

国際観光旅客税の拡充に関する質問事項

| NO | 質問内容 | 回答 |
|----|---|--|
| 1 | 燃油サーチャージと違い、税金という類なので、購入時期によって金額差が出るのはおかしくないか？ | 税率改正の施行日以後に出国する方は新税率。施行日前に出国する方は旧税率となり、予約時期が異なる場合に差が生じるのは制度上、必然的に起こり得るものと考えます。 |
| 2 | 増額を前に『今なら¥1,000で対応可能』といったプロモーション活動はよいか？ | 観光庁が制限、ないしは推進するものではない。 |
| 3 | 法案成立後、公布と施行に準備期間を設ける？ | 公布は3/31、施行は7/1となる。 |
| 4 | 発券日縛りによる徴収 = GDSへの新料金反映は7月1日付？ | 然り。 |
| 5 | 下関～釜山のような安価な近距離船にも一律(3,000円)の税額が課されるのか。 | 然り。 |
| 6 | 手配旅行の場合、国際観光旅客税はどのように計上すればよいのか。 | 計上の方法はこれまでと同様となります。 |
| 7 | これまで当該税収の使途は、インバウンドに関わることに限られていたところ、今回の税拡充に伴い「日本人出国者への配慮」=アウトバウンドに関連する内容が新たに使途として加えられたことを大変意義深いものと受け止めております。要望として、今後の税収配分にあたりましては、アウトバウンド分野への一層の配慮をご検討いただければ幸いです。 | 要望として受け止めます。 |
| 8 | 日本人の海外旅行抑制が懸念されるところだが、双方向交流の目標達成の観点から、日本人出国者への配慮施策について、記載の空港アクセス鉄道や国内航空の機能強化以外に何があるのか？ | 「1. オーバーツーリズム対策の徹底」のうち、円滑な出入国・通関等の環境整備は日本人出国者にも裨益する施策であり、また観光地への二次交通の整備などの施策も広く日本人に裨益するものと考えております。 |
| 9 | 初歩的な疑問ではございますが、税率の引き上げについてですが税率ならば%で表示されるべきものではないでしょうか。 | 税額の変更であっても表現としては税率で正しい。 |
| 10 | 海外に向かう日本人に対する負担軽減の有無 | NO.8と同様 |
| 11 | 国際観光旅客税を財源とする施策について、小規模なDMOや観光協会でも申請・活用しやすい制度設計(手続き簡素化など)は検討されているか。 | 予算の執行に当たって、多様な主体に申請いただきやすい手法を引き続き検討させていただきます。 |
| 12 | DMO活動の(行政予算に紐づかない)自主財源として、国から分配できないか？ DMOのマネジメント業務では、観光地経営上必要なデータ収集や分析、人材育成や観光案内機能の整備など売上が上げづらい領域が多くある。マーケティング業務では、(議会を意識した)自治体予算により公平性を問われてビジネス(事業)上の選択と集中がやりづらく、また、本来やるべき観光客目線で「良いものを表に出す」といった、ビジネス上では普通の施策展開の障壁となることが多い。 | 国際観光旅客税について観光庁においては、観光立国推進基本計画(令和8年3月27日閣議決定)に基づき、それぞれの地域の実情に応じ、観光地域づくり法人(DMO)において課題となっている人材の育成・確保や、宿泊税、入域料等を財源とした安定的な運営資金の確保に係る取組等を支援することにより、観光地域づくり法人(DMO)の体制整備・機能強化を推進することとしています。 |
| 13 | 二次交通施策である「〇〇バス」の運営助成金として活用できるか。 | 「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」(令和3年12月24日観光立国推進関係会議決定、令和4年12月23日一部変更、令和5年12月22日一部変更、令和6年12月27日一部変更、令和7年12月26日一部変更)において、国際観光旅客税の税収を充当する施策は、既存施策の財源の単なる穴埋めをするのではなく、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取組であること、③地方創生を始めとする我が国が直面する重要な政策課題に合致することを基本とすることとしています。 |