

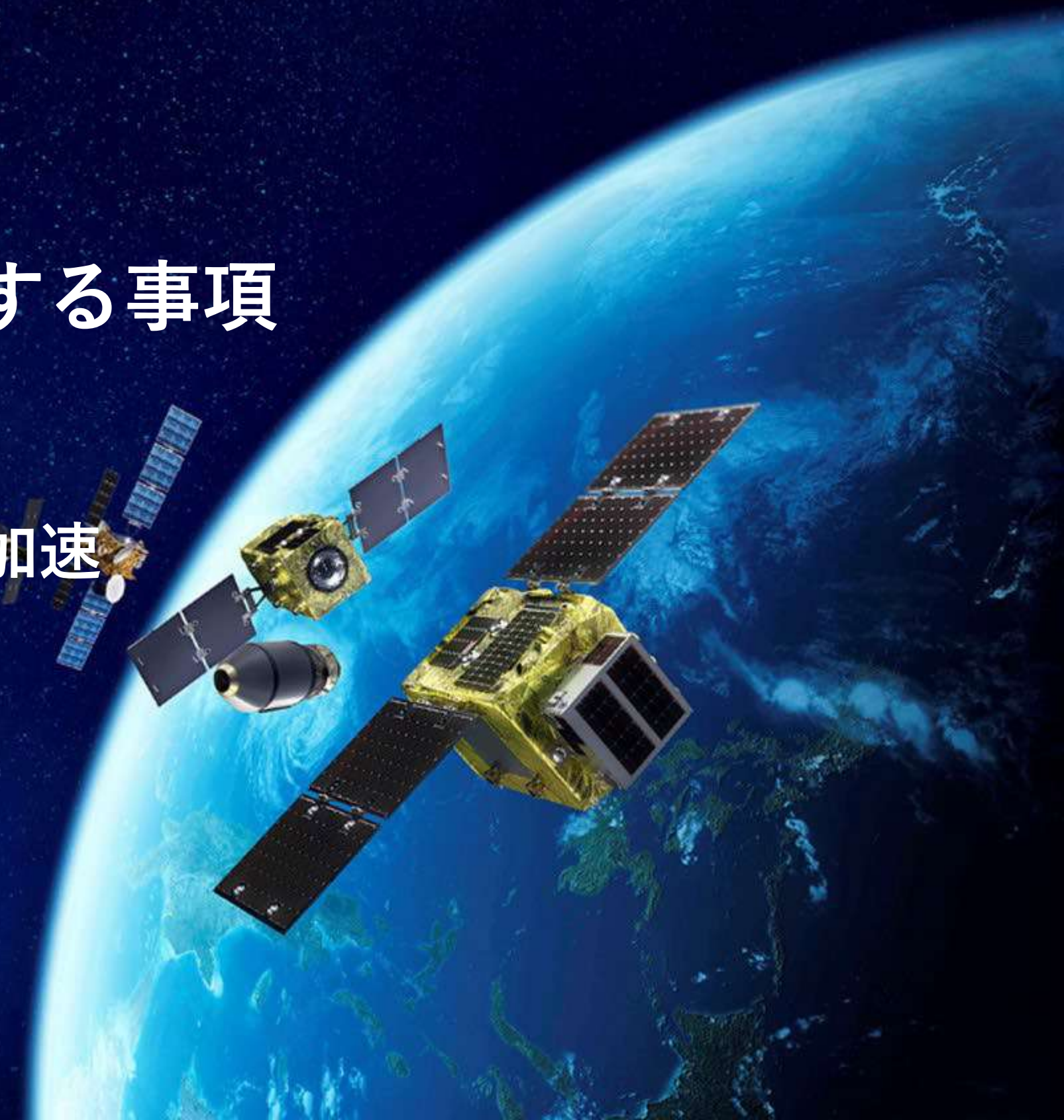


事業計画及び成長可能性に関する事項

当社の技術実証の成功を契機に、
軌道上サービス市場の形成と拡大を加速

株式会社アストロスケールホールディングス
(東証グロース 186A)

2025年7月30日



目次

Section 1: 当社概要とビジョン

Section 2: 宇宙環境及び軌道上サービス

Section 3: 当社の競争力の源泉

Section 4: 市場環境及び事業計画

Section 5: 補足情報

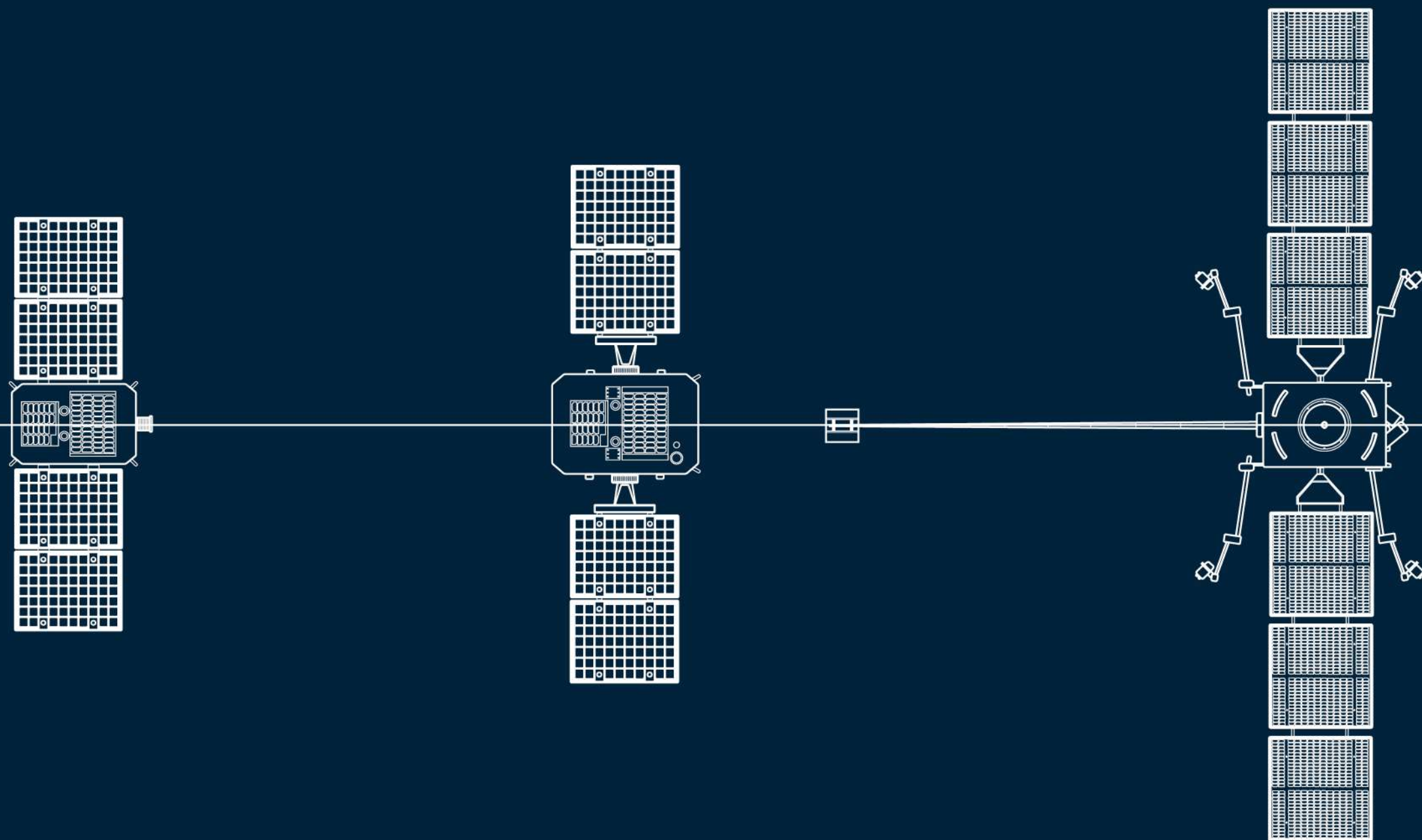
Section 6: リスク情報

Appendix

注：

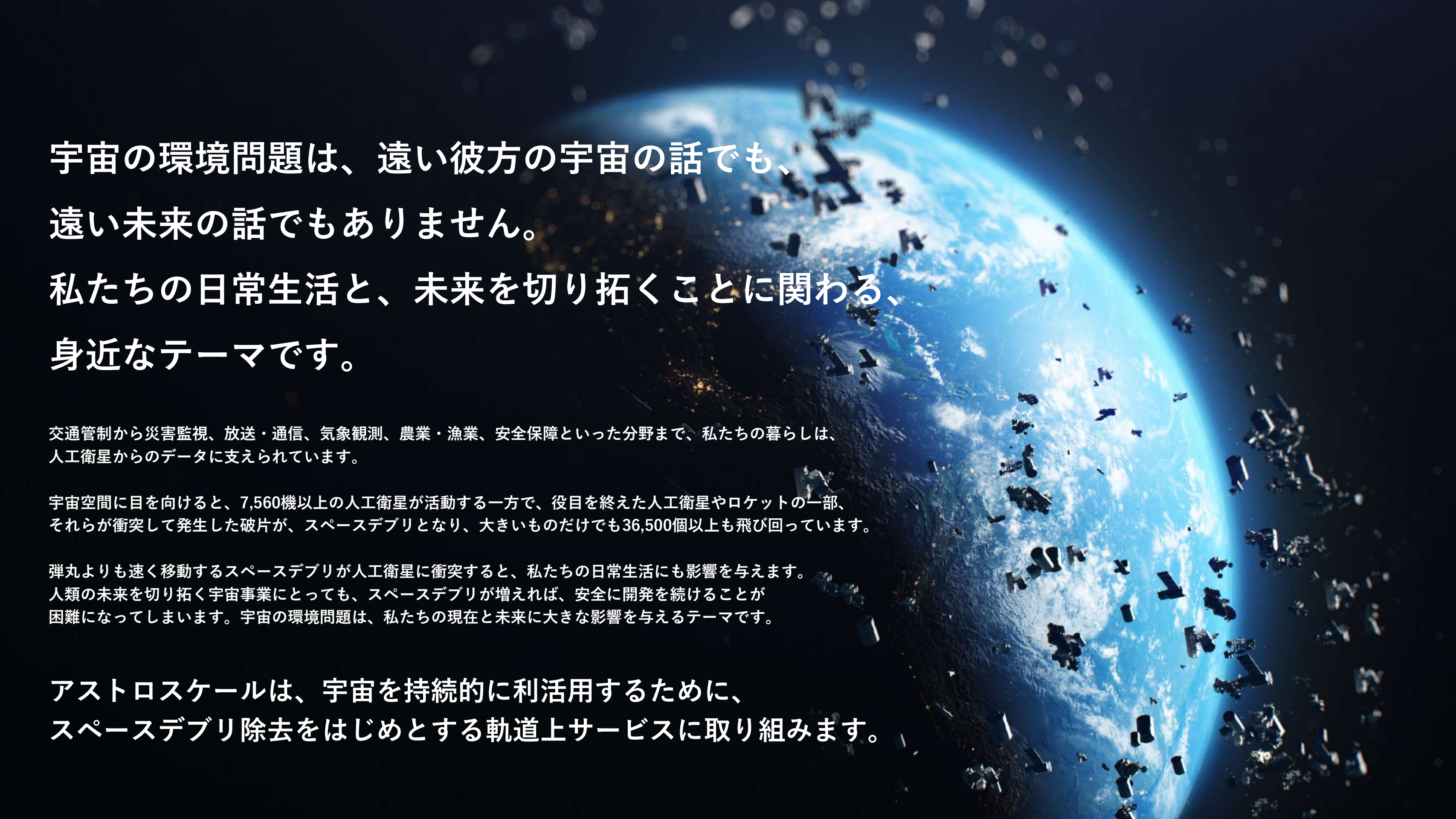
本資料では特に明記されていない限り、以下の通りとする。

- 「202X年度」：「202X年4月期」と同等の期間を指す。
- 「通期」：毎年5月1日から4月30日までの12か月間を指す。
- 為替前提(実績値の記載が無い場合)：US\$1 = ¥140、€1 = ¥150、£1 = ¥175。



Section 1

当社概要とビジョン



宇宙の環境問題は、遠い彼方の宇宙の話でも、
遠い未来の話でもありません。
私たちの日常生活と、未来を切り拓くことに関わる、
身近なテーマです。

交通管制から災害監視、放送・通信、気象観測、農業・漁業、安全保障といった分野まで、私たちの暮らしは、人工衛星からのデータに支えられています。

宇宙空間に目を向けると、7,560機以上の人工衛星が活動する一方で、役目を終えた人工衛星やロケットの一部、それらが衝突して発生した破片が、スペースデブリとなり、大きいものだけでも36,500個以上も飛び回っています。

弾丸よりも速く移動するスペースデブリが人工衛星に衝突すると、私たちの日常生活にも影響を与えます。人類の未来を切り拓く宇宙事業にとっても、スペースデブリが増えれば、安全に開発を続けることが困難になってしまいます。宇宙の環境問題は、私たちの現在と未来に大きな影響を与えるテーマです。

アストロスケールは、宇宙を持続的に利活用するために、
スペースデブリ除去をはじめとする軌道上サービスに取り組みます。

Vision

将来の世代の利益のための安全で持続可能な宇宙開発。

Mission

長期的かつ持続可能な宇宙利用の実現のため、革新的な技術開発やビジネスモデルの確立、
デブリ低減に向けた国際的な法規制の議論への参加等に取り組む。

Goals

中期：2030年までに軌道上サービスを日常的なものにする。

長期：2035年までに持続可能な宇宙開発のため、循環型宇宙経済を実現する。

The logo for Astroscale, featuring a stylized white 'A' with a satellite-like orbit around it, followed by the word 'Astroscale' in a bold, white, sans-serif font. The background of the entire slide is a view of Earth from space, with a bright sun or star rising over the horizon, creating a lens flare effect.

Astroscale



エグゼクティブサマリー

1. 宇宙環境は日々悪化。軌道上サービス無しでは、将来的に宇宙空間の利活用は不可能となり、経済的損失を人類が被る見通し。
2. 当社はスペースデブリ除去を目指して設立。当社技術適応範囲が広がり、当社が目指せる市場は想定以上に拡大。
3. 法規制整備、事業リスク低減、技術開発加速、人材獲得を一気に進める目的で、日英米仏など多拠点展開。
4. 当社は、軌道上サービスを提供するための非協力物体への技術実証に成功している唯一の企業。
5. 全ての主要子会社で、政府機関、防衛関連それぞれの軌道上サービス契約を獲得。グローバルでの事業拡大が順調に進展。

2025年4月期通期 重要指標

受注残高⁽¹⁾：44,413百万円
 (前年比55.6%増)
 (受注残総額: 29,695百万円、受注内定済案件総額:14,717百万円)

プロジェクト収益⁽²⁾：6,088百万円
 (前年比30.5%増)

営業利益：(18,755)百万円

現預金：21,300百万円
 (この外数として、2025年5月実施の海外公募で10,660百万円を調達)

(1) 受注残高は、現時点では未受注であるものの競合が存在しない後続フェーズにおける当社による受注が期待できると認識するSBIRフェーズ3及び2025年1月に採択済のK Programに係る想定受注金額を含む。K Programについては、最大120億円（消費税等含む）であるが、仮に消費税等として10%分含まれる前提で今回算出。

(2) Non-IFRS指標。IFRSでは補助金はその他の収益認識となるが、プロジェクト収益は、国際会計基準（IFRS）により規定された指標ではなく、投資家が当社の業績を評価する上で、当社が有用と考える財務指標である。プロジェクト収益は、当社が提供するサービスの対価として取得する政府補助金収入を売上収益に加算して算出しており、分析手段として重要な制限があることから、国際会計基準に準拠して表示された他の指標の代替的指標として考慮されるべきではない。当社におけるこれらの数値は、同業他社の同指標あるいは類似の指標とは算定方法が異なるために、他社における指標とは比較可能でない場合があり、その結果、有用性が減少する可能性がある。



当社はグローバルに拠点展開を推進し、事業成長の基盤を構築

当社は5カ国に拠点を展開し、670名の多彩なメンバーと共に事業を推進しています。

事業内容：4分野の軌道上サービスを展開

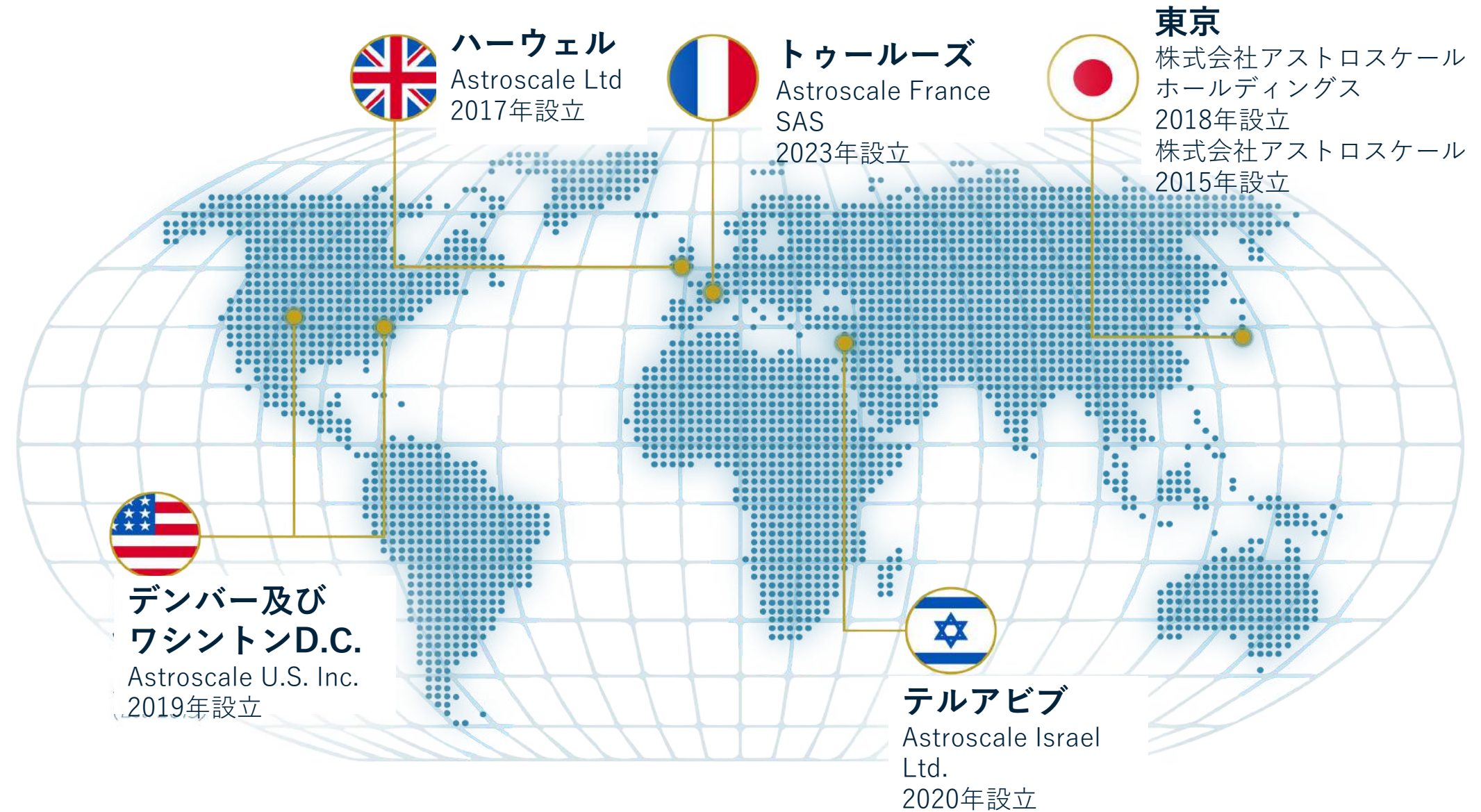
- 故障機や物体の観測・点検サービス (ISSA)
- 寿命延長・燃料補給サービス (LEX)
- 既存デブリの除去サービス (ADR)
- 衛星運用終了時のデブリ化防止のための除去サービス (EOL)

グローバルな経営体制

- 世界5か国7拠点にオフィスを有す
- 経験豊富なグローバルリーダーシップ

多様なメンバー構成

- 多彩なバックグラウンドを持つ670名のメンバー
- 当社のコア技術を支えるエンジニア比率：73%
- 業界平均を超える女性比率：28%



* 2025年4月末時点の数値。

** メンバー数は常勤役員、コンサルタントや派遣社員等を含む。正規従業員の人数は577名。



当社経営の方向性と考え方

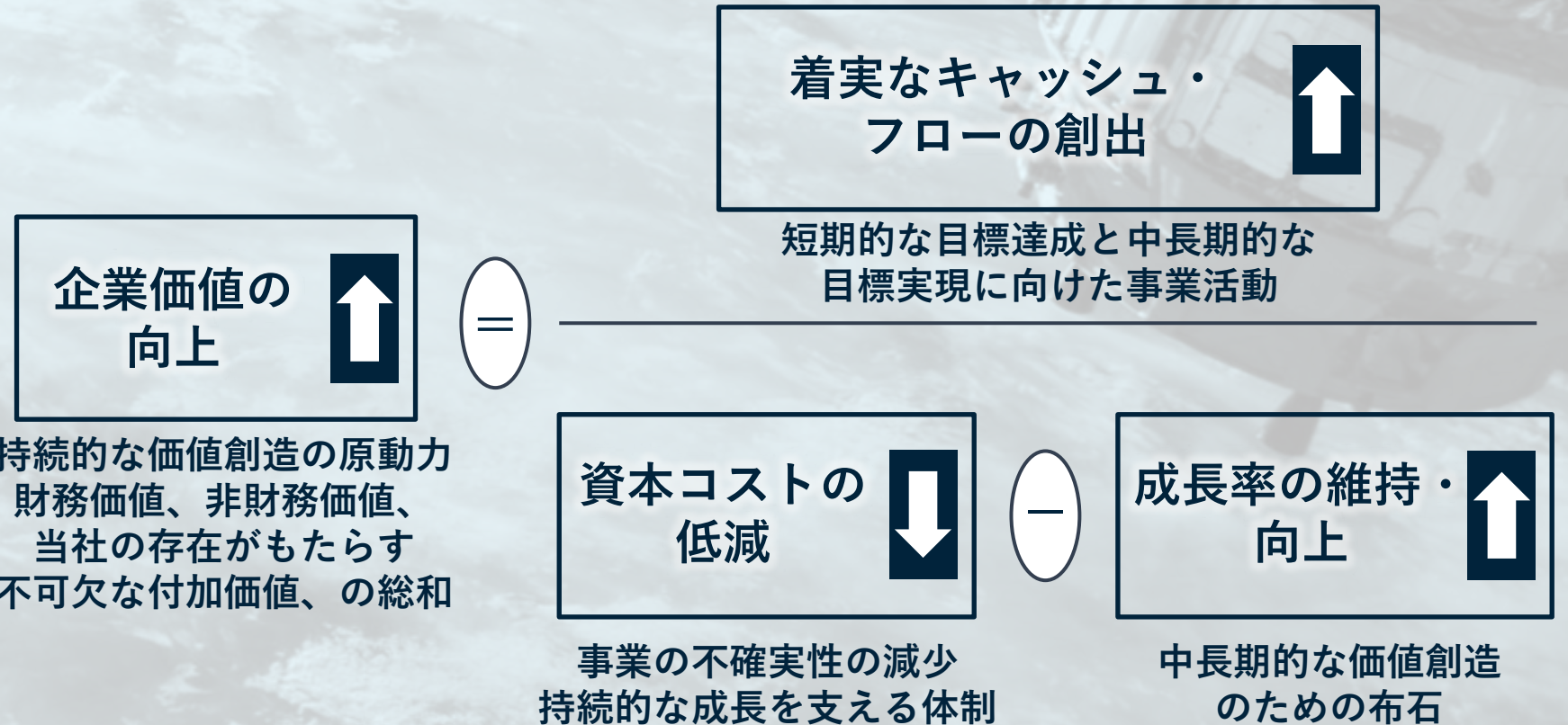


当社の無形資産

特許群や営業秘密などの知的資産、当社のブランド、国際的な会議体や各国の政府、宇宙機関、宇宙関連企業、アカデミアなどとのネットワーク、そして世界5ヵ国に亘るグローバルな経営管理プロセスなど

当社の存在の不可欠性




宇宙の持続的開発がグローバルなアジェンダになる中で、当社の技術開発の状況、顧客との取り組み、軌道上ミッションにおけるベストプラクティス・法規制づくりにおける考え方や知見が、多くの場面で依拠されたり必要とされたりすること



持続的な価値創造の原動力
財務価値、非財務価値、
当社の存在がもたらす
不可欠な付加価値、の総和



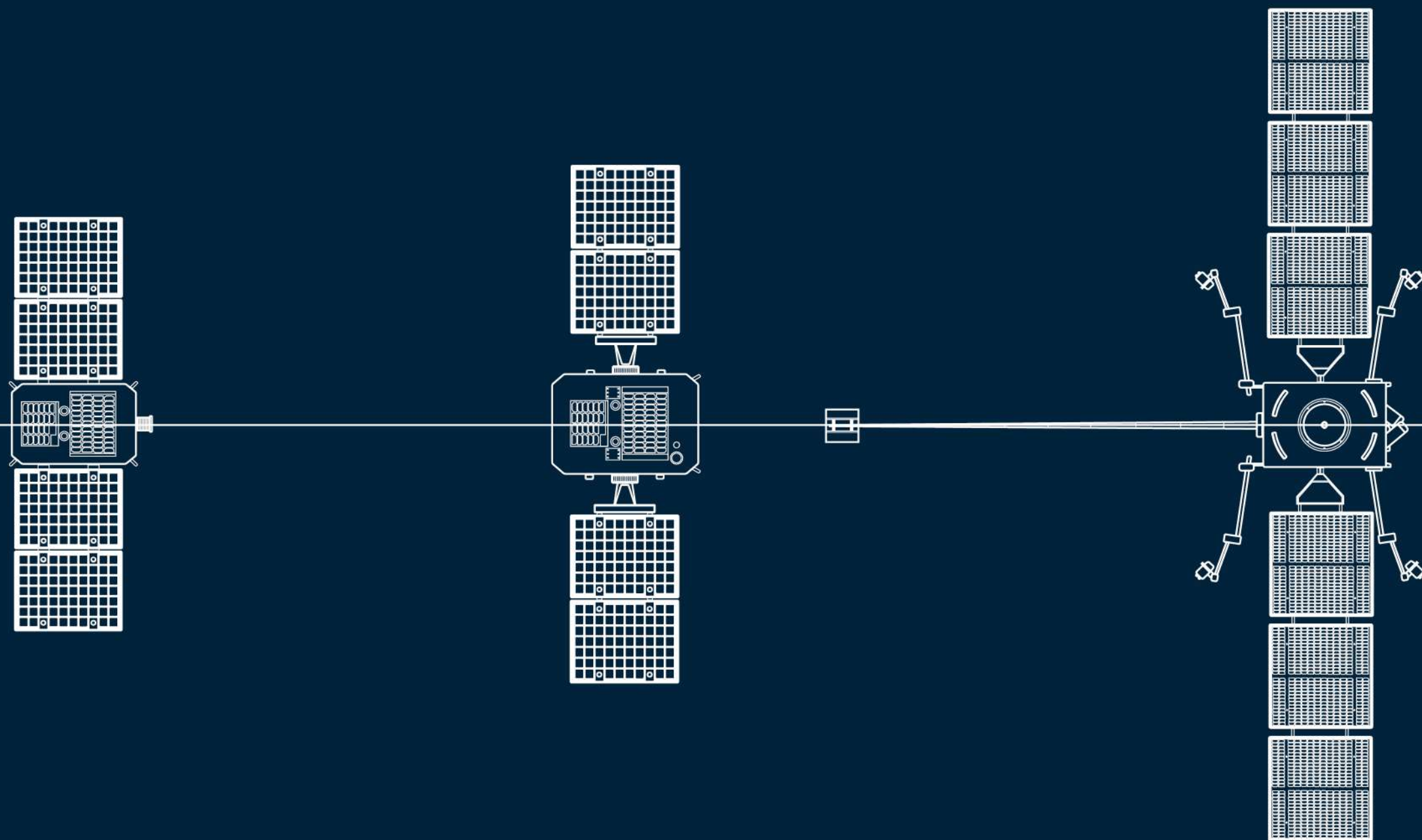
持続的価値創造の原動力と位置付ける企業価値向上に向けた取り組み

企業価値の構成要素	現状	対応策	将来目標
<p>着実なキャッシュ・フロー（CF）の創出</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 技術開発型・市場創造型企業のため、キャッシュ・アウトが先行し、フリー・キャッシュ・フローも赤字が継続 	<ul style="list-style-type: none"> RPO技術を活用した軌道上サービスミッションを完了することでサービス事例と価値を証明 より多くのミッションを獲得して、技術の革新と成熟化を急ぎ、コストダウンとシェア獲得を実現 ERPシステムを活用したコスト管理 	<ul style="list-style-type: none"> 売上総利益の黒字化 営業利益の黒字化 フリー・キャッシュ・フローの黒字化
<p>資本コストの低減</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 軌道上サービスの草創期における、事業機会の確実な遂行 社会的持続可能な企業たるべくESG視点の経営を意識 	<ul style="list-style-type: none"> ミッションの分散を進め、事業全体のリスクや不確実性を低減 積極的なIRを通じた株価ボラティリティの安定化 負債を含む最適資本構成の実現 環境(E)、社会(S)、ガバナンス(G)の継続的な強化 	<ul style="list-style-type: none"> 様々な軌道上サービスの複数の地域における展開と技術の成熟化 負債コストのコントロール 安全で持続可能な宇宙開発、従業員ダイバーシティ確保・労働環境の改善、多様性を有する取締役会構成
<p>成長率の維持・促進</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 宇宙産業の主要地域に事業拠点を設立し、地域に根差した企業として活動 軌道上サービスに必要なコア技術は宇宙実証済みの方、さらなる技術開発及び実証の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> 受注済及び交渉中の政府・防衛プロジェクトでの技術実証成功の積み重ね 政府・防衛需要を契機として民間需要の創出や取り込み 民間寿命延長サービス事業の本格的拡大及び長期的なEOL事業立ち上がりに向けた取り組みの継続 	<ul style="list-style-type: none"> 2030年頃には軌道上サービスを日常的に提供 2035年頃には軌道上サービスのサービスインフラを確立



