



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)

2025年8月14日

2025年6月期 決算補足資料

目次

- 1 2025年6月期 実績
- 2 2025年6月期 トピックス
- 3 2026年6月期 予想
- 4 成長戦略
- 5 会社・事業概要

●売上高 過去最高

前期比 +7.5%

3,602 百万円

●営業利益

前期比 △7.1%

655 百万円

●当期純利益

前期比 +5.1%

734 百万円

●EBITDA

前期比 △5.0%

1,038 百万円

市場環境

- 航空機需要拡大により、A320neoファミリー、737MAXの受注残は**高水準**
- 航空業界全体でのサプライチェーン毀損等による生産影響は**継続**
- 737MAXは品質問題に加え**ストライキ**が発生
- 米国向け取引はなく、関税による直接的な**影響なし**

事業概況

- チタンアルミブレード販売数は、737MAX向けが低調。A320neoファミリー向けは順調に増加。全体での拡大幅は**限定的**
- 新案件立上を**同時並行**で推進したことから、**費用が先行**
- チタンアルミブレード新材料開発は**順調**に進捗
SAFRN社と**新材料供給並びにマーケットシェア拡大契約**を締結予定

業績

- 売上高
チタンアルミブレード売上増、円安等により、**過去最高**を更新
- 営業利益
新案件立上による費用先行の中、737MAXのストライキ影響により、チタンアルミブレード売上拡大が限定的となり、前期比**微減**。期初予想は**上回る**
- 当期純利益
繰延税金資産の計上により、法人税等負担が減少し、想定を**上回り**、前期比**増益**で着地

トピックス

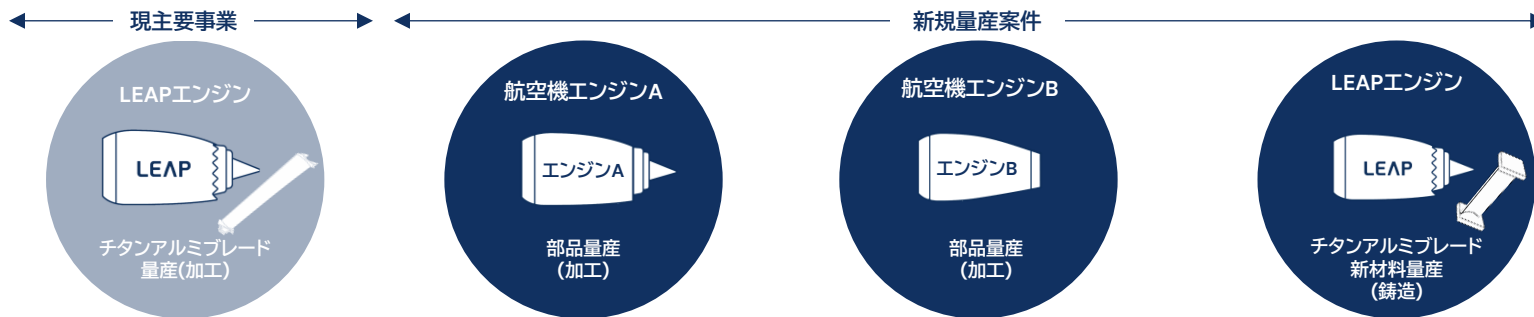
- チタンアルミブレードの**期間延長/シェアアップ**の契約締結
- グローバル大手航空機関連メーカーと新たに**長期契約**を締結
- 経産省の最大**20億円**の助成金に採択
- シ・ローンによる総額**33億円**のリファイナンスの実現により成長資金を確保
- Safran社のサプライヤー受賞式でInnovation部門の**トップ3社**に選出

事業拡大に向けての新規量産案件の進捗

1. 2025年6月期 実績

複数の新規量産立上げを同時並行で実施。航空機エンジンA/B案件は、共に26年6月期から量産開始予定
チタンアルミブレード新材料は27年6月期からの供給契約を締結予定

量産案件の概要



取引先	仏SAFRAN社	非公開	非公開(グローバル航空機関連メーカー)	仏SAFRAN社
契約期間	2016年～2034年	—	2026年～2036年	2026年7月～2034年(予定)
量産開始時期	済	25年中期 → 26/6期下期(予定)	26/6期下期(予定)	27/6期上期(予定)
通期業績貢献時期	済	27/6期(予定)	27/6期(予定)	29/6期(予定)
量産設備投資	大幅な増産投資は見込まず	約19億円(完了)	約17億円(予定)	未定
補助金対象(見込)	—	設備投資の1/2~2/3程度 (26/6期下期入金見込)	設備投資の1/2程度 (投資額に応じて毎年入金見込)	投資の1/2程度 (投資額に応じて毎年入金見込)
収益規模等	中長期的拡大を見込む	両案件の上乗せ営業利益ターゲット:27/6期:3~5億円程度		未定
取組状況	増産に向けて取組み中	社内量産体制整備は想定通り進捗 顧客事由により販売開始は遅れる見通し	予定通り設備導入/主要な技術開発概ね完了 認証取得・量産立上に向けて取組中	技術評価は終了。供給契約締結を 決議し、量産に向けた準備を開始

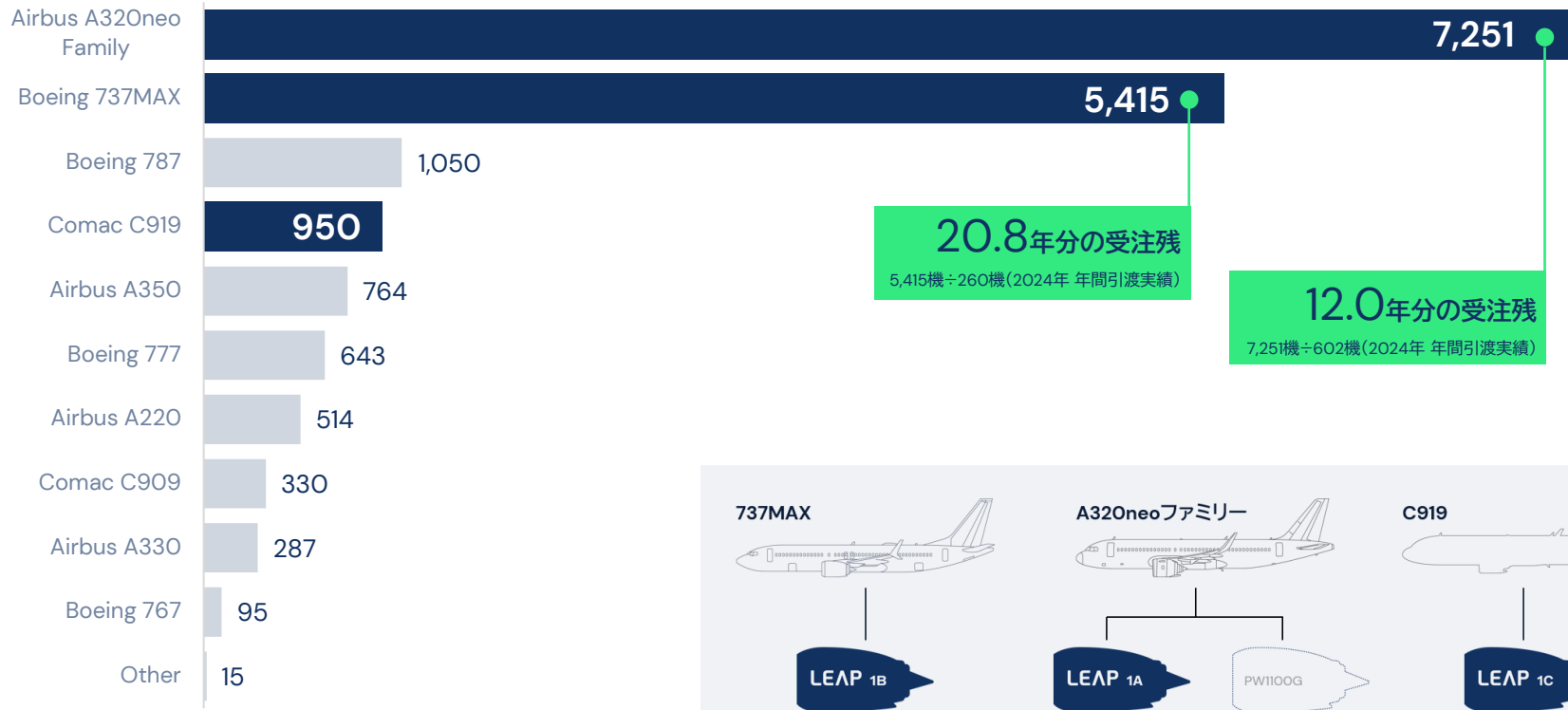
市場動向(A320neoファミリー・737MAXの受注残機数)

1. 2025年6月期 実績

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
C919も受注を拡大しており、中長期的な成長を見込む

航空機種別受注残機数(2025年6月末時点)

(単位:機)



市場動向(A320neoファミリー・737MAXの受注・納入機数)

1. 2025年6月期 実績

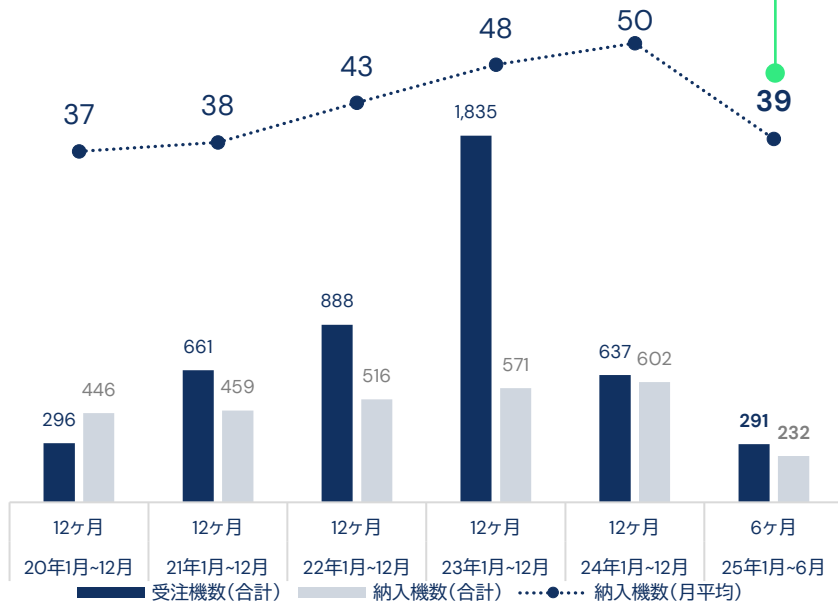
A320neoファミリーの引渡機数はやや低調

737MAXの納入機数は拡大傾向

A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

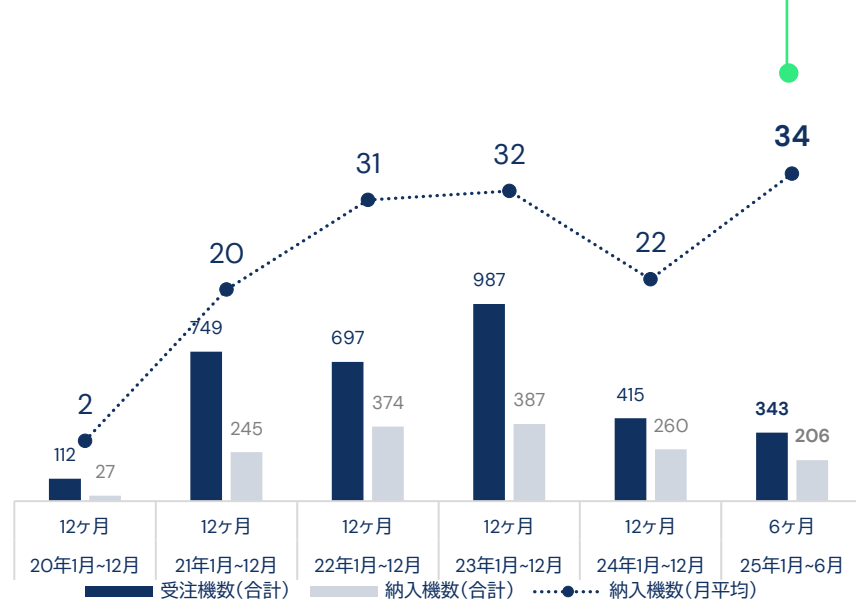
人手不足やサプライチェーン毀損の影響は継続しているものの2027年の月産75機目標実現に向けて増産中。足元はエンジンの供給不足により納入機数が伸び悩む(Airbus社決算説明より)



