

链接

# 在东京 “养”部车 有多贵

程思莹

根据2015年日本汽车工业协会进行的调查显示，近六成年轻人表示“不想购买汽车”。而造成这一现象的原因是，除了“没有汽车也不影响日常生活”之外，最主要的还是购入汽车之后的养车费，对于现在年轻人来说是一笔巨大的开销。那么，在日本东京，“养”一辆车究竟需要花费多少钱呢？

购入一辆私家车后，除了汽车本身的价格和汽车贷款利息等花费之外，还需要缴纳消费税、购置税、汽车购置税、汽车重量税这四种税费。其中消费税为汽车售价的8%，汽车购置税按照汽车类型，普通家用轿车按照汽车售价的3%，轻型汽车（排气量小于660cc以下）为汽车售价的2%，在购车时一次性收取。而汽车税则按照购入汽车的总排气量从1升（含以下）到6升（含以上）按照0.5升为单位划分成10个档次，最低1升（含以下）排量的汽车车主每年需要缴纳2.95万日元，最高6升（含以上）排量的汽车车主需要每年缴纳11.1万日元。这项税款只要车主名下拥有汽车，即使从未行驶过，或者汽车由于故障已经无法使用，也必须每年缴纳。最后，在新车购入满三年之后，每次进行年检时，按照汽车本身重量每0.5吨需要缴纳一年2500日元的重量税。

在中国，购车之后最大的一笔开销可能就是汽车牌照的费用了。与此相比，日本在车牌上的花费可以说是非常便宜了，如果车主对于车牌数字没有要求的话，一般只需要缴纳1440日元（根据车牌样式不同而价格不同）。但是在给汽车上牌照之前，车主首先需要提交“车证证明文件”，以证明自己购入的汽车不会停在一般道路上阻碍交通。但是，日本的普通公寓房一般是不设停车位的，只有独栋房屋才会附带一个面积不大的停车位，那些住在公寓里的人想要停车，一般都需要使用家附近的月租式停车场。但是，在寸土寸金的日本，停车费也是一笔不小的开销。东京都内每月停车场的平均价格为45112日元，根据停车场所在位置和设施情况，这笔费用可能还会有浮动。

总的计算下来，在东京，养一辆车最少每年需要花费40万日元，这还没有算上购买昂贵的私家车位支出，也难怪那些年平均收入两三百日元的大学毕业生不愿意花钱买车了。

除了上述开销，购买汽车之后，各类汽车保险也是不可缺少的。除了国家规定的强制车辆责任保险之外，一般的车主还会根据自身情况购买其他车辆保险。日本的车辆保险分为任意保险和车辆保险，其中任意保险主要是指在发生交通事故时对对方的人身、财产损失进行赔偿的险种；而车辆保险则是对车主本人的损失进行赔偿的险种。

而关于保险费用一般有两种主要的计算方式，一种是按照车主的年龄进行计算，一般从20岁（含以下）到65岁（含以上）按照每五岁一个档次进行划分，其中20岁及以下车主需要缴纳的任意保险费用最为高昂，一般为一年115214日元左右，随着车主年龄的上升，保险费用会逐渐下降，35-49岁阶段的保险费用是最低的，之后费用则随着年龄增长而逐渐增加。

除了按照车主的年龄进行计算，另一种车险计算方式是按照汽车所属种类进行计算，一般情况下保险公司将家庭乘用车划分为小型汽车、面包车、四门轿车、运动型多用途车（SUV）、进口车和跑车这六大类，相关保险费用根据车型不同有所差异，其中小型汽车的保险费用最为便宜，一般为每年38790日元（不包含车辆保险），而跑车的保险费用最贵，一般为每年7.98万日元（不包含车辆保险）。

