

日本の観光税と観光行政

塚本 正文 (大東文化大学社会学部)

Tourism tax and tourism administration in Japan

Masafumi TSUKAMOTO

はじめに

今日の観光への注目は、多くの人々が移動をしているという結果にはっきりと現れている。World Tourism Organization (2018) によれば2000年ごろ世界では6億人程度の海外旅行者であったが、2010年には8億人程度、そして2017年には13.26億人に達したと伝えている。時を同じくして自家用車や鉄道という交通手段に変わり、格安高速バスや格安航空サービスが台頭することで移動にかかる費用そのものが安くなっていることがこの現象に貢献しているようだ。日本政府観光局(2019)が発表する訪日外国人数の推移においても、2012年以降20%以上の伸びが伝えられている。国内からであろうと海外からであろうと訪問者は、訪問地での(までの間にも)食事、交通、宿泊、買い物など消費活動を行い、民間部門に新しい需要を生む。ただし、住民または国民からの税金で賄っている公共部門に関しては、観光客の増加で受益者のみ増加することになり負の効果が生じてしまう。国内からの訪問者であれば国内の中で地方交付税制度を通じて訪問先(が不交付団体でなければ)の地方公共団体に間接的に貢献している可能性があるが、海外からの訪問者は受益に見合う負担はない。そこで観光客に対する公共サービスの費用は観光客にも税負担の協力を要請する地域が増えて来た。ただし観光税および観光政策には、投票権のある住民(国民)が自らの税と用途を決める自治的な要素が存在しないことに留意が必要である。投票権のない観光客を代弁するのは、課税により観光客減少を心配する観光産業関係者達だろう。そこで我が国の観光税制は、観光客の現地での受益に見合う負担となるように設定されているのだろうかという疑問が生じる。本論文では、我が国の観光税制はまだ黎明期であり、既存の税制の税収不足を補うことが優先され受益に応じた負担には至らず、税収の用途についても必ずしも負担者の利益と一致するものではないことを明らかにしたい。

本論文では、以上のような仮説にもとづき、まず世界標準での観光税の徴税方法と類型を調べて、我が国の観光税を分類する準備を行う。そのうえで、我が国の観光税の特徴を個別に確認しつつ分類を行う。最後に、我が国の観光税とその用途について事例をもとに考察をおこない、帰結としたい。

第1章 観光税とはなにか

こんにち、自然が作り出した景観や歴史ある建築物そして観光客のために作られた施設に限らず農業ファームやアニメのロケ地など多種多様なものが観光資源となっている。また、観光客向けのホテルや旅館だけでなく一般居住用の建物に泊まる民泊や書店に併設された宿泊施設など観光産業の裾野は広い。そのため観光に対する課税についても、従来の固定観念に囚われていると一部の観光客に対して課税を漏らしてしまう可能性がある¹⁾。World Tourism Organization, Brackenbury (1998) による観光税の定義に従えば、観光税とは特に観光客や観光業に適用される課税、あるいは観光業にはつきり課税されないとしても類似する何らかのことに課税する税だとしている²⁾。さらに縛りの強い定義として、塩谷(2006)では「観光税の範囲は、課税対象の中心が観光客や観光産業の活動であり、その用途が自治体の観光振興施策との関連性が強いものに限定(p.42)」して研究をすすめているという。本論文では、World Tourism Organizationの緩やかな定義にそってすすめていきたい。

つぎに World Tourism Organization, Brackenbury (1998) の示した A1～A4 型および B1～B4 型に従い、観光税の分類をみていくことにする(p.30)。まず A 型として旅行者に直接課税する税群がある。この A 型には、さらにいくつか分類が可能である。

A1 型は対象地域(国家や市区町村など)に入域する際または出域する際に、課税されるものをいう。すでに入出国審査場などがあれば行政側の徴税費用は安いとされているが、納税者側の納税協力費用は行政側の準備次第で高くなることもあり得るとしている(World Tourism Organization, Brackenbury1998,pp.31-33)。とくに A1.1 型は対象地域(国家や市区町村など)を出域する際に課されるものを指す。OECD (2018) による Revenue Statistics では、6200 Other taxes に分類される税である。多くの場合は、船や飛行機など行政の境界をまたぐ際に用いる交通手段の搭乗券を購入すると同時に、販売窓口となる事業者(特別徴収義務者)が税金を代わって預かり納めている。A1.2 型は対象地域(国家や市区町村など)を入域する際に課されるものを指す。OECD (2018) による Revenue Statistics では、6200 Other taxes に分類される税である。例えば国家が入域を希望する者に対して大使館を通じて発行する入国・居住等などの許可である VISA(査証)を考えると入域時に国家による課金がイメージしやすい。

A2 型は港または空港利用について課されるものを指す。OECD (2018) による Revenue Statistics では、税収扱いされない(Non-tax revenues)項目である。入域する方法が陸路(道路)である場合は陸上の境界入域施設の通過料もこれに含まれる(World Tourism Organization, Brackenbury1998,pp.31-33)。多くの場合は、車による施設の通行・利用時、または船や飛行機など交通手段の搭乗券を購入すると同時に、販売窓口となる事業者(特別徴収義務者)が税金を代わって預かり納めている。事業者の数は限定されるため、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用も安くなると予想される。

A3型は域内での旅行者の消費活動に対する課税を指す。A3.1型は旅行者が域内で宿泊施設に宿泊したさいに課される税がこれに該当する。OECD（2018）による Revenue Statistics では、5110 General taxes や 5126 Taxes on specific services に分類される税である。宿泊施設運営者が代理に徴税するため、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用も安いとされている（World Tourism Organization, Brackenbury1998,pp.31-33）。A3.2型は旅行者が域内で移動、飲食、買い物といった観光活動をおこなった場合に課される税をいう。OECD（2018）による Revenue Statistics では、5121 Excises や 5126 Taxes on specific services に分類される税である。例えば、旅行者が食堂で食事をすることや商品を購入してその場で使用する場合などは A3.2型に該当する。卸ではなく消費者向けの事業が対象となるため、監視すべき対象が多くなりがちで行政側の徴税費用は小さいとはいえず、そのうえ納税事業者による誤報や裏社会での経済活動に留意する必要があるとしている。納税者側の同税に対する納税協力費用は安いとしている（World Tourism Organization, Brackenbury1998,pp.31-33）。観光バスを対象にした税、レンタカー利用税、宗教上住民の飲酒が禁じられている国での酒税などが相当するものと考えられる³⁾。

A4型は環境税を指す。OECD（2018）による Revenue Statistics では、5121 Excises や 5220 Non-recurrent taxes on use of goods and on permission to use goods or perform activities に分類される税である。域内の環境負荷に対して課税されるとしているが、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用についても、環境に課する課税は新領域であることを理由に言及していない（World Tourism Organization, Brackenbury1998,pp.31-33）。社会的要請から多くの国と地域で試みられている税である。

