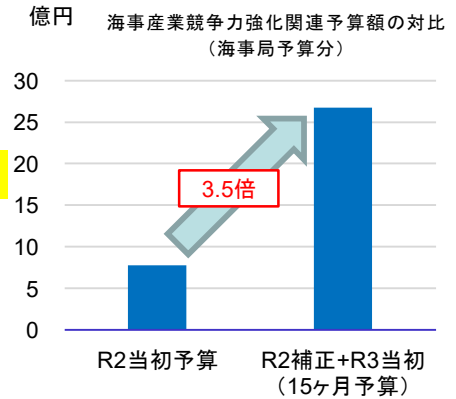


令和2年度補正予算及び令和3年度予算・税制・財政投融资の概要

R2補正予算+R3当初予算 総額 27億円+省庁連携予算

- 海事産業のデジタルトランスフォーメーション等による国際競争力強化、カーボンニュートラル化の支援 **【海事局予算】 27億円 (対前年3.5倍)**
- AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金 (革新的省エネ船の普及促進の支援) **【エネ庁連携予算】 62億円 の内数**
- 社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業 (LNG燃料システム等導入促進の支援) **【環境省連携予算】 8億円 の内数**



海事局予算(海事産業の競争力強化関連予算) ... 27億円(対前年3.5倍)

- 海事分野におけるデジタルトランスフォーメーションの推進 [補正]【4.1億円】
- 海事分野におけるカーボンニュートラルの推進 [補正]【14.0億円】
- 船舶産業におけるサプライチェーンの最適化 [当初]【2.4億円】
- 技術のトップランナーを中核とした海事産業の集約・連携 [当初]【3.2億円】
- その他 [補正・当初]【3.1億円】

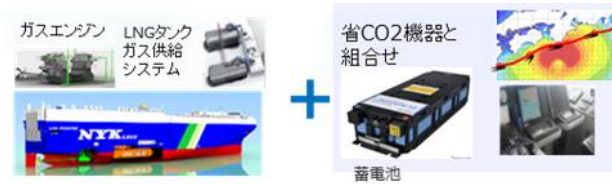
エネ庁連携予算...62億円の内数

- 革新的省エネ船の普及促進の支援

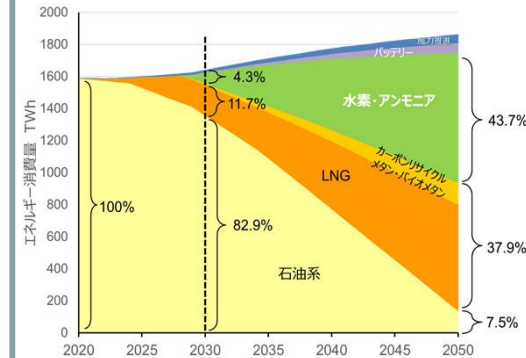


環境省連携予算...8億円の内数

- LNG燃料システム等導入促進の支援



2050年までの船用燃料消費量の予測



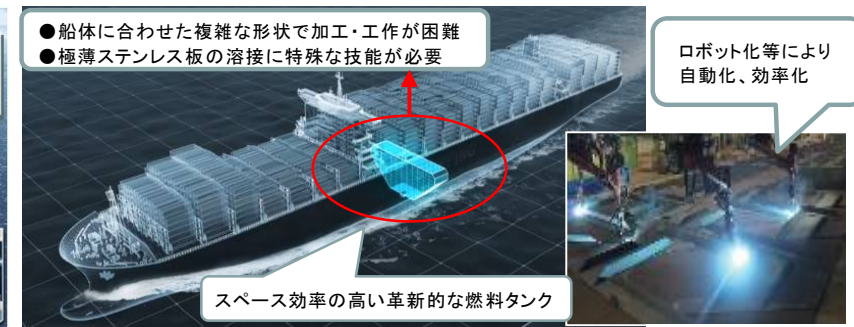
2030年までの主力ガス燃料であるLNGを活用し、ガス燃料船の生産基盤等の確立を推進



● デジタルツインの活用によるDX造船所の実現



● 自動運航船の実用化に向けた実証



● ガス燃料船の燃料タンク等の生産基盤等の確立

船舶産業におけるサプライチェーン最適化

令和3年度当初予算額： 2.4億円
 令和2年度補正予算額： 1.2億円
 (令和2年度当初予算額： 0.5億円)

我が国船舶産業における事業再編や企業間連携等を産業の競争基盤の強化に結実させ、アフターコロナ時代に対応するため、DX等によるサプライチェーン全体での造船プロセスの最適化に必要な方策について実証による効果検証を行い、また、事業者が行う事業再編に係る計画策定を支援することにより、産業全体での生産性向上を図る。

船舶産業におけるサプライチェーン最適化に向けた課題

造船事業者－造船事業者

- 造船所毎に異なる生産設備・手法等
 - ・各造船所が使用する生産設備やそれを稼働させるための設計・生産データが異なり互換性がないため、連携・協業が進まない
 - ・また、生産を計画・管理するシステムや必要なデータも異なり互換性がない
- 追加的な作業時間・コストの発生
 - ・造船所間で連携・協業する場合、各造船所間の地理的距離に起因する新たな輸送作業時間やコストが発生するため、各造船所は連携・協業にこの足を踏んでいる

造船事業者－船用工業事業者

- 造船所・船用メーカー各社で異なる受発注の手法
 - ・各社で受発注のフォーマット(一部は紙面)が異なるため対応が煩雑
 - ・舶用品に関する最新の納期情報・仕様情報が関係者で共有できておらず、船舶の建造スケジュールに影響 等
- 舶用品・部品の保管・管理が困難
 - ・造船・船用工業ともに、主に場所の都合により、特に巨大な舶用品等の在庫を抱えられず、個々の納品が建造スケジュールを左右
- 関係協力会社等の生産情報の把握
 - ・舶用品・部品の発注先(船用メーカー、関係協力会社)のタイムリーな生産状況や計画等の情報を把握できていないことより、仕様や納期の変更に対応できない

その他産業全体

- 各社で異なる舶用品・部品の仕様等
 - ・各造船所が要求する舶用品の仕様等が異なるため、造船所間で舶用品等の共同発注・共同調達が進まない
 - ・船用メーカーは少量多品種生産となり設計・生産が非効率
- 非効率な海上試運転・工場試験
 - ・海上試運転や工場試験では、船主や船級を含め多くの関係者が数日間拘束(特に試運転では船内)されるため非効率
- アフターコロナ時代への対応
 - ・様々な、かつ、多くの作業者が関与する作業について、リモート・非接触化、省人化等が必要

