

Root

環境対策広報誌

2013.3
vol.25

特集
天然ガス車という
選択肢が加わることで
社内と顧客の意識が変わった！

できていますか？エコドライブ
続けよう！エコドライブ

【兵庫の名産品・播州織】

機能性やデザインを加え
競争力あるブランド織物に

●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



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

「天然ガス車」という 選択肢が加わることで 社内と顧客の 意識が変わった！

わが国の原子力発電所の脆弱性が明らかに、代替エネルギーのひとつとして注目を集める天然ガス。3月には愛知県でメタンハイドレートの試験採掘に成功し、トラック燃料としての安定供給や低コスト化にも期待がかかる。

そこで、他社に先駆けてCNG車を導入してきた2社に、導入を決断した経緯や社内外的変化について聞いた。



第一運輸作業株式会社
(→ P5 へ)



株式会社松原商会
(→ P3 へ)



株式会社 松原商会

代表取締役 松原泰之氏

本社…神戸市東灘区御影1-1-8 TEL…078-842-1105 (代)

食品会社のイメージアップや ISO取得に貢献して信頼確保



神戸市東灘区に本社を置く松原商会は、パン・洋菓子等の食品などを中心に配送を手がけている。先代社長・松原重信氏が会社設立直後から洋菓子メーカーからの注文を獲得し、ほどなくパンや洋菓子の製造販売を手掛けるドンクを紹介されたことで、「神戸の食品輸送なら松原商会」というイメージが確立されていった。

トラック業界の中でいち早く、90年代半ばに初めてのCNG車を導入したのも食品が運んできた縁。ドンクなど同じ百貨店に商品を納入するメーカー数社が「神戸スイートデリバリー」という共同配送の組織をつくり、配送業者の1社として松原商会を推薦。日本船舶振興会（現在の日本財団）から試験配送のためにと寄贈されたCNG車を使うことになったのがきっかけだった。

「当時の車両に比べると、今のCNG車は飛躍的に性能が向上していますね。走行距離は伸びたし、馬力も十分。神戸は山道が多いからこそ、わかるんですよ」と、現社長の松原泰之氏は十数年間の進化を評価した。父である先代は、新しいものを試してみることには貪欲であり、かつ、常に顧客本位の選択をする人だったそう。その姿勢と志を受け継ぐ同社は、食品

というデリケートな商品を扱う荷主への責任として、トラックの庫内清掃やアルコール消毒を徹底し、ドライバーの服装やマナーにも気を配っている。環境優良車を導入することもその一環だ。

「O157が社会問題化して以来、荷主さんの意識が段と高くなりましたから、弊社もそれに応えて努力するのは当たり前のこと。お客様の工場がISOを取得する際、配送にCNG車が使われていたことが有利に働いたと聞かされて、少しはお役に立てたかと嬉しかったです」と松原氏はこともなげに言う。その真摯さが共同配送システムを利用するメーカーの間でも評判となり、新たな取引先獲得にもつながった。

車両特性を生かす 「使い分け」

とはいえ、CNG車の導入に死角はなかったのだろうか？ 経営者にとって最も気にかりなのは、購入・維持にかかるコストだろう。

松原商会の場合は、98年に開始された補助金制度を活用し、リースを組んで2台目を導入。「1台目より性能

が良くなっていました。やや難がある
とすれば、急加速・急ブレーキが効き
にくいことでしたが、自然に運転が丁
寧になるのか故障が少ないので、メン
テナンス費が抑えられると捉えればメ
リットとも言えます。耐用年数も長
くなりそうです。車検では燃料タン
クの検査が必要になるため、1回につ
き2、3万円のコスト高になりますが、
もっと利用する業者が増えれば、改
善されるのではないかと期待していま
す。」

燃料費に関しては、比較的価格が
安定しているので軽油高騰時は有利に
働いた。その後、神戸市の下水処理
場で発生する消化ガスからつくられる
「こへバイオガス」を利用したり、「ハ
イブリッドカー」を導入したりと、車
両の選択肢を増やして比較しながら使
いわけている。

