

# CLAIR REPORT No.480

## フランスにおける時間政策

Clair Report No.480 (Mar 26, 2019)

(一財)自治体国際化協会 パリ事務所



一般財団法人

**自治体国際化協会**

## 「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に関わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、御意見等を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載は御遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: [webmaster@clair.or.jp](mailto:webmaster@clair.or.jp)

## はじめに

「時間政策」をご存じだろうか。欧州において生まれたこの取組は、近代化に伴う産業構造の変化、労働時間など労働形態の変化などの社会背景の中で、「時間」に着目して、横断的な施策を講じることで、男女平等や住宅問題など様々な社会の課題を解決し、よりよい時を過ごせる社会を実現しようとするものである。

まず、これは、「時間」という一日 24 時間、一年 365 日、誰にも平等にあるものを、仕事や働き方、住宅、交通、ライフステージなどの諸条件の中、人はどのように使っているのか考えるということである。例えば、自治体が提供する公共サービスについて、深夜労働する人や遠方に住む人には時間が合わなかったり、時間を要したりして利用が難しい場合がある。「時間政策」は、こうした課題を、労働時間帯や公共サービスの提供時間帯、公共交通の利用時間帯など様々な時間に注目しながら、解決しようとするものである。

実際に、イタリアでは、女性の社会進出に伴い生じる職業労働と家庭労働とのバランスを図るため、時間政策を担当する部局が一定の人口規模以上の自治体に義務付けられたり、フランスの自治体でも、時間政策室主導で公共サービスの再構築が行われたりしている。日本においては、現在、地方自治体も含めて、女性活躍、働き方改革、ワークライフバランスの推進などに取り組まれている。2019 年 4 月からは、働き方改革法が施行され、長時間労働を是正する取組が進む。また、少子化対策も社会の急務と言われて久しい。

24 時間という限られた長さの時間を、働く時間とそれ以外という労働時間を中心に捉えるのではなく、働く時間、家族との時間、友人との時間、地域での時間、個人一人の時間、何もしない時間等々多様な時間すなわち生活全体の姿で捉え、それぞれの量と質の向上を考える。より多くの人の、一日 24 時間、1 週間、1 か月、四季折々、そして、人生のライフステージといった時間の質を高めていくために、様々な公共サービスが、どう関わることができるのか。この視点から、政策を発想していくことは、単に、個人の時間すなわち生活だけでなく、地域や社会全体の、時間の質、幸福度の向上にもつながり、例えば、少子化、地域振興、地方創生といった課題解決の方向も示すと考えられる。

筆者は、人口減少社会における働き方改革、豊かな時間の在り方を模索する中で、フランスにおける「時間政策」に着目した。紹介されるフランスの自治体の事例は、個々の施策を見ると日本の自治体でも既に取り組まれているものもあるだろう。しかし、時間政策は、時間を視座に様々な課題に対する政策の再構築や横断的な取り組みを行う契機、縦割りや「今」の当たり前を見直す契機にもなるものと考えられる。等しく皆が持つ「時間」に着眼して、公平な行政サービスの在り方などについて、横断的に施策を調整する取組や組織といった点は、日本においても新たな可能性を持つのではないかと考えられる。

本レポートが、日本の自治体に取り組む地域社会の課題解決への一助となることを願うものである。

## 目次

概要	6
第1章 ヨーロッパにおける時間政策の起源	7
第1節 都市化の進展	7
第2節 ワークスタイル・産業構造の変化	7
第3節 週35時間労働法制への対応	8
第2章 フランスにおける時間政策の流れ	9
第1節 フランスにおける「時間」への関心の高まり	9
第2節 Tempo Territorial の設立	9
第3節 自治体における時間政策実施体制：レンヌ市・レンヌメトロポールの事例	12
1 レンヌ市・レンヌメトロポールの概要	12
(1) レンヌ市	12
(2) レンヌメトロポール (métropole)	13
2 レンヌ市・レンヌメトロポールの時間政策室	14
(1) 設置経緯	14
(2) 市・メトロポールの方針	14
(3) 体制	14
(4) 予算	14
(5) 業務	16
第3章 フランスの自治体における時間政策	18
第1節 通勤・通学	18
1 リヨン	18
2 レンヌ	21
3 ポワティエ	22
第2節 早朝・夜間	23
1 レンヌ	23
(1) 清掃サービスの時間帯シフト	23
(2) 夜の余暇時間の充実	24
2 パリ	25
第3節 新年度	26
1 ポワティエ	26
第4節 日曜日	27
1 レンヌ	27

第4章 日本における時間政策の可能性.....	29
おわりに.....	31
参考文献：.....	33

## 概要

日本において働き方改革についての議論が進んでいる。高齢化・少子化に伴う総人口、労働力人口の減少の中で、長時間労働を前提とする働き方を改め、豊かな「時間」のあり方を問う問題関心をもとに、本稿ではフランスの「時間政策」について調査した。以下、行政サービスの利用者や提供者の「時間」に視座を持つことで、通常予算内の枠組みで、行政サービスの質の向上が図られた事例を整理し、日本での適用可能性について検討する。

筑波大学田中洋子教授は、時間政策とは「労働時間の柔軟化をはじめとして、労働時間とそれ以外の時間を含むすべての時間と労働配分の自由度を増していこうとする一連の政策群」のことであり、「財政予算と同様に、時間を社会の資源として考え、時間予算として総合的に分析する」取組みであるとする。

また、その目的について「自分や家族・社会が必要とする課題と、一人ひとりの日常の時間・人生の時間をどのように調整していけば、個人の選択可能性が増し、かつ社会・経済の持続可能性が長期的に確保されているのか、こうした問題が時間政策の課題とされている」とする（田中 2012）。つまり、時間政策とは、文字通り、「時間」を視座に各種行政サービスを再構築する取組みを意味する。

第1章では、社会構造、労働環境の変化に対応するために時間政策が生まれたとするパリ大学の社会学者ジャン＝イブ・ブラン（Jean-Yves Boulin）教授（以下、ブラン教授）の分析を元に、ヨーロッパにおける時間政策の起源をまとめた。

第2章では、週35時間労働法の制定がきっかけとなったフランスにおける時間政策の流れを、時間政策に関わる研究者、自治体関係者等による共同の組織である「Tempo Territorial」の設立過程、レンヌ市における時間政策室設置過程を事例に整理した。

第3章では、フランスの各地における時間政策の事例について、「通勤・通学」、「早朝・夜間」、「新年度」、「日曜日」の4つの時間を基準に整理した。

第4章では、フランスにおける時間政策を振り返った上で、同政策の日本への適用可能性について考察した。

## 第1章 ヨーロッパにおける時間政策の起源

時間政策は、西ヨーロッパ、その中でも工業化が進展した国において、生まれ、発展したと言われる。なぜ時間政策が形成されてきたのか。ヨーロッパにおける時間政策研究の第一人者であるパリ大学ブラン教授が挙げるいくつかの要因を整理する (Boulin,2008)。

### 第1節 都市化の進展

いずれの近代国家も同じ道をたどったように、商業・工業が集積することで、都市化が進む。その結果、利便性の良い中心部の地価や賃料が上昇し、結果、多数を占める低賃金労働者は、郊外に住むことを強いられる。開発の程度が低い郊外は、安価な賃料であるものの、公共施設や各種窓口など公共サービスへのアクセスが不便であることが多い。

「公共」の観点から考えると、賃金が低い故に郊外に住まざるを得ない人たちが、公共サービスにアクセスしにくいという状況は、是正すべき「格差」として映る。よって、郊外から都心部・工業地帯へのアクセスについて手当てする必要性が出てきた。

例えば、フランス国内では、早朝深夜における郊外の住宅地からの通勤需要に対応するため、2000年以降、サンドニ (Saint-Denis)、ポワティエ (Poitiers) などのコミューン、テリトワール・ド・ベルフォール県 (Territoire de Belfort)、ジロンド県 (Gironde) が実験都市<sup>1</sup>となり、多様な曜日・時間帯での公共施設の開館や公共交通の運行等の公共サービスを提供する実験が行われた。

### 第2節 ワークスタイル・産業構造の変化

労働の成果が必ずしも物質であるとは限らない状況が生まれ、SOHOなどのワークスタイルに顕著なように、皆がそろって工場等に勤務する必要がなくなった。こうした労働形態の変化に伴い、これまでには無かった早朝、深夜、週末勤務など各人ごとの労働リズムが生まれている。

