

事前質問登録フォーム：<https://forms.gle/yUB9H7VNUPgj9mSH6>

個人投資家向け決算説明会にて、頂戴したご質問に回答いたします。
(※多くのご質問を頂戴した場合は全ての質問への回答は難しい点、予めご了承ください)

TIER IV

株式会社ティアフォー（証券コード：593A）

2026年8月14日
(決算説明会：8月19日)

2026年9月期 第3四半期 決算説明資料

本日のスピーカー（決算説明会）



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 工学系研究科 技術戦略学専攻にて特任准教授を務める。以前は情報理工学系研究科にて准教授 / 特任准教授を務める (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年のティアフォー参画以降、CFOとして当社ファイナンス業務全体を統括

当社の主要な資金調達を全て主導し、600億円超の資金調達を実現

ティアフォー参画以前は、複数のベンチャー企業にて、資金調達・投資・経営管理・上場準備業務に従事

過去には、有限責任監査法人トーマツでも勤務経験があり、2012年に公認会計士取得

エグゼクティブ・サマリー

- 自動運転市場：**日本でも社会実装フェーズ**へ。政府は**2030年度1万台**を目標
- 事業成長：車両運用台数を**2030年9月期1,800台超**へ
- 第3四半期業績：オープンソースを活用し**研究開発規模は維持**しながら、**売上高・売上総利益が成長**
 - 売上高 前年同期比**+30.0%**、売上総利益 前年同期比**+31.6%**
 - 研究開発費 前年同期比△**1.8%**
 - 通期予想（売上高8,484百万円）は**据え置き**
- 黒字化への道筋：車両運用台数増と規律ある研究開発により**早期の黒字化**を目指す

Contents

01

市場環境・事業戦略

02

2026年9月期 第3四半期決算概要

03

質疑応答



市場環境・事業戦略

01

自動運転は実証から社会実装のフェーズへ

世界に広がる自動化の波⁽¹⁾

日本政府によるイニシアチブ



Waymo (ロボットタクシー)

11都市にて週50万件
24時間365日稼働



South Flank Mine (鉱山)

主要なダンプ車両が
完全自動運転



BMW (フィジカルAI)

ヒューマノイドロボットが
3万台超の車両製造に従事



第3次交通政策基本計画⁽²⁾

2030年度までに
自動運転サービス車両1万台の実装を目標

自動運転関連法

自動運転レベル4が可能な
法的環境が整備完了

2022

デジタル田園都市国家構想総合戦略

無人自動運転移動サービスを2025年
目途に50箇所程度で実現する目標

2023

2026/1

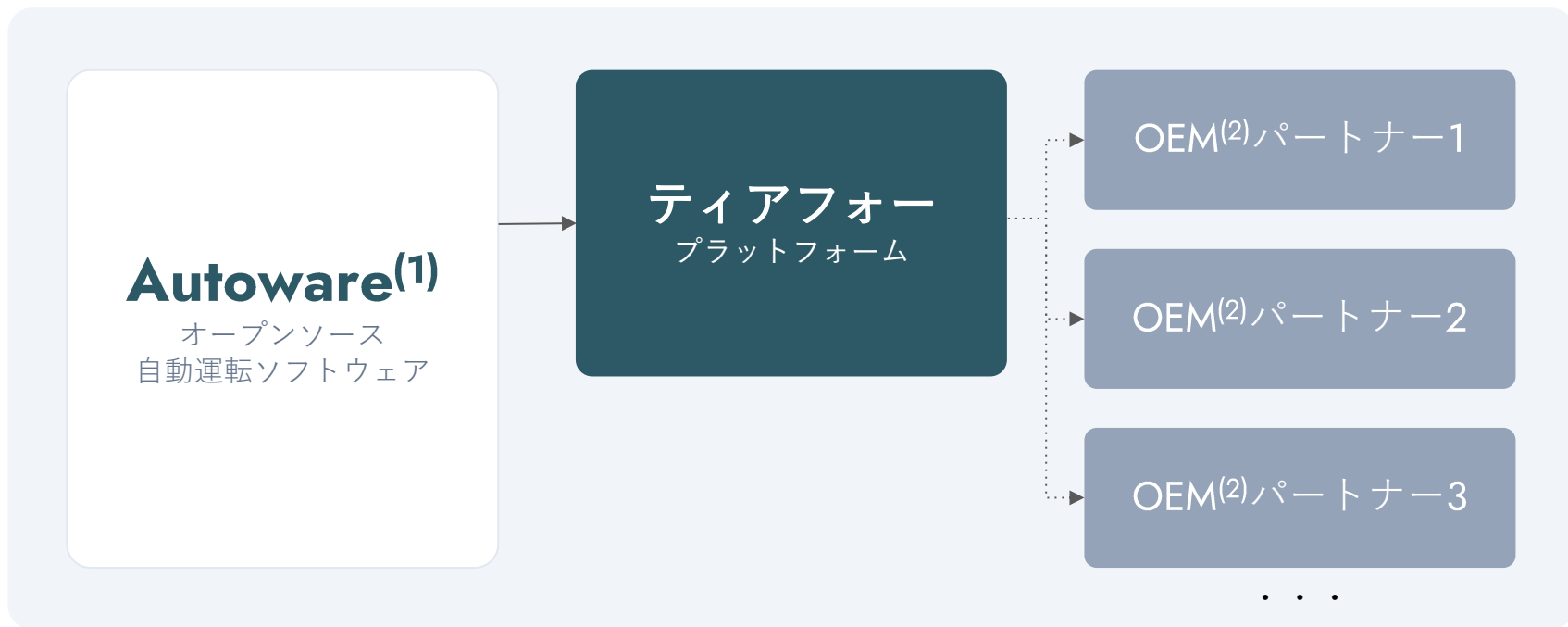
2026/7

日本成長戦略⁽³⁾

2030年代に
自動運転車両
世界販売台数
シェア約25%目標

1. 当該情報は、以下の公開情報（2026年5月、2026年8月に取得）に基づいている。各画像は生成AIによるイメージ画像。Waymo: <https://waymo.com/> South Flank Mine: <https://www.bhp.com/news/articles/2023/06/south-flank-completes-autonomous-haulage> BMW: <https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0455864EN/bmw-group-to-deploy-humanoid-robots-in-production-in-germany-for-the-first-time?language=en>
2. 国土交通省「自動運転を巡る動きについて」（2026年1月16日）
3. 内閣官房「日本成長戦略」（2026年7月21日）<https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/nipponseichosenryaku/index.html>

