



一般部門 アブストラクト募集

テーマ、形式、アブストラクト提出 ガイドライン

本書は、英文の「General Call for Abstracts Themes, Formats & Submission Guidelines」を日本語に翻訳した参考資料です。翻訳にあたって、欧州やVelo-city固有の政策、制度、専門用語、文化的背景等の違いにより、英文の趣旨やニュアンスを日本語で十分に表現できていない場合があります。このため、内容の正確性を期すため、一部に英文を併記しています。本書をご利用の際は、あわせて英文のガイドラインもご確認ください。

目次

01

はじめに

P.3

02

テーマと優先課題

P.4

03

プログラム構成およびセッション形式

P.10

04

選考プロセスとスケジュール

P.12

05

提出ルール

P.13

Velo-city 2027 Ehime アブストラクト募集へようこそ！

ECF (European Cyclists' Federation : 欧州サイクリスト連盟) と愛媛県は、本会議のメインテーマおよび5つのサブテーマに関して、皆様のプロジェクト、優良事例、専門知識、データ、イノベーション、分析を共有いただくことを歓迎します。

共生 – Kyosei Co-creating a Future with Cycling

- **Bicycle use:** Cycling for health, purpose and friendship
(自転車利用 : 健康、生きがい、友情をもたらすサイクリング)
- **Urban planning and regeneration:** Developing safe and comfortable cycling infrastructure
(都市計画と都市再生 : 安全で快適な自転車走行空間の構築)
- **Multimodality:** Cycling's role in growing sustainable mobility
(マルチモーダリティ : 持続可能なモビリティの発展における自転車の役割)
- **Diversity:** Equity and inclusivity of cycling
(多様性 : サイクリングの公平性と包摂性)
- **Journey:** Cycling tourism and regional revitalisation
(旅 : 自転車を活用した観光・地域活性化)

このガイドラインには、今回のアブストラクト募集に関する以下の重要事項が記載されています。

- ・メインテーマ・サブテーマ
- ・優先課題
- ・プログラム構成
- ・セッション形式
- ・アブストラクトの選考方法
- ・スケジュール
- ・提出に関するルール

アブストラクトを提出する前に、必ず本ガイドラインをよくお読みください。アブストラクトは、Velo-city公式Webサイト(<https://www.velo-city-conference.com/>) 上の専用プラットフォームから提出してください。

プログラムチームは、世界中からのご応募をお待ちしております。この募集について、皆様がお持ちの国際的なネットワークを通じて広く共有し、周知にご協力いただければ幸いです。

また、この一般部門のアブストラクトとは別に、学術部門のアブストラクトも募集しています。学術部門のアブストラクトの募集は、ECFの「Scientists for Cycling」ネットワークが企画・運営するもので、大学関係者や研究者を対象としています。審査の結果、採択されたアブストラクトは、Velo-cityのプログラムに組み込まれます。ご自身の発表内容に適した募集枠を選択して、アブストラクトを提出してください。

提出期限はどちらも2026年10月22日です。また、専用プラットフォームから提出されたもののみが審査対象となります。ご不明な点がございましたら、どうぞお気軽にお問い合わせください。皆様からのご応募をお待ちしております。

共生 – Kyosei Co-creating a Future with Cycling

現代社会は、気候変動や環境危機、貧困と格差、人口減少、紛争やパンデミックなど、国境を越えた課題に直面しています。同時に、経済構造の急激な変化や情報環境の進化によって社会の分断が進み、これらの課題をさらに複雑なものにしています。

今、世界に求められているのは、一つの価値観が正しいと見なされる社会ではなく、違いを抱えたまま共に生き続けられる社会、すなわち、「共生」という社会のあり方です。日本は古くから、自然災害とともに生きてきた国です。危機に直面するたびに、地域社会は立場や価値観の違いを越え、互いを思いやり、支え合うことで、共に生活と社会を再建してきました。こうした経験は、日本固有のものではなく、分断と対立がますます顕著になっている世界にとって、貴重な教訓となるものです。

