

September.2005

# 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することを目的に、関係課と連携しながら調査研究を行っています。本誌は、その成果や活動状況を紹介するものです。

Joetsu city Policy Research Unit

## No. 16

特集：北陸新幹線の開業に向けて…1

活動紹介：平成16年度調査研究報告…6

平成17年度調査研究紹介…8

特集

# 北陸新幹線の開業に向けて

長野～金沢間の完成まで10年を切った北陸新幹線。

新幹線の開業が地域経済に与える効果は極めて大きいと言われていますが、プラスの効果もあればマイナスの効果もあります。プラスの効果を伸ばし、マイナスの効果を最小限に抑えるためには、新幹線の特性を踏まえたまちづくりが必要不可欠となります。

特集では、新幹線の開業により激化する都市間競争に備えるため、上越市として必要な取組みの視点について考えます。



北陸新幹線は、将来的には東京から大阪を結ぶ構想の整備新幹線です。長野から上越市を經由し金沢までの建設工事が、平成26年度末の完成を目指して進められています。上越市においては、現在の脇野田駅に新幹線の駅（仮称：上越駅）が設置されることとなっており、新駅周辺の整備事業も進められています。なお、平成9年に開業した長野新幹線（高崎～長野間）は、便宜的に使用されている名称であり、北陸新幹線の一部として先行開業したものです。

○ 大阪

# - 1 - 北陸新幹線開業で変わる 上越市の位置

新幹線の開業は、これまでよりも短時間で快適かつ確実に目的地へ向かうことを可能にします。

ここでは、北陸新幹線開業により、上越市と他の都市との距離がどのくらい短縮されるのかを示します。

## ●都市のイメージアップ

新幹線が停車する都市には、イメージアップ効果も期待できます。

新幹線の開業が近づくにつれて、新聞やテレビなどのマスコミ報道や、JR、旅行会社などによる宣伝活動が活発になります。これらによって、都市の知名度や注目度は高まり、「発展している」という好印象を与え、さらに、「便利になった」、「気軽に行ける」といった心理的な距離を縮める効果もあります。



