

# 新税の考え方（懇談会議論のまとめ）

---

北海道経済部観光局  
令和6年（2024年）4月10日

# 目次

- 1 新税導入の背景**
  - 1-1. 新税導入の意義・必要性
  - 1-2. 北海道観光の姿
  - 1-3. 観光を取り巻く情勢の変化
  - 1-4. 目的税の法的な意義
  
- 2 新税による施策・使途**
  - 2-1. 市町村との役割分担
  - 2-2. 新税による具体的な施策イメージ
  - 2-3. 使途の規模感
  
- 3 新税の枠組み**
  - 3-1. 税率について
  - 3-2. 非課税事項について
  - 3-3. 名称について
  - 3-4. 財源の規模について
  - 3-5. 基金について
  
- 4 徴収事務**
  
- 5 新税の推進方策**
  
- 6 新税の概要**
  
- 7 懇談会委員からの意見を踏まえた今後の検討事項**

# 1 新税導入の背景

---

# 1-1. 新税導入の意義・必要性

## これまでの北海道観光の姿

- 広大な土地に多彩な観光資源（自然、食、温泉、歴史、文化、一次産業、体験 etc.）が存在
- こうした強みとポテンシャルを発揮しながら国内他地域との差別化を生み出し、本道への来訪者数は堅調に増加  
【道外客 H24：544万人⇒H30：607万人（125%）、外国人観光客 H24：79万人⇒H30：312万人（395%）】
- 観光分野における北海道全体の高いブランド力、知名度  
【ブランド総研「地域ブランド調査」で2009年から15年連続1位】
- 本道のリーディング産業の一つとして地域経済を牽引  
【観光消費額：約1.5兆円（R元）】

## コロナ禍を経た情勢変化

- コロナ禍での移動制限等による観光需要の激減  
【R2実績 道外客：前年比36%、外国人客：0%】
  - コロナ禍以降、本道全域において旅行者ニーズに応えるサービス供給力や地域構造の脆弱性が顕在化
- ⇒ 観光需要の季節偏在・地域偏在、広域移動手段の脆弱さ、人手不足によるサービス供給力の低下、リスク対応への不安、SDGsや脱炭素化、デジタル化など、新たな社会的要請の高まり etc.

## 今後の取組の方向性

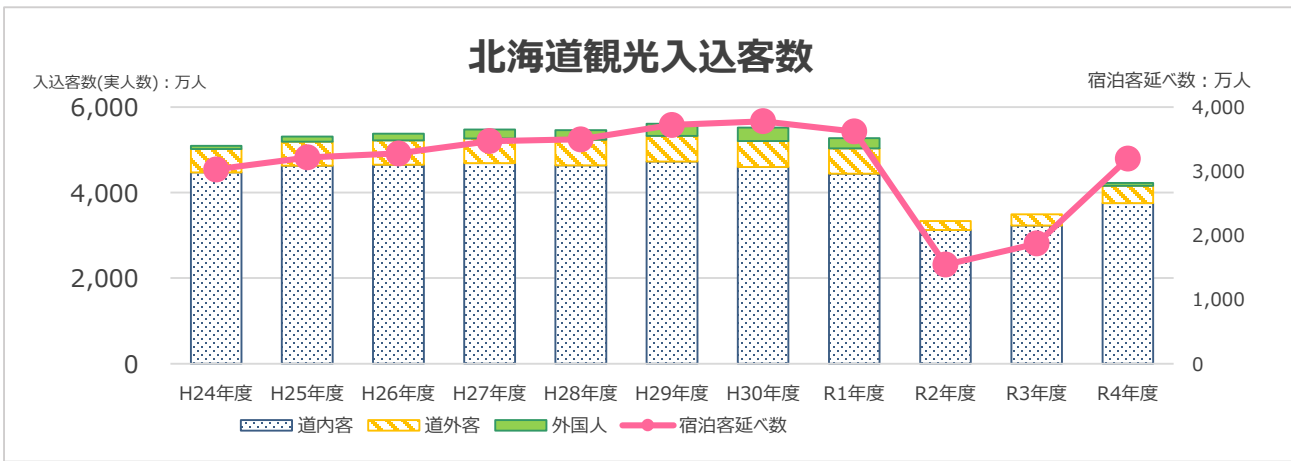
- 旅行者目線（満足度、利便性、安全・安心など）に立った施策の効果的推進
  - 全道的観点から、コロナ禍を経て顕在化した課題を克服し、本道観光の強みとポテンシャルを増進
  - 各地の観光地づくりと連携し、広域周遊型という本道観光の特性を踏まえ、広域的な視点に立った施策を推進
- ⇒ 地域経済や社会の発展につなげ、観光による恩恵を実感でき、次世代へ受け継ぐ「持続的な観光」を目指す

これらの行政サービスを享受される旅行者（宿泊者）の皆様からご負担をいただきながら、**旅行者の満足度や利便性を高め、いつでも、どこでも、何度でも訪れていただく「観光立国北海道」を実現** 4

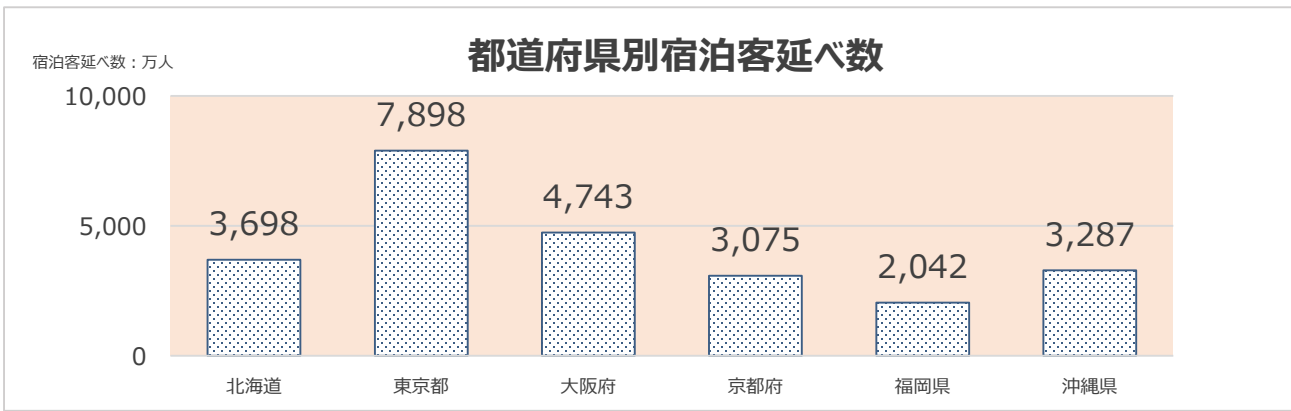
# 1-2. 北海道観光の姿

## 北海道への来訪者

- 北海道各地に存在する多様な観光資源の魅力と、地域の努力による効果的な資源の活用により、北海道への来訪者はコロナ禍前までは堅調に増加し、東京都、大阪府に次いで宿泊客延べ数が多い。
  - 国内の他地域と差別化を生み出し、「都道府県魅力度ランキング」では、コロナ後も他の有名観光地を抑え、15年連続で1位。
- ⇒ 本道観光は国内競争力が高く、食や一次産業をはじめとして関連産業の裾野も広いため、本道経済を支える大きな強み。



北海道観光入込客数調査報告書 (北海道経済部観光局)



令和元年宿泊旅行統計調査 (観光庁)

## 観光に行きたい 都道府県ランキング2023

順位		都道府県
2023	2022	
1位	1	北海道
2位	2	京都府
3位	3	沖縄県
4位	4	東京都
5位	5	大阪府
6位	7	福岡県
7位	6	神奈川県
8位	8	奈良県

地域ブランド調査 (ブランド総合研究所)

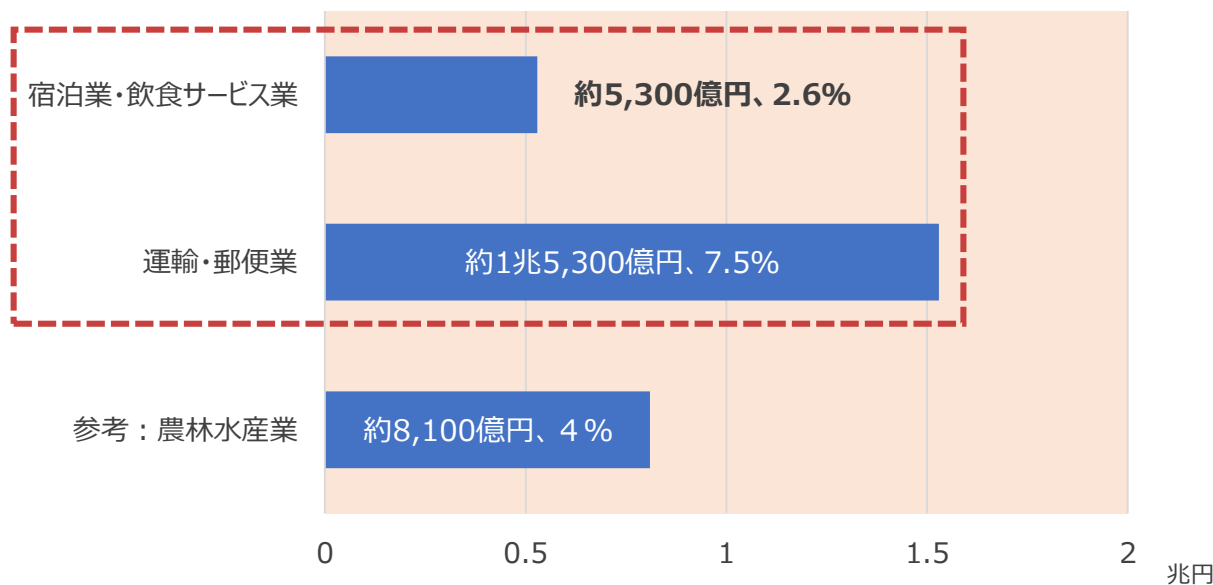
# 1-2. 北海道観光の姿

## 産業・観光消費

- 令和元年度における道内総生産（約21兆円）に占める、「宿泊業・飲食サービス業」は約5,300億円（約2.6%）であり、交通を含む「運輸・郵便業」などの関連産業を含めると、道内総生産に大きく寄与する産業であるといえる。  
【参考：R元年度観光消費額 1兆5,159億円（道内観光産業経済効果調査、北海道観光振興機構）】
- 令和元年度の外国人旅行者の観光消費額単価は、約14万円にのぼり、道内の1人あたりの年間消費額※（約118万円）の約8分の1に相当する。  
【※年間消費額は、令和元年度の全世帯（平均世帯人員2.77）平均消費支出（27万1,988円）から算出（総務省統計局（北海道分））】

