

バイク便ライダーのエスノグラフィー

——危険労働にはまる若者たち——

阿部 真大

バイク便ライダーのおこなう歩合給労働の特色を明らかにすることが本稿の目的である。参与観察の結果から、歩合給ではたらくバイク便ライダーの労働が、金銭的な動機と趣味的な動機の双方によって方向づけられていることが分かった。それは、ライダーたちが、収入の不安定性や労働の危険性といった歩合給労働のマイナスの面をプラスに評価し、労働の動機へと変えていく過程である。収入の不安定性は、高収入を得ることができるかもしれないという希望に、労働の危険性は、バイクという趣味の世界で優位に立つことができるかもしれないという希望に変換される。本稿は特に後者に注目する。歩合給ではたらくバイク便ライダーたちは、歩合給労働の「真摯さ」によってバイクの「かっこよさ」を意味づけなおしていく。それは、単なる「労働の趣味化」ではなく、労働によって、消費主義的なバイクの趣味世界そのものを塗り替えていく過程（「労働による趣味の更新」）である。それが、歩合給で働くバイク便ライダーたちの強力な動機を引き出している。

0 はじめに

バイク便ライダー、Aは、入社2年目の中堅のライダーである。次に挙げるのは、筆者が研修中、指導ライダーであった彼とともに配達したときの会話である。

（1月の雨の日の夜、筆者とAは、都内のデザインオフィスに荷物を届けた。しかし、客はその場にはおらず、携帯電話で連絡したところ、近くのレストランにいると言う。筆者とAは、デザインオフィスから歩いて10分ほどのそのレストランに向かった。レストランはビルの地下1階にあり、入り口を見つけるのに手間取ったため、到着するのに20分ほどかかった。レストランの受付で客の名前を告げると、筆者とAは、客のいる部屋に

通された。客は5人の部下を従えながら食事をしていた。）

A（筆者を後ろに従えて）「失礼します。バイク便の〇〇です。お荷物お持ちいたしました。」

客（鉄板焼きを食べながら）「ちょっと、遅いんじゃないの。」

A「すいませんでした。」

客「こんな袋¹に入れて。汚いじゃないの。」

A（荷物を取り出して）「すいませんでした。こちらになります。」（伝票とペンを取り出して）「サイン、お願いいたします。」

客「食ってるんだよ。面倒くせえなあ。」

A「しかし…。」

客の部下「私がサインしますよ。いいですか。」

A「お願いします。ありがとうございます。」

客の部下（サインしながら）「寒いでしょう。」

雨のなか。」

A「そうっすね。」(サインを受け取る)

筆者・A「ありがとうございました。失礼します。」

(外に出る。)

A(店の外に出たあと)「寒いね。大丈夫？コーヒー飲むか？」

筆者「そうっすね。」

(ふたりで缶コーヒーを買う。)

筆者「おお。あったまる。それにしてもうまそうでしたね、肉。」

A「ぬくぬくしたとこでな。うまいもん食って。そこにへーこら荷物届けるのが俺らの仕事なんだよ。俺らが向こうの世界に入ることはないんだよ。」

筆者「そうっすね。にしても手がもう動かないですけど。」

A「完全に凍っちゃってるな。」(手袋を見て)「だめだよこんな手袋じゃ。今度買いに連れてってやる。気をつけろ。事故って死ぬなよ。」

バイク便ライダーの仕事は、冬の雨のなかが一番つらい。夜になれば一日の疲れがたまり、寒さで全身の感覚がなくなる。そんな状況では、建物のなかにいる全ての人々の仕事(つまりは全てのホワイトカラーの仕事)が自分たちの仕事よりも楽なものに見える。しかし、彼らに「へーこら荷物届ける」ことが、バイク便ライダーの仕事である。Aの発言にみられるのは、自分たちは「ぬくぬくしたとこ」で「うまいもん食って」過ごすような生活からはほど遠い、

しがないブルーカラーに過ぎないという、バイク便ライダーの消極的な自己規定である。

しかし、バイク便ライダーがその理想像、「ミリオンライダー」を夢見るとき、こうした消極的な自己規定は積極的なものへと転換する。いかにしてそのような転換がなされるのか。本稿は、バイク便ライダーの労働に対する動機を分析することで、その過程を明らかにする。

1 問題設定

1-1 歩合給労働者の動向

本稿の研究対象は、歩合給ではたらくバイク便ライダーである。まずはじめに、運送業で働く歩合給労働者の、近年の動向を確認しておく。

運送業に従事する歩合給の労働者は増加しつづけている。全日本トラック協会による『トラック運送事業の賃金実態』をみると、運送業に従事する労働者の賃金形態のなかで、歩合給などの変動給の占める割合は、2003年の時点で40.5%となっており1999年の32.4%と比べて、8%近く増加している²。桜井徹によると、その背景として、競争による低賃金化の進行とそれによる需要の波動性の増大が考えられる(桜井他2001: 211-214)。事実、『陸運統計要覧』をみると、トラック事業者数は増え続けており(表1)、近年成長の著しい貨物軽自動車運送業(宅配便、バイク便など)の事業者数にいたっては、1996年³から2003年にかけて、1.4倍に膨れ上がっている。都内の事業者に限ってみると、その数は1.5倍にもなっている(表2)。

表1 トラック事業者数の推移(単位:事業者)

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 事業者数 | 46638 | 48629 | 50481 | 52119 | 54109 | 55427 | 56871 | 58146 |

『陸運統計要覧』1996年-2003年より作成

表2 貨物軽自動車運送業（軽霊柩車を含む）の事業者数の推移（単位：事業者）

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 全国 | 100131 | 108081 | 117611 | 123720 | 128121 | 130076 | 137620 | 144763 |
| 都内 | 11715 | 12532 | 13413 | 14560 | 14846 | 15698 | 16471 | 17408 |

『陸運統計要覧』1996年-2003年より作成

貨物軽自動車運送業の急成長の背景としては、貨物輸送の小口化、多頻度化、ジャストインタイム化という輸送内容・ニーズの変化に適していたことや、自動車貨物運送業のなかでも軽貨物運送業は事業規制がゆるく、事業参入時に必要な資本負担が小さいこと、「物流二法」の施行（1990年）という規制緩和政策が導入されたことなどが指摘されている（川村 2003: 106）。業者の増加は競争による低賃金化を加速させ、運送業においてはもともと大きい需要の波動性をさらに増幅する。それに対応した賃金体系として、歩合給労働は拡大しているのである。