このように、新幹線は他の都市との所要時間はもちろん、心理的な距離をも縮め、人々の往来（都市間の交流）を盛んにする効果をもっています。

北陸新幹線は、上越市がさらなる発展を遂げる大きなチャンスを持って来ると言えるでしょう。

## ●他の都市との所要時間の短縮

北陸新幹線が開業すると、上越市と他の都市はこれまでよりも短い時間で結ばれます。例えば、次のような変化が予測されます（図1）。

### ★富山、金沢、長野、軽井沢までが1時間以内に！

（現在よりも30～90分短縮）

これによって、お互いに通勤・通学・買い物などの行き来が容易になります。

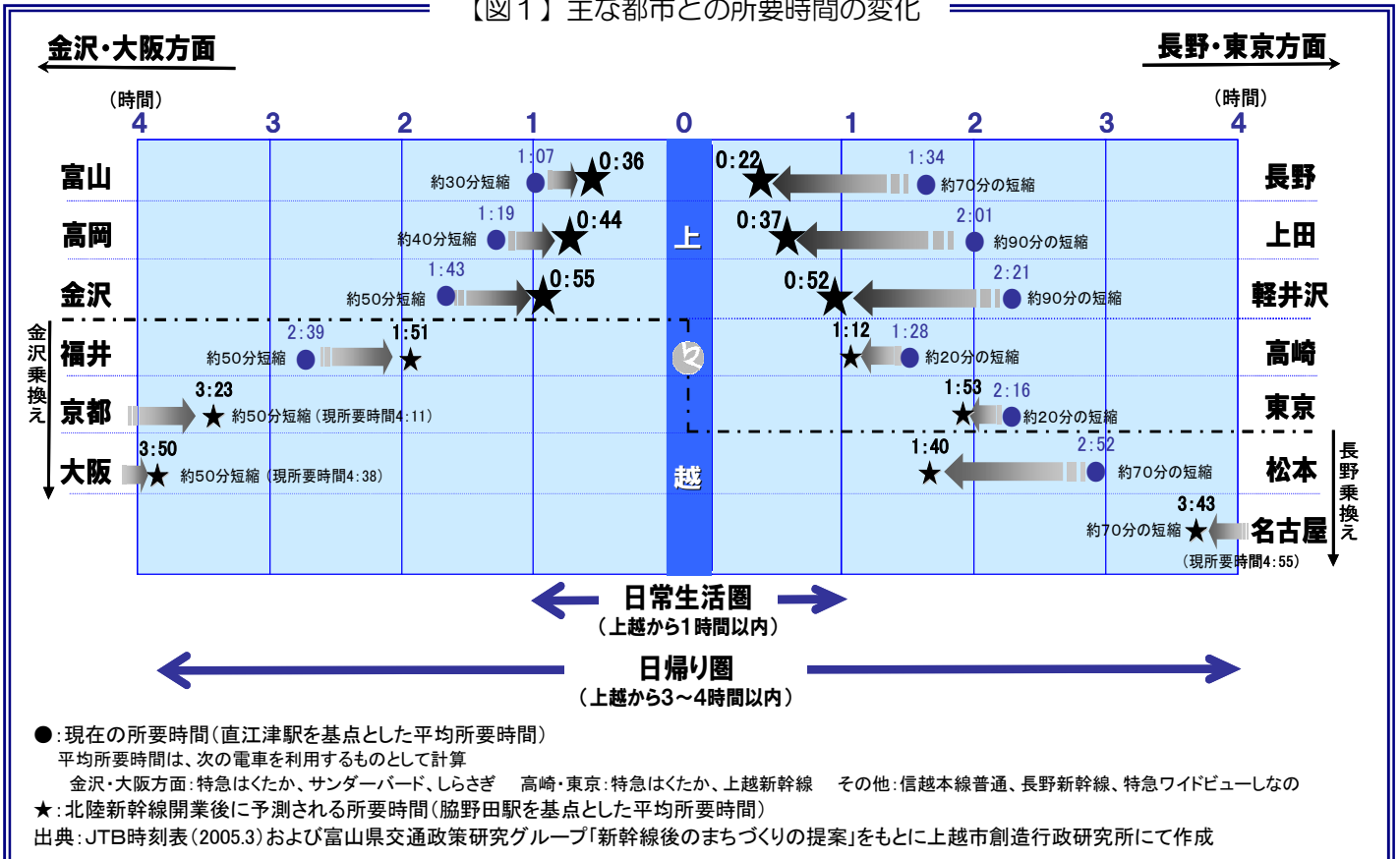
### ★大阪・京都・名古屋までは、4時間以内に！

（現在よりも50～70分短縮）

これによって、仕事や観光などの滞在時間を延ばすことが可能になります。

★東京までの所要時間は、若干短くなる程度ですが、現在のようにほくほく線から上越新幹線への乗換えが不要になるなど、利便性は向上します。

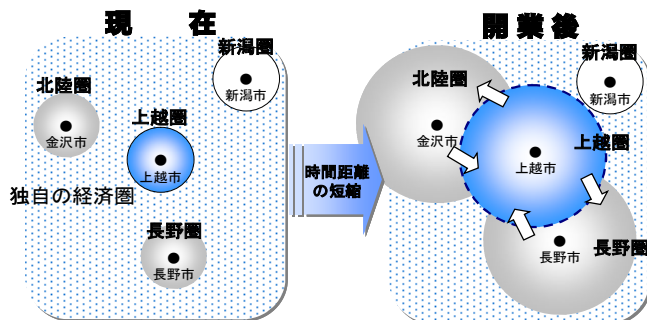
【図1】主な都市との所要時間の変化



-2-  
北陸新幹線開業による  
**地域経済への影響**

新幹線の開業によって盛んとなる都市間の交流は、地域経済にどのような影響を与えるのでしょうか。すでに新幹線が開業している地域での先行事例などから、次のようなことが想定されます。

【図2】経済圏の変化のイメージ



「上越圏」を維持できるか!?

