

地方財政審議会議事録

1 日 時 平成24年2月16日(木) 15:00~16:00

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) 泉佐野市
市長 千代松 大耕
市長公室まちづくり調整担当理事 鳥井 昭宏
総務部長 坂田 純哉
総務部税務課長 竹森 知

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

それでは、予定の時刻になりましたので、ただ今から地方財政審議会を行います。本日は、千代松市長もおいでになられまして、本当にお忙しい中、ご参集いただきまして、心より御礼申し上げる次第でございます。私は、地方財政審議会の会長をしております神野でございます。本日は議事を進行させていただきます。

さて、平成23年9月30日付けで泉佐野市さんの方から、総務省の方からいけば、協議の申出を受けました空港連絡橋利用税ですね、これにつきまして、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述べることになっております。

これまで、事務局である自治税務局の方から説明を受けて、私ども方からも資料を要求し、様々な独自課税の事案も調査して、審議を重ねて参った次第であります。一度協議を取り下げたというような事情もございますので、本日は泉佐野市の方から直接御意見を拝聴したいというふうに思いお集まりいただいた次第であります。

つきましては、報道機関に公開してございまして、議事につきましては、総務省のホームページで公開いたしますので予め御了承ください。

時間の都合により、15時55分を目途に終了したいと思っております。御協力よろしく申し上げます。

それでは、カメラについては、申し訳ございませんが、ここで退席をお願い

いします。

(カメラ退席)

○ 神野会長

では初めにですね、私どもの審議会のほうから泉佐野市に対して事前に質問事項を御照会していたかと思えます。今回、私どもの意見を申し述べる上で重要となるのは、質問事項(1)から(5)までの項目でございますので、それを中心にまず10分程度で御説明をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○ 千代松市長

泉佐野市長の千代松大耕でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。本日は委員の皆様方におかれましては、泉佐野市空港連絡橋利用税に関しまして貴重なお時間を取っていただきまして、心からお礼を申し上げる次第でございます。

先ほどありましたように、事前に審議会会長様宛に回答させていただきました内容を中心に本市の考え方を説明させていただきたいと存じます。

まず、空港連絡橋利用税の検討に至りました経緯から説明させていただきます。泉佐野市では、関西国際空港の建設にあたりまして、昭和56年に国のほうから示されました関西国際空港の計画案、関西国際空港の環境影響評価案、関西国際空港の立地に伴う地域整備の考え方、いわゆる私どもは3点セットと呼ばせて頂いておりますけれども、これに基づきまして、昭和60年に国のほうで策定をされました「関西国際空港関連施設整備大綱」や大阪府におきまして策定をされました「関西国際空港関連地域整備計画」に基づきまして、空港関連地域の整備事業を実施してまいりました。当該地域整備事業につきましては、空港の支援基地といたしまして、対岸を埋め立てて造成されましたりんくうタウンに伴い必要となりました泉佐野市域の浸水対策、また空港へのメインアクセスでございます泉佐野市中心部を貫通いたしております空港連絡道路の建設に伴う関連道路の整備など、その総額、約1420億円にのぼりまして、その財源といたしましてうち約730億円が起債というところとなったわけでございます。これらの起債償還に加えまして、空港補完機能といたしまして、感染症などの高度医療のための病院の建設や空港港内におきます消防のランニングコストにつきましても、現在、泉佐野市にとりましては大きな財政的な負担となっているところでございます。そもそも、関西国際空港の立地に際しましては、当時の国策といたしまして民活方式によることにつきまして、空港関連地域整備に関しまして、成田国際空港のように、特別法で補助率の嵩上げ等による地元負担の軽減措置が取られることはございませんでして、空港関連税収入が空港関連の地域整備の財源の前提となりましたことは私どもの共通の認識でございます。ところが、この度突然の方針の変更にもよりまして、連絡橋につきましては平成21年度に西日本

