



日産リーフ Gグレード

●全長×全幅×全高:4480mm×1790mm×1540mm ●ホイールベース:2700mm ●車両重量:1520kg ●パワートレイン:電気モーター(150ps 32.6kg・m) ●駆動方式:FF ●一充電走行距離(JC08モード):400km ●税込み価格:399万0600円

初代に比べてずっとフツウのクルマに。プラットフォームは同じで、フロントドアも使い回し。それにしてもかなりの変化感があるから、旧型のカタチがそれだけユニークだったということ。



STAGE
09

PHV以上、
EV以下のクルマたち

下道でのんびり帰ろうか

前回eゴルフで京都まで走った際、サービスエリアの急速充電エリアでEV愛好家と行き逢うと、その都度ちょっとした会話で盛り上がるという話をした。

じつは足柄SAで最初に出会ったのが、新型リーフのオーナーだった。

詳しくは喜怒哀楽のページも読み併せて欲しいが、彼は新型リーフが初

めのEVで、納車されたばかり。航続距離が伸びたと知り、満を持して長年親しんだ日産のガソリン車から乗り替えたという。高速道路のSAやPAには急速充電器が備わっているの、むしろ心配なく走れるとディーラーの営業マンから聞き、千葉から岡山まで走ることになった。

足柄で会った時は、こちらの充電が終わるようなタイミングで「もうすぐ終わりますから」ありがたう」くらいの会話で終わった。

で、次に静岡県内のSAで再び落ち合ったのだけれども、リーフから降りてきた彼の顔は、見るからに「いやあ、こりゃ参った」という感じだった。そもその航続距離が伸びない(＝高速走行だから仕方ない)のはもちろん、急速充電で思ったほど電気が貯まらないことに彼は焦っているのだった。このペースでその日中に岡山まで行けるのかどうか、

不安になってきたらしい。新型リーフでもしんどいか、と、その時すでに本企画でもリーフを取り上げようと決めていたボクは、そこで半ば腹をくくった。ハナから急がず、ゆっくり移動しようじゃないか、と。

結論から言うと、やっぱりそれは無理な相談だった。下道をのんびり観光気分、というわけにはいかなかった。結局いつものように高速道路を使って京都まで走ることになった。

取材車両の貸出しは横浜本社なので、東京を出発する時点でバッテリー残量は89%、航続可能距離は241km。エアコンを入れても残距離の表示が12kmしか減らないのは、さすが経験値のある日産だ。とはいえず、ちよつとでも伸びたほうが嬉しいので、寒いのを堪えて走り出す。

待ち時間をいかに過ごすか

今回は充電設備が比較的新しく、充実している新東名を迷うことなく選ぶ。計算上、浜松SA(240km)は無理でも静岡SA(180km)までは行けるとふんだ。そこまで走ることができれば、京都まで計3回の急速充電で済み、街中で使える電気も残るという計算だ。

東名から新東名へと80〜100kmくらいでクルージングし、しばらくはあえてバッテリーの残量を気に



毎度も別荘、京都府庁へ。日産ディーラーへ行く手もあったが、店の近くに半時間過ごす良い場所がない(ショールームにいてもしょうがない)。府庁の周りなら美味しいランチスポットも多い。充電器探しは前向きに。

番狂わせな充電制御で電気が貯まらず計画立ててづらい時も

にせずに走った。しなやかさという点ではeゴルフよりもハッキリと劣る。低重心をほどよく強調するようになった走りはまだ可もなく不可もないレベルだったというものの、京都までのドライブをくじけさせるようなものでもなかったのだ。ところが厚木を過ぎて上り勾配が続くと、やっぱりバッテリー残量が気になって仕方なくなる。ふと見れば、不安な数字だった。静岡SAは厳しそうだ。幸い、新東名ならその