Section 2

宇宙環境及び 軌道上サービス





地上での活動の多くは宇宙技術に依存

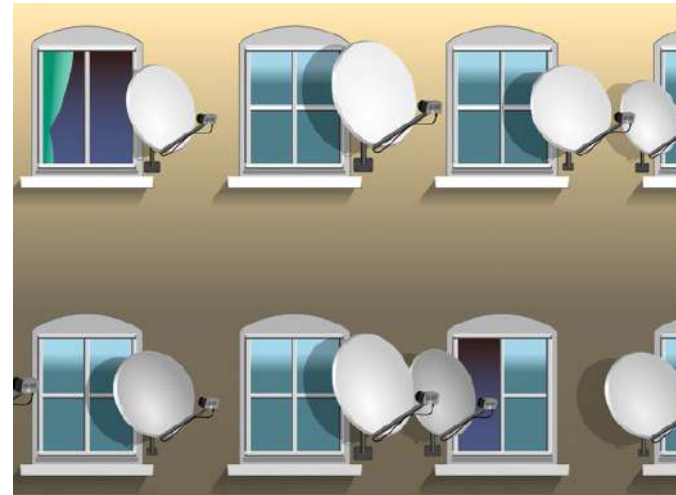
現代社会は、人工衛星のデータに支えられ、ますます利便性が高まっています。この利便性の向上に伴い、宇宙空間の人工衛星の数とともにデブリの数も加速度的に増加しており、現在の便利な社会生活を続けるには、安全な宇宙環境の確保が必要不可欠です。



交通管制



天気予報



放送・通信



地球観測



災害監視



測位・物流



金融・IT



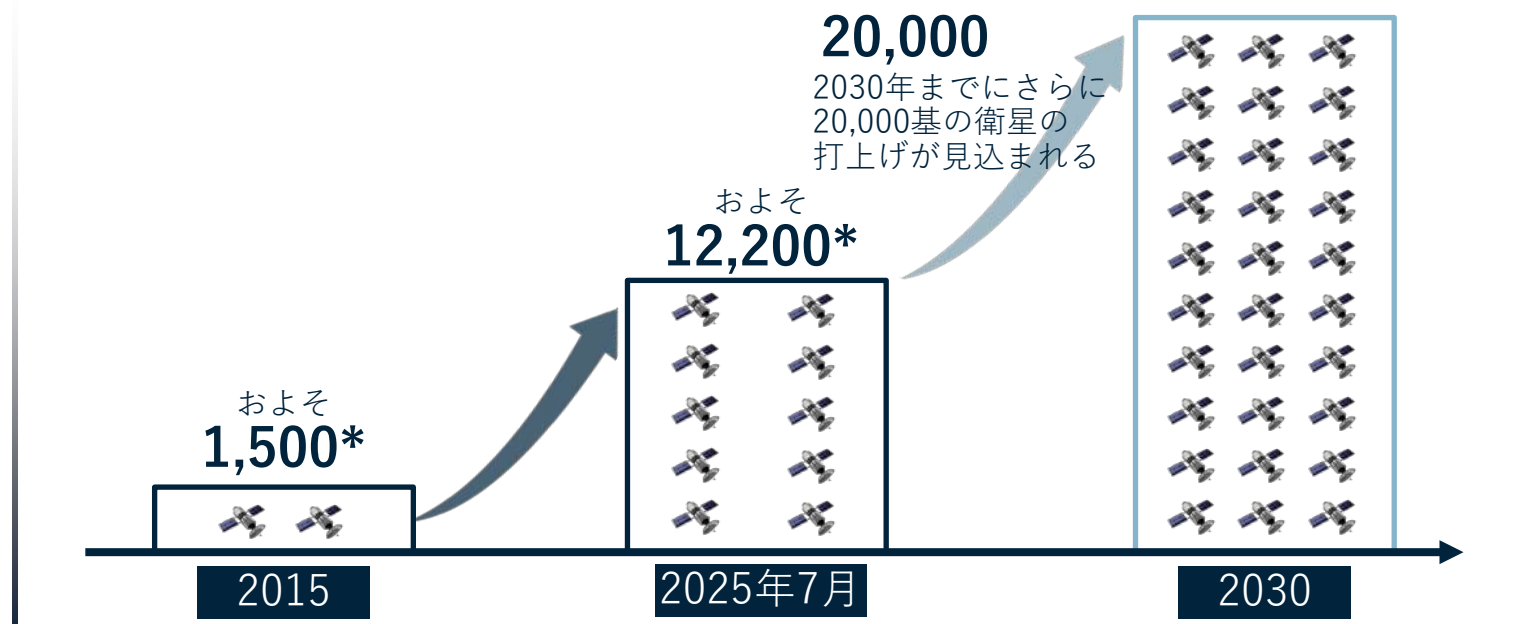
安全保障



軌道の持続可能性悪化に伴い衛星運用リスクが増加

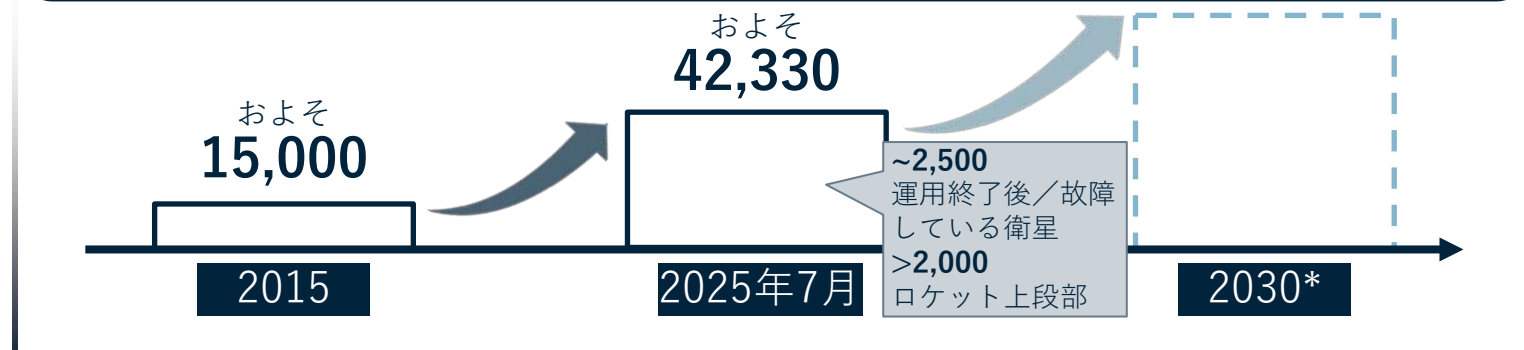
2020年以降、衛星コンステレーション事業者の打上げが急速に増加しています。その結果、人工衛星とデブリ、そしてデブリ同士の衝突の可能性が高まっており、宇宙の持続的利用に対して、喫緊の課題となっています。

宇宙空間内の人工衛星数



出所：欧州宇宙機関 (European Space Agency) Space Debris by the numbers (リンク) 2025年7月23日時点の最新アップデート情報。Space News(2023) "Industry report: Demand for satellites is rising but not skyrocketing", Jonathan McDowell "Satellite and Debris Population: Past Decade".

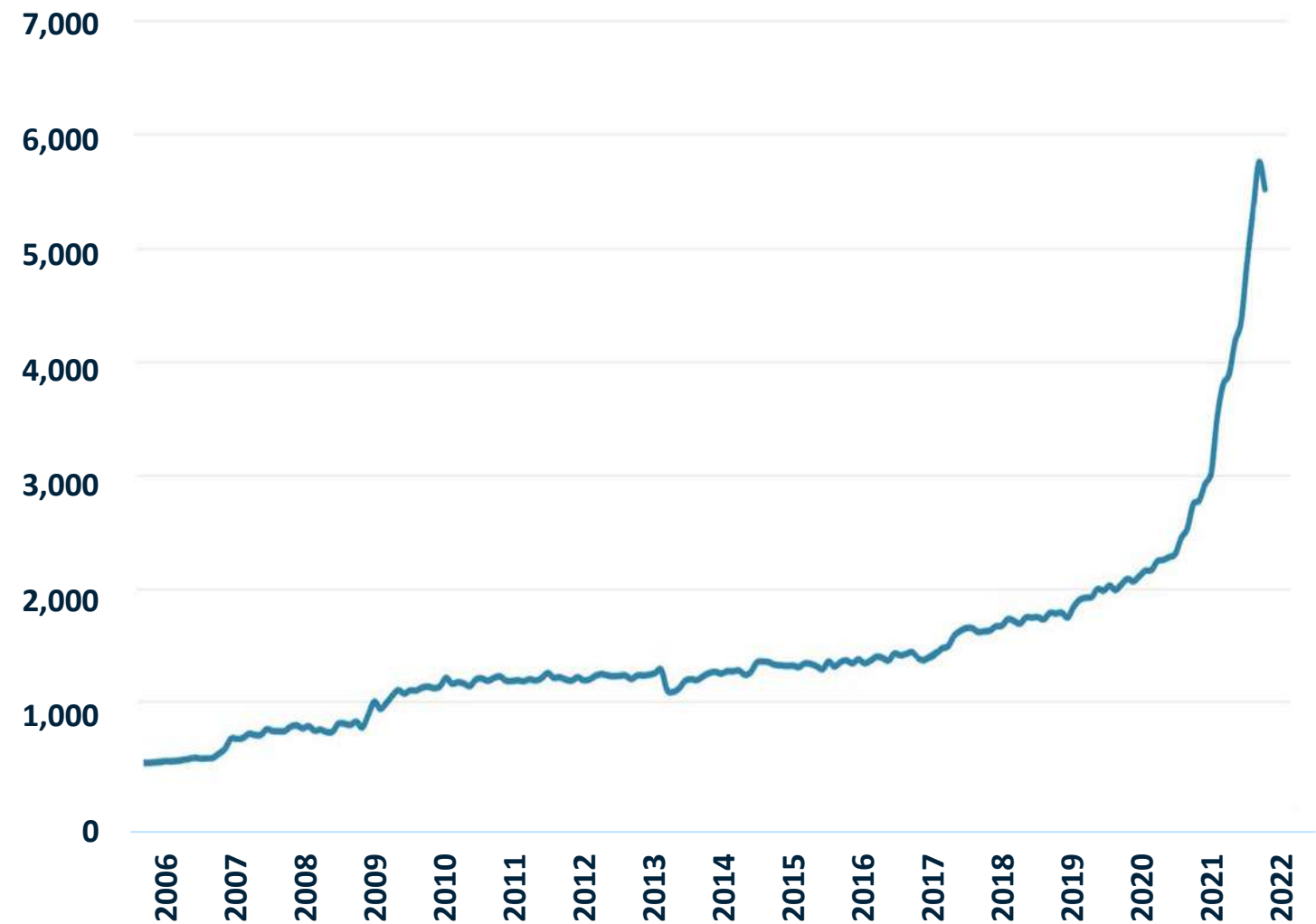
宇宙空間内のデブリ数 (>10cm)



出所：欧州宇宙機関 (European Space Agency)、ESA Space Environment Report
*点線で示された2030年に係るボックスはイメージ図

低軌道 (LEO) における衝突傾向

人工衛星とデブリとの1km以内の月間ニアミス数 (2006-2022)



出所：The Center for Space Standards & Innovation at COMSPOC, with the Space Data Association, "Evaluation of LEO Conjunction Rates Using Historical Flight Safety Systems and Analytical Algorithms" (October 2021)



宇宙環境は2024年にさらに悪化

2024年には、物体の破片事故が何度も発生し、宇宙に1,000個以上の観測可能な破片が発生しました。小さな破片の生成が指数関数的に増加しないように、大きなデブリ除去を行う重要性が高まっています。

ロシア衛星
RESURS P1

2024年6月6日発生



低軌道(LEO)に
100個以上の新たな
デブリが発生

出所: U.S. Space Command ([リンク](#))

米国衛星
DMSP 5D2 F8

2024年7月19日発生



低軌道に
283個の新たな
デブリが発生

出所: U.S. Space Command ([リンク](#))

中国CZ-6A
ロケット上段

2024年8月6日発生



低軌道に
700個以上の新たな
デブリが発生

出所: Slingshot Aerospace ([リンク](#))

米国ATLAS 5
ロケット上段

2024年9月6日発生



長楕円軌道(HEO)に
40個以上の新たな
デブリが発生

出所: U.S. Space Command ([リンク](#))

米国衛星
Intelsat 33e

2024年10月19日発生



静止軌道(GEO)に
約500個の新たな
デブリが発生

出所: ExoAnalytic Solutions ([リンク](#))

米国衛星
DMSP 5D2 F14

2024年12月18日発生



低軌道に
50個以上の新たな
デブリが発生

出所: U.S. Space Command ([リンク](#))



軌道上サービスは宇宙の持続可能な利用への鍵

成功する経済システムは、サービス提供と再利用性を基盤としていますが、宇宙にはこれらが存在せず、非効率とリスクをもたらしています。軌道上サービスは堅牢なバリューチェーンを支え、より持続可能かつ繁栄した宇宙エコシステムを実現します。

物流・エネルギー・通信・インフラ業界におけるバリューチェーン



研究開発

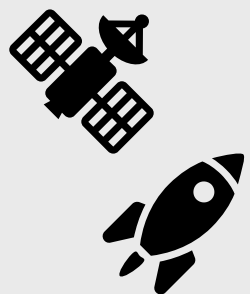
製造・試験

販売

利用

アフターサービスとサポート
(修理、点検、メンテナンス、廃棄)

宇宙業界におけるバリューチェーン



研究開発

製造・試験

打上げ

運用

デブリ除去、軌道変更・軌道維持、燃料補給、
観測・点検、再利用、交換、製造、修理など*

軌道上サービス

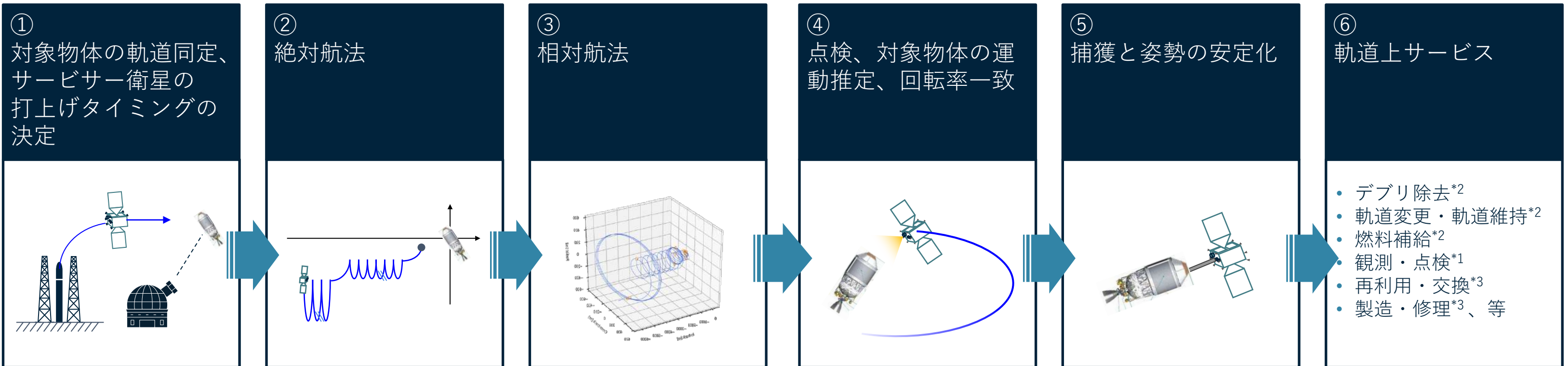
*現時点で構想段階にあり、提供が開始されていないサービス（再利用・交換、製造・修理）も含む。



軌道上サービスの必須技術：非協力物体に対するRPO技術

軌道上サービスを提供するためには、安全に対象物に接近し、近傍運用するRPO技術が必要不可欠です。軌道上サービスはデブリ除去、軌道修正、燃料補給や観測・点検から具体的に提供が始まり、将来的に再利用・交換、製造・修理への展開が見込まれます。

Rendezvous and Proximity Operations Technologies (接近・近傍運用技術)



*1：実証済

*2：実証中又は開発中

*3：構想段階

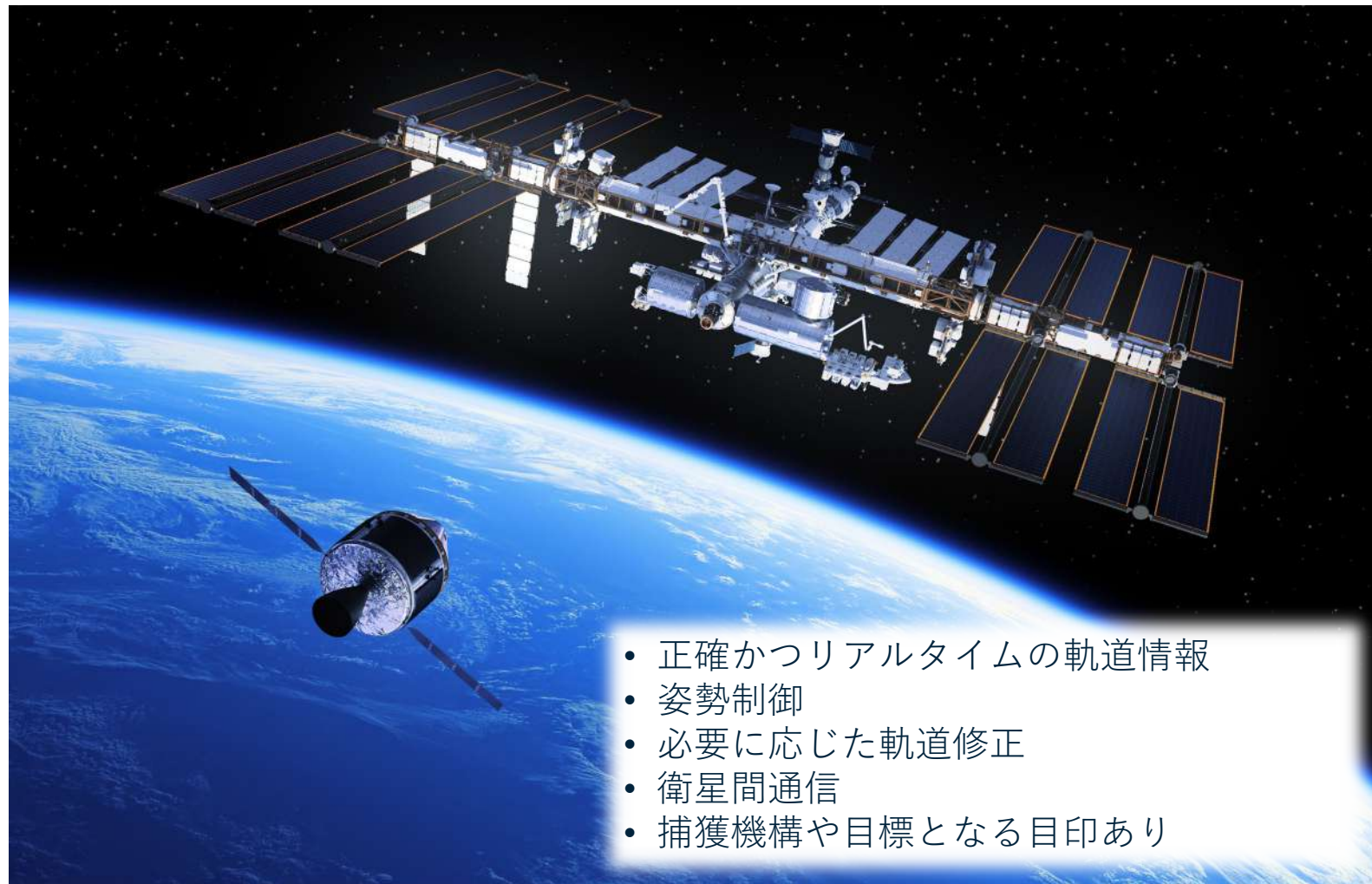


宇宙環境の維持に必要な非協力物体へのRPO(接近・近傍運用)

接近・近傍運用を受け入れる準備が整っておらず、通信ができない物体（非協力物体）への接近は非常に困難です。この非協力物体へのRPO技術へのニーズが拡大しており、現在、アストロスケールだけがこのコア技術の実証に成功しています。

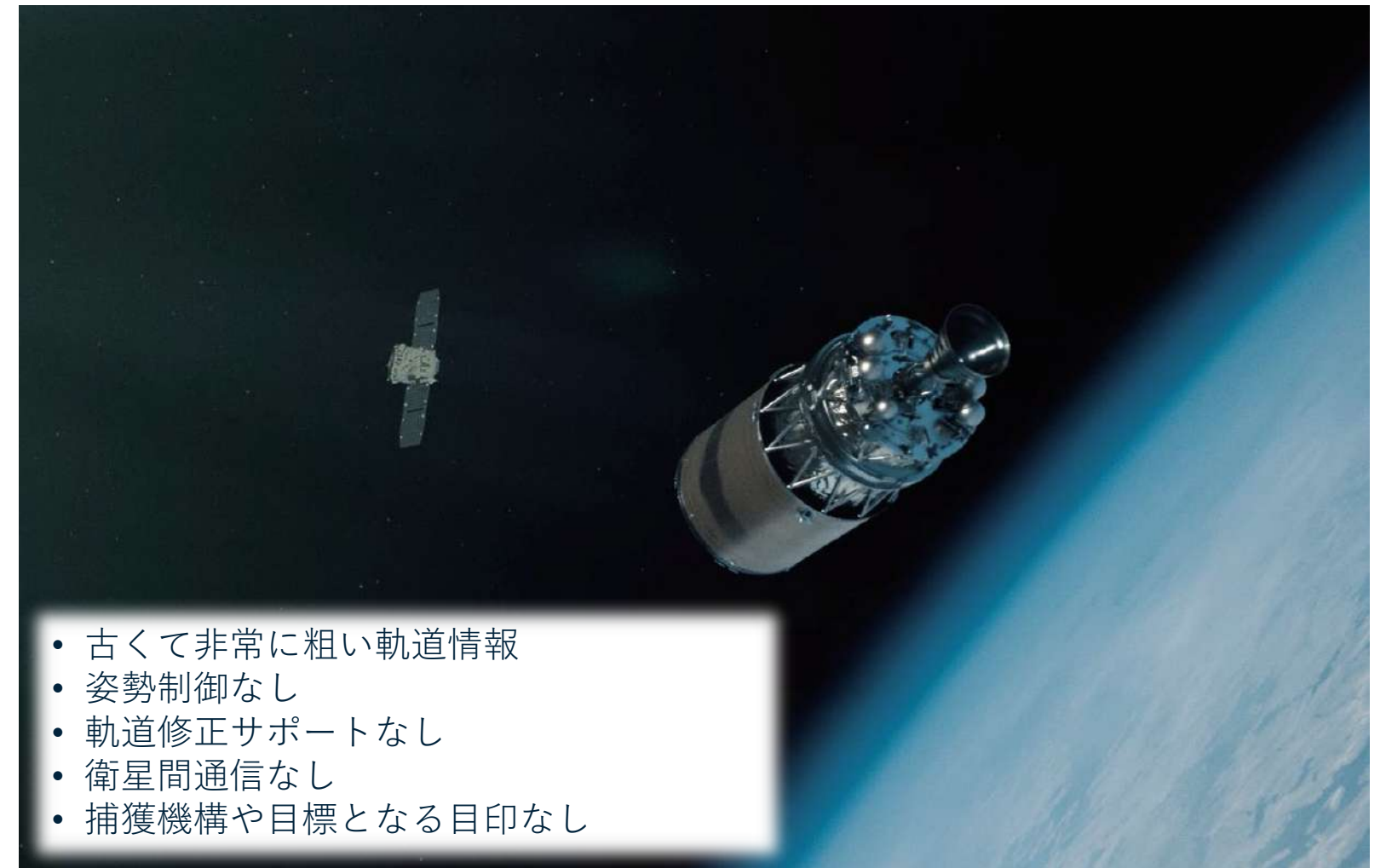
活動している物体（協力物体）へのRPO

- これは過去50年以上にわたり、主に政府の宇宙機関によって何度も実証されています。



活動していない物体（非協力物体）へのRPO

- 2025年4月時点で、アストロスケールはRPO技術を実証した唯一の民間企業です。





目指す姿：軌道上サービスを宇宙運用の仕組みにシームレスに統合

当社が2つのミッションでRPO技術実証に成功したことにより、軌道上サービスが現実のものとなり、その市場が拓け始めています。

軌道上サービスのインフラ化を目指す

2020- 軌道上サービスの台頭

- 必要性を認識
- 研究開発の本格化
- 実証ミッションの加速



2025- 軌道上サービスの幕開け

- 技術実証成功

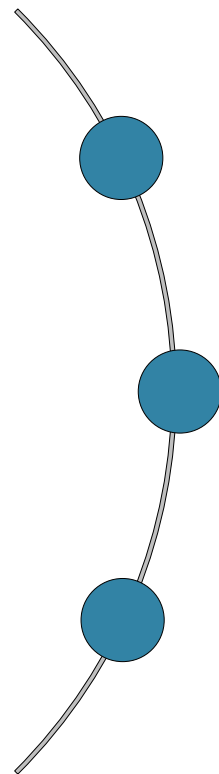


ELSA-d
デブリ除去
技術実証成功

ADRAS-J
デブリ観測
技術実証成功

2030- 軌道上サービスの普及

- 継続的な需要と供給
- 技術革新



観測・点検

寿命延長・燃料補給

デブリ除去

2035- 軌道上サービスのインフラ化

- 運用の日常化とサービスインフラ基盤
- 標準化された手順とライフサイクル管理



観測・点検

寿命延長・燃料補給

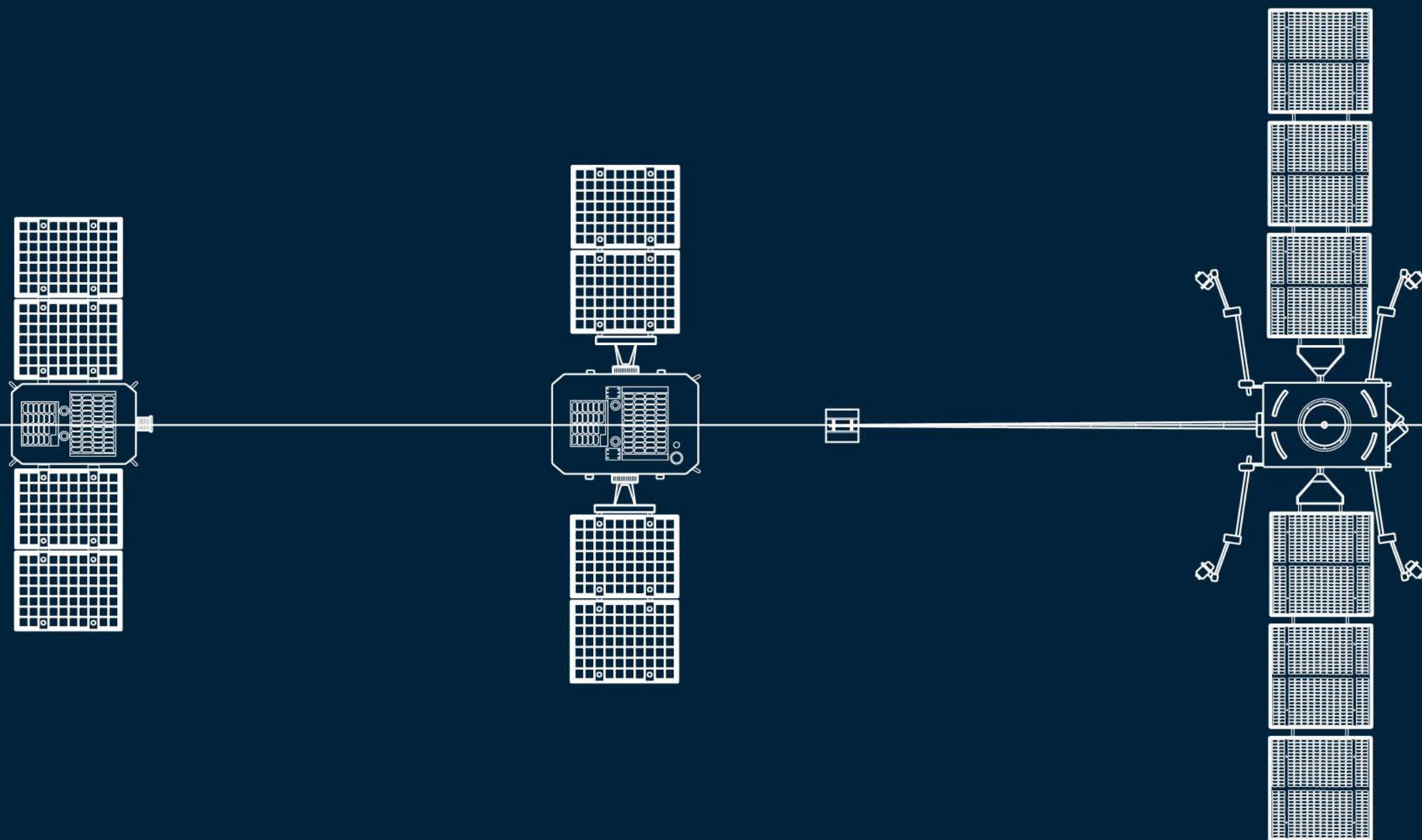
部品交換・修理

デブリ除去



Section 3

当社の競争力の源泉





当社の3つの競争力の源泉

当社は、民間企業として初めて非協力物体に対するRPO(接近・近傍運用)技術の実証成功、各国の政府機関/防衛機関から受注獲得できる組織を整えたグローバル体制、市場創造力を強みとしています。

技術力

- 民間企業として世界で唯一、非協力物体に対するRPOを実証した圧倒的な技術力

グローバル展開

- 現地経営陣による5カ国のローカルカンパニーを基盤としたグローバル展開により、世界中の多様なプロジェクトへの対応力を確保
- 経験豊富かつ多様性に富んだ本社経営陣によるグローバル経営体制

市場創造力

- 先行した技術実証により、デファクトスタンダードを確保できるポジショニング
- 法規制の議論へも積極的に関与



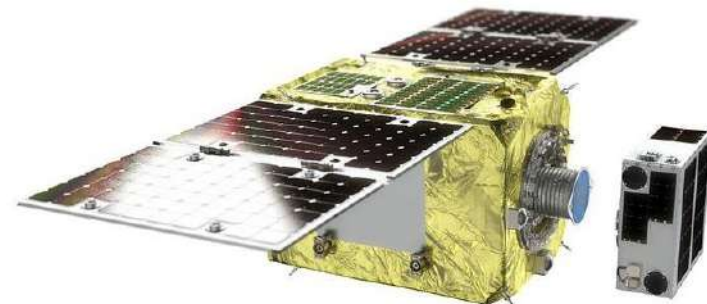
RPO技術を2つのミッションで宇宙実証に成功

世界初のデブリ除去実証衛星「ELSA-d（エルサ・ディー）」（2021年3月打上げ）並びに世界初の本物のデブリへの接近・観測衛星「ADRAS-J（アドラス・ジェイ）」（2024年2月打上げ）にて、軌道上サービスに必要なRPO技術を宇宙空間にて実証いたしました。

ELSA-d（2021年3月23日打上げ）

ミッション：完了

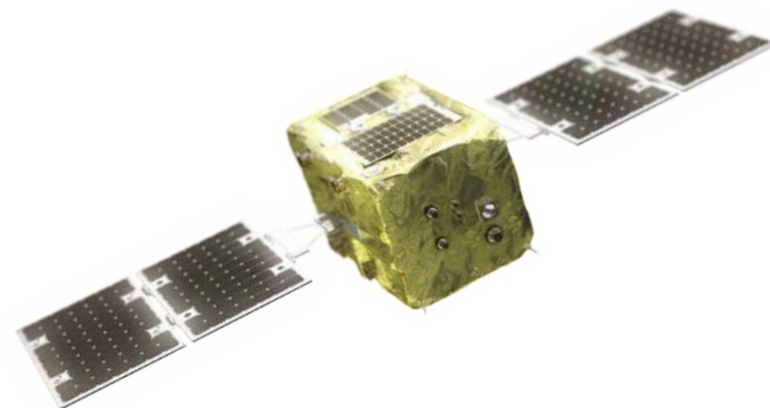
軌道上でのコアRPO技術（航法、探知、磁石捕獲、ソフトウェア）の実証及び地上での衛星運用（故障検知、分離及び再捕獲、地上セグメント）に成功。



