

日産の追浜試験場「GRANDRIVE」を走ってみた

～実用的なテストコース、9車種の「一気乗り」で実感した日産“反転攻勢”への道～

2025年9月25日

調査部 主任研究員 奥山 要一郎

約4kmのコースに一般道路を再現

9月某日、幸運にも日産自動車の試乗会に参加する機会をいただいた。場所は横須賀・追浜地区にある「GRANDRIVE（グランドライブ）」。日本でも有数のテストコースであり、運転することはもちろん、敷地内に足を踏み入れる機会自体も貴重な。快晴の空の下、電動車を含む9車種のテストドライブという、普段はなかなか味わえない体験をしてきた。

「GRANDRIVE」は神奈川県横須賀市の日産追浜試験場にある。名称は、「壮大で雄大な場所（GRAN）で運転する喜びや楽しみを体感する（DRIVE）」というイメージを元に作られた造語だという。追浜工場が操業を開始した1961年に完成し、2007年に約27億円をかけて再整備して現在の形になった。敷地面積は約45万m²（東京ドーム約9.5個分）を誇る。

一周約4kmのコースの中に、荒れた路面や首都高速道路に見られる段差などを設けた道路を再現している。アップダウンコーナーやうねり路もあり、日常的な運転の中で味わう自動車の操縦安定性・走行性・取り回し性の体験が可能だ。非常に実用的な構成で、テスト運転も最後まで飽きずに楽しむことができた。長さ約1kmのメインストレートでは、時速100kmまでアクセルを踏み込む。緩やかな八景島コーナーを曲がると、短いバックストレートからは小さな湾越しに横浜・八景島シーパラダイスを望めた。

なお、走行中に大きなトンビが目の前を横切ることもあるそうだが、その際はハンドル操作で避けるのではなく、ブレーキを踏んで速度を落とすようにと指導された（運転中にトンビらしき姿は見えたものの、幸いなことに目の前に“襲来”してくることはなかった）。

新型「ルークス」は日産再起のきっかけになるか

試乗会では、追浜工場で生産されるコンパクトカー「ノート オーラ」に加え、SUVの「エクストレイル」、軽自動車の「ルークス」、そして各種電動車などが用意されていた。各車の操縦の安定性や乗り心地（サスペンションの構造やシートの快適性など）などの詳細な分析は自動車評論家の方々にお任せするとして、ここでは現場の雰囲気や所感について述べてみたい。

今回は、先日発表されたばかりの新型「ルークス」の試乗を希望する参加者が多かった。日産にとって3年ぶりとなる待望の新型モデルだ。軽市場で主流となっているスーパーハイトワゴンで、競合車はホンダの「N-BOX」、スズキの「スペーシア」、ダイハツ自動車の「タント」などとなる。

当然のことながら、操縦感覚はまさに軽自動車そのものだが、高速走行時の安定感も比較的良好だった。これはステアリングアシスト力の最適化によるものらしく、低速域から高速まで安定した走行能力を備えていると感じた。

販売訴求面では、技術よりも使い勝手を重視する“軽の王道路線”に回帰していくようだ。パンフレットでは車体の形状を「かどまる四角」と表現し、遊び心あふれるかわいらしいデザインをアピールしている。これまでのマーケティングでは先進運転支援システム（ADAS）など技術面を強調していたが、新型では「フロントワイドビュー（広角映像）」「3Dビュー（立体映像）」「インビジブルフードビュー（車体下の映像合成）」といった機能を「見えにくいところが、もっと見える」という分かりやすいメッセージで訴求している。

「ルークス」の24年販売台数は7.0万台。前述の「N-BOX」（20.6万台）、「スペーシア」（16.5万台）、「タント」（9.3万台）の後塵を拝し、劣勢なのは否めない。日産にとって久しぶりのニューモデルとなる新型「ルークス」が、同社の再起のきっかけとなるか注目される。160万円台（消費税込）からの手頃な価格で、今秋発売予定となっている。

快適な乗り心地のBEVタイプSUV

また、今回はBEV（バッテリー式電気自動車）の「アリア」「リーフ」「サクラ」を運転する機会に恵まれた。この中では、最初に試乗したクロスオーバーSUVの「アリア」で体験した4WD技術（電動4輪制御技術「e-4ORCE」）の印象が強かった。

