

令和 5 年度
北海道の地方都市における
タクシー共通配車システムの有効性及び
他産業との連携や新制度の導入による
利用促進モデルの事業性調査・分析事業
事業実施報告書

令和 6 年 3 月
パナソニック ITS 株式会社

目次

1	事業実施の基本方針、業務内容について	2
1.1	事業の目的	2
1.2	事業実施の基本方針	2
2	調査地域の選定	3
2.1	地域が抱える課題	3
2.2	交通事業者が抱える課題	4
2.3	室蘭市のこれまでの取り組み	6
3	新たなモビリティサービス及び持続可能な収益モデルの検討と実証、受容性調査	7
3.1	収益モデルの検討	7
3.2	実施体制の構築	8
3.3	【実証①】 タクシー共通管制	10
3.4	【実証②】 店舗発行クーポンによる料金低廉化	12
3.5	【実証③】 ダイナミックプライシングによる稼働平準化	14
3.6	事前広報	16
4	実証実験の結果	18
4.1	【実証①】 タクシー共通管制の実証	18
4.2	【実証②】 店舗発行クーポンによる料金低廉化の実証	30
4.3	【実証③】 ダイナミックプライシングによる稼働平準化の実証	32

1 事業実施の基本方針、業務内容について

1.1 事業の目的

全国的に少子高齢化が進むなか、特に地方都市においては、路線バスの減便やタクシードライバーの担い手不足など、都市交通を取り巻く社会経済情勢が大きく変化しており、公共交通の維持・確保・利活用が大きな課題となっている。

経済産業省では、令和元年度から、新しいモビリティサービス活性化に向けた地域と企業の挑戦を促す「スマートモビリティチャレンジプロジェクト」を開始し、移動課題の解決及び地域活性化を目指し、実証から得られたベストプラクティスや横断的課題の整理等を通じて取り組みを推進している。

これまでの取組から、MaaS実装化の課題として、地域交通全体の「最適化と個別事業性の両立」や「効率性・利便性向上と持続性の確保」が挙げられることから、地域における公共交通全体の最適化と他業種との調和による持続的な望ましいサービスの実現に向けた事業モデルの構築が検討されている。さらに、交通事業者や利用者の多様なニーズに応えるため、タクシーにおけるダイナミックプライシング制度が整備中であり、公共交通の利用促進が見込まれる。

本事業は、公共交通の最適化による利便性の向上と、ダイナミックプライシングや他業種との連携による新たなモビリティサービスの持続的な収益モデルの構築及び道内他地域への横展開を目指し、事業性を調査・分析した。

1.2 事業実施の基本方針

室蘭市における近距離型の公共交通の最適化と個別事業性の両立、効率性・利便性向上と持続性の検証を行う事業として位置づけ、「タクシー共通配車システムの有効性及びダイナミックプライシングや他業種との連携による利用促進モデルの事業性調査・分析事業」について調査した。

本事業では、当社、タクシー事業者、地域店舗および自治体と連携、事業化を想定した経費負担を行いながら実証実験を実施し、室蘭地域における持続可能なモビリティサービスとしての事業性分析を行った。将来的には、同様の課題を抱える他地域への展開も検討している。

2 調査地域の選定

2.1 地域が抱える課題

室蘭市では、ピーク時(昭和 44 年)に約 18 万人だった人口が現在は 8 万人以下と大幅に減少し、そのうち高齢者は約 38.1%を占めている。今後、さらなる高齢化が進むことで、2040(令和 22)年には人口が約 5 万 5 千人、高齢化率は約 39%と推計されている。高齢者の外出状況をみると、目的は買物、次いで趣味・娯楽、病院であり、移動手段では、知り合いが運転する車への同乗等による移動が多く、外出頻度は年齢を重ねるにつれ減少傾向となっている。(平成 31 年 室蘭市地域公共交通網形成計画より)

以上のことから、高齢者の移動の選択肢が縮小することが想定され、買物や通院などの移動利便性を確保するために新たな移動手段の確立が必要であると考え。一方、室蘭市では約 72%が自動車を利用した移動で、公共交通であるバスや鉄道を利用した移動は約 9%と極めて低い状況である。また、高齢者の免許返納率は増加傾向にあるが、70 代でも 50%以上、80 代でも 25%以上という高い免許保有率が続いており、高齢者の自家用車に代わる移動手段の確立が緊急の課題である。

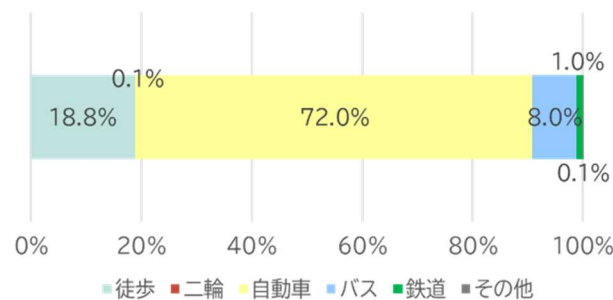


図 2.1.1 室蘭市内の期間分担率

(平成 31 年 室蘭市地域公共交通網形成計画より)

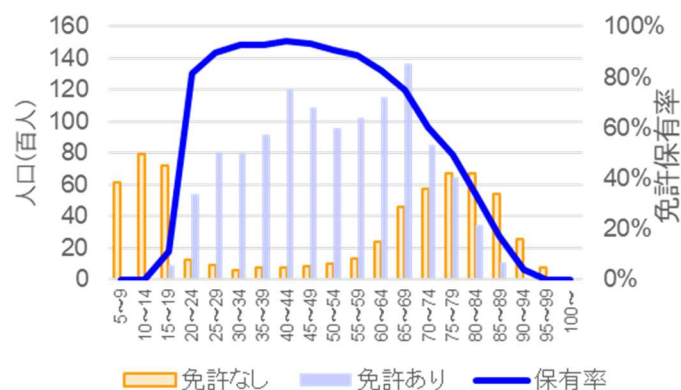


図 2.1.2 室蘭市の運転免許保有率

(平成 31 年 室蘭市地域公共交通網形成計画より)

2.2 交通事業者が抱える課題

鉄道（JR 室蘭本線）、路線バス（道南バス）、タクシー、フェリーで構成される室蘭市の公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーともに乗降客数が減少傾向にあり、地域の足を維持確保するための対策が必要である。

バス事業においては、本市はほぼ全域がバス路線で網羅されており、バス停の 300m 圏域の人口に着目すると、8 割程度が網羅している状況である。一方で、1 日あたり 30 便以上運行がある基幹的な路線のバス停(以下、「基幹的バス停」という。)の半径 300m 圏域の人口に着目すると、2015（平成 27）年で市内人口の約半数弱であるため、市内半数の住民は運行頻度が少ない地域に居住している。さらに、基幹的バス停を中心に 300m 圏域内に含まれる人口（公共交通圏域のカバー人口）は人口減少に伴い減少していくことが懸念され、バス利用者の減少、現状と同程度のサービス水準を維持するのが困難になると考えられる。

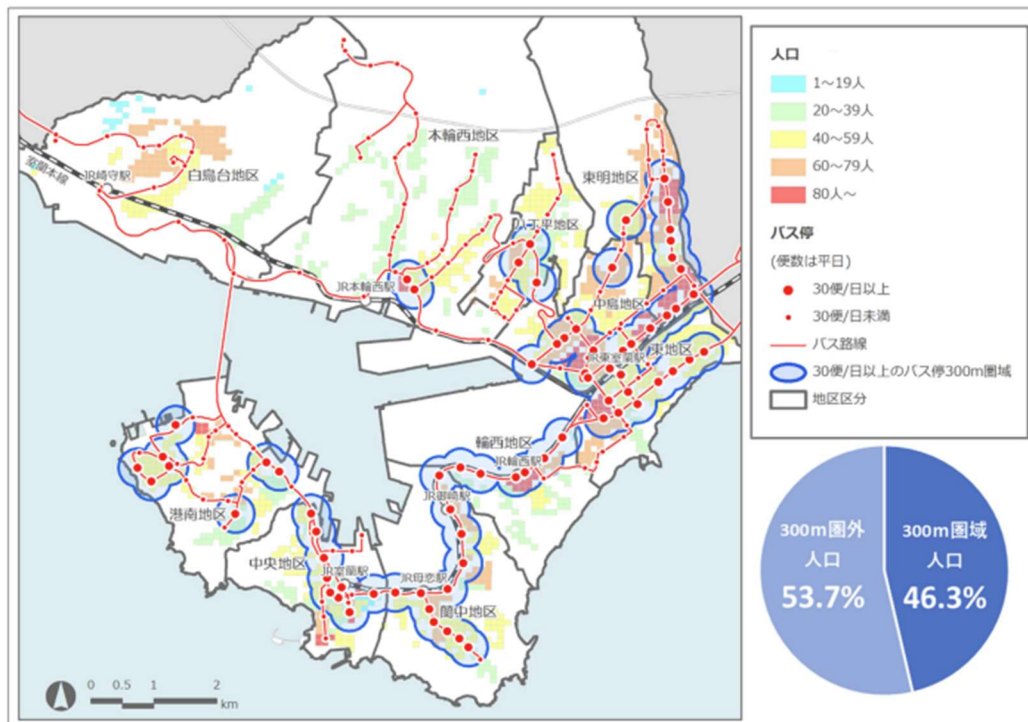


図 2.2.1 2015（平成 27）年 基幹的バス停の 300m 圏域と人口のカバー率
（平成 31 年 室蘭市地域公共交通網形成計画より）

タクシー事業においては、市内に 7 法人 9 個人のタクシー会社があるが、2019 年 4 月から 2023 年 4 月にかけて、市内のタクシー登録台数が 40 台減少し、231 台になっている。また、うち 1 社は 6 月頭時点で運行管理者の退職により無期限休業である。さらに、タクシードライバーの高齢化も加速かつコロナ禍の影響も重なって、夜間の営業台数が大幅に減少しているのが現状である。タクシー利用者は、朝と夕方以降に集中しており、日中午後のタクシー稼働率が低く、逆に夜間は需要が増えているため、タクシーの需要と供給のバラ

ンスが取れていない。これらの課題から、日中の稼働率向上と、夜間でも需要に応える最適な配車機会が必要とされており、1社独立での対策ではなく、市内のタクシー事業者間で連携して対策する必要があった。

