環境対策広報誌

ROOT

2014.3
vol.27

●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。

PRINTED WITH SOY INK
環境に配慮して大豆インキを使用しています

特集

社会と共生する
運送事業者をめざして
自ら動くべき時機が来た

【兵庫の名産品・姫路はりこ】

重く硬い瓦型から生まれる
軽やかな紙のぬくもり

安全・安心・環境にやさしいトラック輸送
社団法人 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

特集

環境座談会

社会と共生する運送事業者をめざして
自ら動くべき時機が来た

利益を上げるための効率化と、安全かつ環境に優しい運行。相反しかねない課題を両立させ、荷主から選ばれ、地域から愛される存在となるために、運送事業者はどのような努力をすべきか。福永征秀会長と二人の経営者が意見を交わした。

［参加者］（写真右から）
金田運輸株式会社（西宮市）
代表取締役
野村めぐみ 氏

社団法人兵庫県トラック協会
会長
福永 征秀 氏

株式会社新宮運送（たつの市）
代表取締役
木南 一志 氏

エコ車導入や安全教育で自ら改革を起こしてきた

福永　平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、トラック運送事業への新規参入が急増しました。また、自動車NOx・PM法に適応した車両への買い替え、従来以上に厳しいコンプライアンス遵守といった社会的な規制に追われ、さらにタイミングの悪いことに、〝バブル崩壊〟が訪れて、より一層の経営効率の改善を迫られることになったのです。

　そうした厳しい状態が20数年続き、燃料価格の高止まりなどで経営環境がさらに悪化する中でも、安全運転や環境保全に尽力することは、運送事業者としての当然の務めです。

　経営改善と社会からの要請の板ばさみの中で、行政の方針に仕方なく

従うだけでなく、自発的な取り組みによって変革を試みる事業者も出てきました。「やらされていた」状態から「やらざるを得ない」状態への転換期を迎えているのだと感じます。

野村　弊社が自ら変革を起こしたとすれば、それは他社に先駆けて車両の買い替えに着手したことでしょう。公害訴訟問題に揺れた尼崎に隣接した西宮の国道43号線沿いに社屋があり、公害問題には敏感にならざるをえません。また、事業の柱として学校給食の運送を手がけているため「子どもたちの明るい未来のために」という意識から、環境に優しい車両に興味を持っていました。

　発売当初のCNG車は、充填走行距離が80㎞程度と短く、興味があっても採用は難しいという事業者が少なくなかったようです。その点、給食配送は学区内という狭い範囲を回るだけですので問題ありませんでした。いきなり5台も導入できたのは、まだ買い手が少なかった分だけ助成金が手厚く、改造費の1／2を補助していただけたからです。1日6時間ほどしか乗りませんので車両の持ちもよく、当時買った車両がまだ数台残っているほどです。

　その後、ハイブリッド車も兵庫県初の導入となりましたが、ディーラーがモデルケースとして改善要求を丁寧にヒアリングしてくれたことも、弊社としてはありがたかったです。

福永　当協会では低公害車導入促進やエコドライブ管理システムおよびドライブレコーダー機器導入促進、アイドリングストップ支援機器導入促進、エコタイヤ導入促進、エコドライブ一日研修受講などに対する助成金制度を準備しています。また、グリーン経営等の環境マネジメントシステムの認証取得の助成も行っており、環境問題に積極的に取り組んでおられる事業者は、認証取得にも積極的な傾向が見られます。

　ただし、助成というのは導入の手立てに過ぎません。経営者に「自社をこのようにしたい。そのために、この車両（設備）が必要だ」という思いがあり、ドライバーたちも自覚をもって、その車両を生かす。それが、本当の意味で助成金制度を生かすことだと思います。

木南　西宮は専用スタンドの設置などエコ車両を利用するためのインフラが整っていてうらやましい限りです。西播なら、CNGのスタンドまで往復するだけで燃料が切れそうです（笑）。低酸素社会の実現に向けたモビリティーの使い分けの考え方にのっとっても、タンクローリーで危険物を遠方まで運ぶという弊社の運送スタイルは、エコ車両との相性が悪く、いまだに一台も導入していません。

