

ROOT

環境対策広報誌

2013.10
vol.26

●発行
社団法人 兵庫県トラック協会
〒657-0043
兵庫県神戸市灘区大石東町2丁目4-27
TEL078(882)5556 FAX078(882)5565
<http://www.hyotokyo.or.jp/>
●制作協力 株式会社トライス

根を意味するROOT。生活の根底を支えるトラック輸送を彷彿とし、さらにROUTE(ルート)ともゴロを合わせ親しみやすくしています。



環境に配慮して大豆インキを使用しています

特集

環境への配慮は荷主への配慮
ライバルに先駆けた切り替えて
新たな商機をつかむチャンスも！

【兵庫の名産品・出石焼】

作家たちの独創性が
白磁の新たな魅力を引き出す



社団法人

安全・安心・環境にやさしいトラック輸送

兵庫県トラック協会

〒657-0043 神戸市灘区大石東町2丁目4-27
TEL 078(882)5556(代表) FAX 078(882)5565

ディーラーが語る
「CNG車は
もっと売れていい」

わが国が、温室効果ガスの排出量削減など環境対策を進めるうえで、国内物流の柱であるトラックの低公害化は、長年の課題となっている。現在の主流である軽油が燃料のディーゼル車から天然ガス車への切り替えが進めば、有害物質（CO₂、黒煙、NOxなど）を含む排気ガスを削減できる。

天然ガス車には、天然ガスを200気圧で圧縮した気体の形で搭載するCNG車や、天然ガスを約マインス160度に冷却した液体の形で搭載するLNG車のほか、天然ガスを合金に吸蔵させて搭載するANG車の開発も進んでいるが、日本で販売されているのは、ほとんどがCNG車である。

もちろん、改良によってディーゼル車の排気ガス量は低減されてきたが、CNG車の排気量との開きは大きく、とくに黒煙に関してはCNG車の「ゼロ」を追い抜く可能性はない（図1）。

しかも、輸入頼みの石油に比べ、国内での調達にも期待が高まる天然ガスの供給は長期的な安定が見込まれるため、エネルギー安全保障の観点からもCNG車の活用は望ましいはずだ。

ところが、ここ数年の実績を見てみると、CNG車の販売台数は4万2590台（2012年）と横ばい状態で、充填スタンドはわず



環境への配慮は荷主への配慮 ライバルに先駆けた切り替えで 新たな商機をつかむチャンスも！

いわゆる「シェールガス革命」の潮流を受け、世界のガス供給量が安定・増加し、中長期的にはガス燃料の価格も下がると予測されている。運輸業界では、コストの削減に対する期待も大きい。これまで、天然ガス車の普及で海外に遅れをとっていた日本だが、国、メーカー、ガス会社、荷主、それぞれが前向きな取り組みを始め、新たな局面を迎えようとしている。

図 1：平成 22 年ディーゼル排出ガス規制値を 100%とした場合の比較

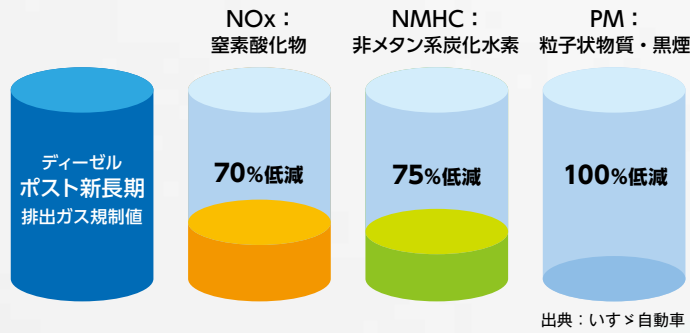
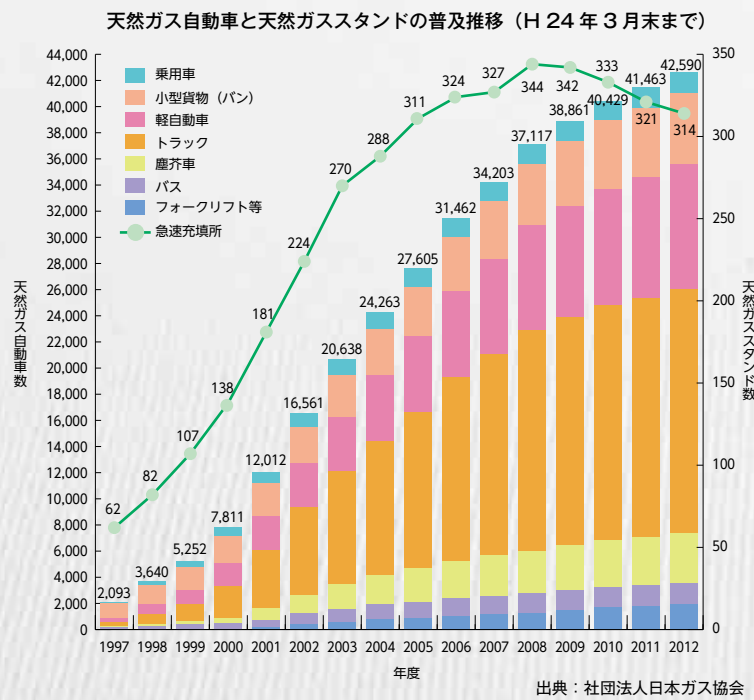


