



AeroEdge

AeroEdge株式会社
(東証グロース:7409)

2024年2月20日

2024年6月期 第2四半期 決算説明資料

目次

- 1 2024年6月期 2Q業績
- 2 2024年6月期 2Qトピック
- 3 2024年6月期 通期予想
- 4 事業概要

●売上高

1,455 百万円

●営業利益

184 百万円

●当期純利益

150 百万円

●EBITDA

391 百万円

事業環境

- チタンアルミブレードが搭載されるAirbus社製A320neoファミリー、Boeing社製737MAXは、航空機需要拡大により受注残が高水準で推移
- Airbus社及びBoeing社ともに、高水準の受注残に対応するため、引き続き、生産レートの引き上げに取組中
- 一方で、航空業界全体の人手不足やサプライチェーン上の課題による供給不足は引き続き継続。また、737MAXについては品質上の課題に直面。そのため、両機種ともに、当初予定通りの生産拡大には、一定の時間がかかる見込み

2Q業績概要

売上

- チタンアルミブレードの販売数量は、当初想定をやや下回ったが、売上金額自体は、新規開発業務受託案件並びに円安影響により、当初想定を上回る14.5億円で着地(前年同期比4.5%増)

営業利益

- 人材採用等の先行投資、上場による管理コスト増により前年同期比微減となったものの、売上増加要因等を起因として、当初想定を上回る1.8億円で着地(前年同期比2.1%減)

当期純利益

- 前年同期に一過性収益である補助金収入等を計上したこと、また、利益計上に伴う法人税等の負担増加により、前年同期比減となった一方、当初想定を上回る1.5億円で着地(前年同期比48.1%減)

通期見込

- チタンアルミブレード販売は、航空機メーカーの供給不足等を背景に、当初販売見込数の一部が翌期以降にずれ込む見込み
- 一方で、当社の技術開発力が顧客に評価され、新材料等に関する開発業務受託案件を新規に獲得(主に下期業績に貢献見込み)
- チタンアルミブレード販売の一部が翌期以降にずれ込むも、新規開発業務の受託、円安の影響により、通期業績は従来予想を据置
- A320neoファミリー、737MAXともに高水準の受注残を維持していること、また、世界的に中小型機は、両機種の寡占状態であり、供給不足に伴う他機種への需要転換は起こりにくいことから、中長期的には、供給不足は一時的な影響に留まることを見込む

24年6月期 2Q 決算サマリー

1. 2024年6月期 2Q業績

チタンアルミブレード販売数量はわずかに想定を下回ったものの概ね計画通り。新規受託開発案件、並びに円安影響により、売上高、利益ともに当初想定を上回って着地

単位:百万円

	23/6期 2Q 実績			24/6期 2Q 実績					23/6期 通期 実績		24/6期 通期 予想	
	金額	売上比	対通期 実績 進捗率	金額	売上比	対前年 同期 増減額	対前年 同期 増減率	対通期 予想 進捗率	金額	売上比	金額	売上比
売上高	1,393	100%	47.7%	1,455	100%	+62	4.5%	41.5%	2,920	100%	3,503	100%
売上総利益	524	37.6%	43.5%	585	40.2%	+61	11.6%	41.0%	1,204	41.2%	1,427	40.7%
営業利益	188	13.5%	39.2%	184	12.6%	△4	-2.1%	33.5%	479	16.4%	550	15.7%
経常利益	290	20.8%	48.5%	172	11.8%	△117	△40.3%	28.7%	598	20.5%	600	17.1%
当期純利益	289	20.7%	42.9%	150	10.3%	△139	△48.1%	27.2%	673	23.0%	551	15.7%
EBITDA	406	29.1%	44.2%	391	26.9%	△15	△3.7%	39.7%	918	31.4%	986	28.2%
平均為替レート (※1)	139円			140円					135円		133円	

※1 平均為替レートは為替予約等を含んだ取込レート
 ※2 23/6 2Q決算数値は監査法人の監査意見対象外

売上高

- 当社製品が搭載されるA320neoファミリー及び737MAXは引き続き高い受注残を維持するが、航空業界全体の供給制約は継続しており、下期偏重を見込む。上期のチタンアルミブレード販売数量は、想定をわずかに下回ったものの、前年同期比微増で着地。全体売上については、販売数量微増、並びに新規開発受託案件の一部売上計上もあり、前年同期比4.5%増の14.5億円

売上総利益

- 利益率の高い開発受託案件の獲得、原価コントロール及び円安の影響により、上期の売上総利益は前年同期比11.6%増の5.8億円

営業利益

- 売上総利益は増加した一方、新規案件拡大に向けた人員採用、上場による各種管理コストの増加、資本金の増加による外形標準課税の発生等のコスト増加要因により、前年同期比微減の1.8億円

経常利益

- 前年同期に、営業外収益として一過性の補助金収入(0.7億円)や受取保険金(0.5億円)を計上した反動、並びに当上期は営業外費用として、上場関連費用(0.1億円)等を計上したことにより、前年同期比40.3%減の1.7億円

当期純利益

- 経常利益の減少に加え、資本金増加に伴う繰越欠損金の利用制限により、当期から法人税等が発生したことに伴い、前年同期比48.1%減の1.5億円

業績進捗と季節性

1. 2024年6月期 2Q業績

季節性要因、並びに航空業界の供給制約により、業績は下期偏重を想定。新規受託開発案件、並びに円安の影響もあり、年度予想に対する進捗率は当初想定を上回って推移

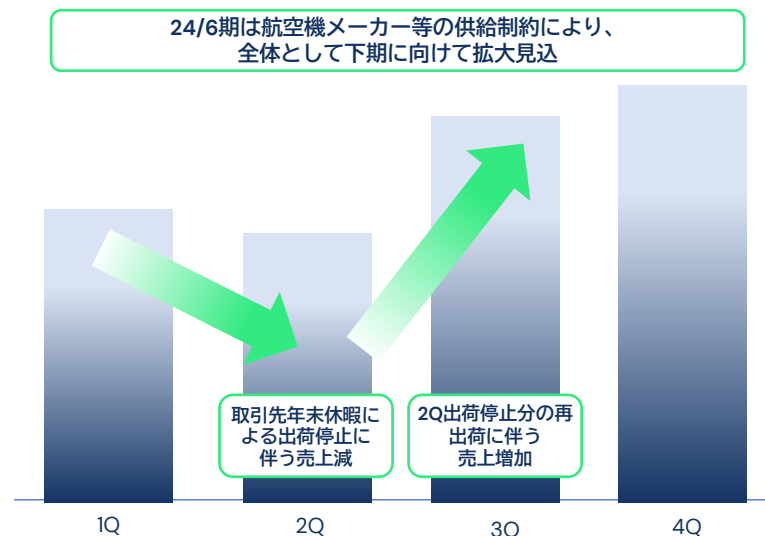
業績進捗



- 航空業界の供給制約により、通期業績に対する進捗率は前年同期から減少。但し、新規受託開発案件や円安の影響で、2Q業績自体は当初想定を上回って進捗
- 下期での拡大を見込む一方で、チタンアルミブレード販売について、当初販売見込数量の一部が翌期以降にずれ込む見込みであり、下期の増加幅は当初想定よりやや減少見込み

季節性、並びに24/6期四半期毎の売上イメージ

<24/6期の四半期毎の売上高イメージ>



- 海外顧客の年末休暇により2Q末(12月末)の出荷が一時停止。その分、3Qの売上が増加
- 24/6期は、航空機メーカー等の供給制約により、売上高は下期偏重見込み
- 基本的に材料費がなく、一定の限界利益率を確保しているため、売上減少時の利益率低下幅も大きいですが、売上拡大時の利益率改善幅も大きい

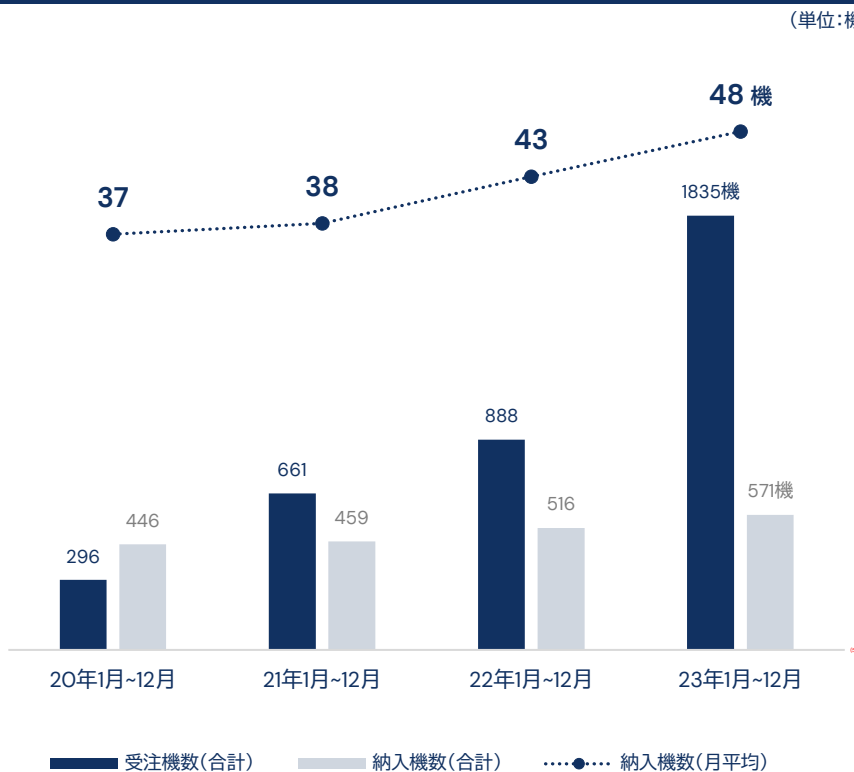
A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注・納入機数)

1. 2024年6月期 2Q業績

A320neoファミリー、737MAXともに、ここ数年の受注機数は、納入機数を大きく上回る。23年1月～12月までの平均月間引渡機数はそれぞれ48機と32機程度。なお、737MAXはアラスカ航空での事故を受けて生産拡大を一時停止

A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移

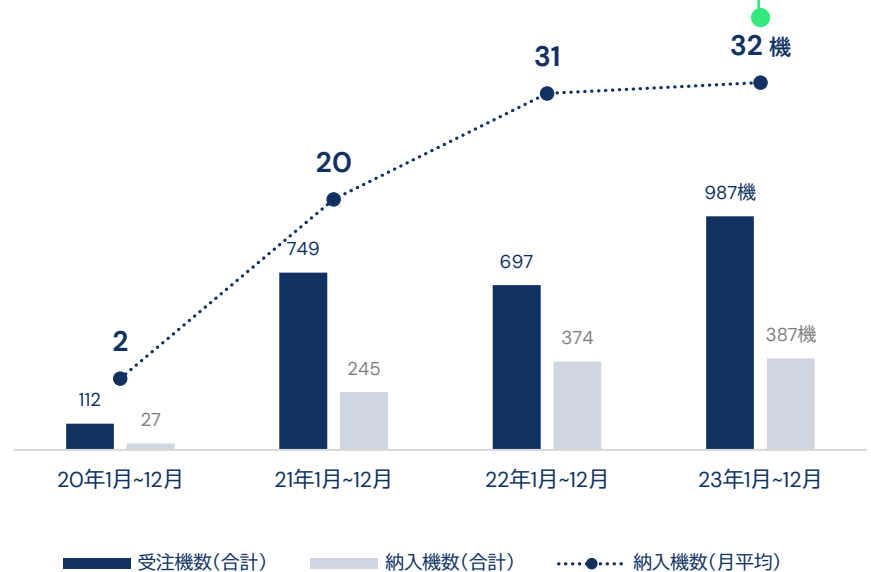
(単位:機)



737MAXの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

アラスカ航空でのドアプラグに関する事故を受けて、FAA(米連邦航空局)は、Boeing社に対し、737MAXの生産拡大を一時停止するよう通告。現時点での当社販売への影響は不明。なお、737MAXの2023年12月時点の月生産レートは38機(Boeing社2023年度決算資料)



