



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)

2026年2月13日

2026年6月期 第2四半期 決算補足資料

目次

- 1 2026年6月期 2Q業績
- 2 2026年6月期 通期予想(修正)
- 3 2026年6月期 2Qトピック
- 4 会社・事業概要

26年6月期 2Q決算ポイント

1. 2026年6月期 2Q業績

●売上高 2Q最高

前年同期比 +46.0%

2,473 百万円

●営業利益 2Q最高

前年同期比 +166.0%

737 百万円

●当期純利益 2Q最高

前年同期比 +141.6%

487 百万円

●EBITDA 2Q最高

前年同期比 +100.1%

932 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**
- 航空業界全体のサプライチェーン毀損による生産影響は継続するも**回復傾向**
- 737MAXはFAA(米連邦航空局)による生産上限が解除され**増産**
- A320neoファミリーは月産75機に向けて、組立ライン拡大により**増産見込み**

事業概況

- チタンアルミブレード販売数は、A320neoファミリーに加えて、737MAX向けも順調に**増加**
- 利益率の高い新材料に関する**受託開発売上**を計上
- 新案件立上げを**同時並行**で推進しており、引き続き**費用が先行**
- チタンアルミブレード新材料量産並びにマーケットシェア拡大に向け、新材料の量産開発体制を**強化**するとともに、**設備投資**を継続

業績

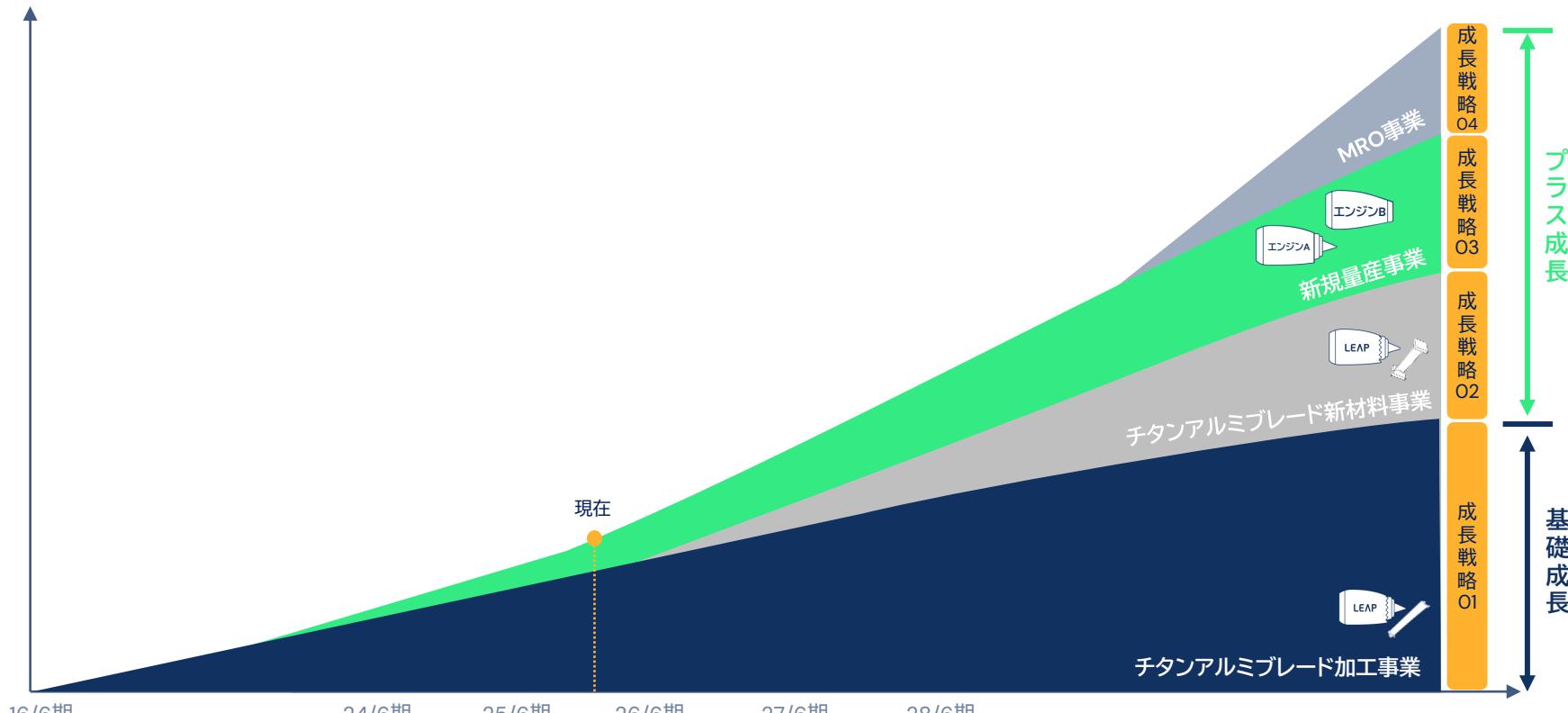
- 売上高
チタンアルミブレード売上増、受託開発売上により、2Qとして**過去最高**を更新
- 営業利益
チタンアルミブレードの売上増加、利益率の高い受託開発売上計上により、2Qとして**過去最高**
- 当期純利益
前期の繰延税金資産の計上により、法人税等負担は拡大したが、2Qとして**過去最高**
- 業績進捗や市場環境から、**通期予想を上方修正**

トピックス

- チタンアルミブレードの**新材料供給/シェアアップ**の契約締結
- 上記に対応するため、合計**28億円**の新規借入契約を締結
- 立会外分売/株式分割により株式の**流動性向上**

AeroEdgeの成長戦略

航空機需要が拡大する中で、(01)チタンアルミブレード加工売上を拡大し、(02)チタンアルミブレード新材料の量産実現により更なる利益拡大を目指す。また、(03)航空機エンジンA、B案件等、新規量産事業も拡大する。将来的には、(04)MRO事業への参入により、更なる成長を目指す



成長戦略の進捗状況

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、やや遅延したが、間もなく量産開始見込み
チタンアルミブレード新材料は27年6月期から徐々に供給開始予定

量産案件の概要



	成長戦略01	成長戦略02	成長戦略03	成長戦略03
種類	加工	新材料(鋳造)	加工	加工
取引先	仏SAFRAN社	仏SAFRAN社	非公開	非公開(グローバル航空機関連メーカー)
契約期間	2016年～2034年	2026年7月～2034年	—	2026年～2036年
量産開始時期	済	27/6期上期(予定)	26年6月～7月頃(予定)	26年4月～5月頃(予定)
通期業績貢献時期	済	29/6期(予定)	27/6期(予定)	27/6期(予定)
量産設備投資	約24億円(シェア拡大対応)	約26億円	約19億円(完了)	約17億円(完了)
補助金対象(見込)	—	投資の1/2程度 (投資額に応じて毎年入金見込)	設備投資の1/2~2/3程度 (26/6期上期入金済)	設備投資の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	未定	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	
取組状況	増産に向けて取組み中	技術評価は終了。量産開発を進めるとともに量産体制を構築中	工程認証の評価取得に時間を要し、想定より、数か月遅れて26/6期末頃から量産開始予定	生産拡大を見据え初回認証取得のタイミングで一部加工工程の見直しを実施。その結果、想定より2～3ヶ月程度遅れ量産開始予定

当社LEAPチタンアルミブレード売上と、エンジン、機体生産量の関係

1. 2026年6月期 2Q業績

成長戦略01/02

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

機体生産率 / 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、それぞれの余剰在庫数、スペアエンジン需要により完全には連動せず



LEAP市場動向(A320neoファミリー・737MAXの受注残機数)

1. 2026年6月期 2Q業績

成長戦略01/02

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12月末時点)

(単位:機)

Airbus A320neo Family

7,145

Boeing 737MAX

5,411

Boeing 787

1,126

Comac C919

939

Airbus A350

828

Boeing 777

703

Airbus A220

467

Comac C909

314

Airbus A330

290

Boeing 767

94

Other

23

12.3年分の受注残

5,411機÷440機(2025年 年間引渡実績)

11.8年分の受注残

7,145機÷607機(2025年 年間引渡実績)



LEAP市場動向(A320neoファミリー・737MAXの受注・納入機数)

