

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.38 Aug. 2017

谷浜方面から直江津港を望む

P 2-3

コラム データでみる上越

No.8 上越市の地区別に見た人口の変化 2005-2015

P 4-5

コラム 上越市の特徴を探る

File 2 交通の要衝

P 6-7

開催報告 第3回信越県境地域づくり交流会

P 8

創造行政研究所からのお知らせ



データでみる上越

上越市の統計データに簡単な分析と解説を加え、当市のまちづくりを考えるヒントをお示しする連載コラムです。

No.8

上越市の地区別に見た人口の変化 2005-2015

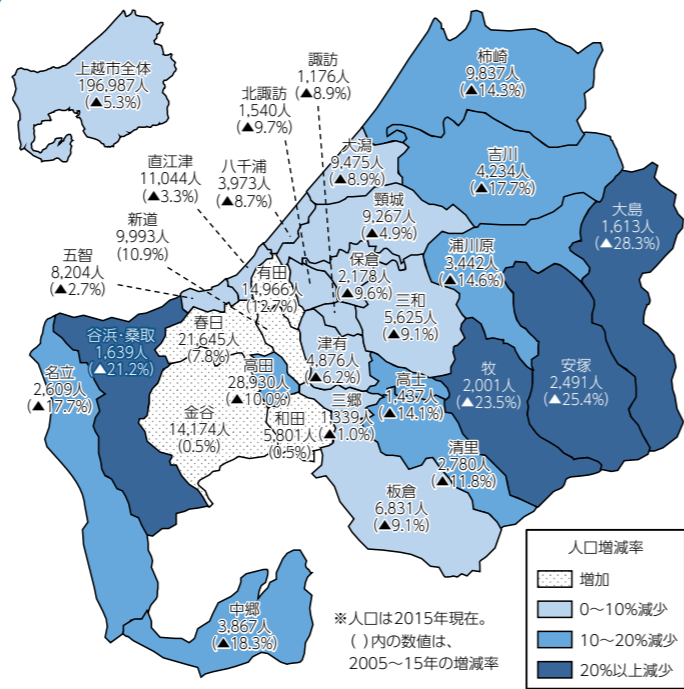
前回は、平成27年国勢調査等の結果を基にした上越市全体の人口の変化とともに、人口増減の要因となるデータをご紹介しました。今回は、最近10年間（2005-2015年）の動きに着目し、上越市内の地区別に見た人口増減と人口移動の状況をご紹介します。

1 人口増減率（増えた地区と減った地区）

上越市の総人口は、2005年から2015年の10年間で5.3%減少しましたが、地区ごとに見るとその傾向は大きく異なります。

※ ここでいう地区とは、地域自治体のことを指す。ただし、直江津区は地域特性の違いを考慮し、「直江津」と「五智」に分離した。

- 中山間地域である大島、安塚、牧、谷浜・桑取では、減少率が20%を超えています。
- 中心市街地は、高田が10.0%減、直江津が3.3%減といずれも減少しています。
- 頸城、大湊、三和、板倉は、住宅地の開発等により人口が増加に転じた時期もありましたが、この10年間で5~10%程度減少しています。
- 中心市街地に隣接する有田、新道、春日、金谷、和田は人口増が続いており、特に有田は12.7%増加しています。