⇒ **本道が直面する人口減少社会において、来訪者による消費喚起の効果は大きい。**

### 令和元年度 経済活動別道内総生産（名目）



令和元年度(2020年度)県内総生産及び要素所得（名目）（内閣府）

道内における1人あたりの年間消費額 = 約118万円

#### 【道内観光消費額】

外国人旅行者単価  
138,778円



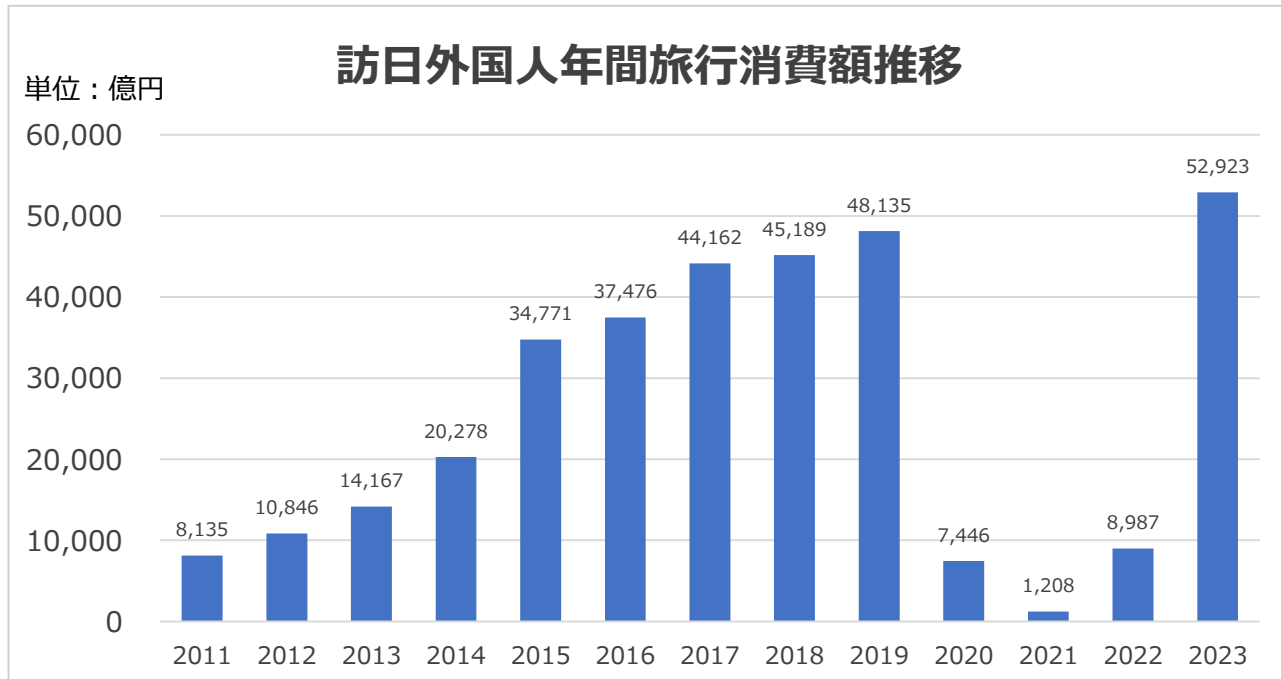
道外旅行者  
70,773円  
道内旅行者（宿泊）  
32,594円

# 1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

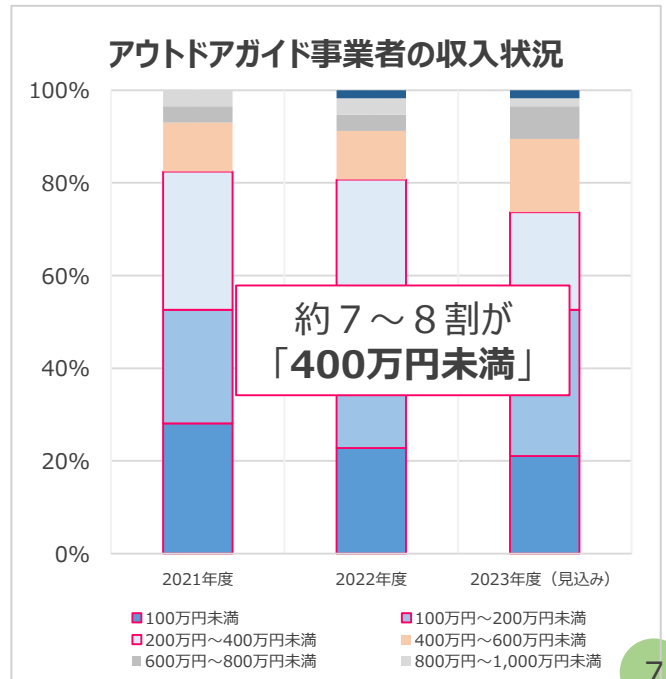
## 観光客ニーズの高度化・多様化

- 観光分野における昨今の新たな動きとして、訪日旅行1回当たりの総消費額が100万円以上の「高付加価値旅行者」の誘客が図られており、こうした旅行者が地域を訪問することにより、多様な産業への経済効果の波及と地域経済の活性化や、提供サービスの価値の向上や雇用の確保・所得の増加や域内循環等といった効果が期待されている。
- 滞在期間や消費額が大きいとされるアドベンチャートラベルは、北海道観光における柱の一つとして位置づけられ、令和5年9月に開催したATWSの波及効果が全道域に及ぶよう、北海道が持つポテンシャルを最大限に活かした施策の推進が必要。
- 一方、観光コンテンツは存在するものの海外での評価の確立に至っていないことや、顧客となる旅行者層へのより深い理解、海外の要求レベルの高い顧客ニーズに応えることができるガイドの不足、ターゲットに応じたより効果的な情報発信といった課題がある。

⇒ 本道観光の今後のさらなる発展に向け、**アドベンチャートラベルをはじめとする高付加価値化など、高度化・多様化する観光客のニーズに対応した取組を進めることが必要。**



訪日外国人消費動向調査（観光庁） ※ 2021年及び2022年消費額は試算値、2023年は速報値



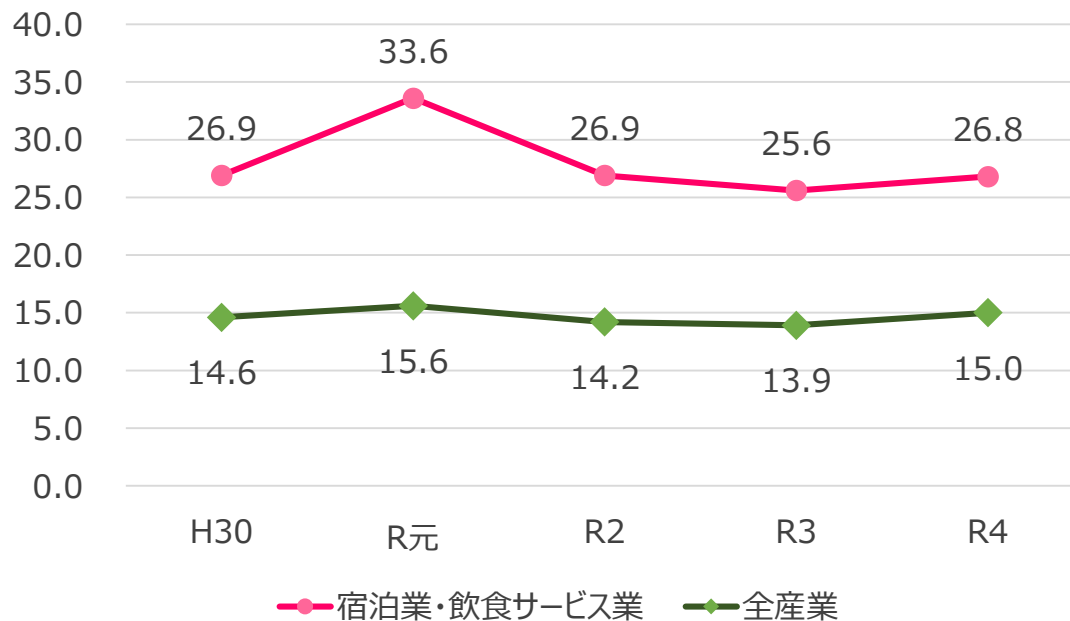
アウトドアガイド等への実態調査【中間報告】(R5.10月度実施)

# 1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

## 人手不足

- 感染症の5類移行や国際線の直行便の再開等により、観光需要は堅実に回復しつつある一方で、離職率の高さなどといった理由から、コロナ禍以降も観光関連産業における人手不足が慢性化。
  - 需要回復と受け皿となる宿泊業などにおける人手不足との間の格差による、観光需要の取り逃し・喪失への懸念も生じている。
- ⇒ **雇用の確保や人材の育成に加え、デジタル技術を活用した省力化や観光サービスの効率化など、観光におけるデジタルの実装（観光DX）を推進していくことが必要。**

