



AeroEdge

AeroEdge株式会社
(東証グロース:7409)

2023年11月14日

2024年6月期 第1四半期 決算補足資料

目次

- 1 2024年6月期 1Q業績
- 2 2024年6月期 1Qトピック
- 3 2024年6月期 通期予想
- 4 会社概要
- Appendix

●売上高

774 百万円

●営業利益

120 百万円

●当期純利益

110 百万円

●EBITDA

223 百万円

● 事業環境

- ・ 当社主要製品であるチタンアルミブレードが搭載される航空機A320neoファミリー、737MAXは、高い需要により、高水準の受注機数残高を継続。航空機メーカーは生産体制の拡大に取り組んでおり、当社販売も中長期的な拡大を見込む
- ・ 短期的には航空業界全体の人手不足等により、航空機メーカーの生産拡大には、一定の時間がかかることが想定される。当社販売も下期からの拡大を見込むが、当該供給制約の解消に対する不透明感は継続

● 通期予想に対する業績進捗

- ・ チタンアルミブレードの販売数量は、航空業界全体の供給制約から、下期偏重を見込んでおり、1Q時点では概ね想定通り
- ・ 対米ドルでの円安が継続していることもあり、売上・営業利益ともに当初想定をやや上回って着地
- ・ 一方で、航空業界全体の人手不足等から、下期に向けた供給制約に対する不透明感は継続

● 業績概要

- ・ 売上高は、円安の影響もあり774百万円と前年同期比微増
- ・ 営業利益は、新規案件拡大に向けた人材採用等の先行投資があるものの、円安の影響もあり、120百万円と前年同期比微増
- ・ 当期純利益は、利益計上に伴う法人税等の負担増加等により前年同期比減の110百万円

24年6月期 1Q 決算サマリー

1. 2024年6月期 1Q業績

下期偏重を想定しており、年度予想に対する進捗率はやや低いが、円安の影響もあり、売上高及び利益ともに、当初想定をやや上回って着地。チタンアルミブレードの投資が一巡しており、減価償却費が大きいことからEBITDAは2.2億円。航空業界全体での供給制約の解消に不透明感はあるが、下期での拡大を見込む

単位:百万円

	23/6期 1Q 実績			24/6期 1Q 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	増減額	対通期 予想 進捗率	金額	売上比	金額	売上比
売上高	751	100%	25.7%	774	100%	+23	22.1%	2,920	100%	3,503	100%
売上総利益	269	35.8%	22.3%	313	40.4%	+44	21.9%	1,204	41.2%	1,427	40.7%
営業利益	111	14.8%	23.2%	120	15.5%	+8	21.8%	479	16.4%	550	15.7%
経常利益	148	19.7%	24.7%	126	16.3%	△21	21.0%	598	20.5%	600	17.1%
当期純利益	148	19.7%	22.0%	110	14.2%	△38	20.0%	673	23.0%	551	15.7%
EBITDA	221	29.4%	24.1%	223	28.8%	+1	22.6%	918	31.4%	986	28.2%
平均為替レート (※1)	134円			138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 1Q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、航空業界全体の人手不足等の供給制約により、販売数量は、当初想定通り前年同期水準で着地。円安の影響もあり、売上高は前年同期比微増の7.7億円で着地。下期での拡大を見込む

売上総利益

- 売上総利益率は、原価コントロールと円安の影響により、前年同期から4.6%改善し、40.4%

営業利益

- 売上増加により営業利益は前年同期比微増の1.2億円。新規案件拡大に向けた人員採用、上場による各種費用の増加、資本金の増加による外形標準課税の発生等、コスト増加要因はあったが、利益率は前年同期から0.7%増の15.5%

経常利益

- 上場関連費用の計上、並びに為替差益が前年同期より減少したことにより、前年同期比減の1.2億円

当期純利益

- 資本金増加に伴う繰越欠損金の利用制限により、今期から法人税等が発生。上記経常利益の減少と合わせて、当期純利益は前年同期比減の1.1億円

業績進捗と季節性

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。1Q時点においては、円安の影響もあり、年度予想に対する進捗率は想定を上回って推移

業績進捗

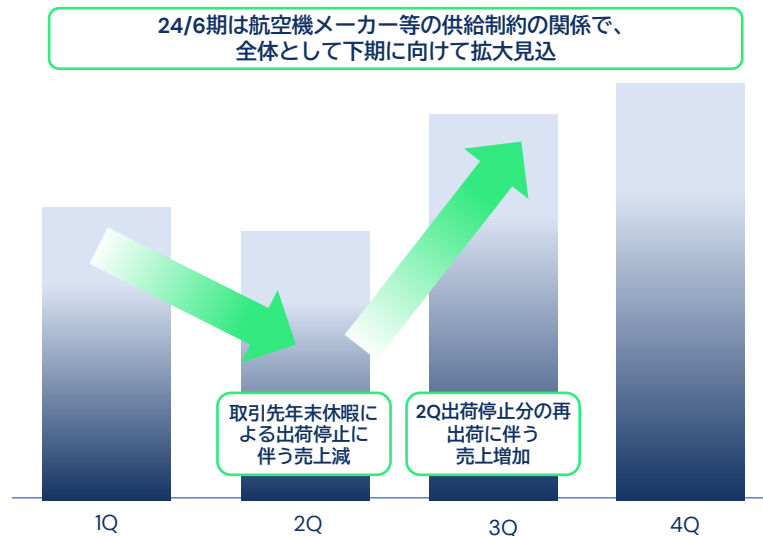
単位:百万円



- 航空業界の供給制約の関係で、通期業績に対する進捗率は前年同期から微減。但し、円安の影響もあり、業績自体は当初想定を上回って進捗
- 業績については下期での拡大を見込む一方で、航空業界全体での人手不足等による供給制約の懸念は継続

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の関係で、売上高は下期偏重見込
- 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

