TIER Ⅳ

株式会社ティアフォー（証券コード：593A）

2026年11月13日

2026年9月期
通期決算説明資料

決算説明会のスピーカー



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 EVP / 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
早期黒字化・2030年1,800台超に向け計画通りに進捗

- **【事業概要振り返り】車両運用台数増と規律ある研究開発により、早期黒字化へ**
- **【FY26実績】事業開発が進捗し、業績予想を上回り着地**
  - **売上高 8,579百万円（前期比+34%）、売上総利益 3,153百万円（前期比+91%）：**
    トヨタ・防衛省等の大型案件の獲得に加え、既存顧客との取引拡大が寄与
  - **研究開発費 8,641百万円（前期比+1%）：**
    AI/データ等の重点テーマへ集中投資しつつ、オープンソース活用により概ね横ばいを維持
  - **経常損失 △6,190百万円（前期比△12.5％）：**
    IPO等の一過性・外部要因で損失額は拡大も、損失率は改善。また業績予想比では赤字幅を縮小
- **【FY27業績予想】2028年9月期の量産本格化に向けた着実な通過点の1年**
  - **量産に向けた開発案件の拡大**を軸に成長しつつ、研究開発投資の規律を保ち損益改善を実現
  - 業績予想：売上高 **11,917 ~ 14,032百万円**、売上総利益 **4,041 ~ 4,426百万円**、
    経常損失**△4,836 ~ △4,159百万円**

Contents

01 事業概要（第3四半期決算説明会の振り返り）

02 2026年9月期 通期実績

03 2027年9月期 業績予想

事業概要（第3四半期決算説明会の振り返り）

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)

