



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

AeroEdge株式会社
(東証グロース:7409)

2024年8月14日

2024年6月期 決算補足資料

目次

- 1 2024年6月期実績
- 2 2025年6月期予想
- 3 成長戦略
- 4 会社・事業概要

●売上高 過去最高

前期比 +14.7%

3,350 百万円

●営業利益 過去最高

前期比 +47.1%

705 百万円

●当期純利益 過去最高

前期比 +3.8%

698 百万円

●EBITDA 過去最高

前期比 +19.0%

1,093 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、生産拡大に取り組んでいるが、人手不足やサプライチェーン上の課題に直面
- 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し、生産が停滞
- 上記理由に加え、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等もあり、チタンアルミブレード販売数量は対前期比微増に留まり、当初想定に対して未達
- 一方、新材料等の開発業務受託、LEAP以外の航空機エンジン部品向け新工場の竣工、JR九州との連携等、その他の事業は順調に進捗。円安の影響もあり、売上高、営業利益、経常利益、当期純利益は過去最高で着地

業績概要

売上	予想をやや下回ったものの、新材料等の開発業務受託、円安影響により、過去最高の33.5億円で着地(前期比14.7%増)
営業利益	人財採用等の先行投資、上場による管理コスト増加等があったものの、売上増加要因により、営業利益は予想を大きく上回り、過去最高の7.0億円で着地(前期比47.1%増)
当期純利益	前期に一過性の営業外収入を計上したことや、法人税等の負担増加により減益予想だったものの、当初想定を上回り過去最高の6.9億円で着地(前期比3.8%増)

新たな量産案件の立上げ、新材料の開発業務受託等、チタンアルミブレード量産加工以外にも複数の案件が同時進捗

新工場竣工：新規量産

1社依存脱却のためのポートフォリオ拡大に向けて、LEAPエンジン以外の別の航空機エンジン部品向け新工場が竣工。2024年末の量産開始を目指す



JR九州との連携：積層造形(3D Printing、AM)

積層造形を活用した鉄道車両の部品供給に関して九州旅客鉄道(株)と連携。規模拡大には時間が必要だが、中長期的な積層造形技術を活用したビジネス拡大を目指す

AeroEdge

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



積層造形を活用した
ソリューション

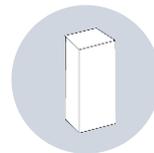
鉄道保全部品の課題

- ✓ 保全部品の供給サプライヤーの不在
- ✓ 図面情報等の不足
- ✓ 少ロットでも金型投資が必要

開発受託案件の獲得：新材料開発

新材料開発について、顧客から一定の評価を獲得し、開発業務を受託。LEAPチタンアルミブレードの新材料量産に向けた開発を加速する

現材料



- ✓ 欧州企業1社が供給
- ✓ 角柱形式の材料



<期待できる効果>

1. 材料売上獲得
2. 加工原価の削減
3. 材料1社依存脱却
4. CO₂削減

新材料



- ✓ AeroEdgeが開発
- ✓ 製品形状に近い材料

カーボンニュートラルへの取組み：ESG

航空ビジネスに関与する企業として、CO₂削減への取組みを更に積極化する

CO₂削減への 技術開発

チタンアルミブレードの
補修技術への取組みが
SAFRAN社から評価



新工場に 太陽光発電導入



CO₂削減目標の SBT認定取得

2030年
50%削減
2025年
30%削減
※原単位

第三者保証取得

Scope1、2
について
第三者保証による
透明性確保

24年6月期 決算サマリー

1. 2024年6月期実績

チタンアルミブレード販売数量は、前期比微増と当初想定を下回ったものの、新材料等の開発業務受託、円安影響もあり、売上高、利益ともに過去最高で着地

単位:百万円

	22/6期		23/6期		24/6期			24/6期		
	実績		実績		実績			予想		
	金額	金額	対前年		金額	対前年		金額	対実績	
増減額			増減率	増減額		増減率	増減額		達成率	
売上高	1,964	2,920	+956	+48.7%	3,350	+429	+14.7%	3,503	Δ152	95.6%
売上総利益	560	1,204	+643	+114.9%	1,512	+307	+25.6%	1,427	+85	106.0%
対売上比率	28.5%	41.2%			45.1%			40.7%		
営業利益	Δ124	479	+603	Δ485.9%	705	+225	+47.1%	550	+155	128.3%
対売上比率	Δ6.3%	16.4%			21.1%			15.7%		
経常利益	10	598	+587	+5457.3%	842	+244	+40.9%	600	+242	140.5%
対売上比率	0.5%	20.5%			25.2%			17.1%		
当期純利益	7	673	+665	+9093.3%	698	+25	+3.8%	551	+147	126.8%
対売上比率	0.4%	23.0%			20.9%			15.7%		
EBITDA	343	918	+574	+167.1%	1,093	+174	+19.0%	986	+106	110.8%
対売上比率	17.5%	31.4%			32.6%			28.2%		
減価償却費	468	438			387			-		
平均為替レート(※)	137円	135円			145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

- 737MAXの生産停滞、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、当初想定を下回ったが、新材料等の開発業務受託、円安の影響により、前期比14.7%増、過去最高の33.5億円

売上総利益

- 利益率の高い開発業務受託、円安影響により、前期比25.6%増、過去最高の15.1億円

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、資本金増加による外形標準課税発生等、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、前期比47.1%増、過去最高の7.0億円

経常利益

- 前期営業外収益として一過性の補助金収入(0.8億円)や受取保険金(0.7億円)を計上したことから減益予想だったものの、営業利益増加並びに当期も補助金収入(1.4億円)を計上したことにより、前期比40.9%増、過去最高の8.4億円

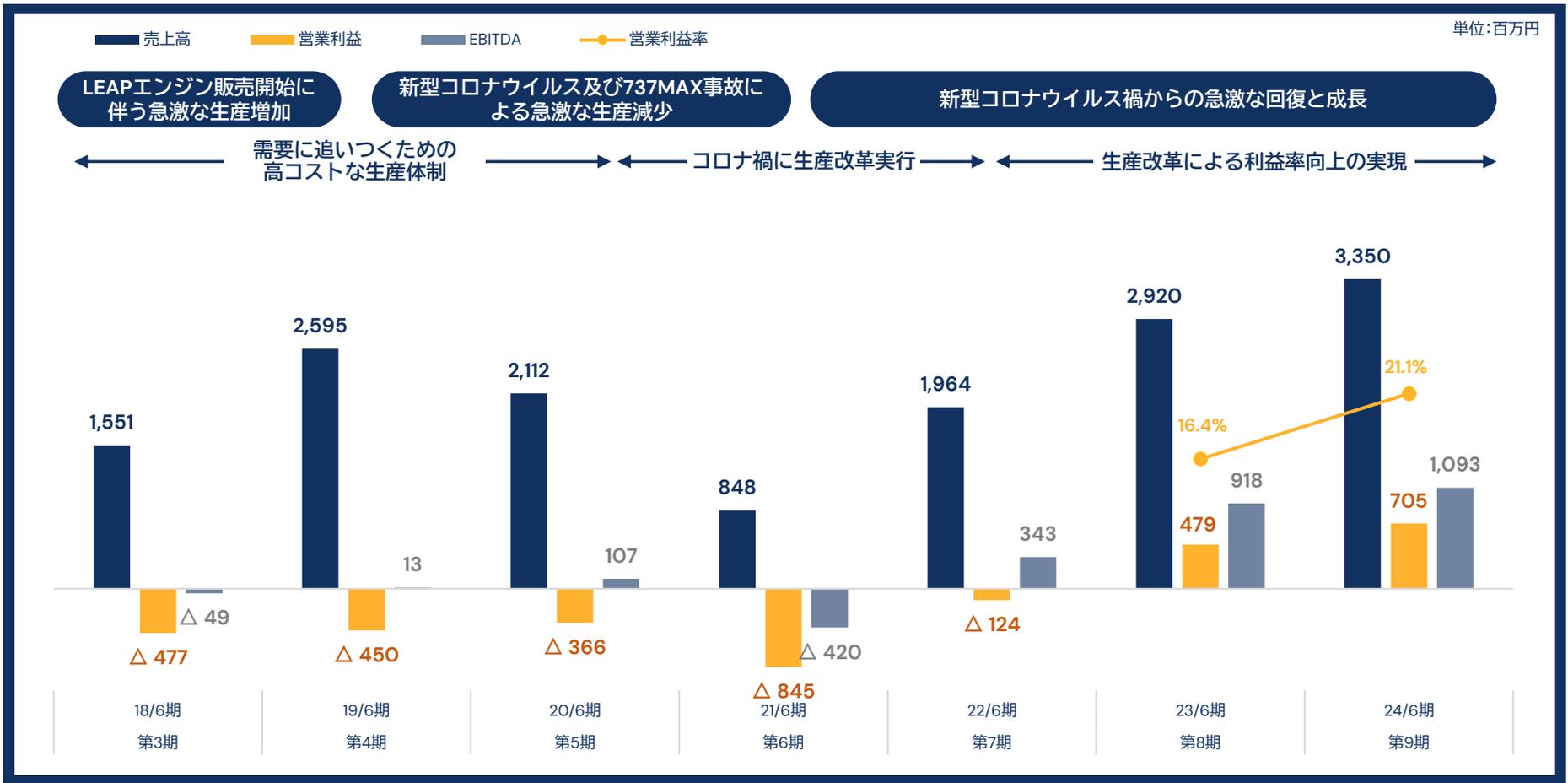
当期純利益

- 資本金増加に伴う繰越欠損金の利用制限により、当期から法人税等負担が増加したものの、経常利益増加に伴い、減益予想から一転、前期比3.8%増、過去最高の6.9億円

売上高・営業利益・EBITDA推移

1. 2024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、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