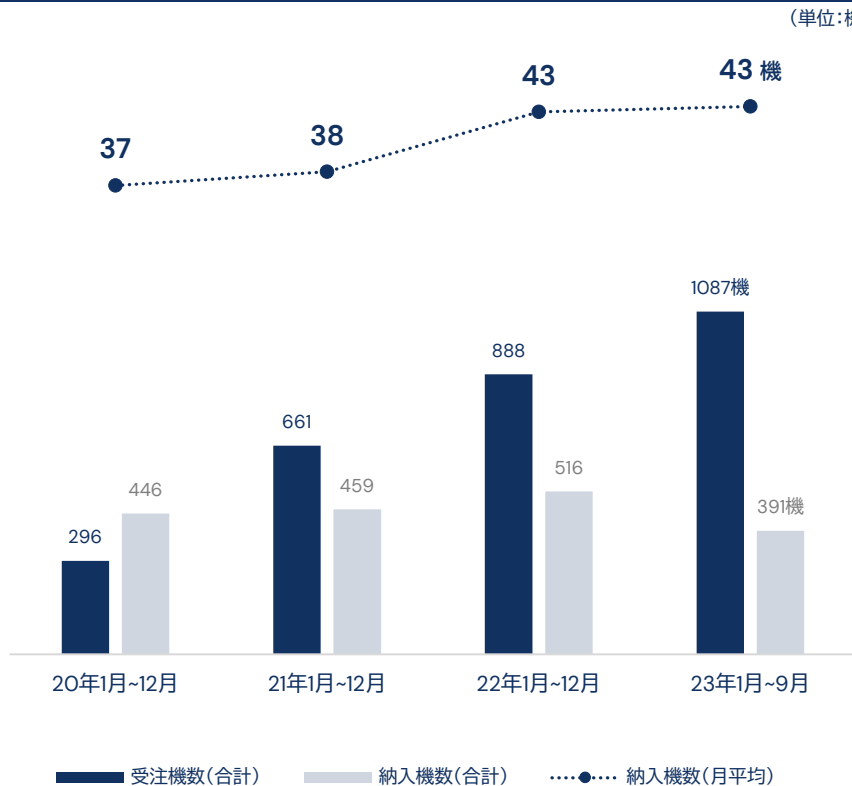
A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注・納入機数)

1. 2024年6月期 1Q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～23年9月までの平均月間引渡機数はそれぞれ43機と31機程度

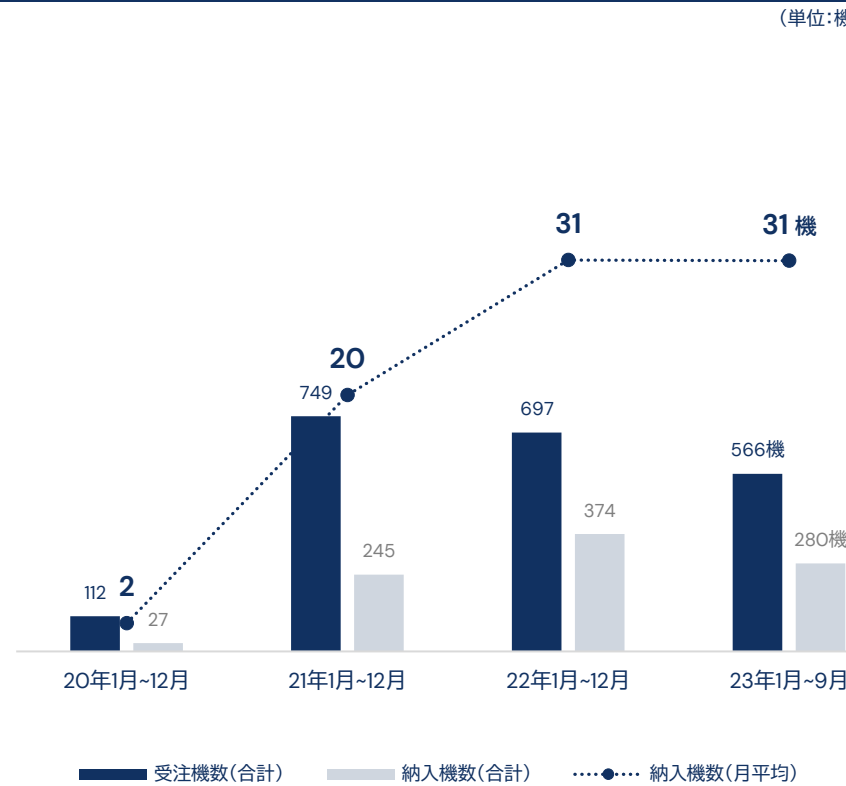
A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移

(単位:機)



737MAXの受注機数・納入機数推移

(単位:機)



A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注機数残高)

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

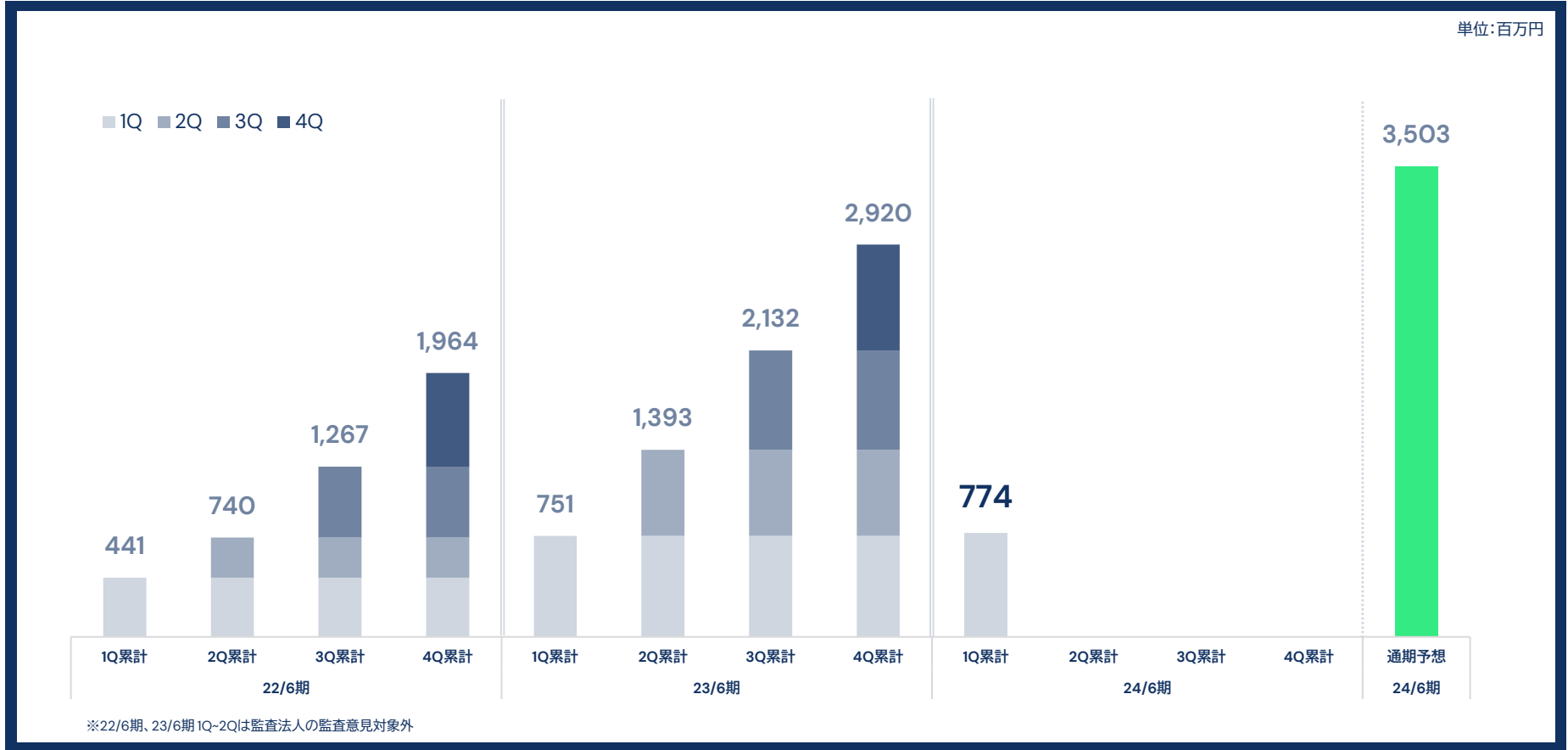
航空機種別受注残機数(2023年9月末時点)