図 2：日本におけるCNG自動車の普及状況

我が国では、CNG自動車は 4 万台超の普及となっており、そのうち 2 万台超が小型貨物とトラック。ガススタンドはピークから少し減少して 314 カ所。



314カ所と伸び悩んでいる。（図2）。海外では、天然ガス仕様のトラックやバスの販売台数が1700万台（2012年）と、この6年で約3倍に急伸しており、国際エネルギー機関（IEA）では2035年には3500万台が普及すると見込んでいる状況を鑑みると、一種のガラパゴス状態に陥っていると言えそうだ。

「率直に言って、もっと売れていいのになと首をかしげているんです。販売店に問い合わせた事業主さんのお話をうかがってみると、天然ガスの充填スタンドの数が少ないといったインフラ整備に不安を感じ

じておられる方が多いですね。しかし、燃費をはじめとする経済性や車両としての馬力、航続距離などに関しては、古い情報による「思い込み」をしておられるなど感じるものがしばしばです」と語るのは、いすゞ自動車近畿株式会社事業企画部で営業推進を担当する柳本真人氏だ。

いすゞ自動車近畿は、近畿2府4県にトラックの販売拠点やサービスセンターを抱えるディーラーであり、1997年ごろからCNG車の取り扱いを始めた。

「当時のCNG車は、ディーゼル車として製造されたトラックのシャーシに、専用のエンジンや天然ガス

を入れるタンクを載せ直したもので、法律的には改造車という扱いでした。親会社であるいすゞ自動車には、98年ごろにCNG専用の製造ラインが出来ましたが、製造コストは『ディーゼル車+改造費』という感覚で、両者の販売価格には数百万円の開きがありました」（図3）。

その後、2009年からの「ポスト新長期規制※1」など、年を追うごとに厳しくなる環境規制に対応すべく、ディーゼルトラックは排気ガス抑制の設備などの実装が厚くなり、それが販売価格をじりじりと押し上げることに。

「車種や大きさにもよりますが、今



※ 2：環境に配慮した活動を展開する企業から、環境負荷の低い原材料、部品を優先的に調達すること。

ではディーゼル車とCNG車の販売価格の差は約30万円（小型車の場合）にまで縮んでいます。運輸事業者なら補助金（表1）が支給される可能性があるため、支払い価格は拮抗しますね」。

さらに、ガス会社からの後押しも出てきた。大阪ガスは、天然ガス自動車を対象とした平成25年度限定のPR制度を実施。年度内に初度登録・納車され、主に利用する天然ガススタンドが大阪ガスの都市ガス供給エリア内にあること、「NGVシンボルマーク」など天然ガス自動車であることをPRする表示を車両に貼付することなど諸条件をクリアすれば、大型トラック1台につき150万円とその他車両1台につき15万円を助成すると発表している。

ランニングコストを比較してもCNG車は有利だ。CNG車は自動車重量税や自動車取得税、自動車税の優遇措置があり、1990年代には圧倒的な差があった燃費に関しても大幅に改善（表2）。今後の天然ガスの供給増を計算に入れば、トータルコストでもディーゼル車と互角だ。

最後に残った課題は、「使い勝手の良し悪し」である。給油スタンドの数は、前述の通り、天然ガスの充填スタンドは全国で314とガソリンスタンドの3万6349（2012年度末現在）に比べて極端に少なく、設置エリアも大都市圏に限られている。

