

## 第1回泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会 会議報告

日時：令和8年6月11日（木）10:00から11:35

場所：泉佐野市役所5階 第1会議室

### 1 出席状況

出席委員	小松知史、田中治、藪野恒明、齊藤仁
市職員等	市長 千代松大耕、副市長 西納久仁明、副市長 真瀬三智広、 政策監兼市長公室長 河野陽一、政策監兼総務部長 木下隆、 政策監兼都市整備部長 阪上博則、都市整備部道路担当理事 河野博次、 市長公室政策推進担当理事 福井丈司、 市長公室公会計管理運営担当理事兼行財政管理課長 田中嘉彦、 総務部法定外税担当理事兼税務課長 藤田宗昭、 総務部税務課税務担当参事 亀石光彦（司会）、 市民協働部国際交流担当理事兼国際交流課長 中西克子、 成長戦略室企業誘致担当参事 田端洋平

### 2 公開・非公開

原則、公開により開催する。

### 3 開会

### 4 市長あいさつ

ご紹介をいただきました、泉佐野市長の千代松大耕でございます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、本委員会にご出席を賜りましたことに心から厚く御礼申し上げます。また、委員への就任を快くお引き受けいただきましたことに、重ねて感謝申し上げます。

これまでの「空港連絡橋利用税（関空橋税）」の経緯について少しお話しさせていただきます。本市におきましては、平成21年に関西国際空港の連絡橋が国有化されたことに伴い、貴重な自主財源であった固定資産税が大幅に減少いたしました。本市としてはこの減収を補填し、空港を抱える地元自治体として様々な行政需要を安定的に支えていくため、議論を重ねた結果、平成25年から「空港連絡橋利用税」を導入いたしました。

関西国際空港が開港して30年以上が経過いたしました。時代の移り変わりとともに様々な行政課題が生じる中、本市はそれらに真摯に向き合い、解決に努めてまいりました。そのような背景から、平成30年、そして令和5年に総務省より本税の延長の同意をいただいて延長したという経緯がございます。

前回の延長を検討した時期は、新型コロナウイルス感染症が世界的に蔓延し、社会経済活動

が停滞するという極めて異例な状況下での審議でございました。しかしその後、新型コロナウイルス感染症も5類へ移行し、社会経済活動が復活する中で、関西国際空港のインバウンドも回復し、泉佐野市に居住する外国人住民の方々も増加している現状にあります。

加えて、将来的にさらなる航空需要の増加が見込まれることから、新飛行経路の運用も導入されており、今後さらにインバウンドや外国人住民の増加が予想されます。これに伴い、新たな周辺環境の整備にも取り組んでいかなければならないと考えております。

当然ながら、本市としては「関西国際空港の安全・安心、賑わいの創出、そして関係機関との共存共栄」という基本理念を変えることなく、地元自治体としての責任を全うしていく考えに変わりはございません。

今回の検討委員会におきましては、これまでの経過や現在の状況を踏まえ、委員の皆様方から多角的なご意見をいただき、将来を見据えた大局的なご議論を頂戴できればと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## 5 空港連絡橋利用税検討委員会規則について 資料1

## 6 委嘱状の交付

## 7 委員及び事務局の紹介

## 8 会長・副会長の選出

会長 田中治 委員

副会長 藪野恒明 委員

### 【会長】

それでは、これから議事を進めさせていただきます。

私はこの関空橋税の創設時から関与させていただいており、その中で社会状況に合わせた本税の性格や目的の変遷を見てまいりました。創設当初は「橋を通る車に税金をかけるとは一体どういうことか」という議論もありましたが、税の新設背景や、関空を抱える泉佐野市がどのような行政需要を抱えているのかという実情に即して、新しい法定外税のあり方が存在し得るのだと、私自身も随分と勉強させていただきました。

今回も5年ごとの検証を通じ、現在関空を抱える市がどのような行政需要に直面しているのか、そして本税の維持や財源のあり方をどのように考えていくべきかを見極める、非常に良いタイミングであると理解しております。

