

第 1 回

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

令和 3 年 8 月 11 日 午後 2 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) 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
資料2-1	新設時と更新時の対比	5
資料3	泉佐野市空港連絡橋利用税条例・同施行規則	6
資料4	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	10
資料5	空港連絡橋利用税に係る経過	17
資料6	空港連絡橋利用税税収等の推移	18
資料7	空港連絡橋利用税 総務大臣協議協議書	19
資料8	空港連絡橋利用税にかかる意見照会・要望等	29
資料9	財政状況の推移	30
資料10	法定外税の概要	32
資料11	平成28年度資料「空港連絡橋利用税にかかる新たな行政需要」	33
資料12	空港連絡橋利用税のあり方について 平成29年3月	別冊
参考資料1	関西国際空港関連の年表	1
参考資料2	関西国際空港連絡橋の概要	3
参考資料3	関西国際空港の現況	別冊

○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、総務部総務課において行う。

(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。

○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
27	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3年度】

委員の区分		委員名	役職等
学識経験者		田中 治	同志社大学法学部教授
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・不動産鑑定士

泉佐総総第 号

令和 3 年 8 月 11 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会長 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、平成 30 年 3 月 30 日に 5 年間延長し、令和 5 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、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すべてを泉佐野市民が負担することになります。この状況は 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

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。

	新設時	更新時
検討委員会	平成20年（4回） 平成23年（2回） 計6回	平成28年（3回） 計3回
協議書	平成23年9月30日提出	平成29年3月28日提出
理由	<p>国有化によって失われる税収を確保する。</p> <p>（税の用途）</p> <p>①起債償還費用を賄うこと。</p> <p>②空港関連施設としての感染症など高度医療のための病院や、空港消防の維持管理などに充てること。</p>	<p>空港税収で賄いきれない行政需要がある。</p> <p>（税の用途）</p> <p>1. 左記の①②</p> <p>2. 空港アクセス（連絡橋など）の耐震工事に対する補助や訪日外国人の急増に対応する施策など、関空に近接する都市として特別な行政需要に充てること。</p>
大臣同意	平成24年4月11日	平成29年7月7日
施行日	平成25年3月30日	平成30年3月30日

○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

(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、連絡橋を自動車で通行する回数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、平成35年3月30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)

○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。

平成 29 年 7 月 7 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。

更新後の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
収入見込額	（平年度）392 百万円
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）24 百万円
課税を行う期間	5 年間（平成 30 年 3 月 30 日～平成 35 年 3 月 29 日）

- ・平成 29 年 3 月 23 日 泉佐野市議会にて改正条例案可決
- ・平成 29 年 3 月 28 日 総務大臣協議
- ・平成 29 年 7 月 7 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 西脇係長、安山
 直通 03-5253-5658 FAX03-5253-5659

平成 29 年度地方財政審議会（6 月 27 日）議事要旨

日 時

平成 29 年 6 月 27 日（火）10 時 00 分から 11 時 05 分

場 所

地方財政審議会室

出席者

（委員）堀場 勇夫（会長） 中村 玲子 鎌田 司
宗田 友子 植木 利幸

（説明者）自治税務局企画課 税務企画官 山本 倫彦

議 題

（1）略

（2）大阪府泉佐野市法定外普通税「空港連絡橋利用税」の新設（更新）について
今回の議題は、大阪府泉佐野市から協議のあった法定外普通税の新設（更新）について、総務大臣の同意に際し、地方税法第 670 条の 2 の規定に基づき、審議するものである。

（3）略

資 料

議題（2）関係

・説明資料

要 旨

Ⅱ 議題「(2) 大阪府泉佐野市法定外普通税「空港連絡橋利用税」の新設 (更新) について」

標記の件について、説明を受け、審議の上、これを了承した。

(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、市の住民以外のもの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。

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. 空港連絡橋利用税新設（更新）の理由 [泉佐野市提出資料抜粋]

本市は、国が決定した「関西国際空港関連施設整備大綱」や大阪府が作成した「関西国際空港関連地域整備計画」に基づき、関西国際空港の玄関都市として相応しいまちづくりのため、空港アクセスのための関連道路の整備などの都市基盤整備を進めてきた。その起債償還とともに、空港補完機能としての感染症など高度医療のための病院や、空港消防の維持管理費など大きな負担が生じている。

空港連絡橋利用税は、上記空港関連施策に対応する税收確保のため、平成25年3月30日に導入され、以降、安定した税收として、本市の財政健全化に大きく貢献している。

同税は、平成30年3月30日に失効するが、引き続き厳しい財政状況であること、起債償還費用及び維持管理費の確保が必要であること、新たな行政需要への対応が必要であることを踏まえ、平成35年3月29日まで5年間継続しようとするものである。

参考

平成24年度の本税新設時において、地方財政審議会から、本税についての同意の意見と併せ、総務大臣に対し以下の意見が出されている。（平成24年4月11日）

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、市の住民以外の者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。

上記、地方財政審議会意見を踏まえ、総務大臣から泉佐野市長に対し、本税の同意通知に併せて、「大阪府泉佐野市法定外普通税「空港連絡橋利用税」の同意にあたって」（平成24年4月11日総税企第62号）を发出している。

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ます。そのため、今後、泉佐野市におかれては、本件について、下記のとおり、納税者をはじめとする関係者への十分な説明や周知に努めていただきますことをお願いします。

なお、この通知は地方自治法（昭和22年法律第67号）第245条の4（技術的な助言）に基づくものです。

記

- 1 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、理解を得るように努めること。
- 2 今後、空港連絡橋利用税の特別徴収義務者となる者と同税の徴収方法等について十分に調整を進め、同税の円滑な運用に努めること。

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行き、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行く回数
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) 392百万円
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) 24百万円
課税を行う期間	5年間（平成30年3月30日から平成35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（以後：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

利用税と課税標準を同じくする国税又は他の地方税はない。

② 住民の負担

税額が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。

①、②より「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) 「地方団体間の物の流通に重大な障害を与えること。」

税額が100円と少額であり、空港連絡橋の車両通行台数の推移を見ても、利用税導入後においても堅調に増加している。

こうした状況に鑑み、「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」には該当しないものと考えられる。

（参考）空港連絡橋車両通行台数の推移

	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
車両通行台数(万台)	337	367	373	375	395
前年度比	0.4%	9.2%	1.8%	0.6%	6.1%

※上記数値は泉佐野市調べ。

※泉佐野市空港連絡橋利用税は平成25年3月30日施行。

(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（これが、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）という観点から見ても、利用税による追加負担は 100 円と少額であること、利用税導入後の空港連絡橋の車両通行台数も堅調に増加していることなどから、本税が関西国際空港へのアクセス機能に障害を与えているものとは認められない。
- ② 道路無料公開の原則（これが、地方税法第 671 条第 3 号の国の経済施策に該当するとしても）を鑑みても、すでに有料となっている空港連絡橋の利用に対し、本税による上乗せ額も 100 円にとどまるところであり、本税がこの原則に反しているものとは認められない。
- ③ 西日本高速道路株式会社が、旧道路関係 4 公団から承継した債務等を法定期間内に償還すること（これが、地方税法第 671 条第 3 号の国の経済施策に該当するとしても）との関係においても、本税がこの償還スケジュールに重要な影響を与えているとは認められない。
なお、泉佐野市の利用税導入後からこれまでの間において、同様の法定外税が新設されるなど、他への影響が波及したという実績もない。

したがって、「(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。

以上(1)、(2)及び(3)により、今回更新を予定している泉佐野市空港連絡橋利用税については、地方税法第 671 条に規定する不同意要件に該当する事由はないと認められると判断する。

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 空港連絡橋利用税延長開始
 - 税額は一律 100 円
 - 徴収期間は 5 年間（令和 5 年 3 月 29 日まで）
- (今後)
- 令和 5 年 3 月 空港連絡橋利用税条例失効

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	Cの累計	
H24			46,449	-46,449	-46,449	
25	3,143	310,650	21,645	289,005	242,556	
26	3,717	366,233	20,660	345,573	588,129	
27	3,933	390,475	21,795	368,680	956,809	
28	4,063	402,270	22,627	379,643	1,336,452	
29	4,173	412,822	28,688	384,134	1,720,586	
30	4,048	399,889	23,532	376,357	2,096,943	
R 1	4,398	433,257	24,453	408,804	2,505,747	
2	2,156	217,585	11,836	205,749	2,711,496	(決算見込)
3	3,034	300,537	18,994	281,543	2,993,039	(予算額込)
4	3,325	329,388	19,679	309,709	3,302,748	
5	3,644	361,009	21,568	339,441	3,642,190	
6	3,994	395,666	23,638	372,028	4,014,218	
7	4,398	433,257	24,453	408,804	4,423,022	
8	4,398	433,257	24,453	408,804	4,831,826	
9	4,398	433,257	24,453	408,804	5,240,630	

注1：令和7年度に「コロナ前」に回復するとして、以後、同額とした。

注2：連絡橋の国有化によって固定資産税（償却資産分）は、耐用年数45年の期間で105億円減少すると試算した。その4分の3は地方交付税で補填される見込みであることから、残りの4分の1である26.25億円を国有化による減収分とした。

様式第 1 号

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

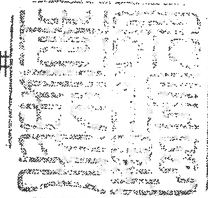
上記税目の新設について、地方税法第 669 条第 1 項の規定に基づき、下記関係書類を添付の上協議する。

記

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

平成 29 年 3 月 28 日

泉佐野市長 千代松 大耕



総務大臣 高市 早苗 様

1 理由書

(要旨)

本市は、国が決定した「関西国際空港関連施設整備大綱」や大阪府が作成した「関西国際空港関連地域整備計画」に基づき、関西国際空港の玄関都市として相応しいまちづくりのため、空港アクセスのための関連道路の整備などの都市基盤整備を進めてきました。その起債償還とともに、空港補完機能としての感染症対策など高度医療のための病院や、空港消防の維持管理費など大きな財政負担が生じています。

空港連絡橋利用税は、上記の空港関連施策に関しては、空港連絡橋の利用者にも受益があることから、税収確保のため、連絡橋の通行料金を支払う者に対して一定の税負担を求める法定外普通税として、平成 25 年 3 月 30 日に導入され、以降、安定した税収として、本市の財政健全化に大きく貢献しています。

空港連絡橋利用税は、平成 30 年 3 月 30 日に失効しますが、以下の理由から、引き続き 5 年間継続しようとするものです。

(理由)

(1) 引き続き厳しい財政状況であること

本市は平成 25 年度決算において財政健全化団体から脱却しましたが、平成 27 年度決算で地方債残高は 767 億円と類似団体平均の 1.7 倍、市税収入は 205 億円で、公債費は 100 億円となっていて、また、経常収支比率も 103.8% と類似団体平均の 90.0% を大きく上回り、引き続き非常に厳しい財政状況にあります。そういう状況において、今後再び財政健全化団体となることのないような行財政運営が求められ、将来的に持続可能な財政基盤を確立するために中期財政計画（平成 27 年度から平成 31 年度）を策定しています。職員数は、空港関連地域整備等を行うために昭和 61 年度に 781 人（平成元年度に 857 人）であったものが、ピークの平成 8 年度には 1,017 人になりましたが、平成 27 年度には 465 人になり、中期財政計画最終年の平成 31 年度には 405 人を目標としています。また、給与カットは特別職（市長 40%、副市長 35%、教育長 30%）、一般職（係長級まで 4%、課長代理級 5%、課長級 8%、部長級 9%）とも平成 31 年度まで継続しています。

このように平成 23 年に空港連絡橋利用税の課税を検討した時と現在を比較すると、大きな状況変化は認められません。

(2) 起債償還費用及び維持管理費の確保が必要であること

本市は国際空港の玄関都市に相応しいまちづくりのために市域の都市基盤整

備を進めてきましたが、その起債償還及び維持管理費（以下、「空港関連事業経費」という。）のための財源確保が今日においても必要です。

本市が行った空港建設に伴う関連地域整備は、泉州沖に国際空港を民活方式で建設するという当時の方針のもとに、地域の諸条件を踏まえて行われたもので、感染症対策・災害拠点病院としての医療センターや空港消防の施設整備であり、関空自動車道や阪神高速湾岸線、南海電鉄空港線、JR西日本関西空港線等空港アクセスの根幹となる道路・鉄道の整備に伴う関連地域整備事業でした。

成田国際空港建設と比較すると、成田市には昭和23年に開設された成田赤十字病院があって公立病院が無い一方で、泉佐野市は巨費を投じて市立泉佐野病院を空港対岸に移築し、平成9年10月に現在の地方独立行政法人りんくう総合医療センターを開設しました。りんくう総合医療センターは、空港災害に備えるとともに新型インフルエンザやSARS、エボラ出血熱、MARS等輸入感染症に対処する役割を担っていて、感染症予防法が平成11年4月に施行された際は、日本で唯一の特定感染症指定医療機関でした。また、現在は国際診療科も開設しています。

これらの事業は、地方債を財源に行われ、将来の税収で償還できると本市は想定していました。

平成27年度では、空港関連事業経費は44.7億円で、うち病院分公債費は11.3億円、運営費負担金は3.1億円、空港消防経費は0.3億円で、残りがその他の地域整備事業に係る経費です。一方、空港からの固定資産税及び都市計画税（以下、「空港税収」という。）は32.5億円で、その差はマイナス12.2億円、空港連絡橋利用税を差し引いた後でマイナス8.3億円となっています。

今回、延長を申し出ている平成30年度から平成34年度については、平成30年度の空港関連事業経費は40.0億円、空港税収は30.0億円、差はマイナス10.0億円です。平成30年度から平成34年度までの差の合計は、マイナス37.3億円で空港連絡橋利用税を差し引いた後でマイナス17.7億円です。

将来においても泉佐野市民が空港税収を上回るランニングコストを負担し続けなければならないことは甚だ理不尽です。

（3）新たな行政需要への対応が必要であること

空港開港から20年以上が経過し、また、関西国際空港が活況を呈している今日では、新たな行政需要が生じています。

そのひとつは空港アクセスの耐震工事です。連絡橋及び空港アクセスは阪神淡路大震災以前に建設されたため、平成23年東日本大震災や最近の災害経験を踏まえた耐震工事が必要です。「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」及び「鉄道施設安全対策事業費補助金交付要綱」の規定によりますと、広域緊

急交通路の安全確保のために一定の鉄道事業者が行う耐震工事に対して事業費の6分の1を補助することを本市は求められます。空港アクセスのうち内陸部の耐震工事に対して約0.9億円の補助を行うことになっています。海上部については、耐震工事は必要ですが、省令の期限が平成29年度までであること、工法等について現在は検討中であることから、事業費と時期は未定です。さらに、海上部の工事費は多額になると想定され、概算額は示されていますが、それを大きく超える場合に自治体が負担できる程度を超える懸念があります。

今回、総務大臣協議を申し出るにあたり、本市は法定外税検討委員会を設置し、有識者による検討を行いました。この検討委員会では、新たな行政需要について未定のものには計上すべきではないが、海上部の耐震工事は客観的に必要性があり、平成34年までに行うべきものであるならば、計上すべきであるとの意見をいただきました。委員会としては、海上部の耐震工事は、平成34年度までに実施する必要性は明白であることから、現在は検討段階であって補助が決定したものではないが、計上すべきとの意見をいただいています。

さらに、関空に就航する格安航空会社(LCC)が増え、深夜・早朝便が増加したことにより、公共交通機関とのタイムラグから空港近辺の泉佐野市に宿泊せざるを得ない旅行者が多くなったために、泉佐野市の外国人宿泊率は平成27年11月に全国第1位となっています。宿泊施設が不足し客室単価が上昇していることは24時間空港である関空の事業活動に大きな支障となっており、各方面からこの事態を改善してほしいという要望がなされています。

泉佐野市は、関空玄関都市としての責任から、これらの対策として宿泊施設設置奨励金等の創設や認定外国人観光案内所の設置を行っていて、これらの経費は平成34年度までに約9.8億円です。

