

TIER IV

事業計画及び成長可能性に関する事項

株式会社ティアフォー

2026年7月

We are aiming to be the top
TIER for building Intelligent Vehicles

会社概要

所在地

東京都品川区北品川一丁目12番10号ジャコムビル

設立

2015年12月

資本金

1.0億円 ※2026年4月時点

事業概要

自動運転システムの開発・提供

役職員数（連結）

413名 ※2026年4月時点

拠点

日本（東京、名古屋）、北米（Palo Alto）

連結子会社

TierIV North America Inc. / 株式会社Human Dataware Lab.

資金調達額

累計391億円

取締役構成

代表取締役CEO

加藤 真平

取締役CFO

阪口 聡志

取締役（社外）

川崎 達生

取締役（社外）

北野 宏明



ひと目でわかるTIER IV

2025年9月期 連結売上高
(2022年9月期-2025年9月期 CAGR ⁽¹⁾)

64.1 億円
(+75%)

実証実験 ⁽²⁾・実装地域数(累計) ⁽³⁾

39 都道府県 **127** 地域

テスト走行距離 ⁽⁴⁾

約46.9~ 万km

エンジニア数 ⁽⁵⁾

TIER IV内 **307** 人

Autowareへの社外貢献者含む **716** 人

協業OEM /Tier 1 ⁽⁶⁾

18 社

人身事故数 ⁽⁷⁾

0 件

主なOEMパートナー

TOYOTA

ISUZU

 **YAMAHA**

 **SUZUKI**

KOMATSU

注記:

1. CAGR：年平均成長率

2. 自動運転レベル4の許認可取得に向け、自動運転車両の運行試験を行うこと。日本国内における実証実験・実装地域数の累積実施数は2026年3月時点

3. 日本国内におけるProof of Concept（概念実証）/ 定期運行（自動運転レベル2からレベル4に関わらず年間を通して決められた時刻表で継続的に自動運転がなされていること）の累積実施地域・都道府県数

4. 創業（2015年12月）～2026年3月時点までの自動運転システムによる累積走行距離（当社システムによる記録ベース）

5. 当社およびパートナー企業に属さないエンジニアを含むGitHubにおけるコード・コントリビューター（プロジェクトに関与したエンジニア）の合計。2026年4月時点

6. OEM：自動車業界における、完成車メーカーに関する一般名称。以後本資料において同様の定義。Tier1：OEMに直接納品をするサプライヤーのこと。一般に、車載部品の大手サプライヤーを指す。当社の直接的な顧客に加え、ビジネスフローに間接的に関与する企業、及びエンドユーザーを含む。2026年5月時点

7. 公道における人身事故。創業（2015年12月）から2026年5月時点までの実績値を記載

エグゼクティブサマリー

自動運転の民主化をビジョンに掲げ、自動運転の普及を目指す

日本国内では**ドライバー不足等の社会課題**が深刻化するなか、自動運転の法整備が完了

オープンソースの自動運転ソフトウェアAutowareを活用し、大学・研究機関等の最新技術を取り込みながら、資本効率高く研究開発を行えることが強み

特殊用途車両、バス・シャトル、トラック、ロボットタクシー等、収益の多様化が可能な事業モデル

自動車OEMや自治体・交通事業者との連携により、バスを中心として**国内随一の実装⁽¹⁾実績**を有し、今後は**自動車OEMとの量産⁽²⁾プロジェクトの進展**による、実装車両数の急速な拡大を見込む

研究開発に対する補助金の支援も受けつつ、早期の黒字化を計画

上場時の資金調達は研究開発投資や事業拡大費用に充当

注記:

1. 自動運転車両がバス路線等の交通インフラに導入されていること

2. 自動車OEM・産業機械メーカー等のメーカーにより、当社の自動運転システムを搭載した車両が製造・販売されること（試験用途向けの製造は除く）

自動運転のレベル定義 (1)

当社では、運転の責任主体が人からシステムに移るレベル4の社会実装に取り組む

	レベル1	レベル2	レベル3	レベル4	レベル5
自動運転レベルの概要	アクセル・ブレーキ操作 またはハンドル操作の どちらかが、部分的に 自動化された状態	アクセル・ブレーキ操作 およびハンドル操作の 両方が、部分的に自動化さ れた状態	特定の走行環境条件を満た す限定された領域において、 自動運行装置が運転操作の 全部を代替する状態 ただし、自動運行装置の作 動中、自動運行装置が正常 に作動しないおそれがある 場合においては、運転操作 を促す警報が発せられるの で、適切に応答しなければ ならない	特定の走行環境条件を満た す限定された領域において、 自動運行装置が運転操作の 全部を代替する状態	自動運転装置が運転操作の 全部を代替する状態
運転操作 ⁽²⁾ の主体	運転者	運転者	自動運行装置 (自動運行装置の作動が 困難な場合は運転者)	自動運行装置	自動運行装置
対応する車両の名称	運転支援車	運転支援車	条件付自動運転車 (限定領域)	自動運転車 (限定領域)	完全自動運転車
機能例	- 自動緊急停止 - 死角検知アラート - 車間距離調整	- 車線センタリング - 車間距離調整	渋滞時における ハンズオフ走行	- 特定地域の無人タクシー、 バス - 一部ペダル・ステアリング 非搭載	レベル4以下機能 (全条件・全地域)

注記:

1. 出所：国土交通省「自動運転車両の呼称」

2. 車両の操縦のために必要な、認識、予測、判断および操作の行為を行うこと

The background is a dark, high-contrast aerial photograph of a city street grid. A specific path is highlighted in a vibrant green color, starting from the bottom left and curving towards the top right. Overlaid on the map are several faint, concentric circles that radiate from a point near the top center, suggesting a signal range or a specific geographic focus.

ビジネスモデル

01

ビジネスモデルの全体像

当社のビジネスモデルは、当社製自動運転車両を提供するモビリティサービス、自動運転システムの開発支援を行うデベロップメントサービス、ツール・サービスの提供を行うソリューションサービスの3サービスで構成

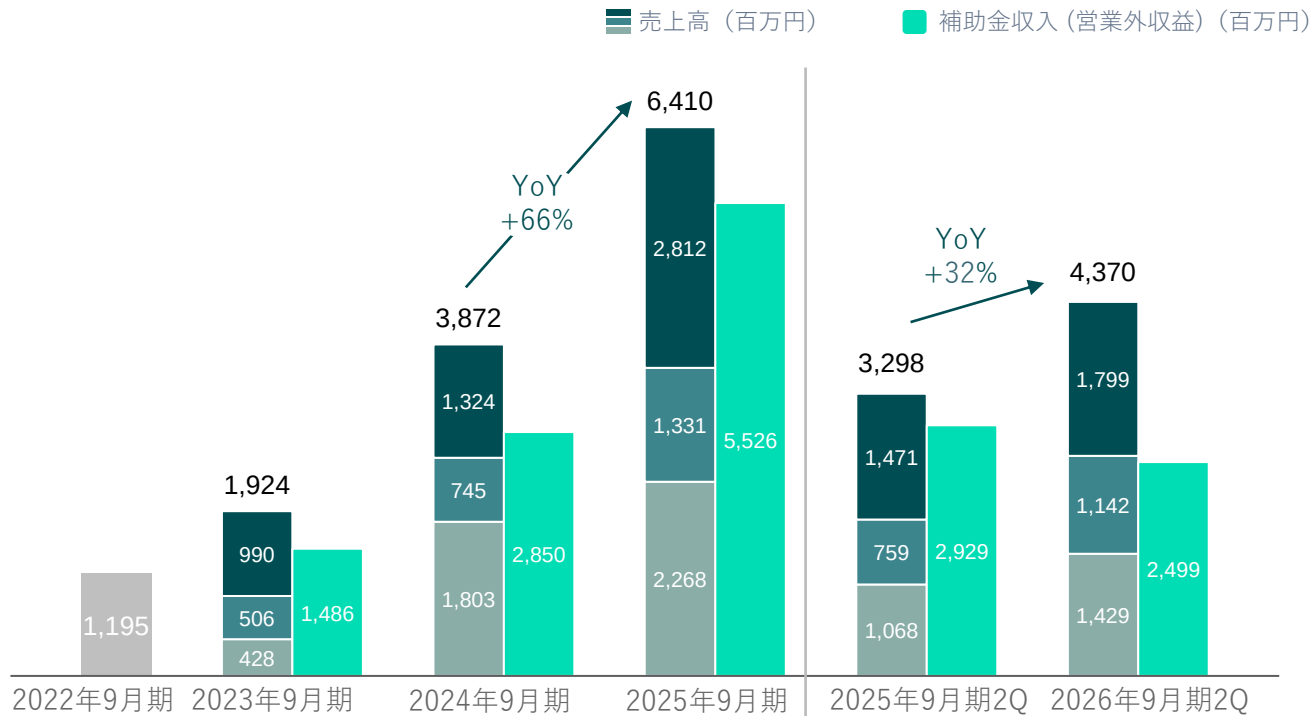


注記:
1. MaaS (Mobility as a Service) : 運営主体の異なる移動手段をデータ連携により統合し、ユーザーの利便性向上や移動の効率化を図る次世代移動プラットフォーム
2. 売上高は2025年9月期の数値を記載

ビジネスモデル別の構成

今後数年はモビリティサービス・デベロップメントサービスが売上成長を牽引見込
加えて、政府からの強力な後押しを背景とした補助金収入を営業外収益として計上

売上高および補助金収入（連結、百万円）(1)(2)



1 モビリティサービス

地方自治体、交通事業者、MaaS事業者向け

- ・ システムインテグレーション
- ・ 車両販売
- ・ ソフトウェアアップデートを含む保守運用サービス

2 デベロップメントサービス

自動車OEM、特殊用途車両メーカー向け

- ・ エンジニアリングサービス
- ・ ADK（Autonomous Driving Kit）販売
- ・ ソフトウェアライセンス

3 ソリューションサービス

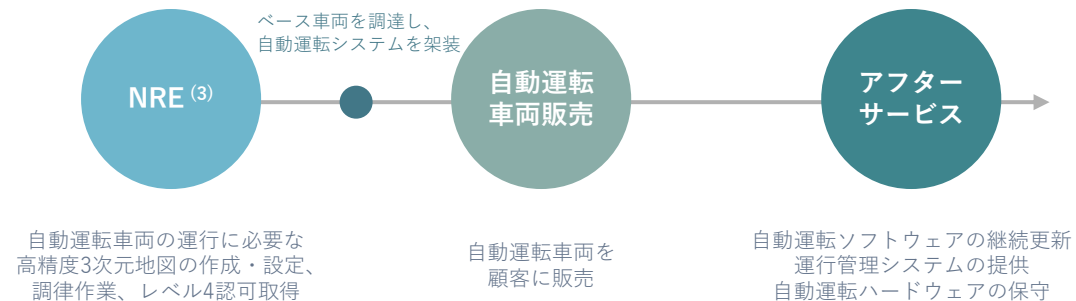
研究機関、教育機関、技術導入の意向がある企業・政府機関・団体向け

- ・ ソフトウェアライセンス
- ・ ハードウェア販売
- ・ コンサルティングサービス

① モビリティサービス -日本の地方公共交通に関するトータルパッケージの提供

当サービスでは、自動運転実装のエンジニアリングサポートを提供した上で、自動運転バスを販売し、アフターサービスまで提供
2025年9月期にはレベル2を中心に、レベル4許認可取得地域を含む50地域⁽¹⁾に展開

収益モデル⁽²⁾



エリア数

実装車両数

実装車両数（累計）

フィー単価

販売単価

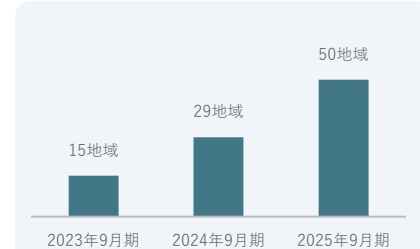
フィー単価

※定期運行⁽⁵⁾まで3-5年

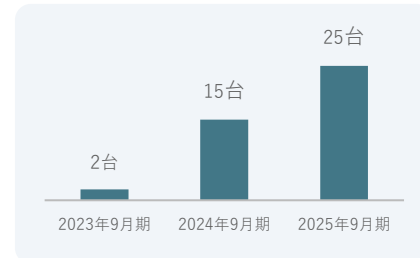
これまでの実績

実証実験 / 実装地域数（単年）

潜在的な国内導入地域: 最大 1,700+ 都市⁽⁴⁾



車両運用台数（累計）



注記:
 1. 「地域」は地方自治体、および空港や駐車場などの特定区域を指す。"50"は2025年9月期の実績
 2. 具体的な収益モデル及びその事業規模は、地域ごとに異なる
 3. NRE (Non-Recurring Engineering): 継続ではなく一度だけ行われる設計や試作、検証等の工程のこと
 4. 日本の全市区町村数（出所: e-Stat、2026年2月13日）
 5. 「運行」とは、自動運転車両を走行させていること（年間を通じた運行/短期間の運行、または自動運転レベルは無関係）

2 デベロップメントサービス – OEMによる自動運転車両の量産に向けた自動運転システムの開発

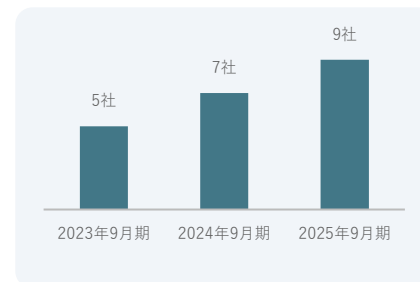
当サービスでは、OEMによる自動運転車両の量産に向けた自動運転システムの開発を実施
開発フェーズではNRE⁽¹⁾フィーを、量産フェーズではソフトウェアライセンス料等⁽²⁾を受領
ヤマハと開発した工場内搬送車両は量産化を実現し、2025年9月期は89台の車両が稼働

収益モデル⁽³⁾



これまでの実績

開発プロジェクト顧客数 (単年)

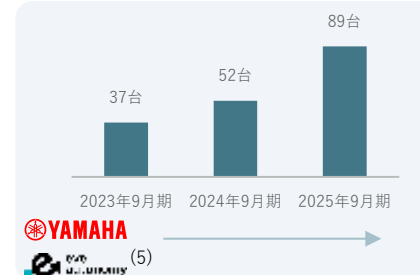


TOYOTA ISUZU

SUZUKI YAMAHA

KOMATSU

OEMによる量産台数 (累計)



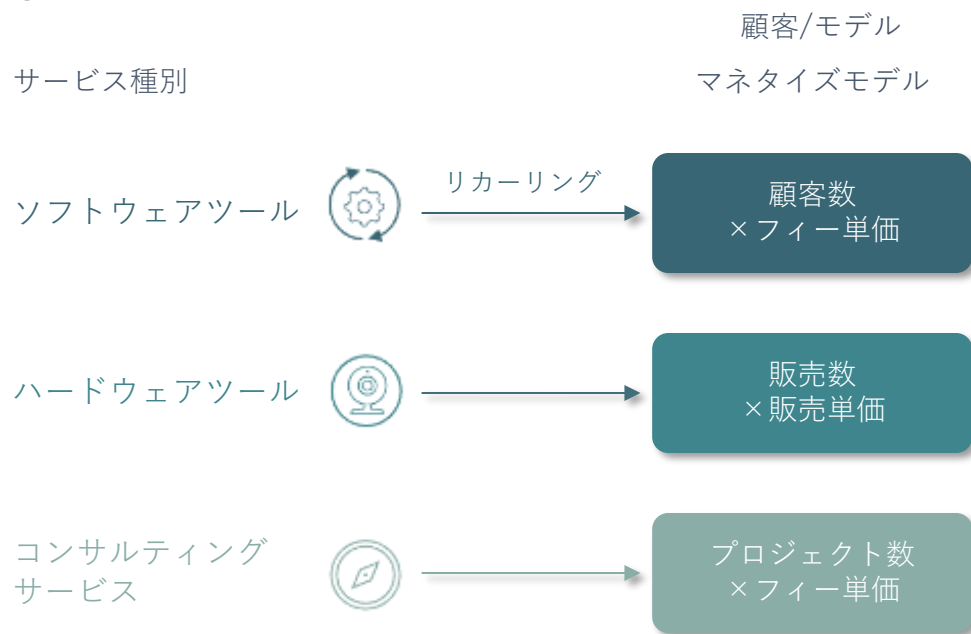
現在の量産車両

注記:
 1. NRE (Non-Recurring Engineering): 継続ではなく一度だけ行われる設計や試作、検証等の工程のこと
 2. ソフトウェアライセンス料は、OEMから受領する場合や、エンドユーザーから受領する場合等を想定
 3. 具体的な収益モデル及びその事業規模は、地域ごとに異なる
 4. ADK (Autonomous Driving Kit): 自動運転システムの稼働に必要なハードウェアコンポーネント一式
 5. ヤマハ発動機株式会社との合弁会社として、小型の工場内搬送車両を用いた無人搬送サービスを展開