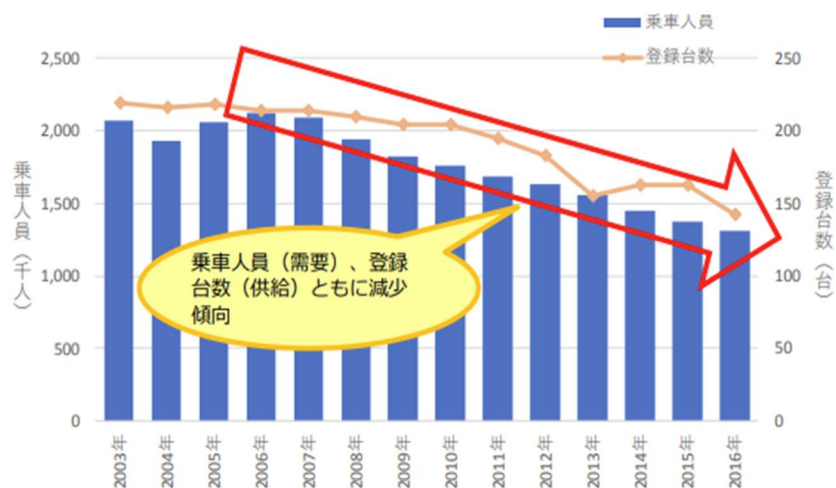


図 2.2.2 タクシー乗車人員・登録台数推移
(平成 31 年 室蘭市地域公共交通網形成計画より)

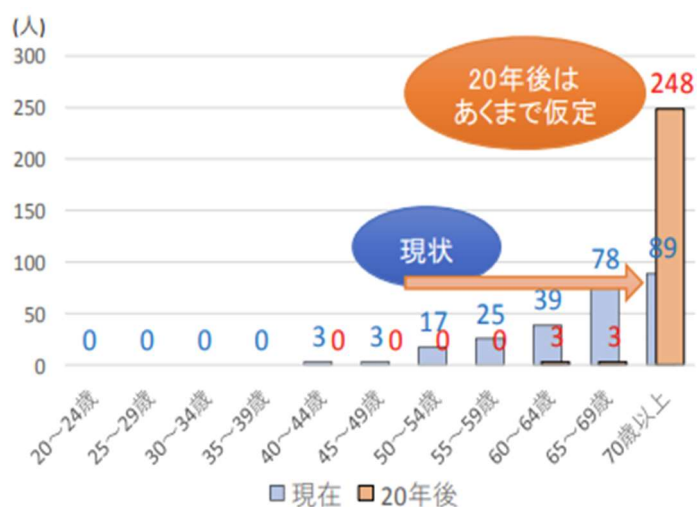


図 2.2.3 タクシー運転手の年齢構成
(平成 31 年 室蘭市地域公共交通網形成計画より)

2.3 室蘭市のこれまでの取り組み

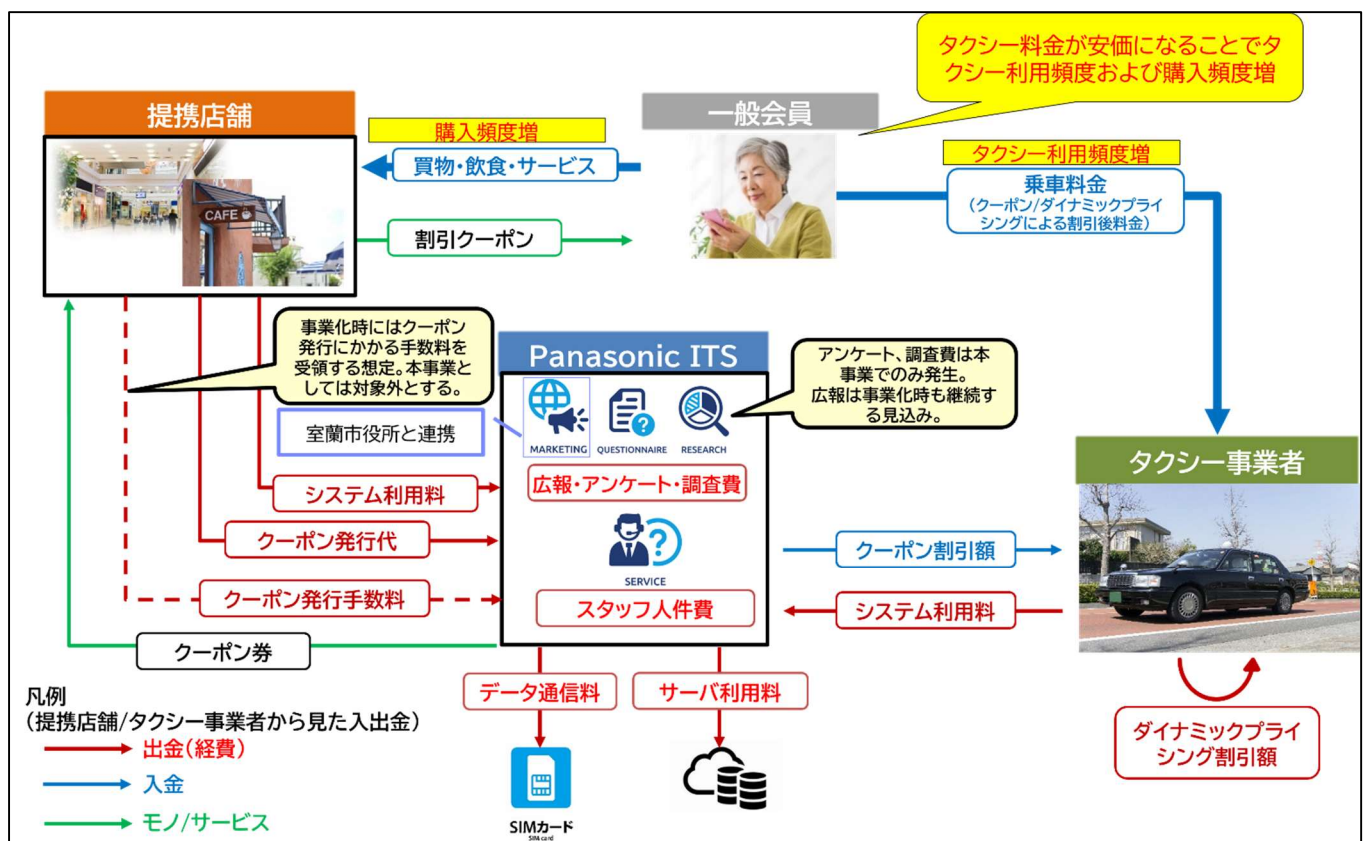
室蘭市では、地域交通に関する課題に対処するため、2020 年から室蘭市役所、室蘭工業大学、民間企業、および交通事業者と連携し課題解決に向けた検証を行ってきた。相乗りタクシーなどの実証実験を通して、新制度の導入や地域交通の利用率向上に向けて調査検討を行っており、本事業の実施においても、この連携体制を活かし、実施することが可能であった。

以上の理由より、室蘭市を事業性調査の対象地域として選定した。

3 新たなモビリティサービス及び持続可能な収益モデルの 検討と実証、受容性調査

3.1 収益モデルの検討

本事業の収益モデルは次節に示す3つの新たなモビリティサービスによる、タクシー事業者、小売店、飲食店との連携によって構築するマルチサイドプラットフォームである。



本実証に際し、複数のタクシー事業者の予約を一元化し、最適な配車を実現するための共通管制システムを導入するとともに、小売店、飲食店との連携によるタクシー料金低廉化施策の導入、および新制度導入による地域交通の利用率向上に対する検証および効果測定を行った。

3.2 実施体制の構築

本実証を実施するにあたり、自治体、タクシー事業者、提携店舗との連携が必要であり、各所との企画会議を行い、実証実験を実施した。

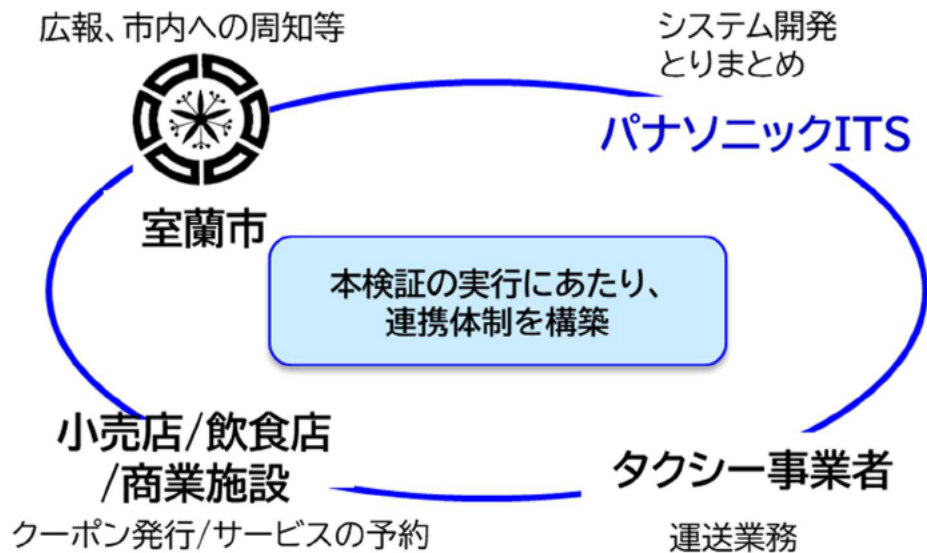


図 3.2.1 本実証実験における自治体含めた関係各社の役割

表 3.2.1 企画会議実施回数

	事業者	企画会議
自治体	室蘭市役所	6 回
タクシー事業者	金星室蘭ハイヤー(株)	7 回
	室蘭つばめ交通(株)	7 回
	札幌交通(株)本輪西営業所	7 回
	3 社合同会議	2 回
提携店舗	日鉄興和不動産(株)	7 回
	スーパーアークス室蘭中央店	5 回
	SCRATCH ALL SERVICE	5 回
	やきとりの一平	5 回
	やきとり伊勢広	5 回
	板前料理そのべ	4 回

・企画会議の様子



・アプリ説明の様子



3.3 【実証①】 タクシー共通管制

(1) 目的

タクシー需要の多い時間帯における予約不成立や配車までに時間がかかってしまう課題に対して、複数のタクシー事業者を統合した管制システムを導入し、車両の一元管理および最適、効率的な配車実現に向けた効果を検証する。

(2) 実施時期・場所

- ・実施時期：令和5年10月16日～令和5年12月15日（土日祝日を除く）
- ・実施時間：10:00～24:00
- ・実施場所：室蘭市内（一般会員の自宅～提携店舗の区間）

