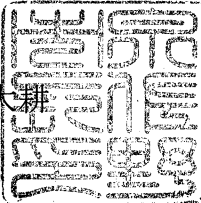




泉佐総税第 1280 号
平成 24 年 2 月 8 日

地方財政審議会
会長 神野 直彦 様

泉佐野市長 千代松 大耕



「泉佐野市空港連絡橋利用税」に関する質問項目に対する回答について

晩冬の候、時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、平成 24 年 2 月 3 日付地財審第 1 号によってなされました標記のことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

泉佐野市総務部税務課

竹森 知

〒598-8550

泉佐野市市場東一丁目 295-3

Tel 072-463-1212(代表)

Fax 072-464-9314

E-mail takemori-t@city.izumisano.lg.jp

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

総務省質問項目

(1) 地方税法671条第2号に関し、空港連絡橋利用税の課税により増加する連絡橋利用者の負担は、その増加割合で見ると大きいと言えるのではないかと、さらに関西国際空港自体が物流拠点であるため、当該税の課税は物流への重大な障害を与えるのではないかとの見方に対し、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。

⇒ 2号要件については、市が予定している程度の税額は、平成16年の社会実験からも言えるように、空港の利用者が車両での通行を控えるほどの負担ではなく、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考えます。協議資料にも添付していますが、平成17年3月31日付「関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験等とりまとめ概要」において、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が記載されています。それぞれ平成14年度同月比でみると、前半通行台数の伸びが6.2%、後半通行台数の伸びが7.5%であり、後半の料金が前半より普通車で200円、大型車で400円高かったにも関わらず、値上げについて特段の影響は見られません。なお、「増加割合で見ると大きいと言えるのではないかと」ということですが、普通車の通常料金が現在800円であり、900円になれば増加割合は12.5%となりますが、利用状況に影響を与えるのは率ではなく金額であろうと考えます。今回、市が予定している税率は100円であることから、従前の社会実験の結果から証明されているように、より影響は小さいものと考えているところです。

(2) 空港連絡橋利用税が地方税法第671条第2号に抵触しないとする根拠に挙げている平成16年度の社会実験について、現在と料金水準が異なることや社会情勢も変化していること等からその結果は参考にならないのではないかと見方に対し、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。

⇒ 平成16年の社会実験では、普通車について1730円を7月から10月までは900円、11月から翌年2月までは200円アップの1100円とし、大型車について2750円を7月から10月までは1800円、11月から翌年2月までは400円アップの2200円として行っています。実験結果によれば、それぞれ平成14年度同月比でみると、前半通行台数の伸びが6.2%、後半通行台数の伸びが7.5%であり、後半の料金が前半より普通車で200円、大型車で400円高かったにも関わらず、値上げについて特段の影響は見られません。なおさら今回市が予定している税率は100円であります。「平成16年の社会実験当時と現在では料金水準が異なることや社会情勢も変化していること等からその結果は参考にならないのではないかと」ということについて、確かに料金水準や社会情勢の変化はあることは否定しませんが、常識的にわずか約7年前に実施した社会実験結果が参考にならないほどの状況変化があるとは考えにくいと思われまます。

(3) 地方税法671条第3号に関し、国土交通省は、空港連絡橋利用税が「関西国際空港へのアクセス機能の改善・強化」という経済施策に照らして適当でないと主張している(※)が、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。また、当該税の課税により、車種・時間帯によっては国の利便増進事業による料金引下げの効果が失われてしまうのではないかとの見方に対し、どのようにお考えかあわせて説明していただきたい。

(※) 国土交通省は、空港連絡橋利用税の導入により連絡橋の通行料金が値上げされ、関空の国際競争力強化のための連絡橋国有化、NEXCOによる割引、国による利便増進事業による割引の意義及び効果が大きく損なわれる。また、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」に基づき、国が今後進めていく関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化に逆行し、関西圏の空港利用者の利便性を損ね、航空輸送需要の拡大を阻害するものと考えられるという旨の主張をしている。

⇒ 地方税法第671条第3号では、消極要件としての不同意要件として、「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」と規定されている。この「国の経済施策に照らして適当でないこと」については、平成15年総務省自治税務局長通知において、「国の経済施策とは、経済活動に関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をいう」とされています。

今回の国有化事業は、当初、アジア・ゲートウェイ構想におい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(株)が保有している連絡橋道路部分を国及び西日本高速道路(株)に移管し、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ありますが、その国有化の割合は金額ベースで約3割程度であり、純粋に国有化される割合は大きいものとは言えません。さらに、そもそも連絡橋国有化は、一方で有利子負債圧縮という関西国際空港(株)の実質的救済という側面があり、これらの点からも国の経済施策のうち「特に重要なもの」であるとまではいえないと考えます。

