

集体沉默的成因及其中介机制： 对重庆公交坠江事件的社会学分析

■ 陈宇光

(南京工业大学 法学院 江苏 南京 211800)

【摘要】集体沉默是集群行为的一种表现,增加了社会公共安全的风险。集群行为中的突生规范、“搭便车”心理、心理统一性是集体沉默的社会心理成因。以结构视角分析其社会性背景,集体沉默心理成因的社会根源是中介机制的衰落。社会中介机制可以促进无序的大众向有机的公众转变,现代社会重要的中介机制有学校教育、职业团体、社区治理和互联网。

【关键词】集体沉默 集群行为 中介机制 大众 重庆公交坠江

DOI:10.16034/j.cnki.10-1318/c.2019.01.008

2018年10月28日重庆万州发生公交坠江的悲剧。公交“车闹”事件此前已多次发生,据中国法院网报道:2016年1月1日至2018年10月31日,全国各级人民法院一审审结的公交车司乘冲突刑事案件共计223件。超五成案件中出现车辆撞击其他车辆、行人、道旁物体或剧烈摇晃等危险情况。面对“车闹”行为,仅约一成案件中有其他乘客出面制止司乘冲突的情形^[1]。从某种角度来看,“车闹”行为发生时,乘客群体的集体沉默间接导致了公共安全事件的发生。以往常见的临时聚合在一起的集群威胁公共安全的事件,多由受情感控制的狂热的非理性行为引发,比如球迷骚乱等,而在重庆公交坠江事件中,集体沉默成为了现代社会的风险因素。这种集体沉默的心理成因和社会成因是什么?如何通过中介机制防止这类集群现象的发生,降低社会运行风险?这些问题值得深思。

一、集群的类型与集群行为

布鲁默将集群分为四类:聚众(the crowd)、公众(the public)、大众(the mass)和社会运动(the social movement)。其中聚众是临时聚集在某个公共空间的一大群人,主要有四种:偶合聚众(casual crowd)、常规聚众(conventional crowd)、行动聚众(acting crowd)、表意聚众(expressive crowd),其基本特征是某种纽带将这些人聚合在一个公共空间中^[2]。公交车上的乘客群体属于常规聚众,“这种集群的成员较具结构特征,其成员通常遵照已建立的社会准则或常规进行活动,但成员间互动程度较低。如剧院观众和飞机乘客所组成的集群”^[3]。在坠江的那辆公交车上,乘客

收稿日期:2018-12-15

作者简介:陈宇光,南京工业大学法学院讲师,南京大学社会学院博士研究生,主要研究社会建设与社区治理。

基金项目:本文系2017年江苏省社会科学基金项目“江苏城市社区精英参与社区治理的功能与机制研究”(课题编号:17SHD001)的阶段性研究成果。

群体与“车闹”同处一个封闭的空间,这个空间的安全性和在场的每个个体的安全高度相关,“车闹”违反乘车准则,并进行非常规活动,公交车司机未按职业规范予以处理,此时其他乘客应从保护自身安全的理性出发制止“车闹”与司机的纠纷,而乘客群体却选择了集体沉默,结果是“集体沉没”。

以往有关聚众的集群行为(collective action) 研究,多是将其描述成受情感控制的“狂热”“野蛮”“失智”的非理性行为,并对社会具有破坏性。勒庞在《乌合之众:大众心理研究》一书中对这一行为的论述富有洞见,此书在国内有几十种译本,最新的北师大出版社的译本名为《群氓心理学》,法国最近发生的暴乱解释了这一著作历久弥新的原因。中国大多用“群体性事件”来指称这种集群行为。而重庆公交坠江事件中乘客群体并没有表现出受情感控制的“狂热”与“野蛮”,他们表现出的是集体沉默,从而间接导致悲剧发生。从结果来看,这种沉默同“集体狂欢”“集体野蛮”一样,是一种集体“失智”的非理性行为,同样产生了危害性的结果。聚众集体沉默的发生具有集群性特征,并成为公共安全的风险因素,可以说是另一种类型的集群行为。

