

关于认知、决断、冒险的心理学

开车心理学

为什么我们一开车就变了样？

[美] 汤姆·范德比尔特 (Tom Vanderbilt) 著 邹熙 陈晓斐 译



中信出版集团

TRAFFIC

Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)

我们每天耗费数小时在开车这件事上
我们总在抱怨车太多，马路太窄，行人太鲁莽，电动车太不守规矩
《开车心理学》并不会解决这些问题
但它将赋予你新奇的视角
教你洞悉人类交通行为的成因
让你的驾驶充满乐趣

这本书让我们看到了道路上那些反直觉的事实，也让我们知道了为什么会这样。

《商业周刊》

本书抽丝剥茧地分析了人类复杂的交通行为，其详实程度令人惊异。

《纽约客》

交通是一个发达的社会最应该统筹规划的项目……范德比尔特先生精于此道，他在每一页都列举了系列客观的事实。

《金融时报》

一本融合了交通行为和交通心理的伟大著作。那些关于交通拥堵的文字，读来妙趣横生，任何一位每天都要在路上耗去19分钟的人，都应该花点时间读读这本书。

纳西姆·尼古拉斯·塔勒布 (Nassim Nicholas Taleb)，《黑天鹅》作者

码上相逢



改变世界，
从认识世界开始

ISBN 978-7-5086-7658-6



定价：48.00元

TRAFFIC

Why We Drive the Way We Do
(and What It Says About Us)

开车心理学

为什么我们一开车就变了样？

[美] 汤姆·范德比尔特 (Tom Vanderbilt) 著

邹熙 陈晓斐 译

图书在版编目 (CIP) 数据

开车心理学 / (美) 汤姆·范德比尔特著; 邹熙, 陈晓斐译. -- 北京: 中信出版社, 2017.8

书名原文: Traffic: Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)

ISBN 978-7-5086-7658-6

I. ①开… II. ①汤… ②邹… ③陈… III. ①汽车驾驶员-应用心理学 IV. ①U491.2

中国版本图书馆CIP数据核字 (2017) 第 096862 号

This translation published by arrangement with Alfred A. Knopf, a division of Random House, Inc.

Simplified Chinese translation copyright © 2017 by CITIC Press Corporation

ALL RIGHTS RESERVED

本书仅限中国大陆地区发行销售

开车心理学

著 者: [美] 汤姆·范德比尔特

译 者: 邹 熙 陈晓斐

出版发行: 中信出版集团股份有限公司

(北京市朝阳区惠新东街甲4号富盛大厦2座 邮编 100029)

承 印 者: 北京通州皇家印刷厂

开 本: 787mm×1092mm 1/16

版 次: 2017年8月第1版

京权图字: 01-2009-1471

书 号: ISBN 978-7-5086-7658-6

定 价: 48.00 元

印 张: 20 字 数: 262千字

印 次: 2017年8月第1次印刷

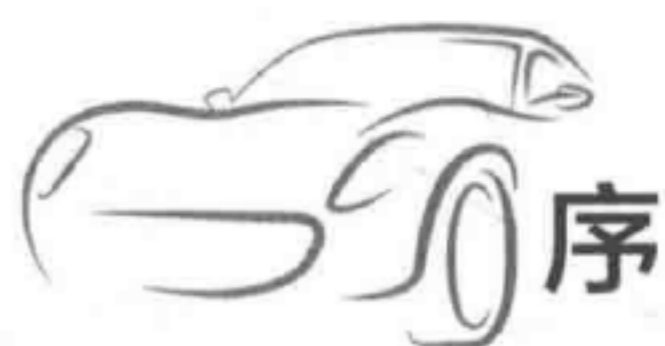
广告经营许可证: 京朝工商广字第8087号

版权所有·侵权必究

如有印刷、装订问题, 本公司负责调换。

服务热线: 400-600-8099

投稿邮箱: author@citicpub.com



聆听交通话语 |

被忽视的交通和它难以捉摸的一面

你开着车在拥堵的公路上缓慢移动，眼看着身边的车一辆辆都向前开了，你变得越来越沮丧。这时候你一定问过自己一个问题：为什么旁边车道的车似乎总是比自己这条车道上的车快？