高速道路(株)に移管されるということで、地方税法による固定資産税の非課税措置に該当するということとなりまして、本市にとりまして貴重な償還財源でございますその一部を突然失うこととなった次第でございます。この間、泉佐野市におきましては空港関連税収を含めた自然収入が経済情勢の長引く低迷や地価の下落によりまして、当初の見込みを大きく下回っておりまして、市の財政状況をひっ迫させていることにつきましても、これまでも本市独自に行財政改革を進め、歳出削減に努めるとともに、市税をはじめ様々な観点からの財源確保にも努めまして、自助の努力を行ってきたところでございます。そういった中で、地方公共団体の財政の健全化に関する法律の規定によりまして、泉佐野市は現在、財政健全化団体というふうになりましたことですね、平成22年の2月に財政健全化計画を策定させていただき、計画的に財政の健全化に取り組んでいるような状況でもございます。ところが今回、このように全く予期しておりませんでした連絡橋の国有化によりまして、空港関連地域整備事業の貴重な償還財源である固定資産税の課税客体が突然消滅することになりました。このままでは平成22年2月に策定をいたしました財政健全化計画にも大きく支障をきたし、ひいては市民生活にも大きな影響を及ぼすことになるものでございます。そこで、私どもといたしましては、地方税法第5条第3項の規定にございます法定外普通税の賦課を検討することとさせていただき、泉佐野市空港連絡橋利用税条例の制定に至ったものでございます。

続きまして、一連の御質問の中でもございましたけれども、地方税法第671条に定める不同意要件につきまして、泉佐野市の考え方を述べさせていただきますと存じます。

まず、2号要件の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とでございますけれども、ここで規定をされておりますのでは、重大な障害ということでもあります。泉佐野市が予定させていただいております今回の税額につきましては、平成16年の社会実験からも言えますように、空港の利用者につきましては、車両での通行を控えるほどの税額でもないと考えておりますし、法定外税を課すことが直ちに物の流通に重大な障害を与えることにはならないというふうに考えております。平成16年7月から10月までの社会実験前半と、同年11月から翌年2月までの後半の通行台数につきましては、それぞれ平成14年度同月比で見ますと、前半通行台数の伸びが6.2%、後半通行台数の伸びが7.5%でございます。後半の料金が前半より普通車で200円、大型車で400円高かったということにも関わらず、値上げについて特段の影響は見られておりませんでした。今回、泉佐野市が課税を予定させていただいております税率は100円であることとございまして、従前の社会実験の結果から証明されているおりますように、より影響が小さいものと考えているところでございます。

続きまして、第3号要件の「国の経済施策に照らして適当でないこと」につきまして、総務省自治税務局長様の通知によりまして、「国の経済施策とは、経済活動に関しまして国の各省庁が行う施策のうち特に重要な又は強力に推

進を必要とするもの」というふうにされております。

今回の国有化事業につきましては、当初、アジア・ゲートウェイ構想におきまして指摘を受けたことから、連絡橋の通行料金を半額程度に引き下げるため、関西国際空港㈱が保有しております連絡橋道路部分を国及び西日本高速道路㈱に移管をして、有料道路ネットワークに組み入れることとされたものでございます。しかしながらその国有化の割合は金額ベースで約3割程度にとどまっておりますし、純粋に国有化される割合というものは小さいものであると考えております。その点からも国の経済施策のうち「特に重要なもの」であるとまでは私どもは言い難いとする次第でございます。さらに、そもそも連絡橋国有化につきましては、一方で有利子負債圧縮という関西国際空港㈱の実質的救済という側面もございまして、その点からも国の経済施策のうち「特に重要なもの」であるとまでは言えないというふうに私どもは考えているところでございます。

国費の投入によりまして通行料金を引き下げた分そのまま法定外税で上乗せをするとするならば、これは料金引下げ効果を消すことになるというふうに考えますけれども、今回の私どもが予定いたしております税率につきましては引下げ効果を全て打ち消すようなものではございませんで、また平成16年度に実施されました社会実験の結果からを見ましても、利用者が車での通行を控えるようなものではないことは証明もされているというふうに考えております。そもそも連絡橋に係る固定資産税は、実質的に関西国際空港㈱が徴収する通行料金の中にも含まれておりまして、国有化される以前までは、間接的に利用者が、通行料金として負担をされてきたものであるというふうに考えております。したがって、今回の連絡橋利用税が料金に上乗せされたといいたしましても、今回の税率でございましたら、連絡橋の通行料金を引き下げて関西国際空港の利用促進を図るという「国の経済施策」に対する影響は小さいものと考えているところでございます。

