



# 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2月14日

## 2025年6月期 第2四半期 決算補足資料

# 目次

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

●売上高 **過去最高**

前年同期比 +16.4%

**1,694** 百万円

●営業利益 **過去最高**

前年同期比 +50.4%

**277** 百万円

●当期純利益

前年同期比 +33.7%

**201** 百万円

●EBITDA **過去最高**

前年同期比 +19.1%

**465** 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はストライキにより一時生産停止。品質問題もあり、生産復調には**一定の時間**がかかる見込み

## 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。全体では、期初の**想定通り**に前年同期から**拡大**
- 737MAXのストライキにより、下期の販売数は想定より**減少見込**。その結果、通期売上予想を**下方修正**。但し、利益予想は**据置き**
- 新案件立上を**同時並行**で推進。概ね順調に進捗しているが**費用が先行**
- チタンアルミブレード販売数は、25/6期と比較して、26/6期は**10%~15%増**、27/6期は**40%~50%増**を見込む

## 業績

- 売上高  
チタンアルミブレード売上増、円安により、2Qとしては**過去最高**を更新。期初想定も**上回る**
- 営業利益  
新案件立上等により費用先行傾向にあるが、売上拡大もあり、2Qとしては**過去最高**。期初想定も**上回る**
- 当期純利益  
シンジケートローン組成費用等が発生したが、期初想定を**上回る**

## 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

# 25年6月期 通期業績予想(売上)の修正

1. 2025年6月期 2Q業績

Boeingのストライキの影響を反映し、通期売上高予想を下方修正  
一方、利益は、2Qまでの進捗や円安等から前回発表予想を達成見込み

## 業績予想の修正

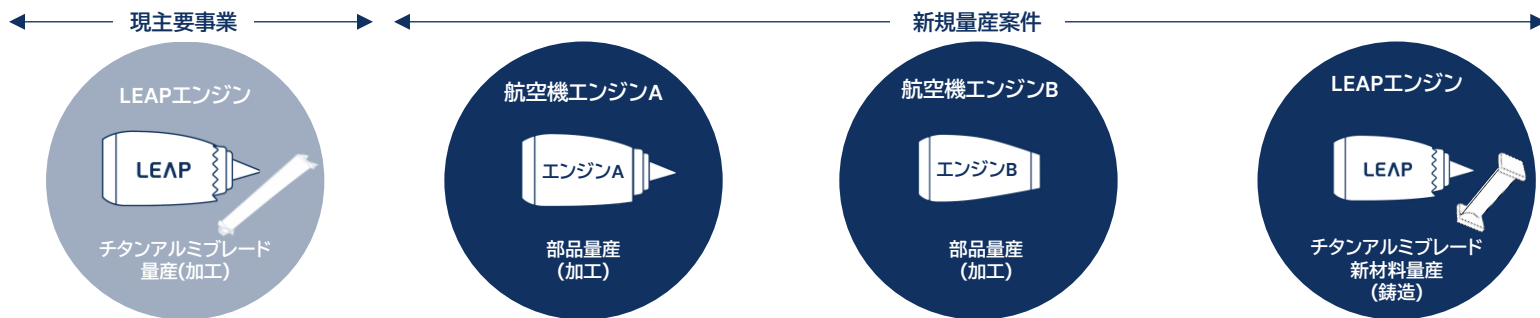
単位:百万円

	売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
前回発表予想(A)	3,760	500	435	450
今回修正予想(B)	3,550	500	435	450
増減額(B-A)	△ 210	-	-	-
増減率(%)	△5.6%	-	-	-
前期実績 (24年6月期)	3,350	705	842	698

# 事業拡大に向けての新規量産案件の進捗

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  
航空機エンジンA部品の量産開始は25年中旬を予定

## 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

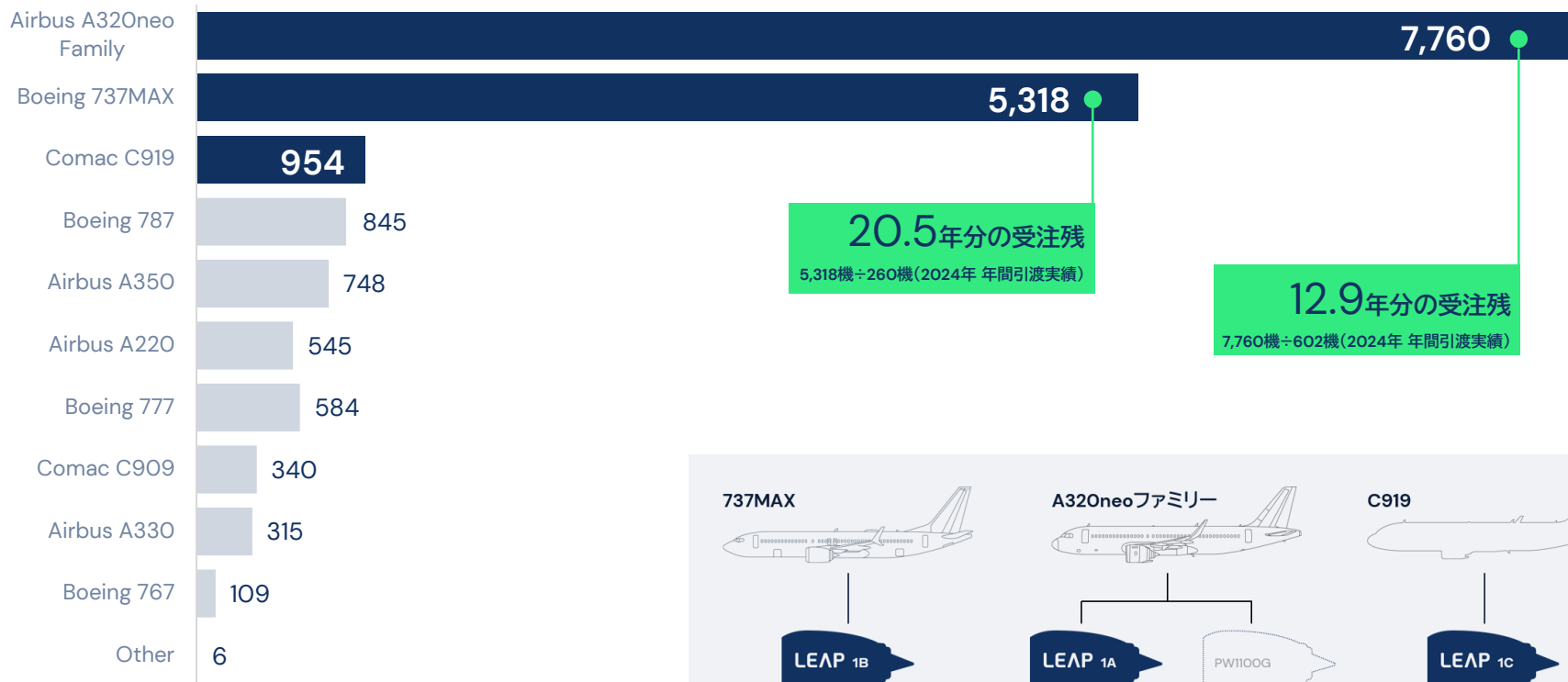
# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注残機数)

1. 2025年6月期 2Q業績

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(2024年12月末時点)

(単位:機)



