

城市交通的社会学分析

何玉宏

(南京交通学院,江苏 南京 211188)

摘 要 城市是一种复杂的社会有机体。在城市成长与变迁过程中,城市交通系统始终起着十分重要的作用。文章认为,功能论、冲突论、互动论作为社会学中三种主要的理论或视角,在分析城市交通及城市交通问题方面,方法独特,视角新颖,具有其他一些学科所缺乏的视角和思路,其成果很值得其他相关学科借鉴。但在我国,该领域的研究工作才刚刚起步,未将城市交通问题放到社会发展的大背景之下来考察,已有的研究对城市社会与交通的相互作用分析不足,学术研究的成果还远未上升到理论高度。

关键词 城市 城市交通 社会学 视角

中图分类号 C931.2

文献标识码 A

文章编号 1002-3240(2016)01-0034-07

在城市成长与变迁过程中,无论是发展社会经济的需要,还是扩展城市规模的需要,城市交通系统始终起着十分重要的作用,在一定程度上促进或抑制着城市的演变。事实上,城市形态的变化与城市交通的发展是相互联系、相互促进和相互影响的。一方面,不同的空间结构与土地利用形态决定了不同的交通发生量和交通吸引量,决定了交通分布形态,并要求交通系统服务于其不断变化的需要;另一方面,交通运输系统的更新与发展,为城市形态的变化提供了所必需的客观条件。

社会学主张从整体和系统分析的角度来研究社会现象,要求我们用相互作用的关系视角来研究人类的行为方式。社会学的价值追求就在于为我们提供了一种重新看待熟悉世界的新的视界和视角,构建社会理想和社会期待,促进社会有序地发展与进步。因此,就社会学而言,分析、研究城市交通行为、城市交通问题,具备一些其他学科所缺乏的视角与思路。

一、交通在城市发展进程中的角色和作用

城市是一个复杂的社会有机体。“生命现象,如新陈代谢、应激性、繁殖、发育等等,只能在处于空间与时间并表现为不同复杂程度的结构的自然物体中找到。我们称这些自然物体为‘有机体’。每个有机体代表一个系统。”^[1]把城市看作是有机体,是对 19 世纪的工业化而导致的城市发展问题的一种回应,是人们在理解城市时从生物学中借鉴来的一个概念。这一概念的引入,使得人们对城市的认识产生了深刻的飞跃。^[2]城市作为有机体的本质在于城市应有像生物有机体一样的“整体性”,以及由这种“整体性”所形成的“活力”。或者说,城市之所以具有伟大的创造力、生命力和辐射力,能储藏更多的人类智慧,能迸发更灿烂的文明之光,就是因为它是一个极其复杂的有机体。尤其是现代城市,随着交通和通讯事业的日益发达,往往具有更加复杂

收稿日期:2015-12-18

基金项目:本文为教育部人文社会科学研究规划基金项目《交通运输方式变革对社会生活方式的影响研究》(项目批准号 12YJA840010)和江苏省“六大人才高峰”第十批高层次人才培养项目(项目编号:JNHB-020C)资助成果

作者简介:何玉宏(1963-),江苏高淳人,南京交通学院科研处处长,教授,博士,研究方向:城市社会学与交通社会学,兼任中国社会学会理事、城市社会学专业委员会理事。

的综合性功能,也因此需要对城市的每一个系统进行仔细的分析和研究。

城市空间(或城市土地)与交通是现代化城市发展进程中相互关联、密切互动的两大基本要素。城市交通与城市空间(土地)利用密不可分,就像人的肉体、骨骼、血脉完全是一个有机的整体一样。城市交通之于城市如同人体的骨骼和血脉。城市交通的现代化既是城市现代化的支撑条件,也是城市现代化的重要标志之一。21世纪是“城市的世纪”。城市交通将扮演何等角色,发挥怎样的作用,主要体现在如下三个方面:

首先,交通是决定一个城市区位优势的关键因素,是一个城市竞争力的重要组成部分。城市资源优势和产业优势等的发挥必须依赖交通条件的有效支撑,否则,这些优势只能是潜在的优势,而无法转化为现实的优势。在经济全球化和区域一体化的大背景下,城市与国际间、区域间、城市间以及城市内部各功能组团间的联系越来越频繁、越来越紧密、越来越重要。这种联系的捷性、方便性和可靠性成为决定这个城市发展机会和地位的关键之一,对城市投资环境和经济增长具有重要的甚至决定性的影响。

