

上越市創造行政研究所ニュースレター

創造行政

上越市創造行政研究所は、平成12年に設置された上越市役所の組織内シンクタンクです。市政における重要課題の解決や理想像の構築に寄与し、地方自治体としての政策形成能力を高めるため、総合的・中長期的・広域的な視点による調査研究などを行っています。このニュースレターは、それらの活動を一部ご紹介するほか、市の公式見解に限定せず、上越市のまちづくりを考える上で多くの方々と共有したい課題等をお伝えするものです。

Joetsu city Policy Research Unit

No.35 Sep. 2016

実りの秋を駆け抜ける北陸新幹線

P2-6

特集 北陸新幹線で変わる上越市、変える上越市

北陸新幹線開業から1年半が経過し、新幹線のある風景も見慣れたものとなりつつあります。昨年度、当研究所では、北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査や日本都市学会全国大会（大会テーマ：新幹線を活かした地方都市のまちづくり）の開催を支援してきました。本稿では、新幹線開業に伴う上越市の変化を一部紹介するとともに、同学会シンポジウムのパネリストとして登壇された青森大学櫛引先生へのインタビューを通して、開業に向けて取り組んできた上越市のまちづくりを振り返り、今後の展望を探ります。

P7-8

平成28年度事業概要

当研究所で取り組む今年度の事業について、研究テーマを設定した経緯や目的、進捗状況などをご紹介します。

1

北陸新幹線開業に伴う上越市の変化

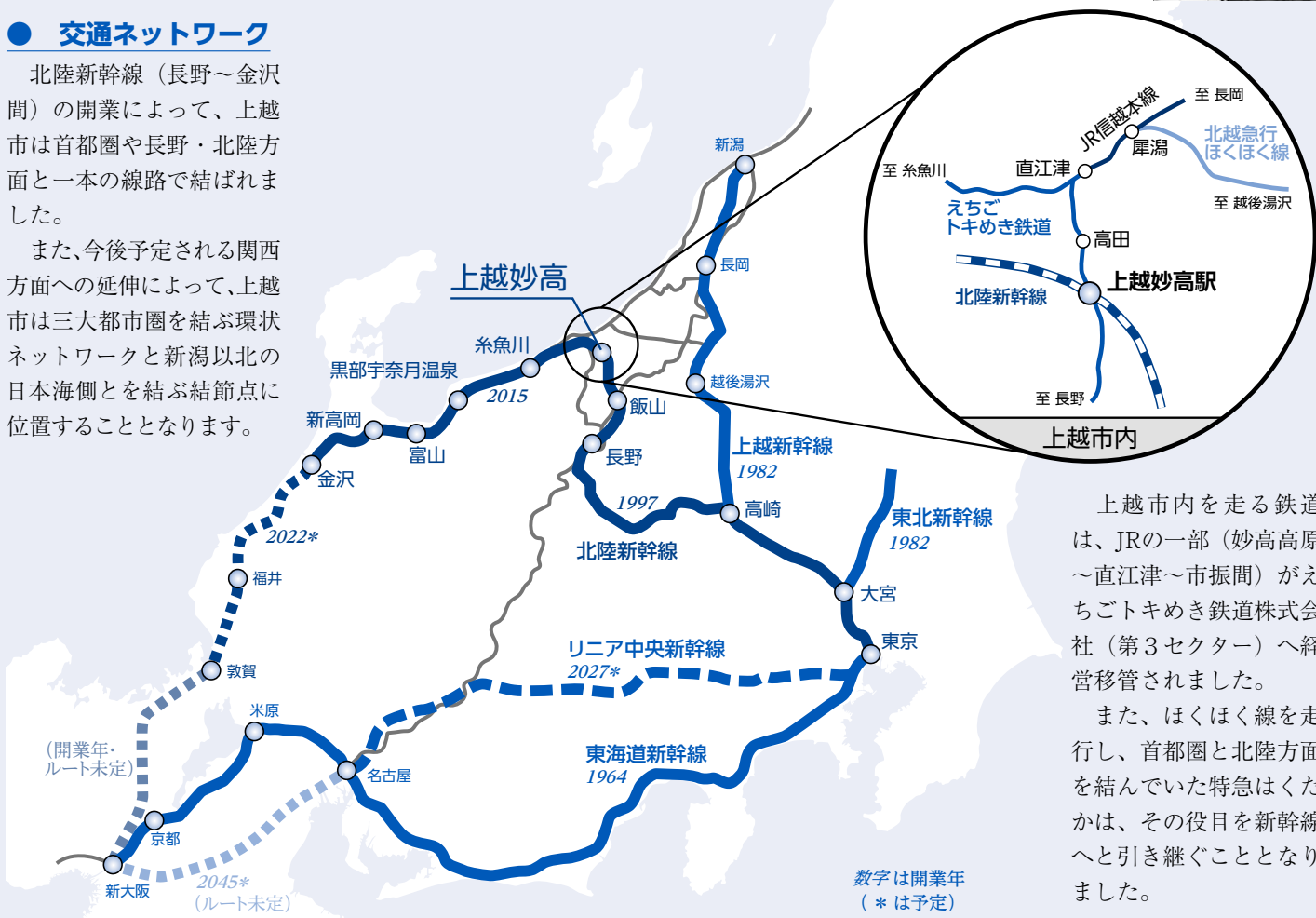
北陸新幹線開業に伴い、上越市にも様々な変化の兆しがみられます。ここでは、周辺都市との位置関係や市民の皆さんの意識・行動の変化について一例をご紹介します。