また、「連絡橋利用税の課税が全国の有料道路に波及するのではないか」という懸念につきましても、連絡橋につきましては民間会社でございました関西国際空港㈱が建設をしたものでございまして、所有及び運営をしてきた空港への専用道路でございまして、西日本高速道路㈱及び国のほうに移管されるまでは、固定資産税の課税客体でございました。すなわち、連絡橋につきましては従来から非課税規定が適用されてこなかった点を考慮する必要があると私は考えております。連絡橋に関しましては「公共の用に供する」と認められずに課税され、道路公団等が所有する有料道路とは異なる扱いを受けてきたわけでございます。それが今回国有化をされまして、西日本高速道路㈱に移管された現在におきましても、引き続き関西国際空港への専用のアクセス道路である現状にいたしましては何ら変わりはありません。今回の連絡橋利用税につきましては、このような泉佐野市の特殊事情により課させていただきますものでございまして、他に影響を及ぼすものではないというふうに考えているところでございます。

最後になりますけれども、泉佐野市は、今後も具体的に空港関連事業の費

用の負担を強いられることとなりますけれども、今回の連絡橋の国有化によりまして当該費用を賄うための税収の一部が既に失われておりますような状況でございます。このままではその負担といったものが泉佐野市民のみが負担していかなければならない、そういうことに関しましては、これは余りにも理不尽なことではないのかと考えている次第でございます。したがって、連絡橋国有化による空港関連税収に係る減収分の補填策がないような状況におきましては、当該減収部分につきまして、これまでと利用形態が変わることのない、受益者である橋の利用者に負担を求めていかざるを得ないものというふうに考えている次第でございます。

泉佐野市では、経済情勢の低迷やこの間の地価下落等によりまして空港の関連税収が大きく落ち込み、従前に策定をされました財政アセスとの乖離が大きく生じるなど、市の財政が大変厳しくなりましたけれども、このような部分につきましては、これまで、泉佐野市独自の行財政改革、健全化による努力により対応をさせてきていただいていたところでございます。今回の法定外税につきましては、単に財政アセスとの乖離や財政悪化により求めさせていただいているものではございませんでして、国のほうの突然の方針変更によりまして消滅してしまいました連絡橋の税収の補填でございます。これにつきましては泉佐野市独自の特殊な要素ということでございますので、十分御理解のほうをよろしくお願いを申し上げます。以上のとおり、空港関連地域整備の経緯及び泉佐野市自然収入のほぼ4%を占める重要な課税客体が今回国の施策によりまして、非課税となる特殊な事情といったものを御勘案いただきまして、また、地方分権の推進の趣旨からも地方税法第671条につきましては、原則同意とされておりますように、国の御同意をお願いするものでございます。以上でございます。

○ 神野会長

ありがとうございました。それでは私どものほうから質問したいと思いません。

○ 佐藤委員

私のほうからまずご質問させていただきますが、ちょっと事務的な話になるかとは思いますが、どなたからでも結構でございますので教えてください。

ひとつは、税条例の課税客体が連絡橋を通行して空港を利用する行為となっておりますよね。あえて、通行する行為ではなくて、空港を利用するという風に書いているのはどういうことなのかと。実態としてはおそらく連絡橋を通過して、島に降りたら、そのまま戻ってきても課税されるわけで、利用ということは、別に施設を何かしなくても課税の対象となるのではないかと思いますので、それはむしろさっき市長がおっしゃった、全国の有料道路に波及するのではないかという懸念に対して、これを入れることによって有料道路とは違うんですということを、あえて、それを断ち切るために挿入されている

のかどうか、そういう議論の上でこうなったのかどうかということをお伺いしたいと。

もう一つはですね、普通の有料道路の場合にはその脇に必ず、無料の道路というか、無料のアクセスがあるというのが通常だと思うんだけど、この連絡橋の場合は、これが課税された場合には、要するに、車で入る場合には税を払わなければ絶対にいけないという形になるので、そこは逆に他の高速道路なんかとは違うということになるんじゃないかと思うんですけど、必ず払わなければそこにアクセスできないということについて、条例を作るときに色々な議論があったとすれば、その辺のことを教えていただければと思います。その二点です。