(3) 対象者

- ・会員登録を行った室蘭市民

(4) 参加事業者

- ・タクシー事業者
 - ・金星室蘭ハイヤー
 - ・室蘭つばめ交通
 - ・札幌交通 本輪西営業所

(5) 実証内容

複数のタクシー事業者を統合した管制システムを導入することによる、タクシー配車の一元管理および最適な配車サービスを提供する。

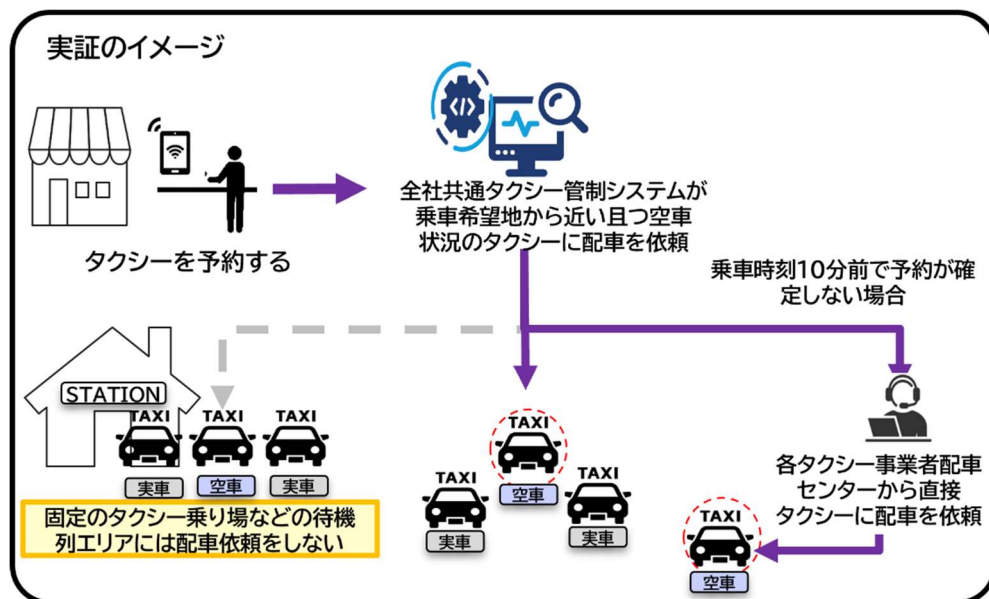


図 3.3.1 タクシー共通管制の実証イメージ

タクシードライバーは乗車予約が通知されるドライバーアプリ(スマホ)を所持し、通知を受けた際に、自身の現在地および乗車予定地より配車可能か判断する。予約取得する場合は、ドライバーアプリ上で予約確定し、予約時間に乗車地に移動する。



図 3.3.2 ドライバーアプリ画面

また、ドライバーアプリの現在地情報は Web アプリである共通管制アプリで追従でき、予約を取得したドライバーの位置を PC 上で確認できる。

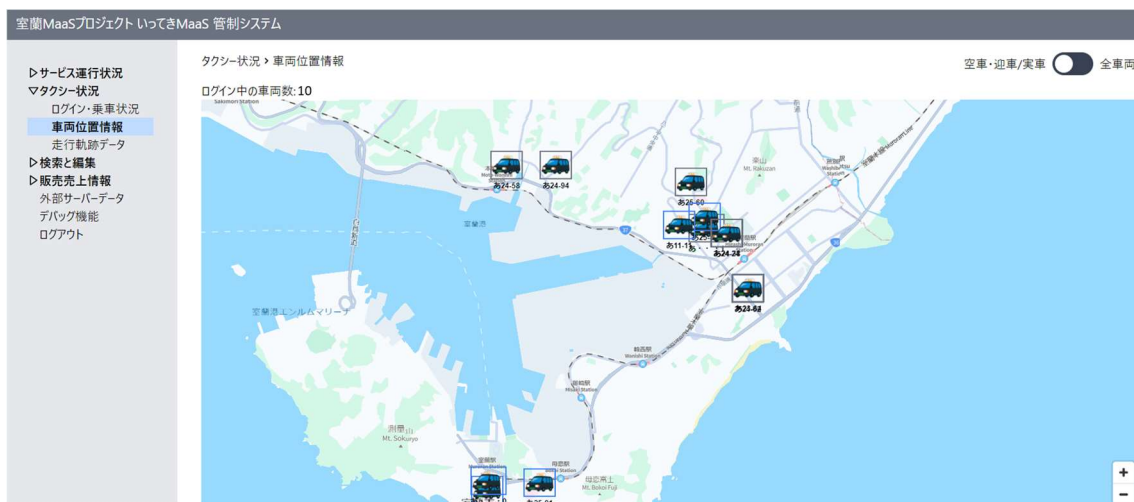


図 3.3.3 タクシー共通管制アプリ

(6) 実証の手順

- ① 事前に、町内会やサービスカウンターにて、市民向けにサービスの説明および一般会員登録を行う
- ② 一般会員の自宅から電話での予約、あるいは提携店舗に設置した予約用タブレットから配車予約を行う

- ③ 乗車地に早く迎える車両 (※)複数台に対して配車依頼をかける
※距離が近い、固定のタクシー乗り場で待機していない、空車で走行中
- ④ ドライバーが予約を受けとり配車を行う

3.4 【実証②】店舗発行クーポンによる料金低廉化

(1) 目的

- ・提携店舗と連携し、買い物額に応じたタクシー割引クーポンを発行することによるタクシー稼働率の向上および地域住民の移動活性化への効果確認
- ・提携店舗への来客数、売上向上への効果を測定し、事業化時に提携店舗が持続的に負担できるクーポン額の検討

(2) 実施時期・場所

- ・実施時期：令和5年10月16日～令和5年12月15日（土日祝日を除く）
- ・実施時間：10:00～24:00
- ・実施場所：室蘭市内（一般会員の自宅～提携店舗の区間）

(3) 対象者

- ・会員登録を行った室蘭市民

(4) 参加事業者

- ・タクシー事業者
 - ・金星室蘭ハイヤー
 - ・室蘭つばめ交通
 - ・札幌交通 本輪西営業所
- ・提携店舗
 - ・MORUE 中島
 - ・スーパーアークス室蘭中央店
 - ・室蘭串揚げ 中島一丁目商店
 - ・Lapin Garden
 - ・洋食酒場らばん
 - ・くじら食堂
 - ・やきとりの一平 本店
 - ・やきとりの一平 學店
 - ・やきとり伊勢広
 - ・板前料理 そのべ

(5) 実証内容

提携店舗で買い物することでタクシー運賃割引クーポンを受領する。

タクシー運賃割引クーポンは税込 1000 円ごとの買い物につき 100 円のクーポンを発行する。1 日上限 500 円まで発行可能。

タクシー運賃割引クーポンを使って、タクシーを安価に予約することが可能。



図 3.4.1 タクシー共通管制の実証イメージ

(6) 実証の手順

- ① 提携店舗で買い物をしたレシートと引き換えに運賃割引クーポンをもらう
- ② 店舗用の端末にログインし、割引クーポンの QR コードを読み込むことで個人のアカウントに登録する

- ③ 店舗用の端末、あるいは電話からサービスを利用し、タクシーを予約する。この時、登録済みのクーポンから利用額を選択して予約する
- ④ タクシーに乗車して目的地に移動する
到着後ドライバーにクーポン割引適用後の利用料金を払う
※クーポン仕様：1000 円以上の買い物に対して 1000 円区切り 10%還元
2500 円の買い物 → 200 円クーポン
クーポンの上限額：提携店舗の負担額(協賛金)+協賛金の 20%

3.5 【実証③】ダイナミックプライシングによる稼働平準化

(1) 目的

- ・日中のタクシー閑散期における稼働増を狙い、ダイナミックプライシングを導入し、日中稼働の平準化への効果検証
- ・事前確定型変動運賃は現在制度化に向け、整備中という段階にあり、将来的な導入に向けた検証

(2) 実施時期・場所

- ・実施時期：令和 5 年 11 月 1 日 ～ 令和 5 年 12 月 15 日（土日祝日を除く）
- ・実施時間：10:00～24:00
- ・実施場所：室蘭市内（一般会員の自宅～提携店舗の区間）

(3) 対象者

- ・会員登録を行った室蘭市民

(4) 参加事業者

- ・タクシー事業者
 - ・金星室蘭ハイヤー
 - ・室蘭つばめ交通
 - ・札幌交通 本輪西営業所
- ・提携店舗
 - ・MORUE 中島
 - ・ARCS 室蘭中央店
 - ・室蘭串揚げ 中島一丁目商店
 - ・Lapin Garden
 - ・洋食酒場らばん
 - ・くじら食堂
 - ・やきとりの一平 本店

- ・やきとりの一平 學店
- ・やきとり伊勢広
- ・板前料理 そのべ

(5) 実証内容

タクシー閑散期(13時～16時)における、店舗発行クーポンの割引率を上げることに
よる疑似的なダイナミックプライシングを実施。

※事前確定型変動運賃は法整備の段階にあるため、本実証では、クーポン割引率を時
間帯別に変えることで疑似的に実装を行う。そのため、実証②店舗発行クーポンに
よる料金低廉化と同時に実証を行う。

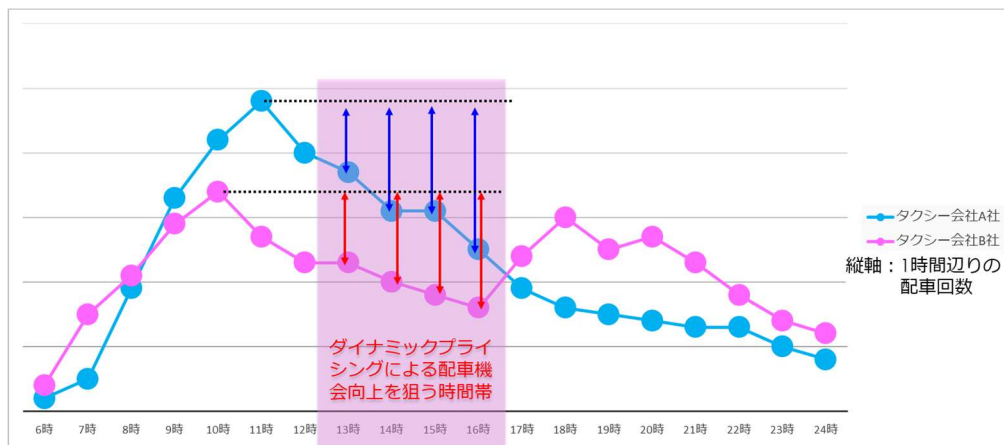


図 3.5.1 実証前のタクシー稼働実績

(6) 実証の手順

- ① ダイナミックプライシングの割引率を掲示する
- ② 店舗用の端末、あるいは電話からサービスを利用し、タクシーを予約する
- ③ 登録済みのクーポンを利用する
ダイナミックプライシングの適用時間帯の乗車予約であれば、割引額が 50%増しとなる
- ④ 予約を確定、乗車時刻にタクシーに乗車して移動する

3.6 事前広報

実証実験前に利用者増を目的として、事前説明会、会員登録会を実施。また、サイネージや室蘭市 SNS、店頭へのチラシ、会員登録用紙を設置することで事前の周知広報活動を行った。

【説明会】

- ・ 事前登録会(MORUE 特設カウンター) (2023/09/21～2023/10/13)
- ・ 室蘭市町内会連合会でのサービス説明(2023/08/30)
- ・ 室蘭工業大学での学生向け説明会 (2023/10/02)
- ・ 福祉施設訪問(2023/10/12)

【広報】

- ・ 店頭へのチラシ、会員登録用紙の設置
- ・ 室蘭市公式 SNS
- ・ 室蘭市 HP
- ・ 広報誌むろらんへの掲載
- ・ アークス折込チラシへの掲載
- ・ Panasonic HP プレスリリース
- ・ 店頭サイネージ(MORUE)

・ 事前登録会の様子



・ 室蘭工業大学説明会の様子



・チラシ(第一弾)



・チラシ(第二弾)



・店頭へのチラシ設置



4 実証実験の結果

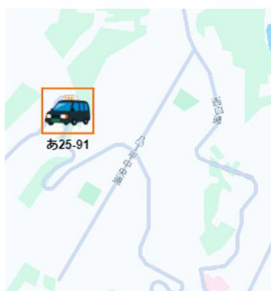
4.1 【実証①】 タクシー共通管制の実証

実証の様子

- ・ タクシーの予約



- ・ タクシードライバーが予約を取得

A map showing a location in Japan. A blue car icon is placed on a road, and the text "あ25-91" is written below it. The map shows green areas (parks) and blue lines (roads).