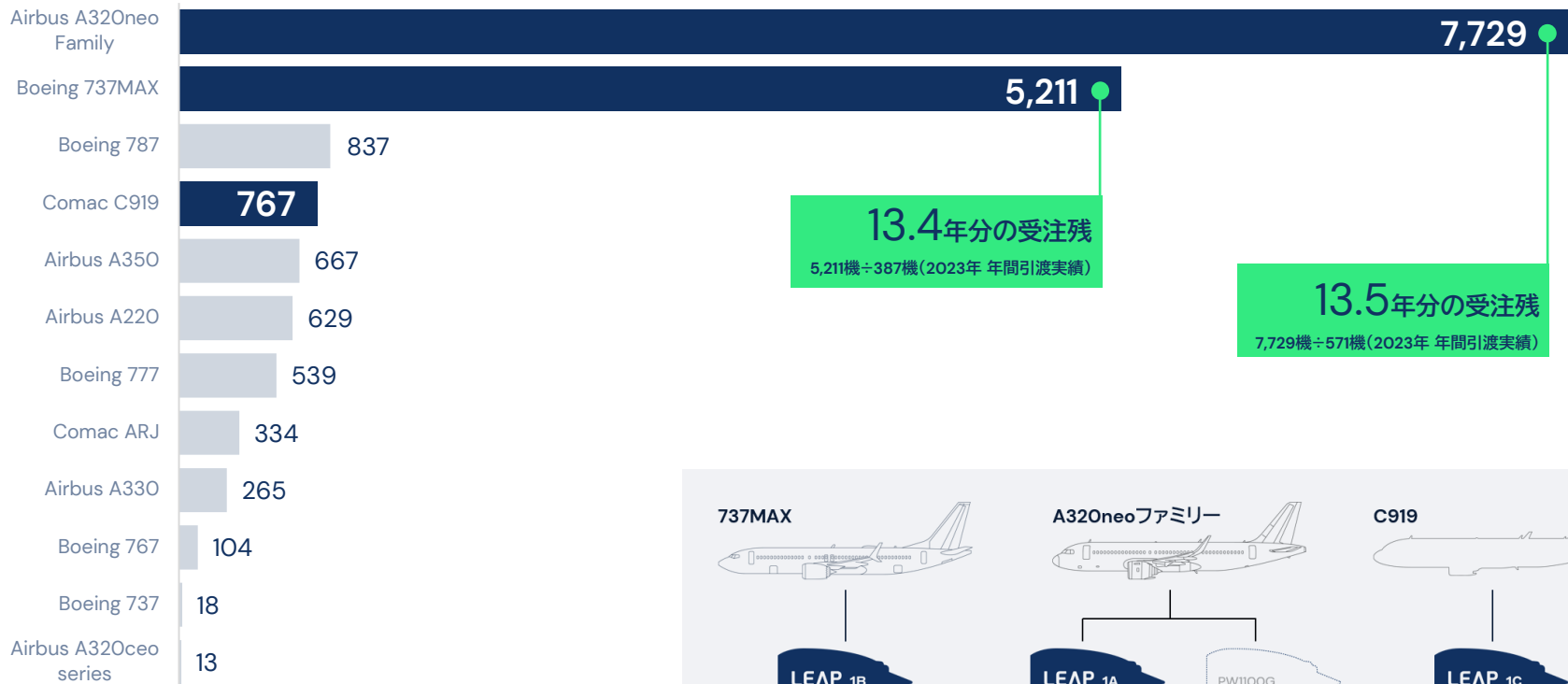
A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注機数残高)

1. 2024年6月期 2Q業績

A320neoファミリー、737MAXは高い需要の下、10年を超える高水準の受注残機数を継続

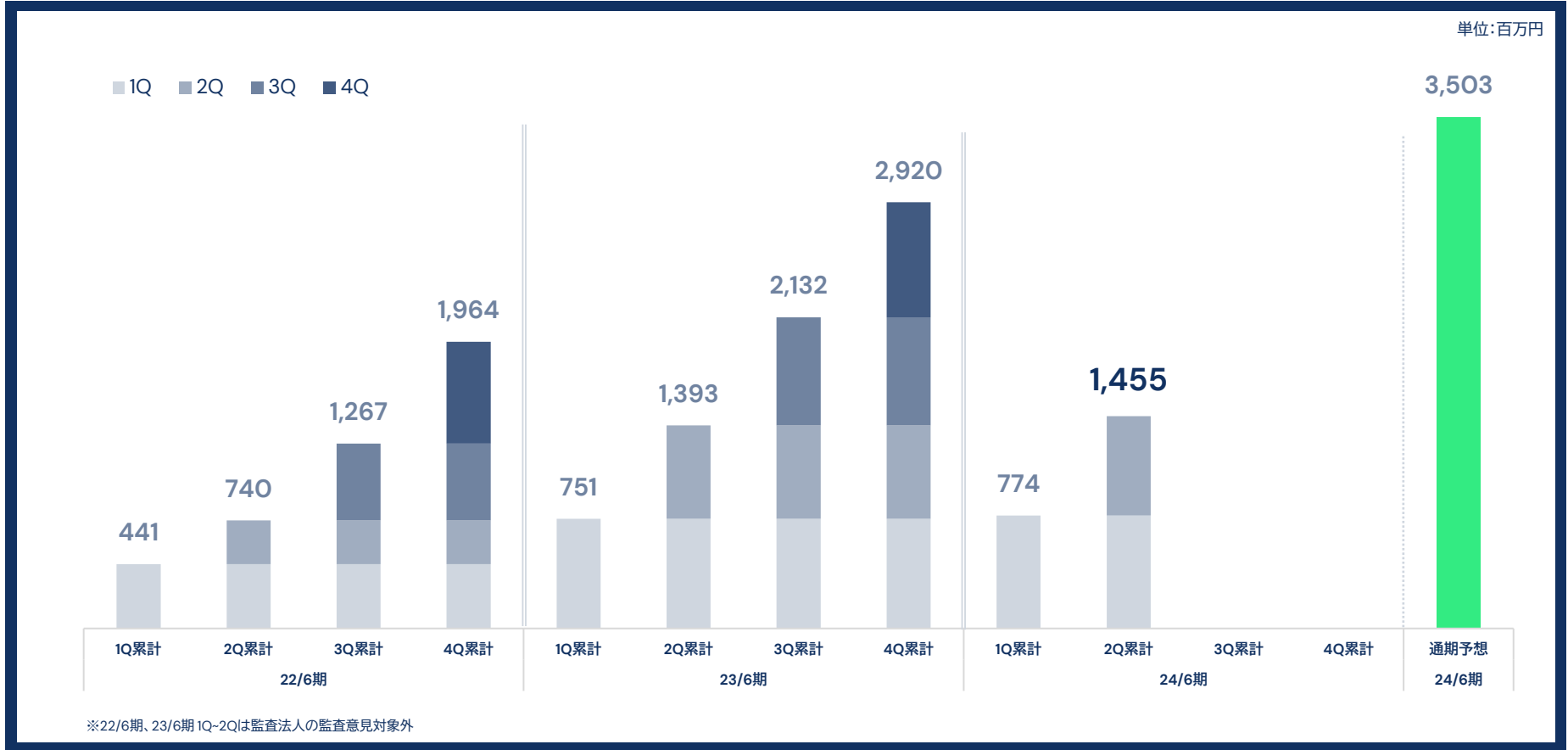
航空機種別受注残機数(2023年12月末時点)

(単位:機)



四半期売上高推移

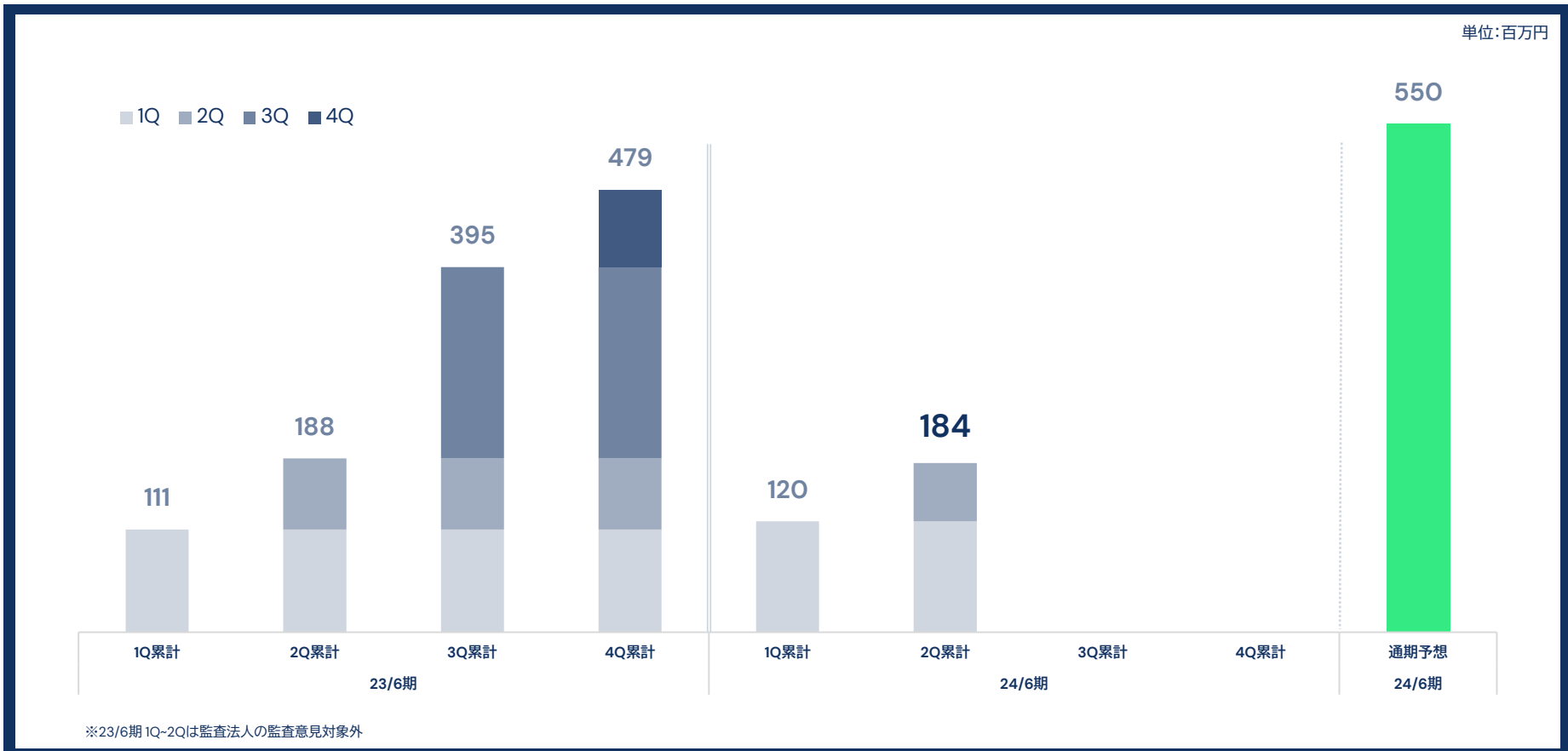
24/6期2Q累計売上高は前年同期比4.5%増の14.5億円。前期と同じく、季節性要因により、2Q売上高は1Q売上高比減少
上期は航空業界全体の供給制約により売上高増加は限定されたが、下期での一定の拡大を見込む



