汽车和行人紧张关系考辨：法社会学的视角

潘佳

(北京大学 法学院, 北京 100871)

[摘要]机动车、非机动车和行人先行权争论的背后, 折射的是一系列生物本性和社会文化意识, 社会心理和社会环境的复合。受文化背景和文化心理影响, 守法国家的法律信仰忠诚度极高。中国解决双方解决紧张关系的制度运行存在一系列文化心理障碍。关系的化解不能一蹴而就, 需要制度化的秩序为先导, 互谅互让氛围的形成。这有赖于政府的认识和主导作用的发挥, 经济基础和上层建筑的合力。

[关键词]机动车; 行人; 紧张关系; 文化心理; 制度

doi:10.3969/j.issn.1673-9477.2013.01.019

[中图分类号] D922.14 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1673-9477(2013)01-0063-04

一、问题的提出

人让车还是车让人的争论曾经一度热烈, 从“撞了白撞”到“车让行人”“行人先行权”, 再到奥运时代后奥运时期礼让氛围的营造, 文明驾驶观的倡导等等。如今这种讨论似乎逐渐淡出人们的视野, 看似强大的舆论造势和制度宣传始终没有起到效果。汽车让非机动车和行人, 在中国还是奢侈品, 尤其在北京, 车和行人的关系, 永远是一堵墙。一旦资源稀缺, 同一时间同一地点产生争夺竞合, 矛盾自然产生。据统计, 每年非机动车死亡率占道路交通死亡原因的比例最大, 早已成为严重的社会安全隐患和社会心理不平衡的又一大诱因, 因谦让问题引发的路边争执, 不文明行为也不在少数。行人和车辆竞争的是什么, 是先行权还是时间呢? 在笔者看来, 都不是问题的实质所在。竞争的背后存在着种种复杂的社会心理现象和文化倾向, 所折射的格式化行为模式远非简单的时间资源争夺的动因, 城市节奏快慢也不是问题有无的关键, 因为车不让人在全国是普遍现象, 而节奏慢的城市矛盾程度相对不那么激烈而已。从法社会学视角切入, 结合影响利益主体行为表现的社会文化环境考察, 揭示东西方文明下社会主体的行为心理和社会表现的关联, 对于公民生命财产安全的保障, 制度约束引导行为功能的完善, 良好秩序的维系, 以及中国国际形象的提升, 将起到建设性的作用。

二、交通守法国家行为模式影响因素

一般地认为, 行为模式受文化习惯, 举国体制, 民族心理以及地理文化的终极决定作用共同影响。依此为逻辑起点, 转换至角色心理的视角, 在司机

看来, 希望一路畅通。以本文所见, 时间不是决定让行的唯一原因和根源。只不过在交通节奏快慢的不同城市表现的紧张关系不同而已。实质是一系列生物本性和文化意识, 社会心理以及社会环境要素的结合。

中国古代著名思想家荀子认为, 冲突的根源在于欲望的无限性和资源有限性的矛盾, 即“人生而有欲, 遇而不得, 则不能不求, 求而无度量分界, 则不能不乱。争则乱, 乱则穷。先王恶其乱也, 故制礼义以分之。”现代生物学认为, 现代人的本性是从旧石器时代直接继承下来的。就人类演化的目前阶段而言, 其DNA的突变及得到环境选择的时间还太短, 使得那些具有长远目标及无私奉献的可贵品质还无法在种群水平上集中地形成。因此, 现代人在很大程度上依然秉承之人祖先的本性, 还是一个尚未完善的相对不变的物种。^[1]按此论据, 谦让意味着作出了妥协, 让步, 意味着奉献自我利益, 那么通行的短期行为倾向明显是由生物本能决定的。似乎, 一走出中国, 说服力就有了欠缺。据调查, 美国、欧洲大部分国家、澳大利亚、日本、韩国等国家都是车让行人的。难道是他们的人群发育更完善、人口素质更高? 以本文所见, 也是误区, 需要弄清这个问题, 有必要结合他们的社会发展背景研究。

我们不得不承认的现实, 和中国相比较来说, 当前发达国家的行人和车辆更要守法, 实际生活中也是大家都守秩序下的互谅互让。为什么同样的法律在西方很好的贯彻, 在中国就行不通呢? 这需要本着传统和现实结合的态度, 具体、全面地考察。我们认为: 一是宗教的影响。平等礼让意识深入人心。比如, 在基督教看来, 所有公民在上帝面前都是平等的, 包括生命安全、财产、健康、人格平等

