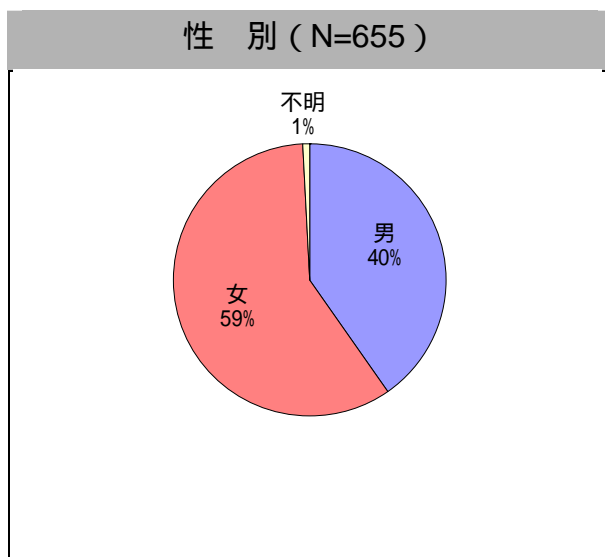
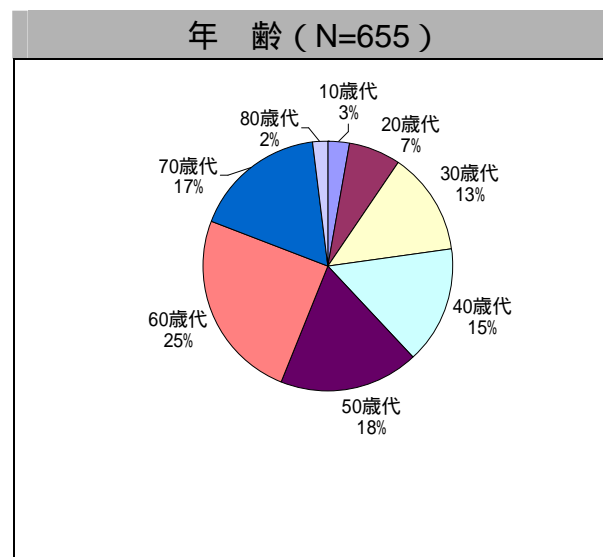


グラフ 1

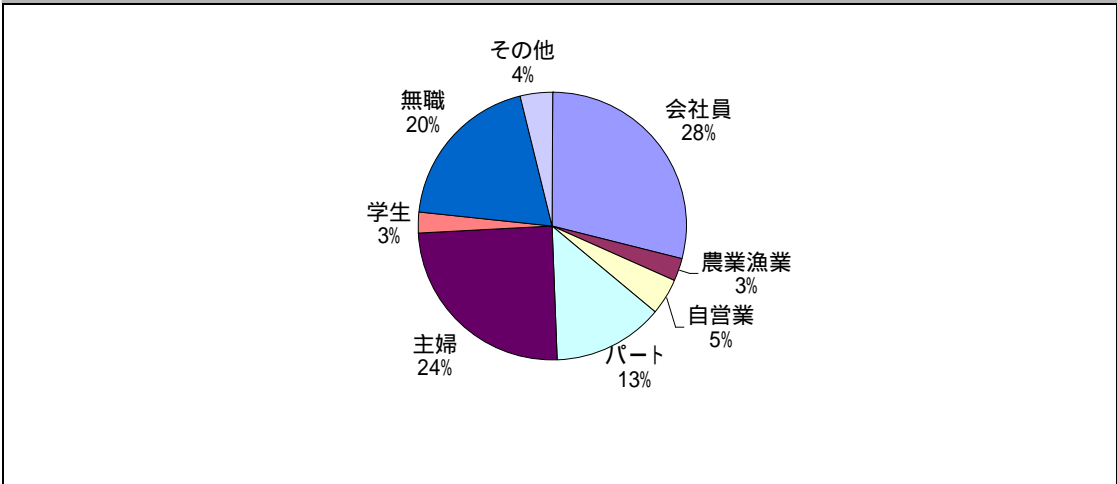


グラフ 2



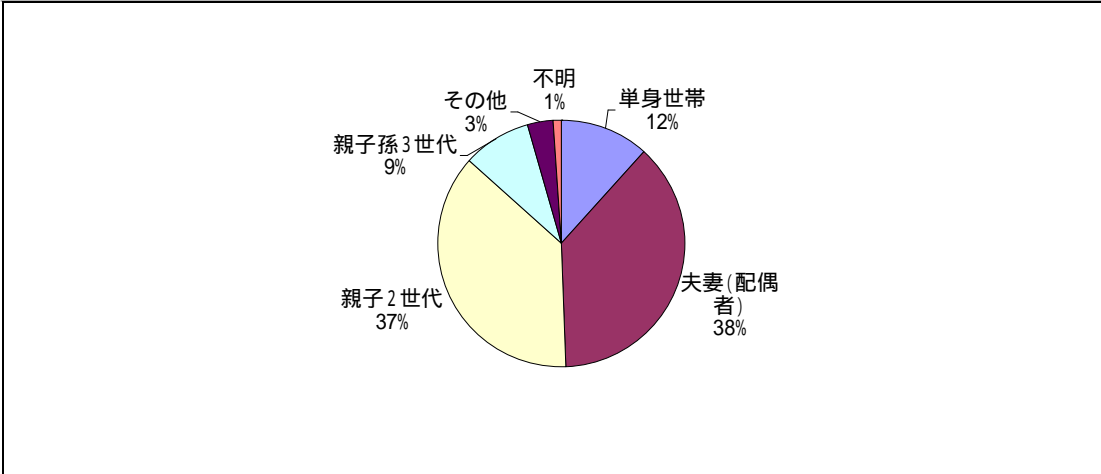
グラフ 3

就業・就学 ( N=655 )

