

四川省版权局著作权合同登记号:图进字 28-2011-145 号

JIDOSHA NO SHAKAITEKI HIYO

by Hirofumi Uzawa

© 1974 by Hirofumi Uzawa

First published 1974 by Iwanami Shoten, Publishers, Tokyo.

This simplified Chinese edition published 2013

by Sichuan Education Publishing House, Chengdu, Sichuan, China

by arrangement with the proprietor c/o Iwanami Shoten, Publishers, Tokyo

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车的社会性费用 / (日) 宇泽弘文著; 郑剑译. — 成都: 四川教育出版社, 2013.4

ISBN 978-7-5408-6214-5

I. ①汽… II. ①宇… ②郑… III. 汽车-社会成本-研究
IV. ①C913.32

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 293006 号

责任编辑 赵 文
特约编辑 马健全 / 一石文化
装帧设计 陆智昌 / 一石文化
责任校对 左倚丽
责任印制 姜 卫 杨 军
出版发行 四川出版集团 四川教育出版社
地 址 成都市槐树街 2 号
邮政编码 610031
网 址 www.chuanjiaoshe.com
印 刷 四川新华彩色印务有限公司
版 次 2013 年 4 月第 1 版
印 次 2013 年 4 月第 1 次印刷
成品规格 146mm×208mm
印 张 4.5 插页 2
定 价 18.00 元

如发现印装质量问题, 请与本社调换。电话: (028) 86259359

营销电话: (028) 86259477 邮购电话: (028) 86259694

编辑部电话: (028) 86259381

《东亚人文 100 丛书》总序

安庆国

长期以来，由于地理、民族及历史等诸方面的原因，逐渐形成了如今以中国、日本、韩国，以及中国台湾和香港地区为主的东亚文化圈。在这里，东亚不仅仅是一个地理概念，更是一个“文化”概念。从地区文化的角度来看，东亚可以说是相对完整的一体，在长期的文化交流中，各国各地区逐渐生发出相似的文化传统和信仰。但随着社会的发展，全球化的推进，特别是进入近现代后，因各地历史进程的差异，不同国家、不同民族又都发展出自身特点鲜明的政治、经济及文化模式，最终形成今天东亚地区纷繁复杂的局势。

从流传下来的各种文献及史料记载中我们可以看到，在过去，东亚地区的思想文化交流频密，各国在儒学、汉字、佛教思想等的影响下构建出同根同源却又各自独特的文化形态，而东亚地区的文明也跨

越了地域的范围，以其深厚的积淀、悠久的传统和超然的精神气质成为人类文明发展的重要推动力量。而进入近代以后，随着西方文明的日益繁荣，东亚文明受到极大冲击。特别是工业革命以后，在西方现代文化影响下，在很长一个时期，东亚各国在发展中都不同程度地以西方为模板，向西方学习，在全面现代化的同时不可避免地对自身古老的传统及文明进行着全方位的批判、改造甚或颠覆。而在此之间，东亚各国及地区间文化的交流也日益被割裂开来，以致渐行渐远，彼此之间渐渐成为“最熟悉的陌生人”。同根同源却又不甚相通，这无疑是在当今东亚文化现实存在的一个问题，这也应当是当代东亚文化难以作为一个整体在世界范围内产生影响的重要原因之一。

虽然当代东亚问题的复杂性与特殊性是客观存在的现实，但作为有着共通文化的东亚，作为曾经联系紧密的区域文明，加之近现代相同的历史遭遇，各国各地区在充分珍视自身文明渊源基础上加强沟通，扩大交流，相互学习，最终建立一个相得益彰的文化共同体则是一件值得期待的事。因此，这种多元与统一并存的历史文化传统，业已成为 21 世纪的东亚出版人希望以图书为媒介，进行知识与信息交流的一个无法回避的时代背景。在此背景下，《东亚人文 100 丛书》应运而生。这是一项宏大的国际出版工程，组成丛书的百部著作，是中、日、韩出版人会同学术界相关领域的专家学者，从近六十年来东亚各国及地区有重大影响、有真知灼见的人文社科著作中精选出来的。这些作品都有对各自地区的历史、文化、社会、艺术、思想等相关问题的深入思考及开创性的探索研究，都具有很高的学术价值。

《东亚人文 100 丛书》的选编不仅仅是中、日、韩及中国台湾和香港三国五地出版人及学者的一次简单合作，它更可看做是为东亚地区文化的进一步交流和发展所打造的一个平台。在现今以美国文化为代表的西方文化浪潮的席卷下，维护好东亚文化生态自身的整体性是非常必要的。因此，以经典书籍为基础，以共有的东方文化的内在精神为指引，努力重构一个“东亚读书共同体”无疑是丛书出版者共同的心愿，我们寄希望于以此来提升东亚各国、各地区人民对“东亚”这一“文化整体”的认同，消除彼此间的偏见与隔阂，重塑东亚文化在地区内自立、自主、自信的主体地位，实现东亚文化的进一步的交流与繁荣。

《东亚人文 100 丛书》的诞生要特别感谢东亚出版人会议，这是一个以促进东亚地区的出版与文化交流为目的的非盈利性质的民间组织，由来自中国大陆、日本、韩国以及中国台湾和香港的人文书籍出版人组成。东亚出版人会议于 2004 年 7 月发起，2005 年秋在东京举办了首次会议。在此后的七年间，会议以半年为期，轮流在各个国家或地区举行，为东亚人文社科书籍的出版与文化交流，为推动“东亚读书共同体”的实现做着坚实的努力。

有人说，通向未来最便捷的途径就是回顾过去。从这 100 部最值得东亚人民分享的人文社科著作中，我们可以了解东亚思想文化的渊源与流变，跨越时间与空间的距离，洞悉各国彼此邻近却又相互隔膜的现代化心路历程。作为出版人，我们不甘心自己的书籍仅作为其他产业的一种附属，如一般消费品般地存在；在这以市场化及经济效

益为主导的时代，我们有义务为人文学科的生存与发展坚守一片蓝天，为社会及历史的变革保留一份认真的思考、一种诚实的声音。唯其如此，我们才为更加美好的人类未来，担负起我们应该担负的责任。

《汽车的社会性费用》

导 读

汽车的通行怎样侵害了步行者的权利？因不均衡动学理论而著名的、日本有代表性的近代经济学者宇泽弘文就从这简单的日常疑问开始了本书的写作。作者提出了这样一个问题：近代市民社会的特征就是遵循这样一个基本原则，即只要不侵害他人的自由，各人有自由行动的权利，但是，汽车的通行不正是对这一原则的破坏吗？

汽车的便利性恐怕是大家都会承认的。汽车的大量生产不仅繁荣了汽车产业，还由于消费大量的钢铁等金属资源，以及石油和电力资源，需要投入大量的资本和劳动力，由此带动了许多相关产业的发展。而且汽车的大量出现还推动了高速公路的建设，以及加油站、餐馆和城市的基础建设等等。汽车是日本经济高速增长的象征。但是，汽车就如同癌细胞一样，本身就带有破坏经济社会的性质。交通事故在逐年增加，尾气、噪音和振动等公害随之产生，交通犯罪也呈增长

之势……如果按照受益者负担的原则，从中产生的费用本应由汽车的使用者来承担，但现实却并非如此，事实上这些费用变成了强加给社会的成本。这就是汽车的社会性费用。

“汽车带来的社会性费用，具体是以交通事故、犯罪、公害和环境破坏的形式表现的，这些都对市民的健康、安全步行等基本权利造成了侵害，而且还多会对人们造成不可逆的损失。而面对这样巨大的社会性费用的发生，汽车的受益人却仅仅负担了极其微不足道的一部分。反过来说，正是因为可以不负担这样多的社会性费用，汽车的普及才变得可能。”

为了终止这一恶性循环，作者指出了新古典派经济学中存在的问题，分析了强迫作为第三者的低收入阶层来负担的社会现状，对有关汽车的社会性费用进行了测算。比如，为了不使市民的基本权利因汽车的通行而遭受损害，需要在道路建设等方面追加多少投资。

与本书出版的 1974 年相比，现在日本的汽车使用状况已发生了很大的变化。但本书并非单纯处理汽车问题，而是透彻分析现代社会弊病的一个方法，为重新探讨近代经济学提供了一个重要的方向。

守田省吾 撰 庄娜 译

前 言

我在国外住了十多年，前几年回到祖国。可是至今，我仍然没能从那种巨大反差中恢复过来。记得刚回国时，走在东京的街道上，小汽车和卡车近在咫尺，它们刮起的阵阵狂风吓得我两腿发软。后来随着逐渐适应了东京的生活，那种恐惧感也慢慢淡去，可即使是现在走在大街上，当汽车从身边疾驰而过时，那时的恐惧感又会重回心头。虽然孩子们很快就适应了这样的生活，一点都不感到痛苦。可是，直到现在，我还是会担心他们每天放学回家时，是否会遇到什么交通事故。

这并不是因为我胆子特别的小，而是日本的这种汽车通行状况实在是令人惴惴不安。与世界上任何一个国家相比，日本的行人都是危险的。在日本，那些在大城市成长、生活的人们，也许会在不知不觉中认为现在的这种状况是理所当然的。但是，行人常常感到被汽车推开似的，需要小心谨慎地行走，这实在是一种很不正常的现象。在那

些可以称作是文明国度的国家里，很难找到与日本一样的，因汽车通行行使行人的权利遭受侵害的情况。

有这种印象的不仅仅是我一个人。很久没有回国的人回国后都有着和我一样的经历。而且，刚来日本的外国人也会首先感受到来自汽车的危害，他们对这样的日本社会感到难以理解。以前，保罗·安东尼·萨缪尔森（Paul Anthony Samuelson）教授来日本的时候，对于日本的汽车状况，他是这么说的：“如果是正常的美国人，在东京生活一个月后，脑袋会变得不正常。”对于萨缪尔森教授的这种说法，其他的外国人恐怕都有同感，只是不像萨缪尔森教授那样直白而已。

用一句话概括日本汽车通行的特点就是：以牺牲市民权利为代价的汽车通行是得到日本社会的广泛认可的。这并不仅限于汽车通行这一件事，在所有的经济活动中，多多少少都有侵害市民权利的事情发生。例如产业公害问题。然而，由此产生出的社会性费用^①并未被充分地内部化，而是转嫁给了第三方，特别是给低收入阶层带来了沉重的负担。这是战后日本经济高速增长过程中的一大特点。汽车又是其中最具代表性的一个例子。

一般来讲，在资本主义经济制度下，出现社会性费用是经济发展过程中常见的现象。但是，在经济学范畴内，社会性费用或是外部不经济这样的问题并未在系统的理论体系下进行广泛的探讨。虽然，关

① 社会性费用（Social Cost）在经济学上一般称为“社会成本”。由于文章中著者对经济学理论架构持批判态度，且在总结了前人研究的基础上，对该词进行了重新定义，所以，为了使两者有所区别，统一按照题目翻译为“社会性费用”。——译者注

于外部不经济的问题，阿瑟·塞西尔·庇古（Arthur Cecil Pigou）在新古典经济学方面的贡献值得一提。托斯丹·邦德·凡勃伦（Thorstein Bunde Veblen）也对这个问题提供了基本的思路。但是，庇古以及凡勃伦等人的贡献并没有被系统地纳入到经济学理论当中。社会性费用或是外部不经济这样的问题仅作为一个例外的现象，被排斥于正统的经济学理论体系之外。

要分析战后日本经济高速增长的过程，或汽车的社会性费用这些问题，就必然会遇到正统经济理论的局限。这里所说的正统经济理论，是指作为日本近代经济学支柱的新古典学派的理论。在这个理论体系下，不仅无法解释日本社会特有的这些问题，就算要分析世界上许多先进的工业大国现在所出现的各种经济学现象，也显得有心无力。琼·罗宾逊（Joan Volet Robinson）教授把现在经济学所面临的状况巧妙地称为“经济学的第二次危机”，它与20世纪30年代创造出凯恩斯经济学的“经济学的第一次危机”几乎如出一辙。

这几年来，我一直致力于公害、环境保护、城市问题、通货膨胀等具有现实意义的课题的研究。虽然任务艰巨，但从未停止过对新古典学派理论体系中存在的问题以及它的局限性的思索。同时我也试图构建出可以取代现有体系的理论框架。本书聚焦于对汽车的社会性费用的思考上，书中介绍了一部分我的研究成果。对于以这种形式介绍自己的失败历程，我持有很强的抵触心理，尤其是在对汽车的社会性费用的研究和对新古典经济学理论的探讨同时进行，两者又都处于未完成阶段的情况下就予以公开很是犹豫。但是，因为现在很多人都非常关心汽车的社会性费用这个问题，所以抱着能够给大家提供一些参

考的心态，我鼓起勇气决定出版此书。希望各位读者给予批评指正，对此衷心感激。

本书在执笔过程中，得到了很多人的帮助。关于经济学的分析思路，我从前辈及同僚那里得到了很多启示，在此请恕我不一一列举。本书最终能够以现在的状态出版，完全要感谢新书编辑部的各位工作人员的鼎力相助，尤其是大塚信一先生给予我极大的关照，我也给他添了很多麻烦，对此再次表示衷心的感谢。

1974年5月13日

著者

目 录

前 言.....001

绪 论..... 001

1. 汽车的问题性..... 001
2. 对市民权利的侵害..... 007

I 汽车的普及..... 013

1. 作为现代文明象征的汽车..... 013
2. 汽车与资本主义..... 014
3. 汽车在美国的普及..... 019
4. 公共交通设施的衰退及公害的发生..... 022
5. 1973 年的新交通法..... 024

II 日本的汽车..... 027

1. 汽车的迅速普及与道路的完善..... 027

汽车的社会性费用

2. 城市和农村的变化.....	029
3. 非人性化的日本街道.....	033
4. 异常的汽车通行.....	037
III 汽车的社会性费用.....	044
1. 社会性费用的概念.....	044
2. 三种测算方法.....	048
3. 新古典学派的经济理论.....	057
4. 社会共有资本的界定.....	069
5. 社会共识与经济的稳定性.....	076
6. 市民的自由与效率.....	080
7. 作为社会共有资本的道路.....	090
8. 汽车的社会性费用及其内部化.....	092
IV 结束语.....	098
后 记.....	103
译后记.....	105
附一：《东亚人文 100 丛书》总目.....	118
附二：《东亚人文 100 丛书》100 种图书的选定过程.....	124

绪 论

1. 汽车的问题性

没有比汽车的普及，更能凸显出战后日本经济高速增长的特点了！

在日本，居住环境未得到改善，文化教育设施不配套，医疗等社会基础设施也投入不足。自然环境遭到破坏，城市中的绿色逐年消失。与此相反，对于大规模不断建设的高速公路却投入了巨大的资源，随处可见使用大量的钢筋，有着牢固结构的高架路。恐怕即使人们的住宅倒塌、消失，高速公路也会一直地存在下去吧！现在，就连狭窄的小胡同里也铺设了厚厚的柏油马路，汽车通行变得越来越方便。人们都想买车，似乎只有开车才能感受到生存的意义。因此，汽车保有量年年爆发式增长，汽车及其相关产业在日本经济中的占比，

