

支援物資輸送で活躍する「コンテナ」

サンライトのユニークな取り組み

現在、わが国で廃棄される自転車は年間約650万台にのぼると言われている。それを廃棄処分するためのコストが全国の自治体にとって大きな負担となっているが、一方で、それらの無償払い下げを受けて再生の上、発展途上国に贈与する地道な活動が息長く続けられている。

貸しコンテナ業界で老舗中の老舗として知られるサンライトでは、5年ほ

ど前からそれら自転車の輸送業務を請け負うと共に、同じく途上国に贈与される中古ランドセルの輸送業務も請け負っている。

また、同社ではパラオなどで処理できずに困っている廃棄タイヤの輸入・循環資源化にも取り組んでおり、これらの業務の更なる効率化を目的の一つとして昨年、NPO サンライト 共生物流機構を設立した。

川区・武蔵野市、埼玉県／川口市・さいたま市・所沢市・上尾市、静岡県／静岡市、広島県／広島市）と、前述のジョイセフで構成されている（ムコーバは、1988年から活動を開始し、昨年20周年を迎えたが、これまで約90カ国の途上国に55,000台以上の再生自転車を寄贈してきた実績を誇る）。

特筆される日本郵船グループの社会貢献活動

善意で満杯となる「コンテナ」

放置自転車の海外譲与、中古ランドセルの途上国向け贈与は、サンライトが財団法人・自転車駐車場整備センター、財団法人・ジョイセフ（家族計画国際協力財団）、再生自転車海外譲与自治体連絡会から物流部門を請け負っている。ここで、簡単にこれら団体の活動を紹介しよう。

財団法人・自転車駐車場整備センターは文字通り自転車駐車場の整備を主な目的として1979年に設立され、以来自転車駐車場の建設および管理を行っている。

同センターによると、2007年度末までに建設した自転車駐車場は1,017カ所、収容台数は66万台に達しており、2008年4月現在、管理している自転車駐車場は、直営管理が613カ所40万1千台、受託管理が44カ所2万8千台、指定管理が40カ所3万6千台にのぼっている。

同センターでは、このほか放置自転車の海外無償供与を行っており、2008年3月末までの無償供与の総台数は、8カ国28団体に対して約197,000台に達している。

一方、ジョイセフは、「人口と家族計画・母子保健・HIV感染予防を含む“リプロダクティブ・ヘルス／ライツ（性と生殖に関する健康と権利）、とりわけ女性や妊産婦の健康と権利を守るための活動”分野の国際協力を推進する日本のNGO」で、その名称ジョイセフは「家族計画国際協力財団」の英語表記 Japanese Organization for Int'l Cooperation in Family Planning の頭文字からとったもの。

昨年40周年を迎えたジョイセフは、非常に幅広い活動を展開しているが、再生自転車の海外譲与事業と「思い出のランドセル募金」も、そのひとつである。

一方、再生自転車海外譲与自治体連絡会(Municipal Coordinating Committee for Overseas Bicycle Assistance:MCCOBA)は、英語の表記を略して「ムコーバ」と呼ばれている。ムコーバは13の自治体（東京都／文京区・大田区・世田谷区・豊島区・練馬区・荒

ジョイセフおよびムコーバの活動に対しては、数多くの企業などが様々な側面で協力しているが、とりわけ注目されるのは、その物流・輸送などにおいて、日本郵船グループと協和海運の名前が見られる点である。

日本郵船グループは2000年から幅広く社会貢献活動に取り組んでいるが、前述の再生自転車およびランドセルの輸送支援もその一つ。同社グループが手掛けた再生自転車の輸送実績は2000年から2007年度までにタンザニア、ベトナムなど世界61カ国に累計20,314台を無償輸送、一方、使用済みランドセルは2004年度から2007年度までに合計36,193個をアフガニスタンの子供たちの元に届けた実績を持つ。日本郵船がグループの総力を挙げて行っているこうした積極的かつ地道な社会貢献活動は特筆に値する。

これらの再生自転車は、アフリカをはじめとする途上国で「命の足」「二輪救急車」「走る回覧板」「神様の贈り物」等々と呼ばれ非常に貴重なツールとして数多くの人々から大変に重宝がられているという。街中のあちこちに放置された自転車があふれかえっている日本では想像もつかないが、片道

10～20kmも歩かなければ薬や保健医療にアクセスできず、また公共の交通手段や道路が未整備で、貧しいためバスにも乗れず、自転車の価格が年収にも匹敵するほど高価といった「現実」がある。届けられた自転車が前述のように「命の足」などと呼ばれるのも頷けよう（その実情については上記団体のウェブサイト詳しく紹介されているのでご参照頂きたい）。