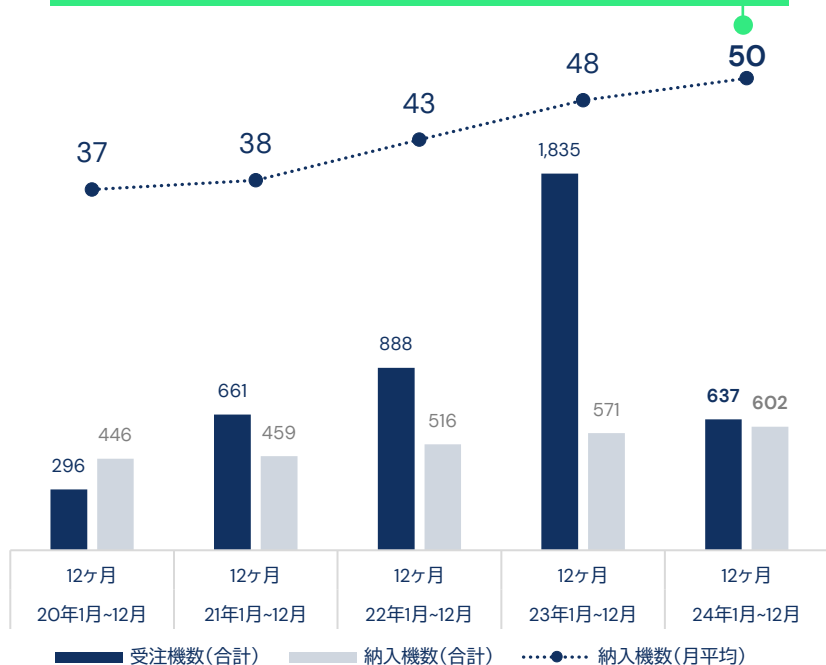
# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(受注・納入機数)

A320neoファミリーはサプライチェーン毀損等による生産影響は継続しているものの納入機数は増加傾向  
737MAXは品質問題及びストライキ発生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)

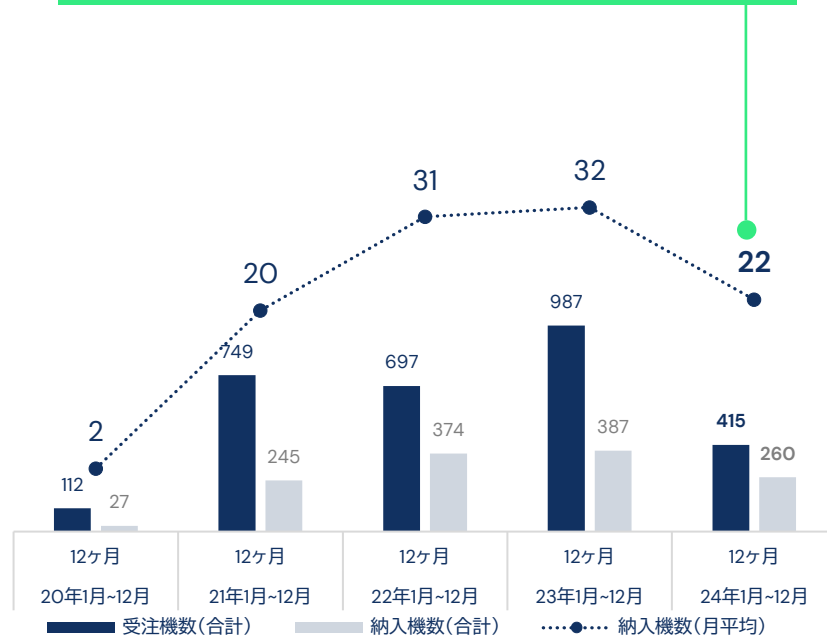
人手不足やサプライチェーン毀損の影響は継続しているものの  
2027年の月産75機目標実現に向けて増産中



## 737MAXの受注機数・納入機数推移

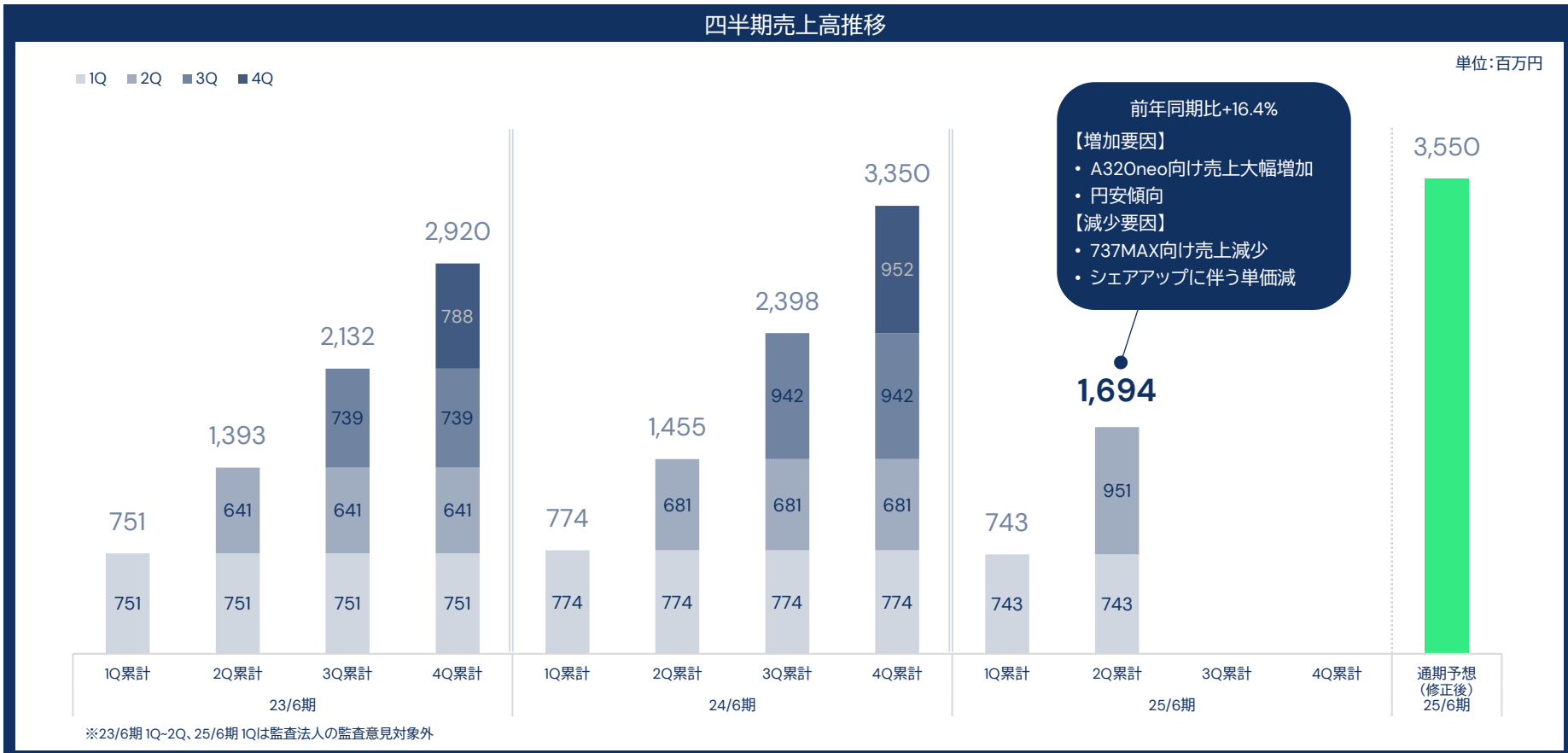
(単位:機)