你手指敲着方向盘，不断给收音机换台。你盯住一辆同样缓慢的汽车，把它作为你的参照物。你试图弄清楚后车窗除霜器旁边那个奇怪的按钮是做什么用的。

我曾以为这不过是高速路上自然随机性的一部分。有时命运就是会把我引入快车道，而有时候它又撒手不管，把我扔进慢车道。

直到最近，一次经历让我重新思考过去我对于道路的消极看法，也挑战了一直以来指导我驾驶方式的一系列假设。

我的生活方式发生了巨大的变化，我开始插队。

在公路上开车时，你有可能会发现一个告示牌，上面写着你所在的左车道将在前方 1 英里^①处关闭，你必须并入右车道。

你发现右车道有足够的空隙，便迅速并了过去，你松了口气，庆幸自己不会被困在封闭的车道上。接着，你所在的车道越来越拥堵，你越开越慢，最后停了下来，懊恼地发现之前那条车道上的汽车不断飞驰而过，驶

^① 1 英里约合 1 609 米。——译者注

出你的视野。你心里暗暗恼火，盘算着怎样才能回到速度快得多的左车道上——但没有足够的空隙供你并线，你只能沮丧地接受现状。

不久前的一天，我开车行驶在新泽西州的一条公路上，这次经历令我幡然醒悟。当时我正谨慎地行驶在新泽西北区风景优美的储油仓库和化工厂之间，当临近普拉斯基高架桥时，我突然看见了一块告示牌，上面写道：本车道将在前方1英里处封闭，请并入右车道。

直觉告诉我应该并入本已拥堵无比的右车道，但我一时冲动，没有听从直觉。“照着告示牌说的做”，有个声音这样对我说，而实际上我却听从了另一个更加坚决的声音：“别上当，你还有更好的选择。”我故意继续沿左车道向前行驶，对其他司机充满敌意的目光视而不见，我用眼角的余光看见妻子有点儿不安。超了几十辆车后，我开到了左车道的尽头，趾高气扬地右转并入右车道，前方是畅通无阻的柏油路。我的心跳得飞快，妻子则双手捂着脸。

之后的几天，我的心里产生了一种罪恶感，同时感到困惑不解。我那样做错了吗？还是说我之前一直都做错了？为了寻找答案，我在Ask MetaFilter网站上匿名提了一个问题。Ask MetaFilter是一个问答网站，人们可以随意提问，依靠一群高学历且极有主见的匿名用户的集体智慧来找到答案。我想知道，为什么某条车道比另一条车道快？为什么直到最后一刻才插队并线的人会享受到更快的车速？还有我那崭新的生活方式——直到最后才插队并线的做法，是不是有点儿离经叛道？

在极短的时间内，洪流一般的回复向我涌来，这让我大吃一惊。人们讨论各自经历时的热情与坚定的立场令我深受触动。似乎有很多人认为我做错了，但也有相当数量的人认为我做得对。我无意中涉足了这个领域，看来人们针对这一问题的态度无法调和，难以达成共识。

我们且依照保险杠贴纸的文字称其中一个阵营为“随手行善”派——认为早早并线是品德高尚的人所做的正确的事，晚并线插队的人都

是些狂妄自大的粗人。“很不幸，总有些烂人，”一个“随手行善”的人评论道，“他们想尽办法超过你，就为了在你前方几辆车的地方享受塞车的乐趣……那些自认为有急事，或者自认为自己的事情更重要的人会继续向前开，没骨气的人还会让他们插队，这进一步减慢了你的速度。这太糟糕了，但没办法，恐怕全世界都这样。”

