



AeroEdge

AeroEdge 株式会社
(東証グロース:7409)

2023年8月14日

2023年6月期 決算補足資料

目次

- 1 会社概要

- 2 2023年6月期実績

- 3 2024年6月期予想

- Appendix



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

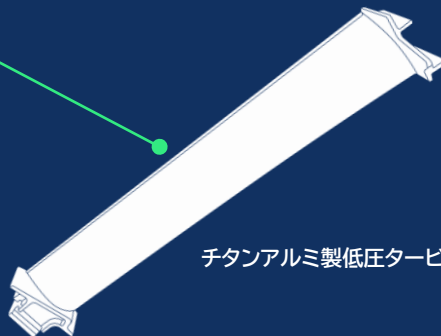
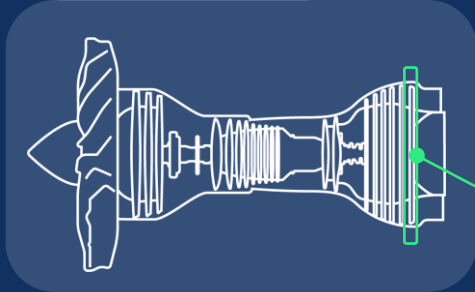
31.4%

※2023年6月期実績

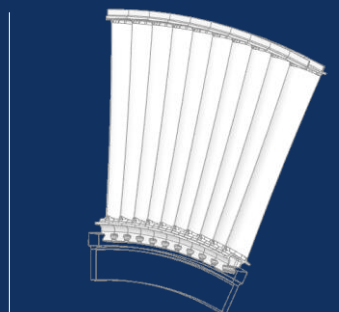
事業内容

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

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



LEAP 1A

PW1100G

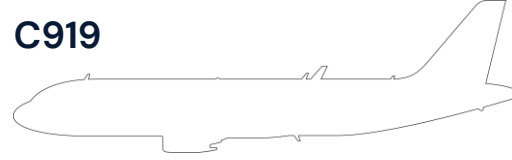
LEAP-1A/1C チタンアルミブレード LPT7

当社シェア

35%

競合A社

C919

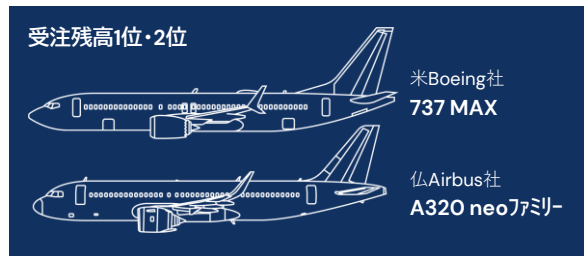


LEAP 1C

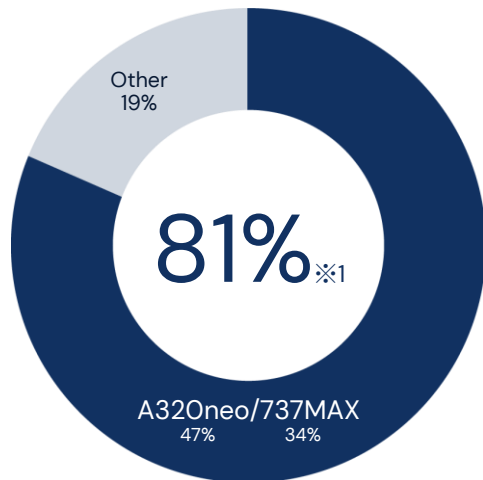
チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種別の生産量に連動。そのため、A320neoファミリー、737MAX、並びにC919の売れ行きが当社の売上に影響。受注残を10年分以上抱える航空機体に連動したビジネスモデル

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

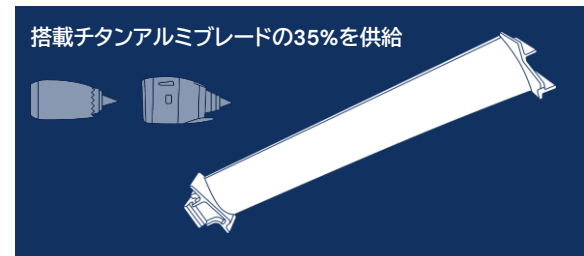
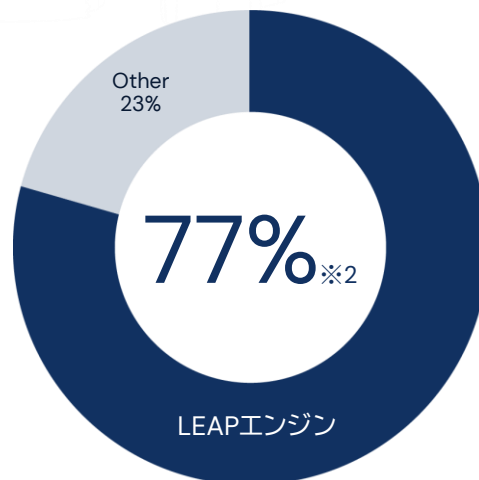
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの35%を仏SAFRAN社に対して2027年までの契約にて供給



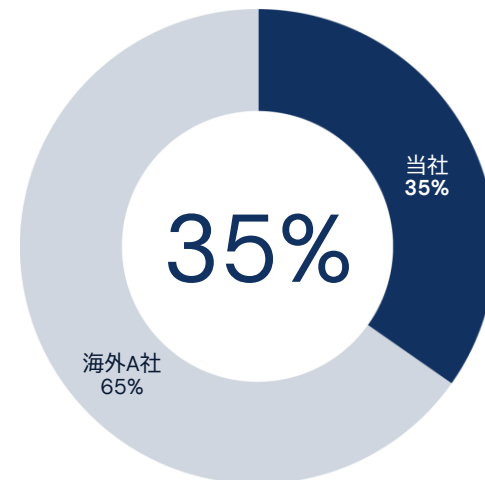
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高における
A320neoファミリー/737MAXシェア