「大事な荷物を運んでいる間に、燃

の中核として環境対策が位置づけられるようになったという時代の流れが背景にあるようだ。

今年6月に閣議決定された総合物流施策大綱（2013～17）で、荷主間、荷主と物流事業者間の連携強化が目標に掲げられている。社会の要請に応えようという意識の高い荷主の中には物流事業者を選ぶ際、自社のグリーン調達基準※2への適合を取り条件とするケースも増えてきた。荷主から信頼されるパートナーとなるために、環境を経営に取り入れる姿勢が求められる時代になったのだ。

国内でCNG車の導入が進んでいるジャンルを探してみると、給食センターへの配送や塵芥車（ゴミ収集車）などの行政関連、また、CNG車はエンジン音が静かなメリットを活かし、ショッピングセンターやコンビニエンスストアといった流通で早朝・深夜帯の配送が多いケース、臭いを嫌う食品メーカーや学校など子どもが多い場所に入りするケースなどが目立つ。CNG車導入を、新しい顧客の開拓に生かそうと考えている事業者にとっては、営業ターゲットを決める大きなヒントになるだろう。

国やメーカーもCNG車普及を後押し

欧米やアジア諸国に比べて手薄だった国の施策も、少しずつ光が見えてきた。

料切れになったら困る」というのが、事業主の最後にして最大の不安というわけだ。

「スマホ」を愛用するようにCNG車を使いこなせば…

しかし、使い勝手の良し悪しが論じられるのは、新しい製品が世の中に出る際に避けることのできない洗礼のようなもの。

たとえば、携帯電話からスマートフォンに切り替えたときに、「電池の持ちが悪いな」、「落としたら大変だ」と、ストレスを感じたことはないだろうか？　だが、充電器を持ち歩いたり、カバーを付けたりと工夫していくうちに、不便だった道具がいつしか愛用品に変わっていくから不思議なものだ。

「トラックも同じだと思います。使い慣れて不安が小さくなれば、便利さがクローズアップされてきますよね。実際、CNG車を使いこなしておられる事業者さんは、事前にテスト走行をするなどして、どうすればデメリットを解消できるかを工夫しておられます。そして本格導入するころには、環境に優しいという直接的な効果はもちろん、新しい荷主を獲得できる、CNG車を使っている会社であることがブランド力になるといったメリットを感じるようになっておられる、というわけです」。

ディーラーを訪れる事業主の大半は、「荷主からの要望」をきっかけにCNG車の導入を検討しているという。どうやら、企業の社会的責任

環境省所管のエネルギー対策特別会計による事業では、東京ー大阪間の長距離輸送でCNGトラックの利用拡大を図るため、車両購入費やスタンド整備費などの一部を2013年度予算で補助する。

また、国土交通省は「物流関係予算概算要求概要（平成26年度）」の中で、物流の低炭素化促進事業に125億万円を組み込んだ。

一方の民間では、今年6月に開催された「天然ガス自動車普及シンポジウム」の中で、日本ガス協会普及推進委員長の村木茂氏が、シエールガス革命により、2017年以降のLNG（液化天然ガス）輸入価格（図4）が、現行より3～4割安くなるという見込みを発表。また、日本ガス協会は国内の充填スタンドを、将来1000カ所にする計画を示した。併せて、燃料を収めるガス容器に対する厳しい法規制に緩和の動きが出てくれば、積載量が増えて経済性が高くなるうえ、ガス欠に対する心理的不安が軽くなるだろう。

また、いすゞ自動車が2015年を目指し大型CNG車を投入する計画や日野自動車が国内でのCNG車生産に向けて技術開発を進めているとの話題もあり、ようやく、官民揃ってのCNG車普及対策が進みそう

