

第 4 章

税関制度

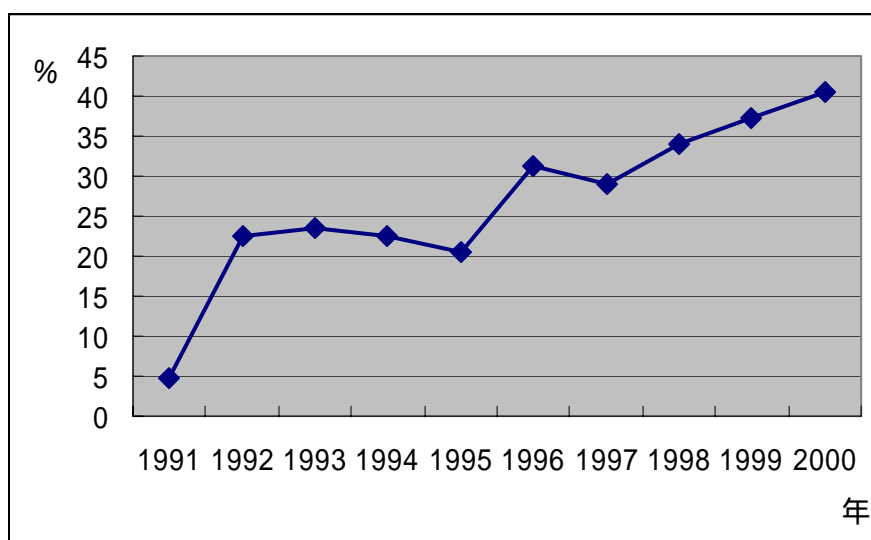
4 税関制度

4.1 税関の業務内容

4.1.1 税収

モンゴルの国家財政に対する税関の意義は大きい。税関は輸出入貨物に対して関税、付加価値税、また物品税を課しているが、2001年には国税における税関収入の割合は40%を超えるに至っている。

図表 4-1 国税収入に対する税関収入の推移



出所) モンゴル税関資料

税関資料によると1999年の国家税収に占める税関収入は37%に上るとしているが、財務省資料と突き合わせると納得できる結果となる。このことは、税関の国税における重要性とともに、他の徴税機能がいかに脆弱であることを示している。

図表 4-2 税関収入明細と国税比率

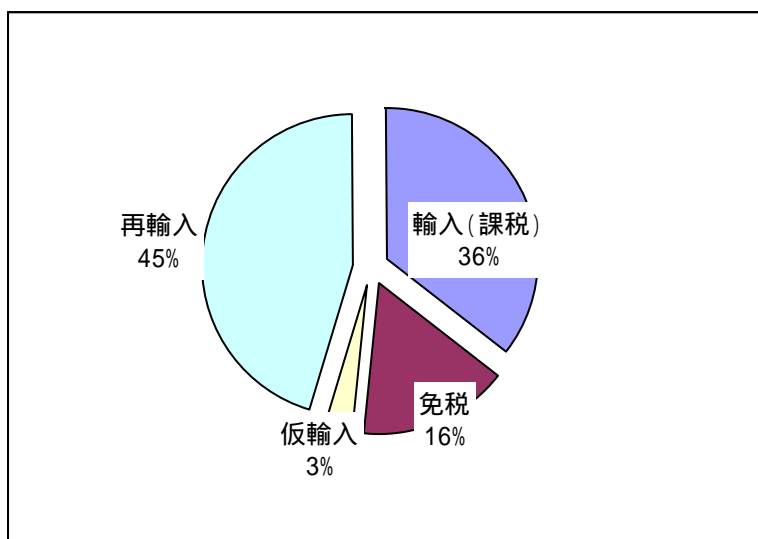
	金額	割合
国家税収	182,510.6	
VAT (輸入分)	31,768.4	17%
物品税 (注)	26,667.0	15%
関税	5,849.6	3%
輸出税	3,161.4	2%
税関収入合計		37%

出所) 財務省資料

(注) 物品税全体金額(すべて税関が徴収したとしたら、税関収入は国税の37%を占める。もし、半分なら29%。)

図表4-2.からはVAT収入(税率15%)と関税収入分(税率7%)比較するとラフにみても、関税の割合が低すぎる(税率からは関税はVATの3分の1程度あってしかるべきである)と指摘できる。これは無税や免税で輸入されるケースが多いことを物語っている。つまり、援助物質や外国企業の用いる原料などが多くを占め、通常の売買ビジネスとして輸入される品目が少ないことを物語る。事実、空港税関における輸入申告額の36%しか通常輸入がなく無税輸入で占められている。また、カウンターパートによれば輸入金額の4割が、免税・無税品目となっており、関税をかけ得る貨物は少ないとのことである。

図表 4-3 空港税関の輸入(2001年)



出所) 空港税関

関税構造は関税が一律のフラットレート、また当然、VATもフラットレートであることは、申告価格をトータルレートに掛け算するだけでいいので、きわめて関税計算は容易な制度となっている。

(1) 輸入関税(2002.1.1より5%に値下げ)

輸入関税は農作物等の品目を除いて、5%の一律関税レートを取っている。つまり、どのような品目であろうと、同率が課せられるというシンプルな関税体系となっており、関税計算までの所要時間は本来、あまり要しないはずである。

グローバルトレンドの中では、関税を下げる方向にあることは間違いない。国税

確保の観点から、関税率を大きく上昇させることは、そのトレンドに反することになる。

また技術や材料を輸入に大きく依存するモンゴルは、外国企業誘致や産業の高度化のためには、部品輸入等の低減措置を多く適用せざるを得ない側面もある。

(2) 付加価値税

付加価値税は15%が課せられる。これは、(申告価格+関税)の15%ということになる。VAT収入に占める税関徴収分は54%であり、国内より多くのVAT収入を税関が担っている。このことは国内分のVAT徴収がうまくないことを物語る。

(3) 物品税(特別税)

物品税はアルコール、自動車、タバコといったものに高額課税されている。これらの税を払うことにより、必然的に国内価格が高額になってしまうため、もっとも密輸の温床となる品目である。酒、タバコの嗜好品が多い。現在、正規に納税された商品については納税シールをはり、正しく納税されたものであることを示すシステムがとられているが、シールの偽造といった事例もあるようである。本来は税関管理のもとで、納税された品目について納税証明を発行する仕組みが望ましく、密輸されたものか適正なものかを国内市場において簡便にチェックできる仕組みが必要である。国税側にとっても、このシステムで納税者のビジネス形態を把握することができれば、当該商品の輸入時の逸脱行為を把握することが期待される。ただし、シール方式等を導入すること本来は添付コスト負担が発生する問題点もある。多くの国では特別輸入税は1種の流通税であるから、可能な限りVATに含まれる方策がとられる。

(4) 輸出税

輸出税は毛皮、スクラップなどの輸出に課税されている。そもそも大きな財源となっていないのも事実である。

グローバルスタンダードのなかでは自由な国際競争を阻害する要件である輸出税は、採用しない方向にある。モンゴルの輸出構造を大きなものはtextileとmineralであり、textileではウールやカシミア等が該当する。未加工のカシミアが中国に出て行くことを防止する側面があるが、モンゴル国内業者より中国業者の方が高く購入する傾向があるのも確かであり正当なビジネス活動を妨げる側面もある。

Mineralはスクラップのみであり、主要産物である貴金属がかけられていない。

輸出税は国際的には撤廃する方向にあり、モンゴルも輸出税の比率を高めていく方法をとることは難しい。

過去10年税関機能が国税全体に占める割合は急激に増加している。それだけ、税関における徴税機能が重視されることになるため、税関のもうひとつの役割である「迅速な通関」を妨げている可能性が強い。

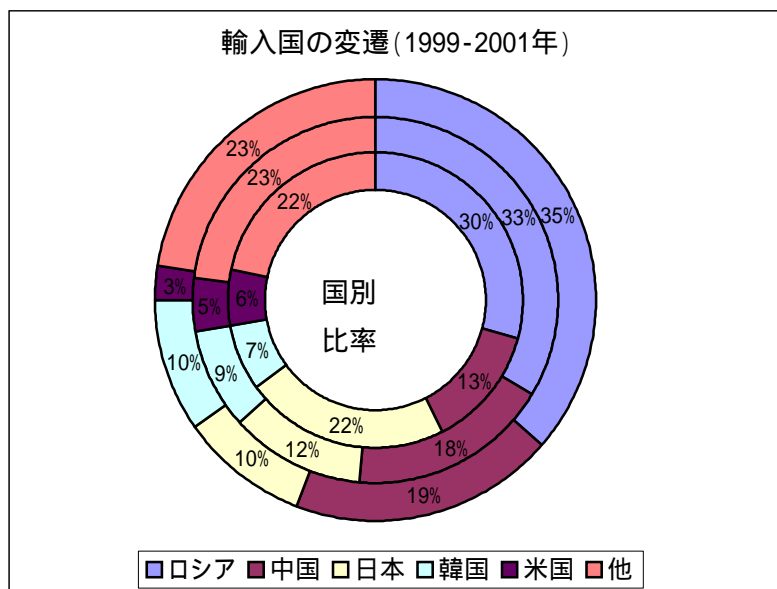
4.1.2 貿易相手国

モンゴルにおける貿易相手国は、図表 4-4 のようになる。相手国としてはロシア、中国、日本、韓国が主要なものである。このうち、最大の相手国はロシアであり、その比率は高まっている。これは石油の占める割合が高いためである。ロシアからの輸入の50%程度は石油で占められている。また日本の地位が相対的に低下しているのに対して、中国の割合が急激に増えている。

そのなかでも、貿易統計上「その他」に分類される消費財が99年から2001年にかけて70%近く増大している。

いうまでもなく、消費財が関税徴収のターゲット品目であり、すでに2001年には中国がロシアを上回っている。いうまでもなく、中国の発展は中長期的には大きく進展していくことが確実視されており、モンゴルにとって輸入国の中国の重要性はきわめて大きいものと想定される。

図表 4-4 輸入国の貿易量に占める割合と変遷



外：2001年 中：2000年 内：1999年

両国の主要貿易品目（100万米ドル）

ロシア	1999年	2000年	2001年
石油	65.7	100.8	111.9
車両	6.2	12.9	5.8
小麦粉	3.8	7	6
その他	74.1	86.1	78.2
全量	149.8	206.2	201.9

