

■スウェーデン・ストックホルムにおける 在外研究活動報告

(文責) 名古屋大学 安藤宏恵

1 はじめに

2024 年度まで在籍した熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センターにおいて、1 年間の在外研究活動期間をいただいた。上半期はスイス連邦工科大学チューリッヒ校 (ETH Zürich) の Institute for Transport Planning and Systems に日本学術振興会 特定国派遣研究者として滞在した。ETH における研究環境やチューリッヒ市の交通事情については、同支部ニュース No.110 (2024 年夏号) にて報告させていただいた通りである。下半期は大林財団 国際交流助成の支援を受け、スウェーデン・ストックホルムのスウェーデン王立工科大学 (KTH Royal Institute of Technology) に滞在し研究を実施した。今回は、ストックホルムでの在外研究活動について、この場を借りて共有させていただく。都市計画の関心領域からはやや逸脱するかもしれないが、今後、国外における研究活動を志す若手研究者や国際的な研究・生活環境に関心を寄せる方々にとって参考となる情報やきっかけを提供するとともに、かつて海外生活を経験された方にとっても当時を回想する契機となれば幸いである。

2 渡航先と渡航準備

2024 年 11 月から 2025 年 3 月までスウェーデン王立工科大学の Department of Civil and Architectural Engineering, Transport Planning Division に在外研究員として滞在した。Transport Planning Division は筆者の在籍当時で教員 4 名、研究員 10 名、ポスドク 5 名、博士課程の 19 名、アシスタント 3 名、客員研究者 3 名の非常に大規模な研究グループであったが、常に情報

共有ができており、一つのチームとして組織化され、若手研究者の比率も高く、筆者にとって非常に刺激的な研究生生活を過ごすことができる環境であった。Transport Planning Division の部門長である Erik Jenelius 教授とは以前に国際会議等でお会いする機会があり、一方的に面識がある程度であったが、事前に在外研究員としての滞在をお願いしたところ快く快諾いただいた。自分自身の研究テーマとの親和性に加えて、今後のテーマの発展性や方向性を踏まえて希望滞在先を決め、依頼するに至った。

シェンゲン協定加盟国であるスウェーデンでは日本国籍者はビザが免除されているものの、90 日間を超える滞在の場合に居住許可を申請する必要がある。居住許可はスウェーデン移民局の HP からすべて英語で申請が可能であり、日本での雇用証明書や残高証明書、保険加入等の条件を揃えればあまり難しい手続きではない。筆者の場合、日程の都合上スイス滞在中にスウェーデンの居住許可手続きを行う必要があったため、チューリッヒから最寄りのスウェーデン大使館 (イタリア・ローマ) へパスポートチェックに出向くこととなったが 3 ヶ月程度で居住許可が降りた。そのほかにも、日本のスウェーデン大使館へ情報が伝達されておらず日本人渡航者リストに含まれていないことや、既にシェンゲン圏域 (スイス) に 90 日間滞在歴があることによる搭乗拒否勧告等、多くの困難はあったものの、ひとつひとつ地道に解決し、無事入国することができた。

ストックホルム都市部では居住地不足・居住費高騰が深刻であるという情報を伺っていたため、居住地の確保が最も心配な点であったが、運よく大学が管理する研究者滞在施設に入居することができた。筆者が入居した滞在施設はキャンパス内にあり、PhD 以上の研究者向けに居住は 1 年以内の期限付きである。入居の

競争率は高いが、EU 圏外からの研究者が優先される。これには EU 圏内からと比較して、圏外からの移民は特に短期間での滞在先の確保が極めて困難であるという社会的背景がある。キャンパス内のなかでも滞在施設と研究室は隣接しており、通勤時間は徒歩 3 分程度という究極の職住近接の環境であった。そのおかげで、雪深い日でも外出が億劫になることはなくオフィスに通うことができた。

