

ネット配達員は労災保険の夢を見るか？

— 中国のプラットフォーム就労における社会保障の課題 —

澤田 ゆかり

Do Online Delivery Riders Dream of Workers' Compensation Insurance?
— Searching for Paths to Fill Social Security Vacuum in Chinese Platform Employment —

Yukari SAWADA

はじめに

「社会保険は自分にとってあまり意味がない。保険料を払う気もない！」

この言葉は SNS 上の煽りコメントではなく、上海市の人民代表大会常務委員会が 2024 年 3 月 25 日に開催した討論会の会場において、若いフード・デリバリーの配達員が発したものである。討論会のテーマは「新しい業務形態における労働者の権利と利益のための協議・調整メカニズムの構築」であった。この討論会には、スマホのアプリで受注するフード・デリバリーや宅配便などの配達員、家事労働者、ネット配車サービスの運転手が参加するいっぽう、関連プラットフォーム企業の代表や人民代表大会の代議員も出席していた。公的な場での意見表明であったため、主要メディアも次々とこの発言を取り上げた。ネット上には「社会保険を払わなくても違法にはならないの？」などの問いが溢れ、それに対する法律や労働・社会保障の専門家たちの見解が転載されていた。

サービス産業の DX が急速に進む中国では、こうしたスマホのアプリを頼りに働く「新しい就労形態」が存在感を増している。特にフード・デリバリーの配達員には、農村からの出稼ぎ労働者だけでなく、深刻な就職難に苦しむ高学歴の若者も次々と参入している。いっぽう問題点として、交通事故のリスクが高いこと、にもかかわらず社会保険の加入率が低いことが長らく指摘されてきた。なぜ彼らは社会保険への加入を嫌がるのだろうか。

本稿では、フード・デリバリーの配達員を事例として、(1) その就労状況をめぐる懸念を確認し、彼ら自身の相互扶助によるリスク軽減策を紹介する。また (2)

社会保険の加入に消極的な理由を考察し、これに対応するための政府の新たなパイロット事業の現状を論じる。

なおフード・デリバリーの配達員は、電動バイクに乗って街を駆け巡るイメージが定着しており、中国語では「外売騎手（テイクアウト・ライダー）」と呼ばれる。また配達する対象も料理・食品に限らず、さまざまな日用品雑貨も含んでいる。そこで本稿では読みやすさと用語統一のため、これ以降は外売騎手を「配送ライダー」と訳し、略す場合は「ライダー」と称する。

第1節 配送ライダーを取り巻く懸念と自助努力

2024 年 12 月 3 日、香港中国金融協会の孫明春はテンセント研究院の研究者らとともに、フレキシブル・ワークや新業態の就労者数に関する既存の各種調査を整理して、その結果を発表した。孫らによれば、2022 年にテンセント関連が生み出した就業機会は 5,017 万人、アリババ関連のデジタル就労は 7,309 万人、ショート動画アプリの快手プラットフォームでは 4,022 万人に達した、という。ただしプラットフォーム就労は兼業が可能であることから、これらを合算して「デジタル・プラットフォームによる就業機会」の全体像を確定することは難しい。

配送ライダーに限定すると、業界最大手のプラットフォーム企業である美团のアプリに登録したライダーのうち、2023 年に実際に報酬を得ていた者の数は 745 万人であった。2020 年には 470 万人だったので、それから 1.6 倍に増大したことがわかる（美团外売社会責任委員会 2024：12）。また業界 2 位の饿了麼では、2022 年 5 月から 9 月の間にプラットフォーム上で活動したライダーの数は 400 万人と、ウィーチャットの公式アカウン