品質問題に加えてストライキの発生により、納入機数は大きく減少  
Boeing社は2025年後半に月産38機(2023年末の水準)の実現を  
目指している(Boeing社決算説明より)



# 四半期売上高推移

シェアアップに伴う単価減に加え、737MAX向けが減少したが、A320neo向けが大きく増加  
前年同期比16.4%増となり、2Qでは過去最高の16.9億円





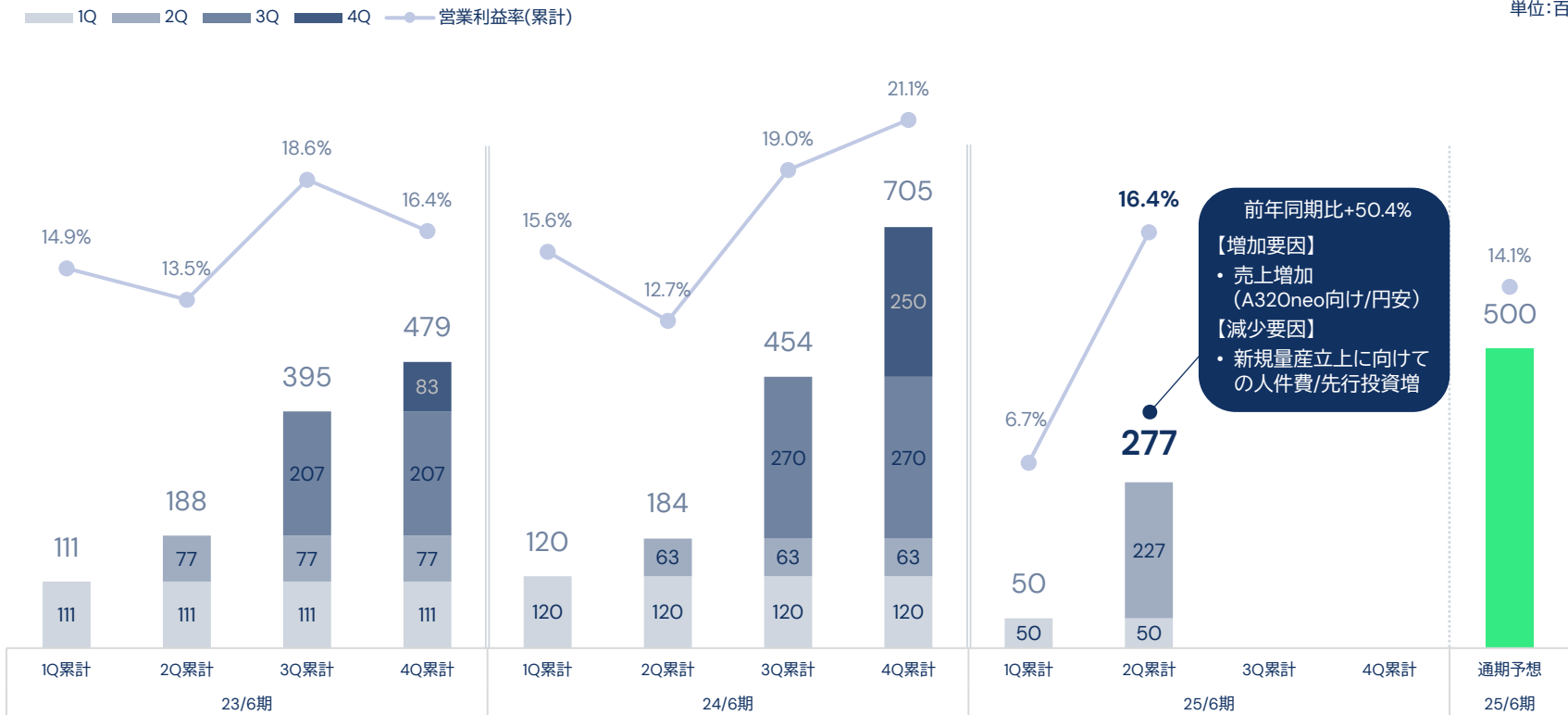
# 四半期営業利益推移

新案件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、販売数量増加、円安等もあり、営業利益は前年同期比50.4%増となり、2Qでは過去最高の2.7億円

四半期営業利益推移

単位:百万円



※23/6期1Q-2Q、25/6期1Qは監査法人の監査意見対象外

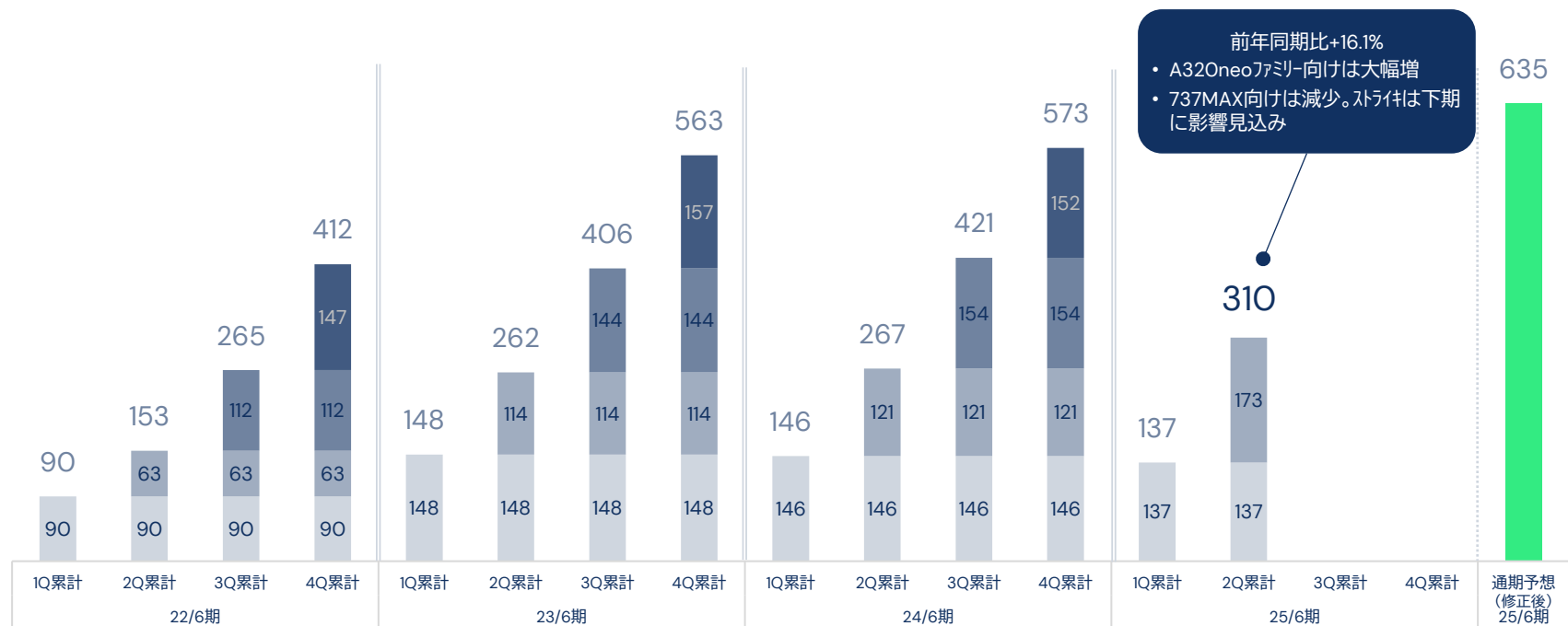
# 主要KPIの推移

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16.1%増の310基  
737MAX向けは減少したものの、A320neoファミリー向けは拡大