737MAXの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

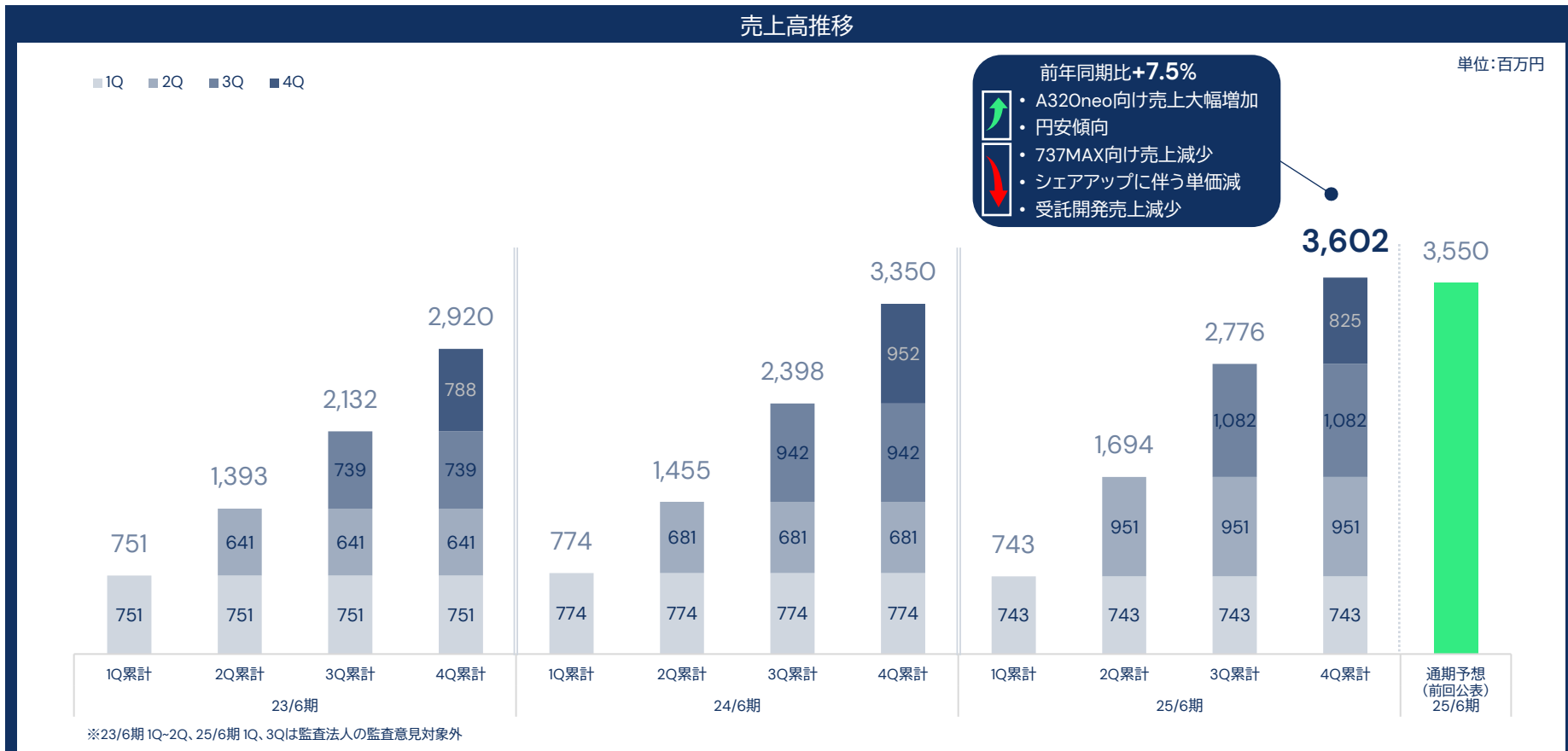
ストライキの影響等が解消され、引渡機数は拡大傾向
2025年5月に品質問題発生前の月産38機(2023年末の水準)を達成
(Boeing社決算説明より)



売上高推移

1. 2025年6月期 実績

チタンアルミブレード売上は、737MAX向けが減少したが、A320neo向けが大きく増加
その結果、全体の売上は、前年同期比7.5%増となり、過去最高の36.0億円

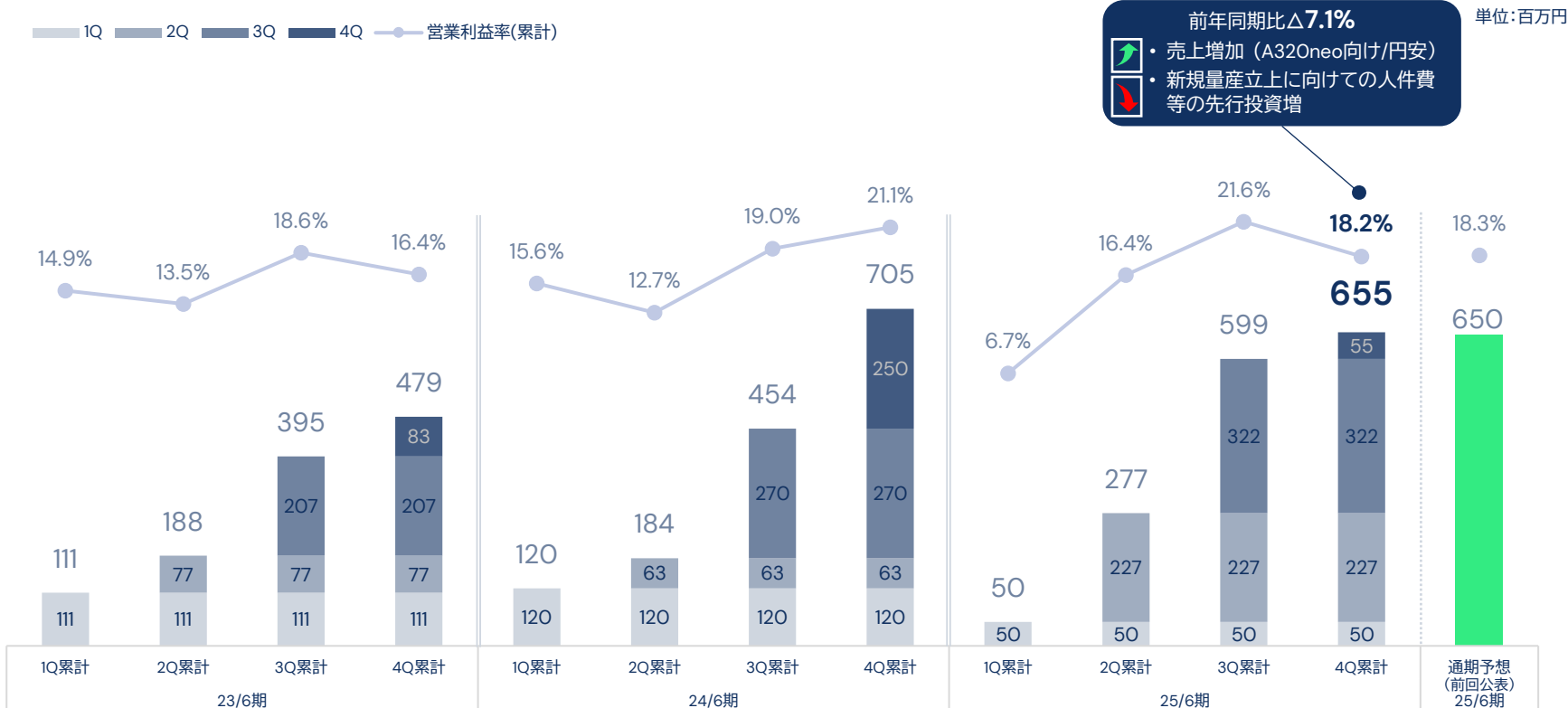


営業利益推移

1. 2025年6月期 実績

売上増加、円安等の増益要因があった一方で、新案件立上に向けての人財採用等の先行投資により費用が拡大
その結果、前年同期比7.1%減となったが、期初予想を上回り着地

営業利益推移

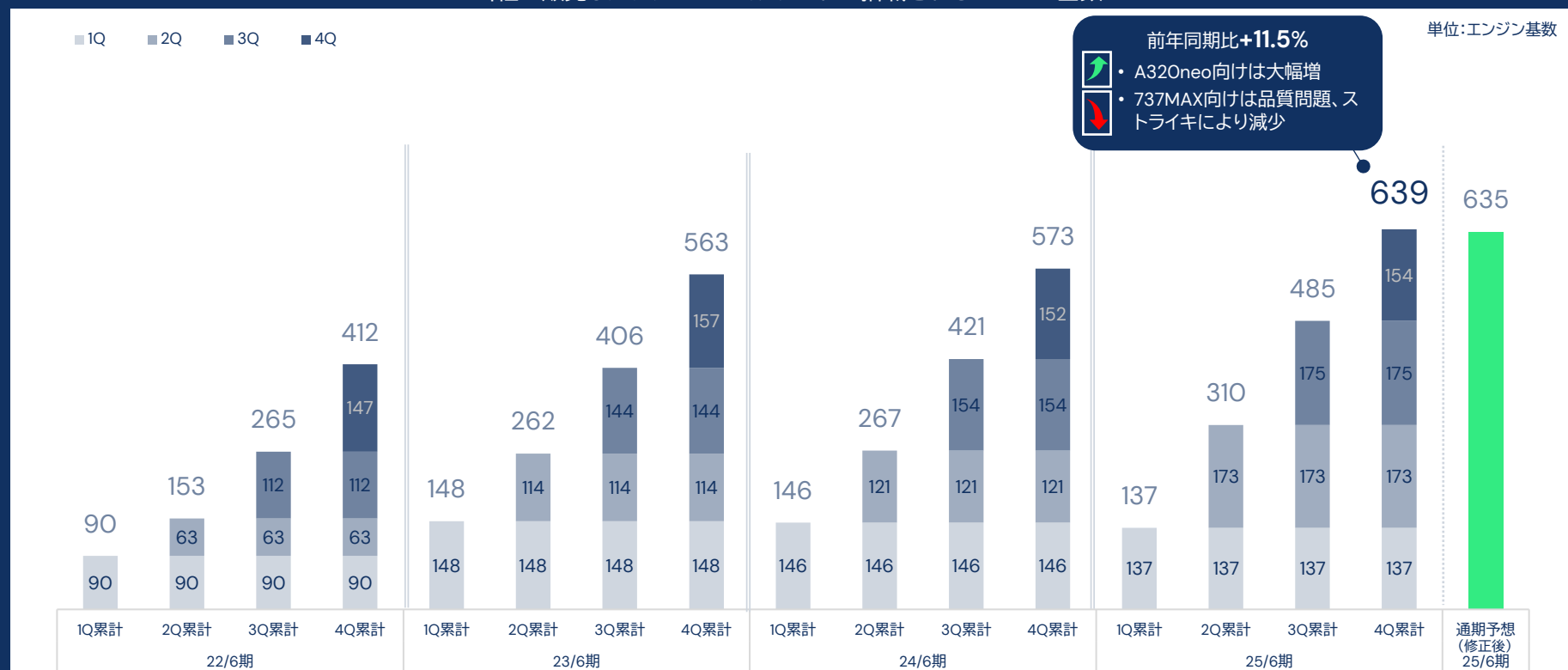


チタンアルミブレード販売量(主要KPI)の推移

1. 2025年6月期 実績

当社が販売したチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は、前年同期比11.5%増の639基
737MAX向けは減少したものの、シェアアップもありA320neoファミリー向けは大幅拡大