日本の自転車分担率は約12%と世界的に見ても高く、自転車が日常生活に深く根付いています。自転車は単なる移動手段ではありません。健康、生きがい、友情をもたらす力を持ち、豊かな生活と文化を育むものです。歩行者・自転車・自動車が共に使える道。速く移動したい人と、ゆっくり進みたい人が共にいられる空間。地元で暮らす人と、訪れる人が共に価値を創る地域社会。さまざまな制約や異なる価値観が共存する世界において、そうした誰も排除しない「共生」のかたちを、自転車という身近なモビリティから考えていきたいのです。

自転車が持つ力を信じ、対話を重ね、分断を乗り越え、誰もが共に生きられる社会を描いていきましょう。

次ページ以降に、Velo-cityのサブテーマを記載しています。また、サブテーマごとに、私たちが特に重視し、プログラムに取り入れたいと考えている優先課題を提示しています。

1. Bicycle use: Cycling for health, purpose and friendship (自転車利用：健康、生きがい、友情をもたらすサイクリング)

サイクリングは健康、生きがい、友情を育みます。高齢化が進む中、日常生活にサイクリングを取り入れることは、身体を健康を維持し、ストレスを軽減するとともに、心の健康を支え、より長く健康的な人生を送るための支えとなります。また、健康面だけでなく、サイクリングは日々の生活に張りという意味をもたらし、世代や性別、国籍を超えて、人々の間に友情を育みます。

さらに、心身のウェルビーイングや生きがいを育むサイクリングは、誰もがつながり、共に支え合える、より包摂的な地域社会の形成にも貢献します。サイクリングは、個人の幸福を高めるだけでなく、共生できる社会を築く力を持っているのです。

【優先課題】

・心身の健康のための生涯サイクリングの推進

高齢者向けサイクリング教室、サイクリングによる身体的・精神的健康への効果、レクリエーションとしてのサイクリングと日常生活におけるサイクリングとのつながり、国の自転車政策

・通勤通学における自転車利用

子どもや若者の自転車利用を促進するための自転車通学普及の取り組み（Bike-to-School）、あらゆる年齢層の従業員を対象とした自転車通勤普及の取り組み（Bike-to-Work）、企業の健康増進の取り組み、二酸化炭素排出量削減への効果、企業の生産性・経営への効果

・スポーツ・レジャー・競技における自転車利用

スポーツ、レジャー、プロサイクリングが自転車利用の促進に果たす役割、プロ自転車レースがもたらす影響、サイクリングイベントを通じた自転車文化の醸成、スポーツサイクルツーリズム

・子どもの送迎、買い物、家族の用事など日常の移動を支える自転車利用

ママチャリ、ロングテールバイク、カーゴバイクの活用、複数の目的地を行き来する複雑な移動への対応、自転車に取り付ける装備品

・緊急時における自転車の活用

自然災害時などの危機的状況における自転車の役割

・物流における自転車の活用

物流のラストワンマイル、都市型物流拠点、カーゴバイク

・自転車利用による気候変動対策

交通部門の脱炭素化に向けた自転車利用、二酸化炭素排出量削減効果、気候変動対策に基づく行動変容、自転車のリサイクル・リユース体制の構築

2. Urban planning and regeneration: Developing safe and comfortable cycling infrastructure

(都市計画と都市再生：安全で快適な自転車走行空間の構築)

自転車利用を広げていくためには、誰もが安心して走行できる安全な環境の構築が不可欠です。道路は歩行者、自転車、公共交通機関、自家用車などが共に使う公共空間であるため、自転車走行空間の整備は、互いを尊重し、人々の行動や感覚に寄り添った環境を共に創ることから始まります。