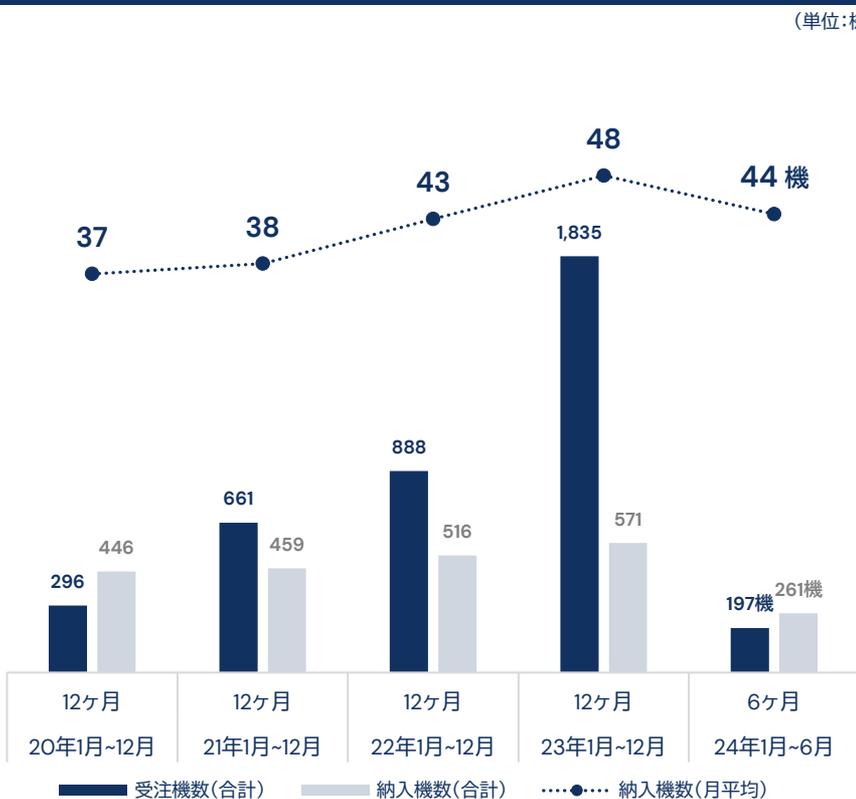
A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注・納入機数)

1. 2024年6月期実績

A320neoファミリー、737MAXともに、24年1月～6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は品質問題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

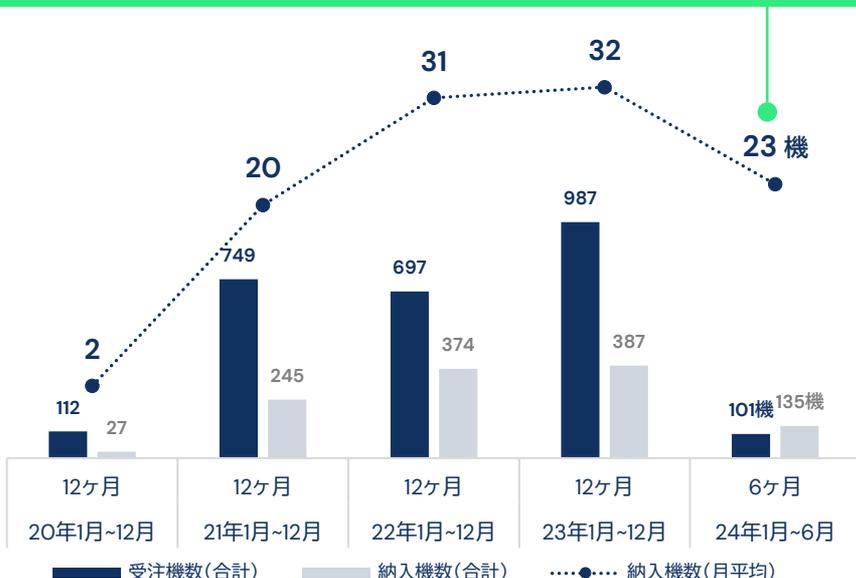
(単位:機)



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販売にも影響



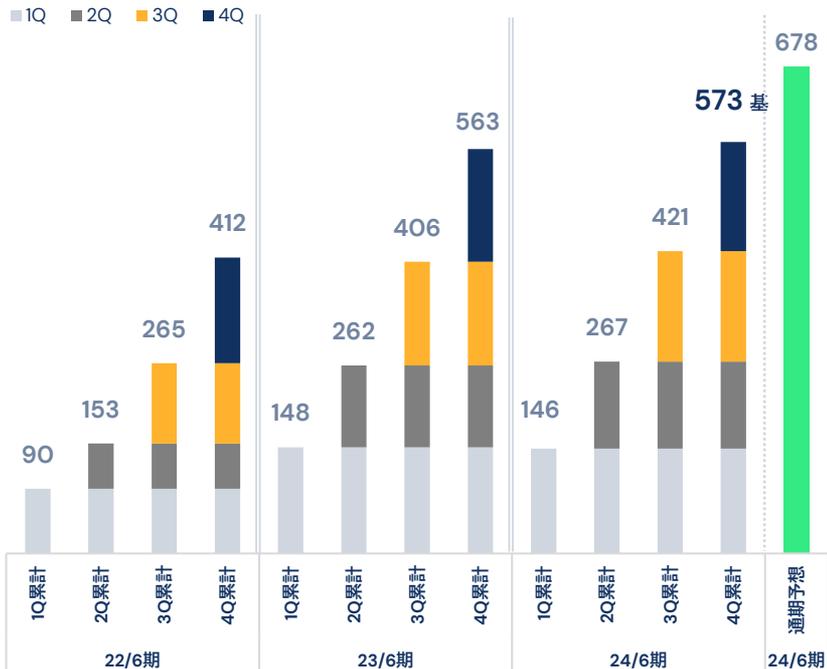
主要KPIの推移

1. 2024年6月期実績

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は、前期比微増の573基。エンジン1基当たり営業利益は、先行投資に伴う人財採用や上場に伴う各種管理コストが増加したものの、開発業務受託や円安影響により1,231千円と過去最高

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

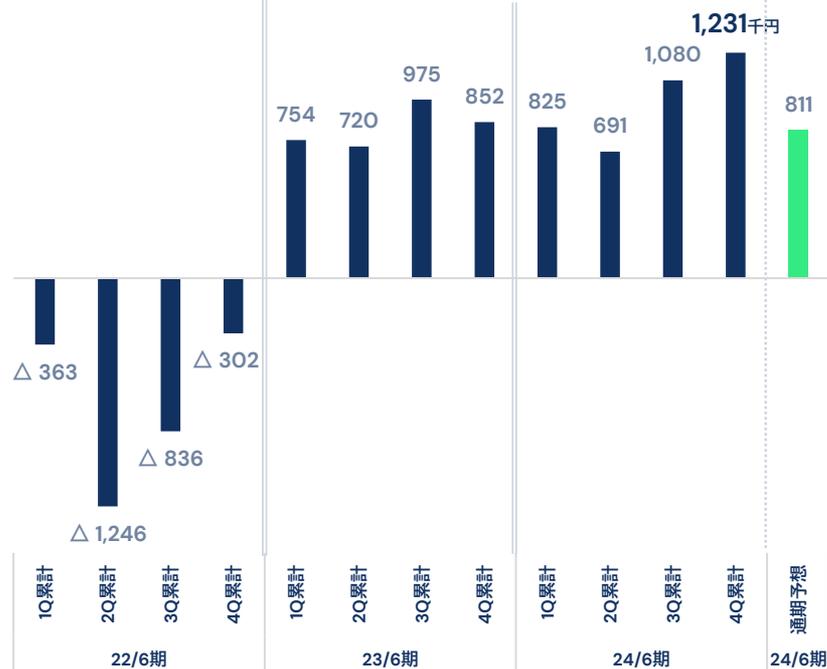
単位:エンジン基数



※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

貸借対照表

1. 2024年6月期実績

上場による公募増資、利益計上により、純資産は30.9億円、自己資本比率は42.7%(前期末27.9%)に向上するとともに、ネットDEレシオは0.4倍まで減少。また、現預金は18.1億円と成長戦略実現に向けた投資余力を確保

貸借対照表推移

単位:百万円

	23/6期末	24/6期末	増減
資産合計	5,788	7,236	1,448
流動資産	2,828	3,133	305
(現金預金)	1,728	1,813	85
(売上債権)	497	531	33
(棚卸資産)	334	316	△17
固定資産	2,960	4,103	1,143
(有形固定資産)	2,781	3,964	1,182
(無形固定資産)	62	31	△30
負債・純資産合計	5,788	7,236	1,448
負債合計	4,166	4,142	△23
流動負債	837	1,372	535
(仕入債務)	94	79	△15
(短期有利子負債)	521	587	65
固定負債	3,328	2,770	△558
(長期有利子負債)	3,196	2,610	△585
純資産合計	1,622	3,094	1,472
運転資金	738	769	31
有利子負債	3,717	3,197	△519
Net 有利子負債	1,989	1,384	△605
DEレシオ	2.3	1.0	△1.3
Net DEレシオ	1.2	0.4	△0.8
自己資本比率	27.9%	42.7%	14.8%

現金及び預金

- 新規量産案件に対する新工場建設・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、当期末残高は18.1億円と、前期末残高から0.8億円増加

運転資金

- 材料が無償支給であることから、比較的低水準となるが、当期末は前期末とほぼ同水準の7.6億円
- ※運転資金: 売上債権 + 棚卸資産 - 仕入債務

有形固定資産

- チタンアルミブレード以外の航空機エンジン部品量産に向け、新工場及び設備投資を実施したため、当期末は39.6億円と前期末から11.8億円増加

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、当期末は31.9億円と、前期末から5.1億円減少。現預金を除いたNet有利子負債は、当期末で13.8億円
- ※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、当期末は42.7%と、前期末から14.8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、当期末に0.4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