二、集体沉默的社会心理成因

(一) 公共空间危险情境中的突生规范

公共空间突然发生危险情境,对于危机的处理在既没有事先的经验,也没有明文的规范时,处于这种情境中的集群会根据现场情况临时产生一种规范。根据特纳的突生规范理论(emergent norm theory) [4],集体行动中的个体接受和遵守突发情境中的突生规范,是当时情境中个体的理性选择[5]。“车闹”引起纠纷事发突然,处于同一空间的乘客群体没有明确的安全意识,仅视之为司机和“车闹”之间的纠纷,“不管闲事”是当时情境中的突生规范,从而产生了集体沉默现象。这种“不管闲事”是一种消极规范,集体沉默是消极的行为,是现代社会个体化趋势的一种表征。个体化为现代社会增加了风险因素,这种个体化是集群环境中“不管闲事”的突生规范和集体沉默行为的社会性背景。

如前所述,在近三年我国“车闹”引发的刑事案件中,仅约一成案件有其他乘客出面制止司乘冲突的情形。在重庆公交坠江悲剧发生后,“车闹”事件仍在发生,而乘客群体的安全意识有所提升,原有的“不管闲事”的突生规范被打破,有个别乘客率先出面阻止“车闹”的行为,并得到其他乘客的支持,从而有更多的乘客主动制止“车闹”,以保证行车的安全和保护自身的安全,防止发生严重危害公共安全的后果。今后政府应当通过制定相关奖励政策来肯定和鼓励这种维护公共安全的行为,以建立与明确处于突发危险情境中集群的行为规范[6]。

(二) 集群行为中的“搭便车”心理

当未意识到同一空间的共同安全利益时,聚众对突发事件表现出的集体沉默是当时情境中的突生规范作用的结果。极端事件发生后,基于前车之鉴,聚众的安全意识开始觉醒和增强,突生规范不再是“不管闲事”,但这时并不能推断集体沉默就不会再发生,因为处于集群场域中的个体在争取自己想要的公共产品(public goods) 时会有“搭便车”现象,由此仍可能产生集体沉默。1965年,奥尔森在《集体行动的逻辑》一书中提出了“搭便车困境”,核心观点是:公共产品是指一经产生全体社会成员便可以无偿共享的产品。公共产品一旦存在,每个社会成员不管是否对这一物品的产生做过贡献,都能享受这一物品所带来的好处。公共产品的这一特性决定了当一群理性的人聚在一起想为获取某一公共产品而奋斗时,其中的每一个人都可能想让别人为达到该目标去努力而自己坐享其成。这样就会形成中国俗语所说的“三个和尚没水喝”的局面[7]。奥尔森认为集体的规模越大时,这种“搭便车”的现象越明显。因为人员规模的扩大会

导致个人责任感的减弱,在一个大规模的集群中,每一个个体虽然都想获取公共产品,但又不想因此付出代价或成本,从而形成了“搭便车困境”。

比如,“车闹”行为严重影响了公交车的安全行驶,恢复公交车的行驶安全是当时同在公交车上的乘客们都想获得的一种公共产品,而恢复公交车的行驶安全需要一定的“奋斗”过程和付出一定的代价或成本:出面劝阻的乘客将承担“车闹”可能伤害自己的风险。这时每个乘客都想让别的乘客去制止“车闹”行为,自己坐享其成,最后的结果很可能是没有乘客出面制止。当乘客越多时,越容易产生“搭便车”现象。在聚众的场域中,获得公共产品是个体的理性追求,而个体的行为受到群体规模的影响。若车上只有一位旁观乘客,其行为选择主要建立在对安全的敏感度上,不会受到群体的影响;若车上只有几位乘客,乘客的个体责任感可能会增强,从而采取有效行动维护公共安全,因为自身是这种公共产品的主要受益者之一,而不像在乘客众多时,因为不想承担维护公共安全的代价,每人都寄希望于他人挺身而出自己“坐享其成”,最终“坐等”集体沉没悲剧的发生。