　そこで弊社では、燃費改善のために車両の軽量化を考えるべく、車両開発委員会を設けて軽量化の情報を集めています。現場のドライバーを中心に実施することで、過積載防止の予防措置にもなっています。環境に優しい運転は燃費の抑制につながり、経営面でもプラスです。

福永　安全教育に力を入れるようになってから、木南さんの会社は見違えるように変わられましたね。

木南　ありがとうございます。私が当時の専務と一緒に事故の担当をしていたころは、年に1、2件は大型車を廃車にするような事故を起こす会社でした。それが、平成4年に新社屋に移ったのを機に安全対策の資料を掘り起こしていたら、先代社長が運転手に向けて「気をつけて」と書いた青焼きが見つかり、〝意識〟を持つことの大切さに気づかされました。

　行政から与えられた規制をものさしにすると、「車間距離がいくら」といった数字から原因を割り出そうとしがちです。しかし実際は、車間距離は保っていたけれど、ドライバーが奥さんと喧嘩をして、イライラした状態だったことが原因かもしれません。そこまで突き詰めていくには、まず「事故なしが当たり前」という意識を持つことが肝要です。

福永　事故を減らすことも、燃費を改善することも、すべて「自覚」のなせるわざですね。

見える化で改善すべきは「数字」ではなく「自覚」

福永　木南社長から、燃費改善は経営面でもプラスとのご発言がありましたが、野村社長はいかがですか？

野村　デジタコを導入してからは、結果を社内に掲示して運転の〝見える化〟を実践しています。ドライバーにしてみたら成績表を張り出されるようなものなので、点数の良い人は喜びから、悪い人は悔しさから、次は頑張ろうと努力するように。私も「子どもたちが見てるで！」と発破をかけたりしています。

　また、自分の運行予定を確認すると同時に、他のドライバーの動きや翌日の運送予定なども確認して、会社全体の効率を上げるにはどうすればいいかを考えるようにと指導しています。効率アップによって〝ゆとり〟を持つことが、エコドライブや事故防止、お客様に喜ばれるには何をすればいいかをよく考える気持ちにつながればと期待しています。

福永　今やるべきことを言われた通りにこなす「作業」ではなく、きちんとした前提や目標を持って動く「仕事」をする意識を持たせておられますね。運送＝作業になってしまうと、効率アップや利益追求の気持ちが空回りしがちで、それが事故を招くこともあるでしょう。

野村　弊社では、ドライバーが営業担当を兼ねていることもあり、常に最終顧客に喜ばれることを意識して「仕事」をしてくれていると思います。私は彼らの頑張りを信じて、価格交渉には強気で臨みます。他社に比べて高いように思えても、最終的に満足感や安全を確認していただければ、お客様は必ずわかってくださるようで、今は口コミでお客様が増えています。他の安価な事業者に浮気されたお客様が、事故を起こされて戻ってこられた例もあります。

野村　かつて「物流会社」の新規参入が増えた時代があり、運賃の決め方が悪いほうに変化してしまったのは残念なことでした。

福永　流通の末端価格を先に決めて、そこから引き算で運賃を割り出す相手に対して、適正運賃を提示できる事業者は少なかったと思います。下請け・孫請けのシステムの中から生まれた「やらされている」感覚に慣れていましたから。しかしこの先は、発注側と請負側という関係ではなく、お互いにパートナーとして認め合う関係を荷主や物流会社と築いていかねば生き残れません。事業者が自覚を持って自ら行動していけば、労働災害が減り、環境問題もうまくいくような気がします。

木南　「1運行いくら」などと数字で締め付けるやり方が安全運転に結びつくとは思えませんし、経営に関しても、数字を追いかけて、「もっと、もっと」と考えると、人間がさもしくなります。法人は社会の公器ですから、法律を守るのも納税するのも環境を守るのも、すべて当たり前の義務です。人格があるのだという自覚のもとに、いかに利益を上げて社会に還元するかということを、前向きに考えたいものです。

