

# 市民ノーマイカーデー事業検討部会 報告書

平成25年3月

函館市地球温暖化対策地域推進協議会  
市民ノーマイカーデー事業検討部会

# 目 次

1 . はじめに	1
2 . 市民ノーマイカーデーに関する中間報告	
( 1 ) 目標 1 市民ノーマイカーデーの継続実施	2
( 2 ) 目標 2 市民ノーマイカーデーに関するフォーラム開催	2
( 3 ) 目標 3 SAVS (スマート・アクセス・ビークル・システム) 構想との連携	3
3 . 参考資料	
市民ノーマイカーデー事業検討部会の概要	4
市民ノーマイカーデー事業検討部会の活動状況	5
マイカー通勤・通学に関するアンケート結果	6
平成 2 4 年度市民ノーマイカーデー実施状況	9
平成 2 4 年度市民ノーマイカーデーに関するアンケート調査結果	10

## 1. はじめに

函館市では、平成23年3月に「函館市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」を策定し、将来に向けての温室効果ガスの削減目標を掲げ、達成するための施策が示されました。

目標達成には、地域が一体となってライフスタイルや事業活動をより環境に配慮したものへと転換する必要がある、「はこだてエコライフ」をはじめとする意識啓発の推進が重要となります。

このことから、市民・市民団体、事業者、高等教育機関、市などが、その役割や行動のあり方などを共有し、地域が一体となった地球温暖化対策の推進を図るための組織として、平成23年8月19日に「函館市地球温暖化対策地域推進協議会」が設置され、法に基づく地域協議会として環境省の地球温暖化対策地域協議会登録簿にも登録されています。

本協議会では日常生活に関する温室効果ガス削減のための具体的対策に取り組んできましたが、協議会活動のより一層の活性化を図るため、少人数によるプロジェクトチームとして、平成24年4月にマイカー通勤・通学による二酸化炭素の排出削減を目的とする「市民ノーマイカーデー事業検討部会」を設置しました。

本部会では、平成24年度の活動として、計5回の部会を開催したほか、今後の活動の基礎資料とするため、エコフェスタ2012でのアンケート調査および「平成24年度市民ノーマイカーデー」を実施しました。

本報告書は、これまでの部会において各委員が精力的に議論を重ね、協議された内容をまとめたものであり、今後、更に実証実験等を行い、検討を深めることとしております。

函館市地球温暖化対策地域推進協議会  
市民ノーマイカーデー事業検討部会  
部会長 高橋 泰助  
(一社)北海道中小企業家同友会函館支部長)

## 2. 市民ノーマイカーデーに関する中間報告

### (1) 目標1 市民ノーマイカーデーの継続実施

#### 【基本的な考え方】

- ・ノーマイカーデーの実施は、マイカー使用による二酸化炭素排出などの環境負荷について考えるきっかけ作りとして有効。
- ・ノーマイカーデーを実施することで、確実に二酸化炭素排出量は削減される。
- ・公共交通の利便性向上と一体的に取り組むことが必要。
- ・環境面だけでなく、街づくりなど全市的な取り組みが必要。
- ・意識改革につなげるためには、プラス面が感じられる取り組みとし、一過性のものとしなないことが重要。

#### 【現状と課題】

- ・現状では、公共交通の利便性（運行本数、運行ルート、所要時間、乗り継ぎ回数）が悪いと考えている市民が多く、公共交通＝利便性が悪いというイメージが定着しているため、利便性向上が課題。
- ・現状でも、マイカーが使用できない状況（駐車場がない、お酒を飲む等）では利用頻度は少ないが、公共交通を利用していることから、マイカーを使わなくてもよいと考える条件やきっかけについて継続調査することが課題。
- ・現状では、ノーマイカーデーの認知度が低いため、参加者確保が課題。

#### 【今後の検討事項】

交通事業者（函館バス(株)、企業局交通部）との協力体制を確立し、公共交通の利便性向上策について継続的に研究する。

函館市内の各種団体との協力体制を確立し、市民ノーマイカーデー事業の継続と規模拡大を図る。

ノーマイカーデー参加者を増加させるため、各種情報媒体の活用や口コミなど、広報の継続的強化を図る。

エコフェスタやバル街等のイベントと連携した取り組みを検討する。

参加者へのインセンティブについて研究する。

### (2) 目標2 市民ノーマイカーデーに関するフォーラム開催

#### 【基本的な考え方】

- ・ノーマイカーデーの取り組みについて、広く周知するためにも、市民フォーラム等の開催は有効と考える。
- ・部会活動の報告の場としても、市民フォーラム等が有効。
- ・他都市の先進事例を紹介することも重要。

### 【現状と課題】

- ・現状では、ノーマイカーデーの取り組みが正しく理解されていないことや、先進事例を学ぶ機会がないので、これらの機会を提供することが課題。

### 【今後の検討事項】

協議会事業として、年間スケジュールに組み込み、定期的実施することを検討する。

他都市の先進事例についても継続的に調査し、情報提供する機会を確保する。実証実験と連携したフォーラムにより、市民参加型の実効性のある事業展開を図る。

## (3) 目標3 SAVS (スマート・アクセス・ビークル・システム) 構想との連携

### 【基本的な考え方】

- ・既存の公共交通機関の利便性向上を基本とするが、将来課題としてデマンドバス等の導入に向けた調査も行い、公立はこだて未来大学が提案するSAVS構想との連携を進める。

### 【現状と課題】

- ・現状では、構想段階であるSAVSについての理解を深めるとともに、将来的に公共交通機関の利便性向上に資する実証実験の実施が課題。

### 【今後の検討事項】

公立はこだて未来大学との連携を強化し、SAVS構想に関して定期的に情報交換を図る。

市民ノーマイカーデー事業における一つの公共交通システムとして、当該システムの実証実験に向けて検討する。

SAVS (Smart Access Vehicle System)