奥尔森的“搭便车”理论是基于“人是理性的”假设,不同于强调非理性和情感因素的传统集群行为的研究,“是对勒庞开创的强调聚众的非理性和冲动的传统最为致命的冲击”^[8],同时提出了现代社会中集群行为新的表现形式,这也是本文关注的重点。

聚众的公共安全作为一种公共产品,和奥尔森所讲的“搭便车”中的公共产品有一点不同,即奥尔森的“搭便车”理论中的公共产品具有“零和型公共产品”特征,而类似“公交车行驶安全”这样的公共产品具有“非零和型”的特征,即并不因为集群人数的增加,更多的人获得安全就使个体安全受益减少了。“马威尔和奥立弗认为,对于非零和型公共物品,人们团结起来去争取其实现的可能性就会大大增加。”^[9]在临时聚合的空间出现可能危害公共安全的行为时,处于此情境中的聚众应有极大的团结起来的可能性。从媒体报道看,重庆公交坠江事件发生后,再出现“车闹”时,乘客群体团结起来保护行车安全的案例在增加。“搭便车”理论提出了在集体中获取公共产品存在的问题,实践中亟需解决的是如何在公共场域中破解“搭便车”困境,促进聚众空间中的集群行为向保护公共安全与自身安全的方向发展。

(三) 集群行为中的心理统一性

前述两个有关集体沉默成因的理论,以个体是理性的为前提。但个体的理性选择受集群场域的影响,每个个体在集群情境中的理性选择却产生了集体非理性,这种个体理性与集体非理性之间的矛盾的关键是公共安全意识的缺乏,这种对安全的不敏感造成了一种“失智”状态。“群体的心理统一性只会就低不就高,群体中个体的智力禀赋遭到抹杀,体现出来的是每个普通人都具备的最庸常的才能。”^[10]这是勒庞的群体心理统一性(mental unity)理论的观点。值得注意的是,与涂尔干出版《社会学方法的准则》(1895年)几乎同时,勒庞也关注到社会或群体是一种由个体组成但又不同于个体的“突生现象”(emergent phenomena)……形成了一种独立的存在,并服从于群氓精神一统律(law of the mental unity of crowds)^[11]。经久不衰的勒庞的“乌合之众(群氓)”理论即是聚焦于聚集导致的“集群行为”(crowd behavior)^[12]。勒庞有关集群的研究源于对法国大革命的历史记忆,重点论述受情感控制的非理性集群行为,而且在勒庞的理论中,人与人之间的感染力会随着人数的增多而变大,每个人会越来越激动,从而发生狂热集体行为的可能性越来越大。这和奥尔森的“搭便车”理论是相反的。奥尔森的研究基于个体是理性的假设,并且认为群体规模越大,每个人参加集体行动的可能性越小。奥尔森的理性分析与勒庞对集群“失智”的洞见的结合是对集体沉默这一理性与非理性矛盾共生的集群行为成因的论证。虽然勒庞与奥尔森假设的前提与观点不同,但鉴于重庆公交坠江事件后果之严重,在还原“车闹”发生的情境时,除了认为集体沉默是个体在集群场域中理性行为的结果,还需寻

找在公共安全受到威胁时置自己安全于不顾的集体沉默的非理性成因。

三、集体沉默的社会结构成因与中介机制

以上关于集体沉默成因的分析,其实也是从社会心理的角度刻画了个体在集群中的处境与特征。个体在集群中的理性行为产生了非理性的集群行为,集体沉默成为公共安全的风险因素。虽然社会心理的视角为我们解开了集体沉默的心理之惑,但形成这种心理的更深刻的机制是什么?为什么个体在公交车上的集群中面临生命危险时如此“冷静”,而在球赛、演唱会、歌迷会等聚众环境中血脉偾张?这些问题还得从集体沉默心理成因的社会性背景中寻找答案。

