

2026年1月20日
No.2025-057

国際観光旅客税引き上げに伴う留意点

調査部 主任研究員 高坂晶子

《要 点》

- ◆ 与党の2026年度税制改正大綱は、国際観光旅客税について、来る7月1日を期して税率を現行の1,000円から3,000円に引き上げるよう求めている。背景には、活発化するインバウンド観光がもたらす弊害、あるいは日本人の海外旅行離れ等の課題を解決する財源が必要となった事情がある。
- ◆ 2003年の観光立国宣言以来、政府はインバウンド誘致を軸に観光政策に注力してきた。特に安倍晋三政権は、観光を経済活性化の柱、地域創生の切り札として振興策を拡充するとともに新たな財源の確保に取り組み、国際観光旅客税を創設した。
- ◆ 2019年1月に導入された国際観光旅客税は、外国人と日本人とを問わず、わが国の出国時に課される国税である。観光、ビジネス、医療、留学といった幅広い出国事由が対象となり、航空機・船舶の運航事業者がチケット代金に上乗せして徴収したうえ、税関・税務署に納付する仕組みである。
- ◆ 国際観光旅客税による野放図な歳出拡大を避け、また、適切な使い道を担保するため、税の用途と活用時の要件も法律に明記されている。用途については、快適な旅行環境の整備、観光情報の入手の容易化、観光体験・滞在の満足度向上の3分野、活用時の要件については、納税者の納得感を確保する、投入先事業の先進性と費用対効果に留意する、政策課題の解決に寄与する、の3点である。
- ◆ 2026年度税制改正大綱は、国際観光旅客税の引き上げを求める理由として、オーバーツーリズム対策や地方への誘客促進、日本人の海外旅行支援といった新たな財政需要への対応を挙げている。今後はこうした内容を踏まえ、国会で関連法の審議が行われる予定であるが、以下のポイントについて検討を深めることが重要である。まず、財政規律の担保のため、税制改正大綱があげる新たな用途についても法定化を図るべきである。わが国観光を取り巻く環境変化を踏まえ、従来の3分野も含めた総体的な用途の見直しが望まれる。次に、税収の大幅な増加に見合った政策立案・執行体制の拡充である。中央省庁・自治体はもとより、観光地における関連組織の体制整備が課題となる。最後に、観光振興による地方創生に向けて税収の分配を求める地方自治体への対応である。現行の国の事業ベースでなく、自治体にとって自由度の高い交付金としての分配も一案となろう。

本件に関するご照会は、調査部・主任研究員・高坂晶子宛にお願いいたします。

Tel : 080-3917-7169
Mail : kohsaka.akiko@jri.co.jp

[「経済・政策情報メールマガジン」](#)、[「X \(旧 Twitter\)」](#)、[「YouTube」](#)でも情報を発信しています。

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがあります。本資料の情報に基づき起因してご閲覧者様及び第三者に損害が発生したとしても執筆者、執筆にあたっての取材先及び弊社は一切責任を負わないものとします。

1. はじめに

2025年12月19日に公表された与党の2026年度税制改正大綱には、わが国を出国する際に旅客に課される「国際観光旅客税」の引き上げが盛り込まれた。具体的には、2026年7月1日を期して、税率を現行の1,000円から3,000円へ変更しようとするものである。背景には、わが国の観光がインバウンド（訪日外国人旅行者）の来訪・消費を柱に活況を呈する一方、自然・景観や地域社会、日常生活に様々な弊害をもたらしている事情がある。特に、一部人気スポットに観光客が集中してトラブルとなるオーバーツーリズム、インバウンドが集中する都市圏と地方圏とのメリットの格差等が顕在化するなか、これらの解消に向けた財源として、2019年に導入された国際観光旅客税を活用しようという議論がみられる。以下では、同税の導入時の議論を踏まえて国際観光旅客税の仕組みを整理し、税率引き上げに向けた今後の動きと、さらに検討を深めるべきポイントについて指摘する。