3 ソリューションサービス -エコシステムの拡大に向けたソリューション

当サービスでは、自動運転に関連するハードウェアツール・ソフトウェアツール・コンサルティングサービス等を自動車業界や周辺業界に属する顧客の多様なニーズに応じて提供

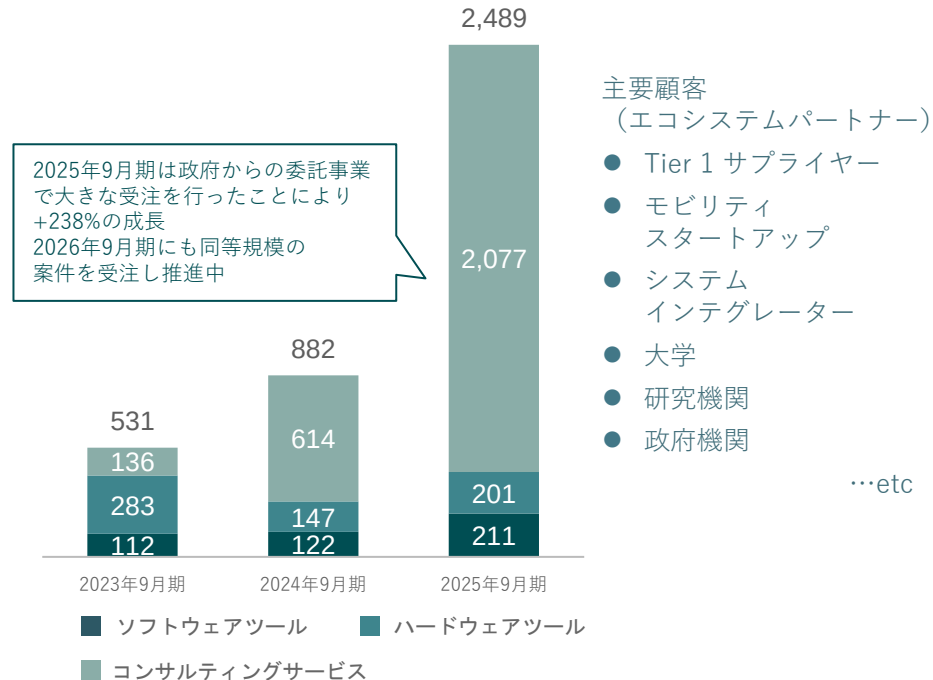
収益モデル

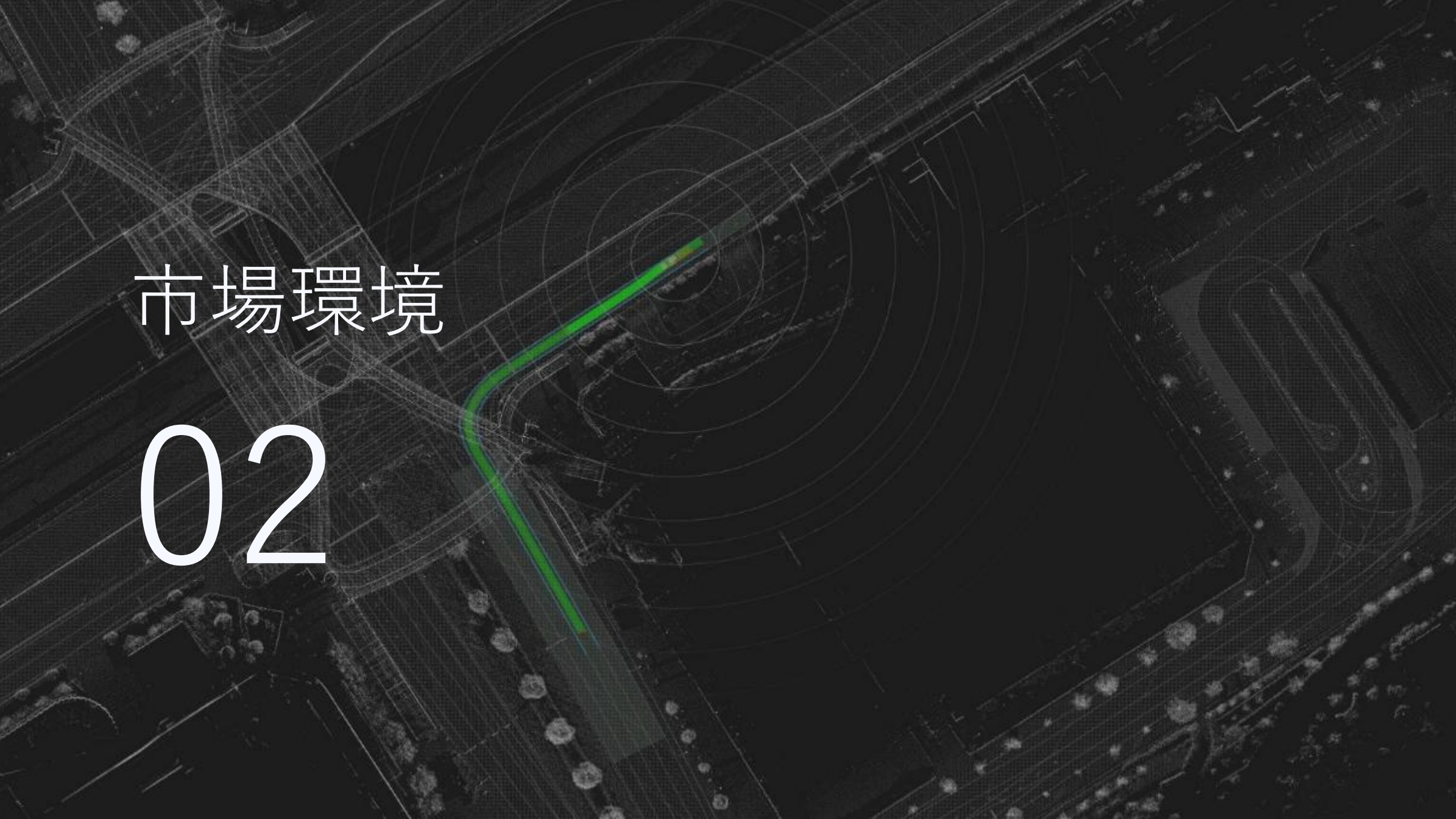


※政府からの委託事業含む

これまでの実績

ソリューションサービス売上（単体、百万円）



An aerial photograph of a city street grid. A series of concentric circles are drawn around a central point in the upper-middle section of the image. A path, highlighted in a vibrant green color, starts from this central point and follows a winding route through the streets, moving towards the bottom-left corner. The path is flanked by a thin blue line. The overall image has a dark, textured appearance, possibly a night-time or high-contrast aerial view.

市場環境

02

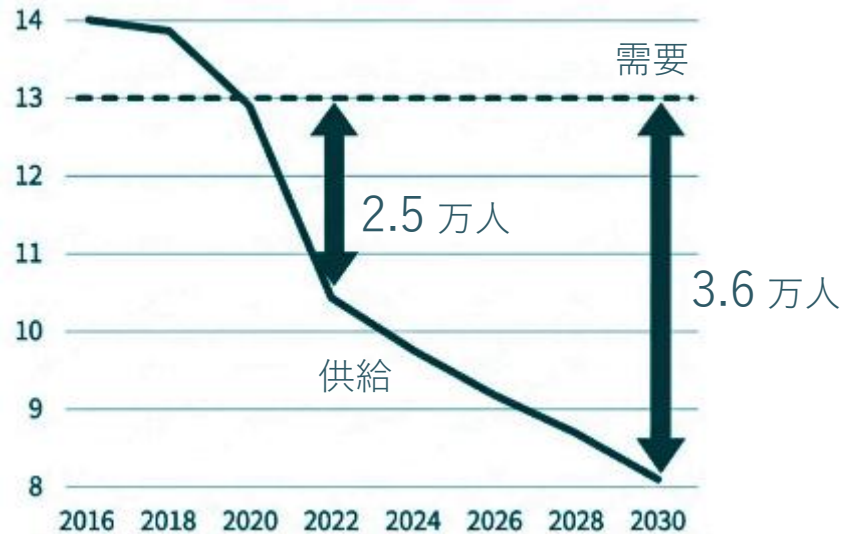
深刻化する社会課題

日本国内においては少子高齢化を背景に、地方都市における公共交通網の縮小やドライバー等の労働力不足といった社会課題が深刻化しており、人に依存する移動・物流モデルは限界を迎えている

ドライバー不足

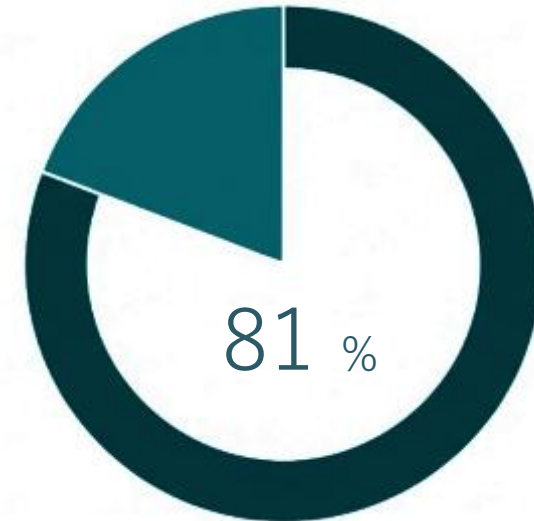
日本国内のバス運転手の需要と供給見通し ⁽¹⁾

単位：万人



既存バス路線の削減計画

日本国内のバス事業者のうち、
事業縮小または廃止を検討している企業の割合 ⁽²⁾



出所:
1. 日本バス協会「国土幹線道路部会 ヒアリング資料」(2023年5月発表)を基に当社作成
2. 帝国データバンク「全国「主要路線バス」運行状況調査(2023年)」(2023年11月発表)を基に当社作成

自動車業界におけるパラダイムシフト

日本の基幹産業である自動車産業は様々な最新技術の登場により変化に晒されているが、当社は既存の業界構造をディスラプト（混乱）させることなく、協力しながら市場を形成していくことを目指す

現在の業界課題



様々な最新技術が登場する中、変化への対応が必要

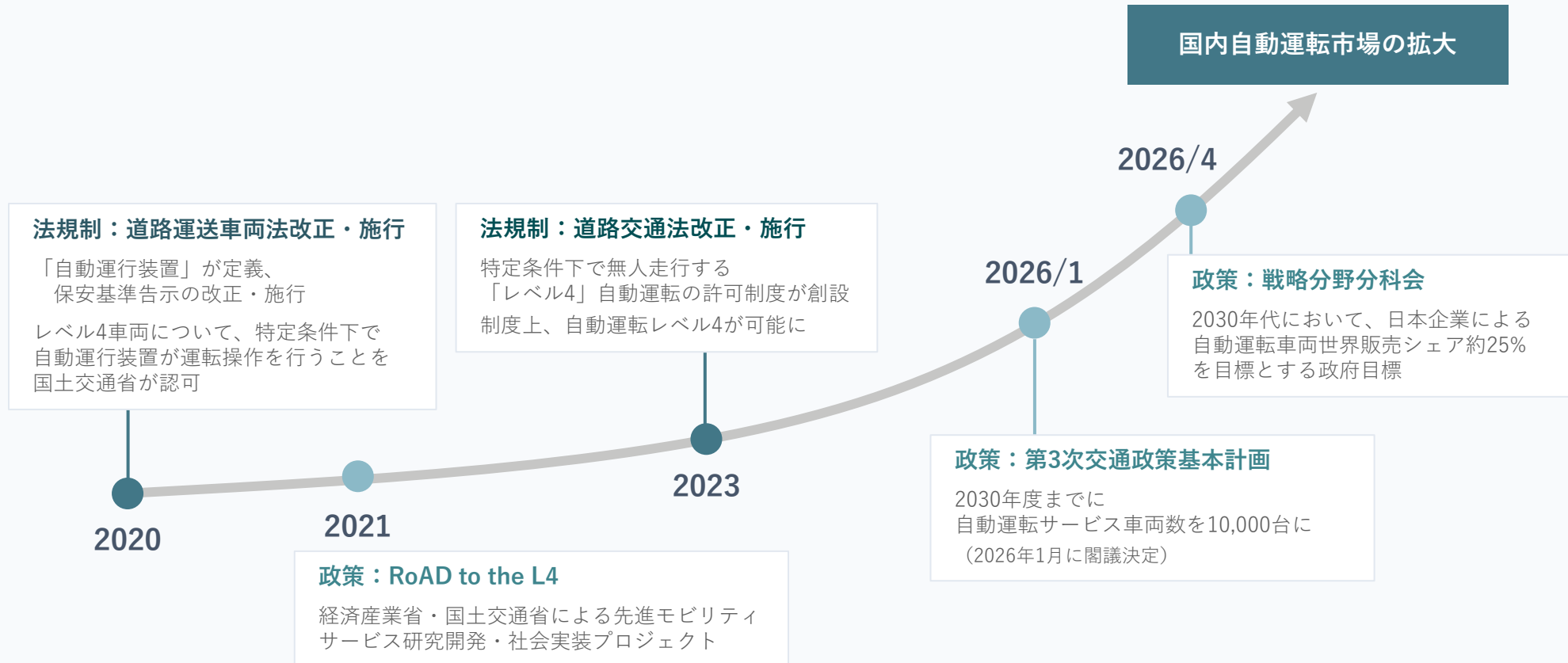
当社のミッション

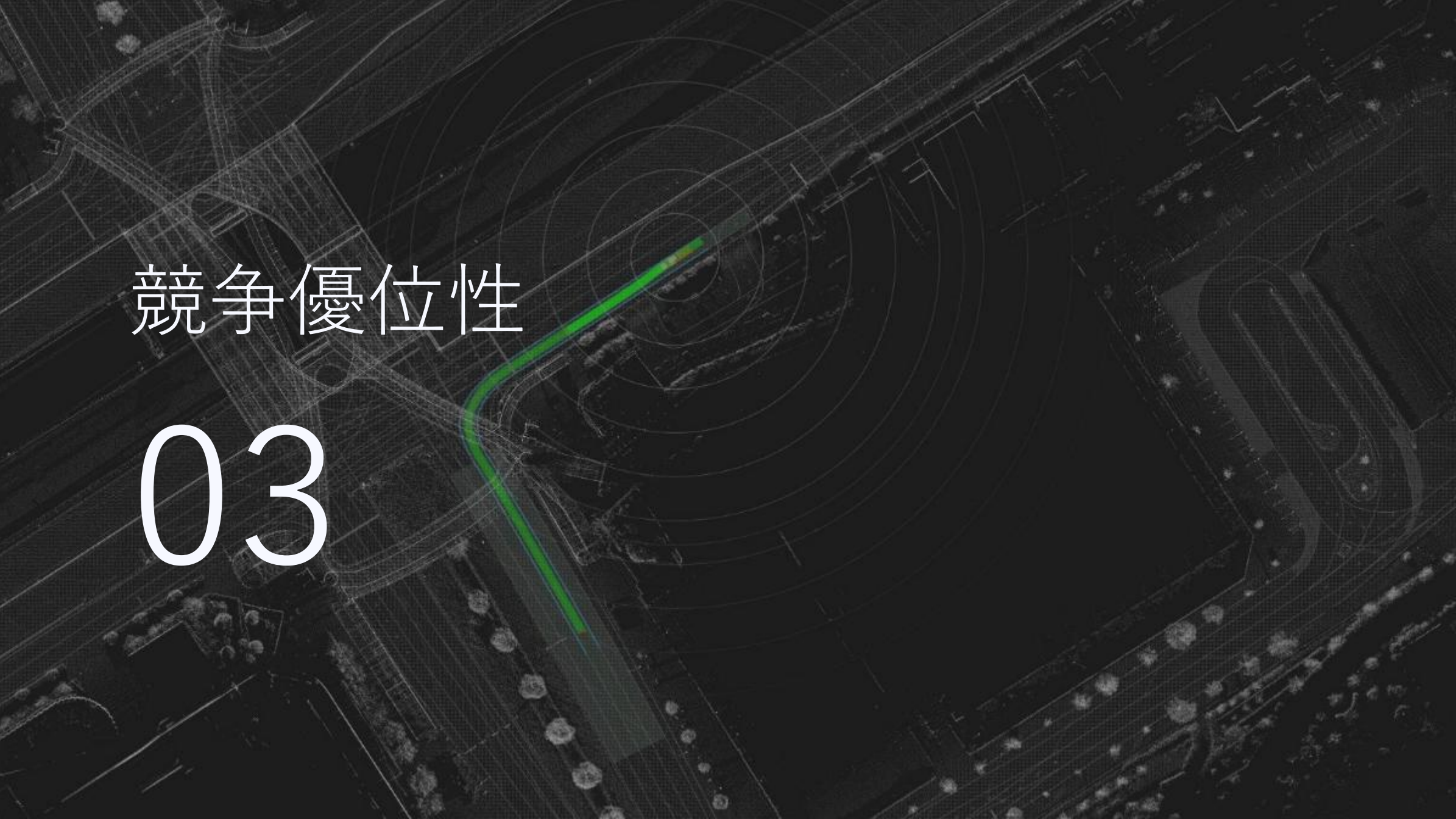


自動車産業の各企業と協力し、市場を形成

自動運転に関する政策・規制の追い風

日本国内においては、2023年までに自動運転に必要な法整備が完了しており、また2026年1月に閣議決定された第3次交通政策基本計画において、2030年度までに自動運転サービス車両1万台の普及目標が設定されている



An aerial photograph of a city street grid is shown in a dark, monochromatic style. Overlaid on the map are several concentric circles emanating from a central point, suggesting a range or influence. A specific path, likely a road or transit line, is highlighted in a vibrant green color, winding through the urban landscape. The text '競争優位性' is positioned in the upper left area of the image.

