

中口貿易関係の変化と国境物流の新展開

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史
ERINA 調査研究部研究主任 朱永浩

1. はじめに

冷戦終結後の中口経済関係は、政治関係と同様に緊密化が進んできた。二国間貿易は増加基調を維持しており、2012年時点で、ロシアにとって中国は最大の貿易相手国であり、中国にとってロシアは第9位の貿易相手国となっている。

特に近年では、国境を直接隣接する中国東北地域とロシア極東地域に関して、中国側の「東北地域等旧工業基地振興戦略」とロシア側の「2013年までの極東ザバイカル経済発展プログラム」などにより、それぞれの地域開発を進める政策が展開されてきた。中口政府も両地域間レベルにおける経済交流促進の必要性を繰り返し強調しており、地域発展と相互交流が並行して進む好循環が期待される。

こうした背景から、本稿は、近年における貿易面及び物流面での中口経済関係の変化を確認するとともに、国境物流分野における新たな展開の姿を描きたい。具体的には、まず、近年の中口双方の貿易データを分析し、その構造特徴を析出する。また、中国側の鉄道輸送データに基づき、越境鉄道輸送の変化も確認したい。そのうえで、国境物流の新たな動きや変化を拾い出し、これらのうち、特に国境

都市・綏芬河の事例を中心に分析を行い、消費財輸送においてシステム化が進む現状や今後の展望、課題などを示すことにしたい。

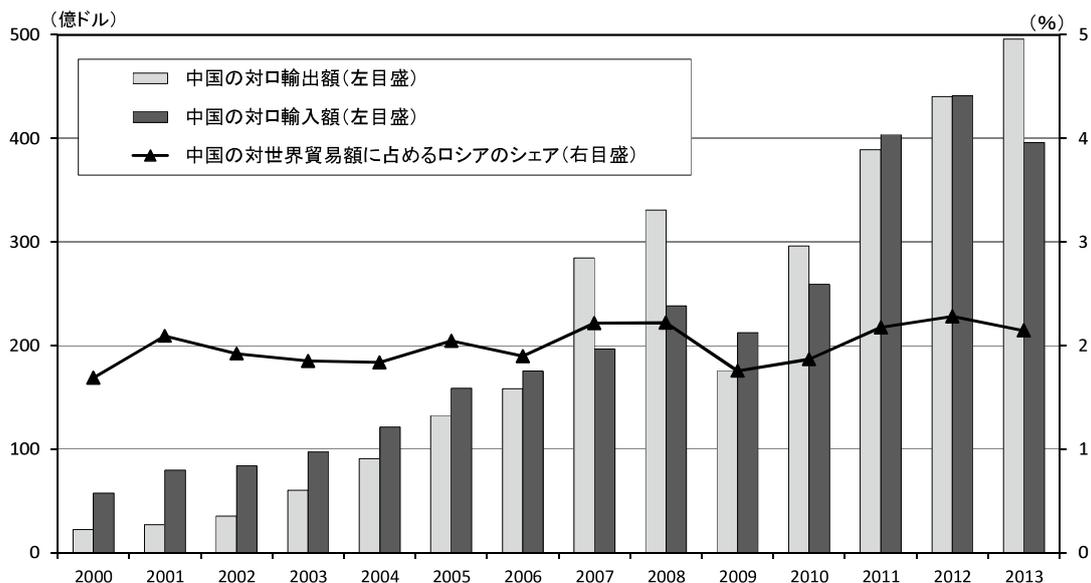
2. 拡大する中口貿易

2.1 中国側からみる中口貿易

近隣諸国の中で、中国にとって重要な二国間関係は、国境を4,000km以上接するロシアとの関係である。かつて敵対関係にあった中口両国において、2001年7月に「中口善隣友好協力条約」が締結され、2004年10月には、歴史上両国間関係における懸案事項であった国境線の画定問題について決着がつけられた。さらに、両国が対立した大ウスリー島（中国名・黒瞎子島）の帰属問題については、2005年に追加協定の批准文書が交換され、国境の標識設置などの具体的な作業も2008年に完了した¹。

2000年以降の二国間貿易については、中国側の統計資料からみると、世界金融危機の影響を強く受けた2009年を除いて、成長を続けてきた。図1に示すように、中国の対口輸出額は、2000年の22.3億ドルから2013年の495.9億ドルへと22.2倍に拡大した。また、中国の対口輸入額も2000年の

図1 中口貿易額の推移（2000～2013年）



(注) 2013年のデータは速報値

(出所) 中国国家統計局『中国統計年鑑』各年版、中国税関統計より作成

¹ 朱永浩「中国から見た東アジア地域協力」、(平川均・小林尚朗・森元晶文編『東アジア地域協力の共同設計』西田書店、2009年10月)、133ページ。

表1 中国の対口輸出額における上位10品目の推移（金額ベース）

順位	2008年		2009年		2010年		2011年		2012年		2013年	
	品目 (HSコード)	シェア (%)										
1	8517	4.43	8517	4.73	8471	5.25	8471	4.80	8471	5.69	8517	4.14
2	6104	3.11	6403	3.08	8517	4.62	8517	4.19	8517	3.67	8471	3.86
3	6403	2.50	8471	2.81	6403	2.83	4303	2.90	4303	3.36	4303	3.74
4	6110	1.95	6202	2.59	4303	2.82	6403	2.21	8708	2.15	6202	2.49
5	4202	1.68	4303	2.48	6202	2.55	6202	2.13	6402	2.05	6403	2.25
6	8471	1.59	6402	2.09	6402	2.31	6402	2.03	6403	1.82	6402	2.23
7	9405	1.47	4202	2.08	6406	2.09	8708	1.91	6202	1.63	6302	2.16
8	8703	1.41	6406	1.92	6110	1.74	6406	1.54	6302	1.62	8708	1.99
9	6202	1.34	6110	1.60	8516	1.55	6110	1.53	6406	1.52	8516	1.97
10	6402	1.27	8516	1.56	4202	1.43	8516	1.51	8516	1.46	6104	1.75
上位10位の 合計シェア(%)	20.75		24.94		27.18		24.75		24.96		26.58	
中国の対口輸出額 (百万ドル)	33,076		17,519		29,612		38,904		44,056		49,592	

(出所) 2008-2012年は中国海関総署編『中国海関統計年鑑』2008-2012年版、2013年は海関信息网 (<http://www.haiguan.info/>) のデータを基に作成

57.7億ドルから2013年の396.1億ドルへと6.9倍に増えた。ただし、2000年以降における中国の対世界貿易額に占めるロシアの割合は、大きな変化がみられず、1.7~2.3%の水準で推移している。

表1に示すとおり、中国の2013年の対口輸出の品目（金額ベース）²は、「有線電話用又は有線電信用の電気機器及びビデオホン」（HSコード8517）の20.5億ドル（構成比4.14%）が最大で、第2位「自動データ処理機械及びこれを構成するユニット並びに磁気式又は光学式の読取機、データをデータ媒体に符号化して転記する機械及び符号化したデータを処理する機械」（HS8471）の19.2億ドル（構成比3.86%）、第3位「衣類、衣類附属品その他の毛皮製品」（HS4303）の18.5億ドル（構成比3.74%）、第4位「女子用のオーバーコート、カーコート、ケープ、クローク、アノラック、ウインドチーター、ウインドジャケットその他これらに類する製品」（HS6202）の12.3億ドル（構成比2.49%）、第5位「履物」（HS6403）の11.2億ドル（構成比2.25%）、第6位「その他の履物」（HS6402）の11.1億ドル（構成比2.23%）、第7位「ベッドリネン、テーブルリネン、トイレットリネン及びキッチンリネン」（HS6302）の10.7億ドル（構成比2.16%）、第8位「（自動車の）部分品及び附属品」（HS8708）の9.9億ドル（構成比1.99%）、第9位「電気式の瞬間湯沸器、貯蔵式湯沸器、浸せき式液体加熱器、暖房機器及び土壌加熱器、電熱式の調髪用機器及び手用ドライヤー、電気アイロンその他の家庭において使用する種類の電熱機器並びに電熱用抵抗体」（HS8516）の9.8億ドル（構成比1.97%）、第10位「女子用のスーツ、アンサンブル、ジャケット、ブレザー、ドレス、スカート、キュロットスカート、ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ」