也已形成了压倒性优势。

与社会资源以及私有资源在汽车相关设施上的大量投入相比，日本的城市自然环境的贫瘠令人瞠目结舌。这种状况，在所谓的发达工业国家当中，恐怕很难找到能与之匹敌的吧！

当然，我们没有必要对于争相购买、使用汽车这个问题大加评判，我没有这个资格也不想这么做。因为，每个人有权按照各自的价值判断，自由支配自己的辛苦所得。况且人们能够根据自己的喜好，过上适合自己的生活，也是发展市民社会的一个最为重要的契机。

但是，问题在于人们在使用汽车时所应支付的款项，并不应仅限于购车款和汽油费这些由于使用了私有资源而产生的费用。也就是说，人们在使用汽车时，必然会使用道路这个社会资源。而道路又是人们生活中不可或缺的，是城市环境的一个重要的构成要素。因此，汽车通过使用道路这个社会资源，也必然对一般市民的生活产生巨大的影响。

而且，像日本这样的社会，道路的建设与其说是为了提高市民的生活水准，还不如说主要是为了方便汽车通行。因此，汽车通行对市民生活所造成的影响不容忽视。在日本，拥有并使用汽车已超出了个人的自由以及根据自身的喜好进行选择的范畴，必须从社会的角度来分析这个问题。

爱德华·J·米香（Edward J. Mishan）在他的著作《经济增长的代价》（*The Costs of Economic Growth*，都留重人监译，岩波书店，1971）一书中，将汽车比喻为手枪来说明已经发生的状况，这令我们不得不反思，在汽车带来的巨大的社会性费用面前，个人选择的自由

具有怎样的社会意义？

前不久，在我家附近，发生了小学生在回家的路上被汽车撞死的事故。那是一条通往车站的、车流量大的道路，但是正如东京的很多道路一样，人行道与车行道没有被隔开。那个小学生被夹在飞驰而来的汽车与水泥预制板围栏之间，全身大出血，在送往医院的路上就已经死亡了。有好几天，事故现场都摆放着鲜花，可是现在，人们似乎已经完全忘却了这件事，汽车仍然疯狂地按着喇叭从行人的身边呼啸而过。

这样的汽车事故在日本各地时有发生，不仅是事故的受害者，就算是给他们的家人以及朋友带来的痛苦都是无法估量的。但是，目睹这种痛苦，人们的表现却显得麻木不仁。现在，汽车事故的死亡人数每年都超过2万人，受伤人数也接近100万人，可即便如此，汽车依然被允许在这种有设计缺陷的道路上行驶。而且，无论是城市还是农村，孩子们为了生存首先必须掌握的是避让汽车的本领。以前曾是宝贵的嬉戏场所的街道被汽车占用，孩子们丧失了嬉戏之所。无论学校还是家庭，首先教育孩子的是要留意身边飞驰的汽车。这种非人性化的状态，我们该如何理解呢？

贝尔纳·鲁多夫斯基（Bernard Rudofsky）在其著作《人民的街道》（*Streets For People*, 1969）中指出，美国城市的街道不是为人，而是为高速行驶的汽车和停车场修建的。这是美国特有的现象，而在旧大陆包括东亚等地，曾出现过更加人性化的街道。同时鲁多夫斯基对于人行道的现状予以了严厉的批判，他说：“一边是建筑物，一边

是伴随着死亡的道路，人行道被夹在它们之间，是一个缺乏安全感的地区。但是，现代的城市居民却觉得这是理所当然的现象。走在这个狭窄的通道里，如同接受来自道路两侧的拷问一般，而对于只知道有这样道路的人们来讲，这一点儿都不会让他们感到屈辱……”（《街道为人》，p270）不知道鲁多夫斯基如果看到没有人行道的日本街道，看到被飞驰着的汽车推搡的行人，他会作何感想！

在日本，孩子们已经不能毫无顾忌地走在大街上，往返学校或出门玩耍。他们必须时时刻刻留意汽车，战战兢兢地行走。即便如此，因交通事故造成的儿童的死伤人数，比起世界上其他国家，日本仍然是最多的。根据1970年的统计数据，因交通事故死亡的人当中，儿童的人数就占到了20%。

另外，从1968年的统计结果看，仅东京都内发生的交通事故中，儿童（包括幼儿、小学生、初中生）的死亡人数就达114人，受伤12902人。至1968年1月，东京都内儿童的人口总数约240万人，也就是说仅180个儿童中就有1人遭遇过交通事故并受到伤害。（《市民交通白皮书》p110）

像这样，在城市街道或乡村道路上，人们不能自由、安全地行走的国家，真的能够称之为文明国度吗？当然，走在日本的街道上，很少会遇见杀人或抢劫这样的事件，根据城市人口方面的统计数据，日本的很多城市都是世界上最安全的。例如：从1973年的统计数据看，在美国的一些城市，10万人口中就有将近50人是杀人犯，而东京却仅有几个人而已。

虽然日本的城市要比美国安全得多，但是，在日本的城市里，汽

车给行人带来的高风险却是在美国无法想象的。这并不仅仅指被汽车撞轧所造成的直接伤害，如果把人们必须在汽车尾气、噪声等恶劣环境下生活也一并考虑在内的话，它的危险性就更大了。

在日本，可居住面积中汽车保有量的占比异常的高，如果按照这一比例是美国的8倍来计算的话，汽车行驶在人烟稠密的狭窄街道上，排出大量含有氮氧化物^①、碳的氧化物^②的有毒尾气，它会给我们的健康带来怎样的危害？这种危害，不能简单的用有毒物质的物理排出量来计算，汽车通过“公害”现象，向我们提出了一个严肃的问题。

同样，这一问题还反映在汽车通行所产生的噪声、震动等公害上。东京环状7号线就是个很典型的例子。距道路边缘咫尺之遥的地方房屋林立，日夜都有大量的汽车通过，那些噪声、震动给周边居民的生活带来的困扰无法估量。在美国、英国，道路要比日本宽阔得多，房屋间隔也较为宽松，但依然在很早前就有人指出噪声会对居民的健康造成巨大的危害。在1969年就有美国的科学家发出警告，如果城市的噪声以现在的速度持续增加的话，到2000年，人们就有可能完全失聪。

另外，随着汽车的普及，交通犯罪活动也在增加。几乎所有的交通犯罪活动都与汽车相关，交通犯罪率每年都呈大幅增长态势，其中，青少年犯罪所占比例极高。并且杀人、抢劫等凶残的犯罪活动也

① 氮氧化物 (Nitrogen Oxide)。——译者注

② 碳的氧化物 (Carbon Oxide)。——译者注

在增加，而这类犯罪往往具有由于有了汽车的协助才能够顺利实施的特点。

再有就是为了修建观光用道路或方便汽车通行，使自然环境和社会环境受到了破坏。照理说，观光用的道路是用来欣赏大自然美丽风景的，可是，美丽的大自然却因为修建了道路而渐渐地消失。难道保护自然和修建道路是相互对立的两件事情吗？

因为汽车通行，使城市的环境遭到破坏，自然受到污染。市民的生活得不到安全保障，社会也正逐渐地失去稳定性。

然而，尽管汽车通行给社会带来了巨大的危害，汽车的保有量依然处于长期增长的态势，每年都有很多的资源消耗在生产汽车以及修建道路上。

对于这种现象，有些人常常会这样解释：汽车的使用给人们带来了很大的方便，为了追求这种便利，人们都希望拥有汽车。而且，也有人主张，政府的公共投资，应该用在对道路的建设和改造、加大汽车的便捷性上。

那么，持有这样主张的人，他们是如何看待汽车对社会造成的不利影响的呢？关于这个问题，人们常常引用公共投资配置中的成本效益分析法进行论证。道路建设和汽车通行的成本效益分析的基本思路是这样的：例如使用某种方法，测算出修建道路给人们带来的经济效益，将测算出的值进行汇总，推定出总的社会福利^①。同时用道路建设、维护所需投入的稀缺资源的总额加上因汽车通行造成的经济损失

^① 社会福利 (Social Benefit)，又称社会效益。——译者注

评估额，就测算出了社会性费用。最后，按照道路的社会福利与社会性费用的比值，来决定修建道路的路线和规模。

修建道路及汽车通行造成了自然环境及城市环境的污染和破坏，社会性费用也随之而来。一般来讲，越是收入水平高的人因环境破坏所遭受的损失也越大。因此，收入水平高的地区社会性费用也越大。相反，平均收入水平低的地区，个人的消费量较小，因环境破坏所造成的损失也就较小。下面让我们思考一下这个问题：假设有收入水平高的地区 A 和收入水平低的地区 B，如果要修建一条交通容量较大的道路的话，应从哪个地区通过呢？如果 A、B 路线的道路建设、维护的直接费用和从道路上得到的社会福利完全相同，富裕地区 A 比贫困地区 B 的社会性费用要高。那么，如果按照成本效益分析理论制订道路规划的话，理所当然会选择 B 路线。结果是，B 地区的环境恶化，居民的实际生活水平变得更低。

按照成本效益分析法进行演绎的话，无论社会性费用多大，只要社会福利大于社会性费用，就会被认为是最优的公共投资配置而得到采纳，于是导致了实际收入分配的更加不平等。在考察了日本道路建设投资的变化之后，我们可以毫不夸张地说，在以往的决策中，这样的成本效益分析标准起着支配性的作用。

2. 对市民权利的侵害

交通事故造成人命的损失，市民的生活受到公害的威胁，汽车通行导致了此类社会性费用的产生。而使用成本效益分析标准来衡量汽

车通行是对市民社会的重要前提条件的否定。

近代市民社会最大的特点是：每个市民都享有各种形式的、市民应有的自由的权利。这种基本权利不仅仅是享有选择职业、居住、思想、信仰的自由，还包括维持最低限度的健康、舒适生活，即对生存权的考量。在这些基本权利当中，能够安全且自由地行走——即享有步行权是市民社会不可缺少的重要组成部分。

近代市民社会的主要特点还包括：遵守“在不侵害他人自由的情况下，允许个人行动的自由”这样的基本原则。但是汽车通行却打破了这一基本原则。也就是说，汽车通行危害了行人的安全，污染、破坏了居住环境，可是，人们却仍为了享受个人的便利而使用着汽车。即使是已经到了再也不能无视它的危害的时候，也依然不给予必要的关注。这种情况，不论是从社会秩序的形成以及维护的角度，还是从人类深层的意识形态去分析，都是一个极其严重的问题。最近，西欧各国对于汽车的问题进行了反省。因为，人们开始意识到，在以汽车为轴心的社会里，作为近代市民社会支柱的公民的自由原则正逐渐被汽车所侵蚀。在阿利斯代尔·艾尔德（Alisdair Aird）的近作《汽车时代的噩梦》（*Automotive Nightmare*, 1972）中就体现出了这样的危机意识。艾尔德常年负责汽车杂志《汽车的那些事儿》（*Motoring Which?*）的编辑工作，他将自己的职业生涯全部倾注于汽车所引发的社会问题的研究上，对汽车的各个方面进行了批判，其中我对他下面所说的这一段话印象尤为深刻。

我不否认，我对汽车极其痴迷。如果没有汽车，我现在的职

业就不存在，汽车使我享受到了无穷的乐趣。但是，对于它所带来的便捷，我们必须付出代价。而且，这将是无法支付的高额的代价。迄今为止，我们只支付了极少的一部分，我们无法想象将来所需支付的费用有多高。但现在我能肯定的是，那个费用会比我们现在大多数人所能够意识到的要高得多得多。（《汽车时代的噩梦》，p10）

在日本，汽车的问题要比欧美各国严重得多。在还未形成明确的市民自由意识之前，日本就以极其迅猛的速度进入了重化学工业化、经济高速增长的时代。尤其是对汽车所具有的非社会性的一面，在未能找到很好的解决方案之前，日本就以其他国家无法比拟的高速度实现了汽车的普及。而且，比起欧美各国，日本汽车的社会性费用内部化要慢得多。正因为如此，造成了拥有并使用汽车只需支付相当低廉的费用的状况，其结果又更加促进了汽车的普及。

在未充分考虑会产生怎样的社会性费用的情况下，人们普遍只追求自身的便利。汽车通行所产生的社会性费用，以交通事故、公害等形式转嫁给第三方或整个社会，令实际收入分配变得更加不平等，也使市民的基本生活更加难以维持。

我们是否能够切断这样的恶性循环链条，构建更加稳定的经济社会呢？这是现代经济学中亟待解决的重要问题之一。可至今为止还没有一个较有说服力的明确解答。

在此，我们必须回答一个根本性的问题——在现代经济学，尤其是近代经济学的理论体系中，究竟能否充分地阐释汽车的社会性费

用？新古典学派的经济理论是近代经济学的理论支柱。然而，由于受到它的理论前提的制约，要在其理论体系下，系统地分析社会性费用这样的经济现象，几乎是不可能的。

关于新古典学派经济理论的特性，之后再作说明。但是，在考察汽车的社会性费用这样的问题时，首先必然会提及以下两点。

第一，严格说来，新古典学派的理论仅适用于纯粹的、分权的市场经济制度，并且生产手段的私有化是其成立的基本前提条件。但是，在考虑汽车的问题时，必然会涉及道路这个社会资源，然而在新古典学派的理论体系下，它的功能却无法得到充分的阐释。

第二，新古典学派理论只是把人看作是提供劳动力的生产要素^①，它忽视了人的社会的、文化的、历史的属性。因此，在考察汽车通行给人们的基本生活带来的危害和市民的自由被剥夺这些重要的社会性费用问题时，新古典学派的理论都无法给予必要的关注。

新古典学派的经济理论的这一局限，不仅仅涉及汽车的社会性费用问题，就算是对于当今社会中那些严重的社会、经济问题——城市问题、公害、环境破坏，甚至是通货膨胀等等，也都未能提供一个恰当的、清晰的理论体系。

那么，新古典学派的经济理论，能在这种非现实的前提条件下构建起来，并逐渐成为经济学理论的支柱，究其原因何在呢？很多人认

① 生产要素 (Factors of Production) 是经济学中的一个基本范畴。现代西方经济学认为生产要素包括劳动力、土地、资本、企业家才能四种，随着科技的发展和知识产权制度的建立，技术、信息也作为相对独立的要素投入生产。这些生产要素进行市场交换，形成各种各样的生产要素价格及其体系。——译者注

为，新古典学派理论是从各个经济主体所采取的行为都是合理的这一假设出发，市场均衡可以以固定不变的形式进行组合，是唯一的、在形式上合乎逻辑的，且具有系统性的理论体系。虽然形式上合乎逻辑且具有系统性这一点在现实中并不一定就具有适用性，但是，为了从经济学的角度进行论证，这一点却是必须满足的最基本的条件。

