

Reflect on the past to innovate

50 Years
ANNIVERSARY
Fuji Auto

| 温 | 故 | 知 | 新 |



R e f l e c t o n t h e p a s t t o i n n o v a t e



| 温 | 故 | 知 | 新 |

ただ一つの心配は、

“教え子”たちが事故でも起こせば、

「身障者にはあぶなくて免許はやれない」と言われること

藤森善一



Contents

04 はじめに ハンディキャップドライバーの安全運転を支え続けた 50 年

Chapter1 有限会社フジオートについて

- 06 会社概要
- 07 品質方針・理念
- 08 フジオートが考える自操式運転補助装置の在り方
- 09 自操式運転補助装置の安全基準
- 10 フジオートの自操式運転補助装置
- 12 全国の代理店・取扱店一覧
- 14 フジオートの歩み

Chapter2 温故 フジオートの DNA

- 16 1 藤森善一の記録
- 26 2 藤森善男の記録
- 30 コラム 善男の悩み～フジオートの課題～
- 34 3 藤森一子の記録
- 42 コラム 一子の想い～安全に運転してもらうために～

Chapter3 知新 フジオートの今とこれから

- 44 経営者が語るフジオートの今とこれから～経営者の覚悟と未来への挑戦～
- 50 特別対談 高橋明希（武蔵境自動車教習所社長）× 杉山光一（フジオート社長）
- 52 フジオート社員インタビュー 技術者たちの信条
- 68 フジオート社員インタビュー（番外編）
- 70 免許取得・運転再開への支援
- 71 おわりに 改めて、ありがとうございました



肢体が不自由であることを理由として、運転免許にその条件がついている方が運転するクルマに表示される身体障がい者標識（表示は努力義務）

はじめに

ハンディキャップドライバーの安全運転を支え続けた50年

現代社会において自動車は、生活や仕事の幅を広げる大切な移動手段です。お身体にハンディをお持ちでも、安全に運転できるための制度や技術は、日本でも段階的に整備されてきました。

日本で道路交通法が施行されたのは1960（昭和35）年12月。お身体にハンディをお持ちの場合も、運転が個別許可されました。さらに1965（昭和40）年の施行令改正により、「身体に障害があっても、補助装置を使用して安全な運転ができると認められる場合には免許を与える」という規定が設けられ、手動運転装置や左足アクセルなどを用いた運転が正式に認められるようになりました。

当社創業者・藤森善一は、真っ先に身障者として運転免許を取得（再取得）し、同じように自由に運転したいと強く願う方々を支援するために私設の教習コースを作り、出張教習も行いました。さらに、それぞれのハンディを考慮し、一人ひとりの体に合わせた運転補助装置を取り付けた自動車を提供する活動を始めました。

時代は流れ、自動車のサイズや排気量の免許条件が緩和されると、多種多様な車種に対応する装置設計や自動車の改造手続きには、より専門的な知識や技術が求められるようになりました。そこで藤森善一は、教習所のなかにあった「藤森式自動車運転装置研究所」を、息子の藤森善男に託すことにしました。同研究所は「フジオート」と名称を変更し、より本格的な運転補助装置の設計・開発に専念することとなりました。

「フジオート」は1975（昭和50）年に有限会社として法人化。身障者用自操式自動車運転補助装置の草分けとして、半世紀にわたって活動を続け、2025（令和7）年に設立50周年を迎えました。国内では数社しかないこの業界で50年の節目を迎えられたのは、自動車をご自身の足として活躍の場を広げながら、常に安全運転

を心がけてくださっている多くのハンディキャップドライバーの皆さまと、そのご家族のご理解のおかげです。また、自動車に関係するさまざまな企業、免許取得や免許行政、教習所、医療機関など多くの方々にも支えていただきました。

私たちはこの50年間、運転補助装置が持つ意味について、常に胸に刻んでいることがあります。それは、私たちの装置がハンディキャップドライバーにとって身を預けるのにふさわしい装置でなければならない、ということです。

身障者用運転補助装置は、1995（平成7）年に指定部品として扱われるようになり、ユーザーの皆さまは、それまでより経費や時間をかけずに車を手に入れられるようになりました。また、構造変更や改造申請の手続きが省略できるようになったことで、汎用装置を手がける企業も増えてきました。しかし、フジオートでは、安全性と操作性を第一に考え、創業当時から変わらず、車種専用設計を続けています。

障がい者のライフスタイルの変容と社会参加の促進に伴い、行きたいところに行きたい時に自由に出かけられる「自動車の運転」は、当たり前に必要なものとして認識されてきています。しかし、ハンディキャップドライバーが大きな交通事故を起こすようなことがあれば、「障がい者の運転は危ない」と一括りに問題視され、免許取得の道は閉ざされてしまうかもしれません。

そのようなことが起こらないよう、私たちは、安心して使っていただける装置づくり、正確な情報提供、納品後の修理やアフターフォローを行う必要があります。これからも多くの方に自動車の運転を心から楽しんでいただけるよう、ルールを守りながら、新しい時代の車にあった運転補助装置づくりを、社員一丸となって進めてまいります。



Chapter

1

有限会社フジオートについて

有限会社フジオートは、お身体にハンディをお持ちの方が自動車を運転するための自操式運転補助装置を製造、販売する、国内でも数少ない企業です。1954（昭和29）年に現社長・杉山光一の祖父、藤森善一が創業し、1975（昭和50）年に善一の息子・藤森善男が法人化しました。

安全性と操作性に優れた「FUJICON（フジコン）」ブランドは、「ドライブを楽しみたい」というハンディキャップドライバーたちの想いに応えてきました。

設立50年を迎えた今も、創業者の志を受け継ぎ、ドライバーの命を預かる装置として責任を果たす製品をつくり続けています。

私たちフジオートの願いは

お身体にハンディをお持ちになりながら

自動車を運転したいと思うすべての方に

乗りたい車を運転してもらおうことです

そのために必要な自操式運転補助装置全般を、お客さまに合わせて一つひとつ、自社で開発・設計・製造しています。

会社概要

社名	有限会社 フジオート
本社所在地	東京都小金井市緑町 4-6-6
設立	1975 (昭和 50) 年 12 月 17 日
創業	1954 (昭和 29) 年 6 月 日本初手動運転装置開発
	1964 (昭和 39) 年 7 月 財団法人東厚生会 設立
	1970 (昭和 45) 年 3 月 藤森式自動車運転装置研究所
資本金	10,000,000 円
代表	取締役 杉山光一
役員	取締役 藤森一子
社員数	16 名
名古屋支店	愛知県名古屋市港区当知 1-1504 責任者 杉山一子
西日本支店	兵庫県相生市垣内町 10-35 責任者 清水徳男
認可	本社 自動車分解整備事業 79 東陸整第 95 号 認証番号 第 1-9481 号

2025年9月現在

※なお私たちは、身体的な特徴を持つお客さまのことを「障がい者」ではなく、なるべく「お身体にハンディをお持ちの方」といいます。用いる言葉の是非について今でも悩むことがありますが、本誌でもそのように表現しています。



品質方針・理念

当社は、身体的なハンディキャップをお持ちの方がご自身で車を運転することが、その方の人生を豊かにすることを期待し、その助けとなるべく努力しなければならない

当社は、同じ身体的なハンディキャップの名称であっても車を運転する際に必要とされる機能には個々に差があることを理解し、お客様お一人お一人の身体能力に合わせて運転補助装置を設計し、全ての方が満足し安心して運転できる装置を提供しなくてはならない

当社は、運転補助装置が自動車部品の一部であることを十分に理解し、常に車の機能について知識を獲得する努力を行い、取り付けられた車が安全に走行できることを保証するものでなくてはならない

当社は、身体的なハンディキャップを持った方々の社会進出を支援するため、装置の安全基準を定めて装置が原因となる事故ゼロを目指さなければならない

当社は、これらを実現するために以下のような活動を行います

1. 上記の活動を、当社独自の品質マネジメントシステムを通じて行う
2. 当社の全社員がお客様を含む利害関係者からのご要望、及び関連する法令規制要求事項を遵守する
3. PDCAに基づいて業務を体系的に見直し、継続的に改善を図る
4. お客様の満足向上、社内環境改善、スキルアップを主題に効果的な目標管理の仕組みを運用する
5. 品質向上と共に、売上の増大と利益の確保に努める
6. 人材教育を行い、技術力の向上と広い視野を養い、人格・見識を高める

制定：2018年7月30日
最終改定日：2021年5月15日
有限会社フジオート 代表取締役 杉山光一

フジオートが考える 自操式運転補助装置の在り方

「自操式運転補助装置」とは、お身体にハンディをお持ちの方がご自分で車を運転するために必要となる装置のことです。そのため、運転補助装置は一人ひとりのお身体の状態、さらに運転される車種によって、さまざまな形や機能を備えたセミオーダーメイド装置となります。

ところが、近年の福祉車両業界では自操式運転補助装置という「手動運転装置」ばかりを取り上げ、それ以外のさまざまな装置をないがしろにし、ドライバー個人に丁寧に向き合うことをせずに製品を提供し、特定の車種を福祉車両向きだと決めつけて強く勧めるような傾向が見受けられます。そのように限定して装置を製造することは、企業として当然の選択かもしれませんが、しかし、さまざまなハンディがあるなかで、装置を提供する側が決めた規格製品を押しつけて無理のある操作を強いることや、乗りたい車に乗るといったドライバーにとって最大の喜びを否定することは、私たちにはできません。

フジオートの願いは、お身体にハンディをお持ちになりながら自動車を運転したいと思うすべての方に、乗りたい車を運転してもらうこと。そのために必要な装置をお客さまに合わせて一つひとつ開発・製作することで、安全・快適な運転はもちろん、カーライフそのものをより豊かなものにしていくことです。

その一貫した思いを大切にしながら、フジオートはお客さま一人ひとりと真摯に向き合い、手動運転装置はもちろん、左アクセルペダルやステアリンググリップなどの提供頻度の高い製品から一点もののサポートグッズまで、さまざまな自操式運転補助装置をご提供しています。

フジコン取り付け認定制度

フジコンの運転補助装置は、取り付けるために専門的な知識や技術、経験が必要です。ユーザーさまの命を預かる装置を扱う立場として、フジオートでは「取り付け認定制度」を導入し、全国にある全ての代理店取扱店の技術者に認定取得を義務付けています。

自操式運転補助装置 安全基準

フジオートの自操式運転補助装置は、全て自動車運転に関わる重要な部品としての認識から、独自の安全基準に基づいて設計、製作されています。これらを「フジコン スタンダード」とし、装置の安全基準について明確にします。

【共通】

- 運転補助装置は、自動車の一部であり、安全運転に深く関わる装置であることを、それに携わる全ての人間が自覚しなければならない。
- 運転補助装置は、道路運送車両の保安基準を遵守しなければならない。
- 運転補助装置は、専門知識を得た技術者によって確実に取り付けられなければならない。
- 運転補助装置は、公安委員会によって運転免許証に記載された条件の通りに提供されなければならない。
- 運転補助装置は、ユーザーの身体的条件に応じて調整、再設計されるべきである。
- 運転補助装置は、車種ごとに設計されるべきである。
- 運転補助装置は、再利用を原則禁ずるべきである。

【手動運転装置（フロアタイプ）】

- 臨時適性検査によって付属された条件を満たす装置を提供すること。特にウィンカー、ホーンスイッチについては「不要である」との記載が運転免許証にない限り、手動運転装置車に限定されている方には提供することを前提とする。
- コントロールレバーが折れないよう、握り部分の先端まで金属を延ばし、レバーに使用しているパイプはつなぎ目のない一本のものを曲げて加工する。
- ブレーキ操作時に既設ブレーキペダルと同じ動きをするように、ブレーキアームと呼ばれる部品の回転軸を極力同じにする。

- アクセル・ブレーキ操作時、装置がハンドル、インパネ、シフト他内装部分に一切触れてはならない。（ただし、シートについてはクッション部に触れてもフルアクセルできることを条件とし、シートポジションを前にして運転する方には専用部品を用意する）

【ステアリンググリップ】

- 内突基準の厳格化に伴い、ノブ部分が着脱できる製品へ移行する。

【左アクセルペダル】

<設計段階でスペースを確保するケース>

- アクセルとブレーキを同時に踏まないよう、左アクセルペダルとブレーキペダルの間は55mm以上確保する。

<部品を調整するケース>

「サイドブレーキペダルのカット」「フットレストの取り外し」「ブレーキペダルパッドの縮小加工」が伴う場合がある。

- 左アクセルペダルとブレーキペダルの高低差は既設アクセルペダルと同様にする。
- 必ず手動サイドブレーキレバーをセットで取り付ける。（足踏み式パーキングブレーキの操作方法として、「右足でブレーキペダルを踏みながら、左足でパーキングブレーキを踏む」とされている。そのため、左足のみでペダル操作を行う左アクセルペダルの場合には、手でサイドブレーキをかける手段がなければならない）

フジオートの 自操式運転補助装置

フジオートでは「ご自身が運転する」という目的を強調するため、「自操式」という言葉を使っています。

このページで紹介しているのは、フジオートの製品の一部です。運転補助装置のほか、福祉車両改造一般も扱っています。

手動運転装置 指定部品 認定 型取り



標準型 FC-B 【フロアタイプ】

国産車・外国車問わずほぼすべての車種に取り付けできるため、国内では最もポピュラー。運転席のフロアから立ち上がってくるコントロールレバーを前後に操作する。

頸椎損傷の方向け



FC-BKT

標準型では操作が難しい方には、操作しやすいグリップ形状やスイッチ配置で製作します。

ハイモデルタイプ



FC-TXL2

藤森善男が開発当時、高級車のクルーズコントロールを手動装置に組み込みたいと考えてつくったアクセルロックが特徴的。

左アクセルペダル 指定部品 認定 型取り



吊り下げ式 LA-1

左アクセルペダルのなかで最初に開発された、オーソドックスなタイプ。車体に穴をあけることなく（一部例外あり）、車にも優しい装置。



オルガン式 LA-2

国内外で利用されている、汎用性の高いタイプ。本体を床に設置するため、カーペットと車体の床に2カ所穴をあける加工を施す。



左右跳ね上げ式 LA-3

右足を曲げることが困難な方や、義足の方におすすめ。右のアクセルペダルを加工して、左右両方のアクセルペダルをカンタンに跳ね上げられる装置。

●マークの説明

指定部品	認定	型取り	採寸
道路運送車両の保安基準を満たしていれば改造申請を必要としない	「フジコン運転補助装置取付認定」を受けた技術者のみ取り付けを許可	車種ごとに設計する製品。最寄りの当社工場にお預かりしての作業となる	車種やユーザー様に応じて製作。事前に直接相談や採寸が必要がある

旋回装置（着脱式ステアリンググリップ SG-12） 指定部品



フジオートが世界に誇る製品で、当社の手動運転補助装置すべてに付属。グリップ部分をカンタンに取り外すことができる。グリップに革を巻いたタイプもある。

SG-12 以外の旋回装置 ※この他、ユーザーさまにあわせ、オーダーメイドで製作します。



手型旋回装置 SG-3

採寸



スティック型旋回装置 SG-4



T字型旋回装置 SG-5



ハンドタイプ旋回装置 SG-6

採寸



U字型旋回装置 SG-7

採寸



ホーンスイッチ

リモコン付き旋回装置

認定

全国の代理店・取扱店一覧

全国に代理店・販売店を設けてお客様のニーズに応じています。

有限会社フジオート



東京本社

東京都小金井市緑町 4-6-6

TEL.042-384-6090

TEL.0120-225478



名古屋支店

愛知県名古屋市港区当知 1-1504

TEL.052-389-5850



西日本支店

兵庫県相生市垣内町 10-35

TEL.0791-22-5566



取り付け認定取得代理店（2025年現在）

北海ボデー工業有限会社	北海道札幌市清田区清田 1 条 3-7-23	TEL. 011-881-1751
ドリームエーティ有限会社	北海道帯広市西 20 条南 3-53-22	TEL. 0155-36-7711
フジコン北東北	岩手県滝沢市大釜竹鼻 61-9	TEL. 019-681-3486
有限会社アクセス東北	宮城県仙台市泉区上谷刈字上ノ山 13-1	TEL. 022-739-9750
有限会社アストロ	東京都江戸川区東小岩 3-21-5	TEL. 03-3650-6887
有限会社ジーオート	神奈川県大和市深見 3850-1	TEL. 046-200-0788
株式会社バンテック新潟	新潟県上越市七ヶ所新田 485-4	TEL. 0255-24-1224
株式会社オートモチブコマツ	新潟県三条市小古瀬 31	TEL. 0256-45-3000
株式会社ケアカーズ	富山県射水市手崎 182-1	TEL. 0766-54-5057
有限会社澤屋	長野県長野市穂保 436-22	TEL. 0262-96-3615
フリードライブ	長野県下伊那郡高森町牛牧 281-2	TEL. 0265-35-1304
株式会社高野自工	岐阜県瑞穂市生津外宮東町 2-74-1	TEL. 058-372-3800
株式会社 if オートサービス	三重県四日市市智積町 6225	TEL. 059-325-7990
有限会社フジドライブ	大阪府豊中市原田南 1-19-13	TEL. 06-6862-0710
株式会社 TsuNaGu	香川県木田郡三木町池戸 239-7	TEL. 087-811-0102
一般社団法人 愛媛福祉車輛協会	愛媛県伊予郡松前町昌農内 26-1	TEL. 089-994-5151
有限会社フジコン九州	福岡県福岡市東区松田 1-8-60	TEL. 092-409-9634
株式会社カートラスト	佐賀県佐賀市嘉瀬町大字扇町 2620	TEL. 0952-23-8102
有限会社岩崎自動車工場	鹿児島県鹿児島市伊敷 1-7-47	TEL. 099-220-3524

海外（オーストラリア）

※主に LA-2 を取り扱い

Japan Link Pty. Limited	P.O.Box 503 Carnegie VIC Australia	TEL. 03-9572-3381
-------------------------	---------------------------------------	-------------------

フジオートの歩み

創業

1954 (昭和29)年	6月	藤森善一が手動運転装置を開発し、身体障がい者が運転できる装置を生み出す。
1960 (昭和35)年	12月	道路交通法施行。身体障がい者も運転免許の取得が可能になり、藤森善一もすぐに身体障がい者として運転免許を取得する。
1964 (昭和39)年	4月	藤森善一が長野県で財団法人東厚生会として身体障がい者自動車教習所を開設。教習生の卒業生に対し自操式運転装置の供給が始まる。教習所内の一部門であった研究所が、藤森式自動車運転装置研究所として東厚生会から独立する。

設立

1973 (昭和48)年	3月	藤森善男がフジオート設立。 藤森式自動車運転装置を引き継ぐ。
1974 (昭和49)年	4月	右下股不自由者用左アクセルペダル（吊り下げ式）を開発製品化する。
	10月	両下股不自由者用コラムタイプ手動運転装置 SC 型を製品化する。
1975 (昭和50)年	10月	警視庁府中試験場の試験車両において、フジオートの手動運転装置及び左アクセル装置が採用され、身体障がい者用試験車両として活躍する。

法人化

1975 (昭和50)年	12月	東京都小平市から東京都小金井市へ工場移転。有限会社フジオートとなる。
1976 (昭和51)年	3月	手動運転装置用ブレーキロック機構を開発し製品化する。
1977 (昭和52)年	10月	東京モーターショーに初めて身体障がい者用手動運転装置を出品する。
1979 (昭和54)年	7月	関東運輸局の指導で自動車整備事業認証工場を取得する。
1980 (昭和55)年	9月	大阪淀川区にフジオート直営の視点を開設する。(現有限会社フジドライブ)
	12月	左アクセルペダル（オルガンタイプ）を開発、特許取得、販売開始。
1982 (昭和57)年	3月	ワイヤレスステアリンググリップの試作完成。
1983 (昭和58)年	10月	韓国自動車メーカーに手動運転装置の供給を行う。
1984 (昭和59)年	3月	通商産業局の協力により、車椅子収納装置の第三次試作完成。
1985 (昭和60)年	2月	台湾で身体障がい者の免許取得が可能になり、台湾向け手動運転装置の輸出開始。
	3月	頸椎損傷者対象のジョイスティック方式の開発依頼を受け、第一次試作完成。(東京都舗装具研究所依頼)
	8月	イラン向け手動運転装置の輸出を開始する。
1986 (昭和61)年	8月	インド自動車メーカーより運転装置の純正部品の認定を受け輸出を開始する。
	10月	新型ステアリンググリップ (SG-12) 完成。
1987 (昭和62)年	-	アメリカの企業と代理店契約を締結。アメリカ及びヨーロッパへの輸出を開始する。
	9月	アメリカ RICON 社の昇降リフトの輸入販売を開始する。