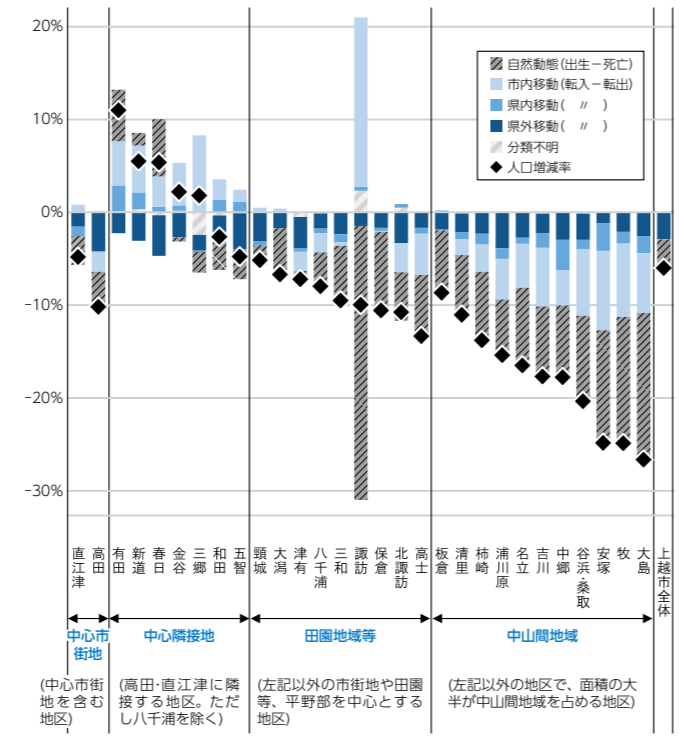


出所) 平成17年・27年国勢調査をもとに創造行政研究所作成
備考) 地域自治体は、本来行政区単位で構成されているが、ここでの地区別人口は町丁字単位の人口を積算しているため、実際の人口とは若干異なる地区もある。

2 人口増減の内訳（出生・死亡と転入・転出）

最近10年間の人口増減の要因を、①自然動態(出生と死亡の差)、②市内移動、③県内移動、④県外移動に分けてみると次のような傾向がみとれます。

- ほとんどの地区で、死亡数が出生数を上回る自然減の状況にあり、このことが人口減少の大きな要因となっています。
- 県外移動に着目すると、全地区において転出者数が転入者数を上回る状況にあります。
- 中心市街地に隣接する地区では、市内や県内(主に近隣自治体)からの転入が多く、さらに有田、新道、春日は出生数が死亡数を上回っていることから、結果として人口増につながっています。
- 高齢者福祉施設(特別養護老人ホーム等)が立地する地区では、市内からの転入が若干多くみられ、特に諏訪は、人口に比べて施設の受け入れ人数が多いことから、その動きが際立っています。



出所) 上越市住民基本台帳データをもとに創造行政研究所作成
備考) 国勢調査人口に基づく増減数は若干のずれがある。

3 人口移動の状況（どこから どこへ?）

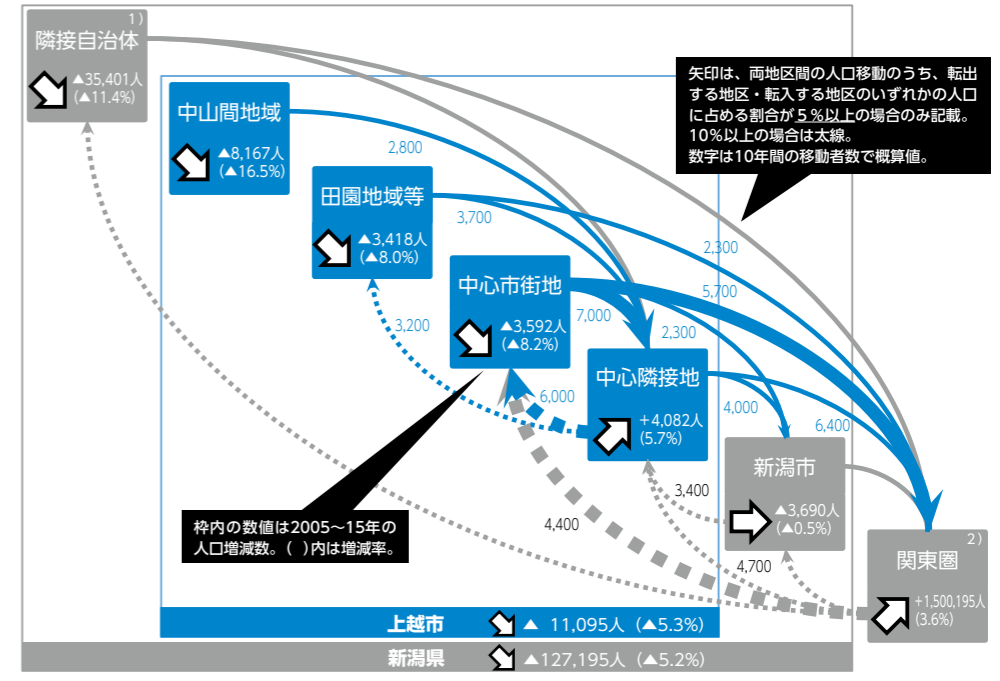
出所) 国勢調査、新潟県人口移動調査結果報告、上越市住民基本台帳データをもとに創造行政研究所作成(人口増減数及び増減率は国勢調査ベース、移動人口(矢印)は住民基本台帳ベース)
備考) 1) 隣接自治体とは、妙高市、十日町市、柏崎市、糸魚川市、佐渡市のことを指す。
2) 関東圏とは、東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県のことを指す。

