

# 労働移動とネットワーク、 都市貧困

—デリーのリキシャ引きの事例から—

黒崎 卓

## 1 はじめに

インド政府は、1950年代以来、全国規模の標本家計調査（National Sample Survey: NSS）を実施してきた。この個票データから計算された貧困者比率などの貧困指標を見ると、インドの貧困の特徴として、第1に、農村部の貧困者比率が都市部の貧困者比率よりも高いこと、第2に、1960年代からの超長期でみれば貧困者比率は着実に減少してきたこと、第3に、1990年代に経済全体の成長率は急上昇したが、不平等悪化の影響もあって貧困指標の低下のペースはむしろ遅くなったことなどが挙げられる [黒崎・山崎 2002、黒崎・山崎 近刊]。この第1の特徴を理由に、インドの貧困に関するミクロ経済学的な実証研究の多くが、農村部を対象としてきた [Jayaraman and Lanjouw 1999、黒崎・山崎 2002]。

しかし都市部門においても、貧困者比率は10から20%とかなりの高率であり、貧困人口の絶対数は膨大である。したがって都市部を対象としたミクロ経済学的な貧困研究が意義深いものとなる。都市貧困を考える上で重要になるのが、農村から都市への労働移動である。インド農村においても農業生産の増大と非農業雇用の伸長により貧困が緩和されているが [柳澤 2008]、それでもなお農村部門での生計向上の流れに乗り切れない貧困層、とりわけ近代教育を全く受けることができなかった階層に関する問題は残っていると思われる。この階層にとって、都市部への移動が、どの程度の生活水準改善をもたらすのか？ どのような要因が、都市への移動後に、所得の向上と長期的な貧困脱出につながるの

か？ 移動者が都市部の貧困層として定着する可能性はどのくらい高いのか？ 本稿では、ネットワークをキーワードに、デリーのサイクル・リキシャ引きの事例を検討することにより、これらの問題について考察する。

インドの都市貧困に関してマイクロ計量分析を行った既存研究に、NSS 個票データを用いた Lanjouw and Zaidi [2001] や Duraisamy [2002] がある<sup>1</sup>。NSSのようにインド全体を代表するデータではないが、詳細なフィールド調査を都市内部の特定の地域や階層に焦点を当てて行い、その結果を経済学的に分析した研究も、数は多くないが存在し、都市貧困のメカニズム、とりわけどのような条件の下で都市貧困層が階層上昇を実現できるのかに関する示唆に富んでいる<sup>2</sup>。インドの都市貧困に関する実証研究という点では、貧困者の声を実際に集めた「参加型貧困評価」(participatory poverty assessment) に基づく研究も重要な情報を提供する<sup>3</sup>。これらの既存研究から分かることは、都市貧困が固定的なものではなく、人的投資や資本蓄積を通じた階層上昇の可能性を持つ半面、様々な不運や政府からのハラスメントなどに対しては非常に脆弱な貧困層の姿である。

とはいえNSSのような定型的なクロスセクション調査では、このような貧困の動学的側面を捉えることは難しいし、都市貧困層が持つ農村部とのリンクやネットワーク等に関する情報はほとんど得られない。貧困と脆弱性の経済分析に関しては近年、手法面での進展が著しいが[黒崎 2009]、これらの手法をインドの都市貧困の分析に応用するためには、詳細な動学的情報を収集する必要がある。そこで本稿は、著者らが2006年初頭にデリーで実施したパイロット調査のデータを主に用い、これらについての情報を取り入れた実証分析を試みる<sup>4</sup>。

## 2 デリーにおけるリキシャ引きとリキシャ親方の事例

### 2-1 調査の概要

デリー北東部のヤムナ川東岸、North East Districtにおいて、リキシャ・セクターのパイロット調査を2005年8月に開始した。デリー首都特別区(National Capital Territory of Delhi)は、行政的には、軍営地(Cantonment)、狭義のニューデリー地域(New Delhi Municipal Council

が管轄する地域)、残りのデリー市 (Municipal Corporation of Delhi [MCD] 管轄地域) の3つに分かれる。これらのうち、軍営地とニューデリー地域ではサイクル・リキシャの営業は禁止されている。そこでMCD管轄地域のうち、パイロット調査に適当な地点として、Shahdara周辺を選択した。MCDのサイクル・リキシャ関連行政は、全デリー市を12のゾーンに分けている。調査地域はこれら12のうち、Shahdara (North) Zoneに位置する。パイロット調査の目的は、リキシャ・セクターの全体像を把握するための統計的代表性のある標本調査を大規模に実施することを前提に、そのために必要な情報を集めることであった。