● 交通ネットワーク

北陸新幹線（長野～金沢間）の開業によって、上越市は首都圏や長野・北陸方面と一本の線路で結ばれました。

また、今後予定される関西方面への延伸によって、上越市は三大都市圏を結ぶ環状ネットワークと新潟以北の日本海側とを結ぶ結節点に位置することとなります。



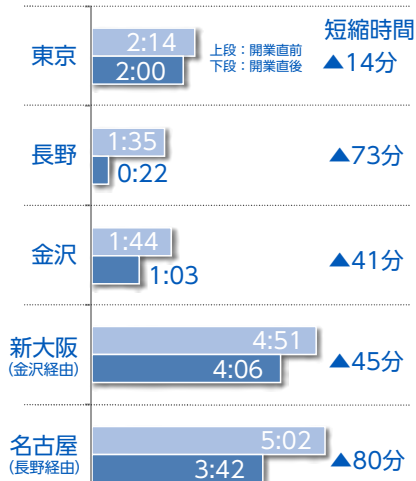
上越市内を走る鉄道は、JRの一部（妙高高原～直江津～市振間）がえちごトキめき鉄道株式会社（第3セクター）へ経営移管されました。

また、ほくほく線を走行し、首都圏と北陸方面を結んでいた特急はくたかは、その役目を新幹線へと引き継ぐこととなりました。

● 所要時間の変化

東京・長野・金沢などの北陸新幹線沿線都市のほか、関西や中京方面との所要時間が大幅に短くなり、運行の安定性や快適性も高まりました。

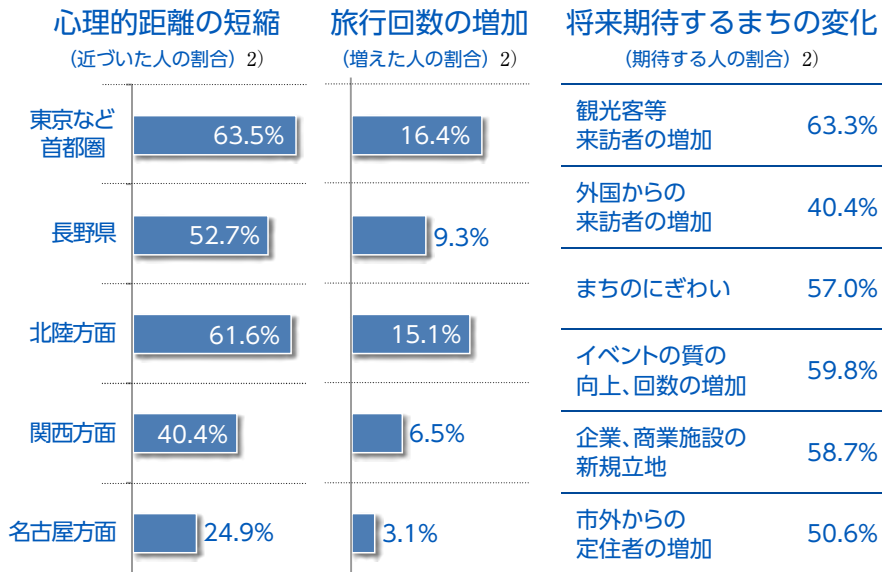
時間距離の短縮
(開業前後での比較) 1)



