

## e 燃費アワード優秀車 発表一覧 2015-2016

### ▼新型車部門

#### 1位 ホンダ シャトル (ハイブリッド)

2015年5月に発売されたホンダ『シャトル』が新型車部門の第1位となりました。

『フィット』をベースとする同車は、1.5リットルエンジンとモーター内蔵DCTのパワートレインを組み合わせており、ベース車に迫る好燃費（『20.8km/L』）を記録しました。2位は、スズキ『アルト ターボ RS』。64馬力の高性能ターボ車ながら、ロボタイズドMT「AGS」の高効率が光り、上位に食い込みました。

3位は、クリーンディーゼルエンジン搭載の『CX-3』が登場。ボルボ『V40 D4』もランクインしており、去年本部門ではランクインがなかったクリーンディーゼル車が2台ランクインしました。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	ホンダ シャトル (ハイブリッド)	20.8	1500	DCT	FF	34.0	61.2%
2	スズキ アルト	19.3	660	AMT	FF	25.6	75.4%
3	マツダ CX-3 (ディーゼル)	18.3	1500	AT	FF	23.0	79.6%
4	トヨタ シエンタ (ハイブリッド)	18.0	1500	CVT	FF	27.2	66.2%
5	ホンダ ジェイド (ハイブリッド)	17.9	1500	AT	FF	25.0	71.6%
6	ホンダ S660	17.7	660	CVT	MR	24.2	73.1%
7	ボルボ V40 D4 (ディーゼル)	16.2	2000	AT	FF	20.0	81.0%
8	マツダ ロードスター	15.4	1500	AT	FR	18.6	82.8%
9	トヨタ シエンタ (ハイブリッド)	14.0	1500	CVT	FF	20.6	68.0%
10	ホンダ ジェイド (ハイブリッド)	13.0	1500	CVT	FF	18.0	72.2%

## ▼ガソリン車部門

### 1位 スズキ スイフト

HV車・軽自動車を除いたガソリンエンジン部門では、熱効率を向上させるデュアルインジェクションシステムを備える「デュアルジェットエンジン (DJE)」を搭載するスズキ『スイフト』が、より排気量の小さいエンジンを搭載する三菱『ミラージュ』やフォルクスワーゲン『up!』、トヨタ『iQ』を抑えて、17.6km/Lで1位に躍り出ました。

同車は1.2L以上のガソリン車トップのカタログ燃費値 (26.4km/L) を実現していますが、実燃費の面でもハイブリッドを除くガソリン登録車でトップの値となっています。

ガソリン部門はランクインしたすべての車両で実燃費 16km/L を上回っており、コンベンショナルな内燃エンジンもまだまだ進化を続けていることが分かります。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランスミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費達成率
1	スズキ スイフト	17.6	1200	CVT	FF	26.4	66.7%
2	三菱 ミラージュ	17.4	1000	CVT	FF	23.2	75.0%
3	フォルクスワーゲン up!	16.8	1000	AMT	FF	23.1	72.7%
4	トヨタ カローラフィールダー	16.6	1500	CVT	FF	19.6	84.7%
5	トヨタ iQ	16.6	1000	CVT	FF	20.8	79.8%
6	ホンダ フィット	16.5	1300	CVT	FF	26	63.5%
7	フォルクスワーゲン ポロ	16.4	1200	DCT	FF	21.2	77.4%
8	マツダ デミオ	16.4	1300	AT	FF	24.6	66.7%
9	スズキ ソリオ	16.3	1200	CVT	FF	25.4	64.2%
10	フィアット 500	16.2	900	AMT	FF	24	67.5%

