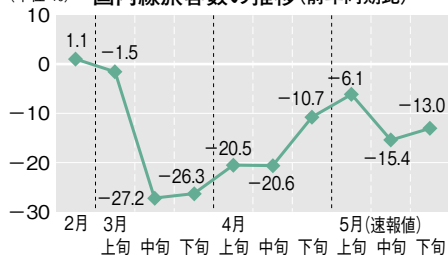


東日本大震災後の需要動向と2011-12年度経営戦略

国内線旅客

震災直後の落ち込みから回復基調。
ビジネス需要は震災前の水準に近づく
震災後大幅に需要は落ち込みましたが、3月下旬ごろまでに底を打ち、回復基調になっています。観光需要は回復が遅れていますが、ビジネス需要は、ほぼ前年並みまで回復しています。またゴールデンウィーク期間は直前の予約増もあり、前年並みの実績でした。

(単位 %) 国内線旅客数の推移 (前年同期比)



国際線旅客

震災直後の落ち込みから、4月以降急回復し、震災前の水準に近づく
震災後約1カ月は大幅に需要が落ち込んだものの、4月中旬から急回復しています。特にビジネス需要の回復が顕著ですが、訪日需要の回復ペースは緩やかです。また、ゴールデンウィーク期間の海外旅行は好調に推移しました。

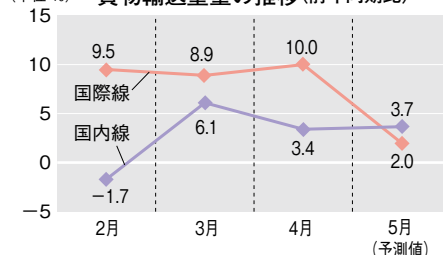
(単位 %) 国際線旅客キロの推移 (前年同期比)



貨物

国内は陸上輸送貨物の代替輸送需要、
国際は緊急貨物需要で輸送重量が増加
国内貨物は震災により影響を受けた陸上貨物の代替輸送で前年を上回る実績となりました。また、国際貨物も工場の被災により日本国内とアジア・中国間の輸送が低迷していますが、震災に伴う生活関連用品等の緊急輸送需要があり、4月には単月で輸送重量が過去最高の実績を記録しています。

(単位 %) 貨物輸送重量の推移 (前年同期比)



2009年度

緊急対策プラン

- 過去最大730億円(前年度比)コスト削減

2010年度

2010-11経営戦略

- 収益力の早期回復による黒字化・復配
- 首都圏空港拡大を契機とした利益成長
(2010年度は対策実施前に比べて877億円の
コスト削減を実施)
- 厳しい環境でも安定した利益を出せる企業体質への転換
(イベントリスクへの耐性強化)

2011年度

2011-12経営戦略

- 経営資源の最大活用による経営効率の向上
- 国際線事業のさらなる拡大

2012年度

緊急対策

経営目標値は一定の
範囲で見直しを行う

2011-12経営戦略の柱となる部分は堅持した上で震災後の需要急減に速やかに対応し、300億円の緊急収支改善を実施
「需給調整」…運航機材小型化、一部路線の減便・運休による変動費の抑制
「さらなるコスト削減」…外注費、整備費、宣伝費等の圧縮

業績トレンド

東日本大震災

7月 公募増資実施

3月 成田空港発着枠拡大

10月 沖縄貨物ハブネットワーク開設 10月 羽田空港国際線ターミナル開業、
国際線定期便就航

4月 ATI認可によるユナイテッド航空・
コンチネンタル航空とのジョイントベンチャースタート

8月~9月予定 ボーイング787型初号機受領