トで報告されている。

以上のようにプラットフォーム企業の就労機会が巨大化し、配送ライダーの数も急増するなかで、従来はさほど騒がれなかった問題が改めて世間の耳目を集めるようになった。その一つが、配送ライダーが「工業労働者の空洞化」を招いた要因だとする言説である。2022年3月の全国人民代表大会および中国人民政治協商会議の期間に、著名な実業家で小康集団の董事長を務める張興海が、全人代の代表として「多くの若者が工場で働くよりも、フードデリバリーや宅配便の配達員になることを選んでおり、大学院生までがこの手の雇用に吸収されている」せいで、製造業では労働者の確保が難しくなっていると主張した。

張によれば、製造業では2020年の時点で約2,200万人の人材不足が生じており、過去5年間に毎年平均150万人の労働者が製造業を去った、という。これは製造業の健全な発展に不利になると張は述べ、より多くの若者が製造業で働くように政府は製造業の新規雇用者に対して雇用補助金を提供し、臨時雇用者に対して一定の収入と保険料の補助を行うよう提案した（劉新悟、劉政寧2022）。

張が提案を行ったのと同じ2022年、人力資源社会保障部は四半期ごとに労働力不足の産業ランキングを発表した。求人数と求職者数の差が大きい上位100業種のうち、大分類では製造業の生産職が最も多く41業種に上った。2位は、社会／生活サービス提供者で30業種あり、3位の専門技術者は23業種という状況であった¹。

もっとも同年第4四半期の時点で個別の業種を見ると、首位はセールス担当者（市場調査や商品・サービスの販売営業）で、2位が自動車製造ラインの生産職、3位が宅配の配達係となっており、上位10業種に限れば、製造業関連は2業種にとどまっている。したがって、製造業だけが突出して深刻な人手不足に陥っているわけではない²。

ただ人民大学応用経済学院の丁守海教授の調査チームによれば、2021年のプラットフォーム就労者の前職を調べると、最も多いのが工場労働者（25%）であった。2位以下は、他のプラットフォームからの移動が20%、サービス業（15%）、建設業（8%）と続く³。すなわち

製造業からプラットフォーム就労への流出が見られたために、張代表のような「ネット配達業に若者を奪われる」という言説が広がったと思われる。

こうした言説は、今も根強い。福輝ガラス工業グループの創業者、曹徳旺会長は2023年3月25日に中央テレビ局2（CCTV2）のインタビュー番組に出演した際に、企業の人材不足を解決することが急務であると主張し、今の中国の学生は「就職しないでテイクアウトの配達にいつてしまう」、「大学で何も学んでいないからではないか」と批判している⁴。

こうした発言に対して、学術界でもネット上でも反応は大きかった。雑誌『三聯生活周刊』は曹徳旺の言葉を引用して、製造業から配送ライダーになった若者の特集を組んだ。また前出の丁守海は2024年の論文で、配送ライダー1,009人、宅配便の配達員1,010人およびシェアライドの運転手1,026人について、製造業の工場労働者1,016人とタクシー運転手510人と比較し、前者の選択要因を分析した（丁、陳2024）。その結果、いずれも「時間が自由」「収入が良い」「技能を問われない」が主な決定要因として浮かび上がった。

もっとも『三聯生活周刊』に限らず、近年は配送ライダーのインタビューがさかんに行われている。そこから具体的な事例を見ると、工場勤務で体を壊したために長時間労働が難しくなって「時間が自由」なライダーを選択した者や、出稼ぎで貯めた資金で飲食業を始めたがコロナ禍で店が潰れたり、IT企業や不動産など成長産業で起業したが政策の変化や景気の減速で倒産したりして、「借金に追われているため」に、配達すればその場で確実に報酬が得られることを指して「収入が良い」と答えるなど、その中身は多様である⁵。彼らにしてみれば、配送ライダーは失業や危険な職場環境や借金返済の対策であり、一種のセーフティネットとして機能していることになる。