四半期営業利益推移

1. 2024年6月期 2Q業績

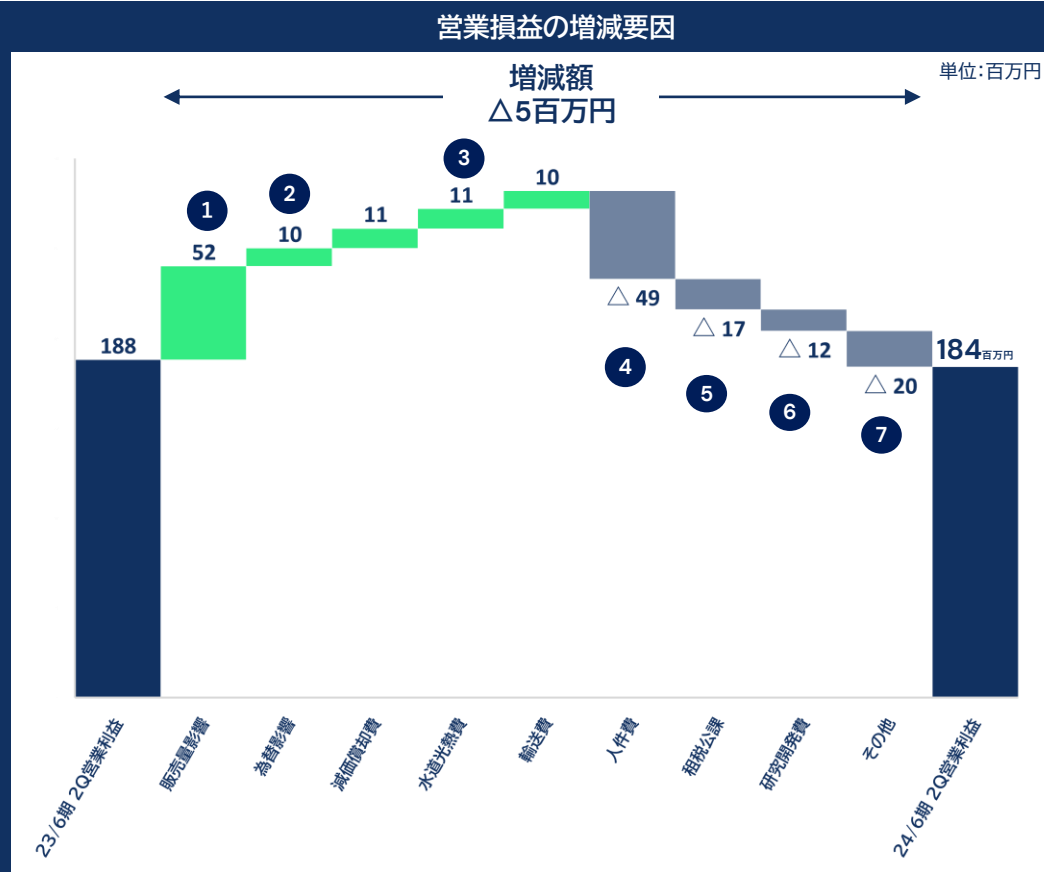
新規受託開発等で売上総利益/率は上昇するも、先行投資に伴う人材採用や、上場に伴う各種管理コストの増加等により販管費が増加し、24/6期2Q累計営業利益は前年同期微減の1.8億円。前期と同じく、季節性要因により、2Q利益は1Q利益比減少



営業損益の増減要因(前年同期比)

1. 2024年6月期 2Q業績

新規受託開発案件等により売上が増加した一方で、先行投資に伴う人件費増加や上場による外形標準課税の発生等によるコスト増加要因があったことにより、営業利益は1.8億円と前年同期から微減。営業利益率は12.6%



1 販売量

チタンアルミブレード販売数量、並びに新規開発受託案件等による売上の増加に伴う影響

2 為替影響

平均取込米ドル/円為替レートは140円/ドルと、前年同期139円/ドルから、わずかながら円安に推移したことによる影響

3 水道光熱費

前年同期の世界的な燃料費の高騰が落ち着いたことにより、生産数量は微増である一方で、水道光熱費自体は減少

4 人件費

生産体制の確保、並びに新規案件対応を見込した積極的な人財投資により増加

5 租税公課

上場による資本金増加に伴う外形標準課税により増加

6 研究開発費

チタンアルミブレードの新材料開発や、MRO(補修)技術、金属積層技術開発投資により増加

7 その他

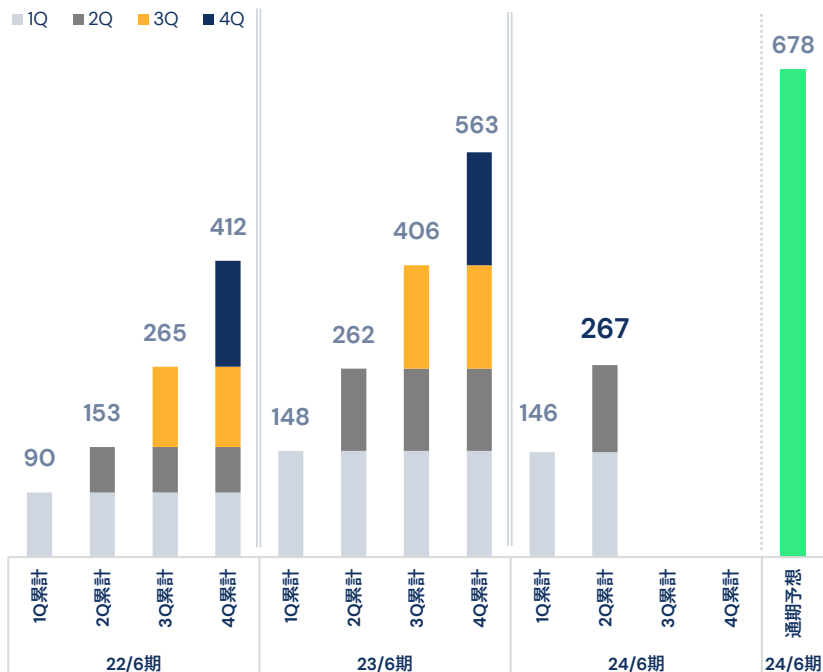
主に上場に伴う各種管理コスト、人材採用コスト等が増加

主要KPIの推移

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は、前年同期微増の267基。エンジン1基当たり営業利益は、先行投資に伴う人材採用や上場に伴う各種管理コストの増加により691千円と前年同期比減少

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

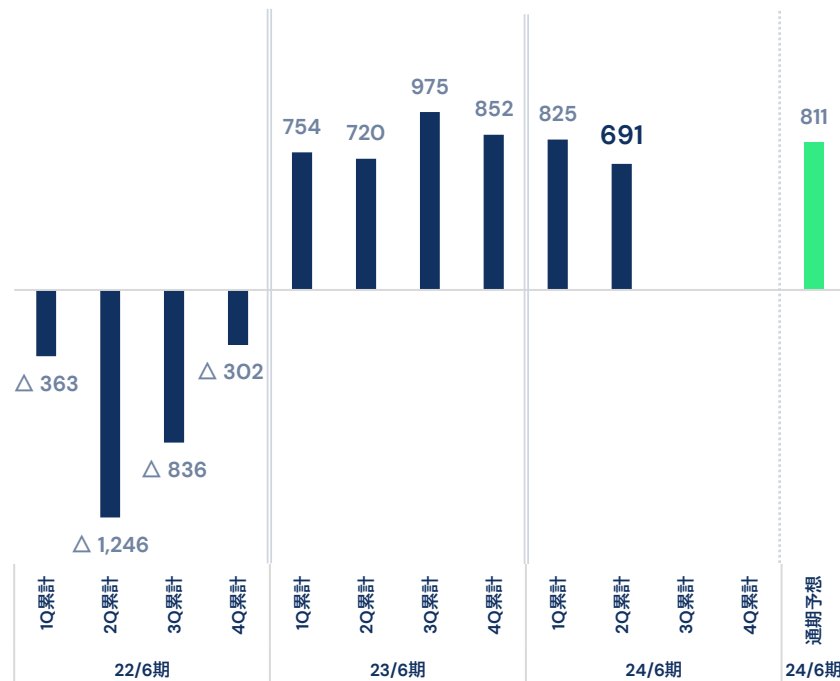
単位:エンジン基数



※チタンアルミブレード販売枚数÷LEAPエンジン1基当たりのチタンアルミブレード搭載枚数
(販売されたチタンアルミブレードは全て新造エンジンに搭載されたと仮定)

販売されたチタンアルミブレードが搭載されるエンジン1基当たり営業利益

単位:千円



※営業利益÷販売されたチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数
※22/6期、23/6期 1Q~2Qは監査法人の監査意見対象外

主要KPIと当社売上、機体生産量の関係(参考)

当社売上は、A320neoファミリー及び737MAXの生産レートと強い相関関係。機体生産レートと、チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数、並びにチタンアルミブレード売上との関係は下記の通り

注: 数値はイメージ。また、機体やエンジンの生産リードタイムや、それぞれの余剰在庫数により完全には連動せず



貸借対照表

1. 2024年6月期 2Q業績

上場による公募増資、並びに利益計上により、純資産は25.4億円、自己資本比率は38.4%(前期末27.9%)に向上するとともに、ネットDEレシオは0.5倍まで減少。また、現預金は22.9億円と、前期末から5.6億円増加

単位:百万円

	23/6期末	24/6期 2Q末	増減		23/6期末	24/6期 2Q末	増減
資産合計	5,788	6,621	833	負債合計	4,166	4,072	△ 93
流動資産	2,828	3,235	407	流動負債	837	1,021	183
(現金預金)	1,728	2,298	569	(仕入債務)	94	64	△ 29
(売上債権)	497	443	△ 54	(短期有利子負債)	521	585	63
(棚卸資産)	334	318	△ 16	固定負債	3,328	3,051	△ 277
固定資産	2,960	3,386	426	(長期有利子負債)	3,196	2,903	△ 292
(有形固定資産)	2,781	3,217	436	純資産合計	1,622	2,549	927
(無形固定資産)	62	55	△ 6	負債純資産合計	5,788	6,621	833

現金及び預金

新量産案件に対する工場・設備投資△5.9億円があった一方で、営業CFによる資金の増加6.4億円、上場による公募増資に伴う調達7.4億円があったことにより、当2Q末残高は22.9億円と、前期末残高から5.6億円増加

運転資金

材料が無償支給であることから、運転資金は比較的低水準。当2Q末においては、新規受託開発案件の前受金があったこともあり、運転資金は5.4億円と前期末から1.7億円減少

※運転資金: 売上債権 + 棚卸資産 - 仕入債務 - 営業前受金

有利子負債

シンジケートローン等の約定弁済が進んだため、当2Q末は34.8億円と、前期末から2.2億円減少。現預金を除いたNet有利子負債は、当2Q末で11.9億円

※有利子負債: 借入金 + リース債務

自己資本比率/DEレシオ

上場による増資、並びに利益計上により自己資本比率は、当2Q末は38.4%と、前期末から10.5ポイント上昇

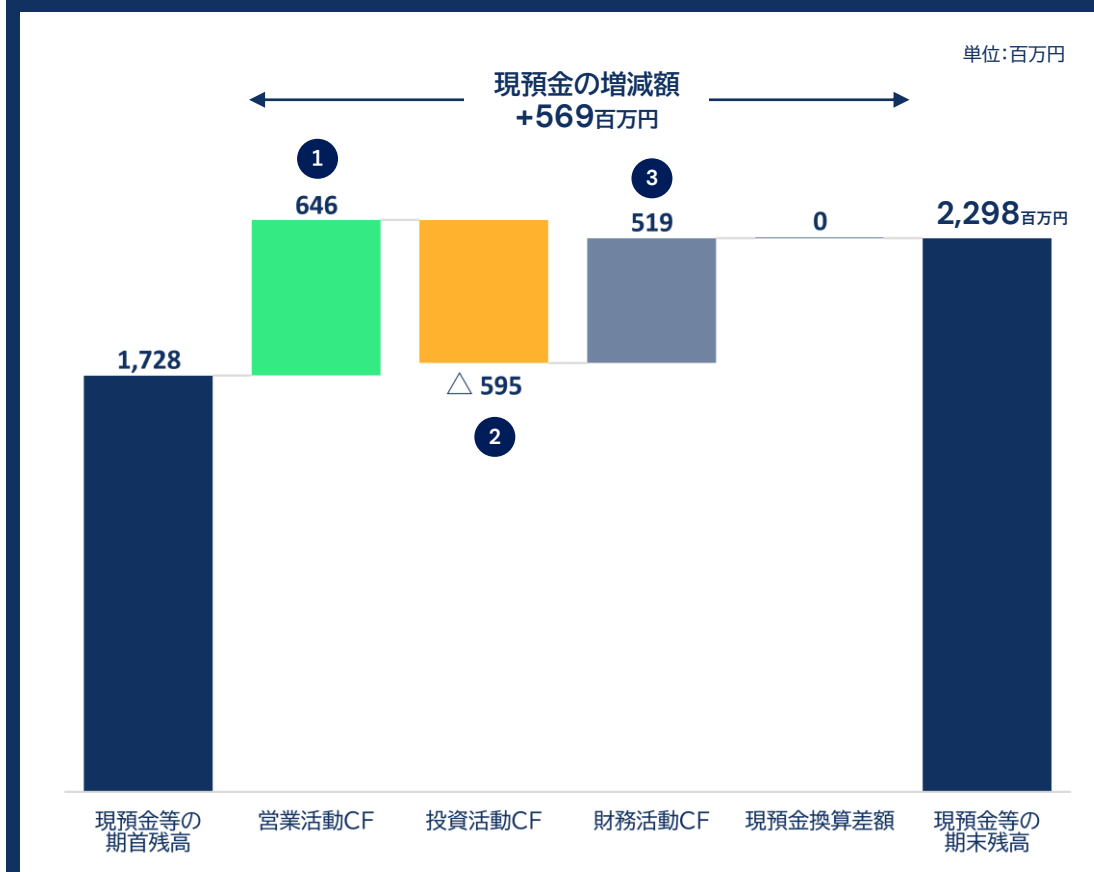
また、Net有利子負債ベースのDEレシオは、当2Q末に0.5倍と、前期末の1.2倍から大きく減少