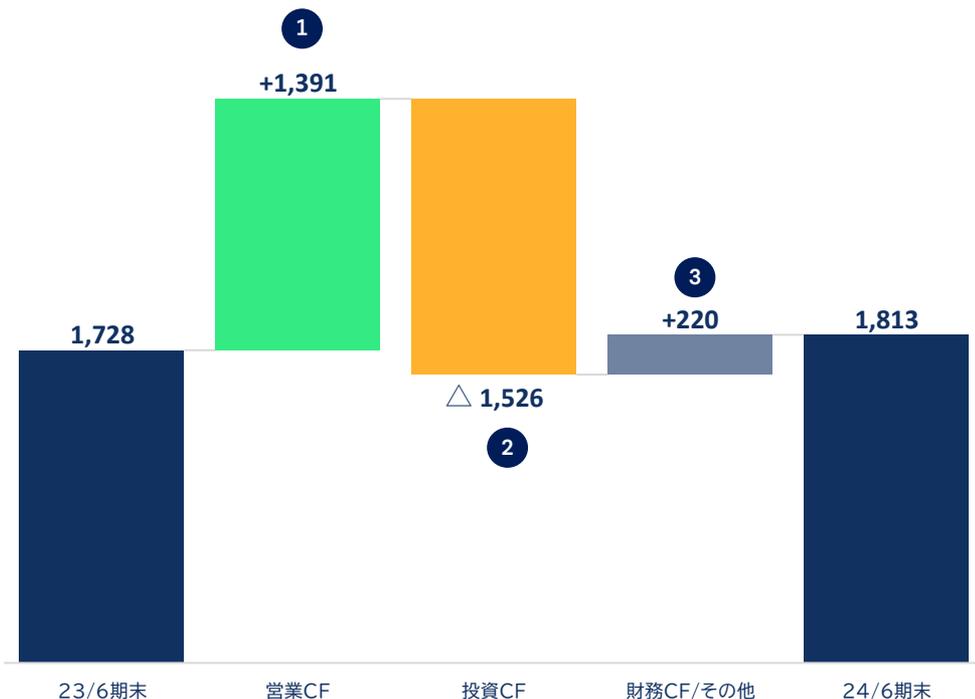
1. 2024年6月期実績

新規量産案件の工場・設備投資により投資CFが△15.2億円と大きく増加。一方、利益拡大により営業CFも+13.9億円となり、概ね同水準を確保

キャッシュ・フロー内訳

単位:百万円

現預金の増減額
+85百万円



1 営業キャッシュ・フロー

- 税引前当期純利益 : +841百万円
- 減価償却費 : +387百万円
- 補助金 : +216百万円
- 運転資金の増加 : △31百万円 等

2 投資キャッシュ・フロー

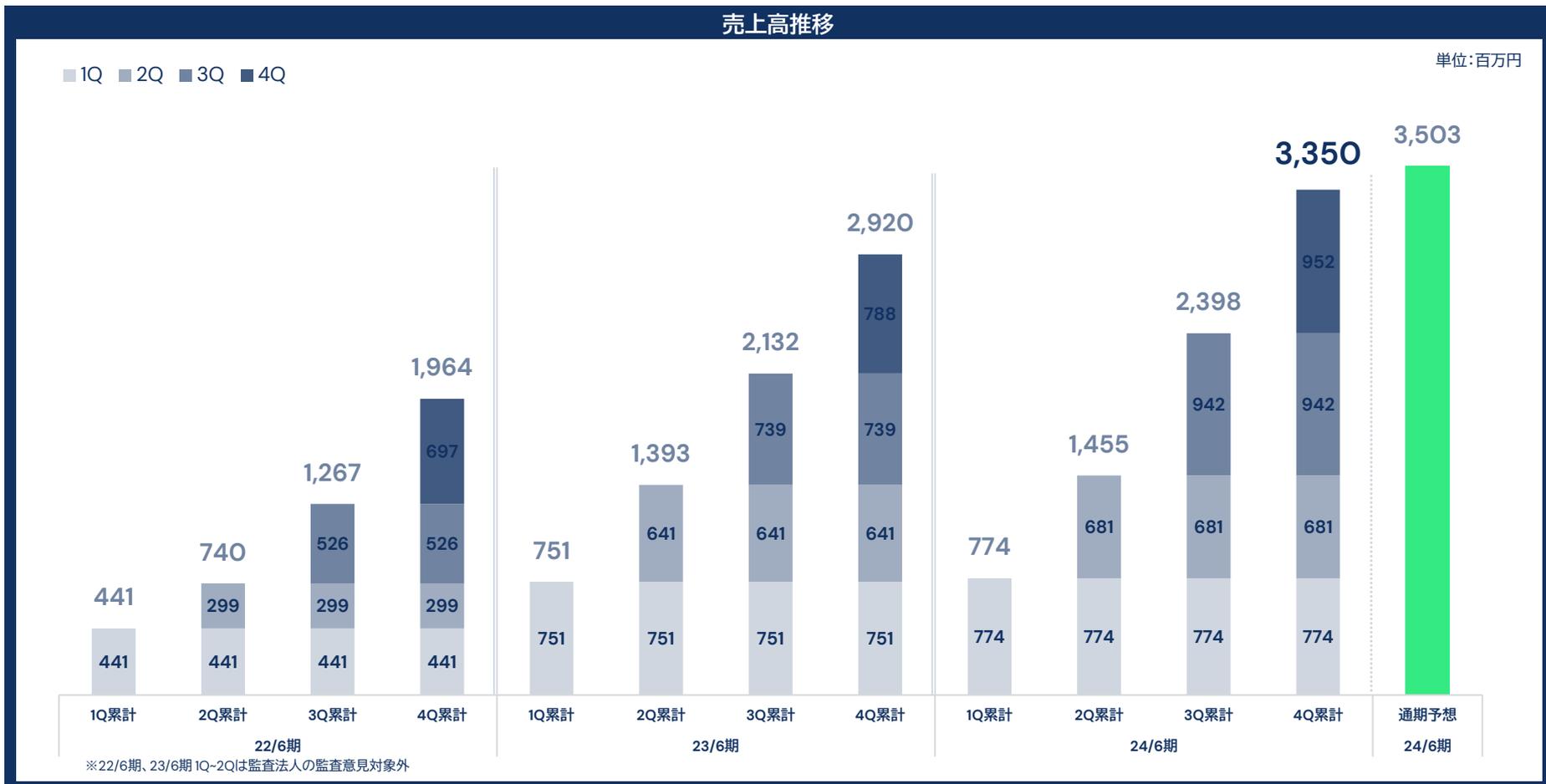
- 有形固定資産の取得支出 : △1,519百万円
- 無形固定資産の取得支出 : △6百万円 等

3 財務キャッシュ・フロー

- 長期借入金の返済支出 : △338百万円
- リース債務の返済支出 : △181百万円
- 株式の発行による収入 : +754百万円

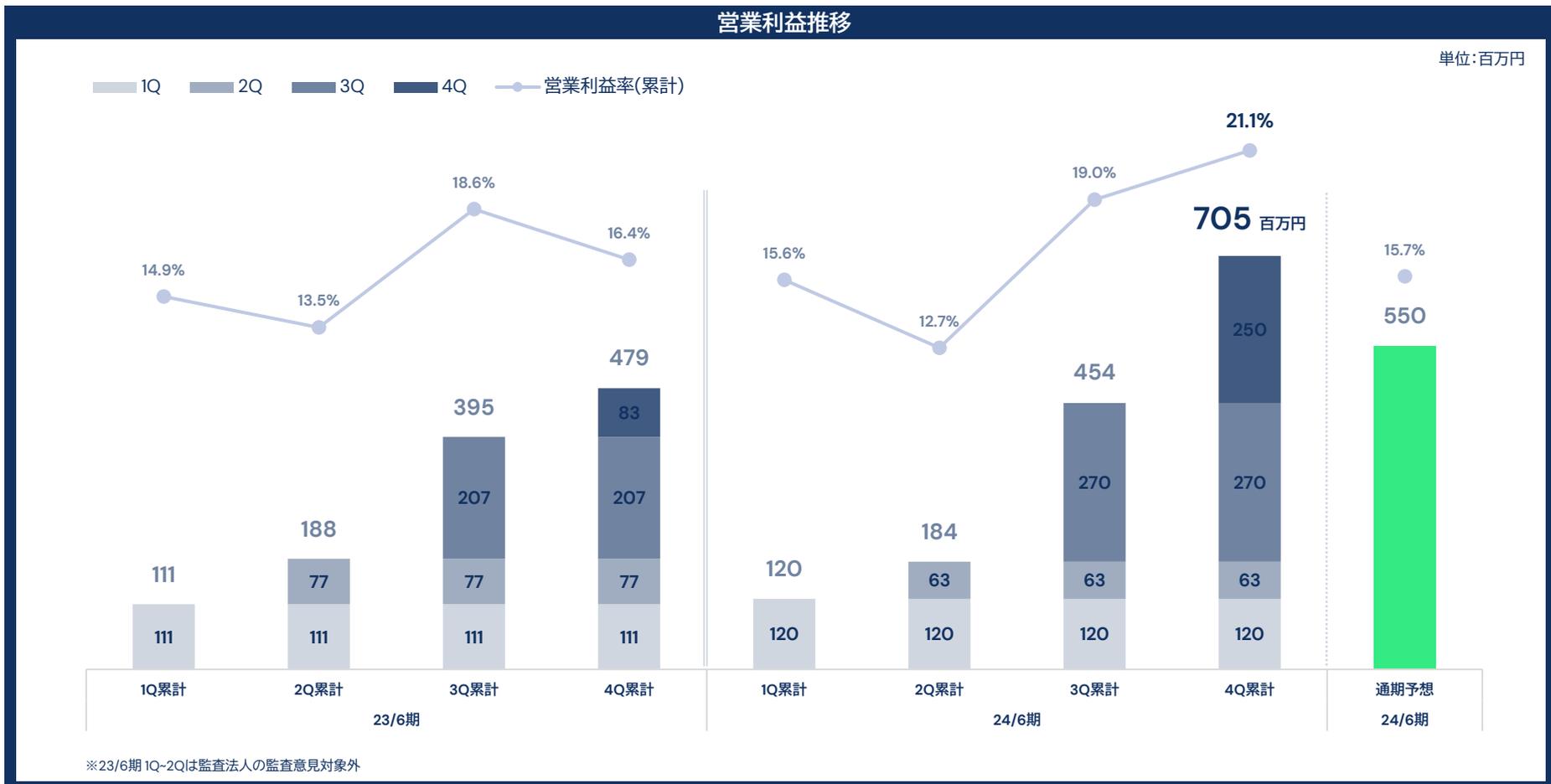
(参考)四半期売上高推移

1. 2024年6月期実績



(参考)四半期営業利益推移

1. 2024年6月期実績



目次

- 1 2024年6月期実績
- 2 2025年6月期予想
- 3 成長戦略
- 4 会社・事業概要

通期予想の変動要因

航空業界における供給制約等による影響

- 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おります。また、737MAX機は各種品質問題を抱えております。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変動幅が大きくなる傾向にあります。そのため、生産レートが想定通りに進捗しない場合、当社の業績に影響を与える可能性があります。