(単位:機)



四半期売上高推移

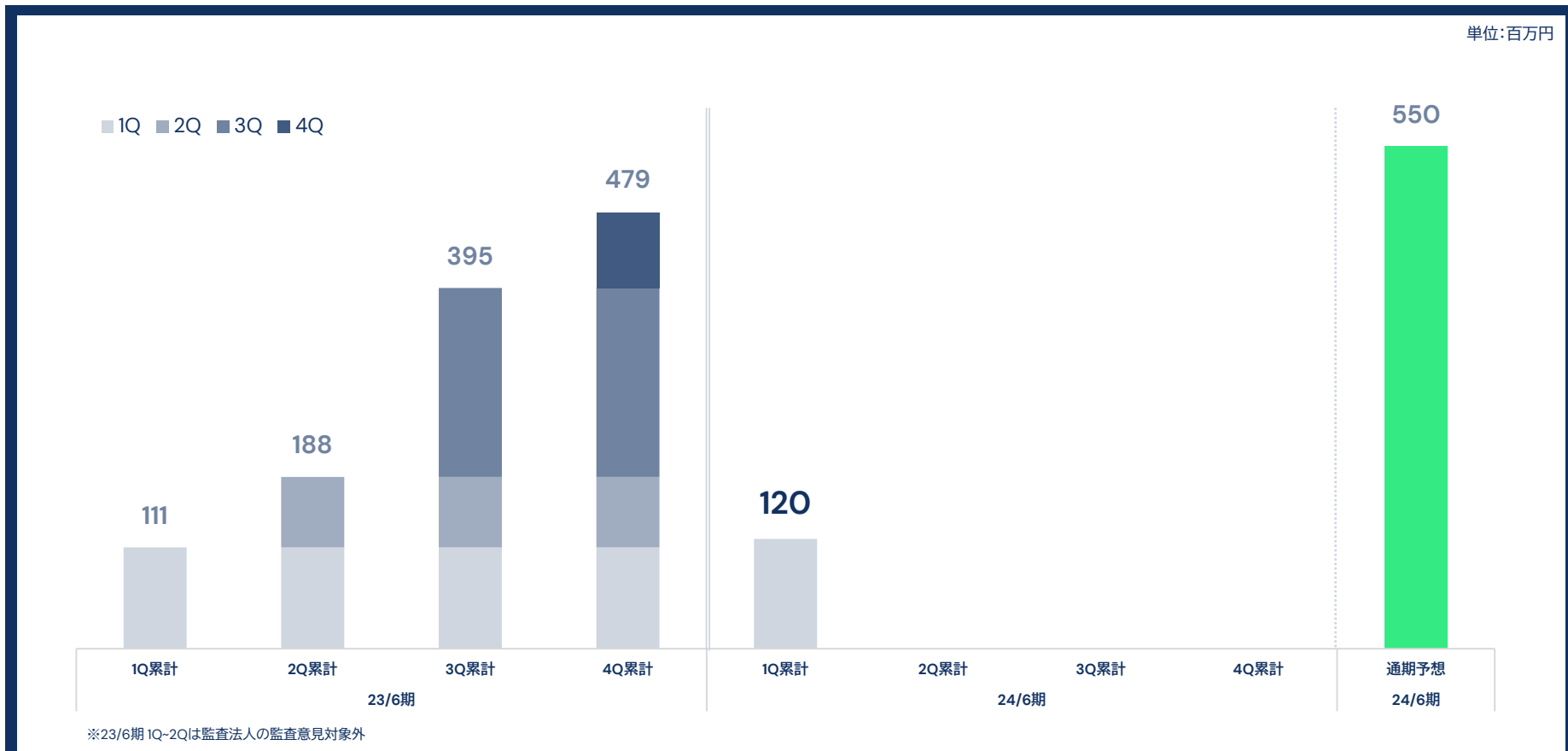
24/6期 1Q売上高は前年同期微増の7.7億円。上期は航空業界全体での供給制約により売上増加は限定されるが、下期での拡大を見込む



四半期営業利益推移

1. 2024年6月期 1Q業績

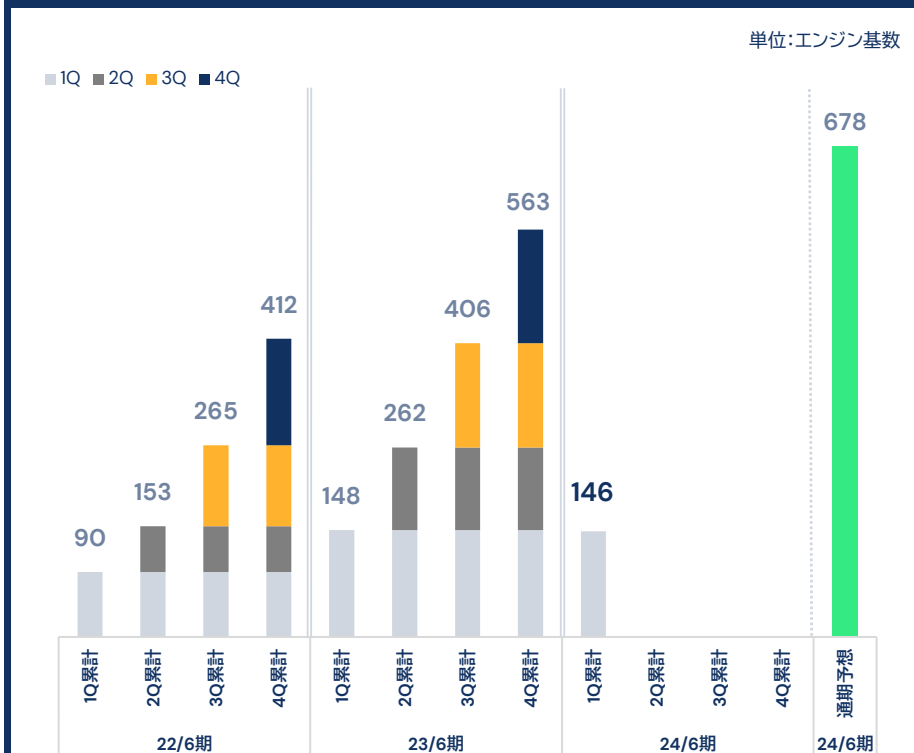
24/6期 1Q営業利益は前年同期微増の1.2億円。売上同様、下期での拡大を見込む