1. 2026年6月期 2Q業績

成長戦略01/02

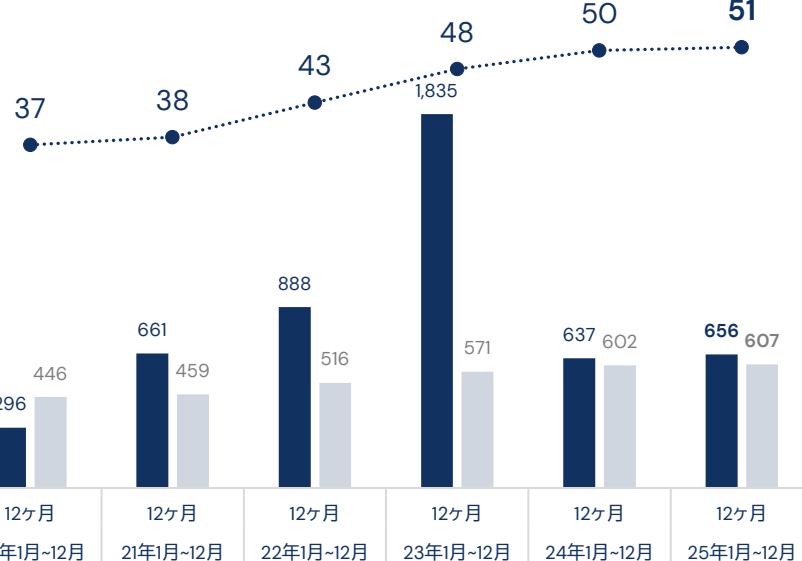
A320neoファミリーの納入機数は拡大傾向

737MAXは、FAAの生産上限解除により、納入機数は大きく増加

A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

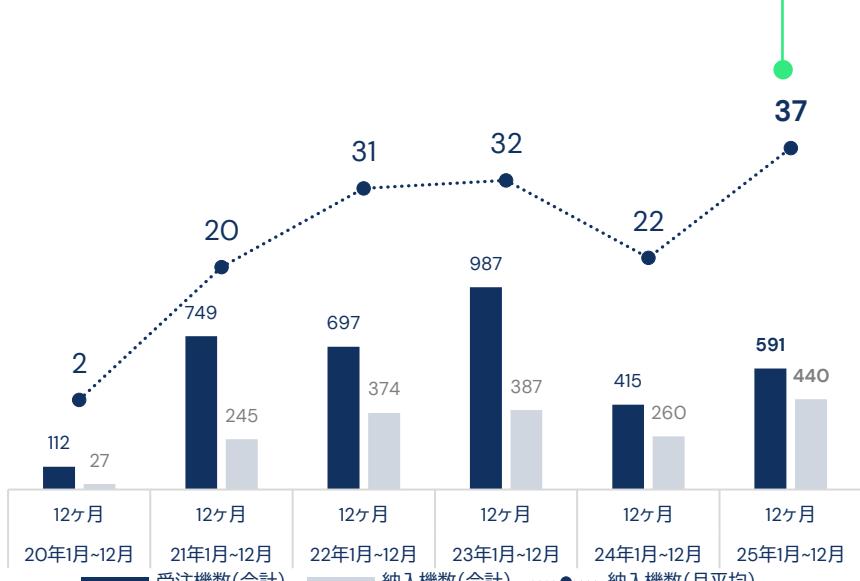
人手不足やサプライチェーン毀損の影響は継続しているものの
組立ラインを拡大し、2027年の月産75機目標実現に向けて増産中
(Airbus社決算説明より)



737MAXの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

FAA(米連邦航空局)による38機/月の生産上限が解除され、42機/月まで増産済み。2026年度中に47機/月まで増産予定
(Boeing社決算説明より)



LEAP市場動向(LEAPエンジンの納入基數)

1. 2026年6月期 2Q業績

成長戦略01/02

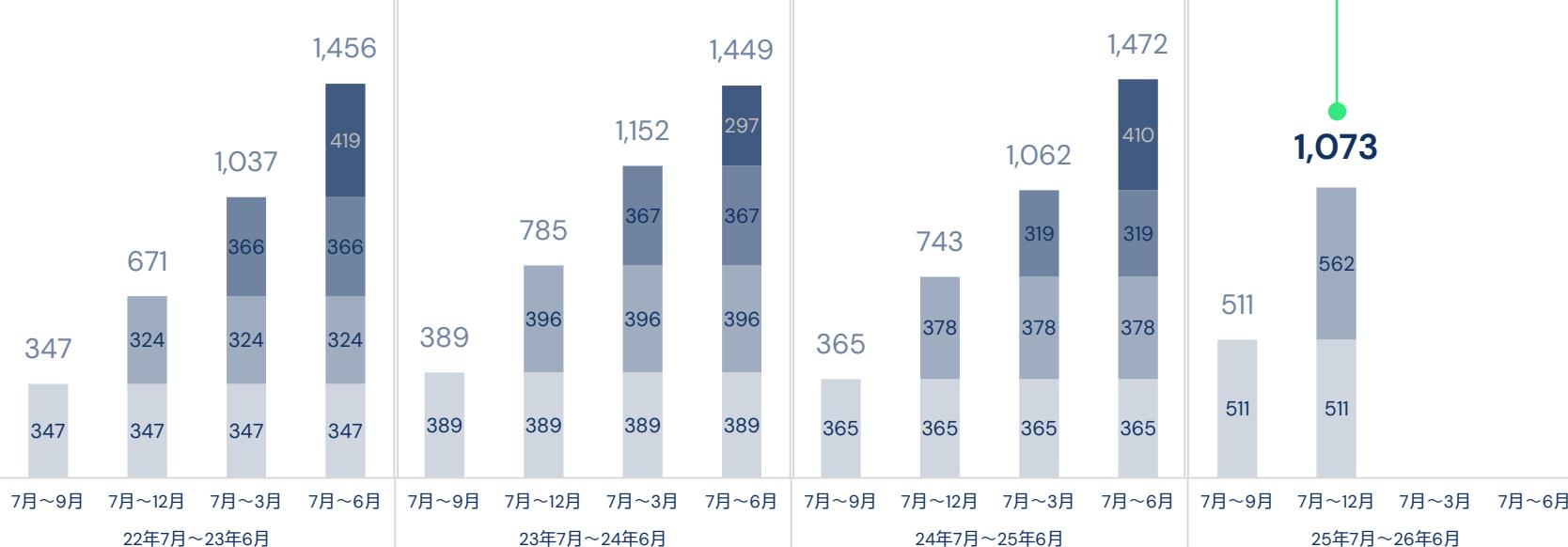
CFM International社の7月～12月のLEAPエンジン納入基數は、材料供給の改善等により前年同期比44%増

CFM International社(※1)のLEAPエンジンの納入基數推移

単位:エンジン基數

■7月～9月 ■10月～12月 ■1月～3月 ■4月～6月

7月～12月は前年同期から44%増
2025年のLEAPエンジン納入基數は前期比20%以上
増加見込み(GE Aerospace社決算説明より)



※1 仏SAFRAN社と米GE Aerospace社の合併企業

※2 米GE Aerospace社決算資料から当社作成

当社のLEAPチタンアルミブレード販売量(エンジン基数換算)の推移

1. 2026年6月期 2Q業績

成長戦略01/02

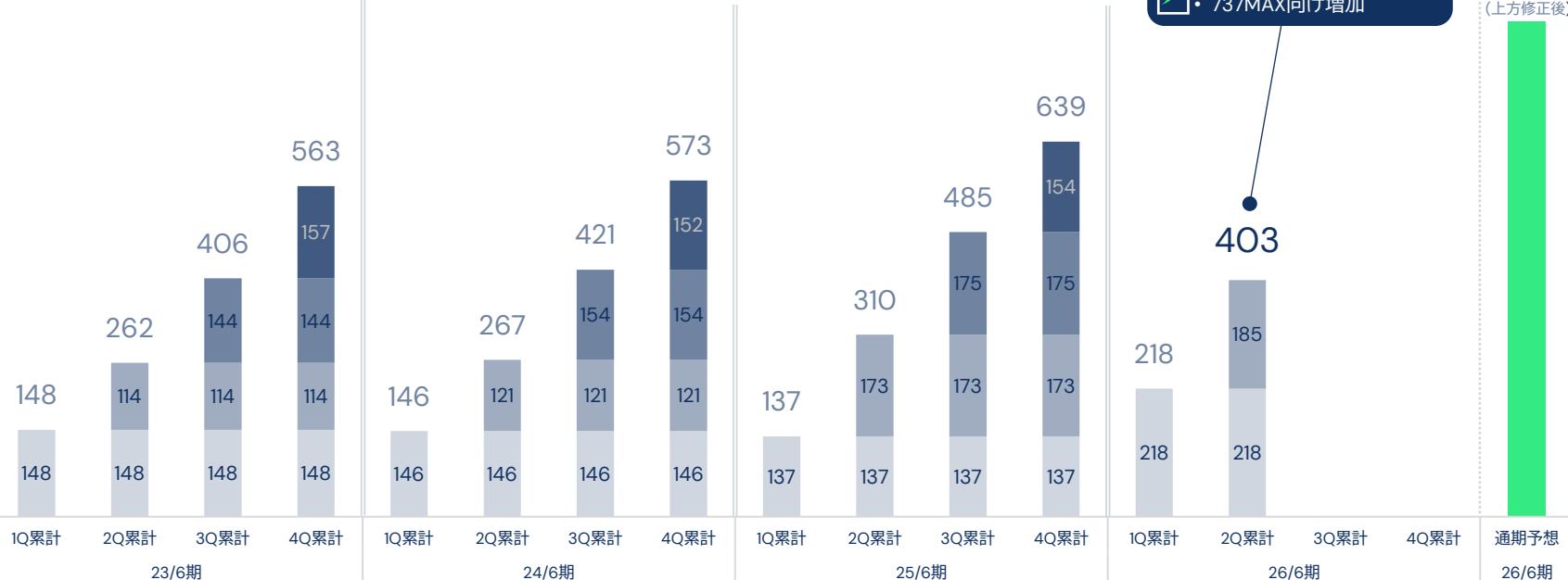
当社が販売したチタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数(主要KPI)は、前年同期比30.0%増の403基
A320neo、737MAX向け共に増加

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

前年同期比+30.0%
・A320neo向け増加
・737MAX向け増加



*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)

