

第 2 回

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

令和 3 年 11 月 1 日 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 1 回検討委員会の会議報告等について

(2) 泉佐野市空港連絡橋利用税について

(3) その他

3. 閉会

目 次

資料13	泉佐野市の空港行政について……………	1
資料14	空港関連事業と空港税収について……………	5
資料15	(続き)空港関連事業と空港税収について ……	6
資料16	税率について……………	7
資料17	(グラフ)空港連絡橋利用税実施前後の各種指標推移……………	9
資料18	空港連絡橋利用税実施前後の各種指標推移……………	10
資料19	徴税経費について ……	11
資料20	意見照会に対する回答……………	12

泉佐野市の空港行政について

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

1. 関西第2空港計画から工事開始まで

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

新東京（成田）国際空港の二の舞を避けることも非常に重要でした。こうして関西第2空港の計画は、公害のない空港を地元の合意の下に進めることになり、運輸省の調査が始まりました。

同時期、大阪湾岸の自治体では空港建設に反対する決議が相次ぎます。

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

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

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

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

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

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

源対策が示された」（同）と評価しました。

泉佐野市の空港関連地域整備事業は、市が事業主体となるもの、および市の負担を伴う事業で、「街路・道路」、「公共下水道等」、駅周辺再開発等の「面整備」、「農林水産」、消防施設整備等の「その他の公共施設」に区分され、２０００（昭和７５）年までの事業費は１３００億円とされました。

空港関連事業			（億円）	
	事業分類	内 容	事業費	うち国費
1	空港連絡道路の建設に伴う関連道路の整備	主要道路へのアクセス、道路分断による付替え等	176	14
2	鉄道高架化整備	運行本数の増加に伴う渋滞の解消	231	0
3	主要駅周辺関連整備	まちの玄関口としての主要駅周辺の再開発、区画整理等	109	20
4	公園整備	シンボル公園の整備と連絡道路等の整備により減少する都市公園面積の確保	42	14
5	農林水産関係整備	主要道路建設に伴い分断される農林施設（農道・林道・水路・ため池）の付替え等	67	0
6	消防施設整備	空港災害等を含めて、本部の移転及び空港島内の分署の建設	43	1
7	その他排水路整備、調査等	浸水対策のための下排水路整備等	13	3
8	下水道整備	りんくうタウン造成に係る市域の浸水対策及び汚水整備	743	175
	（小計）		1,424	227
9	市立病院移転・改築整備	高度医療等への対応のためいん、改築	290	6
10	感染症センター整備	海外からの感染症対策への対応	7	3
	合計		1,721	236

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

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

2. 泉佐野市の空港行政

（1）空港関連地域整備事業の展開、そして財政危機

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

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

した。

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

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

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

（2）泉佐野市の現在の空港行政について

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

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

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

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

（3）空港連絡橋利用税の役割について

関空建設の歴史及び関空の現在の発展を踏まえ、泉佐野市には空港の地元市として実施すべき行政需要があります。現在は世界的に人流が止まっていますが、新型コロナウイルスの収束を見据え、地元と関空の発展につながる行政を進めることです。

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

第2に、新型コロナウイルスの感染拡大前に明らかになった新たな行政需要に対応することです。訪日外国人旅行者の増加に対応する各種の事業や人手不足に対応する外国人受入環境整備事業、りんくうタウン駅ビルの活性化事業、連絡橋など空港アクセスの耐震工事補助です。

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

第4に、将来の税収増によって賄うとした起債償還を進めることです。

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、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。

空港関連事業と空港税収について

空港に関連して泉佐野市が実施する事業

関空の発展によって地元自治体を実施すべき空港関連地域整備や新たな行政需要、空港関連地域整備施設の更新経費、空港建設時の関連地域整備に要した起債償還費用。

	平成 30 年度から令和 4 年度 (X)	令和 5 年度から令和 9 年度 (Y)	(Y) + (X)	(Y) - (X)	備考
事業経費 A	232.7 億円	194.7 億円	427.4 億円	△38.0 億円	※1
空港税収 B※2	182.1 億円	157.3 億円	339.4 億円	△24.8 億円	※3
C=B-A	△50.6 億円	△37.4 億円	△88.0 億円	13.2 億円	

