

October 2010

# 創造行政

上越市創造行政研究所ニュースレター

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。様々な社会情勢の変化を見据え、市政の抱え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向上を図るため、調査研究などを通じた政策提案を行っています。ニュースレター「創造行政」では、それらの活動を一部ご紹介するほか、上越市のまちづくりを考える上で重要と思われる課題などについて、当研究所独自の視点からお伝えします。

Joetsu city Policy Research Unit

## No.20

Report	特集：直江津港をいかしたまちづくり	…1
Column	データでみる上越（3）	…6
Column	まちづくりコラム（2）	…7
News	研究所の活動紹介	…8

特集

## 直江津港をいかしたまちづくり

～都市間競争時代の生き残りに向けて～

上越市は、古くから海陸交通が発達し、人や物が行き交う要衝として発展してきました。複数の鉄道、高速道路、幹線国道が結節し、現在も北陸新幹線の整備が進められるなど、地方都市としては恵まれた交通ネットワークを有するまちと言えます。

しかし、これからの人口減少、都市間競争の時代においては、交通インフラの発達が必ずしも地域の発展につながるとは限りません。中には、上越市が素通りされるだけの地域となるばかりか、地域の活力が大都市などに吸引される、いわゆる「ストロー現象」を懸念する声もあります。

上越市が厳しい時代の中で生き残っていくには、こうした懸念を払拭すべく、多様な交通インフラの集積を地域活性化のための貴重な資本ととらえ、より主体的に、人や物を結び付ける新たな仕掛けをつくっていく必要があると考えます。

本特集では、上越市の重要な交通インフラである直江津港に焦点を当て、まちづくりに活用することを考えてみます。



## 1 上越市の地域経済を支える直江津港

### ■産業振興の重要性

地域経済の活性化は、上越市の重要な課題の一つです。グローバルな経済社会情勢の変化に対応しながら、雇用と一定の所得を確保するためには、特に地域外の人や企業を顧客として資金（外貨）を獲得し、付加価値を生み出す産業の確立が鍵を握ります。これが十分でなければ、地域経済を支える基礎となる定住人口の流出に拍車をかけることになりかねません。

上越市は、主に一部の製造業や建設業を含む公共部門で“外貨”を稼いでいるため、将来に向けて不安定感の残る状況と言えます。したがって、特定の業種、企業に依存しない多様で自立的な産業集積に挑むことが急務と考えられます。

### ■直江津港の役割と可能性

産業を発展させるためにはインフラの充実が欠かせませんが、直江津港はその一つです。

例えば、直江津港では平成 21 年の 1 年間に 94,800t もの原塩を輸入していますが、これは主に市内の化学工場で原料として用いられているものです。仮に直江津港がなければ、これだけの量の塩を工場まで運ぶのに更に大きな費用と時間がかかり、その原塩を原料とした事業の継続は難しくなるでしょうし、そこに工場を置く必然性もなくなるかもしれません。その意味で、直江津港は地域経済を支える大きな役割と可能性を持っていると言えます。



▲貨物の荷役



▲経済成長著しい中国(大連)

昇により巨大な消費市場としての位置付けが強まっています。

わが国の市場の縮小傾向が続く状況下では、市場確保などのためにこれらの国々との貿易がますます重要となり、港の有無や機能が企業活動に大きく影響していくと考えられます。

その中で直江津港は、韓国・中国との定期コンテナ航路を有し、対岸との距離が比較的短いことなどから、アジア経済の成長に対応した企業活動を支えることが可能であると考えられます。

### ■国内高速交通網の発達

現在、上越市は北陸自動車道と上信越自動車道の結節点となっています。さらに、上信越自動車道の4車線化や上越魚沼地域振興快速道路などの整備が進めば、物流の信頼性向上と陸送時間の短縮により、直江津港の利用圏域の拡大が図られる可能性があります。



▲北陸新幹線

また、平成 23 年に予定される北関東自動車道の全線開通など比較的遠方の動きもプラスに働く可能性があります。



【図 1 上越市を中心とする広域交通ネットワーク】

## 2 直江津港のポテンシャルの高まり

主に以下のような社会状況の変化から、直江津港はますますそのポテンシャル（潜在能力）を高めています。

### ■アジア経済の成長

わが国と諸外国との間の貿易額は年々増加傾向にあり、グローバル化の一端を示していると言えますが、中でも中国を始めとするアジアの比重が急速に高まっています。

中国はこれまで安い労働力の提供による生産拠点としての役割を果たしてきましたが、近年は、特に急速な所得上

さらに、平成 27 年には北陸新幹線が上越市を經由して金沢まで延伸されますが、人の動きが便利になることで直江津港を利用する企業の更なる活性化や新たな企業の立地につながる可能性も有しています（図 1）。