つぎに B型として、観光関連事業を営む者に課される税群をみていく（World Tourism Organization, Brackenbury1998,pp.31-33）。B1型は航空機の燃料税を指す。OECD（2018）による Revenue Statistics では、5121 Excises に分類される税である。事業者の数は限定されるため、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用も安いとされている。B2型は旅行者が必要とする物の輸入に対する関税を指す。OECD（2018）による Revenue Statistics では、5123 Customs and import duties に分類される税である。事業者の数は限定されるため、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用も安いとされている。B3型はホテルやリゾートに課される固定資産税等を指す。OECD（2018）による Revenue Statistics では、4120 Corporate taxes on income and profits に分類される税である。事業者の数は限定されるため、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用も安いとされている。B4型は特に旅行関連を取り扱う企業の法人税を指す。OECD（2018）による Revenue Statistics では、1210 Corporate taxes on income and profits に分類される税である。事業者の数は限定されるため、行政側の徴税費用も納税者側の納税協力費用も安いとされている。

広義で観光税というと上記のように分類・定義されるが、より狭義での観光税というと、A1ならびに A2 の入出国に関する税および空港施設利用税や A3 の宿泊税などがその代表だろう。

表 1-1 のとおり、宿泊税（正式な税名称は表 1-1 にも記載した通り観光税や滞在税など様々）は多くの地域で採用されている観光税であるが、課税の対象と税率の設定によりいくつかの設定方法のパターンがみられる。

表 1-1. 主な宿泊税

都市名と税名称	税率形態	税率の詳細
ミラノ Imposta di soggiorno	複数税率 (4段階)	1泊1人に対し5つ星及び4つ星ホテル€5、3つ星ホテル€4、2つ星ホテル€3、1つ星ホテル€2、アパートやB&Bなどホテル以外の宿泊€3、ユースホテルなど€2 最大14泊分まで 18歳未満の子供、地域の病院の付き添い介護者、ミラノ大学の26未満の学生、市の主催するボランティアイベント参加者、政府関係者は非課税。
ベネチア(本島*) Imposta di soggiorno *リド島などではこれより安い税率が適用	複数税率 (5段階)	1泊1人に対し5つ星ホテル€5、4つ星ホテル€4.5、3つ星ホテル€3.5、2つ星ホテル€2、1つ星ホテル€1 最大5泊分まで 10歳未満の子供、ベネチア市民、25名以上のツアーのドライバーとガイド、市の主催するボランティアイベント参加者、政府関係者は非課税。 上記にもかかわらずローシーズンの1月だけは税率が35%割引される(例: €5→€3.5)。
フィレンツェ Imposta di soggiorno	複数税率 (5段階)	1泊1人に対し5つ星ホテル€5、4つ星ホテル€4.8、3つ星ホテル€4、2つ星ホテル€3、1つ星ホテル€2、キャンプ場€2、B&Bやゲストハウス€3、別荘€3、短期間用住居€4.8、観光用不動産物件€3、レジデンスは€4.8、€4、€3 農場への宿泊€3 最大7泊分まで 12歳未満の子供、地域の病院の付き添い介護者、フィレンツェ大学の学生、政府関係者は非課税。修学旅行中の中学校団体と市の行事に参加する16歳未満の運動選手は半額。
バルセロナ Impuesto sobre las estancias	複数税率 (6段階)	1泊1人に対し5つ星ホテル€2.25、4つ星ホテル€1.1、観光客向け住居€2.25、その他施設€0.65、クルーズ船12時間以上€2.25/12時間未満€2.25 16歳未満の子供、地域の病院の付き添い介護者、政府関係者は非課税。
パリ Taxe de séjour	複数税率 (9段階)	1泊1人に対し宮殿€5、5つ星ホテル€3.75、4つ星ホテル€2.88、3つ星ホテル€1.88、2つ星ホテル€1.13、1つ星ホテル€1、貸別荘やアパート€2.3、キャンプ場€0.75または€0.25
チューリッヒ City taxes	定額税	1泊1室に対しCHF 2.5
ベルリン Übernachtungssteuer	比例税	宿泊料金の5%(宿泊料金に付加価値税、ミニバー、スバの料金は含まない。最大で連続した21泊分まで課税対象) ビジネス旅行者は雇用主などの証明があると免除される。
マレーシア(国税) Tourism Tax	定額税	1泊1室に対しRM10(マレーシア国籍除く) ※ベナン島、マラッカ、ランカウイ島等の場合は1泊1室RM2-5の州税(宿泊税)と二重払いする。
ニューヨーク Hotel Room Occupancy Tax	比例税 + 複数税率 (5段階)	宿泊料金の5.875% + 1部屋1泊あたり\$10-20未満だと\$0.5、\$20-30未満だと\$1、\$30-40未満だと\$1.5、\$40-だと\$2

出典:Città di Venezia Direzione Finanziaria(2019), Città Metropolitana di Firenze(2019), Comune de Milano(2019), Generalitat de Catalunya(2019), Office du Tourisme et des Congrès de Paris(2019), Direction générale des collectivités locales Direction générale des entreprises(2018), Das offizielle Hauptstadtportal Berlin.de(2019), ROYAL MALAYSIAN CUSTOMS DEPARTMENT(2019), NYC Department of Finance(2019)をもとに筆者作成

まず、1部屋に対して課税する地域と、1人に対して課税する地域がある。課税の対象が部屋の数なのか宿泊者数なのかは、2人がシングルルームをあわせて2部屋使えば結果は同じだが、2人がツインルームを1部屋使うと結果が異なることは明白である。課税対象について、全ての宿泊者とする国が多い中で、マレーシアのように対象を旅行者に限定して(自国の国籍保有者を対象から除いて)いる例もある。税率については、1泊あたり均一の税額を設定する地域、ホテルの格付け(いわゆる星の数)に応じて税額を変えて設定する地域、ホテルの徴収する宿泊料金に応じた数段階の税額を設定する地域や宿泊料金に定率を乗じて税額を算出する地域などがある。均一税額を設定している地域についてみると、免税点がなければ高級ホテルと格安ホテルが同一の税額となるわけなので、不公平感が発生し格安ホテル利用者のほうが課税の衝撃は大きいものとなる。格付けによる税額設定方式とは、格付けの高いホテルでは高額の宿泊料を顧客が支払っていると想定して、格付けの高いホテルの利用者により高い宿泊税を要求する仕組みである。例えばイタリア・フィレン

ツェの場合、5つ星ホテルで宿泊税額€5であり、4つ星で€4.8であり、3つ星で€4であり、2つ星で€3であり、1つ星で€2となる。他にもキャンプ場、ホステル、別荘、レジデンスなど細かく一人の1泊あたり宿泊税額が決めている。ところで格付けと宿泊料金に相関関係があるという想定は概ね間違っていないのだろうが、厳密にいうと異なる。例えば、イタリアの場合はホテル内の施設の有無等を標準化して格付けを決めており、フロントデスクの営業時間や外国語対応、清掃サービス、コピーなどビジネス支援機能、レストランなどの公共エリア、バスルーム、部屋の数や広さと遮音性、テレビや暖房などの付帯施設などを勘案している。しかし、ホテルの宿泊料金は格付けに使う指標以外にもホテルの立地場所、格式、クラブラウンジなど独自のサービス、ホテルブランドや実際に宿泊する部屋の広さなどで決定される。そのため、星の数と宿泊料金は結果的に無関係である場合や、同じ4つ星でも価格差が大きいことは十分に考えられる。その点で、宿泊料金に応じた税額設定、さらに厳密に宿泊金額に税率を掛けて税額積算する方式は、より納税者の支払い能力を反映させた方式であるといえる。ただし、宿泊料金に応じた税額設定であっても、非課税宿泊額を高く設定することや、2段階の税額設定など簡素な仕組みであると納税者の支払い能力を十分に反映させた方式とは言えない。多くの宿泊税は、高額な宿泊料金を支払い清潔で豪華な部屋に泊まっていると想定される客に高い税額を要求しているが、これは単純に支払い能力だけの問題ではない。清潔で豪華な部屋に泊まっている客は、ホテルの公共部分の状態、従業員の教育状況、さらにはホテル周辺の安全性や清潔度についてさえ、安い部屋に宿泊をしている客よりも過敏に反応すると考えられる。それゆえ、宿泊税を徴収する町（地域）が、ホテル周辺の安全対策、快適な観光施設整備の充実、ゴミ対策など環境整備をしていくと、その恩恵を高額税負担者は比較的敏感に感じる（恩恵を受ける）ことから、受益者負担と考えることができる。宿泊税は、受益者負担の観点からも、高額を支払い清潔で豪華な部屋に泊まっている客から多めに税を徴収することが理にかなっていると考えられる。

