

公開資料

令和2年度
ダイナミックプライシングによる電動車の充電シフト実証事業
成果報告

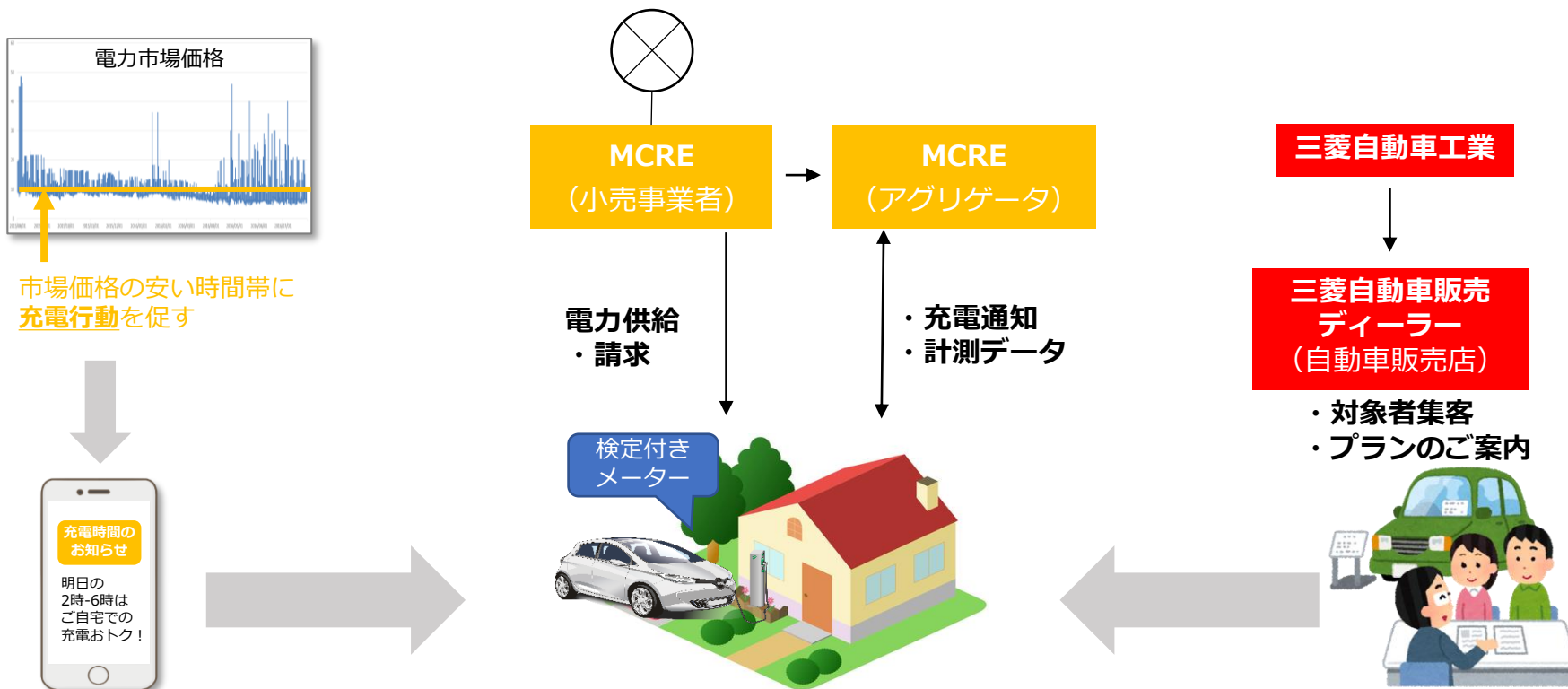
【MCIリテールエナジー】

実証事業概要

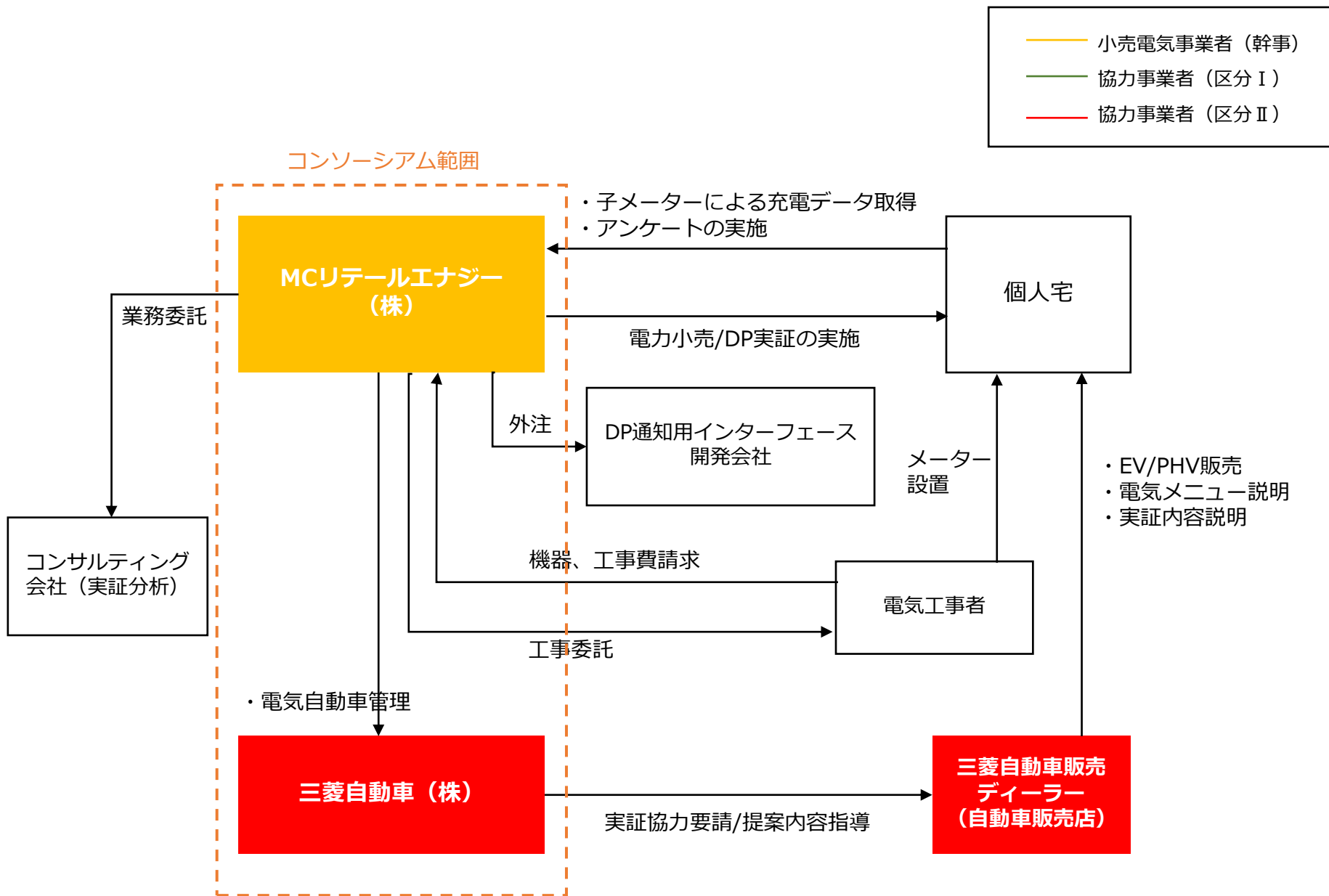
- 電力市場価格に連動して、EVの充電行動を誘導する事で小売調達コスト改善/調整力として活用
- 実証参加対象者は一般家庭とし、家庭の充電行動を対象とする。

【対象者向けサービス概要】 (n=80)

契約者の需要地点（自宅等）での充電を、市場価格が安い時間帯へ誘導、市場値差を原資にメリット還元。
市場価格は毎日JEPXの一日前市場（スポット市場）の約定価格で最も安い時間の内、連続4時間を顧客にメールで通知し、その4時間の中に充電した電気料金を無料にする



実証実施体制

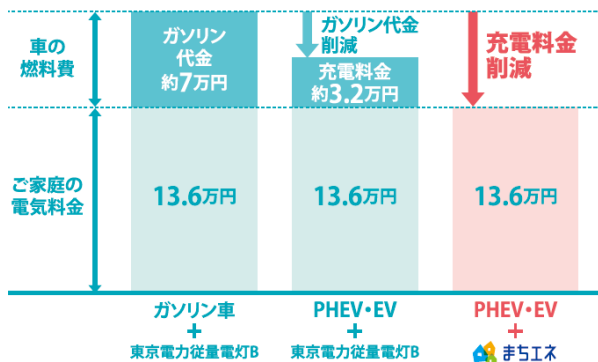


サービスメニュー詳細

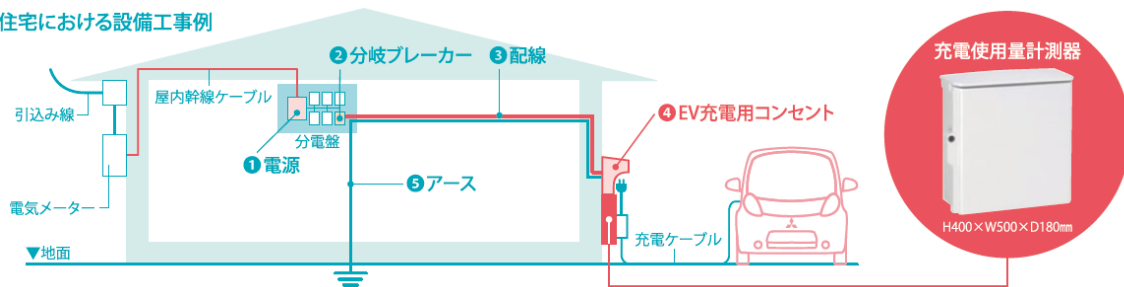
区分	詳細
プラン名	毎日充電無料プラン
対象者	EV・PHEVを保有されている方 (DP参加者としては、戸建てにお住まいで、私有地内にEV/PHEV充電環境の設置可能であることも条件とする)
料金	旧一電と同単価の電力料金に、JEPXの一日前市場（スポット市場）の約定価格で最も安い時間の内、連続4時間のEV充電分が割引となる
エリア	東北電力・東京電力・中部電力・関西電力・四国電力エリア
期間	<ul style="list-style-type: none"> ・実証募集期間：2020/10/1～2020/12/31 ・2021/1/14～24を必須計測期間とし、10日以上の実証参加（2021/1/14までに電力切替完了） ・2021/2/20以降は固定充電時間（每晚1-5時）とし、プランの継続提供を行っている
無料時間の通知方法	前日の正午に、メールで翌日の無料時間を配信（～2021/2/18）
充電時間の設定	PHEV専用アプリ、または、タイマーにより設定