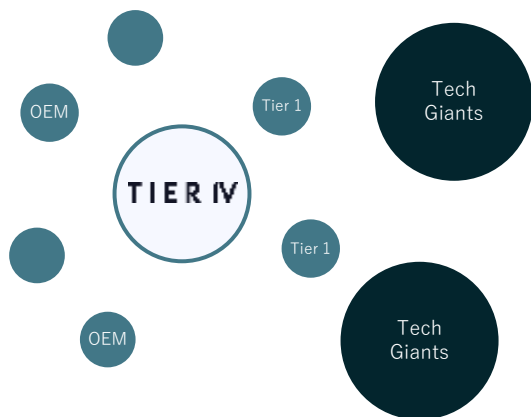
競争優位性

03

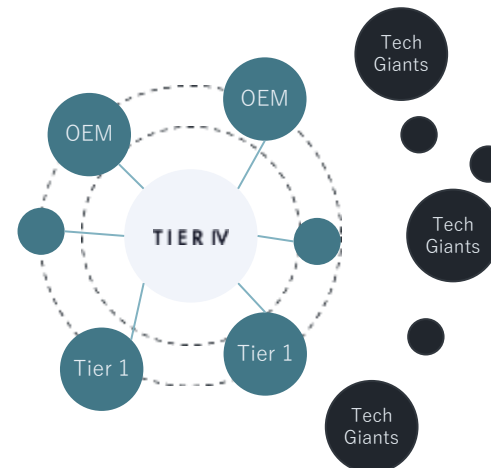
オープンソースのアプローチ

テクノロジーの歴史では、オープンソースがゲームチェンジャーとして産業を変革してきた
当社は自動運転にオープンソースアプローチを取り入れ、既存の業界構造をディスラプト（混乱）させることなく、
パートナーであるOEMやTier 1サプライヤーらと共に成長することを目指す

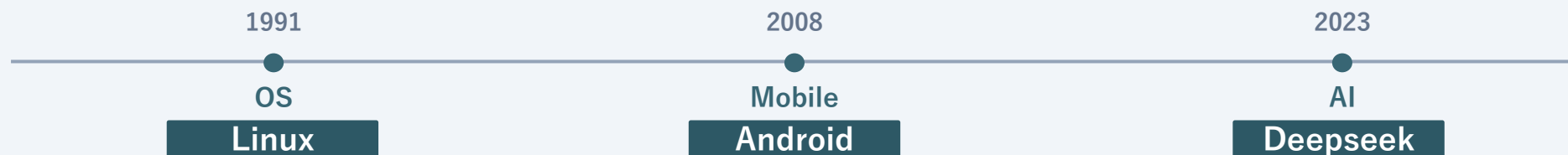
既存の業界構造



オープンソースによるゲームチェンジ



過去の主なオープンソースの成功例



Autowareについて

当社は、世界最大級の自動運転向けオープンソースソフトウェアAutowareを活用した事業を展開

Autowareの概要



- 2015年に加藤 真平（当社代表取締役CEO）が開発・公開
- 一般社団法人The Autoware Foundationによって運営されるオープンソースソフトウェア
- 誰でも無償で利用・カスタマイズ可能

Autoware Foundation (AWF)の構成員⁽¹⁾

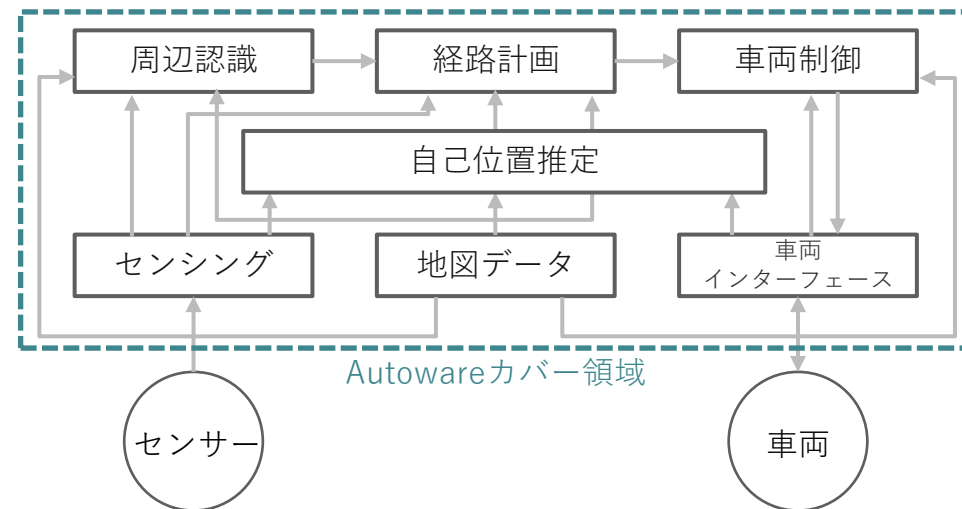
21 Premium ⁽²⁾ (プレミアムメンバー) TIER IV	40 Industry/Gov (産業・政府機関)	16 Academic & Non-profit (教育・研究機関/非営利団体)	8 Affiliated Organizations (連携団体)	25 Centers of Excellence (専門組織)
---	---------------------------------	--	---	---------------------------------------

注記:

1. 2026年2月時点（出所: Autoware ウェブサイト <https://autoware.org/about/members/>）

2. 当社の属するプレミアムメンバーの役割: Autowareの戦略的な方向性、およびビジネス・財務・技術的な優先事項の策定と推進を担う。プレミアムメンバーは、技術運営委員会（Technical Steering Committee）において1つの投票権を有する

ソフトウェアコンポーネント

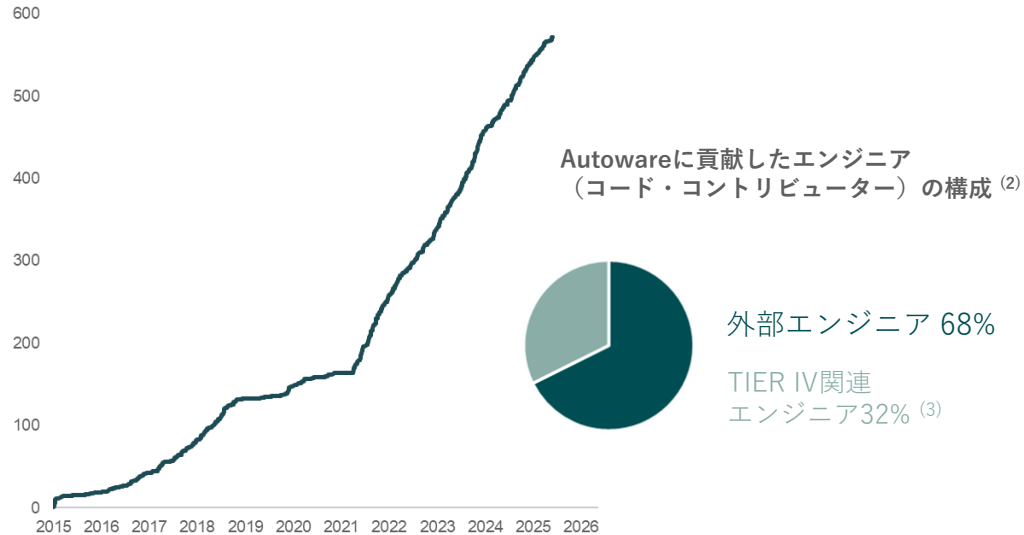


- 周辺認識・自己位置推定・経路計画・車両制御をはじめ、自動運転に必要な全てのソフトウェアコンポーネントを包含
- サードパーティの技術コンポーネントと柔軟に組み合わせることが可能で、あらゆる車両タイプの自動運転化を実現

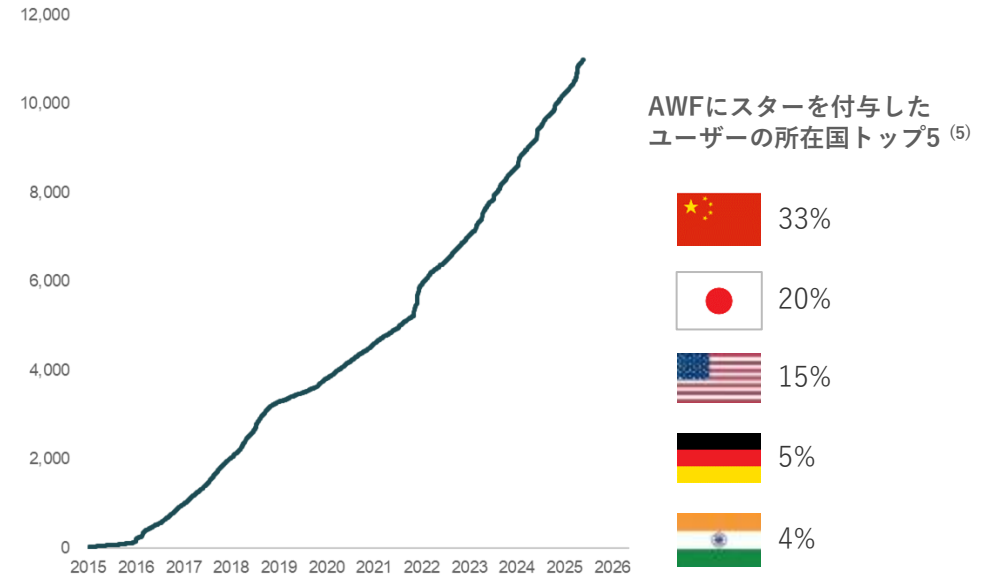
Autowareの広がり

Autowareはグローバルで急速に普及しており、現在ではソースコードのコントリビューターのうち、68%が当社以外のエンジニア
その結果、当社は資本効率性高く、技術開発を行っている

Autowareのコード・コントリビューター数 (1)(2)



The Autoware Foundation(AWF)のGitHub上のスター数 (4)

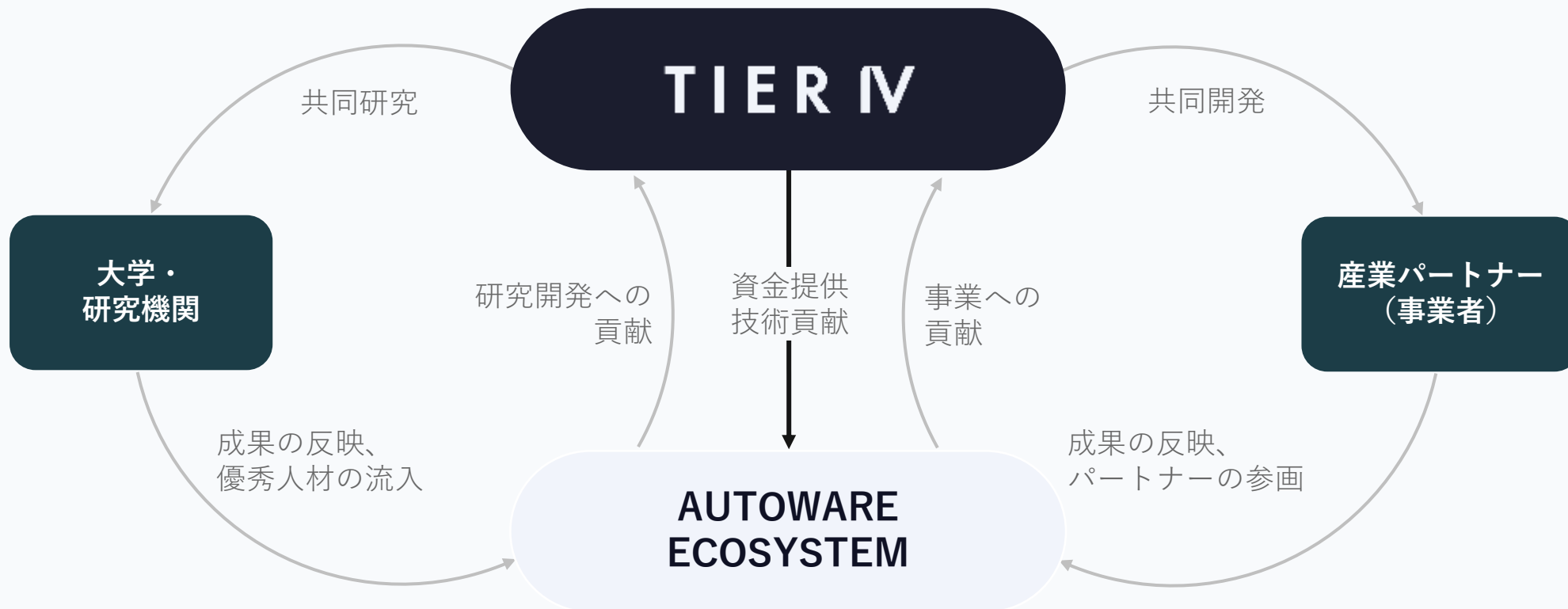


注記:

1. 「コード・コントリビューター」はGitHub上のプロジェクトにおいて、コードまたはファイルを新たに追加・変更することによる貢献を行った技術者を指し、オープンソースソフトウェアのエンジニア規模を示す指標。GitHubはユーザーがコードを保存し、ソフトウェア開発を共同で行うためのクラウドプラットフォーム
2. 2026年1月20日時点（出所: GitHub）
3. 当社およびエンジニアリングパートナー企業に属するメンバー数の合計
4. 「スター」はGitHub上でユーザーがプロジェクトをブックマークし、評価を示す手段であり、Autwareエコシステムの規模を示す指標の一つ
5. 2026年1月21日時点（出所: GitHub、GitHubにおける公開情報を基にしたオープンソフトウェアのインサイト）

Autowareへの当社の貢献と当社事業へのインパクト

当社は、Autowareのエコシステムに対して共同研究・開発や資金提供、技術提供を行っており、Autowareのエコシステムを活用することで、事業・開発を加速的に発展させている



当社の提供価値

Autowareはオープンソースであるため、誰しものが無償で利用可能

ただ、社会実装・量産にはノウハウを要するため、当社は顧客に対し、実績を有するプラットフォームや開発支援を提供
これにより顧客は資本効率高く、短期間で自動運転技術の実装が可能に

