
一般国道20号 長野県諏訪市^{すわし}～下諏訪町間^{しもすわまち}
地域の意見聴取（第1回）
— クロス集計結果 —

平成26年7月17日 関東地方整備局

参考資料 目次

参考1. クロス集計結果【住民等】

住民等 属性（地域別）	．．． 3
住民等 属性（年齢別）	．．． 4
住民等 属性（職業別）	．．． 5
住民等 利用頻度／手段／目的（年齢別）	．．． 6
住民等 課題（地域別）	．．． 7
住民等 課題（年齢別／頻度別／手段別／目的別）	．．． 8
住民等 政策目標（地域別）	．．． 9
住民等 政策目標（年齢別／利用頻度別）	．．． 10
住民等 政策目標（手段別／目的別／課題別）	．．． 11
住民等 必要性（地域別／年齢別／利用頻度別）	．．． 12
住民等 必要性（手段別／目的別／課題別）	．．． 13

参考2. クロス集計結果【事業者等】

事業者等 目的地／利用路線 出発地／手段	．．． 15
事業者等 課題（業種別）	．．． 16
事業者等 政策目標（業種別）	．．． 17
事業者等 必要性（業種別／課題別／政策目標別）	．．． 18

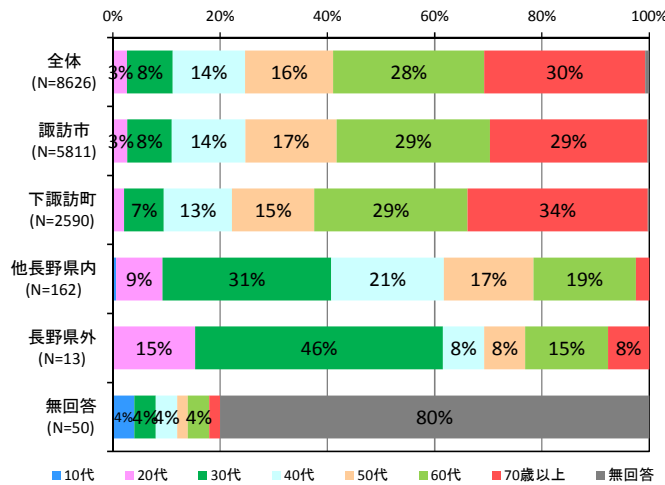
参考1. クロス集計結果【住民等】

※留置き、Webを含む

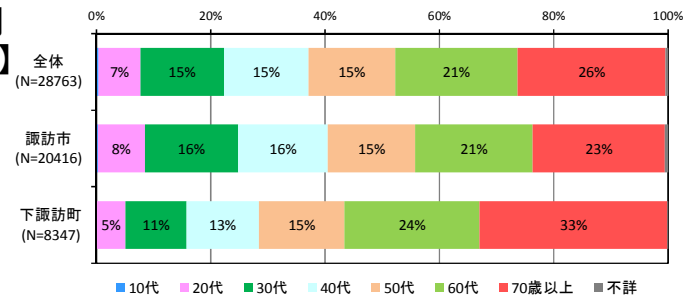
住民等 属性(地域別)

- ◆ 地域別年齢では、諏訪市・下諏訪町の方が年齢層が高い。
- ◆ 地域別職業では、諏訪市・下諏訪町の方が自営業や無職の割合が高い。
- ◆ 地域別性別では、その他長野県内や長野県外の方が男性の割合が高い。

【地域別年齢】

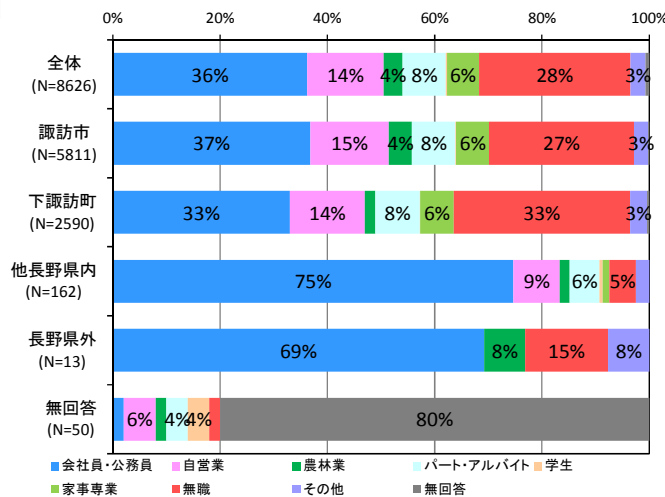


【参考:市町別世帯主年齢】

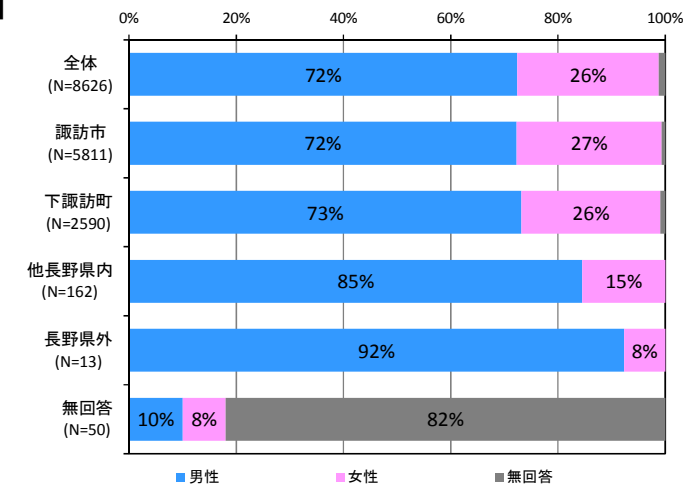


資料:平成22年国勢調査

【地域別職業】



【地域別性別】

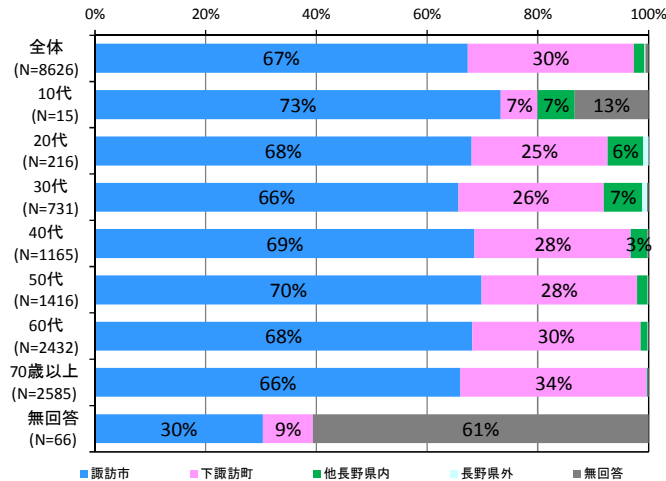


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

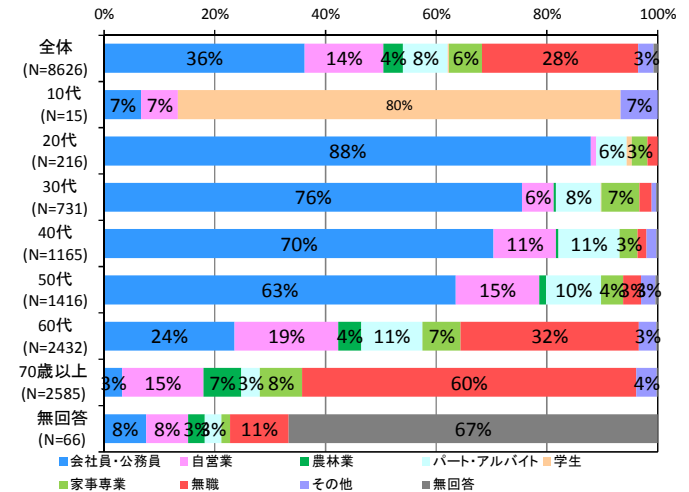
住民等 属性(年齢別)

- ◆ 年齢別地域では、地域による年齢の差異はあまりない。
- ◆ 年齢別職業では、10代は学生、20代～50代は会社員・公務員や自営業、60代、70代は無職の割合がそれぞれ高い。
- ◆ 年齢別性別では、若年の回答者ほど女性の割合が高く傾向がある。