※DEレシオ: 有利子負債 ÷ 純資産

キャッシュ・フロー計算書

1. 2024年6月期 2Q業績

営業CFは減価償却費が一定規模あることから、利益を大きく上回る+6.4億円。新規量産案件に伴う工場・設備投資により投資CFは△5.9億円となったが、上場に伴う増資等もあり財務CFは+5.1億円となり、現預金は22.9億円と前期末から5.6億円の増加



1 営業キャッシュ・フロー

- 税引前当期純利益 : +172百万円
- 減価償却費 : +207百万円
- 運転資金の減少 : +189百万円 等

2 投資キャッシュ・フロー

- 有形固定資産の取得支出 : △591百万円
- 無形固定資産の取得支出 : △3百万円 等

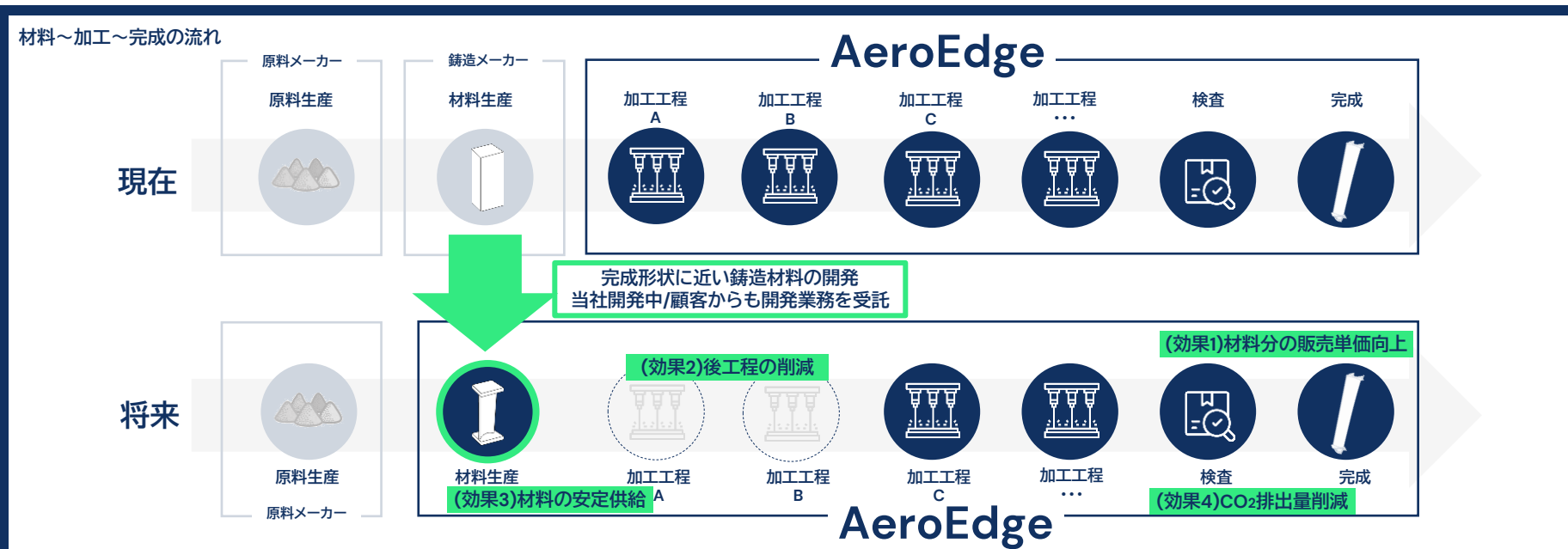
3 財務キャッシュ・フロー

- 上場に伴う株式の発行による収入 : +747百万円
- 長期借入金の返済支出 : △138百万円
- リース債務の返済支出 : △90百万円 等

目次

- 1 2024年6月期 2Q業績
- 2 2024年6月期 2Qトピック
- 3 2024年6月期 通期予想
- 4 事業概要

成長戦略の一つである新材料開発について、当社の技術力が評価され、顧客から開発業務を新規に受託。主に当事業年度の下期業績に寄与する見込み



新材料開発成功により期待できる効果

1. 加工のみでなく、材料供給も取り込むことによる付加価値向上(売上増)
2. 完成形状に近い材料生産による、その後の加工工程の削減(コスト減)
3. 材料一社依存からの脱却による材料の安定供給と安定生産
4. 国内でのサプライチェーン完結によるCO₂排出量の削減

現在の進捗・今後の取組方針

- 試験鋳造炉を用いた試作を重ね、課題の抽出を実施
- 独自の工法による材料プロセスの妥当性は検証が完了
- 事業化に向けた歩留まり向上、コスト低減策の検討に着手
- 2026年度～2027年頃の量産開始を目指す

積層造形(Additive Manufacturing、3D Printing)で製造した鉄道車両の部品供給に関して九州旅客鉄道株式会社と取引基本契約を締結。収益貢献には時間が必要ではあるものの、中長期的な積層造形技術を活用したビジネスの拡大を目指す

従来の構造的課題を解決するために

鉄道産業での ステディ内容	在庫把握	・在庫期間や部品価格の情報分析 ・財務への影響評価
	製品データの 再構築	・リバースエンジニアリング ・サプライチェーンスリム化を狙った再設計 (部品統合) ・データベース化 ・知的財産管理
	AM条件の開発	・AM設備選定、条件の開発 ・機械加工、品質保証など後工程の検証 ・知的財産管理



AMの 価値	生産	設計
	✓ 分散型製造 ✓ オンデマンド対応可 ✓ デジタル製造	✓ サプライチェーンスリム化 ✓ 機能向上 ✓ 材料歩留まり改善

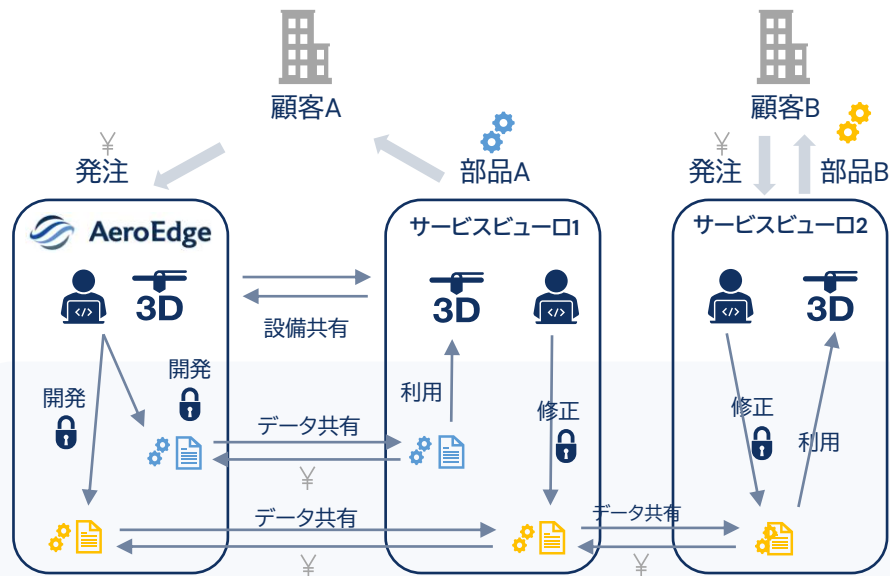
主な内容

- AM(3D Printing、積層造形)によって製造されたメンテナンス部品を当社から供給することを目的として、JR九州と鉄道車両部品を含む製品を供給するための基本契約を締結
- 鉄道車両のメンテナンスのための交換部品は一般的に多品種少量となるが、従来型の製造方法では金型や治具が必要。一方で、AMは設計の自由度が高く、納期やコスト、また環境面においても優位
- AMを活用したメンテナンスパーツの供給が実現した場合には、JR九州の鉄道運行のさらなる安定化、サプライチェーンの簡素化及び部品調達コスト低減に貢献

現在の進捗・今後の取組方針

- AM適用部品の選定プロセスにおいては、従来の鋳鍛造素材からの機械加工による製造法とのコスト比較検証、リードタイム検証等を実施し、総合的な評価を実施
- 動力部品を供給済みであり、実機試験にて評価後、実運用に移行する予定
- AMのさらなる適用部品拡大に向けてJR九州と部品選定や評価方法につき議論を加速

積層造形による分散製造プラットフォーム構築を目指し、米シリコンバレーに拠点を置く3DOS社と業務提携契約を締結。収益貢献には時間が必要ではあるものの、積層造形技術を活用したビジネスモデルの構築を目指す



プラットフォームにより、製品の設計権や造形条件といったノウハウを保護しつつ、AM装置(3Dプリンター)は共有し、プリンター所有者とユーザーがwin-winとなるAMエコシステムの発展を目指す。

主な内容

- 本業務提携契約は、米3DOS社が開発・提供するAM(3Dプリンティング)における分散製造プラットフォームの、日本における市場開拓が目的
- 本分散製造プラットフォームは、1)クラウド経由でAM装置にプリントを指示、2)クラウド上でAM装置の稼働状況を監視、3)プリントされる製品の3Dモデル等の技術情報をブロックチェーン技術によって保護、が可能

現在の進捗・今後の取組方針

- 自社内で保有する樹脂AM装置複数台を米3DOS社のプラットフォームでネットワーク接続し、リアルタイムモニタリングや遠隔操作の実証実験、造形品の評価等を実施
- 鋳造や鍛造、プレス、溶接のような従来の工法に対し、AMIは市場での認知度、理解度が未成熟でもあるため、AM教育にも重点をおいた活動を実施
- 県内外の自治体、教育機関等への樹脂AM装置設置と米3DOS社によるネットワークの導入の協議
- 1～2年を目処に、STEAM(科学・技術・工学・芸術・数学)教育の一要素として、プラットフォームで運用されるAMを活用した具体的な事業に発展させていく計画

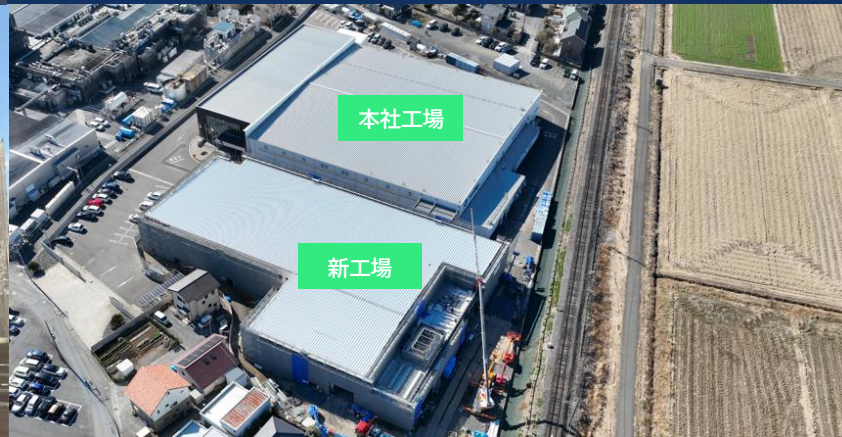
トピック ～新案件に向けた新工場に着工～

受注が見込まれるチタンアルミブレード以外の航空機エンジン部品の新規量産案件に対応するため、新工場建設を着工。24年6月頃に工場完成・設備投資完了予定。25年6月期の量産化・収益化に向けて概ね想定通りに進捗中



