

# 第4回マチミチ会議（ウェビナー形式）

## ＜開催レポート＞



みち  
この街路から、まちが変わる。

### 【第4回を迎えたマチミチ会議は、コロナ禍に対応しウェビナー形式で開催！】

「この街路から、まちが変わる」のキャッチフレーズを掲げ、平成30年度より毎年開催されている「マチミチ会議（正式名称：全国街路空間再構築・利活用推進会議）」の第4回が、令和4年3月9日に開催されました。

いまだ続くコロナ禍において、第4回は前回と同様ウェビナー（オンライン上で実施するセミナーや講演等）形式で開催されました。全国の同志が一堂に会することは叶いませんでしたが、400人以上の参加申し込みがあったのは、全国から視聴が可能なウェビナー形式だったからではないでしょうか。

今回も前回のマチミチ会議でも活躍したリアルタイムでコメント投稿できるシステム「Spark up」を活用し、質問や感想、印象に残ったキーワード等を匿名で自由に投稿できる形で実施されました。

今回の会議プログラムは、

- ①『シンガポールの現状とまちづくり』鈴木氏による海外の取組紹介
  - ②『ウォーカブルシティとプレイスメイキング』泉山助教による基調講演
  - ③都市局、水管理・国土保全局、道路局による取組紹介
  - ④視聴者との双方向コミュニケーション 「Sparkup」を活用した質疑応答
- の大きく4部構成で行われました。

## 全国の視聴者へ力強いメッセージ 国土交通省都市局 渡邊技術審議官による開会挨拶

国土交通省都市局街路交通施設課 太田 裕之氏の司会のもと始まった第4回マチミチ会議。まずは国土交通省都市局官房技術審議官 渡邊 浩司氏による開会挨拶が行われました。

渡邊技術審議官は自身の豊島区に出向していた際のグリーン大通りにおける歩行者空間の活用に向けて、試行錯誤を繰り返し悩みながら取り組みを進めた経験や、マチミチ会議の開催経緯、そしてウォーカブル制度ができた経緯等について説明の上で、「これまでインフラを造り、それを管理していくことで精いっぱいであったが、ようやくインフラストックを公民連携で活用し、持続可能で人間中心のまちづくりを進め、幸せに暮らしていけるような社会を実現していく時代になってきた」ということ、「道路局では『ほこみち』、水管理・国土保全局では『ミズベリング』とそれぞれ取り組みが進められているが、まちを良くしていきたいとの思いは同じであり、このマチミチ会議を通じて、この3局の横断的な取り組みを進み、幸せな社会を実現する」ということを力強く語りました。



開会挨拶を行う渡邊技術審議官

## 『シンガポールのマチとミチ』鈴木氏による海外の取組紹介

プログラムの1つ目である海外の取組紹介は、現在国土交通省からシンガポール政府に派遣されている鈴木氏より、『シンガポールのマチとミチ』について、まちの様子を撮影した動画を交えて紹介が行われました。



鈴木氏によるシンガポールのマチとミチの紹介

シンガポールは現在雨季の時期であるということから、事前にまちの様子を撮影した動画を基にコロナ禍における現在のまちの様子等を紹介して頂きました。

#### <マリーナベイ地区>

マリーナベイ地区は、魅力的で居心地の良い場所であり、自転車で走ったり、ランニングしたりと多くの方が過ごしている。この場所はシンガポール政府の都市再開発庁“URA”が管理をしており、水辺を中心の空間にする取組が進められている。



#### <中心部>

夕方になると路上で飲む姿が多く見受けられる。シンガポールはオープンエアな空間で話をしたり、食事したり、飲んだりすることは日常の風景。

道路に面して建物1階部分がセットバックしており、そのような場所で飲食できる空間が広がっている。このような風景が典型的な中心部である。



#### <ボードキー>

中心部のすぐ傍には、伝統的な2～3階建ての建物「ショッップハウス」が立ち並んだエリアとなり、1階レベルは全てバーや飲食店となっている。今歩いているところは日本でいう道路法上の道路となるが、ボラードで仕切られた向こう側は道路ではなくオープンスペースとしてのゾーニングがされ、イスやテーブルが置かれている。



