

## 地方財政審議会議事録

1 日 時 平成24年2月16日(木) 14:00~15:00

2 場 所 共用第三会議室

3 出席者

(委員)	神野 直彦(会長)	佐藤 信	
	木内 征司	中村 玲子	松本 克夫
(その他)	国土交通省		
	航空局航空ネットワーク部長		篠原 康弘
	大臣官房参事官		岡西 康博
	近畿圏空港企画調整官		蔭山 良幸
	関西国際空港株式会社		
	執行役員(経営戦略担当 兼 経営戦略室長)		濱 勝俊
	経営戦略室総合企画グループ リーダー		瀬井 威公

4 議題

大阪府泉佐野市法定外普通税「空港連絡橋利用税」の新設について

5 議事録

○ 神野会長

規定の時刻になりましたので、第2回地方財政審議会を開催したいと存じます。私は地方財政審議会の会長を務めさせてさせて頂いております神野でございます。よろしく願いいたします。

また、地方財政審議会においては、5名の委員で構成されておまして、佐藤、木内、中村、松本委員が集まって、本日出席をいたしております。

本日は大変年度末のお忙しいところを国土交通省、及び関西国際空港株式会社の皆様方には万障繰り合わせて、ご臨席いただきましたことを深く感謝申し上げます。ご案内のとおり平成23年9月30日付けを持ちまして、総務省が協議をしておきました、大阪府泉佐野市の空港連絡橋利用税につきまして地方財政審議会は、地方税法第670条の2に基づいて、総務大臣に対して意見を申し上げることになっております。

これまでは総務省の自治税務局からご説明をいただき、私どもの方からも資料や、その他の要求をして審議を重ねた次第でございますけれども、本日は一度協議を取下げた、また出てきたというような特殊な件でございますので、わざわざ国土交通省及び関西国際空港株式会社の皆様をお願いをしてで

すね、ご意見を聴取したいというふうに思いまして、本日に至った次第でございます。なお本日の議事につきましては、報道機関に公開をして、議事につきましては、後日総務省のホームページに公開をいたしますので、その旨ご了承頂ければと思います。また時間の都合によりまして、本日 14 時 55 分までに終了したいと考えておりますので、ご協力方をお願いする次第でございます。ここでカメラの撮影の方々には申し訳ありませんが、退席をいただいでご協力をお願いしたいと思います。

(カメラ退席)

○ 神野会長

それでは私どもの方から国土交通省に対して事前に質問事項を照会させて頂いております。このうち、私どもが意見を申し述べる際に、極めて重要なポイントになります第 1 から第 4 までの質問事項に関わることを中心に一問一答で、申し訳ありません、ご説明を頂戴できればと思います。

○ 篠原部長

航空局の航空ネットワーク部長の篠原でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は国交省の考え方をお聞き届けいただける機会をいただきました。本当にありがとうございます。本来、私ども、関空とその周辺自治体、手を携えて共同で発展を目指すべき立場にありますし、我々もそれを心がけてまいりましたけれども、今回の様な対立の構図になっていることは非常に残念に思っております。私どもこれからも周辺自治体と真剣に対話を続けて行きたいと考えている次第でございますけれども、ただ、この法定外税の件につきましては、到底容認できないというふうに考えておりますので、これにつきましては、明確に私どもの考え方を反対であるという立場で申し述べさせていただきます。私どもこれからの周辺自治体と真剣に対話を続けて行きたいと考えている次第でございますけれども、ただ、この法定外税の件につきましては、到底容認できないというふうに考えておりますので、これにつきましては、明確に私どもの考え方を反対であるという立場で申し述べさせていただきます。

それではお手元の資料の 2 ページのところにも、(1) の御質問いただいております。(1) のところは関空のアクセスの機能改善強化という国の経済施策と今回の税金の関わりについてでございます。私どもはまず、最初ですけれども、国の経済政策に照らして、適当でないというふうに判断している論拠を書かせていただいております。

まず、最初のパラグラフでございますけれども、関空に関しましては、ただいま、まさに関空と伊丹の統合ということを進めております。昨年 5 月に国会において法律を成立していただきまして、今年の 7 月に経営統合をするという予定がその後書き込まれてございます。この法律の目的は、とりもなおさず少子高齢化が進む中で、アジアの成長などしっかりと取り組んでいく拠点としての関空、これをしっかりと再生強化をして関西、あるいは日本の国力を上げていこうという非常に重要な国の政策であろうというふうに考えております。その際に第 2 パラになるんですけれども、関空の利用が進まない

