

はなから私事で恐縮だが、この三月に通算八代目の中古自動車に乗り換えた。

走行距離が27万キロに達しても、エンジンは何ともなかった。しかし、さすがにマフラーや他の部品の修理費がかさみ、車検時期だったこともあって七年ぶりに買い替えることにした。

中古なので金銭的な負担はまだ軽い方かもしれない。

いわての

風

る例は珍しくない。

ないが、周りを見渡すと老若を問わず数百万円もする新車に乗っている人たちも少なくない。

これらの国内全体における市場規模を推計すると、自動車は二十五兆円程度。戸建住宅は二十兆円程度。全国の大学の在学者数は二百八十五万人(文部科学省の学校基本調査より)とされるので、一人当たり平均で年間二百万円とすると、それだけで軽く五兆円超の規模だ。

密接な関係からして、まさに産業振興の種となる。その証拠に、本県をは

関 洋一さん 一関市・企業世話人



せき・よいち 52年紫波町生まれ。東京理科大学。商社勤務、誘致企業役員、中小企業支援センター・プロジェクトマネジャーなどを経て現在は中小企業大学校講師、中小企業基盤整備機構経営支援アドバイザーなど。

つまり、長年の持ち家政策によって家庭には「家」という独立遮断された空間が要るものと刷り込まれ、「車」は自分だけの世界に浸れる魔性の空間を備えている。

そして子どもには「高等教育」を受けさせることで、自律できる素養を身につけて自活してほしいという切なる親の願望が、とき

家や車のために仕事

には遠く離れた地の異空間を用意

ここで個人消費と住宅投資を合わせた家計分の消費は、わが国の国内総生産(GDP、約五百兆円)の六割の三百兆円ほどだが、実にその六分の一にあたる約五十兆円が前述の三点セットに消費されることになる。

従って、これらに目を向けることは企業の市場戦略としては、きわめて合理的である。

しかし、生活者としてこれを手放して受け入れて良いものだろうか。消費者の立場でそのフトコロ具合から検証したらどう

家賃五万円のアパート暮らしでも年間百三十六万円となる。実に収入の半分弱がこれらに費やされる。これが、典型的な地方の庶民生活の実態の一端であり、まさに「車や家のために仕事をしている」状態となる。

ところで、なぜこの三点セットが消費を駆り立てるのだろうか。それは、誤解を恐れずに言えば「個の空間」を確保するために必要不可欠だからである。

しかし、皮肉にも、物的に飽和した「個」化時代の真ただ中にある今、われわれはある種の徒労感を覚えながらも、その仕掛けに対する過大なコストを背負って道なき道をさまよっているような気がする。

「個」化時代のコスト負担に思う