（HS6104）の8.7億ドル（構成比1.75%）の順であった。上位10位の合計構成比が対口輸出額全体の26.58%しかなく、輸出品目の構成に多様性がみられる。

一方、中国の対口輸入をみると、最大品目は「石油及び歴青油」（以下、「原油」とする。HS2709）の197.4億ドル（構成比49.85%）で、次いで第2位「石油及び歴青油並びにこれらの調製品」（以下、「石油製品」とする。HS2710）の40.9億ドル（構成比10.33%）、第3位「石炭及び練炭、豆炭その他これらに類する固形燃料で石炭から製造したもの」（以下、「石炭」とする。HS2701）の27.7億ドル（構成比7.01%）、第4位「鉄鉱石」（HS2601）の14.1億ドル（構成比3.57%）、第5位「木材（粗のものに限るもの）」（以下、「原木」とする。HS4403）の14.1億ドル（構成比3.56%）、第6位「木材」（以下、「木材加工品」とする。HS4407）の13.6億ドル（構成比3.44%）、第7位「魚（冷凍したもの）」（HS0303）の13.0億ドル（構成比3.29%）、第8位「ニッケルの塊」（HS7502）の12.1億ドル（構成比3.06%）、第9位「カリ肥料」（HS3104）の9.7億ドル（構成比2.45%）、第10位「化学木材パルプ（ソーダパルプ及び硫酸塩パルプに限るもの）」（HS4703）の5.3億ドル（構成比1.33%）であった（表2）。

以上の表1と表2からは、「中国がロシアから輸入するモノは、石油、石炭などのエネルギー資源、木材などの一次産品、肥料が大半を占めている一方、中国がロシアに輸出するモノは衣類、電気機器などの工業製品が主な品目である」という、いわば垂直的な中口貿易構造が、ここ数年、続いていることが読みとれる。そして、東アジアの日中韓三国間で見られるような産業内分業の貿易構造が、中口両国貿易にはほとんどみられない。

重量ベースでの中口貿易量について、2013年における両

² ここでいう品目はHS 4桁を用いるが、本稿で述べられる品目の詳細は付表を参照されたい。

表2 中国の対口輸入額における上位10品目の推移（金額ベース）

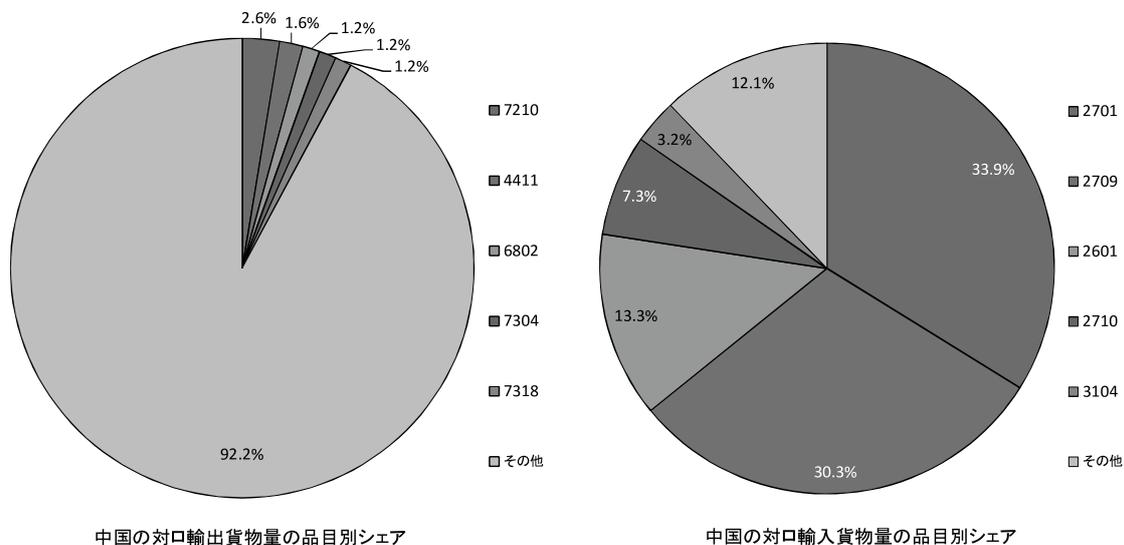
順位	2008年		2009年		2010年		2011年		2012年		2013年	
	品目 (HSコード)	シェア (%)										
1	2709	36.03	2709	31.17	2709	34.27	2709	40.44	2709	46.39	2709	49.85
2	2710	13.43	4403	8.18	2710	8.53	2710	11.74	2710	13.95	2710	10.33
3	4403	10.75	2710	7.84	4403	7.03	2601	6.85	2701	5.43	2701	7.01
4	3104	5.79	7502	5.65	2701	5.80	7502	6.22	2601	4.02	2601	3.57
5	2601	4.06	2701	4.81	7502	5.79	4403	5.24	4403	3.54	4403	3.56
6	7502	3.92	2601	3.65	4407	3.46	2701	3.91	3104	3.02	4407	3.44
7	4703	2.55	4407	2.82	2601	3.36	4407	3.27	7502	2.96	0303	3.29
8	4407	1.61	4703	2.16	3104	3.11	3104	2.25	4407	2.91	7502	3.06
9	2701	0.64	3104	1.82	4703	2.36	4703	1.91	4703	1.40	3104	2.45
10	3105	0.60	3105	1.52	3105	0.77	3105	0.57	3105	0.76	4703	1.33
上位10位の 合計シェア(%)		79.38		69.62		74.48		82.39		84.39		87.88
中国の対口輸出額 (百万ドル)		23,833		21,233		25,921		40,370		44,155		39,606

(出所) 表1に同じ

国間輸出入貨物量の品目別シェアを示したのが図2である。2013年の対口輸出の品目（重量ベース）は、「鉄又は非合金鋼のフラットロール製品」(HS7210)の49.8万トン（構成比2.6%）が最大で、第2位「繊維板」(HS4411)の31.7万トン（構成比1.6%）、第3位「加工した石碑用又は建築用の石及びその製品、天然石製のモザイクキューブその他これに類する物品並びに人工的に着色した天然石の粒、細片及び粉」(HS6802)の23.1万トン（構成比1.2%）、第4位「鉄鋼製の管及び中空の形材」(HS7304)の22.9万トン（構成比1.2%）、第5位「鉄鋼製のねじ、ボルト、ナット、コーチスクリュー、スクリューフック、リベット、コッター、コッターピン、座金」(HS7318)の22.4万トン（構成比1.2%）の順であった。上位5位の合計構成比が対口輸出貨物量全体の7.8%にとどまり、金額ベースの貿易品目の構成と同様に、多様性がみられる。

一方、中国の対口輸入をみると、最大品目は「石炭」

図2 中口輸出入貨物量の品目別シェア（2013年）



(注) 上位五位の単位はkgである

(出所) 海関情報網 (<http://www.haiguan.info/>) のデータより作成

2.2 ロシア側からみる中口貿易

前節では、中国側の統計から中口貿易の状況について述べたが、その状況をロシア側のデータからも確認しておきたい。まず、ロシアから中国への輸出（表3）であるが、これは前出の表2と対応するものである。当然ながら、両表は基本的に同じような特徴を示している。エネルギー資源などの資源の輸出が大きい。ただし、中国側統計では「ニッケルの塊」（HS7502）が常に上位10品目に入っているのに、ロシア側統計では2010年以降は10位に入っていない³など、一部で齟齬もある。2013年について言えば、「ニッケルの塊」の代わりに「ターボジェット、ターボプロペラその他のガスタービン」（HS8411）が第8位となっている。また、細かいところでは、2013年の「原木」（HS4403）と「木材加工品」（HS4407）が逆転している。

表4はロシアへの中国からの輸入を示している。ロシアから中国への輸出のケースに比べ、工業製品を中心に幅広い品目に分散しているのが特徴である。上位10品目の合計

でも、全体の3割程度のシェアしかない。中国側データに基づく表1と対比すると、上位の品目の食い違いが多く見られる。例えば、2013年の輸入額第3位の「発電機（原動機とセットにしたものに限る。）及びロータリーコンバーター」（HS8502）は、中国統計では10位に入っていない。逆に、中国統計の第3位（HS4303）及び第4位（HS6202）は、ロシア側統計では10位に入っていない。これら相違はあるものの、「中国がロシアに輸出するモノは衣類、電気機器などの工業製品が主な品目である」という特徴については、ロシア側データからも読み取ることができる。