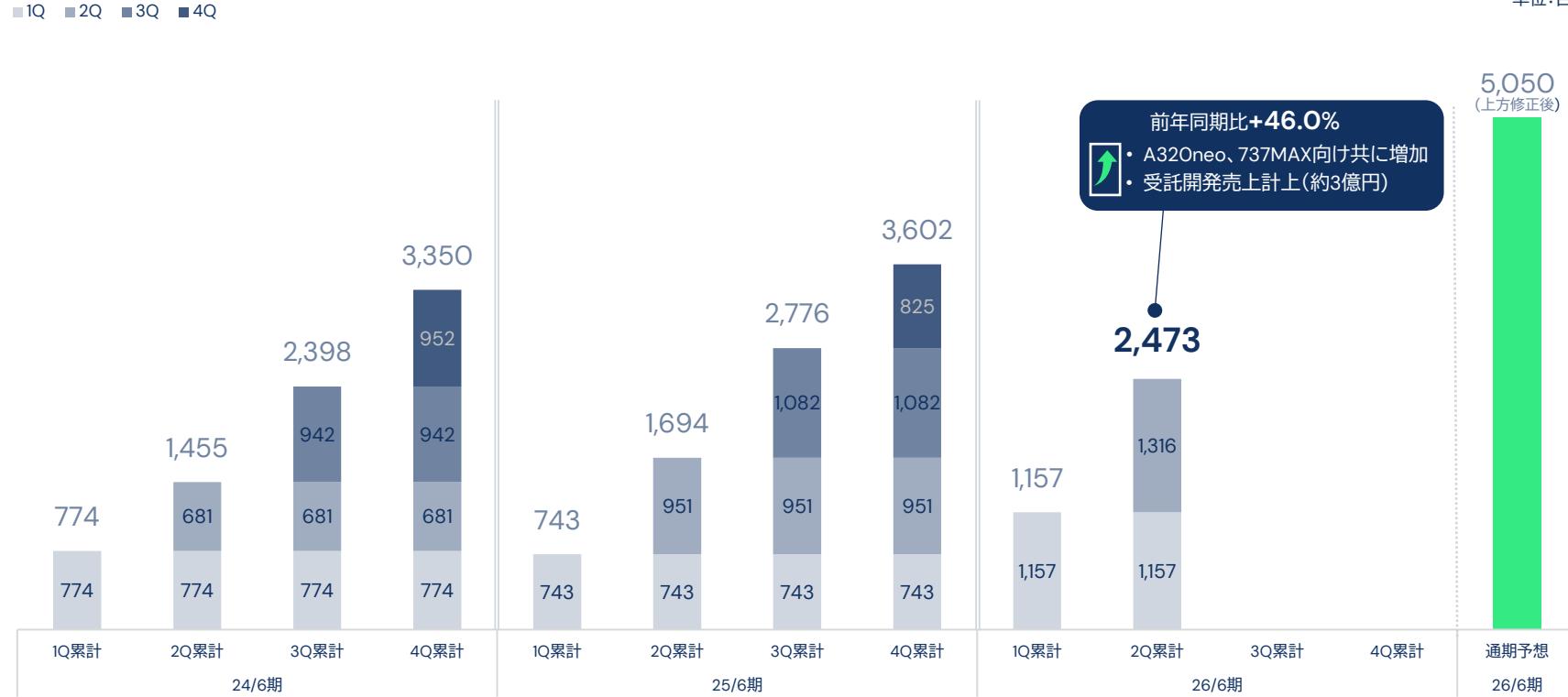
売上高推移

チタンアルミブレード売上は、A320neo、737MAX向け共に順調に増加。また、新材料に関する受託開発売上(約3億円)を計上
その結果、前年同期比46.0%増となり、2Qとして過去最高の24.7億円

