

**豊能町**  
**「道の駅」基本構想**  
**-概要版-**

**平成 30 年 3 月**  
**豊能町**



# 目次

<b>第1章 「道の駅」基本構想策定の背景 .....</b>	<b>1</b>
1.1 「道の駅」とは .....	1
1.1.1 「道の駅」の経緯 .....	1
1.1.2 「道の駅」が持つ機能 .....	1
1.1.3 近年の「道の駅」 .....	2
1.1.4 大阪府内の「道の駅」設置状況 .....	3
1.1.5 豊能町周辺の「道の駅」設置状況 .....	4
<b>第2章 「道の駅」に関する調査結果 .....</b>	<b>5</b>
2.1 調査結果の総括 .....	5
2.2 調査結果 .....	6
2.2.1 「道の駅」のニーズ .....	6
2.2.2 「道の駅」の利用目的 .....	7
2.2.3 豊能町「道の駅」に欲しいサービス .....	8
<b>第3章 「道の駅」のコンセプトと導入機能・施設 .....</b>	<b>10</b>
3.1 農×観光戦略推進計画で掲げられている「道の駅」の必要性 .....	10
3.2 「道の駅」活用のメリット .....	10
3.3 「道の駅」設置により期待される効果 .....	11
3.4 豊能町「道の駅」のコンセプトおよび整備方針 .....	12
<b>第4章 「道の駅」の候補地 .....</b>	<b>13</b>
<b>第5章 整備・管理運営手法 .....</b>	<b>15</b>
5.1 「道の駅」の整備方法 .....	15
5.2 管理運営手法 .....	16
<b>第6章 事業スケジュール .....</b>	<b>17</b>

# 第1章 「道の駅」基本構想策定の背景

## 1.1 「道の駅」とは

### 1.1.1 「道の駅」の経緯

1993(平成5)年2月、建設省(現国土交通省)が「道の駅」事業制度を発足しました。一般道路にも高速道路のパーキングエリア(PA)やサービスエリア(SA)のような休憩施設が望まれるようになったこと、そして地域振興施設と休憩施設を併設することで、地域活性化への効果が期待されるようになったことから、「道の駅」は誕生しました。

以来、「道の駅」は全国各地で設置が進み、2017(平成29)年11月時点で合計1,134駅となっています。

### 1.1.2 「道の駅」が持つ機能

国では、「道の駅」の基本コンセプトを「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」としています。

「道の駅」は、「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」の3つの機能を持っています。近年は、東日本大震災や熊本地震で「道の駅」が重要な役割を果たした事から、「防災機能」にも注目されています。

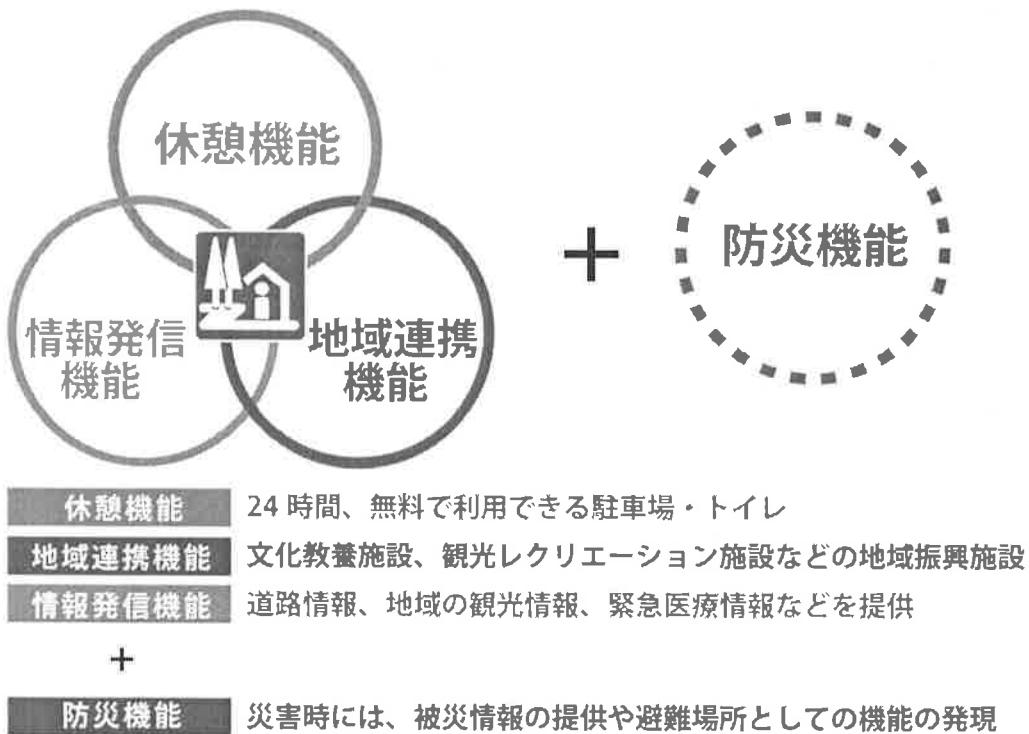


図 1-1 「道の駅」の機能

### 1.1.3 近年の「道の駅」

「道の駅」は、多様な機能を持つことが出来るため、「まち」「ひと」「しごと」に対して総合的にアプローチが可能な地域の創意工夫の場としての期待が高まっています。

元々は道路利用者の休憩施設としての役割が強かった「道の駅」ですが、まちの特産品や観光資源を活用することで集客し、まちに仕事を生み出すことで、まちの好循環を創出する役割へと変化しています。それぞれの地域がその地域ならではのコンテンツを活かした「道の駅」を整備していることから、「道の駅」自体が立ち寄り場所から目的地となりつつあります。近年では、雑誌やテレビなどで「道の駅」が取り上げられる機会が増加しており、「道の駅」のブランド力が高まっています。

国土交通省では重点「道の駅」や特定テーマ型モデル「道の駅」の選定を開始し、地域活性化の拠点となる「道の駅」の重点支援を行っています。2014(平成 26)年に選定された全国モデル「道の駅」は 6 駅、2015(平成 27)年度に選定された重点「道の駅」は 38 駅となっています。特定テーマ型モデル「道の駅」は、2016(平成 28)年度は「住民サービス部門」を対象としており、6 駅選定されています。なお、2017(平成 29)年度は「地域交通拠点」がテーマとなっています。



(出典：国土交通省報道発表資料)

図 1-2 重点「道の駅」に想定される機能

#### 1.1.4 大阪府内の「道の駅」設置状況

平成 29(2017)年 12月時点の大坂府内の「道の駅」は 10 駅となっており、9 駅が大阪市よりも南側に設置されています。大阪市より北側の「道の駅」は、豊能町の北西部に位置する能勢町の「能勢(くりの郷)」の 1 駅です。



図 1-3 大阪府内の「道の駅」(2017 年 12 月時点)

### 1.1.5 豊能町周辺の「道の駅」設置状況

豊能町周辺(20km圏)を見ると、能勢町の道の駅「くりの郷」、京都府亀岡市の道の駅「ガレリアかめおか」、兵庫県猪名川町の道の駅「いながわ」の3駅が設置されています。

