平成28年度地方税制改正(税負担軽減措置等)要望事項

(新設・拡充・延長・その他)

No	22									<u>府</u> 省	育庁 名	国土	交通省	
対象税目		個人	人住民税	法人住	民税	事業税	不動産	取得税	固定資産税	事業所種	党 その他	(都市計	画税)	
要望 項目名			整備新幹線の開業に伴いJRから譲渡された並行在来線に係る非課税措置及び課税標準の特例措置の延長 及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の改正に伴う税制上の所要の措置											
要望(概				を ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	並行在並行在	在来線 <i>0</i> 在来線 <i>0</i>)鉄道施記)鉄道施記	殳の譲渡 殳の譲渡)概要) きにより取行 きにより取行 きにより取行	引した固定 かんしょう かんしん かんしん かんしん かんしん かんしん かんしん かんしん かんし	資産			
		1 3	た「旅客 0 日法4 E法によ 株式会社 不動産 固定資	辞道株式 津第 36 号 る改正前 と同様に 取得税:	式会社 計の旅 取り 非課税 課税	及び日 ² 下「改ī 客鉄道 扱われる 税 標準 2	を貨物鉄 E法」と 株式会社 るよう、F 2 O年度	道株式会 いう。) 及び日2 所要の指 分1/2	会社に関す。 附則第2条 本貨物鉄道 措置を講ず。	る法律の一 に規定する 株式会社に	部を改正で る新会社か	する法律 、本特例	国会においる 」(平成 27 列措置におい Eする九州が	7年6月
関係	条文		(不動産 也方税法 (固定資	取得税) 附則第 1 産税・都	0条9 『市計[第2項、 画税)	地方税法	去施行令	分附則第6多 分別第6多					
減 見辺			初年度] 改正増減	— 似額]	- (A 2	105)	[平年原	₹]	- (▲ 4 ·	4 5) 単位:百万	円)
要望	理由	送りります。このは、一人は、一人は、一人は、一人は、一人は、一人は、一人は、一人は、一人は、一人	幾ととできるとである。とのでれ新2J8確27年の線でれ新2J8ではるのの線では、	線鉄道整 るとと次の 線の並行 12月の 12月の 12月の 17日日日 17日日日 17日日日 17日日日 17日日日 17日日 17日	に政在政いめい政を活済の政権を対象の政策を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を	線・場では、場地域の場合の関係を対象を対象を対象をは、対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対象を対	D産業経 B合わいに Lとおいて こおにによ 事子せは、係 でする では、係 でする でする でする でする でする でする でする でする	済をあるよりではいるのでは、「はないのでは、」では、これでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ないでは、ない	展等地域のスキームに対し、「(整備新幹を)に対して、をできるのででです。 できる	発展にも大 とづいて整 線を)建設 でででである。 はでは、 のでは、	はきく寄与 備を推進し 受着エする 認す行在来 所要の措置 いない れており、	する国家 ことでは、 には、 には、 には、 には、 には、 には、 には、 には、 には、 に	を形成する まプロス と こうで を いった を こうで を いった を 、 を いった を 。	ウトであ る。 ま、開業 な鉄道輸 許幹線に
		るり、 的さ三つ	整備新幹性 とのその この この は、 この は、 この は、 この と で で で で の で が で の で の で が に で り で り で り で り で り で り で り の に り の に り の に り の に の に り の の の の の	線の開業 を有する 営は厳し 、平成8 送を確保 合意に基 鉄道会社	に伴いた。 にといい年12 はないまでき、 はを支持 でき、	から、並 の 月の た 固 し 、 と う と う と り の 、 き う し の と り る り る り る り る り る し る と う し る と う る と る と る と る と る と る と る と る と ろ と ろ と	行在来約 っざるを終 府与党合 i該鉄道事 産税等の生 地域の生 ぎを引き	表を経営 等ない。 意におい 事業に係 う税制上 話路(第三	する第三セ いては、「J る固定資産 の措置を請 である並行で Eセクター鋭	クター鉄道 Rからの終 についてれ ずることに E来線の輸 道会社にお	直会社の経 経営分離後 税制上の所 こより、並 送を確保し	営基盤に の並行を 行要の措置 行在来紛 してきたに 極めて厳	をが新幹線に は必然的に まと、線にずって まを経ろる。 は、とこい経生的 は、などは、	能弱とないことと ないことと ないこのる。 なる。 なるる

の円滑な推進を図るためには、本特例措置の延長が必要不可欠である。

ページ 22-1

本要望に		
対応する 縮減案	_	
合理性	政策体系におけ る政策目的の位 置付け	政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 23 整備新幹線の整備を推進する 政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる
	政策の 達成目標	並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域 の生活路線、鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。
	税負担軽減措 置等の適用又 は延長期間	7年間(平成 28 年度~平成 34 年度)
	同上の期間中 の達成目標	平成34年度までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線1路線1 130.7kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。
		以下の第三セクター鉄道会社が並行在来線の経営を引き継いで運行を継続・しなの鉄道(株) (JR東日本経営分離区間:信越線軽井沢・篠ノ井間65.1km) 平成9年10月1日開業 (JR東日本経営分離区間:信越線長野・妙高上越間37.3km) 平成27年3月14日開業・IGRいわて銀河鉄道(株) (JR東日本経営の1:東北線盛岡・目時間82.0km) 平成14年12月1日開業
