



観光振興を目的とした新税の考え方

北海道経済部観光局
令和6年（2024年）6月

- 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. 新税導入による財源確保が必要な理由
 - 1-5. 目的税の法的な意義
 - 1-6. 宿泊行為へ課税する理由
- 2 新税による施策・使途**
 - 2-1. 施策と受益の関係
 - 2-2. 新税充当の原則的なルール
 - 2-3. 市町村との役割分担
 - 2-4. 新税による具体的な施策イメージ
 - 2-5. 使途の規模感
 - 2-6. 新税の施策による波及効果
- 3 新税の枠組み**
 - 3-1. 税率について
 - 3-2. 非課税事項・名称について
 - 3-3. 安定的な施策の実施について
- 4 徴収事務**
- 5 新税の推進方策と施策の検討に向けた仕組みの構築**
- 6 新税の概要（道案）**

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

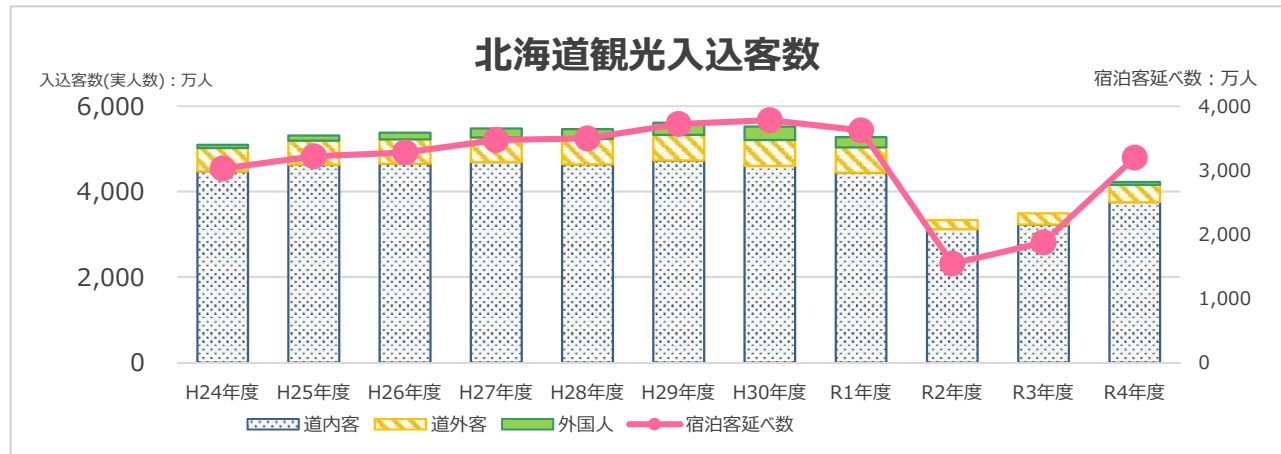
これらの行政サービスを享受される旅行者（宿泊者）の皆様からご負担をいただきながら、旅行者の満足度や利便性を高め、いつでも、どこでも、何度でも訪れていただく「観光立国北海道」を実現

1-2. 北海道観光の姿

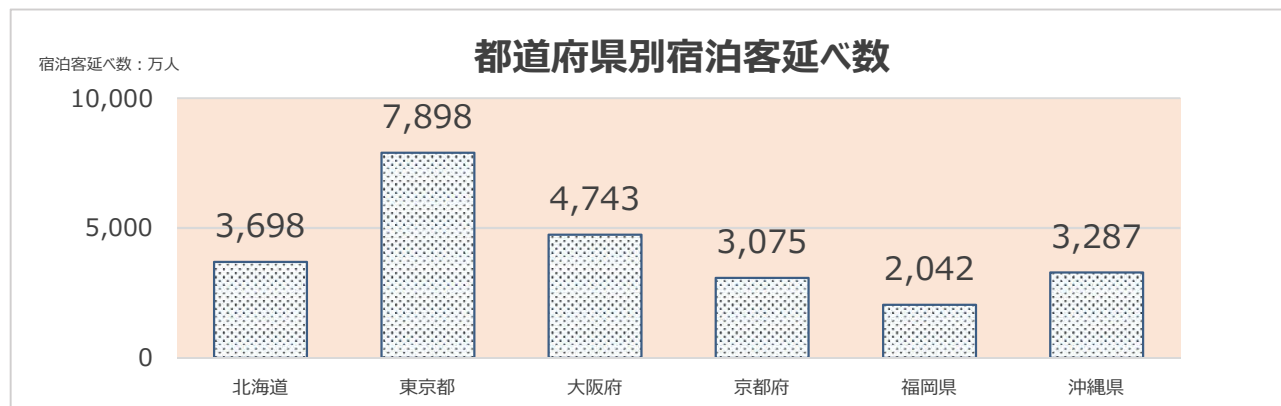
北海道への来訪者

- 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）

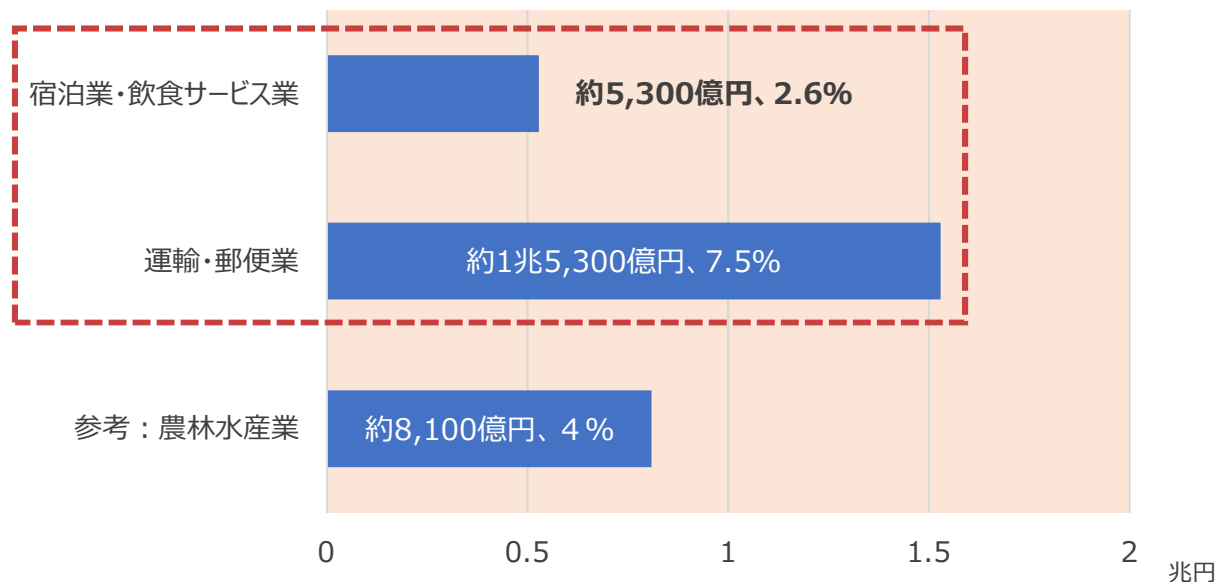
1-2. 北海道観光の姿

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

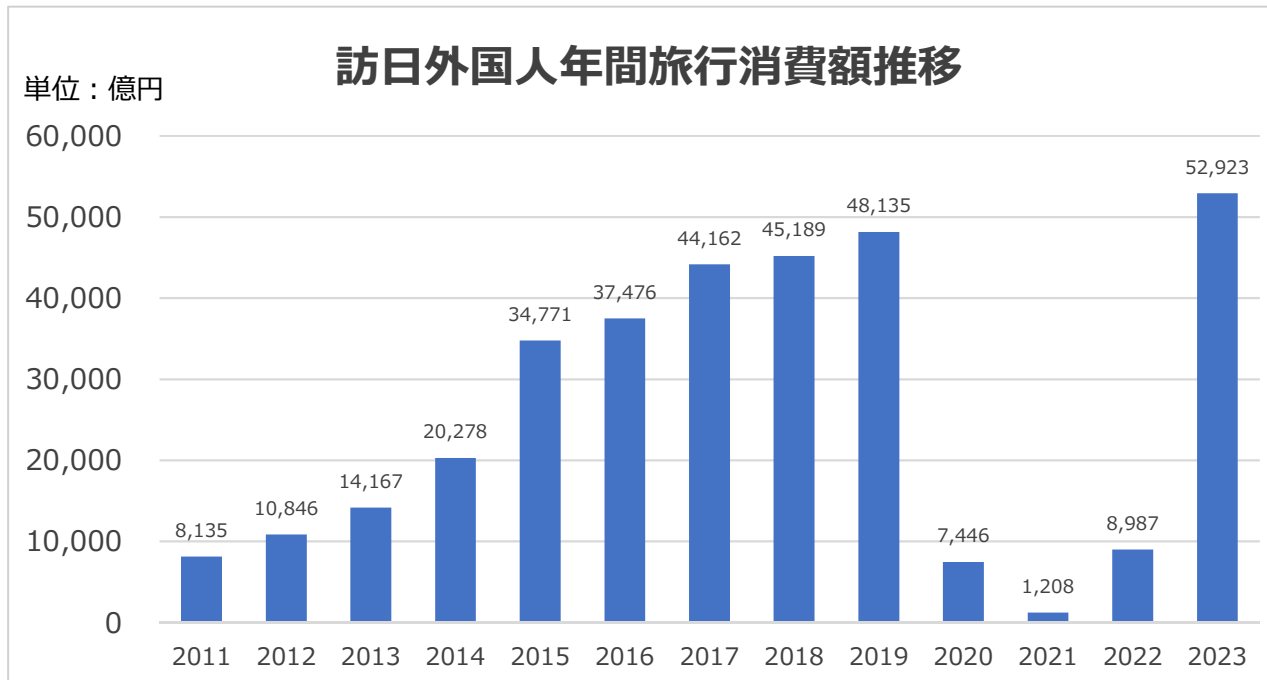
1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

