

【タイ】

タイの外国人観光客向け入国料の経緯と現状

中村 政照 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員

1. はじめに

タイ政府は現在、外国人観光客を対象とする新たな観光徴収制度の導入を進めている。2026年8月、国家観光政策委員会は「外国人観光客に係る国内観光手数料」に関する告示案を承認し、9月28日までパブリックコメントが実施された。告示案では、外国人旅行者から一人当たり450バーツ(約2,160円^{注1)})を徴収し、観光振興、観光インフラ整備及び外国人観光客向け保険制度の財源に充てることが予定されている¹⁾。なお、タイ国内では本制度案を通称『ค่าทอนคนเดินดิน (カー・イアアップ・ペンディン、直訳すると「土地に足を踏み入れる料金」)』、言わば「入国料」と呼んでいる。

もっとも、本制度案は今回初めて提案されたものではない。2023年には空路300バーツ、陸路・海路150バーツの制度案が閣議承認されたものの²⁾、その後も導入が延期されてきた。今回の450バーツ案は、こうした検討を経て再構築された制度と位置付けられる。

本稿では、制度案の概要、実装に向けた課題及び日本の国際観光旅客税との比較について整理し、今後の注目点を考察する。

なお、本稿における「制度案」とは、450バーツの徴収をはじめとする仕組み全体の提案を指し、「告示案」とは、国家観光政策委員会がその具体的な徴収額・方法等を定めるために公表した個別の告示文書を指す。

2. 制度案の概要

2.1 過去の入国料徴収に向けた経緯

本制度の法的枠組みは、一度に整えられたものではなく、段階的に構築されてきた。まず、2008年に国家観光政策の基本的な枠組みを定める国家観光政策法が制定された。ただし、この時点では、外国人観光客からの手数料徴収に関する規定は存在しなかった。

その後2019年、同法の一部改正により第10条の1及び第10条の2が新設され、国家観光政策委員会が外国人観光客から国内観光手数料を徴収し、観光の管理・振興(外国人観光客

向け保険の提供を含む)に充ててことを閣議に提案できる旨が、初めて法律上明記された³⁾⁴⁾。同条は、委員会が徴収額・手続等を告示の形で定め、閣議の承認を経て発効するという二段階の手続きを規定している。そのため、今回の450バーツ案が「告示案」という形式をとっている理由はここにある。

制度の具体案は、この2019年改正を機に本格的な検討段階に入っていたと考えられるが、2020年以降の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、訪タイ外国人旅行者数は急減していたため、導入環境が整わない状態が続いていた。

観光需要が回復に向かい始めた2023年2月、国家観光政策委員会の原案(空路入国者から300バーツ、陸路及び海路入国者から150バーツ)が閣議で原則承認され、当初は同年6月からの徴収開始が想定されていた²⁾。しかし、その後の短期間で政権交代が続いたことや、訪タイ外国人旅行者数の回復ペースの鈍さ等を背景に、実施は繰返し先送りされていた。2026年に入り新政権の下で国家観光政策委員会による検討が再開され、同年8月、徴収額を450バーツに見直した告示案を改めて承認し、9月28日までパブリックコメントが実施されるに至った¹⁾。

このように、タイ政府が制度そのものを撤回したことは一度もなく、入国料に関する制度の必要性は法改正時から一貫して維持されている。延期の対象となってきたのは、主として導入時期及び徴収方法であり、これまで実現しなかった理由は、制度理念への反対というより、制度運用の実務面での調整に起因する可能性が高い。

表ー1 入国料徴収に向けた主な経緯

時期	内容
2008年	国家観光政策法制定
2019年	同法改正により第10条の2(手数料徴収の根拠規定)を新設
2020～2022年	新型コロナウイルス感染症により訪タイ外国人旅行者数が急減、検討停滞
2023年2月	閣議が空路300バーツ、陸路・海路150バーツ案を承認
2023年	制度案の実施延期
2024年	制度見直し継続
2025年	制度案の実施再延期

