

2012年4月26日
東日本旅客鉄道株式会社

今後3年間(2012～2014年度)の重点課題及び数値目標について

当社は、東日本大震災の影響等を踏まえ、2010年4月に公表した3ヶ年の数値目標（2010～2012年度）は取り下げ、経営環境の変化を見極めつつ、新たな目標を設定することとしていました。

今回、今後3年間（2012～2014年度）で重点的に取り組む課題と数値目標について、別添のとおり設定しましたので、お知らせいたします。

今後3年間(2012～2014年度)の重点課題及び数値目標

2008年に策定した「グループ経営ビジョン2020―挑む―」については、東日本大震災をはじめ、策定時には想定していなかった様々な環境変化が生じています。

これらを踏まえ、今回あらためて、今後3年間で重点的に取り組む課題と数値目標を設定いたしました。震災以降の大きな変革期において、鉄道という社会インフラを担う企業として、社会から寄せられる大きな期待に応え、持続的成長を果たすために、当社グループが持つ限りない可能性を徹底的に追求してまいります。

なお、国鉄改革・会社発足から25年が経過し、次なる四半世紀がはじまることを機に、新たなグループ経営ビジョンの策定に着手し、2012年秋頃を目途に発表する予定です。

今後3年間の重点課題

1. 「究極の安全」に向けて ～災害に強い鉄道づくり～
2. サービス品質の改革 ～鉄道ネットワークの拡充等～
3. 地域との連携強化 ～震災からの復興、観光流動の創造と地域の活性化～
4. 技術革新 ～エネルギー戦略の構築、ICT(情報通信技術)の活用、高速化～
5. グローバル化 ～新たな市場への挑戦～

1

「究極の安全」に向けて ～災害に強い鉄道づくり～

東日本大震災における課題を検証するとともに、首都直下地震等を想定してハード・ソフト両面からの対策を実施することなどにより、「災害に強い鉄道づくり」に努めます。

あわせて、「安全ビジョン2013」に基づく施策を着実に前進させ、「究極の安全」に向け取り組みます。

- 首都直下地震をはじめとした大規模地震に備え、耐震補強計画を前倒し・拡大するとともに、地震計の増設など早期地震検知体制を充実させます。
- 地震発生時にお客さまの救助救命を第一に進めるべく、必要な機材の整備や社員教育を行います。また、帰宅困難者対策として、駅構内における一時滞在場所の確保や備蓄品の配備などを進めます。
- 自動列車停止装置(ATS-P、ATS-PS)の整備拡大など列車衝突・脱線事故防止対策、踏切事故対策、ホームドア整備等の駅・ホームの安全対策など、「安全ビジョン2013」に基づく施策を着実に前進させます。
- 短時間豪雨や突風・雷害などの異常気象による事故を防ぐ対策を進めます。

2

サービス品質の改革 ～鉄道ネットワークの拡充等～

「サービス品質の改革」に向け、グループ一体となりチームワークで取り組みます。また、首都圏及び新幹線の輸送ネットワークの拡充を進めます。

- 安定性・快適性など輸送品質の向上、情報提供の充実など、「サービス品質改革中期ビジョン」を着実に推進し、「鉄道業界No.1の顧客満足度」をめざします。
- 東北縦貫線開業(2014年度予定)、相模鉄道との相互直通運転、特急・ライナーの輸送サービスの改善など、東京圏ネットワークをブラッシュアップします。
- 北陸新幹線金沢開業(2014年度末予定)、北海道新幹線新函館開業(2015年度末予定)など、都市間ネットワークの拡大を進めます。
- 地方路線については、ご利用増に向けた取組みと運営の効率化を継続します。