## ▼ハイブリッド車部門

### 1位 ホンダ グレイス

新型車部門で1位となったホンダの『グレイス』が23.3km/Lを達成し、ハイブリッド部門でもトップに輝きました。

カタログ燃費ではベースとなったホンダ『フィット』に若干ながら劣りますが、e燃費ユーザーでは長距離移動の頻度が多く年齢層も比較的高いグレイスを実燃費を伸ばす結果となりましたハイブリッド車部門で3年連続の第1位だったトヨタ『アクア』は22.2 km/Lで2位になり、グレイスに王座を譲る形になりました。8位のスズキ『ワゴン R』までは20km/L以上の実燃費となっており、非常に僅差の燃費争いとなっています。

2015年12月には4代目のプリウスも登場し、ハイブリッドカテゴリーの実燃費争いはますます注目を浴びそうです。トヨタ/ホンダ以外では、トヨタのTHS-IIを導入したマツダの『アクセラハイブリッド』(19.5km/L)の健闘ぶりが光ります。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	ホンダ グレイス (ハイブリッド)	23.3	1500	DCT	FF	34.4	67.7%
2	トヨタ アクア (ハイブリッド)	22.2	1500	CVT	FF	37.0	60.0%
3	ホンダ フィット (ハイブリッド)	21.8	1500	DCT	FF	36.4	59.9%
4	トヨタ カローラフィールダー (ハイブリッド)	21.3	1500	CVT	FF	33.8	63.0%
5	ホンダ シャトル (ハイブリッド)	20.8	1500	DCT	FF	34.0	61.2%
6	トヨタ プリウス (ハイブリッド)	20.3	1800	CVT	FF	32.6	62.3%
7	ホンダ アコード (ハイブリッド)	20.1	2000	CVT	FF	30.0	67.0%
8	スズキ ワゴンR (ハイブリッド)	20.1	660	CVT	FF	33.0	60.9%
9	マツダ アクセラ (ハイブリッド)	19.5	2000	CVT	FF	30.8	63.3%
10	レクサス CT (ハイブリッド)	19.3	1800	CVT	FF	30.4	63.5%

## ▼軽自動車部門

### 1位 スズキ アルト

スズキ『アルト』がランキング対象の全車種中トップとなる 24.3km/L で第1位となりました。

昨年、この部門で1位に輝いていたのは、スズキ『アルトエコ』。新型への期待が高まっていたが、見事に期待に答え、1位を引き継ぎました。大幅な軽量化と充電制御「エネチャージ」の採用などにより、徹底した燃費改善技術の投入により、カタログ燃費値は37.0km/Lまで向上。実燃費の面でも、アルトエコの23.2km/Lからさらに1km/L以上も伸ばしていることは特筆すべき点といえます。

2位・3位はそれぞれダイハツの『ミライース』、スズキ『ワゴンR』がランクイン。去年同様ダイハツとスズキの軽自動車燃費競争は熾烈な争いが続きます。ホンダと三菱/日産勢の奮起が期待されるところです。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	スズキ アルト	24.3	660	CVT	FF	37.0	65.7%
2	ダイハツ ミライース	21.8	660	CVT	FF	35.2	61.9%
3	スズキ ワゴンR (ハイブリッド)	20.1	660	CVT	FF	33.0	60.9%
4	スズキ スペーシア	18.8	660	CVT	FF	30.6	61.4%
5	スズキ ハスラー	18.8	660	CVT	FF	32.0	58.8%
6	ホンダ N-WGN	18.7	660	CVT	FF	29.2	64.0%
7	スズキ ワゴンR	18.5	660	CVT	FF	30.0	61.7%
8	ホンダ N-ONE	18.2	660	CVT	FF	28.4	64.1%
9	ホンダ N BOX	18.0	660	CVT	FF	21.2	84.9%
10	日産 モコ	17.9	660	CVT	FF	24.2	74.0%