2026 年 8 月	国家観光政策委員会が 450 パーツ案を承認
2026 年 8～9 月	パブリックコメント実施
今後	国家観光政策委員会再審議、閣議承認、官報公布

(出典) 参考文献 1)、2)、3)、4) を基に筆者作成

2.2 今回の制度案の概要

(1) 財源化の経緯

制度案の説明資料によれば、本制度案は国家観光開発計画及び観光政策を推進するための予算外財源として構想されている。2008 年制定の国家観光政策法第 22 条に基づき、観光スポーツ省次官室内に「タイ観光振興基金」が設置され、2019 年の改正法により、外国人観光客からの国内観光手数料を基金の財源として組み入れる規定（第 10 条の 2・第 23 条）が追加された³⁾⁴⁾。

政府は、観光産業の競争力向上及び観光資源の持続可能な管理のためには、一般会計予算だけに依存しない安定的な財源が必要であるとの認識を示している⁵⁾。

(2) 法的根拠

本制度案の法的根拠は、国家観光政策法第 10 条の 2 である³⁾⁴⁾。同条は、国家観光政策委員会に対し、外国人観光客から国内観光手数料を徴収し、その収入を観光振興及び外国人観光客向け保険制度に充当することを認めている⁴⁾。告示案第 3 条では、『「ค่าธรรมเนียม (カー・タムニウム、手数料)」とは、外国人観光客から徴収する国内観光手数料をいう』と定義している¹⁾。ここで重要なのは、制度案が「税」ではなく「手数料」という用語を明示的に使用している点である。制度案の根拠法も税法ではなく国家観光政策法に置かれており、ニュージーランドの国際訪問者自然保護・観光負担金 (International Visitor Conservation and Tourism Levy, IVL)⁶⁾やバリ州の外国人観光客負担金 (Foreign Tourist Levy)⁷⁾、ブータンの持続可能な開発手数料 (Sustainable Development Fee, SDF)⁸⁾に近い。ただし、外国人のみを対象として法令に基づき強制徴収するものである以上、実質的には観光税に近い性格も有している。

(3) 対象者

告示案によれば、空路、陸路又は海路によりタイへ入国する外国人観光客が徴収対象となる。一方、以下の者は免除対象とされている。

- ・ 政府招待客
- ・ 外交旅券・公用旅券保持者
- ・ 労働許可保有者
- ・ 国境通行証保持者
- ・ トランジット旅客
- ・ 航空機・船舶の乗員

- ・ 2 歳未満の乳幼児
- ・ その他閣議承認を受けた者

徴収額は一人当たり 450 パーツである。また、一度支払った外国人観光客は、初回入国から 30 日以内であれば追加負担なく再入国できることとされている。

告示案によれば、制度導入後は空路入国者を対象として直ちに徴収を開始する一方、陸路及び海路入国者については施行後 1 年間の猶予期間を設けた上で徴収を開始することとされている¹⁾。

こうした制度設計の背景には、利用者負担の原則がある。制度案の説明資料では、利用者負担原則が明示されており⁵⁾、政府によれば、観光客の増加により自然環境や観光資源への負荷が高まるため、「利用者が負担する」という考え方にに基づき、徴収した手数料を観光資源の保全や回復に活用することとしている。



写真 1 スワンナプーム空港 (2026 年 3 月筆者撮影)

(4) 入国料の使途

制度案の説明資料によれば、徴収金は以下の用途に充当される⁵⁾。

- ・ 観光振興
- ・ 観光地整備
- ・ 観光インフラ整備
- ・ 外国人観光客向け保険
- ・ 環境保全
- ・ 人材育成

このうち、外国人観光客向け保険制度については、医療費、治療費、観光中の事故への補償、福祉支援等への活用が想定されている。また、政府は外国人旅行者による未回収医療費への対応も導入理由の一つとして説明している⁵⁾。

