

新春
特別企画

国内シェアサイクルを牽引するトップランナーが集結 「日本のシェアサイクル」

本誌編集長

山本 稔

株式会社ドコモ・バイクシェア

代表取締役社長

武岡 雅則 氏

たけおか まさのり:1997年、NTT移動通信網(現NTTドコモ)入社を経て、2021年7月に現職就任

日本シェアサイクル協会 副会長3名を招いての特別座談会が実現

2023年12月「化石燃料からの脱却」という歴史的な合意形成がなされ、UAE・ドバイで「COP28」が閉幕した。これは2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や、都市部を中心とした道路交通の円滑化などを目指す日本政府にとっても、重要

なマイルストーンとなった。カーボンニュートラル実現に向かう取り組みの一翼を担う交通インフラとして、2024年は、これまで以上にシェアサイクルに注目が集まることも予測される。そこで今回は、日本のシェアサイクルシーンを牽引する3社のリーダーであり、かつ、一

般社団法人日本シェアサイクル協会(以下「シェア協」)副会長でもある3名が集結。各社の取り組み、およびシェア協副会長としての大局的な見解など、たっぷり話を聞いた。

2023年12月18日

聞き手:本誌編集長 山本 稔

を語り尽くす



シナネンホールディングス株式会社

取締役 CCO

三橋 美和 氏

みつはし みわ:1996年、品川燃料株式会社入社を経て、2019年4月、シナネンモビリティ PLUS株式会社代表取締役社長に就任。現職就任は2023年6月



OpenStreet株式会社

代表取締役社長CEO

工藤 智彰 氏

くどう ともあき:2008年、現ソフトバンク株式会社(ソフトバンクモバイル株式会社)入社を経て、2021年10月、現職就任

コロナ禍中の伸び率を超え ポテンシャルが解放された

山本 まずは3社それぞれの現時点の取り組みや、特に注力されていることをご説明いただけますか。

武岡 私が社長に就任して3期目に入りました。2011年に横浜でスタートし、初代社長がビジネスモデルをつくった

後、2代目で事業を拡大し、私の代でサービス性に磨きをかけているところです。サービスの設計としてこだわっているのは、きちんとお客様のニーズに応じていくこと。特に注力しているのは、基本中の基本ですが、パンクやバッテリー切れを起こさないためのきめ細かなメンテナンスの継続です。お客様が乗りたいのに乗れない状況はあってはならないですからね。また、お客様本人には全

く不正利用の意図がないのに、ポート返却がうまくいかず、結果、不正利用のようになってしまった場合は、お客様に責任がおよばないように配慮するなどの対応も行っています。

山本 ドコモさんは、シェアサイクル運営事業者の草分けであり、特にここまで丁寧な運営を継続されている印象が強いと感じています。OpenStreetさんはいかがでしょう。



工藤 ここ数年でシステムのオープンデータ化が進んでおり、国際的なデータ標準規格のGBFSに対応させることで、まちづくりやオープンデータチャレンジが進められています。最近、ヨーロッパのマイクロモビリティ協会と、北米のマイクロモビリティの研究をしている団体、双方からアプローチがありまして「日本のシェアサイクルの“解像度”が低く、状況がよく分からない」との話がありました。私たち、およびドコモ・バイクシェアさんもGBFS形式でデータを公開していますと回答しまして、その団体のレポートにおける日本のシェアサイクルの解像度が上がることが見込まれます。今後は日本と海外のシェア

サイクルを並べて可視化できるのではないのでしょうか。それともうひとつ、ドコモさんが先行して取り組まれていたGoogleマップでの検索がほぼ全国に拡大して、自転車ルートが出てくる場所であれば、当社かドコモさん、LUUPさん、いずれか最適な事業者のルートがマップ上に表示されるようになりました。これもオープンデータに取り組んできた成果だと思っています。シェアサイクルのインバウンド対応といえば、外国語対応のアプリや外国語表記の看板サインなどが一般的ですが、結局、自国の言語でGoogleマップを使っていたのが最もストレートに理解しやすいと思います。ここ数年、日本各地でシェアサイクルが普及し、それをデータでつなぐことで価値の最大化がしやすくなったと思います。この流れは、特にここ1年で顕著ですね。シェアサイクルは「コロナ禍においても伸びる希少な業界」とみられていましたが、5類移行以降は、コロナ禍中の数値をはるかに超える伸び方を示しています。いわばポテンシャルが解放された状態でしょうか。ですので、お客様がシェアサイクルを使いたい、となったときに対応するため、Google、PayPay、LINEなどをつなぎやすい場所を増やしていくのが、直近の私たち