泉佐野市の今後の発展を見据えた本税のあり方について、委員の皆様方から多角的な視点でご議論をお願いいたく存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、時間の関係もございまして議事を進めます。事務局から説明があった通り、会

議は原則公開ですが、カメラ撮影についてはここまでとさせていただきますのでご容赦ください。

## 9 議事

### (1) 諮問

泉佐野市長が「空港連絡橋利用税について」諮問を行った。資料2

### (2) 泉佐野市空港連絡橋利用税について

◎事務局から空港連絡橋利用税について以下の説明を行った。

- ・法定外税の概要 資料3
- ・空港連絡橋利用税に係る経過 資料4
- ・新設時と更新時の対比 資料5
- ・空港連絡橋利用税条例・同施行規則 資料6
- ・令和4年3月25日付総務大臣協議書 資料7
- ・総務大臣の同意に係る報道資料及び地方財政審議会の議事要旨 資料8
- ・空港連絡橋税にかかる意見照会・要望等 資料9

### (3) 関西国際空港と泉佐野市の現況について

◎事務局から空港連絡橋利用税について以下の説明を行った。

- ・財政状況の推移 資料10
- ・泉佐野市の空港行政について 資料11
- ・空港に近接する都市としての特別な行政需要 資料12
- ・空港連絡橋利用税税収等の推移 資料13
- ・泉佐野市 平成30年から令和8年までの人口推移 別冊1
- ・関西国際空港 従業員調査結果 別冊2
- ・関西国際空港の現況 別冊3

◎質疑等

【会長】

事務局のみなさん、非常に詳細なご報告をありがとうございました。

それでは、ただいまの報告に関連して、委員の先生方から様々なご意見やご質問を頂戴したいと思います。まずは「もう少しここを知りたい」「これはどうなっているのか」という質問を中心にいただき、その後、今後の議論の方向性や必要な資料についてご要望を伺えればと思います。

資料の33ページに「市が行ってきた具体的な空港支援施策の事例」が綺麗に並んでいます。そして36ページには「今後の行政需要の経費一覧表」があります。この2つの資料のつながりについてですが、33ページにあるような「空港で働く外国人の方々への支援」といった具

体的な経費は、36 ページの表のなかではどの項目に含まれている、と理解すればよろしいでしょうか。

【事務局】

会長にご指摘いただいた、関空で働いていらっしゃる従業員や外国人の方への支援経費についてですが、これらは36 ページの表にある「関空の発展に伴って生じた課題」という大項目のなかに含まれている、という形でご理解いただければと存じます。

【会長】

なるほど、そのなかに組み込まれているわけですね。分かりました。ありがとうございます。では、委員の先生方、いかがでしょうか。

【委員】

別冊 1 の資料で「泉佐野市の人口に占める外国人の割合」のグラフをいただきました。また、別冊 2 で「空港従業員の居住地」のデータも拝見しました。

これらを見ると、昨今の企業の深刻な人手不足という背景は分かるのですが、直感的に「泉佐野市は他の自治体に比べて特殊に外国人が多いのか」という点が、この数字だけだと少し見えにくいと感じました。他市と比較した多さや、泉佐野市ならではの個別具体的な事情について、何か数値で説明できるものはありますか？

【事務局】

外国人の比率に関しましては、日本全国の平均が3%台であるのに対し、泉佐野市は4%台ですので、少しだけ多いようには見えます。

ただ、特筆すべきは「急激な増加率」です。ここ1~2年で市内の外国人数が約1,400人も増えておりまして、全国平均と比べても突出して高い増加率となっています。実際、市役所1階の市民課窓口には連日、転入手続きをされる外国籍の方が途切れず来られている状況がここ数ヶ月続いております。そうした急激な現状をお示ししたのが今回のグラフです。

【委員】

他市に比べて、何か特殊な要因があるのでしょうか。

【事務局】

別冊 2 の従業員調査結果と合わせてご覧いただきたいのですが、市内に暮らす外国人の方のうち、約5人に1人が「空港島内」で直接働かれています。さらにホテルや物流など、空港の周辺産業に従事されている方を合わせると、約3人に1人が空港関連ビジネスに携わっていると推測されます。周辺のホテルや商業施設でも人手不足が深刻ですので、今後もさらに増えるだろうと予測しています。