一方で、現時点では使途配分方針や予算配分割合は公表されていない。



写真2 観光客で混雑する観光地（2026年2月筆者撮影）

3. 制度案の実装に向けた課題

告示案第8条は、外国人観光客の利便性確保を前提として、以下の徴収方法を認めている¹⁾。

- ・ 航空券への上乗せ
- ・ ウェブサイト決済
- ・ モバイルアプリ決済
- ・ キオスク端末
- ・ その他基金管理委員会が認める方法

本制度案は外国人のみを対象としている。さらに、前述のとおり多数の免除対象者が存在する。そのため、徴収に当たっては、タイ国民か、外国人観光客か、労働許可保有者か、トランジット旅客か等を判定しなければならず、制度案に基づく運用設計が複雑化している。

例えば、ニュージーランドはIVLをNZeTA（電子渡航認証）申請時に徴収しており、事前徴収モデルを構築している⁶⁾。これと比較すると、2025年以降、タイではTDAC

（Thailand Digital Arrival Card）が導入されており、理論上は、TDAC登録で対象者判定し、オンライン決済で徴収という運用も可能と考えられ、デジタル化による徴収効率化の余地を有しているように思われる。

しかし、告示案及び制度案の説明資料では、徴収方法として航空券上乗せ、ウェブサイト、モバイルアプリ、キオスク端末等が示されているが、TDACとの連携については明記されていない。もっとも、2026年6月に観光スポーツ省が航空会社に徴収の仲介役を要請したのに対し、AAT（タイ航空協会）及びIATA（国際航空運送協会）は、予約システム上、タイ国民と外国人観光客を区別することが技術的に困難であること等を理由にこれを拒否し、TDACを通じた徴収の方がより現実的ではないかとの見解を示した⁹⁾。こうした経緯を踏まえると、徴収方法の設計は引き続き検討課題になると考えられる。

4. 日本の国際観光旅客税との比較

4.1 日タイの比較の視点

タイの入国料は「手数料」、日本の国際観光旅客税は「税」であり、制度上の性格は異なる。しかし、いずれも外国人旅行者から資金を徴収し、観光振興等の財源に充てるという点では共通している。そこで本章では、負担対象、徴収時点及び方法、法的性格という3つの観点から両制度を比較し、その特徴を明らかにする。

4.2 日タイの比較

（1）負担対象

日本の国際観光旅客税は、日本人・外国人を問わず、日本から出国する旅客を対象としている。一方、タイの制度案は外国人観光客のみを対象としており、タイ国民は対象外である。

（2）徴収時点と徴収方法

日本の国際観光旅客税は出国時に課税され、航空会社や船会社がチケット代金に上乗せして徴収する仕組みとなっている。国税庁は、国際旅客運送事業者が特別徴収義務者として税を徴収し、国に納付すると整理している¹⁰⁾。これに対し、タイの制度案は入国時徴収を前提としている。

（3）法的性格

日本は「国際観光旅客税法」に基づく租税であり、税収は観光立国推進のための特定財源として活用されている。使途は、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の3分野としている¹¹⁾。

一方、タイ政府は制度案において「税」ではなく「手数料」という表現を用いており、制度案の根拠も税法ではなく国家観光政策法に置かれている。さらに、政府は本制度案について利用者負担原則に基づくものと説明し、観光振興、環境保全、観光地整備及び外国人観光客向け保険制度等への活用を想定している。

4.3 日タイ比較を通じた考察

日本の制度が公平性と徴収の容易性を重視した出国税型であるのに対し、タイの制度案は外国人観光客による受益者負担を重視した観光徴収金に近い制度と位置付けられる。その結果として、タイでは対象者の判定や徴収方法の設計が複雑化しており、徴収開始が繰り返し延期されてきた要因の一つになっていると考えられる。

表－2 タイの観光手数料案と日本の国際観光旅客税の比較

項目	タイ 観光手数料案	日本 国際観光旅客税
負担者	外国人観光客	国籍不問
徴収時点	入国時	出国時
徴収額	450 バーツ (約 2,160 円)	3,000 円 (本年 6 月までは 1,000 円)
徴収方式	未確定	航空券等上乗せ
法的性格	手数料	税
主用途	保険・観光振興	観光基盤の拡充・強化