今導入して、メリットが見込める事業者の条件は？

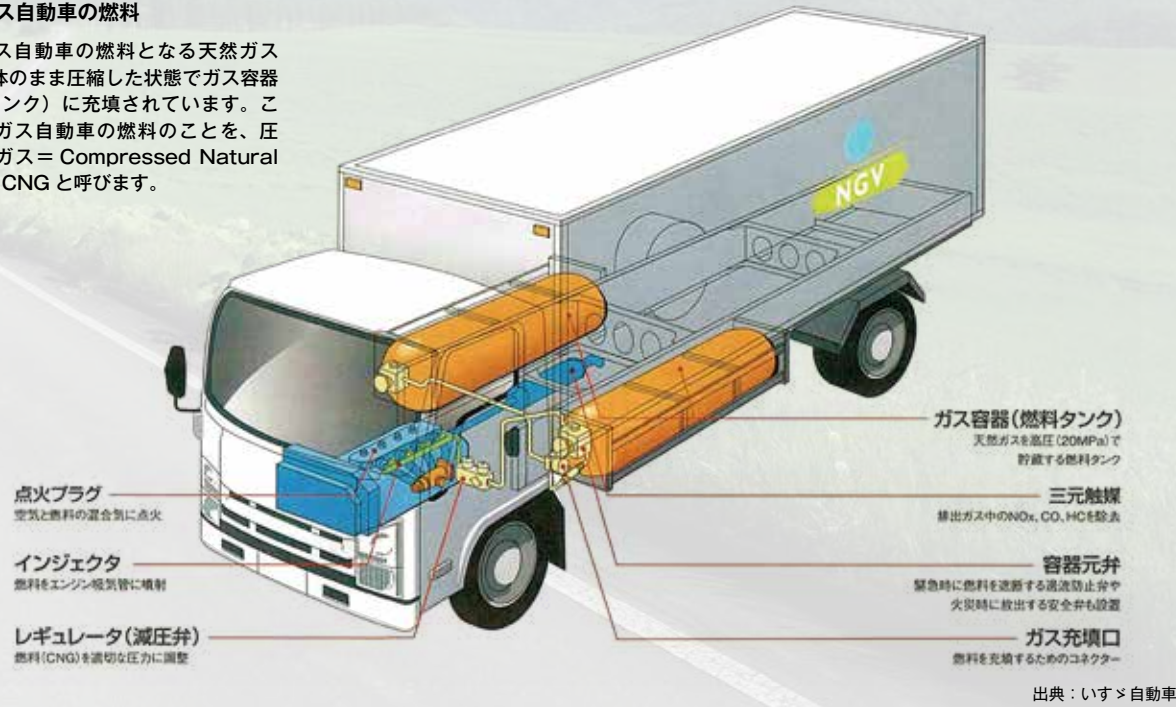
とはいえ、受託配送の旧態依然とした非効率な商慣行に苦しめられ、

図3：CNG車の基本構造～車両

CNG車の構造はガソリン車とほぼ同じ、異なるのは燃料供給系。

天然ガス自動車の燃料

天然ガス自動車の燃料となる天然ガスは、気体のまま圧縮した状態でガス容器（燃料タンク）に充填されています。この天然ガス自動車の燃料のことを、圧縮天然ガス＝Compressed Natural Gas＝CNGと呼びます。



高圧ガス保安法の基準を満たした丈夫な容器を搭載するため、車両重量が増加する点ではディーゼル車に劣る。しかし、火花点火式のためエンジン音はガソリン車に近く、アイドリング時も走行時も静かで市街地の深夜・早朝配送に最適。振動も少なくドライバーからの評価も高い。

表1：平成25年度CNG車購入を支援する制度（運送事業者の場合）

対象車両		●CNGトラック				
補助金額						
●経年車の廃車を伴う新車導入の場合		(単位：円)				
	最大積載量	国土交通省	全ト協	兵ト協	計	
CNGトラック	最大積載量4トン未満	403,000	135,000	268,000	806,000	
	最大積載量4トン以上	1,514,000	505,000	1,010,000	3,029,000	
●新車のみの導入の場合						
	最大積載量	国土交通省	全ト協	兵ト協	計	
CNGトラック	最大積載量4トン未満	268,000	135,000	133,000	536,000	
	最大積載量4トン以上	1,009,000	505,000	504,000	2,018,000	
●使用過程車の改造の場合						
	最大積載量	改造費	国土交通省	全ト協	兵ト協	計
使用過程車の	最大積載量4トン未満	806,000	268,000	100,000	100,000	468,000
CNGトラック改造	最大積載量4トン以上	3,029,000	1,009,000	100,000	100,000	1,209,000

※国交省補助の利用にあたっては、国交省補助対象車両である低公害車（天然ガス自動車及びハイブリッド自動車）を平成25年度中に3台以上導入する必要（3台要件）があります。なお、リースによる導入の場合には、この要件が緩和されます。

※地方トラック協会の助成額は、全ト協に準じて行う場合の助成例とする。

※地方自治体の補助がある場合、地方トラック協会または、地方トラック協会と全日本トラック協会のそれぞれの助成額から減額することができます。

※大型車等の定めのない車種の助成金交付額は、個別に判断する。

低公害車普及促進対策補助金のほか、グリーン投資減税（対象：自動車税）、エコカー減税（対象：自動車重量税、自動車取得税）など、政府によるトラック購入の支援策が充実しており、導入コストの負担はかなり軽減できる。