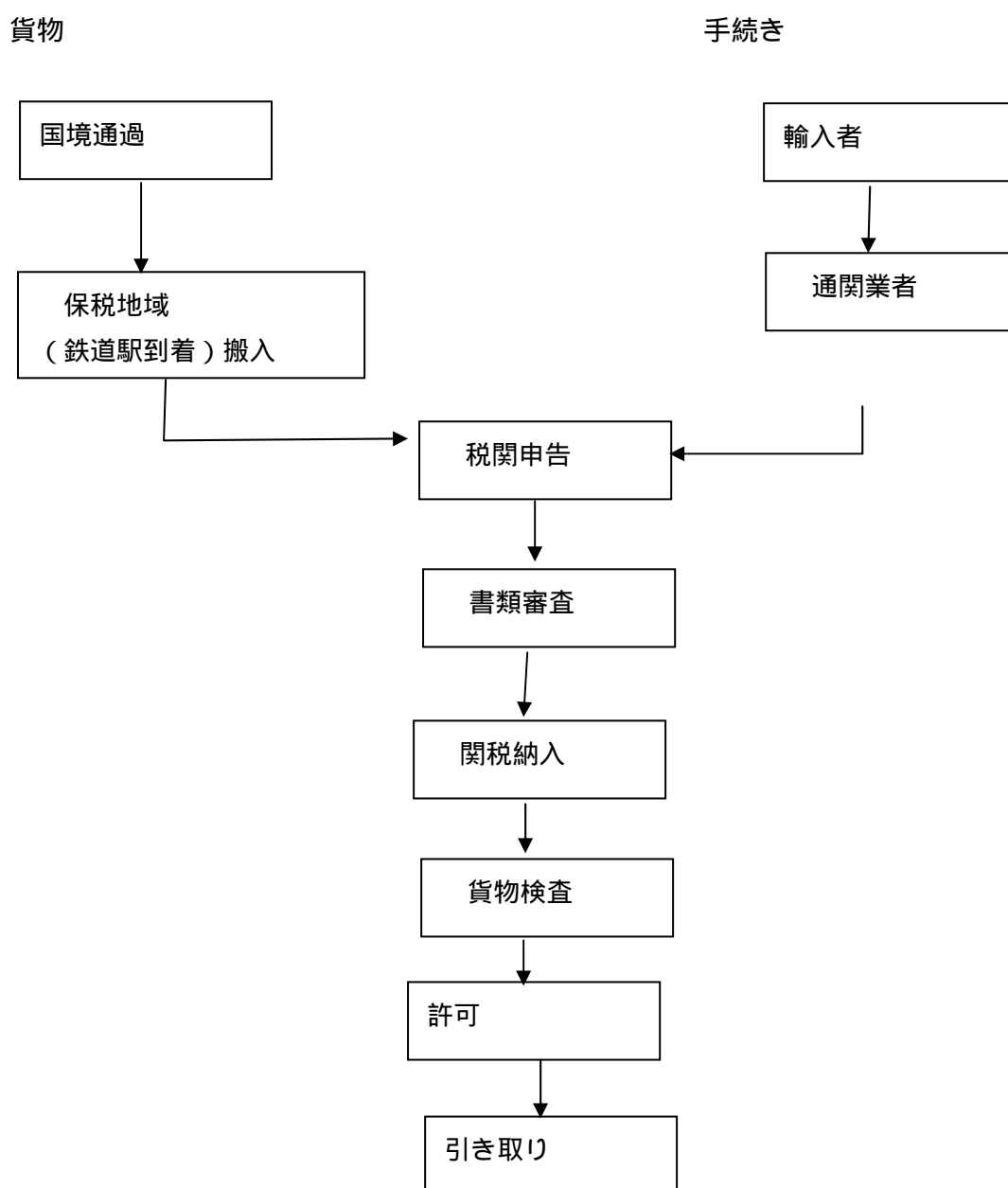
中国	1999年	2000年	2001年
石油	3.3	6.1	5.4
小麦粉	2.1	8.9	8.6
綿	8.5	9.6	6
繊維	9.2	11.5	7.9
その他	45.9	73.4	79.4
全量	69	109.5	107.3

4.1.3 税関業務の実際

ここでは、もっとも基本的なウランバートルの鉄道駅での輸入をベースに、モンゴルの輸入通関について調査する。

(1) 輸入フロー

図表 4-5 現在の輸入通関フロー（モンゴル鉄道の場合）



モンゴルの輸入通関は、

- ・通関士制度の導入
- ・通関業法の導入
- ・保税制度の適用

など、法令的には日本に類似した法的制度を整え、整備しようとしており、方向性としてグローバルスタンダードと大きく逸脱した問題点はない。

通関フローは次のようになる。

1) 保税地域（鉄道駅到着）搬入

国境を超えた外国貨物は、税関が管轄する保税地域に搬入される。到着が確認された貨物に対して申告が可能となる。

-税関実務の実態

- ・ウランバートル市内においては8ヶ所のターミナル（鉄道線引き込み）があり、そこで保税地域（倉庫）を持つ。
- ・保税倉庫、地域を運営するには免許があり、そのための要件は関税法に定める。

2) 通関業者

通関業者が存在しそこに申告書の作成を依頼するのが原則である。輸入者は通関業者に対し、

- a. 申告書類を作るのみを委託する
- b. 申告～関税～貨物検査～引き取りまでの業務を委託する。

の2つの形態がある。

通関業者の料金タリフはないが、aを4ドル、bでは20～30ドルが相場のようなのである。個人を中心としてaの理由が多い。bは援助、大企業、プロジェクトカーゴでしかないのが実情であり、正確な申告をしても問題がないと考える業者が用いているに過ぎない。aの場合は、輸入者本人が税関と接触し試行錯誤しながら許可取得までを進める形式であり、うまくいかない場合は、例えば「金で解決する」といった汚職の温床となっている可能性が否定できない。

望ましいのはbのパターンが増えることであろうが、輸入者が果たして10倍のコストを喜んで負担できるかは疑問である。

-税関実務の実態

- ・税関内には通関業者事務所があり、そこで申告書を作り、窓口で申告する。

- ・ 通関業者は税関申告（書類）の前に貨物が入っている場所の通関に対して、貨物が搬入していることの確認をとり、申告所に確認印が必要である。この部分は今回のコンピュータで自動化する計画はない。

3) 税関申告

税関は提出を受けた書類をもとに、データを自分用に入れなおす（カテゴリー別に入れなおす）し、申告が適正であるかどうかをチェックする。この入力はいボイスデータをそのままインプットする形態に近く手間が膨大であり、新通関システムの導入を目指している（通関業者のインプットデータをそのまま使用する方式）。申告から許可にかかわる通関システム、また、それをもとにした統計部門（輸出入者、品目、数量、価格といったデータ、関税支払データまでの保存）についてのシステムを導入することを目指しているが、申告/許可システムを優先して立ち上げる。

-税関実務の実態

申告は、窓口で行われ職員が申告書データを税関コンピュータに入力し審査する。審査段階で保税倉庫内の貨物残量、あるいは申告価格レンジのチェックまで現在のところマニュアルで審査する。税関の受けつけ窓口は、特別税 国内企業 外国企業。国際機関 特殊なものというカテゴリーがあり、それぞれに並び、税関がコンピュータに入力するのを並んで待っている。

- ・ その後、その入力が正しいかチェックする機関によりチェックされる。申告ラインが多い場合は半分だけ入力し、正しいかチェックして次の入力を行なう。
- ・ 同一品番で申告をまとめて合計金額を申告書に記入するのではなく、単価が異なればそれを入力する（インボイスをそのまま転記する感覚に近い）。そのため手間と申告料金も要する（多くの国では、同一品番は合計して申告する）

4) 書類審査

関税がフラットレートであるため関税の基礎となるのは、申告価格(単価×個数)を正しいものと認めるか否かということになる。

つまり、税関は

- ・ 納税者の申告を基本的に認めようとするか
- ・ 税関が申告価格を自らの持つ価格によって決定するか

のどちらのスタンスが強いかということによって所要時間は大きく異なる。

価格決定方法は関税法にも定められ

- ・ Transaction value

- ・ 類似商品の価格
- ・ 国内産品の価格

という順番で重視される。この申告価格決定はW T Oルールと同一である。

しかし、実態面で見るとインボイスの取引価格をそのまま信じるのではなく、かなりの調整を行なっていることは税関、通関業者、輸出入者それぞれが一致した意見である。

顧客の申告を可能な限り信頼するという概念が希薄である（また、税収をあげるという観点からは、厳密な審査を行なわざるを得ない状況にある）。

-税関実務の実態

税関は品目毎に、査定金額を持ち申告価格のチェックを行う。コンピュータシステム挿入以前は、データブックの形でいちいちページをめくりながらチェックをしていた。コンピュータ通関が行われるようになり、当該データベースは、コンピュータにとりこまれることになり、チェックに要する時間が短くなる。

5) 関税納入

4) で決定された関税を支払う。納入は税関内に銀行があり振込みも可能であるが、個人の場合はキャッシュのケースも多い。

6) 貨物検査

貨物検査を必須としている点がモンゴルの特徴である。かなり厳密な全量個数チェックと品目のチェックを行っており、申告類が実物と相違していないことを確認する。当然、このことで所要時間を要するとともに、輸入者とのなんらかの裏取引の代価として、税関の不正の温床になっている可能性はきわめて高い。

しかし、航空においては貨物検査を免除する（優良納税者は10分の1の確率まで下げる）方向もっており、この方向性が広まることが望ましい。航空は現在恒常的輸入者が3社しかないことの措置であるが、貨物検査による遅延や不透明さは、外国投資家や貿易量の多い企業がもっとも嫌うことであり、すでに改善を要望する声も多い。

-税関実務の実態

- ・ 保税倉庫は建屋であるものの屋外での作業を強いられることも多い。
- ・ 全量の外装個数のチェックを行うのが基本（コンテナ内の箱数は全部確かめる）
- ・ 税関はカートン開ける権利を有するが、開けたカートンに対してシールを張ることはない（インターナショナルスタンダードには反する）。税関が貨物を開けた証拠は残すことが、不要な疑いを避けることにもなる。

(2) 空港税関

また、空港税関と鉄道税関の相違は次のようにまとめられる。

空港税関

・貨物量は小さい

-関税収入の6%を担う。

-便数も現在国際線は冬で1日3便。夏季7便。航路は北京、ソウル、モスクワ、イルクーツク、ベルリン、日本に限定。に限定される。航空機もまたかも貨物専用機でなく、旅客便の利用にすぎない

-商業貨物で常に使用しているのはモビコン、スカイテル(コンピューター、携帯電話)、TBT(貴金属)の3社。そのうち上記2社で8割を取り扱うのみ。(あとは、援助や大使館等の貨物)

-航空輸出はカシミア製品、タバルカンの毛皮というところであり70%が日本向け。

-輸入は価格としては40%が日本から。航空運賃を負担できる割合が低いため、金額的には援助に限られる。

・サービスが迅速である

-飛行機からの貨物の取り下ろしとターミナルまでの搬入はM I A T。2時間以内に搬入する規則であるが、現状では1時間で行なっている。

-航空貨物は優良業者に対して貨物検査の免除(1ヶ月のうち1回しか行なわない)サービスを提供している。

モンゴルの航空貨物はまだ、運賃負担力に耐えうる商業貨物はまだ少なく、現在の貧弱な施設(貨物ターミナルは1棟(15m×15m))でも、十分な取扱能力がある。したがって、税関業務もスムーズである。ただし、鉄道税関では行われていない貨物検査義務の緩和策がすでに採用されおり(輸入者自体がすくないという面は否定できないものの)、モンゴルの先進事例として注目される。

当然、今後、貨物量が増大するとしたら、施設の増強を含め現行のサービスが維持できるかは検討される必要がある。

(3) 利用者からみる税関

また、利用者からの税関への評価、要望はつぎのようなものである。

通関業者からの代表的意見

- ・ 貨物検査義務を緩やかに運用して欲しいという希望が出ているのは確かである。しかし、貨物検査により品目の間違いや数量の過少申告が見つかる場合がある場合、本当は過少申告分を申告しなおさなければならないが、税関職員が没収したり検査官にいくつか渡して通関を許可してもらう方法も多い。
- ・ 税関は3ヶ月程度で、自身の評価価格を見なおしている。しかし、為替の関係が考慮されておらず、3ヶ月後のインボイス価格が税関価格と大幅に違うとする輸入者の不満は強い。
- ・ 輸入者側の貿易知識の欠如という問題もある。そのため確かに業務上優良申告者というのは少ないという実感はある
- ・ 税関審査は日中に限られるので、16時を過ぎたら次の日になる。