2. 国際観光旅客税創設の背景

(1) 税制創設の端緒

2003年の観光立国宣言を機に、日本はインバウンド誘致を柱とした観光振興に注力し、一定の成果を上げてきた。なかでも、2012年にスタートした第2次安倍晋三政権は、観光を経済活性化・地方創生の切り札と位置付け、基幹産業化と「観光先進国」を目指して振興策の拡充に取り組んだ。2016年3月末に公表された「明日の日本を支える観光ビジョン」は、「2020年にインバウンド4,000万人」という挑戦的な目標を掲げるだけでなく、取り組みを支える新たな財源の必要性をうたった。同ビジョンは2017年公表の第3次観光立国推進基本計画（3月）、未来投資戦略2017（6月）でも踏襲され、観光庁はこれらを受けて、2017年9月「次世代の観光立国実現に向けた観光財源のあり方検討会（以下、検討会）」を設置した。2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催¹を控えて、検討会は新財源の検討を急ぎ、同年11月には「中間とりまとめ²」を公表した。

(2) 税制創設をめぐる議論

検討会で議論された主要な論点は、観光振興財源の必要性、訪日旅行需要への影響、財源の確保策、財源の使途の4つに大別された。以下、論点ごとに、検討会での議論の内容をみてみよう³。

第1の観光振興財源の必要性については、検討会の委員や自治体の長からの異論は少なかったものの、一部事業者から反対意見が示された。最終的には、「2020年のインバウンド4,000万人」目標の達成に向けて、観光振興策への集中的な投資が不可欠であるとして、財源の必要性が認められた。ただし、ばらまきや無駄遣いを避けるため、費用対効果の検証が重要であることが指摘された。

第2の訪日旅行需要への影響については、新たな財源確保策が訪日意欲・需要に与える打撃を低減するため、負担額を抑える必要性が指摘された。また、インバウンドの大半を占めるアジア諸国の訪日需要に配慮し、欧州諸国のように移動距離に応じて負担額を変動させる仕組みも一案であるものの、徴収を担当する船舶・航空会社の作業負担が重くなる懸念がある、との意見が出された。

第3の観光振興財源の確保策に関しては、以下のような議論が行なわれた。まず、税以外の財源

¹ 実際には、新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、東京オリンピック・パラリンピックは2021年に延期され、無観客で開催された。

² 名称は「中間とりまとめ」であるものの、同検討会が発出した報告書はこれのみである。

³ 観光庁「次世代の観光立国実現に向けた観光財源のあり方検討会」資料、2018年10月19日「論点整理」①

として負担金や手数料も考えられるが、それらは受益と負担の対応関係が税よりもはっきりしているため、使途も当該分野のメリット増進策（例えば、出入国手続きの手数料として徴収した財源を、通関システムの改善に投ずる等）に限定される恐れがあり、幅広く展開される観光振興策には適さない。次に、税を財源とする場合、OECD の分類を参考に、出入国税、航空旅行税、宿泊税の3タイプが考えられるが、航空旅行税、宿泊税の2タイプは国内旅行者への影響が大きいという、すでに国内で施行されている⁴。残る出入国税は未施行であり、航空代金に上乗せする仕組み（オンチケット方式）が国際的に普及しているため、主たる徴収代行者の負担を抑えることが可能である。最後に、税方式を取る場合、各国と締結済みの租税条約における内外無差別原則に則って、日本人旅行者にも等しく課税する仕組みとなるが、インバウンド重視の観光振興策のために負担を求められる日本人の納得感を得るには一定の工夫・配慮が必要である、等の意見が出された。

第4の観光振興財源の使途については、まず、観光産業を革新して国際競争力を高め、地方創生の柱にするという「明日の日本を支える観光ビジョン」等の目標に照らすと、現状の問題点、すなわち特定地域に集中している旅行者の分散、団体客から個人客にシフトする旅行スタイルへの対応、観光DXなど最先端技術の活用、旅行者の多様化・増加を踏まえた持続可能な地域づくり、等への対応が急務という指摘がなされた。そのうえで、具体的な取り組み内容として、最新のセンサー技術を活用した出入国手続きの迅速化、オンデマンド交通、没入型プロモーションによる知られざる魅力の訴求、移動・消費データを踏まえた地方への周遊促進等が挙げられた。最後に、実際の執行にあたっては、国費を投入する事業であることを踏まえ、受益と負担の関係、事業効果、目下の政策課題への対応に留意すべき、といった意見も示された。