エクステリア以上にフツのクルマっぽくなったダッシュボードまわり。デザインといい質感といい、何もここまで平凡にしないでいいのに、と思うのはボクだけ？

手前の清水PA（155km）にも急速充電器がある。その後の充電計画に狂いが生じるが、仕方ない。残りの航続距離が25km程度という状態で滑り込んだ。静岡へはやっぱり微妙すぎた計算だ。清水PAの充電施設は新しい。PAということもあって先客もなかった。リーフの場合、新型となってバッテリー容量が増えたため、残量警告が出てから8割充電するのに40分かかるといふ。また、公共の充電器は「おかわり禁止」が原則。待つクルマがいなければ、来るまで続けてもいいだろうとは思ふものの、そもそもそんな運任せな充電こそ、計画的にEVをドライブしたい時の最大の弱点だ。容量が増えているのだから8割じゃなくてもよしとしようじゃないか、と腹をくくった半時間後、残容量は7割、航続距離は180kmとなった。京都の自宅まで残りちょうど300kmだったから、これは上手くするとあと1回の充電で行けるんじゃないか？と、何だかとてもハッピー



フツになったというよりも、このあたりに新鮮みを出すための予算も時間もなかったという雰囲気。設計の要件だけ担当部署に伝えて、ちゃちゃちゃっと造った感じ。



もうね、やめましょうよ、こういう安っぽいステッチ。布地のデザインもセンスが悪い。「EV＝青」も、どうにかならないのか。青が嫌いな人はEVに乗れないじゃないか。



この角度はちょっと格好いいんじゃない？ いやない。それにしてもフロントドアが旧型と同じだなんて、言われてみないと気づかなかった。全体的な外観はなかなか良いと思う。



旧型と同じく床下にバッテリーがあるため、このセグメント（VWゴルフ相当の2BOX車）にしては後席のスペースに不満が残る。上げ底で、座ってみると何だか落ち着かない。



開口部の、いかにも頑丈そうな形状こそ旧型とよく似ているが、荷室の容量は65L増えて435Lに。とくにホイールハウスの出っ張りが増えられてゴルフバックも積みやすくなった。

1な気分。充電2回なら、通常のドライブに比べてプラス1時間。まだしもリーズナブル。ところが、次の充電ポイントが悩ましいことに。清水PAから浜松SAまで90kmで近過ぎるし、かといってその次の岡崎SAまでは160kmくらいあって、かなり微妙。否、そもそも清水までしか走れなかったのだから、高速での航続距離はハナシ8割どころか7割だ。だとすると岡崎までは走れない。そこで思い出したのが、前回eゴルフで見つけた道の駅の施設だった。浜松と岡崎の間、新城ICを降りたところにある道の駅「もつくる新城」に急速充電器がある。高速を一旦降りるが、道の駅の利用促進のため、優遇措置で高速料金は変わらない

い。SAのように使えるわけだ。清水から120kmだから、それなら楽勝だ。実際、40kmを残して新城を降りた（岡崎へは行けなかった可能性が高い）。

これが大誤算だった。充電施設は空いていた。プリウスPHVが200Vのほうを使ってくれていた。オーナーを見つけて「ありがとう」と言いたい気分だった。ちよつと寒かったのがコーヒを飲み、観光案内をじっくり見て、それでも余った時間を足湯に浸かりながら過ごして半時間。バッテリー残量の表示を見て唖然とした。50%も入っていない！慌てて車内の航続距離をチェックすると、無常にもなんと120kmという数字が。半時間かけて100kmどころか80km分しか充電できなかった。

幸い、充電待ちはいらない。お代わりするか悩んだが、この場所ですら半時間を過ごす術がもうない（飽きた）ことに気づき、移動したほう

がマシと判断。充電計画を練り直す。東名阪道の御在所SAまでは110kmあって届きそうにない。となると、時間もツブせるという意味では90km先の伊勢湾岸道・刈谷PAか。距離的にもそれが妥当だろう。ところが、ここでも半時間で60%程度しか貯まらず、航続距離にして150km弱。家までというに辿り着けないので、結局4回目の充電を草津PAで行うことになってしまった。

と、まあ片道だけでテンヤワニヤは相変わらず。要するに、同じ半時間を使うにしても、充電器やコンディションによって次の航続距離が変わってしまうことが最大の難点だということがわかる。

良いこともあった。新城では美味しい肉屋を発見し、刈谷には市場のような魚売り場があることを初めて知った。EVドライブはプロセスをじっくり楽しみたい人に向いている。それは現代人が失いつつある楽しみの作法でもあった。