次に、重量ベースでの貿易量を概観しておきたい。図3は、輸出入量の推移を示したものである。金額ベースでは対中国貿易は赤字であるが、物流量ではロシアからの輸出が圧倒的に大きい。しかも、その差は近年拡大傾向にあり、2013年のロシアからの輸出量8,880万トンに対し、輸入量が1,329万トンで、その比率は約7：1である。こうした物流量のアンバランスは、ロシアからの輸出品が重量単価

表3 ロシアの対中輸出額における上位10品目の推移（金額ベース）

順位	2010		2011		2012		2013	
	品目 (HSコード)	シェア (%)	品目 (HSコード)	シェア (%)	品目 (HSコード)	シェア (%)	品目 (HSコード)	シェア (%)
1	2709	35.93	2709	48.79	2709	52.54	2709	52.10
2	2710	9.45	2710	13.03	2710	10.60	2710	11.61
3	4403	7.04	2601	5.71	2701	5.75	2701	6.30
4	2701	4.58	4403	4.29	2601	3.94	2601	3.51
5	0303	4.35	0303	2.67	3104	3.48	4407	3.09
6	4407	3.53	2701	2.61	4403	3.12	4403	3.07
7	2601	3.36	4407	2.55	4407	2.62	0303	2.82
8	4703	2.77	3104	2.03	0303	2.58	8411	2.74
9	3104	2.72	4703	1.98	8411	2.42	3104	2.06
10	8411	2.46	2933	1.65	4703	1.61	4703	1.57
上位10位の 合計シェア (%)	76.17		85.30		88.65		88.88	
ロシアの対中輸出額 (百万ドル)	20,326		35,030		35,766		35,631	

(注) 2010年分は2012年10月3日、2011～13年分は2014年3月3日ダウンロード
(出所) ロシア連邦税関統計データベース (<http://stat.customs.ru/>) より作成

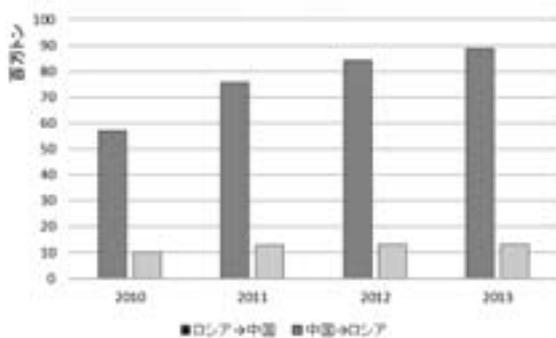
表4 ロシアの対中輸入額における上位10品目の推移（金額ベース）

順位	2010		2011		2012		2013	
	品目 (HSコード)	シェア (%)	品目 (HSコード)	シェア (%)	品目 (HSコード)	シェア (%)	品目 (HSコード)	シェア (%)
1	8471	9.94	8471	8.47	8471	8.64	8517	8.81
2	8517	7.63	8517	6.81	8517	6.76	8471	5.97
3	6403	3.60	6403	2.42	8529	2.41	8502	2.69
4	6402	2.77	6402	2.23	8708	2.37	8708	2.49
5	8529	2.26	8529	2.13	6402	2.22	6402	2.35
6	8443	1.87	8708	1.97	9503	1.81	8516	2.17
7	9503	1.86	8516	1.77	6403	1.75	9503	2.01
8	8516	1.77	9503	1.73	8516	1.67	8529	1.72
9	7210	1.55	8443	1.72	8443	1.61	6403	1.56
10	8528	1.44	8415	1.72	8525	1.28	8443	1.49
上位10位の 合計シェア (%)	34.70		30.97		30.51		31.27	
ロシアの対中輸入額 (百万ドル)	38,964		48,202		51,628		53,211	

(注) 2010年分は2012年10月3日、2011～13年分は2014年3月3日ダウンロード
(出所) 表3に同じ

³ ニッケルについては、世界的な専門商社を介した取引などが一般的であり、こうした取引についての統計上の捕捉の齟齬が表面化しているものと思われる。

図3 中口間の貿易貨物量の推移



(注) 2010年分は2012年10月3日、2011～13年分は2014年3月3日ダウンロード

(出所) 表3に同じ

の小さい原料資源等が中心であることから起きている現象である。2013年のデータでは、石炭(HS2701、2,508万トン)、原油(HS2709、2,303万トン)、鉄鉱石(HS2601、1,306万トン)、原木(HS4403、785万トン)という上位4品目で全体の85.8%を占めた。

こうしたロシアから中国への輸出における品目の偏りは、前述の通り、中国側統計データ(中国にとっての輸入)でも示されている(図2)。逆に、中国からの輸出については(ここでは具体的なデータは示さないが)、特定の貨物への集中度は低い。

以上から、物流の観点から見た場合、両国間では資源原料等のバルクカーゴの量が圧倒的に多いことが指摘できる。これらは、その性格上片荷とならざるを得ないものである。両国間の輸出入貨物量のアンバランスは、主にこれらのバルクカーゴによってもたらされていることになる。上述の4品目のバルクカーゴを除いた貨物量の輸出入量は、大まかに言えばそれぞれ1,000万トン程度であり、均衡状態にかなり近い。これらの貨物は、比重的に高付加価値の貨物であり、定時性や輸送頻度など高度なロジスティクスサービスを要求する。大型機械や自動車など一般雑貨船や専用船などで輸送される貨物や特に高価なものでは航空輸送なども利用されるが、基本的にはコンテナによる輸送が想定される貨物群であるといえる。

3. 中国側からみる中口越境鉄道輸送

3.1 鉄道輸送の概況

現在、中口の国境をまたぐ鉄道路線は3本ある。満洲里駅(内モンゴル自治区)～ザバイカリスク駅(ザバイカル地方)、綏芬河駅(黒龍江省)～グロデコボ駅(沿海地方)及び琿春国際駅(吉林省)～カムショーバヤ駅(沿海地方)の3ルートである。

中国の国境鉄道駅のうち、満洲里駅は最大(2012年、1,967万トン)、綏芬河駅は第4位(同、814万トン)の貨物取扱量である。上述の2国間貿易量(重量)と対比すると、ロシアから中国の輸送では両駅の取扱量合計が貿易量全体の3割弱、中国からロシアの輸送では両駅の取扱量合計が全体の2割を占めている。

満洲里駅では2007年には過去最大の年間2,330万トンの貨物を取り扱ったが、その後はやや減少傾向にあった(表5)。2012年には回復を示し、1,967万トンとなった。綏芬河駅でも満洲里駅と同様に2007年をピークに減少傾向にあったが、2012年は814万トンとなり、回復の動きがみられる。

輸出入バランスを見ると、両駅とも輸入貨物が圧倒的に多く、ほぼ毎年取扱量の9割以上が輸入貨物となっていて、極端な片荷状態である。これは上述の通り、貨物量ベースでの両国間の貿易構造自体がアンバランスであることを反映している。しかも、これらの両駅では輸出入量のアンバランスが一層顕著に表れている。

3.2 主要輸送品目

以下では、貨物量が多いロシアから中国への輸入貨物に注目して、主要品目別に中口物流における両鉄道駅の位置づけや近年の動向を把握していきたい。そのために用いるデータは、ロシア税関統計による品目別重量データ(図4)、満洲里駅及び綏芬河駅の品目別輸入量の推移(それぞれ図5及び図6)、及び極東海運研究所(略称:FEMRI、ウラジオストック市)から提供を受けたロシア極東港湾の太宗貨物の取扱量データ(表6)である。図4では、輸送量の多い6品目の動向を示しているが、この6品目だけでロシア

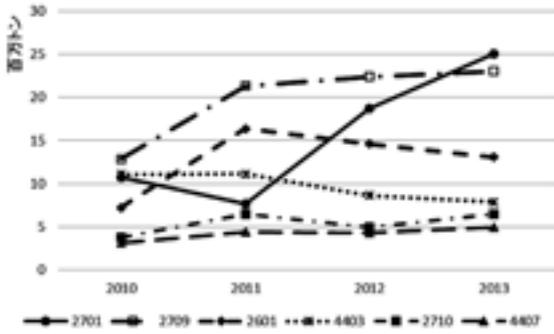
表5 満洲里駅及び綏芬河駅の取扱貨物量動向

(単位: 万トン)

