

第 2 回

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

令和 8 年 7 月 31 日 午前 10 時から
泉佐野市役所 5 階 委員会室

【 次 第 】

1. 開 会

2. 議 事

(1) 第 1 回検討委員会の会議報告等について

(2) 答申（案）について

(3) その他

3. 閉会

目 次

資料1	答申(案)	1
・答申(案)について「3. 空港関連行政需要と延長の可否」資料		
資料2	空港関連事業費の検証	9
資料3	空港関連行政需要に係る事業経費について	10
資料4	外国人について	14
資料5	関西国際空港連絡橋の耐震補強事業に対する補助	15
・答申(案)について「4. 関西国際空港や経済社会に与える影響の検討」資料		
資料6	各種指標の推移	16
・答申(案)について「5. 制度趣旨及び税率」資料		
資料7	税率の検討について	18
資料8	関西国際空港連絡橋からの税収	20
資料9	課税期間について	21
・答申(案)について「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」 資料		
資料10	意見照会に対する回答	22
資料11	納税者に対する理解促進と周知について(広報実績)	43

答 申（案）

1. はじめに

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会（以下「本委員会」という。）は、令和 8 年 6 月 11 日泉佐総税第 324 号により、泉佐野市長から「空港連絡橋利用税の今後のあり方について」諮問を受けた。

なお、本委員会は、これまで平成 20 年と平成 23 年に「泉佐野市法定外税導入検討委員会」、平成 28 年に「泉佐野市法定外税検討委員会」を開催し、その後令和 3 年にも開催されていることから、今回が 5 回目の検討委員会となる。

現行の空港連絡橋利用税（以下「関空橋税」という。）の課税期間が令和 10 年 3 月 30 日に失効するにあたり、制度創設の経過やこれまでの運用状況をはじめ、関西国際空港を取り巻く社会経済情勢の変化、空港立地自治体としての行政需要の現状及び関係団体からの意見等を踏まえ、本税の必要性、課税方法、税率及び課税期間について慎重に審議を行った。

以上の審議結果を踏まえ、本委員会の意見を次のとおり答申する。

2. 令和 8 年検討委員会が開催されるまでの経過

（1）関西国際空港の建設から関空橋税が施行されるまでの経過

関西国際空港は、大阪（伊丹）空港の騒音問題を解決するために成田空港建設の反省点を踏まえ、建設に向けた取り組みが進められた。

空港の地元自治体である泉佐野市は、「関西国際空港関連施設整備大綱（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、空港の玄関都市にふさわしいまちづくりを掲げ、さまざまな都市基盤整備を進めることとなった。

これらの事業の財源は地方債で、将来の税収で償還が可能とされていたが、バブル経済の崩壊やその後の経済情勢の低迷、地価の下落により、市税収入は当初の見込みを大きく下回り、泉佐野市の財政は逼迫した状況となった。そのため、泉佐野市は赤字再建団体（早期健全化団体等）への転落を回避するために不断の行財政改革に取り組み、財政健全化に努めてきた。

そのような中、平成 21 年 4 月に連絡橋が国有化されたことにより、泉佐野市に入る予定であった連絡橋に係る固定資産税約 105 億円（耐用年数 45 年で、平成 22 年度以降 30 年分で算出）が失われることとなった。

泉佐野市は固定資産税の減収に対する支援策を求め国土交通省と協議を行ったが、支援は実現しなかった。そこで、固定資産税の減収を補填するため、これまで連絡橋の通行料金を通じて間接的に当該固定資産税を負担していたと考えられる関西国際空港の利用者に負担を求めることとし、地方税法第 5 条第 3 項の規定による法定外普通税として、連絡橋を自動車で通行して空港を利用する行為に対し課税することを検討するに至り、法定外税導入検討委員会が開催された。

平成 23 年の法定外税導入検討委員会は、連絡橋の国有化と課税上の取り扱いや、連絡橋の国有化による減収を補填するほかの方策として国に対する支援の要請、固定資産税の超過課税、法定外税に関する関係者の意見、法定外普通税「空港連絡橋利用税」の課税の是非、課税標準及び税率等の妥当性について検討を行い、「国が泉佐野市空港連絡橋利用税の取下げの依頼の条件として泉佐野市に約した支援策にいまだ履行されない現状においては、連絡橋国有化に伴う固定資産税の減収につき、地方交付税によっても補填されない実減収相当額の範囲内であれば、法定外税の課税はやむを得ないものとする。ただし、第一義的には、原因者である国に対して、連絡橋国有化による固定資産税減収分の補填を引き続き強く求めるべきである。」との結論に至った。

泉佐野市は平成 23 年 9 月に空港連絡橋利用税条例を制定して総務大臣との協議を開始し、平成 24 年 4 月 11 日に総務大臣の同意を得た。その後、特別徴収義務者と協議を行い、平成 25 年 3 月 30 日に空港連絡橋利用税条例を施行した。

(2)平成 30 年及び令和5年に関空橋税が延長されるまでの経過

関空橋税が平成 30 年 3 月に失効するにあたり、泉佐野市は法定外税検討委員会を開催し、同税の今後の在り方について有識者の見解を求めた。

泉佐野市によると、連絡橋の国有化に伴う固定資産税の減収分は、平成 30 年 3 月から 3 年間延長すれば令和 2（平成 32）年度分までの税収によって補填される見込みであった。しかし、泉佐野市には空港の所在に起因する特別な行政需要が依然として存在していた。例えば、りんくう総合医療センターは、感染症対策・災害拠点病院として空港の開港に合わせて建設された経緯がある。開港後に発生した SARS や MERS、新型インフルエンザ、エボラ出血熱といった輸入感染症の水際対策において、同センターは極めて重要な役割を果たしてきた。

さらに、空港開港から 20 年以上が経過し、関西国際空港が活況を呈する中で、新たな行政需要も生じていた。その一つが空港アクセスの耐震工事である。連絡橋及び空港アクセス鉄道は阪神・淡路大震災以前に建設されたため、耐震補強が急務となっていた。

「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」及び「鉄道施設総合安全対策事業費補助金交付要綱」の規定に基づき、泉佐野市は鉄道事業者が行う連絡橋鉄道部分の耐震工事に対し、事業費の 6 分の 1 を補助することを求められていた。加えて、格安航空会社（LCC）の台頭に伴う空港の更なる発展に対応するため、訪日外国人旅行者の受け入れ体制整備など、差し迫った行政課題への対応も必要となっていた。

泉佐野市は、これらの新たな行政需要への対応に加え、それまでの空港関連地域整備に係る起債償還費用及び維持管理費用を確保するため、引き続き 5 年間の延長が必要であると判断した。

平成 28 年に開催された法定外税検討委員会は、「泉佐野市が空港関連地域整備を行ってきた経過とその後の税収に鑑みれば、関空橋税をさらに 5 年間延長することは適切と考える。延長にあたって泉佐野市は、納税者及び関係者に対して一層の理解を得るよう努めるべきである」との結論に至った。これを受け、泉佐野市は条例改正を行い、総務大臣協議等の所定の手続を経て、関空橋税を 5 年間延長した。

その後、関空橋税が令和 5 年 3 月に失効するにあたり、泉佐野市は令和 3 年に再度法定外税検討委員会を開催し、有識者の見解を求めた。

令和 3 年検討委員会での議論は、新型コロナウイルス感染症の世界的流行という未曾有の事態を受け、りんくう総合医療センターが感染症指定医療機関として果たす極めて重要な役割が再確認される中で進められた。

泉佐野市は、「空港開港から現在に至るまで、空港及び連絡橋の所在自治体として、周辺自治体には見られない空港関連施設（病院や空港消防など）の維持に加え、連絡橋などの空港アクセス耐震工事への補助など、関西国際空港に近接する都市特有の特別な行政需要が存在する。もし関空橋税の収入がなければ、これらの経費のうち空港からの税収を上回る超過分の全てを泉佐野市民が負担することになる。この状況は平成 30 年の延長時と基本的に変わっていない」として、引き続き 5 年間の再延長を求めた。

令和 3 年検討委員会は、「特別な行政需要に係る空港利用者の受益者負担には合理性があると認められる。税収を上回る負担の全てを泉佐野市民に求めるのは相当ではなく、空港利用者がその差額の一部を過度にならない範囲で負担する現行の仕組みは妥当である。したがって、関空橋税をさらに 5 年間延長することは適切と考える。ただし、延長にあたって泉佐野市は、関空橋税の用途や効果を検証するとともに、丁寧な広報活動を通じて連絡橋利用者の理解確保に努めること」とし、更なる 5 年間の延長が適当であるとの結論を出した。

これを受け、泉佐野市は再度条例改正を行い、総務大臣協議等の手続を経て、関空橋税をさらに 5 年間延長した。

3. 空港関連行政需要と延長の可否

延長について、泉佐野市は諮問理由において、「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の耐震工事に対する補助など、関西国際空港に近接する都市として特別な行政需要があり、もし空港連絡橋利用税収入がなければ、これらの経費のうち空港からの税収を上回る全てを泉佐野市民が負担することになる。この状況は 5 年前と基本的に変わっていない」としている。

関空橋税は、固定資産税の減収に端を発して導入された税であるが、空港を設置することによって地元都市には財政規模を超える特別の行政需要が生じる。現在、泉佐野市に生じている主な特別の行政需要と経常的な支出は（表１）のとおりである。

第一に、「空港利用者への安全・安心経費」として、空港消防経費や、災害拠点病院であるりんくう総合医療センターの維持管理経費、連絡橋等の耐震工事に対する補助が挙げられる。このうち同病院においては、建設から 30 年近くが経過し、更新や改修が必要となっている。

また、「新たな行政需要への対応」として、訪日外国人旅行者の増加に対応する各種事業や、外国人就労者等をサポートする受入環境整備事業、りんくうタウン駅ビルの活性化事業等にも取り組んでいる。

第二に、「空港関連地域整備の推進」として、現在は泉佐野土丸線事業及び日根野駅西地区整備事業、泉佐野丘陵地区土地区画整理事業に取り組んでいる。いずれも空港立地に伴い必要となった地域開発であり、とりわけ道路・駅周辺の動線確保は、災害発生時に空港利用者を円滑に避難・搬送するための緊急交通路として機能するものである。