TIER IVのアプローチ

ラストワンマイル（共同開発等）

- OEMとの共同開発（開発支援）を通した、車両タイプ、走行環境等ごとの適合開発
- 顧客はこの部分の開発に注力すれば自動運転技術の実装が可能

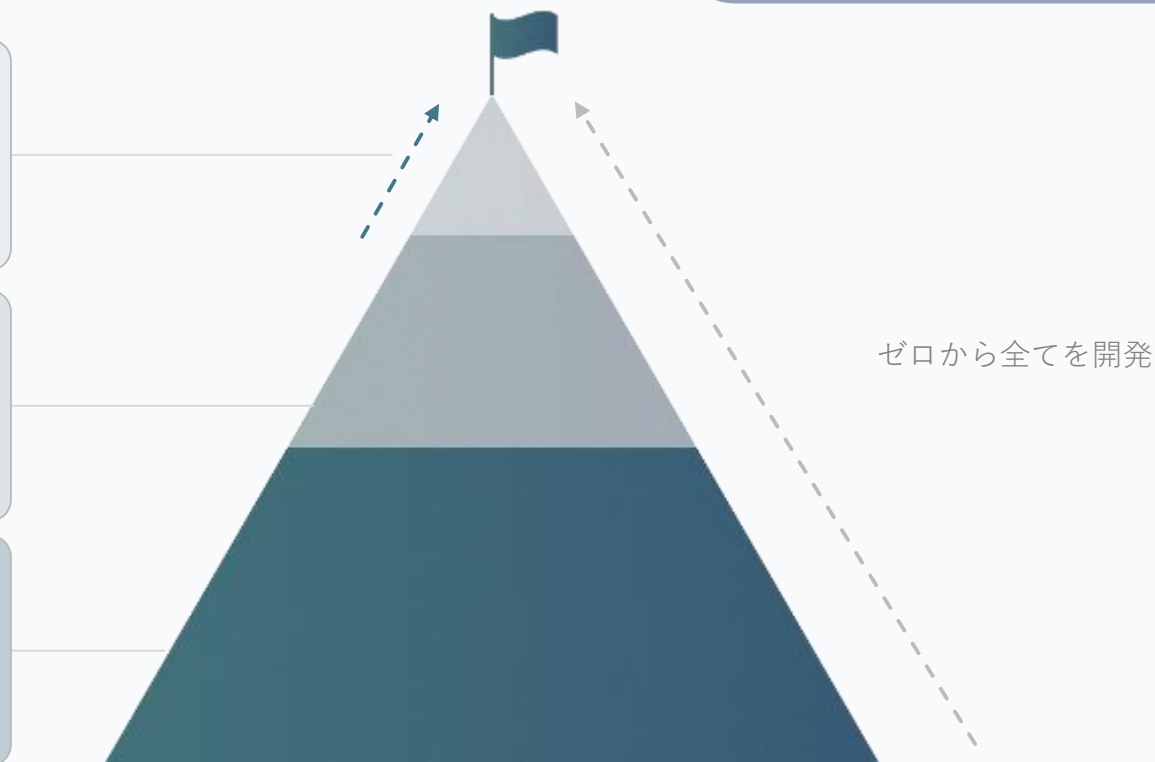
TIER IVプラットフォーム

- Autowareをもとに開発された、商用レベルの自動運転レベル4を実現する基盤

Autoware（オープンソース）

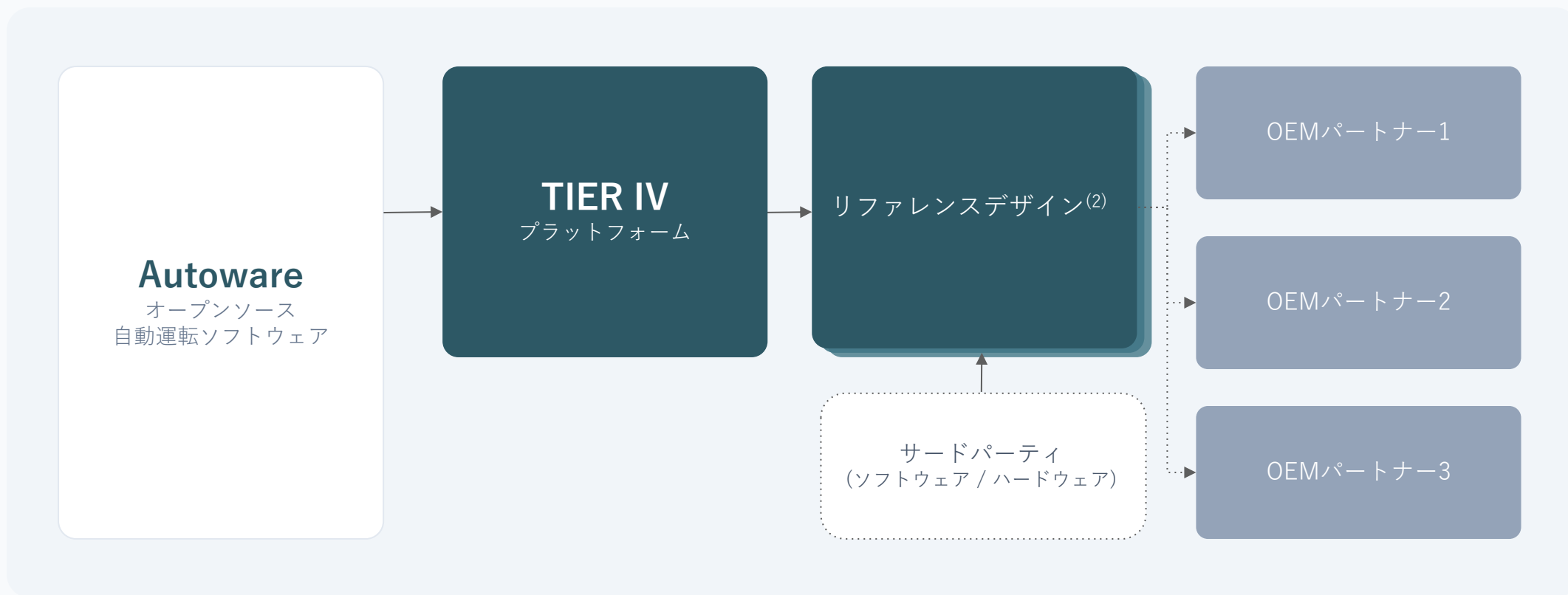
- 誰でも無償で利用可能
- 自動運転に必要な機能が揃っているが、車両・ソフトウェアを適切に統合し、商用化を実現するには深い専門性が必要

従来のアプローチ



コアコンピタンス - 独自の設計思想「マイクロオートノミー・アーキテクチャー⁽¹⁾」

当社のコアコンピタンスは、巨大なシステムを一つのブラックボックスとして作るのではなく、自動運転の型となるリファレンスデザインを車両タイプに応じて策定することで柔軟性・スケーラビリティを実現する設計思想これにより、顧客の多様な車種・ニーズに透明性をもって迅速に対応可能



注記:

1. マイクロオートノミー・アーキテクチャー: 当社グループが独自に提唱する自動運転車両の開発構成思想。共通の要素技術群を基盤としつつ、用途・車種の異なる複数の事業領域に対し、効率的かつ柔軟に自動運転レベル4対応車両の開発・展開を可能とする。サードパーティ製のハードウェアやソフトウェアとの統合も柔軟に可能

2. リファレンスデザイン: 「Autoware (オートウェア)」に含まれる要素技術を基盤とし、車両毎に必要なとされる技術を抽出し、自動運転の実現に必要なソフトウェアとハードウェアの構成を標準化した設計モデル

マーケットリーダーとして蓄積された実績と知見

当社は、全国の自治体での実装実績、OEMとの協業実績、幅広い技術領域の統合知見を有しており、これらの強みは今後の事業展開においても持続的な競争優位性をもたらす

全国の自治体での実装実績

- 地域ごとに道路環境が異なる中で、実際に許認可・運行実績を積み重ねた実績
- 安全性や地域社会との調和が強く重視される日本国内において関係省庁や自治体との信頼関係や継続的な対話を積み重ねてきた実績

OEMとの協業実績

- 自社一社での車両製造ではなく、数百台・数千台規模で車両を生産するためのOEMとの協業実績
- OEMとの協業に基づく車両のメカトロニクス⁽¹⁾に関する知見

幅広い技術領域の統合知見

- 車載ソフトウェア：認識、判断、制御などを司るソフトウェアやコンピューティングに関する知見
- 運行管理や開発基盤の構築：クラウドやWEBサービス、シミュレーションに係る知見

注記:
1. メカトロニクス:機械工学（メカニクス）に電子工学（エレクトロニクス）や情報技術を組み合わせ、製品の知能化・高性能化を図る技術分野

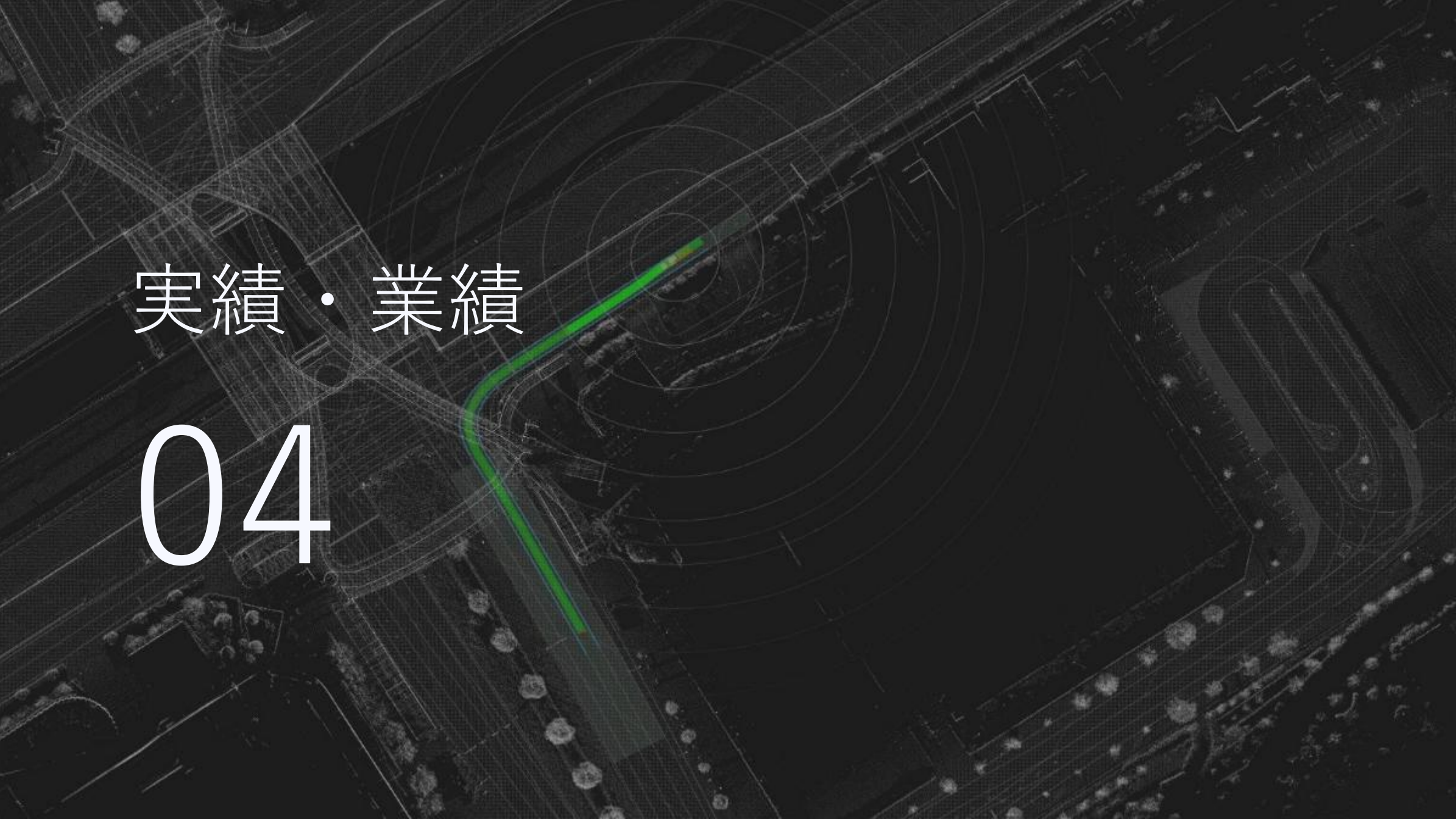
自動運転市場における差別化されたポジショニング (1)

自動運転市場には国内外に他プレイヤーが存在するが、特定領域でブラックボックスのサービス化を進める他プレイヤーとは異なり、当社はオープンソースに基づく透明性の高さや対応可能なハードウェアの幅を強みに、法人を主な顧客として多様なユースケースにおいて自動運転を実現

	TIER IV	海外自動運転企業	大手自動車OEM内製開発	ADAS ⁽²⁾ 技術開発Tier1
日本国内での自動運転レベル4対応	レベル4許認可取得、運行の実績	海外では実績を有するも、国内でのレベル4実績なし	国内でのレベル4実績なし	レベル2とレベル4は技術的に大きく異なる
ビジネスモデル	B to B (自治体・OEM等)	B to C (乗客)	B to C (車両保有者)	B to B (OEM)
ソースコード	オープン (顧客が確認可能)	ブラックボックス	ブラックボックス	ブラックボックス
ハードウェア対応 ⁽³⁾	チップの種類を問わずマルチに対応	NVIDIAチップ中心	自社チップ中心	マルチに対応
対応車種	特殊用途車両/バス/トラック/タクシー等多様な車種に対応	ロボタクシー中心	乗用車	乗用車

注記:

1. 本資料は、当社が現時点で他の市場参加者と比較した際の自社の市場ポジショニングに関する認識・考えに基づくものであり、図は各社の実際の状況を反映したものではない
2. ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) : ドライバーが引き続き車両操作の責任を負う前提のもと、運転を支援する各種機能を提供するシステム。車両が自律的に運転を行う自動運転システムとは明確に区別される
3. ここでは、SoCへの対応を指す。SoC (System on Chip) とは、自動運転やADASに必要なCPU、GPU、AIアクセラレータ、メモリ制御などの主要機能を1つの半導体チップに統合した車載向け集積回路

An aerial photograph of a city street grid. A specific path is highlighted in a vibrant green color, starting from the top center and curving downwards. Concentric white circles are drawn around a point on this path, suggesting a radius or range. The overall image has a dark, textured appearance.

実績・業績

04

当社の全国実証実験実績

自動運転レベル2のバス・シャトルを中心に日本全国39都道府県・127地域⁽¹⁾での実証実験・実装実績を有し、2026年9月期は50地域（青色）においてレベル4実装に向けた本格的な準備を進めている

39

都道府県

127

地域



(2025年 実証実験開始)



(2025年 実証実験開始)

【北海道】

- ・北海道河東郡上士幌町
- ・北海道千歳市
- ・北海道網走市

【東北地方】

- ・青森県むつ市
- ・青森県上北郡おいらせ町
- ・山形県東置賜郡高島町
- ・岩手県陸前高田市
- ・宮城県仙台市
- ・秋田県大館市
- ・福島県耶麻郡磐梯町
- ・福島県会津若松市

【関東地方】

- ・茨城県つくば市
- ・茨城県日立市
- ・栃木県芳賀郡茂木町
- ・埼玉県さいたま市
- ・埼玉県深谷市
- ・千葉県成田市
- ・千葉県山武郡横芝光町
- ・千葉県千葉市
- ・東京都新宿区
- ・東京都千代田区
- ・東京都大田区
- ・東京都港区
- ・東京都江東区
- ・東京都杉並区
- ・東京都西多摩郡瑞穂町
- ・東京都調布市
- ・東京都狛江市
- ・東京都多摩市
- ・東京都三宅村
- ・神奈川県平塚市

- ・神奈川県横浜市
- ・神奈川県川崎市
- ・神奈川県相模原市

【北陸・中部地方】

- ・新潟県佐渡市
- ・富山県富山市
- ・富山県南砺市
- ・石川県小松市
- ・山梨県富士吉田市
- ・長野県塩尻市
- ・長野県大町市
- ・長野県飯田市
- ・長野県軽井沢市
- ・岐阜県中津川市
- ・岐阜県各務原市
- ・岐阜県下呂市
- ・岐阜県瑞浪市
- ・岐阜県岐阜市
- ・岐阜県郡上市
- ・静岡県静岡市
- ・静岡県富士市
- ・静岡県浜松市
- ・静岡県賀茂郡松崎町
- ・静岡県袋井市
- ・愛知県小牧市
- ・愛知県常滑市
- ・愛知県岡崎市
- ・愛知県日進市
- ・愛知県豊橋市
- ・愛知県長久手市
- ・愛知県名古屋
- ・愛知県西春日井郡豊山町
- ・愛知県一宮市
- ・愛知県豊田市
- ・愛知県知多郡南知多町

- ・愛知県あま市
- ・愛知県みよし市
- ・愛知県安城市
- ・愛知県海部郡飛鳥村
- ・愛知県刈谷市
- ・愛知県犬山市
- ・愛知県額田郡幸田町
- ・愛知県春日井市
- ・愛知県西尾市
- ・愛知県北設楽郡設楽町
- ・愛知県田原市
- ・愛知県豊明市
- ・愛知県津島市

【近畿地方】

- ・三重県桑名市
- ・三重県伊勢市
- ・滋賀県大津市
- ・京都府京田辺市
- ・京都府相楽郡精華町
- ・京都府木津川市
- ・大阪府大阪市
- ・大阪府豊中市
- ・兵庫県西宮市
- ・兵庫県たつの市
- ・奈良県宇陀市
- ・奈良県生駒郡三郷町
- ・奈良県高市郡明日香村
- ・奈良県奈良市

