



2008年9月

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

中国・黒龍江省の綏芬河市¹とロシア沿海地方グロデコボ（ポグラニチヌイ地区）²の間は、鉄道および道路で結ばれており、国際貨物輸送が可能である。「北東アジア輸送回廊ビジョン」で「綏芬河輸送回廊」と名付けられた輸送回廊のカギを握る区間であり、北東アジア経済交流において大きな役割を果たしうると期待される。

本資料では、既存の各種資料及び2008年7月に行った現地踏査、関係者へのヒアリングに基づき、2008年夏現在の状況、特に「担ぎ屋貿易」及びトランジット輸送推進に向けた取り組みを整理する。



¹ 綏芬河市は、黒龍江省牡丹江市の一部を構成する県級市である。

² グロデコボは集落名であり、行政区域としてはポグラニチヌイ地区に含まれる。本稿で対象とする国境は、「綏芬河～ポグラニチヌイ国境」などと表記されることもあるが、本稿では「グロデコボ」を使用する。

1. 基本情報

(1) 概要

綏芬河～グロデコボ国境は、鉄道および道路で結ばれている。鉄道は、中国側が標準軌、ロシア側が広軌と軌道幅が異なるため、綏芬河駅またはグロデコボ駅での積み替えが必要である。両駅間は、どちらの列車も通行できるよう4線軌道となっている。

黒龍江省ハルビン市から綏芬河市までの距離は476km（道路）。沿海地方ウラジオストク市からグロデコボまでの距離は213km、ポストーチヌイ港からの距離は347kmである。

綏芬河口岸（税関）は国家一類口岸に位置づけられており、第三人の国境通過も可能である。

両国間の時差は、夏期（3月末～10月末）は3時間、冬期は2時間である。

(2) 貨物量

2006年の鉄道貨物輸送量は、中国側統計（中国交通年鑑2007）によれば、中国の輸入が728万トン、輸出が33万トンであった。輸入の主なものは、木材（583万トン）、化学肥料及び農薬（125万トン）などであった。輸出は、「その他貨物」が26万トンとなっており、衣料品や革製品などの雑貨が中心であると思われる。

輸出入合計761万トンは、満州里～ザバイカリスクの2,116万トンに次ぎ、中ロ国境の貨物取扱量では第2位となっている。³

2. 「担ぎ屋貿易」

(1) 仕組

「担ぎ屋貿易」とはいうもののここで行われているのは、商人が自ら商品を担いで行う貿易ではない。ロシア人観光客を利用した変則的な貿易形態である。その仕組の概要とその仕組を規定する制度について、現地でのヒアリングや実際の見聞に基づき、一部想像も交えつつ、概述する。

まず、担ぎ手となるロシア人観光客は地元旅行社を通じて中国へのツアー旅行に申し込む。ツアー旅行のグループは一団で中国へ入国し、各地を観光する。中国国内の旅行手配は、実際には中国の旅行社（ランドオペレータ）が行う。ランドオペレータは、手配を請け負ったグループの人数と帰国日・帰国スケジュール（列車またはバス）をあらかじめ提携輸送会社に連絡する。輸送会社は、各ランドオペレータから寄せられた情報をもとに、荷主（輸出者）から請け負った貨物の仕分けを行い、ロシア人観光客グループの帰国時に鉄道駅またはバスターミナルに配送する。貨物は一人35kgになるようにパッキングされた荷姿である。ロシア人観光客は、これを「自分の荷物」として持って国境を通過する。ロシア側では、中国側輸送会社からの連絡を受けて、ロシアの輸送会社が税関近くで待機しており、入国してきたロシア人観光客から貨物を受け取って、荷受人（輸入者）まで輸送する。

³ 道路輸送の統計はないが、木材や化学肥料などの太宗貨物は基本的に鉄道輸送であるので、輸送量は鉄道よりもかなり小さいと思われる。

以上のように、ここでは「担ぎ屋貿易」と言いながら、貿易取引の当事者である輸出者や輸入者が自ら国境を越えることはない。一般の貿易と同様、それぞれの間では書類上の契約を交わし、商品実物の輸送は輸送会社に請け負わせている。一般の貿易と違うのは、国境通過部分の輸送に観光客（担ぎ屋）を利用して、正規の通関（関税の納付）を免れている点である⁴。

