



事業計画及び成長可能性に関する事項

株式会社 A C S L
2021年12月24日

機密・専有情報
株式会社 A C S L による個別の明示的な承諾を得ることなく、この資料を使用することを固く禁じます。

会社概要

産業用ドローンメーカー



社名	株式会社 A C S L ACSL Ltd.
代表者	鷺谷 聡之（代表取締役社長 兼 COO）
設立日	2013年11月
所在地	東京都江戸川区臨海町3-6-4 ヒューリック葛西臨海ビル2階
資本金	45億円（2021年9月時点）
従業員	68名（2021年9月時点）
事業内容	商業用ドローンの製造販売及び自律制御技術を用いた 無人化・IoT化に係るソリューションサービスの提供

1 会社概要・競争力の源泉・ビジネスモデル

2 市場環境

3 中期経営方針「ACSL Accelerate」と事業ハイライト

4 経営指標の進捗状況

5 リスク情報

6 補足資料

我が国においては、今後、労働力の需要が増えていくのに対して供給可能な労働力は減少することが推定されており、省人化や無人化は社会として喫緊の課題である

労働力の需要

インフラの50年
以上の老朽化¹

2.5倍
(2018~2023)

物流量²

5倍
(1988~2018)

労働力の供給

全人口減少率³

26%減
(2020~2060)

労働人口⁴

35%減
(2020~2060)

1: 国土交通省「社会資本の現状と将来, 社会資本の老朽化の現状と将来」

2: 国土交通省「平成30年度宅配便取扱実績関係資料」

3: 内閣府「令和元年版高齢社会白書」

4: 内閣府「平成30年版高齢社会白書（全体版）」

MISSION

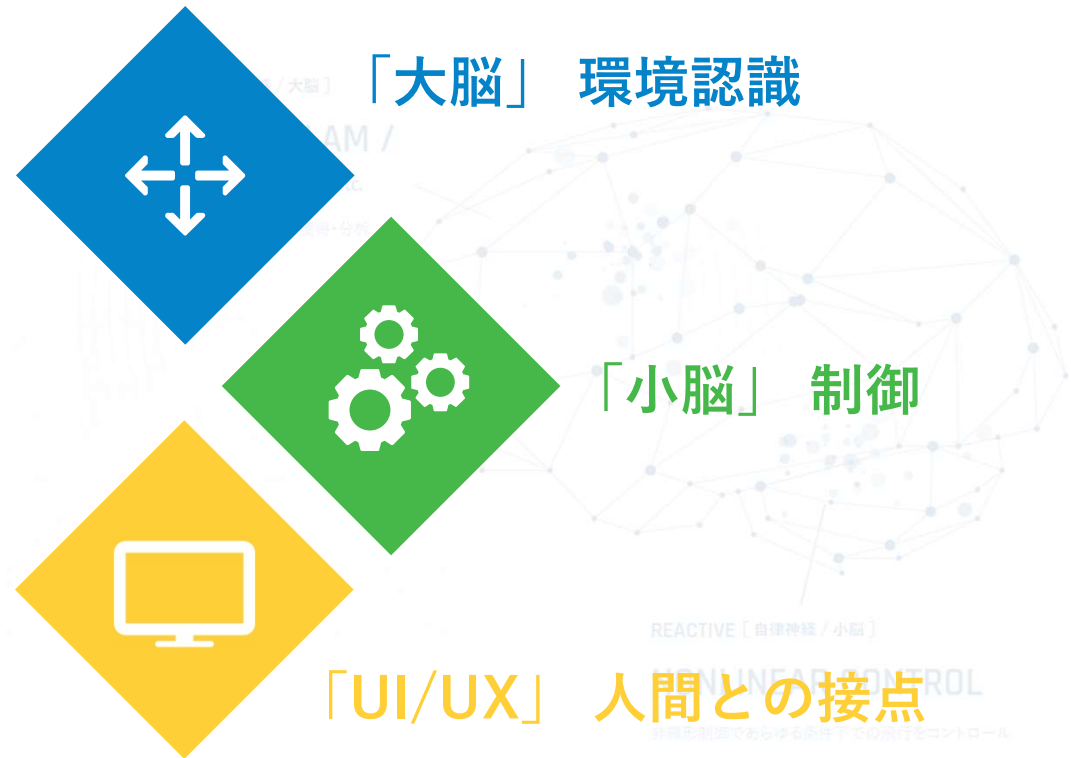
技術を通じて、人々をもっと大切なことへ

VISION

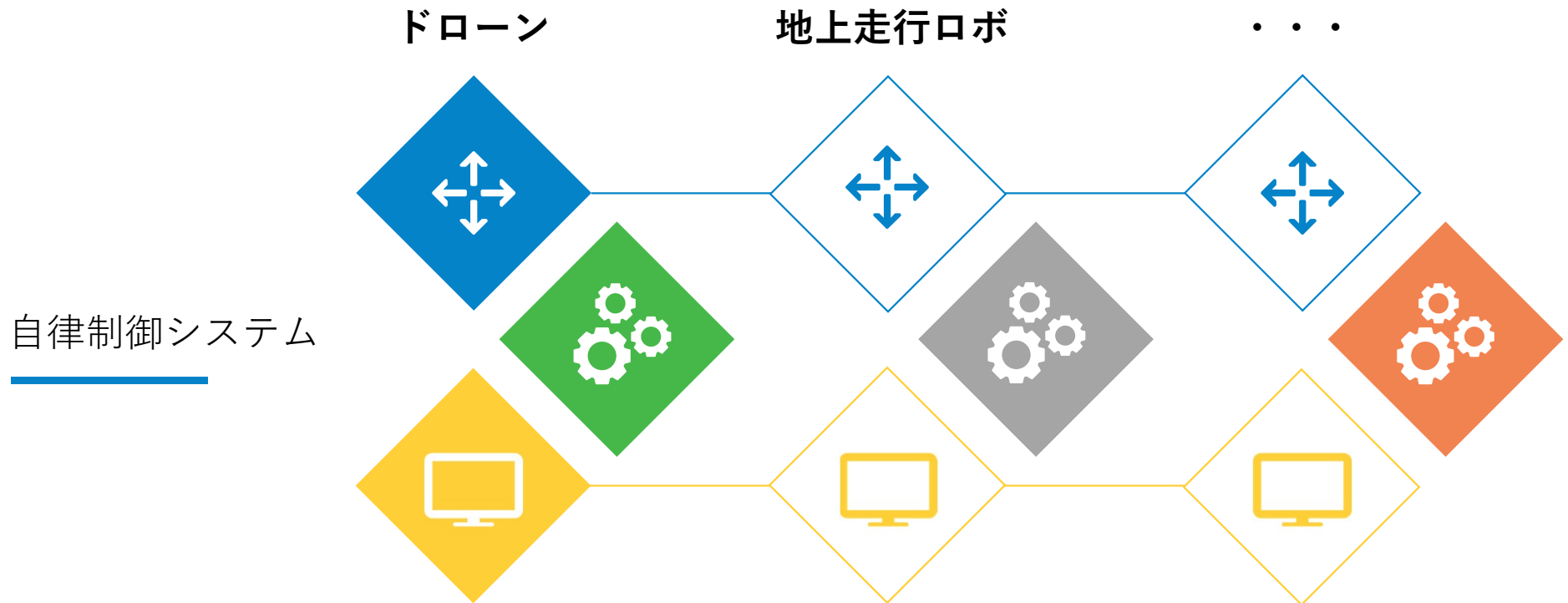
最先端のロボティクス技術を追求し、
社会インフラに革命を

ACSLのコア技術は、独自開発した多様なロボティクスに適応可能な自律制御システムであり、産業用ドローンを最初の適用先として、自律制御システム関連技術の成熟化を図っている

自律制御システム



産業用ドローン分野を最初の適用先として自律制御技術を成熟化させた後は、他業務の省人化・無人化を推進していくために、他ロボティクスへの同技術の適応を図っていく



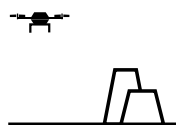
3次元空間の移動



遠隔操作・自動化

「空」

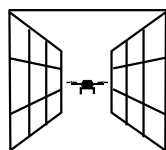
そら
カラ



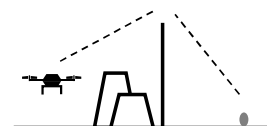
屋外



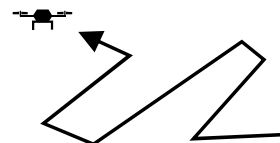
準屋内
(トンネルなど)



屋内
(工場など)



遠隔制御・リモート操作
(4G、5G・無線を活用)



自律飛行・自動操縦

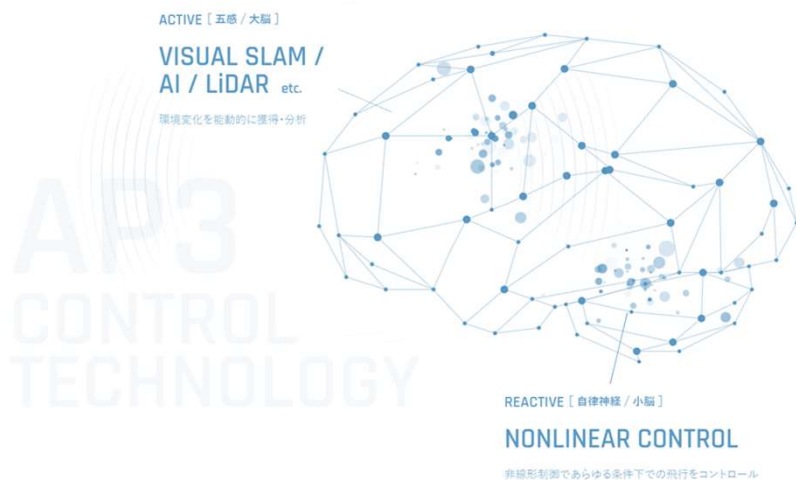
ACSLは独自の自律制御システムを活用し、ドローン市場を開拓するドローンメーカー



ACSLは独自開発の制御技術をコア技術、及び、顧客先の現場視察・対話・実証を通じた多くのノウハウを2つの強みとして有する。これらにより用途ごとに顧客先の業務を代替・進化させる用途特化型ドローンを開発し提供することが可能

