



# 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11月14日

## 2025年6月期 第1四半期 決算補足資料

# 目次

- 1 2025年6月期 1Q業績
- 2 2025年6月期 1Qトピック
- 3 2025年6月期 通期予想
- 4 会社・事業概要

## ●売上高

前年同期比  $\Delta 4.0\%$

**743** 百万円

## ●営業利益

前年同期比  $\Delta 58.5\%$

**50** 百万円

## ●当期純利益

前年同期比  $- \%$

**$\Delta 7$**  百万円

## ●EBITDA

前年同期比  $\Delta 36.1\%$

**143** 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、人手不足による生産影響は**継続**
- 737MAXは品質問題により**生産低調**。ストライキによる生産停止の当社への影響は**現時点では不明**だが、中長期的な拡大シナリオには変化なし

### 事業概況

- チタンアルミブレード販売数は、シェアアップした一方、737MAXの影響で前年同期比**微減**となったが、概ね期初の**想定通り**
- 下記の新案件立上を**同時並行**で推進しており、**費用が先行**
  - (1) 新工場での航空機エンジンA部品
  - (2) 長期契約を締結したグローバル大手航空機関連メーカー向けB部品
  - (3) チタンアルミブレード新材料量産に向けた開発

### トピックス

- チタンアルミブレード契約更新により、**期間延長/シェアアップ**を実現
- **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

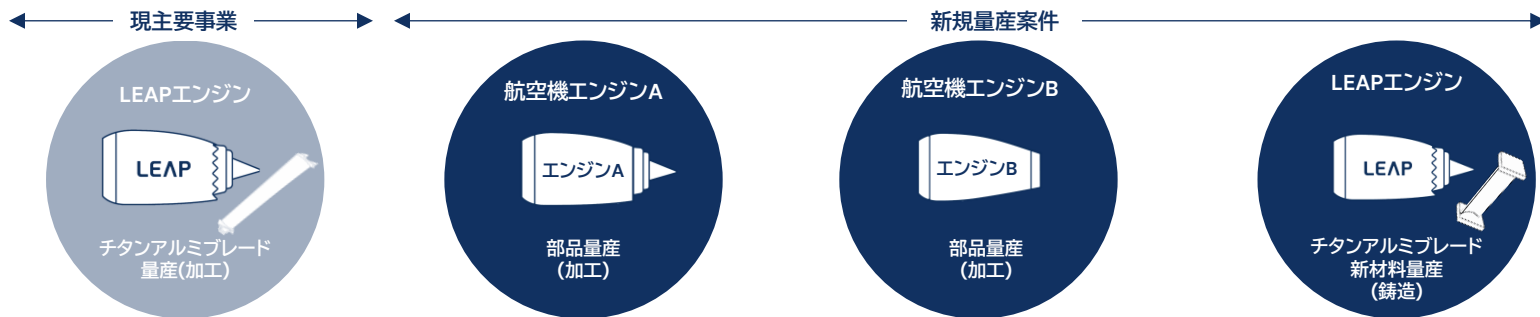
### 業績

- **売上高**  
チタンアルミブレード販売数微減、シェアアップによる単価減により前年同期比微減となったが、概ね**想定通り**
- **営業利益**  
期初想定通りの売上微減、新案件立上等による先行投資により、前年同期比大幅減。一方、R&D費用の期ズレ等により利益は**想定を上回る**
- **当期純利益**  
シンジケートローン組成費用や為替差損により最終損失。但し、損失幅は**想定を下回る**

# 事業拡大に向けての新規量産案件の概要

複数の新規量産立上げが同時並行で進行中。25/6期は人員の大幅拡充等の投資により費用先行となる見込み

## 量産案件の概要



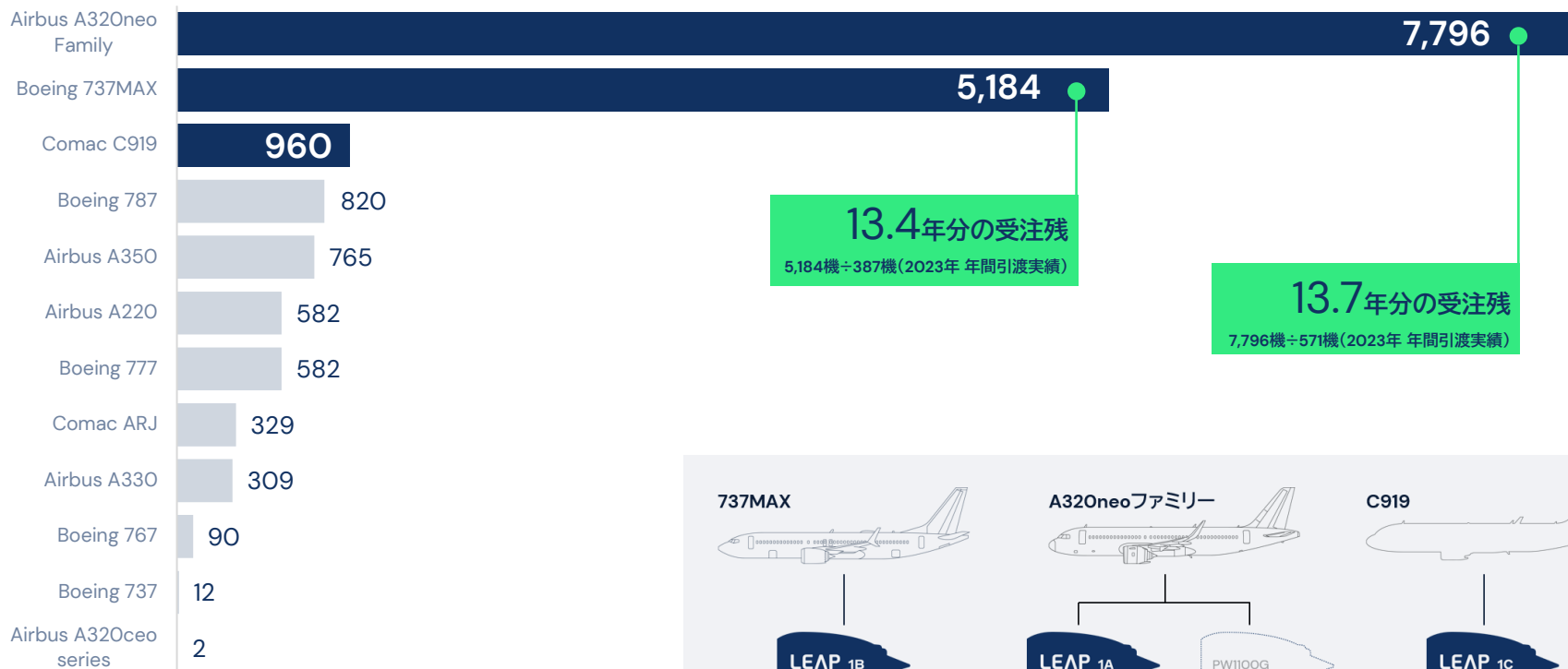
	現主要事業	新規量産案件		
取引先	仏SAFRAN社	非公開	非公開(グローバル航空機関連メーカー)	仏SAFRAN社
契約期間	2016年~2034年	—	2026年~2036年	—
量産開始時期	済	24年12月 ⇒ 25年中旬(予定)	26/6期下期(予定)	27/6期-28/6期頃(予定)
通期業績貢献時期	済	26/6期(予定)	27/6期(予定)	29/6期頃(予定)
量産設備投資	大幅な増産投資は見込まず	約19億円(完了)	約17億円(予定)	未定
R&D投資	—	—	—	2.4億円(25/6期R&D全体見込)
補助金対象(見込)	—	設備投資の1/2~2/3程度 (25/6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	社内量産準備は想定通り進捗。一方、顧客側のエンジン試験の遅延状況から、量産開始時期を見直し	設備選定済・量産技術開発中	技術開発及び量産性検討中

# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注残機数)

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(2024年9月末時点)

(単位:機)



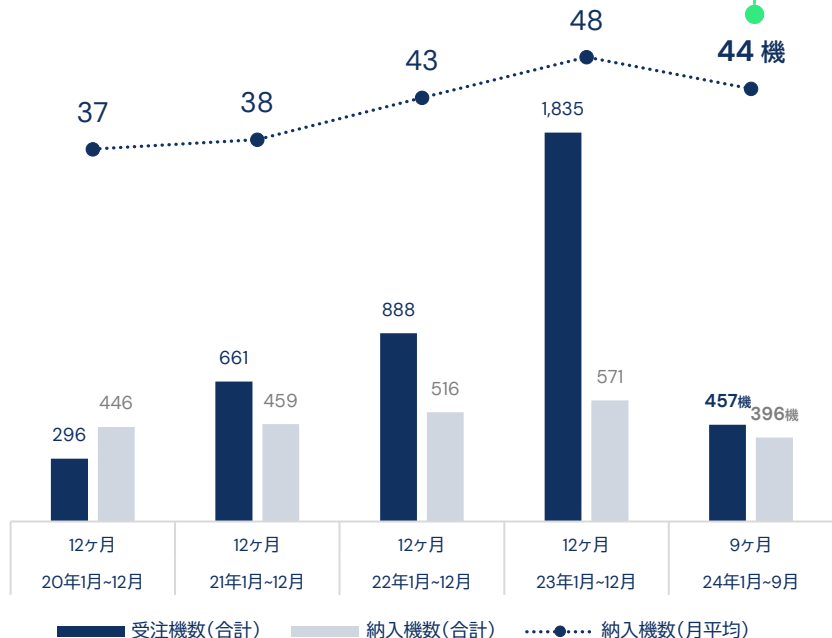
# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注・納入機数)

