

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

講演者 ジャン＝イブ・ブラン

翻訳 高村学人

はじめに

I. ヨーロッパにおける時間政策の歴史的起源

II. 時間政策の内容と争点

III. 時間政策のアクターと制度

IV. 時間政策の主要な適用領域

V. 時間政策の社会的・文化的射程

質疑応答

はじめに

今日は、日本で講演できる機会を設けて頂き、ありがとうございます。特に若い学生達、都市を専門とする先生方とヨーロッパにおける時間政策について議論できることを嬉しく思います。

今日は、講演の第I部として、まず西ヨーロッパ諸国においてなぜ時間政策が生まれてきたのか、その歴史的起源について説明した上で、西ヨーロッパの各国でこういった要因でこの政策体系が普及していったのか、をお話したいと思います。

第II部では、時間政策の諸原則や内容、その政治的争点について説明します。第III部では、この時間政策を実施するアクターや制度について、第IV部では、こういった形でこの政策が実施されているのか、政策の適用領域についてお話しします。最後に、第V部で、この時間政策という政策体系の持つ社会的・文化的な射程やその限界について考察したいと思います。

I. ヨーロッパにおける時間政策の歴史的起源

時間政策は、西ヨーロッパの中でもとりわけ発展が進んだ国で生まれました。おそらく日本も発展した国ですから、これから時間政策が必要になるのではないかと、思います。

西ヨーロッパの先進国で、時間政策が生まれた第一の背景としては、都市において都市化が非常に進展したことが挙げられます。各都市では、市街地が広がり、都市それ自体が拡大しました。この都市の拡大に伴い、交通移動や公共サービスへのアクセスという点で条件が不利なエリアが発生してきました。とりわけ、都市の周辺部である郊外では公共交通のアクセスや公共サービスへのアクセスという点で非常に不利な状況におかれました。このことは、時間における格差であるため、それを是正する必要がでてきたのです。

第二の背景としては、労働の性格が変化したことが挙げられます。工業化社会では、労働とは物質を作り出す、モノを作り出すということに中心がおかれていましたが、今日の脱工業化社会では、労働が生み出す産物が脱物質化しつつあります。働く場所も一つの工場に限られず、SOHO (Small Office/Home Office) のように、家でパソコンに向かって働くのを中心としながら、たまにオフィスにいくというワークスタイルの人もでてきました。労働時間そのものは、過去と比べて減少しているのですが、労働のリズムに大きな変化が起こっています。具体的な数字を挙げれば、フランスでは、伝統的なワークスタイルであった9時から17時まで平日に働くというフランス人は、実は現在の労働人口

の37%に過ぎないということがわかっています。それ以外の人は、朝の非常に早い時間に働いたり、深夜に働いたり、あるいは週末に働いたりということで、労働のリズムが非常に多様化してきています。このような人びとの労働時間の非均一化が時間政策を産み出さざるを得なかった二つ目の背景なのです。

第三の背景としては、労働の不安定化が挙げられます。フランスでは25歳以下の若者は3分の1が失業中です。また非正規労働も増えています。また女性が労働市場に出るということも非常に多くなりました。約85%のフランス人女性は働いています。このような女性の労働市場への進出が時間政策を産み出さざるを得なくなった三番目の背景です。

第四の背景としては、産業の構造が製造業を中心としたものからサービスを提供する産業を中心とするものへと移行したことが挙げられます。サービスの提供においては、サービス供給者とサービス消費者とが同一の時間に場を共有する必要があります。サービスとは、同一の時間においてひとつの相互行為が行われることで初めて成り立つ経済交換です。製造業だと物が造られてから需要側が物を消費するまでに時間の間隔がありますし、製造の場と消費の場は、離れていても良いのですが、サービス産業では、そうはいかなくなります。このような産業構造の変化が直接的に時間政策に結びつくのです。

最後に第五の背景としては、家族モデルの変容を挙げることができます。人びとの長寿命化とともに老親のケアをどうするか、という課題がフランスでも出てきています。またフランスでは、離婚率が高いため、片親家族が非常に多く、このような家族を支援する必要性も高まっています。また伝統的な家族モデルと異なり、男女共働きが当たり前になっています。1950年代だと、家族モデルとして、夫が週48時間働いて、妻が家事に専念することが一般的だったのですが、現在では、35時間労働法制があり、一週間に原則的には35時間以上働いてはいけないことになっており、夫も妻も35時間ずつ働くことが一般的になってきます。一つの家庭の中で合計70時間労働が行われる分、家事にかかる時間が脆弱に成らざるを得ません。現在の家族モデルとして一般化した共働き家族を支援するために時間政策が必要となったのです。

以上にまとめられる五つの背景から、ヨーロッパの先進国では、各人の生活時間のあり方というものが政策課題になってきたのです。

生活の質についての空間的・時間的な格差を是正し、経済活動、社会活動そして環境に悪影響を及ぼさない形で社会的時間の間に均衡をもたらすためには、二つの次元で問題にアプローチせねばなりません。

第一は、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することができるようになり、自由に使うことのできる時間の質を高めることができるようにしていくということです。

第二は、集団的な次元において、公共交通や公共サービスへのアクセスが皆にできるだけ平等に保障されるように時間を社会的に再組織化していくということです。

個人の時間と社会的時間に均衡をもたらすための時間政策には、大きく分けて三つの種類のものがあります。

第一は、労働時間の柔軟化に伴う問題を是正し、均衡をもたらす政策です。労働時間のみならず、労働外時間のあり方も人びとの生活の質の向上という点では重要となります。よって、企業と労働組合は、これまでのように労働時間を短くするとか、労働時間内での勤務条件を良くするというのみを課題とするのではなく、従業員の労働外時間の有益な過ごし方についても関心を払って交渉の対象にせざるを得なくなっています。

フランスでは、現在、労働時間だけでなく労働外時間の過ごし方が労働組合と企業経営者との交渉事項になっています。ただし、個々の企業は、企業内のインセンティブで従業員の労働外時間を良くしようという風には動機づけられませんから、外からインセンティブや方向付けを与えてやる必要があります。

例えば、EUレベルでは、ヨーロッパ委員会の指令として「ジェンダー影響評価 (Gender Mainstreaming)」を各企業に求めることが実施されています。各企業では、職場における男女格差の実態を調査し、格差を是正する行動計画の策定を行う必要がありますが、その際、職場内における格差だけではなく、従業員の生活全般を見た場合に男女間で格差がないか、という点も重視されています。

第二は、一生の中での労働時間の持ち方に関わる政策があります。これまでの北欧型福祉国家に取って代わって、ヨーロッパでは「フレキシキュリテ (Flexicurity)」と呼ばれる雇用の柔軟性と社会保障をミックスする政策が展開するよ

うになっています。とりわけ、デンマークがこの「フレキシキュリテ」を最も進めている国ですが、そこでは、雇用の柔軟性を高めるために解雇をしやすい労働法制を採用しながら、他方で、失業中のセーフティネットを国が保障し、失業中に教育・研修を厚く受けられるようにすることで再び労働市場に入っていくことを支援する政策が採られています。この「フレキシキュリテ」を進める政策も、人間の一生涯における労働している時間の持ち方や労働の質を有意義にしようとするものなので、広い意味で時間政策の中に位置づけることができます。