ACSLのコア技術

独自の制御技術は、周辺環境を能動的に把握する「**大脳**」と、あらゆる環境下で飛行を司る「**小脳**」から構成される



顧客との取り組みを通じたノウハウ

顧客との対話や実環境での実証を通して、特定用途に必要な技術・経済的条件を把握し、特化型ドローンを開発する



現時点での主なビジネスは、実証実験及びプラットフォーム機体の販売。
新たな市場環境変化に対応するべく、「プロトタイプ工場」から進化するため、用途別特化型の量産機体の開発・生産・販売を推進

ソリューションの作り込み

プラットフォーム機体販売



実際の業務への導入
(プラットフォーム機体販売)

実証実験



Proof of Concept
(ドローン活用の精緻化)



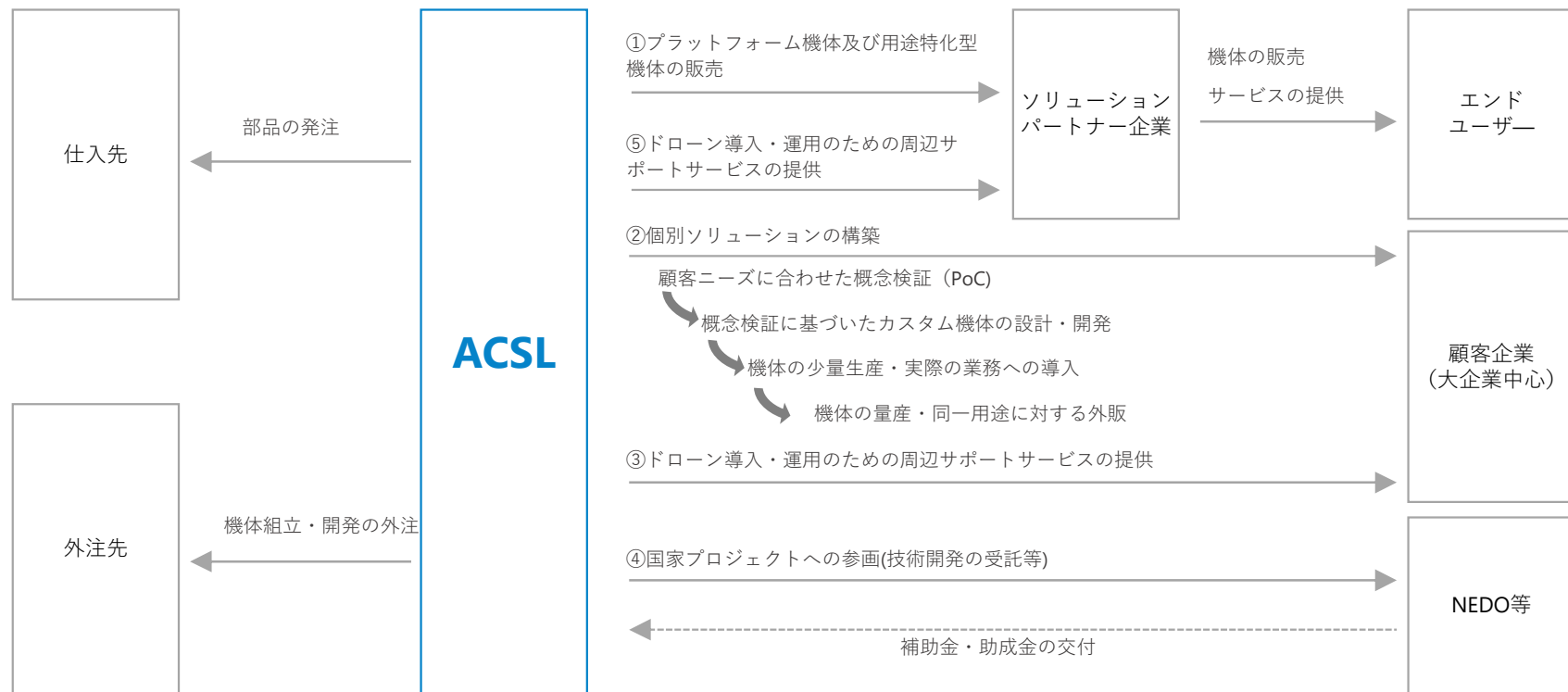
カスタム開発
(システム全体の設計・開発)

用途特化型機体販売

特定の用途に特化した量産機体の開発・生産・販売を推進



顧客企業（エンドユーザー）に対し、実証実験におけるサービス提供とプラットフォーム機体販売が主な収益源



1 会社概要・競争力の源泉・ビジネスモデル

2 市場環境

3 中期経営方針「ACSL Accelerate」と事業ハイライト

4 経営指標の進捗状況

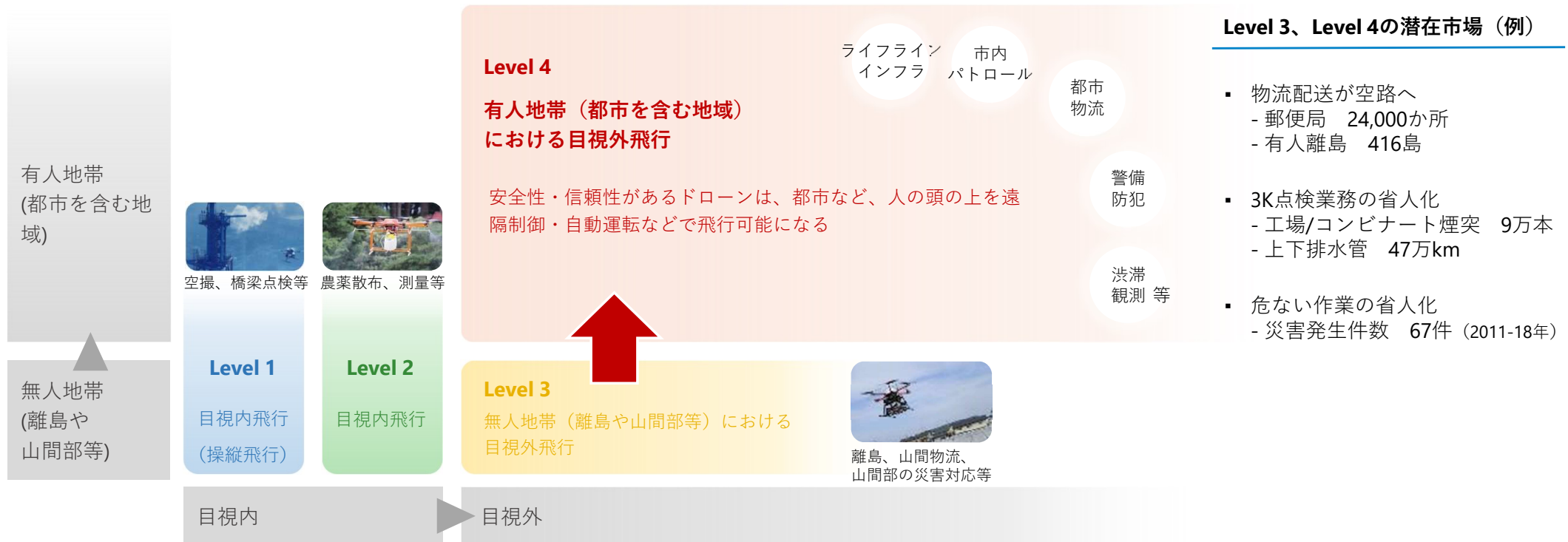
5 リスク情報

6 補足資料

産業用ドローン市場は拡大しつつある

既に実用化が進んでいるLevel 1, 2, 3に加えて、有人地帯（都市を含む地域）における目視外飛行（Level 4）に関する規制整備が2022年度に整う見通しとなっており、我が国においてドローンで利用可能な巨大な空間・市場が出現する

産業用ドローン市場の分類



現在のドローン市場と市場拡大に向けた必要条件の現状

現状の市場を牽引しているLevel 1, 2は、ドローンの社会実装が進んでいる。Level 3やLevel 4は、規制整備や用途特化型機体の開発が着実に進んでおり、今後ドローンで利用可能な巨大な空間・市場が出現することが見込まれる

	規制	技術・製品	運用・導入
Level 1・2 目視内飛行 現状の産業用ドローン市場の大部分	<ul style="list-style-type: none"> 関連規制は整備済 用途別ガイドライン等が今後整備される 	<ul style="list-style-type: none"> GPS型の外国製汎用機が大部分 用途特化 / 非GPS / セキュアな機体が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 汎用機向けのアフターサービス教習、保険等は整備済み 特定用途向けの専門的運用やソリューション化が重要
Level 3 目視外・無人地帯 現状の市場は限定的	<ul style="list-style-type: none"> 関連規制は今後も継続的改訂見込み 	<ul style="list-style-type: none"> 用途特化型機体が大部分 基礎性能・安全性向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 個別企業の取り組みに留まる 体系化された運用、教習等が求められる
Level 4 目視外・有人地帯 今後、創出される巨大な市場	<ul style="list-style-type: none"> 航空法改正が可決済 関連規制は2022年度に整備の見通し 	<ul style="list-style-type: none"> 規制に即した技術開発・製品化が必須 	<ul style="list-style-type: none"> 規制対応・運用構築していく企業が必要

2022年のレベル4 規制緩和に向け法整備は予定通りに進捗

日本政府は、2017年5月に最初の「空の産業革命に向けたロードマップ」を公表し、2022年でのLevel 4実現に向けた取り組みを開始した。2021年6月には、Level 4に向けた航空法改正が参議院本会議で可決

航空法改正に向けた政府の動向

2017年5月	「空の産業革命に向けたロードマップ」を公表 ¹
2018年9月	レベル3の規制を公表 ²
2020年3月	レベル4実現に向けた制度の全体像を公表 機体認証、操縦ライセンス、リモートID等、レベル4実現に向けた制度の全体像を公表 ³
2020年12月	レベル4実現のための新たな制度の方向性を公表 レベル4の実現に向け、より厳格に無人航空機の飛行の安全性を確保するため、国が機体の安全性を認証する制度（機体認証）等を創設 ⁴
2021年3月	レベル4実現のために航空法改正を閣議決定 機体の安全性に関する認証制度（機体認証）、操縦者の技能に関する証明制度（操縦ライセンス）、事故等の報告等の義務付け等を閣議決定 ⁵
2021年6月	レベル4実現のための航空法改正が参議院本会議で可決 閣議決定した航空法改正を参議院本会議で可決 ⁶ 空の産業革命に向けたロードマップ2021を公表 ⁷