1990 (平成2)年	5月	韓国自動車メーカーより手動運転装置の依頼があり純正部品として輸出を開始する。
	-	オーストラリア・アジアアクセス社と代理店契約を締結し、オーストラリア、オセアニアへ輸出を開始する。
1991 (平成3)年	5月	東京都経済労働局の協力により、輸出にも対応できる新型左アクセル装置 LA-2 (オルガンタイプ・脱着式) が完成する。
	6月	電磁式アクセルロックを搭載した手動運転装置 FC-TXL2 を販売する。
1992 (平成4)年	7月	九州福岡市にフジオート直営店を開設、営業を開始する。(現有限会社フジコン九州)
1995 (平成7)年	4月	ジョイスティック方式運転装置の研究を再開する。
1996 (平成8)年	4月	ステアリンググリップ用脱着式ワイヤーレスウインカースイッチ SG-13 の限定販売を開始する。 (日本・アメリカでパテントを取得)
	5月	脱着式手形旋回装置 SG-3 が完成する。
1997 (平成9)年	-	国内自動車メーカーによる強度試験などでフジオートの製品がクリアし、フジオート製品の販売が推奨される。全国のディーラーに資料を配布し、手動運転装置や左アクセルペダル等の技術指導を行う。
	3月	日本・アメリカにて、オルガン式左アクセルのパテントを取得する。
1999 (平成11)年	6月	イギリスのステアリングディベロップメント社との共同開発にて、国内初のジョイスティックシステムを販売開始する。
2000 (平成12)年	5月	フジオートのジョイスティックシステム車が国内初の許可を取得する。日本製ジョイスティック車第一号誕生。
2001 (平成13)年	2月	シリアより手動運転装置付き車両の輸出依頼を受け、装置の装着を開始する。
	12月	イギリスにて、脱着式ステアリンググリップのパテントを取得する。
2002 (平成14)年	6月	リビアへ手動運転装置付き車両を輸出する。
	8月	世界各国への出張取り付けを開始する。
	12月	タイにて代理店契約を締結。部品供給を開始する。
2003 (平成15)年	4月	藤森善男が逝去し、杉山光一が代表取締役就任する。
2004 (平成16)年	12月	国内初のセダン車によるジョイスティック車が完成する。
2005 (平成17)年	10月	愛知県名古屋市中港区に名古屋支店を開設する。
2007 (平成19)年	11月	兵庫県相生市に西日本支店を開設する。
2011 (平成23)年	1月	現住所の土地を購入し、本社を移転する。
2012 (平成24)年	6月	車椅子用室内クレーンの実用新案を取得する。
2025 (令和7)年	12月	法人化 50 周年を迎える。



Chapter

2

温故 フジオートのDNA

フジオートの歴史は、身体障がい者の自立支援のためのさまざまな挑戦の歴史でもあります。

自身も両脚を失い、長野県に身体障がい者専門の自動車教習所を開設した、創始者・藤森善一。

幼い頃から障がい者たちと寝食を共にし、運転補助装置づくりに没頭した、前社長・藤森善男。

創業当時から今もなお、障がい者の安全と権利を守るための活動を続ける、現会長・藤森一子。

三人の功績を辿りながら、フジオートの50年の歩みを振り返ります。

1

Records of Zenichi Fujimori

藤森善一の記録



Prologue

1953（昭和 28）年 5 月 25 日。渋谷・青山通りの路肩で、一台のタクシーが停まっていた。運転席にいたのは、藤森善一。白髪もまだ交じらぬ四十手前の男である。ふとしたエンジンの異音に気づき、彼は車の後部にまわって工具を手にした。かつて日本でも珍しくなかったリアエンジンのタクシー。そのエンジンルームに体を差し入れて、善一はキャブレターの調整に取り掛かっていた。

その瞬間だった。

後方から突っ込んできたトラックが、善一の体を 18メートル先へと撥ね飛ばした。全身に激痛が走り、目を覚ましたのは、東京都交通局の病院。三日後のことだった。このままでは両脚が壊死する。やむを得ず善一は両脚を切断する手術を承諾。それが自らの同意によるものであったとしても、ベッドの上で善一は長く深い沈黙の中に沈んだ。動けない。歩けない。

そして“仕事”を失い、絶望の淵に佇んでいた。



Profile

Zenichi Fujimori

藤森 善一

1915（大正 4）年、長野県上高井郡東村米子（現・長野県須坂市）生まれ。1953（昭和 28）年不慮の事故により両脚を切断、その後運転免許失効となる。1960（昭和 35）年「道路交通法」改正により運転免許証を再取得。1962（昭和 37）年、自動車での日本一周に挑んだ後、長野県小布施町に授産施設を開設。1964（昭和 39）年、日本初の障がい者のための自動車教習所を開設、同時に「財団法人東厚生会東園」設立。1973（昭和 48）年フジオート設立。1983（昭和 58）年、身体障がい者運転能力開発訓練センター開設。1986（昭和 61）年逝去。享年 71 歳。

両足を失っても決して諦めない 障がい者にも運転免許証を——

両脚切断からの再起 ——藤森善一の歩み

フジオートの創業者、藤森善一は、1915（大正4）年、長野県上高井郡東村米子（現・長野県須坂市）の農家に六人兄弟の末っ子として生まれた。

1930（昭和5）年3月、長野県仁礼村立尋常高等小学校を卒業。義務教育を終えると、昭和初期の農村不況の荒波に遭遇して藤森家も家業が傾き、善一は須坂町にあったパン屋に奉公にやらされる。善一は明るく人好きのする性格だった。子どもの頃から物怖じせず人の輪の中に飛び込んでいく性質だったこともあり、新しい環境に馴染むのも早く、雇い主からは重宝された。

やがて菓子店に転職し、二十歳の頃にはおもちゃ屋や休み茶屋（湯茶などを供して客を休憩させる茶屋）を興すなど、自立心と逞しさを見せるようになった。

1936（昭和11）年、運送業を営む兄の勧めで運転免許を取得し、兄の会社を手伝うようになった。免許を持つ人がまだ少なく、運転免許証が非常に貴重だった時代、昭和天皇が長野県に行幸された際には、善一も予備要員として呼び出され、警察の運転手と同じ白い制服を着て任務に就いた。

その後バスの運転手などを経験し、1941（昭和16）年に東京へ上京。海軍の建築工場の現場の輸送請け負いや、郵便通送会社（日本郵便から委託を受けて郵便物の輸送を受け持つ会社）などで働いた。しかし戦災で東京が焼け野原になり、1945（昭和20）年、長野県へ疎開。長野では木工場を営み玩具をつくって生計を立てていた。

1947（昭和22）年頃、長野県松代町出身の季子と結婚。

1951（昭和26）年、戦争の傷跡がまだ残る中、再び上京しタクシーの運転手として生計を立てるようにな

る。車好きの善一にとって、車に関わる仕事は天職とも言えるものだった。ところが、当時の車はよく故障した。簡単な修理なら持ち主が自ら行うことも珍しくなく、善一もキャブレターの調整やスパークプラグの交換ぐらいはお手の物だった。

そんな善一の運命を大きく変えたのが、1953（昭和28）年5月25日の深夜だった——。

走行中にエンジンの不調を感じた善一は、東京・渋谷区青山通りの路肩に車を止め、車体後部に頭を入れて修理を始めた。今では珍しいが、リアエンジンのタクシーというものが普通に販売されていた。車体に潜り込み作業をしていると、突然、善一の体に衝撃が走った。

目が覚めたのは、三日後の東京都交通局病院だった。居眠り運転のトラックによる追突事故だった。善一は18メートルも撥ね飛ばされ、その後の記憶はなかった。ようやく目覚めると医師から「このままでは両脚が壊死する。残しておく上半身にまで広がる」と言われた。意識がしっかりしていた善一は両脚の切断を承諾。入院四日目の5月28日に切断された。

自分で決断したとはいえ、手術後、善一は絶望の淵をさまよった。脳へのダメージがないのは不幸中の幸いだったが、それ故に、今後の人生について思い悩むことになり、悲観的にならざるを得なかった。一人で病室にいと前向きな考えが浮かんでこない。

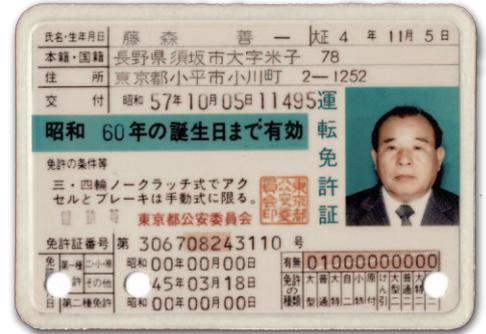
唯一「生きていて良かった」と思えたのは、家族が見舞いに来た時だ。しばらくすると「子どもが大きくなるまで、俺が何とかしなければ」という現実的な気持ちになった。両脚のない障がい者を雇ってくれる事業所などまぎらない。腹をくくった善一は、退院後、自ら商売を興す決意を固める。「自分の足で歩けないなら、車を使った移動販売を始めればいい」。

善一は妻の季子に内緒で、タクシー会社からの見舞金を使って中古のクライスラー・ダッジを購入した。そ

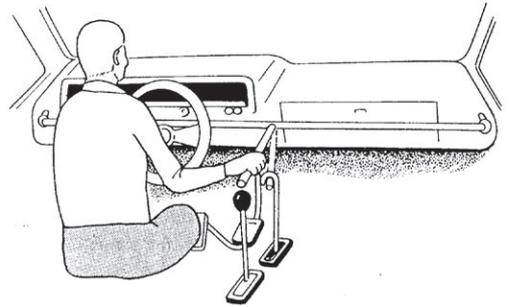
1 藤森善一の記録



季子に背負われて善一は官庁の陳情回りを行った



善一の運転免許証（生前最後のもの）



善一が初めてつくった補助装置のイラスト

してその車を手だけで運転できるように改造し、約十日後には普通に運転できるような所までに仕上げた。実際道路で走れるようになると、自信を取り戻せたような気持ちになった。この時の経験が後にフジオートの基礎となる自操式運転補助装置の開発へとつながっていく。

障がい者の運転免許取得のため 法律の壁に挑み、道を切り拓く

小型トラック・ダッジの荷台にビニール TENT を張り、パンや牛乳を仕入れて神宮外苑の辺りで販売すると、これが評判を呼び順調に売り上げを伸ばした。自動車の改造も、移動販売の新たな商売もうまくいった。気を良くして、商売を広げようと信州リンゴの卸売りや自動車のジャッキ修理の仕事に資金をつぎ込んだが、信用していた人物に裏切られ失敗に終わった。

加えて、新たな問題が浮上する。それは、運転免許の更新の問題だった。事故前に取得した免許はまだ有

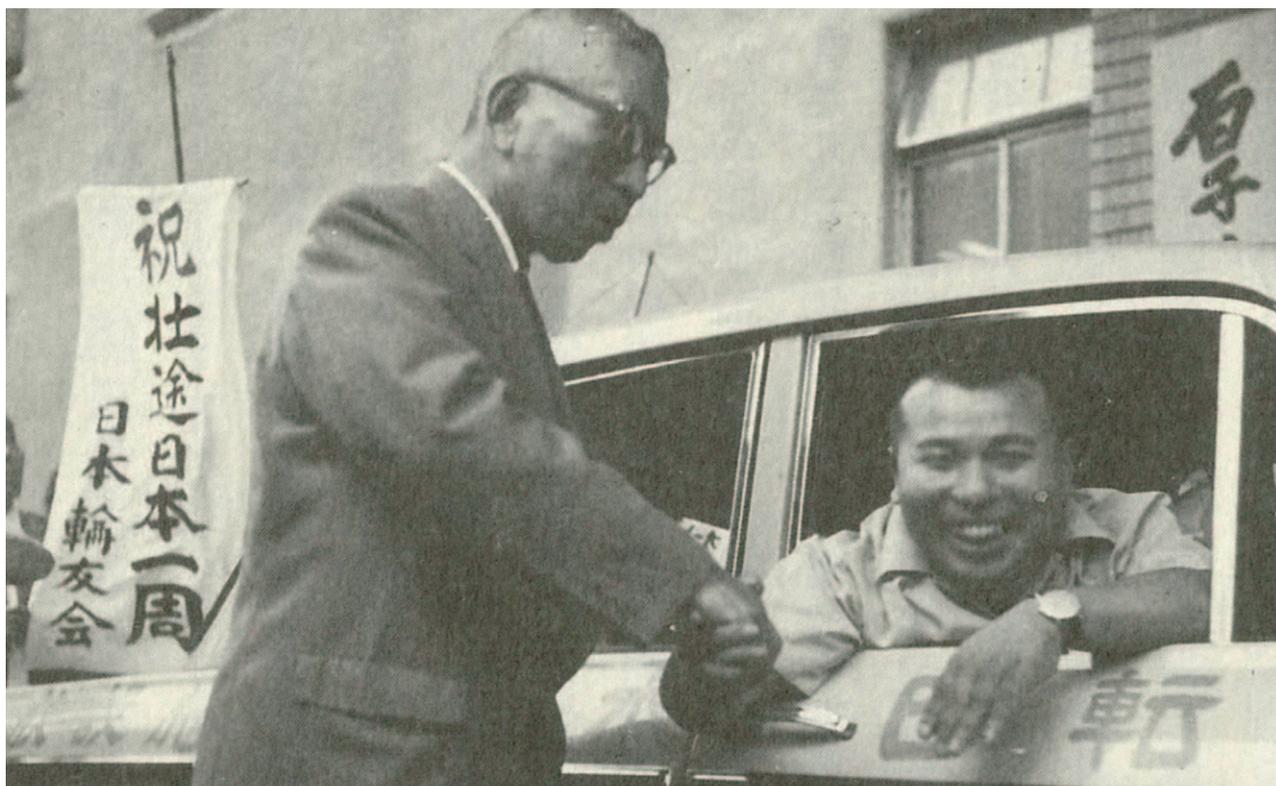
効だったが、更新時に運転免許試験場で肢体の動きがチェックされることになる。善一は、試験で運転できることを証明しようと、自動車に装置を取り付けて実地試験に臨んだが、法律上の制限で免許の更新は認められなかった。

そうしてあえなく免許は失効。善一は法律の壁を痛感することになる。

運転は善一にとって生きがいそのもので、黙って引き下がるわけにはいかない。そこで、妻の季子に運転免許を取得させ、善一は助手席に座りながらパンの移動販売を続けた。

また、空いている時間を使って陸運局や運転免許試験場に通い、障がい者にも運転免許が取得できるよう許可を願いつづけた。

さらに、障がい者の運転免許取得を認めさせるために、政府や社会に対して積極的に訴え続ける運動も始めた。季子の助けを借りながら、陳情を繰り返し、警察庁や運輸省（当時：以下同）、厚生省、労働省など



1962 (昭和37) 年7月19日、日本一周へ出発する善一。厚生省の中庭で、西村英一厚生大臣 (当時) と握手

に足を運んだ。官公庁の階段を、季子が善一を背負いながら昇る姿は多くの人々の目に留まり、そのうち気さくに声をかけてくれる人や、支援の手を差し伸べてくれる人たちが現れるようになった。

そして、1960 (昭和35) 年12月、ついに「道路交通法」が施行され、障がい者でも条件付きで運転免許を取得できるようになった。この改正は、障がい者の自立と社会での活躍を促進する大きな一歩となった。

善一は、道路交通法の施行日に再び免許を取得し、その喜びを「自分の意志で、好きな場所に行ける。それがどんなに素晴らしいことか」と表現した。

自立支援の道を切り拓いた 日本一周の挑戦

移動販売車で商売は順調に進んでいた。すると善一は、次第に自分のことだけでなく、身の回りの人々にも目が向くようになっていった。都内を車で走っている時

に道端で障がい者を見かけると人懐っこい笑顔で語りかけるような性格で、自然と周りに人が集まってきた。入院中に知り合った人や、車椅子の人が運転しているらしいと噂を聞いて様子を見に来た人に、「どうです、乗ってみませんか?」と声をかけ、一緒にドライブをして相手を喜ばせた。車が走った瞬間、途端に表情が明るくなる人々を見て、運転できる喜びを多くの人に伝えたいという思いが湧きたった。

善一は常々思うことがあった。「私たち障がい者がいままで歩いてきた道を振り返る時、ややもすれば障がいを大きく見過ぎて、進んで自分の力を知ろうとする意欲も、そして機会もなく、ただ社会福祉制度の援護のみに頼り、不安と絶望の中に日々を過ごしてきたのではないだろうか。障がい者だって、やればできるんだということを実際に示し、一般の人々にも理解してもらおうと同時に、同じような障がいに悩んでいる人々を勇気づけたい」。

この活動を「もっと本格的にできないだろうか」と考えを膨らませた善一は、会う人ごとに「自らの運転で日本

1 藤森善一の記録



厚生省中庭に無事着いた(右から)藤森善一さん、
橋本政隆さんと、出迎える小池保徳課長

1962(昭和37)年8月17日(金)朝日新聞掲載記事

足のない身体障がい者が運転して北海道、四国をめぐり全国41都府県を回り、各地の仲間を激励してきた「身障者運転日本一周」の車が28日間、6350キロの行程を無事に走破して16日午後3時すぎ、厚生省中庭にゴールインした。

東京都管区西久保一ノ三三七五アシ原藤森善一さん(右)がオートクラッチ付きの新車のハンドルをにぎり、藤本政隆さん(左)と津裁岡本政義さん(中心)の二人が記録係を担当、真夏の猛行軍に、すっかり日焼けしていた

厚生省社会局小池保徳課長も身障者友会の仲間、後援のNHK、朝日新聞、厚生文化事業団ら関係者に迎えられた藤森さんは「約六十カ所の更生指導所、施設、病院で身障者を激励したが、どこでも歓迎ぶりで、暑さも気にならなかった。両足がなくても運転できるということは、特に身体不自由児に自信をつけたようで「ぼくにもできるね」とみんな希望に目を輝かせてわたしたちを取り囲んだ。新聞で知ったからと名前も告げずに花束やお菓子を贈ってくれた人がたくさんいた」と語った。

「両足がなくても……と仲間たちに希望」 身障者日本一周車ゴールイン



日本一周のルート

一周をしてみたい」と自分の考えをぶつけてみた。

すると、最初に日本青年会議所がこの話に賛同してくれた。続いて朝日新聞とNHKの厚生文化事業団も「面白い、応援しよう」と手を挙げてくれた。日産自動車はオートクラッチ付きの最新自動車を提供すると申し出てくれ、日本石油は「全行程のガソリンを提供します」と支援の声をあげてくれた。

自分の意志で自分の好きな所へ行ける。それがどんなに素晴らしいことか——。両脚のない自分が自動車を運転して日本一周すれば、新聞やテレビで報道され、それを見た障がい者が「自分もやれるんだ」と勇気が湧くに違いない。そう考えたのである。

1962(昭和32)年7月、「両脚のない障がい者が自動車を運転して日本一周」は満を持して出発。現在のように高速道路もなく、アスファルトの舗装道路もないガタガタの悪路をひたすら走り続ける。砂利道では後部座席の荷物が車のバウンドで転げ落ち、エアコンがなく冷房の利かない車中はかなりの体力を消耗した。道に迷うとタク

シーやトラック運転手、時には白バイの警官が先導して案内してくれ、多くの人たちの善意と親切にも接した。当時の朝日新聞で取り上げられた記事を一部紹介してみよう。

「両足がなくても……と仲間たちに希望」 身障者日本一周車ゴールイン

両足のない身体障がい者が運転して北海道、四国をめぐり全国41都府県を回り、各地の仲間を激励してきた「身障者運転日本一周」の車が28日間、6350キロの行程を無事に走破して16日午後3時すぎ、厚生省中庭にゴールインした。(中略)

関係者らに迎えられた藤森さんは「約60カ所の更生指導所、施設、病院で身障者を激励したが、どこでもすごい歓迎ぶりで、暑さも気にならなかった。両足がなくても運転できるということは、特に身体不自由児に自信をつけたようで「ぼくにもできるね」とみんな希望に目を輝かせてわたしたちを取り囲んだ。新聞で知ったからと名前も告げずに花束やお菓子を贈ってくれる人がたくさんいた」と語った。

朝日新聞 1962(昭和37)年8月17日 金曜日

善一の試みは思惑通りメディアに大きく取り上げられ、全国でさまざまな反響を呼んだ。行く先々では、まったく見ず知らずの人から声をかけられ、障がい者からも健常者からも激励の声を浴びた。一方で、各地の障がい者の悲惨な現状を目の当たりにして憤りを覚えた。

東京に戻ると、多くの手紙が善一のもとに届いた。「私も障がい者です。あなたの旅は私にとって勇気を与えてくれました」という明るいものをはじめ「私の場合、家から出してもらえないし、出る力もないのです。一年中座敷牢にいます。どうしたらいいのか。私の人生は真っ暗で、あなたがうらやましい」といった声もあった。

そうした手紙から、障がい者の辛い立場を知っている善一でさえ、障がい者の置かれている現実を突きつけられショックを受けた。当時は障がい者を忌避する風潮があり、家族に障がい者がいれば、学校にも通わせず家の中に閉じ込めておくようなことも珍しくなかったのだ。

「障がい者がこのまま幽閉されているような社会ではいけない」、「そういった人たちこそ、共通の広場へ引っ張り出して元気づけ、残された機能を生かして働く喜びを分かち合うべきだ」——そう強く思った善一は、すべての手紙に自筆で返信した。