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)

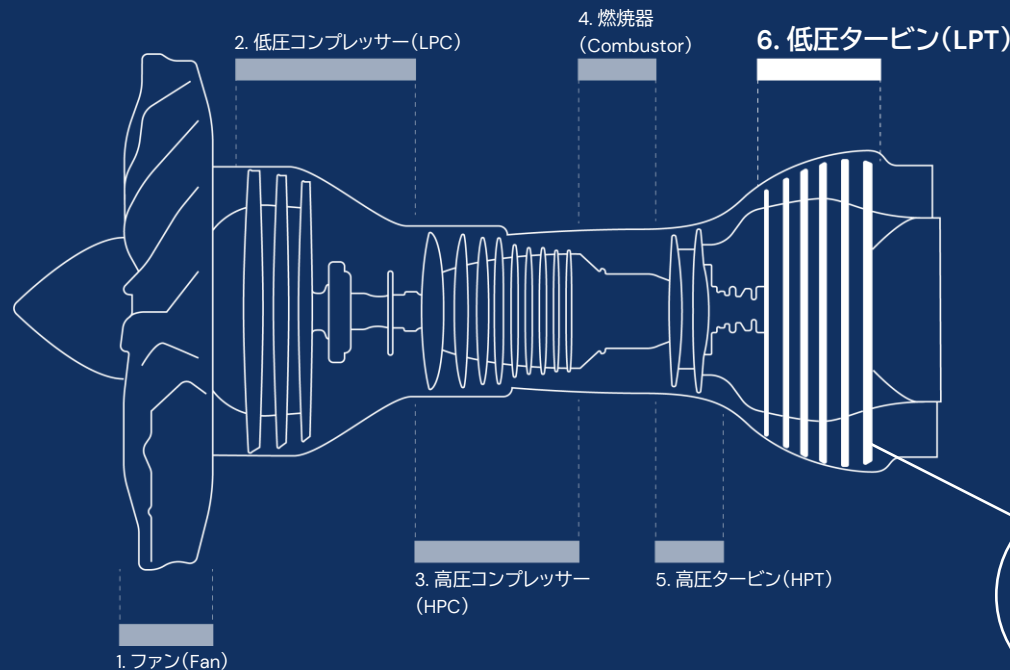
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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

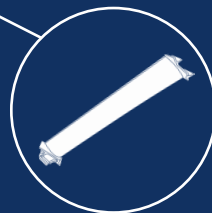
低圧タービンは、その回転により、推進力を生み出すファンを回転させる重要な構成部品

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。



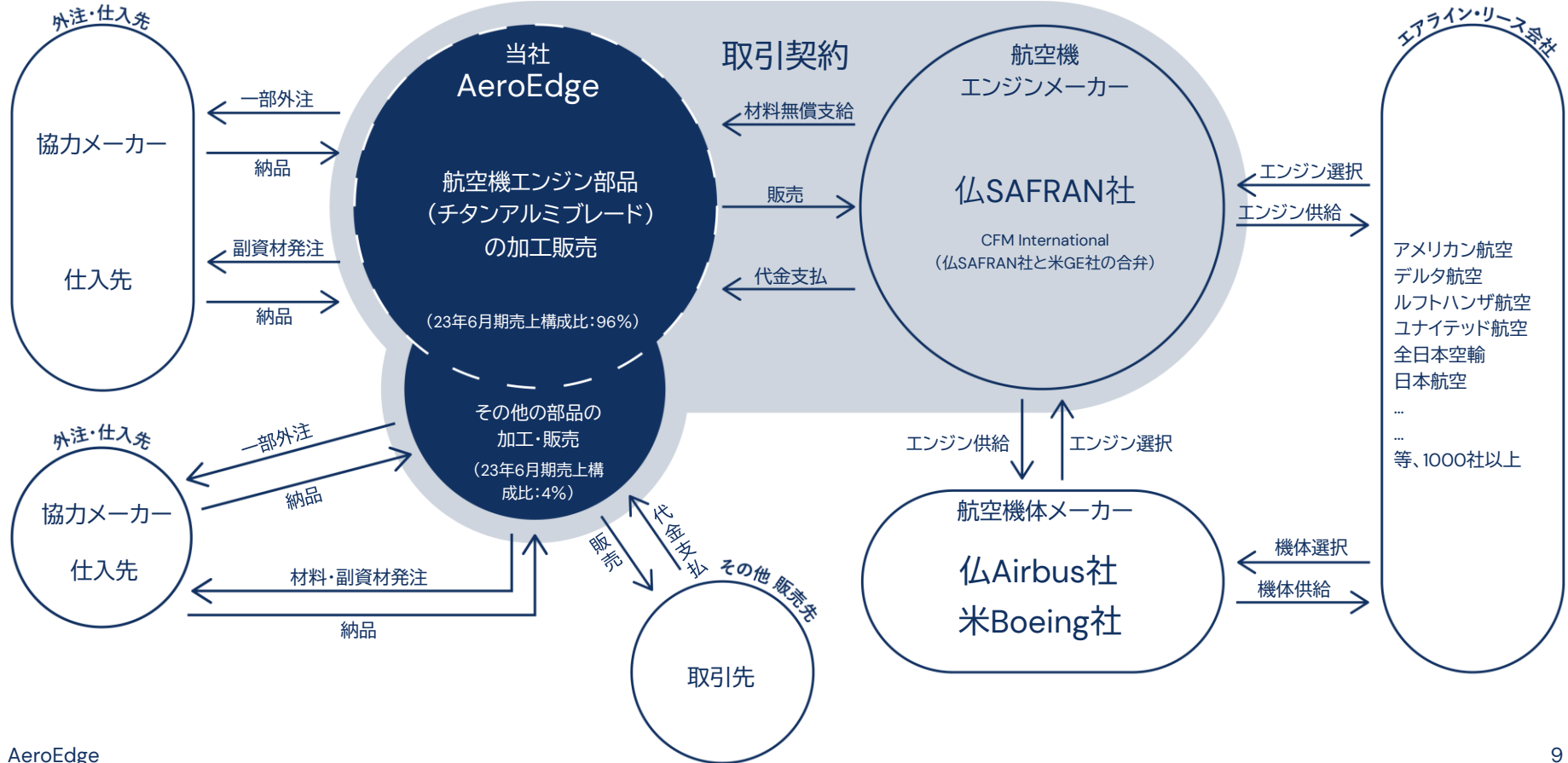
1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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