- 「空の産業革命に向けたロードマップ」 2017年5月19日 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会
- 「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領」 2018年9月14日 国土交通省航空局
- 「小型無人機の有人地帯での目視外飛行（レベル4）の実現に向けた制度設計」 2020年3月31日 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会
- 「ドローンの飛行の安全性確保のための新たな制度について」 2020年12月10日 国土交通省航空局
- 「航空法等の一部を改正する法律案を閣議決定」 2021年3月9日 国土交通省
- 「航空法等の一部を改正する法律案」 2021年6月4日 衆議院HP
- 「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」 2021年6月28日 首相官邸

空の産業革命に向けたロードマップ2021



国家安全保障とセキュリティに関する意識が高まりつつある

日本政府は、2020年9月にセキュリティ対応したドローンの調達方針を発表をしており、全世界的にドローンと国家安全保障、セキュリティに関する意識が高まりつつある

ドローンのセキュリティを推進する法案

5Gやドローンのサイバーセキュリティを確保しつつ、導入を促進するための法案¹が可決

2020年2月



2020年6月



2020年9月



2021年4月



政府調達向けを想定した機体開発

NEDOは、政府調達向けを想定した、高セキュリティ・低コストの標準機体とフライトコントローラの標準基盤開発に16.1億円を計上²

政府がセキュリティ対応したドローンの調達方針を公表

政府は「調達にセキュリティが担保されたドローンに限定」し、「既存導入されているドローンについても速やかな置き換え」を実施する方針を公表³

政府調達向けを想定した機体の発表

ACSLがNEDOプロジェクトで進めている政府調達向けの高セキュリティ・低コストの標準機体を2021年10月以降から発売することを発表⁴

1: 「特定高度情報通信技術活用システムの開発供給及び導入の促進に関する法律案の概要」 2020年2月19日 経済産業省

2: 「安全安心なドローン基盤技術開発」 2020年6月25日 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

3: 「政府機関等における無人航空機の調達等に関する方針について」 2020年9月14日 小型無人機に関する関係府省庁連絡会議

4: 「ACSL、セキュリティー対策ドローン公開 10月販売へ」 2021年4月14日 日本経済新聞

産業用ドローン市場においては用途別に適応した機体特性が求められ、汎用機体は実際の業務への導入は困難。
 ACSLはプラットフォーム機体を有しつつ、業務に最適化された用途特化型ドローンを展開している

主なドローン市場と主要な機種

当社が展開するドローン

	個人用途 (B to C)		産業用途 (B to B)	
	空撮	点検	物流	防災
汎用機体 汎用的な用途に利用可能	安価な外国製の汎用機がメイン	 PF2 他社：GPS対応の外国製汎用機が主流	 PF2 他社：外国製VTOL機体など大型物流機体が主流	 PF2 他社：外国製汎用機が主流
用途特化機体 用途ごとに最適化された機体性能、特性	個人用途向けの用途特化型機体は存在せず	 小型空撮  煙突点検  閉鎖環境点検 他社：それぞれの点検用途に合わせた機体は限定的	 中型物流(Level 4) 他社：Level3以上の安全性能を有する機体は非常に限定的	 小型空撮 他社：防災用途に耐えうる飛行性能、安全性を有した機体は限定的

1 会社概要・競争力の源泉・ビジネスモデル

2 市場環境

3 中期経営方針「ACSL Accelerate」と事業ハイライト

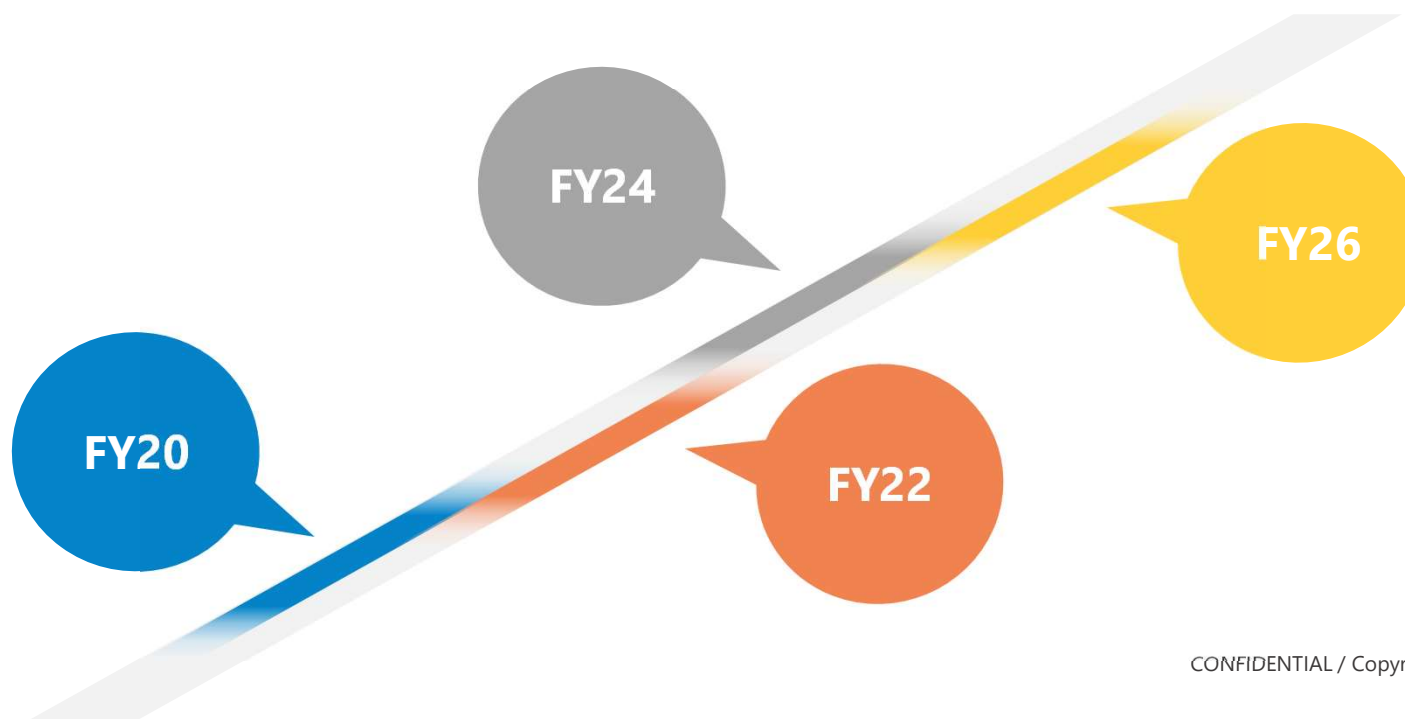
4 経営指標の進捗状況

5 リスク情報

6 補足資料

当社では、2020年8月に定めた10年後の目指すべき姿「マスタープラン」の実現に向け、変化する事業環境に適応するローリング方式の中期経営方針「ACSL Accelerate」を定めている。

10年後の 目指すべき姿



- 1 社会インフラ課題を解決するグローバル・パイオニア
- 2 売上高1,000億円以上、営業利益100億円以上
- 3 年間30,000台を生産する量産メーカー
- 4 デファクト・スタンダードで国を支える
- 5 自律制御（小脳・大脳）の最先端技術開発
- 6 業界最先端の優秀な人財の育成
- 7 企業価値向上、財務KPI向上に絶えず取り組む会社

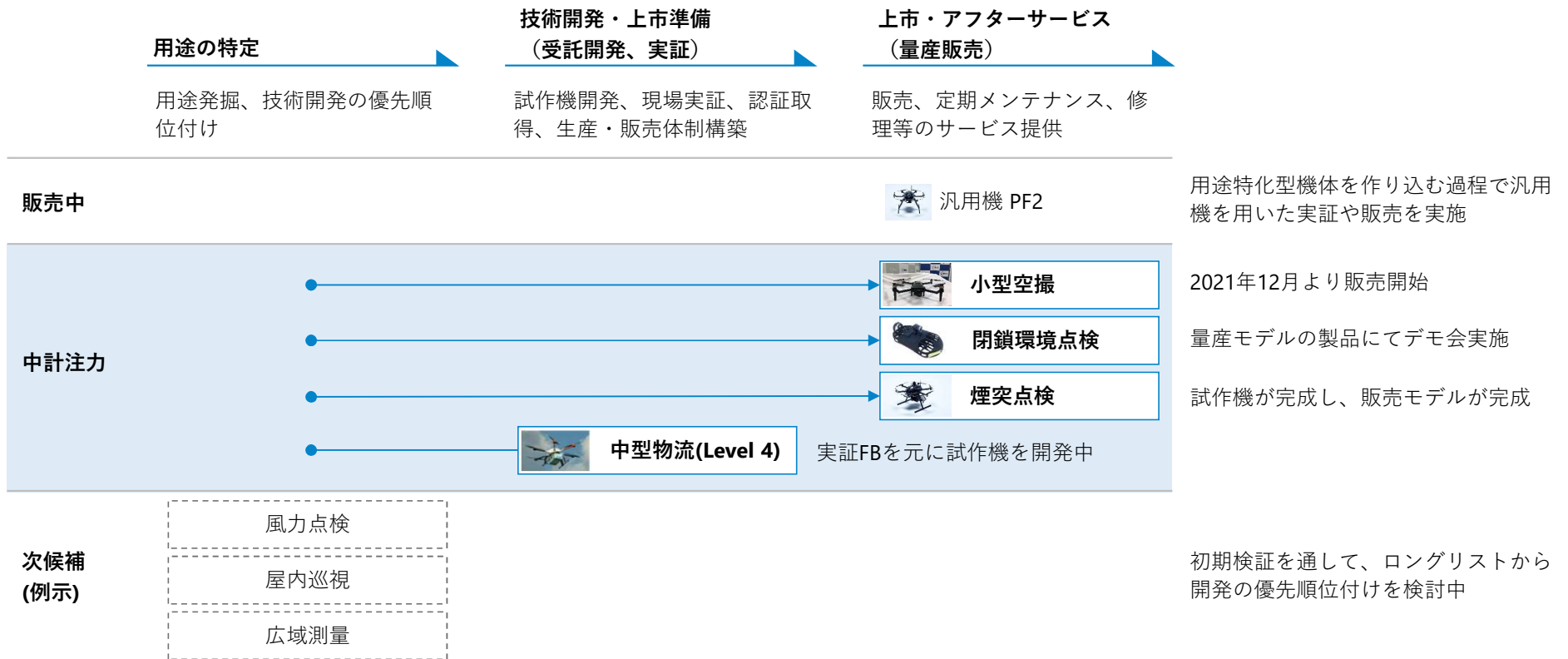
中期経営方針の事業戦略と現状の進捗状況

Level 4規制緩和とセキュアなドローンに対する需要増加を受け、中期経営方針では「プロトタイプ工場から量産メーカーへ」という目標のもと4つの事業戦略の柱を立てた