「自分も免許を取りたい。どうすればいいのでしょうか?」という質問には、「よければ、自分のところに来て訓練しませんか?」と声をかけ始めるのだった。

この日本一周ドライブの旅は、善一に多くの思索をもたらした。これをきっかけに、彼は自身の事業だけでなく、社会的な運動にも力を注ぎ始める。障がい者の任意保険加入促進運動や、自動車重量税やガソリン税の減免、高速道路料金の割引、さらには国道への障がい者用トイレ設置など、次々と運動を展開した。

特に、障がい者の個人タクシー営業免許の簡素化運動には、善一の「単なる支援ではなく、自立できる人は自立できるように」という願いが込められていた。目標を達成したものもあれば、叶わなかったものもあったが、

「福祉にもっと力を入れるべきだ」という時代の風潮もあり、理解を示してくれる人は少しずつ増えていった。

誰もが運転できる日を信じて—— 情熱が生んだ希望の教習所

1962(昭和37)年11月1日、善一は故郷に近い長野県小布施町に「合宿制授産施設 東園」を開設する。

善一が特に注目したのは「障がい者の自立」であり、東園はその想いを実現するための授産施設*として設立された。入園者の経済的な負担を軽くするために、入園費は無し。「運営に要する経費は入園者たちが授産で習得した技術を活用し、近隣工場から下請け仕事を受注してその加工費で賄えばいいだろう」と善一は考えた。

果たして、一民間人が公的な援助も受けずに、授産施設を開業し、運営していけるのか。妻の季子と激しい口論が繰り返された。

善一の考えはこうだった。「自立するためには、まず入所する障がい者に東園で仕事を覚えてもらわなければならない。本格的に実現するためには、善一が東京から小布施に通うのは無理なので、家族と共に小布施町に移り住めばいい。障がい者たちは全国からやって来る。それならば共同生活をしながら授産できる宿泊施設を提供すればいいじゃないか。一家もその施設で一緒に生活し、家族全員が一丸となって支援に取り組みばいい」。

思いもよらない提案に、妻の季子は納得できず大反対したが、最終的には善一の熱意に押し切られる形となった。

東園を開設すると、全国から入所者が集まった。手が不自由な人、足が不自由な人、動けない人、耳が聞こえない人、子連れの人などさまざまな人たちが共同で生活することになった。

妻の季子は、障がい者たちが作業しやすいよう、作

*授産施設……就業能力に制限のある人々に仕事の機会や技能を提供し、自立と生活安定を目指す施設のこと

1 藤森善一の記録

業場づくりを工夫したり、手を取って教えたり、その合間に食事の用意をしたりした。また自分一人では何もできない人もいたので、トイレや風呂の介助も行うなど、寝る間も惜しんで働き続けた。

もし運営費が足りなくなれば、善一は自分の蓄えから補填するつもりでいた。しかし、自費のみで授産施設を開設して運営するのは非常に厳しく、すぐに行き詰まった。実際、入園者が増えることで経費が増加し、運営は厳しくなっていた。

善一は、資金を調達するためにあちこち駆け回り、電子機器メーカーやスキー板メーカーの下請けなど、さまざまな軽作業を取りまとめた。古めかしい土蔵を改造した作業場で、北風に吹かれながら、木箱打ち、大豆の選別、縄をなう仕事、電子部品に捺印する仕事、手袋の指かがり、蚕のスクラ編み*などさまざまな作業を行ったが、経営が改善されるには至らない。

いろいろと考えた末、思いついたのは「そろばん塾」だった。妻の季子が珠算の資格を持っていたので、塾の月謝を東園の運営資金に充てようとしたのだ。また、そろばん塾を通して近隣の方に東園のことを知ってもらうことで、“得体のしれない授産施設”というマイナスイメージを払拭する狙いもあった。

そろばん塾を開くとすぐに100人ほどの塾生が集まった。そのうち、そろばんが得意だった中学生の娘・一子も手伝うようになり、途中からは一子が塾頭になってそろばん塾を支えることになった。

しかし、それでも資金は不足した。入園者の仕事とそろばん塾だけで必要な収入を得るのは不可能だった。そこで善一は、東園を「社会福祉法人」として認めてもらうことを目指し、公的な援助を受けるための準備を開始する。——しかし、最終的には認可は下りなかった。

夫妻は、社会福祉法人にすることをきっぱりと諦め、気持ちを切り替えた。善一は「自分が得意とする自動車の運転を、他の障がい者にも教えよう」と思い立ち、障がい者のための自動車教習所の構想を練り出した。場所探しを始めると、東園から500メートルほど離れたリング畑を貸してくれる人が現れた。東園の入園者や知人の協力を得て教習コースを整備し、1964（昭和39）

年4月、ついに日本初の障がい者のための自動車教習所を長野県に開設。この小さな教習所は、藤森一家だけでなく、東園に入所する両脚のない人や半身不随の人たちも、地面にゴザを敷いて整備に参加し、不自由な手にスコップを持って手伝った。授産施設の運営や社会福祉法人の認可申請で苦渋を飲んだ善一は、この機会に「財団法人東厚生会東園」も設立した。

最初は東京や埼玉からやってきた人たちが生徒となった。いずれも重度な身体障がい者だった。練習用に使う車は、善一の乗用車のほかに、協力を申し出てくれた自動車会社から提供を受けた軽乗用車が数台。新しい志願者が来るたびに、その人たちの体に合うように、急遽改造を施しながら対応。夜は東園で自動車の構造や法規についてみんなで学んだ。

教習コースといっても、リング畑の木を切って、ようやく車が走れる道を造った程度だったが、初めて自分の意志で運転した障がい者たちは心を震わせた。

入園者が無事に免許を取得するとメディアで大々的に報道され、全国から問い合わせが殺到。北は北海道の帯広から南は鹿児島の大島まで、日本全国からやって来た多くの教習生が巣立っていった。

何をするにも人の手を借りなければならなかった障がい者たちは、初めて自分の意志で車を動かし、遠くまでドライブを楽しみ、諦めていた大学に通い、商売をはじめなど前向きな人生を歩むようになったのだ。

善一は「私が考える障がい者の社会福祉は、自分の体をどう移動させるかということから始まった。とりわけ肢体の不自由な人にとって、文字通り自動車は自分の脚となるのです。自動車の運転技術の習得こそ自身の仕事なのです」と語った。

*蚕のスクラ編み……蚕網（さんもう）や蔦網（いあみ）などの道具を使って蚕の成長を促すためのスクラを編むこと



東園開設4周年の頃

生きる力を生む 希望のパスポートと家族の支え

一つの目標を達成した善一だったが、そこで満足したわけではなかった。当時、取材を受けた新聞紙上で、自戒を込めて次のようにも述べている。

「ただひとつの心配は、“教え子”たちが事故を起こせば、『障がい者には免許をやれない』と言われてしまうことです」（昭和39年8月24日 朝日新聞）。

障がい者のドライバーに対しても、ことあるごとに事故防止の重要性を説き続けた。運転補助装置についても、使用者だけでなく、開発者にも安全面に対する十分な配慮を求め、「装置を使って運転できるかどうかを試す機会」や「装置の練習機会」を提供する活動を進めた。

1965（昭和40）年からは、東京、福井、群馬、山梨、埼玉、奈良、栃木、神奈川などへ出張教習を行うようになった。免許を取りたいという人がいれば、休み

の日でも教習を実施し、教習生を自宅に迎えに行くこともあった。善一には「運転免許を取ることが人生を豊かにする」という信念があり、それを「希望のパスポート」と表現していた。彼は、「一人でも多くの人に免許を取ってもらいたい」と心から願い、次のように訴えた。

「歩けなかった人が車に乗って移動することで、生きる意欲が湧き、仕事への意欲も高まる。免許を取ること、一般の社会人として働けるようになり、国家試験のような大きな試験を通過すると自信が生まれる。免許は、障がい者が生き抜くためのパスポートになるんです」。

善一は、どんな逆境にも決して諦めることなく、その強い精神力と行動力で、困難を乗り越えてきた。障がいを持つ人々からは「先生」と呼ばれ、慕われ、尊敬された。

翻って、家族の視点から見た善一は、決して完璧な人間ではなかった。運転免許を失効していた時期は特に、家から出られない不満を家族に当たり散らし、自分の代わりに運転する妻の季子に向かって「お前の運転は

1 藤森善一の記録



リンゴ畑を整備してつくった教習所



東園一期生を指導する善一

危なくて見ていられない」と癩癩を起こし、たびたび家族を悩ませることもあった。自由を奪われたフラストレーションをぶつけ、自身の辛さや弱さを吐露できるのは、唯一家族だけ。陰日向にいつも献身的に支え続けた家族の努力や功績は計り知れない。

障がい者の モータリゼーションの実現を夢見て

1966（昭和41）年には、東園の自動車教習部門のみを東京都府中市に移転。東京に拠点を移したのは、「全国各地から集まる教習希望者が移動しやすい場所であり、教習生が本番の受験を便利に受けられる場所」というのが理由だった。2年後には貸主の都合などで、東京の小平市に移転し、さらに3年後には東久留米市に移転した。

善一は、障がい者ドライバーのための公認の教習所を、どうしても東京かその周辺に作りたかった。それは、将来的に全国各地で障がい者向けの自動車教習所が増えることを見越していたからだ。善一は、まず東京に

情報発信の基地をつくり、そこから新たな施設の設立を後押しし、アドバイスや情報の共有をしていきたと考えていた。善一には、自分の代で「障がい者自立支援の社会的流れを確実に根付かせたい」という強い思いがあった。

教習所が障がい者向けに開かれると、次第に重度の障がいを持つ人々からも免許取得の問い合わせが増えてきた。そこで善一は、こうした人たちに合わせた運転装置を研究開発し、教習に取り入れることにした。それと同時に、「藤森式自動車運転装置研究所」を開設し、教習終了後に、一般道で運転するための装置の提供を行うことにした。これにより、装置づくり（ハード）と教習訓練（ソフト）の両方を満たすという構想の基礎が整った。

その後、1973（昭和48）年3月に、東京の小金井市にフジオートを設立。運転補助装置の研究と製造を長野の小布施から移管し、東久留米の教習所と車の改造部門が近接することで、教習所からの要望にも迅速に対応できるよう工程の流れも整えた。

善一は、この頃、講演や指導の依頼、公的な行事



写真は、日本一周から戻った頃の善一と季子。全国の障がい者から届いた手紙が、善一の強い思いを後押しし続けた

への出席などで多忙を極めていた。そのため、末っ子の善男が手伝いをするようになった。家族経営では「親の手伝い」が当然のような時代だったが、善男の貢献は善一の期待をはるかに上回っていた。学生時代から善一の手伝いをしていた善男は、学んだことをすぐに実践し、発想力も抜群だった。自動車の専門学校を卒業していた彼は、善一の改造を見よう見真似で進める一方、好奇心と情熱が人一倍強く、次々と新たなアイデアを創出した。善男のアイデアや技術はその後のフジオートを大きく発展させ、自然な流れで善男はフジオートの社長の座に就くことになる。(詳しくは、p.26以降参照)

一方、東園はその事業の公益性が認められ、1983(昭和58)年に埼玉県新座市に「身体障害者運転能力開発訓練センター」を開設。このセンターは、障がい者が運転免許を取得し、就職を目指すための無料訓練を提供する場所となった。さらに、1984(昭和59)年には埼玉県公安委員会に指定された教習所となり、1986(昭和61)年からは健常者の教習も始まった。善一が、障がい者の生活にもモータリゼーションの時代が来ると希望を抱き、障がい者のための自動車教習事業を始め

て約20年が経っていた。ここからは8000名近い障がい者のドライバーが巣立って行った。多くの人が善一の情熱と行動力に勇気づけられた。

1985(昭和60)年11月、故郷で行われた姪の結婚式に参列した善一は、その後突然倒れて、病院に緊急搬送された。心筋梗塞だった。家族や知人から塩分を控えるよう注意を受けていたが、「俺は好きなものを好きなだけ食べるんだ」と、受け流していた。「病気なんてしてられないよ。俺は100歳まで生きるんだから」が口癖だった。その後、少し快方に向かう兆しが見えたので、知らせを受けた知人や卒業生たちも一旦は胸をなでおろした。

ところが正月が明けた1986(昭和61)年1月13日、容体が急変し善一は静かに息を引き取った。享年71歳。多くの人々が彼の死を悼み、別れを惜しんだのだった。

Records of Yoshio Fujimori

2 藤森善男 の記録



Prologue

善一の末っ子・善男が生まれたのは、1951（昭和 26）年。戦後の混乱がようやく落ち着きを見せはじめた頃だった。

幼い頃の善男は体が弱く、どこへ行くにも姉の一子の袖口にすがりつくようにして歩いていた。

性格は穏やかで、誰に対しても分け隔てなく接する優しさがあった。それは生まれ育った環境が少なからず影響しているのだろう。

物心ついた頃から、両脚を失った父・善一の姿を見て育ち、多くの障がい者たちと寝食を共にしてきた善男にとって「身体に障がいがあること」は、日常に共存していることだった。善男が生涯貫いた障がい者支援の心は、偽善でも哀れみでもなく、ごくごく自然発生的に生まれたものだったのだ。

50歳の若さでこの世を去るにはあまりにも惜しい、その偉業の数々。

フジオートの運転補助装置は、いまでも善男のアイデアや設計が活かされている。



Profile

Yoshio Fujimori

藤森 善男

1951（昭和 26）年生まれ。1971（昭和 46）年、土岐自動車工学専門学校卒業後、「藤森式自動車運転装置研究所」に入所。藤森式自動車運転装置研究所が「フジオート」への改名を経て、1975（昭和 50）年「有限会社フジオート」となると、社長に就任。その後も、開発者・技術者として才覚を発揮し、グリップボタン式ブレーキロックシステム、ジョイスティックなど数々の装置を開発。1997（平成 9）年頃から入退院を繰り返し、2003（平成 15）年逝去。享年 50 歳。

人に寄り添う信念と技術が叶えた 世界が認める日本発の福祉車革命



障がい者と暮らし、父の姿を見て育った子どもの頃の善男

障がい者と一つ屋根の下が 当たり前だった少年時代

1962(昭和37)年、藤森善一が長野県小布施町に合宿型の授産施設「東園」を開設すると、藤森一家は東京の便利な生活から一変、その老朽化した家屋の一部屋に住むこととなった。善一の娘・一子にとって、風呂もない田舎の古い家での暮らしは辛かったが、幼い弟の善男はそれをすぐに日常として受け入れた。障がい者たちと雑魚寝をし、入浴や用を足すのにも苦勞する姿を目の当たりにしながら、善男は自然に自分の境遇を受け入れていった。

ところが小学校に入学すると、善男と一子は「イザリの子」と呼ばれ、いじめられるようになる。「イザリ」とは

「足が不自由で立てない人」や「膝や尻を地面につけたまま進むこと」を指す、差別用語だ。善男はそのとき、自分の生活が「普通」ではないということ、否応なく突きつけられたのだ。

自分に対する周囲の反応から、身体が不自由な人に対するそうした偏見や差別があることを知った善男だが、それでも、東園に来た足の不自由な人を背負って園内を案内したり、外に連れ出したり、分け隔てなく接していた。そうした行動は、誰かに教えられたわけではなく、幼い頃からの環境の中でごく自然に育まれたものだった。そんな善男の穏やかで優しい性格は、成長してからも変わらなかった。

一人ひとりの障がいに応じた 自在な装置設計を実現

善男は、小布施町立小学校、中学校を卒業後、岐阜県の土岐自動車工学専門学校に入学した。父の善一は、当初この進学に反対していた。「せめて高校を卒業してから自動車専門学校に進むべきだし、大学進学の道もある。なぜ中学を卒業してすぐに寮生活をする必要があるのか?」と心配していたのだ。しかし、子どもの頃から父の手伝いをしていた善男にとって、父のもとで働くことは自然な流れだった。善男は父の気持ちをよそに、土岐自動車工学専門学校へ進学を決意した。きっかけは、小布施中学の担任の一言だった。「こういう学校があるぞ。遠回りせず、早く自動車のことを学ぶのもいいかもしれない」。

善男は寮生活をはじめ、早朝牛乳配達のアルバイトをしながら学校に通った。そして、1971(昭和46)年、土岐自動車工学専門学校を卒業。同時に、父が興した「藤森式自動車運転装置研究所」に入所し、即戦力となって父を驚かせた。善男は装置をよく観察し、改善点を見つけるのが実に上手かった。

障がいの度合いは人によって異なるので、運転補助装置の種類も千差万別だ。取り付ける車種も個人の好みによってまちまちなので、ほぼ手作業によるオーダーメイドとなる。また車を買って替えた人は、これまで使い慣れた運転補助装置をそっくり新しい車両に移し替えてほしいとオーダーしてくる。車種が変われば運転席周りのデザインも違うので、運転補助装置の取り付け位置も変わり、調節が必要となってくる。そこに創意工夫がいる。

善男は目を輝かせ、善一さえ感心するアイデアを次々に生み出した。熱意と献身を持って、これまで一人で現場を支えてきた善一にとって、善男は頼もしい存在となった。そして善男には、「障がい者のみなさんの杖になりたい、助けになりたい」という純粋な思いがあった。

標準化なき現場—— 多様な障がいと車種に応じて

1973(昭和48)年、藤森式自動車運転装置研究所は「フジオート」と改名し、2年後の1975(昭和50)年には「有限会社フジオート」となり、善男が社長に就任した。幼少期から自然に障がい者支援をしてきた善男にとって、自身の技術で便利で役立つ製品を生み出すことはまさに天職だった。熱中しすぎて寝食を忘れ研究や開発に没頭する日々が続くことも珍しくなかった。

時には技術のことで善一とぶつかることもあった。「これが一番安全なんだ」という善一に、「いまの時代はそれでは通用しない。ここはスイッチを使わなければならない」などと対峙した。善一も最初は不機嫌な表情をしていたが、次第に善男に委ねるようになった。

設立当初、わずか2人だった従業員も、善男を慕って徐々に増えていった。当時のフジオートを取材した雑誌の記事には次のように紹介されている。

「フジオートは日本の運転装置の老舗であり、リーディング・カンパニーであり、そして今最も大きなシェアを誇っているメーカーである。裏手にある工場にはひっきりなしに、ナンバーを取る前の真っさらな新車が訪れる。この工場ではひと月平均50台ほどを改造するが、委託しているディーラーのサービス工場まで含めると、全国あわせてひと月で200台から300台になるという」。

真夜中に一人黙々と作業をする善男の姿を、姉の一子は何度も目にした。善男にとって真夜中は、アイデアをひねり出し、実験を繰り返すには最適な時間だった。金型を作るための原型を、粘土や木型で作る時間にも充てていた。努力の結果、優れた製品が生み出された。

善男は体に障がいがある人たちの動きをよく観察し、一人ひとりの弱点をカバーできる設計を心掛けていた。時には、障がい者のリアルを体験しようと、自分の手足を縛って痺れさせた状態でテスト運転をすることもあった。ドライバーの命を預かる装置を製造する責任の重さを常に感じ、安全性を確認するまで製品を販売しないという強いこだわりを持っていたのだ。



東京都小金井市関野町にあった本社。当時、九州に支店がひとつ、関東、東海、関西地方に代理店が5店舗あった。本社裏手にある工場には、装置の取り付けを待つ、ナンバーのない車が停まっていた

部品の汎用化を試みたこともあったが、最終的には手作りの製造法に戻った。それは、父の善一から受け継いだ「人に合わせた設計」の理念と、「多様化した車種に合わせた設計」に、汎用化が向かないことを改めて実感したからだった。

世界が注目した小さな工房 国境を越えた技術と信頼

善男は、24時間設計のことを考えているような人物だった。外食の際には、思いついたアイデアを割りばしの袋に書き留めておくこともあった。趣味もなく、楽しみといえば、仕事終わりに新宿まで赴き、京王プラザホテルのバーで軽く飲むことぐらいで、そこでも設計のことばかり考えていた。

しかし、障がい者の人たちは、「理事長さんが素晴らしいものを作ってくれた」、「藤森園長が作った」と善一に感謝した。中には、善男が作っていることを知っていながら、「善一の影響が強い」と思いたがる人もいた。これ

に対して善男は、「親父の影響力にはかなわないな」と苦笑しつつ、「まあ、良い製品を作ればみんな喜んでくれるから」と気にせず、研究に没頭し続けた。

実際、善男は社長でありながら、経営者というよりも研究者タイプだった。研究・開発のためには資金も時間も惜しみなく使うところがあり、父の善一は「フジオートはお前に任せる」と言いながらも、その点を案じていた。いくら研究熱心でも、経営が成り立たなくては障がい者用の運転補助装置が供給できなくなってしまう。

手間のかかる、量産できない運転補助装置の製造はビジネスとして成立させるのが難しく、参入してくる企業は少ない。しかし、フジオートが健全な経営を続け、安定供給するためには、経営の安定性が不可欠だと善一は考えていた。