<投資概要(予定)>

- 生產品目 :チタンアルミブレード以外の航空機エンジン部品の量産
- 総投資額 :18.8億円
- 投資内容 :新工場、設備
- 投資期間 :2023年7月～2024年6月
- 場 所 :本社工場内敷地(栃木県足利市)



トピック ～ MRO(補修)技術への取組み～

成長戦略の一つとして開発しているMRO(補修)技術が、カーボンニュートラル実現に向けた技術として、リサイクルと製品技術開発の2つの観点から評価され、仏SAFRAN社のホームページにその内容が掲載

内容:チタンアルミ材の切削工程で生じた切粉をパウダー化し、これを独自の積層造形技術によりブレード補修に再利用する資源の循環モデル

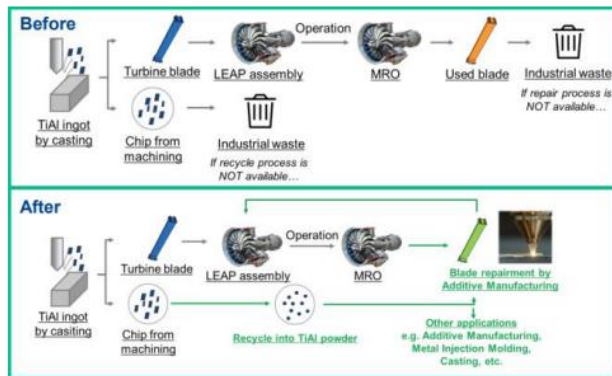


Low carbon
Innovation Awards 2023

CIRCULAR ECONOMY OF TiAl TURBINE BLADE

AeroEdge provides a system to use TiAl powder to repair used blades.

Carbon impact:
176,557 T
CO₂e



- To recycle TiAl, they make powder from chip so they can repair used blade by Additive Manufacturing.
- They reduce the production of new blades for replacement, refining/smelting process of raw materials.
- It reduces cost, waste and consumption of rare metal for TiAl.

The + : Powder used to repair blades is used thanks to Additive Manufacturing but it can also be used in a lot of other applications such as Metal Injection Molding, Casting... This makes it a multi-purpose technology usable elsewhere.

SAFRAN 2023 C2 - Confidential
This document and the information therein are the property of Safran. They must not be copied or communicated to a third party without the prior written authorization of Safran.



目次

1 2024年6月期 2Q業績

2 2024年6月期 2Qトピック

● 3 2024年6月期 通期予想

4 事業概要

2024年6月期通期予想のポイント【前回公表時(23年8月14日)からの変更なし】

3. 2024年6月期 通期予想

●売上高

	前年増減	増減率
3,503 百万円	+582 百万円	19.9 %

●営業利益

	前年増減	増減率
550 百万円	+70 百万円	14.7 %

●経常利益

	前年増減	増減率
600 百万円	+1 百万円	0.3 %

●当期純利益

	前年増減	増減率
551 百万円	△122 百万円	△ 18.1 %

2024年6月期の事業環境と方針

- 1 旅客需要の増加等に伴い、A320neoファミリー及び737MAX、並びに当該機体に搭載されるLEAPエンジンの受注及び生産レートは引き続き拡大し、チタンアルミブレードの需要も拡大見込み
- 2 一方で、航空業界全体では新型コロナウイルスやウクライナ情勢等によるサプライチェーンの毀損からの回復途上であり、引き続き供給能力に課題を抱える
- 3 引き続きチタンアルミブレード需要の拡大に対応する一方で、事業リスクである1社依存からの脱却を目指し、チタンアルミブレードビジネス以外の「量産」案件拡大のための人員採用を積極化する。また、進展が見込まれる材料開発を中心に、研究開発を強化する

2024年6月期の決算予想の概要

- 1 A320neoファミリー及び737MAXの生産レート拡大に伴い、売上高は前期比19.9%増の35.0億円と過去最高を更新見込。航空業界全体での供給懸念から、チタンアルミブレード需要は、上期は前年同期と同水準を想定するが、下期での拡大を見込む。なお、想定為替レートは133円/米ドルに設定。
- 2 研究開発や新規「量産」案件の拡大のための人材採用等、先行投資を拡大するものの、チタンアルミブレード販売拡大により、営業利益は前期比14.7%増の5.5億円を見込む
- 3 前期計上した受取保険金がなくなることにより、経常利益は前期比微増の6.0億円を見込む
- 4 上場による資本金増加に伴う繰越欠損金の50%利用制限、並びに前期に計上した繰延税金資産の反動に伴い、税金負担は大きく増加見込み。その結果、当期純利益は前期比18.1%減の5.5億円を見込む

通期予想の変動要因

航空業界における供給制約による影響

- 航空機並びに航空機エンジンメーカーは需要拡大に伴い生産拡大を計画しているものの、新型コロナ禍等に伴うサプライチェーンの毀損並びに人手不足等による供給課題を抱えています。それに伴い仏SAFRAN社から示される当社への発注見込みも従前と比較して増減幅が多くなっており、直近においても顧客からの当社への発注予想数量が当初想定よりも減少しています。そのため、生産レートが想定通りに拡大しない場合、当社の業績に影響を与える可能性があります。
- 仏Airbus社は、23年7月末にサプライチェーン問題並びに人手不足を理由に24年末までに月産65機という中期目標は見直したものの、26年までに月間75機生産する目標は軌道に乗っていると発表しております。短期的に想定月産レートが変更された場合には、当社の業績に影響を与える可能性があります。

特定取引先及び特定製品依存による影響

- 売上高の大半を特定の取引先及び製品に依存しているため、特定の顧客や製品の受注動向の影響が、そのまま当社の業績に影響を与える可能性があります。
- チタンアルミブレードは安全性の観点から極めて高い品質水準が求められる製品であり、当社は何よりも品質を最優先する方針です。そのため、品質上の懸念事項・確認事項が発生した場合は、出荷を止めてでも品質確認を行うこととなります。当社は特定製品への依存度が高いことから、例え、わずかな期間の出荷停止であっても当社の業績に影響を与える可能性があります。

材料供給元の1社依存に伴う供給遅延による影響

- 現状、材料の供給元が1社であることから、その材料供給がわずかでも遅延すると、生産挽回のためのコスト増や、販売減少による売上の減少等、当社の業績に影響を与える可能性があります。

為替レートの変動による影響

- 当社の売上高の大半は米ドル建てとなっております。一方で、米ドル建て仕入が少ないため、当社の為替感応度は非常に高い水準となっております。具体的には、売上・利益ともに、1円円安に伴い約16~18百万円のプラスとなり、逆に1円円高となると16~18百万円のマイナスとなる見込みです(但し、当社は為替予約等の為替ヘッジを一定割合実施することがあり、その場合は、市場の為替平均水準と比較した影響額は異なる可能性があります)。

繰延税金資産の変動による影響

- 当社は過去の損失計上による繰越欠損金が多く残っております。当該繰越欠損金を考慮した上で、繰延税金資産を将来の課税所得見込に基づき、現時点での合理的な見積もりに基づき計上しておりますが、想定通りの業績を達成できない場合には、繰延税金資産が減少する一方で、業績が安定・向上した場合には、繰延税金資産を積み増す可能性があります。その場合、法人税等調整額が増減することにより、当社の業績に影響を与える可能性があります。

2024年6月期通期予想サマリー

3. 2024年6月期 通期予想

売上高は需要拡大により前期比19.9%増の35億円、営業利益は、新案件に向けた人財投資や材料開発の進展に伴う研究開発費の増加があるが、前期比14.7%増の5.5億円に拡大。当期純利益は前期計上した受取保険金がなくなることで、上場に伴う資本金拡大による法人税等の負担や、前期計上した繰延税金資産の反動により、前期比18.1%減の5.5億円を見込む

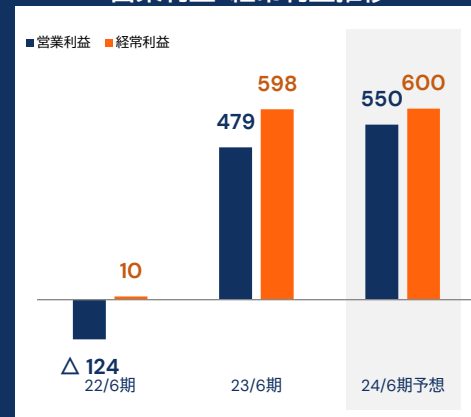
単位:百万円

	23/6期 実績		24/6期 予想			
	金額	売上比	金額	売上比	増減額	前期比
売上高	2,920	100%	3,503	100%	582	+19.9%
チタンアルミブレード	2,810	96.2%	3,333	95.1%	522	+18.6%
その他	110	3.8%	170	4.9%	59	+53.4%
売上総利益	1,204	41.2%	1,427	40.7%	222	+18.5%
営業利益	479	16.4%	550	15.7%	70	+14.7%
経常利益	598	20.5%	600	17.1%	1	+0.3%
当期純利益	673	23.0%	551	15.7%	△122	△18.1%
EBITDA	918	31.4%	986	28.2%	68	+7.4%
平均為替レート	135円		133円		△2円	

売上高推移



営業利益・経常利益推移

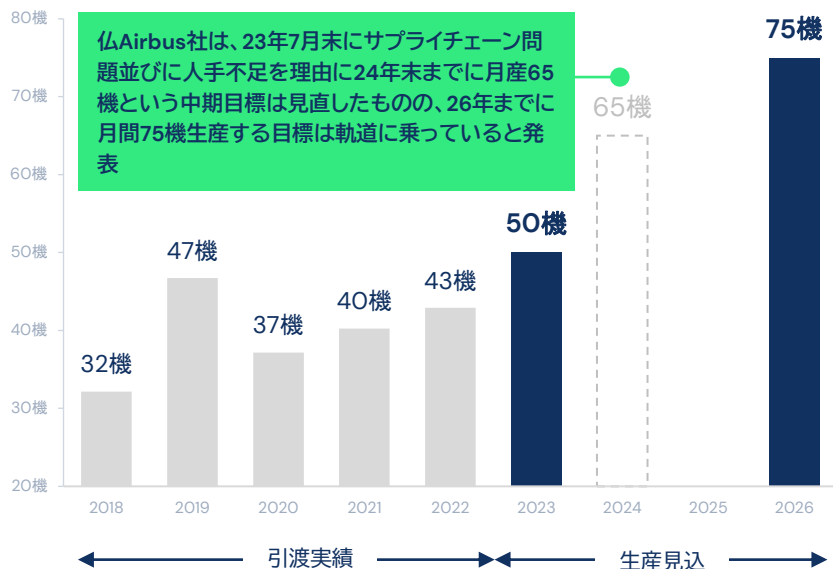


A320neoファミリー及び737MAXは増産見込

コロナ禍やウクライナ戦争等によるサプライチェーンの問題や人手不足により生産レートの短期的な拡大に課題がある一方で、力強い需要増加に対応するため、仏Airbus社及び米Boeing社は、それぞれA320neoファミリー及び737MAXを増産見込み

A320neoファミリーの生産実績/見込(月産)