例.東京電力エリア料金イメージ

■ お得額の試算例（年間）

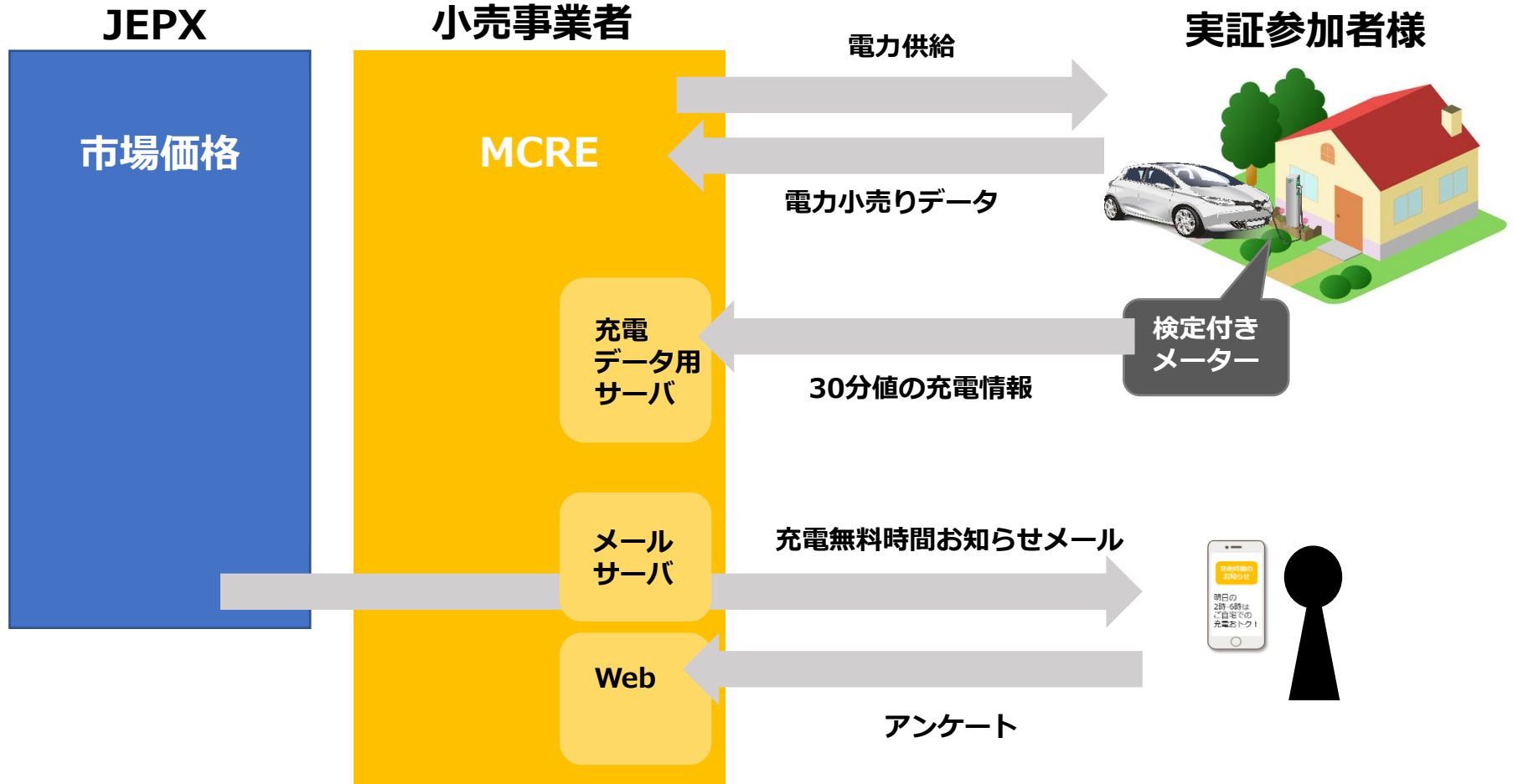


戸建住宅における設備工事例



データの取得方法

電気工事が設置した検定付き子メーターに通信機能を搭載し、日々の充電量を30分単位で取得し、クラウドサーバーに格納する。取得した30分の充電量のデータとダイナミックプライシングの発動時間のデータおよび、電力の供給量（受電点のスマートメーター）値を分析し、電動車を保有する家庭の電力料金を算定する。アンケートは本実証時に取得したメールアドレス宛にURLを送信し、Webで回答を取得する。



実証スケジュール

10/1

2/19



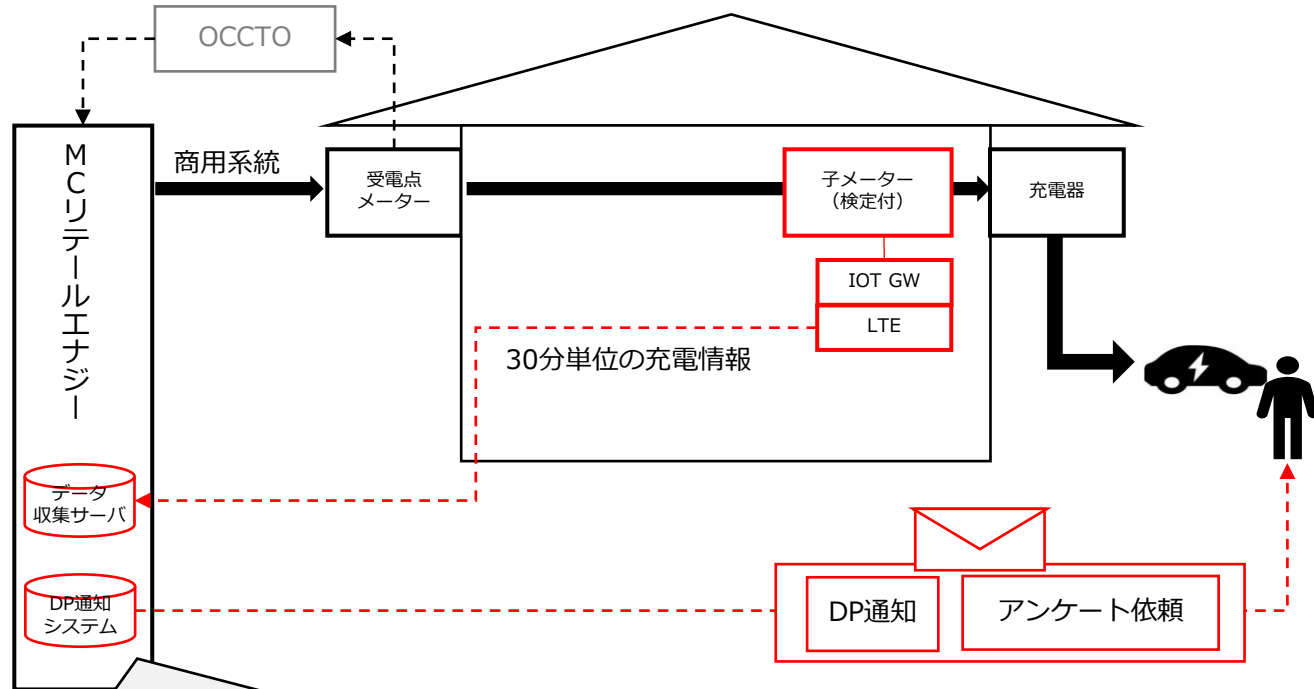
10日以上データ取得が条件
 ※1/14までにデータ取得を開始すること

実証事業の結果（サマリ）

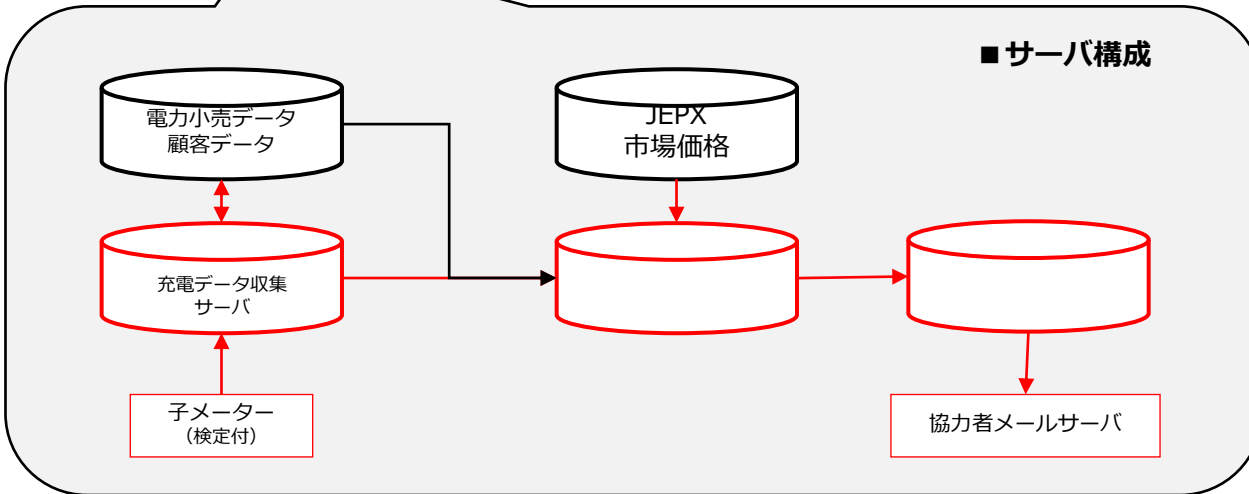
項目	結果の考察	実施時期
体制構築	P3実証体制に記載の通り以下の役割分担にて体制構築ができた。 主幹事：MCリテールエナジー（実証、サービス主体） 協力事業者：三菱自動車工業（募集協力）	～5月
システム構築	次頁に記載のシステムが期日通りに以下のシステムの構築ができた。 ①ダイナミックプライシング管理システム ②EV充電データ収集システム	8月～10月
実証参加募集	実証協力事業者である三菱自動車工業のディーラーにてチラシ・ポップを活用した参加募集を実施。目標件数100件の内、80件（応募件数：95件）の実証参加者を確保できた。	10月～1月
契約	実証参加者とは、参加条件である、電力の切り替え及び、実証参加同意書、メーター取り付けの工事依頼書の契約を締結。	10月～1月
サービス提供	当社の独自プランである「毎日充電無料プラン」の提供を開始。実証後は引き続き毎日午前1-5時の時間のEV/PHEVの充電電力料金を無料とするプランとして継続。	10月～1月（実証） 1月～（時間固定）
実証データ取得	実証に必要なデータとして、以下の情報の取得ができた。 ①顧客情報、②受電電力量、③電気料金、④充電電力量、⑤アンケート結果	11月～2月

実証事業の結果（システム開発およびデータ取得）

■システム構成

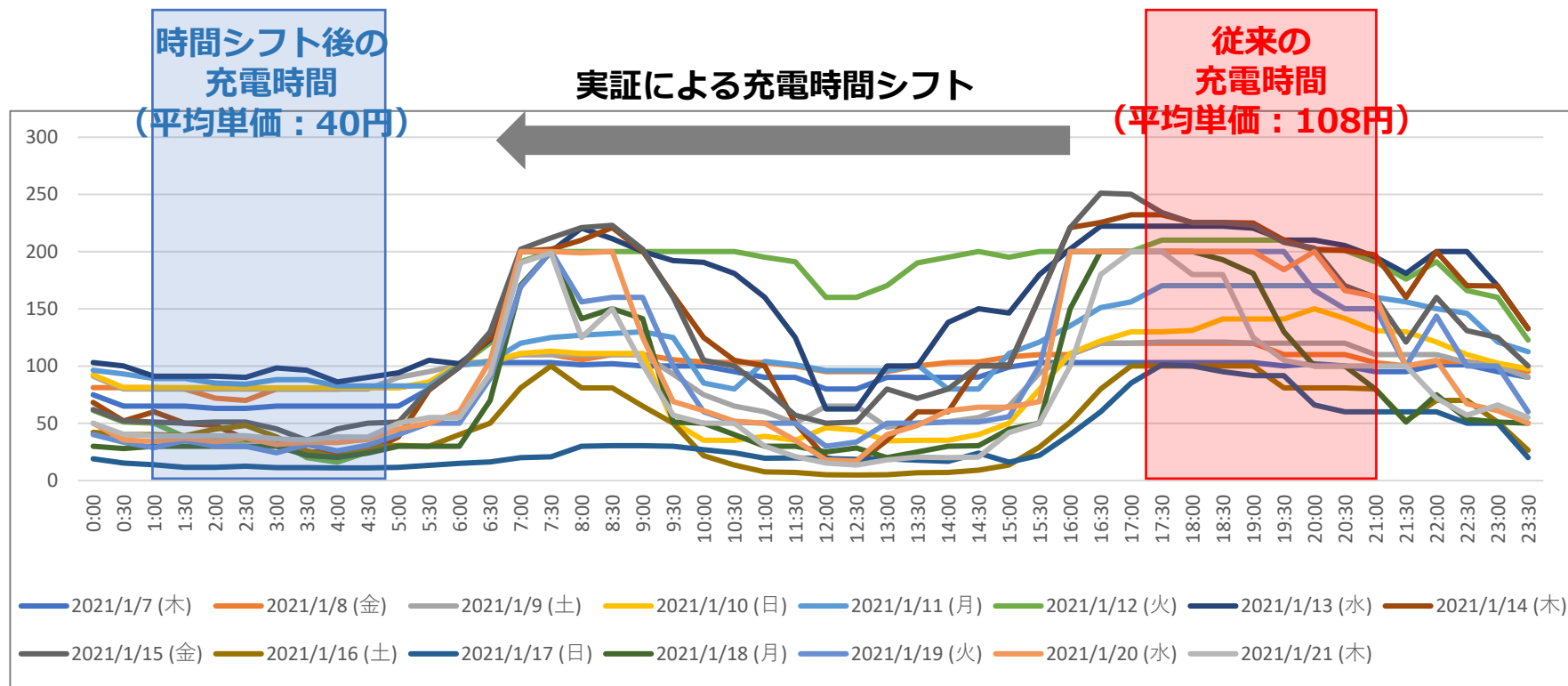


■サーバ構成



実証事業の結果（補助事業遂行に対するJEPX高騰の影響と対応策）

本補助事業遂行に対する2020年12月から2021年1月まで発生したJEPX高騰による影響は、当社の提供するサービスの性質上、充電電気料金を無料とするサービスであることから、高騰した価格のインパクトを直接的に受けたが、本実証事業は継続した。また、本実証事業のダイナミックプライシングを実現するために、充電シフトを実施したため、高騰のインパクトを軽減する効果があった。