1) 開業直前は直江津駅、開業直後は上越妙高駅を起点とした平均所要時間（上越市創造行政研究所集計）

● 意識・行動の変化 (市民アンケート調査結果から)

首都圏、北陸、長野などとの時間距離の短縮によって、市民の皆さんの心理的な距離が縮まり、旅行回数の増加にもつながっています。また、将来のまちの変化についても一定の期待感が生まれています。



2) 出所：「北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書」(2015年9月実施)。調査結果の詳細は、当研究所のホームページをご覧ください。

2 これまでの動きを振り返る — 上越市の特徴を中心に

北陸新幹線開業に向けた上越市のまちづくりについて、全国的に見ても特徴的な点に着目し、青森大学・櫛引素夫教授とともにこれまでを振り返ります（聞き手：内海 巖）。



市の郊外に設置された新幹線新駅

— まず新幹線の駅（上越妙高駅）ですが、それまで市の玄関口であった直江津駅から10km南、市の中心市街地・高田から4km南に設置されました。



▲ 上越妙高駅周辺

櫛引 どの駅でも話題にされやすいのは駅前の光景ですよね。郊外にできた新幹線駅の老舗は、新大阪、新横浜などですが、100万人都市でも今の姿になるのに数十年もの時間を要しました。最近の例では新高岡、新青森、新函館北斗などがありますが、新幹線さえくれば建物が立地する時代ではありません。それでも、駅前に空き地が広がっていれば「何も無い」とか「市は何もしてない」という声は出るかもしれませんね。

— 上越市では、新幹線新駅を市の玄関口として位置付け、当初120m離れていた在来線の駅を移設したり、駅前広場や駅周辺の道路を整備するなど、駅へのアクセスに力を入れてきました。また、駅前の区画整理された土地では、市民主体の開発を支援しています。

経営環境が大きく変化した市内の鉄道

— 新幹線開業と同時に、市内を走るJRの一部が経営分離され、えちごトキめき鉄道（トキ鉄）が誕生。市内を走る鉄道は3社になり、富山・長野県境ではそれぞれ別の鉄道会社と接続することになりました。また、特急はくたかが走っていた北越急行は大幅な赤字から赤字経営に変わりました。



▲ JR ▲ 北越急行 ▲ えちごトキめき鉄道

櫛引 地方鉄道の経営環境がこれだけ変化したエリアは全国的にもないですね。新幹線と在来線の関係は「光と影」とよく言われますが、どの会社も経営が厳しいし、何をやるにしても調整が大変です。上越でも料金や乗換時間について苦情があったと聞いています。

— 一部運賃が上がった区間もありますが、トキ鉄の場合は、開業前に比べてむしろ本数が増えた区間もありますし、

櫛引 市民が当事者感覚を持つことは非常に大切だと考えます。ポイントは、行政や経済界、さらには教育分野にも及ぶ連携体制をどう構築するかでしょう。

そもそも、駅前に建物が立てば本当にまちづくりが進展したことになるのか、これは評価が難しいですね。下手をすると、駅ナカや駅前経由でストローク現象が起きます。駅前に商業施設が増えたことで別の場所が衰退するとか、駅前にホテルが増えたと思ったら市内の事業所が撤退して出張する人が増えていたとか、そんな例もいろいろあります。

取って否定的な例を挙げましたが、見た目の「建物」以前に、新しい何かを生み出す創造的な「場」があることが重要です。これからの時代にふさわしい上越市の魅力を引き出し、発信できる空間になることを願っています。例えば、クリエイターが集まって上越市の未来像を語るとか、商品開発のワークショップをするとか。個人的には、この夏、駅前に出現したフルサット（コンテナ店舗群）に期待していますよ。



