

50年超で培った創造力で実現する “ノンストレス自転車駐車場”

高見澤 和夫

株式会社高見沢サイバネティックス
代表取締役社長

森井 博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人

【プロフィール】

高見澤 和夫 (たかみさわ かずお)

1955年東京・品川生まれ 1978年東海大学工学部経営工学科卒業、富士通株式会社入社。1987年株式会社高見沢サイバネティックス入社、企画室長、公開準備室業務部長(兼務)、株式会社高見沢サービス代表取締役社長等歴任し、2000年株式会社高見沢サイバネティックス代表取締役社長就任、現在に至る。2018年日本自動販売システム機械工業会副会長就任。企業理念は「世の中に必要不可欠な会社を創造する」座右の銘は「着眼大局」趣味は「街歩き、読書」。読書で特に好きなジャンルは歴史小説。戦国時代の織田信長、真田父子のファン

日本は世界の中でも特に自然災害が多い国だ。一般社団法人国土技術研究センターの調べでは、世界で起きた災害の被害総額のうち、11.9%が日本の被害金額に相当するという。不幸にも被災地となった場所は、それまでの平穏な暮らしを断ち切れ、改めて「当たり前」の有難さ、大切さを痛感することになる。

今回対談ゲストにお招きした、高見澤和夫氏が率いる株式会社高見沢サイバネティックスは、そんな当たり前の日常を支えている企業だ。高見澤社長いわく「見えない力で社会に役立つことが当社の誇り」。事業内容は後述するが、つまりは、誰もが使っているのだが、そうと意識はさせず、ごく自然に動き続ける製品づくりがモットーなのだという。

自転車駐車場の運営もまた然りだ。自宅の最寄駅やバス停の近く、あるいは商店街の自転車駐車場に駐輪し、仕事や勉強、買い物が終わった後に戻ってきて精算、出庫して帰路につく。そんな当たり前前の日常を支えている。

コロナ禍によって「新しい日常・ニューノーマル」への適応を余儀なくされることとなった我々の社会。この事態を受けて、創業から50年以上にわたって当たり前前の日常を支えてきた高見沢サイバネティックスは、今後どのような道を歩むのだろうか。東京・中野区の本社に高見澤社長を訪ねた。

(対談収録：2020年9月8日)

富士通で積んだキャリアを糧に 自社の制度設計を構築

森井 社長は東海大学ご出身ということで、私の息子の先輩ですね。工学部経営工学科に進んだのは、やはり将来的な事業承継を見込んでいたのでしょうか。

高見澤 いえ、その意識はなくてシンプルに工学系が好きだったからです。私が高校生だった1970年代前半は、世の中

に「コンピューター」が登場し始めた時代で、いずれこの最新機器に携わりたいという夢を持っていました。

森井 そして大学卒業後、今もそうですがコンピューター関連企業としてトップクラスの富士通株式会社へ進まれました。ちなみに社長が大学生の頃、先代社長が率いていた会社は、どのような業務内容だったのですか。

高見澤 当時は「高見澤電機製作所」という東証第二部に上場していた、主に電子部品のリレーを作るメーカーから「自動券売機」部門が独立した直後の、今でいうベンチャー企業だったと思います。当時の私はデジタル=コンピューターの世界で仕事をしたという想いが強く、希望どおりに富士通に進ませてもらいました。

森井 富士通ではどんな仕事？

高見澤 入社当初はSE、その後営業に配属され、主に金融機関向けにコンピューター関連機器の販売をしておりました。直接モノづくりに携わってはいませんが、当時のコンピューター機器は世の中に登場したばかりであり、お客様の理解度は低かった。つまり「どんなモノなのか」をしっかり説明できる知識、スキルが営業に求められたわけです。技術的な知識は必須であり、その点で一般的な営業マンとは立ち位置が違いましたね。

森井 いわゆる「セールスエンジニア」ですね。私も同じような道を歩みました。東京商船大学(現：東京海洋大学)の機関科を卒業後、IHIに入社して設計部に配属されたのですが、当時IHIが売り出した立体式駐車場の技術的特徴、メリットなどをきちんと説明して販売できるスキルを持った営業が不足しているということで、私がセールスエンジニアとして異動したんです。

