

道路交通社会学

朱文光 著

山东人民出版社

1993年·济南

顾问委员会

主任顾问：王奎元 李秉正

副主任顾问：王东生 姜洪祥 谷建昭 秦学超

孙智一 张治平 王贻同 隋汉浩

翟海泉 段林田 丛德滋 张在政

李笃斌 姜文剑 张克玉 杨林盛

阎永胜 郑学功 王平波 王 忠

隋书状 鞠桂荣

顾 问：曲 毅 冯光勤 姜诚漠 孙大申

吕迪文 王龙国 王可谦 孙玉刚

曲慎谓 王继明 赵一伦 于为民

鲁新登字 01 号

道路交通社会学

朱文光 著

*

山东人民出版社出版发行

(济南经九路胜利大街)

新华书店经销 济南市中印刷五厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本 9 印张 200 千字

1993 年 5 月第 1 版 1993 年 5 月第 1 次印刷

印数 1—12,000

ISBN7—209—01352—0

C·110 定价：5.80 元

自序

谨以此书奉献给广大的道路交通参与者与管理者。

道路交通作为社会正常运转必不可少的一种活动，乃是人们衣、食、住、行必不可少的四要素之一。

从车轮文化到 1839 年苏格兰人麦克里伦制造的最早的一辆实用自行车，再到 1886 年德国人本茨制造的世界上第一辆使用汽油做燃料的汽车，在此期间，道路交通活动亦经历了一个从低级到高级，从简单到复杂之发展过程。与此同时，道路交通管理系统作为一社会建制，随着社会生活地不断发展，亦经历了一个从混乱逐渐走向有序的过程。即逐步体制化之过程。特别是在现代社会，随着社会的交往与沟通日趋频繁，道路交通作为整个社会巨系统中一子系统，其分工亦更加精细。

在此情况下，诸如与道路交通活动有关的社会现象、社会问题及其之间互作用的规律；控制道路交通活动的社会途径及方式；道路交通管理者与参与者的行为规律及其之间的相互作用与影响；道路交通管理活动的社会过程等众多问题愈来愈引起社会的普遍关注。人们试图从各种角度对上述诸多问题进行探索。实践证明，若欲对上述问题进行有机的研究，就大的门类言之，舍社会学而别无他途。

社会学诞生于 19 世纪 30 年代。迄今，其研究对象经历了从模糊至逐步明确，从笼统到较为具体之过程。与此相应，社

会学的性质亦经历了从一般社会哲学至专门具体科学的演变过程。而今，它终于成为世界范围内的一门包含众多分支的举世公认的学科。目前，国际上公认的社会学分支有：政治社会学、经济社会学、教育社会学、文化社会学、语言社会学、艺术社会学、职业社会学、比较社会学等100余个。

我国社会学自1979年恢复、重建以来，在党和政府的重视与关怀下，经社会学诸前辈指导与中青年社会学研究者的努力，几年来，已获可喜之成果。陆续出版了老年社会学、性社会学、科学社会学、住宅社会学、城市社会学等社会学分支书籍。这表明我们对于社会学的研究，无论深度、抑或是广度，皆取得一定进展。但是，由于过去在较长时间内忽视了这门学科的研究，使之至今仍处于整个社会科学领域的后进地位，对社会学各分学科的研究亦落后于实践。

道路交通社会学作为社会学研究领域里一新的分支学科，在我国，目前尚处于初创与探索阶段。著者与大家一样，怀着拓荒者的宏意投入了道路交通社会学的研究工作。拙著即是初步研究的记录。道路交通社会学涉猎的范围很广。它不仅涉及到国民经济的发展、人口的增长以及城乡发展，而且亦涉及到对于道路交通管理者与参与者的控制等诸多方面。不过它并非单纯从道路交通管理的角度去研究这些问题，而是站在整个社会的高度，从道路交通活动和社会诸多因素的相互联系，相互影响的特定角度去进行多侧面、多层次的研究。目的是使人们能更全面、更深刻地认识道路交通活动在社会的良性运行及协调发展中的机制及其相互作用。