▲ フルサット

乗換時間も以前よりは改善されています。ただ、新幹線開業後は鉄道への利用者目線が厳しくなったようにも感じます。

櫛引 新幹線の特徴の一つは、移動の快適性ですからね。お客さんからすれば、せっかく新幹線で快適にやってきても、乗り換えで足止めを食らい、浮いた時間を有効に活用する情報が得られないと、そのギャップで気がめいます。青森市でも同様の不満が高まっていますよ。

— 見方を変えれば良い機会なのかもしれません。上越市はマイカー社会ですから、これほど鉄道が注目されることはなかったように思います。この注目を契機に利用しやすい鉄道に改善され、更に利用が増える連鎖に期待したいです。

櫛引 そうですね。鉄道経営の観点から見ても当面は凌げる感があります。ただ、手をこまねいていれば鉄道もまちもジリ貧になりかねない。都市を活性化させる装置として鉄道を動かせるためには、駅で時間を有効活用できるとか、駅周辺に住まいや目的地が増えるなど、ネットワーク型のコンパクトなまちづくりを進め、鉄道を使った豊かな暮らしをどうデザインできるかにかかっているでしょうね。

複数の玄関口を持つ上越市

—— 上越市は、東京都の約半分の面積を持つ広大なまちです。例えば北陸新幹線開業前に東京へ行く場合、直江津駅のほかに上越新幹線の長岡駅や越後湯沢駅、長野新幹線の長野駅を利用する地区もありました。新幹線開業後も、すべての地区の人が上越妙高駅を利用しているわけではありません。



▲ 上越市の玄関口となる駅
 (①上越妙高駅 ②越後湯沢駅 ③長岡駅 ④糸魚川駅)

櫛引 上越妙高駅が万能とは限らないということですね。あと、新幹線開業後にかえって不便になった地区もあると聞いています。青森市でも同様の現象が起きました。

14市町村での合併もありましたし、新幹線開業に向け全市一丸となって盛り上がるのは難しかったでしょうね。

—— ですので、市内の一体感醸成のためのイベントなどに注力した感があります。あとは、例えば上越妙高駅で市内全域の雰囲気を感じ、堪能できるようなショールーム、アンテナショップのような使い方が浸透してくれればいいかなと。

ちなみに、新幹線への期待について市民アンケートを行ったのですが、地域差こそあれ、思ったよりも好意的な意見が多かったので、ほっとはしています。

櫛引 当面は、上越妙高駅の乗降客数とか停車本数を気にしすぎて、無理に利用者をかき集めようとしないう方がいいですね。むしろ、玄関口が複数あることの強みを引き出してはどうでしょう。うまくダイヤ調整できれば利用できる本数が増えますし、特に災害時にはありがたい。上越市を訪れる人にもいろんな“寄り道”を紹介できます。

ただし、このとき複数の鉄道会社があることで利用が煩雑になるのは避けたいですね。例えば、使い勝手のいいフリーパスやICカードなどのような工夫がほしい。そんな前向きな話を近隣市町村の人たちともできるとよいですね。

上越・北陸 2つの新幹線を持つ新潟県

—— 新潟県にとって北陸新幹線は、1982年に開業した上越新幹線に次いで2つ目の新幹線でした。県内では、北陸新幹線の活用よりも上越新幹線の本数が減ることを心配され、「2014年問題」と言われた時期もありました。



▲ 上越新幹線

▲ 北陸新幹線

櫛引 県内でつながらない2つの新幹線がパイの奪い合い・・・こんな状況は新潟県固有なので、懸念はわからなくもありません。ただ、上越新幹線のほかにも、負担金の支払いや「かがやき」の停車などについて問題提起を続ける姿勢は特徴的で、全国的にも話題となりました。

—— 開業が近くなるにつれ、さすがに問題として取り上げられることは少なくなりましたが、上越市が主体的に頑張る必要がありましたので、近隣市に呼びかけ、「越五の国」というネーミングで広域連携のキャンペーンを展開しました。市内のみならず広域の玄関口としてお使いいただく考えです。

