

第8章 市場経済移行下のミャンマーにおける都市雑業層

著者	ナンマイケーカイン, 藤田 幸一
権利	Copyrights 日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	研究双書
シリーズ番号	546
雑誌名	ミャンマー移行経済の変容 : 市場と統制のはざままで
ページ	309-334
発行年	2005
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00011972

第8章

市場経済移行下のミャンマーにおける都市雑業層

ナンミャケーカイン・藤田幸一

はじめに

1983年以降、ミャンマーでは人口センサスが実施されていないため、正確な数値は不明であるが、2002/03年度の人口総数は5217万人に達している（Central Statistical Organization [2002: 14]）。また1983年人口センサスによると、当時の人口総数3413万人のうち都市人口が847万人、農村人口が2566万人で、都市人口比率は24.8%であった。ミャンマーの都市人口は近年、加速的に増加し、都市人口率も30%前後に達しているものと思われる。

とくに首都ヤンゴンの人口は、近年、急速な伸びを示している。すなわち1983年の251万人（人口センサス）から1993年に310万人（内務省推計〈Ministry of Home Affairs [1993]〉）、2000年には約400万人（在ヤンゴンのあるシンクタンクによる調査）に達し、この間の増加率は、1983～93年が年率2.12%、1993～2000年が年率3.65%である。1993年から2000年の間にヤンゴン市域が拡大し、27タウンシップから33タウンシップに増加したので、その分だけ1993～2000年の実際増加率は上記よりも若干低くなるが、いずれにしても、とくに市場経済化以降のヤンゴン市への人口集中の加速化という結論は変わらないのである。

1988年までの社会主義期、ミャンマーの経済発展は大きく立ち遅れ、とくに1980年代後半にはその疲弊が著しく進んだ。民間人の自由な経済活動が制

限られ、あるいは国有部門の独占下にあったため、製造業や商業、運輸業などの非農業部門の発展が滞り、就業構造の面でも、農業が圧倒的シェアを占めつづけてきたのである。1988年以降の国家法秩序回復評議会（State Law and Order Restoration Council: SLORC）/ 国家平和発展評議会（State Peace and Development Council: SPDC）政権下の市場経済化・対外開放政策は、経済の回復・発展をもたらし、都市部を中心に、外資系企業を含む民間企業の創業ラッシュを誘発した。また、こうした動きにともなって、いわゆる都市雑業部門も膨張を遂げてきたと考えられる。ヤンゴンの人口および就業人口の急増は、いうまでもなく、こうした事態を背景にして生じたものである。

しかしながら、ミャンマーでは、労働市場に関連する統計や調査資料は絶望的に少ない。たとえば労働力調査としては、1990年にUNDP、UNFPA、ILOの協力を得て行われた調査がほとんど唯一、利用できるだけである（Ministry of Labour [1993]）。また本来なら毎年のデータが揃っているべき賃金率というもっとも基本的な労働関連データさえも、一切得ることができない。労働移動についても、やはりUNFPAなどの支援を得て行われた人口変動・出生力調査（Ministry of Immigration and Population [1995]）がほぼ唯一の統計である。

本章は、以上を踏まえ、比較的調査アクセスの容易ないわゆる都市雑業層に焦点を当て、筆者による独自の調査に基づき、ミャンマーの労働市場の一端を明らかにすることを目的とするものである。

具体的には、ヤンゴンにおいて2003年9月に実施した実態調査に基づき、いくつかの典型的（と考えられる）都市雑業の職種をとりあげ、就業者のプロフィール、その雇用・所得構造、さらに家計経済や金融事情などについて、知りえた情報を整理・分析して順次提示したい。そして最後に、そこから得られた結論と含意について整理する。

第1節 ヤンゴン都市雑業就業者のプロフィール

2003年9月上旬、ヤンゴン市内各地において実施した都市雑業層に対する聞き取り調査の調査対象者は、店舗をもつ小事業主17人、店舗の販売従業員6人、飲食店のウェーター4人、露天商28人、タクシー運転手31人、サイカー運転手35人、熟練労働者24人、非熟練労働者13人、廃品回収人12人、ゴミ回収人5人、靴・傘の修理人6人の合計181人である。

調査は、その対象者を必ずしもヤンゴン市内に存在する都市雑業層全体をにらんで抽出したわけではない。職種を選定にはかなり恣意性が入っているし、また各職種の就業者の調査サンプル数も、特段の理由があつてそう決めたわけではない。しかし、選定された11の職種に従事する就業者のプロフィール、ならびにその雇用条件や就業・生活実態などの説明を通じて、現在のミャンマー都市雑業層の全体像を、一定程度は明らかにできるものと期待できよう。

以下まず、就業者のプロフィールを明らかにする作業から始めよう。

表1は、都市雑業部門への就業者181人の性別、婚姻ステータス、年齢構成、最終学歴、出身地・出身階層について、職種別に整理して一覧表にしたものである。その特徴をざっと箇条書きにすると、次のようになる。

第一に性別では、男性86%、女性14%で、圧倒的に男性が多い。女性の割合が比較的高い職種としては、店舗の販売従業員（女性比率67%）、露天商（同46%）、店舗をもつ小事業主（同29%）がある。逆に、男性ばかりの職種は、タクシー運転手、サイカー運転手、熟練労働者、廃品回収人、飲食店のウェーターであった。

第二に年齢層をみると、全体では、20代と30代がそれぞれ37%、26%と多く、続いて40代（17%）、50代（9%）、10代（7%）の順となっている。40代以上を年配者とすれば、年配者比率が高い職種は、靴・傘の修理人（67%）、タクシー運転手（65%）、店舗をもつ小事業主（41%）、露天商（36%）、サイ