### 宿泊業・飲食サービス業の離職率の推移



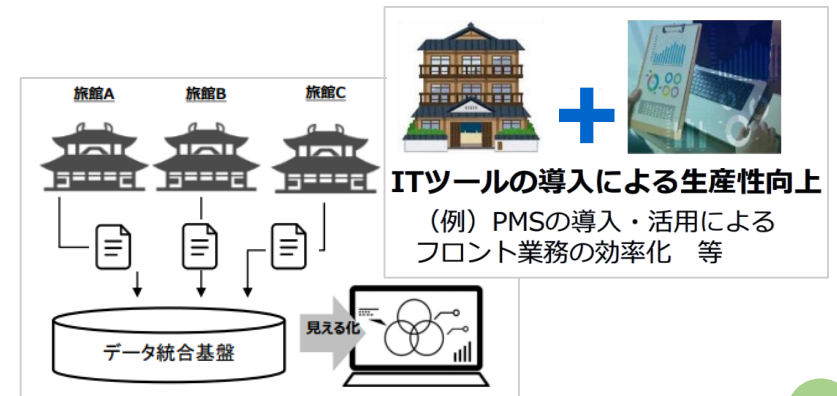
雇用動向調査結果の概要、産業別の入職と離職（厚生労働省）を基に道作成

### 接客・給仕職業※の有効求人倍率

H30.12月	R元.12月	R2.12月	R3.12月	R4.12月	R5.12月
4.15	4.06	1.96	2.50	3.40	3.19

一般職業紹介状況（厚生労働省）を元に道作成

※「接客・給仕職業」には、宿泊業に関わる旅館・ホテル支配人、旅館・ホテル・乗物接客員、飲食物給仕係が含まれる。



宿泊施設における観光DX化の例（観光庁）



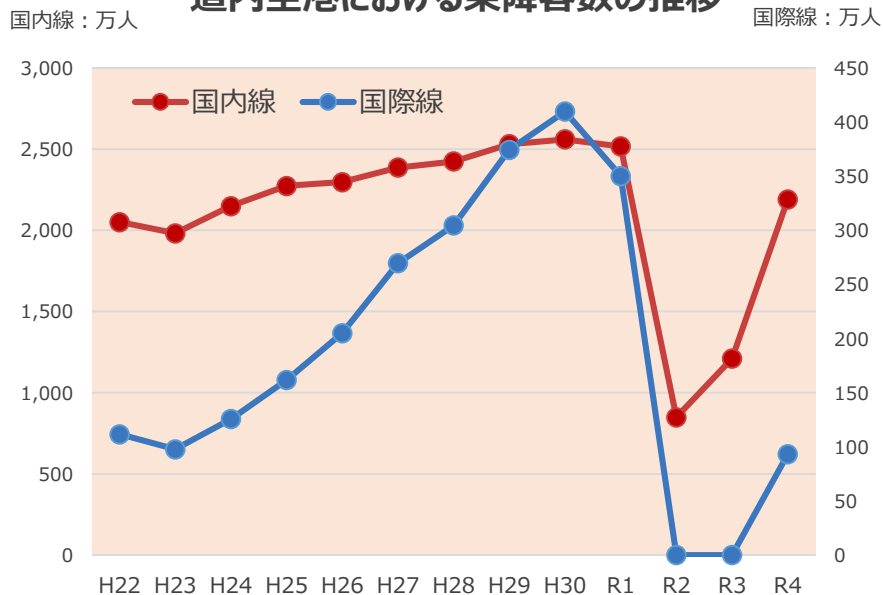
# 1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

## 移動利便性の向上

- 道内空港の乗降客数は、国内線においては堅調に推移し、国際線は急成長を遂げてきたが、コロナ禍により大幅な減少に直面し、コロナ前の水準までの回復には至っていない。
- コロナ禍以降、運転手不足などを要因とした乗合バスの減便など、二次交通を含む交通手段が不足。
- また、広域周遊型の特性を有する本道において一層の周遊を促進するには、オンライン上で情報収集から予約、決済までが完結するシームレス化や、地方も含めたタイムリーで広域的な情報の整備・発信などが必要。

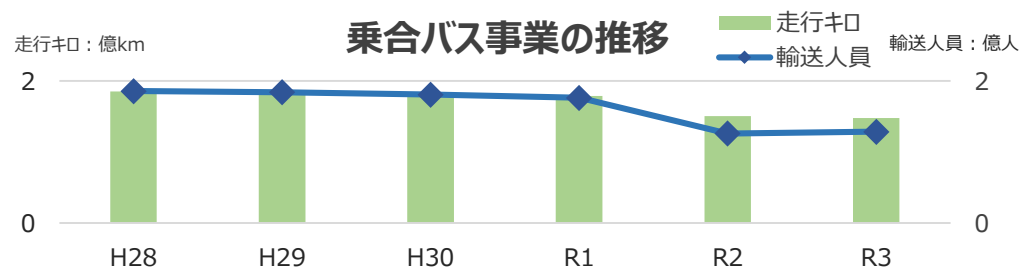
⇒ 本道観光がさらなる発展を実現していくため、**来訪客を受け入れる空港の受入体制の強化や公共交通の利用促進、デジタル化の強化等を通じた、移動利便性の向上が必要。**

### 道内空港における乗降客数の推移



北海道の交通の現況（北海道総合政策部交通政策局）  
空港管理状況（国土交通省）

### 乗合バス事業の推移



北海道の交通の現況（北海道総合政策部交通政策局）

### 旅行者の利便性向上・周遊促進



観光庁資料を基に道作成

# 参考：北海道観光のめざす姿

## 第9期北海道総合開発計画（案）（国土交通省北海道局）

令和6年2月1日開催 国土審議会第28回北海道開発分科会資料を基に道作成

- 観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくりに向け、「世界市場に向けた新たな観光コンテンツの創出・拡充と稼ぐ力の向上」、「多様な旅行者の地方部への誘客に向けた安全・安心な受入環境整備」、「自然環境・文化の保全と観光が両立した持続可能な観光地域づくり」といった基本的方向に沿って施策を展開する。

## 新たな北海道総合計画（原案・事務局案）（北海道）

令和6年2月1日開催 令和5年度第3回北海道総合開発委員会資料を基に道作成

- 新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大により、インバウンド需要の消失や、国内需要の減少など、道内観光は長期間にわたり甚大な影響を受けてきたが、水際対策の終了や、海外との直行便再開などにより、観光需要は本格的な回復基調にあり、この波を着実に捉え再び力強く成長していくことが本道経済にとって重要。
- こうした需要を確実に取り込み、北海道観光のポテンシャルを最大限発揮していくためには、旅行者ニーズや市場特性を的確に捉え、道内各地域の魅力ある観光地づくりとプロモーションを一体的かつ戦略的に展開するなど、観光の高付加価値化を進めるとともに、宿泊や交通など観光関連産業における人材の確保・育成、観光DXの推進、さらには観光客の移動の利便性向上など、受入体制の充実を図っていくことが重要。
- また、本道では、2023年9月、アドベンチャートラベル・ワールドサミット（ATWS）がアジアで初めて実地開催され、本道が優位性を発揮できるアウトドア活動等をはじめとしたアドベンチャートラベル（AT）のさらなる磨き上げにより、北海道観光の新たな柱としていく必要がある。
- 高度化・多様化する観光ニーズやSDGs、脱炭素といった持続可能な観光の視点を踏まえながら、今後の社会経済情勢の変化に対応し、本道の大きな強みである観光を一層伸ばし、各地域の持続的な発展につなげるために必要な観光財源を確保していくことが重要。

## 第5期北海道観光のくにづくり行動計画（北海道）

### 自然・食・文化を活かした観光地づくり

- ・HOKKAIDO LOVE!
- ・ATWSを契機とした欧米認知度の向上 など

### 誰もが安全・安心・快適に滞在

- ・ハードとソフト両面における安全・安心の確保
- ・観光地間を快適に移動できる二次交通 など

### いつでも！ どこでも！何度でも！

- ・繁閑差、地域偏在の解消
- ・旅マエ・旅ナカ・旅アトの消費の拡大 など

### 持続的な 観光関連産業の発展

- ・観光公害への対応と地域住民の観光産業への理解
- ・新たな感染症や災害など不測の事態への強い対応力 など

# 1-4. 目的税の法的な意義

## 【参考】地方分権推進計画（H10.5.29 閣議決定）

- 法定外目的税については、住民（納税者）の受益と負担の関係が明確になり、また、課税の選択の幅を広げることにもつながることから、その創設を図る。

➡ 受益と負担の関係など、制度創設時の趣旨を踏まえ、新税導入に向けた検討を進める

## 目的税を含む租税の法的な意義

- 租税は、社会が共同で負担すべき公的サービスを社会全体で支え、不特定多数の利益の実現を図るもの（負担分任）。
- 租税の意義は、法的・一般的に次の3つの要素を基本に定義される。

### 収入目的性

公的な仕事・サービスのために必要な収入を得るもの

### 強制性

国会、地方議会が制定する法律、条例によってのみ拘束されるもの

### 非対価性

社会全体で支えるべき公共サービスのための仕組み(共栄共存)

## 観光振興を目的とする宿泊税を公平に負担する仕組み

- ◆ 公的サービスの費用は原則、社会の構成員である住民が皆で広く、薄く、公平に分ち合うもの
- ◆ 租税の配分基準は「応能（納税者の支払能力）原則」であり、担税力に沿って税負担を求める
- ◆ 観光施策という「特定の政策目的」と負担との関係から逸脱しないよう、集団を特定する（＝宿泊を伴う旅行者）