関空橋税 D	14.7 億円	17.0 億円	31.7 億円	2.3 億円	
--------	---------	---------	---------	--------	--

C+D	△35.9 億円	△20.4 億円	△56.8 億円	15.5 億円	
-----	----------	----------	----------	---------	--

※1：主な要因は公債費△64 億円（空連事業△53 億円、病院△11 億円）。

※2：「空港税収」とは、関西空港に係る固定資産税、都市計画税、法人市民税により算出。

※3：主な要因固定資産税都市計画税△6 億円、法人市民税△1 9 億円

(続き) 空港関連事業と税収について

事業説明	経費と税収等（5年間）	
	H30-R4	R5 - R9
空港関連地域整備 (37.5 億)	23.4	14.1
・熊取駅西地区整備 (11.0 億)	(7.4)	(3.6)
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。		
・泉佐野土丸線 (26.5 億)	(16.0)	(10.5)
市中心部と空港・りんくうタウンを地域緊急交通路。		
新たな行政需要 (42.4 億)	12.4	30.0
① 関空の発展に伴って生じた新たな課題		
（訪日外国人旅行者への対応） (15.1 億)	(7.8)	(7.3)
（外国人受入環境整備等） (7.2 億)	(0.3)	(6.9)
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。		
・りんくうタウン駅ビルの活性化 (2.6 億)	(0.8)	(1.8)
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。		
②* 関空連絡橋耐震工事補助 (17.5 億)	(3.5)	(14.0)
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。		
施設の更新経費（ランニングコストを含む） (97.4 億)	39.8	57.6
①維持管理経費 (7.8 億)	(3.8)	(4.0)
②*病院施設改修 (13.0 億)	(0)	(13.0)
③下水道施設（雨水対策）の更新経費 (6.3 億)	(1.5)	(4.8)
（雨水ポンプ場、浸水ポンプ）		
④人件費 (1.5 億)	(0.8)	(0.7)
⑤*病院運営費負担金 (64.5 億)	(31.6)	(32.9)
⑥*空港消防経費 (4.3 億)	(2.1)	(2.2)
起債償還 (250.1 億)	157.1	93.0
空港関連事業公債費 (147.9 億)	(100.6)	(47.3)
病院建設分公債費 (102.2 億)	(56.5)	(45.7)
空港建設時の関連地域整備に要した起債償還費用		
合計	232.7	194.7

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

空港連絡橋利用税	14.7	17.0
----------	-------------	-------------

注：* 印は連絡橋の利用者にとりわけ受益があると考えている事業（総額 62.1 億円）

税率の検討

税率は様々な要素を検討して決定する必要がある。

1. 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。

税 率	100円	120円	140円	160円	180円	200円
税収額	17.0 億円	20.4 億円	23.8 億円	27.2 億円	30.6 億円	34.0 億円
増加額	-----	3.4 億円	6.8 億円	10.2 億円	13.6 億円	17.0 億円

2. 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」

資料 17 グラフ

- (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。これは民活方針であり、国の経済施策の変更でもあった。普通車の通行料金は1500円から800円になり、700円引き下げられた。

現行の税率は、引き下げ幅700円の範囲内の100円だが、税率を引き上げると引き下げ幅700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。