	政策目標の 達成状況	 肥薩おれんじ鉄道株) (JR九州経営分離区間: 鹿児島線八代・川内間 116.9km) 平成 16年3月13日開業 えちごトキめき鉄道(株) (JR東日本経営分離区間: 信越線妙高高原・直江津間 37.7km) 平成 27年3月14日開業 (JR西日本経営分離区間: 北陸線直江津・市振間 59.3km) 平成 27年3月14日開業 あいの風とやま鉄道(株) (JR西日本経営分離区間: 北陸線市振・倶利伽羅間 100.1km) 平成 27年3月14日開業 IRいしかわ鉄道(株)
		(JR西日本経営分離区間:北陸線倶利伽羅・金沢間 17.8km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 平成 24 年に北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)が着工するなど整備新幹線の整備が着実に進んでいる。
	要望の措置の 適用見込み	平成34年度に開業を予定している北陸新幹線(金沢・敦賀間)の並行在来線区間の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社への適用が見込まれる。
有効性	要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)	幹線旅客需要が新幹線に転移するとの特性を有する並行在来線を経営する第三セクター鉄 道会社の経営基盤は必然的に脆弱とならざるを得ないことから、不動産取得税の非課税措置、 固定資産税及び都市計画税の減免措置を講じ、第三セクター鉄道会社の資産保持に対する負 担を軽減することにより並行在来線の円滑な経営分離・経営安定化を図ることは地域の生活 路線、貨物路線の維持、また整備新幹線の着実な整備につながるものである。
	当該要望項目 以外の税制上の 支援措置	整備新幹線の開業に伴いJR旅客会社から経営分離される並行在来線の土地・建物の所有権の移転登記等に係る免税措置(登録免許税)
+0	予算上の措置等 の要求内容 及び金額	
相当性	上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係	_
	要望の措置の妥当性	経営分離に伴いJRから譲渡を受ける資産について、不動産取得税の非課税措置、固定資産税及び都市計画税の減免措置を講じることにより、第三セクター鉄道会社のランニングコストが軽減され、当該鉄道会社の経営が安定することは、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進につながるため、本特例措置を講じることは政策目的を実現する手段として妥当である。
		ページ 22-2

不動産取得税 固定資産税 都市計画税 事業者数	H				1-1-1	-t- alla -t- alar					
で成23年度実績 0百万円 103百万円 9百万円 3事業者 10百万円 103百万円 9百万円 3事業者 10百万円 97百万円 8百万円 3事業者 10五万円 97百万円 8百万円 3事業者 10五元 97年度 25年度実績 50百万円 94百万円 8百万円 6事業者 10五元 07年度 25年度 25年度 25年度 25年度 25年度 25年度 25年度 25			不動産取得税	固定資産税	都市計画税	事業者数					
適用実績											
平成 2 5 年度実績 5 0 5 百万円 9 5 百万円 8 百万円 3 事業者 平成 2 6 年度実績 5 0 5 百万円 9 4 百万円 8 百万円 3 事業者 平成 2 6 年度実績 5 0 5 百万円 9 4 百万円 8 百万円 6 事業者 「地方税における 税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」に おける適用実績 2 年度 課税標準 (固定資産の価格) 8, 734, 193 千円 平成 23 年度 課税標準 (固定資産の価格) 8, 239, 049 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 679, 957 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 679, 957 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 669, 495 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税信率 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税信率 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税信率 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税信率 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 課税信率 (固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 計画 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 062 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 062 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 062 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 062 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年度 1, 063 元 2, 063, 069 千円 平成 27 年3月 14 日服業 (以下日本経営が開区 1, 12 組織配工 3, 12 日服業 (以下日本経営が開区 1, 12 組織配工 3, 12 日服業 (以下日本経営が開区 1, 12 日本経営が開区 1, 12 日本経営が正区 1, 12 日本経営 1, 12 日本経営が正区 1, 12 日本経営 1,											
平成 2 6 年度実績 5 0 5 百万円 9 4 百万円 8 百万円 6 事業者 【固定資産研】	適用実績					•					
「地方税における 税負担軽減措置等の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績 の適用実績 の適用実績 の適用実績 の適用実績 の適用実績 の適用実績 の適用実績 の意用実績 の意用実績 の意用実績 の意力 の		1									