市内29地区を、2で示したように①中心市街地、②中心隣接地、③田園地域等、④中山間地域に分類し、さらには上越市との人口移動が比較的多い⑤隣接自治体¹⁾、⑥新潟市、⑦関東圏²⁾を加え、相互の人口移動の状況を整理すると、次のような傾向がみとれます。

用語の解説

転入超過 転出者数よりも転入者数が多い状態

転出超過 転入者数よりも転出者数が多い状態



(1) 市内各地区の人口移動の状況

- 中山間地域は、中心隣接地や関東圏、田園地域等などへ**転出超過**であり、人口は16.5%減少しています。
- 田園地域等は、中山間地域から**転入超過**である一方、中心隣接地、新潟市、関東圏などへは**転出超過**であり、人口は8.0%減少しています。
- 中心市街地は、中山間地域や隣接自治体からは**転入超過**である一方、中心隣接地、新潟市、関東圏とは、転入・転出ともに動きは活発ながらも**転出超過**であり、人口は8.2%減少しています。
- 中心隣接地は、新潟市、関東圏へは**転出超過**ですが、市内の他地域や隣接自治体からは**転入超過**であり、人口は5.7%増加しています。

(2) 自治体間における人口移動の状況

- 隣接自治体は、上越市や新潟市、関東圏へ**転出超過**であり、人口は11.4%減少しています。
 - 上越市は、隣接自治体から**転入超過**である一方、新潟市や関東圏へはそれを上回る**転出超過**があり、人口は5.3%減少しています。
 - 新潟市は、上越市や隣接自治体を含めた県内自治体からは**転入超過**であるものの、関東圏へは**転出超過**であり、人口は0.5%減少しています。
 - 関東圏は、新潟県を含めた大半の都市から**転入超過**であり、人口は3.6%増加しています。
- このように、基本的には人口規模の小さい都市から大きい都市への人口移動が進み^{*}、その差は拡大傾向にあります。(※ 大都市のベッドタウンや好況下にある工業都市などでは、大都市からの人口流入の方が一時的に多くなる場合があります。)