従来のバスやタクシーなど個別の交通サービスと医療や観光等の様々なサービスを連携させ、GPSによる車両位置管理と車載通信を通じたデマンドによる最適運行を行うシステム。

3. 参考資料

市民ノーマイカーデー事業検討部会の概要

部会名	市民ノーマイカーデー事業検討部会
設置期間	平成24年4月24日から平成26年4月23日まで
設置理由	1. 設置の要望（事業提案） 2. その他
部会の構成 (10人以内)	・ 部会長 高橋 泰助 ・ 構成員 山本 正子, 佐々木 文子, 陳 有崎, 渡部 鯉子, 工藤 利夫, 辻廣 孝司, 松原 仁, 伊藤 聡, 藤田 秀樹
設置の目的	マイカー通勤・通学による二酸化炭素の排出を削減するため 徒歩（公共交通利用）や自転車通勤の推進の課題調査。 ノーマイカーデー推進のための啓発事業やノーマイカーデーの実施。 市民への啓発のための講演会等の実施。 について将来的な事業化の可能性を検討し, 結果を提言書としてまとめる。
活動予定	<p>4月 ・ 部会設置</p> <p>5月 ・ 第1回会議（平成24年度の活動予定について）</p> <p>6月 ・ 第2回会議（事業化に向けての目標設定と課題の整理）</p> <p>8月 ・ 第3回会議（課題の解決策検討と事業計画立案） （事業計画の一部先行実施：<u>協議会での実証実験</u>）</p> <p>10月 ・ 第4回会議（事業化に向けた提言書素案作成）</p> <p>12月 ・ 第5回会議（提言書まとめ） <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">提言書まとめまでに実施</span></p> <p>1月 ・ 事務局へ提言書提出</p> <p>3月 ・ 平成24年度第2回協議会 平成25年度事業計画（案）の一つとして協議</p>
備考	

**市民ノーマイカーデー事業検討部会の活動状況**

第1回部会 平成24年 5月28日(月) 13:30~15:30	
協議内容	部会長の選出 平成24年度活動予定について
第2回部会 平成24年 6月28日(木) 13:30~15:50	
協議内容	はこだて未来大学から情報提供 「スマートシティはこだて：交通網のデザイン」(講師：松原教授) 事業化に向けての目標設定と課題の整理について 平成24年度のノーマイカーデー事業について
第3回部会 平成24年 8月 9日(木) 13:30~15:30	
協議内容	平成24年度のノーマイカーデー事業について
エコフェスタ2012でのアンケート調査	
実施日時	平成24年9月1日(土) 10:00~14:30
活動内容	市民ノーマイカーデー実施のための基礎調査として、来場者120人にマイカー通勤・通学に関するアンケート調査を実施
平成24年度市民ノーマイカーデー実施	
実施期間	平成24年10月1日(月)から10月5日(金)
参加者	134名
第4回部会 平成24年10月31日(水) 13:30~15:20	
協議内容	平成24年度市民ノーマイカーデーの結果について 実施状況 アンケート調査結果 平成25年度からの市民ノーマイカーデー等の実施について
第5回部会 平成24年12月27日(木) 13:30~15:30	
協議内容	市民ノーマイカーデー事業検討部会報告書(素案)について 平成25年度市民ノーマイカーデー事業検討部会事業計画(案) について

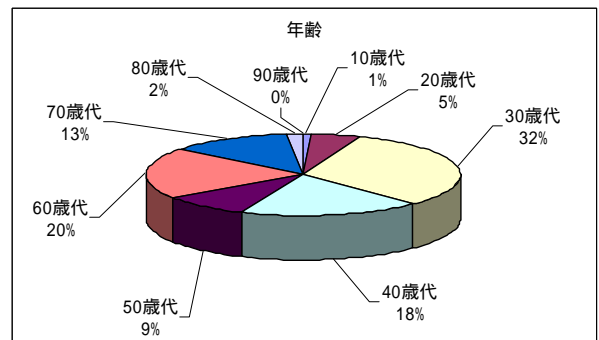
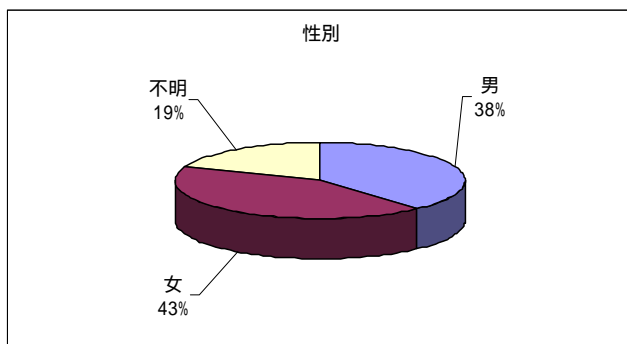
# マイカー通勤・通学に関するアンケート結果

はこだて・エコフェスタ 2012 の来場者 120 人に対して行ったアンケート調査の結果は、下記のとおりである。

## 1 回答者の性別，年齢構成

性別は男 38%，女 43%，不明（未回答）19%であった。

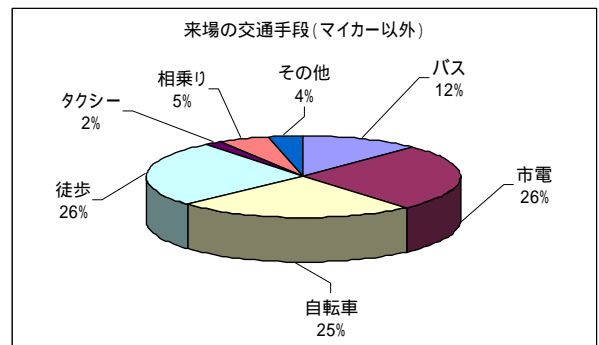
また、年齢構成は30歳代が32%と最も多く、60歳代20%、40歳代18%となり、各年代から幅広く意見を聴くことができた。