高見澤 なるほど。確かに私と同様です。

森井 1978年からほぼ10年間富士通にいらっしやったということは、バブル期に向けて経済成長がどんどん加速していく時期だったわけですから、お仕事は相

当忙しかったんでしょうね。

高見澤 現代の「働き方改革」とは真逆で、オフィスは不夜城と化してました。当時のスローガンは「打倒IBM」で成績が上回ったりするといろいろと評価してもらった時代でした。当時の富士通の仲間とは、今も良い付き合いをさせてもらっています。

森井 富士通から高見沢サイバネティックスに移られた経緯を教えてくださいてもよろしいですか。

高見澤 テレビドラマの話じゃないんですが、当時は、社内での学閥、派閥みたいなものが残っており、それを敬遠しなくなったことはひとつの要因でした。また、自分の裁量でやりたいことをやる環境を求めていたこともあります。そんな風に考えていた自分を先代が見ていて、頃合いだと思ったのでしょうか。声をかけてくれて、31歳の時に高見沢サイバネティックスに入社しました。

森井 当初は企画室長に就き、その後、公開準備室業務部長を兼任されています。どんな仕事内容だったのですか。

高見澤 当時、当社はコンピューター本格導入前でしたので、まずは導入推進が大命題でした。「データはフロッピーディスクに入れて電車に乗って持っていく方が安全確実でしかも早い」と言われ、「逆カルチャーショック」を受けたこともありましたが(笑)、そうした社内環境を変革する制度設計を任されたのです。私が入社する前から、1996年の株式店頭公開は規定路線でしたので、上場企業にふさわしい体制の整備に力を注ぎました。

半世紀超の歩みを支える コア技術「T.B.C.C.」

森井 では、続いて御社の業務、強みなどをおうかがいしたいと思います。本誌のテーマから見れば、自転車駐車場、駐輪機器がメインにはなりますが、なにし



ろ昨年創業から半世紀を超えている老舗のモノづくり企業であり、多様な製品群を世に送り出してきた実績をお持ちです。この対談の場で、御社のモノづくりの原点を教えてください。

高見澤 ありがとうございます。(会社案内を広げて) 1969年の創業時、鉄道事業者向けに開発した自動券売機が当社の第一号製品であり、以降、駅務自動化システム、ホームドアなどを開発してきました。この領域が「交通システム機器」であり、当社の売上のおよそ半分を占めています。続いて「特機システム機器」は、

交通システム機器の技術に汎用性を持たせて、セキュリティゲートや防災、映画館のチケット販売機など、他の業界に向けて製品を開発、販売してきた領域です。

森井 この特機システム機器に、自転車駐車場の電磁ラックなどパーキング系の機器も含まれているわけですね。

高見澤 はい。そして3番目のメカトロ機器も母体は交通システム機器の領域です。自動券売機の中に入っていた硬貨処理、紙幣処理、カード処理、印刷などの各装置を切り離して他メーカーに販売しています。そして、ここにプラスして当社製品のメンテナンス、自転車駐車場運営管理もさせてもらっている「ソフトウェア」の領域を加えた4事業を展開しています。

森井 このパンフレット「PRODUCT HISTORY」に載っているだけで約150の製品があり、すべてがコアの技術でつながっている点が素晴らしいと思います。技術の進化、顧客ニーズ、時代の要請などに応じて当然変遷はありますが、軸がぶれることなく、連綿と継続していることに価値がありますね。

高見澤 大先輩にそう言っていただき恐縮です。当社のコア技術は「T.B.C.C.」

と言いまして、「Ticket (チケット処理技術)」「Bill (紙幣処理技術)」「Coin (コイン処理技術)」「Card (カード処理技術)」の4つがベースになっているんです。

森井 なるほど。それにしてもこの50年間の進化は凄いですね。券売機から最近どの駅でも見かけるようになったホームドアに発展しているんですから。

高見澤 券売機は、もう「券売機」という名称自体を見直すべきですね。ご存じのとおり、いまや交通系ICカードのチャージ、定期券販売や更新、クレジットカード対応など多様な機能を備える“マルチマシン”と言っていいと思います。