目次

1 会社概要

● 2 2023年6月期実績

3 2024年6月期予想

Appendix

●売上高	前年増減	増減率
2,920 百万円	+956 百万円	48.7 %

●営業利益	前年増減	増減率
479 百万円	+603 百万円	- %

●経常利益	前年増減	増減率
598 百万円	+587 百万円	- %

●当期純利益	前年増減	増減率
673 百万円	+665 百万円	- %

2023年6月期の事業環境

- 1 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より、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拡大。それに伴いチタンアルミブレードの需要も拡大
- 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、供給能力に課題を抱える。当社においても材料の供給遅延が一部発生
- 3 米ドル・円為替レートは前期と比較して円安で推移

2023年6月期の決算概要

- 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48.7%増の29.2億円と過去最高を更新
- 2 販売数の増加、前期と比較して円安の為替水準、新型コロナウイルス禍で実施した各種の生産体制見直しが通期で寄与し、営業利益は創業以来初の黒字の4.7億円。前期からの営業損益の改善金額は6.0億円に達する
- 3 補助金や保険金の入金等に伴い、1.6億円の営業外収益を計上し、経常利益は5.9億円
- 4 収益力の向上等を要因として、一定額の繰延税金資産を計上。その結果、法人税等は利益に対してプラスに寄与し、当期純利益は6.7億円

23年6月期決算サマリー

2. 2023年6月期実績

売上高及び利益は、直近予想を上回って着地。営業利益は4.7億円(前期比+6.0億円)、当期純利益は6.7億円(同+6.6億円)、償却費が大きいことからEBITDAは9.1億円(前期比+5.7億円)

単位:百万円

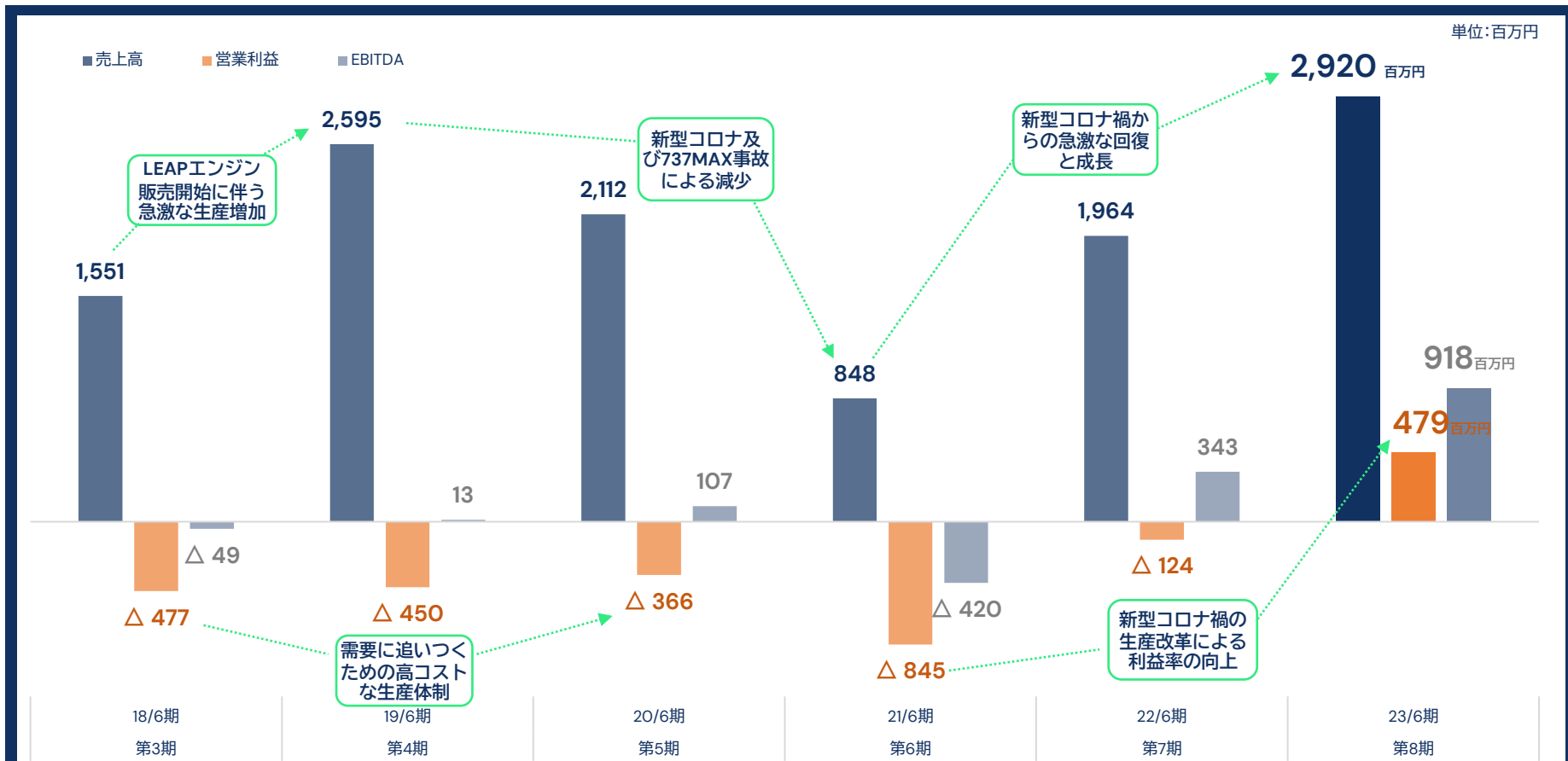
	21/6期 実績		22/6期 実績		23/6期 実績				23/6期 直近予想※		
	金額	売上比	金額	売上比	金額	売上比	増減額	増減率	金額	増減額	達成率
売上高	848	100%	1,964	100%	2,920	100%	+956	+48.7%	2,903	+17	100.6%
売上総利益	△ 256	-	560	28.5%	1,204	41.2%	+643	+114.8%	1,139	+65	105.7%
営業利益	△ 845	-	△ 124	-	479	16.4%	+603	-	451	+28	106.2%
経常利益	△ 757	-	10	0.5%	598	20.5%	+587	-	551	+47	108.5%
当期純利益	△ 766	-	7	0.4%	673	23.0%	+665	-	639	+34	105.3%
EBITDA	△ 420	-	343	17.5%	918	31.4%	+574	+167.3%	892	+26	102.9%
平均為替レート	108円		116円		135円		+19円		134円	+1円	