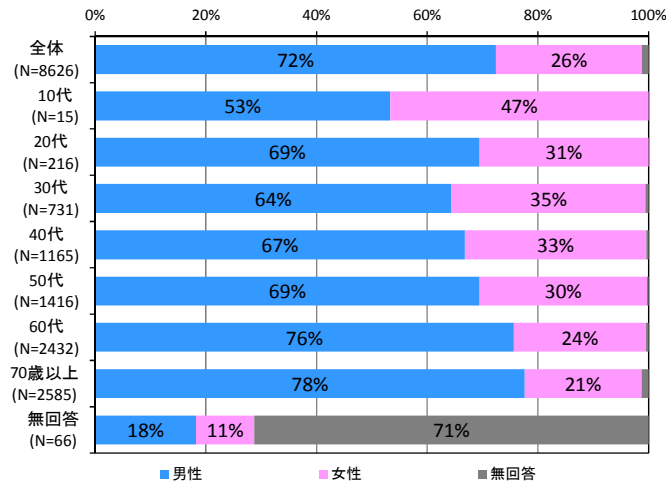
【年齢別地域】



【年齢別職業】



【年齢別性別】

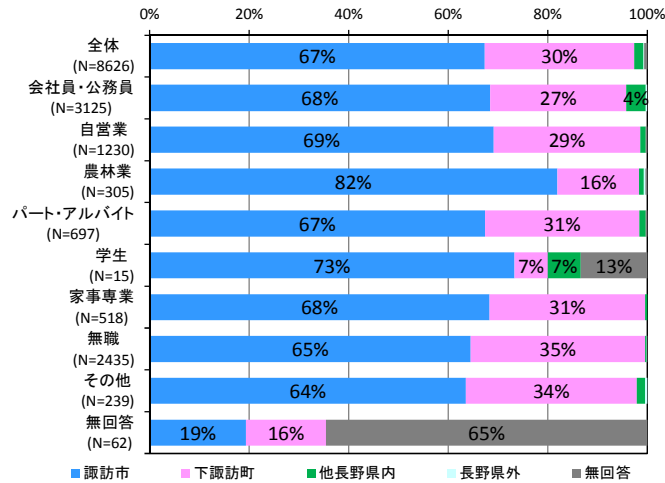


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

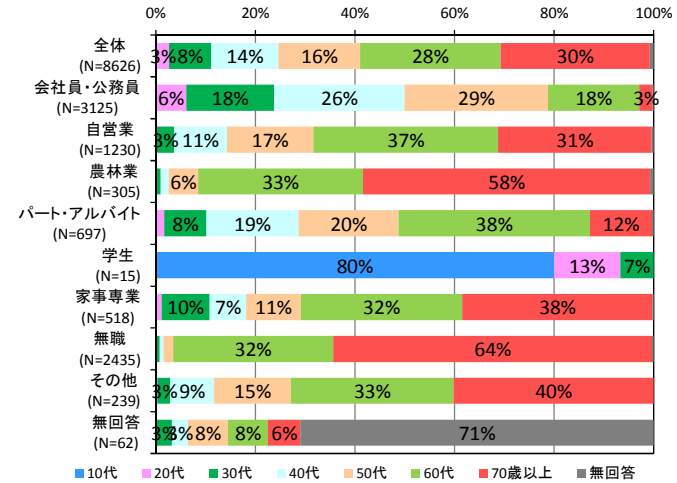
住民等 属性(職業別)

- ◆ 職業別地域では、農業や学生における諏訪市の割合が比較的高い。
- ◆ 職業別年齢では、農業や無職における60代以上の割合が高い。
- ◆ 職業別性別では、パート・アルバイトや学生、家事専業における女性の割合が高い。

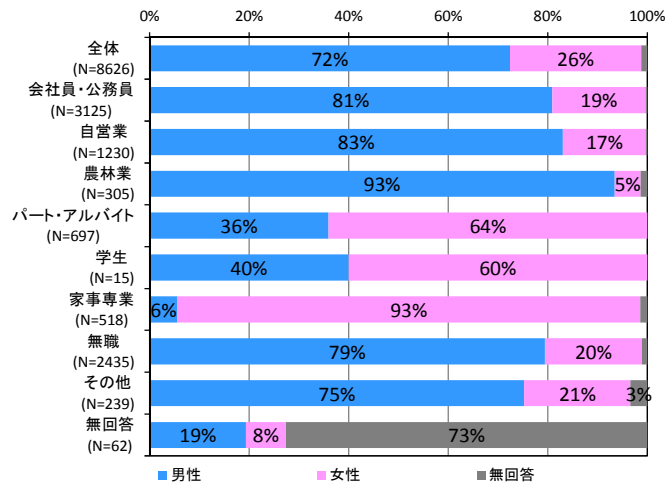
【職業別地域】



【職業別年齢】



【職業別性別】

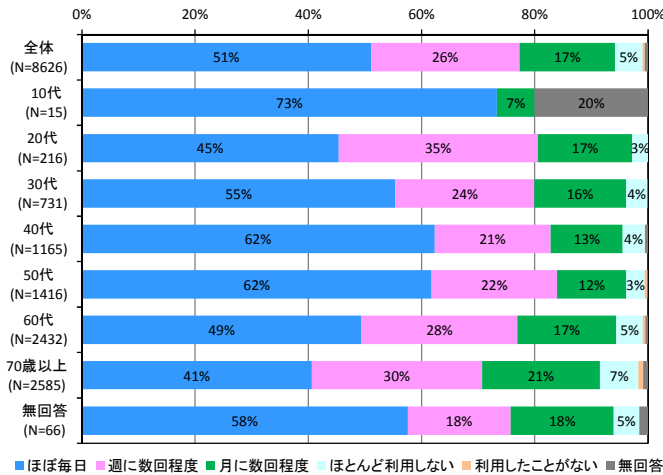


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

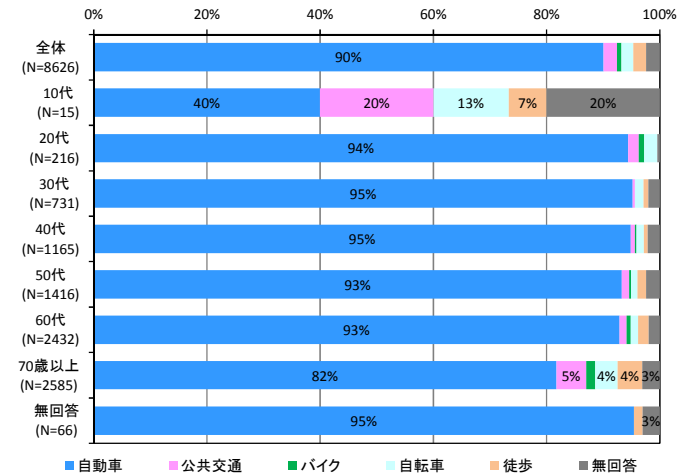
住民等 利用頻度／手段／目的（年齢別）

- ◆ 年齢別利用頻度では、40代～50代の利用頻度が比較的高い。
- ◆ 年齢別移動手段では、全世代で自家用車の割合が高い。10代、70代以上では、自動車以外の利用が比較的多い。
- ◆ 年齢別利用目的では、10代～50代における通勤・通学や仕事での利用が比較的多い。

