

財サービス税 (GST) の導入

I. はじめに

これまでモディ政権が手掛けてきた経済改革の中で、最も注目されるのは、2017年7月に導入された財サービス税 (Goods and Services Tax, GST) である。GSTの導入は、長年にわたってインドの経済界のみならず、わが国を含めた諸外国の経済界が強く要望してきた改革であった。2016年8月、GST導入のための憲法改正が実現し、2017年7月、GSTは導入の運びとなった。GSTは中央・州の錯綜した間接税の一本化を目指したもので、これによってインド国内の共通市場が実現し、さらには税基盤の拡大と納税順守につながることを期待されている¹。

II. GSTの意義

2017年7月1日に導入されたGSTは、中央税、州税の17本の間接税を一括して束ねることによって、複雑な租税構造を簡素化し、税率の全国統一を図ったもので、国内共通市場の実現に向けての大きな前進である。また消費者の観点からしても、これまで財購入の際に25～30%に及んでいた税負担が軽減されるという恩恵が生じることになる。インドの代表的なシンクタンクであるインド応用経済研究所 (NCAER) の推計によれば、GSTは0.9～1.7%のGDP成長の増加をもたらすとされている。

GST導入は憲法改定の手続きを必要とするため、その実現への道のりは険しいものがあつた。そもそも憲法の規定上、物品税とサービス税は中央政府、また販売税は州政府のそれぞれの権限に属しており、また州境を超えた売上については、その課税権は中央売上税として中央政府に属しながら、その徴収はもっぱら原産州に委ねられていた。さらに輸入品に対しては、基本関税に加えて、物品税、販売税、州VATに相当する追加関税が中央政府によって賦課されていた。

¹小島眞「GSTの導入とインド経済の展望」、『現代インド・フォーラム 2018年冬季号』所収、日印協会。

憲法改正の規定に基づいて、GST は中央政府と州政府の共同専管事項に位置付けられることになった。そのため中央政府と州政府双方とも共通した基盤に基づいて、それぞれ CGST(中央税)、SGST(州税)として GST の徴収を担うことになった。また州間の財サービスの供給に対しては統合 GST (IGST) として中央政府が課税・徴収するとともに、IGST は輸入財に対しても関税賦課に上乗せする形で適用されることになった。また GST の導入に伴い、州政府が税収の損失を被った場合には (2015 年度の税収を基準にして、年間 14% の増収を想定)、今後 5 年間、中央政府によって補償されることになっている。

GST の下では同一商品については全国一律の税率が適用されるが、GST 協議会 (中央政府の財務大臣を委員長として、各州の財務大臣から構成される) の場において、GST の税率は 5%、12%、18%、それに 28% の 4 段階に設定された。

GST に相当する付加価値税 (VAT) は世界のおよそ 160 か国で採用されているが、その中でもインドの GST はとりわけ野心的な取り組みといえる。インドの GST は協同的連邦主義に基づいたクリーンな二重構造型として、中央集権型、独立型の VAT の欠陥を最小限にしたものであり、共通の税基盤、類似した税率に基づいて税行政とコンプライアンスを円滑化させ、州間取引をも容易にすることを目指している。

また、サプライチェーン上の取引での税還付を申請するためにも、売り手と買い手の双方の取引記録をオンラインで照合する必要があり、そうした GST 運用上の共通の IT プラットフォームを提供するものとして GST ネットワーク (GST Network, GSTN) が構築・運用されており、すでに 500 万社以上の企業が登録されている。小島眞拓殖大学名誉教授によれば、高額紙幣廃止措置に続く GST の導入はインド経済のデジタル化に向けて大きな弾みを与えている、という²。

III. GST のもたらす利益

(1) ロジスティックスにかかるコストの削減

インドの既存の税構造は州ごとに国内市場を細分化させ、インドをバラバラにさせている。例えば、商品をデリーからムンバイに輸送する際には、中央売

² 小島、前掲書。

上税以外にも、州境においては入税、さらにムンバイに入る際にはオクトロイ（入市税）を支払う必要があり、それらを合計すれば輸入財に課せられる関税に匹敵する税率になる場合もある。とりわけ州境を超えての商品に課せられる2%の中央売上税は、商品のサプライチェーンの効率化を妨げ、生産の地理的細分化を促すことになる。中央売上税を回避すべく、生産者は支店・倉庫の移転を図るにしても、結局はロジスティック・コストの増加によって相殺されることになる。