調査方法はまず、質問票を使わずに事情通のリキシャ引きへの事前調査を行い、リキシャ引き (rickshaw pullers) やリキシャ親方 (owner-contractors: *thikedar*) の概況や地理的分布を把握した。その結果、リキシャ引きの場合、現時点で出身農村からの一時出稼ぎであると自らを規定する者 (以下「出稼ぎリキシャ引き」、migrant rickshaw pullers)、すでにデリーの居住者であると自らを規定する者 (以下「居住者リキシャ引き」、resident rickshaw pullers) に大別できることが分かったため、出稼ぎリキシャ引き、居住者リキシャ引き、リキシャ親方の3グループそれぞれに質問票を作成した。質問票のプリテストを経て実際に質問票を用いたパイロット調査を2006年1-2月に行い、リキシャ引き80名 (うち35名が出稼ぎリキシャ引き、45名が居住者リキシャ引き)、リキシャ親方26名のデータを収集した。調査項目としては、出自 (教育、カースト、出身農村、デリーまでの出稼ぎ経路など)、生活水準 (労働日数、平均稼ぎ、住居など)、契約形態 (リキシャ賃貸契約の詳細、保証人など) などをカバーした。

## 2-2 リキシャ引きの出自

出稼ぎリキシャ引き、居住者リキシャ引きともに、年齢、教育水準、家族形態、カースト等を尋ねた。予想された通り、カーストとしては指定カースト (Scheduled Castes: SC) が全体の43%、「その他後進階級」 (Other Backward Classes: OBC) が41%を占め、高位カーストのリキシャ引きは観察されなかった。教育水準も予想通りの低さで、識字率は49%であった。教育水準およびカースト分布に関しては、出稼ぎリキシャ引きと居住者リキシャ引きの間に統計的に有意な差はなかった。年齢は、

出稼ギリキシャ引きの平均が25.7歳、居住者リキシャ引きの平均が28.8歳で、その差の統計的な有意水準は10%であった。

出稼ギリキシャ引きの出身地は、35名中31名がウツタル・プラデーシュ州（うち7名がBadaiau県）、残りはビハール州であった。出身地での土地所有を見ると、40%は全くの土地なしで、残りの土地持ち家計においても平均所有規模は0.58エーカーときわめて小さかった。農業労働者及び零細農家の出身者が、出稼ギリキシャ引きの多数を占めることが確認された。

定住型リキシャ引きの場合、前職なし（失業）が全体の33%、各種自営業を前職とした者が29%であった。居住者といっても住居を所有している者（家族が所有している住居に住んでいる者を含む）は全体の13%にすぎず、残りは様々な賃貸住居や、路上生活者である。

### 2-3 リキシャ賃貸借契約

出稼ギリキシャ引きの全サンプルが、サイクル・リキシャを所有せずにリキシャ親方から賃借していた。インフォーマルな取材からも、出稼ギリキシャ引きはリキシャを所有しないものだ、という共通認識が得られた。他方、居住者リキシャ引きの場合、45サンプル中5名がリキシャを所有していた。リキシャを所有することにより所得水準が上昇するののか（賃貸料金はどれほど高額か）については後述する。

賃貸借契約は、全75件とも、朝借りて夜に返す1日固定料金貸し出し制度であった。ただし賃借料にはバリエーションがあり、最低は15 Rs./day、最大が30 Rs./day、中位値が20 Rs./day（75件中47件）、平均が21.44 Rs./dayであった。調査時期、純粋にインド製の旧式リキシャに加えて、中国で設計された新型リキシャが導入されつつあり、日よけ効果が強い新型のほうが高い賃借料（中位値が25 Rs./day）であった。

賃貸借において、通常の使用による故障の修理はリキシャ引きが負担するケースが75件中3件、大きな損害の場合にはリキシャ引きもそのコストを一部負担するケースが75件中67件となっている。軽微な故障の修理費用をリキシャ引きが負担しないという契約は、一見、リキシャ引きの乱暴な運転といったモラルハザードを引き起こすのではないかとという懸念を生み出すが、大きな損害の場合には一部負担となるという取り決めが多くの場合に採用されていることから、実際の現場においてその