○ 坂田部長

条例の立て方の部分なんですけども、そこまで厳密にといいますか、文言を分けているわけではありませんで、基本的に関空といいますのは海上にあると、で、橋を渡らなければ行けないということですので、要は、橋を渡って空港に行くということは何らかの形で当然、空港を利用するために行きますので、橋を渡って空港以外の場所に逆に行けるかと言ったら行けない。

そういった広い意味で、それ以上細かく切り分けてという位置づけではない。

○ 佐藤委員

他への影響を遮断するというためまでではない？要するに他の地域に。国土交通省なんかはこれが課税できるのであれば、全国の有料道路、みんな区間を区切って自分の団体のなかで課税することが可能になるんじゃないかということをお非常に懸念しておられるので。

○ 坂田部長

もともと空港連絡橋といいますのは冒頭市長も申しあげましたように、通常の一般の有料道路でもなんでもなくて、そういう位置づけもされてなくて、もともと関空の会社の施設の一部だということで償却資産として課税されていたものです。ですから、もともと一般の道路ではないという位置づけでいっておりました。だから連絡橋を渡るときは当然、空港と一体だという考え方です。

二点目の有料道路の傍に無料道路があるということについては、普通の一般道路ではまさにそうです。逆に言いますとそういう道路ではないのが連絡橋ということです。

○ 佐藤委員

そういう特別なものについて、課税をすると必ずそこは税金を払わなければ入れないというものになってしまうということについては、特殊事情だからやむを得ないと、そういうことなんです。

○ 坂田部長

元々が一般の公共道路ではなかった。ですから、元々がそういう一般の公共道路という位置づけではなかった。ですから、国土交通省さん、よそへの波及とか言われると思うんですけども、元々の位置づけが違いますので、同じ意義・目的での波及というのはいり得ない。

逆に言いますと、例えば、よその団体から違う目的で似たような法定外税というのを考えるという可能性は何とも言えませんし、我々がコメントすることではありませんけれども、もし、そういうことがあったとしてもそれはそれで、総務省さんの方がこういった場でそれぞれの理由について不同意の三要件について検討されることになりますので、我々が主張させていただきますものはまさに特殊な、全国を捉まえてもオンリーワンの理屈だと我々は考えております。

○ 木内委員

お答えいただいた3点目の(3)、要件としての「経済施策」についてですが、国の経済施策に対する影響を小さいと結論付けておられたと思うんですけども、この点について、国交省の説明のなかでは、ローコストキャリアとか航空貨物とかそういうところで考えると50円、100円の世界がウェイトとしてはとても大きいんじゃないか。影響が大きく、「重要な」経済施策にあたるという主張をされています。その点については、どうでしょうか。

○ 坂田部長

影響が大きい小さいということになりますと、非常にそれぞれの立場で考え方違ってきますので水掛け論になると思いますけれども、LCCうんぬんこの100円、50円というのが果たして関係するのか。ちょっとこれは無理があるのではないかと。LCCまで100円50円の連絡橋の料金を絡めるのか。ちょっと飛躍があるのではないかと我々は聞いて感じておりました。

元々、冒頭市長が申しましたように、国有化されるまでは関空の資産として一般道路ではない、償却資産として固定資産税が課税されておりましたので、当然、通行料金のなかには固定資産税相当額が入っていたという事実がございますので。

○ 中村委員

(8)に対する質問なのですが、お答えのなかで、関係団体への意見照会に対する反対意見をどう思われるのか。お答えの中でははっきり読み取れない。課税自主権行使にあたって課税される側への説明責任というか、その辺の理解を得るということに関してどのようにお考えでしょうか。

また、(9)と(10)の国交省との話し合いに関連する質問ですが、泉佐野市さんの導入検討委員会でも、委員会の提言の中で、「国に対し支援策の履行を一層強く求めるべき」とありましたが、財源の補てんに関して、何か国

