

2021 はんのう市ノーマイカーデー
アンケート調査結果

令和4年2月

－ 目 次 －

1.	調査概要	1
(1)	調査目的	1
(2)	調査方法	1
(3)	調査対象者	1
(4)	調査時期	1
2.	調査結果	2
2.1.	結果概要	2
(1)	サンプル数と回答者属性	2
(2)	普段の移動等について	2
(3)	ノーマイカーデーについて	2
(4)	乗合ワゴンについて	2
(5)	経年比較	2
(6)	自家用車から路線バスに転換したことによる効果	3
(7)	CO ₂ 排出削減効果の概算	3
2.2.	回答者の属性	4
2.3.	普段の移動等について	7
(1)	普段利用する主な移動手段	7
(2)	自動車、バイク、自転車の保有台数	7
(3)	自宅最寄りのバス停及び鉄道駅までの距離（時間）	8
(4)	自動車及び公共交通を利用する際の目的	9
(5)	現在の外出状況と将来の外出について	10
2.4.	ノーマイカーデーについて	11
(1)	ノーマイカーデーを何で知ったか	11
(2)	ノーマイカーの実施日数	12
(3)	路線バス転換日数	13
(4)	乗合ワゴン転換日数	14
(5)	期間中に、普段の自動車移動から変更し、利用した交通手段	15
(6)	参加意欲を促す条件について	16
(7)	公共交通などへの転換の可能性について	17
(8)	その他自由意見	18
2.5.	経年比較	20
(1)	普段利用する主な移動手段	20
(2)	ノーマイカーデーを何で知ったか	21
(3)	ノーマイカーの実施日数	22
(4)	期間中に、普段の自動車移動から変更し、利用した移動手段	23
(5)	どういう条件があればノーマイカーデーに参加したいと思うか	24
(6)	公共交通などへの転換の可能性について	25
2.6.	自家用車から路線バスに転換したことによる効果	26
2.7.	CO ₂ 排出削減効果の概算	28

1. 調査概要

(1) 調査目的

飯能市内で実施した「2021 はんのう市ノーマイカーデー」の際の移動実態や普段の行動からの変容を把握すること、公共交通利用の生活に際しての気づきや課題を把握することを目的とする。

(2) 調査方法

ノーマイカーデー期間終了後に、参加証に記載の QR コードから WEB アンケートに回答する形式とした。

(3) 調査対象者

「2021 はんのう市ノーマイカーデー」の参加者とする。

(4) 調査時期

2022年1月10日（水）～2022年1月21日（金）

ノーマイカーデー期間：2021年12月1日（水）～2021年12月31日（金）

2. 調査結果

2.1. 結果概要

(1) サンプル数と回答者属性

- ・ ノーマイカーデー参加者数は 227 人であり、調査では計 149 人の回答が得られ、回収率は 66%であった。居住地では、飯能市内が 101 人、飯能市外が 48 人である。男性が約 6 割であり、40 歳代・50 歳代が約 7 割を占める。職業では、公務員が約 8 割を占めており、会社員・団体職員等が約 1 割である。

(2) 普段の移動等について

- ・ 普段の移動は自家用車が約 9 割を占めている。一方、路線バスは約 8%であり、普段の移動において公共交通があまり利用されていない状況がみられる。
- ・ 自宅最寄りのバス停までの距離（時間）は 300m 以内が約 5 割であり、鉄道駅までの距離（時間）は、500m 以内が約 1 割であり、公共交通空白地に居住する人が多い状況にある。
- ・ 現在の外出状況については「ひとりで十分できる」が多いものの、将来 10 年後の外出については年代が上がるにつれて不安を感じる人の割合が高くなる傾向がみられる。

(3) ノーマイカーデーについて

- ・ ノーマイカーデーの実施日数は、2 週間以上参加した人が約 4 割であり、長期間実施した人が多い状況を確認できた。一方、新型コロナの影響もあり、参加登録をしたものの実際には参加しなかった人もみられた。
- ・ ノーマイカーデー期間中に利用した交通手段は、徒歩が約 6 割、自転車が約 4 割と多く、路線バスは約 2 割と少なかった。

(4) 乗合ワゴンについて

- ・ 乗合ワゴンは、回答者の内、8 人が利用しており、1 日～3 日の利用が 6 人、10 日の利用が 2 人であった。

(5) 経年比較

- ・ 普段利用する主な移動手段では、新型コロナの影響もあり 2020 年には路線バスや電車が減少したが、2021 年には回復傾向がみられた。自転車や徒歩は毎年増加傾向にある。
- ・ ノーマイカーデーの実施日数は年々増加しており、2021 年では 2 週間以上の実施がこれまでの中で最も高い割合となった。
- ・ 期間中、自動車から変更して利用した移動手段は、路線バスが 35%（2019 年）から

17% (2021 年) とコロナ前と比べると大幅に減少しており、公共交通利用が抑制されている様子がうかがえる。一方で、自転車は 17% (2018 年) から 38% (2021 年) に増加、徒歩は 48% (2018 年) から 58% (2020 年) に増加している。

(6) 自家用車から路線バスに転換したことによる効果

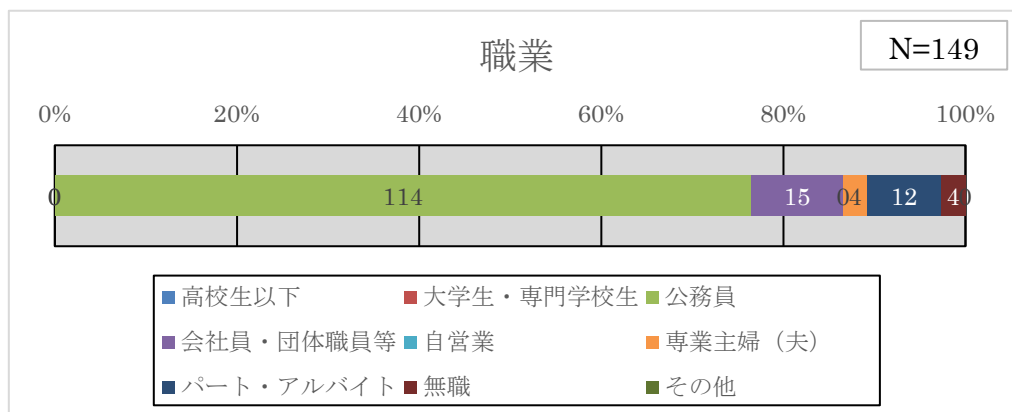
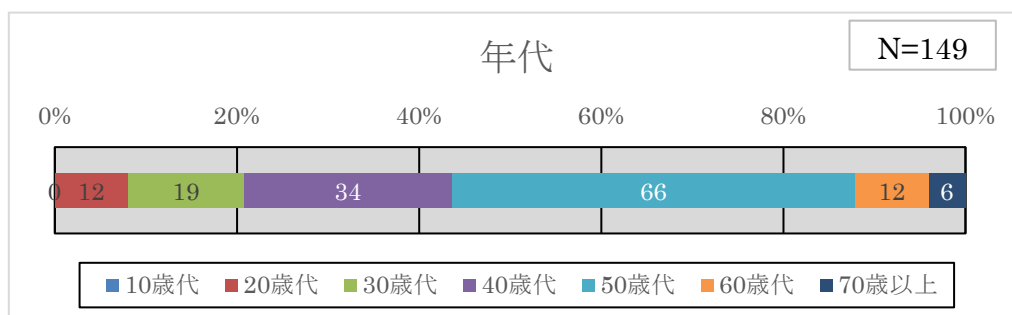
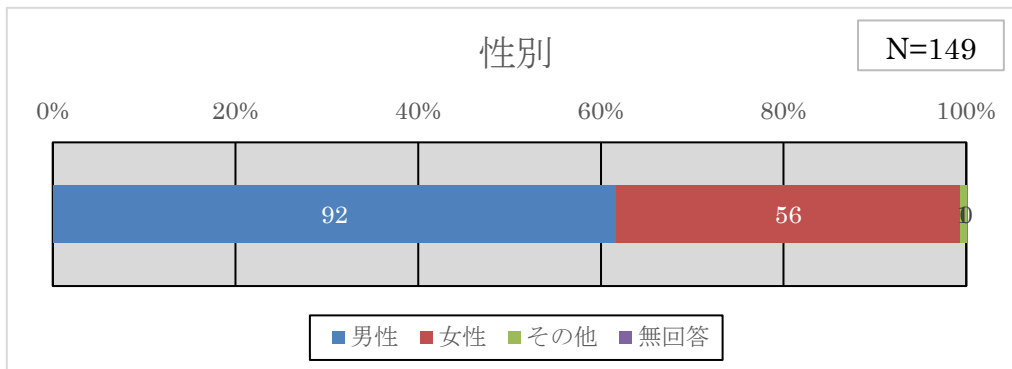
- ・ 調査結果から得られた路線バスへの転換による収益は 47,736 円であり、ノーマイカーデーに参加した全参加者に当てはめて概算すると、期間中の路線バスへの転換による収益は 72,725 円と得られた。
- ・ 2018 年から 2021 年の 4 か年比較では、ノーマイカーデーの実施日 1 日当たりの収益を算出すると、2019 年が最も高く、2021 年が最も低い。この要因としては、前述の通り、新型コロナの影響により期間中路線バスに転換する人が少なかったことが挙げられる。

(7) CO₂ 排出削減効果の概算

- ・ ノーマイカーデー期間中の自動車利用抑制による CO₂ 排出量の削減効果を以下の式により概算した。ノーマイカーデーによる CO₂ 排出削減量は、1.1 (t-CO₂)であった。これは、年間の 1 人当たり二酸化炭素排出量 (家庭部門) 約 1.9 (t-CO₂) の半分程度の値である。