その反面、配送ライダー自身のセーフティネットについては制度上の問題があり、就労者の安全性と権利の確

¹ データは、就業訓練技術指導センターが102ヶ所の公共職業サービス機構で実施した定点観測によって収集している。

² 人力資源和社会保障部の以下のリンクからより詳細な産業別一覧表にアクセスできる。https://www.mohrss.gov.cn/SYrlzyhshbzb/dongtaixinwen/buneyiaowen/rsxw/202301/W020230118415217021121.pdf、アクセス日：2024年12月06日。

³ この調査は「平台就業の生成機理、風險点及対策分析主報告」（プラットフォーム雇用における生成メカニズム、リスクポイント、対策に関する分析の主要報告）と題しており、調査対象数は労働者5,081名、製造業（工場）が700件にのぼる。原出は「第一財經」2021年11月19日記事。

⁴ 中央電視「對話—老友記：曹徳旺的人生第三幕」2023年3月25日放送、https://tv.cctv.com/2023/03/25/VIDES96n0kGhDtjraBwdlVwk230325.shtml、アクセス日：2024年12月13日

⁵ 代表的なインタビュー集としては、楊（2022）、頼（2020）が挙げられる。

保が不十分であると言わざるを得ない。たとえば中国共産主義青年団の機関紙『中国青年報』は、2024年3月29日の一面に「複数の当事者の要求を考慮し、新業態の労働者の社会保障制度を改善する」と題した評論を掲載し、屋外で働く新業態の就労者が交通事故、悪天候、病気などの職業上の深刻なリスクに直面していること、その要因として既存の社会保障の適用範囲が狭いことや労働関係が曖昧であること、補償規定が不明確であることを挙げている。同時に、配達物の若者を社会保障に入れることは世間の関心事であり、関連する法律、規則、政策、措置を早急に策定する必要がある、と主張した⁶。

いっぽうライダーたちの現実として、これまで職業上のリスクを軽減してきたのは地縁や業縁に基づく相互扶助ネットワークであった。特に農村出身のライダーたちは、「老郷帶老郷（郷里の者を連れてくる）」と呼ばれる同郷の紹介で配送ライダーになることから、「兄弟連」と言われる仲間関係を形成している⁷。

楊麗萍の配送ライダーとのインタビュー集から、彼らのトラブル対応を例にしてみよう。河南省の農村出身の胡超超によれば、多数の注文票を抱えた状態で大雨のためバッテリーが故障してバイクが動かなくなったとき、「おらが村のもん（原文：我們村兒的）」と呼ぶ同じ村の出身者に連絡して助けを呼んだ。すると彼らの一人が駆けつけてバイクを貸してくれたので、胡は規定の時間内に配達を済ませることができ、罰金を免れた。

また厄介な交通事故の際にも、「おらが村のもん」が頼りになる。同郷の従兄弟が歩行者にぶつかる人身事故を起こしたとき、胡は彼らから連絡を受けて現場に飛んでいった。被害者のなかには法外な賠償金をふっかけられる者もいて、自分たちはよそ者だから被害者が地元民で「たかり」にくると面倒なことになる、と胡は述べてい

る。裁判には時間がかかるし、手続きも分からず怖いので、大部分のライダーは事故に遭うと示談を選ぶ。胡らは、示談で言いなりにならないように仲間に付き添うのである。

ただし法律が絡んでくると、「おらが村のもん」ではどうしようもなくなる。胡超超の別の従兄弟（胡海明）は電動バイクで走行中に乗用車に衝突されて、怪我をしたことがあった。乗用車の運転手は責任を認めて8,000元の賠償に応じるといったが、保険会社に行く日になると連絡が取れなくなった。この従兄弟はどうして良いか分からず仲間に相談したが、誰も役に立たなかった。もし弁護士を雇うと4,000元も費用がかかってしまう。そこで胡海明は東奔西走して、ようやく裁判所に訴えた経験のあるライダーを見つけだした。その人にやり方を教わって、治療費など3.76万円の賠償請求書を自分で作成したところ、裁判所は被告に5,156元の賠償を払うようにと命じた。それ以上の請求については、証拠物件の未提出を理由に認められなかったが、仲間のあいだで胡海明は「勇気のあるやつ」という評判を得た（楊2022：183-186）。