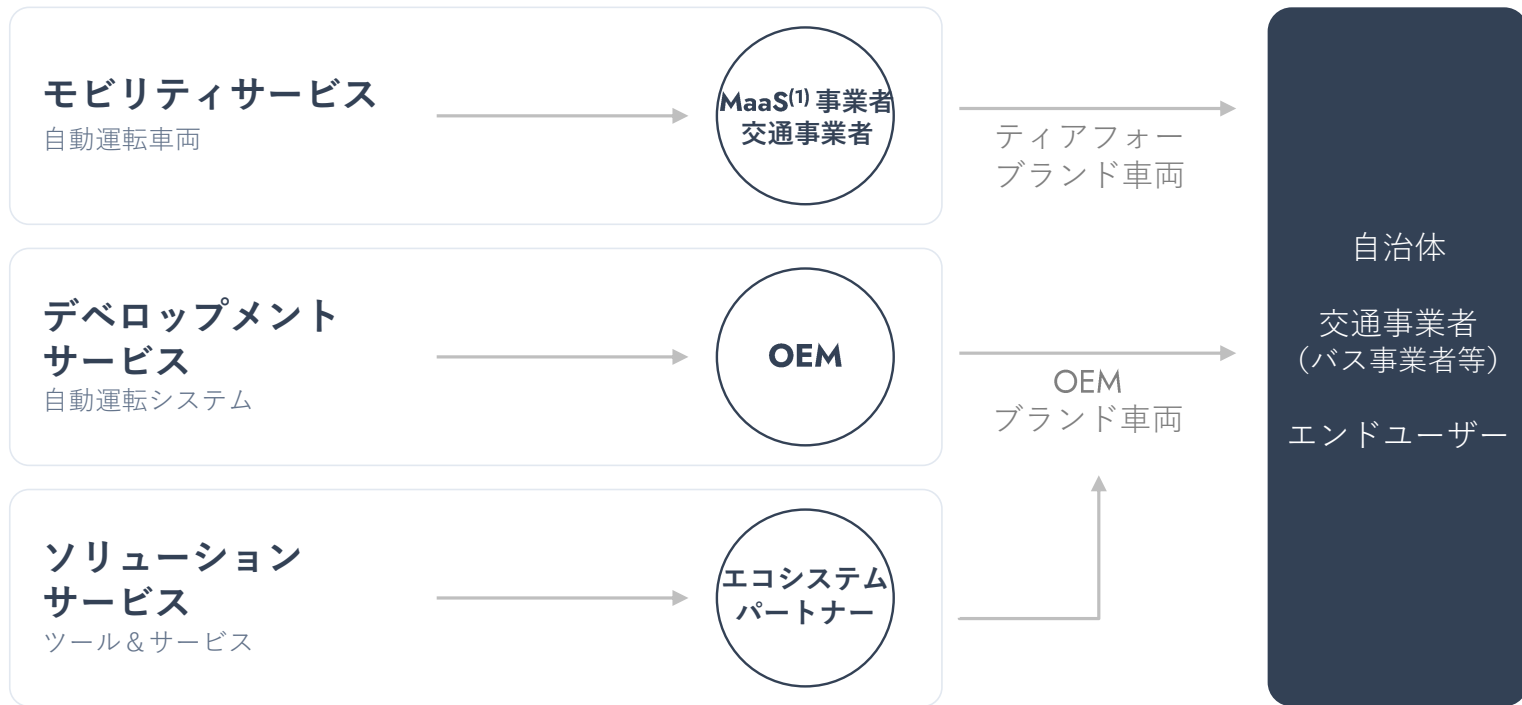
自動運転の社会実装を支えるプラットフォームを提供



Autowareを共通基盤として、**OEM⁽²⁾パートナー**等が
自動運転システムを開発・導入するためのプラットフォームを提供

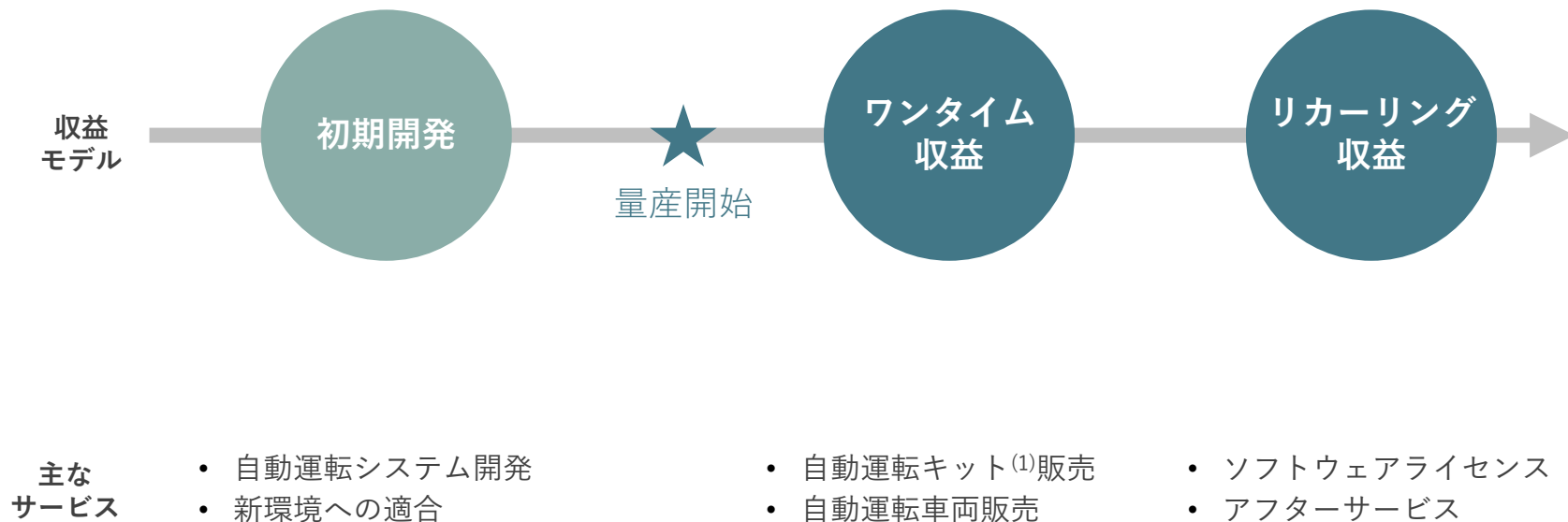
1. Autoware：世界最大級の自動運転向けオープンソース自動運転ソフトウェア。当社創業者が立ち上げを主導
2. 自動車OEM、OEM：自動車業界における、完成車メーカーに関する一般名称

顧客ニーズに応じた3つのビジネスモデル



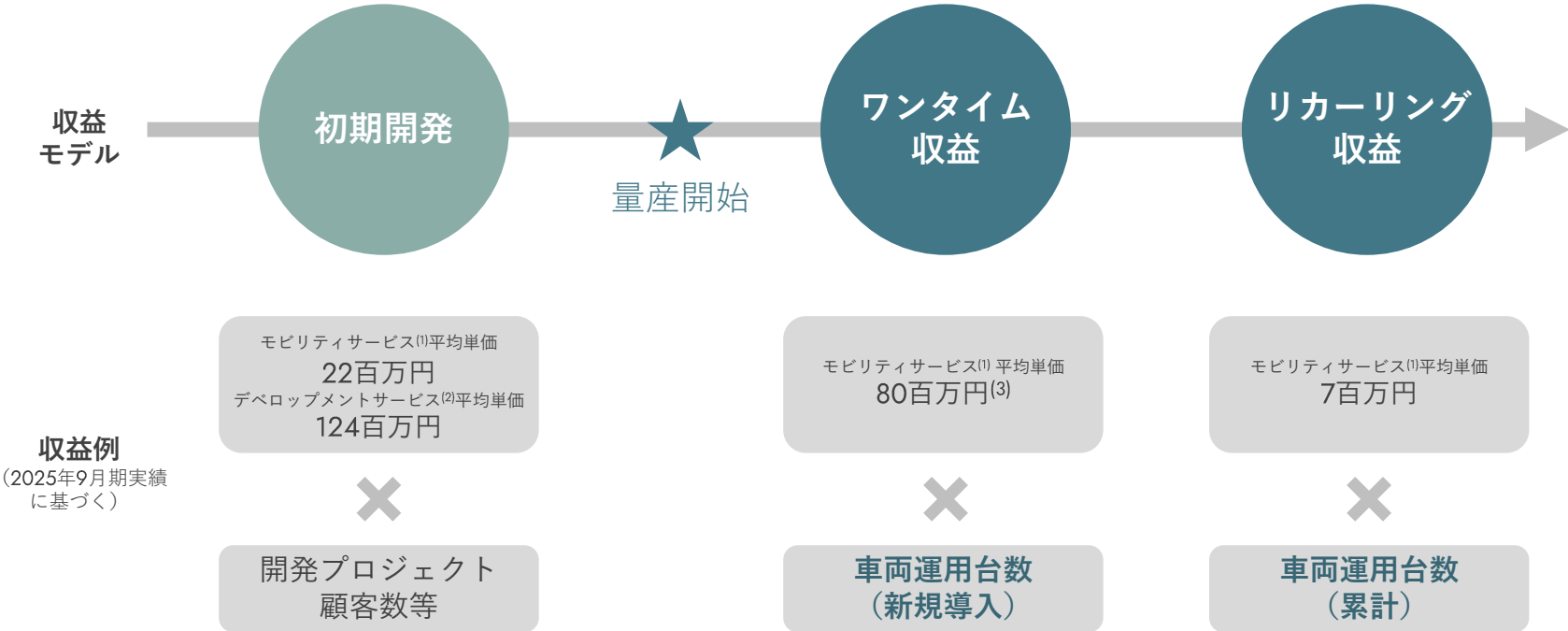
1. MaaS (Mobility as a Service) :運営主体の異なる移動手段をデータ連携により統合し、ユーザーの利便性向上や移動の効率化を図る次世代移動プラットフォーム

開発から量産・運用へ、車両台数に応じて収益機会が拡大



1.自動運転キット：自動運転システムの稼働に必要な、車両に搭載されるハードウェアコンポーネント一式。具体的には、センサーシステム、車載電子制御ユニット（ECU）、および車載ネットワーク機器を含む