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、航空業界の供給制約の影響で、想定通り前年同期同水準の146基。下期の拡大を見込む。一方で、エンジン1基あたり営業利益は、825千円と前年同期から9.4%改善

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

貸借対照表

1. 2024年6月期 1Q業績

上場による公募増資により、純資産は24.7億円、自己資本比率は37.2%(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24.5億円と、前期末から7.2億円増加

単位:百万円

	23/6期末	24/6期 1Q末	増減		23/6期末	24/6期 1Q末	増減
資産合計	5,788	6,646	857	負債合計	4,166	4,166	0
流動資産	2,828	3,620	791	流動負債	837	980	142
(現金預金)	1,728	2,455	726	(仕入債務)	94	92	△ 2
(売上債権)	497	483	△ 14	(短期有利子負債)	521	584	62
(棚卸資産)	334	327	△ 7	固定負債	3,328	3,186	△ 141
固定資産	2,960	3,025	65	(長期有利子負債)	3,196	3,050	△ 146
(有形固定資産)	2,781	2,841	59	純資産合計	1,622	2,479	856
(無形固定資産)	62	57	△ 4	負債純資産合計	5,788	6,646	857

現金及び預金

上場による公募増資に伴う調達(7.5億円)等により、24/6期 1Q末は24.5億円と、23/6期末から7.2億円増加

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。24/6期 1Q末において運転資金は7.1億円と23/6期末から0.2億円減少

※運転資金:売上債権+棚卸資産-仕入債務

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、24/6期 1Q末は36.3億円と、23/6期末から0.8億円減少。現預金を除いたNet有利子負債は、24/6期 1Qで11.7億円

※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、24/6期 1Q末は37.2%と、23/6期末から9.3ポイント上昇

また、Net有利子負債ベースのDEレシオは、24/6期 1Q末に0.5倍と、23/6期の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 1Q業績

● 2 2024年6月期 1Qトピック

3 2024年6月期 通期予想

4 会社概要

Appendix

トピック ～新案件に向けた新工場に着工～

2. 2024年6月期1Qトピック

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・収益化に向けた技術開発並びに案件獲得のための顧客交渉も並行して実施中



<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



SAFRAN



SAFRAN

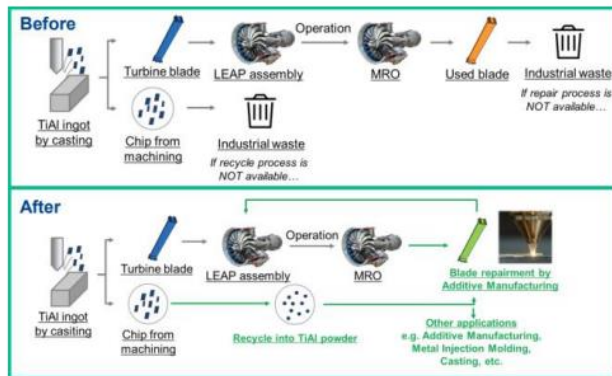


Low carbon
Innovation Awards 2023

CIRCULAR ECONOMY OF TiAl TURBINE BLADE

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

Carbon impact:
176,557 T
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

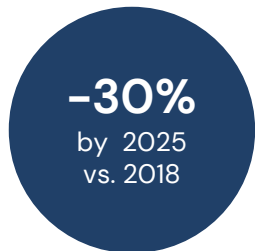
This document and the information therein are the property of Safran. They must not be copied or communicated to a third party without the prior written authorization of Safran.



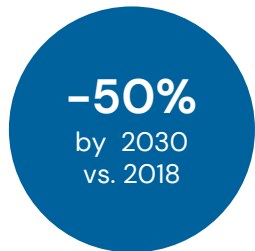
SAFRAN

トピック ～カーボンニュートラルへの取り組み～

航空機産業に携わる一員として、2050年のカーボンニュートラルの実現へ向かってCO₂排出量に関する削減目標を設定



原単位



原単位&総量

今後、COP21で合意されたパリ協定で示された世界の目標
(世界の平均気温上昇を産業革命前より1.5℃～2.0℃に抑える)
に整合する目標策定

2050年に当社の事業活動に伴うCO₂排出量(Scope1+Scope2)を実質ゼロ(カーボンニュートラル)を目指します。

これに向けて、2018年のCO₂排出量に対し、2025年の原単位(主要製品単位当たり)排出量を30%、2030年の原単位排出量、及び総排出量の50%削減を目指します。

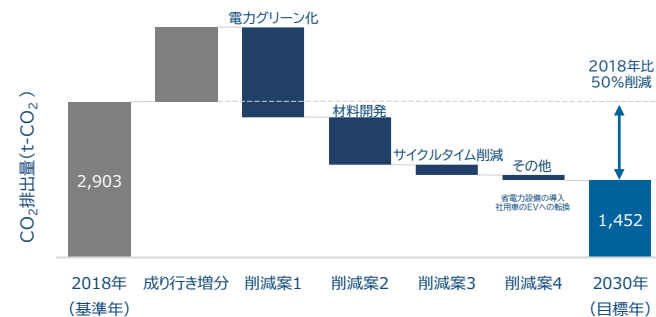
サプライチェーンの上流や下流のCO₂排出量(Scope3)に対しても、削減に向けた取り組みを推進してまいります。

CO₂排出量削減の実績と目標 [t-CO₂]

スコープ	実績		目標	
	基準年 (2018年)	2022年	2025年	2030年
Scope1	649	652	▲30%*2	▲50%
Scope2	2,254	2,746		

*1:算定期間は7月1日～翌6月30日
*2:原単位に対する削減目標

2030年までの50%削減イメージ(2018年比)