ようなモラルハザードはほとんど生じていない。さらには賃借の際の保証人の存在も、モラルハザードを防ぐことに貢献していると考えられる。必要ならばリキシャ引きがリキシャ親方からお金を借りることができるという関係は、75件中16件で観察された。

ここで興味深いのは、出稼ぎリキシャ引きにとつての「保証人」(surety man)の重要性である。出稼ぎリキシャ引き35サンプル中34名が、保証人なしではリキシャを借りることができないと答えた。保証人の内訳は、出身地の家族というのが2件、同じ村の出身者が17件、デリーで新たに親しくなった友人が14件などであった。すなわち、農村部から都市部に出稼ぎに来た、教育など人的資本に劣る労働者が、リキシャ引きとして就業できるかどうかは、この保証人を工面することができるかに依存し、その意味でネットワークが重要なのである。

#### 2-4 リキシャ引きの所得水準

サンプルのリキシャ引きは、平均で、毎日10時間ほど営業し、賃借料など各種営業費用を差し引いて、95から110ルピーほどの所得を得る。リキシャ引きによっては平均200ルピーほど稼ぐ者もいる。定期的な休日を設けている者は少ないが、病気や様々なトラブルなどのため、過去15日間の実働日数を見ると平均で12.4日であった。

調査では、過去1週間の実際の稼ぎと、リキシャ引きの見込んでいる稼ぎ額の両方についてデータを集めたが、2通りの数字での差はそれほど大きくない。前者の平均が1日103.2 Rs./day (標準偏差26.1)、後者の平均が1日110.2 Rs./day (標準偏差30.6)であった。いずれにしても、この稼ぎ額はインド政府作成の1人当たりの貧困線<sup>5</sup>の5-10倍に当たる水準であり、家族に送金する余裕があるものと解釈できる。農村部と都市部の物価の差を考慮してもなお、出身農村にいた時の水準と比較すると、所得水準はかなり上昇していると言える。とはいえこれは、厳しい肉体労働を通じた、人的資本の取り潰しの性格も持つことは否定できない。

興味深い点として、リキシャを所有している居住者リキシャ引きの所得は、賃借リキシャを利用する居住者リキシャ引きの所得と統計的に有意な差はなく、平均はむしろ低めだったことである。両者の働きぶりが同じならば、賃借料の20-25ルピーに対応した所得差が毎日生じてしか

るべきである。しかし、現実にはこの差は生じていない。リキシャを所有するリキシャ引きは、非所有者と同じ時間働いて賃借料分の所得を余分に得るのではなく、賃借料分を相殺する程度、非所有者よりも短い時間働くことを選択していること、経済学的に言うと労働供給への所得効果が強く働いていることを窺わせる数字である。ただしサンプル数が少ないため、この解釈には注意が必要であろう。

リキシャ引きを辞めた場合のデリーでの代替的な仕事の見込みについては、日雇い肉体労働を挙げる者が全体の30%で最も多く、これに各種インフォーマルな自営業が続いた。ここでも出稼ぎりキシャ引きと居住者リキシャ引きの間に統計的に有意な差はなかった。同じ都市運輸部門にあるとはいえ、運転免許証が必要となるオート・リキシャ運転手などの仕事を代替の仕事としてイメージしたリキシャ引きは皆無であった。

これらの数字からは、リキシャ引きの生活は厳しいものであるが、所得という点では農村から移動する前に比べてかなり改善した可能性が強いこと、とはいえ、リキシャ引き業に続く階層上昇イメージをあまり持てないでいることが判明する。

## 2-5 リキシャ親方の社会的出自と所得水準

農村部からの一時的出稼ぎ者に稼得機会を与えている点で、リキシャ親方の役割は重要である。しかしその経済分析はほとんど既存研究に見られない。リキシャ親方は *thikedar* と呼ばれ、その所有するリキシャを保管し、賃貸用に供するための場所、すなわち「リキシャ・スタンド」を持つのが通常である。調査地では、このようなスタンドがあちこちにあり、その場所についてリキシャ引きはよく把握していた。

パイロット調査でのサンプルに基づき、リキシャ親方の社会的出自を見ると、カースト、年齢、教育において、すべてリキシャ引きよりやや高いが、それほど顕著な差ではなかった。例えば教育で言うと、リキシャ親方の識字率は54%であった。