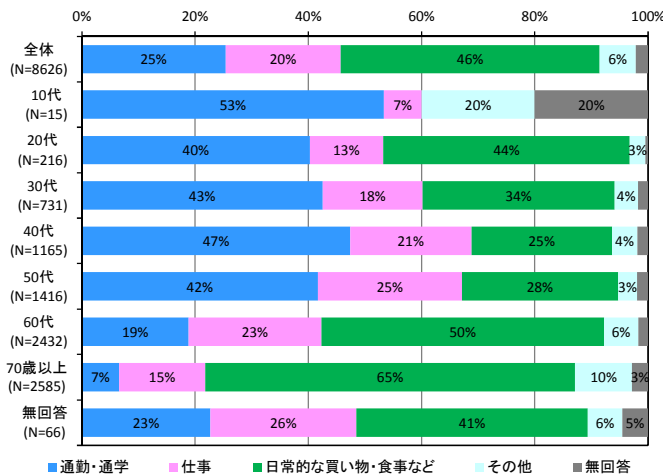
【年齢別 利用頻度】



【年齢別 移動手段】



【年齢別 利用目的】

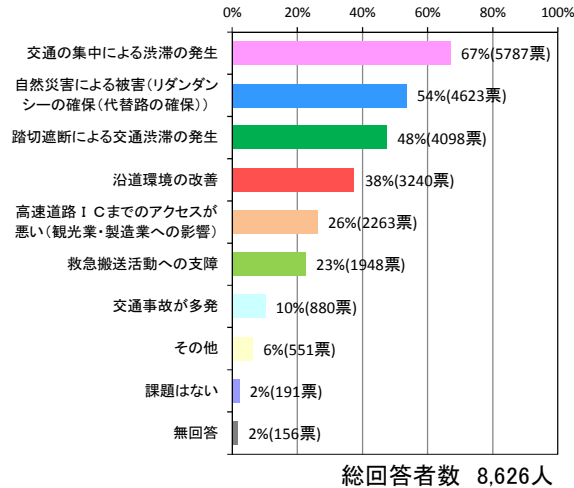


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

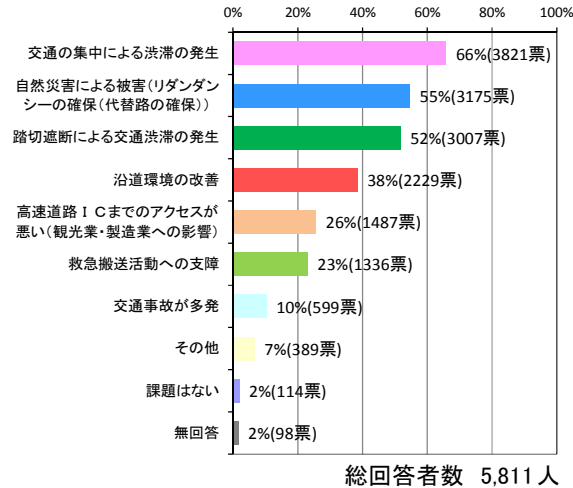
住民等 課題(地域別)

- ◆ 課題について、地域による大きな差異は見られない。
- ◆ 諏訪市では、「踏切遮断による交通渋滞の発生」を課題と認識している割合が比較的高い。
- ◆ 長野県外では、「高速道路ICまでのアクセスが悪い(観光業・製造業への影響)」の割合が比較的高い。

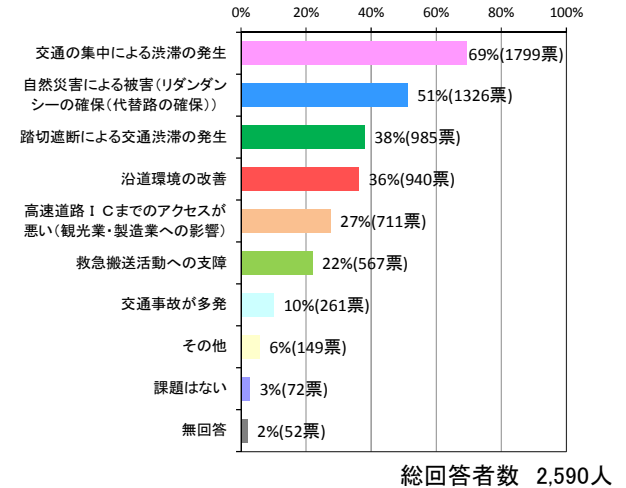
【全体】



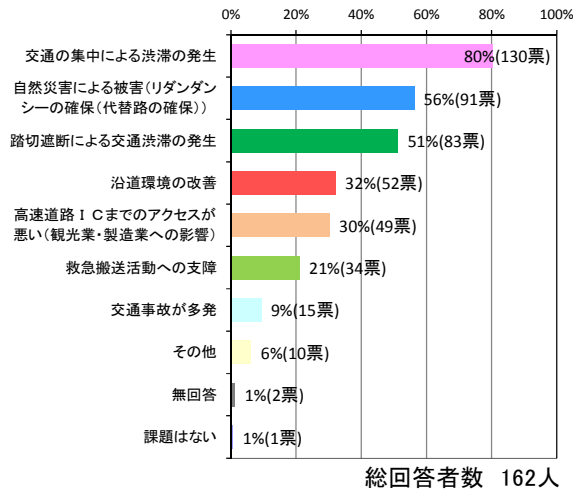
【諏訪市】



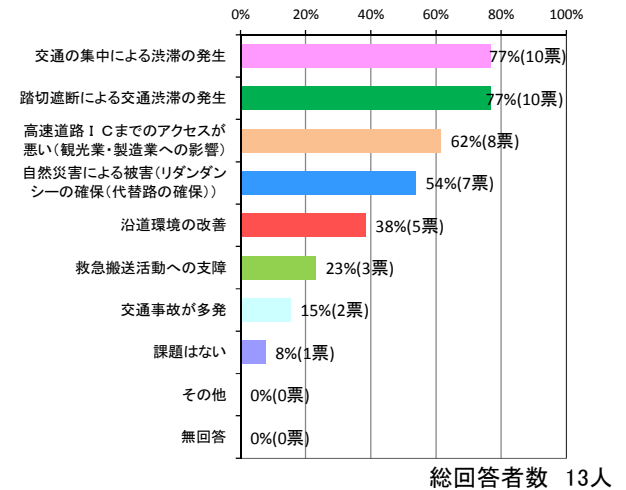
【下諏訪町】



【その他長野県内】



【長野県外】

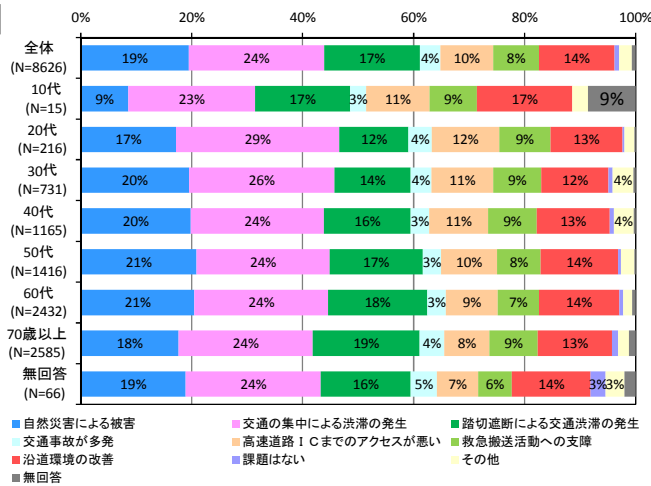


※割合は総回答数に対する回答数。

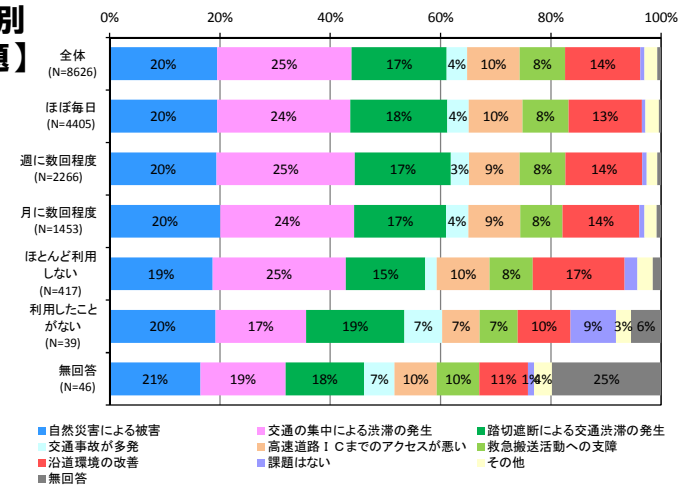
住民等 課題（年齢別／頻度別／手段別／目的別）

- ◆ 年齢別課題では、20代以上における若い世代ほど「交通の集中による渋滞の発生」の意見の割合が高い。10代における「沿道環境の改善」の意見が他の世代に比べ高い。
- ◆ 移動手段別や課題では自動車が、利用目的別では通勤・通学が、「交通の集中による渋滞の発生」の割合が比較的高い。