Waymo（ロボットタクシー）

15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

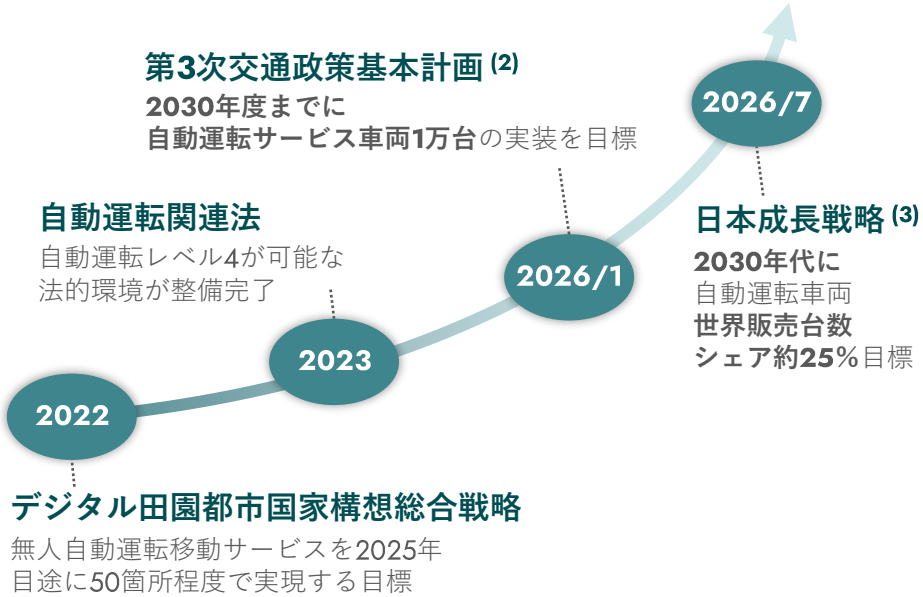


BMW（フィジカルAI）

ヒューマノイドロボットが
3万台超の車両製造に従事

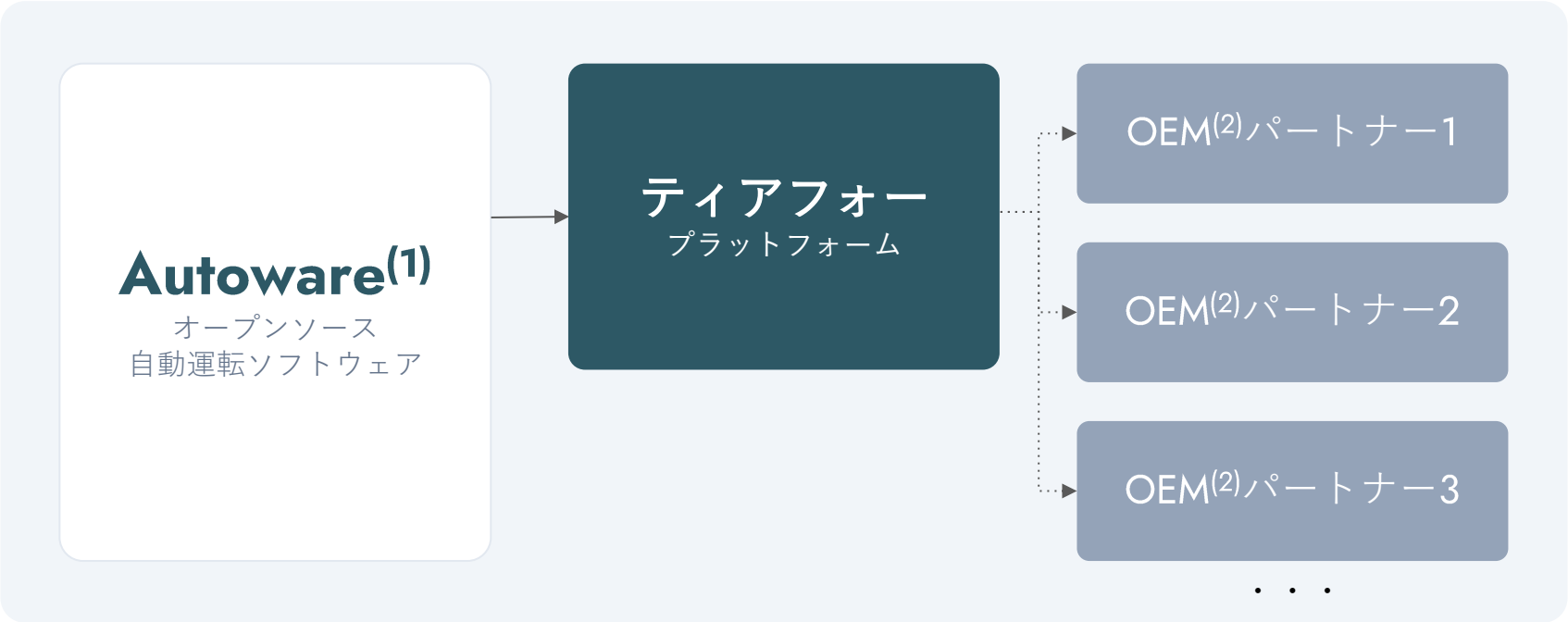


日本政府によるイニシアチブ



1.当該情報は、以下の公開情報（2026年10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

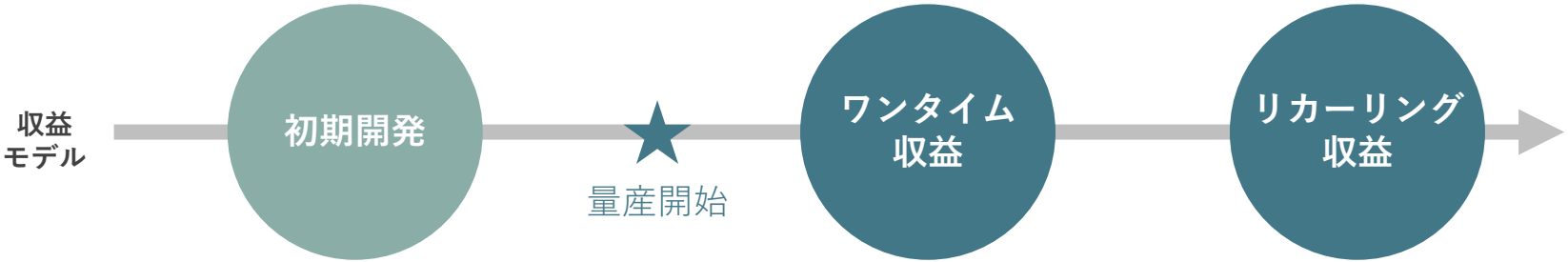
自動運転の社会実装、”手の内化”を支えるプラットフォームを提供



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・導入し、”手の内化”できる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

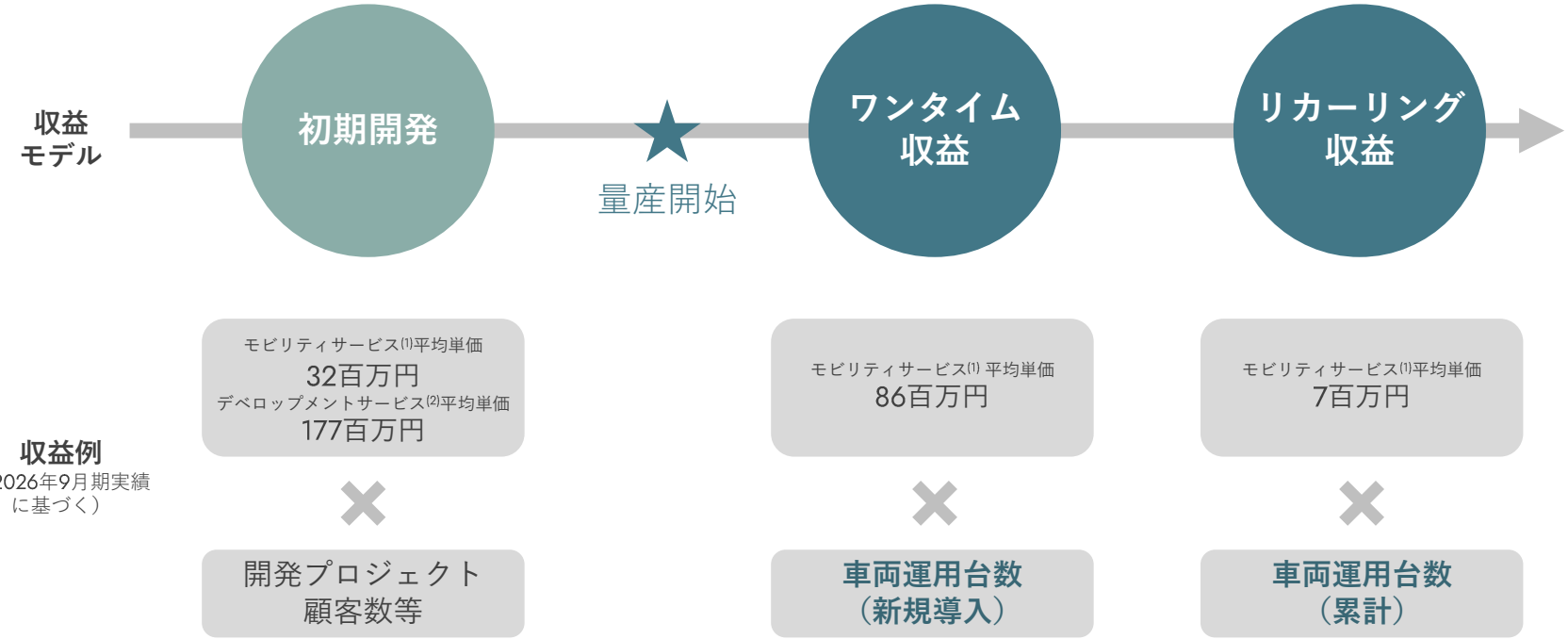
開発から量産・運用へ、車両台数に応じて収益機会が拡大



主な サービス	• 自動運転システム開発 • 新環境への適合	• 自動運転キット(1)販売 • 自動運転車両販売	• ソフトウェアライセンス • アフターサービス

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

車両運用台数（累計）を129台から2030年9月期1,800台超へ

2026年9月期実績



129 台

2030年9月期参考目標値(1)