【中国地方】

- ・鳥取県鳥取市
- ・島根県隠岐郡隠岐の島町
- ・島根県飯石郡飯南町
- ・岡山県津山市

- ・岡山県備前市
- ・広島県広島市
- ・広島県福山市
- ・山口県宇部市

【四国地方】

- ・徳島県那賀郡那賀町
- ・徳島県三好市
- ・香川県小豆郡土庄町
- ・香川県高松市
- ・高知県高知市
- ・高知県香美市

【九州・沖縄地方】

- ・福岡県宗像市
- ・福岡県北九州市
- ・福岡県福岡市
- ・熊本県熊本市
- ・熊本県荒尾市
- ・熊本県阿蘇市
- ・長崎県大村市
- ・沖縄県宮古島市
- ・沖縄県中頭郡読谷村
- ・沖縄県豊見城市

【海外】

- ・イギリス
- ・オーストラリア

凡例：

- ・青文字：26年9月期上半期に実証実験・実装実績を有する地域
- ・黒文字：実証実験を有する地域
- ・太字：レベル4認可取得実績を有する地域

注記：
1. 2026年3月時点。なお、1自治体内の複数地域で実証実験・実装実績を有する場合があるため、市区町村の具体名の合計数とは一致しない

様々な車両への実装実績

既に10車種以上の車両向けの自動運転システムを開発

特殊用途車両

乗用車 / タクシー

ゴーカート



レーシングカー (1)



小型牽引車両



ダンプトラック (1)



超大型ダンプトラック



バス



ロボタクシー



配送ロボット



監視用カート (1)



大型キャリア



トレーラー



大型トラック



シャトル



乗用車



注記:

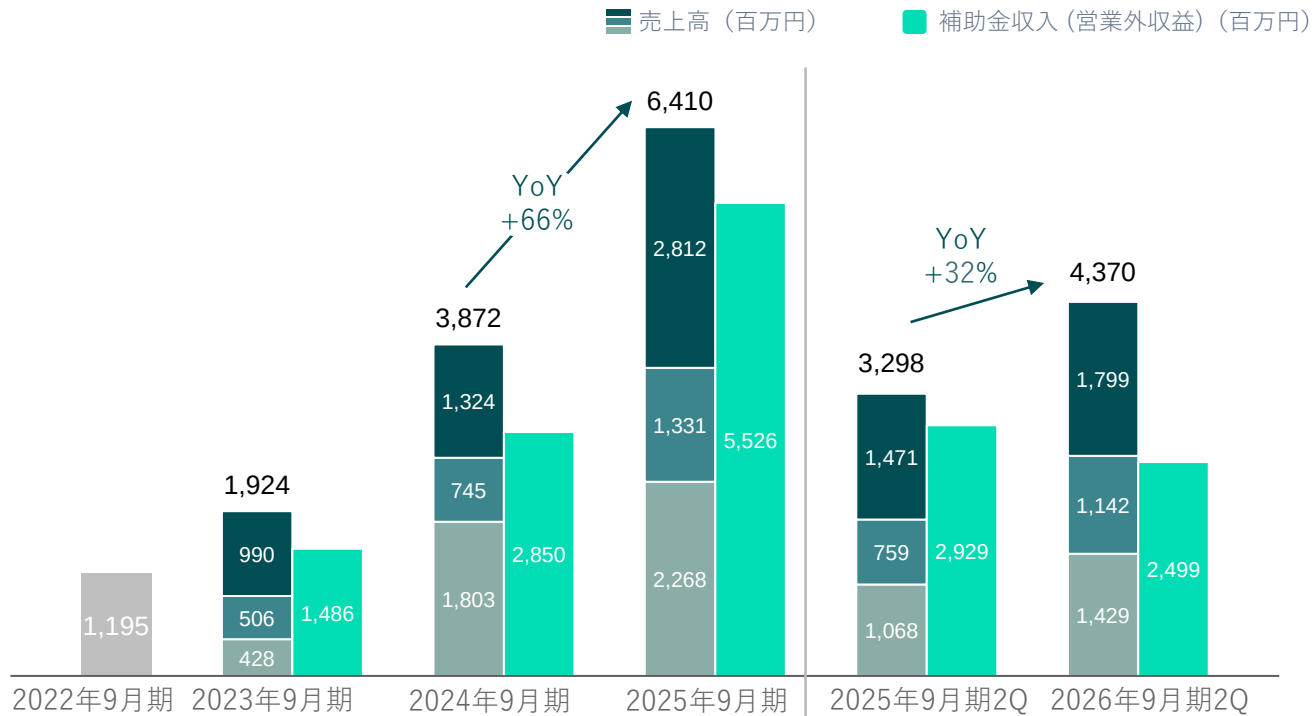
1. レーシングカー、ダンプトラック、監視用カート: 画像は参考イメージ。その他の画像は当社技術を搭載した実際の車両を示している

ビジネスモデル別の構成

再掲

今後数年はモビリティサービス・デベロップメントサービスが売上成長を牽引見込
加えて、政府からの強力な後押しを背景とした補助金収入を営業外収益として計上

売上高および補助金収入（連結、百万円）(1)(2)



1 モビリティサービス

地方自治体、交通事業者、MaaS事業者向け

- ・ システムインテグレーション
- ・ 車両販売
- ・ ソフトウェアアップデートを含む保守運用サービス

2 デベロップメントサービス

自動車OEM、特殊用途車両メーカー向け

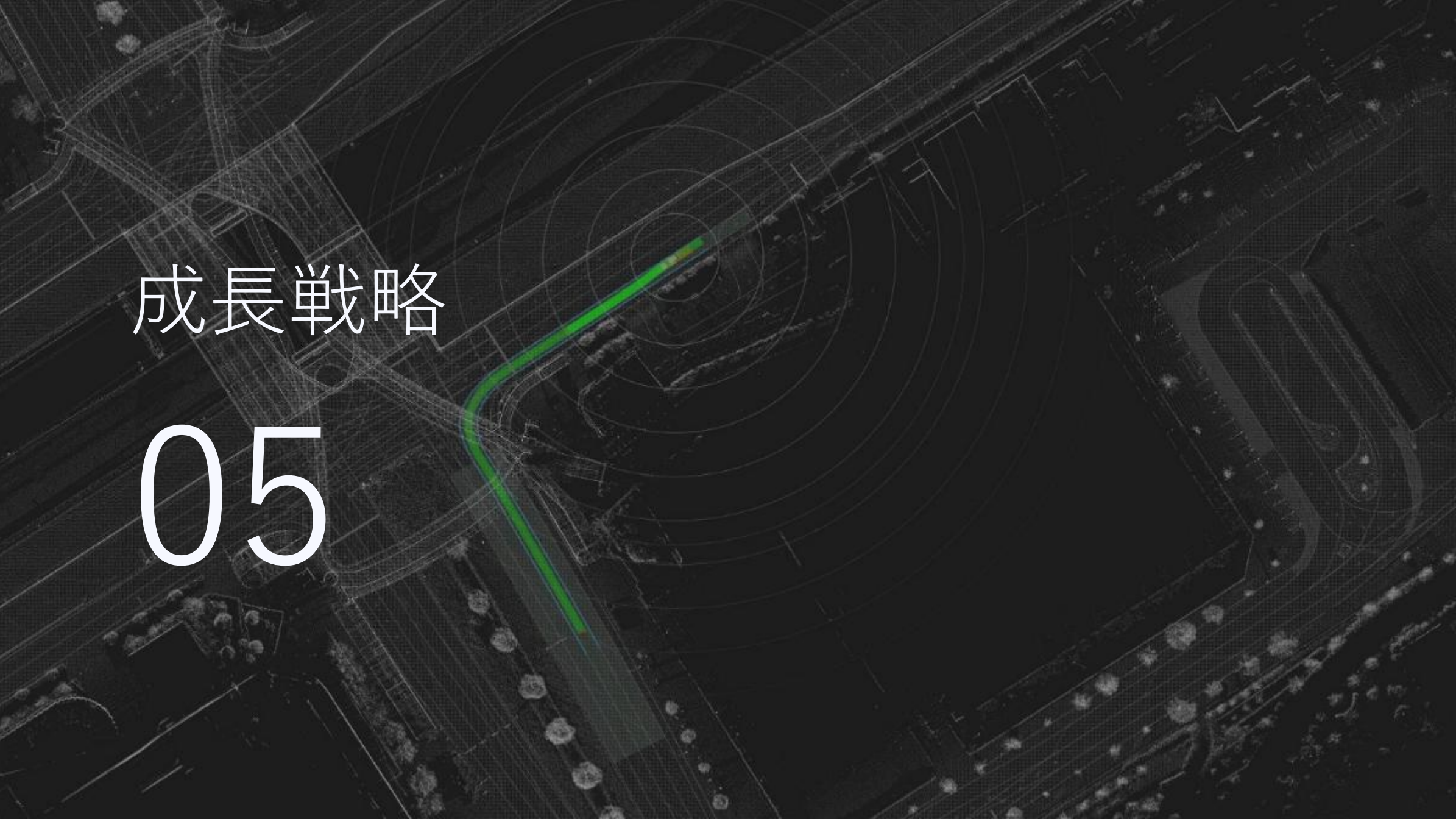
- ・ エンジニアリングサービス
- ・ ADK（Autonomous Driving Kit）販売
- ・ ソフトウェアライセンス

3 ソリューションサービス

研究機関、教育機関、技術導入の意向がある企業・政府機関・団体向け

- ・ ソフトウェアライセンス
- ・ ハードウェア販売
- ・ コンサルティングサービス

注記:
1. 2022年9月期は単体サービスとして管理していた為、単体サービスの指標を開示
2. サービス別の収益内訳は、管理会計ベースで表示

An aerial photograph of a city street grid. A series of concentric circles are drawn around a central point in the upper-middle section of the image. A path, highlighted in a vibrant green color, starts near the center of these circles and curves downwards and to the left, following a road. The path has a slight gradient, appearing brighter at the top. The overall image is in grayscale, with the green path providing a strong visual contrast.

成長戦略

05

ドメイン別戦略

特殊用途車両・バス/シャトルは先行者優位を生かした「先行逃げ切り」型である一方、トラック・タクシー・乗用車は自動運転技術のコモディティ化後に市場ポジションを確立する「後方追い上げ」型の戦略

市場ドメイン

特殊用途車両



バス / シャトル



トラック



タクシー



乗用車



フェーズ1：市場立ち上げ期

フェーズ2：技術のコモディティ化後

先行逃げ切り型 “First-Mover”

- 既に当社が高い市場シェアを有する
- 引き続き積極的に拡大し、市場におけるポジションを確立
- 先行優位の地位を維持
- 当社+Autowareパートナー⁽¹⁾で高い市場シェアを確保し、Autowareの経済圏拡大

後方追い上げ型 “Fast-Follower”

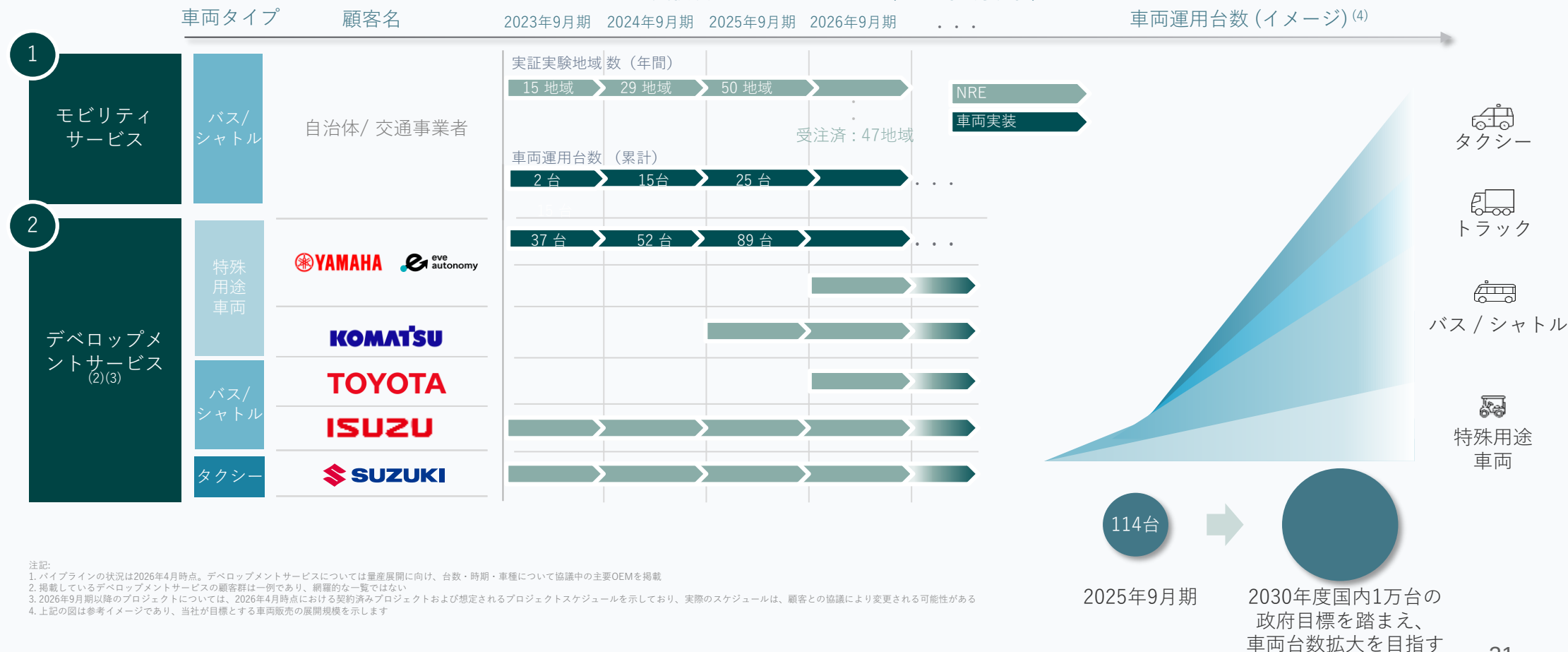
- 海外他社が多額の研究開発費を投下し、市場をリード
- 歴史に倣えば技術はいずれオープンソース化されるものであるため、現時点では当社は過度な投資は抑制
- 特殊用途車両、バス/シャトルで培った技術・ノウハウを横展開
- Autowareを活用した効率的な技術開発でキャッチアップ

注記:
1. 当社プラットフォームを導入し直接支援を行ってはいないものの、Autowareや当社のソリューションサービスを通じて間接的に支援している企業群

事業展開方針

モビリティサービスではバス／シャトルでの社会実装が、デベロップメントサービスでは量産に向けたOEMとのプロジェクトが進行中

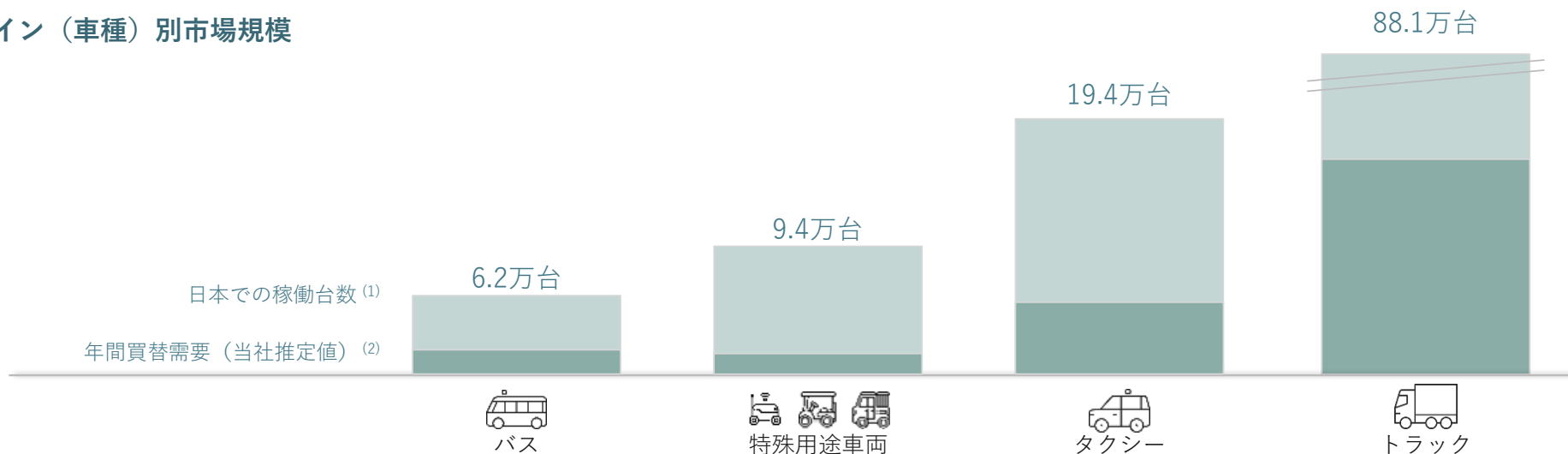
主なプロジェクト実績及びパイプライン ⁽¹⁾ (2026年4月現在)