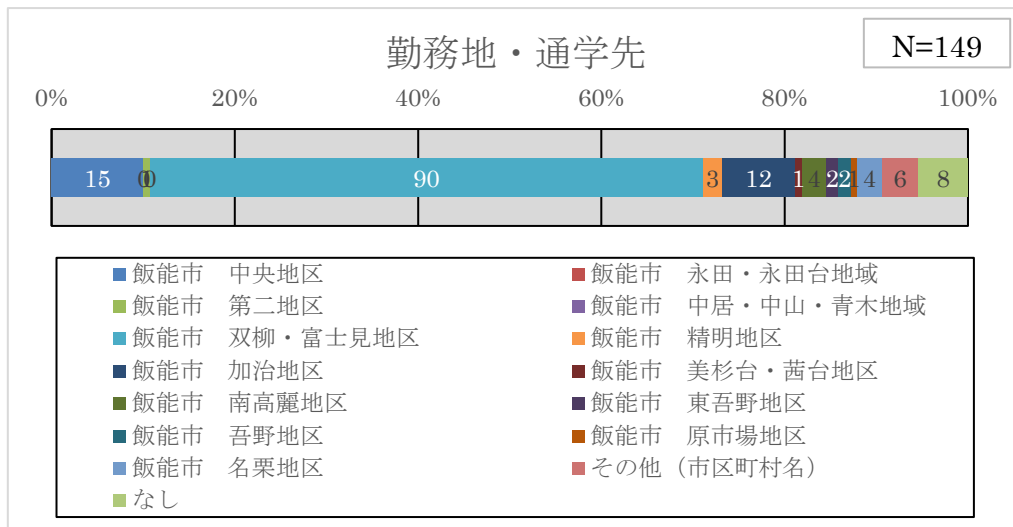
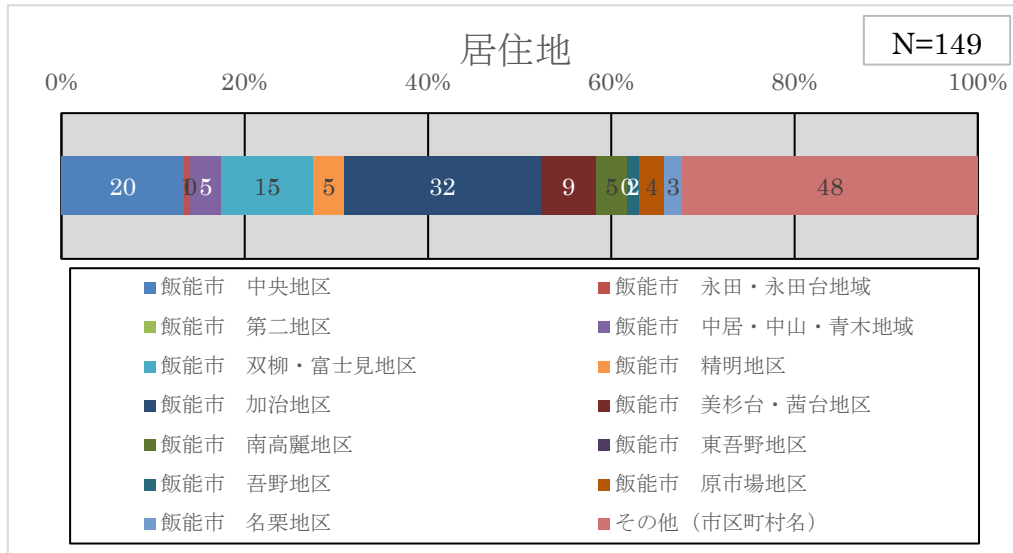
2.2. 回答者の属性

回答者数は、計 149 人であった。男性が約 6 割であり、年代では 40 歳代・50 歳代で約 7 割を占める。職業は約 8 割が公務員である。



居住地は、飯能市内が 101 人、飯能市外が 48 人であった。飯能市内では、加治地区、中央地区、双柳・富士見地区が多い。

勤務地・通学先は、双柳・富士見地区（飯能市役所等）がほとんどを占めており、次いで、中央地区や加治地区が多い。



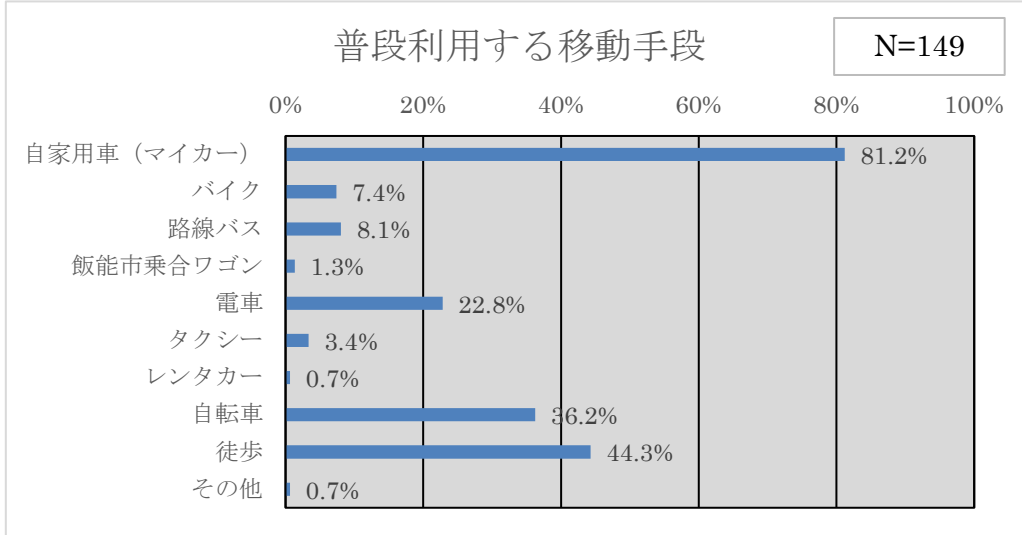
居住地と勤務地・通学先の関係を見ると、飯能市内の各地区や日高市、入間市等から双柳・富士見地区への移動が多い。

		勤務地・通学先															計					
		飯能市											その他									
		中央地区	永田・永田台地域	第二地区	中居・中山・青木地域	双柳・富士見地区	精明地区	加治地区	美杉台・茜台地区	南高麗地区	東吾野地区	吾野地区	原市場地区	名栗地区	川越市	入間市		所沢市	なし			
居住地	飯能市	中央地区	8	0	1	0	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	20	
		永田・永田台地域	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		第二地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		中居・中山・青木地域	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
		双柳・富士見地区	0	0	0	0	10	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	15	
		精明地区	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	
		加治地区	1	0	0	0	19	0	4	1	0	0	0	0	0	1	0	3	4	33		
		美杉台・茜台地区	1	0	0	0	6	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
		南高麗地区	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
		東吾野地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	吾野地区	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
	原市場地区	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		
	名栗地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3		
	その他 (埼玉県)	日高市	2	0	0	0	11	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	15		
		所沢市	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4		
		富士見市	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
		入間市	3	0	0	0	8	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	14			
		狭山市	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
		秩父市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1			
		川越市	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2			
		毛呂山町	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
	その他 (東京都)	羽村市	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
		福生市	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
		八王子市	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
		昭島市	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
		青梅市	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2			
		鶴ヶ島市	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
清瀬市		0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1				
計	15	0	1	0	90	3	12	1	4	2	2	1	4	1	2	3	8	149				