——另一个人数较少的阵营——此处我们借用新罕布什尔州车牌上的文字，称之为“不自由，毋宁死”派——反驳说，晚并线插队的人是在理性地将道路的通行能力最大化，这对每个人都有好处。在他们看来，另一阵营试图保持礼貌和公平的做法实际上不利于所有人。

情况变得更复杂了。一些人认为晚并线会引发更多的交通事故；一些人说这种制度在德国效果更佳，并暗示说我的困境也许体现了全体美国人性格上的某种弱点；也有一些人担心自己在最后关头“并不进去”；还有一些人则说他们会效仿卡车司机的行为，故意妨碍试图并线的车辆。

这是怎么回事？我们行驶在同样的道路上，学的是同一套交规，不是吗？令我感到迷惑的不仅是回复者众说纷纭的观点，还有每个人为自己的公路行为赋予的道德正义性，以及他们对于反对意见的尖酸刻薄的态度。大多数时候，人们并不援引交规或实际证据来做出评判，而是诉诸自己认为正确的观念。

我甚至发现有些人的转变经历和我正好相反。“就在不久前，我还支持晚并线。”一家软件公司的主管在一份商业杂志上这样写道。他为什么会改头换面，成为一名早并线的人呢？“因为我后来意识到，并线越早，车流越快。”他以此来说明美国企业成功的团队建设问题。他写道，在企业中，“晚并线者”一贯将自己的观点和动机置于企业之上，而“早并线者”有助于推动企业达到“最大的集体速度”。

然而并线越早，车流真的越快吗？还是说，这种想法仅仅是看上去更高尚而已？

你也许会想，这种让人们早早并线、不去影响他人的做法，与其说是交通问题，不如说是社会问题。道路不仅仅是一个由规则和标识组成的系统，还有千百万我们这样的人穿行其中，而社会对于交通行为只靠松散的参考标准来规范。我们被扔进庞大的培养皿中，一些神秘的、我们尚不确知的因素在其中起着作用。除了道路，还有哪个地方能让这么多拥有不同背景的人——不同的年龄、种族、阶层、信仰、性别、政治倾向、生活方式、选择方式、心理素质——如此随机地汇聚在一起？

有关它的运作方式，我们到底了解多少？我们在道路上的行为方式原因何在？这些行为又透露出我们自身的哪些信息？是否某些人天生就倾向于某种驾驶习惯？女性和男性的行为方式一样吗？如果的确如传统观点所说，司机在最近几十年变得越来越不文明了，那么原因又何在呢？道路究竟是社会的缩影，还是有其自身的一套规则？我有一个朋友，他是一名羞怯的拉丁语教师。他告诉我，他曾经开着一辆低调的丰田花冠，坚决遏止了一个企图挡路的货车司机。某种神秘的力量把这名文雅的郊区教师变成了高速公路上的特拉维斯·比克尔^①（你胆敢追我的尾？）。这是交通的力量使然，还是他内心本就潜伏着一头巨兽？

越是深入思考——或者说，你被堵在路上无所事事时考虑这个问题的时间越长——这类令人费解的问题就越容易被发现。一个人为什么会身陷毫无头绪的交通堵塞之中？一起10分钟的“事故”为何会引发100分钟的堵车？有旁人在场的时候把车开出车位真的会需要更多时间吗，还是说只是看起来如此？公路上的共乘车辆专用道究竟是缓解了交通堵塞还是加剧了堵车程度？大卡车有多危险？车型、行车地点和乘车人如何影响我们的驾驶方式？为什么纽约人喜欢横穿马路，而哥本哈根人则很少这么做？

^① 特拉维斯·比克尔（Travis Bickle），电影《出租车司机》（*Taxi Driver*）中的主角，他个性孤僻，在纽约以开夜间出租车为生。目睹纽约夜幕下的种种罪恶，令他变得愤世嫉俗。——译者注

