

2020年度の出生者数は、どうも減るらしい。

参加した学会で、このような報告を聞いた。合計特殊出生率が下がるということだ。確定したことは言えないが、新型コロナウイルス感染拡大による所得減少と、先行き不安から出産を控える家庭が増えることが原因である。

多くの研究は、出生者数と所得の間に関係があることを示している。子ども1人を大学卒業まで育てる費用は、すべて公立学校を利用したとして1千万円。すべて私立なら2500万円とされる。国立社会保障・人口問題研究所の調査でも、理想の子供数（2・42人）を持たない理由を夫婦に聞いた結果、60%以上が「子育てや教育にお金がかかりすぎるから」と回答している。日本社会では長期にわたって家計所得が伸びず、当然、消費支出も停滞している。さらに新型コロナウイルス感染拡大で倒

新型コロナと出生率低下

魚眼図

産件数も増加。小型の倒産が多いので、また失業率などに深刻な影響はでないが、国民の不安が深刻化すると出生率がさらに下がる可能性がある。

問題はこの傾向が来年以降も続いた場合である。子ども数の低下の社会的影響は6年後の小学校入学ごろから徐々に現れ、成人になるころに明確な労働力不足として顕在化する。新型コロナの影響が長期化すると出生率低下は日本社会の将来の重要な課題となる。

短期的には所得不安を払う政策が必要である。減税を含めた対応が一次的にも必要だろう。他方、私たちはより地域内での消費を高め、自らの手で町を守り、将来を守る必要がある。不安の多いときこそ、手の届く範囲での協力を行うことだ。

（江頭進・小樽商科大教授
経済思想史）

小樽商科大、HAPと共同研究

小樽商科大学と北海道エアポート（北海道千歳市、HAP）は北海道北部地域の観光振興を目的とした共同研究を始めた。稚内空港（稚内市）を中心に観光客の実態を調査・分析し、スポーツツーリズムやワーケーションなどの観光需要の創出に取り組む。研究実施期間は2022年3月末まで。小樽商大の社会人向け教育の知見も生かし、観光人材を育成する勉強会なども開催する。

経済部門

経営再建果たした「住民の足」



「先代の経営と従業員たちのおかげで、今の十勝バスがある」と話す野村文吾社長（井ノ上浩明撮影）

十勝バス（帯広市）

帯広市に本社を置き、100年近くにわたり十勝の「足」を支えてきた。地域交通の危機が叫ばれる中、沿線を一軒一軒訪問し、バスに乗らなくなった理由を聞き取るなど「利用者目線」で経営を改革。廃業寸前とも言われた危機的状況から息事立て直しに成功。地方バスの再生事例として全国的に注目を集める。

1926年（大正15年）創業。高度経済成長後の70年代から、自家用車の普及などで地方バスの利用は年々減少。十勝管内も69年の年間約2300万人をピークに、2006年には約390万人まで落ち込んだ。08年の原油高騰で経営難に拍車がかかり、営業強化策に着手。まずは停留所周辺の千軒以上を回り、住民の要望を聞いた。その声を受け、バスの乗り方を説明しに出向いたり、時刻表を見直したりするなど、地道な努力を重ねた。12年3月期には40年ぶりに増収に転じ、19年3月期まで8期連続で増収を達成した。17年には買い物などを代行する生活支援サービス事業「ペンリー」を

「利用者目線」を徹底

沿革

- 1926年 十勝自動車合資会社設立
- 55年 十勝バス株式会社に社名変更
- 90年 帯広一札幌間の都市間バスの共同運行開始
- 2003年 野村文吾氏が社長就任
- 12年 40年ぶりに増収転換
- 14年 十勝バスがモデルのミュージカル「KACHI BUS」が東京などで上演
- 17年 生活支援サービス事業「ペンリー」開始
- 20年 路線バス利用者の自宅と停留所を結ぶタクシ一の運行実証実験を開始

開始。今年10月からは利用者の自宅からバス停までタクシーで送迎するからバス停までタクシーで送迎する事業の実証実験も始めた。近年は他の交通機関と連携し、交通手段の検索や予約を一括で行える「Maas（マース）」の導入にも意欲的に取り組む。

現在は十勝管内で33路線を運行。新型コロナウイルスの影響で厳しい状況が続くが、03年に就任した野村文吾社長（57）は「これからもお客さまの声を聞き、バスでの移動が楽しいと感じてもらえる環境を整えたい」と話す。（佐藤誠一）