上記の租税・目的税の法的な意義を踏まえ、観光振興施策のうち、以下の**政策目的と整合的な施策に新税を充当**



## 公的サービスとしての特定の政策目的（行政需要）

観光の高付加価値化

観光サービス・観光インフラの  
充実・強化

危機対応力の強化

## 2 新税による施策・使途

---

## 2-1.市町村との役割分担

市町村税による取組の自主性に配慮しつつ、  
地域からの意見や必要な支援等も踏まえながら、市町村との役割分担を整理

### 基本的な考え方

適切な役割分担のもと、双方の施策連携により相乗効果を創出。

市町村

- 市町村内の施策
- 地域特有の課題対応

取組の連携により  
相乗効果を高める

北海道

- 道内全域の施策
- 市町村を跨ぐ広域的な施策
- 全道域に効果が及ぶモデル的な施策

市町村が  
注力する  
取組の例

域内・  
隣接地域  
における

地域の資源を  
活かした  
観光地づくり

地域の魅力  
の発信

オーバー  
ツーリズム  
対策



北海道が  
注力する  
取組の例

全道域・  
広域的な

マーケティング  
や情報分析・  
発信、  
ATガイド等の  
育成

交通・  
移動利便性の  
向上

災害時等  
における  
サポート体制  
の強化

# 2-2. 新税による具体的な施策イメージ

<p><b>①マーケティングの強化</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル技術活用によるマーケティング (ビッグデータの活用、地域の戦略策定支援など)</li> <li>・国内外拠点のアンテナ機能強化 (海外拠点の拡充、取組強化など)</li> <li>・情報発信の強化 (多言語対応の推進など)</li> </ul>	<p><b>②資源を活かした観光の推進</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・アドベンチャートラベルの推進 (ガイド育成、ツアー造成など)</li> <li>・新たな観光需要に応じたツーリズム (テーマ別観光など)</li> <li>・観光地づくりと一体となった戦略的なプロモーションの実施</li> </ul>	<p><b>③地域の取組支援</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・エリア特性にあわせた観光振興 (振興局単位の課題解決など)</li> <li>・先駆的・モデル的な観光地づくりへの支援 (オーバーツーリズム対策、持続可能な観光地づくりなど)</li> </ul>
<p><b>④人材の確保・育成</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光関連産業における多様な人材の確保・育成 (ATガイド育成、人材の定着、ITによる省力化など)</li> <li>・専門人材の育成 (DMOにおける専門人材の育成など)</li> </ul>	<p><b>⑤受入機能の強化・高度化</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光DXによる産業の生産性の向上 (システム導入、IT技術導入支援等)</li> <li>・社会的な要請への対応 (ユニバーサル化など)</li> </ul>	<p><b>⑥移動利便性の向上</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域観光に資する交通機能の強化 (空港の受入体制強化、観光の視点からの広域的な交通に関する実証運行・利用促進など)</li> <li>・交通手段のシームレス化等 (MaaS、決済手段やデータのデジタル化など)</li> </ul>
<p><b>⑦危機対応力の強化</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・サポート体制の強化 (安全確保に向けた旅行者目線での情報発信の強化など)</li> <li>・機動的な需要喚起、風評被害対策等 (財源の積み立て)</li> </ul>	<p><b>▶ 新税による用途の3つの方向性と想定規模 ◀</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 観光の高付加価値化……………①～③      <b>約17億円程度</b></li> <li> 観光サービスの充実・強化……………④～⑥      <b>約20億円程度</b></li> <li> 危機対応力の強化……………⑦      <b>約5億円程度</b></li> </ul> <p>上記のほか、徴収経費や初期システム改修費など、<b>別途、数億円程度</b>を要する想定</p>	

※ 上記はあくまでも現段階で想定している用途の方向性であり、税の導入後、毎年度の予算編成の中で事業を構築し、道議会の議決を経た上で決定します。  
 ※ 用途の規模感、他自治体の事業規模などを考慮し、北海道における規模に置き換えて算出したものです。

## 2-3. 用途の規模感

### I 観光の高付加価値化

約 17 億円 程度

取組の区分	道が実施する用途のイメージ	市町村との役割分担の考え方	市町村の取組例
<b>マーケティングの強化</b> ----- 想定規模 <b>約 5 億円</b> 程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デジタル技術活用によるマーケティング（ビッグデータの活用、地域の戦略策定支援など）</li> <li>● 国内外拠点のアンテナ機能強化（海外拠点の拡充、取組強化など）</li> <li>● 情報発信の強化（多言語対応の推進など）</li> </ul>	<p><b>道は、行動履歴データ等のビッグデータを活用しながら旅行者に関する全道的な分析を実施し、マーケティングの質の向上を図るとともに、道内地域にデータを共有し、地域における観光政策の策定を支援。</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 域内観光情報の集約・発信</li> <li>● 隣接エリア単位でのプロモーションの実施 など</li> </ul>
<b>資源を活かした観光の推進</b> ----- 想定規模 <b>約 5 億円</b> 程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アドベンチャートラベルの推進（ガイド育成、ツアー造成など）</li> <li>● 新たな観光需要に応じたツーリズム（テーマ別観光など）</li> <li>● 観光地づくりと一体となった戦略的なプロモーションの実施</li> </ul>	<p><b>道は、地域の観光資源をつなぎ、北海道観光をけん引するテーマ性のある新たなツーリズムの推進とそれに伴うプロモーションを実施。</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歴史的建造物の維持・保全</li> <li>● 景観や環境保全の取り組み</li> <li>● 都市型スノーリゾートの推進</li> <li>● 地域イベントの運営 など</li> </ul>
<b>地域の取組支援</b> ----- 想定規模 <b>約 7 億円</b> 程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● エリア特性にあわせた観光振興（振興局単位の課題解決など）</li> <li>● 先駆的・モデル的な観光地づくりへの支援（オーバーツーリズム対策、持続可能な観光地づくりなど）</li> </ul>	<p><b>道は、地域資源の活用に加え、エリア特性に応じた観光振興やモデル性の高い取組など、広域的な課題解決につながる地域の取組を支援。</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町村エリア内の観光地等への支援 など</li> </ul>

※ 上記はあくまでも現段階で想定している用途の方向性であり、税の導入後、毎年度の予算編成の中で事業を構築し、道議会の議決を経た上で決定します。

※ 用途の規模感は、他自治体の事業規模などを考慮し、北海道における規模に置き換えて算出したものです。

## 2-3. 使途の規模感

### Ⅱ 観光サービス・インフラの充実・強化

約20億円程度

取組の区分	道が実施する使途のイメージ	市町村との役割分担の考え方	市町村の取組例
<b>人材の確保・育成</b> 想定規模 約5億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光関連産業における多様な人材の確保・育成 (ATガイド育成、人材の定着、ITによる省力化など)</li> <li>●専門人材の育成 (DMOにおける専門人材の育成など)</li> </ul>	<p>道は、北海道への人材の誘致や定着のための全道的な枠組みを構築し、そのための施策を実施。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域DMOにおける専門人材の確保・育成、組織機能強化</li> <li>●マッチングイベントやインターンシップ</li> <li>●アウトドア／体験コンシェルジュの設置 など</li> </ul>
<b>受入機能の強化・高度化</b> 想定規模 約8億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光DXによる産業の生産性の向上 (システム導入、IT技術導入支援等)</li> <li>●社会的な要請への対応 (ユニバーサル化など)</li> </ul>	<p>道は、全道の観光関連施設の省力化やユニバーサル化の水準の引き上げに向け、その整備を支援。</p> <p>市町村が同種の事業を実施する場合は、効果的な連携のもとで、当該地域への支援を拡充</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Wi-Fi環境・トイレ・多言語化、ユニバーサル化等の整備</li> <li>●オーバーツーリズム対策 など</li> </ul>
<b>移動利便性の向上</b> 想定規模 約7億円程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広域観光に資する交通機能の強化 (空港の受入体制強化、観光の視点からの広域的な交通に関する実証運行・利用促進など)</li> <li>●交通手段のシームレス化等 (MaaS、決済手段やデータのデジタル化など)</li> </ul>	<p>道は、複数市町村にまたがる広域的な取組に対し、路線誘致や実証運行、定着に向けた取組を支援。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市町村内の二次交通の機能強化</li> <li>●バス待機場所の確保 など</li> </ul>

※ 上記はあくまでも現段階で想定している使途の方向性であり、税の導入後、毎年度の予算編成の中で事業を構築し、道議会の議決を経た上で決定します。

※ 使途の規模感は、他自治体の事業規模などを考慮し、北海道における規模に置き換えて算出したものです。



## 2-3. 使途の規模感

### Ⅲ 危機対応力の強化

約5億円程度

取組の区分	道が実施する使途のイメージ	市町村との 役割分担の考え方	市町村の取組例
<b>危機対応力の 強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サポート体制の強化 (安全確保に向けた旅行者目線での情報発信の強化など)</li> </ul>	<b>不測の事態への対応として、 道は、広域的な旅行者目線の 情報発信・サポート機能の強 化や、需要急減時の旅行割引、 集中プロモーション等を実施。</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町村内を対象とした、不測の事態や社会情勢の変化等に対応するための基金への積み立て など</li> </ul>
想定規模  <b>約5億円程度</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 機動的な需要喚起、風評被害対策等 (財源の積み立て)</li> </ul>		

※ 上記はあくまでも現段階で想定している使途の方向性であり、税の導入後、毎年度の予算編成の中で事業を構築し、道議会の議決を経た上で決定します。

※ 使途の規模感、他自治体の事業規模などを考慮し、北海道における規模に置き換えて算出したものです。

# 3 新税の枠組み

---

# 3-1. 税率について

## 市町村・事業者・宿泊者（アンケート）からの主な意見

- 今後、富裕層向けなどの高価格帯の宿泊が増えていく中で、段階的定額制の考え方については理解できる。（事業者）
- 段階的定額制は、担税力や応益性、徴収の簡素化等を鑑みて妥当である。（市町村）
- 事務負担軽減という観点からは一律定額制が望ましいが、段階的定額制とする場合でも、税率区分については宿泊価格の変動幅を意識した設定としてほしい。（事業者）
- 1万円を区分とすることで、事業者の事務負担が増加することや納税者にとってのわかりにくさに繋がる懸念がある。（市町村）
- 宿泊料金に応じて段階的に設定すべき。（宿泊者アンケート）

## 検討の方向性

- ・ **宿泊価格の上昇への対応や負担能力に応じた税率設定（＝段階的定額制）という考え方は維持しつつ、徴収事務の負担軽減や納税者にとってのわかりやすさといった観点から、税率区分のあり方について検討。**

税率の見直し案	検 討	
	段階的定額制の利点	見直しによる利点
<b>2万円未満</b> ：100円 <b>2万円以上</b> 5万円未満：200円 5万円以上：500円	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 低価格の宿泊料金に配慮</li> <li>○ 負担能力に応じた税率の設定</li> <li>○ 宿泊価格の上昇による税收効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 宿泊料金のボリュームゾーンにおける税率区分の設定を回避し、宿泊料金の変動や、宿泊者への影響、事業者の事務負担を軽減</li> </ul>