著者在完成了《公安社会学》的研究之后，又将精力投入到对于《道路交通社会学》的探索之中，但由于水平所囿，资

料有限，更兼时间仓促，拙著尚欠系统，（还有几章本欲写出，但因时间不济，不得不改变初衷）仅就道路交通社会学之角隅略陈固陋。即此，著者还是梦想使其以深入浅出，浅中寓深，即浅即深的方式阐述之。同时，拙著力求图文并茂，以便适应读者阅读与理解之需要。奈何绠短汲深，未必能如愿以偿。其间谬误之处在所难免，尚望各位社会学前辈及同仁不吝赐教。如是则于社会学事业幸甚，于道路交通事业幸甚，于著者幸甚。

拙著草就后，烟台市公路学会理事长烟台航海学会副理事长、烟台市交通局党委书记兼局长王奎元同志为鼓励后学不辞辛苦为拙著撰写序言；山东人民出版社及各界朋友在拙著出版过程中给予大力支持。他们这种奖掖后学、鼓励学术研究的精神，使笔者深受感动，谨借此机会，表示笔者的敬意与感谢。

拙著在编写中引用、参考了一些中外文献与资料，借此机会谨向其作者、编者深表谢忱。

朱文光于烟台

1992年9月26日

序

烟台市交通局局长、党委书记
烟台公路学会理事长烟台航海学会副理事长



烟台市公安中等专业学校的朱文光同志在工作之余，不遑寝息，继其《公安社会学》之后，又著就《道路交通社会学》一书，为国内社会学研究领域又开辟了一新的分支学科。

《道路交通社会学》的问世，标志着我国学术界对道路交通活动研究的进一步深化与拓展。文光同志将道路交通活动置于社会整体之中加以研究，并提出了自己的见解，以此而构成了独具特色的理论框架。由于《道路交通社会学》涉及到社会的诸多方面，因此，它所具有的广延性与开拓性是无量限制的。

文光同志的社会学专著《公安社会学》与《道路交通社会学》虽不敢言已达至学术上的完美程度，但其写作态度是严谨的，文风朴实，浅中寓深，视野开阔，相信定能受到社会学研究者和广大读者的喜爱。

文光同志多年探索，对学业更是孜孜以求，先攻读机械制造专业，后毕业于北京师范大学中文系，特别是近年来，文光

同志于工作之余潜心研究社会学，并有所成就，这是值得祝贺的。文光同志虽已逾不惑之年，但仍笔耕不辍，其前途犹如改革开放中的烟台一样，璀璨光明。

值文光同志的《道路交通社会学》付梓在即之际，承嘱作序，怎奈我对《社会学》研究不深，况且该书又属社会学一新的分支学科，真可谓“绠短汲深”，实难以对该书作出全面的评价。藉此寄语，表达我对社会学界与文光同志的祝愿。是为序。

1992年10月8日

目 录

序	王奎元 (1)
自序	朱文光 (1)
第一章 道路交通社会学总论	(1)
第一节 道路交通社会学的对象、性质及任务	(1)
第二节 道路交通社会学的理论基础	(14)
第三节 道路交通社会学的研究方法	(20)
第二章 道路交通活动在国民经济和社会发展中的 地位及作用	(28)
第一节 <u>道路交通与国民经济发展</u>	(28)
第二节 <u>道路交通与人口增长</u>	(33)
第三节 <u>道路交通与其工具</u>	(36)
第四节 <u>道路交通与城乡发展</u>	(40)
第三章 道路交通及其管理体制的历史演变	(49)
第一节 道路交通及其工具的发展进程	(49)
第二节 道路交通管理体制的发展变化	(57)
第四章 道路交通的功能及其管理效益	(90)
第一节 道路交通的功能	(90)
第二节 道路交通管理的效益	(102)

第五章	道路交通管理者与参与者的社会化	(110)
第一节	社会化理论概述	(111)
第二节	道路交通参与者的社会化	(117)
第三节	道路交通管理者的社会化	(139)
第六章	道路交通参与者与管理者的角色	(156)
第一节	角色理论概述	(156)
第二节	道路交通参与者与管理者的角色	(162)
第三节	道路交通参与者与管理者的行为规范	(175)
第四节	影响道路交通参与者与管理者行为的主要因素	(181)
第七章	道路交通系统的社会控制	(203)
第一节	社会控制概述	(203)
第二节	道路交通管理系统的社会控制	(207)
第三节	道路交通管理对象的社会控制	(227)
附 录		(234)
附录一	某些普通社会学的研究范式	(234)
附录二	1986~1990 年我国汽车、摩托车、拖拉机保有量增长情况	(235)
附录三	1986~1990 年我国汽车、摩托车、农用运输车年产量	(236)
附录四	1986~1990 年我国汽车、摩托车、拖拉机保有量增长情况与 1991~1995 年的预测曲线图	(236)
附录五	1986~1990 年我国小轿车保有量及年产量	(237)