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

■1Q ■2Q ■3Q ■4Q

単位:エンジン基数



前年同期比+16.1%  
 • A320neoファミリー向けは大幅増  
 • 737MAX向けは減少。スライスは下期に影響見込み

※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



# 業績進捗と季節性

利益予想に対する進捗率は前年同期の26.1%より大きく上昇し55.5%  
737MAXのストライキによる生産停止は4Qに影響見込み

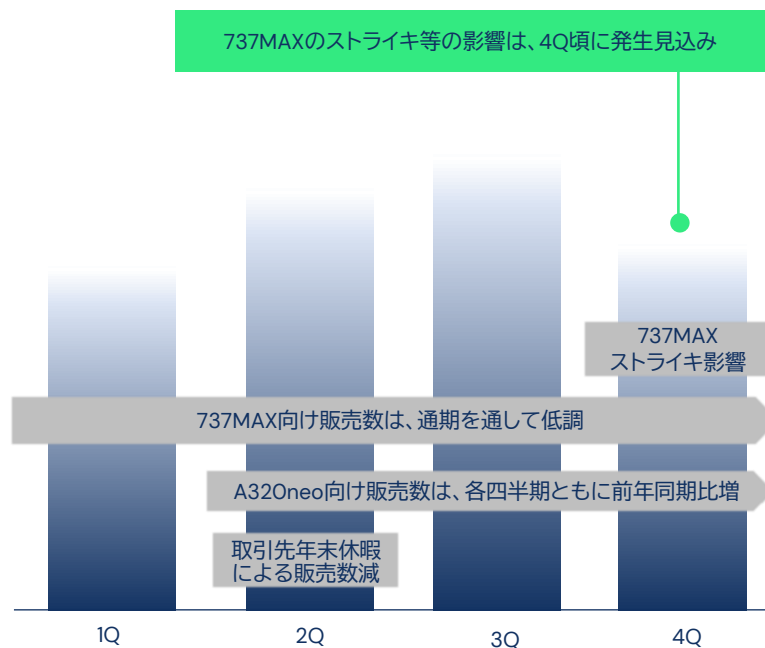
## 業績進捗

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>



人財採用等、新規案件に向けた先行投資を積極化

一方、A320neoファミリー向けチタンアルミブレード販売増、円安により売上・利益ともに前年同期比増

## 損益計算書

単位:百万円

	24/6期		25/6期			
	2Q累計 6ヶ月	通期 12ヶ月	2Q累計		通期予想(修正後)	
			6ヶ月	対前年同期増減 (金額) (比率)	12ヶ月	進捗率 (比率)
売上高	1,455	3,350	1,694	+239 +16.4%	3,550	47.7%
売上総利益	585	1,512	785	+200 +34.2%	1,514	51.8%
対売上比率	40.2%	45.1%	46.3%		42.7%	
営業利益	184	705	277	+93 +50.4%	500	55.5%
対売上比率	12.7%	21.1%	16.4%		14.1%	
経常利益	172	842	238	+65 +38.0%	435	54.8%
対売上比率	11.9%	25.2%	14.1%		12.3%	
当期純利益	150	698	201	+50 +33.7%	450	44.8%
対売上比率	10.4%	20.9%	11.9%		12.7%	
EBITDA	391	1,093	465	+74 +19.1%		
対売上比率	26.9%	32.6%	27.5%			
減価償却費	207	387	188			
平均為替レート(※)	140円	145円	147円		147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、シェアアップを考慮しても737MAX向けが前年同期比減、A320neo向けは大幅増加
- 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
- 取込為替レートは想定より円安で推移
- 以上の結果、売上高は前年同期比増。期初想定をやや上回って着地
- 下期は737MAXのストライキの影響を受ける見込み

## 営業損益

- 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費用増加
- 顧客都合による航空機エンジンA案件の量産開始遅延により減価償却費が想定より減
- 加えて、売上拡大により前年同期比増。期初想定を上回って着地

## 経常損益/当期純損益

- リファイナンスに伴うシンジケートローン組成費用が22百万円発生
- 営業利益拡大により、前年同期比増。期初想定を上回って着地

# 貸借対照表サマリー

1. 2025年6月期 2Q業績

現預金は20億円と新案件向けの投資余力を確保

Net DEL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

24/6期末

総資産 **7,236**



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

25/6期 2Q末

総資産 **7,780**

単位:百万円



運転資金:	909	DELシオ:	1.1
有利子負債:	3,787	Net DELシオ:	0.5
Net有利子負債:	1,747		

- ✓ 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

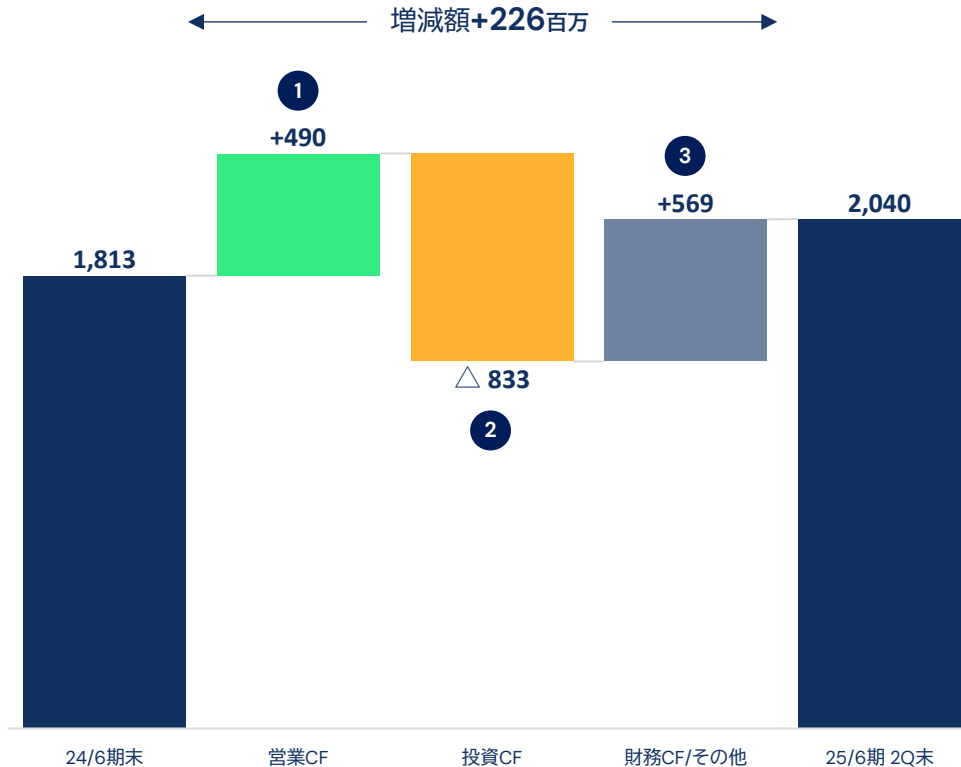
# キャッシュ・フロー計算書サマリー

1. 2025年6月期 2Q業績

営業CFは4.9億円(営業CFマージン29.0%)。新規案件の工場・設備投資により投資CFが△8.3億円  
シンジケートローンのリファイナンスにより財務CFは+5.7億円