第三に、「将来の税収増によって賄うとした市債の償還」である。

これら空港関連事業に要する経費は、（表１）のとおり、令和 10 年度からの 5 年間で合計 276.1 億円が見込まれている。

本委員会では、これまでの 5 年間の関空橋税の検証を決算ベースで行った上で、これらに対し詳細な質疑を行った。

前回 5 年間と今後の 5 年間の空港関連事業経費の差異、泉佐野市における外国人急増の背景、空港関連地域整備の意義、りんくう総合医療センター運営費負担金の計上の妥当性、連絡橋耐震工事の必要性等について泉佐野市から説明を受けた。また、これまでの具体的な取り組みとして、関西国際空港利用者への台風等の災害対応、企業及び従業員へのコロナ禍での支援、同空港の利用促進に取り組んできたこと、さらに今後も空港利用者支援に積極的に取り組む旨の説明を受けた。

泉佐野市の説明により、空港開港当初の事業が現在も空港の発展に連動していることや、災害拠点病院としての使命、連絡橋の耐震性の重要性が確認できた。これらの事業は空港利用者の安全・安心を担保するものであり、引き続き重要であると本委員会は判断した。

市債残高が類似団体の約 1.8 倍に上り、経常収支比率が 100%を超える財政状況下において、この負担の全てを泉佐野市民が負うことは相当ではない。空港の地元都市として特別の行政需要を抱える泉佐野市において、連絡橋利用者にも一部の受益者負担を求める仕組みとして、関空橋税は引き続き必要であると本委員会は考える。

4. 関西国際空港や経済社会に与える影響の検討

関空橋税は空港にアクセスする経費の一部を構成するものであることから、関西国際空港に係る諸活動に何らかの影響を与えている可能性がある。ゆえに、これまで同税を新設及び延長した際には、その影響の程度を多角的に検討してきた。

本委員会においても、①航空機発着回数、②航空旅客数、③外国人旅客数、④鉄道乗降客数、⑤リムジンバス乗降客数、⑥ポートターミナル乗降客数、⑦貨物取扱数量、及び⑧連絡橋通行台数の推移を比較検討した。

新型コロナウイルス感染症の影響による落ち込みから回復し、インバウンド需要を含め関西国際空港の諸活動が再び活況を呈している中で、各項目の数値の推移を確認した。この結果からも、関空橋税は関西国際空港に係る諸活動の大きな障害になっていないと判断する。

5. 制度趣旨及び税率

本委員会は、本税の制度趣旨、課税方法、税率及び課税期間について総合的に検討を行った。

法定外税の延長にあたっては、地方税法においてあらかじめ総務大臣の同意が必要とされている。総務大臣は、以下の要件（不同意要件）のいずれかに該当する場合を除き、同意しなければならないとされている。

- 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 国の経済施策に照らして適当でないこと。

現行の税率である「1 往復につき 100 円」については、これまで新設時及び各延長時の協議において、上記①から③のいずれにも該当しないと判断され、総務大臣の同意を得てきた経緯がある。

今回の検討にあたっては、道路利用者以外への課税の可能性についても意見があったが、課税客体の明確性、徴収方法、空港利用者への負担及び物流への影響等を総合的に勘案するとともに、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ものと判断した。

また、空港立地に伴う特別な行政需要は（表 1）のとおり現在も継続しており、その財源の一部について空港利用者に応分の負担を求めることは、公平性の観点からも妥当であることを確認した。

税率については、空港利用者への過度な負担とならず、制度創設以来の課税実績及び財政需要等を総合的に勘案した結果、現行の 100 円を維持することが適当であると判断した。

課税期間については、総務省協議で同意されている現行制度で継続するのであれば、社会経済情勢や空港関連行政需要の変化について 5 年ごとに検証を行いながらの継続が適当であると判断した。

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

平成 23 年の法定外税導入検討委員会では、利害関係者からの意見を聴取するため、関西国際空港株式会社、一般社団法人大阪府トラック協会、西日本高速道路株式会社に対し意見照会を行った。その後、総務大臣の同意を得て特別徴収義務者に指定した西日本高速道路株式会社と協議を行っている時期に、関西国際空港テナント連絡協議会、関西国際空港航空会社運営協議会、関西国際空港リムジンバス等運営協議会、一般社団法人大阪バス協会、関西国際空港レンタカー運営協議会から泉佐野市に対して税導入の撤回を求める等の要望があった。

平成 28 年検討委員会では、これらの団体に対し意見照会を行った。また、新たに関西パーキング事業協同組合から泉佐野市に対して関空橋税を延長しないようにとの要望があった。

令和 3 年検討委員会においても、平成 28 年と同様の団体に対し再び意見照会を行った。その結果は平成 28 年と同じく延長に反対の意見であった。

今回（令和 8 年）も本委員会は、これまでに意見照会を行った団体及び泉佐野市に対して要望がなされた団体に対して意見照会を行った。

今回の結果について、各主体の意向を整理すると、税収の「空港関連事業や従業員還元」への限定活用を条件に延長を受け入れる姿勢を示す意見がある一方で、鉄道との不公平感や経営圧迫、課税根拠の消失を理由に「反対」や「適用除外」また、「真の受益者から直接徴税する仕組みへの見直し」など立場によって大きく意見が分かれるものとなった。

これまでの関空橋税の経緯を振り返ると、平成 24 年 4 月の同意に際して総務大臣から「泉佐野市外の住民も含め不特定多数の者が空港連絡橋を利用することに鑑み、空港連絡橋利用税の課税について、同税の納税者となる空港連絡橋の利用者及びその他の関係者に対し、十分に周知し、理解を得るよう努めること」との文書が添えられている。

また、平成 29 年 7 月の同意に際しては「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、納税者を始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」との助言がされている。

令和３年度の同意に際して、総務大臣から特に意見は添えられていなかったものの、令和３年検討委員会は「丁寧な広報活動を通じて連絡橋利用者の理解確保に努めること」と答申している。

これらを受けて泉佐野市は、平成３０年３月及び令和５年３月の延長に際し、西日本高速道路株式会社との協議を経て、高速道路上の横断幕設置や高速道路ガイドマップへの記事掲載、広報リーフレット、ホームページ、大型ポスター、デジタルサイネージ等の掲示、SAでの紙コップ、泉州タオル、ティッシュ等の配布によって、関空橋税についての告知や理解促進に取り組んでいる。

本委員会は、関空橋税が「連絡橋を自動車で通行して空港を利用する行為」を課税客体とし、連絡橋の通行料金を支払う者を納税義務者としていることから、普通税であっても納税者に対して税の使い道を明らかにする必要があると考える。

関空橋税がどのように役立っているのか、どのように使われているのかについての周知をより丁寧に行うことが必要であり、納税者及び関係者に対して、納得感を得られるような丁寧な説明になるよう、引き続き取り組んでいただきたい。

7. 結論

関西国際空港の玄関都市である泉佐野市は、空港開港に合わせて空港関連地域整備事業を実施するとともに、開港後においても、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な行政需要への対応を継続してきた。

また、近年においても、空港を取り巻く社会経済情勢の変化に伴い、空港関連施設の維持・更新、空港アクセス機能の維持、外国人受入環境の整備など、新たな行政需要への対応が求められている。

一方、空港立地に伴う特別な行政需要については、空港利用者にも明確な受益が認められることから、その財源の一部について応分の負担を求めることには合理性がある。その経費の全てを泉佐野市民のみ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だけに求めることも適当ではない。

本委員会は、空港立地自治体である泉佐野市においては、今後も恒常的に特別な行政需要が継続すると見込まれることから、その財源の一部を担う関空橋税は引き続き必要な制度であると判断する。

以上のことから、本委員会は、現行の課税方法及び税率（１００円）を維持するとともに、課税延長することが適当であると答申する。

(表 1)

空港に近接する都市としての特別な行政需要

泉佐野市作成
(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・長湊駅） 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。 ・ 泉佐野丘陵地区土地区画整理事業（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

空港関連事業費の検証

資料2

A：空港関連事業経費（決算とR3計画の比較検証）

（単位：億円）

事業説明	経費と税収等（5年間）			増減の要因	資料１２
	H30-R4				
	R3計画 ①	決算 ②	差 ②－①		
空港関連地域整備	23.4	6.5	△ 16.9		(2) 空港関連 地域整備
・熊取駅西地区整備（一般財源ベース） 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	2.5	△ 4.9	土地所有者等との交渉に時間 を要したため	
・泉佐野土丸線（一般財源ベース） 市中心部と空港・りんくうタウンの地域緊急 交通路。	16.0	4.0	△ 12.0	土地所有者等との交渉に時間 を要したため	
新たな行政需要	12.4	32.9	20.5		(1) 空港利用者等 の安全安心経費
①関空の発展に伴って生じた新たな課題 （訪日外国人旅行者等への対応） （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。人手不足対策も重要な行 政課題になった。	7.8	24.3	16.5	りんくうアイスパーク等の活 性化経費（りんくう公園特会 の一般財源）の増	
②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。	0.3	1.1	0.8	外国人受入サポート業務委託 の増（外国人食堂など）	
③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 耐震工事が必要で、国の要綱に基づく補助。	0.8	7.4	6.6	駅ビルの整備及び周辺施設の 活性化経費（一般会計の一般 財源）の増	
	3.5	0.1	△ 3.4	国の耐震工事計画の変更によ る	
施設の更新経費（ランニングコストを含む）	39.8	39.1	△ 0.7		(1) 空港利用者等 の安全安心経費
①維持管理経費	3.8	3.7	△ 0.1	大規模改修を行わず、部分的 な改修（起債発行）に変更	
②病院施設改修	0.0	0.0	0.0		
③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）	1.5	1.6	0.1		
④人件費	0.8	0.8	0.0	交付税算入分を控除している が、その控除分の増 空港署の維持補修費等の減	
⑤病院運営費負担金	31.6	31.0	△ 0.6		
⑥空港消防経費	2.1	2.0	△ 0.1		
起債償還	157.1	157.1	0.0		(3) 起債償還
・空港関連事業公債費	100.6	100.6	0.0		
・病院建設分公債費	56.5	56.5	0.0		
空港建設時の関連地域整備に要した起債償還費用			0.0		(1) 空港利用者等 の安全安心経費
合計	232.7	235.6	2.9		

空港関連行政需要に係る事業費について

関空建設の歴史・現況・将来を踏まえ、泉佐野市には空港所在市として実施すべき行政需要があり、コロナ禍からの回復を経ての成長局面を迎え、今後の地元と関空の共存共栄に繋げるべく、以下の①～⑤の行政運営を進める必要があります。