これまでの伝統とは異なる時間帯に働く人々への交通や各種行政サービス提供を行うため、政策課題として「時間」が取り上げられるようになった。

また、産業全体におけるサービス業の比重が増えるに伴って、その従事者数も増加し、早朝、深夜、週末勤務など変則的な勤務形態が増える。例えば、フランスの一般的なワークスタイルであると思われる平日の9時から17時までのリズムで働くフランス人は、労働人口の約4割にすぎないという調査もある<sup>2</sup>。このように増大する多

<sup>1</sup> 2003年8月に「地方住民投票」に関する組織法律及び「実験」に関する組織法律が成立。憲法第37条の1において、「法律及び行政立法は、特定の目的のために期間を限定して、実験的な性格を持つ規定を定めることができる」と規定し、法律及び行政立法が、目的と期間を限定して実験的な規定を定めることを認めた。

<sup>2</sup> 雇用省調査統計局 (Dares) の調査 Document d'études 2014・Numéro180。 <https://dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/etudes-et-syntheses/document-d-etudes/article/les-rythmes-de-travail-en-2010>

様な勤務形態のサービス業従事者等に対応するため、時間政策的視点が必要となった。

### 第3節 週35時間労働法制への対応

フランスにおける働き方・家族像の大きな転機は、1998年に成立したマルティーン・オブリ（Martine Aubry）労働大臣<sup>3</sup>が尽力した1週間の労働上限時間数を35時間とした通称「オブリ法」<sup>4</sup>にある。同法は、週35時間労働制を導入して雇用を維持または創出した企業に対して社会保障料等の軽減措置を行うものであり、実質的に週35時間労働法制を導入した法であると言われる。その後、週35時間労働制は2002年2月1日に施行される<sup>5</sup>。

こうした動きは、減少していた雇用を配分・分配するために行われたものであったが、結果的に、シフト勤務や夜勤休日勤務従事者を増やすことにもなった。雇用連帯省による2001年の調査では、女性の無資格労働者について、週35時間労働制導入後に労働条件が悪化したと答えたものは35.4%、短縮された時間内で以前と同量の業務をこなさなければならないため、仕事の業務が増加したと答えたものが41.9%に及んだと言う（林・遠藤、2002）。

つまり、「35時間労働法は結局、『時短』『柔軟性』の名目で、子供を持つ低所得層の女性やシングルマザーに、夜間労働や分断労働などさらに不安定な雇用携帯を強いる傾向」があった（長谷川、2016）。こうした働き方の変化に対応するために、時間政策が必要になった。

以上の要因は、いずれも現代日本（多くの先進諸国）が置かれている状況と、同質のものであると思われる。都市部への人口集中は加速し、日本においても家族形態・勤務形態の多様化は進んでいる。

しかしながら、市街地に住もうが、郊外に住もうが、いつ働いても公共サービスへのアクセス、つまり時間の平等性が担保されていることは、文字通り「公共」の前提となる。今後の日本において住みやすい街のあり方を考えていくとき、各人の時間価値に重きを置いて政策を進める時間政策的視点は、大いに参考になるのではないだろうか。

---

<sup>3</sup> フランス社会党第一書記、リール市長、フランス雇用連帯相等を務めた。

<sup>4</sup> 「労働時間短縮に関する方向付けとインセンティブ付与のための法(Loi du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail)」1998年6月13日制定

<sup>5</sup> オブリ法の後、「労働時間短縮交渉のための関連法（2000年1月19日、法2000-37号）」等によって企業の規模等に応じた段階的な35時間への移行期間等が示された。

## 第2章 フランスにおける時間政策の流れ

フランスで時間政策において重要な鍵をにぎったのは、前述のとおり週 35 時間労働制<sup>6</sup>である。労働時間短縮の結果、例えば、新たに火曜日を休みにする人が増えても、その人達が利用できる公共施設が無ければ、時間価値の不平等が発生することになる。スポーツ施設やプールなどのインフラをどのように活用するかが全国的な課題となり、多くの自治体で時間に対する意識を高めることとなった。

### 第1節 フランスにおける「時間」への関心の高まり

「オブリ法」による週 35 時間労働を奨励する動きの中で、実際に同制度を導入した際に、生活者にどのような影響が発生するのか把握することが重要であるという問題意識により、2000 年以降、時間についての先進的な施策を実施していたサンドニ、ポワティエなどのコミューン、テリトワール・ド・ベルフォール県、ジロンド県を中心とした空間整備の所管省庁である DATAR（国土地方整備庁）<sup>7</sup>による調査・共同研究が行われた。

4 自治体は、2001 年頃から、ブラン教授のアドバイス等を参考に欧州委員会のプロジェクトに参加するなど、独自の動きを展開する。この流れに少し遅れてレンヌ市とパリ市が加わった。

レンヌ市は、2001 年に国民議会に対して、時間政策に関するレポートを提出した国民議会のエドモン・エルベ（Edmond Hervé）議員<sup>8</sup>が市長であったこともあり、時間政策における先進的な自治体である。パリでは、ベルトラン・ドラノエ（Bertrand Delanoë）市長<sup>9</sup>が 2001 年の市長選挙に立候補した際に、時間政策の担当課をつくることを公約とした。その時、時間政策を担当したのが現市長であるアンヌ・イダルゴ（Anne Hidalgo）助役である。

### 第2節 Tempo Territorial の設立

国レベルにおいては、1990 年に DATAR のジャンルイ・ギグー（Jean-Louis Guigou）首席代表（Les délégués à la tête de la DATAR）が 35 時間労働法制の影響について強い関心を持った。ギグー氏はブラン教授らの 2000 年までの取組み等に着目し、「時間と地域」についての共同プロジェクトが始まる。

国の政権交代後の 2003 年には、DATAR のプロジェクトは終了することになるが<sup>10</sup>、

---

<sup>6</sup> 「労働時間短縮に関する方向付けとインセンティブ付与のための法（1998 年 6 月 13 日、法 98-461 号）」、「労働時間短縮交渉のための関連法（2000 年 1 月 19 日、法 2000-37 号）」等によって企業の規模等に応じた段階的な 35 時間への移行期間等が示された。

<sup>7</sup> DATAR のフランス語の表記は、「La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale」。

<sup>8</sup> 1997 年から 2008 年までレンヌ市長を務めた。

<sup>9</sup> 2001 年から 2014 年までパリ市長を務めた。

<sup>10</sup> <https://www.cedis-formation.org/wordpress/wp-content/uploads/2010/01/DOCUMENT-TEMPO.pdf>

ギグー氏らの問題意識は、男女の平等に時間政策がいかに貢献できるかに関する欧州委員会の「EQUAL」<sup>11</sup>プログラムに引き継がれ、研究・議論が続けられた。

2004年に同プログラムが終了する際、先に挙げた4つの先進自治体及びレンヌ市やパリ市、加えてブラン教授らが、これからも時間政策について議論できる場を作らなければいけないという考えの元で設立したのが「Tempo Territorial」である。同団体は、独立した全国的なアソシエーション<sup>12</sup>でEUや各国からの支援は受けておらず、会員自治体によって運営されている。

現在、年次総会や「モビリティ」、「日曜日」など個別のテーマを設定した会議（les Mardis de Tempo）<sup>13</sup>を年に3、4回開催している。このような機会によって、数年前からスペインのビルバオ（Bilbao）とバルセロナ（Barcelona）、イタリアのボルザノ（Bolzano）やベルガモ（Bergamo）、ベルギーのベルビエ（Verviers）、シャルルロワ（Charleroi）、ナミュール（Namur）などの自治体が参加し<sup>14</sup>、他の自治体等が行った問題解決の事例紹介や、問題解決方法を相談するなど、欧州レベルでのネットワークも出来てきている。



図1 : Datar のロゴ

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/employment\\_social/equal consolidated/](http://ec.europa.eu/employment_social/equal consolidated/)