宿泊料金の上昇や負担能力に応じた段階的定額制は維持しつつ、徴収事務の負担軽減や納税者にとってのわかりやすさといった観点から、

**2万円未満は100円、  
2万円以上5万円未満は200円、  
5万円以上は500円 とする。**

## 3-1. 税率について

### 道内における宿泊料金の分布

- 「たたき台」（1万円未満100円、約54％）に比べ、**税率100円の割合は約90％に増加。**

宿泊料金	道内分布
1万円未満	約54%
1万円以上2万円未満	約36%
2万円以上5万円未満	約9%
5万円以上	約1%

特に、1万円前後の価格帯において料金変動が多い  
（宿泊事業者からのヒアリング）

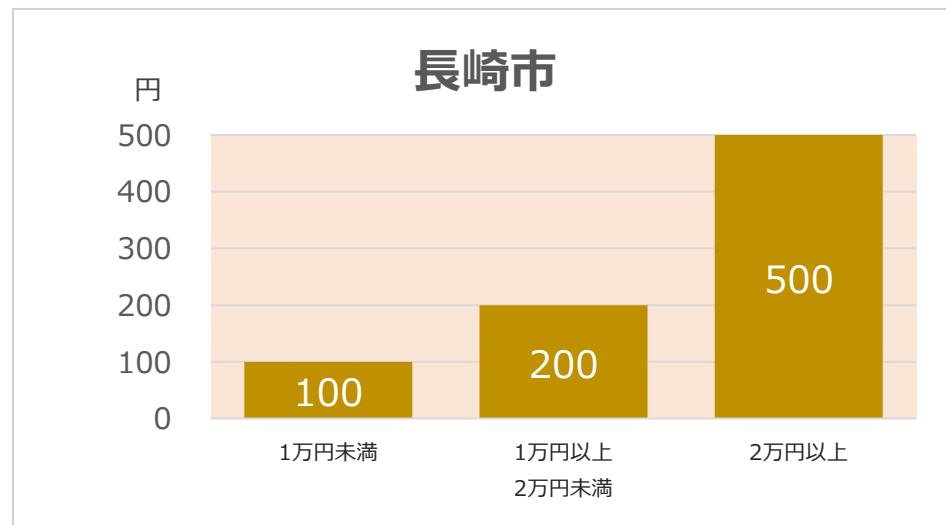
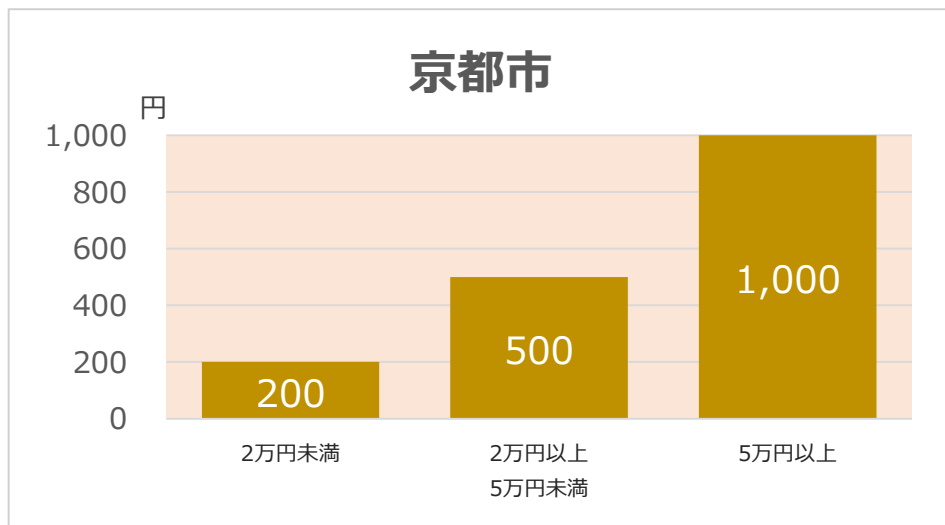
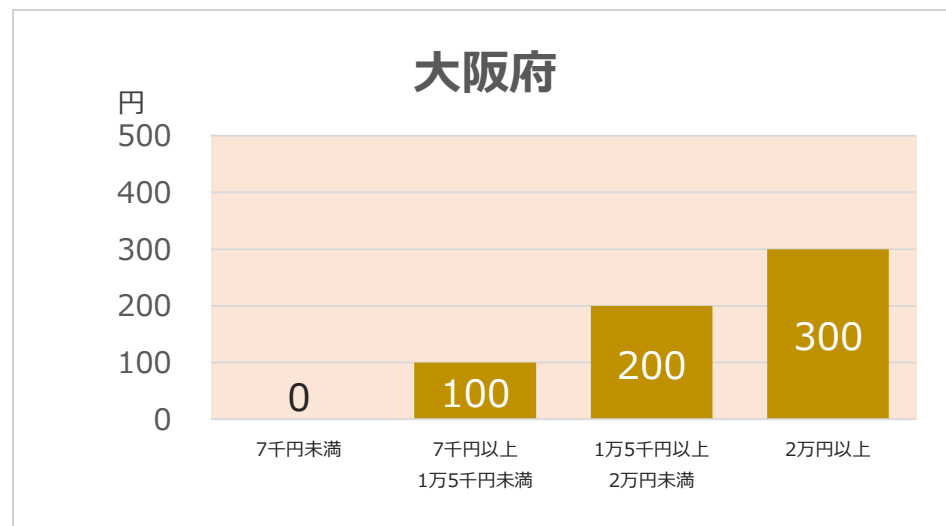
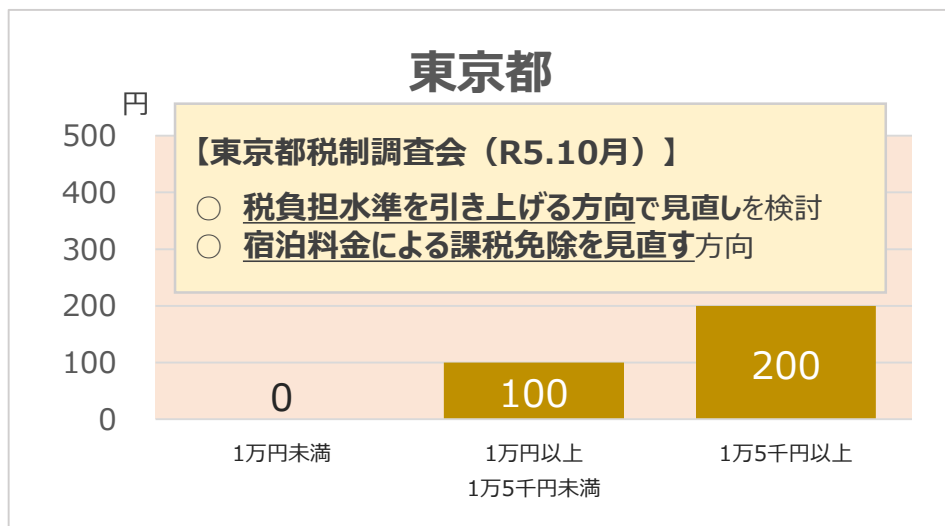
### 税率の見直し案による税收規模イメージ

- 「第5期北海道観光のくにつくり行動計画」において、令和7年度の目標数値より算出した宿泊客延べ数を約4,000万人泊／年として試算。

料金区分	税率	宿泊客延べ数	道内分布割合
2万円未満	100円	約4,000万人泊	約90%
2万円以上5万円未満	200円		約9%
5万円以上	500円		約1%