同4WD技術は、頭が振られることなく、フラットな姿勢を保ちながら滑らかに減速できるのが特徴だ。モーターにより回生ブレーキを最適に制御し、減速時の車両の沈み込みや揺れを抑える。BEVならではのスムーズな発進と合わせ、快適で上質な乗り心地を味わえた。また、コーナリング時の挙動については、カタログの表現を用いると、「トルクを前後輪に自動的に再配分」「減速時には前後モーターによる回生ブレーキと4輪の油圧ブレーキを組み合わせで協調制御」という。自分の運転技術でこの機能を十分に引き出せたかは正直自信がないが、S字のアップダウンコーナーでは意のままのコーナリングを安心して楽しむことができた（気がする）。

「電動SUVも選択肢として十分あり得るかも」と思いながら「アリア」の価格を調べると、800万円を超えていた。今回乗ったのは航続距離560kmの「B9 e-4ORCEプレミア」という上級車種とは言え、なかなかのお値段だ。同じ4WDで最高出力がやや落ちる「B6 e-4ORCE」は719万5,100円（メーカー希望小売価格、消費税込）となっている。

機能面や走行性能、その他の要素はひとまず脇に置き、価格だけを比べるのは適切でないことは重々承知の上であえて記すが、BYDが今年4月に発売した四輪駆動のBEV版SUV「シーライオン7 AWD」は572万円（同、消費税込）からとなっている。ちなみに、この車種は中国では「海獅07 EV」という名称で、23.98万元（約480万円）で販売されている（モデルは「550四駆智駕版」、価格は自動車情報サイト「汽车之家」より）。

自動車選びの際は、クルマそのものの性能や品質、アフターサービス、ライフスタイル、個人の嗜好など様々な要素が絡み合うほか、コストパフォーマンスも重要な要素になってくるだろう。

燃費ならぬ“電費”も考慮しながら、BEVの適正価格を考えていく必要があると改めて感じた。その最適な答えはまだ見つかっていない。

新型車投入で反転攻勢に期待

今回、試乗会に参加したことで、決算書の分析や幹部記者会見のQ & Aなどからはなかなか分からない日産の“現在地”を知ることができた。22年を最後に新型車の投入がない同社に対して、巷では「売れる車がない」と揶揄する声もある。確かにそのように言われても仕方がない面もあるが、独自のハイブリッドシステム「e-POWER」を搭載した「ノート オーラ」などは、力強く滑らかな加速などがもっと評価されてもよいはずだ。また、「エクストレイル」はマイナーチェンジ版が9月に投入され、「リーフ」「ルークス」の新型車は間もなく発売予定となっている。どれも今回試乗した車種だが、今振り返ると、新型車を多数揃えた試乗会そのものが日産の反転攻勢への意思を示す場だったのかもしれない。

リストラや各種経費の削減は避けて通れない同社だが、こうした逆風の時期だからこそ、自社の強みを誠実にアピールし続けることが大切だろう。コア・コンピタンス（競合他社が模倣できない核となる力）の再認識や、顧客目線での開発・営業、さらにきめ細やかな情報発信が常に求められるのは言うまでもない。試乗会の現場では、日産の社員やスタッフによる丁寧な説明や解説を通して、彼らの自社に対する自信や誇りもうかがえた。これらが日産復活の原動力になるか、今後じっくり注目していきたい。

さて、日産の追浜工場は残念ながら27年度末に車両生産を終了する予定だ。一方、今回訪れた「GRANDRIVE」については、近隣の総合研究所や専用埠頭と合わせ、今後も事業を継続するという。確かに、広大な敷地と立派な設備を備えたテストコースを手放してしまうのはあまりにも惜しい。新型車のテスト走行に加えて、一般ユーザー向けの体験試乗会などを通じ、「GRANDRIVE」の活用場がさらに広がることを期待したい。

執筆者紹介



奥山 要一郎（おくやま よういちろう）
浜銀総合研究所 調査部 主任研究員
自動車・自動車部品産業の調査業務を担当。

浜銀総合研究所では、景気動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの試乗会体験談の詳細に加え、米国による自動車関税や各メーカーの動向を解説するセミナーを**2025年10月9日**に開催いたします。ご関心のある方は、下記のサイトよりお申し込みください。

浜銀総合研究所 ビジネスセミナー

自動車業界の最新動向とトランプ関税の影響を探る！

～大手決算から読み解く市場の現状と展望～

【URL】 セミナー案内

<https://www.yokohama-ri.co.jp/pdf/152540.pdf>

会場での受講をご希望の場合

https://www.yokohama-ri.co.jp/html/seminar/seminar_inquiry.html?kaijyou=1&kno=813&dt=1065089299

オンラインでの受講をご希望の場合

https://www.yokohama-ri.co.jp/html/seminar/seminar_inquiry.html?kaijyou=2&kno=813&dt=783194447

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取り扱いいただきますようお願いいたします。