タクシー情報	
車両ナンバー	あ25-91
会社名	札幌交通
営業所	室蘭
ログイン	IN
実車状況	迎車/実車
承認済予約	12:00 室蘭市モルエ中島 アークス前

- ・ 予約結果の確認



- ・ タクシーへの乗車



実証結果(ドライバーアンケート)

実証実験参加ドライバーへの設問内容を表 4.1.1 に示す。

表 4.1.1 ドライバーアンケートの設問内容

分類	質問
A.ドライバーの属性	①年齢 ②勤続年数
B.実証実験に関する質問	①配車回数 ②配車した/しなかった理由 ③収入への効果

A ドライバーの属性

ドライバーの年齢については図 4.1.1 のとおりである。参加ドライバーの年齢は 50 代、70 代が多く、それぞれ 36%、次いで 60 代が 21%を占めた。勤続年数については図 4.1.2 に示す通り、72%のドライバーが 21 年以上の勤続年数を占めた。

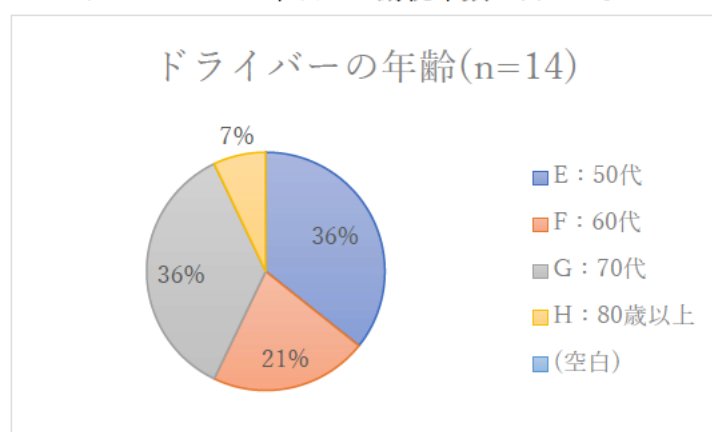


図 4.1.1 A①：年齢

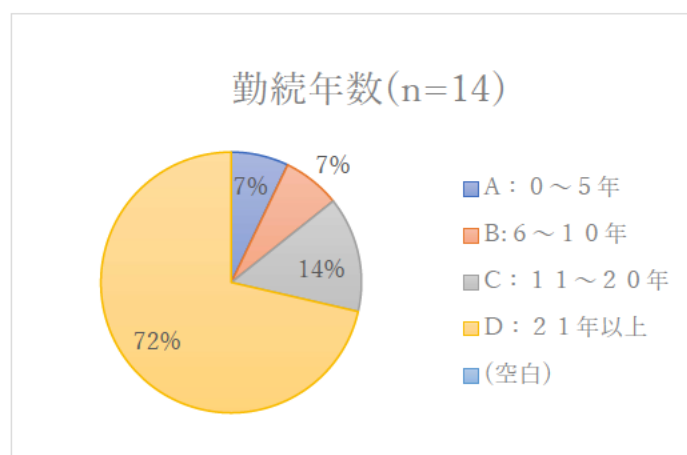


図 4.1.2 A②：勤続年数

B 実証実験に関する質問

実証実験への参加ドライバーに向けて、実証実験中の配車回数(図 4.1.3)、配車した理由(図 4.1.4)、配車しなかった理由(図 4.1.5)、および収入への効果(図 4.1.6)を調査。

配車回数が5回以上のドライバーは通常営業の合間時間で配車できたという回答が最も多く6名、次いで、利用者の移動への貢献が5名という結果となった。

一方で配車回数が5回未満だったドライバーは、収入や通常営業への影響が理由という回答が3名、スマホ、アプリの操作が難しいという回答が2名となった。

収入への影響は、40%の方が収入が増えたという回答。一方で収入が減ったという回答は0%であった。

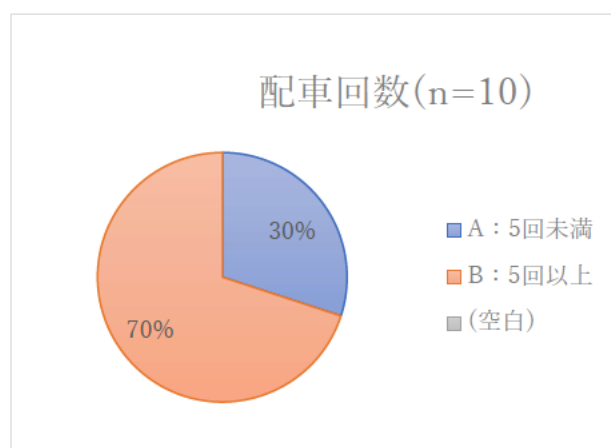


図 4.1.3 B①配車回数

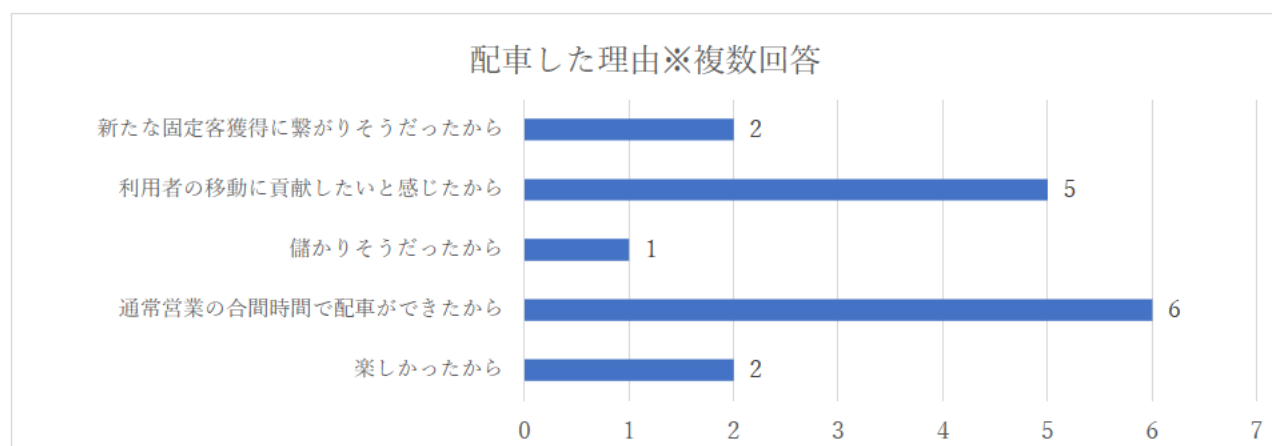


図 4.1.4 B②配車した理由(配車回数：5回以上)

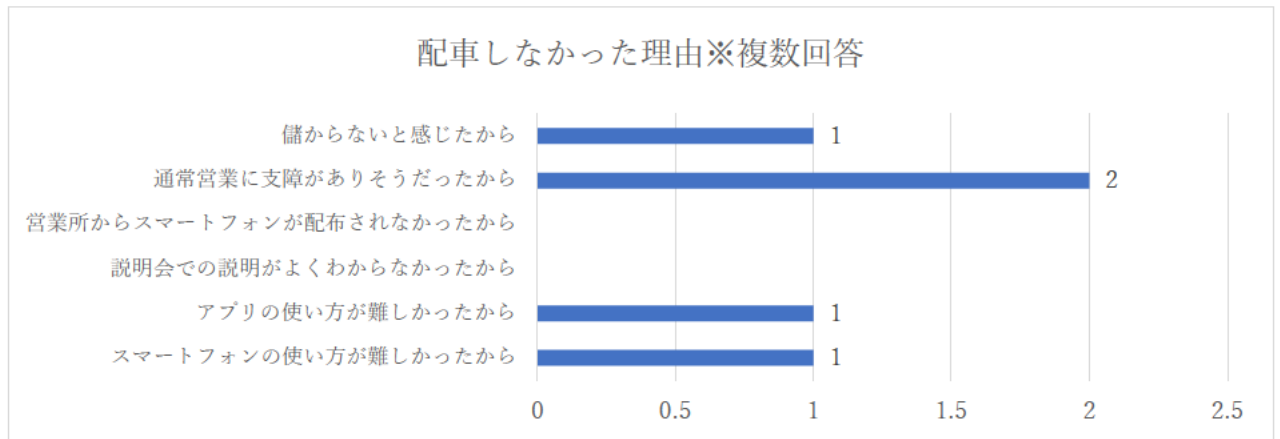


図 4.1.5 B②配車しなかった理由(配車回数：5 回未満)

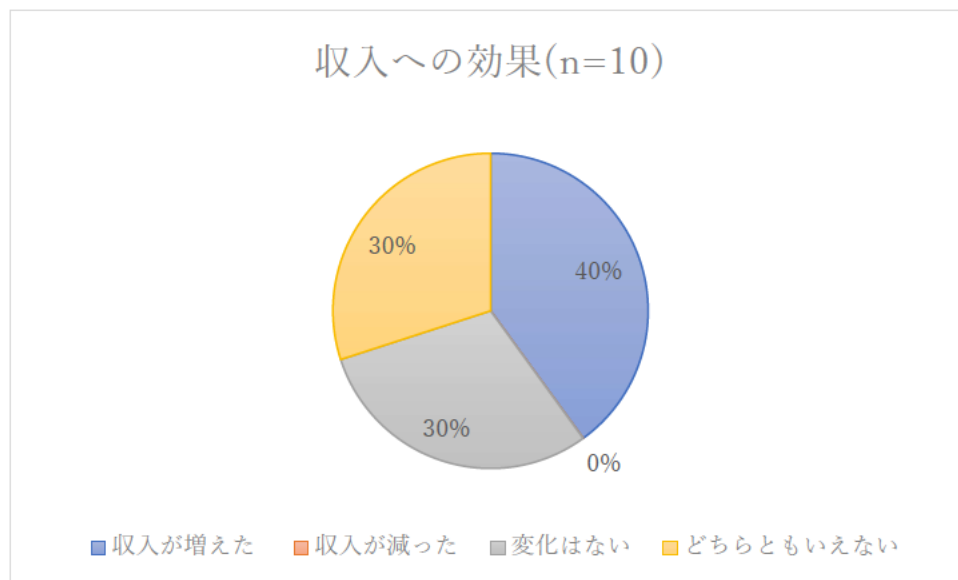


図 4.1.6 B③収入への効果

実証結果(利用者アンケート)