#### <アラブストリート>

都心から少し離れ、アラブストリートにやってきたが、ここは観光客に大変人気のあるエリアである。しかし、現在はコロナにより観光客はほとんどおらず観光客向けのお店は苦しい状況である。その影響でこのエリアの家賃が下がっておりスタートアップや地域に合った店舗を始めようと思っている人にとってはチャンスとなっている。



続いて、スライド資料を用いて、シンガポールのコロナ対策の現状、ウォーカブルなまちづくりに向けた取組について紹介していただきました。

#### <コロナ対策の現状>

シンガポールのコロナ対策は優秀だとされておりコロナの感染を抑制してきたが、夏頃からコロナ後に向けて規制を緩めていく方向に舵を切っており、オミクロン株による感染が進行しても後戻りすることなく、少しずつ緩和の方向で動いている。

現在、レストランには5人組まで入店することができ、日本のように時間制限ではなく人数規模の

制限を行っている。オフィスにも 50%まで出社して良いことになっているが、在宅勤務の方が快適であることから、私の事務所では 50%も戻ってきていない状況である。

特徴的な対策としては、2021 年 6 月から「Trace Together」というアプリが導入され、個人 ID や接種履歴等が連携されており、現在はこのアプリでチェックインしないとどの建物にも入ることもできない状況である。

シンガポールではオープンエアな空間で飲食等することは文化として定着しており、人数制限の範囲内で楽しんでいる状況が伺える。

### ＜ウォーカブルなまちづくり＞

都市再開発庁では、プレイスメイキングやウォーカブルな取り組みとして、関係行政機関と連携して公園等をつなぐネットワーク（パークコネクターネットワーク）の形成を進めている。例えば、鉄道廃線敷の歩行者道化や、自転車道として新たに跨線道をかけるなど大掛かりな整備も行っている。

マリーナベイ地区では、魅力的な空間形成のためウッドデッキに多くの費用と手間をかけて管理されている。シンガポールリバー沿いの空間も美化した上でオープンスペースとして客席をお店の前に出せるような空間整備を行うなど、車両を排除し歩行者中心の空間整備の取組が進められている。



コロナ禍におけるまちの様子（左）と、都市開発庁の取組「パークコネクターネットワーク」（右）

### 『ウォーカブルシティとプレイスメイキング』 泉山助教による基調講演

プログラムの2つ目は、日本大学 理工学部 建築学科助教／一般社団法人ソトノバ共同代表理事の泉山 墾威さんより、『ウォーカブルシティとプレイスメイキング』について基調講演をいただきました。



泉山助教による基調講演／Park(ing)Day2021 神田（右）

まず、泉山助教のまちづくりの考え方として、一般的に都市計画は自治体を基本単位としてまちづくりの戦略を考え、それを地域や空間に落とし込んでいくトップダウン型の方法が取られるが、日本にお

いてはこのトップダウン型がうまくあてはまらない地域もある。そのような地域に対しては、道路や公園などのプレイスを豊かにしていくことでエリアマネジメントにつながり、それが都市の豊かさにつながっていくことを実感されており、都市を3つのスケール「都市、エリア、プレイス」に分けて考える方法が紹介されました。

また、泉山助教の取組の1つとして、神田ウォーカブル研究会が実施したパーキングデーの取組が紹介されました。この取組の特徴は、歩道のない道路を通行止めにせずに路上駐車場を利活用した初めての試みで、日本の道路で圧倒的に多く存在する「歩道のない道路」を日常的な利活用ができる空間に変えることが、今後道路空間の利活用が拡大するカギになると語られました。

続いて、日本版ウォーカブルシティを実現していくためには、という視点で、「パブリックライフ」と「ウォーカブルシティ」、「海外におけるウォーカブルシティの考え方と日本との違い」についてお話を頂きました。