つぎに出入国や空港利用に関する税と利用料（グレー表記）をまとめた、表1-2を参考にすすめていく。

表1-2. 各国の入出国および空港施設利用に関わる税・利用料

国名	税名称	都市	徴収対象	出発/到着	現地通貨額	日本円換算額
イギリス	航空旅客税	各都市	日本行き（エコノミークラス）	出発	75.00 GBP	9,692.03 円
	航空旅客税	各都市	日本行き（ビジネスクラス、プレミアムエコノミークラス）	出発	150.00 GBP	19,384.05 円
	旅客サービス料	ロンドンヒースロー	国際線（EU行き以外）	出発	41.47 GBP	5,359.04 円
	旅客サービス料	ロンドンヒースロー	国際線（ヨーロッパ行き）	出発	24.70 GBP	3,191.91 円
イタリア	保安税	ローマ	国際/国内線	出発	2.91 EUR	339.88 円
	保安税	ミラノ	国際/国内線	出発	2.99 EUR	349.22 円
	自治体税	ローマ以外	国際/国内線	出発	9.00 EUR	1,051.17 円
	自治体税	ローマ	国際/国内線	出発	10.00 EUR	1,167.97 円
	荷物保安料	ローマ	国際/国内線	出発	2.15 EUR	251.11 円
	搭乗料	ローマ（フィウミチーノ空港）	国際（EU/スイス行き）/国内線	出発	18.36 EUR	2,144.39 円
	搭乗料	ミラノ（マルペンサ空港）	国際（EU/スイス行き）/国内線	出発	14.75 EUR	1,722.76 円
	旅客サービス料	ミラノ（マルペンサ空港）	国際/国内線	出発	1.08 EUR	126.14 円
旅客サービス料	ローマ（フィウミチーノ空港）	国際/国内線	出発	0.86 EUR	100.45 円	

大東文化大学紀要〈社会科学編〉第58号(2020)

フランス	航空旅客連帯税	各都市	国際線 (EU以外) (エコノミークラス、プレミアムエコノミークラス)	出発	4.51 EUR	526.75 円
	航空旅客連帯税	各都市	国際線 (EU以外) (ビジネスクラス以上)	出発	45.07 EUR	5,264.04 円
	航空旅客連帯税	各都市	国内/EU行き (エコノミークラス)	出発	1.13 EUR	131.98 円
	航空旅客連帯税	各都市	国内/EU行き(ビジネスクラス以上)	出発	11.27 EUR	1,316.30 円
	民間航空税	各都市	国際線 (EU行き以外)	出発	8.00 EUR	934.38 円
	民間航空税	各都市	国際線 (EU行き)	出発	4.44 EUR	518.58 円
	民間航空税	各都市	国内線	出発	4.44 EUR	518.58 円
	空港税	パリ	国際/国内線	出発	12.75 EUR	1,489.16 円
スペイン	旅客サービス料	パリ	EU加盟国かつシェンゲン条約加盟国行き	出発	11.78 EUR	1,375.87 円
	旅客サービス料	パリ	上記以外の国際線(ヨーロッパ以外行き)	出発	27.83 EUR	3,250.46 円
	保安税	スペイン本土発	国際/国内 (スペイン本土以外行き)	出発	3.71 EUR	433.32 円
	旅客サービス料	バリエロナ	国際 (EEA諸国行き)	出発	15.03 EUR	1,755.46 円
オーストリア	旅客サービス料	マドリード	国際 (EEA諸国行き)	出発	16.11 EUR	1,881.60 円
	旅客サービス料	マドリード	国際線	出発	22.55 EUR	2,633.77 円
	航空保安料	スペイン本土発	国際 (EEA諸国行き)	出発	0.59 EUR	68.91 円
	旅客保安料	ウィーン	国際/国内線	出発	8.39 EUR	979.93 円
ドイツ	空港運送税	各都市	国際線 (長距離)	出発	35.00 EUR	4,087.90 円
	空港運送税	各都市	国内線/国際線 (短距離)	出発	7.00 EUR	817.58 円
	空港サービス料	ウィーン	国際線	出発	18.48 EUR	2,158.41 円
フィンランド	保安税	フランクフルト	国際/国内線	出発	9.10 EUR	1,062.85 円
	保安税	ベルリン	国際/国内線	出発	7.30 EUR	852.62 円
	旅客サービス料	フランクフルト	国際線 (ヨーロッパ以外)	出発	33.61 EUR	3,925.55 円
	旅客サービス料	フランクフルト	国際線 (EU行き)	出発	26.61 EUR	3,107.97 円
	旅客サービス料	ベルリン	国際線 (シェンゲン条約加盟国行き)	出発	13.71 EUR	1,601.29 円
	旅客サービス料	ベルリン	国際線 (シェンゲン条約加盟国以外行き)	出発	14.99 EUR	1,750.79 円
米国	航空運送税	各都市	国際線 (日本行き)	出発	41.99 EUR	4,904.31 円
	航空運送税	各都市	国際線 (ヨーロッパ行き)	出発	7.50 EUR	875.98 円
	旅客サービス料	ヘルシンキ	国際線	出発	8.80 EUR	1,027.81 円
	保安料	ヘルシンキ	国際線	出発	5.01 EUR	585.15 円
カナダ	航空税	ヘルシンキ	国際線	出発	1.20 EUR	140.16 円
	国際通行税	各都市	国際線	出発/到着	18.30 USD	1,944.70 円
	動植物検疫使用料	各都市	国際線	到着	3.96 USD	420.82 円
	入国審査料	各都市	国際線	到着	7.00 USD	743.88 円
	税関審査料	各都市	国際線	到着	5.50 USD	584.47 円
	米国防安料	各都市	国際/国内線	出発	5.60 USD	595.10 円
インド	空港施設使用料	各都市	国際線	出発	4.50 USD	478.21 円
	航空保安料	各都市	国際線 (米国以外)	出発	25.91 CAD	2,068.48 円
シンガポール	空港施設料	バンクーバー	国際線 (北米以外)	出発	20.00 CAD	1,596.67 円
	旅客サービス料	デリー	国際線	出発	3.80 INR	5.65 円
	空港使用料	デリー	国際線	出発	1.10 INR	1.64 円
マレーシア	旅客サービス料	シンガポール (チャンギ空港)	国際線	出発	30.40 SGD	2,328.47 円
	空港開発税	シンガポール (チャンギ空港)	国際線	出発	10.80 SGD	827.22 円
	民間空港税	シンガポール (チャンギ空港)	国際線	出発	6.10 SGD	467.23 円
タイ	旅客サービス料	各都市	国際線	出発	73.00 MYR	1,843.91 円
	物品・サービス税	各都市	国際線	出発	4.38 MYR	110.63 円
	旅客サービス料	バンコク・ブーケット・サムイ・チェンマイ	国際線	出発	700.00 THB	2,429.88 円
韓国	事前旅客情報システム料	バンコク・ブーケット・サムイ・チェンマイ	国際線	出発・到着	35.00 THB	121.49 円
	国際出国入国税	バンコク・ブーケット・サムイ・チェンマイ	国際線	出発・到着	15.00 THB	52.07 円
	出国税等	各都市	国際線	出発	11,000.00 KRW	965.07 円
台湾	空港サービス料	仁川・金浦	国際線	出発	17,000.00 KRW	1,491.48 円
	空港サービス料	釜山	国際線	出発	12,000.00 KRW	1,052.81 円
	空港サービス料	各都市	国際線	出発	500.00 TWD	1,695.76 円
日本	旅客取扱施設利用料	羽田	国際線	出発		2,570.00 円
	旅客保安サービス料	成田	国際線	出発		520.00 円
	旅客取扱施設利用料	成田	国際線	出発		2,090.00 円