これらの整備によって、関東地方から近い日本海沿岸都市としての上越市の地理的特性がますます強化され、アジア経済の成長と合わせて、直江津港は環日本海ゲートウェイとしての機能も高められる可能性があります。

### ■ポテンシャルの顕在化に向けた取組を

このような直江津港の持つポテンシャルは、自動的に顕在化されるわけではありません。

例えば、わが国には外国貿易でのコンテナを取り扱う港湾が 60 以上ありますが、その中で最も取扱数が多い東京港、同一県内にある新潟港、そして直江津港を比較してみると、その勢力に大きな差があることがわかります（表 1）。

【表 1 各港の勢力比較】

	外貿コンテナ取扱数 (TEU <sup>1)</sup> )	外貿定期コンテナ航路便数 (便/週)	コンテナふ頭最大水深 (m)
東京港	3,399,269	99	15
新潟港	143,001	11	12
直江津港	19,303	3	10

出所) 外貿コンテナ取扱数は平成 21 年実績。東京都港湾局「東京港港勢(概報)」、新潟県交通政策局ホームページ、国土交通省港湾局ホームページ

航路の便数が多いなど利便性の高い港は、遠方から高い陸送費をかけてでも利用する企業が多く、より広い範囲から貨物を集めています。上越市内にも東京港などを利用している企業が少なくありません。



▲東京港

出所) 東京港埠頭(株)ホームページ

このような厳しい港湾間競争の中で、直江津港を企業から選ばれる港、使いやすい港にする方策を考える必要があります。そのことが、新幹線や高速道路をいかした発展性のある上越市の形成につながります。

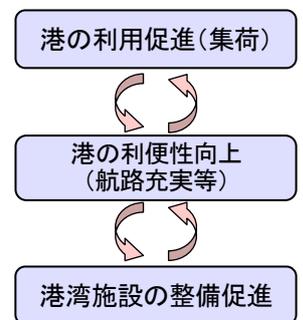
## 3 直江津港の物流促進

### ■集荷と利便性向上の一体化

港湾物流、特にコンテナ物流は「ニワトリと卵」にも例えられるように、単発的な取組では効果が表れにくい構造にあります。

先行投資で港湾施設整備を行ったとしても、貨物需要がなければ船は寄港しませんし、また、船会社に寄港を働き掛けてそれが実現したとしても、十分な集荷が続けられなければ、航路はすぐに休止となってしまいます。一方、港の利用促進のため企業にセールスを行っても「航路の便数が少なければ使えない」などということが起きます。

したがって、これらは一体的に（同時に）実現させる必要があります。その具体例として、関係者が協力して「この航路があれば使うのだが」という複数の荷主の潜在的需要と、「これだけの貨物があれば直江津港に船を寄港させるのだが」という船会社の潜在的需要をマッチングさせることが、一定の効果を持つと思われ（図 2）。



【図 2 港湾物流促進の構造】

現在、直江津港の主な利用圏域は上越地域および長野県北部を中心とした範囲ですが、この方法による潜在的需要はより広い範囲に存在する可能性がありますので、高速道路網の発達なども考慮して、現状にとらわれずに探っていくことが重要と考えます。

### ■港湾間の連携

これに加え、他の日本海側の港湾と協力関係を構築することも重要です。直江津港に寄港する定期航路は、新潟港や伏木富山港など近



▲コンテナの荷役

隣の港にも寄港して、一定の貨物量を集めてから韓国などに向かうのが通例ですので、これらの港でも同様に潜在的貨物需要を把握し、連携して各港に寄港する航路の開設を図ることなども有効と考えられます。

従来からの国土縦貫型の高速道路に加え、近年、国土を日本海側から太平洋側に横断する複数の高速道路も整備されており、各港がこれらの高速道路を活用することで、この連携による集荷促進の可能性を更に高めていると言えます。