に働きかけたということがあったのでしょうか。また、条例を制定し、法定外税の協議を開始した後、国交省との話し合いはなされていないのでしょうか。

○ 坂田部長

まず最初の反対意見について、基本的に去年の8月に法定外税導入検討委員会させていただいたときに、委員会として関係者に対する意見照会をさせてもらっています。その中で関空、ネクスコさん、大阪府トラック協会に意見紹介させていただきまして、平成20年のときもそうだったのですが、反対という回答をいただきました。泉佐野市といたしましては、今回法定外税につきまして委員会の協議書のところに資料としてつけさせてもらっていますが、検討委員会の結果報告書の中で「補填がなされていない現状では負担を求めざるを得ない、やむを得ない、心苦しいけれども」というように検討委員会の中でも報告していただいております、泉佐野市といたしましても、まさにそんな心境です。補填がない中ではやむを得ない。住民、市民に対してそこを全部を被せていいのか。それは理不尽と思いますので、心苦しいけれどもやむを得ないという判断でございます。

○ 鳥井理事

2点目の国交省との交渉については、(9)(10)に回答させていただいたとおり、こちらのほうといたしましては、国交省には、何回も期限を設定させていただいて、2期島の竣功等の支援策について回答を要請しましたが、竣功が遅延する等、支援策の提示がなく、これ以上進展がない状況であったことから、空港連絡橋利用税について総務省へ協議したところです。国交省から新たな支援策の提示というものがありませんでしたら、門前払いするものではありませんが、本市が求めている支援策に該当するかどうか判断する必要があります。

○ 松本委員

今まで出た質問と重なるんですけど、要するに、国交省がやろうとした空港に対するアクセスの改善、これが国の経済施策に当たるかどうか、それに対して、空港連絡橋利用税を課すということがそれに対する阻害要因、かなり重要な阻害要因になるのかということがポイントかと思うんですけどね、そうしますと、泉佐野市さんの見解とすればね、アクセスの改善というのは、これは国の経済施策に当たると、だけれども課税は100円程度なんだから大した影響ないじゃないかということなのか。

重要な影響を与えるという判断は、通行量がかなりの量減るという見通しがあるということを以て判断すべきだという主張だと言ってよろしいでしょうか。

○ 坂田部長

2号要件、3号要件ともに重大な支障であったり、重要かつ強力に推進を必要とするものといった全て影響の程度によって判断するということだと考えております。

アクセス改善が経済施策に当たるかどうかということですが、それについては全く市として否定しているわけではありません。市としては当たるかどうかということではなく、影響の程度によって判断すると考えておりますので、回答でも書かしてもらってますけれども、その程度については、やはり平成16年の社会実験の結果から言いましても、それほど大きな影響はないであろうと。影響がないということを示しているのではなくて、それほど大きな、国がいうところの重大なというか、そういうことではないだろうというふうに考えています。影響がないとは申しあげているわけではございませんので、そこはご理解いただきたいと思っております。

○ 松本委員

空港関連整備事業は税収で賄わなくちゃいけないけれど、固定資産税が減収になったとされているわけですが、国交省の主張ですと、空港関連整備事業といっても国の補助金が入るようなものは国からちゃんと金を出しているから国の負担としてはちゃんとやっているではないかということが一つですね。それから空港関連整備事業といっても、下水道もそうなんだけれども、ほとんどは市が空港があろうとなかろうとやるような事業であって、それに対して補填を求めるような性格のものではない、という主張をされているわけですね。だけれども、地元とも共存共栄を図らなくてはならないから、支援も考えますよと、こういう主張かと思うんですけど、それについてはどのようにお考えか。