日本の観光税と観光行政

	出国税	各都市	国際線	出発	60.00 AUD	4,295.82 円
オーストラリア	旅客サービス料	シドニー	国際線(JL)	出発/到着	30.51 AUD	2,184.42 円
	旅客サービス料	メルボルン	国際線(JL)	出発/到着	21.00 AUD	1,503.54 円

出典:JAL(2019)を元に2019年9月1日の為替レートを用いて筆者作成

表 1-2 をみると、ほとんどの場合、空港利用については税ではなく料金として利用者による負担を明確にしていることがわかる。利用者が使う旅客施設は、維持費と運営会社の利益を顧客へ負担として求めた使用料として価格化しやすい。ただし、航空機を用いたテロ対策や国内の治安維持と大いに関係のある保安検査については、料金に含まれる国もあれば、税として徴収し行政の業務・責任を明確にうちだしている国もあり統一されていない。出入国に関する税はイギリスなどのように実施している例とイタリアなどのように実施していない例があり現状をもってその傾向を掴むことは難しい。日本円換算額をみるとイギリスの出国時に徴収する税は世界的にかなり高額な税負担となっていること、そして旅客の行き先（短中距離、長距離）により税や料金を分けている例はあるが、イギリスのように旅客の搭乗する座席クラスにより税額を区別する例もまた希である。これは宿泊税同様に、多額を支払ってまで高水準の快適な座席やサービスを要求する客に対して、彼らが求める水準に空港や国内の観光・環境整備を近づけるという意味でこのような税額の設定は受益者負担という解釈が成立する。ところで表 1-2 では記載を省いているものの、国家が指定日数以上の滞在を認める VISA（査証）の発行は A1.2 型の観光税と定義されているのは前出のとおりで、表の記載のとおり短期の入出国では課税しない国でも大使館又は総領事館を通して手数料などとして徴収していることをここでおことわりしておくことにする⁴⁾。

第 2 章 我が国の観光税

ここで第 1 章の World Tourism Organization, Brackenbury (1998) の分類に従い、我が国の観光税について分類をしていく。

A1.1 型の出域課税に分類されるのは、2019 年 1 月より実施の国税の国際観光旅客税（OECD の分類番号は未決定）である。国税庁によると、同税は「原則として、航空会社等の国際旅客運送事業者が、チケット代金に上乘せする等の方法で、本邦から出国する旅客（国際観光旅客等）から徴収（出国 1 回につき 1,000 円）し、これを国に納付する」ものであり、例外的に乗り継ぎ客と、2 歳未満の客、天候等の理由で一時的に寄港した国際船舶の乗船者は非課税となる。また旅客を対象にしているため、船舶又は飛行機の乗組員、政府の公用船舶又は飛行機の搭乗者、遠洋漁業者については不課税となる。さらに、外交官や国賓などは免税扱いとなる⁵⁾。

A1.2 型の入域課税に分類されるのは、沖縄県の伊是名村、伊平屋村、渡嘉敷村の 3 村が法定外税として導入した環境協力税（OECD の分類番号は 6200）と座間味村が法定外税として導入した美ら島税がこれに該当する。これらの法定外目的税では観光客も島の住民も平等に入域するごとに 100 円の税の支払いが義務付けられている。伊是名島は約 1,500 人の人口に対して年間の入島者は

4万人にもものぼり、島民から集めた税金だけで島の観光施設・環境整備を維持するのが難しいことから観光客にもその一部負担を求めようとした政策である(伊禮 2005)。ただ、入島者は観光客に限らず島の住民が仕事や買い物で出かけても毎回負担を強いられることになり住民を考慮すると100円の税額を増税しにくいという課題も残る。これに対して、税方式ではなく任意の入域料にして、住民の支払いを対象外にした沖縄県竹富町の竹富島の事例もある(竹富町役場 2019)。しかし任意の入域料の取り組みは始まったばかりで評価することができない。税方式でも現状の船の乗船料を住民に対してのみ補助金で割引して観光客との間で価格差別しており、この方式を利用して入域課税増税分で住民の入域課税を相殺するようさらに乗船料の割引を行えば、実質的に観光客へのみ増税が実現可能ではないだろうか。我が国の入域課税については、まだまだ採用の事例が少なく税額の水準や課税の方法について今後も改良の余地があるといえよう。

A2型の空港等施設利用に直接課税するものは無いが、連絡橋を空港関連施設とすれば、大阪府泉佐野市(年間の税収が2018年度413百万円)の空港連絡橋利用税(OECDの分類番号は6200)がある。同税は西日本高速道路株式会社(特別徴収義務者)が関西国際空港への連絡橋を通行する自動車1台あたり往復で100円を徴収しており、年間に4億円程度の税収を集めている。泉佐野市は同税の導入理由として、同市にある関西国際空港アクセスのための関連道路など都市基盤整備を進めるにあたり起債してきたものへの償還とともに、空港関連施策として、感染症など高度医療のための病院や、空港消防の維持管理などに多くの費用を要していることをあげている(泉佐野市 2019b)。その他の空港施設の利用に対する課金は、施設利用料というかたちで徴収しているので観光税としての分類には属さない⁶⁾。

A3.1型の宿泊に関する課税は、表2-1の通り現在のところ法定外税として(各議会と総務大臣同意の上で)設定した一部の都道府県並びに市町村のみである。しかし、課税を計画している地方公共団体には、北は北海道から南は沖縄県まであり、これらを含めると近年増加傾向といえる。加えて福岡県および北海道などは都道府県税と市町村税のホテル税同時(二重)徴収の仕組みを検討している等、東京都が新たな財源を求めて最初に始めてから17年経過したいま議論はにわかに盛り上がってきた。日本政府観光局(2019)によると2012年の訪日外国人客は8,358,105人だったのに対して、2015年はその2倍を超える19,737,409人、さらに2018年には31,191,856人まで増加しており、(消費関連の税を除き)課税されずに公共サービスのタダ乗りとなる外国人観光客を看過できない事態となっているのだろう。実施中の地方公共団体は東京都、大阪府、京都市、金沢市である。さらに、北海道倶知安町は2019年11月より徴収開始を決めている⁷⁾。