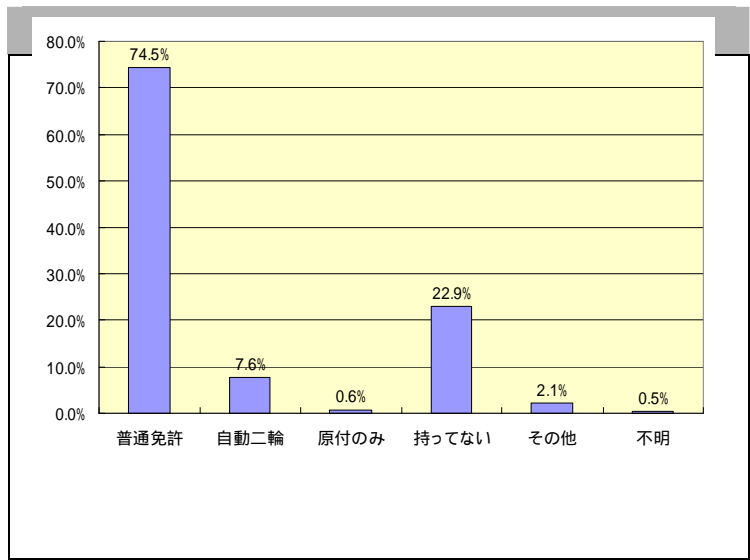


グラフ 4

世帯構成 ( N=655 )