#### <パブリックライフ>

パブリックライフを日本語にすると「都市生活、都市でくつろぐ日常の場所とライフスタイル」と私は解釈している。自宅のリビングや部屋と同じようなくつろげる場所を都市にもつくるべきと考えている。

パブリックライフは、一時的な賑いを生み出すイベントではなく、日常的な豊かさのベースアップが大事である。パブリックライフについて、ニューヨークのブライアントパークを紹介するが、3つのポイントがある。1つ目は「物的な空間」で居心地の良い空間をつくること。2つ目は「場」で管理等様々な問題をクリアしなければいけないが人の想いで調節可能なイスやテーブル等があり、その人の居心地の良い空間をつくりだせること。最後3つ目は「人」になるが、人の行動がいかに多様かが大事であり、子どもからお年寄りまで多様な世代、属性の方々が利用できる場所であること。

なぜパブリックライフなのかをまとめると、以下の3つに整理される。

- ① パブリックライフがあることでウォーカブルな空間形成のもつながること
- ② これから社会を考えていくうえで市民の豊かさや幸福度を高めていくことが大事であること
- ③ 経済活動や滞在時間に結び付いてくこと

#### <ウォーカブルシティ>

都市再生整備計画でまちなかウォーカブル区域を設定している自治体に区域設定の考え方を研究室の学生研究の一環で調べたところ、立地適正化計画や中心市街地活性化基本計画など既存の計画を踏まえ設定している自治体が多い一方、事業の予算や補助金を必要とする範囲で決めている自治体も存在することができてきた。

なぜ各自治体がウォーカブルに取り組むのか考えることが大事であり、都市再生整備計画に位置付けるだけでなく、独自のウォーカブル推進計画をまとめ、ウォーカブルの考え方や意義、必要な施策を明確にする必要がある。制度を使うことがゴールではなく、きちんと自治体の中で取組のゴールを設定することが大事である。姫路市や竹原市でとりまとめられているものが参考となる。

ウォーカブルとは何なのかについてはまだ共通認識が得られていない状況だと思うが、私は「ウォーカブルシティ = 歩きたくなるまちなか」と捉えている。

国土交通省の方で、まちなかの居心地を図る指標をつくられているが、まだウォーカブルを図る指標がない。ウォーカブルの指標をつくることで、各自治体も目標を立てやすくなるのではないかと考

えている。

＜海外におけるウォーカブルシティの考え方と日本との違い＞

### ■ウォーカブルの指標、メリット

アメリカの公共交通政策研究所“ITDP”では、ウォーカブルの指標を設定しており「楽しさ／快適性／利便性／安全性／アクセス可能性／通行可能」の6つの項目を均等に使い分けながら優先順位を決めていることが示されている。また、ウォーカブルのメリット・利益として「公平な都市／レジリエンス／環境／健康／経済／社会」の6項目挙げられている。日本では公共空間活用の目的として「賑わいや経済」に重きが置かれているが、これからの日本の都市や公共空間は「健康や環境など」様々な要素を意識した施策にしていかなければならないと考えている。

### ■ウォーカブルに取り組む路線

メルボルンでは、車のスピードを抑制することを交通戦略に掲げ、ウォーキングプランの中で歩行者優先の空間を指定し、他の道路との差別化を行っている。さらに歩行者中心のストリートを5種類に分割し道路の性格付けを明確に位置づけながら取組を推進しているのがメルボルンの特徴である。

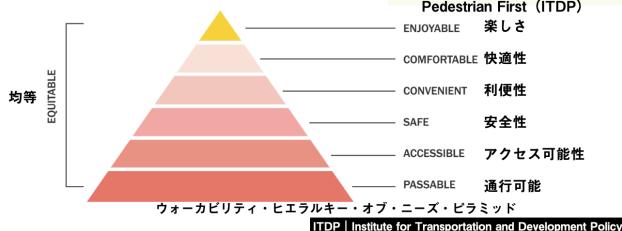
日本では道路幅員を車の交通量だけで判断してしまうが、プレイス側の役割により道路の基準が明確にされている。また、メルボルンではオープンカフェ1つとってもガイドラインが定められており、オープンカフェが可能な道路、基準等が示されており、それに従えば日本の道路使用許可、道路占用許可に伴う事前協議がほぼなく、スムーズに実現することが可能な仕組みになっている。