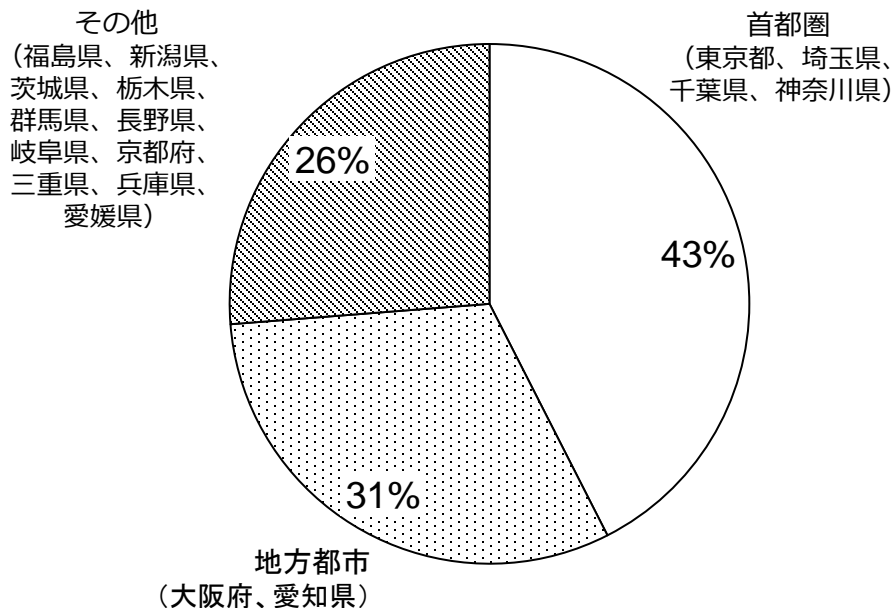


実証参加者の属性 1/3

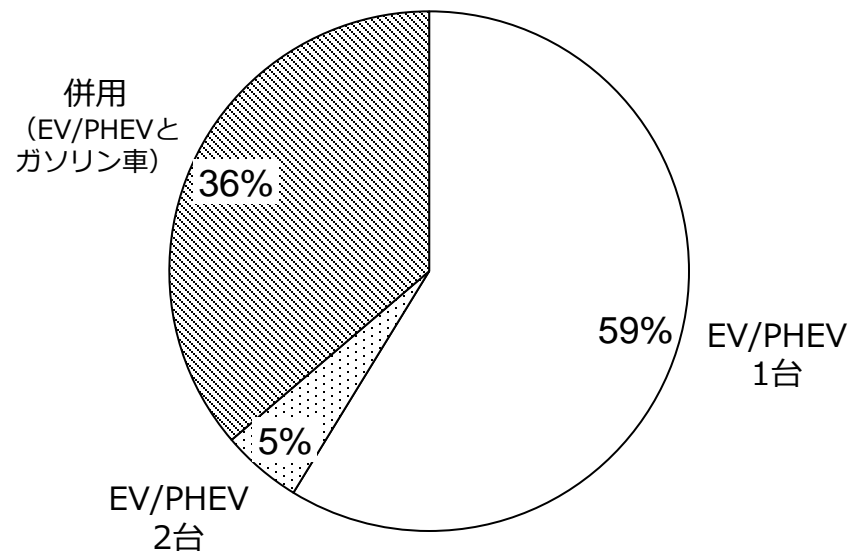
- 首都圏や地方都市の参加者が約3分の2を占める。参加者の内59%がEV/PHEV1台のみ、5%がEV/PHEV2台、36%がEV/PHEVとガソリン車の両方を所有。

実証参加者80名の属性

地域属性




所有する車

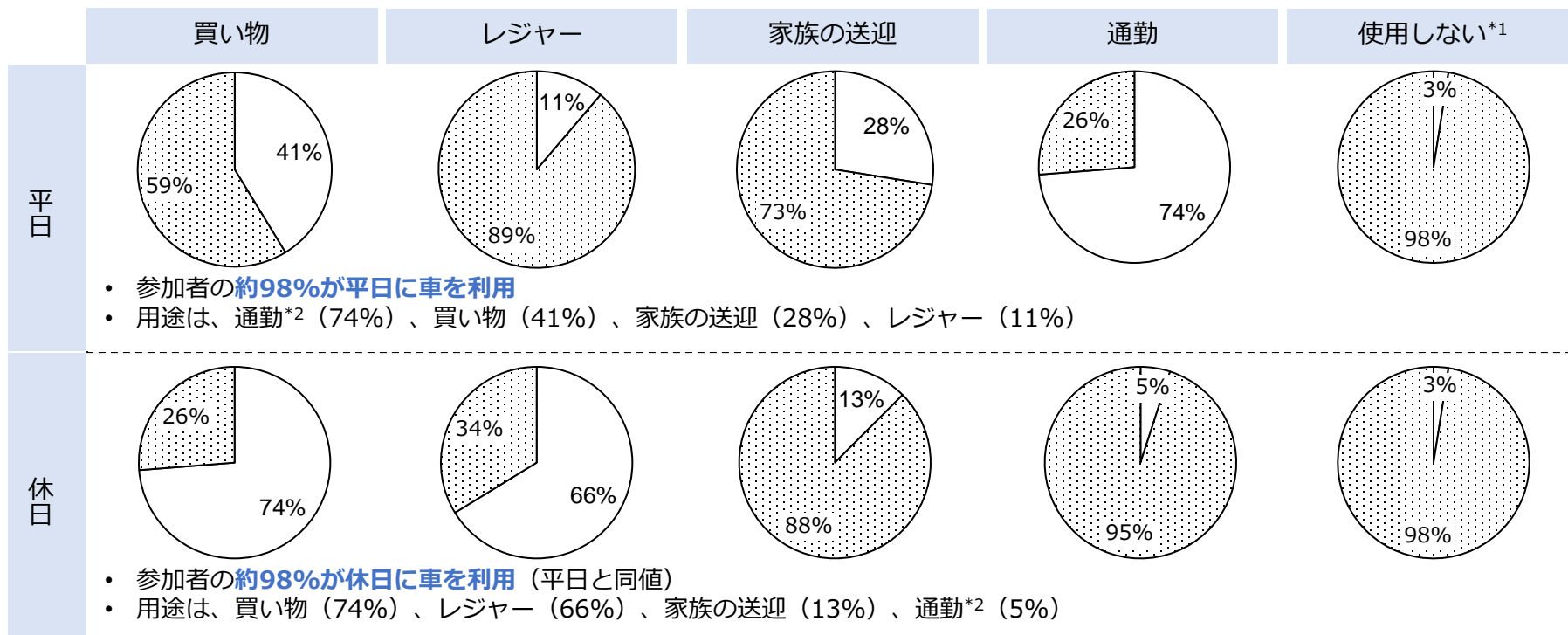


実証参加者の属性 2/3

- 平日・休日とも車を使用する参加者が多く、平日は通勤を目的に、休日は買い物・レジャーを目的に利用している模様。

実証参加者80名の主な車の利用目的

凡例 | 当てはまらない  当てはまる



*1 平日・休日ともに、使用する97.5%、使用しない2.5%であるため、比率を整数で見ると夫々98%、3%となる。そのため、比率の合計は必ずしも100%に合致しない

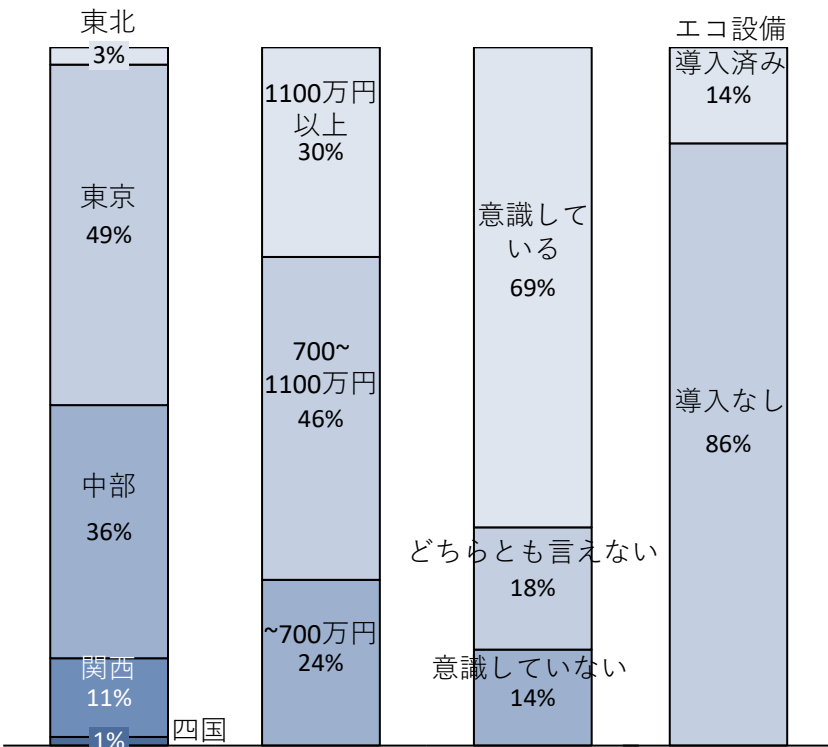
*2 実証期間中のコロナの影響でリモートワークとなり、必ずしも通勤にEV/PHEVを使用していない例も見られた