売上高推移

■ 1Q ■ 2Q ■ 3Q ■ 4Q

単位:百万円

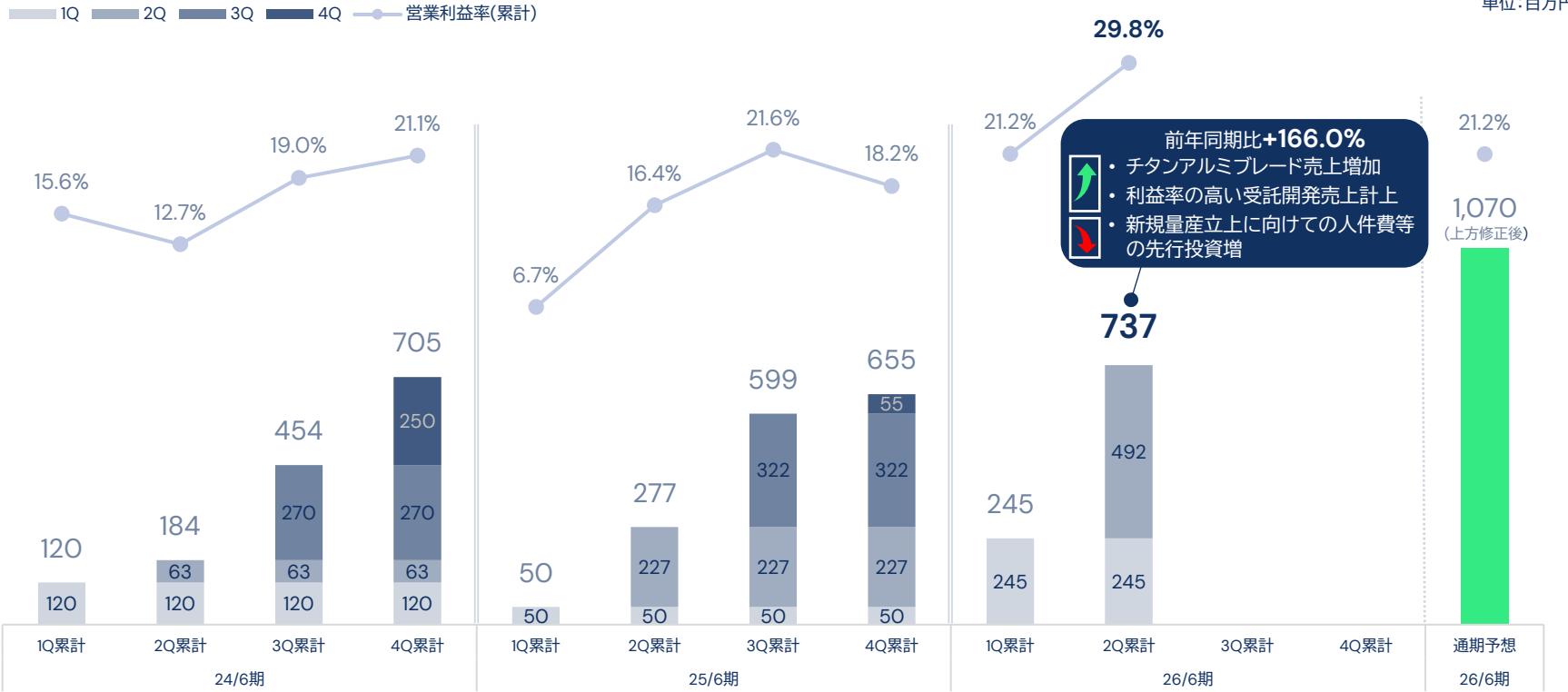


営業利益推移

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

一方、売上拡大、特に利益率の高い受託開発売上により、前年同期比166.0%増となり、2Qとして過去最高の7.3億円

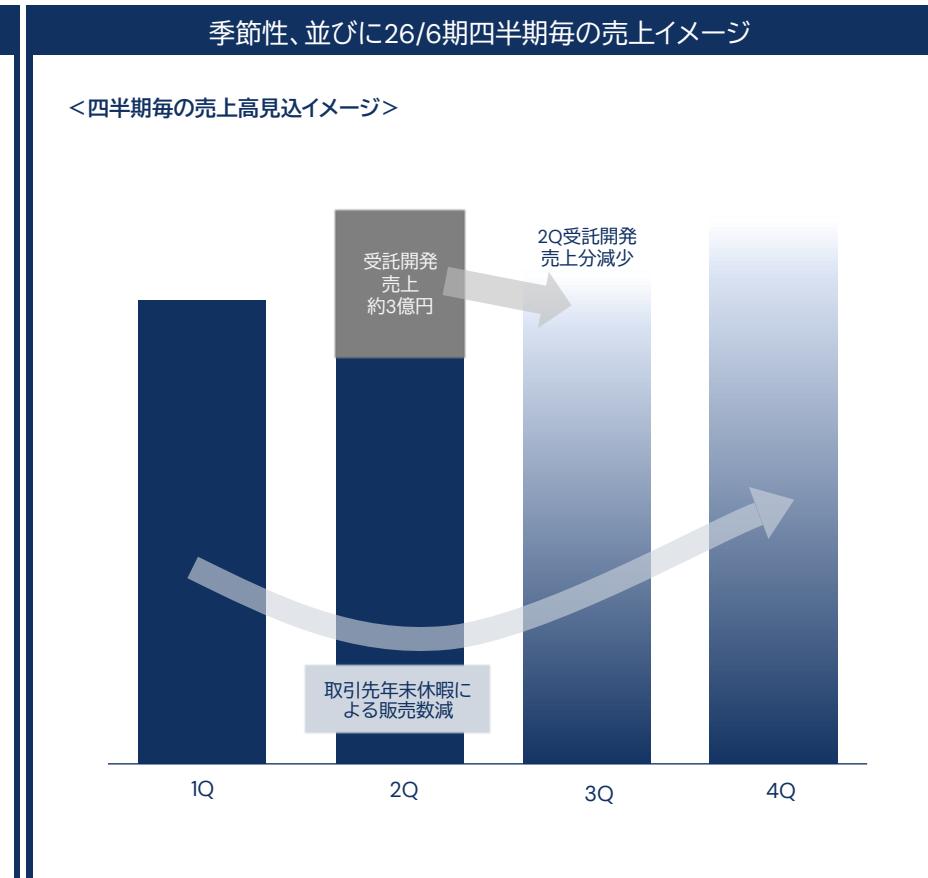
営業利益推移



※25/6期 1Q、3Q、26/6期 1Qは監査法人の監査意見対象外

業績進捗と季節性

2Q進捗率は上方修正後ベースで、売上高49.0%、営業利益69.0%



損益計算書サマリー

1. 2026年6月期 2Q業績

売上は2Qとして過去最高を更新。先行投資が継続するものの営業利益も2Qとして過去最高

損益計算書

単位:百万円

	2Q累計				通期				コメント	
	24/6期		25/6期		26/6期		26/6期			
	実績	実績	実績	対前年同期増減 (金額)	(比率)	予想 (2/13修正)	実績	2Q進捗率 (比率)		
売上高	1,455	1,694	2,473	+778	+46.0%	3,350	3,602	5,050	49.0%	・ プラス :チタンアルミブレード販売がA320neo、737MAX向け共に増加。受託開発売上計上
売上総利益	585	785	1,259	+474	+60.4%	1,512	1,686			・ マイナス :人件費等の先行投資拡大
対売上比率	40.2%	46.3%	50.9%			45.1%	46.8%			・ プラス :営業利益増加、為替差損減少 シローン手数料減少
営業利益	184	277	737	+460	+166.0%	705	655	1,070	69.0%	・ マイナス :支払利息増加
対売上比率	12.7%	16.4%	29.8%			21.1%	18.2%	21.2%		・ プラス :経常利益增加 ・ マイナス :前期繰延税金資産計上により法人税等負担 が大幅増加
経常利益	172	238	714	+476	+199.6%	842	565	1,010	70.7%	
対売上比率	11.9%	14.1%	28.9%			25.2%	15.7%	20.0%		
当期純利益	150	201	487	+285	+141.6%	698	734	700	69.6%	
対売上比率	10.4%	11.9%	19.7%			20.9%	20.4%	13.9%		
EBITDA	391	465	932	+466	+100.1%	1,093	1,038	1,565	59.6%	
対売上比率	26.9%	27.5%	37.7%			32.6%	28.8%	31.0%		
減価償却費	207	188	194	+6	+3.2%	387	383	495	39.3%	
平均為替レート(※)	140円	147円	149円			145円	148円	151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

補助金入金、新規借入により現預金は33.4億円と高い水準を維持
Net DEレシオは0.2倍であり、成長投資に向け、現預金に加え借入余力も確保

貸借対照表

単位:百万円

25/6期末総資産 **8,211**

流動資産	3,013
現金預金	1,573
固定資産	5,197

流動負債	940
借入金	210

固定負債

3,381

借入金	3,139
純資産	3,890

自己資本比率 **47.3%**

運転資金:	830
有利子負債:	3,594
Net有利子負債:	2,020

26/6期2Q末総資産 **9,827**

流動資産	4,817
現金預金	3,340
固定資産	5,010

流動負債	1,195
借入金	265
固定負債	4,201

借入金	3,976
純資産	4,430

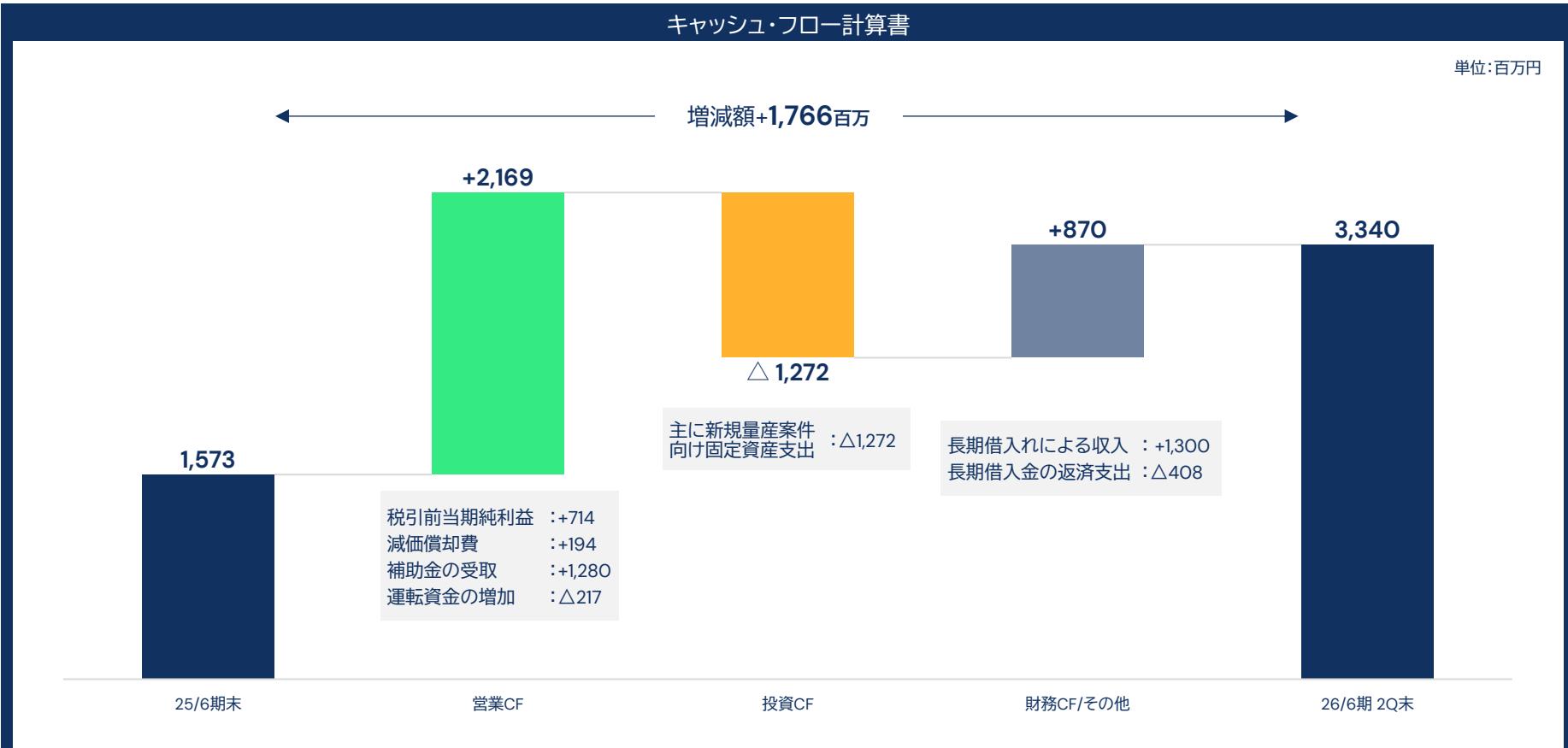
自己資本比率	45.0%
運転資金:	1,047
有利子負債:	4,391
Net有利子負債:	1,050

- ✓ 利益計上、補助金入金、新規借入により現預金増加
- ✓ 新規借入により固定負債増加
- ✓ Net DEレシオ0.2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

過去最高利益に加え、補助金収入+12.8億円もあり、営業CFは+21.6億円(営業CFマージン87.7%)と高水準。

新規案件等の設備投資により投資CFは△12.7億円、長期借入調達により財務CF等は+8.7億円。その結果、現預金は大幅増(+17.6億円)



目次

- 1 2026年6月期 2Q業績
- 2 2026年6月期 通期予想(修正)
- 3 2026年6月期 2Qトピック
- 4 会社・事業概要

26年6月期 通期業績予想の上方修正

2. 2026年6月期 通期予想(修正)

新規量産案件は量産開始が数か月想定より遅れる見込みであるものの、円安に加え、チタンアルミブレード売上が好調であることから、売上、利益をそれぞれ上方修正

	●売上高	●営業利益	●経常利益	●当期純利益
修正後	過去最高 前期比 +40.2% 5,050 百万円	過去最高 前期比 +63.3% 1,070 百万円	過去最高 前期比 +78.7% 1,010 百万円	前期比 △4.7% 700 百万円
	↑ +120 百万円	↑ +260 百万円	↑ +285 百万円	↑ +200 百万円
修正前	過去最高 前期比 +36.9% 4,930 百万円	過去最高 前期比 +23.6% 810 百万円	過去最高 前期比 +28.3% 725 百万円	前期比 △31.9% 500 百万円

売上高予想の増減要因

2. 2026年6月期 通期予想(修正)

