

第 1 回

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

令和 8 年 6 月 11 日 午前 10 時から
泉佐野市役所 5 階 第 1 会議室

【 次 第 】

1. 開会
2. 市長挨拶
3. 空港連絡橋利用税検討委員会規則について
4. 委嘱状の交付
5. 委員及び事務局の紹介
6. 会長・副会長の選出
7. 議 事
 - (1) 諮問
 - (2) 泉佐野市空港連絡橋利用税について
 - (3) 関西国際空港と泉佐野市の状況について
 - (4) その他
8. 閉会

目 次

資料1	泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会規則・委員名簿	1
資料2	諮問書	4
〈空港連絡橋利用税について〉		
資料3	法定外税について	5
資料4	空港連絡橋利用税に係る経過	7
資料5	新設時と更新時の対比	8
資料6	泉佐野市空港連絡橋利用税条例・同施行規則	9
資料7	空港連絡橋利用税 総務大臣協議書(R4年3月)	13
資料8	総務大臣の同意に係る報道資料、地方財政審議会議事要旨(R4年6月)	21
資料9	空港連絡橋利用税にかかる意見照会・要望等	27
〈関西国際空港と泉佐野市の状況について〉		
資料10	財政状況の推移	28
資料11	泉佐野市の空港行政について	30
資料12	空港に近接する都市としての特別な行政需要	36
資料13	空港連絡橋利用税税収等の推移	37
別冊1	泉佐野市 平成30年から令和8年までの人口推移	参考資料
別冊2	関西国際空港 従業員調査結果	参考資料
別冊3	関西国際空港の現況	参考資料

○泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会規則

令和3年6月28日
泉佐野市規則第18号

(趣旨)

第1条 この規則は、泉佐野市附属機関条例（平成12年泉佐野市条例第34号。以下「条例」という。）第3条の規定に基づき、泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会（以下「委員会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(職務)

第2条 委員会は、市長の諮問に応じて、条例別表に掲げる当該担当事務について調査審議し、意見を述べるものとする。

(組織)

第3条 委員は、学識経験を有する者のうちから、市長が任命する。

(任期)

第4条 委員の任期は、1年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 委員会に会長及び副会長を置き、委員の互選によってこれらを定める。

2 会長は、委員会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 委員会は、委員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(関係者の出席)

第7条 委員会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(会議の公開)

第8条 委員会の会議は、公開する。ただし、委員会の会議が次の各号のいずれかに該当する場合は、当該会議を公開しないことができる。

(1) 泉佐野市情報公開条例（平成11年泉佐野市条例第27号）第6条各号に掲げる情報に関し審議する場合

(2) 会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に著しい支障が生じると認められる場合

2 委員会の会議を公開するかどうかの決定は、会長が行う。この場合において、会長は、当該会議に諮り意見を聴くことができる。

3 会長は、会議を非公開とした場合は、その理由を示さなければならない。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、総務部税務課において行う。

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

この規則は、令和3年7月1日から施行する。

附 則(令和5年12月27日泉佐野市規則第25号)

この規則は、公布の日から施行する。

○泉佐野市附属機関条例（抄）

平成12年12月25日

泉佐野市条例第34号

(設置)

第1条 法律若しくはこれに基づく政令又は他の条例に定めのあるものを除くほか、地方自治法(昭和22年法律第67号)第138条の4第3項の規定に基づき、別表のとおり附属機関を設置する。

(報酬及び費用弁償)

第2条 附属機関の委員の報酬及び費用弁償は、別に条例で定める。

(委任)

第3条 附属機関の組織及び運営に関し必要な事項は、当該執行機関が定める。

別表(第1条関係)

ア 市長の附属機関

	名称	担当事務	委員定数
21	泉佐野市空港連絡橋利用税 検討委員会	泉佐野市空港連絡橋利用税についての必 要な事項の調査審議に関する事務	4人

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

【令和8年度】

委員の区分		委員名	役職等
学識経験者		田中 治	大阪府立大学名誉教授
学識経験者		齊藤 仁	和歌山大学経済学部准教授
学識経験者		藪野 恒明	弁護士
学識経験者		小松 知史	公認会計士・税理士・不動産鑑定士

泉佐総税第324号
令和8年6月11日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会
会長 田中 治 様

泉佐野市長 千代松大耕

泉佐野市空港連絡橋利用税について（諮問）

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会規則第2条の規定に基づき、下記事項について貴委員会の意見を求めます。

記

（諮問事項）

空港連絡橋利用税の今後のあり方について

（諮問理由）

空港連絡橋利用税は、令和5年3月30日に5年間延長し、令和10年3月30日に失効することになっています。

本市には、これまでの空港関連施設としての病院や空港消防の維持に加えて、空港アクセス（連絡橋など）の耐震工事に対する補助など、関空に近接する都市として特別な行政需要があります。このような状況の下、それらの財源を確保するために空港連絡橋利用税収入が必要な状況は5年前と基本的に変わっていません。

これらを踏まえ、空港連絡橋利用税の今後のあり方についてご審議をお願いするものです。

以上

法定外税について

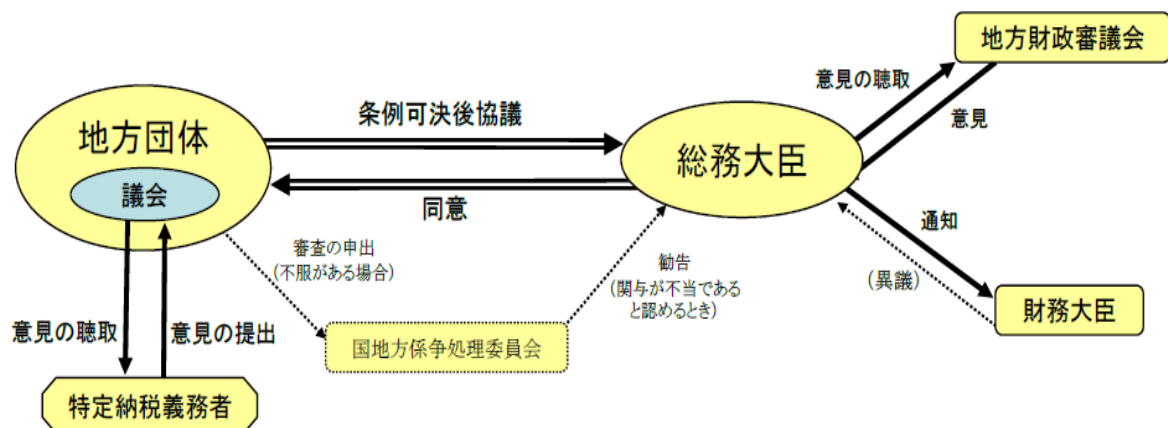
1 法定外税

地方団体は地方税に定める税目（法定税）以外に、条例により税目を新設することができる。これを「法定外税」という。

平成12年4月の地方分権一括法による地方税法の改正により、法定外普通税の許可制が同意を要する協議制に改められるとともに、新たに法定外目的税が創設された。

また、平成16年度税制改正により、既存の法定外税について、税率の引き下げ、廃止、課税期間の短縮を行う場合には総務大臣への協議・同意の手続きが不要となったほか、特定の納税義務者にかかる税収割合が高い場合には、条例制定前に議会でその納税者の意見を聴取する制度が創設された。

2 新設等の手続



次のいずれかが該当すると認める場合を除き、総務大臣はこれに同意しなければならない。（地方税法第261条、第671条、第733条）

- ① 国税又は他の地方税法と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること
- ② 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること
- ③ ①及び②のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと

「特定納税義務者」

法定外税の納税額が、全納税者の納税額総額の10分の1を継続的に超えると見込まれる者として、次の2つの要件をどちらも満たすと見込まれる者

- ① 条例施行後5年間の合計で、当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1/10を超える見込みがあること
- ② 当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1/10を超える年が、条例施行後5年間のうち3年以上あると見込まれること

参考資料 地方税法

第671条 総務大臣は、第669条第1項の規定による協議の申出を受けた場合には、当該協議の申出に係る市町村法定外普通税について次に掲げる事由のいずれかがあると認める場合を除き、これに同意しなければならない。

- 1 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること。
- 2 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること。
- 3 前2号に掲げるものを除くほか、国の経済施策に照らして適当でないこと。

空港連絡橋利用税に係る経過

- 平成19年12月 空港連絡橋国有化の方針決定
- 平成20年7月 「法定外税導入検討委員会」開催（計4回開催）
- 平成20年8月 法定外普通税空港連絡橋利用税条例可決
国に対し協議を開始
- 平成21年2月 国から2期島の22年内竣功等支援を約束した文書を受領
- 平成21年3月 空港連絡橋利用税条例廃止（条例可決）
- 平成21年4月 空港連絡橋国有化
- 平成23年1月 2期島の22年内竣功は未実現
- 平成23年8月 「法定外税導入検討委員会」開催（計2回開催）
- 平成23年9月 法定外普通税空港連絡橋利用税条例可決
国に対し協議を開始
- 平成24年2月 地方財政審議会に出席し意見聴取を受ける
- 平成24年4月 総務大臣の同意
西日本高速道路(株)を特別徴収義務者に指定し協議を開始
- 平成24年6月 2期島竣功
- 平成25年3月 空港連絡橋利用税課税開始
○税額は一律100円
○徴収期間は5年間（平成30年3月29日まで）
- 平成28年7月 「法定外税検討委員会」開催（計3回開催）
～11月
- 平成29年3月 法定外普通税空港連絡橋利用税条例改正可決
国に対し延長協議を開始
- 平成29年7月 総務大臣が更新（延長）に同意
- 平成30年3月 空港連絡橋利用税課税延長開始
○同税率、徴収期間は5年間（令和5年3月29日まで）
- 令和3年8月 「法定外税検討委員会」開催（計3回開催）
～令和4年1月
- 令和4年3月 法定外普通税空港連絡橋利用税条例改正可決
国に対し延長協議を開始
- 令和4年6月 総務大臣が更新（延長）に同意
- 令和5年3月 空港連絡橋利用税課税延長開始
○同税率、徴収期間は5年間（令和10年3月29日まで）
- （今後）
- 令和10年3月 空港連絡橋利用税条例失効

新設時と更新時の対比

1. 関西国際空港は、我が国の国際拠点空港であり、24時間空港であり、陸地から離れた海上を埋め立てて造成された完全な人工島（関空島）である。
2. 関空建設の基本方針は、民間会社による建設と運営とされた。
3. 泉佐野市は空港の地元自治体として、空港を前提としたまちづくり（空港関連地域整備事業）を進め、その財源は起債などの借金で、後年度に返済が可能とされた。
4. 平成19年12月に関空連絡橋の国有化が発表され平成21年4月に国有化された。
5. 国有化によって失われた税収を確保するために、平成25年3月より空港連絡橋利用税（5年間）を導入した。
6. 平成30年3月から3年間の延長をもって固定資産税の減収分を補填できるが、今後も空港関連事業の経費が必要なことから、空港連絡橋利用税を5年間延長した。
7. 今後も空港関連事業の経費が必要なことから、空港連絡橋利用税を令和5年3月から5年間延長した。

新設・更新	検討委員会	理由
平成25年新設導入時(5年間)	平成20年(4回) 平成23年(2回) 計6回	・国有化によって失われる税収を確保する。
平成29年延長時(5年間)	平成28年(3回) 計3回	・国有化によって失われる税収を確保する。 ・特別な行政需要の財源が必要である。
令和5年延長時(5年間)	令和3年(2回) 令和4年(1回) 計3回	・特別な行政需要の財源が必要である。

○泉佐野市空港連絡橋利用税条例

平成23年9月28日

泉佐野市条例第19号

改正 平成29年3月27日泉佐野市条例第4号

令和4年3月29日泉佐野市条例第5号

(課税の根拠)

第1条 地方税法(昭和25年法律第226号)第5条第3項の規定に基づき、空港連絡橋利用税を課する。

(納税義務者等)

第2条 空港連絡橋利用税は、関西国際空港連絡橋(以下「連絡橋」という。)を自動車(道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第2項に規定する自動車(道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第1条第1項第2号に規定する被けん引自動車を除く。)をいう。以下同じ。)で通行する行為に対し、当該自動車を運転する者(その者が、その者以外の個人又は法人の行う事業に従事して当該自動車を運転する場合にあっては、当該個人又は法人)に課する。

(課税免除)

第3条 次の各号に掲げる自動車の通行に対しては、当該各号に定めるところにより、空港連絡橋利用税を免除する。

- (1) 道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)第24条第1項ただし書に規定する車両 全額
- (2) 道路整備特別措置法第25条第1項の規定により西日本高速道路株式会社が公告している障害者割引制度の対象となる自動車 2分の1

(課税標準及び税率)

第4条 空港連絡橋利用税の課税標準及び税率は、連絡橋を自動車で行く回数1往復につき100円とする。

(徴収の方法)

第5条 空港連絡橋利用税の徴収については、特別徴収の方法による。

(特別徴収の手続)

第6条 空港連絡橋利用税の特別徴収義務者(以下「特別徴収義務者」という。)は、連絡橋の通行料金を収受する事業者その他徴収の便宜を有する者とする。

2 市長は、特別徴収義務者を指定した場合は、その旨を当該特別徴収義務者に通知する。

3 特別徴収義務者は、第2条に規定する納税義務者が納付すべき空港連絡橋利用税を徴収

しなければならない。

4 特別徴収義務者は、毎月末日までに、前々月1日から同月末日までに徴収すべき空港連絡橋利用税に係る課税標準となる自動車の通行回数、税額その他必要な事項を記載した納入申告書を市長に提出するとともに、納入金を納入書によって納入しなければならない。

5 前各項に規定するもののほか、特別徴収の手続について必要な事項は、規則で定める。
(帳簿等への記録及び保存)

第7条 特別徴収義務者は、帳簿等を備え、自動車の通行回数、税額その他必要な事項を記録しなければならない。

2 特別徴収義務者は、帳簿等に記録した日から3年間、これを保存しなければならない。
(不足金額等の納入の手続)

第8条 特別徴収義務者は、地方税法第686条第4項の規定による通知を受けた場合においては、当該不足金額、過少申告加算金額、不申告加算金額又は重加算金額を当該通知書に指定する期限までに、納入書によって納入しなければならない。

(賦課徴収)

第9条 空港連絡橋利用税の賦課徴収については、この条例に定めるもののほか、泉佐野市市税条例(平成19年泉佐野市条例第5号)の定めるところによる。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、地方税法第669条第1項の規定による総務大臣の同意を得た日から起算して1年を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(平成24年泉佐野市規則第18号で、平成25年3月30日から施行)

(この条例の失効)

2 この条例は、令和10年3月29日限り、その効力を失う。

附 則(平成29年3月27日泉佐野市条例第4号)

この条例は、地方税法(昭和25年法律第226号)第669条第1項の規定による総務大臣の同意を得た日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(平成29年泉佐野市規則第19号で、平成29年8月1日から施行)

附 則(令和4年3月29日泉佐野市条例第5号)

この条例は、地方税法(昭和25年法律第226号)第669条第1項の規定による総務大臣の同意を得た日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(令和4年泉佐野市規則第23号で、令和4年8月1日から施行)

○泉佐野市空港連絡橋利用税条例施行規則

平成24年12月10日

泉佐野市規則第19号

(趣旨)