積載効率3倍 ユニークな分解システム

ジョイセフ、ムコーバ、自転車駐車場整備センター等から再生自転車ならびにランドセルの物流関連業務を請け負っているサンライトの物流事業部は、横浜市都筑区の横浜貿易倉庫の一角にある。

広さ約120坪の作業スペースには、毎日のように再生自転車、ランドセルが各地から届けられる。サンライトのユニークさは、再生自転車を分解してコンテナに積載する方法をとっている点にある。自転車をそのままラックで20ftコンテナに積載すると、約75台しか収納できないが、分解するとその約3倍に相当する200～230台を収容できる。

自転車の殆どは、事前に各地のボランティアの手によって入念に「再生」されており、新品のような状態でサンライト物流事業部に届けられる。作業員4～5名でそれらをシステムチックに分解する。前カゴ、ハンドル、前輪、ライト、サドル、ペダル、荷台、スタンドなどが正確な手順で分解され最終的には写真にあるような状態になる。

分解された各パーツはそれぞれグループ別にまとめられるが、コンテナに積載される時には寄贈された新品のタイヤ、ネジや組み立て工具一式なども積み込まれる。現地での組み立て用のマニュアルも完備しているほか随時、技術援助も行われている。

サンライト物流事業部では、平均して1日に50～60台を分解、月間平均では20ftコンテナ5～6本（約1,200台）を出荷する（年間では15,000～16,000台）。このように完全に分解して出荷する方式をとっているのはサンライト

のみと言われており、通常の3倍もの積載効率は「経済性」という観点からも関係者から高い評価を得ている。

一方、ランドセルは、年間を通じてコンスタントに届けられるが、「3月の後半から4月にかけてがピークシーズンで、今後、およそ15,000個が到着する」予定という。ランドセルを贈るには1個につき輸送費1,800円の募金が必要となっているが、届けられるランドセルの多くには、これらの募金とは別個に新品のノートや鉛筆、ボールペンなど様々な学用品が収められており全国津々浦々からの小さな「善意」で「コンテナ」が満杯となる（なお、到着したランドセルは出荷前に関係者が1個ずつ入念に検品し、豚革のものは宗教上の配慮で選別され、アフガニスタン向けではなく、モンゴル向けに贈られる）。

アフガニスタンの子供たちの多くは毎日片道10km以上も離れた学校までの険しい山道を通学しているが、ランドセルをしょって通学することで危険な山道を安全に歩くことが出来るようになると同時に、子供たちを「働き手」としてしか見なかった大人たちがランドセルを背負って学校に通う子供たちの姿を目にすることで教育の重要性を再認識するようになったという。なおランドセルの寄贈実績は2004年度から2008年度までの5年間に、アフガニスタンおよびモンゴル向けに累計5万個以上にのぼっている。

コンテナと共に 40年あまり

以上、サンライト物流事業部のユニークな活動を見てきたが、同社は本来的には「貸しコンテナ」事業をコアとしている。

サンライトの阿部 昇社長はコンテナ業界、とりわけコンテナリース業界で知らない人がいない存在だが、阿部社長が「コンテナ」にかかわるようになって既に40年余りの長きにわたる。サンライトの物流事業部の更なる効率化

をめざして「NPO サンライト共生物流機構」を昨年立ちあげたことは冒頭でふれた通りだが、阿部社長の「コンテナ人生」とでもいえるその足跡はまさに「人の縁」と共にあったといえる。再生自転車、ランドセル、そしてパライオなどからの廃棄タイヤの輸入・循環資源化の業務も同様である。

既に解散して今はないが、わが国のコンテナリゼーション草創期に設立された社団法人・日本海上コンテナ協会があった。阿部社長は同協会が発行していた協会報コンテナリゼーションの1989年7月号で、「コンテナリースと共に20年」と題して寄稿しているが、そこに「コンテナとの縁」が生まれた経緯が記されている。以下、その概略を紹介しよう。

『私が小学校5年の時に松本トシ子先生という方が新任で赴任してくれました。この若い先生の家が、近所であったこともあり、そのころから、そして卒業後もしょっちゅうお宅にお邪魔しては、先生とそこのご主人に、いろいろなお話を伺い、大いに影響を受けました。』

「先生とそこのご主人」とあるが、この「ご主人」は後年、わが国初のコンテナリース会社NIC（日本インターナショナルコンテナサービス）を設立した松本好雄氏である。ちなみに、同氏はその後、米国大手鉄道ユニオン・パシフィック鉄道の日本代表をダン・ハーク氏と共に務めた後、ハーク氏と共に川崎汽船にコンサルタントとして迎えられたことは業界関係者の良く知るところである。