## キャッシュ・フロー計算書

単位:百万円



### 1 営業キャッシュ・フロー

税引前当期純利益 : +237百万円  
減価償却費 : +188百万円  
長期未払金の増加 : +154百万円  
運転資金の増加 : △140百万円 等

### 2 投資キャッシュ・フロー

有形固定資産の取得支出 : △832百万円  
無形固定資産の取得支出 : △1百万円 等

### 3 財務キャッシュ・フロー

長期借入れによる収入 : +2,477百万円  
長期借入金の返済支出 : △1,818百万円  
リース債務の返済支出 : △92百万円 等

# 目次

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



# 25年6月期 通期業績予想(修正)

2. 2025年6月期 通期予想(修正)

Boeingのストライキ等の影響を反映し、売上予想を下方修正

利益は、2Qまでの進捗、円安、航空機エンジンA案件の量産開始遅れに伴う償却費減少により、期初予想を達成見込み

## 修正後PLサマリー

単位:百万円

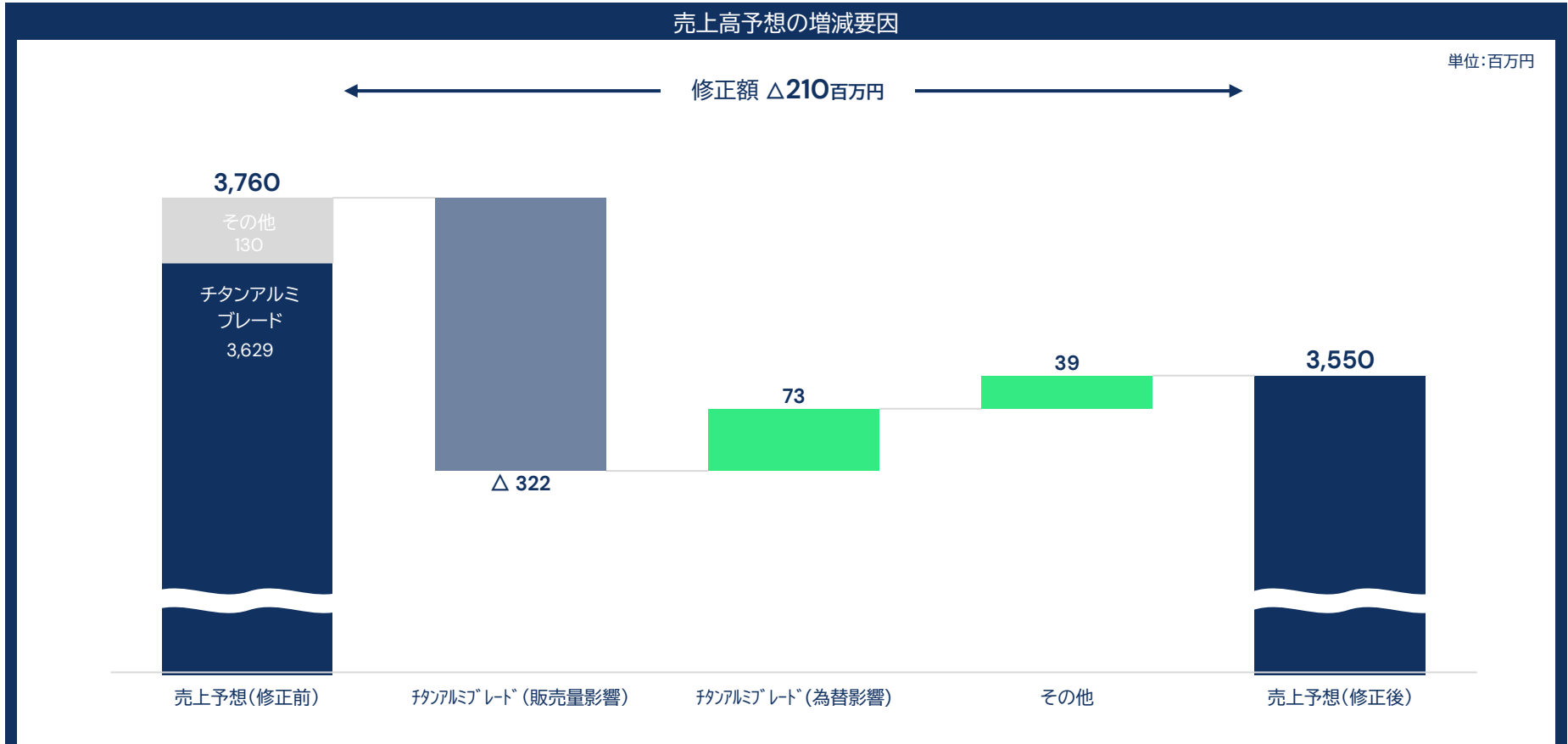
	23/6期	24/6期		25/6期				
	実績	実績	対前年		修正前予想 (期首予想)	修正後予想 (2/14公表)	対前年(修正後)	
			増減額	増減率			増減額	増減率
売上高	2,920	3,350	+429	+14.7%	3,760	<b>3,550</b>	+199	6.0%
営業利益	479	705	+225	+47.1%	500	<b>500</b>	△205	△29.1%
対売上比率	16.4%	21.1%			13.3%	14.1%		
経常利益	598	842	+244	+40.9%	435	<b>435</b>	△407	△48.4%
対売上比率	20.5%	25.2%			11.6%	12.3%		
当期純利益	673	698	+25	+3.8%	450	<b>450</b>	△248	△35.6%
対売上比率	23.0%	20.9%			12.0%	12.7%		
平均為替レート(※)	135円	145円			145円	<b>147円</b>		

# 売上高予想の増減要因

2. 2025年6月期 通期予想(修正)

売上高の修正額は△2.1億円

円安等のプラス要因はあるものの、Boeingのストライキによる販売量の減少を見込む



# A320neoファミリー・737MAXの市場動向(生産機数見込)

2. 2025年6月期 通期予想(修正)

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、A320neoファミリー及び737MAXは中長期的に増産見込み

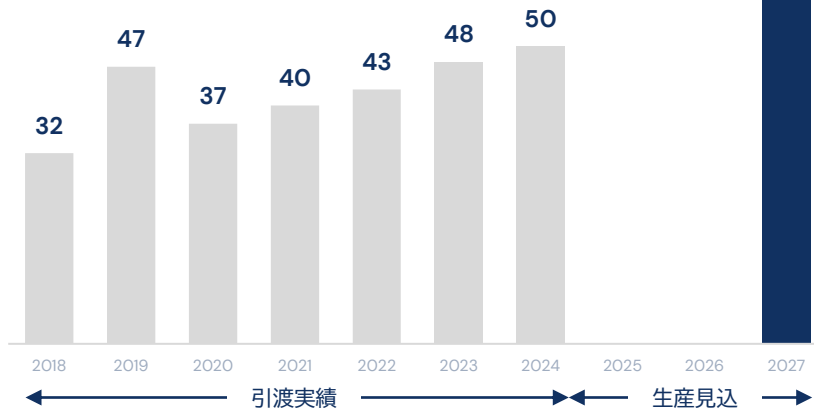
## A320neoファミリーの引渡実績/生産見込(月産)