ADRAS-J（2024年2月18日打上げ）

ミッション：JAXAミッション完了

商業サービスのためのRPO技術に関する画期的な実証ミッション。
軌道上のロケット上段部への接近・状況把握を行う民間主導でのミッションに、史上初めて成功。





コア技術の自社開発

当社は、RPO技術に必要なコア技術を全て自社開発しています。開発した技術については、その内容に応じて特許出願や技術の秘匿化による保護を行っています。

衛星の組立・試験

ELSA-d



ADRAS-J



ELSA-M (構造試験モデル)



捕獲機構

磁石を用いた捕獲機構 (EOL)



ドッキングプレート非搭載物体の捕獲機構 (ADR)

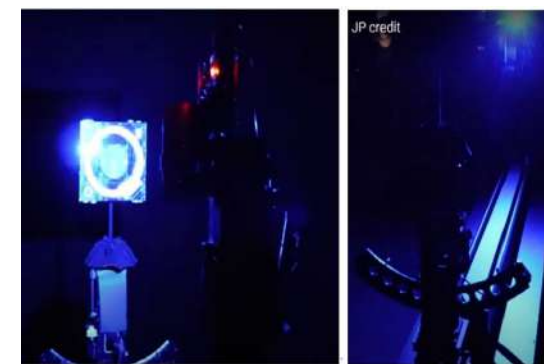


メカニカルアームによるGEO衛星捕獲 (LEX)

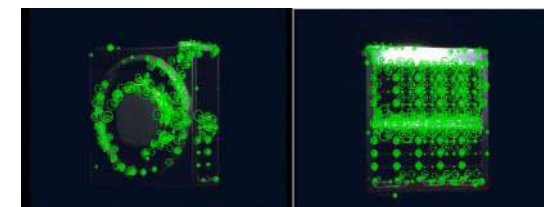


ソフトウェア・アルゴリズム／自律性

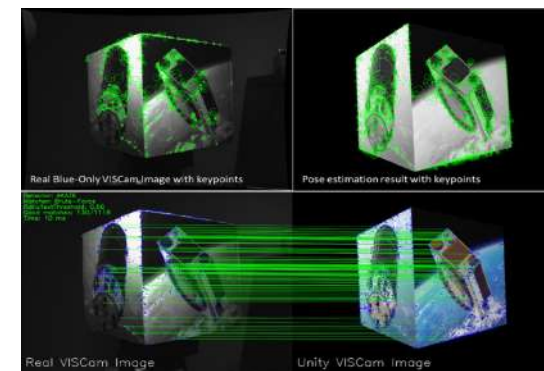
地上での接近技術のテスト



センサー認識テスト



アルゴリズムテスト



ミッション運用

ミッションコントロールセンター





多様な顧客のニーズに応える当社サービス内容

当社は、実証したRPO技術を活用した4つの軌道上サービスで既に受注実績があります。世界でもこの複数のサービス受注実績を有する企業は当社のみとなります。

観測

観測・点検

ISSA

In-situ Space Situational Awareness



サービサーを使用し、非協力物体に接近し、観測データを取得。故障の原因解析や状態を把握

サービス

寿命延長・燃料補給

LEX

Life Extension Service (LEXI & Refueling)



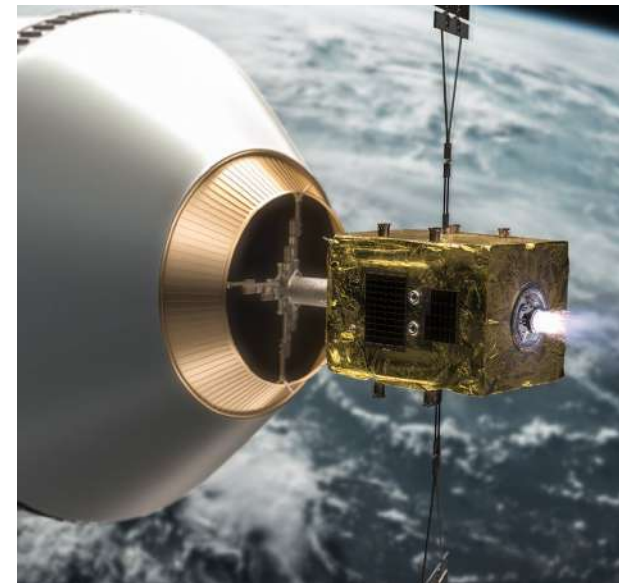
サービサーを使用し、燃料枯渇した衛星を捕獲、姿勢維持や燃料補給、軌道修正や別軌道へ移動を実施

除去

既存デブリの除去

ADR

Active Debris Removal

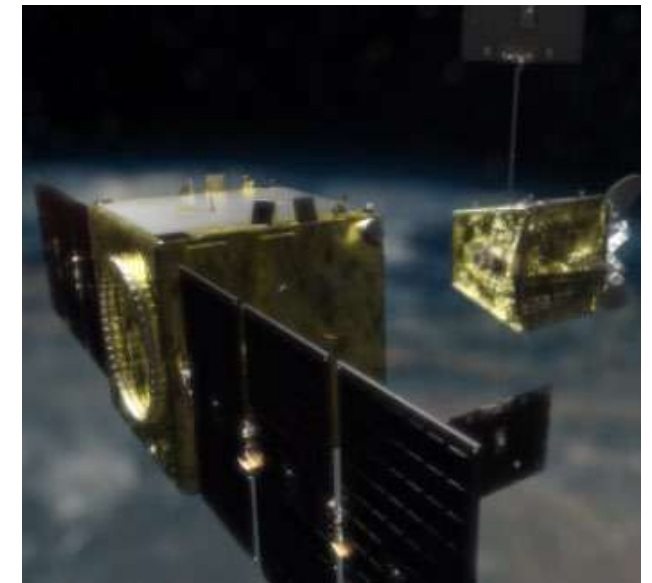


サービサーを使用し、既存のデブリを捕獲、軌道降下、大気圏で燃焼させ除去

運用終了後衛星の除去

EOL

End-of-Life Service



サービサーを使用し、故障機や寿命を迎えた衛星を捕獲、軌道降下、大気圏で燃焼させ除去



各国で、設計/開発/製造など一気通貫できる体制を構築

各国で開発、設計、製造、営業など一気通貫で事業を遂行できる組織・体制を構築しています。その結果として、各国においてローカル企業として認知され、機密要求の高い防衛案件などの案件獲得にも繋がっています。

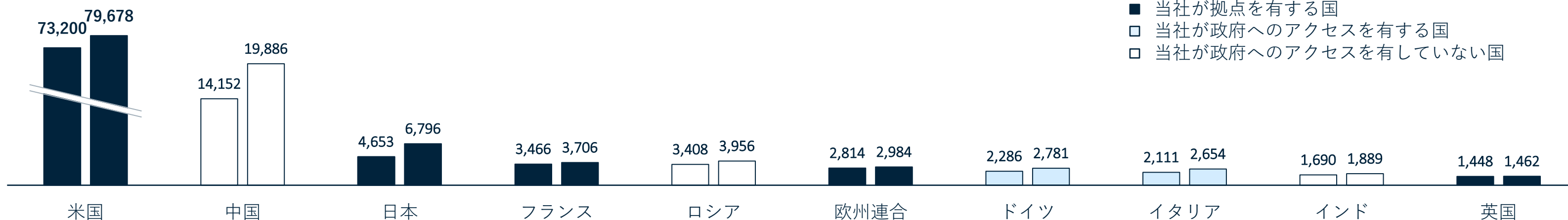




戦略的に重要な地域からの政府機関の需要を獲得する体制を構築

宇宙関連支出が多い西側諸国において、当社はすでに拠点を展開しています。日本企業でありながら、各子会社のトップには現地人材を登用し、現地企業として評価される体制を構築しています。その結果、主要拠点で受注実績を有しています。

各国政府の宇宙関連支出トップ10ヵ国（2023年(左棒グラフ)、2024年(右棒グラフ)、百万ドル）⁽¹⁾



各地域における当社マネジメント

米国 	日本 	フランス 	英国 	イスラエル 
 <p>Ronald Lopez Managing Director</p>	 <p>加藤 英毅 代表取締役社長</p>	 <p>Philippe Blatt Managing Director</p>	 <p>Nick Shave Managing Director</p>	 <p>Ofir Azriel Managing Director</p>
 <p>Clare Martin Executive Vice President</p>	 <p>伊藤 美樹 Executive Vice President</p>	 <p>Luca Primativo Technical Director</p>	 <p>Sharon Parker-Lines Deputy Managing Director</p>	 <p>Amir Gaver Deputy Managing Director</p>

(1) 出所：Novaspace “Government Space Programs”



他民間企業との提携

当社は単独で最終顧客と契約することに加え、当社しか持ちえないRPO技術を大手企業のサービスに組み込むことで市場の拡大を図ります。加えて、大手企業が持つ技術を当社サービスに活用するための共同開発も行っています。

三菱電機	2023年2月 発表	<ul style="list-style-type: none"> 日本の安全保障用途の衛星に使用する衛星バスの共同開発・製造に向けた協業に合意
Airbus Defence and Space	2024年8月 発表	<ul style="list-style-type: none"> 当社英国子会社とAirbus Defence and Space社との間で、軌道上サービスとデブリ除去における協業の可能性に関する覚書を締結 協業分野： <ol style="list-style-type: none"> デブリ除去—Airbus社のロボットアーム「ビスパ」を取り入れる可能性を模索 軌道上サービス 軌道上の RPO（接近・近傍運用） 軌道上での組み立てと製造 衛星の燃料補給と寿命延長
本田技術 研究所	2025年5月 発表	<ul style="list-style-type: none"> 当社日本子会社が本田技術研究所と衛星への燃料補給の実現に向けて給油口接続システムを共同開発 K Program ミッションにおいて、2029年頃の実証を想定

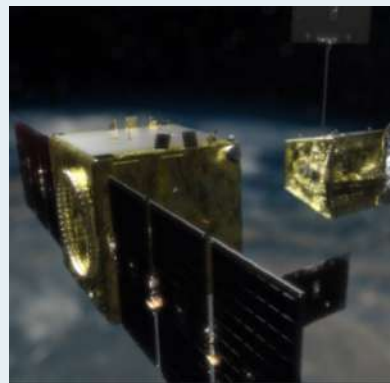


スペースデブリ除去技術をめぐる競争環境

宇宙空間での技術・事業性を語るうえでは、実証が極めて重要です。スペースデブリ除去技術として、概念やアイデアは数多く示され、
ているものの磁石捕獲の技術のみアストロスケールが実証済です（2025年7月現在）。

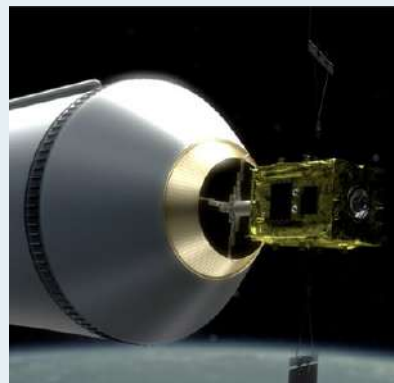
デブリ除去に限らず、軌道上サービスへの参入企業は数多く、複数社が実証ミッションを試みましたが、実証成功は出来ておりません。
現時点で、技術実証に成功している企業はSpace Logistics（協力物体へのRPO技術のみ）と当社に限られます。

磁石



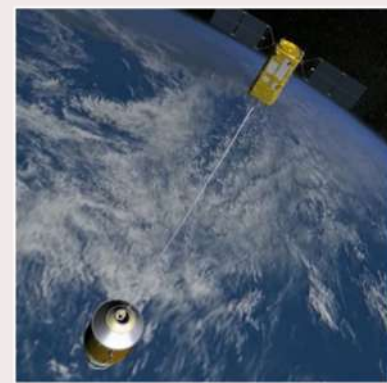
アストロスケール
のみが技術実証済

ロボットアーム

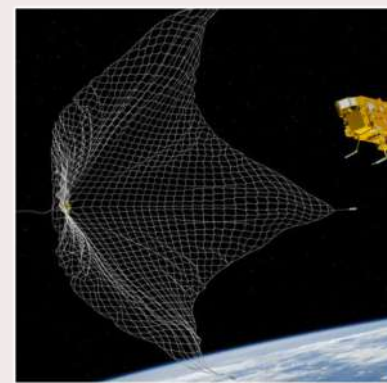


アストロスケール
含む複数社が開発中

テザー



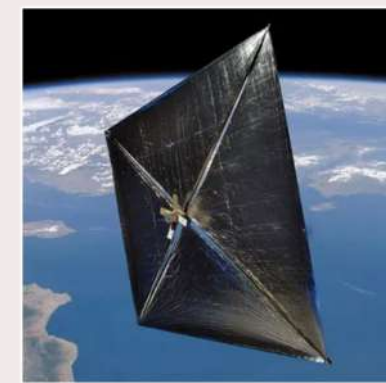
投網



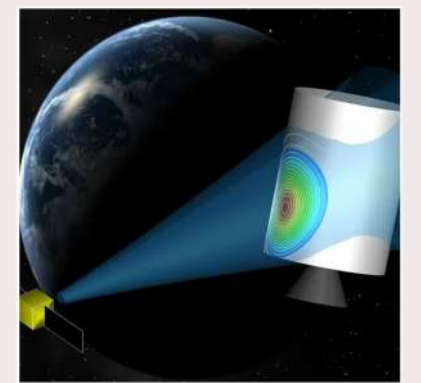
レーザー



セイル



イオンビーム













未実証



豊富な経験と広い人脈を兼ね備えた、多様性に富む経営陣

当社では、取締役の構成及び社内のマネジメントチームの構成についても、国籍・性別とも多様性を重視しています。

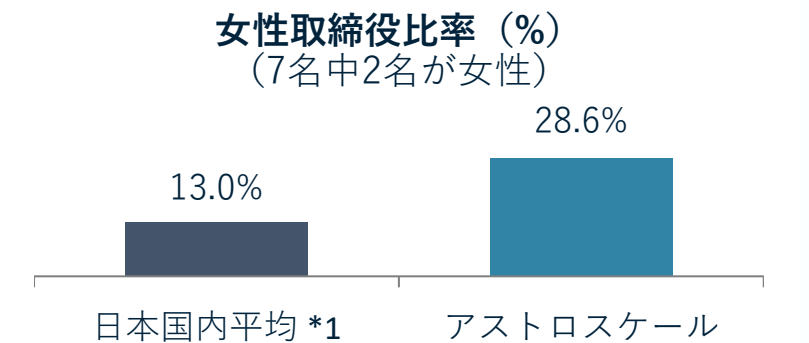
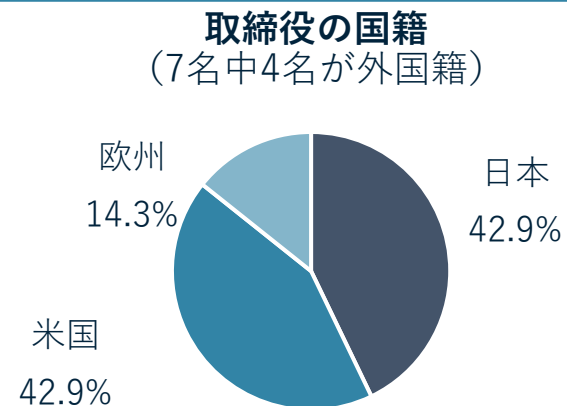
アストロスケールホールディングス取締役

 <p>岡田 光信 創業者兼CEO / 代表取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> マネジメント 事業運営 政策 ファイナンス <p>McKinsey & Company 財務省</p>	 <p>野口 祐子 社外取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> 法務 <p>Google</p>
 <p>クリストファー・ブラッカビー 最高執行責任者 (COO) / 取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> マネジメント 宇宙業界 政策 <p>NASA 米国大使館</p>	 <p>ヤン・ヴァーナー 社外取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> 宇宙業界 政策 <p>欧州宇宙機関</p>
 <p>松山 宜弘 最高財務責任者 (CFO) / 取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> マネジメント ファイナンス <p>Goldman Sachs Merrill Lynch</p>	 <p>ゲイル・シェパード 社外取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> マネジメント 技術 <p>Microsoft</p>
 <p>ジーン・藤居 チーフ・エンジニア</p> <ul style="list-style-type: none"> エンジニアリング 技術 宇宙業界 <p>ORBCOMM Orbital</p>	 <p>ロナルド・パセック 社外取締役</p> <ul style="list-style-type: none"> マネジメント ファイナンス <p>NetApp Zendesk</p>
 <p>マイク・リンゼー 最高技術責任者 (CTO)</p> <ul style="list-style-type: none"> エンジニアリング 技術 政策 宇宙業界 <p>NASA OneWeb</p>	
 <p>児玉 薫 最高法務責任者 (GC)</p> <ul style="list-style-type: none"> 法務 <p>外務省 Linklaters</p>	

アストロスケールホールディングスマネジメントチーム

前職の一部を記載。箇条書きによる記載は各人の主要な専門性を示す。

取締役に係る状況



*1: 日本総研 取締役会のジェンダーバランス調査 (2024年度版)



世界中で宇宙の持続利用に向けた動き

当社は、国際的な規制やルール作りに向けて、様々な取り組みを行っています。2024年9月には、国連本部においてデブリ問題の是正に関する新たな取り組みを含めた「未来のための協定」の採択がなされています。

当社CEOによる国連本部での講演

2024年9月21日



“Be an advocate for space sustainability. Together, we have the responsibility and opportunity to ensure space remains a resource that benefits humanity for generations to come.”

“宇宙の持続可能性の提唱者になりましょう。宇宙が未来の世代に利益をもたらす資源であり続けるよう、共に責任を果たしこの機会を活かしましょう”

— CEO 岡田光信 Future Action Daysサミット SDG Digital 2024にて

国連本部における「未来のための協定」の採択

2024年9月22日



国連加盟国 全193か国の同意

- 国連宇宙空間平和利用委員会(UN COPUOS)を通じて、スペースデブリ、宇宙交通管制、宇宙資源に関する新たな枠組みの構築について議論
- 関連する民間部門、市民社会、その他の関連する利害関係者の関与を招請



政府機関

防衛関連

当社取り組みが結実：2025年4月期の契約締結/選定総額は416億円

前述の取り組みの結果、主要拠点で複数のサービスの契約や選定を獲得し、幅広いポートフォリオを実現できています。

APS-R (受注金額の増加)

(リリース)

サービス： LEX (寿命延長サービス)

顧客： 米国宇宙軍

増額金額： 1.355百万米ドル (1.8億円)

契約日： 2024年6月17日



ELSA-M フェーズ4

(リリース)

サービス： EOL (運用終了後衛星の除去サービス)

顧客： ESA⁽¹⁾、英国宇宙庁、Eutelsat OneWeb

受注金額： 13.95百万ユーロ (20.9億円)

契約日： 2024年7月18日



ADRAS-J2

(リリース)

サービス： ADR (既存デブリの除去サービス)

受注先： 宇宙航空研究開発機構 (JAXA)

受注金額： 120億円

契約日： 2024年8月20日



COSMIC フェーズ2

(リリース)

サービス： ADR (既存デブリの除去サービス)

受注先： 英国宇宙庁 (UKSA)

受注金額： 1.95百万英ポンド (3.4億円)

契約日： 2024年9月5日



APS-R (受注金額の増加)

(リリース)

サービス： LEX (寿命延長サービス)

顧客： 米国宇宙軍

増額金額： 2.62百万米ドル (3.6億円)

契約日： 2024年9月26日



DSIT Regulatory Sandbox

(リリース)

サービス： その他 (規制調査)

顧客： DSIT⁽¹⁾ (英国)

契約金額： 69万英ポンド (1.2億円)

契約日： 2024年12月19日



BAE Systems案件

(リリース)

サービス： ISSA (観測・点検)

顧客： BAE Systems plc (英国)

契約金額： 5.15百万英ポンド (9.0億円)

契約日： 2025年1月13日



CAT-IOD フェーズA

(リリース)

サービス： ADR (既存デブリ除去)

顧客： 欧州宇宙機関

契約金額： 59万ユーロ (0.8億円)

契約日： 2025年1月20日



K Program

(リリース)

サービス： LEX (燃料補給)

顧客： 科学技術振興機構 (日本)

契約金額： 120億円 (税込)

選定日： 2025年1月22日



ISSA-J1 フェーズ2

(リリース)

サービス： ISSA (観測・点検)

顧客： 文部科学省 (日本)

契約金額： 63.1億円

交付決定日： 2025年1月24日



防衛省案件

(リリース)

サービス： ISSA (観測・点検)

顧客： 防衛省 (日本)

契約金額： 66億円

契約日： 2025年2月25日



APS-R (打上げ・運用の追加)

(リリース)

サービス： LEX (寿命延長サービス)

顧客： 米国宇宙軍

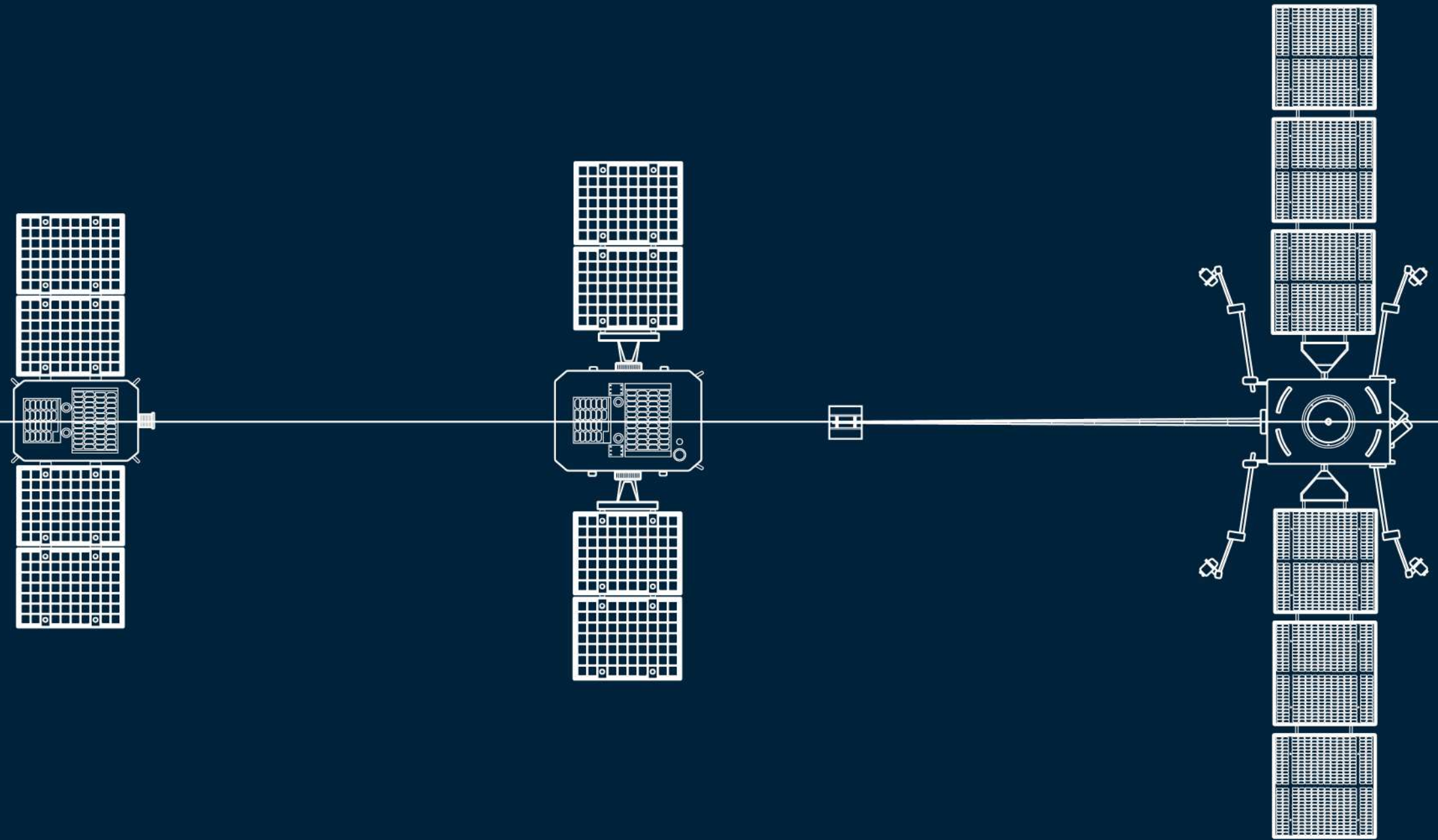
増額金額： 11.7百万米ドル (16.4億円)

契約日： 2025年4月10日



注：外貨建契約の日本円表記については、会社想定レートで換算。なお、各リリースにおける契約金額の日本円表記は、リリース前営業日の為替レートを適用しているため、上記括弧内の日本円の金額とは相違する。

(1) ESA：欧州宇宙機関 (European Space Agency)、DSIT：英国科学・イノベーション・技術省 (Department for Science, Innovation and Technology)



Section 4

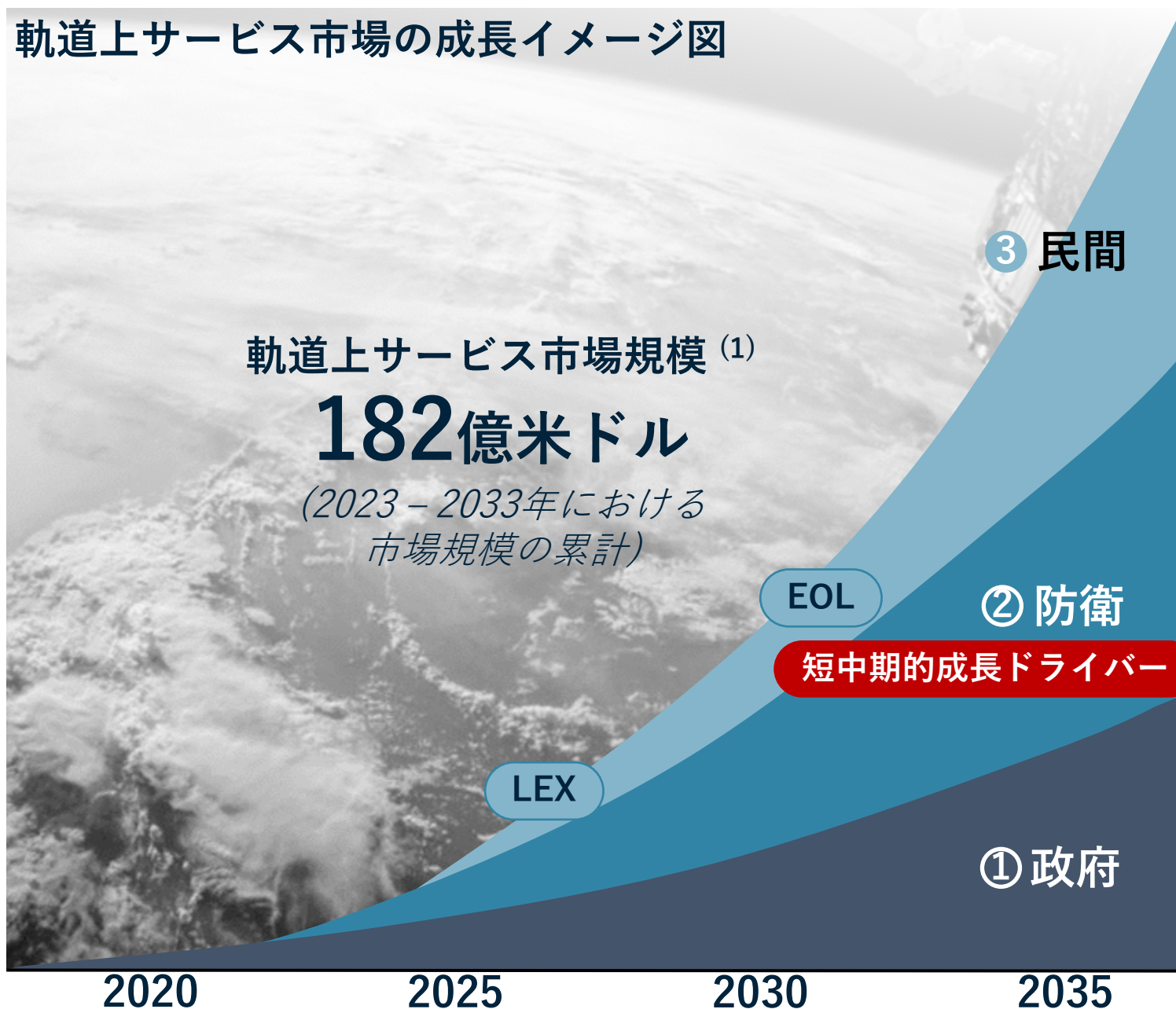
市場環境及び 事業計画



軌道上サービス市場は様々なサービス領域で力強く成長する見通し

軌道上サービスの短中期的な成長ドライバーとして、防衛関連需要に期待しています。中長期的に民間企業向けの寿命延長サービス (LEX) が立ち上がり、その後、運用終了後衛星の除去サービス (EOL) の需要を想定しています。

軌道上サービス市場の成長イメージ図



主要顧客	サービス	想定タイミング	顧客インセンティブ
低軌道(LEO) コンステレーション	EOL	シードステージ ~2030: デモ; 2030~: サービス	<ul style="list-style-type: none"> 規制遵守 衝突による収益損失のリスクを軽減
静止軌道(GEO) の大型衛星 運用者	LEX (LEXI)	アーリー マーケット 2025~: デモ&サービス	<ul style="list-style-type: none"> 軌道上の資産の収益創出期間の延長 衛星の運用・管理(フリート管理)
防衛機関	LEX (LEXI)	初期成長フェーズ 2025~: デモ	<ul style="list-style-type: none"> 軌道上能力の拡張 衛星の運用・管理(フリート管理)
	LEX (燃料補給)	アーリー マーケット ミッション進行中	<ul style="list-style-type: none"> 柔軟な衛星運営の強化
	ISSA	初期成長フェーズ ミッション進行中	<ul style="list-style-type: none"> 軌道上での脅威の観測
国際宇宙機関	ADR	初期成長フェーズ 長期的は継続 ミッション	<ul style="list-style-type: none"> リスク軽減 グローバルベストプラクティスの確立
各国政府	ISSA、ADR LEX(燃料補給)	高成長フェーズ ミッション進行中	<ul style="list-style-type: none"> 経済成長 R&Dを通じた市場リーダーシップ 国家の威信