そこで善一は、娘の一子に「経理を見てやってほしい」と頼んだ。一子もさすがに心配になり、特許権の出願を促したが、善男は関心を示さなかった。それどころか「うちの製品をコピーされたって、それで助かる人が

Column

善男の悩み～フジオートの課題～

善男は「障がい者用改造車への取り組みの現状や支援の苦労や工夫」について、ある冊子で 次のように語っている。



善男は、研究費用を工面する悩みを抱えながらも、ドライバーに寄り添った設計にこだわった

「弊社は有限会社である以上、常に資金面の苦労が絶えません。特に新型の装置に至っては研究費用がかなりかかるため、その工面でいつも頭を悩ませています。例えば、手動装置などは型を制作するだけで2000万円以上の資金が必要で、この費用を捻出することが開発メーカーとしての最大の悩みとなっております。

また近年は車両が多様化し、一昔前のような画一性はなくなってきています。例えばシフト位置ですが、昔はシフトと言えばコラムシフトかフロアシフトでありました。しかし今ではインパネシフトもあり、その位置もさまざまになってきています。またシフトチェンジの方法も多種多様となり、それぞれに対応していくことが会社としては一番苦労している点です。

一方で、障がい者の方々においては、障がいの部位や特性が一人ひとり違うため、弊社の製品は「乗っていただく方に本当にあったものを作らなくてはならない」ということが先代から引き継いできた使命であり、今後も持ち続けていくテーマでもあります。そのために安全性を考え一台一台手作りになり時間がかかることがあります。

現代の自動車業界の早い開発サイクルへの対応と障がい者への手作りによるきめ細やかな対応、この相反する二つの事柄を高い次元で合わせ持つことが弊社の課題の一つになってきています。

また、弊社は障がい者への指導装置開発の先駆けとして広く社会に対して認知を求めて行かなければならないと考えております」

(当時のとある冊子より／藤森善男)

いるならうれしい話だろう」とまったく意に介さないのだ。

父や姉の心配をよそに、いつの頃から善男は次第に海外にも目を向けるようになっていた。まず世界各国の福祉車両を知るため、自動車メーカーのバックアップで通訳の方に付いてもらい、世界中を視察してまわった。その後、自分たちが培った技術が海外でどこまで通用するのか実証するため、アメリカやイギリスで左アクセルペダルやステアリンググリップの特許を取得した。

善男の研究や技術開発、特許は、福祉への取り組みで日本よりリードしていたアメリカ、ヨーロッパをはじめ、東南アジアでも注目されるようになっていく。特にイギリスの福祉用具の業界では、「フジオート」と「藤森善男」の名前はよく知られるようになっていた。

口コミなどもあって徐々に評判が広がり、フジオートは、

設立して10年ほどで事業が軌道に乗り始め、トヨタ、スズキなど大手自動車メーカーの社員が熱心に営業をかけて出てくれた。トヨタカローラ、オーテック、スズキの車は海外にも輸出されることになった。

平成に入ると、善男はメディアや運輸省（現・国土交通省）に対して、「装置を指定部品にしてほしい」とする運動を始めた。運輸省からは「強度」、「コントロールレバーの手元にスイッチ類を付ける」、「サドルレバーをつける」、「シフトチェンジができる」、「ハンドルに旋回グリップをつける」など、次々と課題が与えられたが、それらすべてをクリアし、1995（平成7）年には、ついに運転補助装置を指定部品として国から認めてもらうことを達成した。

実験と失敗の記録—— 現場から生まれた革新技術

ここで、善男の技術者としての開発秘話を少し紹介しておこう。

【ブレーキロック装置】

1975 (昭和50) 年完成

多くの手動運転装置は、左手で操作するレバーを前に押すとブレーキが作動し、引くとアクセルになるタイプが一般的である。これは、ブレーキが最も重要であるため、万が一の時には体ごと預ければ止まるという発想から生まれた。しかし、善男は実際にテスト運転をしてみて、長時間信号で停車している際にブレーキレバーをずっと押し続けるのが大変だと感じていた。そこで、ブレーキレバーを一時的に固定できる仕組みを思いついた。

善男は、ブレーキのロックと解除を、ラチェットギア機構を使い、ソレノイド(電磁石)で作動させる方法を考えた。このアイデア自体はすぐに浮かんだが、ラチェットギアの爪車と爪歯の関係は、計算ではなく実験で最適な形状を探り出さなければならず、完成するまでに約1年間を費やした。

試作と微調整を繰り返す中で、時間と開発費がかかり、零細企業にとっては大きな負担となっていた。それでも最終的に完成した製品は、ハンディキャップドライバーの身体的負担を大きく軽減し、実用新案の期限が切れた後も、後続の企業が同じようなブレーキロックシステムを採用するほど、運転者にとって有用な開発となった。

【旋回グリップ】

1983 (昭和58) 年完成

脚が使えないドライバーは、片手でブレーキとアクセルを操作し、もう片方の手でハンドルを回すことになる。その際、旋回グリップがあると便利だ。

最初にこのグリップを開発したのは父の善一だが、善男はそれをさらに改良し、瞬時にグリップを着脱できる仕組みにした。複数の人が運転する車の場合、旋回グリップが取り外せる方が便利である。簡単に装着でき、運転中に絶対に外れない、そして必要な時に簡単に外れるという仕組みを目指した。開発には、高い精度や強度、安全性を確保する必要があった。1980 (昭和55) 年から開発を始め、完成までには3年を要した。最終的に旋回グリップは特許を取得し、イギリスでも審査に通るほどの成果を挙げた。

【ジョイスティック】

1999 (平成11) 年完成

昭和から平成にかけ、新たに挑戦した技術が「ジョイスティック」だ。ジョイスティックは、コンピュータやラジコン、ゲーム機などで使われる入力機器で、方向入力を指の動きだけで行える。善男は、これを運転補助装置として提供しようと、研究と開発に取り組んだ。しかし申請してもなかなか認可が下りない。

ある時、「フジオートの設計のまま外国で製作し、それを輸入すれば認可を得られるかもしれない」とアドバイスを受け、イギリスの企業「ステアリングディベロップメント社」と契約を結んだ。委託生産の形で製品を完成させ、ついに国産車への取り付け認可を得ることができたのである。

この間、フジオートの社員二人をイギリスに派遣し、技術的調整と取り付け方法を習得させた。零細企業にとって、数千万円もの研修費用をかけることは簡単な決断ではなかったが、善男は信念を曲げず、正念場を乗り越えた。



善男が開発した、当時の補助装置
(ジョイスティック車)



父の藤森善一と善男、親子で写った貴重な一枚。運転席に座っているのは善一。
扉のすぐそばに立っているのは善男

善男が製品に込めた思いは 今も大切に受け継がれている

善男はフジオートで最も特徴的な手動運転装置に使われている“FCグリップ (P.10 参照)”を開発するにあたり、とくに三つのポイントに注力した。それは、ハンディキャップドライバーたちが運転する際に「疲労軽減のお役に立つ」こと、「安全第一」であること、そのために「形にこだわること」だった。

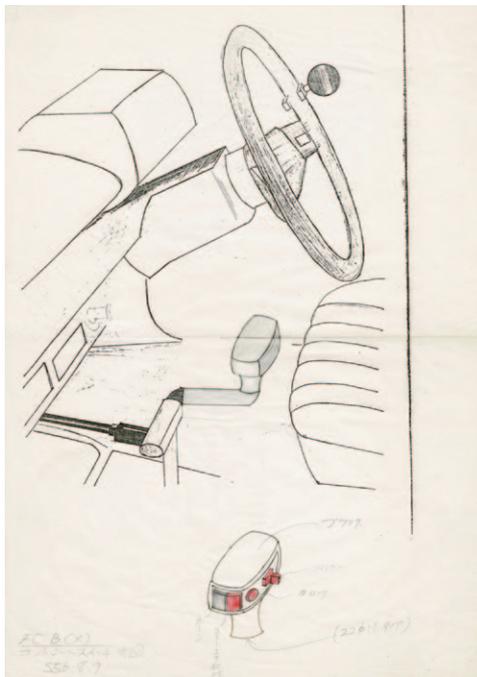
お身体にハンディをお持ちの方が、手動運転装置を使って車を運転していると、グリップを握る手はアクセルワークやブレーキング、そしてウィンカーやヘッドライトなどを動かすため、相当疲れてしまう。そこで善男はドライバーの疲労を軽減するため、FCグリップをほんの少し手を休められる場所にしたいと考えた。その際、指の動きすべてに対しても疲れにくい位置にするなど配慮した。運転時における手への負担軽減に加え、緊急時のブレーキ操作の確実性、スイッチ操作の利便性などにもこだわった。

グリップの強度は、急ブレーキや急発進することを念

頭に考えられ、破損の危険が少なくなるよう樹脂素材を使用。コントロールレバーの先端をグリップのほぼ根本の部分に入れているので、たとえハードな使用をしても取れたり折れたりすることはまずない。

また、指が使えなくても手のひらにあたる面積が大きくなっていけば、いざという時に滑ることなくブレーキ操作をすることができる。重要な機能であるウィンカーとホーンは、装着義務でなくなった今でもグリップに取り付けているが、これは、スイッチを手のひら近くに配置することで安全性が高まるためだ。

ちなみに、FC型のグリップの形状は、ボクシングからヒントを得たものだった。ある時、善男はボクシングの試合を見て「人間は、こぶしで殴るような握りをしたときに最も力を出せるのではないか」と思いつき、それまで開発していた縦型グリップをやめ、FC型のグリップを完成させた。ちなみに、このグリップは意匠登録 (意匠登録第 885687 号) されている。



善男が描いたスケッチ。設計やアイデアを思いつくと、いつでもどこでもすぐにメモをとった



善男は屋久島で療養を続けたが良くなり、最期は東京の病院に移り、2003（平成15）年に息をひきとった

病床でも開発を続け—— 遺志を次世代へ継承

善男は、アイデアが浮かぶと現場に入り浸り、研究や開発に没頭した。しかし次第に過労がたたリ、体調を崩していった。もともと体は丈夫ではなく、1997（平成9）年頃から入退院を繰り返すようになり「空気や環境が良いから」という理由で、屋久島で療養することもあった。

入院生活を送る中でも、紙と鉛筆を手放すことはなく、ベッドの横に小さな机を置き、設計を続けていた。時には姉の一子に「材料を買いたいのでお金を送ってくれ」と病室から要求し、ベッドの横で簡易的な実験をして新たな装置を生み出そうとした。

その一方、自分の病状を薄々感じていた善男は、姉の一子に「借金を抱えてこのまま続けるのは大変だから、フジオートは廃業してもいい」とも話していた。善男の病状を知り、ハンディキャップドライバーや代理店は気を揉んだ。一子の元には「車が運転できなくなったら生きていけない」、「どうか事業を続けてほしい」といった、障がい者からの悲痛な声も届いていた。

やりきれない思いから、一子は、自分の息子である光一に、「父（善一）と弟（善男）が大切にしてきたこの会社をどうにか守りたい」と吐露することもあった。母の想い、叔父の病状を知り、当時教員を目指していた光一は、自身の夢を断ち切って、会社を継ぐ決意を固めた。（詳しくは、P.44以降参照）

その一報を聞くと善男は、「退院したら光一にすべてを教え込む」と意気込み、事業承継の準備をはじめた。光一が自分の意志で会社を引き継ぐことを決めたことを、善男は心から喜んだ。

しかしその後すぐに、善男は肝炎から敗血症を併発し、みるみるうちに衰弱していった。心配した母の季子や代理店のスタッフなども駆けつけ、善男を励ました。

—— 2003（平成15）年8月、善男は50歳という若さで旅立った。甥である光一が会社を引き継ぐことが決まったことで、まるで安心でもしたように、最後は眠るように息を引き取った。そして同年9月、善男の甥で、一子の息子である杉山光一が、フジオートの社長に就任したのだった。

Records of Kazuko Fujimori

3 藤森一子の記録



Prologue

1945（昭和 20）年——。焼け跡の匂いがまだ町のあちこちに残る東京。善一は、妻と子連れ、長野へと疎開し、その地で仕事を探り当て暮らし始めた。

疎開から 4 年、1949（昭和 24）年に生まれた娘は「一子」と名づけられた。

「一」という字には、善一の思いが込められていた。名付けの参考にと知人の姓名鑑定士に見せると、「一美か一子が良い。一美は家庭に、一子は社会に出て成功するだろう」と言われた。

善一はためらうことなく「一子」を選んだ。

一子は運命に導かれるように、父・善一が創業し、弟・善男が発展させたフジオートを、陰日向に支えていくことになるのであった。



Profile

Kazuko Fujimori

藤森 一子

1949（昭和 24）年長野県生まれ。中学生の頃から、父・藤森善一より経営のいろはを学び、そろばん塾の講師など家業を手伝う。1973（昭和 48）年フジオート設立後は、経理として会社を支える。2003 年（平成 15 年）に善男が逝去、息子の光一がフジオートの代表となり、自身は、有限会社フジオート会長、また、名古屋支店代表に就任。現在も、現役で経理などをサポートしながら、身障者支援の活動を続けている。

“誰もが運転できる” 未来を目指し 福祉車両を通じて障がい者の 安全と権利を守る



『国際福祉機器展 (H.C.R.)』に出展して、フジオートの製品をPRする、若かりし頃の藤森一子

東京大空襲から長野へ 再上京した東京での悲劇

1945 (昭和20) 年、東京大空襲で焼け野原になった東京から親類を頼り、藤森家は長野県へ疎開していた。手先が器用だった善一は長野で木工場を営み玩具をつくって生計を立てていた。手作りの玩具は、当時でも珍しく良い商売になったという。

自分でものづくりをして製品を生み出す善一の一面を垣間見るエピソードだが、せっかく貯めたお金は「私の知っている販路を通せば利益率がいい」など口八丁で近寄って来た人たちにだまし取られていた。それ以降、善一は言葉巧みに近寄って来る人の「いい話」には乗らず、「販路は自分で開拓していくもの」という信念を持つようになった。

善一の娘の一子は、1949 (昭和24) 年に疎開先の長野県で生まれた。一子は、子どもの頃から身体が丈夫で活発な性格で、家事や弟の面倒をよく見て、何事

にも気が利く一面があった。

さて善一は、戦争の傷跡がまだ残る1951 (昭和26) 年、家族を引き連れ再び上京し、東京でタクシーの運転手として生計を立てるようになっていた。

ところが藤森家にとって思いも寄らぬ出来事が降りかかる。一子が4歳の1953年 (昭和28年) 5月、善一が居眠り運転のトラックによる事故に巻き込まれてしまうのだ。一命は取り留めたものの、善一は両脚の大腿部から下を切断しなければならぬ大怪我を負った。

一子たちきょうだいは、母の季子の実家である祖母の家に預けられた。事故後の善一の過酷な姿を見せたくないという両親の思いから、しばらく詳しく知ることはなかったという。

一子が父に再会したときは、すでに両脚を切断した後だった。善一は、切除した脚が痛いとき折辛そうにすることがあり、その姿に一子の心も痛んだ。後年、一子は「本当に切らねばならなかったのか。もう少し方法がなかったのか」という釈然としない思いを抱くことがあった。



一子が子どもの頃、暮らした実家「東園」（長野県小布施町）

自立支援への道—— 東園の設立と家族の奮闘

両脚を失った善一は、手だけで運転できるように改造した自動車で、移動販売の商売を始めた。また、身障者の運転免許証を手に入ると、自ら運転して日本一周をしてみせ、全国の障がい者たちを勇気づけた。さらに、自分と同じように困難な境遇に置かれた障がい者の力になりたいと思いから、1962（昭和37）年、長野県の小布施町に自立支援を目的とした授産施設「東園」を設立する。

当時思春期にあった中学生の一子にしてみれば、「東京からこんな田舎に来て、風呂もない老朽家屋に家族と入所者が一緒に住むなんて」という批判的な気持ちがあった。しかし、まだ小学生だった2つ年下の弟・善男は、それがすぐに日常生活になった。

学校では一子も善男も周囲の子どもたちからイジメを受けた。負けん気の強い一子は、泣いている善男をかばい、イジメた相手にやり返しに行くこともあった。

善一の話を目にした全国の障がい者にとって、また

その家族にとって、「東園」は理想の場所に思えたのかもしれない。設立から入園者は増え続け、次第に運営が困難になっていった。善一は資金を調達するため、あちこちを駆け回り、電子機器メーカーの下請けや蚕のスクラ編み（蚕網や藺網）、大豆の選別、リンゴ箱の釘打ちなど、さまざまな軽作業を探してきた。それでも、経営を維持するための収入には足りなかった。

そこで善一は「そろばん塾」を開校。そろばんの県大会で二位に入賞するほどの腕前だった一子も塾を手伝った。そろばん塾は最終的に200人以上の生徒を抱えることとなり、東園に理解を示す人も増えていった。

しかしそれでも、東園の経営状況は厳しかった。支出に見合う収入を、入園者の仕事とそろばん塾だけで賄うのは不可能だった。

そこで次に善一は、障がい者に自動車の運転を教えることを思いつき、東園の近くのリンゴ畑に自動車教習所を造成した。教習所が開校すると、善一と季子は学科と実地を熱心に教えた。ところが障がい者の中には、学校に行けず、文字の読み書きすらできない人もいた。そのため、一子と弟の善男は、運転免許の試験に臨



りんご園を切り拓いてつくった
即成の自動車教習所（長野県小布施町）



全国から集まった身体障がい者に車の運転を教える善一。
家族みんなで自動車教習所の運営を支えた

む受験生に文字を教えるのが日課となった。合格率は低かったが、受験生が合格するたびに、一子たちは涙を流して喜んだ。

善一の想いと一子の覚悟 親子で築いた支援の原点

善一は明るく前向きな性格だったが、一子は一度だけ、父の言葉から、胸に秘めたその悔しさを感じたことがあった。「お父さんの脚がもう20センチ長く残して切られていたら、俺の人生はきっと違っていた」――。善一の脚は義足を取り付けることもできないほど、根本から切り取られていた。一子は何も言葉を返せず、目を伏せるしかなかった。日頃、善一は悲観的なことを口にせず、娘の前で愚痴や弱音を吐くことはなかったが、心の奥には深い悲しみと苦しみを抱えていたのだ。

善一は、子どもたちが小さい頃から、“手先が器用でアイデアマンの善男”と“利発でコミュニケーション能力に長けた一子”の資質に気づき、「善男は技術者として、一子は経営者として育てたい」と考えていた。実際、一

子は中学生の頃から、父に連れられて仕事でさまざまな場所に出向いた。家計を支えるためという理由もあったが、父と行動を共にすることで、一子は商売の基礎を学び、経験を積んでいった。

そうした環境を、一子は当然のものだと考えていた。家業を手伝うため、青春を謳歌する時間はなかった。中学でも高校でも部活に入部できず、授業が終わると、東園からの迎えの車に乗って、すぐに帰って仕事をしなくてはならなかったのだ。

そんな一子も一度だけ、青春の真似事のようなものを体験したことがあった。当時足が速かった一子は、先生の誘いで陸上大会にハードル選手として出場することになったのだ。大会出場までのわずかな期間、その時だけは、家の手伝いを忘れ、同級生らとともに練習に打ち込むことができた。一子にとって、このことは、学生時代の唯一楽しかった出来事として今でも良い思い出となっている。そしてこの思い出を語るとき、一子は次のように続ける。

「大会が終わると、“私にはこれからこういう時間を持つことはできないだろうな”と寂しい気持ちになりました。

一方で、東園に入所されている障がい者の方たちを支援していかなければならないという責任感のような気持ちもありました。それは親から強制されたからというのではなく、入所者の支援をすることが日常の中の一つだったからです。そろばんが得意で、働けば収入を得られる。自分の能力を生かせばお金を稼げるというのを実感していたというもあります」。

普通の学生のような青春を楽しむ機会は逸したが、一子は東園での生活にやりがいを感じていた。障がい者が自立していく姿を見ると、うれしい気持ちになり、それが生きる喜びにつながっていた。

フジオートを支えた 家族の絆と世代交代の物語

弟の善男が有限会社フジオートの社長になった。しかし、善男は経営者というより、研究者タイプの性格で、研究には惜しまず資金を注いだ。

当時、経理として支えていた一子は、経営状態を心配したが、真っすぐな善男の意見に何も言えなくなった。それは、障がい者支援という観点で見ると、もっともな意見だったからだ。善男は渾身の出来の製品に対して「やったよ、これを見てくれよ」と満足気な表情を浮かべ、その度に特許の申請をする一面もあった。一子にとっても誇らしいものだった。

フジオート設立から二十数年。2000年代に入ると、弟の善男は体調を崩し、入退院を繰り返すようになった。一子は何とか力になろうと休みなく働き続けた。しかし、今度は一子自身が過労で倒れ、病院へ緊急搬送されることとなった。心臓に負担をかけ過ぎて、命を落とす寸前だった。医師から「あなたはもう少し生きなければなりません。きっと、まだやり残している仕事があるのではないですか」と鼓舞され、一子はその言葉で気力を取り戻した。