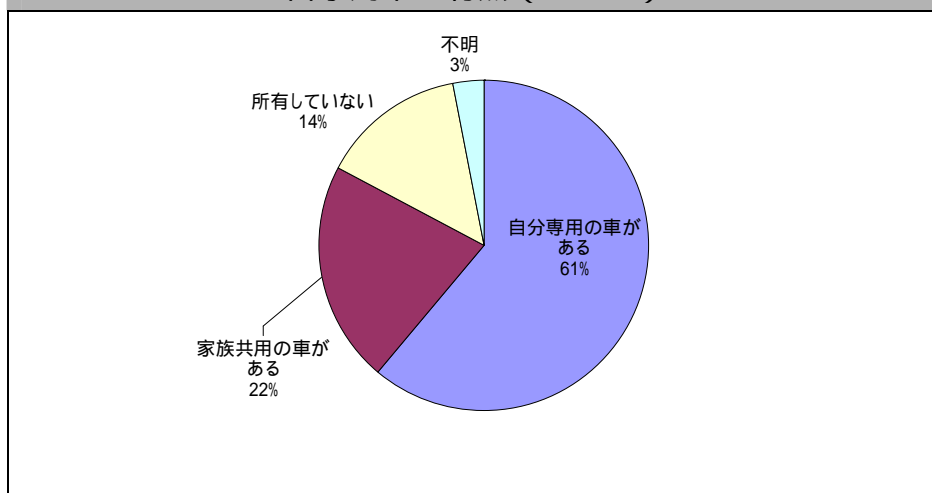


グラフ 5



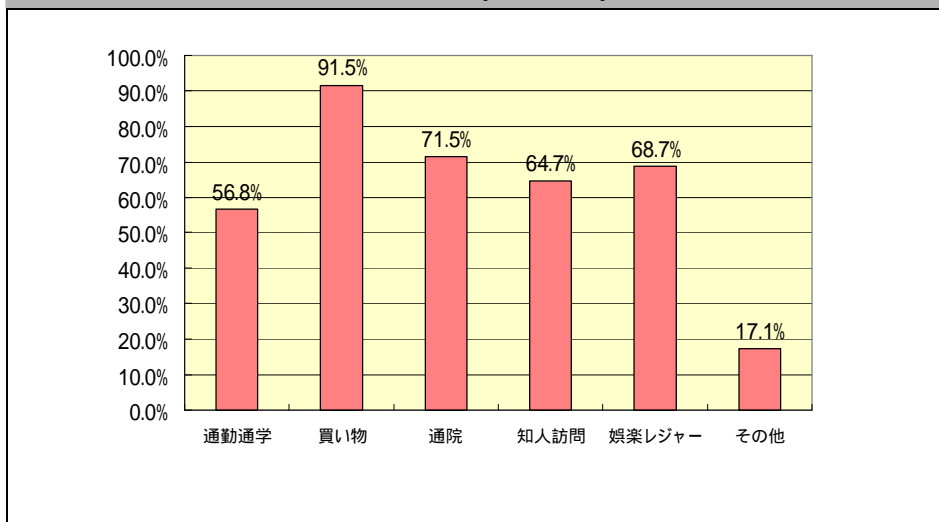
グラフ 6

### 自家用車の有無 (N=655)



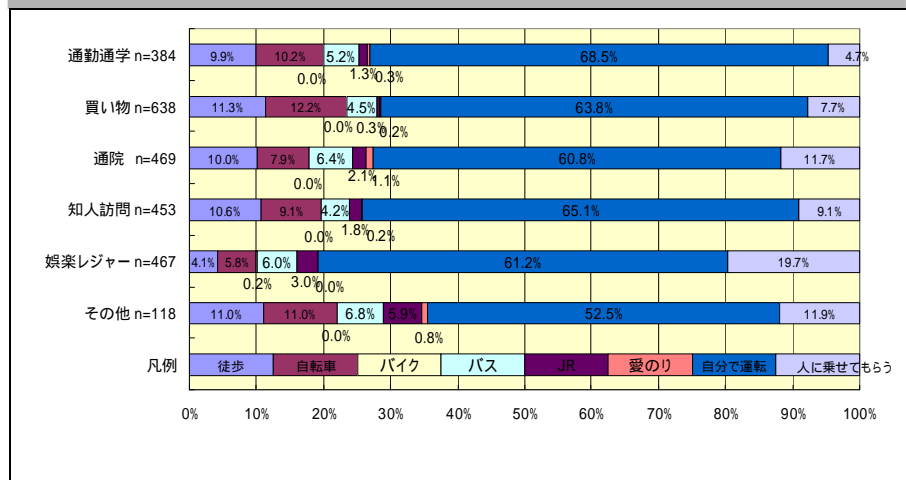
グラフ7

### 外出目的 (N=655)



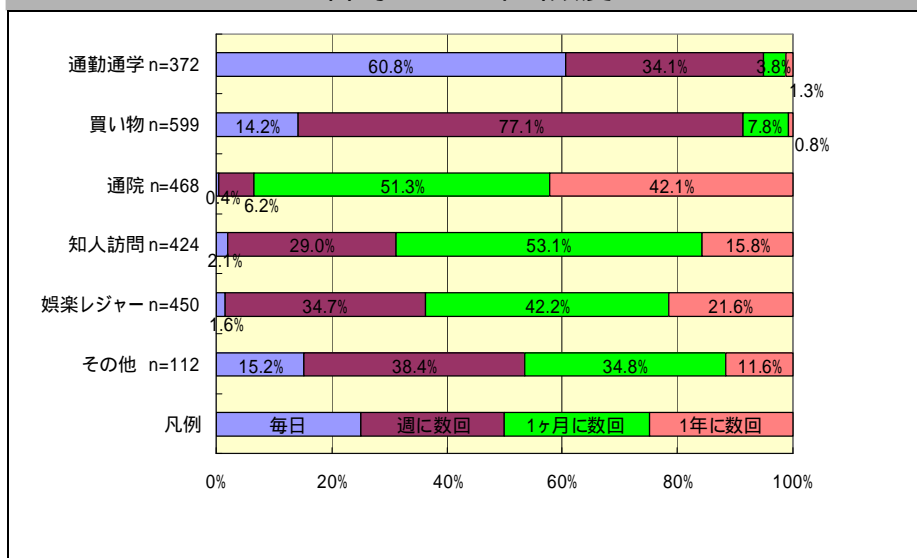
グラフ8