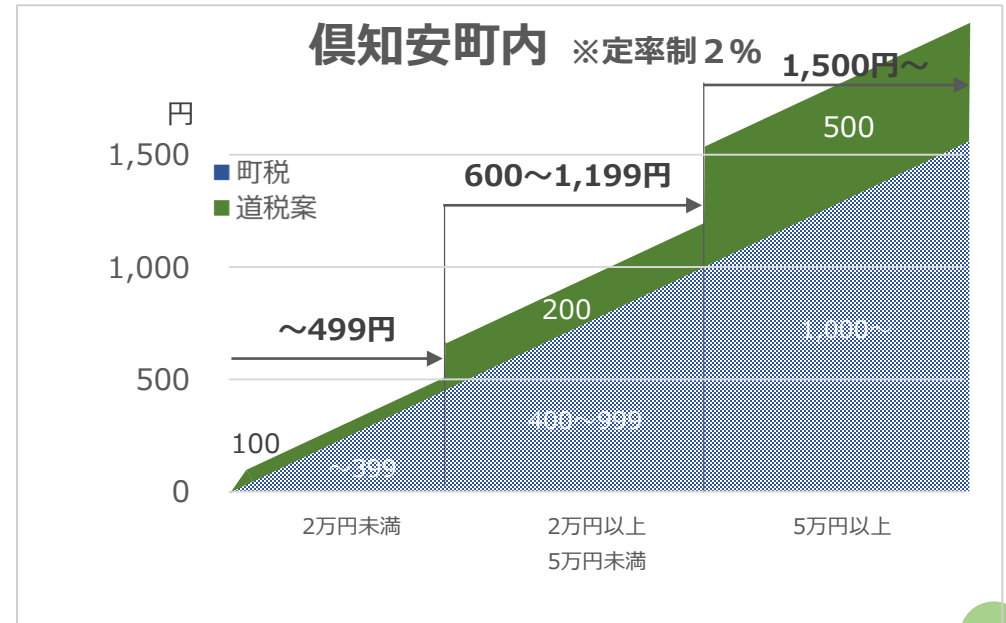
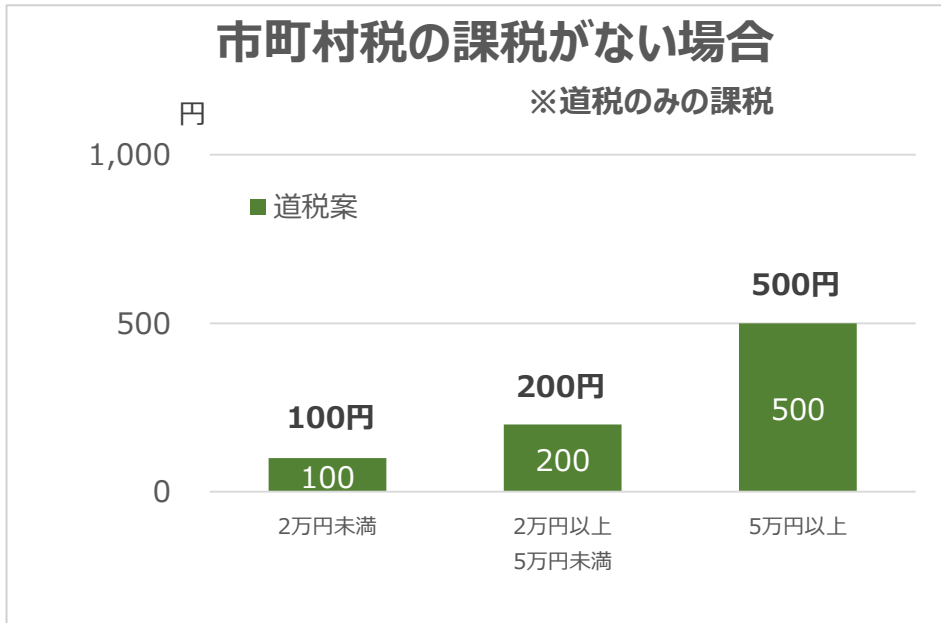
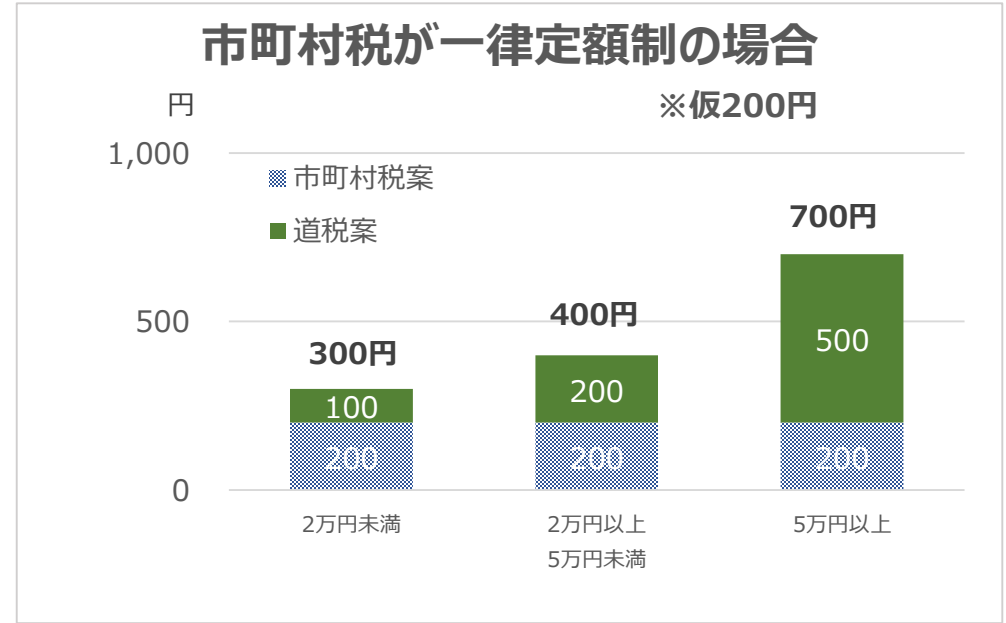
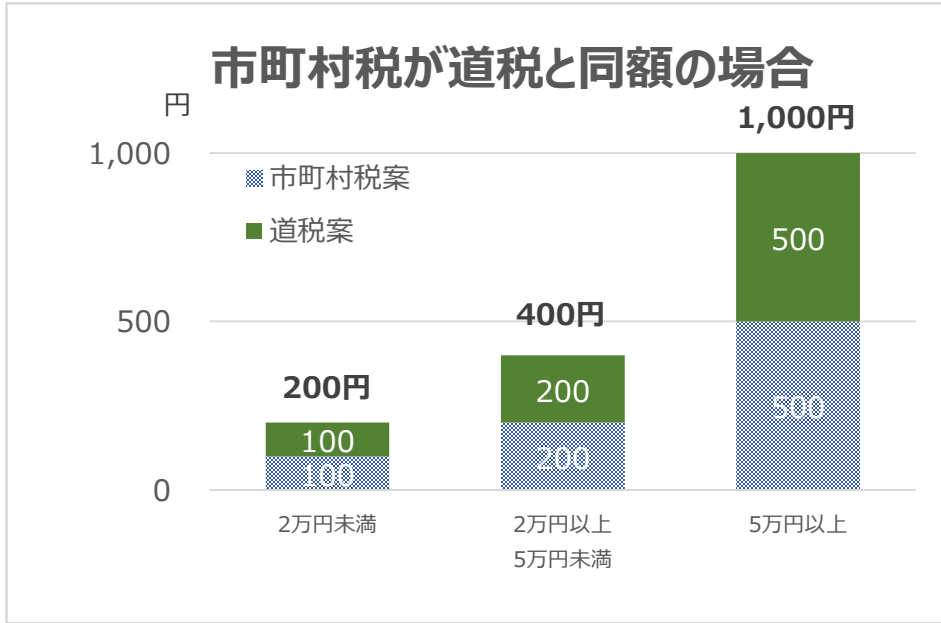
税收規模
1年あたり
<b>約45億円</b> 程度

## 3-1. 税率について（先行自治体の税率の例）



- ・ 道税としては、概ね先行事例の範囲内にとどまっている。
- ・ 宿泊料金の上昇などを受け、先行事例では、宿泊料金による課税免除のあり方や税率について見直す動きもある。

# 3-1. 税率について (市町村税との合算イメージ)



## 3-2. 非課税事項について

### 市町村・事業者・宿泊者（アンケート）からの主な意見

- 教育旅行は、税込みの旅行金額総額により旅行先が選定されてしまうので、少しでも安い方が誘致策として効果的ではないか。（事業者）
- ビジネス客や道内客に対する配慮として、8千円以下は非課税とするなど、低価格の宿泊は非課税としてほしい。（事業者）
- 教育旅行は将来のリピーター確保という考えからも非課税とすべき。（事業者）
- 低価格帯の宿泊者やスポーツ大会・合宿の利用者、修学旅行は非課税とするなど配慮してほしい。（市町村）
- 観光を目的としない宿泊（ビジネス等）の場合の区分を設定してほしい。（宿泊者アンケート）

### 検討の視点

- ・ 宿泊施設等の受入機能の強化・高度化や、移動利便性の向上といった施策効果は、**宿泊料金の多寡にかかわらず一定程度の受益があることから、免税点は設けず、広くご負担をいただくべきではないか。**
- ・ 学校教育法上の学校（大学を除く）において、学習指導要領に基づき実施される**教育課程に公益性を認め、教育旅行については課税免除とする方向で見直すのはどうか。**

**宿泊料金による免税点は設けず、  
修学旅行等については課税免除とする**

スポーツ大会・合宿は課税免除とせず、今後、新税による用途の中で支援策を検討


## 3-3. 名称について

### 市町村・事業者からの主な意見

- 観光目的以外での利用者からも徴収するため、名称は「宿泊税」としてはどうか。（市町村）
- 他の導入自治体では「宿泊税」としているため、合わせた方が納税者も分かりやすい。（市町村）
- 観光目的以外の宿泊者からも税の負担を求めるのであれば、名称は「宿泊税」とすべきではないか。（事業者）