A320neoファミリーは増産に向けて取組中だが、サプライチェーン毀損等による生産影響は継続中  
737MAXは品質問題で納入機数は低調に推移

## A320neoファミリーの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

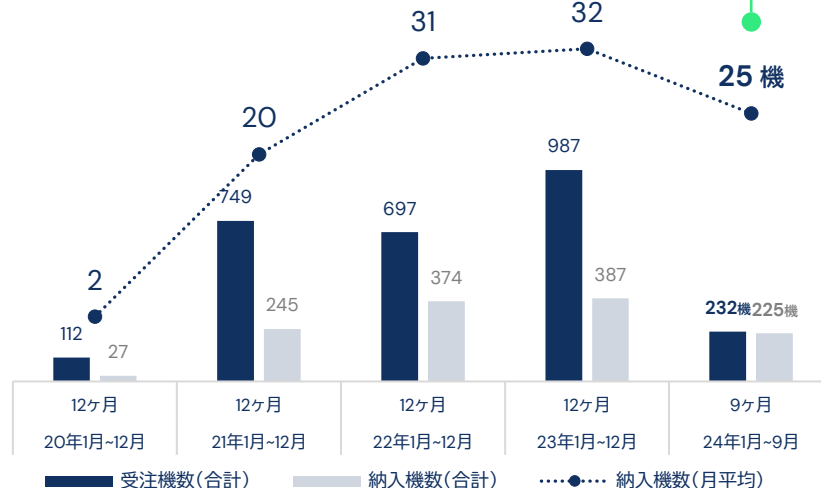
増産に向けて取組中。一方で、人手不足やサプライチェーン毀損の影響は引き続き継続中



## 737MAXの受注機数・納入機数推移

(単位:機)

アラスカ航空での事故を発端とする品質問題への対応により、納入機数は減少。25年6月期は低調な水準となる見込み。また、2024年9月から2ヶ月程度続いたストライキの当社販売に与える影響は現時点では不明



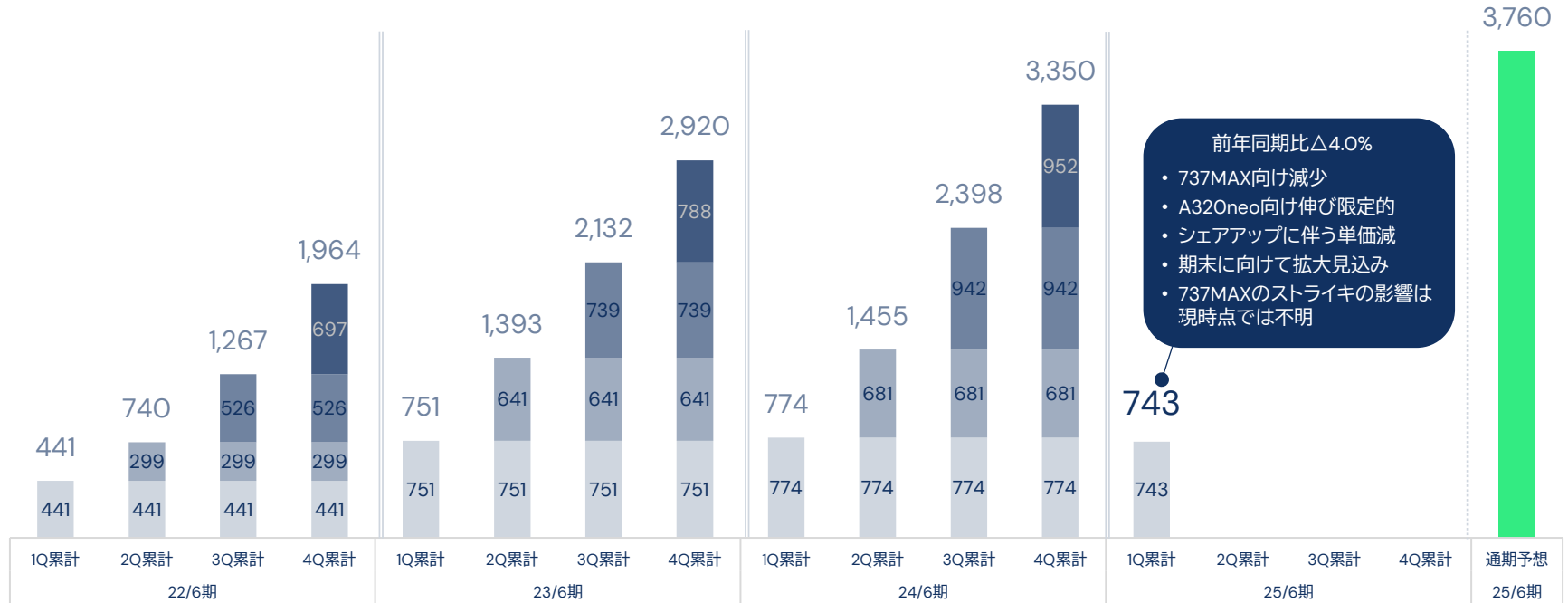
# 四半期売上高推移

売上高は概ね想定通り。737MAX向けが減少、A320neo向けの伸びも限定的  
シェアアップに伴う単価減もあり、前年同期比4.0%減の7.4億円

四半期売上高推移

■ 1Q ■ 2Q ■ 3Q ■ 4Q

単位:百万円



前年同期比△4.0%

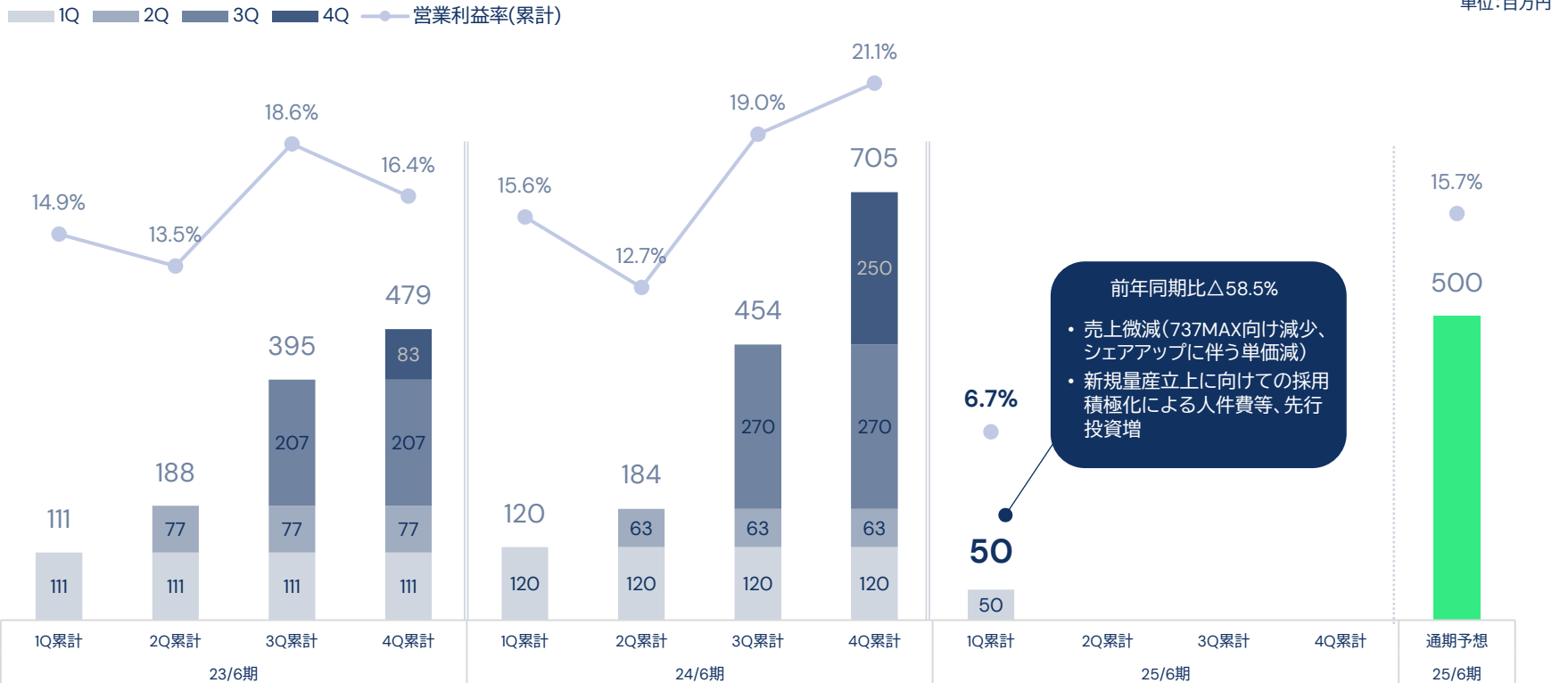
- 737MAX向け減少
- A320neo向け伸び限定的
- シェアアップに伴う単価減
- 期末に向けて拡大見込み
- 737MAXのストライキの影響は現時点では不明