### 目的ごとの交通手段



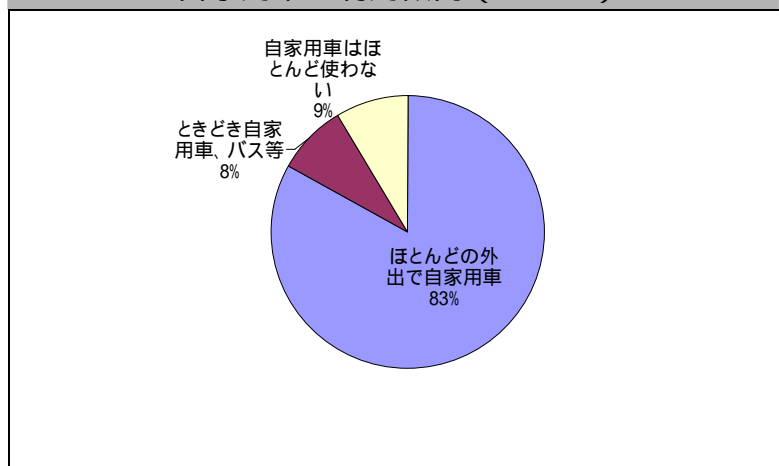
グラフ9

### 目的ごとの外出頻度



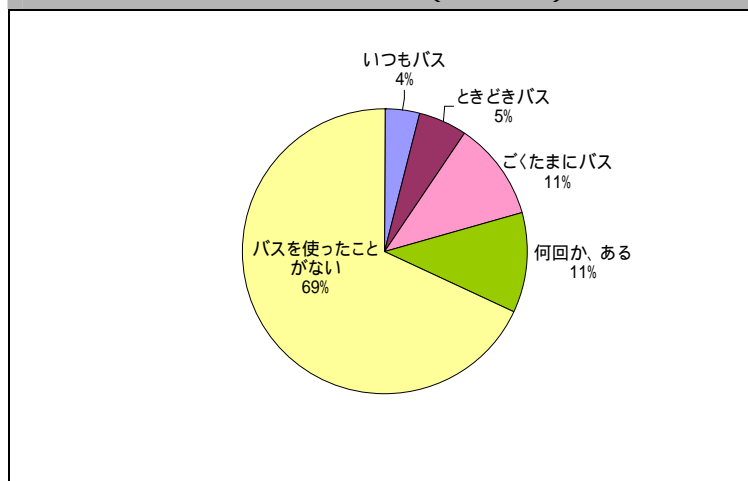
グラフ 10

### 自家用車の利用傾向 (N=584)

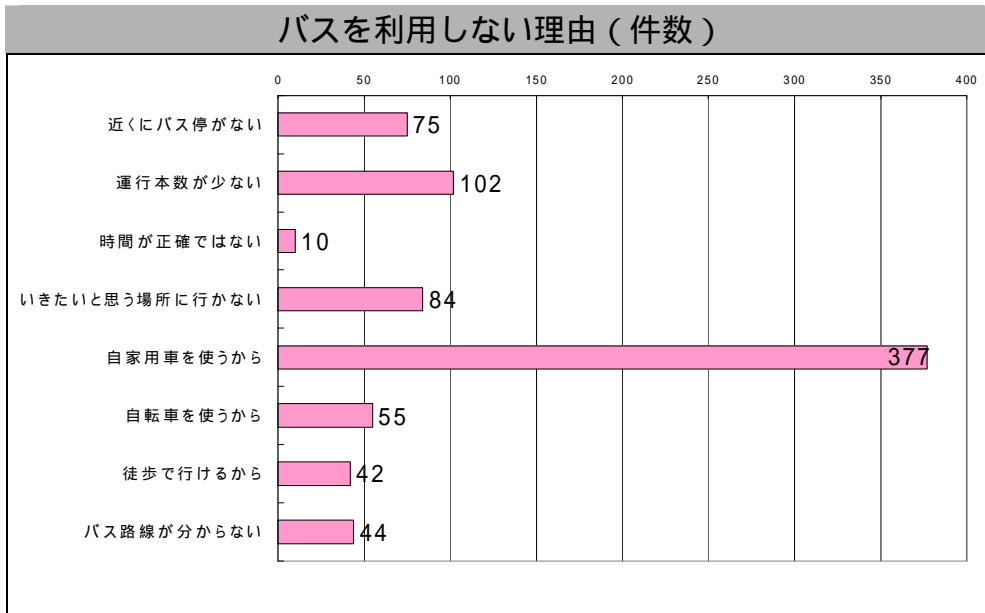


グラフ 11

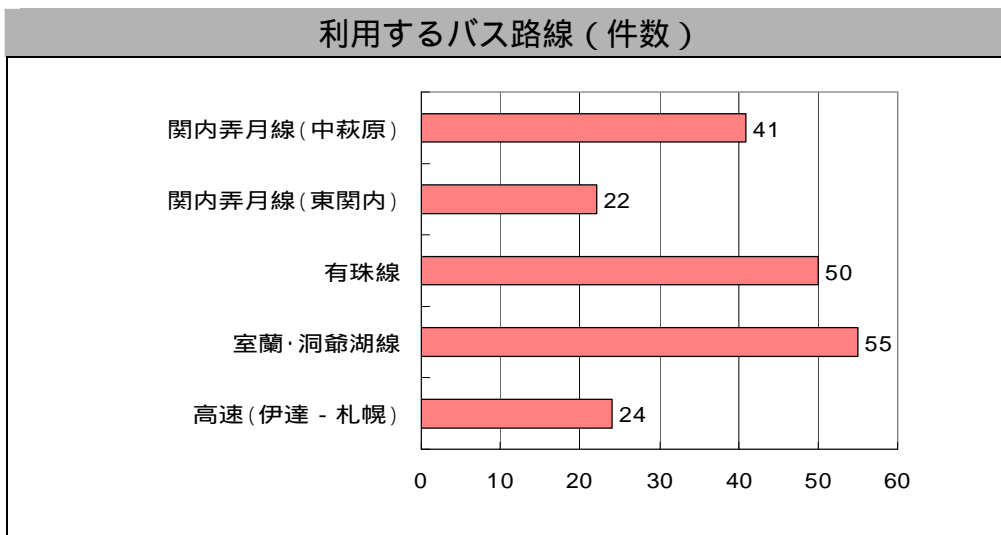
### バスの利用傾向 (N=609)