アフターコロナ時代を見据え、DX等により上記課題を解決する方策を実証にて効果検証

連携・協業に向けたサプライチェーン最適化調査事業

造船事業者－造船事業者の方策

- 生産計画及び生産情報を連携することにより、造船所の生産設備等に応じた建造作業の分担が可能
- 納期短縮や受注能力の強化

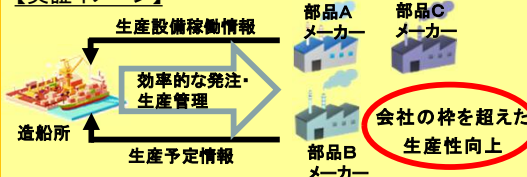
【実証イメージ】



造船事業者－船用工業事業者の方策

- 造船所や船用メーカー、関係協力会社間で生産情報を共有することにより、舶用品・部品の効率的な受発注・生産等が可能
- 関連企業間での抜本的な生産性の向上

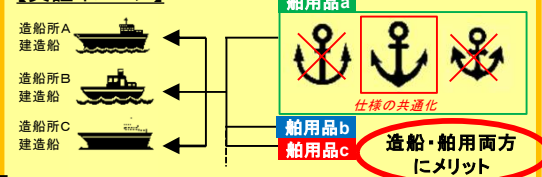
【実証イメージ】



産業全体の基盤的方策(生産)

- 舶用品・部品の仕様等の共通化により、複数造船所で共同発注・調達、部品の融通が可能
- 舶用品等の安定的な調達、設計・生産の効率化

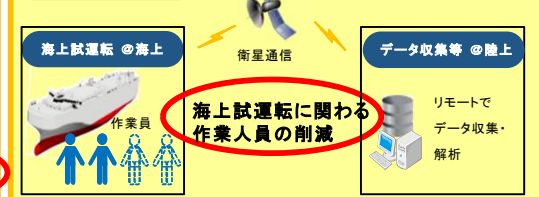
【実証イメージ】



産業全体の基盤的方策(試験)

- ICTを活用した新たな海上試運転・工場試験の手法の構築により、リモートでの作業が可能
- 自動化・遠隔化による作業の効率化

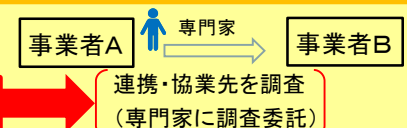
【実証イメージ】



事業再編計画策定補助事業

- 事業者が実施する資本提携や買収等の事業再編に係る計画策定に必要なデューデリジェンス等に対して補助金を交付(1/2以内補助)。

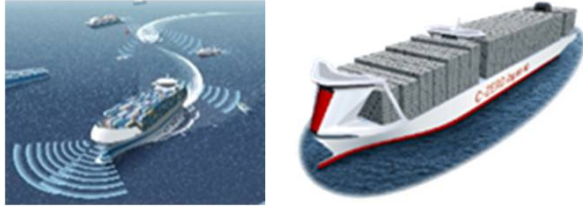
補助金(補助率1/2)



新型コロナウイルス感染症対策及びアフターコロナ時代を見据え、海事分野における喫緊の課題を解決するための複数者が連携して行う、次世代技術開発を支援することにより、技術のトップランナーを中核としたシステムインテグレータを育成し、もって造船・船用等の集約・連携を加速することで、我が国海事産業の構造転換を進め、技術力の強化と船舶輸送能力の確保を図る。

喫緊の課題

- 次世代船舶の熾烈な国際開発競争

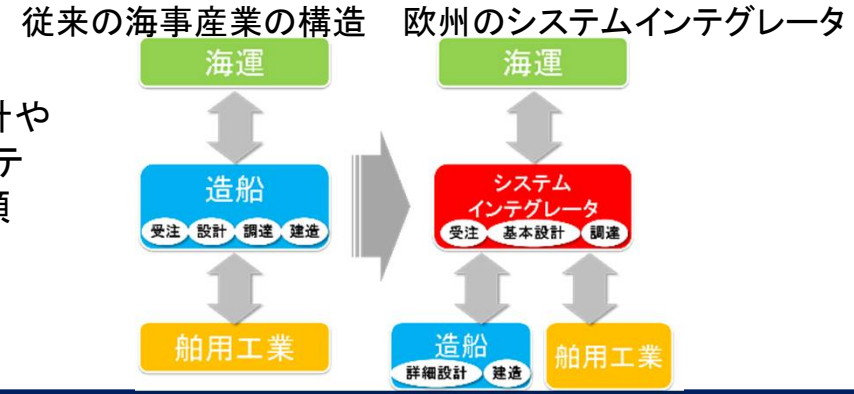


(自動運航船) (ゼロエミッション船)

- 内航海運の労働環境改善
- 新しい市場の開拓

欧州システムインテグレータの台頭

欧州では船舶基本設計や調達等を握る巨大システムインテグレータが台頭



事業イメージ

自動運航船

認知・判断・操作の自動化



航海・通信系システム

ゼロエミッション船

新燃料貯蔵・供給・燃焼システム

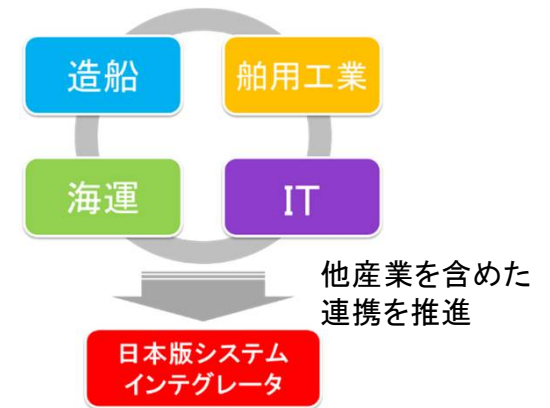
機関・推進系システム

荷役系システム

離着棧系システム

内航船近代化

荷役作業の機械化、離着棧の支援



「船舶の安全航行」、「船員の労働負担軽減」、「船内労働環境の密の低減」、「GHG削減」といった喫緊の課題に対応する次世代技術を中核としたシステムに集中して投資することで、世界でも強い競争力を有する日本版システムインテグレータを育成

各課題を解決するための核となる認定計画に基づく技術開発を支援(1/2以内補助)

連携・集約の加速による産業構造の転換、世界の海事産業をリードする技術力の強化、経済活動の根幹となる船舶輸送能力の確保

令和3年度造船・海運主要税制改正要望結果(海事局関係)

① 国際船舶に係る特例措置 (固定資産税) 【拡充・延長】

外航

- 国際船舶※に係る固定資産税の特例措置
(課税標準 1/18)
- 国際船舶のうち、新たに創設する計画制度に基づき
取得する一定の性能を有する船舶に対しての**特例
措置** (1/18 → 1/36) 【拡充】

※ 日本船舶であって国際海上輸送の確保上重要な船舶



3年間 (拡充・延長)

外航日本船舶の国際競争力を強化すること
による**国際海上輸送の安定的な確保**

② 船舶に係る特別償却制度 (所得税・法人税) 【延長】

外航・内航

- 船舶に係る特別償却制度の措置 (所得税・法人税)
- <外航船舶>
【先進船舶】日本籍船：20%、外国籍船：18%
【環境負荷低減船】日本籍船：17%、外国籍船：15%
- <内航船舶>
【高度環境負荷低減船】18% 【環境低負荷船】16%

2年間 (延長)

最新技術を用いた船舶等の導入促進による
我が国**海事産業の国際競争力強化・環境負荷低減**

③ 中小企業投資促進税制 (所得税・法人税) 【延長】

内航

- 中小企業の取得する内航貨物船に係る特例
(取得価額※の**特別償却**(30%)又は**税額控除**(7%))