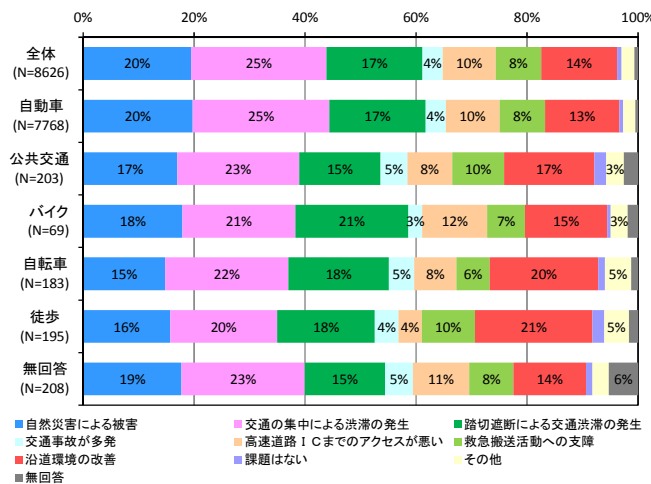
【年齢別課題】



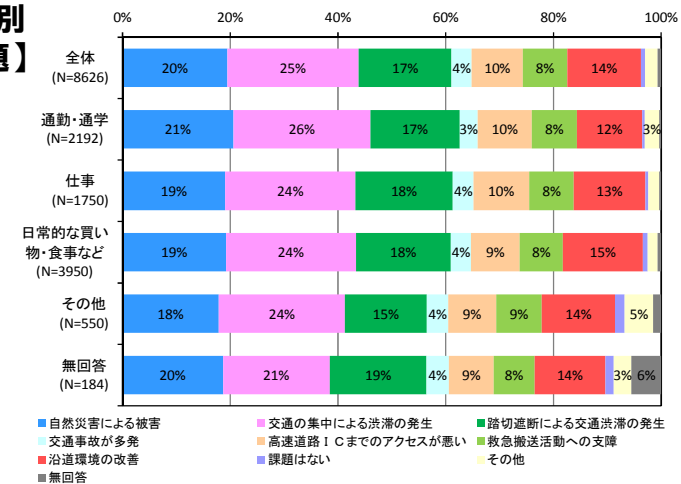
【利用頻度別課題】



【移動手段別課題】



【利用目的別課題】

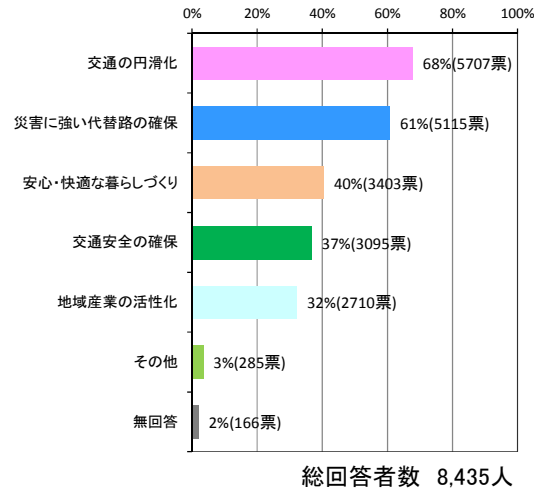


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

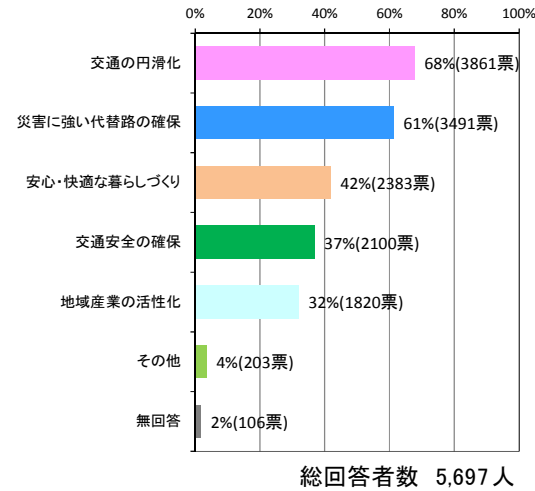
住民等 政策目標(地域別)

◆ 政策目標について、地域による大きな差異は見られないが、長野県外は、各項目とも高い傾向がある。

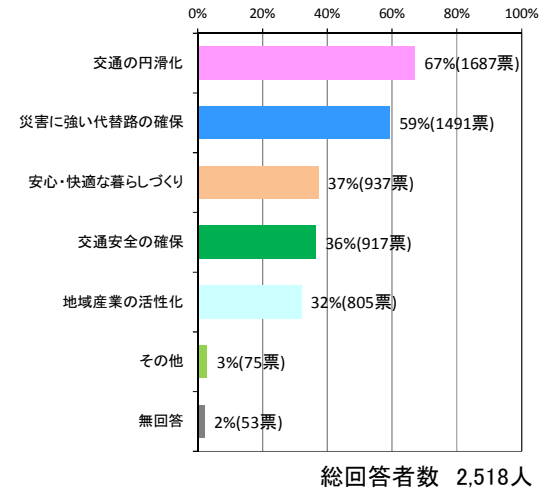
【全体】



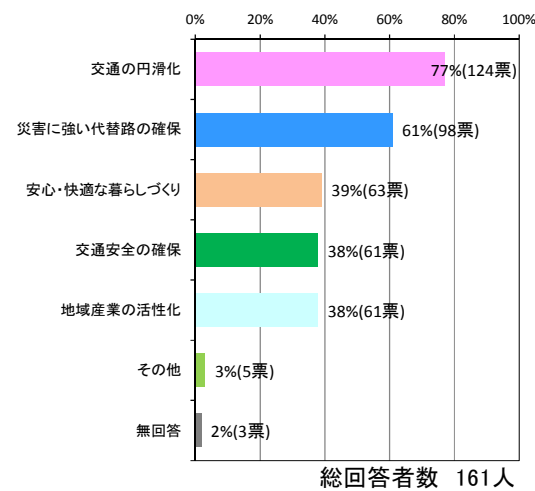
【諏訪市】



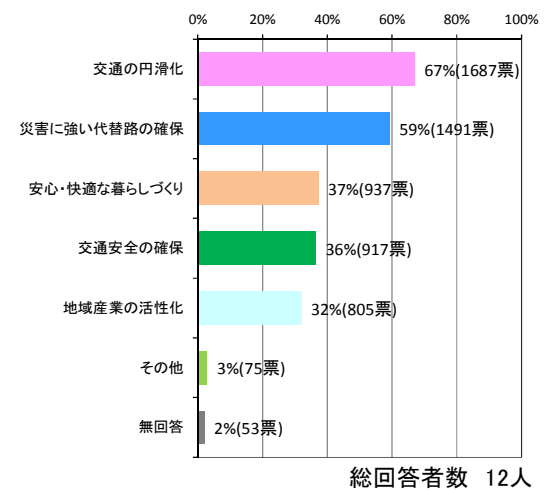
【下諏訪町】



【その他長野県内】



【長野県外】

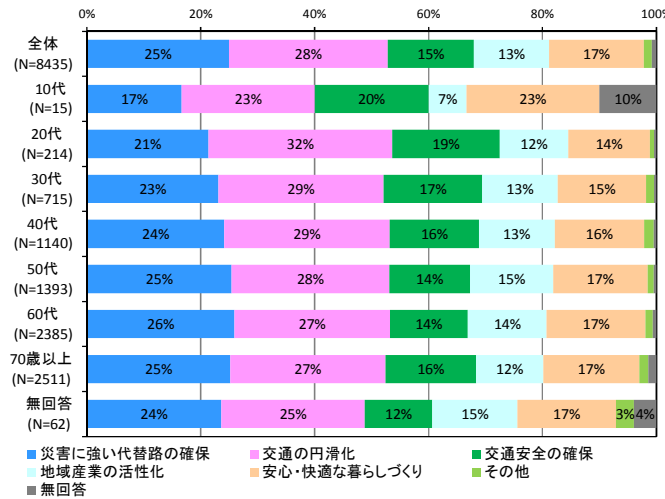


※割合は前問で「課題はない」を除く回答数に対する回答数

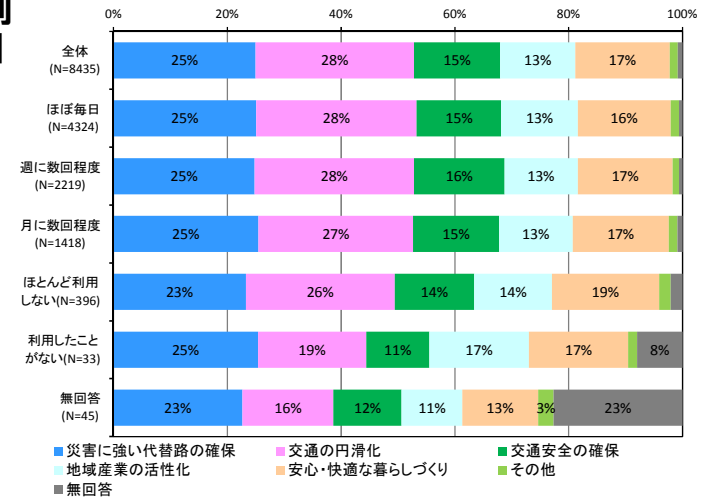
住民等 政策目標(年齢別／利用頻度別)