注：上記図は軌道上サービス市場の潜在的成長に関するイメージ図であり、収益や利益の実額を示すものではなく、縮尺は金額等に対応していないことに留意が必要。

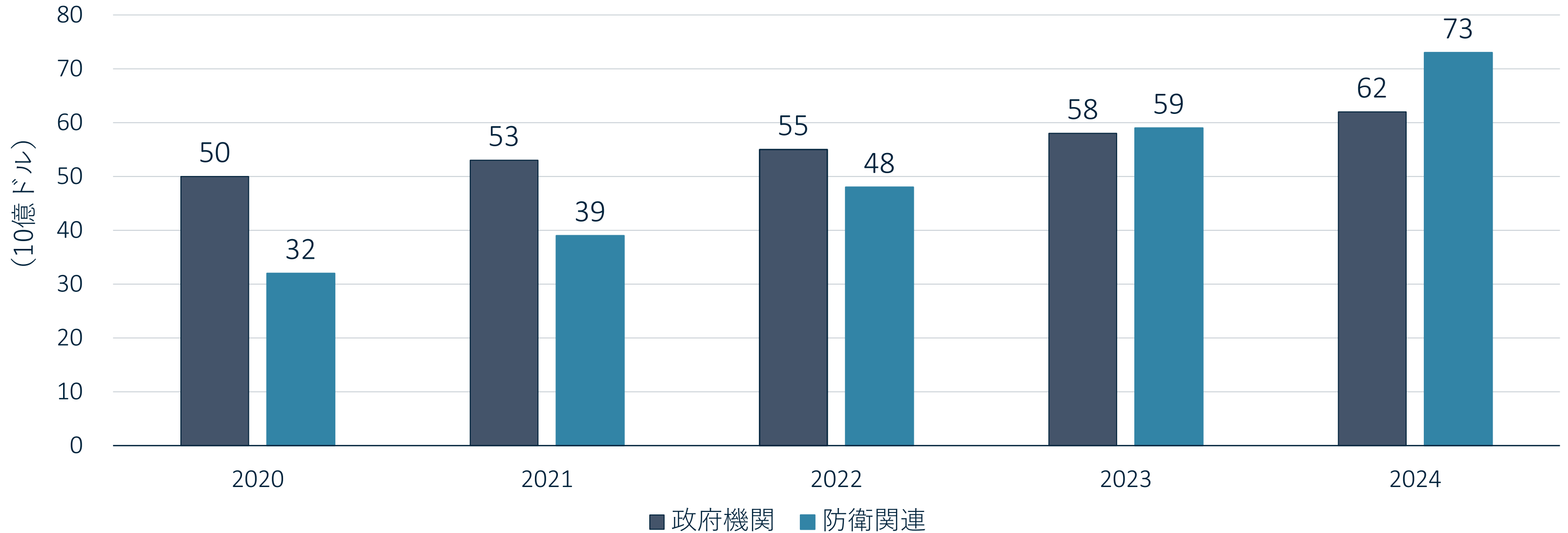
(1) Northern Sky Research In-Orbit Services Report (NSR IOSM) 7th edition



世界の宇宙予算は年々拡大、特に防衛関連が著しい拡大

各国政府の宇宙予算は年々拡大しており、2020年から2024年の年平均成長率は+13%と成長市場といえます。特に防衛関連の宇宙予算は政府機関の予算を2023年に上回り、地政学リスクの高まりから防衛関連の同期間の年平均成長率は+23%と急拡大しています。

グローバル宇宙予算

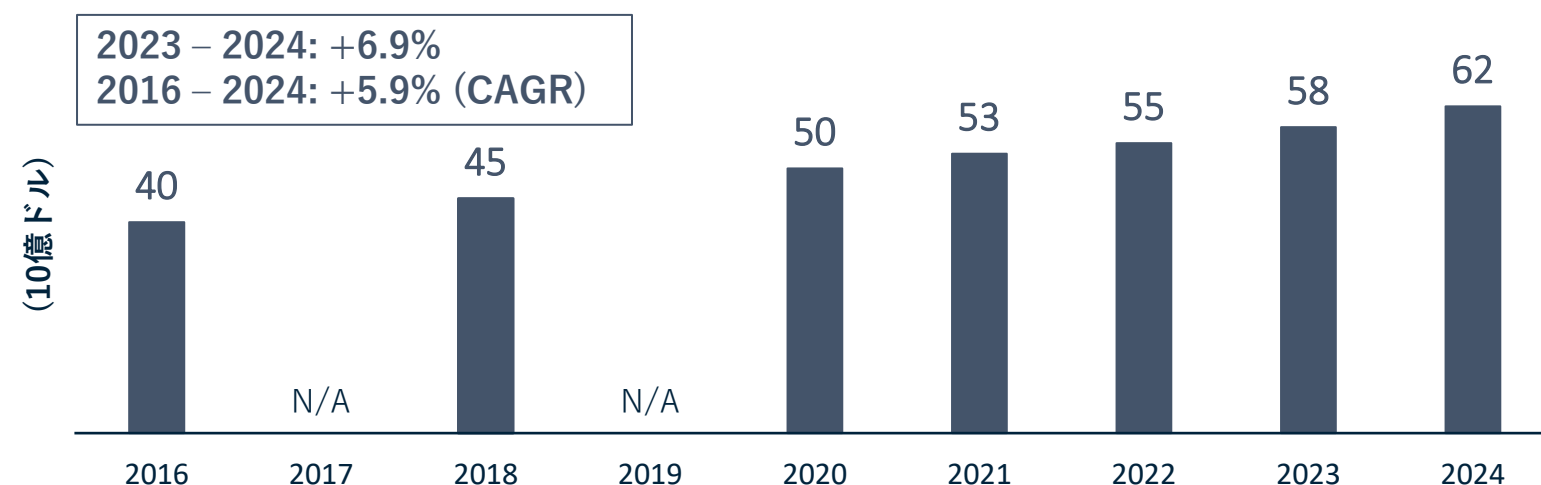




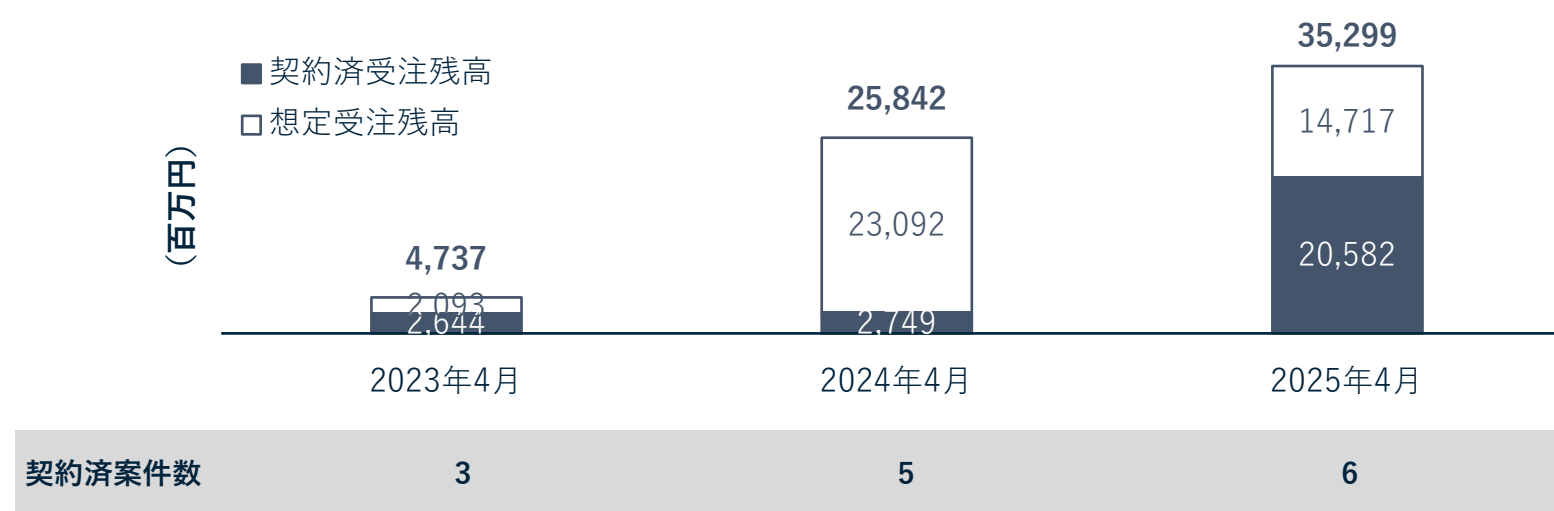
政府機関からは安定的な需要に期待

主要な各地域における政府機関からの需要の着実な成長が、今後も技術開発と利益の推進力となり続けると期待しています。

TAM: グローバル政府・宇宙機関宇宙支出⁽¹⁾



政府機関受注残高



当社見通し

- 私たちは、世界的に政府機関の宇宙分野への支出が力強く増加すると見込んでいます。
- 政府機関ミッションは、特にADRAS-J及びELSA-Mミッションを通じて、当社の中核技術開発を牽引してきました。
- 過去数年間で政府機関分野の受注残高は大幅に増加しており、今後もADR関連の重要な需要機会が控えていることから、この力強い成長傾向が継続すると期待しています。

将来的な案件機会⁽²⁾

- ① **COSMIC フェーズ3**
 - サービス： 英国宇宙局向けADRミッション
 - 金額： 潜在的に40-60百万ポンド(70-105億円)
- ② **CAT-IOD ミッションフェーズ**
 - サービス： 欧州宇宙機関(ESA)向けADRミッション
 - 金額： 潜在的に50-60百万ユーロ(75-90億円)

(1) 出所：Novaspace “Government Space Programs”

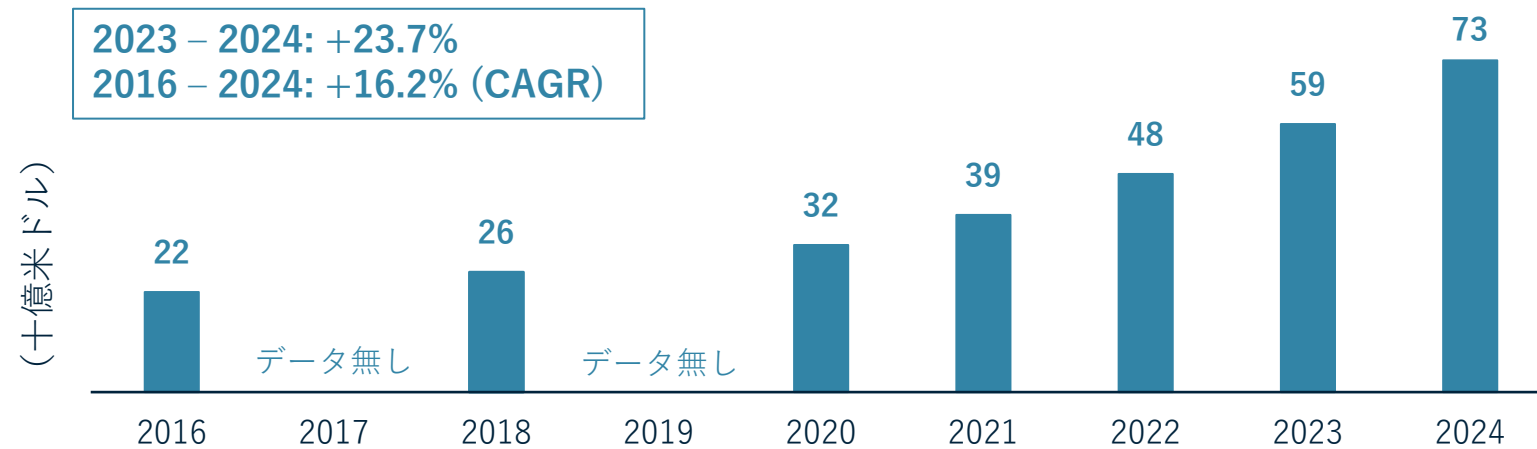
(2) 将来、当社が入札する可能性がある潜在的な案件を指す。当該潜在的な案件を当社が受注するという保証はなく、実際の契約金額が当社予測と異なる可能性もある。



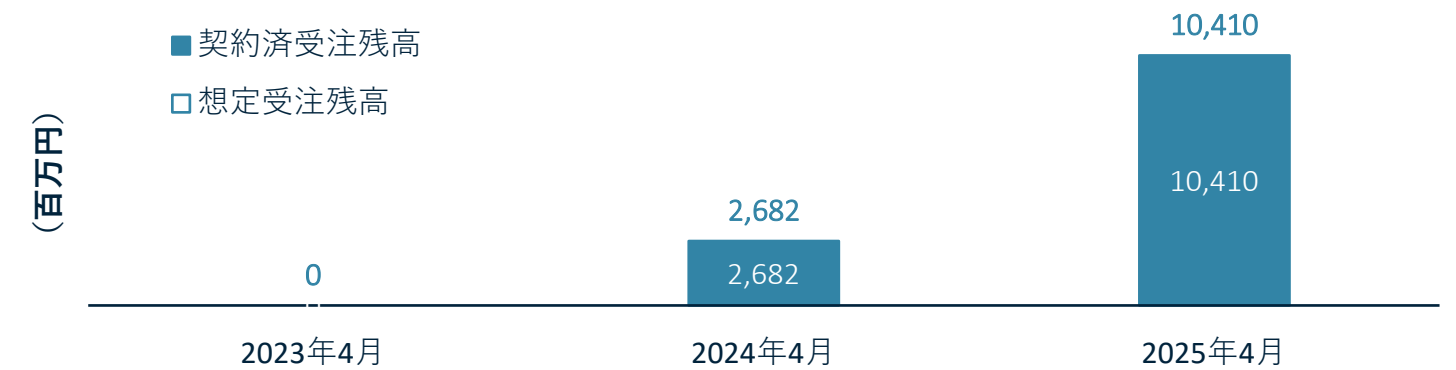
次の成長ドライバーとして、防衛関連事業に期待

防衛関連からの観測・点検、燃料補給に対する関心が高まっており、これら需要が軌道上サービス市場の次の成長フェーズを牽引することを当社は期待しています。

TAM: グローバル防衛関連宇宙支出⁽¹⁾



防衛関連受注残高



契約済案件数	0	1	3

当社見通し

- 宇宙防衛予算の持続的な増加は、(1)安全保障の強化、(2)地政学的なポジション強化、(3)経済成長の伸長、など宇宙の戦略的重要性によって促進されています。
- 当社はグローバルプレゼンスを活かし、防衛関連ミッションを米国、英国及び日本で契約を獲得し、今後も継続的に需要獲得を想定しています。
- 防衛関連事業は、当社の主要事業に成長する可能性があります。

将来的な案件機会⁽²⁾

① 米空軍研究所 (2025年6月30日受注獲得)

- サービス内容： 自律的な接近・近接運用及びドッキングに関する調査
- 金額： 8.7百万ドル (12億円)

(1) 出所：Novaspace "Government Space Programs"

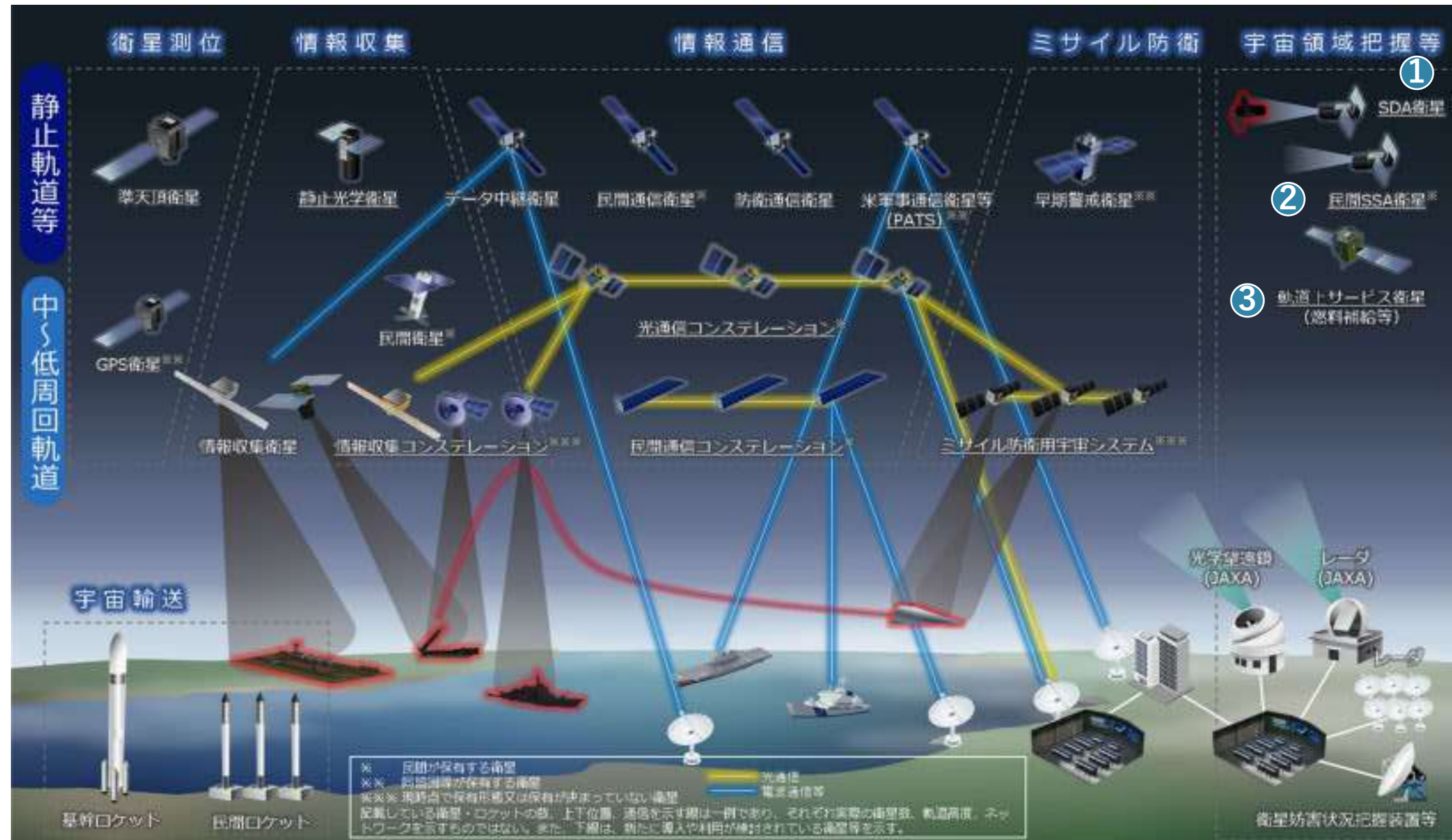
(2) 将来、当社が入札する可能性がある潜在的な案件を指す。当該潜在的な案件を当社が受注するという保証はなく、実際の契約金額が当社予測と異なる可能性もある。



日本防衛市場：宇宙ミッションを通じて防衛と国家安全保障を強化

日本政府の宇宙防衛への姿勢に大きな変化がみられています。当社は既に、宇宙領域把握の領域において、合計5件（政府機関4件、防衛関連1件）のプロジェクトを受注済みであり、国家安全保障戦略を当社ミッションを通じて支援しています。

安全保障のための宇宙アーキテクチャー⁽¹⁾



(1) 出所：内閣府、宇宙開発戦略本部「宇宙安全保障構想」

日本市場における当社関連プロジェクト

観測・点検

- 1 防衛省案件 (宇宙安全保障プロジェクト)
 - ・ 防衛省に対する宇宙監視ミッション
- 2 ADRAS-J及びISSA-J1
 - ・ ロケット本体や機能停止衛星への接近、観測能力の実証

寿命延長・燃料補給

- 3 K Program
 - ・ 政府の協力衛星を対象とした宇宙空間における燃料補給技術の確立ミッション
- 3 ADRAS-J2
 - ・ 非協力的なロケット上段への接近、近傍制御、捕獲及び軌道離脱ミッション

その他

三菱電機との協業

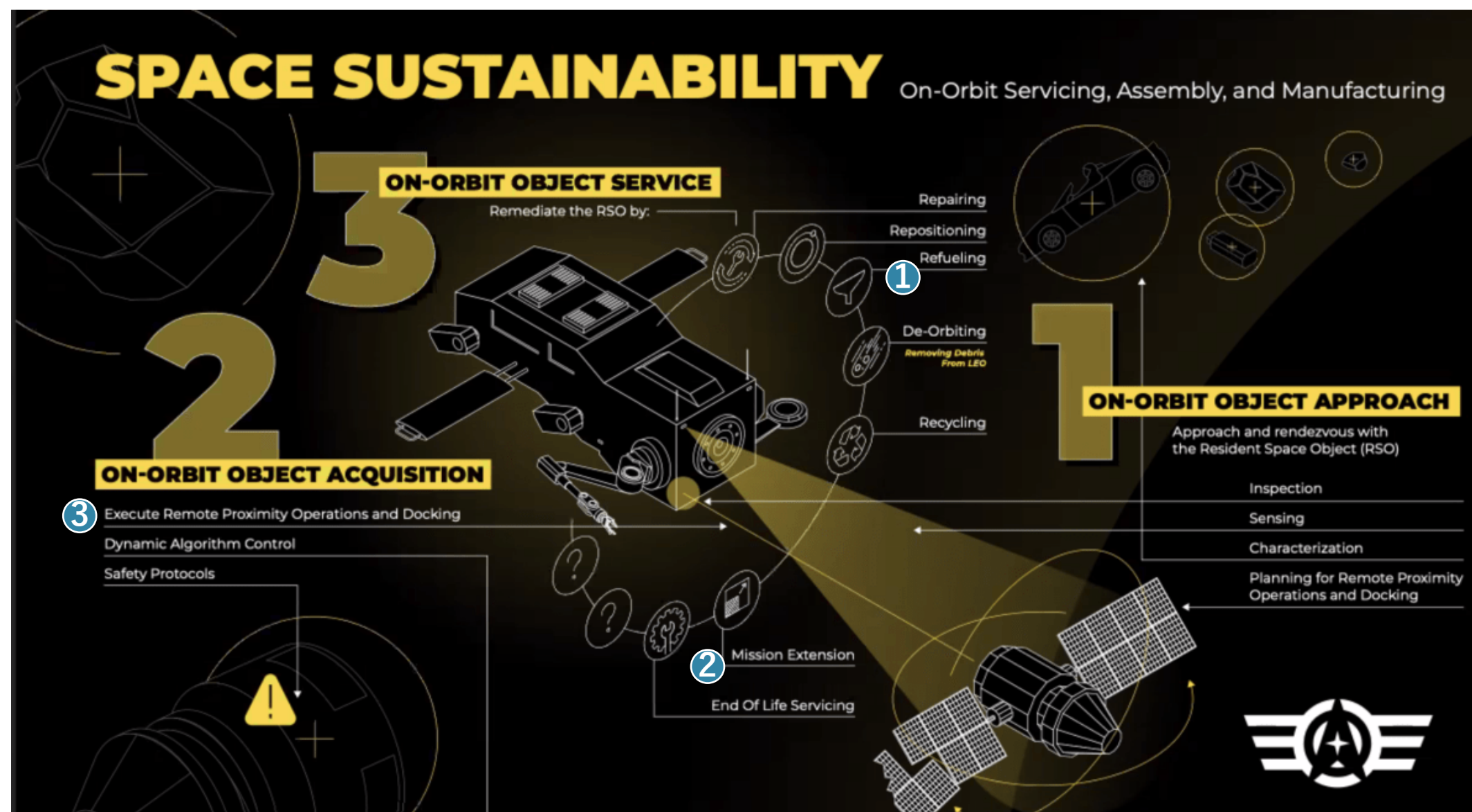
- ・ 安全保障用途の衛星バスの共同開発・製造の協業



米国防衛市場：攻撃及び防衛に対する宇宙安全保障能力開発を強化

2025年4月3日に発表されたSpace Force Doctrine Document 1（宇宙軍の基本方針文書）では、宇宙を戦闘領域と定義し、優れた国家宇宙能力の重要性、民間企業との協力的なパートナーシップと商業宇宙ソリューションの統合に注力、などが明示されています。当社は現在、宇宙軍と空軍から契約を獲得しています。

Space Force Doctrine⁽¹⁾



(1) 出所：Space Force graphic in Space News <https://spacenews.com/space-force-launches-orbital-prime-program-to-spur-market-for-on-orbit-services/>

米国市場における当社関連プロジェクト

寿命延長・燃料補給

- 1 APS-R**
 - 米宇宙軍資産に対する宇宙空間での初の燃料補給ミッション
- 2 静止軌道(GEO)衛星への寿命延長**
 - 衛星寿命延長サービスにつき、複数の衛星運用事業者と協議を継続

観測・点検

- 3 空軍の自律型接近・近傍運用ミッション**
 - 米国企業と衛星への自律型接近の共同研究

その他

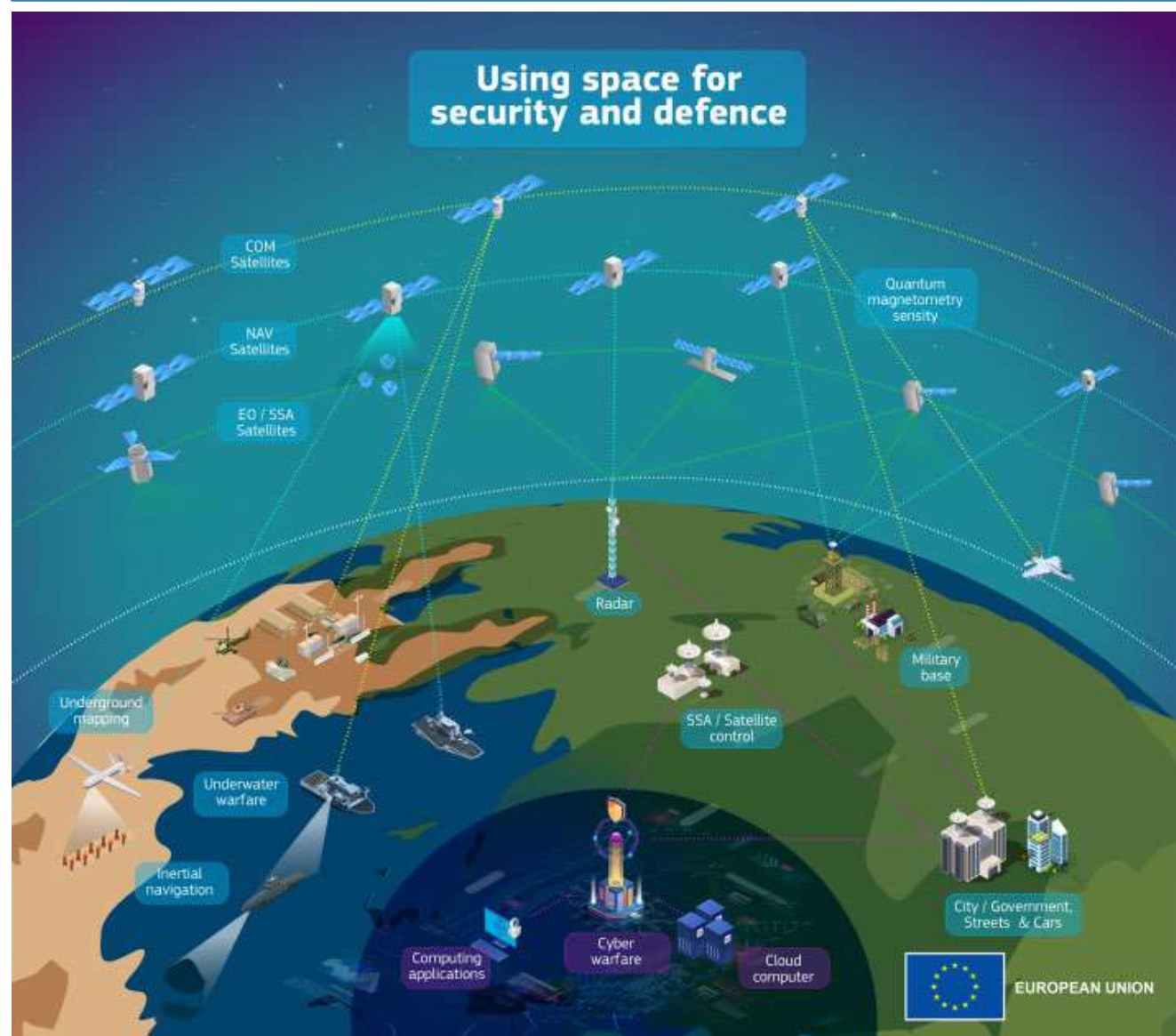
- 3 米国空軍研究所(AFRL)調査**
 - 自律型接近・近傍運用及びドッキングに関する調査を米国空軍研究所(AFRL)から受注



欧州/英国防衛市場：宇宙防衛に対する予算増加

長年の同盟関係に対する不確実性によりヨーロッパ諸国は、宇宙と防衛への投資を増加させています。脅威に対する観測・点検と自国資産(衛星)の防御に関する優先領域は、当社ミッションと直結しており、既に英国において契約を獲得しています。

EU、NATO及び欧州各国による安全保障・防衛計画⁽¹⁾



イギリス宇宙司令部からの引用⁽²⁾

「全ての世代のために宇宙を安全かつ持続可能なものにする」

「宇宙は混雑し競争の激しい領域である。宇宙の脅威は宇宙天気からスペースデブリまで多岐にわたる」

「宇宙分野での競争優位を築くため、産業界、同盟国、パートナーと協力する」

フランス宇宙司令部からの引用⁽³⁾

「主に宇宙状況把握（Space Domain Awareness, SDA）及び宇宙空間での行動分野において、宇宙作戦の計画と実施に貢献する」

「フランスが宇宙関連スタートアップに注力していることは、宇宙安全保障への商業及び民間の関与への転換を示している」

欧州地域における当社関連ミッション

除去

COSMIC、UK ADRミッション

- 高度なRPO及び捕獲技術を用いて、機能停止した英国の衛星2基を除去

ELSA-M、EOLミッション

- 磁気ドッキングプレートをあらかじめ搭載したOneWeb社の衛星を除去する欧州宇宙機関（ESA）のミッション

CAT-IOD、ADRミッション

- 軌道上に準備された衛星を捕獲するためのプラットフォームとRPO技術を提供

観測・点検

Orpheus

- 宇宙ベースの観測と領域認識の向上に関するミッション

その他防衛機関

- ISSAサービスを提供するために継続協議中

(1) 出所：https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-space/eu-space-strategy-security-and-defence_en

(2) 出所：<https://www.raf.mod.uk/what-we-do/uk-space-command/>

(3) 出所：<https://www.defense.gouv.fr/en/cde/operational-units>



防衛関連需要を取り込める体制を構築済み

防衛関連需要を取り込むための子会社を日本、米国、英国、フランスに有し、その拠点を通じ、主要な防衛関連ミッションの契約を既に獲得し始めています。今後、更なる需要の積み上がりを想定しています。