観光振興を目的とした新税の考え方

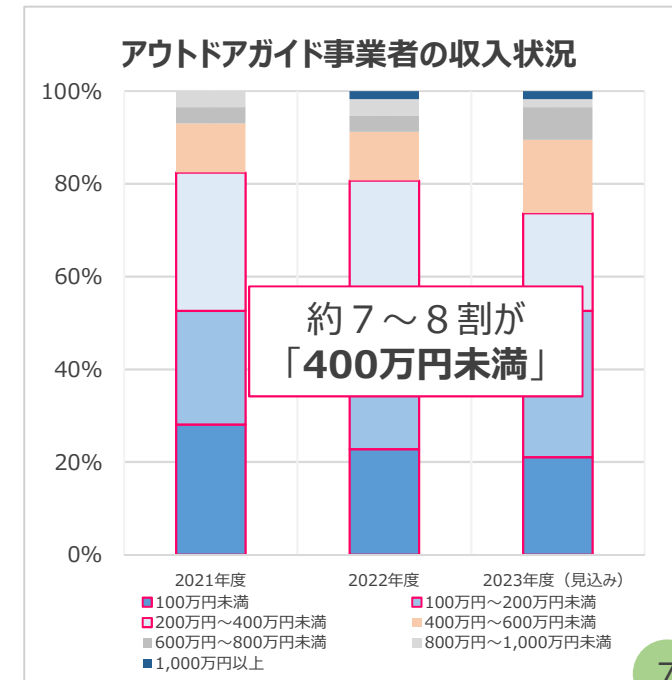
観光客ニーズの高度化・多様化

- 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月道実施）

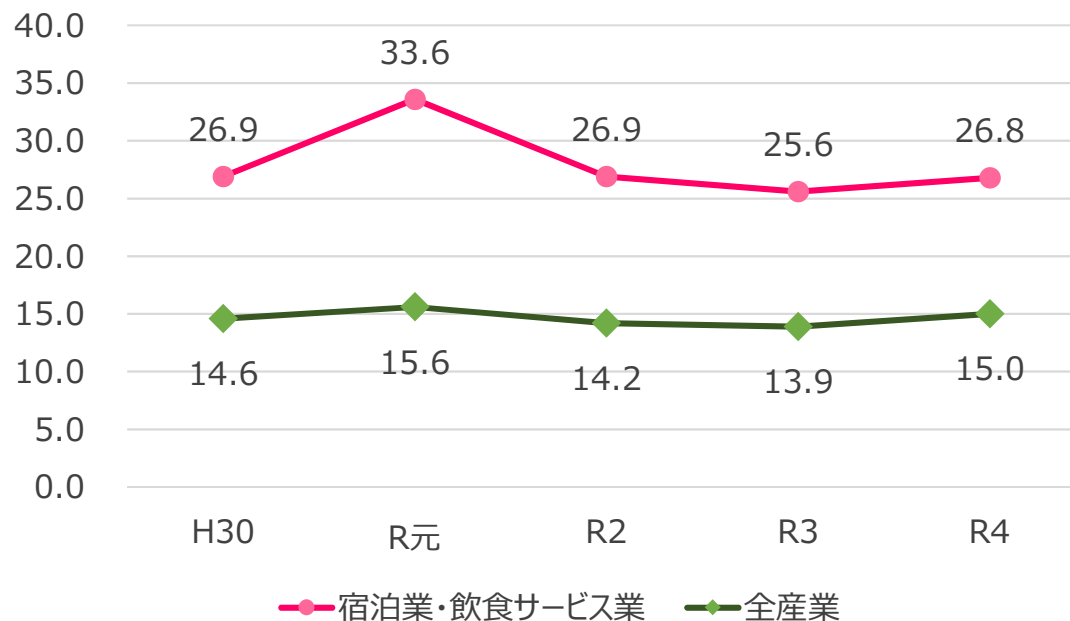
1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

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。
- 慢性化する人手不足と観光需要の高度化・多様化との格差を埋める手立てのひとつである、効率化や生産性向上につながるデジタル実装を一層、進展・浸透する必要がある。

⇒ 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



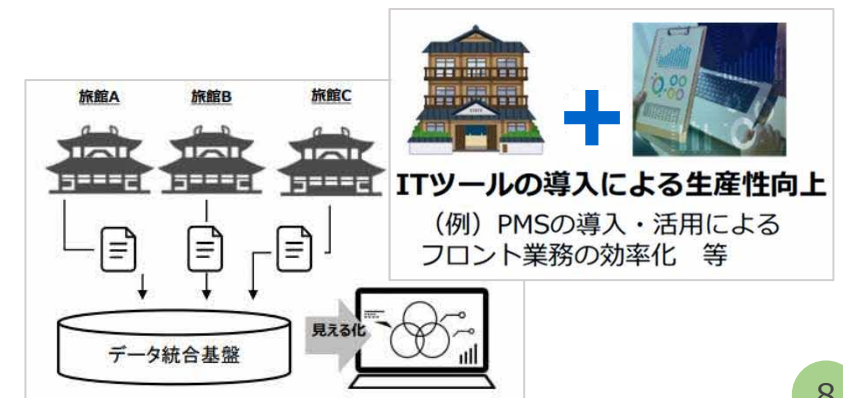
雇用動向調査結果の概要、産業別に入職と離職（厚生労働省）を基に道作成

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）

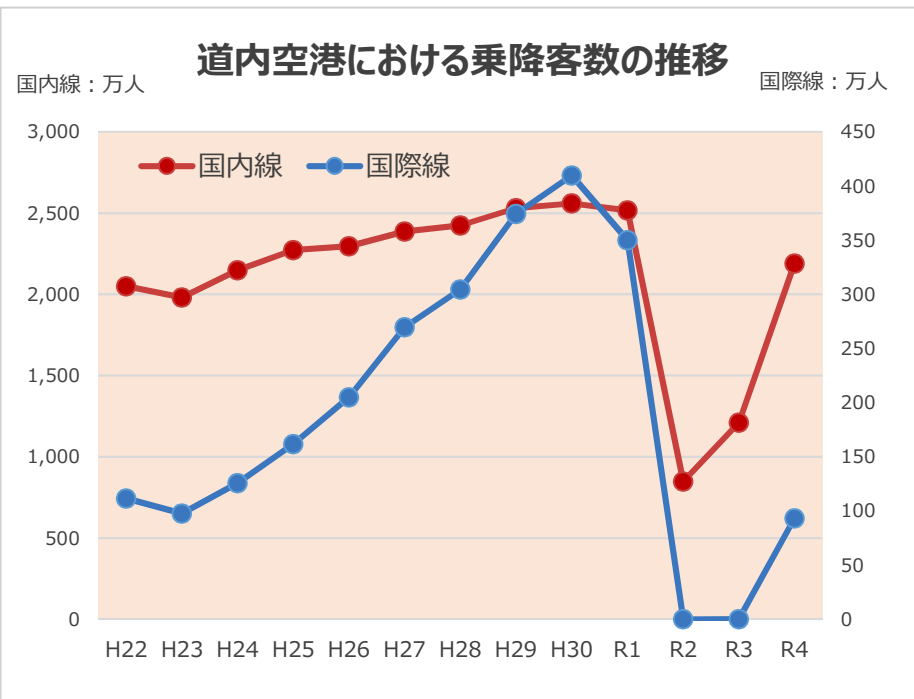
1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