櫛引 そういった連携は重要です。新幹線の駅は近隣の市町村にも有効活用してもらい、そのエリア一帯を盛り上げたい。一方、心配なのは新潟方面への移動の利便性が低下していることです。特に常連客には、車両のグレードダウンや料金の実質値上げはこたえるでしょう。

—— 私のまわりでも嘆きの声を聞きますし、市民アンケートでは「新潟との心理的距離が遠のいた」とする意見もありました。新潟へは車で移動する人が多いので、関係が劇的に弱くなるかはわかりませんが、新潟よりも長野や金沢に行きやすければ、都市間の関係に変化が生じそうです。

櫛引 都市が都市であり続けるためには、ひと・もの・かね・情報が複数の方向から接近し、結びついて新しい何かを生み出す、そんな構造になっていることが重要です。上越市でいうと、北陸新幹線沿線だけではなく、越後湯沢や新潟、佐渡との関係も大切に、ということですね。

今回の変化が地域にどのような利益や不利益をもたらせるか検証をし、今後の新潟方面との連携についてもじっくり再考すべきです。今だからこそ敢えて言いたいことではありますね。

3 今後の展望 — 新幹線を使いこなすために

上越市の持続可能な将来に向けて、新幹線を使いこなすためのキーワードを引き続き青森大学・櫛引教授との会話から探ります。



櫛引 上越市の置かれた状況を振り返ってみると、全市・全県で一致団結するには難しい環境にあったと考えます。14市町村による合併を踏まえた地域づくり、市内での駅の位置や、県内での上越市の位置など、特殊事情が重なり大変な中、よくやってこられたと思います。

— だからこそ、市内外の力を結集させるべく、様々な地域や業種間の連携に注力してきた、ともいえます。

櫛引 ですね。ただ、今まで話してきたことは、どちらかというとな新幹線を使いやすくするための環境整備といえます。一番大事なことは、そもそも「新幹線をどう使いこなすのか」ということです。特に若い人たちが今後どのような生き方を目指すのか、それを念頭においた活用方を考えてほしいですね。

どんなまちを目指すのか？

櫛引 北陸新幹線沿線の都市を例に挙げますと、まず金沢市は、まちのブランド力に磨きをかけ世界からの集客を意識したまちづくりを進めています。

富山市も、路面電車の導入を皮切りに洗練された都市空間づくりに挑んでいます。両都市に挟まれ、上越市に近い規模の高岡市は、歴史的な地域資源のストーリー立てや公共交通の活性化に奮戦しています。上越市に比べて人口規模が1桁小さい飯山市は、ものすごい情熱とこだわりをもって、その地域のビジョンを駅づくりに反映させています。



▲ 北陸新幹線沿線都市の風景

(①富山駅前のセンターラム ②高岡駅下のドラえもんトラム ③飯山駅内の観光案内所)

上越市は新幹線をどう活かすのでしょうか。その昔、建設促進運動に注いだ労力に比べると、必死さがあまり伝わってきません。まだ余裕があるのでしょうか(笑)。

— うーん、そう見えてしまいますか……。上越市は平成23年に「新幹線まちづくり行動計画」を策定し、官民による推進体制をとってきましたし。また、新幹線開業効果をQOL (Quality of Life : 市民生活の質) の向上と捉え、例えば大都市への通勤や通学、買物やレジャーが便利になることに着目し、定住促進に向けた取組も行っています。

櫛引 上越市が観光分野や量的な効果に限定せず、QOLに着目した点は、非常に高く評価します。上越に暮らすことそのものの意義や価値、それがもたらす幸福感とは何か、これらを考えることは極めて重要だと思うからです。

ただし、もし都会での消費活動がしやすくなるという議論だけでQOLを片付けるとしたら実にもったいない。それこそストロー現象を促進します。

— おっしゃるとおりです。外に出かけることも必要ですが、市外の人が上越を訪れ、市民と交流することの意義は大きいと思います。

例えば、衰退の進む中心市街地や中山間地域には、むしろ市外の人が魅力を感じる地域資源が数多くあります。その背景には上越市ならではの地理的環境や雪国文化があり、それらを守り育む人々の存在があります。

