

# 中期的な事業計画の進捗

東武グループを取り巻く事業環境は、新型コロナウイルス感染症により、これまでの需要が低迷または消滅するとともに、デジタル技術の進展による行動様式の変化が定着しつつあり、大きく変貌しています。このような事業環境の変化に対し、コストコントロールを主体とした事業構造改革について、施策に対する目標値を定めて確実に実施し、安定した利益を創出できる経営体質の強化に努めています。併せて、新たなビジネスモデルによる収益力の拡大を実現することで、次の成長ステージにつなげていきます。

## 1 コストコントロールを主体とした事業構造改革を進め、安定した利益を創出できる経営体質の強化の促進

- (1) Remote\*や施設状態監視システムの導入による保守業務人員の適正化
- (2) Remoteや改札機データの活用による輸送力の適正化
- (3) 大師線GoA3自動運転の実現に向けた検証推進

Remote: Remote monitoring of train to use effectivelyの略

…走行中の車両の乗車率・車内温度・運転速度・消費電力・機器状態等の車上データを有効活用するシステム



大師線GoA3自動運転の検証推進

自動化レベル (IEC61511による定義*)	乗務形態のイメージ (1 内は係員の主な作業)	国内の導入状況
GoA0 目視運転 TOS		路面電車
GoA1 非自動運転 NTO	運転士(および車掌)	踏切があるなどの一般的な路線
GoA2 半自動運転 STO	運転士(および車掌)	一部の地下鉄 など
GoA2.5 (緊急停止操作などを行う係員付き自動運転) (※GoA2.5には定義されていない)	先頭車両の運転台に乗務する係員 (緊急停止操作、避難誘導など)	無し
GoA3 添乗員付き自動運転 DTO	列車に乗務する係員 (避難誘導など)	一部のモノレール
GoA4 自動運転 UTO	係員の乗務無し	一部の新交通 など

\*IEC 62267 (IS E 3802): 自動運転都市内軌道旅客輸送システムによる定義  
GoA: Grade of Automation  
TOS: On Sight Train Operation, NTO: Non-automated Train Operation, STO: Semi-automated Train Operation, DTO: Driverless Train Operation, UTO: Unattended Train Operation

## 2 デジタル技術やデータを活用した新たなビジネスモデルにより収益力を拡大

- (1) TOBU POINTを活用した新たなサービス・顧客体験価値の創出



デジタルマーケティング対象のグループ売上 **2024年度 目標数値: 400億円**

(2) 日光・鬼怒川エリアへの集客最大化を目指した鬼怒川線の観光路線化

- 新型特急「スペースX」の導入・コックピットラウンジや様々なシートバリエーション、カフェカウンターを備えた新型特急を2023年7月に導入予定



- SL3重連の実現
- 全線イルミネーション・フラワーガーデンなど地域連携の取り組みを推進・サイクルツーリズムの推進



(3) 需要を掘り起こすMaaSの強化

NIKKO MaaSの機能強化

- ・鉄道・バスのデジタル限定フリーパスのほか、観光チケット・アクティビティ利用が可能
- ・特急券購入等の機能拡充を予定
- ・川越・浅草～東京スカイツリーエリア等の多エリアへの展開を検討
- ・デジタル技術を活用した自治体サービスとの連携拡大を検討



3 社会課題をニーズと捉え、「人にやさしく 人と地域が共に輝きつづける社会」の実現

(1) TOBU POINT子育て応援・定住促進プログラムの実施

- 小学生の電車通学実質無料化
- 長期休み小児運賃ポイントバック
- 自治体と連携した通学定期補助
- 定期券長期保有者への優待検討

(2) 相互扶助による住みやすさ・生きがいの創出

- 地域活動でのTOBU POINT付与の検討
- シニア世代と子育て世代の相互扶助の実現を目指した当社保有施設の活用検討



TOBU POINT子育て応援プログラム