当社が販売した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)

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 / 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売上の関係

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 2028年1月から40%台後半に変更予定

※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

損益計算書サマリー

1. 2025年6月期 実績

売上は過去最高を更新。一方で、新案件立上に向けての人財採用等の先行投資により費用が拡大し、営業利益は微減

損益計算書

単位:百万円

	23/6期	24/6期	25/6期			25/6期			前期比コメント
	実績	実績	実績	対前年		予想 (5/15時点)	対実績		
				増減額	増減率		増減額	達成率	
売上高	2,920	3,350	3,602	+251	+7.5%	3,550	+52	101.5%	・ チタンアルミブレードは737MAXが減少、A320neo向けが増加、全体として増加。受託開発売上は減少
売上総利益	1,204	1,512	1,686	+174	+11.5%	-	-	-	
対売上比率	41.2%	45.1%	46.8%						
営業利益	479	705	655	△50	△7.1%	650	+5	100.8%	・ プラス : 売上増による貢献利益拡大 ・ マイナス : 人件費等の先行投資拡大
対売上比率	16.4%	21.1%	18.2%			18.3%			
経常利益	598	842	565	△277	△33.0%	560	+5	100.9%	・ 営業利益減少に加えて、補助金収入や為替差益が減少
対売上比率	20.5%	25.2%	15.7%			15.8%			
当期純利益	673	698	734	+35	+5.1%	555	+179	132.3%	・ 継続的な利益計上により、繰越欠損金に対する繰延税金資産を計上し、法人税等負担が減少(利益に対してプラス)したことにより拡大
対売上比率	23.0%	20.9%	20.4%			15.6%			
EBITDA	918	1,093	1,038	△54	△5.0%	-	-	-	
対売上比率	31.4%	32.6%	28.8%						
減価償却費	438	387	383			-	-	-	
平均為替レート(※)	135円	145円	148円			148円	-	-	

※ 平均為替レートは為替予約等を含んだ取込レート

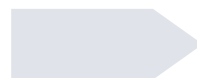
貸借対照表サマリー

1. 2025年6月期 実績

新案件向け設備投資により固定資産が増加した一方、現預金は15.7億円と高い水準を維持
また、Net DEレシオは0.5倍であり、成長投資に向けた借入余力も確保

貸借対照表

単位:百万円



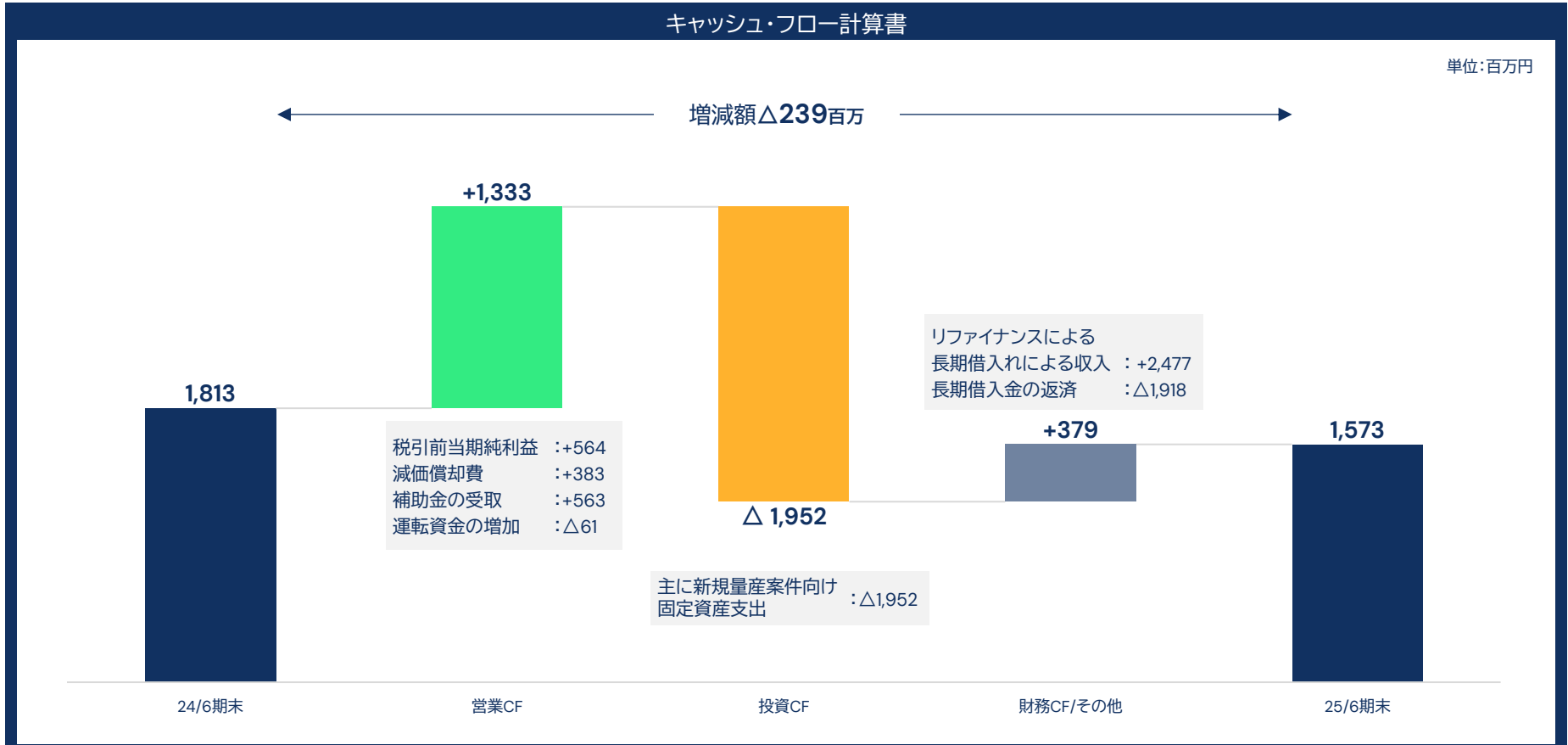
- ✓ リファイナンスによる有利子負債増
- ✓ 新規案件向け設備導入による有形固定資産増、現預金減少
- ✓ Net DEレシオ0.5倍
今後の成長投資に向けた借入余力確保



キャッシュ・フロー計算書サマリー

1. 2025年6月期 実績

営業CFは+13.3億円(営業CFマージン37.0%)。新規案件の設備投資により投資CFが△19.5億円
シンジケートローンのリファイナンスにより財務CFは+3.7億円



目次

- 1 2025年6月期 実績
- 2 2025年6月期 トピックス
- 3 2026年6月期 予想
- 4 成長戦略
- 5 会社・事業概要

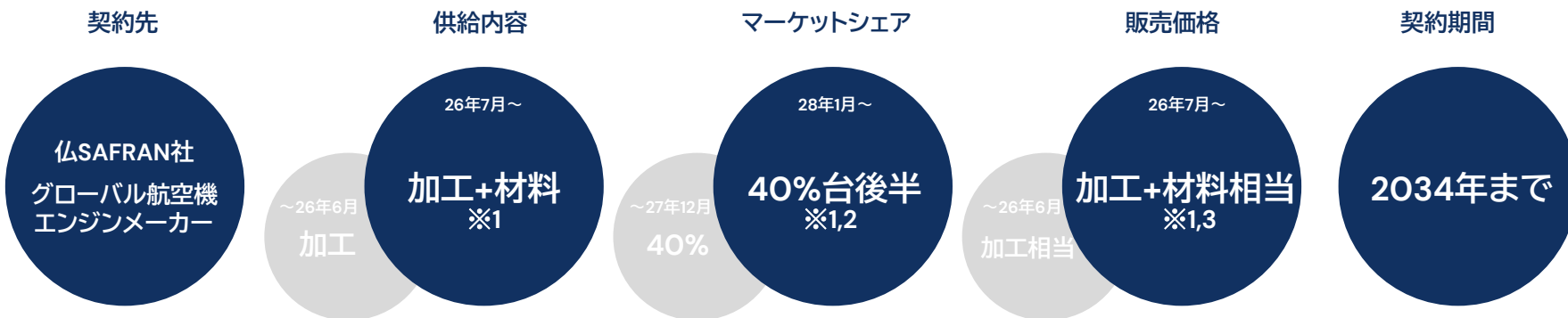
チタンアルミブレードの新材料供給/シェア拡大～契約概要～

SAFRAN社と加工に加えて、新材料の量産供給、マーケットシェア拡大契約を締結予定

チタンアルミブレードで、材料と加工を一貫供給する企業は世界初

LEAPチタンアルミブレードの契約内容

新材料は26年7月に量産を一部開始、28年1月からフル量産に移行し、マーケットシェアも拡大予定。新材料の量産に必要な工場や鑄造設備等に加えて、マーケットシェア拡大、今後の航空機需要の拡大に対応するための加工設備の投資を進めていく予定