1-2 バイク便ライダーの位置

本稿の研究対象であるバイク便ライダーは、歩合給労働ならでは賃金の不安定性だけでなく、身体的な危険性にもさらされている。バイク便ライダーは、バイクを使っていること、迅速さが求められること、長距離の配達もこなさ

なくてはならないことなどから、非常に交通事故が多い。実際、バイク便の会社で働いたことのある鳴海公正は、ルポルタージュのなかで、バイク便ライダーの職場においては、事故が、文字通り「日常化」していることを指摘している（鳴海 2001: 153）。さらにバイク便ライダーの労働の危険性を高めているのが、「請負契約」という彼らの就業形態である。バイク便ライダーは全員が会社と請負契約を結んでいる。事業主として、会社と契約した業務の処理をおこなう請負契約は、雇用契約とは異なるものである。労働関係法の適用はなく、労災保険の被保険者になることはできない。非常に危険な肉体労働でありながら、事故を起こした際の保障はないのである⁴⁵。請負契約のもとではたらく運送業従事者の多くは、雇用者のいない自営業主（いわゆる「ひとり親方」）であるが、その数は、全体的な自営業主の減少傾向に反して増え続けている（表3）。

表3 自営業主数の推移（単位：千人）

| (年) | | 1982 | 1987 | 1992 | 1997 | 2002 |
|--------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 全体 | 総数 | 57,888 | 60,502 | 65,756 | 67,003 | 65,009 |
| | 自営業主 | 9,536 | 9,071 | 8,442 | 7,931 | 7,040 |
| | 雇人のいない自営業主 | 6,341 | 6,016 | 5,518 | 5,313 | 4,905 |
| 通信・運輸業 | 総数 | 3,576 | 3,604 | 3,938 | 4,156 | 5,093 |
| | 自営業主 | 152 | 165 | 180 | 202 | 223 |
| | 雇人のいない自営業主 | 121 | 139 | 150 | 170 | 193 |

『就業構造基本調査』1982-2002年より作成

1-3 先行研究

バイク便ライダーを対象にした学術的な研究はみあたらない⁶が、いくつかのルポルタージュが存在する。大泉（1999）と鳴海（2001）は、バイク便ライダーについて扱った数少ないルポルタージュであるが、双方とも、歩合給という賃金体系に注目して、それが引き起こす彼らの過重な労働の実態を報告している。

これらのルポルタージュは、バイク便ライダーの労働に対する動機として、歩合給のもつ、やればやるだけ稼ぐことができるという性格に注目している。金銭的な動機がライダーたちを過酷な労働へと向かわせているというのが彼らの主張である⁷。本稿でおこなう分析においても、バイク便ライダーたちの間にこうした動機を見出すことができる。しかし、これらのルポルタージュは、バイクという趣味が彼らの動機に与える影響については論じていない。バイクという移手段の趣味性の高さを考えると、この点は無視できないだろう。

ここで参照すべきは、近年の若年労働研究である。西山昭彦は、近年、若年層のなかに特徴的にみられる「労働の趣味化」が、好きなことであれば必死に働く、「ニューハードワーカー」と呼ぶべき、新たな労働者を生み出していることを指摘している（西山2000: 276）。同じことは、日本労働研究機構（2000）においても、フリーターの「やりたいこと」志向として指摘されている。バイク便ライダーたちの中心が20代から30代前半の若年層であることを考えると、こうした指摘は、バイク便ライダーにもあてはまるだろう。実際、彼らにそういった趣味的な動機があることは、後にみる多くの事例の中で明らかになる。しかし、「労働の趣味化」といった枠組みをもってしても、彼らの労働に対する動機を完全に説明することはできない。

バイクという趣味が、歩合給で働くバイク便ライダーのもつ「労働に対して真摯である」というアイデンティティと結びつくことで変化し、労働への強い動機が生まれる。これが本稿の最大の発見である。そのことを、本稿は、歩合給で働くバイク便ライダー（以下、「歩合ライダー」とする）と時間給⁸（以下、「時給」とする）ではたらくバイク便ライダー（以下、「時給ライダー」とする）を比較することで明らかにする。時給ライダーと歩合ライダーはともにバイクを趣味にしているが、歩合ライダーは時給ライダーのバイクの趣味をみずからの劣位に置いている。趣味としてのバイクをそのまま労働に持ち込もうとする時給ライダーに対し、歩合ライダーは、みずからの「真摯さ」によってバイクの「かっこよさ」を意味づけなおすことで、趣味の世界での優位性を保ち続けているのである。

1-4 研究方法

バイク便ライダーの労働に対する意識を明らかにするためにはどうすればよいか。筆者が採用した方法は、「参与観察」（participant observation）という方法である。参与観察とは、観察者が被観察者と同じ社会生活に参与し、内側からその実態を体験しながら観察する方法である。筆者は、約1年間、実際にバイク便ライダー（時給ライダー）として働きながら、同僚のバイク便ライダーの観察をおこなった。調査対象のことが十分に分からず、仮説そのものを立てることが困難である場合、参与観察という手法がもっとも適切であることが知られているが、バイク便ライダーという対象はまさにそれに該当するだろう^{9,10}。

調査にあたっては、ともに働きながらも、調査をしているということが調査対象に分かるよ

うに努めた。ただ、「社会学」、「調査」、「論文」といった言葉は分かりにくく、筆者は、「ライター」を目指す「変な奴」と認識されていたようである。また、調査が約1年間と長期に及んだのは、基本的に、バイク便ライダーが仲間同士で集まる時間が非常に限られているためである。誰とも会わず、何のデータも集めることなく1日の仕事が終わるということも多々あった。十分なデータを集めるのには、最低でも1年間のフルタイム労働が必要であったのである。

1-5 研究対象

本稿が扱う対象は、バイク便ライダー12人である。性別は全員が男性である。AとDを除いて全員が独身である。以下、各自の年齢、勤続年数、時給／歩合の別をまとめておく。