輸入者からの代表的意見

- ・ 全量出し、検査、積戻しを行なうことはコスト、効率的には無駄が多いはずである。そのようなところにコストをかけるよりは、他に努力を注入する方が得策ではないか（シンガポールでは貨物検査をすることがないのでびっくりした）
- ・ 政府側が民間側を信用しないで、まず疑うという哲学（Philosophy）がある限りは、制度的に整備しても効果は薄い。
- ・ 法を純粹に守っていた企業としての活動に大きな制約を受けてしまうのが残念ながら事実。優良事業者には葉優遇策を講じるべきであるが、関係者はデータは集めるがそれを分析するということをしないのという不満はある。
- ・ 通関においても、一人税関に専属で貼り付けている（通関業者には書類作成だけを依頼していることになる）。その担当者が税関との業務を専属で行ない、ケースバイケース（正規手続き以外の手法もとりながら）通関業務を行っているのが実態。
- ・ このIT時代に「紙」の書類に依存している体制は改めらえるべきであろう。とても提出したあの「紙」の資料を後で使っているとは思えない。コンピュータによる処理は当然考えられてしかるべきであるし、迅速な行政サービスを望む。

4.2 国境通関の実態

中国、ロシアからのルートが国際貿易の基幹ルートであり、通関実績をみても申告ポイントは3つ（中国国境であるザミューウッド、ロシア国境であるスフバートル、ウランバートル）で申告価格の95%。書類件数の85%が行なわれている。

モンゴルにおける主要な国際貨物ルートは、中国 ザミユウッド UB、ロシア セレンゲ UBの2つのルートになる。

しかし、モンゴルはまわりを他の国に囲まれた内陸国家であり、どの地点でも国境通過が可能である。そのために、税関は季節等を限定して陸路による国境通過ポイント（仮の国境ポイント）が設けられる。

しかしながら、モンゴルの内陸国家としての地勢上の特徴は、正規の通関ルート以外を經由する密輸入の可能性が高いことも否定できない。だからこそ、交通の要所に季節的に一時的にオープンする税関を設置し、通関サービスの提供を行っているわけであるが、すべての国境線を24時間体制でカバーすることはもちろん不可能である。

モンゴルでは関税法により税関は、「税関の指定するルート・ゲート」を貨物が通過し、その貨物に対して通関手続きを行うものと定義される。そのため、「税関の指定するルート・ゲート」以外の不正規な国境通過を取り締まる権限を税関は有しない。この役目を受け持つのは、国境警備隊である。彼らは

- ・持ち回り区間を定め巡回し、
- ・地上の痕跡等をトレースし
- ・密入出国や密輸の有無などを確認する業務

に従事している。不正規な輸出入が発見された場合、税関手続きを必要とせず犯罪として処理されることになる。国境警備隊は犯罪として摘発するのであり、税関業務を行う必要はない。

このように、税関の管轄範囲は、税関が定めたルートの輸出入貨物であり、それ以外は国境警備隊が管轄するという「すみわけ」が行われている。税関はあくまで正規の（太い物流部分）ルートを管轄するのであり、それ以外は国境警備隊の業務範囲となる。

図表 4-6 モンゴルの主要国際貨物ルート



輸送モードではみるとモンゴル側の輸送は

- ・ 中国経由（中国貨物あるいは中国の港湾を經由して輸入される貨物）は、主に鉄道輸送
- ・ ロシアルートは、鉄道と自動車輸送となる。

図表 4-7 ルート/貨物別輸送モード

	貨物発地	相手国内輸送手段	モンゴル国内輸送手段
中国ルート	中国貨物	鉄道	鉄道
	中国以外の貨物	鉄道 自動車	鉄道 鉄道（つみかえる）
ロシアルート	ロシア貨物	鉄道 自動車	鉄道 自動車
	ロシア以外の貨物	鉄道	鉄道

4.2.1 中国ルート

中国の港を經由している海外からの貨物は、中国鉄道を經由してモンゴル鉄道に積み替えられてウランバートルまで到着し、そこで通関をするのが通常である。

また、中国国内からの貨物は鉄道輸送の一貫輸送と自動車と鉄道の積み替えパターンが並存している。モンゴル側の道路インフラが、不十分であるため鉄道による

中国からの輸送は、コストや効率性を考えると、中国国内からの鉄道一貫輸送のコストが低いはずであるが

- ・中国での鉄道手配は時間がかかり、スペースが乏しいこと（中国での鉄道輸送状況を知るものにとってはきわめて妥当な評価。ただし、本来は国際輸送のプライオリティは国内輸送に比較して高いはずであるが。）

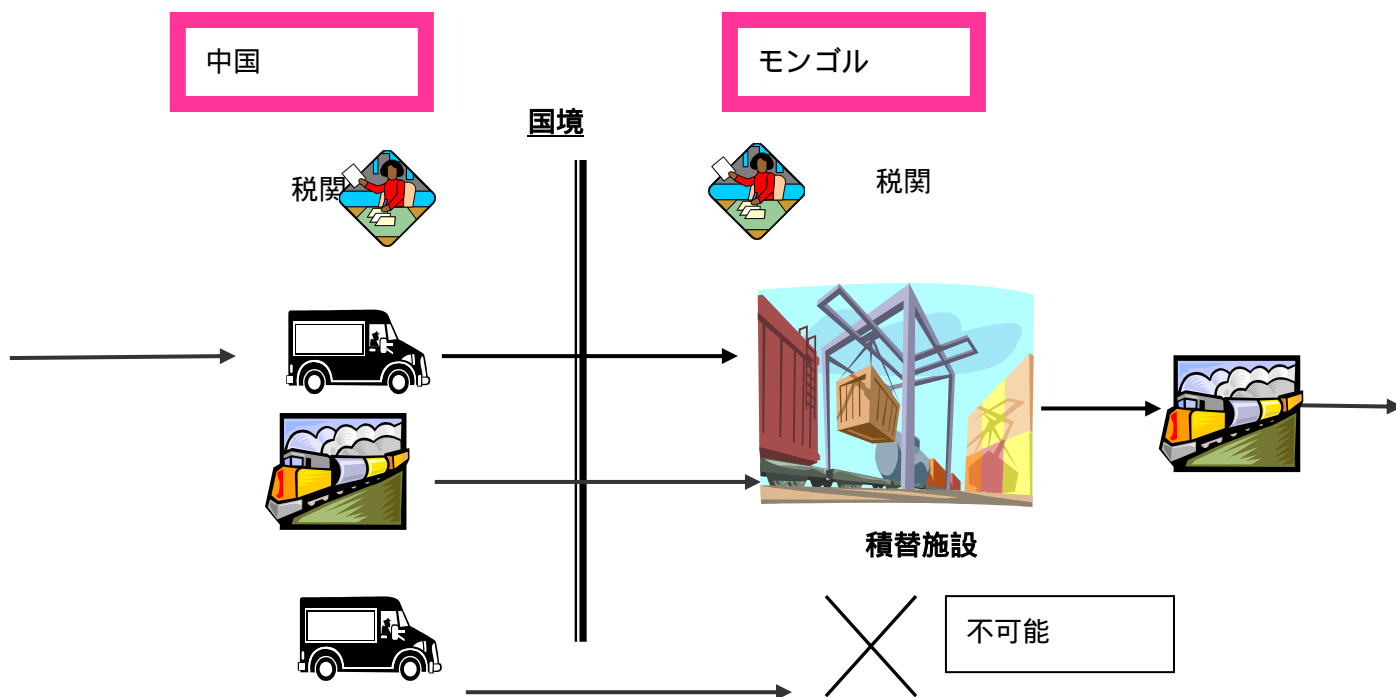
- ・国際輸送の鉄道輸送料金はきわめて高く設定されているので、

国際一貫輸送料金 > 中国内自動車輸送料金 + 国境駅までの自動車輸送料金 + モンゴル内鉄道輸送料金

（日本では考えられないが、多くのコンテナ輸送がこの形式で輸送されていることで裏付けられる。また、多くの個人的買出しが直接、二連に行かずザミンウッドから、国境を自動車で越える方法を選択しているのをみても、国際輸送料金の割高感があるのであろう）。

という要因から、多くの貨物が自動車輸送（中国内）/ 鉄道輸送（モンゴル内）の積み替えにより行われている。

図表 4-8 中国 モンゴルの国境通過イメージ

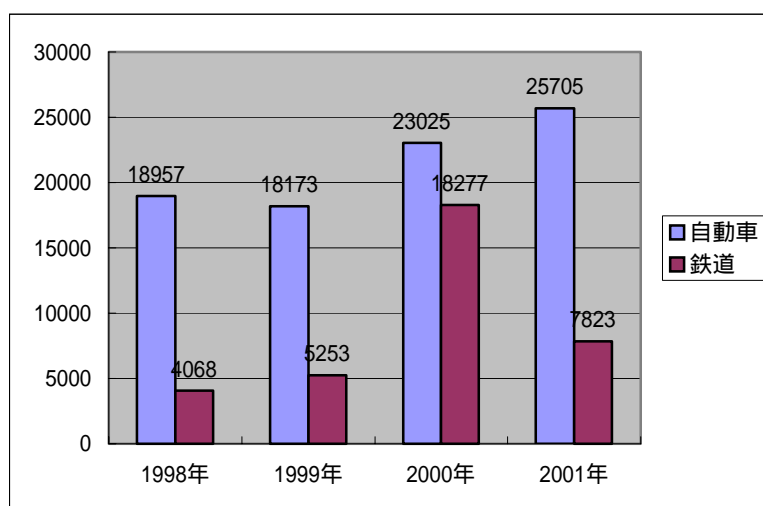


- ・中国から鉄道輸送きたものは、保税状態のまま貨物を積み替え国境通過が可能
- ・自動車貨物は国境で輸出入通関を行い、鉄道に積み替えられる、

自動車輸送は中国国境のザミューウッドとUB（距離：700キロメートル）との道路は整備されている状況にないので、国内輸送はすべて鉄道に依存せざるをえない（自動車走行は30キロ・時間が限界。また、夜間走行が出来る状態にはないので所要時間は2日以上。鉄道なら1日）。したがって、自動車による一貫輸送は道路走行が可能な国境周辺地域に限定される。

しかし、中国貨物の輸送は自動車輸送の占める割合が大きくなりつつあり、1)国境で通関する貨物と2)UBで通関（国境のモンゴル税関は、保税貨物であることをチェックする）の2つの方法に分けられる。

図表 4-9 ザミューウッドの鉄道、自動車別通関金額（単位：100万 Trg）



UBまでの輸送の場合、

(1) 個人や少量貨物の場合、

中国側から自動車で輸送された貨物は、国境で輸入通関されザミューウッドで鉄道に積み込まれUBまでは鉄道貨物による国内貨物として輸送される。すなわち、

- ・ 中国国境で輸出手続を行い、
- ・ モンゴル国境で輸入通関を行い（関税を払い）
- ・ 鉄道駅まで自動車輸送され
- ・ 鉄道に積み込まれる。
- ・ UBで輸入通関

というプロセスである。

個人の場合、中国国境から自動車輸送で運び込み、手荷物として運ばれている例が多い。

ザミューウッドで積み込まれる小規模貨物



(2) 大規模貨物（コンテナ単位）の場合

海上コンテナが陸路で保税輸送の形で、国境を越え鉄道輸送につながる。すなわち、

- ・ 中国国境で輸出手続を行い、
- ・ モンゴル国境で保税輸送をかけ、
- ・ 鉄道駅まで自動車輸送され
- ・ 鉄道に積み込まれる。
- ・ UBで輸入通関