年	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
満洲里駅											
中国の対口輸出	42	40	53	90	103	164	200	76	130	211	236
中国の対口輸入	840	915	1,193	1,566	2,013	2,166	1,902	1,972	2,010	1,600	1,731
合計	882	955	1,246	1,656	2,116	2,330	2,102	2,048	2,139	1,811	1,967
綏芬河駅											
中国の対口輸出	7	23	32	40	33	36	33	15	23	36	39
中国の対口輸入	453	450	494	701	728	885	810	656	673	598	775
合計	460	473	526	741	761	921	843	671	696	634	814

(出所) 『中国交通年鑑』各年版より作成

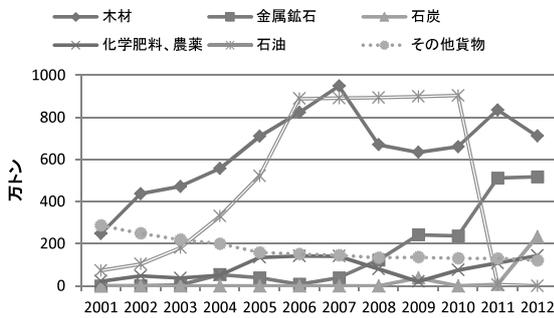
図4 ロシアから中国への主要品目別輸入貨物量



(注) 2010年分は2012年10月3日、2011～13年分は2014年3月3日ダウンロード

(出所) 表3に同じ

図5 満洲里駅の品目別輸入貨物量の推移



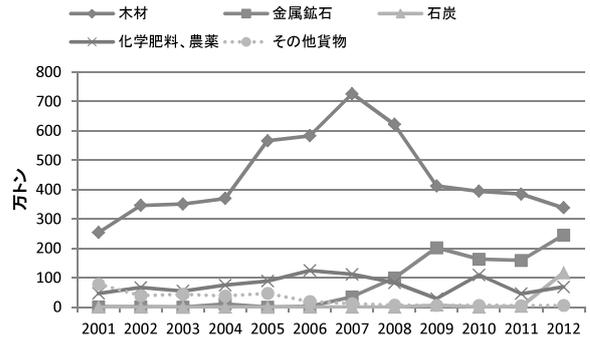
(出所) 『中国交通年鑑』各年版より作成

から中国への輸出貨物重量の9割を占めている(2013年)。

まず、2013年時点で最大の貨物となった「石炭」(HS2701)を取り上げる。表6によれば、2012年に極東の各港湾から中国向けに輸出された石炭の量は1,565万トンだったとのことであり、同年の対中国石炭輸出の8割以上が極東から海上輸送で輸出されたことになる。同年の鉄道輸送量は、満洲里駅で235万トン、綏芬河駅で117万トン、合計352万トンとなっているので、基本的には、上記海上輸送以外の石炭はすべてこれらの鉄道路線を利用して輸送されたと判断できる。鉄道での石炭輸送は、2011年まではあまり実績がなかったが、2012年に急増し、それぞれの駅の取扱量で第3位の品目となった。ロシアから中国への石炭輸送量が近年急増する中で、海上輸送だけでは対応しきれない分が鉄道輸送に回っているものと考えられる。あるいは、石炭移出地方であった中国東北地域においても石炭を輸入する必要が生じていることも考えられる。

次に、「原油」(HS2709)について考察してみたい。満洲里駅では、2009年から2010年まで毎年ほぼ900万トンの石油の輸入があったが、2011年には事実上なくなった。これは、同年初めから東シベリア・太平洋パイプライン(ESPO)の中国向け支線が稼働したことに伴い、原油の輸送モードが鉄道からパイプラインに切り替わったためと

図6 綏芬河駅の品目別輸入貨物量の推移



(出所) 『中国交通年鑑』各年版より作成

表6 ロシア極東港湾から中国への海上輸送貨物量(2012年、千トン)

	石炭	原油	石油製品
ボストーチヌイ港	6,171.7	-	N/A
ワニノ港	4,706.9	-	1,417.1
ボシュット港	3,208.2	-	N/A
ナホトカ港	1,466.8	-	2,315.3
プリゴロドノエ港	-	2,064.2	-
コジミノ港	-	4,002.8	-
デ・カストリ港	-	288.1	-
その他極東港湾	92.2	-	1,141.3
合計	15,645.8	6,355.1	4,873.7

(注) 「N/A」はデータ不詳を、「-」は当該貨物の取り扱いがないことを表す。

(出所) 極東海運研究所(FEMRI)提供データに基づき、筆者作成

理解される。したがって、満洲里駅で扱われた「石油」は、石油製品ではなく「原油」を指すと考えてよい。「東シベリア～太平洋パイプライン(ESPO)」の大慶支線では年間1,500万トンが輸送されているほか、2012年の極東港湾からの対中輸送量が635万トンであった(表6)ので、同年には他のモード・ルートでの輸送が100万トン弱あった計算になる。これらがどのルート、輸送モードで輸送されたかについては、不明である。

「鉄鉱石」(HS2601)については、残念ながら港湾取扱量のデータが無い。また、鉄道駅の取扱量も、「金属鉱石」という区分のデータであり、貿易データと直接比較することができない。しかし、2012年の貿易データでは、「鉱石」(HS26類)の輸送量1,524万トンのうち、鉄鉱石の輸送量は1,460万トンであり、鉄鉱石が鉱石全体の輸送動向を代表していると考えてよい。同年に満洲里駅及び綏芬河駅で輸送された金属鉱石の量は763万トンであり、鉄鉱石を中心とする鉱石の半分が鉄道輸送された計算となる。鉄道による金属鉱石の輸送は、近年増加傾向にあり、原油の輸送がなくなった今、木材に次ぐ主要貨物となっている。

「原木」(HS4403)及び「木材加工品」(HS4407)についても、港湾データが入手できておらず、鉄道輸送データも両者を区分していないため、その合計値で考えることと

したい。2012年の対中国輸出量は、原木・木材加工品合計で1,295万トンであったのに対し、二つの駅の「木材」取扱量合計は1,050万トン（81.1%）であり、木材輸送では鉄道が中心的な役割を果たしていることがわかる。国境都市である満洲里市や綏芬河市に、ロシア材を原料とした木材加工業が立地していることがその要因として考えられる。

近年の動向をみると、いずれの駅でも2007年がピークであり、その後はロシアの輸出関税の引き上げ及びリーマンショックの影響で減少した。満洲里では2010年、2011年に回復の動きを見せたものの、2012年には再び減少に転じた。綏芬河では減少に歯止めがかかっていない。貿易統計からは、両国間貿易全体として原木の輸出減少と木材加工品の輸出増加が確認できる。両国間の木材貿易における原木から加工品へのシフトに伴い、国境鉄道においても「木材」の物理的な輸送量が減少している状況がある。

ロシアからの輸出量が5番目に多い「石油製品」（HS2710）は、輸出量（496万トン、2012年）に対して、港湾取扱量が487万トンであり、ほぼ全量が海上輸送で輸出されていることがわかる。前述の通り、鉄道で輸送されている「石油」は、基本的に「原油」であることが裏付けられる。

これら以外で、鉄道での取扱量が比較的多いのは、化学肥料・農薬である。過去約10年の動向を見ると、年間数十万トンから百数十万トンの範囲で、かなり大きく変動している。

以上、ロシアから中国への貨物について主要品目の状況をまとめると、貿易量の多い上位6品目のうち、鉄鉱石、木材（原木・木材加工品）では、鉄道輸送が果たしている役割が大きい。これに対して、原油や石油製品は鉄道ではほとんど輸送されていない。以前は石炭の輸送が無かったが、最近は輸出量全体が増加する中で、その一部を担う役割を果たしている。