観光振興を目的とした新税の考え方

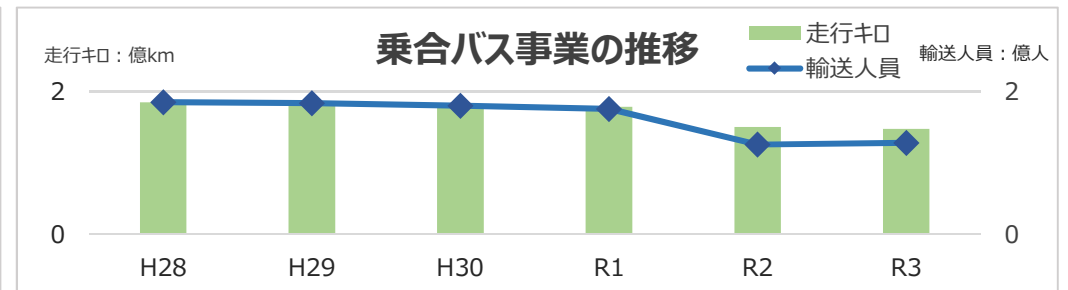
移動利便性の向上

- 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。**



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）



北海道の交通の現況（北海道総合政策部交通政策局）



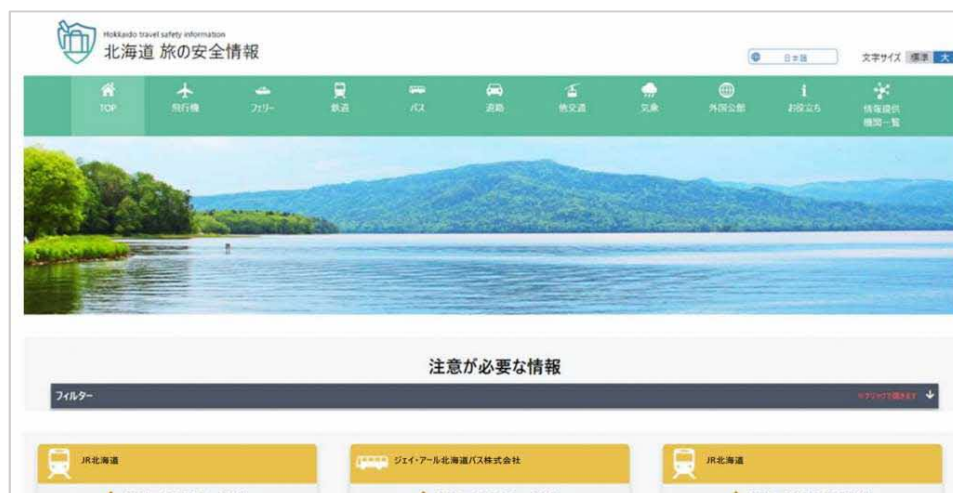
観光庁資料を基に道作成

1-3. 観光を取り巻く情勢の変化

リスク管理・体制強化

- 感染症の世界的流行に伴い、移動制限等により観光需要は激減し、観光関連産業は甚大な被害を受けた。
- 災害等の発生時には、国内客のみならず海外からの観光客にとって、多言語による避難の際の適切な対処方法や、交通や被害状況などに関する情報スムーズに入手できるようにすることが重要。
- また、災害等の発生時には、被災地だけでなく、近隣の地域や、類似の特性がある観光地においても被害があると思われ、キャンセルや旅行控えなどによる需要減などといった風評被害も生じた例も多い。

⇒ 北海道を訪れる人々が**安全・安心・快適に旅行**ができるよう、「旅行者目線」での正しい情報発信の体制を強化するとともに、災害等の影響を受けやすい、**観光地や観光関連産業における経済的ダメージを最小限に抑え、強靱化を図ることが必要**。



北海道運輸局



プッシュ型情報発信アプリ「Safety tips」

・地震発生時のプッシュ通知



通常時

緊急地震速報プッシュ通知

取るべき行動

国土交通省、観光庁

第9期北海道総合開発計画（国土交通省北海道局）

- 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（北海道）（最終案）

- 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への志向の変化に対応しながら、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

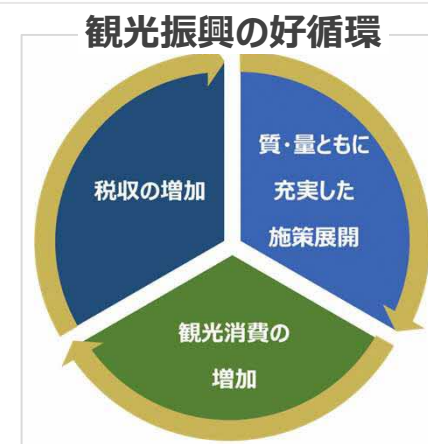
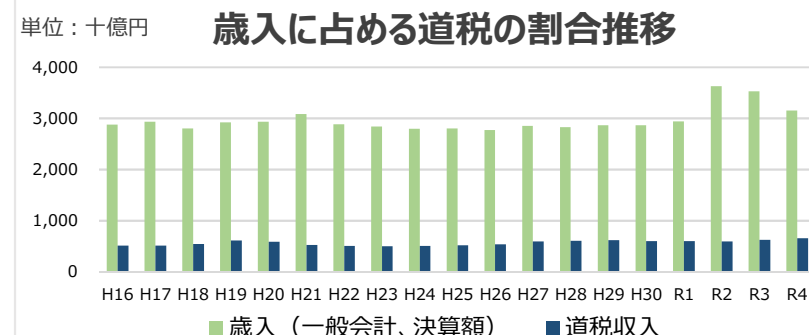
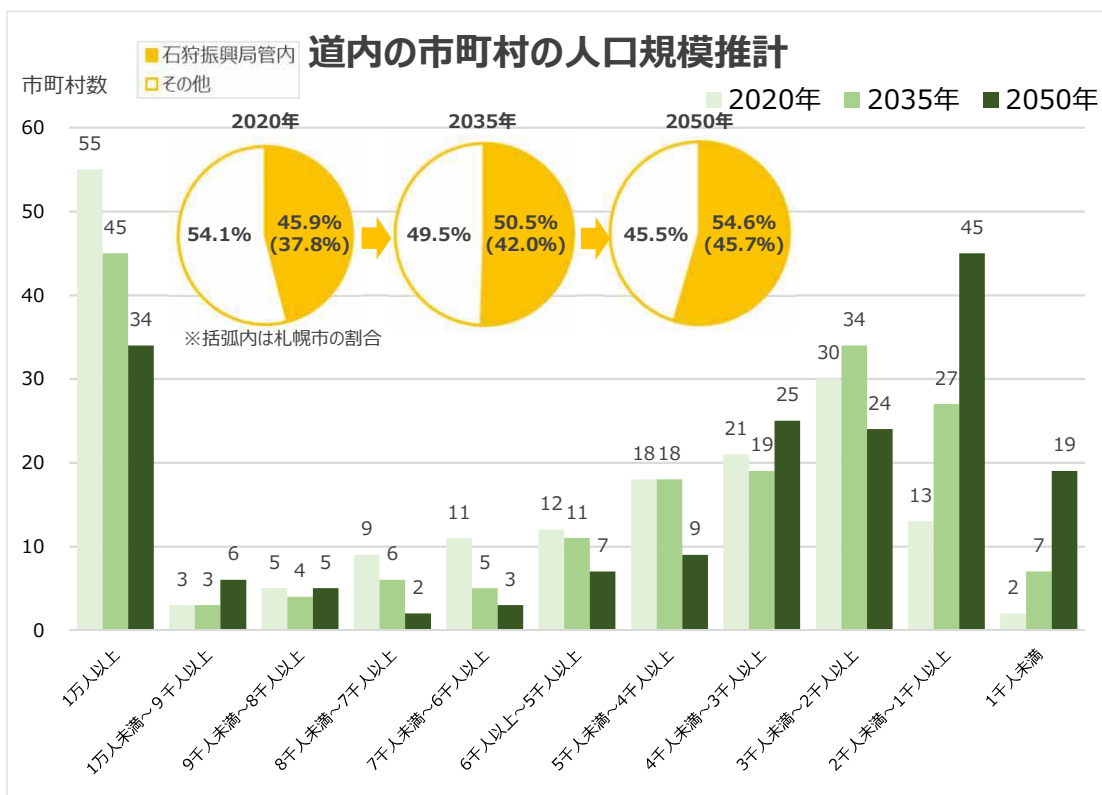
- ・観光公害への対応と地域住民の観光産業への理解
- ・新たな感染症や災害など不測の事態への強い対応力 など