「ハイブリッド車は燃費が良いと聞いて
いましたが、実際に使ってみると、発
進・停止の多い街中やブレーキエン
ジンが発動する下り坂でないと効果が発
揮できないんですよ」と言い、運行ルー
トと車両特性の相性を考えて選ぶと、
CNG車の出番が多くなるようだ。

現在、全40台の車両のうちCNG車
は27台（2トン車、4トン車）で、神
戸・大阪・名古屋など都心部の「ルー
トの決まった配送に利用している。朝、
荷主の工場で荷を積み、百貨店など
の店舗3カ所程度に9時までに配達。
日によっては午後の追加便にも対応す
る。燃料は、2日に一度の頻度で、決まっ
たスタンドでガス充填するドライバー
が大半だ。

「90年代に比べるとスタンドの数は増え
ましたが、まだ一般の給油所ほどでは
ありません。だから、決まったルート
上にある決まったスタンドに行くのが
安心です」

もうひとつ気がかりなのは、中型免
許制度施行に伴い、百貨店の納品にフ
ル稼働させている2トンのCNG車（車
両総重量は5トン以上）が普通免許
で運転できなくなったこと。「2007
年以降に普通免許を取得した若いド
ライバーでは乗れなくなってしまうし
た。わざわざ中型免許を取らせる費
用も時間もないですし、「いつも大型
免許を取ろう」となれば、転職され
てしまうかも……。経営者
としては辛いところです」

スタンドの 使い勝手改善を！

最近では、食品に加えてトレーニング
マシンの配送・設置サービスという新
しいマーケットを開拓した同社。名古
屋以西をサービス対象地域とし、北陸・
四国・九州などに出向くときは、従
来のディーゼルトラックを使っている。
「大阪ガスの管轄エリアを越えた場合、
別のガス会社と新たな契約が必要にな
ります。現金でも使えるようにする
か、あるいは、契約カードを共通カー
ドにするなど、他都市でも安心して
利用できるようなシステムを整えれば、
もっと普及が進むのではないでしょ
うか」



食品メーカー工場敷地内に、ずらりと並んだ松原商会のCNG車（東灘区・六甲アイランド）。
清潔感のある白い車体には「天然ガス自動車」の表示が入っている。

第二運輸作業株式会社 事業の長期的継続を願うなら 地域や環境への貢献を考えるべき

代表取締役社長 磯野功裕氏

本社…西宮市西宮浜2-11-1 TEL…0798-38-8160（代）

公害訴訟の街で 運送業を営む覚悟を持つ

1918年（大正7年）、磯野組の
屋号で日本酒関連の荷物を運搬する
港湾作業を手がけ始めて以来、西宮
の地で95年の歴史を歩んできた第二運
輸作業株式会社。最近では、地元警察
署が主催する交通安全運動の事前キャ
ンペーンが行われる際に、高校のブラ
スバンド部の生徒たちが吹奏する楽器
や関連機材を往復運搬するボランティ
アが恒例行事として定着している地域
密着の運送会社だ。

「祖父の代からお世話になった地域
に貢献したいという気持ちから、常
に環境保全や事故防止に努めていま
す。黒煙を出さず、騒音も少ないと
いう特徴は、住宅の中や通学路を使
わせていただく私たちにとっては重要
なポイントです」と、磯野功裕社長
は語る。

天然ガス車が環境に優しいことはわ
かっているが、コスト面で圧倒的なメ
リットがないことを理由に、導入に二
の足を踏む企業が大半だ。しかし磯
野氏は、「これからの時代、社会から
退場のレッドカードを突きつけられない
企業でいるために、環境意識を高める
努力は不可欠です」と、きっぱり。現