### 検討の視点

- ・ 納税していただく皆様にとってのわかりやすさや、他の自治体との整合という観点から、「**宿泊税**」としてはどうか。



納税者にとってのわかりやすさや、他の自治体との整合という観点から、  
**名称は、「宿泊税」とする**

先行事例の広報例を研究し、観光振興という目的や制度、用途などについて十分な周知を図る

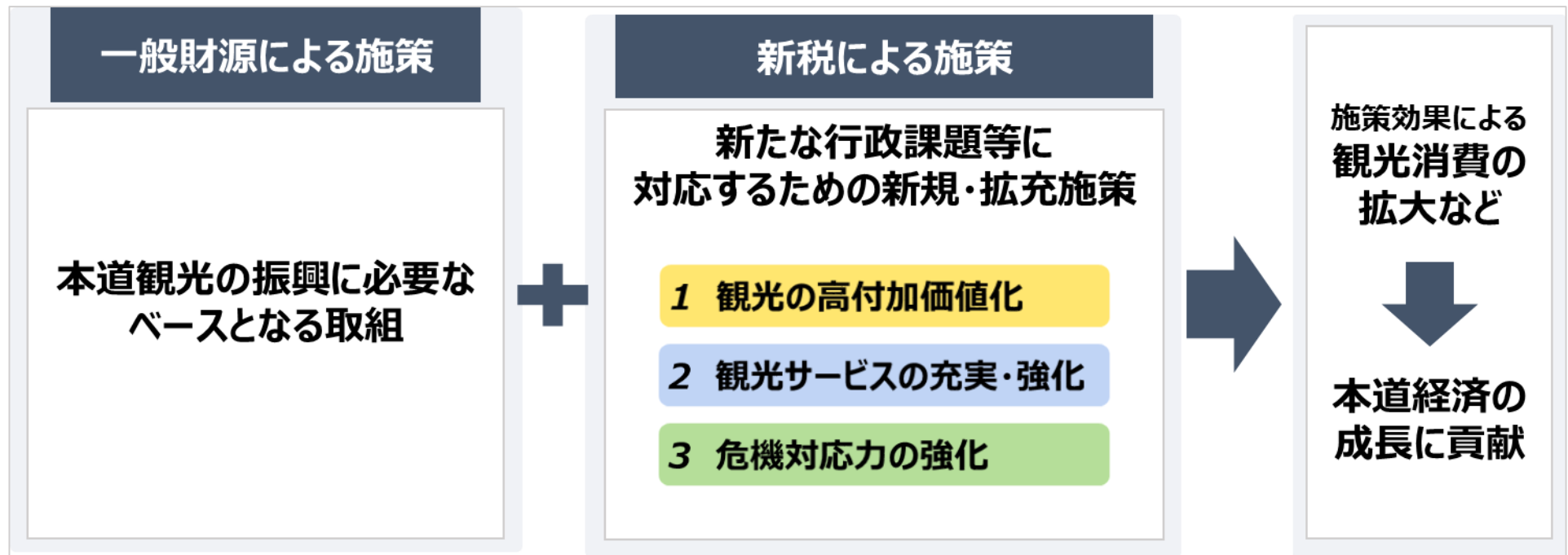


## 3-4. 財源の規模について

### 検討の視点

- ・ 使途に照らして必要となる財源の規模として、中長期的な視点から効果的な施策展開を図っていくためには、一般財源に加え、安定的な財源が必要。

令和5年8月1日 第1回観光振興を目的とした新税に関する懇談会資料より抜粋



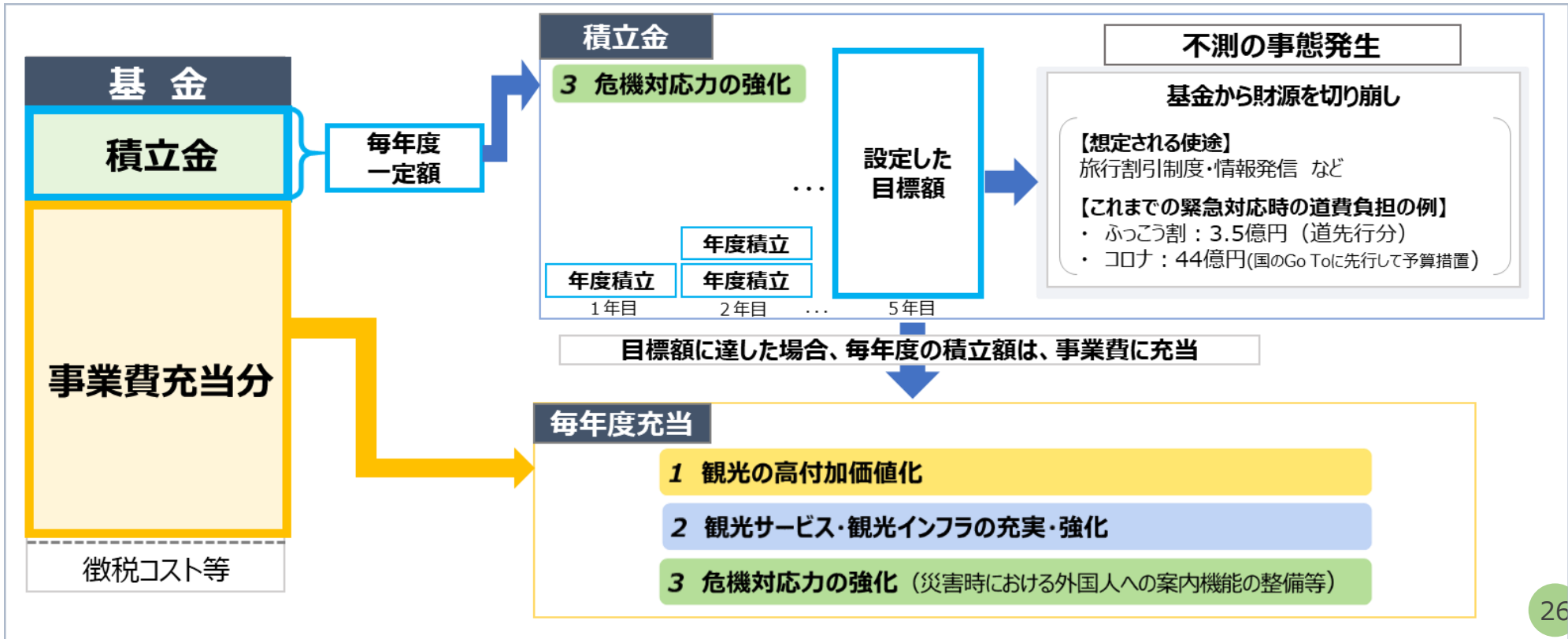
新税による使途の方向性として掲げる  
政策目的に整合的な施策に対し、目的税財源を優先的に充当

# 3-5. 基金について

## 検討の視点

- 観光振興に特化した取組に充当することを明確にするため、基金の創設を検討。  
⇒ 行政需要に応じた計画的な財源の充当と、危機対応財源としての積立が可能。
- 税収見込みに応じ、徴税コストを差し引いた施策充当分を基金に繰り入れ。
- 感染症や災害等、不測の事態への機動的財源として、目標額を設定し、目標額に達するまで毎年度、一定額を積み立て。

令和5年9月14日 第2回観光振興を目的とした新税に関する懇談会資料より抜粋



## 4 徴収事務

---

# 4. 徴収事務

## 市町村・事業者からの主な意見

- 特別徴収義務者の徴収事務の負担軽減に配慮された制度となることが望ましい。(市町村)
- 事業者からは、システム改修に関する支援の声があるが、小規模な事業者はエクセルや手計算で作業しているところもある。そういった事業者への配慮も必要と考える。(市町村)
- 実際に徴収する際は、市か道かどちらかに納税すれば良いようにしてほしい。極力わかりやすく他県の事例も踏まえて検討を慎重に行ってほしい。(事業者)
- オンライン予約が主流となっている現状を踏まえた徴収事務を検討してほしい。(事業者)

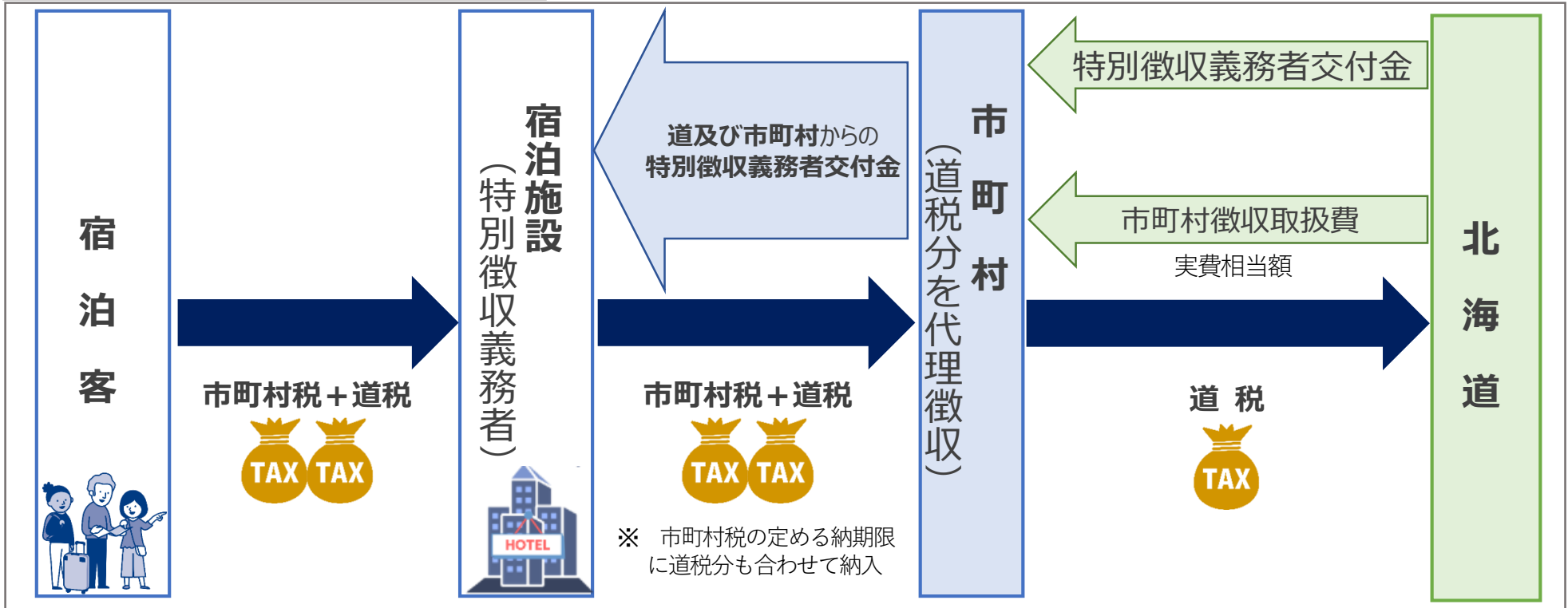
## 検討の視点

- ・ 税収の規模感を踏まえ、先行導入自治体における特別徴収義務者交付金や補助金制度を参考に検討。
- ・ コロナ後も継続している人手不足の現状における事務負担を考慮。

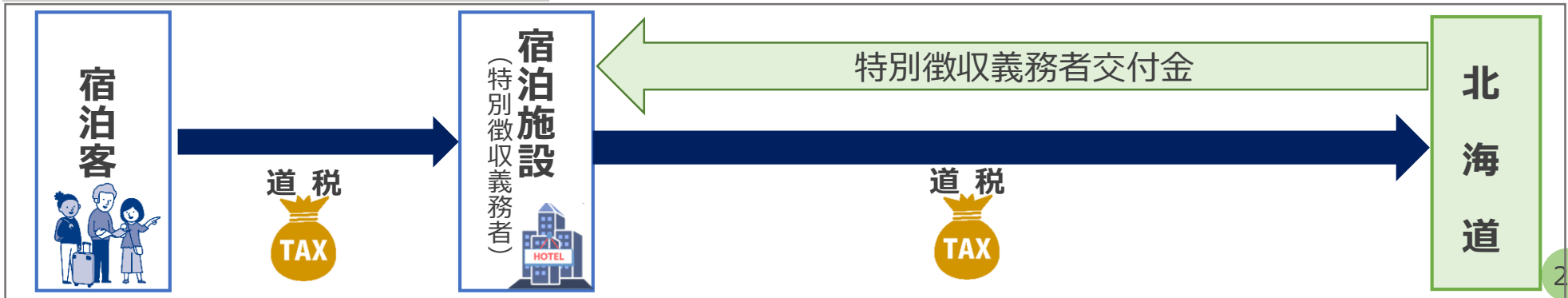
項目	検討	
	方向性	参考：先行自治体の例
特別徴収義務者交付金	○ 導入当初5年間は、 <b>先行自治体と同等程度の交付を想定</b>	○ 3.0%(本則2.5%+導入当初5年、電子申告、完納などにより+0.5%)
市町村への賦課徴収事務処理の依頼	○ <b>宿泊税を課税する市町村に対し、道税分を合わせて徴収いただく賦課徴収事務の処理を依頼し、市町村への「徴収取扱費」として、実費相当額を市町村に交付する想定</b>	○ 福岡県では、福岡市・北九州市に対し賦課徴収事務の処理を依頼
周知・広報	○ 先行事例を十分研究し、導入前後の事業者・市町村への丁寧な説明や、ポスターやパンフレット、SNS等を活用した納税者への周知・広報に積極的に取り組む	○ 宿泊施設に宿泊税に関する説明パンフレットを配架 ○ 駅や空港における広告の掲出