「料金引下げ効果が失われる」ということについては、国費の投入により通行料金を引き下げた分をそのまま法定外税で上乗せすれば、料金引下げ効果を打ち消すことにはなりますが、今回の税率程度であれば引下げ効果を打ち消すようなものではなく、平成16年度に国が実施した社会実験の結果からも、利用者が通行を控えるようなものではないことは証明されています。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(株)が徴収する通行料金に含まれ、間接的に利用者がこれまでの間、通行料金として負担してきたものです。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しても、この税率程度であれば、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るところです。

(4) 国土交通省は、空港連絡橋利用税が「道路無料公開の原則の下で有料道路制度等においてのみ課金を認めていること」という経済施策に照らして適当でないとして主張している(※)が、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。

(※) 国土交通省は、道路法の適用を受ける道路を無料で公開することを原則とし(道路無料公開の原則)、道路整備の促進を目的とした有料道路制度等のみその例外として道路の利用者に対する課金を行うことが法律で認められており、このことは国の経済施策に含まれる。また、利用税は有料道路制度等とは異なる趣旨で道路の利用者に課金しようとするものであり、道路無料公開の原則の下で、有料道路制度等においてのみ例外的に課金を認めるという国の経済施策に反するという旨の主張をしている。

(5) 国土交通省は、空港連絡橋利用税が「旧道路関係4公団から承継した債務等の法定期間内の償還」という経済施策に照らして適当でないとして主張している(※)が、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。

(※) 国土交通省は、高速道路に係る国民負担の軽減を図るため、高速道路会社が管理する高速道路について、民営化後45年以内に債務の償還を完了させることが法律で規定されており、このことも国の経済施策に含まれる。また、利用税が認められた場合には、高速道路が所在する地方団体全てが同様の課税を行いうることにつながり、料金収入の減少を招き、法定期間内での債務の償還が損なわれることから国の経済施策に反するという旨の主張をしている。

⇒ (4)(5)につき一括して市の考え方を述べます。

平成15年総務省自治税務局長通知において、「国の経済施策とは、経済活動に関して国の各省庁が行う施策のうち特に重要な又は強力で推進を必要とするものをいう」とされています。このことからいって、そもそも「道路無料公開の原則の下で有料道路制度等においてのみ課金を認めていること」及び「旧道路関係4公団から承継した債務等の法定期間内の償還」が、法定外税を判断するにあたって、「特に重要な又は強力で推進を必要とするもの」なのかどうか、非常に疑問を感じるところです。

そもそも連絡橋は、当時の「民活」という国策により、空港へのアクセス道路として民間企業である関西国際空港(株)によって建設されたものであります。そうした中、空港開港当時、泉佐野市は関西国際空港(株)に対し、「連絡橋通行料の設定に当たり、地域と共存共栄する空港づくりの理念の実現に努める」ことを双方確認の上、連絡橋道路部分の償却資産に係る固定資産税につき、平成7年度から平成11年度までは1/2の減免を、平成12年度から平成16年度までは1/4の減免を行ってきました。この減免額合計は10年間で約47億円にのぼるものであります。いうまでもなく減免措置であるため当然交付税調整はなく、全て泉佐野市の負担となっていたところです。このことについては、泉佐野市法定外税導入検討委員会からの意見照会に対する本年8月15日付けの回答において、関西国際空港(株)自らが、「関

西国際空港の連絡橋道路部分の通行料金につきましては、泉佐野市による固定資産税の減免措置を開港時から適用いただいたことにより、開港前の試算よりも低廉な料金設定をいたしました」と記述していることから明らかであります。

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」という点についても、連絡橋は民間会社である関西国際空港㈱が建設し、所有及び運営をしてきた空港への専用道路であり、西日本高速道路㈱及び国に移管されるまでは、固定資産税の課税客体であったものです。同様の例は他になく、他の有料道路に対して連絡橋利用税と同様な法定外税が課税されることは考えにくいものがあります。すなわち、連絡橋が従来から非課税規定が適用されてこなかったという点を考慮する必要があります。従前、連絡橋に関しては「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ました。それが今回国有化され、西日本高速道路㈱に移管された現在においても、引き続き関西国際空港への専用アクセス道路である現状に何ら変わりはありません。泉佐野市が課税しようとしている連絡橋利用税は、単に市域に高速道路があり、騒音対策など、新たに発生した財政需要のため高速道路の通行に課税するという内国関税的なものではなく、これまで泉佐野市が実施してきた空港関連地域整備事業の償還財源である固定資産税に換わるものです。今回の連絡橋利用税は、こういった泉佐野市の特殊事情により課すものであり、他に影響するものではないと考えています。

