



【第六卷】

SOCIAL
HISTORY
of
CONTEMPORARY
CHINA

当代中国
社会史

主 编 朱汉国

副主编 耿向东 张太原 王瑞芳



四川人民出版社

· 国家社科基金重大项目成果 ·



当代中国社会史

SOCIAL HISTORY OF
CONTEMPORARY CHINA

【第六卷】

主 编 朱汉国

副主编 耿向东 张太原 王瑞芳



四川人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

当代中国社会史：全六卷/朱汉国主编—成都：
四川人民出版社，2019.12
ISBN 978-7-220-11146-4

I. ①当… II. ①朱… III. ①社会史—中国
IV. ①K27

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 273218 号

DANGDAI ZHONGGUO SHEHUISHI

当代中国社会史 (第六卷)

主 编 朱汉国

副主编 耿向东 张太原 王瑞芳

| | |
|---------|---|
| 策划组稿 | 刘周远 |
| 责任编辑 | 唐海涛 江 澄 王 莹 |
| 封面设计 | 李其飞 |
| 内文设计 | 戴雨虹 |
| 责任校对 | 舒晓利 |
| 责任印制 | 王 俊 |
| 出版发行 | 四川人民出版社 (成都槐树街 2 号) |
| 网 址 | http://www.scpph.com |
| E-mail | scrmcbs@sina.com |
| 新浪微博 | @四川人民出版社 |
| 微信公众号 | 四川人民出版社 |
| 发行部业务电话 | (028) 86259624 86259453 |
| 防盗版举报电话 | (028) 86259624 |
| 照 排 | 四川胜翔数码印务设计有限公司 |
| 印 刷 | 北京虎彩文化传播有限公司 |
| 成品尺寸 | 170mm×240mm |
| 印 张 | 32.25 |
| 字 数 | 442 千 |
| 版 次 | 2019 年 12 月第 1 版 |
| 印 次 | 2019 年 12 月第 1 次印刷 |
| 书 号 | ISBN 978-7-220-11146-4 |
| 定 价 | 580.00 元 (全六卷) |

■ 版权所有·侵权必究

本书若出现印装质量问题，请与我社发行部联系调换
电话：(028) 86259453

主编简介

朱汉国 北京师范大学历史学院教授、博士生导师。曾任北京师范大学历史系主任、校学术委员、教育部高校历史学科教学指导委员会委员、国家基础教育专家工作委员会委员、中国现代史学会副会长等。著有《中国政党制度史》《梁漱溟乡村建设研究》《华北农村的社会问题（1928—1937）》《20世纪的中国·社会生活卷》《当代北京市居民消费生活方式研究》《当代中国社会思潮研究》《转型中的困境：民国时期的乡村教育》等，主编《中华民国史》（10册）、《中国共产党建设史》《中国社会通史·民国卷》等。

副主编简介

耿向东 北京师范大学历史学院研究员。主要研究中华人民共和国史。著有《中国道路的探索——20世纪中国政治与社会研究散论》《图解中国外交》《中国当代史》（北师大版）等。

张太原 中共中央党校党史部副主任、教授、博士生导师，享受国务院政府特殊津贴。主要研究中国近现代史和中华人民共和国史。著有《从思想发现历史》《〈独立评论〉与二十世纪三十年代的政治思潮》等。

王瑞芳 中国社会科学院当代中国研究所研究员、博士生导师，河南大学历史文化学院暨近代中国研究所特聘教授。著有《土地制度变动与中国乡村社会变革》《当代中国水利史（1949—2011）》《辉煌40年——中国改革开放成就丛书·经济建设卷》等。

| | |
|---------------------------|--------|
| 第二十二章 交通与出行 | (2255) |
| 第一节 交通基础设施建设 | (2255) |
| 一、城市道路的发展与地铁的修建 | (2256) |
| 二、干线公路与全国公路网的形成 | (2262) |
| 三、高速公路的飞速发展 | (2267) |
| 四、铁路干线与全国铁路网 | (2270) |
| 五、高速铁路与城际铁路的快速建设 | (2275) |
| 六、民用航空事业的发展 | (2279) |
| 七、水运事业的蓬勃发展 | (2282) |
| 第二节 计划经济时代的民众出行方式 | (2286) |
| 一、乘公共电(汽)车 | (2287) |
| 二、乘客运汽车 | (2291) |
| 三、乘火车 | (2296) |
| 四、乘船 | (2299) |
| 五、乘坐飞机 | (2303) |
| 六、步行和骑自行车 | (2307) |
| 第三节 改革开放后民众出行方式的新变化 | (2311) |
| 一、城市公共交通的多元化与立体化 | (2312) |
| 二、城际往来的快捷化与便利化 | (2315) |