こうしたライダー間の相互扶助は、同郷の出身者同士に限らない。上記の裁判の事例からも分かるように、配送ライダーのつてを辿って助け合う「同業ネットワーク」も存在する。涂永前と何礼苗の調査によれば、北京のあるライダーグループはメンバーが交通事故に遭うと、代表が事故現場の周辺にいる仲間に連絡して一斉に現場に向かう。その後はメンバーが役割分担して対応に当たる。怪我をしたライダーを病院に運ぶ救急担当、事故現場での揉め事の処理を引き受ける者のほか、配達が遅れたり未配達のままになると苦情や罰金が発生するので、事故に遭ったライダーが所属する営業所に連絡し、中断した注文を代行する者などに分かれる。

また大きな事故の場合、このグループは事後の支援も行っていた。2020年4月に起きた交通事故では、ある配送ライダーが車にはねられて左足に大怪我を負い、その後1年半も働けなくなった。本人は病院で8万円の治療費を支払ったが、事故を起こした運転手とは連絡がつかなくなったので、友人ライダーの勧めに従って上記グループの代表に助けを求めた。代表は法律支援組織に援助を申し込むと同時に、5万元分の医療費を立て替えてから、事故に遭ったライダーの代理として保険会社に請求を行ない、1万円の保険金を得ている（涂、何2022：132）。

インターネット時代の今、同業ネットワークはスマホを介したオンライン上のグループという形をとって短期間に形成・拡大する。顔見知り限定されないため、参加人数も活動範囲も広がりやすい。が、それが故のリスクも生じる。オンライン経由の同業グループは、要にな

⁶ 王鐘の「兼顧多方訴求 完善新業態労働者社保制度」『中国青年報』デジタル版01面、2024年03月29日記事、https://zqb.cyol.com/html/2024-03/29/nw.D110000zgqnb_20240329_6-01.htm、アクセス日：2024年6月28日。

⁷ 美团点評研究院が発表した「新しい時代、新しい若者：2018年の出前ライダー研究報告」によれば、就職の経路として、ライダーの42%が「先輩ライダーの紹介」でこの仕事に就いたという。その他の回答は多い順に「自分でネット検索を通じて」が2位で3割、「仲介業者の紹介」が3位で15%、「街頭やビルの広告を見て」が4位で12%となっている。出所：「美团点評发布《2018年外卖骑手群体研究报告》」中国新闻网2018年5月4日記事、<https://www.chinanews.com.cn/business/2018/05-04/8506105.shtml>、アクセス日：2024年12月2日。

る創始者がいなくなると活動停止に陥りやすい。またストライキなど労働運動に関わると、取り締まりの対象になる可能性が高い。この意味でも、地縁・業縁の相互扶助には限界がある。社会保険がライダーたちのリスク軽減に寄与する余地は大きい。

第2節 社会保険を避けるライダーたちと政府の対応

それでは、なぜ配送ライダーたちは社会保険に入らないのだろうか。

冒頭の上海の討論会で「入る気もない」と言ったライダーの理由は、保険料の負担が重いことである。「もし社会保険料を払うとなったら、毎月700円を自腹で出すだろうか？700円といえば、配達100件分と同じ額だ。そんな金があったら郷里の家族に仕送りして、子どもにおもちゃでも買ってやりたいじゃないか」（劉、葉2024）。

実のところ上海で配送ライダーが社会保険に入ろうとすれば、月々の保険料の支払いは700円では済まない。彼のいう700円は「都市企業従業員社会保険」（以下、従業員保険と略す）の従業員が拠出する分を指している。従業員保険は、都市部の被用者が加入を義務付けられている公的保険で、基礎年金、医療保険、労災保険、