表1 ヤンゴン雑業

職種	合計	性別と婚姻状況				年齢層					
		男性		女性		15～ 19	20～ 29	30～ 39	40～ 49	50～ 59	60～ 69
		既婚	未婚	既婚	未婚						
店舗をもつ小事業主	17	7	5	2	3		6	4	5	1	1
タクシー運転手	31	29	2				4	7	11	6	3
露天商	28	10	5	10	3	2	10	6	7	3	
熟練労働者	24	14	10			3	10	8	2	1	
サイカー運転手	35	28	7				13	12	4	4	1
廃品回収人	12	8	4			1	5	5		1	
靴・傘の修理人	6	3	2	1			1	1	1	1	1
ゴミ回収人	5	3	1	1		1	4				
非熟練労働者	13	4	7	2		2	7	3	1		
店舗の販売従業員	6	1	1	1	3	2	3	1			
飲食店のウェーター	4		4			1	3				
合計	181	107	48	17	9	12	66	47	31	17	6
比率	100%	59.1%	26.5%	9.4%	5.0%	6.6%	36.5%	26.0%	17.1%	9.4%	3.3%

(注) 1) 1988年を基準にし、それ以前にヤンゴンに移動した者も、ヤンゴン定住者に区分した。
(出所) 2003年9月の筆者調査。

カー運転手(29%)の順となる。逆に、20代以下の若年層が多い職種は、飲食店のウェーター(100%)、ゴミ回収人(100%)、店舗の販売従業員(83%)、非熟練労働者(69%)、熟練労働者(54%)の順である。

第三に婚姻状況についてみると、既婚者が124人(69%)、残りの57人(31%)が未婚者であった。未婚者の多い職種は、飲食店のウェーター(100%)、店舗の販売従業員(67%)、非熟練労働者(54%)、店舗をもつ小事業主(47%)、熟練労働者(42%)などである。

第四に学歴¹⁾に注目すると、全体では小卒以下が30%、中学中退以上が70%であり、ミャンマーの平均水準に比してかなり学歴が高い人々が占められていることがわかる²⁾。とりわけ高卒以上の高学歴者が多い職種は、店舗の販売従業員(100%)、店舗をもつ小事業主(71%)、タクシー運転手(52%)である。逆に、小卒以下が多い職種は、靴・傘の修理人(100%)、ゴミ回収人(80%)、廃品回収人(67%)、非熟練労働者(54%)などである。

層のプロフィール

(単位：人)

70～74	学歴（教育年数）										移動状況 ¹⁾			
	なし	僧院	小学 中退 (0-3)	小卒 (4)	中学 中退 (5-7)	中卒 (8)	高校 中退 (9)	高卒 (10)	大学生	大卒	ヤンゴン 定住 者	地方からの移動者		
			町	農村	農家	非農家								
			1		1	1	2	5	2	5	13	3		1
		1		1	4	6	3	8		8	26	5		
		1	4	5	6	2	4	5		1	14	9	4	1
			2	3	6	3	3	2	2	3	10	3	5	6
1		2	3	7	9	8	3	2	1		27	3	3	2
		2	5	1	2	2					11			1
1		1	1	3					1		3	3		
	1		3		1						5			
		2	3	2	3			2	1		1		5	7
				1	1	1	1			2	4	2		
												1	3	
2	1	9	22	23	33	23	16	27	8	19	114	29	20	18
1.1%	0.6%	5.0%	12.2%	12.7%	18.2%	12.7%	8.8%	14.9%	4.4%	10.5%	63.0%	16.0%	11.1%	10.0%

最後に出身地・出身階層をみてみよう。全体としては、1988年以前からヤンゴンに居住していた者が63%、1988年以降の地方からの移動者が37%である。移動者がとくに少ない職種としては、ゴミ回収人（0%）、廃品回収人（8%）、タクシー運転手（19%）、サイカー運転手（23%）、店舗をもつ小事業主（24%）などがあり、逆に移動者が多い職種は、飲食店のウェーター（100%）、非熟練労働者（92%）、熟練労働者（58%）、露天商（50%）、靴・傘の修理人（50%）、店舗の販売従業員（33%）があげられる。

また移動者の出身地別内訳をみると、地方都市出身が43%、農村出身が57%で、前者の割合が相対的に高い点が注目に値する。とりわけ店舗をもつ小事業主やタクシー運転手といった高所得の職種において、農村出身の移動者がほとんどみられない点も、特筆されるであろう。

なお、すぐ後に述べるように、表1では、上から下へ、所得の高い職種から低い職種の順に並べてある。ざっと眺めたとき、高所得の職種には、比較

の高い年齢層でかつ高学歴の者が集まっていることがわかるであろう。これは、学歴の高い者が比較的高所得の得られる職種に就く確率が高く、また年齢層が上がるほど資本や経験が蓄積される結果、有利な職種に就く確率が高まる、というごく当たり前のことを示すものにほかならない。当たり前ではあるが、まずここで、われわれのデータがこの点を如実に示しているということを確認しておきたい。

第2節 都市雑業の雇用・所得構造

さて、以上で11の各職種の就業者の特徴がおよそ明らかになったが、続いて、所得の推計を行った表2に依拠しながら、職種別に、就業者の雇用・所得の実態について述べることにしよう。

また、表3は、11の職種を以下に述べる二つの基準によって、マトリクス上に分類したものである。

基準の第一は、自営業か雇用労働者かという就業地位上の別である。タクシー運転手とサイカー運転手の大部分は、賃料を支払ってタクシーやサイカーを所有者から借り受け、所有者の監視下で営業しているので、純粋の自営業とも雇用労働者ともいえず、両者の中間形態に区分した。特殊な技能をもつ熟練労働者も、職種によっては自営業的性格の濃いものもありうるが、本調査対象者は全員、雇用労働者に区分するのが適当な人々であった。