快適でストレスなく利用できる環境は、安全性と同様に、自転車を日常的な移動手段として定着させるうえで重要です。高い品質と美しさを備えた自転車走行空間は、利用者の満足度を高めるだけでなく、街そのものの魅力を高め、人々の誇りや愛着を育みます。安全で快適な自転車走行空間の構築は、共生を基盤とした公共空間の再設計を意味します。

【優先課題】

- ・「ビジョン・ゼロ」の実現に向けて：自転車の安全性と事故防止

「ビジョン・ゼロ」の実現一道路・交通環境の改善、教育、車両（特に自動車）の安全性向上などの交通安全対策による死亡事故や重傷事故を防止・ゼロにする取り組み、ヘルメット着用・自動運転技術・自転車利用環境の改善

- ・地方レベル、地域レベル、国レベル、国際レベルでの自転車利用の促進に向けた適切な政策的枠組みの構築

国の自転車政策、自転車利用戦略、財政的な優遇措置、資金調達、インフラ整備の仕組み、土地利用計画・住宅政策と自転車政策の連携

- ・わかりやすい道案内

適切に設計された標識、自転車ネットワーク計画・ルートのナンバリング、交差点設計

- ・都市部の自転車利用環境の整備

自動車から人への道路空間の再配分、魅力的な都市環境の設計、気候変動対策、自転車走行空間の品質要件、自転車施策への社会的反発（bikelash）への対応

- ・自転車ネットワークの整備：地域内の自転車ネットワークやサイクルハイウェイ、国際的な自転車ネットワーク

都市や近隣地域をつなぐ自転車ネットワーク、サイクルハイウェイ、国内および国際的なサイクリングルートのネットワーク（例：EuroVelo）、質の高いサイクリングルートの基準

- ・自転車走行空間が自転車利用に与える影響

自転車文化の醸成と専用の自転車走行空間の整備状況との関連性；人々が自転車に乗る理由や乗らない理由、一方通行道路における自転車の逆方向通行（contraflow cycling）、赤信号時の自転車通行の条件付き許可（conditional red light authorization）、交通鎮静化対策（traffic calming measures）などの効果

- ・データ・デジタル技術の活用

自転車ネットワーク計画のためのデータ収集、住民との合意形成のためのデータ活用、AI・ビッグデータの活用による交通最適化、自転車利用者に推奨ルートを案内するナビゲーションシステム、スマートヘルメット・ウェアラブルデバイスによる安全強化

- ・駐車・駐輪政策

駐車場（敷地内駐車場）の管理・規制（日本の1962年「自動車の保管場所の確保等に関する法律」等）、住宅・非住宅建築物における駐輪場

3. Multimodality: Cycling's role in growing sustainable mobility (マルチモーダリティ：持続可能なモビリティの発展における自転車の役割)

都市において、自転車の分担率を高めることは、健康や福祉の向上、環境負荷の低減、都市の持続可能性の向上といった観点から重要な課題となっています。しかし、自転車単独の移動や個人の自転車利用だけでは、持続可能なモビリティへの大幅な転換は成し得ません。持続可能な交通手段全体の発展を総合的に推進していく必要があります。

近年、ハード・ソフト両面での技術革新により、複数の交通手段を柔軟に組み合わせる移動が格段に容易になってきています。自転車は、こうした環境のもとで、鉄道やバス、徒歩、シェアリングサービスなど多様な交通手段と共生し、マルチモーダルな移動システムの中でより大きな役割を果たすことが求められています。

マルチモーダルな交通体系を構築することで、自転車はより身近で利用しやすく、経済的で安全性の高いものになると同時に、誰もが移動しやすい包摂的な都市交通が実現します。