2.3. 普段の移動等について

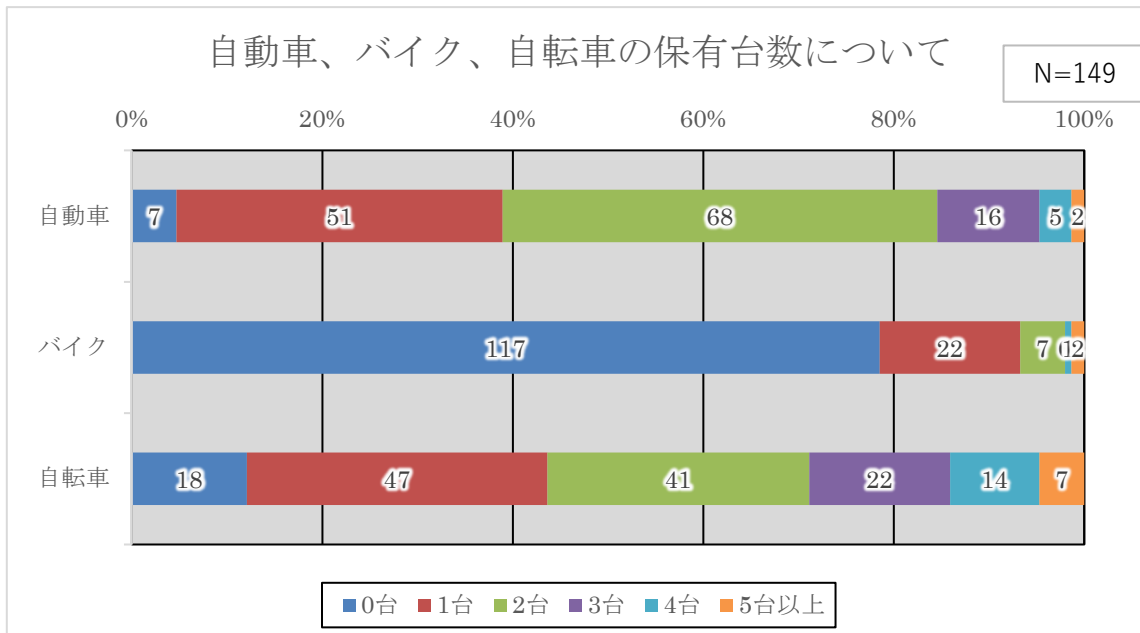
(1) 普段利用する主な移動手段

自家用車（マイカー）が約8割を占めており、路線バスの利用者は約1割である。



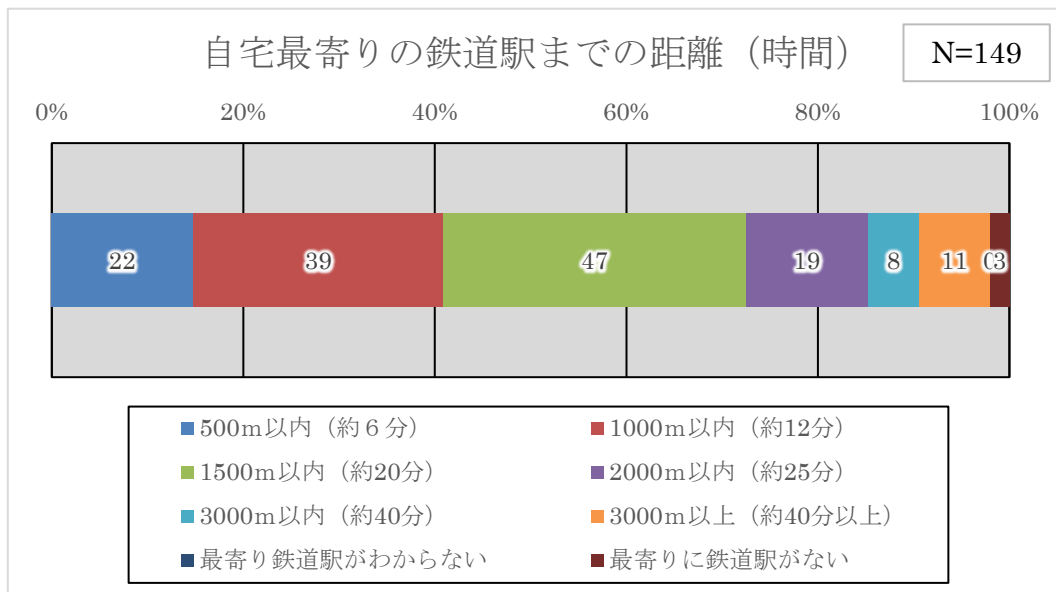
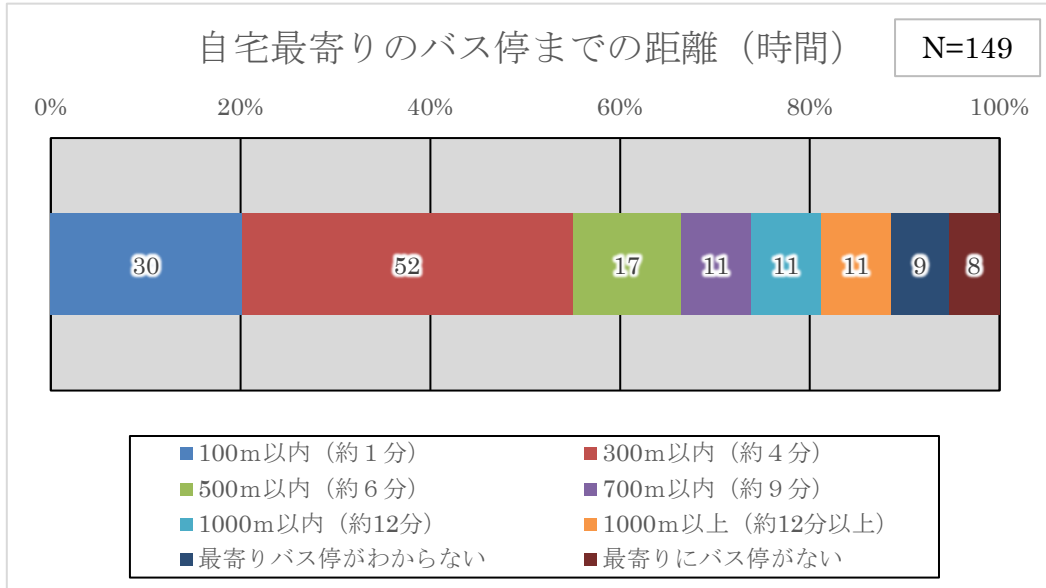
(2) 自動車、バイク、自転車の保有台数

自動車は、ほとんどの人が2台以上保有している。バイクを保有している人は、約2割と少なく、自転車は約8割が1台以上保有している。



(3) 自宅最寄りのバス停及び鉄道駅までの距離（時間）

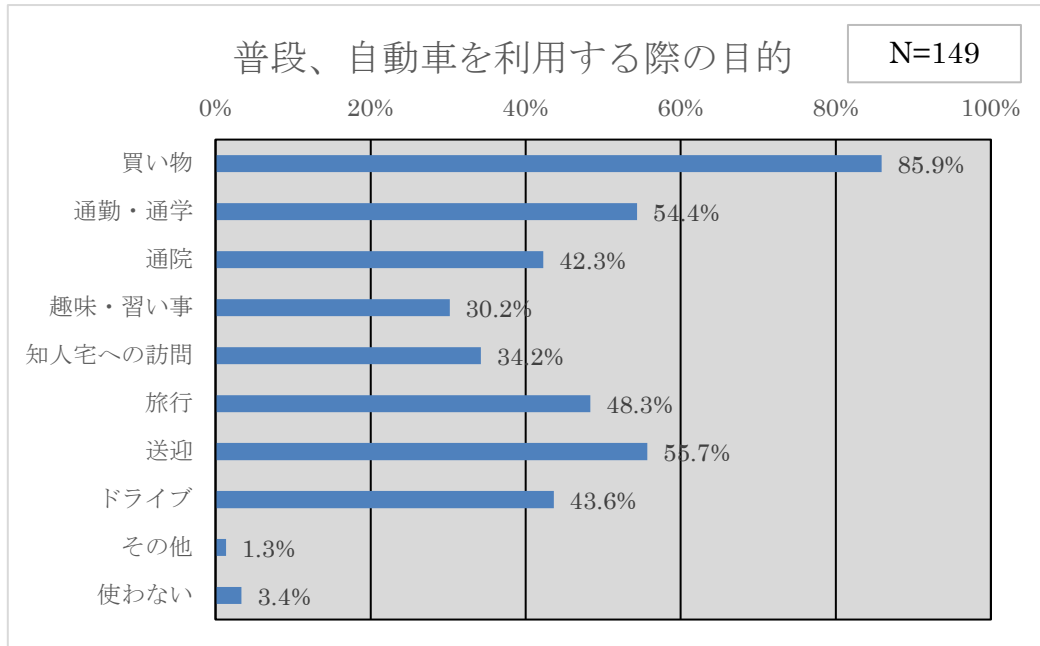
自宅最寄りのバス停までの距離（時間）は、300m 以内が約 5 割であり、約 5% の人は最寄りにバス停がない地域に住んでいる。また、鉄道駅までの距離（時間）は、500m 以内が約 1 割である。



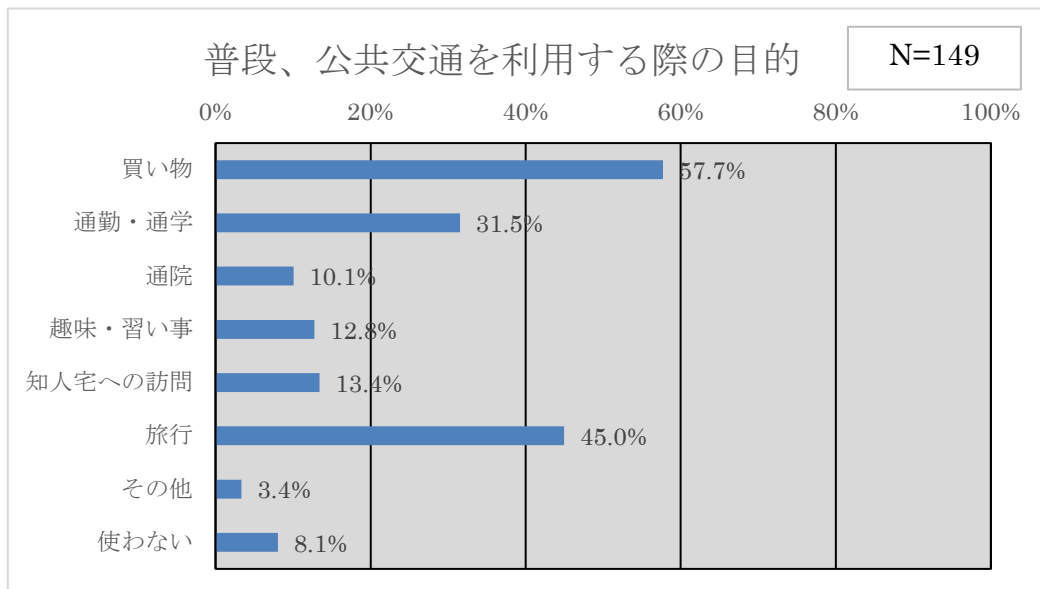
(4) 自動車及び公共交通を利用する際の目的

自動車を利用する際の目的としては、買い物が約9割と最も多く、次いで、送迎や通勤・通学が約5～6割である。

公共交通を利用する際の目的としては、買い物が約6割と最も多い。通勤・通学は約3割である。



その他：出張、外食等



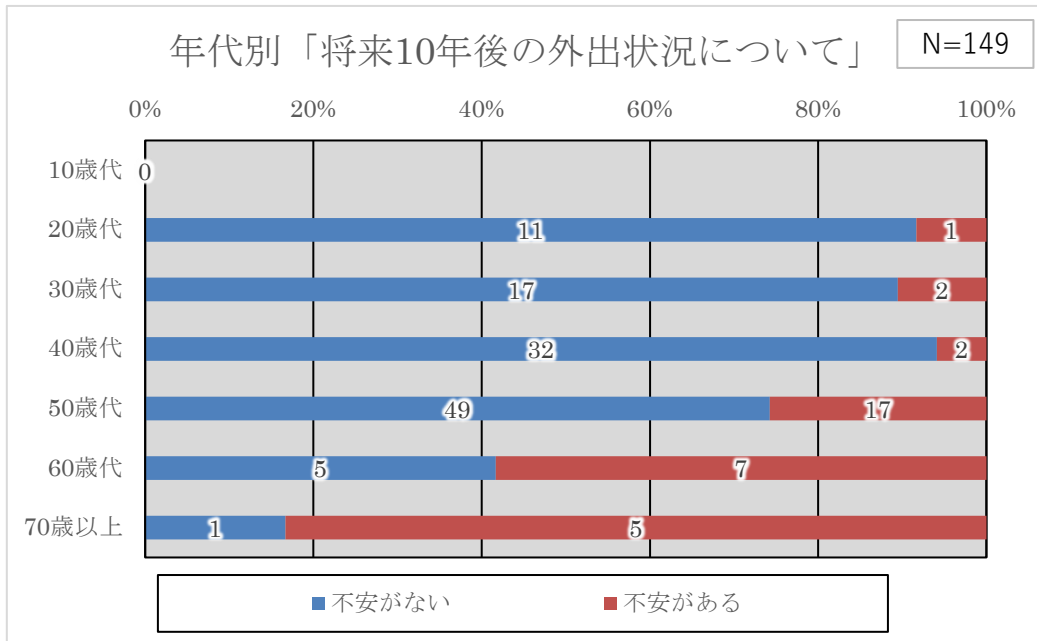
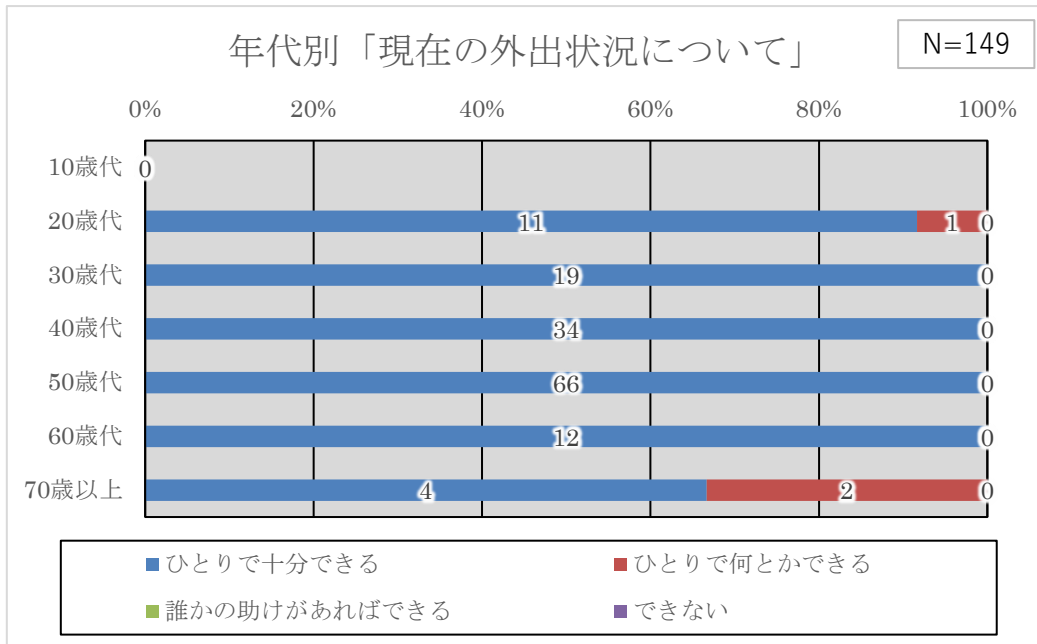
その他：出張、飲み会等