刚才所说的在当今社会中出现的各种现象，虽然在程度上有所差异，却是在以日本为首的许多国家所共有的、严重的社会问题。因此，许多经济学者都在尝试着构建能够解释这些问题的理论体系。遗憾的是，迄今为止，还没有出现能够与新古典学派理论相匹敌的、具有普遍适用性的、合乎逻辑的、系统性的理论体系。

本书主要从经济学的角度出发，对汽车的社会性费用这一问题进行分析，由于上面所提到的理由，我并不打算在这里介绍经济学者们业已达成共识的思考方法，而是希望以汽车的社会性费用为切入点，探讨一下如何修正现代经济学的理论前提中所存在的问题。同时对于现实经济社会中的经济循环过程应当如何分析，我自己也在不断地摸索之中。在此，我打算给大家介绍一部分我的研究内容，即从汽车的社会性费用该如何测量这个问题着手，提出一种方法供大家参考。

要实现汽车通行的社会性费用内部化，说到底，就是必须修建不会侵害到步行、健康、居住等市民基本权利的道路。原则上只允许汽车在这样的道路上行驶，采用适当的方式向乘车人征收该道路的建设、维护费用。

这里所说的不侵害市民的基本权利的道路，应当是具有以下结构的道路。首先，有必要将人行道与车行道完全隔开，用街道树或者其

他方法使步行者免受汽车尾气、噪声的直接危害。其次，汽车与住宅等街道两边的建筑物要留有充分的距离，并采取不破坏住宅环境的措施。再者，行人横穿马路时，不应使用现在日本城市里的人行天桥，而应该采用将车行道变低，不给行人增加过度负担的道路结构。还有，必须建造中央分隔带^①，使事故发生的概率尽可能地被降到最低。

要实现这样的道路结构，还取决于装备了哪些防止汽车公害的相关装置。当然，对于汽车尾气，噪声的管制越严格，道路结构的标准就可以越宽松。

也就是说，作为衡量汽车的社会性费用的一个尺度，可以先算出建设及维护不侵害市民基本权利的道路所需的成本，再减去现在乘车人所负担的费用，这样就可以得出汽车通行的社会性费用。

在书中，我并不打算详细、系统地说明日本的汽车通行会产生何种现象。关于这个问题，已有许多公开发表的文献进行了讨论，读者可以自行参考。我要拿来讨论的是，现今的经济学是如何考虑汽车的社会性费用的，它存在怎样的问题？希望通过这些思考，能够找出经济学的新的发展方向。同时，文章中还会简单地提及，为了不让汽车继续产生巨额的社会性费用，我们应该以何种标准去建设城市。

^① 中间带 (Center Zone)，为避免与前方来车相撞或在不影响道路通行的情况下方便汽车转向，而在道路或在十字路口的中心点附近画出的白色斑马线地带。——译者注

I 汽车的普及

1. 作为现代文明象征的汽车

现如今，人们一般都认为汽车是人类最伟大的发明之一。的确，如同描述其为“文明的利器”那样，汽车是 20 世纪物质文明的象征。

汽车所带来的出行的自由，无论它的范围、速度、舒适度，都是步行、马车、自行车，有时甚至于铁路都无法比拟的。因为有了汽车，人们在工作、出门购物、旅行时，不用再为天气、距离而烦恼。人们能够一边享受田园式的居家生活，一边自由地往来于职场、学校之间，并且还可以享受以往无法体验的旅行的快乐。这些，都要归功于汽车的普及。

有不少人认为，人们要最大限度地享受出行的自由和舒适的生活，汽车是不可缺少的交通工具。实现生活水平的提高需要以使用汽

车为前提，这种想法也并不是不可理解。尤其是在尊重个人独立生活的西欧各国，汽车之所以能够飞速普及，一个无法否认的理由就是：汽车具有独立性，能够保护个人隐私。

而且，汽车在搬运物品时也为我们提供了诸多的便利。因为有了汽车，以前需要很多人辛苦搬运的物品，现在可以很容易、高效率地被输送。不仅如此，现在还可以用以前无法想象的方式自由地搬运物品。可以说，现今的产业社会之所以能够存在，完全是因为有了汽车的缘故。

汽车的普及代表的是经济增长的一个最亮丽的指标。人们开始认为汽车的大量生产意味着拥有高度发达的生产技术和生产资本的累积，汽车的大量消费是国民生活富裕的象征。因此，在许多国家，政府把如何支持汽车及相关产业的发展，怎样提供产业发展所需要的环境作为产业政策的重要目标。同时为了使汽车迅速普及，还将道路的建设、维护作为公共基础建设中最为核心的内容。现在，人们相信自己拥有汽车，使用汽车上班上学，假日出游是摆脱贫困的束缚，生活变得富足的象征。购入新车，买更加昂贵的汽车成为家庭的重要目标。

2. 汽车与资本主义

资本主义的经济制度，一旦以汽车为动力开始飞奔的话，就如同从斜面滑落的小球，越滚越快，无法停止。汽车的大量生产不仅推动了汽车产业，而且也会大量消耗钢铁、铜等金属资源以及石油和电力

资源。为了生产这样的基础资源、能源资源，又会投入大量的资本和劳动力，汽车产业所产生的需求使得这些产业中的许多企业得以维持生存。另外公路的建设又催生出加油站、餐馆、汽车旅店等各种新兴产业，对于就业产生了不可估量的二次、三次的波及效果。为了让人们对大量生产的汽车产生需求，各种令人产生消费欲望的方式也不断地被开拓，出现了消费是美德这样的广告宣传，这些都进一步诱发了汽车的大量生产。所有生产活动都以利润为目的，消费也只追求自身利益，像这样分权的市场经济制度具有原生的内在不稳定性。而这种不稳定性，又因为汽车的加入变得更加的不稳定。

同时，城市结构也随着汽车的普及发生了巨大的改变。对于铁路、有轨电车等公共交通设施的投资年年减少，设备日渐陈旧。公共交通服务的质量逐年下降，其舒适度、速度、效率这些方面都无法与小汽车相比，公众对于公共交通服务的需求也因此减少。这又成为削减公共交通系统投资的重要理由，并出现了服务质量更加下降的恶性循环。人们更加依赖汽车，无论是城市还是乡村，形成了如果不拥有并使用汽车，就无法享受舒适生活，甚至最低限度的生活也难以保障的状况。这对于实际收入分配产生的不利影响在年年扩大，人们的生活水平，不仅仅由市场上买入的商品和服务决定，很大程度上也被基础教育、医疗、交通等公共服务的品质、自然和城市环境所左右。尤其是作为城市环境的重要组成部分，公共服务质量的下降，促使人们必须拥有汽车，由此带来的实际生活水平的差异，又导致了名义收入分配的不平等化现象越发突出。

像这样，当汽车成为资本主义经济制度的一个重要组成部分的时

候，无论是生产层面，还是消费层面，它的影响范围都在迅速地扩大。从经济循环的周期或社会生活方面看，汽车都逐渐成为无法割舍的一部分。汽车就像侵入生物体中的癌细胞一样，在经济社会中扩散开来。

汽车实际上就和癌细胞一样，具有破坏经济社会自身的特性。人们发现这一点时已经经过了相当长的一段时间，它就如同扩散后的癌细胞一样，当人们开始担心是否已经无药可救的时候，才逐渐摸索出一些解决的办法。

汽车最初的“症状”表现为交通事故。交通事故是人或物移动时不可回避的现象，但是，汽车交通事故的发生概率远比其他交通工具要大得多。出行的自由、快捷、舒适、高效等这些汽车所具有的魅力，反过来也恰恰是构成事故的重要原因。因此，即使是为了防止汽车事故的发生而采取各种各样的手段，如果不舍弃汽车所带来的好处，就不可能彻底地防止事故的发生。

第二个突出的“症状”是公害。尾气、噪声、震动等公害随着汽车车速的提高、排量的增加，以及汽车的大量普及而越发严重。如同美国的《清洁空气法》(*Clean Air Act*)中所体现的那样，人们虽然采取了各种方式防止公害的发生，但都未能圆满地解决这一问题。这时人们似乎开始意识到，如果不彻底改变汽车的形态和使用模式，这个问题就不可能得到根本解决。

关于汽车的第三个“症状”就是犯罪活动的增加。交通犯罪有随汽车保有量的增加而增加的趋势。因为有汽车的帮助，一些抢劫、杀人等重大犯罪成为可能。之前提到的汽车的好处也正是造成这类犯罪

增加的诱因。

汽车所表现出的这些“症状”越来越明显，当人们开始专注于它的解决方法的时候，汽车早已渗透到了城市构造和产业结构，甚至是人们的精神层面等各个方面中。如果要采取有效的手段抑制危害的发生，则有可能危及经济社会的持续发展。而且，与治疗癌症相比较，汽车有更加难以解决的问题。这是因为，汽车有促进经济社会发展的一面。我们不可能只将有害的一面切除。与生物体不同，构成经济社会每一个细胞的是人类。

如果回顾汽车普及的发展历程，我们可以发现，在没有将社会性费用内部化之前，就已经允许了汽车通行。也就是说，汽车通行占用了各种社会资源，给第三方带来了困扰，却无须支付这方面的费用负担。因此，比起其他的交通方式，汽车的使用者以便宜的价格享受着舒适的服务，这就是汽车迅速普及的一个最重要的原因。

这一点，如果与铁路交通相比就显而易见了。原则上讲，作为铁路的专用地——轨道、车站等列车通行用地，它所涉及的相关费用都是由其使用者来承担的。虽然铁路的噪声、震动会影响到沿途居民，但除此之外它不会对第三方产生危害。然而，汽车就完全不同了。乘车人可以免费使用几乎所有的道路，因此，它给行人和居民带来的危害也是巨大的。即使是汽车持有人承担了汽车重量税、燃油税、汽车损害赔偿责任险等一部分费用，可相对于道路建设、维护的相关费用及公害、交通事故造成的死伤等损失来说，那只不过是冰山一角。

支持汽车普及的内在因素是：其一，从人性的角度看，使用者一味追求自身的利益，而无视他人权益受到的侵害。其二，这种行为一

直得到社会的默许。这在日本表现得尤为明显。大家都把自家用车称为“私家车”^①，这种叫法充分体现出日本社会对汽车的看法。无论给别人带来多大的困扰也要追求自身的利益，无休止的物欲从“私家车”这个词中表露无遗。以前曾经碰巧看到一个初中生模样骑单车的少年，他险些被从身后驶来的汽车撞倒。虽然未造成重大事故。但是当开车的年轻人从车上下下来，责问初中生并要求其赔偿被刮伤的新车的时候，我深切感受到“私家车”这个词语所隐含的丑陋。

在狭窄的道路上，边思考边前行，猛然听到身后传来刺耳的喇叭声，在惊恐中侧身避让的一瞬间，汽车已紧贴着你的身体飞驰而过。我有很多次这样的经历，并不是只有我，在日本的各个角落，这样的事早已司空见惯了。

在日本街道上，来访的外国人也同样深切地感受到汽车的危险。前几年，一位朋友携家眷来东京小住，他的夫人说，带着年幼的孩子，她简直不敢在东京的街道上行走。一位研究经济的朋友告诉我，从统计数据看，日本经济的高速增长是其他国家无法比拟的。可是，如果走在日本的街道上就会发现，汽车所带来的危险早已使经济高速增长的光环变得暗淡无光。

因此，只要汽车的普及不侵害到他人的自由，个人就有自由行动的权利，这个现代市民社会的基本原则正在逐渐地崩溃，这必然会对社会产生巨大的影响。当然，现在逐渐产生的危机意识也将令人们对于汽车的看法发生重大转变。

① 私家车 (My Car)。——译者注

3. 汽车在美国的普及

毋庸讳言，美国是汽车普及的典范。正是有了美国社会这一特有的风土，汽车这种交通工具才得以推广普及。本章节，我将简单地向大家介绍一下美国汽车的发展历程，以及汽车的普及对社会、经济产生的影响。

乘坐会动的交通工具是人们长久以来的愿望。从达·芬奇设计的水陆两用发条式动力推进器，到大约 19 世纪末发明现代意义上的汽车，相隔了很长的一段时间。尤其以汽油为燃料的汽车，是在 1885 年，由德国的卡尔·弗里得里西·本茨（Karl Briedrich Benz）和戈特利普·威廉·戴姆勒（Gottlieb Wilhelm Daimler）共同开发，经过 19 世纪末到 20 世纪初，才在欧洲各国逐渐地推广开来的。而汽车的真正普及是 20 世纪，在美国这个特有的环境下才开始萌芽。并且人们并没有完全照搬本茨和戴姆勒的设计方案，而是独立地，经过多次尝试才最终研制成功的。

在美国汽车的发展史中，1908 年福特开发的 T 型车具有划时代的意义。这种大众化汽车在 1914 年开始全面实行流水装配线量化生产方式，从此汽车的生产量有了飞跃式的提高。1900 年汽车的生产量还仅有 4000 台左右，到了 1908 年发展到 65000 台，1910 年已将近 20 万台，1920 年甚至超过了 200 万台。而这都要归功于福特开发的 T 型车。

经过第一次世界大战，到 20 世纪 20 年代末，汽车的年生产量已

经达到 550 万台。如果将汽车的销售、道路建设、公路相关产业也算进去的话，汽车产业已经成为了一个能够左右经济发展的巨大产业联盟。

在美国，1921 年制定的联邦道路法对汽车的普及发挥了重要的作用。根据这个法律，各州可以将不超过 7% 的所管辖道路指定为“一级道路”，建设费的二分之一由联邦政府支付。这些一级道路之后构成了州际公路网。

那个时候，有人建议对销售的汽油课税，利用这个税收推进道路的建设，促进机动车道的设施完善。1919 年，俄勒冈州实施了燃油税法案，20 世纪 20 年代推广到了所有的州。由于采取了这些措施，从 20 世纪 20 年代开始，每年都有 20 亿美元的巨额资金用在道路的改良及建设当中。

进入 20 世纪 30 年代的不景气时期，美国开始实施以公共基础设施建设为重心的罗斯福新政，道路建设的发展更加迅猛。而作为减少失业的政府对策，以道路建设为中心的公共基础设施建设，在此之前还曾被看作是异端邪说。

当时，在美国超过 300 万英里的道路之中，有一半被改建成专用的机动车道。为此投入的资金虽然无法确切估算，但也一定是一个庞大的金额。在联邦政府的公共投资中，有将近一半投到了与道路相关的产业上。

另外，美国 20 世纪 30 年代还实行了一个划时代的计划，那就是收费高速公路的建设。1940 年第一条收费高速公路开通了，它就是全长 360 英里的宾西法尼亚州的收费公路。到了第二次世界大战之

后，美国全境随处可见收费公路。

联邦政府出资修建道路，燃油税的专项使用，以及收费高速公路网等等的这些制度的出台，都促进了机动车道的建设与完善。同时也形成了对汽车普及的巨大推动力。

虽然在第二次世界大战中，道路的建设被完全中断，民用汽车的生产也几乎为零。但是，1945年战争结束后，汽车的生产恢复并达到了比战前更高的水平。道路的建设也以战前无法比拟的规模迅速地发展起来。