※1
材料供給については、
・26年7月～：マーケットシェアの一部を供給
・28年1月～：マーケットシェアの全部を供給

※2
但し、30年12月までは材料量産供給キャパシティを考慮し
上限数量を設定

※3
原則として契約期間に渡って同額。但し、一定の為替レ
ートレンジを超えた場合には変動。また、材料に関する原料
コストが一定以上増減した場合は販売価格に反映

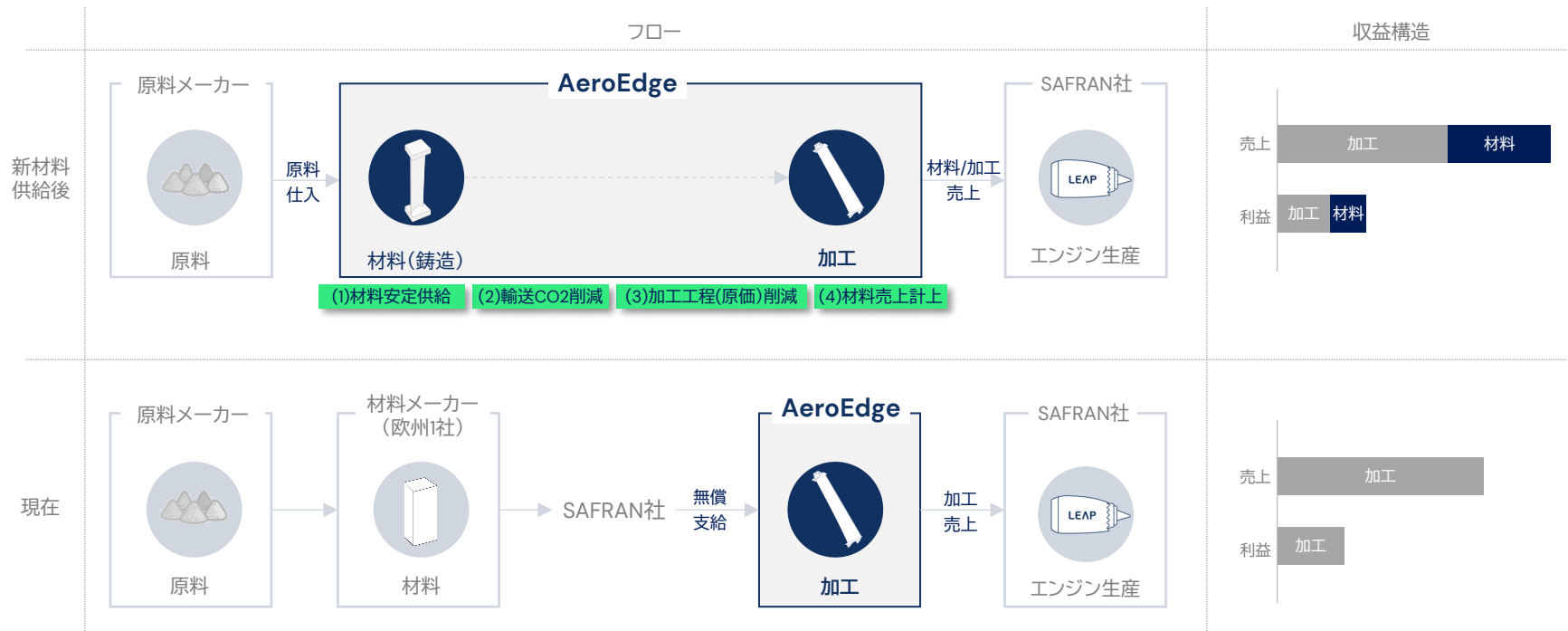
チタンアルミブレードの新材料供給～新材料概要～

加工に加えて、材料を供給することで利益拡大を目指す

材料と加工の一貫供給によりチタンアルミブレード市場で確固たる地位を築く

LEAPチタンアルミブレード供給フロー

技術的な評価は仏SAFRAN社と共に数年にわたり実施し、LEAPエンジンに搭載可能であることを確認済み。今後、設備投資を行い工程認証後、量産を進める



グローバル大手航空機関連メーカーとの長期契約の締結

当社の実績が評価され、グローバル大手航空機関連メーカーと、2036年までの長期供給契約を締結
SAFRAN社以外の取引先拡大により事業ポートフォリオの拡大を目指す

グローバル大手航空機関連メーカーとの契約内容



※経済産業省の供給確保計画による助成
の対象となる見込(投資額の最大1/2助成)
※工場は新設せずに既存工場内に設備設置予定

供給確保計画の認定・助成/シンジケートローンによる資金調達

供給確保計画の認定と助成、並びに資金調達により成長戦略実現に向けての資金を確保

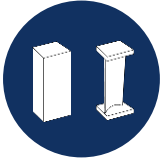
経済産業省による供給確保計画の認定及び助成

チタンアルミの新材料開発・量産及び加工量産に関する投資計画について、経済産業省による供給確保計画に認定され、最大20億円の助成が決定。助成対象は、LEAPのみならず、その他エンジンを含めたチタンアルミの(1)材料開発、(2)材料量産、(3)加工量産に関する投資

最大20億円
(投資額の1/2、2028年まで)

LEAPエンジン
チタンアルミブレード
に関する投資

材料開発・量産

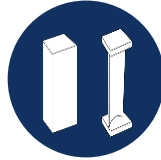


加工量産



その他エンジン
チタンアルミブレード
に関する投資

材料開発・量産



加工量産



※供給確保計画の認定及び助成とは

経済安全保障推進法に基づき、国民の生存に必要不可欠な又は広く国民生活・経済活動が依拠している重要な物資について、特定重要物資として指定し、その安定供給確保に取り組む民間事業者等を支援することを通じて、特定重要物資のサプライチェーンの強靱化を図るもの

シンジケートローンによる資金調達の実行

今後の成長戦略を実現するための戦略的投資を、増資による希薄化を防ぎながら、より機動的に実施するために、シンジケートローンにより、33億円の大型資金調達を実施。借入の長期化により借入増額分以上に資金余力を確保するとともに、スプレッドの低減を実現

合計33億円
(内、17.6億円はリファイナンス分)

トランシエA



20億円

期間:10年
(2024年9月~2034年9月)

トランシエB



8億円

期間:10年
(2024年9月~2034年9月)

トランシエC



5億円

期間:5年
(2024年9月~2029年9月)

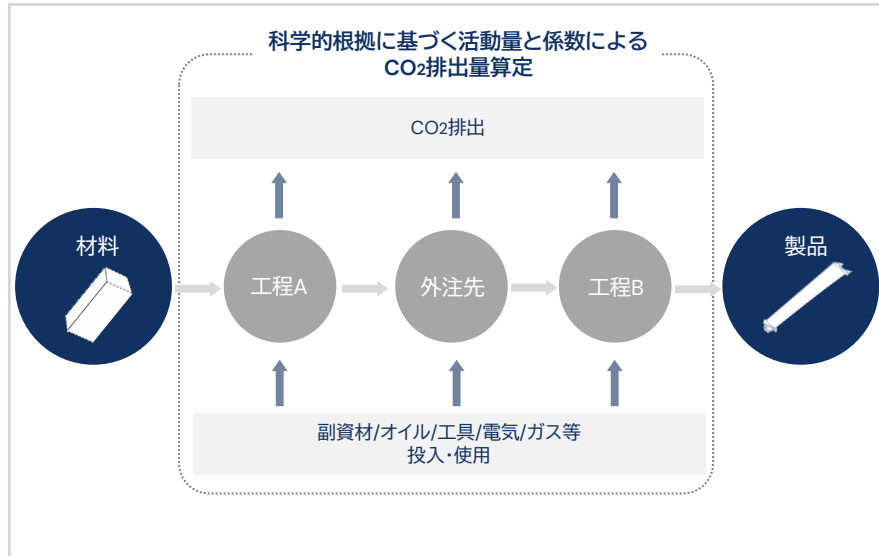
- 契約締結日:2024年8月30日
- 借入実行日:2024年9月17日
- 借入銀行:足利銀行(アレンジャー)、福岡銀行、三菱UFJ銀行
- 資金使途:リファイナンス資金、設備資金、運転資金

脱炭素に向けた取組み/奨学金バンクの導入

CSR推進に向け、脱炭素への取組みを進めるとともに、奨学金バンク制度を導入

脱炭素への取組み

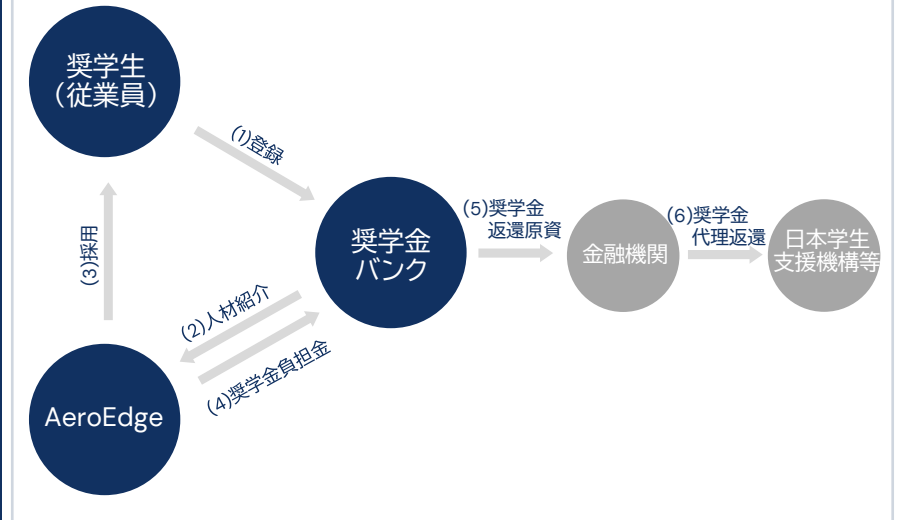
脱炭素の実現に向けて、英スタートアップNeutreeno社と連携し、科学的根拠に基づくアプローチによるCO2排出量計算の取組み開始。当該取組みが評価され、SAFRAN社主催の“LOW-CARBON IP”コンペティションにて発表し、トップ12社の1社として選定



奨学金バンクの導入

次世代育成を通じて社会課題解決へ貢献することを目的に、日本で初めて奨学金返済支援プラットフォームを提供した株式会社アクティブアンドカンパニーの奨学金バンクを栃木県内企業として初めて導入

奨学金バンクの仕組み



目次

1 2025年6月期 実績

2 2025年6月期 トピックス

● 3 2026年6月期 予想

4 成長戦略

5 会社・事業概要

●売上高 **過去最高**

前期比 +36.9%

4,930 百万円

●営業利益 **過去最高**

前期比 +23.6%

810 百万円

●当期純利益

前期比 Δ 31.9%

500 百万円

●EBITDA **過去最高**

前期比 +33.2%

1,382 百万円

市場環境

- 航空業界全体でのサプライチェーン毀損等による生産影響はやや**緩和**見込み
- A320neoは順調に生産**拡大**し、737MAXも品質改善に向けた取り組みが進行し、順調に生産**回復**見込み

事業概況

- チタンアルミブレード販売は、A320neo向け、737MAX向け共に拡大エンジン基数ベースで、前回発表時より拡大し、前期比**+27.5%**を見込む
- 航空機エンジンA案件は量産開始が**下期**にずれ込む見込み
B案件の量産開始は想定通り**下期**を見込む
- 新材料量産供給は、27/6期以降徐々に開始予定だが、量産開発に向けて**受託開発売上**を計上見込み
- 新材料量産に向け、大幅な**人員拡大**、**設備投資**を進める見通し
- 27/6期のチタンアルミブレードのエンジン基数ベース販売数は、25/6期と比較して、前回発表時より拡大し、**+45%~55%**を見込む