在、3トン箱車6台（ハイブリッド車
を含む）、2トン平車1台、ワンボック
ス車2台の計9台のエコ車両を稼働さ
せている。

ガスマの運搬などを通じ、古くから
ガス会社との取引があった同社は、94
年に試作の天然ガストラックが登場す
るや、試験運用への参加を決めた。
ところがドライバーからは不評が相次
いだ。タンクに容積を取られるため荷
物をたくさん積むことができない、専
用スタンドがみつかりにくい上に充填に
時間がかかる等々。「当時、私はドラ
イバーを束ねる運輸部長という立場で
したから、ほとほと困惑しましたね」
しかし、兵庫県の中でも西宮や尼崎
というエリアは、かつて国道43号線の
公害訴訟問題の舞台となった地域であ
り、ゆえに環境に対してきわめて敏感
だ。「一般市民の間でもPMを出さない
クリーンエネルギーを求める声が高く、
天然ガス車に対する支持が高いのでは
ないかと見る専門家もいるほど。

磯野氏は、「この地で経営を続けて
いく以上、多少の不便やコストアップ
があっても、環境保全を優先すべきで
はないか」と悩んだ。そして、社員た
ちにも理解と協力を仰ぐことにした。



ドライバーの意見を採り入れてカスタマイズしたCNGトラックの前で事業統括部長の赤嶺圭一取締役（右）と共に

エコドライブ推進が 運転手のプライドを刺激

「これは公害対策の二環としてわが社が取り組むべきこと。ガマンしてくれ！」そんな磯野氏の鶴の一声によって、CNGトラックの運用は続いた。さらに、軽油が高騰した時期に、エコドライブと燃料削減を兼ねてデジタルコグラフの導入も敢行。難色を示すドライバーも少なくなかったが、これが社内の意識を大きく変えるターニングポイントになったのである。

「自分の運転が、数字」で評価されたことでドライバーとしてのプライドがくすぐられたのか、『もっと頑張りたい！』と、自分から安全でエコで燃費の良い運転を目指すようになりました。あんなに嫌がっていたのに、どうなってるんだ？と、嬉しいやら驚くやら」

今では1日の運行が終わったドライバーが指導者とともに記録データを確認し、アイドリング・急加速・急ブレーキといった問題点をチェックするのが日課に。確認作業を翌日に持ち越さないのは、記憶が残っているうちに「なぜ、こんな運転になったのか」という理由を明らかにすれば、早く確実に改善できるとの考えからだ。

さらに、毎日行っている朝礼や管理者を対象とした月1回の安全衛生会議、定期的の実施される部門ミーティングなどで情報とノウハウを共有することにより、全ドライバーのレベルアップにつながっている。

「実は、デジタルコグラフ導入当初からさほど悪い数字ではなかったため、期待したほど燃費削減の効果は

出なかったんですよ（笑）。でも経営を続けていく上で冷静に考えてみれば、ドライバーの意識が変わったことのほうが価値は大きいかもしれないと感じています」

10年ほど前からは、毎年ドライバー2名を選んで社外の交通安全研修に参加させるように。事故を減らすことや環境を守ることが、ひいてはお客様や社会に貢献することにつながるのだという意識を根付かせている。

CNG車をカスタマイズ

年に一度の安全大会では、一年間無事故・無違反のドライバーを表彰し、無事故・無違反手当を支給している。

「事故は小さな違反の積み重ね。ちよつと携帯電話を使っただけ、ちよつとスピードオーバーしただけ、何も起こらなかったから良いじゃないかで済ませてしまうことが事故の確率を上げるんです」

ドライバーのモチベーションを上げる工夫はほかにもある。新しいCNG車を購入して、誰が運転するかが決まったら、そのドライバーの、独自仕様、にカスタマイズをかけるのだ。たとえば、天窓を透明の板に変えて自然光の入る明るい運転席にする、パワーゲートの入口にすべり止めをつける、紐をかけるフックの位置や数を変更する等々。もちろん、改造にかかる費用は会社が負担する。