(一) 结构视角中的集体沉默

在集群行为的研究中,帕克是区分大众与公众(crowd and public)^[13]的关键人物。其学生布鲁默进一步将聚众从大众中抽离出来,以卷入集群行为的个体是否有面对面的接触、是否在地理位置接近的同一空间中,作为区分聚众与大众的标准。另外,布鲁默认为大众是“失智”的“乌合之众”,公众的特点则是具有公共意识和自主性。因此,一方面,聚众具有大众的特性,可以视为大众的一种,勒庞所描述的“乌合之众”即是聚众;另一方面,聚众具有空间聚合性,相较于弥漫在社会中的大众,和社会的公共安全关联更直接。聚众是临时聚合在一起的大众,当聚集的原因消失时,聚众又恢复为弥散状态的大众。因此,我们可以从大众的结构处境和内在沟通中找到集体沉默心理成因的社会根源。“大众的表现如何,取决于他们的结构性处境(特别是与外界群体或制度的关系)以及他们的内在构成和交往机制。”^[14]个人与社会相联系的中介机制是大众的结构处境,建立促进大众向具有公共意识和自主性的公众转变的中介机制,可以降低现代社会的风险。

工业化、市场化、城市化、全球化、互联网,将个体从原有的社会团体中连根拔出,个体原有的社会脉络被抽离,成为漂泊的人,个体化成为现代社会的特征。传统社会权威在衰落,原有的地方性社区在瓦解,缺乏社会中介机制的个体化使社会中的个体与社会失去联系,个体之间没有可以形成团结的社会团体,个体生存于充满利益计算、消费主义、社会区隔与分配不公的处境中,亦缺少参与公共事务的社会化过程,从而没有成长为有公共意识与责任感的“公民”。个体在需要有公共意识与责任感的公共场域中进行各自的价值判断、利益计算与“理性”选择,表现“冷漠”,而人之天然的情感需求又使个体化社会中的人在能表达情感的公共场域中表现“狂热”,如球迷与各种粉丝群的集群行为以及网络暴力等。现代社会中的个体处于矛盾的张力中,表面上个性化,实质是大众化(massification)。在事关公共安全和自身安全时,公共场域中“不管闲事”的突生规范、“搭便车”的困境以及集体“失智”,皆是在缺乏社会中介机制的处境中形成的。中介机制衰落的社会中的个体感受不到“社会”的存在,不能自觉意识到“公民”的身份与责任,在公共事务中出现“无意识”与“缺能”现象。

“中介性社会组织的必要性和重要性,在社会学中似乎向来得到了不言而喻的肯定。”^[15]康豪瑟与米尔斯认为中介机制是大众的一般性的社会结构背景,只要存在较为有力的中介社会组织,或者大众内部自身存在顺畅的沟通渠道——这种渠道受制于权威当局,则不易出现大众化趋势^[16]。康豪瑟在《大众社会的政治》一书中提出,最为简单的社会应该包含三个层面的社会关系:第一层面由初级生活圈主要是家庭组成;第三层面主要指国家;第二层面最重要,涵盖了所有的中介性关系,主要是地方社区、自愿组织和职业组织。康豪瑟认为第二层面的中介性关系是个人和国家之间的连结纽带^[17]。米尔斯也强调“志愿性社团”(the voluntary association)是大众向公众转变的结构性工具^[18]。涂尔干则更早指出了国家与社会之间的次级机构的重要

性,这些次级机构对于防止国家对个人的专制很重要,这些机构将国家与个人截然对立的势力释放出来,同时也形成了国家与个人之间的联系^[19]。

(二) 现代社会中介机制的建设

现代化是不可逆的进程,传统社会的中介机制消失后,必须建立现代社会的中介机制,促使个体成为公民、大众成为公众。现代社会基本的中介机制有学校教育、职业团体、社区治理和互联网等。