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あります。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。そのため、想定以上に円高となった場合には、当社の業績に重要な影響を与え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みに基づき、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。

●売上高 過去最高

前期比 +12.2%

3,760 百万円

●営業利益

前期比 △29.1%

500 百万円

●当期純利益

前期比 △35.6%

450 百万円

●EBITDA

前期比 △8.1%

1,004 百万円

事業環境と方針

チタンアルミブレード

- 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
- A320neoは堅調に生産拡大するが、737MAXは品質問題により生産回復に一定の時間がかかる見込み。その結果、25/6期のチタンアルミブレード全体の需要は、A320neo向けは増加、737MAX向けは減少、全体では微増に留まる見込み。顧客からは26/6期からの本格的な増加を示される
- SAFRAN社と供給期間延長、マーケットシェア拡大の更新契約により、チタンアルミブレード販売数量は大きく増加見込み。シェアアップに伴い販売単価低減となるものの利益にはプラス寄与を見込む。一方で生産キャパシティは確保しているため、シェアアップに伴う大型の設備投資は見込まない

その他新規案件

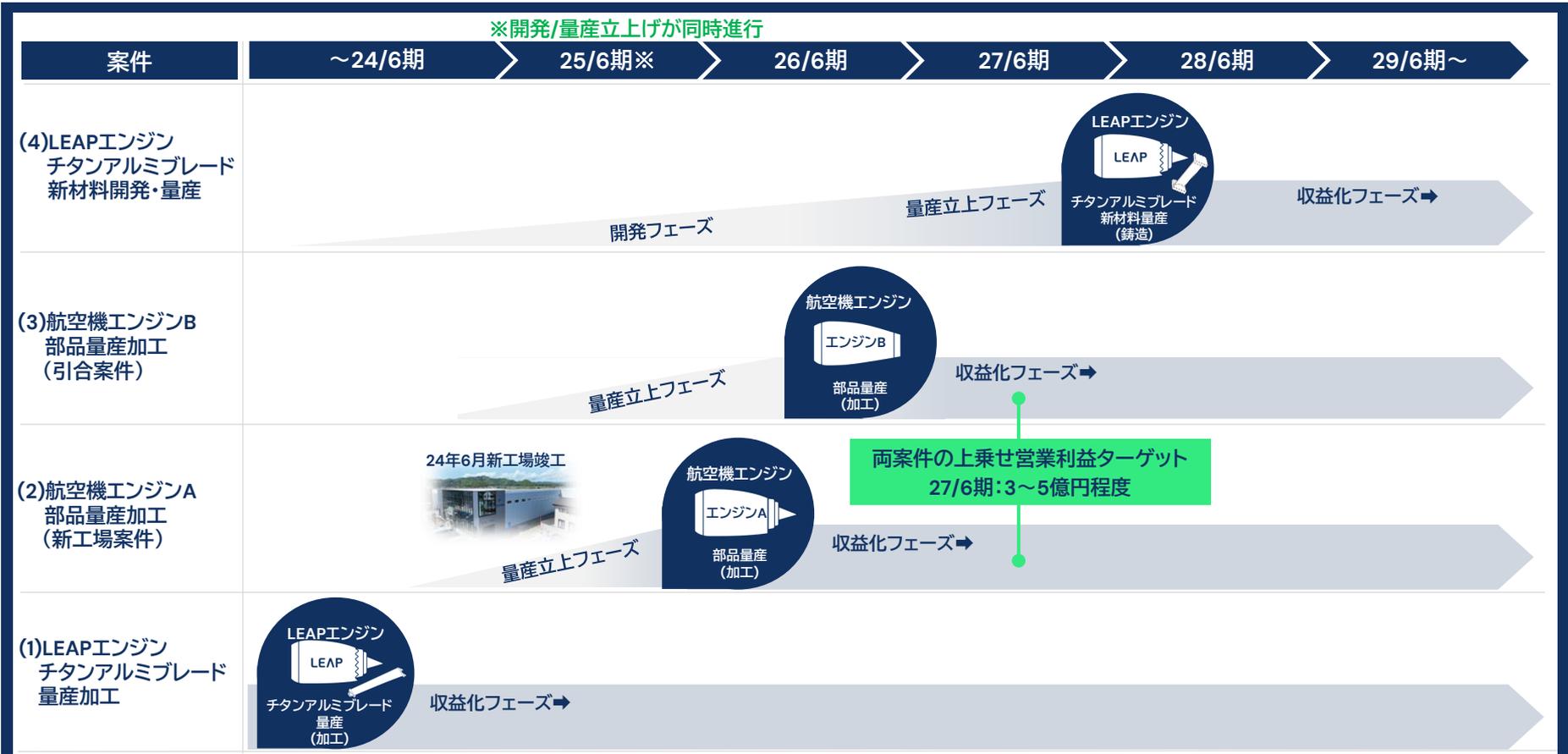
- 25/6期は、26/6期以降の成長に向けた準備期間と位置付け、①チタンアルミブレードの新材料開発、②新工場での航空機エンジンA部品の量産立上げ、③現在引合いのある別の航空機エンジンB部品の量産立上げに向けた投資を加速する。その結果、25/6期はコストが先行する見込み
- 27/6期に、②航空機エンジンA部品、③航空機エンジンB部品のみで3~5億円程度の営業利益の上積みを目指す

通期予想の概要

売上	チタンアルミブレードのマーケットシェア拡大により、過去最高の37.6億円(前期比12.2%増)を見込む。A320neoの生産レートは後半に向けて拡大していくこと、また737MAXの生産レート回復が下期以降となることを想定し、業績は前期以上に下期偏重となる見込み
営業利益	チタンアルミブレード全体の需要拡大が限定されること、前期に一過性の受託開発を計上したこと、また複数の新規案件立上げや研究開発による先行投資が発生することから5.0億円(前期比29.1%減)を見込む
当期純利益	営業利益の減少に加えて、前期に計上した一過性の補助金収入や為替差益を見込まないこと、またシンジケートローン組成費用が発生することから4.5億円(前年同期比35.6%減)を見込む

新規量産案件/開発案件の立上マイルストーン

(2)新工場で生産予定の航空機エンジンA部品、(3)引合いのある航空機エンジンB部品で、27/6期に3億円～5億円程度の営業利益の上乗せを目指す。一方で、25/6期は立上げに向けた先行投資が同時並行で発生する見込み



25年6月期通期予想サマリー

2. 2025年6月期予想

売上高はマーケットシェア拡大により前期比12.2%増の37.6億円、営業利益は、新規開発/量産案件に向けた先行投資を積極化することにより、前期比29.1%減の5.0億円を見込む

単位:百万円

	23/6期 実績		24/6期 実績		25/6期 予想		
	金額	金額	対前年		金額	対前年	
			増減額	増減率		増減額	増減率
売上高	2,920	3,350	+429	+14.7%	3,760	+409	12.2%
売上総利益	1,204	1,512	+307	+25.6%	1,514	+2	0.1%
対売上比率	41.2%	45.1%			40.3%		
営業利益	479	705	+225	+47.1%	500	△205	△29.1%
対売上比率	16.4%	21.1%			13.3%		
経常利益	598	842	+244	+40.9%	435	△407	△48.4%
対売上比率	20.5%	25.2%			11.6%		
当期純利益	673	698	+25	+3.8%	450	△248	△35.6%
対売上比率	23.0%	20.9%			12.0%		
EBITDA	918	1,093	+174	+19.0%	1,004	△88	△8.1%
対売上比率	31.4%	32.6%			28.2%		
減価償却費	438	387			504		
平均為替レート(※)	135円	145円			145円		

※ 23/6期、24/6期の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

- A320neo、737MAXの受注残は引き続き高水準で推移
- 品質問題による737MAX向けタンアルミブレード需要減少や、前期に一過性の受託開発売上を計上したことによる減収要因がある一方、A320neo向けタンアルミブレードの需要拡大、並びにマーケットシェア拡大により前期比12.2%増、過去最高の37.6億円を見込む
- A320neoの生産レートは後半に向けて拡大していくこと、また737MAXの生産レート回復が下期以降となることを想定し、業績は全体として下期偏重を見込む

営業利益

- 売上高は増加する一方で、主に複数の新規案件立上げによる先行投資(人財採用や設備投資等)が発生すること、前期計上した利益率の高い受託開発売上を見込めないことを要因として、前期比29.1%減の5.0億円を見込む
- マーケットシェア拡大による影響として、販売単価低減により営業利益率は低下する一方、販売数量が増加することにより営業利益額は微増することを見込む

経常利益

- 営業利益減少に加え、前期に営業外収益として一過性の補助金収入(1.4億円)や為替差益(0.4億円)を計上した反動、並びに当期は営業外費用として、シンジケートローン組成費用が発生することにより、前期比48.4%減の4.3億円を見込む