第三は、都市自治体が住民のために独自に実施する時間政策があります。今日の講演では、この第三の都市自治体による時間政策の話を中心に行います。

その内容に入る前に都市自治体による時間政策の歴史的起源について説明しましょう。

ヨーロッパにおける都市自治体による時間政策は、イタリアが発祥の地です。1980年代にイタリアでは、左翼政党を中心にフェミニズム運動が盛り上がりましたが、その際、1986年に左翼政党が提案した法律案には、「女性は時間を選択する」という名前がついていました。この法律案は、左翼政党がその当時に野党であったので採択には至りませんでした。ここでは、女性が自由に労働時間を選んだり、家庭の時間を自由に選んだり、都市で過ごす時間をより豊かなものにしていく、といったことが理念として掲げられ、そのための施策を都市自治体が講じることを求める内容になっていました。

この法律案は、1988年にも再び提案されましたが、採択されませんでした。しかし、1990年の地方分権化法では、イタリアの比較的大きな都市、すなわちミラノ、ジェノバ、ローマ、モンザノといった都市で実験的に女性が公共サービスを利用しやすくなるように自治体が取組みを行うことを推奨するという内容が法律の中に書きこまれました。

その結果として各都市で実験が行われ、その成果が普及していくということになります。女性を支援する政策としては、育児休業や仕事に復帰する際の研修休暇といったものがありますが、これは、個人を名宛人として権利を付与する政策です。これに対して都市自治体が取組み時間政策は、このような育児を行い、仕事をする女性を支援するための公共サービスの提供を充実させ、女性の生活のリズムを質の高いものにするという内容になっています。このように生活時間の質という観点からこの時期に都市自治体が主として女性を対象とする時間政策を打ち出すことになったのです。

最初は、各都市自治体の実験的にこのような時間政策を展開するという進んでいたのですが、イタリア政府の方も都市自治体による時間政策の実施に補助金を出し、州の方も都市自治体に補助金を出すことが行われ、国家一州一都市自治体の三層の団体が協働しながら政策を実施し、普及させていくことになりました。

このようなイタリアでの取組みに刺激される形でヨーロッパにおいて時間政策を普及させるための研究者のネットワークが結成され、このネットワークもEUから補助金を受けることになりました。

現在、ヨーロッパにおいて時間政策というものを取り入れている都市は、図1でマークが付いている都市であり、イタリアで始まった時間政策は、フランス、オランダ、ドイツ、スペインといった国へと拡大していきましたが、そのきっかけは、時間政策に関心を持つ各国の研究者達がネットワークを結成し、イタリアの経験を各国で普及させることに努めたことにあると言えます。

フランスにおける時間政策の出現についても簡単に述べておきましょう。フランスでは、社会学者のデュルクームやギルビッチのように社会的時間を探求しようとする研究が伝統的に盛んでした。現代の社会学者では、ロジェ・シュー（Roger Sue）が社会的時間に関する著作を書いています。

1970年代末には、モータリゼーションが進行し、都市での渋滞問題が発生したため、時間に関する人びとの意識が高まりました。1980年代、90年代には、労働時間に関する議論が多く行われました。1998年には、その当時の労働大臣のマルティン・オブリーによって週の労働上限時間を35時間とする法律が制定され、社会的時間に関する議論が一般レベルでも高まることになりました。

35時間労働法制は、縮小する雇用を皆に分配するために皆の労働時間を短縮することを目指すものでしたが、同時に労働時間の柔軟化を許容するものであったために、労働時間は少なくなっても、シフト制で夜や休日など不規則な時間に働く人びとを増大させることになりました。よってこのような労働時間のリズムの不規則化に伴い、公共サー



図1 ヨーロッパにおいて時間政策が実施されている都市 ●が実施都市

ビスの提供時間もこれまでの平日の9時～17時といった形ではなく、幅広い選択肢を与える必要がでてきました。

35時間労働法制が実施に入った2000年以降、公共サービスを多様な曜日・時間帯に提供する実験都市としてサンドニ、ポワティエ、ベルフォール、ジロンドが選ばれ、実験がこれらの都市でなされました。

2004年からは、これらの都市の経験を共有し、これから時間政策を実施しようとする都市に支援を行うために「地域における時間政策 (Tempo Territorial)」というアソシアシオン (非営利組織) が結成されました。このアソシアシオンは、ヨーロッパからの財政援助も受け、イタリア、ドイツ、スペイン、オランダ、フィンランドといった時間政策を実施する都市がある国々と交流を持っています。

現在では、パリ、リヨン、リール、レンヌ、ナンシー、マルセイユ、ディジョン、ダンケルク、ヴァランシエンス、ルーブル、ブリーブといった都市で時間政策が実施されており、このアソシアシオンには、フランスの30の領域団体 (コミューンのみならず、幾つかの県や州も含む) が加盟しています。

Ⅱ. 時間政策の内容と争点

これまで述べてきたように、時間政策は、女性が労働市場に参入するようになったこと、脱工業化によって人びとの労働の仕方が変化してきたことに伴って必要とされるようになってきました。では、次にこの時間政策では、どのような内容の政策が実施されているのか、についてお話しします。

時間政策の理念としては、次の三つのものがあります。

第一は、人びとの生活の質を向上させるということです。都市自治体は、住民の生活の質の向上をはからねばなりません。これまで都市計画を作成したり、都市計画事業を実施したりする際には、空間に秩序を与えるという観点はありませんでしたが、時間という観点はありませんでした。しかし、今日、これらの計画事業を実施する際には、都市住民の生活時間の質という観点から事業内容を吟味・評価していくことが目指されるようになってきました。

第二は、平等という理念です。平等化すべき事柄としては、二つあります。一つは、男女の平等であり、時間政策の起源の地、イタリアがそうであったように労働市場に進出した女性を支えることで女性の生活時間の質を高めることが大事になります。もう一つは、ヨーロッパに特有の現象ですが、恵まれた人びとが住む都市の中心部と所得の低い人びとが住む都市郊外との間での平等化を行うということです。所得上の格差に加え、とりわけ郊外では、公共交通が発達していないこと、公共サービス機関もあまり多く存在しないことから、時間という点でも人びとが不利を強いられています。この不平等を是正することがなければ社会統合は実現しません。

第三は、持続可能な発展です。今述べたように、フランスでは郊外に住んでいる人の多くが移民であったり、失業中であったりします。それと同時にそこには公共交通がほとんど存在しません。住民の所得も低いために、自ら自動車を所有するというのも難しいわけです。この不平等を是正するのが時間政策の役割なのですが、ただそこにバスを走らせれば良いということにはなりません。バスは、二酸化炭素を多く排出するので、LRT（電動軽量軌道交通）や都市型共用コミュニティサイクルといった環境負荷の小さい交通手段を整備することで持続可能な発展を実現していかなければなりません。

次に時間政策の内容について説明していきます。時間政策の適用される場所は、さまざまな人びとがそれぞれの生活リズムをもって行動している場であるところの都市となります。そこで重要となるのは、第一に、それぞれによって異なる労働時間と労働外時間との間にうまく調和をもたらしていくことになります。