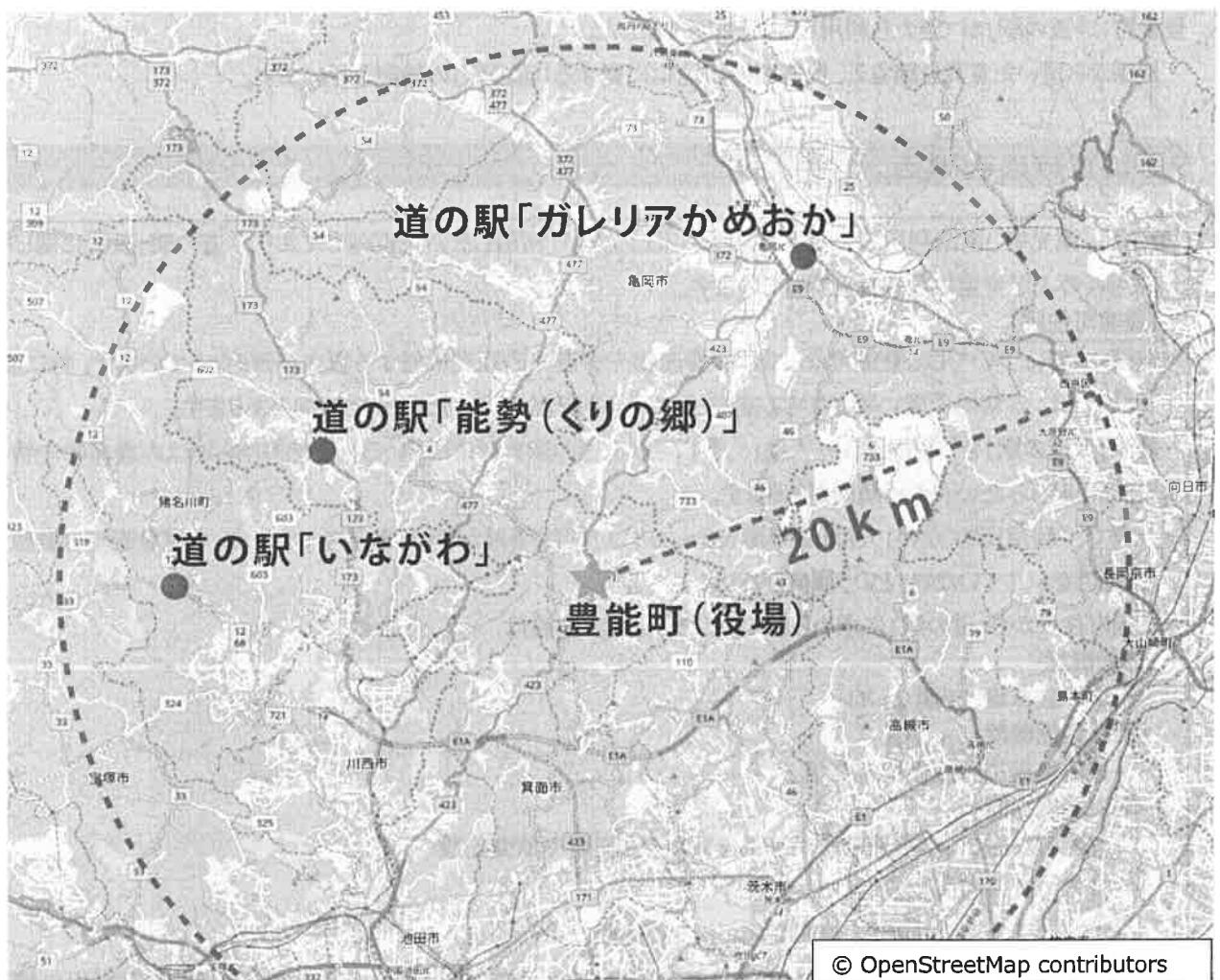


図 1-4 豊能町周辺の「道の駅」設置状況

表 1-1 豊能町周辺の「道の駅」の様子

道の駅「能勢(くりの郷)」	道の駅「ガレリアかめおか」	道の駅「いながわ」

## 第2章 「道の駅」に関する調査結果

2017(平成29)年10月10日(火)～10月23日(月)におこなった豊能町住民アンケート調査、および2017(平成29)年10月14日(土)、11月4日(土)におこなった観光客・道路利用者ヒアリング調査の結果、9割以上の方が豊能町に「道の駅」ができたら利用したいと回答しました。

皆様から頂いた意見を踏まえ、豊能町の活性化に資する「道の駅」の検討を行います。

### 2.1 調査結果の総括

- 住民、観光客、道路利用者の全てで、90%以上の方が「利用したい」と回答しており、「道の駅」設置に関して多くの人が肯定的な意見を持っています。

#### 【豊能町住民】

- ・施設・機能については、豊能町ならではの農産物や特産品の販売に対する意向が強くなっています。特に農村部では、日常的に買い物ができる施設として「道の駅」を活用したいという意向があります。
- ・豊能町「道の駅」を「利用したい」人は、「月1回以上道の駅を利用している」「豊能町ならではの農産物や特産品を楽しみたい」という傾向があります。
- ・一方で、「利用したくない」人は「若年層(10～20代)」「行く手段がない(車を持っていない)」「豊能町の資源に魅力を感じていない」という傾向があります。
- ・豊能町住民から「道の駅」に求められている導入機能・施設は
  - 休憩機能-
  - ・広い駐車場、綺麗なトイレ
  - 情報発信機能-
  - ・豊能町周辺の観光情報発信
  - 地域連携機能-
  - ・豊能町ならではの農産物や特産品を買える直売所や飲食施設
  - ・日常で買い回り品を購入できる施設
  - ・コミュニティ活動や運動、地域交流が出来る施設 等
- ・観光地については、妙見山を中心とした自然豊かな環境をおすすめしている意見が多く、物産では「山口納豆」、施設では「ユーベルホール」がよくおすすめされています。

#### 【観光客】

- ・施設・機能については、「農産物販売」「地元食材のレストラン」「カフェスペース」「観光スポットや見所の紹介」が多くなっています。
- ・妙見山、とよのコスモスの里を訪れている観光客は、町内の周遊には至っていません。

#### 【道路利用者】

- ・自動車利用の人は、比較的観光客と同様に飲食施設や購買施設を求めています。
- ・バイク利用者や自転車利用者については、休憩施設としての認識が強い傾向があり、購買施設を求める意見は他に比べて少なくなっています。また、飲食施設については、軽食やイートインスペース等を求める意見が多くなっています。