●プラスの可能性・マイナスの可能性

他の都市から上越市への所要時間が短くなれば、上越市への観光客や買い物客、通勤・通学者は増加する可能性があります。しかし、それは他の都市にとっても同様のことが言えます。上越市から金沢や長野へ買い物に出掛ける人や通勤・通学をする人が、それ以上に増えれば、結果的に上越市の活力が低下する懸念もあるのです。

これまでの上越市は、北陸方面と長野・新潟・首都圏を結ぶ交通の結節点であり、それらの都市とは一定の時間距離を有するという地理的特性を活かしながら、上越市独自の経済圏を形成してきました。

しかし、それらの都市との所要時間が縮まれば、金沢・富山を中心とした「北陸圏」や長野を中心とした「長野圏」に「上越圏」が吸収されてしまう可能性もあります(図2)。

「上越圏」の衰退は、上越市の雇用環境や生活環境を悪化させ、最終的には人口の流出へとつながります。

つまり、新幹線は魅力のない都市からより魅力のある都市へ、人やお金、もの、情報を吸い上げる力を持っています。

このため、新幹線が開業すれば必ず地域が発展するのではなく、「上越に魅力があるかないか」によって、地域経済への影響はプラスにもマイナスにもなる可能性があります(図3)。

新幹線の開業を契機に、交通の結節点としての魅力を高め、上越圏の求心力を強化できるか、またはそれらを失うことになるのか、開業までのまちづくりが大変重要になります。

【図3】想定される地域経済への影響

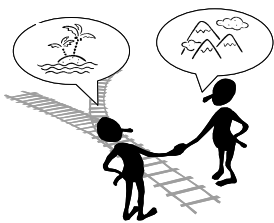
周辺都市に比べて魅力のある場合	周辺都市に比べて魅力のない場合
<b>◆観光客の増加◆</b>	<b>◆観光客の減少・レジャー客の流出◆</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☆知名度の向上や所要時間の短縮、新幹線の快適性・利便性の向上などにより、観光客が増加。</li> <li>☆これまでよりも時間的な余裕ができ、周遊観光が促進。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★これまで宿泊をしていた観光客が、日帰りにシフト。</li> <li>★地元周辺でレジャー活動をしていた住民が、より魅力ある地域へ流出。</li> </ul>
<b>◆売上げの増加◆</b>	<b>◆売上げの減少◆</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☆交流人口の増加により、飲食・宿泊のサービス需要が増大。</li> <li>☆周辺都市の店舗との差別化ができれば、大都市からも顧客を呼び込むことが可能に。</li> <li>☆開発を契機とした新商品(関連グッズ等)の開発、開業キャンペーンなどによる収益の増加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★大都市の商圏に組み込まれ、消費が流出。</li> <li>★新幹線の新駅周辺の商業施設の開発状況によっては、既存の商業地が空洞化。</li> </ul>
<b>◆企業の進出◆</b>	<b>◆企業の撤退◆</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☆企業から交通の要衝として評価され、支店・営業所などの営業拠点や工場などの生産拠点が進出。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★活動範囲の拡大が可能となり、都市内にあった生産・営業拠点が撤退して他の都市へ集約。</li> </ul>
<b>◆定住人口の増加・流出の抑制◆</b>	<b>◆定住人口の減少◆</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☆これまで、単身赴任や下宿などが必要だった通勤・通学先に自宅から通えるように。</li> <li>☆魅力的な住環境を提供できれば、大都市からの転入者が増加。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★「手軽に実家に帰って来れる」という安心感が、かえって大都市への転出を誘発。</li> <li>★大都市への訪問が増加するうちに、その都市への居住願望も高まり、転出者が増加。</li> <li>★地域内の観光・商業の衰退、企業の撤退などにより地域経済が低迷し、転出者が増加。</li> </ul>
<b>プラス!</b>	<b>マイナス...</b>
<b>果たして、上越市は...!?</b>	