そのことは、第二に、公共サービスへアクセスできる時間帯をこのような人びとの多様な時間の過ごし方にあわせて多様なものにしていくということになります。例えば、フランスでは、美術館が開いている時間は平日だと17時までであることが多いです。そうすると、観光客は、芸術を楽しむことができますが、週末に働いている人は、芸術に触れるという機会が事実上閉ざされることになってしまいます。よって、フランスでも週末に働く人が増大した今日、文化施設の開場時間を平日のある曜日については、夜遅くまで保障するといった必要がでてきます。時間政策が実施するのは、公共施設に対して、住民の労働時間や余暇の過ごし方の変化の実態を伝え、この変化に即した形で開場時間を調整させることです。

第三は、先にも述べたようにとりわけ郊外において公共交通を用いて移動することが困難である人びとに対してよりよいアクセスを実現することにあります。このことについては、後ほど詳しく立ち返りたいと思います。

都市自治体において時間政策を立てていく際の原則になるのは、都市ごとによって時間の色が違うという点です。京都、東京、大阪でもそれぞれ時間の流れ方が違うと思います。それと同様にパリ、リヨン、マルセイユも時間の流れ方が違います。その違いは、各都市で行われている主たる活動、産業がどのようなものかということに起因すると思います。京都のように観光都市であったり、大阪のようにビジネス都市であったり、都市にはそれぞれの色があります。古典的な社会学者として有名なマックス・ウェーバーは、『都市の類型学』と言う本の中で、都市は、その都市における支配的な活動が何かによって類型化できるということをいち早く記していました。ウェーバーが指摘したように、時間政策においても、都市毎に時間の色が違うことを出発点にしなければなりません。それぞれの都市の良さをさらに引き出す形で時間政策の内容が定められねばならないのです。

Ⅲ. 時間政策のアクターと制度

次に時間政策を推進するアクターや時間政策が実施される制度的枠組について説明します。イタリアやスペインでは、フェミニズム運動が強く、時間政策の推進には女性達の役割が大きかったと言えます。これに対して、ドイツやフランスでは、大学の役割が大きいです。都市計画や建築の大学研究者が時間政策に興味を持ち、これまでの都市計画に対して時間という観点から計画内容を再評価する研究を多く行うようになりました。このような研究を行った大学研究者達が都市自治体に対して時間という観点からの政策評価・政策づくりが必要であることを訴えていき、時間政策が一つの政策体系として認められるようになっていきました。

またイタリア、スペイン、ドイツ、フランスに共通して言えるのは、各都市自治体における議員や首長の役割も大きかったということです。時間政策に理解を示す地方政治家達は、自らの自治体において時間政策の導入・推進を担っ

てくれています。

イタリアでは、2000年の法律により、一定の人口規模のある都市自治体では、市役所の組織の中に時間政策室というセクションを設けることが義務づけられるようになりました。この時間政策室がなにをやっているかという、その都市自治体が提供しているさまざまな領域にまたがる公共サービスを都市住民にとっての時間の過ごし方の質という観点から横断的に評価し、サービス提供のあり方を改善する提案を行うということになっています。

例えば、子供の問題は、保育所の運営のあり方として福祉を行う部局ばかりに関連するのではなく、子供の送り迎えは、公共交通のあり方の問題として交通局にも関連してきます。これまでは、役所の縦割り構造の中で縦割的にしか問題に対処がなされませんでした。時間政策室が入ることで、保育所の開所時間と保育所に行き来するための公共交通の時刻表の設定という問題が総合的に話し合われる場が持たれ、利用者にとって望ましい解決がもたらされることになるのです。このことは、行政サービスの効率化にもつながります。

時間政策が発展しているイタリアでは、四者交渉というものが制度化されました。これまでは、企業経営者と労働組合という二者が労使関係の改善のために交渉を行うというのが社会的対話の基本回路でしたが、時間政策が到来した時代においては、労使に加えて、都市自治体と公共サービスの利用者である都市住民も社会的対話に参加することになります。都市自治体の時間政策室のアレンジの下で、都市自治体、企業経営者、労働組合、都市住民という四者が水平的な関係として集まり、労働時間や公共サービス提供時間の調整を行い、すべてのアクターにとって望ましい結果を得ることが目指されています。

時間政策の対象となる人びとは、伝統的に労働組合に統合されてきた人びとはややずれがあるため、都市住民の参加がとりわけ重視されています。都市自治体の時間政策室のスタッフは、どういう仕事ぶりをしなければならないかということ、基本的には都市住民の要求に根差したサービス改善を自治体内の他のセクションに対して迫っていくということになります。時間政策室のスタッフは、都市住民に近づいていき、彼ら・彼女らのさまざまな要望を引き出し、それをボトムアップ式に政策へと結実していく必要があります。また他方で自治体内の他の部局に対しては、政治家の力も借りながら、トップダウン式に生活時間の向上に資する政策変更の実施を命じることも必要となってきます。

イタリアでは、都市自治体を支配している政党が選挙によって変わったりすると、とりわけ左派系の政党から保守系の政党へと与党が変化すると、時間政策そのものが事実上廃止になるということもあるのですが、そのような激変がおこらないためには、ボトムアップ的な取組を常に実施し、時間政策が市民の間に草の根的な広がりを持つようにしておくことが大事になるのです。

またイタリアでは、都市計画や建築学の大学研究者達が、地理情報システム（GIS: Geographic Information Systems）を用いて、各都市がどのような時間のリズムを刻んでいるかを時間的・空間的に分析する方法を発展させました。ここで発展した方法は、フランスの研究者達によっても用いられるようになっています。

簡単にデモンストレーションを行ってみたいと思います。最初にお見せするのは、パリの一番真ん中のレアル広場の周辺です。ここは、昔はパリの台所として中央市場があったところですが、現在は、大きなショッピングセンターを中心に商業・飲食の店舗が多く軒を連ねているところです。

図2、3において薄い色になっている点は、その店舗や場所でサービスが提供されている、人びとの社会的行為が営まれていることを意味します。例えば、あるレストランが開業中であれば、そのレストランがある場所が薄い色で点滅するようになっています。病院が開いていれば、そこも薄い色になります。人の通過が多いところは、線が引かれます。大きな円は、人びとが集まっていることを示しています。

研究者は、各場所における活動を詳細に調べ、そのデータを地理情報システムに統合することで時間の経過とともに都市の活動がどのように展開されているか、を正確に示す仕組みを作ったのです。