第1条 この規則は、泉佐野市空港連絡橋利用税条例(平成23年泉佐野市条例第19号。以下「条例」という。)の施行に関し必要な事項を定めるものとする。

(特別徴収の方法)

第2条 泉佐野市空港連絡橋利用税(以下「関空橋税」という。)は、特別徴収義務者が国土交通大臣に申請し、許可を受けた関西国際空港連絡橋の通行料金(以下「通行料金」という。)を徴収する際徴収するものとする。

2 特別徴収の方法は、地方税の例によるもののほか、特別徴収義務者が通行料金を徴収する方法と同一の方法により行うものとする。

(各種規定の準用)

第3条 特別徴収義務者が、有料道路自動料金収受システムを使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令(平成11年建設省令第38号)に基づく有料道路自動料金収受システム(以下「ETCシステム」という。)を利用して関空橋税を徴収する場合は、特別徴収義務者及び特別徴収義務者と提携する者(以下「特別徴収義務者等」という。)が定めるETCシステムの利用規程の例による。

2 前項に定めるもののほか、関空橋税の徴収については、特別徴収義務者等が通行料金を徴収する際に定めている規定等の例による。

(領収書等に表示する名称)

第4条 関空橋税を徴収する場合に発行する領収書、利用証明書又は請求明細における関空橋税の名称は、関空橋税とする。

(申告書の様式)

第5条 条例第6条第4項に規定する納入申告書の様式は、市長が定める。

(納期限の延長)

第6条 市長は、特別徴収義務者が関空橋税を納期限までに納入することができなかったことについて必要があると認める場合は、その納期限を延長することができる。

(納入義務の免除)

第7条 市長は、特別徴収義務者が関空橋税を受け取ることができなくなったことについて正当な理由があると認める場合は、その納入義務を免除することができる。

(その他)

第8条 この規則に定めるもののほか、必要な事項は、特別徴収義務者との協議により定めるものとする。

附 則

この規則は、平成25年3月30日から施行する。

法定外普通税新設協議書

大阪府 泉佐野市

税目 空港連絡橋利用税

上記税目の新設について、地方税法第669条第1項の規定に基づき、下記関係書類を添付の上協議する。

記

- 1 理由書
- 2 法定外普通税総括表
- 3 法定外普通税収入見込額
- 4 泉佐野市空港連絡橋利用税条例の謄本
- 5 参考資料

令和4年3月25日

泉佐野市長 千代松 大耕

総務大臣 金子 恭之 様

1 理由書

本市は大阪府の南西部、大阪市と和歌山市のほぼ中間に位置しており、沖合に泉南市及び泉南郡田尻町にまたがって関西国際空港（以下「関空」という。）があります。

海上空港である関空と対岸の陸地側とは唯一の橋である空港連絡橋で繋がっています。空港連絡橋は本市域にあり、本市内において阪神高速湾岸線、あるいは空港連絡道路を通して阪和自動車道と接続しています。

関空は建設当初から地元との共存共栄をめざしてきて、本市は関空の地元自治体として国際空港の玄関都市をめざしてきました。空港のインパクトを適切に受け止め、地域が空港と共に大きく発展するために国際空港の玄関都市にふさわしいまちづくりを進めることです。空港連絡道路が市の中央部を通ることによって、市域が分断されることから、本市は、「関西国際空港関連地域整備大綱（昭和60年12月関西国際空港関係閣僚会議決定）」や大阪府が策定した「関西国際空港関連地域整備計画（昭和61年12月）」に基づき、関連道路などの都市基盤整備を進めてきました。

これらの事業は地方債を財源に進められ、将来税収が増加することによって償還できると計画されました。しかし、バブル経済の崩壊と経済情勢の低迷、さらに地価の下落が続いたことによって、市税収入は地域整備を始めた当初の見込みを大きく下回り続け、本市の財政は長らく破綻寸前の状態になりました。

一方、本市には、空港が開港してから現在に至るまで、空港及び空港連絡橋が所在する自治体として周辺自治体には見られない特別の行政需要が存在しています。別表は、本市に現在生じている特別の行政需要についての一覧です。

第1に、バブルの崩壊や市の財政危機によって中途になっている空港関連地域整備を進めることで、現在は泉佐野土丸線事業及び熊取駅西地区整備事業に取り組んでいます。

第2に、新たな行政需要に対応することで、訪日外国人旅行者の増加に対応する各種事業や外国人の就労等をサポートする外国人受入環境整備事業、関空の玄関駅で外国人向けの案内所があるりんくうタウン駅ビルの活性化事業であり、さらに空港連絡橋など空港アクセスの耐震工事に対する補助が求められています。

第3に、これまでの空港関連地域施設の維持管理経費です。開港に合わせて建設し、30年程度経過した下水道施設や病院施設の更新や改修、さらに病院運営費負担金等のランニングコストが必要になっています。

第4に、将来の税収増によって賄うとした起債償還を引き続き進める必要があります。

これらの空港関連事業に要する経費は、平成30年度から令和4年度までの5年間で

合計 232.7 億円、令和5年度からの5年間で合計 194.7 億円となります。

一方、空港から本市に固定資産税・都市計画税・法人市民税が入ってきます。本市は、これらの税収を空港税収とし、空港関連事業経費を賄う財源としてきました。

空港税収は平成 30 年度から令和4年度までの5年間で合計 182.1 億円、令和5年度からの5年間で 157.3 億円と見積もっていて、経費合計と税収合計との差額は平成 30 年度から令和4年度までの5年間でマイナス 50.6 億円、令和5年度からの5年間でマイナス 37.4 億円となります。このように、経費が税収を大きく上回る状況が続いており、空港関連事業経費を空港税収で賄い切ることはできていません。

また、これらの期間における空港連絡橋利用税は、平成 30 年度から令和4年度までの5年間で 14.7 億円、令和5年度からの5年間で 17.0 億円と見積もっており、上記の超過額は関空橋税を差し引いても多大な額となっています。

この不足分の全てを泉佐野市民が負担するのは相当ではなく、不足分の全てを空港利用者に求めることもまた適当ではありません。本市が空港に関連して行う事業は、空港連絡橋を通行して空港を利用する方々に直接的または間接的に一定の受益があることは明白であり、空港連絡橋利用税は、空港利用者がこれらの差額の一部を過度にならない程度に負担する仕組みとなっています。

以上の理由により、空港連絡橋利用税の施行期間は令和5年3月29日までになっていますが、これを令和5年3月30日から令和10年3月29日まで、引き続き5年間継続するために協議を申し出るものです。

(別表) 空港関連事業費と空港税収について

A: 空港関連事業経費

事業説明	経費と税収等 (5年間)	
	H30-R4	R5 - R9
空港関連地域整備 (37.5 億)	23.4	14.1
・熊取駅西地区整備 (11.0 億) 熊取町と連携して実施する熊取駅西地区整備のうち、泉佐野市域の道路事業。関空近辺で早急に整備が必要なエリア。	(7.4)	(3.6)
・泉佐野土丸線 (26.5 億) 市中心部と空港・りんくうタウンを地域緊急交通路。	(16.0)	(10.5)
新たな行政需要 (42.4 億)	12.4	30.0
①関空の発展に伴って生じた新たな課題 (訪日外国人旅行者への対応) (15.1 億)	(7.8)	(7.3)
(外国人受入環境整備等) (7.2 億) 訪日外国人の増加によって顕在化した地域課題に対応する行政需要。人手不足対策も重要な行政課題になった。	(0.3)	(6.9)
②りんくうタウン駅ビルの活性化 (2.6 億) 関空の玄関駅として整備、また防災拠点としての整備も重要になった。	(0.8)	(1.8)
③関空連絡橋耐震工事補助 (17.5 億) 阪神淡路大震災以前に建設された関空連絡橋は耐震工事が必要で、国の要綱に基づく補助。	(3.5)	(14.0)
施設の更新経費 (ランニングコストを含む) (97.4 億)	39.8	57.6
①維持管理経費 (7.8 億)	(3.8)	(4.0)
②病院施設改修 (13.0 億)	(0)	(13.0)
③下水道施設 (雨水対策) の更新経費 (6.3 億) (雨水ポンプ場、浸水ポンプ)	(1.5)	(4.8)
④人件費 (1.5 億)	(0.8)	(0.7)
⑤病院運営費負担金 (注) (64.5 億)	(31.6)	(32.9)
⑥空港消防経費 (4.3 億)	(2.1)	(2.2)
起債償還 (250.1 億)	157.1	93.0
空港関連事業公債費 (147.9 億)	(100.6)	(47.3)
病院建設分公債費 (102.2 億)	(56.5)	(45.7)
空港建設時の関連地域整備に要した起債償還費用		
合計	232.7	194.7

B: 空港に係る税収

固定資産税都市計画税	152.8	147.0
法人市民税	29.3	10.3
合計	182.1	157.3

C: 税収と経費の差

【B】 - 【A】	△50.6	△37.4
------------------	--------------	--------------

D: 空港連絡橋利用税

	14.7	17.0
--	-------------	-------------

第2号様式

新設法定外普通税総括表

課税団体名	大阪府 泉佐野市		
(イ) 税目	空港連絡橋利用税	(ロ) 徴収方法	特別徴収
(ハ) 課税客体	関西国際空港連絡橋を自動車で通行して空港を利用する行為		
(ニ) 税収の使途	————		
(ホ) 課税標準	関西国際空港連絡橋を自動車で通行する回数		
(ヘ) 納税義務者	関西国際空港連絡橋の通行料金を支払う者 (特別徴収義務者 連絡橋の通行料金を収受する者)		
(ト) 税率	通行する回数 1 往復 につき 100円		
(チ) 収入見込額	(初年度) 340,000,000 円	(平年度)	340,000,000 円
(リ) 非課税事項	道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)第24条第1項ただし書に規定する車両		
(ヌ) 徴税費用見込額	年間 21,488,000 円(最終年は 31,488,000 円)		
(ル) 課税を行う期間	5年間(令和5年3月30日から令和10年3月29日)		
(ヲ) その他必要事項			

(記載上の注意)

- 1 (ロ) の欄は、普通徴収、特別徴収、印紙徴収等その方法を記載すること。
- 2 (ニ) の欄は、法定外目的税を新設する団体のみ記載すること。この場合、使途の明細及び積算根拠を別紙として添付すること。
- 3 税率、収入見込額及び徴税費用見込額については、その積算根拠を別紙として添付すること。(税率は別紙その1、収入見込額及び徴税費用見込額は別紙その2)
- 4 記載しきれないものは、別紙としても差し支えないこと。

税率の設定

1. 現行税率の設定

現行税率「通行する回数1往復につき100円」は、以下のことを考慮して設定しました。

(1) 連絡橋の通行料金は、橋1往復ごとに1回の料金を空港島の料金所で支払っていて、その時に合わせて税の徴収を行うのが簡便であること。

(2) 税をスタートする当時の普通車通行料金は800円であり、「100円」の税率は納税者の過度の負担にならないこと、「ワンコイン」の切りのいい最小単位であること。

(3) 税率100円ならば税収見込みは年間3億円になり、空港連絡橋利用税の税収目標である26.25億円は9年で確保することになる。

2. 平成30年3月30日の延長時における税率の設定

延長に際しては、税率を変更すべき事由は見当たらなかったため、同額になりました。

2. 今回の延長時における税率の設定

今回の延長に際しては、空港連絡橋利用税検討委員会において延長の是非を検討したが、その中では、現行の税率はこれまで総務大臣の同意を得ており、延長するのであれば現行税率のままが適切であるとの答申を受けています。

それ故、税額は変更しないことになりました。

法定外普通税収入見込額調

税 目 空港連絡橋通行税

年 度	課税標準	税 率	非課税分	収入見込額	備 考
令和5年度	2,550,590 回			255,059,000 円	15%増
令和6年度	2,958,680 回			295,868,000 円	16%増
令和7年度	3,461,650 回			346,165,000 円	17%増
令和8年度	4,015,520 回			401,552,000 円	16%増
令和9年度	4,055,670 回			405,567,000 円	1%増
合 計	17,042,110 回			1,704,211,000 円	
単年度平均	340,000,0			340,000,000 円	

備 考

- 1 備考欄に、課税標準の推計基礎その他に関する参考事項についての詳細を記載すること。
- 2 変更の場合には、変更前後を区別して記入すること
- 3 課税を行う期間中のすべての年度について記載すること。
また、課税を行う期間の定めのないものについては、税の内容等を踏まえ、適当と考えられる年度までの間について記載すること。

課税標準・収入見込額の計算基礎他

空港連絡橋利用税の税収入は平成27年度から平成30年度までの間は、400,000千円前後で推移し、ピークの令和元年度には433,257千円になりました。

しかし、新型コロナウイルスの感染拡大によって令和2年度は217,585千円に激減し、令和3年度の税収見込は更に減少し201,627千円と見込んでいます。

空港連絡橋利用税は航空需要に大きく影響されることから、今後の予測は立てにくい状況にあります。以下の諸点を考慮して予測を立てています。

- ①令和7年度の2025大阪関西万博が航空需要回復の目安となること。
- ②当面は年間4億円に向かって徐々に回復し、その後は微増と見込む。
- ③関空は中国を含む東アジアの航空需要、LCC（格安航空会社）需要によって発展し

てきたが、新型コロナウイルスが収束した後の状況は見通せないこと。

以上を考慮し、令和3年度決算見込を基礎に以下の伸び率を乗じています。

年 度 (西暦)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)
伸率(%)	10	15	16	17	16	1

徴税見込額の計算基礎

空港連絡橋利用税の徴収方法は特別徴収で、特別徴収義務者は連絡橋の通行料金を収受する者で、連絡橋の通行料金と併せて同一の方法（現金、クレジット、ETC）で空港連絡橋利用税を徴収します。

特別徴収義務者との協議に基づき、税の徴収に要する全ての経費は泉佐野市が負担します。この徴収方法を実現するために要する経費は、(1)初期のシステム改修費用等、(2)ランニングコスト、(3)税徴収終了時のシステム復旧費用です。

(1)初期のシステム改修費用等

平成25年3月30日の徴収開始に伴うシステム改修費用は32,576,185円です。その他に新設時及び更新時の広報費用や検討委員会費用がありますが今回は計上していません。

(2)ランニングコスト

ランニングコストは、①事務的経費、②データ処理費用、③クレジットカード手数料です。

①事務的経費は、徴収税額の2.5%です。

②データ処理費用は、ETCシステムの利用経費で税額の約2.07%（実績）と見込んでいます。

③クレジットカード手数料は、約1.75%（実績）と見込んでいます。

以上から、①+②+③=6.32%

$340,000,000 \times 6.32\% = 21,488,000$ 円

(3)税徴収終了時のシステム復旧費用

システム復旧費用は10,000,000円程度と特別徴収義務者から聞いています。。

令和4年6月24日

大阪府泉佐野市「空港連絡橋利用税」の更新

大阪府泉佐野市から協議のあった法定外普通税の更新について、本日付けで同意することとしましたのでお知らせいたします。

更新される泉佐野市空港連絡橋利用税の概要は以下のとおりです。

課税団体	大阪府泉佐野市
税目名	空港連絡橋利用税（法定外普通税）
課税客体	関西国際空港連絡橋を自動車で通行して空港を利用する行為
課税標準	関西国際空港連絡橋を自動車で通行する回数
納税義務者	関西国際空港連絡橋の通行料金を支払う者
税率	通行する回数1往復につき100円
徴収方法	特別徴収 （特別徴収義務者 連絡橋の通行料金を収受する者）
収入見込額	（平年度）3.4億円
非課税事項	道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第24条第1項ただし書に規定する車両
徴税費用見込額	（平年度）約0.2億円
課税を行う期間	5年間（令和5年3月30日～令和10年3月29日）