## 2.2 調査結果

豊能町「道の駅」の検討において、特に重要と考えられる調査結果を抜粋しました。

### 2.2.1 「道の駅」のニーズ

豊能町「道の駅」が出来たら、「利用したい」と回答した人は、住民、観光客、道路利用者の全てで90%以上となっています。

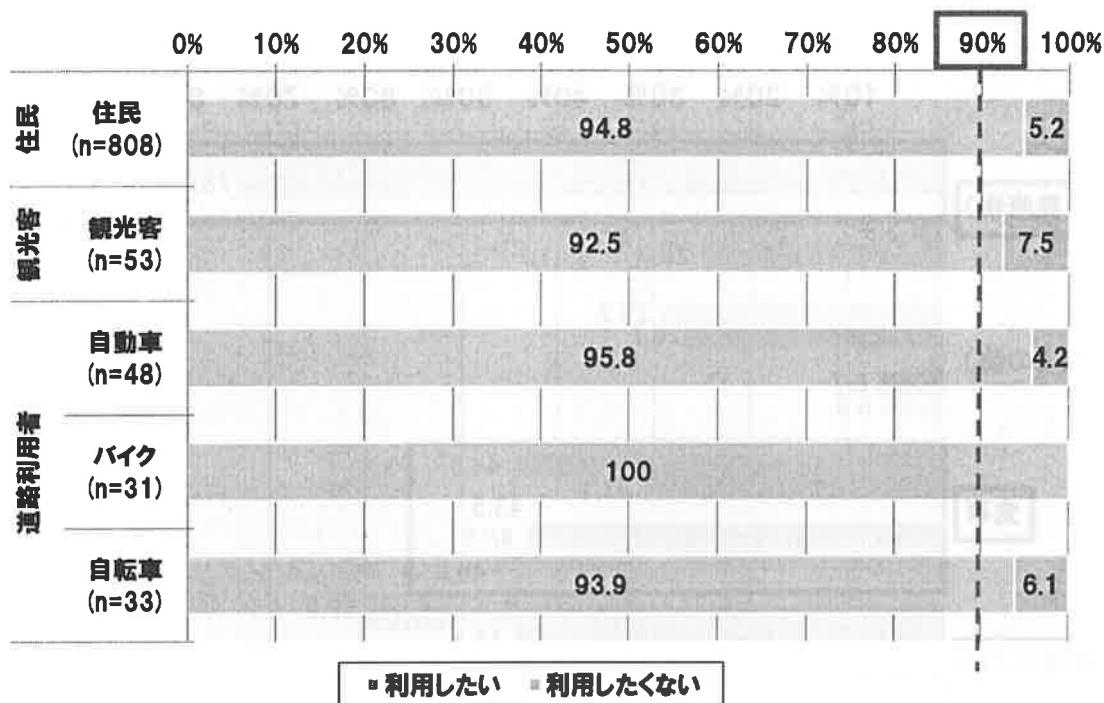


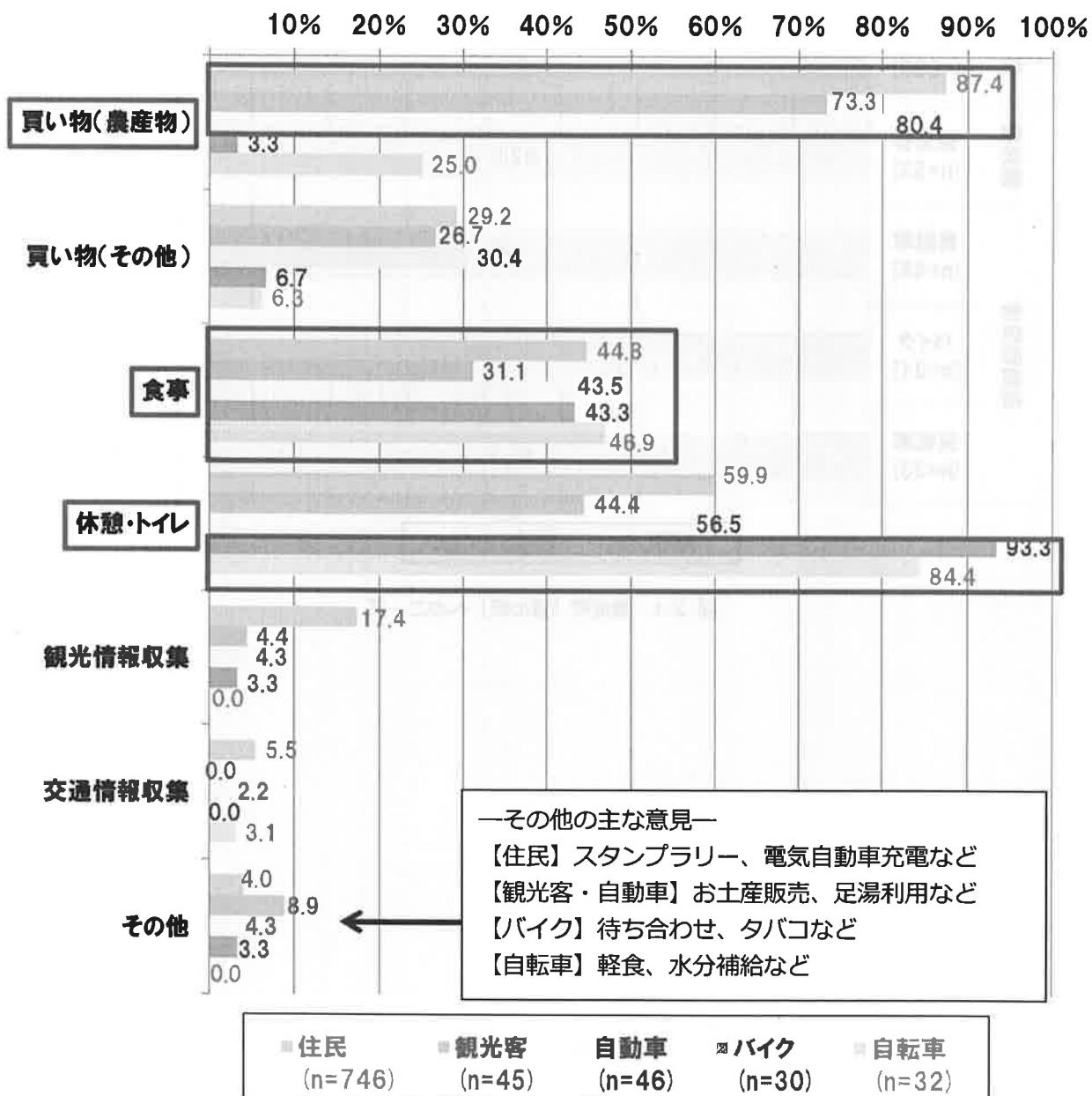
図 2-1 豊能町「道の駅」へのニーズ

## 2.2.2 「道の駅」の利用目的

「道の駅」の利用目的は、それぞれの主体で異なっています。

住民、観光客、自動車による道路利用者については、農産物の購入が最も多くなっています。一方、バイクや自転車による道路利用者は、休憩目的が最も多くなっています。

食事については、観光客では3割、それ以外の主体で4割以上となっており、どの主体でも比較的高い割合となっています。



※グラフの数字は、各主体のどのくらいの割合の人が回答したかを表しています（以下同様）。

図 2-2 「道の駅」の利用目的（複数回答）

### 2.2.3 豊能町「道の駅」に欲しいサービス

#### (1) 豊能町住民

住民が豊能町の「道の駅」に欲しいサービスとして、「農産物の販売」が最も多く、88.2%となっています。次いで、「お土産・特産品などの販売」「地元食材を利用したレストラン」「カフェスペース」「休憩スペース」の順に多く、50%以上となっています。

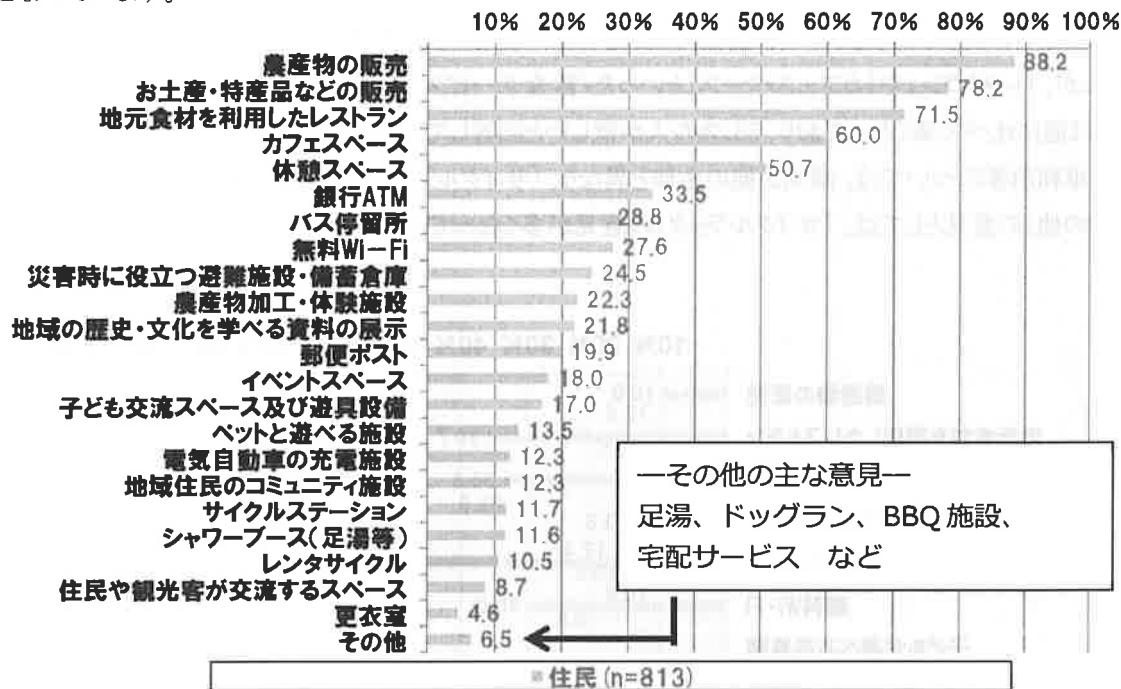


図 2-3 豊能町住民が「道の駅」に欲しいサービス（複数回答）

#### (2) 観光客

観光客が「道の駅」に欲しいサービスの上位を見ると、豊能町住民が欲しいサービスと似ています。

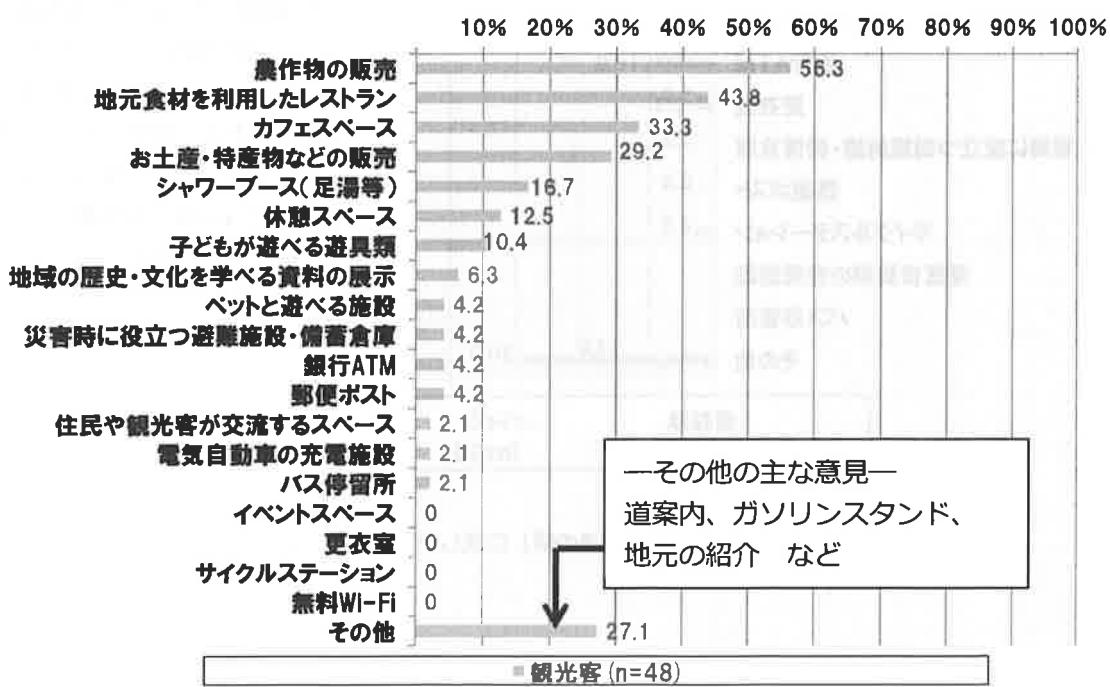


図 2-4 観光客が「道の駅」に欲しいサービス（複数回答）

### (3) 道路利用者

道路利用者では、自動車・バイク・自転車のそれぞれの主体で、豊能町の「道の駅」に求めるサービスが異なっています。

自動車での利用者については、住民や観光客と傾向が似ており、「農産物の販売」や、「地元食材を利用したレストラン」、「カフェスペース」等が多くなっています。

バイクでの利用者は、「農産物やお土産・特産品などの販売に関するサービス」については、他と比較して高くありませんが、「レストラン」や「カフェスペース」といった「飲食サービス」は高くなっています。特に、「休憩スペース」については他に比べて高くなっています。「休憩スペース」の回答率は53.3%です。