(5) 現在の外出状況と将来の外出について

現在の外出状況及び将来の外出について、年代別に整理した。

現在の外出状況については、ほとんどの人が「ひとりで十分できる」と回答しており、不安を抱えている人は少ない。

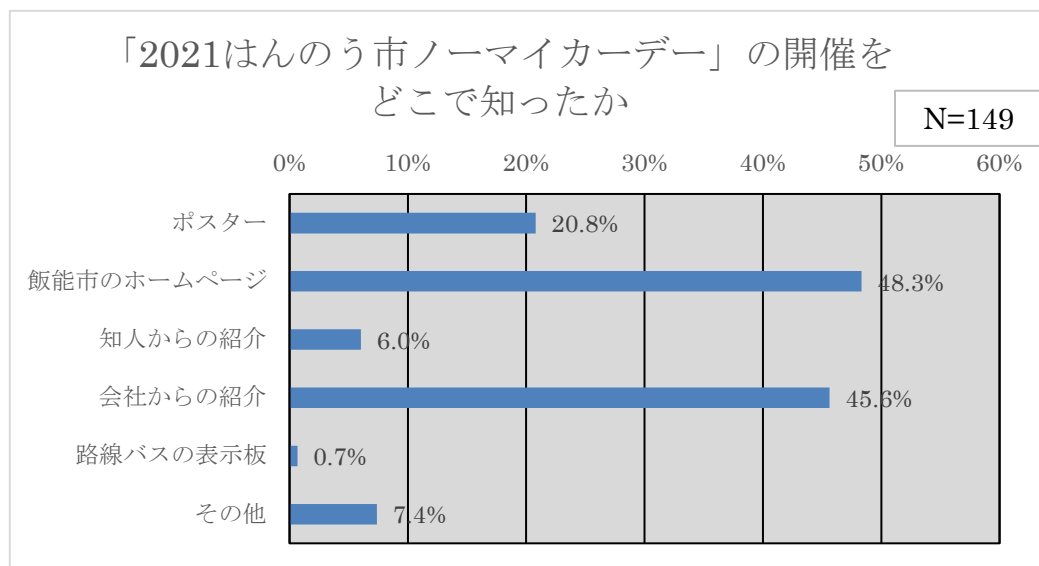
一方で、将来 10 年後の外出については、年代が上がるほど不安を感じる人の割合が高くなる傾向にある。