となり、 の事例を大きく異なる。すなわち、国境での通関を要しないという特徴がある。

個人等に代表される少量貨物の場合、内国貨物（輸入貨物）と保税貨物が混在すると、貨物の「見た目」からは区別できないため、関税逸脱等のリスクが高くなる。そのため、国境で関税を徴収している。一方、コンテナ等の密閉車両で輸送される（大量貨物の場合は）場合は、税関が貨物をシールし、それが着地で確認することで輸送中の貨物の保全が保証される。そこで、国境では通関を要しない方法が可能となる。

一般に輸入者にとっては、なるべく早急に貨物を入手したいことから、自分に近いところで通関を行う方法が好まれることが多い。特に、モンゴルの場合、自己通関が多いこともあり、この傾向は顕著である（国境まで行く必要がない）。したがって、保税輸送が行われる意義は多い。ただし、そのためには、貨物保全が保証できる輸送機器である必要があり、鉄道輸送ができる密閉型車両（コンテナ等）である必要がある。

1) 鉄道輸送

鉄道輸送は中国と軌道幅が異なるため、国境での積み替えが必要である。しかし、国境では輸入通関をする必要がなく、保税貨物としての税関審査のみで通過できる（輸入通関は UB で行う）。当該輸送の場合、UB での輸入通関を行う必要から鉄道マニフェストに申告書価格が記入され加えて輸出側のインボイス（申告価格）を添付する制度となっている。これにより、UB 税関は申告価格の把握が可能となり、申告価格のアンダーバリューは不可能となるはずである。

しかし、実際にはマニュアル作業でもあり、また、鉄道で貨物と同時に送られてくるため、通関税関ではチェックする時間がない、記入漏れをみつけてもフィードバックする時間がないといったことがあり、十分活用されていなかった。

今次の税関コンピュータ化により、国境税関（UB、ザミューウッド、セレンゲ）がネットワークされることにより、鉄道マニフェスト情報が UB に実際の貨物到着以前に送信されることが可能になる。これにより、申告金額の精度の向上が期待される。

また、中国側で X 線による貨車検査装置が導入（ここ以外には満州里に設置）されたことにより不正輸入を防ぐ環境が高まりつつある。

鉄道ターミナルは 1995 年に JICA の援助により建設されており、海上コンテナ規格を荷役するハードも設置されている。

鉄道ターミナル



ターミナルでのコンテナ荷役



しかし、海上コンテナ等の大型車両を想定した場合、国境から貨物駅までの道路はきわめて劣悪である。加えて、この区間の輸送は保税輸送となるため、輸送は税関の管理下（車両の同行等）が必要な規定となっているが、ハードの不足から運用上は通関業者がその業務を代行せざるをえない状況となっている。

ターミナルまでのアクセス道路



2) 自動車輸送

UBまでの自動車輸送はインフラ面から不可能な状況にあり、国境周辺の地域に限られる。車両はロシア国境と同様に中国車両の走行を禁じていない。一方、中国側はモンゴル車両の走行を現在のところ二連市内までに限定しており、それ以遠は中国車両に積み替える必要がある。

現況、インフラ整備が遅れているためモンゴルではUBまでの自動車輸送は不可能である。したがって、この部分の道路整備に熱意を持っておりADB等のF/Sがなされている。

一方、中国側はすでにアジアハイウェイ規格の4車線道路が国境の二連から北京まで整備されており、彼我の差は歴然としている。また、この部分が開通されればロシアと中国を結ぶ国際道路が完成することになる期待もある。

しかし、これが完成するとしたら

- ・ UBまでの自動車による保税輸送システム構築
- ・ 輸送業者の資格要件等の整備

といった包括的な国際物流の構築が必要である。現在のインフラと物流の現状からは緊急の課題とはいえないが、今後の課題としては留意される必要がある。

3) 国境通過手順(自動車輸送)

国境における手順は、ロシア国境と大きな相違はない。

個人や小規模事業者(コンテナに満たない数量で、鉄道輸送に接続するもの)は、イ.輸入者自身が国境に出向き

ロ.通関業者出張所に申告書作成を依頼

ハ.輸入者が申告書、関税等を持ち税関に申告

ニ.全量貨物検査を経て許可される

となっており、貨物検査が必須である。また、大量貨物の(コンテナ車両の場合は)鉄道に積みこむまでの保税輸送や書類ハンドリングを行なっている点で、「書類作成」以外のサービスも提供されている。

国境では、自動車貨物の積み替えは必要ないものの、輸出入4レーンずつの貨物検査場を設けたハードが整備されており、ロシア国境よりはるかに良好である。しかし、一方車両の通行量は比較にならないほど多く、国境通過においてはかなりの長時間を必要とせざるを得ない。また、走行レーンで直接、貨物検査を行う構造となっているので、作業が滞りやすいことが懸念される。

通過を待つ車両の列



貨物検査



(注)

諸外国の場合、カボタージュ（自国内輸送は自国車両に限る）の観点から、相手国車両の国内走行を認めないケースも多い。この場合は、国境でそれぞれの国の車両間で貨物を積み替えることになる。モンゴルの場合、自国に輸送ハードが乏しいこともあり、自国内での他国車両（ロシア、中国）を認めている。

4.2.2 ロシア国境

1) 鉄道輸送

鉄道はロシア側国境と軌道幅が同一であるため、同一列車での輸送が可能である。また、保税での国境通過が可能である。

鉄道輸送では輸出者側の申告価格を輸送貨物明細（マニフェスト）を記載することで、不正な申告価格を防止する政策が実りつつある。

2) 自動車輸送

自動車輸送はUBとの間では、2車線道路が完備されており貨物自動車の走行も可能である（200キロを半日程度）。このルートでもロシア車両の通行を認めており、実際にはモンゴル車両よりロシア車両が走行しているケースが多い。

モンゴル-ロシアの道路インフラ



車両国籍



3) 国境通過

トラックによる国境通過はきわめて低調であり、国境設備もシンプルである。

国境ゲート



貨物の検査場



自動車輸送の場合、ロシア車両がモンゴル国内の走行が可能であるために、貨物の積み替え施設は不要であり、通関のための簡便な貨物検査所があるのみである。

この施設では一度に3台程度の検査しか不可能であり、また露天のため高い作業効率は望めない。この現状を鑑みて現在、新しい施設の建設が自主財源により行われている。当該施設が完成した際には、ハード的には大きな進展が達成される。

建設中の国境施設



実際の国境通過プロセスは

イ.輸入者自身が国境に出向き

ロ.通関業者出張所に申告書作成を依頼

ハ.輸入者が申告者、関税等を持ちか税関に申告

ニ.全量貨物検査を経て許可される

となっている。国境まで輸入者が直接出向き、かつ、貨物検査が必須である。また、通関業者は申告書を作成する以外の業務を提供している状況にないため、輸入者が税関との申告プロセスの当事者にならなければならない。

貨物検査



輸入許可が取得されない限り貨物は国境にとどめ置かれるため、輸入者は再度国境

と自社拠点を往復し必要な書類や要求事項を税関に提示し、問題を解決しなければならない。

とどめおかれる車両



4.2.3 国境輸送の特徴

両ルートとの差異をみると、制度的にはもちろん類似しているものの、相手国との歴史あるいは経済状態を反映して大きな差異がみられる。

ロシアルートは、中国側より物量的には少なく国境税関のハードは低レベルであるが歴史的経緯から、道路インフラ状況も良好であり積み替えのないウランバートルまでの自動車輸送が可能である（ロシア側車両によるものではあるが）。一方、中国ルートでは、国境税関のハードは充実しているが、自動車による一貫輸送が困難であり、道路/自動車のモーダルチェンジが広く行われている。また、貿易ルートを想定した場合、ロシアとの関係よりもますます中国との貿易関係が強化するものと考えられるが、ザミューウッドでは道路インフラの問題から、現在のところ、きわめて制限的な国際物流方法（鉄道、自動車の積み替えを必要とする等）をとらなければならない、鉄道輸送貨物によるUB申告が中長期的に中心となる。

1) 重い貨物検査の負担

いずれの国境も国境通過のバリアは高く、貨物検査の実施に長時間を必要としている。中国国境では貨物車線で税関検査を行っており、ハード的な問題も指摘できる。国境付近は自然環境も厳しく、貨物検査も容易でない。できるだけ、貨物検査の負荷を減らす方向がとられることが望ましい。そのため、輸出入者もまだ通関業務を委託するよりは、自営で行う方がコスト的に安いという考えが支配的な段階にあり、国境まで出向いて貨物検査を行っている。今後、国際競争力を高めるために

は、通関の国際輸送を包括的に取り扱うサービスの育成が検討される必要がある。
特に、国境税関は UB に比較すれば税関ハードや要因の面でも制限を受けざるを得ず、自動車輸送の国境通関が滞るリスクは高い。

2) 自動車用保税地域の整備

自動車輸送を想定した場合、内陸側に自動車輸送を想定した税関管轄の保税設備が未整備であるため、国境で通関をせざるをえない側面も指摘できる。このような施設があれば、自動車輸送による消費地近くでの通関等が可能になる。現状、インフラ等の問題から自動車輸送は想定できづらいが、モータリゼーションの進展とともに、自動車輸送を想定した国境通過のあり方を考える必要がある。

4.3 税関の改革

UNCTADの開発した税関プログラムASYCODA 2・6が、モンゴルで1995年から稼働してきた。しかし、2000年時点で限界がきており、現在はウランバートルでしか使用していない。また、いつ稼働が中止となるかわからない状況にある。バージョンアップには1・5百万米ドルで2年間の期間が必要であるため、この更新が考えられない状況にあり、自力での税関プログラムの導入に乗り出している。

現在、新システムとして、申告から許可にかかわるシステム、また、それをもとにした統計部門(輸出入者、品目、数量、価格といったデータ、関税支払データまでの保存)についてのシステムを稼働することになる。基本的には、自動通関システムを優先して立ち上げる。稼働は2002年5～6月稼働を目指していたが、2002年11月より最終テストを行うに至っている。

今後のコンピュータ化の大きな目的として以下の2つが考えられる。

4.3.1 通関部分の自動化

申告から許可までの税関審査部分での自動通関を進めている。また、統計情報(基本的には申告データから抽出したもの)の統計化も同一システムのなかで進めている。通関業者(また直接顧客企業からの申告も可能とする)からのデータインプットをそのまま、使用すること(入力しなおす必要がない)また、許可、納税についてもコンピュータ上で行なうことを目指す。税関でのマニュアル作業等で1日あるいはそれ以上必要としていた書類審査時間を、15分程度まで短縮化することを目的としている。しかし、一方、貨物検査をなくす方向性を今のところ明確にはしておらず、書類審査だけで貨物を通関許可とする方向性は希薄であった。

4.3.2 国境税関とのリンク（鉄道貨物のデータ送信）

税関本庁（ウランバートル駅税関）と国境税関をリンクして、相互のデータを取り込む。特に国境税関から鉄道貨物のデータをウランバートルに取り込むことを目的とする。ウランバートルとスフバートル、ザミューウッドがV S A T方式で連結することで、国境の鉄道輸送のマニフェスト情報がウランバートルで貨物到着前に入手できることは、正しい申告価格を得るうえできわめて有意義である。本来は鉄道マニフェストには、輸出国側の申告書等のデータをもとに、申告価格が記入されているはずである。