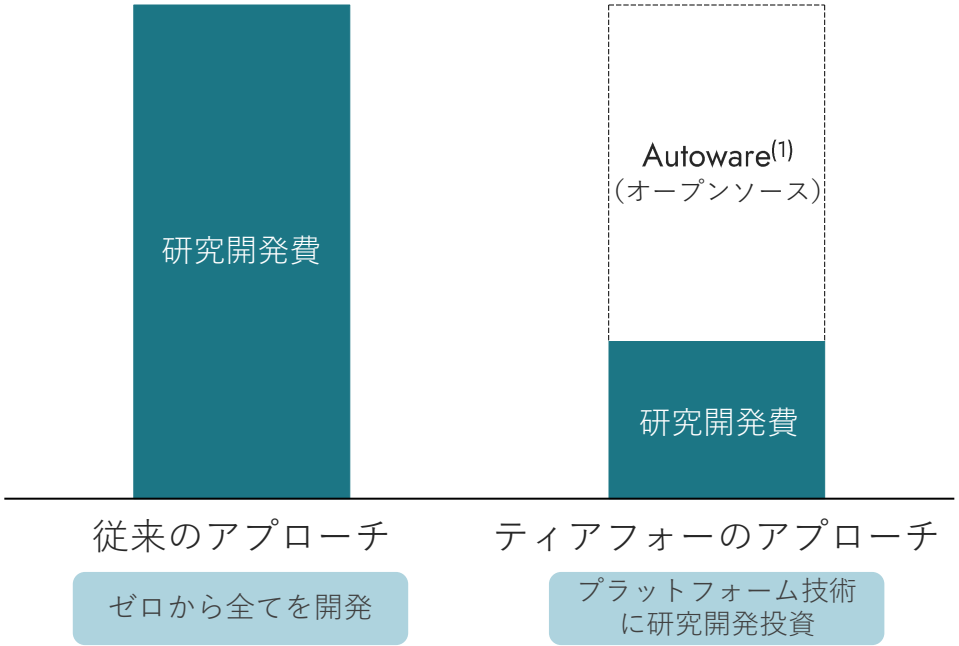
1,800+台

（バス/シャトル、特殊用途車両が中心）

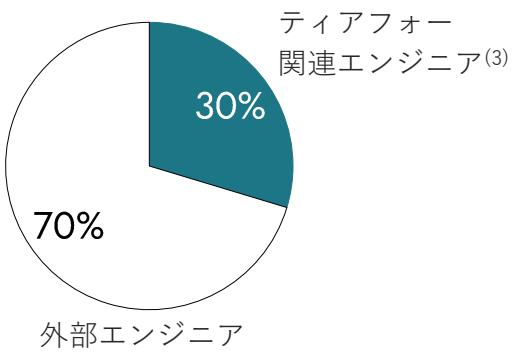
1.上記に示した参考目標値は、本資料作成日時点における当社による前提、判断および予想に基づく将来予想に関する記述であり、パートナーOEMやその他の市場関係者との協議内容等を含む複数の要因を踏まえて当社が設定した当社における目標値である。例えば、当社は、OEMとの提携関係が継続すること、および実装が進展することを前提としており、その中には、現時点では実装に至っていない提携についても、当該期間中に実装に至ることを見込んでいる。これらの将来予想に関する記述は、様々なリスクおよび不確実性の影響を受けるものであり、実際の結果は、当該将来予想に関する記述において明示または黙示された内容と大きく異なる可能性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

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）



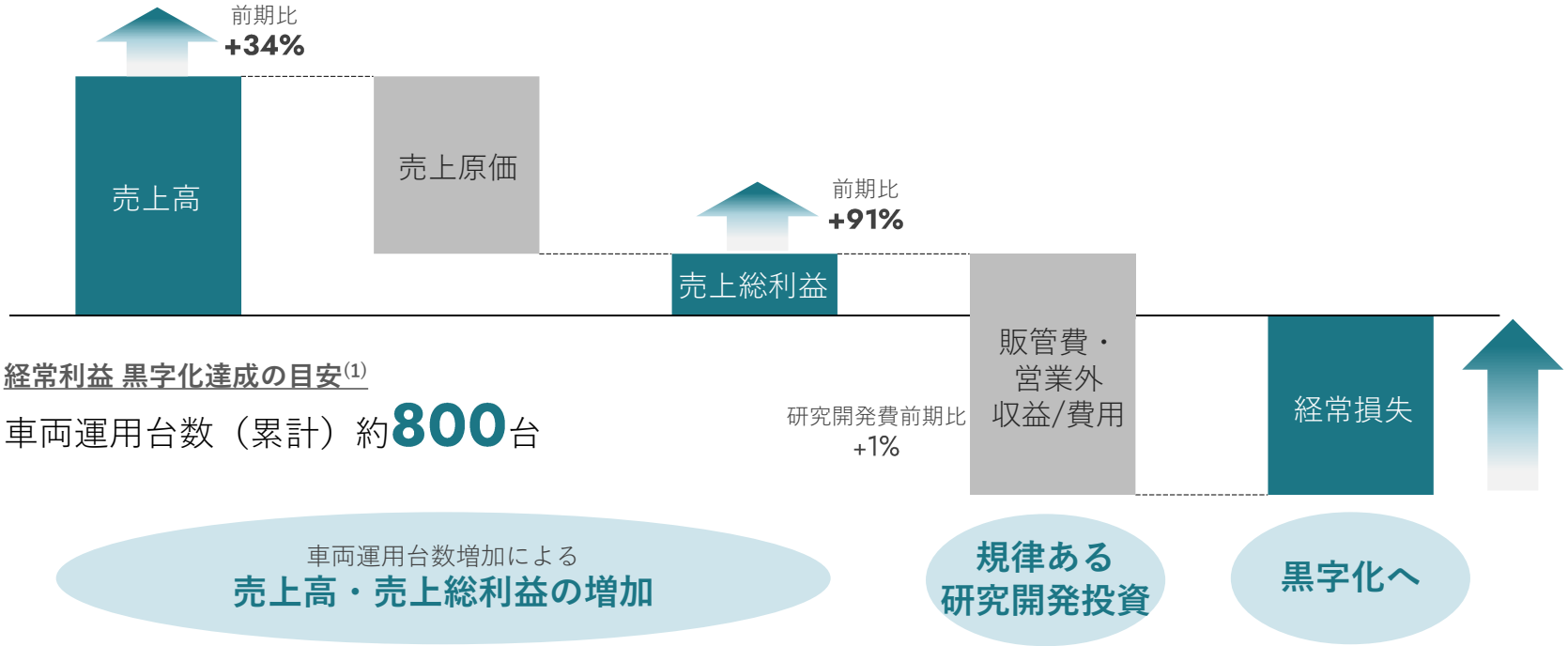
Autoware(1)のコード・コントリビューター(2)構成



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9月30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

