

# スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

——イェーテボリを事例として——

川 瀬 正 樹

(受付 2016年10月31日)

## I は じ め に

2016年10月の今もなお、ヨーロッパには大量のシリア難民が押し寄せ、ヨーロッパ各国はその対応に苦慮している。その受け入れをめぐる、各国内では受け入れ容認派と反対派の間で対立が生じており、重大な政治課題となっている。

ドイツとスウェーデンは、ヨーロッパの中でも移民や難民の受け入れに特に寛大な国と言われてきた。本稿で扱うスウェーデンでは、これまで多くの移民、難民を受け入れてきた結果、人口が増加してきた。スウェーデンでは、人種や文化的な背景に係わらず、すべての人に平等の権利、責務、機会を保障することを目的とする「インテグレーション政策」のもと、労働市場政策、教育政策、反差別政策などが実施されてきた（藤岡、2012）。デンマークからスウェーデンへの入国の際に、従来はシェンゲン協定加盟国間の移動であるためパスポートチェックはなかった。しかし、シリア難民が急増する中で、2016年1月4日から列車が直通しなくなり、パスポートチェックが行われるようになるなど、移民の流入に歯止めをかけようとする動きもみられる。このように、ヨーロッパで移民問題が近年緊迫する中で、これまで移民・難民を寛大に受け入れてきたスウェーデンにおいて、移民・難民の流入がどのように進み、社会が彼らをどう受け入れてきたのかを整理しておく必要があると思われる。

本稿では、スウェーデンへの移民の流入の推移とその分布について把握するとともに、移民を多く受け入れている都市として、イェーテボリとそ

の大都市圏を取り上げ、人口分布や通勤から見た都市構造と移民の流入、居住分化（セグリゲーション）の状況を明らかにする。さらに、人口増加に対応するべく整備されてきた住宅開発や環境先進国として実施している交通インフラ、社会環境について述べ、それらが移民を含めた社会的弱者にとって良いものとなっているかどうか明らかにしていく。

## II スウェーデンへの移民の流入

### (1) スウェーデンにおける移民流入と政策の変化

山本（2000）は、スウェーデンの移民規制の歴史について述べている。この論文によると、1954年にスウェーデンは、デンマーク、ノルウェー、フィンランドとともに北欧労働市場を結成した。1950年代半ばの外国人流入の多くはフィンランド人であった。スウェーデン政府は、外国人労働者を個人として受け入れてきたし、その個人がスウェーデンに定住することを拒むことはしなかったが、積極的な移民導入政策を取ったわけでもないし、移民を短期的滞在者とあらかじめ限定することもなかったと解すべきだ（山本、2000）と述べている。1967年から1968年にかけて、スウェーデン政府は北欧共同労働市場加盟国以外からの労働目的の流入規制を強化したが、景気が回復すると再び流入は急増した。1972年には新たな外国人労働力の流入を原則として停止したが、それ以降は、ヨーロッパ以外で発生する政治的危機を機に流入する難民・亡命者の流入が多くなり、その後は、彼らが家族を呼び寄せることが多くなった。

### (2) スウェーデンにおける人口増加

スウェーデンの移民に関する統計では、「外国に背景を持つ人」というカテゴリーがよく使われる。これは、外国生まれの人々か両親が外国生まれのスウェーデン生まれの人々のことを指す。本稿ではこの「外国に背景を持つ人」を、移民とその家族にほぼ該当すると考える。「外国に背景を持つ人」がスウェーデンの全人口に占める割合は、2002年には15.2%で

川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

あったが、2014年には21.5%まで高まっている。その一方で、スウェーデン生まれの両親を持つスウェーデン生まれ、すなわちネイティブ・スウェーデン人の人口は、2002年の約703万人から2014年の約694万人へと、わずかながら減少している（図1）。この事実から、スウェーデンにおける人口増加は、移民の増加によってもたらされたと言える。スウェーデンでは難民を受け入れ、就労させるために、2008年に外国人法が改正され、2010年に難民就労を促進する法律が制定された（井樋，2010）。しかし、図1を見ても、2008年や2010年に「外国に背景を持つ人」が急増したという事実はない。難民を含めた移民の流入はそれ以前から続いており、2014年にはスウェーデンの人口の5人に1人以上が移民とその家族という構成

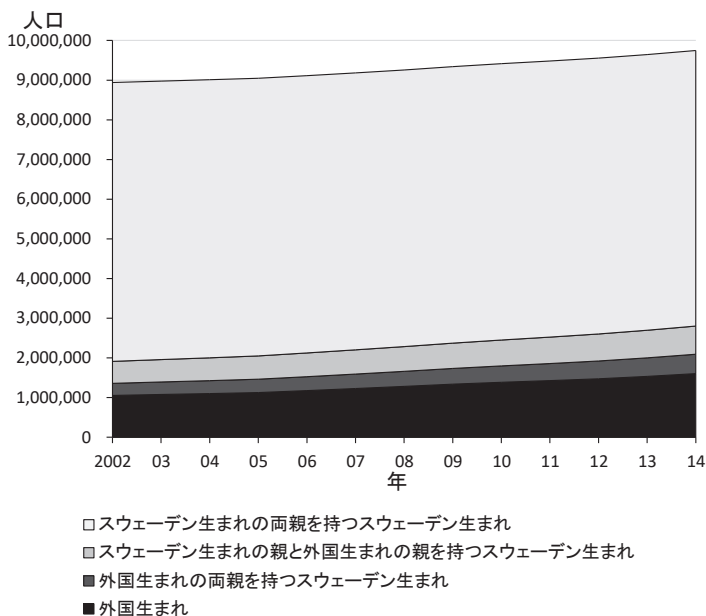


図1 スウェーデンにおける「外国に背景を持つ人」の割合の推移 (2002～2014年)