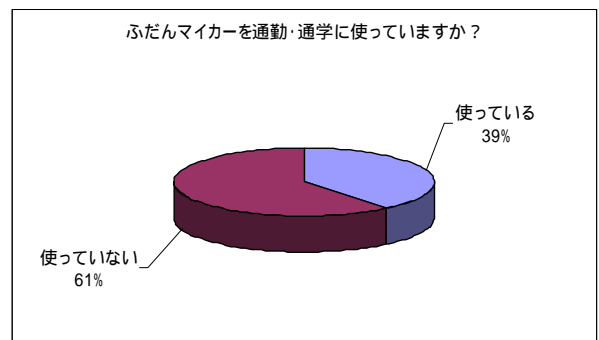
## 2 「今日のはこだて・エコフェス

タ 2012 にはマイカーで来ましたか？」との設問に対し、マイカーでの来場者が 57%，マイカー以外の交通手段は 43%であった。

また、マイカー以外の交通手段では多い順に、徒歩 26%，市電 26%，自転車 25%であった。自転車利用者の中には亀田本町や北浜町からの来場者も見られ、徒歩の場合はほとんどが西部地区在住者であったが、堀川町からの来場者も 1 人見られた。



3 「ふだんマイカーを通勤・通学に使っていますか？」との設問に対し、使っている 39%，使っていない 61%であったが、回答者の中には主婦など通勤・通学をしていない方も含まれているため、実際のマイカー通勤の比率は、もう少し高くなると予想される。





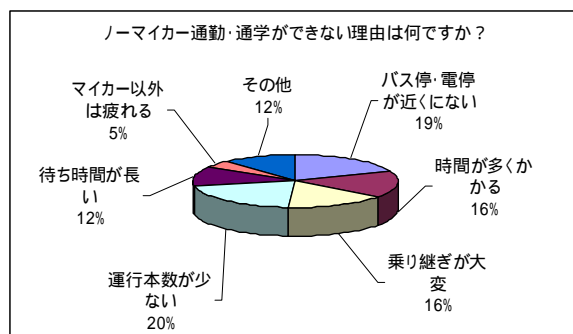
また、ふだんマイカー通勤・通学している方の自宅から通勤・通学先までの片道の距離は、回答のあった25人の平均で6.4km、所要時間は24人の平均で15.8分となった。距離で最も回答が多かったのは5km(8人)、時間で最も回答が多かったのは10分(10人)であった。

距離・時間の最短は0.5km、1分であり、最長は25km、40分であった。

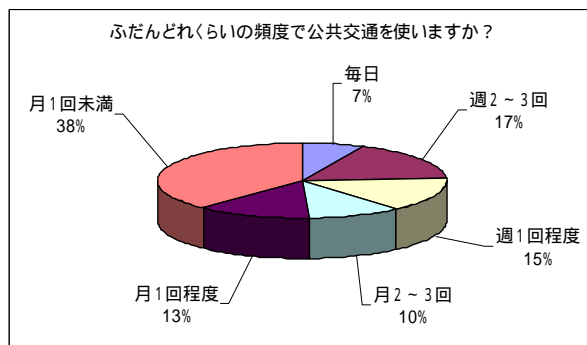
4 「ノーマイカー通勤・通学ができない理由は何ですか？」との設問に対し、多い順に運行本数が少ない20%、バス停・電停が近くにない19%、時間が多くかかる16%、乗り継ぎが大変16%であった。

これらの理由は、以前より公共交通の利便性向上の課題として繰り返し指摘されているものである。

その他の理由としては、「マイカーを仕事にも使用する」、「出勤時間が早い」、「子供と乗るのが大変」などの意見があった。

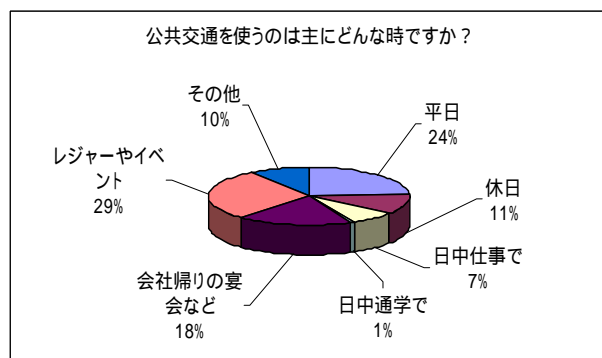


5 「ふだんどれくらいの頻度で公共交通を使いますか？」との設問では、月1回未満(38%)と月1回程度(13%)を合わせると約半数であるが、週2~3回も17%と比較的高いことから、ふだんから公共交通を利用する方としない方とに二分されている状況であることが予想される。



6 「公共交通を使うのは主にどんな時ですか？」との設問では、レジャーやイベントが29%と最も多く、次いで平日24%、会社帰りの宴会など18%、休日11%となった。

ふだんマイカー通勤している方が公共交通を利用するのは、会社帰りの宴会など(19人)、レジャーやイベント(14人)が多く、必要に応じて公共交通機関も利用していることがわかる。



7 自由意見(内容は原文のまま)

(1) ある程度の税金を投入してでも公共交通(特に市電・鉄道)の路線維持や車両整備・更新・料金の低減を図るべき。マイカーは税金で整備された道路環境を採算を問われずに使っているのだから、公共交通も平等にするべき。江差線の存続・利用促進に向けたアイデアを市民と一緒にどんどん出してほしい。