自転車利用者については、傾向が他の主体と異なり、「サイクルステーション」「その他」の割合が高くなっています。「その他」の意見としては、「サイクルラック」の意見が多くなっています。

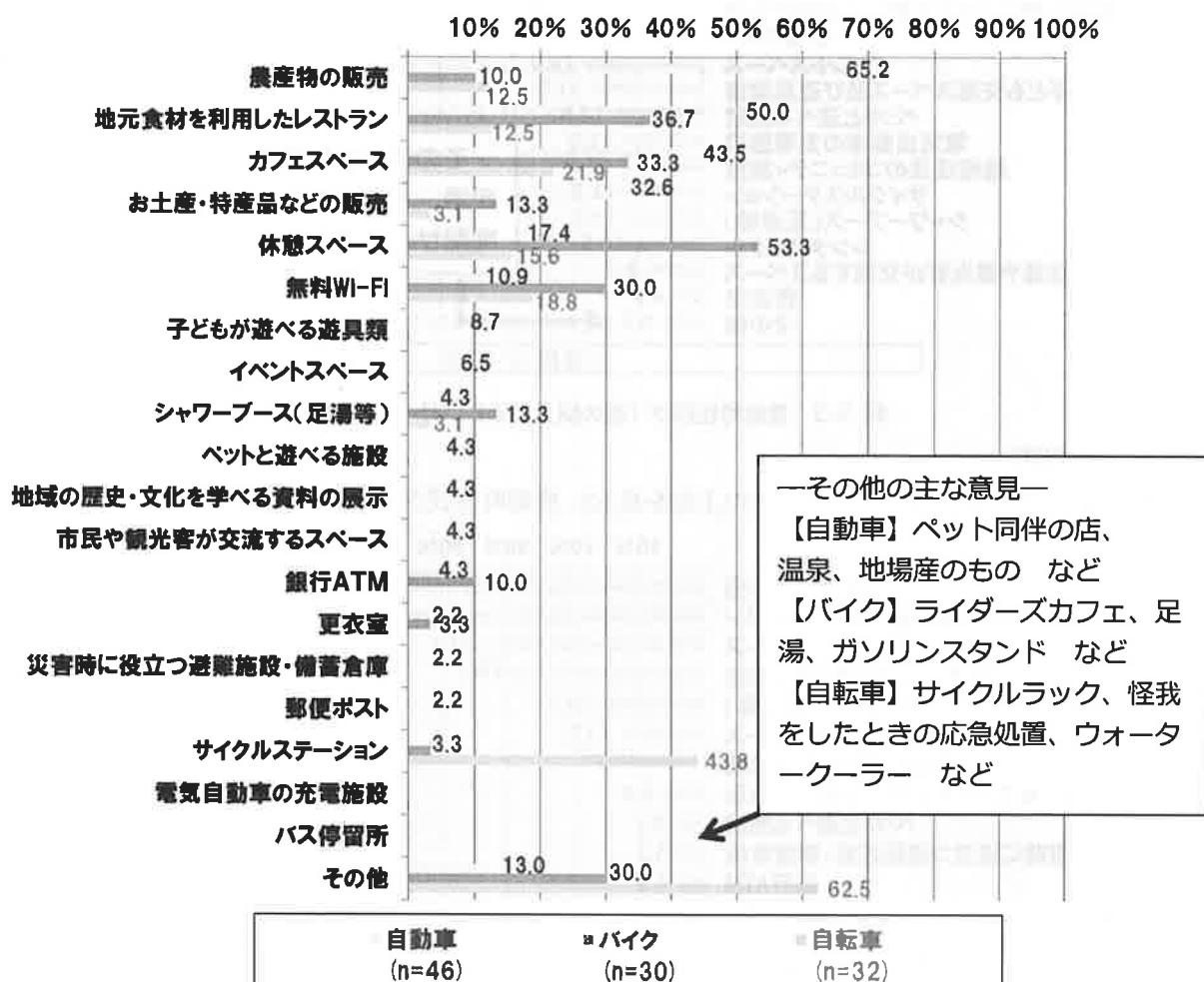


図 2-5 道路利用者が「道の駅」に欲しいサービス（複数回答）

## 第3章 「道の駅」のコンセプトと導入機能・施設

### 3.1 農×観光戦略推進計画で掲げられている「道の駅」の必要性

本構想の上位計画となる農×観光戦略推進計画では、豊能町の「道の駅」の必要性を次のように掲げています。

表 3-1 農×観光戦略推進計画における豊能町「道の駅」の必要性

「道の駅」必要性	<ul style="list-style-type: none"><li>●町内において、総合的な情報発信拠点が不十分であります。</li><li>●町内を通る国道423号線の自動車交通量は多いものの、単なる通過点となっています。</li><li>●新名神高速道路の供用が開始されることによる、新たな観光客増加の可能性が見込まれます。</li><li>●サイクリストやハイカーの来訪者が多いものの、飲食・休憩スペース等ではなく、コンビニが唯一の休憩スポットとなっています。</li><li>●地域産業は農業であるものの、農産物や加工品の販売拠点が少ない。</li></ul>
目標	<p style="text-align: center;"><b>自然豊かな豊能町の魅力を体感でき、人々が交流できる場を展開する ～豊能町の魅力を発信し、地域の健康と交流を創る～</b></p>
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"><li>●住民はもとより、大阪市内を中心に町外から訪れるより多くの人々が、「目的地」となるような施設を目指します。</li><li>●販売・飲食施設で扱う商品や提供する各種情報は、豊能町産あるいは地元情報を中心とし、総合的な情報発信拠点としての役割も重要視します。</li><li>●地域資源(自然・食)を活かした五感観光を推進し、「見る」「味わう」「触れる」「聴く」「匂う」の観光(都会にはない「癒し」を売りにする)の提供を行います。</li></ul>

(出典: 豊能町農×観光戦略推進計画)

### 3.2 「道の駅」活用のメリット

「道の駅」活用には、次のようなメリットがあります。

表 3-2 「道の駅」活用のメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"><li>●「道の駅」に立ち寄る目的が複数ある(休憩、購買、交流など)</li><li>●「道の駅」は複合的な機能を持つ</li><li>●「道の駅」というブランド力を持つ</li><li>●「道の駅」は地域に新たな雇用を生み出す</li><li>●「道の駅」は地域のPRの場となる</li><li>●「道の駅」は“まち・ひと・しごと”への総合的なアプローチができる</li><li>●「重点道の駅」に指定されると、国の重点的な支援が期待される</li></ul>
------	---

### 3.3 「道の駅」設置により期待される効果

「道の駅」を設置することで、「道の駅」利用者には次のような効果が期待されます。

表 3-3 「道の駅」設置による効果

道路利用者 (自動車)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●休憩施設が設置されることで、安全で快適な運転が可能となります。</li> <li>●道路情報や地域情報の入手が容易になります。</li> </ul>
道路利用者 (二輪車)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●休憩施設が設置されることで、安全で快適な運転が可能となります。</li> <li>●道路情報や地域情報の入手が容易になります。</li> <li>●交流スペースが設置されることで、ツーリング仲間等との集合が容易になります。</li> <li>●サイクルステーションが設置されることで、休憩しながら愛車のメンテナンスを行う事ができます。</li> </ul>
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>●豊能町に新たな雇用の場が生まれます。</li> <li>●「道の駅」を利用する幅広い層に地域のPRを行なう事ができます。</li> <li>●特産品の製造販売等、地域の多種多様の産業が連携することで相乗効果が生まれ、地域の産業活性化に期待できます。</li> <li>●交流施設の設置によって、コミュニティの活性拠点となります。</li> </ul>
観光客	<ul style="list-style-type: none"> <li>●豊能町の情報をまとめて入手することが容易になります。</li> <li>●豊能町ならではの食材をその場で楽しむことができます。</li> </ul>
災害時	<ul style="list-style-type: none"> <li>●豊能町の新たな防災拠点となります。</li> <li>●災害情報の入手が可能となります。</li> <li>●市民や帰宅困難者の避難所となります。</li> </ul>

### 3.4 豊能町「道の駅」のコンセプトおよび整備方針

豊能町のまちづくりにおける課題を解決するための「道の駅」とするため、豊能町の「道の駅」のコンセプトを以下のように設定しました。

#### 豊能町「道の駅」のコンセプト

自然豊かな豊能町の魅力を体感でき、人々が交流できる場を展開する  
～豊能町の魅力を発信し、地域の健康と交流を創る～



#### 整備方針

1. 豊能町住民はもとより、町外から訪れる多くの人々の「目的地」となるような施設を目指します。
2. 住民が集える場所として、新たな交流拠点となる施設を目指します。
3. 販売・飲食施設で扱う商品や提供する各種情報は、豊能町産あるいは地元情報を中心とし、総合的な情報発信拠点としての役割をもつ施設を目指します。
4. 地域資源（自然・食）を生かした五感観光を推進し「見る」「味わう」「触れる」「聞く」「匂う」の都会にはない「癒し」を提供できる観光拠点施設を目指します。

