

2024年12月期 第1四半期
決算補足説明資料

株式会社ソリトンシステムズ
2024年5月10日

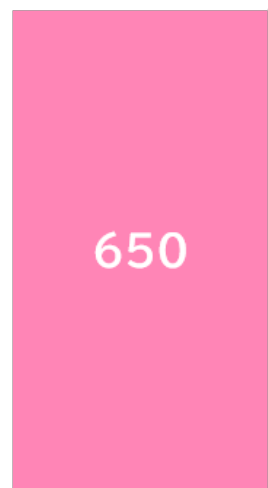
連結決算ハイライト（前年同期比・第1四半期）

- 前年同期にあったEco新規事業の官公庁からの特注案件が剥落したため、売上高は4,575百万円(前年同期比2.0%減)の減収となりました。オフィス環境の整備および賃上げなどの人的投資を拡大したため販管費が増加し、営業利益は489百万円(前年同期比24.9%減)、為替差益83百万円の発生等により経常利益は570百万円(前年同期比18.6%減)となりました。その結果、親会社株主に帰属する四半期純利益は391百万円(前年同期比22.0%減)となっています。

科目	23年12月期 第1四半期 実績	24年12月期 第1四半期 実績	前年比	
			増減額	増減率
			(百万円)	
売上高	4,670	4,575	△95	-2.0%
営業利益	650	489	△161	-24.9%
営業利益率%	13.9%	10.7%	-3.2p	-
経常利益	700	570	△130	-18.6%
経常利益率%	15.0%	12.5%	-2.5p	-
親会社株主に帰属する四半期純利益	502	391	△111	-22.0%

営業利益の増減要因（前年同期比・第1四半期）

2023年
12月期
第1四半期



営業利益

主に、前年同期にあったEco新規事業の官公庁からの特注案件が今年度剥落したことにより、売上高が減少しました。

一方で、自社製品・サービスの売上は堅調に推移したことにより、粗利率は改善しています。

オフィス環境の整備および賃上げなどの人的投資を拡大したことにより販管費が増加しています。

△95

売上高 減

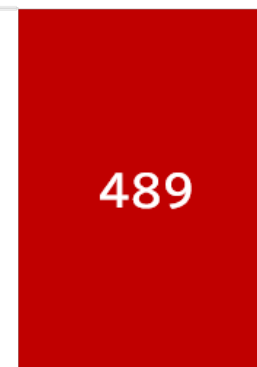
99

売上原価 減

△166

販管費 増

2024年
12月期
第1四半期



営業利益

営業利益率：10.7%
(同前年：13.9%)

