

第 3 回

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

令和 8 年 10 月 6 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. 議 事

(1) 第 2 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）

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、関空橋税の必要性、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、建設に向けた取組が進められた。

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**取扱**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**の依頼の条件として泉佐野市に約した支援策が**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 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、観光立国に向けたビザ要件緩和を追い風に、格安航空会社（LCC）就航増による相乗効果で大幅に増加した訪日外国人旅行者の受入環境整備など、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。延長に当たって泉佐野市は、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きを経て、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 年に再度空港連絡橋利用税検討委員会として開催し、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、これらの経費を泉佐野市民だけ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。特別な行政需要に係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、延長に当たって泉佐野市は、関空橋税の使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 年間の延長が妥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きを経て、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る。このような状況の下、それらの財源を確保するためには、関空橋税が必要な状況は 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、関西国際空港の発展により、空港を設置することによって発生した地元都市の財政規模を超える特別の行政需要を支える税として、その役割は欠かせないものとなっている。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、「空港利用者及び関係者の安全・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、関西国際空港の発展に伴い新たに生じた安全・安心経費として、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。

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。

前回の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組として、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。

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。一方、関空橋税の５年間の税収見込みは２１．５億円であり上記事業費合計の７．７９％に過ぎず、道路利用者に過度の負担を求めるものではない。

空港関連事業の費用の全てを泉佐野市民が負うことは相当ではなく、空港の地元都市として特別な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考えられる。

5. 制度趣旨及び税率

本委員会は、関空橋税の制度趣旨、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。

法定外税の延長に当たっては、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。

今回の検討に当たっては、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鉄道部分の固定資産税負担が運賃に一定程度反映されているものと考えられ、負担のバランスも踏まえた結果、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と考える。

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、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に対して意見照会を行った。

今回の結果について、各団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」など立場によって意見が大きく分かれている。

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、高速道路 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、特別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。

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、関空橋税の課税期間を5年間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) 空港利用者及び関係者の安全安心経費（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 ・関西国際空港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 関西国際空港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。 ・関西国際空港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西国際空港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、関西国際空港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） 関西国際空港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） 関西国際空港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