初期開発から量産・運用まで、複数の収益機会を獲得

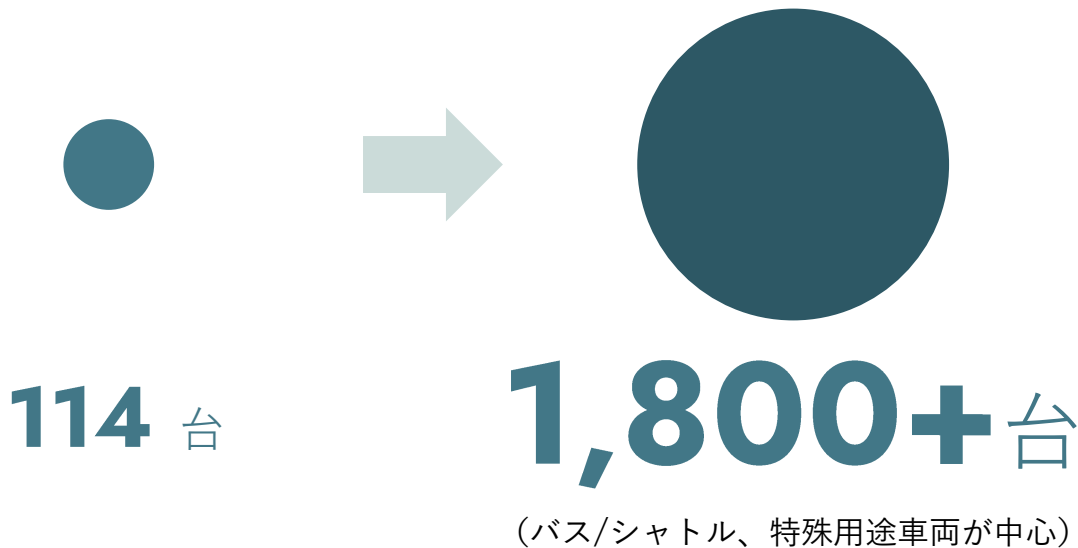


1.モビリティサービス：自動運転車両を地方公共交通に導入するサービス
2.デベロップメントサービス：OEMの自動運転車両量産に向けた開発・ライセンス提供を行うサービス
3.2025年9月期に特殊要因で価格設定がなされた車両を除く平均値

車両運用台数（累計）を114台から2030年9月期1,800台超へ

2025年9月期実績

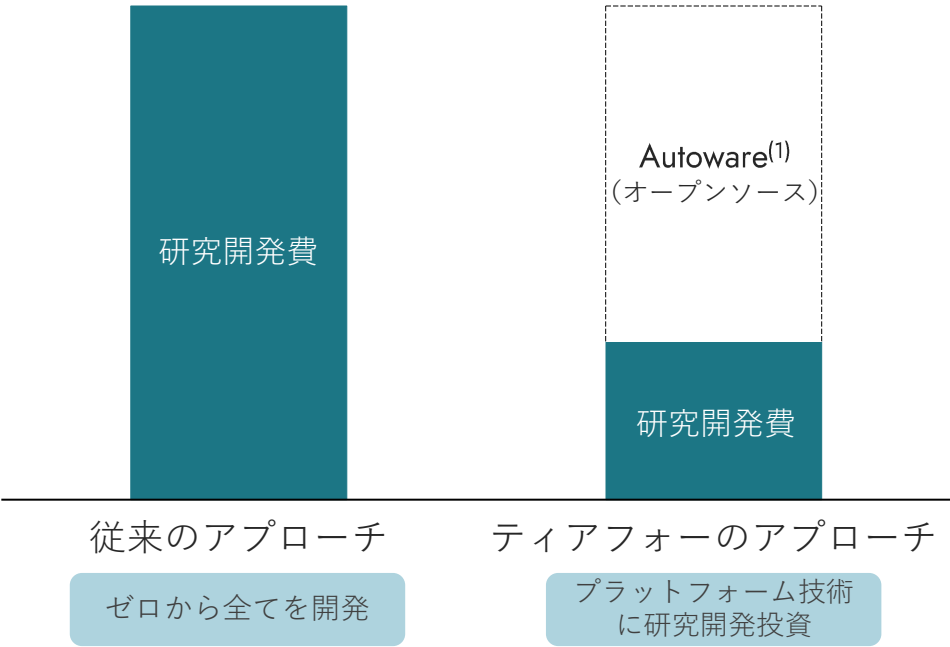
2030年9月期参考目標値⁽¹⁾



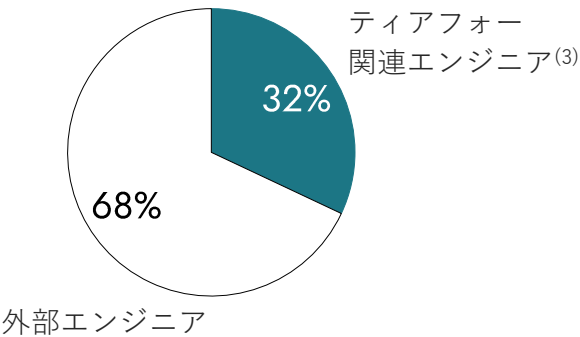
1.上記に示した参考目標値は、本資料作成日時点における当社による前提、判断および予想に基づく将来予想に関する記述であり、パートナー・OEMやその他の市場関係者との協議内容等を含む複数の要因を踏まえて当社が設定した当社における目標値である。例えば、当社は、OEMとの提携関係が継続すること、および実装が進展することを前提としており、その中には、現時点では実装に至っていない提携についても、当該期間中に実装に至ることを見込んでいる。これらの将来予想に関する記述は、様々なリスクおよび不確実性の影響を受けるものであり、実際の結果は、当該将来予想に関する記述において明示または黙示された内容と大きく異なる可能性がある。

オープンソースを活用し、研究開発を効率化

ティアフォーの研究開発のアプローチ（イメージ）



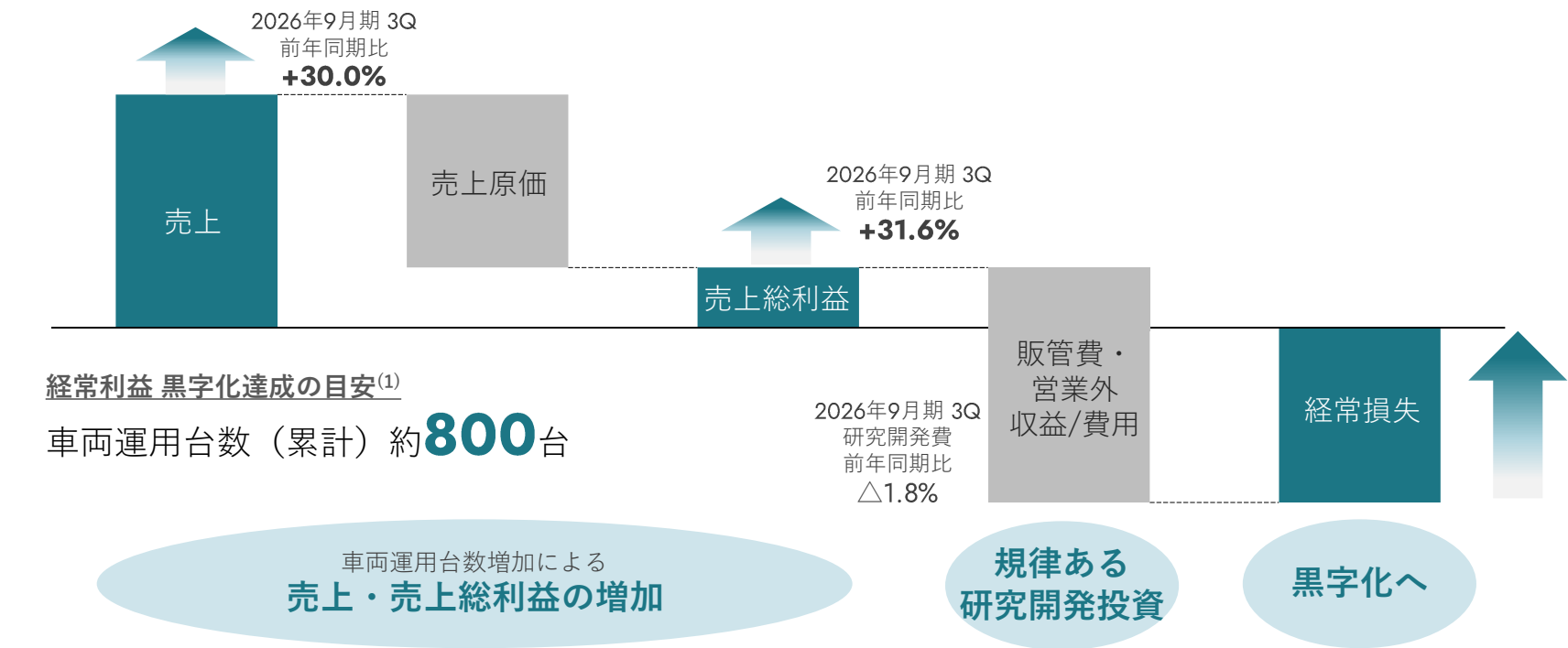
Autoware⁽¹⁾のコード・コントリビューター⁽²⁾構成



1. Autoware：世界最大級の自動運転向けオープンソース自動運転ソフトウェア。当社創業者が立ち上げを主導
2. 「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。数字は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