大きな理由は、このアクセスが非常に遠くて高いというところにございます。その問題意識は従前から指摘されておりまして、平成19年5月のアジアゲートウェイ構想におきまして、内閣総理大臣がこの会議議長でございますが、1番の項目として連絡橋料金引き下げを始めとするアクセスの改善ということで、この点が強く強調されてきたところでございます。また、この点につきましては、次のパラグラフの「また」のところにかかせていただきましたが、泉佐野市も所属しておられます、泉州市町関西国際空港対策協議会も要望されておりまして、実は今年の1月も要望書をいただいているのですが、要望書の中には連絡橋通行料の恒久的な低減を実現されたいということが明記してございます。このような国の問題意識、地元の強いご要望を加えまして、この第2パラの途中に戻りますけれども、平成20年度に巨額の国費を投入し、更に大阪府も負担をいただいて連絡橋、元は関空の施設であったものを国有化をさせていただいた結果として、通行料金が半額1,500円から800円というふうに引き下げを行ったところでございます。それに加えて、更に西日本高速道路会社のご協力、ご尽力によって実際にはいま400円から550円という水準まで下がっているところでございます。

このような形でやってきておりまして、実は、この先ほどご説明しました法律の成立の際にも附帯決議という形でアクセスの改善を図りなさい、というようなことを指摘をいただいておりますので、私どもは更にこの連絡橋の引き下げということについては、更なる引き下げについても努力を重ねていかなければならない、そういった立場になっているというふうに認識をしております。

3ページでございますけれども、いま申し上げたことをまとめますと、この空港連絡橋の利用料金の低減化と申しますのは、政府、行政府のみならず立法府を含めまして、さらには地元自治体の要望ということも踏まえて、関係者一同が協力して実現した値下げということですので、まさにこれは地方税法に書いております国の経済政策というものに該当するものであろうというふうに考えてございます。

次にこの「また」以下に関わるのですけれども、影響の度合いという点でございます。この影響の度合いという点につきましては、この参考のところをご覧いただきたいのですが、2番目と3番目の○のところですが、現在時間帯、曜日に依りまして400円から550円という水準になってございますが、これを100円上げるということになりまして、最大で25%の切り上げになるということでございます。私ども現在、関空にピーチというLCCの就航を今年の3月に予定しております。このLCCと申しますのは、最低の運賃が250円といったような運賃も提供しておりまして、非常に価格に敏感な層が利用するということであります。また、関西空港を貨物のハブにしようと、いま非常に有名な国際的な貨物会社を誘致すべく、これは最終決算状況にはいつているのですが、まさに彼らは頻りにこの橋を渡ることによって物流サービスを提供する予定でありまして、このあたりやはり100円の値上げというのは大変大きな関空の力の発揮に阻害要因になるというふうに考えておりまして、

影響は極めて大きいというふうに考えているところでございます。以上が（１）でございます。

次に４ページ目ですが、（２）で道路の無料公開原則というなかでこの適当でないというふうに申し上げた点について、法律上の根拠等のご指摘いただいております。この回答のところの第２パラグラフでございますけれども、道路法の適用を受けます道路につきましては、基本的な考えといたしまして、公共財の最も典型的なものであるということで、その整備管理は国又は自治体が税収を充当して行うという整理になってございます。道路法の適用を受ける道路は無料でやるんだということで、道路の無料公開の原則が基本的な哲学として道路法の根底に置かれております。実はその例外といたしまして、有料道路という制度がある訳ですが、これは道路緊急整備措置法などにおきまして、道路の利用者からその道路の整備に要した費用を償還する限度に限って料金を徴収してよいということが法律に定められており、さらにその整備にも費用の償還が終わりましたら、無料開放するというところで原則に戻るといふ仕組みになってございまして、こういう形の中で道路というものについては、まさに無料公開が大原則であるということを私どもは整理しております。

このことにつきましては、「なお」以下のところがございますが、判例におきましても、同趣旨の考え方が述べられ最高裁も前例にしている流れもございます。以上が（２）でございます。

つづきまして、６ページ目の（３）でございます。（３）のところでは、私どもの方から旧道路関係の４公団から承継した債務の償還を考えるにあたって、今回の法定外税が大きな悪影響を及ぼすということを申し上げたことについてのご質問でございますけれども、まず枠組みといたしましては、回答の１パラグラフ目でございますように、法律におきましてこれらの債務は償還期間が４５年ということで、定められております。この期間内に引き継いだ債務をしっかりと償還していかなければならない立場にあるわけなんですけれども、実は今回泉佐野市さんが考えておられる税金は１キロあたり１３．３円の税負担を求めるといふものになってございます。仮にこのような条例が認められますと、どの自治体も自分の自治体の区域内にある高速道路に、自分の、たとえば財政難でそれを解消するためにそれを理由に課税ができるということを皆さん感じられて、ここで課税行為が行われるというおそれが極めて高いのではないかと感じております。仮にそれが利用者、全ての高速道路に及ぶといたしますと、利用者負担の額としては１．５倍程度の増加になってまいりますので、これが結局交通量の減少、それともなう料金収入の減少となる中で、償還期限４５年という法律上の要件を満たせなくなる恐れが高いのではないかと考えているところでございます。以上が（３）でございます。

それから（４）７ページのところでございますけれども、今回の国有化というものが租税回避的な行動施策になってしまっているのではないかと、そこを補填してあげる必要があるのではないかと、こういうふうにご指摘で