売上高・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月期の損益計算書構造と前期比推移



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。

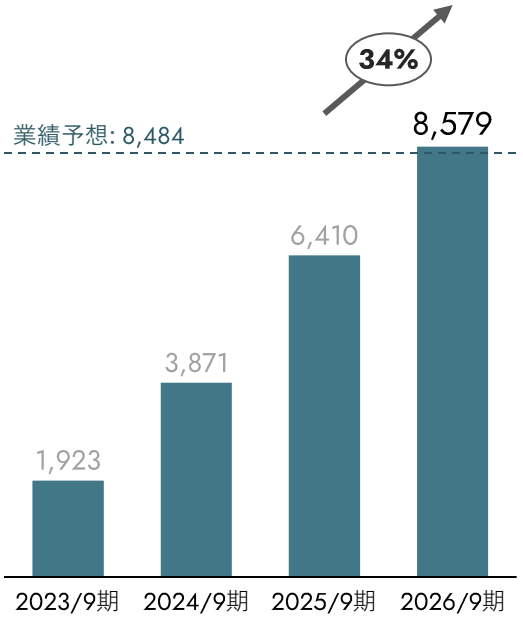
2026年9月期 通期実績

02

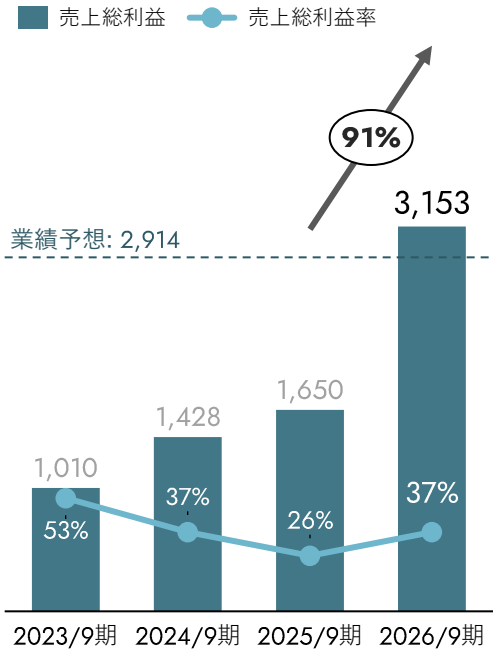
業績ハイライト（連結）

（百万円）

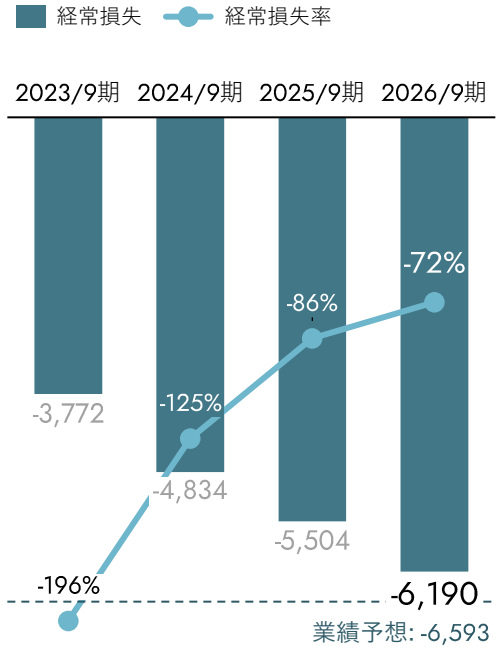
売上高



売上総利益



経常損失 (-)



損益計算書（連結）

（百万円）	2025/9期 通期実績	2026/9期 通期実績	前期比	2026/9期 通期予想	業績予想 達成率
売上高	**6,410**	**8,579**	**33.8%**	**8,484**	**101.1%**
売上原価	4,759	5,425	14.0%	5,570	97.4%
売上総利益	**1,650**	**3,153**	**91.1%**	**2,914**	**108.2%**
（売上総利益率）	*26%*	*37%*	-	*34%*	-
販売費及び一般管理費	12,156	13,178	8.4%	14,152	93.1%
研究開発費	8,551	8,641	1.1%	9,550	90.5%
その他の販管費	3,605	4,536	25.8%	-	-
営業損失	**(10,506)**	**(10,024)**	**4.6%**	**(11,239)**	**-**
（営業損失率）	*(164%)*	*(117%)*	-	*(132%)*	-
営業外収益	5,566	4,911	(11.8%)	5,823	84.3%
営業外費用	564	1,077	91.0%	1,177	91.5%
経常損失	**(5,504)**	**(6,190)**	**(12.5%)**	**(6,593)**	**-**
（経常損失率）	*(86%)*	*(72%)*	-	-	-
特別損益	684	(101)	(114.8%)	-	-
親会社に帰属する当期純損失	**(4,799)**	**(6,313)**	**(31.5%)**	**(6,736)**	**-**
（当期純損失率）	*(75%)*	*(74%)*	-	*(79%)*	-

前期との比較

売上高

- 自動車OEM、特殊用途車両メーカー、防衛省との開発案件の拡大等により、前期比で33.8%増加

売上総利益

- 売上高伸長に加え、売上構成比が変化し、売上総利益率が改善した結果、前期比で改善
  - 利益率の高い開発・実証案件が増加
  - 結果として、低利益率の委託事業(1)及び車両販売の構成比が低下
- 2025/9期において車両入替費用等の一過性費用を除いた調整後売上総利益率は33%

営業損失

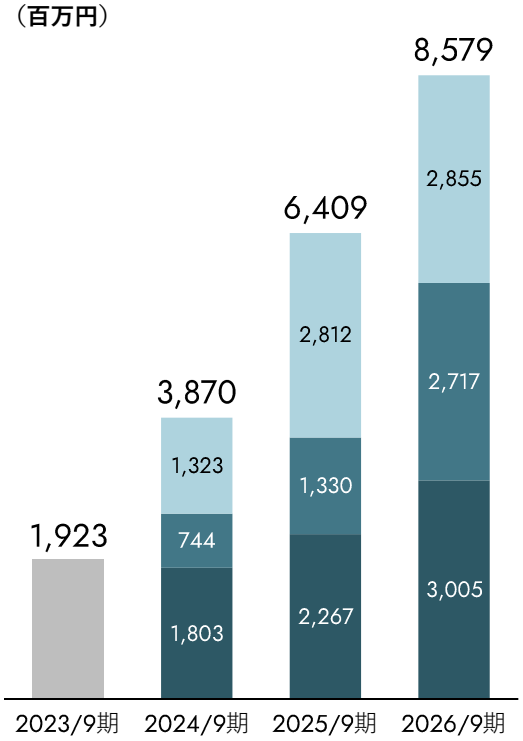
- 研究開発費はオープンソース活用で横ばいを維持
- その他の販管費のうち約2.8億円がIPOに伴う一過性費用の増加。他は人件費や間接費の増加による

経常損失

- 複数の補助金プロジェクト完了による補助金収入の減少、及び関連会社の持分法投資損失の増加（一過性のものが大部分）により前期比では悪化も、予想比では改善

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

サービス別の売上高推移（連結）| デベロップメントサービスが成長を牽引

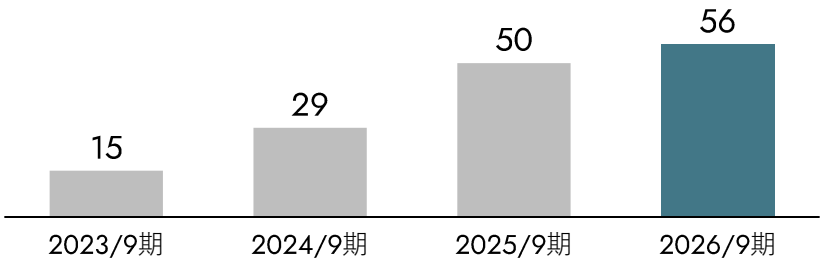


	前期比	概要
ソリューションサービス 様々な事業者へ自動運転システムを開発するためのツール等を提供	+2%	• 大半を占める政府からの委託事業について、前期並みの売上高を確保
デベロップメントサービス OEMが自動運転技術を手の内化できるよう自動運転システムを開発	+104%	• 自動車OEM、特殊用途車両メーカーとの各案件が量産開始に近づくにつれ、大型化 • 新たに**トヨタや防衛省**の案件が開始
モビリティサービス 自治体・交通事業者向けに自動運転レベル4の完成車を提供	+33%	• 全国各地での実証・実装案件が堅調に推移 • さらに**実証地域あたりの平均単価が増加**