基準の第二は、所得水準である。推計の詳細は、表2に依拠してこれから説明するとおりであるが、ここではそれに基づき、高い、低い、非常に低い、の三つに分類した。

1. 店舗をもつ小事業主

店舗をもつ小事業主には多様なものが含まれるが、本調査では、車修理

表2 ヤンゴン雑業の職種別の所得推計

職種	サンプル数	初期資本／保証金	1日当たり金額 ¹⁾				月収	備考
			粗収入 (1)	賃料 (2)	賃料以外の費用 (3)	純収入 (1)-(2)-(3)		
店舗をもつ小事業主	17	7,704,000	621,000	-	368,000	253,000		
タクシー運転手	6	692,000	6,333	-	1,433	4,900		
自己所有	11	422,000	9,273	4,318	3,591	100,548		
賃貸 (保証金あり)	14	-	9,000	4,750	1,279	83,188		
露店商								
果物売り	5	109,000	13,200	-	9,900	3,300		
キョウマ売り	3	19,333	11,500	-	8,450	85,400		
菓子売り	3	33,333	8,667	-	5,900	77,476		
生活雑貨売り	6	70,000	5,167	-	3,117	57,400		
野菜・卵売り	6	24,417	8,318	-	7,280	29,064		
行商人	5	2,440	3,480	-	2,120	38,080		
熟練労働者								
建設現場監督	4	-	21,250	-	-	21,250	住居・賄い付き ²⁾	
建設現場監督	2	-	2,000	-	-	56,000		
建設現場職人	12	-	1,292	-	-	36,176	住居付き	
車修理工	3	-	2,300	-	-	64,400	住居・賄い付き ³⁾	
港湾での現場監督・職人	3	-	40,000	-	-	40,000	住居付き	
サイカカー運転手								
保証金あり	32	13,156	1,809	480	85	34,832		
保証金なし	3	-	2,033	433	85	42,420		
廃品回収人	12	1,983	3,682	-	2,575	31,024		
靴・傘の修理人	6	-	983	-	-	27,524		
非熟練労働者	5	-	1,460	500	-	26,880		
建設現場人夫	7	-	757	-	-	21,196	住居付き	
車の見習い修理工	3	-	5,000	-	-	5,000	住居・賄い付き	
港湾での人夫	3	-	21,667	-	-	21,667	住居付き	
店舗の販売従業員	6	-	10,417	-	-	10,417		
飲食店のウェーター	4	-	9,250	-	-	9,250	住居・賄い付き	

(注) 1) 網掛けは1カ月当たり。

2) 賄い付きは2人のみ。

3) 賄い付きは1人のみ。

(出所) 筆者作成。

(単位：チャット)

表3 都市雑業の分類

		就業形態		
		自営業	中間	雇用労働
所得	高い	店舗をもつ小事業主	タクシー運転手	
	低い	露天商	サイカー運転手	熟練労働者
	非常に低い	廃品回収人 靴・傘の修理人 ゴミ回収人		非熟練労働者 店舗の販売従業員 飲食店のウェーター

(出所) 筆者作成。

工場(2人)、電気器具店(1人)、塗装料店(1人)、喫茶店(1人)、雑貨店(3人)の各経営主のほか、スーパー・マーケットやショッピング・モールに入っているカバン(2人)、CD(2人)、衣類(1人)、化粧品(2人)、時計(2人)の各販売店の経営主、合わせて17人を調査対象として選定した。17人の1カ月当たり平均売上高は約62万チャット、費用を差し引いた純収益は約25万チャットと推計された。

1カ月当たり純収入には、最高の車修理工場(85万チャット)から最低の雑貨店(11万チャット)まで、事業の経営規模などに起因するかなりの差がみられたが、表2をみれば明らかなように、他の都市雑業層と比べてやや突出した高い所得を享受している。彼らはいわゆる中小企業の事業主であり、都市雑業層を広く定義した場合の上層の限界部分に位置し、分析目的によっては雑業層には含めない方が適当であるような人々といえる。

こうした店舗をもつ小事業主の特徴は、いうまでもなく、店舗その他に大きな初期投資が必要で、かつ日々の必要運転資金もかなりの多額にのぼるという点である。初期投資は、車修理工場経営主の1人が1億チャットで突出して大きく、その他の16人は平均すると200万チャット弱であった。また必要運転資金は、平均37万チャット弱と推計された。

2. タクシー運転手

タクシー運転手31人のうち、タクシーを自己所有している者が6人、賃貸

している者が25人であった。賃貸の場合には、一般にタクシー所有者に保証金を預ける必要があるが、所有者が運転手の親戚や同郷人であるなど特別な関係がある場合には、保証金を積む必要がないケースも多い。賃貸契約の運転手25人のうち、11人は保証金（9万～100万チャットまでの幅があり、最多は50万チャット、平均は表にあるように42万チャット強）を積み、残りの14人は積んでいない。ただし表にみるように、保証金を積んだ場合には、日払いの賃料は4300チャット強で、積んでいない場合をやや下回っていることがわかる。なお賃貸契約は口頭約束であり、契約書を書面で交わすことはあまりない。

なおタクシー運転手になるためには専用の運転免許が必要（一般乗用車の運転免許保有期間が5年以上あることが前提）であり、しかも毎年、免許料を支払って更新しなければならない（運転手負担）。また、年に一度の車検にかかる経費はタクシー所有者が負担するものの、それ以外の修理代は運転手が負担するケースが半分ほどある⁽³⁾。

1カ月当たり推計所得の平均は、自己所有の運転手で13万チャット強、賃貸契約の運転手で8万～10万チャット程度であった。前者は店舗をもつ小事業主の最低レベルに匹敵し、後者はそれよりも3～4割低い水準にあることがわかる。

3. 露天商

露天商28人のうち、5人は固定した売り場をもたないいわゆる行商人である。その取扱い商品は、菓子・揚げ物（4人）、花（1人）であった。彼らの1日当たり純収入は、平均で1360チャットと相当に低い水準にあることが判明した。

他方、固定した売り場をもつ狭義の露天商の取扱い商品は、果物（5人）、野菜・卵（6人）、キンマ（3人）、菓子・揚げ物（3人）、衣類・メガネ・髪飾り・アクセサリなど生活雑貨（6人）であった。なお露天商は、ヤンゴン

の中央商業地区（Central Business District: CBD）や住宅地内の路上、公設市場の外の路上などで営業しているわけであるが、彼らは、警察やヤンゴン市開発委員会（Yangon City Development Committee: YCDC）の職員に場所代と称して日額60～150チャットの賄賂を支払っている（固定した売り場をもたない行商人は、当然、こうした賄賂の支払いは不要である）。

