

令和5年度 第2回 仙台市自転車の安全な利活用推進協議会 議事録

日 時	令和6年1月16日(火) 9時30分～11時30分
場 所	TKP ガーデンシティ PREMIUM 仙台西口 4階 ホール4C
委 員	小川和久会長、山口哲男副会長、大橋純子委員(オンライン参加)、北方真起委員、木村和博委員、木村ひろみ委員、後藤聡善委員、武田和子委員、福田優委員(オンライン参加) ※出席委員7名、欠席委員3名(岩間文貴委員、北方真起委員、木村和博委員)
オブザーバー 仙台市事務局	鈴木美緒オブザーバー(オンライン参加) 天野市民局長、大村市民局生活安全安心部長、長澤市民局生活安全安心部参事、佐々木市民局生活安全安心部自転車交通安全課長、増子市民局生活安全安心部自転車交通安全課推進係長、西村建設局道路部道路計画課主幹、後藤建設局道路部道路計画課事業調整係主査

【次第】

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議事
 - (1) 定禅寺通再整備に向けた社会実験と方針策定について
 - (2) 第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取について
 - (3) 前回協議会における補足説明について
- 4 その他
- 5 閉会

【配布資料】

- 資料 1 定禅寺通再整備に向けた社会実験と方針策定
- 資料 2 第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取
- 資料 3 地点ごとの自転車利用に関する遵守率
- 資料 4 自転車の交通事故発生状況
- 資料 5 自転車事故防止に向けた取組状況

【会議の概要】

1 開会

事務局により開会、進行。

2 あいさつ

天野市民局長による挨拶。

3 議事

会長による議事進行。

協議会の運営等について

- ・ 会議公開の確認
→ 異議なし。
- ・ 議事録署名委員については後藤聡善委員に依頼
→ 後藤聡善委員了承。

(1) 定禅寺通再整備に向けた社会実験と方針策定について

- ・ 後藤道路計画課主査より資料1を用いて説明。

【質疑、意見等】

- ・ 定禅寺通再整備では自転車通行帯を設けるという方向性が示された。2030年までに整備する計画だが、定禅寺通はイベントがない時期は交通量も少なく閑散としてしまうため、迅速な着手と整備を望む。また、再整備により定禅寺通の道路状況における課題点が2030年までに解決する計画だが、2030年まででは遅い。すぐに着手し2030年に完全に整備が完了すれば良いが、整備後に追加で改善を検討するのは時間がかかりすぎてしまう。

また、定禅寺通が整備されても、定禅寺通の入口や出口に係る周辺においても、車両や自転車が適切に走行しなければ通行空間は繋がらない。定禅寺通のみの整備では、定禅寺通のイベントにしかない。定禅寺通から出たときや入るときにどう通行するのが適正なのか示されてない計画・整備では、仙台市全体としては意味のない施策となる懸念があるのではないかと。[山口副会長]

→ 地域の計画では2030年までの完了を目標としているが、市の方針では令和9年度の整備完了を想定している。仙台市は自転車のネットワーク路線を設定しており、ネットワーク路線の一部である定禅寺通を当施策で整備する。もちろん、定禅寺通エリアに繋がるネットワーク路線も順次整備を進めていくものと考えている。[後藤道路計画課主査]

→ 自転車の道路空間整備を複数の施策・事業で実施することに市民は違和感を抱い

ている。仙台市内の道路整備は統一した考えに基づいて進められ、第一弾として定禅寺通の再整備であれば納得しやすい。定禅寺通再整備計画は、仙台市全体の道路計画と連動が必要ではないか。[山口副会長]

→道路状況次第では、車道に自転車通行帯を設けられない場合があるため、同一の内容で整備を進めるのは難しい状況もある。定禅寺通を第一弾として捉えて、他の道路はどう整備するのか検討し、ネットワーク路線を適切につないでいく必要があると考える。[後藤道路計画課主査]

→自転車は原則車道を走ると道路交通法上において定めているが、矢羽根型路面標示を整備するだけでは不十分である。車道を自転車が車両と並んで走るため、右側、左側の区別をつけなければならない。車両が左側通行の中、右側通行の自転車が混在する状況は危険である。道路に明確に線引きをしていないため、矢羽根型路面標示だけでは危険である。

