

■受領No.1417

IoT の周縁で ; 変容の東南アジア庶民の足 (ジャカルタとプノンペンを例として)

代表研究者

東 佳史

立命館大学政策科学部 教授



On the Margin of IoT: Southeast Asian Transportation System in Transition with special reference to Jakarta and Phnom Penh.

Principal Researcher

Azuma Yoshifumi,

School of Policy Sciences, Ritsumeikan University Professor

- 1) コロナ禍で海外出張が制限される中、2 年の延期を余儀なくされた。対面調査を断念する中で、Grab 運転手に対して、Google Forms を使用し 58 問からなる複合的な質問表を WhatsApp のグループにて配信、回答者には Grab、銀行口座、簡易送金アプリへ送金するというオンラインによる調査への協力対価支払い方式を採用した。
- 2) ジャカルタの配車アプリ運転手に関しては 500 名終了済。更に乗客を対象とした調査も追加で行い 500 名を収集し、SPSS にて分析中。
- 3) プノンペンの配車アプリ運転手調査は、大幅に遅延しており現在 248 名のみ、8 月中には終了予定であるが経過報告として第 16 回 日本カンボジア研究会下発表にて途中経過行った。

This report describes preliminary findings of online research conducted with dispatch drivers in Jakarta, Indonesia as well as Phnom Penh, Cambodia in 2021. To date, both capitals do not have a sophisticated urban public transportation system, primarily due to poor financial resources, hence *ojek motor* or *Motodap* (motorcycle taxis) play a significant role in public transportation for the urban poor. However, the rapid expansion of smartphones and 3G/4G internet communication have resulted in the rise of dispatch taxi services, such as Grab. Steady Indonesian and Cambodian economic growth have contributed to this change. However, to date, the socio-economic conditions of drivers has not been the focus of empirical research. This study conducted online research in 2021 using Google forms and the application (WhatsApp) to question a sizeable number of respondents (50 drivers). Due to the ongoing Covid-19 Pandemic, field research was carried out remotely in cooperation with online survey experts. In the several academic conferences, survey results disseminated as the preliminary findings on the drivers' socio-economic background and an increase in 'disguised' unemployment triggered by the Covid-19 economic crisis.

1. 研究内容 (経過報告)

本研究では島嶼部インドネシアの首都、ジャカルタと大陸部東南アジアのカンボジアの首都プノンペンを対象として、配車アプリ (主に Grab) 運転手への質問表調査を実施する予定であった。

カンボジアでは 2019 年の第 13 回カンボジア研究会で発表した「プノンペンの配車アプリドライバー達 - 2018-9 の事前調査から」を発展させ、遠隔調査を行った。具体的には現地 CP と共に Google Forms で 58 問からなる質問票を作成し、Grab 運転手に Messenger 経由で送付し回答をチェック後、Wing や ABA 口座に送金する非対面方法をとった。しかし、振込先銀行から「見知らぬ人へは ABA 銀行口座を教えないように」と SMS で警告され多くの運転手は入力をためらい、調査は大幅に遅延した。イオンモール等の待合場所で待っている運転手を捕まえて直接入力してもらう対面調査方法を取るしかなく、カンボジアでの都市一般民への現地調査の困難さを示している。2018-9 年の予備調査結果と比較して興味深いのは学歴である。電話インタビューによる予備調査では約半数が高校中退か卒業でありスマホ運用能力があり平均年齢は 35 才、家族持ちが 97%であった。一方、2022 年調査では学歴は半数以上が小卒以下となり 2 割が独身となっている。スマホアプリ理解度は 2 割以上が困難さを覚えるとし、調査結果には多くの差異が生じた。

インドネシアのジャカルタでは 2021 年 6 月から 10 月にかけて Grab 運転手への Google Forms による遠隔調査を行った。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に焦点を当てた。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 グループからオンラインで配信し回答を得た (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バイクタクシーと 4 輪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=解雇」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いだろう。
- (6) PSBB (大規模社会制限) によって乗客運送業は大打撃を受けた。特に 4 輪タクシーは宅配業移行が困難で短距離宅配・配食への転換が可能なバイク運転手に比べ収入減であった。

プノンペンでの 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からの理不尽な評価や Grab 本社への不満が多かった。時代は人力から内燃機関そして電気へ、流しからスマホ配車と変化した。都市労働者の日々の生活への不安・生活実態は変わることがなかった。

2. 発表（研究成果の発表）

2021年度国内及び国際学会発表

2021年 12月 Kapalインドネシア研究会発表

パンデミック下のジャカルタの運転手達 –
Grab運転手とベチャ曳を比較して– On the
margin of IoT –Grab and becak drivers at a time
of Pandemic–

ICAS Preliminary Findings on the Dispatch
Application Drivers in Jakarta 2021

-Resilience of Grab Drivers during Covid19-

Theme: Economy, Development and Urbanization

Wednesday, 25 August 2021 17:15 – 18:15