露天商の1日当たり売上や純収入には、事業規模などに起因する大きな差があると予想されるが、扱ひ商品ごとの平均を計算すると、売上は5000チャット強（生活雑貨）から1万3000チャット強（果物）まで、また純収入は1000チャット強（野菜・卵）から3300チャット（果物）までの幅がみられた。純収入は、1カ月当たり換算すると、2万9000チャット（野菜・卵）から9万2000チャット強（果物）の幅となり、最高でも賃貸契約のタクシー運転手並みにとどまっていることがわかる。ただし、建設現場の男子非熟練労働者の日当が調査時で800～900チャット（女子は600チャット）であった点を考慮すれば、露天商の最低クラスや行商人でも、非熟練労働者の男子賃金をかなり上回る所得を稼いでいるといえる。

なお、露天商や行商人として活動するためには、いうまでもなく一定の資本金が必要である。初期投資額には、行商人の2400チャット強から果物露天商の11万チャット弱まで大きな幅がみられたが、店舗をもつ小事業主の200万チャットに比べれば桁違いに小さいことがわかる。また日々の運転資金についても、行商人の2100チャット強から果物露天商の1万チャット弱までと相対的に少額であるが、しかし、後述のように、彼ら零細自営業主にとっては、決して少なくない金額であるともいえる。

4. 熟練労働者

調査対象の熟練労働者24人には、建設現場の現場監督（6人）、建設現場で働く大工・左官・溶接工・電気工といった職人（12人）、車修理工場の修理工（3人）、ヤンゴン港で船からトラックに丸太を積み替える作業現場の

現場監督とクレーン車の運転手（3人）が含まれている。

建設現場の現場監督のなかには、労働者から成り上がる者もいれば、いきなり採用される者もいる。後者は、大学生として勉学中の者や大学を卒業してそのままヤンゴンに居住している者であるが、いずれも建設業者と同郷人であり、そういう人伝てで採用されたケースである。賃金支払いは、日給制（1500～2500チャット）と月給制（1万5000～2万5000チャット）がある。現場監督は一定の仕事を請け負い、労働者の雇用や材料の調達などを一任されるため、地方出身者の場合には、同郷人や親族を優先的に呼び寄せて雇用する傾向が強くみられる。

建設現場の労働者は、熟練労働者・非熟練労働者を問わず、現場で一緒に寝泊りをし、資金を出し合って食事と一緒に作って食べることが多い（建設業者が食材費用を負担することもある）。熟練労働者の日当は、熟練のレベルに応じて1000, 1200, 1300, 1500チャットであった。

一方、車修理工の日給（月払い）は2200～2500チャットと相当に高いが、こうした高賃金を得るまでは見習い工として2～3年働く必要があるという。最後に、港の木材積み替え現場の熟練労働者は、月給制で平均4万チャットであった。

以上、総じていえば、熟練労働者の賃金水準は、住居や賄いなど現物支給分をカウントすると、露天商の平均か平均よりも若干低めの水準にあるといつてよいであろう。

5. サイカー運転手

調査対象のサイカー運転手35人は、全員サイカーの所有者から賃貸契約をしている運転手であった。彼らもタクシー運転手同様、保証金を積んでいる者とそうでない者に分かれていたが、後者はごく少数（3人）であった。保証金および賃料の幅は大きく、保証金は3000～3万チャット（最多は1万チャット）、賃料は日額300～700チャット（最多は500チャット、平均は保証金あ

りで480チャット、なしで433チャット)であった⁽⁴⁾。タクシー運転手同様、年に一度のサイカー営業登録更新に必要な経費や更新時にかかる大掛かりな修理費(塗装代など)は所有者が負担するが⁽⁵⁾、日常的な修理費(パンク修理など)や交通違反に対する罰金⁽⁶⁾はすべて運転手が負担しなくてはならない。また、サイカー運転手の免許更新は毎年自己負担で行う必要がある⁽⁷⁾。このような免許更新費、日常的な修理費、賃料を差し引いた1日当たりの平均純収入は1244チャット(保証金あり)と1515チャット(保証金なし)であり⁽⁸⁾、これは露天商のかなり所得の低いクラスに匹敵するものである。

6. 廃品回収人

廃品回収人の仕事は、古新聞や空き缶、空き瓶などを一般家庭から買い取り、廃品業者に売り渡すことである。初期資本として、廃品の重量を測るための天秤と廃品回収用の布袋が必要である。調査対象12人のうち10人は、ユアタージー(5人)、南ダゴン(4人)、ラインターヤー(1人)といったヤンゴン郊外の貧困層居住区に住み、そこからチャウ・ミャウンなど中所得者層が暮らす地区へ環状線の汽車でやってきて廃品回収を行っている。1日当たりの売上や純収入は、ほぼ露天商の最低レベルや行商人に匹敵する水準にある。

7. 靴・傘の修理人

公設市場の周辺路上やCBDなどでよくみかける靴・傘の修理人は、ある種の露天商といえるが、多少の修理技術を要すること、およびとくに靴修理人についてはミャンマーでは社会的蔑視の対象(「汚い」職と考えられている)となっているため、露天商とは区別した。1日当たりの純収入は1000チャットを下回り、廃品回収人よりもかなり低い水準にとどまっている。

8. ゴミ回収人

ゴミ回収人とは、一般家庭から出るゴミの廃棄を請け負う者をいう。廃品回収人同様、多くは郊外の貧困者居住区に住み、そこから1990年代の建設ラッシュで建設された6～8階ほどのアパートが集中する住宅地域、主に中所得者層が密集しているチャウ・ミヤウン、サン・ジャウンといった地域に通ってくる。ゴミ捨てを希望する人が居住する階まで取りに行き、1件につき低い階で20～50チャット、高い階で50～100チャットなど、階数に応じた報酬を受け取るのである（ゴミの中に空き缶やペットボトルなどが混ざっていれば、それを廃品業者に販売して追加収入を得ることもある）。

手押し台ひとつあれば可能な仕事であるため、最貧層が従事することが多い。1日当たり純収入は、廃品回収人よりも低く、ほぼ靴・傘の修理人並みである。

9. 非熟練労働者

調査対象の非熟練労働者には、建設現場の見習い大工、見習い左官、砂運び人、レンガ運び人といった肉体労働者（7人）、車修理工場の見習い工（3人）、ヤンゴン港の木材積み替え現場の人夫（3人）が含まれる。

建設現場での男性非熟練労働者の日給は800～900チャットであり、多くは彼らの配偶者でもある女性労働者（砂運びやレンガ運びといったやや軽めの作業を行う）の場合は600チャットであった。