失業保険のいわゆる「四險」で構成される⁸。このうち企業（使用者側）が負担する保険料率は27.3%、従業員（個人）の拠出分は10.5%である。上海市における2024年7月1日から25年6月30日までの社会保険料の納付基数は、月額の上限が3万6,921元、下限が7,384元と公表されている⁹。したがって賃金総額が下限の水準にある従業員の場合、個人が負担する保険料は775.32元になる。

いっぽう配送ライダーを含むフレキシブルワーカーが加入できるのは、「四險」のうち基礎年金と医療保険だが、その支払い方法および労災保険の扱いは地方によって異なる。上海の場合、社会保険の納付基数は上限から下限の間で選択できるので、ライダーは保険料が最も安くなる下限を選ぶことが多い。彼らの保険料率は、基礎年金20%と医療保険10%のため¹⁰、下限の納付基数を選択した場合でも、月額2,215元を保険料として納付しなくてはならない。これは企業に勤める従業員の2.9倍に相当する。北京でもほぼ同じで、2.8倍である（表1、2）。要するに、加入できる保険の種類は少ないが、使用者側の拠出がない分、ライダーたちの保険料率は割高になるのである。

また首都師範大学の崔碩が2021年3月に北京で実施した配送ライダーとのインタビュー¹¹では、次のような出来事が記録されている。「ある友人に教えてもらって

表1 北京市の社会保険料（2024年7月1日—2025年6月30日）

1. 都市企業従業員		基数の下限（6,821元）		
種類	個人拠出分		企業拠出分	
	比率	金額（元）	比率	金額（元）
年金	8.0%	545.68	16.0%	1091.36
失業	0.5%	34.11	0.5%	34.11
労災	0.0%	0.00	0.4%	27.28
医療	2.0%	136.42	9.8%	668.46
合計	10.5%	716.21	26.7%	1821.21

2. フレキシブル・ワーカー		基数の下限（6,821元）	
	比率	金額（元）	
年金	20%	1,364.20	
失業	1.0%	68.21	
医療	定額	576.32	
合計		2,008.73	

⁸ 以前は出産保険（原文：生育保険）を含む「五險」であったが、2019年に出産保険は医療保険との統合が決定した。

⁹ 上海人力資源和社会保障局ウィーチャット公式アカウント「本市調整2024年度社保繳費基数上下限」2024年7月31日、<https://mp.weixin.qq.com/s/ceCiMkfZpOzDyJzB7gtKbg>、アクセス日：2024年12月08日。

¹⁰ フレキシブルワーカーの保険料は2024年3月1日から引き下げられたため、基礎年金は24%から20%に、医療保険は11%から10%になった。

¹¹ 崔碩は、2021年2-3月および22年1-3月にかけて、オンラインとオフラインで16名のライダーたちと半構造化インタビューを行った。うち14名は北京市で、残り2名は雲南の普洱市で一人当たり平均80分をかけて話を聞いている（朱、崔、鄭、高2023：230）。

表 2 上海市の社会保険料（2024 年 7 月 1 日—2025 年 6 月 30 日）

1. 都市企業従業員		基数の下限（7,384 元）		
種類	個人拠出分		企業拠出分	
	比率	金額（元）	比率	金額（元）
年金	8.0%	590.72	16.0%	1181.44
障がい者保障金	0.0%	0	1.5%	110.76
失業	0.5%	36.92	0.5%	36.92
労災	0.0%	0	0.26%	19.1984
医療	2.0%	147.68	9.0%	664.56
合計	10.5%	775.32	27.3%	2,012.88

2. フレキシブル・ワーカー		基数の下限（7,384 元）	
	比率	金額（元）	
年金	20%	1476.8	
医療	10%	738.4	
合計		2,215.2	

