

KNW Studying Project

これまでの取り組み

2013. 09. 25(企画経営室)

これでよいのか地方公共団体

- 社会情勢の高速・大規模化、価値観の変化

- ☆ 拡大・発展・成長⇒低成長・再生・共生・持続

- ☆ 低炭素社会・循環型社会の実現

- ☆ 中間市民層の量的縮小

- 地方公共団体・地方都市の生き方

- ☆ 競争が無く、危機意識や未来展望へのプロデュースが乏しい



- ☆ 応変力をつける・低成長での取り組み・戦略的経営的な取り組み

- ☆ 都市の価値、資質の向上、外部の視点と外部づくり

橋本市の未来を組み立てる

- 未来を生きる力、エネルギーをどのように創るか
 - ☆密度を高めてモノを創る
 - ☆広域連携、魅力的な生活づくり(人は人に最も興味がある)
- グローバリゼーションでの橋本市の位置・環境
 - ☆広域交通網 近畿圏と中部圏に繋がる小流
 - ☆中部圏の考え、ビジョン
- 何を目指すのか(人と街)
 - ☆まちづくりは施設ではなく、地域の生活者に魅力となること
 - ☆清潔なまち、秩序あるまち、管理の行きとどいたまちは魅力の第1歩

求められる取り組み

- 魅力づくり、価値の向上

- ☆次世代に引き継ぐまちの魅力、来訪者に評価されるまちの魅力

- 必要なエネルギーづくり

- ☆危機意識による推進力、世界を見る目・地域リーダーによる先進性

- ☆公共と民間の連携、地域コミュニティの充実等による結束力

- ☆魅力的な生活への意欲・熱意が原動力(人は人に最も興味が有る)

- 担い手の育成

- ☆まちづくり会社等の可能性、地域経済の活性化としての若者育成

- ☆橋本市の出身者等を中心に人材ネットワークを創る

基礎研究(京奈和自動車道)

○整備効果(その1)

所要時間の短縮(関空・高速路線、拠点都市までの所要時間)

○整備効果(その2)

観光の活性化(主要な観光資源)

○整備効果(その3)

災害に備えた道路ネットワークの強化(主要都市、紀伊半島)

○整備効果(その4)

沿線地域の物流や産業の活性化を支援(京都・奈良以東への輸送)

プロジェクトの進め方・方向性

京都、奈良、和歌山に区分し

(第1フェーズ)

市町村長としてまちの魅力をアピール

(第2フェーズ)

知事として特色、魅力をアピール

(第3フェーズ)

京奈和自動車道開通後の橋本市を

橋本市長として戦略的にプロデュース