外部評価をやる気に変えて地域貢献や環境保全で恩返し

野村　地元から仕事をいただき、地元の人を雇用して頑張ってもらう。そうして儲かった分だけ納税したり、「トライやる・ウィーク」のような活動に協力したりして（7ページ参照）、地域貢献を果たすという循環をまわしています。

木南　弊社は、早朝に近隣の掃除を始めてから15年になります。まだまだ至りませんが、社員の間にも、「こんな会社になろう」という気持ちが、少しずつ浸透していればと願っています。小さなことでも続けていれば、周りや環境が変わってきます。ゴミを拾う人はゴミを捨てる人にはならないですし、掃除をする姿やきれいになった町を見て「気持ちいいな」と感じる心が周囲にも広まっていくはずです。最終的には、「トラックが走ると、周りの人が気持ちよくなる」と思っていただけるような活動を、仕事で実現させるのが理想です。

福永　新宮運送さんが業界や地域に与えた影響は大きいと思いますよ。

　ドライバーという職業は、社会の中で〝弱者〟です。ところが、若いころにやんちゃをしていたドライバーが、デジタコ運行で100点を出したことをきっかけに、学歴や職歴では得られなかった〝誇り〟を持てば、社会のためになるような仕事ができるプロドライバーに変わります。以前は業務の間だけ安全運転や燃費のことを考える程度だったのが、仕事が終わった後でも四六時中良い運転について考えるようになっていくのです。まるで趣味に没頭するかのようなマニアックぶりで、「御殿場の坂は、エンジンの回転数をいくらにすると燃費が向上する」と語ってみせ、メーカーが舌を巻いたほどです。

　デジタコはとても便利な機械ですが、機械をつけたから運転が変わるのではなく、それを使う人間が、どこまで仕事を愛して〝こだわり〟を見せることができるかが成果を左右するのだと思います。同様にISO審査などを受けるにしても、表面を飾るのではなく内面まで本物になるために生かすべきだと思います。戦後の日本社会は本音を隠してしまい、飾ることだけに重きを置いたために崩れてきたのではないかと私は考えています。

野村　表彰されたり、メディアに取り上げられたりして会社への注目度が高まることは、従業員の意識改革につながると実感しています。エコ車両を率先して導入してきたことで、同業他社の皆さんが見学にこられたり、職業訓練に使っていただけたり、今もCNG推進委員として地域を代表して全国の事業者さんとお会いするチャンスをいただけたりと、たくさんのメリットがありました。

　社会貢献とか社会との共生と言うと大げさに捉えてしまいがちですが、最初は町内で挨拶するとか、新宮さんのように掃除をされるとか、小さなことからでいいんですよね。それが、町内から地域へと広がり、やがて全国へと広まっていくよう、コツコツと続けていくことが大切だと思っています。

木南　大切なのは根をしっかりと張っておくことだと思います。たとえ冬のような環境に晒されて、一時的に芝生が枯れてしまったとしても、来るべき春の訪れに備えて地道な努力を続けていれば、いつか青々とした芝生に戻れるはず。それを信じてやっていくしかありません。

現場から声を上げることで兵庫のポテンシャルを生かす

福永　兵庫は、尼崎公害訴訟という大きな問題を抱えてきましたが、だからこそ、運送事業者の環境意識は他府県よりも高いと自負しています。共同配送などにおいても兵庫県は先進県なのですから、これからもプライドを持って環境対策に取り組んでいきたいですね。

木南　ドライバーだけでなく、荷主さんも、地域にお住まいの皆さんも、国民一人ひとりが民度を上げていくことが、環境問題を改善するベースの力になるのかもしれません。一人当たりにできることは小さくても、それを実践する人数が増えれば、トータルでは大きな力になりますから。

ただ、正しい道を追求するほど、道は絞られていきます。それでも、松下幸之助翁の「雨が降れば傘をさす」との言葉通り、選ぶ道を間違えずに頑張り続けるだけです。続けていけば本物になります。