#### 導入機能・施設イメージ

表 3-4 導入機能・施設イメージ

導入機能	導入施設
休憩施設	駐車場
	トイレ
	休憩スペース
情報発信機能	道路情報・観光情報コーナー
	無料 Wi-Fi
地域連携機能	特産販売所
	飲食・カフェスペース
	多目的交流スペース
	特産品等加工場
	サイクルステーション
	バスロータリー
防災機能	民間活力導入施設
	災害時、各施設が連携して機能を発揮
	防災倉庫（備蓄）

## **第4章 「道の駅」の候補地**

---

「道の駅」は、道路利用者の休憩施設であることや、地域振興の要素である地場産品の販売などの収益施設であるという特性から、交通量が多いほど設置効果が高いです。豊能町内の主要道路で、最も交通量が多いのは国道423号であることから、「道の駅」の設置路線は国道423号とし、豊能町のまちづくりの方向性や「道の駅」の機能発揮の可能性などを踏まえて、「道の駅」の建設候補地を選定しました。

表 4-1 候補地の選定比較表

評価項目	候補地A		候補地B		候補地C		評価の考え方
	旧双葉保育所及び中央公民館周辺		本代口付近		切畠口付近		
土地利用	土地面積	7,000m <sup>2</sup> +o	1	10,000m <sup>2</sup>	2	13,000m <sup>2</sup>	3
	土地の平坦性	・平坦 ・国道423号からは高低差あり	1	・耕田になっている（高低差あり）	1	・耕田になっている（高低差あり）	1
	又開発の状況	・有 中央公民館 国保施設 旧双葉保育所	1	・有 田	1	・有 田	1
	地質	・花崗岩 一部RC、一部土	2	・花崗岩 田	1	・花崗岩 田	1
	ライフラインの有無	有	1	有	1	有	1
土地利用に係わる環境等	市街地環境整備地区	・市街地環境整備地区 沿道整備地区	3	・田園環境整備地区 沿道整備地区	1	・田園環境整備地区 沿道整備地区	1
	農業地帯から指定の有無	無	3	有	0	有	0
	災害対応	・土砂災害の危険のある区域から外れている ・広域緊急交通路、地域緊急交通路に面している（都市計画マスタープラン） ・浸水想定（100年に一度の大雨）1m以上2m未満	3	・土砂災害の危険のある区域から外れている ・広域緊急交通路に面している（都市計画マスタープラン） ・浸水想定（100年に一度の大雨）1m以上2m未満	1	・土砂災害の危険のある区域から外れている ・広域緊急交通路に面している（都市計画マスタープラン） ・浸水想定（100年に一度の大雨）1m以上2m未満	1
	交通量	11,689台/日 (大型車1,231台/日)	1	11,689台/日 (大型車1,231台/日)	1	11,689台/日 (大型車1,231台/日)	1
	新名神高速からのアクセス性	比較的近い	1	比較的近い	1	比較的近い	1
土地利用の効率性	「道の駅」出入り車両の利便性	出入り口が2方向となる	3	出入り口が1方向となる	1	出入り口が2方向となる	3
	駐車の整備性	用意が整られる。	1	周辺の土地面積に余裕がある。	3	周辺の土地面積に余裕がある。	3
	周辺の接続性	町の中心に位置し、公共施設との連携が容易。	3	道路向かいの土地にコンビニエンスストアが立地。	2	他の候補地と比べて周辺施設が少なく、連携は弱くにくい。（志賀の露店）	1
	敷地の適度性	既存施設の活用のため、造成の必要性が少ない。	3	現在田であり、道路面から1.5m低いため、造成が必要。	1	現在田であり、道路面から1.4m低いため、造成が必要。	1
	用地買収額	町議会の跡地のため、新たな用地買収の必要がない	3	・固定賃雇税評価額の6.5倍	1	・固定賃雇税評価額の6.5倍	1
体験機能	周辺の休憩施設立地状況	・約300m北側にファミリーマートが立地済	0	・約500m北側にファミリーマートが立地済 ・目の前にコンビニが立地	0	・約200m南側にファミリーマートが立地済	0
	情報発信機能	立地によらず機能を発揮できるため、○	3	立地によらず機能を発揮できるため、○	3	立地によらず機能を発揮できるため、○	3
	地図情報で距離判断	国道423号、県道110号利用者に効果的に情報発信が可能	3	国道423号利用者に効果的に情報発信が可能	2	国道423号、県道109号利用者に効果的に情報発信が可能	3
地元連携機能	観光資源との連携可能性	豊能町中心部に位置し、バス路線も多いことから町内各所へのアクセスポイントとして利用可能	3	豊能町の中心部に近く、町内各所へのアクセスポイントとして利用可能	2	豊能町の中心部にやや近い。また、志野生駅地に近く、通勤が可能	1
	周辺の直売所との競合可能性	・豊能町中心部のスーパーとの競合を考えられる。 ・亀岡市の直売所との競合の可能性がある。	1	・豊能町中心部のスーパーとの競合を考えられる。 ・亀岡市の直売所との競合の可能性がある。	1	・豊能町中心部のスーパーとの競合を考えられる。 ・亀岡市の直売所との競合の可能性がある。	1
	周辺	旧双葉保育所および中央公民館の施設が立地しているが、施設老朽化に伴い取り壇しの予定。 【建物面積】 ・旧双葉保育所(2階建て) : 533m <sup>2</sup> ・中央公民館 (2階建て) : 763m <sup>2</sup> ※中央公民館は既存不適格	博になし	博になし	博になし	候補地内に旧町営プールが立地しているが、取り壇しの予定。	
	総合評価	施設の隣部の必要があるものの、用地結構の必要がなく、町の中心にあるため、行政サービスとの連携や協約を結ぶことが容易である。また、災害特性にも問題がなく、他の候補地よりも優れていると判断できる。	40	土地の確保には用地補償の必要がある。 「道の駅」の機能発揮は十分可燃であると考えられるが、浸水想定区域に指定されていることや、接続道路が1本のみであること、バス路線の数等からは候補地Aよりも評価が低くなっている。	26	土地の確保には用地補償の必要がある。 「道の駅」の機能発揮は十分可燃であると考えられるが、浸水想定区域に指定されていることや、バス路線の数等からは候補地Aよりも評価が低くなっている。なお、接続道路が多いため、候補地Bよりも点数が高くなっている。	29
	最有力	最有力		候補2		候補1	

## 第5章 整備・管理運営手法

### 5.1 「道の駅」の整備方法

「道の駅」の整備方法には、道路管理者と市町村等とで整備する「一体型」と市町村で全てを整備する「単独型」の2種類があります。

「一体型」の「道の駅」は、駐車場・トイレ・情報提供施設等の一部を道路管理者(国や都道府県)が整備し、地域振興施設等を市町村等が設置します。一方、「単独型」では、駐車場・トイレ・情報提供施設を含め、全てを市町村等が設置します。

全国の「道の駅」の整備手法を見ると、「一体型」で整備された「道の駅」は57.9%、「単独型」で整備された「道の駅」は42.1%となっています。

豊能町「道の駅」では、道路管理者と共に整備する「一体型」での整備を想定します。

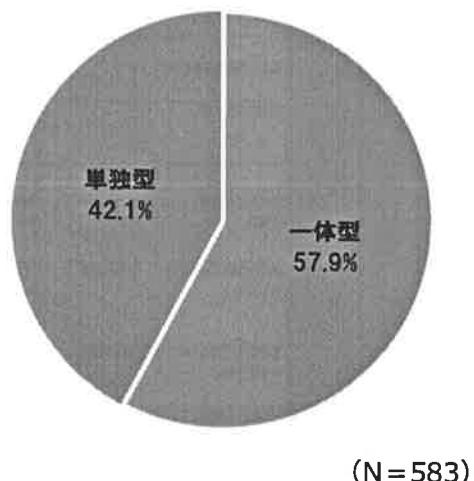


図 5-1 「道の駅」整備手法の概念図

(出典：国土交通省)

図 5-2 全国の「道の駅」整備手法

(出典：『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告書)



## 5.2 管理運営手法

「道の駅」の整備・管理運営手法としては、市町村が施設を整備し、市町村で管理運営する「公設公営」方式と、市町村で施設を整備し、民間が管理運営する「公設民営」方式、民間が施設を整備し、管理運営を行う「民設民営」方式の3種類があります。

また、管理運営の手法には表 5-1 に示している方式があり、管理運営を行う民間業者については、株式会社等の民間企業と、公共団体と民間事業者の共同出資により設立された事業法人である第三セクターの場合があります。特に指定管理者制度は、全国の「道の駅」の 70.8% が導入しています。