3. その他

- (1) 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。

- (2) その他

法定外税の新設（延長）には税率の検討が必要だが、税率を変えれば単純延長ではなくなる。

協議期間

新設時 6ヶ月 11 日（平成23年9月30日提出、平成24年4月11日同意）

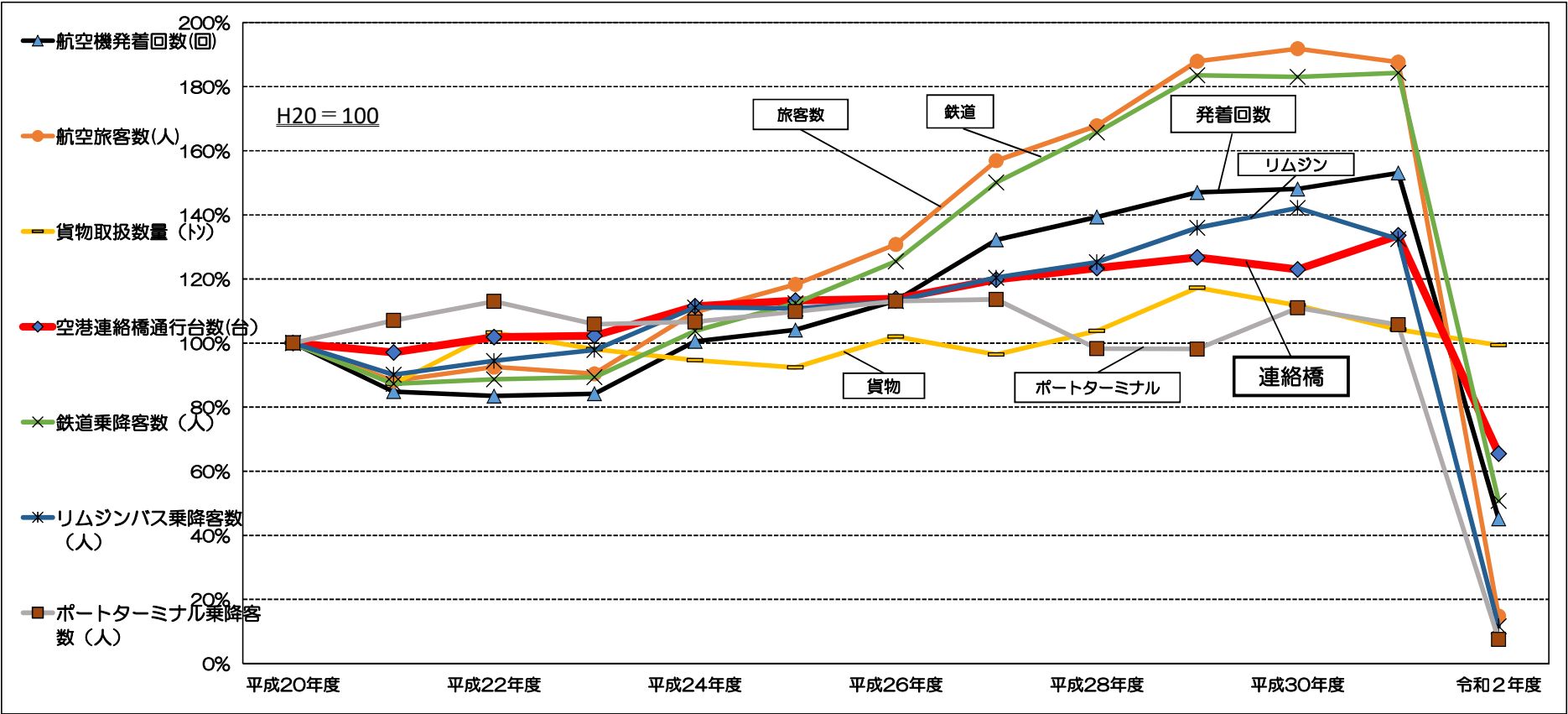
更新時 3ヶ月 10 日（平成29年3月28日提出、平成29年7月7日同意）

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。

(グラフ) 空港連絡橋利用税実施前後の各種指標推移



※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
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
ETC平日夜間	1,500	800	800	550	550	550	820	820	820	820	820	840	840
備考欄		国有化		ETC割引		H25,3,30から 税徴収開始	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
外国旅客者数(千人)	3,085	2,888	3,467	2,757	3,821	4,966	6,992	11,000	12,425	15,010	15,518	14,688	130