次に、こうした取引形態、輸送形態を規定している制度をみてみよう。まず、出入国管理政策上、ロシア人が中国に短期滞在（観光）目的で入国する場合は査証が免除される。このことが多数の担ぎ屋を確保する大前提となっている。その上で、関税制度において、ロシア人が外国から帰国する際に 35 kg までの携行品を無税とする制度がある。ただし、この措置は 1 カ月に 1 度しか適用されない。したがって、担ぎ屋商売を生業として毎日のように国境を往復することはできず、いわば素人である単発的な観光客を利用せざるを得ない。なお、2006 年までは、無税の上限が 60kg、特典が利用できる頻度は 1 週間に 1 度であったので、セミプロの担ぎ屋も存在しえたものと思われる。この制度変更は、担ぎ屋貿易を抑制しようとするロシア政府の意図が反映されたものである。

（2）担ぎ屋貿易の実像 ～ある日の国境バス観察記

2008 年 7 月 24 日に、バスで綏芬河からグロデコボに移動し、ロシア人観光客が貨物輸送に従事する姿を観察した。以下は、その記録である。

前日（7 月 23 日） 綏芬河の国際バスターミナルでグロデコボまでの乗車券を購入しようとしたが、一週間先まで全便満席で購入できなかった。そこで、地元旅行社に入手を依頼した。夕方には無事、臨時増発便の乗車券を購入することができた。

7 月 24 日 8:00 国際バスターミナル入口に横付けされたトラックからパッキングされた貨物（ここでは、観光客が運ぶ荷物を「貨物」と書くことにする。）が次々に降ろされ、ターミナル内に山と積まれていく。グループごとに山積みされた貨物には印がつけられており、ロシア人観光客グループにはどの印が自分たちのものかが伝えられる。同時に、全員分のパッキングリストが、ロシア人ツアーコンダクターに渡される。この瞬間、観光客の一团が、「臨時担ぎ屋」の一团に変身する。ただし、ここでは貨物を確認するだけで、改札口がある 2 階には手荷物だけ持って上がる。



この瞬間、観光客の一团が、「臨時担ぎ屋」の一团に変身する。ただし、ここでは貨物を確認するだけで、改札口がある 2 階には手荷物だけ持って上がる。

8:10 筆者が乗るのは臨時バスのため、別の場所でスーツケースを預ける必要があるとの説

⁴ その意味で、綏芬河～グロデコボ国境で行われているのは「担ぎ屋輸送」と表現するのが適当である。また、他の中ロ国境でも同様の仕組みだと思われるが、一般に中ロ国境でのこうした活動を担ぎ屋貿易と呼び習わしているのが、本稿でもその表記にしたがう。

明で、乗車券を手配した旅行社スタッフとともにタクシーで5分ほどの車庫兼整備工場のような施設に移動。ここで、スーツケースを計量し、料金を払い、荷物タグを受け取る。スーツケースは目の前でその場に停車中のバスの最前列座席下に積まれる。そして、そのバスのナンバーを覚えておくように言われる。趣旨がよく分からず、聞き違いかと思って聞き返したが、国境を越える時にこのバスに乗ることになるとの説明だった。

8:30 タクシーで国際バスターミナルに戻り、2階の改札口前で、バス乗車方法について旅行社スタッフの説明を受ける。ホワイトボードに自分のバスの発車時刻(9:20)とバスのナンバーが書かれたら、そのバスに乗車するように言われる。さっきスーツケースを積んだバスとは違うと言う。やや不安になる。

9:20 発車予定時刻になったが、ホワイトボードにはまだ自分のバスの表示が出ない。

9:50 改札係員がホワイトボードに「9:20 97021」と書き込んだ。その直前にターミナルに入って来て、目の前に停車中のバスだ。改札係員に乗車券を見せて乗車。約50名の乗客のほとんどがロシア人。乗車完了するとすぐに発車する。

10:00 中国側口岸(国境施設)に到着。バスから下車し、建物に入る。出国審査を通過した先に免税店がある。買い物をするロシア人はほとんどいない。カギがかかった出口扉付近で出発を待つ。

10:25 係官がロシア語で「9、20。9、20。」と声を掛けながら、出口の扉を開ける。「9時20分発のバスの乗客」ということらしい。一緒のバスに乗ってきた他の乗客とともに外に出る。そこには、朝、スーツケースを預けたバスが停車していた。乗車口で一人ひとりパスポートの確認を受けて、乗車する。貨物はトランクルームに納まりきらず、車内の座席足元にも置いてある。足を曲げて窮屈な格好になるが、我慢するしかない。バスを乗り換えてみて、ようやく仕組みがわかってきた。貨物を積んできたバスは、先に口岸に到着して、事前に検査を受けたものと推測した。バスターミナルから口岸まで乗ってきたバスは、その区間だけをピストン走行しているらしい。