豊能町「道の駅」では、「道の駅」の公的な目的を確保しつつ、利用者へのサービス向上や管理運営の効率化を図るための管理運営手法を検討します。

表 5-1 「道の駅」の管理運営手法

手法	概要
直営	行政職員が、直接的に管理運営を行う。
業務委託	行政が直営で行う業務を、業務ごとに個別に民間主体に委託して管理運営を行う。
指定管理者制度	「公の施設」に対し、地方公共団体から指定を受けた指定管理者（民間企業や NPO 等を含めた法人・団体）が管理を代行する。
DBO	民間事業者が施設の設計、建設、維持管理、運営の業務を一括で実施する。施設の所有、資金調達は公共が実施する。
PFI	施設の設計、建設、維持管理、運営、資金調達の業務を民間事業者のノウハウを活用し包括的に実施する。

## 第6章 事業スケジュール

平成32年4月の開業目標に、次のようなスケジュールで豊能町「道の駅」の実現を進めます。

表 6-1 「道の駅」開業までの事業スケジュール

事業プロセス		2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
設計・整備	現地測量		平面測量・縦横断測量 → ボーリング調査		
	地質調査				
	建築基本・実施設計		基本設計 実施設計 → 建築確認申請		
	造成・外構実施設計		実施設計 →		
	建設			既存施設の除却、造成・建築工事 →	
管理運営	管理運営体制の構築（指定管理・募集）		設計協議・開設準備 →		※既存施設の状態により、延伸の可能性あり
	生産・商品供給体制の構築			出荷体制構築 → 開設準備 募集	
その他	道路管理者との調整				→
	設置に伴う手続き等		地区計画の策定・大規模小売店立地法の調整 →		
	登録申請		道路管理者との事前協議 → 登録申請		

「道の駅」開業



**豊能町「道の駅」基本構想 -概要版-**

平成 30 年 3 月

編集・発行 豊能町 建設環境部 農林商工課  
〒563-0292 大阪府豊能町余野 414 番地の 1  
電話 : 072-739-3424 FAX : 072-739-1919

<目次>

1. 今期の調査について ······	P. 2
(1) 基本方針	
(2) 現地調査の実施日時と調査場所の記録	
(3) 調査の方法と観点	
2. 観光手段・観光インフラなどの再点検 ······	P. 3
(1) 交通手段	
(2) 町内における観光インフラ	
3. 豊能町がターゲットとすべき市場と旅行形態 ······	P. 12
4. 新たな観光資源・観光ルート展開の可能性 ······	P. 13
① 妙見口駅を起点とした観光戦略 ······	P. 13
(1) ハイキングコースを中心とした豊能町内での観光需要喚起および消費促進の取り組み	
(2) 妙見口駅周辺における商業施設整備や観光サービス開発	
(3) 妙見口駅のハブによる町内の交流人口拡大	
② 観光資源の開発 ······	P. 16
(1) 体験プログラム	
(2) スポーツサイクリングとハイクツーリング	
(3) 写真やスケッチ、ペードウォッチングなど	
③ 特筆すべき市場 ······	P. 23
(1) 校外学習や遠足などの教育旅行	
(2) 訪日外国人旅行	
5. 町内における特筆すべきエリア～観光ルート開発のヒントとして～ ······	P. 27
6. 地元住民との連携 ······	P. 30

豊能町「農×観光戦略推進計画」進行管理業務  
「観光ルート・回遊ネットワークの創出」  
「豊能町の魅力発見・コンテンツづくり」

平成 29 年度報告書



(株) JTB西日本

## 1. 今期の調査について

### (1) 基本方針

「自然と健康」「郷と食卓が近いまちとしての町内交流人口増加」「新たな労働や町内経済の活性化」等のコンセプトで進める本事業では、豊能町観光協会で整理され、外部に向けて既に発信されている既存観光資源の評価よりも、実際の旅行者誘致のためのマーケティングに比重を置き、今までに無かった視点で新たな観光資源の発掘を試みる。旅行者誘致に向けた下記のような戦略的な方策づくりが重要と考える。

- 既に整理された観光スポットや素材の専門的な視点での再点検（再点検）
- 新たに観光市場開発を想定しての地元住民では気付きにくい価値ある観光素材の発掘（開拓）

- 1, 2で得た「町の宝物」の磨き上げによる「観光資源開発」「観光商品造成」の可能性と実施の検討（開発）
- 3の戦略を基にした「地元住民+自治体+本事業体」による地域の観光事業興しや資源の保全、発信（発展）

### (2) 現地調査の実施日時

10月 1日 (日)	牧・高山地区	ヒヨのコスマスの里・右近の郷フェスティバル視察と 高山地区のボランティアガイドツアーに参加
10月 26日 (木)	牧・寺田・野間口	車・徒歩によるコンテンツ調査
11月 3日 (金)	吉川地区	車・徒歩・電車・ケーブルによるコンテンツ調査
11月 11日 (土)	切畑・川尻・新興地	車・徒歩によるコンテンツ調査
11月 14日 (火)	余野・木代・希望ヶ丘	車・徒歩によるコンテンツ調査

### (3) 調査の方法と観点

観光協会制作の冊子をもとに町内8つのエリアに分け、実際に町を訪れる近隣県観光客の導線を再現するかたちで「自家用車+徒歩」でのフィールドワークを実施した。

調査観点としては、後述するような様々な観光市場や旅行形態に対する可能性を一般個人旅行のみならず、旅行会社による観光商品としての造成も相野に入れたものとした。

資源調査においては、既に町で抽出、整理されている観光資源一つひとつ細かく評価することよりも、見慣れ

た地元の方々の視点では見逃しやすい新たな観光資源となり得る「眠れる町の宝物」を観光マーケティングの

専門的見地により見出すことに注力した。

## 2. 交通手段・観光用インフラの再点検

### (1) 交通手段

豊能町を訪れるための交通手段は、下記の3つが想定される。

- 大阪（梅田）から川西能勢口経由 阪急電鉄と能勢電鉄による「妙見口駅」行き（約50分）
- 大阪（梅田）から阪急池田経由 阪急バスによる「余野・牧」行き（約1時間）
- 車（自家用車、ツアーエージェントバス、オートバイ）

### ① 大阪（梅田）から川西能勢口経由 阪急電鉄と能勢電鉄による「妙見口駅」行き（約50分）

大阪駅をハブとしてアクセスできる多数の関西圏客と他府県、海外からの観光客を誘致できるメリットがあるが、能勢電鉄を含めた観光客の場合、基本的には妙見の森ケーブルやリフトに乗り継いで山上に向かい、散策やハイキング、能勢妙見堂への参拝などを楽しむ目的が大半と推測される。

### ② 大阪（梅田）から阪急池田経由 阪急バスによる「余野・牧」行き（約1時間）

大阪駅をハブとしてアカセスできる多くの関西圏客と他府県、海外からの観光客を誘致できるメリットがあるが、能勢駅を含めた観光客の場合、基本的には妙見の森ケーブルやリフトに乗り継いで山上に向かい、散策やハイキング、能勢妙見堂への参拝などを楽しむ目的が大半と推測される。

### ③ 車（自家用車、ツアーエージェントバス、オートバイ）

町内の他のエリアへは公共交通でのアカセスが容易ではなく、実質、吉川エリア（駅前、花折街道、妙見山ハイキングコース）における観光消費活動に限定した観光施策が必要と考える。但し、妙見口駅からの「観光用シャトルバス」の運行などがあれば、他のエリアにおいて魅力的なツアーやイベントへの送客も期待でき、妙見口駅を豊能町内各エリアへの観光ハブ観点とすることもできる。

### 妙見口駅の1日の乗降客数は、平成25年の能勢電鉄の調べでは1日1,019名とされている。その内、定期券利用者（住民の通勤通学等）が379名であり、レジャー目的による乗降は概ね1日640名となる。同電鉄の駅においては少ない方であるが、観光施策の進行で更に大阪市内方面からの訪客が可能と思われる。

### ② 大阪（梅田）から阪急池田経由 阪急バスによる「余野・牧」行き（約1時間）

電車での直接のアクセスができない川尻や余野、牧など国道423号線沿いの町内幹線道路沿いを阪急バスが結ぶものであるが、その運行は1時間や2時間に1本と大変少ない。あえてローカルなバス旅を楽しむ趣向を持つ旅行者以外においてはその利便性においては課題がある。大阪方面とは逆に、京都府亀岡市へのアクセスを見た場合、亀岡市と隣接するエアである「牧」のバス停から数百メートル先に亀岡市「神地」の京阪京都交通のバス停がある。ここから亀岡市の京都学園大学まで26分、亀岡駅前まで更に10分と、乗車36分という想像するよりも短時間で観光地京都につながる亀岡駅に到達できるが、その本数は少なく、こちらもレジャー利用に向いていいるとは言い難い。

### ③ 車（自家用車、ツアーエージェントバス、オートバイ）

周辺地域からつながる幹線道路は、大阪市内より「阪神高速11号池田線」や「箕面有料道路」を経由して30分程度と大変アクセスが良い。更に、新たに新名神「箕面とどろみインター・チェンジ」の開通により、京都市や滋賀県、兵庫県など1時間程度で移動が可能な地域が増えた。