第二次世界大战结束到20世纪60年代末为止的20多年间，投入到高速道路网的建设、维护的资源比统计的数字要多得多。尤其是1956年联邦政府实施的专用公路信托基金制度，对机动车道的建设起着决定性的作用。以这个制度为依据，汽车所缴纳的燃油税，必须全额用于新的机动车道的建设，不允许转作他用。之所以能够获准出台如此不合逻辑的、反社会性的法律，当然少不了汽车及道路建设等产业集团在议会中的积极斡旋，更何况还有凯恩斯经济政策理论——以道路建设为中心的公共投资能够扩大雇佣，增加人们的收入——在一边推波助澜！

根据这个法律，在全长4万英里的州际高速公路网的建设费用当中，90%的费用由联邦政府负担。建设初期的规划是1971年完工，预计投入300亿美元的巨资。实际上，到了1966年，已经耗资超过500亿美元，到完工为止，恐怕需要600亿美元的建设费用。

汽车的普及及道路网的建设给美国社会带来了无法想象的变化。据推算，现在轿车及卡车总计已经超过1亿台。劳动力人口的30%

受雇于汽车相关产业，城市面积的 20% 以上被道路和停车场所占用，人们的出行当中 85% 是依靠汽车实现的。由此可见，如果人们没有了汽车，在美国的生活将步履维艰。

4. 公共交通设施的衰退及公害的发生

在过去的 30 年里，联邦政府及地方政府投入了巨额的资金，制定了各种各样的制度来推动机动车道的建设。相反，无论是公共投资还是民间投资，对于负责大批量运输的交通设施却投入甚少，城市内部、城市之间公共交通的服务质量都显著下降。

20 世纪初，有轨电车的价格极其低廉，作为美国许多城市的重要公共交通手段，它使城市拥有了稳定的网络交通体系。如果看当时的地图就会发现，有轨电车网络遍布城市的各个角落，给人一种极其适合居住的印象。然而，随着汽车的普及，这些公共交通设施日趋衰落，尤其在第二次世界大战之后这种倾向越发严重。现在，除了极少数的城市外，有轨电车几乎被全部拆除，巴士的运输能力严重不足，公共交通服务只占城市交通的 5%。这种状况令城市生活变得极不稳定，也成为了导致犯罪、贫困的最大诱因。随着人们开始重视汽车带来的其他危害，公共交通设施的衰退所造成的城市荒芜问题已渐渐被提上了议事日程。

在美国，汽车通行所产生的社会性费用当中，最大的一项是交通事故造成的死伤。例如 20 世纪 60 年代，交通事故的死亡人数为 5 万人，受伤人数达到 200 万人。由于车速较快，所以一般受重伤的人相

对较多，造成终生残疾的概率也较大。与日本的情况不同，美国因交通事故受到伤害的人相当多，平均一个家庭中一定会有一个人曾是交通事故的受害者或加害者。

不过，值得一提的是，美国的人行道和车行道通常是分隔开的，而且在市区内也为孩子们修建了较多的嬉戏场所。不仅如此，为了防止车速过快，在未分隔人行道和车行道、周边居住着较多孩子的街道上，每隔 20 米左右还铺设了像小山一样隆起的缓冲带。然而，即便采取了这些保护措施，因交通事故造成的儿童的死伤事件依然屡屡发生。

汽车的普及，不仅造成了公共交通设施的衰退和交通事故的频发，而且还给市民生活的方方面面带来各种不良影响。其中最为明显的就是：大气污染、噪声、震动这样的汽车公害以及由此带来的对自然环境的破坏。

关于汽车的公害问题，想必大家都有所认识，在此就不作详细的论述。但是，关于大气污染中汽车尾气所占比率，大致有以下数据可供参考：美国全境排出的一氧化碳的 75%、碳氢化合物^①的 56%、氮氧化合物的 52% 都来自汽车排出的尾气。在洛杉矶市，这一比例竟达到一氧化碳的 98%、碳氢化合物的 66%、氮氧化合物的 72% 来自汽车尾气的。

那么，应该如何计算大气污染所产生的受害金额呢？关于这一点，还没有完全可信的估算。但是，根据艾伦·克尼斯特（Alain

^① 碳氢化合物（Hydrocarbon）。——译者注

Kniest) 博士的推测, 1963 年, 美国整体的受害额大约为 55 亿美元。这个金额只统计了医疗费、丧葬费、因事故损失的误工费用。另外根据 1965 年总统科学顾问委员会的报告书《如何恢复环境的质量》中, 加利福尼亚州汽车管理局所作的估算显示, 因大气污染一年所产生的费用为 110 亿美元。在这个金额当中, 约 60% 来自于汽车尾气的排放。由此推算, 20 世纪 60 年代初, 汽车尾气造成的大气污染的直接损失金额, 一年至少也有 50 亿美元左右。

20 世纪 60 年代开始, 大气污染问题变得更加严重。1970 年美国对《清洁空气法》进行了修订, 规定了汽车尾气排放标准。一氧化碳及碳氢化合物的排放量自 1975 年起, 氮氧化化合物的排放量自 1976 年起, 都必须控制在 1970 年产汽车的尾气排放量的 10% 以下。这个法律由上院议员埃德蒙·马斯基 (Edmund Muskie) 提案, 所以又被称之为“马斯基法”。这个法律的出台, 真实地反映出汽车尾气所造成的大气污染给市民的生活带来的伤害。

5. 1973 年的新交通法

在美国的许多城市, 要么是公共交通设施几乎不存在, 要么是只提供极其低效的服务。因此, 即使是对汽车通行作出了各种规定, 人们拥有并驾驶汽车的热情也有增无减。相反, 随着汽车及汽油价格的上升, 低收入阶层的实际生活水平更加恶化, 这是在收入分配体系中不希望看到的一种状况。

1973 年 8 月, 关于城市公共交通设施资金筹措的立法正式生效。

它在美国的交通史上具有极其重要的意义，根据这个法律，之前分配给专用公路信托基金的，只能用于道路建设的燃油税的一部分，将能够用于城市公共交通设施的建设。这个法律的实施，使人们能够站在更加长远的角度，在考虑城市交通的整体布局的基础上，对公共交通设施进行全面的规划。

从第一次世界大战前开始，在大约半个世纪左右的时间里，美国没有开工建设任何新的城市间高速交通设施。到1964年，旧金山的港区快速交通（BART）开始动工，总里程80英里，有34个站点，于1972年开始运营，实际投入资金达150亿美元。由此可见，这个新的公共交通建设资金筹措法，将在很大程度上影响到美国今后城市交通的发展方向。因为，城市间高速交通设施的建设、运营必须依靠联邦政府提供大量的资金。

燃油税的提高、道路的建设、汽车数量的增加又带来了汽车税收的增加。1973年，新交通法切断了这一恶性循环链条。虽然仅仅是一个很小的进步，但还是看到了一线曙光。在遭到盘根错节的各种利益集团反对的情况下，美国的议会之所以能够通过这个法律，从某种意义上来说，要感谢“水门事件”。尼克松总统当时正深陷丑闻的泥潭，既阻止不了美国社会希望真正稳定发展的巨大力量，又无法再从政治的角度偏袒某些特定产业的利益。

综上所述，在美国，汽车带来的各种弊端年年都在增加。无论从社会的观点，还是从经济的角度，人们都已经意识到需要作出一些根本性的转变。正如限制汽车尾气的《清洁空气法》，以及城市间高速交通设施的资金筹措的相关法律的出台一样，这样的转变已开始逐渐

地形成了具体的政策规划。这种变化，在美国、西欧等发达资本主义国家虽程度有所不同，但却是共有的现象。汽车给人们带来了巨大的满足，也加速了汽车的普及。正因为如此，它所产生的庞大的社会性费用，也令人们对道路建设、汽车通行的限制、燃油税等的看法有了巨大的改变，而且，这种变化已逐步地表现在具体的政策层面上。

例如：1973年2月，大伦敦^①的市议会环境开发委员会制定了划时代的应对汽车的方案——全面拆除道路两边空地上订设置的8800个临时停车场，对由此而获得的50英亩土地实施绿化；原则上不批准任何的新建停车场计划。另外，作为补充措施，对特定地区的停车采取特别许可制度，对驾驶人收取高额的应用许可费用。不仅仅是伦敦市，欧美的多个城市也开始采取相似的应对方案。

但是，日本的情况是怎样的呢？在日本，汽车的问题要比欧美各国严重得多。因为在未有充分考虑到汽车给社会带来的种种负面影响之前，汽车的普及就早已开始了。

下面，我将详细地说明这一点。

^① 大伦敦（Greater London），是美国的一级行政区域之一，其下辖包括伦敦市（G：T/of London）和32个自治市。

II 日本的汽车

1. 汽车的迅速普及与道路的完善

在日本，汽车的普及是反映战后经济高速增长轨迹的一面镜子。1950年还仅有40万台左右的汽车保有量，1960年就超过了340万台，到1972年底这一数字已经接近2400万台的水平。从1960年到1972年这12年间，汽车保有量增长了大约6倍，其中小汽车保有量的增速尤为显著。1960年小汽车保有量还仅为44万台，到1972年就激增至997万台，12年间增长了20倍以上。到1972年，每4.7个日本人就拥有一台汽车，虽然比不上美国的每1.8个人一台，但与英国的每3.6个人一台这个数字相比，几乎可以一较高下了。

这意味着，在原本人口密度较高的日本，国土面积或是可居住面积中汽车保有量的比率比其他国家要高得多。例如日本每平方公里可

居住面积中的汽车保有量，在 1960 年还不足 30 台，到 1972 年就增加到接近 200 台。与美国的 26 台、英国的 120 台、联邦德国的 102 台相比，不难看出日本是一个汽车密度极高的国家。特别是在东京这一比率达 1500 台，大阪也将近 900 台。

可想而知，随着汽车保有量的增加，在旅客和货物运输中汽车的占比也会增加。事实上，就旅客运输而言，1960 年小汽车所占的比例仅为 1.4%，而 10 年后的 1970 年，有 30% 的客运是由小汽车完成的。另外货物运输方面，汽车的依存度在 1960 年为 15%，到 1970 年则已上升到 40%。

汽车保有量大幅增加，汽车在运输中所占比重越来越大。其中的一个原因在于，道路的建设以迅猛的速度发展起来。国家以及地方自治体对于道路建设的投入在 20 世纪 50 年代中期开始急剧增加。如表 1 所示，根据建设省道路局的道路建设调查报告，1960 年道路的总投资额为 2113 亿日元，到 1972 年上升至 21408 亿日元，12 年间大约翻了 10 倍。而且，不仅仅是道路投资的绝对额有所增加，它占名义国民生产总值的比重也从 1960 年的 1.3% 上升到了 1972 年的 2.36%。从第 7 次道路铺设 5 年计划中不难推断，今后这种上升趋势还将持续。例如按照该计划，1973~1977 年间，将有 195000 亿日元的巨额资金投向道路建设。

毋庸讳言，因为有了这样巨额的道路投资，日本的道路网络才能飞速地发展。例如 1963 年开始动工的国道高速公路，到 1973 年建成

里程已接近 1000 公里。就算是一般国道^①，在 1960 年全长大约也只有 25000 公里，但到了 1971 年，总里程就已经扩展到 33000 公里。在这期间，原一级国道^②的道路铺设率由 45% 上升到 98%，原二级国道的铺设率由 18% 上升到 75%。这充分显示出当时道路铺设速度的迅猛程度。

因此，至 1971 年 3 月末，日本的道路总里程达到了 102 万公里，每平方公里的国土面积中就有 2.71 公里公路。从国土面积中道路的长度来看，日本仅次于比利时，是世界上道路最稠密的国家。与美国的 0.64 公里、加拿大的 0.08 公里相比可以看出，日本道路网的密度极高。而且，在山岳地形较多的日本，每平方公里的可居住面积中道路的长度达到 8.7 公里，是美国的 8 倍，加拿大的大约 60 倍。

2. 城市和农村的变化

由于汽车的普及以及道路网络的日益完善，日本的城市结构以史无前例的速度发生着巨变。农村的生活方式也随之有了极大的改变。而且，今后这种蜕变还会持续，要把握它的特征并非一件容易的事情。

① 在日本，将国道高速公路以外的国道称为一般国道。——译者注

② 1965 年 4 月 1 日，根据道路改正法，一级、二级国道均被纳入一般国道。——译者注

表 1 日本道路工程费用的变化

年度 (昭和)	名义国民生产 总值 (A)		一般道路 工程		收费道路 工程		地方自筹 款项目		总计 (B)		(B)/(A) (%)
	金额 (亿日元)	同比 (%)	投资额 (亿日元)	同比 (%)	投资额 (亿日元)	同比 (%)	投资额 (亿日元)	同比 (%)	投资额 (亿日元)	同比 (%)	
二十八	75264	—	220	—	27	—	186	—	433	—	0.58
二十九	78246	104	336	153	21	140	254	200	611	169	0.78
三十	88646	113	379	113	19	87	225	89	623	102	0.70
三十一	99509	112	433	114	27	146	285	127	745	120	0.75
三十二	112489	113	673	155	79	292	356	125	1108	149	0.98
三十三	117850	105	832	124	83	105	466	131	1381	125	1.17
三十四	136089	116	1147	138	146	176	466	100	1759	127	1.29
三十五	162070	119	1243	108	281	192	589	127	2113	120	1.30
三十六	198528	122	1922	155	450	160	790	134	3162	150	1.59
三十七	216595	109	2363	123	745	166	1017	129	4125	131	1.90
三十八	255921	118	2936	124	1061	143	1238	122	5235	127	2.05
三十九	298467	116	3561	121	1221	115	1437	116	6219	119	2.10
四十	328380	111	4109	115	1254	103	1628	113	6991	112	2.13
四十一	383995	117	4771	116	1957	156	1958	120	8686	124	2.26
四十二	452943	118	5568	117	2350	120	2252	115	10170	117	2.25
四十三	533806	118	5787	104	2489	106	3020	134	11296	111	2.12
四十四	629204	118	6601	114	2695	108	3863	128	13159	116	2.09
四十五	732137	116	7784	118	3106	115	5095	132	15985	121	2.18
四十六	802200	110	10024	129	4418	143	4682	92	19124	120	2.38
四十七	905500	113	10975 (11080)	110	5283	120	5150	110	21408 (21513)	112	2.36 (2.38)

注：1. 以上数据根据建设省道路局的调查结果制成。

2. 到昭和四十五年为止的国民生产总值，引自《国民所得统计年报》（经济企划厅）的实际统计数据。昭和四十六年为估算数值，昭和四十七年为预测数值。

3. 在道路建设费用当中，收费道路到昭和四十五年为止的数据为最终预算，昭和四十六年度的数据为修订预算，昭和四十七年度为初期预算。地方财政投入款到昭和四十五年为止为实际支出，昭和四十六、四十七年为财政计划。

4. 昭和四十七年冲绳的投资额为 104 亿日元，括号内为包括了冲绳的金额。

5. 在昭和四十六、四十七年度的收费道路工程总计栏中包括普通预算的出资金额（昭和四十六年度 2 亿日元，昭和四十七年度 6 亿日元）。

资料来源：道路公团《工程概要及道路统计》1973 年，pp. 170~171.