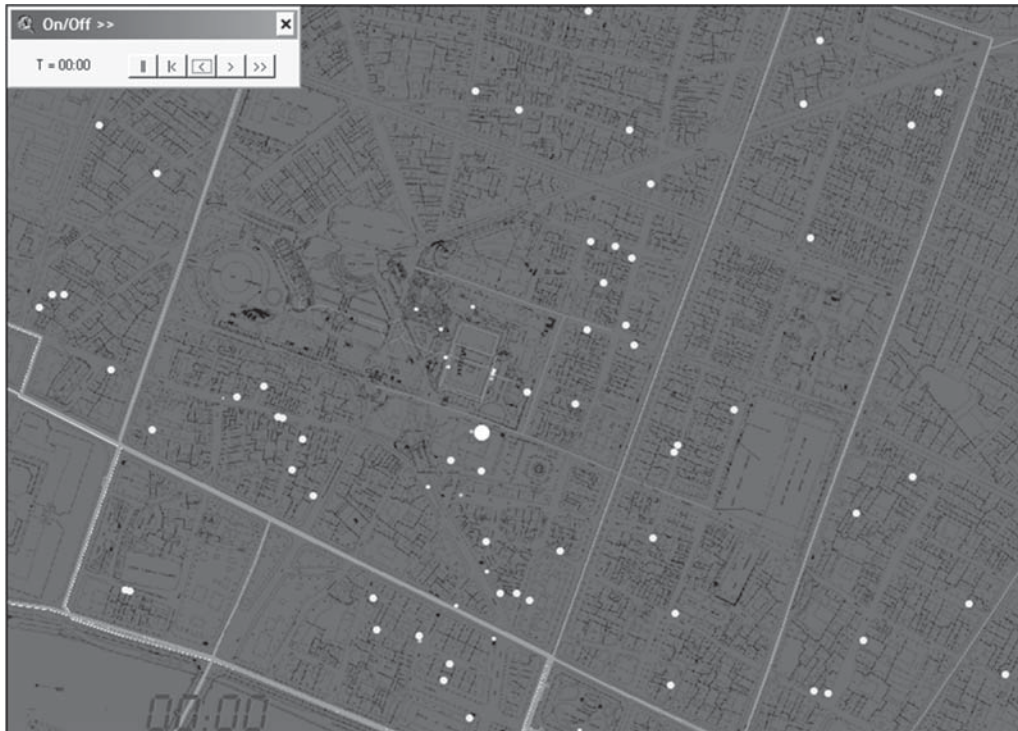


図2 24:00のパリのレアール広場の人びとの活動

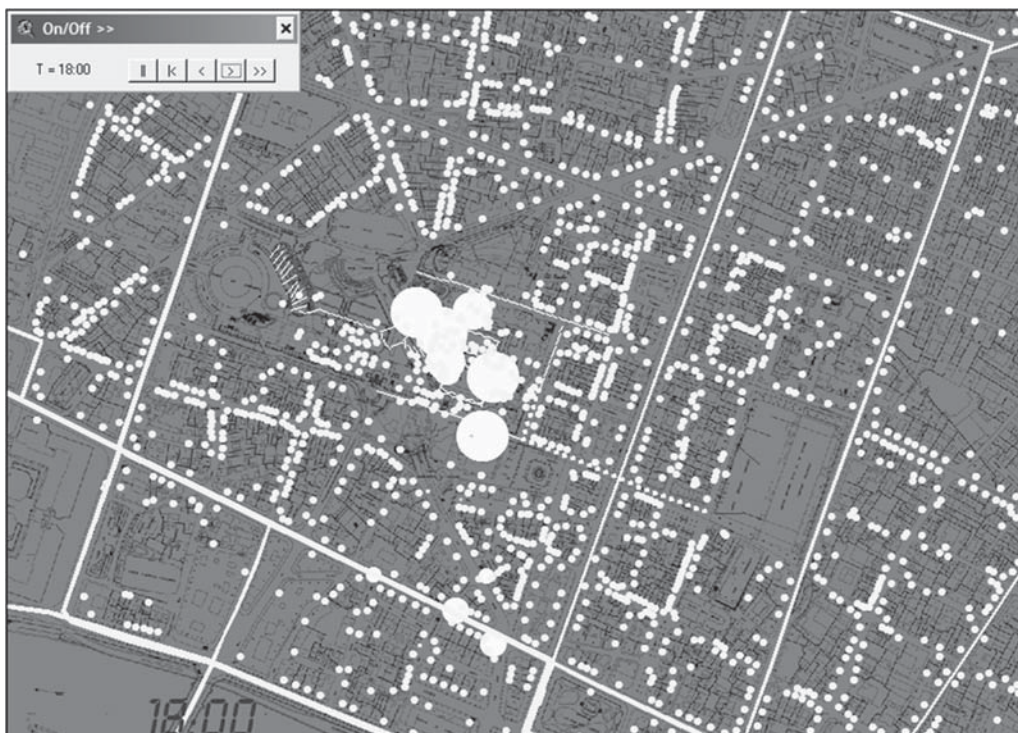


図3 18:00のパリのレアール広場の人びとの活動

今の例は狭域を対象とした空間・時間分析でしたが、次にリヨンとリヨン周辺の郊外都市全体を分析した図を示したいと思います。



図4 07:00 のリヨンとリヨン郊外における公共交通の運行頻度

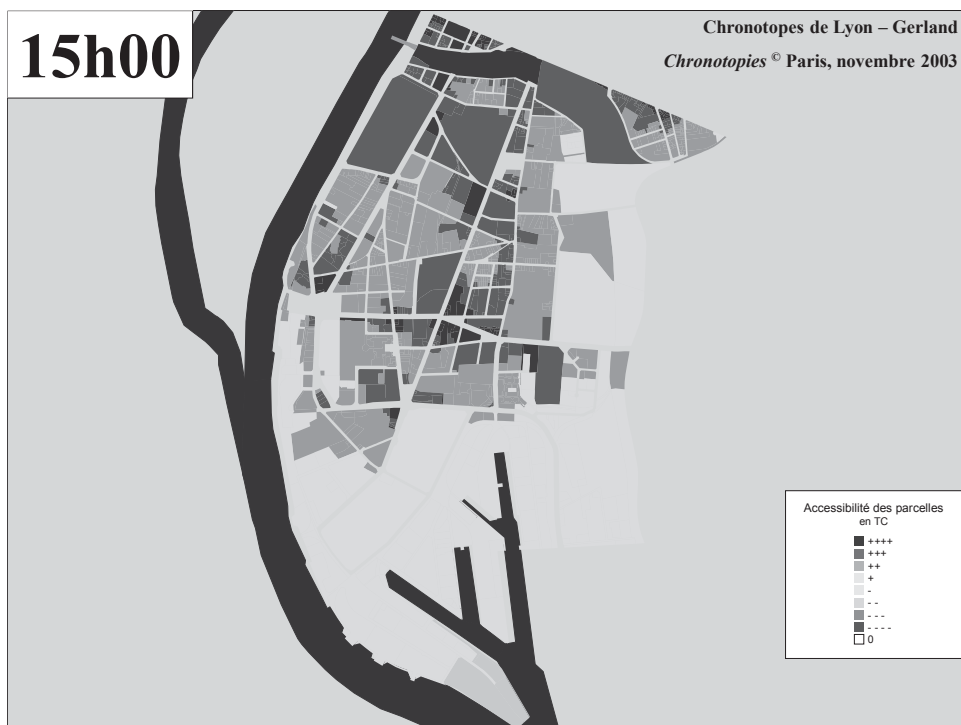


図5 15:00 のリヨンとリヨン郊外における公共交通の運行頻度

図の地図の下に位置する所には、リヨン郊外のジェルランという自治体があります。このジェルランには、社会住宅が多く、移民や貧困に苦しむ人びとが多く住んでいます。地図の色は、時間毎に各街区において動いている公共交通機関の頻度を示しています。色が濃い所は、公共交通が活発に動いているところであり、反対に色が白に近いところでは、公共交通が走っていないということを意味します。

これを見てわかるように、ジェルランでは、一日を通じてほとんど白色であり、公共交通がきわめて貧弱であることがわかります。他方で中心部は、非常に長い時間、活発に公共交通が運行していることがわかります。

