



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11月14日

2026年6月期 第1四半期 決算補足資料

目次

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

●売上高 四半期最高

前年同期比 +55.7%

1,157 百万円

●営業利益 1Q最高

前年同期比 +390.7%

245 百万円

●当期純利益 1Q最高

前年同期比 - %

156 百万円

●EBITDA 1Q最高

前年同期比 +139.4%

342 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**見込み
- 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**
- 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**を開始

業績

- 売上高
チタンアルミブレード売上増により、四半期として**過去最高**を更新
- 営業利益
新案件立上げに向けて費用が先行しているものの、売上増加に伴い前年同期から大幅増。想定をやや上回り、1Qとしては**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、想定をやや上回り、1Qとしては**過去最高**

トピックス

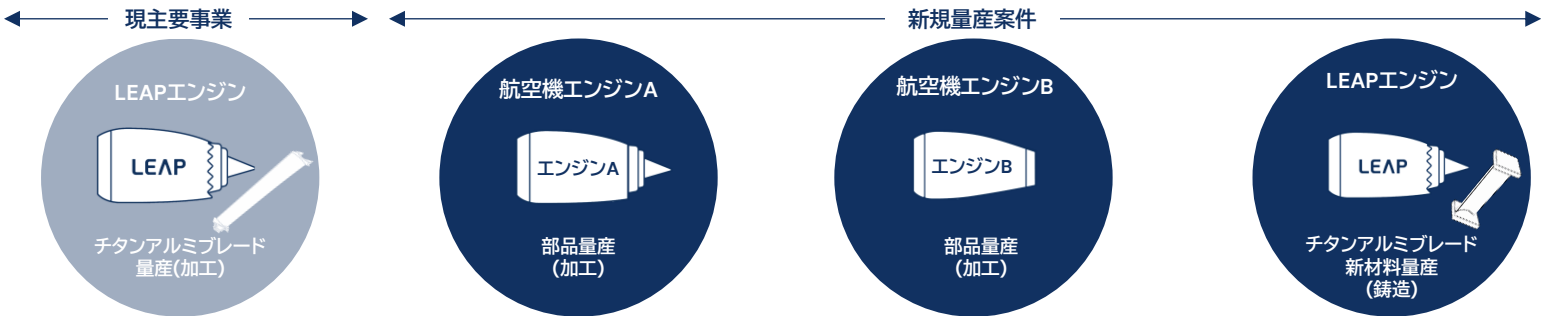
- チタンアルミブレードの**新材料供給/シェアアップ**の契約締結見込み

事業拡大に向けての新規量産案件の進捗

1. 2026年6月期 1Q業績

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月期下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月期から徐々に供給開始予定

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	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	約24億円(シェア拡大対応)	約19億円(完了)	約17億円(完了)	約26億円
補助金対象(見込)	—	設備投資の1/2~2/3程度 (26/6期上期入金見込)	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	26/6期下期の量産開始に向けて 社内量産体制整備は想定通り進捗	技術開発は完了。主要な認証も 概ね取得。量産開始に向けて取組中	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

市場動向(A320neoファミリー・737MAXの受注残機数)

1. 2026年6月期 1Q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(2025年9月末時点)

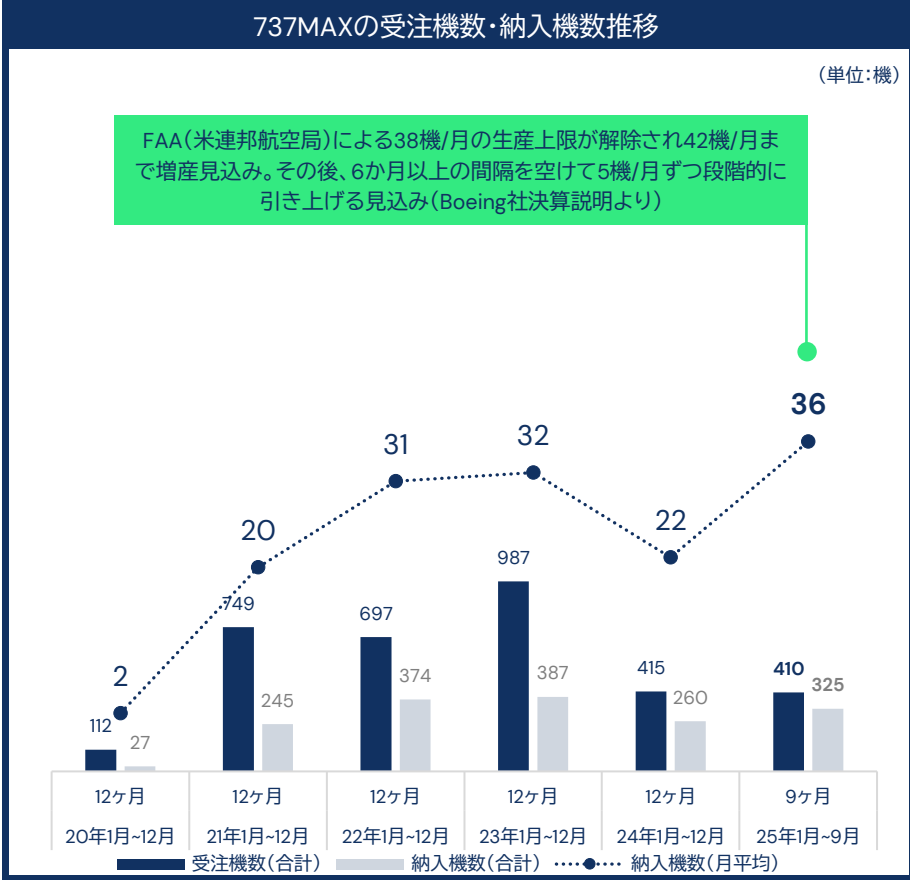
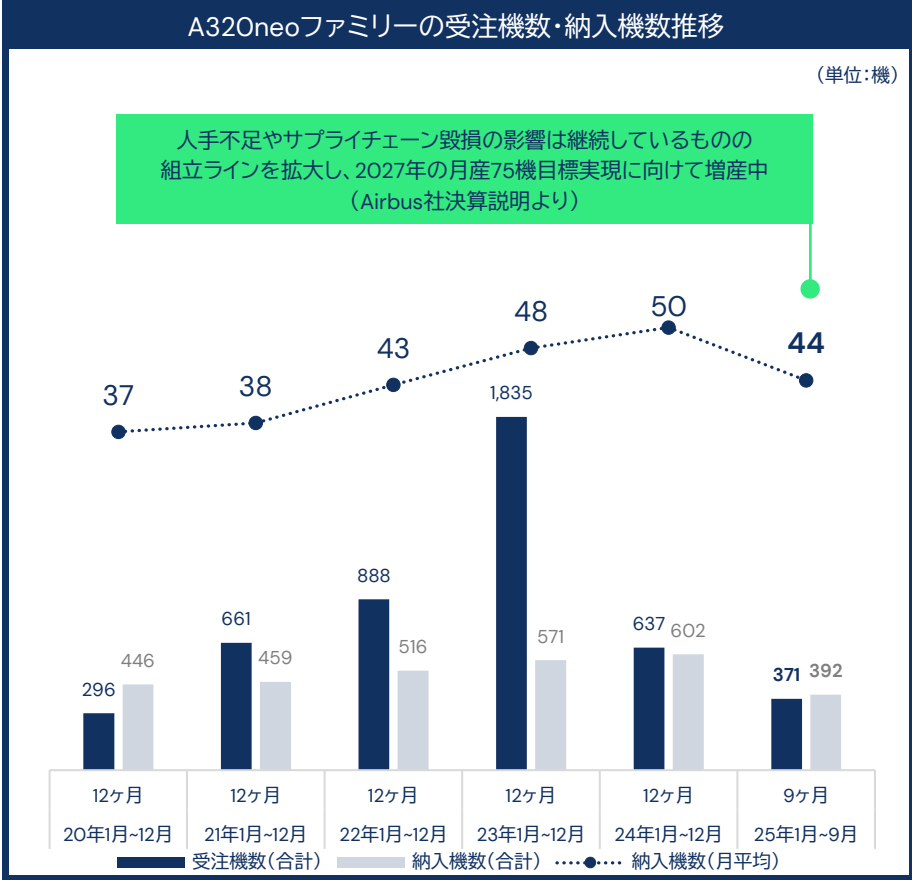
(単位:機)



市場動向(A320neoファミリー・737MAXの受注・納入機数)