※次々ページに①～⑤の主な事業の位置図を掲載

※①～⑤の金額は、基本的に事業費から特定財源を除いた一般財源

※継続…前回から継続している行政需要

新規…今回から計上した行政需要

①バブル崩壊や市の財政危機で中途となった空港関連地域整備

・泉佐野土丸線整備事業

資料 12 (2) 空港関連地域整備

継続 R5～9 年度：6.7 億円、R10～14 年度 0 円（未定のため）

・笠松末広線整備事業

資料 12 (2) 空港関連地域整備

新規 R5～9 年度：4.9 億円、R10～14 年度 21.3 億円

・泉佐野丘陵地区土地区画整理事業（旧コスモ事業）

資料 12 (2) 空港関連地域整備

新規 R5～9 年度：39.4 億円、R10～14 年度 51.0 億円

②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の対応

・訪日外国人旅行者等の増加に対応する各種の事業

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費

継続 R5～9 年度：13.9 億円、R10～14 年度 14.9 億円

新規 R5～9 年度：7.7 億円、R10～14 年度 6.4 億円

・人手不足に対応する外国人受入環境整備事業

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費

継続 R5～9 年度：1.6 億円、R10～14 年度 1.5 億円

・りんくうタウンの活性化等

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費

継続 R5～9 年度：4.9 億円、R10～14 年度 6.2 億円

・連絡橋など空港アクセスの耐震工事補助

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費

継続 R5～9 年度：1.7 億円、R10～14 年度 4.2 億円

③開港から30年以上が経過した社会基盤の整備

- ・空港消防署、病院施設、下水道施設等の整備

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費

継続 R5～9 年度：82.2 億円、R10～14 年度 67.4 億円

新規 R5～9 年度：6.0 億円、R10～14 年度 5.6 億円

④起債償還

- ・空港関連による収増によって賄うとした起債償還の推進

資料 12 (3) 起債償還

継続 R5～9 年度：47.3 億円、R10～14 年度 14.1 億円

新規 R5～9 年度：2.9 億円、R10～14 年度 6.6 億円

⑤特別な行政需要

- ・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等や災害時の安全安心経費など

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費…日根野駅西地区整備等

(2) 空港関連地域整備…災害時の安全安心経費

継続 R5～9 年度：0.2 億円、R10～14 年度 0.0 億円

新規 R5～9 年度：68.0 億円、R10～14 年度 76.9 億円

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（昨年度の空港島内での救急火災等出動 643 件）、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。

【参考】空港支援施策の具体事例（事業費ベース）

- ・エアラインの社員寮整備による就業者確保の支援（R8 年度：21.5 億円）

資料 12 に含めず（特定財源あり）

- ・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（R8 年度：1.0 億円）

資料 12 に含めず（特定財源あり）

- ・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) 就学前日本語教室の開催（R7～9 年度：330 万円、R10～14 年度：550 万円）

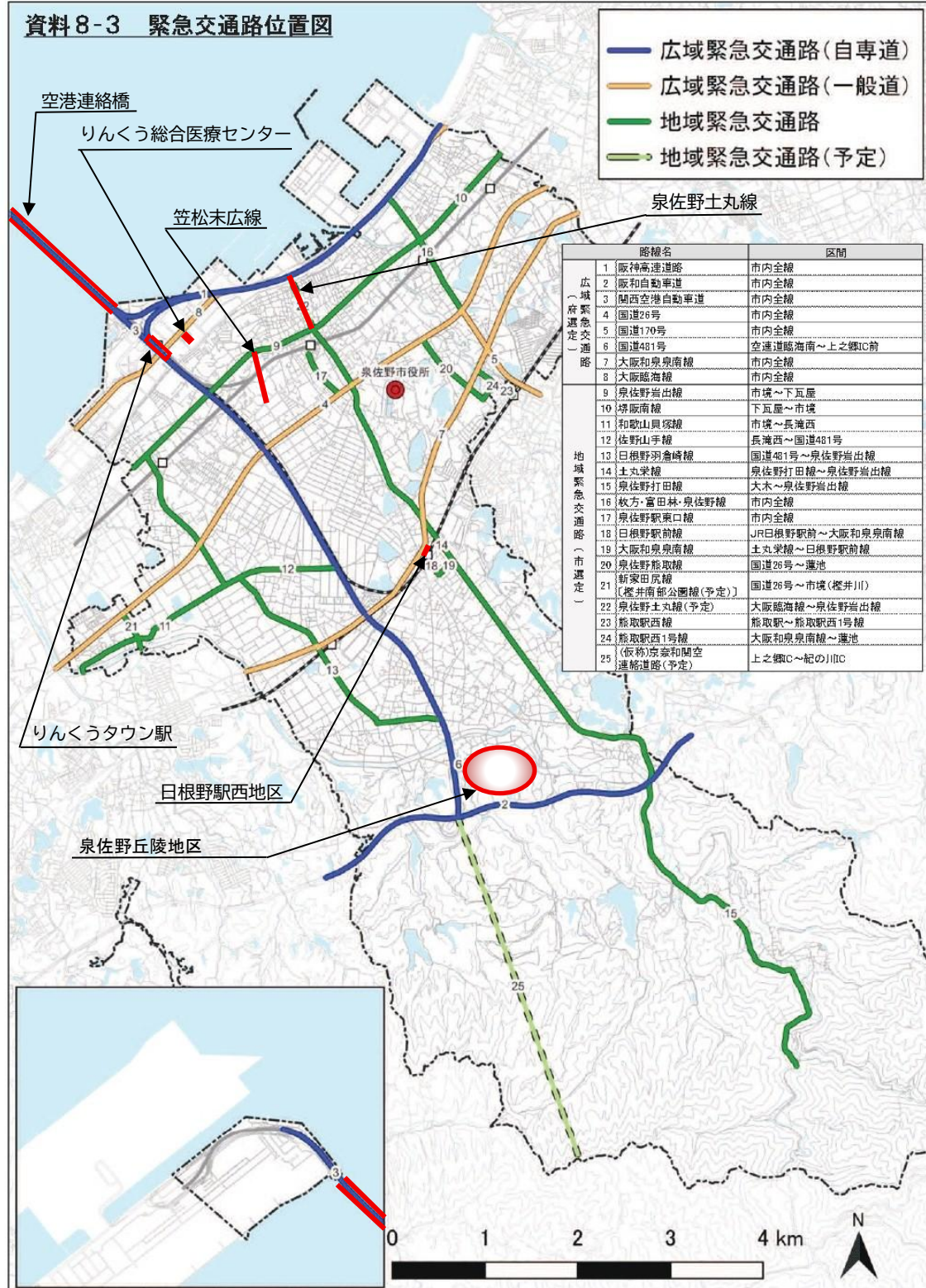
資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費 ・ 訪日外国人旅行者等への対応

(2) 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（R5～9 年度：2.0 億円、R10～14 年度：0.4 億円）

資料 12 (1) 空港利用者等の安全安心経費 ・ 訪日外国人旅行者等への対応

- ・企業（空港関連企業を含む）の労働力不足を解決するため等の取り組み
 - (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、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
 - （R5～9 年度：1.4 億円、R10～14 年度：1.4 億円）
 - 資料 12 （1）空港利用者等の安全安心経費 ・ 訪日外国人旅行者等への対応
 - (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
 - （R5～9 年度：0.2 億円、R10～14 年度：0.2 億円）
 - 資料 12 （1）空港利用者等の安全安心経費 ・ 訪日外国人旅行者等への対応
 - (3)原油価格高騰対策事業者支援として、市内事業者に対し、本市で登録され且つ対象者が自らの事業のために使用している車両 1 台ごとに給付（大型及び大型特殊 5 万円と 6 万円、中型 3 万円と 4 万円、普通 2 万円と 3 万円、軽自 1 万円と 2 万円【R5.1 月実施、R6.8 月実施、R8.8 月実施予定】）
 - （R5～9 年度：7.2 億円、R10～14 年度：未定）
 - 資料 12 に含めず（特定財源あり）
- ・その他
 - (1) 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
 - (2) 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
 - (3) 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

資料8-3 緊急交通路位置図



資料4

時点	全国				大阪府		泉佐野市(4月)				時点
	総人口	日本人	外国人	外国人率 指数	総人口	指数	総人口	日本人	外国人	外国人率 指数	
2018年 H30	126,749,000	124,349,000	2,400,000	1.89%	8,838,000	1.00	100,615	98,879	1,736	1.73%	2018年 H30
2019年 R1	126,555,000	123,886,000	2,669,000	2.11%	8,842,000	1.00045	100,596	98,611	1,985	1.97%	2019年 R1
2020年 R2	126,146,099	123,399,800	2,746,299	2.18%	8,837,685	0.99996	100,287	98,099	2,188	2.18%	2020年 R2
2021年 R3	125,502,000	122,780,000	2,722,000	2.17%	8,806,000	0.99638	99,316	97,395	1,921	1.93%	2021年 R3
2022年 R4	124,947,000	122,031,000	2,916,000	2.33%	8,782,000	0.99366	98,607	96,791	1,816	1.84%	2022年 R4
2023年 R5	124,352,000	121,193,000	3,159,000	2.54%	8,763,000	0.99151	98,687	96,437	2,250	2.28%	2023年 R5
2024年 R6	123,802,000	120,296,000	3,506,000	2.83%	8,757,000	0.99084	99,080	96,132	2,948	2.98%	2024年 R6
2025年 R7	123,219,000	119,380,000	3,839,000	3.12%	8,762,704	0.99148	99,365	95,567	3,798	3.82%	2025年 R7
2026年 R8	122,930,000	119,078,000	3,852,000	3.13%	8,764,670	0.99170	99,633	95,257	4,376	4.39%	2026年 R8
2026年7月 R8	122,930,000	119,078,000	3,852,000	3.13%	8,764,670	0.99170	99,696	95,150	4,546	4.56%	2026年 R8

泉佐野市の人口は、H30年が100,615人でR8年に99,696人となり8年間で919人(0.991%)減少となっています。その内、日本人は8年間で3,729人(△3.771%)減少で、外国人は2,810人(161.87%)増加となっており、R8年では、外国人率が4.56%で4,546人となっています。

全国での外国人率約3.13%よりも高い水準となっており、最近の2年間で外国人が1,598人増えていきます。また、R8年4月から三か月間、空港に近接する泉佐野市として外国人の受入環境整備がますます重要となってきています。

◎在住外国人（空港関連企業等に勤務する外国人を含む）への取り組みの具体例

- 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、多言語やさしい日本語での幅広い情報発信を充実

関西国際空港連絡橋の耐震補強事業に対する補助

〈市の補助〉

鉄道利用者の安全確保を図るとともに、発災時における緊急応急活動機能を確保するため、鉄道施設の耐震補強事業に要する経費の一部について、泉佐野市鉄道施設安全対策事業費補助金交付要綱及び泉佐野市補助金等交付規則に基づき交付する。