日本の観光税と観光行政

表 2-1. 宿泊税

	東京都	大阪府	京都市	金沢市	倶知安町
施行開始	2002.10.1	2017.1.1	2018.10.1	2019.4.1	2019.11.1
課税標準	ホテル、旅館における宿泊数	ホテル、旅館、簡易宿所、(特区民泊や)住宅宿泊事業法に係る施設における宿泊数			旅館・ホテル、又は簡易宿所、住宅宿泊事業に係る住宅への宿泊料金
税率	一人一泊について宿泊料金が ・10,000円以上15,000円未満は100円 ・15,000円以上は200円	一人一泊について宿泊料金が ・7,000円以上15,000円未満は100円 ・15,000円以上20,000円未満は200円 ・20,000円以上は300円	一人一泊について宿泊料金が ・20,000円未満は200円 ・20,000円以上50,000円未満は500円 ・50,000円以上は1,000円	一人一泊について宿泊料金が ・20,000円未満は200円 ・20,000円以上は500円	宿泊料金の2%
非課税事項	宿泊料金が一人一泊10,000円未満の宿泊	宿泊料金が一人一泊7,000円未満の宿泊	修学旅行その他学校行事	-	・修学旅行その他学校行事 ・職場体験
税収の使途	国際都市東京の魅力高めるとともに、観光振興のための事業、たとえば、旅行者に分かりやすい案内標識の整備、観光案内所の運営、観光情報の提供、観光プロモーションなどの費用	大阪が世界有数の国際都市として発展していくことを目指し、都市の魅力高めるとともに観光の振興を図る施策に要する費用	国際文化観光都市としての魅力高め、及び観光の振興を図る施策に要する費用	金沢の歴史、伝統、文化など固有の魅力高めるとともに、市民生活と調和した持続可能な観光の振興を図る施策に要する費用	世界に誇れるリゾート地として発展していくことを目指し、地域の魅力高めるとともに、観光の振興を図る施策に要する費用
年間の税収	約 22.17 億円	約 7.79 億円	約 45.6 億円	約 7.20 億円	約 3.80 億円
徴税費用	-	約 47 百万円	約 140 百万円	約 43 百万円	約 30 百万円

出典：総務省(2019d)、東京都(2019)、倶知安町(2019)を参考に筆者作成

東京都および大阪府は非課税となる宿泊料金を設定して低料金の宿泊者に対する配慮と徴収段階での負担削減を図っている。京都市、金沢市は低料金であっても非課税を認めず広く宿泊者を納税対象としつつ、高額な宿泊料金に対してはそれに見合った負担を求めている。訪れた観光地の安全ならびに快適性や衛生状況および環境整備に対してより厳しい目を向けると思われる高級ホテル宿泊者と、より旅の予算に対して厳しい目を向ける格安ホテル宿泊者の2つのグループを仮定すると、手厚い観光行政サービスにより恩恵を感じる高級ホテル宿泊者が価格に応じて税負担するのは受益に応じた負担となる。ただし、税率が2段階または3段階というのは諸外国が採用する宿泊税に比べて簡素すぎる。この応益課税の原則をより厳密に採用したのが、宿泊料金に対して比例税を適用する倶知安町の方式である。ただし、宿泊税はよそから来た観光客を主に対象としているため観光地での選挙権をもたないのに課税負担を負うことになるので、税収を観光客に還元される行政サービスに用いられないと、応益課税といえなくなることに留意する必要がある。総務大臣の同意のもとで実施されている日本の5箇所の宿泊税は全て法定外目的税であり、財源の利用目的には観光振興が含まれている。

A3.2型の消費・観光活動に関わる税には観光客だけでなく住民を広く対象としたものが並んでいる。その中であって、他国であまり例をみないのは、全国981市町村(2017年度)に採用されその合計税収が227億円(2019年度は224億円の見込み)となる入湯税(OECDの分類番号は5126)である。同税は鉱泉浴場の入浴客が支払う税で、その税収は源泉の維持費・環境衛生施設費・消防施設費・観光振興費などに使われる目的税である。(宿泊を伴う入湯客1人1泊あたり)150円を標準税率とした法定税でありながらも、別府市のように1人1日最大で500円の設定をしている市町村があり、一方で同じ大分県内の臼杵市では1人1日20円が設定されており、税率の幅が広い。各市町村が同税の税率を独自に設定し、その結果として税収が増えた(減った)としても、基準財政収入額に影響を与えず、それゆえに普通交付税の交付額の増減にも影響を与えないことになる。別府市の入湯税税率をみると、宿泊料金と飲食料金の合計額そして滞在期間に応じて、25円から500円まで11段階の税率構造を有している(別府市2019b)。入湯税は宿泊税同様に応益課税であると仮定してみる。入湯客が温泉・鉱泉浴場およびその宿泊施設に支払う価格に応じた税率を設定するならば、宿泊税同様に高額を払ってもよい入湯客は少額の支払いをする者よりも、火災や災害の発生抑制に対してより便益を感じ、施設周辺の道路などが衛生的であることにより満足を表し、周辺の観光施設の整備をより強く望んでいるということになる。今後、別府市のように税率を上昇させる地域があれば、単一税額にこだわらず、便益に応じた課税のルールを検討すべきだろう。ここまで確認してきた日本の現行の税制を観光税として分類すると表2-2になる。

表2-2. 日本の観光税の分類(WTOによる分類に準拠)

WTO/OECDによる分類	主な課税対象	主な税目と年間税収額	国内の税収総額
A1.1/未定	出城	国際観光旅客税(国・普500億円)	500億円
A1.2/6200	入城	環境協力税(伊是名村・目0.04億円、伊平屋村・目0.03億円、渡嘉敷村・目0.14億円)、美ら島税(座間味村・目0.1億円)	0.31億円
A2/6200	空港等施設利用	空港連絡橋利用税(泉佐野市・普2018年度4.13億円)	4.13億円
A3.1/6200	宿泊	宿泊税(東京都・目23.61億円、大阪府・目7.71億円、京都市・目45.6億円、金沢市・目7.2億円)	84.12億円
A3.2/5126	観光活動(移動、飲食、買い物など)	ゴルフ場利用税(都道府県・普417億円) 入湯税(市町村・目224億円)	641億円
A4/6200	環境負荷	歴史と文化の環境税(太宰府市・普2018年度0.87億円)、乗鞍環境保全税(岐阜県・目0.12億円)、遊漁税(富士河口湖町・目0.08億円)	1.07億円
B1/5121	航空機燃料	航空機燃料税(国・普520億円)	520億円
B2/5123	旅行者用の輸出品	なし	0円
B3/4100	ホテルの資産	なし	0円
B4/1210	旅行事業者への特別な法人税	なし	0円
分類不可/6200	観光地の資産保有	別荘等所有税(熱海市・普5.3億円)	5.3億円

出展: WTO & Brackenbury(1998), 財務省主税局(2019), 総務省(2019a), 総務省(2019b), 総務省(2019c)

