

バスガイドについて

労働者委員 森田周一

7月1日に労働委員会の委員を拝命しました。私は、私鉄産別の組合運動だけを約30年取り組んできたので、それ以外の労働関係紛争について正しく対処できるか不安もあります。先輩方に学んで早く追いつけるよう努力しますのでよろしくお願いいたします。

最近あるフォーラムで雇用の安定という立場から夏と冬で北海道と沖縄を行き来するバスガイドの意向という話をする機会があったので今回はバスガイドについて述べてみます。近頃皆さん貸切バスに乗ったことがありますか？そのバスにバスガイドは、乗車していましたか？私が鹿児島交通㈱に入社した1980年代は、当社だけでも約200名のバスガイドが在籍していました。組合役員としての私の仕事の半分はバスガイドの苦情処理だったことを思い出します。苦情の多くは彼女たちの高い職業意識に基づくもので大変勉強させてもらいました。

彼女たちは、ふつう18歳で入社して地理・歴史・作法・歌・方言・バス誘導など高校時代の何倍も勉強します。そして南九州から西九州・北九州と九州一円の観光案内ができるようになるまで丸3年を経過した時50名いた同期のうち残っているのは約2割の10名程度です。女性バスガイドは、昭和3年に別府地獄めぐりの案内役として誕生以来バス観光では間違いなく花形でした。しかし現在では職種としての絶滅危惧種だと思っています。

バスガイドの雇用形態は、正規雇用からアルバイトやガイドクラブからの派遣が中心になっています。2000年に貸切バスの需給調整規制が廃止されました。結果として1999年に全国で2,010社だった貸切バス運行会社は2010年に4,492社に増加しました。生き残りをかけたダンピング競争により1台当たりの日車営収は10万円台から6万円台へと落ち込み育成に多額の費用と時間がかかる自社バスガイドは、即戦力となるOBのアルバイトに切り替わりました。鹿児島交通㈱では貸切部門は子会社化し現在組合員としてのバスガイドは存在しません。旅行形態も団体旅行から個人旅行中心になり、インバウンドなどバスガイドを必要としないバス運行も増加しています。私の中学や高校の修学旅行は、観光地や歴史的施設などをバスガイドの案内で見学することが中心で今でも説明を受けたいわれや史実など覚えています。近年は体験型の修学旅行も増えていますが、感動を記憶に残すために正しい説明を受けることも大事だと感じています。

関越自動車道のツアーバス事故、軽井沢でのスキーバス事故など過当競争をもたらす安全性の軽視への反省から安全基準や運賃料金の下限設定など再規制が実施されました。経営面ではバスガイド復活の可能性は出てきました。しかし指導者の育成や設備など技術の継承には大きな問題が残っています。はとバスなどバスガイド育成に特別に取り組み続けた会社を除けば今活躍している人たちがリタイヤされるとともに職種としての存続は厳しいと思います。9月の単組大会で単組役員を退任する予定なので一番喧嘩して一番成長させてくれたバスガイドについて触れてみました。