「運転しやすくなればドライバーの疲労も減り、事故抑止につながると考えているからです。それに、ドライバーの気持ちを想像してみてください。会

社から押し付けられたトラックではなく、自分だけのトラックだと思えば、車両を大切に使うはず。自分の運転に責任を持たねばという意識にもつながるのではないのでしょうか」

まず事業者が 関心を持つこと！

CNGトラックの継続利用、そしてデジタルコの導入によるエコドライブの推進により社員の意識改革を進める一方、会社組織としても05年にGマーク認定を、07年にグリーン経営認証を取得した。「ISO取得は意味があることだと思いつつ、お客様にどこまで理解してもらえるのだろうかという懸念もありました。そこで、内容的にISO9000に近いGマーク認定とISO14000に近いグリーン経営認証に取り組むことで、環境や安全に対する姿勢をわかりやすく示すことにしたのです」

このように、地球環境や地域との共生を目指して努力を重ねてきた同社だが、今後もCNGトラックを使い続けていくうえで、インフラ整備の遅れ以上に悩ましい点があるという。それは、「車両をつくる国内メーカーが減ったこと」。特定のメーカーのトラックに乗りなれたベテランドライバーほど、メーカーの変更に伴ってレバーやボタンの位置、操作方法などが変わることがストレスや操作ミスにつながりやすいからだ。そろそろ買い替えの時期を迎える車両も出ており、先代が愛用していたメーカーの再生産に期待をかけている。「できれば、住宅地周辺を



代表取締役社長 磯野 功裕氏



Gマーク認定やグリーン経営認証も顧客視点からの「わかりやすさ」を考慮して取得した

走るのに使いやすい小型車両をつくってもらえると嬉しいのですが・・・」
いわゆる、タマゴが先かワトリが先か、という話になるが、メーカーがCNG車をつくりたがらないのは、事業者側の関心の低さにも原因がありそうだ。
発売当初の90年代に比べると、CNG車の馬力や走行距離などは大幅に改善されているが、家庭用自動車車で先行する電気自動車やハイブリット車に比べて認知度が低い事実は否めない。また、導入時の改造費や割高な車検代の負担、アジアなど海外での中古車需要が少なく下取りされにくいといったデメリットがあるため、経費削減を優先する経営者から選ばれにくくなっている。

「私も経営者の一人として、目先のコストが気になる気持ちは痛いほどわかります。しかし、長い目で事業の継続や地域との共生を考えたら、できるだけ社会性の高い選択をしておくべきではないでしょうか。創業直後から公共性の高い仕事を続けてきたおかげで弊社の意識が高いのだとしたら、そんなチャンスを得たことに感謝する意味でも他社に率先して環境保全に取り組んでいきたいです」

最近話題のシェールガスやメタンハイドレートの採掘や実用化が進み、天然ガスの安定確保が価格に反映されるようになれば、同社のような社会性を意識した経営が業界全体へと波及するスピードを高めてくれるかもしれない。





農家の副業から 兵庫を代表する地場産業へ

播州織は、先に糸を染め、染色した糸で柄を織る。先染織物の代表格。寛政4年に、京都の大火で焼けた御所を修復するために召集された比延（現・西脇市比延町）の宮大工の飛田安兵衛が、西陣から機織りの技術を持ち帰ったのが始まりと伝えられる。

その後、播州地域で綿作が奨励されたことや染色に適した軟水に恵まれていたことなど好条件が重なり、農家の閑農期の副業として定着。さらに、明治時代に入って織機の動力源として石油発動機が普及したことで、同業組合ができるほどの地場産業へと成長した。「播州織」という呼称も、この頃に生まれたようだ。