以上を踏まえ、「(2) 起債償還費用及び維持管理費の確保」に新たな行政需要に対応する経費を合算すると平成34年度までの5年間の空港関連事業経費合計は空港税収合計を約52億円上回ることになり、空港連絡橋利用税を差し引いた後でも約32億円上回ることになります。このような状況のもとで、空港関連事業経費のマイナス分のすべてを泉佐野市民が負担することは相当ではなく、空港連絡橋利用税は、関空近接都市において生じる特別の行政需要の一部を賄う仕組みと考えています。

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行き来して空港を利用する行為		
(ニ) 税収の用途	——		
(ホ) 課税標準	関西国際空港連絡橋を自動車で行き来する回数		
(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) 392,000,000円	(平年度)	392,000,000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 24,186,000円(最終年は 44,186,000円)		
(ル) 課税を行う期間	5年間(平成30年3月30日から平成35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、用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。
- 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。

第2号様式の別紙

空港連絡橋利用税 税率の設定について

関空橋税の税率を設定するに際しては、まず、関空連絡橋の国有化によって、償却資産の耐用年数の期間で失われると想定される税収を目安にしました。

ア：国有化が当初予定されていた年度の翌年度である平成21年度から今後31年間に入る予定であった固定資産税（償却資産）税額 …… 約112億円

イ：平成20年中に国有化されなかったことにより、平成21年度収入となった固定資産税（償却資産）税額 …… 約7億円

ウ：国有化による税収減のうち、地方交付税によって補填される額
 (ア-イ) × 3/4 …… 約78.75億円

エ：国有化による税収減のうち、地方交付税によって補填されない額
 (ア-イ) - ウ …… 約26.25億円

関空橋税は、26.25億円を確保することを想定します。

次に、平成20年に関空橋税を検討した際は、「空港連絡橋利用税の課税標準及び税率は、連絡橋を自動車で通行する回数1往復につき150円とする。」としていたことを参考に、税率を80円から200円とした場合に税収累計が26.25億円に達する年数を試算しました。

税率と税収見込の比較一覧表

税率(A) (円/台)	年間通行台数(B) (台)	平均1年あたり (C=A×B)(億円)	税 収 見 込 (億 円)								
			3年(C×3)	4年(C×4)	5年(C×5)	6年(C×6)	7年(C×7)	8年(C×8)	9年(C×9)	10年(C×10)	11年(C×11)
80	3,000,000	2.4	7.2	9.6	12.0	14.4	16.8	19.2	21.6	24.0	26.4
100	3,000,000	3.0	9.0	12.0	15.0	18.0	21.0	24.0	27.0	30.0	33.0
120	3,000,000	3.6	10.8	14.4	18.0	21.6	25.2	28.8	32.4	36.0	39.6
140	3,000,000	4.2	12.6	16.8	21.0	25.2	29.4	33.6	37.8	42.0	46.2
160	3,000,000	4.8	14.4	19.2	24.0	28.8	33.6	38.4	43.2	48.0	52.8
180	3,000,000	5.4	16.2	21.6	27.0	32.4	37.8	43.2	48.6	54.0	59.4
200	3,000,000	6.0	18.0	24.0	30.0	36.0	42.0	48.0	54.0	60.0	66.0

この表から、税率を100円とすると、平成23年当時の関空橋通行台数では、26.25億円を確保するには9年を要するが、税率100円は利用者の負担が大きいとはいえないこと、また現金で納める場合であっても簡素な仕組みで徴税経費が大きくなると考えられます。よって、税率を100円としました。

また、今回の延長に際しては、税率を変更すべき事由は見当たりませんでしたので、引き続き、連絡橋を自動車で通行する回数1往復につき100円としています。

議案第7号

泉佐野市空港連絡橋利用税条例の一部を改正する条例制定について

標記条例を次のように制定するものとする。

平成29年3月3日提出

泉佐野市長 千代松 大耕

泉佐野市空港連絡橋利用税条例の一部を改正する条例

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）の一部を次のように改正する。

附則第2項中「この条例の施行の日から起算して5年を経過した日に」を「平成35年3月30日限り」に改める。

附 則

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。

本書は議決書原本と相違ないことを証明する

平成29年 3月27日

泉佐野市議会議員

野口新



平成29年3月23日
原案可決

25

第4号様式

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
平成 30 年度	3,920,000 回	100 円		392,000,000 円	別紙
平成 31 年度	3,920,000 回	100 円		392,000,000 円	
平成 32 年度	3,920,000 回	100 円		392,000,000 円	
平成 33 年度	3,920,000 回	100 円		392,000,000 円	
平成 34 年度	3,920,000 回	100 円		392,000,000 円	
合 計	19,600,000 回			1,960,000,000 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

空港連絡橋利用税は、平成 25 年 3 月 30 日から施行しています。直近の平成 28 年度決算見込みは、空港連絡橋を通行する自動車の回数を 3,920,000 万回、決算見込額を 392,000,000 円としており、今回延長しようとしている平成 30 年度から平成 34 年度までにおいては同程度で推移すると想定しています。

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す。特別徴収義務者は、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、税の徴収に要するすべ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等費用、(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等費用

平成 25 年 3 月 30 日の徴収開始に際し、初期のシステム改修等費用は特別徴収義務者の協議で 40,000,000 円（補正予算額）でした。また、広報費用は 900 万円（補正予算額）でした。なお、これらは平成 24 年度に執行済で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システム利用にかかる経費で徴収税額の 2%です。

③クレジットカード手数料は、1.67%と見込んでいます。

以上から、①+②+③=6.17%

$392,000,000 \times 6.17\% \div 24,186,000$ 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不明であるが、一般には初期のシステム改修費用ほどはかからないと思われるため、当初予算額の半額 20,000,000 円としています。

5 参考資料目次

平成 29 年 3 月 28 日の法定外普通税協議書に添付した参考資料は以下の 2 点で、それぞれ下記のとおり本日の資料になっています。

- (1) パンフレット「空港連絡橋利用税のあり方について」（法定外税検討委員会の報告及び泉佐野市の方針）

別冊の資料 1 2

- (2) 泉佐野市法定外税検討委員会 検討結果報告書

参考資料 3

空港連絡橋利用税にかかる意見照会、要望等

1. 空港連絡橋利用税の延長に係る意見照会、要望等（平成28年度）

(1) 意見照会先一覧

関西エアポート株式会社
新関西国際空港株式会社
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
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
関西国際空港レンタカー運営協議会

(2) 要望書等提出団体一覧

大阪府認可 関西パーキング事業協同組合

(参考)

2. 空港連絡橋利用税の新設に係る意見照会、要望等（平成23・24年度）

(1) 意見照会先一覧

関西国際空港株式会社
西日本高速道路株式会社
社団法人大阪府トラック協会

(2) 要望書等提出団体一覧

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
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

財政状況の推移(市税・負債残高・経常収支比率)

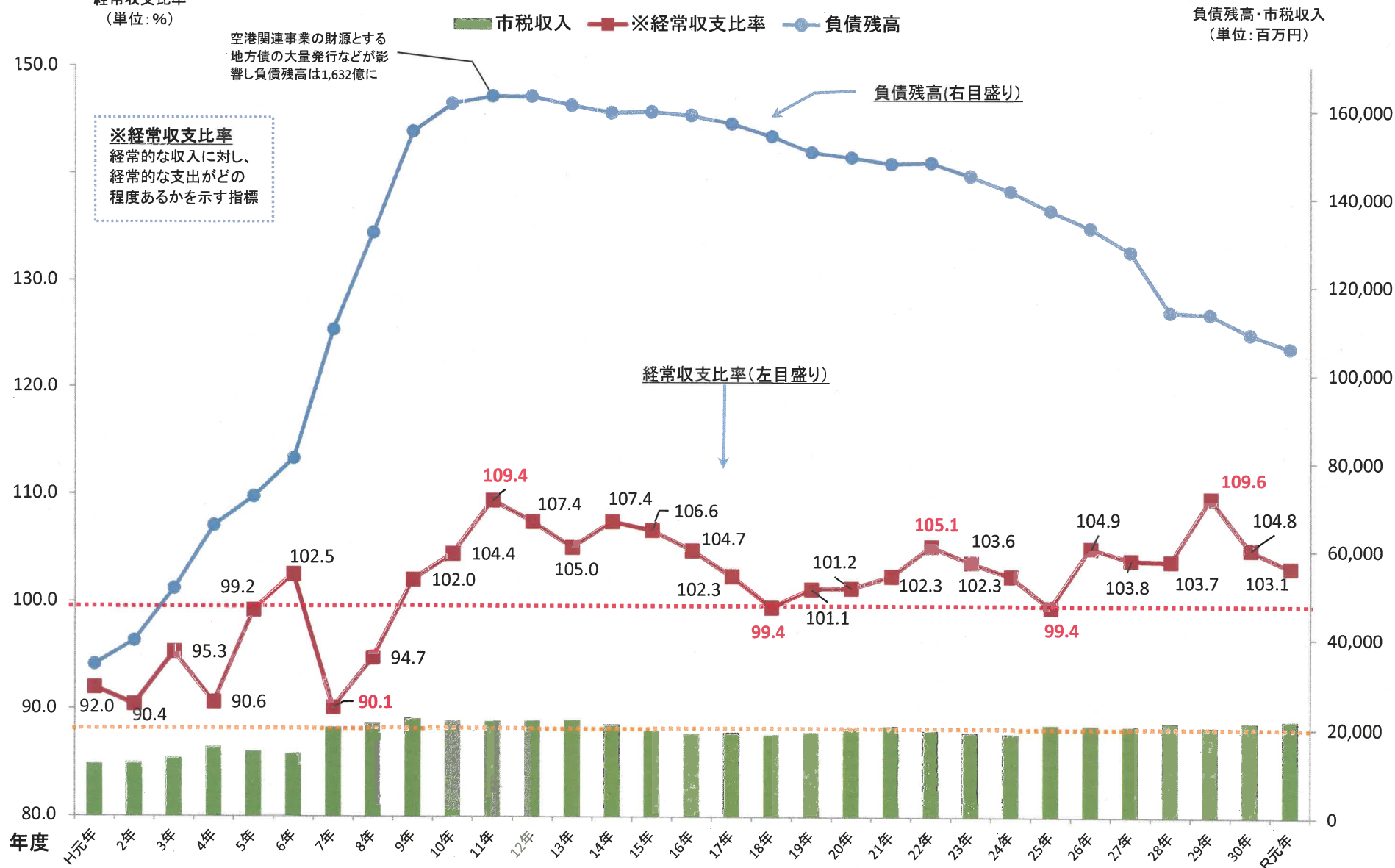
経常収支比率
(単位: %)

負債残高・市税収入
(単位: 百万円)

空港関連事業の財源とする
地方債の大量発行などが影
響し負債残高は1,632億に

※経常収支比率
経常的な収入に対し、
経常的な支出がどの
程度あるかを示す指標

30



財政状況の推移

関西国際空港開港H6.9月 市税は、空港関連税収の増により1.5倍に 投資的経費は、総合文化センターの建設で315億に、元年から10年までは空港関連事業などで100億を超えるペースに 健全化進めると、税収の落ち込みが激しく、非常事態宣言 早期健全化団体に 計画期間H21-39 健全化実施プラン策定 計画期間H23-H26 H25決算にて早期健全化団体から脱却 中期財政計画策定 計画期間H27-R1 中期財政運営方針 策定期間R2-R6 2020/7/29作成 (単位:百万円、%)

Main financial statement table with columns for years (H元年度 to R元年度) and rows for 収入総額 (Total Revenue), 歳入総額 (Total Income), 歳出総額 (Total Expenditure), and 実質収支 (Actual收支). Rows include taxes like 市税 (Municipal Tax), 固定資産税 (Fixed Asset Tax), 地方交付税 (Local Allocation Tax), 人件費 (Personnel Costs), 扶助費 (Subsidies), 公債費 (Bond Costs), etc. Includes callouts for '赤字引当金' and '増減基金'.

Summary table for 実質赤字比率 (Actual Deficit Ratio), 連結実質赤字比率 (Consolidated Actual Deficit Ratio), 実質公債費比率 (Actual Bond Cost Ratio), and 将来負担比率 (Future Burden Ratio) from H元年度 to R元年度. Values range from (16.9) to 2.92.

※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12.21 連結実質赤字比率17.21 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

法定外税について

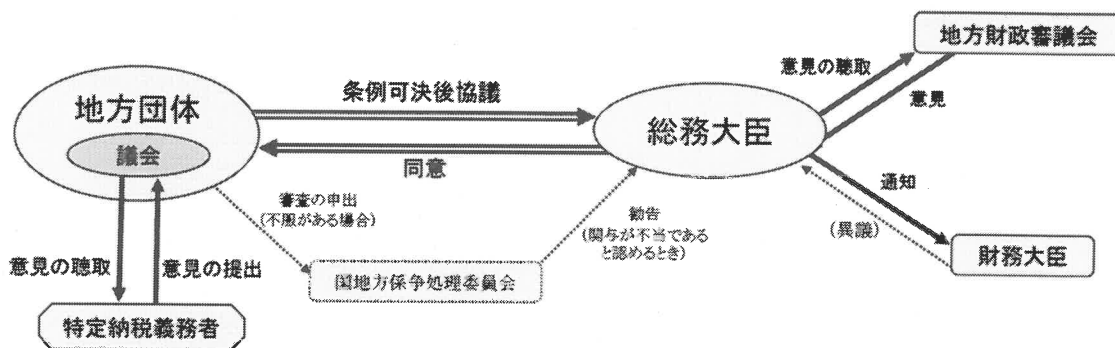
1 法定外税

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

空港連絡橋利用税にかかる新たな行政需要

(平成 28 年度第 3 回検討委員会資料)