表4 バイク便ライダー
(2004年1月時点のデータ)

| | 年齢 | 勤続年数 | 時給／歩合 |
|---|-------|------|-------|
| A | 30代前半 | 2年 | 歩合 |
| B | 20代後半 | 1年 | 時給→歩合 |
| C | 40代前半 | 5年 | 歩合 |
| D | 30代後半 | 17年 | 歩合 |
| E | 20代前半 | 半年 | 時給 |
| F | 20代後半 | 1年 | 歩合 |
| G | 20代後半 | 2年 | 歩合 |
| H | 30代前半 | 1年 | 歩合 |
| I | 20代後半 | 3年 | 歩合 |
| J | 20代後半 | 3年 | 歩合 |
| K | 20代後半 | 1年 | 歩合 |
| L | 30代前半 | 10年 | 歩合 |

本稿は、同じバイク便ライダーの職場に、時給ライダーと歩合ライダーがいることに注目する。時給ライダーの労働と歩合ライダーの労働を比較することで、歩合ライダーの労働の特異性を浮かび上がらせることが本稿の目的で

ある。つまり、本稿の主な研究対象は歩合ライダー、比較対象は時給ライダーということになる。そこで明らかになるのは、歩合ライダーたちの形成する、独特な文化の様相である。

1-6 バイク便ライダーの労働

具体的な分析に入る前に、バイク便ライダーの労働について、簡単に紹介しておく。

バイク便ライダーは、バイクのパッセンジャー・シートにゴムなどでボックスを取り付けて配達をおこなう。業界最王手の「ソクハイ」のボックスの大きさは、50cm×40cm×60cmであり、最大積載量は20kgである。バイク便ライダーたちの使用するバイクは基本的には持ち込みで、ガソリン代、整備費用は自己負担である。

バイク便ライダーは会社の制服を着て配達をおこなう。伝票やメモ帳、ペンなどを常に持ち歩かなくてはならないため、ライダーのベストは、各社とも工夫が凝らされている。春・夏・秋は気候的に問題ないが、冬は防寒対策をおこなう必要があるため、ネックウォーマーを着けるなどして、それぞれのライダーが工夫を凝らしている。

自宅から待機場所へと向かうところから、バイク便ライダーの一日の仕事ははじまる¹¹。ライダーは自宅を出る前に会社に電話をし、待機場所への到着時間を伝える。自宅に近いところで仕事があれば、待機場所へは向かわず、そのまま仕事の指示が出されることもある。待機場所に着くと、ライダーは仕事が与えられるまで待機する。待機している間は基本的に何をもよい。本屋で立ち読みをする。缶コーヒーを飲む。公園で寝るなど。ライダーによって、待機時間の使い方は様々である。仕事の指示は、携帯電話によってなされる。ライダーは、メモ

帳に、配達の種類、荷受け先、荷届け先、注意事項などを記入する。客が伝票をもっていない場合は自分で伝票を記入し、地図で行き先を確認し、荷受け先に向かう¹²。

配達には配達時間と料金によって、いくつかの種類がある。受け取って荷届け先にそのまま向かうのが、いわゆる「スポット便」、「クイック便」などと呼ばれるものである。いくつかの荷受け先を回ってから荷届け先に向かうのが、いわゆる「ルート便」、「メール便」などと呼ばれるものである。スポット便のほうが配達時間は短く、料金は高い。料金は、荷受け先から荷届け先への直線距離に応じて決められる。歩合ライダーは、そのうちの40%から50%を報酬として受け取る。

荷受け先から荷届け先まで配達し、荷届け先で伝票にサインをもらったら、会社に終了報告をする。すると、次の待機場所が指示され、ライダーはそこに向かう。待機場所に着いたら会社に到着の連絡をし、次の仕事が出されるまで待機する。食事は各自、待機時間にとる¹³。バイク便ライダーの労働は、基本的にはこの繰り返しである。

一日の配達が終わると、会社に終了報告をする。会社に向かい、伝票の精算を終え、自宅に戻る。フルタイムで働くバイク便ライダーの労働時間は、一日あたり約10時間から15時間くらいである。こうして、バイク便ライダーの一日は終わる。

1-7 本稿の構成

2節では、歩合ライダーを時給ライダーと分かつ、ミリオンライダーという夢についてみていく。歩合ライダーの労働に対する動機を知るには、この夢の中身を突き止めなくてはならない。ミリオンライダーとは、第一に、その名の

通り、収入の面で目標とされる存在である。しかし、それだけではない。3節で時給ライダー、4節で歩合ライダーの労働に対する意識をさらにくわしくみていくと、ミリオンライダーが、金銭的な面だけでなく、趣味の面でも目標とされる存在であることが分かる。このような二つの目標を追求するなかで、歩合ライダーたちは、「労働による趣味の更新」をおこない、労働の世界でも趣味の世界でも同様にみずからのレベルアップをはかっているのである。

2 ミリオンライダー

本節では、ミリオンライダーが、まず、収入の面で歩合ライダーたちの目標とされる存在であることを明らかにする。

2-1 負け組の英雄

(待機中 夜 外)

B「雨さえなきゃ、一生やってもいいなあ、この仕事。」

筆者「食ってけるんすかねえ。」

B「○○さん、ミリオンライダーだよ。」

筆者「何ですか。それ。」

B「100万売り上げるライダーだよ。その代わりに、あの人、いつも会社にいるけどね。走ってない時間がほとんどない。」

筆者「すごいっすねー。」

B「下手なサラリーマンよりよっぽどまし。あの人、子どもも二人いるもんね。まあ、俺ら負け組でも、腕がありゃ、いい暮らしできるよ。」

バイク便ライダーの世界において、もっとも尊敬されるのが、ミリオンライダーと呼ばれる

存在である。ミリオンライダーとは、月の売り上げが100万円以上のライダーのことである。筆者の働く会社の歩合は約50パーセントであるから、ミリオンライダーは、月に約50万円以上を稼いでいることになる。

歩合ライダーであるBは、自分たちのことを「負け組」と卑下しながらも、ミリオンライダーになれば「いい暮らし」ができると信じている。それは、「下手なサラリーマンよりよっぽどまし」な暮らしであり、もちろん、家族を養っていくこともできる。つまり、ミリオンライダーとは、収入の面でもっとも優れたバイク便ライダーであり、バイク便によって生計を立てているライダートにとっては、英雄的な存在なのである。