2.4. ノーマイカーデーについて

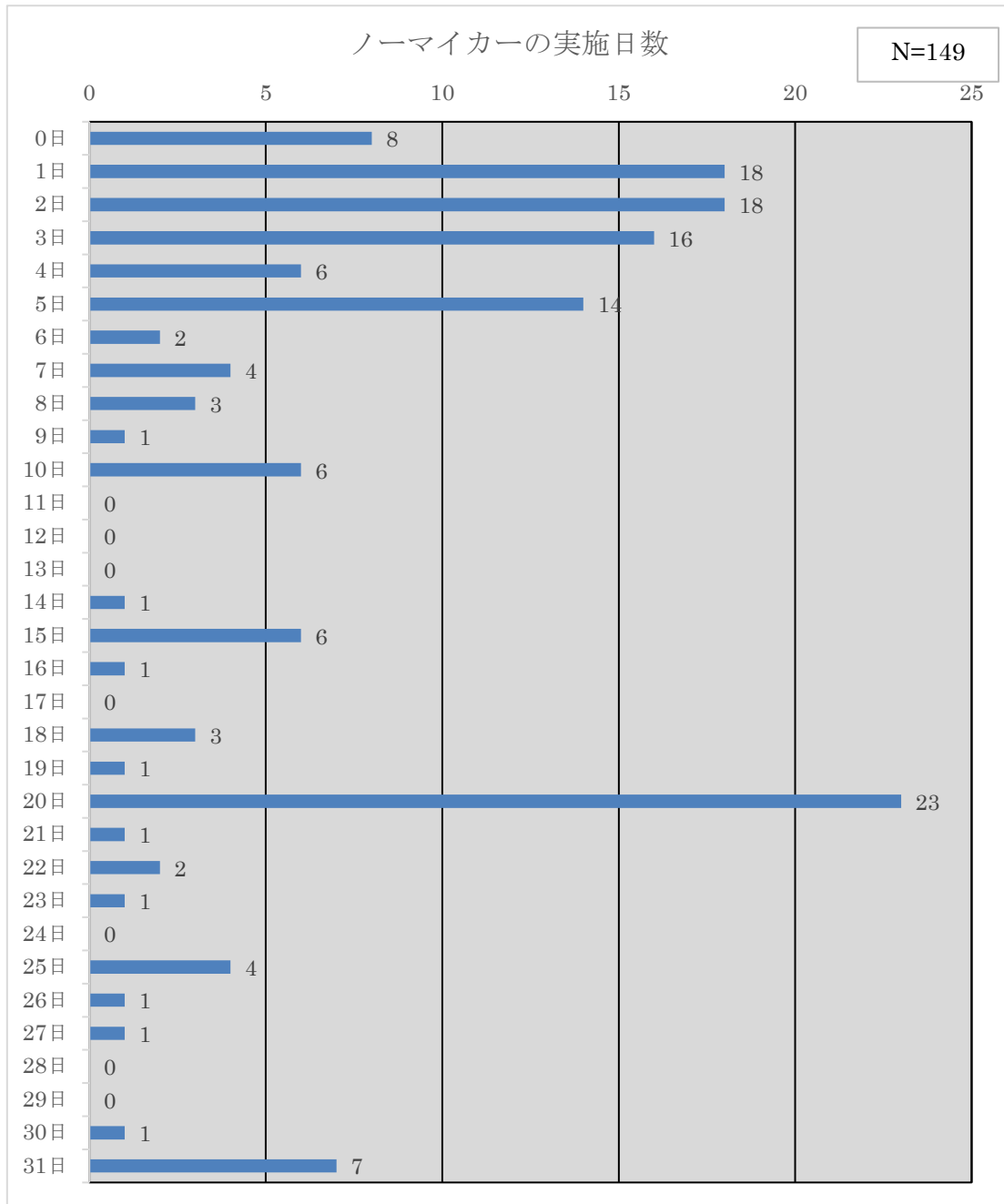
(1) ノーマイカーデーを何で知ったか

飯能市のホームページと会社からの紹介がともに約5割であり、次いで、ポスターが約2割である。



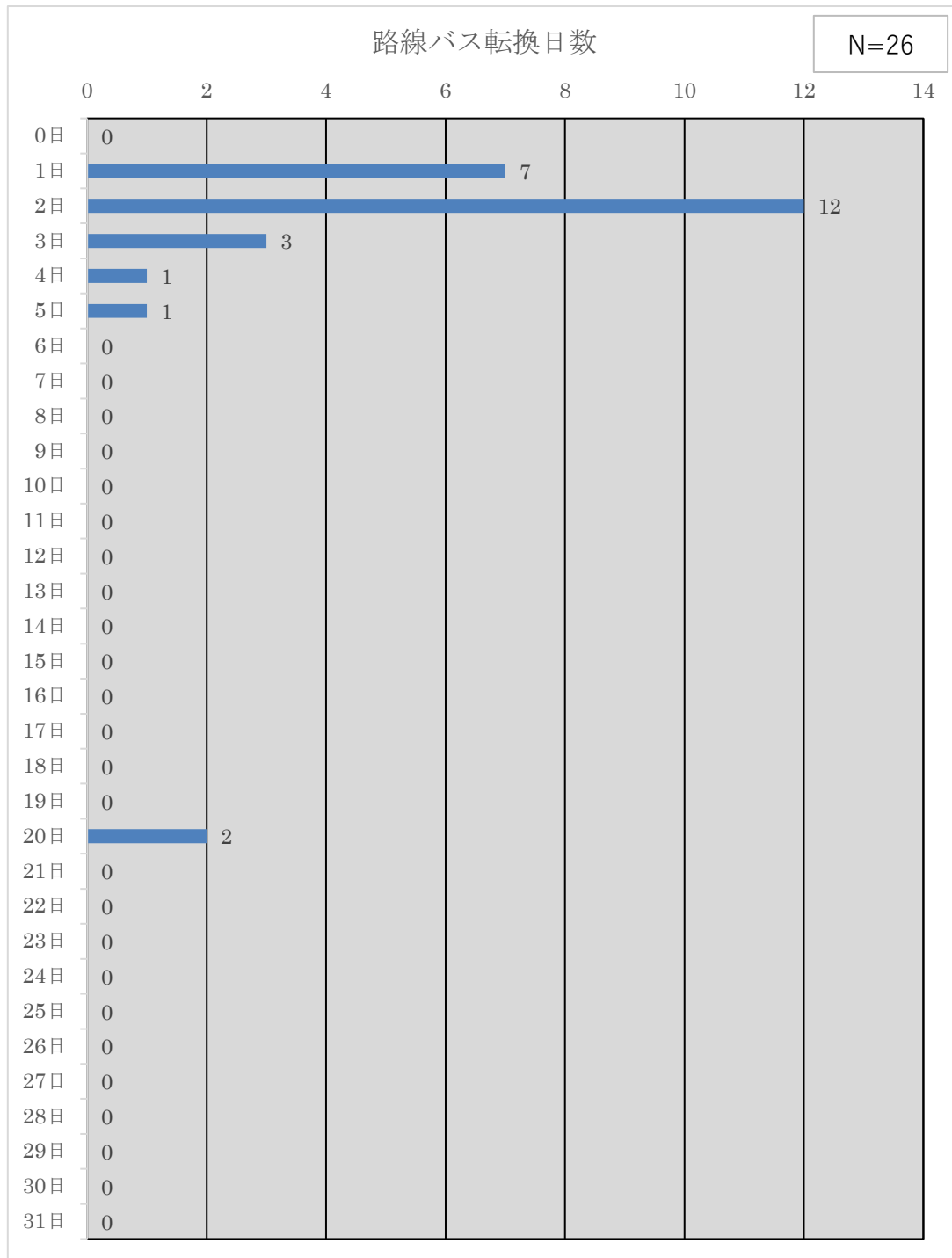
(2) ノーマイカーの実施日数

ノーマイカーデーの実施日数は、20日が多く、2週間以上参加した人が約4割である。



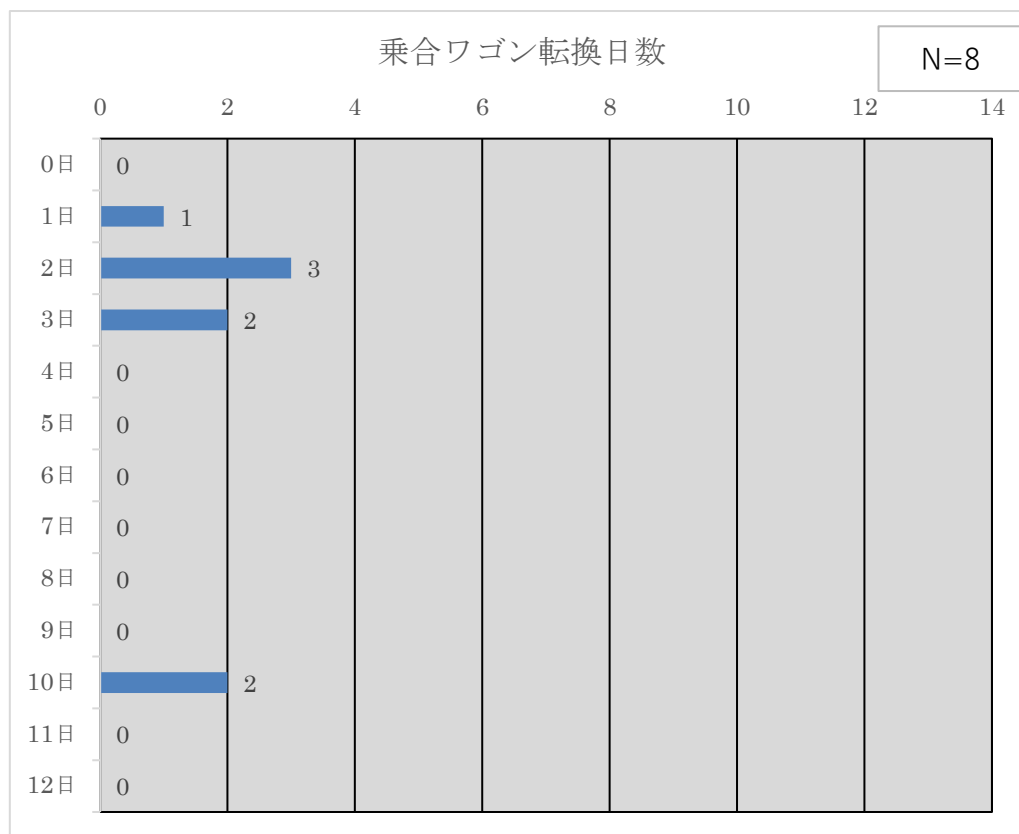
(3) 路線バス転換日数

回答者の内、26人がノーマイカーデー期間中に自動車から路線バスに利用転換している。路線バスの転換日数は、2日が最も多く、5日以内が約9割である。また、2週間以上路線バスに転換した人は2人である。



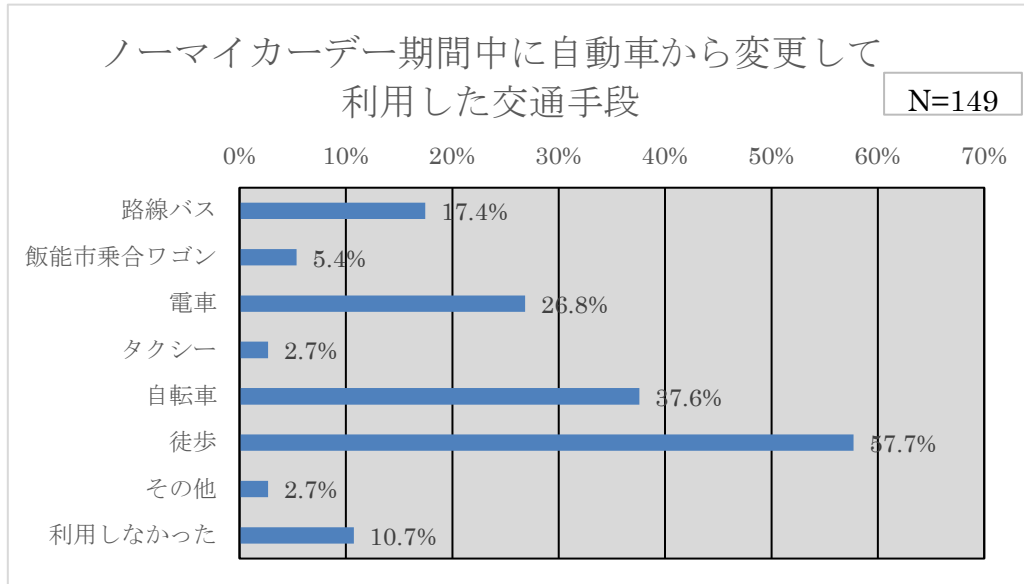
(4) 乗合ワゴン転換日数

回答者の内、8人がノーマイカーデー期間中に自動車から乗合ワゴンに利用転換している。乗合ワゴンの転換日数は、1日～3日が6人、10日が2人である。



(5) 期間中に、普段の自動車移動から変更し、利用した交通手段

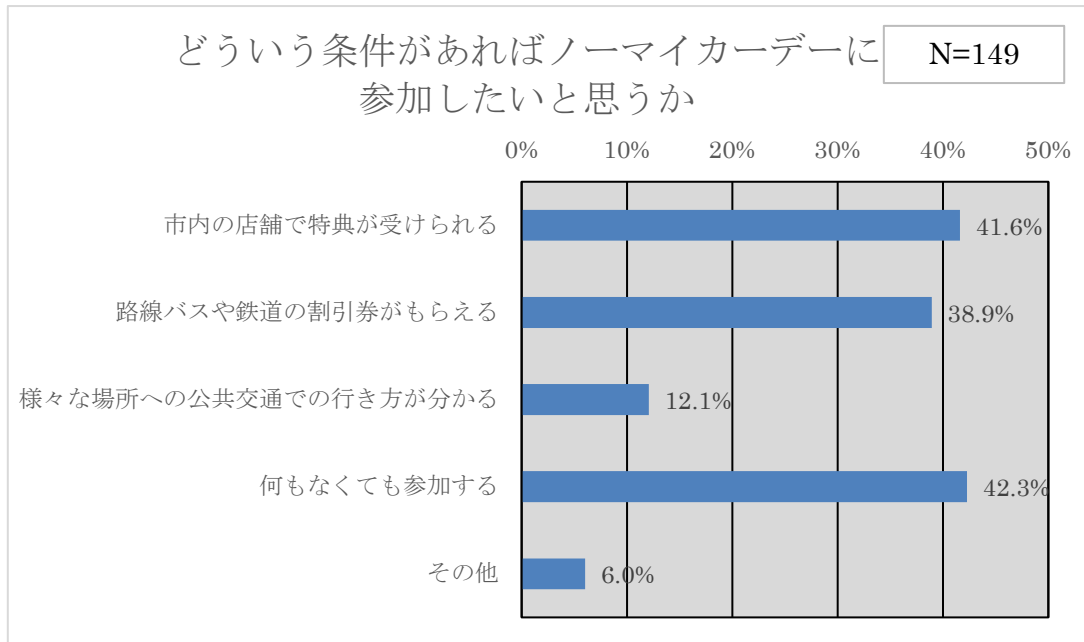
ノーマイカーデー期間中に自動車移動から変更し利用した交通手段は、徒歩が約 6 割、自転車が約 4 割と多く、路線バスは約 2 割である。



その他の回答：スクールバス、バイク等

(6) 参加意欲を促す条件について

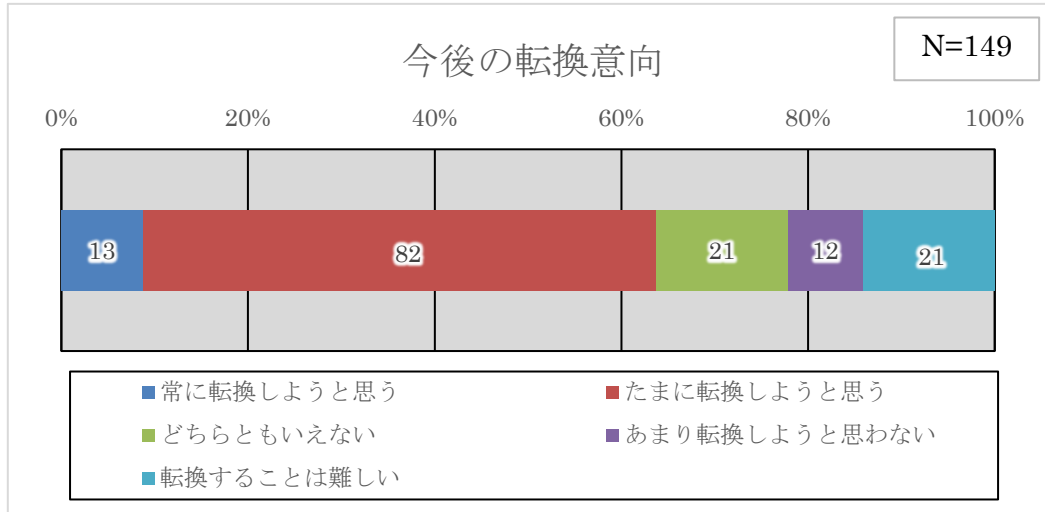
「どういう条件があれば、ノーマイカーデーに参加したいと思うか」について、「市内の店舗で特典が受けられる」、「路線バスや鉄道の割引券がもらえる」が約7~8割である。また、「何もなくても参加する」が約8割である。



その他の回答：本数増加等利便性が向上すれば、過ごしやすい季節、コロナの終息、公共交通機関ルートが多様化、乗合ワゴンの運行日の増加、等

(7) 公共交通などへの転換の可能性について

「常に転換しようと思う」は1割未満であるが、「たまに転換しようと思う」が約6割を占めており、今後も公共交通へ転換しようという意向の高い人が全体の半数以上を占める。一方で、「あまり転換しようと思わない・転換することが難しい」が約15%であり、転換することが難しい人も存在する。