- ・ 令和4年 3月24日 泉佐野市議会にて条例案可決
- ・ 同 3月25日 総務大臣協議
- ・ 同 6月24日 総務大臣同意

（※）改正条例施行日：未定

担当：自治税務局企画課 原係長、越
 直通 03-5253-5658 FAX03-5253-5659

≪前回（平成 29 年度）主な内容≫

○平成 24 年度の新設時においては、同意の意見と併せて、

・地方団体には法定外税制度について適切な運用が求められているが、現時点では、納税者をはじめとする関係者に本件についての理解が得られているとは言えない。したがって、今後、泉佐野市には、市の住民以外のもも含まれる納税者をはじめとする関係者に対し、本件についての十分な説明や周知が求められると考えるので、総務大臣は、泉佐野市に対しこの点について助言を行うべきである。

との意見を総務大臣に対し出している。

今回の更新に際しては、改めて意見や通知を出すまでの必要性はないと考えるが、納税者をはじめとする関係者に本件についての理解を得ることは引き続き重要であると考えており、泉佐野市においてはその点について留意してほしい。

資 料

- ・説明資料（2）・・・次ページ

大阪府泉佐野市「空港連絡橋利用税」の新設（更新）について

1. 空港連絡橋利用税の新設（更新）の理由 [泉佐野市協議書から]

本市は、「関西国際空港関連地域整備大綱（昭和60年12月関西国際空港関係閣僚会議決定）」や大阪府が策定した「関西国際空港関連地域整備計画（昭和61年12月）」に基づき、関連道路などの都市基盤整備を進めてきました。

空港が開港してから現在に至るまで、空港及び空港連絡橋が所在する自治体として周辺自治体には見られない特別の行政需要が存在しています。

本市が空港に関連して行う事業は、空港連絡橋を通行して空港を利用する方々に直接的または間接的に一定の受益があることは明白であり、空港連絡橋利用税は、空港利用者がこれらの差額の一部を過度にならない程度に負担する仕組みとなっています。

以上より、施行期間を令和5年3月30日から令和10年3月29日まで、引き続き5年間継続するために協議を申し出るものです。

2. 空港連絡橋利用税の概要

課税団体	大阪府泉佐野市
税目名	空港連絡橋利用税（法定外普通税）
課税客体	関西国際空港連絡橋を自動車で通行して空港を利用する行為
課税標準	関西国際空港連絡橋を自動車で通行する回数
納税義務者	関西国際空港連絡橋の通行料金を支払う者
税率	通行する回数1往復につき100円
徴収方法	特別徴収 (特別徴収義務者…連絡橋の通行料金を収受する者)
収入見込額	(平年度) 3.4億円
非課税事項	道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第24条第1項ただし書に規定する車両
徴税費用見込額	(平年度) 約0.2億円
課税を行う期間	5年間（令和5年3月30日から令和10年3月29日）

3. 同意要件との関係

泉佐野市空港連絡橋利用税について、地方税法第671条に規定する不同意要件に該当する事由があるかどうか検討する。

○地方税法（昭和25年法律第226号）（抄）
（総務大臣の同意）

第671条 総務大臣は、第669条第1項の規定による協議の申出を受けた場合には、当該協議の申出に係る市町村法定外普通税について次に掲げる事由のいずれかがあると認める場合を除き、これに同意しなければならない。

- 一 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること。
- 二 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること。
- 三 前二号に掲げるものを除くほか、国の経済施策に照らして適当でないこと。

(1) 「国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること。」

① 課税標準

本税と課税標準を同じくする国税又は他の地方税はないと考えられる。

② 住民の負担

税額は100円と少額であり、住民の負担が著しく過重となるとは言えないと考えられる。

(参考) 空港連絡橋スカイゲートブリッジ往復通行料金

車種	通常料金	うち空港連絡橋利用税
軽自動車	730円	100円
普通車	940円	100円
中型車	1,150円	100円
大型車	1,460円	100円
特大車	2,400円	100円

したがって、本税は、「国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること」には、該当しないものと考えられる。

(2) 「地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること。」

本税の税額が100円と少額であり、空港連絡橋の車両通行台数等の推移を見ても、平成25年3月30日の本税施行後において、新型コロナウイルス感染症の影響を除いては、堅調に推移しており、空港連絡橋の通行量に重大なマイナスの影響が生じるものではないと考えられる。

○空港連絡橋車両通行台数等各種指標の推移

項目	▼ H25.3.30新設							▼ H30.3.30更新		
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
空港連絡橋通行台数(万台)	674	734	746	749	789	813	835	810	880	431
航空旅客数(万人)	1,386	1,680	1,813	2,005	2,405	2,572	2,881	2,941	2,877	226
貨物取扱数量(万トン)	71	69	67	74	70	75	85	81	76	72

※上記の数値は、第2回泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会(令和3年11月1日)資料から抜粋

したがって、本税は物の流通に重大な障害を与えるものとは言えず、地方税法第671条第2号の規定には該当しないと考えられる。

(3) 「(1)及び(2)に掲げるものを除くほか、国の経済施策に照らして適当でないこと。」

① 関西国際空港へのアクセス機能の改善・強化

関西国際空港へのアクセス機能の改善・強化という施策が地方税法第671条第3号に規定する国の経済施策に該当するとしても、本税施行後の車両通行台数等の推移を見ても、本税による100円の追加負担が関西国際空港へのアクセスに重要な影響を与えているとは言えないと考えられる。

② 道路無料公開の原則

道路無料公開の原則の下で、有料道路制度等においてのみ課金を認めているという施策が地方税法第671条第3号に規定する国の経済施策に該当するとしても、本税は、道路無料公開原則の例外としてすでに料金が課されている空港連絡橋の利用について、100円という少額の税を課するものであり、施策に重要な影響を与えるとは言えないと考えられる。

③ 旧道路関係4公団から承継した債務等の法定期間内の償還

旧道路関係4公団から承継した債務等の法定期間内の償還という施策が、地方税法671条第3号に規定する国の経済施策に該当するとしても、本税の他地方団体への波及が施策へ与える影響については、波及の程度についての合理的な見込みに基づき判断する必要があるところ、これを合理的に見込むことは困難であり、本税がこの施策に重要な影響を与えることが明らかとは言えないと考えられる。

したがって、本税は、「(1)及び(2)に掲げるものを除くほか、国の経済施策に照らして適当でないこと」には該当しないと考えられる。

空港連絡橋利用税にかかる意見照会・要望団体

企業・団体名	平成23年度 平成24年度	平成28年度	令和3年度
関西国際空港株式会社 ※1	意見照会		
新関西国際空港株式会社 ※1		意見照会	意見照会
西日本高速道路株式会社	意見照会	意見照会	意見照会
一般社団法人大阪府トラック協会	意見照会	意見照会	意見照会
関西エアポート株式会社 ※2		意見照会	意見照会
関西国際空港テナント連絡協議会	要望書	意見照会	意見照会
関西国際空港 航空会社運営協議会	要望書	意見照会	意見照会
関西国際空港リムジンバス等運営協議会	要望書	意見照会	意見照会
一般社団法人大阪バス協会	要望書	意見照会	意見照会
関西国際空港レンタカー運営協議会	要望書	意見照会	意見照会
大阪府認可 関西パーキング事業協同組合		要望書	意見照会

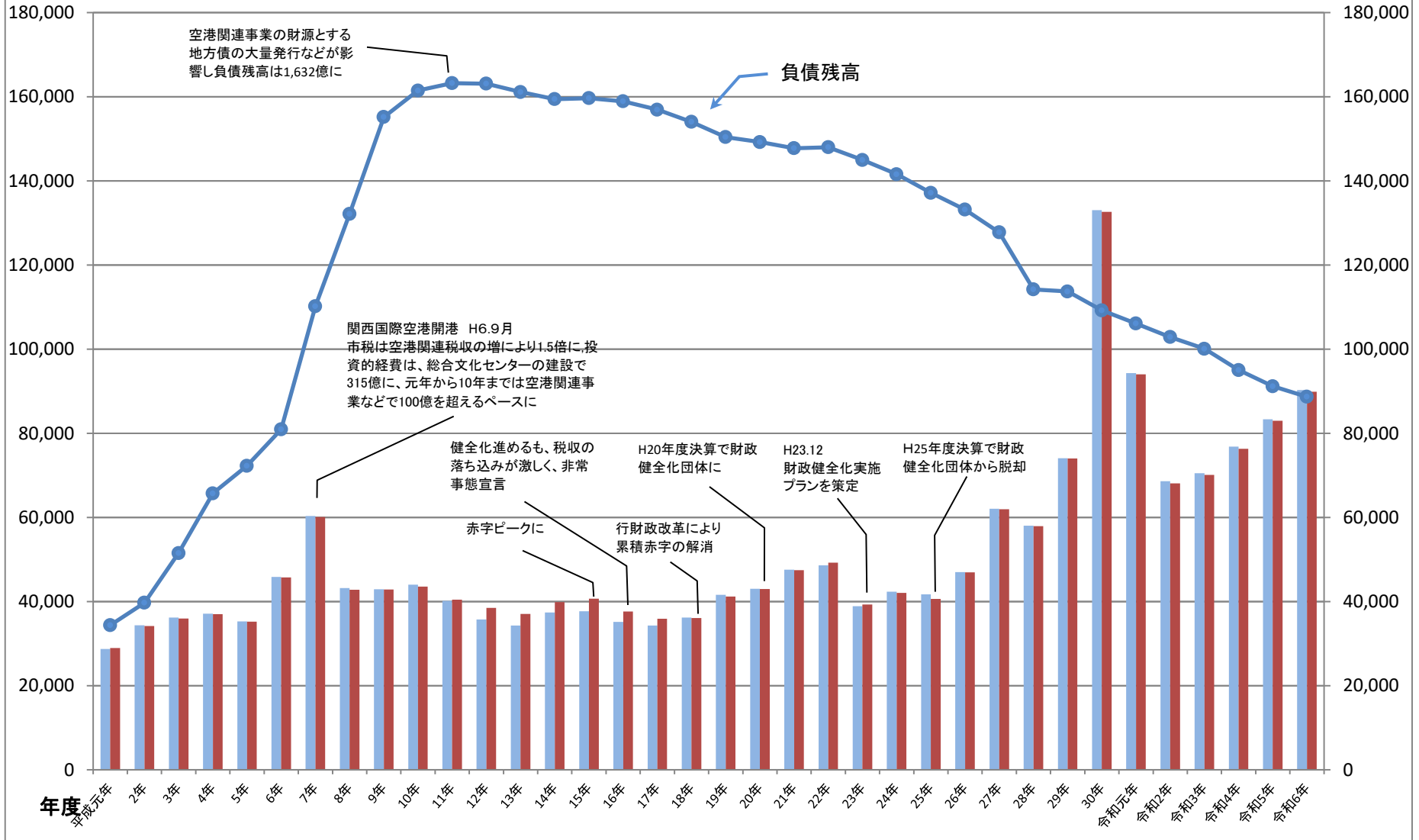
※1 平成24年7月1日に新関西国際空港(株)に空港の運営に関する事業が継承された。

※2 平成27年12月1日設立し、平成28年4月1日から運営会社として事業を開始。

財政状況の推移(平成元年度～令和6年度)

歳入歳出
(単位:百万円)

■ 歳入総額 ■ 歳出総額 ● 負債残高※



財政状況の推移

資料10

2025/11/17作成
(単位:百万円、%)