利用者への設問内容を表 4.1.2 に示す。

表 4.1.2 利用者アンケートの設問内容

分類	質問
A.利用者の属性	① 性別 ② 年齢 ③ 自動車免許有無 ④ 自家用車有無 ⑤ 携帯電話の有無
B.サービス利用	4.1 会員登録のきっかけ 4.2 サービス全体の満足度 4.3 サービス利用しなかった理由
C.行動変容	① 実証実験前の外出頻度 ② 実証実験前の購買頻度 ③ 本サービス導入時の外出頻度 ④ 本サービス導入時の購買頻度 ⑤ 交通手段の乗り換え

A 利用者の属性

アンケートに回答した利用者の年齢、性別について図 4.1.7 に示す。また、利用者の免許保有について図 4.1.8 に、自家用車の保有について図 4.1.9 に示す。利用者のうち免許保有者は 22%程度、自家用車の保有者は 6%程度という結果となった。

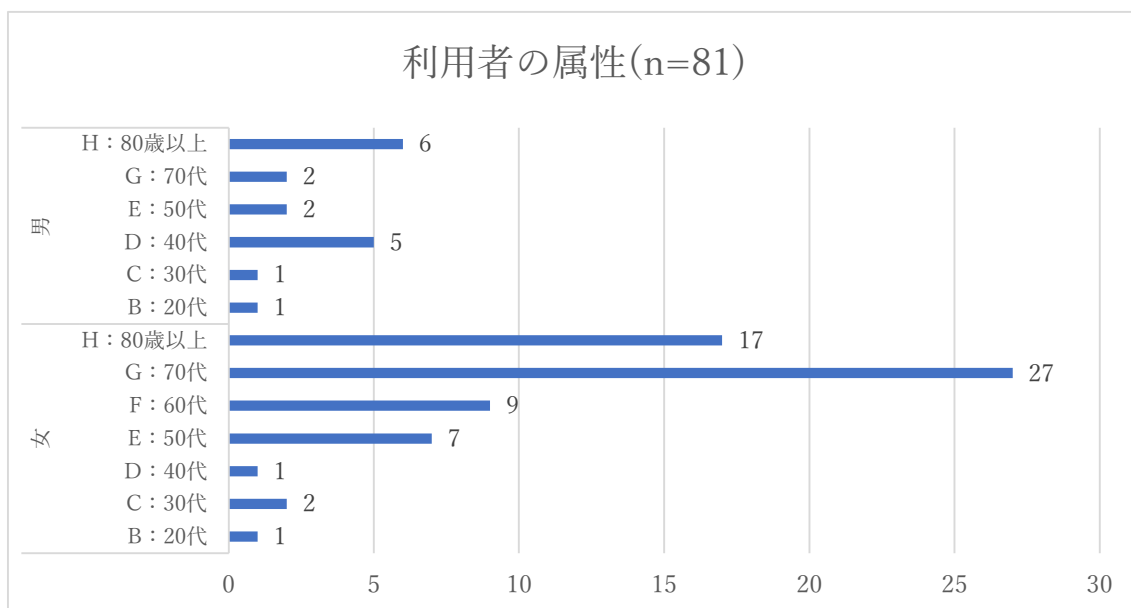


図 4.1.7 A①性別、A②年齢

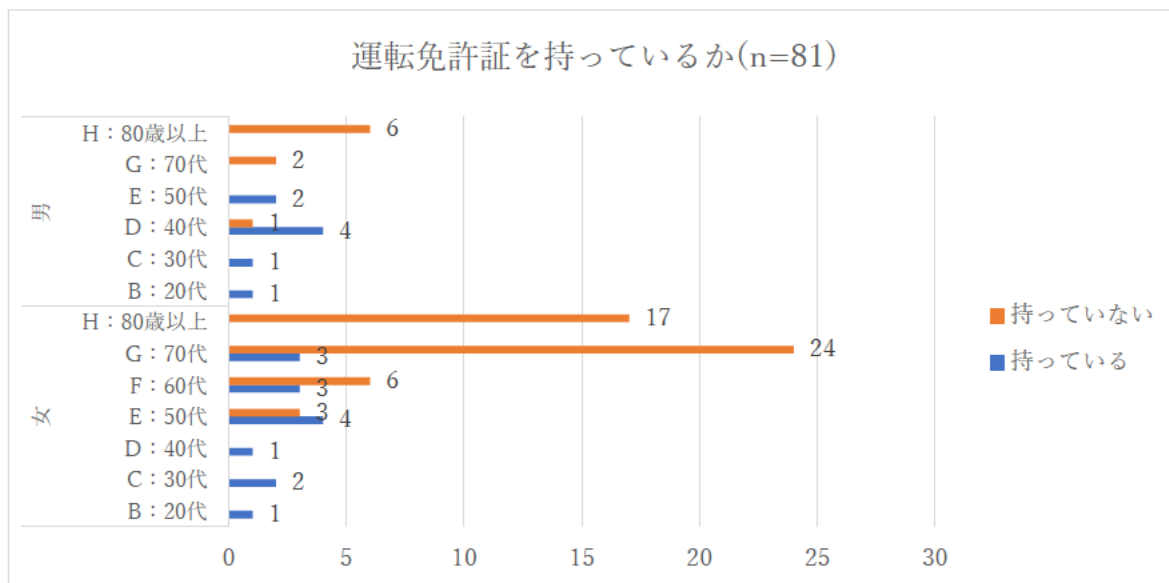


図 4.1.8 A③免許保有

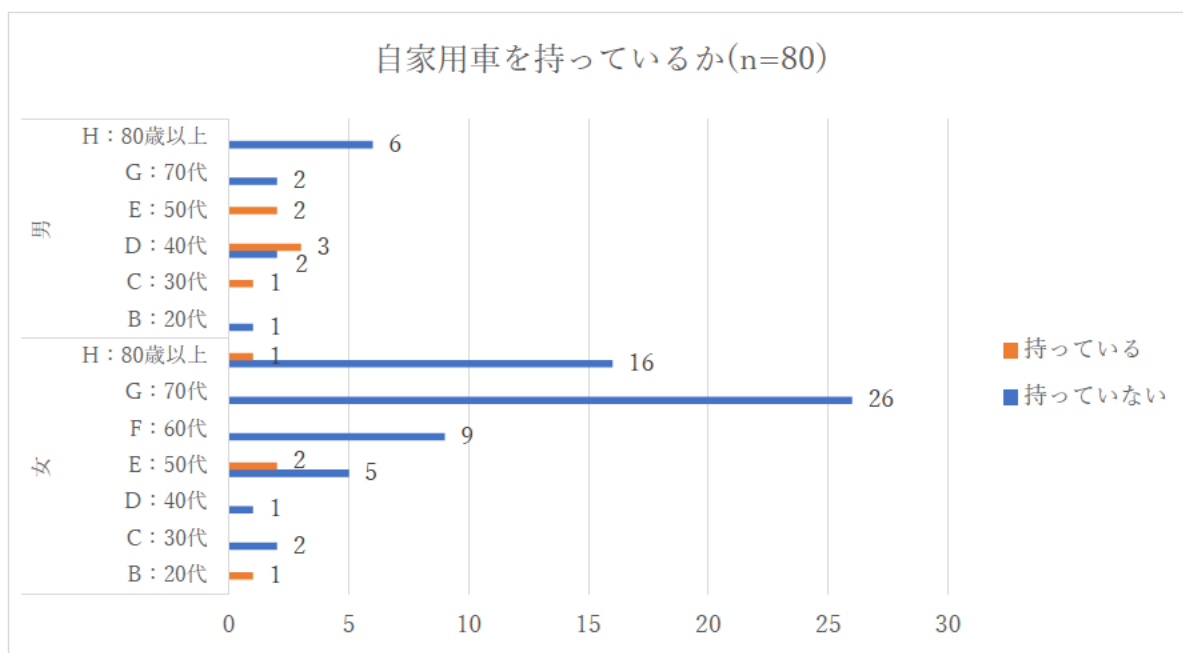


図 4.1.9 A④自家用車保有

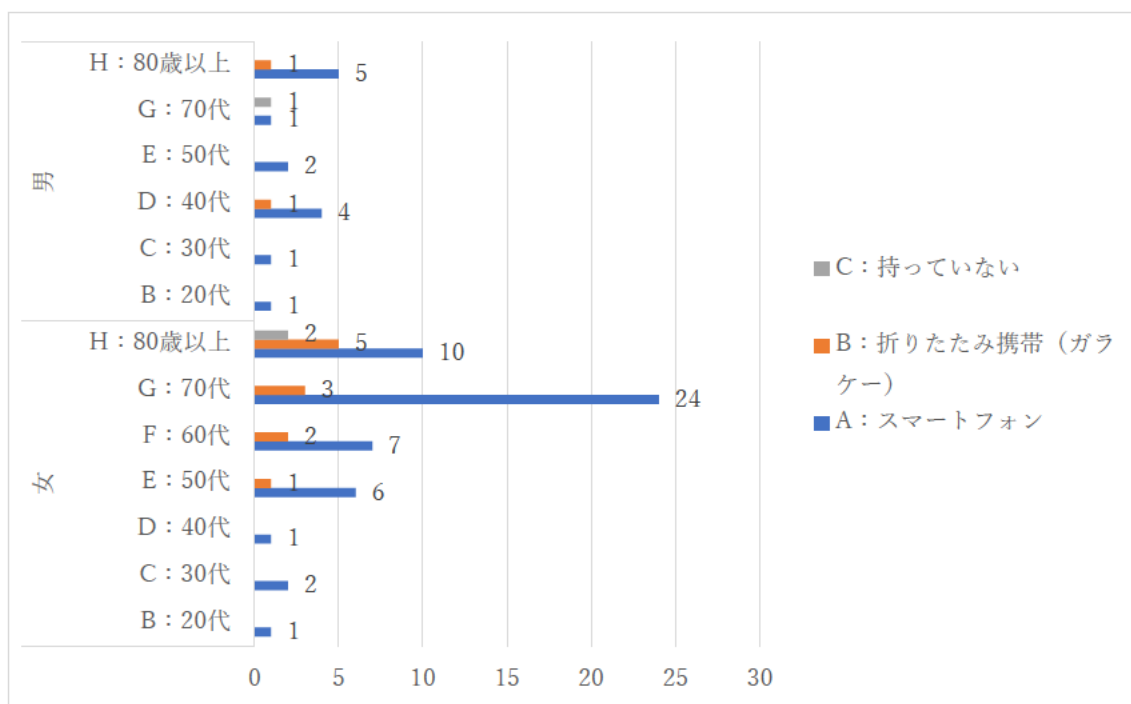


図 4.1.10 A⑤携帯電話保有

B サービス利用

会員登録のきっかけについて図 4.1.11 に示す。イベントスペースで認知し、会員登録した方が 39%、次いで、広告を見て興味を持った方が 30%であった。

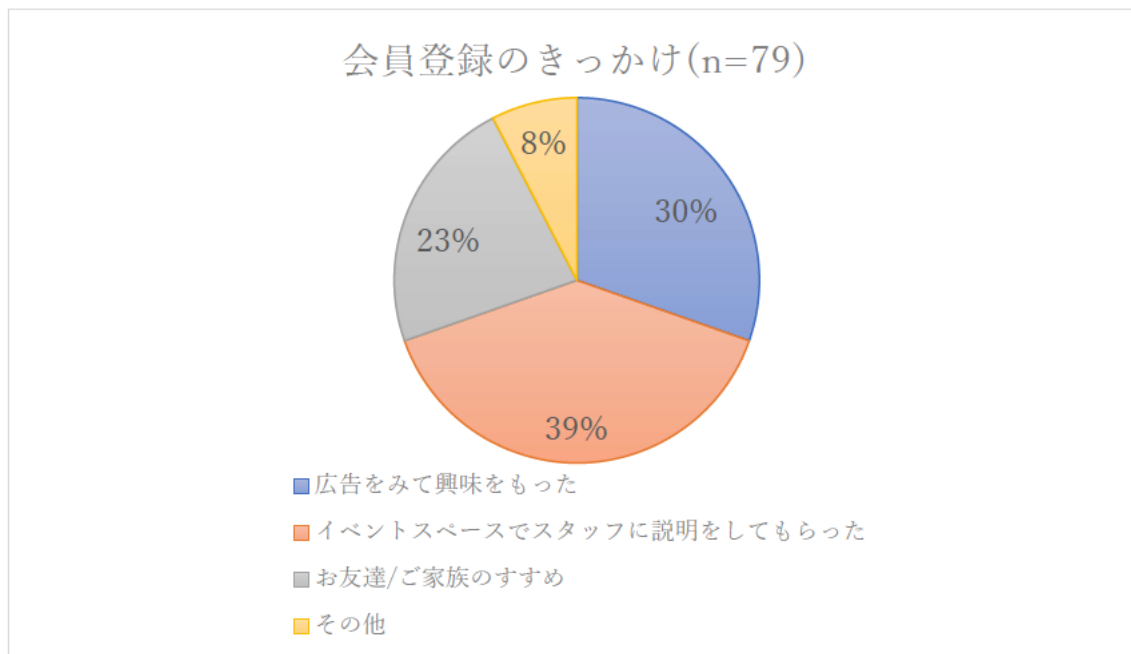


図 4.1.11 B①会員登録のきっかけ

サービスの満足度について図 4.1.12 に示す。回答者のうち、95%の方がやや満足、満足と回答した。

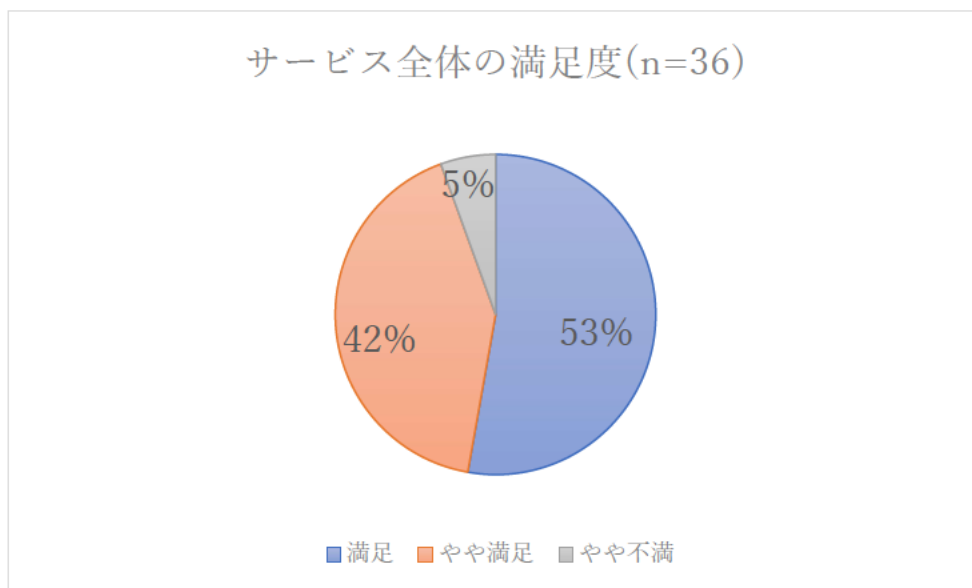


図 4.1.12 B②サービスの満足度