1. 2026年6月期 1Q業績

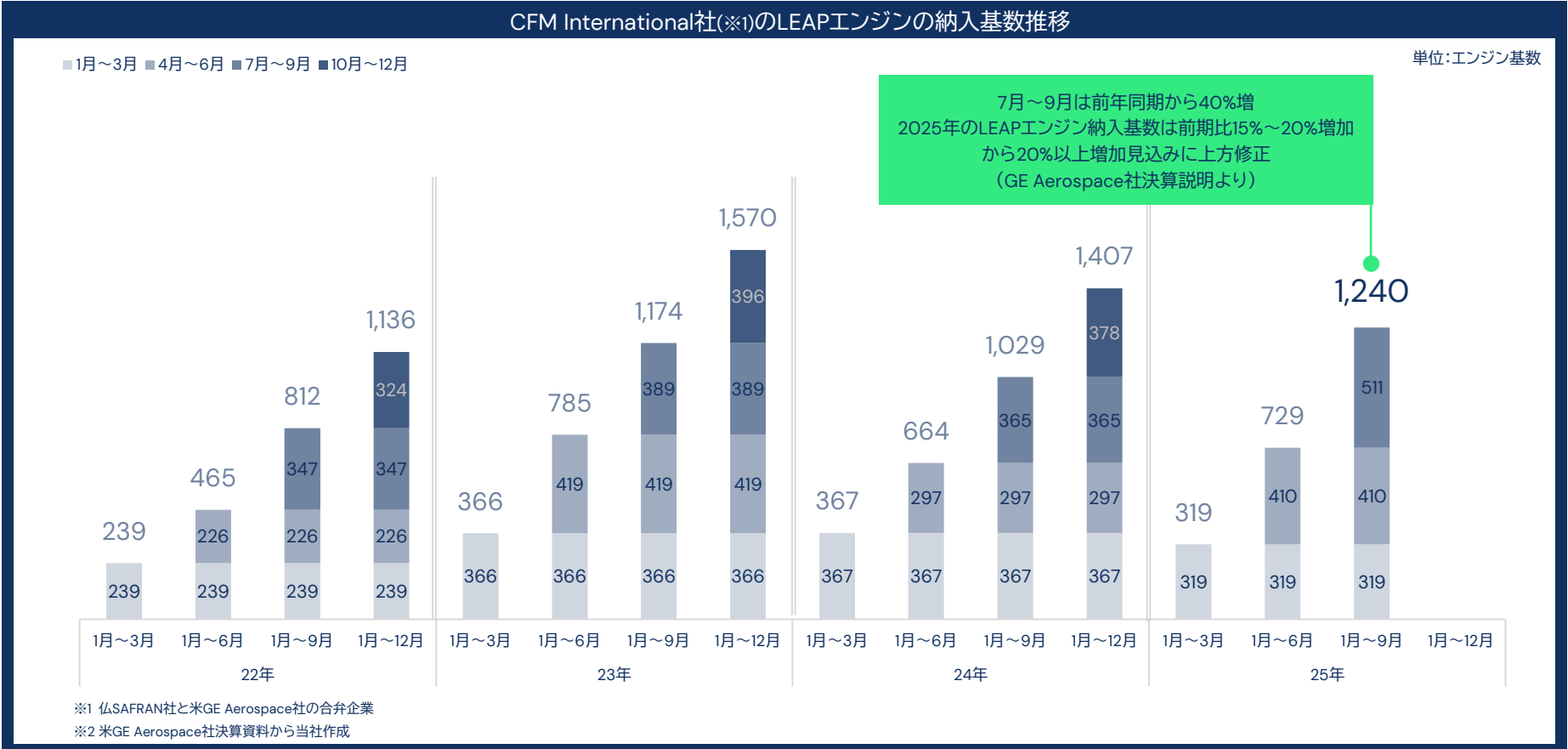
A320neoファミリーの引渡機数は回復傾向
737MAXは、FAAの生産上限が解除。また、納入機数は拡大傾向



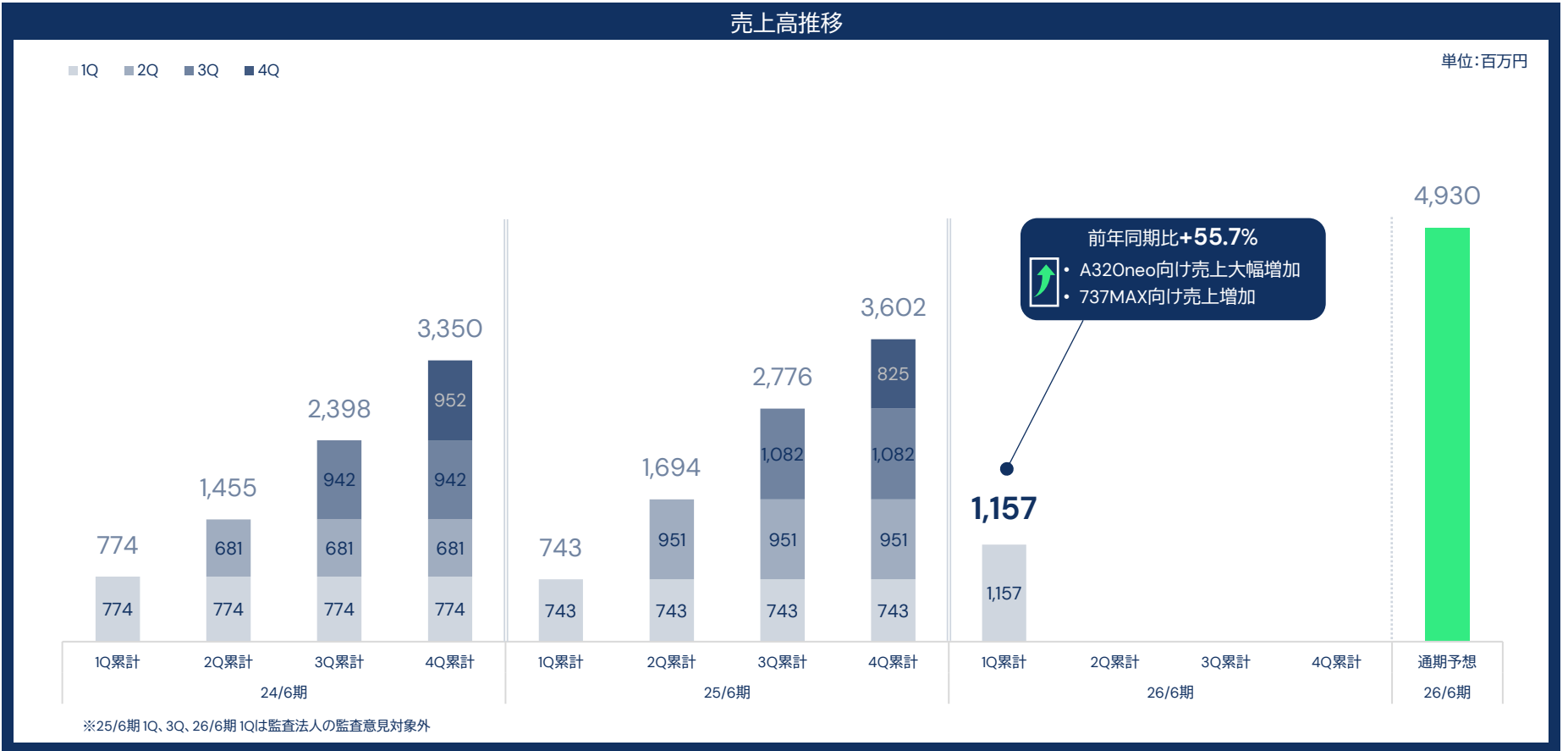
市場動向(LEAPエンジンの納入基数)

1. 2026年6月期 1Q業績

CFM International社の7月～9月のLEAPエンジン納入基数は、材料供給の改善等により前年同期比40%増



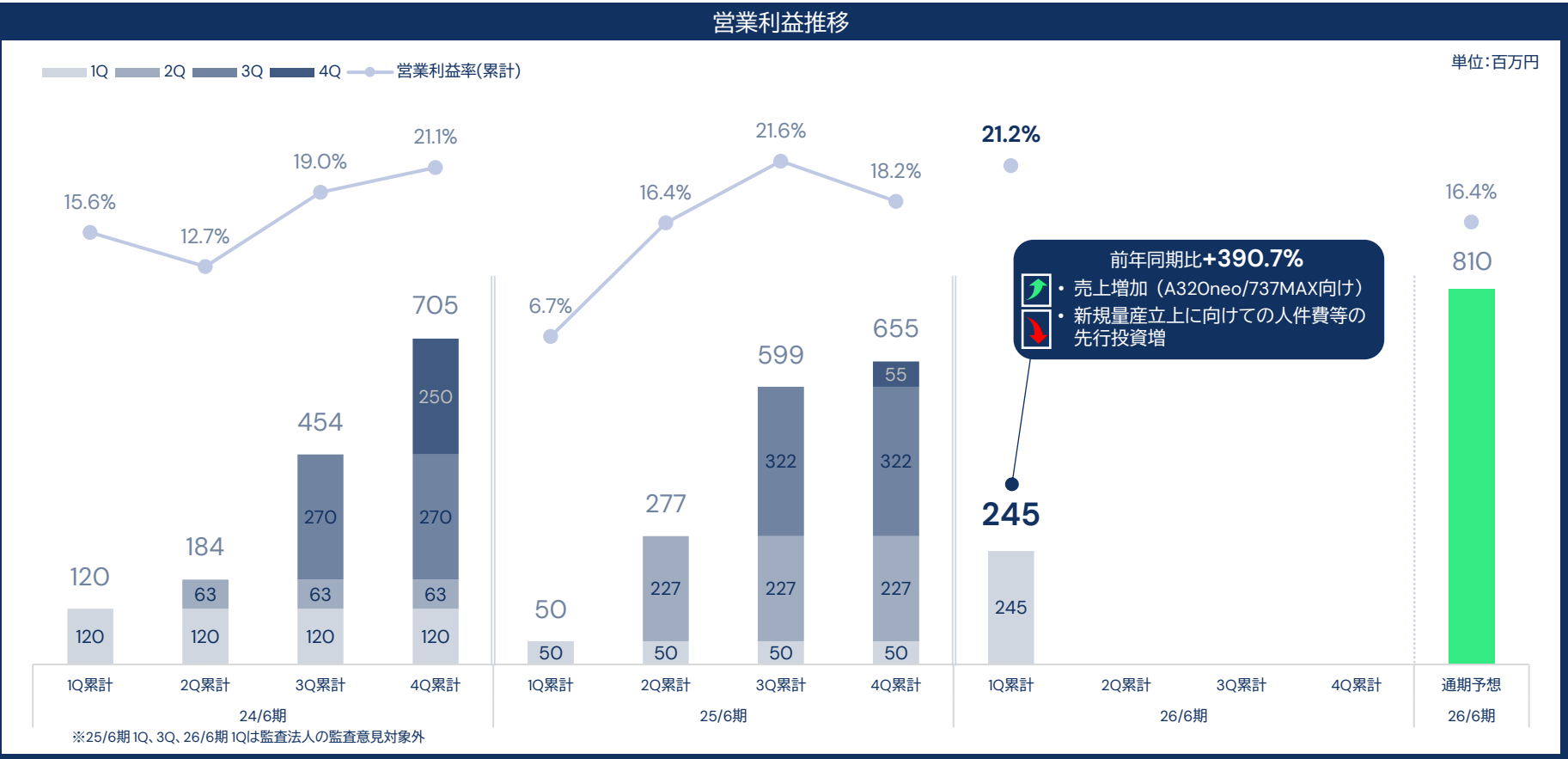
チタンアルミブレード売上は、A320neo向けが大きく増加。737MAX向けも順調に増加
その結果、前年同期比55.7%増となり、四半期としては過去最高の11.5億円



営業利益推移

1. 2026年6月期 1Q業績

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、売上拡大により、前年同期比390.7%増となり、1Qとしては過去最高の2.4億円