其次,交通是城市功能发挥的重要构件,是体现城市活力的重要方面。城市交通效率的高低直接影响城市活动效率的高低。城市交通体系的完备性和运输组织管理的有效性,直接影响城市的成长和发育,影响到城市功能的正常发挥。城市框架的形成和扩展,城市功能的集聚与疏散,首先也要靠交通基础设施。这对于快速城市化进程中的各个城市的发展都十分重要。

第三,交通是城市人居环境的重要体现和保障。城市的现代化首先是人的现代化。交通是人的一项基本活动。随着市民的收入水平和素质的提高,人们对时间价值的判断和出行质量的要求也随之提高,包括快捷、安全、方便、舒适以及自由、私密、信息、环保等各个方面。城市交通是充分满足富裕化了的市民出行需求心理,提供满意的、高品质的出行服务。城市交通设施的供应和交通管理与服务要充分体现人性化和社会公平性。城市交通的规划建设与管理要保护和发扬城市特色、文化遗产和生态环境。这些都是现代城市文明和优良人居环境的基本要求和重要体现。^[9]

二、城市交通的运行及其社会特性

城市交通是城市整体的一部分,换言之,城市交通是城市大系统中的—一个重要子系统。如从城市交通本身讲,它又是独立性很强的系统工程,且其内部还可分为若干规模较大的连续性很强的分系统。城市交通由交通工具、交通线路、交通管理和服务设施以及交通参与者等组成一个整体。

城市交通可有广义的和狭义两种理解。广义的城市交通是一个以城市为单元结点,由人流、顾客流、物流、信息流等交织起来又始终处于运动变化之中的开放的交通网络系统。狭义的交通,实质是一种与城市活动相关的交通行为,确切地说,是由出行起点和吸引点构成的人或物、货空间位置移动的行为。城市吸引点有两种类型。其中城市内部的交通吸引点由城市日常生活引起,所引发的是城市内部的交通流动。而城市对外交通吸引点所引发的却并非全是对外交通,它可区分为两种不同的情形:一种属于城市内部的交通流动,如城市居民本身在这些对外吸引点工作,或者仅仅是送客来此等。另一种是真正属于城市对外交通的流动。该类交通以城市作为流动过程中的单元空间,以城市内的某一点作为转换结点,通过这一结点,进行城市内部交通与城市对外交通的相互转换,并借助结点交通设施,最终完成城市间有序的流动。因此,按照个人行为与出行方式,城市交通可以理解为由出行起点(即交通源点)到各个交通吸引点之间的往返流动,它可以在城市内部完成,也可以在城市间或城乡间进行。若把人们千差万别的出行行为综合起来,便形成了错综复杂的城市交通系统运行网络。(见图1-1)

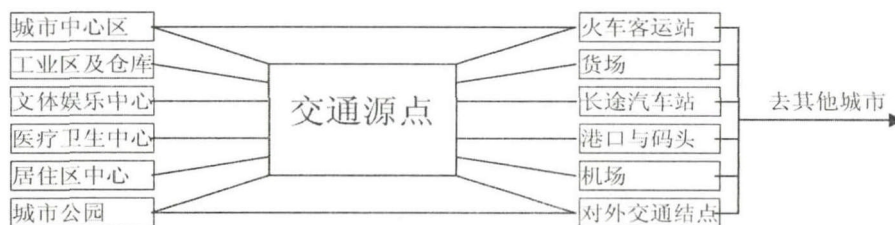


图1-1

城市交通系统的运行类似与人体中的血液循环。心脏是血液循环系统的中心。动脉以心脏为出发点,把血液和所需的物质,输送到身体的各个部分。静脉又以心脏为终点,送回血液和用过的物质。毛细血管则起着局部的输送作用,把分散的微量物质,运送到每一器官的最深处,以满足全身的需要。动脉、静脉和总的静脉系统,组成了输送大量物质的主要路线。心脏是起点又是终点,起着最主要的核心作用。整个系统看起来非常复杂,其运行方式却合理又简单,而且其中体现的原理也是合理又简单:一是输送物质直接送达目的地;二是流通渠道的大小视运送量的多少而定。由于很好地实施了这两条,防止了流通时发生混乱。很显然该运输原理可在城市的任何交通中应用。但目前问题的症结不是如何运用该原理才能取得良好的功效,而是现代城市是否同样存在这样一个系统复杂运行简单的交通网络,这便对今天的城市规划特别是城市交通规划提出了挑战。