### ■制度を作成する組織

アメリカやヨーロッパ、オーストラリアを見ると、州で法律を、自治体で制度をつくり事業展開しているケースが多いが、日本では国の方で法律も制度もつくり、それを自治体が使う構造となっている。自治体が独自に制度をつくることができれば、各都市にあった政策や市民のニーズへの対応ができるようになるのではないかと感じている。

### ウォーカビリティ指標

- ・ウォーカブル指標として、  
ITDP（米国・公共交通政策研究所）の  
Pedestrian Firstを採用
- ・ウォーカビリティの指標を用い、  
優先順位をつけるための基礎



### Laneway:路地裏（メルボルン）



ITDPが定める「ウォーカビリティ指標」(左)と、メルボルンにおける事例(右)

最後に、街路は都市の30%を占めており、「街路を制することができればウォーカブルを制することができる」と考えていること、全ての街路が歩行者中心にはならないので公共交通や自転車、駐車場の適正化など交通戦略と両輪で街路の歩行者中心化を検討していくことが大事であることを語られました。

加えて、ウォーカブルは道路だけでなく公園や水辺、民地等と連携して推進し、多様な目的地と滞在空間を形成していくことが大事であり、多世代・インクルーシブが今後のキーワードになってくると語られました。

その上で、「真のウォーカブルシティになるためのポイント」として以下を示されました。

＜真のウォーカブルシティになるために必要なこと＞

○ 日本版ウォーカブルシティの向けた基本形をつくること

- ・ウォーカブル指標、ウォーカブルシティのケーススタディが必要

○ウォーカブルシティの独自計画・指標をつくる

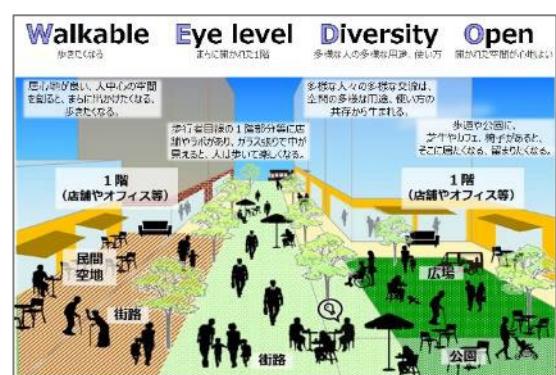
- ・制度の使い方や手順が分かりづらい面もあり、使い方の解説があるべき
- ・ウォーカブルシティの実現には、独自の推進計画の策定と指標づくりがキーポイント

○交通計画とプレイスビジョンの両輪で考えること

- ・交通計画を踏まえた、街路の性格付けや機能分担の検討が必要

## 国土交通省からの情報提供（都市局） 街路交通施設課：松岡氏

プログラムの3つ目は国土交通省の取組紹介です。都市局、水管理・国土保全局、道路局の3局からそれぞれ情報提供が行われました。まず都市局からは街路交通施設課の松岡氏より、都市局の取組について情報提供が行われました。



都市局では WEDO=Walkable , Eye level , Diversity , Open をキーワードに取り組んでいること、具体例として大阪市の御堂筋や仙台市の青葉通り、竹原市のJR 竹原駅前商店街、福井市のJR 福井駅西口などで WEDO を推進する取組が行われていることが紹介されました。