新德里的交通的确如看上去那样混乱，还是看似疯狂，实则秩序井然？

你也许和我一样考虑过这个问题：如果我们停下来仔细倾听，交通会向我们诉说些什么？

你听到的第一个词是“交通”（Traffic）。这个词让你想到了什么？十有八九是一条拥堵的公路上挤满了挡路的车辆，令人十分不快。有意思的是，自诞生以来，“交通”一词在大部分时间里的含义都是积极的。它起初的意思（现在也有此意）是贸易及商品的流动。这一含义慢慢扩展，将从事贸易的人以及人们之间的交易也包含了进去——莎士比亚为《罗密欧与朱丽叶》所写的序言就描述了“舞台上的人来人往”（traffic of the stage）^①。后来这个词被用于指称“流动”本身，譬如，道路上的车辆“流动”。到了某一时刻，这个词既可指人，也可指事物。货物和人的运动在单一组织中交织在一起，毕竟，如果某人要去向某地，目的多半是寻求贸易。这在今天仍然适用，因为交通事故多数发生在我们上班的路上，然而我们似乎并不常从运动和流动的角度将交通看作一条充满机会的长河，相反，我们认为交通使我们的生活变得更令人头疼。

现在，我们和过去一样，视交通为抽象的概念，认为它是一系列事物的集聚，而不仅仅是单独个体的集合。我们会说“beating the traffic”（避开拥堵的高峰）或“getting stuck in traffic”（堵车了），但我们——起码在文明的场合——绝不会说我们要“beating people”（避开人群）或“getting stuck in people”（被困在人群中）。新闻会把“交通”和“天气”联系在一起报道，仿佛它们都是我们不可掌控的消极因素。虽然我们每次都抱怨路况，但往往自己就是造成拥堵的一分子。（公平地说，我认为我们也是造成恶劣天气的一分子，这得“感谢”开车时汽车排放的尾气。）我们会说“交通太拥挤”，却并不完全明白“交通太拥挤”是什么意思。它指的是人

^① 此处为直译。——编者注

太多还是路太少？抑或是人们过于富裕，于是买车的人太多？

我们经常听说“交通问题”。可到底什么是交通问题？对于道路工程师而言，“交通问题”可能是指某条街道道路承载能力未被充分利用。对于住在那条街上的为人父母者而言，“交通问题”可能是指车太多或者车速过快。对于街上的商贩而言，“交通问题”可能指的是路上的客流量不足。针对交通问题，17世纪法国著名的科学家和哲学家布莱兹·帕斯卡（Blaise Pascal）提出了唯一一个万无一失的解决方法：待在家里。“我发现，人类一切的不幸福都源自一个事实，”他写道，“那就是他们无法在自己的房间里安静地待着。”历史上首个城市公交车服务就是由帕斯卡发明的。巧合的是，仅仅5个月后，他就与世长辞。是巴黎的交通毁灭了他吗？

不论对你而言“交通问题”意味着什么，如果你知道各种类型的交通问题和交通本身一样历史久远，你大概会感到些许宽慰。自从人类开始使用代步工具以来，社会就一直在努力应对流动性带来的影响，寻求新的技术和手段来满足人类新的需求。

举例来说，参观庞培古城遗址的游客能看见遍布车辙的道路上留有双轮马车的痕迹，但许多道路都只能容得下一驾马车通过，游客不免好奇：这是单行道吗？如果平民看见皇家军团的人迎面而来，是不是得退回去为军团让出道路？如果两驾马车同时来到岔路口，该谁先走呢？这些问题被忽视了许多年，不过，美国交通考古学家埃里克·珀勒（Eric Poehler）最新的研究对此做了一些解答。

通过研究转角处的路边石和行人穿越“车辙路”时所用垫脚石的磨损情况，珀勒不仅能辨别出马车的行驶方向，还分析出马车在岔路口是从哪个方向转弯进入了双行道。基于对路边石上“方向特征磨损状况”（directionally diagnostic wear pattern）的研究，珀勒发现庞培的马车似乎都