1 回のみ利用、あるいは1度も利用しなかった会員のサービスを利用しなかった理由を表 4.1.3 に示す。タクシー配車依頼方法が分からなかった、クーポン発券が利用したいときに使えなかったという意見が多く7件という結果だった。

表 4.1.3 B③サービスを利用しなかった理由

利用方法が分からなかった	サービス内容	3
	会員登録方法	0
	クーポン読み取り	2
	タクシー配車依頼	7
	電話予約	1
	その他	1
会員登録したことを忘れていた	カードを紛失したから	1
	利用期間前に会員登録したから	2
	会員登録したが面倒だと感じたから	3
	その他	3
利用したいときに使えなかったから	クーポン発券	7
	タクシー配車依頼	5
	その他	5
サービスが良くなかったから	タブレットや電話予約の操作手順	2
	SC スタッフの対応	0
	タクシードライバーの対応	0
	その他	0
使う必要がないと思っているから	自家用車を持っているから	3
	家族が送迎してくれるから	1
	徒歩やバスで行くことが可能だから	5
	その他	1
タクシー会社の指定ができないから		4
その他		4

C 行動変容

実証実験で実施したサービスをきっかけとした行動変容についてアンケートで確認を実施。外出頻度増加への効果を図 4.1.13 に、購買頻度についての効果を図 4.1.14 に示す。示す。もともと週に 1～3 回程度外出、購買していた方の本サービスによる外出頻度向上、購買頻度向上効果があるという結果。

また、交通手段としてタクシーへの乗り換えについて確認した結果を図 4.1.15 に示す。76%の方が交通手段として、タクシー利用への乗り換えを検討するという結果となった。

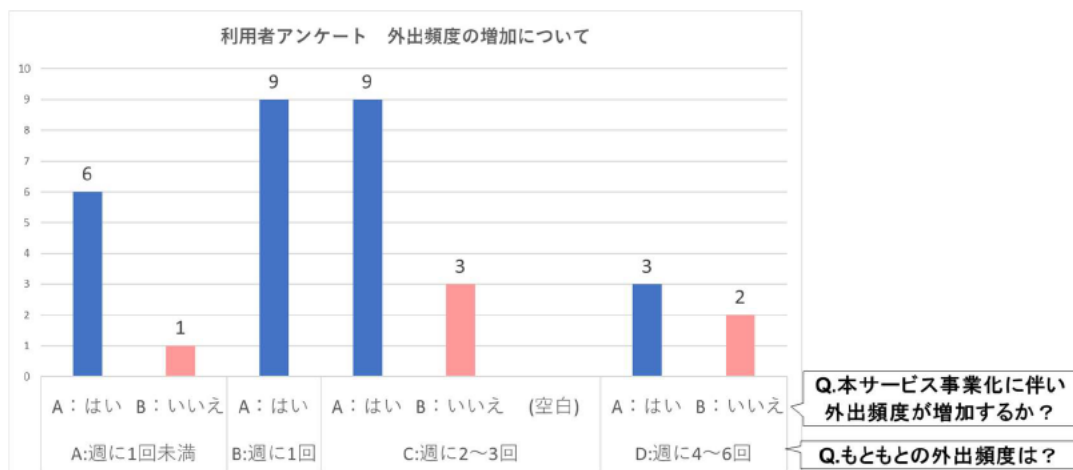


図 4.1.13 C①、C③外出頻度の増加について

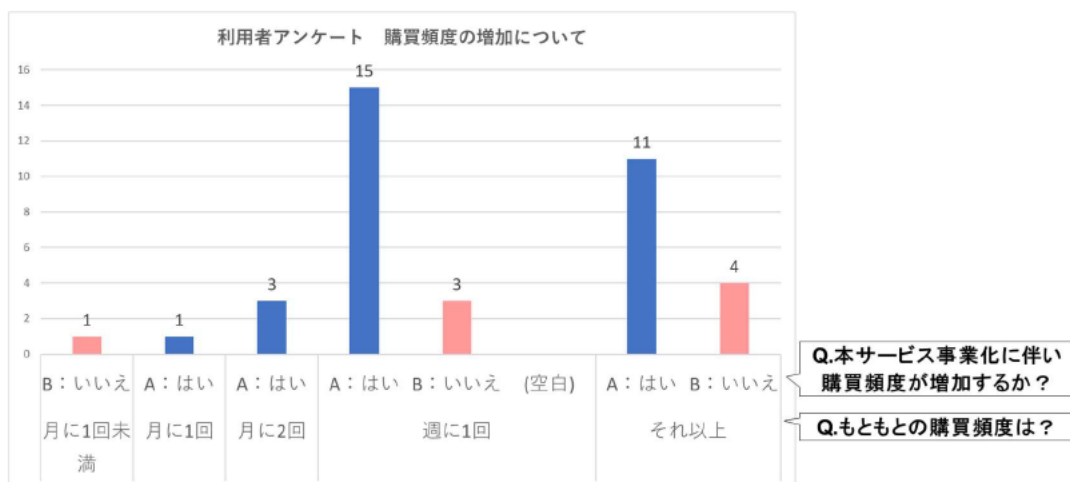


図 4.1.14 C②、C④購買頻度の増加について

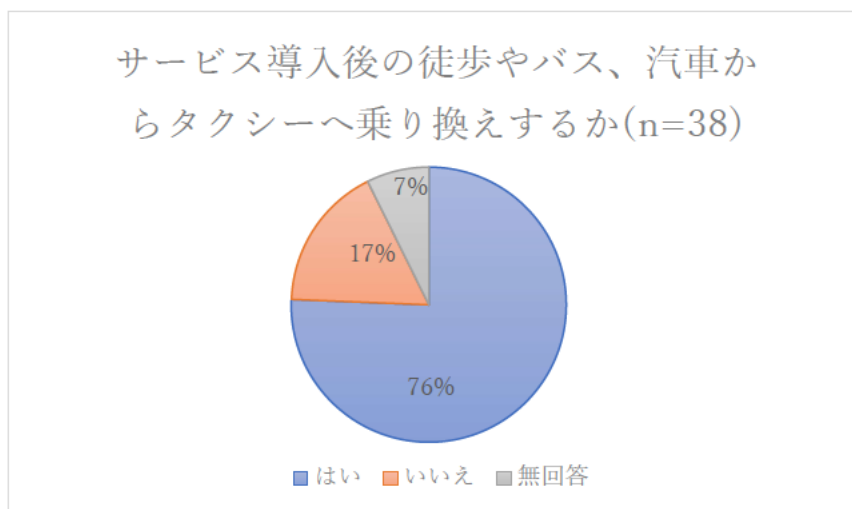


図 4.1.15 C⑤サービス導入後のタクシーへの乗り換え

実証結果(実施)