ございますけれども、私どもそもそもこの国有化というのは、国の方向として、さらに自治体の強いご要望を受けて利用料金を低減化するために多額の国費と自治体負担を伴って国有化を行ったということでございまして、租税回避を目的にしたものでは全くございません。そのようなものであるというふうに考えております。このような形で固定資産税の税源が失われるということは、実は第2パラグラフの中盤以降に書いてございますが、国道用地など民間から用地買収いたしました場合には固定資産税が徴収できなくなるということは広く一般的に見られる現象でございまして、これはいわゆる難く言えば、法律上の反射的利益の喪失ということなのだろうというふうに考えてございます。

次に、これを連絡橋利用者に負担を求めるという点、第3パラグラフのあたりからの論点でございまして、今回の税金は自動車を運転する方の大部分が泉佐野市の住民ではない方々が負担をする、そういう税金になっているわけでございますけれども、今回の税金は、今回の税金の背景となっております泉佐野市が主張するその空港関連事業の中身を見るとますますその負担すべきとされている負担とその受益との関係が極めて整合していないと、不整合であるということが明らかなのではないかとこのことを書かせていただいております。それが実は8ページ目でございます、8ページ目の「また」以下の4、5行目下くらいですけれども、泉佐野市さんがお示しになっている空港関連事業の内容をつぶさに拝見をいたしましたけれども、この空港関連事業というふうに挙げられている事業の殆どは事業毎にそれぞれ事業区分がございまして、国ですとか府ですとかそれぞれ補助金なり負担金なりというものがしっかりと計上されて便益に見合った適切な負担がそもそもなされているというのが一つ申し上げさせていただきたいところであり、さらにこの空港関連事業 1,250 億の5割以上が下水道事業ということでございまして、この下水道事業は、実は関空の下水道は関空会社が自ら整備負担をいたしております、関空会社は一切恩恵を受けてございません。ということでこの下水道事業費の部分というのは市民の方々にご負担頂くべき支出であって受益関係にない空港事業者が負担するというのはいかにもそれはおかしいのではないかとこのように考えてございます。

少々言葉がきつくなりますけれども、泉佐野市さんご自身が監査を経た報告書を拝見しますと、その文書を書いてありますが、あまい税収予測を元に過大な投資を行った結果がこういう状況を招いているんじゃないかというふうな分析がされているようでございまして、こういうものの負担を連絡橋の利用者に課すということは不適切ではないのかなと考えているところでございます。一方で、このような国有化という流れの中で税収が現実としては減ってしまうものに対して私どもも協力いろんな検討をしてみました。これが8ページから9ページにかけてでございますけれども、9ページですが、2期島、現在は一部の部分しか竣工できておりませんが、これを早期に竣工させまじょうと、それによって泉佐野市の税収を増やまじょうということで、本来用途が明確になってから竣工ということになるわけですね

ども、特別早めると言うことで当初平成22年を目指すと言うふうに申し上げておりましたが、その間補給金の凍結ですとか、いろんな事態がございまして、若干遅れましたけれども、24年7月には竣功の予定でございまして、平成25年度からは固定資産税収が増加するというので、私どもとしてもできる限りのご協力はしてまいっているというところがございます。

以上が主要な点の論点でございまして、それから簡単に触れるだけにいたしますけれども、(5)のところ、国有化について事前の通知をしたかということについては、これは制度的にはそのような通知をするようなシステムにはなっておりませんので、個別のご相談はしておりませんが、なによりも地元の要望を受けての国有化でございまして、これが地元の意に反した行為であるとの認識は私どもはなかったところでございます。それから(6)のところでは、先ほどの竣功に至らなかった理由が事業仕分けでの補給金凍結ですとか、関空伊丹の経営統合の検討ですとかいろんな流れの中で、しばらく具体的な行動は取り得なかったという事情が書いてございます。(7)のところではこれまでどんな協議を行ってきたかということなのですが、先ほどの未竣功地の早期竣功に加えまして、泉佐野市からいろんなご提案をいただいた見なし課税、不均一課税さらには寄附金協力金そのつど真摯に対応し関係方面ともご相談いたしました、残念ながら結果には結びついておりません。またピーチとLCCの会社の本社を招くといったこともやり、これは実現いたしましたけれども、これも我々の努力としては認めていただけなかったといった経緯もございました。これからもご提案があれば当然、真摯に受け止めて対応を検討してまいる所存でございまして、それからなによりも私ども大切と思っておりますのが、12ページの下のパラグラフですけれども、なによりも泉佐野市の税収不足の本質的な理由は関空が十分に利用されていないということにあると思っておりますので、やはりこの国・地元が一体となって連絡橋の料金低廉化を含めまして関空の利用をどんどん高めていく、そうやって航空需要が増えて地域にしっかりとその結果が帰ってくる中で、税収増を図っていくというのが一番の王道であると思っておりますし、その方向に加速していくことが一番大事だと考えてございます。