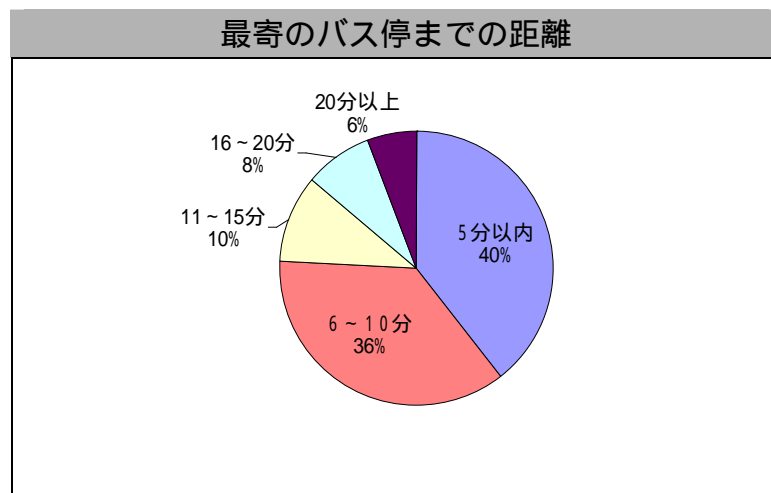
グラフ 12



グラフ 13

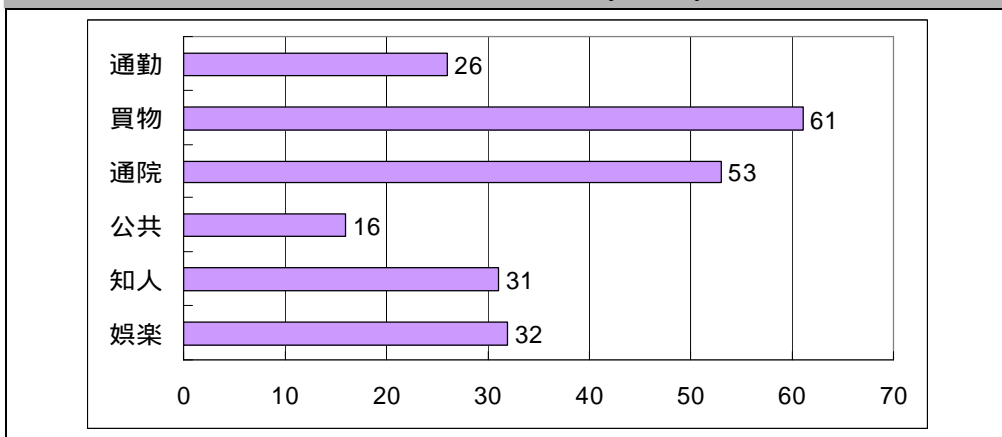


グラフ 14



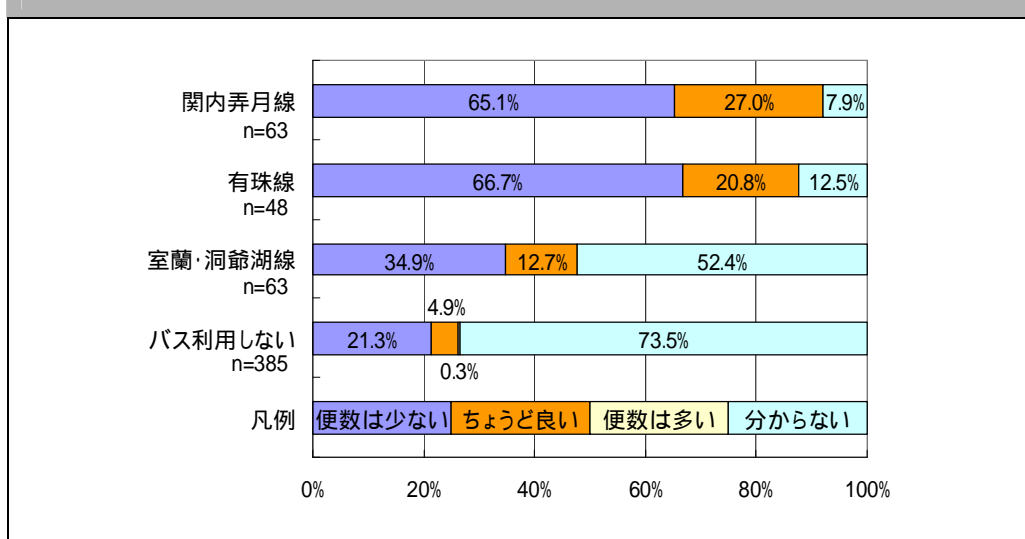
グラフ 15

### バスを利用する目的（件数）



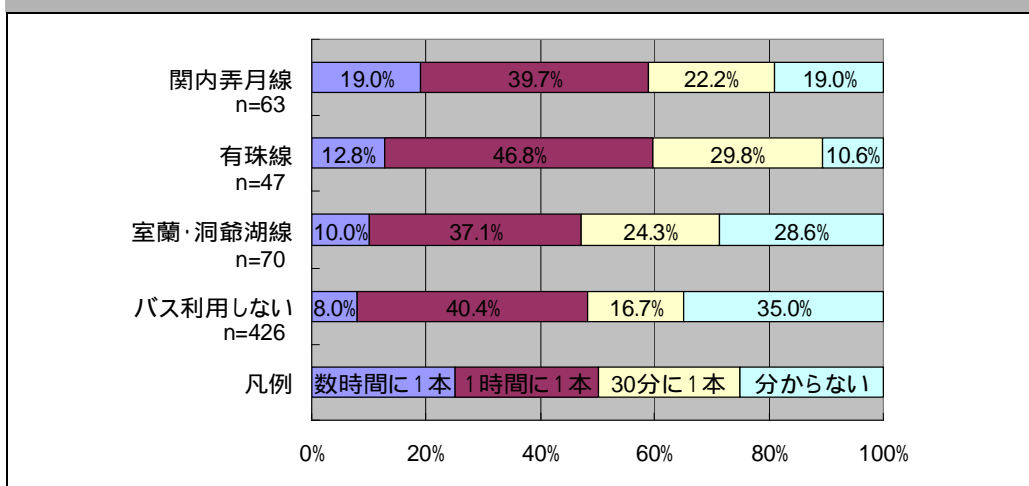
グラフ 16

### 現在の便数の評価



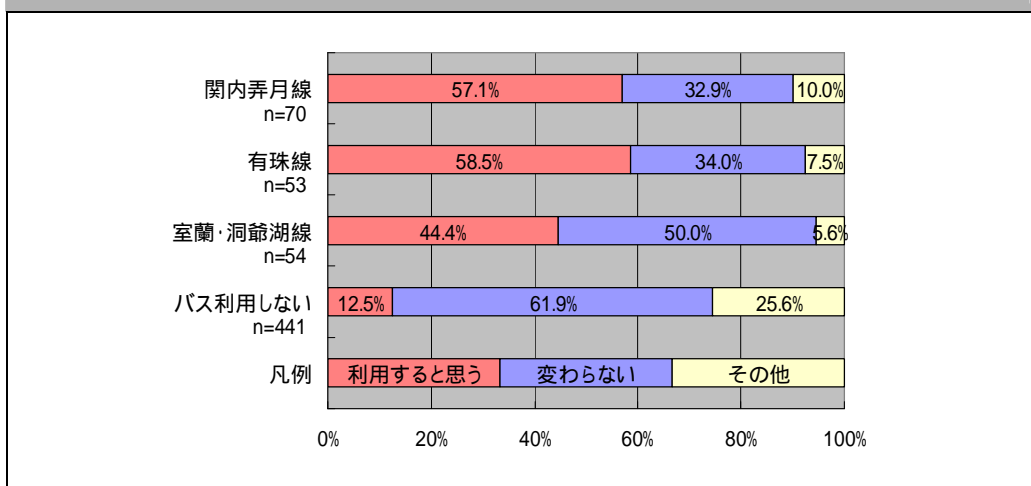
グラフ 17

