

パンデミック下のジャカルタのエッセンシャル・ワーカー達  
—Grab 運転手とベチャ曳との比較から—

On the margin of IoT

—Grab and *becak* drivers in Jakarta at a time of Pandemic—

東 佳史 (立命館大学)

Yoshifumi Azuma (Ritsumeikan University)

本発表は以下、都市交通のエッセンシャル・ワーカーを比較検証する。

- スマホの普及とオンライン化によって急速に普及しつつある配車・宅配アプリの運転手達への 2021 年パンデミック下での調査
- オンライン化以前のベチャ曳達への 2015 年調査

調査は 2021 年 7-10 月に Google Form にて作成した質問票を Grab 運転手の WhatsApp グループから配信し回答を得た (468 名)。タクシー運転手約 4 割、バイク運転手約 6 割、主な予備的発見は下記の通りである。

- (1) スマホは既に生活必需品となっており、アプリ識字率はそのまま収入に直結するというデジタル格差が確認された。
- (2) 教育水準は概ね高水準でオジェックとタクシー運転手との有意差はなかったが、ベチャ曳の教育水準はより低かった。
- (3) スマホの Grab アプリ使用に困難を感じるのは 30%以下であり高齢者で教育水準の低い運転手に見られた。しかし、Apakah bisa membaca peta? (Google map, peta gambar, dll) という質問に対して 99.8%が読めると回答しており、実際の乗客としての印象とは異なっている。
- (4) Grab 運転手の就業動機は「他に仕事なし」、「PHK」が多くを占めた。前職は会社員や自営業等であった。ベチャ曳にも同様の回答が見られた。
- (5) 車両自己所有は 8 割であるがローン返済中は 4 割をしめ、平均日収 10~15 万ルピアでは十分でなかった。
- (6) PSBB によって乗客運送業は大打撃を受けた。特にタクシーは宅配業移行が困難で短距離宅配・配食転換が可能なバイク運転手に比べ収入減であった。

2015 年と 2021 年のデータを比べると量的データには有意差が見られたが、質的データには変化なかった。彼らは都市交通をになうエッセンシャル・ワーカーであるが十分な社会保障もなく周縁化されていた。特にパンデミック下の営業は過酷で顧客の理不尽な評価や Grab 本社への不満が多かった。時代は人力から内燃機関、流しからスマホ配車と変化したけど日々の生活への不安・都市貧困層の実態は変わることがなかった。

【引用文献】

Azuma, Y. (2019) Accessibility for All, Becak Drivers in Jakarta Since 1988  
Cultural and Religious Studies, July 2019, Vol. 7, No. 7, 360-379  
doi: 10.17265/2328-2177/2019.07.003