これらを踏まえ、検討会の提言として以下の内容が取りまとめられた⁵。

- ・新たな観光振興財源として、税方式により出国旅客に負担を求める。
- ・使途については、負担者の納得感を得る、費用対効果の高い先進的取り組みに投ずる、地方創生に資する内容とする。具体的には、①ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、②わ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・滞在の満足度の向上、といった施策がある。
- ・野放図に歳出が拡大することを避けるため、税収の使途を法令等で規定する。
- ・負担額は一律・定額、1,000円以下とする。
- ・航空・船舶運送事業者による特別徴収制とし、作業負担を減ずるため制度を簡素化する。
- ・財源を投入する事業の「見える化」を図り、効果を検証する。
- ・可能な限り速やかに導入する。

3. 国際観光旅客税の仕組みと関連法令

(1) 国際観光旅客税の概要

検討会の提言を踏まえて法案が策定され、国会での討議を経て、2018年4月に国際観光旅客税が創設された。恒久的な国税の創設は、1992年の地価税以来27年ぶりであった。

図表1は、現行の国際観光旅客税の仕組みである。納税義務者は船舶または航空機により日本を

⁴ 国内線における航空機燃料税、法定外地方税である宿泊税を指す。

⁵ 次世代の観光立国実現に向けた観光財源のあり方検討会「中間とりまとめ」2017年11月、p12

出国する旅客であり、日本人と外国人とを問わない。また、観光以外の目的、例えばビジネス、公務、就業、留学、医療などの目的で出国する場合も等しく対象となる⁶。ただし、①船舶や航空機の乗組員、公用機等での出国、強制退去など出国事由にかかわる事情、②乗り継ぎ客、天候や機器トラブル等による緊急着陸といった移動の必要性にかかわる事情、③年齢（2歳未満）、に該当する場合は非課税、国賓、外交官や米軍・国連軍の関係者⁷は免税扱いとなる。徴収方法は、船舶や航空機の運航会社が特別徴収義務者となり、出国1回あたり1,000円を運賃に上乗せ（オンチケット）して旅客から徴収のうえ⁸、税務署または税関に納付する。徴収開始は年初の繁忙期を避けて2019年1月7日とされた。

（図表1）国際観光旅客税の概要

納税義務者	船舶又は航空機により出国する旅客
非課税等	船舶又は航空機の乗員 強制退去者等 公用船又は公用機（政府専用機等）により出国する者 乗継旅客（入国後24時間以内に出国する者） 外国間を航行中に、天候その他の理由により本邦に緊急着陸等した者 本邦から出国したが、天候その他の理由により本邦に帰ってきた者 2歳未満の者 （注）本邦に派遣された外交官等の一定の出国については、本税を課さないこととする。
税率	出国1回につき1,000円
徴収・納付	① 国際旅客運送事業を営む者による特別徴収（国際旅客運送事業を営む者の運送による出国の場合） ・国際旅客運送事業を営む者は、旅客から徴収し、翌々月末までに国に納付 （注）国内事業者については税務署、国外事業者については税関に納付 ② 旅客による納付（プライベートジェット等による出国の場合） ・旅客は、航空機等に搭乗等する時までに国（税関）に納付
適用時期	平成31年1月7日（月）以後の出国に適用（同日前に締結された運送契約による国際旅客運送事業に係る一定の出国を除く）

（資料）国税庁ウェブサイト <https://www.nta.go.jp/publication/pamph/kansetsu/kanko/>

（2）関連法と閣議決定の内容

検討会の提言で重視された使途の適切さや財政規律については、法令および閣議決定によって担保が図られた。

まず、国際観光旅客税の使途が法文上に明記された。ただし、使途を定めた規定は、新税の創設を定めた税法（国際観光旅客税法）ではなく、1997年に制定され、観光庁が所管する「国際観光振興法（正式名称：外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律）」に盛り込まれた。同法は、インバウンドの往来促進を目的に政府の取り組み方針や計画、国際会議の誘致等について定めたものであったが、国際観光旅客税法の策定にあわせて、振興策の財源措置とその使途に関する規定を盛り込む形で改正された。具体的には、同法12条第1項において、国際観光旅客税を投ずる施策は、①旅行環境の整備、②観光情報の入手の容易化、③地域に根差した資源開発による観光体験の質向上、に限定された。また、同条第3項では、第1項で定めた施策の基本要件として、①納税者の理解を得る、②先進的、かつ費用対効果が優れている、③地域経済の活性化その他の政策課題の解決にプラスとなる、の3点が規定された⁹。

