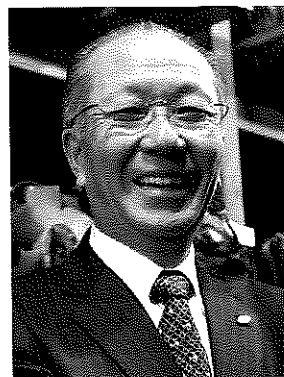


## BOPビジネスと静脈産業

会宝産業株式会社 代表取締役

近藤 典彦

Norihiro Kondo



私は何度も訪れた外国から日本を眺めることで、日本人特有の良さを実感してきました。それは、一言でいえば、「利他の精神」です。もっと平易に「思いやり」と言い換えてもいいでしょう。

戦後、焼け跡から再出発した日本の驚異的な復興と経済成長は、「世界の奇跡」ともいわれました。その奇跡を起こした原動力は、世界でも類まれな勤勉さとモノ作りに対するひたむきな姿勢でした。そんな資質を持つ日本人が作った製品を通じて、日本人に学びたいと願う人々がアフリカに多くいることを私は知っています。私は、その願いに対して日本人は「利他の精神」をもって応えて行くべきだと考えています。

アフリカ諸国には国民が安心して暮らせるようになるために克服すべき課題がたくさんあります。そうした課題を解決するために、日本人はもっと力を発揮すべきです。

私は、自動車リサイクルシステムを発展途上国に広げるため無我夢中で走ってきました。事業の目的を解体からリサイクル、再生にシフトした時から、私の胸には常に静脈産業の旗手にならんとする強い意思が根を張っていました。自動車を生産する動脈産業と、再利用する静脈産業がバランスよく機能し、限りある資源が円滑に循環してこそ、地球への負荷を最小限に抑えた持続可能な社会を構築することができます。

会宝産業は、私が1969年に「有限会社近藤自動車商会」として一人で自動車解体業を始めたところからスタートしました。借地の作業場で仕入れた使用済自動車を解体し、鉄くずを販売するのです。創業から23年後の1992年、社名を「会宝産業株式会社」としました。会社は個人のものではなく社会のもの、社名から個人名を取ろうと考えました。「会宝」は宝に会える会社、人との出会いが宝、そして字は違いますが、「開放」、すべてをオープンにしようという意味です。現在は、関連会社などを含むグループ全体の従業員数は約100名、年間処理台数14,000台、年間売上高約30億円の規模にまで成長してきました。

会宝産業が輸出するエンジンは年間で2万5千台を超えます。中古エンジン、部品を円滑に供給する上で重要な鍵を握るのは個々の商品に関する情報や在庫状況などを把握するための商品管理システムです。会宝産業の「KRAシステ

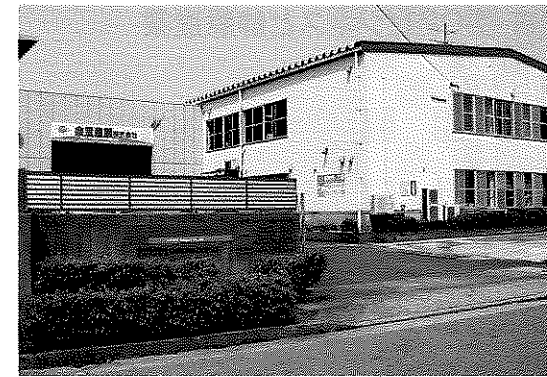


ム」(Kaiho Recyclers Alliance System) は車両の仕入れから、エンジンや部品の取り出し、在庫、販売に関する情報、履歴を一元管理しています。

一般的に、中古品の売買は、その商品の履歴が曖昧なことが多いため、どことなく不透明なイメージが付きまといまいます。「KRAシステム」ではこうした不透明さが払拭され、お客様に納得していただける誠実な取引をスムーズに展開できるようになりました。