「地方税における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績 で成 24 年度 課税標準(固定資産の価格) 8, 239, 049 千円 で成 25 年度 関・競技標準(固定資産の価格) 8, 264, 828 千円 (都市計画税) ・ 中成 25 年度 ・ 課税標準(固定資産の価格) 2, 669, 957 千円 ・ 中成 24 年度 ・ 課税標準(固定資産の価格) 2, 669, 957 千円 ・ 中成 25 年度 ・ 課税標準(固定資産の価格) 2, 663, 669 千円 ・ 平成 27 年度 ・ 課税標準(固定資産の価格) 2, 663, 669 千円 ・ 一元 2, 360, 143 千円 ・ 平成 27 年度 ・ 課税標準(固定資産の価格) 2, 663, 669 千円 ・ 一元 2, 360, 143 千円 ・ 平成 27 年度 ・ 実税標準(固定資産の価格) 2, 663, 669 千円 ・ 一元 表すに同業した並行在来線を運営する第三セクター鉄道事業者について、本特例の適用 を受け経営を維持しており、人 Rが同にはる措置は有効である。 ・ 一本 東京 7年度までに、整備新幹線の整備に伴い J R から経営分離される並行在来線 4 路線 ・ 第6個について、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 ・ 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の 生活路線・鉄道直物輸送の維持・整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 ・ 平成 7年 年月 14 目に北陸新幹線の整備の円滑な推進を図る。 ・ 中成 7年 年月 14 目に北陸新幹線の並行在来線である 252 2㎞について以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・ しなの鉄道線 ・ しなの鉄道線 ・ しなの鉄道線 ・ していない場合の理 由 ・ おいの風とやま鉄道域 ・ しておは経験に選は、は機能正理・市場間 59 3m)平成 27年3月14日開業 ・ おいの風とやま鉄道域 ・ しておは経験が開始には機能を企用で17.8km)平成 27年3月14日開業 ・ おいの風とやま鉄道域 ・ しておは経験を発展的は建設検が高原・ほび取引 7.8km)平成 27年3月14日開業 ・ おいの風とやま鉄道域 ・ しておは経験を発展的は実施を発展の主機体の進行を来線(パ戸~青倉)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者と 本 本 東成 27年度 末には北海道新幹線の並行在来線(パ戸~青倉)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者と 本 本 で成 27年度 末には北海道新幹線の並行在来線(パ戸~青倉)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者と 本 本 で成 27年度税制改正要望提出(譲設) ・ 平成 20年度税制改正要望提出(運長) ・ 平成 20年度税制改正要望提出(運長) ・ 平成 20年度税制改正要望提出(運長) ・ 平成 20年度税制改正要望提出(延長) ・ 平成 20年度税制改正要望提出(延長) ・ 平成 21年度税制改正要望提出(延長) ・ 中域 21年度税制改正を認定は、21年度税制なが、21年間は、21		平成26年度実績	505百万円	9 4 百万円	8百万円	6事業者					
1型カ州における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関する報告書」に おける適用実績 一根 23 年度 課税標準 (固定資産の価格) 8, 239, 049 千円 平成 23 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 679, 957 千円 平成 23 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 23 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 24 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2, 360, 143 千円 平成 27 年度 表示でに開業した並行在来線を運動する部金・セクター鉄道事業者について、本特例の適用 安世/経営を維持しており、J R から引き継いだ資産保持に関する負担を軽減することは経営 安定化につながり、本特例による措置は有効である。 平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴いJ R から経営分離される並行在来線 4 路線 386㎞ について、第三セクター鉄道会社による運営が開始さる。並行在来線の経営を引き継、第三セクター鉄道会社に経を運営で化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成 27 年度 3 月 14 日に北陸新幹線の並行在来線である 252 2㎞について以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 しなの鉄道網 (J R 取日本経営が解区間・保証機長野・炒高高原間 37. 3㎞) 平成 27 年 3 月 14 日開業		【固定資産税】									
税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」に おける適用実績 平成 25 年度 課税標準(固定資産の価格) 8, 264, 828 千円 不成 25 年度 課税標準(固定資産の価格) 2, 679, 957 千円 平成 25 年度 課税標準(固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 不成 25 年度 課税標準(固定資産の価格) 2, 063, 069 千円 これまでに開業した並行在来線を運営する第三セクター鉄道事業者について、本特例の適用 安け経営を維持しており、ストから引き継いだ資産保持に関する負担を軽減することは経営 安定化につながり、本特例による措置は有効である。 平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線 4路線 386kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の 生活路線・鉄道貨物等が送の維持・整備が幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成27年3月14日に北陸新幹線の並行在来線である252、2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道線 (以早取日本経営分配区間:指機機長・炒ぶ高原間37.3km) 平成27年3月14日開業 ・えちにトなり場別間:指機機長・防薬・カ沢間 17.8km) 平成27年3月14日開業 ・ 1 にいしがイ鉄道線 (以居団本経営分配区間:北陸線は利服 ・金沢間 17.8km) 平成27年3月14日開業 なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(ハ戸~青草)であり、当該区間は青環点が第三種鉄送事業者として地におり、本特例の適用は実けていない。 平成 27 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 11 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 11 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 11 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 21 年度税制改正要望提出 (延長)	「抽方粉における	平成 23 年度 課税標準	(固定資産の価格)	8, 734, 193 千円							