- ( 2 ) 電車のります。
- ( 3 ) 週一くらいで函館全部でノーマイカーデーやれたらいいなあと思います。
- ( 4 ) バス停に路線図がないと困る。
- ( 5 ) 電車の利用度を上げる為に官民の取り組みをするべき。広く意見を取り入れ、環境の街函館を推進する事を考え行動するのが今なのでは？
- ( 6 ) 子供がいるので大変だ。
- ( 7 ) 市電の時間がかかる。
- ( 8 ) バスの時間が空きすぎる。
- ( 9 ) 1時間あたりの本数が増えると便利であるが、反して環境に負荷がかかる何事もバランスが大切。
- ( 10 ) 普段車で用事。70才すぎて車をやめ、バス、電車にしたいと思ってます。
- ( 11 ) 飲んだら乗らないためには、公共交通をぜひ利用すべき。
- ( 12 ) バスが夜早く終わるなど便利が悪すぎます。
- ( 13 ) バス、電車の増加、利便性を高める。
- ( 14 ) 市電、市バスはなくならないでほしい。100円バス、100円電車にはならないのですか？
- ( 15 ) 急なアクセル全開防止。
- ( 16 ) 便利なら使いたい。乗り継ぎなど。
- ( 17 ) バスの本数が少なく、コースも遠回りで大変でした。
- ( 18 ) 電車・バスがもう少し遅い時間まであれば・・・。
- ( 19 ) 公共交通が充実していない。
- ( 20 ) ノーマイカーデーや車を通勤に使用する場合は、乗り合うなどの取り組みをもっと積極的に実施すべきだと思う。
- ( 21 ) 朝に電車を早くに出ると良いと思います。
- ( 22 ) 通勤に利用できる路線がほしい。

## 8 まとめ

部会でも議論された「なぜ、ノーマイカーデーに参加できないのか」といった現状把握としては、以下のことが言えるのではないか。

- ・公共交通の利便性（運行本数，運行ルート，移動時間，乗り継ぎ等）向上が課題。（公共交通＝利便性が悪いというイメージが定着している。）
- ・マイカーが使用できない状況（イベント等で駐車場がない，宴会でお酒を飲む等）では，利用頻度は少ないが公共交通機関を利用している。
- ・ふだんマイカー通勤していても，エコフェスタにはマイカー以外で来場している方も少なからずいることから，マイカーを使わなくてもよい条件やきっかけは何であるかを継続して調査することが必要。

## 平成24年度市民ノーマイカーデー実施状況

### 1 実施期間

平成24年10月1日(月)～10月5日(金) 5日間

### 2 参加状況

(1) 事前登録者 135名

一般参加	協議会関係団体	計
0人	9事業所 135人 (うち函館市:73人)	135人

(2) 実績報告者 134名

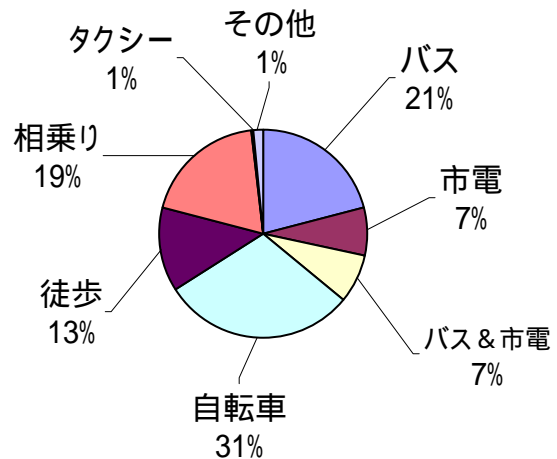
(3) 参加のべ人数 309名

(4) 平均参加日数 2.3日

(5) アンケート提出件数 131件(実績報告に対する回収率97.8%)

### 3 参加者が利用した交通手段

順位	手段	割合
第1位	自転車	31%
第2位	バス	21%
第3位	相乗り	19%



### 4 平均通勤距離・時間

(1) 平均距離 5.7km

(2) 平均時間 18.3分

### 5 ノーマイカーデー実施の効果

(1) 参加者合計ノーマイカー通勤距離 3,040.8 km

(2) 節約できた燃料 262.1リットル  
(ガソリン車で燃費11.6km/リットルと仮定)

(3) CO2削減量 608.7kg  
(CO2換算係数 2.322kg/リットル)

100人が、32V型液晶テレビの視聴時間を1時間減らす行動を1年間継続した場合の削減量に相当。

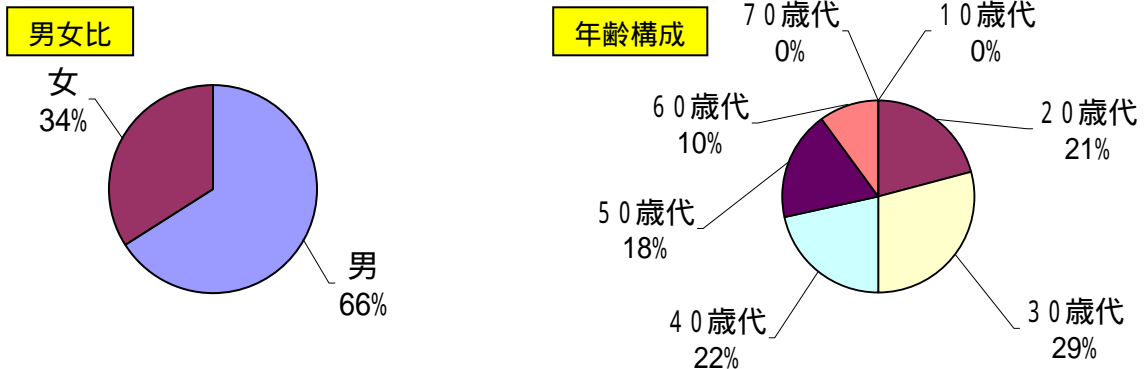
# 平成24年度市民ノーマイカーデーに関するアンケート調査結果

平成24年度市民ノーマイカーデーの参加者は134名,アンケート提出が131件であった。(アンケート回収率97.8%)