高騰する燃料費によって経営が圧迫されているトラック業界の現状を鑑みると、すべての事業者がCNG車の新規導入や切り替えを勧められるものではない。

しかし、運送のルートや距離などが、CNG車の特性に合っている場合は、ディーゼル車からの切り替えがコストダウンにつながり、しかも他社との差別化策にもなり得る可能性を秘めている。

前出の柳本氏は、「弊社ではディーゼル車も扱っておりますし、すべてのお客様にCNG車をおすすめするつもりはありません。当然、ディーゼル車のほうが適している事業主さんもおられます」と言う。では、運送事業者がCNG車向きかを否かを判断するには、どんな点をチェックすればいいのか？

「CNG車に合う条件の第一は、充填スタンドの多い都心部での運送が多く、比較的短い距離の運送をしていることだと思います。次に、荷主からCNG車を使ってほしいとの要望がある、もしくは、CNG車を好んで使いそうなジャンルへの新規参入を検討していて、導入にかかる投資を経営計画の一環と捉えられること。」

最後に、CNG車のデメリットに対してアレルギーがないことです。航続距離が200〜300kmと、ディーゼル車の約700kmに比べて短いのは事実です（表3）。また、燃料タンク（使用期限15年）に対する2年ごとの定期点検や点火プラグの交換など、CNG車固有のメンテ

ナンスが必要。慣れてしまえば気にならないと思いますが、負担に感じる方もおられるでしょう。

この3条件がクリアできるなら、先入観にとらわれずにCNG車を試していただきたいですね。

「環境対応」なき経営では生き残りが難しい時代に

物流業は景気の影響を受けやすい業界のひとつ。好況時は需要に応じてトラック台数を増やして対応すればいいが、不況時にはトラックの稼働率が落ち収益が低下する中、荷主にふるいをかけられる状況に陥ってしまう。だからこそ、「環境対応」という看板を武器に荷主と強いつながりを持ち、「選ばれる存在」を目指すことが、不況を生き抜く近道なのである。

売上や利益など数字に直結しにくい環境対応への努力を目に見える形で評価する仕組みを整えようと、民間団体も動き出した。

今年9月、企業、行政、民間団体を合わせ2452団体が参加する「グリーン購入ネットワーク」は、荷主が運送事業者を選択する新たな指針として、日本初の「輸配送（貨物自動車）契約ガイドライン」を制定。同団体が運営する環境配慮型商品検索総合サイト「エコ商品ねっと」には、環境経営や燃費情報など第三者機関から評価を受けた貨物運送事業者の情報が開示されている。

より多くの荷主が、こうしたマッ

表2：小型トラック（年間走行距離 30,000km の場合）の一例

	ディーゼル車	CNG車
燃料 1 単位あたりの走行距離	5.5km/ℓ ※1	4.8km/m ³ ※1
燃料単価	130.2 円 / ℓ ※2	108 円 / m ³ ※3
燃料コスト	30,000km÷5.5km/ℓ×130.2 円 / ℓ =710,000 円	30,000km÷4.8km/m ³ ×108 円 / m ³ =675,000 円

※1：市内配送車の一例

※2：（財）日本エネルギー経済研究所石油情報センター調べ 大阪地区店頭価格 2013 年 7 月 1 日版

※3：大阪ガス直営スタンドでの年間 5.5 万 m³ 以上のユーザーの価格 2013 年 7 月版

チングシステムを使って事業者の ISO14001 やグリーン経営認証、東京都貨物輸送評価制度などの情報を閲覧し、環境負荷低減に取り組む事業者を優先的に採用するようになれば、輸配送における温室効果ガス削減につながるかもしれない。そして、輸配送分野における環境対策を行い、配送事業者をも巻き込んだ取り組みを行うようになれば、CNG車の導入は、さらに高く評価されるようになるだろう。

事業者にとっては、環境経営の取り組みによる社内への影響も無視できない。環境経営の取り組みが企業イメージの向上につながり、従業員の誇りやモチベーションにつながれば、優秀な人材を獲得でき、サービスの質を向上させることもできる。不況を耐え抜くだけでなく、来るべき好況の訪れを一気にチャンスに変えるためにも、中長期的視野を持って環境経営に取り組む覚悟が求められている。