このようなことを地理情報システムによって解析することで、公共交通へのアクセスの地理的不平等というものははっきりと示すことができます。リヨンと周辺自治体からなる都市共同体である大リヨンの時間政策室では、この分析結果に基づいて、交通アクセスの不平等を是正するための交通政策を交通局や公共交通機関と一緒に作成しています。

現在では、公共交通の貧弱な郊外地区とそこに住む人びとが多く通勤している工場地帯との間を往復するためのカーシェアリングを普及させたり、公共交通の空白地帯にもバスを運行させるなど、多くの成果を大リヨンの時間政策室は達成しています。

IV. 時間政策の主要な適用領域

それでは、さらに具体的に時間政策の名の下で実施されている政策の中身についてももう少し事例を挙げながら説明していくことにします。

第一に、就学前の子供を預かる仕組を整備するということが挙げられます。託児サービスが利用できなければ、結局、母親が育児にかかる負担を背負うことになり、女性の社会参加が難しくなります。フランスでは、女性のほとんどが出産後も仕事に就いているのですが、しかし、家事労働の負担に関しては男女の平等は進んでおらず、実際の家事労働の3分の2は女性がやっており、男性は3分の1以下であるという現実があります。

託児サービスの運営に直接関わるのは、自治体の福祉関連の部局ですが、時間政策室のアプローチは、さまざまなアクターと調整を行い、新しい取組みを引き出すことにその独自性があります。例えば、リヨンの郊外やダンケルクでは、企業が集積している地区で各企業の共同運営という形で託児所が設けられています。これは、時間政策室が各企業の人事部に働きかけ、共同で仕組を創る場を整えたから実現したのです。もちろん、この複数企業の共同運営の託児所の創設については、自治体も関与しており、この託児所が子供を預かるに十分に訓練されたスタッフを有しているか、など安全・安心面の質の保障を行っています。

ポワティエ、レンヌ、パリでは、公共の託児サービスを補完する形で、自宅で子供を預かることを有償ボランティアで行っても良い人を募り、夜や休日に働かざるを得ない家庭がその人たちに平日、休日を問わず、24時間子供を預けることができる仕組を整えています。このような仕組が必要となったのも人びとの労働が朝の非常に早い時間から始まったり、深夜にまで及んだりすることが一般化してきたからです。

もちろん、このように不規則化しつつある人々の労働時間を規制するというアプローチも必要なのですが、このような労働時間規制はなかなか実現せず、人びとが様々な時間に労働するようになっている現実を前提とすれば、不規則な時間に働く人たちの生活時間を支援することが必要とならざるを得ません。時間政策室が担っているのは、このような現実を重視した暫定的な問題解決と言えます。

第二に、公共サービスや民間サービスの提供時間や提供方法を調整し、時間効率を改善するということが挙げられます。例えば、ポワティエという都市では、各学校で学期が始まる9月、10月に学期開始にあわせて必要な様々な手続を一つの場所で行えるようにさまざまな機関の臨時出張所を学校近くに集めてくるということを時間政策室が実施しています。学校に学費を納める手続、引越しに伴う住民登録、大学生協の会員証の登録、大学周辺の民間スポーツクラブの入会窓口、芸術鑑賞サークルの会員勧誘など、さまざまな機関の手続が一箇所で行えるようにしています。公共機関だけではなく、企業やアソシエーションといった民間の機関もコーディネートするのが時間政策室のアプローチです。

フランスでは、窓口にも並ぶと大変時間がかかりますから、このように一つの場所で効率的に手続ができることは、市民の時間効率の改善にとってとても重要なことです。またこのことは、手続を受理する機関にとっても効率性を向上させることになります。

時間政策が目指しているのは、公共サービスの窓口を24時間開けさせるように時間延長をせまるのではなく、サービスの利用者にとってもまた提供者にとっても効率よい時間の使い方が実現するためのコーディネートを行うことにあります。

時間政策は、人びとの労働時間の多様化に伴い公共サービス提供時間の変更を求めざるを得ませんが、できるだけいろんなアイデアを出すことで、公共サービスを提供するために働く人にとって悪い効果をもたらさないことを心がけています。

第三に、人びとの労働条件を改善し、労働時間と労働外時間とのバランスを上手く整えるということが挙げられます。一般的に自治体が企業に対して、企業の労働者の働く時間を変更させることは難しいのですが、レンヌでは市長が夜間労働の増大に強い懸念を持ち、ユニークな試みを行っています。

フランスでは、オフィスや学校で清掃サービスを行う人びとは、オフィスや学校が使われていない時間帯、具体的には、朝の2時～5時といった極めて早い時間帯に清掃業務を行うというのが一般的です。レンヌの市長は、このような時間帯に清掃労働者が働いていることは、彼ら・彼女らの家庭生活のリズムをおかしくするので大いに問題があると考え、レンヌ市が直営という形で清掃サービスを民間企業に提供する組織を作りました。

この市直営の清掃サービス機関は、夜間に清掃を行うのではなく、オフィスや学校が利用されている日中に清掃を行うというやり方になっています。市がこの清掃サービス機関を利用することを市内の各企業や学校に働きかけた結果、今では、作中に清掃員がやってきて一時的に業務が妨げられることを受け入れる態度がレンヌ市内に広がりました。

レンヌに続いてパリやナントでも同じような取組みが行われました。またロレアルやダノンといったフランスの大企業でも、これまでは、契約している清掃会社には夜間に清掃業務を行ってもらっていましたが、それを改め、日中に業務を行わせることで、清掃労働者の生活時間に配慮しているという姿勢を打ち出すようになりました。

第四に、人びとの移動手段を改善したり、移動可能範囲を拡大するということが挙げられます。パリやリヨンでは、週末に学生達が夜遅くまで街中で遊んでも学生寮が多い地区に帰って行けるように、街中から学生街までを週末だけ特別深夜バスを運行させています。ここには、都市における夜の時間をもっと楽しんでもらおうという考え方が反映しています。

またリヨンでは、工場地区と社会住宅地区の交通手段を改善するという行っています。リヨンでは、郊外のある地区に工場がたくさん集積しており、またそこはやや離れた複数の地区にこのような工場で働く労働者達が住む社会住宅団地が存在していますが、工場地区と社会住宅地区を結ぶ公共交通は存在しません。工場地区で操業している企業は様々なのですが、大リヨンの時間政策室は、ここの企業に呼びかけて、同じ社会住宅団地からこの工場地区に通っている労働者達が自家用車をシェアリングしたり、ミニバスに相乗りしたり、といった形で一緒に効率よく通勤してくる仕組みを作りました。企業間での協力を引き出すことができたこの仕組みは、環境へのインパクトを減らすことにも繋がっています。

また日本では、児童の集団登下校というのは一般的なようですが、フランスでも時間政策室の呼びかけによって子供の集団登下校の組織化が進み始めています。集団で登下校の方が安全であり、安全を保障するための見守りも低コストで済むからです。

第五に、夜の時間を上手く扱うということが挙げられます。都市は、賑やかな都市、閑散としている都市といろいろありますが、賑やかな都市でも、夜遅くまで遊んで楽しみたいという人と、夜は静かに眠りたい言う人がいます。また同時に夜にサービスが提供されれば深夜まで働かざるを得ない人たちも現われることになります。このように夜の時間には、人びとの関わり方が様々であるので、この時間を上手く調整することが時間政策室の課題となります。