## 問1 あなたの性別・年齢について

参加者の男女比は男66%,女34%であった。

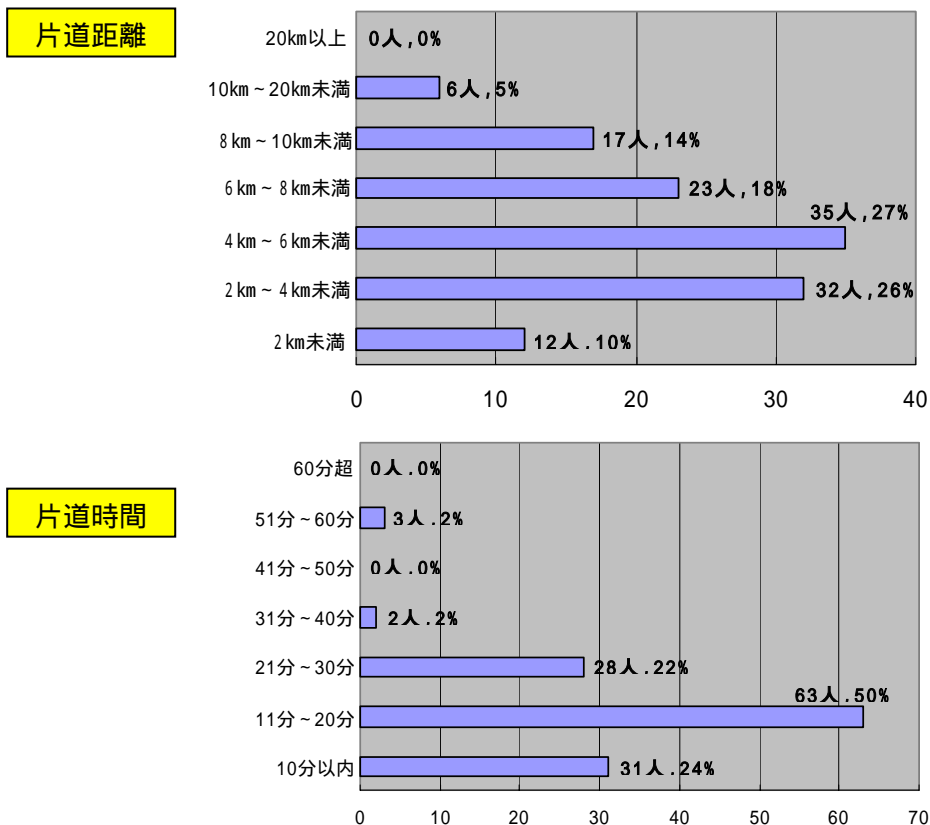
年齢構成は,30歳代が29%と最も多く,次いで40歳代,20歳代,50歳代が約20%前後で同程度であり,10歳代と70歳代の参加はなかった。



## 問2 自宅からの通勤・通学先までの片道の距離や時間についてお答えください

通勤・通学先までの片道距離は,2km未満と2km~4km未満で全体の半数を超えており,全体の平均は5.7kmであった。

片道時間は11分~20分で半数を占め,全体の96%が30分以内である。全体の平均は18.3分であった。



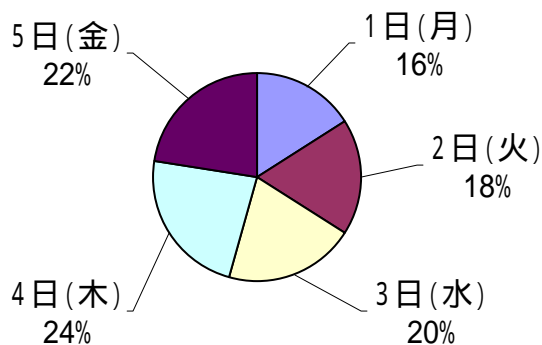
### 問3 「ノーマイカーデー」への参加状況についてお聞きします

月曜から金曜まで平均的に参加があり，月曜が最も少なく，木曜が最も多い結果となった。

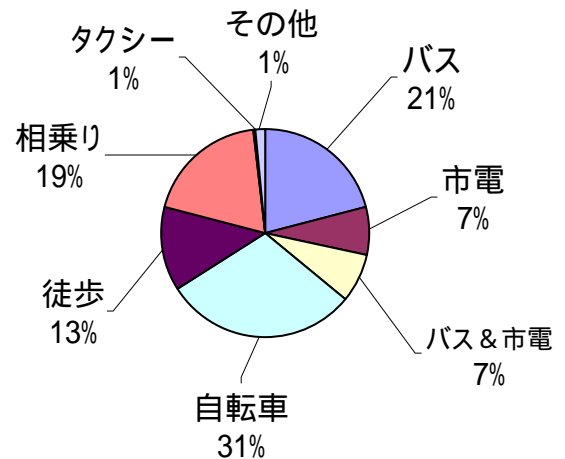
のべ参加人数は309人で，期間中の平均参加日数は2.3日であった。

利用した交通手段は，自転車が31%で最も多く，次いでバスの21%であった。相乗りも19%で3番目に多い結果となった。

(1) 期間中の参加日



(2) 利用した交通手段



### 問4 「ノーマイカーデー」にはどれくらい積極的(または消極的)な気持ちで参加されましたか？

「非常に積極的」,「少し積極的」を合わせると51%で半数を占める。

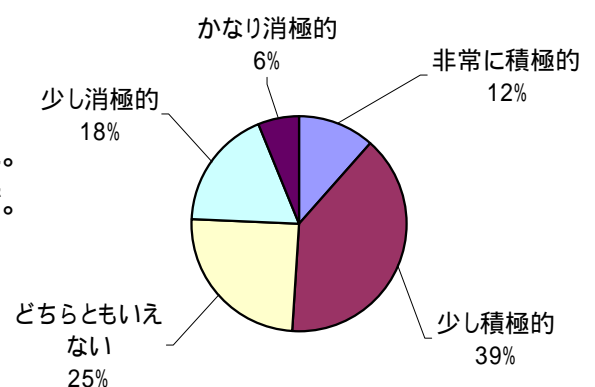
一方で「どちらともいえない」が25%,「少し消極的」,「かなり消極的」を合わせると24%で，参加意識にはバラツキが見られた。