外国に背景を持つ人＝外国生まれ＋外国生まれの両親を持つスウェーデン生まれ  
 (Statistics Sweden より作成。)

になった。近年、スウェーデンは、多くの難民を中東やソマリア等から受け入れている。

### (3) 都市における移民の増加

スウェーデンの北部は寒冷地で、一部は北極圏に入ることもあり、人口は国の南部に集中している（図2）。人口増減をみると、三大都市圏であるストックホルム大都市圏、イエーテボリ大都市圏、マルメ大都市圏をはじめとする都市部のコミューンで人口が増加している一方、農村部のコミューンでは人口が減少している。これは、日本と同様に農村部から都市部への人口流出により人口が減少していることに加え、移民の流入が都市部で多いためである。「外国に背景を持つ人」の割合をコミューン別にみる

人口分布 (2014 年)

人口増減 (1968~2014 年)

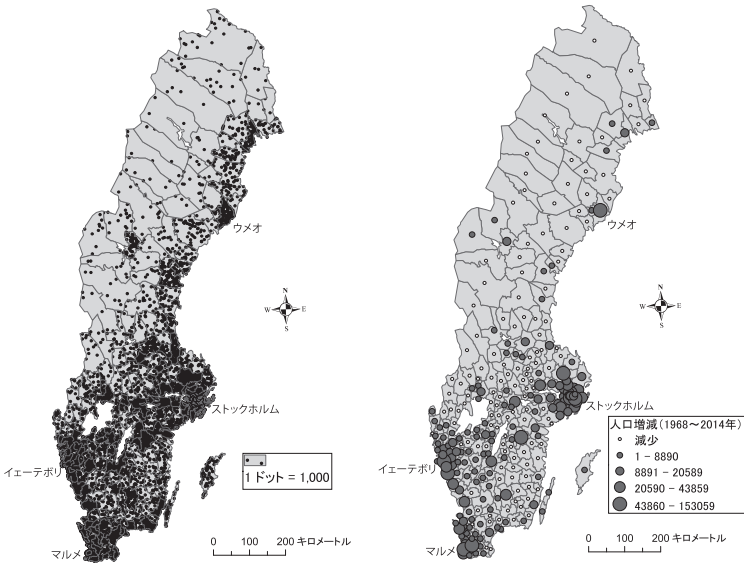


図2 スウェーデンの人口分布 (2014年) と人口増減 (1968~2014年)

(Statistics Sweden より作成。)

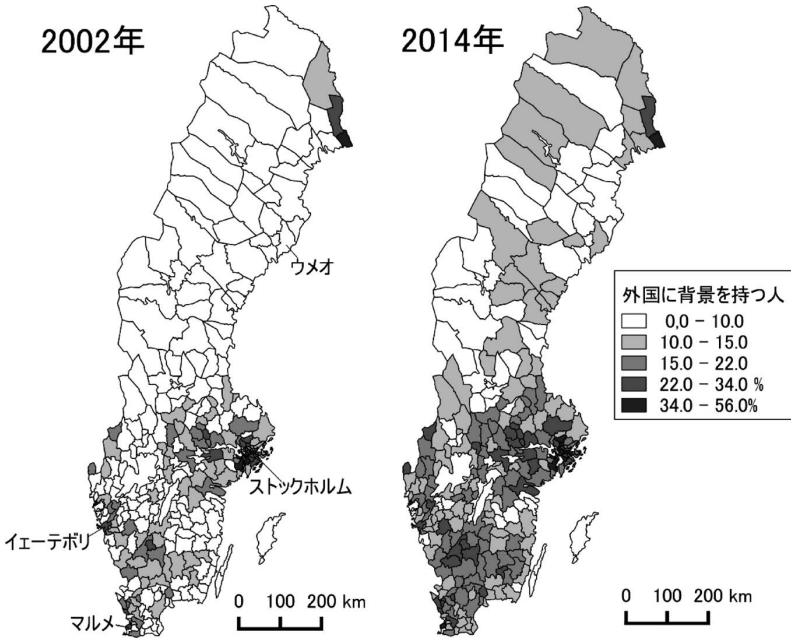


図3 スウェーデンのコミューン別「外国に背景を持つ人」の割合（2002年，2014年）  
（Statistics Sweden より作成。）

と、全体的にはスウェーデン南部の都市地域で高い（図3）。しかし、その変化を見ると、2002年にはスウェーデン南部で高く、北部では低かったが、2014年になると、スウェーデンの中部と北部の都市部でも高まってきたことが図から読み取れる。多くの新入国者は大都市圏のコミューンに住むことを選ぶが、スウェーデン政府は、多くの移民を受け入れているコミューンから、少ない移民しか受け入れていないが良い労働市場にアクセスできるコミューンへの移住を容易にし、促進する取り組みをしている（藤岡，2012）。「外国に背景を持つ人」の割合が高まっているコミューンが増えてきている理由には、こうした背景があると推察される。ちなみに、2002年の段階でも北東部の一部に「外国に背景を持つ人」の割合が高いコミューンが存在するが、これらはフィンランドとの国境沿いにあるために、