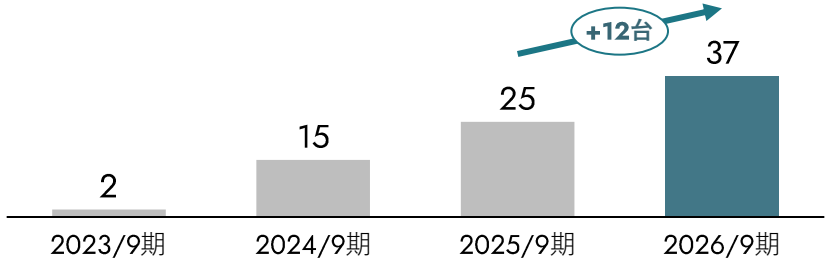
主要KPIの推移 | 公道での車両運用拡大、開発顧客数も増加

モビリティサービス

実証実験・実装地域数 (1)

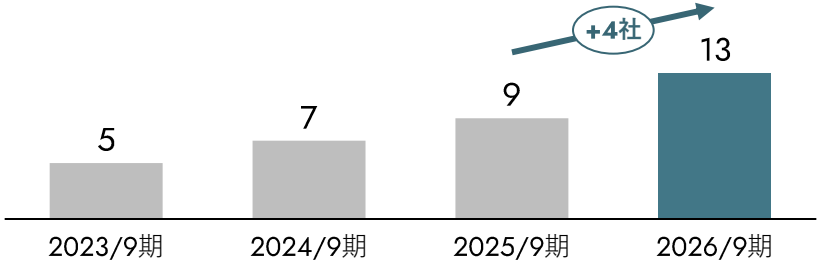


累計車両運用台数 (2)（公道）

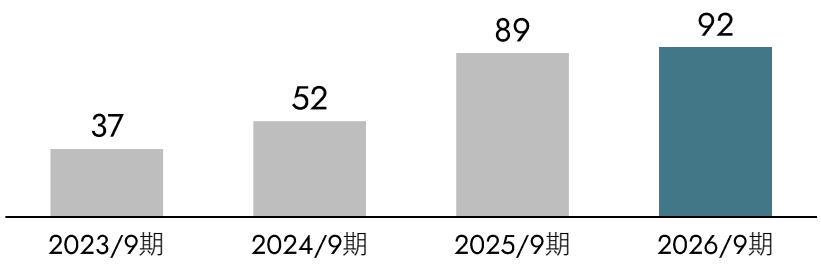


デベロップメントサービス

開発プロジェクト顧客数 (3)



累計車両運用台数 (2)（閉鎖空間）



1. 実証実験・実装地域数：当社グループの自動運転車両が各地の公道での実証実験で使用されている、あるいは、公共交通路線に投入されている地域数の合計
2. 車両運用台数：当社の自動運転車両の実稼働台数
3. 開発プロジェクト顧客数：自動車OEMや特殊用途車両メーカーと進める共同開発・受託開発のプロジェクト数

ビジネスパイプライン | 複数の大型案件が開始。商用化に向け進展

凡例：開発/実証　商用化　▲商用化開始予定　今期開始

サービス	車両タイプ	顧客名	主要プロジェクトの開発・実装状況（2026年9月時点）
			2023/9期 / 2024/9期 / 2025/9期 / 2026/9期 / 2027/9期 / 2028/9期 / … / 2030/9期 …
モビリティ	バス・シャトル	地方公共団体・交通事業者等	2台 → 15台 → 25台 → 37台 →
デベロップメント	特殊用途車両	ヤマハ発 / eve autonomy	37台 → 52台 → 89台 → 92台 →
		ヤマハ発 / 防衛省	2026/9期 →
		Applied EV（豪）	2026/9期 →
		コマツ	2025/9期 →
		周南バルクターミナル / トクヤマ	2026/9期 →
	バス・シャトル	トヨタ	2026/9期 →
		いすゞ	2023/9期 →
	タクシー	スズキ	2023/9期 →
		（他5件）	

累計車両運用台数：114台 → 129台 → 1,800+台

事業ハイライト（国内） | 開発から社会実装・量産へ

モビリティサービス ←→ デベロップメントサービス

自動運転バスの社会実装

複数地域で**実際のバス路線に投入。**
自動運転バスが地域住民の”足“に



ティアフォー製バス「Minibus」

自動運転車両の実装

e-Paletteに
自動運転システムを搭載。
実用化に向けた開発を推進中



トヨタ自動車株式会社製「e-Palette」を
ベースに改造した車両

防衛省 無人車両

陸上自衛隊 駐屯地での
省人化に向け**警備用無人車両**
（UGV(1)）の実用性を検証



警備用無人車両
（イメージ画像）

1. UGV: Unmanned Ground Vehicleの略

事業ハイライト（海外）｜新規市場・新規顧客の開拓が進む

豪州

Applied EV



- 電動台車にて鉱山等の物流を自動化
- 26年11月よりまず2台を実稼働

NTRO NATIONAL TRANSPORT RESEARCH ORGANISATION



- 政府系交通研究機関NTRO(1)と協業
- 当社の自動運転バスを提供し、豪州・NZ市場への展開を開始

欧州

ホリバMIRA



- 当社の自動運転バスを提供。現地での社会実装を目指し、試験走行を実施

MAN / TUM



- ミュンヘン工科大学に設立した研究センターを通じ、MAN(2)製のバスを用いた自動運転システムの開発を支援。ミュンヘンのバス路線で運行へ

サウジアラビア

elm



- 現地大手Elmと協業し、事業化に向けた調査を実施
- 2026年9月に経産省の「グローバルサウス事業」に採択。自動運転バスの実証へ

1. NTRO: National Transport Research Organisation
2. MAN Truck & Bus

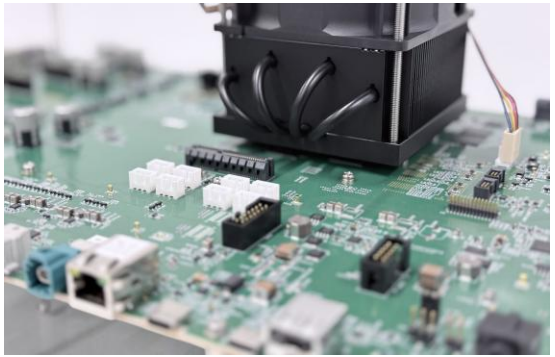
AI・半導体を中心に、事業展開を支えるエコシステムが拡大

NVIDIA



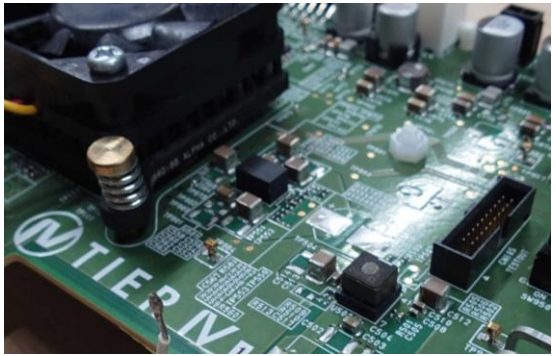
- NVIDIAのAIモデル「**Alpamayo[1]**」**をAutowareに統合**
- いすゞとNVIDIA DRIVE Hyperion[2] 搭載のレベル4バスを開発
- ドイツ・ミュンヘン工科大学とNVIDIAとの協業を発表