売上・売上総利益の成長と研究開発の効率化により黒字化へ

2026年9月期 第3四半期の損益計算書構造と前年比推移



1.本資料は、作成時点における当社の前提・判断・予測に基づく将来見通しに関する記述であり、パートナーOEMをはじめとする市場関係者との協議等、複数の要因を考慮のうえ当社が設定した目標値である。なお、車両タイプや案件により単価は異なるため、実際の数値は変動し得る。これらの将来見通しに関する記述は、各種リスクおよび不確実性の影響を受けるものであり、実際の結果が当該記述において明示または黙示された内容と大きく乖離する可能性がある。

市場フェーズに応じて事業・技術投資を選択

車両タイプ

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の経済圏を拡大

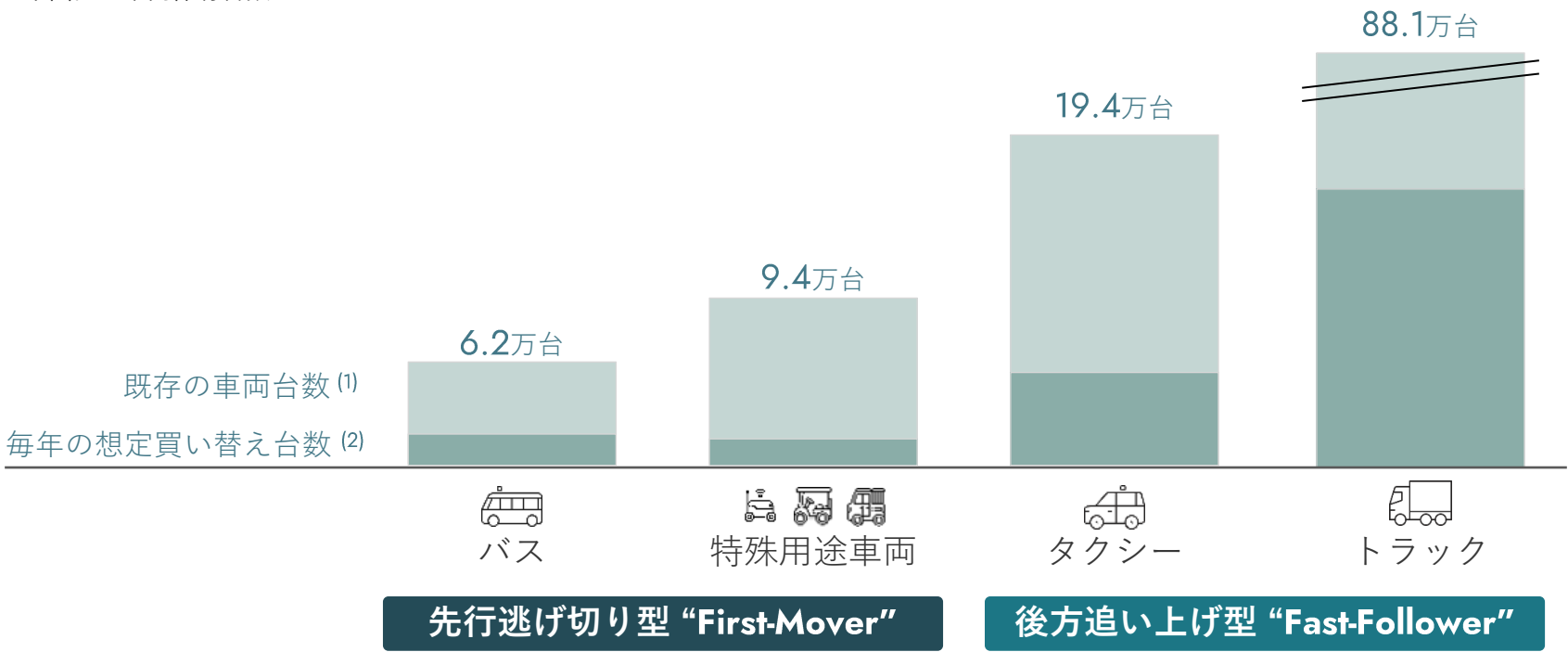
後方追い上げ型 “Fast-Follower”

- 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ため、現時点で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

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

累計1,800台超の先にも大きな市場拡大余地

日本国内の車両保有台数



1. バス・特殊用途車両・トラック: Arthur D Little (2024年5月、当社委託によるもの)、タクシー: 全国ハイヤー・タクシー連合会「TAXI Today in Japan 2025」(2024年3月)
2. 既存の車両台数が変化しない前提の元、車種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

主要企業との協業を通じ、量産・大規模実装を加速



マクロモメンタム

- 日本における自動運転車両の実装に関する政府目標⁽¹⁾

10 台
(2025年度) ➡ **10,000** 台
(2030年度)

- 政府目標⁽²⁾：2030年代において、日本企業によって世界の自動運転車販売の約25%のシェアを目指す



政府とのパートナーシップ

- 国会において定期運行便サービスを実施
- 政府主導の生成AIイニシアティブの一環として、AIデータセットに関するプロジェクトに採択
- 全国の陸上自衛隊駐屯地への展開を目指すUGV⁽³⁾プロジェクトを推進



大規模実装に向けた進捗

- トヨタとともに、実用化および量産に向けたe-Paletteプロジェクトを推進
- いすゞとの協業を深化させ、長期的な量産に向けた取り組みを加速
- 量産車両の購入主体となり得るプレイヤーであるKDDIと戦略的パートナーシップを構築
- コマツとともに、グローバルにおける量産に向けた戦略ロードマップを具体化
- 成田空港にてANAに採用され、羽田空港への展開を視野に拡大を計画



その他アップデート

- NVIDIAと提携し、AlpamayoおよびCosmosをティアフォーのプラットフォームに統合
- いすゞエルガにAutowareおよびNVIDIA DRIVE Hyperionを組み合わせ、レベル4バスの開発を加速
- 次世代自動運転向けAI開発プラットフォームに関して、Astemoと協業
- JR東海と駅周辺のラストマイル輸送に向けた資本・業務提携を締結
- 米国ピッツバーグにてHyundai IONIQ 5を用いた実証走行を開始
- 英国の実証実験場にて自動運転バスを導入し、欧州における展開拡大を推進

1. 国土交通省「自動運転を巡る動きについて」(2026年1月16日)

2. 内閣官房「日本成長戦略」(2026年7月21日) <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/nipponseichosenryaku/index.html>

3. UGV：Unmanned Ground Vehicleの略。無人地上車両



2026年9月期 第3四半期決算概要

02

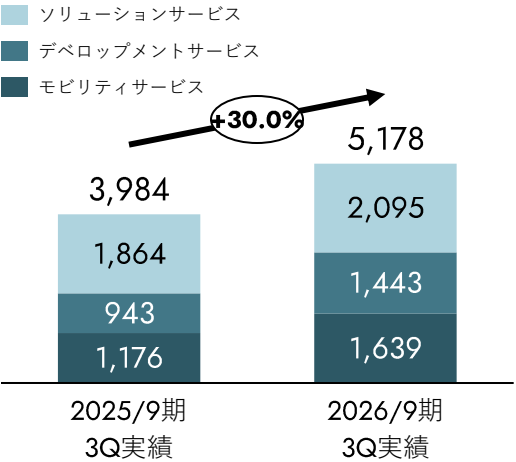
第3四半期 決算ハイライト

- 売上高は**5,178百万円**（前年比**+30.0%**）、売上総利益は**2,003百万円**（前年比**+31.6%**）
 - － モビリティサービス：**KDDI**と**累計1,000台**導入に向けた協業を発表
 - － デベロップメントサービス：**OEM各社**（ヤマハ発、コマツ、トヨタ、いすゞ）と量産に向けた取組を加速
 - － ソリューションサービス：**Astemo**と**自家用車向けの協業**を発表
- 研究開発費は、**5,989百万円**（前年比**△1.8%**）。自動運転の量産化・社会実装に必要な開発を**規律を持った研究開発費の執行**と両立させつつ進捗
 - － **AIベースの自動運転技術の開発**に取組み、東京都内の公道での走行試験を実施。
今後、自動運転レベル4認可取得を予定
 - － 量産化・社会実装に向け、自動運転の運用モデルを確立するための
先行実証地域「リファレンスサイト」を東京・お台場に開設
- 補助金収入等の営業外収入/費用が計上され、経常損失は**4,087百万円**（前年比**△14.4%**）
- なお、第3四半期まで計画通りに進捗したことと、
第4四半期予定案件の受注・進捗状況を踏まえ、**通期業績予想は据え置き**