译者注：昭和四十五年为公历 1970 年，依此类推。

首先，让我们将目光聚焦在交通方面。一个极普遍的现象就是：在东京、大阪等大城市，比起有轨电车和巴士这些主要交通工具，小汽车所占的比重越来越大。尤其是现在只有极个别的城市还保留着有轨电车，它几乎被地铁、巴士等交通工具完全取代。虽然淘汰有轨电车是出于提高道路利用率的考虑。但是，有轨电车的消亡使城市的生活方式发生了巨大的改变。城市变得越来越不适合低收入者、老人、孩子居住了。在有轨电车作为公益事业运行时，它有着以低廉的价格提供稳定的交通服务的优点。尤其是由于有轨电车的轨道是专用的，

所以从舒适度、速度等方面看，它都是一种非常不错的交通工具。同时，因为使用橡胶轮胎，还可以防止噪声以及减少对周边居民生活环境的破坏。因此，作为公共交通设施的有轨电车网络，不仅受到低收入者的欢迎，而且老人、孩子、残疾人也都可以随意使用。这在很大程度上起到了调节实际收入分配水平的作用。请大家回想一下，在东京、大阪等大城市里，有轨电车曾作为稳定的交通工具，遍布于城市的各个角落。老人、孩子都可以利用有轨电车自由地出行，街道整体弥漫一种安全感。虽然它多少影响到道路的使用效率，人工费等费用较多，但是，以有轨电车为核心的城市，在文化性和社会性方面都是最理想的。正如联邦德国的许多城市那样，有轨电车使用专用的轨道，与机动车道之间用灌木隔开，在适当的间隔内设置人行横道，这些方面都值得我们借鉴。

随着汽车保有量的增加，道路的拥挤状况也越发严重。如果为了方便汽车通行，采取淘汰有轨电车、改良道路结构或新建道路等措施的话，结果会怎样呢？汽车通行越方便，人们拥有并使用汽车的热情就越高涨。汽车保有量的持续增加，不仅无法缓解道路的拥堵状况，而且拥堵会比以前更加严重。于是，为了缓解汽车通行导致的拥堵，不断地修建或改建道路，这又方便了汽车的顺利通行，汽车数量又增加了。

这种恶性循环不断地反复，最终，为汽车通行而修建的道路和停车场占据了城市的大部分面积。洛杉矶就是这样一个极端的例子。在那里，城市总面积的 25% 被道路所占用，还有 25% 用在了修建与停车有关的设施上。结果这样不仅没能解决汽车通行所造成的道路拥堵

现象，甚至连整个城市的面貌都变得丑陋不堪。

当城市总面积的 25% 用作道路，25% 被停车场所占据的时候，这个城市将难以发挥它应有的社会、经济、文化等方面的作用。从这个角度看，像洛杉矶这样的城市，已不能叫作城市，而应该称之为“非城市”。这种现象不仅在美国的很多城市中可以看到，巴黎、伦敦、阿姆斯特丹、斯德哥尔摩等历史悠久的城市也无力阻挡这一趋势，直到现在，这些城市还在不间断地规划着大规模的道路建设。

汽车的普及也给农村带来了巨大的影响。以前曾依赖于铁路、巴士的地区，由于开始使用汽车，生活半径出现了飞跃性的扩展。这种影响，不论是从经济的角度，还是从社会、文化的角度都不容忽视。一般来讲，与城市不同，在农村地区使用汽车，从各方面看都是有益的。然而令我们担心的是，由于对小汽车的依赖度越来越高，将必然导致使用铁路和巴士的人变少，服务质量下降，更严重时行车路线也有可能被取消。况且，铁路和巴士等公共交通设施的服务质量下降或取消，最受伤害的是低收入阶层以及老人、孩子、残疾人。考虑到这一点，我们不得不说，和城市的情形一样，在农村，小汽车的普及也同样会给社会稳定带来巨大的不利影响。

3. 非人性化的日本街道

随着汽车的普及，汽车在日本经济中的占比也越来越大。据说直接或间接的在汽车相关产业工作的人数占总雇佣量的 20%~25%。可以说，从钢铁、石油等基础产业到道路建设、高速公路相关产业，

日本经济的各个方面都会受到影响。因此，汽车保有量的增加作为衡量经济增长的指标，与国民生产总值一样被广泛引用。然而，正如国民生产总值的增加并不一定意味着国民的经济福利的增加一样，汽车的普及也未必会使国民生活变得富裕。华尔特·惠特曼·罗斯托（Walt Whitman Rostow）在他的著作《经济增长的各个阶段》（*The Stages of Economic Growth*, 1960）中，将汽车保有量作为衡量进入大规模生产、大量消费这一经济增长终极阶段的指标。但是，罗斯托的这个观点，忽视了汽车普及所带来的各种社会的以及文化方面的问题。关于这一点，在我们考察当今日本社会中，汽车的作用以及它所引发的各种社会的、经济的乃至文化方面的问题的时候，就更加的明晰了。

那么，在日本社会，汽车引发了哪些问题呢？比起查阅数量众多的统计资料，还不如随便去一个城市，在大街上走走看比较好。

在东京、大阪等大城市，主要干道在某种程度上都经过修缮，很多地方分隔出人行道和车行道。但是，即便如此，人行道也非常狭窄，只有个别道路中间栽种了街道树。汽车通行占用了无法想象的宽阔空间。人行道紧挨着建筑物，汽车排放出尾气，制造着噪声，建筑物被阴霾所笼罩，人们必须在它们的夹缝中屏息前行。而且，人们还不能随意穿越马路，必须听从信号灯的指挥。可是，信号灯是为汽车的顺利通行而设立的，在很多车行道较为宽阔的地方，行人不跑步前行的话，根本来不及一次性地横穿整条马路。道路到处都设置了人行天桥，如果不走急上急下的陡峭台阶，就无法穿越马路。可以说，人行天桥让我们看到了日本社会的贫瘠、庸俗以及非人性化的一面。街

道设计主要考虑的是如何让汽车更有效率地通行，完全无视了行人是否能够自由地、安全地行走。那些又长又陡的台阶，让老人、孩子、残疾人如何自由上下？难道设计者们在设计人行天桥时，是以老人和孩子不需要过马路为前提的吗？每当我走在人行天桥上，就会想起那些设计者是多么的非人性化、多么的庸俗。一想到是这样的人在设计并管理日本的道路，我甚至会产生一种莫名的恐惧感。

再者，无论是东京还是大阪，随处可见高架快速干线。人们必须在其阴影下生活或行走。按照高速公路的建设标准，房屋只需离开高速公路边缘 1.6 米，所以紧邻着道路的房屋随处可见。而且，巨大的高架桥桩阻挡了行人前进的方向，给居民生活带来极大的不便。

在东京都中心区的很多地方，以前有很多街道树，路面上跑着有轨电车，曾形成一个整体上容易居住的，方便行人行走的街道网络。但这一切因高速公路的建设已变得面目全非。从赤坂见付到平河町，是高速公路和专用的机动车道较为集中的一段区域，那里曾经是东京都内最美丽的街道之一。我还是初中生的时候，就经常在那附近散步。几年前，当我重回阔别了十多年的“故土”，我看到的是一条完全不像人类居住的街道——高速公路傲慢地挡住了人们的去路，汽车不断地排出废气并散播着噪声。这样的变化让我感到极为愤慨，它呈现给我们的是由于汽车的普及所带来的城市的衰退，为此我烦恼了许久。是什么力量使曾经美丽的街道变得满目疮痍？

离开主要干道，走小路又会如何？无论在住宅区还是商业街，分隔人行道和车行道的地方少之又少。在一台车勉强能够通过的狭窄的道路上，汽车飞速行使的同时，鸣放着喇叭，释放着尾气。人们躲藏

在电线杆的后面，随时随地都要仔细地观察前后的路况，依偎着马路的边缘行走。孩子们很少在街道上嬉戏，即使是上下学的路上，也必须一面机敏地躲避汽车一面前行。在稍微宽一点的道路上，汽车不分昼夜地通过，噪声、震动、尾气时刻滋扰着周边居民的生活。鲁道夫斯基在他的《街道为人》中慨叹，美国城市的街道不是为人类修建的，它完全变成了专为汽车服务的公路和停车场。但是，他不知道，日本的街道要比美国的更加非人性化。因为，无论是在欧美，还是那些能够被称为文明国度的国家，在未分隔人行道和车行道的道路上，汽车毫无节制地行驶本身，就是件无法想象的事情。

我一直有一个疑问。如果为了一台汽车的通行而使人类失去行走的空间的话，那么，为什么汽车还有在这样的街道上行驶的权利呢？当然，如果从法律上来讲，只要法律或行政手段没有明令禁止，汽车通行就不违法。但是，我们是否应该允许汽车鸣笛驱赶行人，用尾气喷射行人，在道路上狂奔呢？在这样的道路上被车碾压，造成死伤的时候，仅仅只追究加害者的责任就可以了结吗？难道允许汽车在这种有设计缺陷的道路上行驶的、负有管理义务的地方自治体不应当承担 responsibility 吗？

以东京都为例，在允许汽车通行的 2 万公里的公共道路中，宽度在 5.5 米以下的占了将近 70%。在东京各区^①中划分出人行道的仅占

① 东京都大致包含了三个主要的地理分区，分别是（1）习惯上称为东京 23 区的 23 个特别区；（2）在 23 区西边被称为三多摩地区的近郊地区；（3）一些位于太平洋上，行政上由东京都管辖的岛屿。——译者注

9.8%。而三多摩地区这一比例就只有2.3%。这实在是一个令人吃惊的统计结果。在东京，随处可见用白线划分的步行区，或设置护栏来分隔步行区和车行道。其中很多道路为了汽车顺利地通行，采取了削减步行区、牺牲行人权益的设计。对此，我又不得不问，那些设计这样的道路的人到底有着怎样的理念呢？

离开城市，农村的状况更加堪忧。那里的很多国道，都未分隔人行道和车行道。人们行走时必须时刻注意不要掉到路边的沟里。汽车的行驶速度要比城市快得多，行人的危险更是无法估量。而且，那些国道大多穿过旧有的大街或村落的中心区，有很多地方汽车都是紧擦着每栋房屋的边缘行驶，横穿马路更是一件性命攸关的事情。在乡村的街道上，常常会看见老人和孩子像要被汽车的颶风吹跑似的，在车辆频繁往来的道路边缘蜷缩前行。对于那些生活在乡村的人来说，以前虽然贫穷，却拥有宁静、安全的生活。可是现在，汽车通行量的增加，会给他们带来多大的危害呢？

据统计，由于城市里汽车达到饱和状态，汽车行驶速度下降，人身伤亡事故也呈减少的态势。而乡村却正好相反，道路设施的完善增加了汽车的通行，因交通事故所带来的人员伤亡也有所增加。

4. 异常的汽车通行

在日本，汽车通行的一个最主要的特点是，在原本为行人而存在的道路上，汽车以侵害步行权的方式通行。不论是城市还是乡村，道路原本是为了行人而存在的，每个人能够安全地、自由地行走是现代

市民社会中市民的最基本的权利。可是，允许汽车如此公然地侵害市民的权利，在马路上畅通无阻，这样的事在所谓的文明国度中，恐怕只有日本才可能出现。

就连鲁多夫斯基所列举的最不人性化的城市——纽约，为了最低限度地保障人们的安全，也分隔了人行道与车行道。在美国的一些州，到 20 世纪初为止，都遵循着这样一条法律规定：开车时必须有人拿着红色的旗子，在汽车前面十几码的地方指挥。

据说这条人性化的法律，是为了保护纽约市内将近 8 万的马匹免受汽车的侵害。这个法律虽然因福特 T 型车的大规模生产而销声匿迹，但是，它可以证明：即便在美国，为了使汽车的社会性费用内部化，人们也曾作出过诸多的努力。与此相比，日本又怎样呢？虽然东京有数百万人口，却从未出台过像纽约市那样的，既照顾了马匹，又考虑到人的相关法律。

只要日本的大多数道路还存在这样的设计缺陷，拥有并驾驶汽车就会侵害到市民自由行走的权利，给周边居民的生活带来巨大的危害。在无休止的汽车尾气、噪声、震动的困扰中，在无时无刻必须注意来往车辆的街道上行走，我们的实际生活水平必然会变得极其低下。

对于明知这种道路会侵害周边居民、行人的基本权利，甚至还有可能夺去他们的生命或损害他们的健康，但仍然驾驶汽车的人们来说，就像米香所比喻的，在这样的道路上行驶就如同能够自由使用手枪一样，它们属于同种犯罪行为。如果，许多人为了维持生计，或出于无奈必须驾驶汽车的话，那么，修建这样有设计缺陷的道路，允许汽车通行的行政当局，所要承担的社会责任就是极其重大的了。

在日本，关于汽车通行的反常状况，在交通事故造成的死伤统计中一目了然。据警察厅的统计，1971年的死亡人数（发生事故后24小时内死亡的人）为16000人。厚生省^①的统计为21000人，受伤人数为95万人。在这些死亡的人当中，有大约一半是在步行或是骑自行车的时候发生意外的。可以看出，道路结构的不完善会给我们带来多大的危害。尤其是，该年的统计数据显示，未满15周岁的孩子因交通事故死亡达2000人，12万人受伤。其中有80%以上同样是在行走或骑自行车的时候遭遇的不幸。这是一个令人痛心的统计后果。

在陆路上，因交通事故而失去抚养人的孤儿中，1971年还在上小学、初中、高中的大约有6万人。其中有将近90%是孤儿寡母家庭，将近40%以各种形式接受着最低生活保障或是沦为同等的贫困家庭。因此，汽车事故所带来的伤害中，最令人心痛的就是令很多孩子成为孤儿。

仅看东京都的情况，在过去10年间因交通事故所造成的死伤累计将近80万人，5个家庭中就有一个人是交通事故的受害者。这个比率年年都在不断地上升，由此产生的社会危害也无法估量。

如上所述，日本的道路设计无视行人的权利，破坏城市环境。每年交通事故造成了许多伤亡，不但在经济上造成损失，精神上的苦痛也无法估量。不仅如此，随着汽车保有量的增加，交通犯罪的比例也在不断增加，这也成为现在日本社会最大的问题。

在无法保障行人安全的道路上，无论汽车驾驶人如何密切地注意

^① 2001年已与劳动省合并，现称为厚生劳动省。——译者注

周边的变化，也无法避免交通事故的发生。明知道在这样的道路上行驶，会给行人带来危险，却还要开车的人们，他们遵从的是怎样的伦理道德？当人们习惯了使用汽车，逐渐对交通事故的惨状麻木不仁的时候，也慢慢丧失了对行人应有的关怀。