年 度	H元年度							R元年度							R元年度							R元年度															
	H元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	
歳入総額	28,702	34,320	36,200	37,121	35,270	45,842	60,350	43,216	42,933	44,005	40,137	35,728	34,263	37,392	37,706	35,149	34,276	36,176	41,591	43,028	47,572	48,623	38,887	42,315	41,725	47,020	62,036	58,023	74,045	133,047	94,268	68,579	70,521	76,819	83,293	90,243	
市税	11,949	12,131	13,243	15,539	14,660	14,150	20,113	20,900	21,989	21,473	21,444	21,640	21,755	20,718	19,392	18,766	18,893	18,513	19,009	19,964	20,461	19,468	19,002	18,760	20,750	20,687	20,461	21,135	20,304	21,192	21,660	19,644	19,950	19,533	20,060	20,235	
固定資産税	4,133	4,400	4,987	5,838	6,459	6,908	11,974	12,789	13,421	13,503	13,508	13,500	13,549	13,094	12,145	11,579	11,554	11,061	10,750	10,733	10,696	9,788	9,641	9,147	10,091	10,080	9,912	9,962	9,983	9,970	10,027	9,805	10,177	10,226	10,458	10,401	
地方交付税	1,446	1,283	1,332	1,072	874	1,807	585	591	591	645	716	916	757	746	795	1,005	1,014	1,261	880	1,199	657	1,457	1,900	2,344	2,012	1,624	1,820	1,731	1,367	1,429	981	1,204	2,445	3,336	3,777	3,801	
普通	845	635	663	379	221	1,163						116			87	333	382	649	281	561		725	1,149	1,588	1,216	817	1,012	1,025	705	932	928	776	1,986	2,745	3,404	3,340	
特別	601	648	669	693	653	644	585	591	591	645	716	800	757	746	708	672	632	612	599	638	657	732	751	756	796	807	808	706	662	497	53	428	459	591	373	461	
地方債	2,370	1,842	3,080	5,158	5,267	12,219	23,961	8,975	7,389	6,717	3,062	2,854	1,718	2,905	5,228	4,317	3,142	2,958	5,696	4,417	10,585	8,210	4,247	6,515	3,711	5,166	5,693	4,036	7,418	4,580	3,608	5,082	3,887	2,554	2,896	3,246	
歳出総額	28,923	34,152	35,981	36,972	35,193	45,735	60,119	42,818	42,836	43,561	40,467	38,460	37,041	39,883	40,695	37,633	35,901	36,092	41,184	42,993	47,456	49,236	39,294	42,064	40,616	46,920	61,940	57,936	73,985	132,601	93,985	68,064	70,068	76,317	82,983	89,887	
人件費	6,916	7,233	8,112	8,358	8,907	9,189	9,494	9,948	10,248	10,195	10,947	10,070	9,550	9,782	8,908	8,606	7,968	7,934	7,603	7,421	7,251	7,267	6,959	6,577	5,280	5,341	5,568	5,131	5,441	5,499	5,379	5,830	6,073	6,074	6,559	7,172	
扶助費	3,026	2,855	2,949	3,111	3,242	3,398	3,777	3,725	4,084	4,503	4,777	4,402	4,774	5,124	5,564	6,072	6,252	6,425	6,673	6,847	7,201	8,792	9,077	9,201	9,358	10,021	10,118	10,526	10,772	10,773	11,310	12,057	14,677	13,655	15,126	15,289	
公債費	2,181	1,995	2,327	2,370	2,467	2,666	2,969	3,367	4,192	4,653	5,147	5,597	5,764	5,968	5,996	6,083	6,052	6,067	7,171	6,052	5,982	8,573	6,643	6,955	7,361	8,172	9,997	16,796	6,627	7,808	5,452	6,146	5,011	6,190	5,105	4,862	
物件費	1,643	1,760	1,921	2,123	2,246	2,469	2,890	3,614	3,668	3,923	3,703	3,430	3,414	3,525	3,483	3,264	3,029	3,214	3,547	3,559	3,642	3,723	3,924	3,813	4,039	4,462	4,957	6,123	8,563	14,411	10,943	7,816	10,966	13,070	13,043	12,936	
補助費等	2,139	2,574	2,692	3,373	3,055	3,064	3,274	3,709	4,272	5,205	6,159	4,359	4,305	4,138	3,441	3,178	3,177	3,054	3,379	4,568	12,216	3,804	3,744	3,558	4,344	5,124	5,867	6,624	12,699	24,455	26,251	18,072	10,500	13,121	14,293	13,981	
繰出金	827	1,105	1,322	1,507	1,894	2,136	2,571	2,633	2,591	2,593	2,747	3,272	3,510	3,691	3,907	3,473	3,596	3,670	3,869	4,067	4,031	4,254	4,357	4,610	4,677	4,844	5,111	5,087	5,076	5,438	5,598	4,071	4,040	4,020	4,235	4,446	
投資的経費	10,200	10,862	13,538	14,398	11,788	20,898	31,472	14,185	12,061	11,491	5,524	5,314	2,235	3,397	6,343	3,571	2,573	1,455	4,503	4,655	4,540	3,932	2,338	4,614	3,636	5,868	2,193	2,840	4,652	5,301	5,808	5,231	3,970	4,220	4,808	4,974	
その他	1,991	5,768	3,120	1,732	1,594	1,915	3,672	1,637	1,720	998	1,463	2,016	3,489	4,258	3,053	3,386	3,254	4,273	4,439	5,824	2,593	8,891	2,252	2,736	1,921	3,088	18,129	4,809	20,155	58,916	23,244	8,841	14,831	15,967	19,814	26,227	
実質収支	△ 302	142	190	126	76	105	93	83	57	54	△ 395	△ 2,790	△ 2,836	△ 2,508	△ 2,993	△ 2,517	△ 1,639	49	405	24	16	△ 626	△ 408	212	995	23	53	55	57	61	133	136	385	409	259	331	
積立金現在高	4,972	10,208	8,584	8,109	6,368	4,937	7,521	7,851	7,646	4,620	3,130	3,840	3,775	3,130	3,024	3,042	3,424	5,514	4,467	2,711	2,398	3,064	3,237	3,735	4,780	4,461	17,892	8,473	10,594	28,719	17,980	13,194	16,929	16,259	18,509	20,806	
地方債現在高	15,828	16,581	18,374	22,179	26,047	36,813	59,242	66,865	72,509	77,144	77,651	77,479	75,964	75,288	76,697	76,967	75,954	74,577	74,998	75,094	81,353	82,693	82,008	83,210	81,147	79,627	76,675	65,020	66,698	64,268	63,086	62,555	61,867	58,619	56,750	55,464	
負債残高※	34,363	39,694	51,527	65,726	72,276	80,920	110,186	132,139	155,169	161,456	163,221	163,091	161,110	159,422	159,660	158,900	156,918	154,028	150,410	149,216	147,771	148,002	144,971	141,575	137,145	133,147	127,751	114,201	113,717	109,216	106,095	102,876	100,085	95,028	91,181	88,674	
標準財政規模	12,557	12,973	13,702	15,415	15,452	15,522	19,917	21,216	22,620	22,555	23,985	21,941	22,248	21,620	19,935	19,691	19,583	20,129	19,718	20,574	21,407	21,424	21,547	21,331	21,855	21,922	22,148	22,316	22,577	22,660	23,272	23,557	24,513	24,081	24,476	24,889	
実質収支比率	△ 2.4	1.1	1.4	0.8	0.5	0.7	0.5	0.4	0.3	0.2	△ 1.6	△ 12.7	△ 12.7	△ 11.6	△ 15.0	△ 12.8	△ 8.4	0.2	2.1	0.1	0.1	△ 2.9	△ 1.9	1.0	4.6	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.6	0.6	1.6	1.7	1.1	1.3	
財政力指数 (3ヶ年平均)	0.90	0.93	0.93	0.95	0.96	0.95	1.02	1.08	1.08	1.14	1.13	1.07	1.05	1.02	1.02	1.00	0.98	0.97	0.97	0.97	0.99	0.98	0.96	0.93	0.92	0.92	0.94	0.94	0.95	0.95	0.95	0.95	0.93	0.90	0.86	0.84	
起債制限比率 (3ヶ年平均)	12.6	12.5	12.5	12.5	12.2	12.2	12.0	12.1	12.5	13.7	14.7	15.9	16.3	17.7	17.9	18.8	19.6	20.2	21.1	21.4	21.6	22.0	22.7	24.5	25.2	25.7	24.7	23.4	21.0	18.8	16.2	14.4	12.4	11.5	11.1	10.9	
経常収支比率	92.0	90.4	95.3	90.6	99.2	102.5	90.1	94.7	102.0	104.4	109.4	107.4	105.0	107.4	106.6	104.7	102.3	99.4	101.1	101.2	102.3	105.1	103.6	102.3	99.4	104.9	103.8	103.7	109.6	104.8	103.1	109.4	99.5	104.4	104.3	103.0	
職員数(人)	857	908	938	975	989	1,005	1,006	1,017	1,002	993	967	925	909	895	865	828	804	794	769	751	727	707	682	522	503	479	465	474	470	488	501	512	519	555	562	588	
実質赤字比率																		(-)	-	-	2.92	1.89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
連結実質赤字比率																		(39.31)	26.42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
実質公債費比率																		(16.9)	18.4	19.6	21.0	21.2	22.8	23.2	23.2	20.9	18.2	16.0	13.5	12.0	9.9	8.5	7.6	7.1	7.1		
将来負担比率																		(405.7)	393.5	372.5	383.0	364.9	352.0	302.1	291.6	191.6	176.2	149.1	35.7	79.3	83.0	42.8	27.9	8.7	8.7		

※負債残高…普通会計と、土地開発公社や特別会計、企業会計などを含めた全会計の債務残高

早期健全化基準:実質赤字比率12.09 連結実質赤字比率17.09 実質公債費比率:25.0 将来負担比率:350.0

財政再生基準:実質赤字比率:20.00 連結実質赤字比率:30.00 実質公債費比率:35.0 将来負担比率:なし

泉佐野市の空港行政について

関西国際空港の建設は、成田空港の建設とともに国家的なプロジェクトで、計画の始まりは高度成長時代まで遡ります。そして泉州沖が候補地になり泉佐野市の大きな行政課題になります。

1. 関西第2空港計画から工事開始まで

1960年代（昭和30年代後半）、海外旅行が自由化され航空需要の拡大が想定されるようになると関西第2空港の設置が課題になりました。さらに、ジェット機が就航すると大阪（伊丹）空港の騒音問題が大きくなりました。

新東京（成田）国際空港の二の舞を避けることも非常に重要でした。

こうして関西第2空港の計画は、公害のない空港を地元の合意の下に進めることになり、運輸省の調査が始まりました。

同時期、大阪湾岸の自治体では空港建設に反対する決議が相次ぎます。

1974（昭和49）年、航空審議会が関西国際空港の候補地として泉州沖が最適と答申します。

1979（昭和54）年、反対決議を撤回する自治体が出てきます。その後、全ての自治体が反対決議を撤回します。泉佐野市（議会）は1981（昭和56）年3月に撤回します。これにより関西新空港計画を地元（兵庫県、大阪府、和歌山県）と話し合う環境が整い、運輸省は翌4月に「空港計画案」「環境影響評価案」「地域整備の考え方」の3点セットを明らかにします。

1983（昭和58）年8月、運輸省は公団方式による新空港建設を概算要求します。12月、泉佐野市議会は新空港建設促進を決議し、地元と共存共栄する空港を目標に掲げます。

1984（昭和59）年、関西国際空港株式会社の設立が予算化され、関空建設の基本方針はいわゆる民活方式に転換します。

以上の経過をたどり、1986（昭和61）年11月、関西国際空港の公有水面埋め立てに知事が同意する際の意見照会に泉佐野市（泉南市、田尻町を含めた2市1町）はゴーサインを出し、年が明けた翌年2月に関空埋立工事がスタートします。

ゴーサインを出すにあたり、泉佐野市は長年検討してきた新空港の環境問題は一応クリアされたこと、地域整備問題は「関西国際空港関連施設整備大綱」（1985年12月関係閣僚会議）及び「関西国際空港関連地域整備計画」（1986年12月大阪府）が示されたことにより「市の要求してきたものがほぼ満足し得る形で取り入れられた」（当時の向江市長）とし、財源対策についても「市の空港関連地域整備に実現可能な財

源対策が示された」(同)と評価しました。

泉佐野市の空港関連地域整備事業は、市が事業主体となるもの、および市の負担を伴う事業で、「街路・道路」、「公共下水道等」、駅周辺再開発等の「面整備」、「農林水産」、消防施設整備等の「その他の公共施設」に区分され、2000(昭和75)年までの事業費は1,300億円とされました。

事業分類	内 容	事業費	うち国費
1 空港連絡道路の建設に伴う関連道路の整備	主要道路へのアクセス、道路分断による付替え等	176	14
2 鉄道高架化整備	運行本数の増加に伴う渋滞の解消	231	0
3 主要駅周辺関連整備	まちの玄関づくりとしての主要駅周辺の再開発、区画整理等	109	20
4 公園整備	シンボル公園の整備と連絡道路等の整備により減少する都市公園面積の確保	42	14
5 農林水産関係整備	主要道路建設に伴い分断される農林施設(農道・林道・水路・ため池)の付替え等	67	0
6 消防施設整備	空港災害等を含めて、本部の移転及び空港島内の分署の建設	43	1
7 その他排水路整備、調査等	浸水対策のための排水路整備等	13	3
8 下水道整備	りんくうタウン造成に係る市域の浸水対策及び汚水整備	743	175
(小計)		1,424	227
9 市立病院移転・改築整備	高度医療等への対応のためいん、改築	290	6
10 感染症センター整備	海外からの感染症対策への対応	7	3
合計		1,721	236

注:昭和61年度から平成14年度の事業で、平成15年以降に継続している事業の経費は含まれていない。

財源対策は、①通常施策の執行に大きな影響を与えないこと、②赤字再建団体に陥らないこと、③公債費が起債制限比率をこえないこと、④後年度返済が可能であることの4点をクリアできることを要望して具体策が示されました。それを踏まえた財政収支予測によると1993(昭和68)年に累積赤字額は30億円で最大になりますが、赤字再建団体ラインの範囲で、1996(昭和71)年には累積黒字となること、2000(昭和75)年には累積黒字額は147億円とされました。

2. 泉佐野市の空港行政

(1) 空港関連地域整備事業の展開、そして財政危機

1987(昭和62)年に空港建設工事が始まると泉佐野市の関連地域整備事業(表1)も本格的に始まります。偶然としか言いようがありませんが、同じころバブル景気が始まります。

バブル経済によって本市の空港行政が受けた影響を簡潔に記すことはできませんが、りんくうタウンに端的な事例があります。りんくうタウンは関空の補完施設及び南大阪の発展のために大阪府によって造成されましたが、バブルの到来によって高度商業化地域になり、シンボル施設として超高層のツインタワービルが計画されました。その後、バブル崩壊によって1棟だけが建設され、その1棟も完成直後から経営危機に陥りまし

た。

1986（昭和61）年に策定した財政収支見通しは2000（昭和75）年に147億円の黒字としましたが、実際は予測の最終年である2000（平成12）年度決算は28億円の赤字になりました。以後、赤字再建団体への転落回避が最重要課題になり、数年後には財政非常事態宣言を出します。

関西空港も厳しい状況が続きます。空港を開港する時期の目標は、埋立工事が始まった頃は1992（平成4）年度末でしたが延期になり1994（平成6）年9月に開港します。すでにバブルが崩壊して数年が経っていて、直後に阪神淡路大震災が発生します。その後もアメリカでの同時多発テロ事件やSARSをはじめとする各種感染症が発生します。航空需要の低迷が続きました。

関空経営の低迷と泉佐野市の財政危機。関空も地元も共に繁栄する「共存共栄」とは程遠い現実が続き、泉佐野市は財政健全化団体になりました。

（2）泉佐野市の現在の空港行政について

関西空港の建設と開港、関連地域整備によって泉佐野市は大きく変わりました。市域の中心部を空港連絡道路が通り、山間部と海岸部には高速道路が走ります。JR西日本と南海電鉄が関西空港から泉佐野市を経由して大阪市内が繋がっています。都市の利便性が飛躍的に向上しました。

関西空港の開港後に開業したりんくう総合医療センターは、関西空港の医療面における補完機能を担う医療拠点として、また感染症対策の要として緊急時対応を含む安全・安心の確保に大きく寄与しています。

関西空港は長く低迷していましたが、ビザの緩和やLCCの就航などの様々な活性化策が功を奏し訪日外国人の旅行者が急増し、賑うようになりました。コンセッションによって関西エアポート株式会社が空港経営を行うようになり、一層発展しています。

料金を引き下げて空港アクセスを改善するために連絡橋が国有化されました。関西空港を活性化する効果はありましたが、民活方針の変更でもありました。泉佐野市は起債償還の財源としてきた固定資産税を失うことになり、その減少額は連絡橋の耐用年数の期間で総額105億円に達します。国は支援を約束しましたが、実現しなかったため泉佐野市は空港連絡橋利用税を導入しました。

数年前から、関西空港がさらに発展するための新たな、そして多様な課題が明らかになってきています。地元自治体としてその諸課題に対応し、関空と地元との「共存共栄」を進めます。関空の発展に地元が取り残される「通過都市」にならないようにしなければなりません。

（3）空港連絡橋利用税の役割について

関空建設の歴史及び関空の現在の発展を踏まえ、泉佐野市には空港の地元市として実

施すべき行政需要があります。コロナ禍からの回復を経ての成長局面を迎え、この先の地元と関空の発展につながる行政を進めることです。

第1に、バブルの崩壊や市の財政危機によって中途になっている空港関連地域整備を進めることで、現在の事業は泉佐野土丸線事業、笠松末広線事業及び泉佐野丘陵地区土地区画整理事業（旧コスモ事業）です。

第2に、コロナ禍前に明らかになった新たな行政需要について、コロナ禍前後の社会変容を加味したうえで対応することです。訪日外国人旅行者の増加に対応する各種の事業や人手不足に対応する外国人受入環境整備事業、りんくうタウン駅ビルの活性化事業、連絡橋など空港アクセスの耐震工事補助です。

第3に、開港から30年以上が経過し、下水道施設や病院施設の更新や改修を行うことです。

第4に、将来の税収増によって賄うとした起債償還を進めることです。

第5に、特別な行政需要です。関空近辺で早急に整備が必要である日根野駅西地区整備の道路事業を行うことです。

なお、空港連絡橋利用税は普通税でその用途は制限されていません。それでも空港アクセスの耐震工事に対する補助や空港消防、りんくうタウン駅の防災拠点としての整備や病院の維持管理事業は空港の利用者である連絡橋の利用者に安心安全を担保するものとして、とりわけ受益があると考えています。