学校教育是基本的、主要的启蒙与启智的社会化场域。现代学校教育不仅传授知识,还要培育具有社会公共意识与责任感的公民。这种公民教育不仅在没有升学指标压力的大学阶段进行,更应在义务教育阶段与高中教育阶段实施。全国第六次人口普查数据表明我国每10万人中具有大学文化程度的为8930人^[20],可见接受大学教育者在我国依然是少数群体。义务教育和高中教育同样存在结构性处境问题,即不同地区、不同类型学校的教师的职业热情与素养,和公民教育的实施与成效高度相关。欠发达地区的教师群体是需要制度与政策关怀、支持的群体,尤其是县城、乡镇地区的教师群体。

职业团体是一种重要的中介组织。涂尔干提出的职业团体对于集体情感与集体意识的重要性已是现代社会的经典命题。在我国现阶段,职业仍然是社会分层的指示器以及个体谋生的主要方式,职业本身就是具有分层结构的社会设置,同一职业中具有理性的科层制系统。不同的职业形成了社会区隔,甚至社会中出现对某些职业群体的“怨恨”现象,以及职业内部以理性、专业分工、层级化作为基本特征,出现了职业“异化”现象。那么如何进行集体情感与集体意识的建设呢?职业组织文化建设是景观式的培育集体情感、意识的技术路径与手段。更深层次的以职业团体为中介组织的集体情感与意识的建设还需在国家顶层设计中进行,通过制度与政策体系协调不同职业之间的利益分配,建立健全统一的社会保障制度,这是职业团体的基础性结构。在此基础上,各职业团体以职业伦理、职业精神、职业素养、职业技能、职业认同与归属等作为内容,建设职业组织中的集体情感与意识,从而培育出现代社会中的公民精神,促进无序的大众向有机的公众转变。

在我国社会转型期,“社区”取代“单位”成为个人与社会相联系的重要机制与场域,是我国基层社会建设的主要载体与形式。我国的社区建设取得了很多成就,但是社区居民的参与度仍不高。参与社区治理、实现社区自治,是居民提高公共意识、发展公共事务处理能力的基本途径,有助于增强居民在公共场域遇突发紧急情境时的应变与处理能力。目前我国的社区治理还采用行政逻辑主导的模式。社区是社会治理的“最后一公里”,社区应面向居民,成为联系群众、服务群众的神经末梢,应及时感知居民的操心事、烦心事、揪心事。但是,行政逻辑主导下的基层社区成了完成行政管理指标的“最后一站”。基层社区顾不上大多数居民,大多数居民也不找社区,处于相互“不麻烦”的状态。如何让居民成为“社区人”,而不仅仅是“居住在社区中的人”,发挥社区中介机制的作用,也还需要国家层面的顶层设计。在弱化社区治理的行政逻辑时,坚持与落实普遍性和公共性原则,实行服从于普遍原则的自治,是实现社会善治的根本。这样社区才能成为生活于其中的居民的共同体,居民方能有成长为公民的环境,在社会公共场域中成为理性、明智的文明人,聚集在一起的公民才能成为文明自主的公众。

除了上述三种中介机制,现代社会还有一种全新的中介机制——互联网。互联网提供了人类社会前所未有的自发组织的机会,虽然也蕴含着彻底大众化的可能,如发生网络暴力等,但现在互联网以极快的速度和更多的选择为建立自发秩序提供了基础结构和技术条件,以及大众内部沟通的可能性渠道,行动者的类型和活动范围亦发生了巨大变化。同时互联网是带有公益关怀的民间法人行动者(corporate actor)的功能催化器,这些民间法人行动者加强了个体的社会团

结。互联网作为一种社会交往中介,特别是以虚拟空间或赛博空间为中介,使自我跟社会直接贯通,略去了以往的种种中介性群体,以中介化的无中介打开了社会结社演变的新的可能性^[21]。需要说明的是,个体虽然受到社会结构性处境的制约,但也具备作为行动主体的能动性。托克维尔认为,在支配社会的法则中,有一条明晰的法则:人类的结社艺术(the art of associating)需要随着身份平等的扩增同样比例地发展和完善,才能让社会保持或变得文明^[22]。互联网无疑为个体结社艺术的发展提供了新的可能性。正如此次重庆公交坠江事件在互联网上的传播,让更多人产生了自觉的公共安全意识,对“车闹”展开网络社会舆论的监督与批判,对于公交车司机有了更多的理解与支持。