再加上每年的汽车燃料费，根据日本相关机构的统计显示，2017年11月东京都内93号汽油平均每升价格140日元，98号汽油平均每升价格150日元。那么，按照每年15公里来计算，假设一年需要跑1万公里，则每年的油费支出为9.3万至10万日元。这样总的计算下来，在东京，养一辆车最少每年需要花费40万日元，也难怪那些年平均收入两三百日元的大学毕业生不愿意花钱买车了。



不过，康佳对手上的沪牌还是非常珍惜。现在他参加了一个汽车租赁平台推出的“养牌计划”——投资10万元左右购入一部大众朗逸，上了自己的车牌后，通过平台再把这辆车租出去。根据规则，平台将负责包括保险在内的所有日常管理事务，并每年付给康佳3万元左右的租车收入。

类似康佳的经历，在北上广深的年轻车主中并不少见。汽车之家去年底曾推出过一期“汽车断舍离”专题报道，其中一篇报道称，在上海，从2016年开始，一些居住小区内长期停放不动、或是“一周一动”的私家车越来越多，这是否意味着，有更多人开始“拥有车但尽量不用车”……麦肯锡公司2017年发布的数据称，因为停车位等问题，导致20%私家车主不愿开车出门，37%的年轻人降低了购车的意愿。而据市场调研机构“前瞻产业”的一项调查显示，一线城市车主对用车成本的最大关切，首先是停车难、价格贵；其次是堵车浪费时间；第三是交通违法及路上的各种意外事故发生后，处理起来费时耗神。车子“能不开就不开”，或许会成为未来大城市车主的主流。

## 需要时能用上，但平时不想拥有

用车成本高、开车费时间……大城市里年轻人的购车欲望被这些因素“稀释”得日趋淡薄，不过，这一切似乎并不妨碍他们在真正需要的时候开车出行。“如果真的需要用车，我一般是去附近找一部分分时租赁车开”。家住青浦区徐泾镇的罗杰（化名）这样表示。罗杰第一次租车是因为需要去浦东的高桥，但自己的沪C牌照汽车无法进入外环以内，而打车过去要差不多120元。朋友推荐他去虹桥商务区的分时租赁汽车车点，租部车自己开过去。“第一次租车心里没底，还把车表面所有的伤痕都拍了照。一路小心翼翼不敢开快，好在最后安全到达。因为是首单用户有优惠，最后只花了30多元。”罗杰说，分时租赁汽车的出现，已经彻底改变了他的出行方式。从公司嘉定总部，去浦东金桥的分公司，打车要差不多200元，租车一天要180元，而利用分时租赁汽车，折算下来单程在40元左右。

“平时不拥有，需要时能用上”。以分时租赁为代表的共享汽车服务，让北上广深这些一线城市的消费者，能够以另一种方式享受驾车出行的爽快便利。汽车分时租赁把一辆车在不同时间段分配给不同用户使用，最显而易见的优点是化解了驾驶员在城市繁忙区域的停车焦虑，而“衔接使用”“短程使用”的特点，也极大缓解了中心城区的停车位需求，使得车辆在大城市中的使用效率大大提高。

《2017中国新能源汽车分时租赁行业发展报告》的统计数据显示，目前国内分时租赁会员总数约在800万人，其中有近九成会员在18-40岁之间，本科以上学历占76%。这份报告同时预测，中国汽车共享出行用户直接需求在2015年约为816万次/天，今年有望增长至3700万次/天，潜在市场容量有望达到1.8万亿元，为共享汽车发展提供了庞大的市场基础。这个预测，也从一个侧面印证了管理咨询公司罗兰贝格此前的观察，这家公司在去年发布的一份报告中称，到2020年，中国驾照持证人数将达到3.55亿，而汽车保有量将仅为1.95亿辆。

城市交通的变革速度，远远超出我们的预期。五年后，对这1.6亿不拥有汽车、却还是有开车需求的人来说，使用共享汽车，应该是最理想的出行选择。“需要时能用上，但平时不想拥有”——这一全新的用车理念，或许会催生出汽车市场的又一个“风口”。