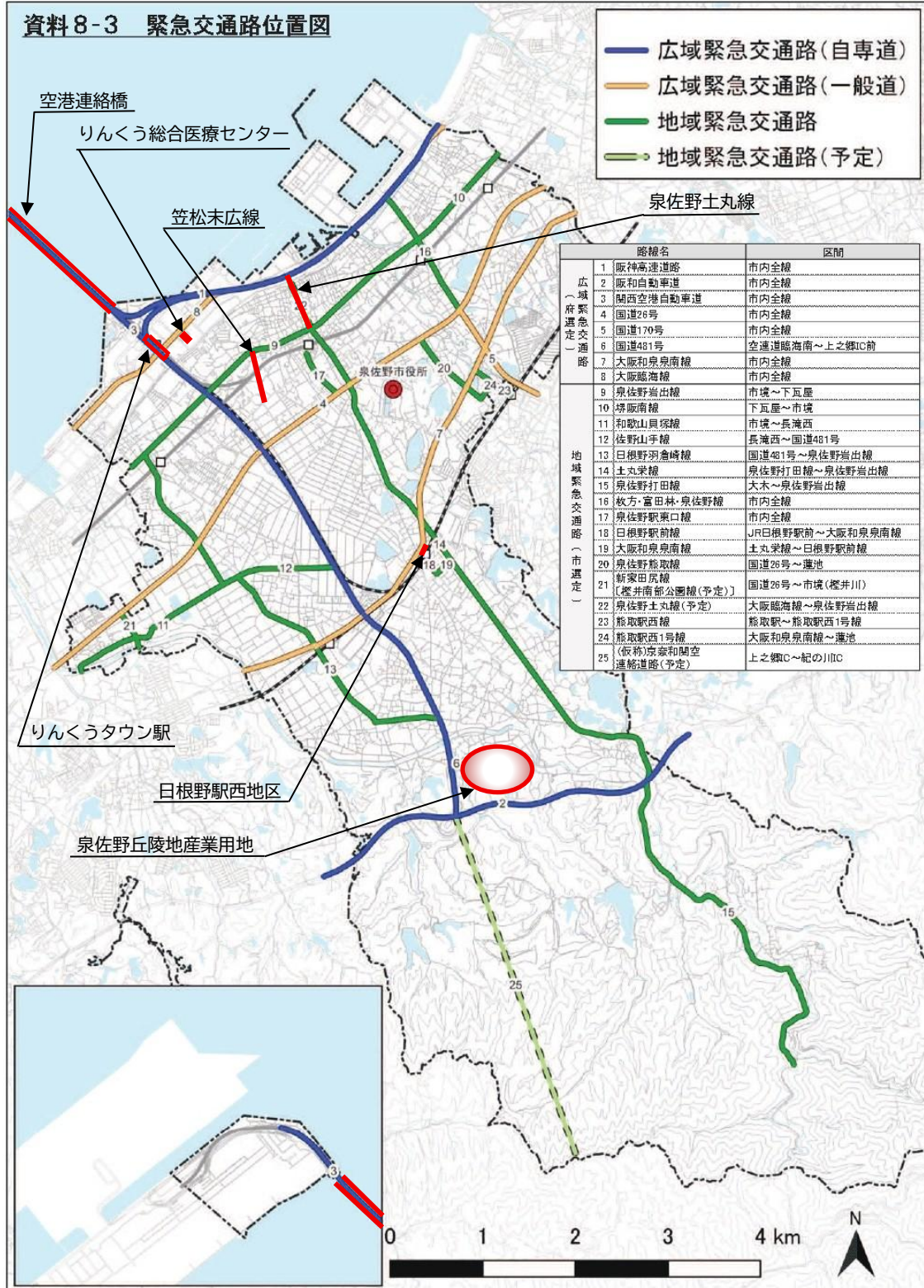
【次々ページに各事業の位置図】

（４）空港支援施策の事例

- ・平成30年の台風21号の影響による空港連絡橋の破損及び泉佐野市域のほぼ全域での停電時、りんくうタウン駅における帰宅困難者（被災者）の支援
 - ・悪天候時の空港連絡橋通行止め事案での、りんくうタウン駅滞留者への支援
 - ・コロナ禍における関西空港運営会社、空港関連企業からの従業員受け入れ
 - ・エアラインの社員寮整備による就業者確保の支援
 - ・海外渡航奨励助成制度の開始による関西国際空港の利用促進
 - ・在住外国人（空港関連企業等に勤務する外国人を含む）への取り組み
- ①安心して暮らしやすい地域づくりを図るため住民生活課を設置し、外国人の方を含む住民の相談窓口一元化
 - ②就学前、日本語教室を開催
 - ③本国で義務教育を受けていない外国籍の方などの「学ぶ権利」を保障するため、中学校夜間学級を設置
 - ④「外国人にやさしいまち」に向け、多言語ややさしい日本語での幅広い情報発信を充実

- 企業（空港関連企業を含む）の労働力不足を解決するための取り組み
 - ①一般社団法人泉佐野市外国就労者サポートセンター（iFOS）と連携して、受け入れ企業に外国人人材が定着する基盤の整備を推進
 - ②外国人就労支援と多文化共生を推進するため、留学生を対象とした外国人食堂を実施し、地域社会と在留外国人が共生していくことができる機会を提供

資料 8-3 緊急交通路位置図



空港に近接する都市としての特別な行政需要

(単位：億円)

事業説明	経費見込（5年間）	
	R5 - R9	R10 - R14
(1) 空港利用者の安全安心経費 (338.3 億) ・ 病院建設分公債費 ・ 病院運営費負担金 ・ 病院施設改修 ・ 空港消防経費 ・ 関空の発展に伴って生じた課題 (訪日外国人旅行者への対応) (外国人受入環境整備等) 訪日外国人の増加によって顕在化した地域課題に対応する行政需要。それに伴い人手不足対策も重要な行政課題になった。 (災害対策施設経費) ・ りんくうタウン駅ビルの活性化 関空の玄関駅として整備、また防災拠点としての整備も重要になった。 ・ 関空連絡橋耐震工事補助 阪神淡路大震災以前に建設された関空連絡橋は耐震工事が必要。 ・ りんくう共同溝・関連道路の維持管理 ・ 下水道施設（雨水対策）の更新経費 (雨水ポンプ場、浸水ポンプ)	175.4	162.9
(2) 空港関連地域整備 (154.3 億) ・ 熊取駅西地区及び日根野駅西地区整備 熊取駅西地区整備は、熊取町と連携して実施する泉佐野市域の道路事業。両地区、関空近辺で早急に整備が必要なエリア。 ・ 鉄道駅舎設備整備（JR 東佐野駅・長滝駅） 関空近辺で早急に外国人受入等の設備整備が必要な駅舎。 ・ 泉佐野土丸線及び笠松末広線整備 市中心部と空港・りんくうタウンを結ぶ道路で地域緊急交通路。 ・ 泉佐野丘陵地産業用地化事業（旧コスモ事業） 関空周辺で不足している産業用地の確保。	61.8	92.5
(3) 起債償還 (70.9 億) ・ 空港関連事業公債費 空港建設時の関連地域整備に要した起債償還費用	50.2	20.7
合計 (10年間 563.5 億)	287.4	276.1

資料13

空港連絡橋利用税 税収等の推移

単位：千台、千円

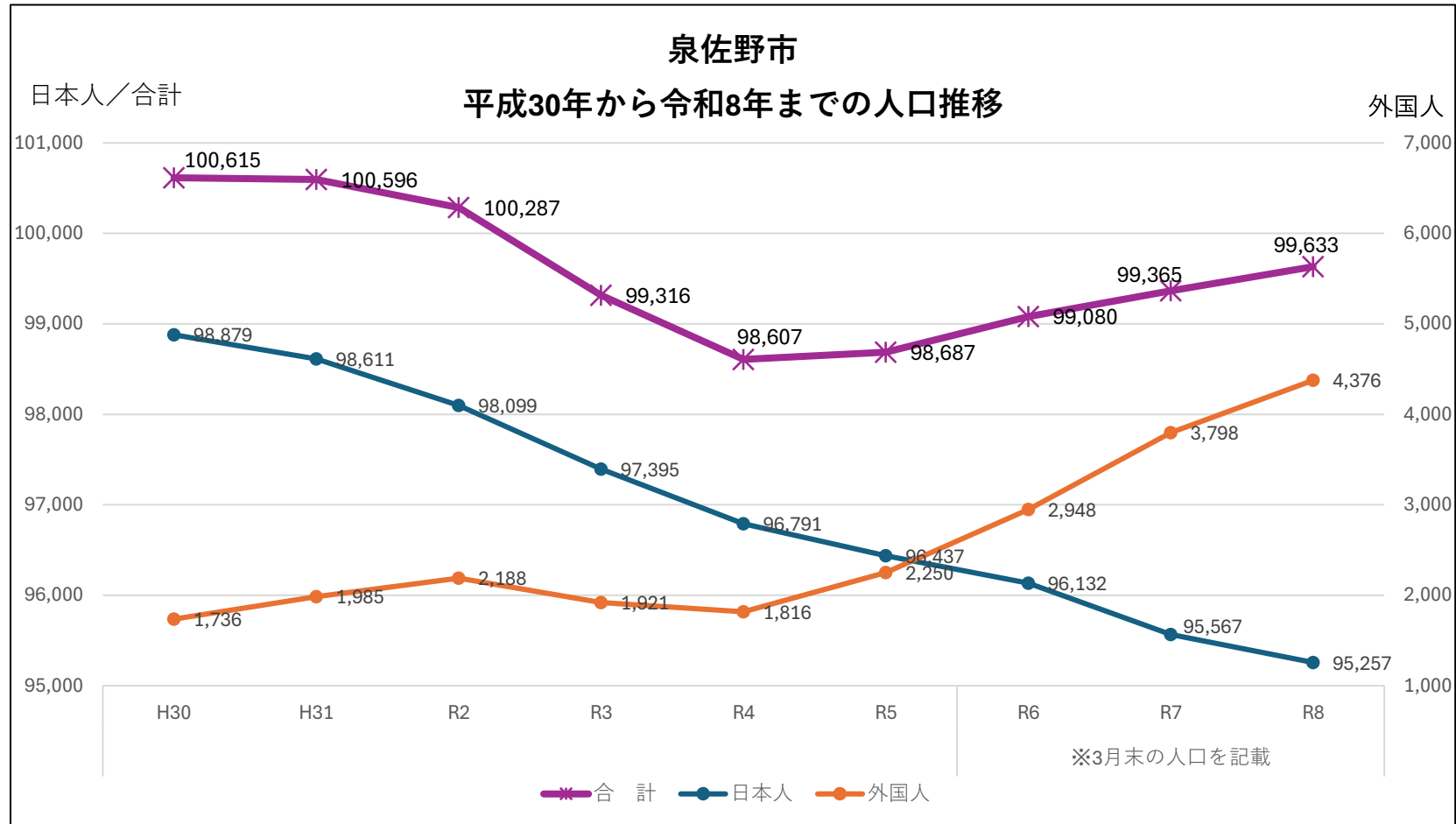
年度	通行台数	税収額(A)	経費(B)	C=A-B
H24			46,449	-46,449
25	3,143	310,650	21,645	289,005
26	3,717	366,233	20,660	345,573
27	3,933	390,475	21,795	368,680
28	4,063	402,270	22,627	379,643
29	4,173	412,822	28,688	384,134
30	4,049	399,889	23,532	376,357
R 1	4,398	433,257	24,453	408,804
2	2,156	217,585	11,836	205,749
3	2,152	213,373	12,028	201,345
4	2,723	266,693	20,059	246,634
5	3,743	370,109	23,251	346,858
6	4,310	426,224	24,277	401,947
7	4,452	447,338	25,431	421,907
8	4,310	426,224	26,938	399,286
9	4,365	430,000	24,000	406,000
10	4,365	430,000	24,000	406,000
11	4,365	430,000	24,000	406,000
12	4,365	430,000	24,000	406,000
13	4,365	430,000	24,000	406,000
14	4,365	430,000	24,000	406,000

※ 令和7年度は、万博開催等があり過去最高の税収となったが、令和7年11月からの中国による日本渡航自粛により令和8年度は減少するものの令和9年度にはコロナ禍前の税収に回復すると見込む。

泉佐野市 平成30年から令和8年までの人口推移

※各年3月末人口

	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
日本人	98,879	98,611	98,099	97,395	96,791	96,437	96,132	95,567	95,257
外国人	1,736	1,985	2,188	1,921	1,816	2,250	2,948	3,798	4,376
合計	100,615	100,596	100,287	99,316	98,607	98,687	99,080	99,365	99,633



関西国際空港 従業員調査結果 (関西エアポート実施)

別冊2

○調査内容

空港敷地内で業務に従事する従業員数などについてアンケート形式で調査

○調査対象

空港に事務所や店舗を設置している事業者

○調査結果

調査日	事業者数	従業員数						通勤手段			実施年
		うち2市1町在住	内泉佐野在住	(内外国人)			マイカー	マイカー率	電車		
H23.11.1	320	12,442	3,693	29.7%	2,538	20.4%					2011
H26.11.1	325	14,701	5,236	35.4%	3,639	24.8%		1994	13.6%	73.9%	2014
H30.1.1	355	17,363	6,407	36.9%	4,614	26.6%		2314	13.3%	73.7%	2018
R4.1.1	358	14,598	5,470	37.5%	4,060	27.8%	194	2903	19.9%	71.7%	2022
R7.1.1	344	17,992	6,754	37.5%	5,072	28.2%	727	3188	17.7%	74.5%	2025

※2市1町＝泉佐野市、泉南市、田尻町

2025年6月13日

2024年度 関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港 従業員調査の結果について

関西エアポートグループは、関西国際空港、大阪国際空港および神戸空港にて実施した空港内従業員調査について、下記のとおり結果を取りまとめましたのでご報告します。関西3空港ともに航空需要の回復に伴い、従業員数が増加傾向にあり、特に関西国際空港では、T1リノベーション工事に伴う飲食店舗の拡大による大幅な人員の増加が見られました。

関西エアポートグループは、今後も更なる航空需要の拡大を見据え、空港内事業者や周辺地域との連携を強化し、さまざまな状況に柔軟に対応するとともに人員確保と人材育成に取り組んでまいります。

○ 調査内容

各空港敷地内で業務に従事する従業員数などについてアンケート形式で調査

○ 調査対象

2025年1月1日時点で各空港に事務所や店舗を設置している事業者

○ 調査目的

地震・津波、感染症の流行などにおけるBCP対応、空港施設改善、空港内従業員の雇用情勢把握のため

○ 調査結果および総括

【関西国際空港】※前回調査実施は2021年度（2022年1月1日時点）

事業者数：344者（前回調査時に比べ14者減少、-4%）

従業員数：17,992人（前回調査時に比べ3,394人増加、+19%）

- ・ 業種別構成について、飲食業の2倍以上が最も大きく、次いで、物品販売業、貨物サービス業において従業員数が大幅増となりました。
- ・ 従業員年代別や雇用形態の構成においても変化がみられました。