<sup>12</sup> 日本の NPO 等非営利団体に相当。

<sup>13</sup> 火曜日に開催していることから「毎週火曜日の時間」という会議名としている。

<sup>14</sup> <http://tempoterritorial.fr/reseau-europeen/>

# Ils font le réseau Tempo Territorial...

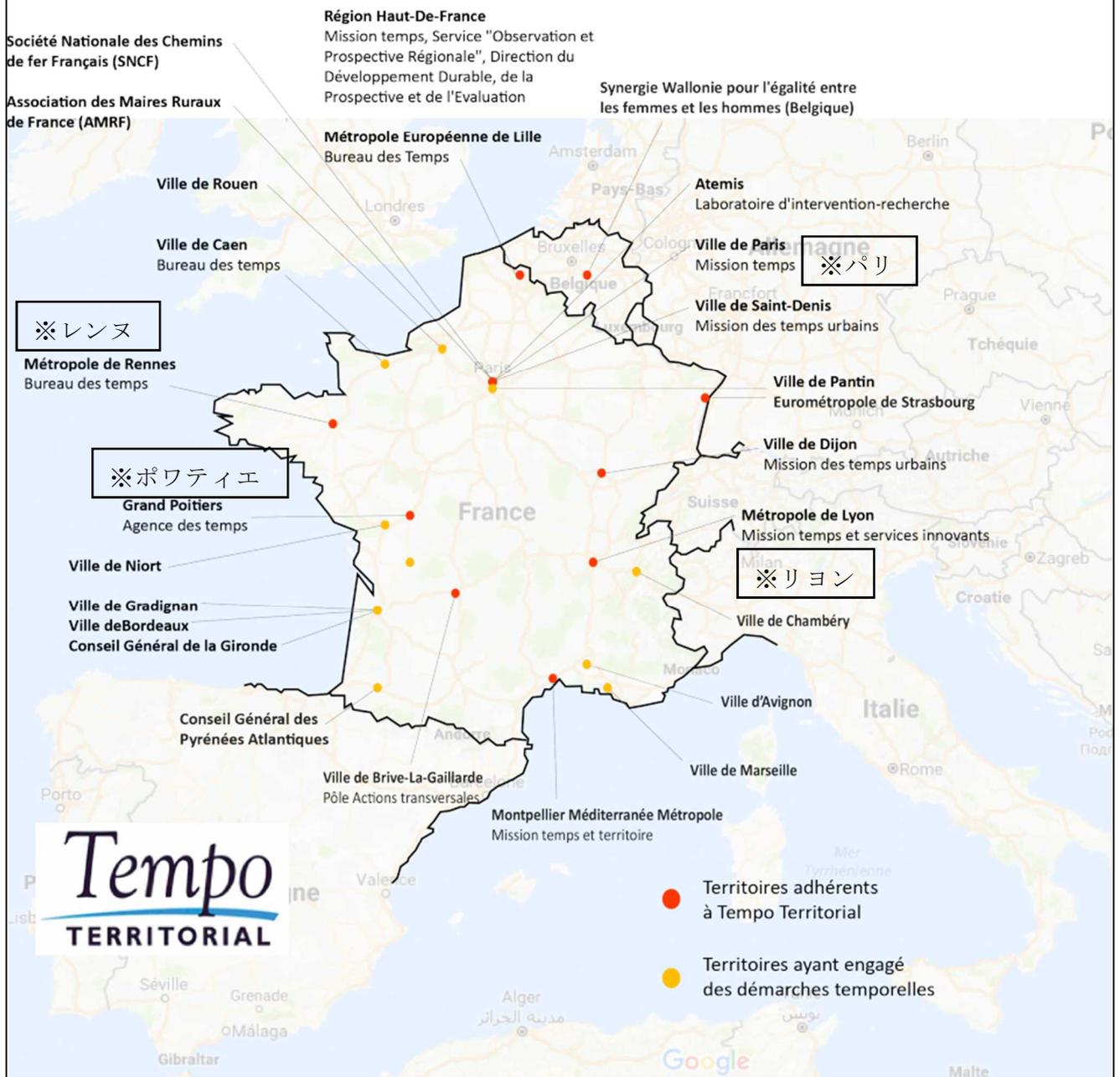


図 2 : Tempo Territorial の国内ネットワーク

### 第3節 自治体における時間政策実施体制：レンヌ市・レンヌメトロポールの事例

フランスにおける時間政策の流れを把握するため、レンヌ市における時間政策室設置の事例を紹介する。なお、Tempo Territorial はレンヌ市の時間政策及び幼児教育担当助役<sup>15</sup>のカタジャ・クルーガー氏（Katja Krüger）が現在、会長を務めており、事務局も同市に置かれている。

#### 1 レンヌ市・レンヌメトロポールの概要

##### (1) レンヌ市

レンヌ市は、ブルターニュ州の州都でもあり、人口は約 21 万人。高等教育機関や研究施設が多く立地し、ブルターニュ州の学術研究の中心的役割を果たしているほか、政治や経済の中心地である。通信光学関係の研究も盛んで産学官共同のプロジェクトであるレンヌ・アタラント（Rennes Atalante）を中心に日本企業も多く進出している<sup>16</sup>。



図3：レンヌ市の位置

<sup>15</sup> Adjointe Ville de Rennes, aux Temps de la Ville et à la Petite Enfance.

<sup>16</sup> 1984年にレンヌ大都市共同体を中心に設立され、300以上の企業と40の研究所が集積している。<http://www.rennes-atalante.fr/>

## (2) レンヌメトロポール (métropole)

2010年地方公共団体改革法は、国土の均衡ある発展や欧州諸国における大都市との競争に伍していく観点から、広域共同体の一つとしてメトロポールの制度を創設した。同制度は、地方行政現代化 (MAPTAM) 法 (2014年1月公布)、その後のパリ市の地位及び大都市整備に関する2月28日法により修正・強化され、以下のいずれかに該当するコミューン間広域行政組織は、構成コミューン議会の同意により任意でメトロポールに移行できるとされた。

- ① 域内人口 40 万人以上の広域行政組織
- ② 人口 40 万人以上の雇用圏域の中心が位置、かつメトロポールの義務事務を実施する広域行政組織
- ③ 州都が位置、かつ人口 40 万人以上の雇用圏域の中心が位置する広域行政組織
- ④ 人口 50 万人以上の雇用圏域の中心が位置、かつ旧州都が位置または域内人口 25 万人以上の広域行政組織

また、MAPTAM 法は、メトロポールをパリ、リヨン、マルセイユの三大都市圏における特別型メトロポールと、その他の地域における一般型メトロポールの2種類に区分した上で、さらに特別型メトロポールは各都市の特性に応じて異なる制度としている。

これに伴い、レンヌ市が構成団体であるレンヌ大都市共同体 (Communauté urbaine) は、2015年1月1日にレンヌメトロポールに移行する。レンヌメトロポールは、交通、住宅政策、文化等を担当することになっている<sup>17</sup>。時間政策については、レンヌメトロポール移行前の2013年からメトロポールとレンヌ市とが共同 (職員兼務) で、取り組むこととなっている。

	設立要件/構成団体	事務権限	議員配分	財源
一般型メトロポール	<p>【既存】ニース</p> <p>【強制設立】</p> <p>域内 40 万人以上及び都市圏域 65 万人以上の課税権を有する広域行政組織</p> <p>リアル、ボルドー、トゥールーズ、ナント、ルーアン、ストラスブール、レンヌ、グルノーブル</p> <p>【任意設立】</p> <p>モンペリエ、ブレスト、ナンシー、ディジョン、オルレアン、サン＝テティエンヌ、トゥーロン、トゥール、クレルモン・フェラン、メッス</p>	<p>○義務的権限</p> <p>①空間・インフラ整備</p> <p>②地域の住宅政策</p> <p>③まちづくり政策</p> <p>④経済・社会・文化政策</p> <p>⑤住環境政策</p> <p>⑥集合的サービス (上下水道、消防、救急等)</p> <p>○国・州・県との協定により、住宅政策等の一定の事務実施可</p>	<p>構成コミューンの人口に基づき比例配分。ただし計算上配分が1未満のコミューンには1議席配分。</p>	<p>○地方直接三税等</p> <p>・地方直接三税 (既建築地固定資産税、非建築地固定資産税及び住居税) の付加税</p> <p>・企業不動産税、企業付加価値税、ネットワーク型企业定額税</p> <p>・行政サービスに関連する税 (家庭廃棄物収集税等)</p> <p>○経常費総合交付金 (DGF)</p> <p>○国・州・県からの事務権限移譲に伴う必要財源は財源移譲</p>

表 1 : 一般型メトロポールの概要

<sup>17</sup> [https://metropole.rennes.fr/que-fait-la-metropole?idParent=109&typeParent=taxonomy\\_term](https://metropole.rennes.fr/que-fait-la-metropole?idParent=109&typeParent=taxonomy_term)