毋庸置疑,一个理想的良性运行的城市交通应类似人体内系统的运行,但实际情况却很难达到,原因固然很多,其中很重要的一点就是对城市交通规划重视不够。我国的城市规划学虽然起步很早,却发展缓慢。由于长期囿于建筑学界的圈子里,内容仅限于城市工程建筑设施,很少考虑城市的社会经济发展。结果,规划出来的“蓝图”一旦付诸实施便成了隔日黄花。早在上个世纪80年代末期,就有专家呼吁,城市规划需要城市社会学家、城市经济学家和城市生态学家的介入。然而,至今这种状况没有实质性的改变^[4]。

城市交通作为一个复杂的、开发的系统,和其他事物一样,有着它自己的特性。城市交通的这种特性,是由其本质所决定的,主要表现在如下几方面^[5]:

1. 结点枢纽特性。结点是人口、住所、交通等聚集的中心,是构成社区的基本要素之一。城市尤其是大城市或特大城市,由于其特殊的政治、经济、科技、文化、信息等方面的巨大优势,对周围地区具有很强的吸引力与辐射力,常常成为所在地区或区域中心乃至全国客、货运的集散点,进而也成了全国公路、铁路、水路和航空等运输网络中的重要结点与枢纽中心。因此,这就需要城市根据其规模大小,客、货流量多少等因素,设置好若干个规模不等的重要结点与枢纽中心,以满足日益发展的城市交通的需要。

2. 中心集聚特性。现代大城市在城市规模不断扩大的同时,功能日益复杂化,除一般的工业生产、商务贸易外,还是金融、信息、科技、教育、文化、和服务等中心,人口迅速增长,就业岗位日益向市中心集中,使得城市中心区或商务中心(CBD)的建筑密度、人口密度等高度集中,中心区每天的出行人次高达数十万,平均出行距离与出行时耗拉长增多,为此不得不采用大运量的轨道交通方式和多元化的运输系统,以适应高度集中而又繁忙的中心交通需求。

3. 域面扩散性。域面也是构成社区的基本要素之一。它是指结点的各种作用所能达到的地域,以及结点所吸引的全体人口及其日常活动。现代城市既有很强的吸引力或凝聚力,也有很强的辐射力与扩散效应。一方面,它使得大量客流、货流从四面八方汇集到城市;另一方面,又通过它本身的吸收、消化、加工提高,再由城市向四周扩散出去。这一集中、扩散的过程而产生的交通流大多由城市出入口干道来承担,通过这些出入口干道,大城市把自己的优势源源不断地向周围的乡镇或中小城市辐射与扩散,从而成为周围社区发展的过程中吸取力量的辐射中心与扩散源。城市辐射与其他作用力所能达到的地区,也就形成相应的城市区域。

4. 可达性或机动性。西方发达国家城市交通的发展历程,实则就是一部小汽车不断满足人们对机动化需求的历史,而在发展中国家,近年来机动化也成为市长们追求的目标。一时,机动性(mobility)成了统领城市交通的主题词。为了提高机动性,不断地加大道路设施的供给,以容纳更多的车辆通行,运送更多的人和物。然而,城市的存在并非是为了汽车与交通而存在的,机动性、人和物的移动本身并不是目的,而只是实现人在城市生活的手段。因此,可达性(accessibility)逐渐被人们重新认识。一些学者进而提出了以可达性为核心的城市交通发展观念。

所谓可达性是指交通参与者能容易到达他要去的地点,也即指他能以很短的时间,花很少的钱,舒适地、安全地到达他想要参加活动的地方。可达性强调以城市的社会发展和城市的人及其活动场所作为问题的中心,把城市交通仅仅作为城市的辅助物,要求通过提高交通系统的总体效率,实现城市与交通的均衡发展。