2-2 「歩合の精神」を阻む者

しかし、バイク便ライダーのすべてが、ミリオンライダーを目指して歩合給のもとで働いているわけではない。バイク便ライダーのなかには、定期便や伝票配り、深夜業務などを主にこなす、時給ライダーもいる。

(待機中 夜 外)

C「最近、時給、多すぎるよ。」

筆者「そうっすか。前より増えたんですか？」

C「はじめは歩合しかいなかったよ。会社でかくなって雑用が増えて、時給がでてきたんだよ。あいつら、バイク便ライダーの精神ってもんが分かってねえ。」

(待機中 夜 外)

筆者「(時給で働いていることを言ったあとで)早く、歩合になった方がいいですかね。」

D「それぞれ、言い分はあるんじゃないの。時給は時給でいいみたいだし。歩合は稼げる

けど、急いで、事故る、みたいな。でも、一回、時給で、定期便の仕事やったけどね。あれは、バイク便の仕事じゃないな。横浜行って、帰ってくるだけで、5千円くらい。それが、この仕事の醍醐味だよ。やればやるだけどれだけでも稼げる。ピザの宅配やってるわけじゃないんだから。夢見ないと。」

歩合ライダーにしか分からない、「バイク便ライダーの精神」を間近で脅かす者、それが、時給ライダーたちである。時給ライダーは、歩合給を選択せず、ミリオンライダーになろうとも思っていない。時給は約1100円だから、1ヶ月で50万円以上を稼ごうとすると、週休1日で1日平均18時間ほど働かなくてはならないことになる。時給のもとでミリオンライダーを目指すことは、事実上、不可能なのである。彼らは、歩合ライダーの信じる「夢」を目指そうとしない。そのため、同じバイク便ライダーでありながら、歩合ライダーは、時給ライダーを「バイク便ライダーではない」と揶揄する。バイク便ライダーという労働の「夢」と「醍醐味」は、歩合ライダーの働き方のなかにこそある。それを選ばない時給ライダーは「ピザの宅配」と何ら変わらないのである。

ここから分かるのは、歩合給のもとで働けば高収入を得ることができるかもしれないという希望が、歩合ライダーたちの労働に対する動機付けになっていることである。その象徴が、ミリオンライダーという存在である。しかし、歩合ライダーが目指すミリオンライダーとは、収入の面のみで目標とされる存在なのだろうか。続く3節と4節における、時給ライダーと歩合ライダーの比較から明らかになるのは、バイクという趣味の面でも目標とされるミリオンライダーの姿である。

3 時給ライダーの労働

3-1 楽しんでこなす労働

ここでは、夜番（23時から7時）におけるバイク便ライダーたちの労働をみることで、時給ライダーの労働に対する意識を明らかにする。夜番は仕事が少なく、ライダーたちが電話受けなどの内勤もおこなうため、全員が時給ライダーである¹⁴。

（待機中 夜 外）

B「夜番はおいしいよ。」

筆者「なんですか？」

B「時給がどんどん上がるからね。手当てがガンガンついて。暇だしね。みんなで下ネタトークで盛り上がってるよ。」

筆者「そうなんですか。いいっすねえー。」

B「深夜は道もすいてるしねえ。車もないから。」

筆者「飛ばすんですか？」

B「そりゃあ、すごいよ。みんな、自慢のバイクで。〇〇さんなんて、ハーレー¹⁵で。すごい音させてたよ。この前なんて、帰ってくるとき、大井町から、8分。」

筆者「8分すか。早いっすねー。」

B「〇〇さんはすごいからね。カジバ¹⁶だから。〇〇さんと〇〇さんの246¹⁷対決は見物らしいよ。それを〇〇さんが笑いながら追いかけていくという。あの人たち、すごいよ。」

筆者「深夜は、そうやってレースをするんですね。」

B「そうそう。勝った方がおごるの。」

筆者「すごいっすねー。何おごるんすか。」

B「夜はほか弁だよ。みんなでも食べてるよ。仕事終わった人に頼んで。楽しいよ。」

筆者「いいっすねー。やりたいです。」

B「大人気だよ。欠員待ちだね。やっぱ仕事は楽しくないと。好きなバイク乗って気持ちよく走って。昼の渋滞とか、仕事の多さとか、もう、やってらんないでしょ。」

夜番は基本的には暇で、待機時間が長い。そのため、事務所で笑い話をしたり、弁当を食べたり、外に出て、スピードの競い合いをしたりする。渋滞が無く、走行距離も少ないため、趣味性の高い大排気量のバイクに乗るライダーが多く、彼らは深夜の道を悠々と走っている。「やっぱ仕事は楽しくないと」とBが言うように、固定給である時給ライダーの多くは、楽しんで仕事をこなすことを優先して労働をおこなっている。夜番に入りたがるライダーが多いのはそのためである。

3-2 時給ライダーのバイク

仕事をなるべく楽にこなそうとする時給ライダーのバイクは、趣味性の高いものであることが多い。

（待機中 夜 外）

筆者「これ、ZZR¹⁸でしょ。新しいの。すごいね。でっかいね。」

E「これでやるのかって。みんなに言われませよ。」

筆者「そうだよ。大丈夫なの？」

E「夜ですからね。楽々ですよ。出ますよ。」

筆者「メンテは大変でしょ。」

E「昼は（ガソリン）スタンドですから。趣味で走らせる程度なんで。」

後で詳しくみるように、歩合ライダーは早く移動しなくてはならないから、すり抜けを多く

する必要がある。そのため、選ぶバイクが細身のものに限られてくる。それに対し、すり抜けるにあまりこだわりの必要のない時給ライダーは、自分の好きなバイクを選ぶことができる。先にみたハーレー・ダビッドソンのスポーツスターやカジバのラプター、Eの乗っているカワサキのZZRなど、大排気量で幅の広い、趣味性の高いバイクに乗る時給ライダーが多いのはそのためである。ここにみられるのは、「労働の趣味化」の過程である。多くの時給ライダーは、趣味としてのバイクをそのまま労働に持ち込むことで、労働に対する動機を強めている。