【大阪国際空港】※前回調査実施は2021年度（2022年1月1日時点）

事業者数：132者（前回調査時に比べ7者減少、-5%）

従業員数：7,056人（前回調査時に比べ827人増加、+13%）

- ・ 業種別構成について、飲食業、旅客サービス業、航空運送業の順に増加割合が大きくなりました。一方、建設業が大幅に減少しました。
- ・ 年代別では女性20代以下、女性30代、男性20代以下で大きな割合増加が見られます。
- ・ 通勤手段では、鉄道（モノレール）が増加しています。

【神戸空港】※前回調査実施は2021年度（2022年1月1日時点）

事業者数：31者（前回調査時に比べ1社減少）

従業員数：1,221人（前回調査時に比べ113人増加、+10%）

- ・ 事業者数は2社減、1社増で前回より1社増えましたが、従業員数は10%増加しました。
- ・ 業種別の旅客サービス業、その他サービス業で大きく増加しました。

※詳細については添付資料をご確認ください。

【報道関係の方からのお問い合わせ先】

関西エアポート株式会社
グループコーポレートコミュニケーション部 パブリックリレーション
Tel : 072-455-2201



関西エアポート株式会社は、オリックス株式会社と VINCI Airports（ヴァンシ・エアポート）を中核とするコンソーシアムにより設立されました。関西国際空港（KIX）および大阪国際空港（ITAMI）の運営を新関西国際空港株式会社から引継ぎ、2016年4月1日より両空港の運営会社として事業を開始しています。

また、2018年4月1日からは関西エアポート株式会社の100%出資会社である関西エアポート神戸株式会社が、神戸空港（KOBE）の運営を神戸市から引継ぎ、事業を開始しました。

“One 関西エアポートグループ”として、空港の安全とセキュリティを最優先に、適切な投資と効率的な運営によって国内外からの空港利用者へのサービスを強化してまいります。また、関西3空港の可能性を最大限に引き出し、地域コミュニティへの貢献につなげてまいります。

詳しくは、関西エアポートグループホームページ: www.kansai-airports.co.jp/ をご参照ください。

関西エアポート株式会社（関西国際空港および大阪国際空港の運営）

本社	大阪府泉佐野市泉州空港北1番地 大阪市西区西本町一丁目4番1号（登記上）	株主	オリックス株式会社 40%、 ヴァンシ・エアポート 40%、 その他の出資者 20% ¹
代表者	代表取締役社長 CEO 山谷 佳之 代表取締役副社長 Co-CEO ブノア・リュロ		
事業内容	関西国際空港および大阪国際空港の運営業務、管理受託業務等		

関西エアポート神戸株式会社（神戸空港の運営）

本社	兵庫県神戸市中央区神戸空港1番	株主	関西エアポート株式会社 100%
代表者	代表取締役社長 CEO 山谷 佳之 代表取締役副社長 Co-CEO ブノア・リュロ		
事業内容	神戸空港の運営、維持管理業務等		



オリックスグループについて

1964年に設立されたオリックスグループは、法人金融、産業/ICT機器、環境エネルギー、自動車関連、不動産関連、事業投資・コンセッション、銀行、生命保険など、多角的に事業を展開する企業グループです。現在は、世界約30カ国・地域において、約34,000人の役職員により事業を展開しています。

オリックスグループの社会における存在意義は、「世の中がよりよい方向に進むきっかけとなる、“未来をひらくインパクト”をもたらすこと」です。このPurposeを軸に、グローバルで一体となり、社会に貢献してまいります。

詳細は <https://www.orix.co.jp/grp/> をご覧ください。



世界有数の空港運営事業者であるヴァンシ・エアポートは、14か国において70以上の空港を運営しています。総合インテグレーターとしてのノウハウを駆使して空港の開発、資金調達、建設、運営を行うとともに、その投資能力と専門知識を活かした空港運営の最適化、施設改修、環境経営推進に取り組んでいます。

ネットワーク全体で2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするため、2016年から他の空港運営事業者に先駆けて国際的な環境戦略を展開しています。

詳細は www.vinci-airports.com をご覧ください。

¹ 株式会社アシックス、岩谷産業株式会社、大阪瓦斯株式会社、株式会社大林組、オムロン株式会社、関西電力株式会社、近鉄グループホールディングス株式会社、京阪ホールディングス株式会社、サントリーホールディングス株式会社、株式会社JTB、積水ハウス株式会社、ダイキン工業株式会社、大和ハウス工業株式会社、株式会社竹中工務店、南海電気鉄道株式会社、西日本電信電話株式会社、パナソニックホールディングス株式会社、阪急阪神ホールディングス株式会社、レンゴー株式会社、株式会社池田泉州銀行、株式会社紀陽銀行、株式会社京都銀行、株式会社滋賀銀行、株式会社南都銀行、日本生命保険相互会社、株式会社みずほ銀行、三井住友信託銀行株式会社、株式会社三菱UFJ銀行、株式会社りそな銀行、株式会社民間資金等活用事業推進機構

2024年度関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港 従業員調査 結果概要

1. 調査概要

(1) 調査対象等

- 空港敷地内に事務所や店舗を設置し、または常駐の従業員を配置している事業者の総数、及び当該事業者籍を置き、空港敷地内で業務に従事する従業員数を調査。
- 今回調査の基準日：2025年1月1日（前回調査：2022年1月1日）
- 地震・津波、感染症の流行等における BCP 対応、空港施設改善、空港内従業員の雇用情勢把握のために実施。

(2) 調査方法

関西エアポート株式会社及び関西エアポート神戸株式会社から各事業者に対して調査票を配布し、Webサイトやメール等にて返答を受領

(3) 調査項目

- ①事業者数 ②従業員数 ③従業員性別構成 ④従業員年代別構成 ⑤従業員勤務地区
⑥雇用形態 ⑦通勤手段 ⑧従業員居住地 ⑨時間帯別在籍数 ⑩外国籍従業員数（KIXのみ）

2. 調査結果概要

従業員数	前回調査 (2021年度)		今回調査 (2024年度)	
	事業者数	従業員数	事業者数	従業員数
KIX	358者	14,598人	344者	17,992人
ITAMI	139者	6,229人	132者	7,056人
KOBE	32者	1,108人	31者	1,221人

※前回調査は 2021年度（2022年1月1日時点）

2024年度関西国際空港 従業員調査 結果概要

1. 調査結果概要

事業者数 : 344者 (前回調査時(※)に比べ14者減少、-4%)

従業員数 : 17,992人 (前回調査時(※)に比べ3,394人増加、+23%)

※前回調査実施は2021年度 (2022年1月1日時点)

2. 総括

- 業種別従業員数について、飲食業の2倍以上が最も増加率が大きく、次いで、物品販売業、貨物サービス業において大幅増となりました。
- 従業員年代別や雇用形態の構成においても変化がみられました。

3. 調査項目のうち特徴的なもの

- **事業者数・従業員数**従業員数では飲食業で239ポイント増加しました。
- **従業員年代別構成**
20代以下が大きく増加しました。
- **勤務地区**
T1地区が約7ポイント、T2地区が約6ポイント、前回調査からそれぞれ増加しました。
- **雇用形態**
正社員以外の割合が約12ポイント増加しました。
- **通勤手段**
7割以上が鉄道による通勤で、全体に占める割合は前回調査から変化はありませんが、利用者総数は大きく増加しました。
- **外国人従業員数**
外国人従業員数は2,294人 (総従業員数の12.8%) で前回調査から約9ポイント増加しました。
外国人従業員数のうちアジア・中東の国籍が約95%を占めました。
- **従業員居住地**
前回調査に引き続き、約8割の従業員が泉州地域に居住しています。(従業員の約4人に1人以上が泉佐野市内居住)

4.調査結果詳細

(1) 業種別構成について（前回調査との比較）

業種	事業者数(者)			従業員数(人)			
	2024年度	2021年度 (前回)	増減	2024年度	2021年度 (前回)	増減	増減率
1 空港運営会社・ 官公庁等	14	18	▲ 4	2,772	2,745	27	1%
2 航空運送事業	60	49	11	2,280	1,856	424	23%
3 航空機サービス業	28	25	3	4,560	3,964	596	15%
4 旅客サービス業	30	28	2	608	483	125	26%
5 貨物サービス業	87	82	5	2,261	1,701	560	33%
6 その他サービス業	61	56	5	2,639	2,289	350	15%
7 物品販売業	22	58	▲ 36	1,268	947	321	34%
8 飲食業	29	23	6	1,409	416	993	239%
9 建設業	13	19	▲ 6	195	197	▲ 2	-1%
	344	358	▲ 14	17,992	14,598	3,394	23%

- 従業員数については、5. 貨物サービス業（33%増）、7. 物品販売業（34%増）、8. 飲食業（239%増）が大きく増加しました。
- 8. 飲食業については、T1リノベーションによる飲食店舗拡大などにより、従業員数が前回比239%増となりました。
- 7. 物品販売業の事業者数は前回から減少しましたが、従業員数は34%増となりました。

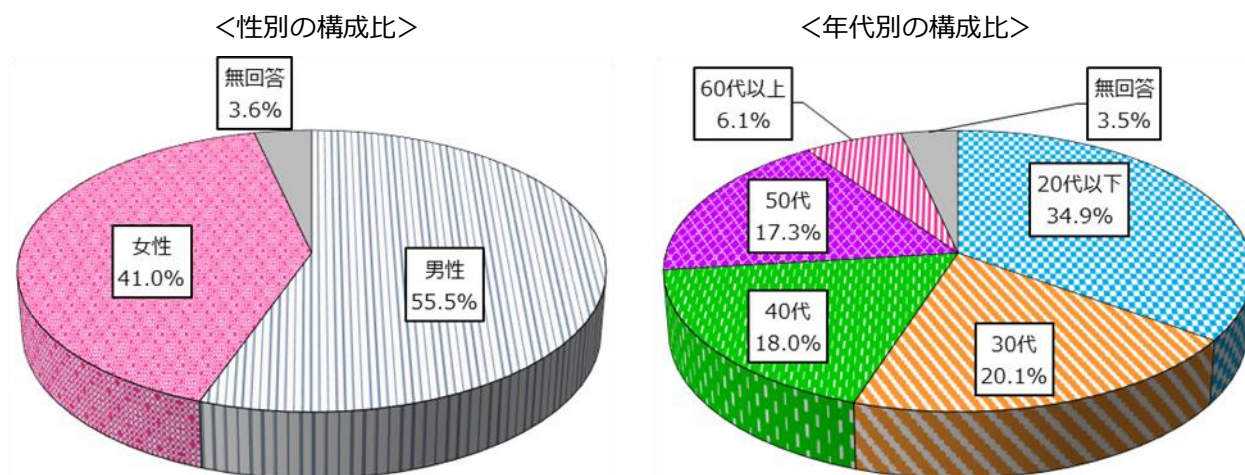
(2) 従業員性別・年代別構成について

【性別】

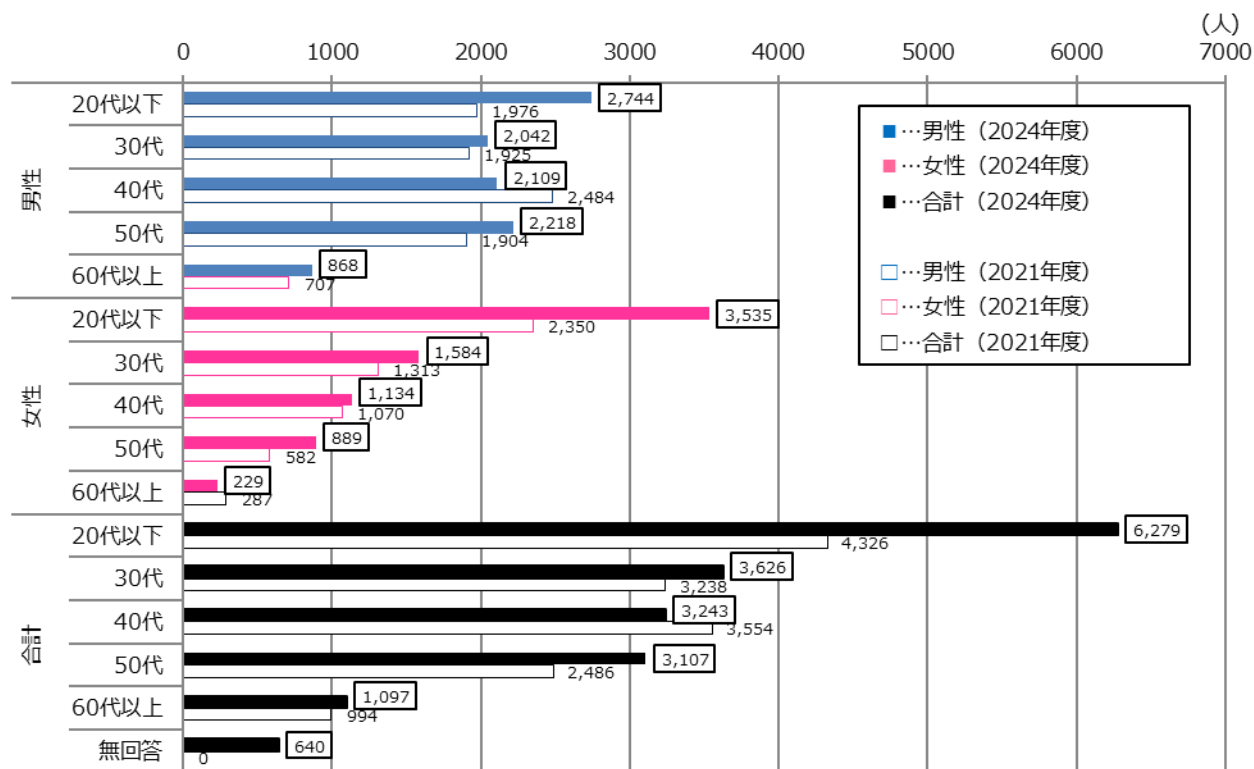
性別の構成比は、男性が約56%、女性が約41%となりました。

【年代別】

年代別の構成比は、20代以下が約35%、30代が約20%、40代が約18%、50代が17%、60代以上が約6%となりました。男女ともに20代以下が大幅に増加しました。