しかし、実際にはマニュアル作業でもあり、また、鉄道で貨物と同時に送られてくるため、通関税関ではチェックする時間がない、記入漏れをみつけてもフィードバックする時間がないといったことがあり、十分活用されていなかった。

したがって、コンピュータ化により貨物入手前にデータが入手できる意義は大きい。

関税徴収の面での大きな課題は、実際の価格より申告価格を安くする方式（アンダーバリュー）を見抜くことであるが、今次の国境税関とのリンクによりあらかじめ、申告データが入手できることは、アンダーバリューを防止するきわめて有効な方法となりうる。

（１）システム導入状況

- 1) UB 市税関所（鉄道税関）での新システムのコンピュータ通関手続プログラムは順調に動いている。徴税用プログラムには訂正を入れ、テスト稼働をしている。統計用プログラムもテストが行われ、基本的には出来ているとみなされる。市税関所は税関庁と On-line 方式（光ファイバー）で接続された。何かの妨害なくて、速度も高い。他に小プログラムもあるが、近い内にそれらを導入するよう予定している。
- 2) 空港税関でのシステムも順調に動いているが、税関庁との接続はできないのが問題。理由は、空港税関所は市内より離れていて、（２つの山の向う）盆地のところに位置しているので、ラジオモデムを利用できない。光ファイバーもないのが解決すべき問題となっている。
- 3) Zamiin-Uud 税関所（中国国境）のシステムは動き始めた。少ない量で情報を転送しているが、まだ完璧ではない。
- 4) Darkhan、Erdenet、Sukhbaatar は、Altanbulag（ロシア国境）新システムを導入し、接続できた。Sukhbaatar は VSAT、Darkhan、Erdenet はモデムを利用する。

（２）導入効果

通関手続の所要時間は最低２時間少なくなった。

- 1) 税関の情報業務は迅速になり、入力段階間のミスがなくなった。旧システムの際、申告書は3回入力されていたが、現在は1回で済んでいる。
- 2) 入力業務を果していた検査官が、現在、関税を評価する検査官になり、評価検査官の数が増えたのでサービスもスピード-アップした。
- 3) 管理検査が向上した。通関手続のところを管理者が直接、画面で見られるようになった。又、検査官の派遣はコンピュータにより行われるようになった。
- 4) 全ての情報が短期間以内に税関庁に集中できるようになった。

4.3.3 通関の問題点

(1) 通関の迅速性が損なわれている点

税関業務の本来の業務は、

- 1) 迅速な輸出入通関を行う
- 2) 適正な関税徴収を行う

という相反する両者の要請をみたすことにある。特に徴税機能の弱いモンゴルの場合、2)の側面にきわめて多くの力が注がれているのが実情である。税関収入が国税の40%を占める自体は他の諸国をみても異常であり、税収確保の役割は、国税側にシフトしていくことが望ましい方向であろう。税収獲のために通関の迅速性が損なわれる状況が続けば、外国企業を新産業はモンゴルに誘致できない(現在すでに、鉱物開発でこのような事例がみられている)。通関プロセスをみると世界的スタンダードに比較して、殊更に特異な点は見当たらずきわめて順当な施策がとられようとしている。しかし、運用面では

- 3) 書類審査時点での過重な単価検証
 - 4) 貨物検査を必須としている点で本来の施策と異なりきわめて利便性が低く、コストの高いオペレーションがなされている。税関が申告者や申告内容のリスクを判断する必要があるが、その「概念」自身が存在せず、「すべての申告に誤謬がある」ものという前提で審査をしている。そもそもモンゴルの税関(あるいは官庁全体に)に Compliance の考え方が希薄であることもあいまって、全量貨物検査を必須とし、多大な時間と社会的コストを要している。また、貨物検査も「どの貨物を検査したか」という証拠を貨物に残さない(多くの国では貨物検査を行った場合、当該貨物にシールで税関検査貨物を行なった貨物であることを証明する)貨物の保全等の観点から、輸入者の猜疑を受けないためにも、グローバルスタンダードにあった取扱方法が望まれる。
- 3), 4)を行うためには優良申告者にはそれだけの利便性(例えば迅速な通

関)を提供する「アメ」の部分が必要であるが、そのような検証システムだけでなく、概念そのものが希薄である。税関は輸出入者に対する申告をデータベース化しているが、それを元に分析を行なおうとする姿勢はまだ希薄である。現在、先進国では法令遵守の観点から、「良い申告者に対してはそれだけ簡易化された手続きを提供する」ことは、妥当なこととみなされつつある。このような施策をとることで税関、利用者双方にもメリットがあると考えられる。すなわち

- ・ 税関にとっては業務負担の軽減 特に貨物検査の人的要素が少なくなる。
- ・ 輸入者は、迅速な通関が約束される
という効果である。また、社会的にみてもコストと時間の節約になる。

(2) 通関業者、輸入者、税関の関係

モンゴルにおいては通関業者を起用するのが原則となっているが、通関業者は単なる申告書類のタイプのみを受け、書類提出以降の引取までの業務は輸入者がみずから行うケースが一般的である。先進国の場合、この部分まで含めて通関業者のビジネス範囲であるが、モンゴルではそうっていない。トータルなサービスの場合、通関業者の手数料は10倍近くにもなってしまうためである。

しかし、トータルなサービスでない場合、輸入者は税関との種々の交渉を結局は「金」で解決しようとするスタンスがとられ、税関汚職の原因となっている可能性が否定できない(モンゴルの税関不正は確かに指摘されるが、輸入者側にも相当に不正を誘発する要因があることは強調しておきたい)。

図表 4-10 通関業者のサービスによるメリット・デメリット

	非トータルサービス	トータルサービス
輸出入者	<ul style="list-style-type: none"> ・ コストが安い ・ スタッフが税関にはりつかねばならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コストが高い ・ 利便性は高い。 ・ 正規な手続きがとられやすい。
税関	<ul style="list-style-type: none"> ・ 手間がかかる ・ 不正の温床となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 迅速・簡便な処理が可能 ・ 不正がしにくくなる。 ・ 人員・手間の削減
通関業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 投資が不要(小規模業者でも可能) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 収入増加 ・ 投資が必要。

筆者まとめ

(3) 輸入者情報トレースの必要性

多くの国では、貨物引取後に関税確定のための再審査期間を設けている（輸入者サイドでも関税に不服があった場合、再審査を請求できる）。これにより税関は輸入許可した後でも、関税徴収の差額を調整（もちろん戻す場合もあるわけだが）が可能である。このような制度が機能していない場合、輸入された時点で関税を100%確定する必要があり、時間的、作業的にも大きな負担を強いることになる。モンゴルでの事後調査による関税の調整は全体の0.25%に過ぎない（それで20億Tの収益をあげている）。

もし、このような制度が可能なら迅速な通関に大きく資することになるが、そのためには、事後に輸入者の所在確認ができることが必要である。したがって、国税側のデータ「輸入者(法人、個人とも)が実態のあるものであるのかどうか」を入手できる意義は大きい。これは捕捉できなかった関税を確保するための有効な情報となろう。

国税にとって税関データはきわめて有効であるが、税関にとっても国税情報と相互関連することは有効である。税関にとっては、国税データは関税収入という観点ももちろんであるが、優良申告者を選別し簡易な通関を保証するという観点でデータを活用する方向も検討される必要がある。

4.3.4 提言

(1) コンピュータ化の進展とその効果

国際物流ルートのこのように考えると、やはり大消費地であるUBでいかに効率的な通関業務を行うかが重要であろう。今年度の調査方針としては諸外国の一般的事情を鑑み、関税徴収機能を維持しながら、通関迅速性を図る方策として「優良業者選別」は有効である。

現在税関は、昨年より自国内開発を行っているコンピュータ申告システムの構築がなされているが、今次のシステム化により税関内部作業効率化に進展があることは疑いないものの、その効果は限定的にとどまらざるをえない（コンピュータ申告に移行しても、全量貨物検査は必須としている）。

今次のコンピュータシステムの評価として申告データ入力の手間を民間側に移行させることで、税関業務の削減は期待できるものの

- 1) 同一品目でも価格が違う場合はそのままインプットするという形は、そのまま踏襲し簡素化されているわけではない。
- 2) 申告されたデータに対して自動的にレンジ（最低・最高価格）の幅を設けてその範囲で自動的に判断する構造にはなっていない。
- 3) 同様に、申告者のレコードにより優良申告者を判断する仕組みもない（RFPに入っていない）

というように、コンピュータにデータを蓄積し、それを元にプロセスを判断させるという機能まではまだ考えられていない。

この点を解消するためには、申告者実績や品目、その他の申告内容のリスクを把握するためのリスクマネジメント機能が通関システムにとりこまれる必要があり、この課題がクリアできない限り、貨物検査制度の撤廃等は存続することになる。

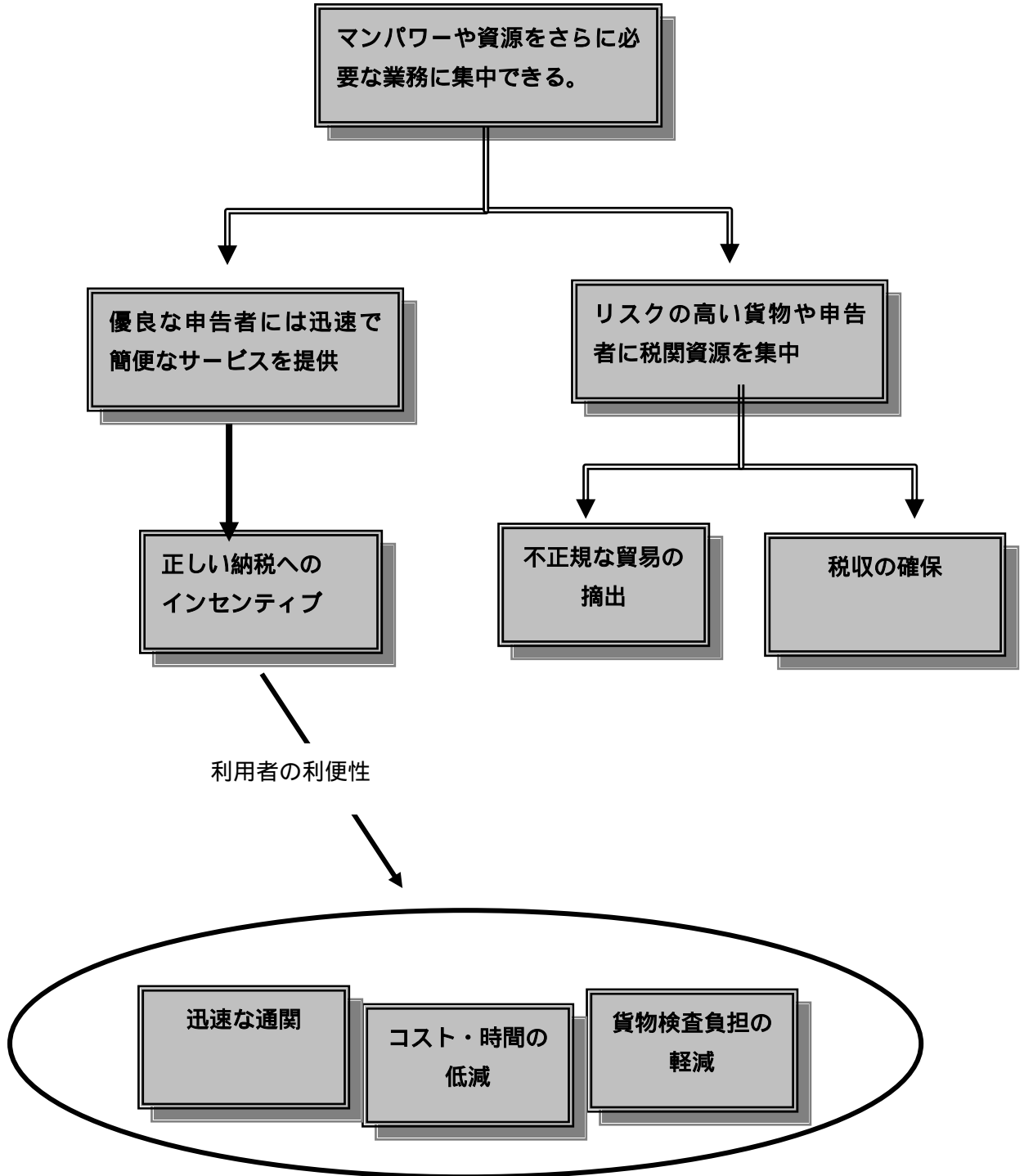
しかし、加えて迅速な書類審査と貨物検査の軽減のためには優良申告者には相応の利便性を提供するというスタンスがとられる必要がある。基本的には税関は輸出入者のデータベースがあることから、これを用いて推論・検証することは可能である。このような推論・検証システムは先進国の技術協力が可能であろう。また、自動通関の迅速性・利便性を高める為にもシステム面での技術協力は可能である。