所有リキシャ数の平均は28.5台(標準偏差19.1)、ただし稼働中のリキシャに限るとその平均は16.4台(標準偏差9.7)であった。リキシャ・スタンドとして使われている土地を所有している親方は26名中4名、賃借地の利用者が15名、違法占拠地利用者が6名であった。違法占拠地の利用や、ライセンスなしのリキシャ引きの営業などを見逃してもらう

うえで、行政や警官に「顔が利く」ことが、リキシャ親方として成功するためには不可欠なのである。

リキシャ親方のサンプル26名の前職を見ると、26名中21名もが各種自営業に分類される仕事に就いていた。中でも特筆されるのは、リキシャ関連業からの階層上昇である。26名中2名が前職としてリキシャ引き、12名がリキシャ修理工 (rickshaw repair mechanic) を挙げた。リキシャ修理工の多くは、リキシャ引きから仕事を始め、手先が器用であった者が他のリキシャ引きの修理まで手掛けるようになったのである。すなわち、全体の過半数において、「リキシャ階梯」(rickshaw ladder) が観察されたことになる。

リキシャ親方の所得について、稼動リキシャ数から粗収入を推計し、そこから、経営費(リキシャ、リキシャ・スタンドの修繕費、市当局への支払:登録料、罰金、わいろ等)を差し引いて、純収入を推計した。親方1人当たりの平均は4983.8Rs./monthとなった。副業としてはよい値だが、これが主業である場合には、それほど大きな額でない。稼動中のリキシャ1台当たりの純収入は304.9Rs./monthとなった。この水準をもとに収支均衡期間を計算すると約15-19ヶ月、内部収益率を計算すると年利換算28-58%となった。この内部収益率を各種利率と比較すると、金融機関からの借入利率8-18%より高いが、抵当有のインフォーマル金融での借入利率(15-60%)や、抵当なしのインフォーマル金融利率(48-120%)と大差ない。したがって、これらの数字からは、リキシャ賃貸料の水準は不当に高額なものではなく、リキシャ引き・リキシャ親方それぞれの労働や資本の機会費用と整合的であると判断される。言い換えると、安価な利率で資本へのアクセスがあればリキシャへの投資がペイするが、高い利率でしかお金を借りられない場合にはペイしないことになる。

## 2-6 パイロット調査のまとめ

以上まとめると、リキシャ引きの社会経済的背景は一時的出稼ぎ者と定住者とで差異が小さいこと、リキシャ引きの生活水準は出稼ぎ前よりも改善しているとみられること、リキシャを賃借する場合の親方との契約関係はモラルハザードを防ぐ内容になっていること、親方のリキシャ賃貸業からの平均の稼ぎはリキシャ1台当たり300Rs./month程度で

あって、暴利とはみなせないこと、リキシャ引きから親方に階層上昇の道が開かれていることなどが、パイロット調査のデータから明らかになった興味深い特徴である。これらは、同じ地域でのごみ清掃人調査〔速水 2005、Hayami et al. 2006〕の分析結果と重なる部分が多い。とりわけ階層上昇が開かれていることと、そこでのネットワークの重要性は、両方の調査で明らかになった点である。

### 3 政府、政策との関係

パイロット調査を実施していた時期においても、政府・政策とサイクル・リキシャとの関係は緊張をはらんでいた。サイクル・リキシャを管轄するMCDの依って立つ法令は、1960年の条例（Cycle Rickshaw Bye Laws 1960 Amended）である。この条例においては、サイクル・リキシャの所有者が、その所有する1台を、MCDに登録することができ、このライセンスを所有して初めて、公道を走り顧客を運輸する営業が可能になると定められている。この条例の背後には、極貧困層を搾取するメカニズムとしてサイクル・リキシャの賃貸借は禁止すべきだという考え方があり、この条例の下では、パイロット調査の主役であったリキシャ親方や出稼ぎリキシャ引きは、すべて全く違法な存在となる。

また、MCDは、「サイクル・リキシャ禁止」地域の頻繁な変更、いわゆるゾーニング規制の調整を繰り返してきた。デリーとウッタル・プラデーシュ州との間の州境を越えた営業に関しても、様々な規制が存在する。パイロット調査の直後の時期には、オールドデリーのチャンドニーチョークが新たに禁止地区に含められた。これらの政策の背後には、デリーなど大都市の交通渋滞を引き起こす元凶として、サイクル・リキシャを制限することが必要だという考え方がある。

