヤ改正から本数も減り、10年前と比べたら不便で仕方ないです。
- ・帰宅する時間がどうしても21時以降になるが本数が少なく1本逃してしまうと1時間ほど待たなければならない。昼の時間帯に博多まで行く際に1本で行けないことが多く、不便。通勤、帰宅の時間以外ももう少し本数があると助かります。
- ・久留米、荒木行きはあるが羽犬塚行き、大牟田、荒尾行きとなると、本数が少なすぎる、JR鹿児島本線沿線では、荒木駅より南に住む事自体を検討する状況。
- ・荒木止まり、久留米止まりが多く、次の列車まで間が長く不便。羽犬塚でおられる人は多いので羽犬塚まで運行して欲しい。
- ・今回の改正で良かった点は1つもなく、ただ不便になっただけであった。なるべく早く改善、もしくは元に戻して欲しい。
- ・私は所用があるときに利用するだけでいいのですが、娘は通学で利用しており時間が合わなかった場合、普通でも1時間後しかなかったり、その場合特急や新幹線で行けるかという運賃の問題から自分で簡単にそちらを選べません。非常に不便です。
- ・乗り換えが不便。知り合いが久留米から土地を購入して引っ越しを検討していたがJRのダイヤに不満を持ち見送った。人口が増えてきているがこれからは減少していくのではないかと。
- ・筑後船小屋のホークスの二軍の試合に行く時に不便になりました。来年は、筑後市まで行くことはないと思います。
- ・通勤・通学に利用されている方にとって便利がいいように本数の設定をお願いしたいです。JRで通勤しやすくなれば、筑後地区の産業・ビジネスにも人材が集まると思います。本数が減ると、人材が離れていきます。
- ・電車の本数が減り不便になりました。ラッシュ時に20分に一本ほどは電車がきていただきたいです。
- ・博多から帰宅する際に久留米(荒木)までは本数があるが、それ以南が無く、家に帰るのに想定以上に時間が掛かる。久留米以南には人が住んでいないと思われているのでしょうか。

- ・博多まで通勤しているので他の交通手段がそもそも考えられません。他にあるのであれば変更します。コストカットは企業としての努力だと思いますが、不便が先行しすぎだと思います。
- ・博多駅までの通勤者が多く久留米駅では満席となり立っている人が多く、博多駅に着くころは車内はギュウギュウで具合が悪くなる方を見かけます。ダイヤ改正前まではこんなことはなかった。特に言いたいことは夕方6時半頃と夜9時頃羽犬塚駅に到着していた快速が無くなった事で非常に不便になった。今度のダイヤ改正で復活していただきたい。
- ・福岡県南部は福岡県と思われていないように感じます。日頃から通勤や通学できる圏内として考えられなくなりそうです。通勤時間が短い新幹線通勤を認めてくれる職場は殆どないに等しいですので、特急を再開してほしい。もしくは、快速をしっかりと通して欲しいです。年々通勤に伴う体の疲労感が強いですし、不便極まりないです。
- ・福岡市内まで通勤していますが、JRで通勤を諦めバスと西鉄電車にしました。また、JRで九州各地に行くことが多くネットきっぷを予約しますが、羽犬塚駅のみどりの窓口営業時間が短く指定席券売機もないため博多駅へ行って発券しています。みどりの窓口がほぼ利用できないのであれば指定席券売機を設置してほしいです。
- ・本数が減り、保育園の送迎関係で時間が良いのがなくなり、不便になり、フルタイムが不可能になり、パートタイムになった。また通勤時間がかかりすぎて転職せざるをえなくなった。
- ・堀川バスに乗ってJRに乗るのに時間が不便になった。降りたら急いで行かないといけない。去年の改正前の方が乗り継ぎの方が良かった。
- ・夜の博多駅から羽犬塚駅までの列車の本数が減り不便。今後もJRを利用し続けるので再度県南地域の利用者のことを考え、ダイヤの改正をお願いしたい。
- ・JR以外の交通手段への変更の余地がない為。止む無く鹿児島本線を活用していますが、ダイヤ改正には大いに不満です。鉄道事業の収支も改善されているので、顧客の改善要望には真摯に向き合っていて欲しいと思います。特に、快速列車（通勤時間帯）の本数増加と乗り換えの利便性向上を期待する。