※取得価格の75%



2年間 (延長)

中小の内航海運業者の設備投資による**経営基盤の強化**

④ 軽油引取税の課税免除 (軽油引取税) 【延長】

外航・内航等

- 船舶運航事業者等の船舶の動力源に使用される軽油引
取税の**課税免除**



3年間 (延長)

国民生活・経済を支える**海上輸送の維持・確保等**

※船舶産業の競争基盤整備強化に対する特例措置の創設は叶いませんでしたが、既存税制の活用促進を行うとともに、法改正、予算、財投等あらゆる支援策を総合的に講じ、造船・海運分野の基盤強化に取り組んで参ります。

政府系金融機関(日本政策金融公庫)による支援

- 経済社会環境の変化に適応するために事業者が実施する事業再編・事業適応に向けた取組や、グリーン社会の実現を目指す事業者の取組を支援。
- 造船事業者の生産性向上等に資する基盤整備や、海運事業者等の競争力強化に資する船舶の導入促進を支援。

財政投融資

(単位: 億円)

	2当初計画	3当初計画
財政投融資	700	1,950
財政融資	700	1,950
産業投資	—	—
政府保証	—	—

事業再編等をする事業者向け(活用イメージ)

社会情勢の変化へ適応するための取組

(構造改善費用等への活用)

(例) ネットスーパーへの転換やレジ無し店舗システムの導入



生産性向上のための事業再編を実行

(買収資金等への活用)

(例) 事業再編後、工場を統合・集約



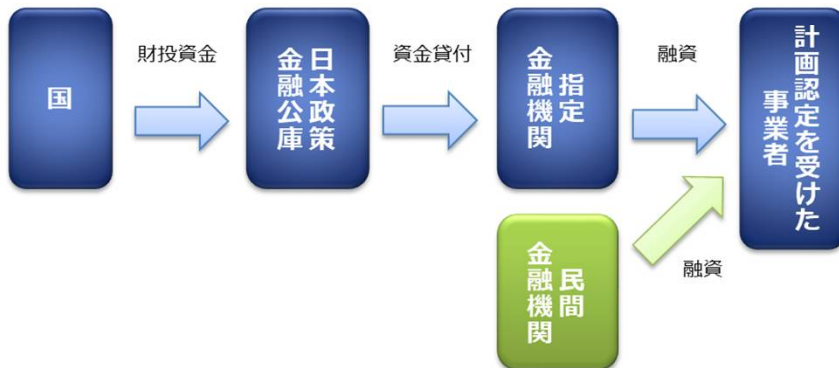
カーボンニュートラル実現に向けた中長期の計画を策定し、脱炭素化の取組を実施

(例) 太陽光発電への転換



(出所) 各種報道資料等

トーステップ・ローンの仕組み



造船・海運事業者向け(活用イメージ)

製造体制の高度化 自動溶接ロボット等の導入による生産性向上



自動溶接ロボット

生産体制の企業間連携

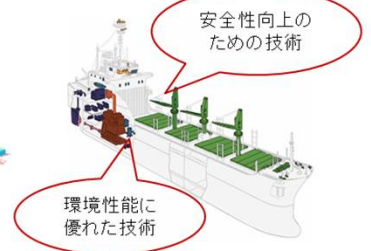
企業ごとの得意分野を生かした生産体制を構築



企業A: ブロック製造

企業B: 組立、艦装

高性能、高品質な船舶の導入



船舶共有建造制度における「特定船舶」の導入支援について

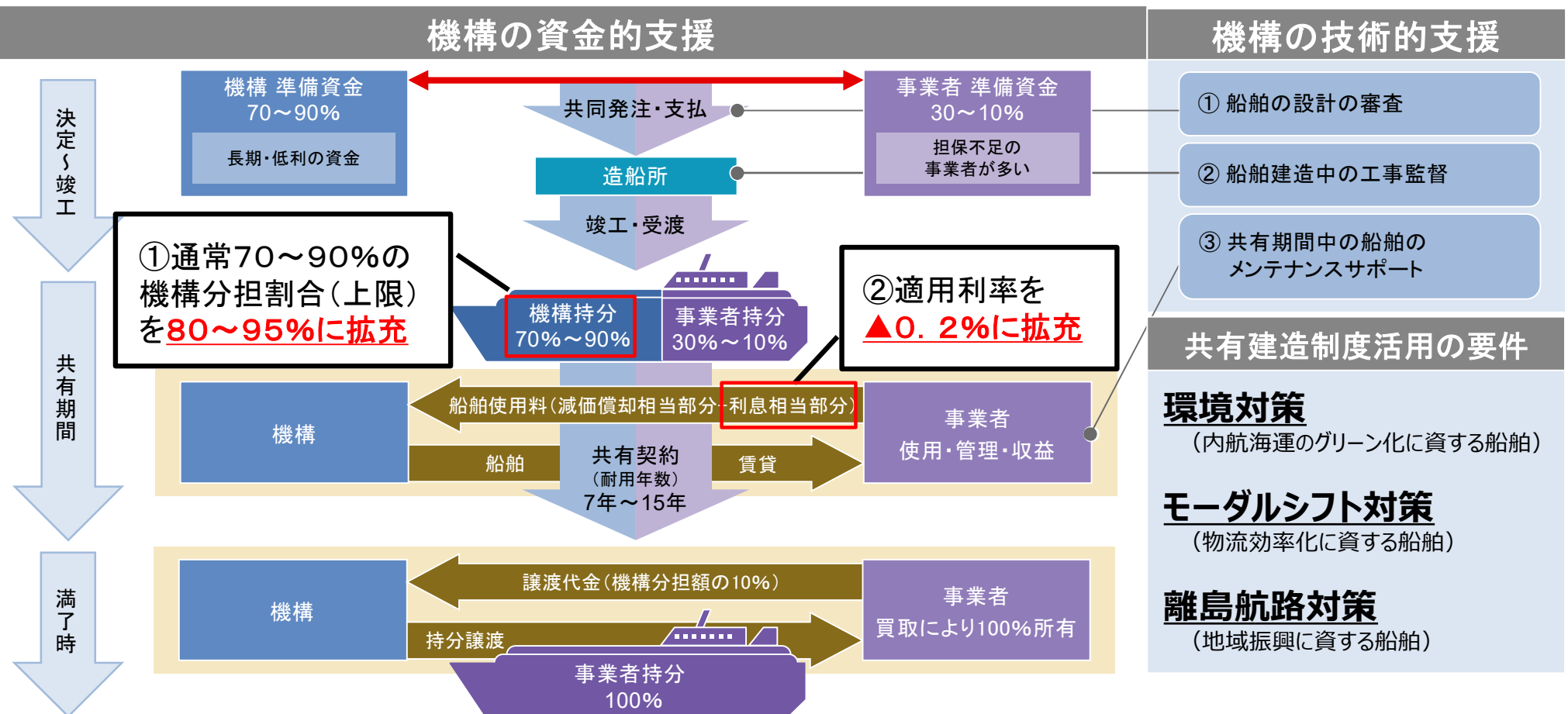
「船舶共有建造制度」とは

鉄道施設・運輸施設整備支援機構（JRTT）と事業者が費用を分担して船舶を共有建造し、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、JRTTに船舶使用料を支払う制度。

