

青年“路怒族”的社会学分析

刘建华

(内蒙古科技大学文法学院, 内蒙古 包头 014010)

摘要:“路怒族”是指那些患有“路怒症”的人群。青年是“路怒族”的主要发生群体,青年“路怒族”是一种“浮躁的社会传染病”。青年“路怒族”的存在和发展有其深刻的社会学意蕴,社会交通陋习频发导致直接性冲突,青年个体社会化不足导致内生性冲突,社会转型压力增大导致外在性冲突,外在环境变化导致间接性冲突,法制监管缺失导致从众性冲突。青年“路怒族”的长期存在和发展会阻碍青年的社会化发展,影响青年的社会交往,甚至导致社会冲突事件的发生。

关键词:路怒症;路怒族;个体社会化;社会冲突;社会化受阻

中图分类号:C 913.5

文献标识码:A

文章编号:1000-260X(2017)06-0140-06

随着人们生活水平的不断提高,私家车日渐成为人们重要的出行工具和出行时尚。但是,汽车在为人们的出行方式提供巨大方便的同时,也带来了许多社会性问题,诸如交通堵塞、交通事故以及交通冲突等,严重的会付出惨痛的交通代价。这其中,最受社会各界关注的交通出行问题是“路怒症”所引发的交通冲突和交通事故。从西安音乐学院“药家鑫开车撞人刺死张妙案”到上海“中环互殴案”、从北京大兴“韩磊摔死女童案”到“成都张姓男司机暴打女司机案”等,无不折射出“路怒症”的危害性。“路怒症”不再是个别的社会问题,而是日益成为影响公共交通安全和社会稳定的新的风险问题。其中,青年是“路怒症”的高发生群体,因而,青年群体中的“路怒症”问题也被称为青年“路怒族”现象。那么,究竟何谓“路怒症”?青年“路怒族”是怎样形成的?青年“路怒族”对青年、对社会又会产生怎样的影响等?这些问题不只为心理学者所关注,更为社会学者所重视。

一、从“路怒症”到“路怒族”

“路怒”是在20世纪90年代中期因美国一起

“路怒”暴力事件的新闻报道而产生,而后引起社会学者的关注,“路怒”一词也被1997年的《新版牛津英语大词典》收录。《新版牛津英语大词典》对“路怒”的解释是:“用以形容由令他厌恶的驾驶事件引起的压力与挫折所导致的直接指向另一驾驶员的攻击行为,驾驶员可能会陷入失控之中。”^[1]而后学界将有“路怒”(Road rage)的行为倾向译为“路怒症”。国外学者将“路怒症”(Road rage)解释为:“是由现代的驾驶压力所引起的驾驶者的无法控制的攻击性的行为,伴随而来的愤怒情绪所导致的行为会使指向其他的驾驶者、乘客或者是无辜的行人。路怒症有许多的表现形式,直接指向其他驾驶者言语的或者身体的侮辱(非相互的,指向车辆与个体),使用车辆作为攻击的工具(互相的或者是非互相的),或者是使用其他工具。”^[2]NHTSA(National Highway Traffic Safety Administration)则将“路怒症”定义为“一种使用汽车工具或者其他危险性武器进行的侮辱性行为,由驾驶者或者是乘客在高速公路上对另外的驾驶者或者乘客所做出的行为,是一种暴力犯罪行为。”^[3]西方学者有关“路怒症”的理论解释多采用Shinar的“受挫攻击性假设理论”。该理论认为,攻击性驾驶是

收稿日期:2016-11-20

基金项目:国家社科基金项目“边疆民族地区网络舆情传播及其政府治理机制研究”(13BXW033)

作者简介:刘建华,法学博士,内蒙古科技大学文法学院网络舆情与社会发展研究所教授,主要从事网络社会学研究。

由于受挫所引起的,在驾驶过程中如出现交通堵塞的情况,使得驾驶者无法达成或者无法按时达成自己的目标因而产生气愤并导致攻击性行为发生。驾驶者在道路上的受挫程度越高,其所表现出的攻击性行为也就越多,路怒越严重^[3]。

