第２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７月３１日（金）10:00 から 11:35
場所：泉佐野市役所５階　委員会室

１　出席状況

出席委員	（会長）田中治、（副会長）藪野恒明、小松知史、齊藤仁
市職員等	市長　千代松大耕、副市長　西納久仁明、 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、 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、 総務部税務課長代理　清水舞（司会）

２　公開・非公開

原則、公開により開催する。

３　開会

【事務局（司会）】

本日は委員４名全員が出席につき、泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会規則第６条第２項の規定により、本委員会が成立していることをご報告します。なお、報道機関による撮影は冒頭のみとさせていただき、議事開始後は会長の指示に従い、撮影を終了して機材撤収をお願いします。続きまして、本日の配布資料について確認します。以後の議事進行は、委員会規則第５条の規定により田中会長にお願いします。

【会長】

それでは、これから議事を進めさせていただきます。報道機関の皆様の撮影はこれまでとさせていただきます。それでは本日の議題に入ります。

４　議事

（1）第１回検討委員会の会議報告等について

◎事務局から「第１回検討委員会 会議報告」別冊資料　について説明を行った。

（2）答申（案）について

◎事務局から以下の説明を行った。

・答申（案）　資料１

◎答申（案）「３．空港関連行政需要と延長の当否」について

・空港関連事業費の検証　資料２
・空港関連行政需要に係る事業経費について　資料３
・外国人について　資料４
・関西国際空港連絡橋の耐震補強に対する補助　資料５

◎答申（案）「４．関西国際空港や経済社会に与える影響の検討」について

・各種指標の推移　資料６

◎答申（案）「５．制度趣旨及び税率」について

・税率の検討について　資料７
・関西国際空港連絡橋からの税収　資料８
・課税期間について　資料９

◎答申（案）「６．関係団体に対する意見照会及び納税者に対する理解促進と周知」について

・意見照会に対する回答　資料 10
・納税者に対する理解促進と周知について（広報実績）　資料 11

◎質疑等

【会長】

事務局のみなさん、ありがとうございました。

それでは議論に入ります。今回は「令和３年度（前回）の答申内容をベースに時点修正・進化させる」という進め方でよろしいでしょうか。（委員一同了承）

まず答申案 1～2 ページの事実経過等について何かございますか。

【委員】

２ページの末行３行目で、「LCC の台頭に伴う空港のさらなる発展に対応するため…」とありますが、「LCC の台頭」と「訪日外国人や観光客の受入体制整備」という文脈が少し唐突につながっている印象を受けます。どういう意図でしょうか。

【事務局】
LCC の台頭により訪日外国人や観光客が大幅に増えたという背景を反映した記載でございます。

【委員】
なるほど。そうであれば「LCC が台頭したことにより大幅に増えた訪日外国人旅行者の受入体制を充実させた」というような文脈にすると分かりやすくなりますね。

【会長】
また、そもそもなぜこの関空橋税を導入したのかという「はじめの一歩（原点）」を繰り返し確認し、経過を書き込んでおくことは、今後さらに延長等を行う際にも極めて重要だと考えます。

他になければ、答申案３～４ページの「３．空港関連行政需要と延長の当否」について何かございますか。

【委員】
この答申の中で最も大事なのは「３．空港関連行政需要と延長の当否」です。
今回の意見照会で各団体から関空橋税継続に反対する意見が出ていますが、これに対し説得力のある説明ができるかが肝要です。答申案３ページ等に「5 年間で 276.1 億円の空港関連事業費がかかる」とありますが、意見照会に対する回答の中には「まるでその全額を利用税で賄おうとしている」と誤解しているかの文面が見られました。実際は 5 年間の税収見込みは 21 億円程度で、事業費の 7.79%に過ぎません。この全体像をしっかり示すべきです。
もう 1 点、答申案３ページの末文２行目に「空港からの税収」という言葉が出てきますが、固定資産税や法人市民税等の具体的な数字が示されていません。