【優先課題】

- ・ **利用しやすい駐輪場**

公共交通機関の駅における駐輪場や駐輪施策など、利用しやすい駐輪システム

- ・ **シェアモビリティの可能性**

シェアサイクル、マイクロモビリティや他の交通手段、カーシェアリング、電動キックボード、オンデマンド交通の連携・統合

- ・ **自転車と公共交通機関との連携**

モビリティハブの形成、サイクルトレイン・サイクルバス、自転車と公共交通を一体的に利用できる統合型サービス、MaaS、鉄道駅やモビリティハブへの自転車のアクセス性

- ・ **自動車、公共交通機関、シェアモビリティ、アクティブモビリティの適切な役割分担**

様々な交通手段を統合したモビリティシステムの設計・構築・運営、まちづくり・都市交通政策における自転車の役割

- ・ **国や国際的な気候変動対策目標の達成に向けた脱炭素化のための政策手段としてのマルチモーダリティ**

- ・ **モビリティ政策を通じて、市民が利用できる交通手段の選択肢を拡大する取り組み**

4. Diversity: Equity and inclusivity of cycling (多様性：サイクリングの公平性と包摂性)

人々の自転車利用の形態やサイクリングのあり方は、利用可能な経路、地域の地理的条件や社会・経済状況に加え、歴史的・文化的背景などの影響を受けるため、地域ごとに異なります。一方で、移動手段としての自転車利用や、サイクリングを楽しむ機会は、性別、年齢、人種、身体能力、社会的背景にかかわらず、誰もが等しく得られるものであるべきです。

また、自転車利用環境の整備や利用促進の取り組みに、市民一人ひとりが主体的に参画することが重要です。多様なニーズ、価値観、能力を尊重し合い、共生できる社会においてこそ、包摂的なモビリティシステムの構築が可能となります。こうした公平で誰もが利用しやすい環境は、社会全体の持続可能性とレジリエンスを高めます。

【優先課題】

・ 自転車利用の多様性の促進と普及啓発

誰もが乗りやすい多様な種類の自転車、ライフステージに応じた自転車教育、適切な交通法規の整備、女性や十分な移動サービスが受けられない人たちへの自転車利用の促進、自転車を通じた持続可能な社会の形成

・ 包摂的な自転車文化の構築

性別、年齢、能力、社会的背景にかかわらず、すべての人にとって自転車を魅力的で利用しやすいものにし、地域社会のつながりを深め、自転車利用を促進するとともに、自転車施策への社会的反発（bikelash）を抑制する取り組み

・ 交通貧困（transport poverty）

自転車をより利用しやすいものにし、交通貧困（自転車に乗れない人、障がいのある人、低所得者、社会的・経済的に不利な立場にある人、十分な移動サービスが受けられない人など）の解消を図る

・ 市民参加

自転車利用促進キャンペーン、自転車利用促進活動・公共空間の設計・自転車イベントへの市民参加、計画作成や政策決定プロセスへの市民参加、地域単位のまちづくり（住民との協働による道路や公共空間の設計）、自転車利用者が日常利用の中で研究や政策に役立つデータを収集する市民科学の取り組み

・ 自転車技術、イノベーション、自転車産業との連携

自転車産業の付加価値向上、イノベーション・クラスターの形成、誰もが利用しやすい自転車の開発・普及、購入しやすい価格帯設定、エントリーモデルのラインナップ充実（entry-level ranges）、補助制度対象モデル（subsidy-eligible models）、中古・リース等による自転車の利用機会の拡大、自転車のサステナビリティ（電動自転車のバッテリーリサイクルや規制など）

5. Journey: Cycling tourism and regional revitalisation (旅：自転車を活用した観光・地域活性化)

日本を含む多くの国や地域では、都市部への人口集中が進む一方で、地方における人口減少や高齢化が深刻化し、地域の持続可能性が大きな課題となっています。しかし、地方には、豊かな自然の美しさ、文化遺産、地域の伝統や食文化など、サイクリングの目的地としての魅力が数多く残されています。

サイクリングは、こうした地域資源を活かしながら、移動そのものを意義ある体験へと転換し、観光客と地域住民との交流や相互理解を生み出す力を持っています。地域の日常や暮らしを尊重し、観光客と地域住民が時間と空間を共有する関係性を築くことが、持続可能な観光・地域活性化につながります。