社会貢献の願いを背景に 自転車駐車場の領域へ参入

森井 確かにこの進化の度合いは目を見張るものがあります。翻って自転車駐車場周辺の機器は、まだ進化の余地がありますね。

高見澤 そうですね。キャッシュレスのさらなる普及、そしてタッチレス、さらにその先に「ノンストレス」な環境をつくれればと考えています。



高見沢サイバネティックスの屋台骨を支える「交通システム機器」の領域。①②世界初の多能式自動券売機VTAC-CS1型(1969年製造)。1970年の大阪万博で万国博中央駅に納入された。2011年に機械遺産第50号に選定されている ③相鉄鉄道横浜駅の腰高式ホームドア ④箱根登山鉄道・箱根ロープウェイ早雲山駅の昇降バー式ホーム柵。勾配のついた地形でも問題なく使える点の特徴

森井 ノンストレスというのは、故障など一切なく、すべての機器が順調に働き続け、ユーザーにストレスを感じさせない、という意味でしょうか。

高見澤 そうです。鉄道の券売機に話を戻しますと、自動券売機が目立つ時というのは、発券しない、チャージできないなど、何らかのトラブルが起きた時だけであり、通常通りに動いているときは誰も気に留めませんよね。逆に言えば、決して目立つことのない製品こそが、優れた社会インフラとなるわけです。そうしたノンストレスな製品を、自転車駐車場にどんどん供給していきたいですね。

森井 それは良いですね。私もコインパーキングはフラップレス、自転車駐車場はラックレス、そして両者とも精算機レスというのが究極だと考えています。

高見澤 ひとつひとつの技術は既に実現できています。当社は、自転車駐車場については、プロダクト開発から供給、運営管理、メンテナンスまで一貫してやらせてもらっていますので、それらを結合して理想のノンストレス自転車駐車場を実現させたいですね。一般的に、ユーザーの目的地は自転車駐車場ではなく、電車やバスで向かうその先のどこかであって、自転車駐車場は単なる通過点です。通過点では、やはりストレスを感じるものがあってはいけません。

森井 そのとおりですね。ノンストレスの自転車駐車場づくりに、当社も尽力していきたいと思います。ところで、御社がそもそも自転車駐車場の周辺機器開発や運営管理に参入したのは、交通システム機器の領域で積み重ねた実績が背景にあったほかに、何か特別な思い入れやこだわりなどがあったからなのでしょうか。

高見澤 念頭にあったのは、先ほども少し触れましたが鉄道で培った技術を他の領域でも活かして、社会に貢献したいという願いです。その点、自転車駐車場は当社にとって親和性が高かったんですね。というのは、自転車駐車場のネットワー

クとシステムというのは、ほぼ駅のシステムと同じだからです。

森井 なるほど。

高見澤 簡単に言えば、精算機があり、そこからネットワークで各自転車ラックに接続して、入出庫の管理をしているのが自転車駐車場です。一方、駅も列車の運行状況と券売機、サーバーなどがリアルタイムに連携しており、仕組みとしては同様です。そう考えれば自転車駐車場は当社の範疇に入ると考えました。

森井 2010年に、自駐工自転車ラック電磁ロック部門で、御社のTacyサイクルパークがグッドデザイン賞優良賞を受賞されていますが、自転車駐車場の領域は、いつ頃から事業化されたのですか。

高見澤 2002年頃からです。当時、社会に必要とされる新たな事業を立ち上げる目的で創設した、ニュービジネス本部という部署から出てきたアイデアでした。その頃、減少傾向にあったとはいえ、全国の違法駐輪台数はまだかなりの数だったため、自転車駐車場をつくることで、違法駐輪解消に寄与できるという想いもあったのです。

森井 国土交通省の調べでは、昭和56年、1981年が違法駐輪のピークで約98.8万台でした。2002年当時でも50万台近くでしたので、御社の取り組みは非常に意義のあるものだったと考えます。