以上が、最初の私どもの回答の骨子でございまして、よろしくおねがいたします。

#### ○ 佐藤委員

まず、とりあえず2点、私の方からお伺いさせていただきますが、主として、問1に関わってくるかと思っておりますけれども、一つはアジア・ゲートウェイ構想って、詳しくは承知しておりませんが、それ自体は、日本全体として、アジアに対して開かれた日本といいますか、そういう位置づけから色んな施策がおそらくこの中に盛り込まれているんだろうと思うんですけれども、そういうゲートウェイ構想の中で、あるいは先ほどちょっと触れられたところと重なるかもしれませんが、今回の連絡橋の利用料金の引き下げというのは、いわばどういう位置づけになってくるのかと。非常に中心

的なものというものなのかとどうか、というところについて一つ教えていただきたい、ということ。それから、もう一点は、ここに書かれておりますように、今回のものが、関空へのアクセス機能の改善というところに目的があるとするならば、連絡橋を国有化をして、有料道路体系の中に組み込んで、その上で、いわば結果としてと言いますか、利用料金の引き下げを図るといのは何か、迂回したような感じがして、もっと直接的な方法もありえたんではないかという感じもして、すみません、素人なんでよくわかりませんが、そんな感じもして、先ほど、いくつか出てきている中で、伊丹の空港と一体化というのは、まだこれは最初の国有化の話の後に出てきたんじゃないか、というような気もしましたので、それとの関連でどうなんだろうかと。むしろ、勘ぐって言えば、関空の長期債務負担の減少と言いますか、そちらの方を目的に国が援助をすると。結果的にそれが通行料金の引き下げというところにつながってくるというような部分もあるのではないかというように気もいたしますので、その辺も含めて以上お答えいただければと思います。

○ 神野会長

ご案内のとおり、私ども審議会が不同意にした事案では、極めてこの経済施策については、限定するようというふうにされておりますので、お答えいただければと思います。

○ 篠原部長

ありがとうございます。まず、アジアゲートウェイ構想でございますけれども、ご指摘のとおり、ちょっと今手元にはございませんが、10本くらいの大きな項目の柱があって、アジアに対して日本が門戸を開いていく。それをしっかりと施策として、前向きなものをやっていきたいと思いますということで始められた構想でございますけれども、まさにそのゲートウェイという名前が示します通り、空港という外国との入り口の部分。特にその入り口の部分を評価すべきだということを、実はこの過程に私ずっと関わっておりましたが、空港、航空分野はメインイシューでございました。その中で、特に人流、物流ビックバンというタイトルの中で最初の部分に関空の国際競争力の強化がうたわれているということでございまして、その中でも特に空港連絡橋の料金引き下げというところがうたわれておりました、その中の位置づけは極めて重いものであったというふうに記憶をいたしているところでございます。これは、もう当該部分の抜粋ですけれども。

次に、2点目の関空連絡橋の国有化の中途半端さのところ、というところなんですけれども、それはこの連絡橋の試算、当時の簿価で752億ございました。これをいかにさげるか、もちろん私どもこれを全部国有化して無料にできればそれに越したことはございません、そういうふうなことはもちろん、我々もしたかったわけでございますけれども、大変な財源制約の中で、全員が自分の出しうる限りのお金を出し合ってやった結果が、半分まではこ

の関空会社が95.5億の特別損失の計上で減損をとって、それから私どもが95.5億を空整勘定から、お金を出し、道路191億のお金を道路部分を買うということで出し、さらに西日本高速株式会社から、有料道路に使うという形でのお金の出し方で、何とかここまで、半分の値段まで実現できるところまで、資産を圧縮したということがありまして、あるいは私どもの持ちうる力の限界が、とりあえずこの時点ではこうであったということでございます。先ほど附帯決議がございましたように、私どもはさらなる引き下げに向けてどんなことができるか、真剣に考えていきたいと思っている、というところでございます。

それから、3点目の伊丹関空の統合のところですが、この狙うところはまさに関空の競争力の再生強化というところでございます。関空が弱いのはアクセスの悪さと、それから着陸料、施設料の高さだと思います。これは世界的に言って極めて高い料金を取ってます。日本の国内でも一番高い状況です。これがなぜ高くなっているかといいますと、有利子負債ゆえでございます。実はこの関空会社は毎年200億の利益をあげています。営業利益では。しかしながら、利子負担が180億ございまして、これをトータルで最終利益まで持って行くために赤になりますから、国から補給金を出して、とこういう状況でございますので、この施設利用料なり着陸料がしっかり下げていくためには、何とせよこの関空の収益力を上げていかななくてはならない。そういう時に伊丹空港という民間空港でしっかり収益の上がる空港と一体化をし、お互いが足の引っ張り合いをしないウィンウィンの使い方をすることで、関空の力を発揮させていこうということになりまして、まとめますと、関空の連絡橋のアクセスを良くし、さらに施設利用料などを下げて、関空を日本のゲートウェイにしていくという施策のまさに実現のために、この法律ができあがっているということでございます。つまり、連絡橋引き下げの第2弾がこの統合であり、これを実現するのが、ある意味での集大成だと考えております。