- ◆年齢別政策目標では、10代で「安全安心な生活空間の確保」の意見が他の世代に比べ高い。「救急医療への速達性向上」との意見は、10代と70代以上で比較的高い。
- ◆利用頻度別政策目標では、傾向に大きな違いは見られない。

【年齢別政策目標】



【利用頻度別政策目標】

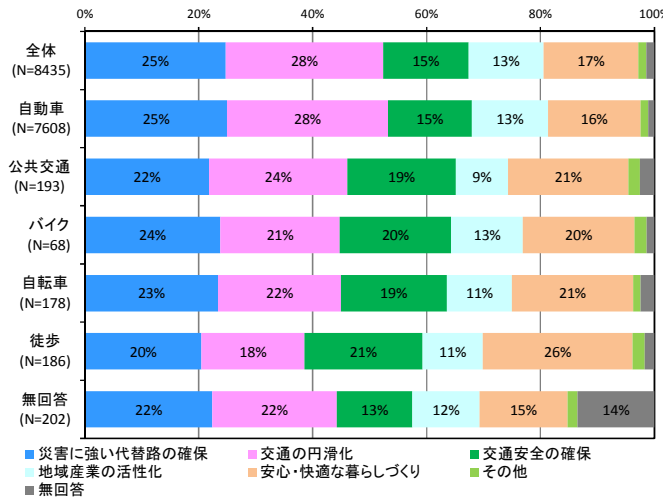


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

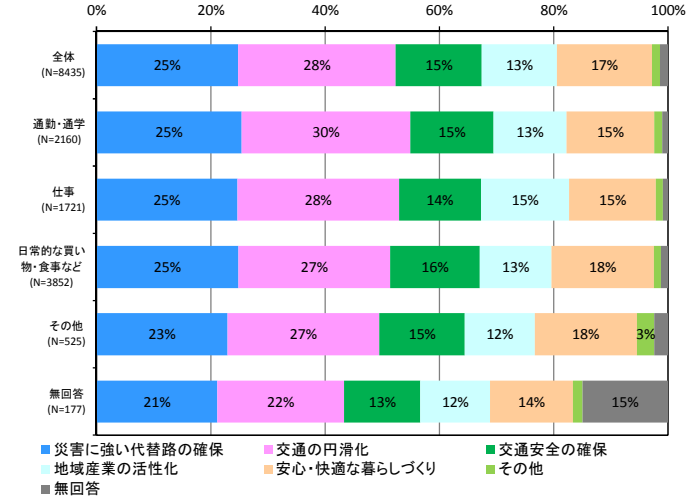
住民等 政策目標(手段別／目的別／課題別)

- ◆ 移動手段別政策目標では、自動車よりも他の手段で「交通安全の確保」や「安心・安全な暮らしづくり」が高い。
- ◆ 移動手段別政策目標では、通勤・通学で「交通の円滑化」が高い。
- ◆ 課題別政策目標では、類似する課題と政策目標の項目の関係が高い。

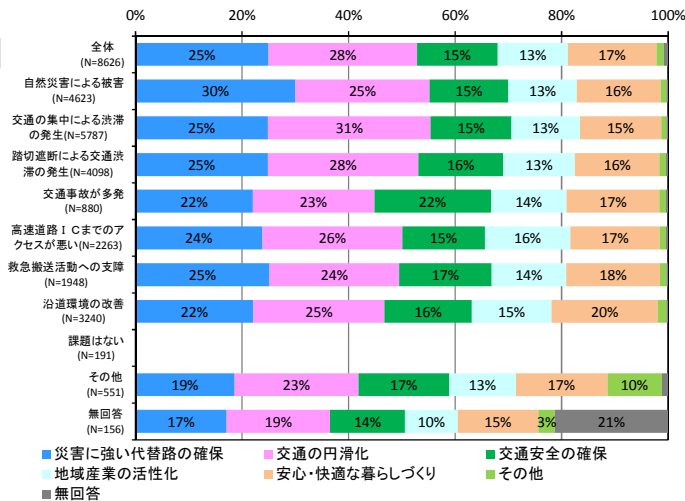
【移動手段別政策目標】



【利用目的別政策目標】



【課題別政策目標】

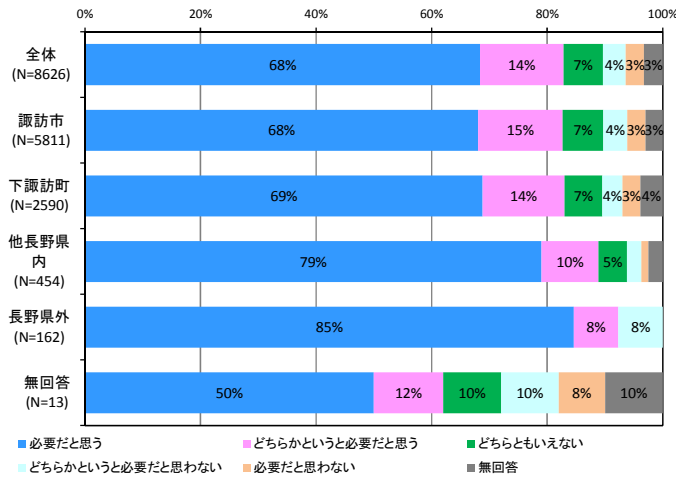


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

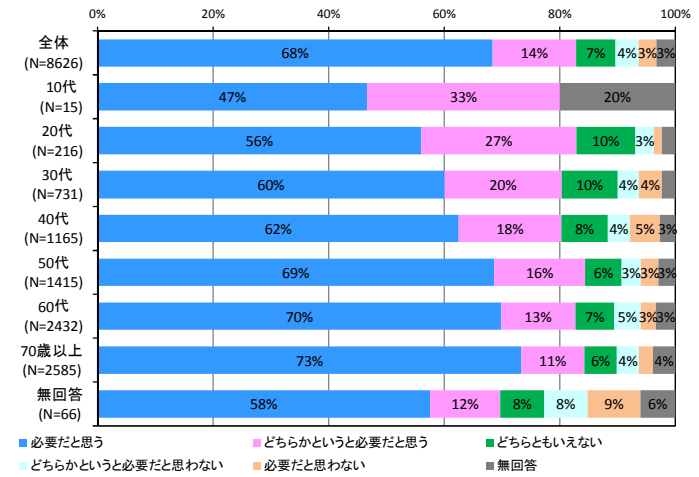
住民等 必要性(地域別／年齢別／利用頻度別)

- ◆ 地域別必要性では、諏訪市・下諏訪町以外の方が「必要だと思う」と思う割合が高い。
- ◆ 年齢別必要性では、年代が上がるほど「必要だと思う」と思う割合が高い傾向にある。
- ◆ 利用頻度別必要性では、利用頻度が高くなるほど「必要だと思う」と思う割合が高い傾向にある。