三、社会学分析社会现象(行为)的独特视角

社会学研究社会现象,有着特殊的着眼点或特殊的思维方式,即社会学的视角。社会学的视角有助于人们

理解社会生活的实践,它把看来是平常的事物置于一个总的观察框架,使我们能够确定事物的因果关系,对它们进行解释并做出预测。人类社会中的各种现象远比自然界要复杂得多,人类社会当中的经济、法律、政治、文化等方面的各种现象,都不是各自孤立发生、存在和变化的,要了解社会生活所依托的基本社会结构与过程,运用系统和整体的思维方式来解答社会生活事实与想当然的常识及与社会政策相关的诸多难题。所以不应该人为地用一些各自限定自己特定对象的学科(如经济、法律、工程、地理、教育、文化等)把人类社会切割为几个似乎可以划分开的领域,而每个学科似乎只需要对其中某个领域予以关注。社会学应积极主张通过人们的社会关系和社会行为来研究社会的结构、功能。人是社会关系的总和,社会学关注社会人群中是“怎样行动”、“怎样发生和进行的”。“社会学是理解人类本身并参与社会事务的一个有力的科学工具。”

在试图理解社会如何运转的问题上,不同的社会学家对于人类社会生活之基本特征,有着不同的假设。一些人认为秩序与稳定比冲突与变迁更重要,另一些人则持相反观点。这些选择决定了社会学的“理论视角”。理论视角帮助社会学家去选择他们所要提出的生活中的问题,选择他们用来寻求答案的方法。^[6]

1. 功能主义视角

功能主义可以溯源到早期的社会学理论家如孔德、斯宾塞的著作。迪尔凯姆则明确指出,在研究社会现象时,首先要解释原因,然后须分析功能。功能主义的视角强调这样一种模式,即社会的每一个部分都对总体发生作用,由此维持了社会稳定。根据这种观点,社会非常像人类的机体或任何活的有机体。像身体的各个部分(比如四肢、心脏、大脑)一样。社会的构成部分以系统的方式结合在一起,对整体发挥着好的作用。每一部分也帮助维持着平衡状态,这也是系统平稳运转所必需的。城市同样如此,也是一种复杂的社会有机体(如前所述)。功能主义的取向在帕森斯的“结构-功能”理论中得到最为系统的表述,而默顿又以自己的方式形成了可以直接付诸操作的功能分析理路。^[7]默顿的一大贡献是提出了隐功能这个概念。默顿使用“显性功能”与“隐性功能”来说明社会行动的主观动机与客观社会后果之间的关系。默顿指出:“显性功能是有利于系统的调整和适应的客观后果,这种适应和调整是系统中参与者所预料的、所认识的;反之,隐性功能是没有被预料、没有被认识的”^[8]。默顿认为,社会学家的特殊贡献不但在于研究社会行动者有意安排的预期后果(显性功能),而且主要在于研究社会行动者非意图的后果,不为一般人所察觉的后果(隐性功能)。有了隐功能的概念,有助于社会学者对一些看似不合理的社会行动模式的分析。研究隐性功能是社会学者最能发挥所长的领域,也是社会学者在理论上最可能有所收获的研究领域。

默顿的这一观点对我们研究社会现象有很大的启发,由于社会现象的原因往往深藏于复杂的社会现象之中,社会现象的隐功能并非是人们一下子就能认识的,这就需要社会学者具有敏锐的观察力与预见力,才能发现常人未发现的现象。例如,作为交通工具的汽车在运输中能给人带来速度、惬意、自由和舒适(显功能),但交通情况的经验却表明,在城市中使用汽车根本不是一种合理的行为,或者说汽车的用处非常有限,在使用中会遇到各种各样的困难:堵车、速度受到限制、找不到停车位置等等,汽车真正成了奴役现代城市人的机器(潜功能);一旦发生交通事故,不仅造成经济损失,还可能危害人身安全(反功能)。^[9]

2. 冲突论视角

冲突论者持有的一个共同信条就是:社会总是处在对稀有资源的争夺之中的。人们因有限的资源、权力和声望而发生的斗争是永恒的社会现象,也是社会变迁的主要源泉。该理论建立在这样的假设之上,即构成社会的各部分远不是作为整体一部分而平稳运行的,实际上,他们是互相冲突的。这并不是说社会就永无秩序——冲突论者并不否认很多社会秩序的存在——但是,秩序只是社会各部分之间不断进行的冲突的一种结果,而且,它也并不一定就是事物的自然状态。^[10]

冲突论者源于马克思,因而冲突理论有时被简单地称为马克思主义社会学。马克思主义社会学家强调的是社会中经济力量的重要性,而不是功能主义所强调的共享文化价值。他们所关注的是阶级之间的持续斗争。社会是一个有机的整体。在社会中,冲突是普遍存在和不可避免的。或者说,冲突是一个在社会性与结构性安排中不可抗拒的过程。冲突因素的积累不仅在社会政治体系内存在,社会其他系统内也有冲突因素的积累。社会交通系统特别是城市交通系统作为社会大系统中的一个重要的子系统也不例外,其内部也同样存在潜在的或现实的冲突因素,并且这些潜在的交通冲突因素一旦从少量、分散与临时性,发展到大量、集中与持久性,就