■空港連絡橋利用税実施前後の各種指標推移

資料 18

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
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
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
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
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	851,559	811,218	756,711	721,324
空港連絡橋通行台数(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
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
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
ポート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

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

徴税経費について

空港連絡橋利用税は平成25年3月30日に徴収を開始していて、徴税経費は以下のようになっています。

1. 空港連絡橋利用税の徴収方法 特別徴収

2. 特別徴収義務者 関西国際空港連絡橋の通行料金を収受するもの (西日本高速道路株式会社)

3. 特別徴収に関する泉佐野市と西日本高速道路株式会社との協定

次の2つの協定により ETC システムによる徴収及び費用負担について取り決め。

- (1) 「泉佐野市空港連絡橋利用税の特別徴収に関する基本協定」
- (2) 「泉佐野市空港連絡橋利用税の特別徴収に係る費用負担に関する協定」

基本的な考え方：税徴収に際して発生する費用は泉佐野市が負担する。

4. 経費の詳細

(1) 工事費用

ETC システム改修費用 32,576千円

(2) 徴収経費の増加費用(ランニングコスト)

特別徴収に係る事務的経費(2.5%)、データ処理費用、カード手数料

注：データ処理費用及びカード手数料の経費(率)は利用カード(クレジットカード等)ごとに変わる。

平成25年度から令和2年度までの実績 平均 5.62% (5.44%から 5.81%)

5. その他 他税目等の徴税経費

- (1) 軽自動車税(環境性能割) 5.00%
- (2) 府税徴収事務委託金 令和2年度実績 4.51%

意見照会に対する回答

西日本高速道路株式会社	13
一般社団法人大阪府トラック協会	17
関西国際空港テナント連絡協議会	18
関西国際空港 航空会社運営協議会	19
関西国際空港リムジンバス等運営協議会	20
一般社団法人大阪バス協会	23
関西エアポート株式会社	24
新関西国際空港株式会社	26
関西パーキング事業協同組合	27

関 企 第 14 号
令和 3 年 10 月 12 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
関西支社長 永田 順



泉佐野市空港連絡橋利用税について（回答）

令和 3 年 9 月 17 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
税について（意見照会）」について、別紙のとおり回答いたします。

以 上



(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

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。

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(料金収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。

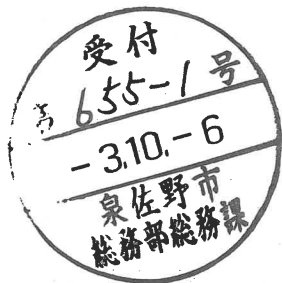
【参考3】平成28年9月29日付関企第19号「泉佐野市空港連絡橋利用税の延長について(回答)」

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。



大ト協 第 2 3 3 号
令和 3 年 1 0 月 6 日

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会

会 長 田 中 治 殿

一般社団法人大阪府トラック協会

会 長 中 川 才 助

泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長に対する意見

平素は、トラック運送業界に対しまして、格別のご理解・ご高配を賜り誠に有難うございます。

さて、この度ご連絡を頂いた、「空港連絡橋利用税」の課税を令和 5 年 3 月 3 0 日から延長する件は、そのまま実施されることになれば、関西国際空港を利用している物流関係者は引き続き大きな負担を強いられ、昨年からのコロナウィルス感染症の影響も相まって事業経営にも大きな影響が出てきます。

また、トラック運送業界は、平成 2 年の規制緩和以降、事業者数の増加に伴う過当競争により、原価に見合った運賃収受が困難な状況にあり、安全・環境規制の相次ぐ強化等による大幅なコストの増大や高速道路の料金問題などにより危機的な状況が続いております。