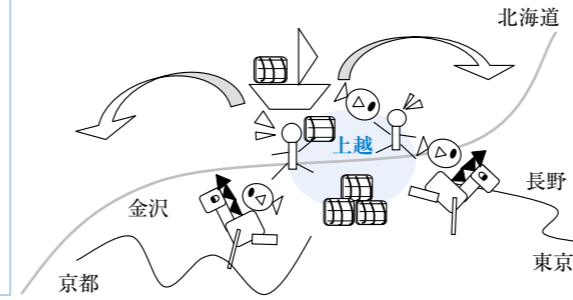
おわりに

- 中心市街地や中山間地域の人口流出は50年以上続いており、その受け皿の一つとして新たな市街地(中心隣接地)や住宅地の開発が続いてきました。しかし、その場所は市内を転々としており、上越市全体の人口が減少していることも加味すると、特定の地区における人口増加は一時的であると捉え、先を見据えた対応策が必要と考えます。
- 隣接自治体からの流入は、上越市にとっては一見プラスにも見えますが、東京一極集中という大きな流れの中でそのような関係は長続きせず、双方にとっても持続可能な状態とは言い難いものがあります。自治体の境界に関係なく、広域的に連携して考えていくべき問題のように思えます。
- 市内における中山間地域と新たな市街地との関係性は、上越市と東京との関係性にも似ています。例えば、市内の新たな市街地から中山間地域を見る目と、東京から上越市を見る目の両方に思いを馳せることも必要だと思います。
- 長い歴史を考えれば、中心市街地と中山間地域を中心に人々が生活していた時代の方が長かったと考えられます。すなわち両者の人口減少は最近の出来事であり、50年、100年先を考えれば多様なシナリオを想定できるかもしれません。

人口問題への対応は難易度が高く、その考え方も多様に存在しますが、より広域的で中長期的な視点から実態を捉えることで、問題解決の糸口が見えるようにも思います。(平原 謙一)

コラム J-ファイル **上越市の特徴を探る**

「上越市の特徴は何ですか？」という問いに対して、「目立った特徴はない」あるいは「何でも揃っていることが特徴だ」という声がよく聞かれます。ここでは、上越市の特徴と言われるもののうち、ある程度客観的に説明できるものを取り上げ、その程度や背景、まちに与えた影響などを簡単に紹介していきます。「そのくらいは知っている」「その背景は知らなかった」「初耳だ」など、様々なご感想があると思いますが、コーヒープレイク的に読んでいただき、まちの特徴を端的に理解する、まちを自慢する、まちづくりを考える、などの場面で、何らかのお役に立てば幸いです。



File 2 **交通の要衝**

上越市は、昔から「交通の要衝」にあると言われてきました。第1回で取り上げた「雪」と同様、ご存じの方も多い内容ですが、まち全体の形成に大きく影響しており、その変遷を知ることはまちの未来を考える上でも重要と考えていますので、第2回のテーマとして取り上げます。

▶▶▶ **どんな特徴がある？**

上越市における交通の変遷について、全国有数の特徴を中心に紹介します。

	古代	中世・近世	近代	現代
道路	<p>北陸道と東山道をつなぐ地域</p> <p>古代には、中央と地方諸国を結ぶ幹線道路（七道駅路）が整備されましたが、上越市には日本海側を通る北陸道と長野方面へ向かう東山道支道の結節点がありました。</p>	<p>五街道に次ぐ脇街道の結節点</p> <p>江戸幕府は、江戸を起点とする五街道や脇街道を整備しましたが、上越市には、五街道に次ぐ重要な脇街道の一つである北国街道*と加賀街道*との結節点がありました。</p> <p>*街道の呼称は、複数存在する。</p>	<p>国道8号と18号の結節点</p> <p>明治18年、全国44路線が国道に認定され、上越市は、東京～新潟を結ぶ5号線と東京～富山を結ぶ21号線の分岐点になりました。戦後、現在の国道8号線（新潟～京都）と国道18号線（上越～高崎）に再編されましたが、引き続き2つの主要な国道をつなぐ結節点となっています。</p>	<p>北陸道と上信越道の結節点</p> <p>上越市には、昭和63年に全線開通した北陸自動車道と平成11年に全線開通した上信越自動車道をつなぐジャンクションがあります。市内には6つのインターチェンジがあり、首都圏・中京圏・関西圏などとつながっています。</p>
港湾		<p>日本の港ベスト10の一つ</p> <p>室町時代、直江津港は三津七湊（日本の十大港）の一つに数えられ、廻船の寄港地となっていました。江戸時代には、海産物や年貢米を運ぶ北前船が寄港し、直江津（今町）は港町として栄えました。</p>		<p>重要港湾の一つ</p> <p>直江津港は、全国102港ある重要港湾の一つです。佐渡航路のほか、かつては九州や北海道を結ぶフェリー航路もありました。韓国や中国への国際定期コンテナ航路が開設され、コンテナ取扱貨物量は全国46位（2015年）であるほか、国のLNG（液化天然ガス）部門の日本海側拠点港にも指定されています。</p>
鉄道			<p>本州の日本海側で2番目に早い鉄道</p> <p>明治19年、信越本線の直江津-関山間が開通し、その7年後には高崎まで全線開通しました。直江津駅の設置は、本州の日本海側では敦賀に次ぐ2番目の早さでした。その後、新潟方面や北陸方面の鉄道が開通し、直江津駅は日本海側と太平洋側をつなぐ重要な駅となりました。</p> <p>*現在、信越本線や北陸本線の一部は名称変更し、第3セクターによる鉄道会社が経営。</p>	<p>2つの新幹線が利用できる地域</p> <p>平成9年に開業した「ほくほく線」により、上越新幹線を使った首都圏へのアクセスが便利になる一方、同年に開業した長野新幹線を利用するルートも生まれました。平成27年には北陸新幹線が金沢まで延伸し、市内に待望の新幹線駅（上越妙高駅）が開業しましたが、今もなお上越新幹線と共に2つの新幹線を使い分けることができる珍しい地域です。</p>