## ·数据·

家庭拥有私家车超过70辆。不过，国内一二线城市私家车的拥有量目前已逐渐趋于饱和，而用车成本则居高不下，未来几年中，三四五线城市的年轻人将成为国内车市的主力消费人群。艾瑞咨询发布的《2017年中国三四五线城市车主洞察报告》称，三四五线城市

车主人群，集中部分在华东和华中地区，74%为男性，多数为80后，超过一半拥有本科学历。优信研究院的数据也显示，该平台近八成二手车消费用户为“80/90后”群体。进入2017年以来，“90后”“95后”青年群体占比依然在不断增长。

# 超大城市年轻人 为什么对开车 忽然就没了兴趣

都市青年对拥有一辆汽车的欲望逐渐消退，让汽车厂商非常头疼

张斌

日本经济新闻社2017年进行的一项市场调查显示，现在的日本年轻人在参加工作、有了稳定收入之后，第一想买的东西，是一部最新款的智能手机，其次是笔记本电脑，第三是自行车，第四是小型音箱，第五才是汽车。而在上世纪70年代，排在第一位的是汽车。

在发达国家，尽管二三十岁人群依旧是购车主力，但增速却在明显放缓。以“购买首辆车年龄”这个指标来看，在美国，2000年前，买入人生第一辆车的人当中，年龄在20岁以下的超过50%；但到了2016年，这个数字下降到35%。在日本，20-24岁拥有驾照的日本男性比例由2001年的87.8%降至2015年的79.9%，女性则由2001年的77.3%降至2015年的72.2%。

## 汽车不再是必需品

2015年，汽车分时租赁服务公司“来福车”（Lyft）联合创始人约翰·齐默曾大胆预言，到2020年，25岁以下的美国年轻人将不会再想着拥有一部自己的汽车了。

你可以把这番言论看作是共享汽车创业企业的炒作，但类似的话如果是由丰田章男（丰田汽车创始人第四代长孙，丰田现任社长）说出来，分量就完全不同。在2016年年初的一次演讲中丰田章男表示，现在日本年轻人对自行车的兴趣远大于对汽车的兴趣，说不定，有一天汽车真的会卖不出去。

官方统计数据和研究机构分析，似乎正在证明这个趋势。

美国汽车协会的资料显示，美国年轻人对于驾照的热衷程度不及他们父辈，2007年至2011年期间，18岁到34岁的美国人购买汽车的数量下降了30%。通过对美国联邦公路管理局数据分析，美国各年龄段持有驾照的人数比例在持续下降中，自1983年来，年轻人中有驾照的人数比例下降趋势最为明显，20-24岁人群中持有驾照的人1983年为91.8%，2008年为82.0%，2011年为79.7%，2014年为76.7%。

日本也出现了类似的情况。日精基础研究所在2015年发布的报告称，20-24岁拥有驾照的日本男性比例由2001年的87.8%降至2015年的79.9%，女性则由2001年的77.3%降至2015年的72.2%。与此相对应的是，在日本，70-74岁的男性持有驾照的比例，在2015年仍高达82.5%。

根据日本自动车检查登录情报协会（AIRIA）的资料显示，截至2017年3月，日本每户家庭持有1.06辆车，创1999年以来最低纪录，远低于2006年的高峰纪录，当时平均每户家庭持有1.12辆车。据报道，在东京登记在册的汽车数达310万辆，此数量在日本47个一级行政区位居第三。但平均每户家庭仅拥有0.45辆车，这在所有一级行政区中叨陪末座。

在欧洲，英国《每日邮报》去年的一篇报道称，过去十年，英国年满17岁考驾照的年轻人数量减少了10万；同一时期，25岁以下年轻人考驾照比例降低了20%。法国《巴黎人报》今年6月的一项抽样调查显示，18岁到24岁的法国青年考取驾照的比例急剧下降，该年龄段中只有60%的人拥有驾照，甚至还有超过五分之一的年