補助率 国1/3・府1/6・市1/6 以内

〈耐震工事の進捗〉

令和3年度に新関西国際空港(株)から海上部分の耐震補強事業の計画が提示されたが、補助対象事業としての工事が行われない状況が続いていた。令和7年度から補助対象耐震工事が開始され、令和8年度に新たに令和14年度までの事業計画が示された。

今後の補助事業費については、事業主との令和8年度の協議時に令和8年度は3億円で、それ以降は当面5億円程度との話があったことから、市の補助額を令和8年度は5,000万円、令和9年度以降を8,340万円と見込んでいる。

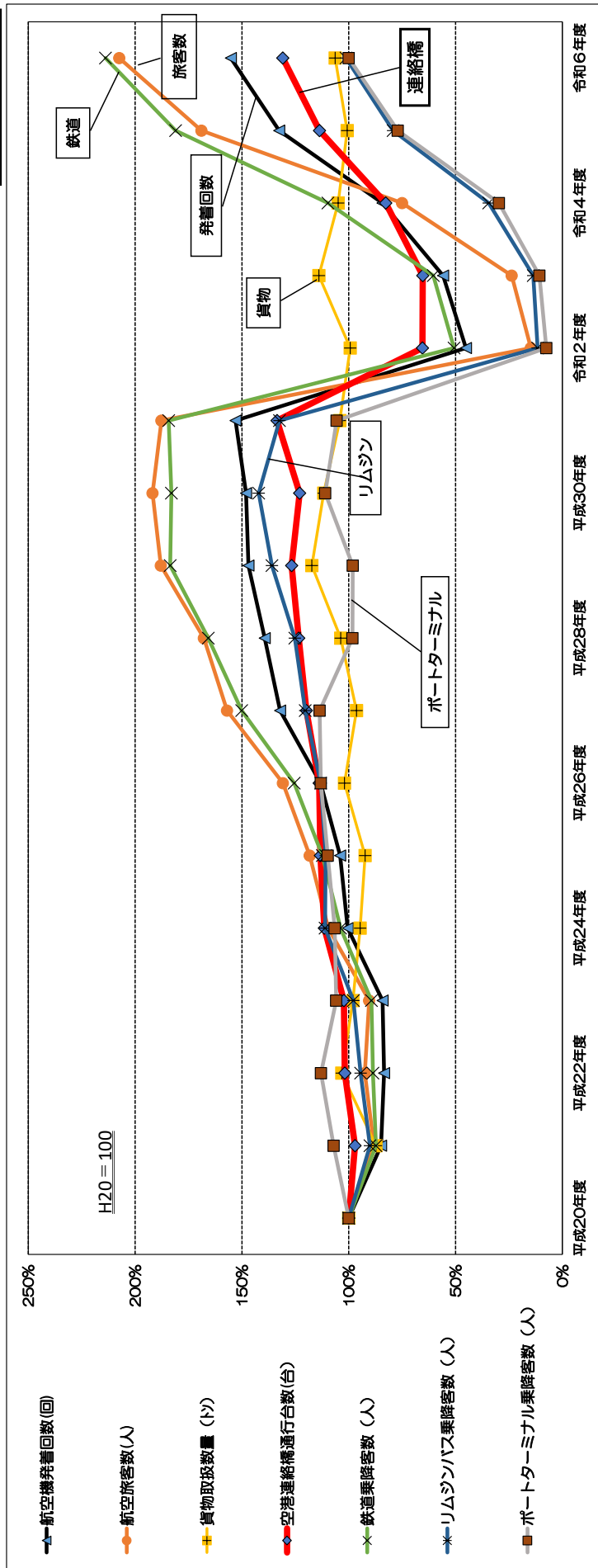
(千円)

年度	内容		R3事業 計画費等	R8事業 計画費	①補助 事業費	市補助額 ①×1/6	市予算	決算(交付) ②×1/6	備考
H29	南海単独部	橋脚補強	237,800		222,000	37,000	82,834	36,700	
	新関空単独部	落橋防止	80,000		45,500	7,583		7,583	
H30	・国が補助基準改定⇒国の単独補助(1/3以内)が可能となる[改定前は、地元自治体補助は強制] ・連絡橋の耐震工事の方針未定により、府は補助見送り、市も府が補助しないために見送り ・台風21号災害対策で国は補助により、府と市も補助								
	台風21号災害対策	浸水対策	190,002		58,392	31,667	31,667	9,732	繰越,H31交付
H31	連絡橋	耐震補強	45,000		30,126	7,500	7,500	5,021	
R2	連絡橋	耐震補強	25,000		0	4,166	0	0	
R3	連絡橋	耐震補強	7,800,000 (78億円)		240,000	40,000	40,000	0	
R4	連絡橋	耐震補強			120,000	20,000	20,000	0	
R5	連絡橋	耐震補強			100,000	16,666	16,666	0	
R6	連絡橋	耐震補強			0	0	0	0	
R7	連絡橋	耐震補強		29,000,000 (290億円)	250,000	41,666	41,666	41,666	
R8	連絡橋	耐震補強			300,000	50,000	50,000		見込額
R9	連絡橋	耐震補強			500,000	83,400	83,400		見込額
R10	連絡橋	耐震補強			500,000	83,400	83,400		
R11	連絡橋	耐震補強			500,000	83,400	83,400		
R12	連絡橋	耐震補強			500,000	83,400	83,400		
R13	連絡橋	耐震補強			500,000	83,400	83,400		
R14	連絡橋	耐震補強			500,000	83,400	83,400		

R3事業計画額	R3～7(5年間)	78億円
R8事業計画額	R3～14(12年間)	290億円

(グラフ) 空港連絡橋利用税実施前後の各種指標推移

資料6



※関空連絡橋 通行料金推移

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
連絡橋通行料金 (普通車)		21.4, 29~		23.8, 1~			26.4, 1~					1, 10, 1~					
通常	1,500	800	800	800	800	800	820	820	820	820	820	840	840	840	840	840	840
ETC平日夜間	1,500	800	800	550	550	550	820	820	820	820	820	840	840	820	820	840	840
備考欄		国有化		ETC割引		H25.3.30から ETC割引終了	消費税8% ETC割引終了					消費税10%					
航空旅客数 (千人)	15,329	13,515	14,176	13,857	16,798	18,125	20,048	24,054	25,721	28,807	29,409	28,766	2,257	3,635	11,495	25,890	31,797
外国旅客数 (千人)	3,085	2,888	3,467	2,757	3,821	4,966	6,992	11,000	12,425	15,010	15,518	14,888	130	141	3,981	15,016	19,834

空港連絡橋利用税実施前後の各種指標推移

項目	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
航空機発着回数 (回)	128,105	108,672	106,873	107,791	128,729	133,296	145,037	169,304	178,451	188,276	189,658	196,022	57,814	71,507	107,911	169,773	198,825
航空旅客数(人)	15,329,528	13,515,041	14,176,411	13,857,044	16,798,760	18,125,980	20,048,689	24,054,171	25,721,294	28,807,362	29,409,138	28,766,899	2,257,667	3,635,837	11,495,493	25,890,572	31,797,441
国際線外国人旅客(人)	3,085,344	2,888,761	3,467,282	2,757,889	3,821,350	4,966,941	6,992,484	11,000,927	12,425,014	15,010,884	15,518,924	14,688,045	130,725	141,576	3,981,507	15,016,911	19,834,852
貨物取扱数量(トン)	726,276	633,777	749,840	712,118	687,425	670,625	740,823	699,772	753,364	851,569	811,218	756,711	721,324	827,765	762,233	731,667	772,603
空港連絡橋通行 人数(台)	6,585,618	6,392,350	6,707,326	6,735,616	7,339,464	7,456,942	7,493,884	7,890,364	8,126,902	8,345,974	8,097,296	8,796,178	4,311,980	4,303,744	5,446,002	7,486,726	8,620,368
鉄道乗降客数 (人)	13,319,028	11,622,761	11,811,057	11,898,718	13,822,983	14,966,586	16,717,117	19,993,620	22,073,697	24,447,815	24,379,196	24,548,445	6,752,980	8,043,774	14,610,283	24,114,987	28,483,387
リムジンバス乗 降客数(人)	4,645,942	4,185,141	4,386,198	4,544,178	5,161,070	5,145,780	5,254,025	5,593,450	5,817,726	6,314,904	6,603,082	6,152,211	537,308	631,892	1,600,962	3,681,571	4,704,192
ポーターミナ ル乗降客数(人)	348,155	372,595	393,289	368,566	371,040	382,195	393,526	395,548	342,059	341,541	386,368	367,903	26,118	37,376	103,306	268,274	348,238

出典：新関西国際空港株式会社の運営概況、近畿運輸局ホームページ内の調査・統計・概況

税率の検討について

1. 税収規模の計算

税収については、新型コロナウイルス感染症や国際情勢等により航空需要に影響を及ぼすが、近年のインバウンドの状況を見ると今後も順調に推移すると推測される。

令和7年度は、大阪・関西万博の開催等による特需により、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税収に影響が出ている。

このような状況ではあるが、ほぼコロナ禍前の最高税収で推移すると見込む。

税率 100 円とすると、4.3 億円×5 年＝21.5 億円

2. 税の使途からの検討

今後5年間の経費（税の使途）と税収を勘案して検討する。

〈特別な行政需要にかかる経費〉

事業内容等	R5～R9	R10～R14
(1)空港利用者・関係者の安全安心経費	175.4 億円	162.9 億円
(2)空港関連地域整備費用	61.8 億円	92.5 億円
(3)空港関連起債償還	50.2 億円	20.7 億円
合 計	287.4 億円	276.1 億円

・R10～14 年度（見込）の関空橋税収は、空港関連経費 276.1 億円のうち 7.79%となっている。

3. 同意基準からの検討

(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」

現行の税率 100 円は少額で負担は重くないとの判断を得ている。

(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」

平成 25 年 3 月に税を導入しているが、連絡橋通行台数は平成 26 年度以降、平成 30 年の台風 21 号による通行止めの影響以外、コロナ禍までは増加となっている。（参照：資料 2 1 のグラフ及び表）

(3)「国の経済施策に照らして適当でないこと」

関西空港建設の基本方針である民活方式には連絡橋も含まれていた。しかし、通行料金を引き下げて空港アクセスの改善を図るために連絡橋が国有化された。これは、国の経済施策の変更でもあった。普通車の通行料金は 1 5 0 0 円から 8 0 0 円になり、7 0 0 円引き下げられた。

現行の税率は、引き下げ幅 7 0 0 円の範囲内の 1 0 0 円だが、税率を引き上げると引き下げ幅 7 0 0 円に占める割合が大きくなり、国有化による料金引き下げ効果への影響が大きくなる。

