

# 市民の車 (Voitures citoyennes)

## 概要

### 4つの価値の擁護

- 乗用車に乗っている人の保護
- 歩行者と二輪車に乗っている人の保護
- 他の車に乗っている人の保護
- 環境の保護

乗用車で移動する自由を維持したいと願うならば、重要な制約に適応しなければなりません。ただ単に、車に乗っている人が安全だというだけでなく、他の人々の危険や燃料の浪費を減らし、地球温暖化で気候が変わっていくことをできるだけ避けるような、技術仕様を備えた車を使わなければなりません。

そのためには、二つの方法があります。この二つは、互いに補完し合うものであり、対立することがあってはなりません。

- 事態の重大さを認識した消費者の意識変化。車に対する要求が変わり、より「市民的な」車のモデルが市場に供給されるようになること、これが、私達の運動の目的です。
- 規制の進展。税制上の優遇・抑制措置、極端な逸脱行為の禁止などにより、行動様式の変化を促すこと、これは、国の役割です。

「道路暴力反対連盟 (Ligue contre la violence routière)」がワーキンググループをつくり、「市民性」に基づいて車を採点しランク付けするための、厳密な基準と価値を定めています。

## それぞれの保護についての基準と採点方法

### ユーザー(道路を使う人)の保護

#### 車に乗っている人の保護

EuroNCAP (European New Car Assessment Programme)で実施するテスト結果を使用します。最近テストされた車の総合点は、17から36までありました。EuroNCは、インターネットのサイト (<http://www.euroncap.com>)で、採点結果と星の数で表したランク付けを公表しています。点数の差は、主に同じ基本的モデルのエンジンヴァージョン(馬力、トルクなどの諸元)に比例しており、それほど大きくありませんが意味のあるものになっています。私達は、この車に乗っている人の保護の評価として、星の数を採用します。このランク付けは、点数よりおおまかですが、ユーザーが同じ基本的モデルのテストされていないヴァージョンについて間違った評価をするリスクが少なくなります。

#### 災害を受けやすいユーザー(歩行者・二輪車)の保護

やはり、EuroNCAPの、2002年1月1日から実施されている最新版の「歩行者保護」テスト結果を使用します。点数は、0から22まであります。車に乗っている人の保護と同じように、星の数も0から5までのランク付けをしており、私達もこれを採用します。また、このランク付けは、二輪車に乗っている人の保護の評価にも有効だと判断しました。

#### 他の車に乗っている人の保護

「市民性」は、他人を無視しては成立せず、集団の生活の連帯という考え方を重んじます。従って、「市民の車」は、事故があった場合に他の車のユーザーに対する危険を最小限に抑えるものでなければなりません。この他の車に乗っている人の保護については、以下の二つのパラメータを使用して評価します。このパラメータは、この種の危険に対して影響が大きく、データもそろっています。

- 質量(重量)。二台の車が衝突したときのそれぞれの速度変化を決定し、従って、傷害・死亡リスクの程度(衝突結果の深刻さ)を左右するものです。
- 最大速度。不必要に強力なエンジンを搭載していると、その能力を最大限使用してみたい誘惑にかられ、衝突のリスク(事故の可能性)を増すこととなります。最高速道路でも時速130 km制限の規制があるのですから、最大速度が非常に大きい車は、不適合だといえます。

第三者に被害を与える車の適性を評価するにあたっては、現在使用されている方法を比較しました。大半の保険会社が使用する方式は、リスク評価を専門的に実施している機関(「安全と自動車の修理(SRA)」: [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr))の調査研究に基づくもので、非常に興味深いものです。これは、あるモデルの車が起こした災害と、この車のために保険会社が実際に支払った金額が、よく一致するように定めたものです。SRAのランク付けは、車の最大運動エネルギー(1/2 mv<sup>2</sup>)のみを考慮した方式と非常に近いものですので、私達は、他の車のリスクを減らす適性を考えるとき、この単純な方式(1/2 mv<sup>2</sup>)を採用します。(この方式の説明と、保険会社グループと最大運動エネルギーの間の比較については、付属資料参照。)

## 環境の保護

CO<sub>2</sub>(乗用車が排出する主な地球温暖化ガス)の排出は、今日深刻な環境問題でありながら、まともな対処ができていません。エンジン効率についての技術進歩はありましたが、重量一定で燃費を減少するよりも、むしろ、重量増加による燃費上昇を押さえ最大速度を増加するために貢献してきました。

環境を尊重し、燃費の少ない車を奨励するために、私達は、UTACの車の燃費データを使用します。「環境・エネルギー管理局(ADEME)」は、このデータに基づき、CO<sub>2</sub>排出量について、車の各モデル・ヴァージョンのランキング(Car Labelling)を発表しています(<http://www.ademe.fr>)。

燃料消費測定に当たり、都市圏・都市圏外・都市圏内外共域走行のサイクルを規定し、代表的なケースとして議論したものもあります。そのランキング結果は、二義的な重要さを示すものですが、その差は無視できないものです。私達の採点では、この中の都市圏走行サイクルの燃料消費を取り入れました。都市圏の排出ガスは、地球温暖化への影響だけでなく、ローカルな悪影響もあるからです。都市圏内外共域走行の理論的なサイクルのCO<sub>2</sub>排出量は、国際的な基準であり、比較の上で重要な意味を持ちますので、私達の評価表でも取り上げています。但し、現在のところ、この3つの燃料消費サイクルについてのCO<sub>2</sub>排出量データは、全ての車について揃っていないという難点があります。

## 結論

適応が必要だと分かっているながら、それを実行できない社会は、危険にさらされているといえます。車の技術仕様のうち、避けることができる逸脱と、それがもたらす人間・環境に対する公害は、無くしていかなければなりません。他人に危険をもたらす重過ぎる車、過大な馬力や燃料消費、不必要に速度が出る車には、罰則を科す必要があります。

ユーザーは、自分自身を守ると同時に、他人を守る車を要求していかなければなりません。車に乗る自分の安全が他人の安全を犠牲にして守られるということはありません。他人に危険をもたらす重過ぎる車、過大な馬力や燃料消費、不必要に速度が出る車には、罰則を科す必要があります。他人に危険をもたらす重過ぎる車、過大な馬力や燃料消費、不必要に速度が出る車には、罰則を科す必要があります。環境保護の要求を満たすとともに車の優越性の差を低減することが必要です。その目標達成のために「道路暴力反対

連盟(Ligue contre la violence routière)」が市民の価値基準によって車の優先順位を決めました。この考え方は車の選択や車を運転する人の市民行動（特に安全と環境保護のために必要であるスピード制限を守る。）や車の税金を設定する政府の法律などを統合しているような広大な視野に立った考え方として認識しております。