定禅寺通再整備は、同時に周辺の入口や出口、脇道を含めて整備を検討する必要がある。定禅寺通のみを整備し、万全であると主張するのは無理がある。定禅寺通再整備計画は構想から30年経過しているため、迅速に実施されることを望む。[山口副会長]

→ネットワーク路線に係る計画は当課で所管しており、各区、関係課と調整しながら策定している。現在の計画では定禅寺通周辺の脇道まで対象としてはいない。新計画は来年度以降に策定する予定だが、いただいた意見を踏まえて検討したい。[佐々木自転車交通安全課長]

→定禅寺通再整備に関して、過去に担当部署に所属していたため補足する。定禅寺通エリアの取組みは道路空間整備だけでなく、まちづくりの側面が強い。例えば、道路整備により荷捌きが難しくなるなどテナントビルに迷惑をかけることがある。周囲への影響やリスクを踏まえて、地域の理解と協力を得ながら進めることを考慮したスケジュールであるため、一概に早い、遅いとは言い難い。

一方で、自転車のネットワーク整備や自転車を歩道から車道へ降ろす取組みは、仙台市全体の問題として市民局が総括して取り組んでいく。[天野市民局長]

- ・定禅寺通再整備計画のとおり自転車通行帯を整備されるのであれば、定禅寺通については自転車が通行しやすい環境となる。しかし、自転車事故は交差点で多く発生するため、自歩道規制を解除しないのであれば、スクランブル交差点にあたる場所は安全性や走りやすさに係るデザインを検討したほうが良い。

また、アンケートでは、「安全」と「快適」の項目を同時に調査しているが、「快適」は個人の捉え方によりニュアンスが変わるため、「安全」と必ずしも一致しない。よって、自転車利用者が歩道走行を「安全」かつ「快適」と感じていることを根拠として、自歩道規制を残すのは適正なのか。将来的には自歩道規制を解除する予定とのことだが、自転車通行帯の整備と同時に自歩道規制は解除しても良いので

はないか。[鈴木オブザーバー]

→スクランブル交差点は、安全性を加味した設計を進めている。宮城県警察と協議しながら、法令やガイドラインの遵守、歩道通行と車道通行が交わる部分の適切な誘導等を考慮し進めていく。

アンケートは、質問や項目が曖昧な部分があったかもしれない。特に、自転車通行帯と矢羽根型路面標示の整備をまとめた質問をしたため、評価対象が不明確になってしまった。

自歩道規制は、当面継続する予定である。理由は社会実験の際に自転車通行帯で逆走等が発生するなど、自転車のルール周知に一定の課題が見られたことを踏まえ、すぐに適正に活用されるのは難しいと考えたからである。一定期間、自転車通行帯やルールなどの周知を行い、浸透を図った後に、自歩道規制を解除する方針である。

[後藤道路計画課主査]

→現状はスクランブル交差点に歩行者と自転車が混在している。他方向への進行が入り乱れているため、危険な状況である。交差点におけるデザインは安全性の確保のため検討・工夫を望む。[小川会長]

→スクランブル交差点は、自転車を車両と同じ扱いにする必要があるのではないかと。混乱や事故の防止のためにも、一刻も早く「スクランブル交差点は歩行者が優先され、自転車は車両と同様に走行する」としなければならない。[山口副会長]

- ・仙台市全体のコンセプトに係る議論が足りていないと考える。例えば、ヨーロッパや北欧やフランスでは、車が中心であった道路空間を人や自転車に再配分し、いわゆるウェルビーイングを重視したウォークブルシティの形成に舵を切っている。街を歩くことが楽しく、賑わいがあり、人々の健康増進につながり、精神的・肉体的な側面からまちづくりをしようという流れがある。仙台市はどのような街を目指してまちづくりを進めていくのか、また、仙台市全体のコンセプトに係る議論はどの部署が管轄しているのか。もし、定禅寺通再整備が仙台市の大きなコンセプトに基づくまちづくりの一環であるのであれば、住民からの協力・理解も得られやすい。仮に、ウェルビーイングやウォークブルシティを重視したまちづくりをするのであれば、自転車の役割や位置づけはどうか。自転車は目的地までの手段でしかないのか、または、まちづくりの一環として自転車の活用を捉えられているのか、役割や位置づけを明確にする必要があるのではないかと。