実証実験に参加した利用者の情報を表 4.1.4 に、配車実績及びタクシー運賃の総額を表 4.1.5 に、予約と配車実績を図 4.1.16 にそれぞれ示す。

表 4.1.4 会員数と利用実績

会員数(人)	283 人
予約実績 会員数(人)	118 人
リピーター(人) *2 回以上予約実績あり	69 人
リピート率(%)	58.5%

表 4.1.5 タクシー配車実績

	全体	モルエ中島	アークス室蘭中央店	その他
予約数	335	159	168	8
配車数	278	141	133	4
配車率	83.0%	88.7%	79.2%	50.0%
運賃総額(予約)	¥367,030	¥193,890	¥158,640	¥14,500
客単価平均額	¥1,096	¥1,219	¥944	¥1,813
運賃総額(配車実績分)	¥305,050	¥170,650	¥128,420	¥5,980
機会損失	¥61,980	¥23,240	¥30,220	¥8,520

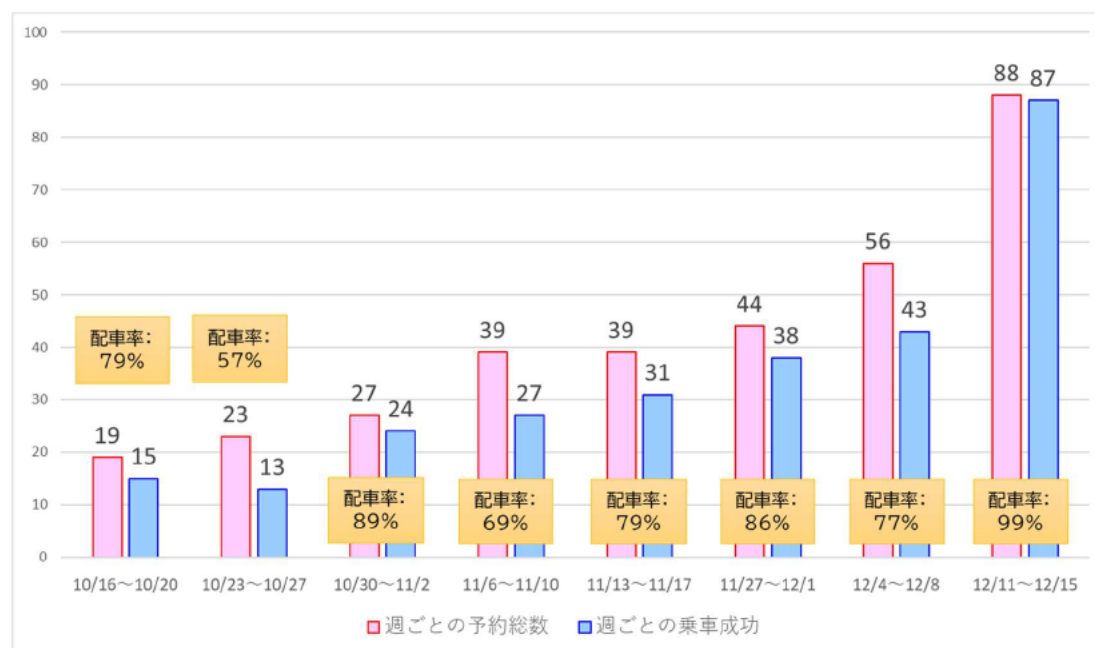


図 4.1.16 予約数と配車数

会員登録数 283 人のうち、118 人がサービスを利用、うち 69 人が複数回利用を行った。予約は全体 335 件に対し、278 件の配車、配車率 83.0%という結果。序盤は予約数、配車率ともに難航したが、後半になるにつれて、予約数、配車率ともに向上し、最終週は 99%の配車率を達成。サービスカウンターを設けた MORUE 中島、スーパーアークス室蘭中央店

においては、それぞれ 150 件超の予約が入ったが、一方で夜間の飲食店においては、予約 8 件、配車 4 件という結果となった。

図 4.1.17 に利用者の属性別の予約数を示す。利用者としては、高齢女性の利用率が高く、70～80 代女性が全体の 50%以上の利用となった。

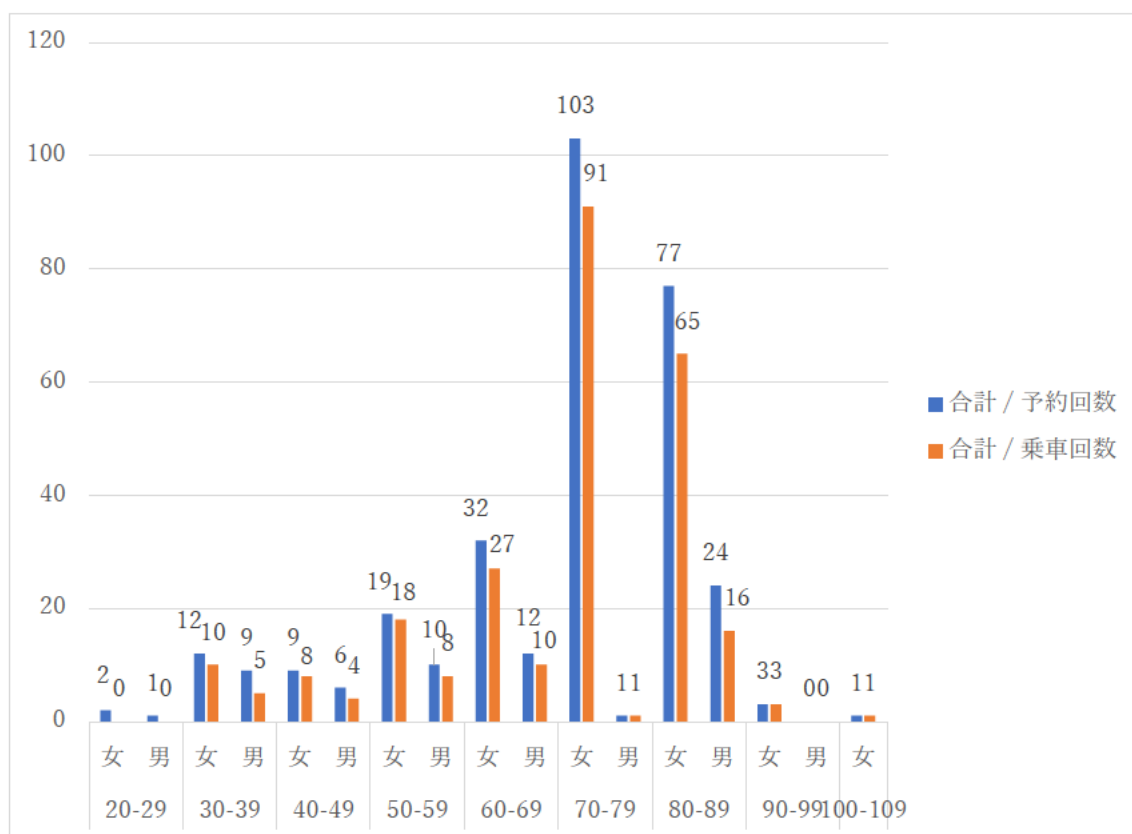


図 4.1.17 属性別利用者の予約/乗車数

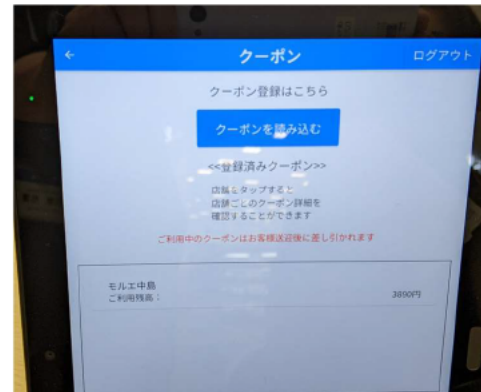
4.2 【実証②】店舗発行クーポンによる料金低廉化の実証

実証の様子

・クーポン読み取りの様子



・クーポン登録画面



実証の結果

実証実験期間中のタクシー運賃割引クーポンの発行・消費実績を表 4.2.1 に示す。

MORUE 中島においては、原資のうち 98%を発行し、65%を消費。また、スーパーアークス室蘭中央店においては、原資を使い切ったため追加発行を行い、99%を発行、61%を消費した。一方で、その他飲食店においては、クーポン消費なしという結果となった。

表 4.2.1 クーポン発行・消費実績

	クーポン上限	クーポン追加発行	クーポン発行実績	クーポン消費実績
MORUE 中島	176,000	0	173,000	114,270
スーパーアークス室蘭中央店	24,000	115,000	137,200	84,800
伊勢広	24,000	0	1,000	0
一平 本店	24,000	0	500	0
一平 學亭	24,000	0	500	0
室蘭串揚げ中島一丁目店	24,000	0	0	0
LupinGarden	24,000	0	0	0
洋食酒場らばん	24,000	0	0	0
くじら食堂	24,000	0	0	0
そのベ	24,000	0	0	0
合計	507,000		312,200	199,070