	中期経営方針における戦略	進捗状況（21年9月時点）
用途別特化型の機体開発	4分野のドローン製品化：小型空撮、中型物流（Level 4対応）、煙突点検、および閉鎖環境点検	小型空撮、閉鎖環境点検、煙突点検の製品化が完了し、2022年以降の販売拡大を目指す。中型物流は実証実験を重ね製品化を推進中
サブスクリプションの導入	サブスクリプションによる定額収入・リカーリングな販売モデルを導入	サブスクリプションモデルの開始を2021年5月に発表。初期導入ハードルを下げ、幅広い顧客にアプローチ
ASEAN等のアジア進出本格化	インドとシンガポールに開発・営業活動を行うための事業所を設立し、ローカル人財の採用	インドの巨大なマーケットを獲得するために2021年9月にインドにJVを設立。シンガポールへの進出も並行して準備中
CVCによる技術調達	AI・ブロックチェーン・セキュリティ・画像処理・センサー等、シナジーが期待できる技術を調達	CVCを2020年12月に設立し、2021年9月時点で海外企業を含め複数社への投資を実行

用途別特化型の機体開発上市に向けたステップと開発状況（21年9月時点）

用途発掘・優先順位付けのうえ、顧客と連携して用途特化型機体の開発を行い、上市に向けた体制の構築を進めている。中計で掲げた4つの用途特化型機体のうち、閉鎖環境点検ドローンに続き小型空撮機体が2021年12月に上市



小型空撮機：セキュアな小型空撮ドローン「SOTEN（蒼天）」の受注開始



日本政府は、2020年9月にセキュリティ対応したドローンの調達方針を発表。ACSLは、NEDO事業である「安全安心なドローン基盤技術開発」で開発した高セキュリティ対応の小型空撮ドローン「SOTEN（蒼天）」の受注を開始した

1

「セキュアな国産ドローンで“技術を守る”」

- ISO15408*に基づくセキュリティ対策。データの漏洩や抜き取りの防止、機体の乗っ取りへの耐性を実現
- 機体の主要部品には国産品もしくは信頼性の高い海外からの調達品を採用
- 通信・撮影データの暗号化、国内クラウドでの取得データの保護

2

「ワンタッチで切り替えできるカメラ」

- ワンタッチ切り替え方式を採用することで、幅広いカメラの選択肢を提供することが可能

3

「実現場で求められる飛行性能を持つ機体」

- 最大対気速度15m/sと風に強く、災害時などの厳しい環境下でも安全に使用可能
- 高精度な位置情報を把握することができるSLAS/SBAS（準天頂衛星システムみちびきのサブメータ級測位補強サービス）を搭載

4

「閉域網LTE通信やオフライン対応地図など幅広い拡張性」

- インターネットが使えない環境でも、コントロール側の基地局アプリにオフライン地図を表示し、ドローンを自動飛行させることが可能



*コンピュータセキュリティのための国際規格

閉鎖環境点検：閉鎖環境点検ドローンの上市と点検調査サービス提供開始

NJSと共同開発してきた閉鎖環境点検ドローンの新型機「Fi4」の発売を開始。サポートを含めたサービス提供を行うため、NJSとJVを設立。インフラの点検調査サービスとして機体のラインナップも拡張

経緯と背景

- 全国の下水道総延長は約48万km¹であり、老朽化に伴う点検作業の負担が深刻な課題
- NJSと2015年から閉鎖環境点検ドローンを共同開発し、実証実験を通じて実現場で利用可能な耐久性、メンテナンス性、ユーザビリティの向上
- サポートを含めたサービス提供をおこなうためのJVを2021年5月に設立



共同出資 ↓

FINDi

閉鎖環境点検ドローンを活用した点検等のサービス提供

閉鎖環境点検ドローン Fi4を上市し量産販売を開始

- 過酷な調査環境に対応した機体、ユーザービリティを向上させた専用操作アプリをパッケージとした新製品「Fi4」を上市し量産販売を開始
- ドローンで撮影した画像を基に、劣化状況等の異常を判定するデータ解析や機能診断サービスも同時に提供
- 今後、機体のラインナップも拡張し、水が流れている状態の管路施設や、施設の外部点検等、適用シーンを拡大



1: 国土交通省ウェブサイト

煙突点検：ACSL機体をベースに関西電力で開発した煙突点検用ドローン

ACSL-PF2をベース機体にして関西電力で開発した煙突点検用ドローンは、実環境での実証を継続し、良好な結果を取得。試作機が完成し、販売モデルが完成

背景と目的

- 高所作業の**安全上のリスク**、作業に**数週間程度**を要する等の課題
- 2020年8月に**関西電力**の火力発電所にある**煙突内部の点検に向けた自律飛行ドローン開発**のベース機体として**ACSL-PF2**を提供
- 煙突内部の点検業務を、関西電力、KANSOテクノスとACSLで連携し推進



煙突点検ドローンの概要

- 常に**煙突の中心に位置するよう制御され、非GPS環境下でも安定した飛行**が可能
- また、高輝度LED及び高精細カメラ（6000万画素）を搭載することで、暗い環境において内壁点検および微細クラックの検知が可能



左上: 煙突点検用ドローン（ACSL-PF2）

右上: LiDAR技術により、暗く画像認識が難しい煙突でも、自己位置推定が可能
下: PF2から撮影した動画の静止画像。中央上部は煙突上部の入り口

中型物流：レベル4実現に向けた中型物流ドローン機体の開発進捗

中型物流ドローン機体開発に着手し、実証実験等を通じて物流の現場で実装可能な機能・性能に最適化されたドローン開発を目指す。また、日本郵便との業務資本提携を通じて物流・配送手段としてドローンの利活用の社会実装の推進を図る

2020年
11月

社会実装可能な物流用ドローン機体の開発に着手

VFR社とドローン物流の現場で活躍できる水準の機能・性能に最適化されたドローンの開発を目指す

2020年
12月

5kgペイロードの中型物流ドローンによる現場実証に成功

ANAHD 等と連携し、5kgペイロードの試作機の実環境における現場実証を実施。4日間で合計 65 回、総延長 160km 以上の飛行に成功

2021年
6月

日本郵便及び日本郵政キャピタルと資本業務提携を締結

日本郵便及び日本郵政キャピタルと、ドローン配送の実用化による資本業務提携を締結。ドローンの利活用の社会実装の推進を図る



5kgペイロードの中型物流ドローン実証において実際に荷物を運ぶ様子



資本業務提携記者会見の様子

中型物流：日本郵便による配送試行にドローンを提供

日本郵便が実施するドローン及び配送ロボット連携による配送試行に、ACSLのドローンを提供し運航の支援を実施。郵便・物流領域において、日本郵便と補助者なし目視外飛行（Level 3）の実証実績を重ねる

背景と目的

- 日本郵便による、奥多摩の中山間地における**省人化配送モデルの検証を支援**
- ACSLはドローン「ACSL-PF2」の提供および運航の支援を担当。**補助者を配置せずにドローンの目視外飛行 (Level 3)を実施**
- ドローンから配送ロボットへ郵便物を受け渡し、配送ロボットが受取人宅へ配送



サブスクリプションの導入：2021年5月よりサービス開始

売り切りモデルに加えて、顧客の初期導入ハードルを下げた点検用途機体のサブスクリプションサービスを開始。サブスクリプションサービスの展開により潜在的な顧客層の獲得を見込む

背景と目的

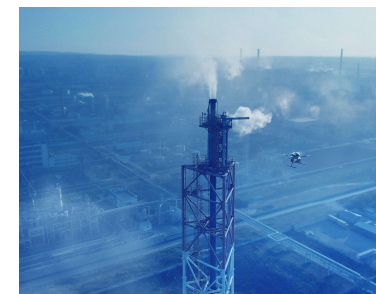
- インフラ点検作業においては、ドローンの導入による省人化・無人化が期待
- しかし、**高性能な産業用ドローンの導入には、初期費用や導入後の維持管理等の負担**
- 短期的なコストがネックとなり一部の顧客では導入を断念することも
- **売り切りではない、サブスクリプションによるサービスを開始**
- サブスクリプションサービスの展開により**潜在的な顧客層の獲得が可能**

サブスクリプション導入のメリット

- **インフラ点検ドローン導入時の初期費用を大幅に削減可能**
- 仕様環境、用途に合わせてカメラ等の選択が可能
- 契約期間は3か月、6か月、12か月



ACSL-PF2



アジア進出：インド進出にむけJVを設立し、日印経済産業協力事業に採択

中国製ドローンの置き換えが見込まれるインドの巨大なマーケットを獲得するために現地にJVを設立。
日本のドローン技術やノウハウを現地にて実証するべく、日印経済産業協力事業に採択された

インド市場の変化

- インドでもドローンにおける**サイバーセキュリティ上のリスク**が指摘。汎用ドローン市場においてシェアを多く占める**中国製ドローンを置き換える動き**¹
- インド政府がドローンの導入・活用方針を大きく見直し、**8月に新たなドローン規制が発令**
- ドローン規制の改訂に伴い、**インド政府としてもドローン産業をより推進していく方針**が報道