#### 【積極的な意見】

- ・エコのため。環境問題を考えて。
- ・環境負荷軽減と自身の健康増進のため。
- ・ダイエット。体力づくり。運動不足解消。
- ・もともと通勤方法の変更について検討中だった。
- ・宴会のあるときは公共交通を利用していたので。

#### 【消極的な意見】

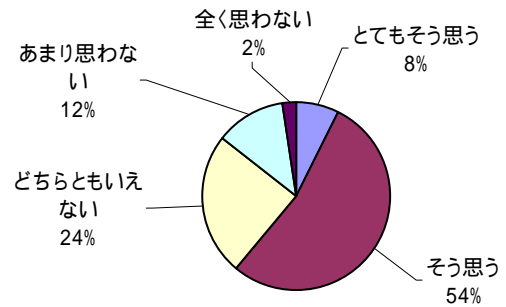
- ・マイカーに乗り慣れているから。
- ・公共交通では不便(乗り継ぎ, 帰りの時間帯)。
- ・普段より早く家をでなければならないため。
- ・函館のような地域では, 車がなければ不便だから。
- ・子供の送迎が毎日あるため。
- ・仕事に支障が出る可能性があるため。



問5 「ノーマイカーデー」に参加してどのように感じたかお聞かせください

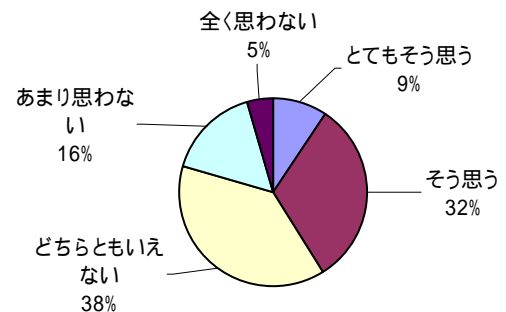
(1) 環境負荷削減への努力について考えるきっかけになりましたか？

「そう思う」が54%で半数以上を占め、環境負荷削減について考えるきっかけとしては、一定の効果があったと考える。  
一方で「どちらともいえない」も24%あることから、これらの人達のきっかけとなるような取り組みの工夫が必要である。



(2) 今後、マイカーの利用を減らそうと考えるきっかけになりましたか？

「どちらともいえない」が38%と最も多く、前問の結果と異なった傾向が見られた。  
マイカー利用を減らすきっかけづくりとして、取り組み内容の検証が必要と考える。



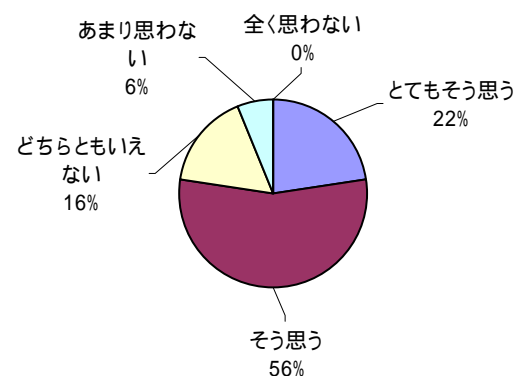
(3) (1) または (2) であまり思わない、全く思わないを選択した理由

【主な意見】

- ・時間を優先してしまうため。現在のライフスタイルでは無理。
- ・公共交通が不便。(本数, 乗り継ぎ, 最終便)
- ・短期間, 少人数の取り組みでは, 効果が期待できないため。
- ・エコカーが普及し, CO2 排出とかあまり考えなくなった。
- ・省燃費車, 電気自動車に乗り換えれば良い。

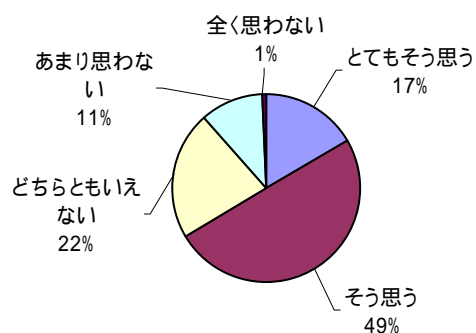
(4) マイカー通勤を減らすことは、環境負荷の削減に役立つと思いますか？

「そう思う」が56%で半数以上を占め、「とてもそう思う」を合わせると78%とノーマイカーデーが環境負荷削減に役立つという認識は定着していると考えられる。  
また、「あまり思わない」、「全く思わない」を合わせても6%であり、「マイカー通勤を減らすことは、環境負荷削減につながる」という理屈としての理解は得られていると考える。



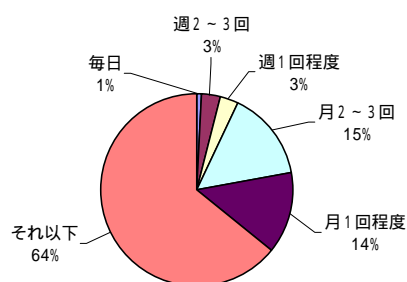
**(5) ノーマイカーデーのような活動は、環境意識の向上に役立つと思いますか？**