是靠右侧行驶的（这是右利手文化偏好的一个组成部分）。庞培主要使用单行道系统，而且某些街道完全禁止马车通行，街上似乎没有交通或街道标识。不过读者应当知道，庞培人也饱受道路建设和绕道行驶之苦，比如墨丘里奥路（*Vico di Mercurio*）就因为修建浴室而不得不改变通行方向。

随着古罗马的马车日渐增多，交通变得越来越拥挤，以至于自诩为“道路保佐人”（“一切伟大道路之主”）的恺撒大帝不得不宣布禁止马车在白天通行，“只允许运输修建神庙等公共建筑所需的材料，或将拆除建筑的废料运出。”马车只能在下午3点之后进城。然而如你所知，在交通的世界里，任何一项措施都会带来效果相当的反作用。恺撒方便了罗马人白天的生活，代价是让他们在夜里难以入眠。这听起来就像抱怨摩托车太多的现代罗马人那样。诗人尤韦纳尔（*Juvenal*）曾抱怨道：“只有富人才能在罗马的夜晚安然入眠。马车在曲曲折折的街巷穿梭，拉车的牲畜发出巨大的噪声……连章鱼都被吵得睡不着。”

到了中世纪的英格兰，交通依然是个亟待解决的问题。各城镇试图通过法律或征收费用来管控流动商贩做生意的时间和地点。治安官禁止马车进入城镇，因为它们会占用桥梁和道路。某个城镇禁止马匹在河中饮水，因为附近常有玩耍的儿童。驾车速度也是个问题。15世纪的伦敦交通法规《白皮法典》（*Liber Albus*）规定，“马车空载时的速度不得超过载物时的速度。”（否则按超速罚款40便士，对情节严重者，“会依照市长的意愿将其投入监狱”。）

1720年，伦敦人死亡的首要原因，是由“野蛮驾驶”的载货和载客马车引起的交通事故，这让火灾和酗酒相形见绌。评论家也谴责马车夫为争夺道路所引发的矛盾、争吵和扰民行为。在1867年的纽约，马车平均每周撞死4个行人（略高于今天的交通事故死亡率，不过当时的人口和车辆都远远少于现在）。受到惊吓的马匹将行人踩在脚下，“鲁莽的马车夫”无视时速5英里的限制，那个年代也没有“道路优先权”的概念。1888年

的《纽约时报》写道：“目前看来，马车夫似乎可以理所当然地无视十字路口，只要自己方便，就可以把行人赶得乱跑，自觉躲避他们的马车。”

随着城市扩张，人们规划出越来越多的道路，交通变得更复杂，也更难管理。例如，1879年12月23日纽约市百老汇大街南部发生了一次“前所未有、非同寻常的大堵车”，前后持续了5个小时。都有谁被困在了这场“无法形容的堵车”（《纽约时报》的说法）之中？名单令人惊愕：“单马车、双马车、由前后两匹马拉的车、四马车、骑马的人、双座四轮马车、手推车、板车、货运马车、马拉的两轮小车、拉家具和钢琴的马车、珠宝商和小商贩用的轻便小货车，还有两三辆广告货车，广告车的侧面盖有透明的薄帆布，一到夜晚便熠熠生辉。”

就在人们以为交通已经复杂到了无以复加的地步时，一部小说诞生了，随之而来的还有一台极具争议的机器，那是自恺撒时代以来的第一款个人交通工具，一项打破了本就不堪一击的交通平衡的新奇发明。这就是自行车。

经过了几次失败之后，19世纪晚期的“自行车热潮”一时间在社会上掀起了轩然大波。自行车速度太快，骑车的人可能患上某些奇怪的疾病，如自行车脊柱后凸（*kyphosis bicyclistarum*，即“自行车驼背症”）。自行车也容易让马匹受惊，引发交通事故。骑车的人和不骑车的人经常大打出手。许多城市试图完全禁止人们骑自行车。骑自行车的人不能上路，因为自行车不是马车；也不能上人行道，因为他们不是行人。今天的自行车活动家强烈反对汽车进入布鲁克林希望公园，而早在100多年前，就曾有“自行车一族”在此地为自行车争取进入希望公园的权利。自行车也使新的骑车礼仪问题浮出水面：男士是否应当给予女士道路优先权？