車での移動を想定し、大阪府、兵庫県、京都府、滋賀県から豊能町へ概ね1時間程度で移動が可能な各市の「人口」（注1）とその所要時間（注2）を次表図1に示した。1時間程度の移動は、休日の日帰りドライブを想定した時、ミドル層やシニア層、女性が運転をすることを想定しても負担が大きくなく、日帰りレジャーとして「ほどよい距離」であると考えられる。加えて、交通量が都市部に比べ多くない豊能町周辺道路環境は運転のストレ ssも軽減でき、町内での余裕を持った周遊計画につながると考えられる。

豊能町への自家用車移動約1時間程度圏内にある各都市の人口を合わせると約1,348万人、ここに含まれない郡部も実際の統計は更に増え、豊能町は京阪神各地域からの観光客移動においては絶好のロケーションであることが改めて分かる。町内外交流人口の増加を目指す上ではやはり自家用車による周辺都市からの来町を想定した観光施策が重要となり、計画されている「道の駅」はその交流拠点として候となるであろう。

主要な市で発表している2017年統計（一部他の年度も有）都部は含ます。  
ターゲルマップのルート検索による表示時間（行駅舎起点）複数都市の個所は最長の所要時間を記載。

図1 京阪神各市の人口と豊能町への車による所要時間



は、お寺までの距離を楽に散策で楽しめるため、道中の設置が好ましい。

#### ④ 高山エリア

「右近の郷（高山コミュニティーハウス）」があり駐車が出来る。このハウスを利用する観光プログラム造成やイベント実施も想定できるため、改築計画がある場合は十分な駐車スペースと共に、団体利用も想定した大型バスなどの乗り入れも検討したい。

#### ⑤ 木代・希望ヶ丘・余野

町役場横の中央公民館が開放されており 20 台程度が確保されている。但し、国道から近いものの、おすすめの散策ポイントまではかなり距離があり、余野の遊仙寺や山口納豆方面へは 800m～1km、木代・希望ヶ丘においても朝川稚寺まで 1.6km と少し散策したい場合には向いていない。

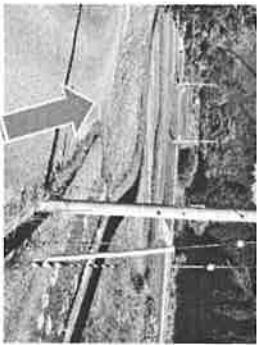
#### ⑥ 切畠エリア

駐車場の設定が無い。「法性寺」は鎌倉時代の石仏や石風呂もそのまま残されており、町内でも是非訪れたい寺院でありながら駐車場が無く惜しい。法性寺から府道 109 号線を進むと、「切畠自治会館」に駐車可能であるものの駐車場設定にはなっていない。



#### ⑦ 敷・寺田・野間口エリア

「とよのコスマスの里」があり、秋の開園時には大阪市内方面からも多数の自家用車での来訪がある。コスマス園が園園中は、園のすぐ近くに特設の有料駐車場が設けられるが、普段は観光駐車場としてコスマス園から近い「野間口青少年総合スポーツセンター」が無料開放されている。大型施設で建物前に 20 台ほど駐車が可能である。コスマス園の特設駐車場も普段は空き地となっており、このエリアは梅相院や里山エリアの古い屋敷や民家、国道を隔てた向かい側の広大な棚田の風景など見どころが多く、このエリアでの観光造成を進めるにはこの 2 つの駐車場をうまく活用したい。但し、農道からの両駐車場への進入路は道が細くバスは不可能である。また、大きな段差がある道に注意が必要であり、本格的に運用する際は注意を促す看板などの設置も必要と思われる。



ガードレールがないカーブの先に大きな高低差

（トイレ）

観光事業の推進に欠かせないトイレは郊外においては課題をもつ地域が多い。少子高齢化で元気なミドルやシニア層、またアクティブな女性をターゲットしていく必要があり、トイレ問題は解決必須の課題である。車での来訪を想定した場合、1 時間程度のドライブで駐車場に辿り着き最初の行動になるとも考えられるトイレは、旅行者は観光駐車場にあるものと想像するであろう。観光駐車場に指定されている駐車場の中、新興地と吉川の駅前トイレ、高山、余野の公民館などは備えられておりが、野間口のスポーツセンターのトイレは残念ながら施設されていた。



参考資料：和束町（京都府）「和束町観光トイレマップ」

<http://www.town.wazuka.lg.jp/cmsfiles/contents/s/0000002/2216/0609.pdf>

#### （観光案内標識）

町内各エリアの散策ポイントには道標や史跡の案内、解説の看板がある。古いものもあり汚れや破損もあるため新調する必要があるものもあるが、新調の機会に実施したいのは外国人旅行者向けの多言語表示である。昨年 2800 万人を突破した訪日外国人旅行者は、今後はより地方へとその訪問範囲が広がると言われており、レンタカーレンタルも増えている。また、秘境とまで言わずとも、交通の不便さも逆に楽しむことすら多い彼らは鉄道駅からバスの 2 次交通があれば、本数の少なさに関わらず魅力的な地域にはやってくる。場所、方角などの位置や交通関連の表示は特に必要である。

地方色を楽しむ上で、あまりにも何もかもをツーリスト向けに対応することには注意が必要であるが、多言語によるスマートな訪問先の導きは人気の口コミサイトにおいても評価の対象となることが多い。

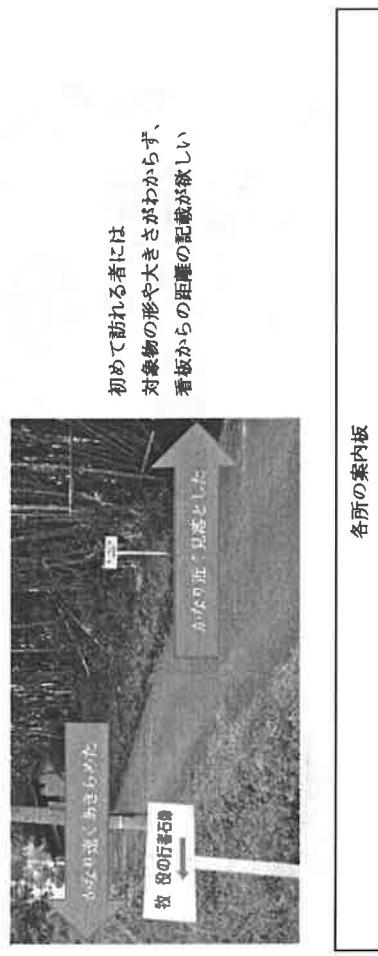
ICT (Information and communication technology) の発達により、観光の現場においても様々なサービスが登場しており、例えば「QR コード」を掲載しておきだけで 15 にも及ぶ言語で観光地の説明を旅行者自身のスマートフォンで見ることができ、日本各地の自治体や民間企業が取り入れはじめている。（例：QR Translator）

QR コードを用いた  
多言語化の例



道標については、石仏など道筋の方向を示したものも見受けられたが、その道標から「対象物までの距離」も記載する必要性を感じた。例えば「枚、後の行者石像」は道標の矢印方向に山裾の道を歩くが、距離が分からなければ

ここに加え、その石像がどのような大きさ・形なのかも初めて訪れる者には想像がつかず、まるで落とし物を探すように慎重に進むが、かなり進んだところではそこから更に100メートルと記載があるストレスとなった。また、今度は逆側に「庚申塔」とあるので見に行くが、石像の怪獣から「また相当先にあるかもしない」と思い一生懸命に進むが行き止まりとなった。仕方無く引き返すと何と道標の数メートル先にそれがおり、対象物が進行方向の左奥に入り込んだ場所であったため見落としていた。結局、この2つの道標はせっかく設置しているにも関わらず散策する側には惜ましいものとなってしまった。



案内表示は比較的きれいであるが  
史料とその周囲がかなり荒れている  
(川尻)



牧の妙見山造様の美しい案内板  
(余)

解りやすい表示、多言語化もしたい  
(切畠と高山)

また国道「金石橋」交差点から高山エリアに向かう山道は、初めて来る者にとっては同じ町内とは思えない距離で「隣のまちに行くのではないか?」という不安に一瞬襲られる。そのため、道中に「高山まで〇〇km⇒」などの表示があれば安心であると感じた。カーナビで向かっていたがそれでも不安になるほどの「一山越える」感覚である。



#### (観光情報提供拠点)

旅行計画の中で、観光協会ホームページや民間の観光ポータルサイトなど、インターネットでの情報収集を行うことが多い。豊能町観光協会のホームページも各エリアに分けて見どころが整理され、概算マップをPDFでダウンロードでき大変役に立つ情報が掲載されている。それでもも目的地に向かう時、インターネットでは入手できない地元での観光情報があると期待し、訪問地の観光案内所などを訪ねようとするのが旅行者の心理であろう。豊能町の場合、町の観光案内所は現在、妙見口駅前にあるが、道の駅においては觀光情報を提供するスペースをできるだけ確保することが望ましい。現在の「妙見口駅前」の観光情報拠点に加えて、国道423号の「道の駅」、里山エリアとして位置的にも隣れた「高山」の3つのエリアに觀光情報拠点があれば理想的と考える。