在国内,“路怒症”作为驾驶者驾驶行为的一种综合症是2010年后被社会各界所关注。2010年,自西安音乐学院“药家鑫开车撞人刺死张妙案”发生后,新闻媒体开始探讨和分析“路怒症”现象。后来上海“中环互毆案”、杭州“甲壳虫飙车案”、北京“韩磊摔死女童案”、成都“暴打女司机案”等等,特别是后者因为事件正好发生在“五一”假期的最后一天,无论是事件的发生时间还是发生空间抑或是社会反响而言,都引起了社会的高度关注和热议,“路怒”一词因此哗然天下。

国内学者对于“路怒症”的解释多是从心理学上加以认识的,其理论基础常常是借助心理学上的“情绪理论”。该理论认为,驾驶者受到外界环境刺激时,就会产生一种心跳加速、呼吸急促、血脉膨胀等愤怒情绪,从而产生了攻击性动机,导致路怒行为的发生^[4]。也有学者认为,“路怒症”是一种汽车综合症,是指在交通阻塞情况下,司机由于开车压力和挫折感而导致的愤怒情绪,具体表现为开车时易怒,喜欢骂人,开“英雄车”等^[5]。

无论是国外学者还是国内学者,对于“路怒症”的解释多是从“路怒症”的“怒”的情绪所引起的攻击性行为出发,去分析和探讨“路怒”行为现象的发生,反映出“路怒”者的心理行为状况,有着一定的科学性和合理性。但是,“路怒症”就其社会学意义而言,并不就是简单意义上的心理行为反应,其心理行为的发生实际上蕴含着深刻的社会学意蕴。这一社会学意蕴就在于“怒”的产生与社会形态的变化有着直接性的关联。也就是说正是由于社会形态的变化,社会物质财富的丰富,使得汽车数量不断增多,驾驶汽车的人员也在不断增多,从而产生了道路拥堵、交通行驶不文明行为现象产生,因而才使“路怒症”成为一种情绪性心理病症进而导致路怒行为发生。这样,在我们界定“路怒症”时,必须要考虑“路怒”发生的社会性成因,也即“怒”的社会化逻辑。

对于“怒”字,就其造字结构而言属于形声字,《说文解字》解释为“愤恨”,从“心”“奴”声。“奴”的本义是“为人役使的女子”,“心”是“态度”,“怒”的字面意义是指“妾奴对主人的无情役使发泄不满”,后来引申为形容词“不满的”、“气愤的”,如“怒发冲冠”;

引申为副词“不满地”、“气愤地”、“不可遏制地”,如“心花怒放”。这样看来,就“怒”的本意而言它并非单纯是一种情绪宣泄,而是背后有其深刻的社会学原因,这种社会性原因就在于个体被压抑、被外力所左右而产生的一种社会性心理反应行为。社会意义上人的“怒”的行为因人的行为方式不同就会有不同的“怒”的表现。就“路怒症”而言,因为这种“怒”的行为发生在道路上,其行为必然与道路有关。又因为“路怒”的行为指向多是针对路上的其他驾驶者、车内的乘客及无辜的行人,因此,对于“路怒症”的定义必须围绕着路怒者、驾驶过程及路怒对象几个方面进行。如此,我们认为,“路怒症”是指由现代社会压力及道路驾驶压力所导致的驾驶者在驾驶车辆的过程中对路上的其他驾驶者、车内的乘客及无辜的行人所做出的言语上或行为上的不满或攻击性行为,是社会的一种不文明行为,严重的会导致暴力性犯罪。

“路怒族”是因“路怒症”产生的有着共同“路怒”行为特点的一群人,其关系是零时性的,之间不一定有什么交往,也不必然有什么共同利益和遵循共同的规范,我们只能称之为社会类属。从这个意义上讲,“路怒族”现象中的“族”更多意义上只能认定为共同具有某种年龄、文化程度或生活习惯的社会类属。根据中国青年报社会调查中心通过对2023人的网上调查,86.5%的受访者表示身边有很多“路怒族”,84.6%的受访者表示青年是“路怒族”的主要群体。根据郭双、王君有关“驾驶员驾驶经验对驾驶愤怒的影响”的研究认为,驾龄越短,在遇到不文明驾驶时越容易“路怒”,驾龄越长,“路怒”越少。驾驶员驾驶公里数越多,抱怨、按喇叭、厌恶地瞪对方等轻度厌恶行为就会越少^[6]。根据美国IIHS有关“驾驶员年龄对交通事故的影响”报告的研究发现,年轻驾驶员是交通事故的多发者。在现代中国社会,随着人们生活质量的提高和出行质量的改善,青年日益成为中国驾驶员的主力军。由于青年驾驶员的驾龄较短,风险意识相对较弱,因而,很容易成为“路怒症”的一族。通过对中国青年“路怒族”路怒行为及其危害后果分析,中国青年“路怒族”在行为上常常表现为:(1)“开车时骂骂咧咧”;(2)开车时喜欢“顶牛”;(3)过分按喇叭或打闪光灯;(4)不打转向灯突然变道或加速后刹车;(5)抛掷物品袭击其他车辆;(6)高速路上飙车;(7)开车和不开车时脾气和情绪判若两人;(8)有动手冲动或粗暴动手等意念和行为。这些行为与青年的冲动性、攻击性以及抗风险脆弱性有着密切的联系。