【事務局】

少し補足させていただきます。現在、市内のホテルにおけるベッドメイキングや飲食店の調理、あるいは小売業の現場などで、非常に強い人手不足感があり、海外からの労働力（就労ビザ）を求める動きが活発です。

そうなりますと、やはり関空に一番近い泉佐野市が受け皿になります。本市で外国人登録やマイナンバーの手続きをして、国民年金に加入してもらい、市内で数ヶ月間、就労のための研修を受けてから現場に送り出すというケースが増えているんですね。つまり「空港を基盤として維持するために、最も近い泉佐野市で外国籍の住民が増えている」というのが、本市ならではの非常に特殊な背景であると考えております。

【委員】

よく分かりました。まさにこれこそが、今回泉佐野市が抱えている「特別な行政需要」の強力な理由（エビデンス）になりますね。

その観点から申し上げますと、36ページの今後の経費一覧表ですが……。前回の延長時（資料16ページ）の表と比べると、今回の表は作り方がかなり大括りになっていますよね。何がどう変わったのか、このままだと少し分かりづらい印象を受けます。前回あった細かい項目が、今回は中略されてしまっている。次回までに、前回と今回で「何がどう変わったのか」がひと目で分かるような比較資料を提示していただけると、非常にありがたいです。

もう1点、今後の議論のなかで確認すべき点として、資料5ページの「法定外税の同意基準（3要件）」があります。今回また新たに更新するとすると、③の「国の経済施策に照らして適当であるか」という点、つまり前回から現在にかけて国の経済施策のトレンドがどう変わり、そこにこの税がどう合致しているのか。このあたりも次回以降に確認させていただけますか。

【事務局】

前回の表（16ページ）と今回の表（36ページ）で形を変えた理由についてご説明いたします。

前回までは、どちらかというと「国有化によって失われた固定資産税の補填」という側面に重きを置いて表を作成しておりました。しかし今後につきましては、関空の周辺需要に対応するために市が負担している経費のうち、「特に空港の利用者が受益を受けている部分」と、「それ以外の過去の債務（市債償還や地域整備）」の2つに特化して整理し直そうと考えたため、このような大括りの表に変更いたしました。

【委員】

意図は分かりましたが、何が新しい項目として出てきたのかが少し見えにくいので、そこは分かりやすく見せ方を工夫していただければと思います。

【委員】

私も〇〇委員と同じ観点です。資料 11 で「これだけ空港支援の先進的な取り組みをしています」という素晴らしい実績が紹介されている一方で、それが 36 ページの経費一覧表のどの数字に繋がっているのかが、パッと見て結びつきません。

これだけの行政サービスをしている以上、その概算費用がどの項目に計上されているのか、しっかりリンクさせた方が「説得力」という意味でプラスになるのではないのでしょうか。

また、当初は「失われた固定資産税の補填」として始まった連絡橋利用税ですが、今回で 3 回目の更新（再々延長）の検討となります。経緯としてはそうだったとしても、今や完全に税の性質自体が変わってきていると思うんですね。ですので、36 ページの表の内容をもう少し具体的にブレイクダウンして示した方が説得力が出ますし、今後「税率（100 円）をどうするか」という議論をする際の重要な参考材料にもなると思います。

【事務局】

ご指摘ありがとうございます。33 ページ（施策の事例）と 36 ページ（経費の表）のリンクが分かりにくいという点、まさにその通りだと思います。非常に大事な部分ですので、次回に向けてより分かりやすい資料に修正いたします。

【会長】

今のご指摘はとても重要ですね。事務局におかれては、前回の表、今回の事例、そして新しい経費表という 3 つの資料の関連性を、一度きちんと整理してみてください。

特に、前回の表では「空港関連地域整備」が一番上に来ていたのに対し、今回の表では「空港利用者の安心・安全経費」が一番上にひっくり返っています。これには「受益と負担の関係を明確にする」というちゃんとした理由があるわけですから、そこを論理的に整理して見せる必要があります。今回、本税を維持するにあたっての「一番主たる特別な行政需要は何なのか」を明確にするためにも、資料の見せ方を工夫してください。