ロシアから中国への輸出に比べて中国からロシアへの輸出は量が少ない上、詳細を検討できるだけのデータもない。2012年の輸送量は、満洲里駅で236万トンであるが、綏芬河駅は39万トンである（表7）。満洲里駅では、「鉱物性建築材料」及び「鉄鋼及び非鉄金属」が相対的に多いが、「その他貨物」に分類される品目の量の方が多いため、このデータから詳細な品目構成を読み取ることはできない。コンテナ貨物も含め、食品や工業品などの一般雑貨が多いものと想像される。

表7 満洲里駅・綏芬河駅からロシアへの輸出品目（2012年、万トン）

	合計	満洲里駅	綏芬河駅
合計	275	236	39
コークス	15	15	0
金属鉱石	1	1	0
鉄鋼及び非鉄金属	35	32	3
非金属鉱石	6	6	0
鉱物性建築材料	60	32	28
セメント	1	1	0
その他貨物	157	149	8

（注）四捨五入のため合計が一致しない。また、取扱量がゼロとなっている石炭、石油、リン鉱石、木材、食糧、綿花、化学肥料・農薬、塩の欄は省略した。

（出所）『中国交通年鑑』2013年版より作成

3.3 鉄道輸送活性化に向けた取り組み

満洲里市人民政府では、満洲里駅の取扱量拡大に向けて、様々な取り組みを進めている⁴。中国鉄道など関係者に対して定期コンテナ列車の設定を促し、さらにこれらの列車の利用を荷主にも働き掛けている。その上で、その利用実績をもって、中国鉄道に対して有利な条件（運賃割引など）を引き出す交渉を行うこともしている。また、中国国内各地の内陸港（インランド・デポ）との連携も進めており、これらの提携先の貨物については、コンテナヤードの費用を減免したり、個別事情に合わせた柔軟な便宜供与を行ったりしている。

新たな国際定期コンテナ列車として、2013年9月22日から蘇州～満洲里～（シベリア鉄道）～ポーランドのルートを13日間で結ぶ列車の運行が始まったとのことだった。アラシャンコウルートに比べて4日短く、海上ルート（All Water）に比べて20～30日短い。このケースでは、満洲里の通関（通過）に要する時間は3時間に過ぎない。実際には、所在地通関制度（地域通関協力制度）の下、蘇州で輸出通関を行っており、満洲里では保税輸送貨物のチェックを行っているに過ぎないので、短時間で通過が可能となっている。また、ロシアの輸入手続きは巷間で言われるほど悪くはないとの評価であった。

現地では、将来の貨物量増大に向けて、既存のコンテナヤードに加え、新国際コンテナヤードの整備を進めている。計画能力は50万TEU／年である。また、様々な改革やサービスの改善を進め、物流企業の集積を図るなどのソフト面の対策も進めていく方針である。

次に、綏芬河駅については、綏芬河市政府が、鉄道輸送を利用してロシア沿海地方南部港湾経由の複合一貫輸送ルートを開発しようとしている。2014年7月に、市内企業がロシアのフォワード等と協力して日本向けの輸送実験を行う計画であり、同市政府やERINAもこれを支援して

⁴ 2013年12月9日に満洲里市で行ったヒアリングによる。

いる⁵。また、牡丹江市の物流業者である華晟国運物流有限公司では、上海等の中国沿岸向けの輸送を綏芬河～グロデコボ経由でポストーチヌイ港から船積みする輸送実験を2007年、2008年、2011年に実施し、計120TEUの輸送を行った⁶。

残る一つの中口国境鉄道ルートである琿春国際駅～カムショーバヤ駅～マハリノ駅の区間は、2000年の供用開始後、本格運行をしないまま休止状態となったため、過去の輸送実績はほとんどない。当初は民営鉄道であったが、当該企業の破産を経て、2011年に（株）ロシア鉄道が線路等の資産を取得した。ロシア鉄道が放置されていた設備等の改修を行い、2013年8月に鉄道再開のデモンストレーション列車の運行を行うところまでこぎつけた。その後、営業運転を行うための準備が続けられ、2013年12月17日に石炭貨車40両からなる貨物列車1編成が初便として運行された⁷。現状では、石炭のみが輸送されており、その量は2014年3月までに10万トンに達した⁸。

当該路線は、ザルビノ港経由で日本海に出て日本や韓国などと結ぶ国際複合一貫輸送ルートの重要な構成要素であるが、まずは比較的単純な中口二国間貿易貨物の輸送を通じて、国際列車運行のノウハウの蓄積を行うことが当面の課題となろう。

4. 中口国境における消費財物流の新展開—綏芬河の事例

4.1 拡大する黒龍江省・綏芬河市の対口貿易

中国と陸地で隣接する国の中で、ロシアとの国境線は最も長く、その距離は4,314kmに及ぶ。具体的には、中国の2省2自治区（吉林省、黒龍江省、内モンゴル自治区、新疆ウイグル自治区）が、ロシアの沿海地方、ハバロフスク地方、ユダヤ自治州、アムール州、ザバイカル地方とゴルノ・アルタイ自治管区と国境を接している。うち、中国側国境線の7割に相当する3,088kmが黒龍江省内にある。

黒龍江省の行政区分は12地級市と1地区⁹からなるが、うち大興安嶺地区、黒河市、伊春市、鶴崗市、ジャムス市、双鴨山市、鶏西市、牡丹江市が、ロシア側のアムール州、ユダヤ自治州、ハバロフスク地方および沿海地方に隣接す

る。黒龍江省には25カ所にのぼる対口国境通関点（中国語・口岸）があるが、これは中国で最も多く、対口貿易を活性化させ、同省の経済発展・対口貿易に大きな影響を与えている（表8）。

2000年以降における黒龍江省の対口貿易額の推移をみると、図7に示すように、2008年までは飛躍的に伸びている。2003～10年では黒龍江省側の輸出が輸入を上回っており、貿易黒字が続いていたが、2009年と2010年の貿易額は大きく落ち込んだ。これは、輸出入取引に対するロシア側の関税・非関税措置の規制強化政策、2008年後半に始まった世界金融危機の影響によるものである。その後、2011年と2012年は、ロシアからのエネルギーの輸入拡大により、大幅な回復基調が観察される。黒龍江省の対世界貿易額に占めるロシアの比率については、黒龍江省とロシアの貿易の拡大に伴って2001年以降5割を超えており、2007年には62.0%に達した。この比率は世界金融危機などによってしばらく低下したものの、2012年には56.3%まで回復している。

なお、黒龍江省の対口貿易においては、一般貿易、辺境小額貿易、バーター貿易などの貿易方式がある。ここでいう「辺境小額貿易」とは、辺境地帯の対外貿易を促進するために、辺境地帯の小規模な貿易企業が隣接する外国から輸入する際、関税が半減される貿易方式であり、いわゆる「国境貿易¹⁰」である。中口国境線の7割以上をもつ黒龍江省は、対口貿易において国境貿易が多額に上る点に特徴がある。

黒龍江省の対口貿易の中で特筆すべきは、鉄道口岸と道路口岸をもつ綏芬河市の存在である。同市は、中国の対口貿易上、重要な窓口であり、2012年の対外貿易総額は82.9億ドルに達し、黒龍江省の貿易額全体の38.9%を占めている（図8）。同市は、中口国境にある輸入木材加工と加工

表8 黒龍江省の対口国境通関点（口岸）

河川口岸（15カ所）	道路口岸（4カ所）	航空口岸（4カ所）	鉄道口岸（2カ所）
ハルビン、ジャムス、樺川、綏濱、富錦、同江、撫遠、饒河、夢北、嘉荫、遜克、孫吳、黒河、呼瑪、漠河	東寧、綏芬河、密山、虎林	ハルビン、チチハル、牡丹江、ジャムス	綏芬河駅、ハルビン内陸港

（注）2013年末現在のものである。季節により開通していない口岸もある。

（出所）筆者作成

⁵ 本件は、本稿執筆時点で進行中の取組であり、その具体的な内容や結果については、別稿にて執筆する予定である。

⁶ 2014年5月9日、華晟国運物流有限公司へのヒアリングによる。

⁷ ロシア鉄道ウェブサイト広報（2013年12月17日付）。http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=656&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=83154（2014年3月18日アクセス）

⁸ 極東鉄道ウェブサイト広報（2014年3月4日付）。http://dvzd.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=60&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=113152（2014年3月18日アクセス）