⁶ 国税庁消費税室「国際観光旅客税に関するQ&A」2018年（2020年改定）、p13

⁷ 外交官、軍関係者については一定の条件下の出国が免税となる。

⁸ ただし、船舶については航空機の場合ほどオンチケット方式が定着していない。

⁹ 法文は以下の通り。12条第1項「政府は、国際観光旅客税（国際観光旅客税法（平成三十年法律第十六号）に規

次に、閣議決定については、すべての閣僚で構成される「観光立国推進閣僚会議」において、「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について（以下、使途の基本方針）」が、2017年12月以降、コロナ禍の最中を除いて毎年決定・公表されている（最新は2025年12月）。内容をみると、国際観光旅客税の使途として、前述の国際観光振興法12条第1項が規定する3タイプの施策を、また、施策の基本的考え方として、同条第3項に規定された基本要件が明記されている。加えて、使途の適切性の確保策¹⁰、行政事業レビューなど第三者によるチェック、各年度における国際観光旅客税の配分先（図表2）と予算編成の考え方¹¹、が述べられている。

（図表2）使途の基本方針における国際観光旅客税収の配分状況

（億円）

年度	ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備		我が国の多様な魅力に関する情報の入手の合理化		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		税収見込み額
	金額	計上官庁	金額	計上官庁	金額	計上官庁	
2018年度 （注1）	32	法務省・財務省 観光庁	13	観光庁	15	環境省・文化庁 観光庁	60
2019年度	224	法務省・財務省 観光庁	53	観光庁	225	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	501
2020年度	220	法務省・財務省 観光庁	63	観光庁	257	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	540
2022年度 （注2）	36	法務省・財務省 観光庁	8	観光庁	46	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	90
2023年度	51	法務省・財務省 観光庁	72	観光庁	77	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	200
2024年度	129	法務省・財務省 観光庁	80	観光庁	231	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	440
2025年度	145	法務省・財務省 観光庁	82	観光庁	263	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	490
2026年度	597	出入国在留管理庁 財務省・外務省 観光庁	92	観光庁	613	環境省・文化庁 宮内庁・観光庁	1,302

（資料）観光立国推進閣僚会議の決定した各年の「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」に基づき、日本総合研究所作成。

（注1）2019年1月7日徴収開始のため、2018年度の税収見込み額は平年より少ない60億円であった。

（注2）コロナ禍の最中であった2020年末には基本方針が閣議決定されなかった。

4. 税率引き上げに向けた動きと残された課題

（1）税率の引き上げと関連法改正

今後、与党の税制改正大綱に基づく税制関連法案は、2026年春にも国会に提出され、可決成立する見通しである。具体的には、国際観光旅客税法に規定された税率が1,000円から3,000円に変更される。

一方、国際観光振興法については、使途を規定した12条の見直しが考えられるが、実際に改正さ

定する国際観光旅客税をいう。第三項第一号において同じ。）の収入見込額に相当する金額を、国際観光振興施策（国際観光旅客の円滑かつ快適な旅行のための環境の整備に関する施策、我が国の多様な観光の魅力に関する情報の入手の容易化に関する施策並びに地域固有の文化、自然その他の特性を活用した観光資源の開発及び活用による当該地域における体験及び滞在の質の向上に関する施策をいう。）に必要な経費に充てるものとする。また、同条第3項では、「第1項の国際観光振興施策として行われる施策は、次に掲げる要件に該当するものを基本とするものとする。一 国際観光旅客税の納税者の理解を得られるものであること。二 先進的なもので、かつ、費用に比してその効果が高いものであること。三 地域経済の活性化その他の我が国における政策課題の解決に資するものであること。」

¹⁰ 具体的には、受益と負担の関係が不明確な公務員人件費や国際機関分担金には充当しないことを明記。

¹¹ 予算配分の硬直化回避のため、毎年度有識者を交えて予算の洗い替えを行う、予算の透明化のため、投入施策・事業は観光庁に一括計上のうえ、各省庁に移し替えて執行する、など。

れるかは不透明である。というのも、2025年12月26日に発出された使途の基本方針をみると、国際観光旅客税の充当先として、従来通り、国際観光振興法12条に則った3施策分野（旅行環境の整備、観光情報の入手の容易化、地域での体験・滞在の満足度向上）を挙げる一方、具体的な投入事業・施策を規定した後段では、オーバーツーリズム対策や日本人の海外旅行環境の整備等を列挙している。すなわち、使途の基本方針に関する限り、国際観光振興法に規定された税収の使途は従来そのまま、事業レベルで新たな財政需要への対応を図る姿勢が見て取れるといえよう。