目次

1 2024年6月期 1Q業績

2 2024年6月期 1Qトピック

● 3 2024年6月期 通期予想

4 会社概要

Appendix

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

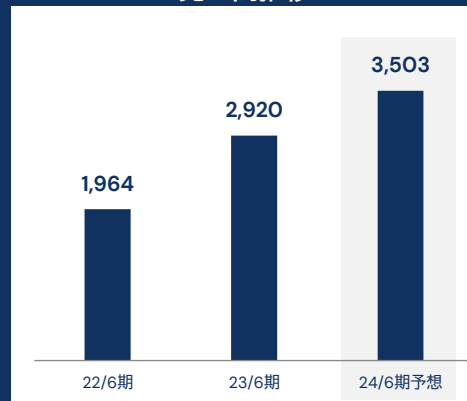
3. 2024年6月期 通期予想

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いこと、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

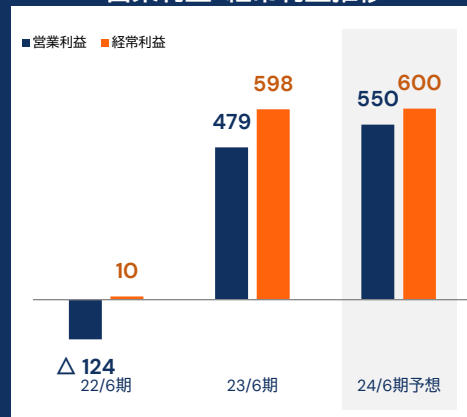
単位:百万円

	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

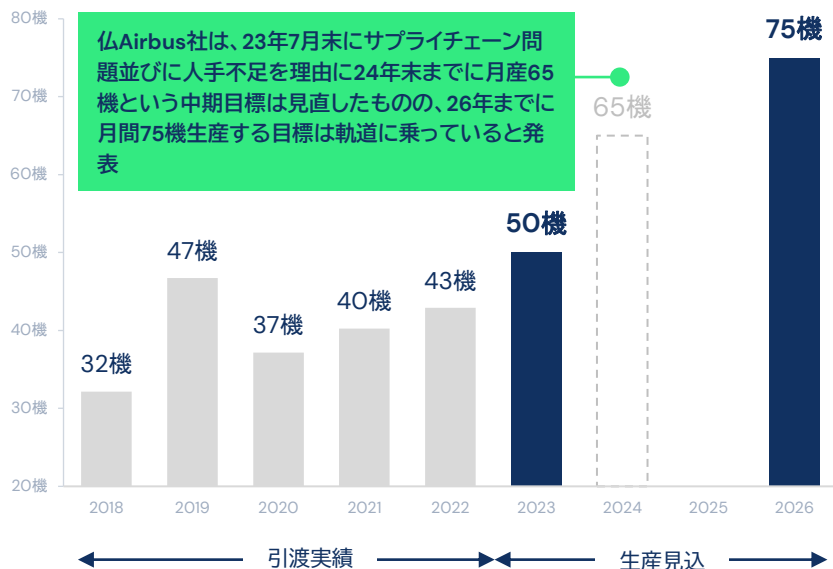


A320neoファミリー及び737MAXは増産見込

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)

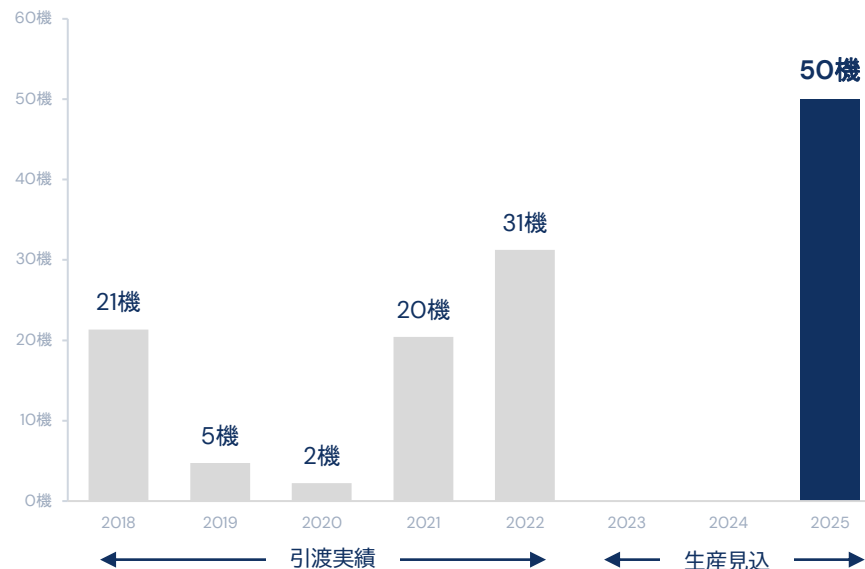
■ A320neoファミリー 生産実績/見込(月産)