ルネサスエレクトロニクス



- ルネサスの車載**SoC「R-Car Gen5」へAutowareを統合**し、自動運転AIモデルをデモ
- レベル2+/2++からレベル4まで幅広い自動運転に対応。OEMやサプライヤーに展開へ

Arm



- 「Arm Total Design for Physical AI」に参画し、**Arm基盤の半導体でAutowareを容易に導入/検証できる標準環境**を整備

1. Alpamayo: NVIDIAが公開する、映像から状況を推論して運転判断を導くVLA（Vision-Language-Action）AIモデル
2. Drive Hyperion: NVIDIAが規格化した、自動運転レベル4向けのセンサーと車載AI計算機の標準構成（DRIVE AGX Thor等の車載AI半導体、安全システムを含む）

販売管理費および営業外収益の内訳（連結）

（百万円）

	2025/9期 通期実績	2026/9期 通期実績	増減率
販売費及び一般管理費	**12,156**	**13,178**	**8.4%**
研究開発費	8,551	8,641	1.1%
その他の販管費	3,605	4,536	25.8%
営業外収益	**5,566**	**4,911**	**(11.8%)**
補助金収入	5,525	4,853	(12.2%)
その他の営業外収益	41	58	18.4%

前期との比較

販売費及び一般管理費

- 研究開発費は概ね前期水準を維持
- その他の販管費はIPO関連費用の増加を主要因として、前期比25.8%増加
  - グローバルオファリング方式でのIPOによる一過性費用（約2.8億円）
  - IPO時の公募増資に伴う外形標準課税の発生（約2.4億円）
  - 事業拡大に連動した人件費・間接費の増加等（約4.2億円）

営業外収益

- 補助金収入は、一部の補助金プロジェクトが計画通り完了したことに伴い減少
- 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

研究開発ハイライト | 商用化・量産に必要な領域へ投資

AI & データ

- **AIベース自動運転：**
  認知・行動計画にAIを活用し、走行性能の向上を推進
- **大規模データプラットフォーム：**
  悪天候や路上落下物等、実走行で収集が難しいデータを再現・学習

安全・セキュリティ

- **ソフトウェアの効率的な運用・保守：**
  業界標準のフレームワークであるeSync[1)]と連携し、自動運転システムの安全な運用を担保
- **量産向けの品質確保：**
  機能安全やサイバーセキュリティ等、量産要件への適合を推進

半導体開発

- **Autoware対応チップの設計：**
  - 乗用車等のAI自動運転の実現のため半導体開発を推進
  - **設計情報をオープンソース化**し、多様なメーカーが製造可能に
  - **試作チップ・ボードを製作**し、動作検証を実施中



自動運転の実証走行の様子





当社が試作したチップ・ボード

成果の詳細は2027年1月のCESで発表予定

1. eSync：自動車メーカーやサプライヤーが参加する業界団体「eSync Alliance」が策定した、車載ソフトウェアの無線更新（OTA）と診断データ収集の標準仕様

AIベース自動運転開発：NVIDIA Alpamayo 2 Edgeの事例

01 Alpamayo 2 Edgeについて

- NVIDIAが2026年11月10日に公開した、**オープンなAI自動運転の最新モデル**
- カメラ画像のみを入力とし、**車載環境上で動作するよう軽量化**されたAIモデル

02 ティアフォーの関わり

- 2026年3月に発表したNVIDIAとの協業の一環で、Alpamayoの**開発初期段階から性能評価とAutowareへの統合**を推進・実現
- **日本国内での試験・検証**を実施済

TIER IV | NVIDIA



日本国内での試験・検証の様子
(https://www.youtube.com/watch?v=gzfdF4vZPsY)

貸借対照表（連結）

（百万円）	2025/9期末 実績	2026/9期末 実績	増減額
資産合計	**17,580**	**29,960**	**12,380**
流動資産	15,805	29,124	13,319
現金及び預金	6,932	22,635	15,703
その他の流動資産	8,873	6,488	(2,385)
固定資産	1,775	836	(939)
負債合計	**4,409**	**4,664**	**256**
流動負債	4,374	4,371	(3)
借入金 (1)	2,000	1,499	(501)
その他の流動負債	2,374	2,873	497
固定負債	35	292	257
純資産合計	**13,170**	**25,296**	**12,126**
（有利子負債）	2,021	1,713	(308)

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

前期末との比較

資産

- 流動資産は、現預金の増加により大幅増加
  - IPOによる資金調達（2026年7月）
  - JR東海への第三者割当増資（2025年12月）
  - 負債での資金調達
  - その他の流動資産に該当していた合同金銭信託の解約に伴う預金への振替
- 固定資産は、関連会社の固定資産減損に伴う一過性の評価減により、関係会社株式が減少

負債

- 流動負債：
  - 借入金は1,000百万円の返済と499百万円の新規借入の結果、501百万円減少
  - その他の流動負債は、外形標準課税の発生に伴う未払法人税の増加等により増加
- 固定負債は、新規に借り入れた長期借入金の影響で増加

純資産

- IPOに伴う新株発行により、純資産が増加

キャッシュフロー（連結）

（百万円）	2025/9期 通期実績	2026/9期 通期実績	増減額
営業キャッシュフロー	(7,282)	(2,936)	+4,346
投資キャッシュフロー	(991)	502	+1,493
フリーキャッシュフロー	(8,273)	(2,434)	+5,839
財務キャッシュフロー	767	18,102	+17,335
現金及び現金同等物の期末残高	6,932	22,635	+15,702