## 2 レンヌ市・レンヌメトロポールの時間政策室

### (1) 設置経緯

レンヌ市における時間政策は、フランスのコミューン議員選挙が行われた 2001 年から始められた。当時のエルベ市長は、35 年間レンヌ市長を勤め、「時間」に係る政策に大変関心を持っていた。同市長は、国民議会議員を兼務しており、「都市の時間 (TEMPS DES VILLES)」<sup>18</sup>という国会の報告書 (2001 年 6 月 19 日付) をまとめている。

2001 年からエルベ市長は同市においても時間政策に取り組み始め、当時の助役に男女平等と都市の時間に関する権限委任を行い、2002 年事務総長直属の時間政策室 (図 4 中④) が設立されることとなる。

### (2) 市・メトロポールの方針

時間に関する市の政策は、従来、複数年計画等を定めず、年単位で個々の課題に対応してきたが 2012 年に時間政策の基本方針の検討が始まり、2013 年 1 月に具体化された。これは、ちょうどレンヌ市とメトロポールとで時間政策室が検討・共有化された時期に当たっており、事務方と議員それぞれで、市とメトロポールとの話し合いを行った。

事務方は、市の時間政策室が、これまでどのような活動を行ってきたのかをメトロポール側の議員に説明し、それをメトロポールのどのセクターが担うことになるのかについて協議を進めた。

議員間の話し合いでは、市とメトロポールとが一体となって「時間政策」を検討する方向性やテーマ、分野などについて検討された。2013 年に個人の時間の質向上や交通状況の改善等を市とメトロポール共通の課題とする戦略的な枠組みを制定し、2017 年の改定時には、市の政策評価の中に、「時間政策」に関する価値や観点を盛り込むこととなった。

### (3) 体制

市担当助役の下にフルタイム職員 2 名と兼務職員 1 名の職員がいる。そこに担当議員が加わる体制となっている (フルタイム換算で 2.5 人)。

なお、レンヌ市とレンヌメトロポールにそれぞれの執務室があるわけではなく、市の時間政策室がメトロポール業務も兼務している。

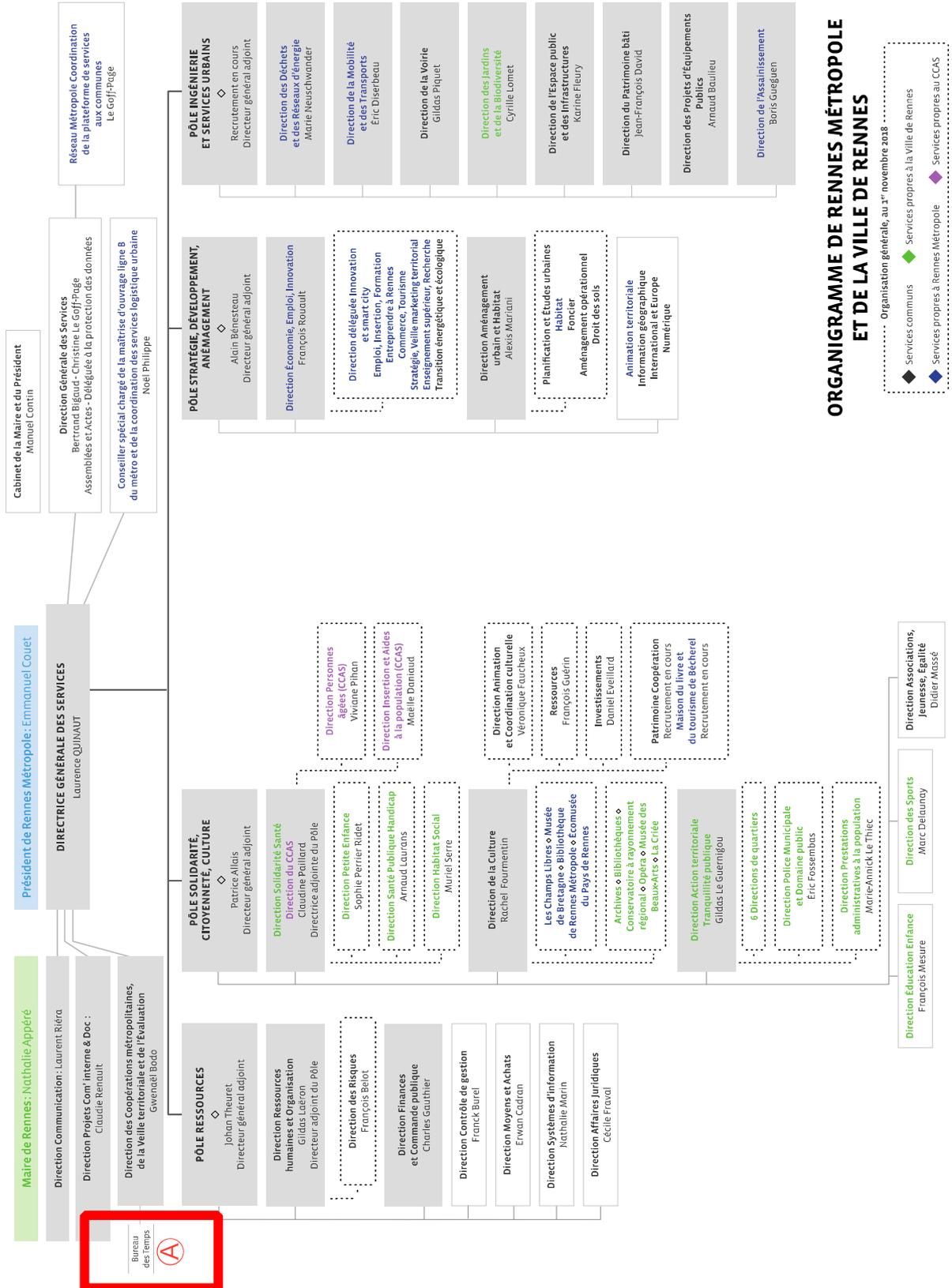
### (4) 予算

2017 年の改定以前は講演を実施する程度の予算であったが、新たな交通渋滞対策の調査を行うに当たり、予算が増額される見込みであるほか、博士課程の大学院生も雇用している。予算を使わなくても政策を実施できることが時間政策の特徴といえ、室

---

<sup>18</sup> <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/014000520.pdf>

図 4 : レンヌメトロポール及びレンヌ市組織図



自体にそれほど多い予算が確保されているわけではない。時間政策室によれば、後述のメトロにおける時間政策の成果を試算した結果、列車の増発が不要になった影響額、使用電力の削減分などの累計で 1,200 万ユーロの削減につながったとする研究があるそうだ。

## (5) 業務

市役所内に時間政策室が設置された 2000 年代当初は、室の存在自体が知られていなかった。そのため、パスポート申請に係る時間のどこに無駄があるか問題提起をすると同時に解決策を提案するなど、各部局事業のどういったところに問題があり、どこを改善していくべきかについて、室から提案を行った。

現在では、時間政策室が関与することのメリット、時間政策室が行う提案の内容等について庁内で十分な理解が得られており、色々な部局から直接依頼や相談が来るようになってきている。

実際の業務は、時間の観点から、交通局と地下鉄についての政策を決めたり、文化局と図書館の日曜開館についての話し合いを行ったり、あるいは、スポーツ局とプールのオープン時間について話し合ったり、政策を調整することが主であり、室が単体で行う事業はほとんどない。ただし、事業評価について、評価事業を選定の上、自分たちで行っている。

レンヌ市の時間政策室担当者は、「フランスの地方自治体行政においては、メール・助役が政策の方向性を検討・決定し、事務方がその方針に基づき業務を遂行するのが一般的だ。しかし、レンヌ市においては、伝統的に職員からの提案を重視している」と言う。

そのため、事務方からの提案を受けて、メール・助役が方向性を検討・決定し、その方針に基づいて、事務方が事務を遂行することが多々ある。もちろん、職員から提案した事案だとしても、最終的な責任は議員が持ち、最終的な政策の承認は、他部局事業と同様、メール・助役・事務総長が行っている。

担当助役は「時間政策においては、常にイノベーションを行うことが重要になるから、議員・事務方との意見交換の場を最も重視している」と言う。主な役割分担としては、マスコミなど外部への対応は責任者として助役が行い、他部局との内部調整については担当職員が行っている。