長距離ツアラーとして

評価 ★★★★★

前回のeゴルフと比べると、明らかにクルージング性能のライドクオリティで劣っている。けれども、そもそも流れをリードするという気分にならない。走行車線を淡々と走る分にはこれで十分かな？とも思う。ただし、航続距離400kmとのプレコミを信じていると痛い目に遭う。満充電でスタートしても、高速道路ではせいぜい240kmが良いところではないか（6.0km/kWh）。もっとも、eゴルフの回でも書いたが、200km以上走ればもう十分に長距離じゃないか？と感じる人もいることだろうし、感じ方は人それぞれだ。ちなみにプロパイロットとの相性はよく、電費も6.5km/kWhに上がった。

古都・京都の街中で

評価 ★★★★★

さすがはEV専用モデルだけあって、例えば発進フィルの滑らかさやワンペダル制御、エアコンの効率などには一日の長があった。

個人的主観で

評価 ★★★★★

長距離と高速道路のロングドライブに出たいと思わせるドライブフィールでないことが、かえっていい。街乗り主体だと自分に言い聞かせることができるからだ。ただし、色も豊富な外観デザインはまだ良いにしても、インテリアの安直さにはガッカリで、自分で毎日乗るクルマとして選ぶイメージがまるで沸いてこない。

みなさんへのオススメ度

評価 ★★★★★

どうしてもEVに乗りた人で、街乗りが中心であれば、いまはリーフしか選択肢がない。プロパイロットパーキングなどの便利機能を使いこなしてみたいという前向きな人なら尚さら。60kWhバッテリー搭載車のデビューを待ってから考えてもいい。

リアル
ユーザーの
激白

新型リーフの 進化と退化

COTY獲得も視野に入れた華々しいデビューを飾る予定が、完成検査問題で出鼻をくじかれた新型リーフ。

出遅れた分を取り戻すべく、最近になって日産はプロモーションに精を出している。

あわせて納車も順調に進んでおり、2月までの累計販売台数は1万5000台を超えた。

デビューから半年、ユーザー目線でのインプレッションをお届けしよう。

航続距離への満足が すべてを許してしまう?!

17年9月のデビューから半年が過ぎ、遅まきながら広報・宣伝活動も

ようやく本腰が入ってきた新型リーフ。先日その一環として、日産が実施したユーザー調査の結果が一部ネットメディアで公開されていた。新型リーフ所有者489名が回答したというその内容を抜粋すると、「EVはガソリン車に比べ、家計の節約になると思いますか?」の問いには83%がYESという回答。そのほか「クルマ購入時にEVが選択肢に含まれるようになった」(同87%)、「遠出した際、ガソリン車に比べて新型リーフは快適でしたか?」という設問には「快適または、とても快適」を選んだユーザーが79%と、菌の浮くようなバイアスのかかった内容が並んでいた。これでは真実は見えな

いだろう。

デビュー直後のデータでは、下取り車の3割が先代だった新型リーフ。まだこれは充電インフラも普及していない頃から大枚をはたいて購入した先代オーナーはいわば「真のEVファン」であり、別の言葉で敬意を込めて表現するなら「人柱」だ。いま、厳しい目線を持つ先代オーナーも続々と新型に乗り替えている。そんなみなさんに協力いただき、リアルユーザーならではのインプレッションを聞かせていただいていた。

進化したと受け止められている点のほとんどは、バッテリーの容量アップに伴う航続距離の延長だ。先代にトコトン乗ったユーザーにとって、満充電でも100km程度だった

航続距離が一気に2倍以上になったメリットは大きい。とは言っても公称値400kmのところ、実測データは250km程度でJC08測定値との乖離は大きい。

良くも悪くも先進的だった先代のイメージから、没個性になったスタイリングや操作系は評価が分かれる。軽自動車並みにチープなメーターパネル、大型のマルチディスプレイを期待していたユーザーはイマドキ7インチの画面にガッカリした様子である反面、こうしてコストを絞ったことで先代と変わらぬ車両価格を実現できたことを良しとする肯定的な意見も聞かれる。同じくコスト対策で多々ある流用パーツについても、先代から乗り替えたにもかかわらずあまり不満点が聞かれなかったのはEVを愛するゆえと、価格メリットが大きいからだろう。