1) 20 フィートコンテナ 1 個分を示す単位

## 4 直江津港をいかした産業振興

### ■直江津港をいかした企業立地

このように直江津港の利便性を高めながら、北陸新幹線などとあわせて産業インフラの充実や地理的優位性の高さなどをPRすることで、企業立地の可能性を高めることができると考えます。例えば、東京などに本社のある企業が、新幹線により行き来が容易になり、港が一定のサービス水準を有していれば、土地の確保の容易さなどもあわせて、立地先の有力な候補となり得ます。また、このように直江津港を利用する企業が立地すれば、直江津港の更なる利便性向上につながり得ます。

ただ、企業誘致においてもやはり地域間競争が激しく、また国内経済が低迷する中での企業立地は容易ではありません。それどころか企業の海外移転などによる撤退や規模縮小も全国的に珍しくありません。したがって、誘致と同時に、既存企業の維持拡大や新規産業の育成を特に念頭に置く必要がありますが、その場合も、企業の要望を把握しながら直江津港の利便性向上を図ることが重要と考えます。

### ■対岸経済交流の促進

中国などの急速な経済成長は、新たな国際経済交流の可能性にもつながります。中国や極東ロシアなどでは、高価でも品質の高い日本産の生産物に対する評価が高く、所得水準の上昇に伴う需要の拡大が期待されています。

このような状況に対応した経済交流の促進は、直江津港の振興と相乗的に図る視点が重要です。直江津港が定期コンテナ航路を持つ釜山、大連、天津などの地域については、直行航路を持たない対岸地域に比べ輸送日数や費用などの面で一定の利便性を有していますので、これらの地域との経済交流の促進は比較的効果が表れやすく、また既存航路



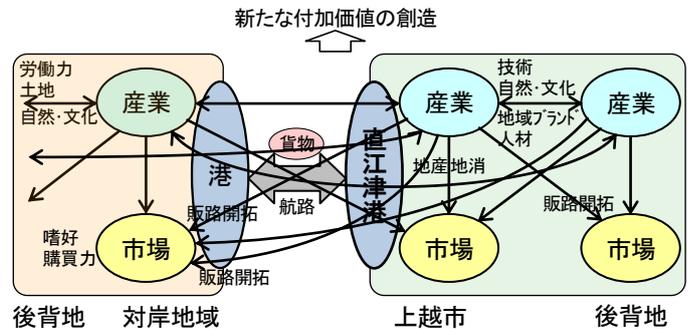
【図3 直江津港の定期航路】

出所)直江津港事務所ホームページ

の維持拡充にも資すると考えられます(図3)。そのことは、更に経済交流しやすい状況を作り出します。

経済交流の主体はもちろん民間企業が中心ですが、特に中小企業は海外取引のノウハウや企業間のネットワークが不十分な場合があることから、行政や関係機関が直江津港の後背地や対岸の経済実態について情報収集・提供し、多様な産業や消費需要を具体的に結び付けるコーディネート機能を果たすことが求められます。

対岸との経済交流は、日本海側の地域を始め各地で促進が図られています。それらの地域との競争の中で優位に立つためには、販路の開拓などももちろん重要ですが、上越地域固有の自然、文化、技術をいかし、育むことで差別化を図り、それを内陸後背地や対岸地域の特性や資源と結び付けるなどしながら、上越地域ならではの付加価値を高めることが重要と言えます(図4)。



【図4 直江津港をいかした国際経済交流のイメージ】

## 5 直江津港をいかしたにぎわいの創出

直江津港など上越海岸には、釣りや海水浴などのために多くの人々が訪れています。地元の人だけでなく、長野県など内陸部からの来訪も多いことから「信州の海」とも呼ばれています。

この人の流れを、ちょっとした工夫でにぎわいにつなげ、人々の交流に伴う地域経済の活性化や、上越市の魅力の向上につなげていくことができるのではないかと考えます。

### ■にぎわい創出に向けた取組の活発化

官民の協力により毎年開催されている「直江津港フェスティバル」はその一例です。このほかにもにぎわい創出の取組が活発化してきており、多くの市民や来訪者が来場しています。



▲直江津港フェスティバル

これまで直江津港は、憩いやにぎわいの空間に乏しいとも言われてきましたが、既存の施設や固有の景観などをいかしながらこれらの動きを発展させていくことで、更なるにぎわいにつなげられる可能性があると考えます。

### ■小木直江津航路の活用

その際に大きな役割を果たすのが、小木直江津航路です。旅客航路は、乗降や送迎などでターミナルに自然に人が集まる構造を持つほか、船のある景観を創出し、港のシンボル性を形成します。このような特性をいかし、市民や来訪者が交流する空間を作っていくことが自然な方向性であると考えます。