の適用状況等に関する報告書」における適用実績		平成 24 年度 課税標準	(固定資産の価格)	8, 239, 049 千円							
「都市計画税]		平成 25 年度 課税標準	(固定資産の価格)	8, 264, 828 千円							
おける適用実績		【都市計画税】									
平成 24 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2,360,143 十円 平成 25 年度 課税標準 (固定資産の価格) 2,063,069 千円 元れまでに開業した並行在来線を運営する第三セクター鉄道事業者について、本特例の適用 を受け経営を維持しており、J R から引き継いだ資産保持に関する負担を軽減することは経営 安定化につながり、本特例による措置は有効である。 平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴い J R から経営分離される並行在来線 4 路線 366km について、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の 生活路線・鉄道資物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成 27 年3 月 14 日に北陸新幹線の並行在来線である 252.2km について以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 しなの鉄道網 (J R東日本経営分離区間:信整線長野・炒高高原間 37.3km) 平成 27 年3 月 14 日間業 ・えちごトキめき鉄道網 (J R東日本経営分離区間:信整線長野・炒高高原間 37.3km) 平成 27 年3 月 14 日間業 ・えちごトキめき鉄道網 (J R東日本経営分離区間:出陸線時重・ 博用間 59.3km) 平成 27 年3 月 14 日間業 ・ あいの風とやま鉄道網 (J R西日本経営分離区間:出陸線市康・保押伽麗間 100.1km) 平成 27 年 3 月 14 日間業 ・ なお、平成 27 年 度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内〜五稜郭 37.8km)の経営分離が予定されている。 ※制回要望時の 4路線 386km の うち 96km は東北新幹線の並行在来線(木古内〜五稜郭 37.8km)の経営分離が予定されている。 ※利回要望時の 4路線 386km の うち 96km は東北新幹線の並行在来線(木古内〜五稜郭 37.8km)の経営分離が予定されている。		平成 23 年度 課税標準	(固定資産の価格)	2, 679, 957 千円							
双負担軽減措置等の適 用による効果 (手段としての有効性) 平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴い」Rから終堂分離される並行在来線 4路線前回要望時の 386kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴い」Rから終堂分離される並行在来線 4路線前回要望時の 386kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成 27 年3 月 14 日に北陸新幹線の並行在来線である 252. 2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。・しなの鉄道線 (JR東日本経営分間区間:信趣線長野・炒高高原間 37.3km) 平成 27 年3 月 14 日開業・えちごトキめき鉄道線 (JR東日本経営分間区間:信趣線長野・炒高高原間 37.3km) 平成 27 年3 月 14 日開業・あいの風とやま鉄道線 (JR西本経営分間区間:北陸線直工津・市振間 59.3km) 平成 27 年3 月 14 日開業・あいの風とやま鉄道線 (JR西本経営分間区間:北陸線直工津・市振間 59.3km) 平成 27 年3 月 14 日開業・おいの風とやま鉄道線 (JR西本経営分間区間:北陸線直工津・市振間 59.3km) 平成 27 年3 月 14 日開業・おいの風とやま鉄道線 (JR西本経営分間区間:北陸線市環・東京の平成 27 年3 月 14 日開業 1 Rいしかの鉄道線 (JR西本経営分間区間:北陸線市環 10.1km) 平成 27 年3 月 14 日開業 なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線 (八戸~青森) であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有におり、本特例の適用は受けていない。 平成 19 年度税制改正要望提出 (創設) 平成 11 年度税制改正要望提出 (創設) 平成 11 年度税制改正要望提出 (運長) 平成 20 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 21 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 21 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 21 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 21 年度税制改正要望提出 (延長)	わける週出夫棋	平成 24 年度 課税標準	(固定資産の価格)	2, 360, 143 千円							
間による効果(手段としての有効性)		平成 25 年度 課税標準	(固定資産の価格)	2,063,069 千円							
用による効果 (手段としての有効性) ででは、	税負担軽減措置等の適	これまでに開業した並	行在来線を運営する	る第三セクター鉄	道事業者につい	て、本特例の適用					