随所に追加されている遮音&吸音材によって静粛性が向上していることを感じられるのも先代に乗っていたユーザーならではの。同じ道・同じ使い方をする中で良さを体感できているようだ。

eペダルについてはその新鮮なフイーリングはおおむね好評だが、即座に慣れるオーナーは少数。まだまだ練習中の人も多く、ほとんどのユーザーは後退時にはキャンセルしていることがわかった。また、プロパイロットについてオーナーのみなさんが声を揃えるのは、白線認知機能が劣っていること。ヒヤリとする場面が幾度あったとの報告が多数届いている。

そして何より、先代を下取りに出して新型を購入したユーザーなら骨

身にしまっているのがリセールバリューの圧倒的な低さだ。今回、11年の最初期型(走行距離8万8000km)の先代リーフが6年落ちの時点で下取り額20万円との報告もあったが、高年式(2年落ち)の30kWh型でも、もはや150万円割れで売りに出ている。新車から3年経たずに小売り価格が4割まで下落しているということは、下取り価格は推して知るべしだろう。

「6カ月は市場に流すべからず」とのお達しが出ていた新型リーフも、ちょうどその時期を迎えた3月上旬からポチポチと試乗車アップのクル

マが中古車市場に出回り始めた。ただ、見た目のプライスは安くても新車で補助金を受給した総額とはぼ変わらない様子見の価格設定だ。

試乗車は保有義務が発生する補助金を申請しないので、その分の額を販売店が被った格好だが、このイビツな価格設定が決壊するのはいつになるか。そこから真の買い得感が出てくるので、中古リーフ待ちなら価格がこなれてくるまでもう少し時間が必要だ。秋にも追加される60kWhモデル「eプラス(仮称)」の中古車が出回る19年夏頃には、大きな動きがあるだろう。

じつは“ビッグマイナー”レベル



全世界150万台の販売目標は結局60万台にも届かず、コミットメント未達のシワ寄せは新型リーフの涙ぐましいケチケチぶりにも現れている。ボディコンストラクションなど多くのパーツを流用しながら、外板の意匠と新型バッテリー、電子デバイスで商品力を揃っているカタチだ。細かいところでは空調のスイッチパネルやシフトセクターもカラーは違えば基本は先代と共通。ドアパネル、ボンネットフードはスチール化されてコストダウン。グリーンハウスも共通なので、払拭性能が低いフロントワイパーもそのまま流用せざるを得なかったようだ。



寺西五男
さん

進化ポイント

- 航続可能距離が大幅に伸びた。安心して200km乗れる。
- 静粛性も大幅にアップ。EVの静かさが実感できる。
- 中間加速が良くなり、スタートから高速まで一気に静かに加速でき、あらためて感動。
- プロパイロットは高速道路や有料道路ではとてもありがたい装備。ただし、道路の白線が不鮮明だとすぐに解除されるのでハンドル操作は任せられない。
- 暖房が秒単位で暖かくなる。今年は寒かったので重宝した。
- eペダルは停止時にクリーブがなくブレーキを踏む必要がないので、渋滞の時に便利。
- ミュージックサーバルはありがたい。
- 後退する時に左右から近づいてくる自転車を検知してドアミラー内の警告ランプが点滅する装備は大変有効（充電ポートが前にあるので駐車スペースから後退で出ることが多い）。
- 都市部ではドアロック運動のミラー格納機能が良い。
- ボディカラーがいろいろ選べる。
- 前席シートが良くなってホールド感が上がった。
- 充電時間確認や充電器の出力がリアルにメーターパネルで見られるのはとても便利。