業績ハイライト（連結・累計）

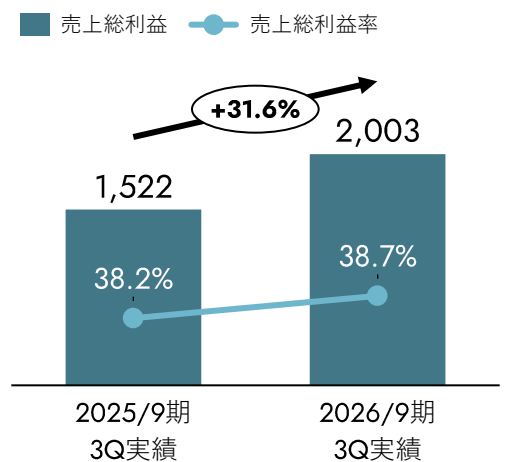
(百万円)

売上高



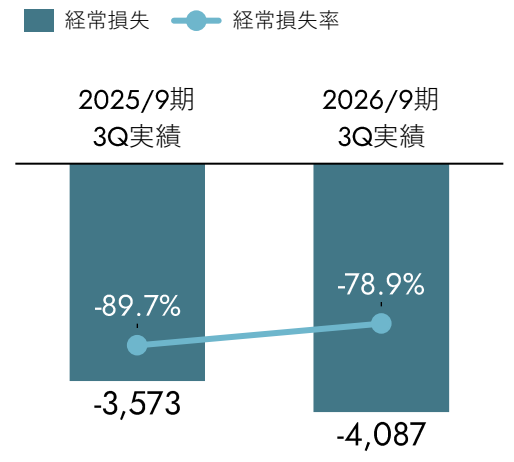
- モビリティサービスでは国内各地での自動運転サービスの社会実装が進捗
- デベロップメントサービスでは主要OEMとのプロジェクトが拡大

売上総利益



- 売上拡大に合わせて、売上総利益は前年同期比で31.6%増加
- OEMとのプロジェクト拡大、社会実装の進捗によりセールスマックスが変化し、売上総利益率は前年比0.5pt改善

経常損失 (-)



- 研究開発を加速させる一方で規律をもったコスト管理を行い、予定通りに進捗。経常損失率は前年比10.8pt改善

損益計算書（連結・累計）

(百万円)	2025/9期 3Q実績	2026/9期 3Q実績	増減率
売上高	3,984	5,178	30.0%
売上原価	2,462	3,175	29.0%
売上総利益	1,522	2,003	31.6%
(売上総利益率)	38%	39%	-
販売費及び一般管理費	8,730	8,829	1.1%
営業損失	(7,208)	(6,826)	5.3%
(営業損失率)	(181%)	(132%)	-
営業外収益	4,030	3,699	(8.2%)
営業外費用	396	961	142.7%
経常損失	(3,573)	(4,087)	(14.4%)
(経常損失率)	(90%)	(79%)	-
特別損益	0	(82)	-
親会社に帰属する 当期純損失	(3,568)	(4,174)	(17.0%)
(当期純損失率)	(90%)	(81%)	-

前年同期との比較

売上高

- OEMや防衛省との協業加速が主な要因となり、前年同期比で30.0%増加
- 4Qに実証案件や開発案件が進捗予定。
特に当社自動運転EVバス「Minibus」車両の納品が進み、モビリティサービスの売上が加速見込

売上総利益

- 売上増加に加え、委託事業⁽¹⁾以外の売上拡大によりセールスマックスが変化し、売上総利益率が改善した結果、売上総利益は前年同期比で改善

営業損失

- 売上総利益の進捗により前年同期比5.3%改善

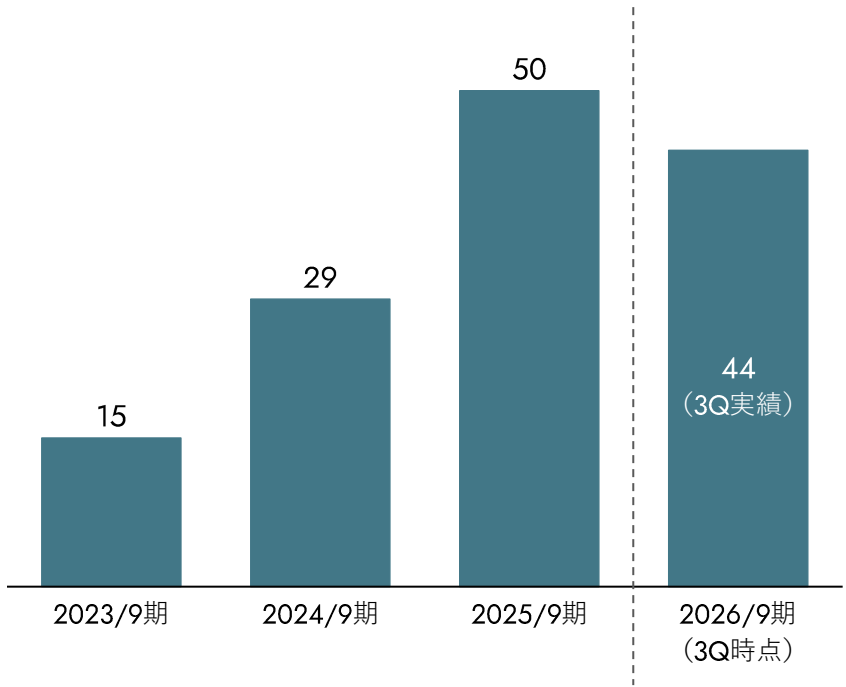
経常損失

- 補助金プロジェクト完了に伴う補助金収入の減少により、営業外収益が減少。また関連会社の持分法投資損失の増加に伴い、営業外費用が増加
- 結果として前年同期比△14.4%下振れ

1.「委託事業」とは、政府等からの委託を受けて実施するプロジェクトであり、会計上、収益は売上高、費用は売上原価に計上される。なお自社の研究開発等に対して交付される助成金・補助金によるプロジェクトは「助成事業/補助事業」と表記しており、その受領額は営業外収益に計上され、関連費用は主に研究開発費（販売費及び一般管理費）に計上される

モビリティサービス | 地域数の広がり/重点地域での高いシェア

実証実験・実装地域数（単年）の推移 (1)



「先行的事業化地域」での高いシェア

先行的事業化地域とは...
レベル4自動運転サービスの社会実装・事業化の早期実現を目的に、デジタル庁を中心に政府関係府省庁が総合的支援を行う地域

「先行的事業化地域」の全採択地域と当社の関与地域

茨城県日立市	神奈川県川崎市	神奈川県横浜市
長野県塩尻市	神奈川県平塚市	大阪府堺市
宮城県仙台市	石川県小松市	兵庫県神戸市
茨城県つくば市	京都府	愛知県
		香川県三豊市

全国13地域の採択地域のうち8地域が当社の関与地域

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、もしくは定常的に走行が行われている地域が含まれる。当該期間中の単年での数値

モビリティサービス | 車両運用台数拡大に向けたKDDIとの協業

KDDIとの協業内容



2030年までに
累計1,000台規模の自動運転サービスの商用導入



ティアフォー

- 自動運転システム・関連技術の提供
- 事業開発、運用、技術開発による自動運転サービス実装



KDDI

- 全国の通信ネットワーク活用
- 遠隔監視や運行管理を支える走行データの解析・AI処理 等



KDDIスマートモビリティ

- パートナー企業と連携した自動運転バス/タクシー/シャトルの走行計画策定、車両調達、遠隔監視、運行管理

デベロップメントサービス | 主な事例 (ヤマハ発/eve autonomy)

顧客

eve autonomy

- ・ 当社とヤマハ発動機の合併会社

対象車両

工場内搬送車両



- ・ ヤマハ発動機の電動ゴルフカーをベースにした車両と当社の自動運転技術を組み合わせて開発

ユースケース

工場・物流施設の敷地内における建屋間の無人搬送

解決可能な
社会課題

- ・ 製造・物流現場における人手不足解消
- ・ 過酷な環境下における作業負担の軽減

展開計画

商用化済み。2026年6月現在の車両運用台数は90台



商用化

開発中



デベロップメントサービス | 主な事例 (コマツ)



商用化

開発中

顧客

コマツ、**EARTHBRAIN** (コマツの子会社)

対象車両

ダンプトラック 

- ・アーティキュレートダンプトラック
- ・リジッドダンプトラック

ユースケース

土木・採石現場のオフロード環境において、土砂・資材を運搬するダンプトラックの自動走行

解決可能な
社会課題

- ・建設・土木・鉱山業界におけるドライバー不足の解消
- ・現場での事故防止と安全性向上

展開計画

- ・2027年度中の現場への試験導入・実用化
- ・ダンプトラックの世界市場は年間8～10万台であり、うち約10%が土木・碎石用途。大部分が将来的に自動運転に置き換わる想定