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

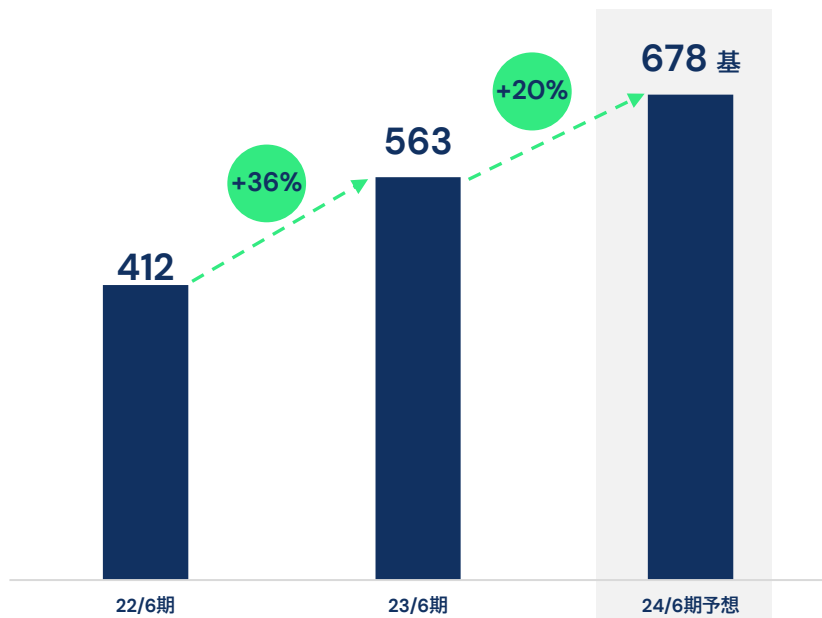
主要KPIの推移

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

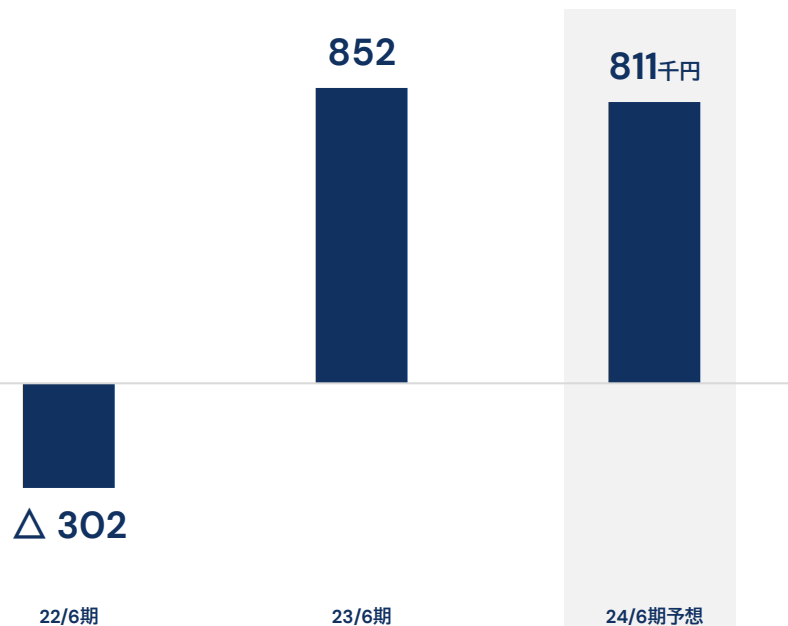
単位:エンジン基数



※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



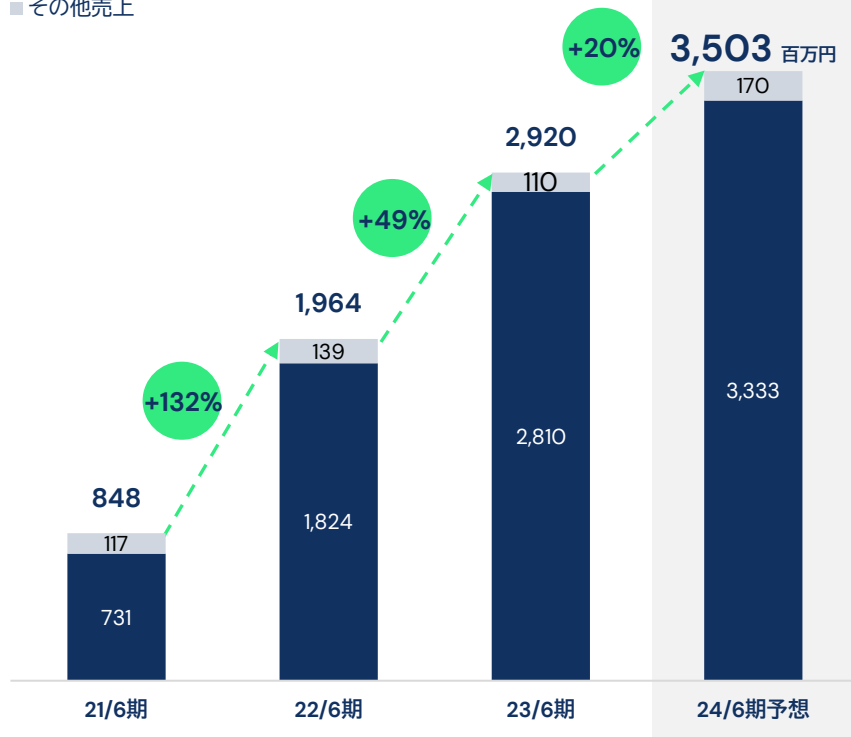
※ 営業利益÷販売されたチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

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

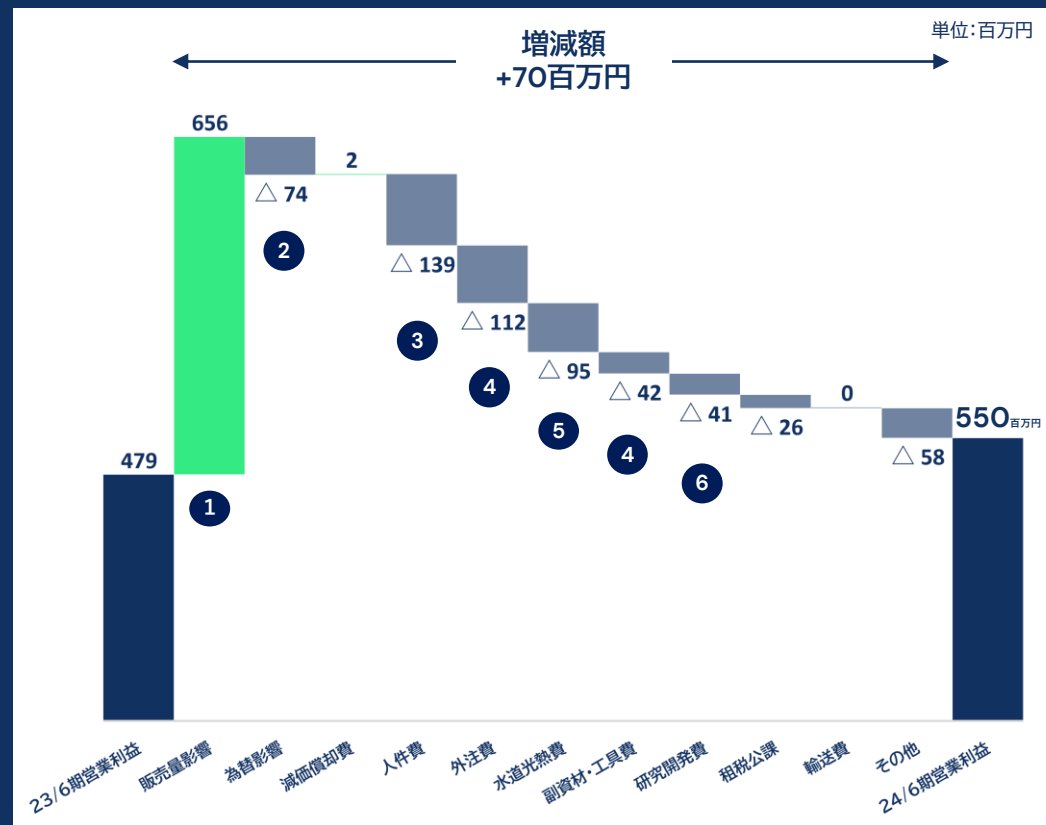
その他売上

- 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

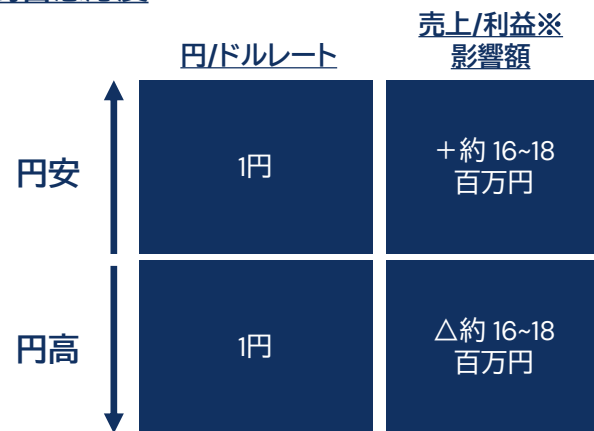
	為替レート (円/ドル)	為替ヘッジ 済残高割合
22/6期 実績	116 ※1	-
23/6期 実績	135 ※1	-
24/6期 想定	133 ※2	約25% ※3