しかしどちらの政策も、全く実効を伴っていない。リキシャ親方からサイクル・リキシャを借りる出稼ぎリキシャ引きは、全体のリキシャ引きの過半数を占めると推計される。チャンドニーチョークのリキシャ規制は守られていない。しかしこれらの条例や規制規則が存在するということは、末端の行政や警官によるリキシャ引きへのさまざまなハラスメントと賄賂の要求につながっている。リキシャ親方の条件のひとつが、これらに上手に対処できる能力であることが、パイロット調査からも明らかになった。

他方、搾取的側面をなくしさえすれば、環境に優しい運輸形態として、サイクル・リキシャは大都市の運輸体系上有意義であるという考え方も見られる。特に2002年開業のデリーメトロ（市中心部では地下鉄、郊外では高架上を走る）が拡張してからは、メトロ駅周辺に客待ちをするサイクル・リキシャの数が急増し、メトロとサイクル・リキシャを組み合わせた移動が、デリー市民の新しいライフスタイルにすなりつつある。パイロット調査を行った地域でも、パイロット調査時にはShahdara駅が東方面への終着駅としてすでに開通しており、メトロ利用客はサイクル・リキシャにとっての重要な顧客であったし、パイロット調査後にはさらにメトロが東進した。メトロはオート・リキシャに対しては強い需要削減効果があったと思われるが、サイクル・リキシャへの需要はむしろプラスであり、これを肯定的にとらえるMCDの行政官も多い。

その場合、既存の条例・規則との整合性が問題になる。そこで2008年5月には、1960年の条例の中身と、それに基づいて年間のライセンス更新をきちんと施行するための大々的な公告が各紙に掲載された。それまでのリキシャに取り付けるプレートだけのライセンスから、ライセンスプレートに加えて営業許可地域ごとに異なる色のバッジをリキシャ引きに持たせる制度に変更された。新しい取り組みの下、MCDは、2008年中に8万2722のリキシャを新たに登録した。パイロット調査実施のShahdara (North) Zoneでの登録数は1万7109件となっており、同地域でのリキシャの高い密度が窺われる。また、2000年代半ばのデリーのサイクル・リキシャの数は12万台程度と推計される [Kurosaki et al. 2007] から、2008年の登録推進政策は、一定の成果を上げたことになる。この登録推進政策後、リキシャ親方と出稼ぎリキシャ引きの実際の経営や契約方法にどのような変化が生じているのかを、デリーメトロの需要増進効果のインパクト評価と合わせて、2010 / 11年度に実施予定のリキシャ・セクター本調査によって明らかにしたいと考えている。

#### 4 まとめ—都市貧困とネットワーク、労働移動—

以上、本稿はデリーのサイクル・リキシャ引きに関するパイロット調査のデータを中心に、インドにおける都市貧困とネットワーク、そしてそれらと政策との関連について検討してきた。パイロット調査の限られたデータではあるが、教育を全く受けていない階層など、非農業雇用の

伸長による農村地域での生計向上の流れに乗り切れない貧困層にとり、都市部への出稼ぎは所得水準を改善させるよい機会であることが判明した。稼ぎと経験を蓄積することによって、肉体労働という不安定かつ負担の大きい就業からより安定した就業へと階層上昇する経路が細いとはいえ存在すること、より割りのいい仕事を得るためには伝統的な紐帯(インフォーマル・ネットワーク)が重要な役割を果たすことなども重要な発見である。また、稼ぎと経験を蓄積できるかどうかという点で、信用へのアクセスが重要な鍵となることも、リキシャ引きとリキシャ親方の経済分析によって明らかになった。信用へのアクセスを決める伝統的要因は人的ネットワークであるわけだが、マイクロファイナンスなどの政策介入によっても信用アクセスは改善できる。すなわち都市貧困の削減においてもマイクロファイナンスの潜在的可能性は高いと言えよう。ただし教育など近代的人的資本の蓄積は、出稼ぎ者の世代では期待できないこと、言い換えると教育を通じての階層上昇に関しては、次世代に期待せざるを得ないこともパイロット調査からの知見である。

これらのファインディングからは、都市貧困層の流動性が高いこと、様々な資本の蓄積を通じた階層上昇の可能性が存在する半面、マイナスのショックに見舞われた場合のセーフティーネットの欠如など、様々なリスクへの脆弱性も深刻であることが示唆された。パイロット調査をもとに、デリー全体を統計的に代表できるような標本調査を本調査として行い、詳細な動学的情報を収集しての定量分析に現在とりかかっているところである。