ラットフォーマーの務めといえます。

山本 確かにGoogleマップは、シェアサイクルを含めて、車、公共交通機関、徒歩、カーシェアリング、自転車、飛行機、オートバイなどいろいろな移動手段を表示してくれるようになりましたね。

工藤 これまで日本のシェアサイクルは東京オリンピックの開催もあって「東京」ばかりに注目が集まっており、すなわち、日本のシェアサイクル＝ドコモ・バイクシェアさんという状態でした。しかしここ数年は、全国各地のシェアサイクルに分散しています。そして、ちょうどそのタイミングで交通データの取得も同時に行われているため、今後はさらに利便性が高まるでしょう。

三橋 創業から4年が経過し、6月には後任の菅原がシナネンモビリティPLUSの代表となり、事業を全て担っています。私は現在非常勤取締役として、事業拡大を応援している立場です。そのような状況下、おかげさまでダイチャリは全国で1万2000台をこえました。最も注力しているのは、高い運営レベルで運営品質を維持することです。バッテリー充電、メンテナンス、再配置等のサービスをお客様の動向を見ながら進めていると聞いております。尚、ハローサイクリングにおいて、現在ダイチャリの自転車占め

ドコモ・バイクシェア 直近の取り組み



株式会社スクウェア・エニックスが配信するスマートフォン向けRPG「ロマンシング サガリ・ユニバース」とコラボ。ロマサガRS 5周年を記念した自転車が東京エリアを走行。実施期間：2023年12月15日～2024年1月中旬頃まで



【参考URL】<https://www.d-bikeshare.com/news/detail/20231215>

デザインは全部で7種類

る割合は50%弱。かつて60%近くからこの数字になったのは、それだけ他社のシェアサイクル運営事業者が参画してきた、つまり、ハローサイクリングのプラットフォームをつかって、自転車を投入する事業者が増えてきたという事です。そこで当社では、他社様が投入された自転車の運営も担わせていただくことで、ハローサイクリングのプラットフォームで運営されているシェアサイクル全体の品質を維持させていただいています。新規参入事業者の規模がまだ小さい場合、自転車のメンテナンスまで手が回りにくい。それなら当社が同時にメンテを請け負いましょうというわけです。

「シェアサイクル=赤チャリ」 ドコモの優れたブランディング

山本 メンテナンスについては、分かりやすくデータで可視化されてこなかった経緯もありますので、ドコモさん、シナネンさんの運営品質維持、向上に対する取り組みは、今後積極的にアピールしていきたいところですね。武岡さん、みなさんのお話に対して感想はありますか。

武岡 当社は、サービス設計において「高利用モデル」をベースにしてしまし

た。できるだけ大きいポートを用意して台数をそろえ、運用効率を高めて、一定のエリア内を整備していく戦略です。そして、そのようなエリアをひとつずつ増やしていくことで事業規模を拡大してきました。その点、ハローサイクリングさんはひとつのプラットフォームに複数の事業者がいらっしゃるの、当社に比べると圧倒的なスピード感をもって日本全国の面展開を進められる長所があります。プラットフォーム側がハンドリングして、運営事業者さんが使いやすいシステムを設計されていますよね。また、シナネンさんは、同じポートに停まっているダイチャリ以外の自転車も同時にメンテナンスして、サービス品質を面全体で維持、向上しておられる。このような運用モデルは当社では実現しておらず、すごいなと思います。

山本 なるほど。ただ、それでも複数の業者が参画すると、品質の維持が難しい部分が出てくることはないのでしょうか。

工藤 ご指摘のとおりです。お客様視点では“当たりはずれ”が生じることになり、よろしくないですよ。しかしその一方で新規事業者の参入増加は、プラットフォームが広がることも意味するので、当社にとってはまさにジレンマです。だからこそ、シナネンさんが他社自転車も