▶▶▶ **なぜ生まれた？**

上越市が交通の要衝となった要因は、国内における上越市の位置と周辺の地形がもたらした「地の利」によるところが大きいといえます。

上越市の位置は、関西・北陸や新潟・佐渡、東北を結ぶ日本海側の幹線上にあります。また、日本海側から内陸部や太平洋側へ向かうルートは地形や気候などの面から限定され、上越市から南下するルートは古くから重要な存在であったといえます。この結果、上越市に陸路の結節点が生まれました。さらに、大量の物資を運ぶ観点からは、日本海に面し陸路の結節点を有することが、港の開発や発展にもつながりました。

あわせて、上杉謙信をはじめ、「地の利」を活かしてまちや交通網の発展に貢献した地元の先人たちの力も、欠かせないものであったといえます。

明治半ば以降は、太平洋側を中心とする国土の発展や、その後の新潟と首都圏を直結する交通網の整備などにより、かつてほど「地の利」による優位性は小さくなっていきますが、その後も交通網の整備に向けた人々の熱意などにより、上越市は交通の要衝として一定の地位を維持してきました。

▶▶▶ **その結果は？**

このような「地の利」から生まれたヒト、モノ、カネ、情報の往来は、計り知れないものがあります。そして、古代から現在に至るまで、私たちの暮らしに直接的・間接的に大きな影響を与えてきました。

例えば、国府、春日山城、高田城などの政治的拠点も古くから置かれ、まちと交通網の発達を相互に支えました。明治時代には「地の利」と豊富なエネルギー資源との組み合わせにより、化学・金属関係の工場の進出や陸軍第13師団の誘致などが行われました。

これらは当時の地域経済の基礎となり、それらに付随して生まれた様々な産業と合わせ、人々の暮らしを支えました。この中には、老舗企業や城下町の雁木通りなどとして今日まで残り、まちの歴史・文化的価値を高めているものもあります。

都市の発達要件には、ヒト、モノ、カネ、情報の接近性、結節性、創造性などが必要と言われます。この考えに当てはめると、上越市はいつの時代も日本海側と太平洋側を結ぶ位置にあり、接近性に優れていました。こうした地の利を持つ地域はどこにでもあるわけではなく、この点で上越市は恵まれた地域であるといえます。今日の上越市は、先人たちがこの地の利を活かしてまちの結節性を生み出し、新たな交通網の確保につなげてきた、積み重ねの上に成り立っています。