福永　中小企業こそ、自覚を持って困難を求めていかねば。消費税増を懸念する声もありますが、荷主側や消費者側も同じ負担を負うのですから言い訳はできませんよ。

とくに環境問題のような長期的かつ大きな課題を解決するには、個々の事業者の努力の積み重ねが必要です。当協会としても、会員の皆様の経営改善や業界の社会的イメージの向上につながるよう、さまざまな角度から支援を続けてまいります。

野村　CNG車購入に対する助成金のような直接的な支援策以外にも、間接的に環境保全につながるサポートをしていただいています。たとえば、雇用助成金を活用することで、地域の主婦や高齢者の方をパートで雇うことができ、正社員の長時間労働を防ぎつつ、コスト削減を実現できるようになりました。ドライバーの労働環境の改善は、エコドライブにも安全運転にもつながります。

木南　来年度から大型・中型免許の取得に対する助成が始まるかもしれないという案を聞きましたが、これも事業者にはありがたい話です。

野村　特装車に乗れる若手ドライバーを増やしていきたいですね。

福永　貨物自動車による事故の防止を図るためとはいえ、中型免許制度の改正は、ドライバーの高齢化に悩む業界にダメージを与えたようですね。この経験を糧に、道交法などのルールづくりに関しても受身で待つのではなく、われわれのほうから、働きかけるべきタイミングが来ているのではないか、と思います。

社会との共生は、自治体や行政だけでも、市民だけでも、成し遂げられません。現場で働く事業者自らが声をあげていく勇気と行動力が欠かせないのだと思います。

木南　行政の指導を待つのではなく、現実を踏まえたうえで言うべきを言い、行なうべきを断固として行なうことで時代は変わり始めるはずです。実際、情報共有や共同配送などによる物流の効率化を実現するために事業者が立ち上げた日本ローカルネットワークシステム（全国122協同組合・1648社）はすでに15年以上の歴史がありますし、最近では一般ドライバーがスマートドライブを推進する組織を立ち上げるといった動きも出てきました。

福永　われわれ兵庫県トラック協会も、自発的な行動によって社会と運送事業者との共生を推し進めていくつもりです。お二人には、その先陣を切ってご活躍いただいておりますが、これからも積極的な協会活動へのご協力をお願いいたします。

株式会社新宮運送の取り組み

自発的な取り組みの継続が大臣賞という栄誉につながった

新宮運送は、創業８年目の昭和 44 年よりタンクローリーによる危険物輸送を開始。

一般の運送以上に事故に留意せねばとの自覚から徹底した安全教育を当初より実施。

安全に対しての乗務員のレベルが高く根付き、社会も安全に輸送するのは当たり前の時代になりつつあるのを機に平成４年より月１回実施していた「安全講習会」を「顧客満足会議」と改め、更に一段上を目指した企業に努めている。

又、現場の力を向上していく為、より安全に実に合った作業を現場から引き出すことを目的とした小集団活動を実施し、年２回発表の場を設け、そこから素晴らしいアイデアや仕事に対しての真摯な姿勢があふれる取組みとなっている。

そして、業務中だけでなく私用の運転も対象として無事故・無違反・無トラブルを目指した「S-DEC 運動」や、365 日いつでもどこでも歯止めを行う「イエローストッパー運動」などコツコツと継続し、その結果を試すべく「エコドライブ活動コンテスト」に挑み、平成２０年度には優秀賞、翌平成 21 年度に最高位である環境大臣賞に輝き、再挑戦した平成 24 年度にも２回目の環境大臣賞を授与されました。

さらにＩＳＯ取得やＧマーク認定などを通じて得たノウハウを“クレド”として文章化し全社に浸透させている。

講習会前に実施する清掃活動には、「ゴミを分別することで人間としても分別がつくように」との願いを込める。掃除で磨かれた精神は顧客サービスの向上にもつながっているようだ。

金田運輸株式会社の取り組み

地域貢献や環境への取り組みで子どもたちの未来を守る

昭和 30 年から学校給食の配送業務を担当している金田運輸は、「子どもたちに黒煙を吸わせたくない」との思いから、平成 11 年に CNG 車を導入。現在は全 50 台の配送車のうち 35 台がエコ車となっている。