昔からフィンランド人が多く住む地域であり、南部にある「外国に背景を持つ人」割合が高い地域とは、背景や移民の構成が大きく異なっている。

ここで、2014年におけるスウェーデンの主要都市における「外国に背景を持つ人」の割合をみていきたい。首都であるストックホルムでは、その割合は31.1%であり、これは、スウェーデン全体の数値(21.5%)よりも高い。スウェーデン第二の都市であり、本研究の対象地域であるイエーテボリでは32.4%で、ストックホルムと同等の割合であった。しかし、スウェーデン第三の都市である南部の都市、マルメでは、その割合は42.6%に達している。これは、スウェーデン全体や他の大きな都市の数値よりもかなり高い。「外国に背景を持つ人」に、「スウェーデン生まれの親と外国生まれの親を持つスウェーデン生まれ」を合算すると50.9%となる。すなわち、マルメでは、半数以上の人が移民かその血を引く者であり、ネイティブ・スウェーデン人は半数以下ということになる。マルメは隣国のデンマークの首都コペンハーゲンと、2000年7月に開通したエーレスンド橋(オーレスン橋)でつながり、他のヨーロッパ諸国との往来が容易になったことも、移民の流入が多いことと関係している。それに対し、ストックホルムから北に500 km も離れた都市、ウメオでは、その割合はわずか11.7%にすぎない。この数値は、全国平均や南部の都市と比べるとかなり低いといえるが、それでも2002年にはわずか8.9%であったことを考えると、近年その割合は高まってきているといえる。

### Ⅲ イェーテボリにおける移民の増加と居住分化

#### (1) 人口増加と移民

イエーテボリにおいても、人口増加の主要因は移民の流入である。イエーテボリの人口は、1985年の425,495から2012年の526,089に増加し、その間の人口増加率は23.6%であった。これを「外国に背景を持つ人」に絞ってみると、1985年には53,082人であったが、2012年には121,312にまで増加した。その間の増加率は実に129.1%であり、「外国に背景を持つ人」

川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

表1 イェーテボリにおける国別外国生まれ人口（1985, 2000, 2013年）

1985年		2000年		2013年	
フィンランド	12,972	イラン	9,408	イラク	11,753
ユーゴスラビア／セルビア	5,268	フィンランド	9,039	イラン	11,554
ノルウェー	4,620	ユーゴスラビア／セルビア	7,385	ユーゴスラビア／セルビア	7,629
ポーランド	2,970	イラク	5,483	フィンランド	6,897
デンマーク	2,909	ボスニア・ヘルツェゴビナ	5,207	ボスニア・ヘルツェゴビナ	6,771
ドイツ	2,504	ノルウェー	3,498	ソマリア	6,248
トルコ	2,080	ポーランド	3,479	ポーランド	5,556
エストニア	1,175	トルコ	3,124	トルコ	4,382
イギリス	1,067	ソマリア	2,619	中国	2,941
イラン	1,001	ドイツ	2,346	ノルウェー	2,752
その他	16,516	その他	36,258	その他	58,612
合 計	53,082	合 計	87,846	合 計	125,095

(Statistics Sweden より作成。)

が、1985年から2012年までの27年間に2倍以上に増えたことになる。前述のとおり、2012年におけるイェーテボリの「外国に背景をもつ人」の割合は32.4%であった。センサスのデータによると、イェーテボリの「外国生まれの人」の出身国は、ヨーロッパ諸国から中東やアフリカ諸国に変化してきている（表1）。1985年には、スウェーデンへの移民のほとんどは、フィンランドをはじめとする北欧諸国や旧ユーゴスラビアからの流入であった。これは、北欧労働市場の結成による流入のほか、紛争のあった旧ユーゴスラビアからの難民の流入が原因である。ところが、2000年のデータでは、北欧諸国よりも中東や旧ユーゴスラビアからの流入が多くなった。2013年には中東、旧ユーゴスラビア、フィンランド、ソマリアからの流入が多くなっている。これらの多くは紛争地域からの難民の流入である。

## (2) 人口と通勤

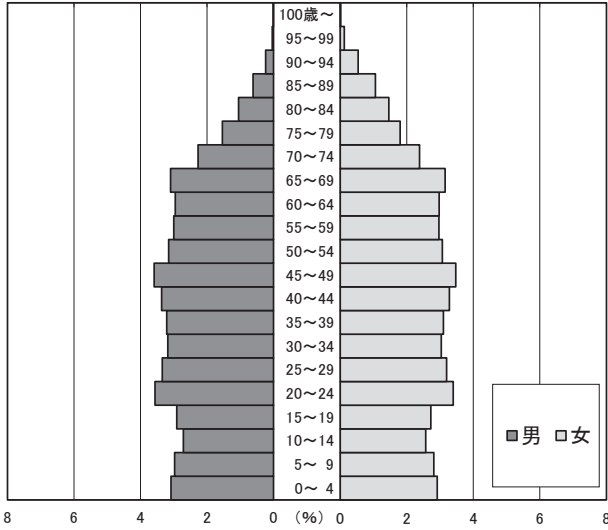
イエーテボリの年齢別人口構成は、スウェーデン全体のそれよりも全体的に若い人の割合が高い（図 4）。スウェーデン全体の人口ピラミッドは釣り鐘型に近く、男女とも 0 歳から 69 歳までの 5 歳刻み年齢階級の構成比がすべて 3 % 台であり、年齢による人口構成比の差は大きくないことがわかる。それに対し、イエーテボリの人口ピラミッドは星形の形状を示しており、0～4 歳で男女とも構成比が 3 % 台、20～24 歳、25～29 歳、30～34 歳の各年齢階級で男女とも構成比が 4 % を超えている。逆に、5～19 歳の各階級は男女ともそれぞれ 2 % 台であり、特に 10～14 歳は、女性は 25～29 歳の半数以下、男性も半数程度しかおらず、65～69 歳人口よりも少ない。これらの原因は、イエーテボリにイエーテボリ大学、シャルマー工科大学といった大きな大学があり、6 万人とも言われる多くの大学生が居住していることに加え、ネイティブ・スウェーデン人よりも比較的年齢の若い移民が多いことがあると考えられる。移民は、ネイティブ・スウェーデン人より出生率が高いことも、0～4 歳の人口増加に影響していると推察される。これは、イエーテボリに限らず大学を抱えるような都市では、学生の流入に加え移民の流入も多いことから、同様の特徴を有していると考えられる。都市部において、農村部よりも人口構成が若いという傾向は、日本とも共通している。