事業名	事業概要	初期経費	ランニングコスト	財源等
1. 宿泊施設設置奨励金等（滞在促進・受け入れ環境整備条例）	<p>近年、関西空港において航空機発着回数、航空旅客数が急増していることに伴い、空港島及び周辺地域では宿泊施設が慢性的に不足し、かつ、客室単価が上昇している。24 時間空港である関空の事業活動に大きな支障となっており、各方面からこの事態を改善する要望がなされている。</p> <p>本市では、これまで市内への企業誘致に対しては、企業誘致条例による奨励措置をとってきたが、本市内の宿泊施設不足を喫緊の課題と認識し、平成 28 年度から平成 32 年度までの期間限定で宿泊施設設置奨励金・雇用促進奨励金・利子補給金を設けることで、早急に宿泊施設不足の緩和を図ることにした。</p> <p>なお、企業誘致条例との重複申請も可とすることで、より即効性のある施策としている。</p>	<p>(H28-H32 見込み)</p> <p>宿泊施設設置奨励金 8 件 4 億円 8,000 万円×4 2,000 万円×4</p> <p>雇用促進奨励金 8 件 8,000 万円 1,000 万円×8</p>	<p>利子補給金 8 件 1.2 億円 2,400 万円×5 年</p>	
2. 認定外国人観光案内所（りんくうまち処等）	<p>関西空港において航空機発着回数、航空旅客数が急増したことにより、泉佐野市内宿泊者に占める外国人の割合は 2015 年 11 月時点で延べ宿泊者率も実宿泊者率も全国第 1 位である。そのため公平で中立的な立場から情報やサービスを提供し、外国人旅行者が安心して利用できる環境を実現するために日本政府観光局（JNTO）が認定する外国人観光案内所を設置した。</p> <p>認定基準に従い、人が多く集まる駅周辺などにカテゴリー3（関空内）、カテゴリー2（りんくうタウン駅）施設を設置し、台湾・香港・中国・韓国など多くの国の人が利用している。</p> <p>各種の道案内・切符購入方法や乗り継ぎ、著名施設（USJ、アットモール）への案内、手荷物一時預かりなどを行っている。</p> <p>利用実績 利用者 H27 りんくうまち処：66,435 人、関空まち処：64,270 人 計 130,705 人 問合せ H27 りんくうまち処：80,518 件、関空まち処：67,667 件 計 148,185 件 一時預かり H28 5月 2,306 件 6月 2,625 件 7月 1,853 件</p> <p>関連事業：フリーWifi・通訳ガイド・多言語案内板</p>	<p>りんくうまち処 平成 24 年 12 月 1 日開設 関空まち処 平成 25 年 10 月 10 日開設 泉佐野駅前 平成 28 年度開設予定</p> <p>(泉佐野駅前) 設置費 967 万円</p> <p>(りんくうタウン駅・関空内は既設)</p>	<p>まち処運営委託料 (3 か所) 4,800 万円</p> <p>フリーWifi 550 万円 通訳ガイド 300 多言語案内板 220 小計 1,070 万円</p>	<p>地方創生交付金 ランニング分 600 万円 (左は差引後金額)</p>
3. 空港アクセスの耐震工事	<p>阪神淡路大震災では駅や高架橋などが大きく破壊し倒壊する被害が発生したため、同大震災以降、柱に鋼板を巻く等の耐震補強を、全国の主要ターミナル駅等において優先的に進めてきた。</p> <p>一方、首都直下地震、南海トラフ地震については、その切迫性や被害の影響度などの観点から、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっており、平成 25 年 4 月に両地震に備えるため、耐震補強の実施について努力義務を課す「特定鉄道等施設に関する耐震省令」を新たに施行し耐震補強を推進している。(目標年度：平成 29 年度)</p> <p>対象施設は、一定の要件を満たす駅・路線（高架橋・橋りょう等）だが、緊急輸送道路等に影響を及ぼす箇所は断面輸送量に関わらず対象となっている。本市内では緊急輸送道路（関西空港自動車道・481 号、阪神高速湾岸線、関空連絡橋）と交差・並行する鉄道箇所が対象。</p> <p>事業費負担割合：国 1/3、府 1/6、市 1/6、事業主体 1/3（JR 西・JR 東・JR 東海を除く）</p> <p>省令は平成 29 年度までだが、海上部（関空連絡橋）も耐震工事は必要。現在検討中であるため、概算額を計上する。事業費が大きく増える場合に自治体が負担できるのかという懸念がある。</p>	<p>・ 関西空港自動車道・481 号・阪神高速湾岸線、関空連絡橋接続部分 補助に係る事業全体額 517 百万円 (市負担約 86 百万円)</p> <p>・ 海上部の事業費概算額。 鉄道部分 40 億円 (市負担約 678 百万円)</p>		
①内陸部				
②海上部（関空連絡橋）				

空港連絡橋利用税のあり方について

（法定外税検討委員会の報告及び泉佐野市の方針）

空港連絡橋利用税のあり方について

(法定外税検討委員会の報告及び泉佐野市の方針)



平成29年3月

泉佐野市 税務課

《 目 次 》

はじめに.....	2
1. 空港連絡橋利用税の導入に至る経緯	
1.1 法定外税導入検討委員会（平成 23 年）までの経過.....	3
1.2 法定外税導入検討委員会（平成 23 年）の報告.....	4
1.3 空港連絡橋利用税条例の成立と施行.....	5
1.4 空港連絡橋利用税の導入経過.....	5
2. 空港連絡橋利用税の施行状況	
2.1 空港連絡橋利用税の概要.....	6
2.2 空港連絡橋利用税の周知活動.....	7
2.3 空港連絡橋利用税の税収.....	8
3. 空港連絡橋利用税の現状と課題	
3.1 連絡橋の国有化による減収の補填についての検討.....	8
3.2 本市の現在の財政状況について.....	9
3.3 空港連絡橋利用税を 5 年間延長することについての検討.....	11
3.3.1 起債償還費用及び維持管理費の確保.....	11
3.3.2 新たな行政需要への対応.....	13
3.3.3 納税者に対する理解促進と周知について.....	14
3.3.4 関西国際空港や経済社会に与える影響.....	15
3.3.5 空港連絡橋利用税に関する意見照会について.....	15
4. 空港連絡橋利用税の果たす役割と今後のあり方.....	16
5. おわりに.....	16



はじめに

本市は、関西国際空港の玄関都市として相応しいまちづくりのため、空港アクセスのための関連道路の整備などの都市基盤整備を進めてきました。その起債償還とともに、空港補完機能としての感染症対策など高度医療のための病院や、空港消防の維持管理費など大きな財政負担が生じています。

空港連絡橋利用税は、上記の空港関連施策に関し、空港連絡橋の利用者にも受益があることから、税収確保のため、連絡橋の通行料金を支払う者に対して一定の税負担を求める法定外普通税として、平成 25 年 3 月 30 日に導入され、以降、安定した税収として、本市の財政健全化に大きく貢献しています。

空港連絡橋利用税は平成 30 年 3 月で施行後 5 年を経過しますが、泉佐野市長から今後 5 年間課税を延長することについての検討依頼があり、これまでの関空橋税の施行状況、本市を取り巻く状況の変化等を踏まえ、今後の関空橋税のあり方について、法定外税検討委員会（以下、検討委員会）において検討が行われました。

「空港連絡橋利用税のあり方について」は、法定外税検討委員会の「法定外税に関する検討結果報告書」の提出を受け、本市の方針を示すものです。

平成 29 年 3 月

泉佐野市 税務課



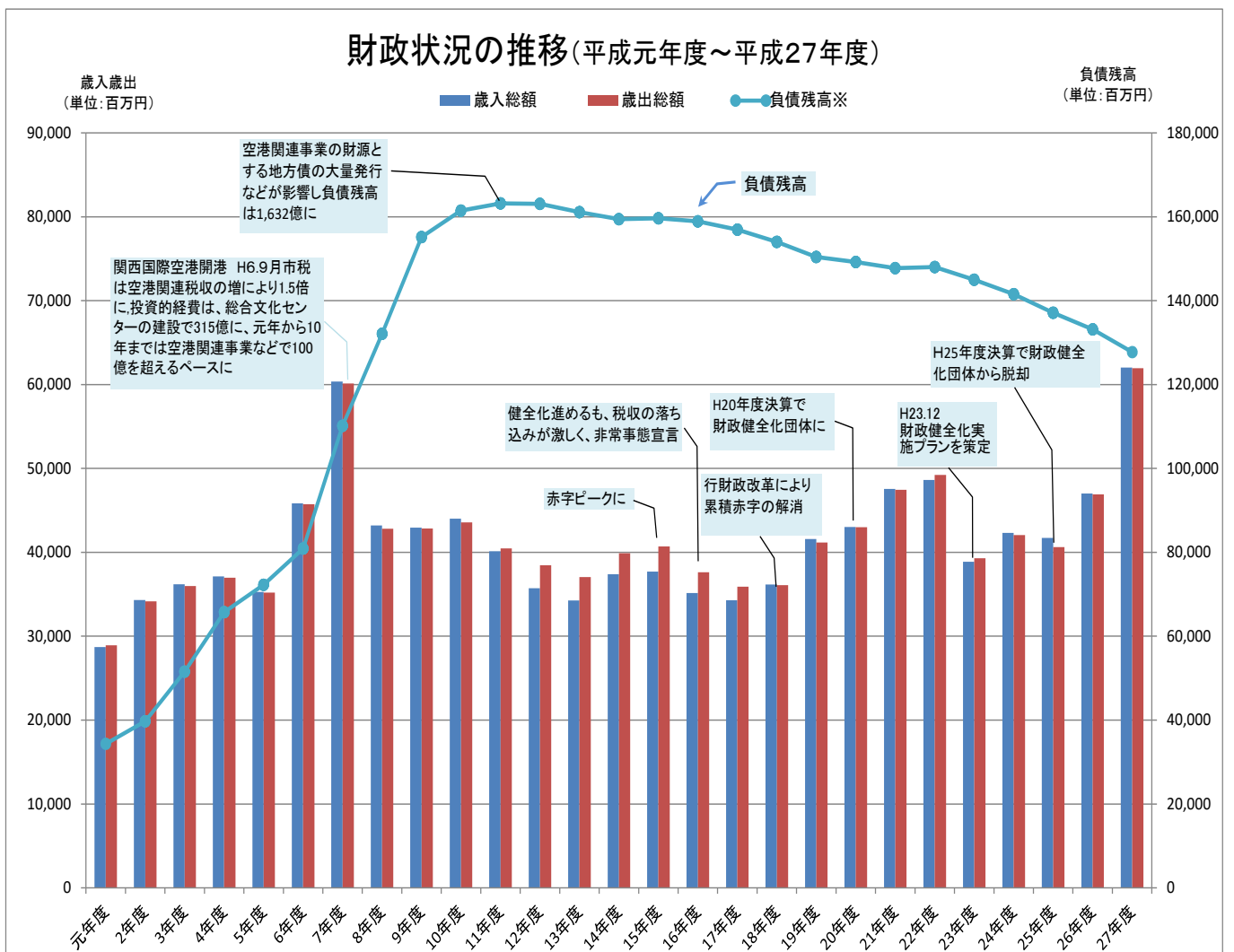
1. 空港連絡橋利用税の導入に至る経緯

1.1 法定外税導入検討委員会（平成 23 年）までの経過

本市は、国が決定した「関西国際空港関連施設整備大綱」や大阪府が作成した「関西国際空港関連地域整備計画」に基づき、空港の玄関都市として相応しいまちづくりのため、さまざまな都市基盤整備を進めてきました。

この費用の償還は、民活方針のもと、将来の空港関連税収が前提であり、その後の経済情勢の低迷や地価の下落により、市税収入が空港開港当初の見込みを大きく下回り、本市の財政は逼迫した状況となり、平成12年度から赤字再建団体への転落を回避するために不断の行財政改革と財政健全化に努めてきました。【図 1】

【図 1 : 財政状況の推移】



このような財政状況のもと、平成19年12月には関西国際空港連絡橋（以下、「連絡橋」）の国有化の方針〔※平成21年4月から国有化〕が発表され、本市が見込んでいた連絡橋の固定資産税収 約105億円（耐用年数45年で、平成22年度以降30年分）が失われることとなりました。【表1】

【表1：平成22年度以降の空港連絡橋にかかる固定資産税収（試算）】

年 度	税 額
平成 22 年度～平成 25 年度までの 4 年計	約 25 億円
平成 26 年度～平成 30 年度までの 5 年計	約 25 億円
平成 31 年度～平成 35 年度までの 5 年計	約 19 億円
平成 36 年度～平成 40 年度までの 5 年計	約 15 億円
平成 41 年度～平成 45 年度までの 5 年計	約 11 億円
平成 46 年度～平成 51 年度までの 6 年計	約 10 億円
平成 22 年度～平成 51 年度までの 30 年計	約 105 億円

本来、国の責務で建設すべき国際拠点空港の支援のために、財政健全化の取り組みに加え、この減収見込額約105億円の負担を地元市だけに強いるのは、理不尽であり、財政上困難な状況であったため、「法定外税導入検討委員会（平成20年）」での検討を踏まえ、連絡橋の固定資産税収を補填するため、空港連絡橋利用税を創設しました。

その後、平成20年8月に開かれた臨時市議会において泉佐野市空港連絡橋利用税条例が可決・成立した後、国に対し協議を開始し、翌年2月に空港島2期島の平成22年中の竣工等の支援を約束した文書を受理したため、3月に同条例を廃止し、導入を見送りました。

しかしながら、空港2期島の竣工が遅れ、約束した支援が受けられないことから、再度、平成23年8月に「法定外税導入検討委員会（平成23年）」が設置され、空港連絡橋利用税について導入を含めた検討が行われました。

1.2 法定外税導入検討委員会（平成23年）の報告

平成23年8月に「国が空港連絡橋利用税の取下げの依頼（※平成21年2月）の条件として泉佐野市に約した支援策が未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」と報告されました。

1.3 空港連絡橋利用税条例の成立と施行

報告書の提出から約1ヶ月後の平成23年9月に開かれた定例会市議会において、泉佐野市空港連絡橋利用税条例は可決、成立しました。

空港連絡橋利用税は法定外普通税であるため、新設に際し、地方税法第671条の規定に基づく総務大臣への協議が必要となり、協議を重ねた結果、平成24年4月に同意を得ました。

その後、西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）を特別徴収義務者に指定して調整を行い、同条例は平成25年3月30日に施行され、同日午前0時以降に連絡橋の利用者に対して自動車で行く回数1往復につき100円を空港連絡橋利用税として課税することとなりました。

1.4 空港連絡橋利用税の導入経過

年月	経過内容
平成19年12月	平成20年度政府予算案において空港連絡橋の国有化方針が決定
平成20年7月	「法定外税導入検討委員会」設置（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、可決成立
	総務省へ総務大臣の同意を得るための協議書提出。協議開始（第1回目）
平成21年2月	国より空港2期島の平成22年中の竣工等、固定資産税減収に対する支援を約束した文書を受領
平成21年3月	法定外普通税（空港連絡橋利用税）条例廃止、可決成立 総務省へ総務大臣の同意を得るための協議取下げ
平成21年4月	空港連絡橋国有化
平成23年1月	空港2期島の平成22年中の竣工が不履行
平成23年8月	「法定外税導入検討委員会」設置（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、可決成立
	総務省へ総務大臣の同意を得るための協議書提出。協議開始（第2回目）
平成24年2月	「地方財政審議会」出席、意見聴取
平成24年4月	総務大臣が法定外普通税（空港連絡橋利用税）新設について同意
	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 利用者及び関係者の利用促進と周知に努める。
平成24年6月	空港2期島竣工
平成25年3月	条例施行（空港連絡橋利用税課税開始）



2. 空港連絡橋利用税の施行状況

2.1 空港連絡橋利用税の概要

地方税法第5条及び第669条に基づき、本市では空港連絡橋利用税条例及び同条例施行規則において、空港連絡橋利用税の賦課徴収について定めています。

空港連絡橋利用税の納税義務者は、関西国際空港連絡橋（以下、「連絡橋」）の利用者で、連絡橋を通行する車両に対して課税されます。

徴収方法は、西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）を特別徴収義務者とし、その特別徴収義務者が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市に申告納入する、特別徴収の仕組みです。

項目	内容
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 1 0 0 円
徴収方法	特別徴収 【特別徴収義務者・・・西日本高速道路株式会社（NEXCO 西日本）】
徴収箇所	関西国際空港連絡橋 関西国際空港料金所
収入見込額	年間 3 億円
課税免除	道路整備特別措置法（昭和 3 1 年法律第 7 号）第 2 4 条第 1 項 ただし書に規定する車両
課税を行う期間	5 年間（平成 2 5 年 3 月 3 0 日（土）午前 0 時から徴収開始）



2.2 空港連絡橋利用税の周知活動

空港連絡橋利用税は、総務大臣の「同意にあたって」（技術的助言）を考慮した適切な運用が求められています。本市では、導入時に空港連絡橋利用税に対する理解の促進及び円滑な運用を図るため、【表2】のとおり各種広報媒体を活用した、周知を図りました。

現在も引き続き、ホームページやリーフレットの設置等の周知活動を行っています。

【表2：空港連絡橋利用税の周知活動】

広報媒体	枚数等	場所等
ポスター	500	関空島内の主要箇所 近畿2府4県の市町村 JR・南海電鉄の主要駅 NEXCO 西日本のSA・PA 阪神高速のPA 近隣の大型商業施設 市関連施設
リーフレット	120,000	関空島内の主要箇所 近畿2府4県の市町村 JR・南海電鉄のターミナル駅 【JR 天王寺駅・南海なんば駅・りんくうタウン駅】 NEXCO 西日本のSA・PA 阪神高速のPA 近隣の大型商業施設 ETCコーポレートカード契約者 市関連施設 連絡橋を利用する各種団体
大型看板	6	阪和道料金所 一般道（連絡橋付近の交差点）
電光掲示	1	阪和道湯浅吉備 PA
横断幕	6	阪和道
	2	阪神高速4号湾岸線
	3	連絡橋周辺の一般道
ホームページ	-	市HP 近畿2府4県に市HPへのリンク依頼
新聞広告	-	読売新聞・毎日新聞・朝日新聞・産経新聞
マスコミへの情報提供	-	全国紙を含む新聞への記事掲載 テレビ、ラジオでの報道 テレビ東京「ガイアの夜明け（ふるさと再生に懸ける）」の取材協力