しかし弟の善男は2003年(平成15年)8月、肝炎から敗血症を併発し、享年50歳で急逝。最後は苦しむことなく眠るように息を引き取った。その後、一子の

息子の杉山光一が社長に就任した。

事業承継を乗り越えて—— ブランド価値の再構築

光一の社長就任が決まると、一子は“親子の縁を切る”覚悟をした。公私の区別を意識的に強化しようとしたのだ。「会長と社長が親子だと、社員がやりづらいたろうと思ったのです」。これまで弟の善男を支えてきた一子は、今度は息子の光一を陰から支えることにした。仕事では、旧姓の藤森を名乗ることにした。

一子が心配した通り、事業承継は最初は上手く行かなかった。創業者である父の善一の時代は善一を慕って入社してきた社員が圧倒的に多く、弟の善男の時代は善男の発想力や技術に惹かれて入社した社員がほとんどだった。一方、光一は自動車業界とは無縁の世界を生きてきた。光一と社員のコミュニケーションが擦れ違うのを、一子は横で見ながら歯がゆく思っていた。しばらくは光一も迷い戸惑いながら手探りで日々を過ごしていた。

ある日、一子は光一に「ヨーロッパの福祉車輻を視察してきなさい」と言って送り出した。おぼつかない英語を駆使して光一はドイツやイギリスなどの福祉車両を取り扱う会社を訪ね歩き、各国の状況をリサーチして回った。すると、どこへ行っても「日本のフジオートのことは知っている」と言われ、二十年以上フジオートの運転補助装置を使っている人を紹介してもらった。光一は、改めて叔父である善男の功績に胸を熱くした。

一方、一子が大事にしたのは、お客さまとの絆を大切にすることだった。時にはプライベートでお客さまである障がい者の方と旅行や食事に出かけたりもした。長い時間一緒にいると、障がい者の方は家族にも相談できないような困りごとを吐露することがあった。

「彼らからすれば、かしこまった場やアンケートなどでは言いにくいこともあると思うのです。取り留めもない世間話をしている中で、ポロッとこぼしてくれたことが、“彼らがどんなものを欲しているか、何に困っているのか”



20年以上前に使われていた、製品パンフレット。コラムタイプ手動運転装置、フロアタイプ手動運転装置などを、写真とイラストで丁寧に紹介している。パンフレット制作は主に一子が担当した



障がい者やその家族からの相談の電話に対応する一子。現地に赴く必要がある場合は、全国どこにでも駆け付ける

のヒントになることもありました」。

一子はそれらのポイントを製造現場に伝え、製品開発に役立ててもらおうようにした。

光一は、祖父の善一や叔父の善男が築いたものを守りながら、時代に合った改革を進めようとしていた。創業者である善一の理念「運転補助装置は、使う人もつくる人も必要以上に安全に気を使うべきだ」を大切にしながら、さまざまな施策を整えていった。

どんなに安全に設計された装置でも、正しく取り付けられていなければ安全運転は保証されない。そこで光一が整えた施策が「フジコン運転補助装置取り付け認定証」だった。運転補助装置は、取り付けるために専門的な知識や技術、経験が必要である。お客さまの命を預かる装置を扱う立場として、フジオート本社だけでなく全国の代理店取扱店の技術者にも認定取得を義務付けし、取り付けからアフターフォローまで責任を持って提供できるよう整備した。

運転補助装置を取り付ける際、今でも一子は、善男が大切にしていた極力加工しないような設計を意識するよう技術者に伝えている。交換可能なパーツに加工をすることはあるが、ボディやシャーシに穴を空けないので、車を乗り換える際にマイナス査定がつくことはほぼない。一方、Jドライブシステム（ジョイスティック車）の

ような車にも興味を持っている。しかし、車全体に大きな改造が必要で、費用が高額になるほか、装置を外しても元通りにならず、下取り価格は望めない。さらにその車専用の装着となるので、別の車にシステムを取り付けることもできないため、それに代わる車をつくれないうか今でも考えている。

障がい者の命と尊厳を守るため 不正部品の撲滅に挑み続ける

ここで大切な話をひとつ挟みたい。一子がいまなお続けている、不正部品撲滅のための闘いの話だ。

時代は善男が社長だった時代に遡る。平成に入ると、善男は、自身が開発した運転補助装置を「指定部品」として認定してもらうため、メディアや当時の運輸省（現在の国土交通省）に対し、精力的に働きかけた。

善男が働きかけた当時、運輸省からは装置の強度や安全性、操作性について厳しい基準を提示された。それらはすべて、障がい者が安全かつ確実に車を操作できるかどうかという視点から定められた要件であった。

フジオートは、これらの課題を一つひとつクリアし、1995（平成7）年、ついに運転補助装置が「指定部品」として国から正式に認められることとなった。この認

定は、障がい者の自立支援や移動の自由の拡大にとって、画期的な出来事であった。

当時の「道路運送車両の保安基準」には、指定部品一覧表も掲載され、「身体障害者用操作装置の部品」という項目とともに次の内容が明記されていた。

身体障害者操作補助の部品

(次の変更内容に係わる部品に限る。)

- ①ステアリング・ホイールへの旋回信への取り付け
- ②アクセル、クラッチ、ブレーキ等への手動操作部品の取り付け
- ③方向指示器レバーの移設又は足踏み方式部品の取り付け
- ④足踏み式駐車ブレーキへの手押しレバーの取り付け
- ⑤ペダル類にペダルを延長するための部品の取り付け
- ⑥助手席への補助ブレーキ・ペダルの一時的な取り付け
- ⑦アクセル・ペダル又はブレーキ・ペダルの移設又は増設取り付け

なお、指定部品一覧表には、フジオートの製品のイラストが一部掲載されており、「指定部品」の基準をつくるにあたって、フジオートの装置がいかに重要な役割を果たしていたかがうかがえる。

このように厳しい審査を経て、運転補助装置が「指定部品」になったにも関わらず、2000年代前半、高齢化や福祉車両需要の拡大によって運転補助装置の需要が一気に広がると、制度や基準の整備が追いつかず、海外製の安価なパーツや、新規参入業者が増え、品質にばらつきのある商品が市場に出回り始めることとなった。

指定部品のメリットは、車検（「継続検査」）において構造変更の申請やプレートの再登録が不要になる点だ。一方で、基準を満たしていない部品は「指定外部品」や「改造部品」とされる。これらを使用する際は、原則として構造変更検査が必要となり、手続きや費用の面でユーザーに大きな負担が生じる。

しかし、制度の開始後、一部でその運用が歪められるようになった。税制上の優遇措置を悪用し、安全基準を満たしていない装置を装着した車両が市場に出回るようになったことは、この業界のピンチでもある。

一子はこの事態に危機感を抱いた。「指定部品の安全基準が実態に即していないのではないか」と疑問を持ち、国土交通省に対して改善を求める働きかけを繰り返した。しかし、返ってくるのは「制度に則って運用している」との形式的な回答ばかりであった。

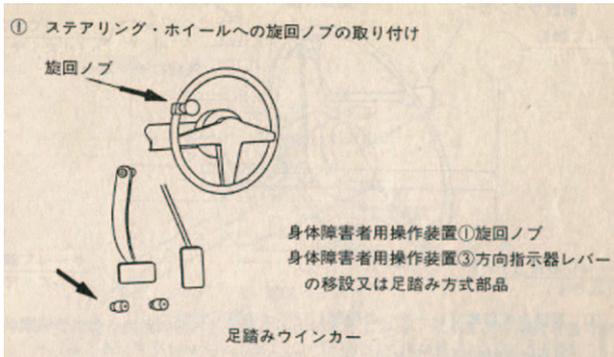
その結果、「取り付けさえすればよい」という形式的な運用が広まり、強度や操作性といった本来重視されるべき要素が軽視される風潮が生まれた。弱い立場にある障がい者は、明らかに不適切な装置であったとしても、それに頼らざるを得ない状況に置かれている。一子は、「このままでは障がい者の命が守れない」と強く感じ、不正部品の撲滅に向けて行動を開始。全国から寄せられる障がい者の声に耳を傾け、実態をまとめ、国やメーカーに訴え続けた。その活動に共感し支援する自動車メーカーや政治家も現れるようになった。

しかし、現在においてもなお、不正な装置が原因で事故に巻き込まれ、運転の自由を失っている障がい者はゼロではないと感じている。弟の藤森善男や父・善一らが長年かけて築き上げてきた「障がい者が運転する権利」は、危機に瀕しているのである。

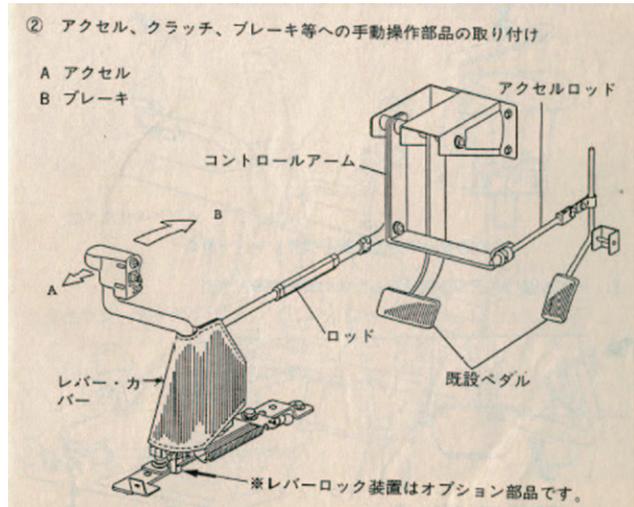
自動車を運転することは、障がい者にとって自立への第一歩であり、その機会を奪われることは、一子にとって何よりも耐えがたい現実である。そのため一子は、問題が解決されるまでは会長職を退かず、現役として活動を続ける決意を固めている。

障がい者の自立と社会参加 それを支える技術と責任

杉山光一が会社を継いで二十余年が経過した。その姿を側で見守り続けた一子が、光一が成し得た大きな功績として挙げるのは、医療界とのつながりをつくったことだ。光一は、医療や交通安全、作業療法などさまざまな学会に参加し、そこで得た知見や情報をフジオートの製品に反映する一方、各学会では論文などを寄稿し、フジオートのナレッジをフィードバックした。障がい者が車を運転することで移動の自由が得られ、社会参加の促進や生活の質の向上につながることを訴え続け



運輸省『道路運送車両の保安基準詳解』
(交文社)に指定部品として掲載されたフジオートの製品のイラスト



てきた。

近年は自動運転にも注目が集まり、障がい者や高齢者も一人で移動できるよう、「完全に自動で走る」車を目指し、世界中で開発が進められている。

それでも障がい者と長く関わってきた一子は「自ら運転する喜び」を次のように語る。

「自動運転の実現が、安全で便利な移動手段として価値が高いのはその通りだと思います。一方で、障がい者が運転補助装置を使って自動車を運転することで、日々のリハビリになり、半身が動かなかった人の体が動くようになったという例も見かけます。また、自分で運転することで自立心や開放感を得られるなど、心のケアにもつながります。そういう点も大事に考えておきたいと思うのです」。

厚生労働省によると*、国内の身体障がい者の人数は423万人にのぼる。先天的なものに加え、交通事故や産業災害によって後天的に障がいを負う人も少なくない。そうした現実の中で、障がい者が健常者と同じよう

に社会の中で生きていくために「自動車での移動」が果たす役割はきわめて大きい。

フジオートは、その移動の自由を支える技術を磨き続けてきた。いつの時代も命の重さを忘れず、“つくる責任”、“売る責任”、“買う責任”を社会全体で共有し合える未来を目指しながら、その使命を果たしていく考えである。自動車を運転することは、他人の力を借りずに、自分の意思で自由に移動できる大切な手段だ。自らハンドルを握るという行為が、人の身体を鍛え、心を癒し、人生に希望をもたらす。運転が、単なる移動手段だけではなく“生きる力”になる瞬間を、何度も目の当たりにしてきた。これからも「お身体にハンディをお持ちの方も安心して運転できる、一人ひとりに合わせた運転補助装置を提供する」という理念のもと、フジオートと共に一子は挑戦を続けていく。

*出典 在宅身体障害者(児)及び在宅知的障害者(児)：厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(令和4年)、施設入所身体障害者(児)及び施設入所知的障害者(児)：厚生労働省「社会福祉施設等調査」(令和3年)等、在宅精神障害者及び入院精神障害者：厚生労働省「患者調査」(令和2年)より厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部

一子の想い ～安全に運転してもらうために～

「障がい者が運転することは、今日では当たり前ですが、ここに至るまでには大変な苦勞がありました」と、一子。
運転補助装置が「指定部品」として認められるまでの経緯などを教えてもらった。



本社でインタビューに応じる、
フジオート会長・藤森一子

かつてフジオートでは、一定期間使用した運転補助装置に対し、安全を保障するため強度検討書を付けて、陸運局（国土交通省地方運輸局）の検査を受けてきました。しかし販売数が増え、一台一台、検査を受けるのが大変になってきました。そこで、陸運局に相談に行ったところ、検査方法の改善を検討いただき、安全性の確保や公害防止に支障が少ない補助装置を「指定部品」として認めるということになりました。

「指定部品」の基準となるよう、国内初にして最大シェアであるフジオートの装置の検査が行われました。見事、安全強度が認められ、スイッチ類が「指定部品」となりました。実際、当時発行された運輸省『道路運送車両の保安基準詳解』（交文社）には、フジオートの製品のイラストが掲載されています。しかし、シフトチェンジを行うための装置には許可がおりませんでした。左手にコントロールレバーを持ち、右手でハンドルを握っていたらシフトが使えず、安全性が認められなかったのです。そこで、シフトチェンジ用装置の開発を始めました。シフトチェンジの際に一旦ブレーキをロックできる仕組みを考え、数年かけてブレーキロックが完成。再度申請し、ついに指定部品の許可を得たのです。この経験から、私は日本の安全に対する徹底した考え方に改めて感心しました。そして、これからもこの安全基準を守っていかなくてはと、強く再認識しました。

また、定められた運転補助装置が取り付けられている自動車は非課税対象ですが、その経緯には、ある国会議員の方が関係しています。父・善一が運営していた教習所「東園」に、その方のご親族が通われていたのです。当時、他の生徒と一緒に一軒家で共同生活をしていましたが、素性は知りませんでした。その子は運転免許試験に合格し、実家に帰った後、デパートに就職したのです。その姿を見たその国会議員は、「これからは障がい者も、年金をもらうばかりでなく、社会に出て働く時代が来た」と大変喜び、善一に「何か援助できることはないか」と申し出たのです。ちょうど翌年から消費税が導入されるとのことで、運転補助装置が付いた自動車を非課税にしてはどうか、と話がまとまりました。金銭的負担が軽減されることで、障がい者が免許を取りやすくなり、社会に出て働きやすくなるのではないかと。しかし、健常者の理解が得られないことを懸念し、非課税対象となるケースは限定されることに。そして、両脚の悪い方、右半身麻痺の方、両手が不自由な方などが選定されました。

現在では、多くの障がい者が車を運転し、社会で活躍しています。これは、国や行政がお膳立てをしたことではないのです。障がいをお持ちの方一人ひとりが、安全に運転をし、一生懸命、社会復帰したことが認められた結果です。これまで、障がい者の皆さんがどれだけ苦勞して頑張って権利を勝ち取ったか。そのことを、障がいをお持ちの方々にも、もっと知っていただき、これから社会に羽ばたいてほしいと思います。



Chapter

3

知新 フジオートの今とこれから

2025（令和7）年12月、有限会社フジオートは法人化50周年を迎えます。
私たちはいつの時代も、最新技術と確かな技術力で、多くのハンディキャップドライバーに自由に移動する喜びを届けました。
現在は、杉山光一が社長として会社を率い、全国の代理店や教習所とも連携しながら、きめ細かなサポートを実現しています。
これからも創業者の想いを受け継ぎ、すべての人に“運転する喜び”を届け、安全性と快適さ、そして挑戦し続ける心を社会に還元していきます。

経営者の覚悟と未来への挑戦

経営者が語る
フジオートの今とこれから



有限会社フジオート 代表取締役

すぎやま こういち

杉山 光一

Profile

Koichi SUGIYAMA

1978（昭和 53）年、長野県小布施町出身。早稲田大学大学院教育学研究科を卒業。教職を志していたが、叔父の急逝により、2003（平成 15）年、25 歳で社長職を引き継ぐ。技術開発の推進、技術の伝承や教育の刷新に加え、医療業界などとの連携を積極的に図りながら、社会貢献と企業の成長を目指している。

自動車の技術も経営の知識もない杉山光一は、急逝した叔父・藤森善男の遺志を継ぎ、25歳で突如社長となった。右も左もわからぬまま、葛藤と決断の日々を重ね、時間をかけて従業員との信頼関係を築き、また、社内改革を進めてきた。そんな杉山社長は、今後どのようなビジョンを持ってフジオートを率いていくのか。杉山社長が語る、ハンディキャップドライバーと運転補助装置のこれから、そして誰もが安全に移動できる社会とは――

「想定外」の事業継承と 社長としての未熟さを自戒

正直なことを申し上げますと、私はそもそもフジオートの経営に関わろうとは少しも思ってもいませんでした。私は歴史が好きで、大学では世界史を専攻し、卒業後は教員になろうと思っていたのです。フジオートではアルバイトというカタチで経理システムの入力作業などの手伝いをした程度で、具体的な業務内容もほとんど知りませんでした。

ではなぜ、私がフジオートの経営を任されることになったのか？ きっかけは、フジオートの創業者で当時社長だった叔父の善男が体調を崩したことでした。当時私は大学院生。環境が良いからと屋久島で療養していた叔父を、祖母と共に見舞いに行ったのですが、その後、母から「この会社はおじいちゃんから引き継いだ、大事な事業をしているんだ。何とかしたい」と何度も聞かされるようになりました。次第に、その想いに応えた方が良いのではないかという気持ちになり、叔父の跡を継いでフジオートの代表になることを引き受けたのです。叔父の善男はとても喜びました。しかしその後ほどなくして亡くなりました。あれだけ喜んでいただけなのに、あまりにも突然で……。叔父が亡くなったという実感が湧かないまま、いつの間にか“社長を任されてしまった”。それが正直な気持ちでした。

自動車の技術的な知識も、経営者としての知識もない25歳の若者がいきなり社長です。一体、何をすれば良いのかわかりませんでした。とりあえず営業やお金の決済でハンコを押す程度でいいのか、そんなふうを高を括っていたら、着任して間もなく失態をおかします。お客さまから当社の製品を取り付けた車が初期不良を起こしたとクレームが入り、技術者から「一緒に謝りに行ってほしい」と言われたにも関わらず、「あなたたちが起こしたトラブルだろう」と突っぱねてしまったのです。社長として責任をとるべきところ、いきなりトラブル対応を任せられ、腰が引けてしまったのです。

後に、その誤作動の原因は当社の製品ではなく、車

側にあったことがわかりましたが、その時の自身の態度は今も深く反省しています。未熟過ぎて社長としてあり得ない対応でした。このことが仇となって、初っ端で社員の人たちの信頼を失ってしまったのです。そしてこのことは、遅まきながら「社長とはどうあるべきか」を深く考えるきっかけになりました。

技術力に感動しつつ 会社の課題に直面する

社長になってから一年後、フジオートは元々開発していた国内初のセダン型ジョイスティック車の開発に成功しました。ユーザー一人のためだけに作られたその車は、実に繊細で緻密な作業の集積でした。完成車を見たとき、純粋に「すごいな」と思い、こんな車を作れる技術力が、うちの会社にあるのかと驚かされました。イギリスで研修を受けて技術を磨いてきたスタッフたちの意気込みは素晴らしく、また、こんなに力のある現場と技術者たちがいるなら、この会社の未来には可能性があると感じました。

しかし同時に、会社としての限界にも直面していました。社内の慣習があまりにも古いのです。提出書類は手書き、さらに、根拠に基づかない経験則に頼る説明など、当時のフジオートは企業ではなく個人商店の延長のようなやり方をしていました。販売先には一流の企業も多いのに、こちらが出すものが昭和の町工場レベルでは、いまに通用しなくなります。このままでは、大手企業との取引も、業界での信頼も維持できない。いくら技術が凄くても、このやり方を続けていけば、いずれお客さまから見放されてしまう。その思っ焦っていました。しかし、思い切って改革を進めたとしたら、現場から反発を受けるのかもしれない。

このままでは未来がないという危機感と、現場の社員たちが守ってきたものを壊すかもしれないという葛藤、その狭間で揺れ動きました。悩みに悩んだ挙句、「どうせなら、好きにやってみよう」と、私は腹を括りました。思い切って自分の信じる方向へ舵を切っていくことにしたのです。

世代交代と技術の伝承の難しさ 昭和の旧態依然の体質が足枷に

フジオートの組織体制は、運転補助装置一般の開発・設計・製造・販売・福祉車両製作、総務です。どの部門も少人数で運営しており、一人が複数の役割を兼務していることも少なくありません。特に開発・設計・製造・販売は、取扱い製品の特性上、お客さまとの直接対応が求められることが多く、通常の車両販売のように「売って終わり」というわけにはいきません。取り付けの確認からアフターフォローまで、長く深く関わっていく必要があります。