20世纪60年代，刑事犯罪有增加的倾向。过失致人死伤是它的主要原因。据统计，过失致人死伤之外的刑事案件，从1960年的大约140万件，减少到1971年的120万件左右。而过失致人死伤在同一时期却由9万件猛增到65万件。因为过失致人死伤几乎都是由交通事故造成的。所以，交通事故的增加量与汽车的保有量的增加几乎成正比。

最近受理的刑事案件中，有60%以上源于交通犯罪。仅1971年，违反道路交通特别法的人员就达到了167万人。

另外，根据昭和四十七年（1972年）版《犯罪白皮书》的记载，在1971年逮捕的少年刑事犯中，有40.6%是与交通事故有关的过失致人死伤案件有关。在因违反少年特别法而被移送的人当中，交通犯罪占到了96.3%。

或许，汽车的普及使交通犯罪有所增加是理所当然的事情。它与其他犯罪没有本质上的区别。但是，在过失致人死伤案件中，竟有超过三分之一是少年犯罪，这无疑会令整个社会蒙上一层阴影。

除此之外，汽车的普及还使大气污染、噪声、震动等公害变得更加严重。仅从可居住面积中汽车保有量这个数值看，日本就是美国的大约8倍。因此，在客观上，日本的汽车公害问题也已经非常严重了。

对于大气污染，汽车起着怎样的推动作用呢？根据1972年度

《环境白皮书》推算，一氧化碳的 93%、氮氧化合物的 57%、碳氢化合物的 39%来自于汽车尾气。

太田胜敏比较了日本和美国的大气污染状况。表 2 引自太田胜敏的“以大气污染为主的道路环境问题和城市交通计划”（《高速公路和汽车》第 17 卷第 3 号，1974 年）。

美国的国土面积大约是日本的 25 倍，即便一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化合物的单位面积排放量两国程度相当，然而由于日本的城市以及大工厂都集中于太平洋带状工业地带，所以这些地区的大气污染会相当的严重。

有一点必须强调，公害问题给人们的健康带来损害，有时甚至有可能危及生命，它使人们的生活环境趋于恶化，而这些危害又都具有无法逆转的特质。而且，它还会给低收入阶层造成更大损失，使他们在实际收入分配上处于更加不利的地位。

汽车的普及还产生了另一个问题，即观光道路的建设和汽车通行破坏了自然环境和社会环境。可以说，20 世纪 60 年代，各地因修建观光道路使自然环境遭受严重的破坏。这是日本经济高速增长期的一个极具特色的现象。在曾经人烟稀少、充满着乡土气息的土地上，修建了许多令人眼花缭乱的观光道路。然而，在修建这些道路时，是否有人考虑过要保护自然环境呢？不仅如此，在修建道路的过程中，无数的树木遭到砍伐，大量的泥沙填埋了湿地和溪谷，原有的自然景观面目全非，要保护它们变得更加难上加难！有的地方甚至为了修建一些多余的道路，不惜打破森林的生态平衡。而汽车排放出的尾气，更令宝贵的森林遭受到无法逆转的破坏。这样的事例不胜枚举。

表 2 日本与美国汽车的大气污染物排放量及相关度比较

地 域 污染物	日本 (1967)	东京湾地区 (1970)	东京都 (1972)	大阪府 (1970)	美国 (1970)	洛杉矶 (1971)	纽约市 (1970)
一氧化碳	13890 (99.6)	2584.9 (93)	1534.5 (94.4)	1931.8	301370 (75.4)	8960 (98.4)	3221 (92.3)
CO							
碳氢化合物	2957 (94.7)	635.1 (57.3)	399.8 (66.5)	207.2	53425 (56.2)	1620 (65.7)	597 (68.9)
HC							
氮氧化合物	1130 (31.6)	474.0 (39)	179.8 (68.1)	87.2 (23.3)	32055 (51.5)	755 (71.7)	255 (28.0)
NOx							
亚硫酸气	242 (2.3)	不明	9.8 (4.4)	12.5 (1.5)	2740 (2.9)	35 (14)	不明
SO ₂							
微粒子	348 (49.7)	不明	2.8 (4.5)	41.6 (20.4)	1918 (2.8)	55 (42.3)	不明
合计 (相关度)	18567		2127 (76.6)	2280	391508 (54.5)	11425 (88.0)	

注：1. 上段数字为汽车的排放量（吨/日，年排放量是按照365天计算出来的），下段括号内是总排放量与汽车的比值（相关度，%）。

2. 因各种资料的数据、推算方法有所差异，故这些数据（推算额）仅作参考。

对于拥有美丽自然，却没有像样产业的当地居民来讲，大力发展观光产业，从搞活经济中寻找生活的曙光这件事本身是可以理解的。但是，我们不得不问，那些有能力开发观光产业，拥有巨额财富的公司，在它们赚取的利润当中，又有多少分配给了当地的贫困人群呢？

要享受登山以及与大自然亲密接触的乐趣，仅靠开车从观光道路上通过是无法实现的。为了赚取更多的利润，将观光道路冠以各种花哨刺目的名字，随意利用并破坏祖先留传下来的自然环境的人们，他们有着怎样的欣赏水平？无序的开发、自然环境的破坏象征着日本经济发展的特质，是令我们感到羞耻的“进步”。

Ⅲ 汽车的社会性费用

1. 社会性费用的概念

汽车引起了很多社会问题，但为了汽车通行却在不断地新建或扩建道路，汽车的保有量也在持续增加。这到底是为什么呢？正如之前所提到的，汽车通行给第三方造成巨大的危害，占用了社会的稀缺资源，却几乎可以不必付出任何的代价。也就是说，汽车的拥有者或驾驶人将自己必须负担的那部分社会性费用，转嫁给了行人或周边居民，自己只需支付很少一部分的代价就可以使用汽车。因为人们越使用汽车所获得的利益越大，所以对于汽车的需求也就会不断地增加。当汽车的保有量增加、道路变得拥堵的时候，人们会拓宽或新建道路，用扩充容量的方法来解决拥挤现象。于是就出现了汽车通行越来越方便，汽车的保有量急剧增加，道路变得更加拥堵的恶性循环。而

在修建道路、汽车保有量增加的过程中，又出现了交通事故日益增加，公害年年恶化，行人、周边居民受到的伤害越发严重这样的恶性循环。

为了切断这种恶性循环的链条，首先必须回归原点，遵守以下这个重要的基本原则：让使用汽车的人负担因汽车通行所产生的全部社会性费用。那么，如何才能准确地界定汽车的社会性费用，如何计算它的数值呢？在回答这些问题之前，先要简单地介绍一下社会性费用这个概念。

每一个经济活动都会给第三方或整个社会带来直接的或间接的影响。当这种影响令各个主体受到各种形式的损害时，就产生了外部不经济^①（externaldis-economies）。在经济学中，不仅是汽车通行所带来的损失，公害、环境破坏也都被归入外部不经济这个概念。在这种由于外部不经济而产生的现象当中，用某种方法对肇事者没有负担的那部分费用进行测算，得出的总金额就称为社会性费用。关于这个概念，卡尔·威廉·卡普（Karl William Kapp）在他的《私营企业和 社会性费用》（*The Social Costs of Private Enterprise*, 1950）一书中对其作出过详细的说明。但是，一旦遇到具体的案例，无论是从理论上还是从实证的角度，要测算社会性费用都存在诸多的困难。

要分析汽车的社会性费用，首先想到的就是，为汽车通行而修建并完善道路，为确保交通安全而架设设备以及提供所需服务等的相关

^① 外部不经济是指某些企业或个人因其他企业和个人的经济活动而受到不利影响，又不能从造成这些影响的企业和个人那里得到补偿的经济现象。——译者注

费用。然而，该如何计算道路建设及维护费用，这并没有明确的规定。例如把原本的碎石子路改建成允许汽车通行的道路时，是否只计算铺设的费用？那些曾经自由地、安全地行走在碎石路上的人，他们因汽车通行而蒙受的损害该如何评估？

其次，如何评估因交通事故造成的生命及健康的损害？如前所述，一年中交通事故死亡人数为 2 万人，近 1000 万人受伤。这些关乎生命以及健康的外部不经济效应，在客观上又能否进行量化呢？

在计算因生命、健康受到伤害所造成的经济损失时，通常会采用霍夫曼算法。假设某人在交通事故中失去了生命，霍夫曼算法是这样计算的：首先推算出那个人如果未遇到交通事故，平安度过一生所能获得的收入，然后将这个收入除以适当的贴现率^①，就能计算出它的现值^②。与该现值相当的金额，就是对这个人所造成的经济损失的评估。例如一个 40 岁、年收入 300 万日元的人因交通事故而死亡，按照 40 岁的人平均还要工作 30 年、贴现率 6% 计算，这个人再工作 30 年后他所能得到的收入的现值就是 4130 万日元。也就是说，按照霍夫曼算法，因死亡而造成的经济损失就是 4130 万日元。这个结果是以这个人将来年收入仍是 300 万日元，工作到 70 岁为前提条件的。如果他的收入将来还有可能增长的话，就必须修正他一生的总收入额了。

① 贴现率 (Discount Rate) 是将来的预计收益跟现值的一个比值，近似于银行利率的概念。——译者注

② 现值 (Present Value) 指在给定的利率水平下，未来的资金折现到现在时刻的价值。——译者注

这个方法对于伤者也同样适用。即因受伤而造成的一生总收入的损失加上今后有可能产生的治疗费等费用，就得出了因受伤而产生的经济损失额。

总而言之，所谓的霍夫曼算法就是在计算交通事故中死伤者的经济损失时，将人看作是提供劳动以获得报酬的生产要素，通过测算人力资本^①的价值减少额度，来衡量交通事故的社会性费用的方法。

然而，假设某人现在没有获得收入的能力，且将来也不可能具有这个能力，那么，即便那人因交通事故造成死亡，他的经济损失也为零。按照这个方法推算，对高收入者的死亡估价必定会高，低收入者的死亡估价必定很低。因此，老人、残疾人在遇到因交通事故的死伤时，计算出的损失额就变得很小。

之所以会得出这样的结果，是因为霍夫曼算法将人看成是一个生产要素，给市场提供劳动力、进行生产活动，并收取市场给定的工资报酬。这种观点，只是将目光单纯地聚焦在经济这个层面，忽视了人类所具有的社会性、文化性的一面。它反映了一味地追求稀缺资源的有效配置的新古典学派经济理论的基本特性。

此外，汽车对城市环境的破坏。大气污染、噪声、震动等公害破坏了居住环境，妨碍了街道发挥正常的功能。如前所述，它不仅损害了人们的健康，对于生活环境的根本性破坏也不容忽视。像这样的公

① 人力资本 (Human Capital) 是指蕴涵于人身中的各种生产知识、劳动与管理技能和健康素质的存量总和。人力资本理论突破了传统理论中的资本只是物质资本的束缚，将资本划分为人力资本和物质资本。——译者注

害，它所产生的社会性费用该如何计算？目前较为普遍的就是与霍夫曼算法类似的计算方法，即当公害损害到健康时，用由此造成的收入减少额度以及是否需要支付医疗费等其他费用来估算损失金额。如果住房、树木等受到损失，则计算是否需要维修，以维修费用的多少来评估损失的大小。

另外，观光道路也会产生破坏自然环境的外部不经济。这也同样可以采用先评估自然环境受到多大的污染、破坏，再评估周边居民所蒙受的损失，最后根据评估结果计算它的社会性费用的方法。

在计算汽车通行的社会性费用时，有必要计算交通拥堵产生的社会性费用。即当新增加一台汽车时，道路的拥堵将会加剧、行车效率也会变得更低，这时，推算因拥堵给其他乘车人带来的经济损失，汇总所有乘车人的损失总额，就得出了道路拥堵时新增一台汽车所产生的社会性费用。

迄今为止，汽车的社会性费用都是根据这种方式测算的。也就是说，像交通事故、公害、道路建设、拥堵等由汽车通行所带来的外部不经济现象，只要评估并汇总它们的经济损失金额就能够得出汽车的社会性费用。

2. 三种测算方法

在测算社会性费用的尝试中，最具代表性的是 1970 年运输省^①

^① 运输省从 2001 年开始改名为国土交通省。——译者注

采用的测算方法。石月昭二在他的“对等的条件”（《综合流通读本》第15卷，一隅社，1971年）一文中，对测算结果进行了介绍。基本思路可归纳如下：

运输省的测算分别选取了1963年度至1968年度的数据。首先，算出与交通事故有关的社会性费用。其中包括以下三项。

（一）完善交通安全设施所需费用，即对交叉路口立交化、设置信号灯、完善人行道及人行天桥、儿童公园等的投资费用。根据推算，1968年度大约花费了576亿日元（参照1965年的价格计算而来，以下数字同）。

（二）因汽车事故造成的损失金额。它仍然采用的是霍夫曼算法，但使用了以下的置换方法：

（1）死亡损失金额。用该年度人均国民生产总值（GNP）代替每位死者一生总收入的推算，用GNP的成长率代替贴现率，按照平均寿命70岁，死亡时的平均年龄37岁（1963年度的情况）计算。

（2）伤者的损失金额。事故发生当年的强制车险人均赔偿额，加上诉讼、调停的平均使用率乘以双方经调停和解后的人均赔偿额，就算出人均的损失金额。

（3）交通事故所造成的物品损失额。以一次损失一千日元以上的事故为对象，根据警察厅的调查数据计算出物品损失金额。

以上金额的总和，便是交通事故造成的总损失金额。1968年度的总损失金额为4656亿日元，比上一年度新增了991亿日元。

（三）交通监管的费用。它包括交通监管用车费用以及交通警察人工费用等。1968年度的投资额为8亿日元，交通监管经费为220

亿日元，比上一年度增加了 71 亿日元。

除此之外，还有交通安全思想的教育普及等各项费用 13 亿日元，比上一年度增加了 4 亿日元。

由此可算出与交通事故有关的新增社会性费用，即当年交通安全设施等等的投资额，加上比上一年度新增的事故损失额和交通监管费用等。根据 1968 年的测算，该年度新增社会性费用为 1649 亿日元。按当年汽车保有量新增加大约 230 万台计算，每新增一台汽车，就会增加大约 7 万日元的社会性费用，1968 年度，汽车的社会边际成本^①为每台 7 万日元。

然后算出大气污染、噪声、震动等公害的社会性费用。这一费用数额巨大是公认的事实，但到目前为止，还无人作出过较为客观、量化的测算。

最后测算出道路拥堵所产生的社会边际成本。它包括了增加的直接行车费用，旅客以及货物在时间上的损失，车辆循环利用率低下所造成的损失这三项。也就是评估由于道路拥堵，每增加一台汽车所需要的费用。简单地说就是，1963 年度至 1967 年度，东京都内因拥堵产生的社会边际成本为每台汽车 48314 日元。