高見澤 さらにいえば、駅前には違法駐輪が多く見受けられる場所だった、ということもあります。当時も今も変わりませんが、駅は当社の大切なお客様の拠点で



あり、我々も頻繁に出入りする場所ですから。景観の美化、安全性などの点からも駅前の自転車駐車場運営は、社会に貢献できる事業と判断しました。第1号は忘れもしない2002年、神奈川県海老名市の相模鉄道さがみ野駅前。当時、相模鉄道で当社の担当だった方から声をかけていただき、実現することができたのです。

「現場」での検証にこだわり 長野の工場内に駅ホームを再現

森井 その後、自転車駐車場の運営は鉄道に加えて商業施設でも展開されていますね。

高見澤 はい。24時間365日体制で、メンテナンスはもちろん、現場で発生する様々なトラブルにリアルタイムで対応できるよう、コールセンターも自前で備



2013年、長野第三工場敷地内に完成した技術検証用ホーム設備。駅ホーム前は自転車駐車場設備の検証ゾーン

えています。ところで「現場」に関してぜひ見ていただきたいのが、長野県佐久市にある当社の工場敷地内に設置した試験設備です。写真のほぼ中央に青い屋根の小さな建物があるのがわかりますか。

森井 (テーブル上に広げられた空撮写真を見ながら)これですか。

高見澤 はい。そしてこちらがその設備を拡大した写真なんですけど…

森井 お、電車のホームが再現されているんですね。この車両も本物ですか。

高見澤 そうなんです。ここでは駅のホームドアの検証を行っています。長野県というと涼しそうな印象がありますが、この辺りは佐久平と呼ばれる盆地で夏はかなり暑く、冬は雪も降り、朝晩は氷点下10度にもなる土地。年間の寒暖差が激しく、屋外で使う駅のホームドアの実証実験を行うのに適した環境なんです。このように現場で検証することで実態に近い結果を得ることができ、より良い製品づくりにつながります。

森井 ホームの前にフラッパー式ゲートが設置されているのは、自転車駐車場に関する検証ゾーンということですね。

高見澤 おっしゃるとおりです。ここでは当社の樹脂製駐輪ラックやフラッパーゲート、ターンゲートなど多様な周辺機器の耐久性、機能性などを検証する

ことができます。現在はまだ自転車駐車場ゾーンと駅ホームの間にアクセス動線を設けていませんが、いずれは整備して、MaaSに関連する研究開発にも活かせればと考えています。

森井 こうしたリアルなテスト環境を自前でお持ちなのは、メーカーにとっては大きな強みですね。

高見澤 ありがとうございます。当社の製品は量産品は少なく、原則的には受注生産の一品ものが多いんです。したがって、設計後、正式版に落とし込む前のワンステップが非常に重要になるのですが、佐久のテスト環境はその点で大いに効果を発揮しています。さらに、第三者的な目線で試作から量産への移行をチェックするために、佐久の工場内に、TPP (Test Product Project) 本部という部署を立ち上げ、客観的な評価も行っています。

森井 鉄道、自転車、いずれも不特定多数の人が利用するものだけに、快適に使えるようにするのはもちろん、安全の担保も不可欠ですからね。社内でダブルチェックの体制が整っているのは非常に良いことだと思います。私は工場や研究所などの現場を見ることも大好きなので、いずれ佐久のほうにお邪魔したいですね。

高見澤 もちろん歓迎致します。いつでもお声がけください。

これからは目的地となる 多機能型の自転車駐車場を

森井 では最後にwithコロナの時代に関連した質問です。「新しい日常」に向き合っていくにあたり、御社では自転車駐車場運営、機器開発などをどのような方針で進められますか。

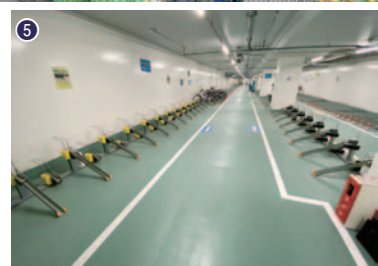
高見澤 業界全体の問題ですが、当社も例外なくコロナ禍におけるテレワーク推進などの影響で、駐輪台数が激減しています。しかしその一方で密を避けられる移動手段として自転車が注目を集めているのも事実です。つまり、新たな駐輪のニーズも増えつつあると推測できるので、新しい日常に適した自転車駐車場づくりを考えていきたいと思っています。