チタンアルミブレード販売量(主要KPI)の推移

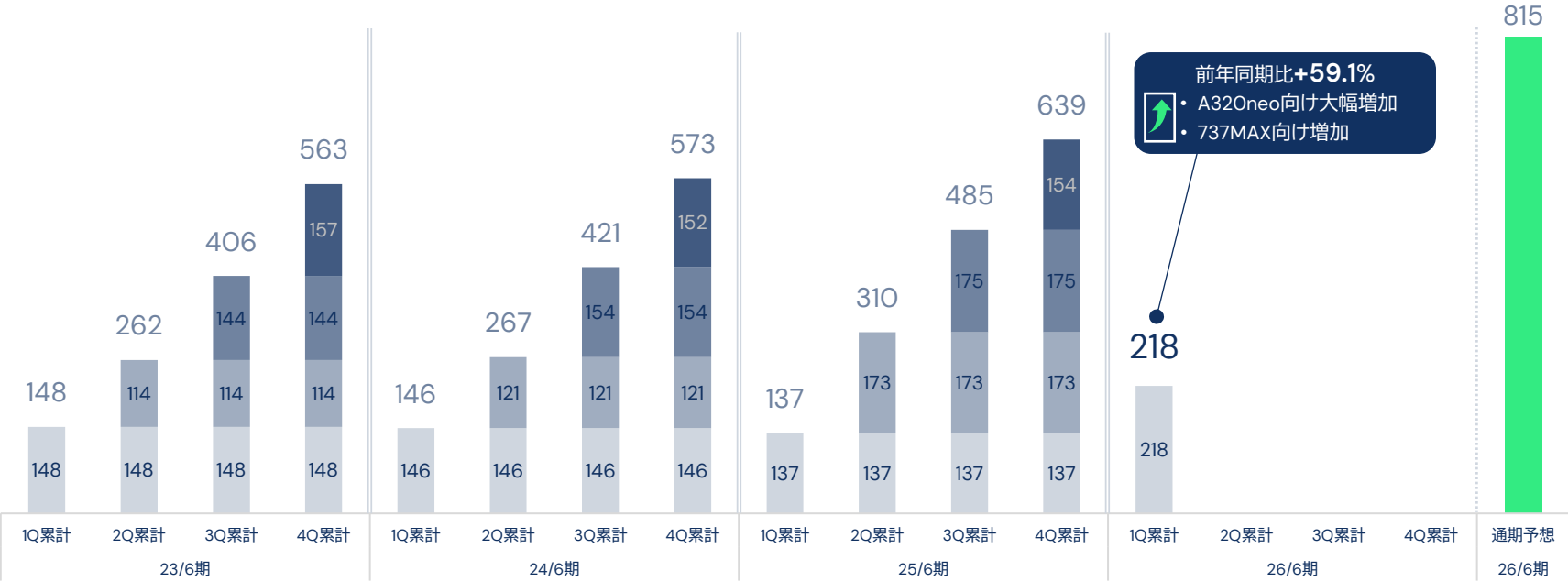
1. 2026年6月期 1Q業績

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59.1%増の218基
A320neo向けの大幅増加に加え、737MAX向けも増加

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

単位:エンジン基数

■ 1Q ■ 2Q ■ 3Q ■ 4Q



※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)

1. 2026年6月期 1Q業績

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

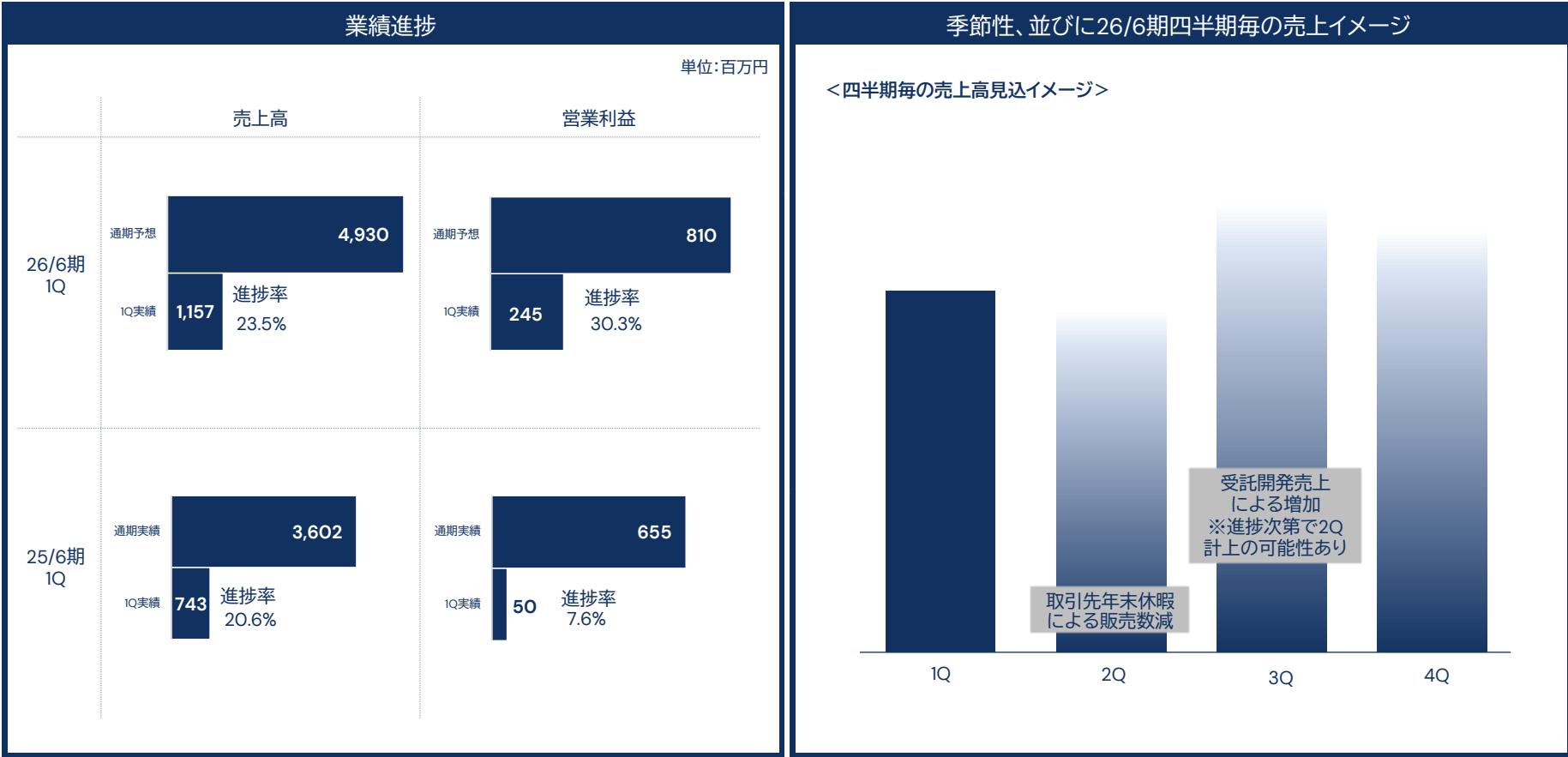


※2 1基当たりチタンアルミブレード搭載枚数：LPT7>LPT5

※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

進捗率は売上高23.5%、営業利益30.3%と前年同期と比較して高い水準



損益計算書サマリー

1. 2026年6月期 1Q業績

売上は四半期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1Qとしては過去最高

損益計算書

単位:百万円

	1Q累計				通期				コメント
	24/6期	25/6期	26/6期		24/6期	25/6期	26/6期		
	実績	実績	実績	対前年同期増減 (金額) (比率)	実績	実績	予想	1Q進捗率 (比率)	
売上高	774	743	1,157	+413 +55.7%	3,350	3,602	4,930	23.5%	・ プラス :チタンアルミブレード販売がA320neo、737MAX向け共に増加
売上総利益	313	282	521	+239 +84.9%	1,512	1,686			
対売上比率	40.5%	38.0%	45.1%		45.1%	46.8%			
営業利益	120	50	245	+195 +390.7%	705	655	810	30.3%	・ 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	15.6%	6.7%	21.2%		21.1%	18.2%	16.4%		
経常利益	126	△ 6	230	+237 -	842	565	725	31.8%	・ プラス :営業利益増加、為替差損減少 シローン手数料減少 ・ マイナス :支払利息増加
対売上比率	16.4%	-0.9%	20.0%		25.2%	15.7%	14.7%		
当期純利益	110	△ 7	156	+163 -	698	734	500	31.3%	・ プラス :経常利益増加 ・ 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
対売上比率	14.3%	-1.0%	13.5%		20.9%	20.4%	10.1%		
EBITDA	223	143	342	+199 +139.4%	1,093	1,038	1,382	24.8%	
対売上比率	28.9%	19.3%	29.6%		32.6%	28.8%	28.0%		
減価償却費	103	93	96	+3 +4.2%	387	383	572	16.9%	
平均為替レート(※)	138円	146円	147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

貸借対照表サマリー

1. 2026年6月期 1Q業績

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17.5億円と高い水準を維持
また、Net DELレシオは0.6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



- ✓ コミットメントライン実行による現預金増加
- ✓ 新規案件向け設備導入による有形固定資産増
- ✓ Net DELレシオ0.6倍
今後の成長投資に向けた借入余力確保