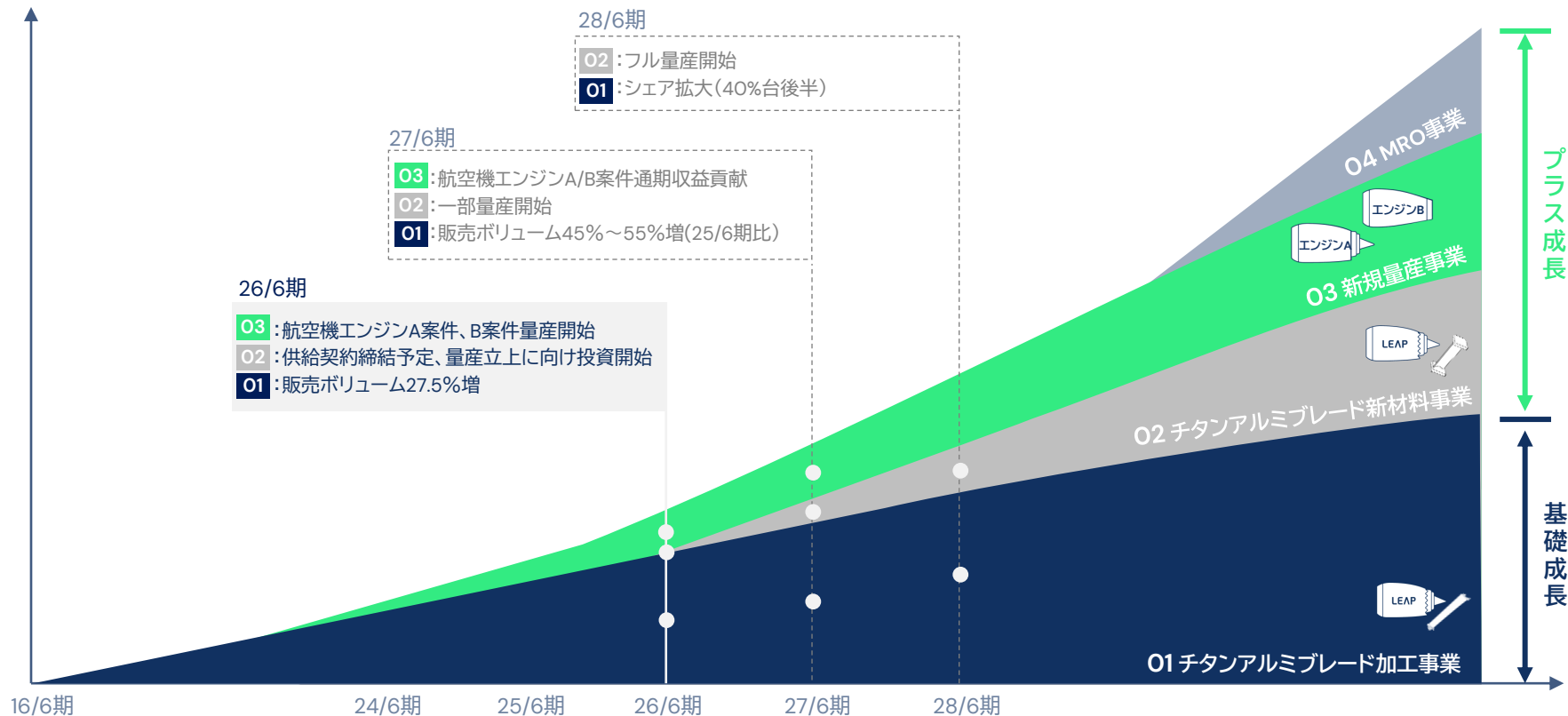
業績

- 売上高
円高による減収はあるが、チタンアルミブレード売上増、受託開発、航空機エンジンA/B案件の量産開始により、前期比**+36.9%**の**過去最高**を見込む
- 営業利益
新材料量産に向けた開発投資や人財採用を大幅に強化。費用が増加するが、売上拡大により、前期比**+23.6%**の**過去最高**を見込む
- 当期純利益
営業利益は過去最高を見込むが、前期計上した繰延税金資産の反動により、税金費用が増加し、前期比 **Δ 31.9%**を見込む

成長戦略の進捗

3. 2026年6月期 予想

26/6期は、(O1)チタンアルミブレード加工事業は順調に拡大、(O3)新規量産事業である航空機エンジンA、B案件は売上計上開始
(O2)チタンアルミブレード新材料は、量産立上げに向けて各種先行投資を開始



A320neoファミリー・737MAXの市場動向(生産機数見込)

3. 2026年6月期 予想

サプライチェーンの問題等は継続しているものの、力強い需要増加に対応するため、A320neoファミリー、737MAX共に増産見込み

A320neoファミリーの引渡実績/生産見込(月産)

単位:機

■ A320neoファミリー 引渡実績/生産見込(月産)

サプライチェーン上の課題があるものの、徐々に生産レートを拡大
2027年の目標生産機数は75機/月

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

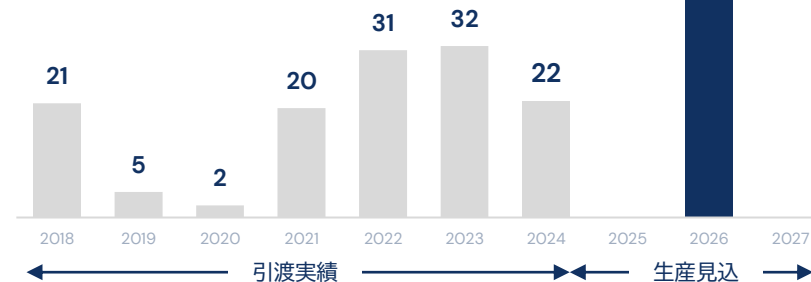
737MAXの引渡実績/生産見込(月産)

単位:機

■ 737MAX 引渡実績/生産見込(月産)

2026年頃の目標生産機数(50機/月)の達成は現時点では不明だが、
2025年5月に品質問題発生前の月産38機(2023年末の水準)を達成。
今後FAAの認証に基づき増産見込み(Boeing社決算説明より)

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

チタンアルミブレード販売量(主要KPI)見込み

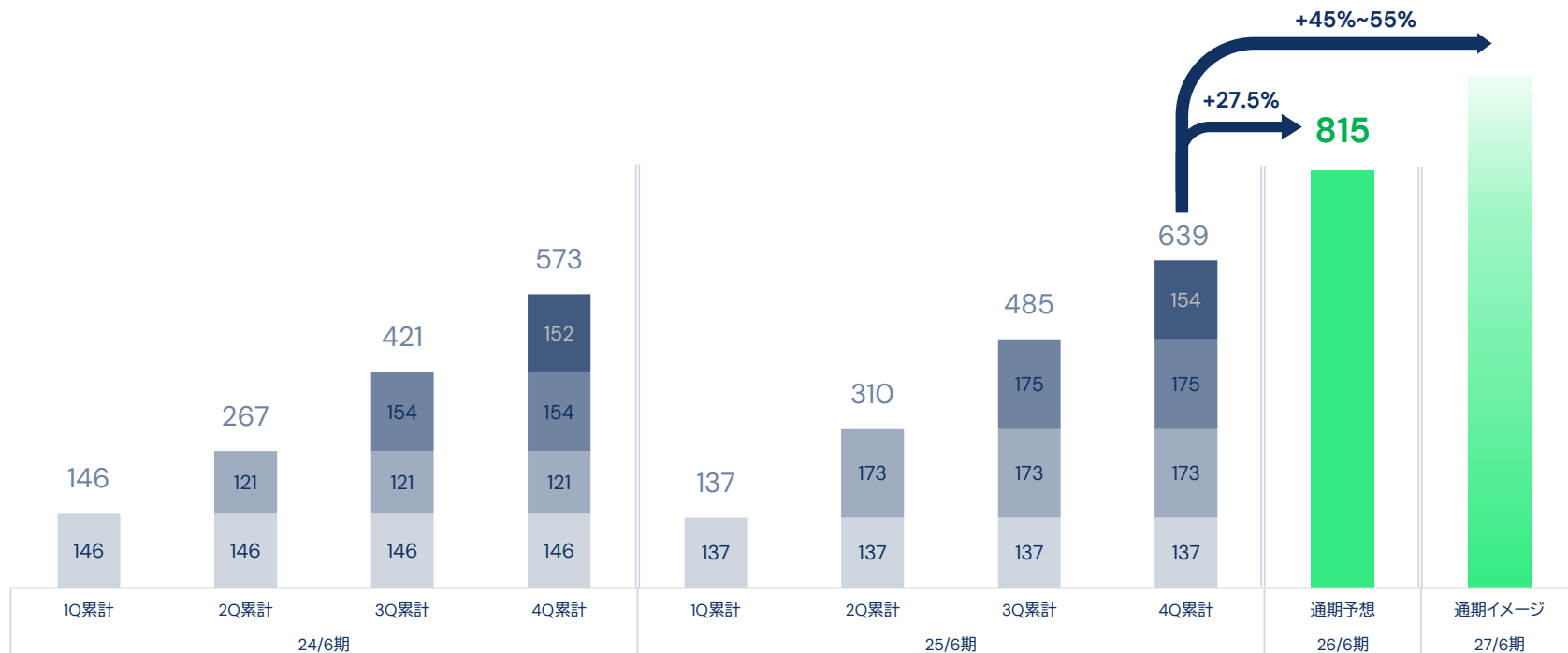
3. 2026年6月期 予想

チタンアルミブレード販売数は、堅調な需要により、26/6期、27/6期ともに、前回公表時より増加率見込を上方修正

当社が販売したチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数

■ 1Q ■ 2Q ■ 3Q ■ 4Q

単位:エンジン基数

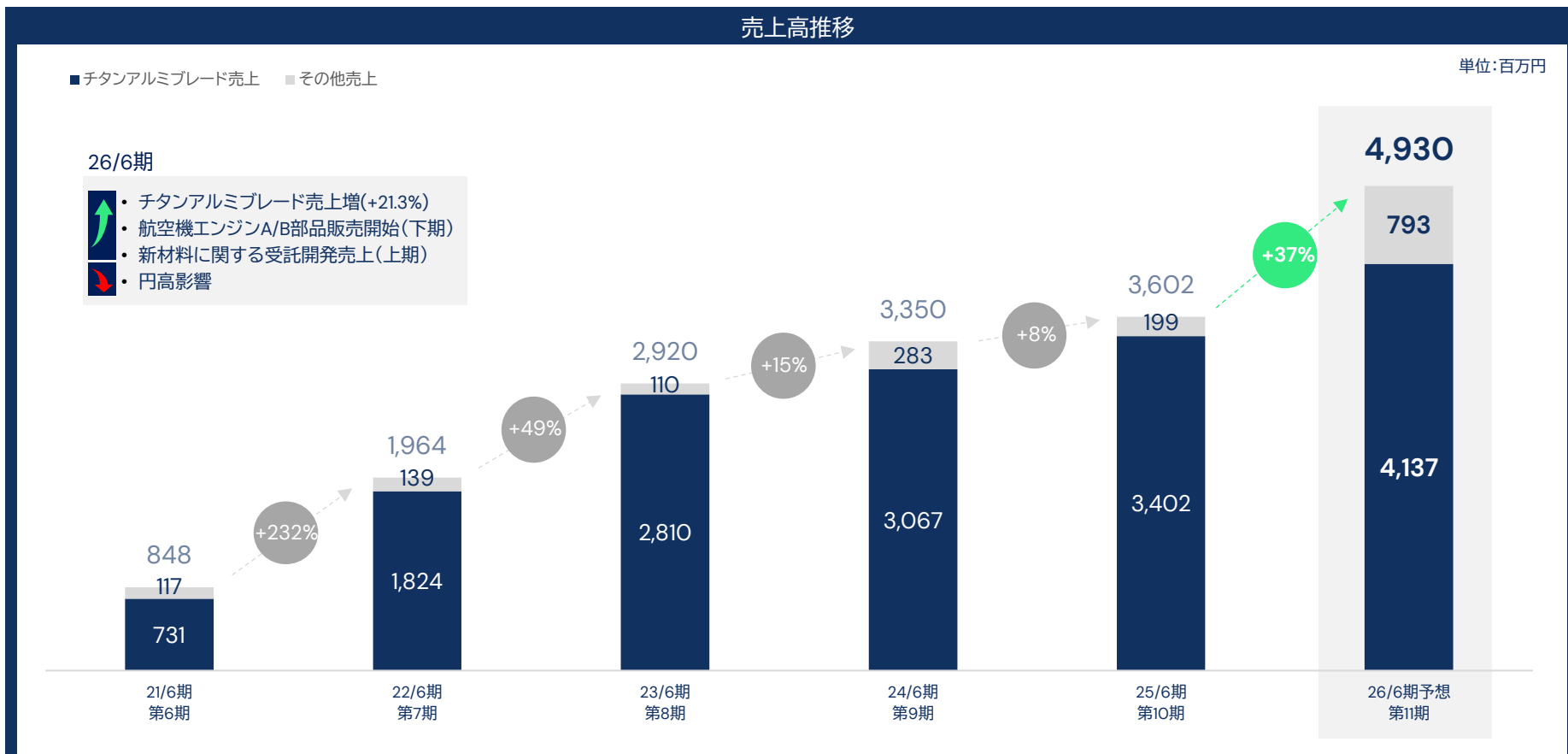


※チタンアルミブレード販売枚数÷LEAPエンジン1基当たりのチタンアルミブレード搭載枚数
(販売されたチタンアルミブレードは全て新造エンジンに搭載されたと仮定)