世元の有効性) 要定ににつながり、本特例による指面は4月別である。 平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線 4 路線 386km について、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 ・ 地なの鉄道線 (以7年3月14日に北陸新幹線の並行在来線である 252.2 km について以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。・ しなの鉄道線 (以7年14整分離区間:信總線長野・妙高高原間 37.3km) 平成27年3月14日開業・ 元 ちごトキめき鉄道線 (以7年14整分離区間:信總線長野・妙高高原間 37.3km) 平成27年3月14日開業・ 元 ちごトキめき鉄道線 (以7年14整分離区間:北陸線時間 100.1km) 平成27年3月14日開業・ カルの風とやま鉄道線 (以7年14を経営分離区間:北陸線庫正津・市振間 59.3km) 平成27年3月14日開業・ カルの風とやま鉄道線 (以7年14を経営分離区間:北陸線県和協議・金沢間 17.8 km) 平成27年3月14日開業 なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37.8 km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線 396km のうち 96km は東北新幹線の並行在来線 (八戸~青森) であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出 (創設) 平成 11 年度税制改正要望提出 (延長) 平成 20 年度税制改正要望提出 (国定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充					関する負担を軽減	咸することは経営					
平成 27 年度までに、整備新幹線の整備に伴いJRから経営分離される並行在来線4路線386kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成 27 年3月14日に北陸新幹線の並行在来線である252.2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 しなの鉄道㈱ (JR裏日本経営分離区間:信線線長野・妙高高原間37.3km) 平成27年3月14日開業・えちごトキめき鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:信線線上車・市場間 59.3km) 平成27年3月14日開業・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市庫・東京町 59.3km) 平成27年3月14日開業・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市庫・銀門順経間100.1km) 平成27年3月14日開業・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市庫・銀門前7.7km) 平成27年3月14日開業・おいの場とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市庫・銀門間7.8km) 平成27年3月14日開業・おいの場とでま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市庫・銀門前7.8km) 平成27年3月14日開業・おいの場とでま鉄道開発・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386mのうち96mは東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出 (創設) 平成11年度税制改正要望提出 (延長) 平成20年度税制改正要望提出 (延長) 平成20年度税制改正要望提出 (延長) 平成21年度税制改正要望提出 (延長) 平成21年度税制改正要望提出 (延長)		安定化につながり、本特	例による措置は有效	かである。							
前回要望時の 達成目標 386kmについて、第三セクター鉄道会社による運行を開始する。 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の 生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成 27年 3月14日に北陸新幹線の並行在来線である 252. 2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道㈱ (JR東日本経営が超区間: 信線線長野・妙高高原間 37. 3km) 平成 27年 3月14日開業 ・えちごトキめき鉄道㈱ (JR東日本経営が超区間: 北陸線庫江津・市堀間 59. 3km) 平成 27年 3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営が超区間: 北陸線市振・保利伽羅間 100. 1km) 平成 27年 3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営が超区間: 北陸線市振・保利伽羅間 100. 1km) 平成 27年 3月14日開業 ・1 Rいしか分鉄道㈱ (JR西日本経営が超区間: 北陸線市振・保利伽羅間 100. 1km) 平成 27年 3月14日開業 ・なお、平成 27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37. 8km)の経営分離が予定されている。 ※新回要望時の4路線 386km のうち 96km は東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9年度税制改正要望提出 (創設) 平成 11年度税制改正要望提出 (延長) 平成 11年度税制改正要望提出 (延長) 平成 16年度税制改正要望提出 (延長) 平成 20年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10年間 1/2から 20年間 1/2に拡充) 平成 21年度税制改正要望提出 (固定資産税等の課税標準 10年間 1/2から 20年間 1/2に拡充) 平成 21年度税制改正要望提出 (延長)	しての行列正										