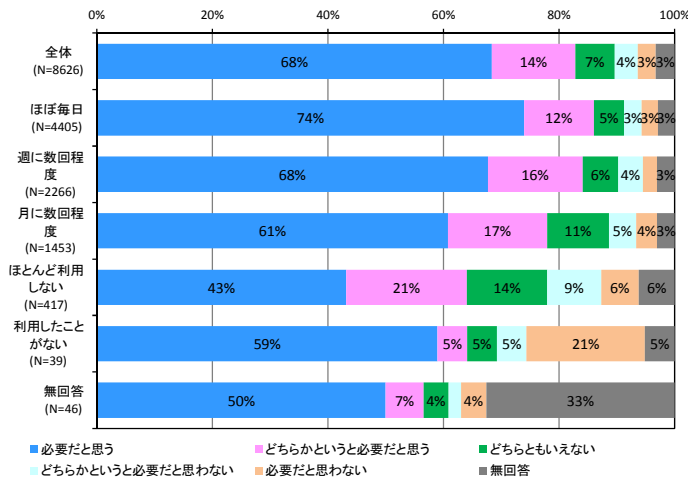
【地域別 必要性】



【年齢別 必要性】



【利用頻度別 必要性】

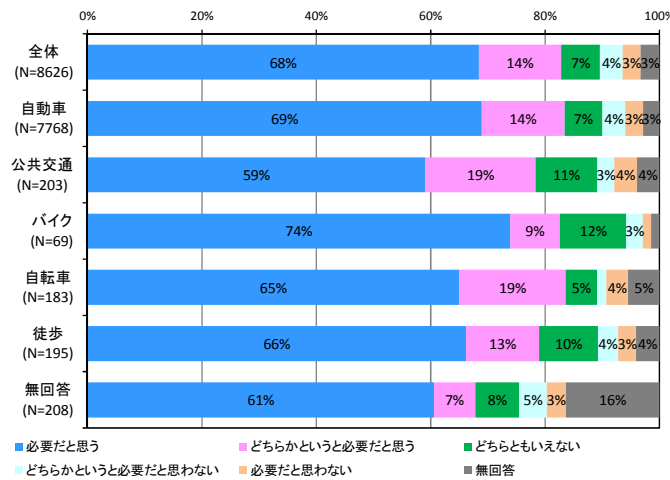


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

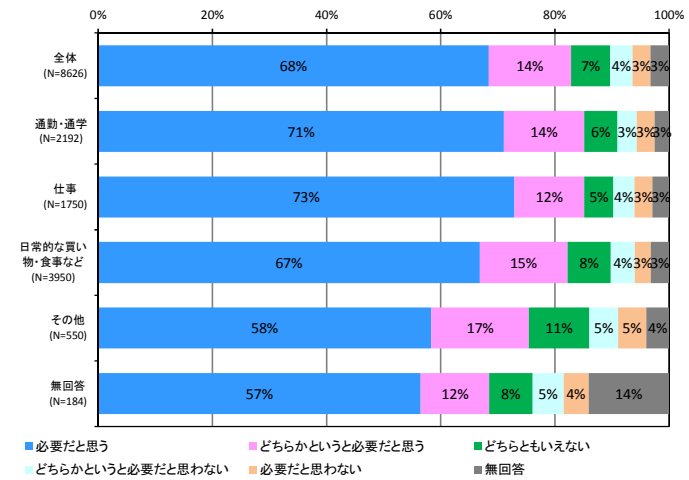
住民等 必要性(手段別／目的別／課題別)

- ◆ 移動手段別必要性では自動車・バイク利用者が、利用目的別必要性では通勤・通学や仕事目的が「必要だと思う」と思う割合が低い。
- ◆ 課題別必要性では、何らかの課題を認識する回答者の7割以上が道路整備が「必要だと思う」と認識している。
- ◆ 政策目標別必要性では、「災害に強い代替路の確保」と「交通の円滑化」が「必要だと思う」と思う割合が高い。

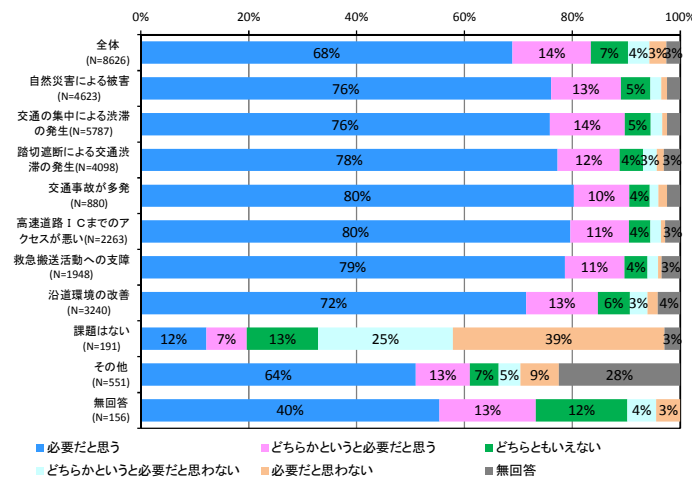
【移動手段別 必要性】



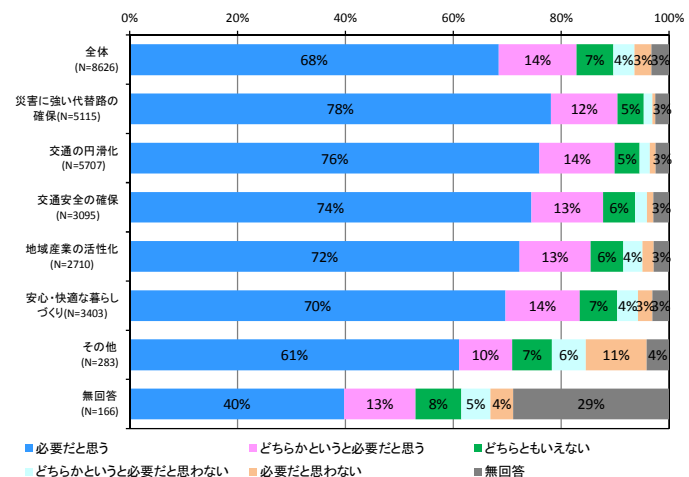
【利用目的別 必要性】



【課題別 必要性】



【政策目標別 必要性】



※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

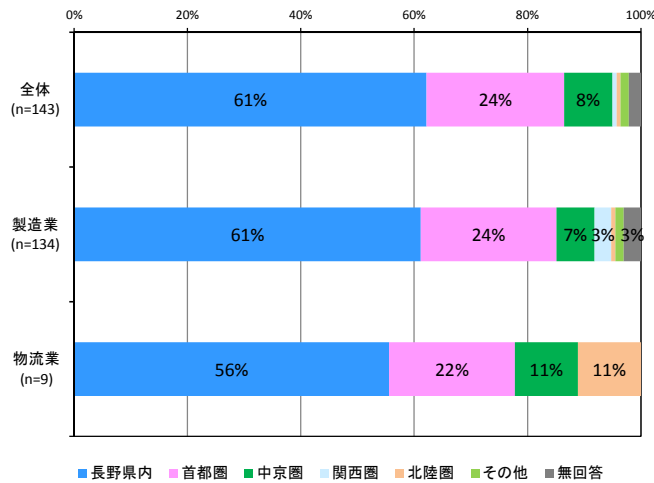
参考2. クロス集計結果【事業者等】

事業者等 目的地／利用路線 | 出発地／移動手手段

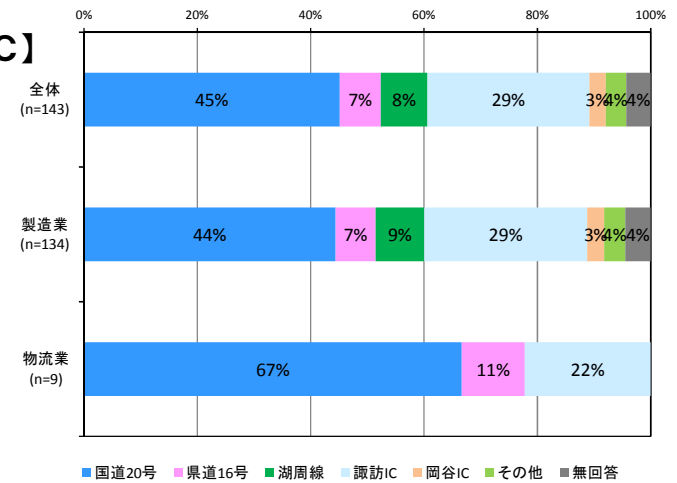
- ◆ 製造業と物流業の業種別入出荷先では、業種による差異はあまりないが、利用路線・ICでは、物流業の国道20号の利用の割合が高い。
- ◆ 観光業と宿泊業の業種別観光客の居住地では、宿泊の方が長野県外(特に、首都圏)の割合が高い。
- ◆ 諏訪地域までの移動手手段や諏訪地域内での移動手手段では、業種による差異はない。

