



# AeroEdge

AeroEdge株式会社  
(東証グロース:7409)

2024年5月15日

## 2024年6月期 第3四半期 決算補足資料

# 目次

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

●売上高

**2,398** 百万円

●営業利益

**454** 百万円

●当期純利益

**419** 百万円

●EBITDA

**765** 百万円

## 事業環境

- 主要製品である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
- 両社ともに、高水準の受注残に対応するため、生産拡大に取り組中。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り、想定通りの生産拡大には一定の時間がかかる見込み
- 737MAXについては品質上の課題に直面。Boeing社は、一定期間、生産拡大をせず、品質課題に取り組む方針を示す

## 3Q業績概要

売上	当初想定をやや下回ったものの、チタンアルミブレード販売増、新材料等の開発業務の受託、円安影響により、過去最高の23.9億円で着地(前年同期比12.4%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加等があったものの、売上増加要因等を起因として、営業利益は当初想定を上回り、過去最高の4.5億円で着地(前年同期比14.9%増)
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ものの、当初想定を上回る4.1億円で着地(前年同期比29.0%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、顧客からの支給材料の品質変化に伴う生産レートの一時的な低下を背景に、当初の通期販売見込数に対して十数パーセント程度が翌期以降にずれ込む見通し
- 一方で、当社の技術開発力が顧客に評価された結果獲得した、新材料等に関する開発業務受託案件が業績に貢献見込み、加えて、円安がプラス影響
- 営業利益は、進捗率が82.7%に達するが、航空機メーカーの生産拡大の不確実性が継続していること、また、支給材料の品質変化への対応により、売上の一部が期ズレとなる可能性があることから、通期業績予想は据置。売上高は、通期業績予想を一部下回る見込み

## 来期以降見通し

- 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、両機種のみ寡占状態であり、供給不足に伴う他機種への需要転換は起こりにくいと想定されるため、中長期的なチタンアルミブレード販売数量の拡大シナリオには変化なし
- 来期については、A320neoファミリーの生産拡大は順調である一方、737MAXの生産拡大は限定的となることを想定し、当社の増収もやや限定的になることを見込む
- また、成長戦略であるチタンアルミブレードの新材料開発、建設中の新工場で量産予定のLEAPエンジン以外の航空機エンジン部品量産の立ち上げ、現在引き合いのある更に別の航空機エンジン部品の量産立ち上げ等を加速する見込み
- 来期は再来期以降の成長加速に向けた準備期間と位置付け、設備投資、人材採用等の先行投資を積極化する見込み

# 24年6月期 3Q 決算サマリー

1. 2024年6月期 3Q業績

チタンアルミブレード販売数量は想定は下回ったものの、対前年同期比では増加。開発業務の受託、並びに円安影響もあり、売上高、営業利益は過去最高で着地

単位:百万円

	23/6期		24/6期			
	3Q累計実績	通期実績	3Q累計実績		通期予想	
	9ヶ月	12ヶ月	9ヶ月	対前年同期増減 (金額) (比率)	12ヶ月	3Q進捗率 (比率)
売上高	2,132	2,920	2,398	+265 +12.4%	3,503	68.5%
売上総利益	883	1,204	1,036	+152 +17.3%	1,427	72.6%
対売上比率	41.4%	41.2%	43.2%		40.7%	
営業利益	395	479	454	+58 +14.9%	550	82.7%
対売上比率	18.6%	16.4%	19.0%		15.7%	
経常利益	503	598	485	△17 △3.4%	600	81.0%
対売上比率	23.6%	20.5%	20.3%		17.1%	
当期純利益	590	673	419	△171 △29.0%	551	76.2%
対売上比率	27.7%	23.0%	17.5%		15.7%	
EBITDA	723	918	765	+42 +5.8%	986	77.6%
対売上比率	33.9%	31.4%	31.9%		28.2%	
減価償却費	327	438	311		-	
平均為替レート(※)	137円	135円	141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

## 売上高

- チタンアルミブレードの販売増加、開発業務の受託、円安により、前年同期比12.4%増、過去最高の23.9億円を着地
- A32Oneoファミリー/737MAXの生産拡大の遅れ、材料品質の変化対応により、チタンアルミブレードの販売数量は、当初想定9割弱で着地

## 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、売上総利益は前年同期比17.3%増の10.3億円

## 営業利益

- 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があったものの、売上総利益増加要因により、前年同期比14.9%増の4.5億円。当初想定に対しても上振れして着地

## 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(0.7億円)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3.4%減の4.8億円

## 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29.0%減の4.1億円

# 業績進捗と季節性

1. 2024年6月期 3Q業績

年度予想に対する進捗率は売上高が68.5%、営業利益が82.7%。チタンアルミブレード販売数量は想定を下回っているものの、開発業務の受託や円安の影響により、利益の年度予想に対する進捗率は想定を上回る

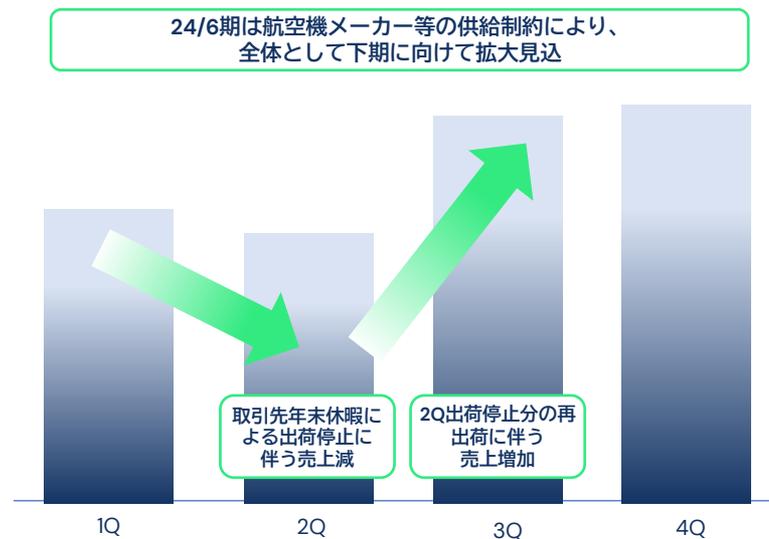
## 業績進捗



- 通期実績/予想に対する進捗率は、前年同期と比較して、売上高はやや下回るが、営業利益は同水準。当初想定に対しては、売上高は未達となったが、営業利益は上回って着地
- 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、4Q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>