各地域のサイクリングルートや広域ネットワークを通じて、地域の生活とサイクリング観光を一体化することで、住民と来訪者の双方が共生できる地域づくりを進めていくことが可能になります。これにより、サイクリングは、地域資源を単に“消費する観光”から“意義ある関係を育む旅”へと変えていきます。

【優先課題】

・地域と連携したサイクルツーリズムの推進

サイクリングによる観光・地域づくりが観光客と地元住民にもたらすメリット、観光地における自転車利用状況の把握

・地域資源を活かした多様なサイクルツーリズム

滞在型観光におけるレジャーサイクリング、数日間にわたる自転車旅行や短距離のサイクリング、未舗装路を活用したマウンテンバイクツーリズム、観光・地域活性化における自転車競技やサイクルイベントの活用、サイクリングと地域文化・歴史の融合

・サイクリングルートにおけるインフラ整備

地域を超えた連携の可能性、優良事例、サイクルルートの持続的な管理・調整、インフラの品質

・サイクルツーリズムの経済効果と地域活性化

サイクリングによる地域活性化、サイクルツーリズムやレジャーサイクリングの経済効果の推計、サイクリングに適した地域・施設等の認証制度、イノベーション・クラスターの形成

・サイクルツーリズム等の課題への対応

オーバーツーリズムやアンバランスツーリズム (unbalanced tourism) の解決手段としての自転車利用、自然環境の保全、気候変動に適応したサイクルツーリズムのレジリエンス、サイクルツーリズムのガバナンス、観光地における移動手段としての自転車利用、自立したサイクルイベントのあり方

採択されたアブストラクトはプログラムに組み込まれます。プログラムは各60分のセッションにより構成されます（ワークショップは120分）。

以下に記載したセッション形式をご確認ください。最終的なセッション形式の決定はプログラムチームが行います。ご希望とは異なる場合がありますのでご了承ください。



Panel discussion (パネルディスカッション)

最大4名が登壇し、司会の進行のもとで共通のテーマについて意見交換を行う形式です。各登壇者は、議論の導入として、最初に5分以内の短いプレゼンテーションを行います。

その後、司会の進行により、パネリスト全員でディスカッションを行い、思考を深めさせるような対話や議論を展開します。

最後に質疑応答の時間を設け、参加者が登壇者と直接交流できる構成となっています。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Mess-up session (メスアップ（失敗）セッション)

登壇者が、業務上で経験した失敗やうまくいかなかった取り組みを率直に共有し、そこから得られた教訓や学びを紹介する、軽妙ながらも有意義なセッションです。

各登壇者の持ち時間は15分間で、自身の経験を発表し、参加者との短い意見交換を行います。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Lecture (講義形式のセッション)

類似のトピックに関する幅広い内容の発表3～4件で構成されるセッションです。

各登壇者の発表は12～15分で、すべての発表が終了した後、参加者からの短い質疑応答を行います。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Storytelling (ストーリーテリング（体験談）)

最大3名の登壇者が、メインテーマおよびサブテーマに関連する個人または組織の経験を、ストーリー形式で紹介するセッションです。

発表するストーリーは、「始まり・中盤・終わり」という物語構成で展開し、共感しやすい登場人物や、課題への挑戦、困難を乗り越える力（レジリエンス）、成功などの内容を含むことが求められます。

各ストーリーの発表時間は約15分とし、その後、参加者との質疑応答を行います。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Fast pedal talks (ファストペダルトーク)

各登壇者が、画像を中心としたスライド20枚をテンポよく切り替えて発表するダイナミックな形式です。スライドは1枚あたり20秒のみ表示されるため、1人あたりの発表時間は合計6分40秒となります。

このスピード感のある形式では、簡潔でインパクトのある発表が求められます。また、短い時間でさまざまな新しいアイデアを共有できることも、この形式の特徴です。時間に余裕がある場合には、発表後に短時間の質疑応答を行います。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Fireside chat (ファイヤーサイドチャット)