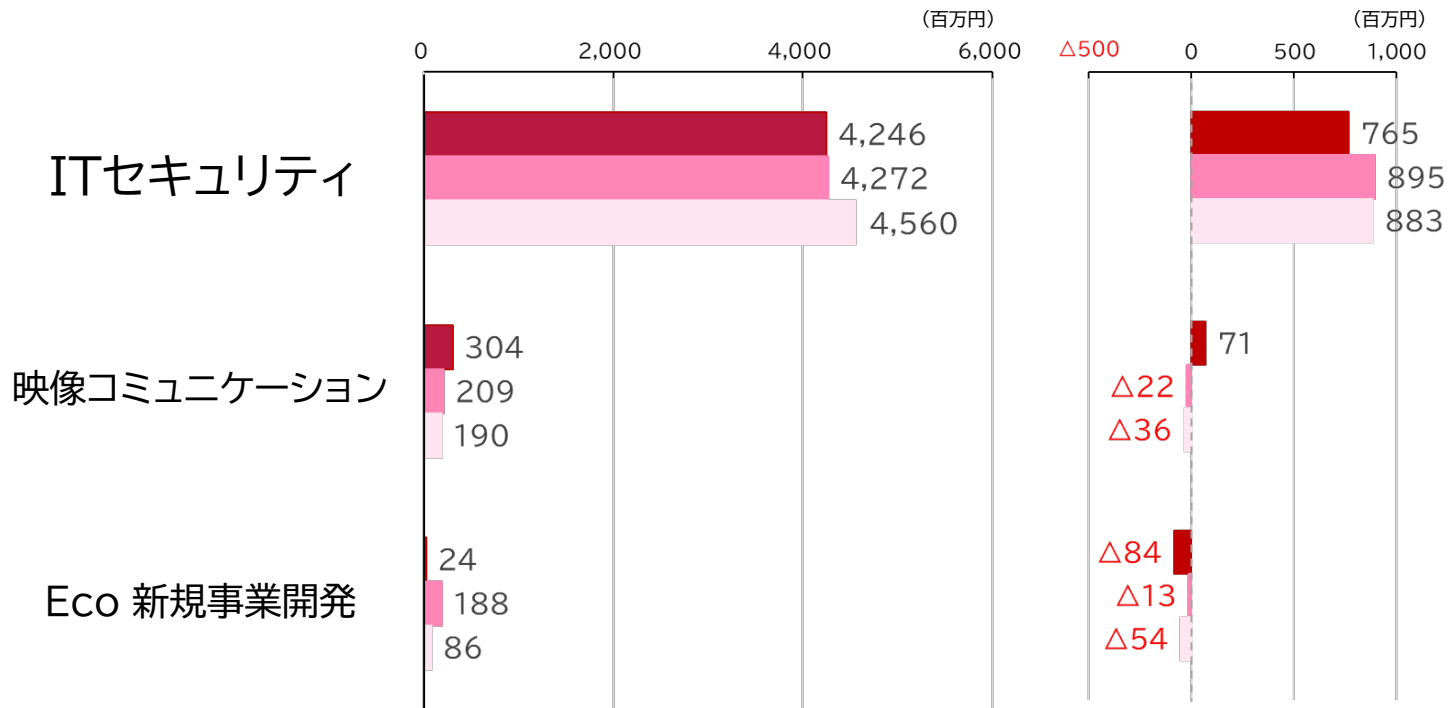
(百万円)

セグメント別業績（第1四半期）

売上高

セグメント利益・損失

概況



- 前年同期は自社製品で官公庁の大型案件がありましたが、当四半期は粗利の少ない案件の比重が高くなり、セグメント利益は減益となりました。

- 映像送信系「Smart-telecaster シリーズ」を国内外の自動操縦系、国内の防災分野へ販売し、売上高は増収、セグメント利益を計上しました。当該分野に対し、国内では今後も継続的に受注が期待されます。

- 前年同期にあった官公庁からの特注案件の剥落により、売上高は減収、アナログエッジAIの開発費等で前年同期と比較しセグメント損失は拡大しました。

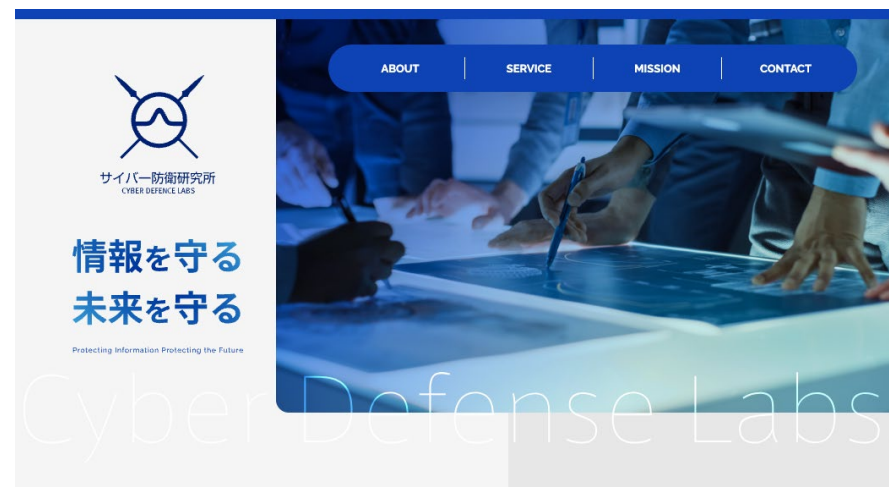
サイバー防衛研究所を設立（事業トピックス1）

- 当社は、3月14日付けでサイバー安全保障および重要インフラ向けプログラムの開発・研究をミッションとする子会社「株式会社サイバー防衛研究所(代表取締役社長:土屋徹)」を設立いたしました。