## ▼輸入車部門

### 1位 フォルクスワーゲン up! (アップ!)

輸入車部門は、フォルクスワーゲン (VW) の『up!』が 16.8km/L で去年に引き続き 1 位となりました。

2 位に躍進したのは 2015 年の夏に投入されたクリーンディーゼル搭載のボルボ『V40 D4』。同車はデンソー製の高性能・超高压インジェクター『i-ART』やアイシン AW 製の高容量横置き 8 速 AT といった日系サプライヤーのパーツを積極採用して、実用燃費とドライバビリティに優れたパワートレインを搭載。優れた経済性で主力モデルに成長した BMW『3 シリーズ』のクリーンディーゼル搭載車『320d』を凌ぐ好燃費を叩き出しています。

フィアット『500 ツインエア』と実燃費では並んでいますが、カタログ燃費達成率で 500 を上回ったため、2 位となっています。今回のランキングは、輸入車カテゴリーにおいて、ガソリン小排気量・過給エンジンに代わり、クリーンディーゼルがエコカーの主役に躍り出た格好です。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	フォルクスワーゲン up!	16.8	1000	AMT	FF	23.1	72.7%
2	ボルボ V40 D4 (ディーゼル)	16.2	2000	AT	FF	20.0	81.0%
3	フィアット 500	16.2	900	AMT	FF	24.0	67.5%
4	BMW 3シリーズ (セダン ディーゼル)	15.7	2000	AT	FR	19.4	80.9%
5	BMW 3シリーズ (ステーションワゴン ディーゼル)	15.5	2000	AT	FR	19.4	79.9%
6	アウディ A3 セダン	15.0	1400	DCT	FF	19.5	76.9%
7	フォルクスワーゲン ゴルフ ヴァリアント	14.9	1200	DCT	FF	21.0	71.0%
8	フォルクスワーゲン ゴルフ	14.7	1200	DCT	FF	21.0	70.0%
9	フォルクスワーゲン ポロ	14.5	1400	DCT	FF	21.5	67.4%
10	スマート フォーツーカーベ	13.8	1000	シーケン シャルMT	RR	15.4	89.7%

## ▼燃費達成率部門

### 1位 シトロエン DS4

燃費達成率部門はカタログ燃費が相対的に低い輸入車や長距離ドライブでの利用頻度が高い中・大型車に有利なランキングです。今年もトップは 12.0km/L を記録したシトロエン『DS4』が 2年連続受賞で、カタログ燃費達成率は 106.2%という値となりました。

今回はこの DS4 が唯一の 100%超えランクインでした。2位以下は通常の燃費ランキングではあまり見かけることのない中・大型の SUV モデルが並ぶ結果に。

日産『ジューク』やトヨタ『ランドクルーザープラド』、三菱『パジェロ』など、走行抵抗や車重の面でカタログ燃費計測では不利になりやすいモデルが上位を占めています。またディーゼル勢の健闘も目立ちます。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	シトロエン DS4	12.0	1600	AT	FF	11.3	106.2%
2	日産 ジューク	12.3	1600	CVT	FF	13.0	94.6%
3	トヨタ ランドクルーザープラド (ディーゼル)	11.0	2800	AT	4WD	11.8	93.2%
4	三菱 パジェロ	7.1	3800	AT	4WD	7.7	92.2%
5	トヨタ ランドクルーザー	6.2	4600	AT	4WD	6.9	89.9%
6	ボルボ V60	10.2	1600	DCT	FF	11.4	89.5%
7	トヨタ アベンシス ワゴン	12.0	2000	CVT	FF	13.6	88.2%
8	スバル BRZ	11.3	2000	AT	FR	12.8	88.3%
9	アバルト 595	12.4	1400	AT	FF	14.0	88.6%
10	BMW X1	9.3	2000	AT	FR	10.8	86.1%

## ▼ディーゼル車部門

### 1位 マツダ デミオ

去年より新設されたディーゼル車部門はマツダ『デミオ XD』が2年連続1位に輝きました。

実燃費は昨年より0.2km/L伸びる19.4km/Lと、20km/Lの大台も目前にまで迫っています。しかし去年と打って変わったのは輸入車が上位に食い込んでいる点です。