○ 木内委員

判断基準、要件の3つのうちの、「経済施策」について会長が先ほど限定的っておっしゃっていたと思いますけれども、限定的って、横浜のかつての例で見れば、二重の意味で限定的って書いてあると思うんですけども。「経済施策」それ自体が重要だということと、それから、「照らして適当でない」についても重要であることと二重に限定を付していると思います。その後段の方の、「照らして」の方でそれは、ある種な制度的な面とそれから量的な面の両面で判断すべきと。この文章の中で量的っていうのは、財政資金と違って把握できないので、利用者負担ということで代替してそれが1.5倍というのが論拠になっていると思うんですけども、これってどうなのかとっていて、やっぱり量的な面というのは、全体としてどの程度の影響があるかということだと思います。加えて、横浜市のと時から時代は移って、地方分権とか、言葉は別として、地域主権とかが出てくる中で、あれ以降、地方自治に



関して時代は変わっていると思うので、さらに限定の要素がもっと加わってくるのかな。歴史的な背景として、あるいは歴史的な流れとして思っているんです。そんな意味で、もうちょっと「限定的な」あるいは「量的な」判断としてもっと何か言うべきことはないのか、お聞きしたいと思います。私の感覚で100円ってそんなに大きいのかいな、そんな感じがするのです。その辺は補足的になにかご意見はございますか。

○ 濱執行役員

関空会社でございます。ローコストキャリアとの関係でですね、100円というのがどうなのかという、補足的なということでございますけれども、実は、関西空港、伊丹空港と統合しましてですね、経営再建していくと言う話でございますけれども、単に統合するだけではなくてですね、全体としての成長がないとなかなかそんな1.2兆を超える債務を返していくというのは難しいと、言う話でございます。そのなかで、ローコストキャリアをですね、最近ピーチとかがいろいろメディアなんかにも出てですね、いろんな動きがあるんだと見えますけれども、そのインパクトというのは非常に大きいということでございます。具体的な数字で申し上げますと、まず、うちの利用者なんですけど、年間ですね、大体1,400万人くらい、1,400万弱使ってます。いま最近話題になっておりますピーチという全日空さんと香港の投資会社の合弁企業で作る形になっておりますけれども、ここ2年間ですね、飛行機を10機導入しますよと、それで年間約400万人の利用者を持ってくると、2年間ですね、という計画になっていまして、もともと1,400万の規模の利用者がですね、1,800万にボーンと増える訳なんです。それくらいのところの人達が、いま篠原部長の方から説明しましたようにですね、なんで増えるかという、実はすごく安いから増えるという形なんです。一例で申し上げますとですね、例えば、いま発表されている運賃、たしかに250円というお試し価格みたいなのはありますけど、そういうのは抜きにして見てもですね、だいたいですね、九州まで3,700円ですね。そのくらいの距離で換算すると東京まで5,000円弱で飛びますけれども、いま深夜バスでもだいたい4,700円なんです。それくらいの価格帯で、広告を出しましょうという形でパイを広げますというような施策を持っていると、それを一丁目一番地でやってこそ初めて需要が増えていくというふうなですね、戦略になっているものですから、その中でさっきご説明申し上げましたように、通行料も安い時間帯になると400円くらいなのですが、それで100円増となると2割5分増しですよと、いう位の形になりますので、我々はまさに伊丹と一緒に大きな成長していくというなかでその牽引者がですね、申し上げたようにLCCであると、いうふうなことを考えますと非常に大きなインパクトがあると、いう感じで考えております。

○ 木内委員

伊丹との統合とかそういう話がありましたが、伊丹を残さざるを得ないと

いう中において、じゃあどう残していくかということが統合問題の発端であると理解しています。伊丹廃港云々という問題も議論としてあったと思うんですけれども。それからもう一ついわれたようにね、統合は航空政策としての重要性はあった、ということであろうと思うんですけれども。

○ 濱執行役員

量的な話としてということですね。

○ 木内委員

いま言われた、教えてくださったのは、料金云々ですね、利用者の立場に立ったときに云々であるんだろうと思うんですけれども、それが、なんというのかな、波及して、「経済施策」としての「量的な面」で「適当でない」のかについてはお答えいただいている、と思います。

○ 濱執行役員

おっしゃるようになりますね、それによってその需要がですね、400万人来るはずのものが200万人になりますという量的な話になると思いますが、ただやってみないと分からない要素というのはありますけれども、もともとそういう価格コンシャスな人達をいれなくて、なかなか需要を増やしていけないというなかでの400円の安い通行料にはしてもらっているわけですが、それに対する100円という状態になるもんですから、影響というのは非常に大きいですよということをですね、じゃあそれが8割落ちますとか、3割落ちますとかなかなか言えないところはありますけれども、それくらい大きな、定性的ではございますけれども、申し上げたいところでございます。