【事務局】
5 年前の検討時は法人市民税や固定資産税などを「空港関連の税収」として出していたのですが、空港内にのみ事業所がある企業以外の切り分けが難しいという課題がありました。そのため今回は、一般的な人口 10 万人都市としての行政需要を超えた「空港立地ゆえの特別な行政需要（国の交付税等でカバーされない部分）」に対し、泉佐野市が独自に手当している部分を前面に出す考え方に変更いたしました。

【会長】
「空港からの税収を上回る特別な需要」という表現は、あたかも特定の税収と事業費を 1 対 1 で突き合わせているかのような誤解を与えます。「**空港が存在することで泉佐野市に生じた特別な行政需要**については、全額を泉佐野市民だけに負担させるのは不適当であり、一部を利用者にも負担してもらうのが合理的である」という論理構成にするのが正確なので、表現の修

正を検討いただきたいと思います。
　また、５年単位（事業費 276 億円／税収 21 億円）または１年単位（事業費約 50 億円／税収約 4.3 億円、充当率約 8%）という全体感を答申案のどこかに分かりやすく明示したほうがいいです。

【委員】
　前回の答申では、空港関連需用経費と空港に係る税収の不足額について、対応関係が明記されていました。今回の答申でそれを無くしたのは「276.1 億円すべてが空港に係る税収及び関空橋税と直接対応するわけではない」という趣旨からだと理解できますが、意見照会（23 ページ）でも「インバウンドによる固定資産税等の増収分と行政コストの比較が必要だ」という意見が出ています。対応関係をどう示すかは再検討が必要です。

【委員】
　質問ですけど、10 ページ資料３についてです。
　資料では、バブル崩壊後の財政状況などから、市に財政負担が生じたという説明になっていますが、これだけを見ると、「本来、市が負担すべきものを利用者に負担してもらっている」と受け取られかねないのではないかと感じました。

　本来説明したいのは、空港の開港に伴って生じた行政需要に対する経費であり、その時点で十分に対応できなかった事情があるということだと思いますので、その点が誤解されないよう、もう少し丁寧な説明が必要ではないかと思います。

【事務局】
　委員のおっしゃるとおり、意見照会の中で「空港の発展に伴う税収の増加で賄えるのでは？」という意見もあります。資料３については、単純に過去との比較を示すのではなく、空港の発展による税収増加という効果があることも踏まえた上で、現在の税収や財政状況がどのような状況にあるのかを、誤解のないよう丁寧な表現にしていけたらと考えております。ご指摘ありがとうございます。

【会長】
　先ほど申し上げたように、固定資産税については、空港関連施設に課税されているものであっても、あくまで普通税です。普通税である以上、その税収を何に使うかは自治体の判断であり、空港関連施設から得た税収を空港関連施策だけに充てなければならないというルールはありません。
　一方で、空港関連事業者の立場からすると、「自分たちが負担した税金は空港関連のために使ってほしい」という思いがあることも十分理解できます。
　しかしその考え方と、泉佐野市全体の発展のためにそれぞれが負担するという公の論理と個別の私的な論理とは、区別して考える必要があります。

このあたりは表現として難しい部分ではありますが、普通税の性格の明記と、個々の納税者の思いとの関係について、少しでも伝わるような記載ができればよいと思いますので、その点も含めて検討していただければと思います。

他になければ、答申案５ページの「４．関西国際空港や経済社会に与える影響の検討」に関連して何かご意見、ご質問ございますか。

念のため、この項目の趣旨について確認です。
税制との関係でいえば、総務大臣の同意要件である「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」や、「国の経済施策に照らして適当でないこと」に該当しないかという観点から検討する必要があります。
また、それ以外にも、この税が税制上の問題かどうかは別として、関西国際空港や経済社会に悪影響を及ぼすようなものであれば、それも検討すべき事項になります。
つまり、この項目は、大きくは「総務大臣の同意要件との関係」と、「空港や経済社会への影響」という二つの観点から設けられているものと理解していますが、そのような理解でよろしいでしょうか。

【事務局】
はい。そうでございます。
前回、前々回の地方財政審議会におきましても、交通量や物流量がどのように推移しているのかについて、事前確認がなされております。そのため、今回も同様に、関空橋税が物流や空港利用に与える影響を客観的なデータでお示しすることが必要と考え、本項目を設けております。