目次

1 2026年6月期 1Q業績

● 2 2026年6月期 1Qトピック

3 2026年6月期 通期予想

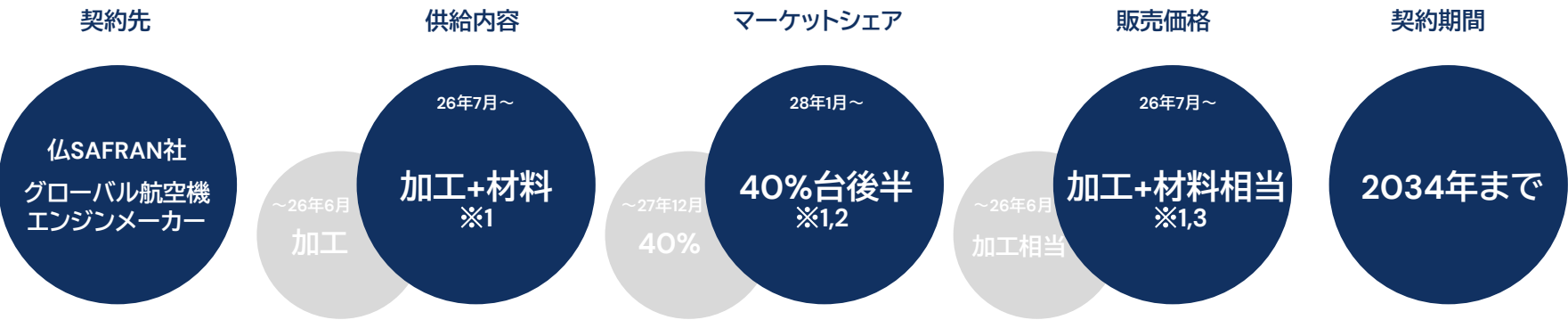
4 会社・事業概要

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

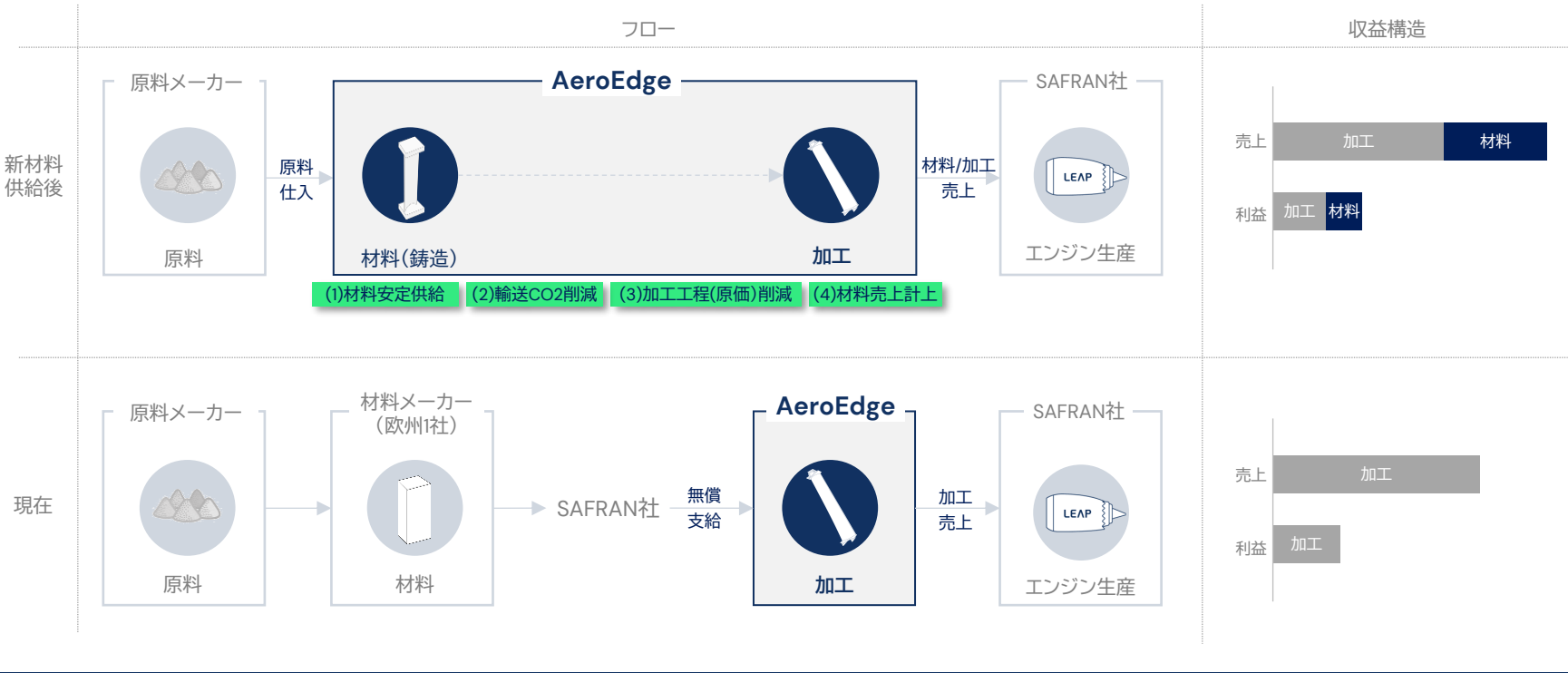
※3
原則として契約期間に渡って同額。但し、一定の為替レ
ートレンジを超えた場合には変動。また、材料に関する原料
コストが一定以上増減した場合は販売価格に反映

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



目次

1 2026年6月期 1Q業績

2 2026年6月期 1Qトピック

● 3 2026年6月期 通期予想

4 会社・事業概要

26年6月期通期予想のポイント【前回公表時(25年8月14日)からの変更なし】

3. 2026年6月期 通期予想

●売上高 過去最高	●営業利益 過去最高	●当期純利益	●EBITDA 過去最高
前期比 +36.9%	前期比 +23.6%	前期比 △31.9%	前期比 +33.2%
4,930 百万円	810 百万円	500 百万円	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