残念・退化ポイント

- メーターパネルは100万円ぐらいの軽自動車並み。せめてフル液晶にすべきだと思う。
- なぜナビ画面がイマドキインチなのか。場所はたっぷり余っているのに。
- 内装関係があまりにもチープ。
- 先代リーフの流用部品が多く、メーターパネルを見なければ間違えるほど。
- メイン表示に電費計とバッテリー温度計がないので、いちいちボタンで操作しなければならない。
- ECOボタンはハンドル右下にある見えない。手探りだと隣のトラクションOFFを押してしまう。
- プロパイロットパーキングは我が家の前の幅4m道路ではまったく使えない。平日の広いスーパーの駐車場では使えても、週末の混雑している時は操作している間に後続車来るので使えない。
- シフトレバーを照らすLEDが無くなって遊び心のないクルマになってしまった。
- 性能を上げて価格を下けている努力は認めるが、初代から乗り替えるとあまりにもコストダウンが目立つ。充電ケーブルボックスしか、サングラスホルダーしか、いろいろと無くなってしまった。
- センターコンソールはなぜこれほど小さくなってしまったのか？ほとんど何も入らない。
- 充電率50%を超えると充電時間が極端に長くなる。同じ時間なら30kWhバッテリーのリーフのほうがたくさん充電できる。



黒澤大城
さん

進化ポイント

- バッテリーの容量が増えたこともあるが、先代初期型に比べて回生の有効利用でバッテリーの消費を極力抑えてくれているので安心して走れる。
- インテリジェントルームミラーは後方がハッキリ見える。
- 走行方法の組み合わせでその時の気分や場所にあった走行が楽しめる。（DモードやBモード、ECOスイッチやeペダルの組み合わせ）
- シートのフィット感が私に合う。
- 選んだ赤黒ツートンは周りから好評価。
- ボタンや表示が多くて飽きない（笑）。
- L2H（※欄外参照）では安定した電気の供給で我が家の蓄電能力もアップした。

残念・退化ポイント

- 家庭用200Vはもちろんだが、現在の充電設備ではカタログ走行値には絶対にならない。バッテリーの性能をフルに活用できる充電設備がないと、満充電でも走行距離300km前後が精一杯と、ユーザーへの説明が必要。
- eペダル使用中にブレーキを踏むと、ブレーキが滑ったようになってキチンと止まれない。
- 外装パーツの繋ぎ目が多く、手洗い洗車がしにくい。
- ボックスティッシュを置く場所がない。
- 操作スイッチ類、eペダルは慣れないと危険に感じる。



桑原文雄
さん

進化ポイント

- ドアパネル等の共通化で全体のボディラインは類似しているが、前後とリアピラー辺りの処理を巧みに変えて現代チックにイメージチェンジを図っている。たくさんの人に受け入れられるデザインになった。
- 室内の大きさや居住性に大きな変化はないが、シートのホールド性が若干良くなり、トランクの容量も増えて使いやすくなった。
- 初代に比べてパワー＆チャージメーターやバッテリー残量計などのセグメント表示がとても細かく、かつ直線的で直感的になって非常に見やすい実用的に進化している。欲を言えば、フルデジタルのマルチ画面を採用して画面をカスタマイズできるようにすれば完璧なのだが、スマホやタブレットのようにならないのだろうか？
- 初代はソフトなサスペンディングにより、ゆったりとしたストロークで乗り心地もよくマイルドな印象だったが、その分ロールも大きくてアンダーステアも大きめであった。新型ではカチッとした固めのセッティングになってアンダーステアも弱く、ナチュラルなハンドリングへと進化した。乗り心地はスポーティで固めの印象だが、自分は新型のセッティングのほうが好きだ。

残念・退化ポイント

- 未来感あったメーターパネルはごく普通のデザインに変わり、期待されたマルチディスプレイの大型化が叶わなかったのが残念。ダッシュボードのデザインは大幅に変更されて機能性のあるレイアウトに好感が持てるが、インパネ表面やドアトリムの仕上げが安っぽく、ちょっとチープに見えてコストダウンに影響されたように感じる。もう少し高級感を演出して欲しいところ。
- 情報表示が旧型より格段に増えているが、その分、操作が複雑になって欲しい情報がすぐに見つからないのは仕方ないのか。i3のように欲しい情報をショートカットでメモリーボタンに登録できるようにしてほしい。