二、青年“路怒族”的社会化冲突

青年社会化是指青年个体在特定的社会和文化环境下,通过与社会的交互作用,不断习得知识、技能、观念和规范的过程,也是青年成为履行一定社会角色承担社会责任的社会人的过程。青年的社会化过程与家庭、学校、同辈群体、社会组织以及大众媒介有着密切的联系。也就是说,青年正是通过以上渠道去实现社会化,完成人的独立性和担当性。但是,不同的社会化环境、不同的社会化态度,会造就不同的青年个体。在整个社会化过程中,有些青年积极可为,社会化过程中自我身心的冲突性少;有些青年消极被动,社会化过程中社会性冲突就多。同样,对于青年“路怒族”而言,正是由于社会化过程中对交法规、人生权益、生命安全、责任和风险意识等方面的消极抗拒,以至于发生“路怒族”行为,这种行为的形成既与青年的年龄特征有关,也与社会化文化环境有关,同时也与青年个体的社会化冲突有关。

(一)社会交通陋习频发导致的直接性冲突

道路交通作为一种社会公共设施为每一个道路行驶者方便行驶提供物质条件支持的同时,也为每一个道路行驶者立下了文明出行的规则。如果道路行驶者不去遵循道路上的交通规则,肆意破坏这些规则,那么,这种行为不仅不能方便出行,反而会使交通不便,出行受阻,而且也会产生严重的社会性问题,这些都是与文明社会相冲突的。作为文明社会的出行者在接触道路前都会经受社会交通规则和文明行为方面的道德、法律上的教化,无论这种教化是外在强制的还是内心主动习得的,都是个体社会化过程中非常重要的一环。正因为如此,现代文明社会才成为规则型社会、法制型社会和文明型社会,生活在这里的每一个个体才会感受到方便、快捷和幸福。事实上,追求公平和依法依规行事成了现代人的天性。当遵守规矩的司机看到别人如此规矩,内心充满喜悦,驾车也便是一种幸福。然而,对于转型中的中国社会而言,我们也常常高估社会的道德水准。特别是随着中国居民生活水平的改善,汽车的保有量在逐年逐月地上升,在今天,遍布大江南北、农村僻壤的各式车辆比比皆是,拥有自己的私家车不再是什么奢望。私家汽车的增多一方面反映出中国民众生活水平的改善和出行方式的改变;但是,另一方面带来的是交通拥堵、交通陋习的频发,不文明驾驶以及野

蛮驾驶行为时有发生。随意变道、强行超车、乱闯红灯、肆意停放、随便鸣笛、乱扔垃圾等社会交通陋习严重地影响着道路交通的通行,以至于交通事故在不断提升。在从众心理的驱使以及违法成本很小的情况下,一些驾驶人员也会自觉与不自觉地跟着那些不守交通规则的司机学习。这种现象的不断滋生,很容易激起更广范围内恪守规则的驾驶人员的暴躁情绪,以至于道路上的冲突不断,“路怒”现象由此而生。随着交通陋习的不断发生,再加上新手司机的不断产生,“路怒症”的不断蔓延,交通性冲突、道路性违法、暴躁性情绪等必然会导致“路怒族”的产生。