结语:集体沉默有聚众这种群体本身的特质,其产生更是受到社会结构的影响,以及集群场域中的当事者对处境的认知、判断与选择的影响。中介机制的建设从结构与制度方面促进大众向公众转变,个体成长为具有公共意识与责任感的公民;同时也要看到“众多仁人志士在努力朝向更为文明的状态迈进,对于这种力量我们必须予以充分的认识,否则一切探究包括学术探究均无意义”^[23]。

重庆公交坠江事件的发生是各种因素耦合的结果,集体沉默只是间接因素,直接原因是“车闹”行为。对于“车闹”行为的法律规制是制止这一行为的关键,司机处理紧急情况的职业理性与技术能力亦是防止这类公共安全事件发生的重要因素。关注集体沉默的意义,是通过集群行为背后的大众现象透视更广阔的社会结构与制度背景,探讨如果个体化社会是现代社会发展的必经阶段,那么通过哪些机制与渠道可以重建社会,降低社会运行的风险。学校教育、职业团体、社区治理、互联网是现代社会的、重要的中介机制。这些社会中介机制都离不开制度与政策方面的设计,而国家层面的顶层设计必须坚持普遍性和公共性原则,这是重建社会的关键。社会文明只有在“文明社会”(civil society)中方能实现,在这样的社会里个体将成长为公民,无序的大众将转变为有机的公众,类似集体沉默的个体理性与集体非理性的矛盾现象才会消失,从而减少社会运行的风险因素。

[参 考 文 献]

- [1]《公交坠江后“车闹”仍不断?一男子因此被判三年》<https://www.chinacourt.org/article/detail/2018/11/id/3580858.shtml>
- [2]Blumer, Herbert, *Collective Behavior*, In: Lee McClung, Alfred (eds.), *New Outline of the Principles of Sociology*, New York: Barnes & Noble, 1939, pp. 166 - 222.
- [3]陈浩薛婷等《集群行为诸相关概念分类新框架》,载《广西民族大学学报(哲学社会科学版)》2010年第11期。
- [4][8][11]周晓虹《群氓动力学——社会心理学的另类叙事》,载《社会学研究》2018年第6期。
- [5]Turner, Ralph H, *Collective Behavior*, In: R. E. L. Faris (ed.), *Handbook of Modern Sociology*, Chicago: Rand - McNally, 1974, p. 390.
- [6]蔡佳念楼《无锡再遇“车闹”事件 乘客挺身而出》http://wm.jschina.com.cn/9657/201811/t20181122_5883453.shtml
- [7][9]赵鼎新《集体行动、搭便车理论与形式社会学方法》,载《社会学研究》2006年第1期。
- [10][14][15][16][21][23]成伯清《大众:成因与中介机制——重访大众社会论题》,载《江海学刊》2016年第5期。
- [12]古斯塔夫·勒庞《乌合之众:大众心理研究》,陈剑译,上海:译林出版社2016年版,第15-16页。
- [13]Robert E. Park, *The Crowd and the Public and Other Essays*, Chicago: The University of Chicago Press, 1972.
- [17]William Kornhauser, *The Politics of Mass Society*, Glencoe: The Free Press, 1959, p. 74.
- [18]Wright Mills, *The Power Elite*, Oxford: Oxford University Press, 2000, p. 306.
- [19]涂尔干《职业伦理与公民道德》,渠东付德根译,上海:上海人民出版社2001年版,第111页。
- [20]《中国人口2010年人口普查资料》<http://www.stats.gov.cn/tjsj/pcsj/rkpc/6rp/indexch.htm>
- [22]Alexis De Tocqueville, *Democracy in America*, Volume Two, 北京:中国社会科学出版社1999年版,第110页。

(责任编辑:刘向宁)