○ 篠原部長

先ほど口頭で申し上げたLCCともう一つは、ここはある航空会社、名前は言えないのですが、ここを拠点にしようと、宅配貨物の非常に有名な航空会社ですね、この会社が検討してくれているのですが、以前は中国なり仁川なりに拠点をおこうという議論をしてたんですけれども、国有化と言うことがあってアクセスが半額になってさらに引き下げもされている、というなかで何度もこの橋を渡る大型のトラックなども一緒に運行していくなかでトータルとした判断でぜひこれはいいところだということで検討して頂いている、ていうのもある意味量的なところをですね、企業がちゃんとこの引き下げを評価しているということかなと思っております。もしよろしければいまの2点、文書に書いておりませんので、ペーパーでもう一度データ含めて述べさせて頂ければと思います。

○ 中村委員

国の経済政策に照らして適当でないと、であるので不同意だつていう、それは会長がおっしゃられたかなり結構厳しい縛りがあって、経済施策に照ら

してっていうのもありますし、適当でないというところに、いま木内先生がおっしゃったように、重要な負の影響を与える場合に限定してというのが係争委員会の言っていることと思うんですけども、それですね、ご回答にもあったようにですね、この量とかですね、割合とかですね、どれくらい、何%と、そういうところも大事だと思うのですが、結局問題になるのは、そうしたことがですね、利用者がどういうふうに捉えて、それでどういう行動に出るかということだと思うんですね。その結果としてそのたとえ泊まったとしてもですね、やはり関空を利用しようということであれば、問題ないわけですね。この件に関しては。この同意不同意に関しては。で、ということでそれがどういうふうになるかということは、先ほどおっしゃいましたように、やってみないとわからないとこがあるって、非常に悩ましいことではあるんですが。泉佐野市さんというのもですね、共存関係にあるわけですね。やっぱりあまり法外な税をかけてですね、利用者が減ってしまったらやっぱり困るところはやっぱり同じじゃないかというように思うわけですね。で、この100円というのを設定してきたということはですね、そばにいてですね、地元としてこれくらいだったら大丈夫なんじゃないのかなと言うような、ある程度の感触の元でなされたんじゃないのかなと推測するんですけど、その辺はどうなんでしょう、やっぱりそれはちょっと泉佐野市さんの認識があまりんじゃないのかなと言うのか、それともちょっとでも交通量が減ったりするのは非常にけしからんということですね、これはよろしくないから抵触するものだというふうにお考えなのか、その辺をちょっと。

#### ○ 濱執行役員

地元でございますので、影響という点から申し上げますと、さっきと申し上げたことの繰り返しになりますが、やってみないとわからないのは確かにそうなのですが、もともと泉佐野市さんはですね、どう思っておられるかという点から言うと、彼ら自身がですね、まず1,500円から800円まで買い取りをしていただいて、下がったんです。下がった後ですね、これでとりあえず一段落かなと思ってたらですね、地元からの要望ですね、これでもやっぱり高いから下げろと、こうおっしゃっている訳なんです。我々も確かにそうだと思います。例えば私は長崎県庁に出向しておりましたが、長崎県も同じような海上空港なんですけど、あそこの道路はタダなんです。まさに篠原部長も申し上げましたように、旅客の利用者だけではなくて、我々は貨物もトラックも含めてですね、貨物ハブなんかを作っていないといけない中で、やっぱりロットがどんどんまとまって、トラックをいれていけないといけないというふうになったときに、50円、100円で皆さんトラックが黒字になった、赤字になったというふうなときにですね、ワンコインだからペットボトル一杯だからいいじゃないかというような感じでは必ずしもないんだと思います。特にこれからの成長戦略が、申し上げた貨物ハブのトラックの需要をどういうふうにしていくのかということと、片道ですね、バス並みの料金でですね、行くようなLCCの人達をどう入れていくのか、と

いうこと、さらにそれですら高いと言っている泉佐野市さんのご意見を踏まえてもですね、100円がまあいいじゃないかという感じではないと私は思っています。

○ 篠原部長

もう一つだけ。実はその関空の弱さ、弱点はトータルの費用プラス時間というところにもものすごいディスアドバンテージを負ってありまして、この時間のかかるところを含めてですね、全体としてのアクセスのハードルを下げるということがなによりも大事でございます。実は伊丹と関空の航空運賃の実勢運賃といいますと、1,000円か2,000円くらいの差が常についています。これは何かというと、当時の連絡橋の料金、この部分をですね、ちょうど運賃差にして、実はエアラインは実勢運賃として世の中に出しておりました。それぐらい伊丹と関空の、この差が連絡橋の料金に象徴されるぐらいの差を持っているということでありまして、これが多少上がるだけでもその利用関係に影響を与えるということを、エアラインのビジネスをやっている人達もそう見て、料金設定をしているという事実がございます。更には実は新幹線というものもございまして、伊丹のほかに神戸というものもございまして。非常に厳しい、この競争交通機関の中で関空というもののハードルを下げて、関空を大きな内際ハブにしていくには、どうしても利用料金を更に下げていかなきゃいけないって中で、逆に100円上げるってこの行為自体がですね、非常に量的にも、事柄としても問題だろうなと思います。