を参考に筆者作成

表 2-2 の中で、主な税目と年間税収額の欄内の、国は国税、都道府県は都道府県税、市町村は市町村税、個別の都道府県名や市町村名が記載されたものはその地方公共団体独自の課税（法定外税など）を表し、それに続く普は普通税であり目は目的税を表す。後ろの数字は特に年度の指定がなければ各団体が発表する最新の年税収額を示している。熱海市の別荘税は A1 から B4 まで該当しないため分類不可とした。

一部の項目では、観光税収だけで構成されていないため単純に比較ができないが、国税として新規に徴収する A1.1（出域に関する税）は 500 億円とかなり大きな金額となる。それに比して A1.2（入域に関する税）、A2（空港施設利用に関する税）、A3.1（宿泊税）はわずかな地方公共団体での法定外税なので徴税額としては僅かである。A1.2、A2 は徴税できる地域が限られてしまうが、A3.1 は地域を限定せず活用できしかも僅か 4 団体で 84.12 億円であることから、今後多くの地域で採用され、さらに法定税化すれば、A3.2（観光活動に関する税）の入湯税収を超えて国内の観光税として大きな地位を占めることになりそうだ。

ところで我が国の観光税制は、観光客の受益に見合う負担となるように設定されているのだろうか。A1.1（出域に関する税）は違うサービスを望むエコノミークラス利用者とビジネスクラス利用者間で同じ税率が設定されている。より高い水準の環境整備やサービスを求める層に対してはイギリスの仕組みを参考に税率を高く設定することも可能であると思われる。また A1.2（入域に関する税）、A2（空港施設利用に関する税）は、採用できる自治体が少ないために採用している自治体も少なくなる。それでも、離島という特性を活かした入域課税が採用できる地域は先行する事例に習い広島県廿日市市などで検討されている（日本経済新聞 2019.8.27）。同税の設定については税率や課税対象者を地域ごとに検討すべきところだが、我が国において観光税の対象者を特定の場所に居住する住民に対して免除するのは難しい。それゆえ、多頻度となりやすい住民の負担にならない税率に決めざるを得ず、それが適切な水準とは限らないことが問題となる。それゆえ税方式ではなく（任意徴収の）料金と設定して住民以外の旅行者に負担を求める地域もあり、宮古島市大神島の大神自治会は入島料 100 円を設定し、竹富町と竹富島地域自然資産財団は入島料 300 円と設定して住民と来訪者を区別して財源を求める方式を採用した。任意の料金とせずとも、税率を上昇させつつすでに行われている住民の船賃だけ割引する方式を拡大させれば解決しそうなものだが、入域税の充当先として住民の船賃補助にあてることへの理解が難しいのだろう。

A3.1（宿泊税）については、他国の例の参照にしつつ、できれば宿泊料金に対する比例税率方式または宿泊料金に応じた 5 段階程度の複数税率で行うことが、観光客の受益に見合う負担や公平感を達成できるだろう。海外の事例をみると、ミラノやベネチアでは仕事やボランティアなど特定の目的で来ている人を書類等で識別して免除する例や住民の宿泊を免除する例などがある。我が国も経験や研究が進めば、やや複雑化するものより適切な対応ができるようになるだろう⁸⁾。ただし、観光関連の産業の料金体系は複雑になりつつあり、パッケージ化やバルクで販売される部屋や座席、需要連動型の変動価格などで、旅行に関する個々のパーツの料金を把握するのが難しくなっており 1 人 1 泊あたりの料金の算定が複雑化している。加えて、日程や予約時期により廉価な宿泊・座席

を生み出すことに貢献し、旅行者に価格を意識させてより価格に対して敏感になることを促している。例えば、京都市内のホテルに一人一泊5,000円（ツインだと二人で一泊10,000円に相当）で宿泊すると、宿泊税の200円は5,000円に対して4%に相当し、消費税の8%（予定では2019年10月から10%）と合わせると14%の課税となる。49,999円の宿泊だと宿泊税500円は1%に相当し同様に消費税を合わせて9%が課税され、逆進的に見えてしまう。したがって、簡素な2段階程度の宿泊税では、宿泊価格に釣り合わないと感じる価格に敏感な旅行者に敬遠されてしまう可能性もあることに留意が必要だろう。A3.2（観光活動に関する税）の入湯税収は法定税でありながらも自治体によりかなり自由に運用でき、なおかつ地方交付税に影響なく税収を市町村の純増とできるため市町村にとってはインセンティブが働く税だが、別府市などの新しい事例などを参考に複数税率など納税者の理解が得やすい税制への研究を進める必要がある。

第3章 観光税収の使途と観光行政の実態

A1.1型の国際観光旅客税は、観光立国推進閣僚会議により使途に関する3つの基本方針「1. ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備 2. 我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化 3. 地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験滞在の満足度向上（観光庁2019）」が定められている。2019年度政府予算案では、500億円の歳入が見込まれており、出入国管理業務庁費、税関業務特別庁費、文化資源活用庁費、国立公園等資源整備庁費、観光振興調査費、国立公園等資源整備調査費、文化資源活用委託費、文化資源活用事業費補助金、観光振興事業費補助金、国立公園等資源整備事業費補助金、独立行政法人国際観光振興機構、国際観光旅客税財源勘定運営費交付金などに予算づけされている。より具体的にみていくと、入国時に入国審査官が外国人入国者に行っていた指紋や顔写真の取得を自動化するバイオカート導入費用、日本人の出帰国時および外国人出国時に無人化処理を実現する顔認証ゲートの導入費用、ビジネスジェット用の施設、クルーズ旅客向けの多言語標識やプロムナード整備への補助といった国際空港・港利用者に直接還元するものがある。一方で、国立公園や重要文化財の多言語表記・解説、国立公園の野生動物観光促進事業費、芸能・文化観光資源への補助事業、皇居東御苑内にある三の丸尚蔵館の拡張など納税者である外国人や海外渡航した日本人に間接的に関係のある使途が含まれている。後者に関して恩恵を受けるのは国際空港利用者とは限らないだけでなく、外国人や海外へ渡航する日本人が渡航する頻度に応じて負担することが受益と見合っているのか説明がつかない。

A1.2型の環境協力税および美ら島税の中で、もっとも古くから課税をはじめたのは伊是名村の環境協力税であり、それ以降の伊平屋村、渡嘉敷村、座間味村へのヒアリング調査を行ってみたいところいずれの村も税率（税額）やその仕組みについて伊是名村のモデルを参考にしたいという。もともと2002年当時の伊是名村は財政力指数0.1であり起債制限比率26.6%と非常に歳入と歳出のバランスが悪い状態であり、歳出の見直しを行っても、住民税および固定資産税に代表される村税の増収に期待ができない状況であった（伊禮2005）。そこで観光政策への費用を賄おうと観光施設お

よび環境の美化のための財源として、2005年導入時にその費用の半分を賄える税収300万円を目標として100円の税率を決定した経緯がある。環境協力税収は、美化作業時の消耗品や作業の賃金、施設清掃委託費やそのほか島の行事（伊是名村環境の日）にかかる費用に充当されており、これまでボランティア頼りだった島内の清掃作業の賃金を捻出でき雇用にもつながったと村役場では話している。なお、環境協力税の用途は実施村により多少異なるが、1回の入域あたり100円の税率はどの村も同じである⁹⁾。