各コミュニティにおける就業者数に占めるイエーテボリへの通勤者数の割合を通勤率とし、10%以上を示す地域的範囲をイエーテボリの通勤圏とすると、その範囲はイエーテボリの中心部から約 50 km 圏内となっている（図 5）。通勤電車と急行バスがその範囲をカバーしており、公共交通機関のインフラは比較的充実している。また、通勤圏の広さの男女差は小さく、北のオルストや南東部のマルクが女性の通勤圏には入らず、イエーテボリに隣接するメルンダルやレルームで、女性のイエーテボリへの通勤率が男性のそれより若干低い程度である。日本の場合、女性の平均通勤時間は男性よりかなり短く、通勤圏の広さも男女差が大きいですが、スウェーデンではそ



川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

スウェーデン全体



イエーテボリ

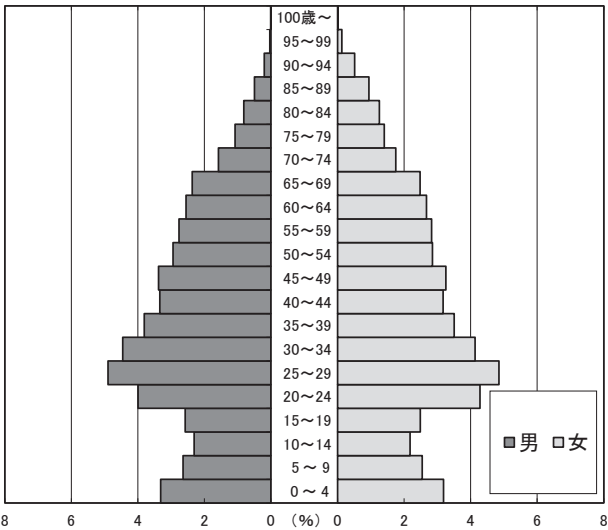


図4 スウェーデン全体とイエーテボリの人口ピラミッド (2012年)  
(Statistics Sweden より作成。)

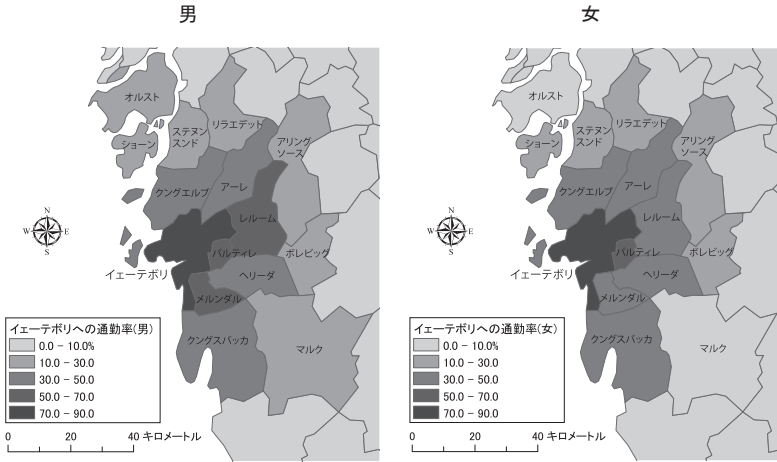


図 5 イェーテボリの男女別通勤圏 (2012年)

イェーテボリへの通勤率 (%) =  $\frac{\text{イェーテボリへの通勤者数}}{\text{各コミュニティの就業者数}} \times 100$ 。10%以上のコミュニティをイェーテボリへの通勤圏とする。

(Statistics Sweden より作成。)

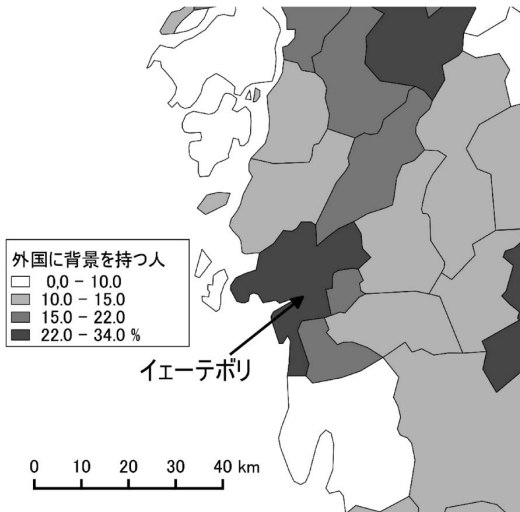


図 6 イェーテボリ大都市圏におけるコミュニティ別「外国に背景を持つ人」の割合 (2012年)

(Statistics Sweden より作成。)

ここまで大きな差はみられない。これは、共働き世帯が大半を占めるスウェーデンの労働市場では、男性と女性の就業率の差が小さいことも影響していると考えられる。

次に移民に目を向けると、イエーテボリの通勤圏内の郊外コミュニティにおいては「外国に背景を持つ人」の割合は比較的低い（図6）。イエーテボリと同等の割合を示す北のトルロヘッタンと東のボローズは人口5万人前後の地方小都市であり、図5で示したイエーテボリの通勤圏からは外れている。したがって、イエーテボリ大都市圏内において、移民は郊外コミュニティでは相対的に少なく、イエーテボリ内に集中して居住していることがわかる。

### (3) 「外国に背景を持つ人」の多い地区

次に、イエーテボリ内部における地区別の人口統計についてみていく。イエーテボリの北部、特に北東部において「外国に背景を持つ人」の割合が高い。その中でも Angered や Bergsjön など、いくつかの地区では、「外国に背景を持つ人」の割合が80%を超えている（図7）。そのほか、Frölunda など、南部の一部の地域にも高率な地区がある。これらの「外国に背景を持つ人」の割合が高い地区では、移民とその家族が多く居住しており、それ以外の地区とは居住者層が大きく異なることから、移民とそれ以外との間に居住分化（セグリゲーション）が生じていると判断できる。