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| 三、民众出行方式的多样化 | (2321) |
| 四、民众出行方式的低碳化 | (2326) |
| 五、私人汽车的迅猛发展 | (2330) |
| 六、“春运”：中国式出行透视 | (2334) |
| 第二十三章 社会交往 | (2347) |
| 第一节 20世纪50—60年代的社会交往 | (2347) |
| 一、社会交往的日常工具 | (2348) |
| 二、社会日常交往的方式 | (2355) |
| 三、社会日常交往的称谓 | (2359) |
| 四、社会交往的日常用语 | (2361) |
| 第二节 “文化大革命”时期的社会交往 | (2362) |
| 一、社会交往的大众载体 | (2362) |
| 二、社会交往方式的政治化 | (2365) |
| 三、日常交往用语的革命化 | (2368) |
| 四、社会交往正常礼仪的破坏 | (2371) |
| 第三节 改革开放初期的社会交往 | (2375) |
| 一、社会日常交往工具的发展 | (2375) |
| 二、社会交往方式的多样化 | (2383) |
| 三、日常交往用语的文明化 | (2386) |
| 四、社交礼仪日趋复杂化 | (2389) |
| 第四节 20世纪90年代以来的社会交往 | (2391) |
| 一、手机与网络的普及化 | (2392) |
| 二、人际交往的便捷化 | (2397) |
| 三、社会交往的频繁化 | (2406) |
| 四、社交礼仪的国际化 | (2407) |
| 第二十四章 娱乐休闲 | (2411) |
| 第一节 苏联文化影响下的民众娱乐生活 | (2411) |
| 一、风靡一时的苏联电影 | (2412) |

| | |
|---------------------------------|--------|
| 二、流行全国的苏联小说 | (2429) |
| 三、苏式歌舞团及文化宫的设立 | (2433) |
| 第二节 20 世纪 50 年代的文化娱乐生活 | (2438) |
| 一、国产电影与看电影的新时尚 | (2438) |
| 二、戏剧改革与戏剧演出 | (2452) |
| 三、建立农村有线广播网 | (2461) |
| 四、加强农村文化设施建设 | (2466) |
| 第三节 20 世纪 60—70 年代的文化娱乐生活 | (2489) |
| 一、国产电影与农村露天放映 | (2489) |
| 二、红色歌舞及样板戏的风行 | (2496) |
| 三、新曲艺杂技与连环画的普及 | (2499) |
| 第四节 改革开放以后的娱乐休闲 | (2505) |
| 一、电视的流行、兴起与传播模式变革 | (2505) |
| 二、电视传播多元化与电视娱乐功能的彰显 | (2513) |
| 三、休假制度改革与城市休闲文化的兴起 | (2520) |
| 四、旅游出行成为休闲娱乐的新时尚 | (2529) |
| 第二十五章 宗教生活与民间信仰 | (2537) |
| 第一节 基督教宗教生活 | (2537) |
| 一、三自爱国运动时期的基督教生活 | (2537) |
| 二、联合礼拜时期的基督教生活 | (2542) |
| 三、“文化大革命”时期的基督教生活 | (2545) |
| 四、改革开放后基督教生活的活跃 | (2547) |
| 第二节 天主教宗教生活 | (2557) |
| 一、革新运动时期的天主教生活 | (2557) |
| 二、“文化大革命”中天主教生活的停滞 | (2561) |
| 三、改革开放后天主教生活的恢复 | (2562) |
| 第三节 佛教宗教生活 | (2572) |
| 一、佛教生活的革新 | (2572) |