また、兵庫県が実施する職場体験「トライやる・ウィーク」を通じて、働くことの楽しさや難しさやエコドライブの大切さを子どもたちに伝授。食材の搬入から仕分け・包装、冷凍冷蔵庫での温度管理、配送、回収まで、身近な給食に関わる仕事を目の当たりにした中学生からは、「将来はドライバーになりたい」との声も。ふんわりアクセル、アイドリングストップ、加減速の少ない運転など、同社が掲げる「エコ運転 10 カ条」について説明するドライバーたちも、“宮っ子（西宮の子ども）”の先輩として手本を示さねばと士気が上がる。

さらに今年からは、引きこもりやニートの自立就職支援にも協力。利益に直結しない地域貢献にも熱心に取り組む姿勢が地域の信頼や共感を呼び寄せ、吹奏楽コンクールや甲子園球場で行われる小中学校の合同体育大会などイベントでの楽器運搬、引越しやピアノ運搬といった事業にも好影響を与えている。また、阪神淡路大震災はもちろん、東日本大震災などで救援配送でも活躍しました。

兵庫の名産品・姫路はりこ

重く硬い瓦型から生まれる軽やかな紙のぬくもり

張子産地の多くが木製の木型を使うのに対し、互で型をつくるのが「姫路はりこ」の特徴。繰り返し長く使えるため、古くにデザインされた瓦型が数多く残っている。一方で、瓦が水を吸わないため紙がなじみにくく、熟練した職人のていねいな仕事がものをいう。

天狗やお多福といった定番デザインのほか、姫路の祭り「三ッ山大祭」、大河ドラマで話題の「官兵衛」まで160～170種類もの瓦型がある。

廃刀令という社会的変化から生まれた商家の街の工芸品

張子は室町時代に中国から伝来し、江戸時代に入ると全国各地で縁起物や祭のおもちゃとして広まっていった。平成8年に兵庫県伝統的工芸品に指定された「姫路はりこ」は、明治の初めに姫路城下に住む豊岡直七なる人物が、大阪で張子製作を習得し、張子の材料となる反古紙（使い古した和紙）が手に入りやすい姫路でつくり始めたのが最初と伝わっている。

「今では、祭り屋台で売られる面はプラスチック製が主流になりましたが、私が幼いころは張子の面が売られていたものです。桃太郎や金太郎など物語の主人公になりきって遊ぶなど、張子はとても身近な存在でした」と語るのは、豊岡直七から数えて四代目の匠・松尾隆さんだ。現在、「姫路はりこ」の製造に携わる工房は松尾さん一家のみとなった。

例年正月に合わせて発表する「干支はりこ」や土産物店などに納める定番商品などをのぞき、基本的には注文を受けてから製作に取りかかる。妻の由子さんと長男の哲さんもサポートするが、基本的に分業は行わず、原型づくりから絵付けまで全ての工程を松尾さん一人でやり通す。新しいデザインの張子をつくる場合は約1ヵ月が完成までのめやす。平成16年に「出世猿」が年賀用80円切手のデザインに採用されるなど、全国的な知名度を誇る松尾さんのもとには、各地から注文が舞い込み、なかには、先々代から取引が続いている得意先もあるほどの人気ぶりだ。

「明治初期の姫路は、瓦製造が盛んだったらしく、その影響で張子の原型を瓦でつくるようになったようです。これは全国で姫路はりこにしかない特徴で、木製や粘土製の型に比べて長持ちするというメリットがあります。先代や先々代がつくった型も合わせると、160～170種類の瓦型が揃っているので、たいていのご注文にお応えできますね。もちろん、デザインを考えるのも楽しいので、ご注文があれば新しい型づくりにも挑戦します。十二支を揃えたいからと、新作の干支はりこが出てくるのを心待ちにしてくださるお客様もいらっしゃるようで、本当にありがたいことです」