いすゞ自動車近畿（株）
事業企画部 営業推進担当
リーダー 柳本真人氏

図4：原油・天然ガス価格の動向

各種ガス価格の推移（原油価格も熱量等価で表示）

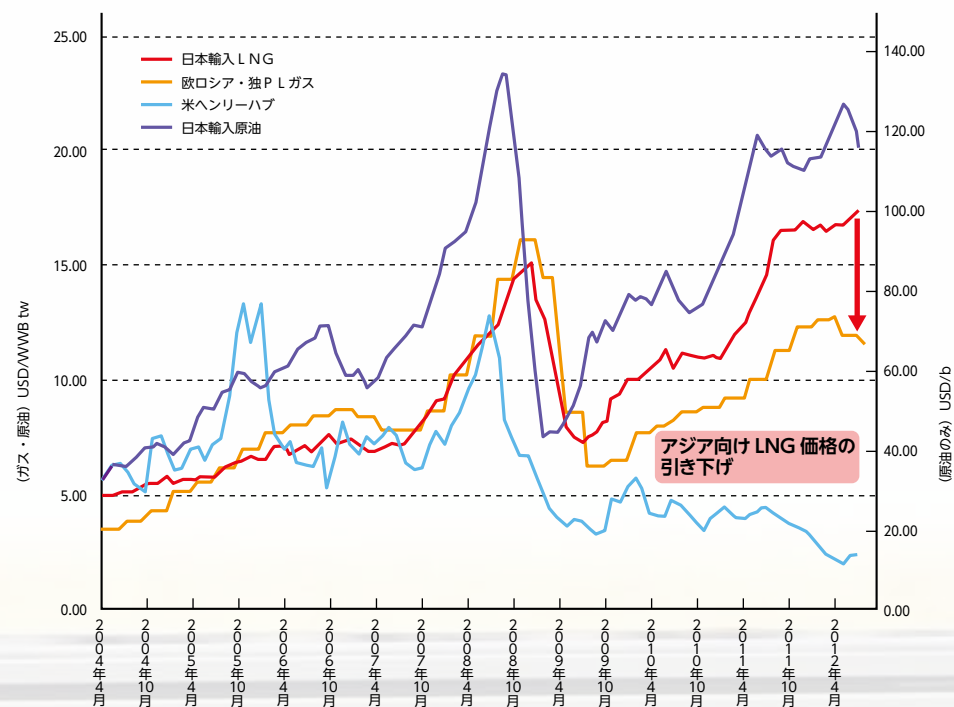


表3：CNG車の特徴

-  **ショートホイールベースの場合**  93ℓ×2本 = 186ℓ (37.2m³)
- 警告灯点灯（残圧 3MPa…満充填の 15%）まで 170km
 - 走行不可（残圧 1MPa…満充填の 5%）まで
- 実際の航続距離：（37.2-1.86）×5.4=190km**
-  **ロングホイールベースの場合**  150ℓ×2本 = 300ℓ (60m³)
- 警告灯点灯（残圧 3MPa）まで 275km
 - 走行不可（残圧 1MPa）まで
- 実際の航続距離：（60-3）×5.4=308km**

兵庫の名産品・出石焼

作家たちの独創性が 白磁の新たな魅力を引き出す

出石焼は日本には珍しい白磁を中心とした焼き物で、透明感のある白い磁肌が印象的。
伝統的な彫り模様、染付、赤絵などを施した製品に加え、最近では、造形や釉薬の使い方などで個性を発揮する陶芸作家らの手による作品も続々と生まれている。

良質な陶石に恵まれた町に 伊万里の技術者を招へい

豊岡市出石の「出石焼」は、日本には珍しい白磁の焼き物で、伊万里焼（佐賀県）、砥部焼（愛媛県）と並び称される。まるで雪のように透明感のある白い磁肌が最大の特徴で、そこに浮き彫りや透かし彫りによって菊の花など繊細な模様を施すのが代表的な意匠。また、茶器に用いるものには、彫刻部分に口ウを差して釉薬（陶磁器の表面をおおっているガラス質の部分）がかからない部分を作り、そこに茶渋がしみ込んで色づくことで、景色が浮き出てくるような細工するなど、シンプルながら使

い込むほどに味わいが深まることも魅力のひとつだ。

出石焼の起源に関する文献は少ないが、1780年ごろに出石の柿谷や谷山といった地域で白磁の材料となる良質の石が発見され、19世紀に入ってから伊万里の職人を招いて石の加工や製陶の技術を学んだのが始まりとされている。幕末から明治維新にかけて職を失った下級武士たちにとって、出石焼の器を作って売ることが生活の糧となっていたようだ。