※22/6期、23/6期1Q-2Q、25/6期1Qは監査法人の監査意見対象外

# 四半期営業利益推移

新規量産立上に向けての人材採用等の先行投資により費用が拡大  
一方で、R&D費用の期ズレ等により、営業利益は当初想定を上回る0.5億円で着地

四半期営業利益推移



※23/6期1Q-2Q、25/6期1Qは監査法人の監査意見対象外



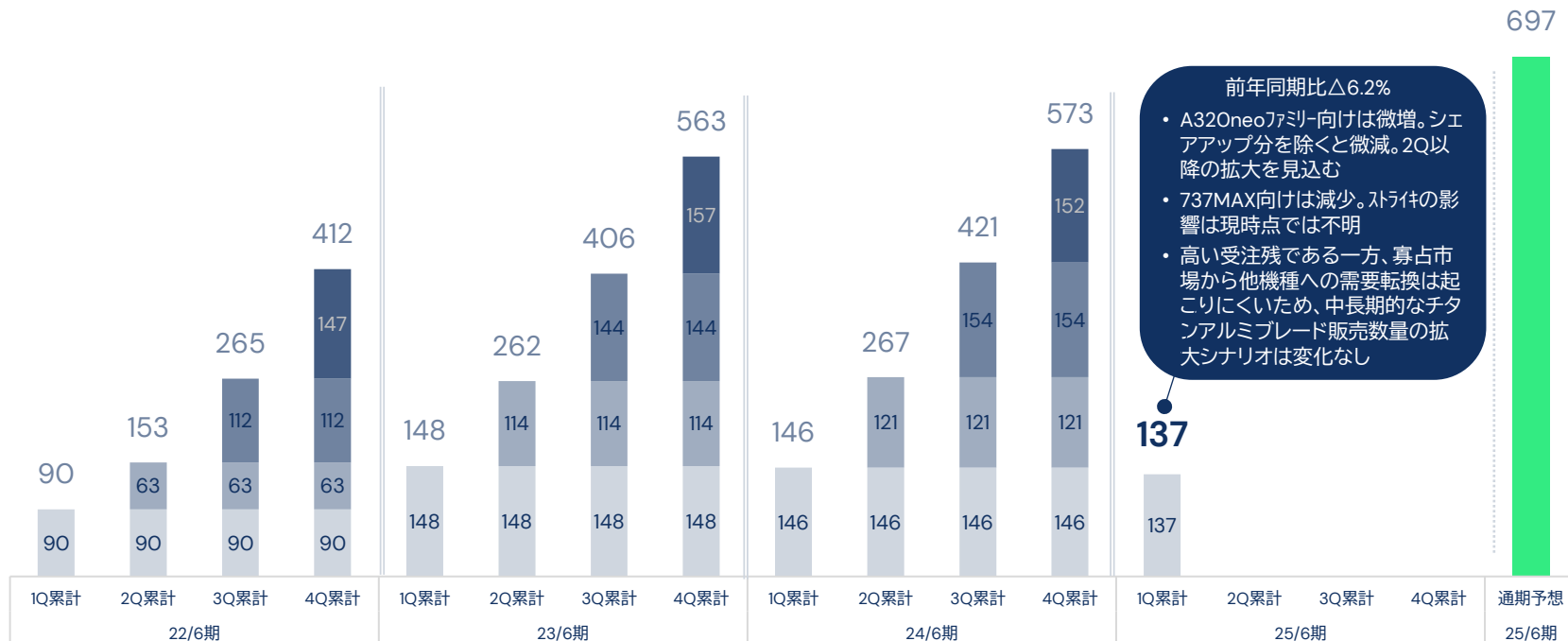
# 主要KPIの推移

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は、前年同期比6.2%減の137基  
2Q以降、737MAX向けは低調に推移するものの、A320neoファミリー向けは拡大することを見込む

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△6.2%

- A320neoファミリー向けは微増。シェアアップ分を除くと微減。2Q以降の拡大を見込む
- 737MAX向けは減少。スライヤの影響は現時点では不明
- 高い受注残である一方、寡占市場から他機種への需要転換は起こりにくいため、中長期的なチタンアルミブレード販売数量の拡大シナリオは変化なし

※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 契約により原則固定シェア

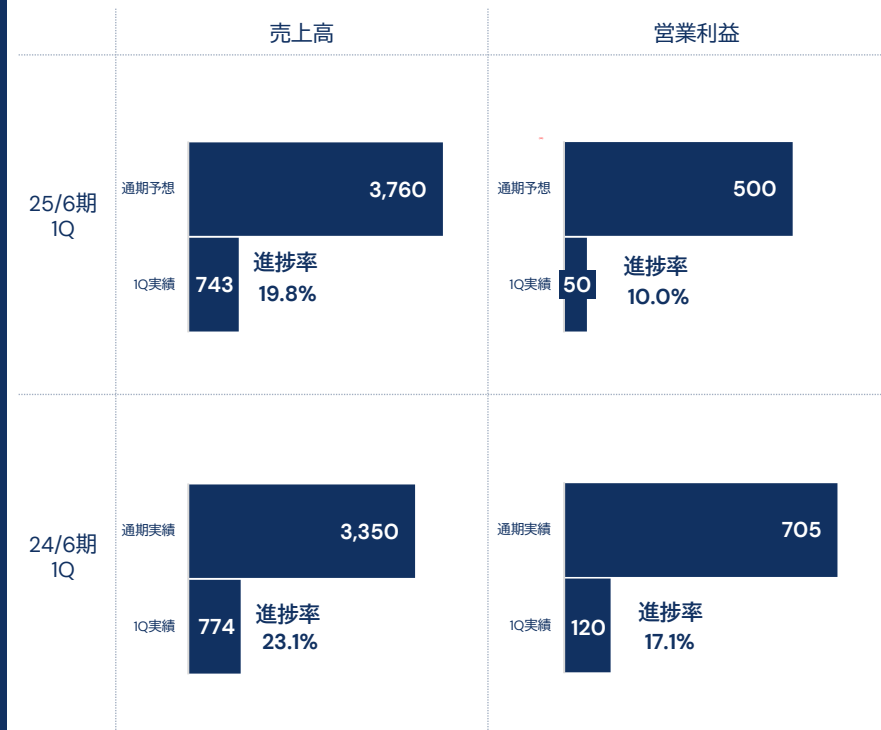
※将来的にはMRO(メンテナンスによる交換)需要も発生見込み

# 業績進捗と季節性

下期偏重を想定していることから、進捗率は売上高が19.8%、営業利益が10.0%と前年同期比減

## 業績進捗

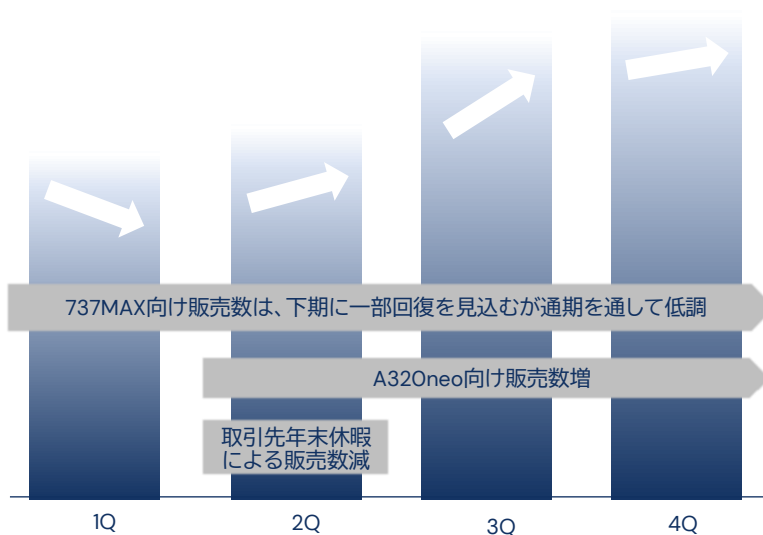
単位:百万円



## 季節性、並びに25/6期四半期毎の売上イメージ

### <四半期毎の売上高見込イメージ>

737MAX品質問題等により、売上は下期偏重を見込む。  
但し、Boeing社のストライキの影響は現時点では不明のため、織り込まず



737MAX向け販売減により売上高は前年同期比微減の7.4億円

人財採用等、新規案件に向けた先行投資を積極化したため、営業利益は前年同期比減の0.5億円

## 損益計算書

単位:百万円

	24/6期		25/6期			
	1Q累計 3ヶ月	通期 12ヶ月	1Q累計		通期予想	
			3ヶ月	対前年同期増減 (金額) (比率)	12ヶ月	進捗率 (比率)
売上高	774	3,350	743	△31 △4.0%	3,760	19.8%
売上総利益	313	1,512	282	△31 △10.1%	1,514	18.6%
対売上比率	40.5%	45.1%	38.0%		40.3%	
営業利益	120	705	50	△70 △58.5%	500	10.0%
対売上比率	15.6%	21.1%	6.7%		13.3%	
経常利益	126	842	△6	△133 -	435	-
対売上比率	16.4%	25.2%	△0.9%		11.6%	
当期純利益	110	698	△7	△117 -	450	-
対売上比率	14.3%	20.9%	△1.0%		12.0%	
EBITDA	223	1,093	143	△80 △36.1%	1,004	14.2%
対売上比率	28.9%	32.6%	19.3%		26.7%	
減価償却費	103	387	93		504	
平均為替レート(※)	138円	145円	146円		145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