[投稿日期] 2012-12-17

[作者简介] 潘佳 (1986-), 男, 河北保定人, 博士生, 研究方向: 环境法学。

的通行权以及平等守法和受法的约束在内等。二是民主理念通过宪政实践深入人心。发达的生产力决定了民众自组织能力成熟,权力制约机制强大,立法、执法、司法监督的各个环节,社会民主认同性高。违法成本高,执法监督落到实处,法制运行获得了民众的普遍支持,民众逐渐被塑造了守法的惯性和习惯。比如,在英国、美国和新加坡严格的交通立法和法制监督很好的印证了这点。三是制度化、规范化的安全教育、情商教育自幼重视。每一个社会主体的生命价值,平等人格现实得到尊重。在日本、韩国、英国和澳大利亚等国家,针对孩子的安全教育和实践训练在学前教育和小学教育阶段早就得到了贯彻。四是社会角色期待理论。社会学所谓的角色期待,每一个角色主体的自觉行动都是建立在认为社会所要求自己应该实施这样的角色行动上。两个例子很好的说明了这点。很多中国行人不遵守交通规则,随地吐痰,在英国就不会。在中国北京,一向守法的欧美留学生一段时间以后也不遵守交通规则,从最初的随大流逐渐变化为忽视红灯的存在。出现这种行为差异的原因在于,在英国社会大众期待使得他们不得不守法,而在中国,角色环境的差异让守法者变得“不好意思”。五是城市化的程度决定了约束公共秩序的法律建立在非小团体规则、非熟人利益纽带之上。熟人社会的典型特征是规则的不确定性、排他性和潜在性。一定程度上,西方发达国家的法制化进程也走过了类似中、日、韩等东方国家的发展道路,从社区中心主义、血缘中心主义向地区主义、国家主义不断进化。只不过中国目前正处在西方历经的一个相似阶段。不同之处在于,中国特殊的地理文化环境使得以“三代家本位”世界观为主要载体的熟人法则更具有生命力,也在一定程度上延缓着适应现代市场经济要求的“非国家主义”一体化制度的建构。交通规则既是中国法律制度的一个缩影,本质上也是中国法律制度普遍的症结所在。发展经济学认为,城市化的程度和建立在“市场法则”基础上的法制规则的范围以及遵从度呈正相关关系,那么,交通法规的遵守和落实情况 and 城市化水平的关联不难从这里找到答案。

三、中国法制运行的文化和主观障碍

回到中国的问题,笔者认为,人之本性仗强凌弱,当你的外部环境使你强大,而能给你带来好处时,(比如畅通无阻的交通,不用踩油门,免去争抢

的计较,争取了时间等等)一旦没有了竞争方的有力抗衡和强大的外部制约,会自然而然地放任这种力量,并采取措施保证力量权威地实现,至少不能有损权威的英明。行为的内在依据是生物特性支配下的内心认同和行为惯性。在中国,车不让行人没有罚责,也不会引起执法检查监督行为,而且长期以来人们都不谦让,况且执法的力度难度也大。唯一的约束来自自律、对生命价值的认知以及行驶过程中血肉之躯的阻隔。通过法律的力量阻止这种行为,面临诸多障碍。

第一,贫富差距,社会不公正因素存在。特权思想根深蒂固,公车以执行公务之名为自己一路绿灯的现象还有存在,引起社会心理的不满。第二,小农意识影响,骨子里的务虚、狂热自大的特性在积聚流变的时代依然保持生命力,与其说抢路,争的其实是争强好胜的虚荣心。第三,礼教社会、权钱社会、家族社会的纽带牢固,有鲜明的文化自觉特色。礼教道德是建立在不平等的熟人社会基础上的,中国传统社会关系的基础是亲属关系,家扩展到较大的范围,是亲属关系形成较大的社会群体,社会关系等级化、熟人化是突出表现。市场经济要求的平等观念,对每一个社会主体的平等尊重程度有待提升。避让问题反映了对每一个陌生生命的不尊重。第四,小团体主义、地区中心主义思想浓厚。演化为个体中心主义,排斥外在利益主体。一旦资源稀缺,每一个角色心理主体的利益维护就变得相当牢固,难以妥协,反应到行路,就是互不相让。第五,社会角色期待影响下的集体行为惯性,保留的是“自己时代的道德和审美感受”。^{[2](P26)}社会角色期待具有群体属性和地域属性,作用于特定文化语境下的时间空间。无论是否合法,表现为主体行为惊人的相似,跟随性、模仿性。最明显的例子就是外国司机,外国朋友到中国的行路,随大流,因为他们也觉得守法不好意思,反映的结果就是集体无意识。第六,角色心理影响。社会心理学认为,什么样的社会角色决定什么样的社会心理。司机希望自己一路畅通无阻,行人也不想等红灯,避让车辆。法制约束乏力往往是两个冲突。相对方的违法行为引起另一方的不满,制度化的约束监督机制不到位,结果是强者事实上占据了资源,先行通过,弱者心理积怨,矛盾循环更替。司机的抱怨心理与行人违法现象关系密切,行人抱怨车辆行驶过快,根本不顾及路人生命,出行安全感缺失。双方互相指责,行人抢行基于车辆不会撞自己的预期判断,司机基于路人不