私は、明後日にはパリに戻るのですが、その戻った日の夜、「夜の時間についての大会議」というものがパリ市主催で行われます。そこでは、さまざまな人びとが集まり、ワークショップ形式で夜の時間に存在するさまざまな問題を話し合い、解決策を考えるということが予定されています。私は、そこで基調報告を行うことになっています。

夜の時間に対する人びとの異なるニーズを上手く調整し、問題解決を行った事例としてレンヌの取組みを説明したいと思います。レンヌは、大学が多く存在する学生街です。学生達の多くは、木曜になると夜街中に出て、バーに行ってお酒を飲み、バーが閉まった時間以降は、広場や通りといった公共の場にたむろしながら騒ぎ続けることとなります。そのため近隣住民から常に苦情が寄せられ、それほど頻繁ではありませんが、警察官と学生達との間でトラブルが起こるということもあります。

この問題を解決するためにレンヌ市が行ったのは、きわめてユニークな手段でした。それは、学生達が時間を持て余し、遊びたい木曜日の夜に、体育館やプールやスポーツジムといった運動施設、美術館や劇場や映画館といった文化施設をあえて深夜までオープンにするということでした。

このような深夜開業が時間政策室の働きかけによって実施された後は、学生達は、バーでお酒を飲むということが少なくなり、スポーツを行ったり、文化に親しむようになったりしたため、騒ぐ学生達と近隣住民とのトラブルが激減することになりました。

このように夜の時間の選択肢を増やすことで、人びとの間での夜の時間をめぐる対立を解決するというのが時間政策のアプローチなのです。

このレンヌの取組は、レンヌが最初に行ったのではなく、スペインのリロンヌという若者が多い都市で既に実施され、成功を取っていました。この取組を時間政策の研究者ネットワークを通じてレンヌ市長が知ることができたので、フランスでも実施されたのです。

このようなレンヌの取組み以外にも、パリやリヨンやサンドニでは、繁華街において夜の時間の憲章というものを地区毎に作成しながら、夜間に営業する飲食業店舗とそこに居住する人びととの間で夜の時間での営業マナーについて合意を形成することを時間政策室のイニシアティブによって推進しています。

第六に、伝統的な都市計画の手法に時間という観点を導入させていくということが挙げられます。都市計画は、都市を空間的に把握し、空間の無秩序な広がりを制御しようという計画技術として発展しました。しかし、このように都市の膨張を防ぎ、空間秩序を与えるという観点だけでは、都市計画が都市に暮らす人びとの生活時間の向上に寄与しないので、イタリアでは、時間的都市計画という新たな概念が提唱されるようになってきています。そこでは、哲学で言うところの実存する時間、生き活きとして各人に経験される時間というもの重視されねばならないことが唱えられています。都市住民それぞれに実存する時間を上手く社会的に調査し、この現実を計画の中に組み入れて都市を再生していくということがこの時間的都市計画では目指されています。

V. 時間政策の社会的・文化的射程

最後にまとめ的な考察として時間政策の社会的・文化的な射程について述べていきたいと思います。

時間政策は、この政策の性格の持つ本来的な帰結として、政策がうまく機能したか、しなかったか、という機能主義的な視点によって評価されることは望ましいことではありません。むしろ大事なものは文化・教養的な視点において、政策決定者に対して人々の実存する時間ということについてより意識を向けさせることができたか、省察を行うきっかけをもたらすことができたか、ということにあります。これまでとは異なる視点で都市自治体の政策を皆で考え直すきっかけをもたらすことができたか、どうかということが大事なのです。

新しい考え方に基づく仕組としては、イタリアでの時間銀行を挙げることができます。ここでは、例えば日本語を教えることができるという人がいた場合、その人は、ある人に2時間、日本語を教える代わりに、教えてもらった人から、教えてもらった人が得意なこと、例えば、パソコンを2時間教えてもらう、といった形でお返しをしてもらえます。互酬的にそれぞれにとっての実存を展開できる時間を交換しあうことで充実した時間を過ごし、提供した時間を貯蓄することができる制度として時間銀行というものがイタリアで実施されているのです。このような視点で各自にとって意味のある実存的な時間をより拡充させていく、という発想こそが時間政策にとって目指されるべき方向なのです。

また別の例を出したいと思います。図6の写真は、オランダのアムステルダムの公共図書館です。「日曜日オープン」と書かれています。日本の人からすると驚かれないと思いますが、一般的にヨーロッパでは公共サービス機関は日曜日には必ず閉まっており、オランダでも15年前までは絶対に公共図書館は日曜閉館でした。しかし、時間政策の一環として公共図書館を日曜日にも開館するようにしたわけです。そうすると図書館の機能というのがこれまでと大きく変わることになりました。これまで、各人が個別に本を借りて、本を返しに行く場であったのですが、日曜日にも開館するようになると、皆が図書館で雑誌を読みながら自然とさまざまな事柄について議論をするようになり、図書館

の側でも市民を結びつける催しを積極的に行うように仕掛けていきました。図書館がまさに公共の場として市民が公共的关系を結びあうことを可能にするようになったのです。



図6 アムステルダム図書館の日曜開館

時間政策が提起しているのは、時間を、単一目的、機能主義的な時間、すなわち一つの色で塗られた時間としてではなく、多機能的でさまざまな色がそこに共存するという時間として捉えるという新しい時間の哲学です。



図7 ドイツ・ビュパータルの空中線路

図7の写真は、ビュパータル (Wuppertal) というドイツの都市です。ここは、昔、工場都市として栄えました。写真にある空中の鉄の施設は、この郊外に大工場があったので、街中に住む労働者達が皆、朝にこの空中の線路を走る

車両に乗って一斉に工場に向かい、夜になったら一斉に帰ってくるために用いられたものです。この空中線路は、現在では工場が衰退したため用いられていませんが、働くという単一目的のために都市が作られていたことを示す歴史的遺産として残されています。このような都市では、時間は、一つの色で塗られていたと言えます。



図8 ドイツのウエルツェン駅

他方で、もう一つの図8の写真は、ウエルツェン（Uelzen）というドイツの都市の駅のもので、この駅の建物は、人びとが電車を待つ場所であると同時に、美術館としての機能も備えており、この場所は、仕事に行くために人が集まってくるだけでなく、芸術を楽しむために人が集まってきたり、通勤の途中で芸術に親しんだりといった形で、さまざまな色合いの時間がこの場所で共存するようになっています。多機能的でさまざまな色の時間の共存という時間政策の目指す方向は、この駅の建築コンセプトによって示すことができると思います。

もちろん、時間政策は、資源が投入されて実施されている政策ですから、機能主義的な政策評価も行われています。フランスでは、約30の地方公共団体で時間政策が実施されています。イタリアやドイツではもっと多くの都市が時間政策を実施しています。時間政策が実施されているイタリア、スペイン、ドイツの都市では、政策評価が実施され、人びとの日常生活の質の向上、地域間での社会的格差の緩和、男女の不平等の是正、交通アクセスの改善、環境負荷の低減といったさまざまな望ましいプラスの効果をもたらされたことが示されました。