そして平成20年に、「播州織」は西脇市を中心とした産地で考案され、糸染めされ、織られ、加工されたものの中で、一定の品質基準に達したも

廃棄寸前だった力織機を引き取り、自らの手で織り進めるデザイナーの玉木新雄さん。後染め産地として知られる福井県の出身だったからこそ、先染めならではの不規則な織り柄に強く惹かれたと言う。

のだけを認定する地域団体商標（いわゆる地域ブランド）になった。その独特の色合い、鮮やかな柄のバリエーション、肌触りの良さから、ワンピース、シャツ、ハンカチ、テーブルクロスなどのテキスタイルとして重宝されており、織機台数こそ2412台（平成23年）とピーク時の約7分の1に減少しているものの、先染綿織物の国内生産の70%以上という高シェアを維持。播州織ブランド委員会の一員である公益財団法人北播磨地場産業開発機構の足立保雄専務理事は、「2020年以上の歴史で培われた技と誇りを胸に、イノベーションを起こし続けていきたいです」と語る。

戦争を乗り越え 輸出を伸ばすが 円高とバブル崩壊が逆風に

現在は国内向けが8割を超える播州織だが、もともとは輸出産業として発展を遂げてきた。

世界の衣料輸出国であったイギリスが第一次世界大戦で生産量を落とす中、日本製の織物が東南アジア向けを中心に輸出量を伸ばしていったのだ。とくに関東大震災以降は、被災した横浜港に代わって神戸港が窓口となったため、播州織も広く海外に出回ることになった。この潮流は昭和初期まで続き、播州地域の保有織機台数は1万6368台に達した。

第二次大戦中は機械の供出により生産を中止せざるをえなかったが、復興資金が出されたことで織物産業は息を吹き返した。繊維関係の問屋や商社

が集まる大阪とのコネクションを生かして糸を確保。ギンガムチェックなど高付加価値の生地をアメリカなど先進国に輸出。海外向けが生産の7割以上を占めていた。

ところが、昭和60年のプラザ合意を機に始まった急激な円高が業界の不安材料となる。それまで香港で行っていた展示会を国内開催にシフトするなど、国内需要を高めるために奔走。それが奏功し、輸出量をキープしたまま、国内向けの生産を増やすことで昭和62年に生産量がピークを迎えたが、「バブル崩壊後は中国など海外からの洪水のような輸入」に押され、生産量が減少していきまし（北播磨地場産業開発機構 専務理事 足立保雄さん）。

そこで播州織が目指したのが、高品質・高付加価値の製品づくりである。たとえばシャツやブラウス用の生地の場合、糸の種類や太さが異なるものを組み合わせた複合繊維にすることで、吸湿・速乾、といった機能を加えたり、独特の肌触りや風合いを演出したりすることができた。糸が違えば、織るときのテンションも変えねばならず、仕上げる工程も複雑になる。海外の工場が敬遠する手間のかかる作業にこそ、播州織の勝機があるというわけだ。

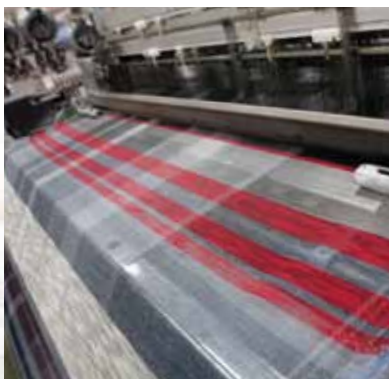
デザイナーの場違いな質問が ベテラン職人の魂を触発

播州織の技術を生かした独自デザインのショールを製造販売する玉木新雄さんは、東京で開催されていた繊維

兵庫の名産品・播州織

機能性やデザインを加え 競争力あるブランド織物に

北播磨地域は国内最大の先染め綿織物の産地である。京都・西陣織の技術が、加古川の軟水と綿栽培に適した温暖な気候に恵まれて発展。海外製品との競争にさらされながらも、用途の多様化や先染め特有の立体感を生かすデザインで、ブランド力を高めている。