設計や製造のスタッフは、それぞれが長年この業界に関わってきたベテランで、技術力には自信があります。ただし、世代交代が進んでいないことも事実で、将来的には、業務の知識やノウハウが特定の担当者のみしか把握していない、いわゆる「属人化」の状態から脱却することが課題です。そのためには「生産体制の見直し」が必要だと感じています。

フジオートは伝統的に、一人の職人が図面一枚をもとに最初から最後まで全工程を担う、いわゆる「多能工スタイル」でやってきました。しかし近年は、そのスタイルでやっていける人はもう限られてきています。高齢化もあるので、新しく入ってくる人に同じことを求めるのは現実的ではありません。

さらにいうと、現場には「一人で全部できて一人前」、「作業は感覚でやるのが正しい」という考えが根強く残っていました。しかし、会社の未来を考えると、まずはその職場の雰囲気を変えていく必要がありました。仕事を分業化して一つひとつの工程を誰もができるようにしないと、今後立ち行かなくなってしまう。「見て覚えろ」だけでは、技術の伝承はできません。ですから合理的な工程に改善し「誰でもできる仕事」に落とし込むのがこれからの形だと思ったのです。ですが未だに変えることはできていません。本当に根深く、そしてゆっくり進めていくべき課題であると痛感しています。

このように、経営者として向き合っていかなければな

らない課題は山積みです。現場の職人気質のスタッフの感覚をどう標準化して次世代に伝えていくか。マニュアルや教育体制の整備、業務の効率化と属人的な技術の継承の両立、社内のコミュニケーションの活性化等々……。資格取得を積極的に勧めて「自分のキャリアに少しでも関わりがありそうな資格なら、会社の費用で挑戦してほしい」と、スタッフには説明しています。たとえそのスタッフが将来フジオートを離れることになっても、それが本人のモチベーションアップにつながり、また、その人の人生のステップになるのであれば、それでも良いと考えるようにしました。今は成果を見守っています。

障がい者を取り巻く環境と 運転補助装置に関わる制度や社会

ここまで「社長」を続けてきて、成功したと胸を張って言えるようなことは、正直ほとんど思い当たりません。強いて挙げるなら、自分なりに医療関係者とのつながりをつくれたことでしょうか。

きっかけは、今から15年ほど前、たまたまインターネットで見かけたブログでした。そのブログの記事は医療関係者の方が書いたもので、「福祉関連の展示会で、「左アクセルは危ない」と自動車メーカーの担当者から説明された」という内容でした。記事を読んで、「これには誤解や偏見が生じている」とショックを受けました。ちょうどその頃は、認知症と運転の問題が社会的に話題になり始めていた頃です。「何か行動しないと、ハンディキャップドライバーにまで悪いイメージがついてしまう。ひょっとすると私たちの製品自体が危険視されて、使えなくなる日が来るかもしれない」と、危機感を覚えたのです。

それでいろいろと調べてみると、高齢ドライバーに関する研究会があることがわかりました。ならば、関係者の意見や考えを聞いてみよう、研究会が開いている学会や勉強会に参加して、医療関係の方と接点を作ることにしました。懇親会にも足を運び、質問も積極的に



「まだまだ知られていない福祉車両業界を知ってもらうため、さまざまな学会に出向いては、とにかく必死でアピールしました」と杉山社長

投げかけました。また、話を聞くだけでなく、ハンディキャップドライバーの現状について説明し、お身体にハンディがあっても補助装置で安全にフォローできることを伝え続けました。

そうやって、必死にこの業界をアピールし、多くの医療関係者から話を聞く機会が増える中、作業療法士や医師の中にも「認知機能と身体機能とはまた別。身体にハンディをお持ちの方でも運転できるなら運転しても良いのでは」と、応援してくれる先生がいることを知りました。

また、そういう風に前向きに考えてくれる先生方の期待を裏切らないためにも、ハンディをお持ちの方が運転したいときに、実際に訓練できる場所や頼れる体制を整えようと考えました。それで教習所にアプローチして、私たちの製品を無料で貸し出したり、体験する機会を増やしてもらったりする取り組みを始めたのです。

そういった一つひとつの行動が、結果として医療関係者との信頼関係につながったように思います。

今でも学会には呼ばれば必ず行くようにしています。学会はほとんど土日で開催されるので、基本的には私一人で参加してきましたが、ある日の社内会議で、中堅社員が「私たちスタッフも学会に参加する機会があっ

も良いのではないかと前向きな意見を出してくれたのです。「私たちは普段、工場の中だけで仕事をしているので、自分の仕事がどういう結果になっているかが見えづらい。多くの人と接することで能力を発揮するスタッフもいるのではないかと、その社員は言ってくれました。うれしかったですね。それ以来、希望があれば、スタッフにも少しずつ参加してもらおうようにしています。

その他、私が着任してからの取り組みとしては、身体にハンディをお持ちの方が行っているイベントへの協賛や、地域の小学校の校外学習での工場見学の受け入れなどがあります。

イベント協賛は、たとえば、川崎にある耳の聞こえない人が活動するプロの人形劇団の人形劇を小金井市に誘致しました。車とは関係のない業界ですが、ハンディがあっても、人生を豊かにしようと頑張ってる方、そしてそれを内輪だけでなく、どんどん外に発信しようとしている方を支援したいのです。

また、地域の小学生の受け入れというのは、コロナ禍で社会科見学が遠出できなくなった代わりに、フジオートの工場を見学させてほしいという話をいただいたのがきっかけです。以来毎年秋に、小金井市にある3

校の小学5年生を受け入れました。5年生は、ちょうど自動車工業の勉強をしているようで、実際の溶接や機械のプレスでの切断を見学してもらっています。



イベントに参加して自操式運転補助装置をPR

最適な製品開発を目指して 時代の変化に対応し未来へ挑む

フジオートを引き継いで約二十年。ハンディキャップドライバーを取り巻く環境は、少しずつですが、良い方向に変わってきていると思います。昔は「障がい者が車を運転するなんて考えられない」といった意見も多く、社会全体の理解が追いついていませんでした。ところが今は、パラリンピックやメディアの影響もあり、「身体にハンディがあっても運転できる・働ける」という認識が少しずつ広がってきているように感じます。

ただ、その一方で、制度的な整備や支援の仕組みは、まだ十分ではありません。例えば、運転補助装置を購入する際の助成制度も、自治体によって対応はさまざまです。補装具として認められれば助成が出ることもありますが、その判断基準はとても曖昧なので、本人や家族が申請に苦勞されるケースも少なくありません。

また、高齢者ドライバーの事故がニュースで取り上げられるたびに、「運転補助装置＝危険」といった安易な考えが一部で広がることも心配です。そうした風評に対して、きちんと情報を発信し、理解を得ていく活動が重要になってきていると実感しています。

私たちの製品は、病気やケガなどで下半身が動かなく

なってしまうり手がうまく使えなくなったりしたり、お身体にハンディをお持ちの方限定のもので、運動機能をどうやってフォローするかが重要なポイントです。「障がいがあるから仕方なく使うもの」ではなく、「自分らしく運転したいから選ばれるもの」が理想です。そう考えるからこそ、安全性と操作性に妥協せず、一人ひとりの状況に合った製品開発や対応を続けてこられたのだと思います。開発、設計で大切なのは「車の良さを活かしつつ、お客さまにとって最適な装置を作れるかどうか」に尽きます。弊社には車の特性を壊すことなく、その車に合った操作性や走行性を提供するという使命が社会から求められているわけですから。

フジオートは事故を徹底的に防ぐという姿勢をとっても大事にしてきました。それは祖父の「一人でも事故を起こせば、すべてのハンディを持つ方々への信頼が失われる」という強い思いに基づいたものです。そのために開発力、設計力、生産力を会社の柱として、それを日々強化、更新させてきたのです。

安全性は設計や開発の段階だけでなく、取り付ける際の技術も重要です。お客さまの命を預かる装置を扱う立場として、全国の代理店取扱店の技術者にも認定取得を義務付けし、取り付けからアフターフォローまで責任を持って提供できるよう整備しています。技術は、継続して蓄積・共有・信頼できる方と取り組むのが一番です。関わる人たち全員に“フジオートファミリー”のような意識を持ってもらい、「この業界で働いて良かった」と思える環境を整えていくことが、私の仕事だと思っています。

このような経営理念については、基本的に一度定めたものは変えるべきではありません。しかし、近年の時代の変化の速度は止まることがないので、今後その理念に従おうとすることで抵抗や違和感が出てくるのであれば、それは自分たちのやり方が時代に合わなくなってきたという一つの指標になると思います。そのときは柔軟に対応していくべきとも覚悟しています。

働き方改革のような外部からの圧力もあります。それに合わせようとして、かえって社内に矛盾が生じてしまっ

たこともあります。人が辞めていったり、現場がギスギスしたり……そういった現実には、私自身、限界を感じることも少なくありません。

これまでを振り返ってみて、客観的に自分のことを見つめると、私は頭が固く経営方針を変えない主義で来たため、柔軟性を欠いているところがあったように思います。実際、社員から「他の会社を見た方がいい」と言われたこともあります。その時はショックでしたが、今思えばその通りかもしれない、と納得する自分もいます。だからこそ、もっと勉強して、自分自身が変わらなければならぬと強く思っていますこの会社がうまくいかなければ、それは私の責任ですから。

私は大学で歴史を学んできましたが、その中で得た「論理的思考」こそ未来を切り拓くカギだと信じています。「何かが起きるには、必ず原因がある」のです。それを踏まえて物事を組み立てていけば、きっと結果も見

えてくるはずです。それを組織の中で浸透させるのは本当に難しいです。どうしても現場では目の前の仕事をいかに効率よくこなすかに集中してしまいます。「将来を見通して判断する」という余裕などありません。でもそれは仕方がないことです。だからこそ、私がわかりやすく地道に伝えていくべきなのだと思います。

正直に言えば、「社長」という立場が自分にふさわしいのか、いまだに分かりません。本来なら、もっと器の大きい人がやるべきです。でも、ここまで来たからには、私なりにこの会社を守り、次につなげていく責任があると強く感じています。

フジオートには、素晴らしい技術があります。そして、誰かの人生を変える製品を作ることができる現場の力があります。それを社会とつなげ、価値としてどう育てていくか——。それが、今の私の課題であり、まだ見ぬ道を切り拓く未来への挑戦なのです。

Column

コロナ禍を乗り越えて考えたこと

最初は、正直「コロナって何？」くらいの感覚でした。ところが、ダイヤモンド・プリンセス号のニュースを見た時点で「これは絶対に広がるな」と思いました。社員にはすぐに「感染は防ぎきれない。今のうちから対策を考えておこう」と伝えましたが、最初のうちは車の生産も止まっていなかったので実感が湧かなかったのです。

一挙に形勢が変わったのは、半年ほど経ってから。弊社は車の販売に依存しているので、メーカーの工場が止まった瞬間に供給が絶たれ、売る車がなくなったのです。販売台数が今まで経験したことのないレベルに落ち、これまで一日25台売っていたのが3台しか出なくなりました。初めて会社としての「赤字」を体験し、正直、夜も眠れなくなりました。

お客さまの状況も心配でした。ハンディをお持ちのお客さまは感染リスクが高いため、外出自体を避ける傾向が強く閉じこもりがちに……。その結果、弊社への来店も減っていきました。供給の問題に加え需要側の行動も制限されて、八方塞がりのような状況だったのです。

社員のモチベーション維持も課題でしたが、完全に仕事がゼロではなかったことが救いでした。みんな出社はしていましたし、オンライン会議も導入して拠点間のやりとりを工夫していました。ただ、現場中心の仕事なのでリモートは難しく、試行錯誤の日々でした。

コロナ禍を経て痛感したのは、「今の事業だけでは立ち行かない」ということです。車に取り付ける運転補助装置だけでは限界があるということ。そこで、最近では、運転前のシミュレーターや、お身体にハンディをお持ちの方がゲームを楽しめるデバイスの開発など、新しい方向性にも挑戦し始めました。こうした分野は、実はまだ研究も手つかずで、社会的にも意義があると感じています。

特別 対談

Special conversation

有限会社フジオート
代表取締役社長
杉山 光一

株式会社武蔵境自動車教習所
代表取締役社長
高橋 明希

免許取得から運転の喜びまで 誰もが安心してハンドルを握れる社会へ

2025（令和7）年、フジオートは50周年、武蔵境自動車教習所は65周年を迎える。ともに節目を迎えるご縁から、武蔵境自動車教習所の高橋明希社長と当社杉山光一社長との特別対談が実現。免許取得を支える教習所と、免許取得後の運転を支えるフジオート、「誰もが運転する自由を」という思いを共有する二人が、それぞれの使命や未来の展望について語り合った。

※本記事は、武蔵境自動車教習所65周年記念誌用に行ったインタビューを本誌用に要約して掲載しています。

自動車を通じて広がる社会貢献

杉山 フジオートは、お身体にハンディをお持ちの方でも、安全に、自由に運転できるように支える製品を開発・製造してきました。創業以来の思いは、極端にいうと「運転を諦めないでほしい」という一言に尽きます。

高橋 運転免許は行動範囲を広げ、自立の証明にもなる、一生ものの資格です。だからこそ、若い方、年配の方、障がいのある方、すべての人に開かれたものであるべきだと思います。武蔵境自動車教習所が運転補助装置付きの教習車を導入し、身障者の受講を受け入

れたのは2008（平成20）年です。また同じ時期からは、手話対応の教習も行っています。耳が聴こえない方の免許取得の第1号は武蔵境自動車教習所の卒業生なんです。

杉山 フジオートにとって、自動車教習所は非常に大切な存在です。もともと、私の祖父が身体障がい者専用の教習所をつくったという経緯もあり、教習所で「習熟」したハンディキャップドライバーが、社会で安心して運転できるよう装置で支えるのがフジオートの使命です。教習所がドライバーを育むからこそ、運転補助装置の業界も成り立っているのです。

これからの挑戦と未来への展望

杉山 AIの進化は目覚ましく、今後、自動運転の実用化がますます進んでいく中、どう付き合っていくかをしっかり見極めていかなければなりません。

高橋 そうですね。ただ、自動運転といっても、結局、車を使うのは人間です。運転する知識や安全運転の心得は、これまで通り追求し続けなければならないと思います。

杉山 また、AIには、お身体にハンディを持った方を一律に分類してしまう危うさがあります。自動化できる部分はそれを活用しながらも、一人ひとりに合わせた装置を設計するには、やはり「人の力」が欠かせません。

高橋 いくらAIが進歩しても、人間にしかできない感覚的な判断というものが 있습니다。これからの企業が生き残るカギは、いかに自社の業容に合った「人間活動」をみつけられるかだとも感じます。武蔵境自動車教習所は、全スタッフが持っている情報や経験値を大切にしています。1989（昭和64）年には「教育業」から「サービス業」へと転換し、今では「思い出創造業」として歩んでいます。「武蔵境自動車教習所で免許を取ってよかった」と思ってもらえる体験を育むことが目標です。

杉山 体験という切口でいうと、当社はコロナ禍以降、地域の小学生の工場見学を受け入れています。また、長野県小布施町では高齢者向けのカーシェアの社会実験の試みを始めました。誰もが主体的に車と関わる仕組みをつくるのが、フジオートの次の挑戦です。今後は、障がいのあるお子さんが外出したいと思うきっかけになる

ように、ゲーム用のコントローラーを開発する構想もあります。

高橋 フジオートさんのそうした取り組みには教習所としても協力できそうです。私たちが持っているデータや施設を共有することで、新しい可能性を広げられるかもしれません。誰かの役に立ちたいという企業や、世の中を良くしていこうという人たちと繋がれることは、私にとってとても嬉しいことです。同じ志を持つ企業同士が協力し合うことが大事だと思います。

杉山 心強いお言葉です。私は、しっかり信念をもって、その時その時にできることを全力でやるしかないと思っています。

高橋 自社でできる範囲とできない範囲の線引きがしっかりしていて、できることを妥協せず突き進める姿勢が素晴らしいと思います。名付けて「頑固ちゃん経営」ですね（笑）！

杉山 私は、いろいろなことを器用にできる方ではありませんから……（笑）。それに、自操式運転補助装置という分野でもまだまだやれることがあると思うのです。誰もが安心して運転できる未来をつくるため挑戦し続けます。これからもよろしくお願いします。

高橋 はい、もちろんです！誰もが自立して生きる時代のなか、私たちも、「免許を取る場所」から「人生をアクティブに送るための場所」へと、今以上に役割を広げていきたいと思っています。オンリーワンの価値を持つ教習所であり続けるため、地域やお客さまに必要とされる価値を創出し、次世代へつなげていくことが私の役割です。



株式会社武蔵境自動車教習所
代表取締役社長
高橋 明希

2009（平成 21）年早稲田大学の大学院で MBA（経営学修士）取得後、父親から引き継ぎ、同族経営の武蔵境自動車教習所の代表取締役に就任。地域密着型の事業拡大を推進し、業界屈指の業績をあげるとともに、2015（平成 27）年「ダイバーシティ経営 100 選」、2019（令和元）年「日本でいちばん大切にしたい会社」などを受賞。



東京都武蔵野市境 2-6-43

1960（昭和 35）年の設立以来、教習とサービスの質にこだわり、お客さまへのおもてなしの心を大切にしながら事業を展開してきた自動車教習所。教習生が楽しく通いやすくなるようなサービスを打ち出し、顧客数は全国トップクラス。オンライン学科を導入するなど、社会の状況や教習生のニーズに耳を傾け、応えて続けている。

Engineers' Belief

フジオート社員インタビュー

技術者たちの信条

フジオートが手がける装置の多くは、前例がなく一から設計するものです。

「どんなに難しい作業でも諦めない」——創業当時からの教えは、

いつの時代も、現場の技術者たち共通の心意気であり、プライドでした。

現場の技術者たちは、さまざまなアイデアや工夫、高い技術力で、

ハンディキャップドライバーの願いを叶えてきました。

昔気質の技術者と、新たな価値観を持った次世代の技術者が入り混じる今、

高度な技術をいかに継承していくかは、これからの大きな課題でもあります。

創業からの思いを体現し、次世代に繋ごうとしている七人の技術者たちに、

それぞれの想いを伺いました。



技術者 たちの 信条

belief

01 障がい者の方の気持ちに寄り添い
最適な仕様に仕上げることに



おお もり のぶ ゆき

大森 信之

主な担当

設計・取り付け

Profile

Nobuyuki OMORI

1975（昭和 50）年生まれ。埼玉県出身。自動車メーカーでライン検査などを担当した後、2000（平成 12）年にフジオート入社。現在、マルチプレイヤーとして顧客への説明から製品設計、取り付け、アフターサービスまで多岐に渡る業務を一貫して担当。

フジオート入社のきっかけは 偶然目にした自動車部品のカタログ

学生時代からハンディをお持ちの方を支援する仕事に携わりたいという思いがあり、卒業後は養護教員の紹介で福祉関係の会社を探してもらいました。ところがそこは希望した仕事とは違いました。そこで一旦、自動車メーカーに就職し、完成車の検査業務の仕事に就きました。

そこでの仕事に不満はありませんでしたが、しばらくすると、「やはり障がい者向けの製品づくりに携わりたい」という気持ちが強くなっていきました。

そんなある日、自身の車の買い替えで訪れた販売店

で、部品のカタログをパラパラめくっていると運転補助装置という身体障がい者向けの装置の記事が目にとまりました。「これこそ自分のやりたいことだ」と、誌面を隅々まで見てみると、フジオートの連絡先が載っていたのです。思い切って電話をかけたら、ちょうど求人募集をしているタイミングでした。

面接を担当してくれたのは、藤森善男先代社長でした。自ら工場を案内してくれ、実際に製造している装置を一つひとつ熱心に、そして丁寧に説明してくれました。初めて見る装置に施された工夫やアイデアの豊かさに驚かされ、もっと深く知りたいと思いました。

善男社長は「本人が乗りたい車に補助装置をつけて乗ってもらうのが一番いいんだ」とおっしゃいました。補



「取り付け時は、補助装置が絶対に外れないよう、安全性を第一に細心の注意を払います」と大森さん

助装置は車種によって「取り付けやすいもの」と「取り付けにくいもの」があるのです。それでも善男社長は、「ハンディをお持ちの方が車に合わせるのではなく、ご自身が本当に乗りたい車に乗るべき」という信念を持っていました。私は、その情熱に感服し、善男社長の装置に対する溢れ出るアイデアにも心を奪われました。

お客様ご本人と直接お会いし お体の症状に合わせて製作する

入社後は、先輩たちの作業を見ながら技術を磨いていきました。弊社の運転補助装置は、完成した車に後付けする部品です。車体に穴を開けたり溶接したりせず、車の部品の隙間や既存のボルト穴を利用して取り付けるため、極端に隙間が狭いと苦勞するのです。補助装置が絶対に外れないよう、安全に取り付けることが最優先事項なので細心の注意を払います。