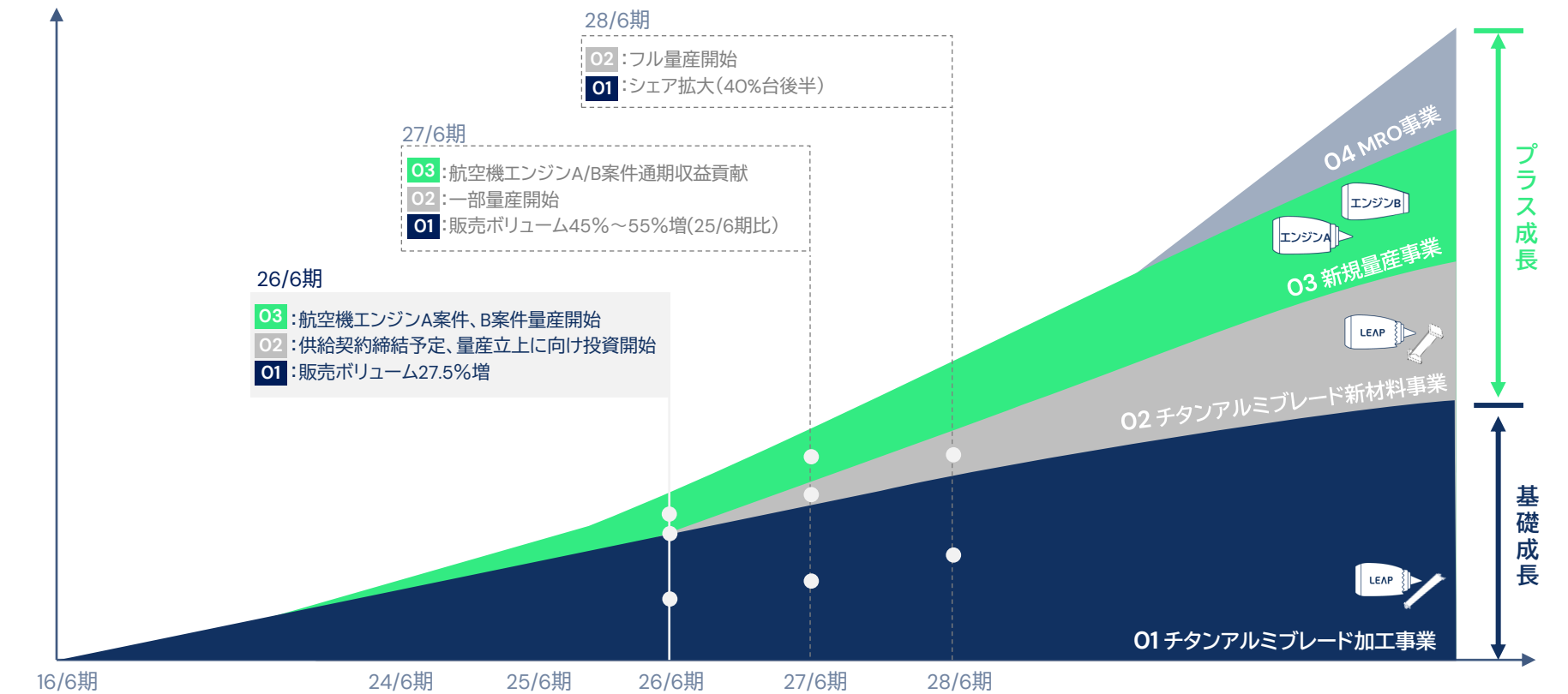
業績

- 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△31.9%を見込む

成長戦略の進捗

3. 2026年6月期 通期予想

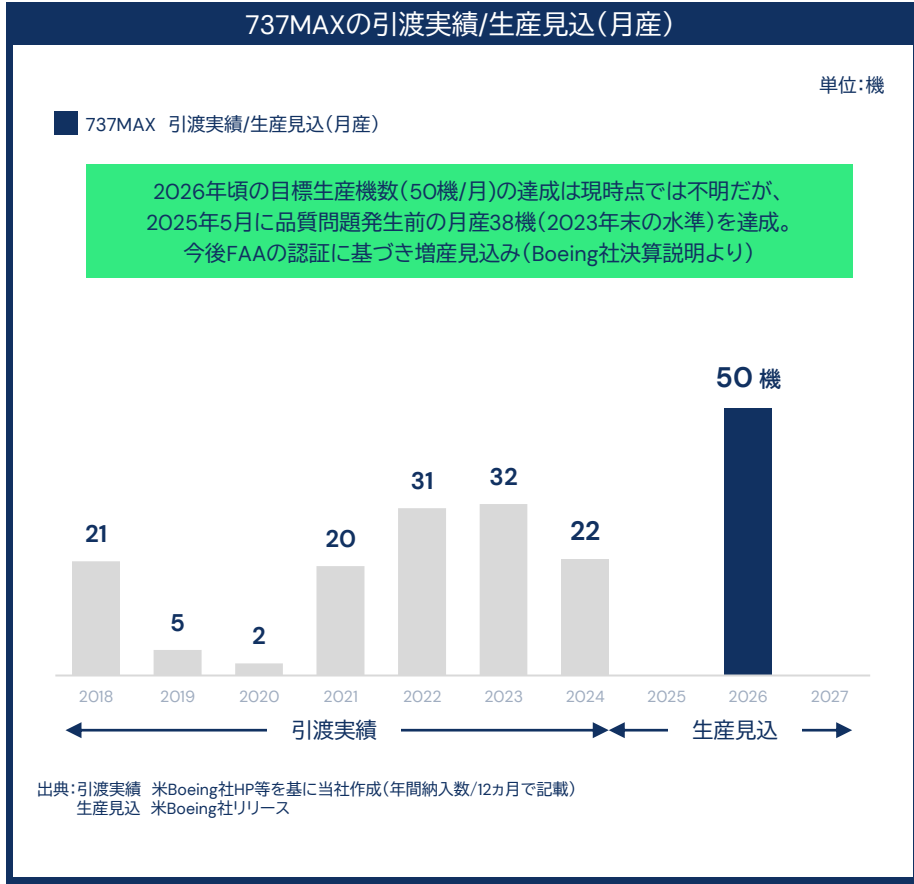
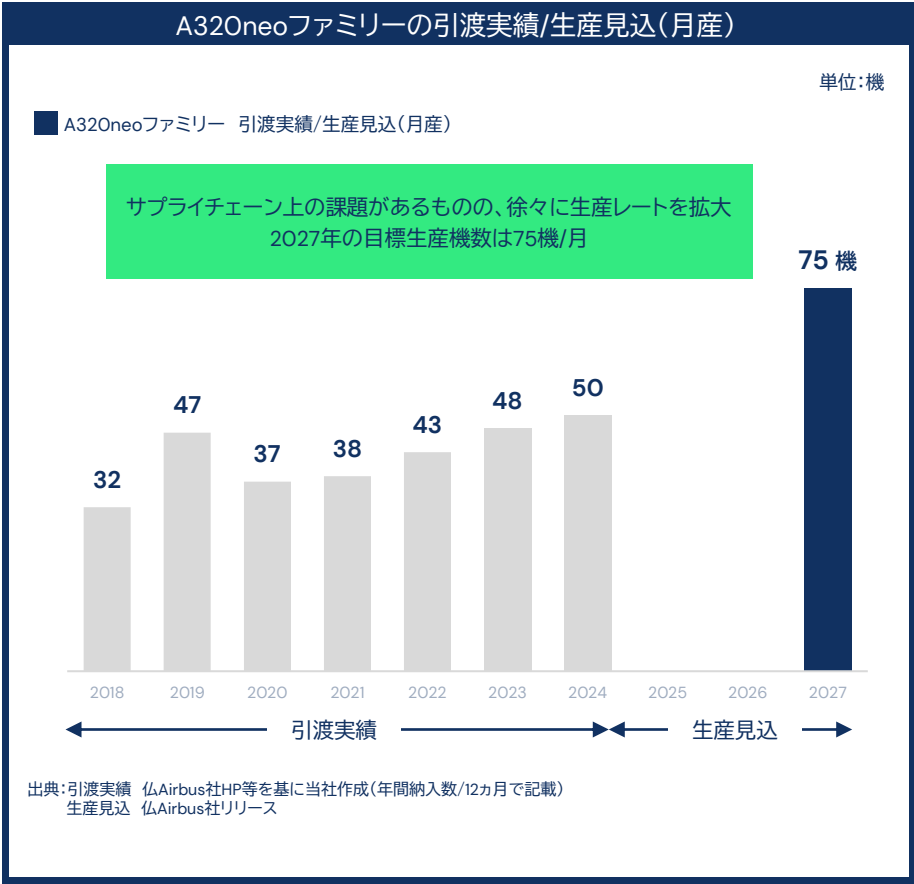
26/6期は、(O1)チタンアルミブレード加工事業は順調に拡大、(O3)新規量産事業である航空機エンジンA、B案件は売上計上開始
(O2)チタンアルミブレード新材料は、量産立上げに向けて各種先行投資を開始



A320neoファミリー・737MAXの市場動向(生産機数見込)

3. 2026年6月期 通期予想

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

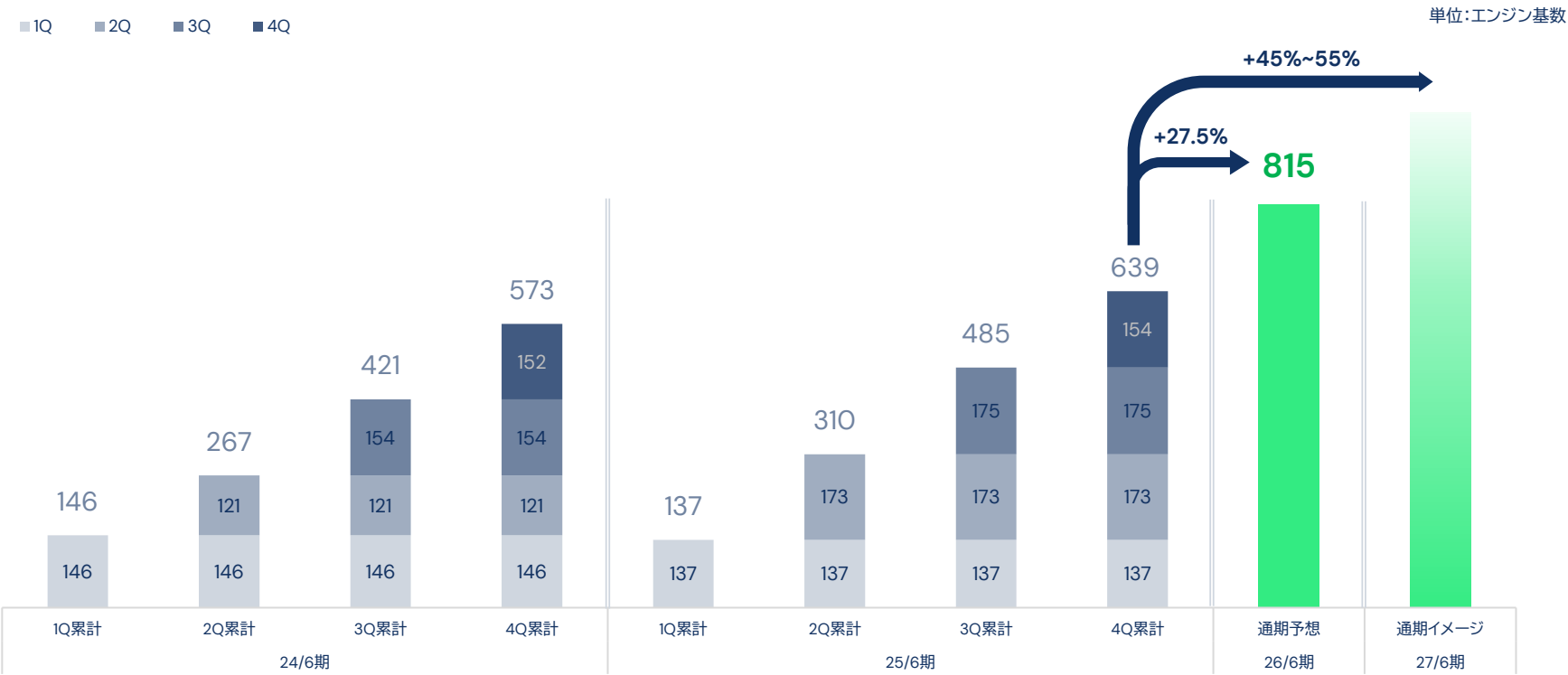


チタンアルミブレード販売量(主要KPI)見込み

3. 2026年6月期 通期予想

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



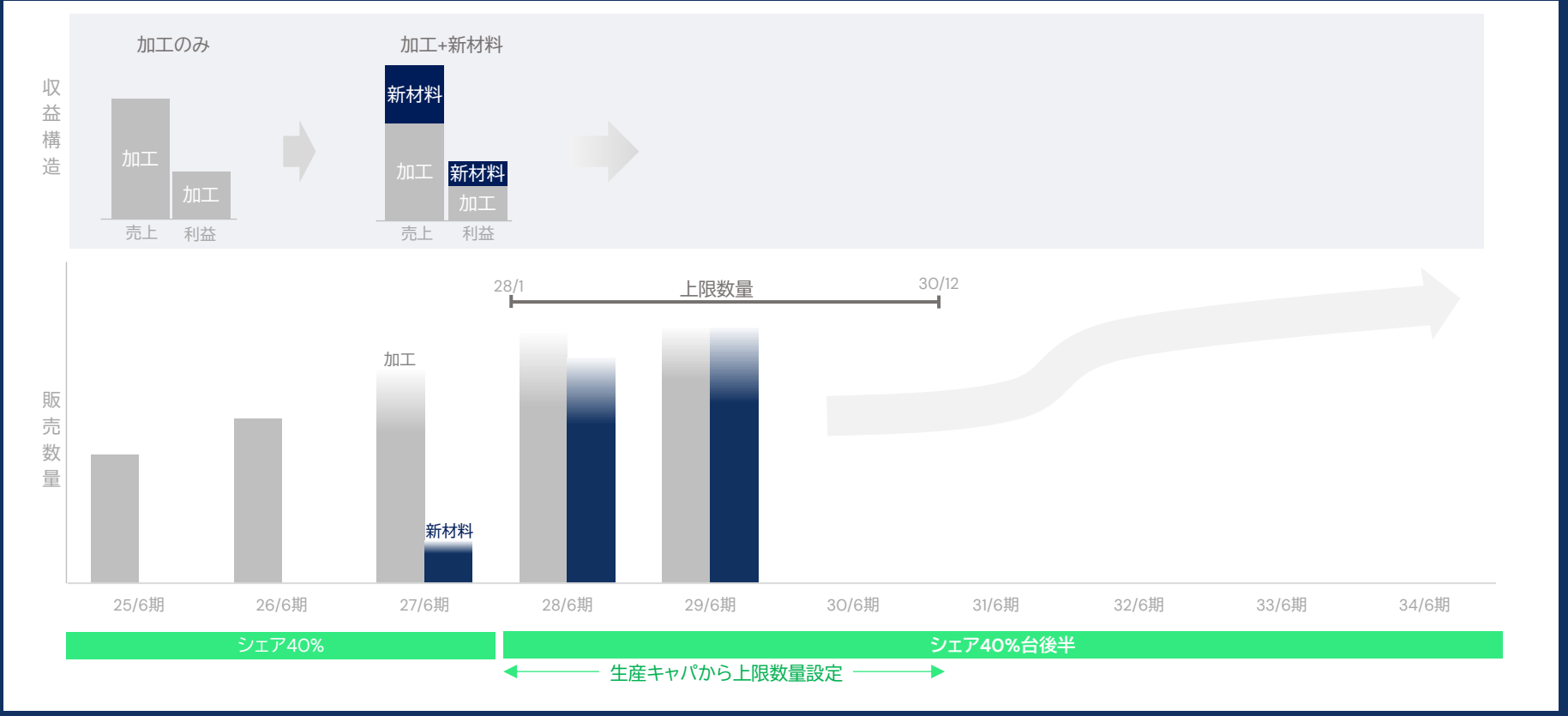
※チタンアルミブレード販売枚数÷LEAPエンジン1基当たりのチタンアルミブレード搭載枚数
(販売されたチタンアルミブレードは全て新造エンジンに搭載されたと仮定)