実証参加者の属性 3/3

- 参加者の属性のほか、実証日によっても分析結果は異なる。
特に日々変わる充電無料時間帯は「行動変化の感受性」に大きく影響を与えるため、考慮が必要。

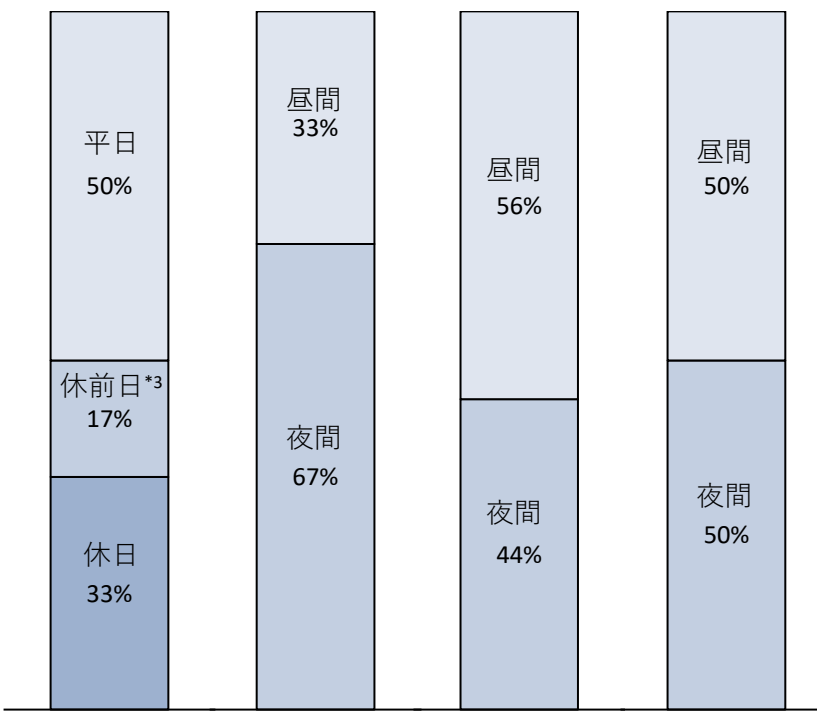
参加者の属性
母数 (80) 単位：人

お住まいの地域	世帯収入	節約意識の程度	環境意識の程度
---------	------	---------	---------



実証日
母数 (18*2) 単位：日

平日/休日	充電無料時間帯 (地域別)		
	東北・東京	中部	関西・四国



*1 ZEH、ヒートポンプ式給湯器、燃料電池、太陽光発電設備、定置用蓄電システム、HEMSが該当

*2 2021/1/14-2021/1/31の18日間。「1.小売電気事業者としての収益性」に関しては、2020/12/3~12/15の13日間でも実施

*3 休前日 (主に金曜日が該当) を除く

分析方法 必要データと分析対象期間

- 各分析に必要なデータと、データ取得元は下記の通り。

	意味合い	分析対象期間	必要データ	アンケート前	アンケート後	実証中データ	企業実証	情報公開	インタビュー	デフブス	
1 小売電気事業者としての収益性	小売電気事業者の収益性は？	(参考) JEPX 価格高騰 前期間 (12/3~16)	実証実験前の充電時間帯	✓							
			実証実験中の充電データ (kWh量、タイミング)			✓					
			JEPXの時間帯別価格 (単価)						✓		
			実証実験中の無料時間帯					✓			
2 実証参加者への訴求性	どんな方が参加しているのか？ 今後の参加率を高めるための施策は？	全員が 実証参加 済の期間 (1/14~31)	問い合わせ件数・問い合わせ内容				✓				
			参加者の属性 (地域・家族構成・EV利用用途など)	✓	✓						
			参加の動機		✓					✓	
			来年度に向けて参加者を増やすための方策				✓			✓	
3 充電行動及びDP適用による行動変化の感受性	DPによる行動変化はどの程度か？	全員が 実証参加 済の期間 (1/14~31)	実証実験前の充電時間帯	✓							
			実証実験中の充電データ (kWh量、タイミング)			✓					
			参加者の属性 (地域・家族構成・EV利用用途)		✓						
			DP以外にどのような方策があれば充電タイミングを変えるか			(✓)				✓	
4 実証参加者の経済性	実証参加者の経済性は？	全員が 実証参加 済の期間 (1/14~31)	各社の電力料金メニュー				✓	✓			
			実証実験前の充電時間帯	✓							
			実証実験中の充電データ (kWh量、タイミング)			✓					
			実証実験中の無料時間帯				✓				

分析方針 1/2

- 小売電気事業者の収益性は、充電タイミング別のJEPX価格を元に変化を推定。
- 参加者への訴求性は、属性定量分析、参加動機アンケートを元に考察を実施。

1 小売電気事業者としての収益性

小売電気事業者としての収益性を、コストサイドから分析する。
具体的には、充電量 (kWh) は実証前後で変わらないとし、充電時間におけるJEPX仕入れ単価 (円/kWh) の差分を分析する。

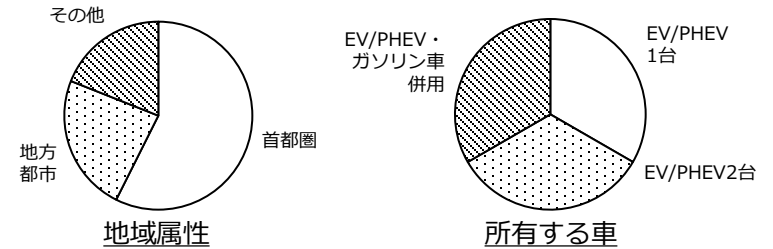
	充電時間帯	単価 (円/kWh)
実証前	事前アンケート回答を採用*1	JEPX価格から引用 (充電量は充電時間内で一定と仮定)
実証中	検定付きメーターから取得	JEPX価格から引用 (時間帯別の充電量での加重平均値を採用)

*1 ユーザー回答の充電時間は実充電時間よりも長い点は念頭に置く必要あり

2 実証参加者への訴求性

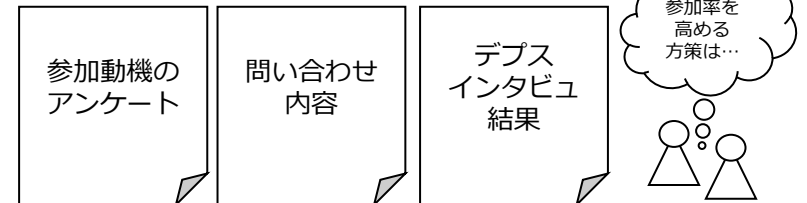
実証参加者のデータを元に、今回の参加者の属性を、地域、車利用目的 (通勤・通学、送迎、買い物、レジャー等)、付帯設備 (PV/蓄電池等)、世帯収入から分析する。

定量分析



定性分析

実証への問い合わせ内容、参加者の参加動機などを元に、来年度に向け今後の参加率を高めるための方策について検討・分析を行う。

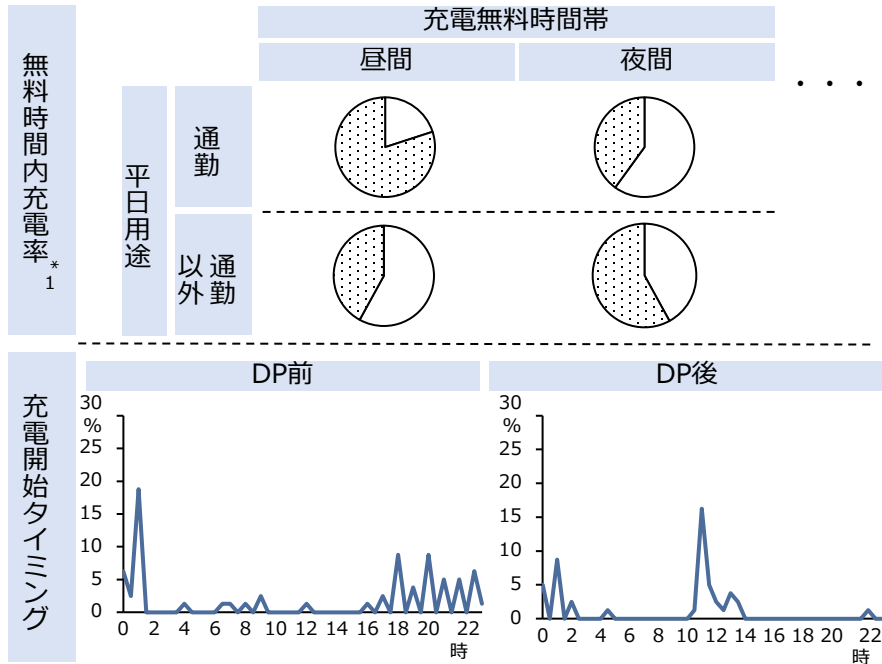


分析方針 2/2

- 行動変化の感受性は無料時間内での充電率から算出。
- 実証参加者の経済性はEV/PHEV充電平均単価の変化から推定。

3 行動変化の感受性

充電タイミングの変化を属性ごと（使用用途、地域、節約意識、世帯収入等）で分析し、行動変容に大きな影響を及ぼす要素を見定める。

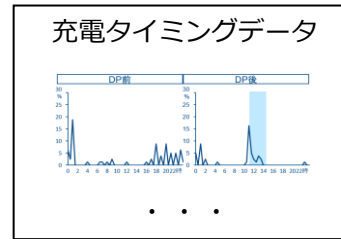


*1 無料充電時間内での充電時間/充電時間（30分単位のコマ数で算出）

4 実証参加者の経済性

充電タイミング変化により、どの程度“参加者にとっての充電平均単価”が変化したのか分析を行う。
参加者は旧一般電気事業者からのプラン変更と仮定して分析を実施。

必要データ

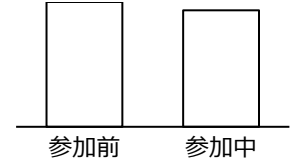


DP電気料金単価

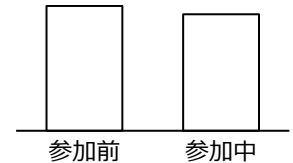
毎日充電無料プランの
エリア別電力量料金
(30kW以上)を採用
(旧一般電気事業者の料金
プランと同値)