前問と同じような質問であるが「とても  
 そう思う」、「そう思う」を合わせて66%  
 と12%低下している。  
 これは、環境に良いと理屈で理解してい  
 ても、単純にノーマイカーデーのような取  
 り組みを促しても、意識の向上に直結せ  
 ず、何らかの工夫が必要であることを示し  
 ていると考える。



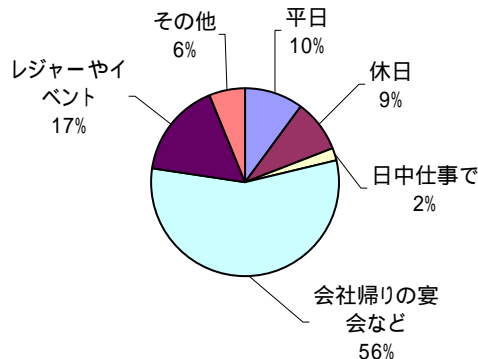
**問6 ふだんどれくらいの頻度で公共交通（路線バス，市電）を使われますか？**

「月1回以下」が64%と最も多く、中  
 には全く使わないとの回答もあった。  
 一方で、「月2～3回」も15%であり、  
 月1回以上の利用は36%となる。



**問7 公共交通（路線バス，市電）が使われるのは主にどんなときですか？**

「会社帰りの宴会など」が56%と最も  
 多く、次いで「レジャーやイベント」が  
 17%であった。  
 このことから、ふだんはマイカー通勤で  
 も、宴会などでマイカーが使えない状況に  
 なれば、公共交通は一定程度利用されてい  
 ることがわかる。



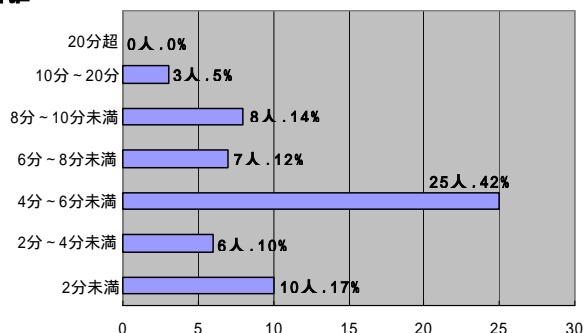
**【その他の具体例】**

- ・お祭り等で駐車場がない時。
- ・通院。

**問8 ノーマイカーデーで公共交通を利用した方にお聞きします**

**(1) 自宅から最寄りのバス停，電停までの距離**

「4分～6分未満」が42%と最も多く、  
 次いで「2分未満」が17%であった。  
 回答があった59名の平均は5.8分で  
 最大20分、最小1分であった。  
 また、「20分以上」はいないことから、  
 公共交通を利用するための条件として、バ  
 ス停や電停までの時間が20分以内であ  
 ることが目安となるのではないかと考



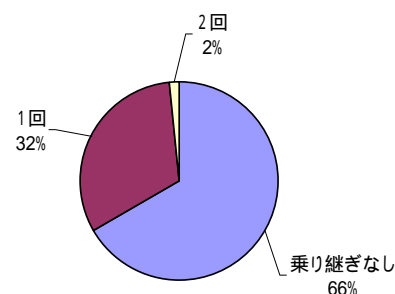
## (2) 自宅出発時刻

回答があった55名の平均では、マイカー通勤よりも23分早く自宅を出発しており、最大55分、最小0分であった。

## (3) 乗り継ぎ回数

57名から回答があり、「乗り継ぎなし」が66%と最も多く、次いで「1回」が32%であった。

3回以上の回答はなかった。

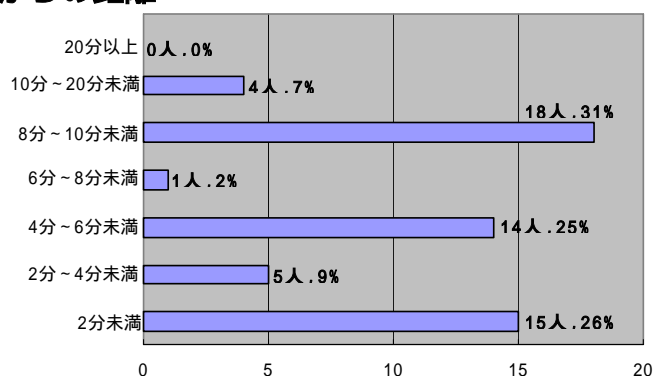


## (4) 通勤、通学先への最寄りバス停、電停からの距離

「8分～10分未満」が31%と最も多く、次いで「2分未満」が26%であった。

回答があった57名の平均は6.3分で最大20分、最小1分であった。

概ね、自宅から最寄りのバス停、電停までの距離の結果と同じような傾向が見られる。



## 問9 利用した交通手段の利便性はいかがでしたか？

82名から回答があり、「どちらともいえない」が37%で最も多く、次いで「まあ便利」の28%であった。

### 【とても便利の内訳】

バス	市電	バス&市電	自転車	徒歩	相乗り	タクシー
0	1	0	4	1	2	1

### 【まあ便利の内訳】

バス	市電	バス&市電	自転車	徒歩	相乗り	タクシー
14	4	2	5	1	0	0

### 【どちらともいえないの内訳】

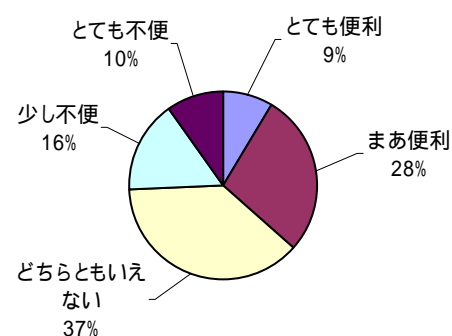
バス	市電	バス&市電	自転車	徒歩	相乗り	タクシー
7	2	6	7	4	8	0