| | |
|----------------------------|--------|
| 二、“文化大革命”中的佛教生活····· | (2577) |
| 三、改革开放后佛教生活的新变化····· | (2579) |
| 第四节 伊斯兰教宗教生活····· | (2593) |
| 一、中国伊斯兰教的新生····· | (2593) |
| 二、伊斯兰教宗教制度的民主改革····· | (2594) |
| 三、“文化大革命”对伊斯兰教宗教生活的冲击····· | (2595) |
| 四、改革开放后的穆斯林生活····· | (2596) |
| 第五节 道教宗教生活····· | (2603) |
| 一、道教生活的式微····· | (2603) |
| 二、改革开放后道教生活的兴旺····· | (2605) |
| 三、道教仪式的恢复····· | (2609) |
| 第六节 民间信仰生活····· | (2613) |
| 一、民间信仰的消沉····· | (2613) |
| 二、改革开放后的民间信仰····· | (2614) |
| 第二十六章 社会习俗····· | (2623) |
| 第一节 婚姻习俗····· | (2623) |
| 一、传统婚俗的消亡与恢复····· | (2623) |
| 二、当代婚俗的演变····· | (2627) |
| 三、异常的婚姻现象····· | (2634) |
| 第二节 丧葬习俗····· | (2644) |
| 一、当代治丧习俗的变化····· | (2644) |
| 二、当代葬俗的变化····· | (2651) |
| 三、祭奠方式的继承与发展····· | (2661) |
| 第三节 节日、节庆习俗····· | (2671) |
| 一、传统节日习俗之变····· | (2671) |
| 二、革命节日与欢庆活动····· | (2678) |
| 三、“洋节洋俗”的再传与洋为中用····· | (2682) |
| 四、节日习俗流变的市场与娱乐因素····· | (2687) |

| | |
|-------------------|--------|
| 结 语 | (2691) |
| 主要征引档案及参考文献 | (2712) |
| 后 记 | (2760) |

第二十二章 交通与出行

交通运输承载着人们每天的生产和生活，交通运输的每一次革命，都拓展了人类活动的时空。中华人民共和国成立以来，在交通运输业蓬勃发展的光辉历程中，人们的出行经历了从依靠人力车、畜力车到自行车，从摩托车到私家车和发达的公共交通网络的过程。人们在尽情享受交通走向现代化所带来的便捷和舒适的同时，城市交通拥堵、交通事故频发和汽车尾气污染等烦恼也萦绕在人们心头。“畅通、安全和低碳”的出行理念成为时代的呼唤，也对交通发展提出了新要求。总而言之，当代交通运输的长足发展，使人们的出行方式发生了翻天覆地的变化；“畅通、安全和低碳”的出行理念也在促进当代交通运输的新发展。

第一节 交通基础设施建设

中华人民共和国成立前，中国交通运输业十分落后，发展极为缓慢，运输布局很不合理，广阔内地普遍处于十分闭塞的状态。“国运兴，交通兴”，中华人民共和国成立以来，经过70年的建设，交通运输事业有了很大发展，形成了铁路、公路、水运、民用航空和管道五种运输方式共同组成的综合运输网。高速公路和高速铁路缩短了时空距离，条条国内、国际航线散射世界各个角落，艘艘巨轮遨游四大洋。便捷的交通，充裕的物流，方便了出行，富裕了生活。

一、城市道路交通的发展与地铁的修建

中华人民共和国成立后，中国共产党的工作重心由农村转向了城市，城市迎来了发展的历史机遇，从此中华人民共和国开始了城市化的进程。在城市化发展的进程中，作为城市动脉的城市道路得到了发展。改革开放前，由于计划经济体制的束缚，中国的城市化进程缓慢，机动化水平低，城市道路建设处于缓慢发展的起步阶段。改革开放后，国民经济快速发展，城市化速度加快，机动化水平高，城市拥堵成为“城市病”，这倒逼城市政府加大资金投入，加快城市道路的发展。在城市地面交通不能解决交通拥堵时，地铁作为缓解城市交通压力的有效手段，得到快速发展。