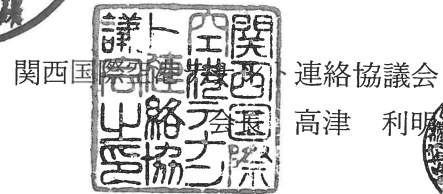
さらに、社会的な問題となっている労働力の不足とともに、令和 6 年 4 月からの年 9 6 0 時間の時間外労働上限規制適用に向けて積極的に取り組んでいる中、これ以上トラック運送業界の負担増を強いるこの利用税の延長については、到底受け入れられるものではありません。

つきましては、貴委員会におかれましてもこのような事情をお察し頂き、泉佐野市空港連絡橋利用税の課税期間延長を実施されることのないように、特段のご配慮とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

泉佐野市空港連絡橋利用税検討委員会
会長 田中 治 様



令和3年10月11日



泉佐野市法定外税「空港連絡橋利用税」の延長に対する要望

拝啓 秋雨の候、貴市ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

私どもは、関西国際空港に出店している飲食店・物販店・サービス店舗等の事業者 97 社にて構成している協議会であり、関西国際空港の円滑な運営に協力し、その発展に資することを目的としている組織でございます。

今般、貴市が令和5年3月29日までとされている空港連絡橋利用税を更に5年間延長することを検討されている件につきまして、当協議会は、貴市が平成25年3月30日より本税を導入された際並びに平成30年3月30日より5年間延長された際にも、本税の撤回を強く要望いたしており、大変失望するとともに改めて反対の意を表するものであります。

関西国際空港におきましては、この空港連絡橋利用税の導入以降、関係者のご支援・ご努力により LCC をはじめとした新規就航・増便が相次ぎ、訪日外国人の需要が急増し、私ども空港内テナント事業者だけでなく、関西国際空港の地元自治体を含めた地域の皆様もその経済的な成長を感じておられた状況でございましたが、昨年からの新型コロナウイルス感染拡大の状況により、関西国際空港の利用旅客数が激減し、空港内テナント事業者にとって非常に厳しい運営状況下に置かれております。

そのような状況にあるときに、空港連絡橋利用税を更に延長することは、空港を利用される多くのお客様や空港関係者・事業者に多大な負担を強いることとなり、物流コストを含めて、本税の適用による最終負担は当然のことながら、テナント事業者にも及んでまいります。

また一方、この空港連絡橋利用税導入当時は財政健全化団体にあった貴市におかれましては、この空港連絡利用税の導入やその他増収施策を進められ、平成25年度決算にて財政健全化団体から脱却されたものと承知しております。現在の財政状況は導入当時と比べ大幅に改善されており、この空港連絡利用税再延長の必要性には大変疑問を感じているところでございます。

貴市におかれましては、上記の島内テナント事業者のお客様利便性向上に向けた取り組みを含め、関西国際空港の発展に向けた関係者の努力をお汲み取り頂き、本税を撤回して頂きますよう、強く要望いたします。

最後になりましたが、貴市のますますのご発展をお祈り申し上げ、何卒伏してお願い申し上げます。

敬具

2021 年 9 月 27 日

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 キャセイパシフィック航空会社 原田 朋

連絡先 072-455-3020(事務局 辻平)



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ございます。

貴市が 2013 年 3 月 30 日より空港連絡橋利用税(関空橋税)を導入される際にも、2018 年 3 月 30 日までとされている徴収期間を更に 5 年間延長された際にも反対を表明させて頂きましたが、更に 2023 年から 5 年延長することを検討されているとお伺いし憤りを覚えております。

昨年からの新型コロナウイルスの影響により、航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少が続いており、航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況となっています。

大阪・関西が世界の都市間競争に勝ち抜き、ビジネス・観光・研究開発のハブとして今後さらに発展するためには、関空は欠くことのできないインフラです。そのため、国や関係自治体、経済界が一体となり、関空の機能維持に向け、国際交流を支える水際対策の充実・強化、空港機能を支える事業者の経営支援などに取り組む必要があります。