税関においては自動通関システムの効果が目に見えたものになってきており（28 ページ参照）リスクマネジメントシステムを導入する背景やコンセプトも十分に理解できる土壌ができあがりつつある。加えて税関コンピュータシステムの自力開発という「実績」もあり、モンゴルの税関にとって、リスクマネジメント方式は決して過度の要求ではない。

この方式が導入されれば、利両者側からみても

- 4) 良好な輸入者には迅速な通関を提供するといったインセンティブが期待できる。
- 5) 具体的には貨物検査を減少させることが可能であり、コスト・時間の点でのメリットが大きい。

図表 4-11 リスクマネジメント導入による効果



(2) 税関職員の不正防止

モンゴルでも、特に税関職員の不正、アンダーテーブルなどの問題点が指摘され

ている。発展途上国の問題として公務員の給与水準が低いことがあげられ、モンゴル税関もその例外ではない。職員の給与水準を引き上げたり、インセンティブ導入が望ましいが、容易なものではない。しかし、コンピュータ化が進展することで、不正の改善がみられることが期待できる。そもそも、通関に時間を要するために、利用者にとってみれば早く貨物が欲しいから、スペシャルな費用を支払うという背景があり、通関が迅速化することはなによりの不正防止策である。

また、コンピュータによる自動化は当然、人為的判断が関与する余地も少なくなる。申告者とフェースツーフェースになる機会が減れば、不正の起こる可能性は当然減少する。現場を見る限りにおいては、もっともその可能性があるのは、書類検査の場面では、複数のスタッフがまわりにもいることもあり、可能性が少ないと考えられるが、貨物検査の場面は、申告者と税関職員が1対1にならざるをえない。また、貨物が眼前にあることもあり、不正の発生する可能性は高いといわざるをえない。貨物検査義務がなくなれば、税関の不正の起こる可能性は低くなることになる。また、

- 利用者にとっても、貨物検査が減少することで、迅速な貨物の入手が可能であり、このような問題が起こることが防げることになる。だからこそ、「正しい申告をすれば、貨物検査が減る」というインセンティブを与えることはきわめて需要である。
- また、逆に不正防止の観点から、貨物検査をする職員を複数にすることも考えられる。しかし、発展途上国のなかには最低貨物検査を2名で行うことにしたところ、かえって支払う金額が倍になったという例もあり、この措置の導入はリスクを伴う。
- また、税関プログラムのなかで税関職員の記録(担当者、業務の開始・終了時刻、所要時間、通関品目等)をモニターできる機能を加えることも考えられる。これにより異常データが生じた場合、監査部門が職員の行動を追跡調査する仕組みを導入することで、職員のモラルアップを図ることが期待できる。また、このような仕組みがあることを周知させるだけで、税関職員の不正の抑制効果は大きい。

(3) 事後調査機能の充実

モンゴルの事後検査機能による修正申告は1%未満に過ぎない。この機能が充実することができれば、関税の捕捉率は高まるし、輸入通関の迅速性も高まることになる(モンゴルでは事後調査が難しいため、輸入時に100%関税を徴収する必要がある。そのために、厳格な手続きが必要であり、時間と手間を要する。もし、事後調査機能が高まれば、輸入時の負担を減少させることが可能である)。

そのためには、輸入者の所在確認ができることが必要である。今次の国税庁との情報リンクによって、輸入者の住所、連絡先の情報が入手できることになる。今回国税側では個人輸入者に対して、優良納税者に限り輸入を許可しようとする方策を

検討しているので、許可の有効期限を設ける、あるいは定期的に連絡策をチェックするといった方法で、できるだけリアルタイムの連絡先が税関側に提供できることが望まれる。

すでに、空港税関では、国税側の輸入者データでは新しい連絡先がわからないとして、自身での輸入者データベースを構築している模様である。国税側のさらなる努力を期待したい。

(4) 中国側税関との協力

いうまでもなく、輸出側の税関と良好な協力関係を築くことができれば、輸入通関側は不正輸入の発見等できわめて有意義である。実際、2001年には、アルコールやスピリッツの不正輸入に悩むモンゴル税関の要請により中国側税関が取締りを強化することで、不正輸出が激減した実績もある。また、二連の鉄道ステーション貨車全体を調査できるX線透視機械を2002年から導入しており、貨物内容の把握がきわめて容易になった。

さらに、理想的には中国側の輸出申告書のコピーあるいは、データをモンゴル側の輸入通関の必要とすれば、過少申告は理論上、不可能となる(輸出申告書には正しい輸出金額が記載されているため、虚偽の輸入申告用インボイスを偽造することができない)。また、双方の国境税関は近距離にあるため、書類のやりとりに困難な点は少ない。

残念ながら中国税関も、税関の汚職や不正が多いとされすべての申告が正しく行われているとは限らないが、両国税関においてはこのような方法も協議されているとのことであり、引き続き努力することが望まれる。

可能性 1

- ・中国側の税関輸出データには本当の TRANSACTION VALUE が記入されており、それと連携すれば正しい申告価格が把握できるので、モンゴル側で過少申告はできなくなる。
- ・しかし、それをやると
 - 中国側でも出ては行かないものが出ていることが判明してしまう
 - モンゴル側でも入っては行けないものが入っていることが判明してしまうという「税関の権威」を失墜される可能性もある。中国側との連携を深めようとする両者協議は行っている。

4.4 今後考慮すべき問題

4.4.1 国際物流システムと税関のハーモナイズ

内陸国家であるモンゴルは、中国・ロシアとの輸送を確保できなければ、国際競争上大きなダメージを受ける。事実、モンゴルの輸出品は国際市場への低廉な輸送手段を持っておらず「国境渡し」が多いため、国際競争力がきわめて小さい状況にある。通関を含め国境通過の障壁を低減し、いかに国際物流の利便性を高めるかは、緊急の課題ではないものの今後のモンゴルの経済発展のためには避けて通れない重要な課題である。

税関、通関からみても

- ・ 通関の所要時間
- ・ 貨物検査の実施
- ・ 国境自動車輸送の課題

といった点を指摘してきた。

現在モンゴルには通関を含めたトータルなサービスを提供できる事業者が存在しない（また、輸出入者もまだアウトソーシングするよりは、自営で行う方がコスト的に安いという考えが支配的な段階にある）ことともあり、今後どのように民間事業者のサービスを構築し、税関と協力していくかは重要な課題である。

国境通過については、特に、自動車による輸送が活発化するなら、税関面と輸送面で次のような課題が今後生じてくる。

4.4.2 「税関」

発展途上国であればあるほど、国税収入における関税収入の依存度は高く、国境で関税を徴収せざるをえない。また、これらの国では多くの場合、事後調査のシステムが整っていないので、貨物が把握できる段階（貨物が目前にある状態）で通関を行うのが国税収入の観点では、もっとも効率的であるのはいたしかたないともいえる。

しかし、今後、自動車輸送を想定すれば、ウランバートル等内陸部に自動車用の保税地域やハードを設けることも必要となろう（顧客は貨物が近くにあるために、国境通関より方が利便性を評価する可能性が高い）。その場合、国境-内陸保税地域までの輸送は保税輸送を可能としなければならず、保税輸送のシステム作りをいかに進めるかは、税関だけでなく通関業者や輸送業者のサービス内容までも含めた包括的な検討が必要となる。特に税関にとっては関税のリスクヘッジ機能が必要である。

欧州のTIRカルネ輸送のようら仕組みが必要となるが、このような保証機能を構築するためには、基金の手配という難題はあるものの重要な課題である。

4.4.2 「輸送」

モンゴルの場合自国の自動車輸送業が未成熟のため、ロシア車両あるいは中国車両に国内輸送部分さえも依存している。

多くの国では相互主義の観点から、「各国の車両が相手国の国内を走行できる」か、カボタージュにより自国内輸送を自国企業に限るという措置をとっており、モンゴルのケースはグローバルスタンダードの観点からは、珍しいケースである。

このことは、すなわち自国の輸送料金がすべて海外企業に流れていることを意味している。今後、国際輸送における輸送企業をどのようにしていくのかというグランドデザインが求められる。税関側から見た場合、関税保全の観点からの自動車輸送業者の資格要件等を検討する必要がある。

これらの問題は税関独自で解決できるものではなく、広い範囲の関係者の協力が必要である。モンゴルの税関は自力でコンピュータ通関を導入するという大きな成果を納めつつある。今後は国際貿易をいかに円滑なる活性化させるかという大目標のため努力がなされなければならないが、そのためには、税関だけの改革ではなく、国際物流の関係者を包括し、モンゴル全体の発展という広い視野が必要とされ、税関もさらなる広い視点からの取り組みが必要となる。

第 5 章

モンゴル国における税務職員教育

5 モンゴルにおける税務職員教育

5.1 国税庁における税務教育の歴史的背景、発展および現状

モンゴル国税庁における税務職員教育等を各年別にみると、以下の通りである。

1993年

税務職員の専門的知識の向上を目的とした研修を計画し、1993年9月24日の決定により、研修センターが設置され、同センターに研修のための2名の要員が配置された。

最初の研修は、税務検査官を対象とした簿記会計を中心としたもので、UB市における計150人の検査官をその対象にした。この人数は当時の全税務職員の15%であった。

海外における研修も実施され、アメリカ、オーストリア、ドイツ、トルコ、日本、台湾、韓国などの国におよそ30人の管理職員および税務検査官が派遣された。

1994年

教育問題を担当する国家中央行政機関と協議し、国家教育基金からの資金で、地方出身者50人をモンゴル国立大学、マンダフ大学、財政経済大学に就学させた。又、中央および地方税務機関における検査官90人が、その職務に就いたまま、上記の大学の通信および夜間学校で学べるように措置が講じられた。これにより税務機関において専門性の高い人材の確保がなされた。

次に、研修センターの教員2人および国税庁他局の職員の助力により、全県、ソムの検査官を対象にした72時間の研修プログラムを策定し、806人の検査官を対象に研修を実施した。この際、地方における検査官等の専門レベルを認定し、68人の検査官に対し、新規に資格を付与し、専門レベルを向上する措置をとった。