小木直江津航路は、北陸新幹線の金沢延伸までに2隻体制へ復帰させるべく検討

が進められていますが、上越市としては航路利用者の利便性向上だけでなく、港や地域のにぎわい創出につなげることなどを想定しながらこの資産を育てていくことが重要と言えます。



▲カーフェリー「こがね丸」

出所)佐渡汽船株式会社ホームページ

### ■港のにぎわいをまちのにぎわいへ

直江津港は、交通の結節性を高めながら、まちとともに発展してきた歴史をもっています。近年は交通環境などの社会経済状況が急速に変化していますので、それに対応して港とまちの関係も見直すことが必要と考えます。

特に、北陸新幹線延伸に伴う在来線の利便性低下や直江津の交通結節性低下が懸念されていますので、これらの課題解決にも資するよう、直江津港とほかの資源を結び付けることが重要です。

例えば、直江津のまちなかで実験的に運行されている循環バスやレンタサイクル事業などと佐渡汽船ターミナルの有効活用を組み合わせることができれば、それぞれの取組の効果を高めながら直江津全体の底上げを図り、同時に在来線利用促進や佐渡汽船ターミナルへのアクセス向上、ひいては小木直江津航路利用促進にも資する可能性があると考えます。

在来線の活性化やまちなかの再生は、訪れやすく住みやすい地域の実現につながり、間接的には産業振興にも寄与することになります。

## 6 直江津港をいかしたまちづくりに向けて

港は、日常生活とのかかわりが薄く、一部の物流関係企業や港湾事業者だけの問題であるとの感覚が一般的かもしれませんが、港の活用は、地域の発展に大きくかかわり、間接的にせよ私たちの生活に大きな影響を与えるものです。したがって、直江津港を活用していくことは上越市全体の課題であると考えます。

直江津港を取り巻く環境には確かに厳しいものがありますが、現状だけを見て直江津港の重要性や価値を判断するのではなく、長い目で経済社会情勢の変化を見極めながら主体的に突破口を探ることが重要ではないでしょうか。そうすることで10年、20年後には明らかな差が出てくると思われます。

そのためには、この地域に住む私たちがまず直江津港に目を向け、その動向に関心を持つことが大切です。そして、地域の発展に資するように港をどう育て、どう使っていくのか、知恵を出し合い、市内外に情報発信していくことが重要と考えます。

港や海は、内陸部では持ち得ない資産です。長野県をはじめ内陸の人などが、直江津港や上越市の海に更なる魅力を感じるよう磨きを掛け、またそれらの地域の企業が更に直江津港を使いやすくなるよう利便性を高めることは、当市とそれらの地域の双方にとってのメリットになります。

このようにして、直江津港が上越市だけでなくより広域的な地域にとって必要性が高まり、さらに、国益や世界経済への貢献度を高めることができれば、その存在価値が評価され、港湾間競争や都市間競争の中で優位性を確保することが可能となるでしょう。

地域主権の時代には、このように地域が自ら考え主体的に行動することにより状況を切り開いていくまちづくりが求められます。

(主任 工藤 富三夫)