1-4. 新税導入による財源確保が必要な理由

観光振興のための安定的財源の確保と、導入による観光振興の好循環

- 人口減少、少子高齢化が進む中、道税収入の大幅な増加は期待できず、高度化・多様化する観光ニーズや、人手不足、移動利便性の向上、危機対応力の強化などの課題に対応する施策展開が困難。
- 観光課題（特定の目的）に対応するための行政サービス（施策の効果）を受益する旅行者（宿泊者）に負担を求めることが妥当。
- 安定財源のもとで効果的な施策展開（観光振興）を図ることで、旅行者（宿泊者）の満足度や利便性を向上させ、さらに多くの観光客を呼び込むとともに、道内各地における消費を増加させることにより、地域経済の活性化と新税による税収も増加することが期待される（＝観光振興の好循環）。

⇒ 新税の導入により、**質・量ともに充実した施策展開（観光振興）**を図ることにより、本道経済の柱である**観光の飛躍的な成長と持続的な発展**を図る。



国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」をもとに道作成（新たな北海道総合計画（最終案）より）

1-5. 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ともなうことから、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)

観光振興を目的とした新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
- ◆ 観光関連施策という「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、観光関連施策のうち、以下の**政策目的と整合的な施策**に新税を優先的に充当



公的サービスとしての特定の政策目的（行政需要）

後述「新税による施策・使途」において詳細を説明

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

1-6. 宿泊行為へ課税する理由

宿泊行為へ課税する法定外目的税とする考え

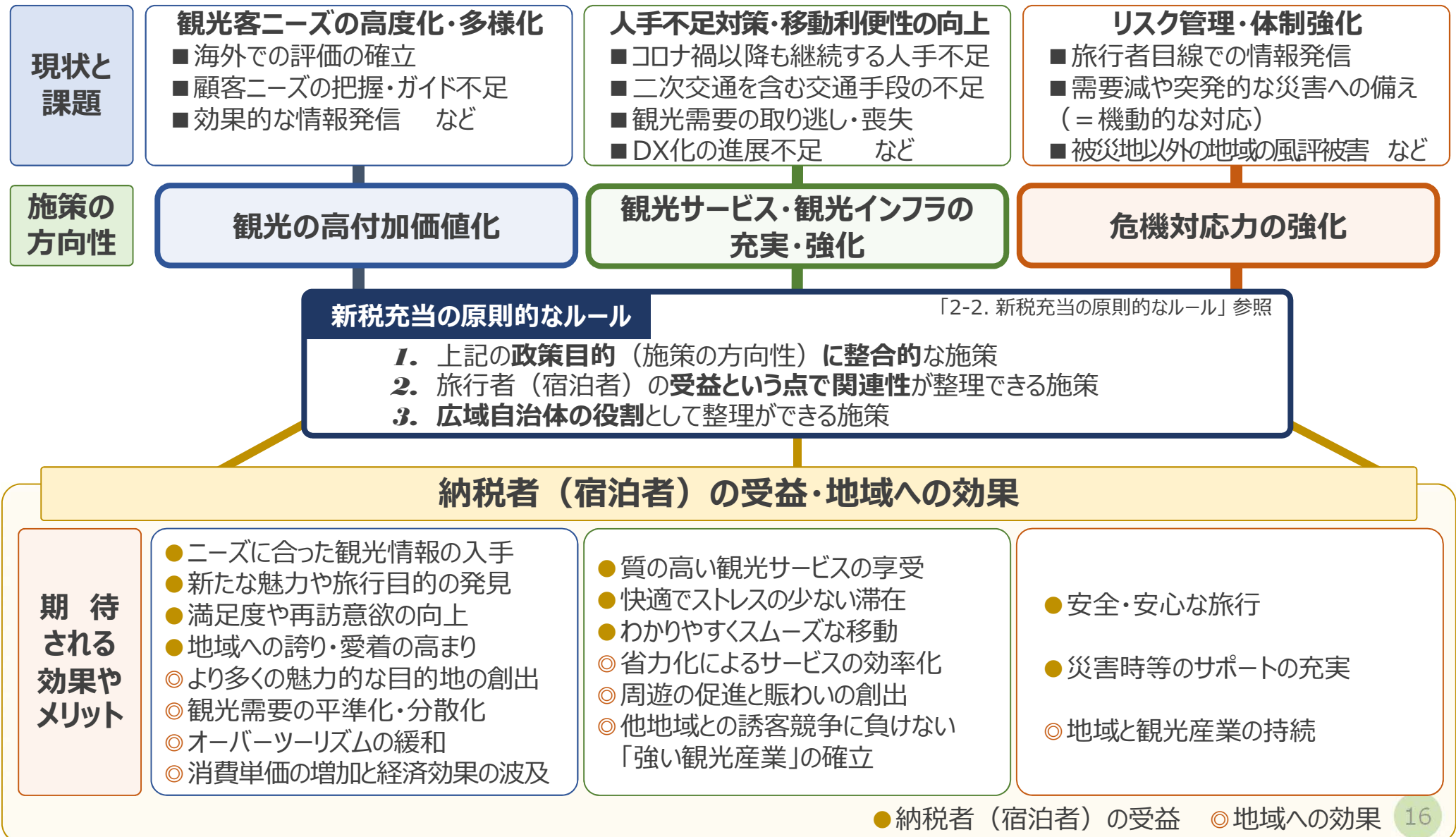
道の附属機関である北海道観光審議会において、入域、交通機関の利用、土産物購入、飲食、駐車などの手法と比較検討した結果、これらの手法は、課税対象行為と日常行為との区別や、客体の把握が困難であり、相対的に観光行為との相関性が高い「道内の宿泊施設に宿泊する者に対して課税する、法定外目的税の導入を検討すること」が望ましいとされたことを踏まえ、財源確保策としては「宿泊行為への課税」が妥当であると判断（平成30年2月 観光審議会からの答申）。

手法	課 題	項 目	考 え 方
入域	○交通手段によって乗客を把握する仕組みが異なる（行為者の把握が困難） ○道民の帰省行為との区別が困難	受益と負担の関係	○宿泊行為は観光目的の比率が高く、滞在期間に応じて、概ね受益に見合った負担を求めることが可能 ○新税による施策効果である移動利便性の向上や宿泊施設等の受入機能の向上などといった点において、観光目的以外の宿泊にも受益があると考えられ、受益と負担の関係の整理が可能 ○道民の宿泊客も受益を享受されと考えられ、居住地によらずすべての宿泊客の負担を求めることが可能
交通 土産 飲食 駐車	○交通手段によって乗客を把握する仕組みが異なる（行為者の把握が困難） ○関係業態が多数存在する ○日常行為との区別が困難		
宿泊	○宿泊施設は、旅館業法等により宿泊者を把握する仕組みが存在している（行為者の把握が相対的に容易）		
相対的に観光行為との相関性が高い 宿泊行為への課税が妥当と判断		道民の免除	○道民であることを理由に免税とすることは、税の公平性の観点から困難
		税の公平性	○すべての宿泊行為に対する課税とすることで公平性を担保

2 新税による施策・使途

2-1. 施策と受益の関係

北海道観光の現状や課題を踏まえた施策の方向性と、
ご負担をいただく納税者・地域の皆様への新税による施策の効果（受益）を整理。



2-2. 新税充当の原則的なルール

検討の視点

新税を充当する施策については、次の「新税を充当する原則的なルール」に基づき検討を行う。

新税を充当する原則的なルール

1. **政策目的**（3つの施策の方向性）と**整合的な施策**
2. **旅行者（宿泊者）の受益という点で関連性が整理できる施策**
3. **広域自治体の役割として整理できる施策**（対象が道内全域・市町村を跨ぐ広域的、効果が全道域に及ぶ施策）

新税の充当が可能な施策の例

- ① マーケティングや情報分析・発信など
- ② 公共交通の利用促進に資する取組など
- ③ 災害時等における旅行者へのサポート体制の強化など

新税を充当しない施策の例

- ✕ ① 旅行者（宿泊者）の受益という点で関連性が見出せない事業
- ✕ ② 他の基金や目的税を活用している事業
- ✕ ③ その他、旅行者（宿泊者）を主な対象とせず、道民の生命・財産を守ることを主たる目的としている事業