从庞培的马车到西雅图的思维车^①，交通工具的发展遵循这样一个模

① 思维车（Segway）是一种电力驱动、具有自我平衡能力的个人用运输载具，采用单轴双轮设计，是都市用交通工具的一种。自2001年起商业化量产销售。——译者注

式。一旦人们不再想走路了，一旦人们开始使用代步工具，他们就得学习一整套新的出行方式与交往方式。道路因何存在？道路为谁铺设？车流如何同时前行？自行车掀起的尘埃还未落定，汽车又开始在道路上横冲直撞，将整个秩序推翻重来。而这些秩序碰巧是在自行车骑手的努力下建立起来的，这一讽刺略显悲剧。

汽车兴起之初带来了翻天覆地的变化，使我们几乎来不及停下来思索这一形成中的全新生活方式。19世纪中期，第一辆电动汽车在英格兰闪亮登场，其时速被草率地限制在每小时4英里——当开着它进城时，一个扛着红旗的人甚至都能跑在它前面，汽车在当时并不多见。那个举着旗与汽车赛跑的人就像是对交通本身的一个隐喻，这大概也是汽车最后一次与人类的速度不相上下。很快，汽车建立起了属于自己的世界，车内的人与外界既隔绝又保持着某种联系。借助汽车，人类得以以自己在进化史上前所未有的速度移动。

汽车起初只是单纯地加入到路面混乱的车流之中，当时在北美的大多数城市里，真正的交通规则只有一条：“靠右行驶。”1902年，“著名的帆船爱好者、花花公子、耶鲁大学毕业生”威廉·费尔普斯·伊诺（William Phelps Eno）开始着手整治纽约城乱麻般的交通，他后来被誉为“世界首位交通技师”。（据《纽约时报》报道，汽车引发的死亡事故已经是“家常便饭”，没什么“新闻价值”，除非涉及“社会名人和商界重要人士”。）伊诺是个典型的白人盎格鲁-撒克逊新教徒，在当时的纽约是个名人。他怒斥“司机、行人和警察的愚蠢”，并且直言：“控制军队易，管理暴民难。”伊诺提倡用一系列“激进的法令”管制纽约的交通。这些措施现在看来古怪至极，比如，规定了司机应如何“以正确的方式转弯”，并且建议汽车在哥伦布环岛只能单向行驶。闻名全球的伊诺坐船到巴黎和巴西的圣保罗去解决当地的交通问题。他不仅是个交通工程师，更是一名社会改革家，向众人传授新的行为和交流方式（这往往违背众人的意愿）。

起初，交通语言并没有成为人人都懂的世界语言，人们说不同的语言，根本无法交流。警察吹哨在一个城镇代表停车，在另一个城镇却代表车辆前行。红灯在这里代表一个意思，在那里却代表另一个意思。“停车”指示灯在早期是黄色的，虽然许多人都认为应该采用红色。一名交通工程师在 20 世纪初总结道：“信号灯各式各样，有箭头形的、有紫色的、有带十字标志的……每种都代表一个特定的指令，而司机往往根本不知道这些指令是什么意思。”我们今天习以为常的交通标识系统经历了多年的演变且常常饱受争议。第一款交通信号灯只有两个指示灯，一个代表“停”，一个代表“行”。后来有人提议增加一个灯，也就是今天的黄灯，以便车辆有足够的时间通过路口。一些交通工程师反对设立黄灯，理由是增加黄灯后，车辆一定不会遵守信号灯，他们会抢着在黄灯时通过路口，而这种行为实际上更危险。还有一些人希望信号灯在变红和变绿之前都亮黄灯（今天在丹麦等地就是如此，不过北美不采用这一模式）。还有一些奇怪的地区性规则从未广泛流行，比如洛杉矶威尔榭大道和西大街交汇处的信号灯安装了一个时钟，它的指针能向抵达路口的司机显示红绿灯的剩余时间。