熟練労働者のところで説明したように、非熟練労働者の多くも、住居や賄いといった現物支給を受けている。そうした現物支給分を考慮した場合、彼らの賃金水準は、ほぼ廃品回収人、ゴミ回収人、靴・傘の修理人と同程度と考えてよいであろう。

10. 店舗の従業員

調査対象者は、スーパー・マーケットやショッピング・モールに入っている雑貨店、化粧品店、衣類店などに雇われている販売員6人である。

販売員の月給は1万チャット強にすぎず、彼らのほとんどが現物（住居や賄い）支給を受けていないことを考慮すると、非熟練労働者や廃品回収人などよりもいっそう低い賃金水準といわざるをえないであろう。ただし、販売員はたいてい勤務時間が短く、仕事の内容も軽微である。そのため、給与が安くても、通信教育の大学生、親と同居する若い独身女性、家庭の主婦などが小遣い稼ぎや家計補助的目的から就業する傾向が強いのである。

11. 飲食店のウェーター

飲食店のウェーターは、4人に対して調査を行った。飲食店のウェーターは、雇用主が労働者の住居と賄いを提供する場合がほとんどであるが、それを考慮しても、給与は、非熟練労働者などよりも明らかに低いといつてよいであろう。しかも労働は長時間にわたり、結構きつい。就業者のほとんどは10代後半から20代前半の若年層で、送り出す家計の側からいえば、いわゆる「口減らし」的な性格が強いのである。

第3節 都市雑業者の家計経済

次に、都市雑業の就業者個人のレベルを離れ、就業者の含まれる家計全体に注目して、その特徴を明らかにしておこう。

まず表4は、調査対象者181人を既婚者・未婚者に分け、さらにそれぞれの家計の特徴にしたがってより細かく分類したものである。

調査対象者181人のうち、既婚者が7割弱、未婚者が3割強を占めることは既述のとおりであるが、それぞれの内訳は、さらに以下のようになっている。

既婚者については、単身の出稼ぎ人の2人を除く122人のうち、調査対象者が世帯主である者が99人（81%）、世帯主以外の者が23人（19%）である。また、彼らのうち、調査対象者が主たる家計維持者である者が114人（93%）もおり、家計補助者はわずか10人（8%）にすぎない。これは、世帯主以外の者が主たる家計維持者であるケースがかなり含まれていることを示すものにほかならない。

その典型的ケースは、露天商（世帯主以外の9人全員が主たる家計維持者）とタクシー運転手（世帯主以外の3人全員が主たる家計維持者）である。前者は、家庭の主婦が主な稼ぎ手であるケースであり、後者は若年の息子や娘婚が、まだ世帯主である年老いた親を養っているケースである。

一方、未婚者については、親や兄弟姉妹の家族と同居している者が67%、地方からヤンゴンに出てきて一人暮らしをしている者が残りの33%を占めている。注目すべきは、前者のカテゴリーに属する未婚者38人のうち、半分以上の20人（53%）が主たる家計維持者であることであろう。このようなケースは、やはり露天商やタクシー運転手に多いが、店舗をもつ小事業主と熟練労働者にもかなり含まれている点が注目される。

次に、表5は、既婚者のうち単身の出稼ぎ人を除く122人について、1世帯当たり世帯員数と就業者数、および世帯の所得稼得構造について示したものである。

これによれば、1世帯当たり平均世帯員数は5人弱で、そのうち2人が何らかの職業に就いている。ここには、かなり典型的な核家族の姿があるとみてよいであろう。ただし、低所得の職種になるほど、就業者数が少ないという傾向がみられる。これは、若い核家族が中心であり、赤ん坊の世話などで妻が働けないといった事情を反映するものである。

さて、1世帯当たり平均就業者数が2人ということは、当然のことながら、

表4 ヤンゴン雑業層の世帯特性

職種	合計	既婚者				未婚者	
		世帯主	世帯主 以外	単身赴任 (地方に家 族あり)	合計	親や家 族と 同居	一人暮 らし
店舗をもつ小事業主	17	7	2	0	9	8	0
タクシー運転手	31	26	3	0	29	2	0
露天商	28	11	9	0	20	7	1
熟練労働者	24	12	2	0	14	6	4
サイカー運転手	35	24	2	2	28	4	3
廃品回収人	12	8	0	0	8	4	0
靴・傘の修理人	6	4	0	0	4	2	0
ゴミ回収人	5	2	2	0	4	1	0
非熟練労働者	13	4	2	0	6	1	6
店舗の販売従業員	6	1	1	0	2	3	1
飲食店のウェーター	4	0	0	0	0	0	4
合計	181	99	23	2	124	38	19

(注) 1) 単身赴任者は、主たる家計維持者に含めた。

2) 一人暮らしは、家計補助者に含めた。

(出所) 2003年9月の筆者調査。

表5 都市雑業層・既婚者の家計経済

職種	既婚者合計			1世帯当 り平均世帯 員数	1世帯当 り平均労働 力数	1ヵ月当 り世帯総所 得(A)
	世帯主	世帯主 以外	合計			
店舗をもつ小事業主	7	2	9	4.2	2.0	336,474
タクシー運転手	26	3	29	5.0	2.0	125,363
露天商	11	9	20	4.5	2.3	71,932
熟練労働者	12	2	14	4.6	1.9	67,374
サイカー運転手	24	2	26	6.2	2.3	78,939
廃品回収人	8	0	8	4.3	1.4	36,750
靴・傘の修理人	4	0	4	2.3	1.3	27,300
ゴミ回収人	2	2	4	6.5	2.8	78,400
非熟練労働者	4	2	6	3.7	1.7	36,400
店舗の販売従業員	1	1	2	3.0	1.5	31,500
合計	99	23	122	4.9	2.0	99,150

(出所) 2003年9月の筆者調査。

(単位：人)

合計	既婚者のうち ¹⁾		未婚者のうち ²⁾	
	主たる 家計維持者	家計補助者	主たる 家計維持者	家計補助者
8	8	1	5	3
2	29	0	2	0
8	20	0	7	1
10	13	1	4	6
7	23	5	1	6
4	8	0	0	4
2	4	0	0	2
1	4	0	1	0
7	4	2	0	7
4	1	1	0	4
4	0	0	0	4
57	114	10	20	37