当期純利益

- 主に経常利益の減少要因により、前期比35.6%減の4.5億円を見込む

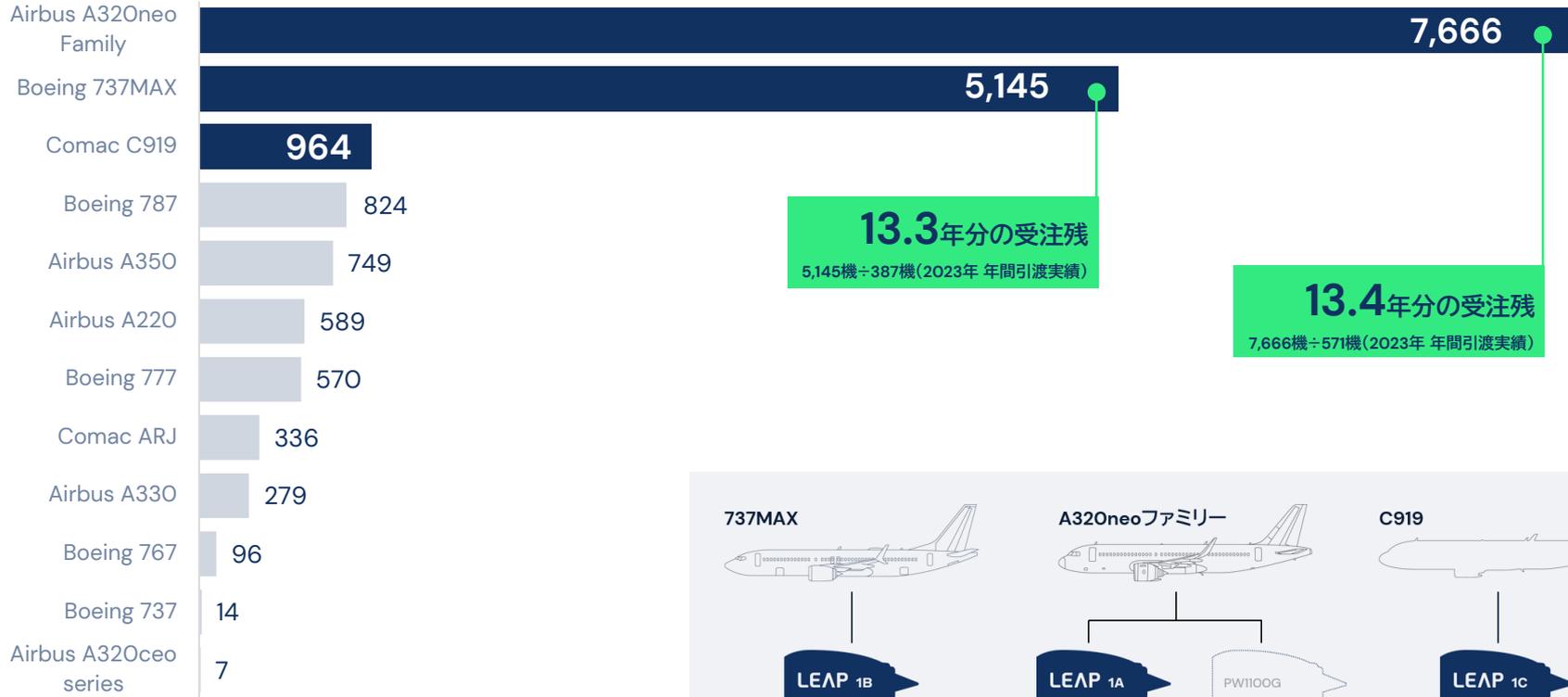
A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注残機数)

2. 2025年6月期予想

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6月末時点)

(単位:機)



A320neoファミリー・737MAXの市場動向(生産機数見込)

2. 2025年6月期予想

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を中長期的に増産見込み

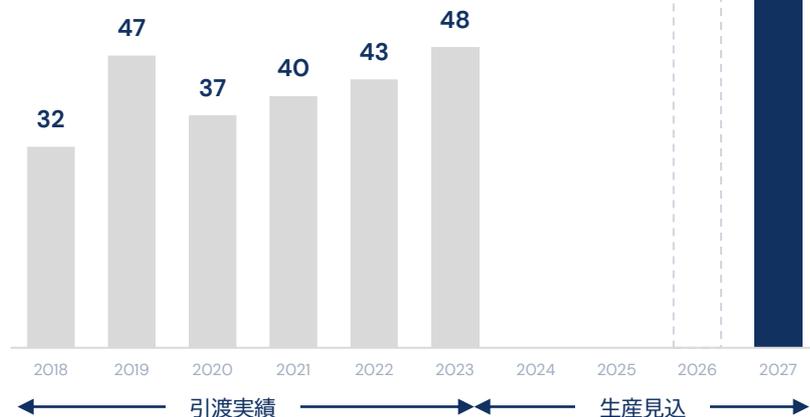
A320neoファミリーの生産実績/見込(月産)

単位:機

■ A320neoファミリー 生産実績/見込(月産)

Airbus社は、主にエンジン、機体、内装品に関するサプライチェーン上の課題により、月産生産レート75機の目標達成時期を2026年から2027年に変更

75 75 機



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社リリース

737MAXの生産実績/見込(月産)

単位:機

■ 737MAX 生産実績/見込(月産)

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

50 機



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社リリース

主要KPIの推移

2. 2025年6月期予想

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は、737MAX品質問題が影響するものの、契約更新によるシェアアップに伴い前期比22%増の697基。一方、シェアアップによる販売単価減、並びに新規量産案件のための先行投資発生に伴い1基当たり営業利益は減少

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

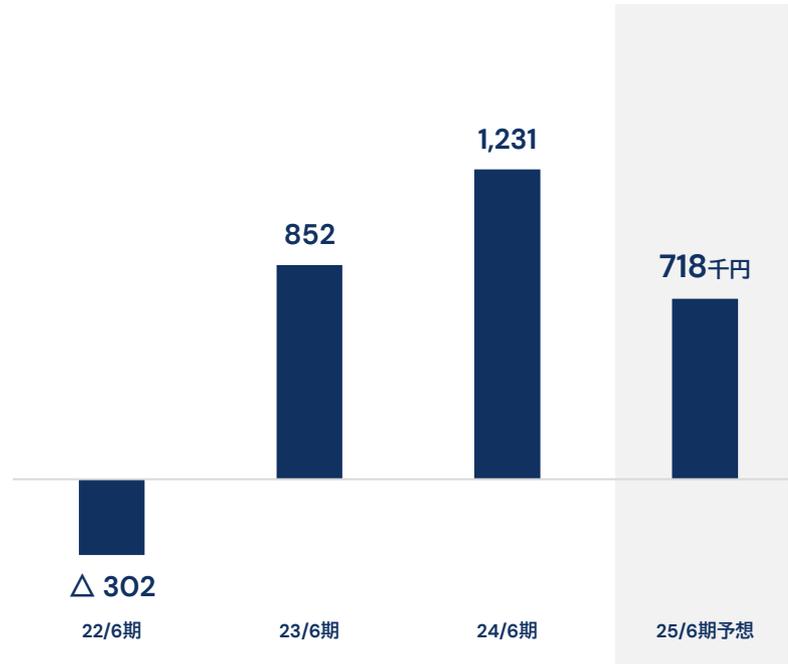
単位:エンジン基数



※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

経常利益及び当期純利益

経常利益は、営業減益に加え、補助金収入を見込まないこと、シンジケートローン組成費用の発生等により、4.3億円(前期比48.4%減)を見込む。当期純利益は、4.5億円(前期比35.6%減)を見込む

営業外損益及び経常損益

単位:百万円

	23/6期	24/6期	25/6期(予想)
営業損益	479	705	500
営業外収益	167	190	8
補助金収入	84	140	-
受取保険金	77	-	-
為替差益	1	47	-
その他	3	3	8
営業外費用	48	52	73
支払利息	42	38	47
上場関連費用等	-	10	-
その他	5	3	26
経常損益	598	842	435

- 営業外収益は、前期発生した補助金収入、為替差益を見込まないため、前期から大幅に減少することを見込む(将来想定される補助金収入は圧縮記帳により、対象資産の取得原価から控除予定のため営業外収益では原則計上されない見込み)
- 営業外費用は、リファイナンスによるシンジケートローン組成費用、並びに借入拡大による利息の増加を見込む。
- 以上の結果、経常利益は、営業利益から0.6億円減の4.3億円を見込む

法人税等及び当期純損益

単位:百万円

	23/6期	24/6期	25/6期(予想)
税引前当期純利益	599	841	435
法人税、住民税及び事業税	3	135	69
法人税等調整額(※)	△77	7	△84
法人税等合計	△73	143	△15
当期純利益	673	698	450

(※)△は利益に対してプラス

- 法人税、住民税及び事業税は、減益に伴い減少することを見込む。なお、23/6期において、繰越欠損金は総額約15.5億円。繰越欠損金の控除限度額は所得の50%となり、法人税、住民税及び事業税の負担は一定期間軽減される見込み
- 法人税等調整額は、将来の利益拡大に伴う繰延税金資産の拡大により、利益に対してのプラスに寄与することを見込む
- 以上の結果、当期純利益は、経常損益から0.1億円増加の4.5億円を見込む

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、想定為替レートは145円/米ドル。1円/米ドル当たりの売上・利益影響額は19~23百万円程度を想定

為替レート

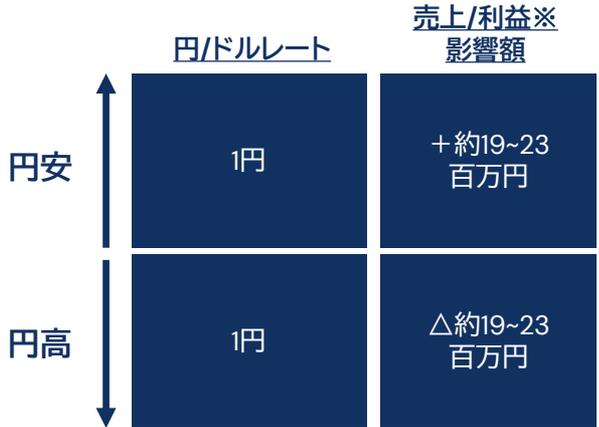
● 想定為替レート

	為替レート (円/ドル)	為替ヘッジ方針
23/6期 実績	135 ※1	-
24/6期 実績	145 ※1	-
25/6期 想定	145 ※2	1年内の外貨予定取引の 20%~30%を目途に為替予約

※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

● 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
- 24/6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19百万円~23百万円程度を想定
- ただし、契約更新により一定の為替レートレンジを超えた場合にはチタンアルミブレード販売価格が変動。そのため、当該レンジを超えた場合には、為替感応度は縮小