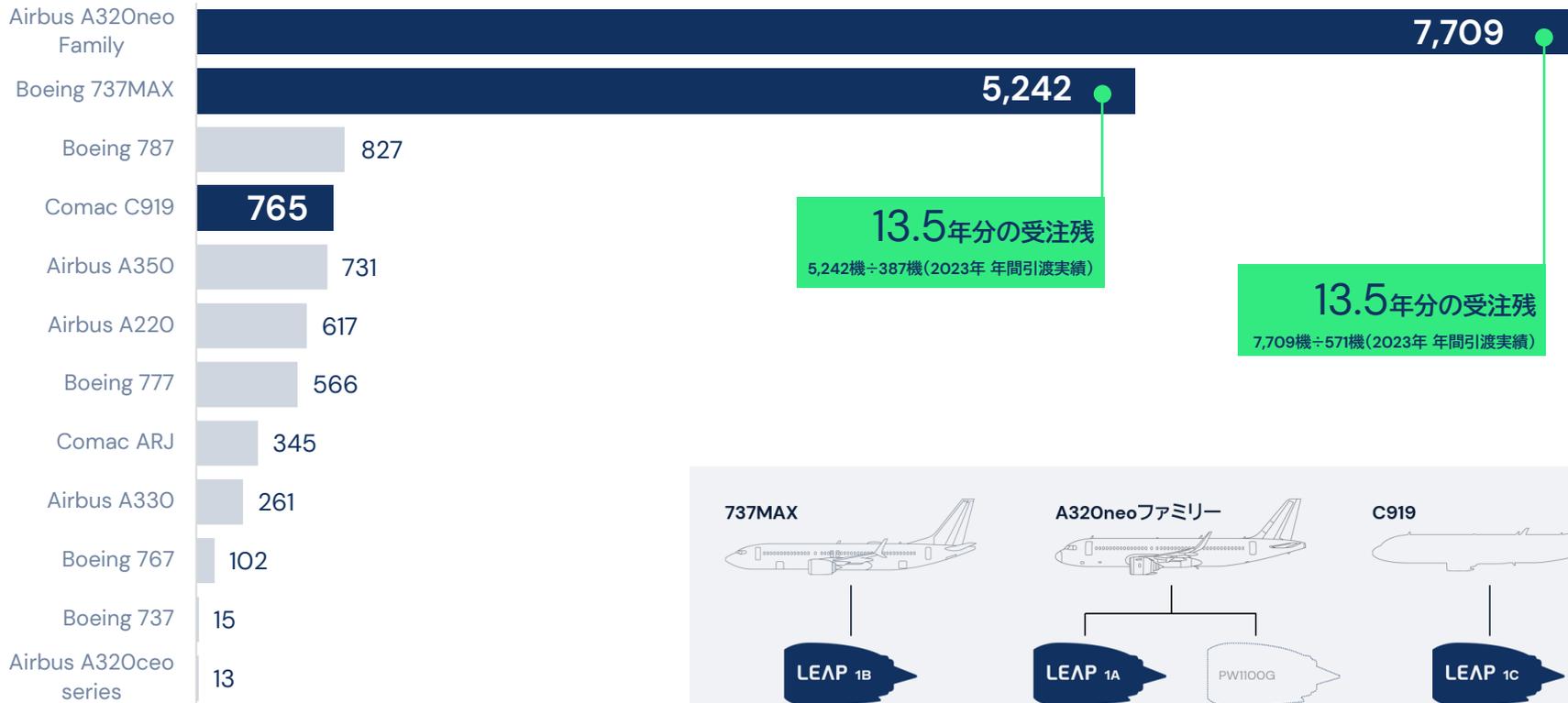
- 海外顧客の年末休暇により2Q末(12月末)の出荷が一時停止。その分、3Qの売上が増加
- 24/6期は、航空機メーカー等の供給制約により、売上高は下期偏重見込み
- 基本的に材料費がなく、一定の限界利益率を確保しているため、売上減少時の利益率低下幅も大きいですが、売上拡大時の利益率改善幅も大きい

# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注残機数)

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(2024年3月末時点)

(単位:機)



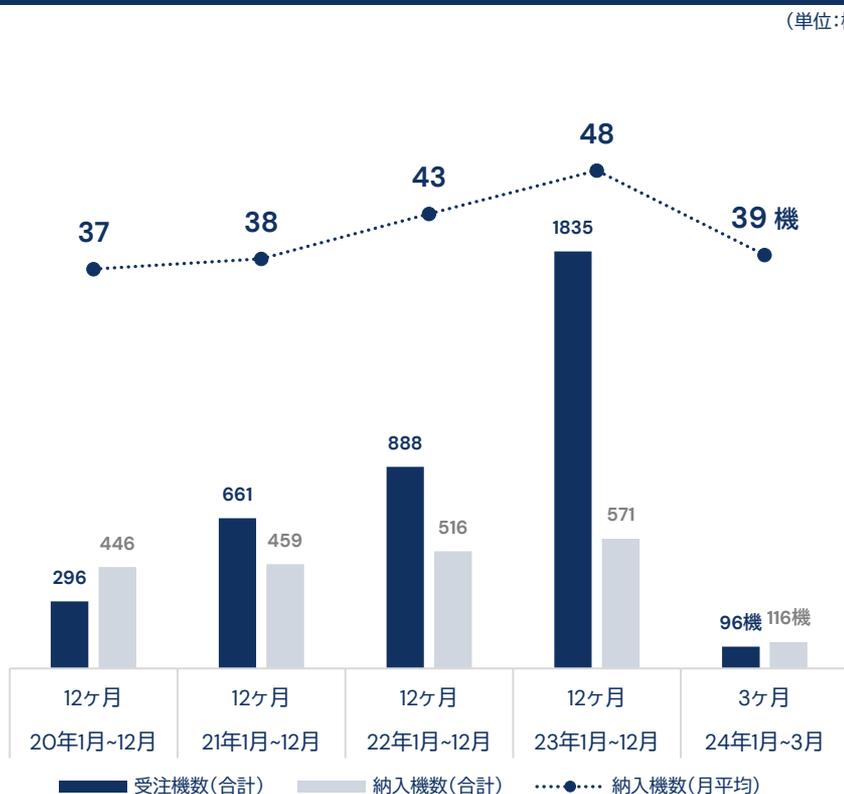
# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注・納入機数)

1. 2024年6月期 3Q業績

A320neoファミリー、737MAXともに、24年1月～3月までの平均月間引渡機数は23年同年水準を下回る。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。生産拡大には一定程度時間がかかる見通し

## A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移

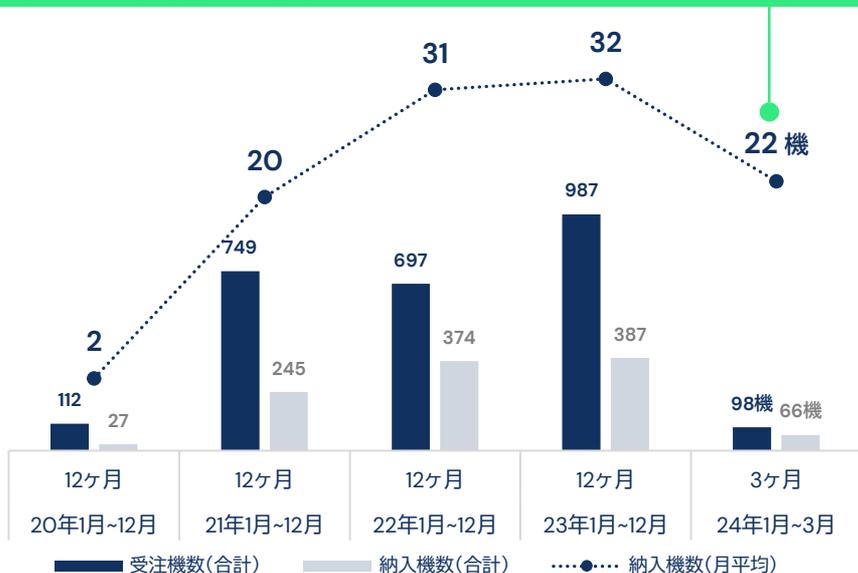
(単位:機)



## 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。737MAXの2023年12月時点の月産生産レートは38機(Boeing社2023年度決算資料)。Boeing社によると、生産レートは2024年前半は38機を下回り、後半に引き上げるが、38機を超えるのはFAAとの取り組み次第となる見込み(Boeing社2024年度1Q決算説明等)。その結果、当社のチタンアルミブレードの販売にも一定期間影響が出る見込み