3位にボルボ『V40 D4』（16.2km/L）、4位にBMW『3シリーズ（セダン ディーゼル）』（15.7km/L）と続き、D/Cセグメントの中核モデルにも続々とクリーンディーゼル搭載車が投入されており、このカテゴリーの燃費が全体として底上げされています。

マツダ勢の強さは2016年も引き続き継続すると思われませんが、ディーゼルの売れ行き次第では、他メーカーの商品戦略にも大きな影響を与えることになりそうです。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	マツダ デミオ (ディーゼル)	19.4	1500	AT	FF	26.4	73.5%
2	マツダ CX-3 (ディーゼル)	18.3	1500	AT	FF	23.0	79.6%
3	ボルボ V40 D4 (ディーゼル)	16.2	2000	AT	FF	20.0	81.0%
4	BMW 3シリーズ (セダン ディーゼル)	15.7	2000	AT	FR	19.4	80.9%
5	BMW 3シリーズ (ステーションワゴン ディーゼル)	15.5	2000	AT	FR	19.4	79.9%
6	マツダ アクセラスポーツ (ディーゼル)	15.1	2200	AT	FF	19.6	77.0%
7	マツダ アテンザセダン (ディーゼル)	14.6	2200	AT	FF	20.0	73.0%
8	マツダ CX-5 (ディーゼル)	13.8	2200	AT	FF	18.6	74.2%
9	BMW 5シリーズ (セダン ディーゼル)	13.7	2000	AT	FR	16.6	82.5%
10	BMW 5シリーズ (ステーションワゴン ディーゼル)	13.5	2000	AT	FR	16.6	81.3%

## ▼総合部門

### 1位 スズキ アルトエコ

総合部門では、今回すでにガソリン部門、軽自動車部門で1位を達成している『アルト』（23.3km/L）が3冠達成となりました。

2位のホンダ『グレイス』に1.0km/Lの大差をつけています。また、今回の総合ランキングはランキングした10台すべてが20km/Lを上回る実用燃費を達成。

ただし、カタログ燃費達成率では1位のアルトで65.7%、他のモデルでも60%前後とカタログ燃費と実燃費の乖離に対しての問題はますますクローズアップされる可能性も否めません。

「軽自動車 VS ハイブリッド」の燃費争いにクリーンディーゼルが加わることになるのか、トランスミッションではDCTとCVTのどちらが日本の道路環境では有利に働くのか。

ガソリン価格は下落を続けていますが、燃費規制は年々厳しさを増しており、実燃費をめぐる各メーカーの取り組みは冷めることはありません。2016年はどのような省燃費技術が登場するのでしょうか、e燃費のランキングにぜひご注目下さい。

※集計の基準は、本リリース末尾「ランキング集計に当たっての基準」を参照

順位	車種名	e燃費 (km/L)	排気量 (cc)	トランス ミッション	駆動方式	JC08燃費 (km/L)	燃費 達成率
1	スズキ アルト	24.3	660	CVT	FF	37.0	65.7%
2	ホンダ グレイス (ハイブリッド)	23.3	1500	DCT	FF	34.4	67.7%
3	トヨタ アクア (ハイブリッド)	22.2	1500	CVT	FF	37.0	60.0%
4	ダイハツ ミライース	21.8	660	CVT	FF	35.2	61.9%
5	ホンダ フィット (ハイブリッド)	21.8	1500	DCT	FF	36.4	59.9%
6	トヨタ カローラフィールダー (ハイブリッド)	21.3	1500	CVT	FF	33.8	63.0%
7	ホンダ シャトル (ハイブリッド)	20.8	1500	DCT	FF	34.0	61.2%
8	トヨタ プリウス (ハイブリッド)	20.3	1800	CVT	FF	32.6	62.3%
9	ホンダ アコード (ハイブリッド)	20.1	2000	CVT	FF	30.0	67.0%
10	スズキ ワゴンR (ハイブリッド)	20.1	660	CVT	FF	33.0	60.9%