⁹ 黒龍江省の行政区域は、ハルビン市、チチハル市、大慶市、ジャムス市、七台河市、牡丹江市、黒河市、鶴崗市、綏化市、双鴨山市、伊春市、鶏西市、大興安嶺地区からなる。

¹⁰ 2008年10月より辺境小額貿易における企業間貿易への税優遇措置が撤廃されている。他方、個人の場合、1人1回の取引免税額が3,000元から8,000元へ拡大されるようになった。

図7 黒龍江省の対口貿易額の推移（2000～2012年）

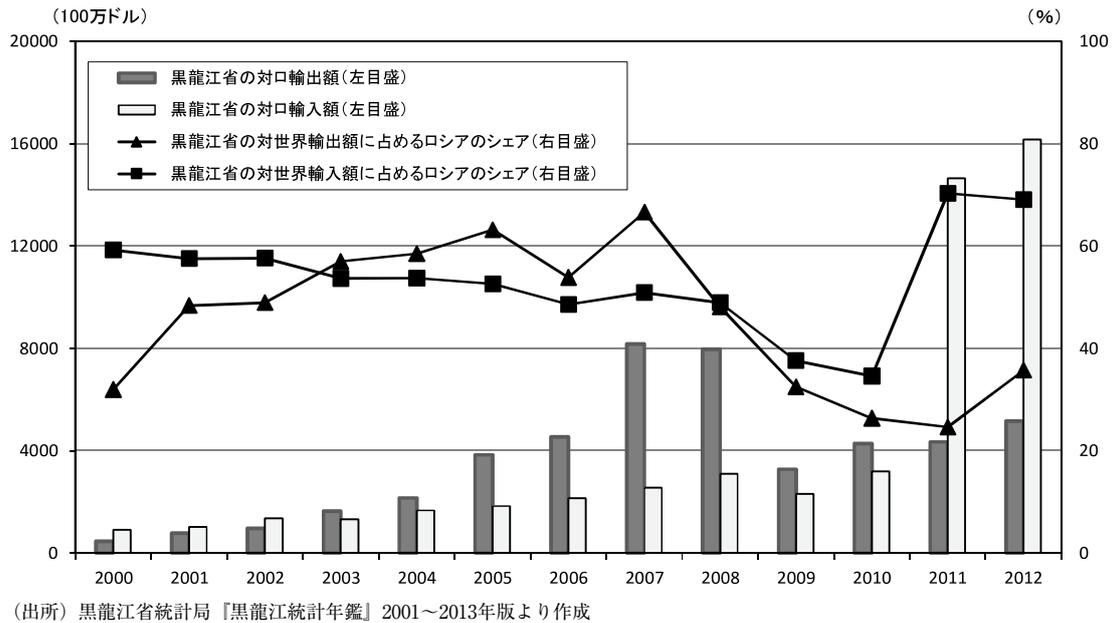
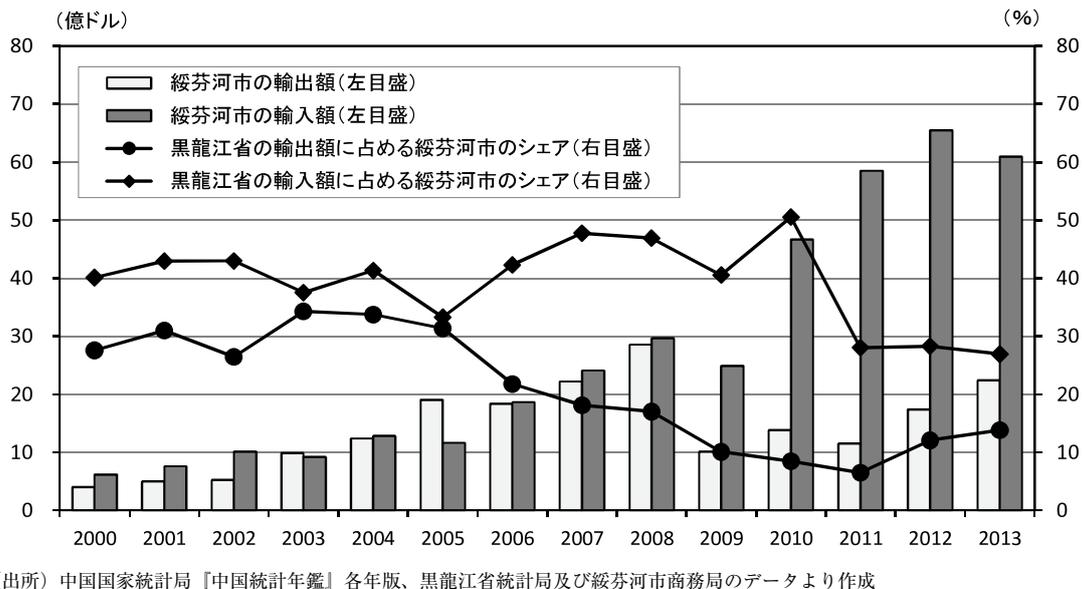


図8 綏芬河市の貿易額の推移（2000～2013年）



木材輸出の最大の基地である。また、年間数十万人のロシア人観光客が同市を訪ねており、その大部分は商品の仕入のための担ぎ屋であるといわれてきた。同市の出入国者数については、図9に示されるとおりである。

4.2 綏芬河市における消費財物流の新展開

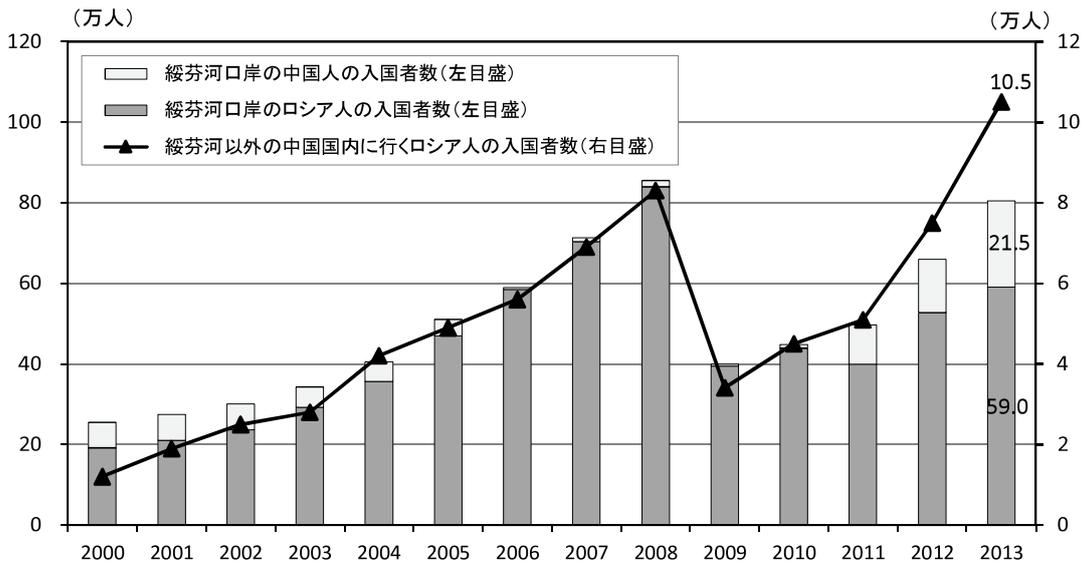
前述のように、綏芬河市は、衣類、靴、日用雑貨など一般消費財をロシア人の「担ぎ屋」を使ってロシアに輸出する一大基地とのイメージが強い¹¹。しかしながら、担ぎ屋

を使って輸送できる貨物の量はさほど大きくはなく、2008年時点で年間1～1.5万トン程度であったと推測される¹²。その後、ロシアに持ち込める一人あたりの荷物の量が35kgから50kgに引き上げられたりしたが、輸送量全体が何倍も増えているとは思えない。2014年7月に筆者が実際にこのルートを利用した際にも、以前には溢れかえっていた、いかにも「担ぎ屋ツアー」といった趣のロシア人グループ観光客の姿は全く見られなかった。ロシア人ツアー客の持っている荷物は一人一人バラバラで、仮に担ぎ屋をやっ