＜性別・年代別の構成＞

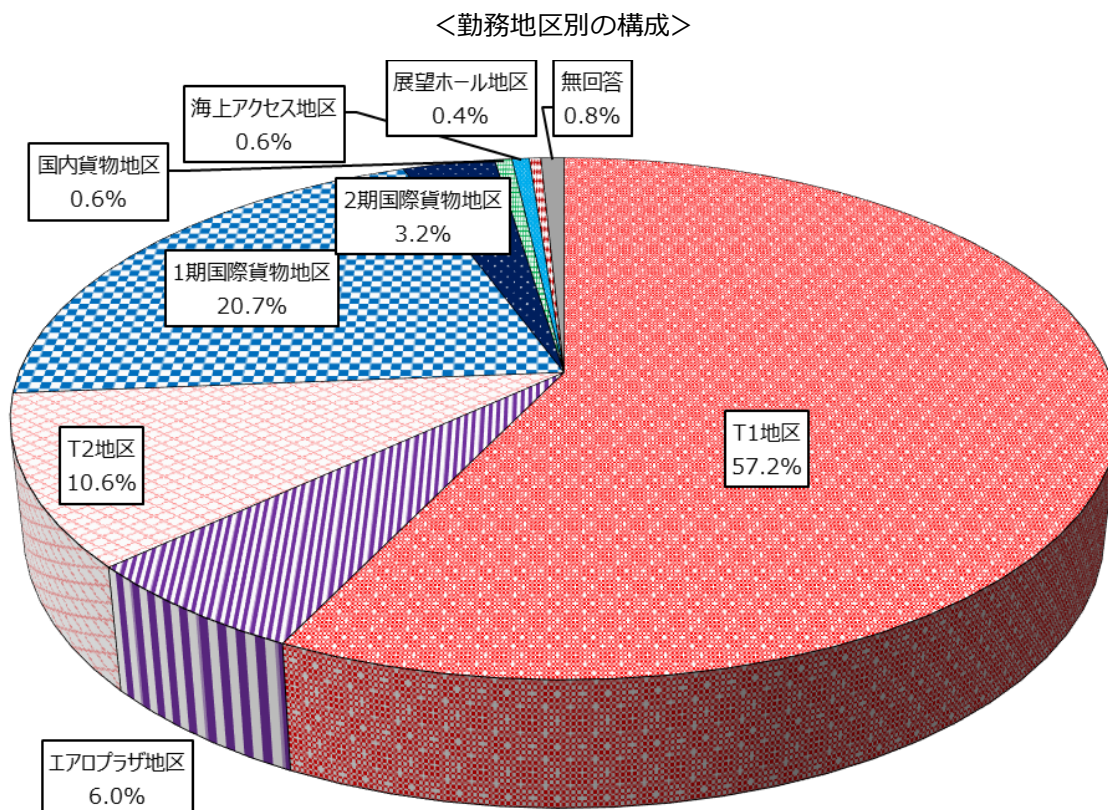


(3) 勤務地区別について

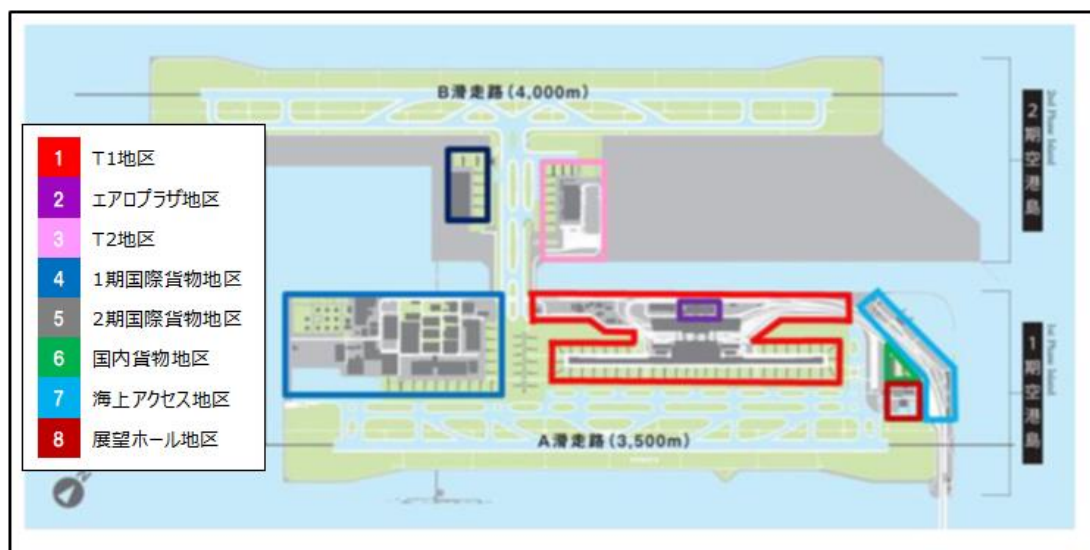
第1ターミナルビル（T1）地区が約57%、エアロプラザ地区が約6%、第2ターミナルビル（T2）地区が約11%、1期国際貨物地区が約21%、2期国際貨物地区が約3%、国内貨物地区が約1%、海上アクセス地区が約1%、展望ホール地区が0.4%となりました。

（1期島に約85%、2期島に約14%の従業員が勤務する構成）

なお、各地区の区域については、下図の通りです。



＜勤務地区区域について＞



(4) 雇用形態について

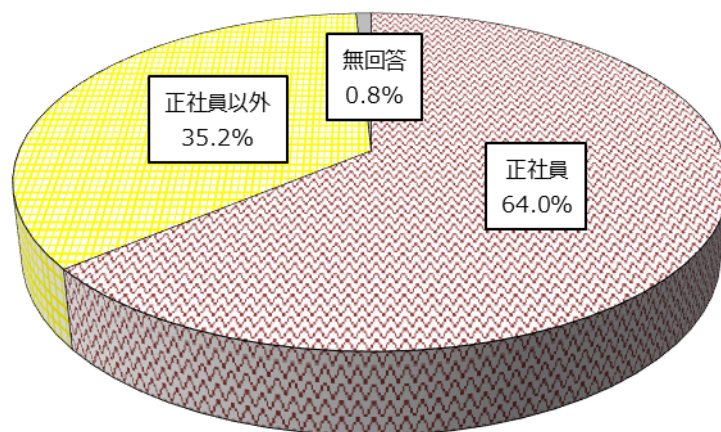
従業員のうち正社員が64%、正社員以外が約35%となり、正社員以外の割合が増加しました。

前回調査時 正社員76.5%、正社員以外23.4%

今回調査時 正社員64.0%、正社員以外35.2%

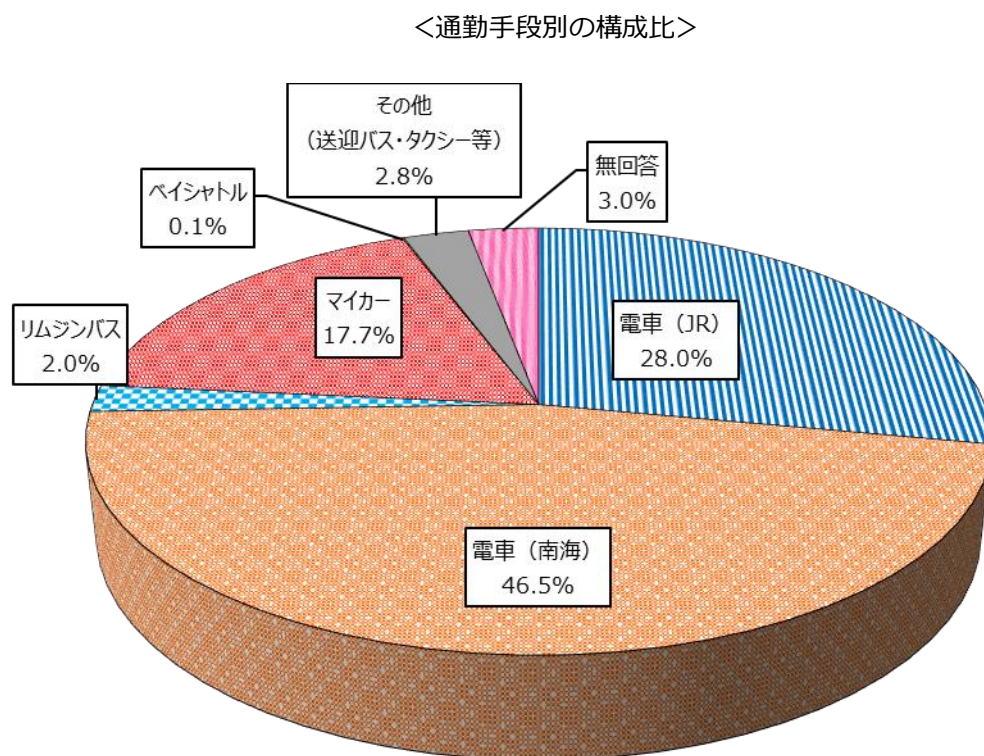
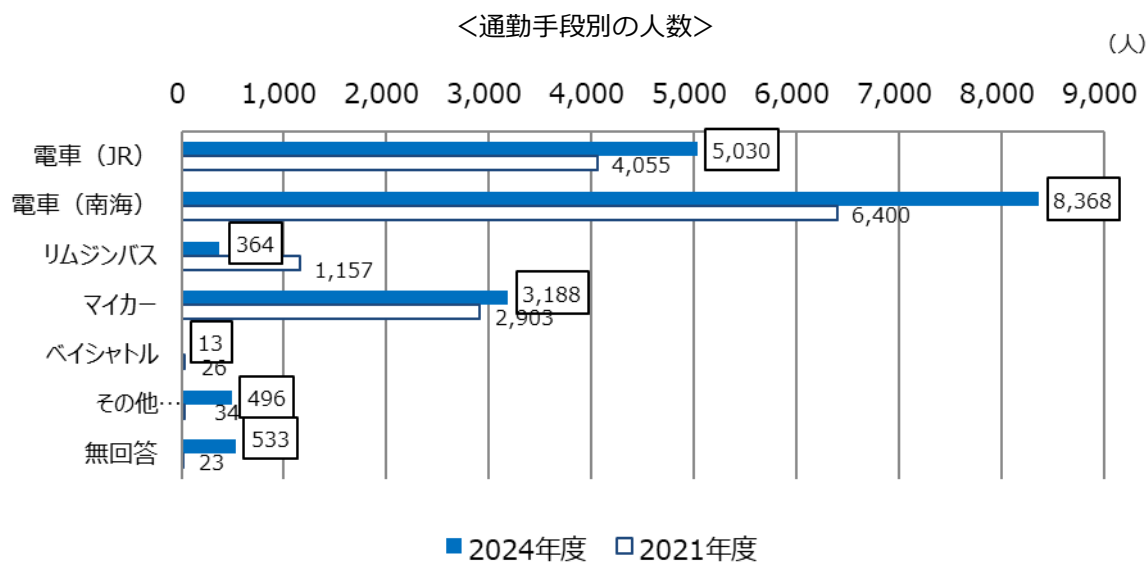
正社員比率が低くなった主な業種は、航空運サービス業、物品販売業、建設業でした。

<雇用形態別構成比>



(5) 通勤手段について

空港への通勤手段の構成比は、前回調査時（2021年度）同様に南海電気鉄道利用者が一番多く、約47%となっておりです。続いて、JRが約28%、マイカーが約18%、その他（送迎バス・タクシー等）が3%という結果になりました。総数については、南海電気鉄道、JRが大きく増加しました。