EV/PHEV充電平均単価

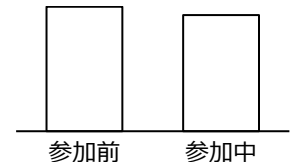
東北・東京



中部



関西・四国

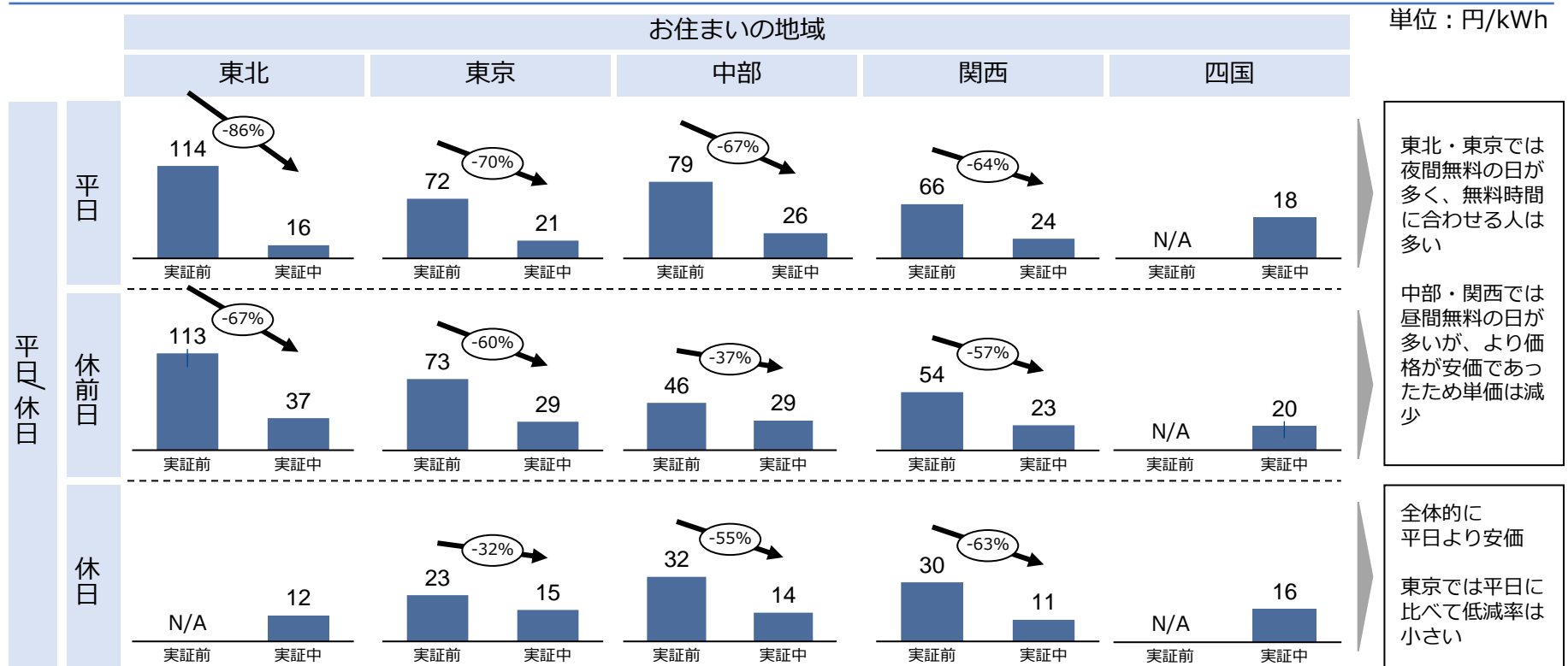


分析内容

小売電気事業者としての収益性

- 小売電気事業者としての収益性を、実証前・実証中でのJEPX仕入れ単価（円/kWh）の差分で分析。地域、平日/休日に関わらず仕入れ単価は低減。

地域、平日/休日別仕入れ単価

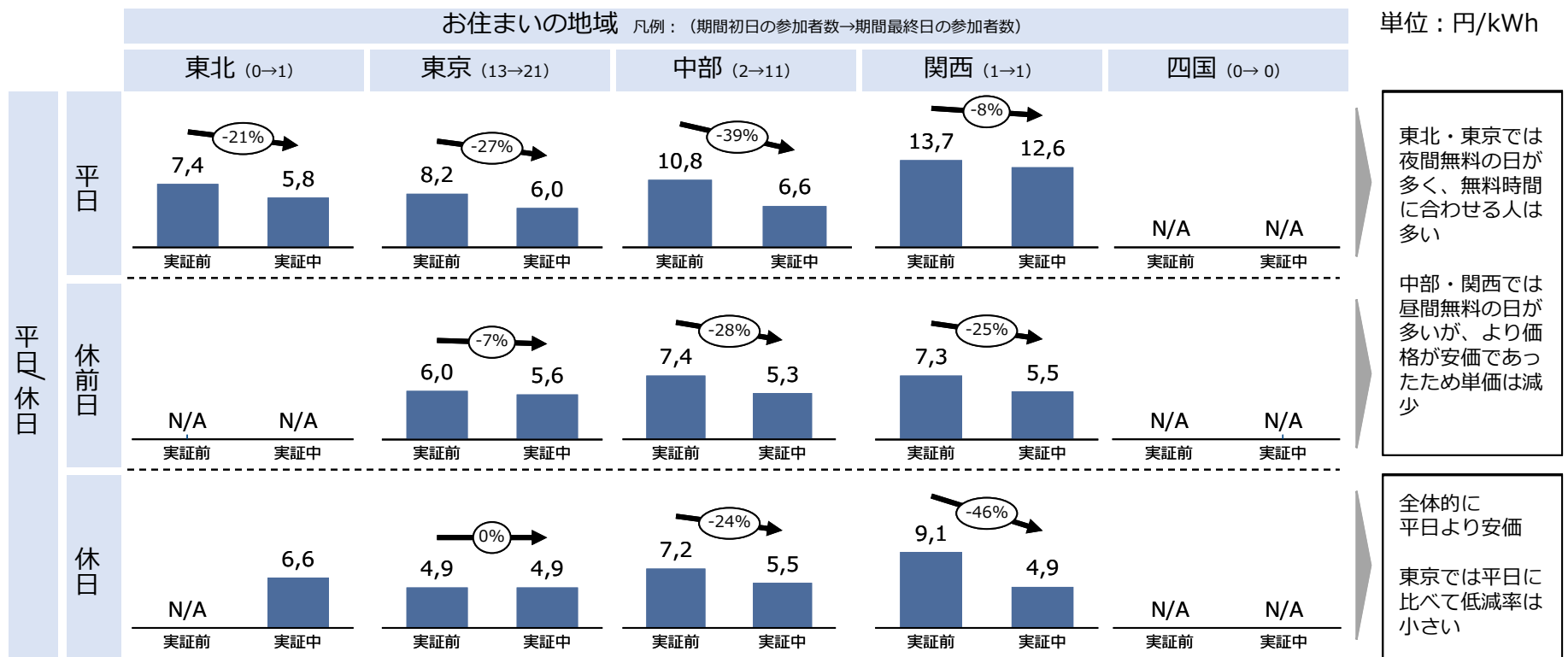


分析内容

小売電気事業者としての収益性（参考：12月*1）

- JEPX単価が高騰する前の12月における、JEPX仕入れ単価（円/kWh）差分を算出。1月同様に、地域、平日/休日に関わらず仕入れ単価は低減。

地域、平日/休日別仕入れ単価



*1 実証の対象期間は2020年12月3日～12月15日の13日間

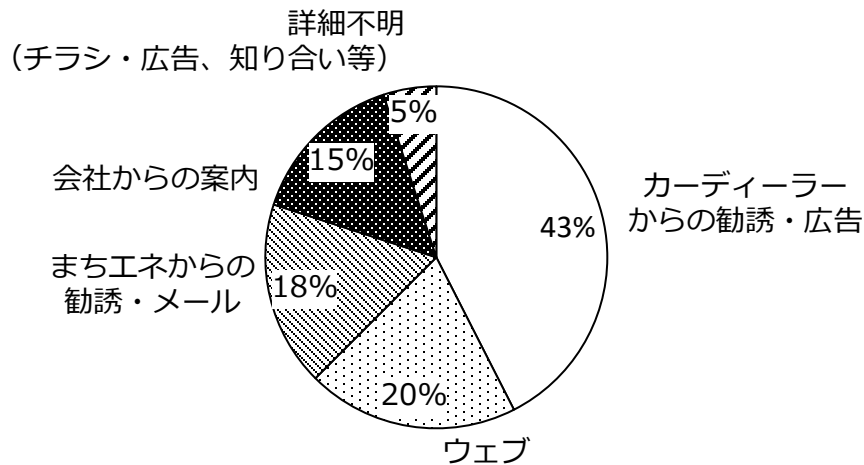
分析内容

実証参加者への訴求性 参加動機

- カーディーラー経由のほか、ウェブで見つけた情報がきっかけとなった参加者も多数。
- 参加理由には金銭的メリットを挙げる人が最も多く、社会貢献への興味・関心が続く。

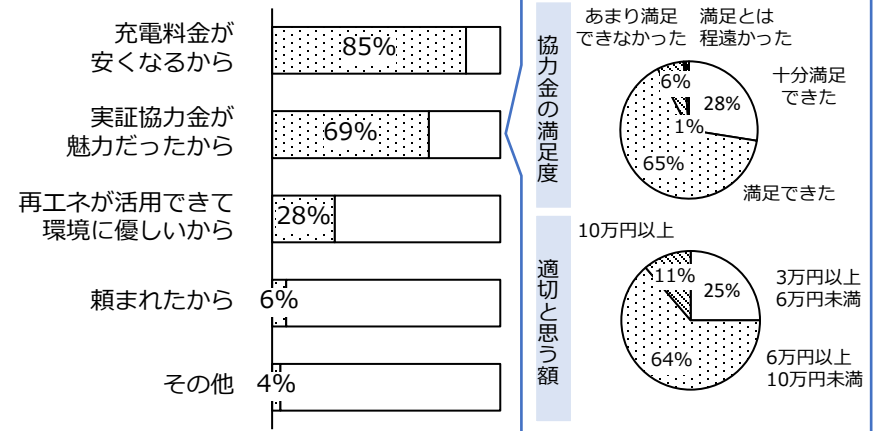
実証参加のきっかけ

全員



実証参加理由

全員



- ウェブでニュースサイトでの実証実験記事などを見て申し込んだという意見も多数
- 三菱自動車社員の多くは社内イントラのウェブチラシを見て参加

- 金銭（無料の充電時間の設定、実証協力金）がメイン
- その他には、実証実験に興味があった、EVの普及・インフラ整備のう役に立ちたい、自宅充電の機会が欲しかったという理由が含まれる

分析内容

実証参加者への訴求性 参加者からの改善案 1/2

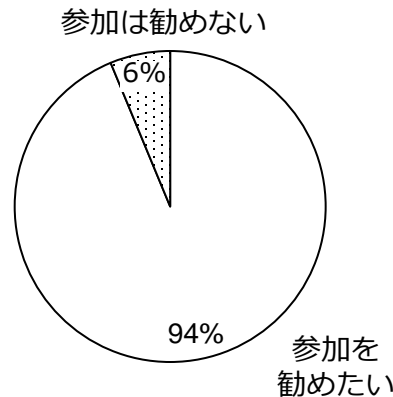
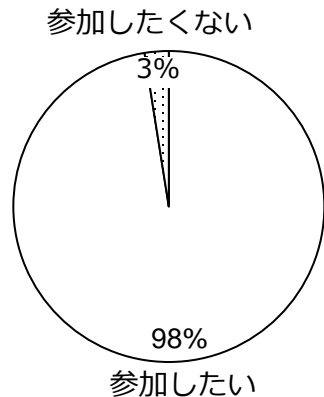
- ほとんどの参加者が実証への参加継続に意欲を示す一方、無料充電時間に関する意見やタイマー設定方法の改善、料金プラン・EV充電量などの透明性を求める意見は多く見られる。

実証参加継続への意欲

全員

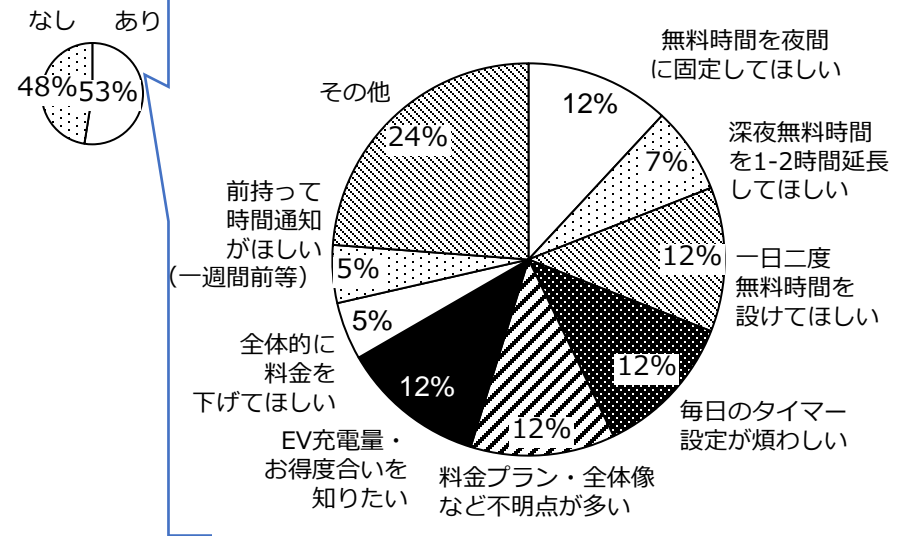
自身の来年度実証参加

他のユーザーに対して



改善案

全員*1



- 安くなるのであれば実証参加は継続するという声が多数
 - 月額1000円程度が目安
 - 無料でなくとも半額程度単価が安くなればDP参加等

- 無料充電時間に関する意見やタイマー設定の煩わさへの意見、料金プラン・EV充電量などの透明性を求める意見が多く見られる

*1 事後アンケートでの改善案に関する質問は選択式ではなく自由記述形式であったため、参加者全員の声は反映されるかは不明瞭

分析内容

実証参加者への訴求性 参加者からの改善案 2/2

- 機器に対してはより簡便なタイマー設定の提供が、電力小売に対しては個々に合う無料充電時間の設定や透明性の高い説明や充電量の通知などが要望として挙げられている。

自動車・機器に関する要望

より簡便なタイマー設定方法の提供	<ul style="list-style-type: none">メーカー専用アプリでは3回に1回程度の頻度でWifiが切れる車載Wifiの距離が短く、適用範囲が狭い →遠隔でも確実に充電タイマーをセットするためのインフラ整備が必須
充電量計測方法の変更	<ul style="list-style-type: none">機材設置に際し、家に穴を開けるような大がかりな工事があり、躊躇われた →計量法の改正により、大がかりな工事がなくとも個別計量が可能になることが望ましい
カーディーラーへの周知拡大	<ul style="list-style-type: none">カーディーラーに問い合わせをしても知らなかった →カーディーラーがしっかり実証の詳細説明をすれば参加者は増えるのでは →半年点検でカーディーラーを訪れる際かDM送付時での接点を利用可能