# データでみる上越

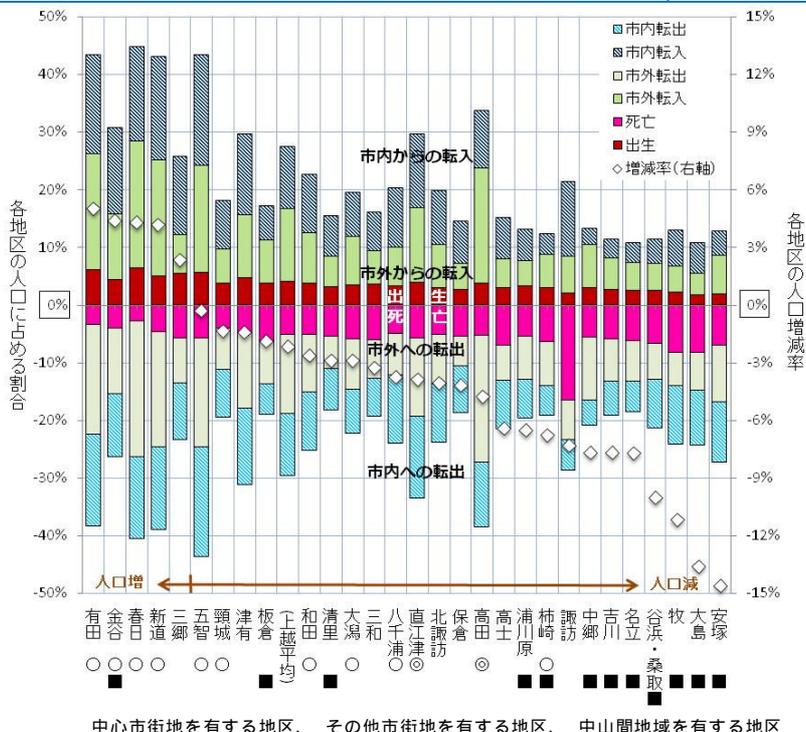
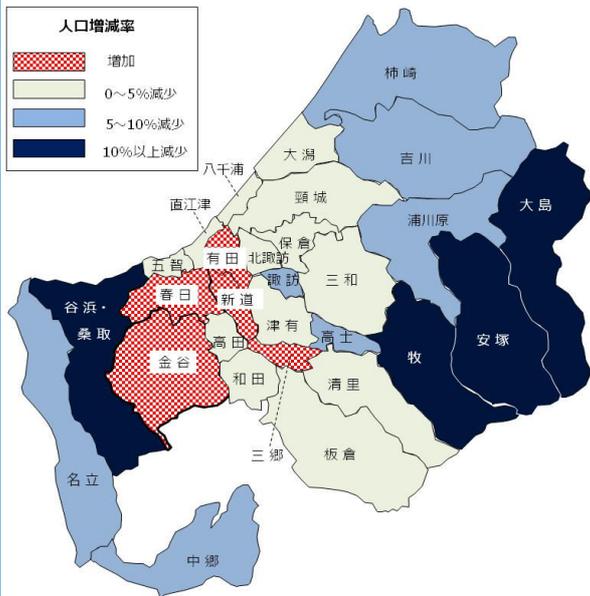
上越市の統計データに簡単な分析と解説を加え、当市のまちづくりを考えるヒントをお示しする連載コラムです。



No.3

## 人口（その3） 市内各地区の人口増減

前回のコラムでは、人口増減の推移の基本的な傾向について紹介しましたが、今回は地区別の人口増減について見ていきます。



【図1 市内各地区の人口増減率（2005.4-2010.3）】

資料）住民基本台帳人口をもとに創造行政研究所作成

### ▶ 人口増減は転入・転出による影響大

上越市の総人口は、過去5年間で約2.1%減少しましたが、地区ごとにみるとその傾向は大きく異なります。右側のグラフは、各地区を人口増減率（◇）の大きい順に並べ、その内訳を棒グラフで示したものです。

例えば有田地区では、（0%の軸から上に向かって）出生で6.0%、市外からの転入で20.2%、市内からの転入で17.2%増加しているのに対し、（下に向かって）死亡で3.4%、市外への転出で19.0%、市内への転出で16.0%減少し、差引5.1%の増加となっています。

全体を通じて人口増減に与える影響は、出生・死亡よりも転入・転出によるものが大きいことがわかります。

### ▶ 地区別に異なる傾向

人口が増加している有田、金谷、春日、新道は、中心市街地周辺にある住宅の密集した地区で、転入・転出ともに盛んな傾向にあります。

多くの地区では人口が減少していますが、特に減少率が大きいのは、安塚、大島、牧などといった中山間地域で、人口が増加している地区に比べ、転入・転出ともに

少ない傾向にあります。

中心市街地を有する高田、直江津（※）は、人口の減少が進んでいますが、転入・転出の動きは人口が増加している地区と同様に盛んです。

なお、諏訪地区で市内からの転入率や死亡率が高くなっているのは、特別養護老人ホームによる影響と考えられます。

### ▶ 人の出入りは活性化の手がかり？

このように、人口が増加している地区は、人の出入りが活発に行われ、新陳代謝が盛んな状態にあるといえます。また、人口が減少している地区であっても、ある程度人が入って（戻って）来る状態にあるならば、その地区が何かしらの求心力を持っている証であり、そこに活性化の手がかりがあるかもしれません。