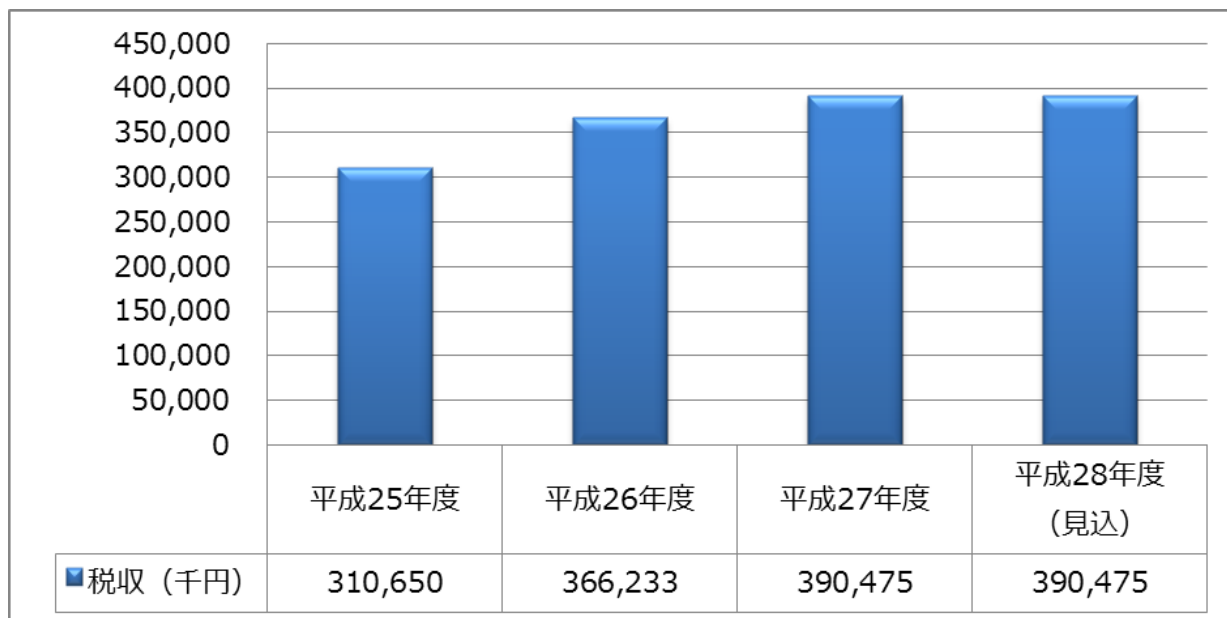


2.3 空港連絡橋利用税の税収

空港連絡橋利用税は、徴収開始初年度の平成25年度に約3.1億円、その後平成26年度には、約3.66億円、平成27年度には約3.9億円の税収を上げ、合わせると、3年間で約10.67億円の税収を確保しています。

これまでの税収の推移は、【図2】に示すとおりとなっています。

【図2 空港連絡橋利用税の税収推移】



3. 空港連絡橋利用税の現状と課題

3.1 連絡橋の国有化による減収の補填についての検討

連絡橋の国有化による固定資産税の減収は約105億円で、地方交付税で当該減収額の4分の3が補填されるため差引した実減収分は26.25億円です。今回の課税期間である平成29年度までに空港連絡橋利用税により16.95億円が補填される見込みです。国から新たな支援策は示されておらず、3年延長すると平成32年度には減収分が補填できる見込みです。

【表3 空港連絡橋利用税の税収推移と見込】

年度 (月数)	H25 (10)	H26 (12)	H27 (12)	H28 (12)	H29 (12)	H30 (12)	H31 (12)	H32 (12)	H33 (12)	H34 (12)	H35 (2)
税収 (A)	311	366	390	390	390	390	390	390	390	390	65
経費 (B)	68	21	21	21	21	21	21	21	21	41	4
C (A-B)	243	345	369	369	369	369	369	369	369	349	61
累計 (C)	243	588	957	1,326	1,695	2,064	2,433	2,802	3,171	3,520	3,581

※H28年度以降は、決算見込額。

5年間で累計16.95億円
になります。

実減収分26.25億円
を超えます。

【単位：百万円】

3.2 本市の現在の財政状況について

【表4 財政状況の推移（平成6年度～16年度）】

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
歳入総額	458	604	432	429	440	401	357	342	374	377	351
市税	141	201	209	220	215	214	216	218	207	194	188
うち固定資産税	69	120	128	134	135	135	135	135	131	121	116
地方交付税	134	6	6	6	6	7	9	8	7	8	10
うち普通交付税	12	-	-	-	-	-	1	-	-	0.9	3
地方債	122	240	90	74	67	31	29	17	29	52	43
歳出総額	457	601	428	428	436	405	385	370	399	407	376
うち人件費	91	95	99	102	102	109	101	96	98	89	86
うち公債費	27	30	34	42	47	51	56	58	60	60	61
うち投資的経費	209	315	142	121	115	55	53	22	34	63	36
実質収支	1.1	0.9	0.8	0.6	0.5	△ 4.0	△ 27.9	△ 28.4	△ 25.1	△ 29.9	△ 25.2
地方債現在高	368	592	669	725	771	777	775	760	753	767	770
地方債現在高 (臨時財政対策債除き)								75,543	73,956	73,524	72,456
負債残高※	809	1,102	1,321	1,552	1,615	1,632	1,631	1,611	1,594	1,597	1,589
実質公債費比率 (3ヶ年平均) (16年度)		13.0	14.0	16.7	18.2	18.9	22.5	21.2	23.2	23.3	23.9
経常収支比率 (%)	102.5	90.1	94.7	102.0	104.4	109.4	107.4	105.0	107.4	106.6	104.7
職員数 (人)	1,005	1,006	1,017	1,002	993	967	925	909	895	865	828

※税額等の数値については、千万単位を四捨五入して億単位で記載しています。

本市は平成25年度決算において財政健全化団体から脱却しましたが、平成27年度決算で地方債残高は767億円と類似団体平均の1.7倍、市税収入は205億円で、公債費は100億円となっていて、また、経常収支比率も103.8%と類似団体平均の90.0%を大きく上回り、引き続き非常に厳しい財政状況となっています。

このような状況のもと、将来的に持続可能な財政基盤を確立するため中期財政計画（平成27年度～平成31年度）を策定し、再び財政健全化団体となることのないような行財政運営が求められています。【表4】【表5】

職員数は空港関連の地域整備等を行うためにピーク時の平成8年度には1,017人であったものが、平成27年度には465人になり、中期財政計画最終年の平成31年度には405人を目標としており、同時に、特別職（市長40%、副市長35%、教育長30%）

【表 5 財政状況の推移（平成 17 年度～27 年度）】

年 度	早期健全化団体に計画期間 H21-39			健全化実施プラン策定 計画期間 H23.8月-H26			空港連絡橋利用税課税開始			(単位：億円)	
	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
歳入総額	343	362	416	430	476	486	389	423	417	470	620
市税	189	185	190	200	205	195	190	188	208	207	205
うち固定資産税	116	111	108	107	107	98	96	91	101	101	99
地方交付税	10	13	9	12	6	15	19	23	20	16	18
うち普通交付税	4	6	3	6	-	7	11	16	12	8	10
地方債	31	30	57	44	106	82	42	65	37	52	57
歳出総額	359	361	412	430	475	492	393	421	406	469	619
うち人件費	80	79	76	74	73	73	70	66	53	53	56
うち公債費	61	61	72	61	60	86	66	70	74	82	100
うち投資的経費	26	15	45	47	45	39	23	46	36	59	22
実質収支	△ 16.4	0.5	4.1	0.2	0.2	△ 6.3	△ 4.1	2.1	10.0	0.2	0.5
地方債現在高	760	746	750	751	814	827	820	832	811	796	767
地方債現在高 (臨時財政対策債除き)	70,438	68,175	67,869	67,378	72,665	72,772	71,023	70,749	70,749	70,749	70,749
負債残高※	1,569	1,540	1,504	1,492	1,478	1,480	1,450	1,416	1,331	133,147	1,278
実質公債費比率 (3ヶ年平均)(16年度)	24.8	24.7	16.9	18.4	19.6	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0
経常収支比率 (%)	102.3	99.4	101.1	101.2	102.3	105.1	103.6	102.3	99.4	104.9	103.8
職員数 (人)	804	794	769	751	727	707	682	522	503	479	465

※税額等の数値については、千万単位を四捨五入して億単位で記載しています。

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	23.6	22.4
将来負担比率 (%)			(405.7)	393.5	372.5	383.0	364.9	352.0	302.1	291.6	191.6

※ 早期健全化基準：実質赤字比率12.30 連結実質赤字比率17.30 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

一般職（係長級まで 4%、課長代理級 5%、課長級 8%、部長級 9%）の給与カットを平成 31 年度まで継続しています。このように平成 23 年に空港連絡橋利用税の課税を検討した当時と比較すると、現在も大きな状況の変化はありません。【表 4】【表 5】

3.3 空港連絡橋利用税を5年間延長することについての検討

3.3.1 起債償還費用及び維持管理費の確保

本市は国際空港の玄関都市に相応しいまちづくりのために市域の都市基盤整備を進めてきましたが、その起債償還及び維持管理費（以下、空港関連事業経費）のための財源確保が必要となっています。国際空港を民活方式で建設するという当時の指針のもと、感染症対策・災害拠点病院としての医療センターや空港消防の施設整備、関空自動車道や阪神高速湾岸線、JR 西日本関西空港線、南海電鉄空港線等の空港アクセスの根幹となる道路・鉄道の整備に伴う関連地域整備事業が行われました。とりわけ、医療センターについて成田国際空港と比較すると、成田市は公立病院が無い一方で、私設の成田赤十字病院がありましたが、本市は、市立泉佐野病院をりんくうタウンに移築し、現在のりんくう総合医療センターを開設するため、巨費を投じる必要がありました。同センターは、空港災害に備えるとともに輸入感染症に対応する感染症センターや国際診療科などを有し、現在、外国人患者受入れ医療機関認証制度の認証も受けています。平成 27 年度の空港関連事業経費は 44.69 億円で、うち病院分公債費は 11.28 億円、運営費負担金は 3.1 億円、空港消防経費は 0.27 億円で、残りがその他の地域整備事業に係る経費です。

一方、空港からの固定資産税及び都市計画税（以下、「空港税収」という。）は 32.48 億円で、その差は△12.21 億円、空港連絡橋利用税を差し引いた後で△8.31 億円となっています。今回、延長を検討している平成 30 年度から平成 34 年度については、平成 30 年度の空港関連事業経費は 40.03 億円、空港税収は 30.01 億円、差は△10.02 億円、平成 30 年度から平成 34 年度までの差の合計は、△37.29 億円で空港連絡橋利用税を差し引いた後で△17.79 億円になります。将来においても本市が空港税収を上回るランニングコストを負担し続けなければならない状況です。また、次項で説明いたしますが、本市への新たな行政需要として「①訪日外国人旅行者への対応」「②空港アクセスの耐震化への対応」に関する事業費についても、空港関連事業費として計上すべきであると考えています。

したがって、今回、延長を検討している平成 30 年度から平成 34 年度について、新たな行政需要経費を合算すると空港税収との差は△51.78 億円となり、空港税収に空港連絡橋利用税を合算した空港関連税収との差でさえ、△32.28 億円となり、将来においても本市は、空港税収を上回る多額のランニングコストを負担する必要があると見込まれます。**【表 6】【図 3】**



■りんくう総合医療センター



■泉州南広域消防本部（旧りんくう消防署）

【表 6 空港関連事業費と空港税収の比較】

1. 空港関連事業費

(単位：百万円)

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
A 空港関連事業公債費	2,932	2,692	2,630	2,397	2,157	2,060	1,782	1,668
人件費	17	17	18	18	18	19	19	20
維持管理費	55	100	100	100	100	100	100	100
病院建設分公債費	1,128	1,128	1,128	1,128	1,128	1,128	1,128	1,128
運営交付負担金	310	310	310	310	310	310	310	310
空港消防経費	27	49	50	50	50	51	51	51
【空港関連事業経費】合計 A	4,469	4,296	4,236	4,003	3,763	3,668	3,390	3,277
B ①訪日外国人旅行者への対応	0	43	173	197	203	203	83	83
②空港アクセスの耐震化	0	3	83	0	170	170	170	170
【新たな行政需要経費】合計 B	0	46	256	197	373	373	253	253
合計 C=A+B)	4,469	4,342	4,492	4,200	4,136	4,041	3,643	3,530

2. 空港関連税収

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
D 空港税収(※)	3,248	3,169	3,096	3,001	2,939	2,882	2,799	2,751
E 空港連絡橋利用税	390	390	390	390	390	390	390	390
合計 F=(D+E)	3,638	3,559	3,486	3,391	3,329	3,272	3,189	3,141

(※)空港税収 = (固定資産税 + 都市計画税)

3. 【D】空港税収(※)と【A】空港関連事業経費の差

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【D】-【A】	△ 1,221	△ 1,127	△ 1,140	△ 1,002	△ 824	△ 786	△ 591	△ 526
		△ 3,488				△ 3,729		

4. 【F】空港関連税収(空港連絡橋利用税を含む)と【A】空港関連事業経費の差

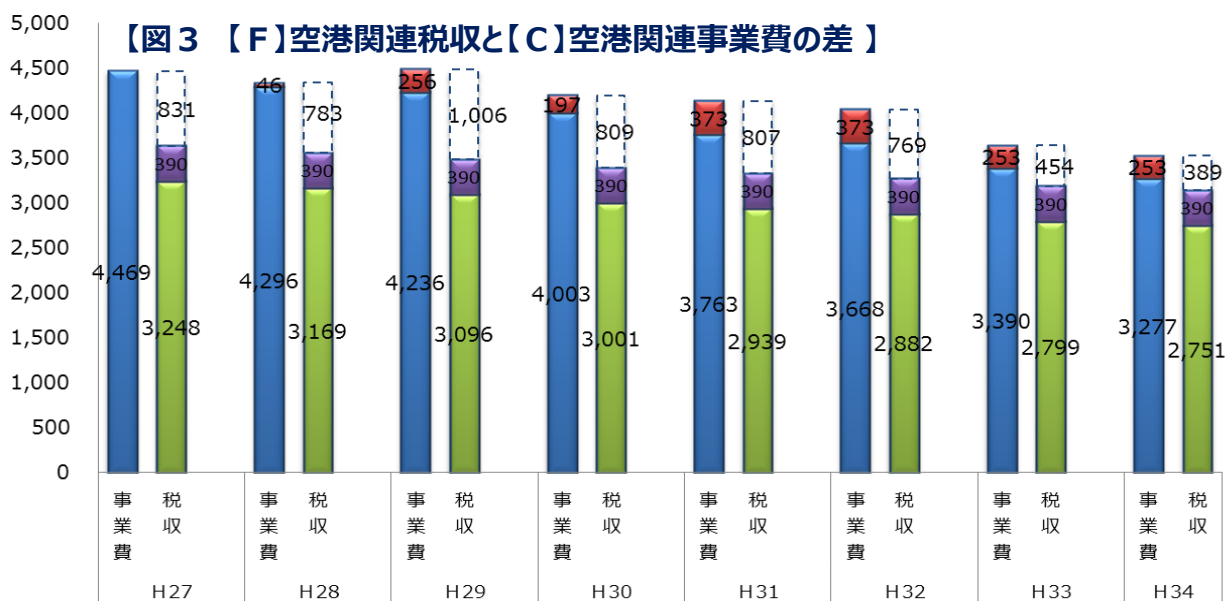
	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【F】-【A】	△ 831	△ 737	△ 750	△ 612	△ 434	△ 396	△ 201	△ 136
		△ 2,318				△ 1,779		