含めて維持管理していることに大きな意味があり、そのおかげで首都圏で展開しているシェアサイクルの品質は高い水準で維持されています。先日、シェアサイクルについてはまったく知見がない、あるカーディーラーさんから「シェアサイクルポートを置きたい」と相談があり、これまでに培ってきたプラットフォームの知見とシナネンさんのノウハウで、一定の水準を保っています。薄く広く展開する中で集中投下しなければならないノウハウを横展開できていますね。

三橋 プラットフォームのデータを通じて全体感を把握し、当社はそれを踏まえて運営品質を上げていくことができます。当社のグループ会社に「シナネン

OpenStreet 直近の取り組み

2023年10月29日(日)に開催された『横浜マラソン2023』の大会運営スタッフや医療従事者の会場内の移動手段として、電動アシスト自転車175台を提供。車両提供にあたり、車両のメンテナンスや会場への搬入、ならびに大会当日には貸出・返却のサポートなども行った。



【参考URL】

<https://www.hellocycling.jp/info/news/2023/11/08/1636/>



サイクル」という製造から小売りまでできる自転車のプロ集団もいますので、使われ方の特徴を見てもらい「部品をこのように更新したほうが良い」といったアドバイスももらいながら、コストを抑えつつ、品質を上げていくことも追求しています。

山本 分業体制が確立していますね。

武岡 当社の場合は、ドコモ・バイクシェアが運業者、NTTドコモ本体がプラットフォームを担っています。プラットフォームはドコモ品質であり、もちろん安心なのですが、乗っている運営事業者が当社1社なので、他の事業者の要望を聞く機会がありません。ですので、複数事業者の要望やエ

リア特性を知ることができる環境にあるハローサイクリングさんは、プラットフォームとしてスピード感をもってアプローチされていると思いますね。

工藤 私からすれば、一番うらやましいのは、ドコモさんの優れたブランディングですね。東京では「ドコモ・バイクシェアの赤い自転車」=シェアサイクルのイメージが確立しています。ちなみにフリー素材集「いらすとや」で「シェアサイクル」と検索すると、バイクシェアに似た赤い車両が出てきます。東京におけるシェアサイクルのスタンダードなわけです。対して当社はシナネンさんならダイチャリ、静岡ならPULCLE（パルクル）と、マルチブランドが売りなので、単体のブランディングとしてはほぼ認知されていないですね。以前、ブランディング強化のために自転車を全部イエローに塗るか、なんて案もあったのですが、大反対に遭い、却下されました（笑）。

武岡 ドクターイエローみたいな（笑）。

工藤 そしてもうひとつ、ドコモさんは長年にわたって、全国の自治体との連携を丁寧継続されていますね。我々も東京の周囲の自治体と連携を展開していますが、頻度、内容、場所などを見ても、やはりドコモさんのそれには及びません。後発組として、ドコモさんを見習いつつ、

展開を進めているというところですよ。

武岡 お褒めに預かり恐縮なのですが、当社はドコモレッドを用いた「赤チャリ」としてのブランディングは浸透していますが、名称としてのブランディングはやり切れていないのが実態です。つまり、お客さまには「ドコモ・バイクシェア」の名前はあまり浸透していないのではないかと。ちなみに余談ですが、修理工場に何百台と集積された修理自転車の山は、社内で「赤いザリガニ」と呼ばれていますよ（笑）。

三橋 それでも圧倒的な知名度、さらに東京都等自治体からの高い信頼はさすがです。次のモビリティをどうすべきか、といった相談も寄せられているのですよね。そして実証実験のステップを経て次のステージへ移ろうと取り組まれている。素晴らしいと思います。

山本 ダイチャリも東京周辺、関東の各県各都市において急速にネットワークを拡大していますよね。

三橋 ありがとうございます。今後は、人口密度の低い地域でも高いサービス品質を保てるシェアサイクルをいかに提供できるかということも考えていく必要があると思っています。OpenStreetのプラットフォームから改めてデータをいただき、検討してまいります。

シナネンモビリティPLUS 直近の取り組み



2024年1月に投入予定の新型車両。26インチの乗り心地は変わらず、またがりやすいフレームデザイン。女性も扱いやすいシート調整レバー付きだ。約100キロ走行可能で、バッテリーにUSBポートを実装予定（常時利用は不可）。災害時にはスマートフォン充電等にも活用可能