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

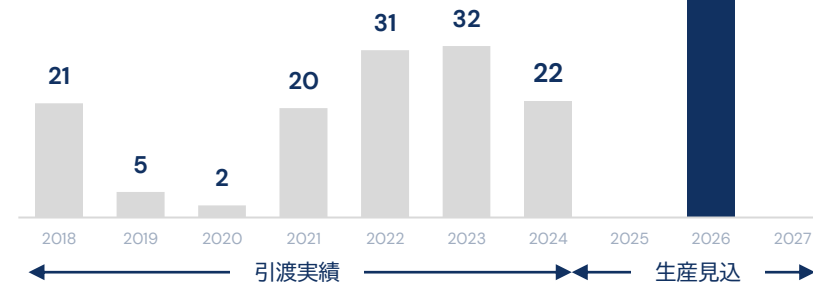
## 737MAXの引渡実績/生産見込(月産)

単位:機

■ 737MAX 引渡実績/生産見込(月産)

品質問題やストライキを受け、2026年頃の目標生産機数(50機/月)の達成は現時点では不明。Boeing社は2025年後半に月産38機(2023年末の水準)の実現を目指している(Boeing社決算説明より)

50 機



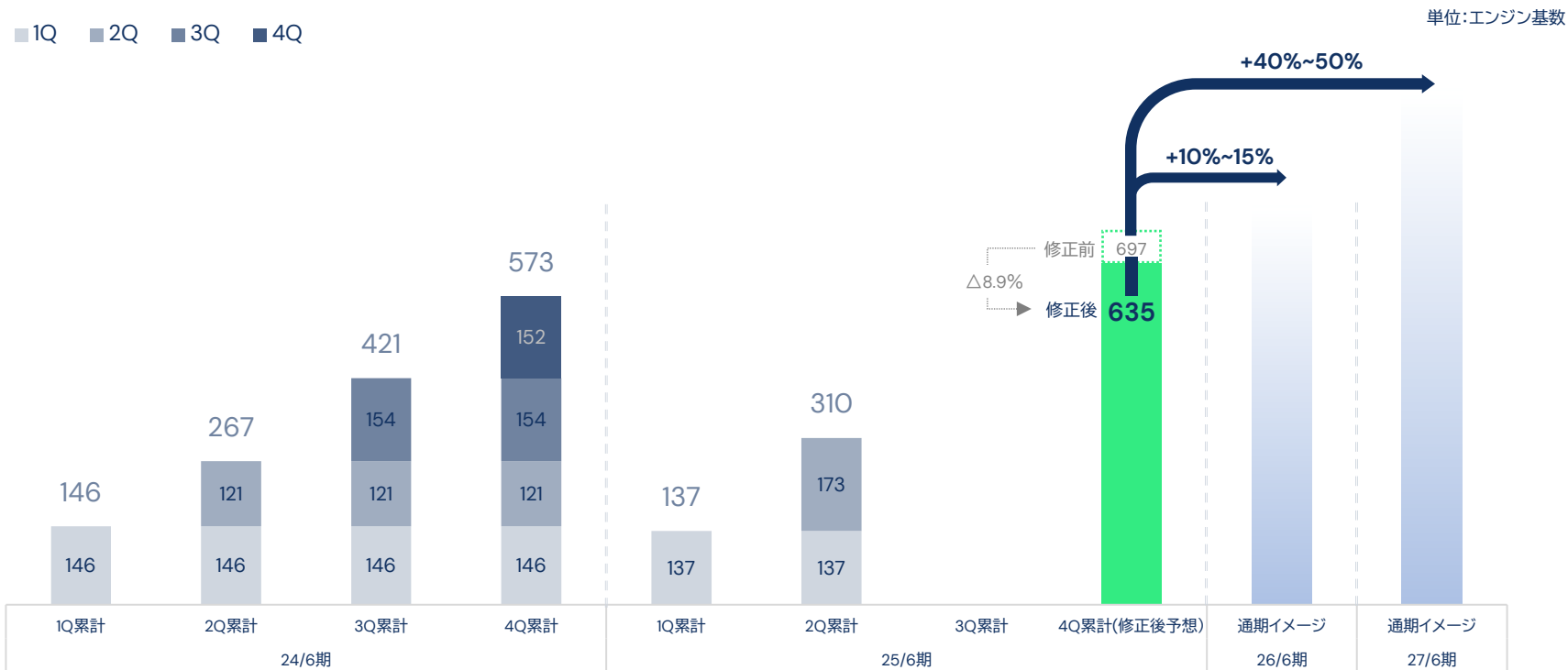
出典:引渡実績 米Boeing社HP等を基に当社作成(年間納入数/12カ月で記載)  
生産見込 米Boeing社リリース

# 主要KPIの今期及び中期見込み

2. 2025年6月期 通期予想(修正)

チタンアルミブレードが搭載されるエンジン基数は、737MAXのストライキ影響により、期初見込から8.9%下方修正  
 26/6期は737MAXのストライキ等の影響で伸びがやや限定されるが、27/6期は大幅増を見込む

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)

# 目次

1 2025年6月期 2Q業績

2 2025年6月期 通期予想(修正)

● 3 2025年6月期 2Qトピック

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・助成/シンジケートローンによる資金調達

3. 2025年6月期 2Qトピック

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

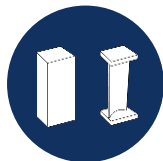
チタンアルミの新材料開発・量産及び加工量産に関する投資計画について、経済産業省による供給確保計画に認定され、最大20億円の助成が決定。助成対象は、LEAPのみならず、その他エンジンを含めたチタンアルミの(1)材料開発、(2)材料量産、(3)加工量産に関する投資