連成目標 並行在来線の経営を引き継ぐ第三セクター鉄道会社の経営安定化を図ることにより、地域の生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成27年3月14日に北陸新幹線の並行在来線である252.2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:信越線長野・炒高高原間37.3km) 平成27年3月14日開業 ・えちごトキめき鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:信越線財の高原・直立準間37.7km) 平成27年3月14日開業 ・えちごトキめき鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:北越線市援・(具利加曜間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北越線市援・(具利加曜間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・おいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北越線債利加曜・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 ・おいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北越線債利加曜・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 ・お、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8km) の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(通設) 平成11年度税制改正要望提出(通設) 平成11年度税制改正要望提出(通長) 平成20年度税制改正要望提出(通長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(延長)						立行在来線 4 路線					
生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。 平成27年3月14日に北陸新幹線の並行在来線である252.2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:信線線長野・炒高高原間37.3km) 平成27年3月14日開業 ・えちごトキめき鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:北陸線直江津・市振聞 59.3km) 平成27年3月14日開業 ・あいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市振・便料晩顧間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・あいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市振・便料晩顧間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・あいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市振・銀料晩顧間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・おいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市振・銀料晩顧間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・おいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線原利晩羅・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 ・おいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線原利晩羅・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 ・おいの風とや主鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線原利晩羅・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 ・おいの場とでは、北海道新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(通設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(10年間1/2から20年間1/2に拡充) ・ で成21年度税制改正要望提出(延長)											
平成 27 年 3 月 14 日に北陸新幹線の並行在来線である 252. 2kmについて以下の第三セクター鉄道会社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道㈱ ・人まった・少の鉄道㈱ ・人まった・かき鉄道㈱ ・人まった・かき鉄道㈱ ・人まった・かき鉄道㈱ ・人は、の風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、のの風とやま鉄道㈱ ・人は、の地域・一は、の地域・一は、の地域・一は、の地域・一は、の経営分離が予定されている。 ・※前回要望時の4路線386㎞のうち96㎞は東北新幹線の並行在来線(大古内~五稜郭37. 8km)の経営分離が予定されている。 ・※前回要望時の4路線386㎞のうち96㎞は東北新幹線の並行在来線(パ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 ・本特別の適用は受けていない。 ・本特別の適用は受けていない。 ・本特別の適用は受けていない。 ・本特別の面用は受けていない。 ・本特別の面用は受けていない。 ・本特別の面用は受けていない。 ・本特別の面に東北新幹線の並行在来線(パ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特別の面に東北新幹線の並行在来線(パ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特別の面に東北新幹線の並行在来線(パ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特別の面に東北新幹線の並行在来線(パ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、2000年間は、1~2 に拡充・大力、本特別の連続は、2000年間は、2	達成目標										