「令和3年度制度改正内容」

「特定船舶※導入計画の認定を受けた船舶」について①共有比率の上限の拡充及び②利率低減を実施。

※安全・低環境低負荷で高品質な船舶



(参考)CN基金、産業横断の税制等

グリーンイノベーション基金事業 令和2年度第3次補正予算案額 2.0兆円

事業の内容

事業目的・概要

- 2050年までのカーボンニュートラル目標は、「今世紀後半のなるべく早期」という従来の政府方針に比べ大幅な前倒しで、現状の取組を大幅に加速することが必要です。
- 当該目標に向け、我が国の温室効果ガス排出の約85%をエネルギー起源CO2が占めていることを踏まえ、エネルギー転換部門の変革や、製造業等の産業部門の構造転換を図るため、革新的技術の早期確立・社会実装を図ります。
- 2050年までに、新たな革新的技術が普及することを目指し、グリーン成長戦略の「実行計画」を踏まえ、具体的な目標年限とターゲットへのコミットメントを示す企業の野心的な研究開発を、今後10年間、継続して支援します。

成果目標

- 政府資金を呼び水として、民間企業の研究開発・設備投資を誘発することが見込まれます。また、世界で3,000兆円規模のESG資金を国内の事業に呼び込み、経済と環境の好循環を実現します。

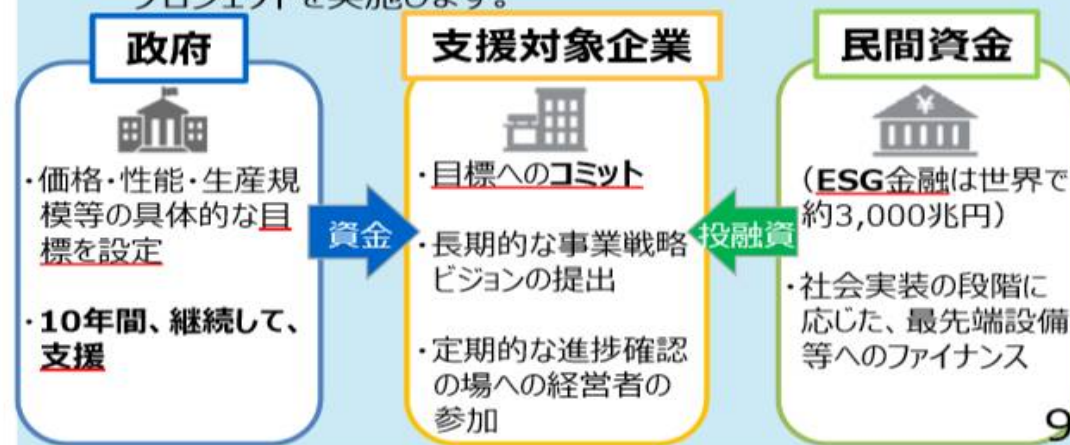
条件（対象者、対象行為、補助率等）



事業イメージ

- NEDOに基金を設け、具体的な目標年限とターゲットへのコミットメントを示す民間企業等に対して、今後10年間、継続して支援を行うことで、革新的技術の早期確立・社会実装を図ります。
- カーボンニュートラル社会の実現に必須となる3つの要素、
 - ① 電化と電力のグリーン化（次世代蓄電池技術等）
 - ② 水素社会の実現（熱・電力分野等を脱炭素化するための水素大量供給・利用技術等）
 - ③ CO2固定・再利用（CO2を素材の原料や燃料等として活かすカーボンリサイクルなど）

等の重点分野について、社会実装につながる研究開発プロジェクトを実施します。



2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和2年12月25日)〈抜粋〉

- 官民で野心的かつ具体的目標を共有した上で、目標達成に挑戦することをコミットした企業に対して、技術開発から実証・社会実装まで一気通貫で支援を実施する。このため、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)に2兆円の基金を造成する。
- 本戦略の実行計画を踏まえ、意欲的な2030年目標を設定(性能・導入量・価格・CO₂削減率等)し、そのターゲットへのコミットメントを示す企業の野心的な研究開発を、今後10年間、継続して支援する。
- 採択時において、経営者トップのコミットメントの下、当該分野における長期的な事業戦略ビジョン(10年間のイノベーション計画や経営者直結のチームの組成等)を提出する。

① 洋上風力産業の成長戦略「工程表」

- 導入フェーズ： 1. 開発フェーズ 2. 実証フェーズ 3. 導入拡大・コスト低減フェーズ 4. 自立商用フェーズ
- 具体化すべき政策手法： ①目標、②法制度（規制改革等）、③標準、④税、⑤予算、⑥金融、⑦公共調達等

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年	
魅力的な国内市場創出	官民協議会を通じた、官民一体となった需要の創出（国は導入目標にコミット、民間は国内調達率・コスト低減目標にコミット）								
【国の目標】	再エネ海域利用法に基づく公募（導入見通し1GW/年、2030年10GW）								
●導入目標 2030年 10GW	国主導による社会実証（風況・地質等の事前調査）					プッシュ型の案件形成（日本版セントラル方式の確立）			
2040年 30～45GW	第一次マスタープラン策定、直流送電の具体的検討	風力発電適地と電力需要地を結ぶ系統整備							
	基地港湾の着実な整備								
投資促進、サプライチェーン形成	競争力があり強靱な国内サプライチェーン形成（産業界の目標設定と着実な実行）					2030～2035年 発電コスト8～9円/kWh	2040年 国内調達比率60%		
【民間の目標】	サプライヤーの競争力強化								
●国内調達比率 2040年60%	公募で安定調達に資する国内調達に加点、JETROを通じたマッチング支援等								
●コスト目標 2030～2035年 8～9円	サプライチェーンの構築に対する支援を検討	規制改革の推進（安全審査合理化、残置規制等）					規制改革の更なる推進		
	人材育成プログラム策定	人材育成の推進							
アジア展開も踏まえた次世代技術開発、国際連携	技術開発ロードマップ策定	浮体式等の次世代技術開発（基金も活用）					浮体式の商用化・導入拡大		
	海外展開を見据えた二国間対話や共同研究開発・国際実証の推進					海外展開に向けたファイナンス支援（NEXI/JBICの支援）			
	浮体の安全評価手法等の国際標準化								

⑦船舶産業の成長戦略「工程表」

- 導入フェーズ：**1. 開発フェーズ** → **2. 実証フェーズ** → **3. 導入拡大・コスト低減フェーズ** → **4. 自立商用フェーズ**
- 具体化すべき政策手法：①目標、②法制度（規制改革等）、③標準、④税、⑤予算、⑥金融、⑦公共調達等