【業種別
入出荷先】

製造業
物流業

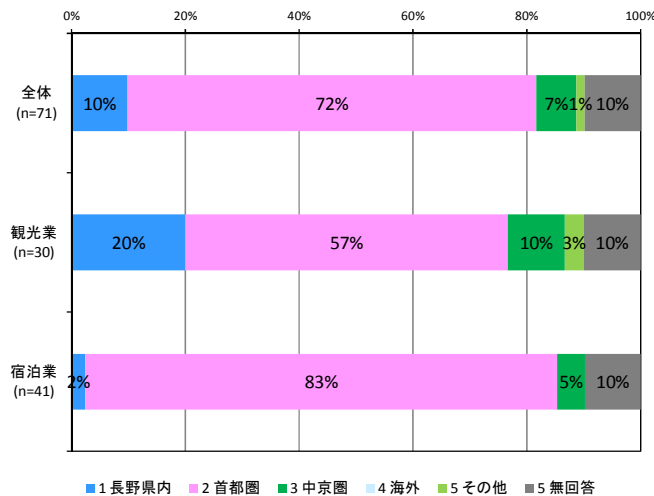


【業種別
利用路線・IC】

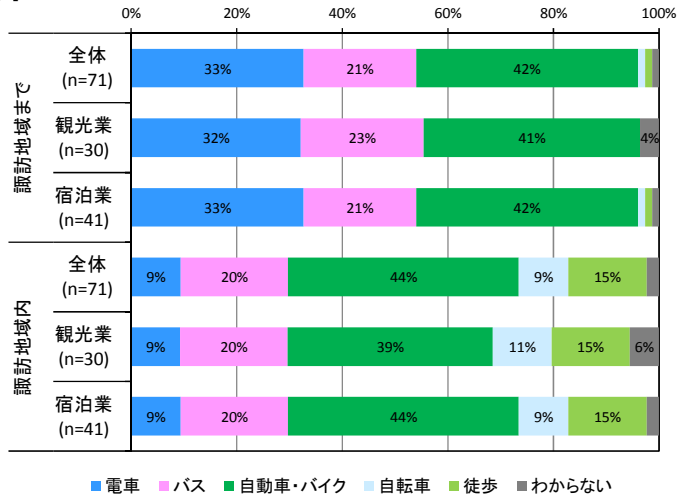


【業種別
観光客の
居住地】

観光業
宿泊業



【諏訪地域内外
移動手手段】

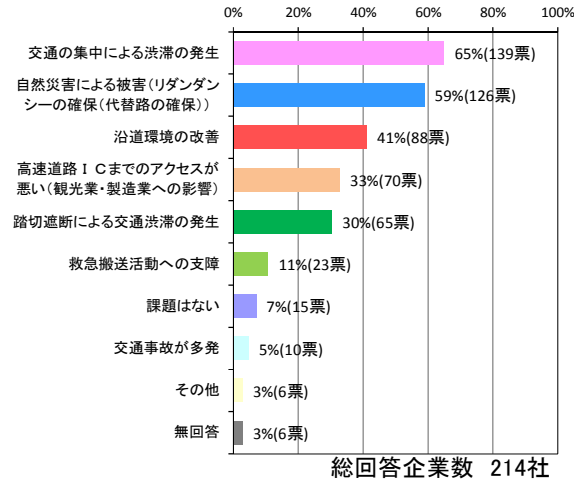


※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。

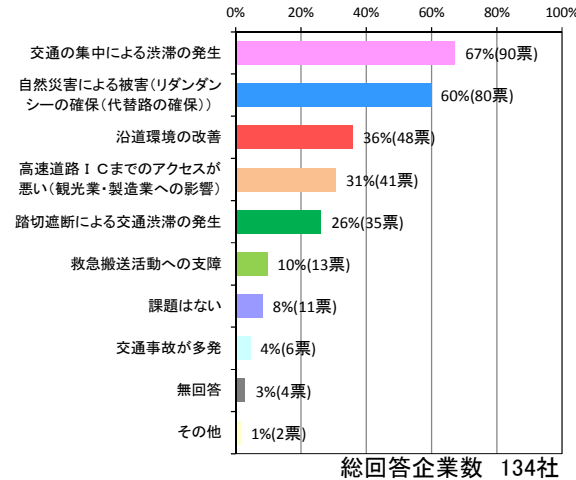
事業者等 課題(業種別)

◆ 製造業は「交通の集中による渋滞の発生」、物流業は自然災害による被害」や「交通の集中による渋滞の発生」、観光業は「交通の集中による渋滞の発生」、宿泊業は「沿道環境の改善」の割合が他の業態と比較して高い。

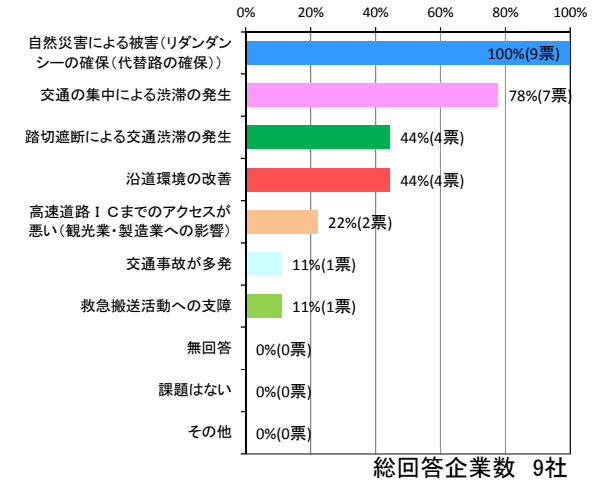
【全体】



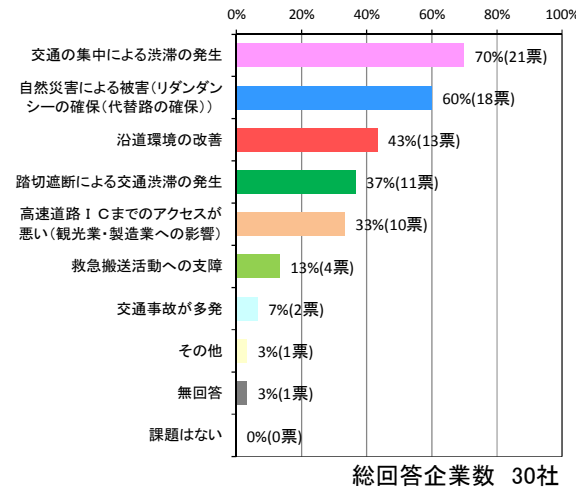
【製造業】



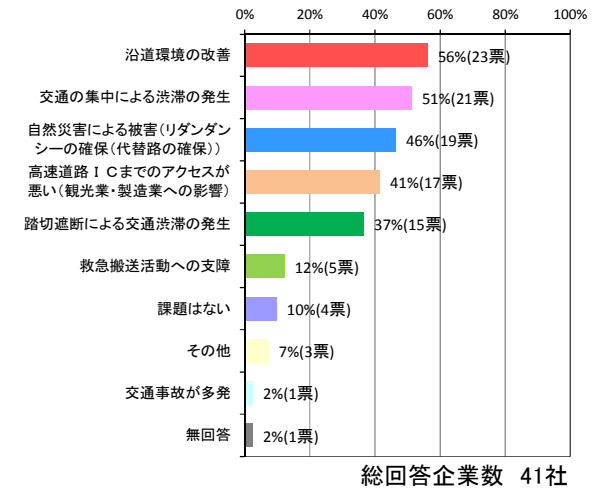
【物流業】



【観光業】



【宿泊業】

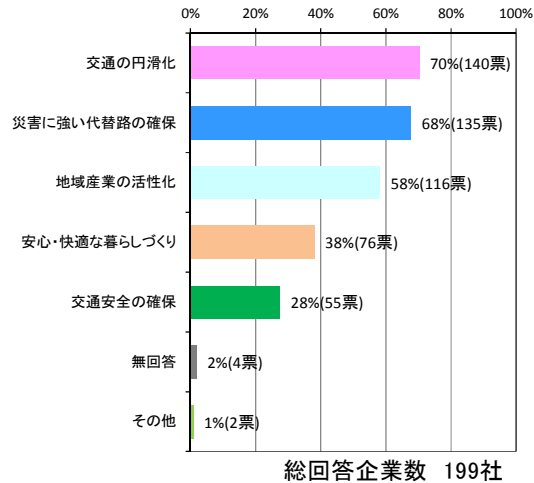


※割合は総回答数に対する回答数。

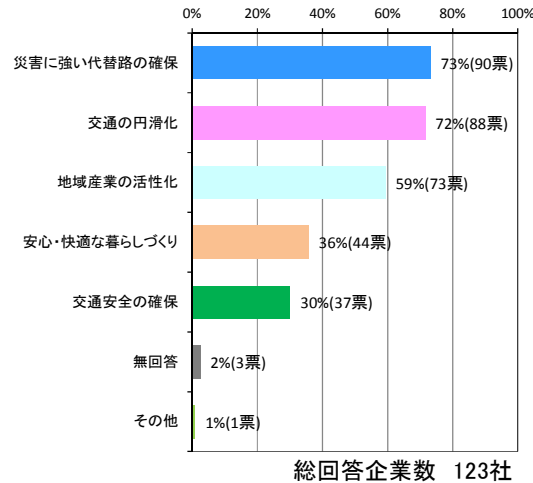
事業者等 政策目標(業種別)