明治に入ると、佐賀・鍋島藩家の御細工職人だった名工らを指導者に招き、士族の子弟らに白磁づくりのノウハウを伝授する盈進社（えいしんしゃ）という組合が設立（1876年）された。伊万里の原料にも勝るとも劣らない柿谷陶石との出会いに指導者らは喜び、続々と弟子を育て、出石焼を改良していった。盈進社は設立からわずか10年足らずのうちに解散したが、メンバーそれぞれが独立して活動を始め、今も出石に残る窯元へと続く。

「当時の出石焼は、今からは想像できないようなデコラティブなものが主流でした。明治といえば、いわゆる『殖産興業』の時代ですから、国の威信をかけて、海外に出しても恥ずかしくないようなものづくりを志したのでしよう。アメリカで開催された万博では、高い評価を得たようです」と語るのは、明治から四代続く窯元・永澤兄弟製陶所の永澤仁さんだ。

永澤さんの高祖父に当たる初代永澤永信（信吉）氏は、作品を米国セントルイスで開かれた万博に出品。見事に金賞を獲得した技巧派の職人だったという。

一点の濁りも許されない 白磁を作り続ける難しさ

海外からも賞賛を浴びる出石焼の繊細な美しさは、職人たちにとって高い壁となることもあった。

「白磁は、他の焼き物に比べて生産ロスが多いんです。ほんの少しでも鉄分が混じると、白い肌に黒い斑点が浮き出て、B級品」とみなされてしまいますからね。当時は今に比べて不純物に対する判断基準はおおらかだったと想像しますが、灰をかぶらないよう、ざや、と呼ばれる器に入れてから窯詰めするなど、ひと手間をかけて出石焼の特徴である白さを守っていたのです。

また、より白く焼き締めるためにはある程度の高温にかけなければなりません。私どもの窯では、1270度前後、伊万里焼で1300度前後と聞いていますが、この温度が土の耐火温度を超えてしまうと、土の成分が溶け始め、形にひずみなどが生じるリスクが出てきます。さらに、釉薬によって色が美しく出る適温が微妙に異なるため、焼成温度の調整はよりデリケートになります。

現在は、温度をデジタル管理できる電気窯を使っていますが、当時は登り窯や穴窯に薪をくべて焼いていたわけですから、火力調節はとても難しかったことでしょう。炎の色で適温になっているかどうかを判断する、テストピースを使って火の入り具合を確かめる、といった職人の経験と勘が、今以上に必要だっただろうと思います」（永澤さん）。

その後、出石焼は大阪や神戸といった都市部に売りに出されるようになる。第二代永澤永山（寛）氏は、従来の純白の白磁に加えて、染付けや上絵付けを施した「手作りの量産品」を手がけるようになった。

そして戦後になると、徴兵で職人を失った清水焼（京都）に代わって、出石焼が日用食器として重宝がられた時期があったという。戦禍で食器を割ったりなくなったりした家庭も多く、一種の「戦争特需」が出てきたのだ。「当時は、30人近い職人を抱えて製造していました。出石の窯元は、



永澤兄弟製陶所では、成形、絵付け、窯詰め・窯焚きの作業を4名で分業している。

平成25年度

環境と物流を考えるフォーラム

環境にやさしい物流に向けたパートナーシップ実現のために

都市部における幹線道路においては二酸化窒素や浮遊粒子状物質等に係る環境基準の達成が重要な課題となっており、国や自治体をはじめ物流を担うトラック運送業界においても様々な環境対策に取り組んでいます。

兵庫県トラック協会では、幹線沿道地域（国道43号線）の物流環境対策の実現に向けて平成16年度より継続的に調査研究を実施し、その成果について、トラック協会会員はもとより広く市民への啓発を目的にフォーラムを開催して参りました。

本年度は、トラック事業者による環境負荷軽減の取り組み努力がわかる定量的な評価と、それを公表できる仕組みの構築に向けた「事業者参加型エコプロジェクト」の経過報告（2年目の取組として、複数のトラック事業者のエコドライブ等実験結果報告等）を行い、兵庫県トラック業界及び事業者の環境改善への取り組みの有効性を広く知っていただくことを目標にフォーラムを開催します。