4 歩合ライダーの労働

時給ライダーと比較して、歩合ライダーはどのような思いで労働に向かっているのだろうか。本節では、歩合ライダーの労働に対する意識を明らかにする。そこから見えてくるのは、趣味の世界でも目標とされるミリオンライダーの姿である。しかし、それは、時給ライダーの考える趣味の世界とは大きく異なるものである。

4-1 すり抜ける達人

(待機中 夜 外)

筆者「早いっすねー、Dさん。」

D「そう？でも、CB400¹⁹だよ。最近、時給でR1²⁰とかのやつもいるけど、むやみに速く走っても仕方ないよ。これで十分。200近くまで出るもん。リッターバイクだと逆にでかすぎて時間かかるでしょ。すり抜けもしづらいし。趣味で峠とか走ってるんじゃないんだから。仕事だし。都内だし。必要ないよ。」
時給ライダーと異なり、自分の売上げが収入

に直結する歩合ライダーにとっては、仕事の多い時（金曜日、月末など）が、一番の稼ぎ時である。仕事の多い時間帯は、当然、道も渋滞することが多くなる。そのため、彼らは、すり抜けのしやすい400cc以下の細身のバイクに乗っていることが多く、趣味性が高くすり抜けのしづらいバイクは嫌われる。そういったバイクに乗っているのは、あまりすり抜けをする必要のない時給ライダーだけである。このように、歩合ライダーたちの間では、すり抜けのことが話題に上ることが多い。

(清算中 夜 会社)

F「聞いて聞いてー。用賀から渋谷まで8分。」

G「あぶないなー。タクシーがこわいでしょ。」

F「いやいや。右側右側。こう、バイク倒して。」

(体をゆする。)

筆者「行けるんすか、8分。」

G「信号つながるからね。」

筆者「あぶないっすよ。」

F「大丈夫っすよ。246、慣れてますから。」

(待機中 夜 会社)

筆者「リード²¹、どうっすか？」

H「社バイ²²だけど。いいね。やっぱ都内はスクーターだね。すり抜けが命だから。」

筆者「確かに。特にこの時期（12月）は。」

H「そうそう。あんま速いだけの乗っても仕方ないからね。」

筆者「にしても、タクシー、こわいっすよねー。」

H「後ろから、頭をみてればいい。客みつけると、運転手の頭が左にゆれるから。それで見分けるんすよ。」

バイク便ライダーのすり抜けにとって、最大

の障害物はタクシーである。車道の左側をすり抜ける際、タクシーが急に寄せてきたり、ドアが開いたりすることがある。特に都心はその危険性が非常に高い。こうした危険に対して、Fは、右側を走る、つまり、車と車の間をすり抜けることで対処し、Hは、運転手の頭の動きをチェックすることで対処している。このように、歩合ライダーの多くは、それぞれに工夫を凝らしてすり抜けをしている。

4-2 加速するゲーム

仕事の多いとき、渋滞の中でも早く荷物を届けることが出来るなら、待機時間もなく、ひたすら稼ぎつづけることができる。すり抜けは、彼らにとって、売り上げを伸ばすためにもっとも重要なテクニックである。すり抜けをめぐる彼らのゲームは、こうして、加速度的に進行していく。

(待機中 朝 会社前)

B「でっかいねー。ミラー、換えてないの?」

筆者「ええ。ノーマルのままですね。」

B「小さくしないと。常識でしょ。」

筆者「多いですね。」

B「Iさんなんてまじで小さいよ。あつ。来た。」

(Iが通り過ぎる。)

I「おつかれさんでーす。」

筆者「おつかれさんです。まじで小さいっすね。」

B「うん。」

筆者「仲いいんすか?」

B「俺、あの人、研修だったから。ついてけないよ。まじで。どんなとこでもすり抜けてくからね。タクシーが横にいと、コンコンってやるもんね(手でジェスチャーする)。すこしどけてくださいって。」

(Iが戻ってくる。)

I「おつかれさん。何の話だ。」

筆者「Iさんのすり抜けの話です。」

I「俺なんかまだまだだよ。Jさんはもっとすごいぞ。知ってる?セロー²³の。あの人はずごいよ。行けない道ないから。あの人にとって、歩道はないも当然だから。」

(待機中 夜 外)

筆者「おつかれさんです。セローですよ。いいっすね。」

J「うん。やっぱオフ車が最高でしょ。細かいし。」

筆者「相当早いって、噂になってますよ。」

J「まあまあ。大したことないよ。まだまだ上はいる。ちょっと、歩道と車道を行ったり来たり。それだけ。」

Iは、細いところをすり抜けるために小さいサイドミラーを装着している。すり抜けがしやすいように、バイクのカスタムをしているライダーは多い。そのIが「すごい」と言うJは、歩道の脇がすり抜けられない際、エンジンを切って歩道を走ることで、さらに高度なすり抜けをしている。しかし、そのJも、自分のすり抜けは「大したことない」ものであり、「まだまだ上はいる」と言っている。

このように、すり抜けによる宅配時間の短縮を目指したゲームには際限がない。バイクの速さには限界があるが、すり抜けは自分の工夫で何とでもなる。それは無限の可能性を秘めているのである。その先にあるのは、ミリオンライダーの地位である。こうして、すり抜けをめぐるゲームは加速していく。

4-3 新しいバイクの世界①

4-1では、歩合ライダーが時給ライダーの

労働を「趣味性が高い」と批判しているのを見た。しかし、歩合ライダーが、趣味としてのバイクからまったく離れ、バイクを稼ぐためだけの道具と考えているかというところというわけではない。彼らは、労働のためのバイクを趣味の世界へ引き戻すことで、趣味としてのバイクの世界に独自の地位を築こうとしている。それは、労働によって従来のバイクの「かっこよさ」をひっくり返す、新たな価値感の創出である。

(待機中 朝 会社)

筆者「グランプリ、みてます？」

K「興味ないね。ロッシでしょ？人気あるよね。」

筆者「そうなんですよ。」

K「ああいうの見るのは金持ちなんだよ。でもロッシに俺らみたいな走りはできんだろ。所詮サーキットだからな。すり抜けないし。レプリカとか、全然欲しくないし。かっこ悪いよ。時給(ライダー)が考えそうなことだな。」