ただ、時間政策にも幾つかの点で限界があります。第一の限界は、時間政策の制度的な位置づけが弱いということがあります。イタリアでは、法律で時間政策の位置づけがはっきりと示されていますが、フランス、ドイツ、スペインでは、時間政策についての制度的な認知が弱く、政策で実施できる手段や時間政策室の権限も極めて限定されたものになっています。

第二の限界は、時間政策を行う人材の養成が十分に行われていないということです。イタリアは、その点では先進的で、ミラノにあるエリート技官養成大学で、修士号のコースとして「時間と移動手段についての都市計画」という名称のものが設けられ、そこで将来、時間政策に携わる専門家の養成が行われています。先に見せた地理情報システムによる都市の時空間分析といった手法は、このコースでみっちり学べるようになっています。

第三の限界は、とりわけフランスに限定された問題ですが、審級の異なる地方公共団体間での連携が上手く行っていないということがあります。フランスではレジオンと呼ばれる州の単位では、時間政策に関心を持つ所がありません。しかし、実際の州の役割は、とても重要であり、その州内における経済・社会政策の事実上の政策決定者となってい

ますので、この審級での取組みがなければ、都市自治体レベルでいくら取組みを行っても限界があります。イタリアでは、逆に州が時間政策の推進者になっており、時間政策に取り組もうとする各自治体に補助金を出したり、良い政策を行っている自治体の取組事例を州内の自治体に普及させようとするなど積極的な役割を演じていますが、フランスでは、このような州の積極性はまだ存在しません。

もちろん、今述べてきたような限界が現在あるのですが、しかし、都市計画の中に時間の観点をうまく取り入れて、都市の人びとの生活をデザインしていくというのは必然的な流れであると思います。都市計画は、エリート建築家が都市の建築的な様式美を追及するために行うのではなくて、都市に住むさまざまな住民、女性であったり子供であったり、労働者であったり、いろんな立場にある人びとの実存する時間をいかに充実させるか、という観点から実施されていく必要があります。このような観点から都市政策に取り組む必要があるのは、自明なことですから、私自身は、時間政策の将来については、明るい見通しを持っています。

質疑応答

司 会 ブラン先生ご講演ありがとうございました。では、質疑応答を始めたいと思います。

式王美子 ありがとうございます。今日の講演タイトルの時間政策という言葉が最初に聞いた際には、どのような内容のことなのか、わかりませんでした。今日のお話を伺ってよく理解できました。時間政策は、イタリアでは法律もあり、かなり普及しているという印象を持ちましたが、ヨーロッパにおいて時間政策という言葉が市民が聞いた場合、ヨーロッパの一般市民は、その内容をきちんと知っているのでしょうか。どの程度、この時間政策という考えが一般レベルで普及しているのでしょうか。

ブ ラ ン 結論から先に言うと、市民レベルで時間政策を知っているフランス人はほとんどいないと言えます。イタリアは、時間政策が非常に進んでいますから、知っている人が多いと思いますが、とはいえ、皆が皆知っているわけではなく、知らない人もいます。イタリアでは法律で中規模以上の自治体に時間政策室の設置を求めている法律があります。また、イタリアでは9つの法律の中に時間政策という言葉が登場しています。時間政策を推進するための特別補助金枠もありますから、イタリアでは時間政策はよく知られています。実際、イタリアでは、100以上の都市に時間政策室があるのです。

他方、フランスでは、確かにパリ市の中も時間政策室というのがあるわけですが、ほとんどのパリ市民はその存在を知らないと思います。ドイツでも似たような感じです。時間政策は、確立された政策体系と言うよりも、現在、形成過程にある政策と言った方が正確でしょう。しかし、この政策を普及させようとするヨーロッパレベルでの研究者のネットワークがあり、このネットワークの主催する会議は、ほとんどの場合、肯定的な反応を引き起こしていますから、徐々に時間政策の考え方が普及していくものと思っています。

労働時間政策という言葉は割とよく使われていますが、それと今日お話した時間政策とは、射程が全然違います。確かに、現在のヨーロッパ市民は、都市計画という言葉や概念を知っていても時間政策という言葉は知りません。しかし、将来、都市計画の中に時間の要素が入っていくのは、必然であると思っています。

石原一彦 刺激的で興味深い話を分かりやすく話して頂き、ありがとうございました。非常に有意義な水曜日の夕方の時間を過ごすことができました。われわれの政策科学部は、学際的な学部ですが、時間という概念から政策を横断的に見ていくのは、非常に有効な切り口になるのではないかという感想を持ちました。一つ目の質問ですが、これまでの空間的な都市計画に対して新しいアンチテーゼとしての時間政策という考え方は、よく分かったのですが、時間政策の実践面での解決方法は、交通網の整備などの空間的な取組が多かったように思います。時間政策は、都市計画の中に包摂させるような位置を持つ概念なのか、そうではなくて今日のオーディエンスが都市計画関係者なのであえてそういった構成でお話になったのか、を教えてください。

二つ目の質問としては、時間政策に関わっている専門家は、そのバックグラウンドとして都市計画の人が多いのか、そうではなくて他分野の人が多いのか。その辺の実態も教えてください。

ブ ラ ン 二つ目の質問から先にお答えします。講演でも述べたように、イタリアで時間政策が始まったのは、フェミニズム運動がきっかけでした。よって当初は、都市計画との関連は弱かったと言えます。しかし、時間政策がイタリアで制度化してくると、敏感に反応したのは、ミラノでのエリート技官養成学校での都市計画関連の研究者達の方であり、ここの研究者達が都市における時間政策のプロジェクト研究を盛んに行い、そういった人材を育てるための修士コースも作ったわけです。

フェミニズム運動起源ではありますが、現在のイタリアでは、建築家や都市計画の人が時間政策に強く関心を持っており、最近では、『時間についての建築学』といった本もイタリアで出版されるなど、建築分野でも時間のデザインということへの関心が高まっています。

最初の質問に関していえば、もちろん今日のこの場には都市計画関係の人が多く聞いていたので、都市計画との関連を強調したところもあるのですが、それは、今日のためだけのメッセージではありません。私は、時間政策についての研究を開始した時点から、この時間政策なるものがちゃんと根を張って制度化されるためには絶対に都市計画の中にこの発想が取り込まれる必要があると考えてきました。

時間政策についての別様のアプローチとしては、労働時間と労働外時間をどううまく調和させるかという、労働時間政策、企業家と労働者との間の労働時間交渉に注目して研究するというアプローチがありますが、それは、あまり面白くなく、浅い研究に留まると思います。時間の観点が都市計画の中に取り込まれることで初めて、これまで時間が労働と労働外時間ということ生産主義の地平で論じていたパラダイムから抜け出し、新たな地平で論じられることになると思います。よって、絶対的に都市計画の中に時間政策の観点が入ってくる必要があります。

ただ、都市計画家だけが時間政策を実施できるとは考えていません。大事なものは、地理学者と社会学者と都市計画家が学際的に共同することです。現在、ドイツのブレーメン大学の先生とイタリアの先生と、『ヨーロッパにおける時間政策』という本を3人の共著で準備しています。私は、社会学者ですが、ブレーメン大学の先生は法律家労働法や社会保障法の専門家です。イタリアの方は、建築家です。こういう学際的な研究こそが時間政策の内容を豊かにします。ただ、実際、本の執筆の最終段階になってくると、それぞれの専門領域での考え方や言葉づかいがあるため、表現を共通にするというのがなかなか難しいところもあります。