スウェーデン政府は、国民の大多数に良好な住宅を適度な価格で提供するという政策を1940年代以降取ってきており、各地方自治体が住宅供給公社を設立し、住宅を建設してきた。「100万人プログラム」は、1965年から1974年にかけて実施された政策である（山本、2000）。このプログラムにより、イエーテボリでも、上記の地区には郊外人口の増加に対応するための集合住宅が多く建設された（写真1）。1960年代に建設された集合住宅は、現在、更新時期に入っており、それらの地区を訪れると、建て替えなどにより住宅が新しくなっている地区も見られる。1980年代中旬以降、これら

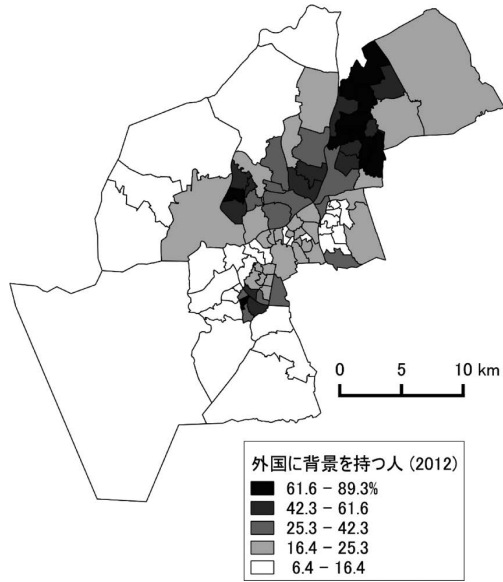


図 7 イェーテボリにおける地区別「外国に背景を持つ人」の割合 (2012年)  
(Statistics Sweden より作成。)



写真 1 移民の多い地区 (Hammarkullen) の集合住宅  
衛星放送を受信するためのパラボラアンテナが多数設置されている。  
(2014年 5月, 筆者撮影)

川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

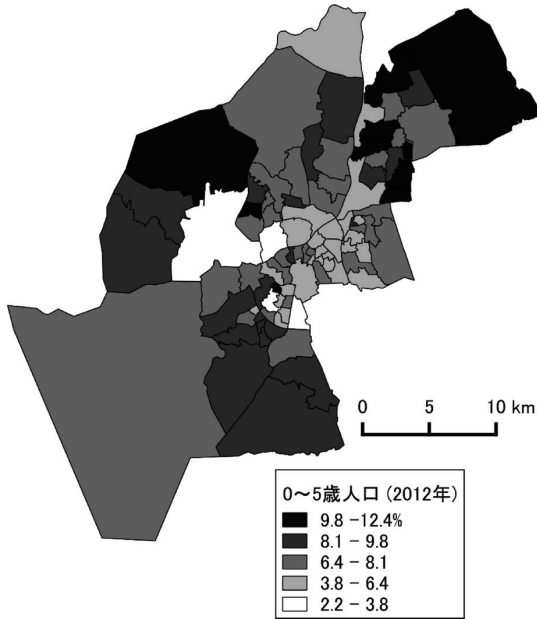


図8 イェーテボリにおける地区別0～5歳人口の割合（2012年）  
（Statistics Sweden より作成。）

の地区には難民の流入が目立つようになった（山本，2000）。これらの集合住宅には，現在，東欧，アフリカ，中東など，非ヨーロッパ系の移民が多く居住している。移民の多い地区では，0～5歳の人口割合が他地区よりも高い（図8）。これは，移民の出生率が，ネイティブ・スウェーデン人のそれよりもかなり高いことに起因していると考えられる。

#### （4） その他の地区

移民の多い地区では0～5歳人口が多かったのに対し，75歳以上の高齢者の人口割合は，「外国に背景を持つ人」の割合が低い地区で高い（図9）。これらの地区では住宅供給公社によって作られた集合住宅とは異なり，戸建住宅が多い閑静な住宅地となっている（写真2）。そのため，これらの地区では移民の流入が少なく，古くから住むネイティブ・スウェーデ

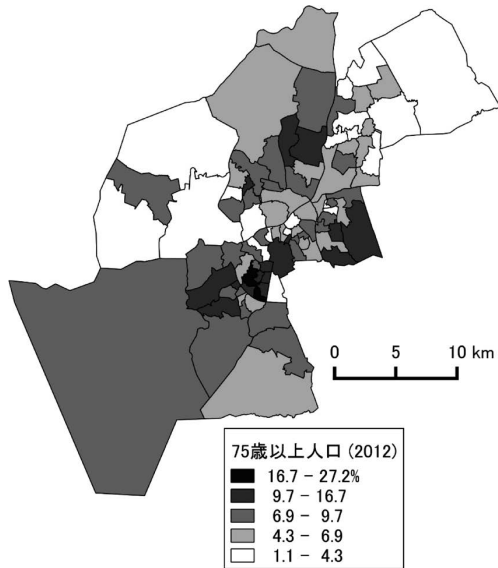


図 9 イェーテボリにおける地区別75歳以上人口の割合 (2012年)  
(Statistics Sweden より作成。)



写真 2 高齢者が多い地区の戸建住宅  
(2014年 8 月, 筆者撮影)