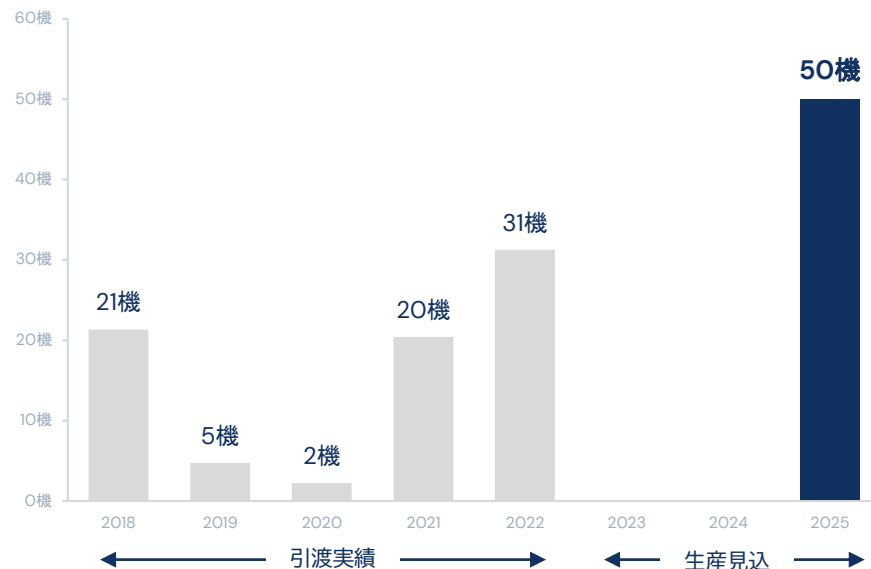
■ A320neoファミリー 生産実績/見込(月産)



出典:引渡実績 仏Airbus社HP等を基に当社作成(年間納入数/12カ月で記載)
生産見込 仏Airbus社プレスリリース(2022/10/28)及びAnnual Press Conference 2023

737MAXの生産実績/見込(月産)

■ 737MAX 生産実績/見込(月産)



出典:引渡実績 米Boeing社HP等を基に当社作成(年間納入数/12カ月で記載)
生産見込 米Boeing社 Conference 2023/2/15

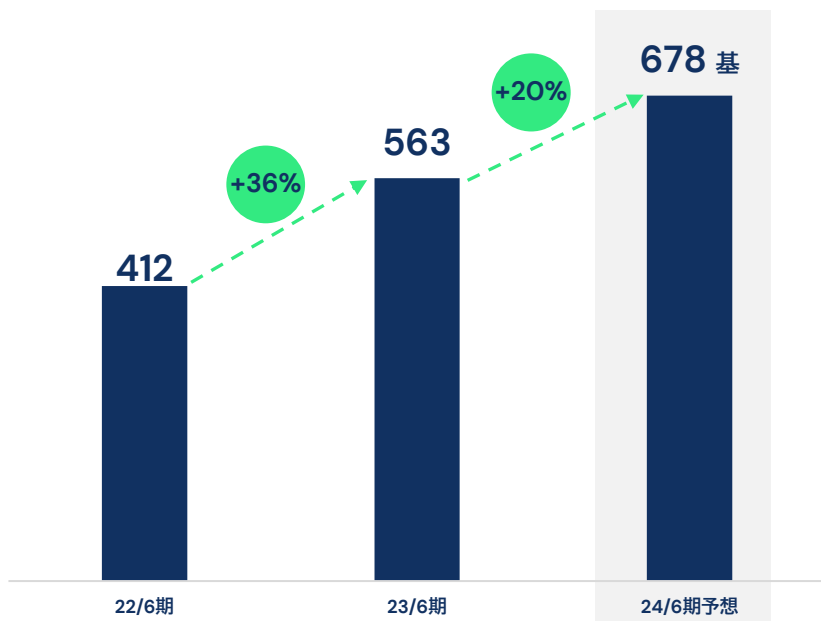
主要KPIの推移

3. 2024年6月期 通期予想

販売枚数増加に伴いチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は前期比20%増の678基
1基当たり営業利益は新規量産案件獲得のための先行投資発生により微減

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

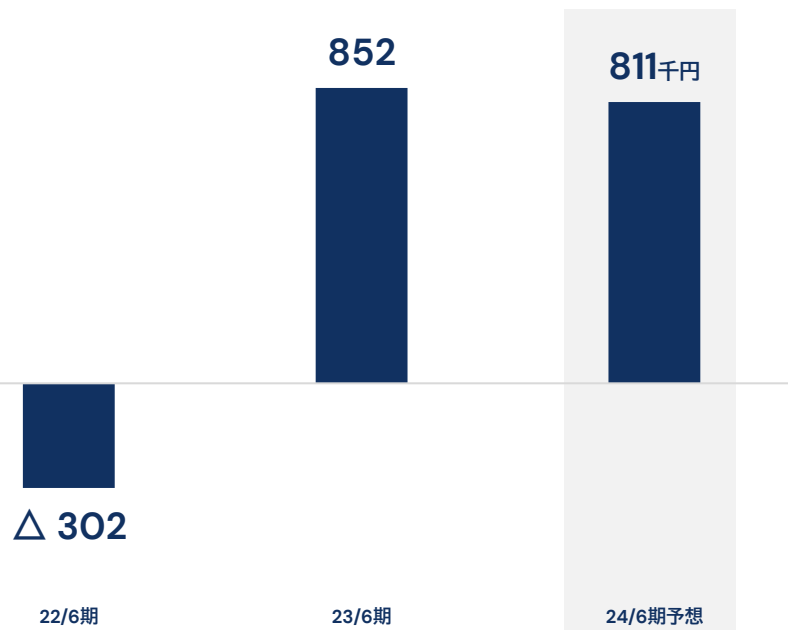
単位:エンジン基数



※チタンアルミブレード販売枚数÷LEAPエンジン1基当たりのチタンアルミブレード搭載枚数
(販売されたチタンアルミブレードは全て新造エンジンに搭載されたと仮定)

販売されたチタンアルミブレードが搭載されるエンジン1基当たり営業利益

単位:千円



※ 営業利益÷販売されたチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

売上高

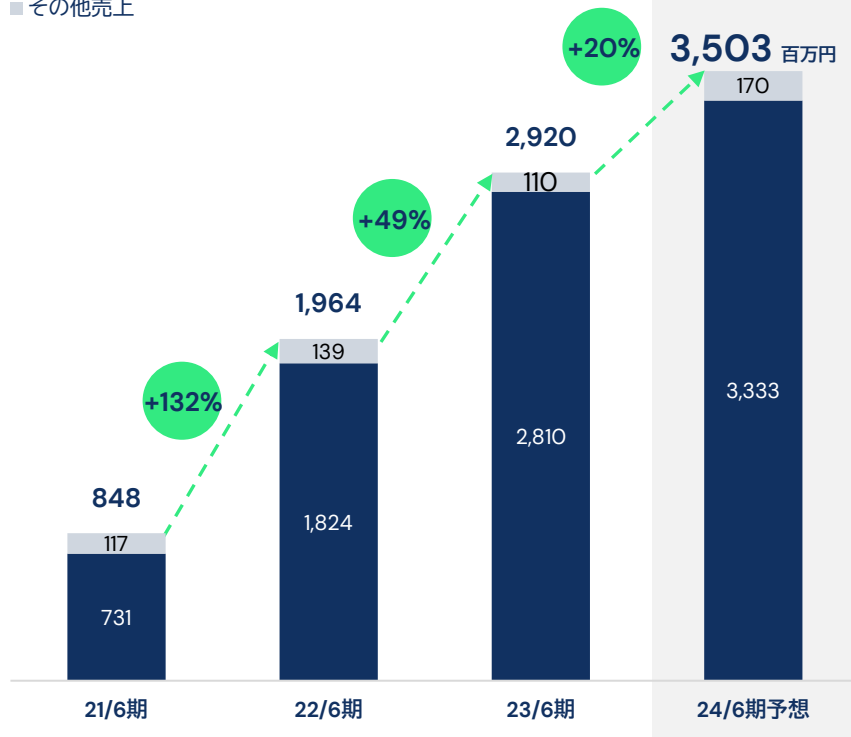
3. 2024年6月期 通期予想

売上高は前期比20%増の35.0億円を見込む。その内、チタンアルミブレード売上は、下期の需要拡大を想定し、前期比19%増の33.3億円、その他売上は、新規量産案件の一部開始により1.7億円を見込む

売上高推移

単位:百万円

■ チタンアルミブレード売上
■ その他売上



チタンアルミブレード売上

- 新型コロナウイルス禍からの回復に伴う旅客需要の増加等に伴い、A320neoファミリー及び737MAX、並びに当該機体に搭載されるLEAPエンジンの受注及び生産レートは引き続き拡大し、チタンアルミブレードの需要も拡大見込み。その結果、売上高は前期比19%増の33.3億円を見込む
- 航空業界全体でのサプライチェーン毀損や人手不足による供給懸念から、チタンアルミブレード需要は、上期は前年同期と同水準を想定するが、下期での拡大を見込む
- 23/6期の平均為替レート(為替予約レート含む)は135円/ドルであったが、24/6期の想定平均為替レートは133円/ドルに設定

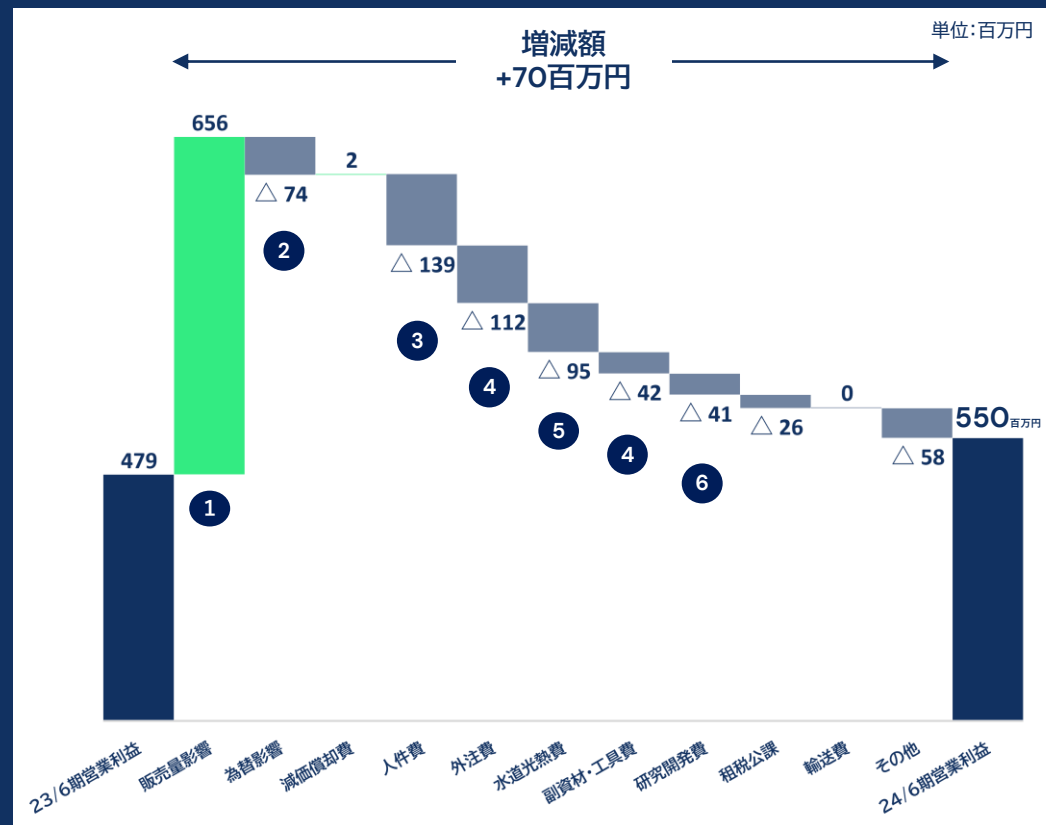
その他売上

- 過去から投資をしてきた「量産」案件が一部開始することを想定し、売上高は前期比55%増の1.7億円を見込む
- 新工場稼働による本格的な売上貢献は、2025年6月期以降を見込む

営業利益の増減要因

前期比円高水準による想定為替レートや、新規量産案件拡大のための先行的な人財採用、新材料開発等の先行投資等によるコスト増加要因がある一方、チタンアルミブレードの需要拡大により、営業利益は前期から0.7億円増加の5.5億円を見込む。なお、航空業界全体の供給制約の影響等から、上期の営業利益は、前年同期を下回るものの、下期で拡大する見込み