附录六	1980 年几个发达国家小轿车保有量占汽车 总保有量的比率.....	(237)
附录七	高速公路超过 1000 公里的国家	(238)
附录八	1986~1990 年我国公路增长情况	(238)
附录九	我国建国以来道路交通事故死、伤情况图	(239)
附录十	我国交通监理机构设置情况.....	(240)
附录十一	我国公安交通管理内容图.....	(241)
附录十二	我国公安交通管理对象图.....	(242)
附录十三	道路的组成要素及其组合横断面图.....	(243)
附录十四	我国机动车辆允许噪声标准.....	(244)
附录十五	美国运输部联邦公路管理局对于高速公路 管理系统中的一些子系统的成本拟定的一 般价格.....	(244)
附录十六	美国高速公路管理方案的评估程序.....	(246)
附录十七	安全行车“十不开”	(250)
附录十八	意大利内政部 1986 年制订的《警察守则》 规定.....	(251)
附录十九	美国洛杉矶发生严重骚乱的始末 (摘要)	(251)
附录二十	《铁路警察服务规则》(摘要)	(253)
附录二十一	《中华人民共和国道路交通管理条例》	(253)

第一章 道路交通社会学总论

本章论述了道路交通社会学的对象、性质及任务；阐明何谓道路交通社会学及其理论基础，并阐述了道路交通社会学的研究方法以及与相关学科之间的关系。

第一节 道路交通社会学的对象、性质及任务

一、道路交通社会学的对象

1. 社会与道路交通的联系

(1) 社会生活离不开道路交通的沟通与管理。

“道路”在欧洲的交通法律中被定义为：供公众交通用的任何道路和街路的整个路面。现在“道路”一词则泛指用于行人和车辆通行的街道、公路。确切言之，道路系供车辆和行人往来通行及其它交通行为所用地域空间的总称。

“交通”一词，最早见于管子度地：其中有“山川溷落，天气下，物气上，万物交通”的记载。此处“交通”意即互相通达。

东晋陶潜《桃花源记》中有：“阡陌交通，鸡犬相闻”之佳句。此处“交通”二字意即“往来通达”。

现代“交通”一词，乃指人们或人们借助某种运载手段，通过某种运动转移的方式，实现人或物的空间位置移动的社会活

动的过程，即系各种运输活动的总称。

由“道路”和“交通”两词所构成的偏正词组“道路交通”，顾名思义，系指人们或者人们使用一定的交通工具（机动车、非机动车），通过道路这一途径，实现人或物的空间位置转移的社会活动。换言之，亦即人们在道路系统上，从某地点至另一地点的往来运行。道路交通包括动、静态两个方面，即道路交通参与者的移动与道路交通参与者的停驻。

道路交通作为一社会现象是随着人类社会的发展而产生的。因此，它从诞生之日起，即与社会生活有千丝万缕的联系。在我国，无论是黄帝时代邑夷制作的大车及行驶大车的道路，抑或是《周礼》所记载的：路分五等之说，即“径”、“畛”、“涂”、“道”、“路”；皆表明了道路交通在我国古代的经济、文化的交流中发挥了巨大的作用。

道路交通作为一种社会活动与人们的生活休戚相关，它关系到社会的生产、交换、消费是否能正常运转，它是人类生活的四大要素——衣、食、住、行之一。古今明君贤相对此皆极为关注。据史书记载，秦始皇统一六国后即有车同轨、兴路政、修驰道之举。汉代开辟了通往中亚、西亚的干道，即历史上著名的“丝绸之路”。随着社会化大生产的发展，人们在生产中的互相协作亦日趋密切，在此基础上，道路交通业已发展成为一种重要的社会建制。从宏观角度言之，道路交通系统乃为整个社会巨系统中一子系统，它并非孤立地存在于社会之中，它与其它社会系统如建筑系统、科学系统、文化系统等联系甚密，交互影响，共同矗立起整个社会的大厦。