A3.1型の宿泊税のなかで国内最大の税収を集める京都市の宿泊税充当事業は主に6つである（京都市2019）。1つ目は市内の混雑を分散するため（8.7億円）であり、市バスを前乗り後降りにすることや駅や道路のバリアフリー化などに宿泊税収が使われている。2つ目は民泊の運営管理（1.4億円）であり、不適切な民泊の調査や火災予防などに宿泊税収が使われている。3つ目は宿泊事業への支援（3.9億円）であり、宿泊施設の経営強化、MICEの招致対策、夜観光の魅力アップなどに宿泊税収が使われている。4つ目は受入環境の整備（7.1億円）であり、市バスの車内液晶モニター設置、災害対策、観光地周辺トイレの洋式化などに宿泊税収が使われている。5つ目は観光・文化コンテンツを発信する事業等（2.6億円）、京都観光オフィシャルサイトの強化や海外の商談会やExpo参加などに宿泊税収が使われている。6つ目は文化・景観の振興と保全（16.8億円）であり、文化財の保全や伝統産業の担い手育成などに宿泊税収が使われている。京都市では観光客増大ですでに観光公害が住民に生じているため、市バスの改善や住宅地の安全を脅かす民泊への配慮など住民にも配慮された内容である。理論上、市外に宿泊し昼間に市内を見物することで課税を避けることができるが、夜観光の魅力を高めることや市内の宿泊施設を支援することで市内宿泊へのインセンティブが高まる政策が課税による負の効果を相殺するものと思われる。京都市は外国人宿泊率が43.9%で比較的高く¹⁰⁾、受益に応じた負担が望まれていただけに、観光公害の改善や多言語での案内と独特な情緒の保全など、汚染者負担と受益者負担を考慮にいられた政策が求められている。

A3.2型の一つである入湯税は、国内でもっとも税収を集めるのは神奈川県箱根町であり、一人あたりの負担が150円の標準税率である。一方で別府市は国内でもっとも高い税率を設定しており、高い負担を担う納税者からはこれまで以上に用途に注目が集まる。2017年度の別府市の入湯税による税収の充当先をみると、衛生費（塵芥処理費、し尿処理費として）2,405千円、観光費（観光情報推進事業、観光客誘致事業、観光施設費、温泉施設費として）293,141千円、消費費（消防施設費として）28,805千円であり、その9割を観光関係に充てている（別府市2019a）。税率変更後間もないので評価まで至らないが、近隣の地域に比べて高い負担に見合うサービスが提供されないと観光客から足による投票が行われてしまう。観光への還元を具体化した市町村の例をあげてみたい。釧路市の阿寒湖温泉では国際観光ホテルに該当するホテルだけ100円の税率改定を行なっているが、増税分は釧路市観光振興臨時基金に組み入れ地域の観光振興事業に役立てている（釧路市2015）。特別徴収義務者への還元を通じて納税者への還元を狙った仕組みである。

ここまで、現地の観光や商用の訪問先の周辺環境により高い満足度を得たい人々は、1泊あたりより高い宿泊代、高い座席クラスの航空券を求めており、彼らは宿泊施設や空港施設の内部や施設

周辺の環境品質に対してより過敏であると思われる。そのため徴税時にいくつかのグループに分けて差別して徴収し、そのかわりに納税者が満足する分野に税収を投じる必要があるだろう。今回の調査で、海外事例と日本の観光税を比べると、価格に応じた税額にするという点で徴収方法については十分に改善の余地があると思われる。また、税収の充当先についても代表的な地域についてみてきたが、未検証の部分は多いもののA1.1やA1.2型などで必ずしも納税者の満足と直結しないものも含まれている。A3.1やA3.2については観光産業関係者を通して、入湯税等の用途について不満の声も聞こえる。本論文で検証されたのは、我が国の観光税制はまだ黎明期であり、導入当初は既存の税制の税収不足を補うことも意識されており、受益に応じた負担を求める税制には至っていないことである。しかし、これらの税が導入されずにいつまでも旅行者の公共サービスを住民の税だけで賄う仕組みよりも、八巻(2013)が提唱する適正負担に叶うことになり、より正常な状態になったと考えられる。今後は、より一層の負担増(税率増や対象者増)を契機に税負担のあり方や税収の用途に対して明確なルール化が求められるだろう。徴税の仕組みの改善及び税収の用途と負担者の利益の関連性について行政側もより一層の努力が求められる¹¹⁾。

おわりに

入域税や宿泊税を中心に納税者へ説明と理解が得られやすいので目的税としての観光税導入が増えている。目的税であっても負担者の便益となるような税収の充当先が必ずしも約束されないことから、納税者への理解を得るために、観光税による観光施設や周辺環境の改善をわかりやすく表記するなど結果の見える化が求めらるだろう。本研究では、海外と国内の観光税を比較しながら国内の観光税の分類を行い、国内の観光税の特徴を考察することができた。しかし、限りある紙面と時間の制約から観光税の個別の事例により深く入り込むことができなかつたため、問題点を指摘しつつも明確にその回答が出せなかつた。今後は、個別の観光税について徴収方法と充当先に関する研究を深めていきたい。

参考文献

- 伊禮正文(2005)「伊是名村環境協力税について」『しまたてい』34号, pp.38-39, 沖縄しまたて協会。
 梅川 智也, 吉澤 清良, 福永香織(2004)「温泉地における安定的なまちづくり財源に関する研究: 入湯税を中心として」『観光研究』27号, pp.91-100, 日本観光研究学会。
 倶知安町税務課(2019)「倶知安町宿泊税徴税の手引き」倶知安町。
 財務省主税局(2019)「租税及び印紙税収入予算の説明」財務省。
 塩谷英生(2006)「観光税の導入に関する研究-自治体における法定外税の導入を中心として-」『自主研究レポート』pp.41-46, 公益財団法人日本交通公社。
 下地 芳郎, 内山 愉太, 藤平 祥考, 香坂 玲, 松本 晶子, 平野 典男(2016)「沖縄県における環境協力税の導入に関する考察: 観光の基礎となる地域の社会経済状況に着目して」『観光科学』8号, pp.1-13, 琉球大学大学院観光科学研究科。
 塚本正文(2018)「観光ならびに環境税制の考察-沖縄県渡嘉敷村を事例として-」『教職課程センター紀要』3号, pp.103-110, 大東文化大学教職課程センター事務室。
 八巻節夫(2013)「適正負担原則の現実と課題」『経済論集』38号, pp.1-20, 東洋大学経済研究会。
 James Mak(2004) *Tourism and the Economy*, University of Hawai'i Press。(瀧口治, 藤井大史郎監訳(2005)『観光経済学入門』日本評論社。)

OECD(2018)*Revenue Statistics 1965-2017 INTERPRETATIVE GUIDE*,OECD.

World Tourism Organization(2018) *UNWTO Tourism Highlights*, The World Tourism Organization.

World Tourism Organization, Martin Brackenbury(1998)*Tourism Taxation: Striking a Fair Deal*, TSO.