市場ポテンシャル

当社は様々な車両タイプの市場を開拓することが可能
各ドメインでシェアを有するパートナーと連携し、当社技術が実装された車両の市場浸透を確実に進める

国内のドメイン（車種）別市場規模



Go-To-Market

モビリティサービス

デベロップメントサービス (3)

市場創造

TIER IV

当社ブランド車両

市場浸透

TOYOTA
ISUZU

KOMATSU
YAMAHA

SUZUKI

FUSO

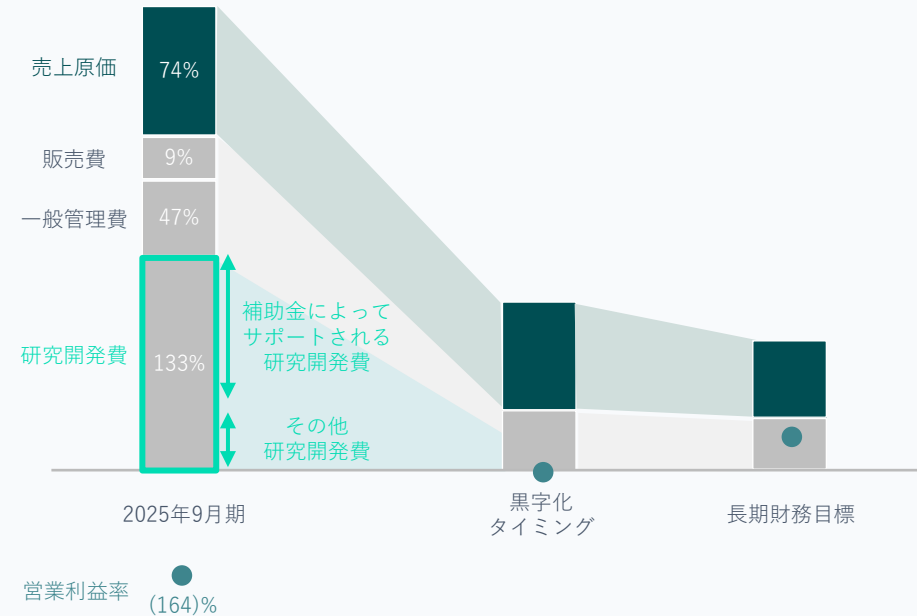


注記:
1. 車両タイプ別市場規模（既存の車両台数）のうち、バス・特殊用途車両・トラックの日本での稼働台数についてはArthur D Little（2024年5月、当社からの委託調査）を、タクシーについては全国ハイヤー・タクシー連合会「TAXI Today in Japan 2025」（2024年3月）の数値を参照
2. 年間買替需要: 既存の車両台数が変化しない前提のもと、車種タイプ別に既存の車両台数を想定耐用年数で除して算出。想定耐用年数: バス6年、特殊用途車両10年、タクシー4年、トラック5年と仮定
3. デベロップメントサービス顧客の一部を例示

営業黒字化に向けた道筋

利益率の高いデベロップメントサービスとモビリティサービスの成長、OEMの量産によるスケラブルな成長モデルの確立、オープンソースの活用による効率的な研究開発により早期の黒字化を目指す

営業費用（対売上高比）



売上原価
売上総利益率

- 規模拡大による
ユニットエコノミクス⁽¹⁾の改善
- OEMパートナーによる量産展開に伴い、リカーリング収益を拡大
(当社が車両を仕入・改造・販売するビジネス比率の低減)

販売管理費
営業利益率

- 予見性の高い研究開発費
- オープンソースコミュニティに存在する外部エンジニアによる研究開発への貢献（外部コード・コントリビューターの比率：68%⁽²⁾）
- 研究開発費関連の資産計上の可能性

注記:
1. 顧客1社あたりの採算性
2. 詳細については、P18~19を参照

開発進捗・今後の方針

これまでは主に自動運転レベル4の実現に向けた開発を進め、直近はこれを達成
 今後は多数の地域・路線への展開に向け、量産化に向けた開発や技術の可用性向上が主な開発テーマ

創業期

技術基盤の開発

- 自動運転レベル4の実現に向けたコア技術開発
- 実証実験での技術検証
- Autowareのエコシステム拡大リード
- 2023年までに施行された国内法整備をリード

直近数期

自動運転レベル4実現

- レベル4対応のEVバス「Minibus」開発・発売
- 国内初のレベル4認可取得その後、長野県塩尻市にて運転席無人での走行
- 100台弱規模の工場内搬送車両の実運用実現
- Autowareエコシステムの急速な拡大

現在～今後の予定

量産化・社会実装

自動運転の実装加速のため…

- OEMパートナーとの協業加速による量産化
 - OEM品質へのプラットフォーム品質向上
 - 自動運転向けの半導体開発等による製造コスト低減
- 技術の可用性向上
 - AIベース型自動運転の開発加速、大規模データ収集プラットフォームの構築等による適用可能な地域・走行環境拡大

2025年9月期においては約85億円の研究開発費を計上しており、今期においては同程度の水準維持を見込む。
 今後においても、開発ステージの進展に応じた研究開発を継続する方針（その他、上場調達資金使途はP.39をご参照）

中長期的な方向性

中長期的には、グローバル展開や自動運転技術の周辺領域における事業化を狙う

Technology enabler

Solution provider

日本における事業確立

モビリティサービス

- 定期運行フェーズへの移行
- エリアあたりの車両導入数増加

デベロッップメントサービス

- 量産フェーズへの移行

ソリューションサービス

- 政府委託事業の獲得
- Autowareエコシステム強化

グローバル展開



- 米国子会社設立
- カーネギーメロン大学との共同研究

モビリティサービス

展開実績



ソリューションサービス

展開実績



10か国以上



周辺領域への事業拡大

法人ソリューション

- 自動運転車両にかかわる保険、ファイナンス、整備、技術サービス等の法人向けサービス

二次交通

- 新たな輸送システムの開発



宇宙における自動運転

- 宇宙空間における技術応用

ソフトウェア以外のオープン化

ソフトウェア



+

車載半導体等

An aerial, grayscale image of a racetrack, likely a horse track, with a green line tracing a path through the center. Concentric circles are overlaid on the image, centered on the track. The text is white and positioned in the upper left quadrant.

経営指標・上場の目的

06

経営指標（1/2）

① 売上高の成長

自動運転は今後の成長が期待される技術であり、当社グループの目指す社会実装の進捗を示すため、売上高を重要な経営指標の一つとして認識

（単位：百万円）

		第9期 2024年9月	第10期 2025年9月	第11期中間連結会計期間 2026年3月
売上高	Mobility Service (モビリティサービス)	1,803	2,267	1,428
	Development Service (デベロップメントサービス)	744	1,330	1,141
	Solution Service (ソリューションサービス)	1,323	2,812	1,799

② 経常利益の推移

技術開発においては、世界における競争環境を認識し研究開発目標を立てつつも、過度に投資をしないことが重要である
事業活動による利益（事業利益）に加えて、政府補助金による支援も踏まえながら、
財務規律をもって研究開発投資を行う必要があると考えており、当社グループでは利益指標として経常利益を重視

（単位：百万円）

	第9期 2024年9月	第10期 2025年9月	第11期中間連結会計期間 2026年3月
経常利益（損失）	△4,834	△5,504	△2,385

経営指標（2/2）

③ 非財務KPIの推移

事業進捗・開発進捗を計るための指標として以下の非財務KPIを定義
定期的なモニタリングを実施し、各種プロジェクトの着実な進捗を確認

		第9期 2024年9月	第10期 2025年9月	第11期 中間連結会計期間 2026年3月
実証実験・実装地域数 ⁽¹⁾ （地域）		29	50	40
車両運用 ⁽²⁾ 台数 ⁽³⁾ （台）	公道	15	25	26
	閉鎖空間	52	89	93
開発プロジェクト顧客数 ⁽⁴⁾ （件）		7	9	13

「実証実験・実装地域数」

当社グループの技術及びサービスが各地域において社会実装段階に進展している状況を示す指標であり、将来的な事業拡大及び収益機会の拡大に直結する

「車両運用台数」

当社グループの自動運転システムが実運用に供されている規模を示す指標であり、運用実績の蓄積による技術高度化及びサービス品質の向上に加え、車両1台当たりの収益水準の動向を把握する上でも重要な指標

「開発プロジェクト顧客数」

顧客ニーズに基づく研究開発及び実証実験案件の広がりを示すとともに、顧客基盤の拡大状況を把握するための指標であり、中長期的な事業成長の源泉を把握する上で重要

注記:

1. 「実証実験・実装地域数」には、当社グループ車両を使用しての実証実験を実施、もしくは定期的に走行が行われている地域を含む。当該期間中の単年での数値

2. 「運用」とは、1台または複数台の自動運転車両を運行させるための管理をしていること（遠隔監視や日常整備・点検含む）

3. 「車両運用台数」には、以下の車両が含まれる。当該期間の期末時点での累計の数値

・公道：当社グループが販売する小型EV自動運転バスの車両台数

・閉鎖空間：当社の持分法適用関連会社である、株式会社eve autonomyが顧客に導入したeve autoの車両台数

4. 「開発プロジェクト顧客数」には、当社グループが受託済みの開発プロジェクトに係る当該期間中の単年での数値。開発フェーズが終了し量産フェーズに移行した場合には、本指標は減少することとなる

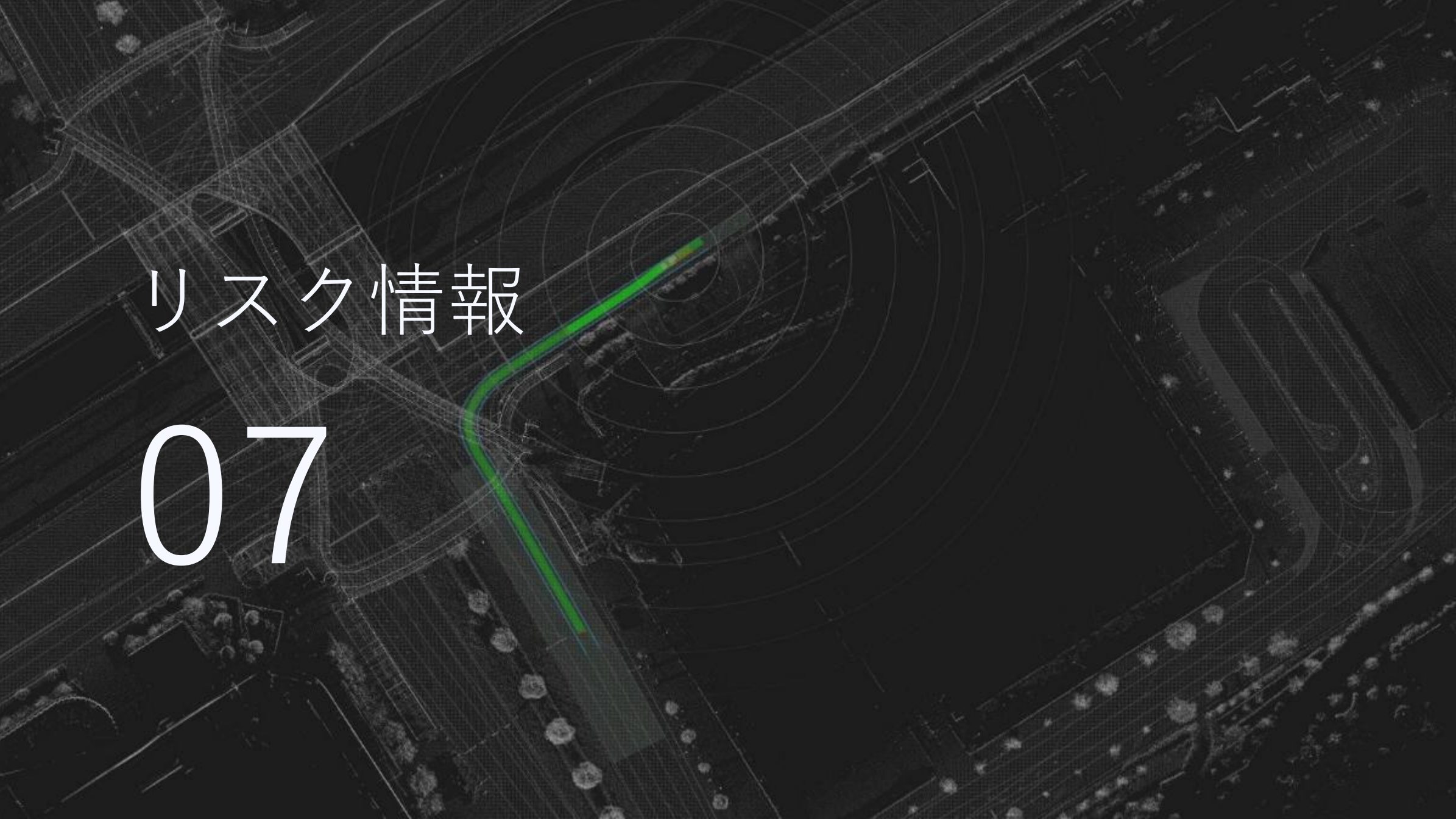
新規上場の目的、上場調達資金使途

新規上場の理由・目的

- 当社グループは、自動運転技術の高度化及び競争力強化を目的として、継続的に研究開発活動を推進しております。特に近年は、AI技術及び自動運転専用の半導体に関する開発投資を強化しており、今後も関連分野への研究開発費の継続的な支出増加を見込んでおります
- また、研究開発と並行して、足元はOEMとの量産が一層本格化するにあたり、大規模な供給を見据えたサプライチェーンの構築、車載ユニットのコストの低減に向けた製造・調達体制の強化、事業管理機能の強化などに重点的資金を供給する必要があります
- 上記実現に向けて、人材の採用費・人件費など組織体制の整備にも資金需要が見込まれることから、上場に際した公募資金の獲得は、当社の急速な事業成長を継続していくために、必要不可欠な要素と考えております

上場調達資金使途

資金使途項目	予定金額（百万円）	使途予定時期（百万円）			具体的な内容
		2026年9月期	2027年9月期	2028年9月期	
研究開発費用	8,771	900	3,900	3,971	AI技術及び自動運転専用の半導体の設計・開発に係る外注費用等
量産・事業拡張費用	8,272	400	4,000	3,872	国内外のサプライヤーとの直接的な提携強化や調達機能の強化 海外市場への本格的な事業展開を牽引する販売・マーケティング機能の拡充
組織拡張費用	3,404	500	1,700	1,204	自動運転技術の研究開発を担うエンジニア人材、及び複雑化する サプライチェーン管理やグローバルな事業運営を牽引する人材の 採用費及びコーポレート機能の拡充にかかる人件費等
調達総額	20,447	1,800	9,600	9,047	

An aerial photograph of a city street grid. A series of concentric circles are centered on a point in the upper-middle part of the image. A path, highlighted in green and blue, starts from the center and extends downwards, following a road. The path is wider at the top and narrows as it goes down. The text 'リスク情報' is overlaid on the left side of the image.