○ 坂田部長

国交省さんとしては、そういう認識なのかもしれませんが、もともと、市長、冒頭に申し上げましたように、空港を造るにあたって、民活でやると。中曽根首相当時の民活方針という大きな国策だったと思います。民活でやるということで、成田のときのような補助金のかさ上げではなく、通常の事業スキームでやりますと。国交省さんは、通常のスキームで補助金は出していると言っている話かと思っておりますけれども、我々が言っているのは、それでは無く、成田との比較で、成田はそれを超えるかさ上げの措置があった。それが今回、関空に関しては、民活というそれこそ、もっと大きな国策、経済施策によってやっていたものであり、当然それはかさ上げは無いけれども、空港関連事業の償還財源に関しては、民活だから税収で行けるでしょうということであったというのが当時の認識であったと考えています。それで、空港関連事業の内容についてうんぬんという話になりますけれども、これは捉まえ方の問題がありますので。空港というのは、海上空港ですね。で、それに直接関係する狭い概念で事業を絞り込めば、それはもう、これと、これとということで限定されてくる。それで、空港「関連」事業、「関連」なんです。

空港の受け皿として、りんくうタウンを沖出し方式で作りました。りんくうタウンというのは、勝手に作ったのではなくて、もともと空港関連ということで、国の整備大綱があって、大阪府がそれをもう少し詳細化した地域整備計画、それに基づいて、りんくうタウンもできた。りんくうタウンをすることによって、下水の話、先ほどさかれていましたが、りんくうタウンは沖出しにしましたので。それは、泉佐野の下水で特例といいますか、りんくうタウンは沖出しにすることによって、そのままだったら、りんくうタウンがあることにより、河川敷にある下水の行き場がありません。当然短期集中的に下水を整備しないとイケません。そういった部分で、一挙に下水も進めたということがあります。それを空港関連と見るのか見ないのかというと、それは、もう国交省さんと関空の認識の差になります。広くとったら…。

○ 竹森課長

冒頭市長が説明した中に、昭和 60 年に政府が決めた大綱と大阪府が決めた計画。その中に連絡橋をつくるとか、湾岸線の整備、阪神高速の整備するとか、また、内陸の道路の整備する計画が入っているのですけれども、国交省さんはそれは、泉佐野市の地域整備だと、ということ言うのでしたら、当初の空港の整備の話の中の、国の大綱、また、大阪府の計画の中に空港の計画と泉佐野市の計画の両方が入っているということになるんですけども、泉佐野市ではそういう認識ではなくて、これはすべて泉佐野市のど真ん中に、空港のための道路を造ると、それによって寸断される地元の道をつくり変えるというのは、これは、もう空港のための道路なんだという認識と思っているんですけども、それをいつの間にか、それは、空港とは関係の無い計画になりましたと、国交省が言うのはちょっと、話の流れが違うなと思います。

○ 佐藤委員

関連で、泉南市とか田尻町は、その、今の話題になっている、関連事業というような直接空港とは関係のないのではないかと、国交省が言っているような事業というのでもやっておられるのか、それとも、それは橋との関係ないからやっていないのか。

○ 坂田部長

我々も空港関連事業という中で、一つは海上空港であること、当然連絡橋という陸から橋をかけなくてはいけない。連絡橋自体は高いですね。それは、当然内陸部ですりつけるために、近畿自動車道から高架で高速道路をつければならない。それが空港連絡道路ということなんですけれども、で、それが、だいたい 100m の幅で、泉佐野市を縦断する形でつけたわけですね。ですから、空港連絡道路、連絡橋というのは、もうまさに関空と一体整備するのは必然ですけども、そういう 100m の高架道路を市内につくるというのは、今、税務課長が申しあげましたけれども、当然、当時造るに当たって、今までの道路は寸断する、水路も寸断する、りんくうタウンができることによっ

て下水道も一挙に整備しないとイケない、そういった全体を我々は空港関連事業でと位置付けています。それは何も市が勝手にやった事業ではなくて、整備大綱、整備計画に基づいて、空港関連地域整備事業として市が執行したと、そういうふうになっております。

○ 佐藤委員

泉南市とか田尻町はやっているのでしょうか。

○ 坂田部長

泉南市の場所は空港連絡道路という部分がありませんから。泉佐野と違うのはやはり泉佐野は空港連絡道路ができたなら、そのタイミングに合わせた。そのあたりは田尻・泉南と違います。ただ、田尻・泉南でもりんくうタウンがあります。りんくうタウンを受けての地域整備はあります。