¹¹ 詳しくは、大津定美・堀江典生・松野周治編『中ロ経済論－国境地域から見る北東アジアの新展開』ミネルヴァ書房、2010年も参照されたい。

¹² 新井洋史『綏芬河～グロデコボ国境の担ぎ屋貿易とトランジット輸送』(ERINA北東アジア情報ファイルEJ-0802) 環日本海経済研究所、2008年9月

図9 綏芬河通関口（口岸）の入国者数の推移（2000～2013年）



(出所) 綏芬河口岸管理委員会のデータより作成

ているとしても、個人単位のものであると思われる。さらに、中国人のロシア観光ツアーの姿も見られた。少なくとも綏芬河市に関しては、担ぎ屋輸送はすでに過去のものになっていると考える。

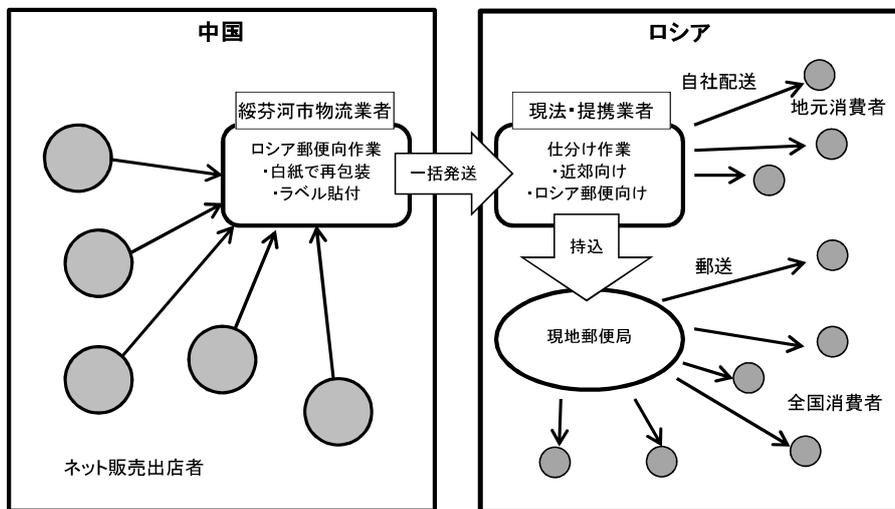
システムとしても、「担ぎ屋」輸送は中国側の卸売業者とロシア側の卸売・小売業者との間のB to B取引の物流に個人を介在させるというものであり、不自然であることは否定しようがない。そこには、小規模ビジネスを行うに当たって、輸入関税の負担を回避しようという不健全な動機がある。ロシア人観光客のツアーと一体化するなど、国境の町ならではの工夫は見られるが、この先発展する余地はないと思われる。経済交流が深まり、市場が拡大・成熟していく中で、中ロ双方で貿易企業が淘汰され、生き残った

企業の取引規模が拡大するので、規模のメリットが節税のメリットを上回るようになり、同時に担ぎ屋輸送では物量的に対応が困難にもなる。そうなれば、担ぎ屋輸送の役割は終焉するものと予想される。

こうした中、現地では、ネットショッピングの拡大という新しい状況に対応し、大規模にシステム化された新たな消費財輸送体系が構築されつつある。ここではまず、2013年12月に訪問したある現地物流企業の取組を紹介したい。

同社は、ネットショッピングサイト大手のアリババ社などの委託を受けて、ロシアの消費者から注文を受けたネットショッピング商品の輸送業務を行っている。その仕組みは次のとおりである(図10)。まず、ロシア側消費者から注文を受けた中国各地の企業から同社に商品が送られてく

図10 綏芬河市経由のネットショッピング商品輸送の仕組み



(出所) 筆者作成

る。同社でロシア国内郵便用に再パッキングする。具体的には、ロシア郵便の規定に合わせた白色での包装及びロシア国内郵便の送り状の貼付作業を行う。これらを一括して、自社手配トラックに混載してウラジオストクにある同社拠点に輸送する。現地では、トラックから荷卸した商品を原則として即日（休日を除く）現地の郵便局に持ち込む。その際、ウラジオストク周辺など一部の貨物は、ロシア郵便に託さず、自社で配送（実際には、ロシア側提携運送業者を手配）する。商品管理は、すべてバーコード処理されており、トレース可能となっている。

輸送・サービス料金は、消費者が負担する。ネットでの商品申し込みの際に、輸送手段が選べるようになっており、それに応じた金額を支払う。同社は、消費者が支払った代金の中からアリババ社経由で、対価を受け取っているとのことである。

主な取扱品は、衣類、靴、自動車部品などである。1日の処理件数は、最大10,000個程度。1個当たり1kg未満の商品がほとんどなので、重量としては1日当たり数トンである。

消費者までの輸送日数は、浙江省～モスクワの例で通常約20～30日程度であるが、最長で2カ月程度かかったこともあるとのことである。最も早い輸送手段である航空便の場合は、順調にいけば10～12日程度であり、これよりも2倍くらい時間がかかることになる。最も一般的な輸送ルートであるモスクワ経由のEMSと比べたメリットは、①モスクワの航空貨物通関は混んでいて、年末商戦時などに大幅に遅れる（空港で1か月程度滞留する）ことがあること、②極東の郵便局には比較的余裕があり、大量輸送による値引き交渉の余地があることなどであると説明していた。

同社は、以前は陸運業を営んでいたが、2012年からこの代行業を始めた。2013年になって取扱量が急増したため、綏芬河市内に数カ所の拠点を設けた。さらに業容を拡大したいとの意向を持っている。また、アリババ社以外の物流業者からの貨物の輸送・代行も手掛けているとのことであった。

綏芬河市政府では、このスキームによる物流の拡大に期待している。市政府の担当者のお話では、現在開発中の綏芬河辺境経済合作区の中の国際物流区画にアリババ社が直営の物流拠点を整備することが検討されているとのことである。

このスキームの特徴は、①国境を越えたネットショッピング（B to C取引）の拡大に伴って発生した中小企業発個人消費者向けの物流に対応したものであること、②国際郵便がモスクワに集中して処理が滞るというロシア郵便の問題点を回避するものであること、③ロシア極東の主要都市であるウラジオストクに近いという利点を生かしたもので

あるということなどである。

なお、ロシア向け国際郵便はモスクワの国際郵便局で集中処理することが原則である。このため、中国や日本などから極東地域向けの郵便物であっても、一度モスクワを経由するという大きな迂回経路を取る。こうした不合理を解消するため、国境都市の綏芬河市及び琿春市で投函された郵便物については、そのままロシア側に持ち込む取り扱いが始まっている。

5. おわりに

本稿では、両国間の品目別貿易構造から、ロシアの対中国輸出（中国の輸入）が原料・資源を中心とした特定の品目に集中していること、逆にロシアの対中国輸入（中国の輸出）が様々な工業製品などの品目に分散していること、すなわち垂直的な貿易構造となっていることを確認した。こうした品目の違いが、ロシアから見て対中赤字であるにも関わらず、物流量では約7倍の輸出超過をもたらしている。

満洲里駅及び綏芬河駅でも、こうした貿易構造を反映して、ロシアからの輸入貨物、特に原料資源の輸入が多い。ただし、品目により状況は異なり、鉄鉱石、木材（原木、加工品）の輸入において大きな役割を果たしている。

中ロ貿易の中で黒龍江省は大きな役割を果たしているが、その中でも特に綏芬河市は国境の最大の拠点となっている。そこでは、1990年代に自然発生的に中国製の消費財をロシアに持ち込む「担ぎ屋貿易」が発展したが、その役割は終わりつつある。国境地域の小規模業者間のBtoB取引の拡大には有効な手段であったが、中国全域に散らばるメーカー等がネットを使ってロシアの消費者に直接販売するBtoCの取引が普及する中では、これらに対応した新たな物流システムの構築が必要となっている。本稿では、綏芬河市のある企業の取組を紹介したが、このほかにもハルビンの空港から航空便でロシア向けに発送する事業を手掛けている企業などもあると聞く。

本稿では、データの制約などもあって、主に中国からロシア向けの工業製品等の輸送で大きな役割を果たしていると考えられるコンテナ輸送については、分析を行うことができなかった。今後の課題としたい。