然而，信号灯使用红色和绿色真的没错吗？1923 年，有人指出，由于色盲的缘故，大约有 1/10 的人在看见信号灯时只能看见灰色。为什么不换成几乎人人都能分辨的蓝色和黄色呢？如果真的换了信号灯的颜色，会不会使那些已经习惯了红灯和绿灯的人陷入灾难性的混乱之中？尽管存在种种不确定性，交通工程学依然迅速确立了自己不太稳固的权威地位。正如交通历史学家杰弗里·布朗（Jeffrey Brown）所言：工程师那些进步的科学思想（将缓解交通拥堵比作治疗感冒）听起来不偏不倚，但实际上反映的是一小群城市精英（例如车主）的需求。因此街道的首要目标很快就明确了：让尽可能多的车辆快速通过——这一观点使我们忽视了城市街道的许多其他功能，直到今天也是如此。

你或许会想，经过了一个多世纪的发展以及数年的传统和科学研究之

后，所有这些交通问题应该都得到了解决。大部分问题的确已不复存在。各地的行车环境差不多，摩洛哥的红灯和蒙大拿的红灯代表的意义相同。柏林和波士顿信号灯上“行走的小人儿”虽然长相不大相同，但都能引导我们过街。（柏林墙倒了，但民主德国信号灯上戴着小礼帽、备受大家喜爱的欢快“小人儿”保留了下来。）因为公路经过了精心设计，所以我们意识不到自己的行车速度有多快——有时候甚至感觉不到汽车在行驶中。

标准虽然统一了，但我们仍然不知道该如何以最安全有效的方式来管理马路上的人流——司机、步行者、骑自行车的人等。比如，你可能在某些城市的信号灯上看到过倒计时标志，告诉你剩余的通行时间。一些人认为，这一发明极大地方便了行人；另一些人则认为它并无助益。一些人认为，在道路上标出自行车道对骑自行车的人来说最为理想；另一些人则推崇设立单独的自行车道；还有人认为，不设立自行车道对骑自行车的人才最有利。人们一度以为，高速公路上大型车的限速低于普通轿车能让道路更通畅、更安全，但是区别限速制似乎在消除一种事故风险的同时，又会导致另一种事故风险，总体上对于交通安全并没有帮助，因此各地又逐渐取消了区别限速制。

亨利·巴恩斯（Henry Barnes）是20世纪60年代纽约交通理事会的传奇人物。他给自己的回忆录起了一个动人的书名：《有一双红色和绿色眼眸的男人》（*The Man with the Red and Green Eyes*）。回首漫长的职业生涯，他写道：“交通不仅是物理和机械层面的问题，同样也与情感息息相关。”他总结道，人的问题比车的问题更难解决。“随着时间推移，技术问题变得更加自动化，而人的问题则更加难以掌握了。”

本书重点关注交通难以掌控的一面。之所以研究这些问题，不过是想停下来看看周围的环境，虽然我们身处其中，但因为太过熟悉而忽视了它。我想放慢脚步，思考一下我们在开车、行走、骑自行车或使用其他交

通工具时，周围的世界究竟发生了什么。（下次去俄勒冈州波特兰市时，记得找找滑板道的标识。）我的目标是领悟公路行为的深层含义，透过交通中的奇怪现象，解读车辆之间躲闪回避以及推挤加塞儿的行为。我不但研究我们遵守的交通规则，还研究我们发出的交通信号。