また、2010年から輸出用中古エンジンの品質表示規格としてJRS (Japan Reuse Standard) を設けました。コンテナ単位で中古部品を輸入する発展途上国では、劣悪な商品の流入が後を絶たないため、そうした粗悪品と当社商品との差別化を図ることが目的でした。「JRS」の品質表示規格では、エンジンの場合、ピストンの圧縮、走行距離、始動状態、内部のオイルの汚れ、ラジエーターホースの状態、外見の6項目について5段階で評価し、その結果をひと目で分かるようにタグに表示する仕組みになっています。

この「JRS」は、英国規格協会(BSI)のPAS777 (Publicly Available Specification: 公開仕様書) として2013年11月に発表される予定です。PAS777が業界標準の規格として広く活用されてくれば、業界全体の発展に役立ち、ひいては資源循環型社会の実現に繋がる、私はそう



信じています。

自動車を生産する「動脈産業」と中古部品、資源を再生させる「静脈産業」が一体となってバランスよく機能してこそ、産業資源は円滑に循環します。成熟した動脈産業とは対照的に、これまで立ち遅れてきた静脈産業が発展しなければ、資源の循環による環境保全は実現できないのです。

地球上を走っている約10億台の自動車のうち、約3割が日本車です。私は仕事で頻繁にアジア、アフリカの発展途上国を訪問しています。そうした国々で一番多く走っているのは日本製の中古自動車です。それほど日本車は高く評価されています。

発展途上国のユーザーは、日本車の性能の高さを通して日本人に対し尊敬の念を抱いています。そうした思いを肌で感じるがゆえに、私は自動車を扱う日本人として、つくりっぱなしではなく、後始末にも責任を持つべきだと強く感じています。

こうした中で、地球規模の環境保全に向けて踏み出した第一歩は、同業の仲間へ呼びかけて2003年に実現にしたNPO法人RUMアライアンスの設立で、自動車リサイクルを通じた環境保全の啓蒙活動を第一の目的として発足しました。「解体屋のままでは環境時代に取り残さ

れてしまう。静脈産業の担い手として、力を合わせて地球規模の環境保全に貢献しよう」というものです。

具体的な活動が必要と感じていた頃の2005年、私達の背中を押す出来事がありました。自動車リサイクル法の施行です。この法律の施行により、わが国では使用済自動車を産業資源として有効利用する意識が高まっていました。

こうした追い風が吹くなか、同じ2005年の3月から9月まで愛知県で開催されたのが「愛知万博（通称：愛・地球博）」でした。私はこのイベントを自動車リサイクルの重要性を広くアピールするまたとないチャンスととらえました。「世界中から多くの人が集まるこの機会に、解体業の殻を破って環境ビジネスの担い手として名乗りをあげよう」。

この挑戦的な目論見にRUMアライアンスの仲間が賛同してくれたその時から、参加プロジェクトはスタートしました。このプロジェクトにおける最大のイベントは自動車リサイクルシンポジウムの開催でした。5月9日のシンポジウムには私を含む7名がパネリストとして参加しました。パネリストの顔ぶれは経産省自動車リサイクル推進室長、自動車リサイクルセンター専務理事他、メーカーのリサイクル担当部門長、輸送業者などです。パネリストは立場こそ異なるものの、動脈産業と静脈産業の間の円滑な資源の循環や、行政、事業者、市民が一体となっ

た環境負荷低減への取り組みの重要性については意見が一致し、リサイクル効率を高めるアイデアも提案されました。

このイベントの成果はそれだけではありませんでした。このイベントからRUMアライアンスに関心を寄せた人々の中には国連機関、JICAなど公的な開発機関の方もいらっしゃいました。世界にネットワークを持つこうした機関との人脈ができたことで、RUMアライアンスは次のステップへ踏み出すことになります。

2006年5月、RUMアライアンスは国連の後援を得て、東京の国連大学を会場に「第1回国際リサイクル会議」を開催しました。「8億4千万台もの車はどこへ行くのか？ 地球規模での自動車リサイクルを考える」。このテーマで交わされた議論の中では、優れた自動車リサイクルシステムを持つ日本の行政、自動車メーカー、リサイクル業者が、国連など国際開発機関と協力しながら循環型社会の構築を目指すという課題が提起されました。