○ 佐藤委員

会館の建設が入っていると、そんなことを国交省は言っておられるんですね。

○ 坂田部長

そうなんですか。個々に事業の中身で、空港関連の一括りの中で、関連性が強いのか弱いのか、言い出すのはきりのない話なので。その町会館と言いますと、何かと言いますと、今、申し上げましたように、地域を分断する形で100mの道路で、当然、町会が分断される。それがために、地元から連絡道路の施行に関して協力がないとできませんから、そういった部分で補償ということではないですけど、それはそれで整備していると、そういう経過がある。全てそういう経過がありますんで。ただ、国交省さんが、事業一覧表を見て字面だけ捉まえてできる議論ではないんですね。

○ 神野会長

はい、それでですね、まず固定資産税は地方自治体の独立税、唯一の独立税かつ基幹税だ。これは国の政策によって勝手に、事実上非課税措置をとるような行為にしてしまう、それはおかしいではないか。そのたびに、市の財政に振られるということではとても市の財政は運営できないということは分かります。それについて、どうにかという話は分かるのですが、実際にこの連絡利用税、これは、やむを得ないというふうにおっしゃっているので、そういう点も考慮されて、と思いますが、税の仕組み方からすると、税の要件というのは2つあって、課税客体。これ、課税客体は、空港を利用するために、利用する行為で、車を使って利用する行為ということになっているわけですね。課税客体というのは、どういう事実があれば納税義務が発生するかということ。それともう一つ決めなくてはいけないのは、課税主体。誰を納税者にするのか。誰を担税者にするのか。これ、納税者と担税者がイコール

のものを私たちは、直接税と言って。納税者と担税者が違うものを間接税、こういうふうに言っていますね。固定資産税というのは、これは、納税者と担税者は同じで直接税であって、これまではこの地域においては関空が負担をしていたということになる。担税者も納税者も。今回の新しい税は、これは、納税者も担税者も利用者になっているわけですね。これは、消費行為税、つまり流通税、つまり、直接税でもない間接税でもないその他に分類されている流通税だと、こういう仕組み方だと思いますが、そうするとですね、納税者も担税者も利用者、限定して車を使って空港にアクセスする利用者に負担させると、こういうことですね。納税させ、負担させると。そうすると、確かに、関空の会社がこれまで、固定資産税を払っていたものが無いということ。それを、泉佐野市民だけが、支払うのはおかしい。固定資産税は、納税者は泉佐野市以外のかたも沢山いますが、しかし、事実上、関空会社に限定されていたものが、今度は利用者、しかも、それが、多くの部分で今問題となっているのが、一つの論点である泉佐野市民ではない利用者になってしまいます。つまり確かに国の政策で泉佐野市の財政が振られてしまったというのは理不尽だということになるかもしれませんが、利用者からすると今まで納税義務者で担税者であった関空が税収を払わなくなってしまったという泉佐野市の税収・収入が空いた部分を、それとは関係のない利用者に負担をさせ、納税させるという当然いかなるものかという議論が出てくるはずですよ。それについてはどうお考えになられていますか。

○ 坂田部長

そこら辺は確かにおっしゃるとおりなんですけど、利用者からしたらどうなのかということについて言いますと、やはり利用者の方からしたらどうしてという部分、そういう感覚をお持ちになる、というのは否定できないことなんですけれども、我が方としましては、もともと一番とにかく強調したいのは、もともと課税されていたと…

○ 神野会長

いや課税されていないですよ。納税者は関空ですから。

○ 坂田部長

利用者は、当然関空に対して料金を払うんですよ。その料金の中に間接的ではありますが、固定資産税相当分も当然入っていたということなんです。だから意識はしてなかったかもわかりませんが、利用者からしたら当然それも含めて通行料ということで払ってるんです。今回はそういう特殊事情も踏まえてやむを得ずやるというそういう論法なんです。だからもともと非課税というか、以前連絡橋に課税してなければ、別にそういうことはないんですけど、今回もともとがそういうことであり、通行料に税が入ったと、そういうことなので。