今回は、地区ごとの人の動きについてもう少し詳しく掘り下げてみたいと思います。（清水）

（※）直江津と五智は同じ地域自治区ですが、人口増減の傾向が大きく異なることから本コラムでは分けて記載しました。



No.2

## 「龍馬伝」に学ぶまちづくり



「日本を 今一度 洗濯いたし申し候」 - 新しい国づくりへ向けて劇的な生涯を遂げた土佐藩の下級武士、坂本龍馬。その龍馬を主人公とするNHK大河ドラマ「龍馬伝」が放送され、高い視聴率を得ています。

実際の史実については諸説あるものと思いますが、福山雅治演ずる龍馬の生き方には、現代のまちづくりにも相通ずる大切なものを随所に感じることができます。

### ● 攘夷と開国

徳川幕府は長らく鎖国政策を取ってきましたが、突如出現した黒船によって、強く開国を迫られることとなります。世の中では、外国人を実力行使で追い払おうとする「攘夷」の勢力が猛然と湧きあがり、開国をやむなしとする幕府との抗争は次第に激化していきます。その中で龍馬は、世界の動きに思いを致しながら日本の将来を憂慮します。その結果、開国によって外国の良いところを積極的に取り入れ、日本を強い国にすることが、外国との戦いを避けながら日本を守ることになるとの考えに至ります。



「攘夷」と「開国」、一見対立する考え方にみえても、どちらも「自分達の国、日本を守りたい」という思いは同じはず。龍馬はその思い（原点）に立ち返り、広い視野で日本の現状を見つめることによって、双方の長所を

含んだ「第三の道」にたどり着いたように思います。

### ● 薩長同盟

龍馬は、対立関係にあった薩摩藩と長州藩を仲介し、「薩長同盟」を成立させます。このとき龍馬は、日本の将来なくして藩の将来はないこと、両藩が過去のしがらみに

とらわれず、手を取り合うことで新しい日本を築いていくということを強く訴えます。そして、お互いの長所をいかした互惠平等の関係を作り上げながら、龍馬自身は私利私欲なく、今に言うところの「公共心」を持ってコーディネート役を務め上げます。両藩を結びつけたのは、何よりもその龍馬に対する強い信頼であったと思われます。

### ● 大政奉還と船中八策

薩長同盟の後、両藩と幕府の緊張関係が高まった際には、夢物語と評されながらも、戦を伴わない「大政奉還」の実現を訴えます。あわせて、龍馬が語ったとされる新しい国家の構想「船中八策」の中で、議会開設について述べています。

そこには、意見の異なる相手に対して力づくで何かを成し遂げようとするのではなく、相手の話を聞き、自らの考えを繰り返し伝え相互理解を深めるなど、対話や議論を大切にしてきた龍馬の意志が見てとれます。

今という時代は、幕末と同様、「時代の変革期」にあると言われますが、だからこそ今に求められるものと、今も昔も変わらない普遍的なものの双方を感じることができます。

上越市は、平成27年に北陸新幹線の延伸を控えています。地域活性化への期待とストロー現象への不安が交錯する新幹線を「黒船」に例える見方もあるようですが、新幹線の延伸を好機ととらえ、沿線や周辺の都市と良好な関係を構築していくためには、龍馬のような熱意や行動力、中長期的・広域的な視点は欠かせないでしょう。

また、広範囲にわたる14市町村が合併した上越市では、地域自治区ごとにまちづくりが行われていますが、多様な地区、多様な人々が真剣に議論を重ね、切磋琢磨を続けていくことは、上越市の将来のために不可欠なことと感じます。(金子)

**Report 1 第13回日本計画行政学会計画賞において「特別賞」受賞**

- 平成22年2月26日
- 青山オーバルビル(東京都渋谷区)

日本計画行政学会(会長:東京工業大学 原科幸彦教授)計画賞は、環境問題、長寿化、情報化など新たな社会ニーズにこたえる革新的で先導的な計画を発掘し、これを表彰することを目的として、1995年に創設されました。



▲ 表彰状

本年の第13回計画賞では、当研究所が平成13・15年度に行った調査研究やその後の展開をもとに発表した「歴史的建造物を活かした上越市高田市街地活性化の取組—上越市創造行政研究所による調査研究事業を起点として—」が「特別賞」を受賞しました。



▲ 表彰式

審査員からは、地域資源や市民の愛着・誇りに着目した地域活性化の考え方や、一つの調査研究から行政組織内や市民の多様な活動へとネットワークが広がっていくプロセスなどを評価いただきましたが、この受賞は、本来熱心に取り組まれた市民の方々に対するものといえます。皆さんの力に改めて敬意を表しながら、今後とも調査研究に取り組んでいきたいと思っております。(内海)