许多人，包括我自己，借着开车时假想的独立感和权利感，对开车这件事不以为然。实际上，这项活动极为复杂且要求甚高：我们面对着一个法律体系，在随机的场景中扮演着社会行动者的角色，处理着纷繁复杂的信息，无时无刻不在针对风险和回报进行实时的估计和判断；我们还身处大量的感知和认知活动之中，而科学家对它的全景才刚刚有所了解。

我们大半的驾驶生活依然笼罩在神秘和黑暗之中。我们还没来得及弄清新兴技术对行车可能带来哪些复杂的影响，就匆匆在车中放置了手机、车载导航系统和无线电收音机。人们在一些重大问题上常常观点不一。我们要按规定将双手分别放在方向盘的10点钟和2点钟位置，但安全气囊会不会成为这种姿势的安全隐患？变更车道时除了打转向灯、观察后视镜之外，还需要回头看看吗？只看后视镜可能会陷入盲区，而交通工程师说任何一辆车都可能存在盲区（事实上，司机的左侧和正后方这两个最不方便、最危险的区域似乎最容易成为盲区）。但如果回头观察就无法看清道路前方，也许决定命运的一瞬间就是这一秒。公路安全机构的负责人说：“回头看是最危险的动作之一。”

那么我们该怎么做？如果你觉得这些问题还不够复杂，那就看看右侧后视镜。在美国，副驾驶一侧的后视镜是凸面镜，上面通常写着这样一句警示语：“镜中物体的实际距离更近。”驾驶员一侧的后视镜则是平面镜。在欧洲，两侧的后视镜都是凸面镜。“现在的情形显然错得离谱儿，”密歇根大学的驾驶员视觉研究员迈克尔·弗拉纳根（Michael Flannagan）说，“不应该欧洲一套标准，美国一套标准。两套标准不可能都是最优选择。它们都源于根深蒂固的传统，但都没有经过理性、明晰的论证。”后视镜

和交通中的许多事物一样，貌似简单，实际上非常复杂。

于是，驾车时我们其实并不清楚各种事物的运作方式。每个人似乎都是“驾驶达人”，但每个人的视野都有偏差，因为我们只能透过自己的挡风玻璃看问题。例如大多数事故的发生地点都离家很近，这一事实众所周知，也反复被保险公司的调查印证。乍看之下，这从统计学的角度说得通：人们在自家附近活动更频繁，驾车时间也更多。不过，这背后有没有更深层的原因呢？心理学家指出，习惯会使我们精神松懈，对需要集中精力的日常事务掉以轻心。习惯还会形成思维定式，指导我们在特定的情境中如何行事。所以当身处熟悉的环境时，比如在自家附近的街上，我们就不自觉地做出了习惯性动作。一方面这样的思维定式很高效，可以将我们从五花八门的新信息中解放出来，防止我们分神；另一方面，由于不再需要集中精力分析周围的环境，我们放松了警惕。试想，如果过去的3年里琼斯家的车道从来不会在早晨出入车辆，如果第4年的第一天那条车道里突然驶出一辆车，结果会怎样？我们会及时避让吗？我们会不会压根儿没注意到有车辆驶出？安全感和一切尽在掌控的感觉也是我们的一个弱点。以色列的一组研究员调查发现，司机在熟悉的路段上更容易违反交通规则。

行驶在路上时你一定有过这样的经历：一时间记不起几分钟前发生了什么。某种程度上，我们在行驶过程中的大部分时间都处于这种状态，像是进入了朦胧的梦境，肌肉机械地收缩着，路边景象也记不大清了。行驶的过程只是一种中间状态，在行驶过程中的我们想得更多的是去向何处，而非身处何方。在行驶过程中，时间和空间被扭曲了，我们的视野变得碎片化且往往模糊不清，我们接收了成百上千种画面和印象，转瞬又将它们忘得一干二净。我们身边的人每分钟都不同，我们和他们共享一片空间，却永远不会交谈，甚至不会碰面。

许多人花在交通上的时间比和家人吃饭、度假、做爱的时间都长，看来有必要对交通经历做一些更深入的研究。作为一名21世纪初的美国