**— 3 —**  
**北陸新幹線の特性と  
 まちづくりの  
 ポイント**

北陸新幹線の開業による影響のプラスを伸ばし、マイナスを抑えるためには、北陸新幹線の開業とそれに関連した動きの双方を踏まえた取組みが必要です。ここでは、そのポイントを示します。

●北陸新幹線開業への対応

◇周辺都市との差別化と連携



魅力あるまちづくりのためには、まず他の都市と差別化を図れる地域資源を見出し、磨きかけることが重要です。その一方で、周辺都市との競合ばかりではなく、都市機能を相互に補完し合うことや、

**互いに魅力があればこそ!** 同じテーマによる連携も意識する必要があります。

ただし、地域連携の基本は、「ギブ&テイク(持ちつ持たれつ)」であり、双方にメリットがなければ実現しません。上越市ならではの魅力を生み出す「差別化」と、相乗効果を目指す「地域連携」は一体的に考える必要があります。

●北陸新幹線開業に関連した動きへの対応

◇「新潟県の西の玄関口」としての役割

～2つの新幹線(北陸新幹線と上越新幹線)の存在～

北陸新幹線開業により、首都圏と北陸地方を結ぶ役割も担っている上越新幹線は、大幅な減便が予想されています。地域経済への影響を懸念する新潟県や中越・下越地方は、上越新幹線の活性化策に力を注ぐ傾向にあります。



北陸新幹線(あさま)と上越新幹線(MAX とき)

同一県内において、一方の新幹線の開業が、もう一方の新幹線の懸念材料となるのは全国的にもまれな事例です。新潟県は、その両者の有効活用を図らなければならず、大変難しい立場にあると考えられます。

したがって、上越市には、より一層の主体的・広域的な視点が求められます。県内各地とのアクセス性向上や、県全体を売り出す拠点を目指すなど、「新潟県の西の玄関口」としての役割を前面に出し、中越・下越地方にも連携を呼びかけていくことが重要です。

したがって、上越市には、より一層の主体的・広域的な視点が求められます。県内各地とのアクセス性向上や、県全体を売り出す拠点を目指すなど、「新潟県の西の玄関口」としての役割を前面に出し、中越・下越地方にも連携を呼びかけていくことが重要です。

◇在来線を活かしたまちづくり

～経営分離される在来線～

北陸新幹線の開業と同時に、JR信越本線・北陸本線 長野ー直江津ー金沢間の経営は、沿線市町村の協力により、県が存続を図ることとなります。また、特急「はくたか」が廃止されれば、北越急行(ほくほく線)は貴重な収入源を失うこととなります。いずれの在来線も、現行のままでは赤字経営が見込まれています。

経営改善のために、在来線の運行本数の減少や運賃の値上げが進めば、利用者への影響が心配されます。また、東京や金沢等へ向かう場合、利用駅によっては市内で2回(直江津駅と脇野田駅)の乗換えが必要になるなど、在来線のダイヤ編成や料金設定がその利便性を左右することになります。

鉄道事業としての採算性だけで判断するならば、「在来線の廃止もやむを得ない」との声があるかもしれません。しかし、広い面積を持つ上越市が都市としての一体性を強め、市外からの集客力を高めるためには、在来線を地域活性化のためのインフラとして活用する考え方が重要です。在来線の経営に市が参画できることを活かし、鉄道を軸とした魅力あるまちづくりを進め、沿線に多くの人々を引き付けることが必要です。



信越本線

◇上越地域内での役割分担

～進む新駅周辺整備～

上越駅(仮称)が設置される現在の脇野田駅周辺では、新幹線開業に向けた土地区画整理事業などが進められています。これによりまた一つ、新しい市街地が誕生することになります。