電力小売に関する要望

充電無料時間の固定	<ul style="list-style-type: none">変動的だと毎日の充電タイマー設定が手間 →週ごと・月ごと等ある程度無料時間帯が固定されているとよい
一日二度充電時間を設定	<ul style="list-style-type: none">1日1回指定では時間が合わないので日中と夜間で二回欲しい →個人のライフスタイルに合った時間でのDP料金体制の提供を検討
実証案内チラシへの詳細明記	<ul style="list-style-type: none">電力切り替えの影響、蓄電池設置可否に対する懸念や、実証の全体像など不明点あり →ユーザー声の明記、電力料金の比較例、よくある質問欄追加により、疑問点を解消
EV/PHEV充電量のこまめな通知	<ul style="list-style-type: none">充電量（貢献度やお得度）をこまめに知りたい →1時間単位の前日までの消費電力量が把握できるシステムがあるといい
前持った無料時間帯の通知	<ul style="list-style-type: none">タイマー設定の時間がない →事前に（可能であればまとめて）通知してほしい

分析内容

実証参加者への訴求性 今後参加者数を増やすための方策

- 来年度に向けてEV/PHEVユーザーへの接点増加、参加ハードルの除去とインセンティブ付与が必須であり、前述の改善案を取り込んだうえで告知場所・内容を決定することが肝要。

来年の課題

方策

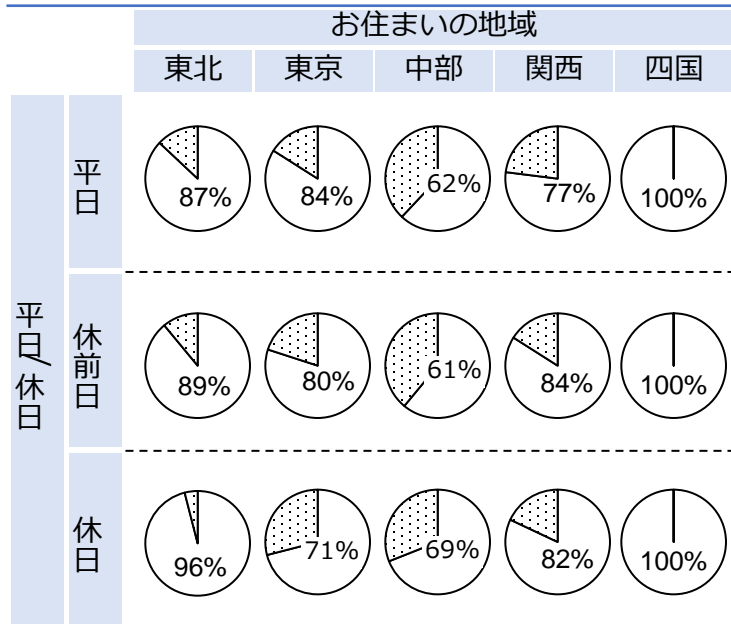
EV/PHEVユーザーへの接点の増加	<ul style="list-style-type: none"> 今年度から募集人数を10倍ほど増やすに当たり、より多くのEV/PHEVユーザーに実証実験の告知をする必要がある 	告知場所	カーディーラー経由での告知	<ul style="list-style-type: none"> 確実に対象者と接点がある 一方、通常半年に一回（車検時）の接点となるため、募集期間を長めにとることが肝要
実証実験への参加ハードルの除去	<ul style="list-style-type: none"> DPの料金システムはシンプルで浸透していたが、実証実験の目的や必要機器、工事などがチラシなどでは明示的に示す必要がある 		ウェブニュース媒体の活用	<ul style="list-style-type: none"> 一般的なウェブニュースや自動車専門のウェブマガジンで実証実験を募集
実証参加への有効性の高いインセンティブ付与	<ul style="list-style-type: none"> DPによる経済的利点をユーザーに提供することが必須である一方、来年度は放電行動も検討するため、適切なインセンティブ設計が必須 		告知内容	外部充電スペースでのチラシ配り
		実証案内チラシへの懸念事項明記		<ul style="list-style-type: none"> 新電力への切り替え時のユーザー声、よくある質問欄の追加により、ユーザーの疑問点解消を行う
			実証案内チラシへのメリット明記	<ul style="list-style-type: none"> 金銭的メリット（充電無料や協力金）目的で実証に参加する人が多いため、明確な記載が肝要

分析内容

行動変化の感受性 1/2

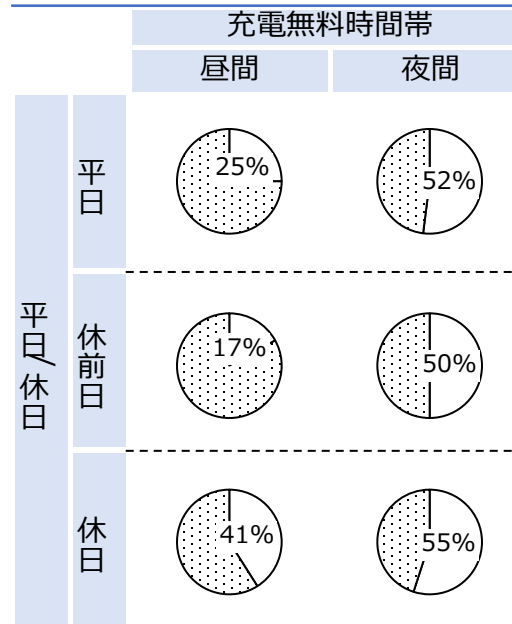
- 行動変化の感受性を、地域、平日/休日、無料時間帯、用途別の無料充電時間内の充電率*1で分析。ユーザーのEV/PHEV用途が最も影響を与える

地域、平日/休日別



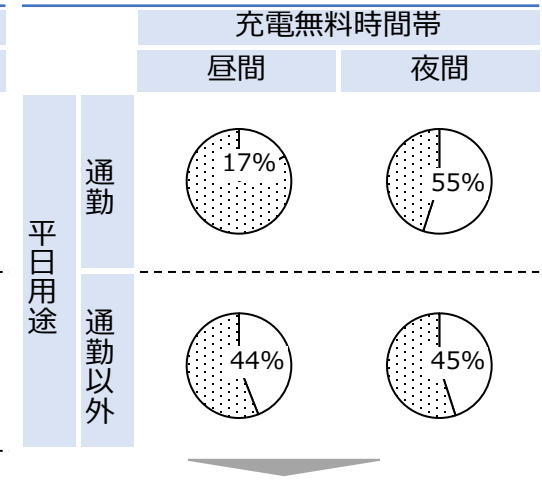
- 昼間充電無料の日が多い中部では比較的低い
- 東京では平日と比べ休日における数値が低い

充電無料時間帯、平日/休日別

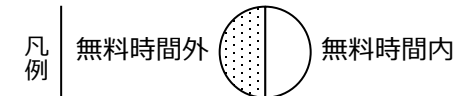


- 夜間無料の場合、平日・休日に関わらず50%ほどが無料時間に収まる
- 休日は昼間でも比較的自由時間に合わせやすい模様

充電無料時間帯、用途別



- 通勤に使用する場合、無料時間帯に大きく左右される
- 通勤に使用しない場合、無料時間帯に関わらず半分程度が無料時間に収まる



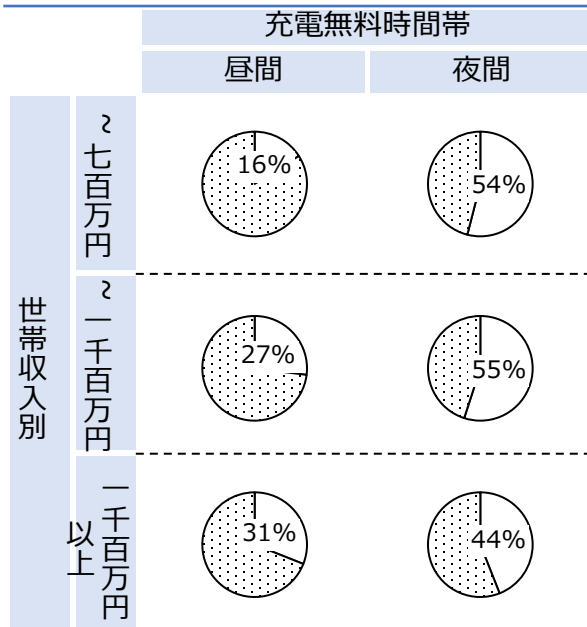
*1 無料充電時間内の充電時間/充電時間（30分単位のコマ数で算出）

分析内容

行動変化の感受性 2/2

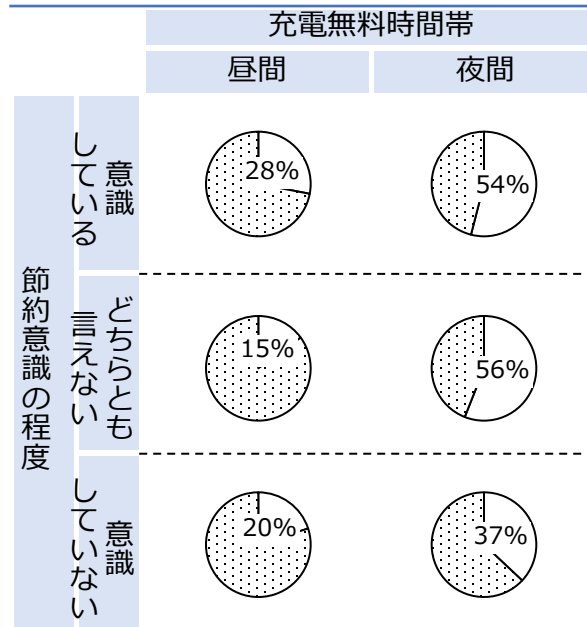
- 無料時間昼間の場合、感受性は世帯年収が高いほど高く、年収が高いほど昼間EV/PHEVを使わない傾向にあったと推察可能。節約意識や環境意識による傾向はみられなかった。

充電無料時間帯、世帯収入別



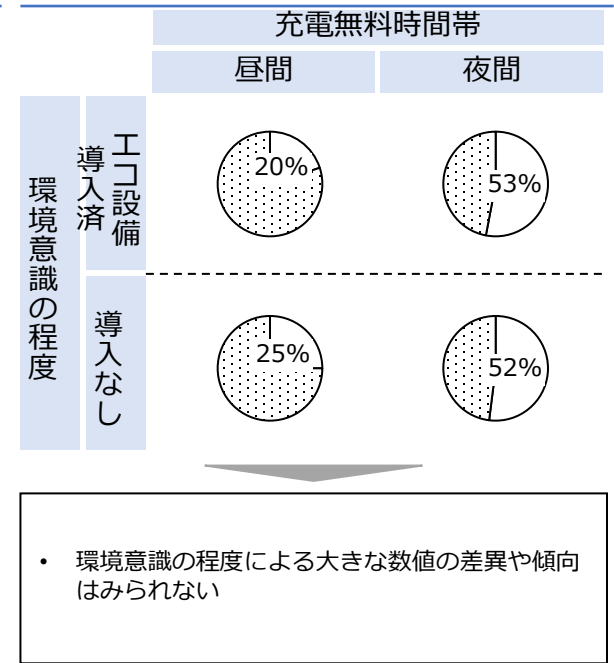
• 昼間の数値は世帯年収が高いほど高い（世帯年収が高いほど昼間にEV/PHEVを使わない傾向）