### 現在の便数の評価



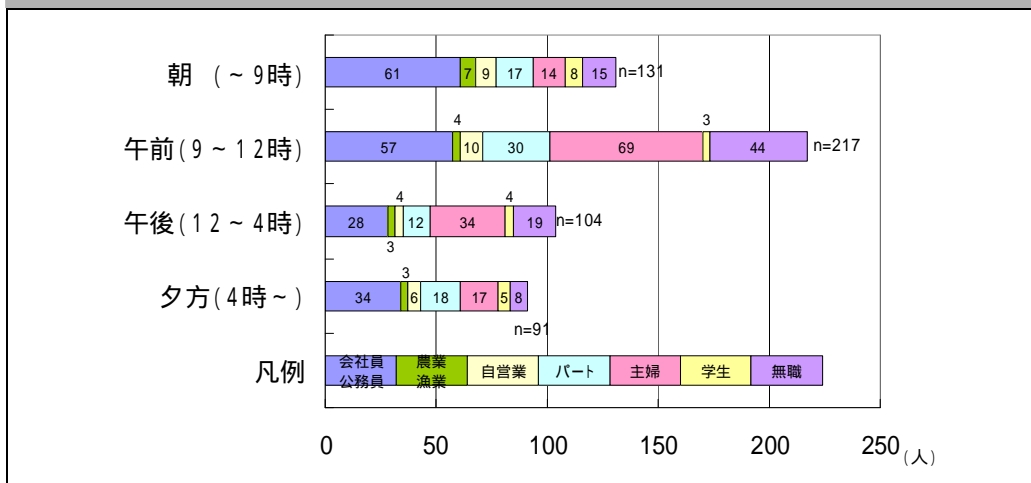
グラフ 18

### 1時間に1, 2本となった場合のバス利用



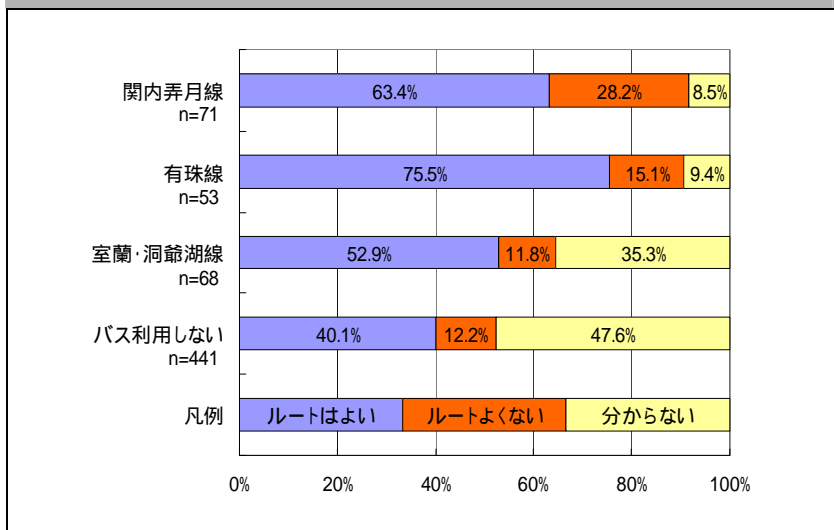
グラフ 19

### 運行の密度



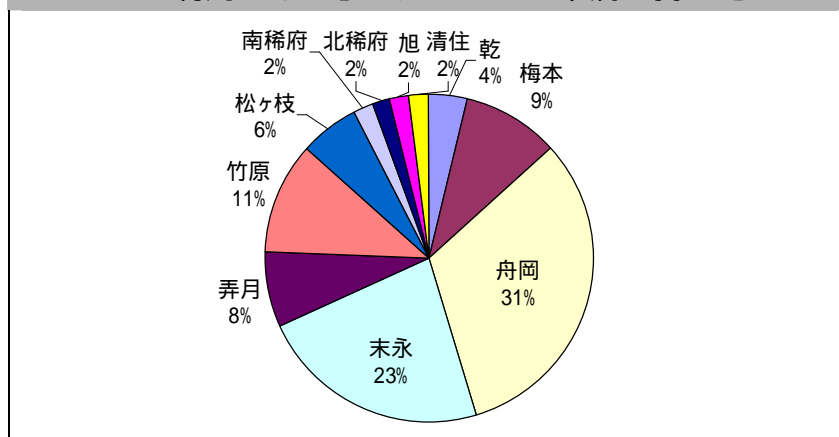
グラフ 20

### 現在のバスルートについて



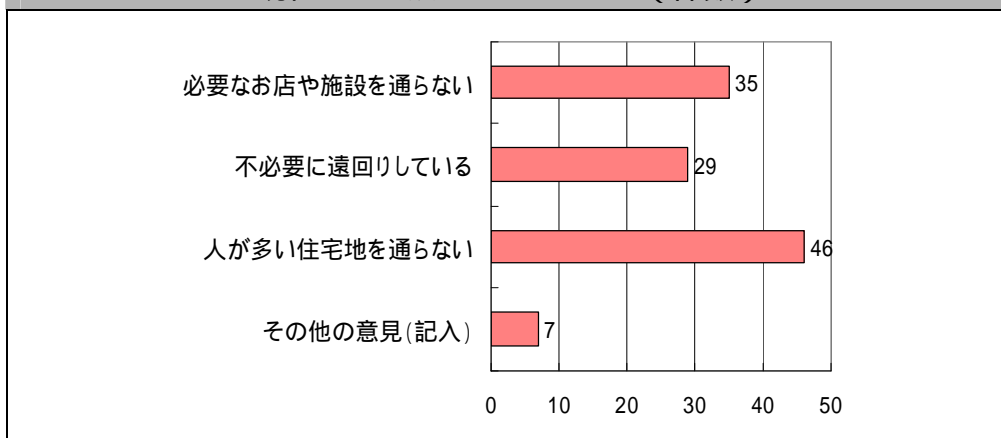
グラフ 21-1

「バス利用しない」のルートへの不満を持つ地区