社会保険を納付しようとしたら、自腹で毎月 1,400 元も払う必要があるとわかった。年間なら 1 万 7,000 元くらいになる。家族にそう伝えたら、母ちゃんに『ダメだ、日々のやり繰りだって赤字なのに、そんな余分な金はない』と言われた」。仮に余裕があったとしても、その分は郷里への仕送りに使いたい、また家賃の負担が北京は重いので節約にも限界がある、という（朱、崔、鄭、高 2023：232）。

さらに従業員保険の基礎年金は、受給資格を得るまで 15 年間も中断なしで保険料を納付する必要がある。このことも、加入を忌避する要因になっている。ライダーを長期的に続ける予定の者は多くないからである。このためライダーにとって現実的な選択肢は、自営業者や農民向けの都市農村住民保険（以下、住民保険と略す）に加入することになる。この社会保険は、給付額は多くないが、そのぶん保険料が安くて負担感が少ない。年金と医療については、これでカバーできる。

その他の要因として、ライダーの間では保険に対する不信感が根強いことが挙げられる。前出の崔碩は、聞き取り調査の最中に、ある女性ライダーから「これまで社会保険料を払ったこともないし、いざという時には保険なんか当てにならないよ」といわれたが、よく聞いてみると彼女は保険の内容や金額についてもよく知らず、単に周りのライダーが言うことを繰り返していただけであった。このように多くのライダーが「役に立たないから加入しない」というのは、必ずしも十分な情報に基づいて未加入を選択したことを意味しない（朱、崔、鄭、高 2023：233）。

いっぽう実体験に基づいて「社会保険は当てにならない」と考える者もいる。崔碩の聞き取り調査では、「ライダー仲間の一人が配送の途中で車にはねられて、左足を骨折したが、毎日 2 元ずつ保険料を払っていたのに、補償を受けられなかった」と語った男性がいた。この 2

元が社会保険料というのはライダーの誤解で、プラットフォームが独自に民間保険会社と契約している商業保険であったが、いずれにしてもライダーたちの報酬からプラットフォームが強制的に 1 日あたり 2～3 元を保険料として天引きするので、避けようがない（朱、崔、鄭、高 2023：231）。

興味深いことに、このライダーは「社会保険は役に立たない」ことを理由にして、自腹で民間保険に加入していた。彼は新米ライダーだった頃に、車にはねられる事故に遭っていた。そのころプラットフォームは一日当たり 3 元を保険料として天引きしていた。そこで彼は自分の所属する営業所のチーフにプラットフォームの保険による補償を相談したところ、交通警察の証明書など一式の提出を求められた。数日後、彼がチーフに尋ねると「保険は降りなかった」としか言わない。このライダーは証明書類の返却を求めたが、チーフはそのような書類は預かっていないと言い張った。こうした経験からこのライダーは、自分で手続きをして民間の傷害保険に加入し、毎月 100 元余りの保険料を支払っていた（朱、崔、鄭、高 2023：233）¹²。

以上のように、ライダーたちは就労に伴う交通事故や健康へのリスクを実感しているものの、保険料の負担感や給付に向けた種々のハードルなどから、既存の社会保険への加入については消極的な態度を続けている。

これに対して政府は 2017 年 4 月に国務院が「現在および将来における雇用と起業を適切に行うことに関する意見」（国発〔2017〕28 号）で、「新しい雇用形態の特性に適応した雇用と社会保障制度の改善」について「フ

¹² 事故に遭った配送ライダーがプラットフォームの手続きに阻まれて、商業保険の補償を受けられない事例は、他の論文や記事でもしばしば報告されている。たとえば、頼 2020：88、田 鄭 2022：77 など。

レキシブル・ワーカーに適した失業保険および労災保険を模索する」という方針を示した。これを受けて、地方レベルで様々な方法が試行された。濰坊市と南通市では就労者が労災保険に直接加入する方式が検討された。浙江省ではプラットフォーム企業を雇用主体として位置付けていたが、広東省では労働関係の有無にかかわらず加入できるようにし、蘇州の太倉市では保険料の拠出に基づかない基金を設けようとした。蘇州市呉江区は政府主導で商業保険に委託する方式を、江西省九江市は新たな社会保険として扱う方法を採用した（王 2021：52-58）。