② Orpheus

観測

金額: 5.15百万英ポンド (9億円)
 顧客: BAE Systems plc
 契約締結日: 2025年1月13日

① APS-R

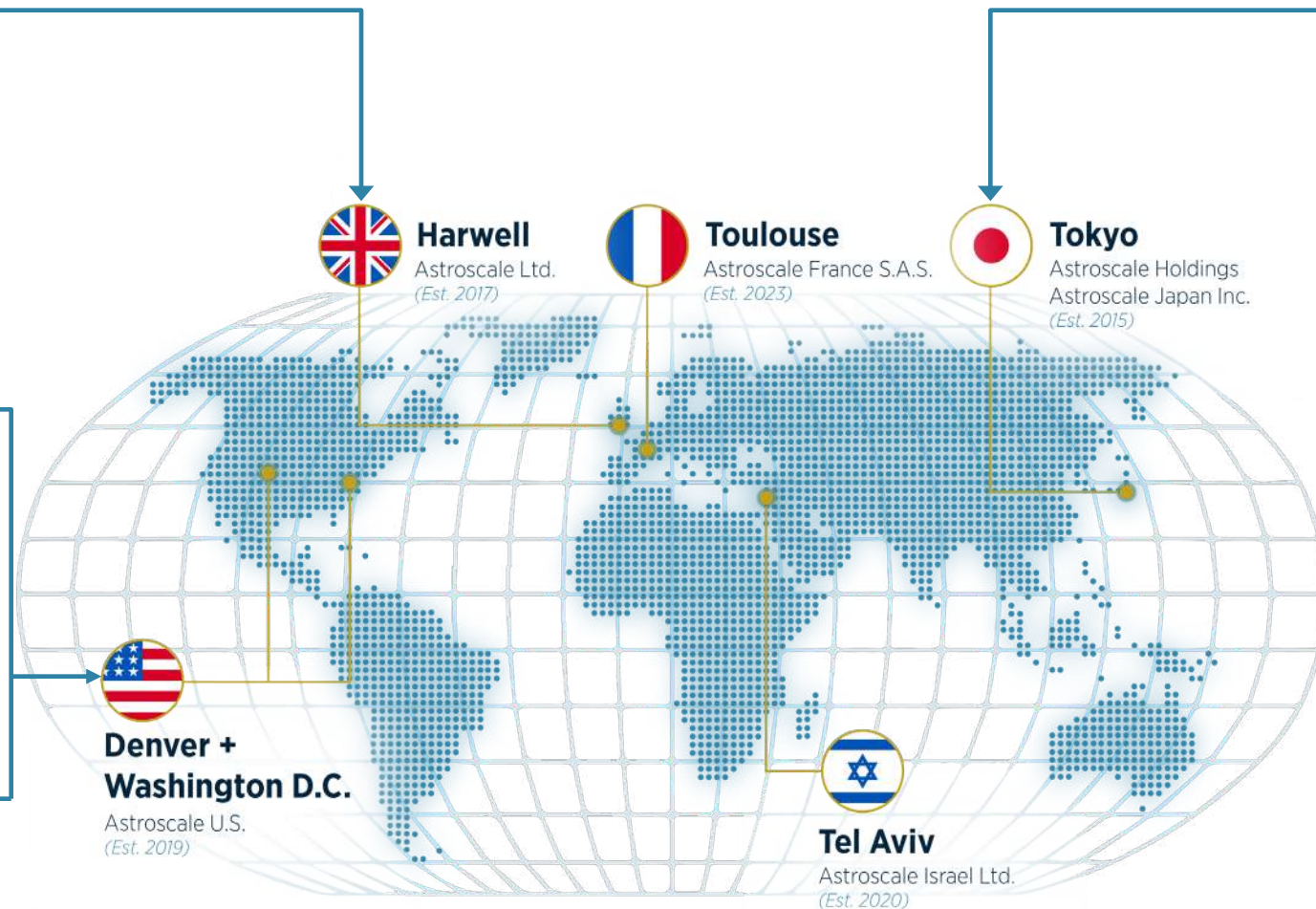
静止衛星に対する燃料補給

金額: 41.2百万米ドル (57億円)
 顧客: 米国宇宙軍
 契約締結日: 2023年9月27日

⑤ 調査案件 (防衛案件D)

RPODに関する調査

金額: 8.7百万米ドル (12億円)
 顧客: 米空軍研究所
 契約締結日: 2025年7月2日



③ 防衛省案件

静止軌道における観測

金額: 66億円
 顧客: 防衛省
 契約締結日: 2025年2月25日

④ 防衛案件

詳細・非開示

金額: 35百万円 (契約通貨は外貨)
 顧客: 非開示
 契約締結日: 2025年6月9日

(1) 将来、当社が入札する可能性がある潜在的な案件を指す。当該潜在的な案件を当社が受注するという保証はなく、実際の契約金額が当社予測と異なる可能性もある。



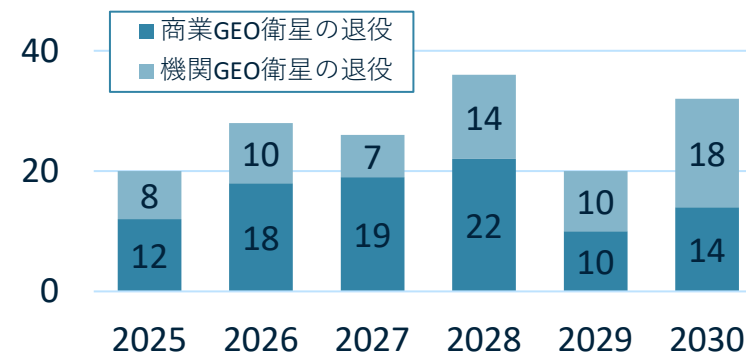
民間向け寿命延長(LEXI)サービス需要の早期顕在化

民間向け寿命延長サービスの収益貢献には暫く時間を要する見込みですが、民間衛星事業者から、経済合理性の観点で衛星運用の寿命延長に対する興味の高まりが確認できています。潜在顧客1社とは当社想定より早いタイミングで商談が進捗しています。

TAM: 運用中のGEO衛星

- 静止軌道(GEO)衛星数: 590⁽¹⁾
- 一般的な衛星の寿命: ~15年間
- 衛星運用目的
 - コミュニケーション
 - 観測
 - 防衛等

寿命延長事業におけるTAM⁽²⁾



サマリー

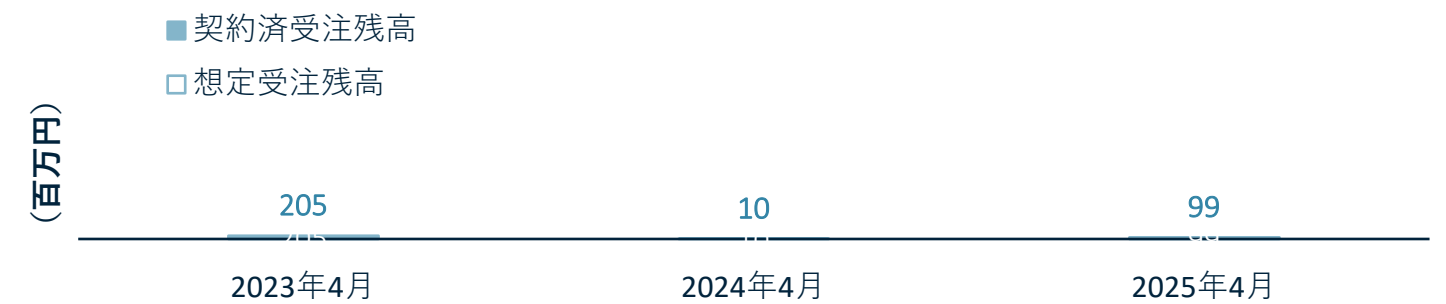
- 宇宙業界では、民間需要は政府機関・防衛関連事業の後に顕在化することが一般的ですが、それを待たずに、寿命延長サービスに係る民間潜在顧客の関心の高まりの兆しがみられます。
- 当社が提供するサービスは既存の静止軌道(GEO)衛星を新たな衛星を製造し代替するよりも低いコストで寿命延長を実現することが可能となります。
- 当社は寿命延長のための差別化された技術能力を活用して、このトレンドから利益を享受できる立場にあります。

(1) 出所: UCS Satellite Database (2023年5月1日)

(2) グラフに記載されている数値は当社の予想であり、実際の退役数がグラフ上の数値と異なる可能性がある。グラフは潜在的な寿命延長や再配置サービスの対象となる。燃料補給や傾斜角度調整や静止軌道(GEO)衛星の再配置の潜在的な対象は本グラフには含まれていない。

(3) 当社は現在、LEXI-Pに関連していくつかの潜在的な機会を検討している。サービスモデルにおいては、民間企業1社とのタームシートの締結を目指す交渉を継続している。

民間関連受注残高



契約済案件数	2023年4月	2024年4月	2025年4月
	0	0	0

将来的な案件機会⁽³⁾

- ① LEXIサービス：売り切りモデル
 - 売り切り型ビジネスモデル
 - サービス：政府機関や商業顧客に対する寿命延長ミッション
- ② LEXIサービス：サービスモデル
 - サービス型ビジネスモデル
 - サービス：商業顧客向け寿命延長ミッション



LEXサービスを活用することで顧客衛星の経済価値最大化が可能

当社のLEXサービスを活用すると、静止軌道(GEO)衛星事業者は、衛星の交換及び再配置のコストを削減でき、またそのタイミングに柔軟性を持たせることが出来るため、費用対効果の高い方法で衛星管理の実現が可能となります。

静止軌道(GEO)衛星運用事業者の主要な課題点

① 衛星の代替が高価格。

静止軌道(GEO)衛星の例⁽¹⁾



Inmarsat I-6 F1 (設計寿命：15年)
総コスト：2衛星あたり10億米ドル
(1衛星1年間当たり30-40百万米ドル)⁽²⁾



GOES-R (設計寿命：約30年)
総コスト：4衛星あたり108億米ドル
(1衛星1年間当たり90百万米ドル)

- ② 衛星代替のスケジュールは柔軟性に欠ける可能性があり、数年もしくはそれ以上要する可能性。
- ③ 衛星は誤った軌道に配置されることがあり、軌道の修正に追加燃料が必要となるケースも存在。
- ④ 衛星の燃料が想定よりも早いタイミングで枯渇した場合、廃棄規制に準拠しない可能性があり、規制上の制裁対象となる可能性。

寿命延長に係る2つの顧客サービス

① 捕獲によるサービス (LEXI衛星)

- 当社のLEXI衛星は現在軌道上にある殆どの静止軌道(GEO)衛星にドッキングが可能。
- ドッキング後、当社LEXI衛星は独自の燃料を使って軌道修正を行う「燃料パック」として機能することが可能。
- 約10-15年の寿命延長が可能。



② 燃料補給 (将来的なサービス提供に向けて開発中)

- 当社燃料補給衛星は、顧客衛星にドッキングし、燃料の補給が可能。
- 燃料補給を終えると、当社衛星は別の顧客衛星に向けて移動。
- 顧客衛星には、互換性のある燃料補給ポートの搭載が必要。



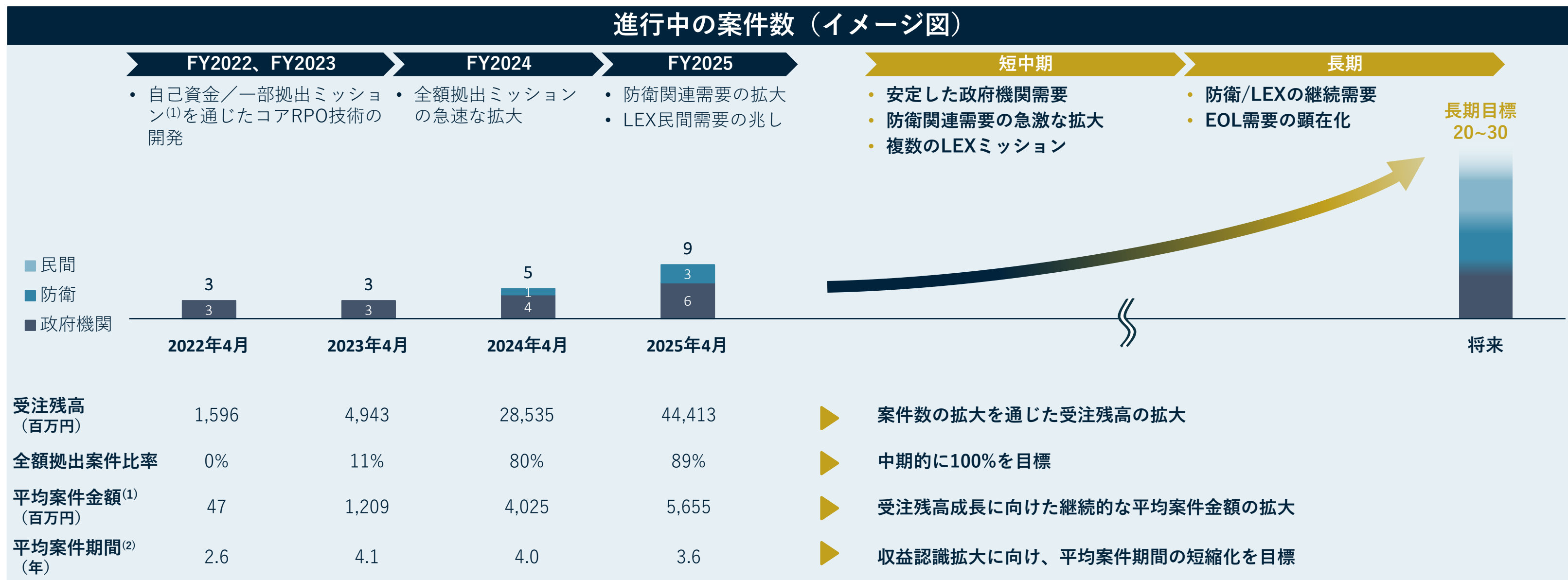
(1) 出所：Via Satellite、Airbus、内閣府、GOES-R ウェブサイト。これらの事例は静止軌道(GEO)衛星の運用コストを示す。現時点において、当社はこれら衛星に対してLEXサービスを提供する計画や契約はない

(2) Inmarsatの総コストに関して、製造コストは、Airbusに対して衛星製造の契約金額に基づき、打上げコストは、Inmarsat I-6 F1の打上げロケットH-IIA 204が、同じH-IIAシリーズであるH-IIA 204と同水準の打上げコストであるという前提に基づき、運用コストや保険コストなどのその他の費用は、当社の想定に基づく。



当社各国拠点でのプロジェクト獲得により高い収益成長を志向

長期的には並行して20~30案件の同時遂行能力を整備し、同時に1件当たりのプロジェクト獲得金額の増加、衛星組み立ての短縮等による案件期間の短縮によりプロジェクト収益の最大化を目指す方針です。



注：将来的な水準への言及については当社の目標であり、記載されたタイムフレームで実現される保証はない。
 (1) 平均案件金額は、契約金額における平均値を指す。各年度における案件契約金額の総額を案件数で除することによって算出。
 (2) 平均案件期間は、案件の平均期間を指す。各案件における残りの契約期間に各受注残高を乗じ、受注残高の総額で除することによって算出。



堅調な受注を通じた全ミッション・ラインの進捗

2025年4月期は毎四半期、受注・選定を獲得しました。下期に防衛関連の受注案件が増加しています。

	～2024/4期	2025/4期上期	2025/4期下期	2025/6期上期
政府機関	<ul style="list-style-type: none"> ADRAS-J (ISSA) ISSA-J1 フェーズ1 (ISSA) COSMIC フェーズ0/A/B(ADR) ELSA-M フェーズ1～3 (EOL) 	<ul style="list-style-type: none"> COSMIC フェーズ2 ADRAS-J2 ELSA-M フェーズ4 	<ul style="list-style-type: none"> ISSA-J1 フェーズ2 (ISSA) K Program⁽¹⁾ (Refueling) CAT-IOD フェーズA (ADR) DSIT Regulatory Sandbox 	<ul style="list-style-type: none"> DSIT Regulatory Sandbox (増額)
防衛関連	<ul style="list-style-type: none"> APS-R (Refueling) 	<ul style="list-style-type: none"> APS-R (増額) (Refueling) 	<ul style="list-style-type: none"> APS-R (契約拡張) (Refueling) Orpheus (ISSA) 防衛省案件 (ISSA) 	<ul style="list-style-type: none"> 防衛案件⁽²⁾ 米空軍研究所 調査案件
民間			<ul style="list-style-type: none"> Airbus (ドッキングプレート販売) 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ELSA-d (EOL) 	<ul style="list-style-type: none"> 調査案件 		

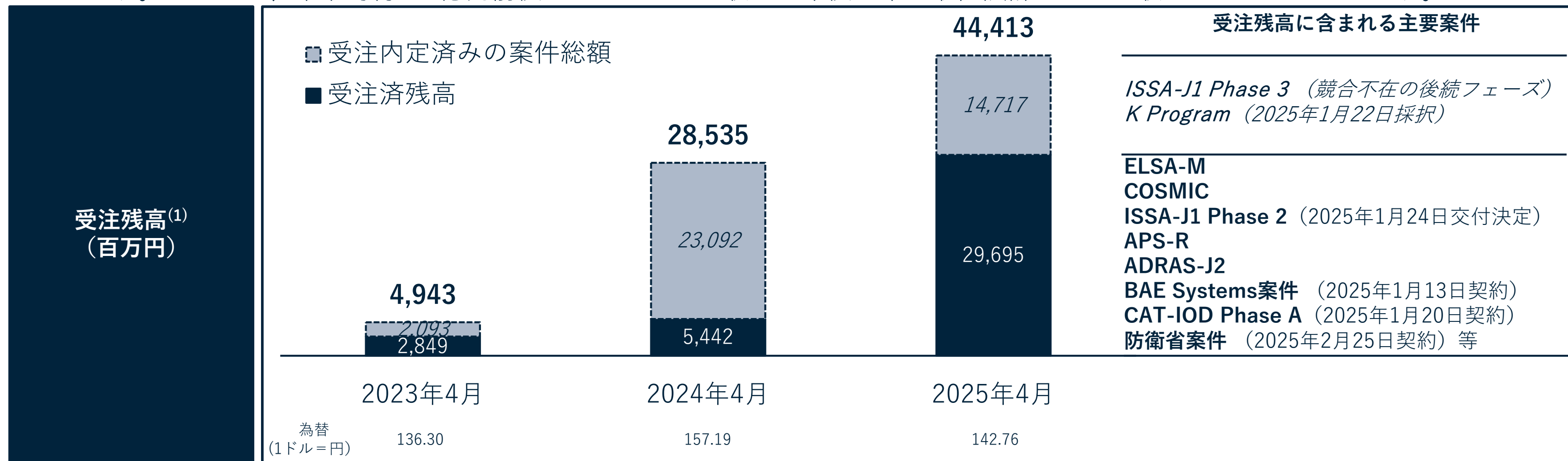
政府機関		
ADRAS-J	ISSA	世界初の宇宙デブリ観測に成功
ISSA-J1(旧SBIR)	ISSA	世界初の宇宙空間での複数物体の観測するミッション
COSMIC	ADR	英国初のデブリ除去ミッション
ELSA-M	EOL	Eutelsat OneWeb社と協力し行う実証ミッション
ADRAS-J2	ADR	ADRAS-Jの後続であり、日本初のデブリ除去ミッション
K Program	LEX	日本初の宇宙空間における燃料補給実証ミッション
CAT-IOD	ADR	欧州連合の宇宙プログラム「コペルニクス」の地球観測衛星へのADR実証ミッション
DSIT Regulatory Sandbox	Study	英科学・イノベーション・技術省と行うRPO技術の啓蒙や法規制に対する課題解決を行うプロジェクト
防衛関連		
APS-R	LEX	燃料補給衛星のプロトタイプ作製に加え、燃料補給の運用実証を米宇宙軍と行うミッション
Orpheus	ISSA	英・国防科学技術研究所の宇宙状況把握の能力を向上させるミッション
防衛省案件(日本)	ISSA	軌道対応宇宙システム実証機の試作
米空軍研究所	Study	自律的な接近・近傍運用及びドッキングに関する調査プロジェクト
民間		
Airbus Constellation Satellites		ドッキングプレートの商業契約
その他		
ELSA-d		当社が費用全額拠出を行った世界初の宇宙空間における非協力物体の捕獲実証ミッション

注：2025年7月30日時点。左図のボックスは、各案件の契約もしくは採択のタイミングを示す。国旗は契約締結の当社当事者の子会社所在地を示す。2024年6月5日付「事業計画及び成長可能性に関する事項」で開示していたLEXI-P、LEXI-G/Cに関しては本スライド[39]に記載の2案件を対象として現在交渉中、協議中の潜在的ミッションについて、Space Agency、Defenseの2案件は既に契約締結済み、MELCO(BuS)、EOLにつきましては協議を継続中。
 (1) K Programは2025年1月22日に採択されているが、2025年7月30日時点では未契約。(2) 防衛案件は2025年6月9日に契約。相手先、サービス内容は非開示。

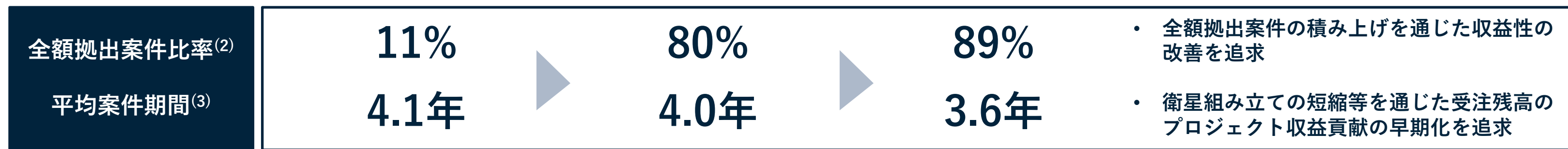


受注残高(受注済残高+受注内定済の案件総額)

2025年4月期は期初想定以上の案件数・案件総額を受注し、受注残高は前年比55.6%伸長しました。また、平均案件期間は3.6年へ短縮しています。そのため、年平均約120億円前後のプロジェクト収益が今後3年の最低限計上できる収益のベースとなります。



- ### 受注残高に含まれる主要案件
- ISSA-J1 Phase 3 (競合不在の後続フェーズ)
K Program (2025年1月22日採択)
 - ELSA-M
 - COSMIC
 - ISSA-J1 Phase 2 (2025年1月24日交付決定)
 - APS-R
 - ADRAS-J2
 - BAE Systems案件 (2025年1月13日契約)
 - CAT-IOD Phase A (2025年1月20日契約)
 - 防衛省案件 (2025年2月25日契約) 等



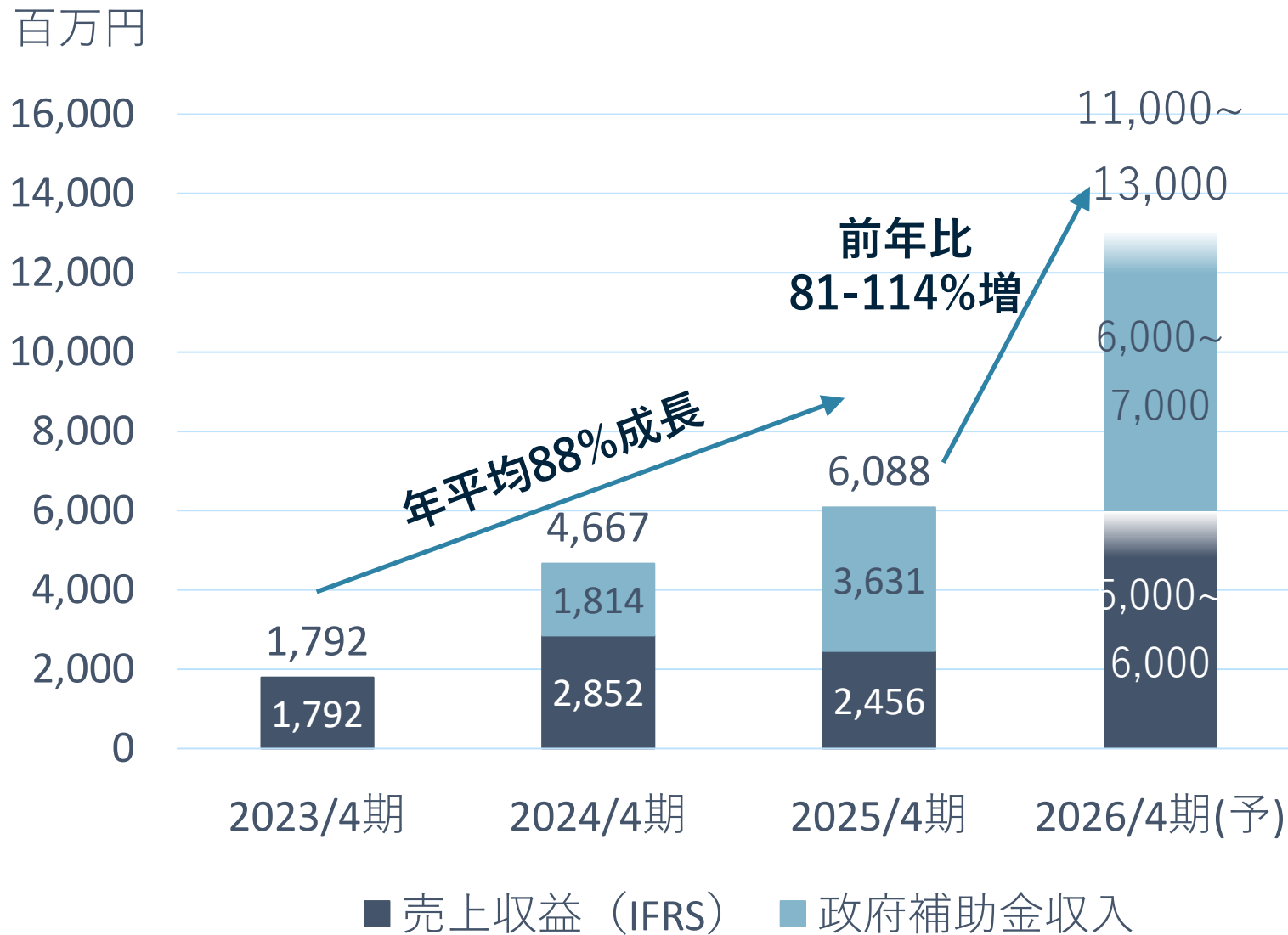
(1) 受注残高は、現時点では未受注であるものの競合が存在しない後続フェーズにおける当社による受注が期待できると認識するSBIRフェーズ3及び2025年1月に採択済のK Programに係る想定受注金額を含む。K Programについては、最大120億円(消費税等含む)であるが、仮に消費税等として10%分含まれる前提で今回算出。
 (2) 全額拋出案件は、当社が顧客に提案する範囲の費用を全額顧客に負担いただける案件と定義。比率は案件の受注残高を基準に計算。
 (3) 平均案件期間は、受注残高に含まれる各案件それぞれの実際又は予想される残存契約期間にその案件の受注残高を掛け合わせた値を合計し、それを該当案件の受注残高の総額で割ることで算出される期間。



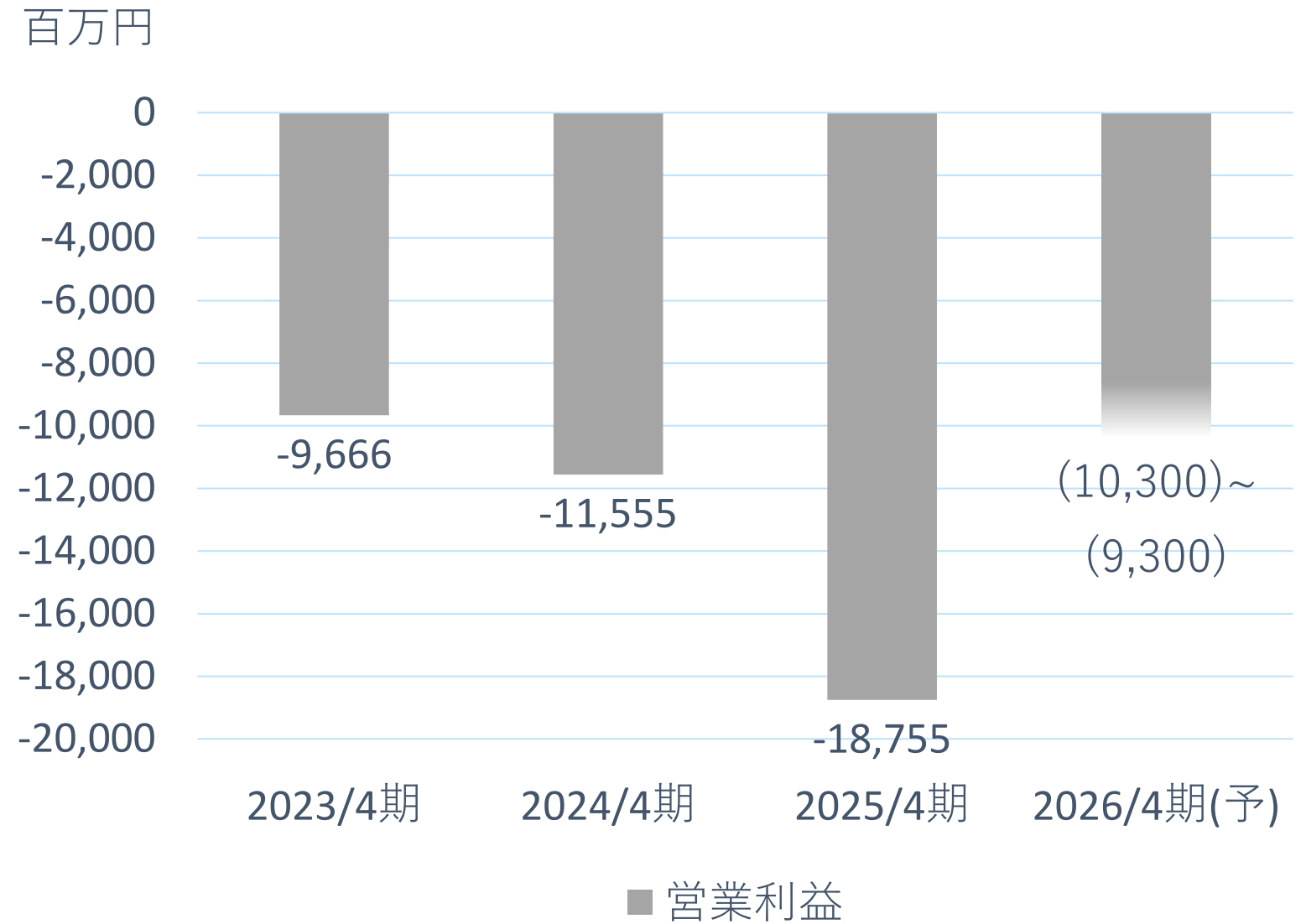
事業計画：プロジェクト収益/営業損益－2025年5月期業績予想

2026年4月期は、高い受注残高を背景にプロジェクト収益は前年比81-114%増収を予想しています。売上総損益は、2025年4月期下期に黒字転換しており、2026年4月期は通期で黒字を計画しています。営業損益も赤字が続きますが、前年比半減を予想しています。