(6) 空港連絡橋（道路部分）の管理等を行っている者ではない泉佐野市が空港連絡橋を通行して空港を利用する行為に着目し課税することはいかがかという見方に対して、どのようにお考えか説明していただきたい。

⇒ 税を賦課にあたっては、地方自治法に規定する公の施設の使用料とは異なり、市が管理を行っているかどうかはそもそも必要条件ではありません。他の法定外税の例をみても、このことは明らかと考えます。

(7) 納税者となる空港連絡橋の通行者は専ら市外の住民や事業者であると見込まれるが、このことについてどのようにお考えか説明していただきたい。

⇒ 法定外税の課税にあたって、住民や事業者につき「市外」云々は特に考慮するような条件ではありません。

泉佐野市では、関西国際空港建設にあたり昭和 56 年に国が示した所謂 3 点セット（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）に基づく「関西国際空港関連施設整備大綱（昭和 60 年 12 月閣議決定）」や大阪府において策定された「関西国際空港関連地域整備計画」に基づき、空港関連地域整備事業を実施してきました。当該地域整備事業には、空港の支援基地として対岸を埋立てて造成されたりんくうタウンに伴い必要となった市域の浸水対策や、市域中心部を貫通する空連道の建

設に伴う関連道路の整備など、その総額は約 1420 億円にのぼり、その財源としてうち約 730 億円は起債によるところとなっています。これら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、空港消防のランニングコストも本市にとって大きな負担となっているところです。そもそも、この地域整備事業の財源は、成田国際空港の場合のように、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講じられることはなく、当時の国による民活方針の下、固定資産税をはじめとする空港関連税収入が前提となっていたことは関係者共通の認識であります。これらの空港関連事業の受益は、泉佐野市民もちろん享受するものですが、市内市外に関わらず、空港の利用者も道路の通行や、病院、消防、救急等により享受するものであります。

さらに、これまでの連絡橋通行料金において、連絡橋に係る固定資産税が実質的に関西国際空港(株)が徴収する通行料金に含まれており、間接的に利用者がこれまでの間も通行料金として負担してきたものです。

(8) 空港連絡橋利用税に関して泉佐野市法定外税導入検討委員会が平成 23 年 8 月に行った関西国際空港株式会社等への意見照会に対し、全ての照会先から反対の意見表明がなされており、そうした状況の中で市は条例の制定に踏み切っているが、どのような考え方や理由に基づくものか説明していただきたい。

⇒ この度、泉佐野市が連絡橋利用税を賦課するに至った原因は次のとおりです。

平成 6 年 9 月に開港した関西国際空港の立地に際して、当時の国策としての民活方針の下、空港関連地域整備に関し成田国際空港のように特別法で補助率のかき上げ等による地元負担の軽減措置がとられることはなく、泉佐野市では関西国際空港が民間会社として事業化されたことにより、固定資産税をはじめとする空港関連税収を財源として見込んで空港関連地域整備事業を推進してきました。この費用の償還には、国策としての民活方針の下、空港関連税収が空港関連地域整備の財源の前提となっていたことは、関係者共通の認識であります。ところが、この度の国の突然の方針変更により、連絡橋が平成 21 年に西日本高速道路(株)に移管されることで地方税法附則第 14 条第 2 項の規定による固定資産税の非課税措置に該当することとなり、これまで実施してきた空港関連地域整備事業に係る起債の償還財源の一部を突然失ったことによるものであります。

この間、泉佐野市では、財源として見込んでいた固定資産税等の空港関連税収を含めた市税収入が、経済情勢の低迷や地価の下落により当初の見込みを大きく下回り、市の財政状況がひっ迫する中で、これまでも行財政改革を推進し歳出削減に努めるとともに、市税をはじめ財源確保にも努め、自主努力を行ってきました。そうした中、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、泉佐野市が財政健全化団体となり、平成 22 年 2 月に財政健全化計画を策定し、計画的に財政健全化に取り組んでいる状況であります。ところが、今回、全く予期せぬ連絡橋の国有化によって、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、このままでは平成 22 年 2 月に策定した財政健全化計画にも支障をきたし、ひいては市民生活にも影響を及ぼすことになるものであります。