製造工程のそこかしこに職人の勘とセンスが光る

新しい張子を製作する際は、型のデザインからスタートする。粘土で原型をつくってイメージを決め、それを石膏で固めたものに瓦用の土を埋めて瓦型をつくる。かつては工房内で瓦を焼いていたが、最近は製造の量や頻度が減ったため、瓦工場の設備を借りてつくっている。「型の凸凹が大き過ぎると、紙が型からうまく外れず破れてしまうことがあります。ですから、新しい型を起こすときは、職人の勘を生かした匙加減が必要です。また先ほど、瓦型は長持ちするのがメリットだと話しましたが、吸水性の高い木製の型に比べて和紙が表面に付きにくいという難しさもありますね」

完成した瓦型の表面にうっすらとサラダ油を塗って型離れを良くしてから紙を貼り付けていく。凸面全体にふのりを塗り、型を抜くときの外枠や「箱もの」と呼ばれる立体的な張子をつくるときの背中の裁ち目などは新聞紙を3枚重ねた「りき」で補強しておく。次に薄い和紙を貼り付けていく。面の場合は1回だが、箱ものは絵付けのときに潰れやすいため2回貼って丈夫にする。

これを木製の乾燥箱（ホイロ）に入れて乾燥させる。「昔は薪や炭火を使っていましたが、今はガス火です。着火・消火が簡単なところは便利ですが、余熱で乾かすということができないので、一長一短です」。

冬なら半日、梅雨時期には数日かけて乾燥させたら、瓦型から張子を外す「型抜き」を行う。裁ち目に刀を入れ、紙と型の間に竹べらを差し込んで紙を浮かすようにしながら、紙が破れないようにはがしていく。どっしりとした瓦型から外れて中空になった張子は驚くほど薄くて軽い。箱ものに仕上げる場合は軽すぎて自立しないため、土でつくった重りを底につけて安定させる。

生き生きとした表情のベースになっている白さは、胡粉（ごふん）を膠（にかわ）で溶いた絵の具によるものだ。胡粉は顔料の一種で、貝殻などから取れる炭酸カルシウムが主成分。なめらかで艶のないマットな質感が特徴で、日本画などにも用いられる。合わせる膠の量によって粘度や色の乗りが変わってくるため、季節や天候に合わせて調合。筆は“先が出る”柔らかさのあるものを選ぶ。

入手しやすく乾きの良いアクリル絵の具に頼らず、胡粉（ごふん）と膠（にかわ）を季節や天候に合わせて調合。筆は“先が出る”柔らかさのあるものを選ぶ。

め、季節や天候に応じて両者をうまく調合するのも職人の腕の見せどころと言えるだろう。「アクリル絵の具なら一年を通じて手に入りますし、乾燥も早いのはわかっています。でも、独特の趣や温かみが出せないような気がして、今でも昔ながらのやり方を続けているんです」

胡粉を表2回、裏1回の合計3回塗った後、目鼻やひげなど表情を描いて張子に命を吹き込んでいく。物心がついたころには工房を遊び場として育ち、中学生のころから先代を手伝って「姫路はりこ」の製造に携わるようになったという松尾さん。今では、「目をつぶっていても描けます」と笑いながら、手慣れた様子で勢いよく絵筆を動かす。筆は〝先が出る〟ような、腰と柔らかさのバランスが良いものを選ぶと表情がつけやすいそうだ。ちょっとした目尻の曲線、最後の最後に入れる金彩だけで、優しい表情になったり、ピリッと引き締まった印象が出たりと、仕上がりが大きく左右される。同じ瓦型でつくっていても、先代の面と松尾さんの面とでは仕上がりが異なるのだ。「つくればつくるほど、自分の顔に似てくるのがおもしろいです（笑）」

リサイクルや一期一会の精神も大切に継承

百年を超える歴史の中では逆風も吹いた。まずは、主原料である和紙や胡粉の入手が難しくなってきたこと。もともと商家が多い土地だった姫路では、大福帳など使い古した和紙が豊富に手に入ったが、明治から大正、昭和と時代が進むにつれて和紙の使用量は減っていき、古紙を選別する業者も姿を消した。「今は、練習に使った半紙をまとめて送ってくださる書道教室さんがあるので、ありがたく使わせていただいています」。朱が入ったものは表面に赤色が浮き出て使えないが、黒い墨だけで書かれたものなら、化粧を施すかのように胡粉を塗ると、すっかり隠れてわからなくなる。古い和紙を工芸品へと蘇らせる姫路はりこ独特の歴史と趣は今も健在だ。