調査対象者以外にもう1人の就業者をもっているということを意味する。しかし、調査対象者の所得稼得面での貢献度は平均で74%にも達しており、他の1人の就業者の所得は一般に低いといえる。

その逆のケース、つまり調査対象者の所得稼得面での貢献度が低い職種は、店舗の販売従業員（貢献度29%）、ゴミ回収人（同38%）、サイカー運転手（同46%）、非熟練労働者（同53%）などである。このうち、とくに注目されるのは、サイカー運転手のケースである。彼らの場合、妻が露天商、同居の娘婿や独身の息子がサイカー運転手や港湾人夫などとして働き、いわば家族ぐるみで就業して家計を助け合い、かつ稼ぎとしては世帯主の収入を上回るようなケースが多いのである。

最後に、表6は、未婚者のうち一人暮らしの者を除く38人について、表5と同様の数値を示したものである。既婚者と比較したときに注目される点は、以

(単位：人、チャット)

1カ月当たり調査対象者の所得 (B)	貢献度 (%) (B) / (A)	(参考) 1人1カ月当たり所得
303,333	90	80,113
100,897	80	25,073
55,902	78	15,985
40,960	61	14,647
36,615	46	12,732
29,400	80	8,547
27,300	100	11,870
29,400	38	12,062
19,133	53	9,838
9,000	29	10,500
72,904	74	20,289

表6 都市雑業層・未婚者の家計経済

(単位：人、チャット)

職種	未婚者 (家族と 同居し ている 者のみ) 合計	1世帯 当たり 平均世 帯員数	1世帯 当たり 平均労 働力数	1カ月 当たり 世帯総 所得 (A)	1カ月 当たり 調査対 象者の 所得 (B)	貢献度 (%) (B)/(A)	(参考) 1人1 カ月当 たり所 得
店舗をもつ小業主	8	6.0	3.9	305,325	71,750	23	50,888
タクシー運転手	2	5.5	2.5	172,200	140,000	81	31,309
露天商	7	5.0	2.4	114,840	74,340	65	22,968
熟練労働者	6	4.8	3.3	130,667	42,700	33	27,222
サイカー運転手	4	10.8	3.5	223,300	49,700	22	20,676
廃品回収人	4	5.8	3.0	118,244	34,300	29	20,387
靴・傘の修理人	2	5.5	4.0	178,668	28,000	16	32,485
ゴミ回収人	1	4.0	2.0	58,800	30,800	52	14,700
非熟練労働者	1	5.0	3.0	165,200	25,200	15	33,040
店舗の販売従業員	3	6.3	4.0	199,160	10,833	5	31,613
合計	38	6.0	3.3	182,102	55,555	31	30,337

(出所) 2003年9月の筆者調査。

下のとおりである。

第一に、1世帯当たり平均世帯員数が6.0人、就業者数が3.3人と、既婚者世帯よりそれぞれ1人多いということである。これは、調査対象者である未婚者1人が、平均的な既婚者世帯に加わった結果と考えれば、ちょうど辻褄が合うことになろう。いろいろなケースがありうるが、未婚者の所得のすべてが家計に繰り入れられてはいないケースも混じっているものと推測される。とくに、店舗で働く未婚の販売従業員は、家庭が決して貧しいわけではなく、その収入も微々たるものであることから、彼(女)ら自身の小遣いとして使われている可能性が高いであろう。

第二に、調査対象者の所得面での貢献度は平均で31%と非常に低く、とくに店舗の販売従業員(5%)、非熟練労働者(15%)、靴・傘の修理人(16%)、サイカー運転手(22%)、廃品回収人(29%)における調査対象の未婚者の所得の「限界性」が目立っている。逆に、未婚就業者の世帯所得面での貢献度

が高いケースは、タクシー運転手（81%）と露天商（65%）であるが、これは表4の説明のところすでに述べたとおりであるので省略する。

第4節 都市雑業層の金融事情

都市雑業層の家計経済を締めくくるにあたって、最後に、彼らの借金および貯蓄の実態について簡単にみておきたい。

まず表7は、貯蓄の状況を示すものである。

全体では、45人（25%）が貯蓄ありと回答し、平均貯蓄額は6万チャット強であった。平均貯蓄額の多い職種は、店舗をもつ小事業主とタクシー運転手であり、これらが群を抜いている。

次に表8は、借金の状況を示すものである。

まず全体としては、雑業層の33%が調査時に何らかの借金を抱え、その平均金額は7万5000チャット強であった。これは、所得が「低い」と分類され

表7 ヤンゴン雑業層の貯蓄状況

（単位：人、チャット）

職種	合計	貯金のある者		貯金額（貯金のある者のみの平均）
		人数	比率（%）	
店舗をもつ小事業主	17	4	24	202,500
タクシー運転手	31	7	23	127,143
露天商	28	8	29	27,750
熟練労働者	24	10	42	54,300
サイカー運転手	35	8	23	17,500
廃品回収人	12	2	17	12,500
靴・傘の修理人	6	1	17	40,000
ゴミ回収人	5	1	20	12,000
非熟練労働者	13	2	15	7,000
店舗の販売従業員	6	0	0	0
飲食店のウェーター	4	2	50	7,000
合計	181	45	25	60,222

（出所） 2003年9月の筆者調査。

表8 ヤンゴン

職種	合計	借金のあ る者		借金額 (借金の ある者 のみの 平均)	借入先					無利 子	3～6 5% 10%	
		人数	比率 (%)		友人 ・同 郷人	親戚	同業 者	金貸 し	公認 質屋		3～ 5%	6～ 10%
店舗をもつ小事業主	17	0	0	0								
タクシー運転手	31	9	29	264,444	3	5	1			2	4	2
露天商	28	12	43	74,450	7	2	1	1	1	2	1	2
熟練労働者	24	1	4	20,000	1					1		
サイカー運転手	35	29	83	37,024	15	2	2	8	2	4	3	
廃品回収人	12	5	42	9,400	2		1	2				
靴・傘の修理人	6	0	0	0								
ゴミ回収人	5	3	60	5,667	1			2				
非熟練労働者	13	0	0	0								
店舗の販売従業員	6	1	17	100,000	1					1		
飲食店のウェーター	4	0	0	0								
合計	181	60	33	75,518	30	9	5	13	3	10	8	4