(二)青年个体社会化不足导致内生性冲突

在社会学概念中,社会化是指个体在社会互动过程中,逐渐养成独特的个性和人格,从生物人转变为社会人,并通过社会文化的内化和角色知识的学习,逐渐适应社会生活的过程^[7]。社会化贯穿着人的一生,但在整个人的生命历程中,青年期上承儿童期,下接成年期,是个体社会化非常特殊和关键的一个时期。按照埃里克森的解释,在这个时期里,青年人开始思考“我是谁”、“我将向何处去”等重大人生问题。但是,在现代社会的快速变迁过程中,青年社会化的塑造不再仅仅依赖于家庭和学校的教化,父辈的成长经验和老师的系统性教育很难全部移用于晚辈和学生,相反,大众传媒、同辈群体、社会环境的影响将更加直接和深刻。如此种种,使得一些青年人在成长过程中很容易遭遇“自我认同危机”。按照社会心理学的解释,“‘自我认同危机’是对自己的角色定位认识不清,所作所为与社会的角色期待不相符合。‘自我认同危机’不能及时化解有可能会偏离行为。”^[8]青年“路怒族”群体在其社会化过程中,由于对传统生活方式和价值规范的否定、拒绝甚至排斥,他们在后现代思潮的影响下寄希望超越,也希望标新立异,更希望自我表现,个性意识、自我中心意识极强,在行为行事中以此去确立自己的生活方式和价值规范。当他们成为有车族的一员后,喜欢体验驾驶中车辆与路线自我掌控的乐趣,也迷恋有车族高人一等的自我心理,更沉醉于拥有豪车时的气派。在道路行驶中,以“开快车”、“开霸王车”、“开斗气”作为一种心理的刺激和快感。但是,现代社会车辆的逐渐增多、驾驶行为的多样化存在,使得道路拥堵成为道路交通发展中的“通病”。青年有车族一旦遇到交通堵塞、交通不文明行为,驾车的优越感、自我感就会受阻,在激情和情绪的失控下,社会规则、文明意

识被遮蔽,暴怒情绪和行为就会发生。当青年驾车族内在的自我中心欲望与外在的社会道路拥堵发生冲突时,自我欲望占据主导地位,特别是如果他人违反了交通规则,就会把此种行为归因于对方本质上的恶意,于是就会产生“路怒”的行为。

(三)社会转型压力增大导致的外在性冲突

“社会转型是一种整体的和全面的社会结构状态的过渡,其内容表现为结构的转换、机制的转换、利益的调整 and 观念的改变。”^[9]转型时期因结构、利益的变革必然会引发人们思维意识、思想观念的变化。在多元、多变、多层和社会结构失衡的转型社会中,就业方式、组织结构也呈现出多元化、多层次的发展态势。青年人面对骤变的社会形势,他们对于社会、他人以及家庭的认同度和信任感降低,社会交往过程中的自我防备和被排斥意识增强,导致安全感缺乏,自信心不足。随着职业生活中竞争的加剧,外在的同辈群体之间的盲目攀比,以及人际间社会信任的降低,使得青年不同程度上患上了浮躁、焦虑和情绪激愤等社会症状。为了出人头地,许多年轻人整日奔波于单位、家庭和社会之间,穿梭于各种社会群体之中,为生计、为职场、为房子、为车子、为位子、为孩子、为妻子、为父母、为未知的未来而绞尽脑汁费尽心机地去思考、设计、谋划和行事。在这种生计追求和生活打拼中,来自于社会生活中各方面的压力使得许多青年喘不过气来,以至于整天心若天玄、神经紧绷,处于高度紧张的状态。职场生活的压力、同辈群体的攀比、家庭生活的琐碎以及由于“房奴”、“卡奴”、“车奴”等的无形挤压,使得许多青年一踏入社会就显得力不从心,压力山大,这种情况下很难有平和的心态和理性的心境。一旦道路遇堵、交通阻塞、交通陋习频发,小摩擦难免会发生,这些都会使他们产生“怒气”,进而迁怒于交通陋习行为者,于是骂骂咧咧、强行鸣笛、变道顶牛、强行超车、急踩刹车以及粗暴动手,路怒行为瞬时发生,这些都与青年“路怒族”的社会压力增大产生的焦虑心理有着很大的关系。

(四)外在环境变化导致的间接性冲突

人是环境之人。不同环境下人的心理、行为意识是有差异的。环境是作用于人的一切外部状况和因素,包括自然环境、社会环境等。自然环境包括天气状况、温度、湿度以及地质构造等自然存在的因素。具体到道路上的自然环境主要是指道路的路况、温