営業損益の増減要因



1 販売量増加

販売数量増加に伴う売上増加影響は6.5億円

2 為替影響

想定為替レートは133円/米ドル(前期実績は135円/米ドル)。円高想定による影響は△0.7億円

3 人件費

生産体制の確保並びに新規案件対応を見込んだ先行的な人財投資により大きく増加

4 副資材・工具費・外注費

生産に必要な各種副資材・工具費・外注費は、生産数の拡大に伴い増加。基本的に販売量と連動する形で増加

5 水道光熱費

生産量の増加並びに世界的な燃料費の高騰により、水道光熱費は増加

6 研究開発費

成長戦略の一つでもあるチタンアルミブレードの材料開発の進捗に伴い増加

営業外損益及び経常損益

3. 2024年6月期 通期予想

営業外収益は、保険金入金がなくなり、前期から0.4億円減の1.2億円。営業外費用は、上場に関連する費用の発生により、前期から0.2億円増の0.7億円を想定。その結果、経常損益は前期比微増の6.0億円を見込む

営業外損益及び経常損益

単位:百万円

	22/6期	23/6期	24/6期 (予想)
営業損益	△124	479	550
営業外収益	191	167	123
補助金収入	71	84	119 ①
受取保険金	-	77	- ②
為替差益	113	1	-
その他	7	3	3
営業外費用	56	48	73
支払利息	53	42	45 ③
上場関連費用等	-	-	15 ④
その他	3	5	12
経常損益	10	598	600

営業外収益

① 補助金収入

24/6期は、2020年に採択済の補助金(サプライチェーン対策のための国内投資促進事業費補助金(1次公募分))を入金予定

② 受取保険金

23/6期はサプライチェーン保険(材料や部品の破損による損害発生など航空宇宙分野特有のリスクを補償する保険)の入金あり。24/6期は保険入金予定なし

営業外費用

③ 支払利息

24/6期は、概ね前期同額程度を予定

④ 上場関連費用等

23年7月上場に伴い、24/6期は上場関連費用等を計上予定

法人税等及び当期純利益

上場による資本金増加に伴う繰越欠損金の50%利用制限、並びに前期に収益性向上等を要因として計上した繰延税金資産の反動に伴い、税金負担は大きく増加見込み(前期比1.2億円増)。その結果、当期純利益は前期比△1.2億円の5.5億円を見込む

法人税等及び当期純利益

単位:百万円

	22/6期	23/6期	24/6期 (予想)
税引前当期純利益	10	599	600
法人税、住民税及び事業税 ①	3	3	95
法人税等調整額(※) ②	-	△77	△46
法人税等合計	3	△73	48
当期純利益	7	673	551

(※)△は利益に対してプラス

① 法人税、住民税及び事業税/繰越欠損金

- 22/6期において、繰越欠損金は総額約23億円あるが、24/6期においては、上場による資本金の増加に伴い、繰越欠損金の控除限度額は所得の50%となり、法人税等の支払が発生見込み
- 繰越欠損金は、単年度での利用制限はあるが、その分、長期にわたって活用可能となる見込み

② 法人税等調整額(繰延税金資産)

- 23/6期は、収益性向上に伴い繰延税金資産を初めて計上したため、法人税等調整額をマイナス(利益)計上。24/6期も利益拡大見込により、繰延税金資産は拡大する見込みであるが、前期の反動により、マイナス(利益)額は減少見込み

各種詳細項目(為替レート)

チタンアルミブレードは全て米ドル建て販売であり、24年6月期の想定為替レートは133円/米ドル
1円/米ドル当たりの売上・利益影響額は16～18百万円程度を想定

為替レート

● 想定為替レート

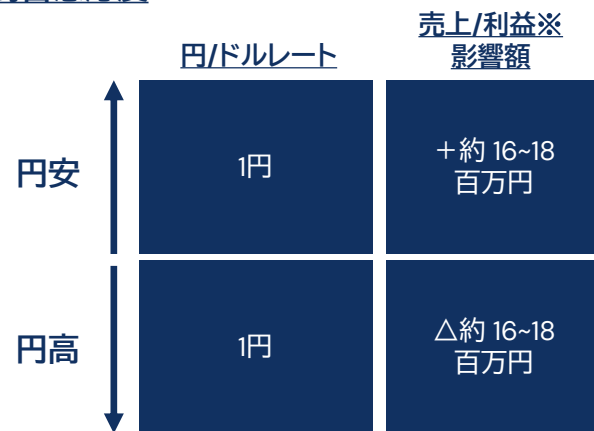
	為替レート (円/ドル)	為替ヘッジ 済残高割合
22/6期 実績	116 ※1	-
23/6期 実績	135 ※1	-
24/6期 想定	133 ※2	約25% ※3

※1 為替ヘッジ実績を含めた取込為替レート

※2 為替ヘッジを考慮しない想定為替レート

※3 2024年6月期ドル建て売上予想に対して、2023年6月期末現在におけるヘッジ済割合

● 為替感応度



※ 売上総利益、営業利益、経常利益、税引前当期純利益

- チタンアルミブレード売上は全て米ドル建て販売。一方で米ドル建仕入が少ないため、為替感応度は高い
- 為替変動の影響をヘッジする目的で、当社はスポットレートより不利なレートとなる為替予約等を一定割合実施することがある

- 23/6期末で実施済みの為替予約等を考慮した前提での為替感応度は1円/米ドルに対して約16百万円～18百万円程度を想定
- 新たに為替予約等を行った場合には、為替感応度は緩和される見込み

目次

1 2024年6月期 2Q業績

2 2024年6月期 2Qトピック

3 2024年6月期 通期予想

● 4 事業概要



AeroEdge

創造性と技術力で感動をもたらす
ソリューションカンパニーへ

LEAPチタンアルミブレード
グローバルシェア

35%

※2023年6月末時点

搭載される航空機の
受注残高機数

1位&2位

※出典：一般財団法人日本航空機開発協会
(2023年5月末時点)

LEAPチタンアルミブレード
グローバル供給企業

Globalで
2社のみ

※2023年6月末時点

契約期間

10年

※2016年-2027年(2年間延長済)

営業利益率

16.4%

※2023年6月期実績

EBITDAマージン

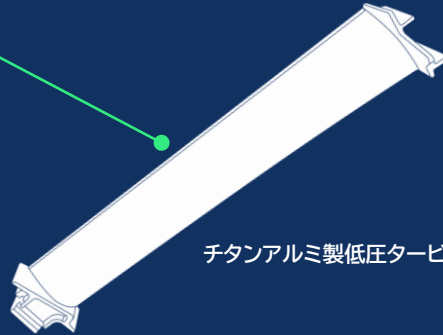
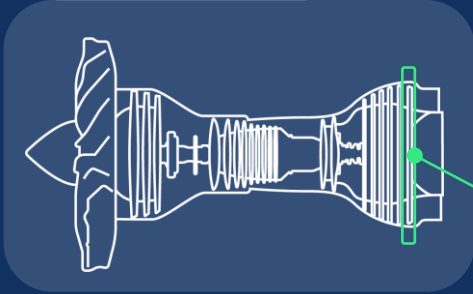
31.4%

※2023年6月期実績

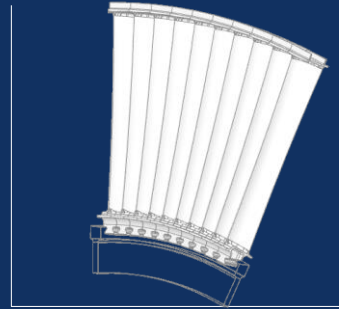
事業内容

仏Airbus社及び米Boeing社が製造する航空機に採用されている、LEAPエンジンの部品であるチタンアルミブレードを量産販売
 当該技術をベースにその他の部品の加工販売、研究開発を推進

航空機エンジン部品(チタンアルミブレード)の加工販売



チタンアルミ製低圧タービンブレード



その他の部品の加工販売



eVTOL(空飛ぶクルマ)の部品



その他の加工部品

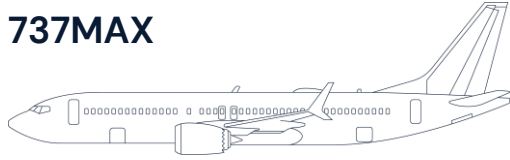


ガスタービンの部品

航空機の生産と連動したビジネスモデル

成長見込みが示されている航空業界に属し、受注残を10年分以上抱える航空機体の生産に連動するビジネスモデル

737MAX



LEAP-1B チタンアルミブレード LPT5

当社シェア

35%

競合A社

A320neoファミリー



PW1100G

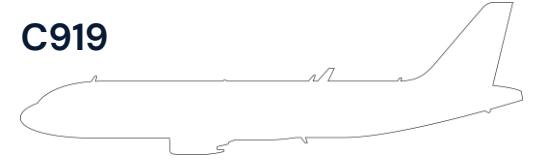
LEAP-1A/1C チタンアルミブレード LPT7

当社シェア

35%

競合A社

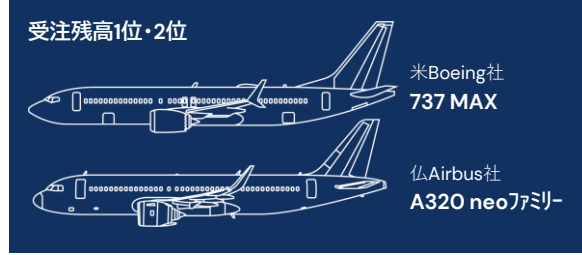
C919



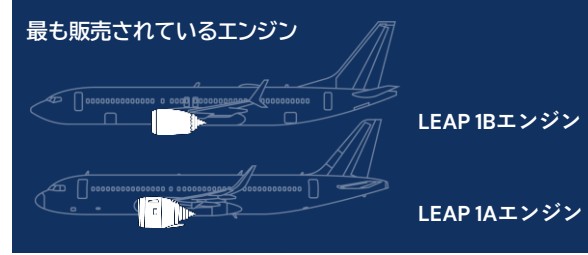
チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種別の生産量に連動。そのため、A320neoファミリー、737MAX、並びにC919の売れ行きが当社の売上に影響。受注残を10年分以上抱える航空機体に連動したビジネスモデル

仏Airbus社・米Boeing社の航空機に採用されているエンジン部品を生産

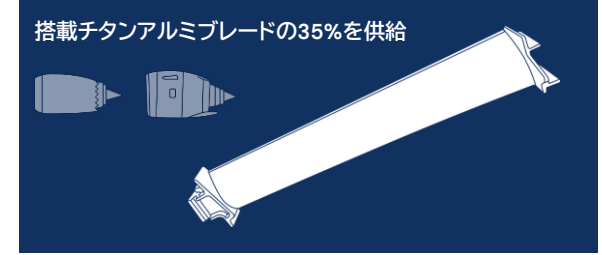
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの35%を仏SAFRAN社に対して2027年までの契約にて供給



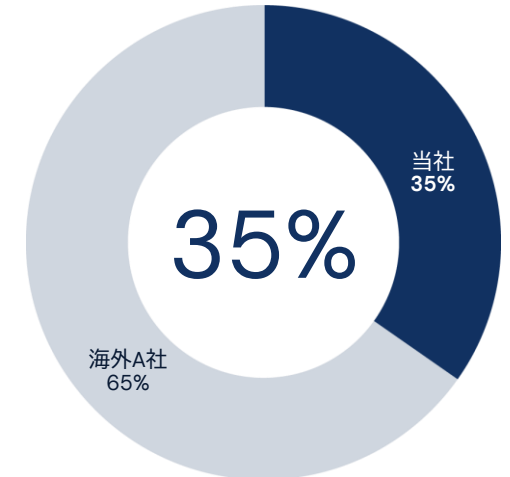
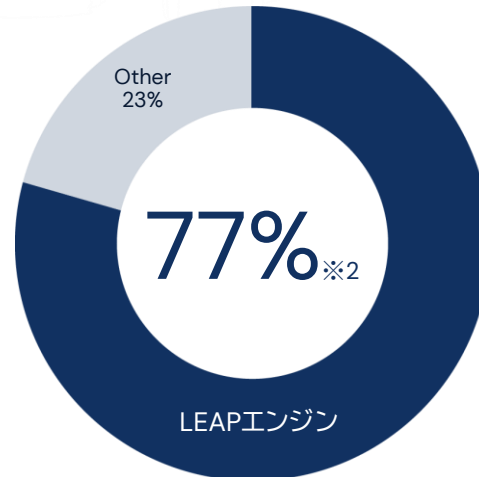
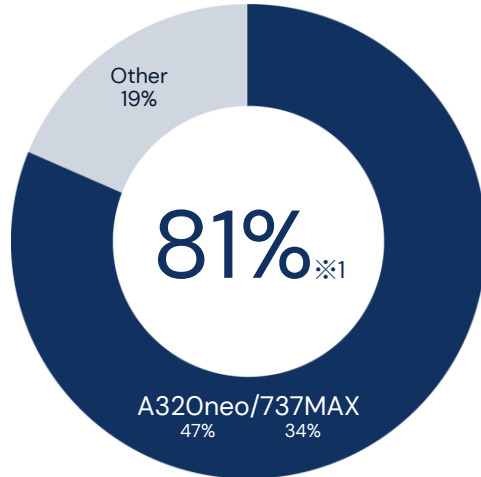
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