- チタンアルミブレード販売数は、シェアアップがあったものの、737MAX向けが低調、A32Oneo向けの伸びも限定的となり全体として微減
- チタンアルミブレード販売単価は、シェアアップにより微減
- 取込為替レートは概ね想定通り
- 以上の結果、売上高は前年同期比微減
- 但し、概ね期初想定通りの着地

## 営業損益

- 売上微減に加えて、人財採用等、新案件立上に向けた各種先行投資を積極化したことにより、前年同期比減
- 先行投資に加えてシェアアップに伴う販売単価減により、利益率減少
- 但し、R&D費用の月ズレ等もあり、期初想定は赤字であったが、黒字で着地

## 経常損益/当期純損益

- 営業利益減少に加えて、リファイナンスに伴うシンジケートローン組成費用が22百万円、為替差損が28百万円発生したことから、赤字で着地。但し赤字幅は想定を下回る

# 貸借対照表サマリー

1. 2025年6月期 1Q業績

リファイナンスにより現預金は23億円まで増加し、新案件向けの投資余力を確保  
 Net DELレシオは0.5倍であり、更なる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)

24/6期末

総資産 **7,236**



運転資金:	769	DELレシオ:	1.0
有利子負債:	3,197	Net DELレシオ:	0.4
Net有利子負債:	1,384		

25/6期 1Q末

総資産 **7,528**



運転資金:	627	DELレシオ:	1.2
有利子負債:	3,883	Net DELレシオ:	0.5
Net有利子負債:	1,560		

- ✓ リファイナンスによる  
現預金・有利子負債増
- ✓ 新工場・設備導入による  
有形固定資産増
- ✓ Net DELレシオ0.5倍  
今後の成長投資に  
向けた借入余力確保

# 目次

- 1 2025年6月期 1Q業績
- 2 2025年6月期 1Qトピック
- 3 2025年6月期 通期予想
- 4 会社・事業概要

# 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

# SAFRAN社とのチタンアルミブレードの更新契約を締結

当社の量産実績、品質水準、技術開発に基づく提案力が評価され、SAFRAN社とのチタンアルミブレード更新契約を締結  
これにより長期的な成長基盤を確保

## LEAPチタンアルミブレードの契約更新内容

SAFRAN社との間で、LEAPチタンアルミブレードの供給期間を7年間延長、グローバルマーケットシェアを35%から40%に拡大する契約を締結。マーケットシェア拡大に伴い生産量が増加するが、一定の生産キャパシティを確保しているため、大型の設備投資は見込まず