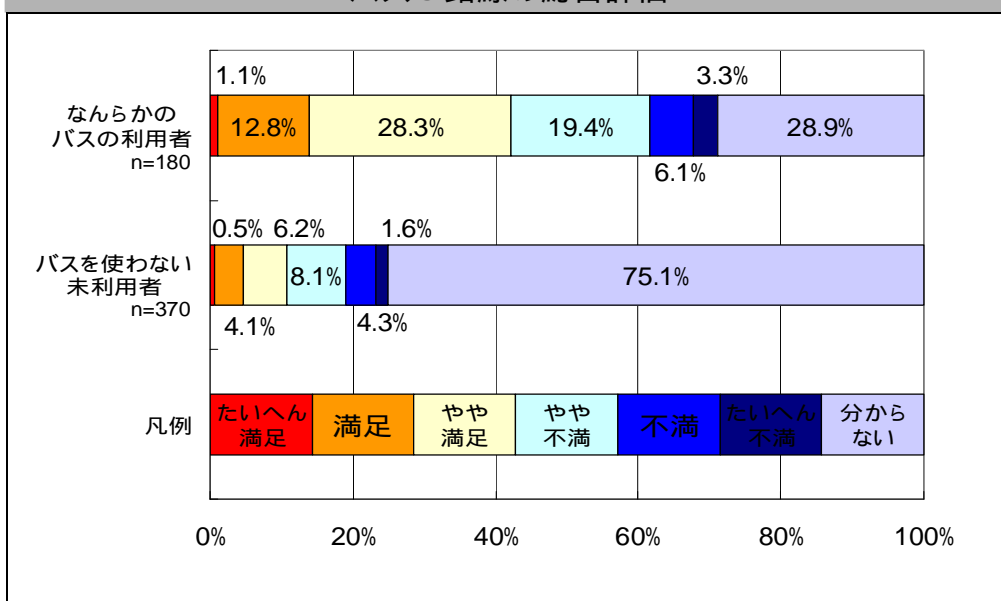
グラフ 21-2

現在のバスルートについて（件数）



グラフ 22

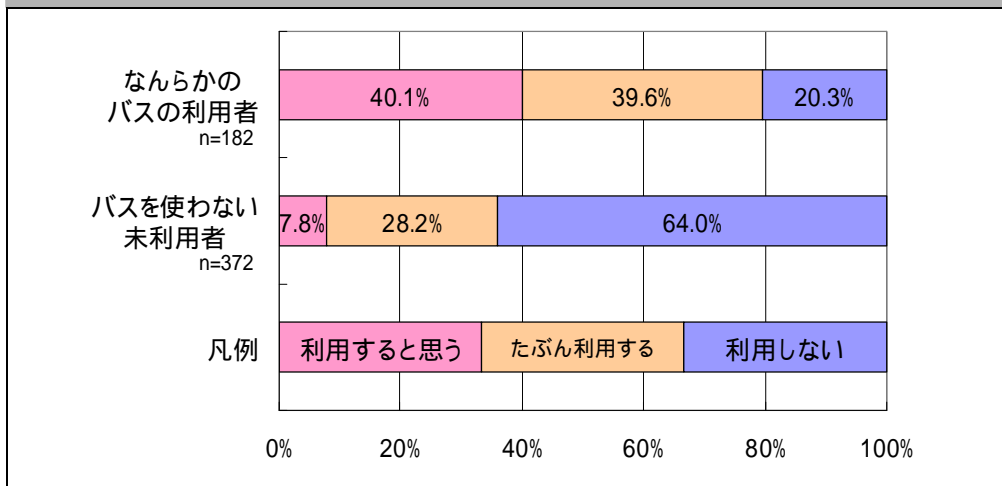
バス3路線の総合評価



グラフ 23

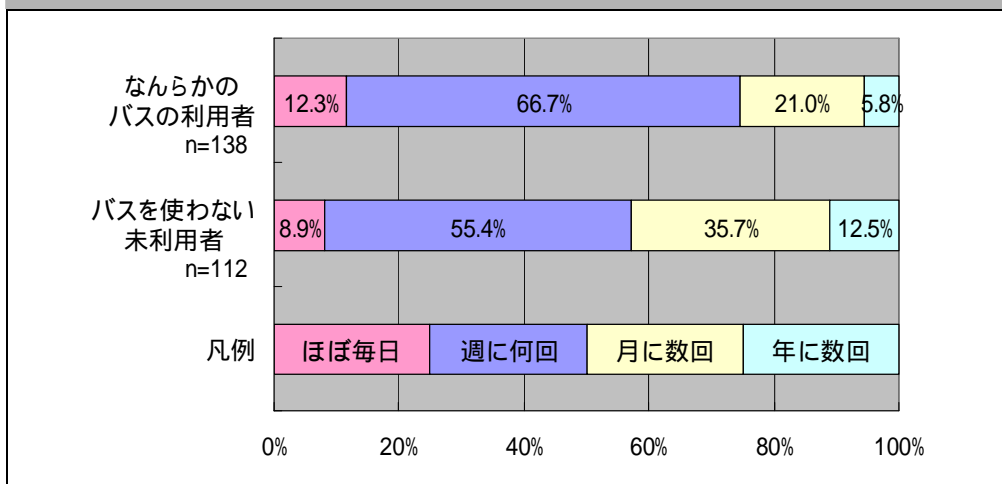


### 理想的なバスの利用意識



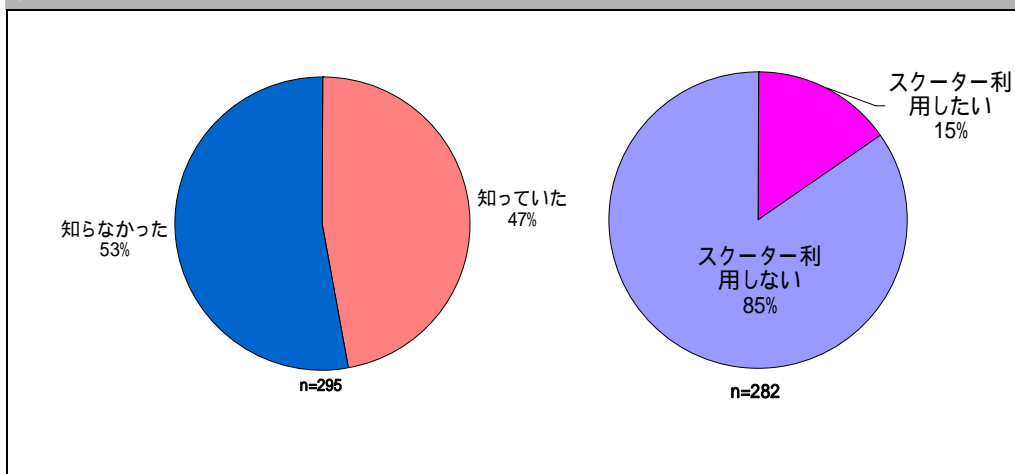
グラフ 24

### 理想的なバス「利用頻度」



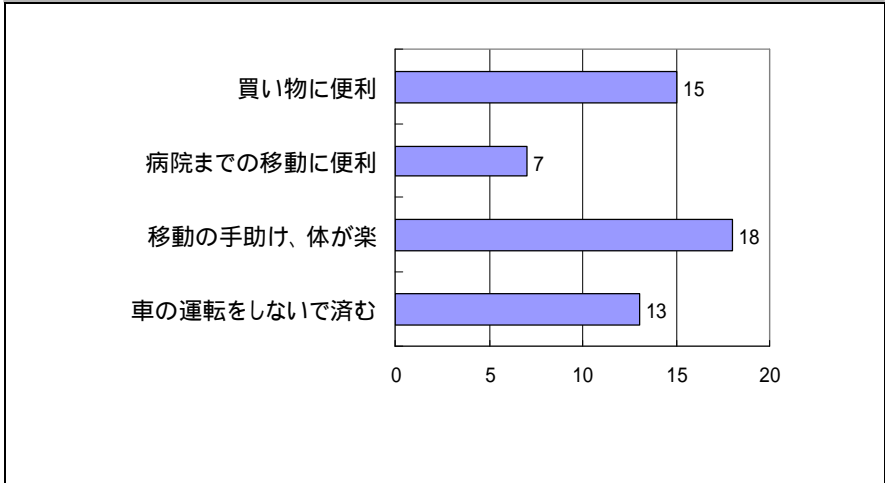