売上高推移

26/6期の売上高は前期比37%増と過去最高の49.3億円を見込む

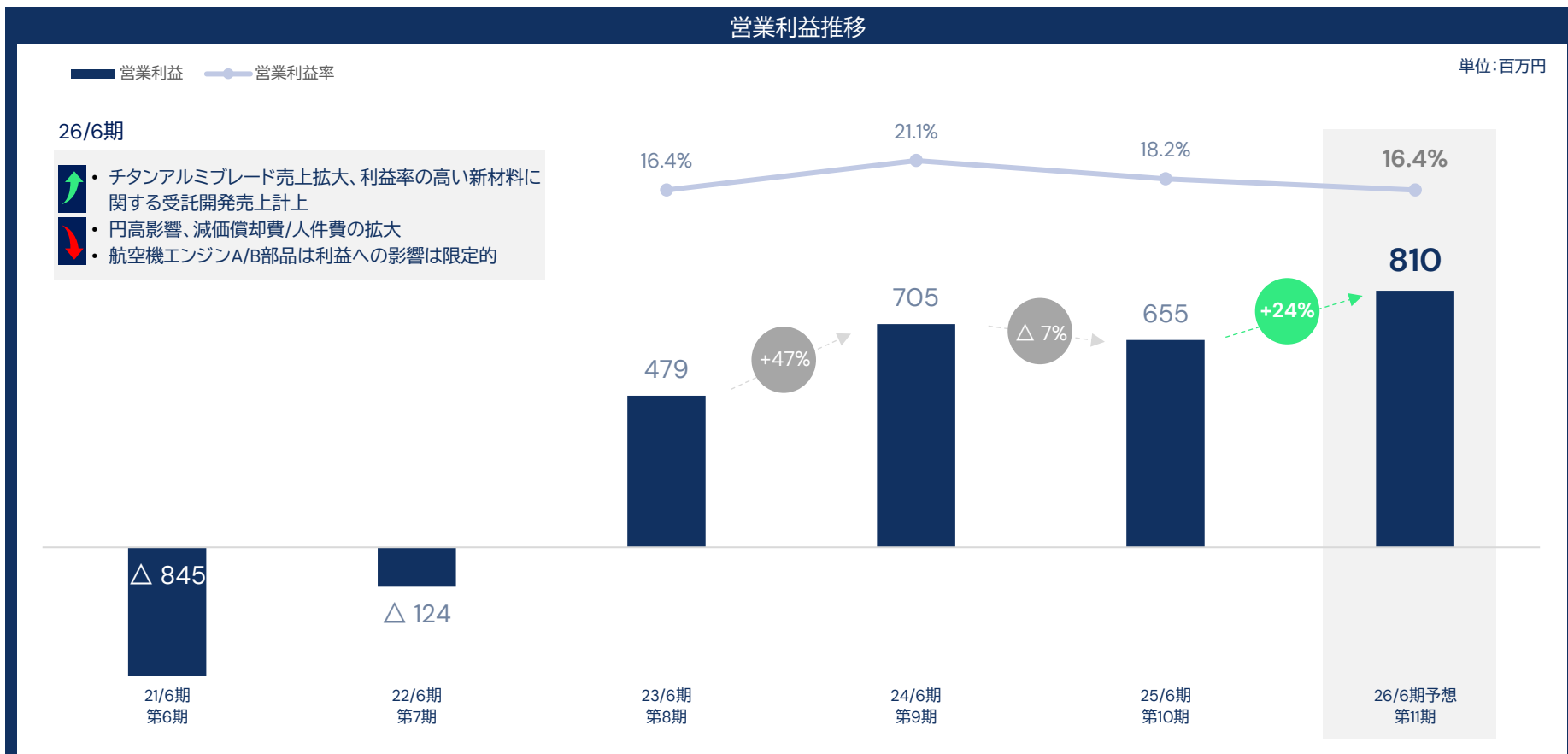
チタンアルミブレード売上は、前期比21%増の41.3億円、その他売上は、前期比298%増の7.9億円を見込む



営業利益推移

26/6期の営業利益は前期比24%増と過去最高の8.1億円を見込む

売上が拡大する一方、円高、新案件に関する償却費負担増、新材料量産に向けた人員拡大等の先行投資により、利益率は前期比減



損益計算書サマリー

3. 2026年6月期 予想

PLサマリー

単位:百万円

	22/6期	23/6期	24/6期	25/6期	26/6期			コメント
	実績	実績	実績	実績	予想	増減額	増減率	
売上高	1,964	2,920	3,350	3,602	4,930	+1,327	+36.9%	<ul style="list-style-type: none"> チタンアルミブレード売上拡大 航空機エンジン部品A/B案件販売開始 新材料量産に向けた受託開発売上計上
売上総利益	560	1,204	1,512	1,686	-	-	-	
対売上比率	28.5%	41.2%	45.1%	46.8%				
営業利益	△ 124	479	705	655	810	+154	+23.6%	<ul style="list-style-type: none"> プラス : 売上増による貢献利益拡大 マイナス : 円高、人件費拡大、減価償却拡大
対売上比率	△6.3%	16.4%	21.1%	18.2%	16.4%			
経常利益	10	598	842	565	725	+159	+28.3%	
対売上比率	0.5%	20.5%	25.2%	15.7%	14.7%			
当期純利益	7	673	698	734	500	△234	△31.9%	<ul style="list-style-type: none"> 前期繰延税金資産計上の反動で法人税等負担増
対売上比率	0.4%	23.0%	20.9%	20.4%	10.1%			
EBITDA	343	918	1,093	1,038	1,382	+344	+33.2%	
対売上比率	17.5%	31.4%	32.6%	28.8%	28.0%			
減価償却費	468	438	387	383	572			<ul style="list-style-type: none"> 航空機エンジン部品A/B案件量産開始により増加
平均為替レート(※)	137円	135円	145円	148円	141円			

※ 平均為替レートは為替予約等を含んだ取込レート

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機は各種品質問題が継続しています。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。

目次

1 2025年6月期 実績

2 2025年6月期 トピックス

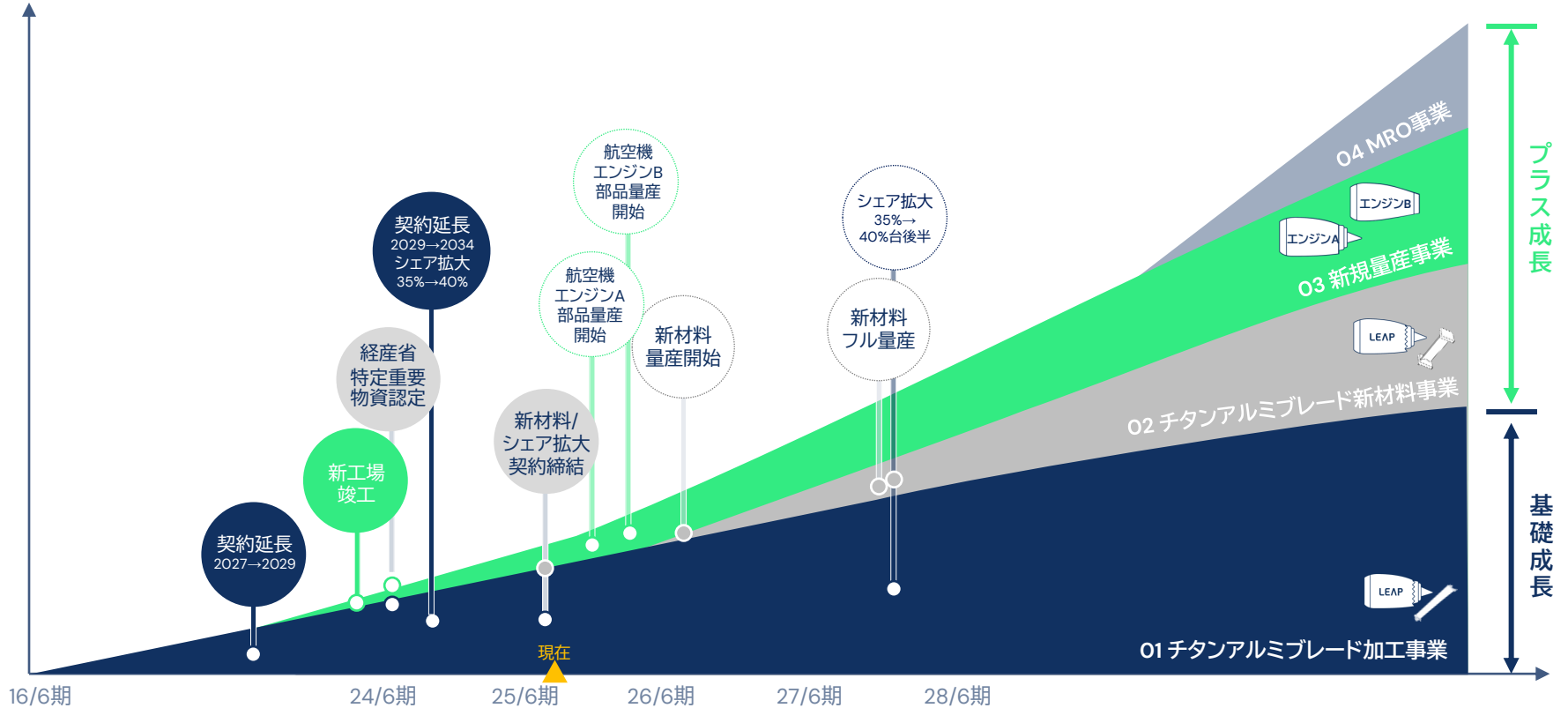
3 2026年6月期 予想

● 4 成長戦略

5 会社・事業概要

AeroEdgeの4つの成長戦略

チタンアルミブレードの販売拡大により、収益性を向上させるとともに、新材料供給による更なる利益拡大を目指す
また、航空機エンジンやその他市場において新たな量産案件を拡大する。中長期的には、MRO事業への進出を目指す



01 チタンアルミブレード加工事業の拡大・収益性向上

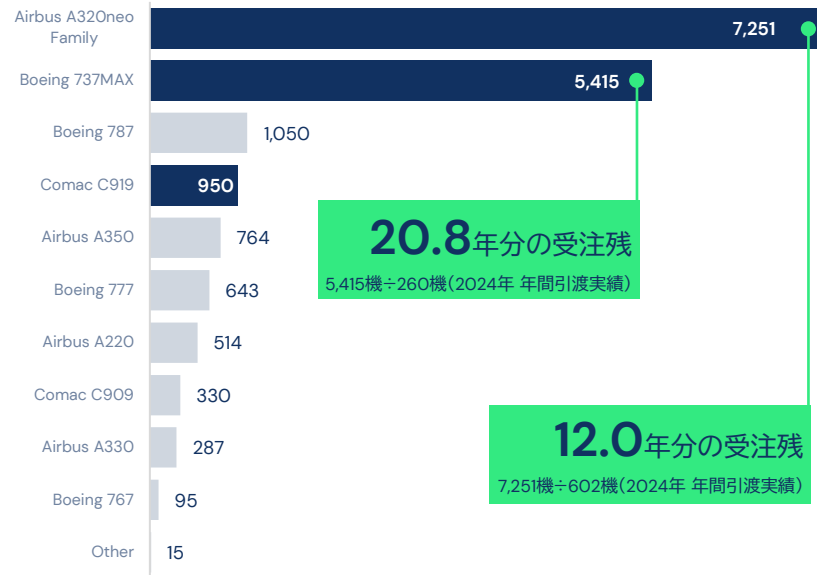


A320neoファミリー及び737MAXは今後も長期に渡って成長が見込まれる
高い貢献利益率からチタンアルミブレード売上拡大とともに、利益率の向上を目指す

需要の拡大

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。2024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(2025年6月末時点)