特に難しいのは、お客さまご本人と直接お会いし「こういう装置が欲しい」という要望を伺いながら、お身体症状に合わせて製作する工程です。同様の取り付け例が過去にないケースも多くあり、ご希望の改造が可能かどうか、車両の運行に関する法規に適合しているかなど、多方面から検討しながら進めていかなければなりません。ここが腕の見せ所でもあります。

一般的な自動車会社では、製造、販売、アフターサービスと役割が細かく分業されています。現在、弊社でも分業化が進んでいますが、私が入社した当時は、一人の担当者が直接お客さまと話し合い、設計・製造・取り付けまで一貫して担当するのが当たり前でした。そのため、技術者でありながらも、幅広い業務をこなすマルチな働き方が求められたのです。

私の場合は、いまでも運転補助装置の取り扱い店舗や、お身体にハンディをお持ちの方のご自宅に直接出向

き、弊社のデモ部品を持参して説明を行っています。そのうえで、ご本人の疑問や要望を丁寧にヒアリングし、それに応じた装置や部品を自分で製造・調整し、ご本人に最適な仕様に仕上げています。今後は弊社も一部分業化が進んでいくと思いますが、お客さまの意向をうまく汲み取る姿勢やノウハウは、現場でも共有できるようにしていきたいです。

障がいを持つ人の心情を汲み取り 自然な気遣いで接するように

中途障がい者の場合、もともと運転していたのに、病気や怪我で運転ができなくなった方がいます。装置の設置にはヒアリングが必要ですが、どのような経緯で障がいを負われたのかを直接尋ねるのは難しいです。中には、自身の心情や身体状況について話したくない方もいらっしゃいます。そのため、できる限り寄り添う姿勢でお話を伺うようにしています。

そうした方々が、弊社の運転補助装置を利用して運転を再開されます。ある時、お客さまから「あなたの話し方には、障がいを持つ人への自然な気遣いが感じられます」と言っていただきました。このような姿勢の大切さを、後輩たちにも伝えていければと思います。

気がつけば入社して25年が経ちましたが、以前と比べ、職場はずいぶん忙しくなりました。これは、弊社の認知度が高まったことでもあります。障がいを持つ方々がより自由に行動できる社会になってきた証だと思えます。「今まで知らなかったけれど、YouTubeで御社の製品を使って運転している人を見ました。自分も車を運転してみたい」と連絡をくださる方もいます。私たちの知らないところで、支援の輪が広がっていることを感じ、とても嬉しく思います。

技術者 たちの 信条

belief

02

お客様が何に困っているかを考え
お身体に合わせて整備する



しもむら ふみあき

下村 文昭

主な担当
取り付け

Profile

Fumiaki SHIMOMURA

1964（昭和39）年、東京都出身。自動車整備に従事した後、タクシーの関連部品の取り付け、キャタピラ車両、震災後のロボット車両の設計・製造などを担当。2019（令和元）年にフジオート入社。現在、製品の製造からお客様の車両への取り付けなどを行う。

フジオート入社のきっかけは 偶然目にした自動車部品のカタログ

私は高校卒業後しばらく、カスタムカーやレーシングカーのエンジン周りの整備士として働いていました。その後、親戚から頼まれてタクシー車両関連の会社で営業整備の仕事に就いた時期もありました。前職では、キャタピラ付きの農機具や油圧ショベルの整備を行っていましたが、東日本大震災の後、福島第一原発で使用された災害現場の調査用ロボット（キャタピラー搭載）の設計や製造に関わるようになりました。やり甲斐のある仕事でしたが、残念ながらプロジェクトは途中で頓挫。再就職先を探している中でフジオートの運転補助装置

に興味を持ち、入社することを決めました。

私が入社した当時は、今以上に「フジオートビルド」というか、徹底的にクオリティにこだわる風潮が強かったように思います。現場の技術力の高さに驚かされることも多くありました。

現在フジオートでの私の担当業務は、製品の製造、完成品の取り付け、さらにはディーラーへ出向いての取り付け作業などです。場合によってはお客さまのご自宅に伺い、ガレージなどで取り付けを行うこともあります。基本的な取り付け作業は大体対応できますが、最近の車両は電子部品が多く、各センサー類に注意しながら調整が必要になるため難しくなっています。



「安全に操作できるよう、お客様のお体に合わせて取り付け位置を微調整します」と下村さん

お客さまご本人と直接お会いし お身体の症状に合わせて製作する

運転補助装置の取り付けに関しては、お客さま一人ひとりの身体の状態が異なるため、それに合わせた調整が大切になります。弊社の製品で事故が起きるようなことがあってはならないので、細心の注意を払って作業します。また、取り付け位置をわずかに変えるだけで運転のしやすさが大きく変わるので、非常に繊細な調整が求められます。こうした調整を通じてお客さまに喜んでいただけることが、仕事のやりがいにつながっています。

難しいのは、ヒアリングだけではお客さまの障がいの種類や程度を完全に理解できない点です。例えば足の感覚がないお客さまの場合、レバーが当たってしまっても気がつかず怪我をしてしまうことがあります。また、義足を使用しているお客さまの場合、ズボンが擦れても気づかずに破れてしまったり、逆に感覚がないために誤ってレバーを押してしまったりすることもあります。

ですから実際に乗車してもらいながら調整を行うことが重要となります。取り付け後にシートの位置を微調整したいとおっしゃる方もいらっしゃいますので、お客さまが実際に運転してみて違和感を覚えた場合は、再度調整を行います。

フジオートで働き出してから障がいのある方との接し方も変わりました。以前は、困っている人がいれば車椅子を押すまではしますが、そこから先に意識が向くことはありませんでした。しかしいまでは、ハンディをお持ちの方それぞれが実際どんなことに困っているのか、何ができないのかを考えるようになったのです。特に、車椅子から車へ移乗する作業が大変であることを知りました。車の運転だけでなく乗り降りの際にも不便を感じる方がいるのだと、学ぶ必要性を感じました。

障がいを持つ人の心情を汲み取り 自然な気遣いで接するように

運転補助装置の取り付け作業では、過去の事例を参考にしますが、時々「こんな場所にボルトを入れたのか」と驚かされることがあります。初めて取り付けした技術者の工夫には感心させられますし、そうした技術力を受け継いでいくことが重要だと思います。

今後の個人的な目標は、新しい車種に対応できるよう情報を収集し、メーカーともつながりを持ちながら最新の技術を学んでいくことです。とはいえ、年齢的な問題もあり、自分がどこまでできるか分かりません。後輩が入社した際には、自分の持つ知識や技術をしっかりと伝えていくのが、これからの私の役目であると思っています。

また、私が今、会社に求めることとしては、作業環境の充実です。現在の取り付け作業はお客さまのご自宅やディーラーで行うことが多く、屋外での作業もあります。屋根付きで広い作業場があれば、お客さまも技術者も暑さや寒さを凌げますし、安全かつ快適に作業ができると思います。

さらに、女性社員の増加も期待しています。トイレや更衣室などの設備を整えば、女性社員が増え、職場環境もさらに良くなるのではないのでしょうか。

フジオートは、社会貢献度の高い会社です。この業界はニッチな市場ではありますが、ライバル企業が限られているため、国内だけでなく世界的な視点で技術を取り入れていくことが大切だと感じています。社長をはじめ、会社全体で新しい技術を共有し、今後もより良い製品を提供し続けるために、技術の向上を目指し、お客さまにとって最適な運転補助装置を提供できるよう努めていきたいと思っています。

技術者 たちの 信条

belief

03

成長できるようサポートしたい
次代の技術者がより良い環境で



いく た ひろ ゆき
生田 弘幸

主な担当

開発・設計・取り付け

Profile

Hiroyuki IKUTA

1971（昭和 46）年生まれ。鳥取県出身。自動車整備や車いす製造・販売を経て障がい者用手動運転装置に出会い、2012（平成 24）年にフジオートに入社。現在、九州地区担当として、事務、受付、電話対応、書類作成、装置の取り付けや日程調整などを行う。

運転補助装置の創意工夫と 技術力に興味を抱いて入社

若い頃から自動車整備に携わっていた私は、ある時、障がい者用の運転補助装置に出会い、その着眼点と創意工夫、技術力に興味を抱きました。そして23歳の時、先輩の誘いを受けてフジオートとは別の福祉車両・用具専門会社で働くことになりました。

はじめは主に運転補助装置の型取り・製造・取り付けを担当していましたが、同社がフジオートと代理店契約を結んでからは、FUJICONブランド専任技術者になりました。ところが、市場規模の小さな代理店だったため、同社は事業の縮小を余儀なくされてしまったのです。

社内で車椅子製造に転向することを提案されましたが、運転補助装置に対する思い入れが強く、独立してアフターフォローの仕事を始めました。そんな頑なな私を見て、フジオートの藤森会長が「うちで働きませんか」と声をかけてくださったのです。

それまでは代理店だったので、取り付け業務やアフターフォローがメインの仕事でしたが、メーカーであるフジオートでは、採寸から設計まで一から製品を作る仕事になりました。最初は戸惑いもありましたが、一からつくる工程を経験し視野が広がっていきました。その後は、手動運転装置、自操式運転補助装置（左アクセルペダルなど）から、室内クレーン、特別車両装備まで、さまざまな運転補助装置の型取り・製造・取り付けを担



最近は取り付け時に、電子回路の知識を求められることも。「常に新しい技術をアップデートしています」と生田さん

当しました。

最近は車の電子制御が進み、取り付ける際に、電子回路の知識も求められますが、私は工業高校の電子科出身で電子機器の扱いが得意だったので、自分を活かす場所も見つけられたのだと思います。従来のメカニックス的な修理だけでは対応できないケースも増えていきますので、常に新しい技術をアップデートしながら対応していく必要があると思っています。

実際に使っていただくことで初めて課題が見えてくることも

私は現在、九州地区の代理店責任者を務め、事務・受付・電話対応から取り付け作業、日程調整まで幅広く担当しています。取り付け業務が中心なので、お客様の声を直接聞きながら、技術者としての経験を活かし、一人ひとりに最適な装置を提供することを心がけています。

例えば両足がご不自由な方で、足を使わずに手だけで運転できる手動運転装置を取り付けさせていただく際などは、操作するレバーグリップの位置を、時計で言う7時、8時の位置に持っていきます。そこを基点とし、前にしたり後ろにしたり微調整していきます。

また、取り付ける際は、運転席には細心の注意を払いますが、ドアを開けると、シートに乗り込むときなど移乗のシーンまでは目が届きにくいのです。実際に車椅子から車内に乗り込み、車椅子を車内に収納し、公道を走れる状態まで作り込むには、お客様の動きをよく確認し、使い勝手を細かく聞かなければ、適正な装置の位置を決めることは難しいです。

実際に使っていただくことで初めて課題が見えてくることも多く、日々の経験が学びにつながっています。アフ

ターフォローでお客様とコミュニケーションを取ることも多いのですが、この仕事を長くやっても、お客様から「ありがとうございます」と感謝の言葉をかけられるといつだってうれしいし、安全で快適な運転を支援することにやりがいを感じています。

ゲームコントローラーの開発で 運転補助装置の技術を進化させる

実は今、通常業務の合間を縫って杉山社長と一緒にゲームコントローラーの開発に取り組んでいます。eスポーツの発展とともに、障がい者が楽しめるコントローラーのニーズが高まっており、実際にF4クラスのレースで成果を上げた事例もあります。

ゲームコントローラーは、障がいを持つ方々がより自由に操作できるようにするための工夫が必要で、アクセルやブレーキの切り替えなど、実際の運転補助装置にも通じる要素があります。こうした分野の研究が、最終的には福祉車両の技術に還元できるのではと思うのです。実際にどういう形をとるのか、どうすれば動かしやすいのかを考えるのはとても勉強になります。全く未知の世界ですが、自動車技術者の視点で技術の応用を探究していきたいです。

個人的な願いではありますが、できれば業界全体の技術レベルの向上も視野に入れ、次世代の技術者の育成を進め、継続的に技術力を高める体制を整えられないかと思うのです。私自身も今後は後継者の育成に注力し、未来の技術者がより良い環境で成長できるようにサポートしていきたいです。後任の人材が技術をしっかり受け継ぎ、より高いレベルの製品を提供できるようになることで、業界全体の発展にも貢献できるはずです。

技術者 たちの 信条

belief

04

自分が培った技術・知識・経験を
次の世代にしっかりと伝えたい



はたのちから
幡野 力

主な担当

開発・設計・製造・検査

Profile

Chikara HATANO

1970（昭和45）年生まれ。山梨県出身。トヨタディーラーでサービス、営業を経験した後、町の自動車整備工場、板金加工工場などで業務に携わる。フジオートではお客様のニーズに合わせた製品のカスタマイズ（特殊な改造）を担当している。

改良を重ねることで 使いやすいものへと進化させる

私は2001（平成13）年にフジオートに入社しました。それ以前は、トヨタのディーラーや町の自動車整備工場で働いていました。元々“車いじり”が好きだったこともあり、整備の仕事は自分にぴったりだと感じていましたが、前職ではスキルアップの機会がなかなかなく、次第にもっと技術を磨ける現場で働きたいという思いが強くなっていきました。

そんな時、フジオートで働いていた元同僚から「人手が足りないから手伝ってくれないか」と声をかけられました。自社開発・自社製造を行うフジオートは、当時の

私にとって魅力的で、迷いはありませんでした。

私は部品の製造、取り付け、設計などさまざまな業務に携わってきました。お客さまのニーズに合わせて特殊な改造を施す業務では、車1台に3～4日、長ければ1週間以上かかることもあり、ルーティン作業はほとんどありません。常に新しいアイデアや技術が求められたため、スキルアップを目指していた私にとって、まさに理想的な現場でした。

開発段階から携われる製品もあり、やりがいを感じます。この仕事に就いてからこれまでのことを振り返ると、中でも、室内クレーンやアームリフト（車椅子収納装置）の開発・製造は特に印象深いです。これらは、車椅子を車に収納したり、降車時に車椅子をセッティングする



製品のみならず、ときには道具や部品を一から作る必要も。「知識と経験の積み重ねが大切」と幡野さん

際の負担を軽減したりするサポートツールです。お客さまの中には、車の乗り降りに30分以上かかる方もおり、その辛さを少しでも軽減し、いつでも「車に乗りたい」と思えるような製品を目指しました。

初期のモデルは基本的な昇降機能だけでしたが、お客さまによって「できること・できないこと」があるため、利用者の声を反映しながら改良を重ね、より使いやすいものへと進化させていきました。

ツールや部品がなければ 自ら工夫して新たに作る

ディーラー時代を振り返ると、当時はメーカー指定の工具やマニュアルが整っていて、それに従って作業を進めるのが基本でした。しかし、特殊な部品やツールが必要なフジオートでは、そう簡単にはいきません。市販のものが使えない場合は、自分で工夫して道具を作らなければならないのです。

既存の道具や部品で対応できない時には、市販品を加工して使うのか、それとも全く新しい道具や部品を一から作るのか、最適な選択をする必要があります。こうした判断力を養うためには、日々の知識と経験の積み重ねが欠かせません。

また、作業を進める上で大切なのは、「利用者目線で考える」ことです。例えば、車椅子の方が運転しやすい位置に運転補助装置を取り付けるにはどうすれば良いか、どの動作が負担になるかを理解するため、ユーザーの声を細かく聞いて製品に反映させることを徹底しています。このように地道な努力を積み重ねることが、お客さま目線のものづくりにつながっていくのです。

最近では車両の進化が著しく、弊社の製品もそれに合わせて改良を加え続けなければなりません。最新の国産車や輸入車は、車内のスペースや構造が以前とは異なり、従来の製品がそのままでは適合しないこともあ

ります。そのため、市場の動向を常に注視し、お客さまがより快適かつ安全に運転できるよう、細部にこだわりながら研究開発を進めています。

このように、私の仕事は図面通りに作って終わり、ではなく、お客さま一人ひとりに合わせて考えながら作っています。その都度作業内容も違います。ときには胃に穴があきそうになるくらいのプレッシャーを感じることもありますが、完成したものをお客さまに喜んで使ってもらえると、非常にうれしいですし、達成感があります。

まず、基本となる技術を しっかり身につける

弊社では、汎用品から、お身体にハンディをお持ちの方々に合わせたオーダーメイド製品までさまざまな製品を製作しています。そのため、高度な知識と技術と経験が必要です。しかし、このような専門的な技術を習得するには、長い時間がかかります。若手技術者を育てるためには、単に知識を伝えるだけではなく、実際に作業を通じて経験を積むことが不可欠だと考えています。

まず、基本的な技術がしっかりと身につけていなければ、次のステップには進めません。技術があつてこそ、アイデアや発想を活かせるからです。できることが増えれば、お客さまからの「こんな形にしてほしい」というリクエストに対して「このように加工しよう」「こういった形にすれば対応できるかも」と、想像力を働かせて提案できるようにになります。

私は、人にものを伝えるのが得意な人間ではありませんが、自分が持っている技術や知識、経験を次世代に伝えたいという強い気持ちがあります。これまでの経験を一人で終わらせるのは、あまりにももったいないことです。フジオートのものづくりの精神を大切にしながら、これからの人材を育てることが私の使命だと感じています。

技術者 たちの 信条

belief

05

技術の継承を進めたい
社会に貢献できる「やりがい」を伝え、



なかむら たいすけ
中村 泰輔

主な担当
調達・製造

Profile Taisuke NAKAMURA

1977 (昭和52) 年生まれ。建築模型を制作する会社などを経験し、2012 (平成24) 年にフジオートに入社。現在、全国の代理店向けの製品の製造を担当。その中でも手動運転装置 (FCB) 部品の製造やカスタマイズ製品の製作を手掛けている。

手先の器用さを武器に 建築模型士から製造業へ

フジオートに入社する前は建築模型を作る仕事をしていました。建築模型というのは、設計図をもとに亚克力板や紙などを使い、建物のミニチュアを作る仕事です。子どもの頃から手先が器用で、細かい作業が得意だったので、手に職を付けたいという思いがあったのです。

30歳を過ぎた辺りから製造業への転職を考えはじめ、2012 (平成24) 年にフジオートに入社しました。前職では小さなスケールでの作業が中心だったため、最初は扱うスケールの違いに戸惑いました。また、素材も亚克力や紙から鉄へと変わり、加工方法も大きく

異なりました。

それまで接着剤で簡単に固定できた部品が、鉄だとそうはいきません。ネジや溶接を駆使して組み立てる必要があり、また鉄を削って部品を作っても、なかなかピッタリはまらず、何度も調整しながら作業する日が続きました。そうやって試行錯誤を重ねるうちに、だんだん鉄の特性や加工のコツが理解できるようになっていきました。

実際、ものづくりの現場に身を置いてみて、改めてフジオートの技術力の高さを実感しました。部品の一つひとつを組み立てる中で、その目の付け所、工夫や技術に奥深さを感じるのです。出来上がった製品を見れば、その仕組みは理解できます。ただし「何もないところから発想し、それを形にしていく」のは並大抵ではありま



設計図に作る製品も、オーダーメイドの製品も、「お客様の立場に立って考えて作っています」と中村さん

せん。創業期に現在の製品の機構を考え、それを具体的な形にした先人たちの発想力は、やはりすごかったのだと思います。

お客さまの身体の状態や使用環境に合わせて最適な設計を考える

現在、私は全国の代理店に発送する運転補助装置の製造を担当しています。それに加え、個別のお客さまのニーズに合わせたオーダーメイドの装置も手掛けています。運転補助装置にはいくつかのジャンルがあり、主に手で操作する装置、左足でアクセルを踏むための装置、その他の特別な補助装置に分かれます。私の中でもFC-B（フジオート・コントロール・ブレーキ）の部品を主に担当しており、手動運転装置の組み立てにも関わっています。

通常の業務は、設計図通りに製品をつくり、発送するという流れが基本です。そのため、日々の作業は大きく変わることはありません。一方で、時には延長ペダルやトランスカーボードなど、特注品の製造を行うこともあります。

そうしたオーダーメイドの製品は、お客さまと直接お会いし、ヒアリングを行い、採寸し、設計するという工程を経て製作していきます。お客さまの身体の状態や使用環境に合わせて最適な設計を考える必要があるため、通常の作業とはまた違った醍醐味があります。こういう工程を経験すると、図面通りに作るだけではない、お客さまの立場に立って考える視点が養われます。昔は、ヒアリングから設計・製造・取り付け・メンテナンスまで一気通貫でやっていたと聞いています。いまは分業化が進んでいますが、前後の工程にふれる機会があると、技術の向上に役立つ気がします。

ベテランが働きやすい環境と若手が成長しやすい職場づくりを

やはり現在の一番の課題は、技術の伝承だと思っています。弊社には熟練のベテラン社員が多く在籍していますが、高齢化が進んでおり、その技術を次世代に伝える仕組みが十分に整っていません。ベテランの方々には多くの技術やノウハウを持っていますが、それぞれの専門性が高く、特定の人しかできなくなっている作業もあります。もし高齢のベテラン社員が引退してしまうと、現場が回らなくなる恐れもあります。できるだけ早く若手を育成し、多様な技術を身につけさせる体制を整えることが必要です。しかしながらこれは製造業全般に言えますが、現状では若手の人材確保が難しく、入社しても長続きしません。私もそうだったように、技術を覚えて一つひとつできることが増え、仕事を任せてもらえるようになると、仕事はどんどん楽しくなるものです。若手には、そうした成功体験を積んでもらいたいですし、長く働いてもらう工夫も考えていかなければならないと思います。