○ 神野会長

基本的には、今の考え方ではあくまでも転嫁したとされていない、今の話は、結局固定資産税が利用者に転嫁されていたんだという考え方になるんですよ。転嫁されていないというのが普通の考え方というか税の仕組み方なんです。税の仕組み方として問題にしてるので、税の仕組み方として、いやそれは転嫁するものとして想定した税だったんですよ、とは多分言えないと。

○ 坂田部長

そこは税法上詰めた話から言えば神野先生おっしゃるようなことになると思います。

○ 竹森課長

確かに会長がおっしゃるように、固定資産税の仕組みというのは転嫁しないというのが一方でありますけども、ただ企業の経理でいきましたら、例えば企業の必要経費として、固定資産税っていうのは必要経費としてみることになってますよね。だから、空港の、関空会社が持っていたときの空港連絡橋の収支ということでは、当然橋を作った費用、借金返していかないとあかん、で収入は実質通行料金だということで、その中の費用に固定資産税も入っていると、企業の費用をみているのと同じように…。

○ 神野会長

税の仕組み方として、例えば利益とかね、そういったものもそうすると入ってしまう。そうすると法人税も間接税、ということになる訳で、考え方いろいろありますけど、事実上間接税か直接税かは法律で決める、というふうになっているので、多分、いずれにしても負担をしたものが、変わってしまう、明らかに少なくとも納税義務者も担税者も今回変えたというのが不合理な気がしますね。それで、いずれにしてもですね、今のまま直接同意要件に入るか不同意要件に入るかとかという問題ありますが、いまもやむを得ざる手段としてやるんだという、気持ちの中にはね。税として、普通であれば正々堂々と関空が税逃れているだけなので、そこにかければいいという仕組み方もある訳ですよ。わざわざ色々やらなくても。そういう忸怩たる思いも含めてかもしれませんけれども、先程のお話でも、いずれにしても関空会社から、または国土交通省なり関空の会社なりが新たな提案があれば、話し合いをする用意があるというようなご発言があったと思いますが、新たな提案があればですよ、そういう理解でいいですよ。

○ 鳥井理事

今までの交渉の経過から言うと、これまで2期島の竣功についても国交省から…

○ 神野会長

この税について審議している場合においては、国交省とですね、やりとりがどういうことで行われたかということについては、あまり審議事項になりません。時間もありませんので、基本的に私どもとしては、今後国土交通省ないしは関空会社と話し合う用意があるかどうかという意味をお聞きしたいと、つまりはできれば避けたいというお話だったんですね。

○ 千代松市長

正直に申し上げて、今、私としましては国交省さんと話しをしてきましたので、全くそのきちんと補てん策が見られない状況なので。

○ 神野会長

国交省は話し合う…。

○ 千代松市長

もうそれでそういう意思はございません。

○ 神野会長

ない、ということですね。

○ 千代松市長

はい、申し訳ございませんけれども、こういう形でお願いしたい。

泉佐野市としては国交省さんにこれ以上騙されたくないという気持ちは正直持ってますけれども。何らかの形で補てんしていかなければならないと考えます。

○ 神野会長

そうするとちょっと気になるのは、無関係など言ったら変ですが、利用者にしわ寄せがいくと、いうことであっても、つまりこういう形で費用に入ってたんだから、今までと同じなんだということであれば、関空の会社ではない人にとって、そこが引き上がってくる、ということは間違いないわけですよ。つまり、無意識のうちにあんた方負担したんですよと。それをもっと増やしてあげるんですよということになるわけですよ。でもやむを得ないと。つまり他の人に痛みがいくんだ、そういう考え。

○ 坂田部長

そうですね。経過は先ほど縷々市長から申し上げましたけれども…

○ 神野会長

だから、国交省とか関空では無く、そこと無関係な方にいってもやむを得ないと。そういうことですね。不誠実なのは利用者ではないんですから。

- 坂田部長
それは、いきなりそういうことになったんじゃないかと…
- 神野会長
いや、分かりますよ。だから、まあ第三者に行ってもしかたないと。そういうことですか。
- 坂田部長
結果的にはそうなります。
- 神野会長
その責任は国交省と関空側にあるんだと。
- 坂田部長
そういうことです。
- 神野会長
どうもありがとうございました、お忙しいところ。