もともと上越地域には、高田や直江津など、まちの「核」となる地区が複数存在します。もし、脇野田地区も含め、各地区に観光・レジャー・商業といった機能の平等な配置を行うならば、各機能が小規模分散型となり、全体として魅力の乏しい地域となる懸念があります。その結果として、他の経済圏に組み込まれれば、それらの機能自体が成立しなくなる危険性すらあります。

上越地域全体が発展するためには、目指すべき将来像をイメージしたうえで、各地区の特性を踏まえた役割分担が必要です。各地区がそれぞれの個性を活かしながらその役割に徹し、専門性を高めることによって、全体として魅力あるまちが形成されるのです。

つまり、周辺都市との関係と同様、上越地域内においても各地区の「差別化と連携」を考える必要があります。



現在の脇野田駅

- 4 -

**北陸新幹線開業に向けた  
取組みの例**

最後に、北陸新幹線  
の特性とまちづくりの  
ポイントを踏まえた取  
組みを具体的にイメ  
ージしていただくため、  
地域内での連携による  
取組みと、沿線都市と  
の連携による取組みの  
一例を示します。

例えば、沿線都市のうち、上越、金沢、長野など6市  
が参加する「全国城下町青年会議所連絡協議会」や、飯  
山、上越、高岡、金沢の4市が参加する「寺町サミット」  
などの実績をふまえ、この沿線に集積する「古都\*」を  
テーマにすることが考えられます(図5)。

このテーマを基に、一体的なPRやキャンペーン、フィ  
ルムコミッション、周遊券の発行などを組み合わせ、全  
国に対しインパクトのある展開を目指します。これは、  
北陸新幹線沿線のイメージ戦略でもあります。

\*「古都保存法」に基づく定義とは異なり、一般的な語義として使用

【図5】「古都」をテーマとした都市間連携



●**テーマを追求した地域内の連携**  
～「健康に良いまち」を例に～

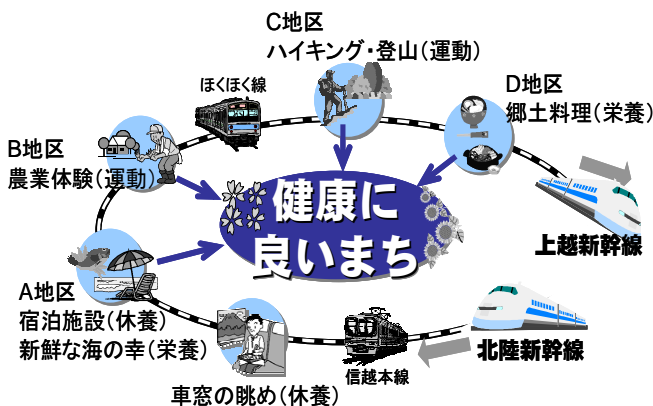
一つは上越市内の各地区や近隣地域が、全体であるテ  
ーマづくりを目指す方法です。

例えば、長野から上越を経て越後湯沢に至る区間(信  
越本線～ほくほく線)を「リフレッシュライン」と名づ  
け、心や身体、頭の「健康」を取り戻すために、五感の  
刺激を意識した四季折々のコースを設定します。海や山  
の幸をたん能し、森林浴やハイキング、農業体験などで  
体を動かし、オリエンテーリングで頭を使い、温泉で体  
を休めるなどの様々なゾーンを各地区につくり、来訪者  
の自由な組合せを可能にします。さらに、電車での移動  
中には、車窓からの花の風景や、車内でのお香、プラネ  
タリウムなどを楽しめる演出をします(図4)。

このゾーンの玄関口は長野駅、上越駅(仮称)、越後  
湯沢駅であり、北陸新幹線と上越新幹線の両方を利用し  
た周遊が可能です。

これらの取組みは、単独では求心力を持ちにくい観光  
資源であっても、それら一つ一つの資源(素材)を「コ  
ースメニュー」に仕上げることで地域全体の魅力を生み  
出す工夫と言えます。