(2) 検討を深めるべき3つのポイント

改めて国際観光旅客税の改正についてみると、①導入当初とは異なる政策課題、具体的にはオーバーツーリズム対策や日本人の海外旅行支援の必要性が生じていること、②日本の現行税率は、出入国税を導入している諸外国に比べて低い水準にあること¹²、等を踏まえれば、引き上げ自体はおおむね妥当と思われる。ただし、考慮すべきポイントが以下のように複数あり、今後の国会審議等を通じて検討を深めることが望まれる。

A. 新たな使途の法定化

考慮すべきポイントの第1は、2026年度税制大綱における税率引き上げ理由の取り扱いである。

与党税制大綱をみると、税率引き上げの理由として、オーバーツーリズム対策の強化、地方への誘客と需要分散、アウトバウンド（日本人が海外に赴くこと）の促進、に向けて財源を確保する必要性が述べられている。一方で、前節でみた通り、同大綱の公表後に閣議決定された使途の基本方針は、国際観光振興法12条の定める3つの使途を踏襲する一方、施策・事業レベルでは税制改正大綱の求める新たな使途に税収を投入する姿勢を示している。

こうした姿勢は、国際観光旅客税の導入当時に行われた「財政規律を保つため使途を法定すべき」という議論¹³を軽視しているといわざるを得ない。2026年度税制改正大綱の挙げた新たな財政需要は、今後の法改正作業において、新たな使途として法定化されるべきである。さらに、予算の使い道の適切性を担保するため、法定された使途を踏まえた施策・事業を透明性、公平性を以て選定することが重要となる。

新たな使途の法定にあたっては、わが国の観光を取り巻く環境変化を踏まえて、ゼロベースでの検討を行うことが望まれる。国際観光振興法が定める従来の使途と税制改正大綱における新たな使途を勘案し、例えばインバウンド対応とアウトバウンド支援に分けて整理するなど、引き上げ後の国際観光旅客税のあり方を明らかにすべきである。こうした取り組みは、国際観光旅客税のメリットを明確化するのに役立ち、納税者、特に日本人出国者の納得感を高める一助ともなろう。

B. 増大する予算執行に向けた体制整備

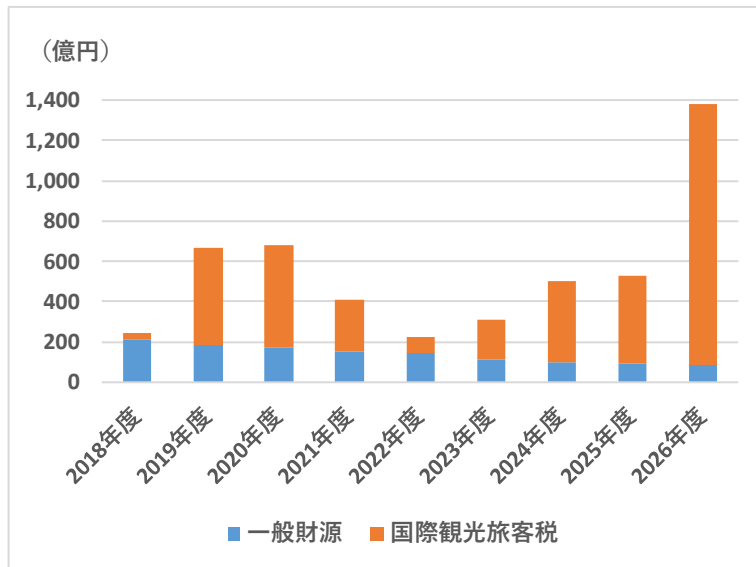
税制改正大綱の求める税率引き上げが実現する場合、インバウンドの増加も相まって、国際観光旅客税の税収は平年で約3倍（来年度は7月施行なので9か月分）に増える見込みである（図表3）。