5. 【D】空港税収(※)と【C】空港関連事業費(新たな行政需要経費を含む)の差

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【D】-【C】	△ 1,221	△ 1,173	△ 1,396	△ 1,199	△ 1,197	△ 1,159	△ 844	△ 779
		△ 3,790				△ 5,178		

6. 【F】空港関連税収(空港連絡橋利用税を含む)と【C】空港関連事業費(新たな行政需要経費を含む)の差

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
【F】-【C】	△ 831	△ 783	△ 1,006	△ 809	△ 807	△ 769	△ 454	△ 389
		△ 2,620				△ 3,228		



■【A】空港関連事業経費 ■【B】新たな行政需要経費 ■【D】空港税収 ■【E】空港連絡橋利用税 □空港関連事業費と税収の差

3.3.2 新たな行政需要への対応

関西国際空港開港から20年以上が経過し、新たな行政需要が生じています。

① 訪日外国人旅行者への対応

関西国際空港に就航する格安航空会社（LCC）等を利用した、訪日外国人旅行者が急増し、その受入環境整備が求められています。宿泊施設が不足し客室単価が上昇していることは24時間空港である関西国際空港の事業活動にとって大きな支障となっており、各方面から、この事態を改善してほしいという要望がなされています。本市においては、宿泊施設不足への対応及び外国人旅行者が安心して利用できる観光案内所の設置が求められています。【表7】【図4】

② 空港アクセスの耐震化

連絡橋及び空港アクセスは阪神淡路大震災以前に建設されたため、平成23年東日本大震災や最近の災害経験を踏まえた耐震工事が必要で、本市にも費用負担が求められています。

いずれも、空港関連に伴う新たな行政需要であり、関空の玄関都市としての責任から、これらの行政需要に対応する必要があります。【表7】【図4】

【表7 空港連絡橋利用税にかかる新たな行政需要】

① 訪日外国人旅行者への対応

事業名	経費（見込）
1. 宿泊施設設置奨励金等 （滞在促進・受入環境整備条例）	（H28～H32見込み） ○宿泊施設設置奨励金（※8件） 400,000千円
	○雇用促進奨励金（※8件） 80,000千円
	（5年間支給） ○利子補給金（※8件） 120,000千円
2. 認定外国人観光案内所 （りんくうまち処等）	設置費 9,670千円
	まち処運営委託料（1年間※3館運営の場合） 58,700千円



■ 認定外国人観光案内所

② 空港アクセスの耐震化

事業名	経費（見込）
① 内陸部（※緊急輸送道路）	緊急輸送道路（関西空港自動車道・481号、阪神高速湾岸線、空港連絡橋）と交差・並行する鉄道箇所に係る事業費負担額 約86,000千円
② 海上部（空港連絡橋）	海上部の事業費負担額〔概算〕（鉄道部分） 約678,000千円
事業費負担割合：国1/3、府1/6、市1/6（JR西・JR東・JR東海を除く）	

※平成25年4月に首都直下地震・南海トラフ地震に備えるため、耐震補強の実施について努力義務を課す「特定鉄道等施設に関する耐震省令」が施行され耐震補強が推進されています。対象施設は、一定の要件を満たす駅・路線（高架橋・橋りょう等）及び緊急輸送道路等となっています。



■ 海上部（空港連絡橋）

【図 4 空港連絡橋利用税にかかる新たな行政需要（周辺地図）】



出典：国土地理院ウェブサイト (<https://maps.gsi.go.jp/>) ※「国土地理院ウェブサイト」をもとに泉佐野市税務課作成

3.3.3 納税者に対する理解促進と周知について

総務大臣の「同意にあたって」（技術的助言）を考慮し、本市では、導入時に空港連絡橋利用税に対する理解の促進及び円滑な運用を図るため、【2.2 空港連絡橋利用税の周知活動】で述べたとおり各種広報媒体を活用した、周知を図りました。

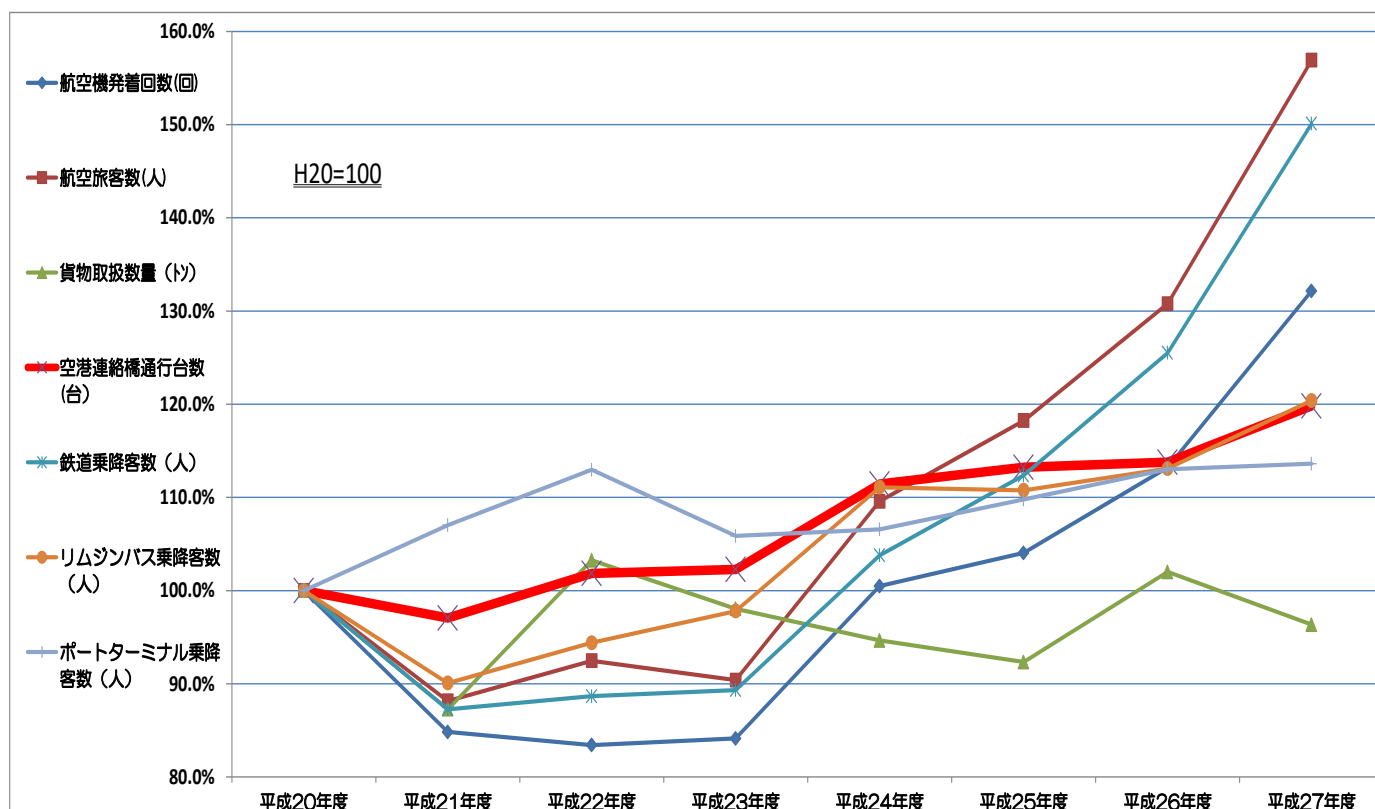
導入時の広報は十分であったが、開始後の広報については、不十分な点もあり、利用者に対して本市の空港関連事業経費を負担してもらうために課税しているという観点から、空港連絡橋利用税の役割を実績に基づき、納税者及び関係者にわかりやすく知らせ、理解を得よう今後も工夫して行わねばならないと考えています。

3.3.4 関西国際空港や経済社会に与える影響

空港連絡橋利用税は、空港アクセスの経費の一部となり、関西国際空港に係る諸活動に何らかの影響を与えています。

検討委員会において、国有化前の平成20年度から平成27年度までの航空旅客数、鉄道乗降客数、リムジンバス乗降客数、ポートターミナル乗降客数、貨物取扱数量等のデータと連絡橋通行台数の推移を比較検討した結果、大きな影響は認められませんでした。【図5】

【図5 空港連絡橋利用税実施前後の各種指標の推移】



3.3.5 空港連絡橋利用税に関する関係者の意見照会について

検討委員会により、法定外税の利害関係者（関西エアポート株式会社、新関西国際空港株式会社、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、一般社団法人大阪府トラック協会、関西国際空港レンタカー運営協議会、西日本高速道路株式会社）に対し、文書による意見照会が行われました。

回答はいずれも、空港連絡橋利用税の延長に反対するものであり、撤廃もしくは減額。リムジンバス（一般乗合バス）は課税対象から除外する等の要望もありました。

4. 空港連絡橋利用税の果たす役割と今後のあり方

本市は、民活による空港建設方針のもと、固定資産税及び都市計画税の空港税収を財源に見込み、空港関連地域整備事業を実施してきましたが、経済情勢の低迷や地価の下落により市税収入が当初の見込みを大きく下回ったことから財政状況が逼迫しました。

この間、本市では行財政改革と財政健全化に努めてきましたが、空港関連事業費が空港税収を大きく上回る状況が続き、空港連絡橋利用税を差し引いてもその差額は大きく、泉佐野市民が過大な負担を続けています。

空港連絡橋利用税の税率は、自動車が行き交う回数1往復につき100円であり、空港利用者にとって大きな負担になっていないと判断できます。

今年度、開催された検討委員会では「当委員会は、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を鑑みれば、空港連絡橋利用税を更に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理解を得るよう努めるべきである。」との結論をいただきました。

本市が連絡橋を自動車で行き交う行為に税源を見出すことは、関西国際空港建設という国家プロジェクトを当時の民活方針で行ったことに起因しており、これによって生じる特別な行政需要の一部を賄うためのものです。

したがって、この建設に関連して本市が行った事業は空港利用者に受益があり、その経費の一部を引き続き空港利用者に負担していただくために、空港連絡橋利用税条例を5年間延長します。

5. おわりに

以上のとおり、本市は、空港連絡橋利用税を5年間延長することをめざします。今後は、条例改正、総務大臣との協議に取り組むとともに、広報活動を充実させ、本市が空港連絡橋利用税を延長せざるを得ない状況をわかりやすく説明し、利用者及び関係者の一層の理解を得るよう努めていきます。今後も、本市の税務行政に、ご理解をお願いいたします。

「空港連絡橋利用税のあり方について」

編集・発行 泉佐野市 総務部 税務課

〒598-8550 大阪府泉佐野市市場東1丁目295-3

TEL (072) 463-1212 (代) FAX (072) 469-2336

e-mail: zeimu@city.izumisano.lg.jp

関西国際空港関連の年表

西暦(元号)	月	主な出来事
1938(昭 13)	9	兵庫県川辺郡神津村(現伊丹市)に大阪第2飛行場完成
1945(20)	9	米軍、伊丹飛行場を接收
1958(33)	3	米軍、伊丹飛行場を返還
1964(39)	6	伊丹空港にジェット機就航
	10	8市協賛足(伊丹、豊中、池田、豊中、箕面、尼崎、西宮、宝塚、川西の8市)
1966(41)	7	新東京国際空港、三里塚設置決定、成田空港公団発足
1968(43)	4	運輸省、関西空港の調査を開始
1969(44)	12	川西市住民、第1次訴訟提起
1970(45)	2	伊丹空港、B滑走路併用開始
	3-9	大阪万国博覧会
	2-12	大阪湾岸の自治体議会で空港建設反対決議相次ぐ
1971(46)	2	成田で、土地収用の強制代執行始まる
	5	8市協に、芦屋、吹田、大阪の3市が加わり、11市協に
	7	神戸市、神戸空港案を発表
	8	ニクソンショック
	10	航空審議会に「関西国際空港の規模及び位置」について諮問
1973(48)	2	伊丹市住民、第1次調停申請
	3	神戸市長、関西空港の神戸沖案に反対
	10	伊丹市、空港撤去都市宣言 第1次オイルショック
1974(49)	8	航空審議会が、伊丹空港の廃止を前提にして泉州沖が最適地であるという答申を提出
1977(52)	10	海上の観測塔が完成
1978(53)	5	成田空港が開港
1979(54)	9	泉南市議会在が空港反対決議を撤回、以後1982(57)年4月までにすべての自治体議会在が反対決議を撤回 (注:泉佐野市議会在は1981(56)年3月30日)
1980(55)	6	公害等調整委員会、伊丹空港の存廃問題について調停
1981(56)	4-5	運輸省が関係府県に、計画案や環境影響評価案などを提示 (注:「地域整備の考え方」を含め、いわゆる3点セット)
	12	夜間飛行禁止の訴えを却下するなどの最高裁判決
1983(58)	3	第2次臨調、最終答申
	7	運輸省、公団を中心とする事業主体案を地元の説明 (関西空港の事業主体案について水面下で検討される)
1984(59)	1	政府予算案で、関西国際空港株式会社の設立が認められ、政府出資金34億円を計上

	6	関西国際空港株式会社法公布、施行
	10	関西国際空港株式会社設立
1985(60)	4	日本電信電話 (NTT)、日本たばこ作業 (JT) 発足
	9	プラザ合意
1986(61)	4-11	関空会社、大阪府漁連や兵庫県漁連、和歌山県漁連と漁業補償契約調印
	9	11 市協、運動方針から「撤去」を削除
	11	泉佐野市、泉南市、田尻町、公有水面の埋立に同意
	12	運輸大臣、飛行場設置許可
1987(62)	1	大阪府知事、公有水面埋立免許
	2	日銀、第 5 次公定歩合引き下げ。公定歩合は年 2.5%となり、超金融緩和の時期が続く
1988(63)	4	国鉄が分割民営化、JR 各社が発足
	12	空港島護岸概成、埋立工事着手
1990(平 2)	4	空港島の沈下が激しく、埋立土砂を追加調停団、伊丹空港の存続を容認
	6	11 市協、伊丹空港の存続を要望
	7	伊丹空港の存続決定
	12	会社、開港目標時期を 94 年夏ころに変更
1991(3)	5	空港連絡橋架設。ターミナルビル着工
	12	りんくうタウン計画見直し 埋立工事完了
1992(4)	11	管制塔完成
1994(6)	6	ターミナルビル完成
	9	関空開港
1999(11)	7	第 2 期工事現地着工
2003(15)		関空会社に対し政府補給金の交付を開始 (90 億円/年) ※
2007(19)	8	第 2 滑走路オープン
2009(21)	4	連絡橋国有化
2012(24)	4	新関西国際空港株式会社設立
	7	関西空港と伊丹空港の経営統合
	10	LCC ターミナル供用開始
2016(28)	4	関西エアポート株式会社が運営開始
2017(29)	1	第 2 ターミナル (国際線) 供用開始
2020(令 2)		新型コロナウイルス感染症

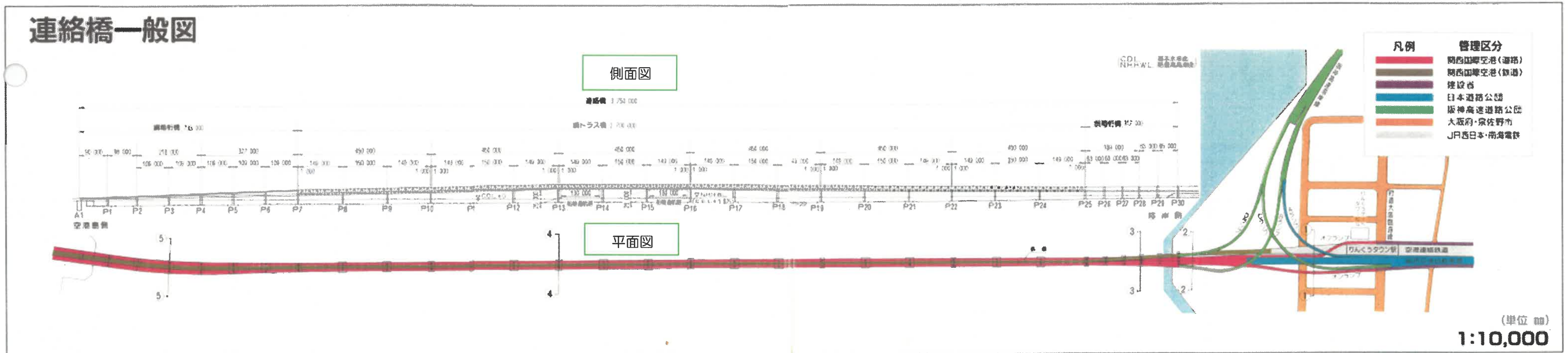
『関西国際空港 生者のためのピラミッド』(佐藤章、中公新書 1994年)などを参考に作成。