※ 2023年7月4日時点

売上高・営業利益・EBITDA推移

2. 2023年6月期実績

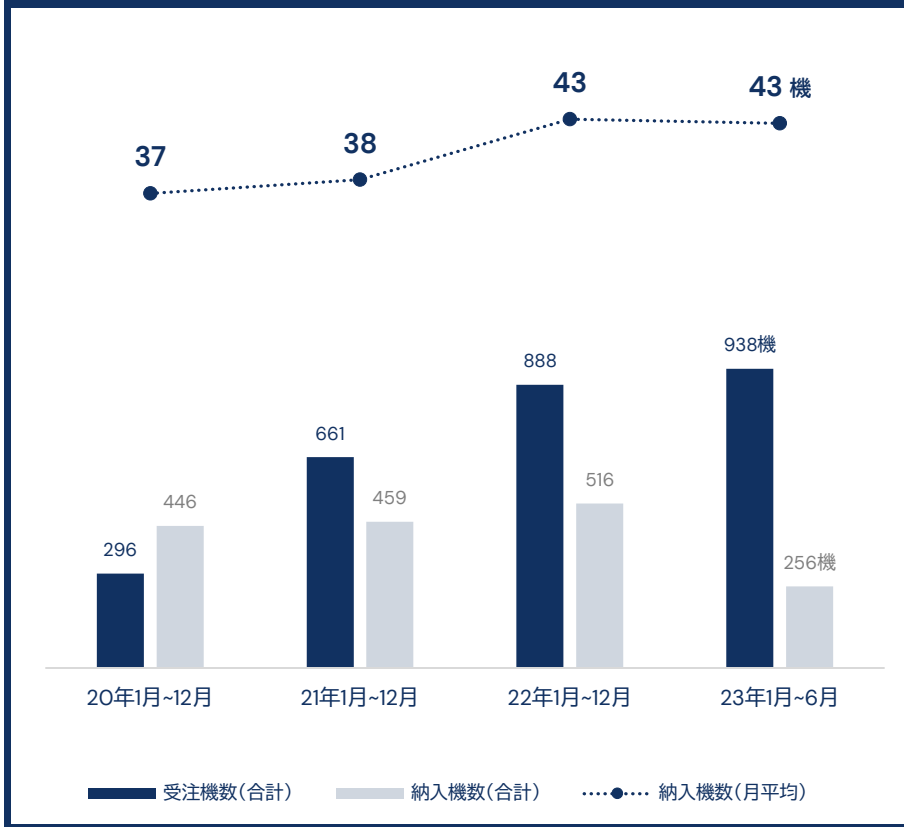
新型コロナウイルス禍の生産体制の大幅見直しにより、LEAPエンジンの急激なランプアップに対応するための創業初期の高コスト体質から脱却し、収益力は大きく向上



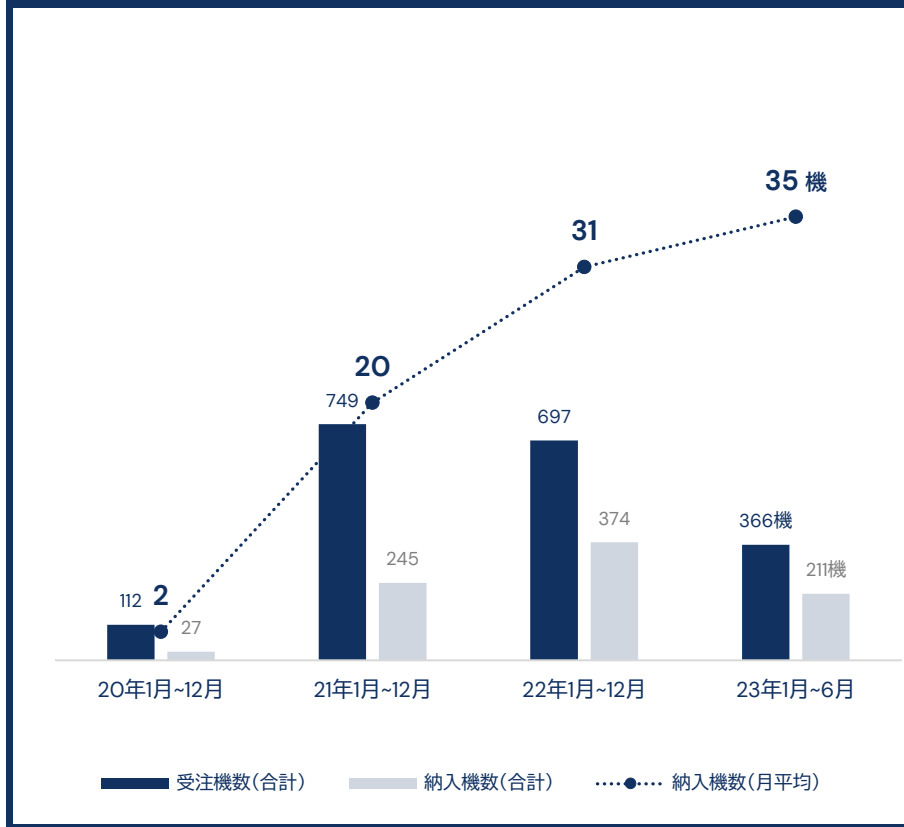
A320neoファミリー・737MAXの市場動向

A320neoファミリー、737MAX共に、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～23年6月までの平均月間引渡機数はそれぞれ43機と35機程度