リスク情報

07

リスク情報 (1/4)

当社グループは自動運転というディープテック領域で事業を展開しており、特に当社の企図する量産化に係るビジネスモデルや対象市場が未だ発展途上にあることから、技術開発、社会実装及び市場形成の各段階において不確実性を伴っております。また、自動運転システムの開発及び量産化に向けた取り組みは、多くの時間及び研究開発投資を要するとともに、すべての開発や実証実験、量産化が当初の想定通りに進捗又は実現する保証はありません。このため、当社グループの事業は、その性質上、一般的な事業と比較して相対的にリスクが高い可能性があります。このように、当社グループの事業はその性質上、様々な不確実性とリスクを有しており、当社株式への投資は、一般投資社による投資対象としては相対的にリスクが高いものといえます。当社株式に関する投資判断は、当社グループの事業の性質、事業環境、研究開発・実証実験の状況、不確実性、リスク等を慎重に検討した上で行われる必要があります。事業遂行上の影響度の高い重要なリスクを42-44頁に記載していますが、その他のリスクは有価証券届出書の「事業等のリスク」をご参照ください。

リスク情報 (2/4)

事故の発生に関するリスク

可能性	影響度	発生時期
小	大	未定

<リスクの内容>

当社グループの属する自動運転業界においては、交通事故発生リスクが存在します。当社が製造に関与する自動運転車に関して重大な交通事故が発生した場合には、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。まず、自動運転における責任関係の概要につき、日本国内の公道での走行に関連する法令を前提に、一般的な説明をします。自動運転にはレベル0からレベル5が存在し、当社グループの事業はレベル4あるいはレベル2に分類されます。レベル4は特定の条件下においてシステムが全ての運転操作を行う状態、レベル2は、運転操作の主体は運転者で、アクセル・ブレーキ操作及びハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態、と定義されております。当社では、人手不足等の社会課題解決を背景に自動運転レベル4のシステムを提供しておりますが、レベル4での運用を開始するまでの期間においては、レベル2でのデータ収集や実験等を実施しております。自動運転レベル2においては、運転の主体が運転者であり、システムは「運転支援」の位置づけであります。通常の量産車における安全運転支援機能と同様の責任関係となります。より具体的には、運転者の民事責任に関しては、民法第709条に基づく不法行為責任や道路交通法第70条に基づく安全運転義務の違反に基づく責任、自賠法（自動車損害賠償保障法）第3条に基づく運行供用者責任、製造物責任法第3条に基づくメーカー責任に分解されます。他方で、自動運転レベル4は、運転者不在を前提とした制度であります。自動運転レベル4運行である「特定自動運行」は、道路交通法上の「運転」に該当しないため、従来型の運転者責任は事実上問題になりません。他方で、運行供用者責任や製造物責任法に基づくメーカー責任は自動運転レベル2と同様になお適用されます。自動運転レベル4運行中に事故が発生した場合には、特定自動運行実施者または車両保有者の運行供用者責任に基づき保険会社等が被害者救済を行い、その後、自動運転システム起因の事故であった場合には保険会社等からメーカーへ求償されるという流れが想定されます。当社のMobility Service（モビリティサービス）においては、当社が自動車OEMからベース車両を調達し、自動運転システムを架装した上で、顧客に提供する場合や、自動運転用ハードウェアを販売する場合もあるため、製造物責任法に基づくメーカーとしての責任を負う可能性があり、また、当社のDevelopment Service（デベロップメントサービス）においては、OEM等の顧客が自社製品として販売を予定する量産車両への自動運転機能の搭載を見据え、当社プロダクトの提供並びに共同開発及び技術協力を行っているため、当社が当該車両の保有者又は運行主体とならない場合であっても、当社の提供する自動運転システム等の欠陥に起因して事故が発生した場合には、製造物責任法に基づくメーカーとしての責任を負う可能性があります。また、当社が特定自動運行実施者又は車両保有者として関与する場合には、運行供用者責任を負う可能性があります。

<対応策>

当社グループでは、自動運転中の事故を未然に防ぐため、ハードウェア・ソフトウェアの出荷・リリース前の検査やゲートレビューの実施、自動運転ルートに関するリスクアセスメントの実施、自動運転前の事前社内審査を行うことにより、事故の発生リスクの最小化に努めております。結果、2026年5月現在、公道における人身事故件数は0件となっております。また、事故を含むインシデントが発生した場合の社内通報窓口を設置し、全従業員に対する研修を実施し周知を図り、対応ルールに基づいた運用を行っております。これにより、インシデントが発生した場合でも適切かつ迅速な対応が行われています。加えて、当社グループが所有する公道を走行する自動運転車両は損害保険ジャパン株式会社の自動運転専用保険に加入し、物損事故又は人身事故が発生した場合の損害賠償の被請求リスクに備えております。当該保険は、損害保険ジャパン株式会社が開発した自動運转向けの任意自動車保険であり、通常の任意自動車保険ではカバーできない自動運転特有のリスクまでカバーされております。もっとも、補償内容は損害保険ジャパン株式会社と協議のうえ設定しているものの、自動運転サービスは未だ広く普及してはいないため、補償内容にかかるマーケットスタンダードは形成されておらず、損害保険他社が開発・提供中の保険とは補償内容が異なる可能性があり、必ずしも自動運転に係る全てのリスクを実際にカバーできるとは限りません。また、当社グループが所有しない自動運転車両に対しても、当社グループが提供する自動運転システム又はハードウェアに欠陥がある場合には、当社が製造物責任法に基づくメーカー責任を受ける可能性があります。これに対し、当社は企業総合賠償責任保険内において製造物責任特約を付すことで、リスクの低減に努めております。このようにリスクの低減あるいは転移に向けた施策を講じてはいるものの、将来に向けても重大事故が発生しないことを保証することは困難であり、重大事故が発生した場合には、上記保険でもカバーできない多額の費用負担、当社グループ及び当社グループ製品に対する信頼性の喪失、官公庁による支援の打ち切り等により、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。さらに、当社グループ以外の第三者による自動運転に関する重大事故等が発生した場合には、自動運転技術全体に対する社会的評価が低下し、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に間接的な影響を及ぼす可能性があります。

リスク情報 (3/4)

政策動向の変化 に関するリスク

可能性 影響度 発生
時期

中 中 中期

<リスクの内容>

当社グループの主要事業領域である、自動運転市場は将来の成長が期待される市場でありますが、グローバルにおいても黎明期にあたります。また、日本国内の自動運転市場においては、技術開発の推進や社会実装の促進のために、日本政府及び地方自治体等の官公庁による制度面・金銭面での支援がなされております。政府政策にも自動運転は重点領域として位置づけられているため、当社グループでは政府による支援が今後も継続すると予測しており、新規製品及びサービスの研究開発を積極的に展開していく計画であります。しかしながら、当社の研究開発に係る費用は一部日本政府からの補助金に依存していることから、経済情勢や景気動向、政策動向の変化により、自動運転事業に対する補助金の交付が減少するような場合には、研究開発に重大な支障が生じる等、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

<対応策>

当社グループでは上記リスクへの対策の一環として、官公庁や業界団体等との継続的な意見交換を通じて、政策動向に関する情報収集に努めるとともに、特定の政策支援に過度に依存しない事業運営を志向し、民間企業向け案件や海外市場の開拓を進めることで、政策動向変化による影響の低減を図っております。また、当社では執行役員・CSOの所管するCEO室において、政府渉外の専門部門を設置しており、国土交通省、経済産業省、警察庁、内閣府等の中央省庁や東京都等の地方自治体との連携を行っております。

法的規制 に関するリスク

可能性 影響度 発生
時期

小 中 長期

<リスクの内容>

当社グループの事業活動においては、自動運転分野に係る法令に限らず、企業法人として遵守すべき各種法令への対応が求められており、これらへの抵触が生じた場合には、事業運営に影響を及ぼすリスクがありますが、当社グループでは関係法令の動向を踏まえ、適切な対応に努めております。また、当社グループの事業領域である自動運転においては、道路運送車両法、道路交通法等の関係法令を遵守する必要があります。我が国においては、2019年に道路運送車両法が、2023年に道路交通法が改正され、自動運転レベル4による運行が可能になりました。この法体系に基づき、当社グループ、パートナー企業、及び顧客企業・団体では自動運転車両の運行に先立ち、国土交通省（地方運輸局）、都道府県公安委員会といった所管省庁からの許認可を受け、許認可内容に基づき適切に運行を行っており、これらの認可は、自治体ごとの区分に加え、バス路線ごと及び車両ごとに取得しております。また、自動運転は成長途上の産業であることから、今後法改正等が実施されることも想定されます。当社グループは我が国の自動運転開発において主導的な立ち位置に属すると認識しており、関係省庁との関係性を構築していることから、最新の法改正などの情報を逐次捉えることが可能だと考えております。しかしながら、法改正等により、自動運転の許認可を受けることが難しくなる、あるいは多大な工数が要する等の影響が発生する可能性も否定しきれず、そうした場合には、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。また、自動運転に係る許認可は、現時点では個別案件ごとに取得する必要があるものの、その審査基準は一定程度共通していることから、特定の地域や案件における事故や不具合等が発生した場合には、他の地域や案件における許認可の取得や更新に影響を及ぼす可能性があります。

<対応策>

前述の通り、当社では執行役員CSOの所管するCEO室において、政府渉外の専門部門を設置しており、国土交通省、経済産業省、警察庁、内閣府等の中央省庁や東京都等の地方自治体との連携を行っております。法令改正の動きがあった場合には事前に共有を受け、当社の意向を反映可能な体制を構築しております。

リスク情報 (4/4)

自動運転に係るセンサーや演算装置類等の需給逼迫リスク

可能性 影響度 発生時期

中 中 中期

<リスクの内容>

世界的に半導体を中心とした電子部品の需給が逼迫している状況にあります。当社では、センサー・演算装置類の電子部品を含む主要部品を対象にPSI管理を実施し、適正な在庫量の維持に努めております。しかしながら、需給逼迫状況の急速な変化によって、前述の部材や、その他事業運営に必要な部材・部品の入手が困難な状況が発生した場合、当社グループの自動運転車両の生産計画に影響を及ぼし、結果、当社グループの財務を含む経営成績に影響を及ぼす場合があります。

なお、部材別にみると、自動運転車に用いている車載コンピュータは中国サプライヤーからの調達ではなく、LiDARについては中国サプライヤーからの調達ではありますが汎用品であります。ゆえに、米中デカップリングといった地政学リスクは当社においては限定的であります。

<対応策>

ファイナンスユニット SCM部⁽¹⁾が主管となり、主要部材に関するPSI管理を行い適正在庫水準を常に維持するようにしております。

システム障害に関するリスク

可能性 影響度 発生時期

小 中 未定

<リスクの内容>

当社グループでは、自動運転ソフトウェアや運行管理システムといった自動運転車両の運行に必要なシステムを開発し提供しております。サイバー攻撃や不正アクセス等により重要データの流出や車両の乗っ取りや意図的な破壊工作が発生した場合、ITインフラ機器の障害、コンピュータウイルスへの感染、自然災害、その他不測の事態が生じることによりシステムトラブル等が生じた場合、加えて第三者によるデータの不正使用等が生じた場合には、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループは、製品開発やサービスの提供にあたってのデータの保存等をクラウドベースのインフラを提供する第三者プロバイダーに依存しています。これらの第三者プロバイダーの運営において、障害や不正アクセス等が生じた場合においても、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

<対応策>

当該システムの安定的かつ安全な運用に向けて、セキュリティ対策、ネットワークの監視、ペネトレーションテスト等を行い、安定的かつ安全に運用できるように対策を講じております。

特定の経営者等への依存に関するリスク

可能性 影響度 発生時期

小 中 未定

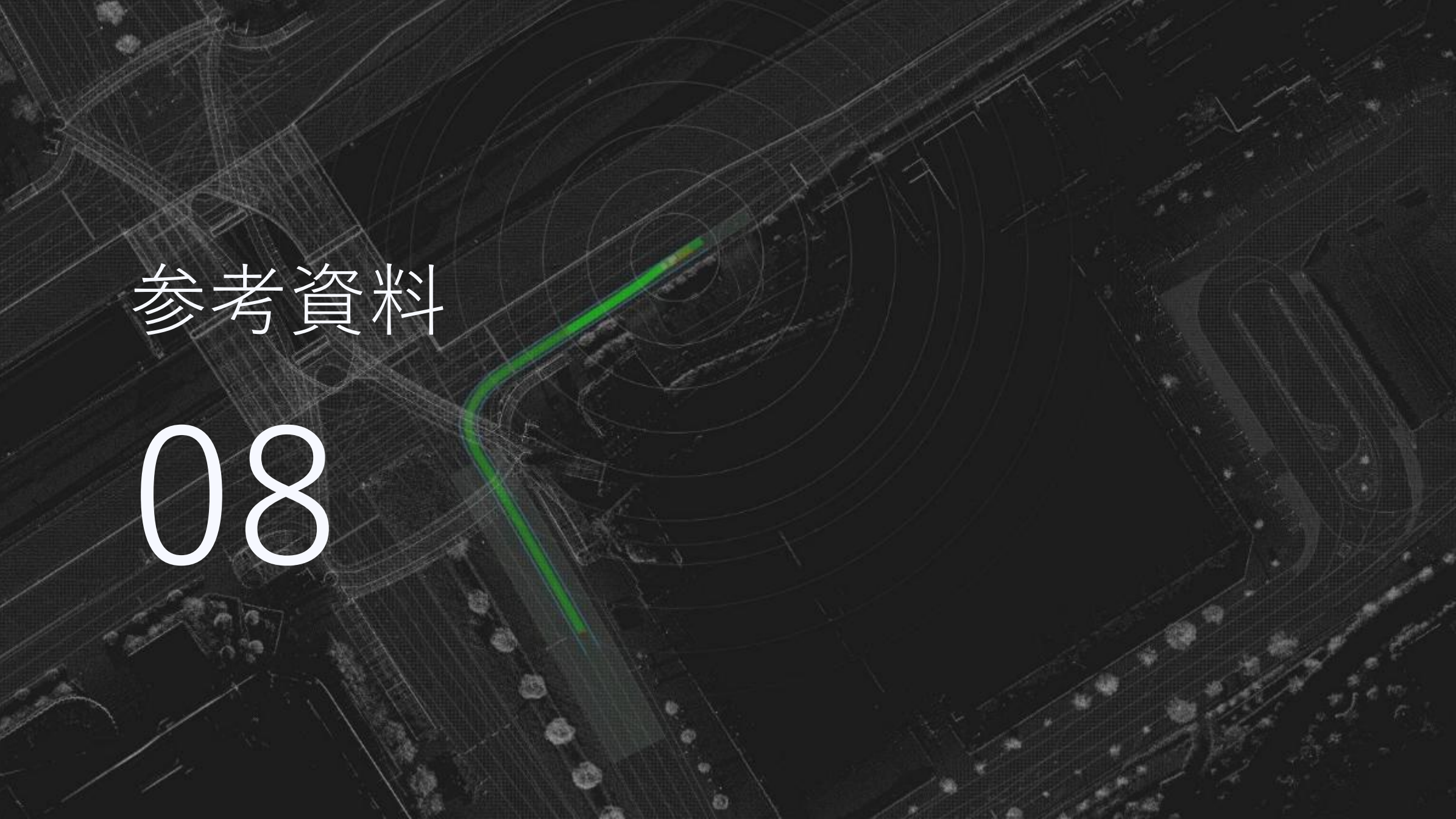
<リスクの内容>

当社代表取締役CEOの加藤真平は、当社の創業者であり、経営方針・経営戦略の策定や業界における人脈の活用等、重要な役割を果たしております。当社グループでは、経営幹部の育成を図ることにより、同人への過度な依存の脱却に努めておりますが、現時点においては、未だ同人に対する依存度は高いと考えております。今後、何らかの理由により同人による当社グループの業務遂行が困難になる場合には、当社グループの事業展開や財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

<対応策>

CEOのもと、ユニットで構成される組織設計をし、各ユニットは執行役員CxOが責任者を務める形としております。このことにより、CEOから執行役員CxOへの権限移譲を進め、同人に対する依存度の低減を図っております。加えて、次世代の経営幹部およびミドルマネジメント層の育成を目的とした「階層別教育」を継続的に実施しております。各階層に応じたマネジメントスキルや経営判断能力の向上を図ることで、特定個人に依存しない強固な組織基盤の構築と、将来的な後継者層の厚みの確保に取り組んでおります。

注記:
1. SCM部：供給連鎖を統合的に管理するSupply Chain Managementの略称であり、資産・在庫の適正管理から輸出入・集中購買までを扱い、サプライチェーン全体の最適化と統制を推進する部門

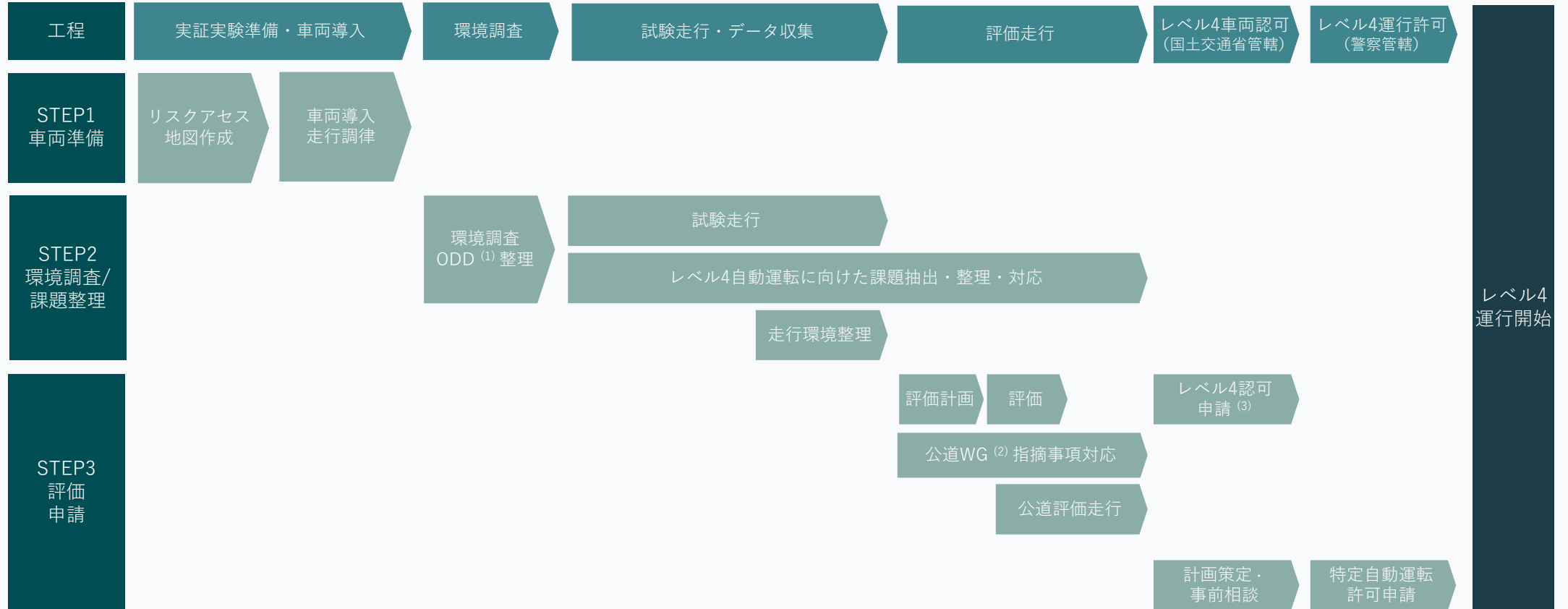
An aerial photograph of a city street grid. A path is highlighted in bright green, starting from the top center and curving downwards. Concentric circles are drawn around a point on this path. The text '参考資料' is overlaid on the left side of the image.