プロジェクト収益*1（IFRS売上収益＋政府補助金収入）予想



営業損益見通し



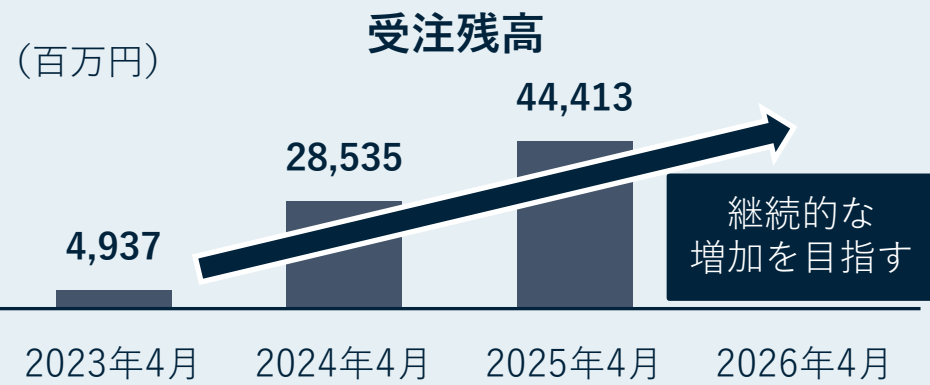
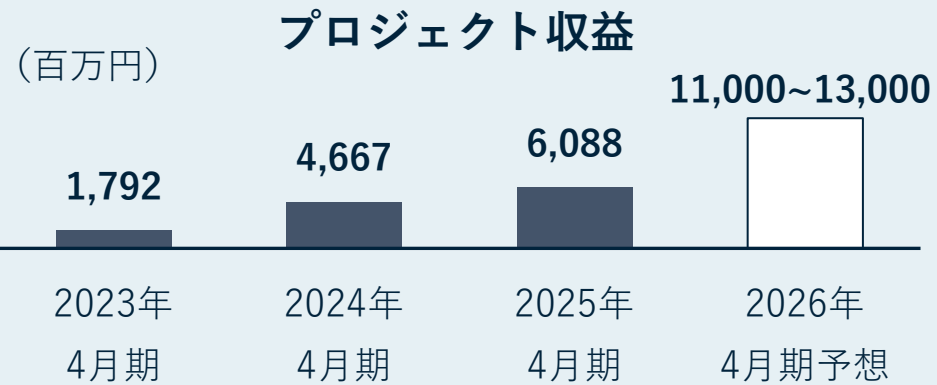
*1: プロジェクト収益: Non-IFRS指標。国際会計基準 (IFRS) では補助金はその他収益認識となるが、プロジェクト収益は、IFRSにより規定された指標ではなく、投資家が当社の業績を評価する上で、当社が有用と考える財務指標である。プロジェクト収益は、当社が提供するサービスの対価として取得する政府補助金収入を売上収益に加算して算出しており、分析手段として重要な制限があることから、IFRSに準拠して表示された他の指標の代替的指標として考慮されるべきではない。当社におけるこれらの数値は、同業他社の同指標あるいは類似の指標とは算定方法が異なるために、他社における指標とは比較可能でない場合があり、その結果、有用性が減少する可能性がある。



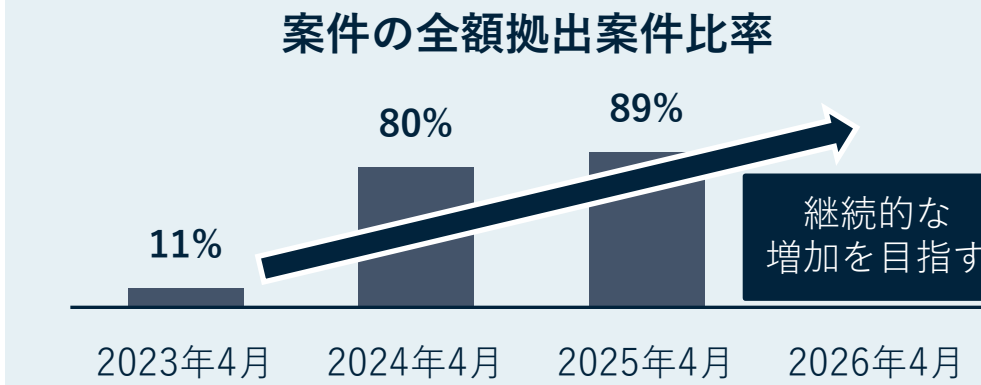
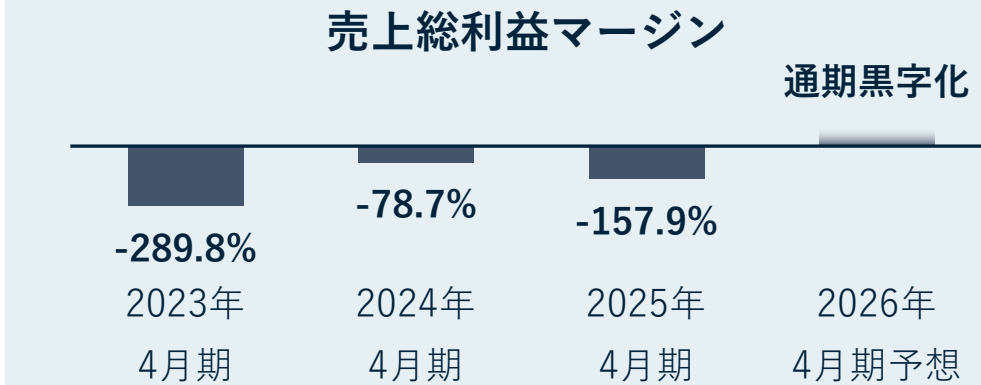
早期の黒字化に向けて、当社が注力する3つのポイント

プロジェクト収益増、利益率改善、販売管理費抑制にフォーカスし、営業利益の損益分岐達成を早期に目指しています。

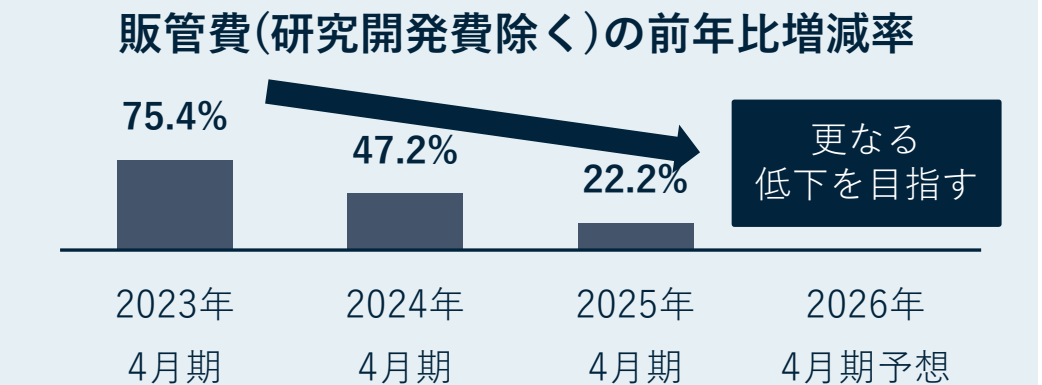
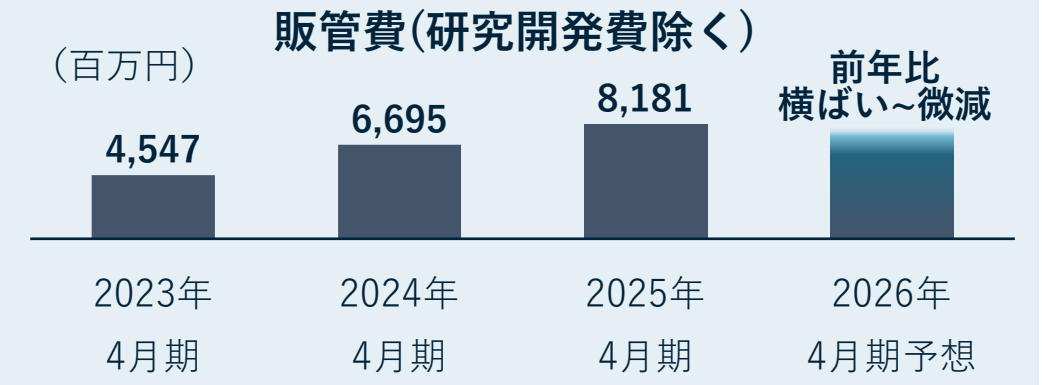
① 案件獲得により受注残高を積み増し、プロジェクト収益の成長を目指す



② 全額拋出案件比率の増加による収益ミックス改善により、売上利益率改善を目指す



③ 収益性確保にはプロジェクト収益成長率を大幅に下回る販管費の増加率抑制が必須



長期目標

売上総利益率 30%台半ば / 営業利益率 20%台半ば



海外公募により成長資本を確保

2024年6月のIPOによる調達資金は、当初の資金使途通りに充当しております。一方で、事業機会の確実な獲得と競争優位性の向上のため、さらなる成長のための投資資金を確保することを目的に、2025年5月に海外公募による資金調達を実施いたしました。

2025年5月に海外公募により調達した成長資本の資金使途

	資金使途	金額	主要なミッション
1	防衛案件に対する投資資金 <ul style="list-style-type: none"> 防衛関連案件の執行に必要なセキュリティ性の高い設備の拡充（日本、英国、米国） 進行中の防衛関連ミッションに係る開発費用 	40億円	<ul style="list-style-type: none"> 防衛省案件（66億円） BAE Systems案件（9億円） APS-R（57億円） 防衛案件D
2	寿命延長ミッションに対する投資資金 <ul style="list-style-type: none"> 民間向け寿命延長サービス衛星の開発費用等 	60億円	<ul style="list-style-type: none"> 民間向け寿命延長ミッション
3	将来的なミッション・設備に対する投資資金 <ul style="list-style-type: none"> 上場の時点においては想定されなかった新規ミッションへの投資資金 既存ミッションや将来的なミッションに向けた設備拡大（例：衛星管制センター） 将来の潜在的機会に向けた投資 	6億円	<ul style="list-style-type: none"> COSMIC フェーズ3（70 – 105億円） CAT-IODミッションフェーズ（75 – 90億円） その他将来的なミッション
合計調達額：		106億円⁽¹⁾	

(1) 資金使途の総額は、払込金額の総額から発行諸費用の概算額を控除した差引手取概算額（106億円）。

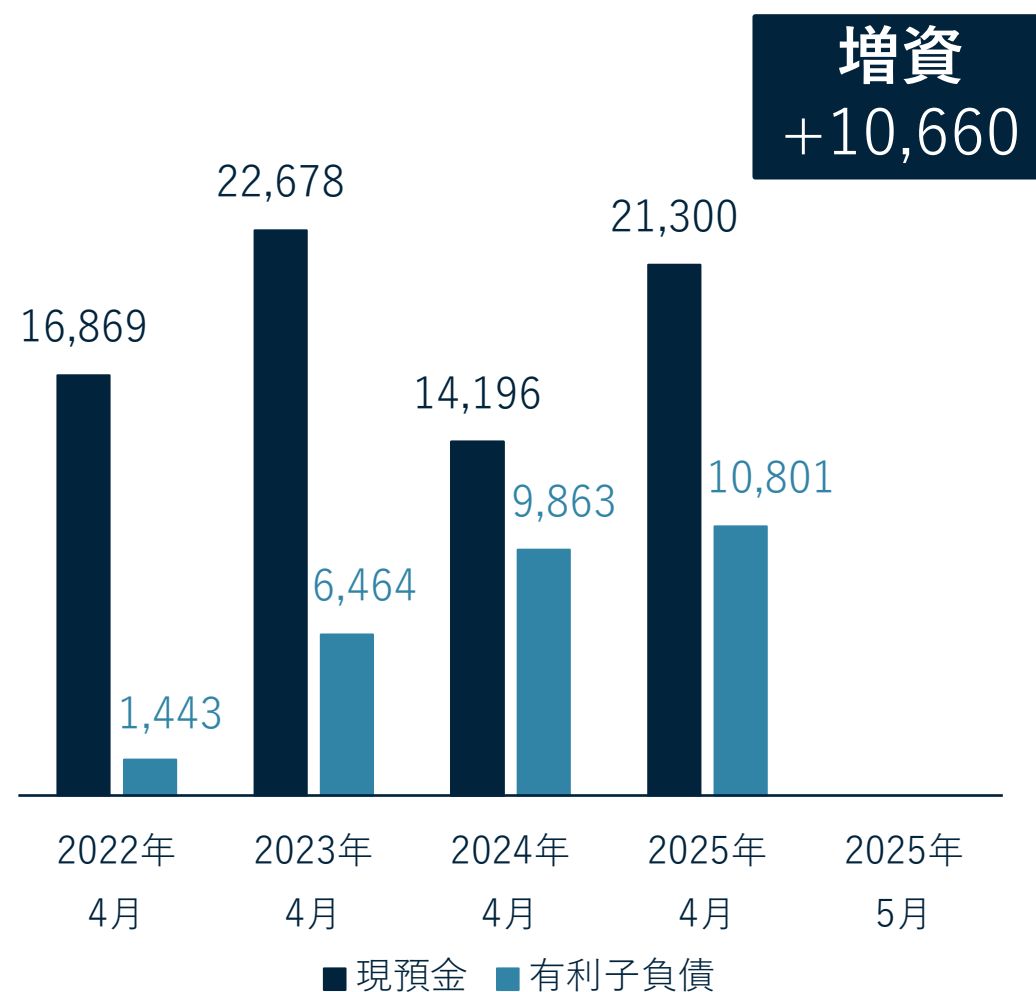


資本や負債調達を適切に活用し、財務健全性を確保

2025年5月に海外公募による資金調達を実施いたしました。引き続き資金調達手段の多様化を図ってまいります。

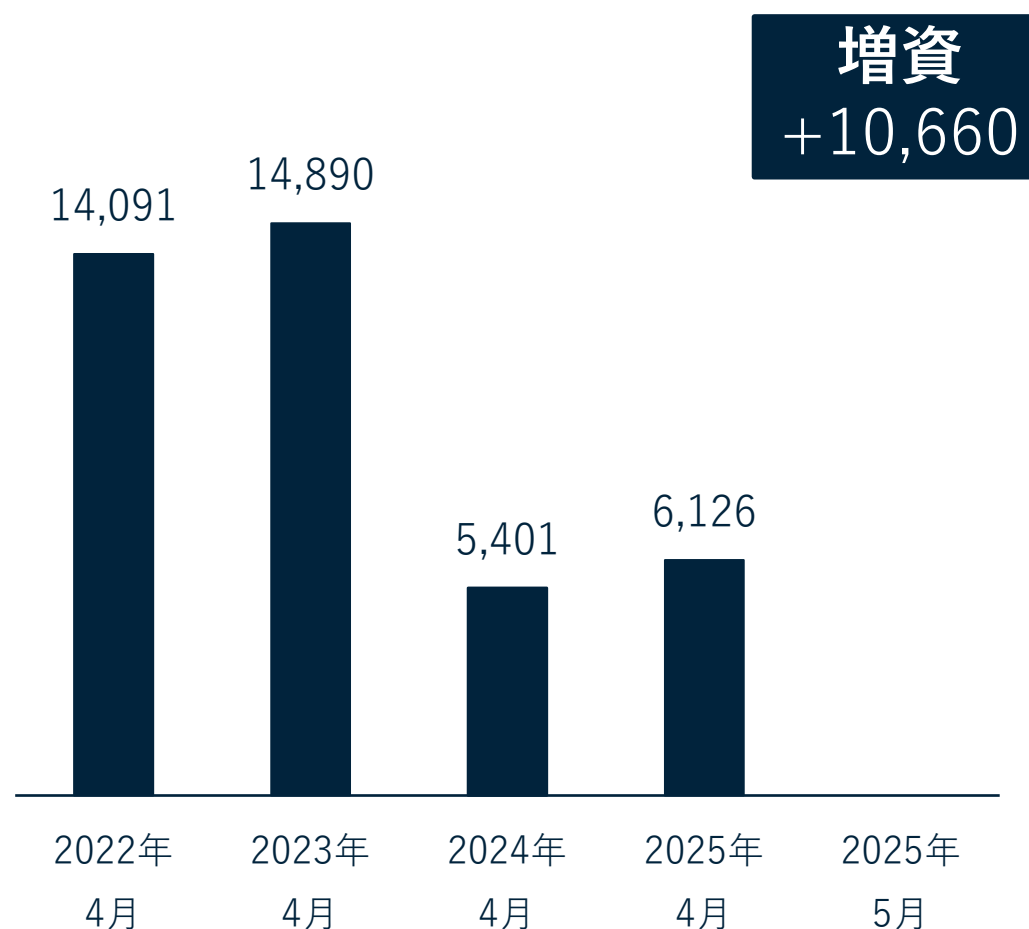
現預金、有利子負債残高

(百万円)



株主資本

(百万円)



財務戦略の指針

- 過度なレバレッジにならない範囲で必要に応じて負債調達を検討。
- 顧客と前払いを交渉する等を通じてキャッシュフロー改善を追求。
- 想定以上の魅力的な投資機会やプロジェクトの大きな遅延が生じた場合は追加の資本調達手段を検討。



2025年4月期：技術実証に裏打ちされた成長フェーズへ

将来の成長に向けて、技術実証成功、契約獲得件数増加、IPO/海外公募による成長資金確保など事業面では想定以上の進捗がみられました。

事業進捗

- 観測・点検ミッション(ADRAS-J)を通じ、民間企業として初めて、本物のスペースデブリ(非協力物体)へのRPOコア技術を実証。
- 主要な新規契約を5件獲得(期初想定2件)。
- さらに、IPO時に想定していなかった防衛関連及び民間の寿命延長サービスへの需要が早期に顕在化し、成長機会大幅に拡大。

通期業績

- 政府案件だけでなく、下期には防衛関連案件の新規契約を獲得し、期末受注残高は44,413百万円(前年比55.6%増)と大幅に増加。
- 売上総利益は、2025年4月期下期に黒字転換。

資金調達

- IPOを通じて成長資金201億円を確保(2024年6月)。
- 想定以上に高まった防衛関連及び民間の需要を捉えるため、海外公募により109億円を調達(2025年5月)。



2025年4月期：期中に出てきた課題と当社対応

2025年4月期は想定以上に事業成長機会が拡大した一方で、一部プロジェクトの契約時期の遅延により、2度の業績予想下方修正を実施しました。全社での費用削減等を即座に実施し、迅速かつ柔軟な経営を進めております。

事業進捗

- LEXI-P（静止軌道衛星向けの寿命延長サービスのプロジェクト）の契約締結タイミングが、当初想定から遅延。
 - ▶ 従来からの潜在顧客とは契約交渉を継続しており、それに加え、想定以上に早期に民間事業者の実需が出てきており、現在1社とサービス契約締結に向けて交渉中。

通期業績

- 主にLEXI-Pの契約遅延により2度の業績予想の下方修正を実施。当期損失21,551百万円と前年比で悪化。
 - ▶ 業績予想の指針を新たに開示。
 - ▶ 2025年4-5月に即効性のある全社費用削減プログラムを実行。
 - ▶ 2026年4月期の業績予想には受注獲得済並びに選定済み案件のみを反映。

資金調達

- 防衛関連及び民間需要の急速な高まりに対応するため、2025年5月には13%の希薄化を伴う海外公募による資金調達を実施
 - ▶ 現事業計画では今後の新規株式発行による追加資金調達は想定せず。
ただし、新たな成長機会など当社が想定しない事象が発生した場合は機動的に追加資金調達手段を検討。



過年度財務情報：連結損益計算書等

(百万円)	2023/4期	2024/4期	2025/4期
受注高	2,980	6,775	30,704
プロジェクト収益 (Non-GAAP)	1,792	4,667	6,088
売上収益 (IFRS)	1,792	2,852	2,456
売上原価	(6,988)	(5,097)	(6,337)
売上総利益	(5,195)	(2,245)	(3,880)
売上総利益率	(289.8)%	(78.7)%	(157.9)%
研究開発費	(2,861)	(5,001)	(10,923)
販売費及び一般管理費 (研究開発費除く)	(4,547)	(6,694)	(8,181)
その他の収益	2,938	2,386	4,230
営業利益	(9,665)	(11,555)	(18,755)
営業利益率	(539.1)%	(405.1)%	(763.3)%
金融収益	507	2,824	49
金融費用	(155)	(488)	(2,844)
税引前当期利益	(9,314)	(9,219)	(21,550)
法人所得税費用	49	38	(1)
当期利益	(9,264)	(9,181)	(21,551)
基本的1株当たり当期利益 (円)	(111.16)	(101.45)	(188.91)



過年度財務情報：期中に実施した業績予想の下方修正について

新規大口プロジェクトの契約締結の遅れにより、2024年12月及び2025年4月に、通期業績予想を下方修正いたしました。

(百万円)	2025年4月期 通期業績			
	期初予想 (2024年6月開示)	修正 1回目 (2024年12月開示)	修正 2回目 (2025年4月開示)	実績 (2025年6月開示)
プロジェクト収益	18,000	12,000	5,500	6,088
売上収益 (IFRS)	n/a	8,000	2,300	2,456
政府補助金収入	n/a	4,000	3,200	3,631
売上総利益	n/a	0	(4,500)	(3,880)
売上総利益率 (%)	n/a	0.0%	(195.7)%	(157.9)%
営業利益	n/a	(17,000)	(19,500)	(18,755)
税引前利益	n/a	(18,500)	(22,500)	(21,550)
当期利益	n/a	(18,500)	(22,500)	(21,551)

期中に実施した業績予想下方修正の要因

プロジェクト収益：

- 新規大口プロジェクト (LEXI-P、K Program) の契約締結の遅れが影響。
- 既存プロジェクト (ISSA-J1、APS-R) の顧客側やサプライヤ側の要因によるコスト認識・収益認識の時期の遅れが影響。

売上総利益：

- LEXI-Pの契約時期の遅れが影響。

営業利益：

- LEXI-P契約締結時期の遅れに伴い、先行開発費を抑制。
- 引き続き販売管理費の厳格な管理を継続。
- 費用一部拠出の補助金案件の収益認識に遅れが生じたことに伴い、今期に生じる損失が減少。

当期利益：

- 為替差損（約2,180百万円）を計上。



過年度財務情報：連結バランスシート

(百万円)	2023/4期	2024/4期	2025/4期
資産			
流動資産			
現金及び現金同等物	22,678	14,196	21,300
営業債権及びその他の債権	472	1,044	1,242
契約資産	496	794	853
その他	769	1,710	2,828
流動資産合計	24,417	17,746	26,224
非流動資産			
有形固定資産	5,151	6,214	6,025
無形資産	138	220	273
その他	730	809	1,101
非流動資産合計	6,020	7,244	7,400
資産合計	30,437	24,990	33,625

(百万円)	2023/4期	2024/4期	2025/4期
負債			
流動負債			
営業債務及びその他の債務	1,674	2,945	2,490
契約負債	253	-	5,379
借入金	988	2,487	8,525
引当金	3,726	2,071	1,344
リース負債	226	239	279
その他	116	1,119	2,487
流動負債合計	6,987	8,864	20,507
非流動負債			
借入金	5,475	7,375	2,275
引当金	43	271	1,866
リース負債	3,041	3,078	2,849
非流動負債合計	8,559	10,725	6,991
負債合計	15,547	19,589	27,498

資本			
資本金	100	100	10,297
資本剰余金	19,643	7,858	9,836
利益剰余金	(4,287)	(679)	(14,219)
その他の資本の構成要素	(564)	(1,878)	211
親会社の所有者に帰属する持分合計	14,890	5,401	6,126
資本合計	14,890	5,401	6,126
負債及び資本合計	30,437	24,990	33,625
借入金	6,464	9,863	10,801



過年度財務情報：連結キャッシュ・フロー計算書

(百万円)	2023/4期	2024/4期	2025/4期
営業活動によるキャッシュ・フロー			
税引前当期損失	(9,314)	(9,219)	(21,550)
減価償却費及び無形資産償却費	455	739	940
営業債権及びその他の債権の増減額 (△は増加)	(894)	(1,738)	(1,695)
営業債務及びその他の債務の増減額 (△は減少)	1,045	881	5,553
引当金の増減額 (△は減少)	1,067	(1,952)	832
その他	(2,864)	(3,988)	(1,086)
小計	(10,505)	(15,277)	(17,006)
その他	2,568	2,455	4,756
営業活動によるキャッシュ・フロー	(7,937)	(12,822)	(12,250)
投資活動によるキャッシュ・フロー			
有形固定資産の取得による支出	(1,528)	(1,082)	(582)
無形資産の取得による支出	(10)	(87)	(114)
その他	(95)	(12)	(27)
投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,634)	(1,182)	(1,043)
財務活動によるキャッシュ・フロー			
株式の発行による収入	10,189	996	19,854
短期借入金の純増減額 (△は減少)	20	1,424	4,038
長期借入れによる収入及び返済による支出	5,000	1,975	-
その他	18	(250)	(3,073)
財務活動によるキャッシュ・フロー	15,227	4,145	20,818
現金及び現金同等物に係る換算差額	154	1,377	(419)
現金及び現金同等物の増減額	5,809	(8,482)	7,104
現金及び現金同等物の期首残高	16,869	22,678	14,196
現金及び現金同等物の期末残高	22,678	14,196	21,300
フリー・キャッシュ・フロー	(9,571)	(14,004)	(13,293)



2026年4月期通期業績予想

受注獲得済並びに選定済案件のみを反映し、2025年4月期の各プロジェクトの遅延実績などを勘案し、レンジで開示しています。期中の新規案件獲得があれば、業績予想に織り込む方針です。

2026年4月期通期業績予想			
(百万円)	2025/4期 実績	2026/4期 予想	前年比
プロジェクト収益	6,088	11,000 ~ 13,000	80.7% ~ 113.5%
売上収益 (IFRS)	2,456	5,000 ~ 6,000	103.5% ~ 144.2%
政府補助金収入	3,631	6,000 ~ 7,000	65.2% ~ 92.8%
営業利益	(18,755)	(10,300) ~ (9,300)	8,455 ~ 9,455
税引前損益	(21,550)	(10,700) ~ (9,700)	10,850 ~ 11,850
当期損益	(21,551)	(10,700) ~ (9,700)	10,851 ~ 11,851

為替レート

- 為替前提（括弧内は2025年4月期実績）
 - 1ドル=140.00円（151.65円）
 - 1.00ユーロ=150.00円（163.35円）
 - 1.00ポンド=175.00円（194.16円）
- 1円円安によるプロジェクト収益への影響額
 - ドル：+22百万円
 - ポンド：+15百万円

注：この予測は、会社の見解を反映したものであり、将来の業績や展開を保証するものではありません。予測は本質上、重大なリスクや不確実性に影響を受ける可能性があります。

プロジェクト収益：非IFRS基準の指標です。プロジェクト収入には、顧客からの収益と特定のプロジェクトに関連する政府補助金収入のみが含まれます。当社では、プロジェクト収入がプロジェクト関連活動の収入の主要な指標であると考えており、さまざまなプロジェクト活動を費用負担の方式に関係なく追求しています。

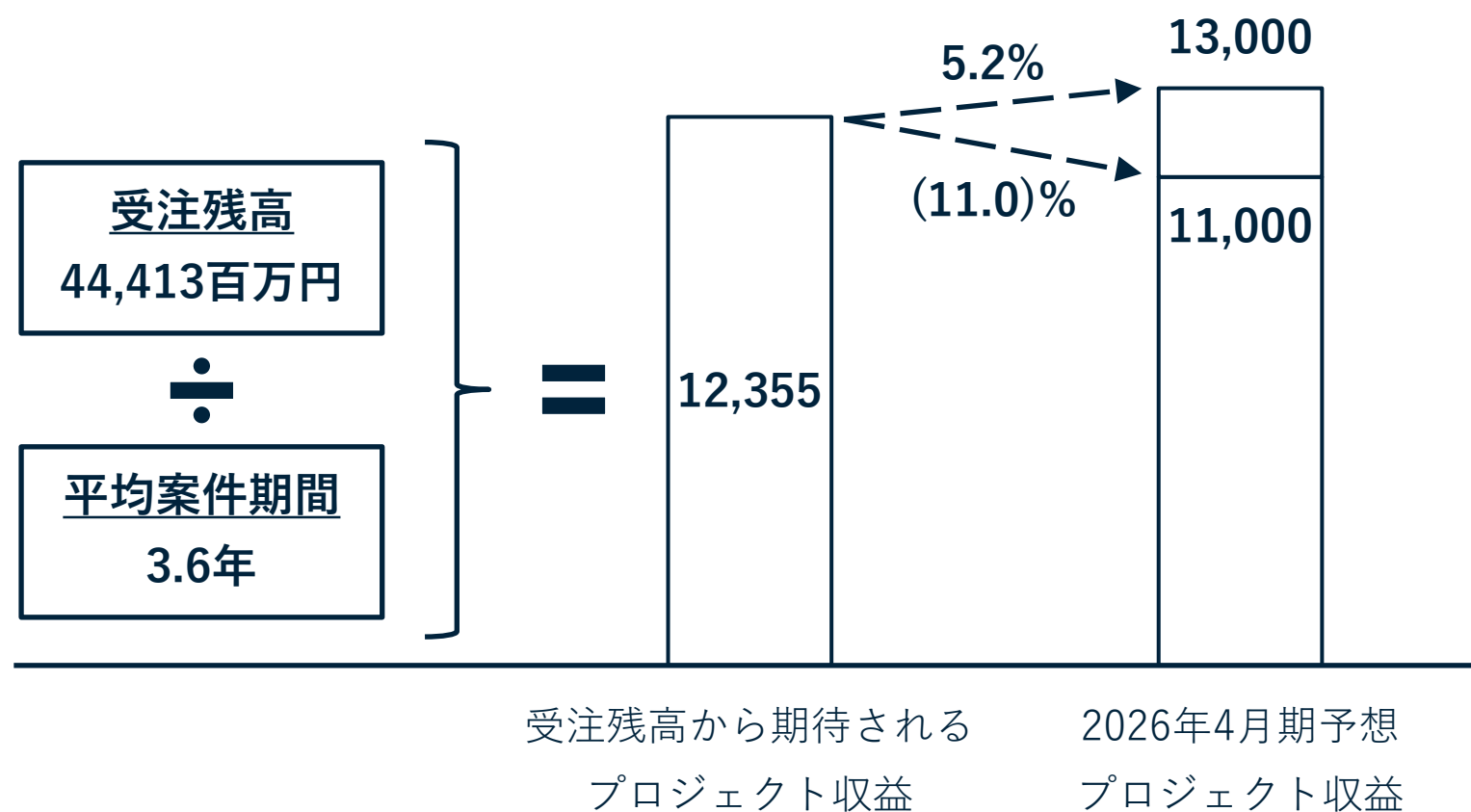


プロジェクト収益予想の考え方

2026年4月期のプロジェクト収益は受注残高から期待される水準を中心とした110～130億円と予想しています。予想値は受注済みの案件のみで構成されているため、新規受注があった場合は適宜上方修正を検討いたします。

2026年4月期 予想

プロジェクト収益予想は契約済み案件のみに基づく



プロジェクト収益予想の背景

- 上限値：130億円**
 - 契約済み案件が遅延なく進行した場合のプロジェクト収益水準に相当。
- 下限値：110億円**
 - 受注残高から期待されるプロジェクト収益に対して11%減の水準に相当。
 - 減少はプロジェクトスケジュールの遅延やその他外部要因による潜在的影響を加味。
- その他**
 - プロジェクト収益予想には未契約の案件による収益寄与を含まない。新規受注があった場合は適時適切に上方修正等を検討。