# 4. 徴収事務（フローイメージ）

## I 市町村税の課税がある場合



## II 市町村税の課税がない場合

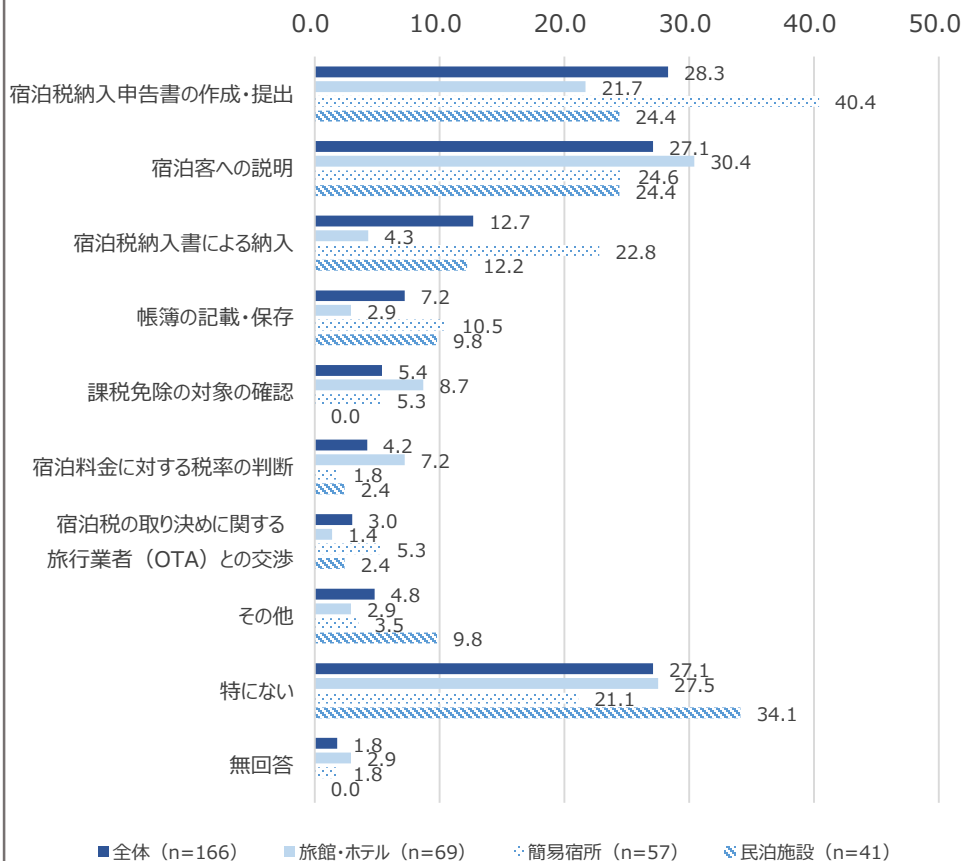


# 参考：先行自治体における徴収事務の実態

## 宿泊税条例施行後の状況に関する調査結果報告書 (京都市、R2.3)

### 宿泊税の徴収事務で最も苦労していること

- 全体では、「宿泊税納入申告書の作成・提出」(28.3%)、「宿泊者への説明」(27.1%)、「特になし」(27.1%)がそれぞれ3割近くを占めており、次いで「宿泊税納入書による納入」が12.7%と続く。
- 施設の種別で見ると、旅館・ホテルでは「宿泊者への説明」、また、簡易宿所では「宿泊税納入申告書の作成・提出」や「宿泊税納入書による納入」が、それぞれ他の種別と比べ多くなっている。特に簡易宿所では、宿泊税の申告納入に関することで苦労していることがわかる。



## 宿泊事業者を対象とした宿泊税に関するアンケート調査結果 (福岡県、R5.9)

### 宿泊税に関する宿泊客の反応 (n=150、選択肢は1つのみ)

	回答数	割合
宿泊税について、改めて説明することは少ない	67	44.7%
宿泊税について、説明を行えば、概ね理解をしてもらえることが多い	68	45.3%
宿泊税について、説明を行うが、理解してもらえないことが多い	7	4.7%
無回答	8	5.3%

### 徴収事務で苦労していること (n=173、複数回答)

	回答数	割合	割合※
宿泊税徴収に関する宿泊客とのトラブル	13	7.5%	8.7%
宿泊税納入申告書の作成・提出	49	28.3%	32.7%
県への宿泊税の払い込み手続き	37	21.4%	24.7%
特になし	60	34.7%	40.0%
無回答	14	8.1%	9.3%

※回答者数(150者)に対する割合

# 5 新税の推進方策

---

# 5. 新税の推進方策

## 市町村・事業者・宿泊者（アンケート）からの主な意見

- 税を導入した際の用途計画・実績報告については、道内自治体、関係機関に対して毎年度明示するなど情報公開について明確にしてほしい。（市町村）
- 北海道観光の持続的発展を目指すために税の導入が必要であることの大枠は否定しないが、市町村の意見をしっかり聞いて制度設計するべきではないか。（市町村）
- 税収の用途としての事業実績をとりまとめ、毎年度ホームページ等で明らかにしてほしい。（事業者）
- （地域訪問に関し、）今後も事業者や市町村との意見交換を継続してほしい。（事業者）
- 新税の計画自体が、まだ世間に知られていないように思う。（宿泊者アンケート）

## 検討の視点

- ・ 目的税の性質を鑑み、税収や用途について、透明性の確保が求められており、積極的な情報発信が必要。
- ・ 北海道には多様な観光地が存在することから、その実態を把握した施策展開とするためにも、市町村や事業者などと継続的に意見交換を実施することが必要。

### 用途の透明性の確保

- ・ 税収や用途について、毎年度適切に情報公開
- ・ 宿泊者アンケート等の実施
- ・ SNSやホームページ等による積極的な情報発信
- ・ チラシやポスター、バナーなどによる周知広報

### 市町村との継続的な情報・意見交換

- ・ 振興局の機能を活かした地域の課題共有
- ・ 連携した施策展開を図るため、宿泊税導入市町村と定期的に情報共有する枠組みの構築

### 事業者との継続的な情報・意見交換

- ・ 観光振興の取組や実情、税制度の施行実態を把握するため、事業者との情報・意見交換を継続的に実施

### 制度の検証

- ・ 条例の施行後5年を目途として、社会経済情勢の推移等を勘案し、この条例の規定について、適時、検討の機会を設け、その結果に基づいて必要な措置を講ずる



## 6 新税の概要

---

## 6. 新税の概要

項目	新税の考え方【懇談会議論のまとめ】
税目名	宿泊税（法定外目的税）
税収の使途	北海道観光の高付加価値化、観光サービス・観光インフラの充実・強化、危機対応力の強化等、北海道観光の振興を図る施策に要する費用に充てる。
課税客体	北海道内に所在する次の宿泊施設への宿泊行為 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅館業法の許可を受けて営む旅館・ホテル、又は簡易宿所</li> <li>・ 住宅宿泊事業法の届出をして営む住宅宿泊事業に係る住宅</li> </ul>
課税標準	上記宿泊施設への宿泊数
納税義務者	上記宿泊施設への宿泊者
税率	一人一泊について、宿泊料金が 2万円未満の場合                      100円 2万円以上5万円未満の場合        200円 5万円以上の場合                        500円
非課税事項	修学旅行その他学校行事に参加する者及びその引率者
収入見込額	平年度 約45億円程度
徴収方法	特別徴収
課税を行う期間	条例の施行後5年を目途として、社会経済情勢の推移等を勘案し、この条例の規定について、適時、検討の機会を設け、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

## 7 懇談会委員からの意見を踏まえた今後の検討事項

---

# 7. 懇談会委員からの意見を踏まえた今後の検討事項

これまでの懇談会における委員の下記の議論・意見を踏まえ、  
新税の詳細な制度設計や運用段階などにおいて、引き続き検討する

## 新税による施策・使途について

- 昨今の能登半島地震で多くの方々が被災されている中、**危機対応力の強化は改めて重要だと実感した**。観光業はこうした影響を大きく受けるので、基金があれば、観光分野への風評被害も最小限に抑えることができる。この部分については是非検討してほしい。
- **スポーツ大会・合宿について非課税が難しいのであれば、今後、使途の中で道としての支援策を検討してほしい。**

## 今後の新税の検討プロセスについて

- **市町村との合算で考慮しても過重な負担とならないよう検討してほしい。**
- **今後の検討プロセスや、導入後の運用段階においても、事業者との意見交換の場などを設けてほしい。**
- **徴収事務を担う事業者の負担軽減に配慮するとともに、適切な支援策について検討してほしい。**

## 導入後の見直しについて

- **制度全般の見直しを行う期間については、実施後の状況を見ながら柔軟に見直す措置を検討してほしい。**
- **ビジネスでの宿泊や一定価格以下の宿泊に対する免税点の適用を検討してほしい。**
- **観光立国北海道の実現に向け**税収を確保する**という点は、今後も継続的に検討してほしい。**
- **税導入後も、引き続き宿泊者の意見や宿泊の実態を把握しながら進めるとともに、見直しの協議に際しては、より多くの納税者側の委員を加え、意見を聞いてほしい。**