インドにおけるACSLの活動

- 現地企業Aeroarc社と**インドJVであるACSL Indiaを設立**
- **日本貿易振興機構（JETRO）**が募集する「アジアDX等新規事業創造推進支援事業費補助金（日印経済産業協力事業）」に**採択**
- **規制当局であるDGCA**（Directorate General of Civil Aviation）と**現地規制に対応するための対話**を開始



1: 日刊工業新聞

CVCによる技術調達：ドローンと周辺技術に関し国内外の複数社に出資

技術シナジーが期待できる企業に対して投資を行い、開発を加速させることを目的としてコーポレートベンチャーキャピタル（CVC）を2020年12月に設立し、これまでに国内外の複数社に投資を実施

ドローン機体と周辺技術に関する事業連携、CVC投資



CVC設立の目的・概要

- 技術シナジーを通じて当社の開発を加速を目的とする
- 画像処理、AI・ブロックチェーン、セキュリティ、ドローン解析・運用支援など技術シナジーが期待できる国内および海外のユニークな技術を有するスタートアップを投資対象とする
- 基本方針としてシードからアーリーラウンドにマイノリティ投資を実行

これまでの主な投資実績

- Aerodyne**：アジアNo.1のドローンサービスカンパニー¹。海外展開に向けた連携を加速
- エアロネクスト**：セイノーHDを含めた3社で経済合理性の検証、機体の安定供給体制の構築を通じてドローン物流市場の創出を目指す
- VFR**：VAIOのPC事業で培った高度な設計・製造技術を活かし、レベル4を見据えた物流機体の共同開発などさらなる連携強化

1: Frost & Sullivan "Asia-Pacific Best Practices Awards 2019" Asia-Pacific Unmanned Aerial Vehicle (UAV) Services Company of the Year

主な事業ハイライト

用途特化型機体の開発以外にも、新たな用途開発に向けて既存及び新規の顧客と実証実験・連携を強化するとともに、開発・製造・販売パートナー企業との連携も推進

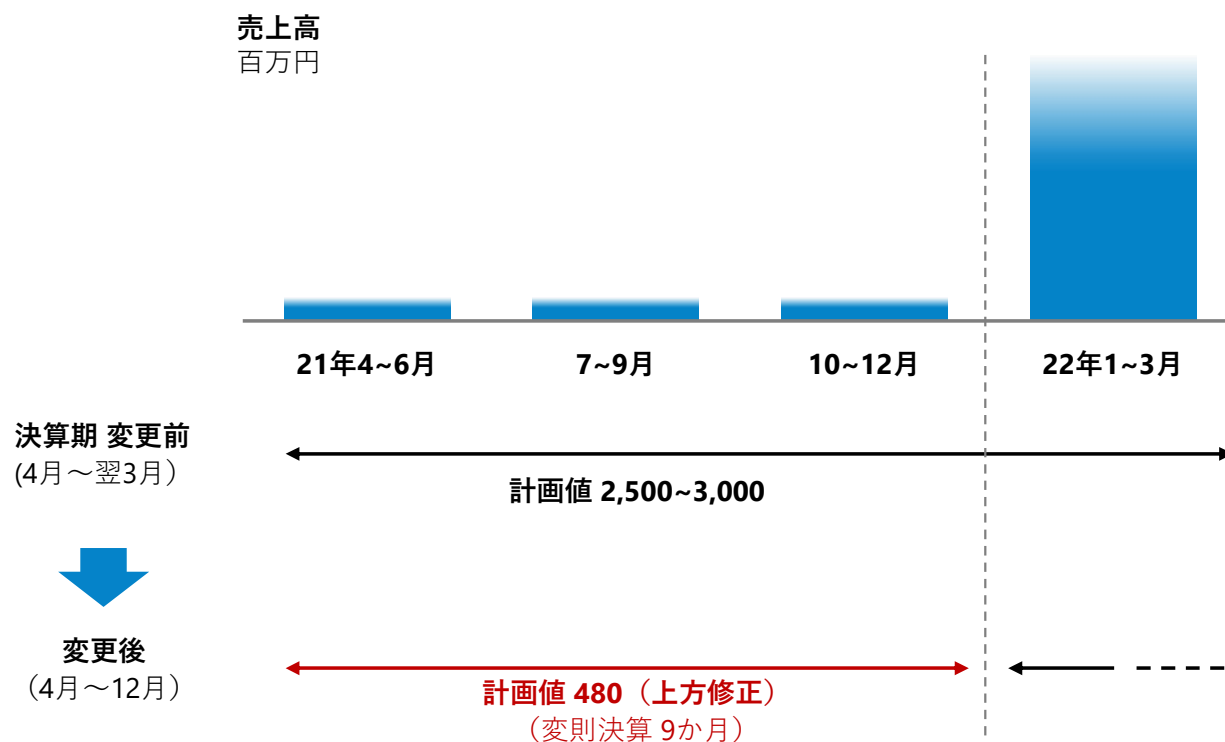
2020年	4月	小型空撮 NEDOが公募した「安全安心なドローン基盤技術開発」事業に採択	
	5月	閉鎖環境 VFRと用途別産業用ドローンの共同開発協業開始	VFR Inc.
	8月	煙突 関西電力が火力発電所の煙突内部点検で活用するドローンを開発、ベース機体を提供	関西電力 power with heart
		中型物流 東京都による「ドローンを活用した物流サービス等のビジネスモデル構築に関するプロジェクト」の実施者として選定	
		中型物流 エアロネクストと4D GRAVITY®群のライセンス契約を締結	
	10月	中型物流 エアーズ及びJUAVACと物資輸送におけるドローンの安全性と運用者の安全運航に関する専門カリキュラムの提供開始	
		中型物流 長崎県五島市でドローン物流とアバターロボット等を活用した遠隔医療の離島モデルを構築、ACSLは物流用のドローン機体のご提供及び運航サポートを実施	
11月	中型物流 エアロダイナミックとASEANでの連続飛行試験に向け連携開始		

2020年	11月	中型物流 VFRと社会実装可能な物流用ドローン機体の開発に着手	VFR Inc.
	12月	中型物流 ANAHD等と連携し、5kgペイロードの中型物流ドローンによる現場実証に成功	
2021年	3月	煙突 北海道電力と水力発電所の調圧水槽点検用「非GPS対応自律飛行ドローン」を開発	
	4月	小型空撮 「安全安心なドローン基盤技術開発」で開発したドローンの試作機について紹介	
	5月	閉鎖環境 NJS社と閉鎖環境点検ドローンを本格展開すべくFINDiをJVとして設立	
	6月	閉鎖環境 NJSと共同で閉鎖性空間調査点検用ドローンAirSlider®の新型機Fi4を上市	
		中型物流 レベル4におけるドローン配送の社会実装を目指して、日本郵便及び日本郵政キャピタルと資本業務提携を締結	日本郵便 日本郵政キャピタル
	10月	閉鎖環境 閉鎖環境点検ドローンの操作体験会を実施	
	11月	小型空撮 「未来を支えるセキュアな国産ドローン」ティザーサイト公開	
	12月	小型空撮 政府調達向け小型空撮ドローンの販売開始	

- 1 会社概要・競争力の源泉・ビジネスモデル
- 2 市場環境
- 3 中期経営方針「ACSL Accelerate」と事業ハイライト
- 4 経営指標の進捗状況
- 5 リスク情報
- 6 補足資料

決算期変更に伴う今期計画の分割

従前の決算期（4月～翌年3月）において第4四半期に売上計上が偏重していたため、通期の業績見通しの透明性を高めることを目的として新たに1月～12月に決算期を変更。この変更に伴い、FY22/03計画も分割



- ACSLは検収基準にて売上を計上。大型案件の多くが3月検収のため、1~3月に売上計上が偏重
- 決算期変更に伴い、2021年12月期は2021年4~12月の9か月のみの変則決算
- 小型空撮機など用途特化型機体の販売は来年以降の売上計上を見込む

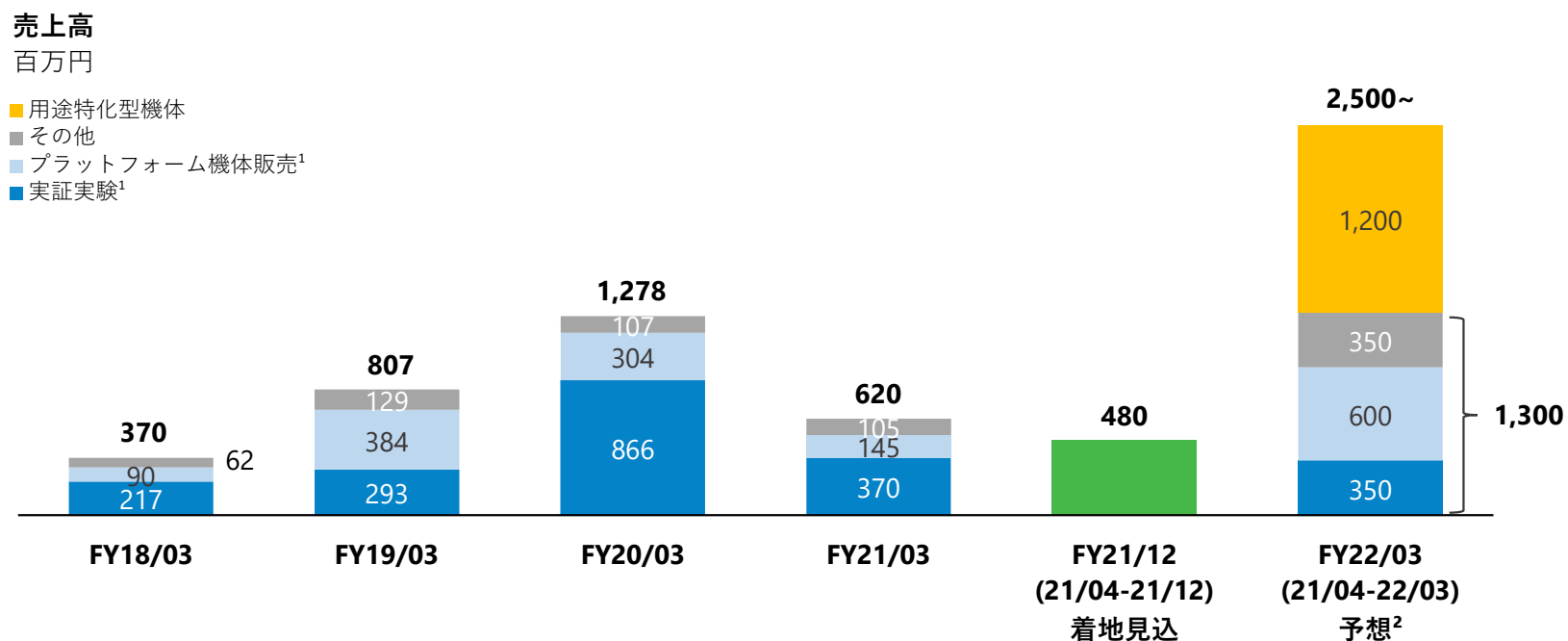
3月決算から12月決算へ決算期変更することを2021年6月の株主総会で決議
 FY21/12の売上高は4.8億円を見込む。今後の事業拡大に向け積極的な研究開発を継続し、営業損失は10.2億円の見込み