21 年 7 月 7 日には国务院常务委员会が具体的に「シェアライドの運転手、フードデリバリーおよび宅配の配達員に焦点を当て、職業上の傷病を保障するためのパイロット事業を立ち上げる」と提案したのを受け、同年 7 月 16 日、人力資源社会保障部と他の 8 部門が共同で「新雇用形態における労働者の労働・社会保障の権利と利益の保護に関する指導意見」（人力資源・社会保障部 [2021] 第 56 号）を発表した。これに基づき、2022 年 7 月から北京、上海、四川ほか 7 省市で美团、貨拉拉、曹操出行など 7 社のプラットフォーム企業が、配送ライダーやドライバーに職業傷害保障を提供するパイロット事業を開始した。

この制度においては、プラットフォームが注文 1 件ごとに障害保険の保険料を拠出することになっている。つまり従来の「四險」から切り離して、独立した職業傷害保険を設けたのに等しい。これまで配送ライダーたちはプラットフォームと雇用関係がないため、労災保険から除外されてきた。しかしこのパイロット事業で扱う職業傷害保障は、これまでの労災保険とは異なり、労働関係の有無を問わずにプラットフォーム企業が保険料を拠出する。その際には総支給額を基準にせず、毎月の注文数に基づいて保険料を申告・納付することになっている。さらに職業傷害の認定、労働能力の評価、保険金の給付などの業務プロセスに商業保険会社を参加させようとしている。新華社の報道によれば、2024 年 6 月末の時点で 7 つの実験都市では合計 886 万人がこの保険に加入したという。地方別に見ると、上海では 113 万 900 人が職業傷害保障に入った。四川省では加入者が累計で 131 万 9,500 人に達し、給付金として総額 1 億 2,200 万元が支払われた。また北京でも 89 万 9,600 人が加入している¹³。

以上のように政府は今、既存の「四險」の限界を認め

¹³ 「財經聚焦：進展如何 効果怎樣？—新就業形態就業人員職業傷害保障試点情況調查」新華社（北京）2024 年 8 月 15 日電、新華網、<http://www.news.cn/fortune/20240815/4a024a622a774ce58ac048043a00f3cc/c.html>、アクセス日：2024 年 12 月 02 日

て、プラットフォーム就労の従事者を新たな社会保険に包摂する方針に傾いている。2024 年 3 月の「政府活動報告」でも、フレキシブル就労（中国語の原文：靈活就業）の保障改善に言及し、2024 年の政府の任務として改めて「新業態の就労者に対する職業傷害保障パイロット事業を拡大する」ことを掲げていた。

しかしパイロット事業の評価については、まだ見通しがついていない。また商業保険と政府の提携において責任の範囲がどう決まるのか、既存の「四險」保険と切り離した新たな保障の増設は長期的な収支バランスにどう影響するのか、といった問題は、今後の課題として注視する必要がある。

若者が社会保険の加入に対して消極的な態度を示すこと自体は、世界的に見て珍しい現象ではない。日本でも 2024 年 10 月 27 日に実施された衆議院議員総選挙で、減税と社会保険料の軽減によって「手取りを増やす」と訴えた国民民主党¹⁴が議席を増やして躍進した¹⁵。社会保険を忌避する若者と安定を求める政府の綱引きは、今後の日中共通の課題になるかもしれない。