ロッシとは、パレンティーノ・ロッシ。バイクレースの最高峰、モトGPの世界チャンピオンである。Kは、ロッシには、バイク便ライダーのような走りはできないと言っている。ロッシにはすり抜けができない。いつもサーキットを走っているためである。ロッシが乗っているようなスポーツバイクは欲しくない。それは「かっこ悪い」バイクなのである。このように、歩合ライダーたちの間では、しばしば、労働を契機にした、バイクの「かっこよさ」の意味づけ直しがされている。それは、趣味としてのバイクの「かっこよさ」をそのまま労働に持ち込もうとしている時給ライダーとは異なる価値観である。

その「かっこよさ」が一般の人々に認められることは、彼らにとって、非常に喜ばしいことである。

(待機中 昼 外)

K「新しい戦隊もの、主人公がバイク便ライダーなんだって。」

F「何に乗ってるの？」

K「ホンダ。XR²⁴だよ。モタード²⁵の。」

F「おっ。分かってるねー。これででかいの乗ってたら笑えるけどな。」

K「いやいや。ようやく分かってきたんだよ。でかいのより細いのがかっこいいって。」

筆者「XRのモタードって、売ってるんですか？」

K「最近出たんだよ。Dトラッカー²⁶の人たちが一気に乗り換えるな。」

筆者「Dトラッカー、多いですもんね。」

K「モタードが最高なんだって。最近になって人気出てきたけど、バイク便やってる奴はとうの昔から気付いている。」

それまで、大排気量のバイクが中心だった戦隊もの世界で、「新しい戦隊もの」²⁷の主人公はバイク便ライダーであり、XR 250モタードに乗っている。

XR 250モタードは、モタード人気を受けて発売されたものである。Kにとって、それは、バイク便ライダーたちの考える「かっこよさ」が、より一般的なバイクの世界でも認められたことを意味する。その「かっこよさ」とは、バイクの「機能性」を突き詰めたものである。車体が細くすり抜けのしやすいオフロードバイクをオンロードタイプにカスタムしたモタードタイプのバイクは、バイク便ライダーの間ではもともと人気があった。最近のモタード人気は、一般の人々が、ようやくその「かっこよさ」に

気付いたことを意味する。労働を通して、バイクの「かっこよさ」に、機能性という新たな価値を組み込んでいく。その先陣を切るのは、歩合給ではたらくバイク便ライダーたちである。KやFのような歩合ライダーたちの労働は、こうした喜びのなかでおこなわれている。

4-4 新しいバイクの世界②

歩合ライダーの考える、もうひとつのバイクの「かっこよさ」は、運転の「合法性」である。これは、「バイク便ライダー＝違法集団」という、広く流布しているイメージを覆すものであろう。先ほどみた、IやJのすり抜け（小さいサイドミラーを装着する、タクシー運転手にタクシーをどけさせる、歩道をエンジンを切って走る）は、あくまで合法的なものである。しかし、その合法性は、素早く移動するための「法律スレスレの」合法性である。ぎりぎり法律の範囲内ですばやく移動する。それに挑戦することが、彼らの考えるバイクの「かっこよさ」である。

（待機中 夜 外）

筆者「この前、急いでて、一通走って、捕まっちゃいましたよ。」

D「えっ。時給でしょ。」

筆者「仕事じゃないっすよ。」

D「バカだね。一通は、エンジン切るの。まだまだだな。すり抜けと地図だよ。それだけ覚えれば、バイク便ライダーでもゴールド（免許）狙えるよ。白バイに捕まるなんて下手のしるし。つかまったら俺らにとっては時間のロス。法律破ってかっこいいなんて、金持ちのバカなバイク好きの考えることだな。」

時給ライダーと違い、歩合ライダーは、稼ぐために早く移動する必要がある。しかし、だか

らといって、違法な運転をしないと早く移動できないことは、Dからすれば、運転が下手な証拠である。まして、それを「かっこいい」などと思うのは、「金持ちのバカなバイク好き」の考えることである。早いが、合法的であること。それが、Dの考える「かっこよさ」である。

（待機中 昼 外）

G「最近、左折、走ってる奴、多いねー。あれ、俺らのはじめたんだろ。」

筆者「そうなんすか。」

G「真似すんかって感じ。」

交通法規の範囲内で運転の工夫をし、移動時間を短縮する。左折の際、いったんエンジンを切って歩道を走った後、車道に戻るという、バイク便ライダーのテクニックが、一般のライダーに真似されることは、Gにとって、非常に嬉しいことであった。これも、バイク便ライダーの考える、早いが合法的であるという「かっこよさ」が、一般のバイクの世界で認められたことを意味している。バイク便ライダーは、バイクの世界の「トレンドリーダー」となりうるのである。

4-5 労働による趣味の更新

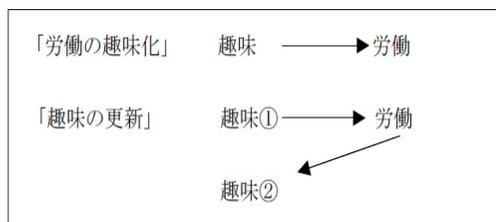
歩合ライダーとしてバイクの機能性とぎりぎりの合法性を追及することで生まれた、新たなバイクの「かっこよさ」²⁸。それを趣味としてのバイクの世界にフィードバックすることで、その世界の主役になることができるかもしれない。つまり、バイク便ライダーは、普通のバイク好きにも「かっこいい」と思われるかもしれない。歩合ライダーの労働は、金銭的な動機のもとでのみおこなわれているわけではない。趣味の世界と直結したこのような動機も、彼らを

労働へと駆り立てている。

彼らの考えるバイクの「かっこよさ」とは、表層的には、バイクの機能性とぎりぎりの合法性であるが、その根底にあるものは、彼らの労働に対する「真摯さ」への肯定的な評価である。バイクの機能性もぎりぎりの合法性も、ともに、ここから生まれたものであり、それが歩合ライダーを時給ライダーと分かつメルクマールとなっている。

労働に対する「真摯さ」が趣味の世界にフィードバックされて、バイクの「かっこよさ」を定義しなおしていくという過程は、時給ライダーにみられるような、趣味がそのまま労働になる「労働の趣味化」の過程とは異なるものである。それは、労働によって趣味の世界を塗り替えていく「労働による趣味の更新」とでも呼ぶべき過程である（図1）。