空港関係者は、コロナ禍での様々な感染対策はじめニーズに応える対応を検討し、2025 年の大阪万博を見据え、2019 年以前の活気のある空港に戻すべく努力をしており、以前のように訪日外国人の急増により空港周辺地域、及び、自治体にはその経済的波及効果の恩恵をもたらすことが出来るものと信じ、日々努力を重ねております。

その様な状況にあっても、尚、空港連絡橋利用税の徴収を更に延長し、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。

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3年10月8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





令和3年10月8日

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 松平 康



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 社で構成し、「関西空港にかかる一般乗合バスの運行に関し、バス事業者間並びに関西エアポート株式会社や監督官庁との調整をおこない、安全・円滑なる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います。（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、関西空港と近畿 2 府 3 県（滋賀県除く）・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、関西空港アクセスの一翼を担っています。

さて、貴市におかれましては関西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 2 期 10 年に渡り「泉佐野市空港連絡橋利用税の徴収」（以下「当該施策」という。）を継続実施されています。

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は非常に大きな負担となり、広域に構築を進め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 月及び平成 28 年 9 月に貴市に申し入れをおこないました。

しかしながら、協議会の意見が聞き入れられること無く当該施策を継続実施されたことは、甚だ遺憾であります。

かかる状況下、貴市では当該施策を令和 5 年 3 月 30 日から更に 5 年間の延長を検討することですが、協議会としては当初から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共に、下記要望事項を強く申し入れる次第であります。

【追記】

関西空港を取り巻く状況は従前と比べ、新型コロナウイルスの世界的な蔓延という未曾有の事態により豹変しています。関西空港リムジンバスも開業以来の危機を迎え、過去に例を見ない減便や路線運休の対応を取らざるを得ない事態に陥っていますが、回復の兆しはまだまだ見通せず、経営的にも非常に厳しい期間が継続しています。

つきましては、関西空港リムジンバスの現状をご理解賜りますよう、お願い申しあげる次第であります。

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）は課税対象から除外する等の緩和策をとること。



以上

関西国際空港リムジンバス等運営協議会 会員各社

(令和3年9月1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. 大阪空港交通株式会社 | 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 | 大阪府東大阪市小阪 1-7-1 |
| 5. 和歌山バス株式会社 | 和歌山市和歌浦西 1-8-1 |
| 6. 京阪バス株式会社 | 京都市南区東九条南石田町 5 |
| 7. 奈良交通株式会社 | 奈良市大宮町 1-1-25 |
| 8. 南海バス株式会社 | 堺市堺区竜神橋町 1-2-11 |
| 9. 日本交通株式会社 | 大阪市西区新町 3-14-13 |
| 10. 徳島バス株式会社 | 徳島市出来島本町 1-25 |
| 11. 本四海峡バス株式会社 | 神戸市中央区海岸通 2-2-3 |
| 12. 四国高速バス株式会社 | 高松市郷東町 176 |
| 13. ジェイアール四国バス株式会社 | 高松市浜ノ町 8-33 |
| 14. 神姫バス株式会社 | 兵庫県姫路市西駅前町 1 |
| 15. 両備ホールディングス株式会社 | 岡山市北区錦町 7-23 |
| 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 |

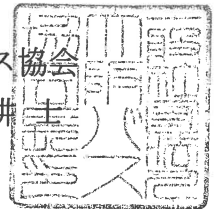




令和3年10月8日

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 塩 川 耕 士



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。

その一方で、昨年の2月以降1年半以上にわたり新型コロナウイルス感染症の拡大による緊急事態宣言等により不要不急の外出自粛、府県を跨ぐ移動自粛をはじめ、勤務形態においてもテレワークや出勤者数の抑制など様々な面からの生活様式の変容、さらにインバウンドの需要激減の影響をまともに受け、経営悪化により未曾有の危機的状況に陥っております。