前期末との比較

営業キャッシュフロー

- 売上や補助金収入の入金タイミング、運転資金増加の抑制を主な要因として、営業キャッシュフローは改善

投資キャッシュフロー

- 有形固定資産の取得により支出が発生するも、合同金銭信託の解約による収入により、投資キャッシュフローはプラスで着地

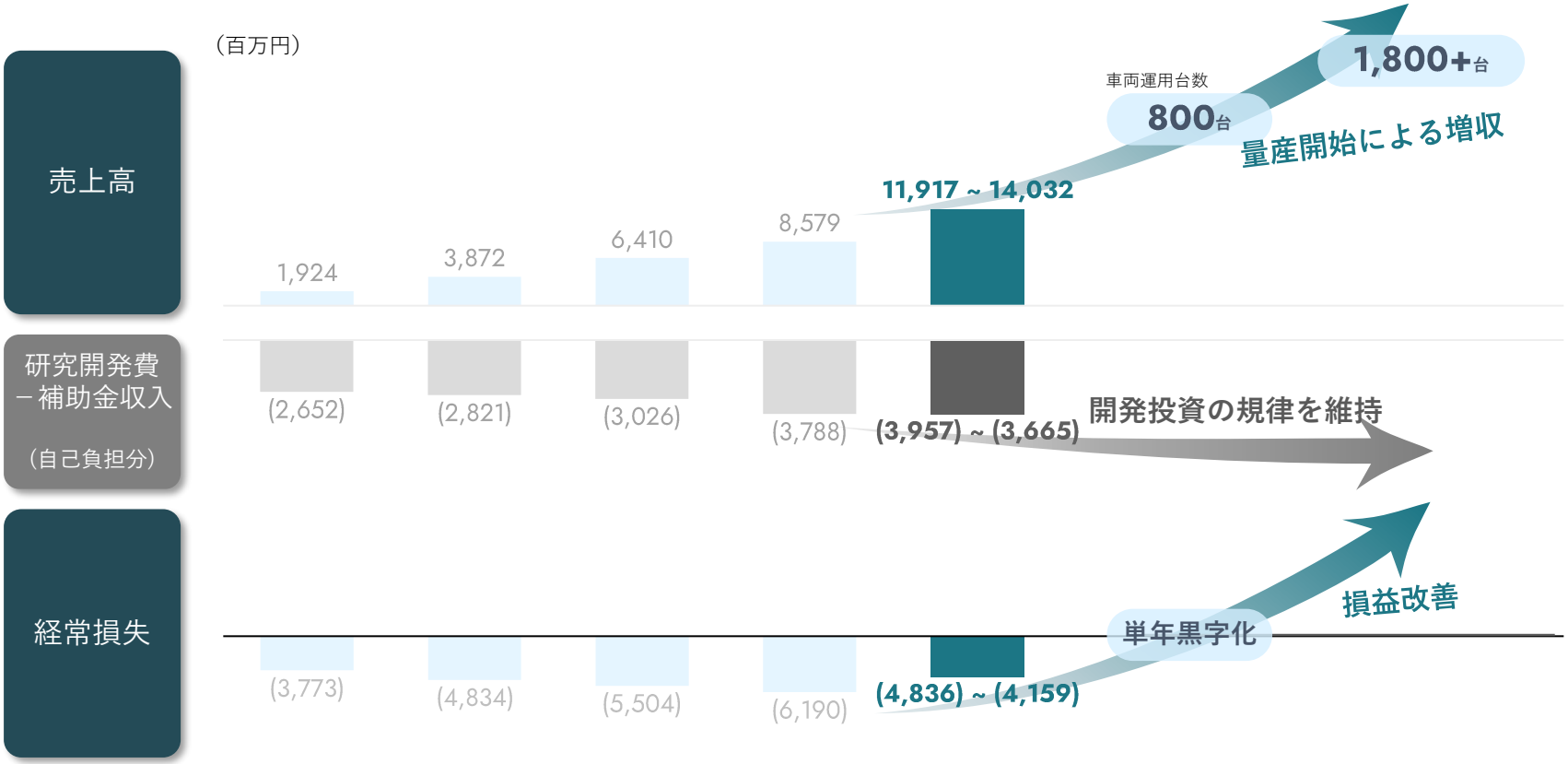
財務キャッシュフロー

- IPOによる公募増資や、JR東海への第三者割当増資等により資金を調達

2027年9月期 業績予想

03

2027年9月期は、2028年9月期の量産本格化に向けた着実な通過点



2027年9月期 通期業績予想（連結）

（百万円）	2026/9期 通期実績	2027/9期 業績予想	増減率
売上高	**8,579**	**11,917～14,032**	**39%～63%**
売上原価	5,425	7,877～9,607	45%～77%
売上総利益	**3,153**	**4,041～4,426**	28%～40%
（売上総利益率）	*37%*	*下限:34%, 上限:32%*	-
販売費及び一般管理費	13,178	13,755～14,114	4%～7%
研究開発費	8,641	8,852～9,211	2%～7%
その他の販管費	4,536	4,903	8%
営業損失	**(10,024)**	**(9,714)～(9,688)**	**3%**
（営業損失率）	*(117%)*	*(82%)～(69%)*	-
営業外収益	4,911	5,077～5,728	3%～17%
営業外費用	1,077	199	(82%)
経常損失	**(6,190)**	**(4,836)～(4,159)**	**22%～33%**
（経常損失率）	*(72%)*	*(41%)～(30%)*	-
特別損益	(101)	0	-
親会社に帰属する当期純損失	**(6,313)**	**(4,840)～(4,163)**	**23%～34%**
（当期純損失率）	*(74%)*	*(41%)～(30%)*	-