そこで、地方税法第 5 条第 3 項の規定による法定外普通税の賦課を検討することとし、泉佐野市空港連絡橋利用税条例の制定に至ったものです。

泉佐野市は、今後も具体的に空港関連事業の費用負担を強いられますが、この度の連絡橋の国有化により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。このままでは泉佐野市民のみがその減収を負担しなければなりません、これは余りにも理不尽と考えます。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がない中では、当該減収部分について、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ざるを得ないものであります。

(9) 平成 20 年度予算案に空港連絡橋のいわゆる国有化が盛り込まれたが、これに伴い固定資産税が減収となる泉佐野市に対し、国から事前の協議・調整等が行われたか、またそれはどのようなものであったか示していただきたい。

⇒ 平成 20 年度予算案の空港連絡橋国有化については、当時、国から泉佐野市に対し事前の協議・調整等を行われておりません。

国からは一切説明がなく、泉佐野市としては、平成 19 年 12 月下旬の平成 20 年度政府予算原案内示時期に、大阪府や新聞報道により、初めて知ったところです。

(10) 前回の空港連絡橋利用税が取り下げられた後、泉佐野市と国土交通省の間で、どのような協議等が行われたのか示していただきたい。さらに、その中で国土交通省が支援策として泉佐野市に示してきたものがあれば、その内容はどのようなものであったか、また、それにかかわらず、市が再度今回の条例の制定に至った理由について説明していただきたい。

⇒ 平成 21 年 2 月に国土交通省から 2 期島の平成 22 年内の竣功を約束した文書を受領したことで、泉佐野市において空港連絡橋利用税条例を廃止するとともに、総務省への協議を取り下げ、平成 21 年 4 月には空港連絡橋が国有化されたところです。

その後、再三にわたり、国土交通省に対し要請を行ってきましたが、確たる支援策が示されず、平成 22 年 11 月に国土交通省から示された回答は、「平成 22 年内竣功が困難、平成 23 年度以降の代替案は関空会社と協力し検討」ということでした。

さらに協議を重ねたところ、平成 23 年 2 月に示された回答についても、「2 期島は平成 23 年内に竣功できるよう関係機関と調整、代替案は引き続き検討」ということであり、進展がないことから、泉佐野市において、平成 23 年 3 月から 4 月にかけて、「連絡橋国有化に伴う税収減の補填策検討会議」を計 2 回開催しました。

この検討会議では、あくまで庁内会議という位置付けで、連絡橋国有化に伴う税収減の補填策として、泉佐野市が独自に取るべき策を検討し、最終的には空港連絡橋利用税が補填方策案として望ましいという検討結果となったところです。

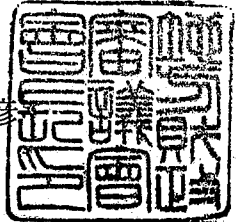
その後、平成23年6月に国土交通省が泉佐野市を訪問した際、国土交通省に対し、「2期島未供用地は平成23年以内に竣功できるのか。竣功遅延による平成23年度の補填及びその他支援をどうするのか。」について回答を要請しましたが、それに対する国土交通省の回答は、「2期島は関空会社に早期に竣功するよう引き続き要請、代替案は関空会社と協力し検討」ということであり、これまでと何ら進展がない内容であったことから、自ら税収減の補填を確保するために、再度、「法定外税導入検討委員会」を開催し、空港連絡橋利用税条例を制定後、総務省に対し協議を行っているところです。



地 財 審 第 1 号
平成 24 年 2 月 3 日

泉 佐 野 市
千 代 松 大 耕 殿

地方財政審議会
会 長 神 野 直 彦



地方財政審議会への出席について（依頼）

時下、ますます御清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、当委員会におきましては、現在、貴市から協議の申出があった法定外普通税「空港連絡橋利用税」の新設について調査審議を行っているところです。

つきましては、当該税の内容等について伺いたいと存じますので、下記により関係者の出席をお願いします。

記

- 1 日 時 平成 24 年 2 月 16 日（木）15 時 00 分から 1 時間程度
- 2 場 所 総務省 1 階 共用会議室 3
千代田区霞ヶ関 2-1-2 中央合同庁舎 2 号館
- 3 内 容 泉佐野市から協議の申出があった法定外普通税「空港連絡橋利用税」に関する質疑
- 4 質問項目 別添のとおり
※当日の審議会を効率的に運営するため、質問項目に対する回答を、平成 24 年 2 月 10 日（金）までに、下記の連絡先までお送りください。
- 5 その他 当日の審議会は報道機関に公開して行う予定です。