【会長】
はい、ありがとうございます。
他に「４．関西国際空港や経済社会に与える影響の検討」に関連して何かご意見、ご質問ございますか。それでは、次の「５．制度趣旨及び税率」に進めます。

【委員】
20 ページの資料８では、道路利用者だけでなく、鉄道利用者についても加算運賃を通じて一定の負担をしているという説明をされています。
これは、関係団体への意見照会でも論点となっていた部分であり、23 ページの関西国際空港航空会社運営協議会からも、鉄道利用者との負担の違いに関する意見が示されていたと思います。そのようなことから、資料８において、他空港との違いや道路・鉄道それぞれの負担の考え方を整理して説明できれば、これらの疑問にも答えられるのではないかと思います。

【事務局】

他空港との比較については、現時点では詳細な比較までは行っておりません。一方で、関係団体への説明会においても、関西国際空港航空運営協議会から「中部国際空港、成田国際空港などではどうなっているのか」との質問をいただいております。その際は、例えば病院について、本市は市立病院で対応している一方、成田空港周辺では日本赤十字社の運営形態となっている事例などを紹介させていただきました。

委員のご指摘のとおり、この点については今後さらに調査・研究を行い、資料に反映できる内容があれば検討してまいります。

【会長】

ありがとうございます。今のご説明とも関連しますが、答申案５ページ下段の「鉄道利用者については、空港関連施設に係る税負担が運賃に一定程度反映されている実態も踏まえた結果、現行の課税方法は合理性を有する」との記載について確認したいと思います。

私の理解では、道路部分については、本来であれば泉佐野市が固定資産税を課税できたものの、国有化により課税できなくなり、その代替措置として関空橋税が導入・継続されているという経緯があります。言わば、関空橋税は固定資産税を補完する性格を持つものと理解しています。

一方、鉄道部分については、泉佐野市は現在も固定資産税を課税しており、その税負担は鉄道事業者を通じて運賃に転嫁され、利用者が間接的に負担していると考えられます。

そうすると、道路利用者は関空橋税という形で、鉄道利用者は運賃を通じた税負担という形で、それぞれ利用者が一定の負担をしていることになり、両者の負担のバランスは概ね保たれているという理解でよいでしょうか。

【事務局】

会長ご指摘のとおりです。

この考え方の出発点には、国有化により道路部分の固定資産税が失われたという経緯がありますが、それだけではありません。泉佐野市では、関西国際空港の開港に伴う行政需要への対応として、国有化以前から国に対して財政支援を求めてきた経過があり、空港関連行政に要する経費を十分に賄えていない状況が続いていました。

そのような背景の中で、道路部分は国有化により固定資産税としての財源が失われた一方、鉄道部分については現在も固定資産税が課税され、その負担は運賃を通じて利用者に一定程度転嫁されていると考えています。

こうしたことから、道路利用者には関空橋税という形で、鉄道利用者には運賃を通じた負担という形で、それぞれ一定の負担をいただいており、現在の制度は全体として均衡が図られているという考え方を、この部分で表現しています。

【会長】

ありがとうございます。ご説明の趣旨は理解しました。

答申案では「鉄道利用者については、空港関連施設に係る税負担が運賃に一定程度反映されている実態も踏まえた結果」と記載されていますが、この表現については、どこまで踏み込んで記載するのが適切かは少し検討の余地があるように思います。

趣旨としては、道路利用者と鉄道利用者との負担のバランスも考慮した結果、現行の課税方法には一定の合理性があるということだと理解しています。

そのため、現行案のままとする考え方もありますし、あるいは「そうした点も考慮した結果」や「負担のバランスも踏まえた結果」といった表現を加えた方が趣旨がより伝わるのであれば、そのような修正も考えられます。

一方で、「バランス論」をどこまで答申に盛り込むべきかについては慎重な検討も必要だと思いますので、現行の表現を維持することも一つの考え方です。いずれにしても、この部分については事務局で改めてご検討いただければと思います。