A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移



737MAXの受注機数・納入機数推移



主要KPIの推移

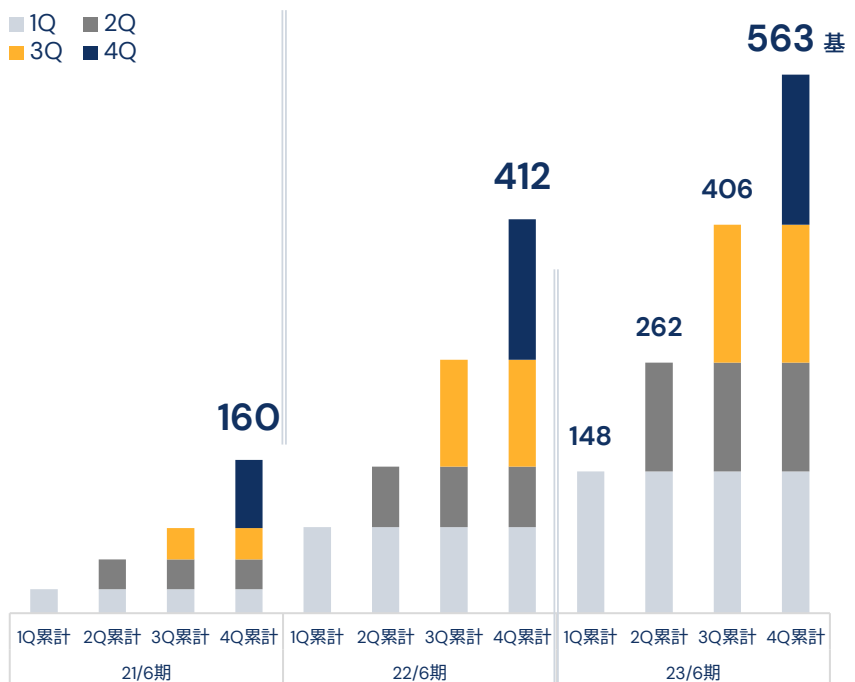
2. 2023年6月期実績

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37%増の563基。1基当たり営業利益も黒字転換

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

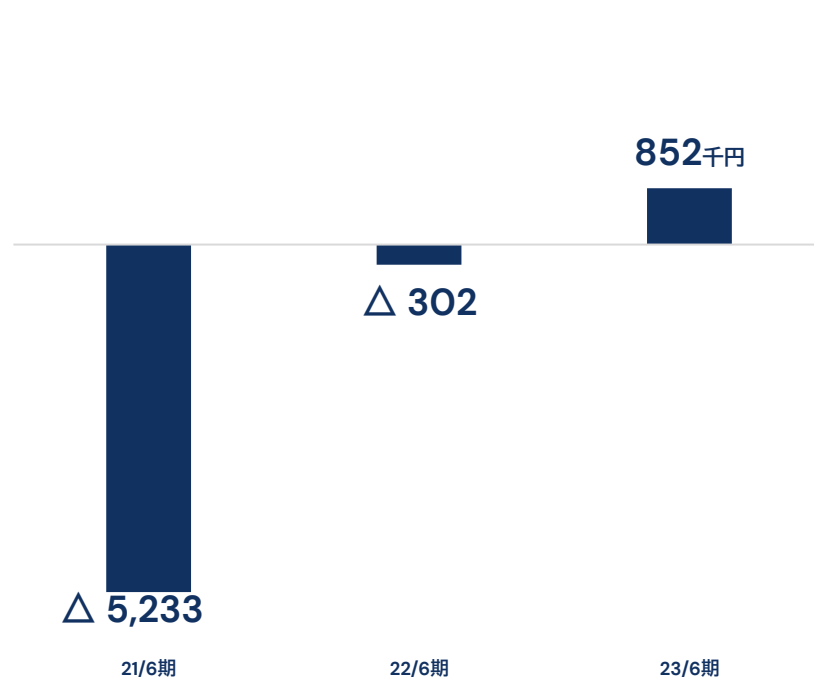
1Q 2Q
3Q 4Q



※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

貸借対照表

2. 2023年6月期実績

設備投資が限定される一方、減価償却が進み固定資産は減少。また、利益計上により、純資産は16.2億円、自己資本比率は27.9%に向上するとともにネットDELシオは1.2倍まで減少

単位:百万円

	2022年6月期末	2023年6月期末	増減		2022年6月期末	2023年6月期末	増減
資産合計	5,358	5,788	430	負債合計	4,403	4,166	△ 236
流動資産	2,126	2,828	701	流動負債	889	837	△ 51
(現金預金)	1,119	1,728	609	(仕入債務)	77	94	17
(売上債権)	464	497	33	(短期有利子負債)	637	521	△ 115
(棚卸資産)	284	334	49	固定負債	3,513	3,328	△ 185
固定資産	3,231	2,960	△ 271	(長期有利子負債)	3,417	3,196	△ 221
(有形固定資産)	3,145	2,781	△ 363	純資産合計	955	1,622	667
(無形固定資産)	66	62	△ 3	負債純資産合計	5,358	5,788	430