○ 松本委員

一つ申し上げたいと思うんですけども、括弧4の関係なんですけれども。国土交通省さんは、泉佐野市さんが補てんを求めているのはなんら正当性がないというふうにおっしゃってる訳ですけども、本当にそうなのか。正当性がないと言いながら、一方では支援措置を一生懸命研究された訳ですね。そうするとですよ。正当性がない要求をしてる、理不尽な要求をしてるところの支援措置ということになりますよね。ちょっとおかしいことになりませんか。共存共栄だということは分かるんですけども、およそ共存共栄だからと言って一理ありということにならなかつたら支援なんかしたらおかしいですよ。脅されたから金出すということと同じことになっちゃいますよね。そうすると正当性ですとか法律の立場からいくと、そうなのかもしれないけれどもやっぱり言い分というのは一理あるんだなということをお認めになっているってことじゃないんでしょうか。

○ 篠原部長

その点でございますけれども、ここで縷々書かせていただいているのは、連絡橋の利用者にこの泉佐野市の財政の問題の負担を負わせるのは全くもって理屈がないでしょう、という受益と負担の関係を申し上げているつもりでございます。一方でおっしゃっていただいたように、自治体とは従来から共存

共栄、お互い発展しないといけませんから、そういう意味で相手が困っているときに何かできることがないかと考えるべきところは当然だと思っておりますので、その意味で課税がなるべくできるように、竣功を早めるとかですね。税収が入るような工夫をしたと、こういう趣旨でございます。

○ 松本委員

課税がそもそもおかしいというのは、空港関連事業を泉佐野市はやってると言ってる訳ですけども、それは空港関連事業に当たらないという判断でよろしいですか。

○ 篠原部長

半分は下水道事業で、これは空港関連ではないということです。残りの半分は、例えば道路であれば国、府はどのぐらいの負担割合ということはスキームで決まっておりますので、国が負担すべきものはしっかり負担してきていると、こういう立場でございます。

○ 岡西大臣官房参事官

詳細もいろいろ見ましたけれども、道路の整備であったり、下水道、病院等々ございまして、特に空港と関連していると思われないということが大半の認識です。

○ 神野会長

今の話と関連しますが、固定資産税というのは独立税、ほとんど唯一といっていいぐらい、地方税にとって重要な独立税なんですね。かつ戦前は地租、家屋税を取っております、これはほとんど例外認めないんですね。天皇陛下以外は納税しなくてはいけないという、皇族でさえも認めないというぐらい、非常に強い制限のある極めて重要な税金なんですね。これを国の経済施策のために、租税回避をする。租税回避とはセリグマンの定義では脱税とか不正な意図でやるとか言う意味ではないので、結局意図はなかったんだけども国有化したらですね、事実上、それが重要な基幹税である税に穴を空けてしまったということであれば、租税回避となる。それを意図しなかったことなんですよってということであれば、普通、備蓄公団とかいろんな例が調べてみると、それについての何らかの対応をされているというようなところもあるんですね。もしもそこで固定資産税を回避すると、それも意図ではなくて、結果としてそういうことが起きてしまったんですということであれば、その負担を回避した部分については何らかの誠意をもってね、対応するということが普通有り得るのではないかと思うんですね。それについてはどうでしょう。

○ 濱執行役員

我々もですね、地元の法人でございますので、神野会長おっしゃるように

ですね、これは意図して租税回避をしようとする施策ではないというのは申し上げた通りだと思いますし、私も前々から航空局予算管理官というのをやっておりましたので、当初からやってましたけれども、そういう意図はございませんでしたけれども。結果としてですね、確かに泉佐野市が厳しい財政状況になった時にですね、それをですね、基幹税であるはずの固定資産税がなくなっちゃったから苦しいじゃないかと。どうするんだって言うのはですね、それは事実としてはあると思いますよ。従ってですね、さっきからちょっとご説明しているようになかなか制度論として一対一対応にはならないまでも、までもですね、出来ることはしてあげようじゃないかということはどうですか、やらせていただくとして、さっきから縷々ご説明していただいているというのはですね、正にその部分でございます。

私どもの会社の関係で言いますと、さっきのLCCのピーチのですね、本社の移転っていうのがありますけれども、LCCのターミナルが出てきたときに、彼ら自身、別に関空島の中にですね、しかも泉佐野市の市域の中に本社を持ちたいとは言ってなかったんですが、出来れば我々と一緒にやっていただいて、こう苦しいんなら泉佐野のところに、たまたま私どもカルド、カルドっていう用地会社のビルが少し空いてたものですから、そこに来ていただいたらどうでしょうと。そうすると正に共存共栄の一步になるじゃないですかと、そういう形でやらせて頂いたことは事実でございます、その意味では制度的に今申し上げているように一対一でとるべきだというのはとり方として変だと思えますけれども、出来ることはさせていただいていると、こういうことをずっとご説明いただいているところです。