■分析対象期間：2015年1月1日～2015年12月31日

分析対象給油投稿：85万2173回

対象車種数：1,509

#### ■ランキング集計に当たっての基準

・集計に当たっては、現実的に考えられない1トリップ走行距離・給油量・燃費などの数値は除外（故意による悪質投稿を防ぐため、これらの閾値は非公表とさせていただきます）

・上記集計期間に新車購入が可能な車両（期間中に販売が終了した車両も含む）を対象とする

・商用車・4WD（ただし4WD専用車はOK）・MT車・現行車種と併売されている前型モデル、OEM車（例：スズキ アルトとマツダ キャロルなど）は除外

・グレードや外装が異なっても、車両型式およびカタログ燃費値が同一のものは同一車種（例：プリウス=プリウス G's、ムーヴ=ムーヴカスタムなど）として扱う

・同一車種で複数のグレードがランクインした場合、最も燃費データが良いものを採用

・現行車種でもMC（マイナーチェンジ）前のデータは採用可とする

・「e燃費（km/L）」が同値の場合は、カタログ燃費達成率（%）の高い方を上位とする

#### ■【「e燃費」のランキング集計基準】

「e燃費」が発表する車種別実燃費データは、全国の「e燃費」ユーザーの燃費データを型式ごとに集計したものです。しかしデータの中には、入力ミスなどによるイレギュラーな数値、非現実的な数値が混在しています。それらを除外するために、給油量、走行距離などに一定の基準を設け、それをクリアしたデータのみを集計しています。

統計的に十分なデータを確保できた車種のみを発表していますので、ユーザー数が少ない車種や信頼区間（※1）の幅が大きすぎる車種については、ランキングの対象から外れています。また「e燃費」における車種は、国土交通省登録の型式を基準とし、燃費に大きな影響を与えるトランスミッションの種類、過給器の有無、駆動方式で区別しています。また、「e燃費」の車種別燃費データの信頼性を表すための指標として、それぞれの車種の信頼区間と標本分散（※2）の値を参考値として表示しています。

## ※1 信頼区間

「e 燃費」の平均値と、実際に世の中を走っているクルマの本当の燃費の平均値に違いがあると仮定します。そのことを踏まえて、信頼区間とは、「e 燃費」の平均値と本当の平均値が、一定の確率（信頼係数といい、ここでは 95%になっています）で同じ区間に入る場合の、その上限（下限）を求める手法です。

## ※2 標本分散

標本分散は、標本データの「ばらつき」の度合いを表します。たとえば、どんな運転をしても燃費の変動が少ないクルマと、運転状況によって燃費が大きく変わるようなクルマのふたつの車種があったとします。仮に、これらふたつの車種の平均値がまったく同じであったとしても、データの分布はかなり異なっていることが想像されます。

どんな運転をしても燃費が一定のクルマならば、データは平均値付近に一点に集中しているでしょうし、運転の仕方によって燃費が大きく変わるクルマならば、データは薄く広く散らばっているかもしれません。このように、おなじ平均値にもかかわらず分布が異なるケースをあらわす場合には、散らばりの尺度を用いなければなりません。分散は、その散らばりの度合いをあらわすものです。値が小さいほど、データは平均値付近に集中しています。

### ■本リリースに関するお問合せ

担当：e 燃費サービス G 担当者：北島

[https://www.iid.co.jp/contact/media\\_contact.html?recipient=enempi](https://www.iid.co.jp/contact/media_contact.html?recipient=enempi)

### ■取材などのお問合せ

広報担当 渡邊

[https://www.iid.co.jp/contact/pr\\_contact.html](https://www.iid.co.jp/contact/pr_contact.html)

株式会社イード

〒163-0228 東京都新宿区西新宿 2-6-1 新宿住友ビル 28 階

URL：<http://www.iid.co.jp/>