引用文献

- 丁守海、陳雯（2024）、「去上班還是送外賣：數字經濟下勞動者的就業選擇分析」『政治經濟學評論』15 卷 1 号、pp.118-133
- 餓了麼藍騎士（2024）、「2023 年餓了麼騎手權益保障報告：放心點、準時達、美好生活」04 月 02 日、<https://mp.weixin.qq.com/s/zHvYOhTa19ogm3ZO0RGwGA>、アクセス日：2024 年 12 月 15 日
- 賴祐萱（2020）、「外賣騎手、困在系統里」『人物』pp.70-91
- 劉新悟、劉政寧（2022）、「代表委員聲音：張興海代表：鼓勵年輕人少送外賣，多進工廠」人民網-重慶頻道 03 月 05 日、<http://cq.people.com.cn/n2/2022/0305/c365401-35160924.html>、アクセス日：2024 年 11 月 30 日
- 劉怡仙、葉蕾蕾（2024）、「外賣騎手，為何躲在社保之外」『南方週末』04 月 10 日記事 <https://www.infzm.com/contents/269425>、アクセス日：2024 年 6 月 27 日
- 馬晨晨（2021）、「人民大學調研：1/4 平台就業者來自工人，工廠漲工資压力大」『證券時報網』11 月 19 日記事

¹⁴ 国民民主党第 50 回衆議院議員総選挙特設サイト「玉木代表メッセージと政策のポイント」<https://election2024.new-kokumin.jp/policies-message/>、アクセス日：2024 年 12 月 6 日

¹⁵ NHK「議席確定：衆院選 自民公明過半数割る 立憲国民は大幅増」2024 年 10 月 28 日、<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20241027/k10014620511000.html>、アクセス日：2024 年 12 月 6 日

https://news.stcn.com/news/202111/t20211119_3883725.html、アクセス日：2024 年 12 月 01 日

美团外卖社会责任委员会（2024）、「2023 年：美团骑手权益保障社会责任报告」美团 https://s3plus.meituan.net/v1/mss_f5ecef526b384cbaa1117230d53b4bd6/smart/%E7%BE%8E%E5%9B%A2%E9%AA%91%E6%89%8B%E6%9D%83%E7%9B%8A%E4%BF%9D%E9%9A%9C%E7%A4%BE%E4%BC%9A%E8%B4%A3%E4%BB%BB%E6%8A%A5%E5%91%8A2023%E5%B9%B4_4hhuoa.pdf、アクセス日：2024 年 07 月 05 日

人力资源和社会保障部（2023）、「2022 年第四季度全国招聘大于求职“最缺工”的 100 个职业排行」1 月 18 日、https://www.mohrss.gov.cn/SYrlzyhshbzb/dongtaixinwen/buneyaowen/rsxw/202301/t20230118_493691.html、アクセス日：2024 年 12 月 05 日

施雨、魏昭陽、夏傑藝（2024）、「不願進廠的年輕人：人生卡在“送外卖”上」『三聯生活周刊』11 月 12 日、<https://www.lifeweek.com.cn/h5/article/detail.do?artId=238301>、アクセス日：2024 年 12 月 13 日 閲覽

孫春明、陳維宣、陳亦新（2024）、「数字平台对就業的促進作用及面臨的挑戰」中国金融四十人論壇、12 月 03 日、<https://mp.weixin.qq.com/s/jBEdQVHKLT3c5lvB2apNQ>、アクセス日：2024 年 12 月 12 日

田思路、鄭辰煜（2022）、「平台從業者職業傷害」『中国人力資源開發』39 卷 11 号、pp.74-89

王天玉（2021）、「試点的價值：平台靈活就業人員職業傷害保障的制度約束」『中国法律評論』第 4 期、pp.51-60

涂永前、何礼苗（2022）、「外卖騎手自組織的形成和運行機制研究」『廣西社会科学』第 7 期（通号 325 期）、pp.126-135

楊麗萍（2022）、『中国外卖：外卖小哥生存現狀調查報告』浙江人民出版社

朱迪、崔岩、鄭少雄、高文珺（2023）、『騎手的世界：对新職業群体的社会調查』社会科学文献出版社