（一）城市道路交通的发展

城市道路的发展与城市的发展是同步的。城市道路是城市的动脉，城市则是城市道路的载体；城市道路给城市增添了活力，城市又给城市道路提供了舒展自己的天地。城市化是城市道路发展的推手，中华人民共和国的城市道路随着城市化发展的步伐不断发展。

1949年前，城市道路设施是极其落后的，大城市（如北京、上海）公共电车、汽车比较少见，1949年设有公共交通设施的城市仅有27个，拥有公共汽（电）车2299辆，全年客运总量5.08亿人次。当时的道路建设也十分落后，全国城市道路长度只有1.1万公里，面积8431.6万平方米，且路面狭窄，质量差，没有排水设施。“无风三尺土，有雨一街泥”是旧中国城市道路状况的真实写照，给人们的日常生活带来了很大不便。^①

中华人民共和国成立后，政府加强城市道路建设，各城市都积极整修街道，加固桥梁，拓宽干道，装修路面，并安装路灯。以北京为例，

^① 国家统计局编《新中国60年》，中国统计出版社，2009，第73页。

“改善城市交通事业，是北京一九五〇年市政建设工作的另一个重点。在这方面，首先是道路工程。一年来，在连接产业中心、打通重要干线、便利公共交通、适应多数市民需要的原则下，新修了各种沥青路、水泥路、石渣路、卵石路等共计四十四万五千多平方公尺，并结合生产救灾，以工代赈，修整了胡同土路九百零六条”^①。到1952年底，全国城市道路的总长度，由1949年的11127公里增加到12291公里。为了促进城市发展，“一五”计划期间，国家的城市建设工作指导方针指出：“在第一个五年建设计划期内，应采取暂时维持的方针，一般不再扩大基本建设……目前城市建设投资主要应用在上下水道及改善城市环境卫生与发展城市交通方面（如道路、车辆）。”^②在这一工作方针的指导下，国家对城市道路进行了新的建设和改造，原有破烂不堪的道路得到了整治，道路状况明显改善。经过十年的城市道路建设，取得了长足进步。到1959年，“城市道路长度20518公里，相当于1949年的203%”^③。

与此同时，城市道路规划也提上了日程。北京城市道路规划走在了全国前列，适应新北京建设发展的需要，根据道路规划理论、城市规模、地势情况和道路条件，提出：“城外修通至天津、沈阳、赤峰、多伦、张家口、武汉等10条干线，城内的直线与城外的放射线由环路相连接，将一个现代化大都市道路的风格，融进了文明古都的‘棋盘’中，形成了对内对外均可四通八达的‘方格环行放射式’道路规划格

① 《薛子正：解放后的第二年北京的市政建设》（节录），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·基本建设投资 and 建筑业卷》，社会科学文献出版社，1992，第622页。

② 新华社：《人民日报社论：改进和加强城市建设工作》，《人民日报》1953年11月22日，第2版。

③ 国家统计局编《我国国民经济问题研究资料》，中国社会科学院、中央档案馆编《1958—1965 中华人民共和国经济档案资料选编·固定资产投资与建筑业卷》，中国财政经济出版社，2011，第820页。

局。”^① 这一标杆式道路规划格局，后来作为中国城市道路样板被推广。

虽然，20世纪80年代中期以前，城市道路伴随着工业化、城市化得到一定的发展，但是由于计划经济体制的束缚，在改革开放初期城市改革尚未进行，导致1949—1985年的城市道路建设缓慢。以天津为例：“从1949年到1985年，天津市区人口增长87%，市区面积扩大2.3倍，工业总产值增长40.9倍，机动车数量增加56.8倍，自行车数量增加32倍，而市区道路的总长度和总面积，只增加不到3倍，结果造成了市区经常堵塞的路口有近百个。”^② 这一时期城市道路建设主要是以畅通理念为指导，加强城市主干道建设，初步形成了城市路网的骨架。

1984年以后，城市经济体制改革全面展开，城市化速度加快，以北京为首的一批特大城市进入机动化萌芽期，城市交通拥堵加剧。机动车快速增加，造成了城市道路的增长远低于机动车增长。“从1980年到1993年，城市道路总长度的年均增长率为10.2%，道路面积增长率为11.8%。但与此同时，近几年机动车数量却以年均15%的速度在增长，个别城市高达30%。”^③ 同时，伴随城市社会经济的快速发展，交通供需矛盾日趋尖锐。