通期売上高の上方修正額は+1.2億円

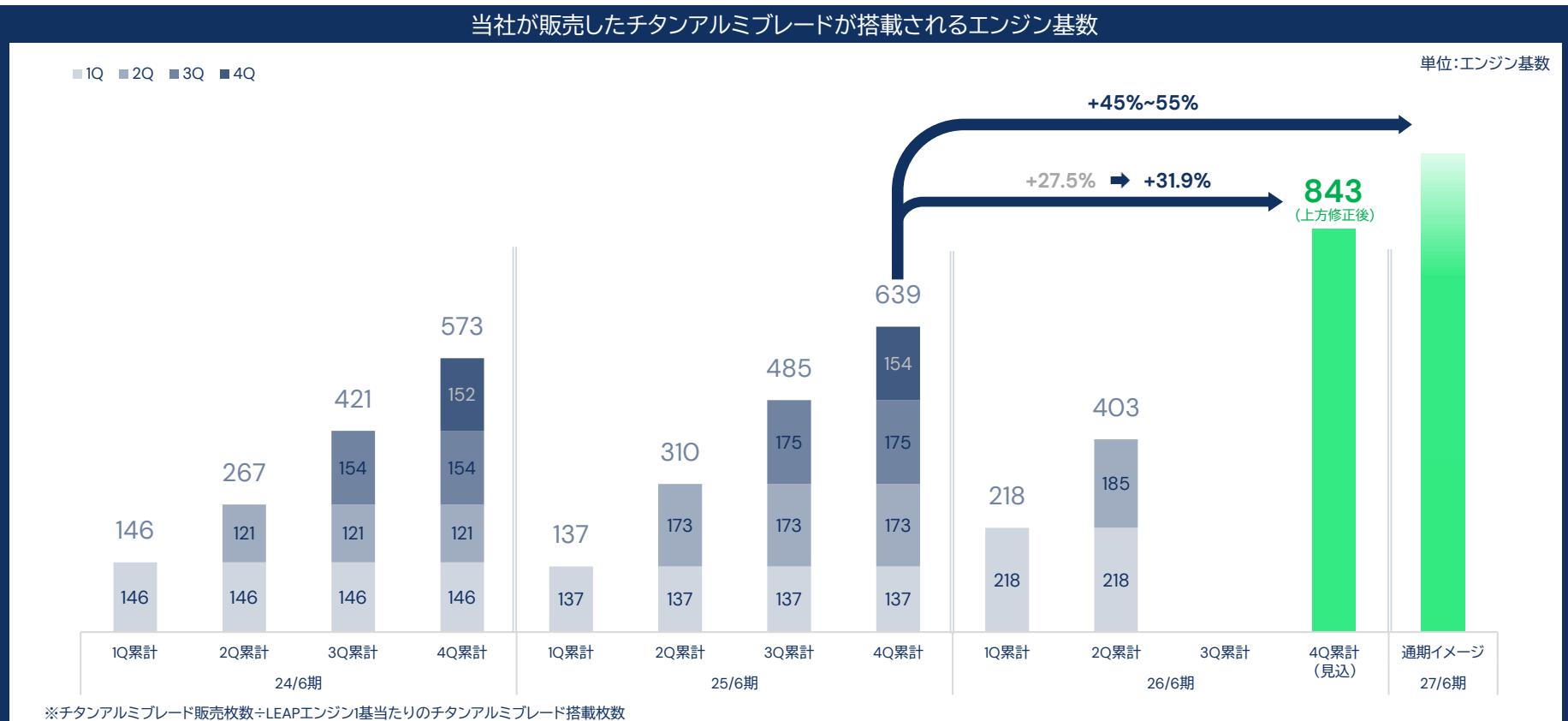
その他売上が減少するものの、円安及びチタンアルミブレード販売拡大により増加



チタンアルミブレード販売量(主要KPI)見込み

2. 2026年6月期 通期予想(修正)

チタンアルミブレード販売数は、堅調な需要により、26/6期見込を上方修正



A320neoファミリー・737MAXの市場動向(生産機数見込)

2. 2026年6月期 通期予想(修正)

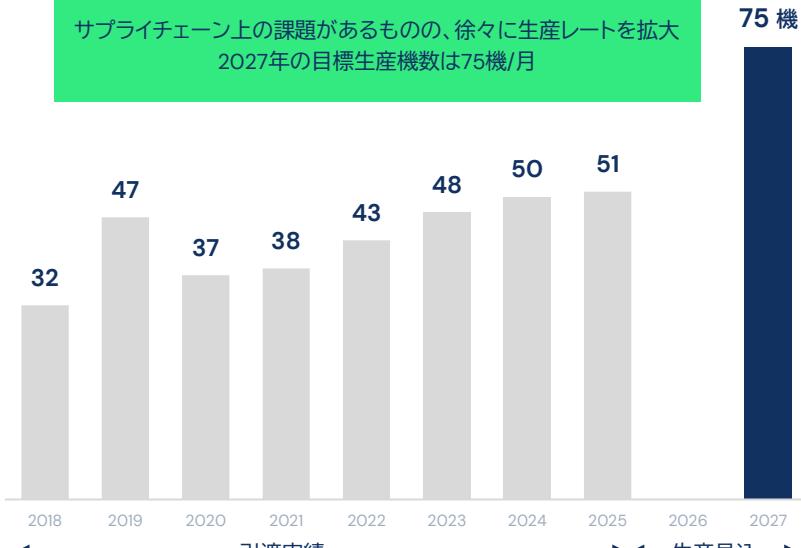
サプライチェーンの問題等は継続しているものの、力強い需要増加に対応するため、A320neoファミリー、737MAX共に増産見込み

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、徐々に生産率を拡大
2027年の目標生産機数は75機/月



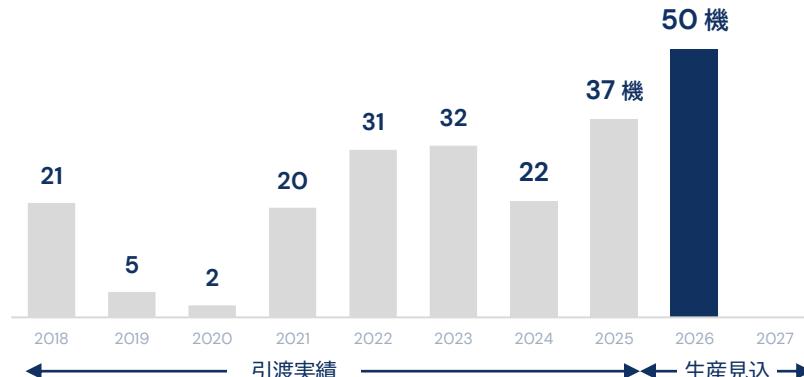
出典:引渡実績 仏Airbus社HP等を基に当社作成(年間納入数/12カ月で記載)
生産見込 仏Airbus社リリース

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年末に品質問題発生前の水準を超える月産42機(2023年末の水準)
を達成。今後も増産見込み(Boeing社決算説明より)



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

売上高推移

26/6期の売上高は前期比40.2%増と過去最高の50.5億円を見込む

チタンアルミブレード売上は、前期比31.9%増の44.8億円、その他売上は、5.6億円を見込む

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

26/6期

- ↑ チタンアルミブレード売上増(+31.8%)
- 航空機エンジンA/B部品販売開始(下期)
- 新材料に関する受託開発売上(上期)

848

731

+232%

1,964

1,824

2,920

110

2,810

3,350

283

3,067

3,602

3,402

5,050

564

4,486

+40%

+8%

21/6期
第6期

22/6期
第7期

23/6期
第8期

24/6期
第9期

25/6期
第10期

26/6期予想
第1期
(上方修正後)

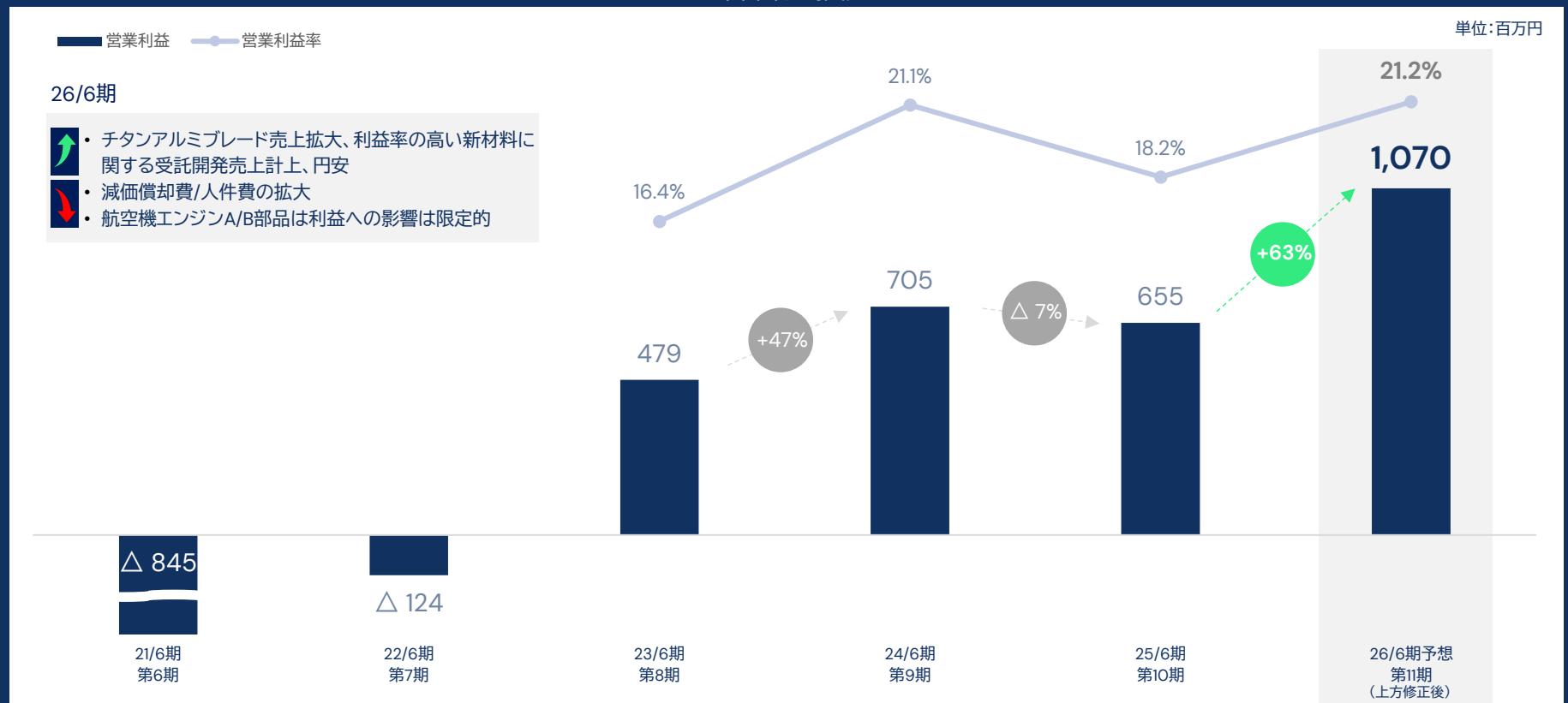
営業利益推移

2. 2026年6月期 通期予想(修正)

26/6期の営業利益は前期比63.3%増と過去最高の10.7億円を見込む

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がある一方、売上拡大により利益率上昇

営業利益推移



損益計算書サマリー

2. 2026年6月期 通期予想(修正)