(百万円)	FY21/12 (21年4月~12月)	FY21/03 (20年4月~21年3月)	参考 ¹ (22年1月~22年3月)
	9ヶ月 着地見込	12ヶ月 実績	3ヶ月 予想
売上高	480	620	2,150~2,650
営業利益	▲980	▲1,139	-
経常利益	▲1,020	▲1,081	300~700
当期純利益	▲1,020	▲1,511	320~720

1: 2021年5月発表の連結業績予想
 新型コロナウイルスの影響として、下限は、FY20/03と同程度の活動が可能、1~3月に通常に活動が可能な前提
 上限は、2021年内から十分な受注活動、実証実験ができることを前提とした予想数値

売上高推移と内訳

決算期変更前のFY22/03（2021年4月～2022年3月）の売上高は、FY20/03と同程度の売上高に加え、小型空撮機体の販売による売上増加により25億円～の売上高を計画。FY21/12（2021年4月～12月）は4.8億円の着地見込み



1: 2021年3月期第1四半期よりソリューションの構築(STEP1, 2)を実証実験、機体販売 (STEP3,4)をプラットフォーム機体販売と名称を変更
2: 2021年5月発表の連結業績予想

指標		FY18/03	FY19/03	FY20/03	FY21/03	FY21/12 (21/04~12)	FY23/03 (22/04~23/03)
		実績	実績	実績	実績	着地見込	中計方針 ²
用途特化型の機体販売							
小型空撮機体 (低価格帯)	台数	-	-	-	-	-	1,000~
	金額 (億円)						10
その他用途特化型機体 (高付加価値)	台数						300~
	金額 (億円)						10
用途特化型機体の作りこみ							
実証実験	案件数	60	81	112	82	39	-
	金額 (億円)	2.1	2.9	8.6	3.7	1.2	20
汎用・評価機体 ¹	販売台数	40	106	101	46	16	-
	金額 (億円)	0.9	3.8	3.0	1.4	0.5	10
出荷台数 ¹		-	136	128	71	23	~300

1: 汎用評価機体の販売台数はプラットフォーム機体販売 (旧STEP3,4) における台数、出荷台数は実証実験 (旧STEP1,2) を含めた全体的出荷台数を示す

2: 2020年8月発表の中期経営方針「ACSL Accelerate FY20」

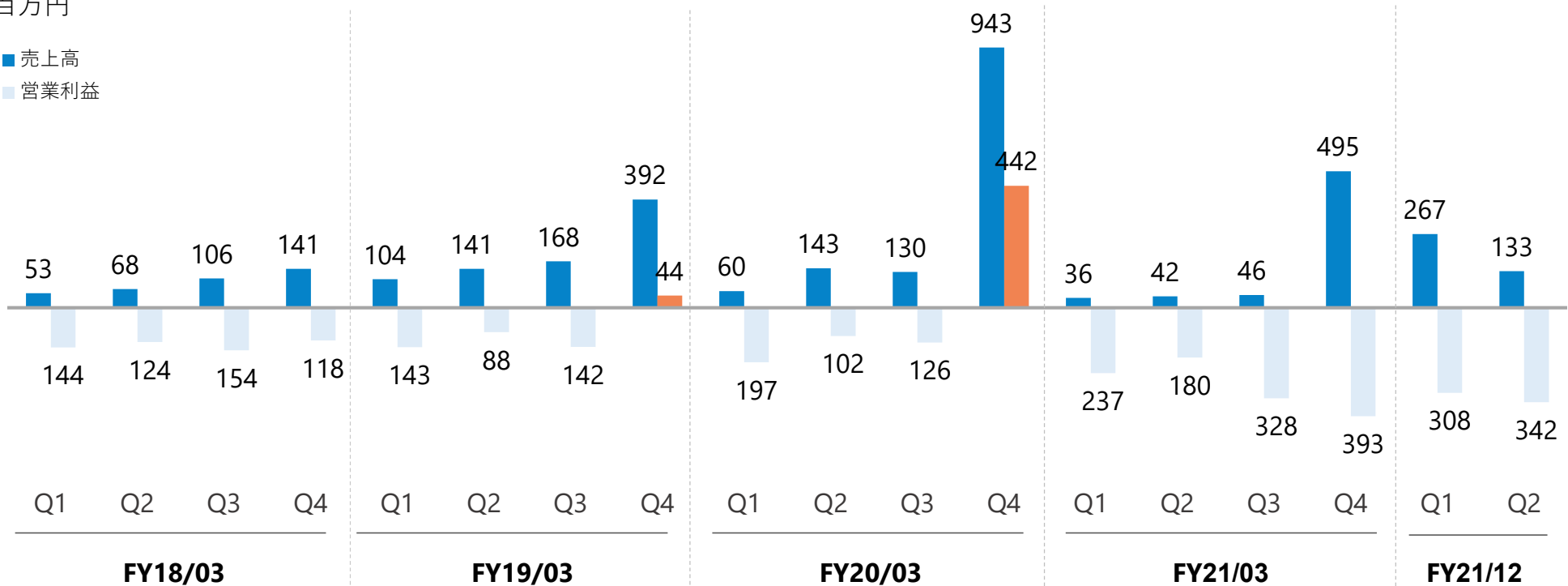
四半期別の売上高、営業利益

毎期、第1四半期～第3四半期（4月～12月）は売上計上が小さく、第4四半期（1月～3月）に売上計上が大きくなる傾向。
 2021年12月期 1Q（2021年4月～6月）は昨年度の実施案件の売上計上があったため例年より大きな売上を計上

四半期別売上高、営業利益推移¹

百万円

- 売上高
- 営業利益



1: 2021年3月期第3四半期以降は連結財務諸表における数値、それ以前の四半期については単体財務諸表における数値

四半期別の売上推移



決算期		FY18/03				FY19/03				FY20/03				FY21/03				FY21/12	
四半期別	実績	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
実証実験 ¹ • Proof of Concept • カスタム開発	売上 百万円	6	37	57	116	25	59	75	133	27	65	102	671	1	22	22	323	14	42
	案件数	8	6	27	19	6	16	22	37	14	22	21	55	2	11	15	54	6	14
プラットフォーム 機体の販売 ² • 標準機体・汎用機体の 販売 • 標準機体をベースに顧 客向けに改良した機体	売上 百万円	16	25	32	16	10	67	80	225	24	48	19	212	4	10	13	116	15	34
	台数	7	10	18	5	8	20	31	47	6	12	9	74	1	3	5	37	6	6
その他 ³ • 部品の販売 • 機体の修理サービス • 一部国家プロジェクト	売上 (うち国プロ) 百万円	30 (27)	6	16	9	68 (65)	14	12	33	9	29 (18)	9	59	30 (21)	8	10	55	237 (219)	55 (50)

1: 2021年3月期第1四半期よりソリューションの構築 (STEP1, 2) を実証実験と変更

2: 2021年3月期第1四半期より機体販売 (STEP3,4) をプラットフォーム機体の販売と変更

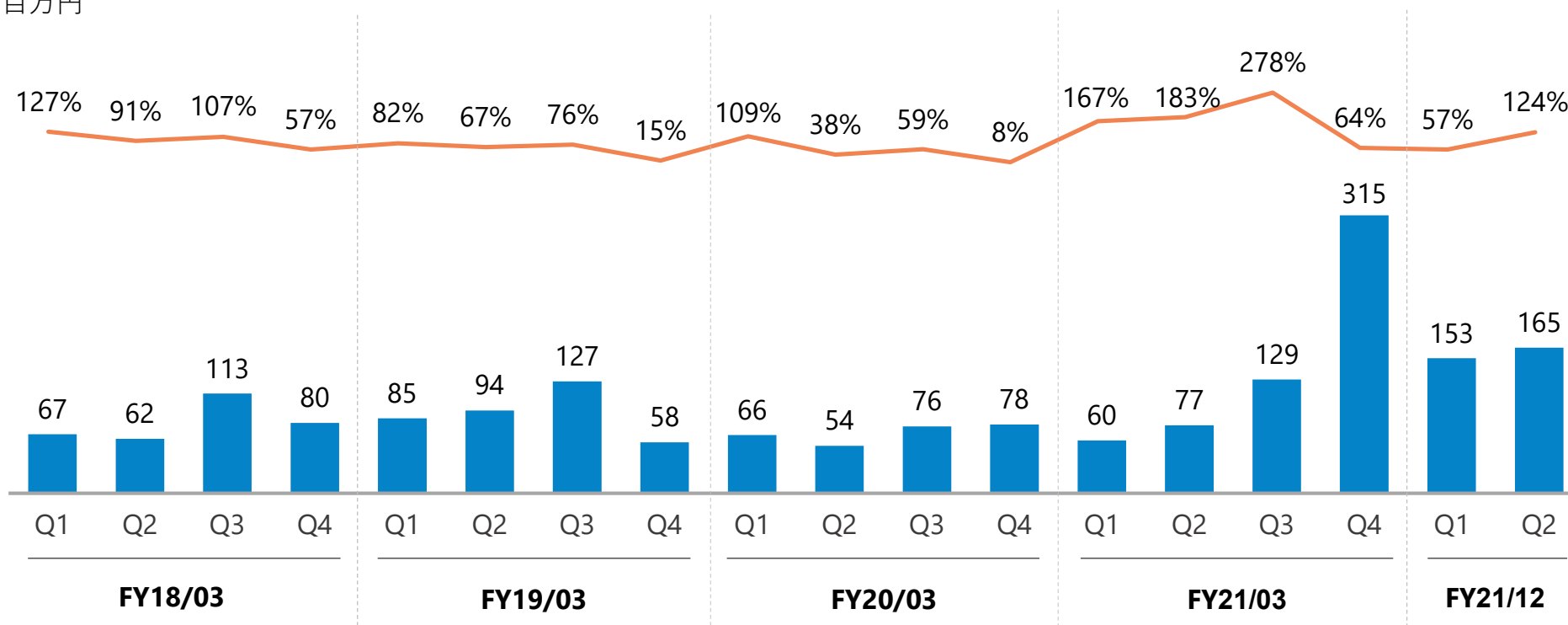
3: 国家プロジェクトは収受する補助金に関して、一般的に営業外収益として計上。一方で、委託された実験を行うことが主目的である一部プロジェクトは売上として計上