会迎来中国城市交通问题的高涨期或曰城市危机的爆发期,从而导致大城市交通瘫痪的危险。当前,城市交通系统存在着三大冲突^[10],而事实上“人-车-路”的矛盾与冲突只是事物的表象。坚持冲突论的学者把城市里的各种问题看作为各个利益集团竞争有限资源而产生的不稳定结果。其斗争常常表现为强大的既得益集团对抗弱势群体^[11]。据此,“人-车-路”的矛盾或汽车和城市的冲突,其实质就是人与人之间的矛盾与冲突的体现或表现形式。如布朗先生所言,“汽车和农作物争夺土地的战斗成了穷人和富人之间的竞争,成了买得起汽车的人和为生存而奋斗的人之间的竞争”。^[12]因政府动用取自全社会的预算投到交通的基本建设上,实质上是收取穷人的钱支持富人用车,最后就会变成富人持续地、大量地从穷人那里获得隐性收入。

3.互动论视角

马克斯·韦伯是最早强调研究互动和意义之重要性的社会学家。他认为社会学的主要目的是解释“社会行动”。为了做到这一点,韦伯觉得社会学家必须把他们自己放到他们所研究的人的位置,然后去阐释他们的思想和动机。他把这种方法叫做移情式理解。然而韦伯并没有将这种想法付诸实践,倒是由美国人米德成了最早对人类互动中的意义进行系统研究的学者之一,他的理论视角后来被称为符号互动论。米德发现人类在日常生活中,不断地学习由社会构建并由大家共享的象征意义,同时,人类还不断地“创造”新的意义。人类的互动是基于由意义的符号之上的一种行动过程。互动论者强调,人们总是处在创造、改变它们的生活世界之中,探索人们的动机、目的、目标和他们理解世界的方式。

时下的中国,汽车消费无疑是许多商品符号消费中的一个突出个案。在汽车消费中,人们为符号所主宰,汽车成了身份与地位的象征符号,人们在对轿车的购买与使用时,也同时向他人传递着其身份与地位的信息,有助于人们对其身份的识别和评价,使个体获得自我实现的满足,由此汽车及其所负载的符号效应成了社会分层的显著标志。汽车消费成了“一种操纵符号的系统性行为”,汽车的消费演变成了典型的符号消费。人们购买“宝马”轿车而不是购买“宝来”轿车,并不是因为“宝马”比“宝来”在使用价值方面有太大的差别,而是因为轿车的系统中前者要比后者处于更高的地位,即前者比后者具有更多的符号价值,正是符号价值的大小将不同消费群体的地位标示出来。^[13]通过消费“宝马”或“宝来”等汽车,每个个体和群体在寻找着自己在社会地位秩序上的位置,尝试着根据一个人的生活轨迹竞争这种秩序。通过汽车消费,一种分层化的社会开口说话,就为了将个人保持在一个确定的位置。

功能论、冲突论、互动论这三种理论代表着社会学家认识社会的三种主要视角,而这三种视角所显示的差异性并不是起源于矛盾或者对抗,而是一种相得益彰的关系。每一种视角都考察了同一社会现象的相关方面,而给对方以补充。

四、城市交通的社会学理解

理解是社会生活的核心。乔格蒙特·鲍曼认为,社会学知识相对于科学就具有明显的优势,它对于其研究对象不仅能描述,而且能理解。因无论科学所描述的世界得到怎样详尽的探索,也还是不蕴含意义的。而社会学在处理其发现的过程中,却复原了现实的意义。^[14]社会学孕育了对于理解的一种认识,我们不妨称之为解释—关联性的理解观。它不会满足于孤立地看事物,而是对社会关系中生成的经验进行广泛的分析,并结合他人及人们所处的社会状况,对这些经验做出解释,从而使这些经验更加丰富。因此,社会学拓展了我们的理解范围,从而有能力凸显一些在通常/正常/规范情况下可能不为人注意的东西,包括经验/体验与生命形式又是如何展示并贯彻其自有的理解形式,同时也揭示了它们为何不能是各自封闭、独立自足的单元。