(8) その他自由意見

自由意見として、以下の回答が得られた。

体験してみて気づいたこと、困ったこと

【健康・リフレッシュ】

- ・ バスの中で読書ができる。
- ・ 歩く距離も増え健康増進につながる。
- ・ 自動車より季節や景色がよく見える。
- ・ 歩数が伸びて、運動のきっかけになり、良かった。
- ・ 普段と異なる移動手段を利用することにより、いつもは車で素通りしてしまう場所を見ることができる。見える景色がいつもと違い、新たな気づきがある。

【安全面】

- ・ 車道に自転車通行帯がほとんど無いので危険な箇所が多い。
- ・ 自転車通行帯を塞いで駐車している自動車が多い。
- ・ 緊急時以外は自家用車なくても十分生活できる。

【買い物での移動における課題】

- ・ 買い物でまとめ買いが出来ない。
- ・ 自家用車でないと荷物を運ぶ不便。

【公共交通の利用における課題】

- ・ 乗車時、バスの遅れが気になった。
- ・ バスの便が悪いこと。バス路線のないところは、自動車になってしまう。
- ・ 駅までの時間、また、乗り換えの待ち時間がかかる。
- ・ 乗り場が遠い。
- ・ 帰りの時間に合う路線バスがなく、調整が必要だった。
- ・ 公共交通を利用することで、3倍くらいの通勤時間になってしまう。なので、使いたくても利用できない。本数が少ないので、時間を合わせる事が難しい。
- ・ 電車からバスに乗り換えがあるが、接続が悪く、30分以上時間をつぶさないといけない。
- ・ 最寄りの駅、バス停がない。
- ・ 時間通りの移動がかなわず、乗り継ぎがうまくいかない。
- ・ 高齢期を迎え運転免許証返納を考えた時、バスの増便、料金の補助又はチケット等があったら公共交通利用者が増えるのではと思った。

【乗合ワゴンの利用における課題】

- ・ 乗り合いワゴンは本数が限られていて帰りまたは行きにしか利用できなかった。
- ・ 往復にバスや乗合ワゴンを使いたいが、時刻表の都合上、片道のみしか利用できないため、片道は歩ける程度の距離までしか利用することができない事が不便。飯能に住んで日が浅いため、乗り降りが自由にできれば市内全体を回って飯能を知ることができる。
- ・ 飯能市乗合ワゴンが月・水・金のみで、年末年始は運休していたので、利用したい日・利用できる日に利用することができず不便さを感じた。
- ・ 乗合バスがバス停間の途中で下車出来るのがとても良いと思いました。

等

ご意見・ご要望

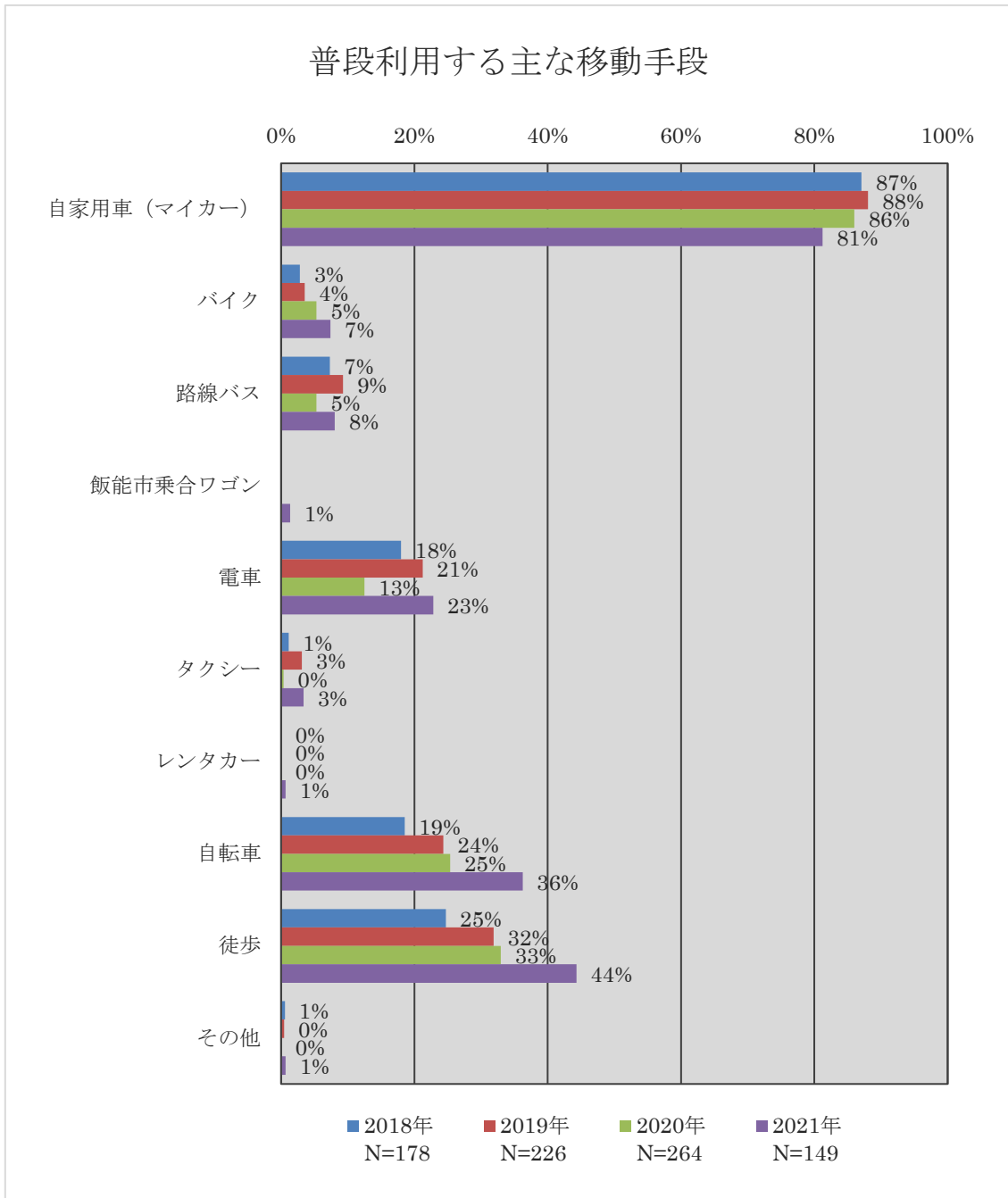
- ・ 公共交通機関は大事な生活の足なのでなくならないように、沿線に住む人達はたまにはバスに乗って出かける生活をした方がいいと思う。バスの中のマナーがいいと感じない。気を遣えばもう少し他の人が座れると思う。特に学生が2席占領していることが多く見受けられるので、マナーアップにつながる事業に期待する。
- ・ 本数を増やしてほしい。
- ・ 自宅に車がなく、ノーマイクーイヤーのため、今回のような特典が毎日あるといい。自分のように免許を持たない都心部出身の若者でも移動しやすいような公共交通が欲しい。それにより移住者が増えれば地域の活性化になると思う。
- ・ 良い取り組みで、環境にも配慮できるので、今後も事業を行っていただきたい。
- ・ 郊外なので、おでかけムーマ号に乗れなかったのが、残念です。
- ・ 地域によって格差があるが、飯能市は昔からその問題が放置されている。総合的な街づくりの一環として考えてほしい。
- ・ 期間中は、怪我のためマイカー通勤となってしまいました。寒すぎて時期が悪い。もう少し歩きやすい時期にして欲しい。
- ・ 兎にも角にも、時間通りの移動が保障されること、併せてバス停や駅と目的地とのアクセスが良いこと、オーダーメイドの移動手段となること。
- ・ 乗合ワゴンは、週3回でなく毎日運行してもらえたら、もっと乗る機会が増えると思います。
- ・ 乗合ワゴンは、便数が少なすぎるし、ダラダラ長い距離を移動しすぎる。便数を増やすか、短い距離で運行しないと、乗る人は居ないと思う。私も利用したいと思っているが、利用したい時に利用出来るバスがない。