研究開発費の推移

売上の状況によらず、当社のコアである研究開発活動は継続し、市場拡大の先行投資として積極的に研究開発を実施

四半期別研究開発費と売上比率¹

百万円



1: 2021年3月期第3四半期以降は連結財務諸表における数値、それ以前の四半期については単体財務諸表における数値

四半期別の主要財務項目



決算期 ¹	FY18/03				FY19/03				FY20/03				FY21/03				FY21/12		
	四半期別	実績	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
売上総利益 百万円		4	40	63	68	13	83	101	204	8	69	75	655	▲6	▲6	▲13	94	17	5
売上総利益率		9%	60%	60%	48%	13%	59%	60%	52%	14%	48%	58%	70%	▲19%	▲16%	▲28%	19%	7%	4%
販売費及び一般管理費 百万円		149	165	218	186	157	172	244	159	205	171	201	213	230	173	314	488	325	321
うち研究開発費 百万円		67	62	113	80	85	94	127	58	66	54	76	78	60	77	129	315	153	165
研究開発費 売上比率		127%	91%	107%	57%	82%	67%	76%	15%	109%	38%	59%	8%	167%	183%	278%	64%	57%	124%

1: 2021年3月期第3四半期以降は連結財務諸表における数値、それ以前の四半期については単体財務諸表における数値

- 1 会社概要・競争力の源泉・ビジネスモデル
- 2 市場環境
- 3 中期経営方針「ACSL Accelerate」と事業ハイライト
- 4 経営指標の進捗状況
- 5 リスク情報
- 6 補足資料

認識する主要なリスク及びリスク対応策

項目	主要なリスク	リスク対応策	発生可能性	影響度
ドローンの安全性について	<ul style="list-style-type: none"> 当社に限らず、他社においてもドローンに関する重大な墜落事故が発生した場合には、ドローンの安全性に対する社会的信用が低下することにより、顧客からの需要低下、規制の強化等により市場の成長が減速する可能性があり、その場合は、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 万が一、当社の製造した機体が墜落すること等により人や財産等に損害を与えた場合には、重大な製造物責任賠償やリコールによる多額の支払や費用発生及び社会的信用の失墜等により、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社では、事故を起こさずに、人と安全に共生するドローンの実現に努めております。リスク分析などに基づく本質的な安全設計を進めるとともに、当社が有する一部の技術を活用することで、GPSが届かない環境下や悪天候の中でも、安全に飛行できるような機体を開発しております。 	中	大
ドローンの安全性について	<ul style="list-style-type: none"> 悪意のあるハッカー等によりセキュリティが崩された場合においては、機体が操縦不能となることにより人や財産等に損害を与えたり、データ漏洩により利用者へ被害等が発生したりする可能性があり、重大な製造物責任賠償やリコールによる多額の支払や費用発生及び社会的信用の失墜等により、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社では、データセキュリティに関連する部品選定において安全性を重視し、また通信暗号化等により乗っ取り防止等ドローン側のセキュリティ技術の高度化に取り組んでおります。またソリューション・パートナーの選定、顧客への直接的な取引により販売先は全て特定可能な状態です。 	小	大
ドローン事業を取り巻く法規制	<ul style="list-style-type: none"> 製造物責任法については、当社はドローン等の製品を製造しているため、当社製品の欠陥等が生じたことによって生命、身体又は損害を被ったことを被害者が証明した場合、損害賠償請求が認められる可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 航空法、電波法については、同法に基づく許可・承認を得ております。 リスク軽減に向け外部のテクニカルライターによる取扱説明書のレビューや、保険会社との連携を進め、専用の保険の開発を行いました。また、品質マネジメントのISO9001の認証取得や一般社団法人日本産業用無人航空機工業会（JUAV）による機体認証を取得しております。 	小	大
ドローン事業を取り巻く法規制	<ul style="list-style-type: none"> 外国為替及び外国貿易法については、当社が販売する製品及び部品の一部は、規制の対象となる可能性があります。今後、予期せぬ規制の制定・改廃が行われることや予定されている規制緩和が計画どおりに進まないことも想定されます。そのような場合に、当社が、当該法規制に柔軟に対応できない場合には、許認可・免許の取り消し等により、当社の活動が制限されることがあり、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社が海外にむけてドローンの輸出、又は関連する技術の提供をする場合は、同法を遵守して適切な輸出管理に努めております。 	小	大

※ 有価証券報告書の「事業等のリスク」に記載の内容のうち、事業計画の遂行や成長の実現に影響する主要なリスクを抜粋して記載
その他のリスクについては有価証券報告書の「事業等のリスク」を参照

認識する主要なリスク及びリスク対応策

項目	主要なリスク	リスク対応策	発生可能性	影響度
知的財産権について	<ul style="list-style-type: none"> 当社の認識していない知的財産権が既に成立している可能性や新たに第三者の知的財産権が成立する可能性もあり、当該侵害のリスクを完全に排除することは極めて困難であります。 今後、当社が第三者との間の法的紛争等に巻き込まれた場合、弁護士や弁理士と協議の上、その内容によって個別具体的に対応策を検討していく方針であります。当該紛争に対応するために多くの人的又は資金的負担が発生するとともに、場合によっては損害賠償等の支払請求や製品等の製造及び販売の差止の請求等を受けることがあり、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社の事業に関連する特許権等の知的財産権について、これまで第三者より知的財産権の侵害に関する指摘等を受けた事実はなく、また、今後も侵害を防止するため、適切な管理を行っていく方針であります。 今後も、当社の事業拡大にあわせ、特許整備への投資をまいります。 	小	中
部品・部材等の調達及び価格、在庫について	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、生産活動や研究開発活動に必要な部品・部材等の多くを外部の取引先から調達しておりますが、取引先からの供給が中断した場合や製品需要の急増などによる供給不足が発生した場合には諸活動が制限され、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 品質に問題が生じた場合や、調達品の調達先における生産体制及び品質管理体制に問題が生じる等、当社の事業運営に重要な影響を及ぼす事象が発生した場合には、当社の業績に影響を与える可能性があります。 当初想定よりも需要が異なることで発生する、在庫不足による機会損失や逸失利益、又は在庫過多による在庫管理費用や減損等の追加費用が発生する可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 調達にあたっては、品質確認等の受入検品を慎重に実施しております。 在庫については、製品計画、売上規模にあわせ、最適量を維持してまいります。 	中	中
製品の品質について	<ul style="list-style-type: none"> 万が一、製品の欠陥が発生した場合には、その欠陥内容によっては多額のコスト発生や信用の失墜を招き、当社の経営成績及び財務状況に悪影響を及ぼす可能性があります。具体的には、保証期間内の製品の不具合の発生率が想定を上回った場合や不測の不具合の発生により、アフターサービス費用や無償修理費用、リコール費用等が発生する可能性があります。 当社製品の欠陥等が生じたことによって生命、身体への被害、又は損害を被ったことを被害者が証明した場合、製造物責任法に基づき損害賠償請求が認められる可能性があります。これらのリスクへの対応が長期化し、当社が加入する保険でカバーできる範囲などを超えた場合などは、当社の事業活動に支障が生じ、経営成績及び財務状況等に影響を及ぼす可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 品質保証管理規程、及び生産管理規程を設け当該規程に則り各種製品の製造、品質管理を行い、品質の保持、向上に努めております。 当社は、引き続き製品の品質向上に努め、特に不具合に対する継続的な改良、不具合の起きにくい製品設計の推進、信頼性試験の導入を含め、開発時、出荷前の試験強化、製品へ非常時対策の機能開発の継続、飛行・機体管理等の運用のルール化、顧客クレーム・故障・墜落等に対する処理プロセス等について強化してまいります。 	小	大

※ 有価証券報告書の「事業等のリスク」に記載の内容のうち、事業計画の遂行や成長の実現に影響する主要なリスクを抜粋して記載
その他のリスクについては有価証券報告書の「事業等のリスク」を参照