一方、全国的に交通の利便性が向上し、移動時間の短縮が進んだ今日は、交通面の接近性だけでは結節性を持ってない時代です。上越市を次の世代に引き継ぐためには、今ある交通網を活かしながら、新しい知識情報社会における“ヒト”に重きを置いた求心力を確保し、人と人とのつながりによる創造性を高めることが重要になると考えられます。

その求心力とは、上越市が目指すまちづくりに必要な人材を惹きつけるものであり、その確保には上越市ならではの住み良さの追求や、地域の個性の磨き上げなどが、ますます必要になると考えられます。（太田 栄里）

第3回信越県境地域づくり交流会 開催報告

まなぶ・つながる・はじまる

長野県と新潟県の県境をはさむ国内有数の豪雪地帯は、中山間地域や地方都市ならではの共通課題を多く抱えています。魅力的な地域資源や意欲的な地域づくりの取り組みも多く存在します。この地域が将来にわたり豊かであり続けるためには、大都市圏との関係性のみに着目するのではなく、歴史的にもつながりの深かった近隣市町村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によってイノベーションを生み出すことも重要と考えています。

こうしたことから、地域づくりに取り組む人々が学びと交流を深める会を企画し、第1回は新潟県上越市、第2回は長野県飯山市にて開催しました。



おかげさまで多くの参加者からご好評をいただいたことから、このたび第3回を新潟県十日町市にて開催しました。

開催概要

日時：平成29年7月19日(水)
10時～18時
※ 20日午前
エクスカージョン

会場：道の駅クロステン
(新潟県十日町市)

主催：一般社団法人雪国観光圏
共催：信越自然郷
(信越9市町村広域観光連携会議)
上越市創造行政研究所

後援：新潟県
地域づくりネットワーク長野県協議会
愛知大学三遠南信地域連携研究センター
協力：新潟県十日町地域振興局
十日町市
(一社)十日町市観光協会
(一財)十日町地域地産産業振興センター

参加者数：約100人



トークセッション 第1部

老舗企業から学ぶ地域資源と地域経営

10:30~12:15

スピーカー

青柳 安彦 さん
(新潟県十日町市)
株式会社青柳
代表取締役社長

高橋 五輪夫 さん
(新潟県湯沢町)
雪国の宿高半 専務
湯沢町議会議員

棚橋 博史 さん
(新潟県上越市)
株式会社岩の原葡萄園
代表取締役社長

鷺森 秀樹 さん
(長野県飯山市)
有限会社神仏の鷺森
専務取締役

モデレーター

井口 智裕 さん
(新潟県湯沢町)
越後湯澤HATAGO井山
代表取締役

この地域にある老舗企業は、変化に富む時代の流れや地方都市ならではの厳しい経営環境の中で、地域固有の資源や文化を守り伝え、育む重要な役割を担ってきました。そこで引き継がれてきた魅力的な地域資源や経営理念は、分野を問わず地域づくりとも共通する点が多いことから、様々な分野で老舗企業を営む方々からご登壇いただき、今日までの歩みをお聞きする中で、地域づくりのヒントを学びました。

この地域の特徴的な地域資源である織物、温泉、お酒、仏壇に関わる老舗企業の方々にご登壇いただきました。地域も業種も異なる皆さんでしたが、伝統は革新の連続による結果であることや、苦労の連続を乗り越えてきて今の老舗の姿があること、そこには創業からの熱い思いがあり、事あるごとに次の世代へ伝える人材育成の努力があることなど、共通点の多い内容でした。

その他にも、老舗経営者としてのさりげなくも重みや深みのある言葉が盛りだくさんの会となりました。参加者から「心に残る言葉をたくさんもらった」などの感想があったよ



うに、一人ひとりが活動の中に取り入れ、成長につなげていける言葉でもあったと感じました。

このたびの内容を地域づくりに置き換えても通じる点が多くありましたし、老舗企業や伝統的工芸品の多いこの地域の豊かさや、この地域への誇りを改めて感じる機会にもなったものと思います。