10:30 (ロシア時間 13:30) 中口国境通過。通過後すぐに「税関まで7,500m」とのロシア語の標識が見える。

13:40 ロシア側税関施設前に到着。先に到着済みのバスの列の最後尾に着く。ロシア人ツアーコンダクターが周りの乗客に、「かなり待つことになる」と説明しているのが聞こえる。道路脇にちょっとした空き地があり、車外に出て待つ人も多い。車外に出てバスの台数を数えると、我々のバスは7台目である。当初は全然進む気配がなく、税関の休憩時間にあたったものと想像した。ただし、この間、トラックは比較的スムーズに通過していた。台数は十数台だったのだろうか。中には、日本郵船のコンテナを運ぶトレーラーもあった。

16:00 我々のバスの順番が回って来て、まず全員がバスに再乗車。ゲートを通して税関敷地内に入る。ここで、すぐに下車して貨物をバスから降ろし、手で持って建物に入る。一人35Kgの貨物は、グループごとにバケツリレーの応用で手際よく運びこんでいる。入国審査の窓口は3か所しかなく、効率が悪い。日本国パスポートが珍しかったせいか、筆者の審査に約10分。後ろに続く行列から不満の声があがる。その次の税関検査では筆者はノーチェックで通過した

が、ロシア人は内容物の検査を受けたり、書類の記載や関税の支払いを求められたりしていた。

17:00 筆者の通関終了。乗ってきたバスのトランクルームに、スーツケースを入れ、他の乗客が揃うのを待つ。同じバスに乗ってきた人の顔がなんとなく覚えられてくる。どうやら中国人は2人。第三国人は自分1人。残りはすべてロシア人で、ウラジオストクからのグループもいれば、遠くシベリアのオムスクからのグループもいる。4、5グループが同乗しているようだ。

18:00 同乗の乗客全員の通関手続きが完了。中国から乗って来た時のように「芸術的に」貨物を積むことができないので、座席を貨物が占拠し、乗客が通路に立ったまま発車。ゲートを出て約200m、すぐに小さな売店付き駐車場に停車。

18:05 駐車場にて、貨物をバスから降ろす。グループごとに数を数えて確認し、ロシアの輸送会社の担当者に引き継ぐ。ここで問題発生。あるグループの貨物が1つ足りないことが判明した。どうやら税関に置いてきたらしい。そのグループはその場に残されることになった。また、別のグループの貨物の引き渡し場所は、バス終点とのことで、一度降ろした貨物を再度バスのトランクルームに積み込む。この間、一連の「騒動」を観察しつつ、自分のスーツケースがどこかに紛れて持っていかれないよう気をつける。



18:20 バスに再乗車し、発車。車内から貨物がなくなり、また「臨時担ぎ屋」の責任も果たし、身も心も軽くなったためか、多くの乗客が携帯を片手に家族や知人に電話をかけ始める。旅の終わりも見えてきて、車内が少し明るい雰囲気になる。

18:40 バス終点のグロデコボのバスターミナルに到着。バス発車予定時刻 12:20（中国時間 9:20）から 6:20 経過していた。この間の移動距離は約 20km（平均時速 3km 強）。

中ロの時差のため、3時間のロスがあるとはいうものの、丸1日がかりの国境越えだった。

（3）貨物量推計

「担ぎ屋貿易」で輸送される貨物は、税関申告されないため、統計上捕捉されない。かなり大雑把ではあるが、その量を推計してみたい。

綏芬河の現地旅行社によれば、国際バス定期便は1日12便とのことである。定員50名が常に満席で、全員が35kgの貨物を輸送したとすると、7,665t/年が輸送される。

同じく、現地旅行社によれば、毎日1便運行の旅客列車1編成の定員は710名とのことである。同様に常に満席で、全員が35kgの貨物を輸送したとすると、9,070t/年が輸送される。

もちろん、繁閑の差があり、常に満席ではない反面、上述のような臨時増発便の運行もあつたりするので、正確なことは言えない。おおまかに、年間1~1.5万トン程度が輸送されていると理解するのが適当であろう。2006年の鉄道による綏芬河経由ロシア向け輸出貨物量が33万

トンであるので、担ぎ屋貿易はその5%以下ということになる。

「担ぎ屋貿易」は国境取引の象徴的な形態として語られるが、現実に果たしている役割はそれほど大きくないと言える。しかも前述のように、ロシア政府は制限する方向で制度変更を行ってきており、現地では一人当たりの無税上限が15kgまで引き下げられるとの見方も出ている。