川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

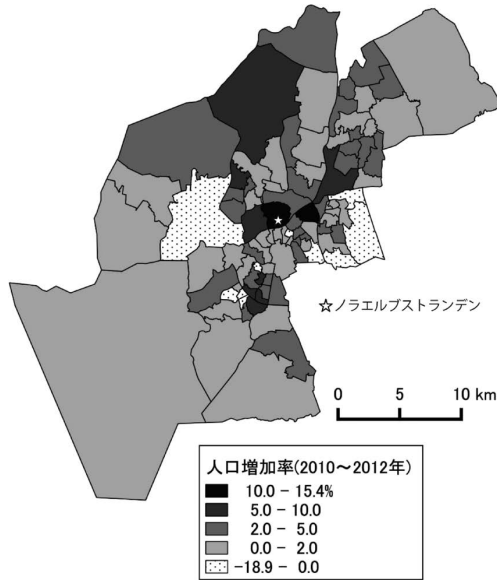


図10 イェーテボリにおける地区別人口増加率（2010～2012年）  
（Statistics Sweden より作成。）

ン人が多いと考えられる。

一方、イェーテボリを流れるイェータ川の北岸にある「ノラエルブストランデン」と呼ばれる再開発地区では、近年、人口が急増している（図10）。イェーテボリは1970年代まで造船業で繁栄した町として、世界的にも有名だった。しかし、オイルショック後は日本を含めたアジア諸国の台頭によって、イェーテボリの造船業は急速に衰退した。現在、その造船所跡地は再開発中であり、伊藤（2003）は、ノラエルブストランデンにおける都市再開発について詳しく解説している。この地区はイェータ川に面したイェーテボリの中心業務地区（CBD）の対岸にあり、様々な企業等の研究開発機関、大学、多くの住宅が建設された。ここの住宅地区に造成された住宅は高価あるいは高家賃であり、主に富裕層の住民が住んでいると考えられ、聞き取りによると、イェーテボリ大学の教員では居住することは難しいという（写真3）。



写真 3 再開発地区の住宅群  
(2014年 8 月, 筆者撮影)

#### (5) スウェーデンの移民政策

イエーテボリでは、前述のように移民とその家族が集住する地区のほか、ネイティブ・スウェーデン人が多く居住する高齢者の多い住宅地区、富裕層の多い再開発地区の住宅地区などがあり、結果として居住分化が起こっている。しかし、移民の多い地区でも、他の欧米の都市にある「チャイナタウン」のような、特定の民族だけが集まる自然発生的な地区が明確にあるわけではない。これは、スウェーデン社会が高福祉社会であり、移民に対しても手厚い支援を行ってきたことが背景にある。移民の多い地区は、住宅供給公社によって郊外に開発された集合住宅が林立する地区であり、移民や難民は、その地区ある住居をコミュンから斡旋されて居住している。そのため、同じ地区にある同じ集合住宅に、様々な国々から来た移民や難民が居住することになる。また、スウェーデンは移民へのスウェーデン語教育を大変重要視しており、すべての授業が無償で行われる(藤岡, 2012)。さらに、新規認定難民には、「労働市場への定着導入・自活のためのプラン」(以下、定着導入プラン)があり、スウェーデン教育や市民生活などのオリエンテーションなどが実施されるが、同プラン参加者には補償金が支給され、逆に、同プランに参加や欠席があると、補償金が



#### 川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

減額される可能性がある（井樋，2010）。つまり，新規認定難民は，スウェーデン語教育を無償で受けられるのみならず，定着導入プランに参加すれば補償金まで受け取れる。さらに，彼らは早く就労して収入を得るための就労支援も受けることができる。このように，スウェーデンは，インテグレーション政策のもと，移民や難民に対して手厚く対応し，彼らが早期にスウェーデン社会に適応できるように支援している。

### IV イェーテボリのインフラ整備と社会環境

#### (1) 公共交通

スウェーデンでは，公共交通政策は自治体や政府によって計画される。イェーテボリは充実した路面電車のネットワークを有しており，移民の多い地区は路面電車によって中心部と結びついている（図11）。例えば，移民の多い地区の中心地である Angered Centrum にある交通ターミナルでは，

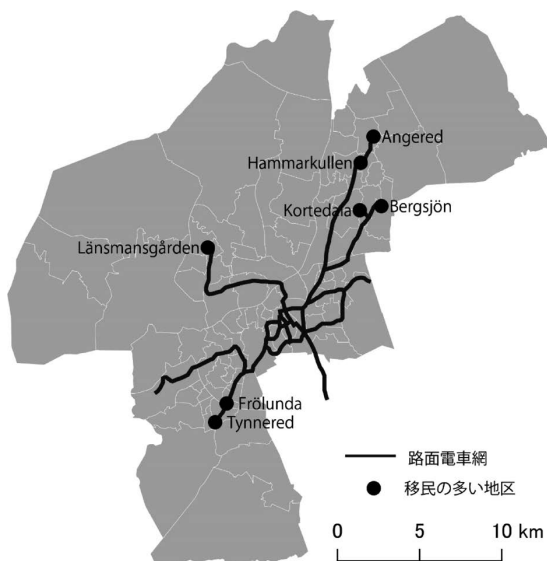


図11 イェーテボリにおける路面電車網と移民の多い地区（2014年）  
（Statistics Sweden より作成。）

路面電車と路線バスの間のシームレスな乗り換えが可能になっている（写真4）。そのターミナルにはショッピングセンターが併設されており，中東やアジア系の食材を扱う店も入居している（写真5）。道路と路面電車の交



写真4 Angered Centrum の路面電車・バスターミナル  
東欧系，中東系の移民が多い。  
(2013年11月，筆者撮影)



写真5 Angered Centrum ショッピングセンター内のオリエントフード店  
(2013年11月，筆者撮影)