(イメージ画像)

デベロップメントサービス | 主な事例 (トヨタ)



商用化

開発中

顧客	トヨタ自動車
対象車両	「e-Palette (イーパレット)」  移動や店舗など多様な用途に活用可能な次世代EV
ユースケース	人の移動、移動店舗、医療支援等の多様な用途に活用可能な自動運転移動サービスの運用
解決可能な社会課題	ドライバー不足の課題解消や交通空白地域における移動課題の解消
展開計画	(非公表)



デベロップメントサービス | 主な事例 (いすゞ)



商用化

開発中

顧客	いすゞ自動車
対象車両	大型EVバス「エルガEV」 
ユースケース	路線バス等公共交通における自動運転レベル4による自動運転移動サービスの運用
解決可能な社会課題	ドライバー不足の課題解消や交通空白地域における移動課題の解消
展開計画	(非公表)



デベロップメントサービス | 主な事例（スズキ）



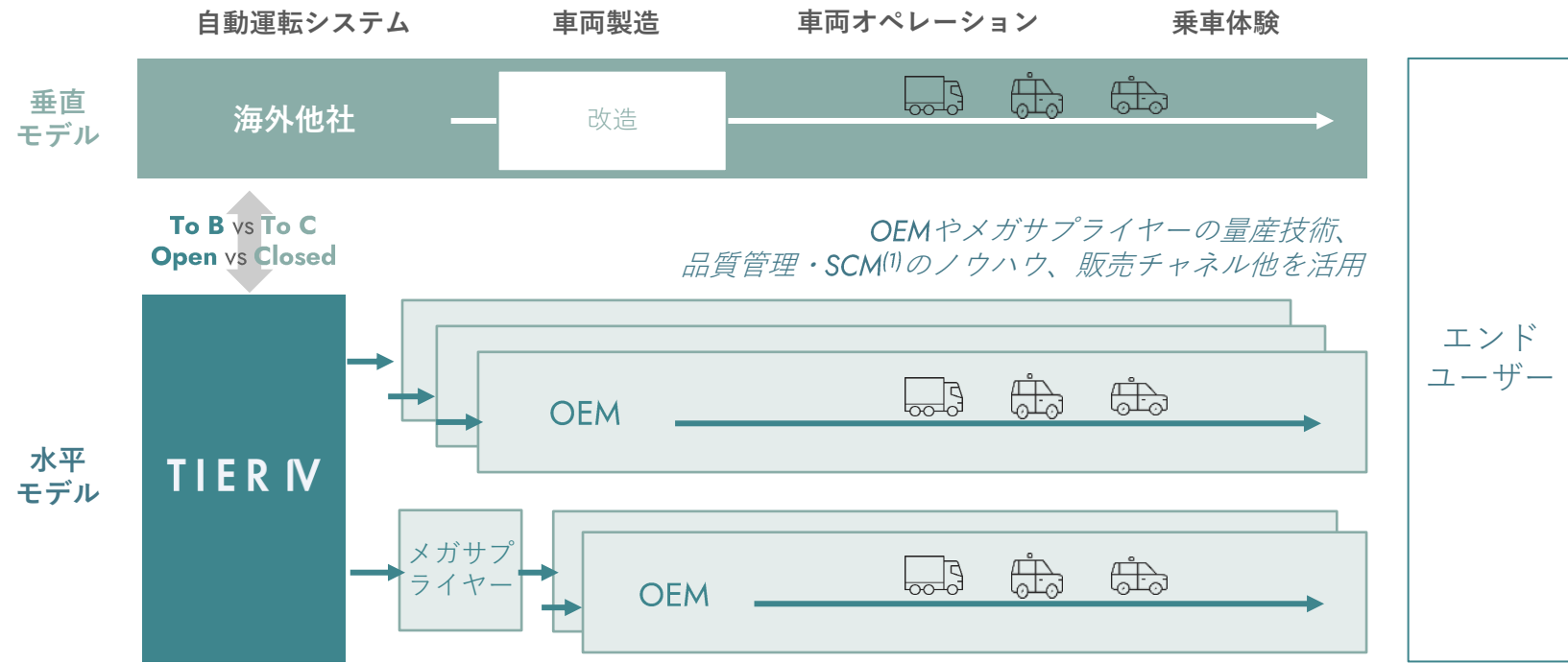
商用化

開発中

顧客	スズキ
対象車両	シャトル向け車両「ソリオ」 
ユースケース	交通空白地域における 自動運転移動サービスの運用
解決可能な 社会課題	ドライバー不足の課題解消や 交通空白地域における移動課題の解消
展開計画	(非公表)



後方追い上げ型 “Fast-Follower” におけるマーケット浸透の考え方



1.SCM: サプライチェーンマネジメント

ソリューションサービス | 主な事例 (Astemo)

～自家用車向け自動運転への拡大～

顧客	Astemo
対象車両	自家用車 
協業に至った背景	• E2E型の自動運転AIモデルは、幅広い環境における自動運転の実現に重要な要素 • ティアフォーとAstemoは、従来よりAutowareを基盤とした共同開発やデータ共有で連携 • ティアフォーは世界中で収集されるセンサデータを共有し、MLOps機能やエッジAIのリファレンスモデルを活用することで、各社独自の自動運転AIモデルの開発強化を可能にする「Co-MLOps⁽¹⁾」ソリューションを提供
協業内容	• ティアフォーの「Co-MLOps」ソリューションを活用し、Astemoの次世代開発プラットフォームの構築に取組 • Astemoは、次世代開発プラットフォームを活用し、2030年代前半にE2E型自動運転AIモデルの自家用車へ搭載を目指す



1.Co-MLOps: 世界中で収集されるカメラ画像やLiDAR等のセンサデータを共有するプラットフォーム

ソリューションサービス | 主な事例

JST⁽¹⁾事業に参画し、自動運転レベル4向けAI半導体を研究開発

従来のアプローチ

特定のAIモデルや半導体技術への依存

電力効率

汎用的な計算処理では複雑な制御を必要とするため
推論処理で電力消費が増大

適応性

特定のモデルやハードウェア前提の設計では
AIの進化への継続的な対応が困難

透明性
検証可能性

AIモデルを実行する計算機システムの
内部構造や処理過程の検証が困難

AIチップを
独自設計し
オープン
ソース化

本取り組みのアプローチ

多様なAIモデルや半導体技術に対応

推論処理に特化した専用アーキテクチャにより
システム全体の電力対性能を向上

標準化された中間表現（TOSA）を導入し
ソフトウェアによる最適化が可能

AIチップの論理設計をオープンソース化し
内部構造や処理過程を検証可能

本取組の事業計画に
対するインパクト

多様な半導体メーカーによる自動運転レベル4向けSoCの製品化を促進し、
Autowareを基盤とするオープンソースエコシステムの拡大を加速

販売管理費および営業外収益の内訳（連結・累計）

(百万円)	2025/9期 3Q実績	2026/9期 3Q実績	増減率
販売費及び一般管理費	8,730	8,829	1.1%
研究開発費	6,099	5,989	(1.8%)
その他の販管費	2,630	2,839	7.9%