そして後継者の問題。息子の哲さんは、一度は一般企業に勤めたものの、五代目を継ぐために平成7年に実家に戻って来た。そんな哲さんに松尾さんは「丁寧な仕事をする姿勢だけは忘れないでほしい」とエールを送る。先代の好夫さんは、あれこれと細かい指図をする人ではなかったが、「私たちは毎日たくさんの面をつくっているけれど、買う人にとってはただひとつの面なのだから、気を抜いてはいけない」という話だけは繰り返していた。どうやら好夫さんもまた、二代目の熊吉さんから同じ話を聞かされて育ったようだ。

「後継者ができて安心でしょうと言われますが、まだ私も現役。これからも新しいものをつくっていくつもりです。張子づくりは朝の8時半から夜の11時までやっていても飽きないほど楽しいですし、50年以上続けてきた大好きな仕事ですから」

四代目姫路はりこ職人松尾隆さん（71歳）は、長男で五代目の哲さんとともに製作に従事。正月に売り出す「えとはりこ」や土産用の郷土玩具のほか、踊りの舞台、祭事、家の棟上げといった用途で全国から注文が舞い込む。

環境 43 レーン

地域の方々の健康を守るため 国道43号通行ルール（兵庫県域）に 引き続きご協力を！

国道43号の尼崎市域では未だ他地域に比べ大気汚染濃度（NO_2）が高くなっており、更なる取り組みが必要です。沿道環境を改善するための「国道43号通行ルール（兵庫県域）」に、ぜひみなさまのご理解、ご協力をお願いします。

阪神高速5号湾岸線に迂回してください。

国道43号沿道の尼崎市東本町と大阪市港区市岡元町での大気質濃度（二酸化窒素NO_2）について、情報提供しております。
また、横断幕による誘導の案内を行っております。

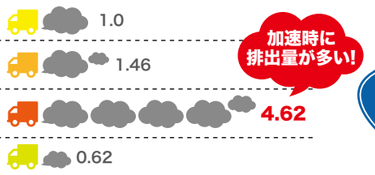
♥国道43号 沿道NO2(二酸化窒素)濃度情報HP
http://r43taikirealtime.jp

♥横断幕

ふんわりアクセルでゆっくり発進

NOxなどの排出ガスは加速するときに多く排出されます。
普段よりほんの少しゆっくり発進（ふんわりアクセル）するだけで、排出ガスを抑えたり燃料の消費も節約できます。

♥停止時のNOx排出量を1.0とした場合の走行状態別における排出割合

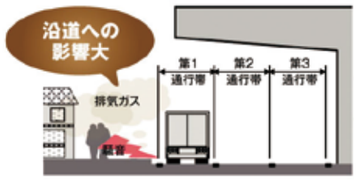


資料：「局地における大気汚染改善事業にかかる検討報告書（H17）」（神奈川県）を基に作成

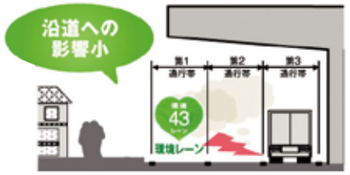
大型車は中央寄り車線を通行してください。

車両が中央寄りの通行帯に移動した場合、距離減衰により騒音・大気汚染濃度が低減されます。
大型車は沿道環境の改善のために中央寄りの車線の通行をお願いします。

×環境レーンを利用しない場合



♥環境レーンを利用した場合



尼崎市域は重点対策地域です

尼崎市域では、他市域と比べ濃度が高くなっています。（平成23年度）
皆さまの協力が、沿道環境の改善に大きな効果を発揮します。

社団法人 兵庫県トラック協会は
2014年4月1日より
一般社団法人 兵庫県トラック協会に
名称変更いたします。