※シェア拡大に伴い販売価格は低減。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は変動

✓ シェアアップによる市場でのプレゼンス拡大

✓ 主要ビジネスの長期成長基盤を確立

✓ シェア拡大により販売価格は低減。利益率は低下するが、利益の絶対額は微増見込み



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

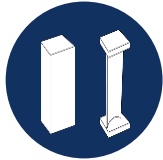


加工量産



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

# 目次

1 2025年6月期 1Q業績

2 2025年6月期 1Qトピック

● 3 2025年6月期 通期予想

4 会社・事業概要

# 25年6月期通期予想のポイント【前回公表時(24年8月14日)からの変更なし】

3. 2025年6月期 通期予想

●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

# 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。

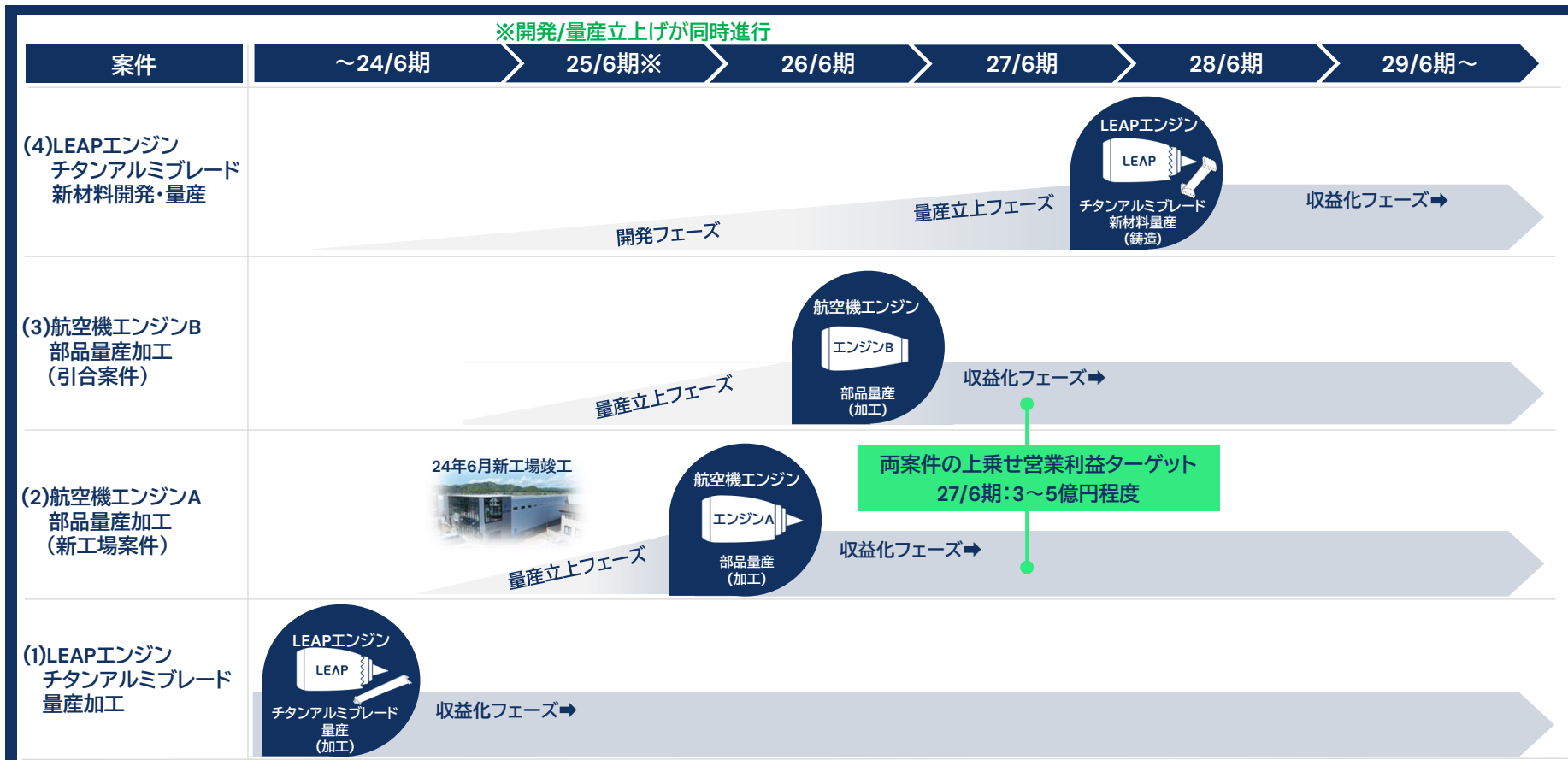
## 繰延税金資産の変動による影響

- 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。

# 新規量産案件/開発案件の立上マイルストーン

3. 2025年6月期 通期予想

(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

3. 2025年6月期 通期予想

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

※ 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

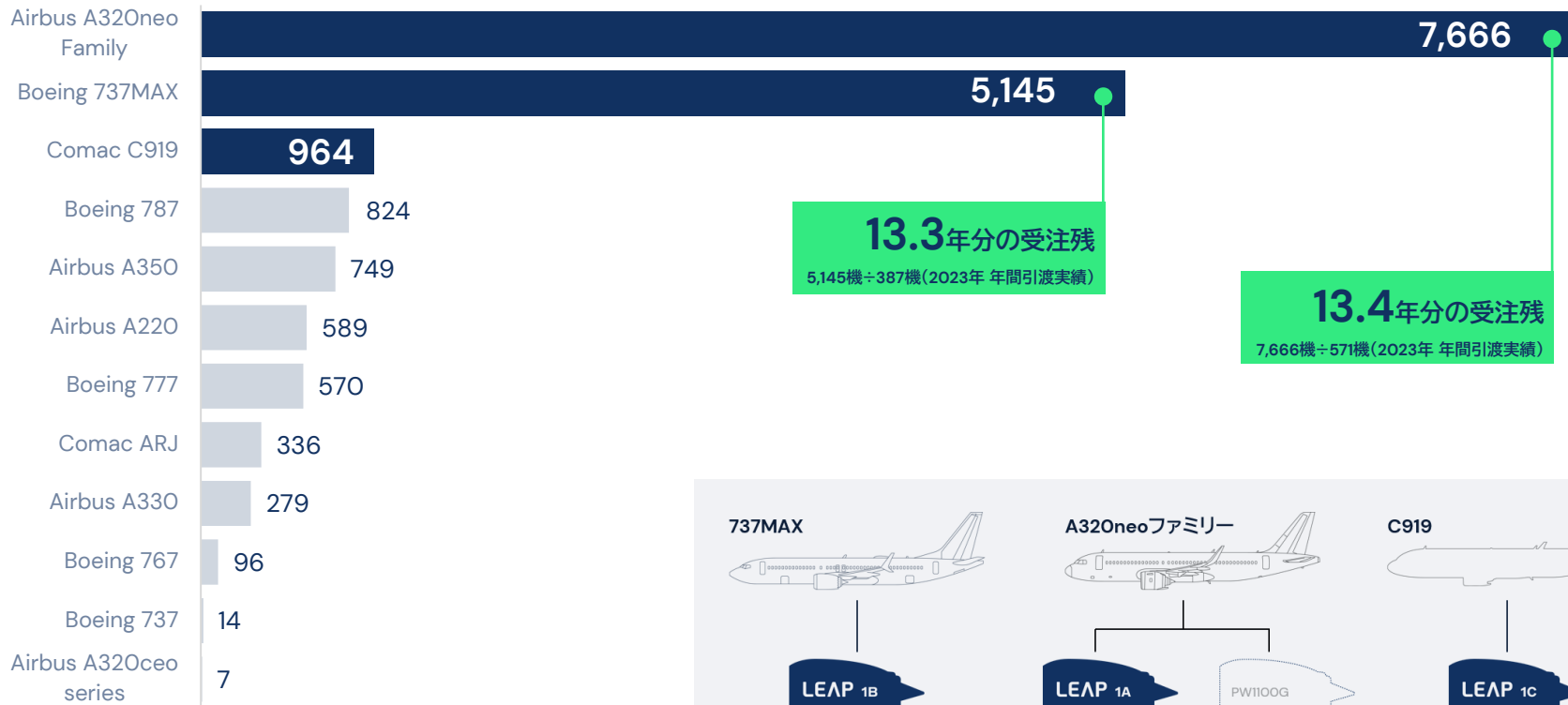
# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注残機数)

3. 2025年6月期 通期予想

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)

3. 2025年6月期 通期予想

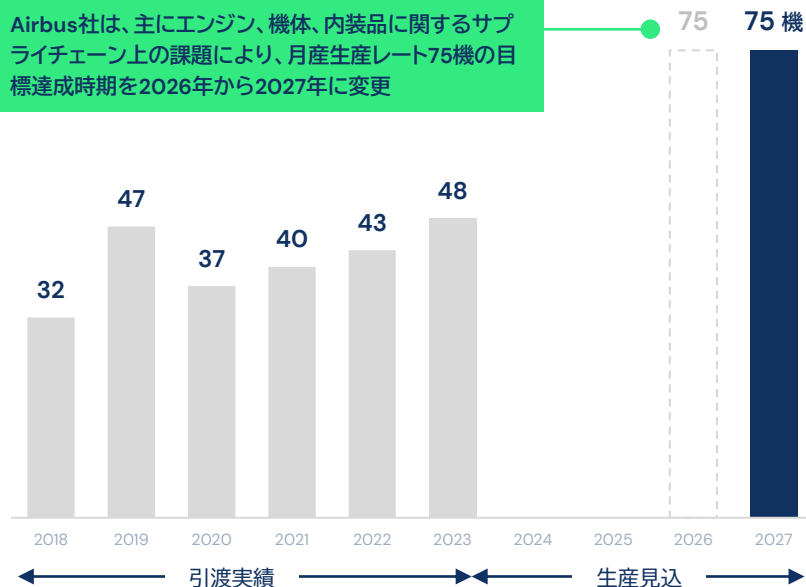
サプライチェーンの問題や人手不足により生産レートの短期的な拡大に課題がある一方で、力強い需要増加に対応するため、仏Airbus社及び米Boeing社は、それぞれA320neoファミリー及び737MAXを中長期的に増産見込み

## 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



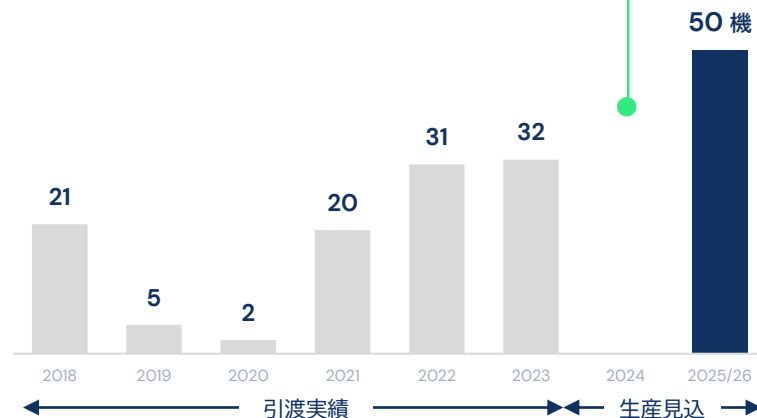
出典:引渡実績 仏Airbus社HP等を基に当社作成(年間納入数/12カ月で記載)  
生産見込 仏Airbus社リリース