石山大晃 学部生の者です。質問させていただきます。時間政策を担うのは、コミューンとしてのリヨン市ではなく、大リヨンというリヨンの周辺の自治体も含む形での広域の都市共同体であるように聞きましたが、それは、そういう広域的な取組みが時間政策にとって必要だからなのでしょう。

ブ ラ ン 確かにその通りで、リヨンで時間政策を行っているのは、リヨン市ではなくてリヨン市とリヨンの周囲からなる56の基礎自治体から成る大リヨンです。大リヨンは、都市共同体という自治体間連合組織ですが、フランスでは、都市計画や交通という都市行政は、基礎自治体ではなく、こういう都市共同体が実際には行っています。よって都市計画や交通計画とリンクさせながら時間政策を進めるには都市共同体レベルで時間政策室を設ける方が効率的であると思います。

他方でパリでは、パリ市だけが時間政策を行っており、周辺自治体との連携はありません。パリでは、Velibという都市型共用コミュニティサイクルが非常に発展しているのですが、パリ周辺の郊外都市と連携がないので、都市型共用コミュニティサイクルをパリの外に広げていくというできていません。しかし、大リヨンではそういった連携可能性は大きくなります。

ただ、大リヨンを構成する自治体の多くは、社会住宅が密集する郊外都市ですから、大リヨンが取り組むべき中心課題は、恵まれた条件にあるリヨンの中心部と条件が不利な郊外都市との格差を是正することにあります。労働が過酷であるのに加えて、移動手段が貧弱であるために労働外時間の質も郊外住民は低い

わけです。よって大リヨンの取り組む時間政策は、この移動手手段の格差を是正する交通政策が重きを占めています。他方で、パリ市の時間政策室は、働く女性のために公共サービスを整えるとか、繁華街における夜の時間のトラブル回避といったことが中心課題となっています。

高田 昇 今回の回答に関連して質問しますが、時間政策を実施するに際しての最適な行政単位はどこに求められるでしょうか。また感想になりますが、日本では時間政策という言葉はありませんが、時間政策的なものは実施されていると思います。例えば、私は大阪に住んでいますが、大阪市は、大阪は24時間都市であるというスローガンを持っています。これはまとまった政策体系ではなく、あくまでスローガンですが、しかし、地下鉄やJRの終電がなくなった後に、都心と郊外を結ぶ深夜バスを出したり、大阪のメインストリートである御堂筋の一階のお店のウィンドウを夜も照らしたりして、24時間ウィンドウ・ショッピングを楽しめるようにしようという取組みが実施されています。24時間保育も大阪では実施されています。ただ、それぞれは、時間政策という枠組みで共通のものとして位置づけられているのではなく、個別のプロジェクトなのですね。

ブ ラ ン 時間政策を実施する行政単位として望ましいのは、人々が実際に移動する圏域と一致する行政単位であろうと思います。ただ、実際、大リヨンの実態に目を転じてみれば、全ての人々の移動や物流が大リヨンの中で完結しているかという、そうではありません。リヨン市にはリヨン市でやるべきことがありますし、大リヨンには大リヨンでやるべきことがあります。州レベルでも州レベルでの課題がありますし、労働時間の規制などは国家が行うべき課題です。よって、一つのレベルの公共団体だけが単独で時間政策をやるのではなく、それぞれの公共団体の領域に応じてそれぞれやるべきことを行い、階層の異なる公共団体間での連携をうまく行っていくことが大事だと思います。マルチレベルガバナンスという考え方がふさわしいでしょう。

大阪の取組みについては、教えていただきありがとうございました。日本のことをあまり知っているわけでもないのですが、お答えするのも難しいですが、今の大阪の話は、いろいろなサービスが24時間提供されているということが重視されているというように聞こえました。

しかし、ヨーロッパの時間政策によって目指されているのは、単にさまざまな公共サービスが昼も夜も、平日も休日も分け隔てなく、絶えず提供されるということではありません。もちろん労働時間の不規則化に伴い、公共サービスの提供時間も多様化しなければならないのですが、時間政策が目指すのは、時間に関わる人びとの間に対話の場を設けることで、どの人にとっても良いような解決を発見することにあります。公共サービスの時間延長をすることで本当にサービスを提供する人たちの生活のリズムが壊れたりしないかということは、たえず重要な配慮事項としています。時間政策の結果、生活リズムが乱される主体があってはならないことです。

コタイバ 貴重なお話をありがとうございました。私は、アラビアから来た留学生です。時間政策の専門家から見て、日本について、どのような印象を持ちましたか。

ブ ラ ン 今回の滞在は、二週間ばかりの短いものです。東京、京都、奈良しか訪問していません。ただ、これでも社会学者ですから、日本の都市についての印象を述べると、東京に行ってびっくりしたのは、日曜日の朝にいろいろ出歩いてみたのですが、この日が日曜日だというような雰囲気なかったということです。ロンドンでは、ヨーロッパの中でも宗教的要素が薄く、世俗的合理化が著しく進んだところですが、このロンドンでも、日曜日には日曜日の雰囲気があります。お店の多くが閉まっていたり、人びとはくつろぎを重視しています。そのような雰囲気が東京は特になかったのが、大変驚きました。このような文化的な違いは、今後、日本で時間政策的なものを考えていく上でも、ヨーロッパとかなり異なるベースに日本が立っているということを示唆するものかもしれません。ただし、時間政策が仮に日本のどこかの自治体で導入されるようになったら、是非、ヨーロッパの仲間達と一緒に日本に調査に来たいと思っています。今日のこの講演がそういう日が来るきっかけに多少でもなってくれればと思っています。

[訳者注記]

本原稿は、2010年11月10日に立命館大学大学院政策科学研究科での大学院 GP の地域共創オープンセミナーとして「まちづくりと都市計画」リサーチプロジェクトにおいてジャン＝イブ・ブラン教授に講演いただいた内容を、セミナーでの通訳者でもある高村が翻訳したものである。

ジャン＝イブ・ブラン教授は、パリの Dauphine 大学の社会・経済・政治研究所にて研究を行っている。労使関係の社会学者として研究をスタートしたが、現在では、フランスやヨーロッパにおける時間政策研究の第一人者であり、主要な著作として Jean-Yves Boulin (2008) *Villes et politiques temporelles*, La Documentation française がある。時間政策の哲学的基盤、フランス以外の他国での取組、フランス各地での具体的な政策内容は、この本に詳しく描かれており、時間政策について研究を進めるのであれば、この本から取り組むのが一番良いであろう。

研究者であると同時に、教授は、「地域における時間政策 (Tempo Territorial)」という時間政策をフランス内の都市自治体に普及させるためのアソシアション（非営利組織）の副会長も務めている。

この Tempo Territorial の Web サイト (<http://tempoterritorial.free.fr/>) には、フランス各地での時間政策の取組事例や各地の時間政策室へのリンク、このアソシアションが主催したシンポジウムの記録などが掲載されており、フランスにおける時間政策を研究するには、貴重な情報を提供する。