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3年3月30日から5年間の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3年10月8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 山谷 佳



泉佐野市空港連絡橋利用税の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、令和3年9月17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、弊社が関西国際空港及び大阪国際空港の運営を新関西国際空港株式会社から引継いだ直後の 2016 年 9 月にも同様の空港連絡橋利用税の延長にかかる意見照会を受け、弊社は次の事柄を理由として反対の意見表明をいたしました。

すなわち、利用税の延長は、空港をご利用されるすべてのお客様に更に長期間の負担を強いることにつながり、空港アクセスの利便性の向上を目指す弊社としては受け入れられるものではないこと、また、弊社と連携・協調関係にあり、空港のアクセスや物流等を担う関係事業者の方々にとって、課税期間の延長による過大な負担は、これまでの自助努力の域を超えて更に経営を圧迫することが懸念され、その結果、関西各方面との人・モノの往来の活性化に資する施策の積極的な推進を阻害するものである、ということを経由として反対いたしました。

残念ながら、当時の弊社及び他の意見照会先である空港関連事業者からの反対の意見表明が検討委員会において反映されることなく、利用税は延長され現在に至っております。

今回、空港連絡橋利用税の再度の延長について貴委員会から意見照会を受けておりますが、弊社が当時反対をした理由や背景は現在もいささかも変わるものではございません。

とりわけ、昨今の新型コロナウイルス感染症による空港関連事業者はかつて経験をしたことのない厳しい経営状況に置かれており、利用税の再度の延長は、今後の需要回復期に向け空港機能を維持するべくコスト削減等をはじめとするあらゆる経営努力を行われている空港関係事業者へのより一層の負担を強いるものであり、来る大阪・関西万博に向けて空港と地域の発展を目指すためにも、弊社としては到底見過ごすことができるものではありません。

また、利用税の導入や延長の際の総務大臣の同意にあたっては「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」とされています。この度の再延長の検討、関係者への意見聴取にあたっては、これまでの利用税の使われ方についてしっかりとした検証を行い、空港連絡橋利用者や関係者に対して十分な説明を行うことが不可欠であると考えます。

以上のとおり、弊社といたしましては、貴委員会において検討されている「泉佐野市空港連絡橋利用税の再度の延長」に、強く反対するとともに、税の使途及び効果に関する検証と関係者への説明を強く求めるものであります。

以上



令和3年10月20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延長について（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3年9月17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延長については、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（雇用の創出、関西国際空港に勤務する者の居住による人口増、企業の立地、外国人観光客（インバウンド）の増大による観光面等での貢献等）及び関連する民間投資等によるものも含めた税収拡大効果も定量的かつ長期的な観点から検証及び評価した上で、是非についてご検討いただきたい。

なお、検討にあたっては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により航空需要が大幅に落ち込み、官民一体となって空港機能の維持及び航空需要の回復に向けて取り組んでいるという社会情勢もご考慮いただきたい。



以上

要望書

令和3年10月29日

千代松大耕市長 殿

関西パーキング事業協同組合

代表理事 宇賀 裕

要望内容 空港連絡橋利用税延長に関する反対要望

時下、ますますご清栄のことと存じます。

さて、表題の件、2013年から始まった連絡橋税は2023年までで、10年間

に及びます。減収分の26億円はすでに補填されているにもかかわらず

さらに延長することには反対をいたします。

そもそも、連絡橋利用税は法的根拠はない法定外税。連絡橋利用者は近畿圏

のみならず、関西一円広くおり、泉佐野市の条例のみを根拠に、税を徴収することは

合理性がなく、違法であり、行政権の乱用であると考えます。

泉佐野市は延長を中止し、広く国民に市のイメージアップを計って頂きたいと思います。

延長を中止しない場合は関係団体、関係報道機関との協議を行いたいと

考えております。

以上の件につき、宜しく願いいたします。