またこのような取組を推進するための国の制度として、都市再生特別措置法の改正による法律・予算・税制の改正によるパッケージ支援が構築されていること、その具体的な内容として例えば「まちなかウォーカブル推進事業」では来年度から重点的に取り組むテーマを設定し、計画策定期段階から支援を行うよう拡充したこと、官民連携によるエリア価値の向上に向けて「エリア価値向上整備事業」を創設したこと、官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築や未来ビジョンの策定を支援する「官民連携まちなか再生推進事業」を継続実施することなどが紹介されました。

制度構築だけでなくマープメントを後押しする取組として、この会議で第4回となるマチミチ会議（全国街路空間再構築・利活用推進会議）の実施やマチミチ現地勉強会の実施、マチミチ通信による情報発信、についても触れられました。

さらに新しいニュースとして、3月末をめどにウォーカブルポータルサイトの公表や、中小都市に焦点をあてた街路空間等の再構築・利活用のプロセス事例集の公表を予定していることが紹介されました。

国土交通省からの情報提供（水管理・国土保全局） 河川環境課：横山氏

水管理・国土保全局 河川環境課の横山氏より、ミズベリングとかわまちづくりについて情報提供が行われました。



ミズベリングは水辺の利用者を増やし、水辺を徹底的に活用する運動であり、令和2年6月時点で全国78の取組が確認されていることが紹介されました。また福岡市の那珂川での事例や、ミズベリング事務局による周知活動、その一環として令和4年2月22日に放送されたTBSラジオ×ミズベリングの「アシタノミズベ会議」の様子や水辺で乾杯2021（全国131か所での乾杯を確認！）、全国各地のミズベリング活動支援についても紹介されました。

次にかわまちづくり支援制度（河川とそれに繋がるまちを活性化するため、地域資源や地域の知恵を活かし、行政と民間事業者、住民等の連携のもと河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を目指すハード施策・ソフト施策両面の支援制度）が紹介されました。

代表事例として紹介された大阪市の道頓堀川では、これまで川を背にしてきたまちが川を向き始めたとのことです。

最後に河川空間のオープン化の状況についても紹介されました。

## かわまちづくり支援制度の概要

○河口から水郷地まで様々な姿を見せる河川とそれに棲むまちを活性化するため、地域の観光、歴史、文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村・民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を目指す(令和3年時点: 244地区)

**ソリューションによる支援**

- 市町・林野省・国土交通省の各担当者へ向かって開催されるオープンカンファレンスへの参画や開催の多様化に対する支援
- 地域活性化に関する実証研究や必要な調査等により、計画の実現を支援

**都市・地域再生事業利用枠の指定による費用割引**



沿岸活性化事業  
（河川・港湾・海岸）

オープンカンファレンス  
（開催者）

都市・地域再生事業  
（実証研究）

主導的な機能提供



オープンカンファレンス  
（開催者）

主導的な機能  
（実証研究）

**パートナーシップによる支援**

- 水土災害対策事業上位企画、安心に暮らせる河川・周辺開拓地等の新規事業等の実現を支援する、まるごとくらしをかなへた水辺環境支援実証（実証）、市民・市民・市民が河川空間の共同開発等を通じて、河川空間の活性化を図る。



水土災害対策事業上位企画  
安心に暮らせる河川・周辺開拓地等の新規事業等の実現を支援する、まるごとくらしをかなへた水辺環境支援実証（実証）、市民・市民・市民が河川空間の共同開発等を通じて、河川空間の活性化を図る。

河川空間の活性化  
（開拓地）

安心に暮らせる河川  
（新規事業）

まるごとくらしをかなへた水辺環境支援実証（実証）

市民・市民・市民が河川空間の共同開発等  
（河川空間）

## 国土交通省からの情報提供（道路局） 環境安全・防災課：坂ノ上氏

道路局 環境安全・防災課の坂ノ上氏からは、歩行者利便増進道路（以下、ほこみち）に関する情報提供が行われました。



ほこみち(歩行者利便増進道路)制度の創設 国土交通省

### 歩行者利便増進道路とは

賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度

昨年度創設された新たな制度!!