※30年間をめぐり年間90億円程度の補給金について、財務大臣と国土交通大臣が合意。

関空連絡橋の概要 広域図

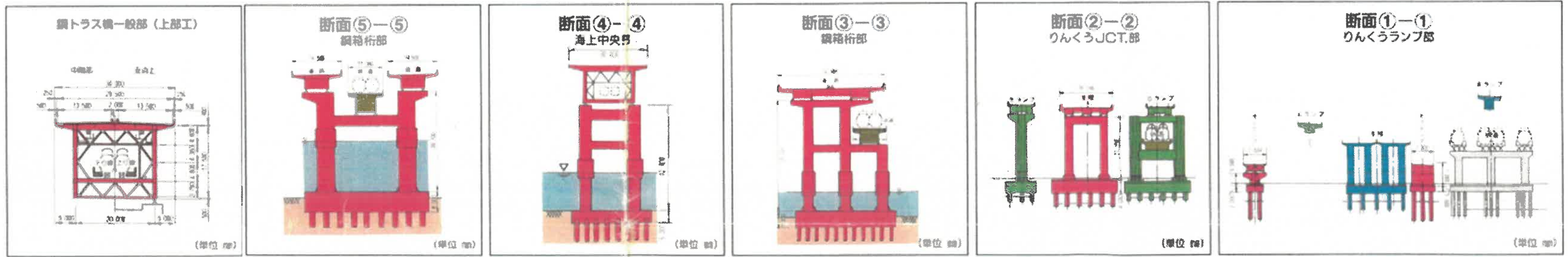


関西国際空港 連絡橋



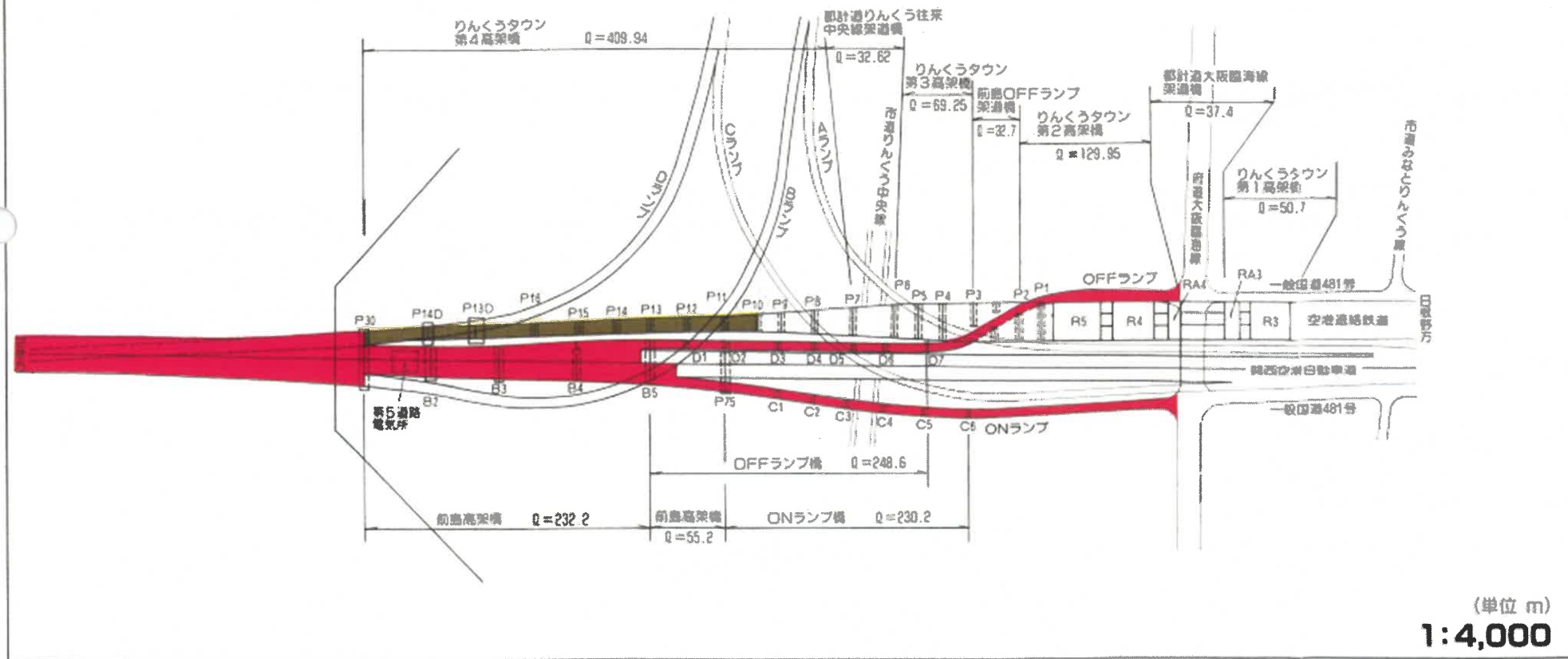
島内幹線道路規格

路線番号	路線名称	規格	設計速度	幅員
AF, AZ, U, N, O	旅客ターミナル橋上	第1種第3級	80km/h	約7,550m
	連絡橋-料金所	第2種相当	50km/h	
	料金所-島内	第2種相当	50km/h	
	ONランプ	A規格ランプ	40km/h	約420m
	OFFランプ	A規格ランプ	40km/h	約480m
	駐車場	第4種第1級	50km/h	約1,670m
B	国際貨物線上下	第4種第1級	50km/h	約6,850m
CT, C, 上	国内貨物線	第2種相当	50km/h	約330m
D	国内貨物方面連絡橋	A規格ランプ	40km/h	約730m
E	国内貨物方面連絡橋	A規格ランプ	40km/h	約730m
F	ボーターミナル連絡橋	第4種相当	30km/h	約780m
G	ボーターミナル	第4種相当	30km/h	約780m
H	PTB高速連絡橋	第4種相当	30km/h	約480m
I	リターン駐車場	A規格ランプ	30km/h	約520m
J	リターン出発路	A規格ランプ	30km/h	約180m
K	リターン駐車場	A規格ランプ	30km/h	約270m



出典：関西国際空港株式会社の資料

りんくうJCT.拡大図



出典：関西国際空港株式会社の資料

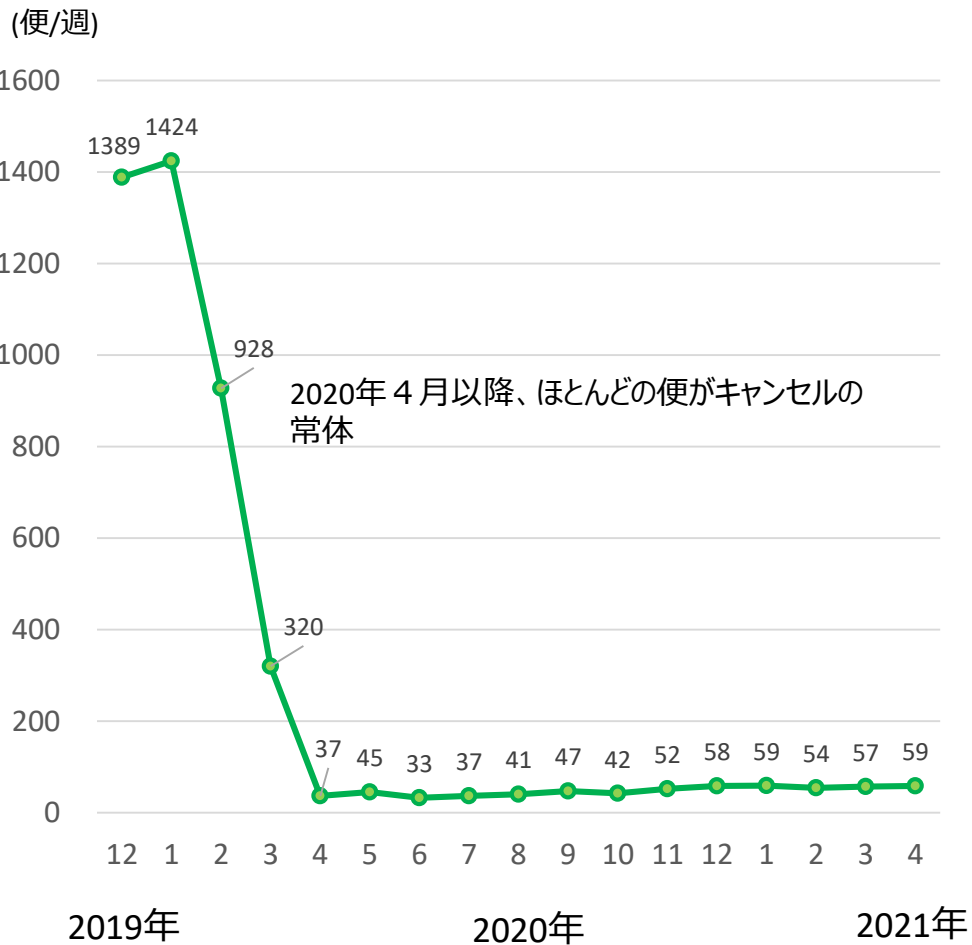
参考資料 3

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

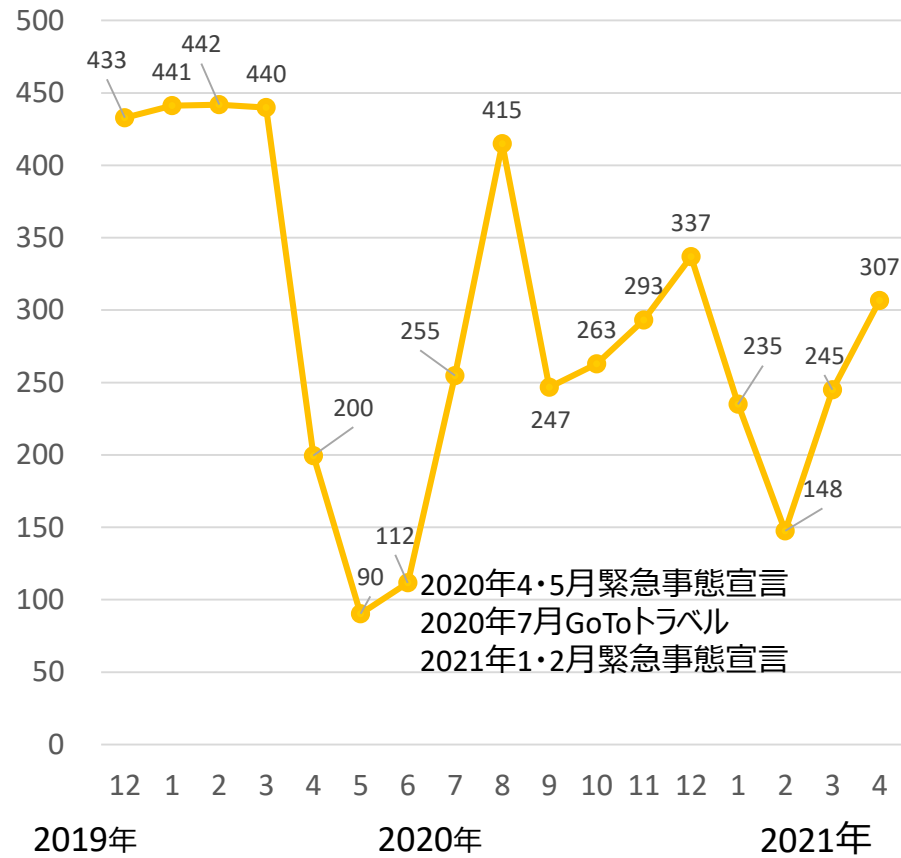
関西国際空港の現況

関西国際空港 旅客便数の状況 (2019.12-2021.4)

国際線 (関西空港)

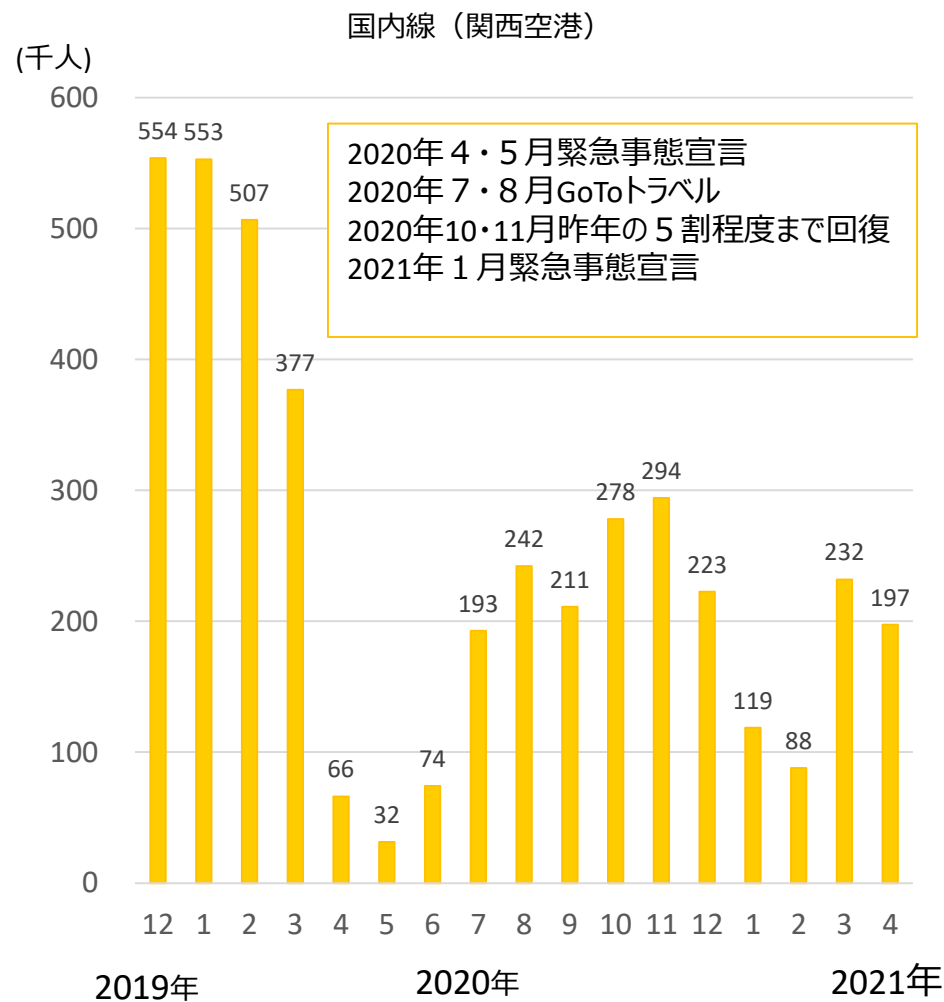
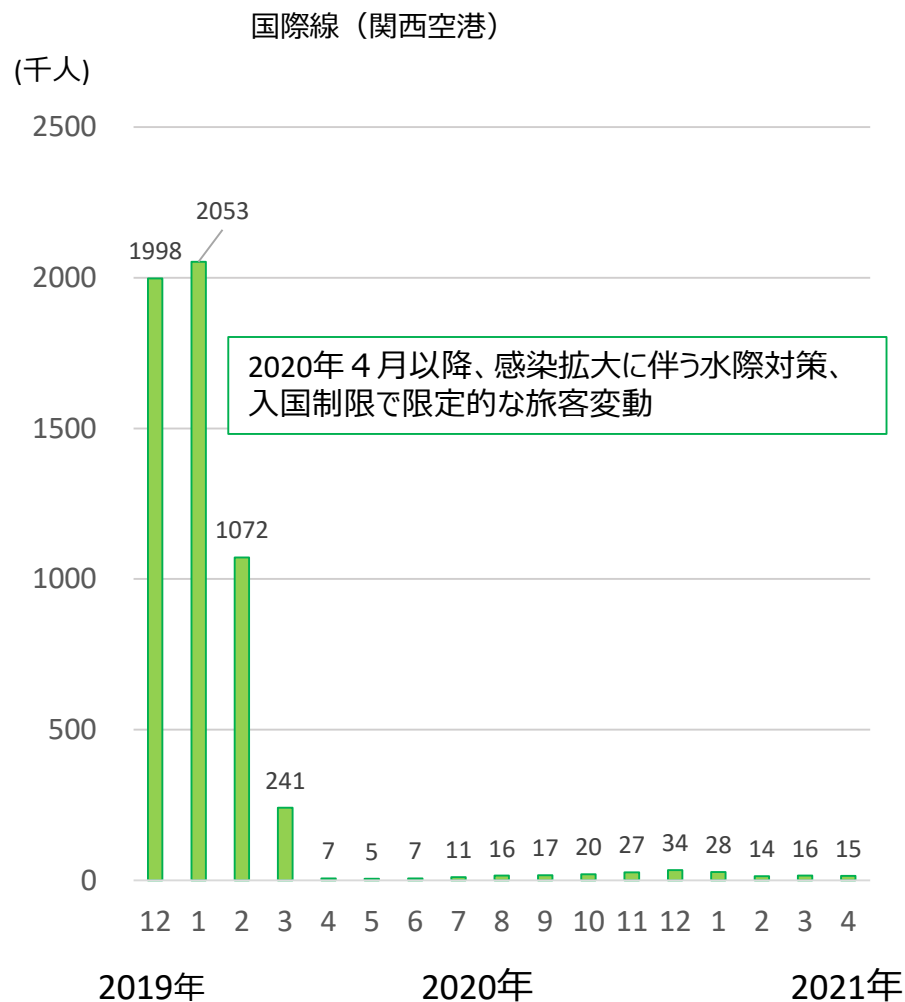