【委員】

今の論点に関連して、5 年前の検討委員会での議論を思い出していたのですが……。当時、あえて私が「税金と特定の行政需要を、あまりきっちり対応させすぎなくてもいいのではないか」という問題提起をした記憶があります。

というのも、例えば「病院の改修費」や「下水道施設」のコストが、100%すべて空港のためだけのものかと言われれば、当然そうとも言い切れない部分があるからです。あまり厳密に紐付けようとすると、逆に突っ込まれかねない。だから、当時もある程度「ファジー（柔軟）」にしておいた方がいいのではないか、というお話をさせていただきました。今回の表が大きなくくりになっているのも、そういった意図を反映してのことなのかな、と感じたのですが、いかがでしょうか。

#### 【事務局】

ありがとうございます。おっしゃる通り、あえてファジーにさせていただいた意図としては、まさにその側面もでございます。

病院の外国人対応にかかる経費などを、厳密に 1 円単位で切り分けるのは非常に難しいのが実情です。本税は目的税ではなく「普通税（一般財源）」ですので、基本的には何に使ってもいい税金ではありますが、説明の筋道として、国費や府費、地方債を除いた「市が自己負担している一般財源分」を抽出して経費として掲載しております。

#### 【委員】

ええ、それで良いと思います。これだけ泉佐野市が関空の玄関口として、南大阪の拠点病院やインフラ、アウトレット、高層ビルなどを整備してきたなかで、それらにかかる公共需要のコストを「泉佐野市民の税金だけで負担すべきではない」ということは、客観的に見て明らかです。

ですから、むしろ「橋を渡って外部から来る人たちに、泉佐野市が果たしている公共機能のコストをどうやって応分に負担してもらおうか」という、課税標準を探る戦略の一環としてこの税を捉える。そういう視点からのアプローチも、ロジックとして少し加えておいてもいいのかなと個人的には思っています。

#### 【会長】

なるほど。泉佐野市が関空の地元自治体として、どのような点を重視し、市民以外の利用者にも負担してもらうべき価値のある仕事をしているのかを明示することは、確かに不可欠ですね。特定の経費に 1 対 1 で紐付ける「目的税的な発想」とは別に、そうした大局的な視点を持つことは大切です。

ただ、その一方で、感情や感覚論として「なぜ橋を車で通るだけで 100 円払わなければならないんだ」というドライバー側の心理もあります。それに対する納得感、つまり「市がこれだけ配慮して空港周辺の安心・安全を守っているから、利用者が恩恵を受けているんだ」という受益の論理も、もう一方でしっかり示さなければならない。この複数の要素をどうミックスして制度を説明していくか、という難しい課題になりますね。

#### 【委員】

次回に向けてもう 1 点、自由な発言をさせていただきます。

今回の資料では今後の経費の見込み（予測）は出てくるのですが、「じゃあ、これまでの 5 年間で実際にいくら使ったの？」という決算ベースの実績が見えません。普通税なので綺麗に切り分けるのは難しいかもしれませんが、過去の実績値も説明できると、より議論に説得力が増すと思います。

#### 【事務局】

今のお話ですが、現在の 5 年間（令和 5～9 年度）のうち、直近の令和 5 年度・6 年度の

決算額（実績）に関しましては、データとしてお出しすることが可能です。次回の会議までに別途資料として整理し、提示させていただきます。

【委員】

先ほどの36ページの表で、前回の更新から5年が経とうとしている今も、例えば「連絡橋の耐震工事補助」が依然として大きな経費として挙がっています。前回からこれまでの間に「実際どれだけのお金を使って、どこまで工事が進んだのか」、そして「なぜまだ終わってなくて、今後もこれだけ費用が必要なのか」という継続性の根拠を示していただきたい。また、先ほどから出ているインバウンドや外国人労働者の急増という「新たな需要」についても、なぜ今これだけのケアを広げていかなければならないのか、その理由がはっきり分かる形にしていいただければ、最終的な答申書（意見書）を作る際の強固な土台になると思います。