グローバルマーケットシェアの拡大

契約更新によりマーケットシェアは拡大。販売数量の増加により利益拡大を目指す

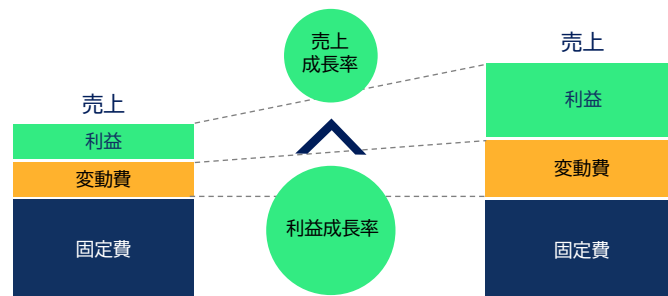
■ グローバルマーケットシェアの変遷



製造業として高い貢献利益率

材料無償支給であることから貢献利益率が高く、売上拡大時に利益及び利益率が拡大しやすい

■ 収益構造イメージ



02 チタンアルミブレード新材料量産化

01

02

03

04

チタンアルミブレードの加工に加え、材料供給を行うことで、チタンアルミブレード事業の垂直統合を実現し売上・利益の拡大を目指す

LEAPチタンアルミブレードの新材料量産化

技術的な評価は仏SAFRAN社と共に数年にわたり実施し、LEAPエンジンに搭載可能であることを確認済み。今後は設備投資を行い工程認証後、量産を進める

フロー

収益構造



03 新規量産案件の拡大

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

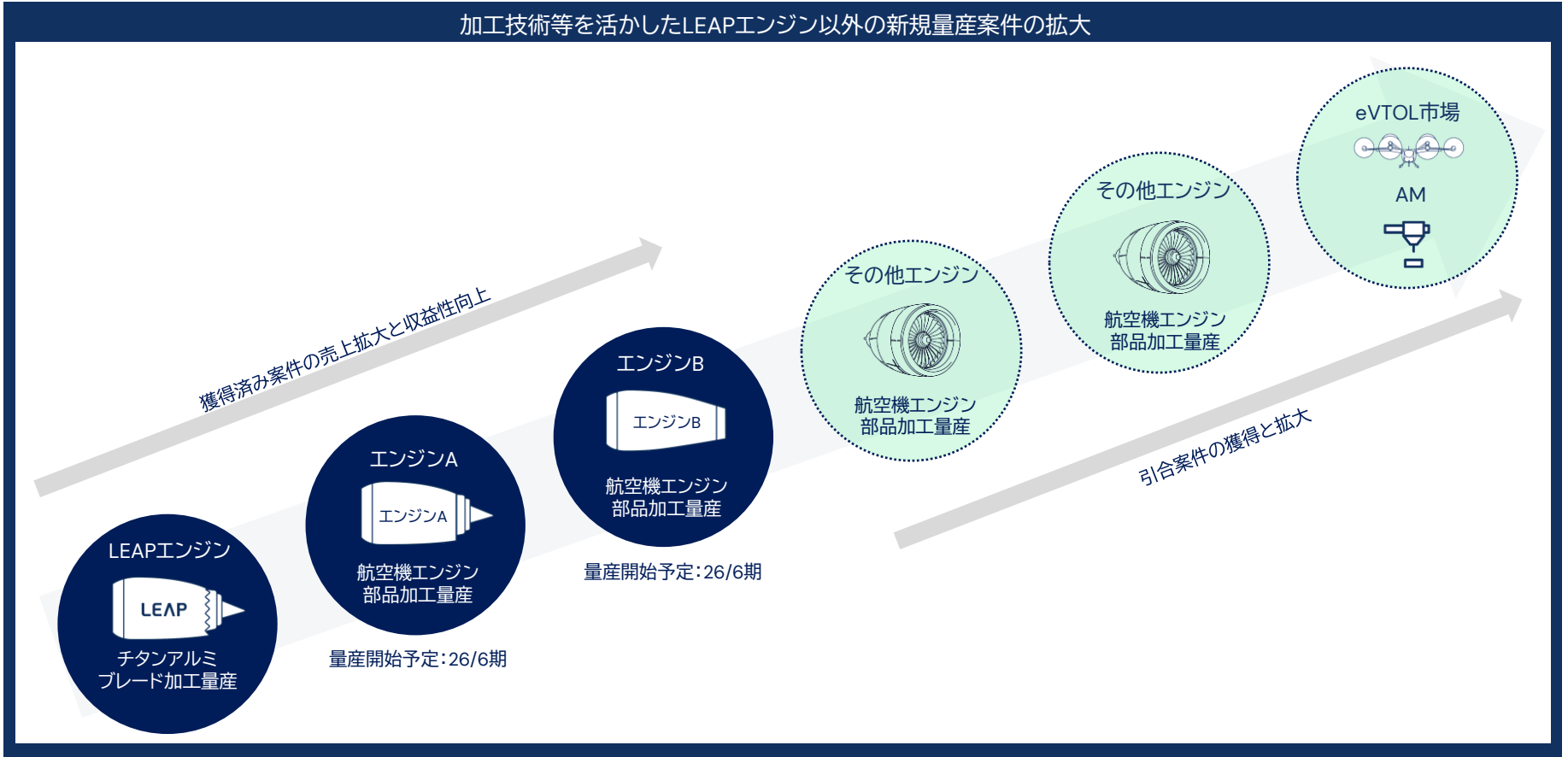
01

02

03

04

加工技術等を活かしたLEAPエンジン以外の新規量産案件の拡大



04 MRO市場への参入

加工技術や積層技術を活用し、巨大市場である航空機エンジンMRO市場への参入を目指す

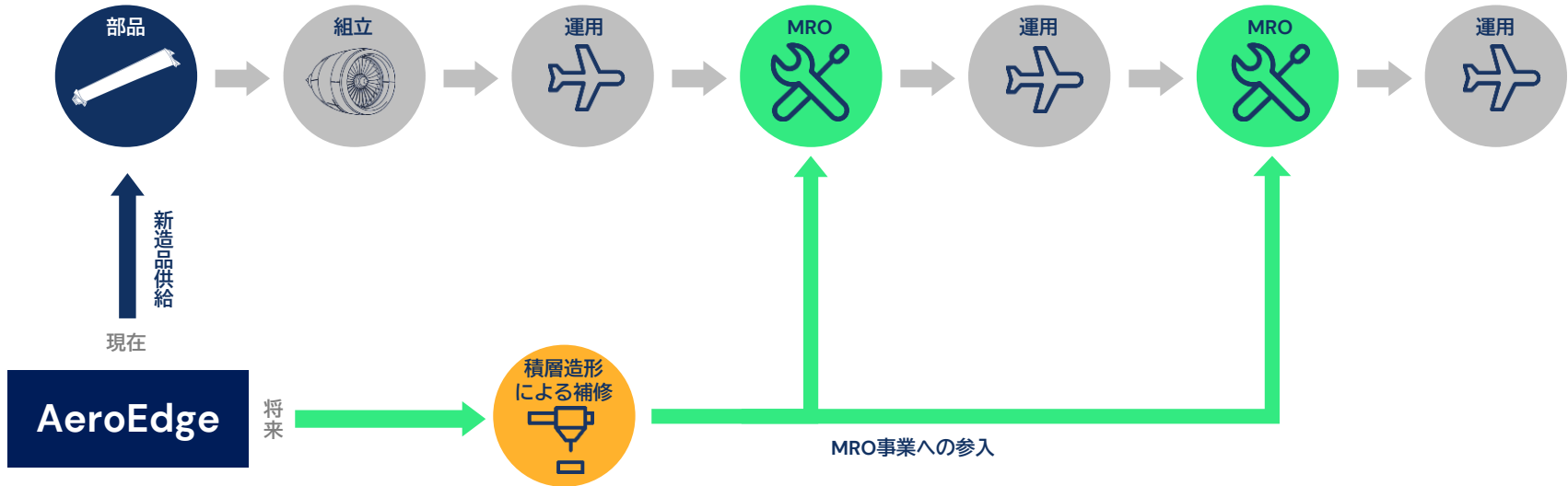
01

02

03

04

MRO市場への参入



- 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。

目次

1 2025年6月期 実績

2 2025年6月期 トピックス

3 2026年6月期 予想

4 成長戦略

● 5 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%台後半

(2028年1月～)

40%

(2027年12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

(2025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

(2025年6月末時点)

契約期間

2016年
～
2034年

営業利益率

18.2%

(2025年6月期実績)

EBITDAマージン

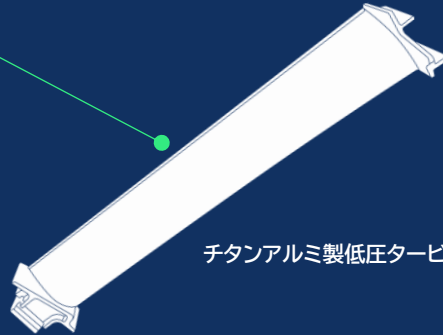
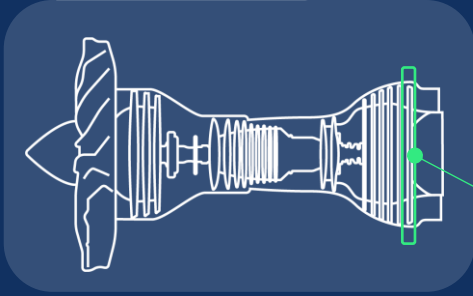
28.8%

(2025年6月期実績)

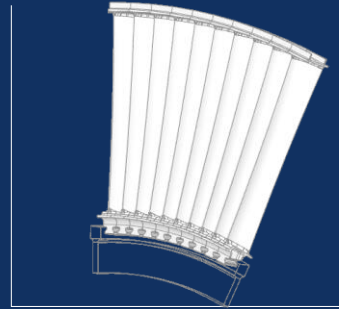
事業内容

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

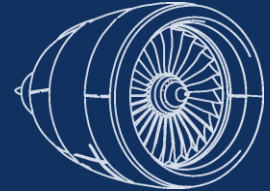
LEAPエンジン用チタンアルミブレードの加工販売



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



その他の航空機エンジンの部品



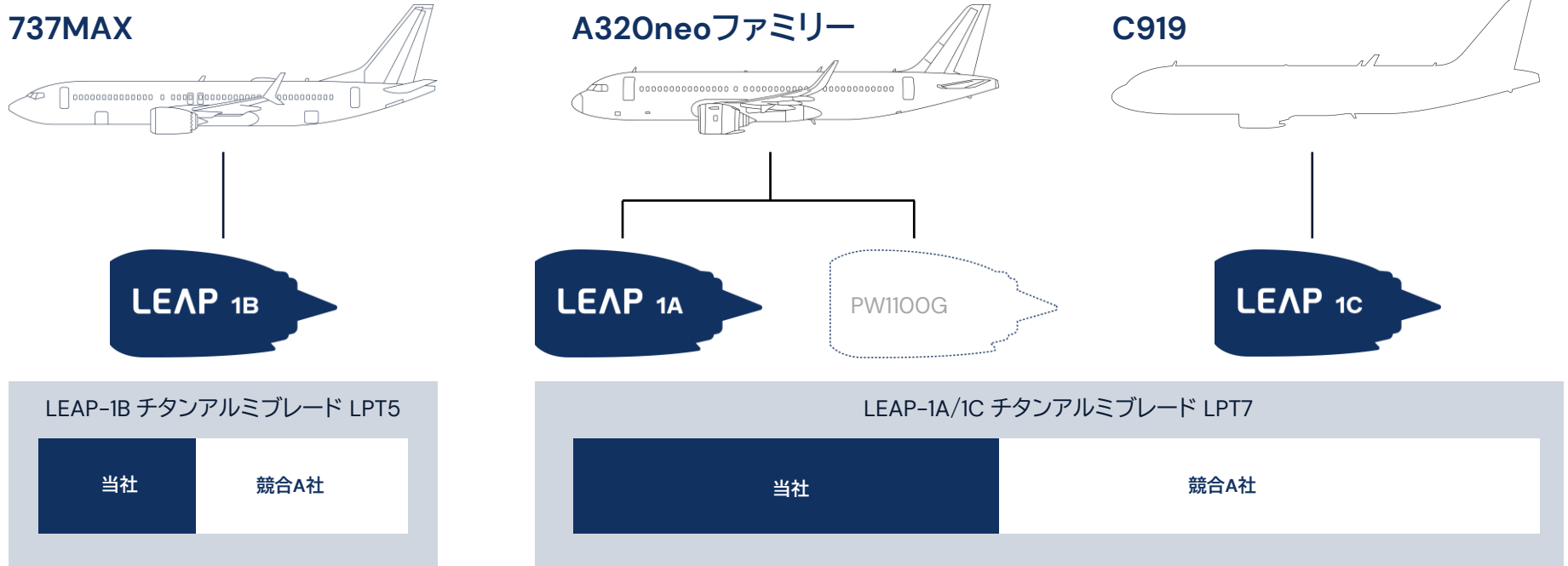
eVTOL(空飛ぶクルマ)の部品



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

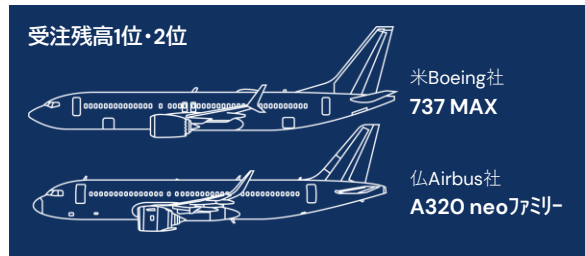
成長見込みが示されている航空業界に属し、受注残を10年分以上抱える航空機体の生産に連動するビジネスモデル