## 註

<sup>1</sup> Lanjouw and Zaidi [2001] や Duraisamy [2002] の分析結果によると、貧困指標は自営業者、常雇労働者、日雇労働者の順に高くなり、世帯規模が大きいほど高くなり、世帯主の教育水準が高いほど低くなる。これらの特徴は、農村部にも共通する。しかし農村部と比較すると興味深い差異も存在する。例えば、世帯主の教育水準と貧困指標との相関は、農村部より都市部において、より顕著であるが、教育水準の限界効果には農村部と都市部で差がないので、教育年数の都市部と農村部との差がこの相関を生んでいることが分かる。また、教育水準が貧困削減に与える限界効果は、指定カースト(SC)においてそれ以外の階層よりも小さい(SCに対して差別的な労働市場が示唆される)。

<sup>2</sup> 速水 [2005] や Hayami et al. [2006] は、デリーにおける廃品回収業の最下層を構成するごみ拾い人とごみ集荷人について詳細な調査を行っている。公共の場からごみを拾うごみ拾い人の多くが貧困線以下の生活を送っているのに対し、家庭や企業からごみを買取るごみ集荷人は生活水準がもう少し高く、さらには上位の流通業者に成長する「上昇階梯」も、狭いといえ開かれている。彼らの

研究は、ごみ拾い人とごみ集荷人とを分けるのが、相互扶助の共同体的ネットワークに参加できるかどうかであることを明らかにしている。このファインディングは重要であり、本稿の研究も、これから大きな契機を得ている。

<sup>3</sup> 例えばウツタル・ブラデーシュ州の都市貧困層の声を集めたKozel and Parker [2003] は、同じスラムでも、“recognised”と “unrecognized”(ないしillegal, irregular)とで、インフラストラクチャーや政府による保護に格段の差があること、仕事と住居の不安定こそ貧困の最大の問題であると貧困層が認識していること、農村部よりも都市部の方が、労働市場が非従属的であり、努力と運さえあれば上層移動可能なものであることに、貧困層は望みを抱いていることなどを、明らかにしている。

<sup>4</sup> このパイロット調査の概要と分析結果についてはKurosaki et al. [2007]を参照。

<sup>5</sup> この貧困線は、農村部と都市部の生活費の差を考慮した都市部の貧困線に基づいている。

## 参考文献

- Duraisamy, P., 2002, “Changes in Returns to Education in India, 1983-94: By Gender, Age-cohort and Location”, *Economics of Education Review*, 21-6, pp. 609-622.
- 速水佑次郎, 2005, 「インド・デリー市における廃品回収業者—都市貧困層の分析—」, 『経済研究』, 56-1, 1-14 頁。
- Hayami, Y., A. K. Dikshit, and S. N. Mishra, 2006, “Waste Pickers and Collectors in Delhi: Poverty and Environment in an Urban Informal Sector”, *Journal of Development Studies*, 42-1, pp. 41-69.
- Jayaraman, R. and P. Lanjouw, 1999, “The Evolution of Poverty and Inequality in Indian Villages”, *World Bank Research Observer*, 14-1, pp. 1-30.
- Kozel, V. and B. Parker, 2003, “A Profile and Diagnostic of Poverty in Uttar Pradesh”, *Economic and Political Weekly*, 38-4 (January 25), pp. 385-403.
- 黒崎卓, 2009, 『貧困と脆弱性の経済分析』, 勁草書房。
- Kurosaki, T., Y. Sawada, A. Banerji, and S. N. Mishra, 2007, “Rural-Urban Migration and Urban Poverty: Socio-Economic Profiles of Rickshaw Pullers and Owner-Contractors in North-East Delhi”, COE Discussion Paper 205, Hitotsubashi University.
- 黒崎卓・山崎幸治, 2002, 「南アジアの貧困問題と農村世帯経済」, 絵所秀紀 (編) 『現代南アジア 2 経済自由化のゆくえ』, 東京大学出版会, 67-96 頁。
- , 近刊, 「インドの経済成長と貧困問題」, 石上悦朗・佐藤隆広 (編) 『現代インド・南アジア経済論』, ミネルヴァ書房。
- Lanjouw, P. and S. Zaidi, 2001, “Determinants of Household Welfare in India: The Differential Returns to Scheduled Castes”, World Bank, Poverty Policy Note.
- 柳澤悠, 2008, 「村民にとっての機会の変化と『農村』の変容」, JASAS シンポジウム第5回「機会・移動・リンクする人々—南アジア社会の『現在』を考える—」。