現金及び預金

利益並びに減価償却費と比較して、設備投資が限定されていたことから、23/6期は17.2億円と、22/6期から6.0億円増加

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であるが、23/6期は、売上の増加により7.3億円と22/6期から0.6億円増加

※運転資金: 売上債権 + 棚卸資産 - 仕入債務

有利子負債

新規に長期借入3億円(ポジティブインパクトローン)を行った一方で、シンジケートローン等の約定弁済が進んだため、23/6期は37.1億円と、22/6期から3.3億円減少。現預金を除いたNet有利子負債は、23/6期で19.8億円

※有利子負債: 借入金 + リース債務

自己資本比率/DELシオ

利益計上により自己資本比率は、23/6期に27.9%と、22/6期から10.2%上昇

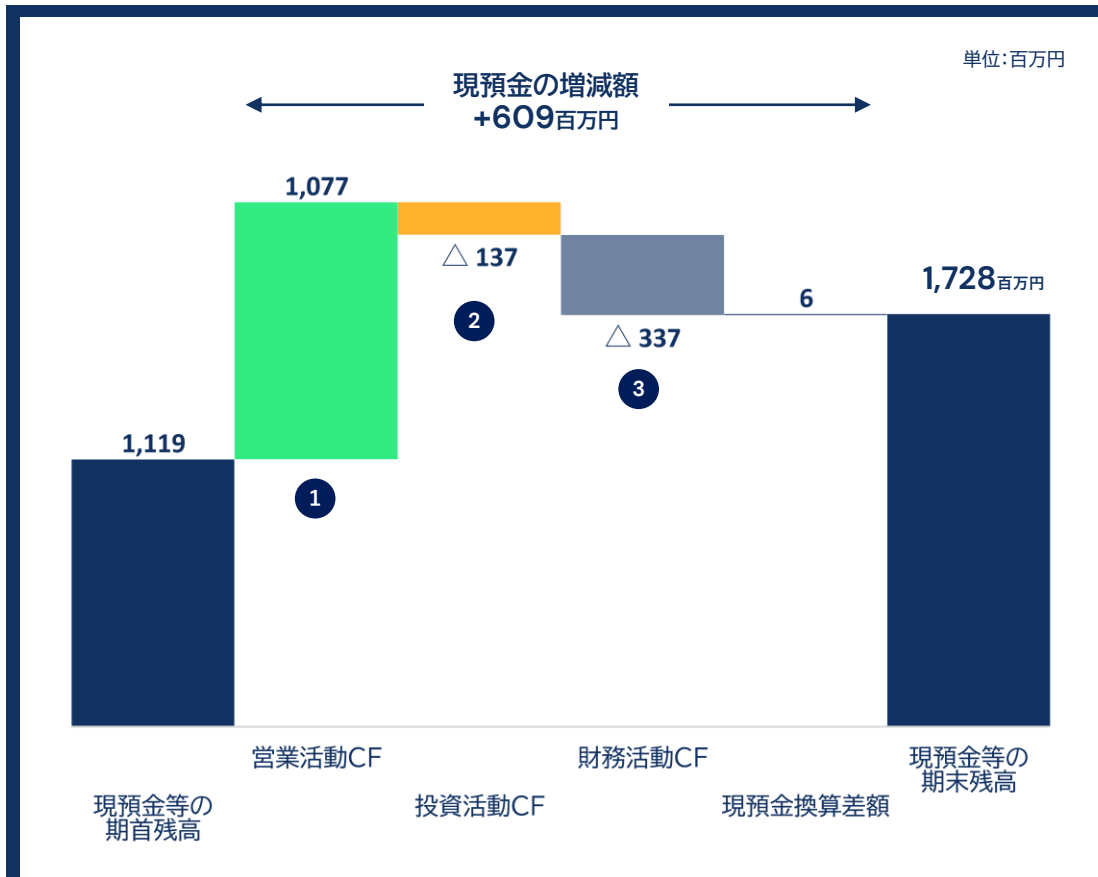
また、Net有利子負債ベースのDELシオは、23/6期に1.2倍と、22/6期の3.1倍から大きく減少

※DELシオ: 有利子負債 ÷ 純資産

キャッシュ・フロー計算書

2. 2023年6月期実績

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10.7億円。借入返済等により財務CFは△3.3億円となったが、投資CFが△1.3億円と限定されていたことに伴い、現預金は前期の11.1億円から、当期は17.2億円と6.0億円の増加



① 営業キャッシュ・フロー

- 税引前当期純利益 : +599百万円
- 減価償却費 : +438百万円
- 補助金の受取額 : +154百万円
- 運転資金の増加 : △65百万円 等

② 投資キャッシュ・フロー

- 有形固定資産の取得支出 : △118百万円
- 無形固定資産の取得支出 : △20百万円 等

③ 財務キャッシュ・フロー

- 長期借入れによる収入 : +300百万円
- 長期借入金の返済支出 : △460百万円
- リース債務の返済支出 : △177百万円

目次

1 会社概要

2 2023年6月期実績

● 3 2024年6月期予想

Appendix

●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。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。

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

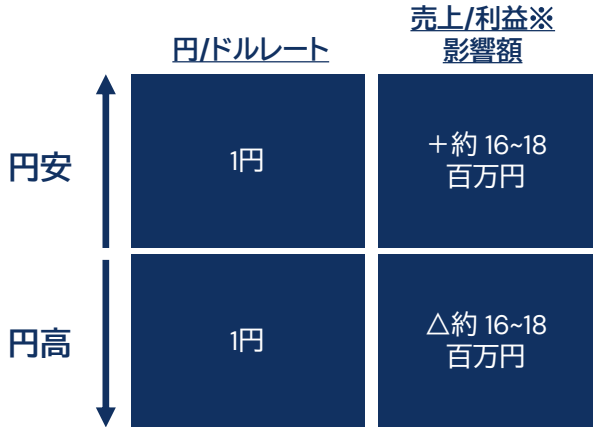
為替レート

● 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
- 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
- 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
- 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