トークセッション 第2部

地域を元気にする鉄道の活かし方

13:30~16:15

スピーカー

竹本 勝紀 さん **特別ゲスト**
(千葉県銚子市)
銚子電気鉄道株式会社
代表取締役社長

渡邊 正幸 さん
(新潟県十日町市)
北越急行株式会社
代表取締役社長

田村 香 さん
(新潟県南魚沼市)
ナナシのマルシェ

鈴木 克己 さん
(長野県飯山市)
飯山市役所

新路 祐也 さん
(長野県白馬村)
一般社団法人白馬村観光局

モデレーター

樋口 秀 さん
(新潟県長岡市)
長岡技術科学大学大学院
准教授

この地域には、上越・北陸の両新幹線に加え様々な経営主体によるローカル鉄道が存在します。マイカーの利用が浸透し、かつ広範な過疎地域を擁する中で、どの路線も経営状況は厳しいものの、見方を変えれば、豊かな自然・生活環境の中でこれだけ鉄道に恵まれた地域は稀有といえます。

このセッションでは、鉄道会社や地域の立場から鉄道を活かした取り組みをお聞きしながら、地域と鉄道が共に歩み、高め合える関係をつくるため、共に考える機会としました。

特別ゲストの竹本社長からは、悲喜こもごもの、一見自虐的にも思える楽しいネタが次々に連発され、会場の空気が一気に和みました。渡邊社長からは、地元鉄道会社としての前向きな取り組みと将来への夢を熱く語っていただき、この地域と鉄道の魅力を想起することができました。

その後3人の方から、地域を元気にするために、鉄道を使った取り組みを企画し、鉄道会社に働きかけ、実現につなげたエピソードを発表いただきました。

「鉄道なのに自転車操業」、「強面の人に優しくされると好きになっちゃう」、「最終的には人と酒」などの名言(?)や、「鉄道がなくなると地図から消える」、「鉄道を使って地域をテーマパークに」、「ありがとうと言ってもらえることを目標に」などの印象的な言葉も飛び出し、ライブ感満

載のセッションでした。

地域住民であれ鉄道会社であれ、相手に熱い思いを伝え、できることから行動し、コミュニケーションを積み重ねることで共感する仲間が生まれ、時間はかかっても実現につながる点は共通しており、多様な方々とつながることで活路を見いだせる可能性を感じました。

終了後には、参加者が考える「鉄道の魅力」と「地域を元気にする鉄道の活かし方」を付箋に記入いただき、今後につながる数多くのアイデアを頂戴しました。



トークセッション終了後の交流会では、登壇者同士、登壇者と参加者、参加者同士の活発な交流が行われ、ここから何かが始まることを感じさせました。翌日の午前中には、十日町市内の博物館や織物工場を見学するエクスカージョンを行い、見聞を深める機会としました。

本交流会も3回目となり、顔馴染みの方々の来場によって「お久しぶりです。その後どうですか?」といった会話が交わされていました。

トークセッションでは、第1回から第3回までこの地域にまつわる様々なテーマを掲げてきました。第1回に



参加された方のほとんどは、テーマや登壇者に関心を持つ方であったように思います。今回は、テーマへの興味如何に関わらず顔を出していただき、この場で初めてそのテ

マに関心を持ち、思いもよらず異業種の方々と知り合ったという方もおられました。信越県境というキーワードのもとで、新たな気付きや異業種交流が生まれる基盤にもなりつつあると感じました。

一方、異業種かつ広域の取組みともなれば、人により参加できる地域やスケジュールは様々であり、皆さんが一堂に会することは困難です。今後は、メールやホームページ等により、日常的にコミュニケーションができる方法を確立し、一つの節目として交流会を開催することによって、参加したいときに参加できる方法で継続的に関われるプラットフォームを目指したいと思います。(内海)