目次

1 2024年6月期実績

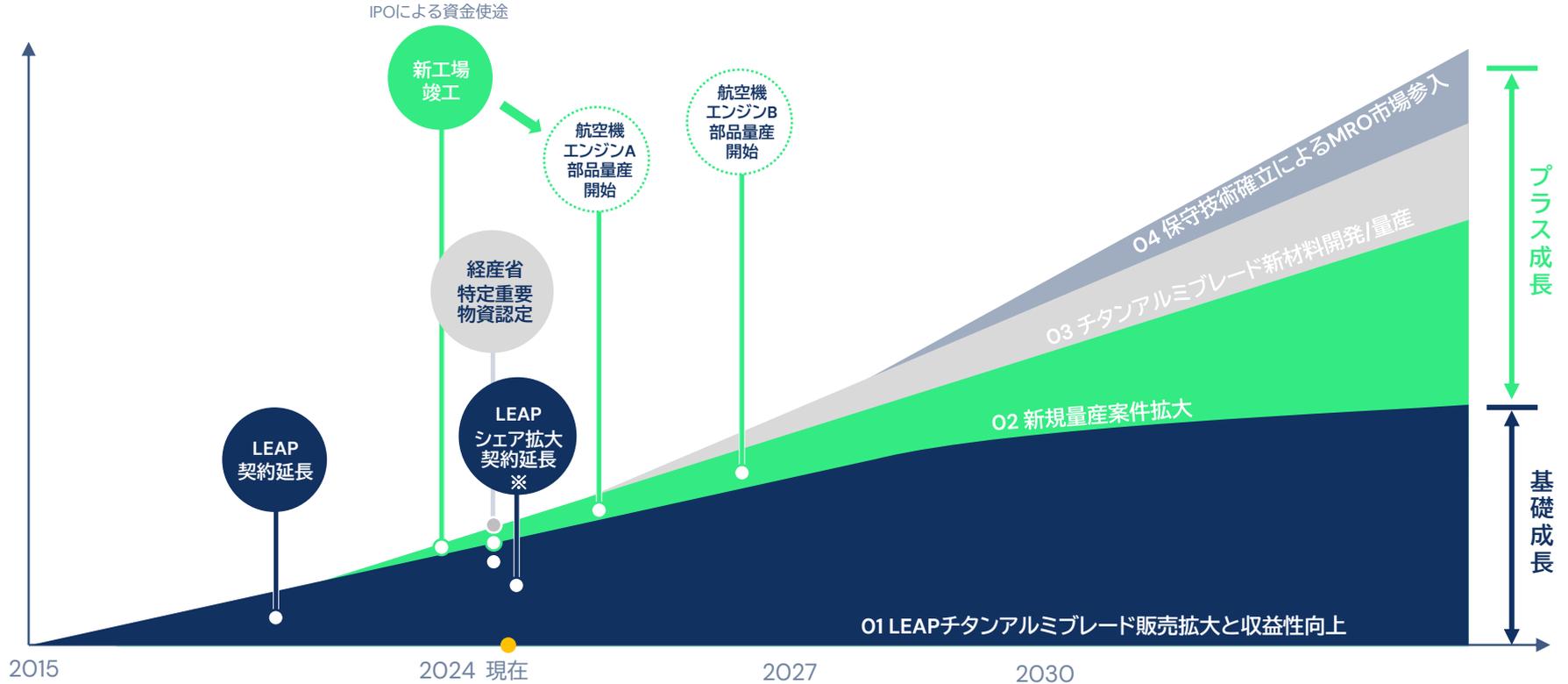
2 2025年6月期予想

● 3 成長戦略

4 会社・事業概要

AeroEdgeの4つの成長戦略

今後予想されるチタンアルミブレードの販売拡大を設備投資を最小限にしながら対応することで、収益性を向上させると同時に、技術力を生かし、新たな航空機市場及びその他市場の量産加工案件を拡大する。また、新材料開発や保守技術開発を推進し、新たな市場への進出を目指す



※2024年8月14日開催の取締役会により契約更新を決議。2024年9月頃に仏SAFRAN社と更新契約を締結予定

01 チタンアルミブレードの収益拡大

01

02

03

04

長期予測や受注残からA320neoファミリー及び737MAXは今後も長期に渡って成長が見込まれる。当社も両機体に搭載されるチタンアルミブレードの需要拡大による販売拡大を目指す

チタンアルミブレード搭載機種別の生産増加による売上拡大

A320neoファミリー、737MAXは、商業用航空機で最も受注残を抱える機種であり、両機種で仏Airbus社、米Boeing社の全受注の8割超を占める。2023年の引渡数ベースでは両機種とも10年を超える受注残となっており、今後の生産拡大が期待される

商業航空機の受注残高機数(単位:機)

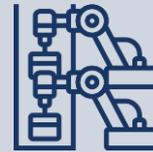


出典:一般財団法人日本航空機開発協会情報を基に当社作成(2024年6月末時点)

生産体制効率化による利益創出力向上

得意とする製造DX化、TPS等による生産性向上、原価低減活動を追求することにより、生産拡大化における更なる収益性向上を図る。現在の生産キャパシティを考慮し、将来の設備投資は最小限に留める

生産自動化



内製化



製造DX



TPS活動



生産キャパシティ



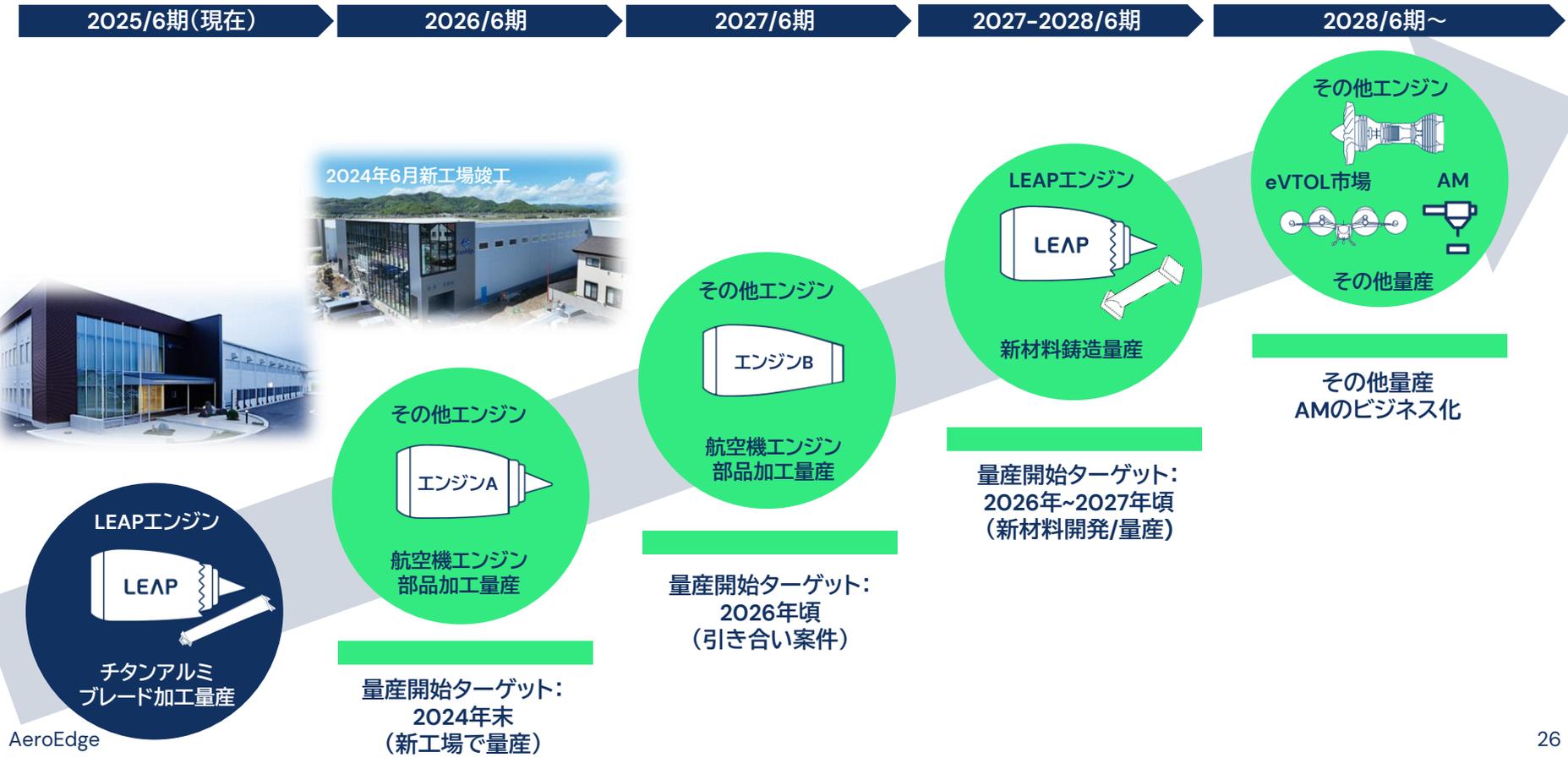
原価低減活動



O2 加工技術・AM技術を活かした更なるビジネス展開

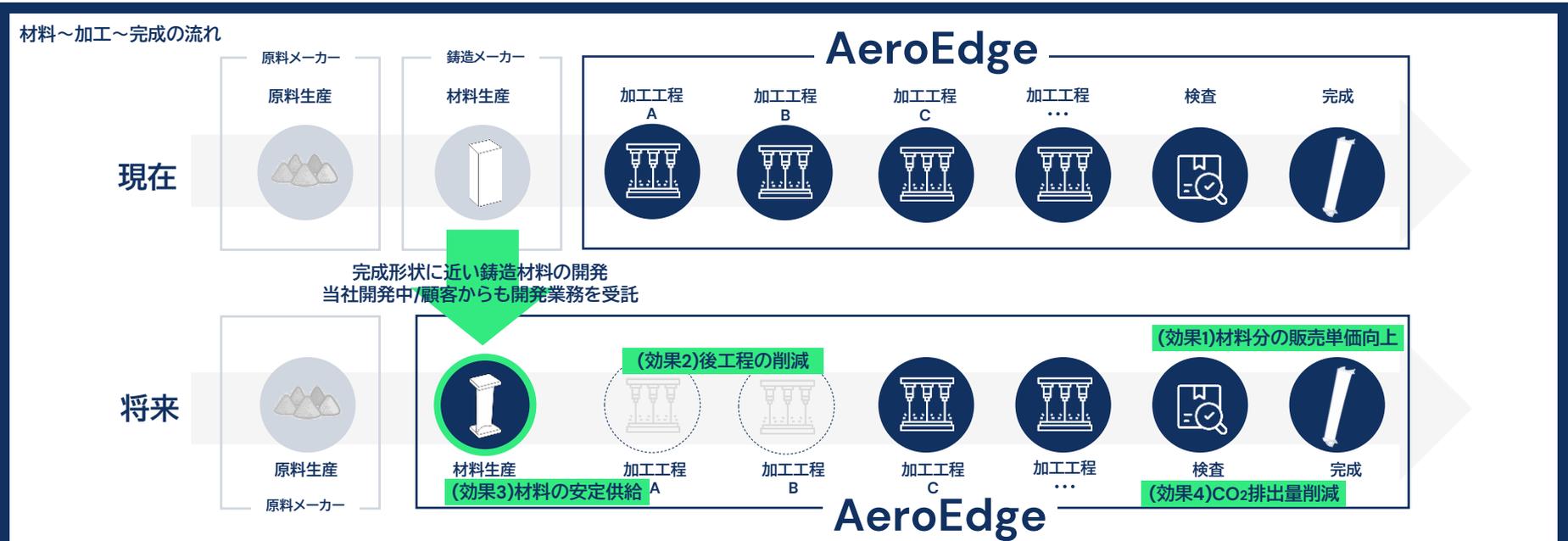
当社のコアコンピタンスである加工技術、並びにAM技術を活かし、航空市場及び新たな市場での『量産』ビジネス拡大を狙う