グラフ 25

### 電動スクーターの利用意識



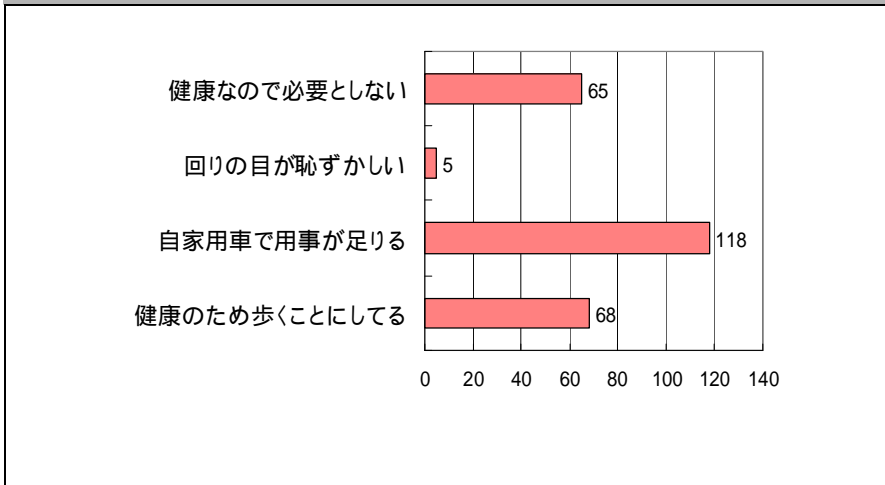
グラフ 26

### 電動スクーターを利用する理由（件数）



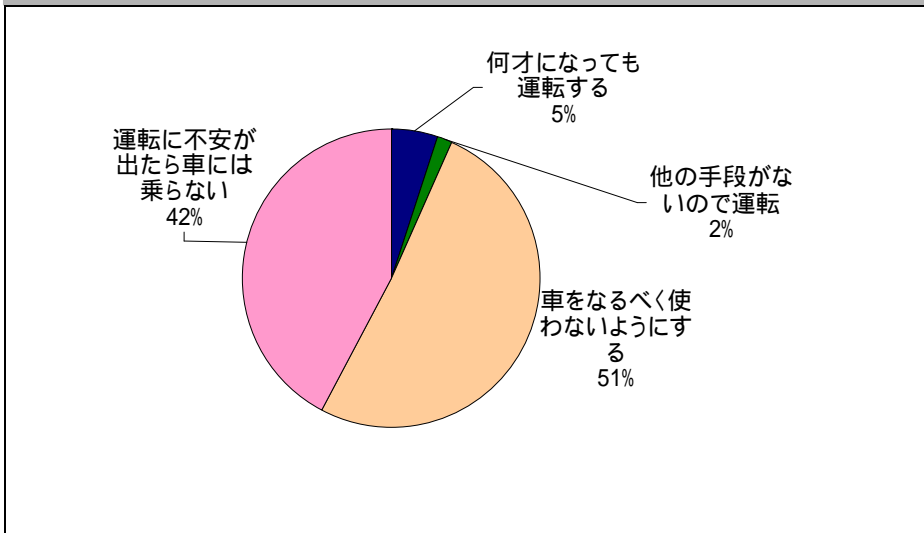
グラフ 27

### 電動スクーターを利用しない理由（件数）



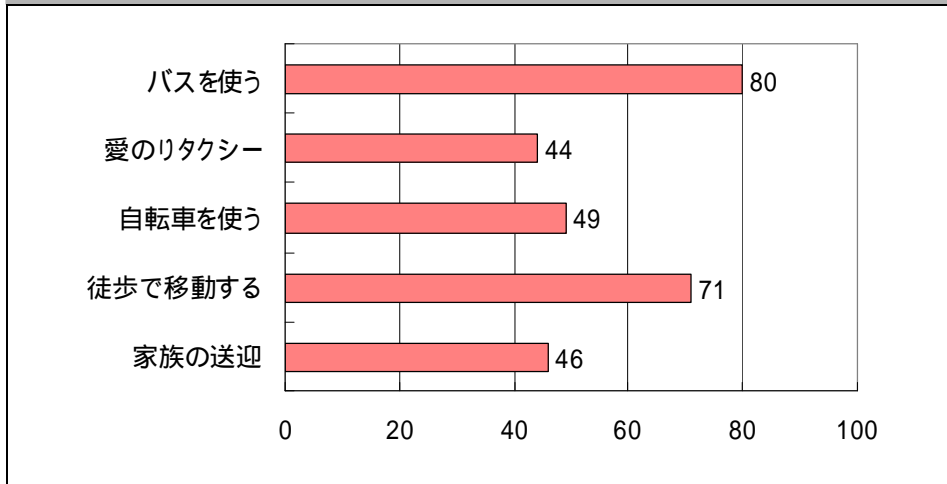
グラフ 28

### 今後の自動車運転についての意識



グラフ 29

代替交通手段についての意識（件数）



グラフ 30