【図4】「リフレッシュライン」のイメージ



●**統一テーマに基づく沿線都市間の連携**  
～「古都」を例に～

もう一つは、北陸新幹線の沿線都市が、ある統一した  
テーマのもとで地域連携を行う方法です。

●**新たなまちづくりの契機に**

これまで上越市は、日常生活に必要な食料やエネルギ  
ー資源などに恵まれ、この地方の中心都市としても栄え  
てきました。したがって、ここで紹介したような“地域  
外”を意識した取組みは、あまり真剣に考えなくとも生  
活には困らない地域であったと言えます。

しかし、社会情勢が大きく変化する中で、都市間競争  
は確実に激しさを増していることから、周辺都市には負  
けない上越市の魅力を発信していく必要があります。

そういった意味で、市町村合併により様々な地域資源  
を持った新しい上越市が誕生し、北陸新幹線の開業を控  
えた今こそが、生き残りをかけたまちづくりを地域全体  
で考える「絶好の機会」と言えましょう。

●**早期の取組みを**

新幹線の開業をプラスにできるか、それは開業までに  
「上越」が魅力的な地域としてどこまで全国に浸透して  
いるにかかっています。これは、開業直前になってか  
ら一朝一夕にできる問題ではありません。すでに新幹線  
開業をにらんだ都市間競争は始まっており、一刻も早い  
取組みが必要と考えます。

(主任：新井和人)

# 平成 16 年度 調査研究報告

平成 16 年度は、財政、協働、人材育成、環境、都市整備などの分野において調査研究や事業支援を行いました。ここでは研究成果の概要について報告します。

財政

## 持続可能な 財政運営のために



市長への中間報告

自治体が円滑に市民サービスの提供を行っていくためには、その適切な水準のあり方を見極めると同時に、自主財源を充実させ、確保していくことが不可欠です。

そこで、自主財源の充実確保策（特に基本となる税収入）について研究するため、担当部署の職員 8 名による職員研究員チームを設置しました。

まず、公平・平等なサービス提供の観点から不可欠である滞納・欠損額の減少に向けた有効な方法を検討。さらに、合併後の新市においては、中心市街地の魅力回復が全市的な経済波及効果をもたらすとの考えに基づく税水準の見直しや、市独自の政策理念（政策推進）に基づく新税導入などについても議論しました。また、各提案を導入した場合と現行制度が継続された場合とを比較して、その効果や課題を検証しました。

協働

## 自治基本条例 の制定に向けて



自治基本条例 市民学習会

条例とは、いわば自治体の法律と言えるものです。自治基本条例の定義は確立していませんが、「地域の自治に関する基本的な内容についてのきまりを定めたもの」と表現できることから「自治体の憲法」などと呼ばれます（ニュースレターNo.13 の特集参照）。

全国の自治体では、自治基本条例の制定に向けた動きが活発になっていますが、その背景には、地方自治制度の基本である間接民主制を補完する市民参加のあり方について定めたり、地方分権時代において「地域のことは地域で」行うにあたり、基本的なルールを制定する必要性が認識されたりするようになったことがあります。

上越市においても、制定に向けた市民会議が設置され、現在、検討が進められています。本調査研究では、そこでの議論が円滑に進むように自治基本条例に関する基本的事項をまとめました。具体的には、憲法・地方自治法や事例などとの比較を通じて自治基本条例の構造を解き明かしたほか、上越市らしさを取り入れた条例の考え方やポイントなどを整理し、提案しています。

人材育成

## 大学生と地域の 連携に向けて



市民研究員の調査風景

地域活性化に向け、各地で「大学と地域の連携」が推進されており、当市においても上越教育大学と新潟県立看護大学との連携が重要となっています。そこで、大学の人的資源の一つである大学生の社会参画により、その専門性やパワーをまちづくりに活かすと同時に、将来を担う人材を地域ぐるみで育てるという長期的なねらいなどから、「大学生と地域の連携」をテーマに市民研究員（公募市民 7 名）と共同研究を行いました（ニュースレター No.15 特集参照）。