新規量産案件の通期での収益貢献タイミング(見込)



03 新材料開発による付加価値の高い素材マーケットへの参入

仏SAFRAN社とのパートナーシップにより、機械加工や非破壊検査の工程と合わせ、上流側の材料製造に参入することで材料からの一貫生産を行い、付加価値の拡大を目指す



新材料開発成功により期待できる効果

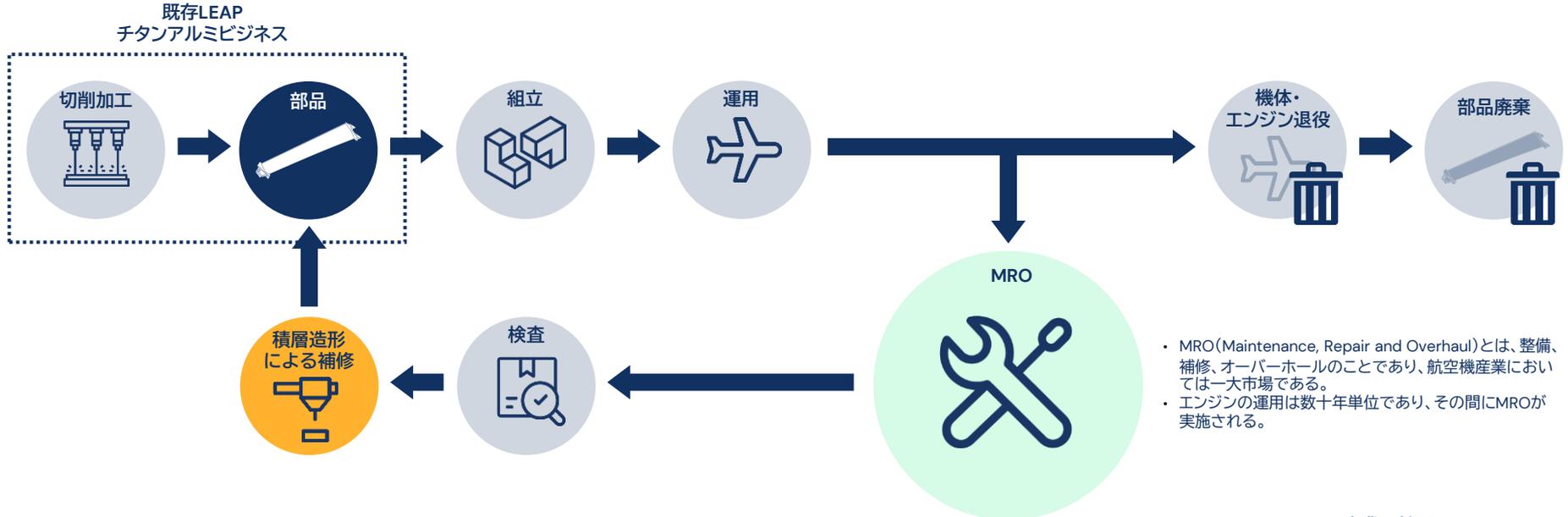
1. 加工のみでなく、材料供給も取り込むことによる付加価値向上(売上増)
2. 完成形状に近い材料生産によるその後の加工工程の削減(コスト減)
3. 材料一社依存からの脱却による材料の安定供給と安定生産
4. 国内でのサプライチェーン完結によるCO2排出量の削減

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

04 補修技術確立によるMRO市場参入

チタンアルミブレードの特殊性から補修技術は世界で確立できておらず、補修時に全て交換。
 仏SAFRAN社とのパートナーシップにより補修技術を確立することで、MRO事業への参入を目指す



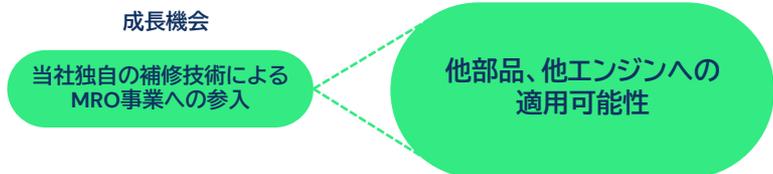
- MRO(Maintenance, Repair and Overhaul)とは、整備、補修、オーバーホールのことであり、航空機産業においては一大市場である。
- エンジンの運用は数十年単位であり、その間にMROが実施される。

開発の概要と進捗

01 基礎原理 確認	02 量産性 確認	03 量産 認証取得
----------------------	---------------------	----------------------

- 積層造形による補修への適用可能性を確認済
- 技術課題を明確にし、プロセスの改良を検討中

MRO事業の拡張



目次

1 2024年6月期実績

2 2025年6月期予想

3 成長戦略

● 4 会社・事業概要

ハイライト

LEAPチタンアルミブレード
グローバルシェア

40%

(2024年7月～)※

35%

(2024年6月まで)

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

(2024年6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

(2024年6月末時点)

契約期間

2016年
～
2034年

(2024年7月～)※

2016年
～
2027年

(2024年6月まで)

営業利益率

21.1%

(2024年6月期実績)

EBITDAマージン

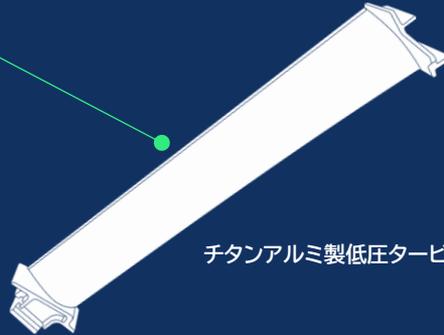
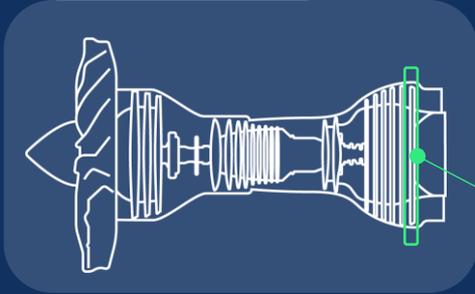
32.6%

(2024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



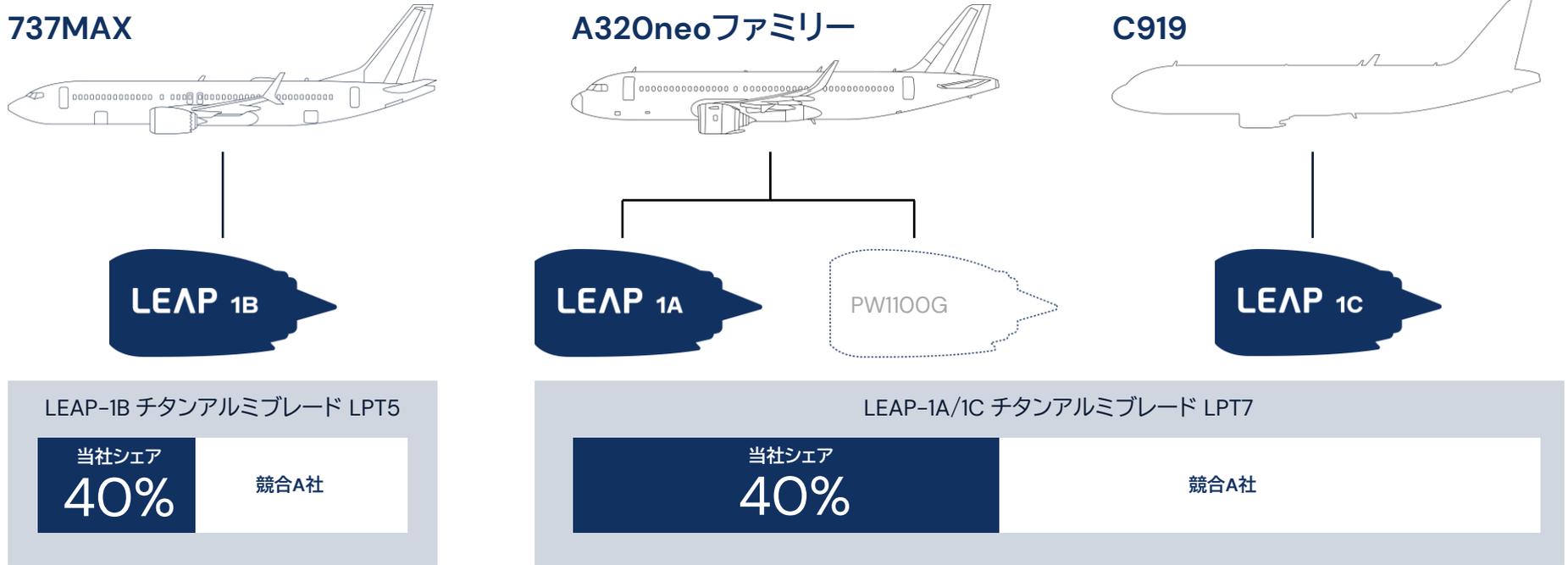
その他の加工部品



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

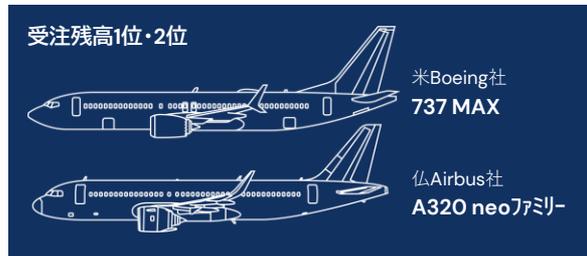
成長見込みが示されている航空業界に属し、受注残を10年分以上抱える航空機体の生産に連動するビジネスモデル