3

地域との連携強化 ～震災からの復興、観光流動の創造と地域の活性化～

震災からの復興に向け、観光流動の創造・地域の活性化などに努め、地域のインフラを担う企業として、地域社会へ貢献してまいります。

- 津波被害を受けた太平洋沿岸線区の復旧について、地域全体の復興や「まちづくり」の計画策定と一体となって、国・地方自治体と協議しながら進めます。安全な輸送サービスを早期に提供するという観点から、「BRT(バス高速輸送)による仮復旧」についても、地方自治体等と議論を行っていきます。
- 地元と連携した観光開発の強化、東北における広域観光の推進、訪日旅行の拡大などにより、地域と一体となって観光流動を創造します。
- 「地域再発見プロジェクト」の推進、地域の「ものづくり」の支援などにより、地域活性化の取組みをさらに推進します。
- 東京駅丸の内駅舎(2012年10月グランドオープン予定)を、日本の首都の「顔」として、国内外にアピールしていきます。
- 新宿駅・千葉駅・横浜駅・渋谷駅などの大規模プロジェクトについて、地域と一体となって開発を進め、国際的に魅力のある「街づくり」をめざします。
- 少子高齢化を踏まえ、駅のコミュニティ機能の向上や「HAPPY CHILD PROJECT」などを進め、沿線価値を向上させます。



4

技術革新 ～エネルギー戦略の構築、ICTの活用、高速化～

当社グループの無限の可能性を追求すべく、技術革新などの「イノベーション」に挑戦していきます。

- 革新的な技術開発を促進するため、経営資源を集中的に投入するとともに、新たに技術革新戦略委員会を設置するなど研究開発体制を強化します。
- 電力不足問題の長期化を踏まえ、当社グループとしてエネルギー戦略を構築し、スマートグリッド技術の導入、自営発電所の設備更新・発電効率向上、蓄電池駆動電車システムの実用化などを進めます。
- 省エネ車両の導入、照明のLED化、太陽光発電・蓄電池等を活用したゼロエミッションステーションの実現など、環境に優しい鉄道システムづくりを継続します。
- 様々な分野におけるICTの利活用により、「鉄道の業務革新」及び「Suicaのさらなる利便性向上」を実現します。
- 新幹線の時速360km運転に向け、研究開発を進めます。



5

グローバル化 ～新たな市場への挑戦～

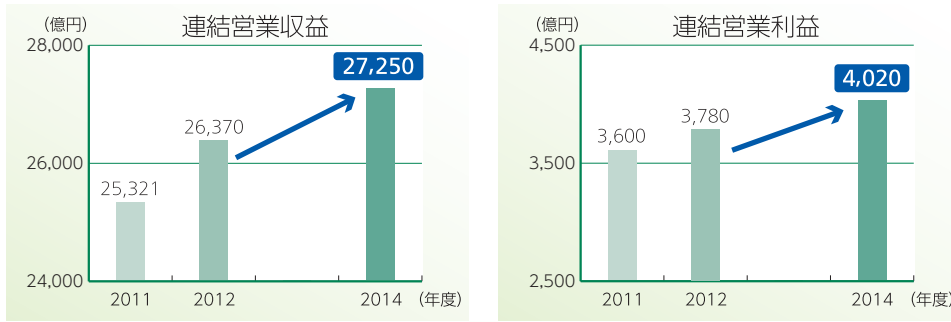
もう一つの「イノベーション」として、当社グループのグローバル化を進め、新たな市場へ挑戦していきます。

- 日本コンサルタンツ㈱を中心に、海外鉄道コンサルティング事業を展開するとともに、国内外の企業と協力し、世界の鉄道プロジェクトへの参画をめざします。
- 新たにグループに加わった㈱総合車両製作所について、新津車両製作所との相乗効果を発揮することで、鉄道車両製造事業を「経営の第4の柱」として確立します。鉄道車両製造・車両メンテナンスの総合技術力に磨きをかけ、国内のみならず、海外での事業展開に挑みます。
- 新たな事業の展開やM&Aにも、積極的に取り組みます。