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年
カーボンフリーな代替燃料への転換 ● 燃料電池船 ● EV船 ● ガス燃料船	○水素燃料電池船 ○フルバッテリー船 ○水素・アンモニア燃料船	● 実証 ● 実証 ● 技術開発	● 技術開発	● 実証	● 2025年より前に実証開始 ● 実証	● 水素燃料電池船 導入拡大 ● ゼロエミッションEV船 導入拡大 ● 水素・アンモニア燃料船 導入拡大	● 水素燃料電池船 商用的拡大 ● ゼロエミッションEV船 商用的拡大 ● 水素・アンモニア燃料船 商用的拡大	● ★目標(2030年時) ・ 2028年までにゼロエミッション船の商業運航実現 ● ★目標(2050年時) ・ 船舶分野における水素・アンモニア等の代替燃料への転換
LNG燃料船の効率化 ● 技術開発・導入 ● 風力推進等との組み合わせ	○LNG燃料船 ● 革新的燃料タンク ● 燃料供給システム ● 風力推進	● 技術開発 ● 技術開発	● 実証	● 実証	● 超高効率LNG燃料船 + 風力推進船 導入・拡大	● 超高効率LNG燃料船 + 風力推進船 導入・拡大	● 超高効率LNG+風力推進船 商用的拡大 ● LNG燃料から再生メタンへ次第に転換 ※CO ₂ 排出削減率86%、再生メタン活用でゼロエミッション	● 超高効率LNG+風力推進船 商用的拡大 ● LNG燃料から再生メタンへ次第に転換
国際枠組の整備 ● 新造船 ● 現存船 ● 船社、船主	○新造船 ○現存船 ○船舶、船主等	● 新造船に対する燃費性能規制（EEDI）の規制強化 ● 現存船に対する燃費性能規制（EEXI）・燃費実績の格付けの制度の実施 ● 経済的手法（例：燃料油課金）の導入による研究開発、普及等の促進（未定）	● EEDIの更なる規制強化（未定） ● EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）	● EEDIの更なる規制強化（未定） ● EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）	● EEDIの更なる規制強化（未定） ● EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）	● EEDIの更なる規制強化（未定） ● EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）	● EEDIの更なる規制強化（未定） ● EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）	● EEDIの更なる規制強化（未定） ● EEXI・燃費実績格付け制度の見直し等（未定）

- 2050年カーボンニュートラルの実現には、民間企業による脱炭素化投資の加速が不可欠。
- このため、産業競争力強化法に新たな計画認定制度を創設。計画認定制度に基づき、①大きな脱炭素化効果を持つ製品の生産設備、②生産工程等の脱炭素化と付加価値向上を両立する設備の導入に対して、最大10%の税額控除又は50%の特別償却を新たに措置※する。

※措置対象となる投資額は、500億円まで。控除税額は、後述のDX投資促進税制と合計で法人税額の20%まで。

制度概要

【適用期限：令和5年度末まで】

①大きな脱炭素化効果を持つ製品の生産設備導入

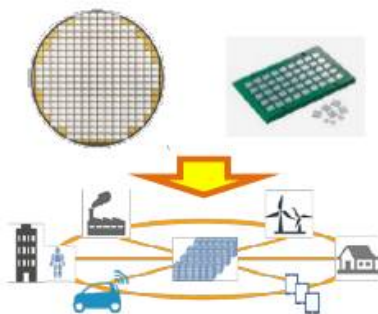
○温室効果ガス削減効果が大きく、新たな需要の拡大に寄与が見込まれる製品の生産に専ら使用される設備
※対象設備は、機械装置。

<措置内容>

税額控除10%又は特別償却50%

<製品イメージ>

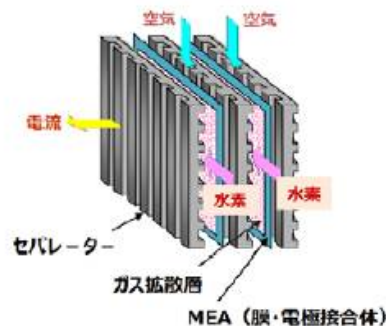
【化合物パワー半導体】



洋上風力発電設備(1基当たり定格出力9MW以上を満たすもの)の主要専用部品(ナセル、発電機、増速機、軸受、タワー、基礎)も対象

(2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略)

【燃料電池】



②生産工程等の脱炭素化と付加価値向上を両立する設備導入

○事業所等の炭素生産性(付加価値額/エネルギー起源CO2排出量)を相当程度向上させる計画に必要な設備(※)
※対象設備は、機械装置、器具備品、建物附属設備、構築物。導入により事業所の炭素生産性が1%以上向上。

<炭素生産性の相当程度の向上と措置内容>

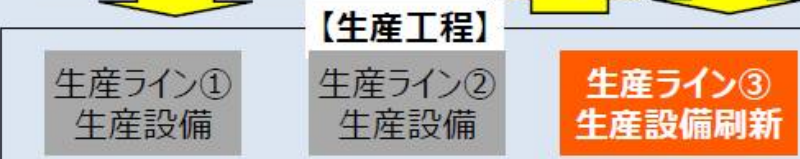
3年以内に10%以上向上：税額控除10%又は特別償却50%
3年以内に7%以上向上：税額控除5%又は特別償却50%

<計画イメージ>

【外部電力からの調達】



【エネルギー管理設備】



対象

(1-2) DX (デジタルトランスフォーメーション) 投資促進税制の創設

新設

(所得税・法人税・法人住民税・事業税)

- ウィズ・ポストコロナ時代を見据え、デジタル技術を活用した企業変革 (デジタルトランスフォーメーション) を実現するためには、経営戦略・デジタル戦略の一体的な実施が不可欠。
- このため、産業競争力強化法に新たな計画認定制度を創設。部門・拠点ごとではない全社レベルのDXに向けた計画を主務大臣が認定した上で、DXの実現に必要なクラウド技術を活用したデジタル関連投資に対し、税額控除 (5%/3%) 又は特別償却30%を措置する。

制度概要

【適用期限：令和4年度末まで】

認定要件

デジタル (D) 要件

- ① **データ連携・共有**
(他の法人等が有するデータ又は事業者がセンサー等を利用して新たに取得するデータと内部データとを合わせて連携すること)
- ② **クラウド技術の活用**
- ③ 情報処理推進機構が審査する「DX認定」の取得 (レガシー回避・サイバーセキュリティ等の確保)