審査員からは、地域資源や市民の愛着・誇りに着目した地域活性化の考え方や、一つの調査研究から行政組織内や市民の多様な活動へとネットワークが広がっていくプロセスなどを評価いただきましたが、この受賞は、本来熱心に取り組まれた市民の方々に対するものといえます。皆さんの力に改めて敬意を表しながら、今後とも調査研究に取り組んでいきたいと思っております。(内海)

**Report 2 まちづくりに向けた中学生ワークショップ(市教育委員会主催)講演**

- 平成22年7月27日
- 国立妙高青少年自然の家(妙高市)

市では、学校・地域・家庭が連携して子どもたちを育む理念の下、各中学校区に地域青少年育成会議を設置しています。このたび、中学生にこの会議の取組をはじめ地域のまちづくり活動に関心を持ってもらおうと、市教育委員会の主催による1泊2日のワークショップが行われました。

当研究所からは、中学生がまちづくりを考えるきっかけづくりのため、上越市の現状や課題をお話ししてきました。



▲ 講演

その後のグループワークでは、市内22校から集まった中学生がにぎやかに、時には悩みながら話し合いをしていました。翌日までのお付き合いはできませんでしたが、素晴らしいグループ発表だったとの話を聞き、とても頼もしく思いました。



▲ グループワーク

この参加を通じて、子どもたちから元気をもらい、皆の未来のために何ができるか、改めて考えさせられる機会ともなりました。そして、皆が生まれ育ったこの地域に愛着と誇りを持ち、共に上越市の未来をつくっていく日が来ることを楽しみにしたいと思います。(内海)

**ニュースレターNo.19 アンケート結果**

前回発行のニュースレターNo.19に対し、皆さまから数多くのご意見・ご感想をお寄せいただき、ありがとうございます。以下、一部をご紹介します。

**■ 道州制について**

- ・10、20年後のことを考えると、早い機会に道州制を実現すべき。
- ・道州制になっても地方の疲弊はますます進むのではないか。
- ・道州制によって新潟県、上越市の独自性が失われることのないよう慎重に議論してほしい。
- ・平成の大合併により基礎自治体の合理化がなされたはず。上越市も合併から5年が経過し、どの程度分権化、合理化がなされたのか総括する機会を作るべき。

**■ 上越市の人口について**

- ・新幹線開業によりますます人口が減るのではないか。
- ・国の政策が変わらない限り、東京一極集中は変わらないのではないか。

いただいた意見は、今後の調査研究活動等の参考にさせていただきます。

なお、当研究所の活動に関する意見・照会もいただいておりますが、本紙で研究所の活動内容をすべてお伝えすることはできませんので、当研究所のホームページ等をご覧いただくほか、連絡先等ご教示いただければ個別にお話しいたします。

**研究所カレンダー**

(平成22年1月~9月)

- 2/22-23 茨城港、群馬県太田市ほか視察
- 2/26 第13回日本計画行政学会「計画賞」最終選考会出席 ⇒ **Report 1**
- 3/26 第5回自治体マネジメントフォーラム(内閣府主催)参加
- 5/11 滋賀県守山市議会 視察対応
- 5/12 まちづくり職員トーク(市職員向け研究会)開催
- 6/4 まちづくり職員トーク開催
- 7/13 愛知県春日井市議会 視察対応
- 7/16 環日本海経済研究所・新潟市都市政策研究所ほかヒアリング
- 7/27 中学生まちづくりワークショップ講演 ⇒ **Report 2**
- 8/3 福島県会津若松市議会 視察対応
- 8/7-8 日本地域政策学会 第9回全国研究大会出席(桜美林大学・相模原市)
- 9/17 東三河地域研究センター(愛知)ヒアリング

**編集後記**

前号の発行から間隔が開いてしまいましたが、このたびNo.20を発行することができました。今後季刊として、研究所の視点をお伝えしていきたいと考えています。今後ともご意見・ご感想などお寄せください。【編集:清水】

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**フルカラー版**で掲載しています。

**上越市創造行政研究所ニュースレター「創造行政」 No.20 Oct. 2010**

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  
TEL:025-526-5111 FAX:025-524-6105  
E-mail:souzou@city.joetsu.lg.jp  
URL:http://www.city.joetsu.niigata.jp/gyosei/souzou/index.html