認識する主要なリスク及びリスク対応策

項目	主要なリスク	リスク対応策	発生可能性	影響度
業績の不確実性について	<ul style="list-style-type: none"> 顧客のニーズとのミスマッチや流行の変化、競合の出現、景気の変動、新型コロナウイルス感染症拡大による経済活動の制限等により販売量が期待を下回る可能性、また、顧客企業側での予算稟議、実行タイミングによっても、業績推移に影響を受ける可能性があります。 当社は、2013年11月に設立されており、設立後の経過期間は8年程度と社歴の浅い会社であります。したがって、当社の過年度の経営成績は期間比較を行うための十分な材料とはならず、過年度の業績のみでは今後の業績を判断する情報としては不十分な可能性があります。 テクノロジーの進化が早く、当社がそれらのテクノロジーの進化に追従できない場合や当社が顧客や市場からの支持を獲得できる新製品又は新技術が投入できず、研究開発活動の効果が十分に得られない場合に想定以上の投資に係る費用が発生する場合がございます。その場合には、当社が目指す計画が達成できない可能性や営業損益等の黒字化に時間を要する可能性があります、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。 「事業等のリスク」に記載のリスクを始めとする様々な要因により、結果として中期経営計画方針で掲げる数値目標が未達となる場合がございます。 	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な成長のために、自律制御型ロボットシステムとしてドローンのハードウェア及びソフトウェアの研究開発に取り組んでおります。新製品又は新技術の開発のために不可欠な研究開発活動を継続していく必要があるという考えの下、これまで積極的に研究開発費に係るコストを投下してきており、今後も継続して研究開発活動を促進していく方針であります。 売上高の伸長によって、持続的な利益やキャッシュ・フローを創出できる体制を構築する方針です。 社内外のステークホルダーとともに、全当事者が一丸となって顧客価値の創造、企業価値の向上に取り組んでいく方針です。 	中	中
業績の変動に係るリスクについて	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、主に大企業向け又は官公庁が関連するプロジェクトにおいてドローンの機体販売や概念検証(PoC)サービスの提供を行っているため、多くの顧客における会計期間の年度末である3月に売上高が集中する傾向にあり、四半期会計期間毎の業績について、1月1日から3月31日までの会計期間の比重が高くなる傾向にあります。1月1日から3月31日までの会計期間に比重が高くなる背景としては、当社の多くの顧客企業の予算費消サイクルと連動していること、及び年間契約案件の検収が多くの顧客の会計期間の年度末に集中するためであります。また、官公庁、公共機関及び大型案件を行う企業とは年間契約など大型の契約を締結する機会が多く、その際は検収時期が2月及び3月など年度末となるため、かかる季節変動により、当社の一時点における業績は、通期業績の分析には十分な情報とならないことがあります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、通期業績の透明性向上を図るために、第10期から決算期（事業年度の末日）を12月31日に変更したため、会計期間は、1月1日から12月31日となります。 	大	小

※ 有価証券報告書の「事業等のリスク」に記載の内容のうち、事業計画の遂行や成長の実現に影響する主要なリスクを抜粋して記載
その他のリスクについては有価証券報告書の「事業等のリスク」を参照

認識する主要なリスク及びリスク対応策

項目	主要なリスク	リスク対応策	発生可能性	影響度
運転資金の確保について	<ul style="list-style-type: none"> 当社の主な事業は、部品仕入、開発、製造、販売、検収、資金回収という事業フローのため、事業拡大に連動して運転資金が増加する傾向にあり、営業活動によるキャッシュ・フローがマイナスとなる場合がございます。また、当社では、最先端の技術開発に取り組むため産学官連携で様々なプロジェクトに参画しており、国からの補助金や助成金を受領しております。当該補助金等の受領は、管轄機関による監査を終えて金額が確定した後の入金となりますが、研究開発活動を行うための資金は実施期間中に必要となり、先行して研究開発費用が発生します。 	<ul style="list-style-type: none"> 収益体質の改善による利益の確保や運転資金の効率化等、運転資金の確保には努めるとともに、資金調達が必要になった場合には金融機関からの借入れ等を行う方針です。 	中	小
海外進出について	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、海外市場における事業拡大のため、アジアやアメリカなどを中心に海外展開をすすめるべく、現地企業との業務連携をしております。インドにおいては、現地企業と合弁会社を設立しております。しかし、現地における予期しない社会的および政治的変動、税制または税率の変更などその他経済的状況の変動があった場合、それらの事象は当社の事業展開に悪影響を及ぼす可能性があります。また、海外展開に伴い、外国企業からの部品調達及び外国企業への当社製品又は技術の販売等に関し、輸出入規制、環境保護規制をはじめとした各国又は各経済圏における政策及び法規制の変更があった場合にも、当社の事業展開に悪影響を与える可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 各国又は各経済圏における政策及び法規制の変更があった場合に即座に対応できるよう現地企業との密に連携していく方針です。 	小	中
投資活動について	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、成長戦略の一貫として、海外企業も含めた企業買収、業務提携、戦略的投資につき、積極的に検討をすすめる方針としております。また、当社はコーポレートベンチャーキャピタル（CVC）としてACSL 1号有限責任事業組合を設立しております。経営環境・前提条件の変化等の理由により投資先の財政状態及び経営成績が悪化した場合には、当社の財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。また、投資等に伴い計上される資産については、今後の業績計画との乖離や市場の変化等によって、期待されるキャッシュ・フローが生み出せない場合、減損損失を計上する可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社及びCVCからの投資等については、投資リスク等を十分勘案したうえで決定し、投資価値の回収可能性を定期的にチェックしていく方針です。 	大	小

※ 有価証券報告書の「事業等のリスク」に記載の内容のうち、事業計画の遂行や成長の実現に影響する主要なリスクを抜粋して記載
その他のリスクについては有価証券報告書の「事業等のリスク」を参照

認識する主要なリスク及びリスク対応策

項目	主要なリスク	リスク対応策	発生可能性	影響度
小規模組織における管理体制について	<ul style="list-style-type: none"> 当社は、2021年3月31日現在、取締役6名（内2名は社外取締役）、監査役3名（内1名は常勤監査役）、従業員65名と小規模組織で運営しており、内部管理体制も組織規模に応じたものとなっております。 計画どおりに人員の強化が出来ない場合や、事業の中核をなす人材に不測の事態が生じ業務遂行に支障が生じた場合、当社の事業活動に支障が生じ、当社の事業及び業績に影響を与える可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の事業の拡大及び多様化に対応して、人員の増強と内部管理体制の一層の充実を図っていく方針であります。 	小	大
新型コロナウイルス感染症拡大の影響について	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症については、ワクチンの接種・普及により、徐々に収束していくものと予想しておりますが、ワクチン接種の遅れや変異種の蔓延等により、経済活動の停滞の影響が長期化し、顧客における新規投資の抑制、当社における事業活動の低下、サプライチェーンなどに影響が生じることが想定されます。特に売上高が集中する1月から3月に、移動制限や緊急事態宣言の発令等により経済活動が抑制される場合には、当社グループの財政状態及び経営成績に影響を及ぼす可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 当社は研究開発においてリモートワークを活用するなど、引き続き事業活動を推進してまいります。 これをさらに推進することにより従業員の安全・安心の確保のもと、顧客へのサービス提供を滞りなく継続できるようにつとめております。 	中	小

※ 有価証券報告書の「事業等のリスク」に記載の内容のうち、事業計画の遂行や成長の実現に影響する主要なリスクを抜粋して記載
その他のリスクについては有価証券報告書の「事業等のリスク」を参照

- 1 会社概要・競争力の源泉・ビジネスモデル
- 2 市場環境
- 3 中期経営方針「ACSL Accelerate」と事業ハイライト
- 4 経営指標の進捗状況
- 5 リスク情報
- 6 補足資料

経営陣紹介（2021年9月30日時点）



**代表取締役
社長兼COO** 鷺谷 聡之

2016年7月よりACSLに参画。以前はマッキンゼー・アンド・カンパニーの日本支社およびスウェーデン支社にて、日本と欧州企業の経営改革プロジェクトに従事。早稲田大学創造理工学研究科修士課程修了。



取締役会長 太田 裕朗

京都大学大学院工学研究科航空宇宙工学専攻助教、カリフォルニア大学サンタバーバラ校研究員、マッキンゼー・アンド・カンパニーを経て、当社参画。京都大学博士。



取締役CFO 早川 研介

2017年3月ACSLに参画。以前はKKR キャップストーンにて投資先企業の経営改革に従事。東京工業大学大学院イノベーションマネジメント研究科修士課程修了。



取締役CTO クリス ラービ

2017年4月にACSLに参画。以前は東京大学工学系研究科航空宇宙工学専攻助教、米ボーイングにて勤務。東京大学工学系研究科博士課程修了。

社外取締役 杉山 全功

監査役 二ノ宮 晃

監査役 嶋田 英樹

監査役 大野木 猛

当社は注力している物流・防災分野の取り組みにおいて、ドローンによるソリューションを提供することで積極的にSDGsを推進

	解決すべき課題	当社の取り組み	具体的な事例	対応するSDGs目標
物流	<ul style="list-style-type: none"> EC増加に伴う物流量増加 労働力人口減少による既存物流網の維持が困難 	 物流用途に対応したドローン機体の開発  ドローン物流の実証実験の実施	 ANAホールディングス主催の長崎県五島市における離島間物流の実証実験の開始	  
			 日本郵便と東京都西多摩郡にて、ドローンによる郵便物配送の実証実験	
			 VFRと共同で中型物流用機体の開発の開始	
防災	<ul style="list-style-type: none"> 多発する天災において迅速な被災対応が必要 自治体は防災対応費用の負担が大きい 	 災害支援に向けたドローン開発  被災地へのドローンの無償提供	 長野県の豪雨災害時に、VFRと当社が共同で開発したドローンによる現状調査の実施	  
			 九州北部の東峰村にて発生した豪雨災害時に、ドローンによる現状調査の実施	
			 東京都西多摩郡にて、ANAHD、NTTドコモの協力のもとで緊急物資輸送の実施	

本資料の取り扱いについて

本書の内容の一部または全部を株式会社ACSLの書面による事前の承諾なしに複製、記録、送信することは電子的、機械的、複写、記録、その他のいかなる形式、手段に拘らず禁じられています。

Copyright © 2021 ACSL Ltd.

本資料には、当社に関する見通し、将来に関する計画、経営目標などが記載されています。これらの将来の見通しに関する記述は、将来の事象や動向に関する当該記述を作成した時点における仮定に基づくものであり、将来の結果を保証するものではなく、リスクや不確実性を内包するものです。実際の結果は環境の変化などにより、将来の見通しと大きく異なる可能性があることにご留意ください。

上記の実際の結果に影響を与える要因としては、国内外の経済情勢や当社の関連する業界動向等が含まれますが、これらに限られるものではありません。

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を行っておりません。

また、別段の記載がない限り、本資料に記載されている財務数値は、日本において一般に認められている会計原則に従って表示されています。

次回の本資料の開示は、本決算の発表時期を目途に行う予定です。



ACSL