### 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

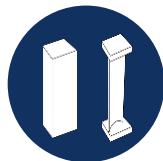
加工量産



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

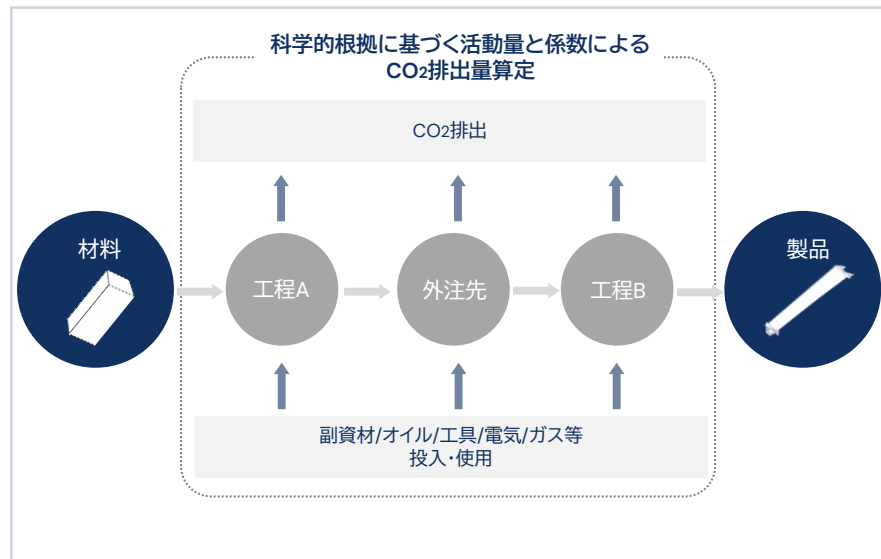


# 脱炭素に向けた取組み/奨学金バンクの導入

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

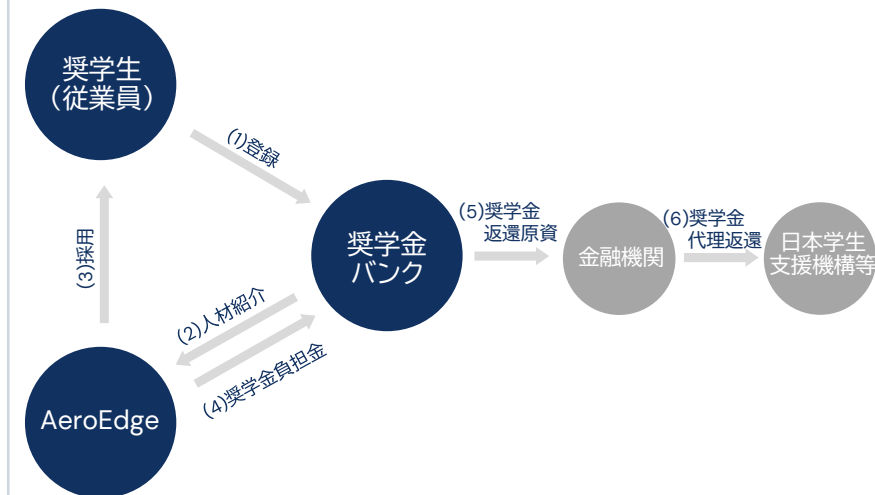
脱炭素の実現に向けて、英スタートアップNeutreeno社と連携し、科学的根拠の基づくアプローチによるCO2排出量計算の取組み開始。当該取組みが評価され、SAFRAN社主催の“LOW-CARBON IP”コンペティションにて発表し、トップ12社の1社として選定



## 奨学金バンクの導入

次世代育成を通し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 2Q業績

2 2025年6月期 通期予想(修正)

3 2025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%

(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

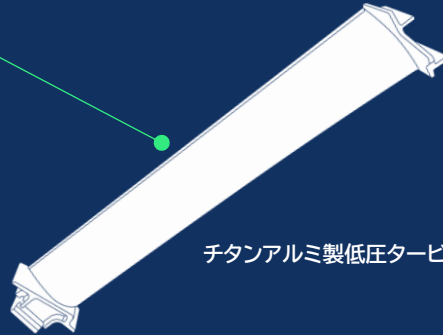
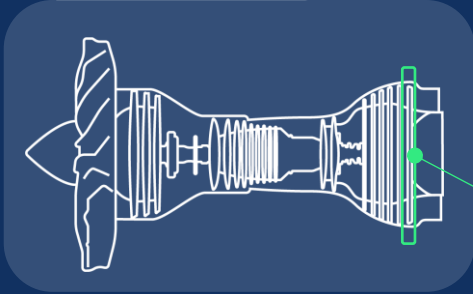
32.6%

(2024年6月期実績)

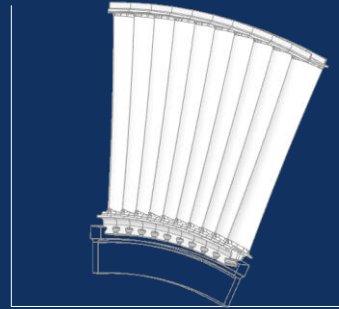
# 事業内容

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



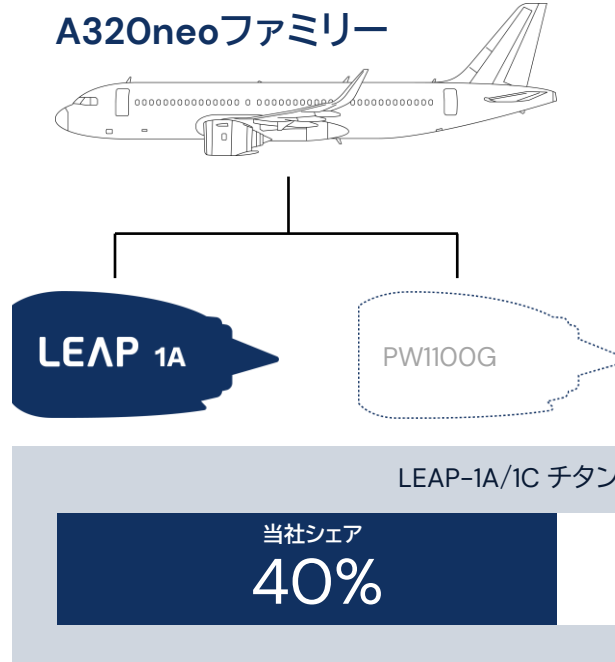
その他の加工部品



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

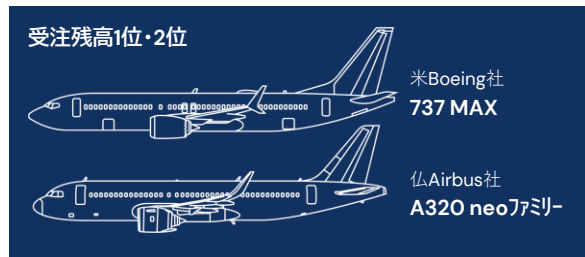
成長見込みが示されている航空業界に属し、受注残を10年分以上抱える航空機体の生産に連動するビジネスモデル



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

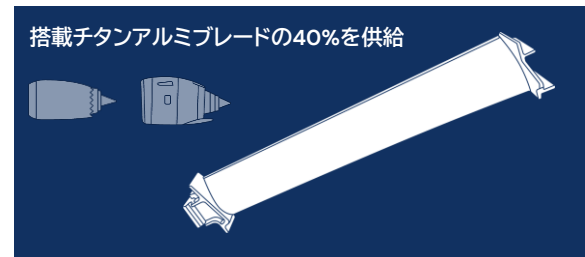
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のLEAPエンジンに搭載される先端素材チタンアルミブレードの40%を2034年までの契約にて供給



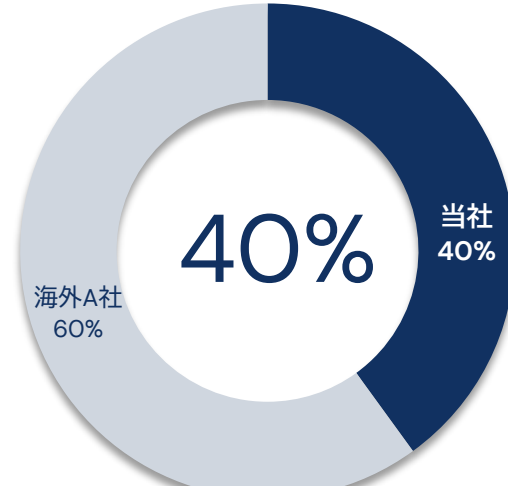
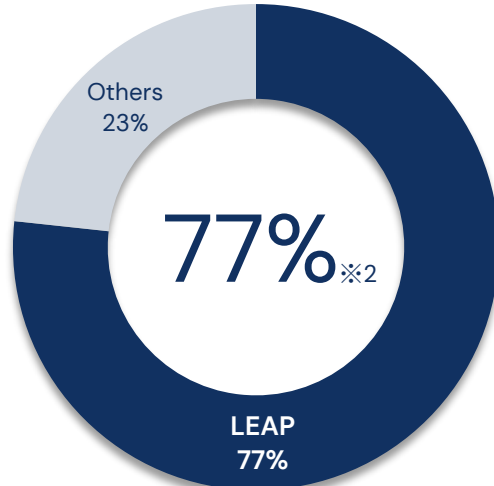
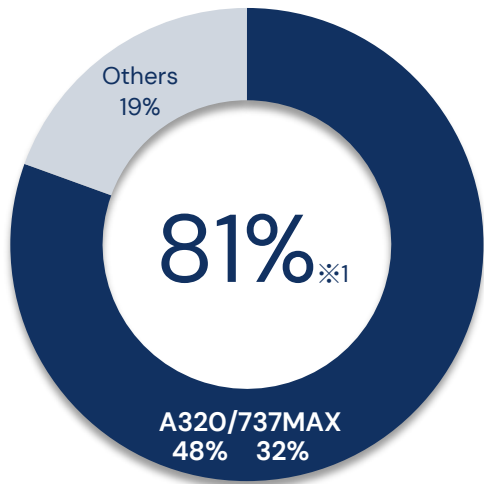
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高におけるA320neoファミリー/737MAXシェア