度、湿度等。路况崎岖不平、尘土飞扬,或者道路泥泞、凹凸陡险下人的情绪会发生波动,甚至产生不安心理和易怒情绪。高温、下雨天、下雪天、沙尘暴等天气容易使人心情烦躁,也会使人产生攻击性行为。社会环境是指人们处理社会关系的一切外在因素,包括人际关系、交往规则、交往方式、交往行为及其交往后果等。具体到道路交通中的社会环境主要是交通畅通情况、遵章守法意识以及交通文明行为等。在现代社会环境下,随着机动车保有量的大幅攀升,许多地区的机动车道路基本上是超负荷运行。为了保障道路畅通,几乎每一地区的政府施政行为中都要把保障道路畅通作为其工作的重点,而且也为此每年都要进行道路改造和道路设施安置,对于交通部门也会采取一些相应的措施去缓减交通阻塞,但是,与机动车保有量的增长相比,道路改造扩建还是显得相形见绌。特别是由于受制于地区既有建筑规划设施的限制以及道路改造中的短期效应的影响,往往出现的结果是越改造越拥堵、常改造常拥堵。以至于因为改造和为了改造使得正常的通行道路受限,许多司机不得不绕道而行,不得不改道出行,这样会打乱他们既有的出行时间和出行方案,因而发生赶时间、抢道路通行的做法,以至于最后“不得不”违规行车、变道超车,因违规变道造成拥堵,堵塞的不仅仅是车辆和正常的出行,而且堵塞的是心情和心境,因“堵”而“怒”,因“怒”而“气”,“路怒族”因此而生。

(五)法制监管缺失导致的从众性冲突

追求公平、恪守规则是现代文明社会的基本价值追求,也是人类社会健康发展的必然要求。随着现代生活节奏的加快,驾车出行不仅能够缩短路上行驶的时间,而且也方便人们的出行,为快节奏的生活带来了许多便捷。但是由于特殊的国情,人多车多,现行的道路基本上是在原来规划基础上改扩建形成的,每当上下班、节假日时间,交通拥堵成了现代中国道路交通的一大病症,因交通拥堵导致“路怒症”的频繁发生,以至于形成了一个因“路怒症”引发的“路怒族”群体。这个群体的产生客观上反映出转型中国社会的社会浮躁心态,也折射出道路交通的管理混乱。客观的事实是,许多“路怒族”是由于一些驾驶人员不遵守交通规则,无视交通法律法规所致。这其中既与交通驾驶者的法律意识淡薄有关,更与道路的法制监管缺失不无关系。尽管每位驾驶者在取得驾驶资格证以前,都要进行系统的交通法律法规学习,而且只有交通法律法规考试合格方能获得驾

驶资格。但是当驾驶者获得驾驶证后,自认为自己已经是合格的驾驶者,也设想每一位驾驶者都会按照交通规则去驾驶车辆,而且在每一个驾驶者的潜意识中,法律规则、道德约束还是有着至高的约束力的。但是,许多情况下,理论上的认识与实践上的作为往往是背道而驰的。在实际行动中我们往往会高估自己和他人的道德水准和法制意识。由于实际驾驶者的驾驶技能、思想意识以及行为规范的认知的巨大差异性,从而也使得在交通驾驶中并不是每一位驾驶者都会中规中矩文明行车。特别是当法制监管缺失以及违规成本很小的情况下,一旦有驾驶者违规行驶,从众的心理意识驱使,后面的驾驶者就会跟着前车的驾驶者学习。这样,规则被破坏,道路被拥堵,预定的行程被打乱,正常的工作秩序、生活秩序被打破,暴躁情绪、易怒行为必然会发生。交通法制监管的缺失主要体现为红绿灯信号灯的非正常工作、道路监控设备的形同虚设、交通执勤警察的缺位以及交通违规行为处置的不力等。正是由于交通法制监管的缺失、缺位以及违规行为的处置不力,使得守规则的人得不到好处,让不守规则的人受不到惩罚,结果发生了道路行驶中的不公平,因不公平导致负面情绪,因情绪而产生攻击性行为。