## 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



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



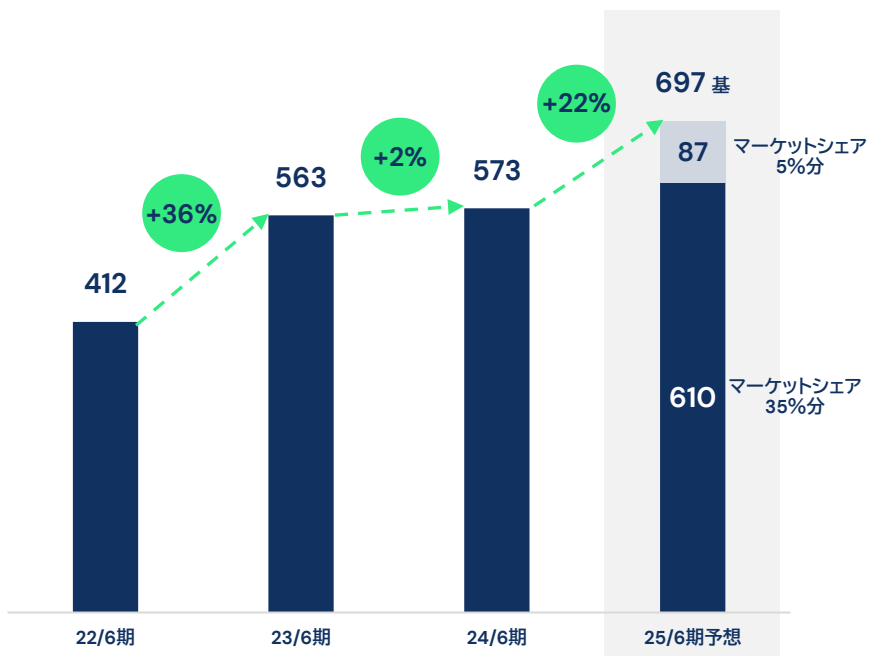
# 主要KPIの推移

3. 2025年6月期 通期予想

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

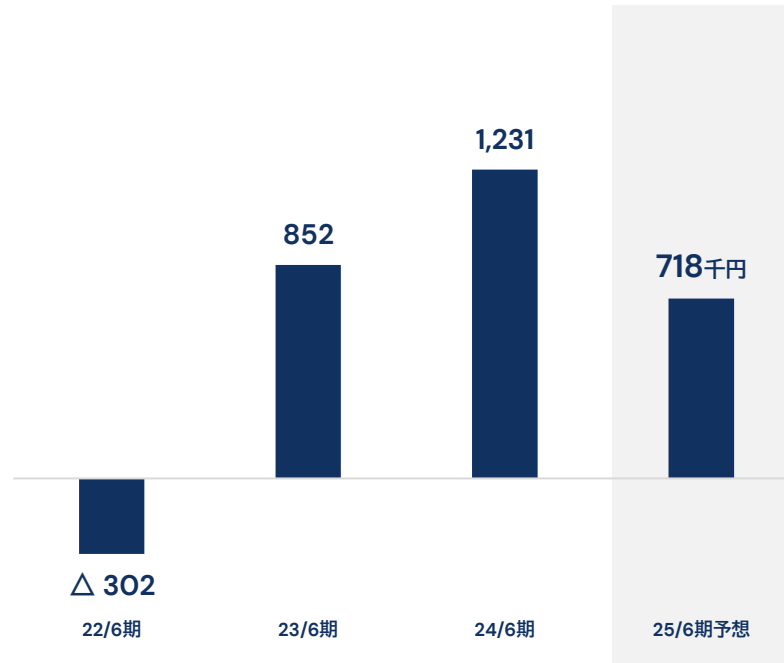
単位:エンジン基数



※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

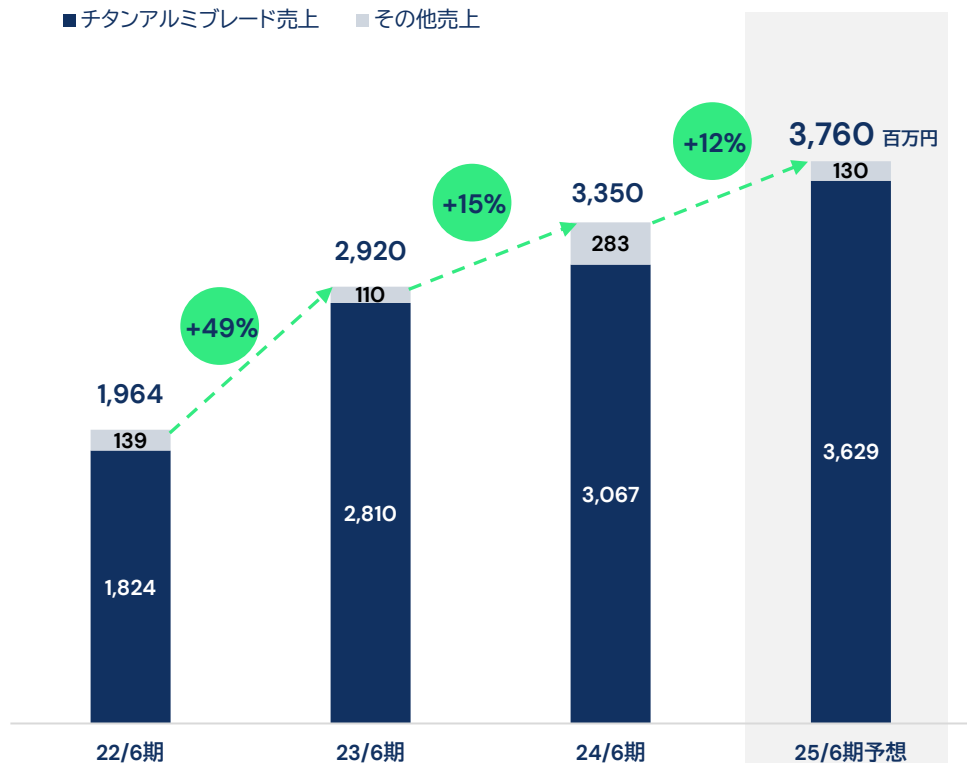
# 売上高内訳

売上高は前期比12%増の37.6億円を見込む。チタンアルミブレード売上は、需要拡大は限定されるもののシェアアップにより、前期比18%増の36.2億円、その他売上は、前期計上した受託開発を見込まないため前期比54%減の1.3億円を見込む

## 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

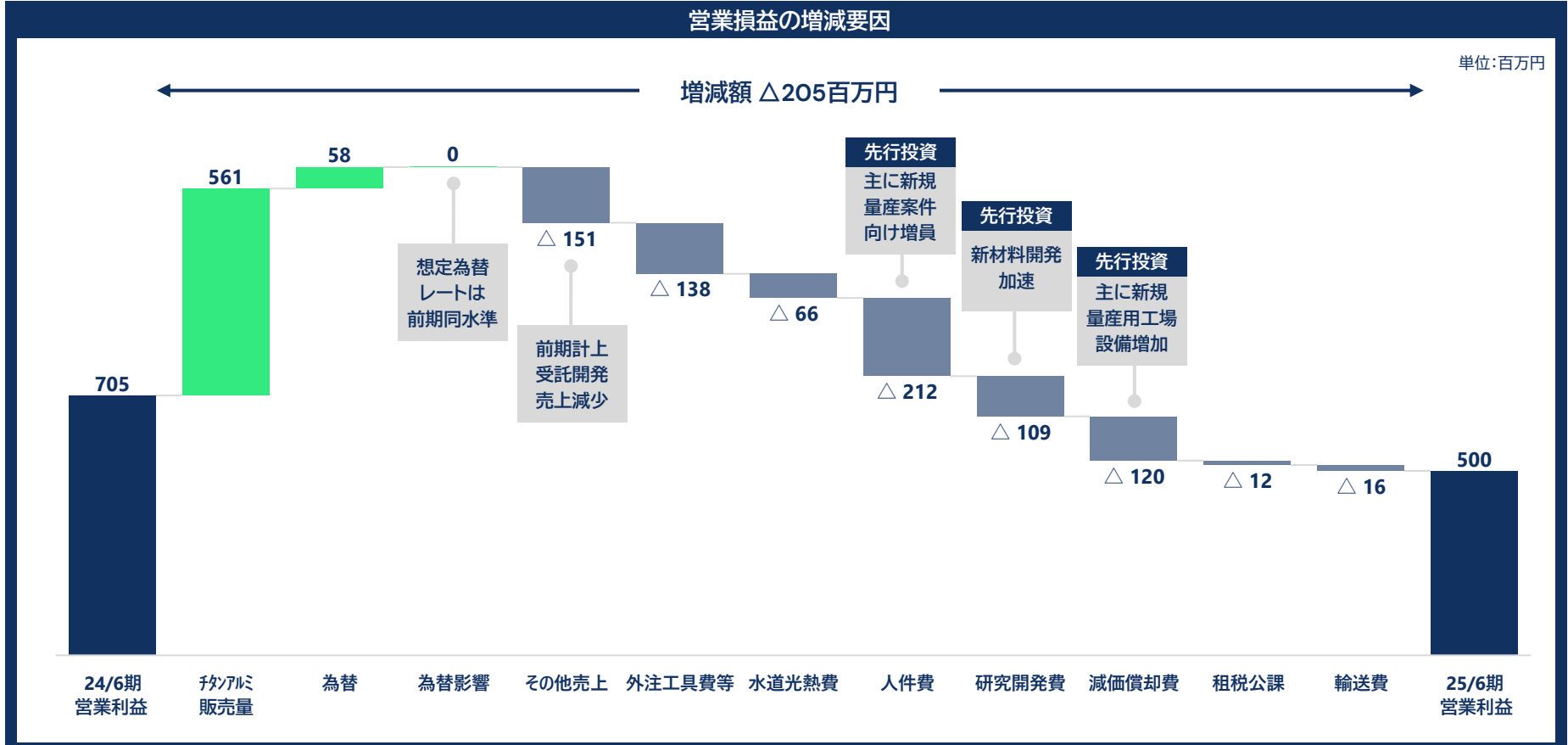
- A320neo、737MAXは、航空機需要拡大により受注残が高水準で推移。A320neoは堅調に生産拡大するが、737MAXについては品質問題により生産回復に一定の時間がかかることを想定。その結果、チタンアルミブレード全体の需要は、A320neo向けは増加、737MAX向けは減少し、合計で微増となることを見込む
- 契約更新によるマーケットシェア拡大(35%→40%)により販売数量が増加する一方、販売単価は減少
- 以上の結果、売上高は前期比18%増、過去最高の36.2億円を見込む
- なお、A320neoの生産レートは後半に向けて拡大していくこと、また737MAXの生産レート回復が下期以降となることを想定し、業績は前期同様に全体として下期偏重となる見込み
- 増収要因: (1)A320neo向けチタンアルミブレード需要拡大  
(2)マーケットシェア拡大による販売数量増加
- 減収要因: (1)737MAX向けチタンアルミブレード需要減少  
(2)マーケットシェア拡大による販売単価減少

## その他売上

- 前期計上した受託開発を見込まないこと、新工場で量産予定のLEAP以外の新規量産案件の立上げに一定の時間がかかることを想定し、前期比54%減の1.3億円を見込む

# 営業利益の増減要因

チタンアルミブレード販売が増加する一方、新規量産立上げのための人財採用強化、新材料開発加速等による先行投資を加速するため、営業利益は前期から2.0億円減の5.0億円を見込む



# 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

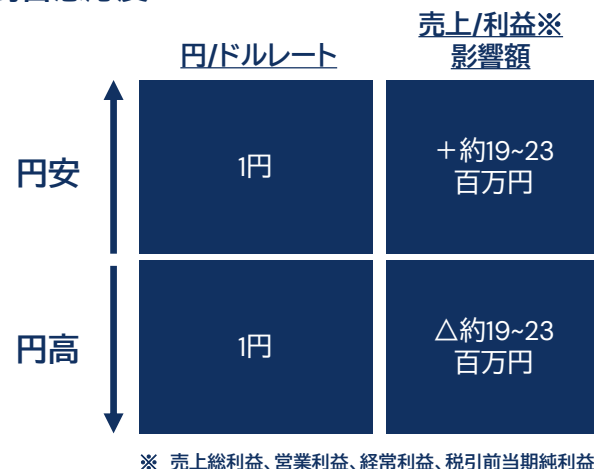
### ● 想定為替レート

	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



- 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

- 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

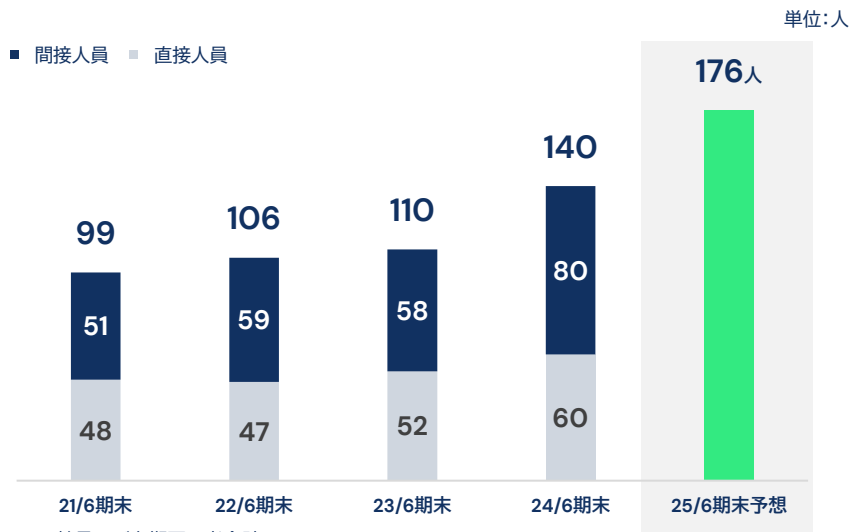
- ただし、契約更新により一定の為替レートレンジを超えた場合にはチタンアルミブレード販売価格が変動。そのため、当該レンジを超えた場合には、為替感応度は縮小