研究では、大学生と地域の協力事例をヒアリングし、成功のポイントや課題などを学んだほか、上越教育大学の学生に生活実態アンケートを実施。それらの成果から、「具体的な協力を進めるためにはまず大学生と地域の間」に「顔の見える関係」が必要」との認識に立ち、大学周辺を「第二のふるさと」と位置づけて親睦を深める「ホームタウン構想」をはじめ、中心市街地活性化・福祉・教育などの各分野における事業提案を行いました。

## 環境 上越市環境基本計画 の改訂について

平成 16 年度から、上越市の環境政策の基本指針である「上越市環境基本計画」の改訂作業が市民の皆さんとともに行われています。

研究所は、事務局に対して市民会議の運営や計画策定に向けたアドバイスをを行いました。平成 17 年度も引き続き実施します。



## 都市整備 コンパクトなまち のあり方について



上越地方振興促進協議会<sup>\*1</sup>では、上越地方の市町村や民間企業の職員を対象に、講演会の開催や研究グループの設置などによる人材育成事業を行ってきました。平成 16 年度は、近年注目を集めている「公共交通とコンパクトなまちづくり」をテーマに掲げ、地域の魅力を高める観点から検討を行いました。

（「コンパクトなまちづくり」については、ニュースレターNo.14 の特集参照）

研究所は、事務局を企画・運営面からサポートするとともに、研究会メンバーに対して研究方法のアドバイスや報告書の作成をサポートしました。

コンパクトなまちづくりは、国や様々な自治体でも本格的に検討が始まっています。今後は、研究成果を研究所の平成 17 年度事業としても引き継ぎ、さらに検討を深めていきます。

<sup>\*1</sup> 上越地方の行政と民間企業・団体が構成される組織

## 都市整備 路線バス対策 のあり方について



上越地方市町村連絡協議会<sup>\*2</sup>では、上越地方の市町村職員で構成される「公共交通研究会」を設置し、上越地方における路線バスの現在と未来について考えました。ここでは、路線バスをとりまく厳しい現状やこれまでの取り組みを整理し、路線バスの問題を地域活性化の視点から考えることの重要性和、バスを活かしたまちづくりの提案などを行いました。また、この成果をもとに「公共交通シンポジウム」を開催し、地域に広く発信しました。

研究所は、事務局を企画・運営面からサポートするとともに、研究会メンバーに対して研究方法のアドバイスや提言書の作成をサポートしました。

高齢社会を迎え、公共交通の問題は避けて通れない大きな課題となっています。ここでの成果は、新たに市役所に設置された公共交通政策課において活用されることになっています。

<sup>\*2</sup> 上越地方 22 市町村により構成されていた組織で、平成 16 年 12 月をもって解散。

## 都市整備 新幹線開業による 影響と対策について



北陸新幹線の開業が上越市に与える影響について、先行事例等の整理を行い、都市間競争の時代に備えるために必要な取り組みについて問題提起を行いました。ここでは、漠然と開業を待っているだけでは、沿線の大都市に人やお金が吸収されてしまう“ストロー現象”への懸念がある一方、今のうちからしかるべき取り組みを進めておけば、定住人口や交流人口の増加につながる可能性を示しています。