敢和我抢，违法了我也不该避让的心理假设。第七，双方法律意识淡漠，行人安全意识不足。据调查，很多司机不知道避让行人的法定情形，行人和疾驰的飞车抢道的情形比比皆是。最后，中国人保守的行为性格，怠于突破。事实上，国人保守的性格使得一些想守法的行人看大多数人都不守法便无奈的采取跟随策略，他们自身也因为不守法而惭愧。实际上，想守法的行人不在少数，摇摆不定的犹豫心理促使旁人的违法行为带动了他们的决策。据观察，在北京街头采取跟随策略的还有一类群体，非当地人口。北京市交通道路状况复杂，信号灯种类繁多，不少初次到北京的人根本看不懂信号灯，他们往往观察别人的行动，然后进行模仿。

四、关系缓和的路径

转型阶段，制度始终演绎着生存空间扩大和缩小的矛盾逻辑。一方面，民众自我意识强化，矛盾自我消化能力增强，作用的空间不断缩小。另一方面，社会关系复杂化、更新化，新问题的涌现膨胀了法的生存范围。我们看到，在整个调控机制中，作用有限的法律仅仅是和习惯、道德、宗教、非正式制度等规范保持相对独立性的反映经济基础的价值范畴，那么，决定了社会矛盾的全面解决有赖于经济基础和上层建筑的合力。

其一，逐步推进不同层面的民主化进程。西方发达国家走过的历史表明，违法行为产生的社会根源在于生产力低下，落后体制机制影响的社会民主力量弱小，法制运行各环节的民主性参与薄弱，透明性缺乏，特权思想，不公正因素的存在。由此，为每一个个体创造性的发挥提供自由，民主的经济条件、社会条件、政治条件必不可少。当前中国的社会主义现代化建设，在经济上宜做好国家权力回归社会权利，改善民营企业投资经营环境，警惕短期内国家保证性住房困境，一线市场资本外流导致危机转化到二三线城市，引发新的危机和社会心理失衡。社会改革宜拓宽覆盖面，挖掘改革深度，着力解决好城市化关键——农民问题，为城市文明社会的构建进而摆脱传统小农意识的弊病搭建稳定平台。政治改革方面提升透明性，中央和地方国家机关领导层逐步扩大社会精英的吸纳。

其二，制度改革以秩序维系为先导，公平效率平衡为原则，生命财产安全为最高目标。法治社会，一旦社会问题尖锐化、普遍化，主体自身难以协商，其它社会规范价值短期内难以跟进，人们不得不把

目光投向法律。事实上，法律好比临床医学，病因永远不可能给你用手术刀切除。由此决定了制度的实效与民众的预期往往存在距离。在笔者看来，约束机动车和非机动车的立法设计需要在效率和安全之间求得平衡，秩序是两者之间求得平衡的先导，因为没有良好的秩序，交通安全便无从谈起。秩序和守法意识相互促进，秩序的维系一方面促使守法意识的形成，同时一个社会若想得以维系其秩序，还离不开人们基本的守法意识。制度设计宜理性，避免两个极端，最大化效率和过分强调忽视行人义务责任原则，而仅仅设定机动车的注意义务。有序的交通秩序是建立在各方主体守法的基础上，秩序是交通安全的基本保障。本文认为，重点设定法定情形条件下双方的权利义务边界和责任类型，明确并辅之以法制运行各环节的违法监督机制，行人的保护标准和保护条件。不能因为执法守法和法制监督的现实困难而忽视立法的作用。此外，严格规范公务用车的行为，提高用车的违法处罚的及时性和有效性，纳入社会监督和社会考评体系。

其三，将生命安全和平等尊重的教育纳入家庭教育、学校教育、社会教育体系，发挥传统文化和媒体的舆论引导作用。礼让氛围的缺失，从一定角度说明了社会层面对生命价值的漠视。教育的目标之一是形成健全的人格，塑造高尚的品行。家庭教育、学校教育自幼应对生命尊严的尊重摆在重要位置。家庭教育以父母身教为主，学校教育重视开展各种慈善活动和传统文化经典的教授，提倡和社会教育相结合。社会教育积极发挥主流媒体和新兴媒体的舆论影响力，同驾校和交管部门密切配合，形成对每一个社会主体平等尊重，互让友爱的良好氛围。