# 各種詳細項目(人員・研究開発費)

3. 2025年6月期 通期予想

成長戦略実現のための新規量産案件立上げに向けた人財投資並びに研究開発投資を積極化見込み

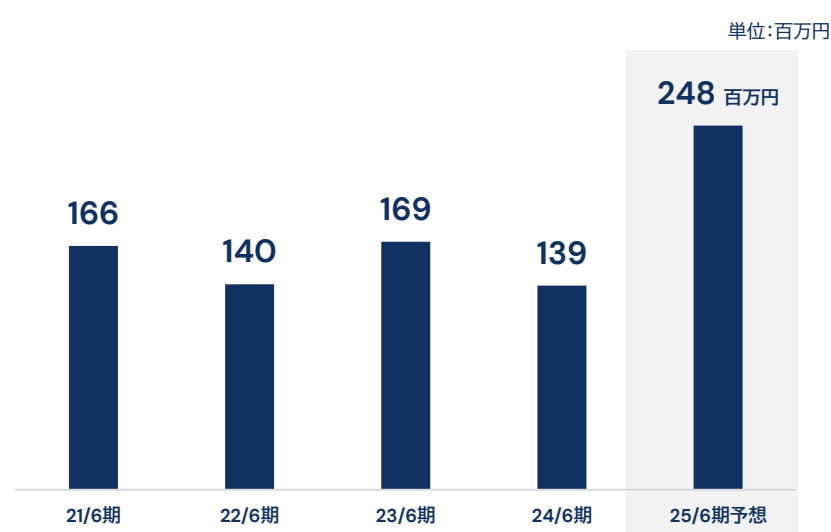
### 期末人員数推移



※正社員及び有期雇用者合計ベース

- チタンアルミブレードに関連する人員は、シェアアップによる生産量の増加に伴い一定の増員を見込むが、増員幅は限定的となる見込み
- 引合い案件である航空機エンジン部品の量産立上げに向けて、間接人員(技術、品質保証、IT人員等)、直接人員の大幅増員を見込む

### 研究開発費推移



- 中長期的な成長のために研究開発を推進。現在の主な研究開発テーマは、チタンアルミブレード用の材料開発、チタンアルミブレードのMRO(補修)技術開発、金属積層造形技術(いわゆる3Dプリンタ)開発等
- チタンアルミブレード用の新材料開発費は、24/6期は受託開発として研究開発ではなく、原価に一部計上されたことにより減少。25/6期は開発加速のため自社の研究開発として大幅に増加予定

# 目次

1 2025年6月期 1Q業績

2 2025年6月期 1Qトピック

3 2025年6月期 通期予想

● 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%

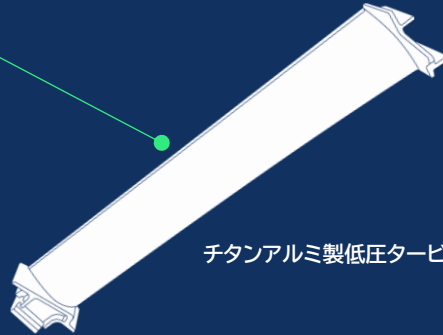
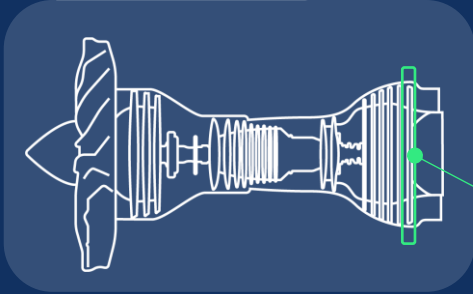
(2024年6月期実績)



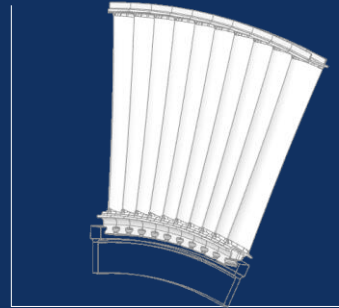
# 事業内容

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



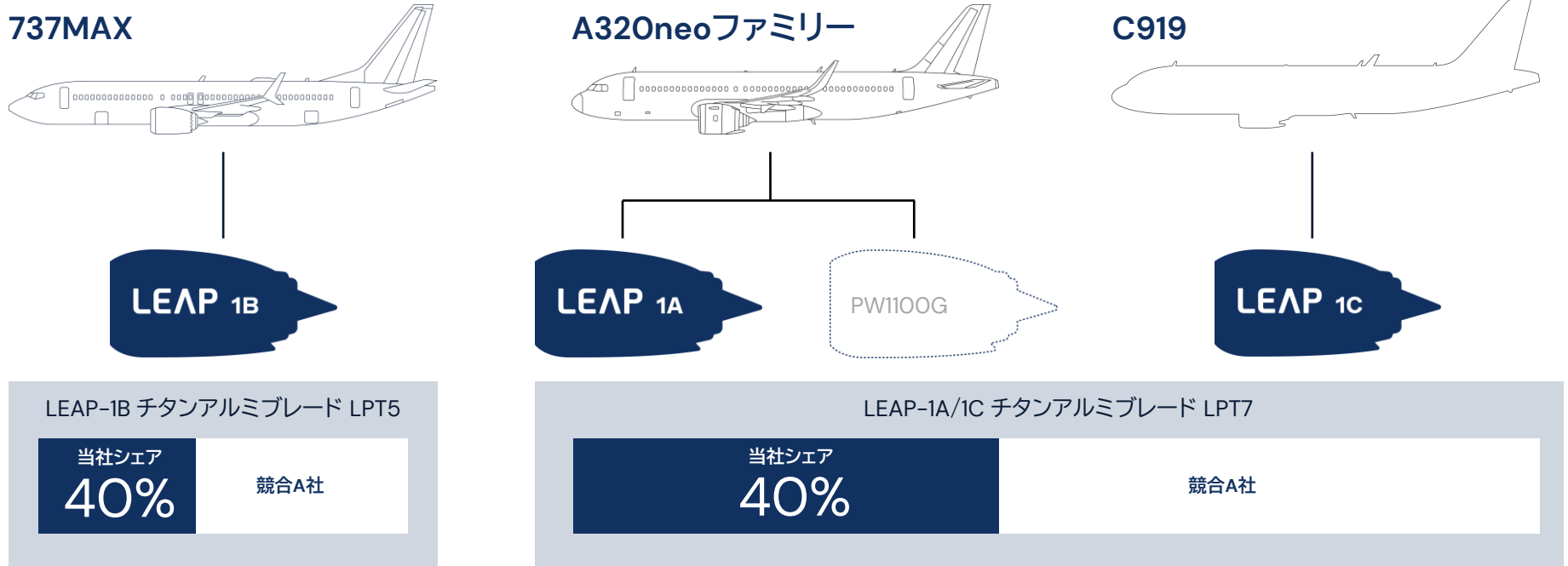
その他の加工部品



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

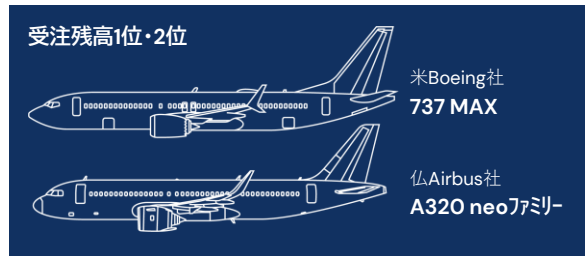
成長見込みが示されている航空業界に属し、受注残を10年分以上抱える航空機体の生産に連動するビジネスモデル