(注) 1) 露天商、ゴミ回収人は博打、サイカー運転手は酒代。

(出所) 2003年9月の筆者調査。

た露天商、熟練労働者、サイカー運転手などの1カ月の世帯総所得にほぼ匹敵する額である(表5)。なかでも借金のある世帯比率が高い職種は、サイカー運転手(83%)、ゴミ回収人(60%)、露天商(43%)、廃品回収人(42%)である。また借金のある世帯比率としてはあまり高くはないものの、借入額が大きい職種に、タクシー運転手と店舗の販売従業員がいる。

借入目的別にみると、全体では、生産目的が26ケース(43%)、残り34ケース(57%)が教育、医療、婚姻などを含む消費目的である。

生産目的の借金が多い職種は、タクシー運転手、露天商⁹⁾、サイカー運転手、廃品回収人である。生産目的とは、具体的には、露天商や廃品回収業を営むための運転資金、タクシー／サイカー運転手の罰金支払いや修理代など運転資金が主であるが、なかにはタクシーの購入代金やサイカー所有者への保証金など初期投資資金も散見された。彼らが、表3の分類のなかで、中程度の所得を得ている自営業者ないし自営業と雇用労働者の中間的存在である

雑業層の借入状況

(単位：人、チャット)

金利								資金用途							
月利			日歩合				不明	生産目的	消費目的						
15%	20%	25~30%	4%	5%	6%	11%			家計充足	家屋補修	医療費	教育費	婚姻費用	その他 ¹⁾	
							1	5		1	1	2			
1	4	1				1		7				3	1		1
4	15	2					1	11	11	3	1	2			1
				3	1		1	3	1	1					
			1	1			1				1				2
													1		
5	19	1	1	4	1	1	4	26	13	5	8	3	1		4

というのは興味深い。店舗をもつ小事業主くらいの高所得層になれば借金の必要がなく、また本当の底辺層になると、生産目的での借金はほとんどしない（できない）ということの意味していると考えられるからである。その意味では、底辺層であるゴミ回収人の借入3ケースのうち2ケースが博打目的というのも、また興味深い。

借入先をみると、友人・同郷人が50%，親戚が15%，同業者が8%で、以上で73%を占めている。金貸し（22%）や公認質屋¹⁰⁾（5%）の割合は小さいが、むろん決して無視できない存在である。とくに、サイカー運転手、廃品回収人、ゴミ回収人は金貸しへの依存度が高い。サイカー運転手は、主として月利20%前後の金利を課されており、他方、廃品回収人やゴミ回収人は日掛けで4～6%の金利を課されている。

なおサイカー運転手が、友人・同郷人、親戚、同業者などから借金する場合も、金貸しと同様の高金利を支払っているケースが多いという事実は、ミ

ヤンマーのインフォーマル金融の特質のひとつであり、注目に値しよう¹¹⁾。

金利水準についてももう少し言及するならば、露天商は、サイカー運転手よりは多少低いが、それでも最多の支払い金利が月利20%という点は変わらない。他方、タクシー運転手については、サイカー運転手や露天商より明らかに支払い金利が低く、月利3~10%の幅に収まっているのである。

おわりに

ミャンマーでは、1988年以降、市場経済移行政策が本格化するなかで、首都ヤンゴンへの人口集中という現象が生じている。しかし他方では、農村側からみたとき、そこには土地を所有しない土地なし農業労働者が分厚く滞留し、しかも所得分配の不平等化が進むなかで彼らを取り残されるという傾向が次第にはっきりしてきたにもかかわらず、農村から都市に向かう労働移動が、それほど目立つものとはなっていない（詳しくは本書第7章参照）。この現象は、全体としてどう理解すべきなのであろうか。

最後に、本章で明らかになった都市雑業層の就業・生活実態を踏まえたうえで、上記問題に若干のコメントをする形で、本章を締めくくることとした。

(1) 当然のことではあるが、ヤンゴンのいわゆる都市雑業部門には、職種による大きな収益性格差が存在し、そこには性別、年齢層、学歴、出身地・出身階層、出身の家庭事情などの異なる、さまざまな人々がさまざまな形で参入していることが明らかになった。

(2) 調査対象のヤンゴン雑業層の6割強が1988年以前からヤンゴンに居住していた人々であり、彼らとはとくに、店舗をもつ小事業主、タクシー運転手といった高所得の自営業種、および廃品回収人、ゴミ回収人、靴・傘の修理人といった最低所得の自営業種に多く就業していることが明らかとなった。他方、地方からの移動者は、飲食店のウェーター、非熟練労働者、熟練労働

者などあまり高収入をもたらさない賃労働機会に集中していた。これらは、雇用主が故郷などから人伝てに労働者をリクルートするものであり、逆にいえば、地方出身者は、こうした契機がないかぎり、いきなりヤンゴンに来て就業するのは難しいということがいえるのである。

(3) また、1988年以降にヤンゴンに移動した地方出身者のうち、ヤンゴン以外の地方の都市部からの移動者が43%を占めていたことを重視したい。彼らはとくに、店舗をもつ小事業主、タクシー運転手、露天商など、かなりの資本が必要な職種に多く就き、したがって比較的高い所得を得ている人々であった。このことは、逆にいえば、農村居住者にとっては、資本が制約になって移動が妨げられているという面があることを示すものである。

(4) さらに注目すべきは、都市雑業部門で働いている人々の最終学歴が予想以上に高いという事実である。ミャンマー農村部の教育の遅れは明らかであり、とくに農業労働者世帯の子弟については平均で小卒以下であり、遅れが顕著である(本書第7章)。都市雑業層の地方出身者のうちで、非農家(大部分は農業労働者)世帯の出身者が少ないひとつの有力な要因は、教育レベルにある可能性も高い。換言すれば、農村に農業労働者層の相対的貧困化というプッシュ要因があるとしても、それは労働移動の十分条件にはなりえないということである。