【事務局】

ご指摘のとおり、この表現で十分に趣旨が伝わるかについては、改めて検討したいと思います。

なお、空港連絡橋は、もともと関西国際空港株式会社が一体的に所有していましたが、国有化後は道路部分のみが国有となり、鉄道部分は引き続き会社所有となっています。南海電鉄及び JR 西日本は、その鉄道施設を使用するため、施設使用料を支払っている仕組みとなっています。

【委員】

資料９についてですが、これまでは条例自体に 5 年間の課税期間を設けていましたが、今回は課税期間を設けず、条例を恒久化する方向で考えているとの説明でした。この点について、どのような考え方なのか改めて教えてください。

【事務局】

当初、関空橋税の導入は、約 10 年間で、45 年間と換算した失われた固定資産税相当額を概ね解消できる見込みであったことから、5 年ごとに区切って検討を行うこととしていました。

しかしながら、前々回の検討時においても、残り 3 年程度で当初の目的は達成できる見込みである一方で、空港行政に係る特別な経費については引き続き必要であるとの議論がありました。そのため、空港行政に係る費用の一部を利用税により負担いただくという考え方から、課税を継続することとしたものです。

前回の延長時においても、今後も空港を抱える本市にとって当該税は必要な財源であるとの考え方について、総務省から同意を得ているところです。

今後も空港行政に係る様々な経費が発生する中で、国からの大きな財政支援等がない限り、これらの経費に対する財源確保は必要であると考えています。

一方で、総務大臣との協議については、法定外税に係る 3 要件の確認が必要となりますが、

導入時及び前回延長時においても同様の検討が行われており、前回については大きな議論とはならなかったところです。

今後、税率や社会経済情勢等に大きな変化がない場合には、改めて総務大臣との協議を行う必要性は低いものと考えています。

また、近年の法定外税の状況を見ると、課税期間を設定している自治体は、福岡県太宰府市及び本市の関空橋税など一部に限られており、多くの自治体では、一定期間ごとに検討を行いながらも、条例上の課税期間は設定していない状況です。

本市においても、これまで同様、必要に応じて検討を重ねていくことを前提とし、条例上の課税期間は設けない形としたいと考えています。

【委員】

私も事務局の考え方でよいと考えておりますが、今回、条例の制定方法を変更するということであれば、その考え方について答申に何らかのコメントを記載しておく必要がないのかという点について確認したいと思います。

答申案の第５項については、「検証を行いながら適当であると判断した」との記載がありますが、今後の考え方については、もう少し明確にしておく必要があるのではないかと感じています。

空港関連行政に係る需要については、一般的な行政需要を上回る特別な財政負担であり、これは今後も継続して発生するものと考えています。先ほど事務局から説明があったとおり、国による財政措置等が行われない限り、地元自治体が負担せざるを得ない状況であると思います。

そうした継続的な財政需要が見込まれる中で、本税を位置付けていくのであれば、課税期間を区切る制度ではなく、継続的な制度として整理する考え方を打ち出してもよいのではないかと思います。

ただし、制度の適正性を確認するため、５年ごとに状況を検証し、必要に応じて見直しを行うという考え方は盛り込んでおく必要があると思います。

そのような整理をしておく方が、今後条例を制定する際にも説明しやすくなるのではないかと思います。

もっとも、そこまでの内容を答申に記載する必要があるかについては、別途検討の余地があるとも考えています。

【会長】

答申案の６ページに記載している最後の４行程度の部分についてですが、文言を素直に読むと、従来どおり５年ごとに見直しを行うという趣旨になるのではないかと思います。

その理由の一つとして、まず文言上そのように解釈するのが自然であるという点があります。

また、もう一つの理由として、法定外税の制度については慎重に取り扱う必要があると考えています。

確かに、地方団体には課税自主権があり、新たな税目を創設することは、国との関係において一定の制約がある中で、非常に難しいことであると思います。しかし一方で、住民との関係