# 四半期売上高推移

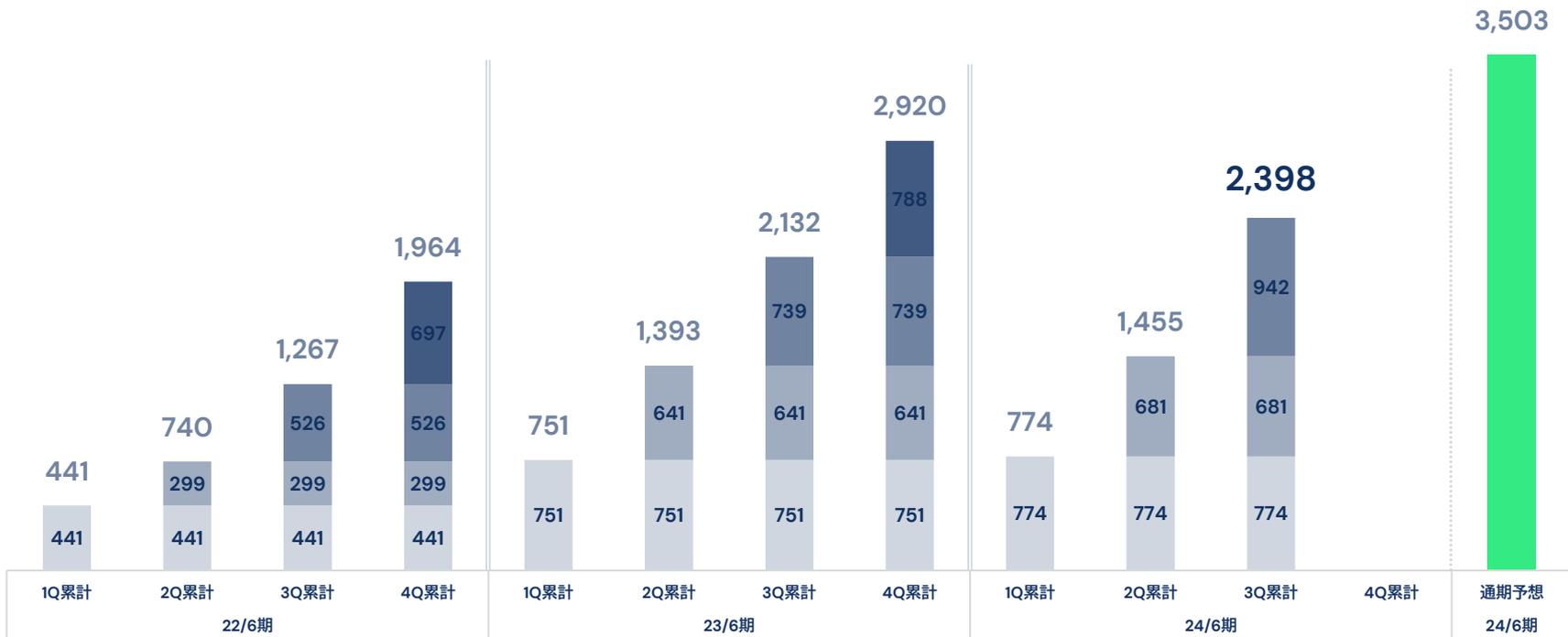
1. 2024年6月期 3Q業績

24/6期3Q累計売上高は前年同期比12.4%増となり過去最高の23.9億円。チタンアルミブレード販売数は当初想定を下回ったが、開発業務の受託、並びに円安が寄与

### 四半期売上高推移

単位:百万円

■1Q ■2Q ■3Q ■4Q



※22/6期、23/6期 1Q-2Qは監査法人の監査意見対象外

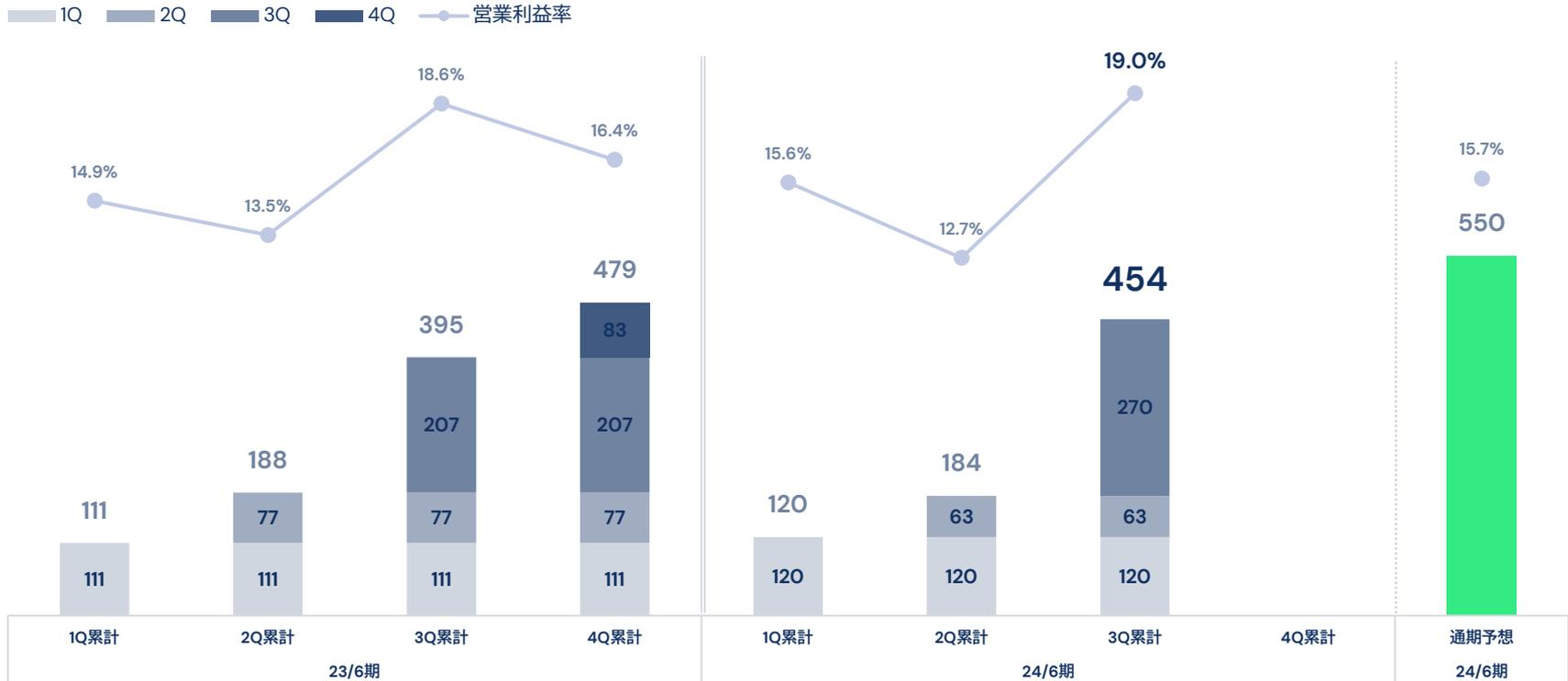
# 四半期営業利益推移

1. 2024年6月期 3Q業績

24/6期3Q累計営業利益は前年同期比14.9%増となり過去最高の4.5億円。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た一方で、開発業務の受託や円安で営業利益率は上昇