注：受注残高及び平均案件期間は2025年4月末時点。



2026年4月期通期業績予想の主要項目の補足説明

LEXI-Pの売上収益認識は2027年4月期以降を想定し、今回の業績予想には含めておりません。
2025年4月期下期に黒字転換しました売上総利益は通期で黒字化達成を見込んでおります。

主要項目	2026年4月期業績予想に対する考え方
プロジェクト収益	<ul style="list-style-type: none"> 既受注案件のみで構成。 計算過程は前ページ記載の通り、2025年4月期の各プロジェクトの遅延実績も考慮し、レンジで開示 LEXIサービスに関する売上収益認識の開始は2027年4月期以降を想定しており、予想に含めず。
売上収益 (IFRS)	<ul style="list-style-type: none"> 開発フェーズの進捗に伴い、日本・英国・米国を中心に増収を計画。 特に、日本の増収率が最も高くなる見込み。
政府補助金収入	<ul style="list-style-type: none"> 開発フェーズの進捗に伴い、日本・米国で増収見込み。 K Programによる寄与も今期開始を期待。
売上総利益	<ul style="list-style-type: none"> 黒字化を前提に利益の最大化を追求。
研究開発費	<ul style="list-style-type: none"> 未受注案件の先行開発費用は大幅減の見込み。 補助金案件の開発費用は開発フェーズ進捗に伴い増加の見込み。2026年4月期の政府補助金案件は赤字が継続するものの、費用の大部分は政府補助金収入で賄われ、営業損益への影響は前年比横ばいの見込み。
販売管理費	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き厳格なコスト管理・規律を維持し、前年比横ばいもしくは微減の見込み



業績予想の指針

当社の業績予想は、以下の原則に基づいて策定及び開示しております。2026年4月期業績予想は下方修正を繰り返さないために保守的な予想としています。

項目	原則	2026年4月期の場合
プロジェクト収益	<ul style="list-style-type: none"> 以下のプロジェクト収益を含める: <ul style="list-style-type: none"> A. 契約が締結あるいは採択されたプロジェクト B. 競合が存在しない後続フェーズ C. 契約締結が間近なプロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> A. ELSA-Mフェーズ3&4、ISSA-J1フェーズ2、ADRAS-J2、CAT-IODフェーズA、APS-R、防衛省案件、BAE Systems案件 B. 該当無し C. K Program
収益認識タイミング	<ul style="list-style-type: none"> 進行中のプロジェクトの収益認識タイミングは、契約内容に基づく。 契約未締結のプロジェクトの収益認識タイミングは、公開されたプロジェクトスケジュール・MOU（覚書）・タームシートなどの文書内容に基づく。 	<ul style="list-style-type: none"> A. 契約の内容に基づく。 B. 事前に合意されたプログラムタイムラインに基づく。 C. K Programは、2026年4月期上期中に契約締結の予定に基づく。
費用	<ul style="list-style-type: none"> 全ての費用は、厳格な社内予算編成プロセスを通じて策定。 適切な監督が行われるよう、経営陣及び取締役会による定期的なモニタリングを実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 費用の見積もりは、この指針に基づいて開示。
業績修正の開示	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト収益の基準を満たす新規プロジェクトが出てきたタイミングで速やかに業績予想修正を開示。 実績が業績予想と大きく乖離した場合、速やかに開示。 	<ul style="list-style-type: none"> 2026年4月期通期業績予想は、この指針に基づいて開示。

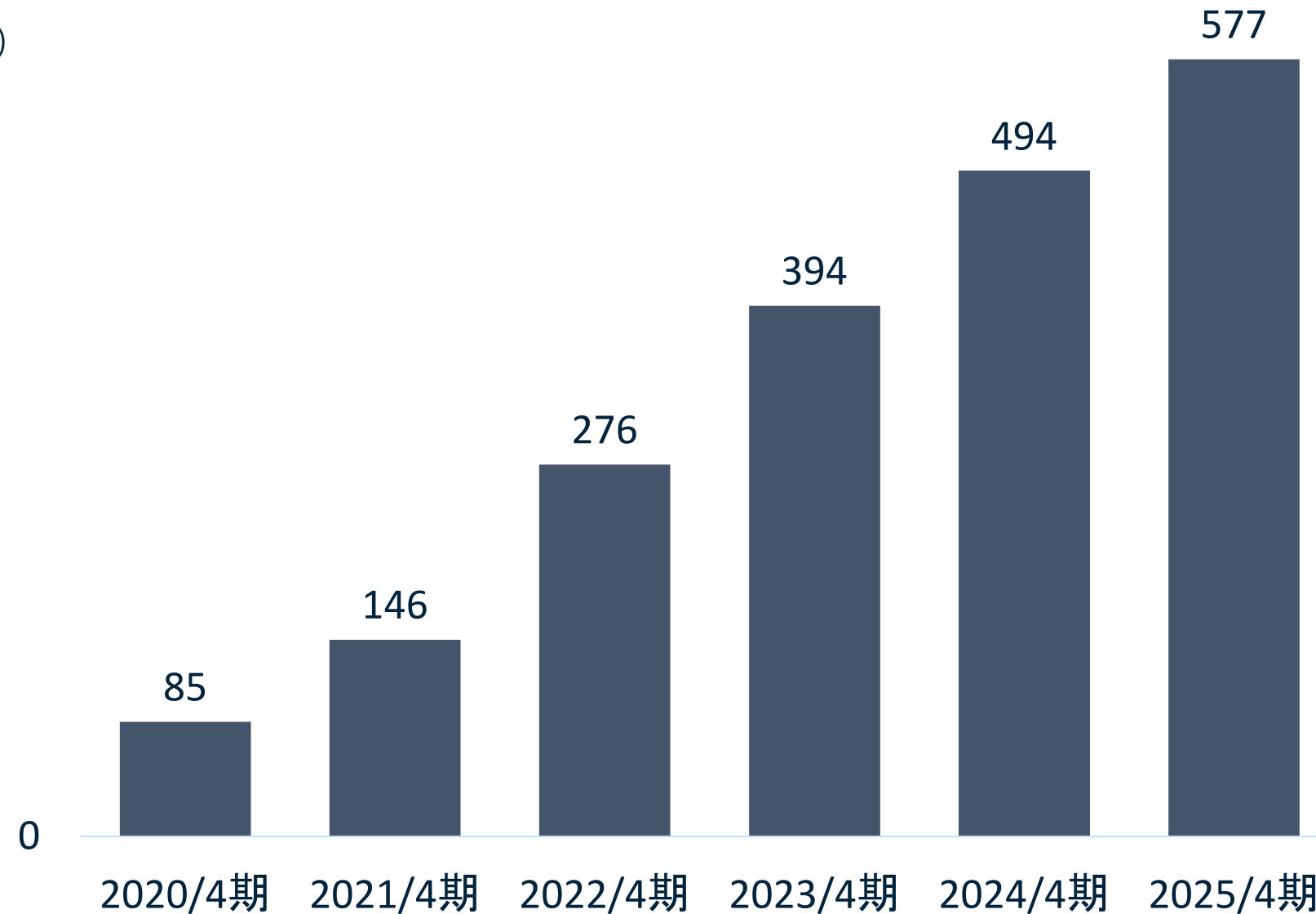


人員推移、エンジニア/女性比率（2025年4月末時点）

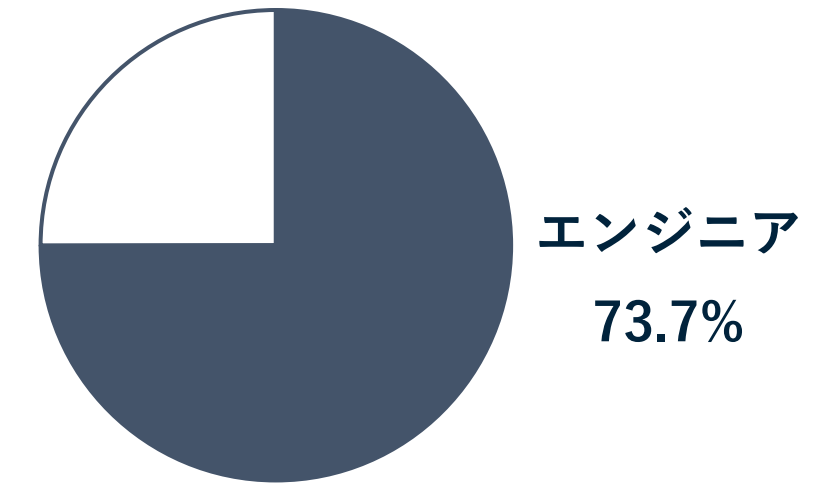
長期的な利益の最大化を目的に、収益成長を上回るペースで先行投資として採用を強化してきた結果、各国の幅広い需要に対応できる組織体制は構築できました。受注状況に応じた組織拡大は継続しながら、人員配置の最適化及びコスト削減に取り組んでまいります。

連結正規従業員数

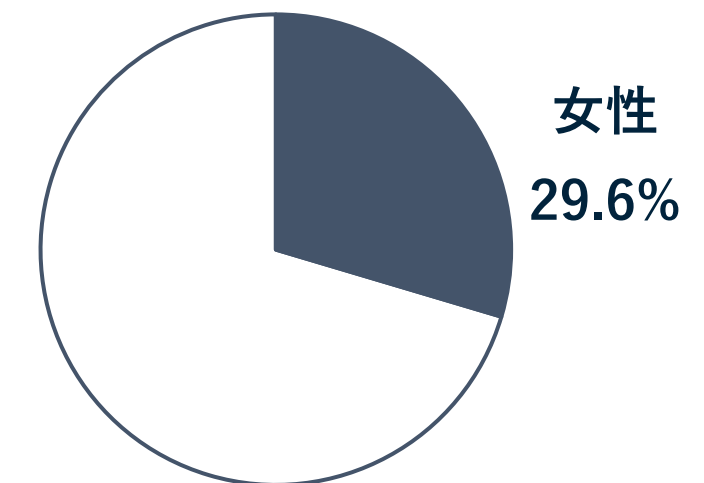
(人)



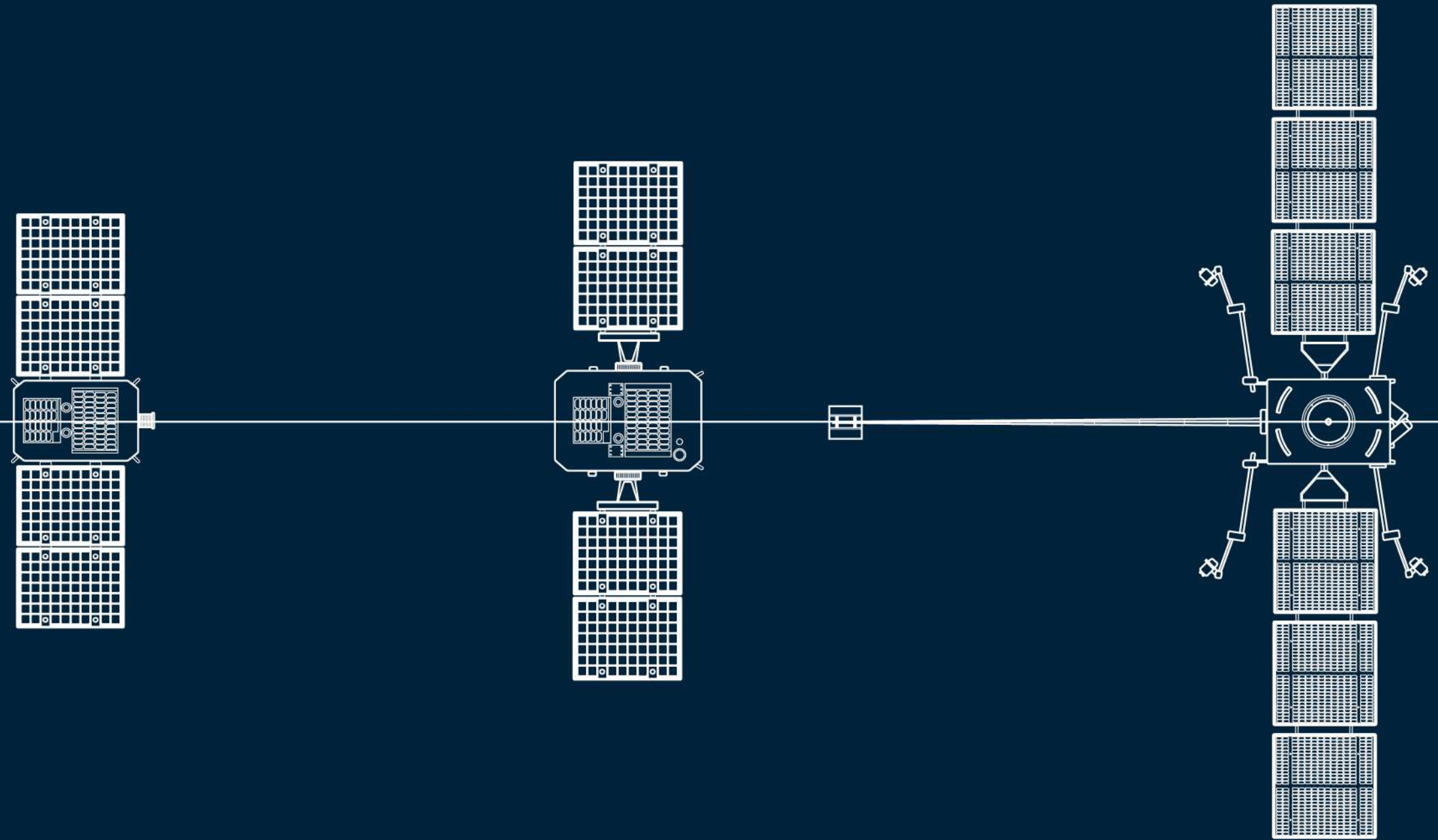
エンジニア比率



女性比率



*正規従業員数は、臨時雇用者、派遣社員やコンサルタントなどの数を含まない



Section 5

補足情報



顧客セグメントと契約形態及び収益認識の関係

当社の顧客契約は顧客セグメントによって支払形態や収益認識方法が異なります。

	主な顧客	サービス	主な取引	主な支払形態	主な収益認識方法
政府機関	各国政府	ISSA ADR LEX (燃料補給、LEXI)	プロジェクトの遂行 もしくは 衛星の売り渡し	マイルストーン支払	進捗度に基づく収益認識 もしくは 原価回収基準
	国際宇宙機関	ADR			
防衛関連	防衛機関	ISSA LEX (燃料補給、LEXI)			
民間	静止軌道(GEO)の 大型衛星運用者	LEX (燃料補給、LEXI)	サービスの提供	サービス料支払	サービス期間の経過 に応じた収益認識
	低軌道(LEO) コンステレーション事業者	EOL			



マイルストーン支払契約の収益認識（進捗度に基づく収益認識）

マイルストーン支払い形態の契約については、進捗度に基づく収益認識が原則的な収益認識手法です。しかし当社においては、進捗度を合理的に測定できる事例が未だ少ないため、次ページの原価回収基準に基づく収益認識が大半を占めています。

概要

- マイルストーン支払形態の契約は右記「キャッシュフロー例」にある通り、以下のような収入・支出が生じる。
 - 契約時に通常年1回～複数回のマイルストーンが設定され、その時点で所定の審査に合格すれば顧客からの収入が発生。
 - その期間中、衛星の製造・運用等に必要な材料費、人件費等が恒常的に発生し、支出として計上。
 - 通常、マイルストーンの支払いでそれまでに生じた支出の全てもしくは大部分を賄うように金額を設定。
- マイルストーン支払形態の契約は原則として進捗度に基づく収益認識を採用する。
 - 見積総原価に対する発生した原価の割合（進捗度）に応じて収益を計上する方法。
 - 実際に顧客からの支払いが発生していない時点でも収益として損益計算書に計上。
- 進捗度に基づく収益認識を採用した場合、契約期間にわたって一定の売上総利益率で収益が認識されることとなる。

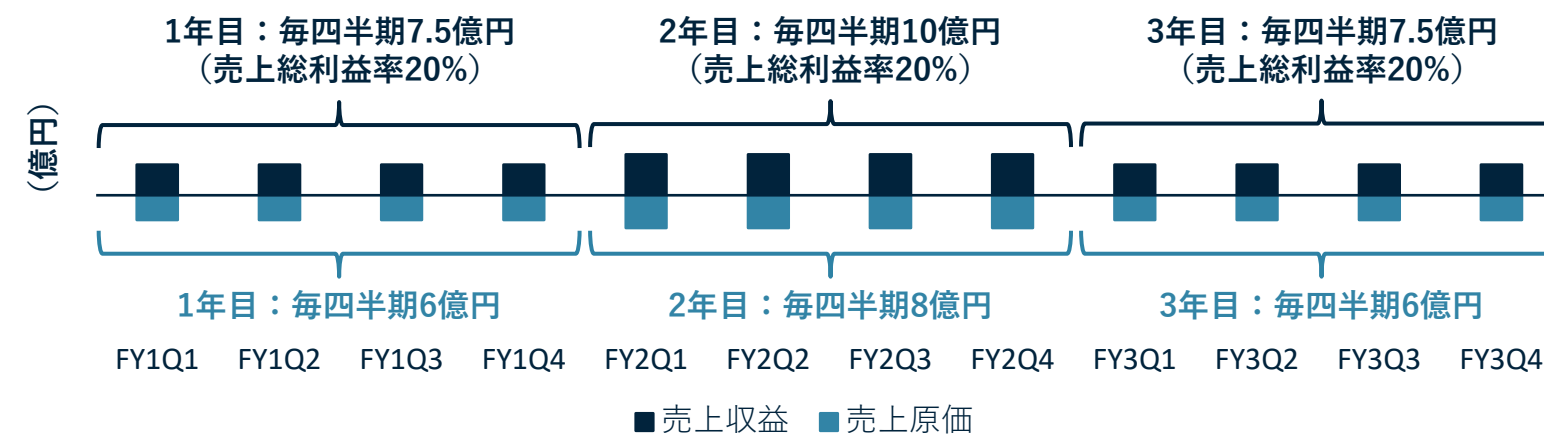
キャッシュフロー例

案件前提（例）

総収入：100億円
総費用：80億円



損益インパクト例



注：これらの例示は当社が想定する一般的なモデルであり、数値は具体的な案件に即しておらず、特定の契約内容によっては、各プロジェクトにおける実際のキャッシュフローや収益認識は上記図とは異なる可能性がある。



マイルストーン支払契約の収益認識（原価回収基準）

進捗度を合理的に測定できない場合は原価回収基準を採用します。この場合、契約終了時に売上総利益を一括計上します。

概要

- 前述の進捗度に基づく収益認識において必要となる進捗度を合理的に測定できない場合で、発生した原価の回収可能性が高いと判断されるときには原価回収基準を採用することになる。
 - 新規性が高く、見積総原価に不確実性がある場合などが該当。
- 原価回収基準では各期に生じる売上原価の金額まで収益を認識するため、契約期間中の売上総利益率は0%となる。
- その後、最終的に契約終了時点で残存する収益を一括で計上するため、当該契約に係る売上総利益は全額最終年に発生する。
- 従って、進捗度に基づく収益認識との比較では、契約期間中に発生する売上総利益が全て契約終了時に移動することとなる。
- なお、契約途中で進捗度を合理的に測定できるようになった場合は、原則通り進捗度に基づく収益認識に移行する。

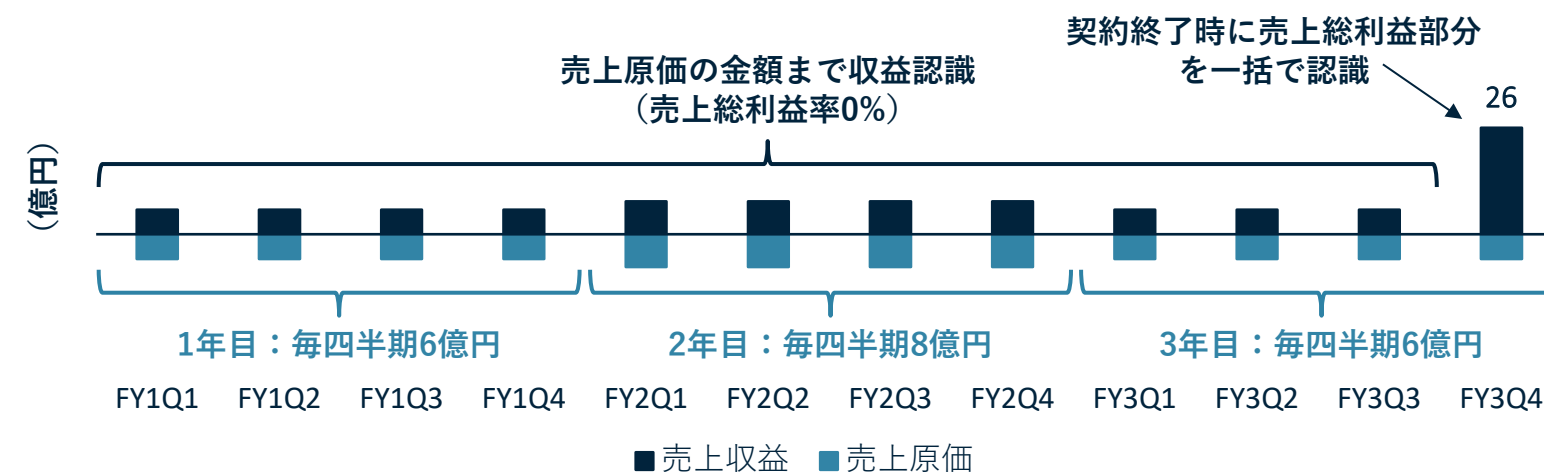
キャッシュフロー例

案件前提（例）

総収入：100億円
総費用：80億円



損益インパクト例



注：これらの例示は当社が想定する一般的なモデルであり、数値は具体的な案件に即しておらず、特定の契約内容によっては、各プロジェクトにおける実際のキャッシュフローや収益認識は上記図とは異なる可能性がある。



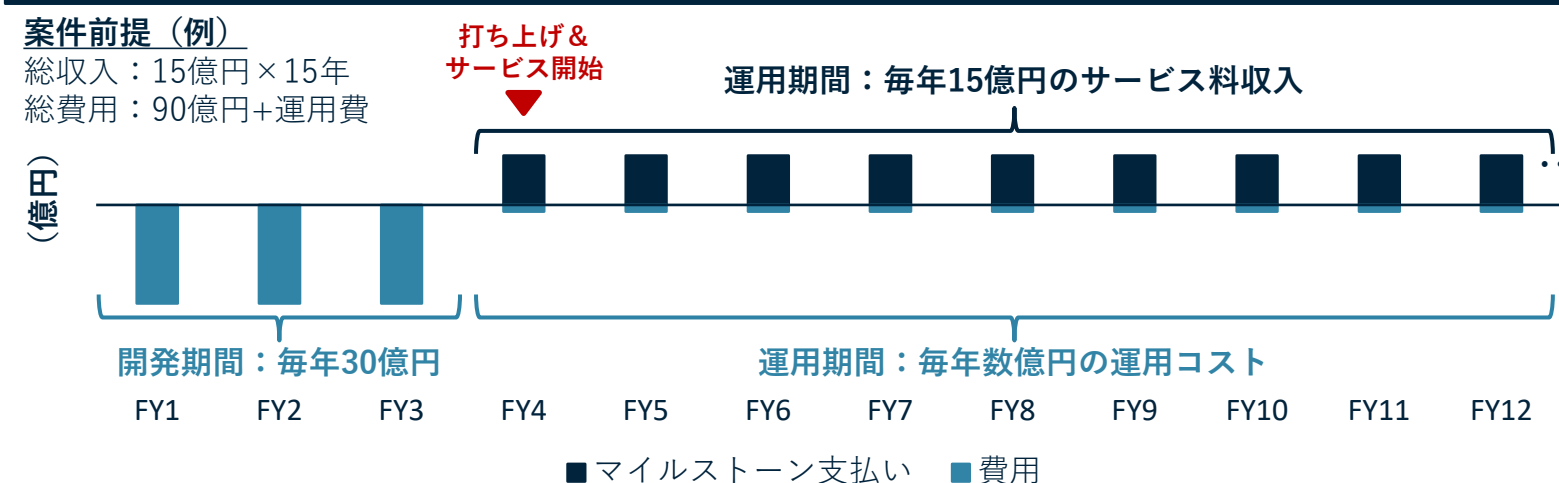
サービス契約の収益認識

サービス契約はサービス開始後に売上収益、売上原価（減価償却費）の認識を開始します。

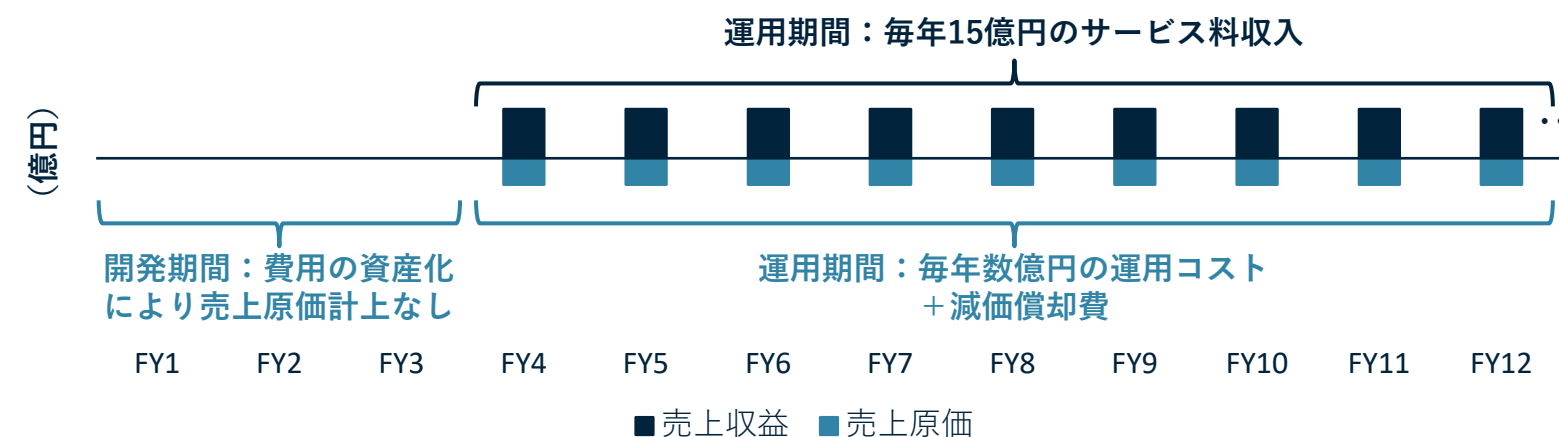
概要

- サービス契約は右記「キャッシュフロー例」にある通り、以下のような収入・支出が生じる。
 - サービスに使用する衛星を開発期間中に製造するための費用（材料費、人件費、外注費等）と打ち上げ後に運用期間中に発生する費用（人件費、外注費等）を支出として計上。
 - サービス開始後、顧客から定常的に支払われるサービス料を収入として計上。
- 開発期間中に生じる支出は資産化され、貸借対照表に資産として計上されるため、損益上は費用として認識されない。サービス料に係る収益認識が開始された段階から、衛星の耐用年数に応じた減価償却費を計上する。
- 従って、契約締結からサービス開始までは損益影響はなく、サービス開始後から一定マージンが発生する収益認識となる。
- 一方で、衛星の製造にかかる初期コストが必要となるため、開発期間中に発生する現金支出は、後続のサービス料収入によって回収することになります。そのため、一定程度の手元資金または負債による資金手当が求められる。

キャッシュフロー例



損益インパクト例



注：これらの例示は当社が想定する一般的なモデルであり、数値は具体的な案件に即しておらず、特定の契約内容によっては、各プロジェクトにおける実際のキャッシュフローや収益認識は上記図とは異なる可能性がある。
 開発期間はLEXI衛星の場合概ね3年程度と想定されるが、個別契約によって異なる可能性がある。



連結損益計算書の概要

当社の損益計算書では、独自指標である「プロジェクト収益」や研究開発費の内訳を開示している点が特徴です。補助金案件に関しては、売上収益に相当する金額を政府補助金収入として、売上原価に相当する金額を研究開発費として計上しており、これらの内訳を明示することで開示内容の充実を図っています。

〈重要な経営指標〉

	計算式	2025年4月期 (百万円)	項目の概要
プロジェクト収益 (当社独自指標)	A + H	6,088	当社の全プロジェクト活動から得られる収益の総額
政府補助金収入	H	3,631	補助金案件から得られる収益の総額
売上収益	A	2,456	受注案件(補助金案件除く)から得られる収益の総額

〈連結損益計算書〉

売上収益	A	2,456	受注案件(補助金案件除く)から得られる収益の総額	
売上原価	B	(6,337)	プロジェクトに係る材料費、人件費、外注費等	
売上総利益	C = A - B	(3,880)	プロジェクトから得られる粗利益(補助金案件除く)	
販売費及び 一般管理費	研究開発費			
	補助金案件の開発費用	D	(4,693)	補助金案件に係る材料費、人件費、外注費等
	未受注案件の先行開発費用	E	(6,008)	契約前の顧客案件に係る開発費用(主にLEXI-P)
	その他の研究開発費用	F	(222)	上記2点を除く自己資金で行う研究開発
	その他の販管費	G	(8,181)	事業部門以外の人件費、賃料、外注費等。
その他の収益	政府補助金収入	H	3,631	補助金案件に係る収入(Dの対価)
	その他	I	598	保険金収入、税金還付等
営業利益	C~Iの合計	(18,755)	営業活動から得られる利益の総額。	

注：プロジェクト収益: Non-IFRS指標。プロジェクト収益には、顧客からの売上収益と、特定のプロジェクトに使用される補助金に関連する政府補助金収入が含まれる。当社は、資金調達方法に関わらず幅広いプロジェクト活動を推進しているため、プロジェクト収益は、当社のプロジェクト関連活動から得られる収入源に関する追加情報を投資家に提供するものと考えている。経営陣は、プロジェクト関連活動の収入を示す主要な管理会計上の指標として、プロジェクト収益を注視している。



プロジェクト収益の概要

売上収益と政府補助金収入を合算した「プロジェクト収益」を示すことでプロジェクト活動から得られる収益の総額を表示しています。

〈重要な経営指標〉

プロジェクト収益

(当社独自指標)

政府補助金収入

売上収益

〈連結損益計算書〉

売上収益

売上原価

売上総利益

販売費及び
一般管理費

研究開発費

補助金案件の開発費用

未受注案件の先行開発費用

その他の研究開発費用

その他の販管費

その他の収益

政府補助金収入

その他

営業利益

プロジェクト収益とは：

当社プロジェクトの会計上の収益認識は「売上案件」と「補助金案件」に分類されるが、いずれも競争入札を経ていること、衛星を製造して運用すること等、建付けは共通。したがって、**プロジェクト収益が当社の全プロジェクト活動から得られる収益の総額**となる。