国連が関与するイベントにおいて、この会議は自動車リサイクルに的を絞った点で先駆的なものでした。それまで気づかなかった課題や問題意識に目覚めた出席者も多かったことから、この会議は回を重ねることになります。

こうした会議の中からもリサイクル教育の重要性を改めて感じた私は、2007年、当社本社

の隣地に国際リサイクル教育センター（IREC：International Recycle Education Center）を設立しました。この教育センターは自動車リサイクル技能者の育成教育訓練を行うもので、日本国内に限らず、海外の研修生受入も行っています。JICAのサポートを得ながら、2011年に中南米、2012年にナイジェリア、本年もナイジェリア、コンゴ民主共和国からの研修生が自動車リサイクルについて学んでいます。

「第2回国際リサイクル会議」は2008年2月、石川県金沢市でさらに規模を拡大して開催されました。この会議には東京に駐在されている南アフリカ、ケニア、タイ、モンゴルなど22カ国の大使、公使参事官、一等書記官などが出席されました。金沢で6名の大使を含む22カ国の大使館関係者が一同に会したのは、この時の会議が初めてで、地元ではかつてない会議として注目を集めました。これだけの規模で開催することができたのは、UNIDOの特別協力に加え、UNEP、経産省、石川県、金沢市などの後援を得ることができたからです。とくにUNIDO東京事務所が在日大使館に参加を呼びかけてくれたことが盛況の呼び水となりました。

この会議の主な目的は、日本の自動車リサイクルシステムの紹介、自動車リサイクルを通じた循環型社会構築の理念の共有、発展途上国における自動車および使用済自動車に関する情

報収集、RUMアライアンスと参加各国の情報ネットワーク構築の検討の4点でした。パネルディスカッションにおいてケニア大使から「早急にリサイクルビジネスを確立する必要に迫られている」、モンゴルの一等書記官もリサイクルのビジネスモデル構築、技能者の養成が急務となっている実情を口にしました。

日本、欧州の自動車メーカーが現地生産している南アフリカ、タイなどのパネリストからは、生産体制の拡充にともなって自動車が増えているのとは裏腹に、使用済み自動車を再利用する仕組みが整っていない現状が紹介されました。

こうした発言を踏まえて、私は自動車リサイクルに関する国際的な情報ネットワークの構築を図ること、メーカー依存ではなくリサイクル業界が主体となってリサイクルを推進すべきであること、まず実現可能な範囲でリサイクルシステムを稼働させることなどの重要性を強調しました。

ディスカッションを視聴した出席者からは「リサイクルに関する法律の重要性を感じた」「自国でも技能者育成を急がなければならない」などの発言がありました。この会議は自動車リサイクルに関する現状の把握、問題などを含めて、国境を超えてリサイクルのあり方を考える意義深い会議となりました。また、この会議によってRUMアライアンスの存在は発展途上国の政府関係者に知られるようになり、これにともなって私の活動範囲も一気に広がることになります。

金沢での国際リサイクル会議からちょうど1年後の2009年2月、私はナイロビを訪れました。訪問の目的はケニア政府のナイロビ都市開発庁長官に会うためでした。金沢での国際リサイクル会議でパネリストを務めたケニアの駐日大使から「自国の使用済み自動車を再利用する事業に協力してもらえないか」と打診されたからです。また、大使はその時に現在のケニア現地法人のパートナーを紹介してくれました。私は長官に対し、「ケニア政府の主導で自動車リサイクル工場を作ってはいかがでしょうか。これは貴国での部品供給に役立つばかりでなく、使用済み自動車に関する問題の解決にもつながります。当社がこのプロジェクトのお手伝いをさせていただきます」と。

帰国後、ケニアでのリサイクル工場設立のプランを作成し、合弁会社設立の準備にとりかかりました。近年、自動車が増えているアフリカは中古部品の市場として大きな可能性を秘めています。そのアフリカで当社が質の高い中古部品とサービスを提供し、ビジネスモデルを確立すれば、これに倣う動きがアフリカに広まるのが期待されます。さらに、当社が使用済み自動車の解体、再利用のノウハウを伝授すれば、アフリカ全体に自動車リサイクルの輪が広がっていく、そんなことを考えながら。