市外の人が、新幹線によって物理的・心理的に近くなった上越市に着目し、地域資源を守り育てる魅力的な人々を訪れ、交流によってお互いの豊かさを確認し高め合う、そんな関係性が作れると思います。当研究所では、その点が伝わっていないことも含めて当市の課題と捉え、調査研究を進めていきます。

カギを握る広域連携

櫛引 QOLを高めるためのキーワードの一つは「広域連携」です。東京や大阪など大都市との関係も重要ですが、新幹線によって距離感が変わった近隣市町村や地方都市同士で交流・連携することによって、豊かな暮らしを創造してほしいと思います。

— 今回の新幹線開業で最も距離が縮まった長野県との関係には注目です。もともと上越からみた長野の山、長野からみた上越の海は互いに親近感がありますし。

櫛引 私もその話はよく聞きます。一方、経済的な視点からは、長野ー北陸といった、上越を“頭越し”にした新たな連携も始まっています。上越としての新しい連携の形はどう考えますか？

— ささやかな交流ですが、昨年度、当研究所では「信越県境地域づくり交流会」を開催しました。歴史的には深いつながりがあった十日町・湯沢・飯山など近隣地域との関係を、新幹線開業を契機に見つめ直し、行政主導ではない個人のつながりを基調とした往来が盛んになればと考えました。

過疎化が厳しい地域ですが、上越・北陸の両新幹線をつなぎつつ、大都市と共存できるエリアになればと思っています。

櫛引 その動きには期待しています。その他、高岡、上田、佐久などのはくたか停車駅同士での連携、名付けて「はくたかレイヤー」連携を提案します。ぜひご一考を。

地域にとって「新幹線」とは何か？

—— 結局のところ、地域にとって「新幹線」とは何でしょう？ 表面的に言えば、旅行や出張に行くときの便利な「乗り物」、地域と地域の距離感を縮めるもの、地方都市のステータスなどが挙げられると思いますが・・・。

櫛引 そうですね。経済的視点からみれば「格差拡大装置」の一面もあります。これまで「井の中の蛙」でいられた都市が、いやおうなしに全国大会に担ぎ上げられます。準備なしにリングに上がれば敗退し、その事にすら気づかない、ということもありそうです。

私は、新幹線は「縦割り」や「できない理由探し」といった、まちの「課題発見器」でもあると思います。新幹線をうまく活用しようとするれば、そういったまちの本質的課題に向き合わざるを得ません。特に上越市の場合は、新幹線にからむ地域課題が多種多様にありますから、裏をかえせば新幹線を突破口に地域を良くしていく絶好のチャンスといえるでしょう。

また、増えつつある関西のお客さんは、辛口コメントを包み隠さず発しますから、厳しい課題発見人です(笑)。ここにどれだけ応えられるかがポイントだと指摘する方もおられますよ。

—— 私は、新幹線自体が何かを生み出すというよりも、何かしら頑張ろうとか、何かと何かを結び付けようとするときに初めて効く「触媒」であったり、何か目的をもって使いこなせば「漢方薬」になることを感じます。

櫛引 新幹線の活用策として有効だった事例をみていくと、実は「新幹線があろうがなかろうが、すべきだったこと」がほとんどです。その意味でも課題発見器であり、触媒でもありますね。

また、短期的な観光客の増減にのみ一喜一憂するのではなく、じっくりと時間をかけて地域の体質を変え、地域を変えていく漢方薬のような性格もあると感じます。

ただし、前提となるのは「なりたい地域、つくりたい暮らしとは何か」というビジョンの存在。それもなく「誰か何とかしろ」と批評する主体性のない方々には「毒」になるでしょう。

来し方行く末を語り合う「対話の場」を

—— 最後に、改めて上越市へメッセージをお願いします。

櫛引 上越市は太古にさかのぼる歴史を持ち、越後の国府や上杉謙信公の拠点が置かれた、古くからの枢要の地です。何より、私の住む本州の北端から見れば、さまざまな産業分野でうらやましいばかりの環境を持っています。