「売上案件」の会計上の取り扱い

収益

- 多くの顧客案件は収益を売上収益に、製造原価を売上原価に計上。

製造原価

「補助金案件」の会計上の取り扱い

収益

- 一部の顧客案件では収益を売上収益ではなく政府補助金収入として計上。
- この場合、費用は研究開発費として計上。
- 現在ISSA-J1、K Program、APS-Rが該当。

製造原価

注：プロジェクト収益: Non-IFRS指標。プロジェクト収益には、顧客からの売上収益と、特定のプロジェクトに使用される補助金に関連する政府補助金収入が含まれる。当社は、資金調達方法に関わらず幅広いプロジェクト活動を推進しているため、プロジェクト収益は、当社のプロジェクト関連活動から得られる収入源に関する追加情報を投資家に提供するものと考えている。経営陣は、プロジェクト関連活動の収入を示す主要な管理会計上の指標として、プロジェクト収益を注視している。



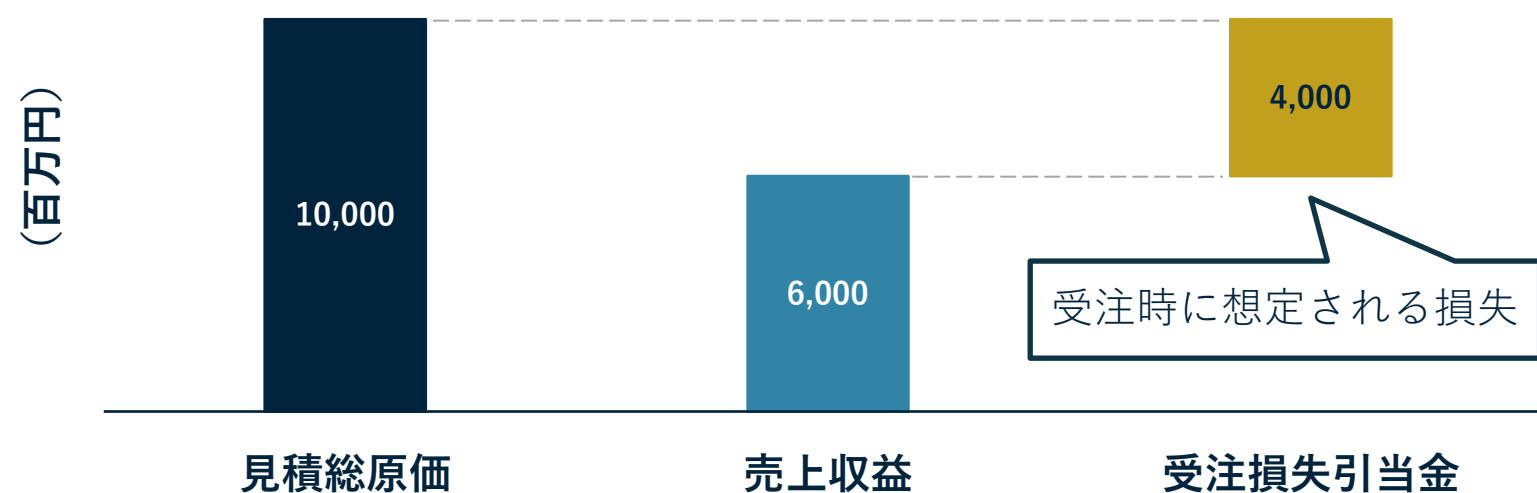
受注損失引当金の概要

一部拋出案件において想定される売上損失に対し、受注時に会計基準上求められる受注損失引当金を計上することによって、当社は損失を前倒しで認識しています。

基本的概念

- 見積総原価が契約金額（売上収益）を上回る案件は、受注時にその損失見込額を受注損失引当金として計上し、当該金額を売上原価に計上することが必要⁽¹⁾。
- 途中で見積総原価に変更があった場合は、その時点で受注損失引当金の金額を調整し、受注損失引当金の変動額を売上原価に計上。

受注損失引当金の概念図



損益に対する影響

- 契約時に受注損失引当金を計上した後、契約終了時までに発生する損失を受注損失引当金の戻入で相殺。したがって：
 - 受注時引当後、契約終了時まで売上総利益はゼロ。
- 受注損失引当金の計上によって損失を前倒しで認識する仕組みとなり、受注時引当による累計損益への影響無し。

左記案件を4年間で実施した場合の損益例⁽²⁾

(百万円)	1年目 (契約)	2年目	3年目	4年目 (完了)	累計
売上収益	1,500	1,500	1,500	1,500	6,000
売上原価	(5,500)	(1,500)	(1,500)	(1,500)	(10,000)
うち製造原価	(2,500)	(2,500)	(2,500)	(2,500)	(10,000)
うち受注損失引当金	(4,000)				(4,000)
うち戻入益	1,000	1,000	1,000	1,000	4,000
売上総利益	(4,000)	0	0	0	(4,000)

(1) 顧客収益が政府補助金収入として計上される案件については会計基準上、受注損失引当金計上の対象外。

(2) これらの例示は当社が想定する一般的なモデルであり、特定の契約内容によっては、各プロジェクトにおける実際のキャッシュフローや収益認識は上記図とは異なる可能性がある。



受注残高

受注残高は当社の将来の収益ポテンシャルを示す重要な指標です。

受注残高の内訳

- **受注残高 (Backlog)** : 受注高 + 未契約受注
- **受注高 (Bookings)** : すでに契約が締結されている案件総額
- **未契約受注 (Uncontracted bookings)** : 契約は未締結ながら受注が内定している案件総額で、競争が行われない後続フェーズなど、契約獲得の可能性が高いと見込まれる案件も含む

受注残高の増減

前期末の受注残高に、当期中に獲得した受注高を加え、当期中に収益認識したプロジェクト収益（売上収益 + 政府補助金収入）を引き、為替変動を調整した金額が、当期末の受注残高。

① N年4月期末
受注残高

+

② (N+1)年4月期中
に獲得した受注高

-

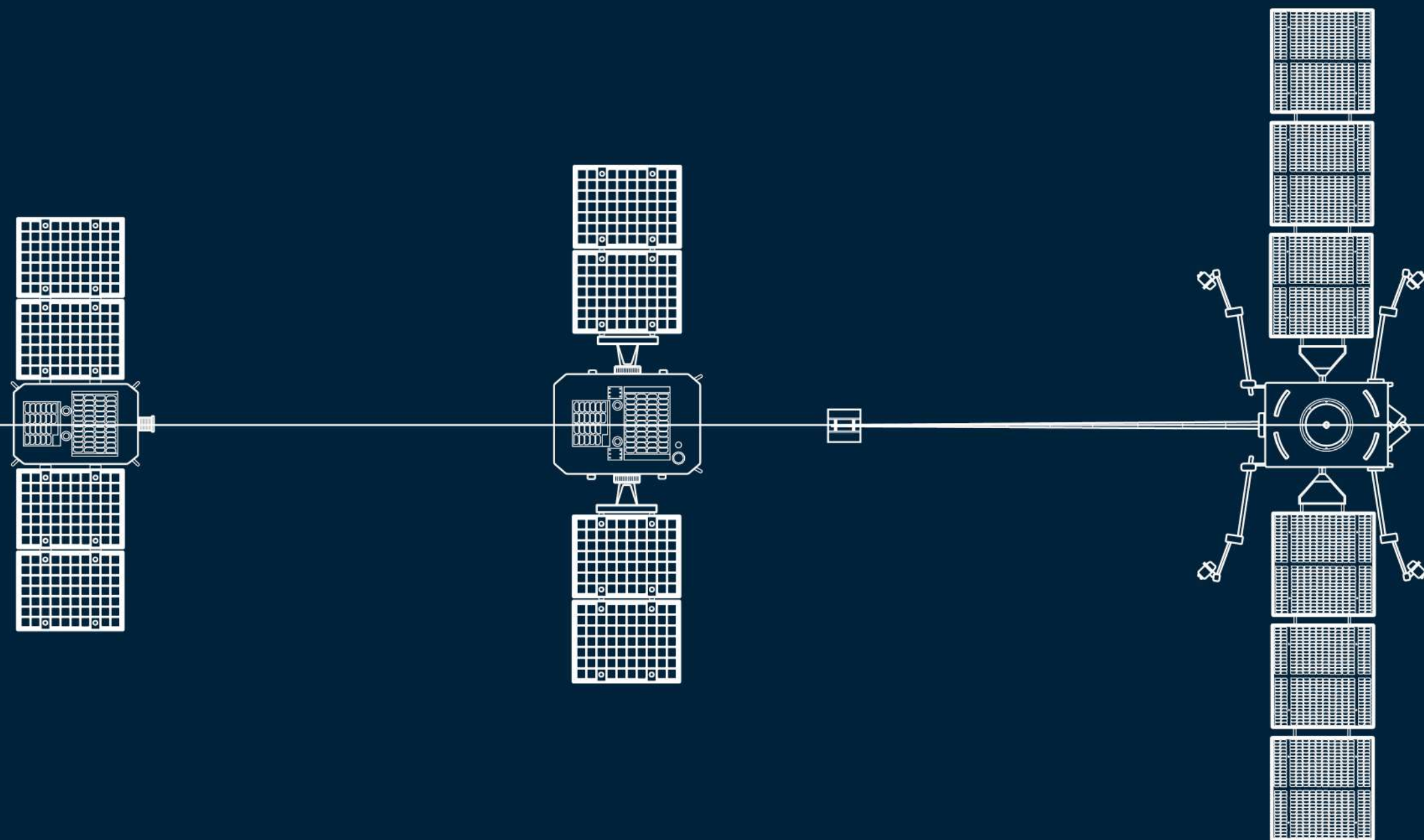
③ (N+1)年4月期中
に認識した
プロジェクト収益

±

④ 為替変動

=

⑤ (N+1)年4月期末
受注残高



Section 6

リスク情報



当社事業の相対的なリスク

当社は軌道上サービスの研究開発を行っていますが、当社が想定する軌道上サービスやその提供に必要な技術の開発及び実証は未だ完了しておらず、また、研究開発・実証ミッションを除く商業サービスとしての顧客への提供実績もありません。軌道上サービスの研究開発及び実証は、長い年月をかけて複数の段階を経て行われるものであり、多くの時間と多額の研究費用を要するとともに、全ての研究開発及び宇宙空間でのミッションが成功する保証はなく、様々な事情による遅延のリスクもあります。

また、当社が属する宇宙産業自体、未だ市場草創期であり確立した市場は存在しておらず、将来の市場規模及びその拡大には不確実性を伴います。

このように、当社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、一般投資者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、当社の事業の性質、事業環境、研究開発・実証の状況、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43-44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。



事業遂行上の影響度の高い重要なリスクと対応方針（事業内容1）

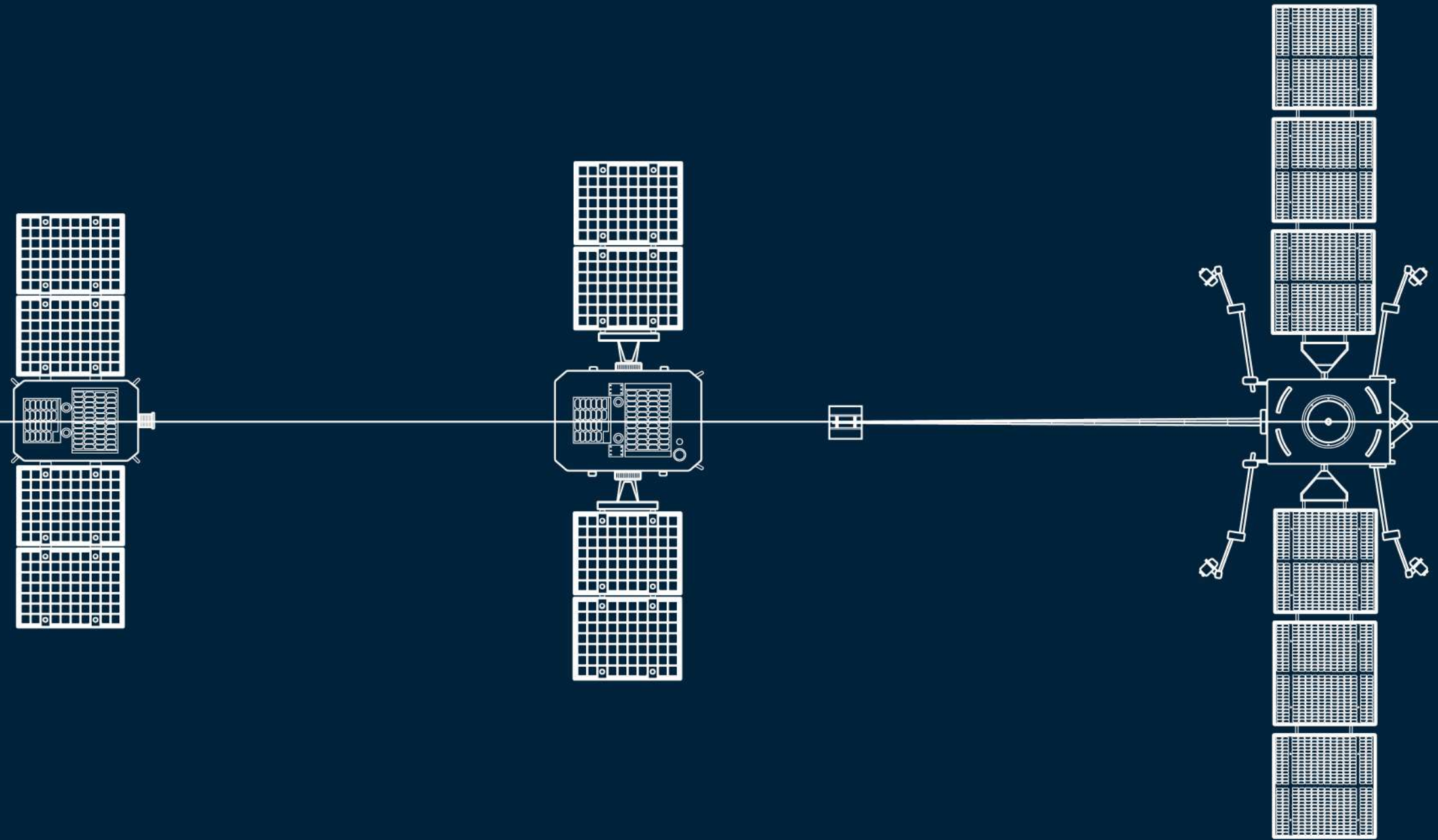
事業遂行上の主なリスクとそれに伴う影響

事業遂行上の主なリスクとそれに伴う影響		影響度	可能性	発生時期
<p>技術開発・実証に関するリスク</p> 	<p>リスク内容</p> <p>技術開発に想定以上の期間を要する場合や技術開発に失敗するリスクが考えられます。このような場合には、ミッションの遂行またはサービスの提供が遅延し、又は提供を断念する可能性があります。さらに、実証実験の失敗や遅延等によって当社に対する評価が低下し、既存顧客との契約解除が増加し、新規顧客の獲得が困難となる可能性があります。</p> <p>対応策</p> <p>当社での技術開発は、各フェーズを設けて、進捗を確認して必要に応じてリソースを割り当てるなどモニタリングを行い、計画通りに遂行できるように努めています。また、日本及び海外各拠点で事業展開し、かつ4つのサービスへの多角化を図ることにより、考えられる各開発リスクを分散し、仮に開発や実証の失敗又は遅延の場合でも業績への影響度を最小化できるように努めています。</p>	大	中	特定無し
<p>人工衛星の開発・製造・打上げ及び運用に関するリスク</p> 	<p>リスク内容</p> <p>複雑な規制要件を遵守して開発・製造することが求められる人工衛星は極めて精密な機器であり、僅かな欠陥でもシステム全体に対して甚大な影響を及ぼす可能性があります。そのため、他の業界と比較して、経費増大やスケジュール遅延が生じる確率が高い可能性があります。また、人工衛星の製造から運用開始までの過程で発生する設計や開発の遅延、サプライヤの部品納入遅延、許認可取得の遅れなどにより運用開始の遅延を引き起こし、顧客の利益の喪失及び損失が生じる可能性もあります。当社は、衛星打上げ技術を有していないため、外部の政府機関及び防衛機関や民間事業者等と打上げに関する契約を締結する必要があります。その打上げの遅延や軌道投入の精度の低さによって、当初想定していた運用開始までの期間が延びる可能性があります。さらに、打上げに失敗した場合、サービス衛星を完全に喪失する可能性があります。</p> <p>対応策</p> <p>当社では、プロジェクトマネジメントに長けた人材を登用することにより、プロジェクト開発・製造リスクの最小化に努めています。衛星打上げに関しまして、事業計画に沿った打上げを実現するために外部の政府機関や民間事業者等とコミュニケーションをとっています。</p>	大	中	特定無し
<p>特定顧客依存に関するリスク</p> 	<p>リスク内容</p> <p>当社は政府機関及び防衛機関と複数の契約を締結しており、これらの政府機関及び防衛機関から獲得する収入は、2025年4月期の収益の99%を占めており、今後も当面は政府機関及び防衛機関に依存する状況が継続する可能性があります。そのため、政府予算の縮小や事業環境悪化、当社要因によるサービス提供遅延等により顧客との関係が悪化した等の事情により、顧客との取引が縮小、又は解除される可能性があります。</p> <p>対応策</p> <p>政府機関及び防衛機関の顧客に加え、民間企業への事業展開も進めており、新規契約の獲得を通じて収益の分散化を図っていきます。また、政府機関及び防衛機関も一国依存ではなく、複数の国に展開し、契約を獲得できており、政府機関及び防衛機関の顧客の中でも分散を図っており、1顧客への依存度を下げつつあります。</p>	中～大	中	長期的に低下



事業遂行上の影響度の高い重要なリスクと対応方針（事業内容2）

事業遂行上の主なリスクとそれに伴う影響		影響度	可能性	発生時期
<p>当社が目指すビジネスモデルが実現できないリスクに関するリスク</p>	<p>リスク内容</p> <p>当社の各サービスのビジネスモデルのリスクを以下の通り認識していますが、想定通りのビジネスモデルが実現できない可能性があります。（1）ISSAサービス：収益体系、ミッションあたりのマイルストーン収入が計画通りに実現できない場合、（2）LEXサービス：収益体系、一基あたりの販売価格、ミッションあたりの年間手数料収入等が計画通りに実現できない場合、（3）ADRサービス：顧客として想定している政府の予算が承認されない場合、（4）EOLサービス：顧客が当社が提案する収益体系、衛星1基あたりの除去収益、1ミッションで除去する衛星数に合意しない場合などには、計画した業績を達成することが難しくなるリスクがあります。</p>	大	中	特定無し
	<p>対応策</p> <p>当社では、顧客の付加価値向上や経済合理性の観点など顧客のメリット、サービスを活用しないことによる将来の宇宙利活用のリスクなどを訴求することにより、また法規制やルール策定への協力することにより、ビジネスモデルの実現を目指しています。</p>			
<p>サイバーセキュリティに関するリスク</p>	<p>リスク内容</p> <p>当社が日常業務で使用するデータ・ネットワーク基盤の防御が十分でない場合、外部攻撃やハッキングなどのサイバー攻撃により、個人情報や技術情報の喪失や流出が発生するリスクがあります。特に当社は現時点で政府機関及び防衛機関案件への比重が高いため、新規商談案件の入札の停止や対策実施までのサービス提供停止などの可能性があります。</p>	大	低	特定無し
	<p>対応策</p> <p>当社は、サイバー攻撃に耐えうるシステムの構築、ITエンジニアの登用など適切な対策を講じております。また、災害復旧計画の策定や事業保険への加入等も含めた対策を講じることが事業継続と競争力の維持に不可欠であると認識し、これらの対策を実行しています。</p>			
<p>主要経営陣への依存に関するリスク</p>	<p>リスク内容</p> <p>当社の創業者であり取締役社長兼CEOの岡田光信は、ミッションの策定や実行、企業理念、文化、戦略的方向性、サービス戦略、ブランドの確立等に大きな役割を担っています。重要な経営陣の不測の事態や辞任が発生した場合、その経営代行体制を構築していますが、代行が十分に機能しない場合、当社の事業に支障が生じる可能性があることを認識しています。</p>	大	低	特定無し
	<p>対応策</p> <p>当社は、ホールディングス体制を構築しており、日本・米国・英国・フランスの各拠点において、現地企業並みの経営体制を構築しています。また、経営代行する経営幹部の教育も創業者自ら行い、企業として事業継続できる下地を構築しています。</p>			



Appendix
用語集



用語説明 (1/2) アルファベット・仮名順

用語	解説
ADR	サービス衛星を使用して、既存の大型デブリを捕獲、軌道降下、大気圏で燃焼させ除去をするサービス「Active Debris Removal」の略称
ADRAS-J	軌道に存在する実際のデブリへの安全な接近を行い、デブリの状況を明確に調査する世界初のミッションの当社サービス衛星「Active Debris Removal by Astroscale-Japan」の略称、大型デブリ除去等の技術実証を目指す商業デブリ除去実証を行うミッション
ADRAS-J2	ADRAS-Jの後継ミッション名。ADRAS-Jミッションの知見を活かし、デブリへの接近、近傍制御や追加画像データ取得に加え、デブリ捕獲や軌道離脱を行うミッション
APS-R	米国宇宙軍から一部資金提供を受けている次期衛星給油ミッションのサービサー衛星名「Astroscale Prototype Servicer for Refueling」の略称
COSMIC	英国のデブリ除去研究プログラム「Cleaning Outer Space Mission through Innovative Capture」の略称
CY	暦年「Calendar Year」の略語。1月1日から同年12月31日までの期間
ELSA-d	地球低軌道（LEO）において軌道上サービスに必要な主要技術を実証する民間で初のミッションのデブリ除去技術実証衛星「End-of-Life Services by Astroscale - demonstration」の略称
ELSA-M	1度のミッションで、役目を終えた複数の人工衛星を除去するEOL(End of Life)サービス衛星「End-of-Life Services by Astroscale - Multi client」の略称
EOL	サービス衛星を使用して、故障機や寿命を迎えた衛星を捕獲、軌道降下、大気圏で燃焼させ除去させるサービス「End of Life」の略称
ESA	欧州宇宙機関「European Space Agency」の略称。欧州各国が共同で設立した宇宙開発・研究機関であり、現在は22ヵ国が参加
FY	会計年度「Fiscal Year」の略語。当社の会計期間は5月1日から翌年の4月30日までの期間
GEO	静止軌道「Geostationary Orbit」の略語
ISSA	サービス衛星を使用して、自律運航が出来ない非協力物体に接近し、観測・点検をするサービス「In-situ Space Situational Awareness」の略称
K Program	内閣府主導のもと創設された経済安全保障重要技術育成プログラム「Key and Advanced Technology R&D through Cross Community Collaboration Program」の通称
LEO	低軌道「Low Earth Orbit」の略語
LEX	サービス衛星を使用して、燃料枯渇した衛星を捕獲し姿勢維持や燃料補給、又は軌道がずれた衛星を捕獲し軌道修正や別軌道へ移動するサービス「Life Extension」の略称
LEXI-P	LEXサービスを提供する民間需要者向けサービス用衛星の初号機「Life Extension In-Orbit Prototype」の略称

用語	解説
MOU	契約や条約、協定などが正式に締結される前段階の覚書「Memorandum of Understanding」の略称
RPO	接近・近傍運用「Rendezvous and Proximity Operations」の略称
SBIR	中小企業技術革新「Small Business Innovation Research」の略称。文部科学省が実施する「革新的な研究開発を行うスタートアップ等による研究開発を促進し、その成果を国主導の下で円滑に社会実装し、我が国のイノベーション創出を促進するための制度（SBIR制度）」において、宇宙分野（事業テーマ：スペースデブリ低減に必要な技術開発・実証）を対象とした大規模技術実証事業（フェーズ3）で採択されたミッション
SDA衛星	Space Domain Awareness（宇宙領域認識）を目的とした衛星。軍事・安全保障分野での利用が多く、宇宙空間の脅威や活動を監視・分析する。SSAよりも戦略的・防衛的な意味合いが強い
SSA衛星	Space Situational Awareness（宇宙状況把握）を目的とした衛星。軌道上の物体（衛星・デブリ）の位置や動きを監視し、衝突回避や軌道管理に活用される
衛星コンステレーション	全地球規模でつながるインターネット通信やより詳細な地球観測サービスを提供するために数百～数万機の人工衛星を連携させて一体的に運用するシステム
衛星寿命	人工衛星が搭載燃料により確実に軌道・姿勢を保持できる期間。燃料が底を尽きると運用は停止
観測・点検	宇宙空間にある衛星やデブリの状態を確認するための活動。近接飛行による画像取得や構造確認などが含まれ、故障診断や除去判断に活用される
軌道	宇宙機が宇宙に描く軌跡
軌道維持	人工衛星や宇宙探査機が指定された軌道を継続的に保つために行われる一連の操作や技術
軌道上サービス	高度数百キロ以上の地球軌道上の宇宙空間で価値を提供、創出するサービス。具体的には商業宇宙ステーションの他、宇宙ゴミ（スペースデブリ）除去などのサービス
軌道同定	天体・人工衛星の位置・軌道や運動を観測データに基づいて特定し、将来の位置を予測するプロセスのこと。人工衛星、宇宙探査機、小惑星、彗星などの軌道を正確に把握し、追跡するために用いられるプロセス
軌道変更	宇宙船や人工衛星、その他の天体の軌道を意図的に変更する操作
軌道離脱	人工衛星や宇宙探査機が特定のミッションの終了や新たな任務の開始、安全な運用のために行われる現在の軌道から意図的に外れる操作
クライアント衛星	当社の軌道上サービスを受ける対象衛星
原価回収基準	進捗度を合理的に見積もることができない場合で、発生する費用を回収することが見込まれるとき、各期で生じる売上原価の金額まで収益を認識する



用語説明 (2/2) アルファベット・仮名順

用語	解説
航法	位置確認、進路設定、経路の決定、進行管理の方法
サービス衛星	他の宇宙機（人工衛星や宇宙ステーションなど）に対してさまざまなサービスを提供する目的で設計された衛星
磁石捕獲	ドッキングプレートと磁石を用いてサービス衛星がクライアント衛星を捕獲すること
受注損失引当金	製造原価の見積もりが売上収益を上回る案件（一部拋出案件等）において、売上原価として計上される引当金
寿命延長	衛星の運用期間を延ばすためのサービス。燃料補給や部品交換などを通じて、衛星の機能を維持し、再打ち上げコストを削減する
衝突回避マヌーバー	宇宙機（人工衛星や宇宙探査機）が他の宇宙機やスペースデブリとの衝突を回避するために実施する軌道変更操作
人工衛星	通信、気象観測、地球観測、科学研究、GPSなどのさまざまな目的のために人類が地球周回軌道や惑星の周囲に打ち上げた、宇宙空間を周回する人工的な衛星
静止軌道	地球の赤道面上に位置し、地球の自転と同期して地球上の特定の地点と一定の相対位置関係を保つ軌道（地球上の観測点から見ると、衛星はほぼ動かず、常に同じ位置に見える軌道）。静止軌道の標準的な高度は、地球から約35,786キロメートルの距離に位置
政府系プロジェクト	政府、国際機関、宇宙機関が資金の出し手となるプロジェクト
政府系顧客	当社サービス提供する顧客が政府、国際機関、宇宙機関の場合の呼称
接近	宇宙船や宇宙機特定の目的を達成するためにが同じ軌道上で近づくこと
設計寿命	宇宙機や宇宙機器が機能や性能が設計時の仕様に適合することが期待される時間。実際には、運用状況や環境条件により異なることがある
絶対航法	GPSと地上からの観測値を用いて位置と方向を決定するための航法方式の一つ
センサ	対象の情報を収集し、機械が取り扱うことのできる信号に置き換える素子や装置の総称
相対航法	衛星搭載センサを駆使して、目標物体（他の衛星やデブリ）との位置関係を特定するための航法方法。絶対航法が目的地との位置を特定するのに対して、相対航法は自分と目標物体との相対的な位置や距離、速度を計算
タームシート	契約交渉の初期段階で使用される、契約の重要な条件や条項を簡潔にまとめた文書
退役	衛星の運用寿命が終了し、役割を終えたり、技術的に廃棄されること

用語	解説
探知	クライアント衛星の位置や状況ををサービサー衛星が把握すること
低軌道	地球の周囲を地球表面から数百キロメートル～約2,000キロメートルの高度で周回する軌道
デブリ / スペースデブリ	宇宙空間に存在する運用を終えた人工衛星、故障した人工衛星、打上げロケットの上段、ミッション遂行中に放出した部品、爆発や衝突により発生した破片等の宇宙ゴミ。スペースデブリは、非常に小さな微粒子から数十メートル以上の大きさの物体まで、さまざまなサイズや形状がある
デブリ除去	宇宙空間に存在するスペースデブリを除去するための取り組みや技術
ドッキングプレート(DP)	宇宙船や宇宙ステーションなどの宇宙機が互いに接続するための構造物。ドッキングプレートは、宇宙機の外部に設置され、通常は平らな平面又は突起物を持ち、容易なドッキング操作を実現
燃料補給	衛星が運用中に燃料を補充するプロセス
非協力物体	宇宙空間において他の宇宙機や衛星と協力的に行動しない、又は通信や協調が困難な物体（主にはスペースデブリが該当）
費用負担（自己資金、一部当社、全額拋出）	ミッションに必要な費用の負担先。自己資金は100%当社負担、一部当社は当社並びに顧客が負担、全額拋出は顧客が100%費用負担
マイルストーン	プロジェクトや業務進捗における重要なタスクや目標の区切りや完了のこと。プロジェクトの進行状況を確認し、評価するための基準となる
ミッション	顧客が求める成果を果たすために行われる一連のプロセス
ミッションコントロールセンター	衛星の計画、監視、制御などの運用を行うための地上施設
未来のための協定	2024年9月22日に国連本部で採択された国際協定。将来世代の利益を守るため、平和・安全保障、気候変動、デジタル協力、若者の参画など6分野で国際制度改革を推進する枠組み
ロボットアーム/ メカニカルアーム	宇宙空間での作業や操作を支援するための重要な機構



本資料の取り扱いについて

- 本資料は、情報提供のみを目的として当社が作成したものであり、当社の有価証券の買付けまたは売付け申し込みの勧誘を構成するものではありません。
- 本資料に含まれる将来予想に関する記述は、当社の判断及び仮定並びに当社が現在利用可能な情報に基づいて作成されています。将来予想に関する記述には、当社の事業計画、市場規模、競合状況、業界に関する情報及び成長余力等が含まれますが、これらに限定されるものではありません。そのため、これらの将来予想に関する記述は、様々なリスクや不確定要素に左右され、実際の業績は将来に関する記述に明示または黙示された予想とは大幅に異なる場合があります。当社は、記載内容に重要な変動がある場合を除き、本資料の記述を修正する予定はありません。
- 本資料には、当社の競争環境、業界のトレンドや一般的な社会構造の変化に関する情報等の当社以外に関する情報が含まれています。当社は、これらの情報の正確性、合理性及び適切性等について独自の検証を行っておらず、いかなる当該情報についてこれを保証するものではありません。
- なお、当資料のアップデートは今後、每期本決算後の7月頃を目途として開示いたします。

<お問合せ先>

株式会社アストロスケールホールディングス
ir@astroscale.com