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

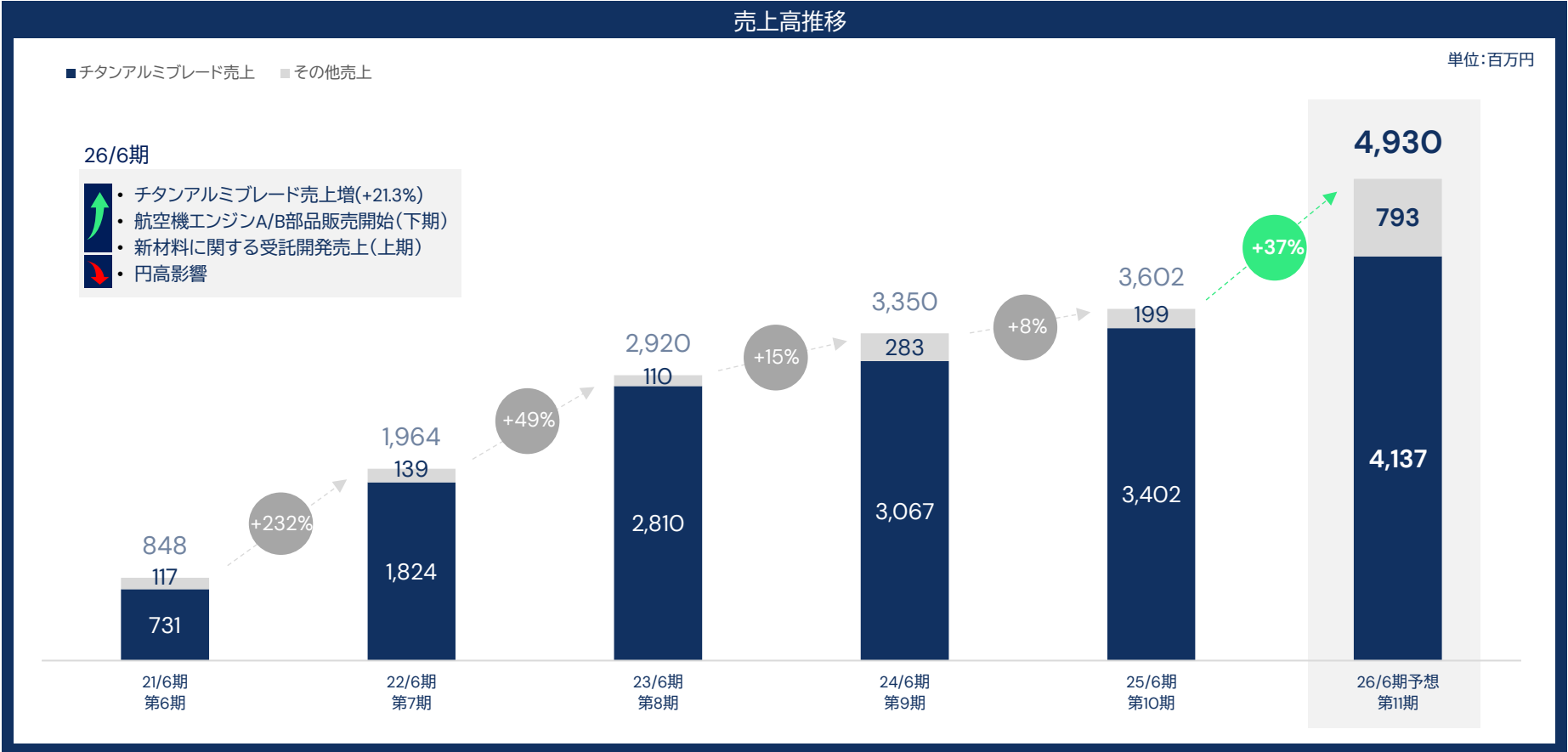
3. 2026年6月期 通期予想

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



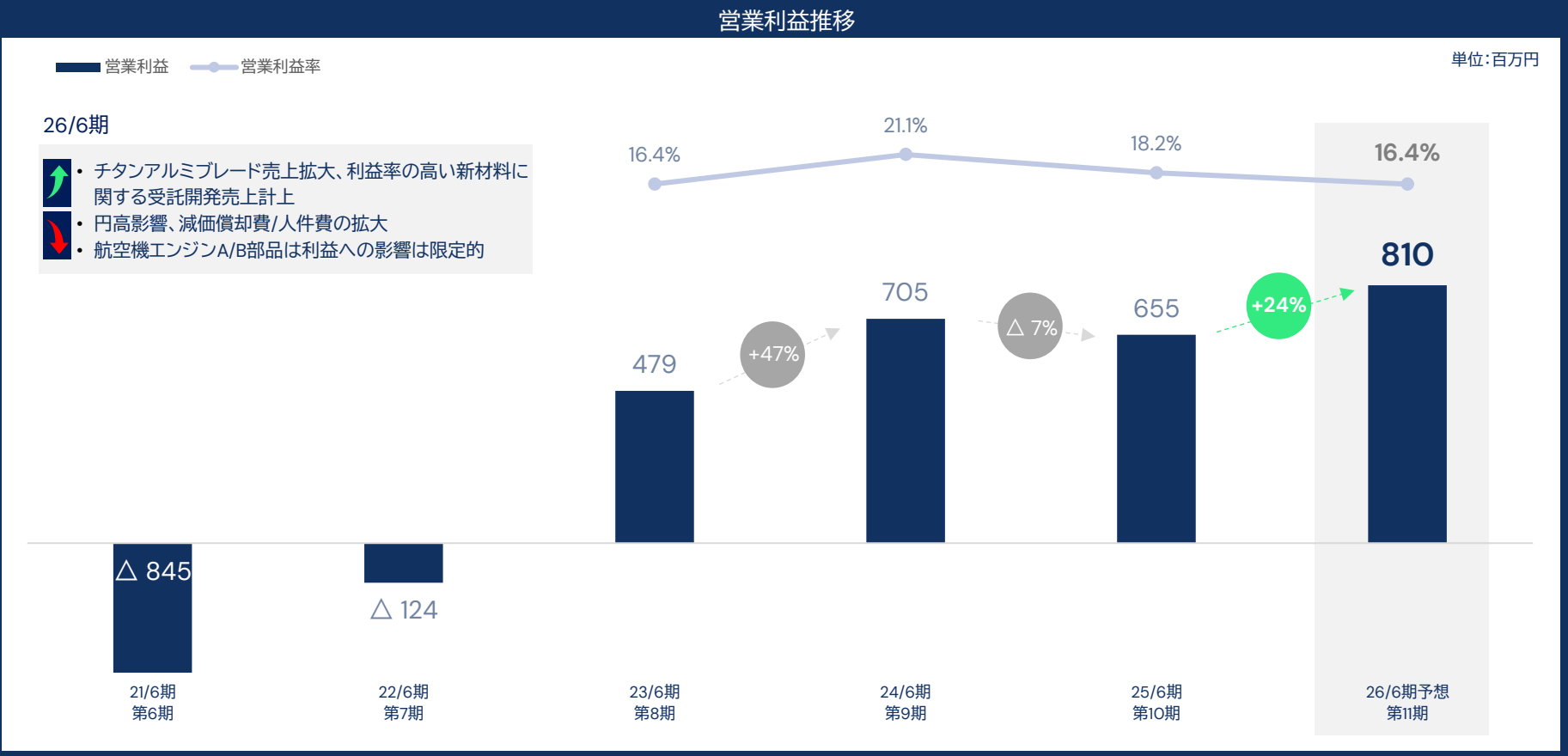
26/6期の売上高は前期比37%増と過去最高の49.3億円を見込む
チタンアルミブレード売上は、前期比21%増の41.3億円、その他売上は、前期比298%増の7.9億円を見込む