4. その他

他の地方公共団体の法定外税との比較

通行や入域する行為に課税する他の地方公共団体の法定外税の税率は、環境協力税・美ら島税（伊是名村他3村）が100円/回、宮島訪問税（廿日市市）が100円/回となっている。

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。

関西国際空港連絡橋からの税収

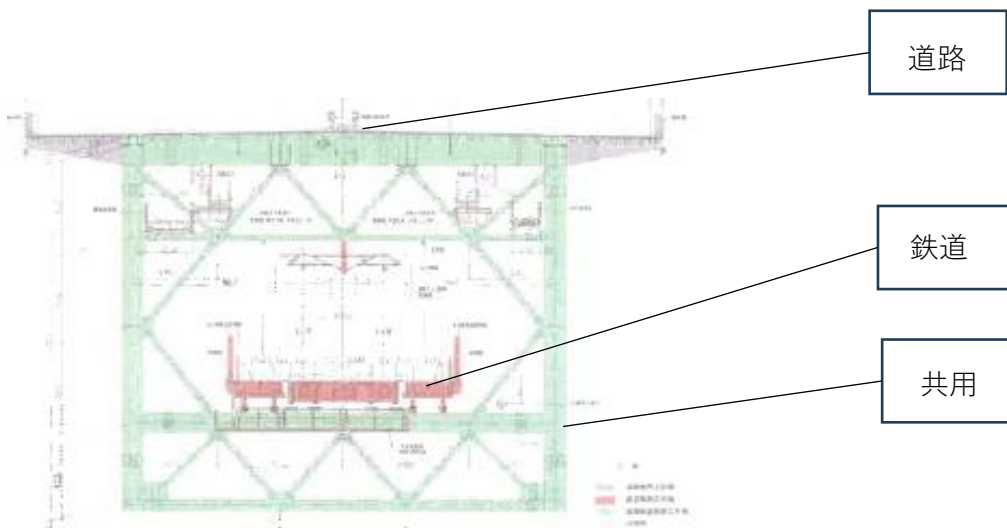
関西国際空港連絡橋の所有者は、すべてが新関西国際空港株式会社であったが、道路部分がH21年に 西日本高速道路株式会社に移管され国道481号に編入された。
 鉄道部分は、西日本旅客鉄道株式会社及び南海電気鉄道株式会社が線路使用料を所有者である新関西国際空港株式会社へ支払い運航している。

連絡橋の構造は上に道路、下に鉄道が走る2階建て構造となっています。したがって、連絡橋を利用して関空へアクセスする場合、自動車で道路を利用するか鉄道を利用するかのどちらかになります。

鉄道利用者につきましては、南海電鉄及びJR西日本の鉄道運賃の内訳として通常運賃に加算運賃が含まれています。（※南海電鉄は片道160円（往復320円）、JR西日本は片道170円（往復340円））

鉄道の加算運賃は鉄道施設の設備投資額や線路使用料などに係るコストに充てるための仕組みで、それには固定資産税相当分も含まれていると考えています。連絡橋につきましては、道路部分のみ国有化され、鉄道部分につきましては、固定資産税が課税されていますので、間接的に鉄道会社を通じて利用者に負担していただいていると解釈しています。

		道路部分	鉄道部分
H7年度	H6年6月連絡橋鉄道開通 H6年9月空港開港	固定資産税(償却資産税)課税開始 所有会社から減免申請により半額減免 (5年間)	
H12年度	固定資産税の減免終了		
H22年度	H21.4.29道路部分国有化	税収なし	固定資産税収入
H25年度	H25.3.30関空橋税課税開始	連絡橋利用税収入	



課税期間について

- ・空港及び空港連絡橋が所在する本市として特別な行政需要がある
- ・特別な行政需要にかかる税源として今後も、継続的に必要である。
- ・前回更新時と、状況はほぼ変わらない内容で大臣協議となる。

空港連絡橋利用税の3度にわたる総務大臣との新設（更新）協議において、地方税法671条に規定する不同意要件に該当しないと判断されている。

今回の検討においても、前回までと同様に空港及び空港連絡橋の所在する本市の特別な行政需要に対応する費用が必要であり、その費用の一部を過度にならない程度に空港連絡橋利用者に負担いただく税と、内容は変わっていない。

以上より、課税期間を定めないが、今後も今までどおり5年ごとに検討委員会を開催し、社会経済情勢等の変化等を勘案し、連絡橋利用税に係る制度について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるとしてはどうか。

＜導入時からの課税期間＞

課税開始（更新）日	条例期間
平成25年3月30日	5年間
平成30年3月30日	5年間
令和5年3月30日	5年間
令和10年3月30日	

＜他の地方団体における法定外税の課税期間＞

課税団体	税目名	開始日	条例期間	同意期間	適用期間等
泉佐野市	空港連絡橋利用税	H25.3.30	5年	5年	附則(この条例の失効)この条例は、令和10年3月29日限り、その効力を失う。
福岡県太宰府市	歴史と文化の環境税	H15.5.23	3年	3年	附則(適用期間)この条例は、令和9年5月22日までその効力を有する。
箕面市	開発事業等緑化負担税(目)	H28.7.1	無	10年見直し規定	附則(検討)市長は、この条例の施行後十年ごとに、条例の施行状況、社会経済情勢の推移等を勘案し、この条例の規定について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて条例の廃止その他所要の措置を講ずるものとする。
京都市	宿泊税(目)	H30.10.1	無	5年見直し規定	附則(検討)市長は、この条例の施行後5年ごとに、この条例の施行の状況、社会経済情勢の変化等を勘案し、宿泊税に係る制度について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。
東京都豊島区	狭小住戸集合住宅税	H16.6.1	無	5年見直し規定	附則(見直し)4 区長は、この条例の施行後5年ごとに、条例の施行状況、社会経済情勢の推移等を勘案し、この条例について検討を加え、その結果に基づいて条例の廃止その他必要な措置を講ずるものとする。
広島県廿日市市	宮島訪問税	R5.10.1	無	5年見直し規定	附則(検討)第5条 市長は、この条例の施行後5年ごとに、社会経済情勢等の変化等を勘案し、宮島訪問税に係る制度について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。
大阪府	宿泊税(目)	H29.1.1	無	5年見直し規定	附則(検討)知事は、この条例の施行後五年ごとに、第一条に規定する施策の効果及びこの条例の施行の状況を勘案し、宿泊税に係る制度の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

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	令和8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	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	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	意見照会
関西エアポート株式会社 ※2		意見照会	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	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	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	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	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	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	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

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見照会回答の概要

1. 関西国際空港関連事業者・組織

■ 新関西国際空港株式会社【定量的検証・事業の限定を要求】

- ・空港の経済波及効果(雇用、企業立地、インバウンド等による税収増)を定量評価した上での行政コスト比較が必要。
- ・提示されている行政需要には広く市民全般が受益する事業が多く含まれているため、本税は「空港のための事業」に活用してほしいと要望。

■ 関西エアポート株式会社【共存共栄のための使途限定を要望】

- ・経営圧迫要因や空港発展への影響という懸念を指摘しつつも、市の行政需要対応や丁寧な説明・対話の姿勢を一定評価。
- ・税収は空港利用者の安全確保、アクセス向上、災害対応力強化、従業員の就業・生活環境充実など「空港と地域の共存共栄に資する取組」に活用することを要望。

■ 関西国際空港テナント連絡協議会【使途透明化と実質的還元を要望】

- ・事業者の負担感や空港発展への影響に配慮を求めつつ、市の行政需要対応を評価。
- ・税収使途や還元策の透明性向上を求め、空港利便性向上や従業員環境整備など実質的な還元につながる活用を要望。

■ 関西国際空港 航空会社運営協議会【延長に反対・制度再検討を強く要望】

2028 年以降の延長検討に対し強い失望を表明し、以下を理由に反対・見直しを要求：

1. 鉄道利用者は非課税で自動車利用者のみ課税される「公平性の欠如」
2. 早朝・深夜勤務等で自家用車を使う空港従事者への継続的負担
3. 中部国際空港など他空港との比較における妥当性の疑問

2. 交通・物流事業者団体

■ 西日本高速道路株式会社 関西支社（NEXCO 西日本）【延長に反対】

- ・実質的な料金値上げであり、訪日旅行促進策への逆行や、市の財政健全化が進み「国有化に伴う固定資産税減収補填」という当初の課税根拠が失われていることなどを理由に延長に反対。
- ・利用税の役割は普通税など他の徴収方法を検討すべきとし、仮に延長する場合は代行徴収経費の増額を申し添えている。

■ 一般社団法人 大阪府トラック協会【徴収方式の見直し(真の受益者課税)を要求】

- ・運送事業者は立場上「実費(荷主負担)」として転嫁すべきであり、トラック運送事業者を最終負担者とすべきではないと主張。
- ・「取りやすい者から取る」現状の徴収方式を批判し、真の受益者(荷主や依頼主)から直接徴税する仕組みへの見直しを求めている。

■ 関西国際空港リムジンバス等運営協議会 / 一般社団法人 大阪バス協会【延長反対・リムジンバスの適用除外を要求】

- ・コロナ禍後の需要回復途上や運転者不足、燃料高騰等による厳しい経営状況の中、反復利用するバス事業者にとって過大な負担であるとして延長に反対。
- ・仮に延長する場合でも、公共性の高い空港リムジンバス(事業用バス)を課税対象から除外することを要求。

■ 関西国際空港レンタカー運営協議会【使途・効果の公表と負担軽減を要望】

- ・インフラ整備の財源確保の必要性に理解を示す一方、車両回送等で頻繁に連絡橋を利用するため継続的コストとなっている点を指摘。
- ・使途・効果の公表と、関連事業者への負担軽減策の検討を要望。

令和8年7月16日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会長 田中 治 殿

新関西国際空港株式会社

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見照会に対する回答
について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

令和8年7月10日付け貴委員会からの意見照会について、下記のとおり回答いたしますのでよろしくお取り計らい願います。

記

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長について、当社は前回の課税期間延長時にも、関西国際空港が存在することによる泉佐野市への地域経済波及効果、すなわち雇用の創出、空港勤務者の居住、企業立地、インバウンドを含む観光面での貢献、関連する民間投資等による税収拡大効果についても、定量的かつ長期的な観点から検証・評価した上でご検討いただきたい旨を申し上げました。