(出典) 参考文献 1)、5)、10)、11) を基に筆者作成

5. おわりに

本制度案については、政府が観光振興基金の創設や外国人観光客向け保険制度の整備、観光インフラの維持更新等の観点から導入の必要性を強調している一方で、その必要性や観光競争力への影響を疑問視する意見もみられる。実際、タイ国内では元財務相から懸念が示されたことも報じられており¹²⁾、制度導入を巡っては依然として議論が続いている。

そのような状況において、報道によれば、実際の徴収開始は 2027 年にも見込まれており、空路入国者を対象として先行して開始するとされている¹³⁾。

今後の制度設計において問われるべき論点は、徴収の可否や金額水準そのものにとどまらない。徴収した資金をどの主体が運営し、観光振興、環境保全、保険制度等の各用途にどのようなルールで配分するか、そして、その使途が国民及び観光関係者に対してどの程度透明性をもって開示されるかという、基金運営に関わる制度設計上の論点も、同様に重要性を増すと考えられる。

このように、入国料制度は単なる歳入確保策ではなく、「観光需要の維持・拡大」と「持続可能な観光財源の確保」のバランスをどのように取るかという政策課題である。今後のパブリックコメント結果や閣議での議論に加え、2027 年の徴収開始が見込みどおり実現するか、また、制度導入後における基金運営の実態や観光需要・観光産業への影響についても、継続的な検証が求められる。

注

注 1) 2026 年 9 月 1 日時点の為替レート(1 バーツ=約 4.8 円)で換算

参考文献

1) 国家観光政策委員会告示案

<https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast->

[7. amazonaws.com/prod/dga-backoffice-api/dga-](https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast-)

[storage/uploads/20260820141405390_108fbf6c6996.pdf](https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast-)

2) タイ首相府内閣事務局文書

<https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast->

[7. amazonaws.com/prod/dga-backoffice-api/dga-](https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast-)

[storage/uploads/20260821072837501_d63d0ccae889.pdf](https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast-)

3) 国家観光政策法 ฎ.ร. 2551 (官報第 125 卷第 28 号 n、2008 年 2 月 5 日)

4) 国家観光政策法(第 2 号改正) ฎ.ร. 2562 (官報第 136 卷第 67 号 n、2019 年 5 月 22 日)

5) 外国人観光客に係る国内観光手数料徴収に関する説明資料

<https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast->

[7. amazonaws.com/prod/dga-backoffice-api/dga-](https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast-)

[storage/uploads/20260820141405371_b5b51f680303.pdf](https://kprc75t6q3.execute-api.ap-southeast-)

6) International Visitor Conservation and Tourism Levy

<https://www.mbie.govt.nz/immigration-and->

[tourism/tourism/tourism-funding/international-visitor-](https://www.mbie.govt.nz/immigration-and-)

[conservation-and-tourism-levy](https://www.mbie.govt.nz/immigration-and-)

7) Love Bali - Foreign Tourist Levy

<https://lovebali.baliprov.go.id/>

8) Sustainable Development Fee

<https://visitbhutan.com/page.php?id=68>

9) Bangkok Post 「Planned tourism fee hits another snag」(2026 年 7 月 9 日)

<https://www.bangkokpost.com/learning/advanced/3283460/pla>

[nned-tourism-fee-hits-another-snag](https://www.bangkokpost.com/learning/advanced/3283460/pla)

10) 国税庁『国際観光旅客税に関する Q&A』

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

12) Matichon Weekly 「อดีต รมว.คลัง ก้านกล้วยกับกล้วยน้ำว้า ค่าพหิชนแผ่นดิน 450 บาท จนเสียรายได้ก้อนใหญ่」(2026 年 9 月 2 日)

https://www.matichon.co.th/weekly/hot-news/article_910159

13) Nation Thailand 「Thailand proposes 450-baht fee to fund tourism upgrade」(2026 年 8 月 31 日)

<https://www.nationthailand.com/news/tourism/40070437>