2-3.新税による施策における市町村との役割分担

観光振興を目的とした新税の考え方

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

2-4. 新税による具体的な施策イメージ

①マーケティングの強化  ・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) ・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) ・情報発信の強化(多言語対応の推進など)	②資源を活かした観光の推進  ・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) ・新たな観光需要に応じたツーリズム(テーマ別観光、自然公園の観光活用など) ・観光地づくりやマーケティングと一体となったプロモーションの実施	③地域の取組支援  ・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) ・先駆的・モデル的な観光地づくりへの支援(観光地の創出・分散に資する取組、持続可能な観光地づくりなど)									
④人材の確保・育成  ・観光関連産業における多様な人材の確保・育成(人材の定着、ATガイド育成、ITによる省力化など) ・専門人材の育成(DMOにおける専門人材の育成など)	⑤受入機能の強化・高度化  ・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) ・社会的な要請に対応した受入環境整備支援(ユニバーサル化など)	⑥移動利便性の向上  ・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) ・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)									
⑦危機対応力の強化  ・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) ・機動的な需要喚起、風評被害対策等(財源の積上げ)	▶ 新税による使途の3つの方向性と想定規模 ◀ <table border="0"> <tr> <td></td> <td>観光の高付加価値化……………①～③</td> <td>約17億円程度</td> </tr> <tr> <td></td> <td>観光サービスの充実・強化……………④～⑥</td> <td>約20億円程度</td> </tr> <tr> <td></td> <td>危機対応力の強化……………⑦</td> <td>約5億円程度</td> </tr> </table> 上記のほか、徴収経費や道税システム改修費、特別徴収義務者交付金など、数億円程度を要する想定			観光の高付加価値化……………①～③	約17億円程度		観光サービスの充実・強化……………④～⑥	約20億円程度		危機対応力の強化……………⑦	約5億円程度
	観光の高付加価値化……………①～③	約17億円程度									
	観光サービスの充実・強化……………④～⑥	約20億円程度									
	危機対応力の強化……………⑦	約5億円程度									

※ 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、活用する事業は毎年度検討し、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。

2-5. 使途の規模感

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
マーケティング の強化 ----- 想定規模 約 5 億円 程度	● 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） ● 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） ● 情報発信の強化（多言語対応の推進など）	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。	● 域内観光情報の集約・発信 ● 隣接エリア単位でのプロモーションの実施 など
資源を活かした 観光の推進 ----- 想定規模 約 5 億円 程度	● 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） ● 新たな観光需要に応じたツーリズム（テーマ別観光、自然公園の観光活用など） ● 観光地づくりやマーケティングと一体となったプロモーションの実施	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。	● 歴史的建造物の維持・保全 ● 景観や環境保全の取り組み ● 都市型スノーリゾートの推進 ● 地域イベントの運営 など
地域の 取組支援 ----- 想定規模 約 7 億円 程度	● 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） ● 先駆的・モデル的な観光地づくりへの支援（観光地の創出・分散に資する取組、持続可能な観光地づくりなど）	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。	● 市町村エリア内の観光地等への支援 など

※ 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、活用する事業は毎年度検討し、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。

2-5. 使途の規模感

Ⅱ 観光サービス・観光インフラの充実・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
人材の確保・育成 ----- 想定規模 約 5 億円 程度	●観光関連産業における多様な人材の確保・育成 (人材の定着、ATガイド育成、ITによる省力化など) ●専門人材の育成 (DMOにおける専門人材の育成など)	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。	●地域DMOにおける専門人材の確保・育成、組織機能強化 ●マッチングイベントやインターンシップ ●アウトドア／体験コンシェルジュの設置 など
受入機能の強化・高度化 ----- 想定規模 約 8 億円 程度	●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) ●社会的な要請に対応した受入環境整備支援(ユニバーサル化など)	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。	●Wi-Fi環境・トイレ・多言語化、ユニバーサル化等の整備 ●オーバーツーリズム対策 など
移動利便性の向上 ----- 想定規模 約 7 億円 程度	●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) ●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)	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。	●市町村内の二次交通の機能強化 ●バス待機場所の確保 など

※ 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、活用する事業は毎年度検討し、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。

2-5. 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
危機対応力の 強 化 ----- 想定規模 約 5 億円 程度	● 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) ● 機動的な需要喚起、風評被害対策等 (財源の積上げ)	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、地域経済や観光産業の 持続に向けた支援を実施。	● 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立て など

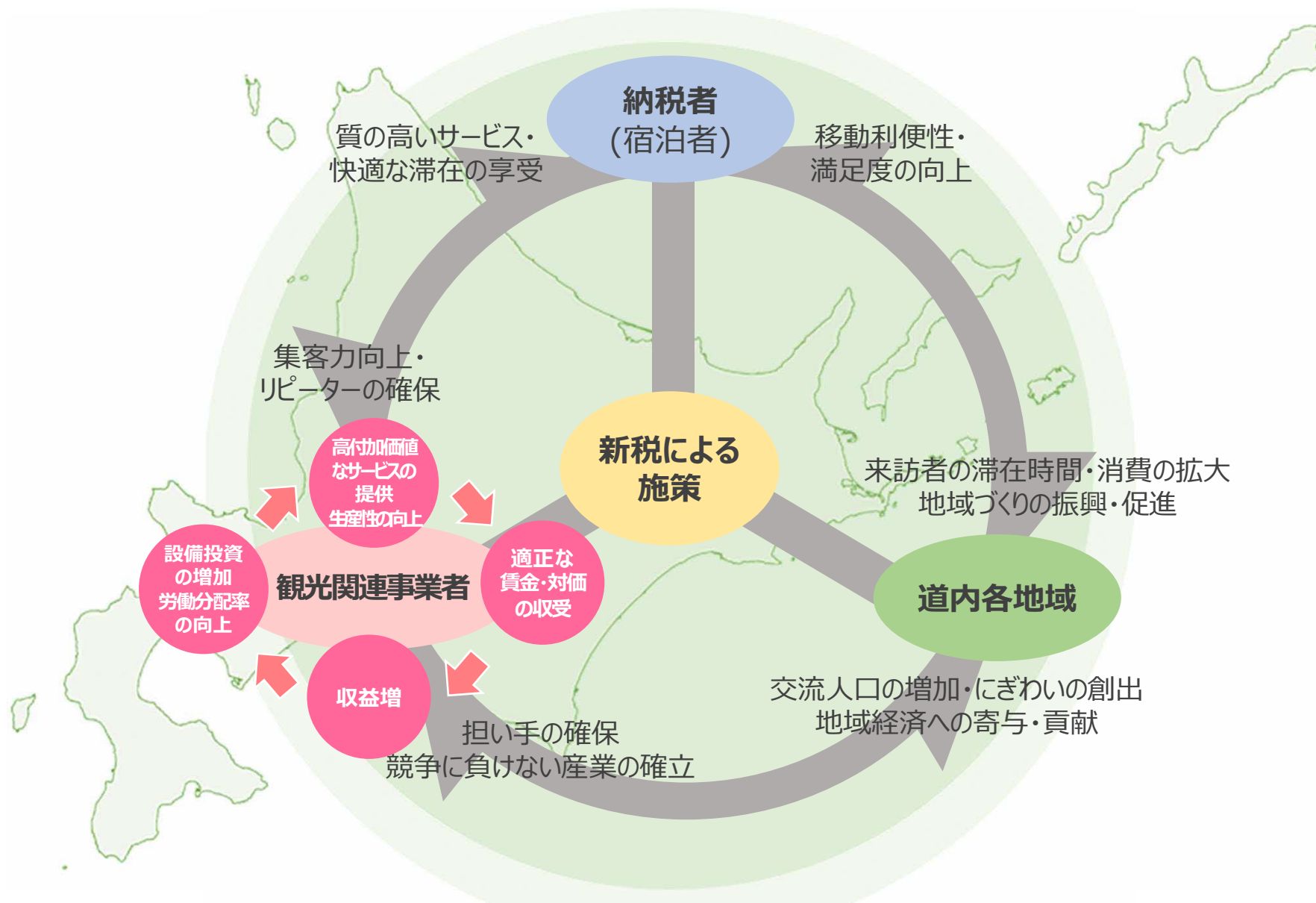
※ 上記はあくまでも現段階で想定している使途の方向性であり、税の導入後、活用する事業は毎年度検討し、道議会の議決を経た上で決定します。

※ 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。

2-6. 新税の施策による波及効果イメージ

観光振興を目的とした新税の考え方

納税者となる**宿泊者**はもとより、徴収事務を担う**宿泊事業者**や、
道内各地域に、新税による**用途の効果**を波及させる



3 新税の枠組み

3-1. 税率について

検討の視点

- ・ 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。

税率の案	検 討	
	段階的定額制の利点	料金区分の考え方
2万円未満：100円 2万円以上5万円未満：200円 5万円以上：500円	○ 低価格の宿泊料金に配慮 ○ 負担能力に応じた税率の設定 ○ 宿泊価格の上昇による税收効果	○ 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