近年の自動車業界は自動運転技術の開発が話題になっていますが、完全な自動運転が普及するにはまだまだ時間がかかる気がします。つまりお身体にハンディを持つ方が運転をするためには、これからも補助装置が欠かせないとも言えます。特に、車椅子から運転席へ移動する「移乗」については、まだまだ多くの課題があります。弊社では、移乗を支援する装置も製造していますので、これらの製品のクオリティを向上させるのも私たちの役目だと思っています。

今後は、社内の環境を整え、ベテランが働きやすく、若手が成長しやすい職場づくりを進めていくことが重要です。ものづくりの楽しさ、社会に貢献できる“やりがい”をしっかりと伝え、技術の継承を進めることで、フジオートの未来を支えていきたいです。

技術者 たちの 信条

belief

06

い
く
ら
難
し
い
作
業
だ
と
し
て
も
最
初
か
ら
「
で
き
な
い
」
と
諦
め
な
い



しみず のりお
清水 徳男

主な担当

開発・設計・取り付け

※西日本支店責任者

Profile

Norio SHIMIZU

1972（昭和 47）年生まれ。兵庫県出身。トラックドライバーを経験後、フジオートの製品の取り付けなどを行う代理店勤務を経て 2003（平成 15）年に入社。現在の業務は、車両改造の設計と製造。主に障がい者向けの運転補助装置の開発と取り付けなどに携わる。

フジオートの技術力に圧倒され 自分でものづくりがしたくなった

私は、高校卒業後トラックドライバーをしていました。何年か経つと手に職をつけたいと思うようになり、福祉車両・福祉用具専門会社「フジドライブ」に就職。そこで運転補助装置の取り付けをしていたのです。当時は代理店の技術者として、時々フジオートの本社工場に足を運んでいましたが、そのたびに、フジオートの技術力の高さに感心していました。

ある時、片手しか使えないお客さまがジョイスティック型の運転補助装置を使用しているのを見て、その技術に圧倒されました。次第に完成した装置を取り付けるだ

けで終わりがたくない、装置を生み出す現場で、自分もものづくりがしたいと思うようになりました。

そうした経緯で、製造の知識も経験もなくフジオートに飛び込みましたから、最初は部品をどうやって作るのかも全くわかりません。当時は厳しい職人さんもいたので「そこにある部品を見て、まずは作ってみる。仕上がったらチェックする」と言われ、見よう見まねで作りました。当たり前ですが、旋盤加工もフライス加工も、溶接も最初から上手くいくはずがありません。

運転補助装置は、形も仕様もお客さまや車種によって違うのでマニュアルがないのです。ですから技術スタッフによって製造の手法はさまざま。何度も何度も作っては変更し、ダメだったらまた違う方法を考える。



車種によっては隙間が狭く、取り付けが難しい場合も。「そういう時こそ技術者の腕の見せ所です」と清水さん

とにかく先輩たちに追いつこうと必死でした。特に、私が入社した頃は、優秀なアイデアマンや、カリスマ的な技術者がたくさんいましたから……。

自分で設計図を描き、技術を身につけ、製品として出せるまでに二年ほど費やし、ようやく一人前の技術者として認められるようになりました。

取り付け方が複雑になるほど 技術者は腕の見せ所となる

運転補助装置は、五つの条件が製造において重要となります。それは、1「車が確実に止まる安全性」、2「ドライバーにとっての使いやすさ」、3「同乗者にとっての使いやすさ」、4「代理店スタッフにとっての取り付けやすさ」、5「工場でのつくりやすさ」です。

これらの条件を満たしながら安全な装置づくりを進めていきます。作業をしていく中で難しいのは、車種によって取り付けに高度な技術が求められる点です。運転補助装置を取り付ける際は、車に穴を開けたりすることはありません。既に車内にあるボルト止めなどを上手く利用して取り付けしていきます。車種によって隙間が狭いこともあります。特に輸入車は国産車より運転補助装置の設置スペースが限られており、取り付け方が複雑になります。逆に言えば、そういう時こそ、創意工夫が求められ、技術者としても腕の見せ所です。

フジオートには創業期から「いくら難しい作業だとしても、初めからできないと言って断ることは絶対にしない。必ずなんとか実現しよう」という心意気が根付いています。難しい課題に挑戦し、解決策を見出すことがやり甲斐に繋がるといいます。これこそ「フジオートらしさ」と言える部分です。

私は技術者として四半世紀以上この仕事に携わってきましたが、やはりものづくりが好きだからこそ続けてこ

られたのだと思います。ものづくりが好き、機械が好き、そういう気持ちがある人は、フジオートに向いています。自分の考えがダイレクトに製品に反映されるのは面白く、やりがいがあります。私にとって、自分が携わった製品が実際に使われ、お客さまに喜んでいただけること、そして運転補助装置を通じてお客さまの生活の質が向上すること、そこに自分たちが貢献できるということが、何にも代えがたい喜びなのです。

技術の向上で良い方法があれば 今でも貪欲に取り入れている

現在、私は関西・中国エリアの営業・製造拠点「西日本支店」の責任者として、経営と技術業務を兼務しています。拠点の管理をしつつ、お客さまサービスから運転補助装置の型取り（実装する車種に合わせた専用設計）・製作・取り付け、代理店の対応までを担っています。

一人で作業をしていると、技術の向上の面で不安になることもあります。本社工場に行くたびに、スタッフの技術力の高さに目を見張るので、効率的な方法があれば、今でもすぐに取り入れるようにしています。実際、従来の機械ものの機構以外の電子系の装置も多くなってきているので、それらの対応は必須となっています。利用者の目線で考えた設計や、より簡単に装置を操作できる仕組みなど、日々改良を重ねながら進化させていきたいです。

近年、社会全体で障がい者の移動手段を向上させる取り組みが求められるようになってきていると思います。私たちの仕事は、単なる製造業ではなく、人々の生活を支える重要な役割を担っています。今後もこの仕事に誇りを持ち、技術者としての研鑽を積みながら、一人でも多くの人に安全で快適な移動手段を提供していきたいと考えています。

技術者 たちの 信条

belief

07

いくら経験を積んでも
すべてをわかった気にならない



みずぐち あつお
水口 敦夫 主な担当
加工・取り付け

Profile Atsuo MIZUGUCHI

1951(昭和26)年生まれ。前職は精密機械加工などを行う会社に勤務。1991(平成3)年に入社。65歳で退社し、現在は業務委託にてフジオートに携わる。

実際に体験しなければ 身につかない技術がある

私がフジオートに入社したのは1990年頃、40歳のときです。きっかけは、たまたま目にした新聞広告でした。車椅子の絵と「技術者募集」という文字が載っていて、私はてっきり車椅子を作る会社かと思ったのです。面接を担当してくださったのが、藤森善男先代社長でした。この仕事について丁寧に説明してくださり、工場も案内してくださいました。私と同世代や少し上の世代の人たちが真剣に働く姿を見て「これもお縁だ」と思い、入社を決めました。

入社後は、図面を見て製品をつくる業務のほか、取

り付けや型取りなどを担当しました。当時のフジオートは十数名規模で、先輩の背中を見て覚えるのが当たり前。数字や寸法だけでは伝えきれない部分が多く、実際に体験しなければ身につかない技術ばかりでした。今、私が若手に教える立場になって思うのは「教えることの難しさ」です。当時の先輩方がそうやって、私を育ててくれたからこそ、今の自分があると実感しています。

故藤森善男先代社長との思い出 妥協を許さない技術者だった

先代の藤森社長は、穏やかで優しい印象の一方、製品づくりに関しては妥協を許さない情熱を持つ方でし



熟練の技でものづくりに励む
水口さん。機械や使う道具一
つひとつを大切にしている

た。新しいものを作り出すことに人一倍熱心でもあり、仕事終わりの工場にふらりと現れ、「こんなのができたよ」と木の模型を見せて説明してくださったこともありま。確かSG-12ステアリンググリップを開発されていた時期だったと思います。

また、ある日、ディーラーと一緒に訪問したこともよく覚えています。社長は背広姿、私は作業着姿でしたから、ディーラーの方が当然のように私に「見てください」と言うのです。すると、社長が背広のまま瞬時に車の下に潜り込み、点検を始めたのです。そんな行動力にも驚かされました。

さらに印象的だったのはとある展示会でのことです。詳しい展示内容は忘れましたが、藤森社長と私の二人で会場に行きました。初めは一緒に展示を見ていたのですが、気づけば私は一人で歩いていて、社長とはぐれてしまっていました。社長は一つひとつの展示をじっくり見て回っていたのです。何かひとつでも技術のヒントがあれば吸収しようとする姿勢に、ただただ頭が下がりました。

思いついたアイデアはその場で必ず書き留める習慣があり、時には飲食店の箸袋やコースターに図を描き始めることもありま。どんな場所でも仕事に直結する発想を逃さない——まさに研究熱心で、常に装置のことを考えている人でした。

藤森社長が早くに亡くなられたことは本当に残念です。けれど、その情熱と理念は確かに私たちの中に残り、今のフジオートにつながっています。

フジオートのますますの発展と 若い世代の活躍を応援したい

藤森社長の逝去後、急きょ会社を継ぐことになり、当初は杉山社長もご苦労が多かったと思います。会長と衝突する姿を目にしたこともありま。長年のお客さまから

「1年持つかな」と心ないことを言われてしまうこともあったようです。それでも今日まで会社を導いてきたのは、杉山社長の努力の賜物です。藤森社長時代からの念願だった自社工場も完成し、代理店も増え、会社はより組織らしく成長しました。私は、その歩みこそが、杉山社長が導いた「最良の答え」だったと思います。

現在、私は73歳。65歳で一度退職しましたが、嘱託のような形で週に二～三日会社に関わっています。若手の指導もしていますが、言葉で伝えるのは本当に難しい。取り付けマニュアル通りにやってもうまくいかないことがあり、最後は「その他」の部分を、技術者としての経験と感覚で補うしかありません。

だからこそ、私が大切にしてきたのは、「自分にはまだ知らないことがある」という意識です。そう考えられるようになったのはある経験がきっかけで、それは前職の精密機械加工の会社の社員旅行に参加したときのことで。伊豆大島で初めてくさやを食べたのですが、社長に「どうだ水口、世の中にはお前の知らないことがいっぱいあるだろう」と笑いながら言われたのです。その言葉はずっと心に残っていて、私の信条にもつながっています。

今回、50周年の節目にこれまでを振り返る機会をいただき、本当にありがたいと思います。私は藤森社長時代よりも杉山社長時代の方が長く、杉山社長と意見を交わす機会も多くありました。ときには意思疎通がうまくいかないこともありますが、お互いに「自分にわかっていないことがある」を認め相手を尊重し合えるからこそ、共通認識を持ちながら良い製品をつくってこられたのだと思います。

これからもフジオートが長く続き、若い世代が活躍してくれることを願っています。そして、何よりも安全第一で。お客さまの安全はもちろん、現場で働く社員自身も怪我なく、誇りを持ってこの仕事に取り組んでほしいと思います。

2000（平成12）年にフジオートに入社し、先代・善男社長の時代から経理・受注を担当していた古参のスタッフに当時の思い出を語ってもらいました。



朝倉 里美 経理・受注担当

インタビュー当時

得意の IT スキルを活かして アナログの業務を改善

私は大学卒業後、大阪や岐阜で事務の仕事をしていましたが、30歳になった頃、東京で働きたいと考えようになり、知人の紹介でフジオートに入社しました。車や機械には詳しくありませんでしたが、得意なパソコンスキルを活かし、まずは入力業務を担当。しかし、当時はまだアナログでの管理が主流でデジタル化の整備がかなり遅れており、データ入力といっても非効率な部分が多く、もどかしさを感じるがありました。

例えば、「以前取り付けた装置と同じ製品を使いたい」というオーダーがあっても、情報がほとんど紙で保存されているため、すぐに見つけることができません。探すには、台紙に貼られた工程表を手作業で確認する必要があり、非常に手間がかかる状況でした。

「このままでは仕事が進まない」と感じ、何とかしようと独断で効率化を進めることに。調べたところ、データベース管理ソフトの「Access」が便利そうでした。使ったことはなかったものの、本屋で初心者向けの本を購入し、見よう見まねで過去の製品を検索できる仕組みを構築。苦勞しましたが、周囲からも喜ばれ、大きな達成感を得ました。

創業期から引き継がれている 「お客さま第一主義」に感動

フジオートに入社してから感動したのは、徹底した「お客さま第一主義」です。お客さまの希望を丁寧に伺い、できる限り乗りやすく、使いやすくする姿勢はとても素晴らしいです。時には注文につながらなくても無料でご自宅まで伺い、相談に乗ることもあります。これは他社にはなかなか真似できない点でしょう。障害の種類や状況はお客さまごとに異なるため、やはり直接会ってお話を伺うのが最適だと感じます。

先代の善男社長は寡黙な方でしたが、技術を追求する姿勢は人一倍強い方でした。リフトや手動装置など、良いものがあれば海外からも積極的に取り入れるような先見の明もあったようです。私は事務職のため技術的な詳細までは分かりませんが、常に想像力を働かせ、便利なものを生み出そうとされていたことは、周囲の方々の話から伝わってきます。その精神は今も会社の中に息づいていると感じています。

私の仕事は、事務職が中心のため、お客さまと直接やり取りする機会は多くありません。しかし、電話対応をしていると、「今までは運転を人に頼んで外出していましたが、自分で車の運転ができるようになり、行動範囲が広がりました。本当にありがとうございます」と感謝の言葉をいただくことがあります。そんな時、この仕事が人の役に立っていると実感し、働いていてよかったと心から思います。

可能な業務からプロセスを 見直し DX 化を図っていく

今後、たとえばDX化は早急に進める必要があると感じています。ファクスや郵送は減少し、請求書や見積書のやり取りもメールが主流になるのは明らかです。自動車業界でもペーパーレス化が進んでおり、遅れている業務は時代の流れに対応していくべきです。たとえば弊社ではクラウド型の業務管理プラットフォーム「キントーン」(kintone)を導入しましたが、特に電話対応の効率が向上し、その便利さを実感しています。

もちろんすべての業務をDX化するのは難しいとは思っています。当社の業務には、お客さまと直接お会いし、話を伺いながら相談を進める大切なステップがあります。この強みは今後もしっかり維持し、丁寧な対応を続けていくべきです。いきなりすべてではなく、可能な部分から業務プロセスを見直し、課題の解決や効率化を図っていくのが良いと考えています。



新加入スタッフに聞きました!



小久保 麻未

入社2カ月目

前職の福祉用具相談員と同じく「生活を支える仕事」と感じ入社しました。フジオートは“寄り添う社風”が魅力で、私も日々の業務で積極的に声をかけ、円滑なコミュニケーションを心がけています。現在は電話対応や伝票作成を担当。スムーズに対応できたときに大きなやりがいを感じます。今後は知識を着実に積み重ね、お客さまを待たせずに返答できるよう努力しつつ、全支店のスケジュールを把握し、より円滑な対応に貢献したいです。



吉田 政之

入社6カ月目

退職後、ハローワークの紹介で入社し、現在は補助装置の製作や取り付けを担当しています。自分の手でつくったものが商品となり、お客さまに届く瞬間に喜びを感じます。すべての装置を確実に取り付けられるよう日々学び、約束を守る姿勢を大切に、ゴールから逆算して効率的に取り組んでいます。マニュアルに統一性がない点は課題ですが、今後の人材育成のために仕組みを整えることで、より効率的で品質の高い仕事ができると考えています。



山根 繁夫

入社10カ月目

高齢ながら採用いただき、これまでの経験を活かしFC-Bなどの装置取り付けを担当しています。仕事を進める上で何より大切にしているのは、社員やスタッフとの連携です。特に報告・連絡・相談を確実に言い、チームとして業務を円滑に進めることを意識しています。年齢に関係なく働ける環境に感謝し、今後も一つひとつの作業を丁寧に積み重ね、会社に貢献していきたいと思えます。



佐々木 忍

入社10カ月目

現在は事務や製造・製図を担当し、少しずつできることが増えてきました。自分が製図したものが実際に形になるとき、大きなやりがいを感じます。仕事では効率を重視し、無駄な時間をつくらず、ミスのないスピードで取り組むことを徹底しています。フジオートは社員同士がお互いを尊重する社風だと感じます。今後はAutoCADの取得や取り付け技術の習得、図面やマニュアルの整備などを進め、会社により一層貢献できるよう成長していきたいです。



小川 真由美

入社10カ月目

もともと車が好きで、車椅子ユーザーの友人が多いことから入社しました。現在は電話対応や受注、作業指示書の作成を担当し、業務を一つひとつ覚えている段階です。お客さまにとって車や装置の購入は大きな決断であり、受注業務でも丁寧な確認を心がけています。フジオートには障がい特性にあわせたオーダーメイド製品をつくる職人が多く、それが強みだと感じます。今後は知識を深め、お客さまに最適な装置を提供できるよう努力を重ねていきたいです。

免許取得・運転再開への支援

フジオートは、自動車教習所を運営していた時の気持ちを忘れないため、先天的なハンディをお持ちの方の免許取得支援はもちろん、病気やケガなどで新たに身体的なハンディをお持ちになった方の運転再開を支援する取り組みとして、自操式運転補助装置の実物を見たり触ったり体験したりする機会を増やすことを目的としたサービスを提供しています。

また、医療関係者や自動車教習所に携わる方など、身障者の運転再開への道標をつくってくださっている関係者が気軽に装置導入を検討できるよう、装置見本の無償貸し出しや販売も行っています。

運転は人と車の両方が大切です。「人車」が一体になった時、世界を広げる素晴らしい体験ができると、私たちは信じています。

Driver's License
Acquisition Support



おわりに 改めて、ありがとうございました

すべてのユーザーさまに感謝

車に乗れば一人のドライバーであることを証明してくれています。これはご自身の世界を広げただけでなく、わざわざ言葉にしなくてもバリアフリーの世界そのものをつくってくれたと思っています。

すべての外注企業さまに感謝

研究開発時には細かいお願いにも快く応えてくださり、製品化した今でも小ロットで特注品を快く作り続けてくださっています。このような企業さまがあるからこそ、お身体とお車にあった装置で安全に運転してもらおうという私たちの理想を実現できています。

関わってくださった自動車関連企業の皆さまに感謝

お身体にハンディをお持ちの方が乗りやすい車をつくらうとご尽力くださった自動車メーカーの皆さまの挑戦は、私たちに目標と意欲を与えてくださいました。ハンディの有無に関わらずお客さまとして平等に接して自動車を販売して下さっている自動車販売店の皆さまのおかげで、お客さまに車を届けることができます。

この50年、フジオートで働いてくださった方々に感謝

あなた方がいなければ、フジオートは存在していません。

お身体にハンディのある方の教習や練習を 受け入れて下さっている自動車教習所に感謝

運転のプロが指導する機会を作っていただけることが、お身体にハンディを持っていても安全運転を続けるためには大事なことだと思っています。

患者さまの運転再開にご尽力くださっている 医療関係者の皆さまに感謝

運転を希望していて、運転できる能力を持っている患者さまであれば止めることはしない、とっていただける先生方がいることは、大変ありがたいことです。

免許センターのご担当者さまに感謝

安全運転相談の時に一人おひとりに丁寧にご対応くださっていると多くのお客さまから聞いております。大切な免許を持ち続けられるよう、じっくり相談に乗ってくださる姿勢は、お身体にハンディをお持ちのドライバーの皆さまもとてもありがたいと感じているはずです。

●出典

『両脚のない闘士 藤森善一 身障者にも車と言う翼を!』(文芸社)

『おじちゃんボクにもできるんだね 身障者運転日本一周施設激励から帰って』(日本身障者輪友会)

『私の歩いた道 20 人集』第 4 巻 (現代信濃人物誌刊行会)

『資料集 米子村志』(竹前利男)

『道路運送車両の保安基準詳解』(交文社)

フジオート 50 年の歩み 温故知新

発行日 2025 年 10 月 8 日
発行者 有限会社フジオート
取締役会長 藤森 一子
代表取締役社長 杉山 光一
〒184-0003
東京都小金井市緑町 4-6-6
TEL 042-384-6090 FAX 042-384-6030
URL <http://www.fujicon.co.jp/>

制作・印刷 株式会社 文伸
〒181-0012
東京都三鷹市上連雀 1-12-17
TEL:0422-60-2211 FAX:0422-60-2200

編集 村部 春奈
校正 川村 芳枝
ライティング 篠原 克周 (篠原編集ライター事務所)、村部春奈
AD+デザイン 大嶋 徹
撮影 鎌田 孝之、鈴木 智哉 (キリンニジイロ)
営業 武藤 毅、鎌田 孝之

有限会社フジオート

FujiAuto 