(5) しかしながら、農村に非農家層の相対的貧困化というプッシュ要因が存在しているとすれば、今後、農村から都市への労働移動が急速に増大していく可能性はあろう。そのときには、需要と供給のミスマッチでヤンゴンに失業・半失業者が溢れかえるという状況にならないとはかぎらない。そのような事態を未然に防ぐためには、何よりも、農村および都市の労働市場の実態を正確に把握しておく必要がある。労働市場に関連した統計の整備とともに、ミャンマーの労働市場研究の深化が望まれるところである。

[注] _____

(1) ミャンマーの教育制度は、小学校5年、中学校4年、高等学校2年である。

- (2) 調査対象の都市雑業層の学歴の相対的な高さは、とくに農村居住者との比較において顕著である。農村居住者が、経済発展にともなう潜在的な労働力移動のプールであるとすれば、当問題の深刻さは明らかであろう。詳しくは、本書第7章を参照のこと。
- (3) 修理費の運転手負担分については、データが得られなかったので、表2には計上していない。
- (4) いうまでもなく保証金は、所有者にとって、運転手がサイカーを「持ち逃げ」したり、賃料を滞納したりした場合のためのものである。調査対象のサイカー運転手（保証金あり）の平均では、賃料480チャットに対して保証金は1万3156チャットで、賃料に対する保証金の割合は、27.4日分ということになる。しかしヤンゴンでは、運転手が賃料を滞納した場合、保証金の額によらず、1週間ほどの滞納でサイカーを運転手から取り上げ、事実上、解雇するということである。ちなみに、ヤンゴンにおける調査時のサイカー価格（登録済みの新品）は約50万チャットであった。ヤンゴンのサイカー価格は、2001年4月のサイカー台数の総量規制のもとで、最近急騰している（ナンミャケーカイン [2004]）。この点は、同時期のバゴーにおけるサイカー価格が約18万チャットであったことを考えれば、明らかであろう。
- (5) 筆者によるヤンゴンのサイカー所有者に対する聞き取りによると、年に一度のサイカー営業免許更新経費は、1台当たり4600チャットで、その内訳は、更新料1000チャットと手数料100チャットに加え、車輪税2500チャット、福祉寄付金1000チャットである。また営業免許更新時に所有者が負担するサイカー修理代は、1台当たり5000～1万チャットほどであるという。
- (6) 2002年4月にサイカー行政の管轄がYCDC内の税務局から管理局の下の低速車両管理部（Slow Vehicle Regulation Department: SVRD）に移管されて以降、交通規制が強化され、また罰金も厳しく取り立てられることになった。たとえば指定された営業区域以外で走るなどの交通違反に対して、以前ならば口頭の注意で済んだものが、現在では2000チャットの罰金が科せられている。そのため、YCDCの罰金からの収入は、近年、急増しているのである。未登録サイカーの接収などを含め、詳しくは、ナンミャケーカイン [2004]を参照のこと。
- (7) 2002年4月の制度改正にともない、サイカー運転手免許手続きは簡素化された。また新規の運転免許の取得についても、実技試験が廃止され、書類審査のみによって行われるようになった結果、ヤンゴンのサイカー免許取得者数は、2001/02年度の1万6777人から2003年9月8日現在で3万4007人に倍増し、サイカー運転手をめぐる労働市場環境は悪化しているといえる。
- (8) サイカー運転手としての働き口を獲得できるように、サイカー所有者に紹介してくれたブローカー（仲介者）に仲介料を支払った者が2人いた。仲介

料は、1人が3000チャット、もう1人が2万チャットであった。この経費は表2には計上していない点に留意されたい。

- (9) 露天商は、ここでいうインフォーマル金融以外に、運転資金の調達をさまざまな方法によって行っている。ひとつは、信用力がついた場合に可能な仕入先からの買い掛けである。もうひとつは、金融講（スメー）である。筆者がヤンゴンとバゴーで調査したかぎりでは、日掛けの掛け金は500チャット程度で、最初に講親であるスメー・ガウンが講を取った後は、くじ引きによって順番に講を得ることができるという仕組みになっている。
- (10) 公認質屋とは、公的機関から経営ライセンスを取得した民間の質屋をいう。ヤンゴン市内ではYCDC、マンダレー市内ではマンダレー市開発委員会（Mandalay City Development Committee: MCDC）、その他の地方都市においては少数民族・国境地域発展省（Ministry of Progress of Border Areas and National Races）の管轄下にある各都市のCDC（City Development Committee）がライセンスを発給している。このライセンスは年に一度更新する必要がある。その際、公的機関が指定した金利で経営を行わねばならない。バゴー市内における公認質屋での筆者の聞き取り調査（2003年9月）によると、以下のようなものである。貸付は、金（1ティクル11万チャット：ただし市場価格は18万チャットを超えるという）を担保に、同額の資金を5カ月まで貸す。質草として、金以外のものを受け付けることもある。貸付金利は月4%である。5カ月を過ぎても金利を含めた元金を返済できない場合、質草は質流れとなる。ミャンマーでは、こうした公認質屋のほか、経営ライセンスをもたないヤミ質屋、そして財務歳入省の管轄下にある公共の質屋（Small Loan Enterprise）もある。
- (11) この点については、たとえば藤田 [2003] の表13などを参照。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

- ナンミヤケーカイン [2004] 「ミャンマーにおける都市インフォーマル・セクター—サイカー運転手および露天商の実態を中心に—」（藤田幸一編『市場経済移行下のミャンマー—その発展過程および現状—』アジア経済研究所）。
- 藤田幸一 [2003] 「90年代ミャンマーの稲二期作化と農業政策・農村金融—イラワジ管区—農村調査事例を中心に—」（『経済研究』第54巻第4号、22～49ページ）。

〈英語文献〉

Central Statistical Organization [2002] *Statistical Yearbook*, Yangon.

Ministry of Home Affairs [1993] *Estimated Population by States/Divisions & Townships, 1993*.

Ministry of Immigration and Population [1995] *Population Changes and Fertility Survey 1991*, Yangon.

Ministry of Labour [1993] *Report on Myanmar Labour Force Survey 1990*, Yangon.