国内線 (関西空港)



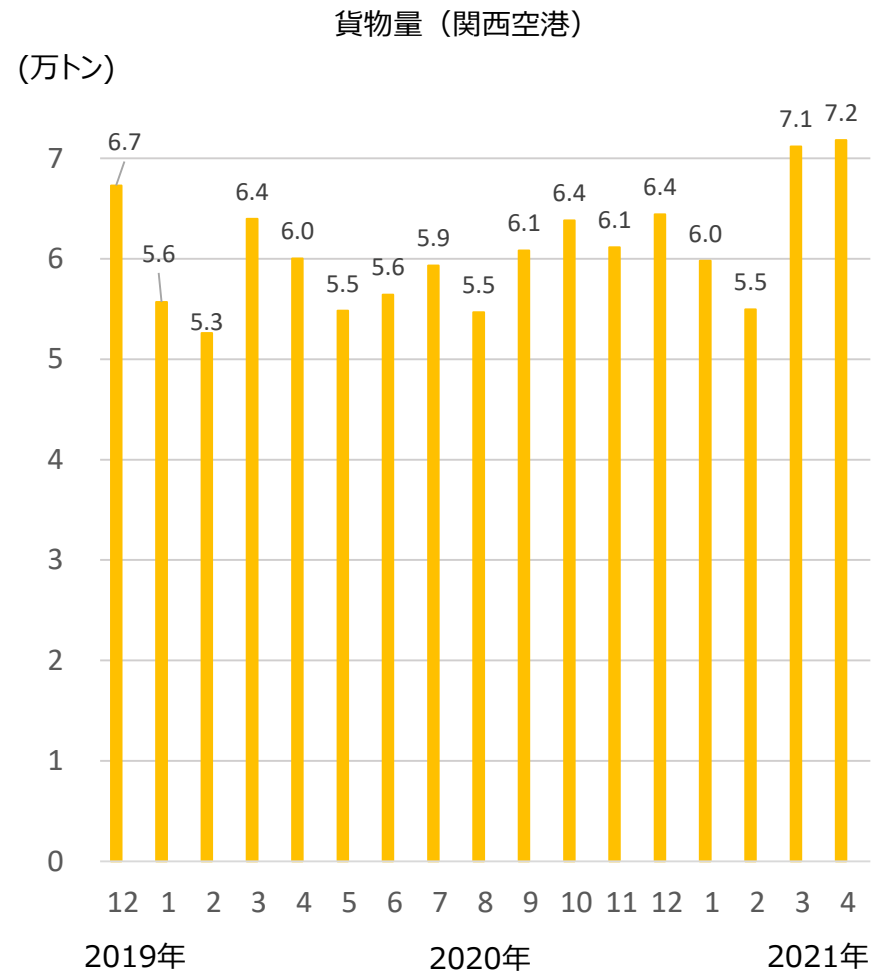
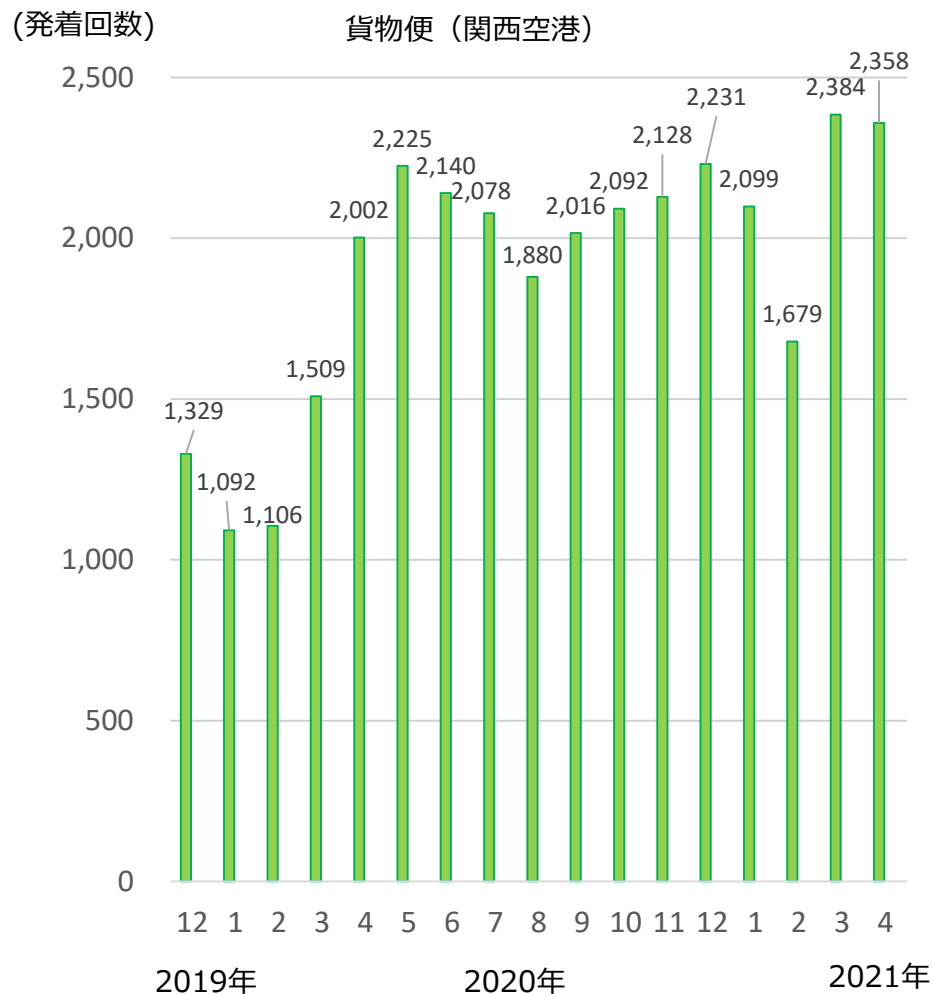
※ 2021年3月、4月の数値は速報値

関西国際空港 旅客数の状況 (2019.12-2021.4)



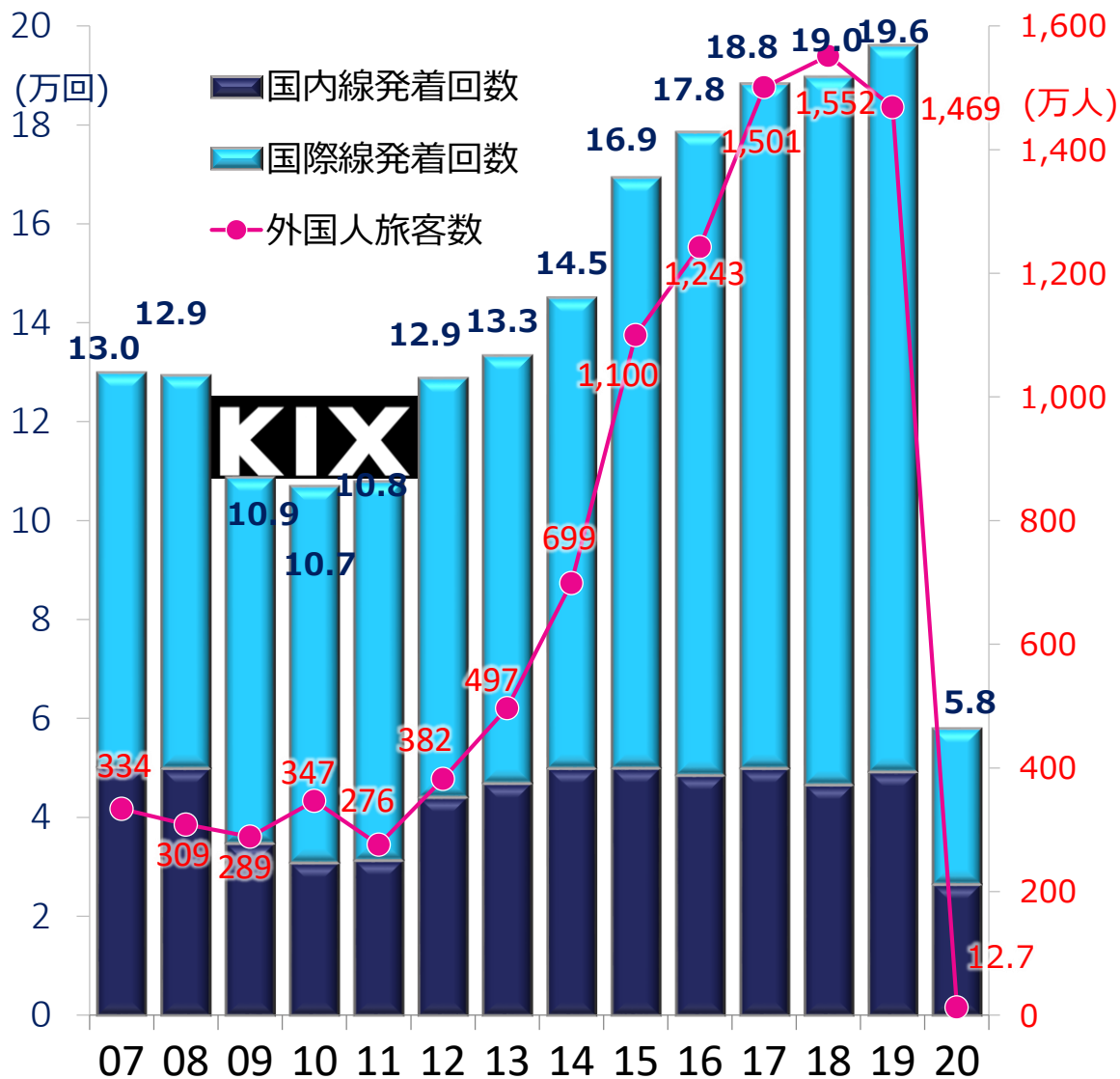
※ 2021年3月、4月の数値は速報値

関西国際空港 航空貨物の状況 (2019.12-2021.4)