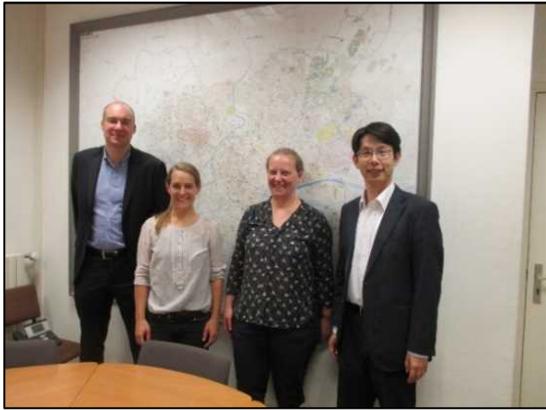


写真 1 : 左から 2 番目がクルーガー会長、  
3 番目が担当職員のだメホン氏  
(右端が筆者)



写真 2 : レンヌ市役所

## 第3章 フランスの自治体における時間政策

「時間政策」の対象とする範囲は多岐にわたる。これまでにフランスの自治体で実施された特徴的な事例を「通勤・通学」、「早朝・夜間」、「新年度」、「日曜日」の4つの時間帯に着眼して紹介する。アイデアを応用することで、日本の自治体にも適用できる方法論があるのではないかと考えている。

### 第1節 通勤・通学

ここでは、フランスで時間政策が生まれた理由を整理した際に触れた「都市化の進展」によって生まれた郊外から都心部・工業地帯へのアクセス格差に、時間政策がどのように対応したのか事例を紹介する。

#### 1 リヨン

日本でも有名なボジョレ・ヌーボーの畑があるほか、美食の街としても有名なフランス第3の都市リヨンは郊外に、公共交通サービスが存在しない空白地区があった。



図5：リヨンメトロポールのロゴ

こうした状況に対処すべくリヨンと周辺自治体で構成されていたリヨン大都市共同体（CU）（現在はリヨンメトロポール<sup>19</sup>）の時間政策室は、地理情報システム等を活用し、公共交通の運行状況を比較・検討を行った。

リヨン郊外地区は、公共交通が貧弱であることから、工場集積地区まで移動するためには、マイカーを利用するしかない。そのため、通勤時の渋滞が常態化していたほか、収入が少なく車を購入できない住民は、通勤する方法が無いので、就業できないなどの事例が生じていた。

---

<sup>19</sup> リヨンメトロポール

前述の MAPTAM 法により、2015年1月1日にリヨン大都市共同体に代わり、リヨン・メトロポールが創設された。時間政策は、都市圏共同体時代の際に実施されたものだが、現メトロポールは、59 コミューンで構成され、人口約130万人、面積538km<sup>2</sup>である。リヨンメトロポールは憲法72条の特別な地位を有する地方自治体として位置づけられ、これまでリヨン大都市共同体が属していたローヌ県から独立し、ローヌ県が実施していた県の事務権限を担っている（CGCTL3611-1）。

リヨンメトロポールは、構成コミューンから委譲された事務権限のほか、県が所管する事務を実施する。なお、リヨンメトロポール議会（Conseil de la Métropole de Lyon）は県議会と同様の基準が適用される。定員は165名であり、リヨンメトロポール設立後、次のコミューン議会選挙までは旧リヨン大都市共同体議会の議員がリヨンメトロポールの議員を務める。2020年に実施されるコミューン議会選挙から議員は直接選挙により選出される。



図6：リヨンの位置

そこで、住宅地域から工業地域までのカーシェアリングを普及させるため、時間政策室が同地区の企業に呼びかけや協議を行い、同じ地域・団地から同工業地域に通っている従業員間での会社の枠を越えたカーシェアリングの導入や共同のミニバス運行などの体制を構築し、公共交通の空白地帯への対策が検討・実施された。

結果、通勤可能者を増加させるとともに渋滞緩和に成功した。時間政策室が交通局や公共交通機関と共同で議論・検討を行ったから生まれた成果であるといえる。

また、同市の南西に位置するジェルラン地区（Gerland）では、勤務先である工業圏内に託児施設が無いため、従業員は託児所を経由し、遠回りして通勤しなければならない状況にあった。しかし、その場合、渋滞を避けるため非常に早朝の出勤を余儀なくされることとなり、結果として、働きに出られない人が多く存在していた。

そこで交通量分析を行った 2003 年以降、時間政策室が同地区のテクノポール<sup>20</sup>に所属する 45 社の企業に働きかけ、共同経営という形態で、地域内に託児所を設置することとした。託児所は、7 時 30 分から 19 時 30 分まで地区内の企業の従業員と近隣住

---

<sup>20</sup> 市が中心となって設置した市中心部にあるバイオテクノロジーの拠点。約 100 ヘクタールの地区に、約 2,000 社の企業や大学に、2 万人の従業員、3,000 人の学生、約 2,000 人の研究者および教員兼研究者が集まっている。

民が自由に使えるようにした。住宅地と勤務地が離れており、公共交通機関が整備されていない環境に住む住民の時間価値を考えたゆえに、託児所整備により就業と子育てをめぐる時間を調整したわけだ。

保育所は福祉部局、バスは交通部局などの縦割りではなく、両者が時間という共通の視点に立って検討が行われ、保育所の開所時間と公共交通の運行時間が総合して議論された。これは、時間政策室が、個人の次元において、各人が自らの時間を上手くコントロールでき、自由に使うことの出来る時間の質を求めた結果であるといえる<sup>21</sup>。

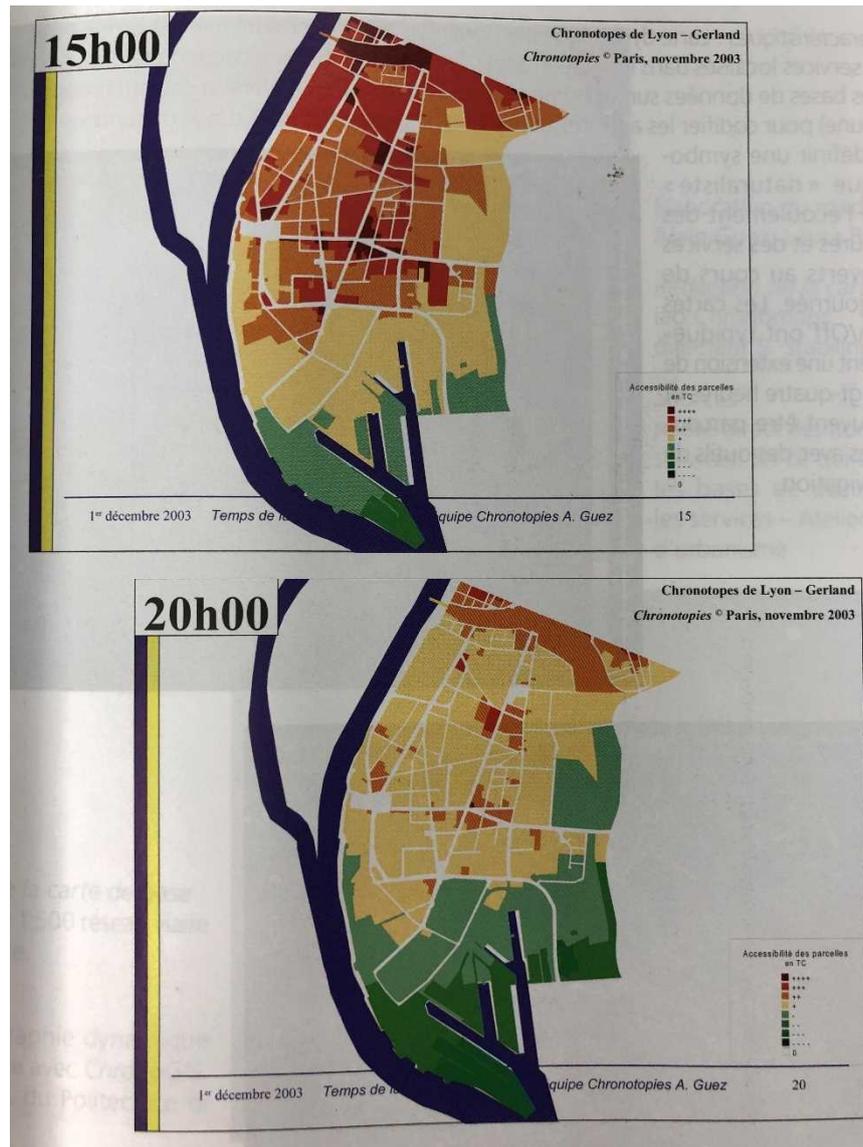


図 7 : ジェルラン地区の交通量調査 (Boulin,2008)