其四，以交通协管员的监督实效发挥为逻辑起点，提升非机动车的自我安全意识和自律性，逐步形成非机动车和行人的守法局面。鉴于社会角色期待效果，集体无意识的惯性难以实现群体性自我突破。大的行为转变短期内不能现实，只要外在约束有力地约束了一两个人的行为就可以起到效果。笔者曾在北京市有代表性的路口做过调查，只要交通协管员对违法非机动车予以指责，行人就没有违法的。事实上，不仅交警警力缺失，交通协管员也不是每一个路口都有，不少小路口还没有协管。如果现有的路口发挥交通协管员的监督纠正作用，路人违法行为将大大减少。虽然现有的执法成本加大了，但是法律的尊严得到了维护，如果法律没有尊严，

法律的实施就是一句空谈。据调查,在较宽的马路、信号灯时间短的路口交通协管员一般比较负责,有协管员时行人违法现象很少。较小路口协管员尽职尽责的程度不同,行人违法也不在少数。由此,一方面需扩大协管员的数量,另一方面解决非机动车违法的重心转向现有的交通协管职能的真正发挥上,有待于通过自律、交警监督、电子摄像监督、民众监督和教育解决。据不完全统计,北京市近年来机动车和非机动车事故在路口或是路口附近的数量占大多数,一旦交通协管员和交警有效的解决了路口的秩序,事故将大大减少。通过成本收益的比较,该举措实施与否决定了事故潜在风险大小。另一方面,外部环境和民众自我反省相结合,非机动车尤其重视自律,任何情形下都不和机动车抢路,始终把安全意识放在首位,抢时间和侥幸心理的潜在风险要心中有数。

最后,围绕交通标识,做好道路交通知识的普及宣传。鉴于信号灯的复杂性,加大了外地人口和车辆的决策难度,一方面发挥道路交通管理部门和新闻媒体的宣传作用,另一方面,政府可以以社区为单位,在路口人群密集区发放交通标识说明的便民册子,从认识上让民众守法。

五、结语

汽车行人之间的紧张关系在我国现实语境下,是历史和现实的多元价值碰撞的结果,我们仍需要兼具“历史感”和“现实感”的理解之同情。^{[3](P1)}行为

模式的差异同文化心理有关,也表现了思想藩篱的存在,凸显了中国与西方加强了解的紧迫性。^{[4](P2)}在中国,从矛盾的终极化解思路考量,双方的相互妥协乃解决之本。互不尊重,互不妥协,导致冲突循环升级。建立在双方非共同意愿基础上的,一方以强欺弱的事实优势行为,看似秩序井然实则暗藏危机,既有实体层面(事故隐患)也有虚拟危机(社会心理矛盾)。唯有以法治化的秩序为先导,形成互谅互让的社会氛围,安全隐患才能根除。对于中国政府来说,首先要有问题意识,认识到该问题的普遍性,脱离出社会角色心理影响下的互相指责、埋怨行为。其次,以身作则,努力做好各项举措的引导、推进工作。那么,出行安全,和谐交通将指日可待。

参考文献:

- [1][2010北京论坛]潘文石.主旨报告.明智的伦理选择是安全穿越生存瓶颈的唯一指南, <http://www.pkudl.cn/load-news.asp?aid=1738>, 2011-06-01.
- [2][英]戴维·弗里斯比.现代性的碎片——齐美尔、克拉考尔和本雅明作品中的现代性理论[M].卢晖临,周怡,李林艳译.北京:商务印书馆,2003.
- [3]黄宗智.中国乡村经济研究第二辑[M].北京:商务印书馆,2003.
- [4]提摩许·加顿·艾什.自由世界——美国、欧洲和西方世界的未来[M].张宁译.北京:东方出版社,2009.

[责任编辑 陶爱新]

A study on the tension between China's automobile and pedestrian in context of legal sociology

PAN Jia

(Law School, Peking University, Beijing 100871, China)

Abstract: The debate on motor vehicles, non-motor vehicles and pedestrians' right of way reflects the compound of a series of biological natures, social and cultural awareness, social psychology and social environment. Influenced by the cultural background and cultural psychology, there is a high law belief in the law-abiding country. There are still some cultural psychology difficulties on the running of insitutions when we want to resolve the tension. The resolution can not be done overnight, which have to be on the base of institutional order, and formation of mutual understanding atmosphere. It depends on the government's leading role, the composition of economic base and superstructure.

Key words: motor vehicle; pedestrian; tension; cultural psychology; institution