電動アシスト付きゆえの “エンタメ性”にも要注目

山本 昨今の地方鉄道の廃線やバス減便の問題を受け、「枝の先の“葉”の交通」を重視する動きが強まっています。その点でシェアサイクルが担う役割も大きいのではないのでしょうか。

武岡 シェアサイクル成功のためのカギのひとつに、ポート密度を高めることが挙げられますが、地方で民間事業者がそれをやるとすぐ赤字になってしまいます。それを回避するにはできるだけ多くのポートに自動で充電できる設備を整備することが有効なのですが、インシャルコストがかかり過ぎて成立しません。ちなみに、パリの「ヴェリブ」や台湾の「YouBike」は、行政が補助金を投入し、持続可能な公共事業として各ポートに充電設備を導入しているために運営が成立しています。シェアサイクルで公共交通に準ずる移動インフラ整備を担い、お客様の期待にこたえなければならぬ運営事業者としては、一度導入しておきながら「経営が成り立たないから撤退します」と無責任なことは言えません。そこで大切なのが、持続可能な仕組みをつくり、考えながらひとつひとつエリアを育てていくことだと思います。また、最近では自治体から「今期シェアサイクルで良い数値が出たから、来期はもっと広げたい」とか「このルートの子の便数が減ったのでシェアサイクルで補えないか」などの要望が出てきます。これにどう応えるかも課題ですね。

工藤 地方の運営は確かに難しいですよ。しかし採算を度外視すれば持続できません。打開策としては、例えば、地方のなかでも駅に近いエリアはまだ比較的人が集まるので、そこで収益を出し、収益が出にくい場所をカバーする方法があります。最近では、鉄道沿線のエリアに当社がシェアサイクル網を広げていくなかで、鉄道が走っていない場所も近接してきている状況が

発生しています。これまでは鉄道の交通結節点という軸で設計してきたので、そのような場所ではやるべきではない、難しい、という判断にならざるを得ません。また、コロナ禍でバスの減便や終電を早めるなどの一時措置を行い、それをコロナ前に戻せていないエリアも散見されます。そうした場所ではなくなったバス便の代わりにシェアサイクルを使い、収益が伸びる場合もあるのですが、ともあれ、何もしないと何のデータも得られないので、少しずつ取り組みを継続していくべきなのだと思います。そういえば、最近登場し始めた、国土交通省主体で複数の事業者が地域の交通を支援するプロジェクトは、ひとつの策になるかもしれませんね。

武岡 全体の交通政策の中で運営事業者をどう組み込んでいきたいのか、機能させたいのかといったグランドデザインが必要で、それを国土交通省が先導しています。その本質の部分に、地方自治体もうまくつながっていくと良いのですが。
山本 おっしゃるとおりだと思います。では続いて視点を変え、海外と比較して日本のシェアサイクルにはどんな特徴があるのか、独自の使われ方はあるかといった話題に移ろうと思います。工藤さん、いかがですか。

工藤 欧米の事業者と話をすると、日本ではほぼ100%のシェアサイクルが「電動アシスト付き」であることに驚かれます。海外でも電動アシスト化は進んでいます。海外でも5～6割でしょうか。ドコモさんが当初から全車両を電動アシスト付きにしたことが影響していると思います。

三橋 東京はとにかく坂が多いところですから、電動アシスト付きは重宝しますよね。

武岡 坂がラクにのぼれますし、移動距離も長くなりますよね。10～20kmくらいなら負担を感じないお客様もいらっしゃいます。また、バイクシェアで初めての電動アシスト体験をする方もいるようです。もうひとつ日本の特殊性で