図1 「労働の趣味化」と「労働による趣味の更新」



歩合給ライダーが乗り越えようとする世界とは、消費主義的なバイクの趣味世界である。そこで槍玉に挙げられるのは、大排気量のバイクやビッグスクーターなどである。「金持ち」の気楽な趣味としてのバイクを、きつい労働のなかでその機能性を十分に引き出されたバイクによって駆逐していく。そのことが、歩合ライダーの労働への強い動機付けとなっているのである。

4-6 趣味を侵食する労働

バイク便ライダーの世界では、「バイク以外

に趣味のないひとり者」が一番よく働くとされている。家族と同居しておらず、趣味がバイクだけ。そのような若者が「労働による趣味の更新」をおこなうと、彼の生活はバイク便ライダー一色に染まる。休日出勤は彼らにとって当たり前のことである。労働に対する過剰なコミットメント。これが、「労働による趣味の更新」が引き起こす最大の帰結である。

（日曜日 待機中 昼 会社）

筆者「土日も結構入ってるんですね。」

B「どうせね。みんな休みの日もバイクいじってるからね。」

筆者「そうですね。」

B「ここに来れば、工場もあるし。」

筆者「工具が貸してもらえるんですよ。」

B「待機時間が長いからね。仕事も趣味も一緒ですよ。」

家族をもたず、定職をもたず、趣味だけが生き甲斐の若者たち。資本が彼らの趣味に目をつけた途端、彼らはそれに対して非常に脆弱な存在となる。彼らは趣味という最後の砦を守ることにはできないだろう。趣味は資本の論理によって書き換えられ、彼らは本来の意味での「趣味」を見失う。Bが言うように、休日も出勤して、仕事用のバイクのカスタムに精を出す歩合ライダーは多い。彼らはそれを「趣味」だと言うだろう。しかし、それは、彼らがバイク便ライダーをはじめの前に夢中になっていた「趣味」とは、明らかに質の違うものである。それは、あくまで労働の論理によって書き換えられた「趣味」である。彼らは心の空白を埋めるかのように、趣味＝労働に没入していく。歩合ライダーたちの間では、バイク便ライダーに「はまる」という表現がしばしば使われる。バイク便ライダー

という危険労働に「はまる」若者たちは、こうして量産され続けるのである。

5 結論

時給ライダーと歩合ライダーの違いは、まず、その賃金体系にあった。時給ライダーは時給、歩合ライダーは歩合給のもとではたらいっている。そのため、時給ライダーの多くが、少ない仕事を楽にこなそうとするのに対し、歩合ライダーの多くは、多くの仕事を短時間にこなそうとする。その結果、すり抜けをめぐるライダー間の競争が加速していく。その先にあるのは、ミリオンライダーという、歩合ライダーたちの夢であった。

ミリオンライダーになることは、歩合ライダーたちにとって、「下手なサラリーマン」よりも多くの収入を手にするを意味する。それによって、ブルーカラーとしての自分たちのプライドを保つことができる。歩合ライダーたちを加速するゲームへと駆り立てるひとつめの動機は、こうした、階層の格差から生まれる上昇志向であった。歩合ライダーにとって、「ピザの宅配」のような時給ライダーの仕事は、バイク便ライダーの仕事とは呼べないのである。

しかし、バイク便ライダーのおこなう歩合給労働のもっとも興味深い点は、それが趣味の世界と密接に結びついていることであった。つまり、ミリオンライダーとは、趣味の面でも目標とされる存在である。

歩合ライダーは、時給ライダーのバイクの捉え方が「趣味性が高い」と批判するが、歩合ライダーが趣味としてのバイクの世界と断絶しているかというところというわけではない。趣味としてのバイクの「かっこよさ」を労働にそのまま持ち込もうとする時給ライダーに対し、彼ら

は、労働に対する「真摯さ」によって、バイクの「かっこよさ」を定義しなおし、それを趣味の世界に持ち込もうとしている。それは、労働そのものから引き出される労働への動機（「ゲーム化する労働」）はもちろん、趣味を直接労働に持ち込むことで生み出される動機（「趣味化する労働」）よりもさらに強力なものである。この点が、本稿の最大の発見である。彼らは、労働するなかで、労働者としての自分と趣味人としての自分の双方を高めていくことができる。それによって、非常に強力な労働への動機が引き出される。彼らにとって、趣味と労働の境目はもはやない。こうした過程を経て、多くの若者が、バイク便ライダーという危険労働へと駆り立てられているのである。

注

¹ バイク便ライダーが雨の日の配達のととき、荷物を入れる厚手のビニール袋。紛失時に備えて、会社の連絡先が書いてある。通称「雨袋」。

² この統計には、後に挙げる貨物軽自動車運送業は含まれていない。もともと歩合給の割合の高いこの業種を含めると、変動給の占める割合はさらに高くなると予想される。

³ 『陸運統計要覧』に貨物軽自動車運送業の業者数が記載されるのは平成8年以降である。東京都トラック協会(1987)によると、軽車両等運送業者は、1985年の時点で都内に4196者あり、1975年の237者から約20倍も増加した。

⁴ 鳴海公正は、資本力のない新興企業であるバイク便企業が、リスクコストを抑えていくためには、請負契約という独特のライダー採用形式を編み出さざるをえなかったことを指摘している(鳴海2001:152)。

⁵ また、解雇規制はなく、最低賃金も適用されない。

⁶ 歩合給ではたらくタクシー運転手やトラック運転手に関する研究は古くから存在する。竹下(1973)、酒井・高橋(1975)、加藤・椎名(1978)、澤・前原・佐々木(1996)などは、歩合制という賃金体系がタクシー運転手やトラック運転手を過重な労働へと追い込んでいることを指摘している。

⁷ 歩合給労働が、労働者間のゲームを引き起こし、そこから主体的な労働が引き出されるといった議論は古くからある。その代表的なものとして、出来高制賃金の工場における参与観察をおこなったマイケル・ブラウオイの『同意の形成』(Burawoy 1979)がある。ブラウオイは、労働過程以外の要素が労働者の動機付けに関わることは極めてまれであるとし、労働過程のなかで生まれるゲームが、労働者を労働へと駆り立てていることを指摘した。