- ・このままだと、筑後市より南の地域でJRを利用する人が減り、さらに減便が計画されそうで心配です。JRには、公共の交通機関であるという責任と役割を果たしてほしいです。国にも協力を仰ぎ、見直しを実現していただきたいです。高齢者が利用しにくい、生活に余裕のない人に優しくない運行ダイヤで、世の中の流れに反し、格差のある社会を助長しているとも感じています。
- ・コロナで乗客が回復したらダイヤ改正と割引きっぷを復活させるべきだと思います。
- ・コロナにより一時的、ダイヤ減、駅員不在は仕方なしと思いますが、落ち着いた今でもその状態を維持するのはおかしい。
- ・コロナ感染による利用者減に伴うダイヤ改正だったと思いますが、利用者の増加に伴う変更も必要ではないでしょうか。
- ・ダイヤ改正のたびに状況が悪くなる一方でJRには不満しかありません。コロナが終わって人の流れも戻っているはずなのに。
- ・乗降数はコロナ前に戻っているはず。コロナ前の状態に戻して欲しい。
- ・早くダイヤ改正して快速列車門司港行き、荒尾行きを以前に戻してほしい。
- ・筑後市は快速電車がとまり、新幹線もあるのが魅力で引越してきました。ここ数年のダイヤ改正で久留米より南は見捨てられ、西鉄電車か新幹線しか選択肢がありません。あんまりです。
- ・夜のダイヤが減ったため、帰宅時間がより遅くなっている。また、朝については車両数が少ないことでさらに通勤時混雑している。また、羽犬塚駅の駅員を配置する時間帯を午前の限った時間だけとした理由を聞きたい。通勤時、帰宅時のニーズはあるのではないかと思う。
- ・夜間について、終点が荒木駅となることが多く、荒木駅で20~30分待機することがある。荒木駅で待機する乗客も多い。荒木駅から羽犬塚駅方面への電車を増やす又は終点を羽犬塚に変更する等のダイヤ改正をお願いしたい。座席について対面式座席は距離が短く、対面の乗客とひざが当たってしまうため、座席の幅を広げてほしい。
- ・なぜ駅員がいる時間が少ないのか。筑後市ぐらいの規模なら常駐すべきだ。
- ・ピーク時以外が不便。下りだと、二日市、鳥栖、久留米止まりでそこから乗り継ぎもなく、結局次の電車を待たなければいけない。オフピーク時でも直通便が増えるといい。座席と車両が減った為不便。また、冬は座席数が減った為暖房がきかずとにかく寒い。電車の中で、マフラー手袋コートが必須になるとは思わなかった。
- ・羽犬塚駅員さんが朝夕、居ない時間帯が多く、たずねたい事が伝わらない。時に年配の方がこまっぺにいられる。1人は終日いてほしい。
- ・駅員がいらないから定期券が買えない。駅の線路内にゴミが落ちていたり雑草が生えていたりしてきかない。トイレが臭う。夜帰るとき改札口の機械がいつもつまって客がならんでいる。せめて7:00~20:00まで交代で駅員がいることを望む。
- ・駅員さんがいないので改札でトラブルが起きた際大変不便です。列車の本数や車両も減ってしまって朝早く、帰りが遅くなり、車両がギュウギュウの中帰っているので、改善して欲しいです。
- ・駅員の不在時間があり、安全や治安が心配です。
- ・まず駅員の不在時間帯が長い事が好ましい事ではないと思います。利便性が悪い事もありますが安全、防犯といった事に非常に不安を感じます。

- 全体の本数は減る、列車の座席数は減る、快速列車は減る、午後からは駅員が不在のため事故発生した際の列車の遅延状況などの案内がない等の不満しか思い付かない。JRには誠意ある対応をお願いしたい。
- 地方在住者にとって通勤の利便性と職住接近を実現する為には、JRの本数改善が必要。このままだと今後ますます福岡一極集中となってしまいます。
- 無人駅で落とし物（財布など）をみつけ、連絡機で報告すると自分で交番へ届けるように言われ、急ぐ身では不可能とそのまま放置していく人がいた。無人駅では、近くの店や施設に一時預かりを依頼する等の配慮（交渉）をしては。
- 本数が減ったのと快速が昼間なくなったので予定や約束よりかなり余裕をもって移動しなければならないのが不便です。また、駅員さんの不在が子供の定期購入等めんどろになった。
- とにかく、羽犬塚駅までの列車の混雑がひどすぎます。あと、駅が無人になる時に、改札でエラーが出て使えなくなり、さらにかかり混むことが多々あります。
- 羽犬塚駅も最近お昼以降無人駅となっています。特に19時以降に羽犬塚駅で降りると、きちんと改札を通らずに利用している大人の人達をたくさん見ます。逆に学生（定期持ち）の方がちゃんと利用しているように感じられるおかしな状況になっています。近隣の無人駅から乗って羽犬塚駅で降りているのかもしれませんが、治安という面も含めて、きちんと整備してもらいたいです。