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の販売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

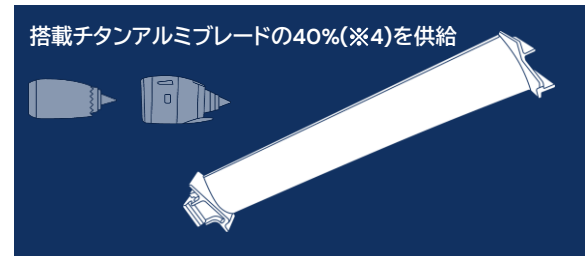
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のLEAPエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの40%(*4)を2034年までの契約にて供給



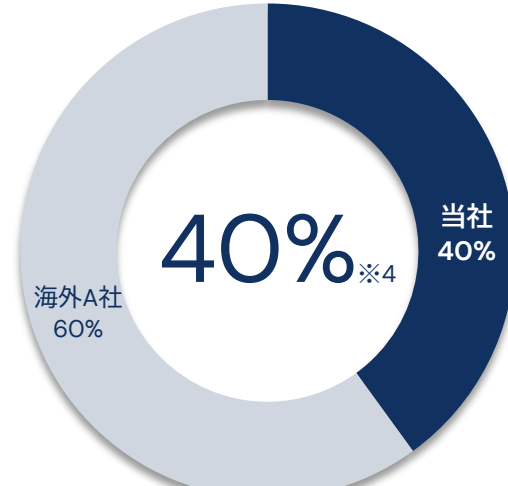
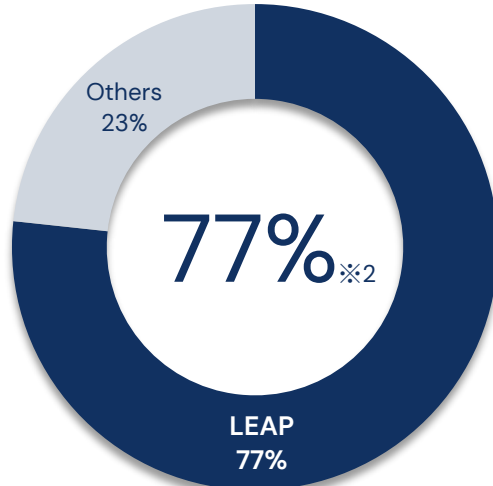
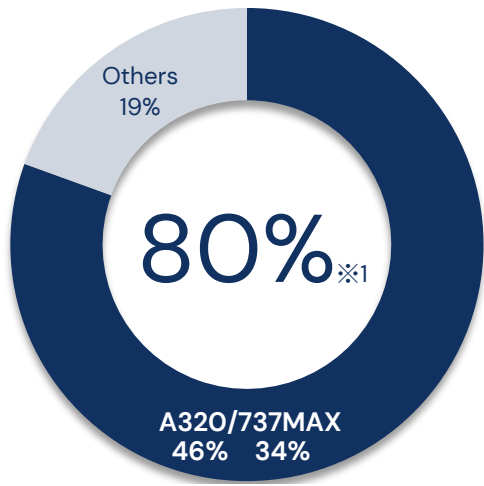
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



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(2025年5月末時点)

※2 $\frac{737MAX:5,408機 \times シェア100\% + A320neo:7,246機 \times シェア61\%}{737MAX及びA320neoの受注残高機数 12,654機}$

※3 Aviation Week(2021年3月10日)

※4 契約更新により28年1月より40%台後半に拡大予定

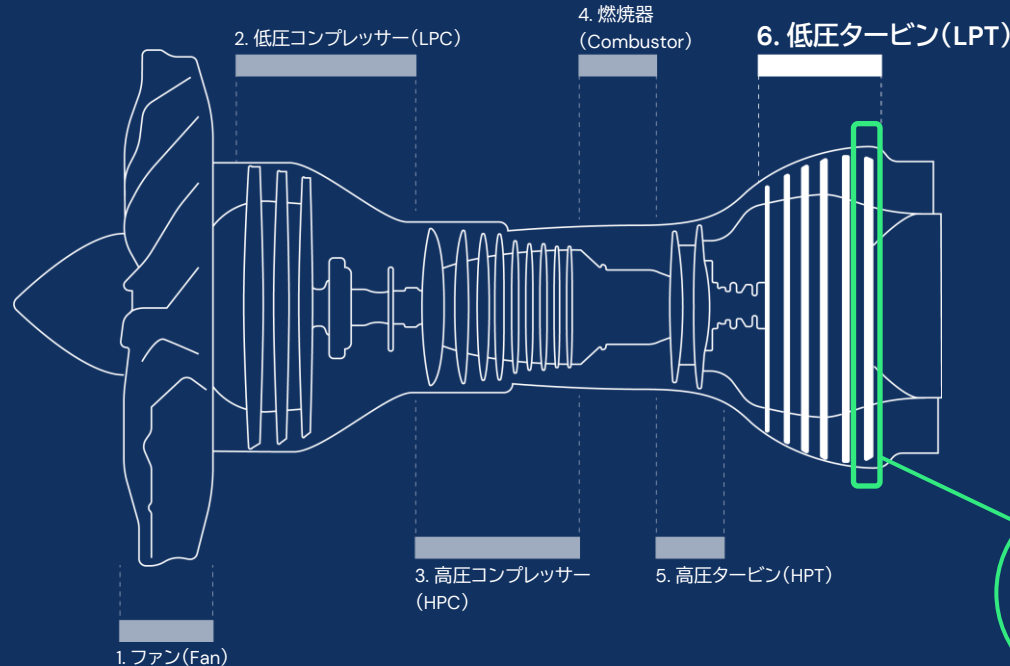
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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。

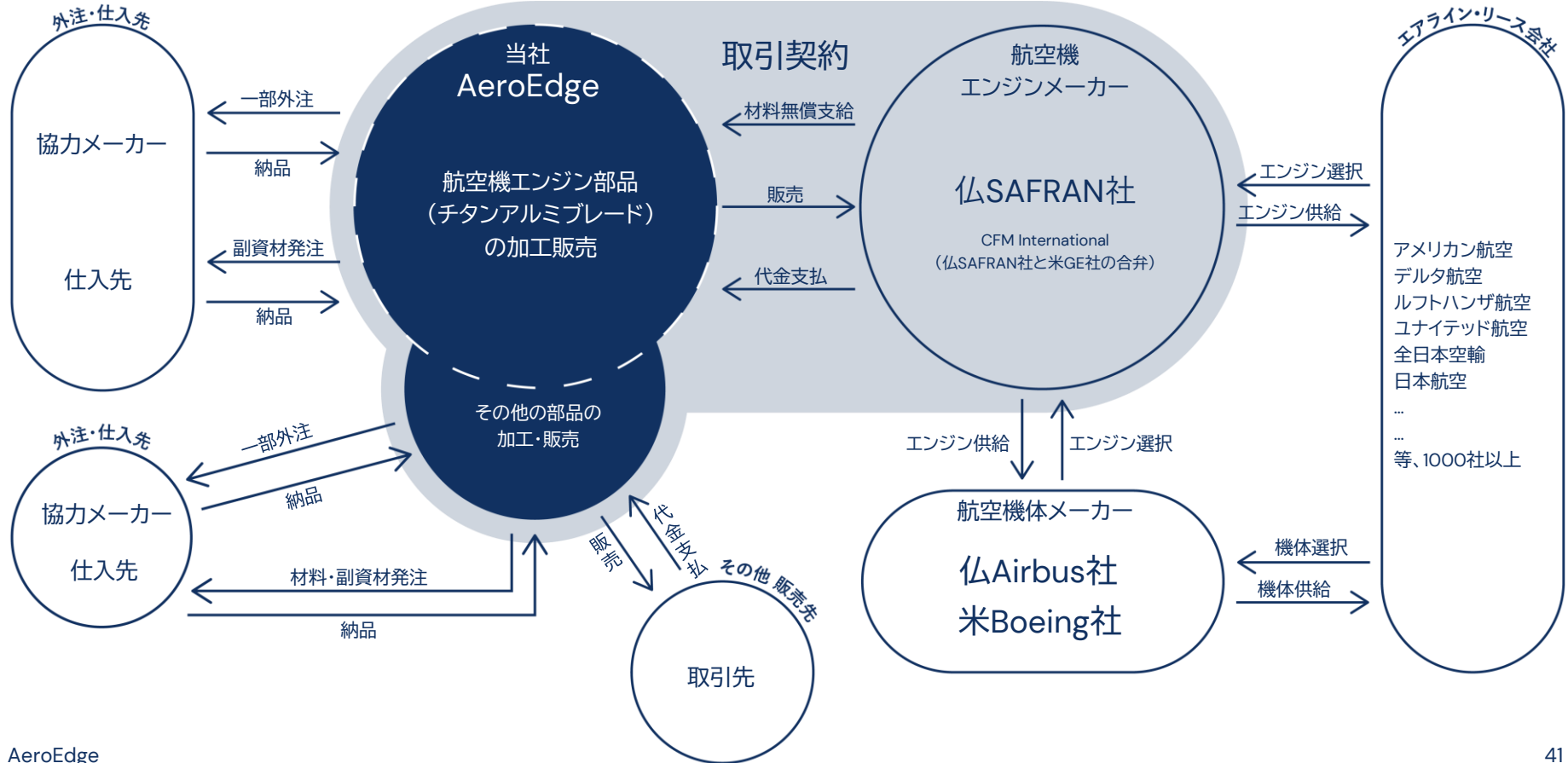


1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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

契約により2034年まで原則として40%以上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

マーケットシェア

28年1月から
40%台後半
27年12月まで
40%

供給内容

26年7月から
加工 + 材料
26年6月まで
加工

販売価格

契約期間
に渡って明示

※その他契約条項について

- 当該契約において、仏SAFRAN社は、原則として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一定割合(以下、マーケットシェア)を契約期間中に渡って、かつ、原則として契約に定められた価格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)同社がオフセット取引(特定の顧客に製品を購入してもらい見返りに、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。
- 材料供給については、26年7月から、マーケットシェアの一部を供給し、28年1月からマーケットシェアの全部を供給予定です。

AeroEdge

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							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

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