社による運営が開始されている。 ・しなの鉄道株) (JR東日本経営分離区間: 信越線長野・妙高高原間 37.3km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 ・えちごトトめき鉄道株) (JR東日本経営分離区間: 信越線妙高高原・直江津間 37.7km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 (JR西日本経営分離区間: 北越線直江津・市振間 59.3km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 (JR西日本経営分離区間: 北越線直江津・市振間 59.3km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 ・あいの風とやま鉄道株) (JR西日本経営分離区間: 北越線市振・俱利伽顧間 100.1km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 ・ JR にしかわ鉄道株) (JR西日本経営分離区間: 北越線俱利伽羅・金沢間 17.8 km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 ・ なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37.8 km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の 4 路線 36 km のうち 9 km は東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(通設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(延長) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)		生活路線・鉄道貨物輸送の維持、整備新幹線の整備の円滑な推進を図る。									
- しなの鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:信越線長野・妙高高原間37.3km) 平成27年3月14日開業 ・えちごトキめき鉄道㈱ (JR東日本経営分離区間:信越線妙高高原・直江津間37.7km) 平成27年3月14日開業 (JR西日本経営分離区間:北陸線直江津・市振間 59.3km) 平成27年3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線市振・倶科伽羅間100.1km) 平成27年3月14日開業 ・ IRいしかわ鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線県科伽羅・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 ・ IRいしかわ鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間:北陸線県科伽羅・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(通設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(延長) 平成21年度税制改正要望提出(延長) 平成21年度税制改正要望提出(延長) 平成21年度税制改正要望提出(延長) 平成21年度税制改正要望提出(延長)				E 線である252.2km	について以下の第	三セクター鉄道会					
前回要望時からの 達成度及び目標に達していない場合の理由											
・えちごトキめき鉄道㈱ (J R東日本経営分離区間: 信越線炒高高原・直江津間 37.7km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 (J R東日本経営分離区間: 北陸線直江津・市振間 59.3km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 ・あいの風とやま鉄道㈱ ・あいの風とやま鉄道㈱ ・あいの風とやま鉄道㈱ ・J Rいしかわ鉄道㈱ (J R西日本経営分離区間: 北陸線市振・(具利伽羅間 100.1km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 ・ I Rいしかわ鉄道㈱ (J R西日本経営分離区間: 北陸線俱利伽羅・金沢間 17.8 km) 平成 27 年 3 月 14 日開業 なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37.8 km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4 路線 38 km のうち 96 km は東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(創設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(超長) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)											
前回要望時からの 達成度及び目標に 達していない場合の理 由 「J R西日本経営分離区間:北陸線市振・倶利伽羅間 100.1km) 平成27年3月14日開業 ・あいの風とやま鉄道㈱ (J R西日本経営分離区間:北陸線市振・倶利伽羅間 100.1km) 平成27年3月14日開業 ・ J Rいしか分鉄道㈱ (J R西日本経営分離区間:北陸線市振・倶利伽羅間 100.1km) 平成27年3月14日開業 ・ J Rいしか分鉄道㈱ (J R西日本経営分離区間:北陸線県利伽羅・金沢間 17.8km) 平成27年3月14日開業 なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(創設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(延長)											
前回要望時からの 達成度及び目標に 達していない場合の理由 ・ あいの風とやま鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間: 北陸線申和伽羅 100.1km) 平成27年3月14日開業 ・ I Rいしかわ鉄道㈱ (JR西日本経営分離区間: 北陸線側和伽羅・金沢間17.8km) 平成27年3月14日開業 なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(創設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(延長)		· · - · · - · · · - · · · ·									