#### (観光マップ・ツール類)

今回の調査では、豊能町観光協会制作の「いにしえと自然と学びの里豊能町」を使用した。観光協会のホームページからも「散策＆ハイキングマップ」をエリア毎にPDFでダウンロードすることができ、自宅においてもプリントアウトして持参することができ便利に使用できる。

観光訪問先の散策マップによく見受けけるケースは、イラストマップの縮尺が大雑把なことやアイコンやランドマークの詳細情報の不足から、実際の使用においては非常に使いづらいということである。豊能町の各エリアマップについて、パンフレットを新調する機会には下記の点を考慮すべきと考える。

- ▶ レイアウトと縮尺  
編集レイアウト上、イラストマップに割けるスペースが狭く小縮尺となり、ランドマークや分岐点表示ができない

くなる。可能であればA4サイズ1ページを散策マップに充てられるようなレイアウトであると、掲載できるアイコンも増えると考えられる。地元住民は分かるが観光客が分かるかどうかといった視点が必要である。

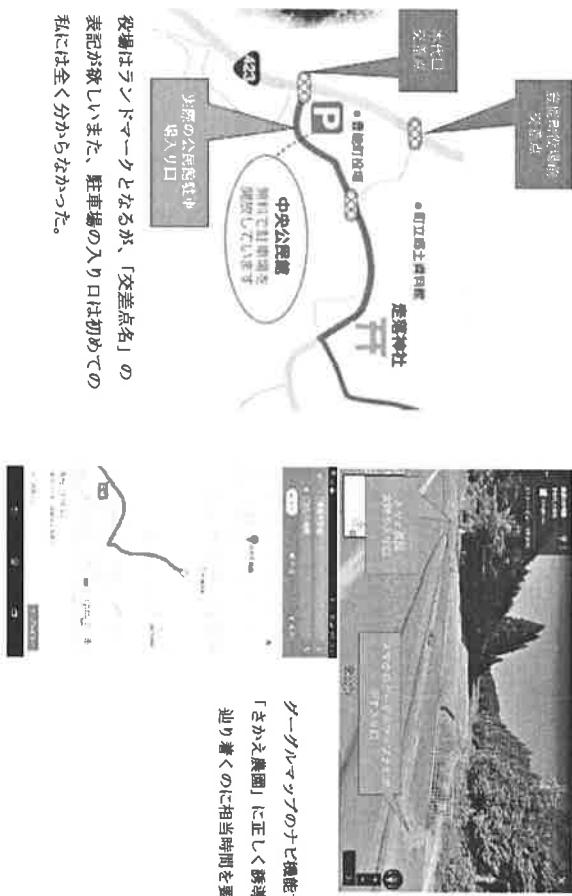
### ＜切畳エリアマップの課題＞

例えば、木代・希望ヶ丘のマップを見て、観光用に開放された中央公民館の駐車場を目指す場合「駅構の次の交差点」を目指すことになるが、その建物を見た事もない役場の建物を探すより、機械的に探せる「信号のある交差点名」の記載がしてあれば運転のストレスも軽減される。この場合「木代口」の交差点と記載があるだけでよ

交差点を見つめたとして、中央公民館の駐車場の入り口がわからない。国道沿いの建物であれば国道からの進入口を想像するが、実際の入り口は府道110号線茨木市方面側からとなり、実際調査時においても役場まわりの3つの信号を行き来した。

石仏など)の詳細な位置が記載されておらず、初めてその地を訪れる観光客にとってそれらの発見が非常に困難である。

特にマップに大きく取り上げられている「きかえ農園」については、シーケンオフであったためかもしれないが、現場にも看板など全く表示がなかった。更に、カーナビやスマートフォンでのナビでも辿り着けず、スマートフォンのグーグルマップの誘導も正しくないため、結果として手探りのように進歩で辿り着いた状況であった。



駐場はランスマーケとなるが、「交差点名」の表記が欲しいまた、駐車場の入り口は初めての私には全く分からなかつた。



### 3. 豊能町がターゲットとすべき市場および旅行形態

ホテルや温泉宿など宿泊施設がない豊能町において、観光戦略の柱となるのは「日帰り観光」となる。その際、近隣県住民の誘致とともに、大阪、京都という関西を代表する観光地に宿泊する観光客も想定しなければならない。特に注目すべきは、急増するインバウンド市場（訪日外国人旅行者）であろう。昨年 2800 万人を突破した訪日客の多くがゴールデンルートと呼ばれる東京～大阪間を訪問しているが、全国各地の自治体においてその誘致活動が活発化し、その訪問地も地方へと拡大している。

#### 【豊能町への「日帰り観光」を提案すべき 3 つの市場】

- ① 近隣県在住者
- ② 大阪市や北摂などその近隣都市、また、京都市へ宿泊する日本人旅行者
- ③ 訪日外国人旅行者

#### ① 近隣県在住者

観光庁調査によると昨年の日本人の国内延べ旅行者数は全国で 6 億 4,108 万人、内「日帰り旅行」は 3 億 1,542 万人（前年比 8.1% 増）と半數を占め、更に増加傾向にある。先述した通り、近隣県から車で 1 時間圏内には主要な都市だけ 1300 万人以上の人口があり、豊能町は観光誘致に恵まれた立地と言えよう。観光消費額の向上を考える上で宿泊施設の無さは課題となるが、まずは近隣県からの「日帰り観光」に対する方策を講じることを進めなければならない。

② ③ 大阪市や北摂などその近隣都市、また、京都市へ宿泊する日本人旅行者／訪日外国人旅行者  
近隣観光都市における観光行程（大阪市や京都市、龜岡市内の観光等）の中で 1 日観光の実施先として組み入られる動機を持つてもいい。特に、大阪市内では昨年 2600 万人以上の宿泊実績があるが、それを押し上げているのが訪日外国人旅行者であり、昨年はその数は 1,111 万 4 千人と 1 千万人を突破し、消費額は 1 兆円を超えた。東京の 1,310 万人にも肉薄する圧巻な大阪のインバウンド市場は、隣接する各市町の観光施策においても重要な位置づけとなる。

実際の誘致においては、上記①②③それぞれの市場で様々な訪問目的が存在し、また、人数や同行者同士の關係など、さまざまな旅行形態がある。下記に豊能町に適した旅行形態・訪問目的を記載し、豊能町の観光コンテンツが持つ各市場への訴求力を検討し、観光行動を喚起する方策や具体的な着地型商品の造成などの手がかりについて、次項で検討する。

#### 【豊能町に適した旅行形態・訪問目的】

- ① 国内一般レジャー（ファミリーやカップル、友人、職場の仲間などのレクリエーション訪問）  
② “”（写真、バイクなど目的を持った趣味訪問）
- ③ 法人・公益団体（校外学習、遠足など教育旅行やキリスト教関連団体や学校、町内会等）
- ④ 訪日旅行（個人客、MICE（報奨旅行や会議等の法人団体）、SIT（テーマ旅団体）等）



## 志野の里運営状況

年月	営業日数	客 数	数 量	売 上	対前年比	
H 28 年度	10	6	783	4,136	708,910	
	11	7	732	3,909	717,790	
	12	8	716	3,131	616,780	
	1	5	276	1,247	209,450	
	2	8	460	4,095	327,190	
	3	8	564	2,227	382,040	
	計	42	3,531	18,745	2,962,160	
		志野の里以外のチャレンジショップ		420,810		
		28年度売上合計		3,382,970		
H 29 年度	4	10	883	3,842	758,730	
	5	8	603	2,929	458,520	
	6	8	803	4,382	666,200	
	7	10	934	5,768	831,440	
	8	8	915	5,986	859,290	
	9	9	1,100	7,117	1,072,840	
	10	9	990	6,427	1,151,685	162.5%
	11	6	613	3,272	552,830	77.0%
	12	8	970	4,933	950,980	154.2%
	1	5	362	1,729	340,010	162.3%
	2	8	600	2,904	519,360	158.7%
	3	9	775	4,209	696,530	182.3%
	計	98	9,548	53,498	8,858,415	
		志野の里以外のチャレンジショップ		2,345,593		
		29年度売上合計		11,204,008		
H 30 年度	4	9	1,031	5,475	1,084,280	142.9%
	5	8	687	3,782	635,770	138.7%
	6	9	908	5,773	911,710	136.9%
	7	7	700	4,982	745,565	89.7%
	8	8	1,015	7,059	1,106,300	128.7%
	計	41	4,341	27,071	4,483,625	
		志野の里以外のチャレンジショップ		1,153,898		
		29年度売上合計		5,637,523		
		売上合計		20,224,501		
		志野の里分		16,304,200		
		上記以外		3,920,301		