◆ 製造業は「災害に強い代替路の確保」、物流業は「災害に強い代替路の確保」と「交通の円滑化」、観光業は「観光の円滑化」と「地域産業の活性化」、宿泊業は「地域産業の活性化」と「安心・快適な暮らしづくり」の割合が他の業態と比較して高い。

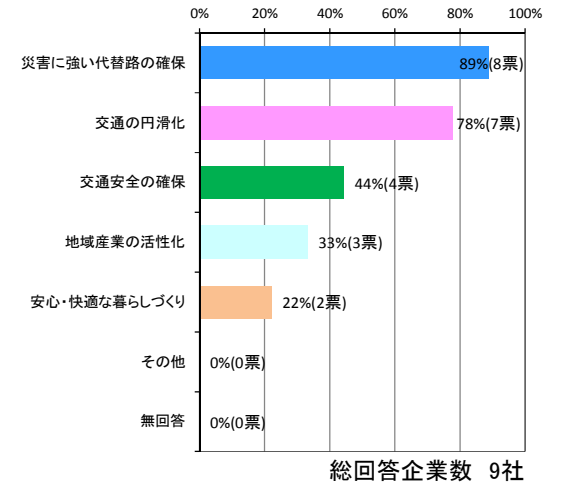
【全体】



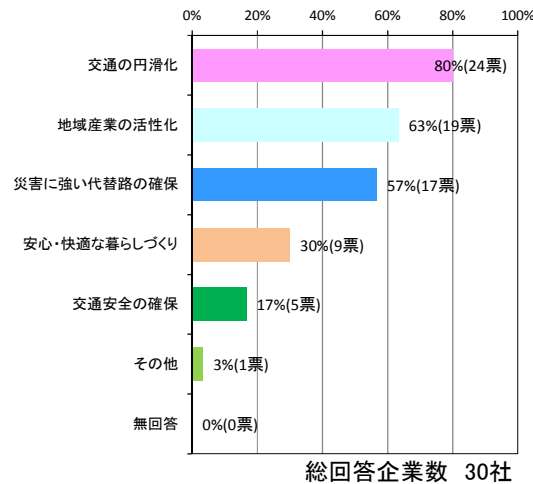
【製造業】



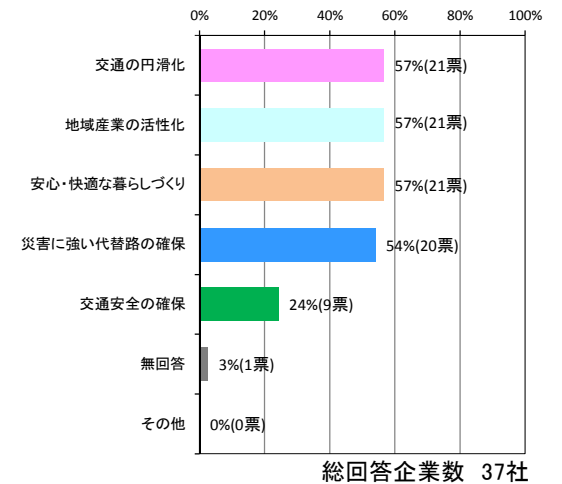
【物流業】



【観光業】



【宿泊業】

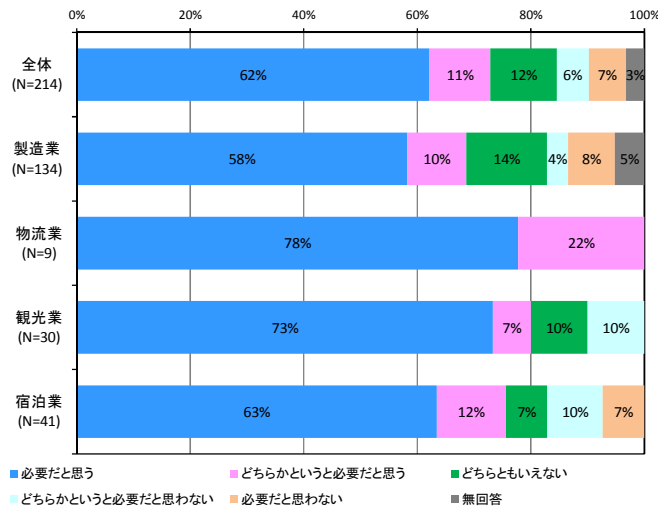


※割合は前問で「課題はない」を除く回答数に対する回答数

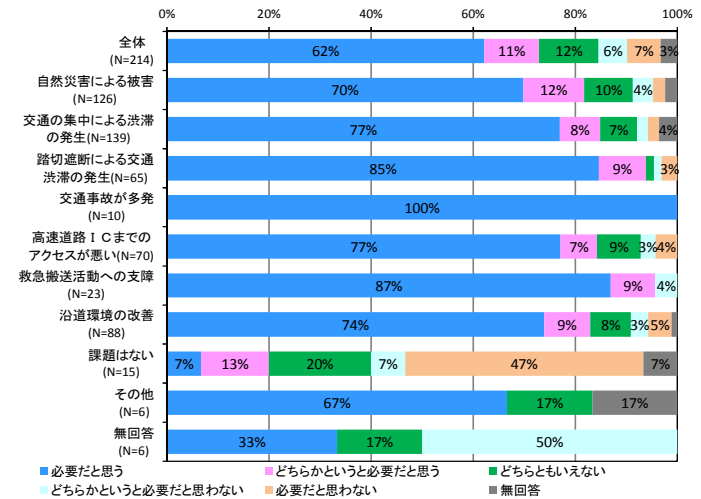
事業者等 必要性(業種別／課題別／政策目標別)

- ◆ 業種別必要性では、物流業と観光業の7割以上が「必要だと思う」と認識している。
- ◆ 課題別必要性では、何らかの課題を認識する回答者の7割以上が道路整備を「必要だと思う」と認識している。
- ◆ 政策目標別必要性では、何らかの政策目標を重要と認識する回答者の7割以上が道路整備を「必要だと思う」と認識している。

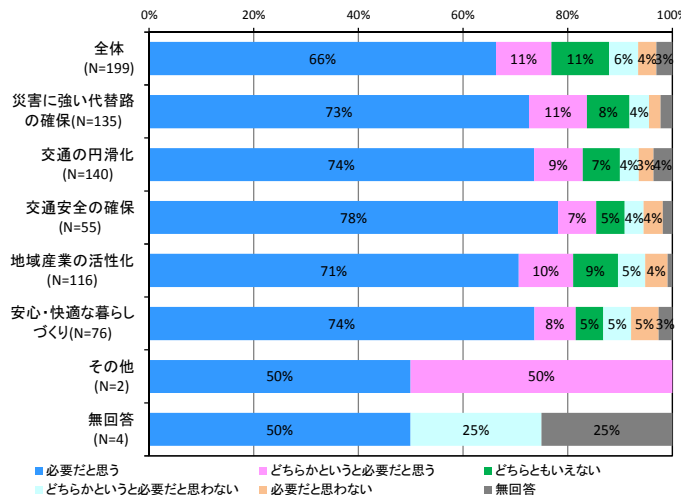
【業種別 必要性】



【課題別 必要性】



【政策目標別 必要性】



※Nは各項目の総回答数。割合は当該選択肢の総回答数に占める回答数。