### 四半期営業利益推移

単位:百万円

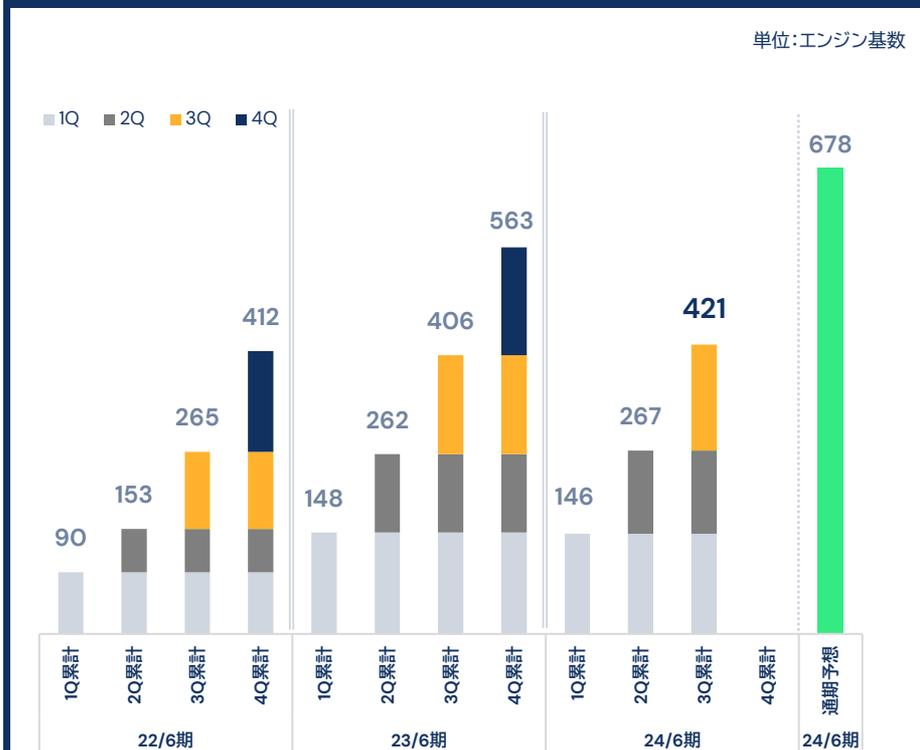


※23/6期1Q-2Qは監査法人の監査意見対象外

# 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421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が増加したものの、新規受託開発や円安により1,080千円と過去最高

## チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数



※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

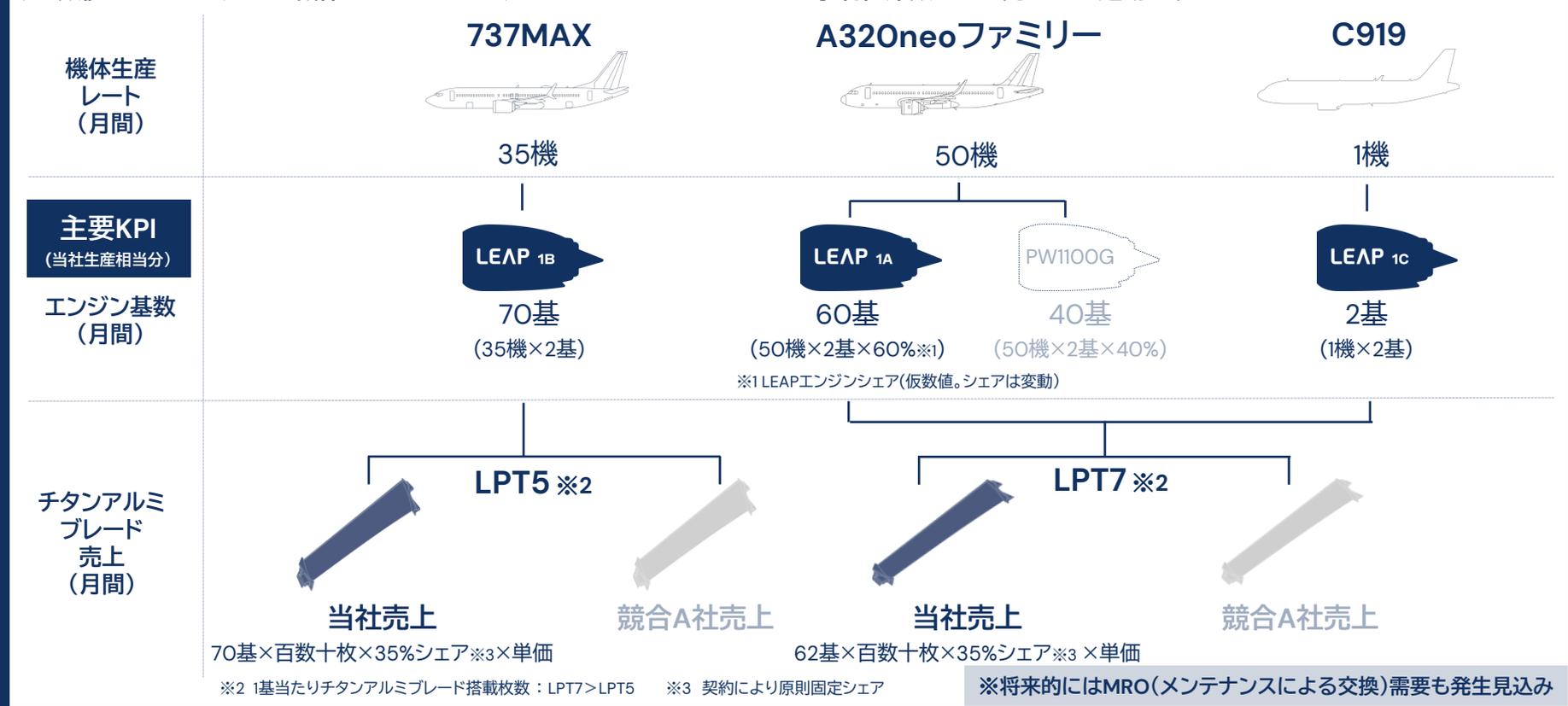


※営業利益÷販売されたチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数  
※22/6期、23/6期 1Q~2Qは監査法人の監査意見対象外

# 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



※2 1基当たりチタンアルミブレード搭載枚数：LPT7>LPT5

※3 契約により原則固定シェア

※将来的にはMRO(メンテナンスによる交換)需要も発生見込み

# 貸借対照表

上場による公募増資、並びに利益計上により、純資産は28.1億円、自己資本比率は41.1%(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19.1億円と、前期末から1.8億円増加

単位:百万円

	23/6期末	24/6期 3Q末	増減
<b>資産合計</b>	<b>5,788</b>	<b>6,835</b>	<b>1,047</b>
流動資産	2,828	2,965	137
(現金預金)	1,728	1,915	186
(売上債権)	497	484	△12
(棚卸資産)	334	337	2
固定資産	2,960	3,869	909
(有形固定資産)	2,781	3,699	918
(無形固定資産)	62	53	△8
<b>負債・純資産合計</b>	<b>5,788</b>	<b>6,835</b>	<b>1,047</b>
<b>負債合計</b>	<b>4,166</b>	<b>4,020</b>	<b>△145</b>
流動負債	837	1,109	272
(仕入債務)	94	98	3
(短期有利子負債)	521	586	64
固定負債	3,328	2,910	△417
(長期有利子負債)	3,196	2,757	△438
<b>純資産合計</b>	<b>1,622</b>	<b>2,814</b>	<b>1,192</b>
運転資金	738	647	△91
有利子負債	3,717	3,343	△374
Net 有利子負債	1,989	1,428	△561
DEレシオ	2.3	1.2	△1.1
Net DEレシオ	1.2	0.5	△0.7
自己資本比率	27.9%	41.1%	13.2%

## 現金及び預金

- 新量産案件に対する新工場・設備投資があった一方で、営業CFによる資金の増加、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3Q末残高は19.1億円と、前期末残高から1.8億円増加

## 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。売上が増加する一方で、当3Q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6.4億円と前期末から0.9億円減少

※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3Q末は33.4億円と、前期末から3.7億円減少。現預金を除いたNet有利子負債は、当3Q末で14.2億円

※有利子負債:借入金+リース債務

## 自己資本比率

- 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3Q末は41.1%と、前期末から13.2ポイント上昇

## DEレシオ

- Net有利子負債ベースのDEレシオは、当3Q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

# 目次

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

# トピック ～新案件に向けた新工場建設状況～

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、新工場を建設中。24年6月に工場完成・設備投資完了予定。25年6月期中の量産化・収益化に向けて取り組み中