上方修正により、売上高は前期比40.2%増の50.5億円、営業利益は前期比63.3%増の10.7億円とそれぞれ過去最高を見込む

修正後PLサマリー

単位:百万円

	23/6期	24/6期		25/6期		26/6期			対前年(修正後) 増減額 増減率
	実績	実績	対前年 増減額 増減率	実績	対前年 増減額 増減率	修正前予想 (8/14公表)	修正後予想 (2/13公表)		
売上高	2,920	3,350	+429 +14.7%	3,602	+251 7.5%	4,930	5,050	+1,447	40.2%
営業利益	479	705	+225 +47.1%	655	△50 △7.1%	810	1,070	+414	63.3%
対売上比率	16.4%	21.1%		18.2%		16.4%	21.2%		
経常利益	598	842	+244 +40.9%	565	△277 △33.0%	725	1,010	+444	78.7%
対売上比率	20.5%	25.2%		15.7%		14.7%	20.0%		
当期純利益	673	698	+25 +3.8%	734	+35 5.1%	500	700	△34	△4.7%
対売上比率	23.0%	20.9%		20.4%		10.1%	13.9%		
平均為替レート(※)	135円	145円		148円		141円	151円		

※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機は各種品質問題からの回復途上にあります。それに伴い、仏SAFRAN社から示される当社への発注見込みも以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 2026年6月期 2Q業績
- 2 2026年6月期 通期予想(修正)
- 3 2026年6月期 2Qトピック
- 4 会社・事業概要

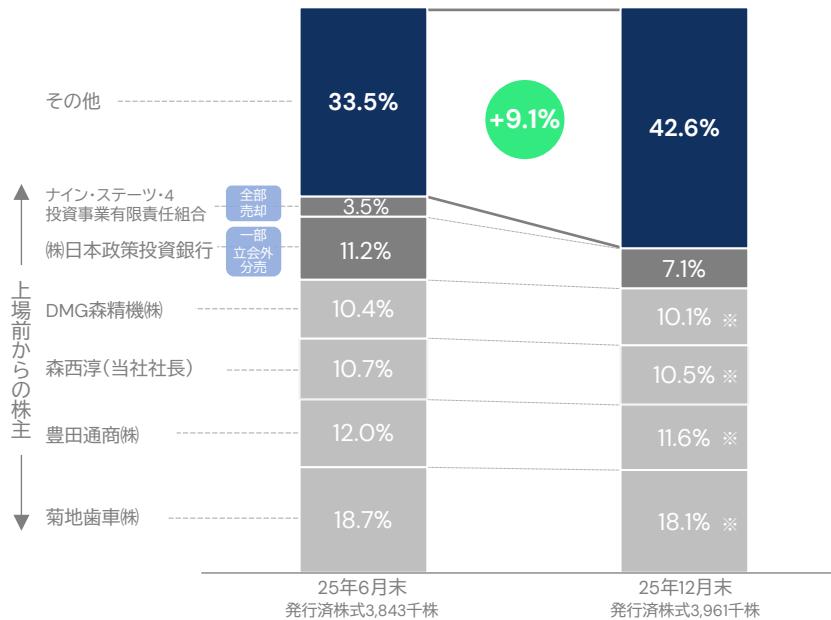
立会外分売/株式分割の実施

投資家層の拡大と株式の流動性を向上するために、立会外分売と株式分割を実施。その結果、取引高は大幅に増加傾向

立会外分売の実施

日本政策投資銀行が保有する一部株式の立会外分売を25年12月12日に実施。また、上場前株主であるファンドも昨年に全株売却。これにより株式の流動性が向上

上場前からの主要株主の持株比率



株式分割の実施

投資家層の拡大と株式の流動性の向上を図ることを目的に26年1月1日付で株式分割(3分割)を実施。分割後(26年1月)の1日平均出来高は、分割前(25年7月～12月)の約6倍に増加

株価/出来高推移



新規借入による資金調達の実施

合計28億円の新規借入契約を締結。これにより、新材料量産、シェアアップに向けた設備投資資金を確保

新規借入と投資余力

チタンアルミブレード新材料量産、マーケットシェア拡大に伴う設備投資に対応するため、新規借入契約を締結(現時点で22億円は未利用)

新規借入の状況

合計28億円



手元現預金、新規借入により将来の投資余力を確保

投資余力の状況

単位: 億円



投資家への情報発信

投資家の理解促進のため、Xやブログを通じて様々な情報発信を実施。また、個人投資家向けIRセミナーにも登壇

各種情報発信

投資家の皆様に当社を理解頂くために、ホームページ、ブログや各種SNSを活用し、IRや事業活動にかかる情報を積極的に発信

IR資料
お知らせ

- AeroEdgeホームページ IR情報
<https://aeroedge.co.jp/ir/>
- AeroEdge公式YouTubeチャンネル
<https://www.youtube.com/@aeroedge8702>
- ログミーファイナンス
<https://finance.logmi.jp/companies/4178>
- X(旧Twitter)公式アカウント @AeroEdge_IR
https://x.com/AeroEdge_IR
- Hello! AeroEdge
<https://aeroedge.co.jp/helloaeroedge/>
- Instagram公式アカウント @aeroedge_saiyou
https://www.instagram.com/aeroedge_saiyou



決算
説明会

ニュース

ブログ

社内風土
福利厚生

個人投資家向けIRセミナー

個人投資家の皆様への認知度向上と、成長戦略への理解促進を目的とし、ログミー社主催の個人投資家向けIRセミナーに登壇。今後も、投資家との積極的な対話をを行い、各種施策を強化する



開催日	25年11月30日 (日曜日)	セミナー内容へのアンケート結果								
当日視聴者数※	495名	<table border="1"> <tr> <td>理解できた</td> <td>61%</td> </tr> <tr> <td>大変理解できた</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>理解できなかった</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>どちらとも言えない</td> <td>2%</td> </tr> </table>	理解できた	61%	大変理解できた	33%	理解できなかった	4%	どちらとも言えない	2%
理解できた	61%									
大変理解できた	33%									
理解できなかった	4%									
どちらとも言えない	2%									
YouTube アーカイブ 再生回数※	9,957回 (25年12月20日時点)									
リンク	https://finance.logmi.jp/articles/383304									

※IRセミナー全体

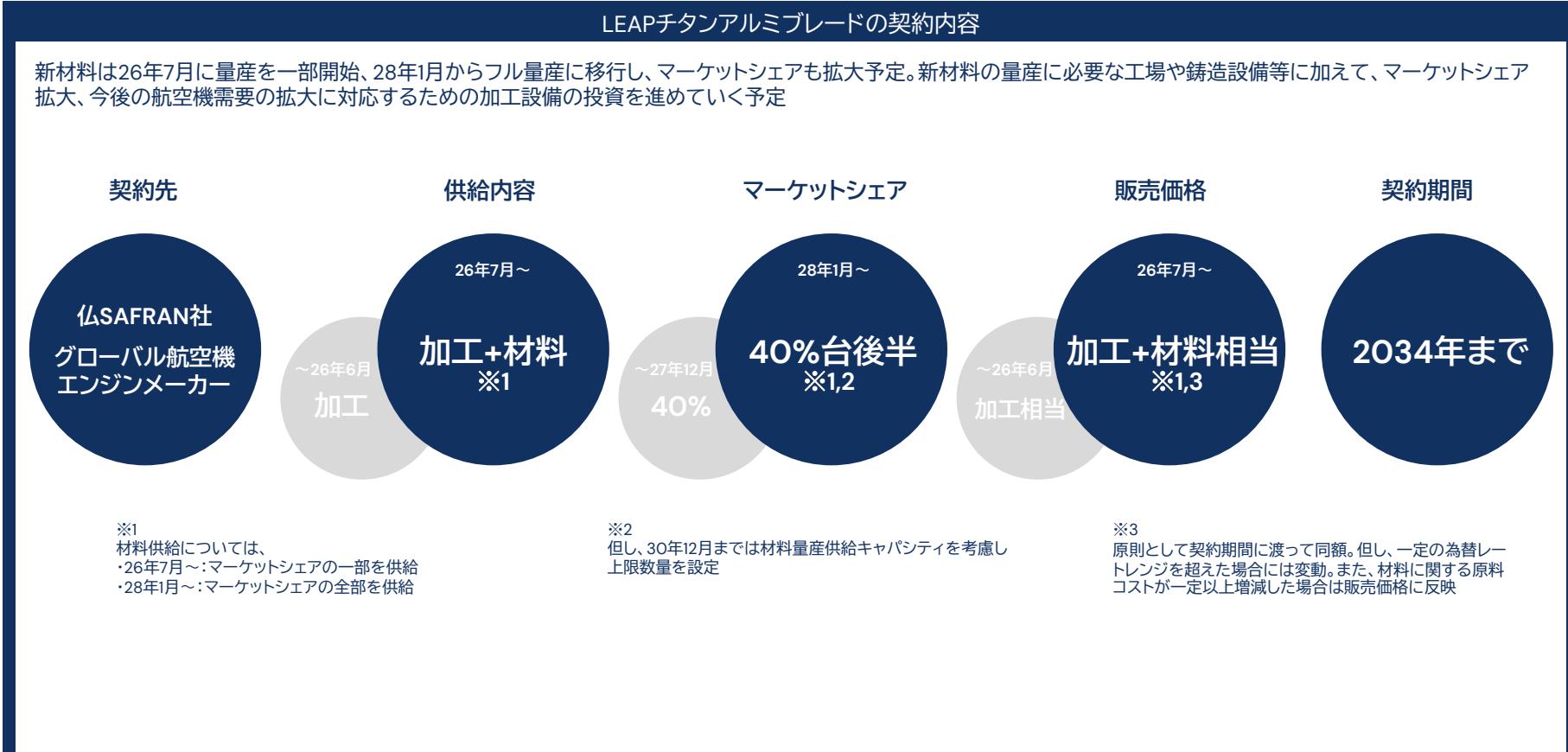
チタンアルミブレードの新材料供給/シェア拡大～契約概要～

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

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鋳造設備等に加えて、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