【事務局】

耐震工事の補助に関しましては、実は国側からの予算の付き方の兼ね合いもあり、単年度ごとの工事量や市からの補助実績額としては、当初の想定より少し下がっております。ただ、やらなければならない「総事業量（全体のボリューム）」自体は全く減っておりません。そのため、終わらなかった分が今後の5年間に平準化されて回ってくる計画になっておりますので、継続して財源が必要な理由として次回しっかりと整理いたします。

【委員】

先ほど会長からもありましたが、33ページの後半にある「連絡橋の利用者に安心・安全を担保するものとして、とりわけ利益（受益）があると考えています」という表現についてです。

やはり「橋を渡る人」に対して、市の病院や駅前整備がそこまでダイレクトに受益があると言い切るのは、少し無理があるというか、説得力に欠ける印象をどうしても受けてしまいます。先ほど申し上げたように、「広く外部から負担を求めるための課税標準の一つ」という大枠の位置づけも踏まえつつ、表現の書き方を少し政策的に工夫された方が、より納得感が出るのではないのでしょうか。

【会長】

ありがとうございます。事務局側であらかじめ資料を精査していただいたこともあり、委員の先生方の問題意識や関心のポイントが、第1回目にしてかなり共通のところまで絞り込まれました。今後の議論が非常に進めやすくなったと感じております。

あと、私から1点確認ですが、今後の進め方として「関係者からの意見照会」をどうするかという件です。

いわゆる特別徴収義務者や関係団体が、この税の延長についてどういう考えや要望、課題を持っているのか、きちんと意見を聴取する手続きは必要です。その際、単に「延長していいで

すか」と聞くのではなく、泉佐野市としてこれまで具体的にこれだけの空港支援施策を打ってきたという公的な実績をしっかりとお示ししながら、意見を伺う形にするのが良いと思います。「市独自の狭い利害ではなく、関空を支える公的な観点から必要な税なのだ」という存在理由をポジティブに示しながら意見を聴く。総務省からも必ず「関係者の意見は聞いたか」と問われますので、照会の文面も含めて事務局でご検討をお願いします。

【事務局】

委員のご指摘の通り、本市がこれまで行ってきた空港行政の具体的な内容をしっかりと明記した上で、前回と同様に関係団体へ意見照会を行わせていただきます。

【委員】

この税が他の一般的な地方税と決定的に異なるのは、「課税の影響が泉佐野市内だけに留まらず、広く外部の利用者に及び」という点です。

だからこそ、「これまで一般の納税者（ドライバー）に対して、市としてどのようにこの税の趣旨を説明し、広報してきたのか」という実績も重要になります。これまでどのような媒体や方法で伝えてきたのか、そのプロセスが分かる資料も次回準備していただければと思います。

【事務局】

承知いたしました。過去の広報実績等の資料も合わせて準備いたします。

【会長】

ありがとうございます。それでは、現時点での見通しとして、基本的には前回と同様に「空港の地元自治体である泉佐野市にとって、今後も避けて通れない特別な行政需要が厳然として存在しており、それを遂行していくためにこの空港連絡橋利用税がどうしても必要なのだ」という方向性で、この委員会としての議論を進めていく。この大枠の方向性については、委員の皆様、よろしいでしょうか。

（委員一同、うなずき同意する）

【会長】

ありがとうございます。それでは、事務局はその方向で次回に向けて必要な資料の整備と宿題事項の対応をお願いいたします。ほかに何かございますか？よろしければ、本日の議論はこのあたりで終了とさせていただきます。

【事務局】

本日は大変貴重なご意見をありがとうございました。本日いただいたご指摘をすべて反映させ、第2回目の資料を作成いたします。また、委員の先生方におかれましては、日常のなかで追加の資料要望や思いつかれたことがございましたら、いつでも事務局までご連絡をよろしく

お願いいたします。

(4) その他

次回は令和8年7月31日(金)午前

10 閉会