三、青年“路怒族”的社会化受阻

青年“路怒族”看似是驾驶者驾车过程中性格暴躁下的一时怒气,实际上,折射出社会转型背景下逐步富裕起来的一部分群体身上的社会浮躁之气,这种浮躁之气如果不能被及时有效地得以抑制,便会在不知不觉中相互传染,久而久之,不仅会阻碍青年的社会化发展,而且也会引发社会性冲突。

(一)“路怒族”现象有碍青年的社会化发展

社会学意义上的青年,在生理上已经完全成熟,但就其心理和心智方面还处于继续社会化的过程中。在这个时期,不同程度上每位青年都会面临着许多重大生命事件的发生,诸如恋爱、结婚、生子、就业等等。他们的初级社会化已经完成,自我形象已经基本确立,人格已经基本定型,个体有很强的自主选择 and 创造能力,不但能够根据自己的意志去选择扮演某种角色,还可以根据自己的意志去创造某种角色,其角色扮演的成功与否将直接影响到个体在社会分层中的地位。为此,每一个青年面对激烈的社会竞争,为了争取时间、获得机遇,整日风尘仆仆、忙忙碌

碌。有限的资金以及对快节奏生活的向往使得他们过早地成为“有车一族”,车辆的增多与道路的有限通行必然会使“有车一族”的青年心理预期受阻,交通拥堵、不守规则、违反驾驶、磕碰剐蹭的现象时有发生,赶时间、抢速度、争效率、比阔气的驾驶心理预期与交通受阻的客观现状形成了鲜明的对比和反差,受年轻气盛、易于冲动的心理驱使,使青年很容易发生怒骂与争执。当“路怒症”发生后,不但人的情绪会失控,而且极易引起生理上的头痛、脑涨、耳鸣、失眠等症状,在心理上会引发急躁、易怒、人格分裂等负面症状,频发严重的“路怒症”会影响身心健康。如果再加上工作的压力、家庭的压力以及社会等的无形压力,不仅会阻碍青年对快速变化时代中各种信息、技术、规范和价值的习得和社会性适应,而且也会影响青年的角色扮演和价值选择,最终导致青年的社会化发展受阻。

(二)“路怒族”现象影响青年的社会交往

社会交往也称“社会互动”。作为人类社会最基本和最普遍的社会现象之一的社会交往,不仅是社会形成的条件,而且也是个体社会化过程中个体自我观念形成和人格发展的过程。每一个个体也正是在个体与个体、个体与群体以及群体与群体之间通过信息的传播发生着相互依赖性的社会交往活动,从而使个体获得了存在的意义和价值,实现着个体的社会化过程。相比于其它年龄群体,青年人正处于成人继续社会阶段,其与社会交往或互动程度怎样,不仅影响着青年的个人角色扮演,而且也影响着青年的行为选择。由于青年正处于社会人生的转折期,上有父母下有子女,对内连接着家庭,对外连接着单位和社会,青年的情绪怎样、心态如何、行为表现怎样等都会在青年的社会交往和互动中有所表现,这种表现都会不同程度上影响着他们的社会交往的情境、心态和行为。按照社会学的解释,社会互动是在一定的情境下进行的,情境不同,人们的互动方式往往不同。一个经常喜怒无常的人很难有正常的交往行为达成,一个情绪急躁、心态不好的人会在社会交往中或多或少的有所表现,这种表现必然会影响着交往对象的形象判断、行事判断和行为判断。而患有“路怒症”的青年最为典型的情绪性表现就是因易怒而导致的人格分裂(开车时和不开车时脾气、情绪和行为判若两人),但长期的“路怒”会形成行为性习惯,这种行为性习惯如果得不到抑制便会蔓延到家庭、工作单位和社会交往上。正常的社会交往一