においては、地方団体も国と同様に課税権を有する主体であり、その行使が過度な負担につながることがないよう、慎重に判断する必要があります。

私の認識では、法定外税については、３年ないし５年程度の期間で見直しを行う、いわゆるサンセット方式を採用し、一定期間経過後には制度を終了することを前提とした上で、継続する必要がある場合には改めて維持する意思を示すという考え方が基本にあると思います。

これは、住民に過度な負担を求める税とならないよう、また、納税者の理解を得ながら制度を運用していくための仕組みであると考えています。

そのため、５年ごとに見直しを行うという考え方は、ある意味では法定外税における基本的な考え方に近いものであり、そのような整理とした方が、住民の信頼や、税を負担する方々の理解を得やすいのではないかと思います。

基本的には、５年経過後に一度制度を見直すことを前提とした制度設計の方が望ましいのではないかと考えます。

ただし、これは私個人の意見でもありますので、さまざまな考え方があると思います。今後の制度のあり方について、改めて委員の皆様からご意見を伺いたいと思います。

【委員】

先ほど申し上げたとおり、空港関連行政に係る特別需要については、今後拡大することはあっても、縮小することはないのではないかと考えています。

そのような継続的な財政需要が見込まれる中で、これをどのように負担していくのかという問題があるため、条例自体については、特に期限を設けずに継続する形としてよいのではないかと思います。

ただし、見直し規定については明確に設ける必要があり、運用上も５年に１度程度、委員会を開催し、その時点で制度の必要性や適正性を確認していくことが重要であると考えます。

そのような整理であれば、住民や関係者に対しても説明できるのではないかと思います。
他の条例についても、おおむねそのような考え方で運用されているものと認識しています。
会長のご意見とは少し異なる部分もありますが、考え方の違いとして受け止めております。

【西納副市長】

委員がおっしゃったとおり、空港関連行政に係る特別な行政需要については、今後もなくなるものではないと市として認識しています。

また、課税による負担のあり方については、５年前に検討を行った時点から行政需要の内容や金額が変化しており、新たな行政需要も生じているところです。

今後、中国をはじめとする国際的な状況が回復していく中で、さらに空港関連の行政需要が増加する可能性もあると考えています。

こうした状況を踏まえ、今回は条例上の課税期間については設けない方向で提案させていただいております。

一方で、検討委員会については、これまでと同様に５年ごとに開催し、その時点で社会経済情勢や空港を取り巻く状況等を踏まえながら、制度のあり方についてご議論いただきたいと考

えています。その中で、委員の皆様から「廃止すべきではないか」といったご意見や、社会情勢等を踏まえた見直しの必要性についてご意見をいただいた場合には、他の自治体の状況等も勘案しながら、改めて検討していきたいと考えています。

また、今後の行政需要等を踏まえ、必要に応じて税率等について検討する可能性もありますが、それについてもその時点で改めて判断していきたいと考えています。

以上のような趣旨で今回提案しておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

【委員】

私は会長のおっしゃっていた法律の立て付けが適切ではないかと思います。

【委員】

今回の関係団体への意見照会の際、「期間の定めをなくす」という前提も含めて意見を聞いたのでしょうか？

【事務局】

５年間の延長とも、期間の定めをなくすとも伝えておらず、「延長についてのご意見」としてお聞きしました。

【委員】

やはり、これまで５年ごとに検討を重ねてきた経緯がありますので、今回になって「期限を設けない」という整理に変更すると、少し違うのではないかという意見が出てくるように思います。

【会長】

例えば、「延長します」ということであれば、一般の方からすると、「5 年間延長する」という意味に受け取るのが自然であると思います。そのため、今回について、期限を定めずに延長するという整理をすることは、やはり公平性の観点から問題があるのではないかと思いますので、そのような形にはしない方がよいと考えます。

そうしなければ、本当に公平性の観点から問題があると言われた場合には、5 年間の延長自体についても認められない可能性があるのではないかと思います。

やはり制度設計や制度運用については、公平性を確保した上で行う必要があります。特に税制度については、周囲からの見方や評価が非常に厳しいものですので、その点については慎重に対応された方がよいのではないかと思います。