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

※3 Aviation Week(2021年3月10日)

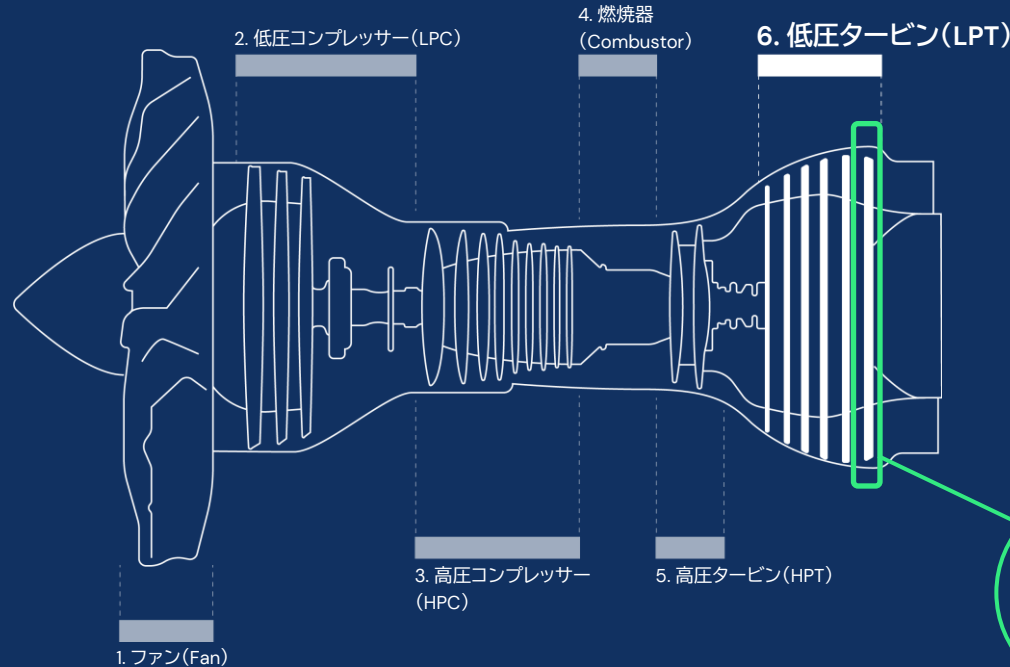
# LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

当社が製造するチタンアルミブレードは、低圧タービンを構成。

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

## 航空機(ターボファン)エンジンの仕組み

ファンが回転することにより吸い込んだ空気を、コンプレッサー(LPCとHPC)で圧縮し、それを燃料と混ぜて、燃焼器で燃焼させる。その燃焼ガスでタービン(HPTとLPT)を駆動させ、その回転力をエンジン中心にあるシャフトを通じて、ファンを回転させることにより、推力を発生させる。

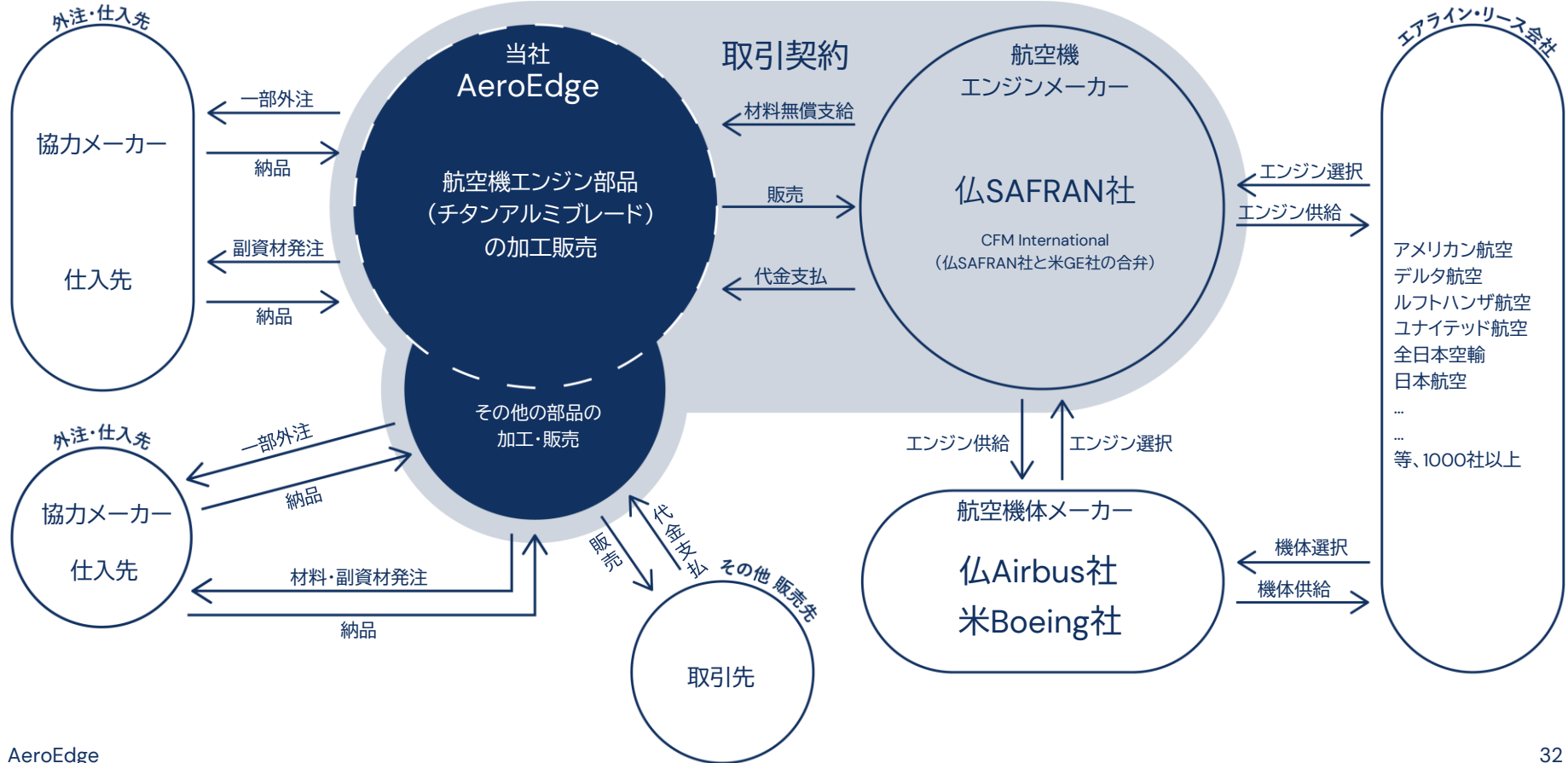


1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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