<sup>21</sup> その他、ロレアル社 (L'Oréal) やダノン社 (Danone) などの大企業では、日中の清掃体制を取り入れるに至り、清掃従事者 (住民) の時間価値が大いに改善された。

## 2 レンヌ

2章において時間政策室実施体制を紹介したレンヌ市にも、交通に係る時間政策の好事例がある。

レンヌ市担当職員によれば、同市は長い間、「地下鉄がある街で、世界一小さな街」と言われてきた。しかし、規模は大きくなくても、地下鉄の乗客数は増加し、特に鉄道駅から大学までの区間については、朝7時30分から8時15分までの45分間、非常に混雑していて、電車を3～5本見送らないと電車に乗れない状態もあった。

電車の本数を増やすには非常にコストがかかり、また、安全上、1分以上の間隔での運行が必要となるため、追加できる運行本数にも限界がある。専門家による調査では、道路を作るほど交通量が増えるのと同様、運行本数を増やすほど、乗客が増えることも想定された。そこで、時間政策室では、「時間」に着目し、「いかにして通勤・通学ラッシュを平準化するか」という視点から政策を見直すこととした（図9）。

まずは、乗客がどこから地下鉄に乗って、どこで降りるかの交通動態調査を行った。そこで見えてきたのが、大学、職業高校や大学病院、看護学校が集積する地区へ向かう最も大きな流れだ。

時間政策室は、大学側に1・2年生と、3・4年生の始業時間を15分程度ずらすことで、ピークを2つに分散できないか働きかけた（1、2年生は8時30分から、3、4年生は8時45分からなど）。しかし、大学側からは、「地下鉄の運行はわれわれとは関係ないので、自分たちの判断でやってほしい。大学の始業時間を変えるのは難しい」との回答であった。

2010年頃から、市内にある公共的な組織同士であり、一緒に協力していこうと協議を重ね、最終的には2年間かかって、「実験」を行うことになった。実際に始業時間を15分ずらしたところ、ピーク時において、前日までは通りにくかった地下鉄の出入口がスムーズに流れている様子が観察され、効果のある方法であると分かった。

大学側との協議に客観的な数値も必要になるため、交通量の調査も行った結果、ラッシュアワーのピークが分散され、平準化されているという数値が出てきた。それを大学側に示すことによって、納得してもらうことができ、2012年には15分間ずらした始業時間が決まったほか、成果に納得した大学にも時間政策室が設置されることになった<sup>22</sup>。



図8：レンヌ市及びレンヌメトロポールのロゴ

<sup>22</sup> 市では同じ考え方が現在問題になっている高速道路にも適用できないか検討中である。対象となっている地区（市の北東部）では、インターチェンジから大学・工業団地・私立病院への流入が多く、渋滞が常態化している。大学院博士課程の研究者を雇用するなどして「時間」という概念を使った交通渋滞解決法について研究を進めている。

## Situation de septembre 2009

Le nombre de validations sur la ligne de métro (par tranches de 10 mn) montre les différences importantes en hyperpointe du matin entre une semaine scolaire et universitaire (orange) et une semaine scolaire (et non universitaire).

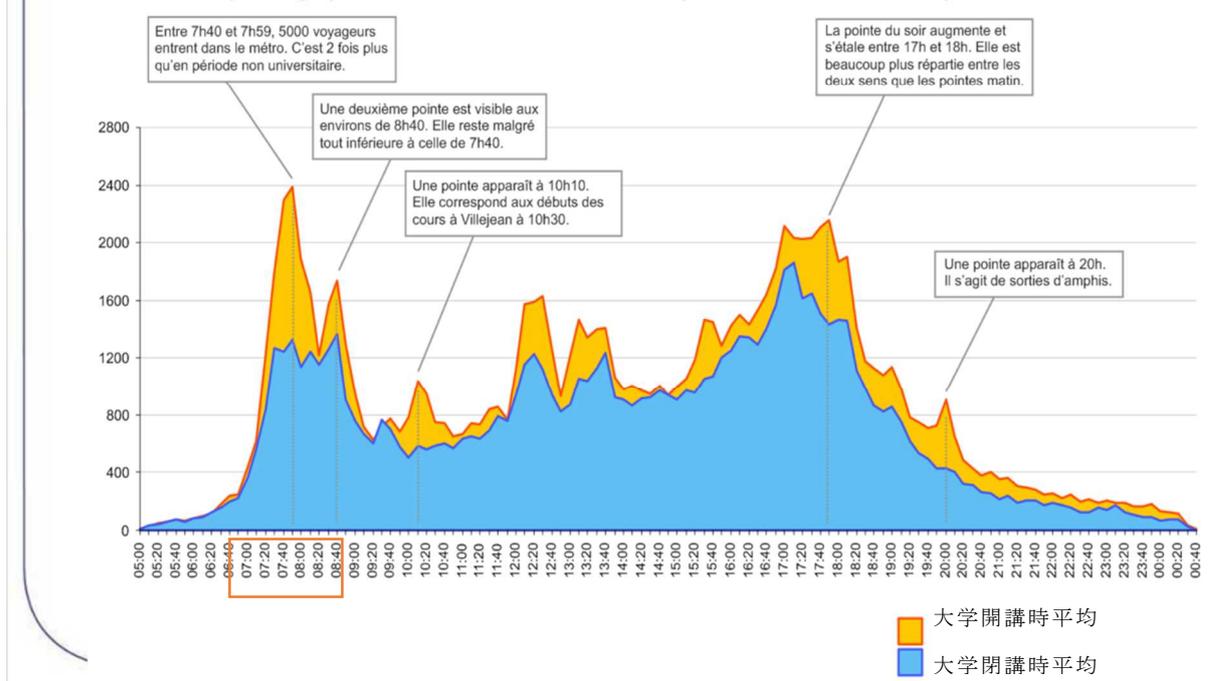


図 9 : 地下鉄等のピーク時調査 (2009 年) の一例<sup>23</sup>

### 3 ポワティエ

フランス西部のコミュンであるポワティエ（人口約 9 万人）においても約 25,000 人いる学生の通学が大きな課題となっていた。8 時に開始される授業に合わせた通学と、通勤時間帯が重複していたためだ。

満員のバスが続くため乗車を見送らなければならなかったほか、常態化した渋滞のため、移動に大幅な遅れが出ることが多かった。そこで、学生は個人の車で移動することを余儀なくされ、それがさらに渋滞の原因となるという悪循環を呼んでいた。そこで、時間政策室は、大学の経営陣や学生代表らと協議を行い、法学部は 8 時から、科学系学部は 8 時 15 分から授業開始するなど、授業開始時間の分散化を行うこととした。これにより、通勤通学ピークの分散化はなされ、渋滞は改善された<sup>24</sup>。

<sup>23</sup> 濃色（青色）が大学の授業が無い日の様子。大学が無い日にはピークが平準化されていることが分かる。 [http://tempoterritorial.fr/wp-content/uploads/2017/11/Intervention-Catherine-Dameron\\_Bureau-des-Temps-M%C3%A9tropole-de-Rennes\\_Tempo-Territorial.pdf](http://tempoterritorial.fr/wp-content/uploads/2017/11/Intervention-Catherine-Dameron_Bureau-des-Temps-M%C3%A9tropole-de-Rennes_Tempo-Territorial.pdf)

<sup>24</sup> 一方で、時間変更に対応しきれないサービスが発生するなど、学生には不評な面もあったようだ。



図 10：ポワティエ市の位置

## 第 2 節 早朝・夜間

ここでは、「ワークスタイル・産業構造の変化」によって生まれた早朝・夜間での勤務や余暇活動に対し、時間政策がどのように対応したのかを整理する。

### 1 レンヌ

#### (1) 清掃サービスの時間帯シフト

フランスでは、従来、オフィス・学校での清掃は、従業員や利用者がいない早朝・夜間に行われるのが一般的であったが、レンヌ市は、ここに時間政策の観点を持ち込んだ。

勤務前に子供を預けなければならない親にとって、朝の時間は大変貴重なものだ。子供を預けた上で、始業時間前に職場に移動しなければならない。この状況に手当てをしたのが、リヨン市の場合と同様、時間政策室だ。

清掃職員の 90 パーセント近くを占める女性は、生活、特に家族生活を普通に送ることが難しい時間帯での就労を余儀なくされていた。早朝からオフィスが稼働するまで働き、昼まで待機。その後、小学校の給食室や食堂の清掃をし、午後はまた待機。その後、オフィスが閉まった後、夕方から夜にかけて清掃するリズムの毎日であるから、普