連 絡 先：総務省自治税務局企画課 末永、黒川、対馬 直通電話：03-5253-5658 メール：t.tsushima@soumu.go.jp
--

質問項目

- (1) 地方税法671条第2号に関し、空港連絡橋利用税の課税により増加する連絡橋利用者の負担は、その増加割合で見ると大きいと言えるのではないかと、さらに関西国際空港自体が物流拠点であるため、当該税の課税は物流への重大な障害を与えるのではないかとの見方に対し、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。
- (2) 空港連絡橋利用税が地方税法第671条第2号に抵触しないとする根拠に挙げている平成16年度の社会実験について、現在と料金水準が異なることや社会情勢も変化していること等からその結果は参考にならないのではないかとの見方に対し、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。
- (3) 地方税法671条第3号に関し、国土交通省は、空港連絡橋利用税が「関西国際空港へのアクセス機能の改善・強化」という経済施策に照らして適当でないと主張している(※)が、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。また、当該税の課税により、車種・時間帯によっては国の利便増進事業による料金引下げの効果が失われてしまうのではないかと見方に対し、どのようにお考えかあわせて説明していただきたい。
- (※) 国土交通省は、空港連絡橋利用税の導入により連絡橋の通行料金が値上げされ、関空の国際競争力強化のための連絡橋国有化、NEXCOによる割引、国による利便増進事業による割引の意義及び効果が大きく損なわれる。また、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」に基づき、国が今後進めていく関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化に逆行し、関西圏の空港利用者の利便性を損ね、航空輸送需要の拡大を阻害するものと考えられるという旨の主張をしている。
- (4) 国土交通省は、空港連絡橋利用税が「道路無料公開の原則の下で有料道路制度等においてのみ課金を認めていること」という経済施策に照らして適当でないと主張している(※)が、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。
- (※) 国土交通省は、道路法の適用を受ける道路を無料で公開することを原則とし(道路無料公開の原則)、道路整備の促進を目的とした有料道路制度等のみその例外として道路の利用者に対する課金を行うことが法律で認められており、このことは国の経済施策に含まれる。また、利用税は有料道路制度等とは異なる趣旨で道路の利用者に課金しようとするものであり、道路無料公開の原則の下で、有料道路制度等においてのみ例外的に課金を認めるという国の経済施策に反するという旨の主張をしている。

(5) 国土交通省は、空港連絡橋利用税が「旧道路関係4公団から承継した債務等の法定期間内の償還」という経済施策に照らして適当でないとして主張している(※)が、市としてどのようにお考えか説明していただきたい。

(※) 国土交通省は、高速道路に係る国民負担の軽減を図るため、高速道路会社が管理する高速道路について、民営化後45年以内に債務の償還を完了させることが法律で規定されており、このことも国の経済施策に含まれる。また、利用税が認められた場合には、高速道路が所在する地方団体全てが同様の課税を行いうることにつながり、料金収入の減少を招き、法定期間内での債務の償還が損なわれることから国の経済施策に反するという旨の主張をしている。

(6) 空港連絡橋(道路部分)の管理等を行っている者ではない泉佐野市が空港連絡橋を通行して空港を利用する行為に着目し課税することはいかがかという見方に対して、どのようにお考えか説明していただきたい。

(7) 納税者となる空港連絡橋の通行者は専ら市外の住民や事業者であると見込まれるが、このことについてどのようにお考えか説明していただきたい。

(8) 空港連絡橋利用税に関して泉佐野市法定外税導入検討委員会が平成23年8月に行った関西国際空港株式会社等への意見照会に対し、全ての照会先から反対の意見表明がなされており、そうした状況の中で市は条例の制定に踏み切っているが、どのような考え方や理由に基づくものか説明していただきたい。

(9) 平成20年度予算案に空港連絡橋のいわゆる国有化が盛り込まれたが、これに伴い固定資産税が減収となる泉佐野市に対し、国から事前の協議・調整等が行われたか、またそれはどのようなものであったか示していただきたい。

(10) 前回の空港連絡橋利用税が取り下げられた後、泉佐野市と国土交通省の間で、どのような協議等が行われたのか示していただきたい。さらに、その中で国土交通省が支援策として泉佐野市に示してきたものがあれば、その内容はどのようなものであったか、また、それにかかわらず、市が再度今回の条例の制定に至った理由について説明していただきたい。

以上

※ 16日の審議会では、(1)から(5)までの回答内容を中心に説明していただきたい。