例えば、若い人たちが一時的にその街で暮らして住みよいと感じた場合、元の街に戻った後、一時的に住んでいた街のことを伝えてくれる。そして、評判を聞いた人たちがその街を訪れるという好循環を構築する戦略がある。仙台市は若い方（学生）が多く観光客も来る。観光だけでなく住環境も優れた街であることを体験してもらえば、自身の経験をもとに様々な場所で「仙台市は魅力ある街」だと伝えてく

れる。観光客の誘致だけではなく、大学生など仙台市で勉強した優秀な若者が戻る構図となり、産業の発展にもつながる。[小川会長]

→ウォークラブルなまちづくりは、都市整備局の交通政策課や都心まちづくり課が検討していると考え。ただし、小川会長の話のように具体的な計画や戦略まで検討しているかの把握はできていない。定禅寺通再整備が先行的に進捗しているため、個別に動いている印象を与えているかもしれない。[後藤道路計画課主査]

→良いまちづくりは市民参加を促し市民の協力を得ているが、やはり仙台市全体のまちづくりにおけるコンセプトを明確にさせなければ、市民の理解や協力を得難い。また、住民説明やパブリックコメント、イベントなどの機会を設けて市民参加を促し、仙台市が一带となって魅力あるまちづくりを進めるのが良い。仙台市全体に係る議論が活発化し、全体像の中で自転車の役割や位置づけがどうなるのか検討されることを望んでいる。[小川会長]

(2) 第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取について

- ・福田優委員より資料2を用いて説明予定であったが、オンライン環境の通信不調につき資料2の交付をもって説明に代えた。質問があれば、後ほどメールや口頭で事務局において質問を受け付けることとした。

【質疑、意見等】

- ・毎年、各地の自治体がホストとなって、主に行政が自転車利用環境向上に係る情報共有をするというコンセプトで会議が開催されており、今回第10回目の会議が開催された。参加者が増加傾向にあり準備が大変であったと考えるが、仙台市及び名取市には、会議だけでなくエクスカッション等を含めて準備していただき感謝している。仙台市の取組みに興味を持っていた参加者も多かったと聞いている。基調講演のほかにも、色々なキーワード（復興、自転車トリビア等）で会場が盛り上がり、仙台・名取会議の特色が表れていた。[鈴木オブザーバー]

- ・自分は初日のパネルディスカッションで登壇した。様々な議題があがっていたが、自分は仙台市の状況や自転車利用に係る課題を発言した。全体として、新たなモビリティや将来的なまちづくりなどに係る議題や発言が多かったため、「自転車利用環境向上」とは趣旨が違うと感じた。

仙台における課題を発言し、全国的な問題として取り上げてもらいたいという意向があったが、そこまで至らなく残念であった。仙台市自転車交通安全課の取組み、定禅寺通再整備においても参考になる情報があると期待したが、先進的な話題が先行して現状の課題や問題解決とは違うものであった。岩手県立大学のパネラーの方は、現状についての問題意識が高く参考になった。しかし、全体を通して問題や課題を議論する流れがなかったため、準備に苦労した仙台市の担当部署は肩透かしを

食らったのではないか。パネルディスカッションでは、現状における問題や課題を話し合うことが必要であるため、総じて不本意な仕上がりであった。

名取市は10月にサイクルスポーツセンターにおいて台湾の来訪者に対して、自転車愛好者の集いを開催したことに加え、向上会議をイベントの機会としても活用していた。名取市は自転車によるまちづくりを「楽しい」イメージを切り口にして、周知することができたのではないか。[山口副会長]

(3) 前回協議会における補足説明について

ア. 地点ごとの自転車利用に関する遵守率について

- ・佐々木自転車交通安全課長より資料3を用いて説明。

【質疑、意見等】

- ・調査地点である市道長町3号線付近に住んでいるが、高校生の信号無視が多いと感じている。歩行者が青信号を確認し横断歩道を渡っていても、自転車が突進してくる。実際に衝突事故も発生している。

前述の状況に対する対策や取り組みが何かないかと考えていたが、青切符の取り締まりが始まれば改善するかもしれない。

自分は別の会合に今から出席するが、その会合でも本日協議会で学んだ内容を共有し、自転車のルール違反や事故が少しでも減少するように努めたい。[武田委員]

→違反内容に信号無視は含まれているか。[小川会長]

→違反内容に信号無視は含まれている。信号無視の件数が突出して多い、割合が大きい地点はない。[佐々木自転車交通安全課長]