以上が私の考えです。

少なくとも、現在問題となっている答申案６ページの最後の部分については、今回については「5 年間の延長」と明示していただいた方がよいのではないかと思います。

【会長】
時間の関係もありますので最後の項目へ移ります。答申案６～７ページの「６．関係団体に対する意見照会及び納税者に対する理解促進と周知」に関連して何かご意見、ご質問ございますか。
特に理解促進の中で、様々な取組を実施していることを記載している点については、非常に良いことだと思います。このような形で取組内容を示すことは、利用者の理解促進につながるものと考えます。

【委員】
一方で、45 ページ目の横断幕についてですが、表現については少し検討してもよいのではないかと思いました。
特に、「継続します」という表現については、現在、課税の継続について議論がある中で、あえてそのような表現を用いることは、少し強い印象を与える可能性があるのではないかと感じました。
例えば、以前、ファミリーレストランなどで「禁煙にご協力お願いします」という表現を英語で Thank you for～というのを見たことがありますが、お願いする表現よりも、「ご協力いただきありがとうございます」というように、相手への感謝を示す表現の方が、受け取る側にとっては自然で、印象もよいのではないかと思います。
そのため、趣旨は変えずに、表現についてはもう少し検討していただいてもよいのではないかと思います。

【会長】
表現方法について、事務局の方で検討をお願いしたいと思います。
それでは、最後の項目「７．結論」についていかがでしょうか。

少し、これまでの議論との関係もありますが、答申案８ページ「7．結論」の中ほどの段落について意見を申し上げます。
「その経費の全てを泉佐野市民が負担することは適当ではなく、また、その全てを空港利用者のみに求めることも適当ではない」という部分については、削除してもよいのではないかと思います。
その上の記載にある、空港利用者にも応分の負担を求めることには合理性があるという趣旨の部分までで十分ではないかと考えます。
その後の２行については、あえて記載することで、ある種のルールのように受け取られる可能性もあることは、必ずしも記載する必要はないのではないかという印象を持っています。
以上が私の考えです。

【事務局】
私も会長と同じ認識で、この表現については、市民の方から見ても、また市外の方から見て

も、少し違和感を持たれる可能性がある表現ではないかと考えております。
　そのため、ご指摘いただいた趣旨を踏まえ、表現については改めて検討させていただきたいと思います。

【会長】
　ご検討よろしくお願いします。他に結論部分でいかがでしょうか。
　ないようでしたら、全体を通して、これまで出てこなかった点や、全体の構成等も含めて、改めてお気づきの点について、いかがでしょうか。

　現時点では、次回の委員会において答申案を最終確認し、最終答申として取りまとめたいと考えています。（委員一同了承）
　もちろん、次回の委員会までにお気付きの点や修正すべき点がありましたら、遠慮なくご意見をいただければと思います。必要に応じて修正を行った上で、次回の委員会で最終答申としたいと考えていますが、皆様いかがでしょうか。
　それでは、本日は非常に活発なご議論をいただきありがとうございました。事務局におかれましては、本日出たご意見を踏まえて答申案を修正してください。次回、最終的な答申として取りまとめていきたいと思います。進行を事務局に返します。

（３）その他
　　次回は令和８年１０月６日（火）午前１０時から

５　閉会

【事務局（司会）】
　長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございました。それでは最後に、千代松市長よりひとことご挨拶をいただきたいと思います。

【千代松市長】
　委員の皆様、長時間の審議、誠にありがとうございました。会長をはじめ、遠方より足を運んでいただき貴重なご意見を賜りましたことに、心より感謝申し上げます。本日の議論を聞きながら、関空橋税を初めて導入した当時のことを深く思い出しておりました。当時は専門家の間でも「そんな法定外税の導入は無理だ」という意見が大半でございました。そうした中、検討委員会でのご指導を得ながら総務大臣の同意を取り付けた苦労が思い出されます。本日「初心に返り、不同意となった際のリスクも意識しながら慎重に臨むように」とのご指摘をいただきました。このことを強く胸に刻み、第３回委員会に臨んでまいります。本日は誠にありがとうございました。

【事務局（司会）】
以上をもちまして、第２回泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会を閉会いたします。