2.5. 経年比較

2021年から2018年の4か年での比較を行った。

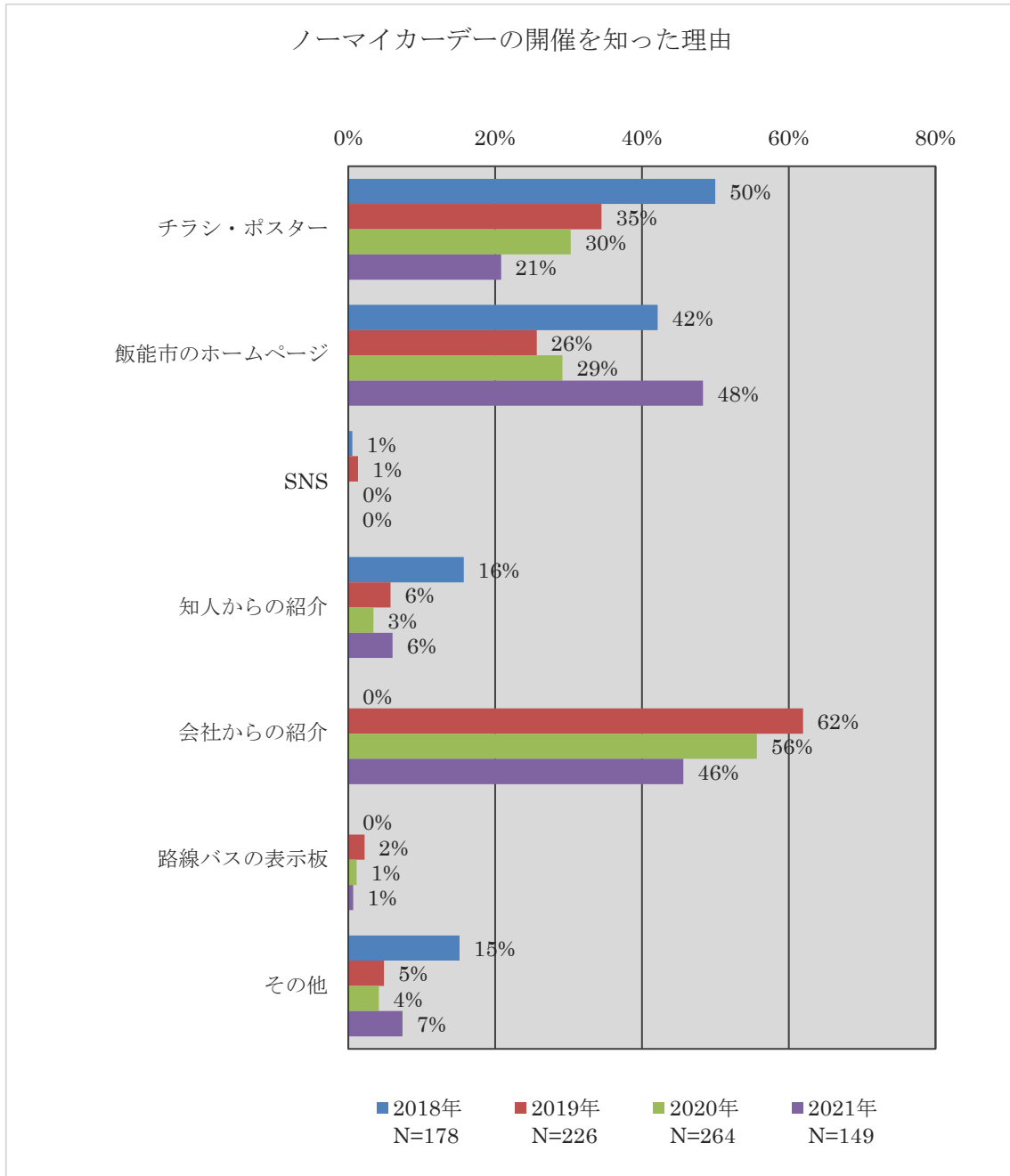
(1) 普段利用する主な移動手段

普段利用する主な移動手段は、自家用車（マイカー）の割合が低下しており、路線バスや電車の割合が回復している。自転車や徒歩は昨年に引き続き増加している。



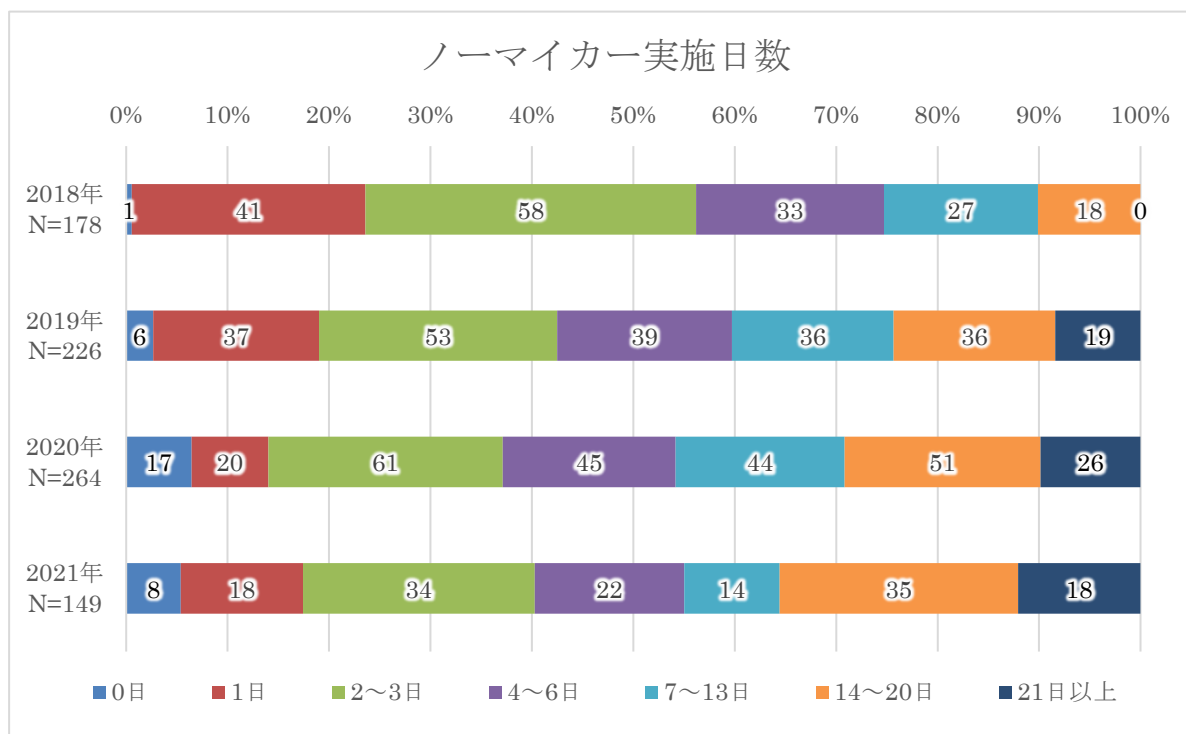
(2) ノーマイカーデーを何で知ったか

飯能市のホームページにより、ノーマイカーデーの存在を知る人が増加している。



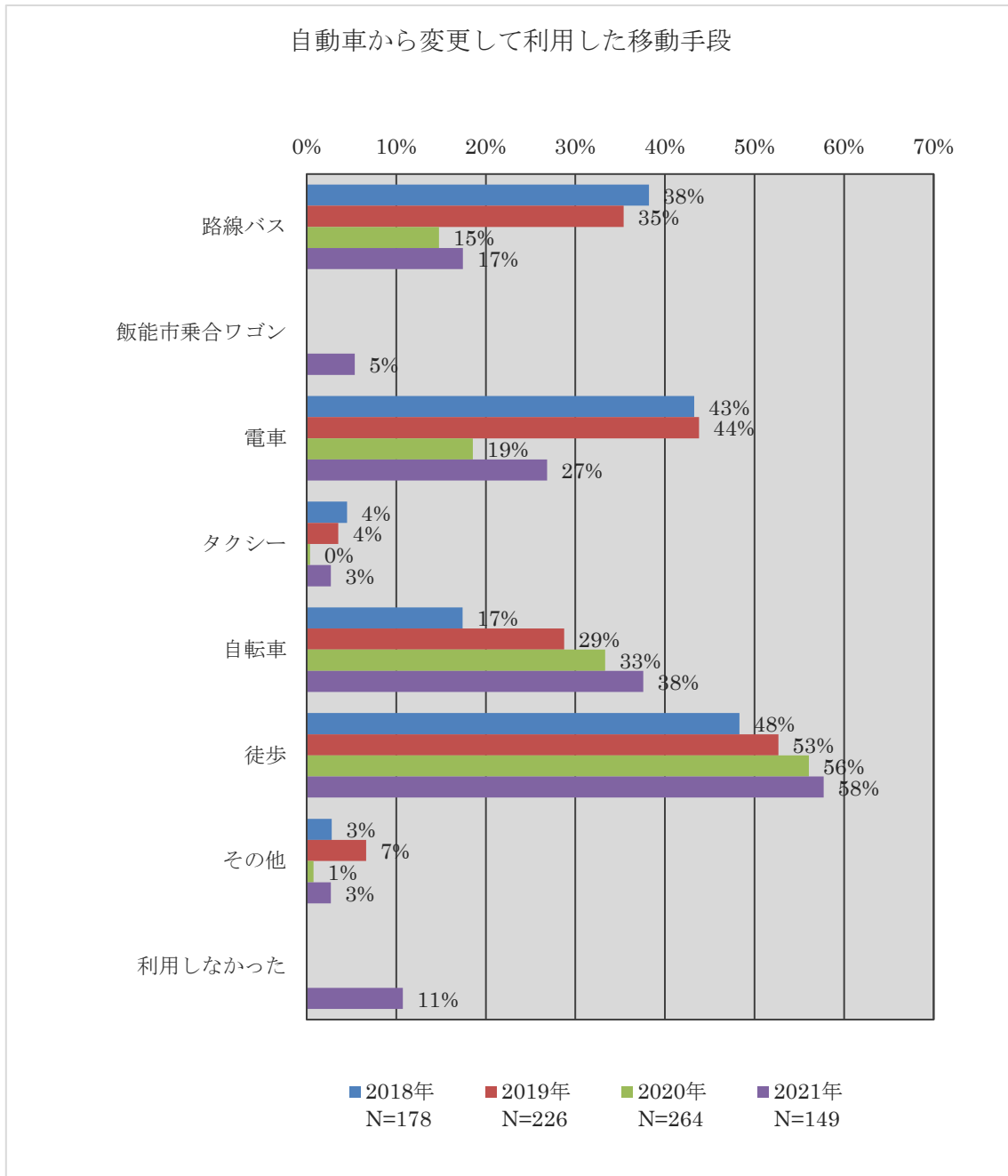
(3) ノーマイカーの実施日数

ノーマイカーデーの実施日数が2週間以上の人の割合が増加している。



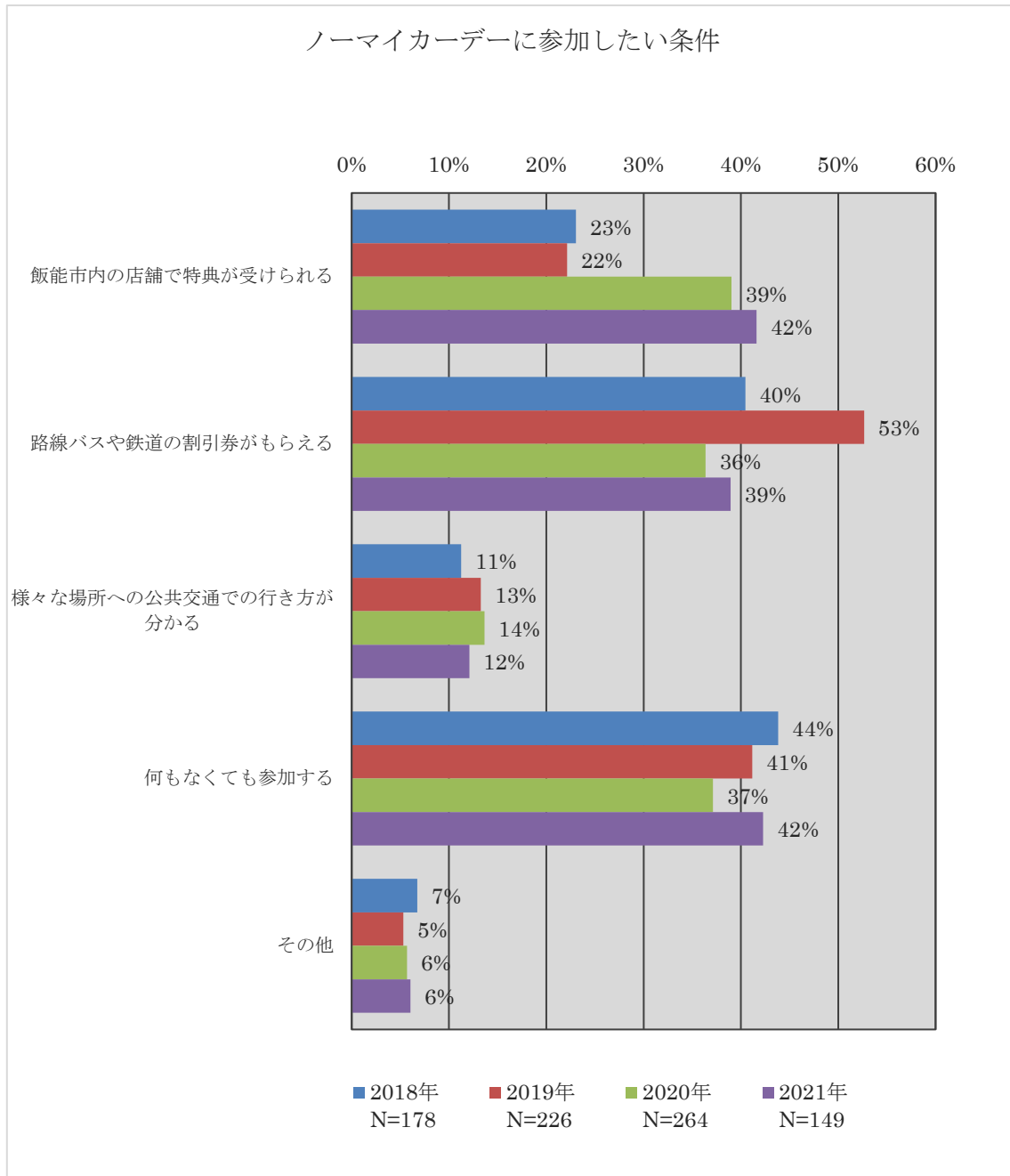
(4) 期間中に、普段の自動車移動から変更し、利用した移動手段

2021年は2020年から引き続き、新型コロナの影響もあり、路線バスや電車への転換が少ないが、2020年と比較すると回復傾向にある。一方で自転車や徒歩への変換の割合が増加している。