&

企業変革 (X) 要件

- ① **全社の意思決定**に基づくものであること (取締役会等の決議文書添付等)
- ② **一定以上の生産性向上**などが見込まれること等

税制措置の内容

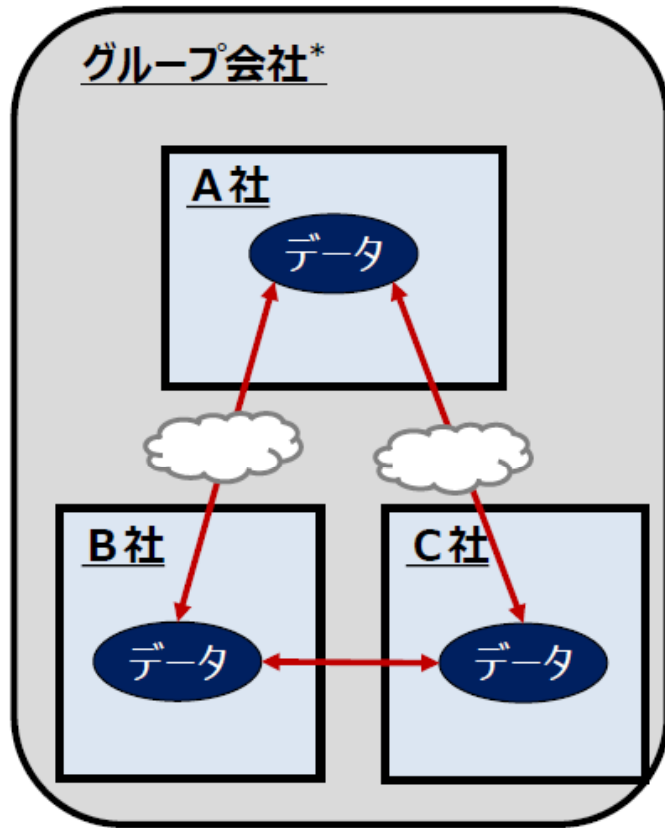
対象設備	税額控除	or	特別償却
<ul style="list-style-type: none"> ● ソフトウェア ● 繰延資産*1 ● 器具備品*2 ● 機械装置*2 	3%	-	30%
	5%*3		
<p>*1 クラウドシステムへの移行に係る初期費用をいう *2 ソフトウェア・繰延資産と連携して使用するものに限る *3 グループ外の他法人ともデータ連携・共有する場合</p>			

- ※ **投資額下限：売上高比0.1%以上**
- ※ **投資額上限：300億円**
(300億円を上回る投資は300億円まで)
- ※ 税額控除上限：「カーボンニュートラル投資促進税制」と合わせて当期法人税額の20%まで

税額控除率

1

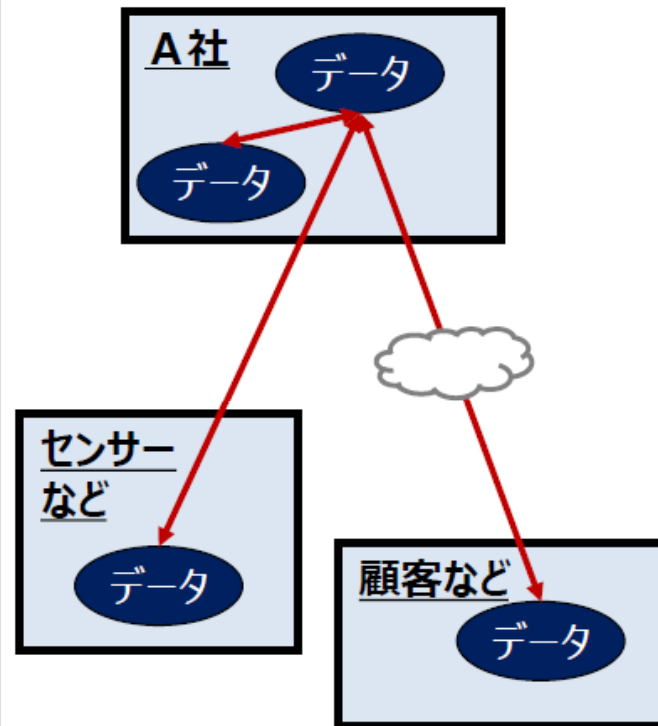
グループ会社*間のデータ連携



【税額控除 3%又は特別償却30%】

2

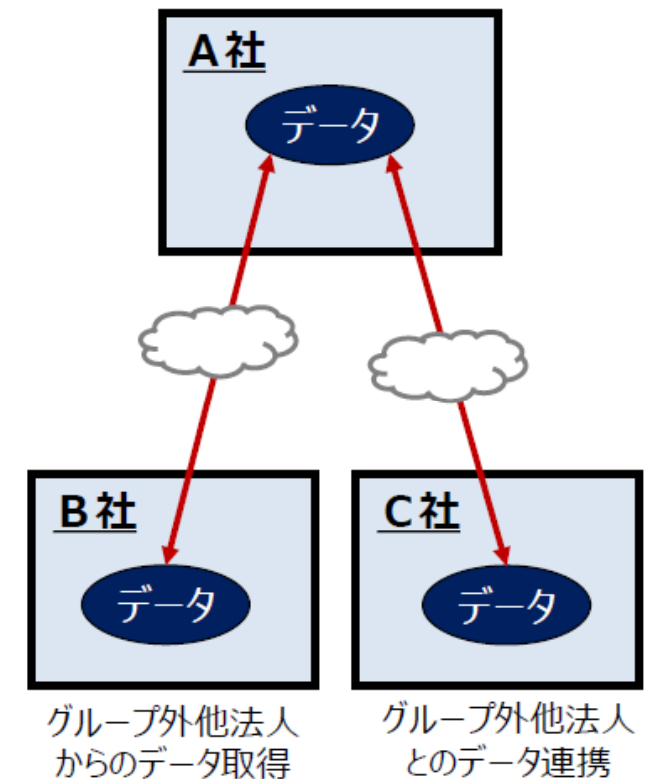
外部のデータを活用した 企業内のデータ連携



【税額控除 3%又は特別償却30%】

3

グループ外他法人とのデータ連携



【税額控除 5%又は特別償却30%】

*グループ会社とは、会社法上の①親会社、②子会社、③当該①親会社の自社以外の子会社（＝兄弟会社）のいずれかをいう。

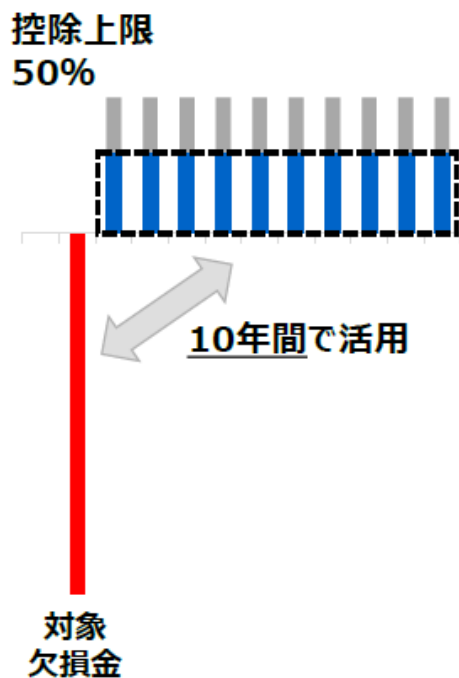
(1-3) コロナ禍において経営改革に取り組む企業向け「繰越欠損金の控除上限」の特例

(法人税・法人住民税・事業税)