荷主企業やトラック運送業界等の皆様及び環境問題に関心をお持ちの市民の皆様を対象に下記の要領で開催致しますので、奮ってご参加頂きますようお願い致します。

日 時 平成25年11月21日(木) 13:30～

場 所 兵庫県トラック総合会館 阪神「新在家駅」から徒歩約10分
※当日は、公共交通機関での来館をお待ちしています。

参加定員 200名

プログラム

- 開 場 (13:00)
- 開 会 (13:30)
- 主催者挨拶 福永 征秀 氏 社団法人 兵庫県トラック協会 会長
- 基調講演 <講 師> 砂川 玄任 氏 一般社団法人国際物流総合研究所 主席研究員 企画本部長
<テーマ> 『トラック運送事業者が取り組む環境対策の重要性』(仮題)
- 報 告 <講 師> 前嶋 光徳 氏 近畿運輸局自動車交通部貨物課長
<テーマ> 『行政の取り組み・支援策等』(仮題)
- 調査報告と取りまとめ
<講 師> 秋田 直也 氏 神戸大学大学院 海事科学研究科 講師
<テーマ> 『事業者参加型エコプロジェクト本年度の実験結果報告』
- パネルディスカッション
<コーディネーター> 小谷 通泰 氏 神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
<パネリスト> 龍山 安雄 氏 都宝産業株式会社 代表取締役社長 (予定)
藤本 米造 氏 藤本運送株式会社 代表取締役社長 (予定)
溝口 昭夫 氏 日新自動車運送株式会社 代表取締役 (予定)
<コメンテーター> 秋田 直也 氏 神戸大学大学院 海事科学研究科 講師
<テーマ> 『事業者参加型エコプロジェクトの取り組みについて
ー今年度の成果と今後の課題ー』
- 閉 会 (16:00)
閉会挨拶 阿部 竜矢 氏 近畿運輸局自動車交通部長

問い合わせ 社団法人兵庫県トラック協会 業務部
TEL 078-882-5556 FAX 078-882-5565
〒657-0043 兵庫県神戸市灘区大石東町2丁目4-27

参加費
無料

伝統に縛られることなく
出石の技をアートに生かす

どこも活気づいていました。しかし、もともと大量生産には向かない磁器ということもあり、その後の生産量は少しずつ減少。現在、出石に残る窯元の数は、片手で足りるほどになっている。

このまま出石焼を廃れさせてはならないと、永澤兄弟製陶所は、よりたくさんの人たちに出石焼の存在を知ってもらう道を模索。そして、窯元「永山」名での生産とは別に、作家活動にも力を注ぎ、出石焼のブランド力向上に力を入れている。

晩年に日展の審査委員を務めるなど、出石焼の知名度向上に尽力した第三代 永澤永信（実）氏 氏意思を継ぎ、第四代永澤永信（昇）氏も作家活動に力を入れた。京都芸大で富本憲吉や近藤悠三といった巨匠たちに薫陶を受け、出石白磁の伝統を継ぎながらも、緻密な装飾や独特のフォルムで作家としてのカラーを打ち出し、日展特選、現代工芸展NHK会長賞など数多くの入選入賞を果たしてきた。

若手作家の誕生を、出石の町をあげて応援していたこともある。1994年に開催された「但馬・理想の都の祭典」で、全国で唯一、世界でもスイスと2カ所だけという磁器だけの公募展「出石磁器トリエンナーレ」を出石町（当時）の主催で実施。以後、3年に一度のトリエンナーレ方式で2006年（第5回）

まで続けられた。明治のころから海外で高い評価を集めていた出石焼のふるさとで開催されるとあって、回を追うごとに海外からの出品が増えるなど、作家たちの間では一定の影響を呼ぶイベントに成長を遂げた。

「残念ながら、2004年の市町合併後は、一度しか開催を続けることができませんでした。磁器芸術の振興や作家のモチベーション向上にはつながったと思います」。

幼いころから、祖父や父の活躍ぶりを間近で見てきた永澤さんは、出石焼の伝統に敬意を表しながらも、その伝統に縛られない作品づくりにも挑戦している。

「今は、電話1本、メール1通で、いろいろな地域の土が手に入る時代です。出石で採れた柿谷陶石と佐賀・伊万里の技術が融合して出石焼が生まれたように、この出石の町で培った技術と感性を生かし、焼き物を作っていくのもいいかなと思っています」。

いま、永澤さんが取り組んでいるテーマは「器」。「器が大きい人、という表現があるように、単なる入れ物というだけでない意



工房に隣接する販売所には、純白の白磁に菊や桃などの絵柄をつけた食器や花器に交じり、染付けや上絵付けを施した近代風のものも多くなっている。



有限会社 永澤兄弟製陶所
兵庫県豊岡市出石町内町 92-1
電話 0796-52-2155



第四代永澤永信を父に持つ陶芸作家の永澤仁さんは1971年生まれ。歴史ある窯元の一員として白磁の制作に携わるだけでなく、個人作家としてオリジナリティ溢れる作品づくりに取り組んでいる。