言うところ、通信キャリアが事業に取り組んでいるため、通信用の電源が必要だったという背景もあります。

三橋 「こんなに長距離を乗る!？」と驚く事例も散見されますよね?工藤さん。

工藤 ええ(笑)。ハローサイクリングは県をまたいでの返却もOKなのですが、それを活用したマニアックなお客様がいます。e-bikeで、富士吉田から来たお客様と新潟から来たお客様が、長野県内の道の駅で偶然出会ったらしいんです。車体を見てすぐに分かったんでしょう。「こんなに長い距離を漕いでここで出会うなんて奇跡だ!」とXに2人の記念写真が投稿されていました。普段は移動手段のひとつとして認識されていますが、電動アシスト付きのシェアサイクルは、ロングライドやヒルクライムなども楽しめるエンターテインメント性も備えているというわけです。また、東京～埼玉の、狭山丘陵と武蔵野市をほぼ一直線に結ぶ約10kmの道と多摩湖周辺部からなる「多摩湖自転車歩行者道」でも、頻繁にハローサイクリングのシェアサイクルが使われています。

小型電動モビリティの 普及推進は シェアリング事業者が適役だ

三橋 もっとも、ロングライドには、運営泣かせの側面もあると思います。来年1月に新型車両を投入予定で、巡行距

離100kmくらいは走れますので、果たしてどこまで行くのか(笑)。

山本 運営泣かせといますか？

三橋 充電が切れてしまえば、それ以降はご存じのとおりペダルが非常に重くなり、ほぼ漕げなくなってしまいます。遠隔地でそのトラブルが起きると、回収にも大きな負担がかかります。電源が切れるとGPS発信も途絶え、行方不明になることもあります。

武岡 自転車に稼いでもらうためには、地方ではなく、やはり都市部に配置されていたほうが良いですね。当然ですが、はるかに利用率が高いですから。

三橋 来年1月投入の新車はオリジナルのバッテリーを搭載していますので、新たな運営課題があります。ちなみにフレーム内にバッテリーを内蔵し、見た目がすっきりしたスタイリッシュな車体のため、より一層使っていただければと期待しています。

山本 それは良いですね。登場を楽しみにしています。2023年4月1日から着用が努力義務となったヘルメットについては皆さんどのように受け止めていますか。

武岡 ヘルメット着用によって万が一事故が起きた際、重傷傷を軽減することはできますが、事故が起きなくなるわけではありません。また、安全規格に則ったヘルメットもあれば、準拠していない品もあります。さらには、あごひもが緩いままで、効果を発揮できない被り方をしている人もいます。まず手を付けるべきは、そうした間違った認識をただすための啓発ではないでしょうか。当社としては、お客様にヘルメットを配るのではなく、その前の段階でいかに事故発生の確率を低めるか、安全を担保するかを重視しています。冒頭に申し上げたバイクのメンテナンスを重要視していることも、この考えに基づいています。また、当社の取り組みと並行して、OpenStreetさんとともに自治体、国交省と自転車、マイクロモビリティなどの安全な走行空間の整備を進めるための

話し合い「シェアサイクルの在り方検討委員会」にも参画しています。

三橋 当社はプラットフォーム上で自転車安全利用五則を周知していただくとともに、神奈川県警をはじめ、地域の警察と協力して自転車安全教室を開いています。「ヘルメットを被ること」が目的なのではなく、乗っている人が事故に遭ってしまった時にケガを軽減するのがヘルメットの役割であることを訴求しています。

武岡 先日、シェア協の会合で古倉会長がおっしゃっていましたが、パリで自転車に乗る方は、個人所有の車両でもシェアサイクルでも、男性はもちろん、女性もヘルメットを着用することがかなり根付いているそうです。日本もそのような文化のレベルにまでもっていければ良いですね。

工藤 特に、普段自転車や自動車に乗り慣れていない方は、交通ルールに対する認識が低めであると受け止めています。シェアサイクルを含めたモビリティの乗車体験を経て、交通ルール遵守の重要性に気づききっかけになることを願っています。

山本 2022年11月に自転車安全利用五則が改訂された後は、業界でもそれなりに盛り上がっていたと思うのですが、ヘルメット着用も含めて、再度発信する機会を増やしていくべきですね。

三橋 はい。事業者としてやれることはもちろん継続していく一方、会員がまともになり、シェア協として働きかけていくことも大切だと思います。

武岡 ヘルメット着用義務に加えて、2023年は7月の道交法改正によって特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)が走り始めたことも話題になりました。ただ、私はそれよりも最近日について、一見電動アシスト付き自転車のような「違法電動自転車」の方に懸念を覚えます。特例特定小型原動機付自転車の「自歩道であれば時速6kmまでで走行できる」ルールも、現実ではほぼ守られていないことも問題です。