为了改善交通状况，方便居民出行，必须加强城市道路的顶层设计。1997年，建设部部长侯捷在谈到如何改善交通状况时说：“希望各地政府加大投资力度，有条件的地方应适时建立城市交通基金，稳定投资渠道，加快道路建设，逐步形成布局合理、结构适当的干道网系统。”^④ 这样，许多大城市开始建设以环路、快速路和主干路为主的干

① 庄建：《镌刻在新北京上的名字——访城市道路规划专家郑祖武》，《光明日报》1994年12月10日，第2版。

② 王莉华：《交通问题考察京津沪穗城市 反思——新观念——出路——天津市改善城市交通的经验》，《光明日报》1988年5月21日，第1版。

③ 朱剑红：《道路老化，占路经营，频繁开挖……给紧张的城市交通雪上加霜，人们呼吁城市道路：不能重建轻管》，《人民日报》1996年8月10日，第2版。

④ 翟淑英：《改善交通状况方便居民出行——建设部部长侯捷谈城市交通》，《人民日报》1997年6月14日，第8版。

道网。但由于交通需求增长迅猛，这些城市道路仅仅在局部、短时间内改善了城市交通。这一时期城市道路建设继续贯彻畅通理念，提高城市地面通行能力，增设快速路和环路，加强主干路网建设。

进入 21 世纪后，社会经济快速发展使城市化速度加快，城市人口规模激增，出行总量攀升。城市道路发展与交通需求进一步脱节，城市拥堵更加严重。当人们逐渐认识到交通供给永远无法满足交通需求，交通需求总是倾向于大于交通供给的事实后，以北京为首的大城市开始探索新的城市交通发展政策。“北京一方面大力发展公共交通，另一方面建设智能交通系统，以推进‘新北京交通体系’的建设。”^①北京、上海、广州、天津等大城市纷纷确立优先发展城市公共交通的战略。

在公交优先发展的政策指引下，各大城市先后制定了“以轨道交通为骨干，常规公交为主，其他公共交通方式为补充”的公共交通发展目标。这一时期的城市道路建设，开辟了城市空间通行能力，大力修建高架道路与路堑式地下道路及地铁，最终形成了城市道路的立体交通网，路网建设、公交发展加快，城市交通基础设施得到较大改善，建成了城市主干道、次干道、慢车道、人行道、城市环行线和立交桥等现代化道路交通网络体系，城市交通功能得到迅速提升。2008 年全国地级及以上城市道路面积达 338795.3 万平方米，比 1949 年增加 335540 万平方米。随着公交优先发展战略大力实施，已有 230 多个城市开辟了公交专用道（路），总长度 2357 公里。北京西直门、东直门、上海南站、深圳罗湖等一批综合交通枢纽建成投入使用。现在大都市的道路可谓是生机勃勃，人群涌动，车流穿梭。交通工具也花样繁多，公交线路增多、设施改善，不仅有普通公交车，还有较为先进的豪华大巴、双层巴士，车内还安装了空调、移动电视。出租车招手即是，地铁、轻轨等新型交通工具出现。人们在繁忙的工作中发现出行的来回行程已缩短，道路也变得越来越通畅，2008 年末全国地级及以上城市（不包括市辖县）实有

^① 刘小明：《治理北京交通拥堵要有新思路》，《人民日报》2005 年 8 月 21 日，第 2 版。

公共汽（电）车营运车辆 31.5 万辆，公交客运总量达 559.3 亿人次，分别比 1949 年增长 150 倍和 97 倍。^①

特别是十八大以后城市客运快速发展，到 2017 年底，“全国拥有公共汽电车 65.12 万辆，比上年增长 7.0%，其中 BRT 车辆 8802 辆，增长 14.5%。按车辆燃料类型分，柴油车占 28.7%，天然气车占 27.9%，汽油车占 1.0%，混合动力车占 13.2%，纯电动车占 26.3%。全国有 32 个城市开通了轨道交通，2017 年新开通 2 个。拥有轨道交通车站 3040 个，增加 572 个；运营车辆 28125 辆，增长 18.2%。”^②