※ 2021年3月、4月の数値は速報値

関西国際空港 運営概況（年度）

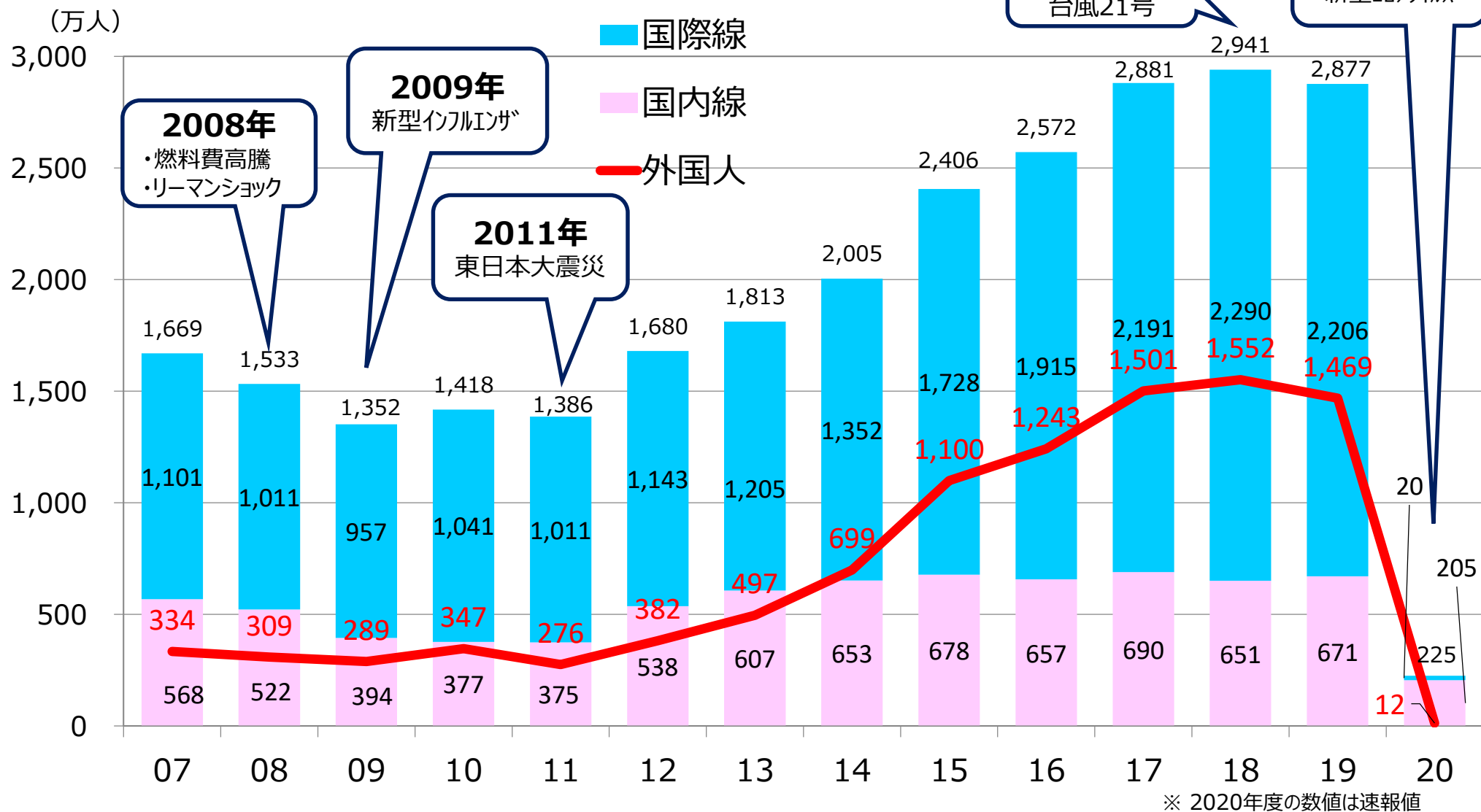


2020年度（令和2年度）

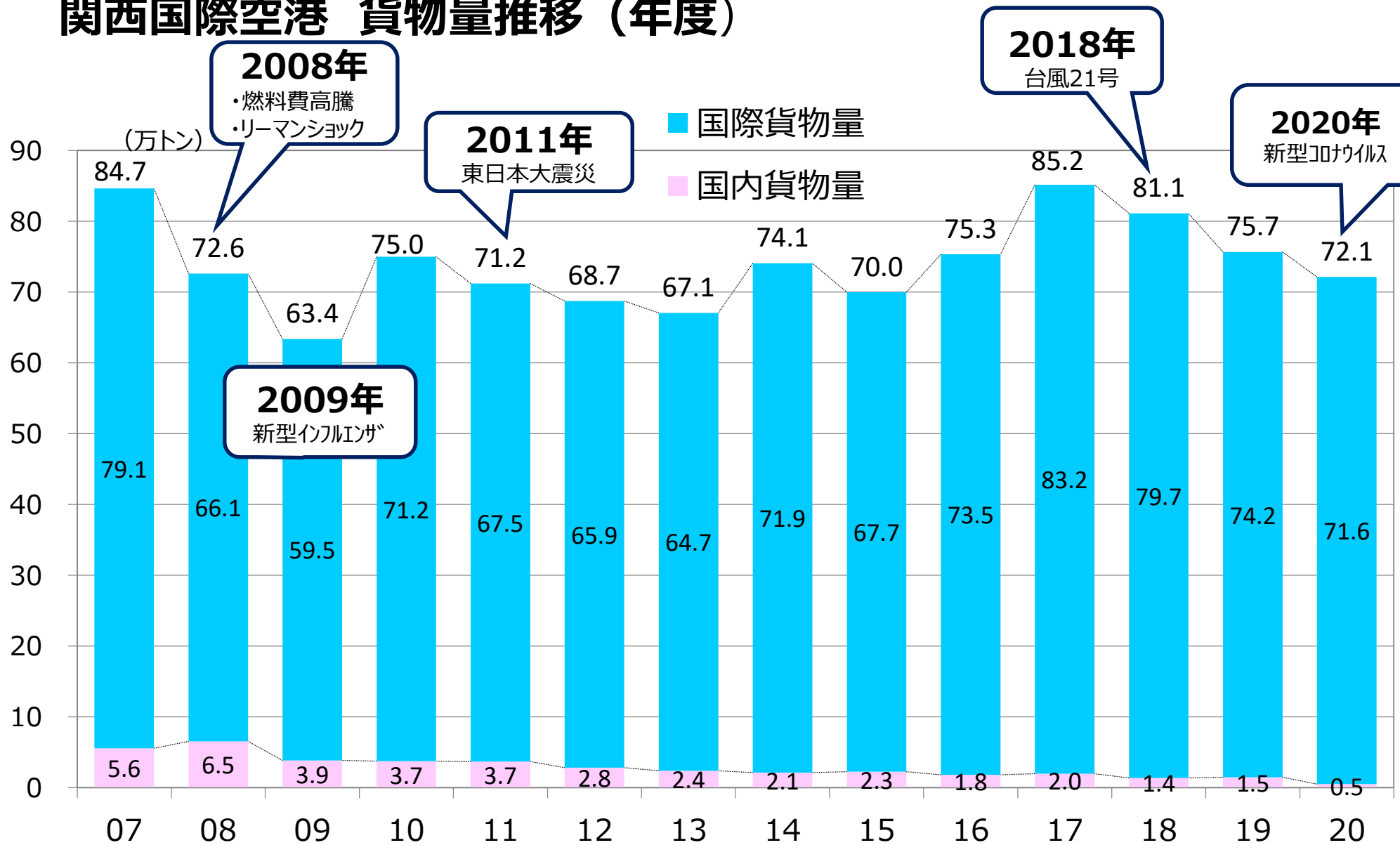
- 総発着回数 **5.8万回** (前年比▲71%)
- 総旅客数 **225万人** (前年比▲92%)
- ・国際線旅客数 **20万人**
(前年比▲99.1%)
- ・外国人旅客数 **12.7万人**
(前年比▲99.1%)

※ 2020年度の数値は速報値

関西国際空港 旅客数推移 (年度)



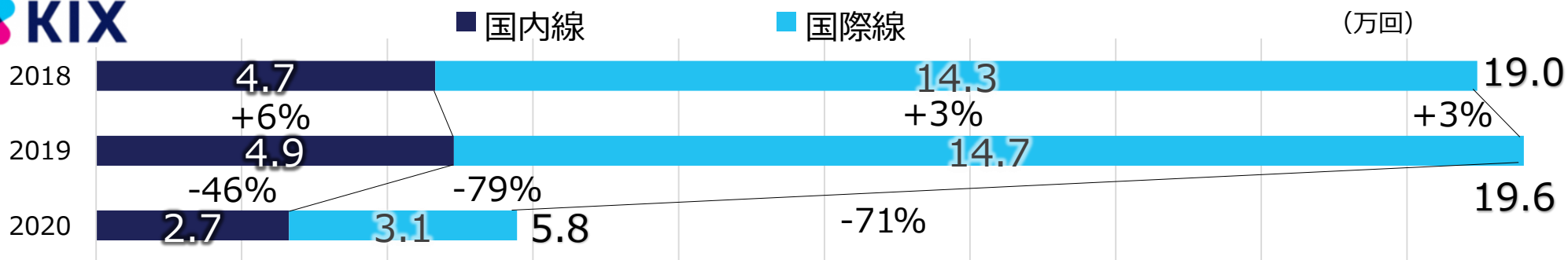
関西国際空港 貨物量推移 (年度)



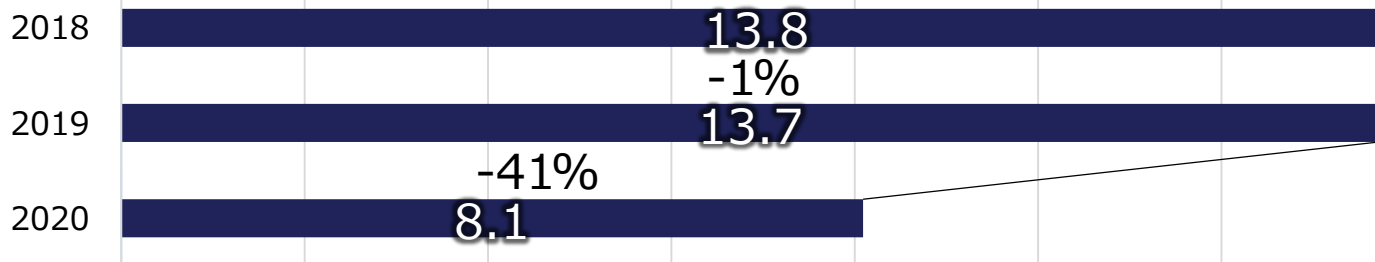
※ 2020年度の数値は速報値

関西3空港の発着回数の推移 (2018年度~2020年度比較)

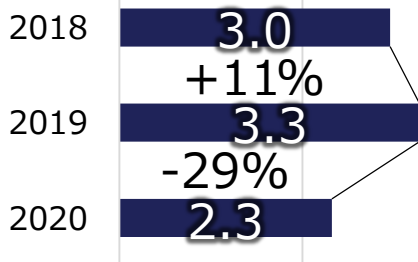
KIX



ITAMI

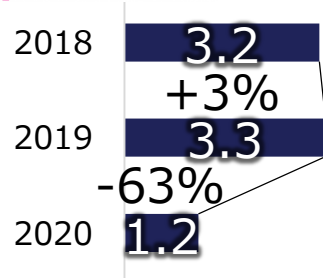
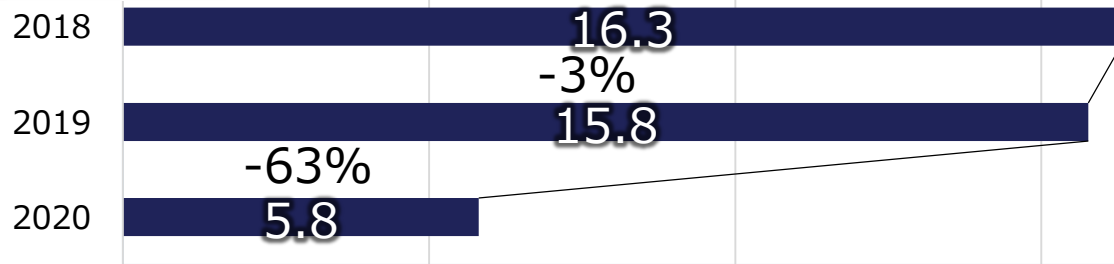
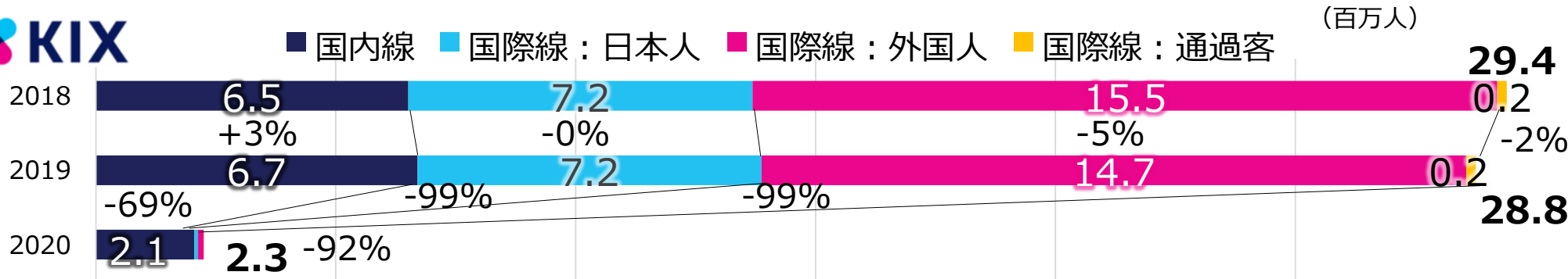


KOBE



※ 2020年度の数値は速報値

関西 3 空港の旅客数の推移 (2018年度~2020年度比較)



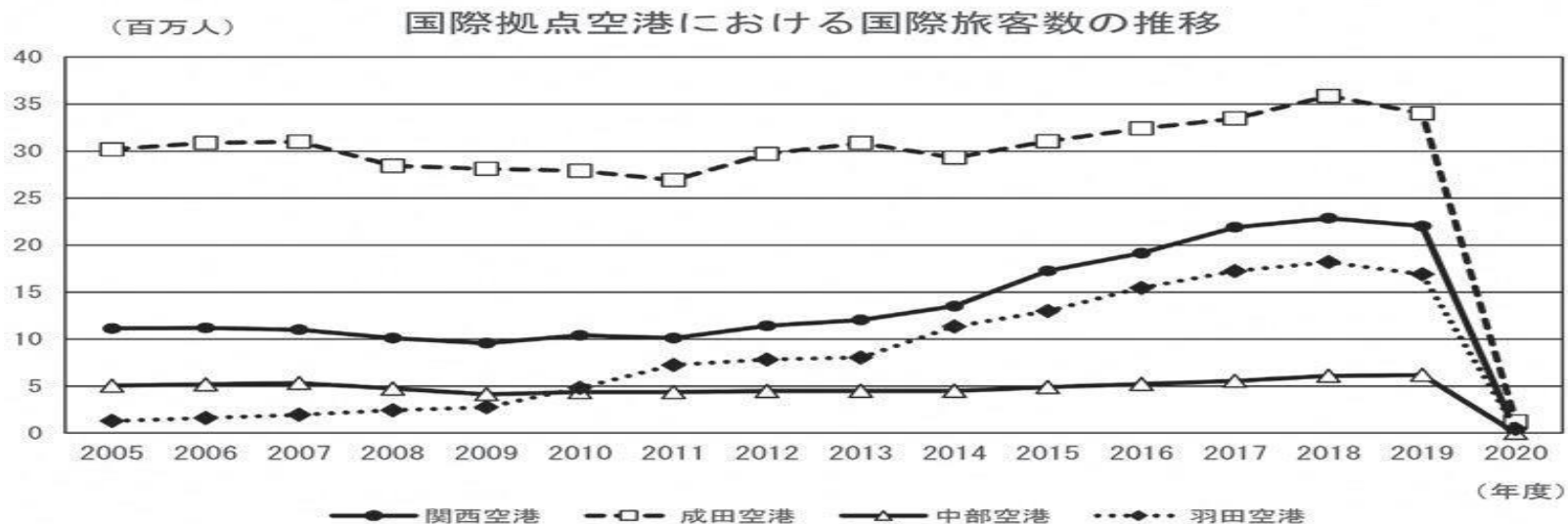
※ 2020年度の数値は速報値

関西国際空港の国際線方面別便数と国際拠点空港の国際旅客数の推移

1 関西国際空港の国際線方面別便数（旅客便）

	(便/週)														
	17冬	(都市数)	18夏	(都市数)	18冬	(都市数)	19夏	(都市数)	19冬	(都市数)	20夏	(都市数)	20冬	(都市数)	20冬構成比
韓国	355	(4)	360	(6)	346	(6)	348	(6)	232	(4)	3	(1)	5	(1)	10%
中国	336	(32)	346	(32)	415	(33)	494	(34)	600	(37)	15	(2)	3	(3)	6%
香港・マカオ	131	(2)	133	(2)	141	(2)	124	(2)	125	(2)	7	(2)	2	(1)	4%
台湾	138	(3)	128	(3)	135	(3)	135	(3)	134	(3)	7	(1)	13	(1)	26%
東南アジア	153	(10)	149	(10)	180	(11)	197	(11)	198	(11)	11	(3)	13.5	(4)	27%
北米	12	(2)	20	(3)	14	(2)	26	(4)	12	(2)	0	0	0.5	(1)	1%
ハワイ	29	(1)	36	(1)	39	(1)	28	(1)	28	(1)	0	0	1	(1)	2%
欧州	21	(4)	28	(4)	26	(4)	35	(5)	30	(5)	3	(1)	8	(3)	16%
中東	7	(1)	7	(1)	7	(1)	7	(1)	7	(1)	6	(1)	4	(1)	8%
オセアニア	14	(4)	12	(3)	13	(4)	11	(3)	17	(4)	0	0	0	0	0%
グアム	18	(1)	21	(1)	21	(1)	21	(1)	23	(1)	0	0	0	0	0%
その他	3	(2)	4	(3)	3	(2)	7	(4)	3	(2)	0	0	0	0	0%
合計	1,217	(66)	1,244	(69)	1,340	(70)	1,433	(75)	1,409	(73)	52	(11)	50	(16)	100%
本邦社	5社		5社		5社		3社		4社		0社		2社		
外航社	53社		54社		56社		60社		60社		10社		19社		
運航会社	58社		59社		61社		63社		64社		10社		21社		

2 国際拠点空港の国際旅客数の推移



関西国際空港内の店舗の状況と今後の見通し

1 関西国際空港内の飲食・物販など店舗の状況

2020. 6月時点	238店舗	営業中：	80店舗	休業中：	158店舗
9月時点	221店舗	営業中：	90店舗	休業中：	131店舗
11月時点	221店舗	営業中：	90店舗	休業中：	131店舗
2021. 3月時点	220店舗	営業中：	87店舗	休業中：	133店舗
6月時点	207店舗	営業中：	83店舗	休業中：	124店舗

2 今後の見通し

国際線・国内線とも、世界各国・地域、国内における新型コロナウイルス感染症の収束時期や入国制限措置の状況にもよるため、現段階では先の見通しができる状況ではない。
今後、ワクチンの普及により各国、国内の感染状況が落ち着いてくれば、人の流れも再開することが期待され、航空需要も増加に転じてくることを想定