## 川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

差点の一部は、安全性と速達性を高めるべく立体交差に改変されてきた。路面電車の走っていない他の地区は、基幹バスサービスによって補完されている。日々の買い物のためにも、良好な公共交通サービスが提供されている。例えば、イエーテボリ駅から北にバスで20分程度の位置にあるBäckeboに、日本でも知られるスウェーデン発祥のIKEA、家電量販店、スーパーマーケット、ホームセンターなどが並ぶショッピングセンターがある。ここは、自家用車によるアクセスが主だが、3つのバス路線がショッピングセンターにアクセスしており、2つの路線がそれぞれ1時間に4本ずつ、もう1つの路線が1時間に2本運行されている。それゆえ、自家用車を持たない人々にとっても、移民の多い地区からショッピングセンターへのアクセスがしやすくなっている。そのほか、定員の少ない小型バスは、農村地域へのアクセスに提供されている。環境先進国らしく、起点と終点でバッテリーを充電して走るタイプの電気バスの路線も2015年に開通した(写真6)。一方で、伊藤(2003)では、2003年に開通したノラエルブストランデンとイエーテボリ中心部とを結ぶストムバスが、将来、路面電車が延伸されるまでの「つなぎ」とであると説明されていたが、2016年



写真6 電気バスへの充電の様子

車庫の天井からアームが降りてきて、バスのバッテリーに充電する。

(2015年8月、筆者撮影)

現在、その路面電車は工事すらされていない状況にある。公共交通インフラについては、必ずしも当初の目論見通りに進んでいない部分もある。

## (2) 交通政策と環境

スウェーデンは、環境問題への意識の高い「環境先進国」である。都市中心部への交通集中を避けるために効果的な様々な政策が実施されている。都市中心部へ流入する車に課金するロードプライシングは、CBDにおける自動車交通量を抑制し、公共交通の利用を促し、交通渋滞の緩和と二酸化炭素の排出削減を図っている（写真7）。

“The Styr & Ställ” は、公営のレンタサイクルである。借りた自転車をどこかのバイクステーションに30分以内に返却すれば課金されずに使用できる。2013年当時、CBD内に57箇所ものバイクステーションがあり、ステーション間の距離はわずか数百メートルしかない（図12）。このシステムは環境に優しいだけでなく、低収入の人々にとっても利用価値の高いものである。公営のレンタサイクルは、広島市でも2011年に社会実験で導入されたが、2013年の実験終了後、採算性に課題があるなどとして継続されなかった。イエーテボリのシステムとの最大の違いは、ステーションの数と密度である。広島市での社会実験では、ステーションは10か所設置されたが、イエーテボリのように高密度で整備されなければ、使い勝手の良いシステムとならず、利用は伸びない。イエーテボリではバイクステーションに20台以上ある自転車が全て出払ってしまう時もあるほど利用が好調であり、2016年10月現在、バイクステーションは69か所に増設されている。ただし、中東系の移民・難民らしき人々がこのレンタサイクルを使用している姿を見かけることはほとんどなく、この政策は、中東系の移民・難民には浸透していないように思われる。一方、広島市では2015年2月から観光用のレンタサイクルが開始された。サイクルポートが社会実験時より数多く高密度に設置されており、今後の利用状況が注目される。

川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化



写真7 ロードプライシング

「9kr」と書かれているゲートから先は中心市街地で、通行する車に課金される。

(2015年8月、筆者撮影)

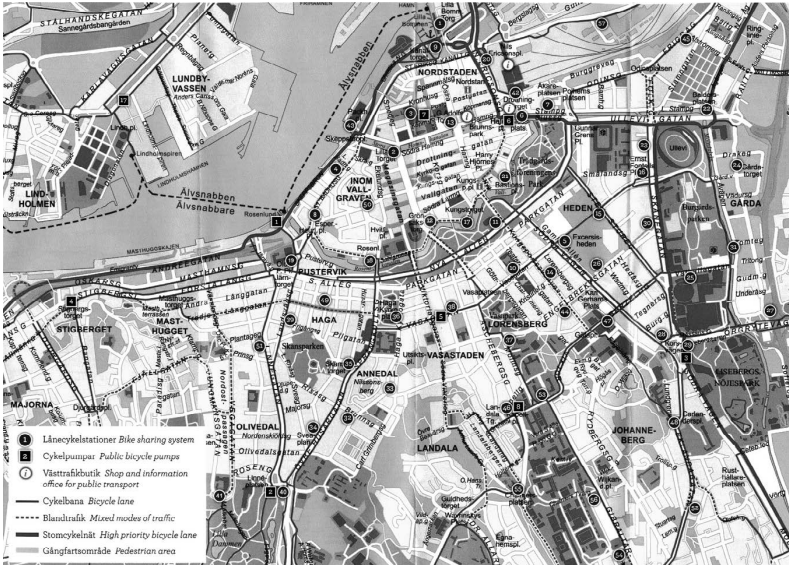


図12 イェーテボリの公営レンタサイクルステーションの分布

図中の黒丸印がレンタサイクルステーションである。

(2013年の“The Styr & Ställ”の地図より転載。)

(3) 「環境に優しい」が「人に優しい」

前述のとおり、スウェーデンでは自家用車よりも公共交通や自転車の使用が奨励されている社会環境がある。結果として、こうした社会環境が、自家用車を所有できない、移民や難民を含めた低収入層にとっても優しい政策を生み出している。さらに、スウェーデンには多くの「セカンドハンドショップ」がある。これらの店は、主に教会や自治体などによって運営されている。市民は不要になった洋服、家具、その他雑貨を店舗に持参し、店側はそれらを買取るのではなく、無償提供を受ける。商品の収集に経費がほとんどかからないため、これらの商品はかなり安価で販売され、その売り上げは、慈善事業や寄付に回されている。こうした店舗の存在は、ものを大事にするというスウェーデン人の考え方に加え、低収入の人々にも優しい社会であるべきであるという文化を反映していると考えられる。そのほかにも、街区全体で行われるような大規模なフリーマーケットが年に複数回開催されており、リユースの文化が根付いている。スウェーデンは物価も税金も高いが、その一方で使い捨て文化に異を唱え、良いものを長く使うべきという考え方が根強くあることも、その背景にあると考えられる。