※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 1Q業績
- 2 2024年6月期 1Qトピック
- 3 2024年6月期 通期予想

● 4 会社概要

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

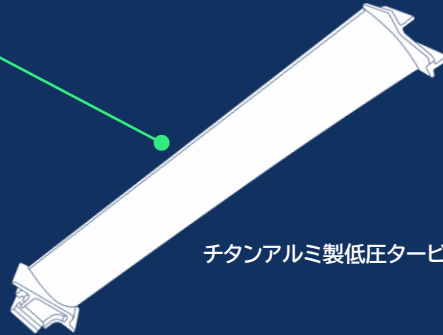
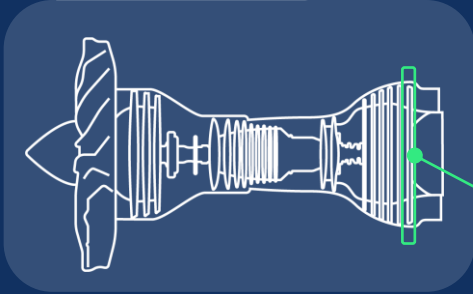
31.4%

※2023年6月期実績

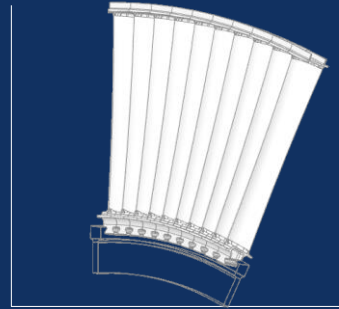
事業内容

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

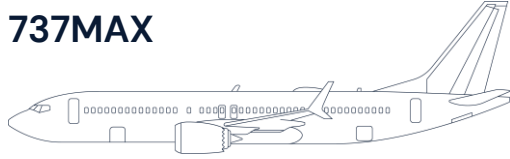


ガスタービンの部品

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

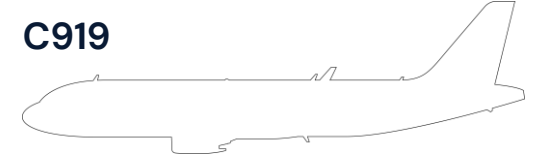
LEAP-1A/1C チタンアルミブレード LPT7

当社シェア

35%

競合A社

C919

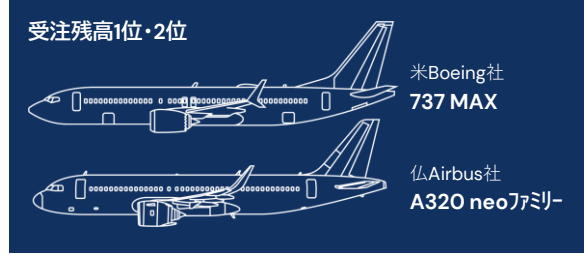


LEAP 1C

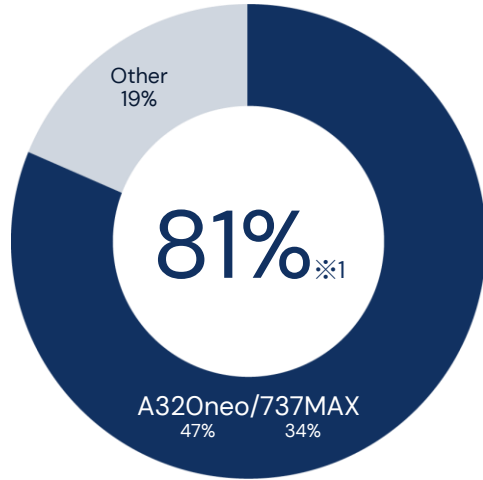
チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種別の生産量に連動。そのため、A320neoファミリー、737MAX、並びにC919の売れ行きが当社の売上に影響。受注残を10年分以上抱える航空機体に連動したビジネスモデル

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

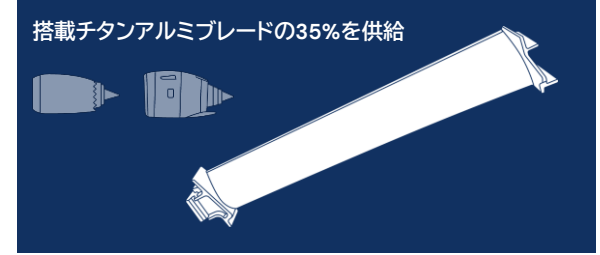
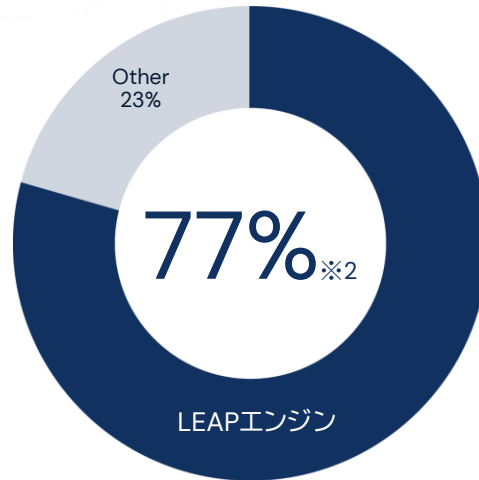
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの35%を仏SAFRAN社に対して2027年までの契約にて供給



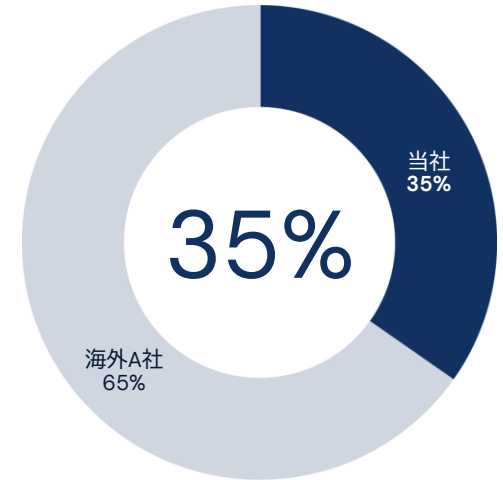
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