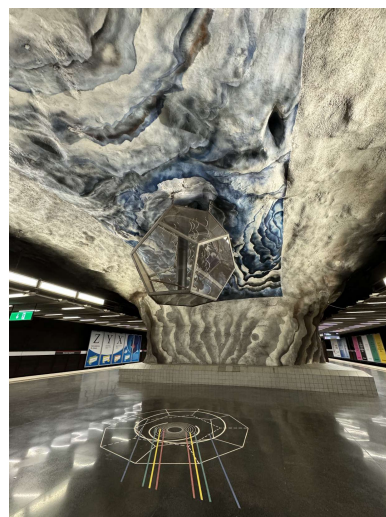
3 伝統的なイベントや文化

筆者が滞在した 11 月から 3 月は完全に冬の季節である。北欧の冬といえば寒くて暗いイメージがあると思うが、ストックホルムでも冬至の日の出 8:44 日の入り 14:47 と昼間が非常に短い。特に 14 時半頃に暗くなることには身体と脳が慣れず、まだ 16 時頃にも関わらず既に遅くまで仕事をした感覚になっていた。街の商業施設ではキャンドルや照明器具の種類がとても豊富に品揃えされており、綺麗なライトアップを行うものの照らし過ぎず、暗さを楽しむ文化が多くあった。クリスマス前の時期は全てのオフィスに窓際に飾る照明が配布され、大学全体で統一感のある照明デザインとなる。街全体として室内の時間を楽しむための工夫が随所にみられた。スウェーデンの文化の一つとして、毎年 12 月 13 日に光を祝う伝統行事である聖サントルシア祭がある。白い衣装を着た少女が、長く暗い北欧の冬に光と希望をもたらす象徴的な存在である「ルシア」として選ばれ、キャンドルの冠を被り、彼女を中心として他の子供たちが歌を歌いながら行進する。ストックホルム大聖堂や学校、病院などさまざまな場所でルシア行列が行われる。王立工科大学の図書館でも開催されており、訪れたところ多くの観衆が集まっていた。冬至が過ぎ、2、3 月になると、日に日に日照時間が延びていくのを実感する。日本と比較して冬至と夏至の間の日照時間の差が大きいため、1 日ごとの変化量が顕著であり、季節の移り変わりをより強く感じることができる。街の雰囲気にも変化が現れ始め、春の訪れを待ち望む高揚感の人々の間に広がっていることが強く感じ取れた。

筆者が特に気に入ったスウェーデン文化が Fika である。Fika（フィーカ）はコーヒーや紅茶を飲みなが



KTH 図書館内での聖サントルシア祭の様子



地下鉄アートといわれるストックホルム地下鉄駅

ら、甘いものを楽しむ時間を指し、日本でいう「お茶する」文化と同じような意味合いであるが、単なるコーヒーブレイク・休憩以上の意味を持ち非常に大事にされている伝統的な慣習である。大学研究室では毎週木曜の午後に Fika の時間が設けられており、シナモンロールやカルダモンパンといったよく知られるスウェーデンの焼き菓子と飲み物が振る舞われる。これらは大学の Department から提供されるため、同じ建物内の関係者が一堂に集まり Fika を楽しむことができる。リラックスし会話を楽しむことで研究グループのなかで交流する機会となる上に、多くの他研究室関係者とも知り合うきっかけの場になった。勤務中の時間帯にパソコンを持たず、上司と部下などの立場を超えてフラットに話すことができる機会を定期的にするとは、人と人とのつながりをより多面的にさせる機能

があることを強く実感できた。

4 研究室の体制

先に述べたように、所属した Transport Planning Division の研究グループは大所帯であり、大きく2つのチームに分かれている。チームごとのミーティングと Division 全体のミーティングがそれぞれ月1回開催され、各自の担当講義、研究プロジェクト、論文投稿・掲載、など情報を共有する。そのほか、セミナー形式の研究発表の場はあるものの、いわゆる「学生ゼミ」のようなそれぞれの研究進捗を報告するゼミは存在しない。他の欧米諸国と同様にスウェーデン王立工科大でも PhD 学生は基本的に研究プロジェクト等で雇用されている立場となる。そのため、求められる研究テーマが前提としてある状態で研究を開始し、それぞれが業務的に各自の研究を遂行、指導教員と個別に進捗確認を行うという形態であった。多くの研究プロジェクト予算を獲得することにより、PhD 学生やポスドクを雇用することができ、より大きな研究グループへと成長することで、コンスタントに研究成果を生み出すというサイクルができており、組織づくりの重要性を改めて実感した。また、筆者のような客員の研究者に対しても週1回の頻度で個別で研究打ち合わせを行う機会を作っていただき、大変感謝している。

PhD 学生やポスドク研究員はそれぞれの研究プロジェクトを責任を持って進めていくが、類似した研究テーマのみならず、互いの研究内容について気軽に議論できる環境があったことで、日常的に新しい刺激を受けることができた。それは Fika だけでなく、毎日のランチやコーヒーを淹れる時間などの立ち話でもしばしば生じた。当研究グループでは、ランチタイムには学生から教員まで立場関係なく全員が集まり、同じ時間帯に同じ場所で食事をする習慣があり、日常生活のことから仕事内容のことまで気兼ねなく話すことができた。特に筆者のように新しく研究グループに加入する者にとっては打ち解けるのに時間がかからず、非常にありがたい習慣であった。現代の日本において、研究室や企業の部署などの組織内全員で毎日昼食を一緒に、というのは社会的・慣習的にもなかなか実現が難しいと感じるが、ミーティング以外の場で日常的



ガムラスタン クリスマスマーケットの様子

にコミュニケーションが存在する環境を整備することは、組織内の人のつながりをより円滑するための有効策だと感じた。

滞在中の研究内容は、複数の公共交通モードを対象とした交通サービス停止の影響評価であり、ストックホルム地域の公共交通ネットワークを対象に分析をおこなった。ストックホルムでは地下鉄、バス、鉄道に加えてトラムも運行している。乗り換えの利便性も含めた複合的な公共交通ネットワークを構築し、部分的に交通機能の供給が停止した際の影響の大きさを定量化した。本研究については、引き続き Erik Jenelius 教授や Transport Planning Division との交流を継続し、研究を展開させていく所存である。

5 おわりに

今回の在外研究に関して支援をいただいた大林財団、在外研究に赴くことをご承諾いただき、その期間中も代わって業務を担当いただいた熊本大学くまもと水循環・減災研究センター、工学部土木建築学科土木教室関係者の皆様、そして研究滞在を受け入れていただいたスウェーデン王立工科大 Erik Jenelius 教授、楽しく思い出に残る時間を共に過ごしていただいた Transport Planning Division の仲間たちに心より感謝したい。