轻人表示他们根本不需要开车。

## 拥有一辆车太花钱了

美国、日本和欧洲的年轻人为什么不爱车了？

原因很简单，学车、养车的费用越来越高，正变得不可承受。

英国汽车协会主席埃德蒙·金在接受《每日邮报》采访时表示，满17岁的年轻人考驾照数量的下降，绝对是因为无法负担费用导致的，在大伦敦地区，学满一个驾驶课程并一次性成功通过考试，大约要花费1800-2500英镑。

本从1962年开始实施的《关于确保汽车保存场所的法律》规定，汽车拥有者必须确保拥有存放场所，不准将道路作为汽车的保存场所。在上车牌时，消费者必须确保距离自家住宅直线距离2公里之内有存放场所，也就是要提供车库证明。如果是自己的独门独户小院，警察也会实地调查院内是否有停车位……而购买一个停车位，简直是天方夜谭。

兴趣多种多样。如今的社会有很多新鲜的事物，使得日本年轻人的兴趣点十分广泛，不会像上世纪七八十年代那样只停留在摩托车、汽车的层面上。大多数日本年轻人认为，如果

辆的成本逐年增加，年轻人对拥有一辆汽车的渴望，已经没有五年前那么强烈了。

生活在上海的康佳（化名）今年30岁出头，家住长寿路沿线，工作单位在漕河泾附近。他曾经拥有一部开了五年的本田思域，但最近两年里，这部车每年的里程数只有3000公里不到。很少开车，是因为使用成本太高。康佳是这样算账的：家里小区的地面不固定停车位，租金每月500元，这是刚需；公司所在的商务楼有地下停车场，包月价要1200元。如果开车上下班，油钱加停车费，每月就是2500元，这还没有算上双休日送小孩去上幼教班、假期里一家人外出吃饭娱乐



左图：大城市的道路日益拥挤，开车成为一桩负担。

下图：对生活在东京的年轻人来说，拥有一个停车位的成本堪称天价。

本版图片 视觉中国

下图左：寸土寸金的市中心，停车场只能向空中发展。

下图右：分时租赁汽车“衔接使用”、“短程使用”的特点，极大缓解了中心城区的停车位需求。



法国《巴黎人报》一项调查显示，近一半法国年轻人由于经济原因而放弃报考驾照。因为若想成功通过考试，他们需要支付1000到1200欧元。在被调查者看来，学驾照又贵又难又费时间。

除了昂贵的学车费用，养车成本更是一笔不小的开销。日本经济新闻社在对日本年轻人的调查中发现，年轻人不再想拥有汽车，主要是出于以下考虑：

没有车并不影响日常生活，特别是生活在东京首都圈地区和大阪神户关西地区的年轻人，他们认为使用地铁、电车和公交车等公共交通工具出行更加方便，几乎能到达所有想去的地方。

汽车日常维护费用较高：买车后还要继续为日常的维护费用买单。日

对汽车不感兴趣，而且没有汽车也不会影响生活的话，为什么还要买车呢？用买车的钱做一些其他想做的事不是更好吗？

想开车可以去租。如今很多日本年轻人认为开车兜风应该和一帮朋友一起才有意思。如果想约朋友兜风，现在年轻人更喜欢租车。根据当天心情和人数选择兜风的车型，既方便又省心。

## 北上广深有车一族 “能不开就不开”

从发展的阶段性来看，发达国家年轻人对汽车态度的转变，未来几年就会发生在中国。至少在国内北上广深这类一线城市，由于拥有和使用车



和欧美日本等发达国家不同，在当下中国，汽车与财富、成功仍有着极其强烈的关联和想像，目前中国仍处于私家车井喷期。国家统计局的统计显示，2016年我国私人汽车拥有量达1.65亿辆，20年来增长了近50倍，平均每百户家庭拥有36辆，其中成都、深圳、苏州等城市每百户