旦被习惯性易怒行为染指,损害的不仅仅是青年自身形象,而且会影响社会交往的正常进行。

(三)“路怒族”现象会引发社会性冲突

社会冲突是指不同的个体或群体之间由于行动方向不一或由于目标不一或者利益差异、对立而产生的相互对抗行为,它是社会矛盾激化、社会关系失调、社会交往受阻下对立性互动形式。达伦多夫认为“社会冲突是有明显的社会力量之间的争夺、竞争、争执和紧张状态。”^[10]从社会冲突发生的状况而言,学者姜建成认为,在当代中国,社会冲突包括轻微性社会冲突、间接性社会冲突和严重性社会冲突三种表现形式,社会冲突既有积极性影响,也有消极性影响,社会冲突的消极性影响主要表现为损害社会利益、损耗社会资源、扰乱社会秩序、损坏社会关系^[11]。具体到青年“路怒族”,由于交通拥挤、道路阻塞或者交通陋习等原因而导致的“路怒”行为发生,不只是“路怒族”内在的心理性冲突,更是一种外在的行为性冲突。内在的心理冲突主要表现为易怒、生气、血压升高、神经紧张等,这种冲突发生在驾驶者自身身上,对驾驶者自身的身心健康是有害的,对社会的伤害是较小的。真正引发社会性冲突的是驾驶者外在的行为冲突,这种冲突不仅来自于对自身的伤害,更会导致对社会及他人的伤害。轻微的外在性行为冲突包括不打转向灯随意变道、随便停车、乱抛废弃物、开车接打电话、肆意鸣笛及骂骂咧咧等等,尽管这些行为对他人及社会不构成直接威胁,但潜在的危险仍然存在,稍不注意就会发展为大的交通事故,这种行为轻者属于不文明驾驶行为,重者也会导致犯罪。间接性的外在行为冲突包括道路行驶中发生的强闯红灯、“开斗气车”、“开英雄车”、“开霸王车”等行为,虽然未发生磕碰剐蹭,但在间接上造成了对他人及社会的危险和危害。严重性的外在行为冲突包括道路行驶中由于“路怒”行为导致驾驶者单方、双方发生的车辆磕碰剐蹭、肢体冲突以及群殴现象发生,这种现象严重地扰乱社会秩序、损坏社会利益,是一种违法犯罪行为。典型案例如开篇提到的西

安音乐学院“药家鑫开车撞人刺死张妙案”、上海“中环互殴案”、大兴“韩磊摔死女童案”、“成都张姓男司机暴打女司机案”等,这些案例无一不是对青年“路怒族”的警示,也深刻地折射出“路怒族”的“路怒”行为所带来的严重的社会性冲突和社会性危害。

总之,青年“路怒族”现象不再仅仅是社会转型中的一种社会性现象,而且日益演变为一个无法轻视的社会问题。对于这一问题,我们不能仅仅以“不守规矩”加以总结,因为它已成为我们现代生活中一片看不见但却存在着的阴霾。当我们整天穿梭和奔波于上班下班以及回家的路上,因为交通堵塞以及不文明驾驶而焦躁发怒时,不妨认真想想,我们为什么要驾驶,我们“路怒”的行为和行径会给自己、家人及社会带来什么样的影响和后果。

参考文献:

- [1] Fong G, Frost D, Stansfeld S. Road rage: a psychiatric phenomenon?[J]. Soc Psychiatric Epidemiol. 2001,36:277-286.
- [2] NHTSA. Driver attitudes and behavior [J]. National survey of speeding and other unsafe driver actions, 1998, (2): 128.
- [3] 吴宁. 如此驾驶为哪般? ——从归因及人格视角看路怒[J]. 社会心理科学, 2011, (12): 93.
- [4] 许志敏, 吴建平. “路怒症”的心理学理论与实践[J]. 品牌(学术探讨), 2015, (1): 199.
- [5] 王慧文. 交巡警如何理性应对日益增多的“路怒族”[J]. 湖北警官学院学报, 2010, (6): 122.
- [6] 郭双, 王君, 常若松. 驾驶员驾驶经验对驾驶愤怒的影响[J]. 辽宁师范大学学报(社会科学版), 2015, (4): 434.
- [7] 郑杭生. 社会学概论新修[M]. 北京: 人民出版社, 2003. 83.
- [8] 张春兴. 心理学[M]. 上海: 上海人民出版社, 1994. 388-389.
- [9] 赵谓荣. 社会转型与政治社会化变迁[J]. 社会科学, 1999, (9): 24-27.
- [10] [美] 乔纳森·H·特纳. 社会理论的结构[M]. 吴曲辉等译. 杭州: 浙江人民出版社, 1987. 211.
- [11] 姜建成. 社会冲突的发生机理、深层原因及治理对策[J]. 毛泽东邓小平理论研究, 2012, (2): 45.

【责任编辑:周琨】

【下转第 152 页】