参考資料

08

許認可の内容、取得にかかるプロセス

レベル4の許認可取得には複雑なプロセスを経ることが必要だが、当社はこの領域のパイオニアとして豊富な実績を有する



注記:
 1. ODD : Operational Design Domainの略。自動運転システムが作動する前提となる走行環境条件
 2. 公道WG : 国土交通省の車両安全対策検討会の下に設置されている公道走行Working Groupの略
 3. 走行環境条件付与基準緩和申請

連結損益計算書

百万円	2022年9月期	2023年9月期	2024年9月期	2025年9月期	2025年9月期 2Q	2026年9月期 2Q
売上	1,195	1,923	3,871	6,410	3,298	4,369
前年同期比	N/A	61%	101%	66%	N/A	32%
売上総利益	690	1,010	1,428	1,650	1,351	1,812
売上総利益率	58%	53%	37%	26%	41%	41%
- 販売費 ⁽¹⁾	(42)	(51)	(338)	(594)	(234)	(457)
- 研究開発費 ⁽²⁾	(2,986)	(4,138)	(5,670)	(8,551)	(4,376)	(4,044)
- 一般管理費 ⁽³⁾	(1,428)	(1,760)	(2,649)	(3,010)	(1,476)	(1,412)
営業利益	(3,766)	(4,940)	(7,229)	(10,506)	(4,735)	(4,102)
営業利益率	(315)%	(257)%	(187)%	(164)%	(144)%	(94)%
経常利益	(4,038)	(3,773)	(4,835)	(5,504)	(2,048)	(2,385)
経常利益率	(338)%	(196)%	(125)%	(86)%	(62)%	(55)%
参考) 補助金収入 (営業外収益)	0	1,486	2,849	5,525	2,928	2,498
純利益	(4,085)	(3,932)	(4,824)	(4,809)	(2,058)	(2,470)
親会社株主に帰属する当期純利益	(4,085)	(3,932)	(4,834)	(4,799)	(2,055)	(2,470)
純利益率	(342)%	(204)%	(125)%	(75)%	(62)%	(57)%

注記:

1. 販売費: 当社の内部定義に基づく費用区分であり、主に営業活動に関与する人員(営業担当者、管理サポートスタッフ、事業管理スタッフ)に係る人件費および旅費交通費等を含む

2. 研究開発費: 会計上の科目としての研究開発費(R&D)を指し、主にエンジニアに係る人件費および外注費を含む

3. 一般管理費: 販売費及び一般管理費から、販売関連費・研究開発費を控除した数値であり、当社の内部定義に基づく費用区分。主に人件費や間接費などのコーポレート関連費用を含む

補助金プロジェクトの採択実績・今後の展開

日本市場におけるパイオニアとして数々の補助金プロジェクトに採択。今後も継続的な案件機会を見込む

						2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期	2027年3月期	2028年3月期	2029年3月期	2030年3月期	2031年3月期
#	プロジェクト ⁽¹⁾	テーマ	顧客	期間 (最長)	TIER IV 総採択額 ⁽²⁾	計上項目	2023年9月期	2024年9月期	2025年9月期	2026年9月期	2027年9月期	2028年9月期	2029年9月期	2030年9月期
複数年プロジェクト														
1	GI ⁽³⁾	自動運転ソフトウェア	経済産業省	2022/9~2031/3	109.7億円	営業外収益	6.7億円 (6.4億円)	16.8億円 (17.1億円)	21.7億円 (21.7億円)	22.3億円	21.1億円	21.0億円	最大39.8億円 ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	
2	AI2 ⁽³⁾	自動運転SoC	経済産業省	2024/8~2027/3	15.2億円	営業外収益			4.1億円 (1.7億円)	5.9億円	5.2億円		*期間がFY31/3まで延長された場合の潜在的な受領見込み	
3	DTSU	電動化モジュール	経済産業省	2023/9~2026/3	20.0億円	営業外収益		4.0億円 (3.7億円)	8.0億円 (10.0億円) ⁽⁶⁾	8.0億円				
4	SBIR	地方公共交通	経済産業省	2024/6~2028/3	51.7億円	営業外収益			13.6億円 (8.3億円)	15.0億円	12.8億円	10.3億円		
5	Edge-AI	フィジカルAI向けチップ	経済産業省	2025/12~2030/3	9.1億円	売上				0.1億円	0.9億円	2.8億円	2.8億円	2.5億円
単年プロジェクト														
6	Taxi	モビリティDX (ロボタクシー)	経済産業省	2024/8~2025/3	5.3億円 (単年)	営業外収益			5.3億円 (4.2億円)					
7	Truck	モビリティDX (トラック)	経済産業省	2024/8~2025/3	2.5億円 (単年)	営業外収益			2.5億円 (2.5億円)					
8	I-Data	データインテグレーションシステム	経済産業省	2024/5~2025/3	16.7億円 (単年)	売上			16.7億円 (12.8億円)					
9	LD	大規模データセット	経済産業省	2025/3~2026/3	20.8億円 (単年)	売上				20.8億円				
10	Global South	サウジアラビアにおける事業開発	経済産業省	2025/4~2026/2	0.3億円 (単年)	売上				0.3億円				
11	AGV	国会定期便	経済産業省	2025/9~2026/3	0.4億円 (単年)	売上				0.4億円				
12	Data2	道路インフラ&自動運転向けデータインテグレーション	経済産業省	2025/9~2026/3	2.0億円 (単年)	売上				2.0億円				
13	CVDTSET	AIデータインフラ	経済産業省	2026/1~2026/12	9.5億円 (単年)	売上				9.5億円				

完了フェーズ
通知書記載金額
(実際の消化額)⁽⁷⁾

進行中 / 将来フェーズ

交付決定済

延長決定前 / 交付決定前

注記:
1. GI：グリーンイノベーション基金事業/AI2：省エネAI半導体・システム設計技術開発事業/DTSU：ディープテック・スタートアップ支援事業/SBIR：SBIRフェーズ3基金事業（中小企業イノベーション促進事業）/Edge-AI：次世代エッジAI半導体開発事業/Taxi & Truck：モビリティDX推進に向けた無人自動運転開発・実証事業/I-Data：産業DXのためのデジタルインフラ整備事業/デジタルライフライン早期実装のための基盤開発事業/LD：地域の移動課題解決に向けた自動運転サービス開発・実証支援事業/Global South：日本の技術移転によるグローバルサウス産業協力プログラム/AGV：CASE対応（無人自動運転等）実証・支援事業（自動車の公的調達促進）
2. 記載の補助金額は、当社に交付が見込まれる金額（上限額ベースの試算）であり、プロジェクト内容や対象経費の変動により、実際の受領額は異なる可能性がある
3. 一定期間において補助金の交付が決定しているが、交付期間より後の期間では補助金の交付が未決定。当社は延長できるものとして政府機関に申請書を提出しており、申請書に基づく金額を記載。但し補助金の交付が決定するに至る保証はなく、交付が決定に至った場合でも、実際の交付金額が当社申請書の内容と異なる可能性がある
4. 交付書面によれば、インセンティブとして25億円（2022年度～2030年度合算した上限）を追加で2030年度末に受領する可能性がある
5. 将来見込額は、当社が申請した上限想定額から、過去に受領済およびFY2028上期までに受領見込みの金額を控除して算出している。またこれは、経済産業省から現時点で提示されている想定交付額に基いている一方、将来において経産省からの通達によって確定するため、実際の受給金額は上記見込額と異なる可能性がある
6. 当社からの追加申請の取り下げにより、若干額の減少（減額分は来期以降への繰り越し）となる可能性がある
7. 採択通知に補助金の金額が記載されているものの、最終的な確定金額を実際の消化金額として括弧で記載。プロジェクトの進捗によって実際の消化額が採択額を下回る、もしくは上回る可能性がある

経営メンバー (1/2)



加藤 真平
代表取締役CEO

2015年、株式会社ティアフォーを創業

Autowareの開発者であり、The Autoware Foundationの共同創設者兼理事長 (2018-2025/4)

2025年より東京大学大学院にて特任准教授を務める。以前は同准教授/特任准教授 (2016-2023)

過去には東京大学、カーネギーメロン大学、カリフォルニア大学にて博士研究員として勤務

専門：コンピュータアーキテクチャ、オペレーティングシステム、並列分散システム



阪口 聡志
取締役CFO

2018年の参画以降、CFOとしてコーポレート・ファイナンス全般を統括

主要な資金調達を全て主導し、累計390億円の資金調達を実現

以前は複数のベンチャーにて資金調達・経営管理・上場準備に従事

過去には有限責任監査法人トーマツ勤務。2012年に公認会計士取得

経営メンバー (2/2)



新海 正史

CSO (Chief Strategy Officer)

当社の成長を支える戦略的投資とパートナーシップを主導。2023年入社、以前は大手保険会社で自動車メーカーとの協業を推進し、自動運転分野における業界横断的な取り組みを促進



高島 芳仁

CTO (Chief Technology Officer)

CTOとして研究開発を統括し、自動運転車の成長に向けたイノベーションを主導。MicrosoftやAmazonにて0→1の新規製品開発経験を持ち、コンピュータサイエンスと数学のバックグラウンドを有する



川崎 達生

社外取締役

ユニゾン・キャピタルの取締役会長。電子機器、自動車、消費財など多岐にわたる分野のポートフォリオ企業と関与。以前はGoldman SachsとMcKinseyに勤務、米国にてFintechスタートアップを創業からIPOまで導いた。Harvard Business SchoolでMBA取得。慶応義塾大学経済学部卒業



三好 航

COO (Chief Operating Officer)

COOとして自動運転事業および製品戦略を統括。2020年入社。インフラ企業やPEファンドを経験。Harvard Business SchoolでMBA取得。慶応義塾大学法学部卒業



継岩 直充

CIO (Chief Information Officer)

CIOとしてITおよびセキュリティ施策をリードすると共に全社リスクマネジメントを担当。スタートアップCTO、Yahoo、コナミ、Microsoftで重要な役割を歴任



北野 宏明

社外取締役

ソニーグループのチーフ・テクノロジー・フェロー、およびソニーコンピュータサイエンス研究所 (Sony CSL) の代表取締役所長兼CEO。1984年にNECに入社し、1993年にソニーCSLに移籍、2011年に同社CEOに就任。2021年に人工知能学会 (AAAI) のフェローに選出



村岡 広紀

CHRO (Chief HR Officer)

2025年に当社にCHROとして入社。日立製作所、PwCジャパン、楽天において人事部門の上級職を歴任。京都大学文学部卒業、社会保険労務士の資格を有する

用語集

オープンソース	ソフトウェアの設計図に相当するソースコードを一般に公開し、誰もが自由に利用・改良・再配布できる方式	実証実験	自動運転レベル4の許認可取得に向け、自動運転車両の運行試験を行うこと
自動車OEM、OEM	自動車業界における、完成車メーカーに関する一般名称	実装	自動運転車両がバス路線等の交通インフラに導入されていること
Tier1（ティアワン）サプライヤー	OEMに直接納品をするサプライヤーのこと。一般に、車載部品の大手サプライヤーを指す	定期運行	自動運転レベル2かレベル4に関わらず年間を通して決められた時刻表で継続的に自動運転がなされていること
ソースコード	ソフトウェアの機能や処理内容を記述したプログラムの設計図	運行	自動運転車両を走行させていること（年間を通して運行しているか/短期間の運行か、自動運転レベル2かレベル4かは問わない）
リファレンスデザイン	「Autoware（オートウェア）」に含まれる要素技術を基盤とし、車両毎に必要なとされる技術を抽出し、自動運転の実現に必要なソフトウェアとハードウェアの構成を標準化した設計モデル	運用	1台または複数台の自動運転車両を運行させるための管理をしていること（遠隔監視や日常整備・点検含む）
マイクロオートノミー・アーキテクチャ	当社グループが独自に提唱する自動運転車両の開発構成思想。共通の要素技術群を基盤としつつ、用途・車種の異なる複数の事業領域に対し、効率的かつ柔軟に自動運転レベル4対応車両の開発・展開を可能とする。サードパーティー製のハードウェアやソフトウェアとの統合も前提とする	量産	自動車OEM・産業機械メーカー等のメーカーにより、当社の自動運転システムを搭載した車両が製造・販売されること（試験用途向けの製造は除く）
ラストワンマイル	自動運転の実現において、それぞれの顧客が必要とする固有の機能だけに特化した最終的な開発部分	地域	地方自治体、および空港や駐車場などの特定区域を指す

Disclaimer

本プレゼンテーション資料は、株式会社ティアフォー（以下「当社」といいます。）の企業情報等の提供のみを目的として作成されたものであり、国内外を問わず、当社の発行する株式その他の有価証券への勧誘を構成するものではありません。米国、日本国又はそれ以外の一切の法域において、適用法令に基づく登録若しくは届出又はこれらの免除を受けずに、当社の有価証券の募集又は販売を行うことはできません。本プレゼンテーション資料の全部又は一部は、当社の承諾なしに、いかなる方法若しくは媒体又は目的においても、複製、公表又は第三者に伝達（直接であるか間接であるかを問いません。）することはできません。

本プレゼンテーション資料には、当社に関連する見通し、計画、目標などの将来に関する記述がなされています。これらの記述には、「信じる」、「予想する」、「予期する」、「計画」、「戦略」、「予測する」、「見込み」、「可能性」や将来の事業活動、業績、出来事や状況を説明するその他類似した表現が含まれることがありますが、これらに限られるものではありません。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報をもとに、将来の不確実な要素に関する一定の前提（仮定）の下、本プレゼンテーション資料の作成時点における当社の判断に基づいて記載したものであります。したがって、これらの将来に関する記述は、様々なリスクや不確定要素に左右され、実際の結果は将来に関する記述に明示又は黙示された予想とは大幅に異なる場合があります。これらの将来に関する記述に全面的に依拠することのないようご注意ください。

本プレゼンテーション資料に記載された過去の財務情報は、当社の財務諸表又はその他の財務数値に基づいており、その一部は当社の独立監査人による監査又はレビューを受けておりません。また、本プレゼンテーション資料には、日本で一般に公正妥当と認められる会計基準（以下「日本基準」といいます。）に基づかない調整後財務指標が含まれています。これらの調整後財務指標には様々な重要な制限が設けられており、日本基準に基づく財務情報に代替するものではありません。調整後財務指標は、日本基準その他の会計基準に基づく数値と比較することはできず、また、他社における同様の名称の財務指標と比較することもできません。これらの調整後財務指標に関する記述に全面的に依拠することのないようご注意ください。本プレゼンテーション資料に記載された情報は、断りなく変更される可能性があります。

また、本資料に含まれる当社以外に関する情報は、公開情報等から引用したものであり、かかる情報の正確性、適切性等について当社は何らの検証も行っておらず、またこれを保証するものではありません。

なお、今後の当資料の更新は、每期本決算発表後の12月頃を目途に実施する予定です。