しかし、新幹線開業という、こわばった価値観や慣習をシャッフルする絶好の機会を、まだまだ生かし切れていないように感じます。

新幹線がもたらした「巨大な条件変更」を克服し、どのような未来を切り拓いていくか、しっかりと考え、議論し、そして行動につなげていく必要があります。一方、新幹線開業によって大きな不利益を被った人たちがいるなら、そのサポートをどうするかも念頭に置かねばなりません。それらを考えていく姿勢として、上越市が実施した住民アンケートは、新幹線が開業したどの自治体も発想しなかった、賞賛すべき取り組みです。

守るべきものは守りつつ、今までにない手法で動き始める人たちを支えることによって、人口減少社会に耐えうる新たな地域社会をつくれると確信しています。

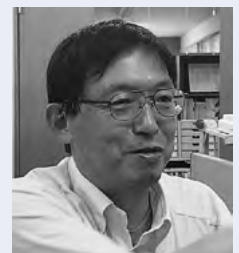
例えば、市の内外、できれば海外の人も交えて、「もてなしドーム」や駅前広場を舞台に、来し方行く末を語り合う「対話の場」を定期的に設けてはどうでしょうか。そのときは、私も青森市から馳せ参じますよ！

—— 新幹線開業は、まちづくりとして本来やらねばならないことを着実にやる、そのきっかけに過ぎないですね。地域として新幹線に使われるのではなく、新幹線を使いに行くべきと改めて感じました。研究所にとっては、今年度の調査研究と重なる部分も多かったです。本日は上越市への愛がこもったご意見をありがとうございました。

くしびき もとお
〈話し手〉 櫛引 素夫 氏

青森大学社会学部教授・地域ジャーナリスト・専門地域調査士。

1962年青森市生まれ。東奥日報編集委員などを経て2013年から現職。整備新幹線などをテーマに、上越市をはじめ全国各地を繰り返し訪れ、丹念な調査活動を実施。東洋経済オンラインに執筆中の「新幹線は街をどう変えるのか」は、詳細かつ論理的ながらも人間味を感じさせる内容である。



<http://toyokeizai.net/category/ChangeCityOfftheShinkansen>

(編集：平原 謙一・内海 巖)



昨年は、当市の市町村合併から10年が経過し、北陸新幹線の開業や第6次総合計画の施行などまちづくりの節目の年でした。そこで当研究所では、原点に立ち返り、政策形成に必要な普遍性の高い情報整理に取り組むとともに、フォーラムや学会等の開催を通じて新たな地域課題を発掘し、市民の皆さんや市職員と共有することに重点を置いてきました。今年度は、昨年度の活動を概ね継承する形で、「地域資源」、「域学連携」、「データベース」などのテーマに着目して事業計画を定め、取り組んでいます。

地域資源を活かしたシビックプライド等の醸成に関する調査研究

研究の背景・目的

上越市が「住みよいまち」「選ばれるまち」であり続けるためには、「上越はこんなまち」と自信をもって語れる市民や、「上越のファンです」と言ってくれる市外の人の力が必要と考えます。そのような力を育むためには、上越市全体の特徴についての学習や、わかりやすい情報発信が必要になりますが、それらを実践できる機会は限られていると感じています。



このことから、まちづくりに役立つ地域の特徴についての整理を行うとともに、より多くの人々が、地域の特徴を学び、愛着や誇りを持つことのできる仕組みについて、調査研究を行います。

進捗状況と今後の予定

まず、上越市の特徴の一つである「雪国文化」の視点から、他地域と比較して客観的に珍しい地域資源（地形、気候、食、歴史など）に着目しました。そして、そこに至る背景やまちの成り立ちとの関係性について、参考文献や地元の有識者等から情報をいただいております。また、試行的に職員間で勉強会を開催しています。今後は、シビックプライド（地域への誇りや愛着、当事者意識）や地元学などの考え方についても整理を行います。（太田）



調査研究①

域学連携による地域づくり推進に向けた調査研究

研究の背景・目的

上越市は、高速道路の結節点や重要港湾を有するほか、昨年3月に待望の北陸新幹線が開業するなど、地方都市の中では恵まれた交通ネットワークを有しており、様々な交流を生み出しやすい環境にあります。人口減少の続く当市が持続可能なまちづくりを進めるためには、これらの資本を有効活用して地域外との交流を積極的に行い、イノベーションを促していく必要があります。