さて、阿部社長は大学卒業後、保険会社に務めていたが設立間もないNICの『松本好雄先生の心意気に感じ、私は青春のまっただ中、希望に燃えて新天地に身を投じ』コンテナと共に人生を歩むこととなった。NICは最盛期には米系大手に肩を並べる規模を誇ったこともあるが、最終的に事業を清算。阿部社長はその後、スイスのコンテナリース会社CATUを経て、当時シベリアランドブリッジ最大手のジュエロに移り、その子会社で当時、唯一の日系のコンテナリース会社だったWCLの経営

にあたり、その後、1994年10月、サンライトを設立した。

設立の経緯などについて阿部社長は「貸しコンテナは当時まだ誰も手掛けていなかったが、それがユーザーから支持され、ビジネスとして成り立つという確信はあった」と語る。今でこそ資本力にモノを言わせて参入した企業が少なくないが、当時、サンライトはゼロからスタートした。ここでも阿部社長の人脈が大いに威力を発揮、着実に保有コンテナとデポが拡張され、現在では、関東近県に合計12カ所のデポを展開、コンテナは合計約340台を数えるまでになった。

この間、前述したような新規参入もあって、使うコンテナも安く済ませるため中国で製造した非ISOのコンテナも最近は多く見られ、法的な規制がないため、住宅地などでクレームが出るような新参組が見られるなどマーケットに乱れが生じていることを懸念し、サンライトではこの2～3年「様子見をし」、新たなデポの設営を見送っているという。

一方、サンライトは冒頭でもふれた通りパラオをはじめミクロネシア地域などで問題となっている廃棄タイヤの輸入および循環資源化に取り組んでいる。これも、阿部社長の「人の縁」が運んできた新たな業務の一つだ。

世界最大手のコンテナリース会社のトライトンで副社長を務めた井口富夫



▲阿部 昇社長

氏がパラオの大統領から同国で問題となっている廃棄タイヤの処理で相談を受けたのがそもそもの切っ掛けとなった。井口氏と阿部社長は共に大学時代の同級生という間柄以上に、前述したNIC、CATUで共に草創期のコンテナリース業界で働いた「縁」があり、サンライト創業時もトライトンに大いに助けられた経緯がある。

パラオからの廃棄コンテナの日本への輸入については、既に井口氏が日本荷主協会の「荷主と輸送」（2008年7月号）に詳しく記しているので、ここで詳述は避けるが、井口氏をはじめ、サンライトの阿部社長、産業廃棄物の収集運搬・処分、再生ゴム原料の製造販売などの大手、国分商会の椎名仁郎社長などの根強い活動が実を結び廃棄タイヤの日本への輸入と循環資源化が実現した。

この事業化にあたって最大の「壁」となったのは環境省からの許可を取得することだったが、紆余曲折を経て、2007年にこの難関をクリア、同年11月からパラオからの廃棄タイヤの輸入がスタート、これまで20ftコンテナ6本（タイヤ3,500本）、40ftコンテナ1本（同1,210本）の輸送実績がある。

【注記】

パラオは他の島嶼国と同じく第二次産業がないため、廃棄タイヤの処分は埋め立て以外にないが、しかし、それも限界があり、野積みされた廃棄タイヤに雨水がたまり、デング熱を媒介する蚊の温床となるなど、大きな社会問題となっている。

また、タイヤについては、井口氏が前記「荷主と輸送」で書いているように「タイヤ装着の自動車を100年間砂漠に放置すると、砂上に残るのはタイヤのみで、車体は消えて跡形もなくなる」という。しかし、先進国では廃棄タイヤの各種リサイクルが進行中で、国分商会でもペレット状に断裁し加工燃料に再生している。

昨年12月には国分商会からの寄贈でタイヤ裁断機（背割り機）がパラオ向けに協和海運の協力で運ばれ（20ftコンテナに1台）、今年からパラオの現地でもより輸送効率を高めるため、廃棄タイヤの断裁がスタートする。

パラオ側では一連の活動を高く評価し昨年12月、井口氏、阿部社長、国分商会の椎名仁郎社長にそれぞれパラオのレメンゲサウ大統領から感謝状が贈られたことを特記しておこう。

サンライトでは、このほか、ヤシ殻培地の普及にも取り組んでいる。土壌改良材として農業、園芸等々で使用されているピートモスが生産地（海外）の環境に少なからず悪影響を及ぼしていること、また化学的に生産されているロックウールは使用後、土に戻せないなどの問題があり、ヤシ殻が自然なもので、環境適合性が高いため、ヤシ殻の普及、さらにその生産地スリランカへの寄付活動も行っている。

こうしたことから、サンライトではこれら活動の更なる効率化を目指して前述したNPO サンライト共生物流機構を設立、今後、環境問題への取り組みを積極的に推進する考えだ。 ■



▲全国各地から届いたランドセル



▲分解された再生自転車