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 4. 会社・事業概要

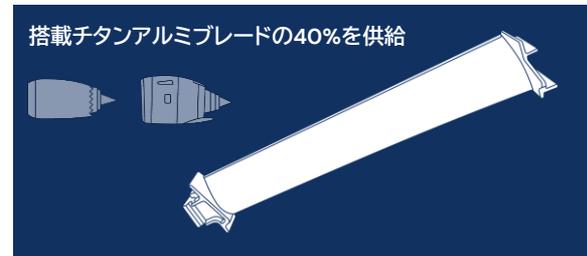
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のLEAPエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの40%を2034年までの契約にて供給(※4)



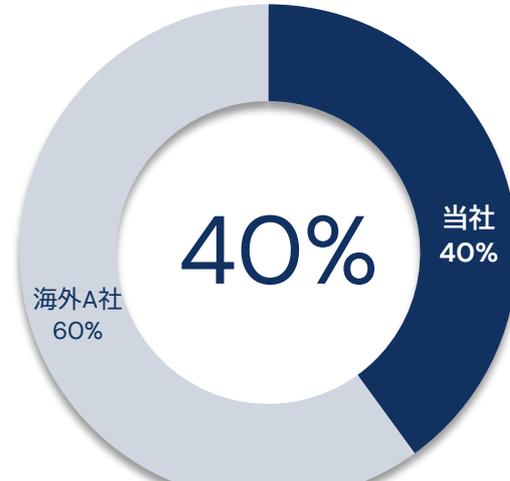
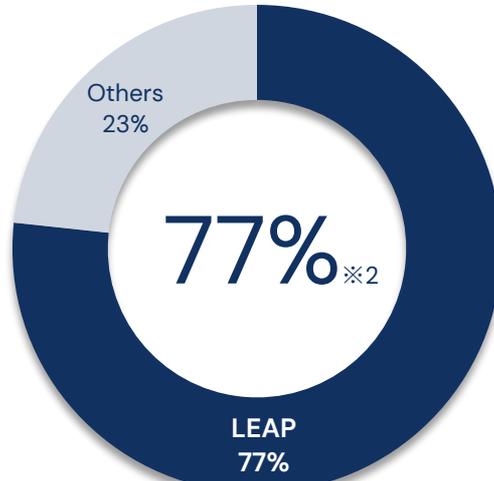
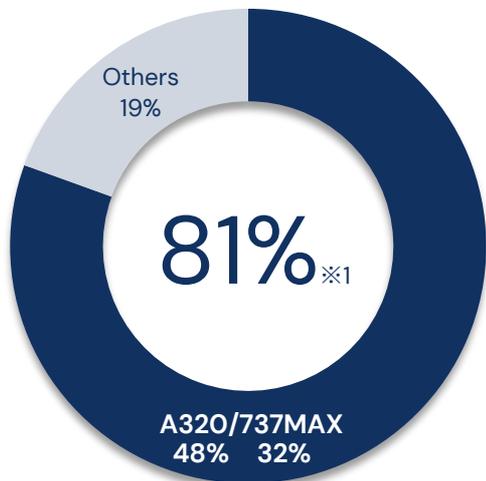
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



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(2024年5月末時点)

※2 $\frac{737MAX:5,177機 \times シェア100\% + A320neo:7,681機 \times シェア61\%}{737MAX及びA320neoの受注残高機数 11,050機} \times 100\%$

※3 Aviation Week(2021年3月10日)

※4 2024年8月14日開催の取締役会により契約更新を決議。2024年9月に仏SAFRAN社と更新契約を締結予定

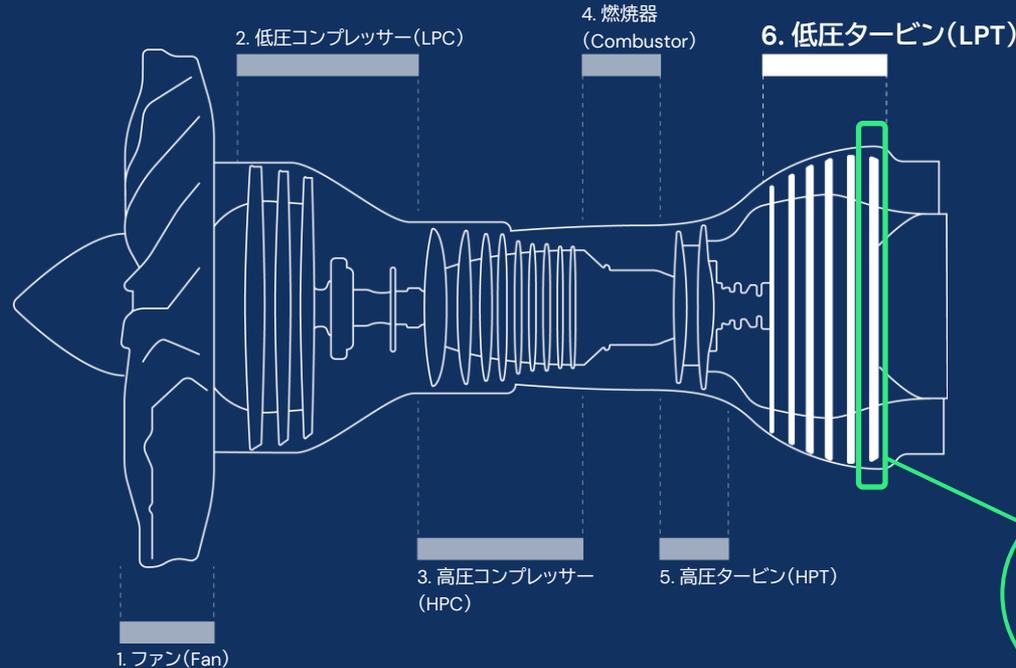
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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。

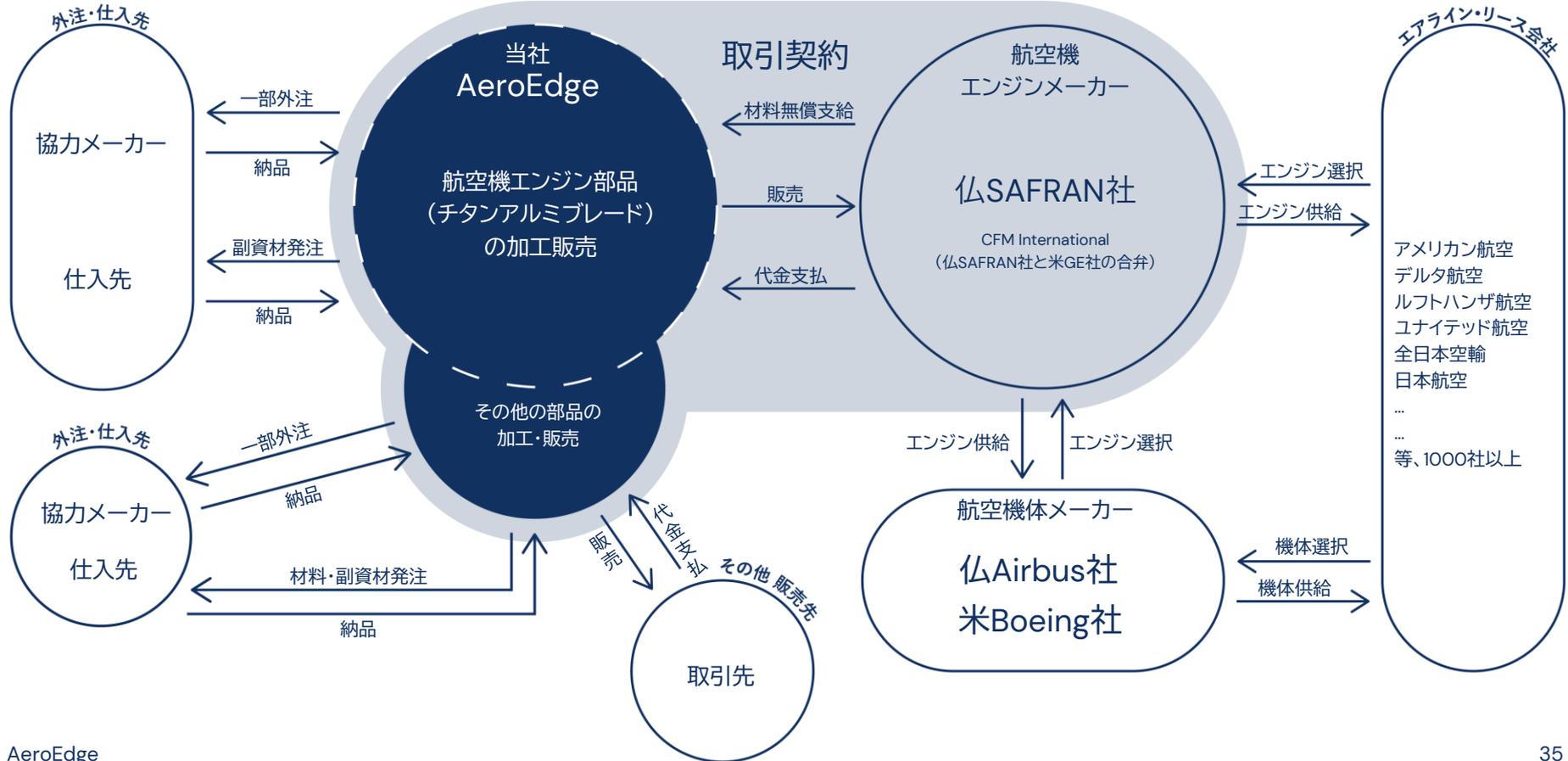


1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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40%の供給シェア

契約により2034年まで原則として40%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

2016年
↓
2034年
(残り10年超)

※

競合

当社
40% シェア ←→ A社
60% シェア

※

取引形態

材料無償支給

販売価格

契約により2034年ま
での価格が明示
(但し、一定の為替レートレンジを
超えた場合には変動)

※

※2024年8月14日開催の取締役会により契約更新を決議(契約の効力発生時期は2024年7月1日)。2024年9月頃に仏SAFRAN社と更新契約を締結予定(更新内容:契約期間延長(7年)、マーケットシェア拡大(35%から40%)、ボリューム増加による販売価格の低減等)

※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40%分(以下、マーケットシェア)を契約期間中に渡って、原則として契約に定められた価格(販売年度、販売量に応じて変動。また、一定の為替レートレンジを超えた場合にも変動)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。

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	
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社

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

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/>



AeroEdge