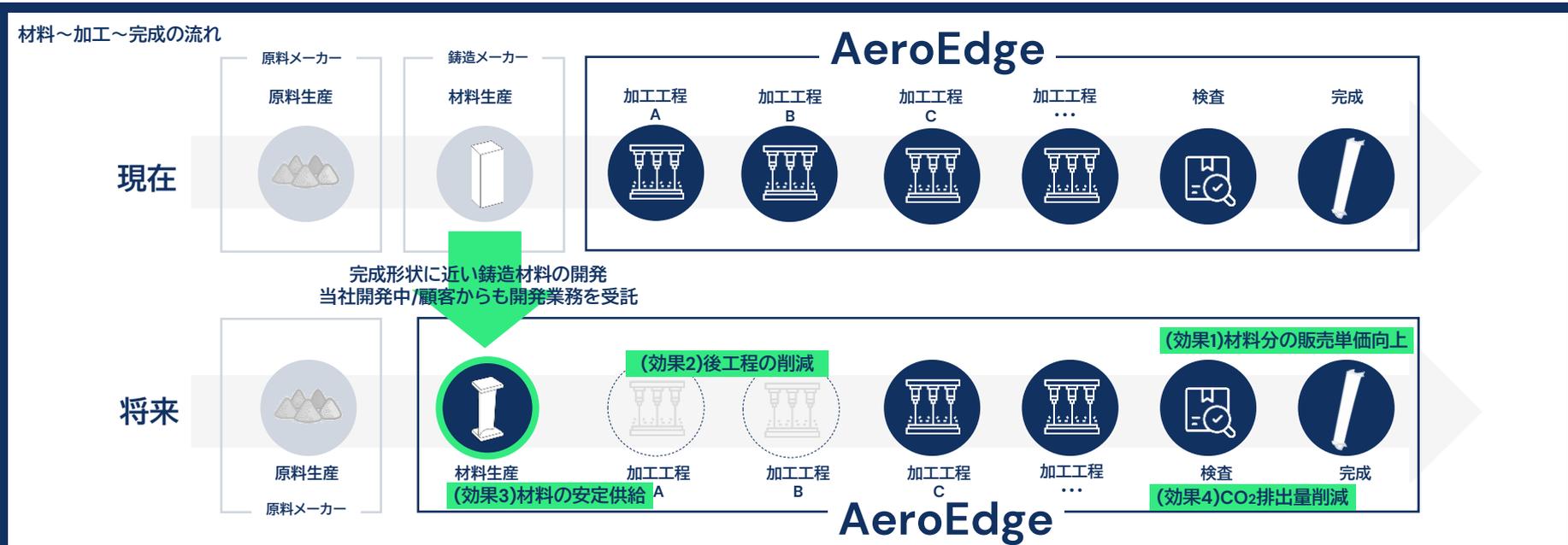
## <投資概要(予定)>

- 生産品目 : 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)
- 量産開始 : 2024年末頃(予定)



# トピック ～新規受託開発案件(2Q同様)～

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	<b>生産</b>	<b>設計</b>
	✓ 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

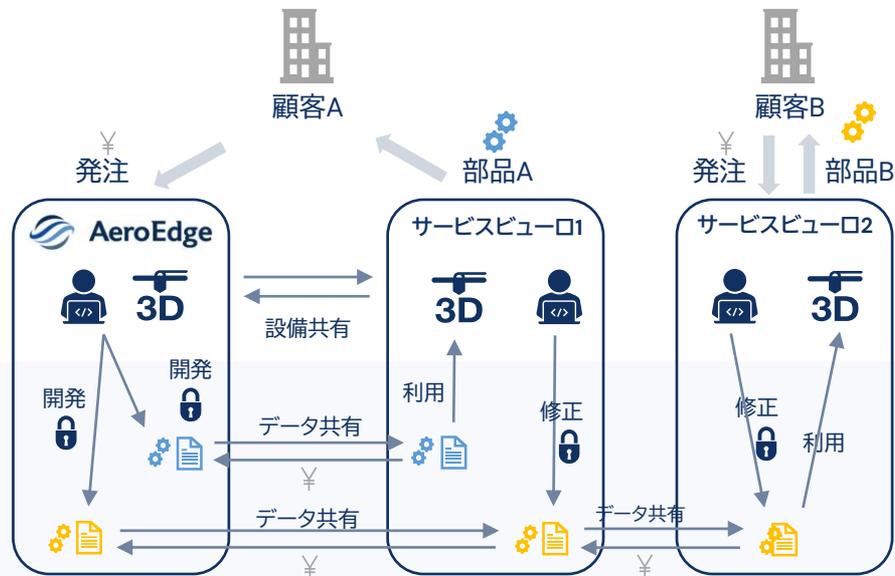
- AM(3D Printing、積層造形)によって製造されたメンテナンス部品を当社から供給することを目的として、JR九州と鉄道車両部品を含む製品を供給するための基本契約を締結
- 鉄道車両のメンテナンスのための交換部品は一般的に多品種少量となるが、従来型の製造方法では金型や治具が必要。一方で、AMは設計の自由度が高く、納期やコスト、また環境面においても優位
- AMを活用したメンテナンスパーツの供給が実現した場合には、JR九州の鉄道運行のさらなる安定化、サプライチェーンの簡素化及び部品調達コスト低減に貢献

## 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

# トピック ～ 米3DOS社との連携(2Q同様) ～

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 ～ MRO(補修)技術への取組み(1Q同様) ～

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



SAFRAN



SAFRAN

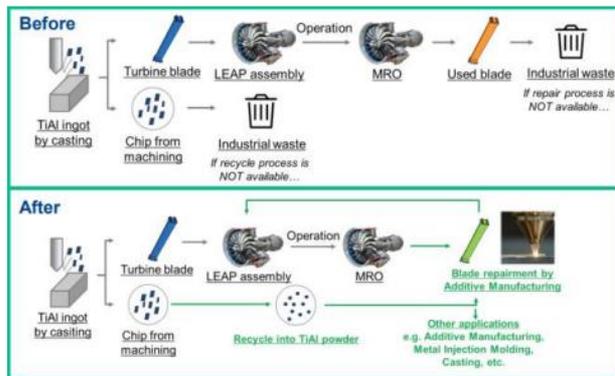


Low carbon  
Innovation Awards 2023

## CIRCULAR ECONOMY OF TiAl TURBINE BLADE

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

**Carbon impact:**  
176,557 T  
CO<sub>2</sub>e



- 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.



SAFRAN

# 目次

1 2024年6月期 3Q業績

2 2024年6月期 3Q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
<b>3,503</b> 百万円	<b>+582</b> 百万円	<b>19.9 %</b>