通の家族生活を送ることは不可能となる。

特に子育て世代<sup>25</sup>である場合、小さな子どもがいても、朝5時、6時から幼稚園・小学校が開いているわけではないから、早朝、車で子どもと一緒に仕事場まで来て、清掃中は子どもを車に残しておく。8時になったら、少し仕事を休んで学校に連れて行く方法を取らざるを得なかった。もちろん、学校まで送ったら、また仕事に戻るわけであるから、日々、非常に難しい調整を強いられていたことになる。

誰もが眠っている時間帯に労働を行うことは、勤務に向かう公共交通サービスの不在ではなく、清掃労働者が家族と過ごす時間を縮減させることを意味する。レンヌ市は、この清掃労働者の家庭生活時間に問題意識を持ったのだ。

同市は、まず市直営の清掃サービス組織を設立する。その後、事務所内に清掃作業員がいる状況の中でどのように機密情報を扱うかについての議論・調整を行い、早朝・夜間に清掃を行うのではなく、オフィスや学校が開いている日中に清掃を行うことに決めた。

併せて、公共施設の清掃を新設組織に委託し、日中の清掃実施をアピールするだけでなく、市内の企業や学校に同サービスを利用するよう働きかけを行った。この取組みは次第に受け入れられ、勤務時間内清掃を受け入れる流れが市全体に広まっていた。

結果として、清掃従事者は、早朝・夜間ではなく、日中での通勤が可能になったことで過不足なく公共交通サービスを利用できるようになっただけでなく、家族との「当たり前」の時間も享受できることになった。その後、この取組みは、パリやナントなど他自治体にも広まっていく。

## (2) 夜の余暇時間の充実

もちろん、時間政策は労働者だけに適用される概念ではない。学生が余暇時間を楽しめるよう時間を整備した事例も紹介したい。レンヌ市は大学が集積する地域でもあり、授業が無い週末には、バー等に学生が溢れるのが常であった。店舗が閉まった後も寮に帰らず、深夜まで広場や通りなどで騒ぐ学生も少なくなく、近隣住民からの苦情や警察や機動隊とのトラブルが起っていた。

近隣住民とは異なる学生にとっての夜のニーズを汲み取って、時間政策室は、学生が騒ぎがちな木曜日の夜<sup>26</sup>に、体育館やスポーツジムなどの運動施設、美術館、劇場、映画館などの文化施設を深夜までオープンする方針を取る。運動に汗するもよし、芸術を鑑賞するもよし、各々の楽しみ方で、夜の時間を充実できるよう選択肢を広げた。

---

<sup>25</sup> 同様の事例は、ボワティエ、パリにも認められ、多様化する勤務形態に対応するため、公共の託児サービスを補完する形で、24時間体制で子供を預かる有償ボランティア制度が設けられている。自宅などで子供を預かることが可能となっており、預ける側、預かる側双方が自らの都合で時間を選択できる体制となっている。

<sup>26</sup> 日本で言う「花の金曜日」にあたる。金曜日に授業を取らず、木曜日の夜から週末とする学生が多かったため。

このプロジェクトは、市の時間政策担当者を中心に、学生、退職者、市職員、議員等による 200 名程度の実行委員会が結成されるまでに成長する。現在では、「La ND4J (la Nuit Des Quatre Jeudis) ※第 4 木曜日の意」として、22 時から翌朝 3 時まで、市内のスポーツ施設（プール、体育館）、バーが開かれ、劇場、公共の場でのパフォーマンスが行われるようになっている<sup>27</sup>。



図 11 : La ND4J ロゴ

基本的に無料で開催されるこのイベントは、機動隊との衝突が話題となった 2 年後の 2006 年には、22,000 人以上が来場するイベントへと成長した。わずか 2 年間で、木曜日の夜の様子ががらりと変わったわけだ。ND4J では、ボランティア講師による無料のスポーツ教室、ファイヤードンスやプールでのイベント、プロレスなど、若者の発案で、自由にイベントが開催されている。統計では来場者の 54%、演者の 32% を学生が占めると言うから、学生にとっても満足度の高い施策ということなのだろう。騒ぐ場所を限定したことで、騒音が改善されただけでなく、過度なデモも起こらなくなっていく<sup>28</sup>。

「若者・学生にとって過ごしやすい（幸福度の高い）時間を提供する」ことと、「近隣住民にとっての騒音（及び機動隊との衝突の常態化）対策を行う」ことを解決する手法として、深夜開館や深夜イベントの開催を提案する。これも時間政策の一例だ。

## 2 パリ

多様な住民層が住むパリ市においても夜間における時間帯策が存在する。パリ市には、住民として夜をゆったりと過ごしたい市民のニーズ、パリの夜を楽しみたい観光客のニーズや観光客向けの観光業・飲食関係者のニーズなどに応える必要があった。

そうしたニーズ全てを把握するために、現パリ市長であるイダルゴ氏（当時は時間政策の担当助役）が中心となり、「夜の時間についての大会議 (Un Conseil de la Nuit)」が開催され、多様な生活スタイルに合わせたプールや公共施設の開館時間の拡大などが進められてきた。

特徴的なのは、時間政策室主導で、飲食業者と住民との合意形成を前提に、地区ごとに「夜の時間の憲章 (Manifeste parisien sur la vie nocturne)」<sup>29</sup>を作成するというものだ。憲章策定までの議論を通じ、店舗経営者、住民双方が夜に求めるものの相違を認識することで、双方が歩み寄りつつ、お互いの時間価値を高めようと意識するに至ったという。

そのほかにも、授業がない週末などに夜間までお酒等を楽しむ学生向け等に夜間バスを運行したり、図書館やプールなどの施設の夜間開放をするなどしている。多様化

<sup>27</sup> 現在は時間政策室ではなく、実行委員会がアソシアションとして運営している。

<sup>28</sup> ND4J の PR 動画。 <https://vimeo.com/157564859>

<sup>29</sup> <https://www.paris.fr/municipalite/action-municipale/manifeste-parisien-sur-la-vie-nocturne-4569>

する勤務形態に対応するため、公共の託児サービスを補完する形で、24 時間体制で子供を預かる有償ボランティア制度が設けられている。自宅などで子供を預かることが可能となっており、預ける側、預かる側双方が自らの都合で時間を選択できる体制となっているほか、日本の学童制度のように終業後の小学校を活用して子供たちが参加できる芸術活動を奨励する事例もある。



図 12：パリ市の位置

### 第 3 節 新年度

郊外に住む人口が増えた「都市化の進展」と夫婦共働きが増えるなどの「週 35 時間労働法制への対応」によって、自由な時間が限られる状況が生まれたため、子供の学業にかかる手続きという「時間」にも、時間政策室が手当てをする必要が出てきた。民間と共同することにより、時間を改善した事例を紹介する。

#### 1 ポワティエ

フランスにおいては、日本よりも窓口での手続きに時間を要することが多い。窓口が各所に点在する自治体においては、手続きに加えて、窓口間の移動にも時間を要する。フランスの西部に位置するコミューンで、周辺のコミューンも含めると 25 万人規

模の都市圏を形成するポワティエでは、学校が新年度を迎える9月、10月になると、多くの住民が一斉に新年度の手続きを行うため、各窓口が大変な混雑となっていた。

そこで、時間政策室(L'agence des temps)は、必要な手続きを1つの場所で行えるよう様々な機関の臨時出張所を一箇所に集める体制を整備し、窓口対応にかかる「時間」を改善することとした。

時間政策室が提案したのは、引越しに伴う住民登録、学費の支払いにあわせて、生協の会員証登録、民間スポーツクラブの入会等の手続きを行うことが出来る仕組みであった。この取組みは、手続きを行うものにとって便利だけでなく、サービス提供者にとっても、入会等の開始手続きだけに限った対応に集中できるほか、関係団体との交流による協同サービスが生まれるなどの効果を生んだ。サービス提供者、利用者双方の時間価値を高める結果となった。

## 第4節 日曜日

「都市化の進展」や「ワークスタイル・産業構造の変化」によって、余暇活動の時間も多様になってきた。これまでは閉館であることが一般的であった日曜日に時間政策がどのような手当てを行ったのかを紹介する。