その後、ケニアでの部品事業は本社からの商品を輸出して販売するだけのことなので、軌

道に乗り始めましたが、リサイクル事業は資金面の問題もあり、現在はスローな展開となっています。

2009年4月、当社にUNIDO本部から7名のお客様をお迎えました。来日の目的は環境保全に資する「グリーン産業」の技術を発展途上国へ広めるため、日本の廃棄物処理関連の企業、各種環境団体を視察することでした。当社は自動車リサイクルのモデル企業として訪問先に選定されたのです。

私は2カ月前にケニアにおいて自動車リサイクル工場の設立を提案したことを話すと、メンバーの中のナイジェリア事務所長が「ナイジェリアでもリサイクル工場設立のプロジェクトを推進していただけないか」との持ちかけがありました。思いがけない要請に少し驚いたものの、私はこの方の熱意に心を動かされました。私はこの時、「志を持って努力していれば、おのずと後押ししてくれる人物との巡り合いがあるものだ」との感慨を覚えていました。

地球の環境保全に貢献するという目標を胸に抱いた当初は、具体的に何をすべきかを考えあぐねる手探りの状態でした。高い志はありましたが、実のところ、自分の脳力、器量でどれほどのことができるのかという心細さも一方にはありました。



しかし、心強いアライアンス組織の仲間を得たことで、「愛知万博」でのシンポジウムや「国際リサイクル会議」を開催することができ、これらのイベントを縁に新たな協力者が次々と現れたのです。それも何かに導かれているような出会いばかりでした。いま振り返れば、環境保全に尽くして求めずの姿勢を貫いたからこそ与えられた、ありがたい出会いであったと思っています。

2010年の夏、UNIDOから依頼されたナイジェリアでのリサイクルプロジェクトの方向性を探るため、首都アブジャを訪問しました。貧富の差や治安の問題があると聞いていたのですが、実際に訪れてみると予想以上に活気のある国でした。人工都市であるアブジャでは広い道路や計画的に区画された街並みに大きな発展の可能性を感じました。

UNIDOナイジェリア事務所の紹介で、NAC (National Automotive Council) を訪問し、長官、次官からナイジェリアでの自動車リサイクルの現状について説明を受けました。また、アブジャ近郊で行われている自動車解体の現場の視察も行いました。解体作業は行政の許可なく行われているとのことで、ちょうど私が解体業を始めた頃と変わらない風景がありました。スカベンジャーたちが必要な部品だけを取り出し、不要なものは山のようにになっているのです。これは必ず環境配慮型のリサイクル設備に変えなけ

ればならないと痛感しました。NACの次官は「放置されている廃車を何とかしたいが、どのように手立てを講じればいいのか分からない」ともどかしそうに語ります。この次官は翌月、UNIDOの計らいで当社を視察し、日本の自動車リサイクルについての現状を目の当たりにしました。

その1年後の2011年秋、当社はJICAが公募する協力準備調査 (BOPビジネス連携促進) の採択を受け、2012年よりナイジェリアにおける自動車リサイクル工場設立の準備調査を開始しました。この調査はパイロットプラントの稼働状況報告が必要なため、契約期間を延長し、2014年秋まで進められます。その間に、ナイジェリアの自動車リサイクルプロジェクトを軌道に乗せられるように最大限の努力をするつもりです。

私は「お客様の喜びを自分の喜びとするのが商売の原点」という信念を持っています。言い換えれば、お金儲けを目的とするのではなく、「利他の精神」でお客様に喜びをもたらした結果として、適正な利益が得られるのが商売という考え方です。商売に限らず、相手に心を尽くせば、それに応じたものが返ってくる。こうした会宝産業の理念は、国内であれ海外であれ、何ら変わることはありません。環境ビジネスで世界に貢献することこそ、これからの日本が歩むべき道であり、会宝産業もこの道筋に沿って事業を展開しています。