参考文献

【日本語】

新井洋史『綏芬河～グロデコボ国境の担ぎ屋貿易とトランジット輸送』（ERINA北東アジア情報ファイルEJ-0802）環日本海経済研究所、2008年9月
 大津定美・堀江典生・松野周治編『中ロ経済論－国境地域

から見る北東アジアの新展開』ミネルヴァ書房、2010年
 平川均・小林尚朗・森元晶文編『東アジア地域協力の共同
 設計』西田書店、2009年10月
 V.クチュリャヴェンコ「ロシア極東と中国の通商・経済関
 係」、『ロシアNIS調査月報』2007年4月号、ロシアNIS
 貿易会、2007年4月
 一「ロシア極東における中ロ経済関係の新動向」、『ロシア
 NIS経済速報』No.1489、ロシアNIS貿易会、2010年3月

【中国語】

朱永浩「中国黒龍江省与俄羅斯濱海辺疆区陸海聯運合作的
 現状及障碍因素分析」、『俄羅斯学刊』2012年第6期、黒
 龍江大学、2012年12月
 陸南泉「中国与俄羅斯遠東地区經貿合作戰略分析」、『学習
 与探索』No.211、黒龍江省社会科学院、2013年2月

付表 貿易統計の品目分類 (HSコード4桁)の抜粋

0303	魚（冷凍したものに限るものとし、第0304項の魚のフィレその他の魚肉を除く。）
2601	鉄鉱（精鉱及び焼いた硫化鉄鉱を含む。）
2701	石炭及び練炭、豆炭その他これらに類する固形燃料で石炭から製造したもの
2709	石油及び歴青油（原油に限る。）
2710	石油及び歴青油（原油を除く。）並びにこれらの調製品（石油又は歴青油の含有量が全重量の70%以上のもので、かつ、石油又は歴青油が基礎的な成分を成すものに限るものとし、他の項に該当するものを除く。）
2933	複素環式化合物（ヘテロ原子として窒素のみを有するものに限る。）
3104	カリ肥料（鉱物性肥料及び化学肥料に限る。）
3105	肥料成分（窒素、りん及びカリウム）のうち二以上を含有する肥料（鉱物性肥料及び化学肥料に限る。）及びその他の肥料並びにこの類の物品をタブレット状その他これに類する形状にし又は容器ともの1個の重量が10kg以下に包装したもの
4202	旅行用バッグ、化粧用バッグ、リュックサック、ハンドバッグ、買物袋、財布、マップケース、シガレットケース、たばこ入れ、工具袋、スポーツバッグ、瓶用ケース、宝石入れ、おしろい入れ、刃物用ケースその他これらに類する容器（革、コンポジションレザー、プラスチックシート、紡織用繊維、バルカナイズドファイバー若しくは板紙から製造し又は全部若しくは大部分をこれらの材料若しくは紙で被覆したものに限る。）及びトランク、スーツケース、携帯用化粧道具入れ、エグゼクティブケース、書類かばん、通学用かばん、眼鏡用ケース、双眼鏡用ケース、写真機用ケース、楽器用ケース、銃用ケース、けん銃用のホルスターその他これらに類する容器
4303	衣類、衣類附属品その他の毛皮製品
4403	木材（粗のものに限るものとし、皮又は辺材をはいであるかないか又は粗く角にしてあるかないかを問わない。）
4407	木材（縦にひき若しくは割り、平削りし又は丸はぎしたもので、厚さが6mmを超えるものに限るものとし、かんながけし、やすりがけし又はフィンガージョイントしたものであるかないかを問わない。）
4411	繊維板（木材その他の木質の材料のものに限るものとし、樹脂その他の有機物質により結合してあるかないかを問わない。）
4703	化学木材パルプ（ソーダパルプ及び硫酸塩パルプ（クラフトパルプ）に限るものとし、溶解用のものを除く。）
6104	女子用のスーツ、アンサンブル、ジャケット、ブレザー、ドレス、スカート、キュロットスカート、ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ（水着を除く。）（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）
6110	ジャージー、プルオーバー、カーディガン、ベストその他これらに類する製品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）
6202	女子用のオーバーコート、カーコート、ケープ、クローク、アノラック（スキージャケットを含む。）、ウインドチーター、ウインドジャケットその他これらに類する製品（第6204項のものを除く。）
6302	ベッドリネン、テーブルリネン、トイレトリネン及びキッチンリネン
6402	その他の履物（本底及び甲がゴム製又はプラスチック製のものに限る。）
6403	履物（本底がゴム製、プラスチック製、革製又はコンポジションレザー製で、甲が革製のものに限る。）
6406	履物の部分品（甲を含むものとし、本底以外の底を取り付けてあるかないかを問わない。）及び取り外し可能な中敷き、ヒールクッションその他これらに類する物品並びにゲートル、レギンスその他これらに類する物品及びこれらの部分品

6802	加工した石碑用又は建築用の石及びその製品（スレートを加工したものと及び第68.01項の物品を除く。）、天然石（スレートを含む。）製のモザイクキューブその他これに類する物品（裏張りしてあるかないかを問わない。）並びに人工的に着色した天然石（スレートを含む。）の粒、細片及び粉
7210	鉄又は非合金鋼のフラットロール製品（クラッドし、めつきし又は被覆したもので、幅が600mm以上のものに限る。）
7304	鉄鋼製の管及び中空の形材（継目なしのものに限るものとし、鑄鉄製のものを除く。）
7318	鉄鋼製のねじ、ボルト、ナット、コーチスクリュー、スクリューフック、リベット、コッター、コッターピン、座金（ばね座金を含む。）その他これらに類する製品
7502	ニッケルの塊
8411	ターボジェット、ターボプロペラその他のガスタービン
8415	エアコンディショナー（動力駆動式ファン並びに温度及び湿度を変化させる機構を有するものに限るものとし、湿度のみを単独で調節することができないものを含む。）
8443	印刷機（インクジェット方式の印刷機を含むものとし、第8471項の物品を除く。）及び印刷用補助機械
8471	自動データ処理機械及びこれを構成するユニット並びに磁気式又は光学式の読取機、データをデータ媒体に符号化して転記する機械及び符号化したデータを処理する機械（他の項に該当するものを除く。）
8502	発電機（原動機とセットにしたものに限る。）及びロータリーコンバーター
8516	電気式の瞬間湯沸器、貯蔵式湯沸器、浸せき式液体加熱器、暖房機器及び土壌加熱器、電熱式の調髪用機器（例えば、ヘアドライヤー、ヘアカーラー及びカーン用こて）及び手用ドライヤー、電気アイロンその他の家庭において使用する種類の電熱機器並びに電熱用抵抗体（第8545項のものを除く。）
8517	有線電話用又は有線電信用の電気機器（コードレス送受話器付きの有線電話機及びアナログ式又はデジタル式の有線通信機器を含む。）及びビデオホン
8525	無線電話用、無線電信用、ラジオ放送用又はテレビジョン用の送信機器（受信機器、録音装置又は音声再生装置を自蔵するかしないかを問わない。）、テレビジョンカメラ及びステルビデオカメラその他のビデオカメラレコーダー
8526	レーダー、航行用無線機器及び無線遠隔制御機器
8527	無線電話用、無線電信用又はラジオ放送用の受信機器（同一のハウジングにおいて録音装置、音声再生装置又は時計と結合してあるかないかを問わない。）
8528	テレビジョン受像機器（ラジオ放送用受信機又は音声若しくはビデオの記録用若しくは再生用の装置を自蔵するかしないかを問わない。）並びにビデオモニター及びビデオプロジェクター
8529	第8525項から第8528項までの機器に専ら又は主として使用する部分品
8703	乗用自動車その他の自動車（ステーションワゴン及びレーシングカーを含み、主として人員の輸送用に設計したのものに限るものとし、第87.02項のものを除く。）
8708	部分品及び附属品（第8701項から第8705項までの自動車のものに限る。）
9405	ランプその他の照明器具及びその部分品（サーチライト及びスポットライトを含むものとし、他の項に該当するものを除く。）並びに光源を据え付けたイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品及びこれらの部分品（他の項に該当するものを除く。）
9503	その他のがん具、縮尺模型その他これに類する娯楽用模型（作動するかしないかを問わない。）及びパズル

(注) 本稿で登場している品目のみ

(出所) 税関ホームページ (<http://www.customos.go.jp/>) より作成