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

- ・ 2万円未満（税率100円）の宿泊料金の分布は約90%。

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）

税収規模イメージ

- ・ 「第5期北海道観光のくにづくり行動計画」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。

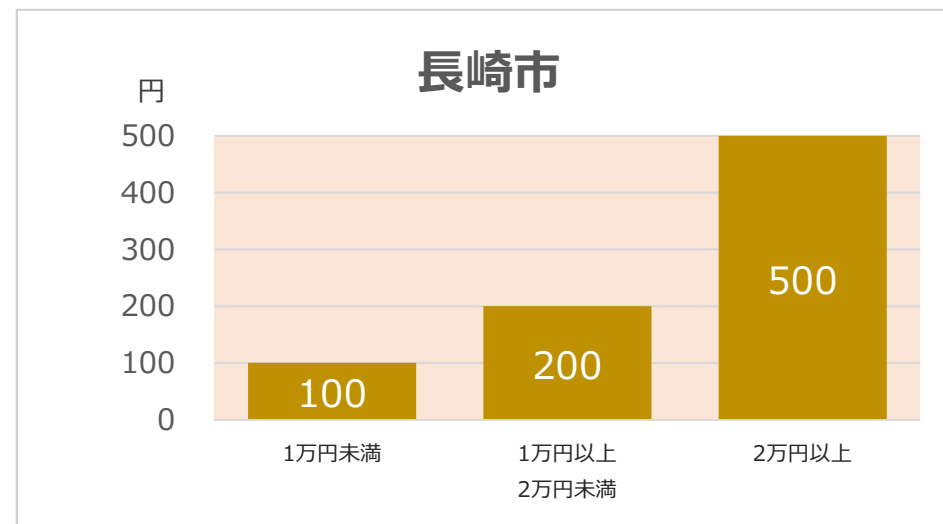
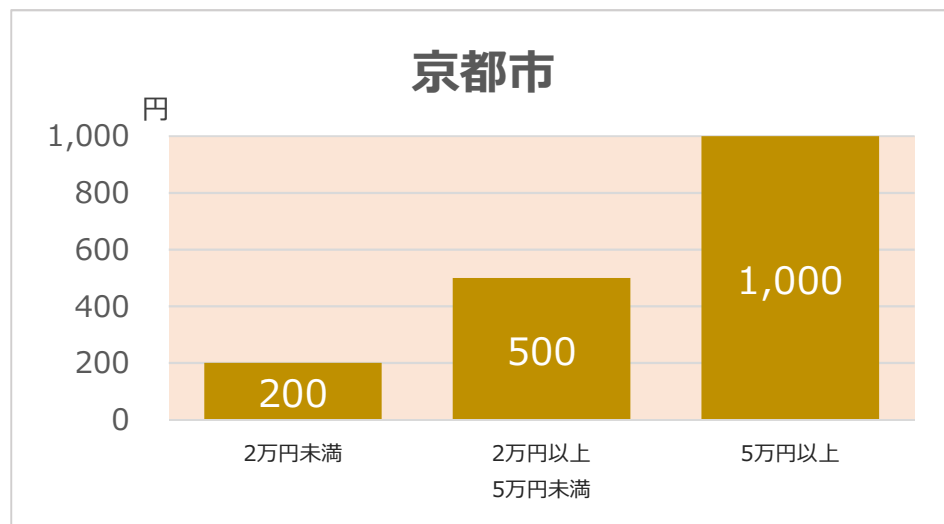
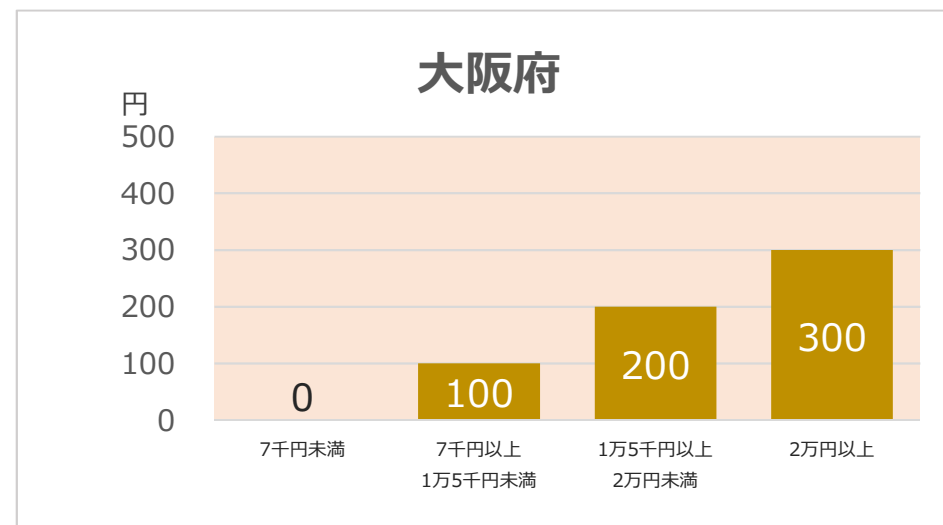
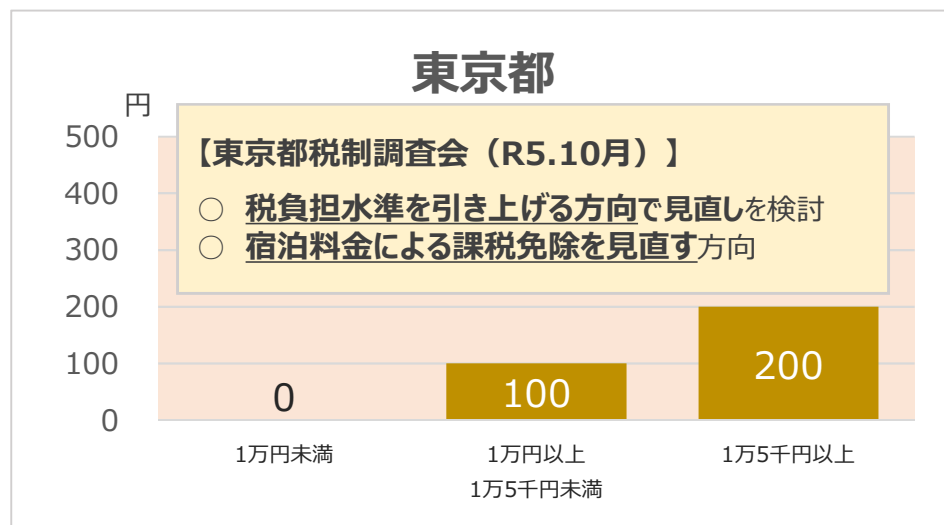
料金区分	税率	宿泊客延べ数	道内分布割合
2万円未満	100円	約4,000万人泊	約90%
2万円以上5万円未満	200円		約9%
5万円以上	500円		約1%

＝
＝

税収規模
1年あたり
約45億円 程度

3-1. 税率について（先行自治体の税率の例）

観光振興を目的とした新税の考え方

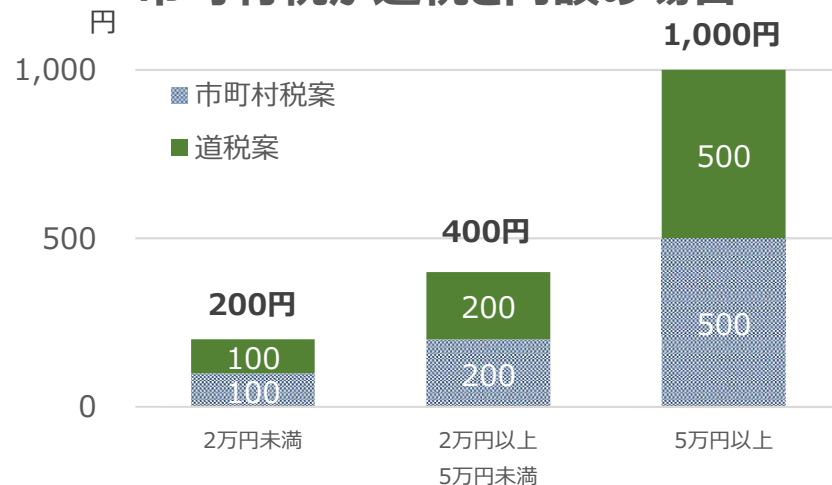


- ・ 道税としては、概ね**先行事例の範囲内**にとどまっている。
- ・ 宿泊料金の上昇などを受け、**先行事例では、宿泊料金による課税免除のあり方や税率について見直す動きもある。**