今回の意見照会及び公表されております「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)」資料においては、空港に関連するとされる行政需要や事業費についてご説明はいただいておりますが、他方で空港の存在による雇用の創出、空港勤務者の居住、企業立地、インバウンドを含む観光面での貢献、関連する民間投資等による各種の税収効果につきましては、その効果を定量的に評価した上で行政コストとの比較検証が示されているとは言い難いと考えます。すなわち、例えばインバウンド観光客が市内で消費を行うことに伴う法人市民税等の増収、空港の存在による雇用の創出及び空港勤務者の居住の増加による固定資産税、住民税等の増収といった増収効果を分析することが望ましいと考えております。

また、「空港に隣接する都市としての特別な行政需要」に係る事業費については、資料において示された行政需要の中には、必ずしも空港利用者だけが受益するのではなく、広く市民全体に裨益する事業が多く並んでおりますが、我々としては空港のために使うことを希望しております。

課税期間延長を検討するに当たっては、これらの税収への効果、財政支出の裨益者等を正しく捉えていただき、そのことがひいては空港が御市に与える効果を正しく評価することにつながるものと思われまますのでご検討の程、よろしくお願い致します。

関 企 第 1 3 号
令和 8 年 7 月 2 2 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会
会 長 田 中 治 様

西日本高速道路株式会社 関西支社
支 社 長 諸 富 正 和
(印 章 省 略)

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見照会について（回答）

令和 8 年 6 月 2 4 日付けで意見照会のありました泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長について、別紙のとおり回答いたします。

以 上

問い合わせ先 西日本高速道路株式会社 関西支社 総務企画部 企画調整課 課長：奥山 課長代理：中村 担当：栗野 電話：06-6344-9218

(別 紙)

泉佐野市空港連絡橋利用税(以下、利用税)の延長につきましては、平成23年8月15日付関企第24号「泉佐野市空港連絡橋利用税(案)について(回答)」のとおり、実質的な料金値上げであるため、賛成いたしかねると回答したところです。

また、平成28年9月29日付関企第19号「泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について(回答)」では、上記の理由に加え、以下の理由をもって、賛成いたしかねると回答しています。

○訪日旅行を促進する国の政策に逆行すること

○利用税の新設理由に、泉佐野市の厳しい財政状況とありますが、平成25年度以降、健全化判断比率が早期健全化基準未満となり、財政状況の改善が図られており、課税根拠が薄れていること

加えて、令和3年10月12日付関企第14号「泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について(回答)」では上記の理由に加え、泉佐野市の財政健全化が相当進んでおり、課税根拠が更に薄れていることから、賛成いたしかねると回答しています。

今回、意見照会のありました利用税の令和10年3月30日以降の延長については、上記理由に加えて、以下の理由をもって、弊社としては賛成いたしかねます。

○当初、「国有化に伴う固定資産税の減収補填」と泉佐野市が主張をされて、道路法に位置づけられた国道であるにもかかわらず課税がなされたが、すでに泉佐野市の財政健全化は相当進んでおり当初の目的が達成されていることから、課税を終了すべきであること

○意見照会書別紙に記載されている利用税の役割からすると、道路利用者から利用税として求めるべきものではなく、普通税として他の徴収方法を検討すべきものであること

なお仮に本措置を延長することとなった場合には、昨今の労務費等の高騰により、当社が代行している徴収に伴う経費が増額となることを申し添えます。

以 上

【参考1】平成23年8月15日付関企第24号「泉佐野市空港連絡橋利用税(案)について(回答)」

関西国際空港連絡橋(道路部、以下同じ)を高速道路(全国路線網)の一部として有料道路事業化した目的は、料金引き下げ(普通車料金を1,500円から800円に料金を改定等)を通じ、国の政策として、アジアのゲートウェイとして24時間運用可能な関西国際空港の利用促進を図り、地域の発展に寄与することであり、国・大阪府・地元経済界の総意の上ですすめられたものと認識しております。(平成21年4月29日に移管)

また、弊社としても目的の実現を期待した会社努力による料金の引き下げや、関西国際空港株式会社と連携した利用促進策を展開するとともに、平成23年8月1日からは国の施策に基づき大幅な割引を導入し、更なる利用促進に努めてきているところです。

今回、意見照会がありました泉佐野市空港連絡橋利用税(以下、利用税)につきましては、一旦引き下げられた連絡橋利用者の負担額が引き上げられることとなり、関係者の努力に逆行するものであるとともに、利用者に対して負担を強いることとなります。

また、関西国際空港連絡橋を管理している弊社としても、利用税導入による交通量減少に伴う収入減や徴収経費(料金收受機械やシステム改修・運用費等)の増加が生じ、償還計画に影響を及ぼします。

関西国際空港連絡橋の通行料金については、お客様や大阪府の意向を踏まえ、国・関西国際空港株式会社等、多くの関係者が相互に譲歩してできた料金体系です。利用税の導入は実質的な料金値上げとなるので、弊社としては賛成いたしかねます。

【参考2】平成23年8月5日付「泉佐野市空港連絡橋利用税(案)について」抜粋

法 定 外 税 課 税 の 理 由

泉佐野市では、関西国際空港の立地に伴い、幹線道路整備事業をはじめとする空港関連地域整備事業を実施してきた。また、それ以降も空港関連事業に係る費用として、感染症をはじめとする高度医療のための病院事業や消防署の空港分署等の維持経費が当市の負担となっている。

この地域整備事業及び空港関連事業に係る維持経費の財源は、当時の民活方針のもと、関西国際空港が民間会社として事業化され、固定資産税収をはじめとする空港関連税収を見込んだものであった。

ところが、空港連絡橋が平成21年に国有化されたことで、空港連絡橋に係る固定資産税は減収となり、当市の財政は極めて厳しい状況に陥っている。

そこで、空港連絡橋国有化に伴う税収減を補填し、空港関連事業に係る経費に充てるため、これまで連絡橋の通行料金を通じて間接的に連絡橋に係る固定資産税の負担をしていた関西国際空港の利用者から、法定外普通税として今後も負担を求めることとし、自動車で空港連絡橋を通行して空港を利用する行為に対し課税することとするものである。

【参考3】

平成28年9月29日付関企第19号「泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について(回答)」

今回、意見照会のありました泉佐野市空港連絡橋利用税(以下、利用税)の延長につきまして、平成23年8月15日付関企第24号「泉佐野市空港連絡橋利用税(案)について(回答)」のとおり、実質的な料金値上げの継続延長であり、以下の理由により、弊社としては賛成いたしかねします。

○訪日旅行を促進する国の政策に逆行すること

○利用税の新設理由に、泉佐野市の厳しい財政状況とありますが、平成25年度以降、健全化判断比率が早期健全化基準未達となり、財政状況の改善が図られており、課税根拠が薄れていること

また、当該税の導入による影響と、貴市の財政再建に関するその他の実施内容について、十分比較考量の上、利用税を継続する合理的な理由について、情報公開頂きますようお願いいたします。

【参考4】

令和3年10月12日付関企第14号「泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について(回答)」

泉佐野市空港連絡橋利用税(以下、利用税)の延長につきましては、平成23年8月15日付関企第24号「泉佐野市空港連絡橋利用税(案)について(回答)」のとおり、実質的な料金値上げであるため、賛成いたしかねると回答したところです。

また、平成28年9月29日付関企第19号「泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について(回答)」では、上記の理由に加え、以下の理由をもって、賛成いたしかねると回答しています。

○訪日旅行を促進する国の政策に逆行すること

○利用税の新設理由に、泉佐野市の厳しい財政状況とありますが、平成25年度以降、健全化判断比率が早期健全化基準未達となり、財政状況の改善が図られており、課税根拠が薄れていること

今回、意見照会のありました利用税の令和5年3月30日以降の延長については、上記理由に加えて、泉佐野市の財政健全化が相当進んでおり、課税根拠が更に薄れていることから、弊社としては賛成いたしかねます。

令和 8 年 7 月 3 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会長 田中 治 様

一般社団法人大阪府トラック協会

会長 鴻池 忠彦

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見について

令和 8 年 6 月 24 日付けでご照会のありました、泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関しまして、当協会の意見を下記のとおり申し述べます。

記

私どもトラック運送事業者は、標準貨物自動車運送約款および各社が届け出ている運賃・料金適用方の「実費」において、有料道路利用料は荷主等のお客様にご負担いただくものと定めております。

空港連絡橋利用税は、税として位置付けられているものの、他に代替路のない関西国際空港へのアクセスに係る通行負担という点において、実質的には有料道路利用料と同様の性格を有するものと認識しております。したがって、当該利用税についても、トラック運送事業者が最終的に負担すべきものではなく、運送の依頼者である荷主等に実費としてご負担いただくべきものと考えております。

このため、当協会としては、空港連絡橋利用税について、今後も荷主等に適正に負担いただくよう強く理解を求めてまいります。したがって、課税期間の延長等の議論に、トラック運送事業者が負担者として議論の中に加わるべきではないと考えております。

一方で、国際物流および国内物流の重要拠点である関西国際空港への唯一の陸上アクセスである空港連絡橋の保守管理の徹底、安全性の確保、防災・減災対策および災害時における交通機能の維持については、平成 30 年台風第 21 号による被害の経験を踏まえても、今後も万全を期していただく必要があると考えます。

その上で、特に申し上げたいのは、受益者負担の原則をより明確にすべきであるという点です。

空港連絡橋利用税は、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を対象とし、通行料金を支払う者を納税義務者としているものと承知しております。航空機利用を目的として通行する者は、空港利用による直接の受益者であり、応分の負担を求める

ことには理解できますが、トラック運送事業者のように、荷主等の依頼に基づき空港へ貨物を輸送するものについては、輸送の依頼者である荷主等から徴収すべきです。

また、空港で働く労働者の中には、業務上必要な通行であるにもかかわらず、利用税を自己負担している実態があるとの指摘もあります。仮にそのような実態があるとするれば、空港関連業務に従事する人材の確保や定着を妨げる要因となり、ひいては空港機能の維持・向上にも影響を及ぼしかねません。

泉佐野市において、空港関連の行政需要や財源確保の必要性があるのであれば、その負担は本来負担すべき者に求めるべきです。

現行の、通行する者から一律に徴収する方法は、制度として分かりやすい反面、本来的に負担すべき者が誰であるのかを曖昧にし、「取りやすい者から取っている」感が拭えません。また、徴収方法によっては、クレジットカード手数料等による目減りが生じることもあり、制度の効率性という観点からも課題があるものと考えます。

以上のことから、空港連絡橋利用税の今後のあり方を検討されるにあたっては、単に課税期間を延長するか否かにとどまらず、受益者負担の原則に則り、本来的な受益者から適切に負担を求める仕組みへ見直すことが必要であると考えます。特に貨物輸送に係る通行負担については、運送事業者に立替えさせるのではなく、本来負担すべき受益者に直接徴税する仕組みが必要です。