A320neoファミリー及び737MAXに搭載されるLEAPエンジンシェア



LEAPエンジン搭載チタンアルミブレードの当社シェア



※1 出典：一般財団法人日本航空機開発協会(2023年3月末時点)

※2 $\frac{737MAX:4,623機 \times シェア100\% + A320neo:6,427機 \times シェア61\%}{737MAX及びA320neoの受注残高機数 11,050機}$

※3 Aviation Week(2021年3月10日)

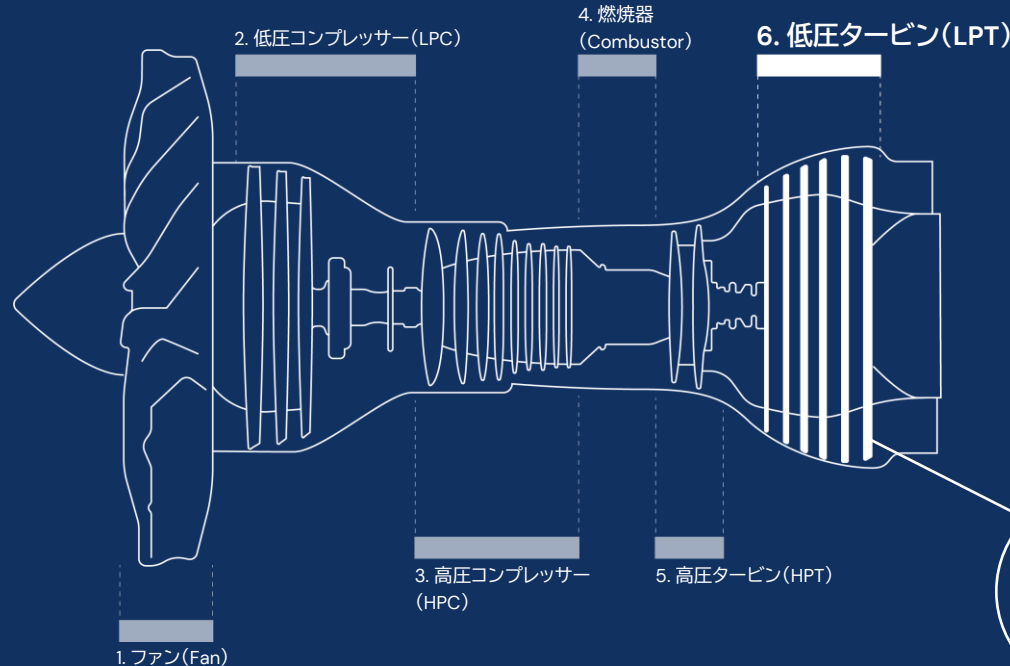
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

当社が製造するチタンアルミブレードは、低圧タービンを構成

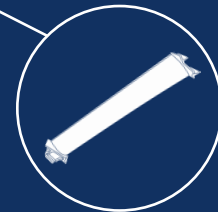
低圧タービンは、その回転により、推進力を生み出すファンを回転させる重要な構成部品

航空機(ターボファン)エンジンの仕組み

ファンが回転することにより吸い込んだ空気を、コンプレッサー(LPCとHPC)で圧縮し、それを燃料と混ぜて、燃焼器で燃焼させる。その燃焼ガスでタービン(HPTとLPT)を駆動させ、その回転力をエンジン中心にあるシャフトを通じて、ファンを回転させることにより、推力を発生させる。



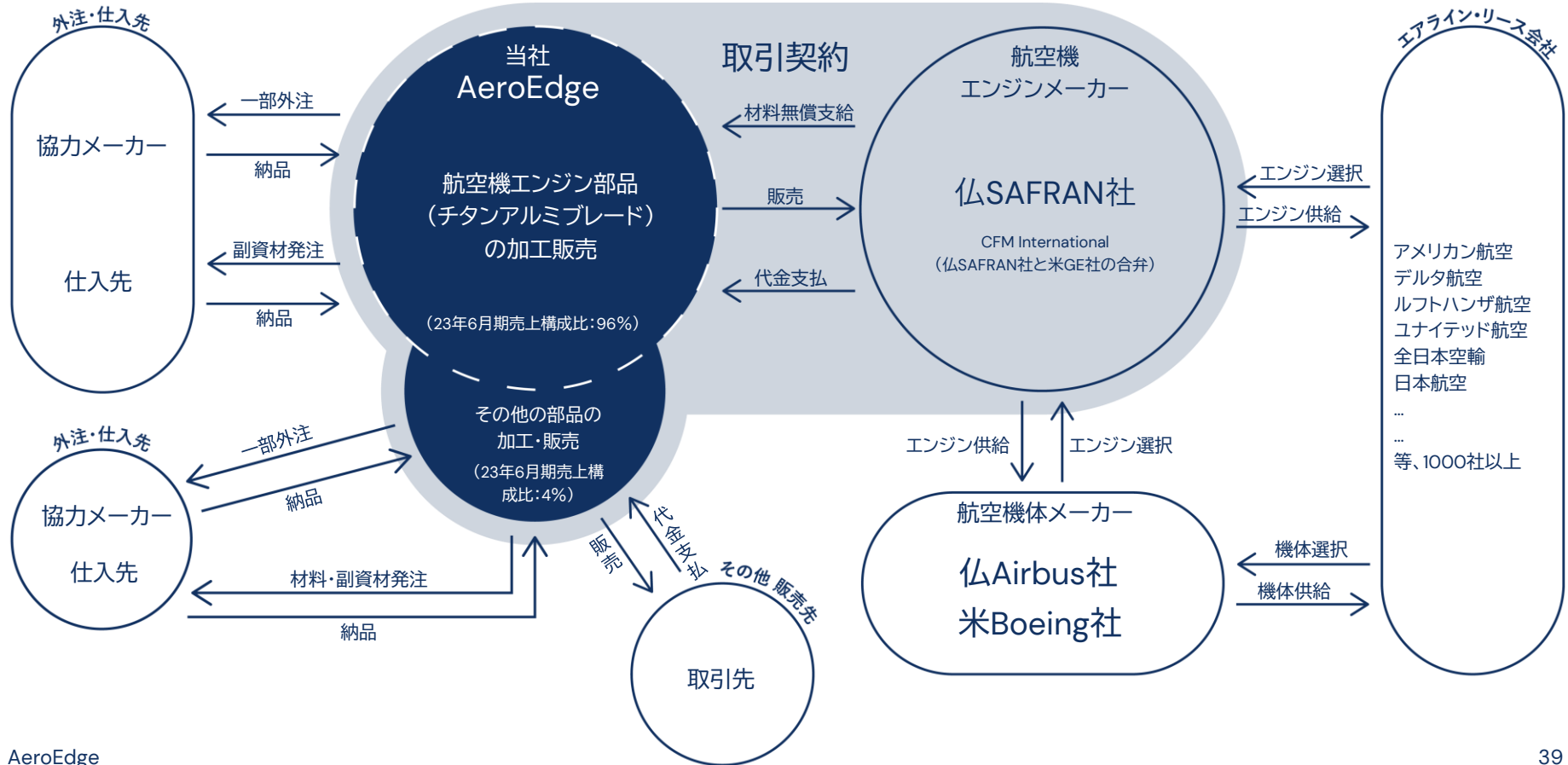
1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧タービンを回転させ、シャフトで繋がった高圧コンプレッサーを駆動する
6. 高温燃焼ガスの力で低圧タービンを回転、シャフトで繋がったファンと低圧コンプレッサーを駆動する



当社は「6.低圧タービン(LPT)」の最も後段に搭載されるチタンアルミブレードを生産

ビジネスモデル

当社の主力製品はLEAPエンジンに搭載されているチタンアルミ製のタービンブレード。主要な販売先は仏航空機エンジンメーカー大手SAFRAN社。SAFRAN社から無償支給される材料を加工し、チタンアルミブレードを量産販売



契約による原則として35%の供給シェア

契約により2027年まで原則として35%の供給シェアを確保。予測しやすく継続性の高いビジネスモデルを構築

チタンアルミブレードビジネスの契約内容

高い技術力を背景に各種取引契約を締結

契約先

仏SAFRAN社
グローバル航空機
エンジンメーカー

契約期間

10年

(2016-2027)
※2年間延長済

競合

当社 35% シェア ↔ A社 65% シェア

取引形態

材料無償支給

販売価格

契約期間において
契約で毎年の販売価格
が明示

※その他契約条項について

- 当該契約において、仏SAFRAN社はLEAPエンジンの生産に必要なチタンアルミブレードの総量の35%分(以下、マーケットシェア)を契約期間中に渡って、原則として一定の価格(取引契約上は2022年6月から2026年まで同一価格、2027年以降は一定額の減少)で、当社に発注することが定められております。但し、同社からは一定期間の発注見込数量が提示されますが、当該見込数量は保証されているわけではなく、確定発注数量は数週間分のみとなり、最低発注数量等も定められておりません。また、当該契約期間終了に伴う更新は自動で行われるわけではありません。
- 当社が(a)契約不履行や破産等した場合、(b)当社の支配株主が同社の競合企業となった場合、(c)LEAPエンジンの事業主体が変更した場合、(d)当社がオフセット取引(特定の顧客に製品を購入してもらう見返りに、特定の部品発注を行うといった取引)を実行する場合、(e)当社とマーケットシェアや地理的条件が同じ前提において、価格・品質・生産体制面で、当社より一定水準以上の優位な競合先が発生した際に、当社が追従できない場合には、当該契約が終了、もしくはマーケットシェアが減少する可能性があります。なお、上記(e)の事象が発生した場合に、同社はマーケットシェアを削減する権利を有する一方で、当該権利を行使することにより、当初のマーケットシェアの一定水準以上を削減する場合は、同社は一定の損害補償を当社に対して行うことが定められております。
- LEAPエンジンの生産が何らかの理由で一時的に中断となった場合は、同社は当社の生産ラインの一時的に中断を要求することができ、その際の経済的保証はないことが定められています。

航空機とエンジン一覧(参考)

仏Airbus社				米Boeing社				
機体種類	エンジン種類※			エンジン種類※			機体種類	
	GE系	PW系	RR系	RR系	PW系	GE系		
↑	A380 (生産停止/ 後継機なし)	GP7200	Trent 900	500席		GEnx	747-8 (生産停止/ 後継機なし)	
				450席				
Wide Body 大型機	A350		TrentXWB	400席	Trent800	PW4000	GE9X	777
				350席				
↓	A330	CF6	PW4000	300席	Trent1000		GEnx	787
				250席				
Narrow Body 中小型機	A320neo ファミリー	LEAP	PW1100G	200席			LEAP	737MAX
				150席				
↓	A220		PW1500G					

出典：仏Airbus社、米Boeing社HP等に基づき当社作成

※GE:米GE社、PW:米Pratt & Whitney社、RR:英Rolls-Royce

本資料の取り扱いについて

- 本資料には、当社に関連する見通し、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現時点での仮定に基づくものであり、当該仮定が必ずしも正確であるという保証はありません。様々な要因により実際の業績が本書の記載と著しく異なる可能性があります。
- 当社は、将来の事象などの発生にかかわらず、既に行っております今後の見通しに関する発表等につき、開示規則により求められる場合を除き、必ずしも修正するとは限りません。
- 当社以外の会社に関する情報は、一般に公知の情報に依拠しています。

IR問い合わせ先

<https://aeroedge.co.jp/ir/inquiry/>