●営業利益

	前年増減	増減率
<b>550</b> 百万円	<b>+70</b> 百万円	<b>14.7 %</b>

●経常利益

	前年増減	増減率
<b>600</b> 百万円	<b>+1</b> 百万円	<b>0.3 %</b>

●当期純利益

	前年増減	増減率
<b>551</b> 百万円	<b>△122</b> 百万円	<b>△ 18.1 %</b>

## 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

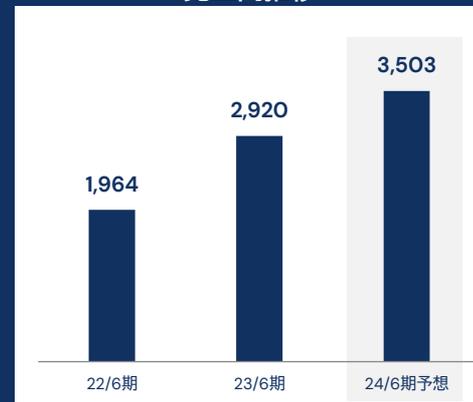
3. 2024年6月期 通期予想

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

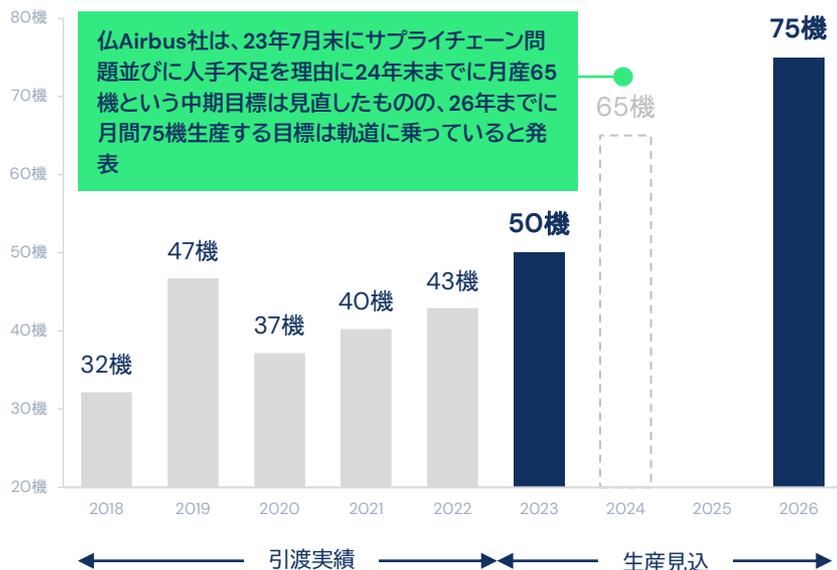


# A320neoファミリー及び737MAXは増産見込

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)

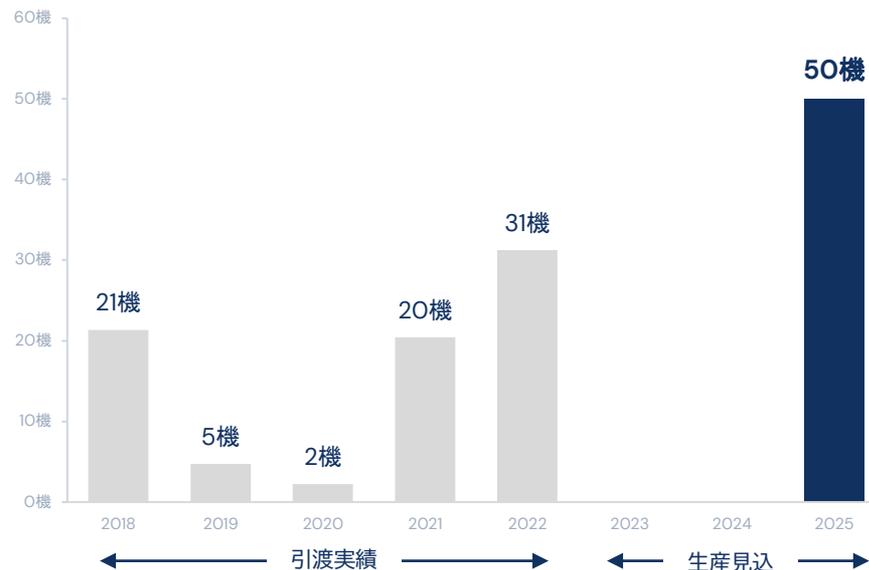
■ A320neoファミリー 生産実績/見込(月産)