充電無料時間帯、節約意識別



• 節約意識の程度による大きな数値の差異や傾向はみられない

充電無料時間帯、環境意識別



凡例 | 無料時間外  無料時間内 

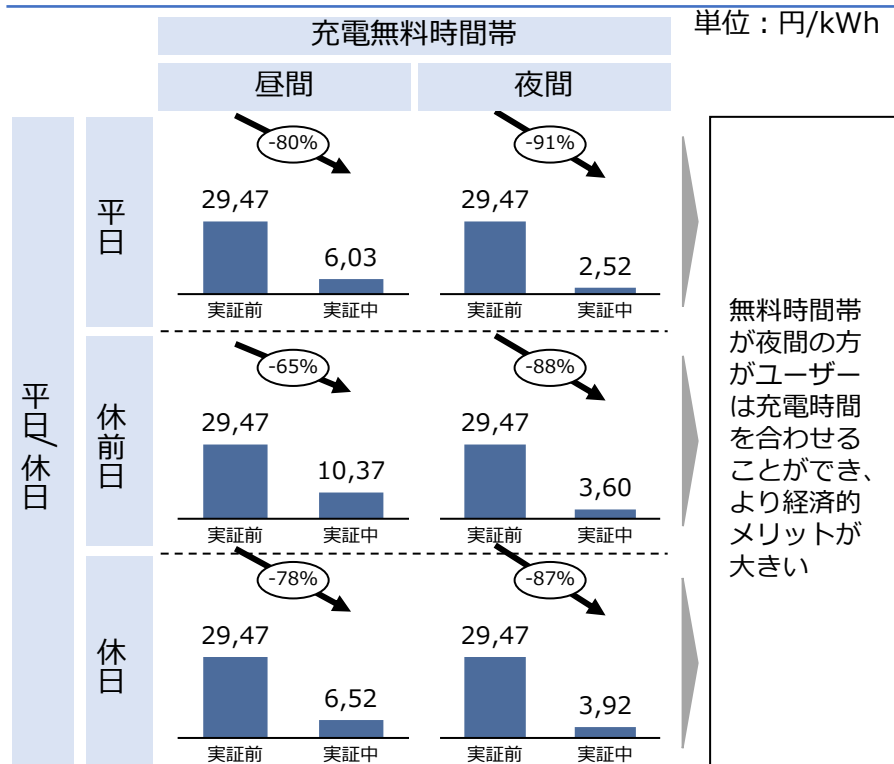
*1 無料充電時間内での充電時間/充電時間（30分単位のコマ数で算出）

分析内容

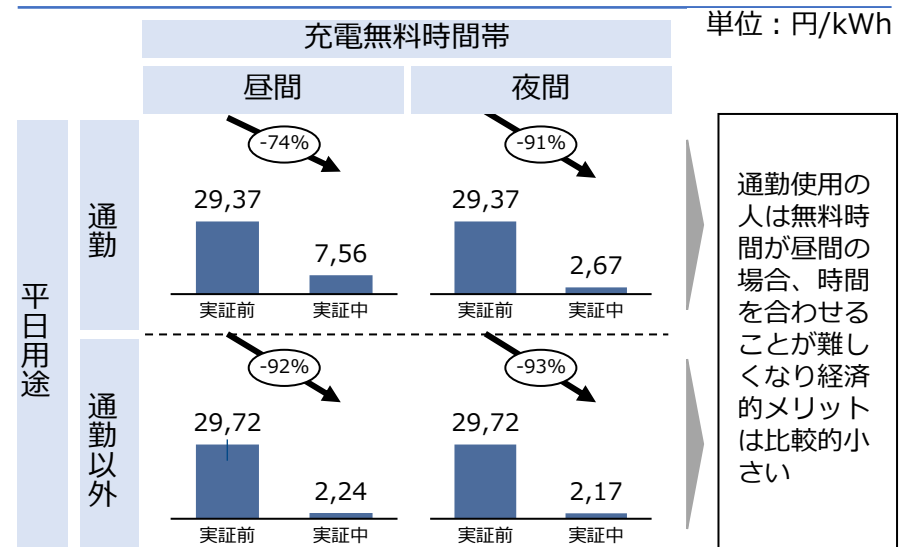
実証参加者の経済性 1/2

- 充電無料時間帯夜間の方がユーザーは無料時間に合わせやすくより経済的メリットは大きい。通勤使用のユーザーは無料時間に合わせにくく経済的メリットは小さい。

充電無料時間帯、平日/休日別充電料金単価



充電無料時間帯、用途別単価

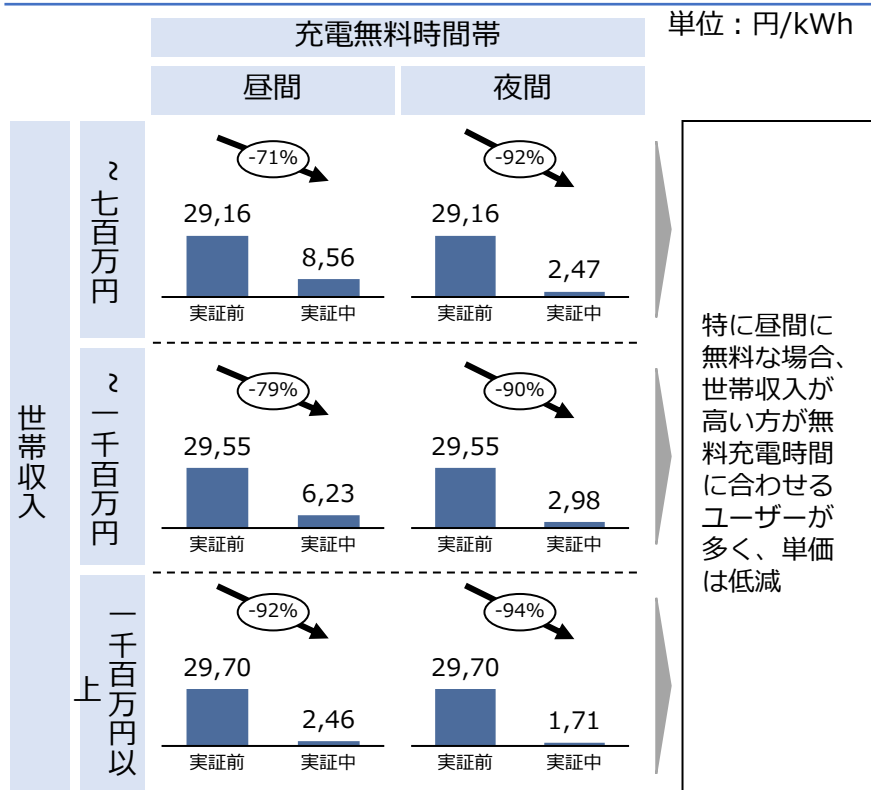


分析内容

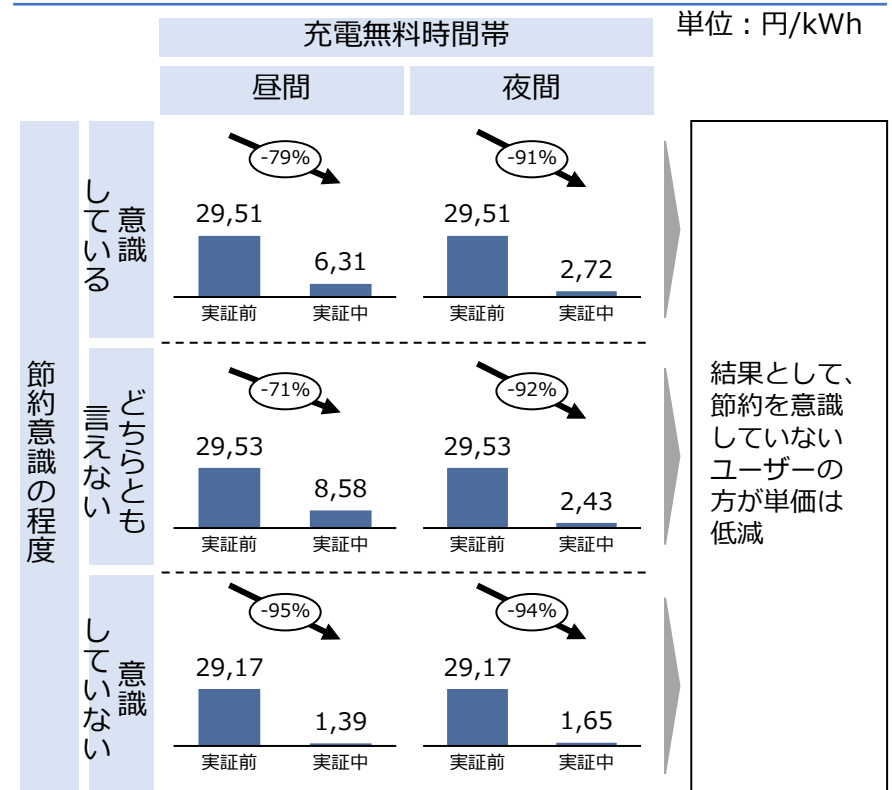
実証参加者の経済性 2/2

- 世帯年収が高い層の方が、昼間の無料充電時間に合わせており、充電料金単価は低減。
- 節約意識の程度は充電料金単価を左右する指標にはならない模様。

充電無料時間帯、世帯収入別充電料金単価



充電無料時間帯、節約意識別充電料金単価



分析内容

課題分析 検討結果

- DPは、小売電気事業者・ユーザーの双方に経済的メリットをもたらす
- ユーザーの訴求性・感受性を高めるには、金銭的メリットの明示・本検討で見た勧誘時の課題や参加者から出た改善案への対応が肝要

検討ポイント

検討結果

適切な料金体系は？ 対象として好適な ユーザー属性は？	<ul style="list-style-type: none">• DPにより、小売電気事業者は電力卸売市場におけるスパイクを避けることが可能となり、収益性は向上<ul style="list-style-type: none">– DP前の仕入れ単価は64.5円/kWhだが、DP後は22.0円/kWhと66%低減• DPにより無料充電時間を設けることで、ユーザーの経済性も向上<ul style="list-style-type: none">– DP前のEV/PHEV充電料金単価は29.5円/kWhだが、DP後は8.2円/kWhと72%低減• 行動変容性の高いユーザーは、物理的に充電タイミングを制御しやすい層（通勤用途には使わない等）<ul style="list-style-type: none">– 供給過多の場合に託送料金の割引が適用されれば、ユーザーへより安価な電力供給が可能
ユーザー訴求性を 高める方法は？	<ul style="list-style-type: none">• 金銭的メリットが明確なDP料金プランの提供が肝要（参加者の85%が充電料金が安くなること、69%が実証協力金を理由に実証に参加）• 勧誘時の課題や参加者の声から見た改善案へ対応（改善案有と答えた参加者は53%）。そのためには、電力切替の簡略化、計量法の改正が必須• 今後参加数を増やすための告知場所や告知方法の検討が必須であり、カーディーラー経由でも詳細が明確に伝わる体制の構築は要となる（カーディーラーきっかけの参加者は43%）
ユーザーの感受性を 高める方法は？	<ul style="list-style-type: none">• EV/PHEV用途によっては特定時間での自宅におけるDRができないため、勤務先や経由場所に充電インフラを整備（用途都合で充電可能時間が限られるため無料時間帯への改善を求める人は24%）• あらゆる車種でより簡便に充電タイマー設定を行うための通信規格の整備（毎日のタイマー設定が煩わしいと答えた参加者は12%）• EV/PHEVの放電を解禁することにより、よりユーザーにメリットを還元できる仕組みを構築

分析内容

課題分析 課題解消のための方策

- 前提として、DPのためのインフラ整備が必要であり、そのために計量法の改正は必須
- さらには、電力切替の仕組みやEV/PHEVの通信規格の見直しによるDPの煩わしさ解消と同時に、DPのメリットをよりユーザーが享受可能な仕組みの構築が必要となる