私どもトラック運送事業者が、将来的に物流機能を維持していくためには、政府が強く示すとおりのコストの適正な転嫁が必要であり、これまでのように「取りやすい者」の立場に甘んじるつもりはないことを強く申しあげておきます。

以上

地 第 74 号

2026 年 7 月 23 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会長 田中 治 殿

関西エアポート株式会社

代表取締役社長 CEO 三上 康章

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に係る意見照会に対する回答について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、2026 年 7 月 10 日付け貴委員会からの意見照会については、別添のとおり回答いたします。

<別添>

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長についての意見

泉佐野市において空港連絡橋利用税の再度の延長が検討されておりますが、弊社は過去 2 度の延長検討に際し、空港利用者の負担、空港アクセスの利便性、及び、人流・物流の活性化の観点から、弊社のみならず、空港の重要な機能を担う様々な関係事業者にとって経営の圧迫要因となり、空港の発展にとって望ましくないことを述べてまいりました。これらの視点は、関西国際空港の持続的な成長を考えるうえで、現在においても重要であると認識しております。

一方、泉佐野市が空港の地元自治体として、厳しい財政状況の中にあっても、りんくう総合医療センターの運営、空港消防体制の維持、空港アクセスの耐震対策への支援、訪日外国人旅行者や外国人就労者の受入環境整備、りんくうタウンの活性化や災害時対応など、空港に近接する都市として生じる様々な行政需要に継続的に対応されていることは、空港利用者のみならず、空港で働く従業員や空港関連事業者にとっても、安全・安心な空港運営を支えるうえで重要な施策であると認識しております。

さらに今回の延長検討にあたり、泉佐野市においては、空港連絡橋利用税の役割に関する資料の公表、関係団体への説明や意見照会など、関係者の理解促進に向けた取組を進められております。課税の影響が空港利用者や事業者を含む幅広い関係者に及ぶ制度であることを踏まえれば、このような丁寧な説明と対話の取組は極めて重要であり、お互いの認識を深める一助となっていると考えます。

関西国際空港が今後も持続的な成長を遂げるためには、空港の発展と地域の発展が相互に好循環を生み出し、空港と地域との共存共栄を着実に進めていくことが重要であると考えます。その観点から、空港連絡橋利用税によって確保される財源については、空港利用者の安全・安心の確保、空港アクセス機能の維持・向上、災害対応力の強化、空港を支える従業員の就業・生活環境の充実、人材確保や多文化共生への対応など、空港と地域がともに成長し、その成果を共有できる取組に活用されることを要望いたします。

また、制度開始から 13 年が経過し、関西国際空港を取り巻く環境や社会経済情勢も変化していることを踏まえれば、今後の財源確保や受益と負担のあり方について、幅広い観点から継続的に検討していただくことを期待いたします。

最後に、幅広い関係者の意見を踏まえ、その効果について継続的な検証がなされることにより、本制度が空港と地域との共存共栄に資するものとなるよう願っています。

以上

令和 8 年 7 月 23 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会長 田中 治 様



泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。平素より、関西国際空港の安全・安心の確保及び空港関連地域の発展に向け、格別のご尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、令和 8 年 7 月 10 日付でご照会のありました泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長につきまして、関西国際空港において飲食店・物販店・サービス店舗等を営む事業者で構成する当協議会として、下記のとおり意見を申し述べます。

敬具

記

当協議会は、これまでも、空港連絡橋利用税が空港を利用されるお客さま、空港内で働く従業員及び空港関連事業者にとって少なからぬ負担となり、関西国際空港の利用促進や発展に影響を及ぼし得るとの観点から、慎重な検討をお願いしてまいりました。現在においても、この視点はなお重要であると考えております。

一方で、泉佐野市におかれましては、空港所在市として、りんくう総合医療センター、空港消防体制、空港アクセスの安全性確保、外国人旅行者及び空港関連従業員の受入環境整備等、関西国際空港の運営と密接に関わる行政需要に継続的に対応されているものと認識しております。これらの取組は、空港利用者及び空港関連事業者の安全・安心を支える重要な施策であると受け止めております。

つきましては、課税期間の延長を検討されるに当たり、本税が空港利用者及び空港関連事業者の負担により成り立つものであることを十分に踏まえ、税収の使途、事業の効果、空港利用者及び空港関連事業者への具体的な還元について、引き続き丁寧かつ分かりやすい説明を行っていただくよう要望いたします。

特に、空港と地域がともに持続的に成長していくためには、空港の利便性向上、災害時対応力の強化、従業員の就労・生活環境の整備、地域交通・周辺基盤の充実等、空港利用者及び空港関連事業者が効果を実感できる取組に本税が活用されることが重要であると考えます。併せて、負担のあり方及び還元策について、社会経済情勢や空港利用状況を踏まえ、継続的に検討していただくことを期待いたします。

関西国際空港は、国内外の交流を支える重要な社会基盤であり、その持続的な発展には、空港と地域が相互に支え合い、ともに成長する好循環を形成していくことが不可欠です。当協議会といたしましては、本税が単なる負担の継続にとどまることなく、空港利用者、空港関連事業者及び地域社会の双方にとって意義ある取組に活用されることを期待いたします。今後とも、関係者との対話を通じ、空港と地域の共存共栄に資する制度運用となるようご検討をお願い申し上げます。

以上

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

田中 治 殿

関西国際空港 航空会社運営協議会

泉佐野市泉州空港北 1 番地航空会社北ビル

議長 全日本空輸株式会社 福元 秀樹

連絡先 072-455-3108(事務局 鈴木)



大阪府泉佐野市法定外普通税「空港連絡橋利用税」の延長に対する要望

拝啓、時下益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

我々は関西国際空港で就航している航空会社の協議会であり、関西国際空港の発展に資することを目的とした組織です。泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について、貴市が 2013 年 3 月 30 日より空港連絡橋利用税(関空橋税)を導入される際、2018 年 3 月 30 日までとされている徴収期間を更に 5 年間延長された際、更に 2023 年から 5 年延長された際にも反対を表明させて頂きました。

この度、空港連絡橋利用税の徴収を更に 2028 年から 5 年延長することを検討されているとお伺いし、引き続き、空港を利用する旅客、空港関係者、空港事業者に負担を強いることは、大変な失望であり、関西国際空港の利用促進及び国際競争力向上の阻害要因となるものと考えます。

つきましては、関西国際空港航空会社運営協議会として、関西国際空港の持続的な発展及び利用者の利便性向上を願い、慎重な検討をお願いしたく、下記のとおり強く要望いたします。

1. 課税対象の公平性について

現在の空港連絡橋利用税は、自動車による空港アクセス利用者のみを課税対象としております。

一方で、鉄道等の公共交通機関を利用する空港利用者は課税対象となっておらず、同じ関西国際空港の利用者でありながら、利用する交通手段によって負担の有無が異なる仕組みとなっています。その結果、本税は「空港利用者への課税」ではなく、「自動車利用者への課税」となっており、受益と負担の公平性の観点から課題があるものと考えます。

2. 空港従事者への継続的な負担について

自動車利用者には一般の空港利用者のみならず、航空会社職員、グランドハンドリング会社職員、物流関係者、その他空港関連事業者など、空港運営を支える多くの関係者が含まれています。特に公共交通機関の利用が困難な早朝・深夜勤務者にとって、自動車は必要不可欠な交通手段であり、本税は実質的に空港従事者へ継続的な負担を求める制度となっています。我々としては、関西国際空港の安定運営を支える関係者に追加的な負担を求めることについて、慎重な検討が必要であると考えます。

3. 医療行政負担を理由とした課税について

説明会では、空港利用者に係る救急搬送や市内病院の利用等に対する行政負担が、本税継続の理由の一つとして説明されました。しかしながら、同様に海上空港であり、多数の国内外旅客を受け入れている中部国際空港(セントレア)においては、空港連絡橋利用税に相当する税は導入されておられません。セントレア利用者は連絡道路の通行料金を負担しているものの、関空橋税のような法定外普通税は課されておられません。我々としては、空港に起因する医療行政需要が存在することは理解する一方で、その費用負担を自動車利用者のみに求めることの妥当性については、さらなる検証が必要であると考えます。

4. 要望事項

以上を踏まえ、関西国際空港航空会社運営協議会は以下を要望いたします。

- ・空港利用者及び空港従事者への影響を十分考慮したうえで、制度のあり方について再検討すること。
- ・空港連絡橋利用税延長の必要性について、改めて十分な検証を行うこと。
- ・税収の使途及び空港利用者への具体的な還元内容について、より透明性の高い説明を行うこと
- ・他の空港との比較を含め、課税の公平性及び受益と負担の関係について再検証を行うこと。

貴市におかれましては、関西国際空港の更なる発展の実現の為に、本税の延長は無きよう強く要望致します。

貴市のますますのご発展をお祈り申し上げ、ご協力並びに格別なご配慮を承りたく伏してお願い申し上げます。

敬具

要 望 書

泉佐野市空港連絡橋利用税に関する要望

令和 8 年 7 月 16 日

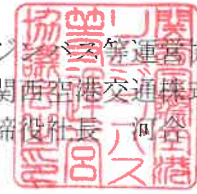
関西国際空港リムジンバス等運営協議会

(代表) 関西空港交通株式会社

大阪府泉佐野市りんくう往来北 2-12

泉佐野市長 千代松 大耕 殿

関西国際空港リムジンバス等運営協議会
(代表会社) 関西空港交通株式会社
取締役社長 河空 潤二



泉佐野市空港連絡橋利用税に関する要望

関西国際空港リムジンバス等運営協議会（以下「協議会」という。）は、関西国際空港にリムジンバスを乗り入れている一般乗合バス会社 17 社で構成され、「関西国際空港にかかるとの調整を行い、安全・円滑な運行と利用者に対するサービスの改善を促進することによって事業の発展を図ること」を目的として活動しております。（事務局＝関西空港交通株式会社）

構成会社 17 社の協力のもと、関西国際空港と近畿 2 府 3 県（滋賀県を除く）・徳島県・香川県・岡山県間を結ぶアクセスネットワークを形成し、関西国際空港アクセスの一翼を担っております。

さて、貴市におかれましては、関西国際空港連絡橋の国有化による固定資産税の課税客体の消滅への対策として、平成 25 年 3 月 30 日から「泉佐野市空港連絡橋利用税の徴収」（以下「当該施策」という。）を実施されております。

当該施策は、有効期間を 5 年間としつつその都度延長が行われ、これまで継続実施されており、現在は令和 10 年 3 月 29 日までの期間として施行されております。