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

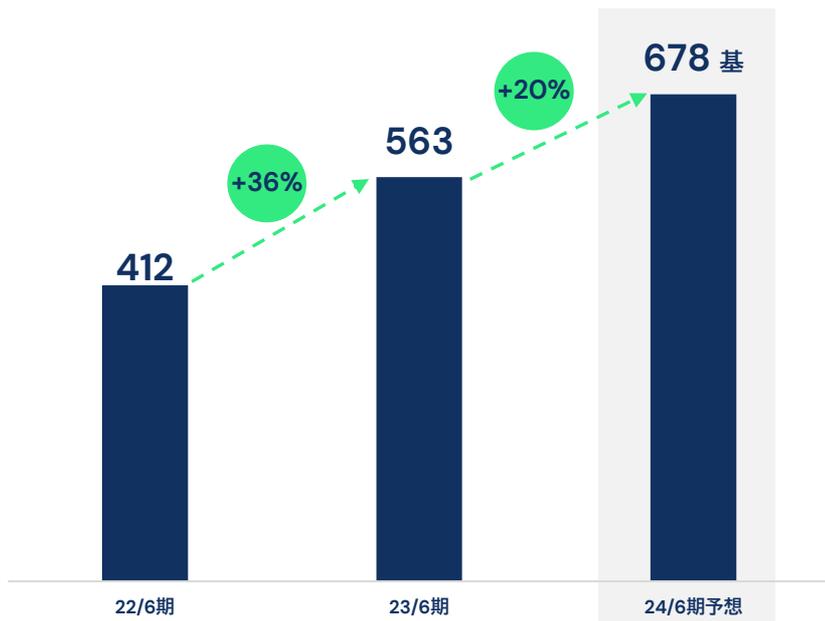
# 主要KPIの推移

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

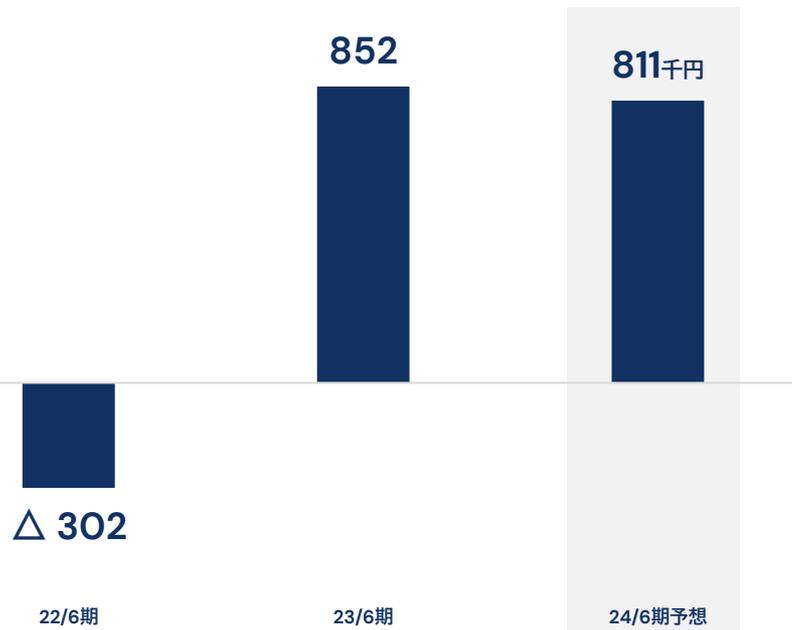
単位:エンジン基数



※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

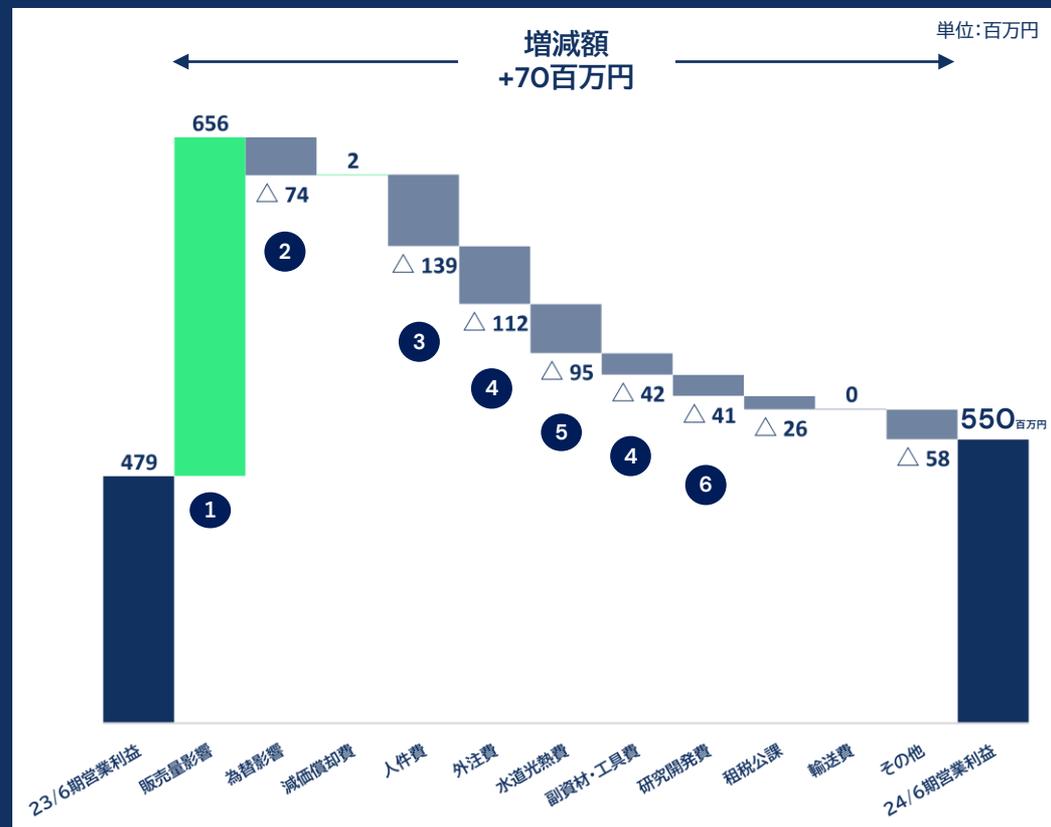
## その他売上

- 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

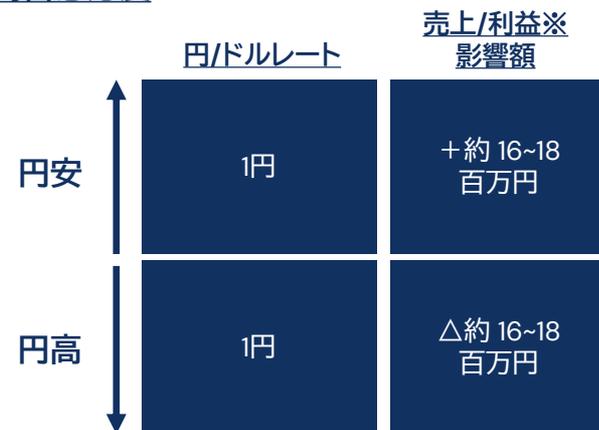
	為替レート (円/ドル)	為替ヘッジ 済残高割合
22/6期 実績	116 ※1	-
23/6期 実績	135 ※1	-
24/6期 想定	133 ※2	約25% ※3

※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 3Q業績
- 2 2024年6月期 3Q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

# ハイライト

LEAPチタンアルミブレード  
グローバルシェア



搭載される航空機の  
受注残高機数



LEAPチタンアルミブレード  
グローバル供給企業



契約期間



営業利益率



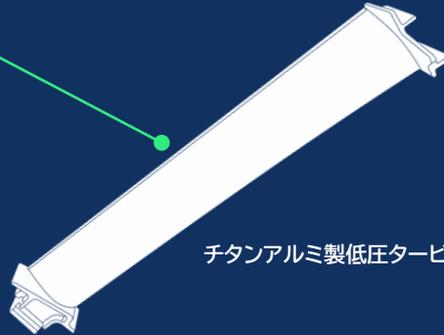
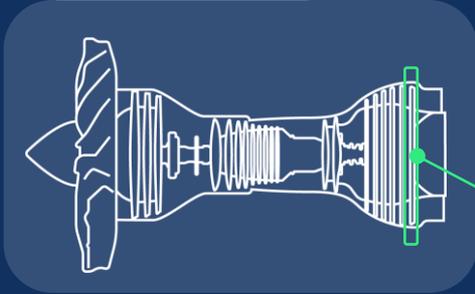
EBITDAマージン



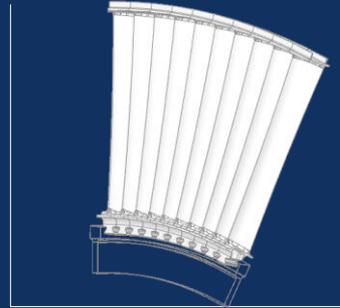
# 事業内容

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

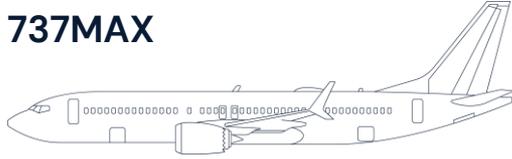


ガスタービンの部品

# 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

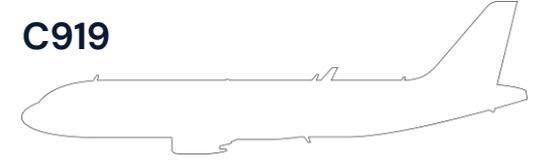
LEAP-1A/1C チタンアルミブレード LPT7

当社シェア

35%

競合A社

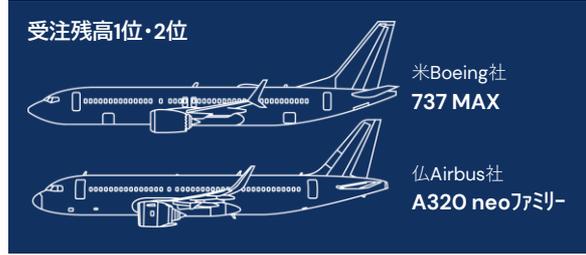
C919



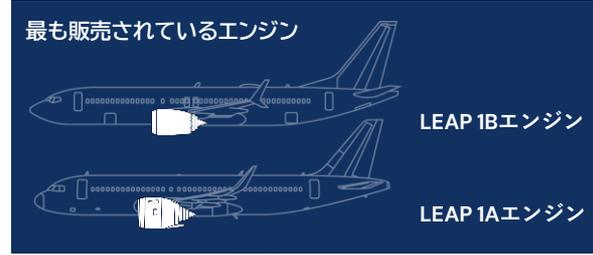
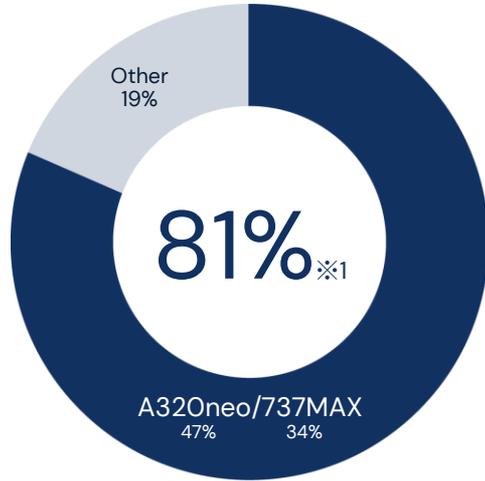
チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種別の生産量に連動。そのため、A320neoファミリー、737MAX、並びにC919の売れ行きが当社の売上に影響。受注残を10年分以上抱える航空機体に連動したビジネスモデル