中村さつき
さん

進化ポイント

- 吸音材が増えて、とても静かになった。旧型と同じ道を走っているとよくわかる。
- 警告音が鳴るので幅寄せしやすくなった。
- 自動ブレーキには何度かお世話になった。前車の挙動への反応が人間（私）よりも速い。
- プロパイロットパーキングは自動で切り返しをする点がスゴイと感じた。初めて行く場所なら、私より上手に駐車してくれるかもしれない（笑）。
- 家の近所の農道ではよくスピード取締りをやっているの、一定速度で走ってくれるプロパイロットなら前走するクルマにつられてスピードを出してしまうこともないので安心。
- 機能的にずいぶん助けられている。eペダルを使いこなせるように練習中。バック時はクリーブがなく運転しにくいのでOFFにしている。
- 往復200kmの遠出をしたが、充電せずに帰れたことに感動。
- 旧型を買う際、その魅力に惚れて値段を知らないうちから予約していた私。大きな値上げのなかった新型はとても努力したのだろうと思う。
- 旧型から引き続きL2H（※欄外参照）で使っているが、世間の蓄電池の相場（10kWhで約200万円）と比べても、40kWhということ考えると激しく安い。朝8時から夜10時まで給電してくれて経済的にも助かる。

残念・退化ポイント

- スタイリングが没個性になった。旧型のデザインが好きだったので物足りない。
- メーターパネル内の表示やカーナビの操作が初期型に比べて煩雑。
- 年配ユーザーも違和感なく視認＆操作できるメーターパネルだが、デザインは平凡になった。
- ナビのルート提示が旧型同様、違和感がある。
- プロパイロットのステアリング支援のライン取りが、私の普段のライン取りと微妙に違って違和感がある。停止する際も、自分の感覚より急ブレーキな感じがして違和感がある。前車がいなくなった時の設定速度までの加速も、自分の感覚に合わせて設定できるような選択肢がある（あるいは学習機能がある）といいと思う。

User's VOICE



W・Y
さん

進化ポイント

- Xグレードにプロパイロットをオプションでつけた。道幅の広いバイパス等で使うが、狭い曲がりくねった市街地では前走車を見失うことがあって急加速するなど、慌ててOFFにすることもあって街乗りでは使っていない。高速道路では効果抜群。運転がラクで疲労感が緩和される。

残念・退化ポイント

- 40kWhのバッテリー容量は、街乗りに限れば残量を気にかけずに乗れる。ただし、遠出の時には充電時間が旧型からあまり改善されていない感じ。数回続けて急速充電すると、さらに充電スピードが落ちるようだ。
- eペダルはなかなか慣れず、思わぬ時に大きめの減速Gを感じる時もある。eペダル利用時の減速の充電効率よりもDモードのコースティング（空走）走行のほうが意外に電費が良いような気がする。ということで、いまはeペダルOFFで乗っている。
- プロパイロットパーキングは装着しなかった。自分でやったほうが早いので（笑）。少なくとも我が家の駐車場には入れないと思う。何しろ駐車場の出入り口が狭く、接近警告ソナーが鳴りっぱなしなので、とても機械任せにはできない。



小野優子
さん

進化ポイント

- 充電ポートカバーが大きくなり、角度も使いやすくなった。
- スタイルが良くなった。
- 静粛性が上がって静かになった。
- 追突防止装置の追加など安全性能が高くなった（保険料も安くなった）。

残念・退化ポイント

- ボンネットの角が鋭くて危ない。
- ボンネットクランプが外れにくい。
- ヘッドカバーが安っぽい。
- フロントブレーキが小さくて効きづらい。
- ナビ画面が小さい。
- メーターがチープで安っぽい。
- サスペンションが暴れて乗りづらい。
- スポーツシートが欲しい（シートが安っぽい）。
- オプションでもいいので、カメラ画像を録画できる機能が欲しい。



佐久間博
さん

進化ポイント

- 密閉性、断熱性が良くなって足下があまり寒くない。エアコンも効きが良いように思う。車内がさらに静かになった。
- プロパイロットは疲れないので眠くならない。eペダルのおかげで雪道も安全に走れる。
- 30分の充電で効率的にチャージされるため、一回の充電量が多く、充電頻度が少なくて済む。

残念・退化ポイント

- 旧型に比べて電費が少し落ちた。40kWhになっても期待していたほど距離は走れない。
- デザインが平凡すぎる。旧型の新鮮さがない。とは言っても、普通の人には新型のほうがカッコ良く見えるらしい。
- ナビで充電スポットを検索する際、空きスポットだけに絞るなど細かく設定できない。