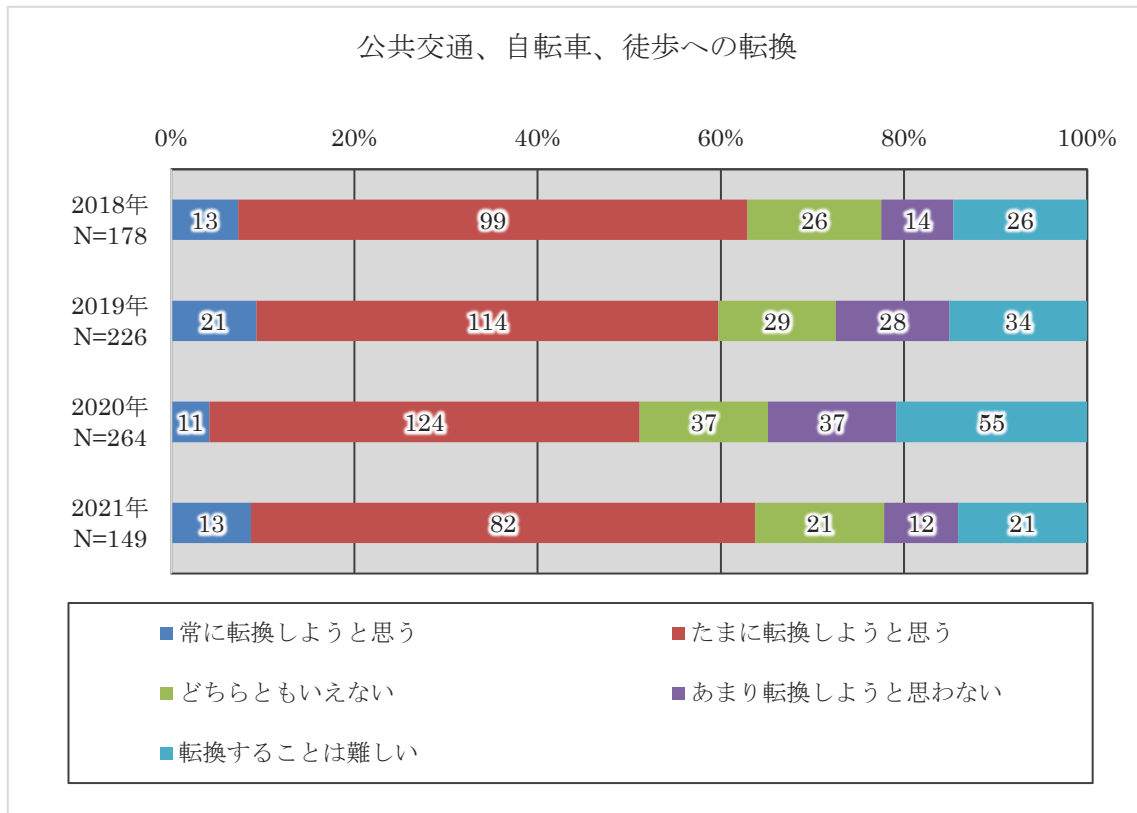
(5) どういう条件があればノーマイカーデーに参加したいと思うか

2020～2021年は、昨年まで実施していた飯能市内で利用できる店舗特典をなくし、2021年は乗合ワゴンの無料化を実施した。2021年は、店舗特典があればノーマイカーデーに参加したいという回答が増加している。



(6) 公共交通などへの転換の可能性について

2020年に転換意向が高い人の割合が落ち込んだが、2021年は、転換への意欲が増加している。



2.6. 自家用車から路線バスに転換したことによる効果

期間中に、自家用車から路線バスに転換した人に対して、主に利用した乗降停留所をうかがい、その区間の運賃を参考にノーマイカーデー期間中の路線バス転換による効果を概算した。路線バスは往復で利用したと想定し、区間の往復運賃を路線バスに転換した日数で乗じることにより収益を計算した。以下に路線バスへの転換による収益の概算結果を示す。

回答者の内、路線バスに転換した人は、約 17%である。調査結果から得られた路線バスへの転換による収益は、47,736 円である。ノーマイカーデーに参加した全参加者に当てはめて概算すると、期間中の路線バスへの転換による収益は、72,725 円と計算できる。

ノーマイカーデーにおける 自家用車から路線バスに転換したことによる収益(概算)	
調査回答者数	149 人 = D
路線バス転換者数	26 人 = E
転換率	17 % = F (= E / D)
ノーマイカーデー参加者数	227 人 = G
全参加者の内、路線バス転換者数	40 人 = H (= G * F)
*調査の転換率を参考	
転換による収益 (調査結果より)	47,736 円 = I Cの合計
A社	35,788 円
B社	11,948 円
C社	0 円
D社	0 円
E社	0 円
拡大係数	1.5 = J (= H / E)
転換による収益	72,725 円 = K (= I * J)
A社	54,523 円
B社	18,203 円
C社	0 円
D社	0 円
E社	0 円
*拡大係数を基に期間中の路線バスへの転換による収益を計算	
*期間：12月1日(水)～12月31日(金)：31日間	
*路線バスに転換した日数に対して、 路線バスの往復利用をしたものとして計算	

また、2021年から2018年の4か年での比較を行った。転換による収益は2019年が最も高く、次いで、2020年、2018年であった。一方、ノーマイカーデーの実施日1日当たりの収益を算出すると、2019年が最も高く、次いで、2018年、2020年となり、2021年が最も低いことが分かった。この要因としては、前述の通り、新型コロナの影響により期間中路線バスに転換する人が少なかったためであると考えられる。

自家用車から路線バスに転換したことによる収益 4か年比較				
	2018年	2019年	2020年	2021年
調査回答者数	178 人	226 人	264 人	149 人
調査日数	19 日	31 日	31 日	31 日
平均ノーマイカー実施日数	5.0 日	8.3 日	9.7 日	4.7 日
実施日数／調査日数	26 %	27 %	31 %	15 %
平均路線バス転換日数	- 日	3.0 日	2.9 日	0.8 日
路線バス転換者数	68 人	80 人	39 人	26 人
転換率	38 %	35 %	15 %	17 %
ノーマイカーデー参加者数	579 人	768 人	907 人	227 人
全参加者の内、路線バス転換者数*	221 人	272 人	134 人	40 人
*調査の転換率を参考				
転換による収益（調査結果より）	55,070 円	125,430 円	72,308 円	47,736 円
A社	47,306 円	95,150 円	62,360 円	35,788 円
B社	5,378 円	28,196 円	8,836 円	11,948 円
C社	954 円	720 円	0 円	0 円
D社	0 円	1,364 円	712 円	0 円
E社	1,171 円	0 円	0 円	0 円
F社	260 円	0 円	0 円	0 円
G社	0 円	0 円	400 円	0 円
拡大係数	3.3	3.4	3.4	1.5
	2018年	2019年		
転換による収益	179,132 円	426,240 円	248,422 円	72,725 円
A社	153,877 円	323,342 円	214,244 円	54,523 円
B社	17,495 円	95,816 円	30,357 円	18,203 円
C社	3,104 円	2,447 円	0 円	0 円
D社	0 円	4,635 円	2,446 円	0 円
E社	3,809 円	0 円	0 円	0 円
F社	847 円	0 円	0 円	0 円
G社	0 円	0 円	1,374 円	0 円
1日あたりの収益	9,428 円	13,750 円	8,014 円	2,346 円
A社	8,099 円	10,430 円	6,911 円	1,759 円
B社	921 円	3,091 円	979 円	587 円
C社	163 円	79 円	0 円	0 円
D社	0 円	150 円	79 円	0 円
E社	200 円	0 円	0 円	0 円
F社	45 円	0 円	0 円	0 円
G社	0 円	0 円	44 円	0 円
*2018年調査では転換日数を調査していないため、実施日数による換算を行った。				

2.7. CO₂ 排出削減効果の概算

ノーマイカーデー期間中の自動車利用抑制による CO₂ 排出量の削減効果を以下の式により概算した。

$$\text{CO}_2 \text{ 排出削減量} = \Sigma (\text{ノーマイカー日数 (日)} \times \text{1日の自動車運転距離 (km)} \\ \times \text{自家用車排出量原単位 (130 g-CO}_2\text{/人} \cdot \text{km}^{\ast 1}))$$

ノーマイカーデーによる CO₂ 排出削減量は、1.1 (t-CO₂) であった。これは、年間の 1 人当たり二酸化炭素排出量 (家庭部門) 約 1.9 (t-CO₂) ^{※2} の半分程度の値である。

参考として、ノーマイカー日数と 1 日の自動車運転距離の関係をみると、ノーマイカーの実施日数が長い人は 1 日の自動車運転距離が短い人が多い。

		1日の自動車運転距離						
		0km	1km以上 10km未満	10km以上 20km未満	20km以上 30km未満	30km以上 40km未満	40km以上 50km未満	50km以上
ノーマイ カー日数	0日	1	2	2	2	1	0	0
	1日	0	4	6	5	3	0	0
	2~3日	0	9	15	3	2	4	1
	4~6日	1	10	7	2	1	0	1
	7~13日	0	7	7	0	0	0	0
	14~20日	11	19	2	2	0	1	0
	21日以上	6	10	2	0	0	0	0

※1：運輸部門における二酸化炭素排出量、国土交通省、

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

※2：一人当たりの二酸化炭素排出量 (2019 年度)、全国地球温暖化防止活動推進センター、

<https://www.jccca.org/download/13338>