営業外収益	4,030	3,699	(8.2%)
補助金収入	3,999	3,661	(8.5%)
その他の営業外収益	31	38	22.6%

前年同期との比較

販売費及び一般管理費

- 研究開発費全体では概ね前年水準を維持
- その他の販売費及び一般管理費は、人員増加に伴う人件費や間接費の増加によるもの

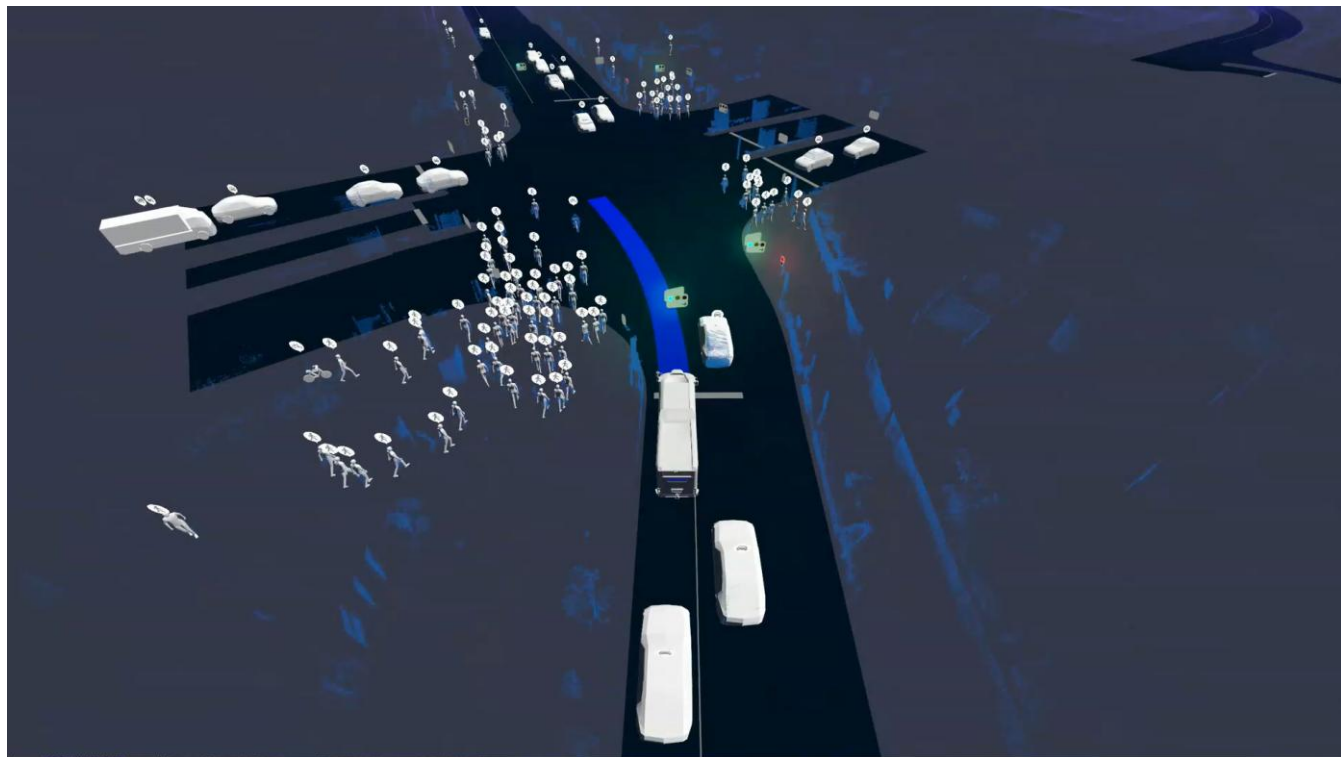
営業外収益

- 補助金収入は、一部の補助金プロジェクト完了に伴い減少
- その他の営業外収益は、金利環境の変化により受取利息が増加

研究開発進捗 | AIベース自動運転

	ルールベース 自動運転	モジュラー型 AIベース自動運転	モノリシック型 AIベース自動運転	
イメージ				
モデル	Perception AI	Perception AI + Planning AI	End-to-End-AI	
アーキテクチャ	CNN / Transformer	Transformer / Diffusion	Transformer	Vision-Language-Action(VLA)
概要	認知のみにAIを使い 判断・制御は人間が書いた ルールで動作	認知に加え、次にどう動く べきかという行動計画や予 測にもAIを活用	センサー入力から制御まで 1つのAIモデルで構成される	大規模言語モデルをベース にセンサ入力から制御出力 を推論させる
コミュニティ	TIER IV		Technical University of Munich	Carnegie Mellon University
	THE AUTOWARE FOUNDATION		NVIDIA - Alpamayo (VLAモデル)	

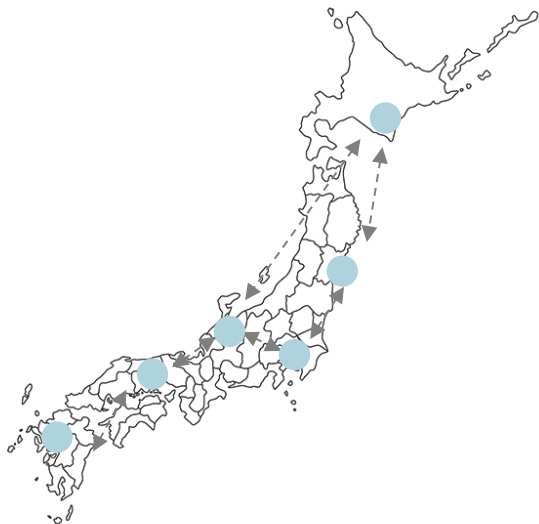
研究開発進捗 | AIベース自動運転による都内の一般公道での 実証実験の様子（説明会で動画を流します）



研究開発進捗 | 大規模導入に向けた取組「リファレンスサイト」の概要

これまでの実証実験

- 全国各地の実証実験地域では、地域ごとの事情にあわせて徐々に自動運転の実装が拡大
- 自動運転は先進的な取組であり、大規模導入した先行事例がなく各地で試行錯誤



「リファレンスサイト」の取組

- 東京・臨海地域（お台場）を「リファレンスサイト」と位置づけ、常時複数車種・複数台の自動運転車両を走行
- 技術のみならず運用面も含めた**大規模導入のモデルケース**を構築し、培った**技術・ノウハウ**を全国へ展開



貸借対照表（連結・累計）

※ 第3四半期までの実績であり上場に伴う資金調達の結果は含まず

(百万円)	2025/9期 4Q実績	2026/9期 3Q実績	増減率
資産合計	17,580	14,842	(15.6%)
流動資産	15,805	13,879	(12.2%)
現預金	6,932	9,391	35.5%
その他の流動資産	8,873	4,487	(49.4%)
固定資産	1,775	963	(45.7%)
負債合計	4,409	4,804	9.0%
流動負債	4,374	4,429	1.3%
借入金 ⁽¹⁾	2,000	2,499	25.0%
その他の流動負債	2,374	1,929	(18.7%)
固定負債	35	374	968.6%
純資産合計	13,170	10,037	(23.8%)
(有利子負債)	2,021	2,841	40.6%

前期末との比較

資産

- 総資産は固定資産の減少に伴い減少
 - 流動資産：JR東海への第三者割当増資、負債での資金調達、およびその他の流動資産に該当していた合同金銭信託を預金に戻したことにより、現預金が増加
 - 固定資産：関連会社の固定資産評価を減損処理したため関係会社株式が減少

負債

- 2026年2月に期間2年の長期借入金1,000百万円を調達。うち499百万円分が、1年以内返済予定の長期借入金として増加。他は固定負債として計上し、一部返済済み

純資産

- 2026/9期 第3四半期までの当期純損失を計上したことにより、減少
- 上場に伴う新株発行により、純資産は17,407百万円増加見込み。研究開発費、量産・事業拡張費、組織拡張費に充当予定