次回(第4回)交流会のお知らせ

日時 平成29年12月9日(土) 終日
会場 高田世界館(新潟県上越市)

詳細は決まり次第、当研究所のホームページ等にてご案内します。皆様のご参加をお待ちしております。

創造行政研究所からのお知らせ

当研究所で行っている様々な調査研究や研究交流活動に関連して、皆さんへの調査協力をお願いとともに、出前講座やメールによる情報提供のご案内をします。

■ データベース構築 人口問題についての出前講座を行っています。

ニュースレターでは上越市の人口や世帯に関するデータについて、これまで折を見てご紹介してきました。ご覧になられた方々からは、データの詳細に関する問合せや、講演の依頼などをいただくことがあります。

具体的には、市内のまちづくり団体や地域協議会、公民館などで行われる勉強会で人口問題についての話題提供をしたり、問題解決策を考えるワークショップで課題整理のお手伝いなどを行ってきました。

お引き受けできる内容や時期に限りはありますが、まちづくりに関する勉強会であれば、できるだけお伺いしたいと思えます。特に、勉強会にとどまらず、問題解決に向けた自主的な活動への展開をお考えの団体には、一定期間ご協力できる可能性もあります。

ご関心のある方は当研究所までお声がけください。



■ 地域資源調査 上越市の特徴を語ることでできる客観的情報を調査しています。

ニュースレターのコラム「上越市の特徴を探る」は、今回で2回目となりますが、今後も様々な特徴を取り上げていきます。例えば、国内有数ともいえる上越市の特徴の一例には、次のようなものがあります。

- 国内有数の地すべり地帯
- 石油や水力発電など、エネルギー資源との古い関わり
- 雁木や町家など、雪国の城下町ならではの景観
- 国内有数の米どころ、酒どころ
- マゼランペンギンの飼育数日本一

上越市の特徴を記した文献は、合併前の市町村史をはじめ数多く存在しますが、大作が多いことに加え、それぞれの特徴や要因は諸説あるものも少なくありません。また、上越市の特徴を客観的根拠に基づいて説明するためには、県内や全国的な動向についても把握する必要があります。

こちらでも整理を進めていますが、特に、上越市の特徴を語ることでできる客観的情報（例：全国で○番目、全国○か所の一つ）や参考文献などをご存知の方はご教示いただけると幸いです。また、こちらからお話を伺うことができるかもしれませんので、その節はよろしくお願いします。

■ 信越県境地域づくり交流会 メールによる情報交換を始めます。

皆さんからの温かいご支援により、無事第3回を開催することができました。12月には4回目の交流会を計画中です。

交流会の場に限らず、皆さんとの交流をより有意義なものとするため、会に関する情報提供や信越県境地域の魅力について、メールによるささやかな情報交換を考えています。

(当研究所から皆さんへ)

- 交流会の開催案内
- 交流会の開催結果報告
- 信越県境地域の魅力に関する情報の募集
- 皆さんからの情報等を整理した結果の報告

(皆さんから研究所へ) ※ 任意で結構です

- 交流会へのお申込み
- 交流会後の近況報告
- 信越県境地域の魅力に関する情報提供

情報交換の結果は、このメールのほか交流会当日においても活用させていただきます。

メールの送付をご希望の方は、メールの表題に「地域づくり交流会 情報交換希望」、本文に【氏名、市町村名、メールアドレス】をご記入の上 souzou@city.joetsu.lg.jp までご送付ください。

編集後記

表紙写真のように、上越市は海に面しているという特徴があります。長野県の方々の、上越の海に対する思いをお聞きすると、その大切さを再認識させられます。信越県境地域づくり交流会では、鉄道を活用して地域が元気になるワクワク感とともに、この地域が持つ海と山の一体的な魅力アップに向けた上越市の役割の大きさも感じました。(太田)

上越市創造行政研究所ニュースレター 「創造行政」 No.38 Aug. 2017

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-gyousei/>

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。