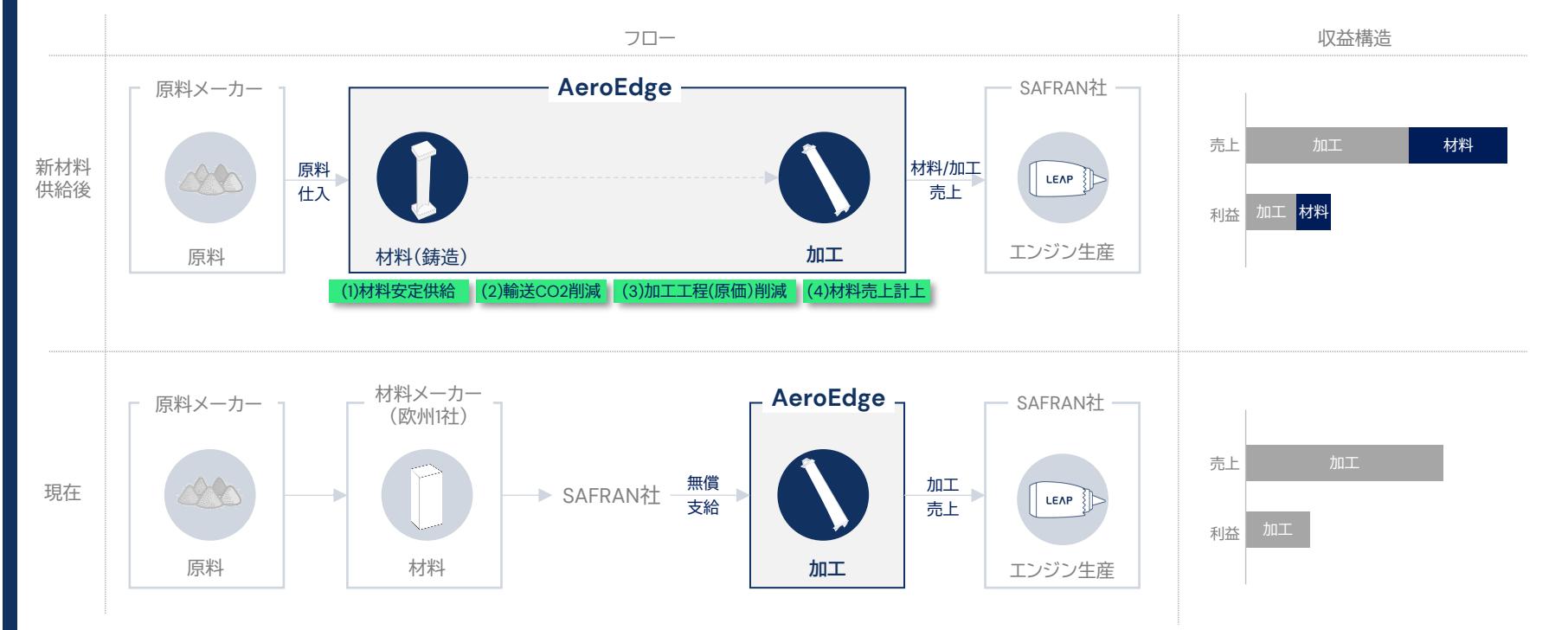
チタンアルミブレードの新材料供給～新材料概要～

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



チタンアルミブレード販売(加工/新材料)のシェアと収益構造

契約更新により、28年1月からマーケットシェア拡大。新材料は26年7月から供給開始し、28年1月からフル量産に移行予定
新材料販売により、27/6期から徐々に収益構造が変更

チタンアルミブレード販売シェアと収益構造イメージ



目次

- 1 2026年6月期 2Q業績
- 2 2026年6月期 通期予想(修正)
- 3 2026年6月期 2Qトピック
- 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%台後半

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

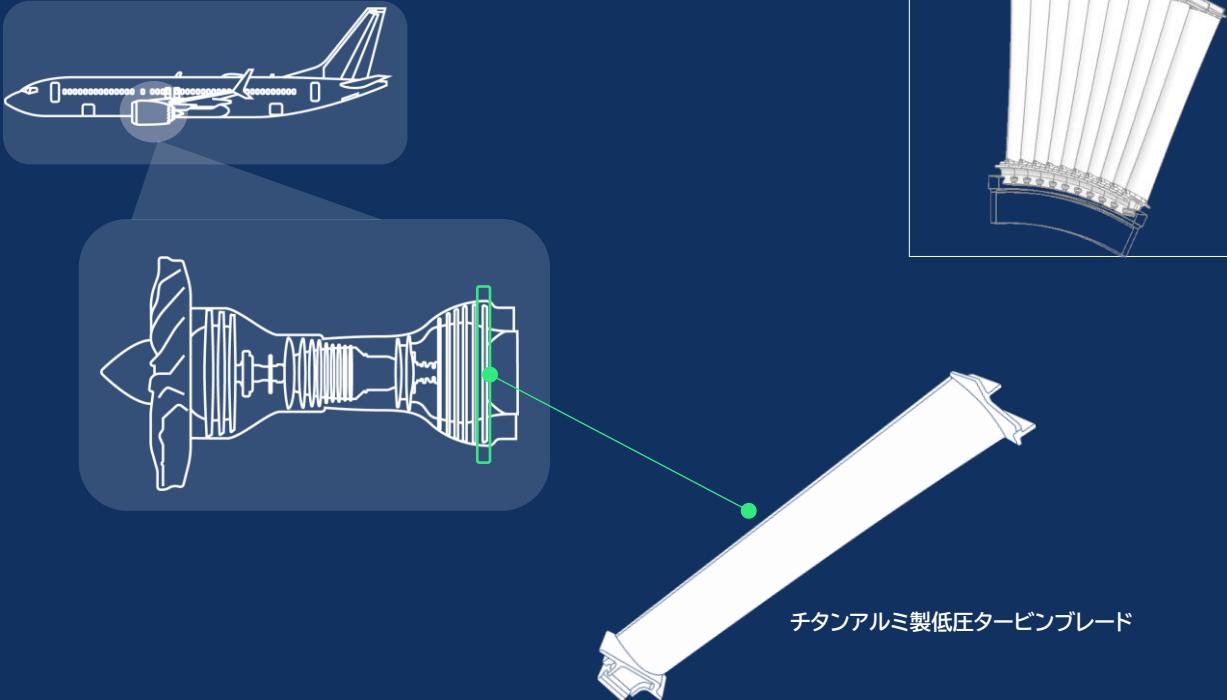
28.8%

(2025年6月期実績)

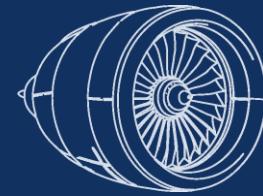
事業内容

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



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

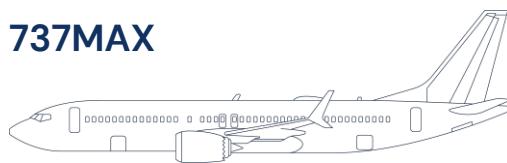


eVTOL(空飛ぶクルマ)の部品 ガスタービンの部品

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

737MAX



LEAP 1B

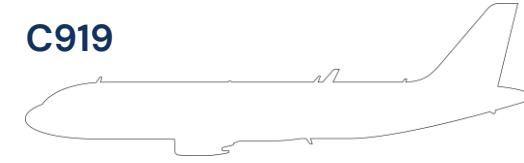
A320neoファミリー



LEAP 1A

PW1100G

C919



LEAP 1C

LEAP-1B チタンアルミブレード LPT5

当社

競合A社

LEAP-1A/1C チタンアルミブレード LPT7

当社

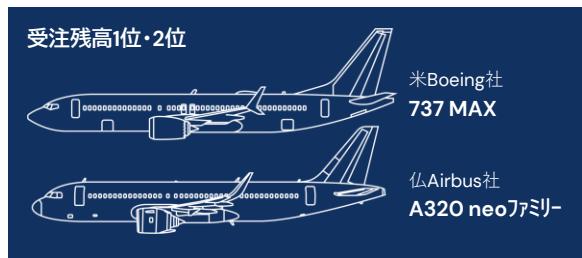
競合A社

チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種の生産量に連動。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

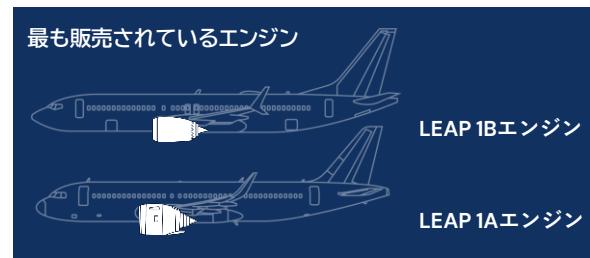
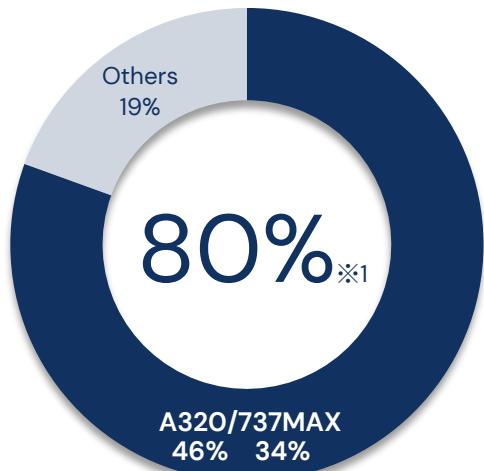
仏Airbus社・米Boeing社の航空機に採用されているエンジン部品を生産

