



## EV 2020

CASE, MaaS, xEV  
——危機感をあおるか  
のごとく世に飛び交う  
トレンドワード。  
CGM的には、新しい  
時代だからといって即  
反応はしたくない。そ  
れってホントにユーザ  
ーのためなの？ を時  
代に流されることなく  
きちんと立ち止まって  
考えてみたい。

まとめ：畑澤清志

実録! 24kWhから  
30kWhへ増量



何のヘンテツもない初期型リーフ。でもそのパワーの源は30kWhなのだ。

# これぞ真のエコ! DIYでバッテリー 載せ替えに挑戦した 日産リーフオーナー

電動化に向けて邁進する自動車業界。ビジネスチャンスばかりにスポットが当たるが、足元では最初期の車歴が10年という節目を迎えている。かならずやってくる「バッテリーの劣化」に立ち向かうオーナーの姿を追った。

ノントラブル、  
絶対調です!



TTSとちぎ  
海老原隆敬さん

これまで数個の中古バッテリーを購入しては研究してきた海老原さん。さらに1台、ドナーの車両も用意しており、つぎは40kWhバッテリーの載せ替えを狙っている。

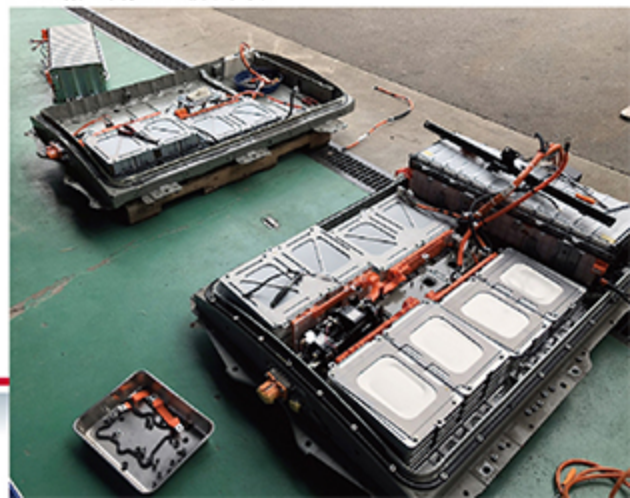
アンダーカバーを外したミッションジャッキとフォークリフトを使い慎重にバッテリーを降ろす。



30kWhバッテリーをバラして  
内部モジュールだけを移植  
買い替えサイクルの長期化にと  
ない伸びているのが車歴。ガソリン  
車では10年・10万kmなどめづら  
しい存在ではなくなっている。ひるがえ  
ってEV(電気自動車)は、量産版とし  
てこの世に誕生してからようやく10  
年を迎えたばかり。それ以上の長期  
間を過ごしている車両はこの世に存  
在しないのだ。  
さらに現実として、最初期型を購

入して乗り続けているオーナーはほ  
んのわずかだ。とくにバッテリーの  
冷却機能を持たない日  
産リーフでは10年もの  
長きにわたって充放電  
性能が維持できるはず  
もなく、車両としては傷  
みが少なくてもバッテ  
リーの劣化で乗り替え、

30kWh(手前)からモジュールをひとつひとつバラし、奥のケースへと移植する。30kWhバッテリーは、モジュール内のセルの枚数が倍になっているためモジュール数は半分の24個となる。



外したバッテリーケース。中期以降は周囲をシーリングされているため割がす工程が必要となる。