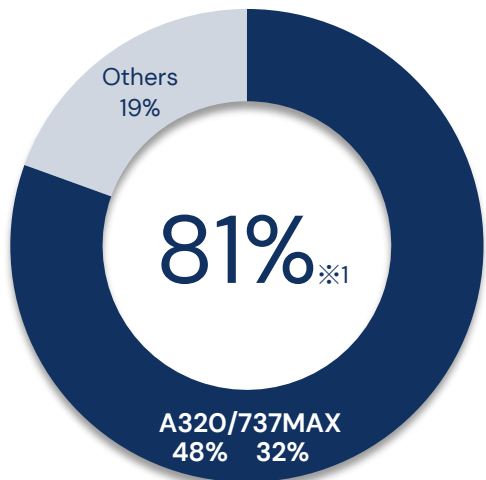
チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種生産量に連動。そのため、A320neoファミリー、737MAX、並びにC919の販売が当社の売上に影響。受注残を10年分以上抱える航空機体に連動したビジネスモデル

# 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

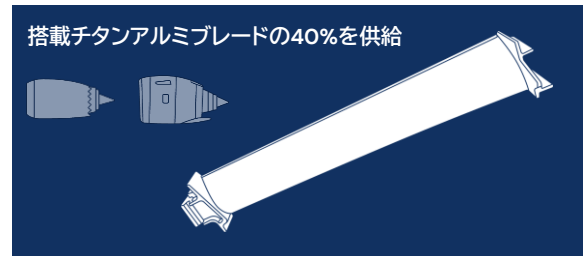
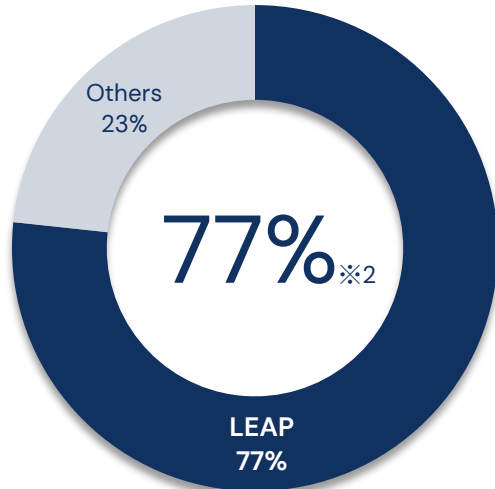
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のLEAPエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの40%を2034年までの契約にて供給(※4)



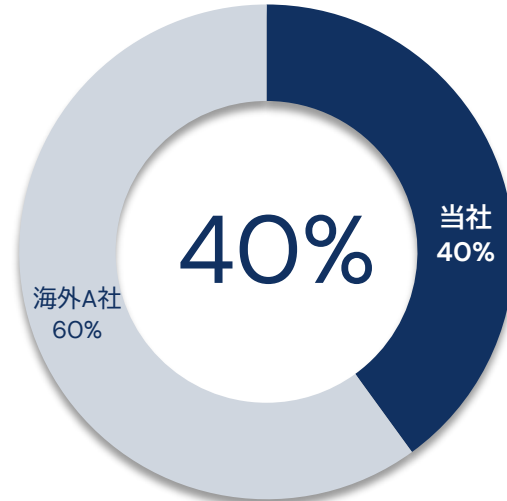
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



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

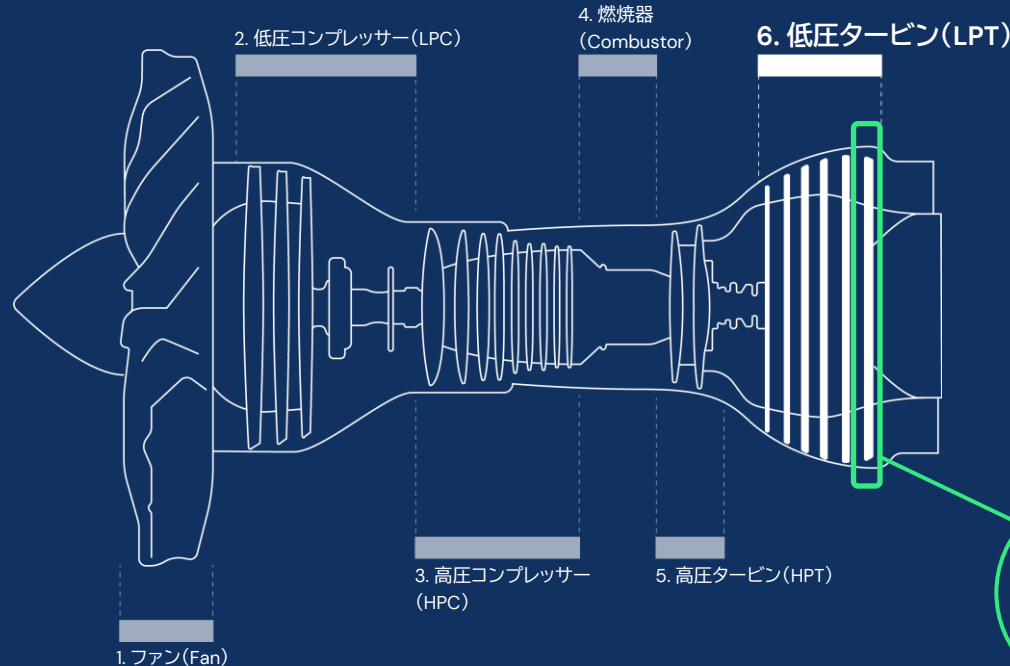
# LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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。

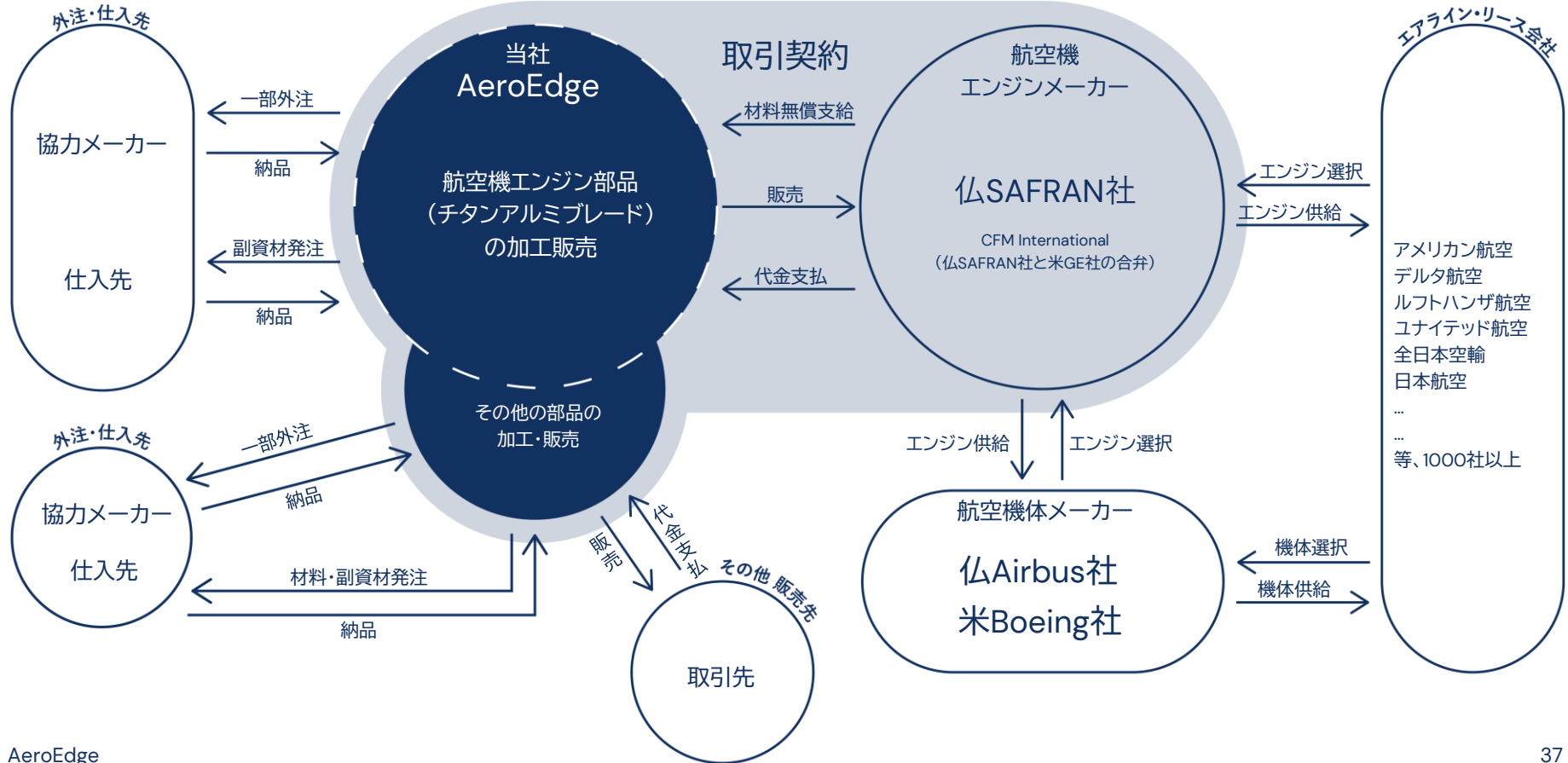


1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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7月1日効力発生で更新契約を締結（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%）、ポリウ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

# 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/>