2024年6月期通期予想サマリー

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

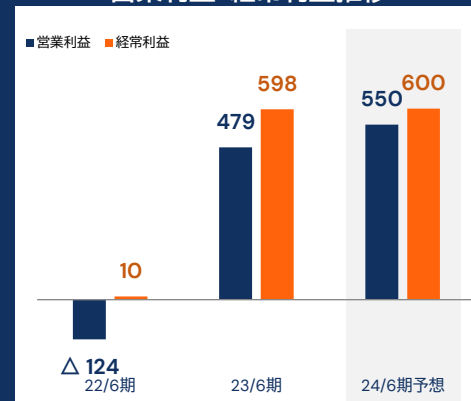
単位:百万円

	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

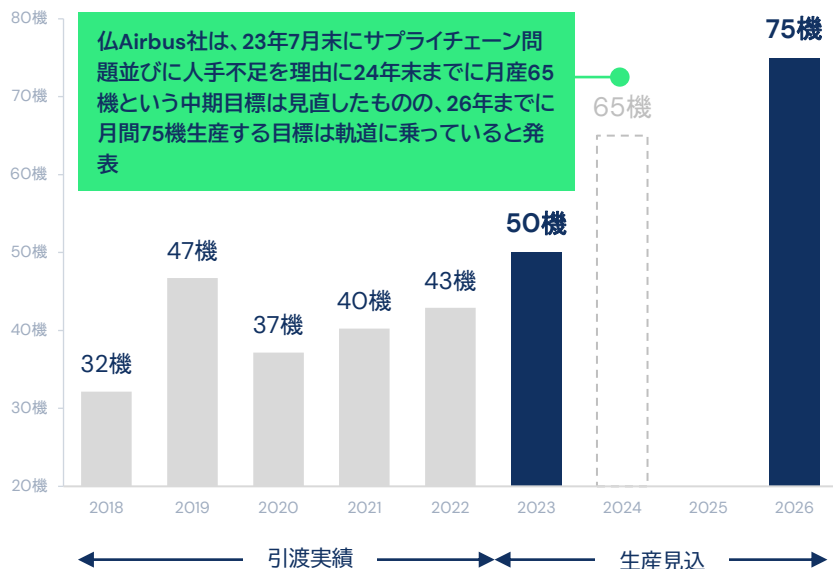


A320neoファミリー及び737MAXは増産見込

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

A320neoファミリーの生産実績/見込(月産)

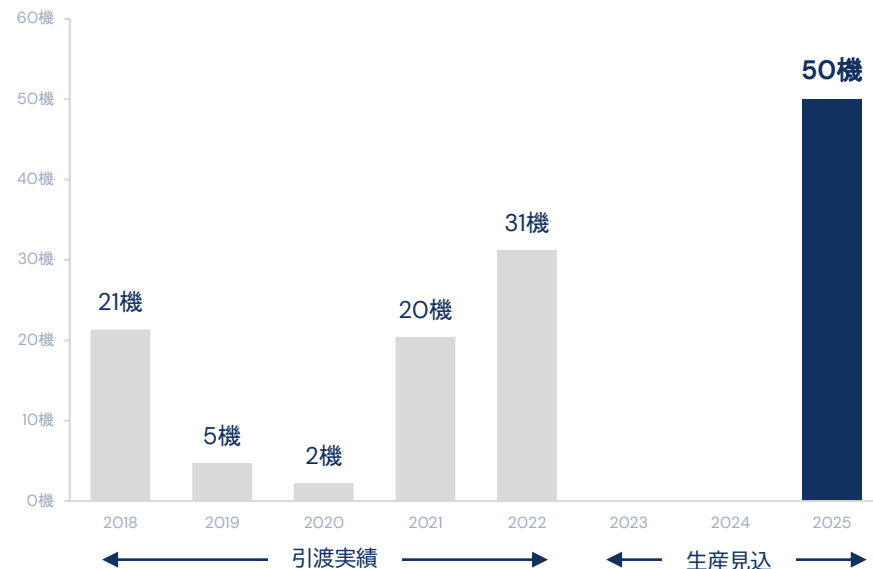
■ A320neoファミリー 生産実績/見込(月産)