営業利益推移

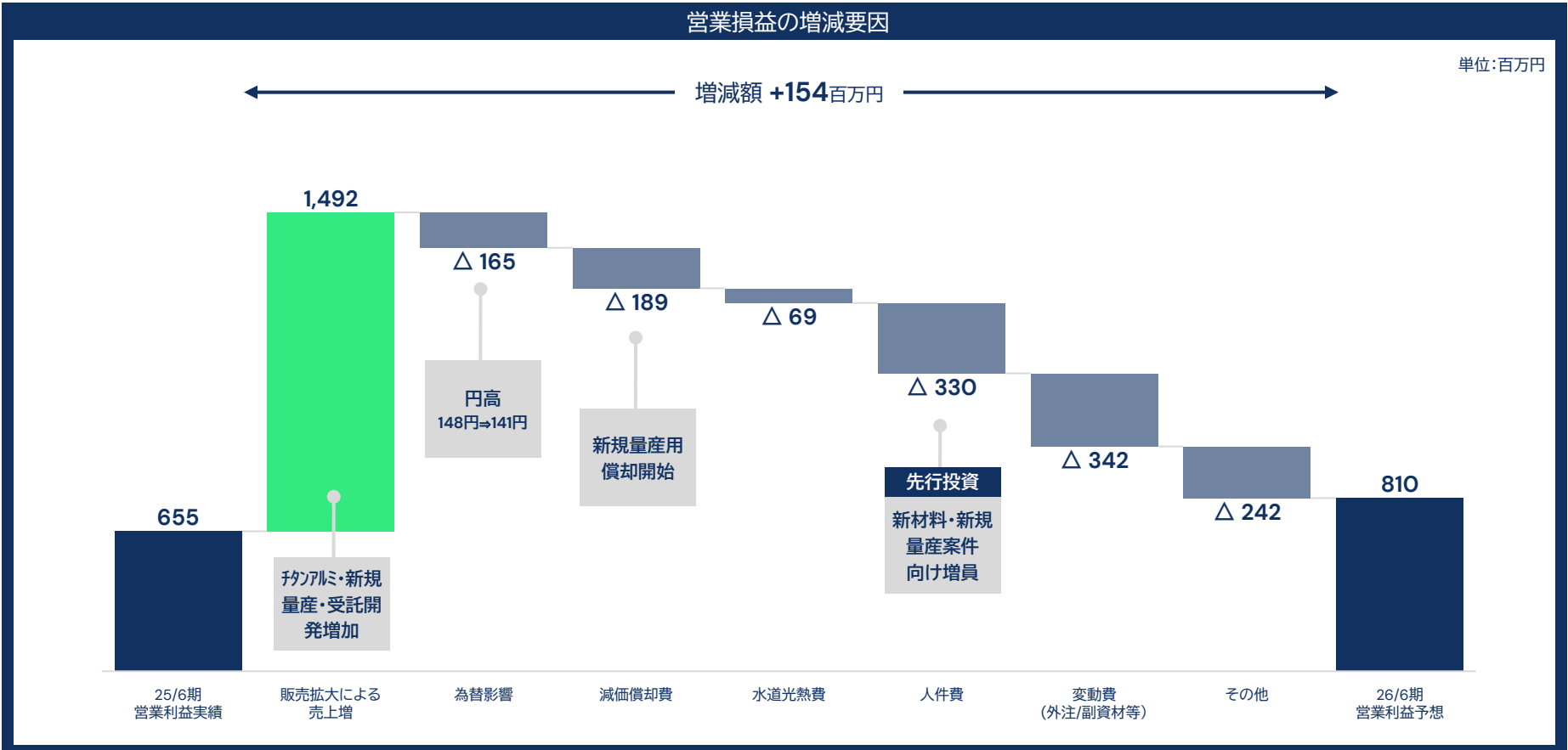
3. 2026年6月期 通期予想

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



営業利益の増減要因

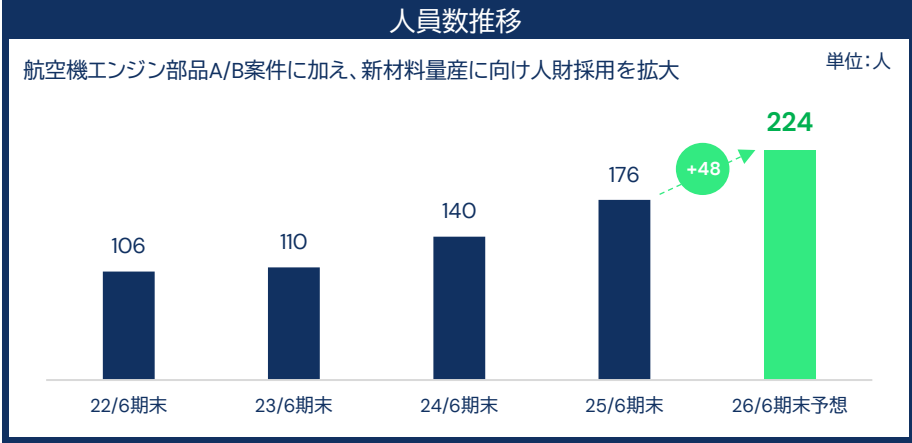
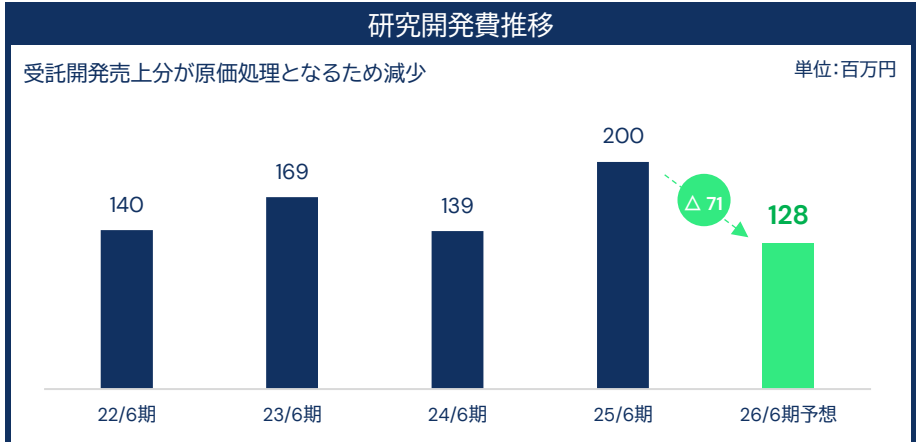
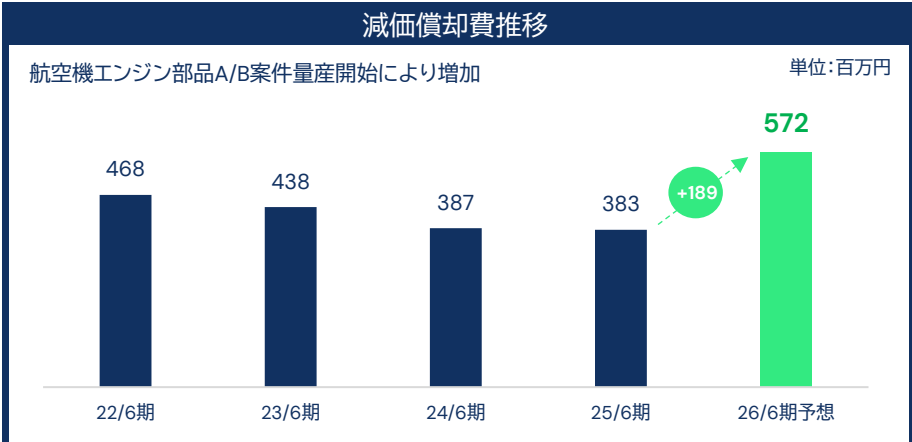
新材料量産に向けての人員増加、新規量産案件向け減価償却費増加、円高等の減益要因があるが
売上拡大により、1.5億円の増益を見込む



減価償却費・人員・研究開発費・為替感応度

3. 2026年6月期 通期予想

新規案件の量産開始により減価償却費増加。また、新材料量産に向け積極的な人財採用を継続
為替感応度は1円/ドルあたり、30百万円程度



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%	- 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%	- 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%	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			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 2026年6月期 1Q業績

2 2026年6月期 1Qトピック

3 2026年6月期 通期予想

● 4 会社・事業概要

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

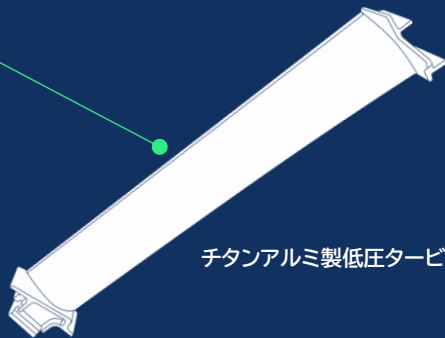
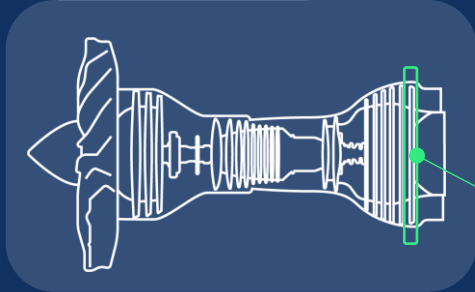
28.8%

(2025年6月期実績)

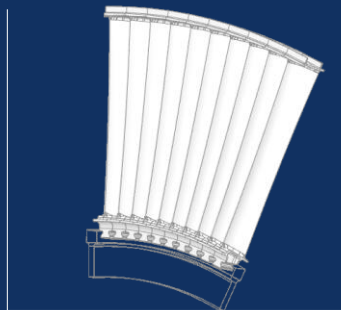
事業内容

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

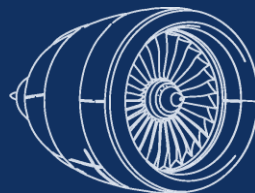
LEAPエンジン用チタンアルミブレードの加工販売



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

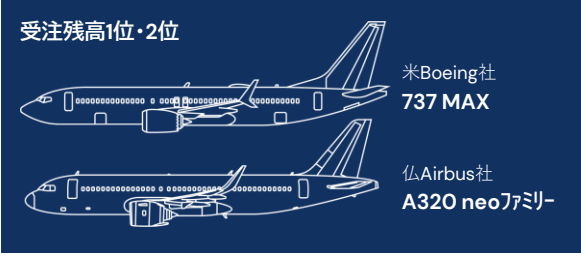
成長見込みが示されている航空業界に属し、受注残を10年分以上抱える航空機体の生産に連動するビジネスモデル



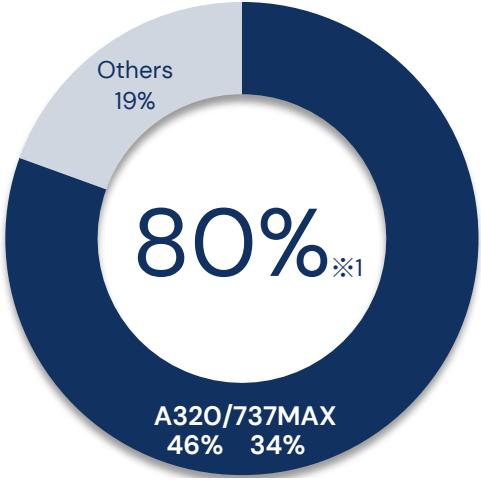
チタンアルミブレードの生産量は、対象となる航空機種生産量に連動。そのため、A320neoファミリー、737MAX、並びにC919の販売が当社の売上に影響
受注残を10年分以上抱える航空機体に連動したビジネスモデル