→自転車は歩行者用か自動車用か自分の都合で信号を選択し走行している。十字の交差点なら信号無視はしないが、三差路や押しボタンの横断歩道であるとき、車は停止するが、自転車は停止しないときがある。この調査の対象外かもしれないが、自転車特有の信号無視は確実にある。自転車が信号無視をしてしまう場面や状況についても調査することを望む。[小川会長]

→車道を走っていた自転車が、車道の信号機が赤になったため、歩道に乗り出し歩行者の信号機に従って走行することもある。自分の走行がルール違反に該当しているとわかるように周知・啓発を検討しなければならない。[佐々木自転車交通安全課長]

→自転車利用者は「自分は車両ではあるが、歩行者と同等である」と考えている。要するに適正な区別ができていない。自分の曖昧な感覚や都合によって、「自分は歩行者である。」「自分は車両である。」を使い分けている。道路交通法の曖昧さが具現化している。よって「自転車は車両である。歩道に上がってはいけない。」を徹底するしか解決方法がない。自転車の位置づけを曖昧にしている法制度が問題であるため、法制度を正すしかなく、道路交通法を改正することができ

ないのであれば、条例によって仙台市だけでも正すべきである。[山口副会長]
→自分は交通指導隊として活動している。自転車が横断歩道を走行する、斜め横断する等の危険な様子を日々目撃している。交通指導隊の立場として注意していいのか悩む場面があり、ルール判断が難しいときもある。イヤホンの使用も違反となりえるが、使用している人は理解していない。ルールや違反の境界線を明確にしていきたい。[木村ひろみ委員]

→仙台市では交通安全、自転車の安全利用啓発をしており、自転車は車両であると周知を行っているが、車両としてのルールを守らなければならない具体的な場面や状況を提示するまでは至っていない。よって、自転車は車両であることを理解していても、実際にどのように対応すれば良いかまでは伝わっていない可能性があることを課題として捉える。宮城県警察との連携を含めて、啓発活動の内容・方法を検討したい。[佐々木自転車交通安全課長]

→自転車が判断を迷う曖昧な場面や状況をリストアップして、この場合はどうか、この状況ではどうするのか、具体的な例を提示して問いかけてはどうか。

[小川会長]

→自転車の交通ルールの周知は、後ほどの議題においても説明予定であるが、山口副会長の協力を得て県下全ての自転車販売店に自転車安全利用5則を配り、自転車購入者に対して配付いただいている。自転車安全利用5則は、例えば「1車道が原則、車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先」と記載されている。その他に仙台市作成の Bicycle Rule Guide Book の QR コードを付しているため、簡易的な自転車ルールの確認もできる。他にも様々な媒体を活用し一層の周知を図りたい。[後藤委員]

イ. 自転車の交通事故発生状況と自転車事故防止に向けた取組み状況について

- ・後藤聡善委員より資料4及び資料5を用いて説明。

【質疑、意見等】

- ・自転車事故の件数について説明いただいたが、自転車が第一当事者となった件数は何件か。[山口副会長]

→自転車が第一当事者となった事故件数は令和5年12月末現在で31件である。

[後藤委員]

→事故全体の10%程度であると理解した。自転車事故が第一当事者となった事故の内容は。

また事故の発生場所は交差点が多いのか。[山口副会長]

→31件のうち、自転車と歩行者の事故が17件、自転車同士が6件、自転車と車(2輪車含む)が6件、単独事故が2件である。

自転車ネットワーク路線においてではあるが、交差点での事故発生が多かった。

〔後藤委員〕

→先日、大崎八幡宮のどんと祭へ自転車で向かったが、細い路地に一時停止の標識がいくつか設置されていた。自分は全て一時停止しているが、停止していない自転車が多く見られた。自転車は交差点でなくても標識で止まるという認識が薄い。以上の要因も事故の原因として考えられるか。〔山口副会長〕

→十分に考えられる。今後青切符が導入されるが、現行では指導・警告等、違反が複数ある場合は赤切符の対応を行っている。自転車の一時不停止についても指導・警告しており、令和5年では県内約1800件の指導・警告を行った。ルールの遵守啓発も必要と考え、現場警察官においても指導・警告の際に周知していきたい。〔後藤委員〕

