

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. 空港連絡橋利用税の新設（更新）の理由 [泉佐野市協議書から]

本市は、「関西国際空港関連地域整備大綱（昭和60年12月関西国際空港関係閣僚会議決定）」や大阪府が策定した「関西国際空港関連地域整備計画（昭和61年12月）」に基づき、関連道路などの都市基盤整備を進めてきました。

空港が開港してから現在に至るまで、空港及び空港連絡橋が所在する自治体として周辺自治体には見られない特別の行政需要が存在しています。

本市が空港に関連して行う事業は、空港連絡橋を通行して空港を利用する方々に直接的または間接的に一定の受益があることは明白であり、空港連絡橋利用税は、空港利用者がこれらの差額の一部を過度にならない程度に負担する仕組みとなっています。

以上より、施行期間を令和5年3月30日から令和10年3月29日まで、引き続き5年間継続するために協議を申し出るものです。

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 （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）3.4億円
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）約0.2億円
課税を行う期間	5年間（令和5年3月30日から令和10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

本税と課税標準を同じくする国税又は他の地方税はないと考えられる。

② 住民の負担

税額は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と考えられる。

(参考) 空港連絡橋スカイゲートブリッジ往復通行料金

車種	通常料金	うち空港連絡橋利用税
軽自動車	730円	100円
普通車	940円	100円
中型車	1,150円	100円
大型車	1,460円	100円
特大車	2,400円	100円

したがって、本税は、「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) 「地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること。」

本税の税額が100円と少額であり、空港連絡橋の車両通行台数等の推移を見ても、平成25年3月30日の本税施行後において、新型コロナウイルス感染症の影響を除いては、堅調に推移しており、空港連絡橋の通行量に重大なマイナスの影響が生じるものではないと考えられる。

○空港連絡橋車両通行台数等各種指標の推移

項目	▼ H25.3.30新設							▼ H30.3.30更新		
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
空港連絡橋通行台数(万台)	674	734	746	749	789	813	835	810	880	431
航空旅客数(万人)	1,386	1,680	1,813	2,005	2,405	2,572	2,881	2,941	2,877	226
貨物取扱数量(万トン)	71	69	67	74	70	75	85	81	76	72

※上記の数値は、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)資料から抜粋

したがって、本税は物の流通に重大な障害を与えるものとは言えず、地方税法第671条第2号の規定には該当しないと考えられる。

(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

関西国際空港へのアクセス機能の改善・強化という施策が地方税法第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、本税施行後の車両通行台数等の推移を見ても、本税による100円の追加負担が関西国際空港へのアクセスに重要な影響を与えているとは言えないと考えられる。

② 道路無料公開の原則

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という施策が地方税法第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、本税は、道路無料公開原則の例外としてすでに料金が課されている空港連絡橋の利用について、100円という少額の税を課するものであり、施策に重要な影響を与えるとは言えないと考えられる。

③ 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

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施策が、地方税法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、本税の他地方団体への波及が施策へ与える影響については、波及の程度についての合理的な見込みに基づき判断する必要があるところ、これを合理的に見込むことは困難であり、本税がこの施策に重要な影響を与えることが明らかとは言えないと考えられる。

したがって、本税は、「(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。