从微观角度言之，道路交通几乎和每一有出行能力的人均有密切关系，在道路上，每日皆有来自各个阶层的数量不定的

人们，他们或使用各种交通工具，或步行其间。这种同时在道路这一有限的空间进行位移的活动，若非有严格，精确的道路交通管理，则不可避免地要有交通事故的发生。据《人民日报》1984年9月8日的文章报道：“……自1898年美国纽约发生世界上第一次汽车轧死人的车祸至今，毙命于汽车轮下的人数，已达3000余万，平均每年25万余人丧生。”特别是车辆运输发达的国家，每天皆有大量交通事故发生，从而造成了巨大的人员伤亡及经济损失。据记载，自70年代以来，全世界每年死于交通事故的人数高达35万人以上，致伤人数在1000万人以上。仅1987年交通事故中死亡人数即达50万，受伤人数即达1300万，这相当于两次以上的广岛核爆炸死亡、受伤的人数。

而在我国，则每3分钟即有1人因交通事故而受伤，每10分钟即有1人丧生于车祸，死亡人数相当于每天坠毁一架波音737客机。从1970年到1985年15年间，我国城乡道路车祸死伤人数累计高达132万人，其中死亡27万人。

1985年，我国道路交通肇事共发生202394次，死亡40906人，伤136829人，损失折款15869.4万元。1986年，我国交通事故死亡人数为4.2万人，为各类刑事案件死亡人数的3.1倍，是火灾死亡人数的15.6倍。1987年，车祸死亡人数又猛增到53439人，相当于唐山大地震死亡人数的1/5。从世界范围看，我国交通事故的总量仅次于美国，居世界第二。1987年，平均每万辆机动车死亡35人，居世界第三。

正如美国著名学者乔治·威伦所言：“人们应该承认，交通管理已成为今天国家最大的问题之一。它比消防问题严重，是因为每年由于交通事故比火灾死亡的人数更多，遭受的财产损失更大。它比犯罪问题严重，是因为它跟整个人类有关，不管

是强者或者弱者，富人或者穷人，聪明人或者愚蠢人，每一个男人、女人、小孩或者婴儿，只要他（她）们在公路上或者在街上，每一分钟都有可能死于交通。”

为此，早在 1925 年于美国纽约召开了万国警察会议，以确立交通警察的社会角色及权威。人们对于道路交通的意识是伴随着社会经济的发展而不断提高。道路交通发展史充分证明了这一点。道路交通从步行时代起步，经过马车时代，而后步入汽车时代，直至形成今天之规模。这一过程不仅表明了道路交通是随着社会发展而发展的客观存在的社会现象，而且亦充分证明了人们对道路交通的追求意识和发展意识。从公元前 3000 年，我们的祖先发明的“舟车”，到 1839 年苏格兰人麦克里伦制造的第一辆实用自行车，再到 1886 年德国人本茨制成的世界上第一辆使用汽油做燃料的汽车，道路交通工具在不断地进行革命。另一方面，道路交通管理水平亦在逐步提高，目前已开始由交通警察指挥转向电子计算机指挥。有资料表明，英国诺丁汉郡的警察最近采用了一种用于监视交通的电子计算机装置。该装置专门拍摄车辆闯红灯时的照片。因而被人们誉为“电子交警”。

上述事实表明，社会生活离不开道路交通的沟通与管理。既然如此，人们即要从各个角度来研究道路交通中的一系列问题，其中包括心理学的角度、管理学的角度、法律、法规学的角度等，当然，从社会学的角度来研究道路交通亦是其中之一。

（2）从社会学的角度审视道路交通。

社会学乃是研究社会的良性运行及协调发展的条件和机制的综合性具体社会科学。它包括社会控制、社会问题、社会制度、社会分层、社会组织等内容。其中，涉及的社会要素有文

化要素；人口要素；心理要素；地理、自然环境要素；群体要素；经济要素；政治要素等。这些要素与道路交通有千丝万缕的联系。从社会学角度言，道路交通当属社会问题之一。它是社会运转的重要物质条件之一；它是社会沟通的“血管”；它的畅通与否严重影响着社会的“肌体”。所以道路交通与社会学联系甚密。