2026年9月期比の要因 **詳細ページ**

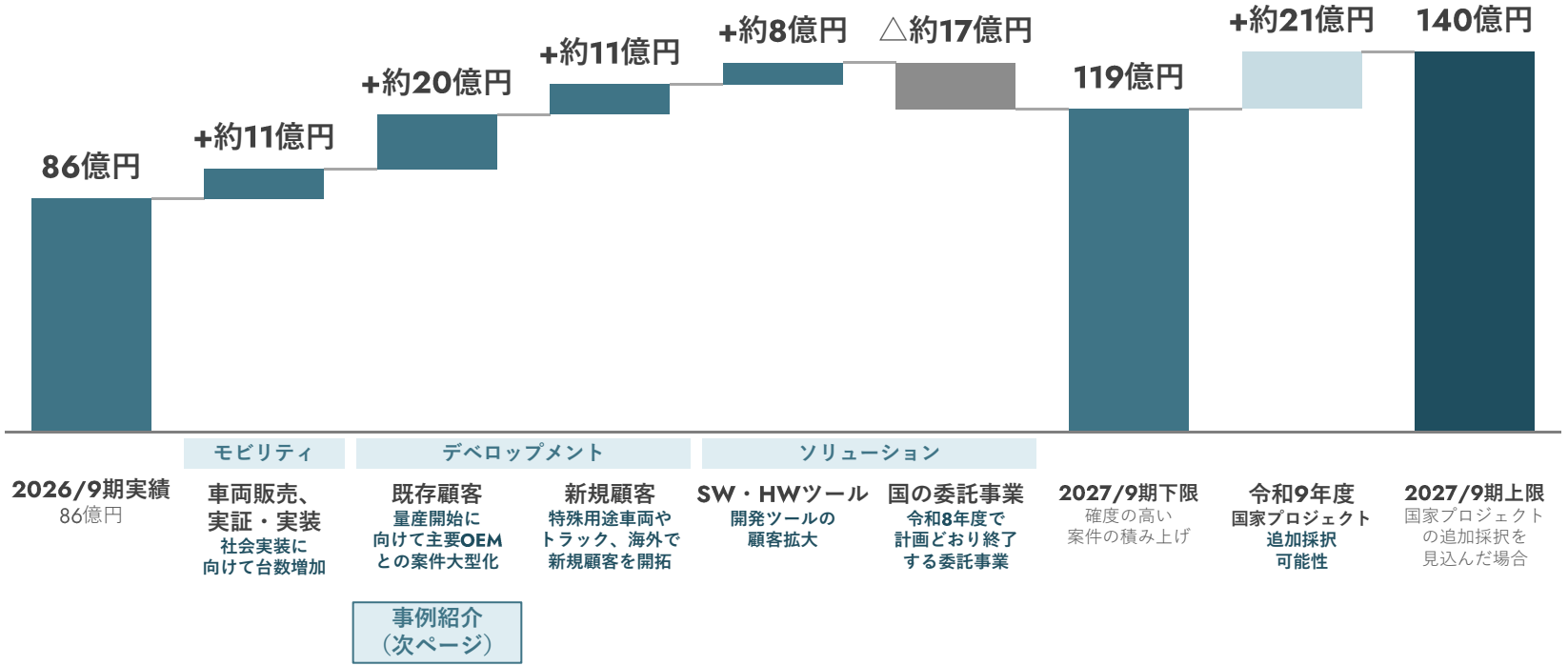
- モビリティ・デベロップメントは増収、ソリューションは委託事業[1]終了で減収。下限は確度の高い案件、上限は令和9年度国家プロジェクトの追加採択可能性を含む p.30 増収の内訳 p.31 詳細事例
- 売上高増に伴い増加。売上総利益率の変化は、セールスミックス（売上構成）の変化によるもの。中期的にはリカーリング収益の構成比上昇で改善想定
- 研究開発費は規律を維持し2026年9月期と同水準で執行（期中の追加補助金の採択に応じて追加投資を想定）。
  その他の販管費は、事業成長・組織拡大に連動して増加
- 営業外収益は補助金収入が主体。下限は採択済や確度の高いもののみを含め、上限は提案予定のものを含む p.32 補助金
- 結果として経常損益は2026年9月期から改善

レンジの下限は確度の高い案件の積み上げ
上限は令和9年度の国家プロジェクトの追加採択を見込んだ水準

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

2027年9月期の増収は、量産に向けた開発案件の大型化が牽引

2026/9期実績からの増収の内訳（概算）



既存顧客の拡大の事例：コマツと日米で本格協業へ

2025/9月 協業開始（技術開発・検証中心）



アーティキュレート
ダンプトラック「**HM400**」



リジッドダンプトラック
「**HD785**」

- コマツ、EARTHBRAINと協業
- 採石・土木現場向けダンプトラックの自動運転化を検証

2026/11月 事業展開に向けた本格協業



アーティキュレート
ダンプトラック
「**HM400/460**」



リジッドダンプトラック
「**HD785**」



リジッドダンプトラック
「**HD605**」

- **技術開発・検証中心**から、**実現場への導入と事業展開**を見据えた、より密接な共同開発体制を構築

2027年 北米・日本での現場導入開始（予定）

既存・新規の補助金を活用し、2026年9月期と同等水準の財源を見込む



#	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	2023/3期	2024/3期	2025/3期	2026/3期	2027/3期	2028/3期	2029/3期	2030/3期	2031/3期
継続プロジェクト															
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**				
3	**SBIR**	地方公共交通	国土交通省	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**			
4	**CVDTSET**	AIデータインフラ	経済産業省	2026/1~2026/12	9.5億円	売上				**9.5億円**					
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**	
新規プロジェクト（前回開示（2026年7月）以降）															
6	**Global South** 新規	サウジアラビアでの実証・人材育成	経済産業省	2027/1~2029/12	40億円（予定）	営業外収益					**交付決定済：総額40億円（予定）**				
7	**追加補助金** 新規	社会実装・量産化 ほか	—	2027/1~（複数年）	数十億円規模	営業外収益					交付決定前：約10億円	提案中：総額未定（数十億円規模）			
完了プロジェクト															
8	**その他** (7)	単年プロジェクト等（完了済）	経済産業省	2023/9~2026/3	68.0億円	営業外収益・売上		**4.0億円**（3.7億円）	**32.5億円**（29.5億円）	**31.5億円**					
補助金収入（当社決算期） (8)								**14.9億円**	**28.5億円**	**55.3億円**	**48.5億円**	**48.9~55.5億円（予想）**			

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／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／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／CVDTSET：ポスト5G情報通信システム基盤強化に向けた研究開発事業
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。* 期間がFY31/3まで延長された場合の潜在的な受領見込み
6. 追加補助金の金額・期間は、交付決定前・提案中のものを含め、現時点の想定に基づく。今後の採択・交付決定を保証するものではない
7. その他：DTSU（ディープテック・スタートアップ支援事業）、Taxi・Truck（モビリティDX）、I-Data、LD、Global South（事業開発）、AGV、Data2の合計。各年度の金額は国の会計年度（4月～翌3月）ベース
8. 補助金収入は当社の決算期（9月期）の損益計算書の値で、各9月期の位置に表示（2027/9期は業績予想）。表中の金額（国の会計年度・通知書ベース）とは期間・基準が異なる

Disclaimer

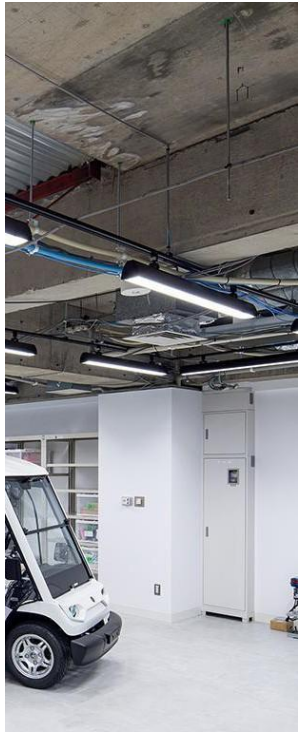
本プレゼンテーション資料は、株式会社ティアフォー（以下「当社」といいます。）の企業情報等の提供のみを目的として作成されたものであり、国内外を問わず、当社の発行する株式その他の有価証券への勧誘を構成するものではありません。米国、日本国又はそれ以外の一切の法域において、適用法令に基づく登録若しくは届出又はこれらの免除を受けずに、当社の有価証券の募集又は販売を行うことはできません。本プレゼンテーション資料の全部又は一部は、当社の承諾なしに、いかなる方法若しくは媒体又は目的においても、複製、公表又は第三者に伝達（直接であるか間接であるかを問いません。）することはできません。

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。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