- 8・3系の座席撤去は乗客サービスを大きく低下させている。8・1系に行ったようなロングシートへの改造等の座席数を増やす策を講じていただきたい。鳥栖、久留米、荒木止まりの下り列車には、大牟田・荒尾行き接続列車を設定していただきたい。
- コロナによる利用者減で電車の本数が減ったことは理解できるが一部車両で座席を撤去したのがあり、以前は座れても座れなくなったことは理解できない。せめて座席は元の通り設置してもらいたい。
- コロナは第5類となり、人の動きも戻りつつあるので、通勤時間帯の車両編成や本数等改善して欲しい。
- ダイヤ改正により列車の本数だけでなく、車両数も大幅に減っており、車内は非常に混雑しています。また座席が撤去された車両では手すり等のつかまるところが少なく車内で立っていても危険です。本数の見直しに加え、車内の環境（座席の増加、手すりの設置）車両数の増加を希望します。
- 羽犬塚から博多まで行くのに座席数が少なく1時間立ちっぱなしになってつらい。電車は移動手段であり、目的ではないため、降車後に用事があるのに目的地に着くまでに疲れてしまうのはどうかと思う。
- 帰宅時間の列車の車両が2両しかないのはつらいです。疲れて帰っているのに満員の列車で帰るのはイヤです。列車本数は増やさなくても車両を増やしてほしいです。
- 久留米駅から羽犬塚駅（17時～19時くらい）の車両数を増やしてほしい。
- 座席数が少ない電車だとげんなりする。これだけは1年経っても慣れない。
- 乗り換え時の車両が2両へと大幅に減らされ、立つ場所がないくらいの時間帯があり、安全上問題です。
- 乗客数に対する座席数があまりにも少ない。夕方の帰宅時間の快速の本数もかなり少なく混雑が酷いので、とても不満。妊婦や老人に席を譲るスペースもない。
- 通勤時間は満員度合いが常識を越えており、身障者が安全に入れるスペースもない。博多駅ではホームから落ちて事故がいつ起きてもおかしくない状況。羽犬塚駅までは博多の通勤圏内であり、直通快速は当然。このままでは引越しも検討し、筑後市が定住先とはならず更なる人口減少が起きる。
- 電車の混雑は解消されておらず、コロナ禍の制限がなくなったことでさらに酷くなっている。博多駅から乗車する際、「中にお詰めください。手荷物を引いてください。発車できません。」といったアナウンスがありますが、車内は身動きが取れないほど混雑しており、乗客の努力では無理だと思います。車両を増やして対応してください。
- 二両編成の車両の混雑が酷すぎる。
- 1年前のダイヤ改正以来何の進展もなく、大変遺憾に思っております。ダイヤ改正後も利用させていただいておりますが乗車でかなり時間がかかり、さらに座席は減らされたままで座れない乗客を含め大変混雑し毎回かなり疲れます。今後の快速の増便と座席数を元の形にもどしていただきます様、強く希望いたします。
- 20時以降の下り（博多→大牟田方面）が少ない。そのうえトラブルが発生するとすぐに行先変更や接続列車がなくなり帰宅が30分～60分遅れることがよくある。本当にJRによるストレスは大きい。代替手段がなく、つらい思いをしている人は多いと思う。
- JRには公共インフラである自覚を持って欲しい。
- JRに乗らなくなった。
- JRは今の状況であれば乗客は減少し、羽犬塚駅の利用は少なくなる。筑後市に住むメリットであった福岡市通勤圏のJR利用が少なくなり筑後市の人口も縮小すると思われる。

- ・2年ほど前に筑後市内に家を建てましたが、その理由の1つに、福岡市への通勤が便利なこと（朝や帰りの時間、座れる、乗換がない）がありました。ダイヤ改正後であれば、福岡市内に居住を検討していたと思います。今後、若い方が居住地を考える際、筑後市が福岡都市圏のベッドタウンの役割りを担えないのであれば、人口減少につながると思います。JR九州もダイヤ改正により福岡市への人口集中が加速することは想定していると思いますが、自分の首を絞めていることに（将来性がない改変）について、どのように考えているのか知りたいです。
- ・JRも営利企業なので周辺自治体でお金を払わないと改善しないとと思います。このままの利便性ではこの地区に転入するものは無く、人口減少は加速すると思います。