注：送迎バスは、2021年は「リムジンバス」に、2024年は「その他（送迎バス・タクシー等）」に含まれる

関西国際空港の現況

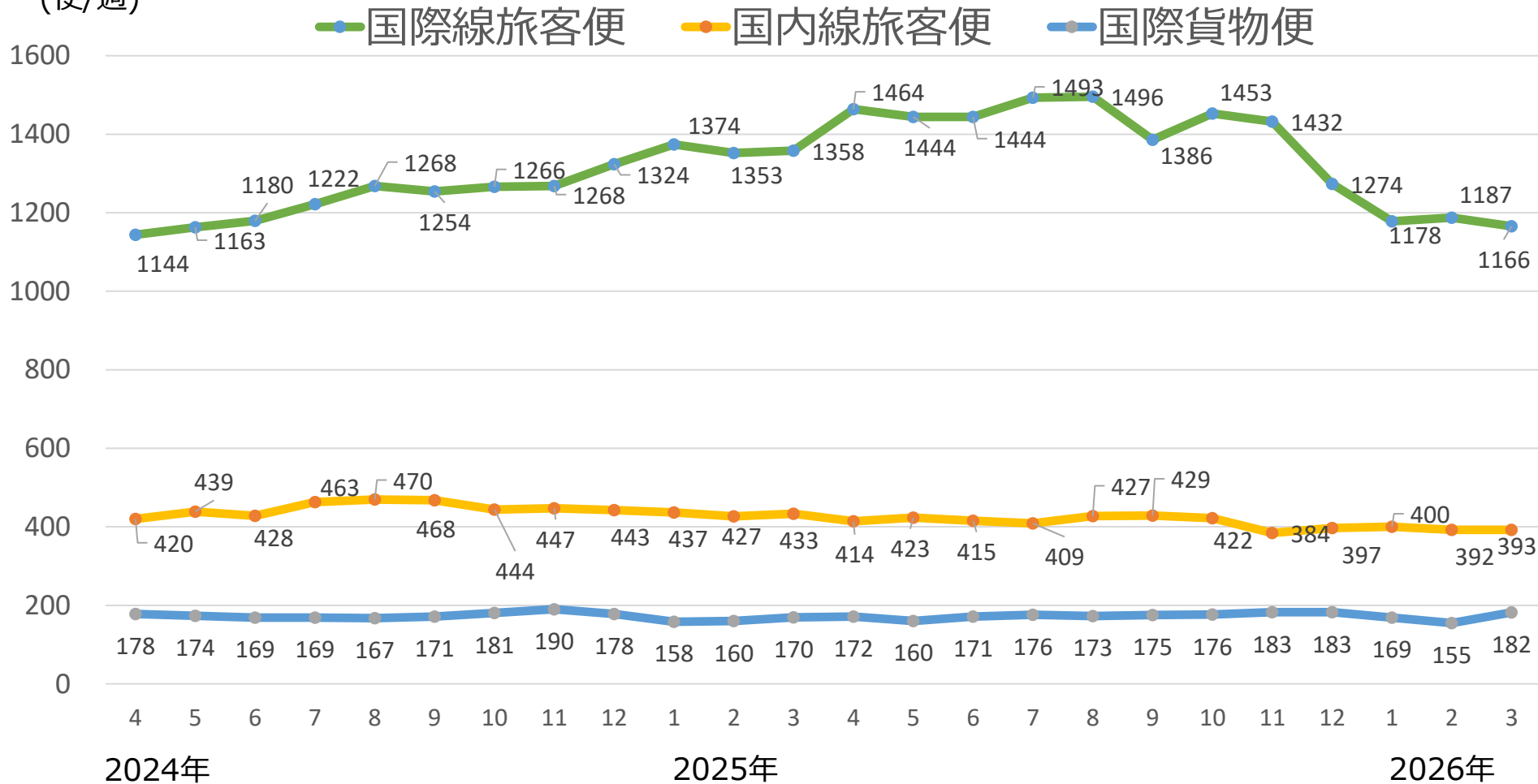


Shaping a New Journey

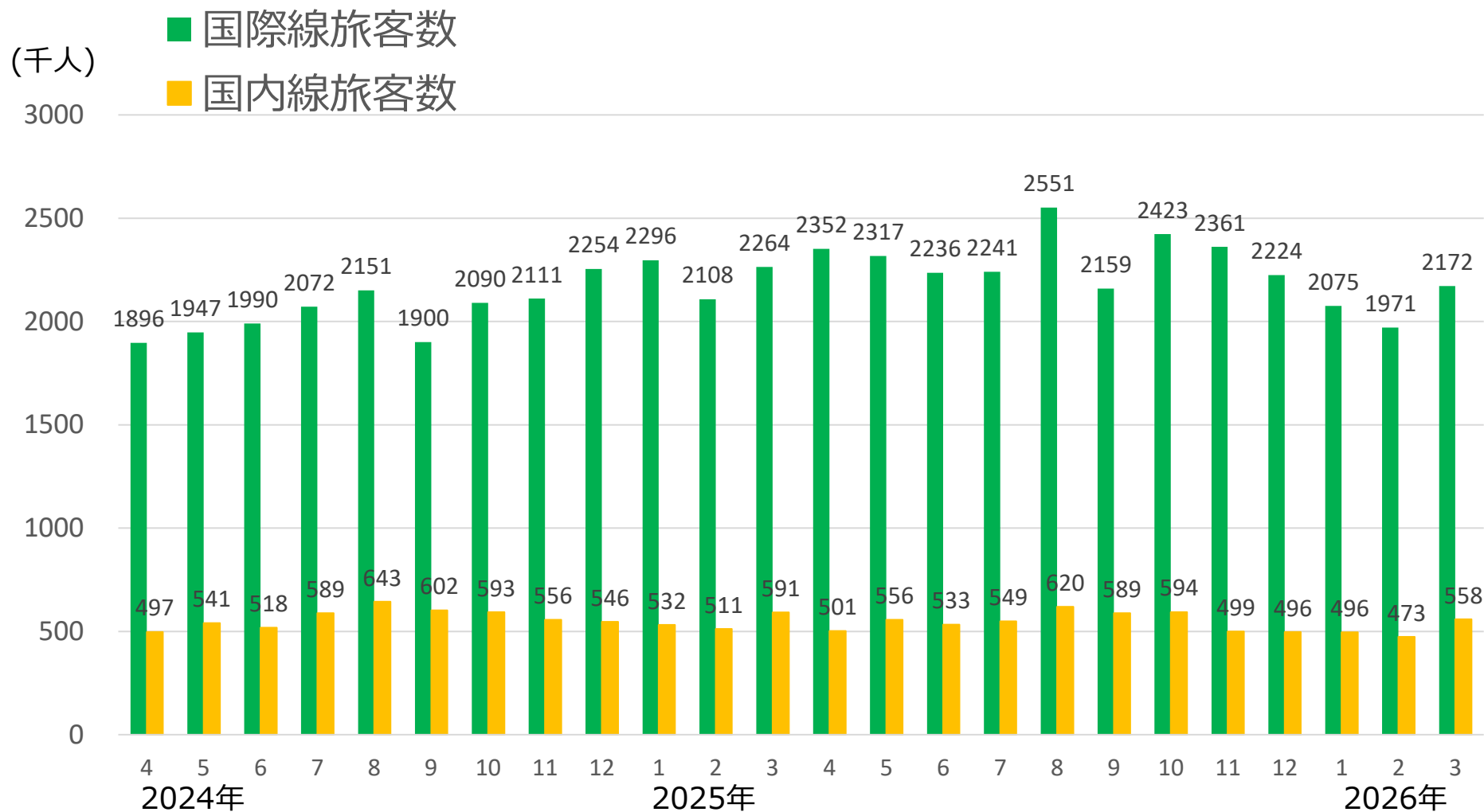


関西国際空港 旅客便・国際貨物便数の状況 (2024.4~2026.3)

(便/週)

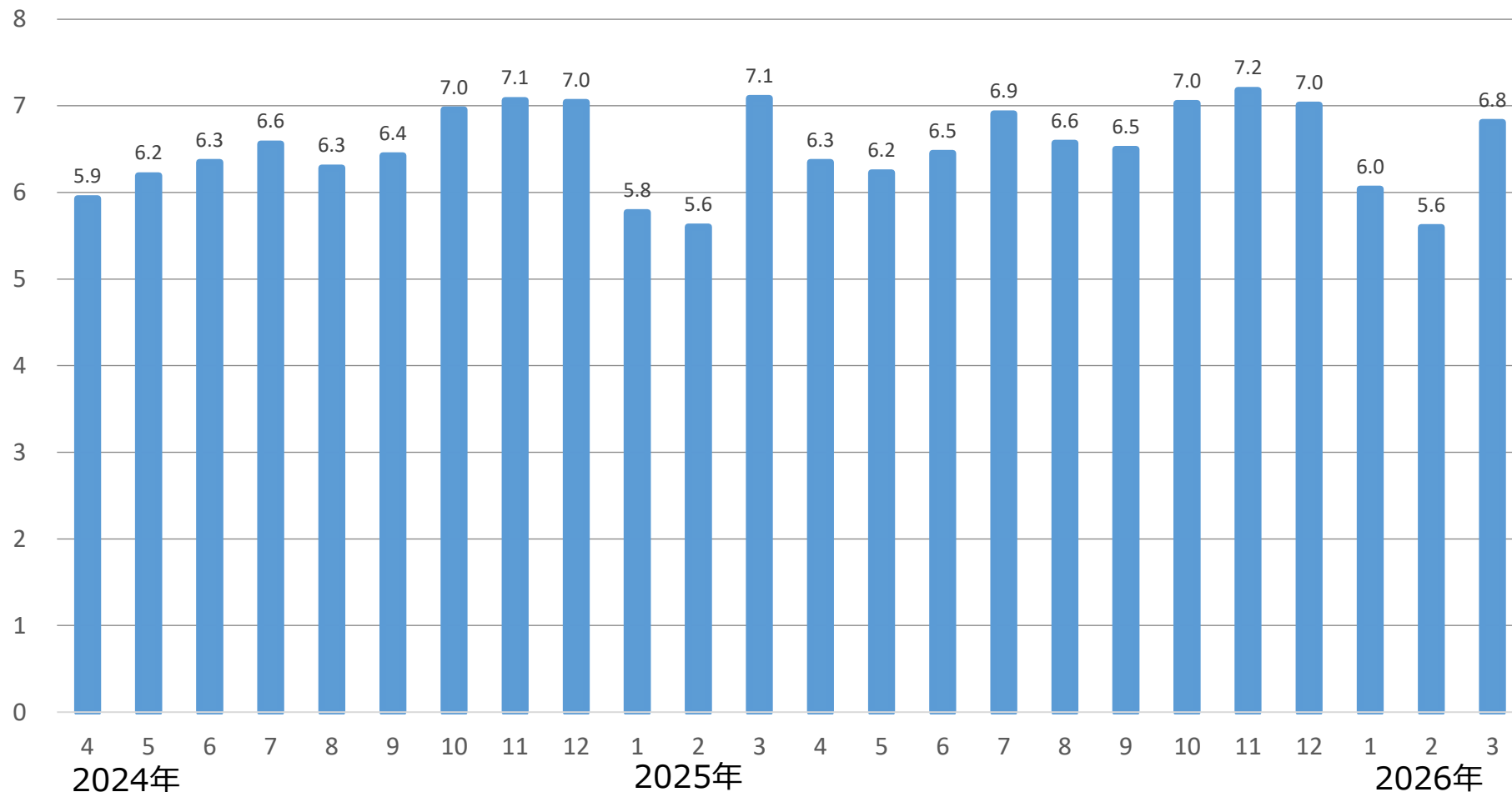


関西国際空港 旅客数の状況 (2024.4~2026.3)

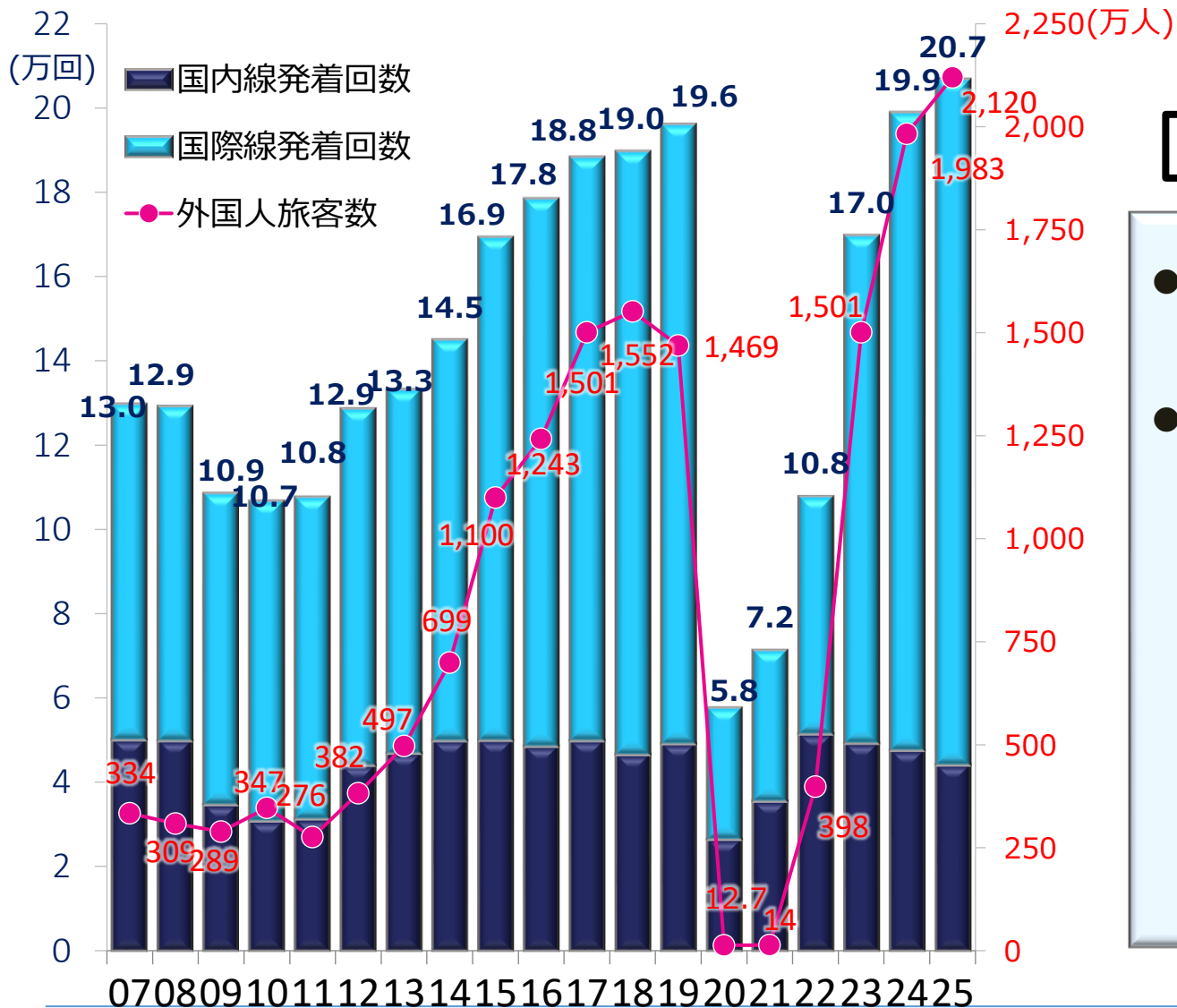


関西国際空港 航空貨物量の状況 (2024.4~2026.3)

(万トン)



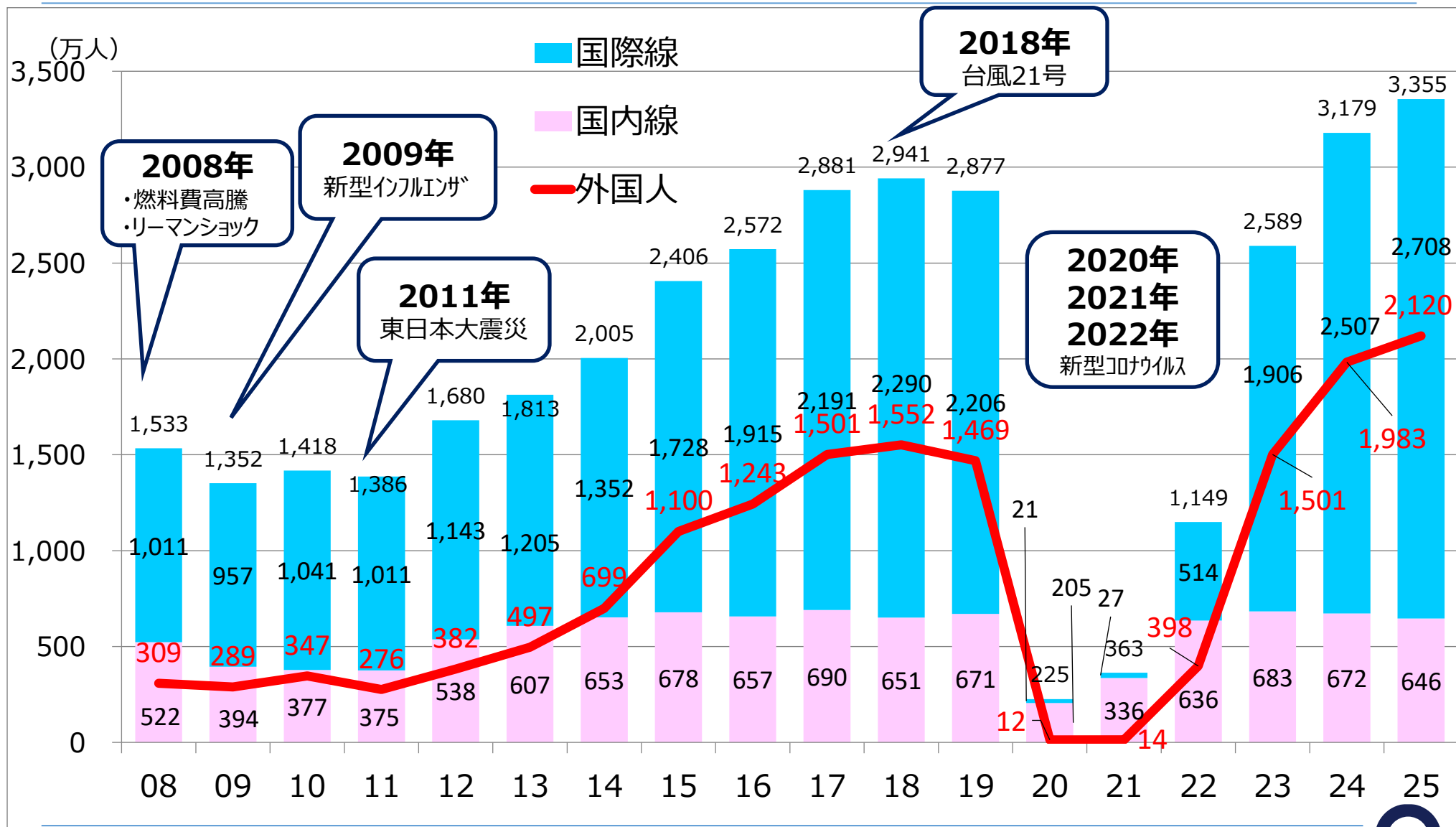
KIX 関西国際空港 運営概況（年度）



2025年度（令和7年度）

- 総発着回数 **20.7万回**
(前年比+4% 前々年比+22%)
- 総旅客数 **3,355万人**
(前年比+6% 前々年比+30%)
- 国際線旅客数 **2,708万人**
(前年比+8% 前々年比+42%)
- 外国人旅客数 **2,120万人**
(前年比+7% 前々年比+41%)
- 国内線旅客数 **646万人**
(前年比-4% 前々年比-5%)

KIX 関西国際空港 旅客数推移 (年度)



KIX 関西国際空港 貨物量推移 (年度)