工藤 違法も含めていろいろな電動モビリティを見かけるのはまだ都市部がほとんどです。郊外ではいまはまだ少ないので、いまのうちに電動モビリティの実態を、シェアサイクルと同様にお客様、行政、事業者、警察が連携して可視化しておくべきだと思います。本来、小型電動モビリティはシニアカーと原付の間の領域に位置し、高齢化社会において可能性を秘めた乗り物なので、無秩序に広がることは避けるべきです。どう使われているか、課題は何かを可視化し、まちづくりに活かしていくべきでしょう。その推進役を担うのは、やはりシェアリング事業者ではないかと思っています。

熾烈な都市部のポート確保競争 活路は事業者間の情報共有

山本 では再び話題を変えまして、シェアサイクルの利便性に直結するポートについてお聞きします。近年、場所の確保や開拓についてはどのような状況になっていますか。

武岡 従前どおり、NTTグループの拠点や関係企業のスペース活用のほか、近年では地権者様からお声がけいただくケースも増えていて、非常にありがたいと思っています。ただ、地権者様の収入の点で考えれば、シェアサイクルのポートはそれほど大きな利益を出すわけではありません。ですので、収入を得るといふより、ESGの観点で貢献することに共感をいただき、スペースを提供いただく場合もあります。

工藤 当社は日本パーキングビジネス協会の会員でもあることから、駐車場の一角をポートに活用する事例もあります。ただ、収入の面ではポートにせず駐車場として活用したほうが、やはり収益性は高い。ですので、武岡社長の話と同様、ESGの文脈で駐車場のデッドスペースにポートを設置したい、とお声がけいただくケースが見られます。ともあれ、都市部でシェアリングに使える面積



に上限があるのは確かです。シェアリング事業者がポートの設置場所を取り合っている、将来的に利便性が上がらなくなる可能性もあります。それを避けるため、事業者同士のポート情報の共有や、場合によっては、お客様が利用できるポートを共通化するなどの考え方を検討してもいいのかもしれません。

武岡 その共通化を民間事業者同士で行うのか、あるいは公共性の高さという観点から、ひとつ上のレイヤーで俯瞰して取り組むのか。それによって事業者間の動きやすさは変わってきます。

山本 駐車場にシェアサイクルのポートを併設するケースは、行政への提案としてはポジティブに受け止められる場合も見られますよね。

武岡 ただ、それが交通政策に組み入れられているかという、そうでもない場合のほうが多いです。

工藤 最近では自治体から、比較的規

模の大きい公共施設の駐車場にモビリティハブを設置し、シェアサイクルを含む複数のモビリティを置きたい、といった依頼が少しずつ増えています。しかし基本的には、民間の駐車場運営と、行政の交通政策の間には距離がある場合が多いですね。まちなかの駐車場のひとつひとつは、遊休地の利活用という観点が強く、一定のエリア全体で交通政策として駐車場を設けるパターンはまだ少ない印象です。

三橋 日本全体の政策として交通分担率をどうするのかという大方針のもと、土地の活用等を具体化する議論ができれば理想的です。しかし今は、エリア別に要望をヒアリングしながら進めているのが実情であり、自治体によって空地の活用方法が偏っているように見えます。日本全域に通貫するひとつのストーリーのようなものが描けているとありがたいです。

工藤 全体の政策といえば、これはフランスの例ですが、パリで電動キックボードの廃止が話題になりました。しかし、それよりも大きな潮流があって、前年比でシェアサイクルの利用が2倍に増えているんですね。その背景には、市街地への自動車の流入をかなり制限し、まち全体をウォークアブルに設計し直したことがあります。これを日本ですぐに実現するのは現実的に難しいでしょう。しかし例えば、自動車中心から歩行者中心のつくりに変える方針をまとめた、大阪の御堂筋のようなエリアもありますので、そうした場所をひとつの契機にしていければ、と思います。

山本 了解致しました。本日は実に幅広いテーマで3社の取り組み、さらにはシェアサイクル界全体の課題や未来像までも語っていただき、年始号にふさわしい充実した機会となりました。誠にありがとうございました。 **PP**

聞き手：本誌編集長 山本 稔（やまもと みのる）

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工芸学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする（有）サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