### 【少し不便の内訳】

バス	市電	バス&市電	自転車	徒歩	相乗り	タクシー
6	3	2	3	1	2	0

### 【とても不便の内訳】

バス	市電	バス&市電	自転車	徒歩	相乗り	タクシー
4	0	1	2	1	3	0

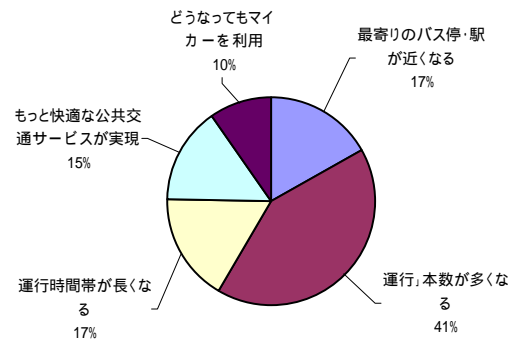


複数回答のため回答数の合計が82とならない。



**問10 公共交通サービスのこういった点が改善されれば、あなたはノーマイカーで通勤・通学ができますか？**

113名から回答があり、「運行本数が多くなる」が41%と最も多く、次いで「最寄りのバス停・駅が近くなる」、「運行時間が長くなる」が同率で、17%であった。「どうしてもマイカーを利用する」は10%であった。

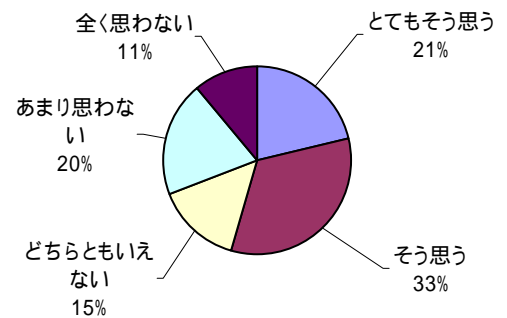


**【もっと快適な公共交通サービスが実現への意見】**

- ・ 自宅と勤務地を乗り継ぎなしで利用できること。
- ・ 市内の拠点～拠点を結ぶ路線の充実や抜本的な路線再編成。
- ・ 電車の美原地区への路線延長。
- ・ フルデマンド交通。
- ・ 公共交通にもエコポイント制度のようなものを導入。

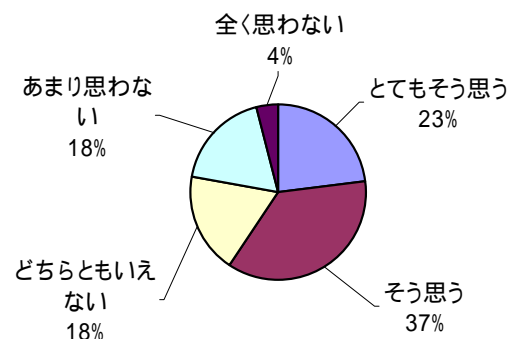
**問11 乗り捨て可能なレンタル電動自転車やミニ電気自動車のような、パーソナルな公共交通サービスがあれば利用してみたいと思いますか？**

127名から回答があり、「そう思う」が33%と最も多く、次いで「とてもそう思う」が21%であり、概ね2人に一人はパーソナルな公共交通サービスへの関心がある結果となった。



**問12 家の近くまで迎えに来てくれて、目的地近くまで送ってくれるようなデマンドバスのサービスがあったら、便利で使ってみたいと思いますか？**

126名から回答があり、「そう思う」が37%と最も多く、次いで「とてもそう思う」が23%であり、60%の人がデマンドバスへの関心がある結果となった。



**問13 今回のノーマイカーデーへ参加されて、ご意見、ご感想などあればお聞かせください。**

55件の意見、感想があり、ノーマイカーデーに対して肯定的な意見と否定的な意見は概ね半数ずつであった。

**【主な意見、感想】**

- ・仕事やライフスタイル、函館のような田舎での公共交通では支障が多い。
- ・HPを見ましたが、どの系統がどのルートを通るのかわからなかった。
- ・バスの本数が少なく、冬期間は時間通り運行されないため利用しづらい。
- ・公共交通機関は時間が制約される。
- ・バスの車内に路線図がなく不便。
- ・もう少し公共交通機関が便利であれば、参加しやすいと感じた。
- ・しばらくは遠慮したい。
- ・朝と夜の交通機関を増やしてほしい。
- ・あらためて環境について考えた。良いきっかけになった。
- ・健康増進の実感が高いが、エコロジーの実感は薄い。
- ・地球環境を考えると、このような取り組みはとてもいいと思います。
- ・晴れた日の自転車は気持ち良かった。
- ・たまには車を使わない時があっても良いと思った。
- ・いい運動になった。
- ・デマンドバスが実際にあれば嬉しいです。

**問14 その他、地域の環境負荷低減への取り組みについて、マイカーや公共交通利用に関するご意見やご提案などあれば、お聞かせください。**

全体で27件の意見、提案があった。

**【主な意見、提案】**

- ・自転車が走りやすい道路の整備が必要。
- ・公共交通の利便性向上。
- ・マイカー利用者に対する公共交通のPR（路線、時刻、利用方法）が必要。
- ・ノーマイカーデーに参加しない人に参加してもらう工夫が必要。
- ・ノーマイカーよりもハイブリッドカーなどエコカー導入に力を注いだ方がよい。
- ・選べる環境負荷軽減策があるとよい。
- ・公共交通利用者へ通勤手当の上乗せなどのメリットがあるとよい。
- ・中心市街地へのマイカー乗り入れ禁止等、公共交通利用への政策的な誘導が必要。
- ・コンパクトシティー化が必要。
- ・実感のあるエコロジーへの取り組みが必要。