美国社会学家丹尼尔·贝尔“中轴原理”对于规范社会学科的分门别类有很大的启发意义。从分析的内容和意图看,贝尔的“中轴原理”是一种“形成概念性图式的方法或原则”,它“强调社会现实的复杂性,决定了观察视角的多元性”,但“同时强调了重点性原则”。因此,按照“中轴原理”来理解分支社会学,就是对该分支领域研究对象的社会意义理解及社会学阐释。依据中轴原理的重要性原则^[15],交通社会学就是对交通行为(自然包括是由交通行为而引起的交通问题)的社会意义理解及社会学阐释。在此,“社会意义”是指从社会的或社会学的视野所理解的交通行为的结论。“人只有在理解着,才能证明其社会学意义上的生命,而一切被理解的对象

只有在理解中才获得意义”。^[16]“社会学阐释”是指从社会学的角度,结合社会学的方法、理论来分析该领域被研究对象的行为,探究其行为的社会根源、社会影响,并依此寻求解决问题的方法、途径。在这里,“阐释”不是单纯用社会学的理论、方法来套用事例,二是研究者的一个认识创造的过程,是主体见于客体的过程。

从历史和社会学的角度来考察,城市交通是处于不断变化发展之中的社会现象,是城市社会系统的一个有机组成部分。在这个意义上,我们可以把城市交通作为了解现代城市社会的一个窗口,从而观察研究它与城市社会的相互作用以及它在城市社会中的功能。早在20世纪30年代《雅典宪章》颁布的时候,城市“交通”就与“居住、工作、游憩”相并列,成为城市的四大功能之一。但发展至今,即使对发达国家的城市而言,城市交通问题也不能说已达到完全解决的程度,而在发展中国家,包括我国在内,日益严重的趋势越来越明显。那么,为什么城市交通问题在工业革命前并不突出,而在现代却变得如此突出?当前我国城市交通问题形成的背景和原因是什么?我国城市交通问题的严重性又表现在哪里?面对城市交通问题,我们应当采取怎样的战略与对策?如此等等,都需要我们作出切实有力的回答和解释。

对社会问题的研究,一直是社会学界关注的焦点之一。城市交通问题的发展,日益显示出它是一个社会问题。因此,社会学工作者中理应有人重视对城市交通问题的研究,以便为我们的社会和政府最终解决它提供一些实践的与理论的参考。如前所述,就社会学而言,研究城市交通现象、城市交通问题,具备一些其它学科所缺乏的视角与思路。^[9]

一是研究社会问题是社会学探索的应有之义。社会学学科产生的时代正是近代社会矛盾和社会问题大量产生的时代,从某种意义上说,社会学是作为一门试图解释社会矛盾和社会问题的学科而产生的。社会学家们在对社会问题的研究过程中,逐渐形成一套解释社会问题的模式,产生了关于社会问题的专门理论见解,从而使社会问题成为一个专门的学科理论范畴。

二是社会学的发展有赖于对社会现实问题的关注与干预程度。正如费孝通先生在第六届亚洲社会学大会的祝词中指出的:“社会学不是关在‘象牙塔’里的‘纯学术’。社会学家只有关注社会现实,关心国家前途、民族命运和人民福利,勇于回答重大的社会现实问题,才能求得社会学学科的发展,社会学才能赢得社会的重视并发挥应有的作用。”

三是城市交通问题作为社会现实生活中一个重大问题,它的出现是城市社会发展的必然结果。从而,对城市交通问题的解决,也必然要从社会的层面去综合考虑。或者说,城市交通问题不单单是一个工程技术问题,在某种程度上它更是一个社会问题。^[17]

人们从什么时候开始关注城市交通问题似乎已无从可考。不过,真正重视城市交通问题的研究,则是二十世纪初期以来,特别是早在30-40年代,城市交通问题就引起了西方社会学家、经济学家的广泛兴趣和重视。