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

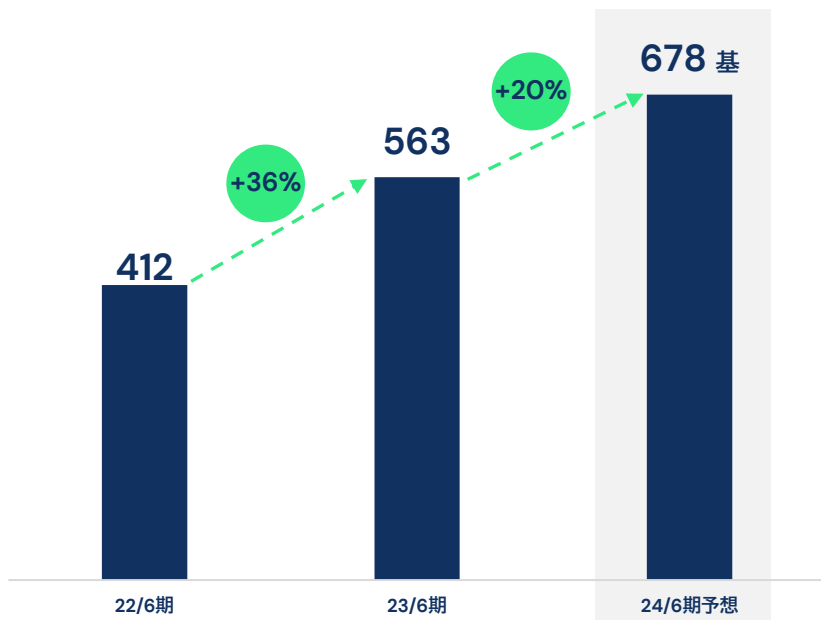
主要KPIの推移

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

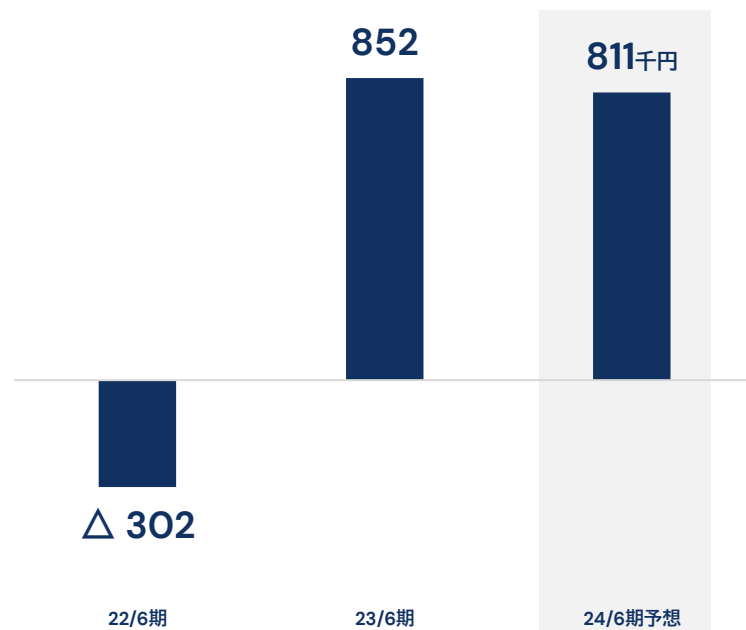
単位:エンジン基数



※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

目次

1 会社概要

2 2023年6月期実績

3 2024年6月期予想

● **Appendix**

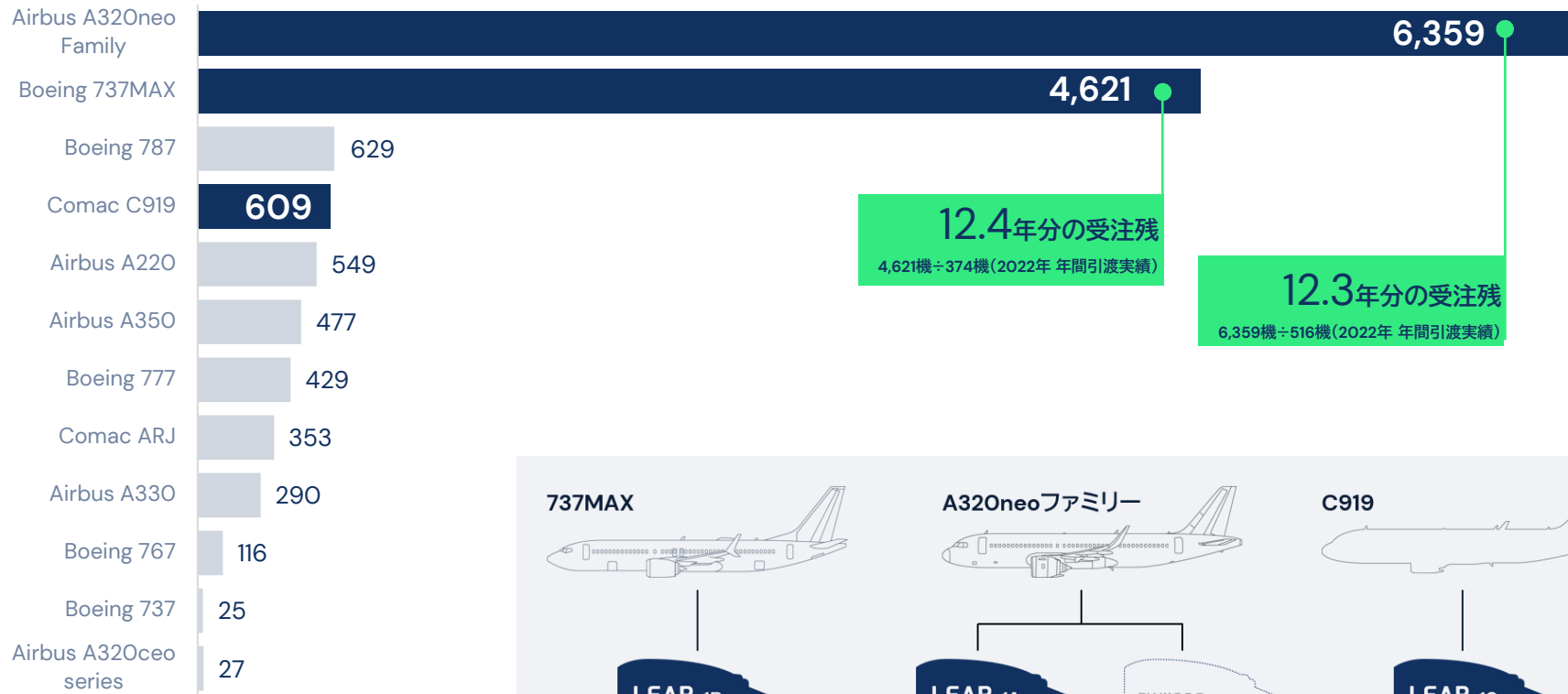
航空機とエンジン一覧

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	
Wide Body 大型機	A380 (生産停止/ 後継機なし)	GP7200	Trent 900			GEnx	747-8 (生産停止/ 後継機なし)
	A350		TrentXWB	Trent800	PW4000	GE9X	777
	A330	CF6	PW4000	Trent700	Trent1000	GEnx	787
	A320neo ファミリー	LEAP	PW1100G			LEAP	737MAX
	A220		PW1500G				
Narrow Body 中小型機							

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

(単位:機)



出典:一般財団法人日本航空機開発協会情報を基に当社作成
(2023年5月末時点)

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/>