### 1 レンヌ

公共施設は休館となることが一般的であるが、レンヌ市では、日曜日に図書館を開館するよう調整が行われた。この日曜開館に至る過程の中で、開館日を増やすだけでなく、これまで利用者がいなかった時間を削ることもしているが、できるだけ多くの市民が施設にアクセスできるように心がけ、開館時間等の調整を行っているため、不満に思う市民が反対運動を行うようなケースはないという。

しかし、対職員という観点では、クリアすべき課題があった。日曜日に図書館をオープンすると意思決定した場合、これまで休みであった職員に(新たに)日曜日出勤を命ずることになる。職員への負担を最低限のものとするため、中央図書館のみ日曜オープンとすることにしたが、それでも、不満とする職員がストライキを起こし、市当局との交渉が行われた。日曜日に開館することで、どうしても平日に来られない市民の図書館利用が可能になる。反対する職員との話し合いの中でも、この点が焦点となった。あくまでも自治体の市民のために働く使命を担う「公務員」として、文化施設を市民がより利用できる重要性を時間政策室が訴えた。

最終的には、図書館担当の助役と当時の時間政策担当助役が話し合い、自発的に勤務を希望する職員のみ日曜勤務とすることとなった。日曜出勤が都合の良い職員もいるため、現在までその形態でうまくいっている。



写真 3 : 図書館の様子  
Les Champs Libres (1)



写真 4 : 大ホールや博物館も併設  
Les Champs Libres (2)

## 第4章 日本における時間政策の可能性

「通勤・通学」、「早朝・夜間」、「新年度」、「日曜日」の4つの時間帯を中心にフランスの事例を見てきた。これらの時間帯は、各自治体における様々な課題が、渋滞や窓口の混雑などの形で特徴的に表れていたことから、政策のターゲットになったものだ。

いずれの場合も、個々の事象を個別の担当部局だけで対処するのではなく、「時間政策室」がサービスを受ける住民及び提供する者の「時間」を中心に部局を横断して対応方法を検討している。

このように①「時間」に着目して課題を発見し、②時間に着目して方策を考える組織（「時間政策室」）を置き、③部局横断的また民間も含めた多様な主体と政策を実施すること、が時間政策の大きな特徴といえる。

対象時間帯	問題点	対象者	施策	事例
(1) 通勤・通学時	公共交通機関、自家用車の混雑や託児所の有無による就労難、地下鉄の混雑、渋滞	通勤者	カーシェアリング 工業地帯への託児所 新設 大学始業時間の変更	リヨン レンヌ
(2) 早朝・夜間	不規則な勤務時間、家族との時間 余暇時間の活用 地域の平穏	清掃員 大学生	就業時間の変更 公共施設の深夜開放	レンヌ パリ
(3) 新年度	新年度の窓口混雑	父兄	ワンストップサービスを行う臨時出張所の開設	ポワティエ
(4) 日曜日	公共施設の閉館	就業者	図書館の日曜開館	レンヌ

表2：フランスの時間政策の事例

昨今、自治体が取組む人口増に向けた地方での生活の質のPRなどが多く見られるが、「時間」はそうした生活の質の基礎とも言うべき価値を持つ。政策や地域の課題を「時間」という新たな視座から見直すという点、その課題発見や政策調整を行う専門部署を設置するという点、また、政策調整を庁内外横断的に取組むという点、これら3点により時間政策は、フランスにおいて大幅な予算の増額を伴うことなく、行政サービスの質向上を生んできた。

フランスの時間政策の担い手は、ほとんどがコミューンであるため、実際には、時間政策が推進されるかどうかには選挙結果が影響するなど、フランスの時間政策にも課題がある。

しかし、Tempo Territorial に加盟する自治体が増えていることや「時間政策」が国を越えて適用されている事例を前にすると、誰しもが平等に持つ「時間」ゆえに、「時

間政策」は、国やおかれている環境などの諸条件を越えて、適用可能な視点と言える。

個々の事例を見れば、日本の自治体においても個別には行われている施策も多いかもしれない。しかし、フランスの横断的な視点で、組織的に課題を発見し、横断的に施策を検討、実施するこの「時間政策」の事例から、日本における「時間」及び「時間政策」の可能性を考えると、ヨーロッパで一定の効果を生んだ時間政策は、今後の日本の自治体の公共政策を考える上で、重要な観点となり大きな可能性があると言えるのではないだろうか。

## おわりに

フランスにおける時間政策について、最近ではリールメトロポールやレンヌメトロポールなどコミューン共同体の動きが目立っている。交通政策や図書館等のインフラの共有等についても対応ができる都市圏共同体やメトロポールなどのコミューン共同体のレベルが時間政策を進めやすいからだ。時間政策について、広域的な行政を担う州に、時間対策室と同等の機能を持つ組織がないことについて問題提起がなされることがあるが、フランスにおける自治体の事務権限と時間政策のマッチングを考えると、メトロポール規模での対応が適していると考えられる。

また、時間政策的観点からは、ヨーロッパ各地においても徐々に浸透している。時間政策発祥の地とも言われるイタリアでは育児を行い、仕事をする女性を支援するため公共サービスを充実させ、女性の生活のリズムを質の高いものにしようとする流れから時間政策が生まれた。2000年に制定された法律（Legge 8 marzo 2000, n.53）<sup>30</sup>により、一定の人口規模を持つ自治体に時間政策室を設けることが義務付けられた。

例えば、通常、公共施設が閉館していることの多い日曜日にあえて図書館をオープンさせたオランダのアムステルダム市（Amsterdam）図書館の事例や、駅構内やホームをまるで美術館のようにし、単に時間をつぶすのではなく、待ち時間に芸術を楽しむようにしたドイツのウエルツェン（Uelzen）駅<sup>31</sup>の事例なども出てきている。



写真5：ウエルツェン駅

個人的なことを言えば、レンヌ市担当者が、時間政策導入当時を回顧し、「市長は『時間は様々な不平等の要因である。これは男女平等だけではなく、他の様々な不平等の要因にもなっている。逆に言えば、時間をうまく活用することによって、つまりは、時間政策を上手く行うことによって、不平等の改善・平等の実現の梃子になりうるのだ』とよく言っていた」という言葉がとても印象に残っている。

<sup>30</sup> <http://gazzette.comune.jesi.an.it/2000/60/1.htm>

<sup>31</sup> 同駅は、2009年ドイツで最も美しい駅(Bahnhof des Jahres)に選ばれている。  
<https://www.hamburg.com/visitors/metropolitan-region/arts-and-culture/hundertwasser-station-uelzen/>

部局ごとの観点ではなく、サービスを受ける住民の「時間」からサービスを見直すというフランスで一定の成果をあげた「時間政策」的視点を紹介した本稿が、これからの日本の自治体施策を考える際の何らかの参考になれば幸いである。一人ひとりの幸福度の追求と公共サービスの質向上を同時に行おうとする「時間政策」の今後の動向に、引き続き注目していきたい。

最後に、現地調査ご協力いただいた **Katja Krüger Tempo Territorial** 会長・レンヌ市助役及びレンヌ市 **Catherine DAMERON** 氏、パリ大学 **Jean-Yves Boulin** 教授にこの場を借りて改めて御礼申し上げます。

## 参考文献：

- ジャン＝イブ・ブラン「ヨーロッパとフランスにおける都市自治体による時間政策の起源と展開」、『政策科学 19－2』、2012。
- 林雅彦・遠藤望代子「週 35 時間労働制がもたらした影響」『海外労働時報』2002 年 3 月号。
- 田中洋子「ドイツにおける時間政策の展開」『Special Issue』619 号、2012。
- 長谷川秀樹「フランス『都市の時間政策』とその背景」『日仏社会学会年報』第 27 号、2016。
- Jean-Yves Boulin, “Villes et Politiques temporelles”, a documentation française 、2008.
- Jean-Yves Boulin, “Les Nouveaux Habits du Dimanche”, LOCAL CONTEMPORIAN、2017.  
<https://local-contemporain.net/wp-content/uploads/2017/03/3-jean-yves-boulin.pdf>
- Tempo Territorial HP <http://TempoTerritorial.fr/>
- Dares, “Les rythmes de travail en 2010”, Document d’études 2014 (Numéro180)、2014.

**【執筆者】**

一般財団法人自治体国際化協会パリ事務所 所長補佐 加藤 信行

**【監修】**

一般財団法人自治体国際化協会パリ事務所 所長 羽白 淳  
次長 小林 晶子  
調査員 Charles-Henri HOUZET