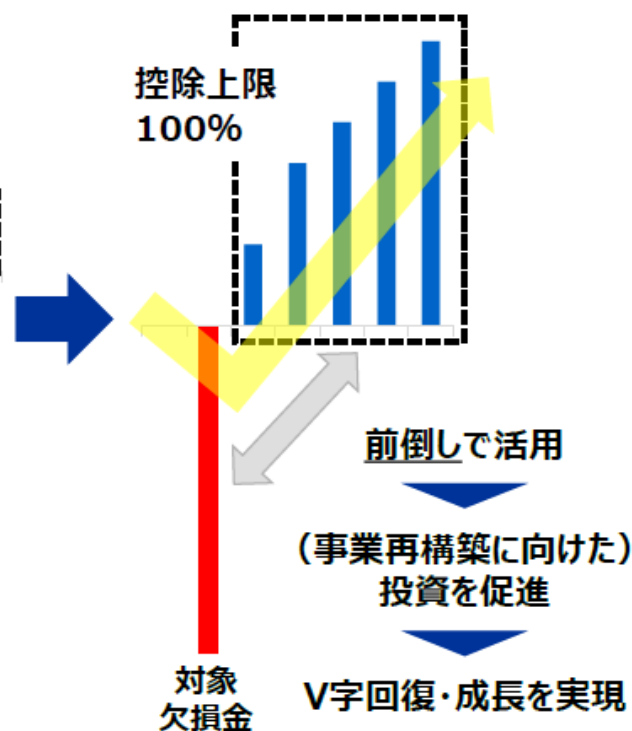
- コロナ禍の厳しい経営環境の中で、赤字企業でもポストコロナに向けて、事業再構築等に取り組んでいくことが必要。こうした経営改革に果敢に挑む企業に対し、繰越欠損金の控除上限（現行50%※）の引き上げ措置を講ずる。
※中小企業は現行でも100%まで控除可能。本制度は中堅・大企業向けの制度
- 具体的には、産業競争力強化法に新たな計画認定制度を創設。事業再構築等に向けた投資内容を含む事業計画を事業所管大臣が認定。認定を受けた企業について、コロナ禍に生じた欠損金を対象に、最長5事業年度の間、控除上限を投資の実行金額の範囲内で最大100%に引き上げる。

改正内容

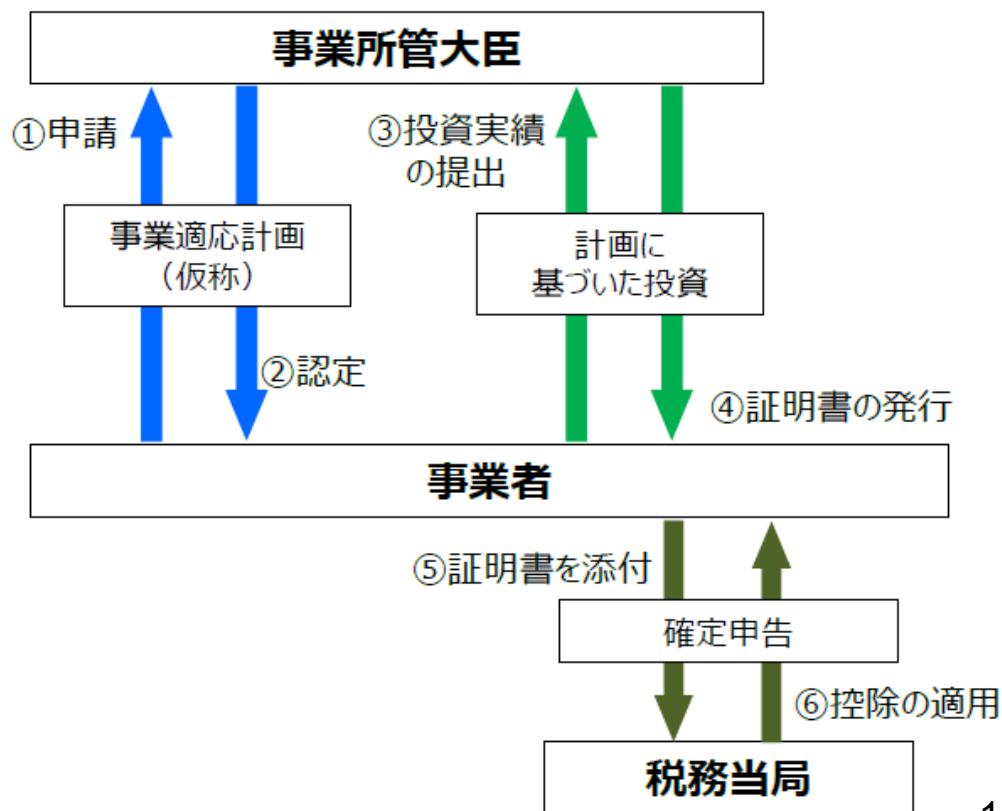
現行制度（イメージ）



特例措置（イメージ）



手続きの概要



(参考1) 繰越欠損金の控除上限の引き上げ特例の詳細

● 計画認定について

- ✓ 企業は、ポストコロナに向けた取組（事業の再構築等）や、取組を進める上で必要となる投資※を記載した事業計画を策定。また、計画にはROAを5%ポイント以上引き上げる等の目標も記載。
- ✓ 事業所管大臣が計画を認定。認定された計画は公表。

※単純な維持・更新投資は対象外

● 特例の対象となる欠損金

- ✓ 原則として、2020年度・2021年度に生じた欠損金対象。（2019年度の欠損金もコロナ禍の影響を受けたと認められる場合には対象。いずれにせよ、最大2事業年度。）