V スウェーデンにおける極右政党の台頭

前述のとおり、スウェーデン社会は移民や難民に優しい社会であるが、近年、移民排斥を唱える極右政党であるスウェーデン民主党が、国内で急速に勢力を高めている。特に、シリア難民の流入が急増した2014年11月以降、その支持率は急速に高まり、2015年11月には19.9%にまで達した(図13)。スウェーデンが環境意識が高い国であることを反映して、2011年11月には、環境党が支持率11.7%で3番目に高い政党であったのに対し、スウェーデン民主党のそれはわずか5.7%に過ぎなかった。しかしその後、環境党の支持率が低下していくのに代わって、スウェーデン民主党の支持率が高まり、2014年11月には支持率第3位に躍進した。移民が特に多い、マルメを中心としたスコーネ地方を抱えるのスウェーデン南西部では、同党



川瀬：スウェーデンにおける移民の流入と居住分化

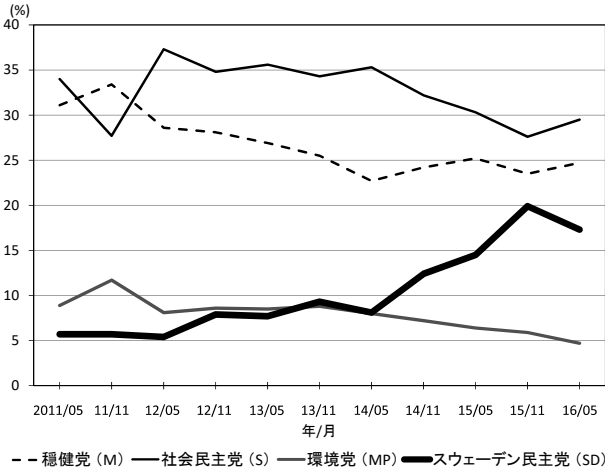


図13 スウェーデンにおける主要政党の支持率の推移（2011年5月～2016年5月）

期間中に一度でも支持率が10%を超えたことのある政党のみ示した。  
 (Statistics Sweden より作成。)

の支持率が高いと言われる。スウェーデン全体で見ると、国民の大半はスウェーデンの移民政策を支持しているが、国民は高い税負担を強いられており、その税金の多くが移民や難民の生活を支えるために使われていることも事実である。スウェーデン民主党とその支持者は、スウェーデンの移民政策に対して不満を持ち、反移民的な考えを持っている。夫婦共働きが当たり前のスウェーデンにあって、中東からのイスラム教徒の移民の女性はほとんど仕事に就かないにもかかわらず、多くの子どもを抱えていることにも、文化的な違いを理解しつつも内心不満に思っている人は多いだろう。実際、移民・難民と周辺住民との対立を背景とした事件も起きてきている。移民に対して「福祉のただ乗り」という批判があることもまた事実であり、スウェーデンの移民政策は近年困難に直面している。

## VI おわりに

本稿では、スウェーデンにおける移民の流入を把握するとともに、イエーテボリを事例として居住分化の状況を明らかにするとともに、スウェーデンの政策や社会が、社会的弱者にとって良いものとなっているかを考えてきた。

2002年にはストックホルム、イエーテボリ、マルメの三大都市圏をはじめ、南部に偏って多かった「外国に背景にある人」が、2014年までの間に全国に広がりを見せていた。さらに、イエーテボリの事例から、イエーテボリの住宅地域は移民の多い地区と高齢化の進んだネイティブ・スウェーデン人の多い地区、富裕層の多い地区などがあり、居住分化が生じていた。インテグレーション政策のもと、移民や難民に対してスウェーデン語教育、住居支援、就労支援などで手厚い支援を行っていた。一方、スウェーデン社会は公共交通のインフラを整え、その利用や自転車の利用、中古品の使用を奨励している。結果的にこうした社会環境が、自家用車を所有できないような、移民を含めた低収入者にも優しい政策を策定することにつながっている。このような政策は、社会的弱者の日々の生活の負担を軽減する価値のあるものと言える。

しかし、これらの政策のすべてが移民や難民に浸透しているとは言い切れないのも事実である。さらに、スウェーデンにおける近年の極右勢力の台頭は、スウェーデンの移民政策にも影響することが考えられ、今後の動向を注視していかなければならないだろう。

## 謝 辞

派遣研究（2013年9月～2014年8月）でのスウェーデン滞在中、派遣先のイエーテボリ大学の Bertil Vilhelmson 教授、Anders Larsson 講師ほか、イエーテボリ大学地理学教室の方々には、適切な助言をいただくとともに、GIS データを提供していただきました。ここに厚く感謝申し上げます。



参 考 文 献

- 伊藤和良（2003）：『スウェーデンの修復型まちづくり——知識集約型産業を基軸とした「人間」のための都市再生——』。新評論。
- 井樋三枝子（2010）：スウェーデンの外国人政策と立法動向。外国の立法，246，139-151。
- 藤岡純一（2012）：スウェーデンにおける移民政策の現状と課題。関西大学社会福祉学部研究紀要，15-2，45-56。
- 山本健兒（2000）：スウェーデンへの移民と移民問題。地誌研年報，9，1-32。

Summary

Immigrants Flowing into Sweden and Segregation:  
A Case Study in Gothenburg

Masaki Kawase

This study analyzes the transition of immigrants flowing into Sweden on the basis of Swedish regional differences and clarifies the state of self-segregation as well as how residences, transportation, and other social infrastructures were developed to cope with the subsequent population increase. In Gothenburg, residential areas are self-segregated between immigrant populations and those of high social class. Specific ethnic towns such as “Chinatown” are not established. This may be a reflection of Swedish society supporting immigrants as well as or better than native-born Swedes. Moreover, the use of public transportation and bicycles is encouraged. As a result, this social environment influences the creation of policies that are beneficial to low-income people who cannot afford a private car. Therefore, such policies are valuable.