# 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

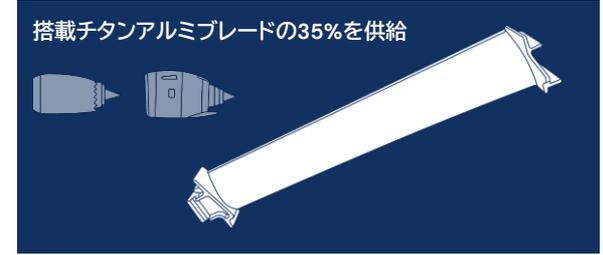
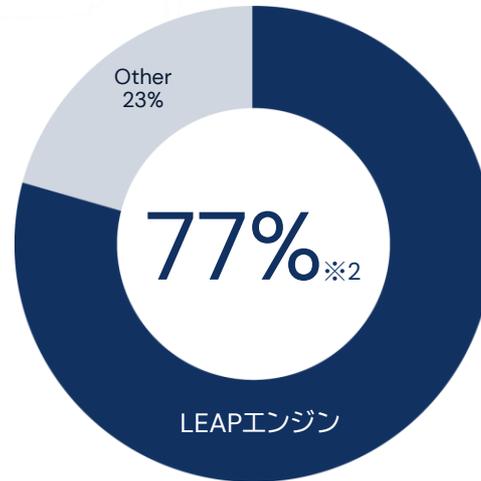
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの35%を仏SAFRAN社に対して2027年までの契約にて供給



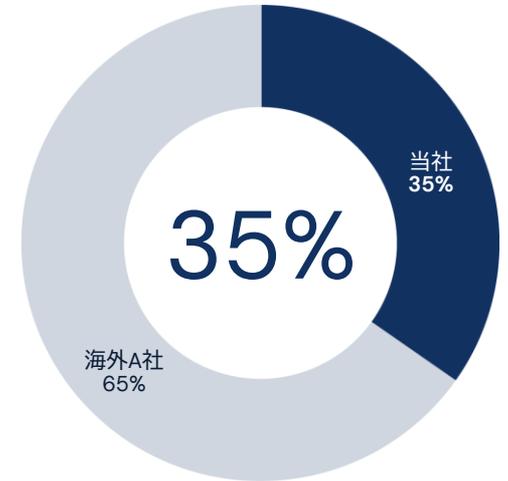
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



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)

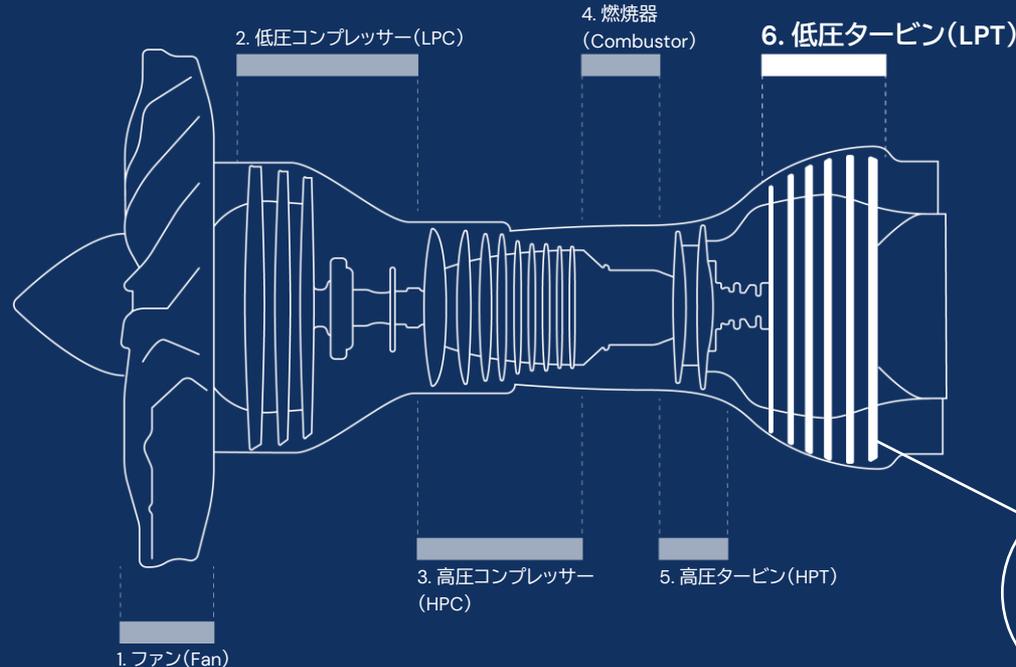
# LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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。



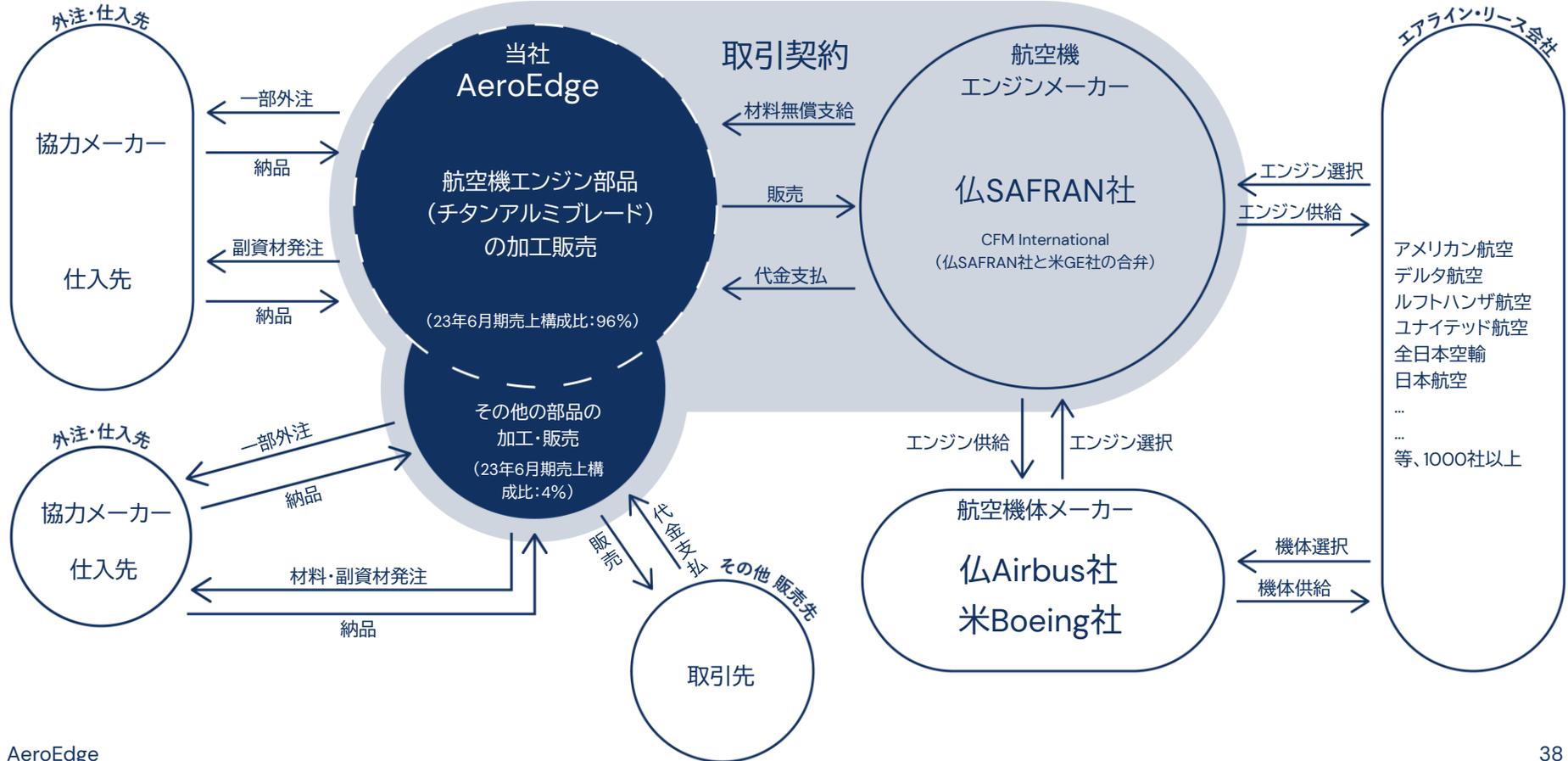
1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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



# 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/>