達成度及び目標に 達していない場合の理由 ・ I Rいしかわ鉄道㈱ ・ J R西日本経営分離区間:北陸線県利伽羅・金沢間 17.8 km) 平成27年3月14日開業 ・ I Rいしかわ鉄道㈱ ・ J R西日本経営分離区間:北陸線県利伽羅・金沢間 17.8 km) 平成27年3月14日開業 なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8 km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(創設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) ・ 平成21年度税制改正要望提出(延長) ・ 平成21年度税制改正要望提出(延長)	前の亜胡味からの	(JR西日本経営分離区間:北陸線直江津・市振間 59.3km)平成27年3月14日開業									
達していない場合の理由 ・ I Rいしかわ鉄道㈱ (J R西日本経営分離区間:北陸線倶利伽羅・金沢間 17.8 km) 平成 27 年3 月 14 日開業 なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37.8 km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(八戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(創設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·									
由 (JR西日本経営分離区間:北陸線倶利伽羅・金沢間 17.8 km) 平成 27 年3 月 14 日開業 なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37.8 km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線 386km のうち 96km は東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(創設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)											
なお、平成 27 年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭 37.8km)の経営分離が予定されている。 ※前回要望時の4路線 386kmのうち 96kmは東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(創設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)											
されている。 ※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9年度税制改正要望提出(創設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(延長)	 	(0 1)自由介绍在自力网络经济人工的基本系统,10 10 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 1									
※前回要望時の4路線386kmのうち96kmは東北新幹線の並行在来線(ハ戸~青森)であり、当該区間は青森県が第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成9 年度税制改正要望提出(創設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(延長)		なお、平成27年度末には北海道新幹線の並行在来線(木古内~五稜郭37.8km)の経営分離が予定									
して鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(創設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)		されている。									
して鉄道施設を保有しており、本特例の適用は受けていない。 平成 9 年度税制改正要望提出(創設) 平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1 / 2 から 20 年間 1 / 2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)		NOTE THE COME OF A CONTROL OF A									
平成9 年度税制改正要望提出(創設) 平成11年度税制改正要望提出(延長) 平成16年度税制改正要望提出(延長) 平成20年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準10年間1/2から20年間1/2に拡充) 平成21年度税制改正要望提出(延長)											
平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1/2から 20 年間 1/2に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)		して鉄道施設を採用しており、本特例の週刊は受けていない。									
平成 11 年度税制改正要望提出(延長) 平成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1/2から 20 年間 1/2に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)		平成9 年度税制改正要等	型提出 (創設)								
マ成 16 年度税制改正要望提出(延長) 平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1/2 から 20 年間 1/2 に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)											
平成 20 年度税制改正要望提出(固定資産税等の課税標準 10 年間 1/2から 20 年間 1/2に拡充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)											
充) 平成 21 年度税制改正要望提出(延長)	これまでの要望経緯			笙の運船煙淮 10 4	F問1 / りかこり	∩ 年間1 /っに垃					
平成21年度税制改正要望提出(延長)			三龙山 \凹处貝炷优	ᢐ ᢦᢧᢛᡳᠰᠽᠰᡵᢡ᠃᠐ᠴ	ナロコ・/ とかりと						
		· -·	月担中 <i>(</i> 延長)								
ヘーン 22-3		一水 41 十没忧制以止安主	三连山 (建文/	00.0							
	ベージ			ZZ-3							