3-1. 税率について（市町村税との合算イメージ）

観光振興を目的とした新税の考え方

市町村税が道税と同額の場合



市町村税が一律定額制の場合

※仮200円



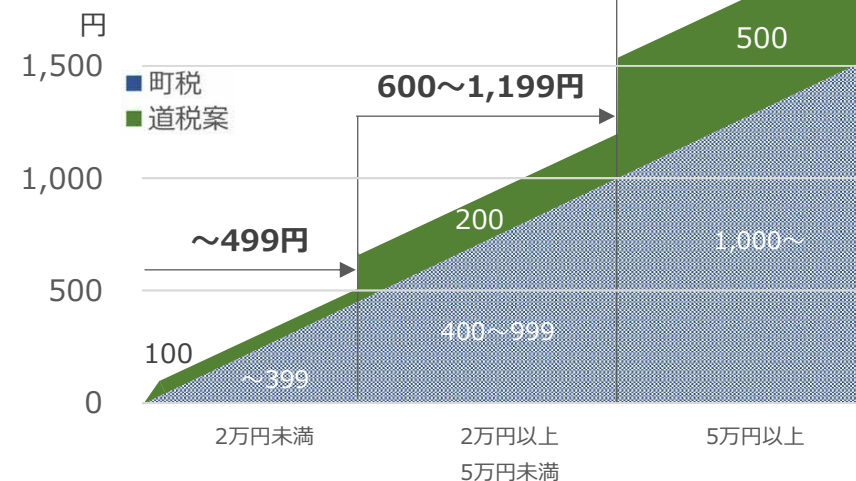
市町村税の課税がない場合

※道税のみの課税



倶知安町内

※定率制 2%



※ 入湯税（市町村税）の対象となっている施設においては、150円（標準税率）から250～300円（超過税率）が加わる。

3-2. 非課税事項・名称について

非課税事項について

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。**
- ・ 教育課程に公益性を認め、修学旅行やその他の学校行事については課税免除とする。

**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、新税による使途の中で支援策を検討

名称について

検討の視点

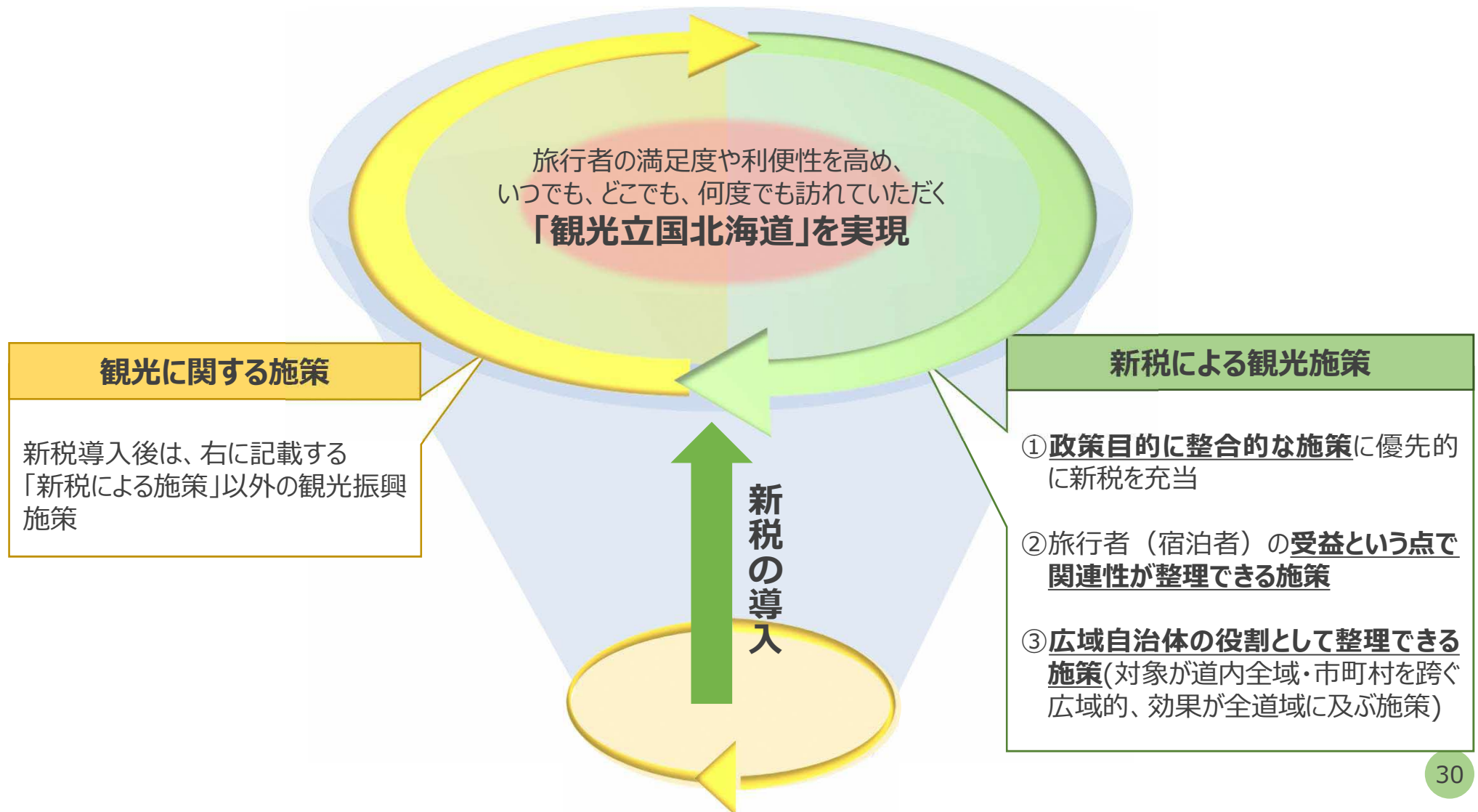
- ・ 納税していただく皆様にとってのわかりやすさや、他の自治体との整合という観点から、**「宿泊税」とする。**

名称は「宿泊税」とする

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

3-3. 安定的な施策の実施について

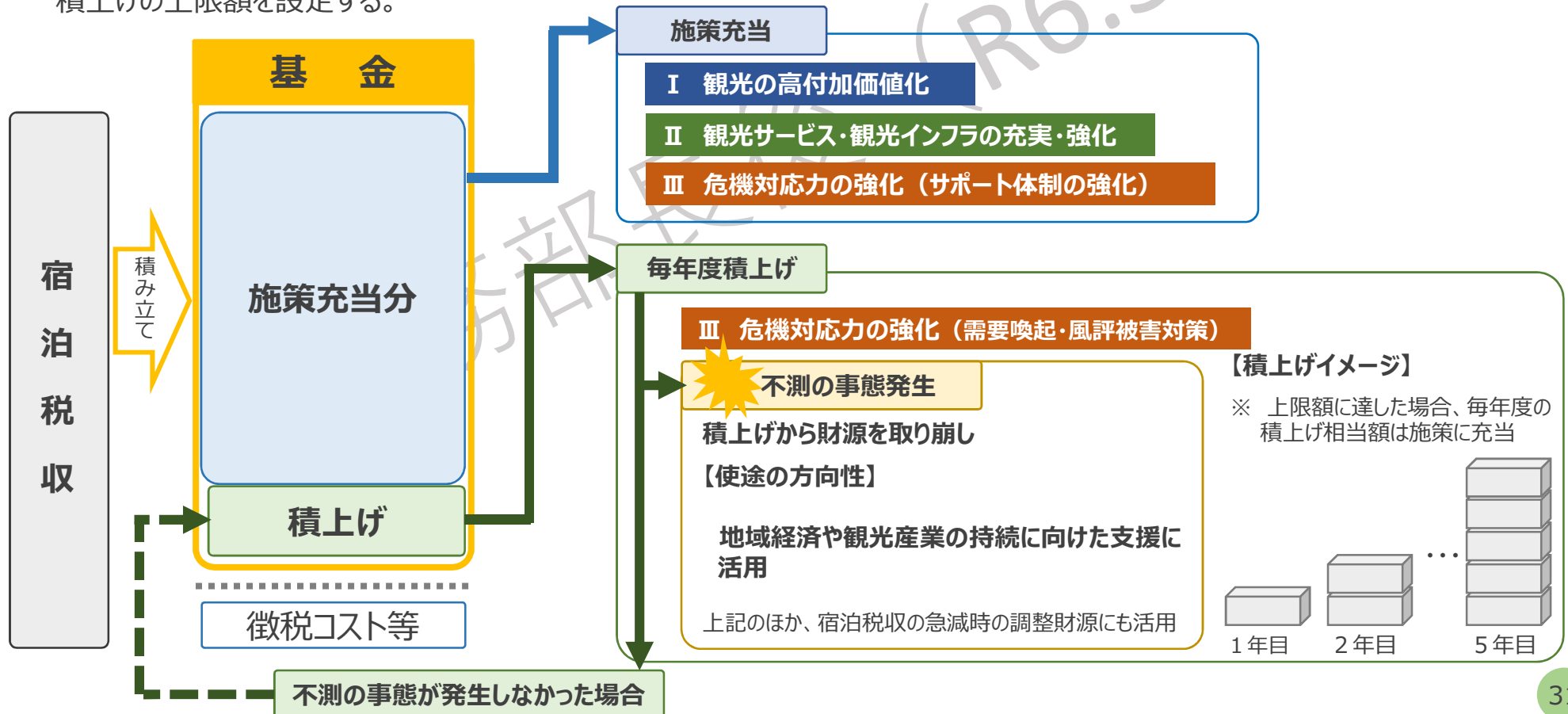
本道観光の飛躍的な成長と持続的な発展に向け、
**観光に関する施策と新税による観光施策との相乗効果により、
中長期的な視点から、行政需要に応じた施策を効果的・安定的に実施**