ファイヤーサイドチャットは、「暖炉のそばで行う親しみやすい会話」をイメージした対話形式のセッションです。司会と1~2名のゲストによる、リラックスしつつも一定の構成に沿って進められる対話を通じて、ゲストの個人的な経験や考え、ビジョンを掘り下げます。カジュアルな雰囲気参加者の親近感や参加意欲を高めます。

登壇させたい司会者およびゲストの氏名もご記入ください。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Open format (オープンフォーマット)

斬新なアイデアをお持ちで、ガイドラインに掲載されている形式とは異なる方法でセッションを企画したい場合に提案できる形式です。

その場合は、提案するセッション形式について、どのような方法でプログラムの魅力を高めることができるのか、また、参加者との双方向コミュニケーションをどのように促すことができるのかを説明してください。



会場形式：シアター形式または円卓形式
セッション時間：60分



Workshop (ワークショップ)

ワークショップは、参加者が実践的なスキルを習得し、他の参加者と協力し、学んだことをその場で活用する双方向型の体験セッションです。例えば、計画の策定、インフラ整備の比較検討、意思決定プロセスのロールプレイングなどの内容が考えられます。この形式は、積極的な参加と体験学習を促進するもので、1テーブルあたりの参加者は最大10名です。



会場形式：円卓形式



セッション時間：120分



Two-way track debate (対立軸型ディベート)

この形式では、議論を呼ぶような、意見が分かれる議題を取り上げます。

登壇者は賛成側と反対側に分かれ、各陣営2名ずつ、合計4名が、設定された論題についてそれぞれの立場から主張を展開します。

最初に参加者の意見を把握するための投票が行われ、その後、討論が行われます。終了時にもう一度投票を実施し、議論を通じて参加者の意見がどのように変化したかを確認します。

また必要に応じて、セッションの途中で登壇者が賛成・反対の立場を入れ替えて、議論に更なる深みを加えることもできます。

応募の際には、明確なテーマと、賛成側・反対側それぞれの登壇候補者を記載してください。



会場形式：シアター形式
セッション時間：60分



Velo-city 2027
Ehime 25-28 MAY

Velo-city 2027 Ehimeのプログラムは、ECFおよび愛媛県から任命された専門家で構成されるプログラムチームによって編成されます。

提出されたアブストラクトは、約80名の国際的な専門家チームがそれぞれの専門分野に応じて審査を行います。

アブストラクトは、少なくとも3名の審査員によって、以下の基準に基づいて審査されます。

- アブストラクトの質に関する総合評価
(General assessment of abstract quality)
- 会議のテーマ／サブテーマとの整合性
(Alignment with the conference theme/subtheme)
- 創造性および革新性の程度（内容および形式）
(Level of creativity and innovation (content and format))
- 異なる環境（他の国や地域等）への応用可能性
(Prospect of transferability)
- 測定可能な成果への焦点
(Focus on measurable results)
- 参加者を引きこみ、力づける可能性
(Potential to engage and empower the audience)

アブストラクトの審査後、プログラムチームは、メインテーマおよびサブテーマに関連する優先課題を中心にプログラムを構成します。採択されたアブストラクトは各セッションに割り当てられますが、その際、自転車分野の多様性を反映するよう、ステークホルダー、地域、ジェンダーのバランスに特に配慮します。

このプロセス全体を通して、プログラムチームは専門家で構成されるIPC（International Programme Committee:国際プログラム委員会）の支援を受けます。同委員会は、プログラムが絶えず変化する自転車分野の優先事項に沿ったものとなるよう助言を行っています。