泉佐野市 (2019)「平成 31 年度予算書」<http://www.city.izumisano.lg.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/34/31yosansho.pdf> (参照 2019.8.26)

泉佐野市 (2017)「空港連絡橋利用税（関空橋税）」<http://www.city.izumisano.lg.jp/kakuka/somu/zeimu/faq/1355904693150.html> (参照 2019.8.25)

外務省 (2015)「ビザ・日本滞在 ビザ手数料」

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/visa/tetsuzuki/tesuyou.html> (参照 2019.8.20)

観光立国推進閣僚会議 (2018)「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」

<http://www.mlit.go.jp/common/001266561.pdf> (参照 2019.8.19)

京都市 (2019)「平成 31 年度予算における宿泊税充当事業」

<https://www.city.kyoto.lg.jp/gyozai/cmsfiles/contents/0000236/236942/31shito.pdf> (参照 2019.8.21)

京都市観光協会 (2019)「平成 30 年 (2018 年) 外国人客宿泊状況調査」

<https://www.kyokanko.or.jp/kaiin/report/hotel2018/> (参照 2019.8.27)

釧路市 (2015)「入湯税について」

<https://www.city.kushiro.lg.jp/kurashi/zeikin/sonota/0003.html> (参照 2019.8.9)

国税庁 (2019)「国際旅客税について」

<https://www.nta.go.jp/publication/pamph/kansetsu/kanko/index.htm> (参照 2019.8.18)

総務省 (2019a)「道府県税の概要」

http://www.soumu.go.jp/main_content/000632865.pdf (参照 2019.8.31)

総務省 (2019b)「市町村税の概要」

http://www.soumu.go.jp/main_content/000632860.pdf (参照 2019.8.31)

総務省 (2019c)「法定外税の実施状況」http://www.soumu.go.jp/main_content/000632892.pdf (参照 2019.8.27)

総務省 (2019d)「報道資料」http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/index.html (参照 2019.8.27)

東京都 (2019)「宿泊税」<http://www.tax.metro.tokyo.jp/kazei/shuk.html> (参照 2019.8.22)

日本航空 (2019)「現地空港諸税・日本国内空港施設使用料・旅客保安サービス料・国際観光旅客税」<https://intl.dp.jal.co.jp/info/travelinfo.html> (参照 2019.8.21)

日本政府観光局 (2019)「訪日外客数、出国日本人数の推移」

https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/marketingdata_outbound.pdf (参照 2019.8.27)

別府市 (2019a)「平成 29 年 決算の概要」

https://www.city.beppu.oita.jp/doc/sisei/zaisei/kessan/gaiyou_h29.pdf (参照 2019.8.27)

別府市 (2019b)「入湯税」https://www.city.beppu.oita.jp/seikatu/zeikin/nyuutouzei/nyuto_index.html (参照 2019.8.22)

Città di Venezia Direzione Finanziaria(2019)“IMPOSTA DI SOGGIORNO”

https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/documenti/Tributi/ids/TARIFFE%20IDS%20-%20STRUTTURE%20con%20classificazione%20L.R.%2011_2013_%28agg.21.12.2018%29.pdf (参照 2019.8.21)

Città Metropolitana di Firenze(2019)“IMPOSTA DI SOGGIORNO”

<http://www.firenzeturismo.it/it/informazioni-utili/conoscere-firenze/1638-imposta-di-soggiorno.html> (参照 2019.8.21)

City of London(2017)“Options for a tourism levy for London A publication for the London Finance Commission”

<https://www.london.gov.uk/sites/default/files/tourism-levy-for-london-wp83.pdf> (参照 2019.8.13)

Comune de milano(2019)“Imposta di soggiorno”<https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/tributi/imposta-di-soggiorno> (参照 2019.8.21)

Das offizielle Hauptstadtportal Berlin.de(2019)“City Tax für Berlin-Touristen”

<https://www.berlin.de/tourismus/infos/3298255-1721039-city-tax-fuer-berlintouristen-tritt-in-k.html> (参照 2019.8.21)

Direction générale des collectivités locales Direction générale des entreprises(2018)“GUIDE PRATIQUE TAXES DE SÉJOUR”

https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/guide_pratique_v4_taxes_de_sejour_version_finale.pdf (参照 2019.8.21)

Generalitat de Catalunya(2019)“Impuesto sobre las estancias en establecimientos turísticos en Cataluña”http://empresa.gencat.cat/web/.content/20_-_turisme/alotjaments_i_establiments_turisticos/documents/arxius/resum_practic_cas.pdf (参照 2019.8.25)

NYC Department of Finance(2019) “Hotel Room Occupancy Tax”

<https://www1.nyc.gov/site/finance/taxes/business-hotel-room-occupancy-tax.page> (参照 2019.8.10)

Office du Tourisme et des Congrès de Paris(2019) “Taxe de séjour”

<https://www.parisinfo.com/paris-pratique/argent/taxe-de-sejour> (参照 2019.8.16)

ROYAL MALAYSIAN CUSTOMS DEPARTMENT(2019) “Malaysian Tourism Tax System (MyTTx)”

<https://www.myttx.customs.gov.my/CTTAX/index.html> (参照 2019.8.9)

【注】

- 1) 大阪府では 2018 年から、宿泊税の対象をホテル・旅館や特区民泊だけでなく民泊にも広げたくて、免税点を 1 万円から 7 千円に引き下げている。
- 2) これに関連して、Mak (2004) によれば、地域住民によっても支払われるが、大部分が観光客の負担となるような税金を観光客税とよぶとしている (滝口・藤井 2005, p.159)。
- 3) この事例とは反対に観光客だけ税を減免する場合もありうる。たとえば旅行者が購入地で消費をせずに出国 (出域) してから消費をする場合、一定の条件を満たしてかつ免税の手続きをするか、または免税店での買い物をすれば税が免除される例外を認めている場合もある。
- 4) 日本の VISA 発給の手数料額は、外務省 (2019) によると「それぞれ邦貨換算で、一次有効ビザは約 3,000 円、数次有効ビザは約 6,000 円、通過ビザは約 700 円」であり現地大使館において現地通貨で支払われることになっている。
- 5) 日本の制度では乗り継ぎを非課税としているが、イギリス、イタリア、フランスなど欧州では乗り継ぎでも税額が割引されて課税されていることから、我が国は乗り継ぎ客に配慮した仕組みと考えられる。
- 6) 日本の空港には関西国際空港のような民間 (関西エアポート株式会社) が管理する場合と、羽田にある東京国際空港のような形式的には国土交通大臣が管理 (実際のターミナルビルの管理は日本空港ビルディング株式会社や東京国際空港ターミナル株式会社が担当) する場合などがあるが、施設利用料となっている。
- 7) 俱知安町における宿泊税の実施は、2018 年 12 月 13 日に町議会にて条例案可決のうえ、同年 4 月 19 日に総務大臣の同意を得ている。
- 8) 東京都では 2020 年の東京五輪・パラリンピックの大会関係者に宿泊税を免除することを公約としていたが、関係者の特定にコストがかかることから期間中の全宿泊者を免除することにして (日本経済新聞 2019.8.27)。
- 9) なお、渡嘉敷村の環境協力税の用途については塚本 (2018) に詳しい。
- 10) 京都市観光協会 (2019) がまとめた 2018 年外国人客宿泊状況調査によると、17 年の 40.2% をさらに更新して調査開始以来の最高値であると報じている。
- 11) 観光客が増えた地域は、その地域を所管する警察署 (今回の調査先は京都府警下京警察署) によると、遺失物・拾得物が増える、万引きや盗撮が増える、多言語対応が必要になるなどの状況が生じているという。したがって、一見すると観光税収の充当先として不適切に見えるような純粋公共サービスへの充当も、オーバーツーリズムを考えると税収の用途として説明可能になることにも留意したい。

(2019 年 9 月 26 日受理)