米国始めグローバルにおいて、サイバー関連コンサルで実績のあるNextPeak社共同創業者であるDr.Greg Rattrayを社外取締役として迎え、国際的な研究ハブ、および官民一体となって推進する我が国のサイバー対策の強化に貢献する計画です。



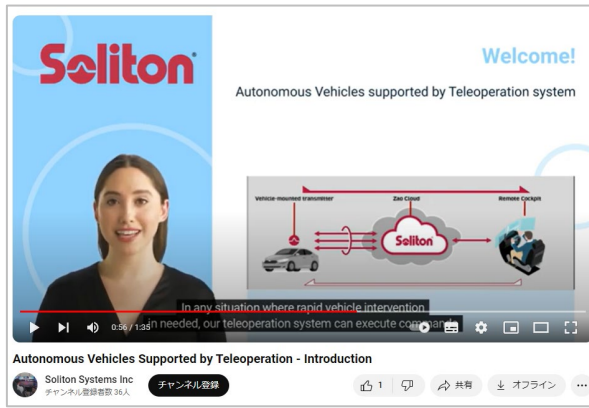
≪公式Webサイト≫ <https://cdlabs.jp/>



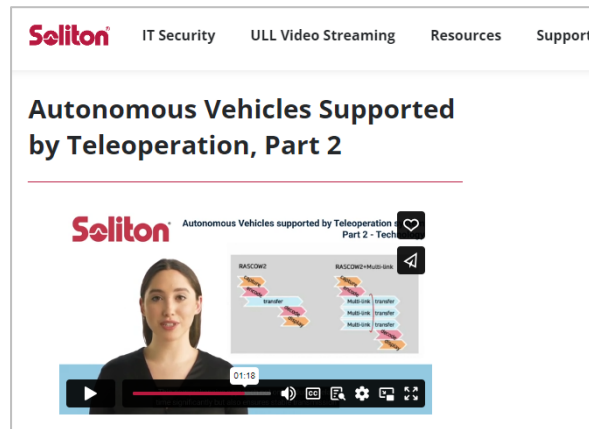
※ 詳しくは当社ホームページ内のニュースリリースまたは上記のサイバー防衛研究所 公式Webサイトをご確認ください。
<https://www.soliton.co.jp/news/2024/005571.html>

遠隔運転機能を備えた車の自動運転（事業トピック2）

- 国内の各所で実験中の車の自動運転において当社の短遅延映像送信技術が採用されています。この方式を世界の自動運転の業界に、PR/普及を図るべく、英語のパンフレット、ナレーションを制作、米国、EUで公開しました。車運転の自動化には、未だ多くの困難があります。当社は、その現実的な発展に寄与したいと考えています。



Soliton IncオフィシャルYoutube



Soliton EUホームページ



Autonomous Vehicles supported by Teleoperation system

The flow of information has undergone a radical transformation due to the Internet. The next imminent infrastructural change will undoubtedly revolve around the autonomous driving of "Passenger" and "Transport" vehicles.

Attempts at Autonomous Vehicles

Various attempts have been made to develop and test autonomous driving for vehicles. In many cases, when autonomous vehicles encounter challenging situations, the vehicles notify a command center (monitoring center), where human operators assess the situation and provide information and recommended actions to solve. Support from the command center to autonomous vehicles can be likened to help desk support.

Challenges of Autonomous Vehicles

Simply putting a vehicle into autopilot mode and expecting it to navigate correctly seems somewhat simplistic when considering the extensive knowledge and advanced technology required for autonomous driving. Autonomous vehicles face numerous challenges; earthquakes, extreme weather conditions causing flooding, road collapses, and construction detours or lane restrictions. Accidents at intersections, special regulations during heavy traffic congestion, and animals in fog are just a few examples. There are various situations that may not be covered by pre-learning.

Changing Perspectives to Promote the Utilization of Autonomous Vehicles

Integrate autonomous vehicles and monitoring centers closely. Develop a system where human operators at the monitoring center can remotely operate autonomous vehicles when they encounter difficulties. Let's consider resolving challenging situations through remote control. With this approach, although sounds to be conservative, we aim to promote the practical use of autonomous vehicles.

For remote operation, instead of simply encoding camera footage into H.265 for transmission, Soliton systems can solve the challenges of delay and line disruption through our proprietary technology "RASCOW2" protocol and the technique of "Multi-link" using multiple mobile communication lines.