¹² オーストラリアは70豪ドル、カナダは34.42カナダドル、ドイツは11.86ユーロ。イギリスやフランスは路線やクラスにより異なり、最も高額といわれるイギリスの遠距離ファーストクラスの場合、最大675ポンド（13.5万円）となる。JTB「<参考>2025年11月現在の主要国の空港税等一覧」、池上重輔「Wedge REPORT 2025年12月16日」<https://wedge.ismedia.jp/articles/-/39881>（2025年12月29日閲覧）。ただし、韓国は7000ウォン（770円）と日本より安いため財源不足が問題視され、増税が検討課題となっている。

¹³ 前述の検討会提言のほか、国会審議でも「国際観光旅客税を財源とする施策を実施するための予算の配分にあたっては、透明性や公平性を確保し、使途を厳格にすること」が決議されている。衆議院国土交通委員会 第196回国会閣法第4号附帯決議

観光庁の2026年度当初予算をみると、総予算額は前年比約2.4倍の1,383億円（うち国際観光旅客税充当事業は1,300億円）に達し、13事業が新設されている¹⁴。

（図表3）観光庁予算の財源区分（当初予算ベース）



（資料）観光庁「観光庁関係予算概要」に基づき日本総合研究所作成。

事業項目の異動が多く比較は難しいが、2026年度予算と前年度予算を比べた場合、オーバーツーリズム対策費は8.34倍に増えている。また、地方への交通ネットワークの整備関連では5事業が新設されて8.12倍に増え、日本人の海外旅行支援についても、新規事業としては破格の175億円が投じられている。

これまで手付かずであった問題の解決が進むのは歓迎すべきであるものの、税率引き上げに伴う予算の急拡大に実施体制が果たして追いつくのか、懸念も残る¹⁵。実際、国際観光旅客税の導入当時、一部事業の実施が遅れて十分な効果があげられなかったため、行政事業レビューで抜本的な見直しが求められ、予算縮小に至ったケースもあるという¹⁶。こうした事態を回避するため、新設事業や予算規模が大幅に拡大した事業については、企画・執行プロセスに対する十全な配慮が求められる。ニーズに即した優れた施策が立案され、実行にあたる現場からも練度の高い具体的取り組みが寄せられるよう、検討期間を十分に確保し、観光庁はじめ関連省庁、地方自治体、DMO その他関連組織の体制を整えることが求められる。

C. 地方への分配方法の見直し

税収が大幅に増加するなか、地方創生に向けて観光振興に注力する自治体の間から、分配を求める声が高まる可能性がある。

現行の国際観光旅客税収は、予算の透明性、公平性を図るため、観光庁に一括計上されたのちに各省庁に配分され、事業化されている。事業が行われるのは全国の観光地や空港等が多く、実際には、国際観光旅客税収は地方で大いに活用されているが、事業・施策の内容や、実施要件、仕様等

¹⁴ 観光庁「2026年度観光庁関係予算決定概要」

¹⁵ ここ数年、観光庁には当初予算と同等または上回る補正予算が組まれていることを勘案すると、執行体制の問題はさほど深刻ではないかもしれない。その場合、国際観光旅客税の増収に伴い、必要な事業は極力当初予算に計上し、補正予算頼みから脱することが望ましい。

¹⁶ 蓮沼奏太「国際観光旅客税の税収の使途と関係論点—国会議論を中心に—」参議員『立法と調査』No.422 2020年4月、p12

は国が定めるため、自由度の高い財源として税収の分配を求める声は根強い。

観光庁をはじめとする現行の実施体制が増加する税収に見合うか懸念が持たれるなか、国際観光旅客税を地方に分配することは一案であるが、分配の基準をどのように考えるかは簡単な問題ではない。創設当時の議論でも、自治体の首長から国際観光旅客税の地方譲与税化を求める声が出たが、譲与基準の設定が困難として見送られた経緯がある。一方、税制改正大綱の掲げる新たな用途には、一部観光地に集中する需要の地方分散、魅力ある観光資源開発など、地方に深く関わる課題が少なくない。地方の抱える課題の解決にプラスとなる税収分配のあり方について、検討を深めることが望まれる。

現状、観光産業はわが国の数少ない成長分野であり、地方創生の切り札と目されるなか、国際観光旅客税の引き上げに対する関係者の期待は大きい。今後の国会における活発な審議を通じて、納税者の納得を得つつ、現在の倍額となる約1,300億円程度まで大幅に増加する予定の財源について、有効活用する道筋を見出していくことが強く望まれる。

(2026.1.19)

以 上