

インバウンド需要を 収益につなげる戦略を

東武グループが観光需要を捉え収益力の強化を図るために、インバウンド戦略の推進は重要事項の1つと言える。沿線の魅力に磨きをかけ、インバウンド誘客を促進する。



執行役員 観光事業推進部長
青柳健司

東武グループは、長期経営ビジョンとして「挑戦と協創で進化させる社会と沿線」を掲げており、これに向けた方針の1つに「観光需要を捉えた収益力の強化」がある。重要となるのはインバウンド戦略だ。

近年、浅草や東京スカイツリー、日光、川越などの観光地だけでなく、栃木市や足利市、埼玉県の小川町でもインバウンドの動きは見られる。

「東武鉄道は463.3kmという関東民鉄で最長の路線距離を誇ります。沿線の豊富な観光資源、多様なアセットを有する『懐の深さ』は、東武グループとして大きな強みになると考えています」と青柳健司執行役員は語る。

人口減少社会が到来し、国内需要の先細りが想定される中、インバウンド市場は拡大している。2015年

度には73億円だったインバウンド収益は、台北事務所の設立や海外の主要都市に観光レップ（代理店）の設置を進めるなどしながら、2023年度には180億円まで伸ばしてきた。今後もインバウンド市場の成長が見込まれ、チャンスは広がっている。

4つの戦略で成長をけん引

東武グループは2027年度のインバウンド収益目標を240億円に設定している。その達成に向けた戦略は大きく4つだ。

1つ目は「新規投資の加速による業容拡大」。銀座、八重洲など新規ホテル開発と合わせ、グループ各社の業容を拡大し、インバウンド需要の

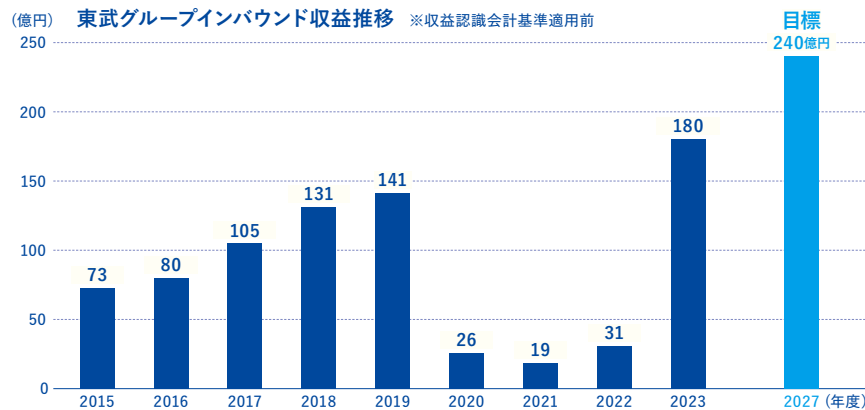
取り込みを図る。

2つ目は「高付加価値化によるアップセル促進」。日光エリアの宿泊施設の改修や体験コンテンツの拡充を通して、量より質への転換を加速させていく。

3つ目は「グループシナジーの発揮によるクロスセルの促進」。グループ間の顧客をつなぎ合わせる横断的な取り組みを行うことで、グループ収益の拡大を図る。

4つ目は「沿線観光地ブランドの確立によるリピート率向上」。特に日光エリアにおいて、インバウンド誘客を強化し、「観光体験の強化」と「地域連携によるエリア価値向上」を推進することで、国際エコリゾートとしてのブランド力を高める。

こうした戦略に向けた取り組みの積み重ねは、東武グループ及び沿線地域の未来を開くことになるだろう。「インバウンド事業は裾野が広く、グループ全体の収益向上に寄与する事業です。インバウンド需要を取り込み、東武グループの持続的な成長と沿線地域の活性化につなげていきたいと考えています」（青柳執行役員）『挑戦』と『協創』の姿勢で、グループ一丸となってムーブメントを起こしていく。



2023年度は180億円を達成。さらなる需要拡大を見込み、2027年度は240億円を目標としている

デジタル技術を活用した 鉄道事業に挑戦

東武鉄道はデジタル技術を活用した持続可能な交通サービス実現に取り組む。自動運転や検査の効率化等により、安全性向上と人材確保を両立・推進していく。



取締役常務執行役員
鉄道事業本部長
鈴木孝郎

少子高齢化で沿線人口と労働人口が減り、鉄道事業は課題に直面している。今後予想されるのが、定年退職者が増加する中での人材の確保だ。「労働力が不足する中で、安全で利便性の高い輸送サービスを継続するためにDXを進めています。その中で今、最も力を入れているのが大師線の自動運転の実現です」と鈴木孝郎常務執行役員は語る。

2021年度から検証を進めてきた大師線の自動運転に、2024年度から本格的に取り掛かる。2028年度には運転士が乗務しない自動運転を始める予定だ。「まずは大師線の短い路線で検証します。新型車両を導入の上、各種検証を行い2028年度には自動化の見通しを付けます。その後は同じ車両で運

行する亀戸線への展開を検討しています」（鈴木常務執行役員）

複数の踏切がある路線で検証を重ね、他の路線に適用できる自動運転技術の確立を目指す。

安全性向上と人材確保を両立

車両・施設関係では、検査の効率化に力を注いでいる。例えば90日を超えない範囲で実施する車両の月検査において、古い車両では10人以上で対応していたが、車両性能の向上等により新しい車両では半数ほどで実施できるようになった。最新の車両は、営業運転中に各機器の状態を指令所などでリアルタイムに遠隔監視し、不具合に即座に対応する。



2025年春から導入される80000系は車両検査の効率化に加え使用電力量を抑えて環境負荷も低減

2023年に運行を開始したスペースXでは、3D-CAD設計データを活用して仮想空間（メタバース）を構築し、保守に活用することを目指している。今後の新造車両にも拡大する予定だ。

線路等の施設関係では、「施設状態監視システム」の導入を推進。列車にモニタリング装置を搭載し、線路や電車線の状態を検測・監視することで現在の目視による検査を効率化するとともに、高頻度かつ高精度な検査により安全性を向上させる。「検査の効率化を図るとともに、安全性を向上させて持続的な運営体制を確立します」（鈴木常務執行役員）

デジタル技術の活用の際は他にもある。現在、東武鉄道のワンマン運転区間は全線の約6割。今後もさらにこの区間を拡大し、2025年度末には東武スカイツリーライン緩行線の北千住～北越谷間をワンマン化する予定だ。ワンマン運転区間にはホーム監視センサ、車側カメラ等のデジタル技術の活用が欠かせない。その他、磁気乗車券のQRコード化等も推進している。

こうしたデジタル技術を活用して効率化・安全性向上を図り、持続可能な交通サービスを実現していく。