道路法等の一部を改正する法律

R2.5.20 成立  
R2.5.27 公布  
R2.11.25 施行

ほこみち制度は賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度であり、歩道等の中に“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることができます。制度を創設してわずか1年で61の道路（国と19自治体）でほこみちが展開され、今後も指定予定の道路が多数あることが紹介されました。

またほこみち制度の周知活動の一環として行っている「ほこみちインスパイアフォーラム」は令和3年12月に実施され、現地約140名・WEB参加400名と大盛況であったことが報告されました。

今後は2022年に全国各地への波及、2023年に全国での定着、ブランド化に取り組んでいく、とのことです。

ほこみち制度 今後の展開 国土交通省

○ ほこみちを全国に普及させていき、ほこみちをまちの「メインストリート」としてブランド化

**1年目(2021年):先進自治体から波及**

- ・2月ほこみち全国初指定（福井県、三宮中央通り、大手前通り）
- ・権割り打ち会議で連携事例を打ち出し
- ・コロナ占用特例からほこみちへの移行説明会
- ・ほこみちマーク、SNSでの発信、プロモーション動画
- ・ほこみちフォーラム

**2年目(2022年):全国各地に広がる**

- ・ほこみちガイドライン関係（多様なニーズ+バリエーション）
- ・ほこみち会議が全国各地で開催
- ・ほこみち等真集
- ・ほこみちに関する製品開発が進む
- ・バスタや道の駅との連携

**3年目(2023年):全国に定着、ブランド化**

- ・ほこみちのための道路改良が各地で実施
- ・ほこみち沿道の地価が上がる

ほこみちフォーラム (R3.12.10)

ほこみち会議HP Facebook

ほこみち等真集

ほこみち ブランド化

## 質疑応答

ここからは登壇者や参加者から寄せられた質疑応答が行われました。「様々な関係者との連携・合意形成の進め方」に関する質問については泉山助教より「行政が主導のところと地域・民間が主導のところがある。地域・民間主導の場合は如何に行政を仲間に引き入れられるかがポイントであり、そのためには行政計画に基づいた説明や公平性などに留意すると良い」とのアドバイスがありました。

公共空間管理者と様々なプレイヤーとの連携にあたっての課題については、坂ノ上氏からは「これまでの道路行政の感覚では道路を使うことについて拒否反応があった。一方で地域のニーズがあつたり、行政自身も社会が変化していくなかで変わらないといけないという認識はある。道路管理者もいろんな新しい取組に参画していく」との見解が示されました。また横山氏からは「川はもともと道路と違って民間が入りにくい空間であったが、最近は民間との連携ができてきて、とても良い河川空間になっている。この流れを推進したい」との見解が示されました。水管管理・国土保全局河川環境課の熊木氏からも「河川は広く、河川管理者だけが管理しているのではもったいない。管理者にとっても占用により高度

に活用できるため民間活用は我々国土交通省にとっても良いことである。管理者だけでは限界があり、民間からの発意をどんどん取り入れたいという意識が現場サイドでも広がっている」というコメントがありました。

市町村に対する支援の課題については松岡氏から「中小都市は民間プレイヤーを見つけるのが難しい」と聞いている。中小都市の事例を参考にしていただければ。また横の連携についてはまず国交省の省内連携ということで道路局と水管理・国土保全局との連携に取り組んでいる。」との回答がありました。

シンガポールの事情、日本との違いについては鈴木氏より「シンガポールは都市国家であり自治体と国の制度がイコールになっているが本省と実施機関に分かれている。また都市・水・道路はすべてそもそも省が違うが、良く連携されている。在宅勤務によりさらに垣根もなくなっている。日本との大きな違いは土地所有の制度の違いであり、土地の所有者のほとんどは国である。長い目線でエリアをなんとかしようというプレイヤーが現れないのはシンガポール側の悩みである。」との回答がありました。