→ヘッドホン又はイヤホン使用者はどのように指導や注意したらよいのか。ヘッドホン又はイヤホン使用者に対して「違反していますよ。」と声をかけるのは控えるべきなのか。〔佐々木自転車交通安全課長〕

→宮城県の道路交通規則においては「違反である」との記載がある。ただし内容は「高音量でカーラジオ、カーステレオ等を聞き、ヘッドホン又はイヤホンを使用して音楽を聞くなど、安全な運転に必要な交通に関する音又は声が聞こえないような状態で車両を運転しないこと。」と記載されている。曖昧と言われれば曖昧であるが、道路交通状況を見て危険と察知できる状態でなければ違反となる。一方で、耳が不自由な方が補聴器を使用し自転車に乗っている可能性もあり、一概にイヤホン等を使用しているから違反とは言いがたい。警察としては、以上を考慮して指導・注意など取り組んでいる。〔後藤委員〕

→市民が違反者に対して、指導・注意等をすることに問題ないのか。〔小川会長〕

→トラブル防止という観点からも、警察に連絡をいただいて、警察で適切に対応するのが良い。〔後藤委員〕

- ・資料4の事故データは令和5年11月末のものであるが、前年データも11月末基準であるため、最終的に「令和5年は前年比較で減少した」となる可能性が高いと解釈して間違いないか。〔小川会長〕

→間違いない。速報値であるが、令和5年中は577件が県内の自転車の交通事故発生件数であり仙台市内は390件であった。よって、資料4よりも県内では50件ほど増加し市内では約40件増加する。結果、昨年よりも県内、市内の両方において、事故件数は減少している。〔後藤委員〕

→年齢・年代別の事故発生件数の増減について、次回以降に教えていただきたい。

〔小川会長〕

ウ. シェアサイクルの安全利用に係る取組みについて

- ・大橋純子委員より以下のとおり説明。

シェアサイクルの事故の発生状況や安全の取組みに係るデータは、シェアサイクル協会では取りまとめているものがないため、口頭でシェアサイクル協会の取組みの方針・予定を説明する。シェアサイクルの安全利用には前提として、自転車専用信号の増設、自動車の速度制限といった自転車を安全に利用できる通行空間整備が重要であると考えている。

運営事業者としては、安全に利用できる車両を提供するため、自転車の修理やメンテナンスによる自転車事故発生の抑制に取り組む。一方で、利用者には、乗車前に車両の点検をお願いしている。また、利用者に対して自転車安全利用5則に基づく交通ルールの啓発を実施している。啓発方法は各社のアプリやウェブでの掲示、リーフレットの作成・配付、イベントの実施がある。

この先のシェアサイクル協会の取組みは、4月3日をシェアサイクルの日として制定し、安全・安心利用の啓発活動を協会全体で展開する予定がある。シェアサイクルの日を全国的に発信し、シェアサイクルサービスの安全・安心利用につながるような取組みとしたい。

【質疑、意見等】

- ・シェアサイクルの問題は、まずヘルメットの着用がある。次に、数字として明確なものはないが、一般の自転車利用車よりも走行マナーが悪い。仙台市は、この二点について対策を講じるべきである。DATEBIKEの運営は民間事業者だが、市民は仙台市が運営していると認識している。シェアサイクル利用者のヘルメット着用率は一般の自転車利用車よりも低いと感じており、黙認するのではなく、全国に先駆けて仙台市が取組みを展開したほうが良い。シェアサイクルの使い勝手が優先されるのではなく、まずはマナーが遵守される取組みが必要である。ヘルメットを着用しなければ利用してはいけない、利用しないで下さい、と強いアナウンスを望む。

シェアサイクル自転車は電動アシストがついているため、スピードが出やすい。スピードを出して歩道上を走行している様子が多く見られ危険である。ここにおいても「自転車は歩道を走ってはいけない」としなければならないことがわかる。

シェアサイクルに限らず、全員が自分で自転車の使用前点検などできるはずがない。むしろ大半ができておらず、空気の入っていない自転車や錆びている自転車に乗っている方が大多数である。「シェアサイクルは便利だから利用する」ではなく、安全性の担保やマナー遵守のためにも、「シェアサイクルを正しく利用する」方針にシフトするべきである。それが仙台市の自転車の安全な利活用の推進という観点では望ましい方向性ではないか。[山口副会長]