ロジスティックの製造企業への影響は、直接的な輸送コスト以上のものがある。インドでは道路輸送が輸送全体の60%を占めており、とりわけ問題となるのは輸送時間の長さの不確実性である。

輸送の遅れの原因として挙げられるのは、長距離道路の整備状況もさることながら、州境のチェックポイントでの面倒な規制である。GSTの導入に伴い、すでに24の州でチェックポストが廃止され、州間交易の拡大に大きく貢献することが期待される。実際、輸送時間のうち運転時間の占める割合は40%ほどであり、他の4分の1は州境のチェックポストや他の規制のために費やせられる。

(2) 税基盤の拡大

インド政府は高額紙幣廃止措置の導入に伴い、ブラックマネーの封じ込めに取り組んでいるが、こうした取り組みを補完するのがGSTである。GSTには、ブラックマネーを封じ込めるインセンティブが組み込まれている。GSTでは二重課税を防止すべく、購入した仕入れ品の税還付を申請できる仕組みになっており、そのために付加価値連鎖の後方に位置する業者からのインボイスをオンラインでGSTネットワーク（GSTN）に提出する必要がある。GSTNは2013年に設立された非営利会社であり、中央政府、州政府がそれぞれ株式の24.5%を所有し、残りの51%は金融機関5社が所有している。

GSTネットの対象とされる企業は、年間売上高が200万ルピー以上の企業である。当該企業は3種類の月間申告書と年間申告書の提出が求められる。年間売上高が750万ルピー以下（昨年11月、1500万ルピー以下に変更された）の企業については、別途、付加価値ではなく売上高の一定割合（その税率は商業者1%、製造業者2%、レストラン経営者5%）を納付する選択肢が認められている。その場合、当該企業は年間申告書以外、申告書の提出は4半期毎

のペースで済むが、税還付の恩典は受けられない。

VI. 課題

GST は、実施後、早くも数か月にして運用上、様々な看過できない問題が表面化した。運用上の当面の課題として、次の 3 点を指摘することができる。

第 1 に、納税コンプライアンスの問題である。GST の導入に伴い、納税者は多数の申告書を提出と面倒な手続きを強いられ、とりわけ中小企業にとっては大きな負担になっている。また GST に登録していない業者は、通常、インボイスを発行しない。そうした非登録業者からの購入が一定額以上に達した場合には、登録法人は自らインボイスを作成するとともに、非登録業者には GST を差し引いた額を支払うことになる。

第 2 は、税率である。税率設定をめぐって生産者、消費者の双方から様々な要求が示されており、それを踏まえて GST 導入後の 2017 年 11 月、GST 協議会によって 200 以上の品目の税率変更が発表された。とりわけ 28%税率については、その設定は恣意的であり、GST の範囲と精神を歪めているとの批判が産業界の間で根強いものがある。今後とも必要に応じて、適宜、税率の見直しがなされる見込みである。

第 3 に、GSTN が大量なデータ処理をいかにうまく捌けるのかという技術的問題である。GST システムの構築と保守を担当しているのはインド第 2 の IT 企業であるインフォシスであるが、GST 導入後の 2017 年 9 月、申告書提出の締め切り日にインボイスのアップロードが集中し、システムトラブルが発生するにいたった。

VI. 結語

GST 成功の鍵は、豪腕モディ首相の指導力である。モディの力は、国民に多大な不便を強いることとなる高額紙幣廃止を断行できたことから窺える。また、GST 導入に向けた憲法改正案には、上下両院で 3 分の 2 以上の賛成で可決が不可欠であったが、上院で与党 BJP が少数派という状況のなか、与野党間の審議は難航した。しかし、最後には、モディの圧倒的リーダーシップによって、与野党間での合意が成立した。GST は成功裏に定着し、インド経済の更なる発展と投資環境の向上をもたらすであろう。