4. 会社・事業概要

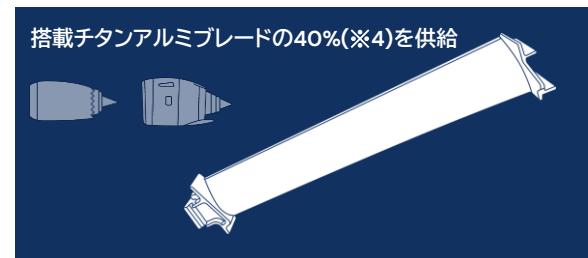
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のLEAPエンジンに搭載される
先端素材チタンアルミブレードの40%^(※4)を2034年までの契約にて供給



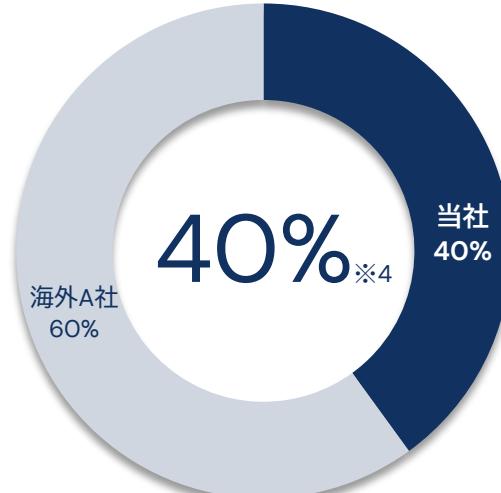
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高における
A320neoファミリー/737MAXシェア



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 737MAX:5,408機×シェア100%+A320neo:7,246機×シェア61%^(※3)
737MAX及びA320neoの受注残高機数 12,654機

※3 Aviation Week(2021年3月10日)

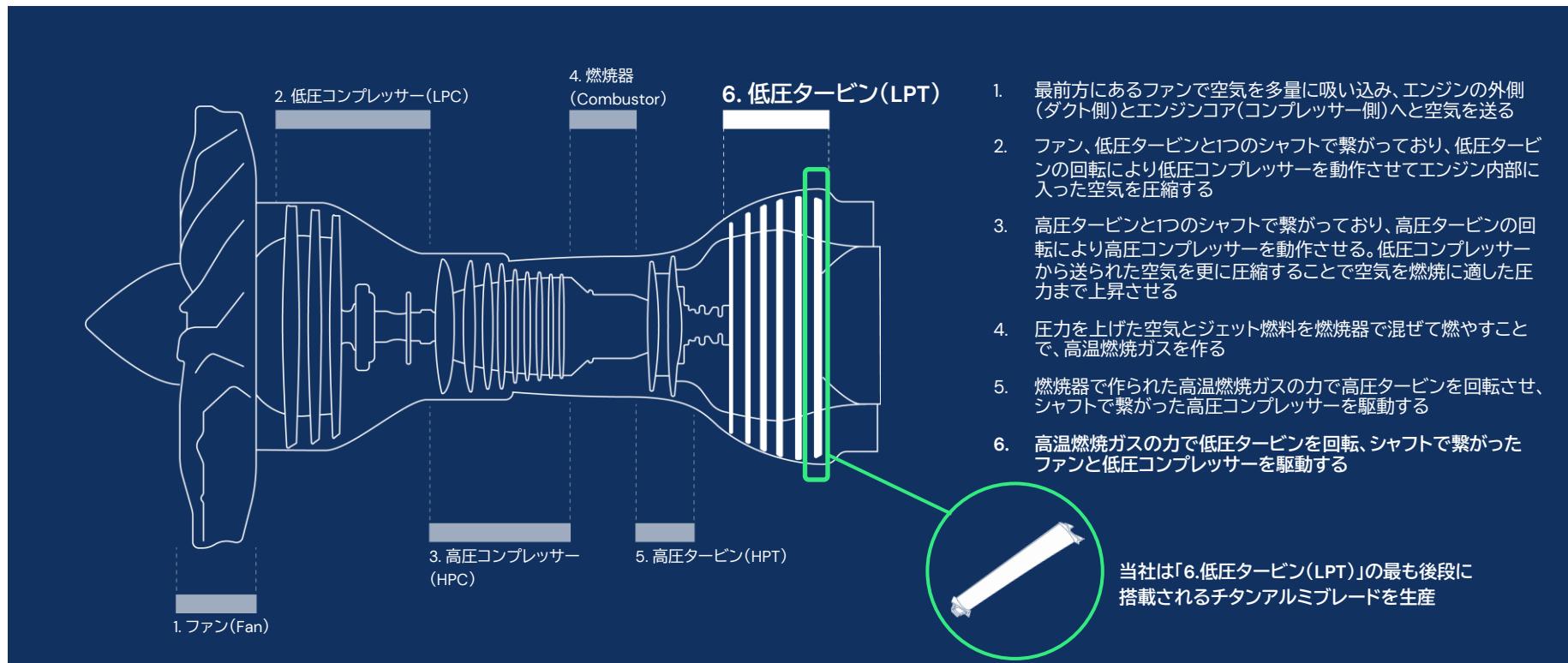
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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

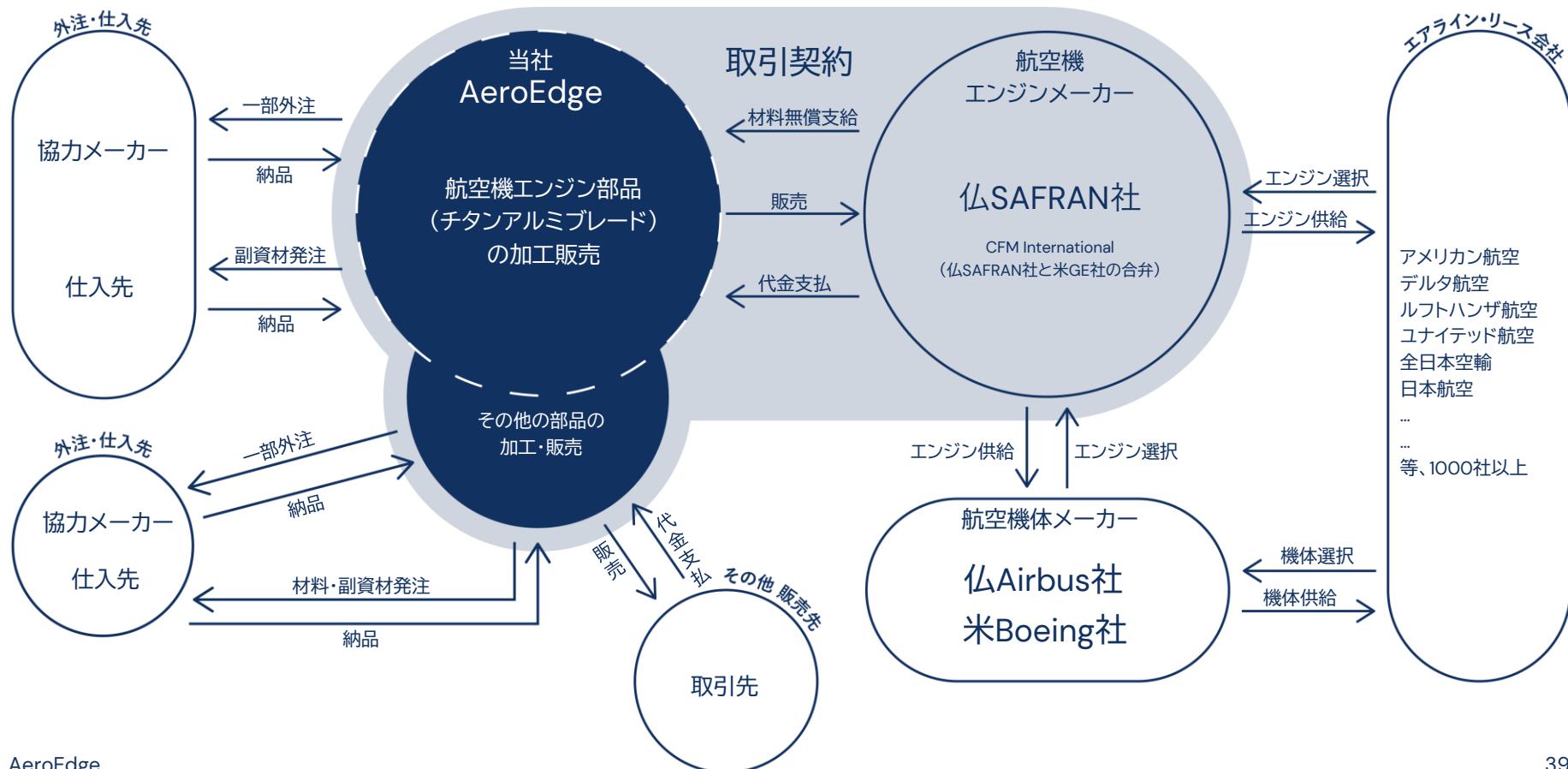
航空機(ターボファン)エンジンの仕組み

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。



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一大手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います。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、当社が追随できない場合には、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、当該権利を使用することにより、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、同社は一定の損害賠償を当社に対して行うことが定められています。
- LEAPエンジンの生産が何らかの理由で一時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。
- 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。

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	
A380 (生産停止/ 後継機なし)	GP7200	Trent 900	500席 450席	Trent 800	PW4000	GE9X	747-8 (生産停止/ 後継機なし)
Wide Body 大型機	A350	Trent XWB	400席 350席	Trent 1000	GE9X	777	Wide Body 大型機
A330	CF6	PW4000	Trent 700	300席 250席	GE9X	787	
Narrow Body 中小型機	A320neo ファミリー	LEAP	PW1100G	200席 150席	LEAP	737MAX	Narrow Body 中小型機
A220	PW1500G						

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/>