今後、新幹線対策の検討や地域で議論を深める際の基礎資料として活用していく予定です（特集参照）。

# 平成 17 年度 調査研究紹介

研究所では、次の中期的な調査研究の基本方向を設定し、これに基づき平成 17 年度からは4つの主要テーマについて調査研究を行っています。

## 中期的な調査研究の基本方向

### リスクマネジメントの実施

人口減少による財政的な影響やコミュニティ機能の低下、環境問題の深刻化、災害の増加など、これまで経験してきた以上に深刻な問題が予想されます。

これらの問題は、実際に発生してからでは対応が手遅れとなるものが多く、中期的な視点からこれらを予見した対応、すなわちリスクマネジメントが不可欠です。

### 都市と農村の共生

都市と農（山漁）村は、本来お互いの存立を支え合う関係にあります。近年はその関係が希薄になりつつあります。

市町村合併により農山村地域が大幅に増加したことを契機に、都市と農村の共生関係を育てていくことが、市内の一体感と地域力の醸成につながると考えます。

### 都市ブランド・地域連携の確立

本格的な地方分権の進展や北陸新幹線の開通などを控え、上越市は都市間競争の時代に直面しています。

こうした変化に対応するため、交通の結節点としての特性を活かした魅力ある都市ブランドの構築や地域連携などにより、都市の実力を高める必要があります。

## 調査研究の主要テーマ

### 地域の現状分析

上越市が現在、都市としてどのようなポジションに位置づけられ、実力や発展の可能性を備えているかについて、データ分析を行います。

その成果は、新幹線開通後のまちづくりをはじめとする市の各種政策の検討に役立てたり、市の発展に向けた課題の検討などに活用したりします。また、新たな課題については研究所の今後の研究テーマとして取上げ、政策提案を行います。

今年度は、統計データを整理・分析し、北陸・北関東の主要都市との比較により上越市のポジションを確認するほか、統計分析に関する知識の普及に努めます。

### 環境共生

上越の自然環境からの恵みを大切に、それらを活用していくことによって、都市部と農村部との一体感を強め、安全・安心で活力あるまちづくりを進めるための取組みやしくみについて検討します。最終的には、これらの取組みが、先進的な環境政策を行ってきた上越市の“ブランド”となることを目指します。

今年度は「上越市環境基本計画」の改訂に合わせ、将来を見据えた環境政策の基本方針と、環境にやさしく地域活性化にも寄与する“一石二鳥”の「エコプロジェクト」について、市民及び庁内関係課とともに検討を進めていきます。

### 都市整備

上越市は、新しい住宅地や商業地などの開発により市街地の面積が広がるとともに、山間部などでは路線バスの減少などが続いており、いずれもマイカーなしでの生活が難しいまちとなっています。しかし、少子高齢や人口減少、低経済成長の時代を迎える今こそ、公共交通機関のもつ潜在能力を引き出す取組みや、まちをコンパクトにつくっていくことが大切と考えます。

今年度は、これからの時代にふさわしい“持続可能な”都市構造について問題提起をし、関係課とともに検討を進めていきます。

### 人材育成

昨年度のテーマ「大学生と地域の連携」を「大学と地域の連携」へと発展させ、上越教育大学・県立看護大学と地域や行政との連携推進に向けた課題などを探るとともに、具体的な事業について検討し提案します。

今年度は、双方のニーズや、制度面の整備状況、研究シーズなどを把握したうえで、連携の効果やしきみなどについて検討します。



## 編集

## 後記

今年度のニュースレターは、年 2 回の発行を予定しています。ページ数を増やし 2 色刷りにするなど、内容を充実させ、わかりやすくお届けできるよう工夫しましたが、いかがでしたでしょうか。

研究所では、研究活動の円滑な推進や職員間での情報交換を図るため、職員を対象に市の重要課題をテーマとした勉強会を開催しています。このような活動についても、今後、紹介していきたいと考えています。

【編集：植木】

上越市創造行政研究所ニュースレター  
「創造行政」No.16

Sep.2005

発行：上越市創造行政研究所  
〒943-0806 新潟県上越市木田新田 1-1-10  
上越市役所木田新田分室 2 階  
TEL:025-524-6101 FAX:025-524-6105  
E-mail:souzou@city.joetsu.lg.jp  
URL:http://www.city.joetsu.niigata.jp  
/gyosei/souzou/index.html