

リース車のEV化と「3ヶ月点検」の今後

電気自動車導入で整備サイクルの長期化は必至？

リース車両において、3ヶ月点検って必要でしょうか。

また、電気自動車はリースの「働くクルマ」として問題なく使えるのでしょうか。

3ヶ月点検は不要になりつつある！？ —お客様の車両稼働率を上げるために—

自動車の耐久性向上に伴い、整備サイクルは長期化しています。点検入庫でお客様が車両を使えない日を減らす、つまり車両の稼働率を上げるという観点から見ると、3ヶ月点検は、今後実施しない方向で見直しが進むかもしれません。

以前は5,000km毎のエンジンオイル交換が当たり前で、例えばひと月の走行距離が1,500~2,000kmの車両であれば、3ヶ月点検の際にエンジンオイルも交換するのが定番でした。しかし近年は、オイル交換サイクルが15,000km毎の車種も増えています。3ヶ月点検で入庫しても、タイヤ空気圧チェックやウォッシャー液の補充などの日常点検にとどまるケースが増えているのです。もちろん、短い間の使用でも不具合が発見される可能性はあります。ただ、オイル交換など“整備工場だからこそできる作業”を要しない場合の3ヶ月点検は、再考の時に来ているといえるでしょう。

リース車両としての電気自動車の普及はまだ先か？

環境に優しいとされながら、従来のエンジン車に比べて、航続距離が短い点を指摘されることの多い電気自動車は、業務用リース車両としては“使える”ものなのでしょうか。この問題は、走行パターンと事業所への充電器の設置有無に左右されます。走行ルートやエリアが決まっていて日々の走行距離が把握できる場合は、航続距離は問題にならない可能性があります。例えば1日の走行距離が100km以下なら、航続距離180km(WLTCモード)の日産「サクラ」でも問題ないでしょう。一方で、日々臨機応変な行動が必要で走行距離が読めない場合は、途中で充電が必要になる(=余計な時間を取られる)電気自動車は不向きと言えます。

もう一つの問題は充電環境です。電気自動車を日中の業務に使用した場合、夜間に普通充電しておくのが理想的です。サクラの場合、満充電まで最大8時間程度かかります。そうすると電気自動車の台数だけ充電器を設置することが現実的ですが、その分、充電器や専用コンセントを設置する費用とスペースが必要になります。補助金が活用できるとはいえ、そもそもの車両価格がガソリン車よりも高いこと、充電器設置のコストやスペースの問題からなかなか電気自動車の導入数が伸びていないのが実情です。



日産「サクラ」。車両本体価格は259万9,300円から。国の補助金は55万円、東京都の場合はさらに55万円、それとは別に市区町村からの補助金もあります。

まとめると、車両自体の耐久性やオイルの品質向上などで、現代のエンジン車は3ヶ月など短いサイクルでの定期点検は不要になりつつあると考えられます。そして電気自動車については、航続距離や充電環境の問題からリース導入数はまだ少ない状況です。エンジンオイル交換が不要になる電気自動車では、点検サイクルをさらに伸ばせる可能性があり、整備入庫でクルマが使えない期間を減らせる可能性があります。ただ、日本の自動車リースに関しては現状では燃費が良く整備サイクルも長めなハイブリッド車が主流であり、まだしばらくは電気自動車の大規模な導入という流れにはなりにくい状況です。

弊社ではお客様により快適に車両を使って頂くために、整備に関して日々研究し、実際のお客様の車両管理にも反映させていきます。最新の情報を蓄積し、来たる電気自動車時代に向けての準備を進めています。