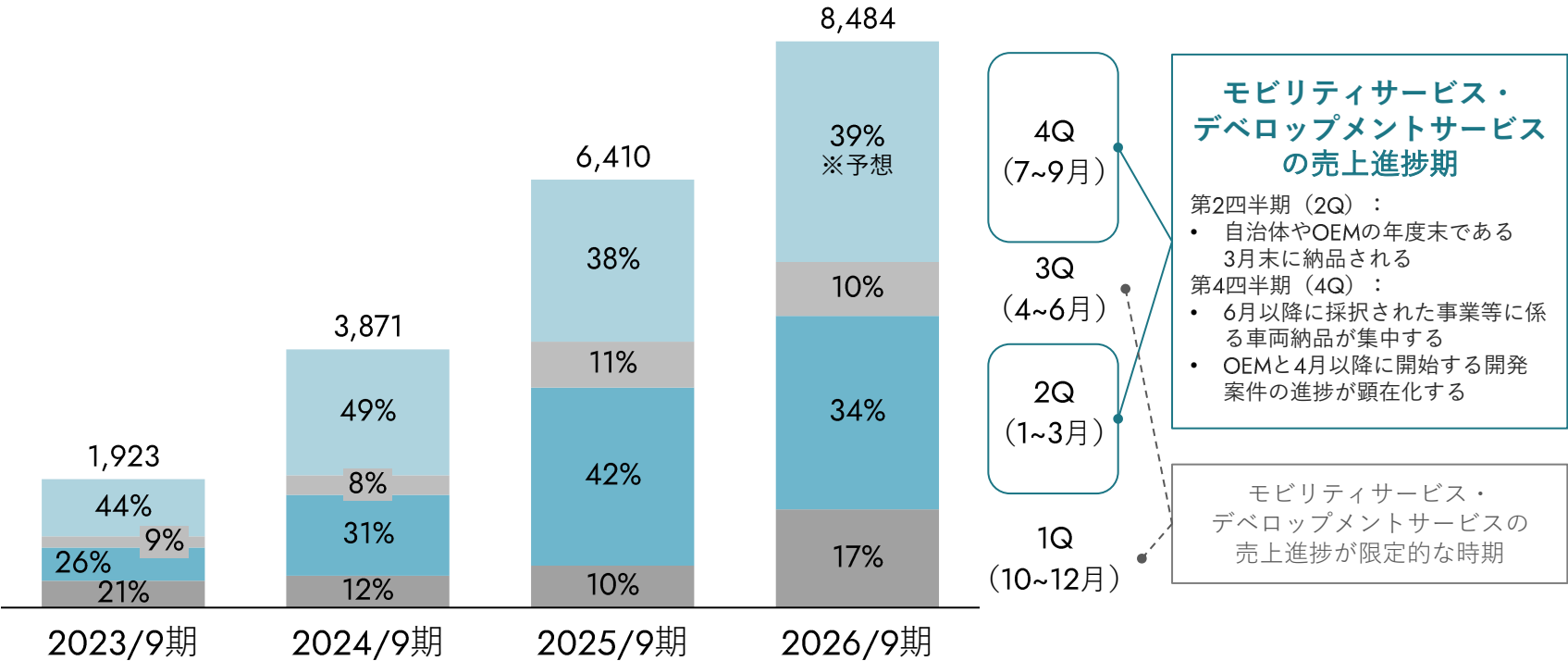
1. 短期借入金および一年以内返済予定の長期借入金を含む

2026年9月期 通期業績予想（従前より据え置き）

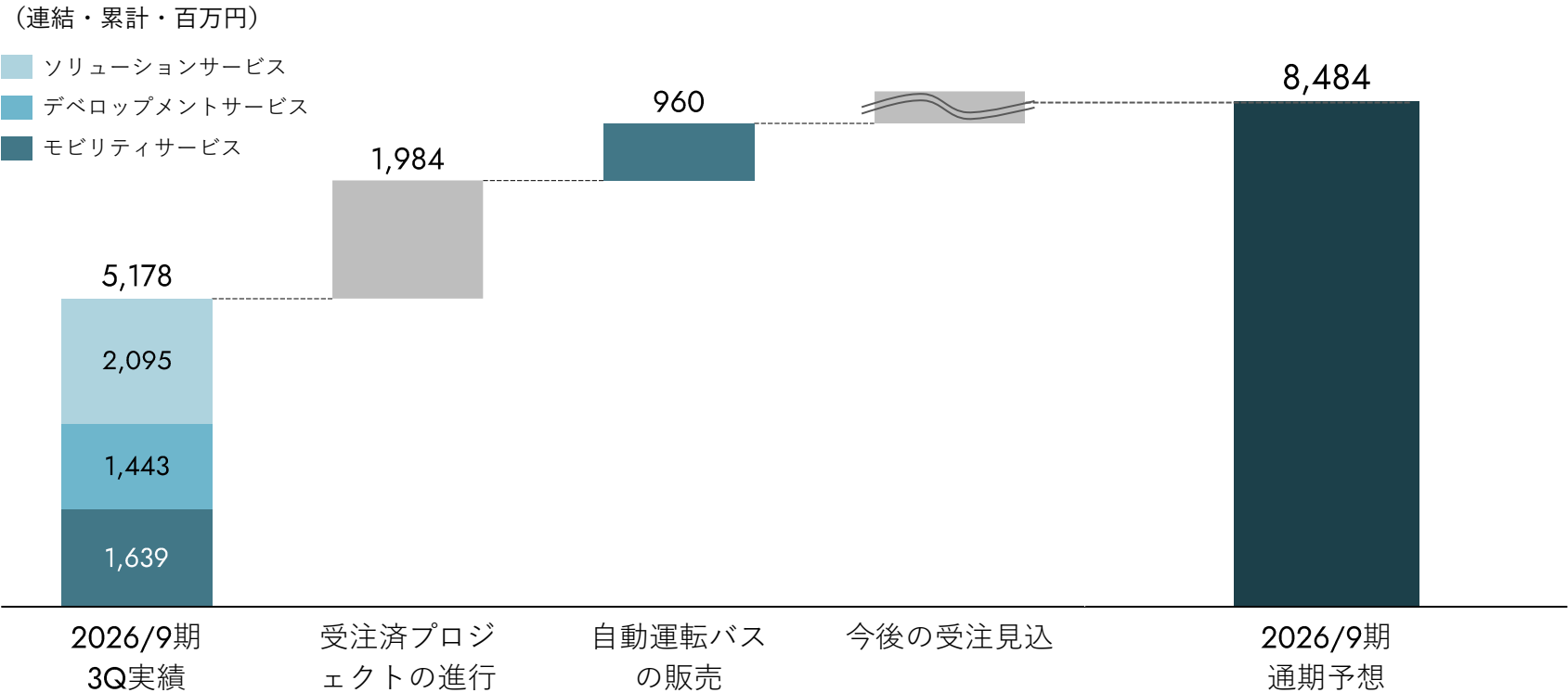
(連結・百万円)	2025/9期 通期実績	2026/9期 通期予想	増減率	2026/9期 3Q実績	進捗率
売上高	6,410	8,484	32.4%	5,178	61.0%
売上総利益	1,650	2,914	76.6%	2,003	68.7%
(売上総利益率)	26%	34%	-	39%	-
販売費及び一般管理費	12,156	14,152	16.4%	8,829	62.4%
営業損失	(10,506)	(11,239)	(7.0)%	(6,826)	-
(営業損失率)	(164%)	(132%)	-	(132%)	-
営業外収益	5,566	5,823	4.6%	3,699	63.5%
営業外費用	564	1,177	108.7%	961	81.6%
経常損失	(5,504)	(6,593)	(19.8)%	(4,087)	-
(経常損失率)	(86%)	(78%)	-	(79%)	-
親会社に帰属する当期純損失	(4,799)	(6,736)	(40.4)%	(4,174)	-

四半期ごとの売上高推移の過去トレンド

(連結・累計・百万円)

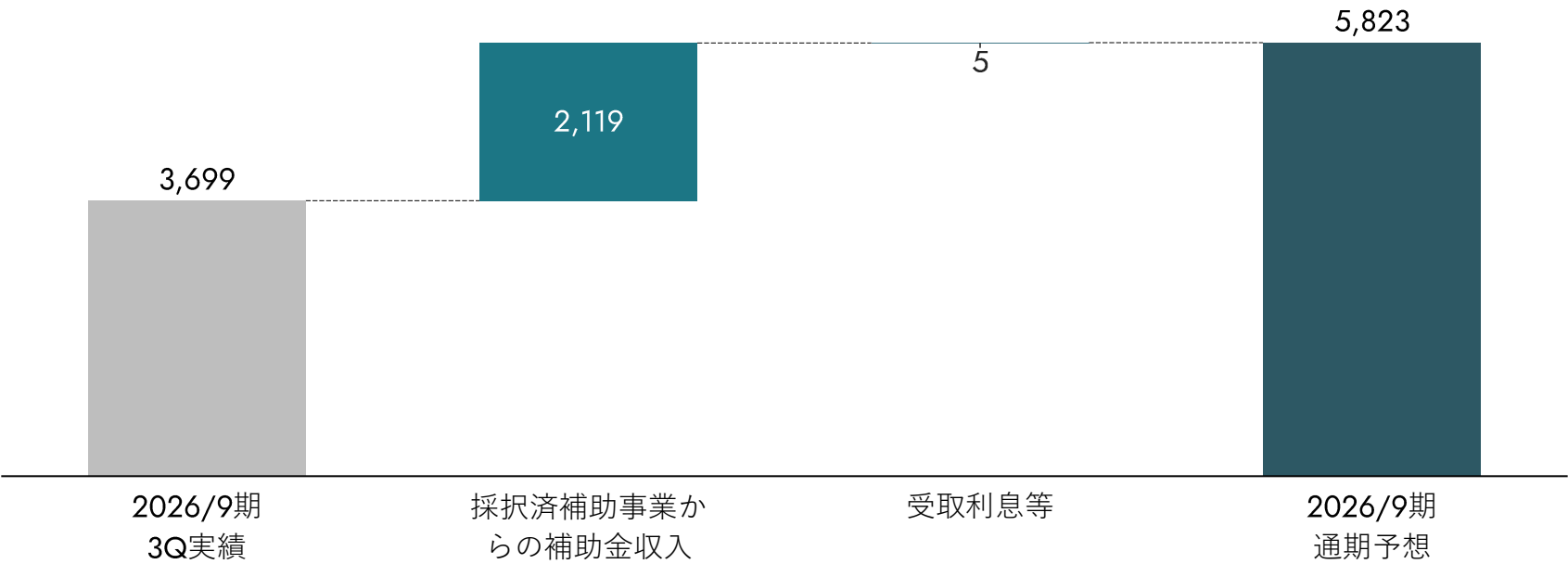


第4四半期の売上高業績予想の詳細内訳



第4四半期の営業外収益業績予想の詳細内訳

(連結・累計・百万円)



質疑応答

03

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」、「预期する」、「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。当社は、新しい情報、将来の事象又はその他の発見等に基づき、これらの将来に関する記述を変更、修正又は更新する義務を負うものではありません。

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。



THANK YOU