运输省的测算方法中最主要的问题在于，交通事故对于生命以及健康的伤害，用霍夫曼算法或其他类似的方法进行测量是否合适？尤其是用人均国民生产总值替代人的一生所得，用成长率替代贴现率

^① 社会边际成本 (Marginal Social Cost) 是指每增加一个单位某种物品或服务的生产量所需增加的资源消耗的价值。——译者注

这样的做法，是否有其合理性？虽然，它来源于把人视为提供劳动的生产要素的新古典学派的思维方式，但将生命以及健康用这种方法进行估价的做法，从伦理的角度看，理应受到严厉的批判。痛失最爱的至亲、朋友时的那种痛苦，是无法用经济上所谓的价值观念来衡量的。当一个家庭痛失家庭支柱的时候，他们所要承受的经济上以及精神上的痛苦，绝对不是用霍夫曼算法就能够测量的。

即便单纯从经济学的角度看，这样的估价也不具有任何意义。生命和健康上的损失是无法逆转的，一旦失去就不可能恢复到原来的状态。因此，这样的测算原本就无法满足霍夫曼算法的前提条件。当然，在其测算之时，还无人对社会性费用这个概念进行准确的定义，也没有对它的前提条件——新古典学派经济理论作过充分的研究。因此，对于这种“扭曲”了的测算方式，我们还是应该给予正面的评价，尤其是它在交通安全设施费用中包括了修建儿童公园和人行天桥的费用这一点。

在日本，几乎所有允许汽车通行的道路都曾是专供步行用的。但现在，这些道路铺上了柏油，经过整修变成了专供汽车通行的道路。不仅如此，几乎所有的道路都未分隔人行道和车行道，也没有配备安全穿越马路的设施。

值得一提的是，那些曾经的道路不仅是为人以及物品的移动而存在，也曾作为文化以及社会交流的场所，承载过极其广泛且重要的责任。除了美国的城市之外，日本、欧洲诸国，乃至许多国家都是如此。对此，鲁道夫斯基在其著作《人民的街道》中，列举出的许多极具说服力的事例证明了这一点。

尤其在日本，街道曾是孩子们无法替代的嬉戏场所。应该有许多人还记得，在东京、大阪等大城市，在汽车还未从孩子们的手中夺走街道之前，街道是比公园更具魅力的嬉戏场所。当然，与欧洲以及美国相比，东京、大阪等日本城市的公园面积，无论是占城市总面积的比例，还是占人口总数的比例都是少之又少。例如东京的公园人均占有面积仅 1.15 平方米，大阪 1.32 平方米，而纽约却有 17.2 平方米，伦敦 22.8 平方米，柏林 24.7 平方米。由此可见，东京、大阪明显要少得多。然而，如果将街道看作公园的替代品，或者是作为比公园更适合孩子们嬉戏的场所，那么即便公园面积再小，对孩子们而言，城市也是他们心中最理想的乐园。但是，汽车的普及改变了这种状况。到处都铺设了柏油马路，在没有人行道的街道上汽车畅通无阻，交通事故频发，公害问题严重，街道早已不再是孩子们嬉戏的场所了。

从这样的角度看，在运输省的测算中计入修建儿童公园的费用就极其正常了。与之后的反对意见相比，或许这种想法在当时还真有些“引领潮流”的意味呢！

同样，街道原本就是为行人修建的，将人行天桥的修建费用纳入交通安全设施费用，似乎也是极其自然的事情。但是，修建人行天桥这件事本身，却极其非人性化。虽然它使汽车通行变得顺畅，可是，行人的利益该如何保证呢？在发达国家当中，只有日本将人行天桥当作穿越马路的主要手段。在此简单地介绍一下斯德哥尔摩市与日本的街道在设计理念上的不同。在斯德哥尔摩市，几年前拆除了有轨电车，然而，作为市民的道路，他们在许多的交叉路口，采取了不拦截行人，而阻挡汽车通行的措施。也就是说，遇到交叉路口时，行人能

够在人行道上畅通无阻，而汽车必须避开行人迂回绕行。由于采取了这个措施，行人能够在街道上安全地行走，从而也弥补了撤除有轨电车的部分错误。从这个事例中可以看出，斯德哥尔摩与日本在人性化方面的基本理念存在较大的差异。

对于运输省的测算，汽车工业协会作出了修正。关于这个内容，大石泰彦教授在“汽车运输的优点及费用分析”（“通俗易懂的经济学”，《日经新闻》1971年8月12~16日）中作了相关的介绍。

在汽车工业协会的修正案中，首先是这样论述的：“在运输省的测算中，将修建人行道以及人行横道，设置立体交叉路口，修建儿童公园等列入交通安全设施范畴，认为它属于汽车的社会边际成本的一部分。但是，认为人行天桥以及儿童公园是因为汽车的增加而产生的社会费用的想法实在是有些不可理喻，它列举的大部分新增交通安全设施费用，实际上与汽车的增加毫无关系。交通警察费用也是一样……在道路交通安全设施费用中，作为道路建设费用的一部分，汽车使用者已经负担了大部分的道路监管人员费。因此，运输省犯了重复计算且估算过大的错误。”（8月15日，参见《日经新闻》）。另外文中还指出，交通事故中有很大一部分的损失，是汽车使用者通过购买保险的方式负担的，这部分应该删除。考虑到这些方面，使用与运输省几乎相同的测算方式，汽车工业学会得出了1968年度每新增一台汽车，它的社会边际成本应为6622日元的修正测算。

这个修正案，主要是针对交通安全设施的增加值以及事故损失的增加值。也就是说，根据上面的观点，1968年度的修建交通安全设施的增加值由576亿日元修正为15亿日元，将事故损失增加值由991

亿日元修正为 66 亿日元。

另外，在运输省的测算中，将拥堵造成的乘车人的损失认为是社会性费用的一种。对此，汽车工业协会的修正案认为，汽车使用者本身已经负担了道路拥堵所带来的损失，即因拥堵带来的行车时间以及开车费用增加这部分损失。因此，不应该将这部分再纳入社会性费用的范畴。

虽然关于汽车保险所起的作用，汽车工业协会的理解是正确的，但是，在思考这个问题之前，首先必须解决一个根本性的问题——人的生命及健康是否可以用霍夫曼算法来测算？

如前所述，街道曾经具有孩子们的嬉戏场所的功能。如果考虑到这一点，那么汽车工业协会关于儿童公园的主张，就不得不说是“神志不清”了。

还有，道路拥堵所造成的损失是某些乘车人强加给另一些乘车人的。就像运输省所指出的那样，它理应计入到社会性费用当中。

如果将汽车拥堵所造成的损失与汽车使用者因交通事故造成的死伤同样看待的话，结论就显而易见了。汽车工业协会认为，汽车使用者自己承担了拥堵造成的损失，是在明知会有这样的损失的情况下使用汽车的，所以拥堵的损失不能算作社会性费用。按照这种逻辑，交通事故所造成的死伤是不可避免的，既然汽车使用者明知这种危险仍使用汽车的，那么，他所遭受的损失也不能算作社会性费用。如果按照这种方式去比较交通工具所带来的损失，或比较投资的社会效果的话，一定会得出极其非人性化的结论。作为这样的极端事例，可以将东京到大阪的新干线和东名·名神高速公路作个对比。我们可以大致

认为它们的总里程几乎相同，投资额以及年运送能力也没有太大的差别——新干线和东名^①·名神^②高速的里程分别为 515 公里和 536 公里。投资额分别为 3790 亿日元和 4570 亿日元。另外，1971 年度，新干线的客运密度为每公里 267 亿人，高速公路的客运密度为每公里 2700 万人。因为高速公路在货物运输方面占很大比例，所以，认为与新干线的运力相匹敌的想法也不会有太大的错误。

然而，新干线自 1964 年开始运营以来，使用者的死伤人数为零，具有高度安全性。而名神高速公路自 1963 年开通到 1971 年末，伤亡人数为 10499 人，东名高速自 1968 年开通到 1971 年末，伤亡人数为 6660 人。东名·名神高速到 1971 年末，总计出现超过 17000 人的伤亡。所以，如果在比较这两种交通工具的社会性费用时，不将交通事故造成损失计算在内的话，得出的结论必然会违反常理。

无论是运输省还是汽车工业协会的测算，都没有将公害造成的社会性费用计算在内。这恐怕不是由于他们忽视了公害所产生的社会性费用，而是打算在将来进行充分分析的基础上再进行测算吧。

关于公害所产生的社会性费用，野村综合研究所的铃木克也做过试算。试算内容刊登在“我国的汽车化”（NRI 研究系列 No. 1，1970

① 东名高速公路（Tomei Expressway）是以东京都世田谷区的东京 IC（interchange 的简称，即立体交叉）为起点，经由神奈川县、静冈县，至爱知县小牧市 IC 的高速公路。——译者注

② 名神高速公路（Meishin Expressway）是以爱知县小牧市的小牧 IC 为起点，经由岐阜县、滋贺县、京都府、大阪府、到达兵库县西宫市的西宫 IC 的高速公路。——译者注

年11月)一文中,在此简单地作个介绍。铃木克也的测算没有写明年份,他将使用汽车所发生的社会性费用分成了以下几个项目:一年的道路工程费用10455亿日元,因交通事故所产生的费用4780亿日元,急救费用以及交警费371亿日元,因交通堵塞所产生的费用1272亿日元,再加上汽车尾气排放所产生的费用1070亿日元。这些项目的总和17948亿日元就是使用汽车所产生的社会性费用。平均每台四轮机动车的社会性费用为178960日元。其中,因尾气排放造成大气污染的社会性费用是这样计算的:大阪的大气污染损害额162亿日元乘以大气污染物中汽车排放所占比例62.3%,再除以大阪在全国的占比9.4%。

测算汽车的社会性费用,无论在概念上,还是从实证的角度都有一定的难度。而在这些测算结果中反映出来的,是经济学家以及行政当局的主观立场。运输省算出的每台7万日元、汽车工业协会的7000日元、野村综合研究所算出的18万日元这些数字都是最有代表性的。

如前所述,人的生命、健康受到威胁以及自然环境的破坏是不可逆转的。在此,再次强调的是:即便是运用了上述的社会性费用的概念,也无法测算出原本无价的事物的价值。那么,如何阐释社会性费用这个概念,才能既在理论上合乎情理,又能作为衡量理想的的城市结构设计的一个标尺呢?要回答这个问题,必须先从最基本的角度出发,考察市民社会的理想状态。这是因为,社会性费用这个概念,与市民社会最重要的要素——市民的基本权利这个概念有着密不可分的联系。

3. 新古典学派的经济理论

上一节介绍了现代社会中汽车是如何产生社会性费用的，这些费用大到什么程度。其中提到，在日本，甚至出现了一台汽车所产生的社会性费用一年为 7000 日元的测算结果。之所以会有这样的结果是因为，其一，经济学中对于社会性费用这个概念并没有给出明确的范围；其二，现实中还未建立起能够测量社会性费用大小的理论体系。

一般来讲，新古典经济学派理论是形成所谓的近代经济学的理论基础。但是，新古典学派的经济理论认为，产生社会性费用的经济活动是特殊现象，有着需要具体问题具体分析的特质。这种理论舍弃了各个经济主体的人性的一面，只是将人作为劳动力这一生产要素以及购买消费品和服务的消费者来看待。它认为所有的经济活动都具有可逆性，所有的稀缺资源都可以自由地改变它的用途——即以具有可塑性（Malleability）为前提条件。因此，在这样的前提条件的基础上，运用经济学理论测算社会性费用时，就会出现上一节所提及的各种问题。

然而，新古典学派的经济理论就是在这样的前提下发展壮大，并成为近代经济学的主要理论支柱的。对于这样奇怪的事情，想必许多读者会感到无法理解。在资本主义经济社会的发展过程中，不仅无法避免地会出现产业公害以及产生各种形式的社会性费用；并且正是因为经济学理论将这些社会性费用成功地转嫁给了第三方，尤其是劳动者或低收入阶层，才使资本主义经济制度下的经济发展成为可能。特

别是第二次世界大战后，在以日本为首的众多发达工业国家中，重化学工业以极快的速度发展起来，公害、环境破坏等所产生的社会性费用也随之增加并呈现出多元化的态势。进而，因汽车的普及而新增的社会性费用，逐渐扩大到有可能危及市民社会存续的规模。这一点在之前的章节中可窥一斑。很难想象，一直以来，在这样的现实面前，在只能将社会性费用看作特殊现象的理论框架下，是如何分析现代经济社会的经济循环过程的。这不仅让人们近代经济学的理论基础产生了极大的疑问，同时，也是对本书的课题“汽车的社会性费用”进行探讨时的一个不可回避的问题。因此，在此先阐述一下新古典学派理论的特点。

在经济学者之间，对于如何看待新古典学派的理论这个问题还存在着一些分歧。这是因为，经济学者们几乎都是在无意识的状态下使用着新古典学派的很多理论前提。无论是专业的论文，还是教科书性质的书籍，都没有清晰地解释这方面的问题。也就是说，对于我们这些经济学者来说，新古典学派的理论架构和基本命题都是理所当然的，根本没有必要逐个地去探讨它们，当我们在思考问题的时候，也没有必要追根溯源地进行论述。甚至有些时候，对于这些理论前提表示怀疑，或是对基本命题的合理性持怀疑态度，都会被人们质疑作为职业经济学者的资格。从这个意义上讲，新古典经济学派理论已经形成了像托马斯·塞缪尔·库恩（Thomas Samuel Kuhn）所说的范式（Paradigm）。

新古典学派理论是在纯粹的分权市场制度下进行资源配置，以国民经济为主要的分析对象的。因此，新古典学派的理论前提与这样的

市场经济制度有着密切的关系。首先，第一个必须提及的制度性特征是生产资料的私有制。即必须满足以下的前提条件：在生产、消费这样的经济活动中所必需的稀缺资源，均分属于各个经济主体，而各个主体都有权自由地使用所拥有的稀缺资源。这个前提条件包含以下几层重要的意义：其一，如果存在未被私有化的资源，那么这个资源一定不具备稀缺性，各个经济主体都能够自由地使用它。其二，各个经济主体可以任意使用自己拥有的资源。这意味着在这个前提下，甚至可以不考虑经济的外部性^①。

当然，在现实中能够满足这样的前提条件的国民经济是不存在的。尤其是像日本这样，与拥有的国土面积相比，经济活动水平相当高的国家。自然环境以及都市环境所提供的服务，具有极高的稀缺性。因此，生产资料私有制这一新古典学派的理论前提，在现实中是否具有合理性是值得怀疑的。

另外，还有必要谈一下与生产资料私有制相关的、自由地进行各项经济活动这个前提。新古典学派理论允许各个经济主体自由地使用自己所拥有的资源，却没有提及这种行为的限度。因此，一般认为，新古典学派理论是以各个经济主体的行为存在着某种绝对的标准，只有在这个标准的范围内才可以自由地选择为前提的。在现实中，各经济主体的行为会给第三方以及整个社会带来某种影响，这并非个别案例，而是一种极其正常的社会现象。然而，在怎样的范围内，允许自