→宮城県警察に確認したい。シェアサイクル利用者の違反割合が特に多いという事実はあるのか。[大橋委員]

→車種別における違反までは調査していない。[後藤委員]

→シェアサイクル利用者のマナーが悪いと結論付けるのは、シェアサイクル利用者

が一般の自転車利用者に比べて、違反割合が多いといった客観的なデータが必要ではないか。シェアサイクル協会は、お客様に安全利用していただく取組みを第一に考えている。シェアサイクルの日の制定を含めて、シェアサイクルの安全利用に係る認知と向上について、この先も取り組んでまいりたい。[大橋委員]

→客観的なデータの有無ではなく、シェアサイクル利用者が市民にとってモデルとなる取組みについて言及している。例えば、シェアサイクル利用者のヘルメット着用率が高ければ、全体にいい影響を与ええると言える。だから模範となる取組みや戦略を期待しており、シェアサイクル協会や運営事業者にはアイディアや企画を望んでいる。[小川会長]

→仙台市におけるシェアサイクルは、DATEBIKEとして仙台市と連携して実施している。全国のシェアサイクルサービスにおいても、各自治体と連携して優良事例にもつながるような取組みを推進していきたい。記念日の制定や各事業者のイベントなど幅広い取組みを引き続き行ってまいりたい。[大橋委員]

→札幌のシェアサイクルである「ポロクル」では、率先して安全啓発活動を行っており、仙台市でも参考になるかもしれない。ぜひシェアサイクル利用者に対しての行動改善やヘルメット着用の推進啓発に係る具体的な企画、取組みに係る提案がされることを望む。

また、シェアサイクル利用者の特性を理解したうえで、企画を検討するのが良い。シェアサイクルを時間短縮のために利用している方が多いと思うが、対象に対してどのような啓発が効果的か検討して欲しい。例えばアプリを使用してシェアサイクルを利用する方だとすれば、アプリ上で「ヘルメットは着用していますか。」と質問しチェックをしてもらったボタンがあるかだけでも意識は違ってくるのではないかと考えている。面倒を感じやすい利用者に対して、何か働きかけていく具体的な仕組みは必要かと考えている。[小川会長]

→仙台市でも「DATEBIKEを仙台市が運営していると市民は認識している」可能性が高いと考えている。仙台市はDATEBIKEの運営事業者と、運営や利用に係る意見交換する場を毎月設けており、ヘルメット着用に係る取組みを推進していただくよう強く要望している。シェアサイクル利用者に対するヘルメット着用の促進が難しいことは理解しているが、難しいからできませんと諦めてはいけない。仙台市としても効果的な対策やヘルメット着用に係る推進をしなければならない。

[佐々木自転車交通安全課長]

4 その他

- ・新聞で「金沢でシェアサイクルのポートの拡大を提言」という記事を見かけた。金沢市が主体となりシェアサイクル事業を運営しているようである。北陸では大きな自然災害があり、甚大な被害があった。同じ自治体として仙台市には災害支援を期待している。

金沢のシェアサイクルは観光用途を主体として展開している。仙台でも、観光用途を主体としたシェアサイクルであれば、仙台観光を助力するツールとして有効である。仙台市には、シェアサイクルの観光用途を主体として、あるべき姿の利用の強調を要望する。仙台市中心部はシェアサイクルを利用し移動すれば良いという発想が行き渡りすぎているため、シェアサイクルは代替自転車であることを強く訴えていただきたい。

自転車販売店の売上がコロナ流行から右肩下がりで推移している。シェアサイクルによって、自転車は買わずに借りて乗ってしまえば良いという考えが浸透し、自転車の持つ健康促進効果や利便性を理解してもらった側面以外では、販売店に対してマイナスの影響を及ぼしている。売上の減少を要因として、仙台市でも自転車販売店の廃業が進んでいる。これは自転車所有者にも影響が及ぶ。シェアサイクルは利用してもポートに戻せば完了であるため、一見関係ないように思われるが、自転車を修理する店が無くなるという問題が発生する。特に街中では影響が顕著であり、業界としては危機感を抱いている。宮城県自転車軽自動車商業協同組合として、自転車販売店が廃業しないように指導・支援をしているが、現実には厳しい状況である。自転車業界との連携や配慮が自転車を安全に利用するための環境づくりとなり、自転車の安全な利活用推進につながる。[山口副会長]

5 閉会

以上