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)

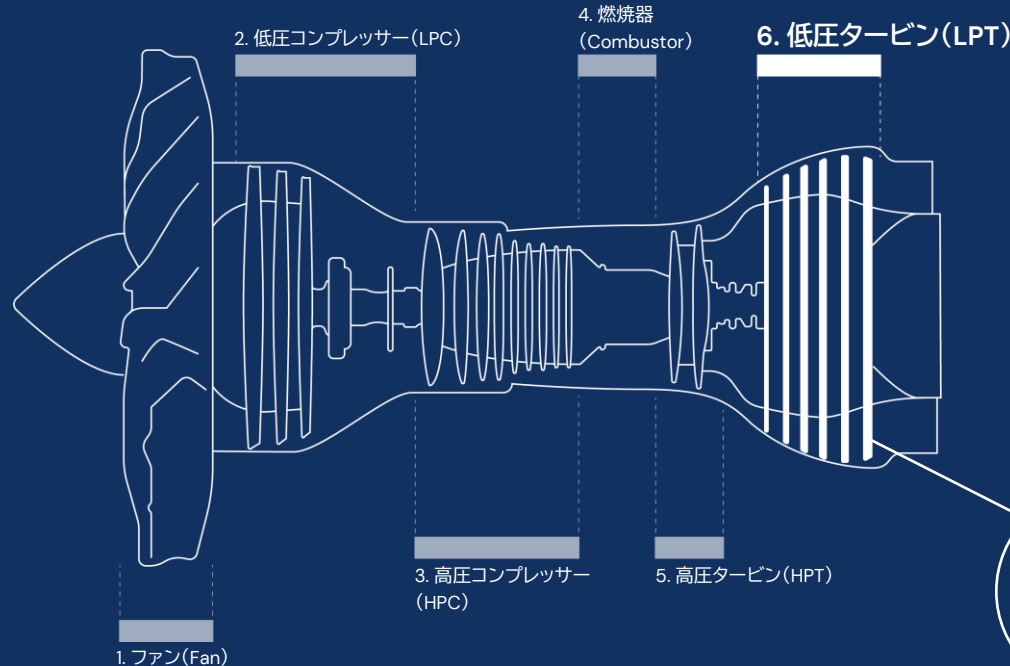
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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

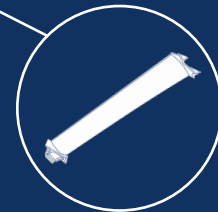
低圧タービンは、その回転により、推進力を生み出すファンを回転させる重要な構成部品

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。



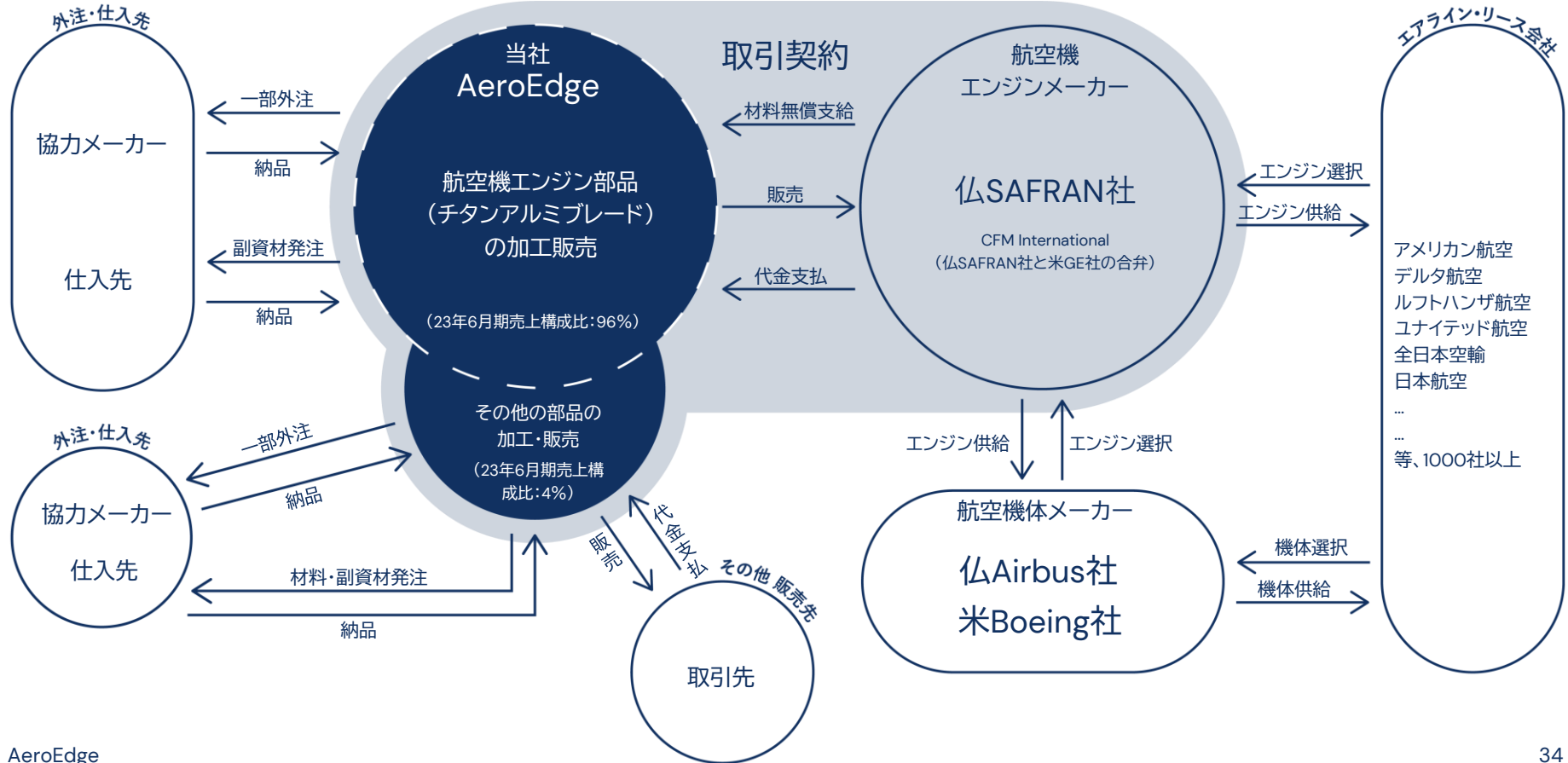
1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと一つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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

目次

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

- 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

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/>