中小都市における取組というキーワードでは、横山氏より「かわまち大賞は過去4回やり、これまで大都市1、中小都市1を選んでいる。中小都市は拠点施設と一体となった事例が多い。そのなかでも既存のまちとの連携を図っている事例もあり、中小都市でも工夫されている。」との回答、坂ノ上氏からは「中小都市でもコロナ占用特例からほこみち制度に移行しているところはあり、大都市での大規模な取組だけではなく各地で工夫されている。」との回答がありました。

さらに、B/C や交通量などウォーカブルの評価指標をどう考えるかという質問については、泉山助教から「指標にはいろいろなものがあるが、ひとつひとつやると調査のボリュームが大きいものもある。マクロな評価も必要である一方ミクロの空間評価も必要で、はじめにやると大変。簡便な調査とするならどうするか、年間の予算をかけてしっかりやるべきであるが、予算や状況に応じて考えるべきところである。」との回答がありました。

最後に、コロナ禍やDX等の潮流を踏まえて今後のウォーカブルがどうあるべきかを一言ずつ述べていいただきました。鈴木氏からは「シンガポールには、都市として「やろう」という覚悟を感じた」、横山氏からは「コロナ禍のなか身近なオープンスペースの必要性を肌で感じている。もっと活用が広がるようにしていきたい」、坂ノ上氏からは「コロナ前からも意外と皆サードプレイスを欲していたのではないか。」、松岡氏からは「コロナ禍はウォーカブルを進めるきっかけになり得る。デジタルも活用して普及させていきたい。」、泉山助教からは「国交省ができること、自治体ができることはそれぞれ異なる。役割を發揮していただきたい。また DX 等が進む一方リアルな場の力が弱くなっている。公共空間がいろんな政策のハブになる。」といったコメントがありました。



最後に都市局街路交通施設課の荒川課長より、「平成 11 年に旧建設省が当時の 13 省庁と議論した「歩いて暮らせるまちづくり構想」を思い出した。コンパクト、多様性、住民との協働、といったキーワードは当時にも盛り込まれている。いずれにしても、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」は発展途上にある。それぞれのまちでの取組を進めていただき、疑問等があれば事務局に問い合わせてほしい。それらを制度にも反映していきたい。」といったあいさつがあり、第4回マチミチ会議は閉会となりました。



## 【第4回マチミチ会議 開催概要】

日時：2022年3月9日（水）13:30～15:30

場所：web会議形式

主催：国土交通省 都市局 街路交通施設課

～プログラム～

### ■海外中継による取組紹介（シンガポール）

### ■基調講演

日本大学 理工学部 建築学科 泉山 墓威 助教

### ■国の取組紹介

都市局・水管理・国土保全局・道路局

### ■質疑応答

（会議終了後、参加希望者を対象に意見交換会を実施）

**第4回マチミチ会議** 2022.3.9 Wed

● 次 第 ●

1. 開会挨拶 (13:30-13:35)
2. 海外中継による取組紹介（シンガポール）(13:35-13:55)
3. 基調講演 (13:55-14:40)  
【日本大学 理工学部 建築学科 泉山 墓威 助教】
4. 国の取組紹介 (14:40-15:00)  
【都市局】  
【水管理・国土保全局】  
【道路局】
5. 質疑応答 (15:00-15:30)

※ 会議終了後、参加希望者を対象に意見交換会を実施します (-16:00)

● お知らせ ●

- 当日、質問・感想は右のQRコード※1からご投稿下さい。  
質疑応答で可能な限り取り上げます。  
操作方法の詳細は別紙をご確認ください。
- 今後の企画内容の改善に役立てるため、事後アンケート※2へのご協力をお願いします。5分程度でできる簡単な設問です。
- 今日からあなたも「マチミチ会員」です！  
「居心地が良く歩きたくなる街路づくり」に関連する今後のイベントの案内等を  
『マチミチ通信』としてお知らせしています。マチミチ通信は、参加申込の際に  
ご登録いただいたメールアドレス宛に配信させていただきますので、配信不要の方は事務局までご連絡ください。

  
セッションコード GAIRO

  
※2

みち  
この街路から、まちが変わる。