見本市で播州織職人の西角博文さんとお会った。輸出中心の大量生産に対応するために分業化が進んだ西脇では、商品企画や販売を担当する「産元」、糸を染める「染業」、布を織る「織布」、表面に起毛やしわなどの加工を施す「加工」の4部門を別々の会社が担当することが多いが、西角さんは織機を操る職人でありながら営業もしていた。

一方の玉木さんは、福井で洋品店を営む家に生まれ、幼い頃から大阪まで洋服の買い付けに付いていたという自称「素材マニア」。大学で服飾に関



この出発式を起爆剤に、関空を拠点にしたクリーン物流の展開を近畿圏全体を巻き込んだ取り組みへと発展させようと関係者は意気込む。

この出発式を起爆剤に、関空を拠点にしたクリーン物流の展開を近畿圏全体を巻き込んだ取り組みへと発展させようと関係者は意気込む。

「関空クリーン物流プロジェクト」出発式

環境先進空港・関空から「クリーン物流」出発進行！

去る3月1日、「近畿スマートエコ・ロジ協議会」は、CNGトラックの導入促進を目指す「関空クリーン物流プロジェクト」を始動。関西国際空港を舞台に、出発式やシンポジウムが華やかに執り行われた。

CNG車普及において日本は世界の後進国

同協議会は、トラック協会のほか、地方自治体、近畿運輸局、車両メーカー、ガス会社などが連携し、「近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会」として2008年に組織された。以来、人と環境にやさしいまちづくりを目指して意見交換を続けてきた。

地球温暖化が年々深刻化する中、トラック業界におけるエコドライブの実施や二酸化炭素(CO₂)や窒素酸化物(NO_x)の排出が少くないクリーン物流への対策は常に課題として掲げられてきた。さらに、東日本大震災をきっかけに国内外で「燃料多様化の重要性」が強く意識され、原子力エネルギーへの依存が見直され始めたことで、日本での導入が遅れている天然ガス自動車への期待が高まっている。

シンポジウムの基調講演の中で、早稲田大学商学部恩蔵直人教授は「口サンゼルス市のバスは、10年に全車両約2200台のCNG化を完了。光化学スモッグの発生日数が25%減少するといった効果もあり、市民の間にCNG車というイメージが確立されている」と報告。アメリカのみならず、環境意識の高いEUや、マレーシア、タイ、韓国といったアジア各

国でもCNG車の普及度が日本を上回っている現状をデータとともに紹介し、「CNG車導入に関して言えば、日本は世界の後進国です」と述べている。

シェールガス革命も追い風 関西から導入機運を高めよう

最近、岩盤層から採掘できる天然ガスの実用化が「シェールガス革命」として注目を集めているが、将来的に天然ガスが安定的に確保できるとなれば、CNG車の燃費改善にも良い影響がでるだろう。さらに国が大型CNGトラックの中長距離の輸送費に新たな補助を打ち出すなど、導入促進の環境は整いつつある。

だからこそ、開港時に「環境先進空港」を謳った関空を舞台にした今回のセミナーが、ひろく市民にクリーン物流をPRし、物流関係者の環境意識を高めることにつながることを期待したい。シンポジウム後半に行われたパネルディスカッションでは、「日本には、CNG車を導入している会社を評価する経済システムがない」という切実な意見も出た。

関空を拠点にしたクリーン物流の展開が近畿圏全体に広がり、将来的には全国的な取り組みへと発展するかどうかは、CNG先進国のように国を挙げて取り組む姿勢や、環境にやさしい経営を貫く事業者の覚悟、それを支持する利用者や消費者の価値観にも左右されると言えそうだ。

【世界の天然ガス自動車普及状況】



日本の天然ガス自動車台数は約4万台。この5年間で世界の天然ガス自動車が約1000万台も増えたことに比べると、伸び悩んでいる。

※出典：「The Gas Vehicles Report」2013年2月号

【CNG*車のメリット】

- 1 地球温暖化の原因となるCO₂排出量を**18%削減**
- 2 光化学スモッグや酸性雨の原因となるNO_x排出量を**91%削減**
- 3 ぜんそくやアトピーの原因といわれる黒煙排出量を**100%削減**