（二）地铁的修建

随着城市规模的日益扩大，现代大城市普遍存在“上下班时间，街道上熙熙攘攘，车来人往，随时可能发生交通阻滞；公共汽车和无轨电车上拥挤不堪，运行经常受堵，慢得像爬行一般；各种机动车喇叭齐鸣，此起彼伏，发出刺耳的噪声”^③的交通拥堵现象。地铁作为城市交通的骨干，能有效缓解交通拥堵。因而，修建地铁是解决现代城市交通运输危机的一种抉择，是大城市发展的必然结果。

中华人民共和国成立初期，毛泽东就提出：“北京要搞地下铁道，不仅北京要搞，有很多城市也要搞，一定要搞起来。”^④最初，修建地铁的指导思想是以“战备为主并兼顾城市交通”。1956 年 10 月，北京市市长彭真指出：“地下铁路北京是需要的，有助于解决交通繁忙问题，在帝国主义还存在的今天，考虑以地下铁路作为防空之用也有必要。”^⑤1965 年 7 月，北京地铁 1 号线一期工程开工建设。1969 年 10 月，北京地铁 1 号线一期建成并投入运营，标志着中国地铁发展的起步。

① 国家统计局编《新中国 60 年》，中国统计出版社，2009，第 73 页。

② 《2017 年交通运输行业发展统计公报》，中国交通新闻网 <http://www.zgjtbt.com>。

③ 朱志尧、郑海宁：《地铁在前进》，《光明日报》1980 年 8 月 8 日，第 4 版。

④ 王硕：《北京第一条地铁为战备工程》，《京华时报》2011 年 6 月 8 日，第 16 版。

⑤ 中共北京市委编《彭真同志关于北京工作的言论选编》，北京出版社，1992，第 240 页。

改革开放后，修建地铁转为以交通运营为中心。进入 20 世纪 80 年代以来，城市经济的发展，城市人口流量的迅猛增加，加剧了地方城市交通拥堵，给发展轨道交通带来新的机遇。但是，此一时期，城市化率水平较低，国家财力有限，地铁主要在核心城市北京和上海修建，到 1997 年 7 月，全国仅建成运营线路 4 条。

从 1997 年到 2004 年，这一阶段全国城市化速度加快，伴随着城市规模的增长，一些城市地面交通问题日益严重。而地铁具有运输能耗低、环境污染少的优点，成为缓解城市交通问题的有效手段，发展步伐开始加快。北京、上海和广州发展尤为突出，“1999 年北京地铁运营总里程达到 55.1 公里，每天平均运送旅客 195 万人次，占全市公交总量的 21% 左右。上海市 16.35 公里的地铁二号线工程也于近日建成通车，大大改善了浦江两岸的交通状况。广州市 18.48 公里的地铁一号线开通后，平均日客流量 16 万人次，最高时达到 25 万人次”^①。乘坐安全、快捷、舒适的地铁，已成为北京、上海、广州三大城市市民出行、工作、生活的重要组成部分。城市与地铁关系日益紧密，相得益彰，进一步促进了地铁的发展。截至 2004 年底，拥有地铁的城市增加到 7 个，北京、上海在这一时期继续进行新线和老线延伸建设工作。

从 2005 年至今，这一时期国家经济实力进一步增强，城市化水平显著提高，地铁成为经济发展较快的大城市公共交通建设的重要内容，地铁运营网络初步形成。此时的地铁又快又稳，更加人性化。以广州地铁为例，“12 月 26 日，设计最高时速 135 公里、运营最高时速 120 公里的国内最快的地铁——广州地铁三号线首通段，以及广州地铁二号线延长段、大学城专线（试验性工段）开门迎客。至此，广州已拥有 4 条总长为 59 公里的地铁线路，初现地下交通‘环状格局’。又快又稳，新地

^① 陶源明、孟仁泉、成海忠：《地铁，新世纪城市交通大动脉》，《人民日报》1999 年 10 月 30 日，第 8 版。