- ・JR九州も民間企業なので採算が大事だとは思いますが、長年公共交通機関を担ってる企業としては利用者に寄り添っていただきたい。
- ・一企業の利益のために沿線住民の生活環境が悪くなるのであれば、それはもう公共交通とはいえません。サービス維持のためには国のお金をもっと投入するべきだ。
- ・何も変わらないことに憤りを感じます。多くの乗客をつめこみたい気持ちもわからなくはないですが長時間乗らなければならない乗客の気持ちも考えてほしい。
- ・毎日利用しています。ありがとうございます。
- ・改正前に戻して欲しい。
- ・現在でも減便している状況ですが、利用者離れに益々拍車がかかり更なる減便が懸念されます。また地域の交通インフラとしての機能が失われ、今後益々の地域格差も生まれ筑後市はもとより沿線自治体の発展にも大きな影響が無い心配です。
- ・交通機関に頼った生活をしているので日々利用している人達のことを考慮して欲しいです。
- ・交通手段が減ることは、筑後市の過疎化につながると思います。
- ・新幹線で博多駅までの日帰り2枚キップを復活してほしい。
- ・新幹線優先は納得できない。日常生活は在来線を使うことが多い。バランスを考えて欲しい。
- ・数年前のダイヤでは荒木駅や鳥栖駅で博多方面との接続が一定数確保されていたダイヤであったが、昨年9月の改正以降（あるいはその前の減便ダイヤ後）は久留米（荒木）駅や鳥栖駅から乗り継ぎの列車が無かったことに何度も遭遇した。久留米から新幹線や、鳥栖駅から特急を使おうにも、両駅での鹿児島本線との接続が悪くて使い物にならない。以前のように荒木駅で快速と普通列車がしっかり接続をするようなダイヤに戻してほしい。
- ・前回アンケートが反映されず残念です。
- ・前回のアンケートでも大半の方がダイヤ改正に不満を持っていたので、改善が見られるかもと期待していたが、一向に改善がみられないので更に不満が増している。
- ・全国的に短編成、運行区間を短くしているのが時代の流れなのはわかるがあまりに醜すぎる。子供が大きくなったら交通の便がいい他都市に移住も考えている。
- ・都市部以外の地域からの通勤通学利用者もかなり多いため地方地域の利便性を考慮すべき。西鉄のない独占的な地域への配慮がされていない
- ・利用者の率直な意見に真摯に耳を傾けて、利用者が納得できる改善をしてもらいたい。
- ・筑後市は人口減もほとんどなく、市東部の八女等も含めると一定数のJR利用者がいると思われます。このような中、新幹線が完成して以降、特急の廃止があり更にコロナ渦による減便等利便性は低下する一方です。特に夜8時以降に福岡市内から帰宅する場合は久留米駅以南の接続がなく30分程ホームで待つこともしばしばです。新幹線を利用すればいいのでしょうか1回の利用で片道船小屋-博多間が約2500円と普段の足として利用するには非常に割高です。久留米市以南の住民は福岡市内は通勤圏外と見なしているのでしょうか。筑後市がある程度発展しつつある中で交通網が脆弱なのは悲しいです。
- ・天神までの通勤の為に羽塚駅の近くに引っ越しましたが、結局ダイヤ改正で通勤に4時間かかるので残念です。転職するか、通勤1時間以内のところ引っ越すか、まだ検討中ですが、駅周辺もあまり活気がなく魅力を感じられなくなっています。JRも採算をとらないといけないので仕方ないとは思いますが、こうやって地元が廃れていくのは残念ですね・・・。
- ・毎日帰宅時は席取りのために早めに博多駅のホームに着いて、30分くらいずっと待っています。また、1本乗り過すと次の電車は40分後というのがザラです。以前のダイヤは20分おきには電車があり、早めにホームで待たなくてもギリギリ座れる余裕がありました。以前は帰宅前にちょっと買い物したりしていたけど、席取りがあるから買い物もできなくなり、家にたどり着くのも30分くらい遅くなりました。たかがそれくらいと思われるかもしれませんが、夕飯の準備をする人にとっては30分は大きいです。他の交通手段もなくJRに乗るのが憂鬱でなりません。3月のダイヤ改正で、大幅に改善してもらえるようにJR九州に投げかけて頂きたいです。

## など 459件 のご意見・ご要望

●本アンケートについて多数のご回答、誠にありがとうございました。