森井 何かお考えをお持ちですか。

高見澤 先ほど、自転車駐車場は通過点であると申し上げましたが、これからは目的地になるような施設を加えていっても良いのではと考えています。例えば、東京品川区五反田にある、自転車修理・メンテ、コインランドリー、レンタサイクル、八百屋、駐輪場のような複合施設



ここでは駐輪場管理システム関連画像をまとめた。①2002年、神奈川県海老名市の相模鉄道さがみ野駅前にオープンしたTacyサイクルパーク第一号。左端が高見澤氏 ②フラッパーゲート式自転車駐車場 ③2010年自駐エグッドデザイン賞優良賞を受賞した樹脂製駐輪ラック ④ターンゲート式自転車駐車場 ⑤電磁ラック式自転車駐車場



の「STYLE-B」です。あんな仕掛けが
できないか模索したいですね。

森井 つまり多機能化、高付加価値化で
すよね。かつて多くの自治体の自転車駐
車場はそれとは真逆で、例えば自転車修
理の工房や、飲み物の自動販売機を置き
たいと希望を出しても却下するケースが
大半でした。しかし、今はそんな頑なな
自治体はさすがに減ってきましたね。

高見澤 そうですね。

森井 自転車駐車場ではありませんが、
自治体と指定管理者の新たな在り様と言
えば、2013年にリニューアルし、カル
チュア・コンビニエンス・クラブが指定
管理者になった佐賀県の武雄市図書館
を思い出します。ここはスターバックス
コーヒー、TSUTAYAも入っており、コー
ヒーを飲みながらゆっくり本を読んだり、
購入したりもできる、いまや全国区の人
気図書館です。また、最近では規模の大
きな病院に、おしゃれなカフェやコンビ
ニが入っていたりして、病院関係者や患
者さん以外の近隣の人も訪れていたりと
す。あのような施設に自転車駐車場が



対談終盤には目録化された「世に出るのが早過ぎた製品たち」を見せてくれた。例えば、昭和40～50年代に製造した、ゴルフクラブのスイングスピード測定器、昭和50年代の宅配ボックスは現代では定番だが、当時は受け入れられなかった。「失敗からいかに学び、その次にどうつなげるかが重要なんです」と力を込めて語ったのが印象的だった

融合できれば素晴らしいと思います。

高見澤 そのとおりですね。昔は駅の
多機能施設はキオスクと立ち食いソバ
屋さんくらいでしたが、今やエキナカの
商業施設が充実し、保育園などもあつた
りして、すっかりマルチな場所になりま
した。そうしたトレンド、時代のニーズ
を自治体に向けてどんどん発信してい
くべきですね。また、運営側だけでなく、

エンドユーザーにとっての使い勝手も
今までどおり追究していくつもりです。

森井 50年超の豊富な経験を通じて対
応力を磨いてきた御社なら、近未来の多
機能型自転車駐車場には、きっと運営・
ユーザー双方が満足できる仕組み、機器
を供給してくださるでしょう。期待し
ています。本日はお時間をいただき、誠
にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、
モーリスコーポレーション(株) 夫々会長

【略歴】 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ82歳。
1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒
1961年(昭和36年)東京商船大学(現東京海洋大学)卒
1961～1979年 石川島播磨重工業(現: IHI)
1979～1991年 東芝
1991年～ 現職

【趣味】 現在: ゴルフ・車・自転車・歌・仕事
過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。
エージシュートは日増しに遠くなりけり。
車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。
自転車: 数台保有するも年齢を考え余り乗らない。
歌: 六本木男声合唱団で毎週1回練習に励む。年1～2回サントリー
ホール等で公演。
仕事: 健康のため平日は毎日9:00～17:00出勤。
水泳: 小学校に入る前から泳ぎは得意。
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。
陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。
テニス: 元テニスマスターのコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時
アキレス腱断裂でプレー断念。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

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

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