最早开展对城市交通研究的当是以罗伯特·帕克为首的芝加哥学派。1916年,帕克在他的代表作《城市:对于开展城市环境中人类行为研究的几点意见》中阐述了芝加哥城市社会学研究的指导纲领。他认为,城市交通和通讯的新方法——电车、汽车、电话和无线电——已经不知不觉而又飞速地改变了现代城市的社会组织和工业组织,而且,交通和通讯发展,除带来各种不明显却十分深刻的变化以外,还带来一种称之为“个人的流动”(mobilization of individual man)。芝加哥学派另一位代表人物E·W·伯吉斯在《城市发展:一项研究计划的导言》中,则明确地指出,城市发展、扩大的一般过程,包括两个互相对立而又互为补充的过程,即是集中和疏散,或称向心流动和离心流动。^[17]而城市交通与过境的外部交通都会向市中心的繁华商业区集中。显然,正是由于这种内、外交通的向心流动,才导致了城市交通问题的产生。国内从上个世纪八、九十年代,有学者开始从社会学角度探讨交通问题,其中杨涛等人曾就城市居民出行行为心理分析作过一些初步尝试,探讨了城市居民出行选择决策过程及其影响因素,在理论上分析了城市居民出行选择过程中的行为心理表现,期望能从中窥视到形成城市交通特征和问题的深层根源,从而引导寻找解决城市交通问题的正确对策。^[18]而另一位研究者认为,用社会学的独特视角对城市交通问题进行一个较为深刻的考察,研究的主要出发点是强调人的行为对城市交通的作用,具体地说就是探讨司机、行人的失范行为对城市交通的影响。^[19]

社会学界对城市交通问题的研究,方法独特,视角新颖,其成果很值得其他相关学科借鉴。但应当说,在我国,从社会学的视角研究城市交通问题,工作才刚刚起步,迄今为止还存在着明显的不足之处:一是已取得的成

果零散而不系统,尚未对城市交通问题作全面、系统的考察;二是未将城市交通问题放到社会发展的大背景之下考察,已有的研究对城市社会与交通的相互作用分析不足;三是学术研究的成果还远未上升到理论高度。

五、结语

城市交通作为城市这个复杂的有机体中的一个重要的子系统,对它的研究,已逐步发展到由单一学科到多学科(社会学、生态学、经济学、工程学、地理学等)的研究从另一方面讲,由于城市交通系统的错综复杂性,也迫切要求各学科之间建立起一种内在的、密切的联系,从而真正走出一条由多学科共同参与的、以最终解决城市交通问题为主题的崭新之路。显然,社会学应当在城市交通的研究中发挥其独特的作用。

参考文献

- [1] (奥)路德维希·冯·贝塔朗菲,吴晓江.生命问题——现代生物学思想评价[M].北京:商务印书馆,1999.
- [2] (美)埃里克·詹奇,曾国屏.自组织的宇宙观[M].北京:中国社会科学出版社,1990.
- [3] 杨涛.城市交通的理性思索[M].中国建筑工业出版社,2009.
- [4] 何玉宏.社会学视野下的城市交通问题[M].南京出版社,2006.35.
- [5] 何玉宏.试论城市交通的运行、特性及其功能[M].重庆交通大学学报(社科版),2006(3).
- [6] (美)戴维·波普诺,李强.社会学(第十版)[M].中国人民大学出版社,1999.17.
- [7] 童星.现代社会学理论新编[M].南京大学出版社,2003.18.
- [8] R. K. MERTON. Social Theory and Social Structure[M]. New York Free Press, 1968.105.
- [9] 何玉宏.城市交通社会学[M].华中科技大学出版社,2014.12.
- [10] 何玉宏.挑战、冲突与代价:中国走向汽车社会的忧思[M].中国软科学,2005,(12).
- [11] (美)文森特·帕里罗.当代社会问题[M].北京:华夏出版社,2002.446.
- [12] (美)莱斯特·R·布朗,林自新.B模式:拯救地球,延续文明[M].北京:东方出版社,2003.
- [13] 何玉宏.汽车·身份·符号[M].中国社会导刊,2005,(10)下.
- [14] (英)乔格蒙特·鲍曼、蒂姆·梅,李康.社会学之思(第二版)[M].社会科学文献出版社,2010.173.
- [15] 张景芬,唐国建.分支社会学问题刍议[M].华东理工大学学报(社会科学版),2004,(4).
- [16] 陈金钊.法理学[M].北京大学出版社,2002.465.
- [17] (美)R·E·帕克,伯吉斯,麦肯齐,宋俊岭.城市社会学[M].北京:华夏出版社,1987.
- [18] 杨涛.马鞍山市居民出行选择决策心理研究[A].城市规划汇刊[C].1994 杨涛.城市居民出行行为心理分析[J].城市问题,1989(3).
- [19] 舒晓兵.城市交通中失范行为的原因探析[M].城市规划,2000,(3).

[责任编辑:周玉林]