また、海外における研修にも積極的に参加させた。例えば、国際機関の資金を受け、累計数で計22人がトルコ、オースオリア、デンマーク、ハンガリーおよび台湾でセミナー、ミーティングおよび会議に参加させた。国税庁の自己の資金では、ロシア、中国に40人近くを派遣した。このうち67%が地方の税務職員だった。

その他、外国語のテキストを利用する関係上、同年度において28人の税務職員に英語のコースを受講させた。

研修の施設面に関しては、30人収容の教室を整備した。

1995年

国際機関を通じて、外国から4人の専門家を招聘し、税務職員に対しセミナーおよび指導を行った。また、約30人の税務検査官をトルコでの税務研修に参加させた。

1996年

税務検査官等を国際会計基準に基づいて再研修する必要性が出てきたため、中央および地方の税務機関で働いている実力のある検査官等の中から選抜し、地方における検査官等に国際会計基準を教える教員等を育成するための研修をUB市で実施した。この研修を受けた者は、その担当業務をしながら、その管轄区および地方の税務検査官等に国際会計基準に関する研修を実施した。

1997-1998年

税務検査官等に対し検査官資格を与えるための認定試験を1997年に実施し、計1000人の検査官等をその対象にし、この時点から、研修を初級・中級・上級と段階別に分類しはじめ、現在でもこの形態の研修が引き続き行われている。

初級研修は、以前に研修を受けていない経済専攻外の新規就職者のための教育である。中級研修は、初級研修を受けた職員のための教育であり、上級研修は、管理職員及びシニア税務官のための教育である。それと同時に1999年より分野別専門教育を行いはじめた。例えば、税務広報を担当する税務官向けのセミナーを開催した。

2000年～2002年

2001年、350名の税務官が初級研修を受け、それ以降毎年、新規就職者30名が初級研修を受けている。2002年より中級研修を行うようになり、最初の2年に480名の税務官、初級研修を既に受けた30名が研修を受けることになった。2003年に40名の管理職員を対象に上級研修を行うことを計画している。

2001年より税務官を対象に会計研修を行い、120名が研修を受け、そのうち63名が会計士の資格を取得した。全ての税務官に会計研修を受けさせる必要があるが、研修の為の資金が不足している。

地方での初級・中級研修については、アイマグの全ての税務官をアイマグセンターに集め、研修センターの教員1名か2名を派遣し、2週間の研修を行っている。2001年に、Bay-anUlgi, Zavhan, Gobi-Altai, Sukhbaatar, Bulgan, Darkhan-Uul, Uvurhangai, Dundgobi, Uvs等の県で370名の税務官を対象に初級研修を行った。

2002年にUmnugobi, Selenge, Bulg-an, Orkhon, Arkhangai, Hentii等の県で180名の税務官を対象に中級研修を行った。地方研修は資金不足のため定期的に行われていなく、2年～3年に一回の割合研修が行われるため、税務官の専門知識を短期間で向上する上では、確実な施策といえない。

5.2 税務官向けの段階的教育の方向、その評価

現在、税務官向け研修プログラムは、初・中・上級という形で作成されている。初級研修で租税理論と実践の基本原則、租税法、国際会計基準、中・上級研修で課税、徴税、税務検査、特別上級研修で管理職員の為の行政管理、税務政策等の2週間で100～120時間(1日8～10時間)の研修を行っている。段階的研修政策は、2000年に作成し、2001年より段階的に実施している。

地方での初級・中級研修については、アイマスの全ての税務官をアイマスセンターに集め、研修センターの教員1名か2名を派遣し、2週間の研修を行っている。中央・地方税務官の中で行った研修の必要性、研修の質に関するアンケート調査の結果によると、研修は効果的であった、と評価している。また、地方の税務官が地域研修開催、別の県・ソムの税務官の経験を学ぶこと、専門別研修開催、外国研修への参加等を希望している。

以下が研修計画となっている。

5.2.1 2001—2004年間の税務機関研修計画

図表 5-1 2001—2004年間の税務機関研修計画

担当機関	研修概要	N o	研修テーマ	対象者地位	2001年 研修対 象人数	2002年 研修対 象人数	2003年 研修対 象人数	2004年 研修対 象人数
国 税 庁	海外特別研修	1	OECDによるトルコ・アンカラ研修センターにおける研修	管理職員、 検査官	27	当年度 研修計 画によ る	当年度 研修計 画によ る	当年度 研修計 画によ る
		2	OECDによる韓国チョナン研修センターにおける研修	管理職員、 検査官	4	当年度 研修計 画によ る	当年度 研修計 画によ る	当年度 研修計 画によ る
		3	タイにてソフトウェア研修	プログラム・ エンジニア、 オペレータ	8			
		4	ロシアにて大学院教育(Ph.D)	検査官	1			
		5	修士課程	検査官	3			

		6	国際租税問題に関する研修	検査官	2			
		7	法律研修	管理職員、 検査官	2			
	育 国内 専門 教	8	行政アカデミーにて国家行政に関する教育	管理職員、 検査官	2	2		
		9	法律学士習得	管理職員、 検査官	15			

担当 機関	研修 概要	No	研修テーマ	対象者地位	2001年 研修対 象人数	2002年 研修対 象人数	2003年 研修対 象人数	2004年 研修対 象人数	
研修情報センター	基本研修	初級	10	租税法令、国際会計基準	検査官	350	30	30	30
		中級	11	課税、徴税、税務検査	検査官		15* 480**	15* 480**	30
		上級	12	国家行政、税務政策（行政アカデミーとの協力）	管理職員	40		40	
	専門別研修		13	国際租税及び二重課税契約	検査官、部長、課長	30	30	30	30
			14	特別税検査	検査官	35			35
			15	法人所得税資料のコンピューターによる処理	検査官、部長、オペレーター		30	30	30
			16	税務機関登録報告書	管理職員		30		30
			17	税務関連情報のコンピューターによる処理	オペレーター、 検査官		15	15	15
			18	検査官の倫理	検査官		60	60	60
			19	税務査察	検査官		30	30	30
			20	税務紛争解決	検査官		30	30	30
	特別研修		21	公認会計士養成	管理職員、 検査官	60	30	30	30
		22	英語初級教育	管理職員、 検査官	60	30	30	30	

有料研修	23	英語中級教育	管理職員、 検査官	60	30	30	30
	24	英語上級教育	管理職員、 検査官		15	15	20
	25	コンピューター研修	管理職員、 検査官		40	40	60
	26	公文保管書類整理	管理職員、 検査官		20	20	20
	27	委託税理士養成	納税者	30	30	30	30
	28	税務コンサルタント養成	納税者		40	40	40
	29	会計、申告書、課税	納税者		30	30	30
	30	証券、会計、課税	納税者		20	20	20
	31	会計及び外貨に対する 課税	納税者		20	20	20
	32	会計	納税者		30	30	30
	33	税務申告書作成、 書類審査	納税者		30	30	30

* アイマグからの対象者数

** 地区からの対象者数

5.2.2 基本研修のカリキュラム

(1) 基本研修（初級レベル）

①研修テーマ： 租税法令、国際会計基準

②目的： 各税務検査官の租税法令及び国際会計基準本質への理解を得、
実務上における応用能力を習得させ、租税理論・実務知識を
与える

③研修日数： 18日間

図表 5-2 租税法令、国際会計基準のカリキュラム

No	テーマ	時間数
1.	会計構成、普遍的原則	6
2.	会計段階	6
3.	貸借対照表	6
4.	現金記録	2

5.	現金の期間的価値	2
6.	短期投資記録	2
7.	受取記録	4
8.	商品、有価物記録	4
9.	前払金	1
10.	固定資産記録	4
11.	無形資産記録	2
12.	長期投資記録	2
13.	負債金・支払金記録	4
14.	自己資本記録	4
15.	収益記録	4
16.	支出記録	4
17.	特別性質の物	1
18.	賃貸記録	2
19.	税務会計	2
20.	貸借対照表の作成	1
21.	残高対照表（ST-1）の作成	2
22.	収益申告書（ST-2）の作成	2
23.	資産変更申告書の作成	1
24.	現金収支計算書	2
25.	財務諸表分析	4
26.	貸借対照表の判断	2
27.	モニタリング検査	8
28.	国際会計基準 (総時間数)	84
29.	租税理論及び方法	4
30.	一般税法の内容及び本質	2
31.	法人所得税法の内容及び本質	2
32.	個人所得税法の内容及び本質	2
33.	付加価値税法の内容及び本質	2
34.	特別税法の内容及び本質	1
35.	不動産税法の内容及び本質	1
36.	土地使用料に関する法律の内容及び本質	1
37.	印紙税法の内容及び本質	1
38.	課税、納税に対する検査、徴税法の内容及び本質	2
39.	その他の法令 (総時間数)	4

40.	モニタリング検査	2
41.	租税法令 (総時間数)	24

(2) 基本研修 (中級レベル)

- ①研修テーマ : 徴収戦略
 ②研修目標 : 徴税を中心とする知識の強化及び専修
 ③活用資料 : 国会、政府、国税庁の政策、決定に関連する資料、ADB
 及びその他の国際機関主催セミナー等の資料・機材
 ④研修日数 : 4日間

図表 5-3 徴収戦略のカリキュラム

No	テーマ	時間数
1.	モンゴル国徴税の現状、法令実行上の問題	2
2.	納税者登録及び管理	2
3.	登録の基本的な戦略	2
4.	登録上必要な情報	2
5.	自己申告制度	1
6.	申告及び納税義務	1
7.	正確な申告	2
8.	推計課税	2
9.	徴税概要	2
10	徴税原則	1
11	効果的徴税への要件	1
12	強制徴税	2
13	罰則概要	1
14	罰則の種類	1
15	罰則の実用	1
16	罰則の関連性	1
17	国際租税問題	1
18	国際租税脱税方法	2
19	外国への利益譲渡	1

(3) 基本研修 (中級レベル)

- ① 研修テーマ : 税務検査

- ② 研修目標 : 直接及び間接的税務検査法の習得
 ③ 研修日数 : 8日間

図表 5-4 税務検査のカリキュラム

No	テーマ	時間数
1	税務検査・税務検査原則	2
2	検査対象選定方法	2
3	直接検査方法、明細書の検査上使用方法	2
4	一般勘定の検査上使用方法	2
5	資産勘定の検査上使用方法	2
6	経費勘定の検査上使用方法	2
7	現金勘定の検査上使用方法	2
8	損益勘定の検査上使用方法	2
9	財源勘定の検査上使用方法	2
10	貸借対照表の検査上使用方法	4
11	間接検査方法、経済比率分析法	4
12	経済モジュール	4
13	推計課税	4
14	生活水準により所得確定をする方法	4
15	検査際の分野別特徴の考察	4
16	検査官による調書、添付資料の作成、決定解説、苦情処理	2
17	監視（モニタリング）検査	4

5.3 納税者向けの教育・サービス

1996年に「納税者の日」を開催し、納税者との会見、納税者の質問に対する回答、相談等を行ったのが初めての納税者向けサービスであった。

「納税者の週間」を2000年より毎年5月の第2週間に開催するようになった。納税者週間は、納税者の租税意識を高める上で、重要な措置になった。

現在、税法改正を説明する研修を企業からの希望によって開催しており、2000年上半期において、個人所得税法、法人所得税法に関する30時間の研修を125名を対象に行った。