3-3. 安定的な施策の実施（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上げが可能。
- 税収見込みに応じ、徴税コストを差し引いた分を基金に積み立て。
- 感染症や災害等、不測の事態への機動的財源として毎年度税収の一定率を積み上げ（※）
※ 毎年度の積上げは、税収と収支バランスや優先的な施策規模などを勘案のうえ決定し、道の過去の危機対応策の規模感を参考に、積上げの上限額を設定する。



4 徴収事務

4. 徴収事務

検討の視点

- ・ 徴税費用について、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等を参考に検討。
- ・ 宿泊税導入（予定）市町村においては、道から賦課徴収事務を依頼する方法（徴収委任）により、市町村税と合わせた賦課徴収とするため、その取扱いについて検討。



特別徴収義務者及び導入市町村に対し、必要な措置を行う。

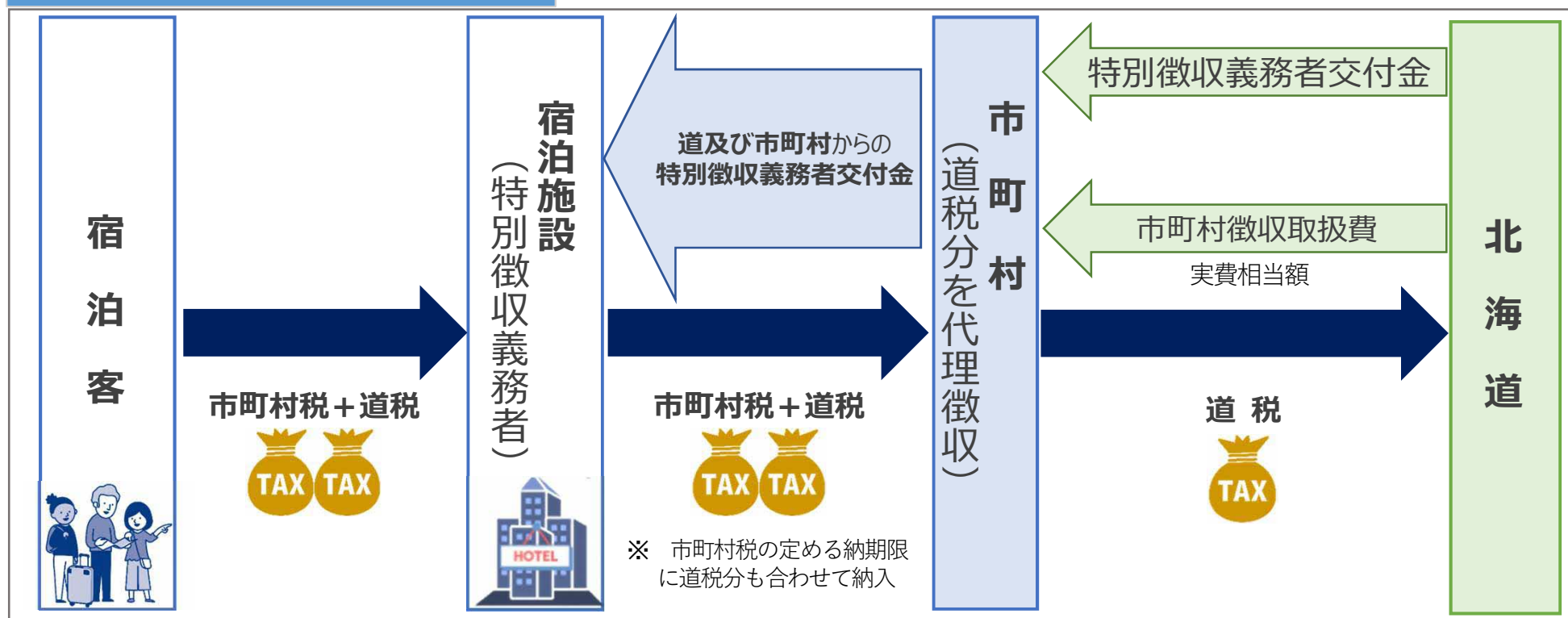
項 目		内 容	
特別徴収義務者	交 付 金	導入当初 5 年間は、 先行自治体と同等程度（本則2.5% + 導入当初 5 年0.5%） の交付を想定	
	補 助 金	システム改修費の 2 分の 1 を基本（上限額を設定）※	
導入市町村	徴収取扱費	7.0% で検討	事務経費 4.0% + 道分の特別徴収義務者交付金
		システム改修費 2 分の 1 (宿泊税を先行して導入済みの市町村については、道が全額負担)	

※補助制度の詳細は、予算編成で検討し、道議会の議論を経て決定していく。

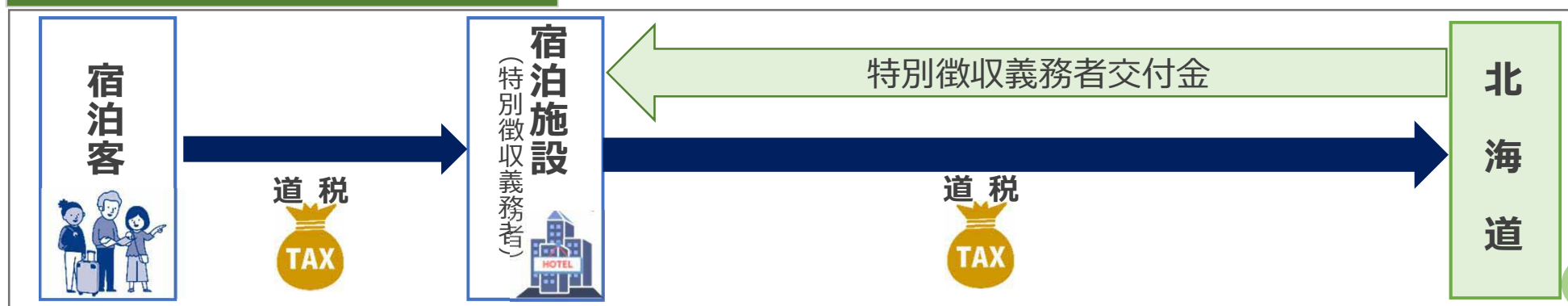
周知・広報	先行事例を十分研究し、導入前後の事業者・市町村への丁寧な説明や、ポスターやパンフレット、SNS等を活用した納税者への周知・広報に積極的に取り組む（先行自治体の例：宿泊施設に宿泊税に関する説明パンフレットを配架、駅や空港における広告の掲出）
-------	---

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



5 新税の推進方策

5. 新税の推進方策と施策の検討に向けた仕組みの構築

検討の視点

- ・ 目的税の性質を鑑み、税収や使途について、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。

使途の透明性の確保

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

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

仕組み構築の必要性

毎年度新税を充当する施策については、**市町村や事業者との意見交換を行う仕組みの活用と、新税充当の原則的なルールとの照らし合わせにより、透明性を確保し検討を進める。**

新税を充当すべき施策の具体的な検討に向けた考え方

- 目的税の性質に鑑み、施策については、**透明性のある議論のもと毎年度検討を行うことが重要。**
- 新税を充当すべき施策の検討に当たっては、**透明性のある議論を確保するため、道において道内観光の課題や対応すべき施策の方向性をまとめるとともに、市町村や宿泊事業者などと継続的な意見交換を行う仕組みを構築することが必要。**また、充当事業については、**毎年度、予算編成の中で検討し、道議会の議論を経て決定していく。**

6 新税の概要（道案）

6. 新税の概要（道案）

項 目	新税の概要（道案）
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 ・ 旅館業法の許可を受けて営む旅館・ホテル、又は簡易宿所 ・ 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
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 1 0 0 円 2万円以上 5万円未満の場合 2 0 0 円 5万円以上の場合 5 0 0 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
徴収方法	特別徴収
特別徴収義務者交付金	導入当初 5 年間は、先行自治体と同等程度（本則2.5%＋導入当初 5 年 0.5%）の交付を想定
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。