当該施策は、バス事業者、特に日々反復的に多頻度で連絡橋を利用している我々リムジンバス事業者にとって非常に大きな負担となり、広域に構築してきたアクセスネットワークの健全な発展に多大な影響を及ぼすものであります。このことから、協議会としては承認いたしかねる立場を表明し、平成 24 年 8 月、平成 28 年 9 月および令和 3 年 10 月に貴市へ申し入れを行ってまいりました。

しかしながら、協議会の意見が反映されることなく当該施策が継続実施されていることは、誠に遺憾であります。

かかる状況下、貴市におかれましては当該施策について、更なる期間延長を検討されているとのことですが、協議会としては当初より一貫して反対の立場であることを、改めてここに表明するとともに、下記要望事項を強く申し入れる次第であります。

【追記】

関西国際空港を取り巻く状況は、新型コロナウイルス感染症の影響を経て、近年の日中関係の変化や中東情勢の不安定化など、国際的な政治・経済環境の影響を大きく受け、大きく変化しております。

これらの影響により訪日需要や航空需要は不安定な状況が続いており、関西国際空港リムジンバスにおいても開業以来の危機に直面し、過去に例を見ない減便や路線運休を余儀なくされました。現在もなお需要回復は途上にあり、経営環境は依然として厳しい状況が続いております。

つきましては、関西国際空港リムジンバスの現状についてご理解賜りますようお願い申し上げます。

記

【要望事項】

1. 当該施策を今後延長しないこと。
2. 仮に当該施策を延長する場合であっても、自動車種別を問わない一律の課税ではなく、空港アクセスを担う事業用バス、特に公共性の高いリムジンバス（一般乗合バス）については課税対象から除外するなどの緩和措置を講じること。

関西国際空港リムジンバス等運営協議会 会員各社

(令和8年7月16日現在)

- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| 1. 関西空港交通株式会社 | 大阪府泉佐野市りんくう往来北 2-12 |
| 2. 阪急観光バス株式会社 | 大阪府豊中市螢池西町 2-17-3 |
| 3. 阪神バス株式会社 | 兵庫県尼崎市大庄川田町 108-1 |
| 4. 近鉄バス株式会社 | 大阪府東大阪市長栄寺 19-17 |
| 5. 和歌山バス株式会社 | 和歌山県和歌山市和歌浦西 1-8-1 |
| 6. 京阪バス株式会社 | 京都府京都市南区東九条南石田町 5 |
| 7. 奈良交通株式会社 | 奈良県奈良市大宮町 1-1-25 |
| 8. 南海バス株式会社 | 大阪府堺市堺区竜神橋町 1-2-11 |
| 9. 日本交通株式会社 | 大阪府大阪市西区新町 3-14-13 |
| 10. 徳島バス株式会社 | 徳島県徳島市出来島本町 1-25 |
| 11. 本四海峡バス株式会社 | 兵庫県神戸市中央区海岸通 2-2-3 |
| 12. 四国高速バス株式会社 | 香川県高松市郷東町 176 |
| 13. ジェイアール四国バス株式会社 | 香川県高松市浜ノ町 8-33 |
| 14. 神姫バス株式会社 | 兵庫県姫路市北条口 1-17 |
| 15. 両備ホールディングス株式会社 | 岡山県岡山市北区下石井 2-10-12 グレースオフィススクエア 5 階 |
| 16. 大阪バス株式会社 | 大阪府東大阪市高井田中 3-6-21 |
| 17. 大阪シティバス株式会社 | 大阪市西区九条南 1-12-62 |

令和 8 年 7 月 7 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会長 田中 治 様

日頃から当協会の業務に格別のご理解、ご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

令和 8 年 6 月 24 日付けの「泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見照会」につきまして、ご要望として回答をさせていただきます。

よろしくお願い申し上げます。

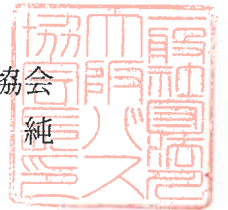
一般社団法人大阪バス協会
専務理事 田内 文雄



令和 8 年 7 月 7 日

泉 佐 野 市 長
千 代 松 大 耕 殿

一般社団法人 大阪バス協会
会 長 小林 純



泉佐野市空港連絡橋利用税に関する要望について

平素よりバス事業につきまして、格別のご理解を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、従来から都市間高速バス、空港リムジンバス及び貸切バスは、地域住民の生活、地域経済及び観光振興など国民生活を支え、CO2 削減等、環境改善にも寄与する公共交通機関として重要な役割を果たしております。

2025 年大阪・関西万博の影響もあり、観光地には賑わいが戻ってきました。

その一方で、3 年にわたるコロナ禍後、運転者数の減少が顕著化したことに加え、令和 6 年 4 年からの働き方改革により、拘束時間の縮減などが行われ、一層人材不足が深刻化しております。また、中東地域をはじめとする海外情勢の緊迫化による不安定リスクを抱え、依然として非常に厳しい経営環境におかれています。

このような状況の中、貴市が平成 25 年 3 月 30 日から実施されている泉佐野市空港連絡橋利用税の徴収は、とりわけ、多頻度で連絡橋を利用している関西国際空港リムジンバス等運営協議会会員各社は、非常に大きな負担になっております。

この度、貴市におかれましては、空港連絡橋利用税の課税期間を更に令和 10 年 3 月 30 日から延長を検討されているとのことですが、関西国際空港連絡橋の通行を控えるという選択肢がないバス事業者にとりましては、受入れがたいものであります。

つきましては、国際拠点空港としての機能強化につながる空港アクセスの充実及び空港利用者の利便性の向上を図っていく観点から、下記のとおり要望いたしますので、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 泉佐市空港連絡橋利用税の課税期間を延長しないこと。
2. 仮に、泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間を延長する場合は、自動車種別を問わない一律の課税ではなく、空港アクセスを担う事業用バス、特に公共性の高いリムジンバス（一般乗合バス）は課税対象から除外すること。

令和8年7月13日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会
会長 田中 治 様

関西国際空港レンタカー運営協議会
会長 石田 忍

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に関する意見照会について
(回答)

泉佐野市空港連絡橋利用税延長検討について、関西空港内レンタカー会社各社様からのお声をまとめさせていただきましたので、ご確認をお願いいたします。

泉佐野市空港連絡橋利用税延長について

関西国際空港周辺インフラの維持・整備に必要な財源確保の重要性は理解しています。

一方で、レンタカー事業者は空港利用に伴い車両回送や納車・引取などで連絡橋を頻繁に利用するため、少額であっても継続的なコスト負担となります。

そのため、課税期間を延長する場合には、税収の使途や効果を分かりやすく公表するとともに、空港関連事業者への配慮や負担軽減策についても検討いただきたいと考えます。

以上よろしくお願いいたします。

納税者に対する理解促進と周知について 令和 4 年度空港連絡橋利用税(関空橋税)に係る広報活動実績

空港連絡橋利用税(関空橋税)の課税にあたっては、これまで国や検討委員会等から、継続して「周知」および「理解促進」の重要性が指摘されてきました。これまでの経緯と、それに基づき実施した令和 4 年度の広報実績は以下の通りです。

1. 導入・更新における国や委員会からの指摘(背景)

・平成 25 年導入時(平成 24 年 4 月総務大臣同意)

国(総務大臣)からの技術的助言:「利用者等への周知および理解促進」と「特別徴収義務者(NEXCO 西日本)との調整・円滑な運用」の 2 点が示されました。

・平成 30 年更新時

地方財政審議会からの意見:改めての通知はないものの、「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」と留意が促されました。

・令和 5 年更新時

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会からの答申・意見:「関空橋税の使われ方や効果を検証し、使い道について丁寧に広報を行うこと」「納税者や関係者から一層の理解を得るよう努めること」が求められました。

2. 令和 4 年度広報活動の具体的内容(実績)

上記の助言を受け、泉佐野市は NEXCO 西日本との協議を経て、高速道路および空港連絡橋の「実際の利用者(ドライバー)」をメインターゲットに定めて広報を展開しました。

・視覚的な周知(横断幕の設置)

ドライバーの目に必ず入るよう、跨道橋や歩道橋に横断幕を計 6 枚設置しました。

設置エリア:阪和自動車道、阪神高速 4 号湾岸線、りんくうタウン駅周辺の府道など

・SA・PA でのノベルティ配布

利用者が手に取りやすく、日常生活で長く使えるアイテムを制作し、直接配布や設置を行いました。

制作物:泉州タオル、ボックスティッシュ、ポケットティッシュ、SA 紙コップなど

・事業者への直接アプローチとメディア広報

意見照会を行った事業者に対し、広報リーフレットを直接送付して理解促進を図りました。

あわせて、ホームページやポスターによる多角的な広報も実施しました。

ドライバーおよび空港利用者に対し、リーフレットとノベルティを直接配布

岸和田 SA(上下線)ボックスティッシュ計 1,000 個を配布	3 月 11 日
泉大津 PA(海側・陸側)泉州タオル計 1,000 個を配布	3 月 18 日
関西国際空港北広場泉州タオル計 1,500 個を配布	3 月 24 日

岸和田 SA 関西国際空港



ボックスティッシュ泉州タオル



主要ルート上の跨道橋・歩道橋に横断幕を設置(2023年2月1日)

阪和自動車道 2 枚
 阪神高速 4 号湾岸線 1 枚
 りんくうタウン駅周辺 3 枚

新家跨道橋(上り線)、日根野跨道橋(下り線)
 大津 JCT・PA 付近(上り線)

空港連絡橋利用税(関空橋税)の徴収を継続します(5年間延長)
空港連絡橋通行料金+関空橋税100円 皆様のご理解をお願いします 泉佐野市

空港連絡橋利用税(関空橋税)の徴収を継続します(5年間延長)
空港連絡橋通行料金+関空橋税100円 皆様のご理解をお願いします 泉佐野市

阪和自動車道



阪神高速 4 号湾岸線



りんくうタウン駅周辺



その他媒体を活用した広報

広報ツール	作製数	主な展開・設置場所
リーフレット	20,000 枚 	主要 SA・PA や市内公共施設に設置。空港島内等の対象事業者 246 件へ個別発送
ポスター	500 枚 	主要 SA・PA、関西国際空港内 9 か所、商業施設（イオンモール泉南・日根野）、近隣市町等に掲出
ポケットティッシュ	20,000 個 	主要 SA・PA や市内公共施設に設置。バス・タクシー・トラック各協会へ配布
SA の紙コップ	300,000 個 	NEXCO 西日本の大阪ブロック(大津・吹田・香芝・岸和田・紀ノ川)の無料お茶コーナーに 3 か月間配置