#### ○ 神野会長

それからですね、ちょっとさっき受益と負担の関係がってお話がありましたけれども、これは泉佐野市がそういう主張をしているから、そういうお答えになったんだと思いますが、税における受益と負担っていうのは一般報償ですから、社会全体、社会契約的な利益、功利主義的な利益じゃないんです。対価じゃないので、この税金についてはこの見返りがあったっていうようなことではなく、一般的に社会秩序が乱されてないという利益。つまり、日本の固定資産税に当たるレイトっていうイギリスの税金は救貧税ですから、救貧活動に充てるわけですよ。救貧活動によって秩序が守られ、そのことによって利益を受けているのは土地の所有者じゃないですか、土地所有権はちゃんと安全にされてますよと。そうすると泉佐野市から本来の主張から言えばね、泉佐野市の公共サービスによって秩序が満たされる利益ですね。場合によってはいろいろ、タイとかでいろいろ航空のアクセスで紛争が起きてますよね。そういうようなことがないということ自身が利用の便に帰している。本来はそういうふうなことだというふうに思うんですね。そういう意味から言って、ここについて施策って言うときにはかなり重要なね、つまり、我々の立場から言うと、基本的には地方自治体が独自に工夫した税についてリジェクトすることは出来ないんだけれども、ごく限られた事案についての

み、これはいかなものかと言うことを言える訳ですよ。そうするとこの重要施策で、かつ重大な影響を与える場合に、本来ですと、地方財政に重要な影響を及ぼし、重要な施策で、重要な影響を及ぼす場合には、事前に私どものところに諮られてくる訳ですよ。今回の例から言うと、重要施策と言えるのかということと、お話はかなり国民生活に直接重要な影響を及ぼす経済施策と、勧告でこう決められておりますのでね。そこが、今のお話を聞いていると、かなり限定されてる話ではないか、ということ。それから、どうも道路法上のね、公開原則というのは、この間の勝ち馬の税の時にもね、いわゆる競馬法かな、それについては云々ということは経済施策には当たらないようなことになっていたかと思うんですよ。つまり、言いたいことはですね、経済施策に当たるかどうか。公開の原則というのがですね。ここで言ってる経済施策に当たるかどうかということについては今回いかがでしょうか。いずれにしてもさっきおっしゃった、道路の無料公開っていうのは、不同意にすることに値すると言うからには、施策に当たるんだということですよ。

○ 篠原部長

道路というのはまさに、経済産業活動を行う上で必要不可欠なインフラで、これをまさに無料で提供することが、国としての必要なサービスの提供、公共サービスの提供だということで道路法でこの考え方のもとに制度立ち上がってますので、これまさに重要な経済施策だろうと思ってます。それから、先程受益といったらもっと一般的だというご質問いただいたんですが、さりながら、その受益にもある程度の牽連性が必要かと思っております。特に泉佐野市だけが、例えば周辺の自治とか治安とかいうと関係の市もたくさんございますが、みなさん平穩に保っていただいている中で、なぜ泉佐野市だけがそういう特別の受益と負担の関係を自分だけ求めることができるのかと、いうことする以上は、ある程度の泉佐野市にとっての受益と負担、利用者との間でですね、連絡橋の。泉佐野と牽連性がある程度ないとよくないのではないかと思っております。もう 1 点最初のところに戻りますけれども、先程神野先生にご指摘いただいた、税源が失われたときに何もしていなかったのかということについては、まさに税源が失われることになったというお話をいただいたので、私ども 30 年度に竣功予定だった 2 期島を 22 年度まで前倒しをして、なんとかその不足分を補えるような努力をやってみたいということをお約束しております。まさにそこが私どもとしては、一対一の関係でのやりとりしたつもりでございます。

○ 神野会長

他なにかございますか。よろしいですか。

それではですね、先程限定つけられておりましたが、ご提案があれば今後とも話し合っていく用意があるというお話がございましたが、それはそちらからもアプローチをしていくのか、つまりなければこのままだという話なの

かね。

○ 篠原部長

対話は続けていくつもりでおります。ただ、随分議論をしてきて、あらゆる施策が尽きているので、正直言って今策が尽きてますが、また新たなご提案なりがあれば、また知恵が湧いてくれば、対話はし続けていくつもりでございます。

○ 神野会長

今後とも対話は続けていく。

○ 篠原部長

もちろんであります。

○ 神野会長

それから、これまで対話を続けてきたんだけどね、うまくいかなかったのはどこに理由があるとお考えですか。

○ 篠原部長

竣功の時期については、まさに色々な社会情勢、経済情勢の中での我々の手足がしばられたところがございます。いろんないただいたご提案は、税法の根幹に触わるようなところがあって、なかなか実現に至らなかったということではありますが、これからも色々模索をしてみたいと思います。

○ 神野会長

はい。ありがとうございます。それでは、時間でございますのでこれで終わりにいたしますが、失礼なことばかり言って申し訳ありませんでした。どうもありがとうございました。