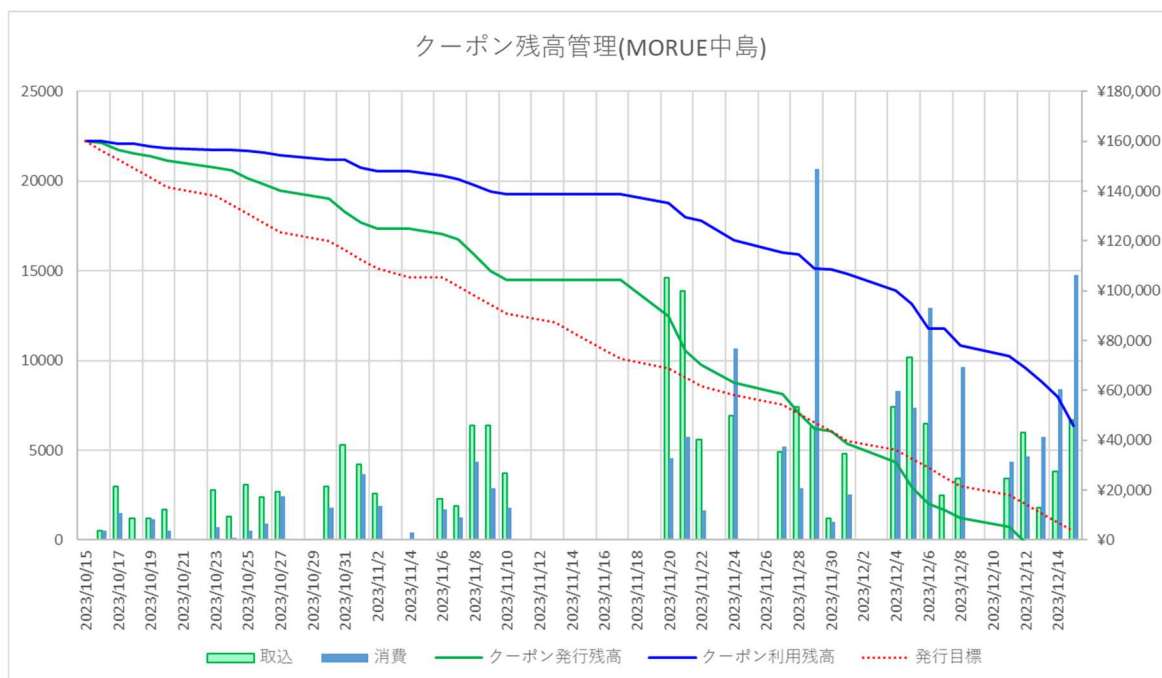


図 4.2.1 クーポン発行推移(MORUE 中島)

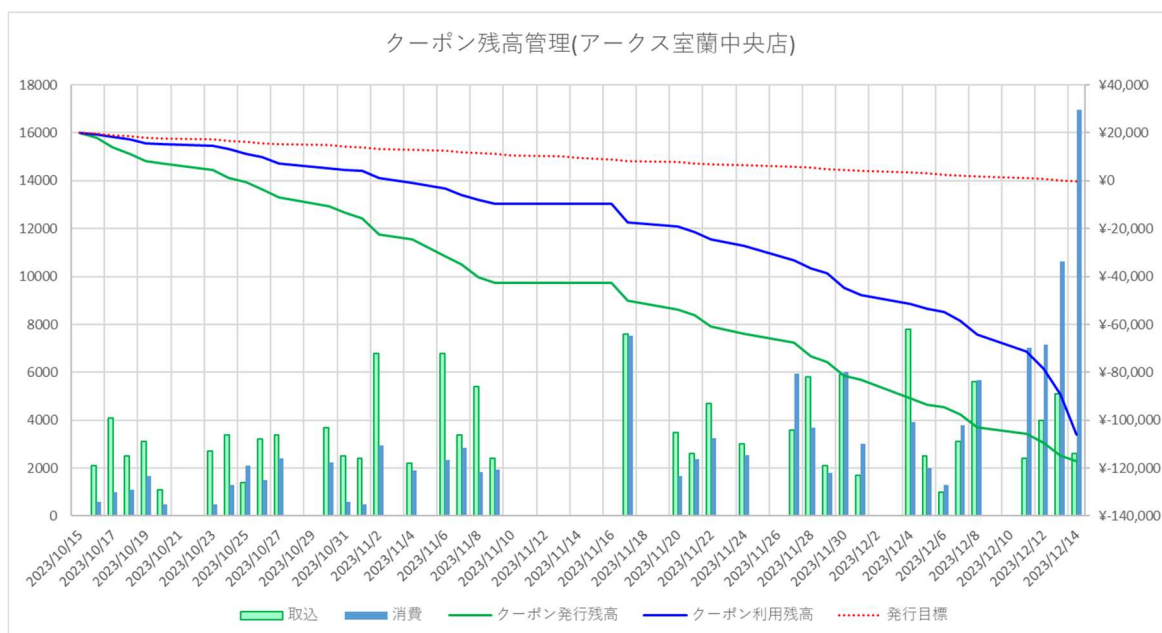


図 4.2.2 クーポン発行推移(スーパーアークス室蘭中央店)

4.3 【実証③】ダイナミックプライシングによる稼働平準化の実証

実証の結果

週毎の時間帯別予約数の割合を図 4.3.1、図 4.3.2 に示す。MORUE 中島においては、ダイナミックプライシング導入前の 13 時～16 時の時間帯が 20%前後の予約数だったが、導入後、各週 40%以上に上昇した。一方でスーパーアークス室蘭中央店は導入前後で効果は見られなかった。

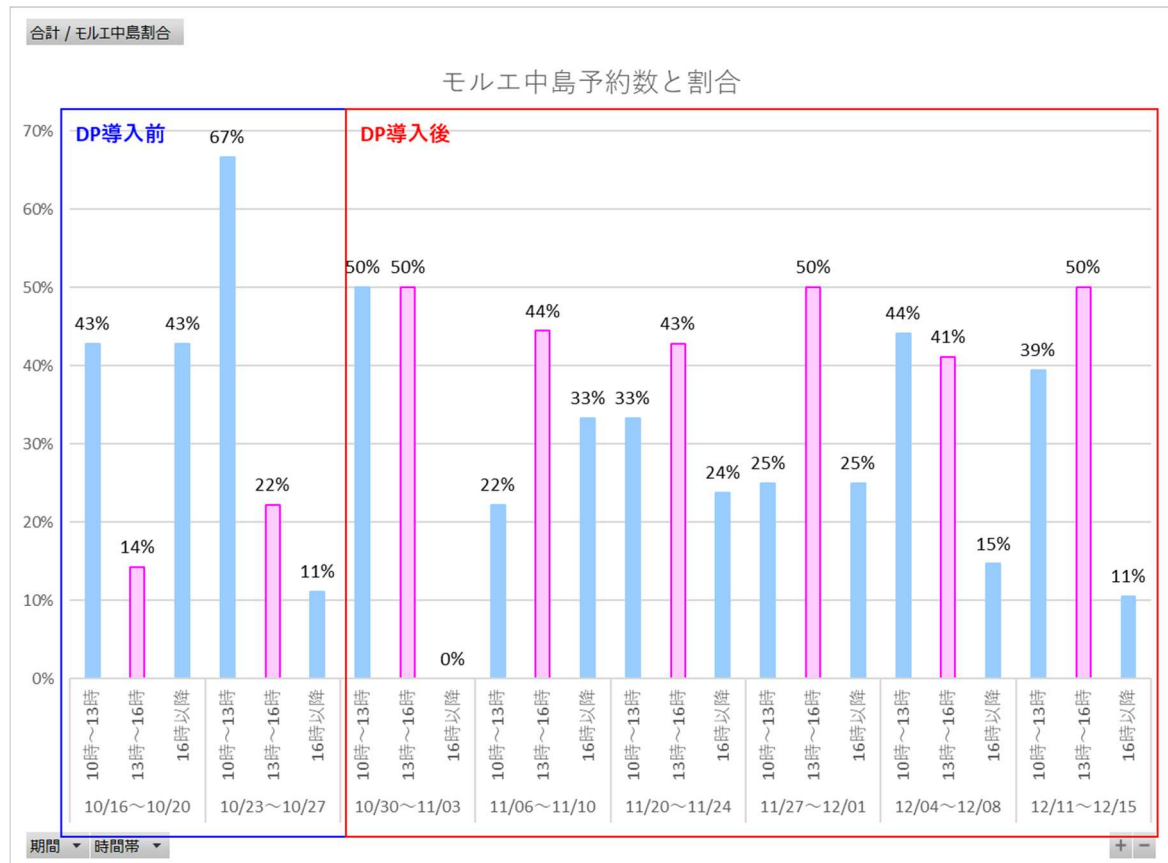


図 4.3.1 時間帯別の予約数割合(MORUE 中島)

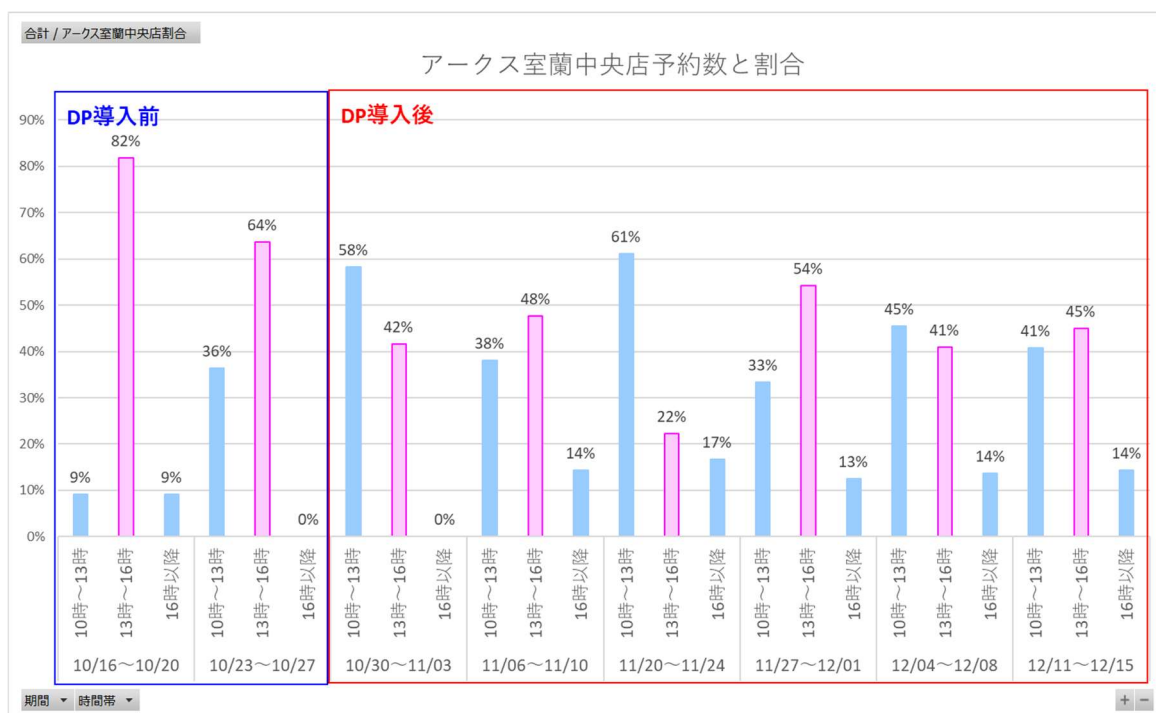


図 4.3.2 時間帯別の予約数割合(スーパーアークス室蘭中央店)