今後、管轄地域の納税者の納税義務に関する意識向上だけではなくて、全国民の納税意識の向上をめざし、「国民を対象とした税務教育制度」を整備しなければならないと考えられている。

このシステムでは幼稚園から小中高等学校・大学の教育カリキュラムで社会学の一環として学習者の年齢に適した租税教育を継続的に行うことが想定されている。その他、成人向けの租税教育カリキュラムを作り、所轄機関と共同で通信教育を開催するなどを検討している。これらの課題を実施するために納税者向けの教材を整備し、教育技術を高め、その財源の問題を解決しなければならない。

5.4 税務職員教育に関するプロジェクト案

5.4.1 プロジェクトの必要性

(1) 国税庁における人材の育成

1998年に開始された市場経済化支援開発調査（徴税機能強化フェーズⅠ、Ⅱ）はモンゴル国の徴税機能の向上、結果としての歳入増加に貢献をした。

上記調査においては、セミナー等を通じて、技術移転が行われた。しかしながら、多様化する経済取引の中で、税務職員が業務に対応していくには、これらの技術移転だけでは十分とは言いがたく、将来的には自助努力により、変化する経済に課税徴収能力手法並びに能力を対応させていかなければならず、そのためには、研修そのものを体系化されたシステムにする必要がある。つまり、必要な内容を効率的かつ体系的に、そして計画的に実施しできるようにしなければならない。これを実現して初めて、国税庁職員全体の能力が将来的に対応できるようになる。

(2) 税務会計の普及

また、税務職員がこれらの実務を中心とした研修で向上する一方で、納税者側における税務会計の知識の向上が課題といえる。

現在、モンゴルにおいては、大企業は公認会計士（CPA）等の資格者が税務及び会計に対応し、その他の企業においては大学において会計の学位を取得した者が担当しているが、市場経済化が成熟していくうえでは十分な能力とは言いがたい。また、国税庁においても、職員が必ずしも簿記等の会計知識を十分に有しているとはいえない。

その他、簿記等の普及により記帳水準が高まれば、申告水準の向上につながる上、徴税側・納税側双方のやり取りもスムーズになる。そして、税務申告上、役立つのみならず、ビジネスにおけるインフラともいえる共通言語を醸成し、外国からのモンゴル国への投資・ビジネスを活性化することにもつながる。

5.4.2 プロジェクトの目的

このプロジェクトの長期的目的としては、市場経済化への移行及び発展を支援することがあげられる。体系的な研修システムの確立と運営に関する技術移転により、多様化する経済取引に対する税務職員の対応能力が向上し、併せて徴税能力向上による税収増を図ることが可能となる。そして、将来的には自助努力により、研修プログラムの開発をできるようにする。

そこで、新規に採用された職員に対しては、公務員としての自覚の涵養、税務職員として必要な知識、技能等の基礎的事項の習得等を目的とする「初級コース」、初級コースを経験した職員のうち、内部試験・勤務状況等を勘案して選抜試験を実施し、中堅幹部要員としての自覚及び能力を身につけさせる「中級コース」、さらに、中級コース受講者から一定期間の勤務を経た後に勤務状況等を勘案し、研修を受講させ、将来の幹部要員とする「上級コース」に分け、上級コースでは、租税理論・税務行政に関する研究活動を行い、幹部職員としての知識、技能等の習得を目的とし、最終的には、政策提言まで行える人材の養成に努める。そして、それらの各研修のレベルに応じた教材等の開発を行う。

また、上記の目的を達成するためには、モンゴル国内における税務会計の水準を向上させることも重要であり、その策として税務・会計等の能力検定制度を導入し、実施計画、運営を提示する。

5.4.3 プロジェクトの効果

歳入増加により財政赤字を図ることが可能となり、モンゴル国の財政収入確保につながることを期待される。また、官民の税務会計水準の向上により、ビジネス基盤を整備し、外国投資等を活発化させ、モンゴルの経済発展に寄与する。

5.4.4 プロジェクトの内容

(1) 税務職員研修

税務職員に対しては、一般的に、人格識見はもとより、税務の執行に必要な専門の知識、技能を習得し、かつ、その応用能力を有することが求められる。このような能力を有する税務職員を養成することは非常に重要であるが、モンゴル国税庁においては、人材養成のための体系的・計画的な税務職員教育のシステムが十分でないと言える。このことは、税の捕捉率停滞の一員ともなっている。

モンゴルの税務職員に対する研修は、国税庁承認研修計画に従い、国税庁研修センターにより全国にて行われる。研修センターは、所長1名と教師4名、又は宣伝報告・納

税者サービスを担当業務とする検査官 2 名から成る。当所は、研修センターとして設立された以降、モンゴルの税務職員全てを対象に何らかな形で研修を実施しているが、職員の知識能力向上のための研修をこれからより強化して行く必要がある。

イ 人事制度整備

研修の実をあげるため、各自の研修成績を測定し、優秀な研修成績を修めた者に対しては、給与面において、特別昇給を実施、さらに、その能力に応じた職務に従事させる。これにより、研修のあり方が大きく変化してくる。つまり、研修の重要性を各職員が認識し、競争意識が生まれ、各自の切磋琢磨が結実し、より効果的な研修となる。

さらに後述する三段階での研修のうち、中級及び上級への研修参加については、人事効果を反映させて行う。

ロ 地方研修システムの開発

2001 年からホブド県とドノレノド県における研修所の開設作業に着手しており、そこで必要な教材の一部を確保している。この地方研修所が開設されれば税務職員の研修を地域別に行うことが可能になる。

その他、地方における研修を充実させるため、主な研修内容について、これまでの現地での研修の他に、ビデオ教材を作成し、現地にいながらにして、十分な知識の習得が行われるようにすることが必要である。また、通信研修の実施も行うことが必要である。

ハ カリキュラム開発

モンゴル国税務職員の研修は、新人のための研修(初級研修)、3 年以下の勤務経験を持つ職員のための研修(中級研修)、3 年以上の勤務経験を持つ職員のための研修(上級研修)から成っている。但し、この三段階の研修では、それぞれの研修受講者の能力レベルを評定する条件が明確にされていない。そのため、各研修の内容とカリキュラムはほとんど同じであり、受講者に提供する情報量の面で少し異なるだけの状態になっている。

税務職員は、国家公務員法に従い、モンゴル国行政機関の職員となるので、原則として同一の職員は定年まで長年勤務する条件が整っている。そのため、税務職員の能力は、研修及び職場の経験を積み重ねることにより、より高める研修方法を導入することが可能である。モンゴルの場合は、現行の法律では、国家公務員の採用条件が決まっており、税務職員のうち、大学卒業者は圧倒的に多い。大学を卒業して採用された職員のための研修については、その勤務年数によって段階的な研修を行うことが効率的であると考えられる。そのため、上記の初級、中級、上級に分類しての研修は効果的であると思われる。しかし、上記で指摘されているように、各研修の内容とカリキュラムはほとんど同じであり、受講者に提供する情報量の面で少し異なるだけの状態になっている。

そこで、各研修ごとの教材の開発を行い、三段階での研修における研修内容に差異を設け、理念に従った研修の実施が行えるようにする。

その他、対外協力及び外国との税務上の関係が拡充している今日、税務職員の言語教育の向上に向けたプログラムを作成・実施する必要がある。他方では、外国での研修、ゼミへの多数の職員の参加はこの言語教育に起因するということにも鑑み、言語教育を質よく実施することを重視すべきである。これは、経済社会のグローバル化からみても必然的である。

ニ テキスト及びビデオ教材の開発

全国一律に、専門能力向上のための知識の習得が可能となるように、主要な専門知識について、わかりやすい教材の開発、及び視覚から学べるビデオ教材の開発に努める。

ホ 研修講師及び政策提言者の育成

研修を効果的に実施する上では、優秀な研修担当者が必要である。さらに、税務等に対して政策提言を行う研究者も育成することが必要である。

ヘ 研修効果の測定

全ての研修対象者がこの水準を満たしているかどうかを評価するための規則を導入する必要がある。

ト 日本におけるモンゴル国税務職員に対する特設研修

研修担当者を育成するために、研修を担当する能力を有する者を中心に、日本においてそれらの者に対して、必要な研修を実施する。

(2) 税務及び会計の国家的な水準の向上と税務会計等の能力検定制度の整備

税務及び会計の国家的な水準を向上させることが必要である。その手段として、税務会計等の能力検定試験制度の導入が効果的であると思われる。そのために、以下の要領で、税務及び会計の国家的な水準の向上と税務会計等の能力検定制度の整備を行う。

イ 税務会計教育及び水準の現状と課題の分析

ロ 資格等の能力認定制度の導入の可能性の検討

ハ 制度実施運営体制案と実施ガイドラインの策定

ニ 運営団体のビジネスプランの作成

5.4.5 成果物

税務及び会計等に関する研修教材

税務職員研修プログラムの作成

ビデオ教材の作成

税務会計等の能力検定制度試験問題

税務会計等の能力検定制度の創設

実施機関の運営モデルの策定

モンゴル側リスト

モンゴル国国税局

L. ゴリグ

国税庁 長官

Y. ミシグルンデン

国税庁 副長官

Y. プルベ

研修情報センター所長

L. バダムツェツェグ

情報処理・オートメーション局長

B. バドラル

検査官

情報処理・オートメーション局

D. ガンバット

システムアドミニストレータ

情報処理・オートメーション局

B. バトゲレル

データベースアドミニストレータ

情報処理・オートメーション局

Kh. バトバヤル

プログラマー

情報処理・オートメーション局

D. エンフトヤ

検査官

情報処理・オートメーション局

A. ネルグイ

プログラマー

情報処理・オートメーション局

N. ミヤグマルスレン

プログラマー

情報処理・オートメーション局

税関庁

Kh. バータ

税関庁長官

D. アマルサイハン

統計・情報処理局長

Ts. バルジンニヤム

システムアドミニストレータ

統計・情報処理局

日本側リスト

JICA 作業監理委員会

浅沼 信爾

一橋大学大学院

国際企業戦略研究科 教授

アジア租税、公共政策プログラム

上野 宏

神戸大学大学院

国際協力研究科 教授

木本 聡子

国税庁税務大学校

研究部 主任教授

(2002年7月まで)

名古屋国税局

調査部 次長

(2002年7月から)

JICA 調査団員

小柳 友志郎

(社)金融財政事情研究会

国際協力室 主席研究員

平野 嘉秋

日本大学 商学部 助教授

堀口 和哉

関東学園大学 経済学部 教授

渡部 義信

(社)金融財政事情研究会

国際協力室 研究員

本田 実

三井情報開発株式会社

主席コンサルタント

田中 理視

三井情報開発株式会社

副主任研究員

大出 一晴

株式会社 日通総合研究所

研究主査

岩下 検一郎

(社)金融財政事情研究会

国際協力室 室長

和田 聖明

(社)金融財政事情研究会

国際協力室 研究員

(2002年5月まで)

西河 俊雄

(社)金融財政事情研究会

国際協力室 研究員

(2002年5月から)

国際協力事業団本部

平井 敏雄

社会開発調査部

社会開発調査第一課課長

(2002年8月まで)

成瀬 猛

社会開発調査部

社会開発調査第一課課長

(2002年8月から)

梅永 哲

社会開発調査部

社会開発調査第一課課長代理

甲口信明

社会開発調査部

社会開発調査第一課職員

国際協力事業団モンゴル事務所

松本 賢二

所長

(2002年8月まで)

平井 敏雄

所長

(2002年8月から)

雨貝 哲雄

次席

(2002年11月まで)