その手法の一つとして、上越市の有する多様な地域資源と大学などの研究機関が持つ「知」の連携を進め



ることが有効と考えています。

このことから、域学連携（地域と大学との連携）のあり方を整理

するとともに、地域づくりへの人的支援や人材育成に貢献できる域学連携の仕組みについて、調査研究を行います。



進捗状況と今後の予定

今年3月に国土交通省と共催で「国土政策フォーラムin上越」を開催し、域学連携が地域に与える効果・影響を市民・大学・市職員等と共有する場を設定し、機運醸成を図りました。また、市内で行われている域学連携の事例調査を行うとともに、市外の先進事例についても、調査研究を行っています。

今後は、上越市の課題や地域資源を踏まえたモデルを検討し、当市にふさわしい域学連携のあり方、実施体制などを提案したいと考えています。（平原）

調査研究②

政策形成に資するデータベースの構築

これまで当研究所では、上越市の人口や世帯等に関するデータの整理・分析を行い、市役所内外での学習や政策検討の場に情報提供をしてきました。今年度は、これらのほかに健康福祉、教育、雇用などといった人に関わるデータを中心に整理・分析を行うとともに、適宜データ集などの形で情報発信していく予定です。(平原・太田)

信越県境地域づくり交流会の開催

長野・新潟県境を囲む市町村（信越県境地域）は、深刻な過疎問題を抱えていますが、魅力的な地域資源やそれらを守り育てる人々も存在しています。この地域の将来のためにも、これら近隣地域の人々が境界を越えて交流・連携し、新たな知恵や人の流れを生み出していければと考えます。幸いにも、北陸新幹線の開業をはじめ交通環境が大きく変化した今は、歴史的につながりの深かった近隣地域に思いを馳せ、互いの関係を見つめ直す好機と考えます。

そこで本年2月、初めての地域づくり交流会を上

越市にて開催しました。まちづくりに関わる近隣かつ異業種の交流の場として好評を得たことから、今年度も開催に向けて検討を進めています。詳細については、決まり次第ホームページなどでお知らせします。

(内海・太田)



《昨年度のチラシ》

ニュースレターの発行

当研究所では、調査研究活動の紹介や、当市のまちづくりを考える上で重要な課題等について情報提供を行うため、平成13年度からニュースレターを発行してきました。今年度も、本号を含めて年3回発行予定です。次回以降は、今年度の調査研究過程で得られた情報や中間報告を中心にご紹介する予定です。(太田)



当研究所の業務は、行政内部での活動が中心となっていますが、まちづくりの大きな力を育むためには、上越市民、あるいは上越市のことを気にかけてくださる方々とのコミュニケーションが極めて重要と考えています。

少人数の研究スタッフであるため研究対象は限られますが、まちづくりを考える際に重要と思われる基本情報は、ニュースレターの紙面などを通じて、市の公式見解に限定せずできるだけ柔軟に取り上げたいと思います。

また不定期ではありますが、セミナーやフォーラムなどを開催したり、皆様からの依頼内容に応じて研修会・勉強会などの場に出向いてお話しすることも行ってまいります。一人でも多くの方にまちづくりへの関心を持っていただくきっかけになり、上越市の将来に向けた建設的議論の材料としてもご活用いただければ幸いです。

編集後記

今年度のニュースレターは、気持ちも新たに、紙面をリニューアルしてスタートします。

厳しい暑さの夏も終わりを迎え、実りの秋がやってきました。表紙の写真にある、新しい北陸新幹線と昔から続く米づくりのコラボレーションは、上越の良さのひとつかもしれません。これから先も、この風景が続いていくといいなあと思います。(太田)

上越市創造行政研究所ニュースレター 「創造行政」 No.35 Sep. 2016

発行：上越市創造行政研究所
〒943-8601 新潟県上越市木田1-1-3 上越市役所第2庁舎
TEL:025-526-5111 FAX:025-526-6184
E-mail:souzou@city.joetsu.lg.jp
<http://www.city.joetsu.niigata.jp/site/souzou-gyosei/>

ニュースレターは木田庁舎1階市政情報コーナー、各総合事務所でも閲覧可能です。また、当研究所のホームページにも掲載しています。