

## 報告要旨

### インフォーマル・セクターの就業構造 ーハノイ市における荷物運び労働者のコミットメント関係の形成

東北大学大学院文学研究科

小原 江里香

農村労働力の都市への移動は、途上国において一般的に見られる現象であり、ドイモイ政策の実施以降市場化を推進しているベトナムにおいても同様である。例えばハノイ市内の路上ではパン売りや果物の振り売りなどが多く見かけられる。パン売りや振り売りの他にもくず拾い、洗濯人、靴磨きなど農村から都市へ移動した人々が従事する職種は枚挙にいとまがない。このような経済活動には明確な定義はないものの、零細で継続の保証がなく明文化されていないインフォーマルな経済活動部門として、一般的に都市インフォーマル・セクター（以下都市 I S と略記する）と呼ばれる。

本報告では、2005年9月と2006年3月にベトナム・ハノイ市の市場（いちば）で就労する荷物運び労働者に対して行った調査票調査の結果を用いて、荷物運び労働者間の就業関係と荷物運び労働者<sup>1</sup>と雇い主の雇用関係を分析する。これによって荷物運びの労働市場の内部構造を提示し、続々と参入する荷物運び労働者を都市 I S が吸収するメカニズムに関する一示唆を得ることを目的としている。

本報告の分析対象である荷物運び労働には主に女性が従事している。女性たちは農作業の合間を縫い、あるいは育児や家事などを配偶者や親戚に頼んで都市へ行き荷物運び労働に従事する。農村都市間をおおよそ1週間に1回から1ヶ月に数回程度往来するが、都市滞在期間も帰省のタイミングも不定である。彼女たちの生活の基盤は農村である。都市では格安の宿泊施設に不特定多数の人々と宿泊しており、都市への定着は目的としていない。

上述のような農村と都市を頻繁に行き来する出稼ぎ労働者を捉えた統計はないものの、ハノイ市近郊農村の出稼ぎ労働者の移動先がハノイ市であることを裏付ける以下の資料がある。第1に、ベトナム人口センサスからは、ベトナム紅河デルタ地域から中南部地域への移動者は少なく、域内移動者が比較的多いことがわかる（表1参照）。第2に、これまでのサンプル調査を用いた先行研究からも、ハノイ市は、紅河デルタ地域の労働力にとって主要な就業先であることが明らかになっている（Li 1996, Dang 2000, Rolf & Peppard JR 2000, General Statistics Office 2005,2006）<sup>2</sup>。第3に、出稼ぎ労働者の生活や就業を描写したオンライン新聞等にも、ハノイ市の出稼ぎ労働者の多くがハノイ市近郊の農村出身であり、頻繁に帰省する季節労働者であることを示す記事が多い「労働者新聞」2006年12月10日、2006年11月9日、「Ngoisao 新聞」2006年4月10日、「発言雑誌」2004年8月22日）。

こうした出稼ぎ労働者の就業行動には、都市 I S 研究の既存の分析枠組みでは捉えきれない部分がある。先行研究によると、都市 I S では一般に地縁や血縁の知人を介して職業

を見つける。地縁や血縁の知人を介して得た雇用関係は、時にはパトロン・クライアント関係に発展する。都市 I S で就業する人々にとって、地縁や血縁のネットワークは、継続的な雇用の機会あるいは高収入あるいは好条件な職業への転職の機会を与えてくれる重要な役割を果たす(Banerjee 1983, Jaganathan 1988, 中西 1991, 王春光 1990, 山口 2001)。

とりわけアジア諸地域では同族集団が社会の根底を成していると考えられていることから、都市 I S においても当然地縁者や血縁者が結束を固めながら就業していると考えるのは自然である。しかし、その結合がどのような場合あるいはどのような職業の人々に発現するのか、これまで十分に研究がなされてこなかった。

ベトナムの市場（いちば）で就業する荷物運び労働者は、上記の通説とは異なる状況がある。荷物運び労働者は、縄張りを形成して仕事を独占したり、地縁者あるいは血縁者間での仕事の紹介等は基本的には行わない。また、雇い主とパトロン・クライアント関係を形成する荷物運び労働者は少数である。それぞれの荷物運び労働者は互いに競争しているように見える。だとするならば、荷物運び労働者はどのような就業構造をもつのだろうか。

本報告では、荷物運び労働者と雇い主間に見られる顔見知り程度の関係に注目する。この顔見知り程度の関係は、制度化されていない労働市場において、荷物運び労働者と雇い主の双方が荷物運びの際に起こりうるリスクを回避することを目的として築かれる。この点はパトロン・クライアント関係と同様であるが、パトロン・クライアント関係がパトロンのクライアントへの保護やクライアントのパトロンを支持に基づく固定的関係であるのに対して、荷物運び労働者と雇い主の関係には保護や支持といった要素は見られない。そこで本報告では「コミットメント<sup>3</sup>」の概念を援用して荷物運び労働者の就業行動を分析するとともに、労働市場全体のメカニズムに関する仮説を提示する。

---

1 本報告の分析対象者の仕事は主に荷物運びであるが、雇い主の要求によっては、時間給で荷物運び以外にも荷物の整理、果物の包装、店内の清掃などに従事する機会もある。詳しくは本論で述べるが、荷物運び労働以外の仕事に従事するのは、雇い主と顔見知り程度関係をもってからであり、それまでは肉体的に負担の大きい荷物運び労働に従事する。また、荷物の整理や果物の包装等に従事する者も基本的には荷物運び労働に対応できるように常に竹の棒を携帯する。そこで本報告では、時間給で荷物運び労働以外の仕事に従事する者も含めて、竹の棒を持つ者を荷物運び労働者とする。本来ならば「荷物運び労働者」と表記すべきであるが、煩雑になることを避けるため、荷物運び労働者と記す。

2 2004年にUNFPAの支援を受けてベトナム統計局が行った調査によると、ベトナムの国内労働力移動の特徴として以下の2点があげられる。第1に、サンプルの7割以上の出身地が紅河デルタ地域あるいは北西部出身であり、紅河デルタ地域や北西部地域ではハノイ市への移動が7割を占める。第2に、中央高原地域、ホーチミン市、南西地域へは全国から均一的に移動者が集まっている。

3 「コミットメント」に関する議論は社会心理学等において膨大な先行研究がある。本報告では「コミットメント」の概念を援用して荷物運び労働者の就業行動および荷物運びの労働市場を説明することを目的とし、「コミットメント」そのものに関する議論は今後の課題としたい。