从社会学角度审视道路交通系统，现代道路交通系统已发展成为一社会建制。它具有一定的社会形态，具有一定的体制，具有一定的组织系统，并需要一定的道路交通管理手段及设施。道路交通作为一种社会活动，处于一种不断发展的状态之中。换言之，道路交通活动的全过程，乃是一种动态的社会现象。这是因为，其一，行人在道路上的空间位置是不断变化的；其二，车辆（包括机动车与非机动车）在道路上的空间位置亦处于变化状态之中。就道路交通的社会特征而言，主要有以下四点：

首先，道路交通是以人、车、路、交通环境为基本要素的统一系统。

其中的人即指行人、行车人员；车即指各种机动车、非机动车；路即指城市的街道、郊区的或联接城乡间的公路。交通环境即指交通参与者的运动空间及其周围的建筑、设施、林木等人为景观或自然景观；除此之外，还有废气、噪声以及各种交通现象所构成的静态与动态的环境。人、车、路、交通环境是各具特性的而又联系甚密的有机整体。四者之间相互作用与影响，从而构成了完整的道路交通系统。

其次，道路交通活动与其它社会建制互为补充。即它需要借助其它社会建制，（如医疗卫生、消防、科学、文化、道路工程等）的活动及成果，才能得以运转，并且它还同其它系统进

行同步运转。(如在城市内,城市的道路交通同其它城市子系统,诸如指挥系统、人口系统,路政系统、防卫系统、医疗系统、消防系统等同步运转。)在其互补的过程中,产生了社会系统的整体效应。

再次,由于道路交通活动的开放性而使其处于不断的相对变化之中。换言之,道路交通不仅为一复合系统,而且亦是一动态系统。

最后,道路交通的发展与其社会效应成正比。即道路交通的活动总值(包括道路工程的投资等等)有助于社会发展,且社会能担负的情况下,那么,它将获得较大的发展,反之,则被抑制。

2. 道路交通社会学的研究对象

毛泽东同志指出:“科学研究的区分,就是根据科学对象所具有的特殊矛盾性。因此,对于某一现象的领域所特有的某一种矛盾的研究,就构成某一门科学的对象。”^①社会学是从社会的良性运行及协调发展的角度来研究社会的。就其内容言,大体上可分为理论社会学和应用社会学两方面。理论社会学即基础社会学,着重研究如何使社会达至良性运行及协调发展。它对社会运行的正向研究大致有:人的社会化、社会角色、社会互动、基本群体、社会组织、社会阶级、社会分层和社会流动、社会制度、社区、社会变迁等。它对社会运行的反向研究大致有:社会问题、社会控制等。

总之,基础社会学旨在探索人和人之间的社会关系,以及人与人、群体与群体之间的相互交往和相互影响的形式及因果

^① 《毛泽东选集》第2版第1卷第284页。

关系；并深入探讨参与群体和组织对人们的行为和性格所产生的影响及保持社会延续和引起变迁的各种过程，从而制定出社会的良性运行及协调发展的措施。

应用社会学由诸多的分支社会学，如政治社会学、经济社会学、教育社会学、法律社会学、劳动社会学、人口社会学、医学社会学、体育社会学、公安社会学等而构成。迄今，多种多样的分支社会学已达百余种，而且数目继续增加。道路交通社会学作为社会学研究领域里一新的分支学科，在我国，尚处于初创与探索阶段，其理论体系尚不完善。这有待于我们去补充、发展它，以使这一尚在年幼时期的道路交通社会学抽芽、开花以至结出丰硕的果实。

道路交通社会学既然是研究社会的道路交通现象，研究道路交通与社会的相互关系的科学，那么，对于它的研究对象的正确界定，即成为研究这一学科的前提。道路交通活动是一种复杂的社会现象，因此，道路交通社会学若欲研究社会存在的道路交通活动的现象，就必须接触到社会生活的诸多方面，既要研究宏观社会环境与道路交通活动的关系，又要探讨微观社会环境与道路交通参与者相互作用。因而所涉及的科学领域亦是相当广泛的。大致说来，主要有以下几个方面：

首先，道路交通社会学要研究与道路交通活动有关的社会现象以及社会问题相互作用的规律。道路交通社会学并非是研究交通事故处理问题的学科。它是对道路交通活动中诸多现象以及道路交通问题，从整个社会的高度进行综合性考察研究的学科。它要研究道路交通活动在国民经济和社会发展中的地位、作用、功能、效益以及社会发展的经济水平、文明程度、科技水平等与道路交通活动的相互关系。尤其是社会动乱、社会问