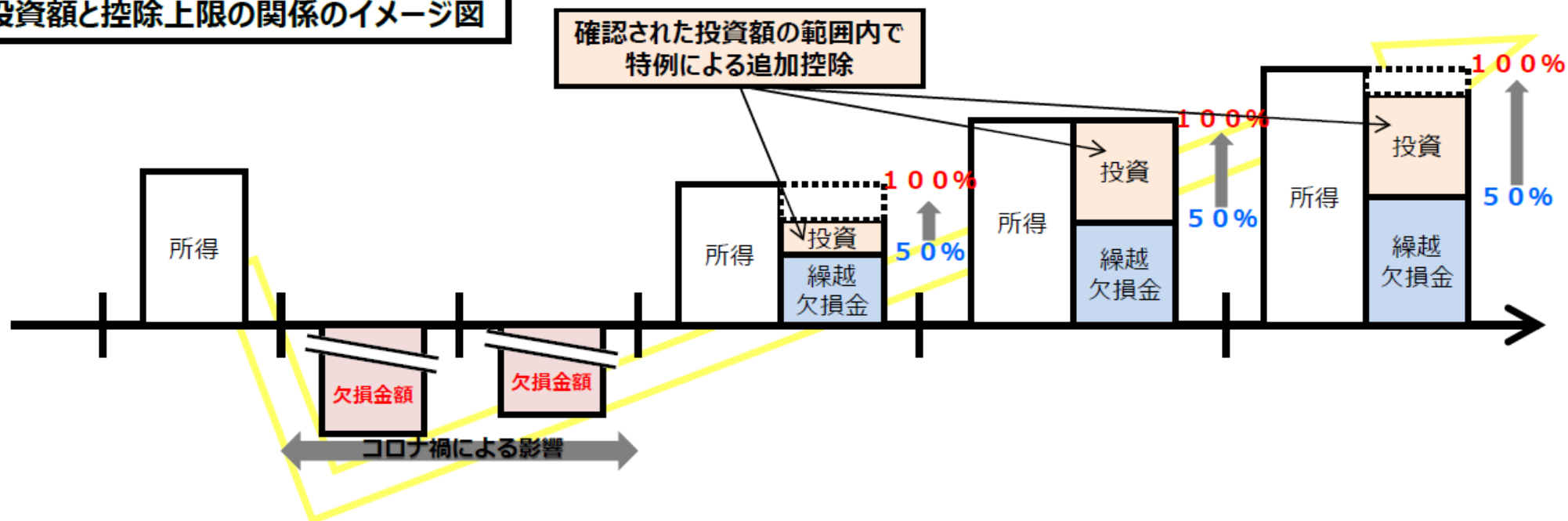
● 控除上限を引き上げる期間

- ✓ 繰越期間は最長5年間

● 特例による控除上限の引き上げ額

- ✓ 認定された事業計画に基づいて実施した投資について、事業所管大臣が確認。企業は確認された投資額の範囲内で、特例を受けることが可能（最大100%）。

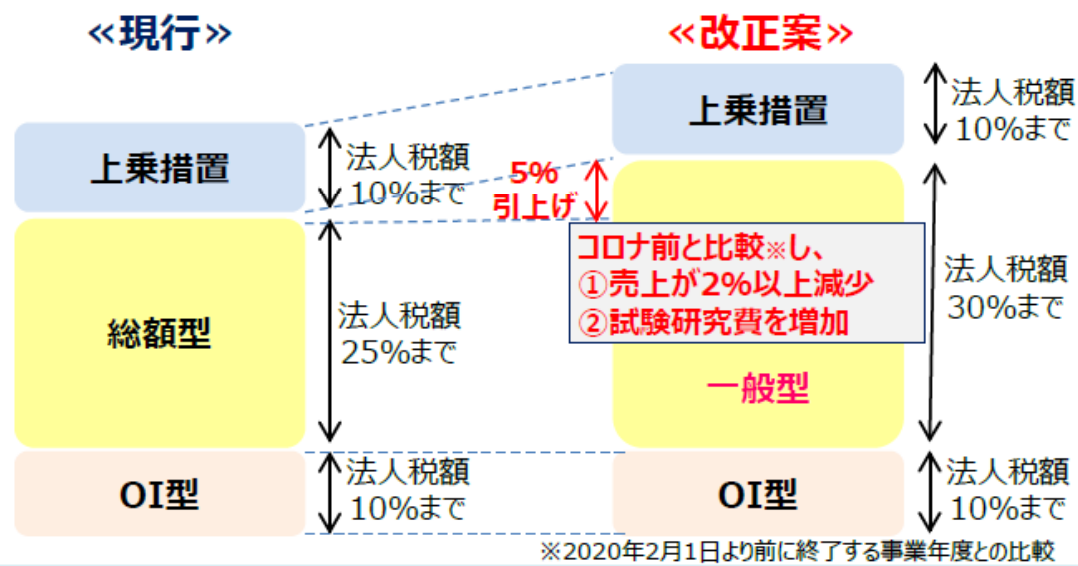
投資額と控除上限の関係のイメージ図



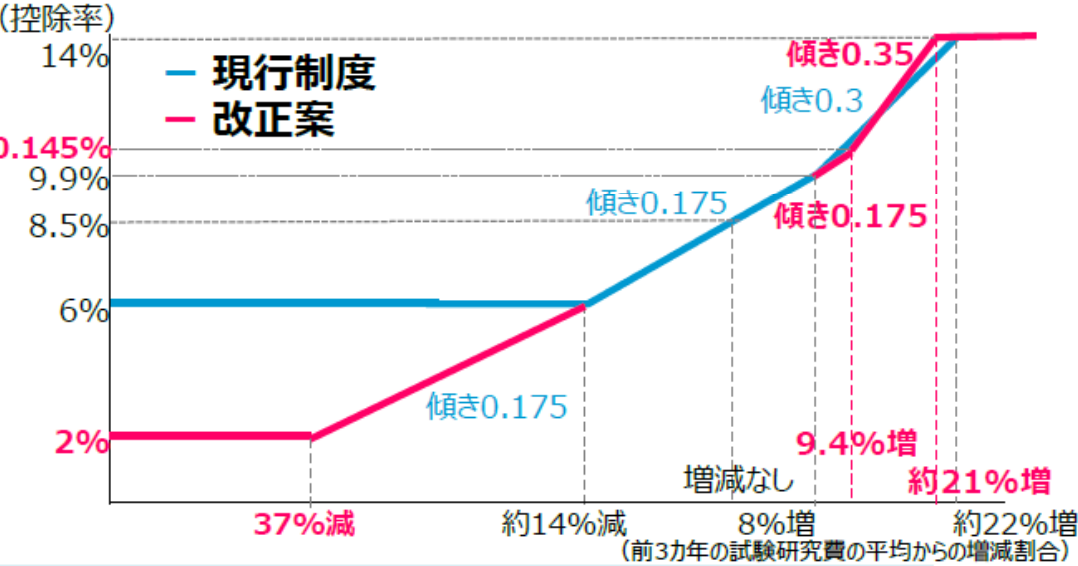
(1-4) 研究開発税制 (所得税・法人税・法人住民税)

- 「Society 5.0」を実現するためには、個別産業でのデータ・AIの活用・実装が重要。ウイズ/アフターコロナの流れは、日本企業にとって、ピンチでありチャンス。コロナ禍において、積極的に研究開発投資を維持・拡大する企業を後押しするとともに、リアルデータ・AIを活用してビジネスモデルを転換する等、DXの推進が不可欠。
- そのため、①控除上限を法人税額の最大50%まで引き上げ、②研究開発費を維持・増加させるための税額控除率の見直しを行うとともに、③クラウドを通じてサービスを提供するソフトウェアに関する研究開発を対象に追加する等、経済のデジタル化への対応を進めるほか、④OI（オープンイノベーション）型の運用改善等を行う。

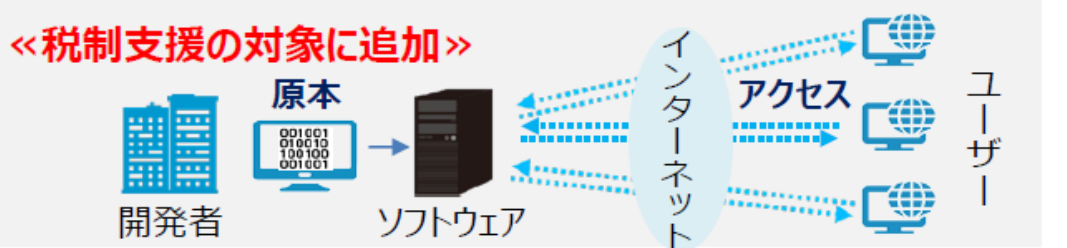
① 控除上限の引上げ (最大45%⇒50%)



② 控除率の見直し (増加インセンティブを強化)



③ クラウドを通じてサービスを提供するソフトウェアに関する研究開発費を税額控除対象に追加



- 《想定事例》
- 生産現場のデータを収集・解析し、独自のAIにより最適な生産計画を提案するサービス
 - ドローン、AIを活用したインフラの自動点検サービス
 - 遠隔制御やシェアリング等のモビリティサービス

※あわせて、技術開発が、開発する者の業務改善に資するものであっても、その技術に係る試験研究が工学又は自然科学に関する試験研究に該当するときは、その試験研究に要する費用は研究開発税制の対象となること等を明確化