スケジュール

- 2026年10月22日：アブストラクト提出締切
- 2026年11月5日 ～ 12月8日：アブストラクト審査員による審査
- 2027年1月11日 ～ 15日：プログラムチームによるアブストラクト割り当て
- 2027年2月中旬：セッションタイトル入り暫定版プログラム公開
- 2027年2月中旬：アブストラクト審査結果通知
- 2027年3月15日：登壇者の確定および登録締切
- 2027年4月上旬：登壇者名入り詳細版プログラム公開
- 2027年5月25日 ～ 28日：Velo-city 2027 Ehime 開催

・アブストラクトの提出方法

アブストラクトは、Velo-city2027公式Webサイト (<https://www.velo-city-conference.com/>) を通じて提出する必要があります。メールで送付されたものは受理されません。

・技術要件

1. アブストラクトは英語で作成する必要があります。
2. タイトルは20語以内です。
3. 本文は450語以内とし、取り組みの内容とそれが何にどう寄与したのか (contribution) を記載してください。また、以下の要素も含めてください。

- ・目的・目標 (objectives)
- ・結果・成果 (results)
- ・その取り組みが地理的・政治的・文化的に異なる環境において持つ意義・有用性 (relevance across different geographical, political, cultural context)

【重要】：フルセッション提案の場合は、セッションの構成・運営 (how you plan to organise the session) と参加予定の登壇者名や組織名も明記してください。

4. アブストラクトを提出される際は、必ず専用プラットフォーム上の「参加者登録 (Participant register)」タブに個人情報をご入力ください。入力がない場合、アブストラクトの提出は無効となりますのでご注意ください。

5. 表や画像は使用できません。
6. セッション形式の最終決定はプログラムチームが行いますので、提出時のご希望と異なる場合がありますがご了承ください。

・フルセッション提案

セッション提案には、暫定的なセッションの構成・運営計画と、関係する組織名および（または）登壇者名の記載が必要です。地理的多様性やジェンダーの多様性を欠く提案は受け付けられません。

インタラクティブな形式（対立軸型ディベート、ワークショップ、ファイヤーサイドチャット、オープンフォーマットなど）に対してのみ、フルセッション提案の提出を推奨します。

・アブストラクトのテーマとの適合性

アブストラクトがメインテーマおよびいずれかのサブテーマに適合していることを必ず確認してください。特に、優先課題についてもご留意ください。

・登壇者の資格、参加費および旅費

採択されたアブストラクト1件につき、1名のみが発表者として登壇し、約138,000円（消費税込み）*のスピーカー参加費の適用を受けることができます。

フルセッション提案では、そのセッションのすべての登壇者がスピーカー参加費の適用対象となります。ただし、旅費や宿泊費は主催者側で負担いたしますのでご了承ください。

*スピーカー参加費は現時点の概算額であり、12月に正式に決定します。

- **登壇者の変更について**

選出された登壇者が出席できなくなった場合に代理の方をご自身であらかじめ指定することはできません。

代理の方の選定はプログラムチームが決定しますので、対応についてご相談がある場合は、お気軽にご連絡ください。

- **アブストラクト選考プロセス**

アブストラクトは国際的な専門家チームによって選考され、プログラムは本ガイドラインの第4章(12ページ)に定めるプロセスに従ってプログラムチームによって編成されます。

- **アブストラクトの審査結果通知**

提出時に登録されたメールアドレス宛に、2027年2月中旬までに審査結果を通知します。

- **参加確定および登録**

アブストラクトが採択された場合、最終プログラムに掲載するため、登壇者は2027年3月15日までに参加を確定し、登録を完了する必要があります。

Velo-city 2027 Ehimeの登壇者として選出された方は以下に同意するものとします。

- 主催者がプレゼンテーション資料を共有すること、および適切なクレジットを付したうえでECFの刊行物においてその一部を使用すること。
- 自身のセッションの写真撮影および録音・録画を許可すること。これらの素材は、適切なクレジットを付したうえで、Velo-cityの参加者に共有されたり、ECFの広報活動に使用される場合があります。
- 自身のネットワークやコミュニティ内で、Velo-city 2027Ehimeの広報活動に協力すること。

Thank you!