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

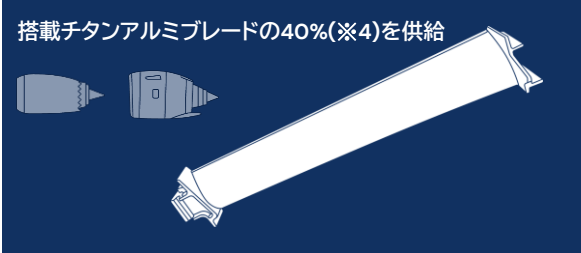
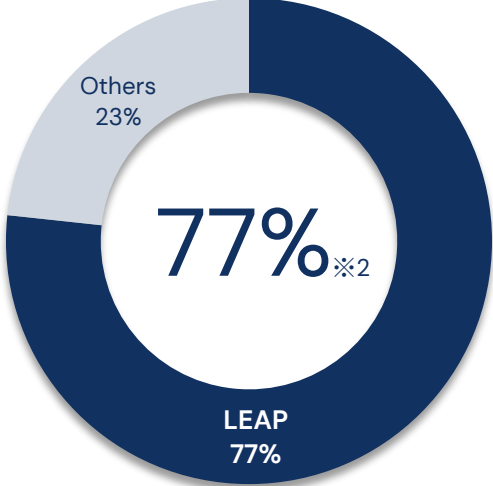
加工技術を背景に仏Airbus社及び米Boeing社製航空機のLEAPエンジンに搭載される
先端素材チタンアルミブレードの40%※4)を2034年までの契約にて供給



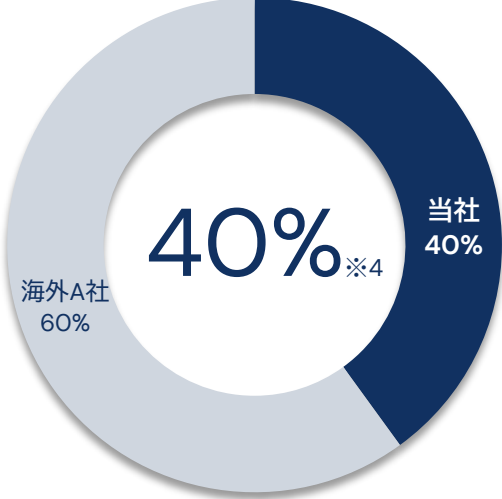
仏Airbus社/米Boeing社の全受注残高における
A320neoファミリー/737MAXシェア



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



※4 契約更新により28年1月より40%台後半に拡大予定

※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)
737MAX:5,408機×シェア100% + A320neo:7,246機×シェア61%※3
※2 $\frac{737MAX \text{ 及び } A320neo \text{ の受注残高機数 }}{737MAX \text{ 及び } A320neo \text{ の受注残高機数 } + \text{ Others}}$ 12,654機
※3 Aviation Week(2021年3月10日)

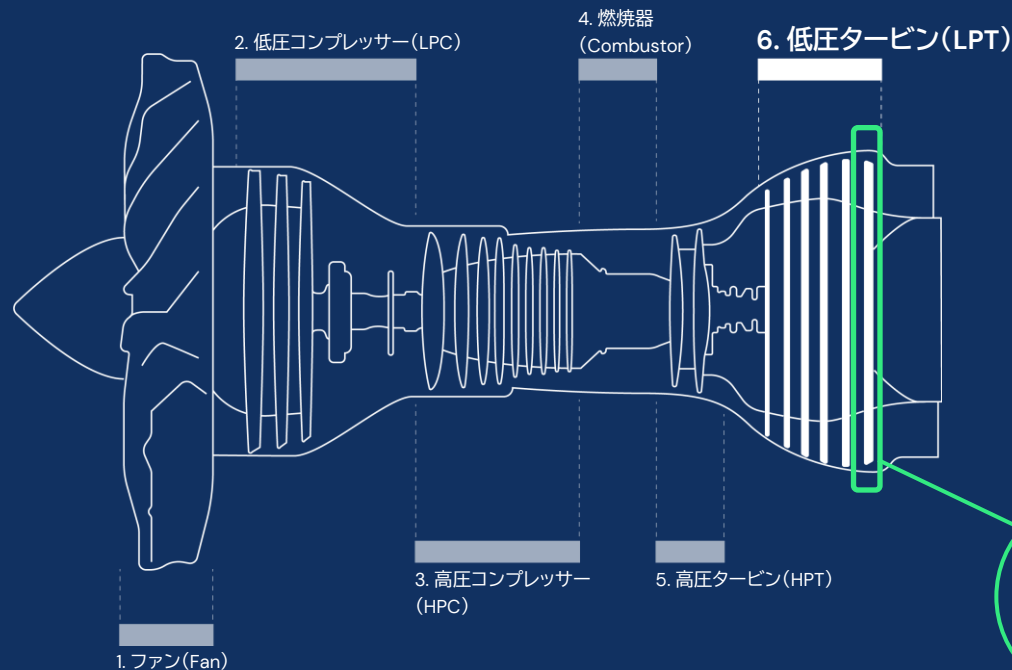
LEAPエンジンのチタンアルミ製低圧タービンブレードを量産

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。

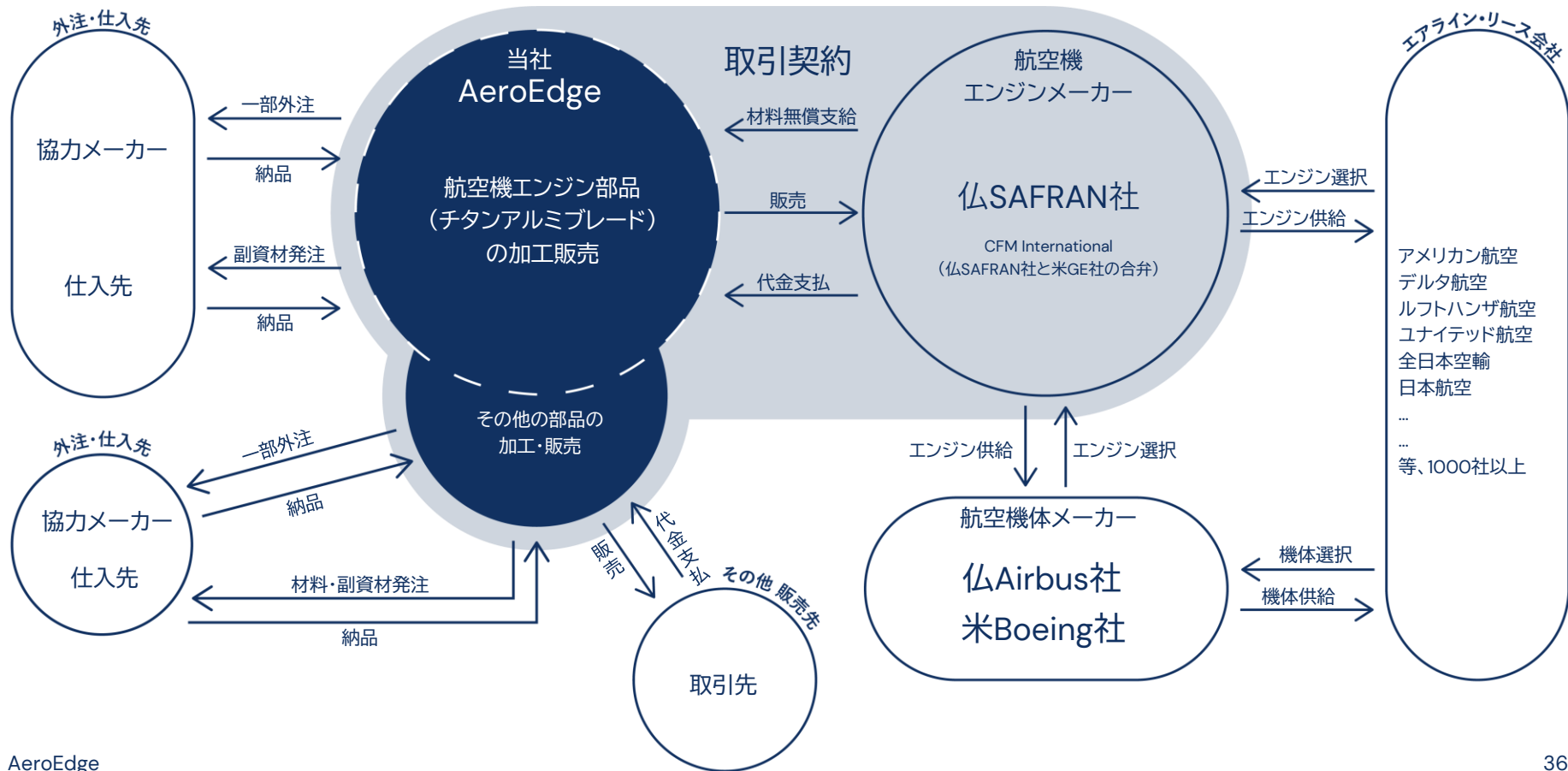


1. 最前方にあるファンで空気を多量に吸い込み、エンジンの外側(ダクト側)とエンジンコア(コンプレッサー側)へと空気を送る
2. ファン、低圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、低圧タービンの回転により低圧コンプレッサーを動作させてエンジン内部に入った空気を圧縮する
3. 高圧タービンと1つのシャフトで繋がっており、高圧タービンの回転により高圧コンプレッサーを動作させる。低圧コンプレッサーから送られた空気を更に圧縮することで空気を燃焼に適した圧力まで上昇させる
4. 圧力を上げた空気とジェット燃料を燃焼器で混ぜて燃やすことで、高温燃焼ガスを作る
5. 燃焼器で作られた高温燃焼ガスの力で高圧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%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	
↑ Wide Body 大型機 ↓ Narrow Body 中小型機 ↓	A380 (生産停止/ 後継機なし)	GP7200	Trent 900	500席			GEnx	747-8 (生産停止/ 後継機なし)
	A350		TrentXWB	450席	Trent800	PW4000	GE9X	777
				400席				
				350席				
	A330	CF6	PW4000	Trent700	300席	Trent1000		GEnx
A320neo ファミリー	LEAP	PW1100G	250席			LEAP	737MAX	
			200席					
A220		PW1500G	150席					

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/>