Teleoperation Technology --- Key Points by Soliton

- RASCOW2 (Real-time Auto Speed Control based-On Waterway mode 2)
Each process of video capture/encoding/transmission/decoding is performed in parallel. The pure latency performance, excluding transmission delay, is as short as 50msec from glass to glass. The delay is uniformly maintained at the set delay amount and does not fluctuate(Fig.1).
- Multi-link
It is possible to bundle multiple communication lines for redundant transmission. This achieves stable transmission even when there are fluctuations in the line network.
- Dynamic Multi-link
Automatically adjust the packet amount of the video dynamically according to the situation. In monitoring mode, reduce the packet amount of Switch to high-quality video automatically in emergencies or during remote operation. The load on the monitoring center's lines increases proportionally to the number of vehicles being monitored. "Dynamic Multi-link" was developed as a solution to this issue in December 2022 and immediately subjected to verification testing.

<https://www.solitonsystems.com/> Soliton

英語版パンフレット(表)

Soliton Systems has been providing teleoperation system with its unique technology in Japan since November 2018. The technology has reduced the transmission delay from the vehicle to the cockpit to approximately 200 msec, including transmission delay via a network(Fig.2). This is made possible by two technologies: stable transmission effectively balances the intense bandwidth fluctuations of the mobile network while driving, and the simultaneous preservation of ultra-low latency while upholding video quality.

The Reality of One Operator Controlling 1,000 Autonomous Vehicles is Approaching!

The vehicles shown on the monitor are running autonomously. High quality video streaming of all moving vehicles are not necessary. They are sufficient for showing RUN/STOP of vehicles and displayed as list at the command center (monitoring center, teleoperation center).

When an autonomous vehicle encounters a challenging situation, it automatically notifies and displays the incident in high resolution at the monitoring center. Messages from the center staff are relayed to the passengers inside the vehicle, saying, "This is the monitoring center. We understand the situation with your vehicle." The center staff promptly take their remote cockpit and initiate teleoperation driving to navigate the vehicle out of the difficult situation.

Passengers in autonomous vehicles may experience a certain level of anxiety or stress when encountering difficulties or anticipating them. The reassurance of being connected to the center through this system is invaluable, particularly during challenging situations. Immediate feedback from the center, such as "We understand the situation," brings instant relief and peace of mind.

- (1) What is the probability of an accident occurring with current non-autonomous vehicles?
- (2) What is the probability of encountering an accident every 1,000 miles with autonomous vehicles?
- (3) What is the probability of receiving support through teleoperation with autonomous driving?
- (4) How many autonomous vehicles can a monitoring center monitor?

Carefully consider these conditions and hope for a new era of autonomous driving.

e.g. <https://www.driverknowledge.com/car-accident-statistics>
<https://www.natawreview.com/article/dangers-driverless-cars>
<https://www.nytimes.com/2023/11/03/technology/cruise-general-motors-self-driving-cars.html>

The World of Autonomous Driving Cars, Being Always Watched Over --- Bright Hope !!

What, Soliton could help ?
Teleoperation system Set for Autonomous Vehicles, Cockpit Facility and Teleoperation Center

<https://www.solitonsystems.com/> Soliton

英語版パンフレット(裏)

会社概要

社名	株式会社ソリトンシステムズ(Soliton Systems K.K.)
本社	東京都新宿区新宿 2-4-3
設立	1979年3月1日
役員	代表取締役社長 鎌田 理
資本金	13億2,650万円
業績	売上高:190億円(2023年12月期・連結)
従業員数	659人(2023年12月31日現在・連結)
拠点	本社 ミライナタワーオフィス(東京都) 大阪営業所 札幌営業所 福岡営業所 名古屋営業所 東北営業所 開発分室(東京都) 長野開発分室 山形総合開発センター ロジスティックセンター
関係会社	索利通ネットワークシステム有限公司(中華人民共和国) Soliton Systems, Inc. Y Explorations, Inc. (米国) Soliton Systems Europe N.V. (オランダ) (株)Sound-FinTech その他1社
上場市場	東京証券取引所 プライム市場 証券コード 3040

Soliton[®]

株式会社ソリトンシステムズ

【将来に関する記述等についてのご注意】

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、その達成を当社として約束する主旨のものではありません。また、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。