⁸ 時間給は、1992年、バイク急便によってはじめて導入された。「特急リレー便」という低価格の混載便サービスの開始に合わせての導入だった。バイク急便の社長である大槻勝美は、時間給がライダーのモラルの低下を招いたとしながらも、時間給の導入によって、しっかりした会社という印象をもってもらうことは、人材獲得のために必要なことであると述べている(大槻 2004: 115-117)。

⁹ そのことは、自動車メーカーで期間工として働きながらその実態を調査した大野威によっても指摘されている(大野 2003: 172)。

¹⁰ 日本においては、本稿のような、労働現場を扱ったフィールドワークの実践例がきわめてまれである。佐藤郁哉は、その理由として、労働過程自体の実験を過度に重視する発想と、フィールドワークの意義を探索的段階にしか認めない通念的認識を挙げている(佐藤 2002: 56-57)。

¹¹ 雨の日はバイクで配達をおこなう。雪の日は「精鋭部隊」と呼ばれるベテランライダーを除いて、「ハンドキャリア」と呼ばれる、電車と徒歩による配達

をおこなう。

¹² 配送中に事故を起こした場合は会社に連絡をし、他のライダーが事故現場まで荷物を取りに行き、そのライダーが配達業務を受け継ぐ。

¹³ あまりゆっくりはしてられないため、バイク便ライダーたちの食事はファーストフードやコンビニ、そば屋、ラーメン屋などで済まされることが多い。ベテランライダーの地図には、都内の「早くてうまい」店がびっしりと書き込まれている。そのため、地図を新しい版に換えられないというライダーもいる。

¹⁴ 歩合ライダーが夜番に入るときも時給で働かされる。

¹⁵ アメリカのオートバイメーカー。ここで話題になっているバイクは、スポーツスター 1200。

¹⁶ イタリアのオートバイメーカー。ここで話題になっているバイクは、ラプター 650。

¹⁷ 国道 246 号線のこと。

¹⁸ カワサキの 1200cc のツアラー。

¹⁹ ホンダの 400cc のネイキッドバイク。

²⁰ ヤマハの 1000cc のスポーツバイク。

²¹ ホンダの 100cc のスクーター。

²² 会社のバイク。ライダーは有料で借りることができる。

²³ ヤマハの 225cc のオフロードバイク。

²⁴ ホンダの 250cc のオフロードバイク。

²⁵ オフロードバイクのタイヤを替え、オンロード仕様にするカスタムのこと。

²⁶ カワサキの 250cc のモタードタイプのバイク。国産ではじめてのモタードであった。

²⁷ 2004年にテレビ東京系列で放映された「超星神グランセイザー」のこと。

²⁸ 合法性という点に関しては、会社も非常に意識的であった。筆者が観察したなかで、会社側がライダーに違法な運転を煽ったことは一度もなかった。

文献

- Burawoy, M., 1979, *Manufacturing Consent: Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*, Chicago Press.
- , 1985, *The Politics of Production: Factory Regimes Under Capitalism and Socialism*, Verso.
- 伍賀一道, 1988, 『現代資本主義と不安定就業問題』御茶の水書房.
- 加藤佑治・椎名恒, 1978, 「ダンブカー「一日一車」の労働者の状態と闘争(上)(下)」『労働運動』10月号:124-133, 11月号:161-173.
- 川村雅, 2003, 「貨物軽自動車自営業者の就業・生活・安全衛生に関する調査報告 —不安定就業者としての側面に焦点をあてて—」『北海道大学大学院教育学研究科紀要』89号.
- 交通権学会編, 1999, 『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言』日本評論社.
- 鳴海公正, 2001, 「職場から バイク便の経験から言えること 危険を友に走るのか—郵政民営化と利潤追求」『理戦』67:148-153.
- 日本労働研究機構, 2000, 「フリーターの意識と実態—97人へのヒアリング結果より—」日本労働研究機構.
- 西山昭彦, 2000, 「企業を変えるパラサイトシングル」『中央公論』115号:268-278.
- 大泉実成, 1999, 「雨ニモ負ケズ風ニモ負ケズ バイク便ライダー日記」『新潮』45号:122-133.
- 大野威, 1994, 「労働過程論争における主体概念の検討」『ソシオロゴス』18号.
- , 2003, 『リーン生産方式の労働 —自動車工場の参与観察にもとづいて—』御茶の水書房.
- 大槻勝美, 2004, 『瞬間物流革命 バイク急便の挑戦』文芸社.
- 酒井一博・高橋祐吉, 1975, 「タクシー運転労働における勤務制の問題点—生活と健康に関する事例調査を中心として」『労働科学』51巻:205-235.
- 桜井徹他, 2001, 『交通運輸』大槻書店.
- 佐藤郁哉, 1984, 『暴走族のエスノグラフィー:モードの叛乱と文化の呪縛』新曜社.
- , 1992, 『フィールドワーク:書を持って街へ出よう』新曜社.
- , 2002, 「労働現場の民族誌(エスノグラフィー)—米国におけるフィールドワークを中心にして」『日本労働研究雑誌』44:56-70.
- 澤貢・前原直樹・佐々木司, 1996, 「タクシー運転手の営業収入の多寡に伴う行動変容」『労働科学』72:431-449.
- 竹下英男, 1973, 「刑罰・災害すべて自前のタクシー運転手(いま職場で何が起っているか)」『季刊労働法』89:161-169.
- 東京都トラック協会, 1987, 『軽車両等運送事業の実態に関する調査報告書』.

(あべ まさひろ、東京大学大学院、livethroughthis@moon.odn.ne.jp)
(査読者 高橋康二、岡田宏介)

Ethnography of motorbike messengers

Young people falling into dangerous labor

Abe, Masahiro

This paper clarifies the trait of percentage labor that motorbike messengers do through the participant observation. Their motive is put by their wage system and their hobby. Instability of income is converted into the hope that fat income might be able to be obtained. The danger of labor is converted into the hope that they might be able to be the winner in the world of motorcycle. This text especially pays attention to the latter. Aesthetic value of the motorcycle is redefined by their labor. This is "the update of hobby by labor" .