1

DPのための
インフラ整備

- **EV/PHEVのストック量は諸外国に対して少なく、普及は遅れる**と予見される（現状日系自動車企業では、HV技術が優れておりEVに政策を振りにくい）
⇒**国としてのEV/PHEV普及対策**（自動車税の明確化、自動車メーカーへの普及啓蒙）
- DP充電インフラが家庭に限られており、**計測器設置のハードルが高く、適用可能ユーザーが限られる**
⇒**計量法の改正による個別計量の解禁**によりインフラ整備のハードルは下がる。また、勤務先や経路場所でのDP充電インフラ整備が進めば、EV/PHEV用途に限らず多くのユーザーが対応可能

2

DPにおける
煩わしさの解消

- 電力切替タイミングを検針日に合わせる必要がある、実量制契約からの切替は対応困難等、電力切替が煩雑化している
⇒**電力切替の簡略化の検討が必要**
- 充電タイマー設定方法が自動車会社アプリ・純正ナビ使用・充電器への機器外付けなど多岐に渡り、不具合が生じた際日々の充電設定が煩わしい
⇒車種や充電インフラによらない、**EV/PHEVの通信規格の統一化が必要**

3

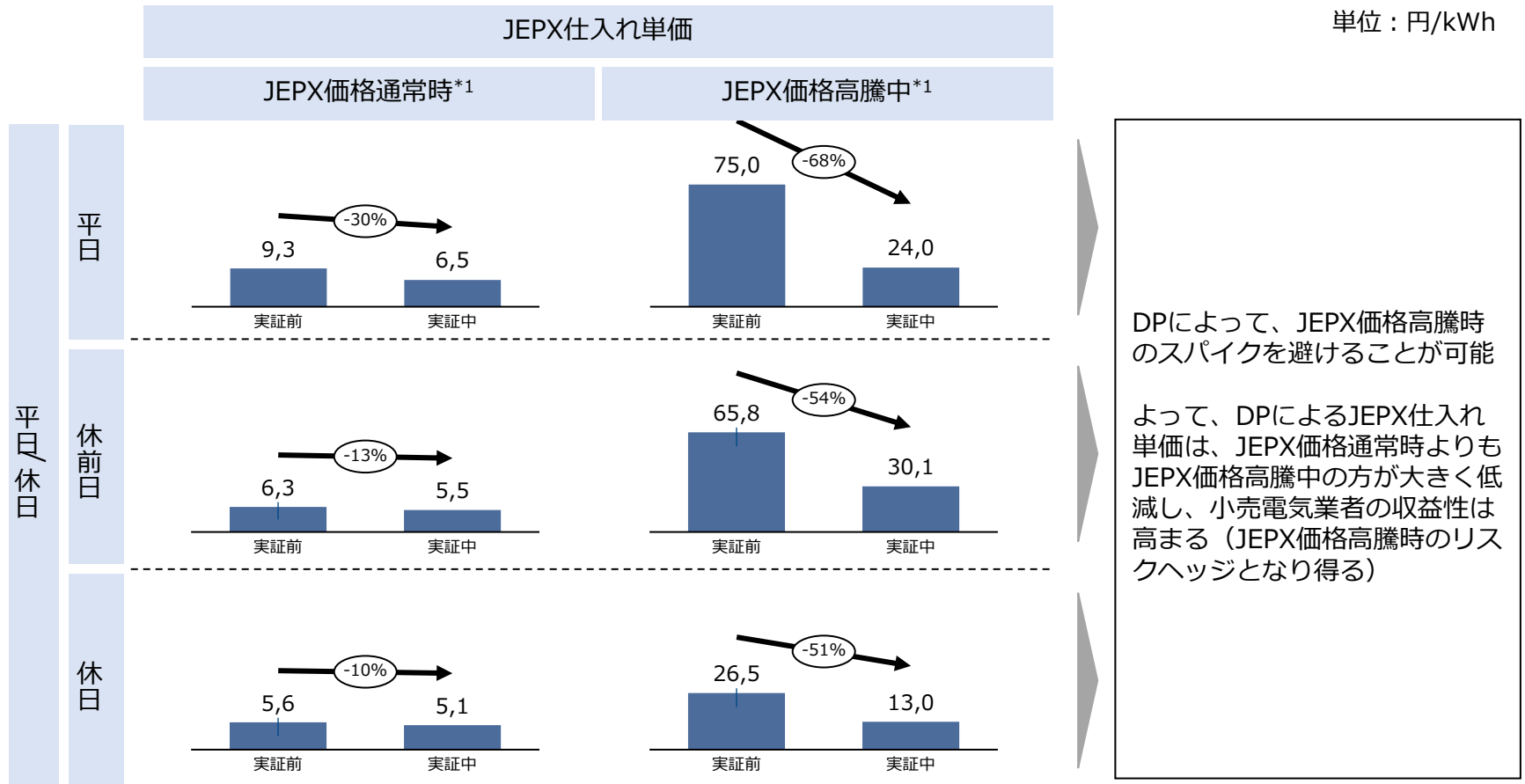
DPのメリットの
訴求・明確化

- 旧電力プランの夜間お得プランの方が家庭全体での金銭的メリットが大きく、DPへの切替に至らない
⇒**個別計量の解禁**により、EV/PHEVに限ったDP料金プラン提供が可能
⇒**託送料金割引**や、**放電による収入獲得**など、**よりDPに協力的なユーザーがメリットを享受できる仕組み**を構築
- 勧誘側のDPの理解が乏しく、実証目的を知らないためにDPの意義を見出していないユーザーが存在
⇒**ユーザー接点の強く影響力のあるカーディーラーへの協力が必要**

分析内容

DPを継続的にメニュー提供する場合のJEPX高騰の影響

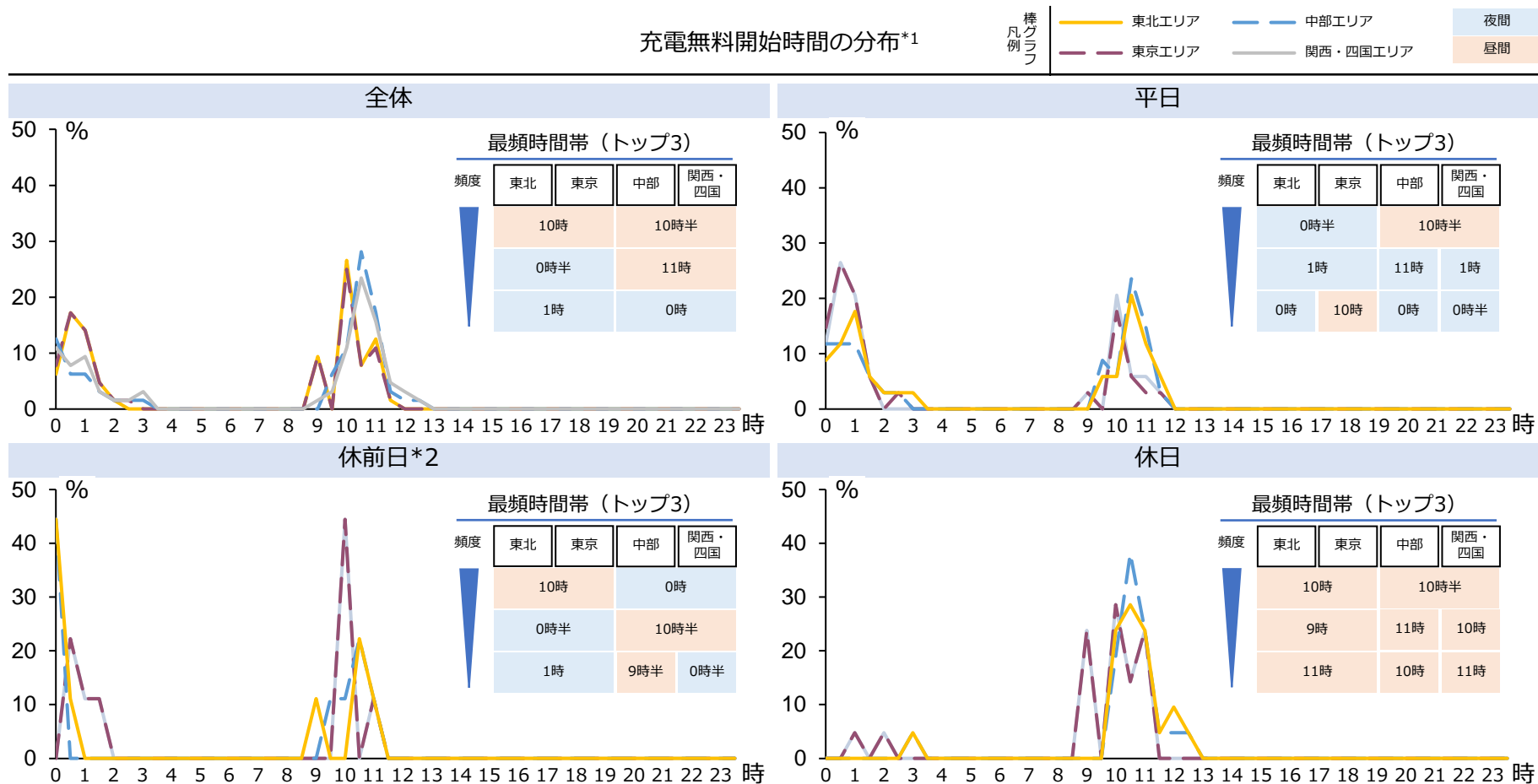
- DPによるJEPX仕入れ単価は、JEPX価格通常時よりもJEPX価格高騰中の方が大きく低減しており、小売電気業者の収益性におけるDPの利点は大きい



*1 JEPX高騰前の対象期間は2020年12月3日~12月15日、JEPX高騰中の対象期間は2021年1月14日~1月31日

(参考) 地域別充電無料開始時間の分布

- 無料時間帯は夜間か昼間の2択。休日は昼間が多い一方、平日は東京・東北では夜間が、中部・関西・四国では昼間が比較的多い。



(参考) デプスインタビュー・インタビューイ様一覧

- 参加者全員へのアンケートの回答の補足のために、デプスインタビューを実施。下記5名の参加者を対象とした。

#	インタビュー実施日	お住まい	所有車・所有設備			EV/PHEV使用状況						充電タイミング			急速充電使用
			EV/PHEV	ガソリン車	充電タイマー	平日			休日			平日	休前日	休日	
						用途	頻度	走行距離	用途	頻度	走行距離				
1	1/22	東京都府中市	アウトランダーPHEV	✓ (奥様が使用)	アプリ使用 (携帯から車体へwifi接続)	通勤	5	34km	買い物	1	20km	1-5時 @自宅	1-5時 @自宅	1-5時 @自宅	-
2	1/11	東京都大田区	アウトランダーPHEV	-	充電器で設定	買い物	2	5km	買い物/レジャー	1	70km	-	-	-	-
3	1/15	愛知県名古屋市	i-Miev (EV)	✓ (ほぼ使わず)	充電器で設定 (実証に際しタイマー外付)	買い物/家族の送迎/通勤*1	5	100km*1	買い物/レジャー	1-2	100-150km	18-22時 @自宅 日中 @職場*1	-	22-6時 @自宅	遠出の際のみ @SA
4	1/14	愛知県名古屋市	アウトランダーPHEV	-	アプリ使用 (携帯から車体へwifi接続)	家族の送迎/買い物	3-5	20km	買い物/レジャー	1-2	50-150km	9-18時 @自宅	23-9時 @自宅	23-9時 @自宅	遠出の際のみ @SA
5	1/19	京都市	アウトランダーPHEV	✓ (奥様が使用)	ナビ画面で設定	通勤	5	100km	通勤*2	1	100km	18.5-6時 @自宅 7.5-17時 @職場*2	-	-	-

*1 コロナの影響で実証実験中はリモートワークのため、通勤には使用せず *2 休日の出勤や夜間出勤もあるため、その場合は充電時間および使用時間が昼夜逆転となる