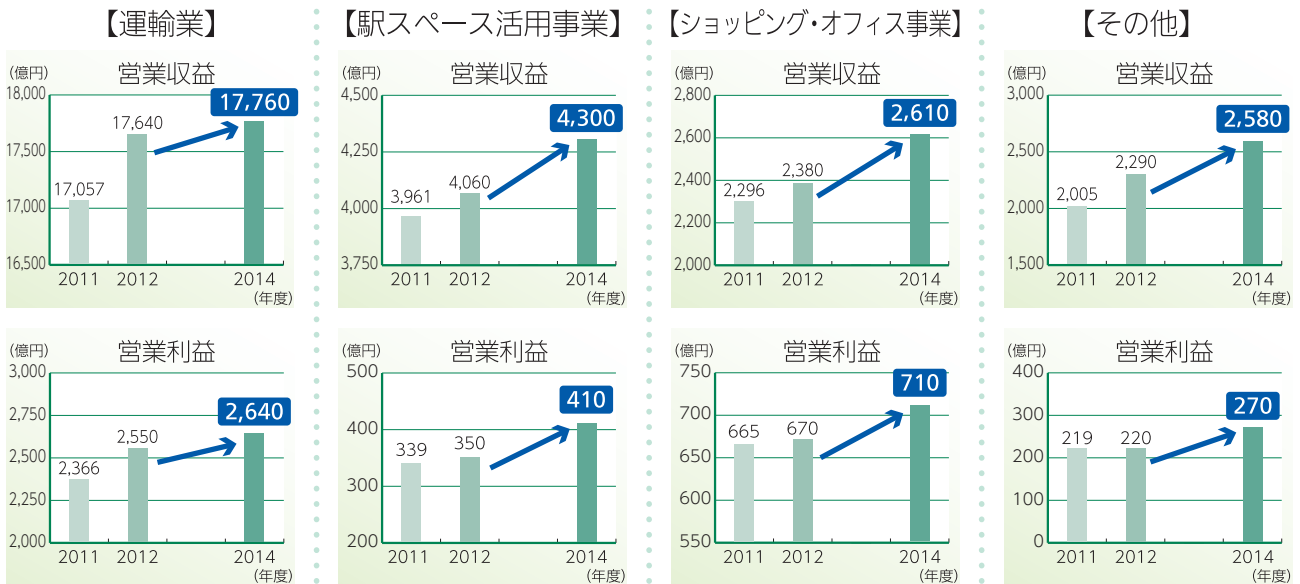


今後3年間(2012~2014年度)の数値目標

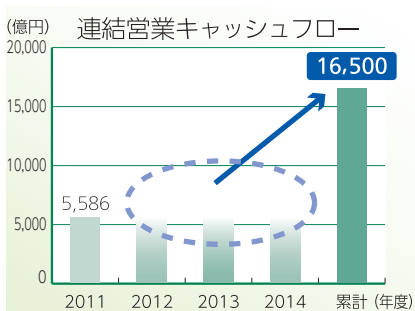
①2014年度の連結営業収益・連結営業利益



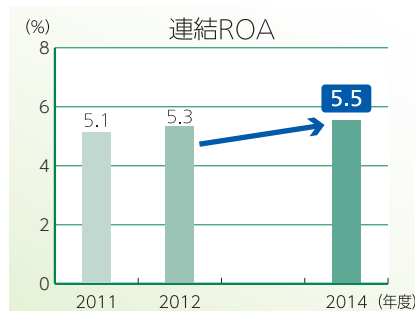
②2014年度のセグメント別営業収益・営業利益



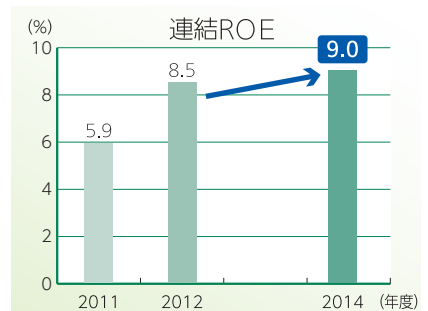
③連結営業キャッシュフロー(3年間の総額)



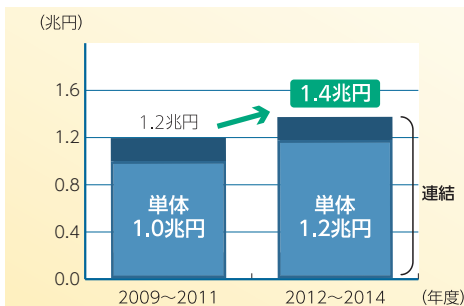
④2014年度末における連結ROA



⑤2014年度末における連結ROE



【参考】3年間の設備投資見込み



- 連結の設備投資規模として、2012年度からの3年間で約1兆4,000億円を見込んでいます。
- 安全・安定輸送投資については、2012年度からの3年間で約5,000億円を見込んでいます。
- 生活サービス事業等リターンを見込める成長投資については、2012年度からの3年間で約5,000億円を見込んでいます。

(注)ここに記載されている内容は、当社が現時点で合理的であると判断する一定の前提に基づいたものであり、実際には、さまざまな要素により異なる結果となることがあることをご承知おきください。