3. トランジット輸送推進に向けた試み

(1) トランジット輸送構想の概要

海港を持たない中国・黒龍江省では、陸路ロシア国境を越えてウラジオストク、ナホトカ、ボストーチヌイなどのロシア・沿海地方の港湾まで輸送して、海上輸送に接続するという「陸海連運大通道」構想を推進している。この場合、ロシア国内ではトランジット貨物として扱われ、輸出入通関を行わない。この陸海連運大通道のうち、最も主要なルートとして期待されているのが、綏芬河～グロデコボ（ポグラニチヌイ）国境を経由するルートである。ロシアの沿海地方では、このルートを「プリモリエ1」と命名して、その推進を図っている。

鉄道、道路、港湾といった輸送インフラは整っており、制度上もロシア国内を通過するトランジット輸送制度そのものは確立されているので、その意味では、すでに利用可能な輸送ルートではあるが、コスト・日数などの面で、実用レベルには達していないのが現状である。こうした現状を打開することを目的とした輸送実験が行われている。その結果概要を紹介する。

(2) 中国による輸送実験

2007年9月～10月に、牡丹江市～ウラジオストク市～上海市のルートでのコンテナ輸送を実施した。中国国内貨物輸送をロシアトランジットで行い、距離的に700kmの短縮を図ったケースである。華晨国運物流有限公司（牡丹江市）が実施主体となった。

紙類などを積んだ12本のコンテナは9月26日に牡丹江を出発し、9月30日に国境を通過した。ロシア側の輸送手配は、ウラジオストクヴネシトランス社が請け負った。ウラジオストク～上海の輸送については、定期コンテナ航路利用の調整が不調に終わったため、中国側が船舶を手配した。その関係で、積込はウラジオストク漁港内のコンテナターミナルを利用した。コンテナ輸送船は10月8日に出港し、10月15日に上海港に到着した。通関手続が完了したのは10月18日であった。計23日を要した。

実際にコンテナ輸送が実現できたという意味で、実験は成功を収めたものの、通関時間の短縮や中ロ当事者間での詳細調整などが課題として残されている。一例を挙げると、ロシア側での鉄道トランジット輸送手続きに、通常のトランジット輸送よりも多くの書類提出を求められたとのことである。車両手配がスムーズでなかったことなどもあり、国境のグロデコボで7日間足止めされた。

最初の実験であったため、費用面はある程度度外視したが、実用化に向けてはコスト面の検証も必要である。中国側としては、2008年にも実験を行う意欲があるようだが、本稿執筆時点では、費用面なども含め、中ロ関係者間で詳細を調整中のようなのである。

(3) (財) 国際臨海開発センターによる輸送実験

2007年2月～4月に、酒田港～釜山港～ポストーチヌイ港～グロデコボ～綏芬河～ハルビンのルートで実験を行った。

コンバインを積んだコンテナ貨物そのものは、無事ハルビンまで到着した。ただし、酒田からハルビンまでは65日間、釜山からハルビンだけでも59日間を要した。このうち、ポストーチヌイ港で28日間を要している。トランジット貨物通関の手続き、コンテナ固定補強、列車編成などに時間を要したとのことである。

実用化に向けては、こうした課題の解決のほか、約85万円かかった輸送コストの削減も必要とである。

(4) 推進体制

黒龍江省、沿海地方いずれにおいても、本ルートを利用した国際トランジット輸送を推進することは政策上の優先課題と位置づけられている。

沿海地方では7月上旬「ウラジオストク輸送拠点調整会議」の定例会議が開催されたが、その際の主要議題がまさに「プリモーリエ1」の推進であった。会議には、沿海地方行政政府、ロシア極東鉄道、ウラジオストク商業港などが参加して、課題の整理などを行っている。通関手続きの問題や関係者間の料金調整、円滑な輸送のための技術的な調整などを指摘し、ワーキンググループを作って検討していくことなどを結論とした。

黒龍江省でも牡丹江市政府などを中心に同様の協議、検討が行われている模様である。

しかしながら、今のところ黒龍江省と沿海地方との間の定期的な協議の場や作業グループなどは設けられていないようである。少なくとも、現地でのヒアリングを通じて確認することはできなかった。

(以上)

調査研究部 新井洋史

参考文献・資料

『北東アジア輸送回廊ビジョン (ERINA Booklet vol.1)』(財) 環日本海経済研究所 2002
坂克人「日本・ロシア・中国貿易回廊の現状と課題」(日本・中国・ロシア 日本海沿岸貿易促進国際フォーラム事例報告資料) 2008

于志斌「環日本海輸送ネットワークと日中間協力」(2008年日中経済協力会議—於新潟発言資料) 2008

華晨国運物流有限公司ホームページ (<http://www.huashengguoyun.com/>)