環境負荷の少ない天然ガスを燃料とするため、国際的な課題であるCO₂排出削減やNO_x、粒子状物質(PM)排出抑制にも効果が！

※出典：大型CNG車活用による荷主とのパートナーシップ実証実験(平成22年3月) 排出量の削減量(%)は大型ディーゼル車との比較

※CNGとは、Compressed Natural Gasの略。気体のまま圧縮した状態でガス容器(燃料タンク)に充填されている圧縮天然ガスのこと。このCNGを燃料に使う天然ガス自動車は環境性に優れ、クリーンなエネルギーとして大きな注目を集めている。



2008年にオープンした直営店は、2010年に現在の場所へと移転した。4台の織機と1台の編み機が並ぶ工房が併設されており、見学も歓迎。

する理論を学び、専門学校でデザインや商品のコンセプトづくりについて学び、就職したアパレル系の商社で様々な生地と触れ合ううちに、パターンより「素材」のほうが模倣されにくく、商品価値を高めると考えるようになった。そして、西角さんの播州織に興味を持った。

「不規則で再現性が低いところが面白いなと思いました。でも、欲しいものとはちよつと違ったので、「こんな柄はできないの?」と、声をかけたんです。一般的には量や価格の交渉をする場ですから、相手にされないだろうと高をくくっていたら、ほんの1週間くらいで『出来たで』とご連絡をいただいてビッ

古い機械、昔からの技術が新しい製品を生み出した！

現在、玉木さんのアトリエには、高速織機のレピア織機のほか、事業規模を縮小する織布業者から安価で譲り受けたヴィンテージものの力織機がある。外部の機屋に依頼する商品はレピア織機でサンプルを織つてみて指示書



パレットの上で絵の具を混ぜるように、色や太さや風合いの異なる糸を撚ってニュアンスを出す。同じ縦糸でも横糸が変われば、まるで違う柄に。



玉木さんのショールは、オンリーワンを求める女性を中心に大人気。卸先は、西脇の製造現場まで足を運んでくれるショップのみに限定している。

に落とし込み、力織機ではオリジナルのテイの高いデザインを手がける。力織機も電気でも動く自動織機だが、構造がアナログな分だけ融通が利くのが魅力。糸が太かったり細かったり、疎密がまちまちでも織り上げることができのだ。

「高齡の西角さんに、いつまでも頼っていてはけないと自分で織るようになりまして。そして西脇に移住してみても、播州織を支えているのはほとんどが個人経営の零細企業で、後継者難に悩まされていることや、分業化の影響で作り手に消費者のニーズが見えにくくなっていることなど、厳しい現実が見えてきました」と玉木さん。あえて製造の一部を外注しているのは、よそ者の自分を受け入れてくれた産地の復興に貢献したいという想いがあるようだ。

「最盛期に1200あった会社が、200くらいに減っているそうですが、私の故郷である福井がすでに織物産地としての面影をとどめていないことに比べると、まだ200もあるなんて凄いい、って思うんです」。



玉木新蔵(たまき にいめ)さん



有限会社玉木新蔵
weaving room & stock room
兵庫県西脇市西脇 589
電話 0795-38-8113

播州織の地域ブランド化により、ファッションショーや見本市の開催、神戸芸術工科大学や西脇家政高等専修学校やデザイナーとのコラボレーションといった取り組みが増えている。新しい発想を持つ玉木さんのようなデザイナーや若い人材と、製造工程のすべてを知る西角さんのような技術者や老舗企業とが、常識に捉われないモノづくりに挑戦していけば、歴史ある播州織が新しいテキスタイルに生まれ変わり、消費者をワクワクしてくれることだろう。