^① 外部性（Externality）是指一个经济主体的经济活动对另一个经济主体所产生的有害或有益的影响。——译者注

由地实施有可能产生社会性费用的经济行为，这一界限是由社会划定的，不可能只根据经济因素作出判断。而且，私人经济活动的自由还会由于制度原因，使经济循环机制、经济增长模式受到影响。生产活动所产生的公害、汽车通行造成的社会性费用等现象，都是站在这样的外部性的角度进行考察的。可是，新古典学派理论的第一前提对于这个现象并未能给予充分的解释。而是把经济活动中关于自由的规定，当成是从制度性条件中独立出来的、在某种意义上具有绝对性的东西。

新古典学派理论的第二个前提是关于报酬的。也就是说，各个经济主体将各自所拥有的生产要素供给市场，按照市场评定的价格得到报酬。要让“通过市场调节使资源配置更有效率”这个命题具有合理性，生产资料的私有制和这种报酬制度是不可缺少的前提条件。然而，这种报酬制度如同琼·罗宾逊教授在他的近作《异端的经济学》(*Economic Heresies*, 1971)，(宇泽弘文译，日本经济新闻社，1973年)中所指出的那样，有着极其非人性化的一面。假设某人提供的劳动在市场上评价很低，不能得到维持生存所必须的收入，那么，这个人就无法生存下去，新古典学派理论完全无视了这一点。事实上，根据福利经济制度的观点，即便个体不拥有市场承认的资源，他也有享受健康、舒适生活服务的基本权利。但是，新古典学派理论并不考虑这一方面，它未将单个个体视为人类，而是把他们单纯看作是一种生产要素。

新古典学派理论的第三个前提是能够将整体分解成个体这一观点。即对于经济循环周期的分析，首先要对单个个体的行为进行分

析，然后将分析结果汇总在一起。而且，单个人作出合理的选择并行动，其行为准则必须与经济循环进程毫无关系，是以具有先验^①性为前提的。

关于与个体理性相关的、作为选择标准的效用^②概念或是主观偏好概念，继托斯丹·邦德·凡勃伦（Thorstein Bunde Veblen）之后的许多经济学者都对其做过批判性的分析。关于这方面的内容，约翰·肯尼思·加尔布雷斯（John Kenneth Galbraith）在他的《富足社会》（*The Affluent Society*, 1958）（铃木哲太郎译，岩波书店，第二版，1970年）里有所提及，在此不再深入论述。

我在这里想要关注的是，因为新古典经济学派理论是以经济活动能够分解成个体行为为前提，所以它对于企业的定位极具特色。也就是说，新古典经济学派认为企业只是人和物的生产要素的集合体，而并非是由各个有机体紧密联结的经营管理组织。企业中的个体在各自主观价值判断的基础上采取理性行为。企业活动是这些个体行为的一个汇总。当利润率变低，企业无力向拥有物的生产要素的所有者支付他们所期望的利润的时候，这些物的生产要素就会转向提供更高利润率的其他用途。人作为生产要素也总是往高工资的地方流动。随着市

① 先验通常意义上理解为同“经验”相对，意为先于经验的，但为构成经验所不可或缺的。经院哲学中先验常指超范畴的、超感觉的、在一切经验以前被知觉认识到的特性。——译者注

② 效用（Utility）是经济学中最常用的概念之一。一般而言，效用是指对于消费者通过消费或者享受闲暇等使自己的需求、欲望等得到的满足的一个度量。——译者注

场价格体系的变化，人以及物的生产要素聚散离合，企业只不过是一个虚壳，因为利润因素而常常发生形态上的转变。因此，新古典学派描绘出一个具有合理性的、完全竞争市场条件下的世界——即任意的生产要素，在生产同一种类的产品时，都可以实现相同的利润率。

这个条件与新古典学派的可塑性前提有着密切的关系。也就是说，任何一个生产要素都可以根据需求，由一种用途转化成其他用途。且这种转变以不产生必要的费用、无须转换时间为前提。例如：迄今为止投入在煤炭产业的人、物的生产要素，如果因市场价格的变化而使盈利恶化，那么，这些生产要素立刻就可以转向钢铁产业。毋庸置疑，这样的前提条件在现实中是不存在的。

也许有人会提出，即便新古典学派理论具有非现实性，也不可能在这样的前提条件下构建理论体系。对于这个疑问，我援引一个关于自由贸易的例子。这不仅是新古典学派理论的一个最基本的命题，对于现实社会也具有相当大的政策导向性。取消关税等贸易壁垒，能够使各国拥有的稀缺资源在配置上更有效率，从事贸易的国家也都能够提高经济福利^①。这个命题，对于《关税及贸易总协定》（GATT^②）的形成起着根本性的推动作用。但是，自由贸易在现实中会产生怎样的影响呢？可以查证的是，当出口公害型产业的产品并进口环境保护型产业的产品时，通常经济福利是降低的。例如像日本这样，出口工

① 经济福利（Economic Welfare）是指人们的各种欲望或需要所获得的满足和由此感受到的生理幸福或快乐。——译者注

② 全称 General Agreement on Tariffs and Trade。——译者注

业产品并进口农产品时，自由贸易反而降低了经济福利。这是因为：其一，现实中无法满足生产资料私有制这一前提条件。而且，对于竞争失败而日趋衰退的产业，要将它的人和物的资源另作他用并非是件容易的事情。像土地、工厂等固定资本，客观上讲在很多情况下，转换几乎是不可能的。而人力资源移作他用就算可能，也需要一个漫长的过程。其二，随着产业转换，如果将地区社会的二次、三次雇佣以及收入效应^①都考虑在内的话，衰退产业对社会、经济的影响不容忽视。这些问题将随着资本的移动而变得越发严重。由此可知，这个自由贸易的命题是以无视这种现象的发生，以生产资料的可塑性为前提的。

自由贸易的命题还和新古典学派理论的收入分配前提有关。在新古典学派的关于收入分配的相关前提下，提高“经济福利”这个概念是这样理解的：

如前所述，各个经济主体的主观价值标准是各自独立的。将不同个体的价值标准进行比较或是汇总是不可能的。因此，在客观上将某个收入分配方案，与其他的方案相比较，判断哪一个社会效用最高的判断标准是不存在的。充其量是在某个收入分配方案下的所有人的收入比起另一个方案要高时，才能进行有效的比较。这种比较的标准就

^① 收入效应（Income Effect）指由商品的价格变动所引起的实际收入水平变动，进而由实际收入水平变动所引起的商品需求量的变动。它表示消费者的效用水平发生变化。——译者注

是帕累托最优^①（Pareto optimum）条件，是新古典学派福利经济学中最基本的概念。但是，需要注意的是，这个概念完全没有考虑到收入分配的公正性。也就是说，即使是全部的收入集中在少数人那里，也可能出现帕累托最优。在新古典学派的福利标准下，对于收入分配是否公正这个问题的研究是被禁止的。如果要涉足这个问题的话，充其量只能是某些经济学者站在一个市民的立场上，根据自身对于收入分配的价值判断标准，来探讨收入分配的公正性问题。正如大家常说的，新古典学派理论之所以只注重资源配置的效率问题，而无视收入分配的公正性问题，是因为将所有的问题都置于其理论前提下进行分析的结果。

可以说，在自由贸易这个命题中使用的“经济福利”这个概念，只是在帕累托最优的标准下，或仅仅是各个经济学者站在一个市民的角度，对收入分配所持有的一种价值判断标准而已。

新古典学派的理论创造出一个满足上述前提条件的虚构的世界。用虚幻世界中的经济循环过程来描绘现实世界的经济运行体系。在这样的理论前提下构建的一般均衡模型，从数学性和形式化上，在这20年间一直追求着大众化、精细化的特点。为此，许多优秀的、高智商的经济学者们竭尽全力。他们在这个领域的贡献，对于战后经济学的研究起到极为重要的作用。例如像保罗·萨缪尔森（Paul An-

^① 帕累托最优是博弈论中的重要概念，是指资源分配的一种理想状态，即假定固有的一群人和可分配的资源，从一种分配状态到另一种状态的变化中，在没有使任何人境况变坏的前提下，也不可能再使某些人的处境变好。——译者注

thony Samuelson), 肯尼思·约瑟夫·阿罗 (Kenneth Joseph Arrow), 里奥尼德·赫维克兹 (Leonid Hurwicz), 吉拉德·德布鲁 (Gerard Debreu), 罗伯特·索洛 (Robert Merton Solow), 希尔伯特·E·斯卡夫 (Herbert E. Scarf), 罗伊·拉德纳 (Roy Radner) 等等, 活跃在这个领域的经济学者不胜枚举。

与此相反, 关注经济学中一般均衡理论^①的前提条件, 将现实市场经济的主要制度性因素抽象化、理论化的尝试却几乎无人问津。

这种倾向似乎与战后世界经济研究的中心从英国的大学转到美国的大学不无关系, 这是一种我们称之为职业化的现象。那时不仅允许进行与现实问题无关的研究, 甚至还将年轻有为的经济学者的兴趣向这方面引导; 不但没有对新古典学派理论的虚构性进行真诚的反思, 相反还认为理论原本就只是在虚构世界中的演绎以及合乎逻辑的计算。关于这一点, 在德布鲁的公理主义^②思想中体现得尤为明显。

当然, 在美国大学研究经济学的人当中, 坚持这样立场的经济学者只是少数。大多数经济学者对于现实中发生的经济现象、对于事物之间的联系, 还是踏踏实实地做着认真细致的分析工作的。

然而, 这些经济学者们是在怎样的理论框架下进行分析的呢? 他

① 一般均衡理论 (General Equilibrium Theory) 是 1874 年法国经济学家瓦尔拉斯在他的《纯粹经济学要义》中创立的。瓦尔拉斯认为, 整个经济体系处于均衡状态时, 所有消费品和生产要素的价格将有一个确定的均衡值, 它们的产出和供给, 将有一个确定的均衡量。他还认为在“完全竞争”的均衡条件下, 出售一切生产要素的总收入和出售一切消费品的总收入必将相等。——译者注

② 公理主义 (Axiomatism)。——译者注

们仍然无法摆脱新古典学派或稍加修改后的新古典学派的理论体系。至少，还没有一个经济学者，是在重新审视了新古典学派理论的基本前提、逐一检讨过这些制约条件的非现实性之后，成功构建出一个以现实市场经济体制为基础、符合经济循环机制的理论框架的。

新古典学派理论之所以能在美国的经济学者中间扎根，与战后美国的政治、社会背景有着密切的关系。这在新古典学派福利经济学的基本命题中表现得尤为直接。

在完全竞争的市场体制下进行资源配置是有效率的，收入分配是帕累托最优的。这个基本命题从某种意义上讲，是对自由放任主义市场经济体制的辩白，因为它必须在市场经济体制下，符合生产资料私有制、生产要素具有可塑性、市场机制具有稳定性等前提条件的基础上才能够得到证实。然而，当人们论述这个命题时，却几乎从未提及它的这些制度性前提条件。相反，从一开始人们就舍弃了这样的制度性制约条件，试图在制度性真空、没有摩擦的市场经济状态下，只根据帕累托最优这个效率标准来评价市场机制的作用。

在现实的市场经济中，市场机制必须在各种各样的制度性、社会性制约条件成立的基础上才能够发挥作用。无视这些条件，抽象地思考市场机制的作用是毫无意义的。而且，站在社会性的角度，观察市场经济体制下的分配体系时，尤其应关注收入分配的不公正、不平等等问题。无视这一点来谈经济福利，又有何意义！

在制度性真空的状态下，谈论市场机制的帕累托最优条件，让人们误以为完全竞争的市场制度是社会所期望的。作为福利经济学的基本命题，这样的理论框架的选择、评价标准的设定存在着很大的

偏倚。

这种偏倚——对于个人以及企业的经济活动，应尽可能地放宽社会性、制度性的制约条件，从社会性的角度实现最理想的资源配置——体现了一直以来拥护自由主义经济体制，并试图将其正当化的美国经济学的立场。

事实上，美国的经济学者对于市场机制有着一种接近于信念的想法。他们认为追求利润是导致个人行为的一个重要的，有时甚至是唯一的动机，是通过价格机制解决纷争的最好的办法。新古典学派理论仅仅是将这种信念正当化，而非要从理论分析的结果中推导出这一信念。这种想法尤其表现在芝加哥学派的人们的身上，当然，这并非只有芝加哥学派如此，在美国的经济学者当中这种想法也极其普遍。

那么，将现实的市场经济放在新古典学派的架构下进行分析的时候，会得出怎样的政策性结论呢？前面提到的自由贸易的命题就是一个典型的例子。在新古典学派的世界里，对于国民经济活动的评价，是不考虑收入分配的公平性而以资源配置的效率性为标准的。因此，使用像国民生产总值（GNP）这样的统计型市场经济指标来评价经济政策的效果，GNP 主义也就成为在新古典学派的理论前提下极其自然的思维方式，因为数据显示，在完全竞争的市场体制下的资源配置可以使国民生产总值最大化。所以，政府的职责中最重要的一条就是创造这样一个完全竞争的市场。而且，对于财政支出效果的评价，也从关注它的具体内容，变成了更加注重通过对有效需求的调整来影响国民生产总值的增减。

新古典学派的局限性随着公害问题的日趋严重而越发显现。公害

以及一般的环境问题是不被允许私有化的自然环境及社会环境遭受污染及破坏的第一要因。环境破坏又令收入分配变得更加的不公正。并且在通常情况下，由于环境破坏是不可逆的，所以新古典学派也无法充分地阐明这一问题。

水俣病、痛痛病^①、四日市哮喘等公害病，使人们的健康受到威胁，这些患者普遍收入水平较低。这是公害问题成为严重的社会问题的一个重要原因。

当环境遭到破坏，或者是有可能遭受破坏的时候，收入水平较高的人们可以移居到一个环境相对较好的地方。但是，很多情况下，低收入阶层由于经济以及工作等因素，即使周边环境遭受污染，也很难移居到别的地方。因此，环境破坏不仅造成了名义收入分配的不平等，也扩大了实际生活水平的差距。通常，环境破坏的加害者与受害者不同，那些破坏、污染环境的经济主体分享着经济活动所产生的利益，却要由环境破坏的受害者承担它所带来的恶果，这些都进一步加剧了收入分配的不公平。当我们站在新古典学派的立场上，有意回避收入分配的公正性的时候，我们能对公害问题提出怎样的建议？恐怕充其量只能在帕累托最优的标准下探讨一下资源配置的效率性吧！

现在，环境管制与经济增长的关系是经济学最重要的课题之一。限制各种形式的环境破坏、设定防止公害的标准，会给经济增长带来

① 发生在日本神通川下游流域富山县地区的公害病。因矿业开采产生的废水大量排放镉，流入河道污染日常生活及灌溉水源，引起镉中毒病症。罹病者出现肾功能衰退、骨骼软化、松裂，甚至骨折等，由于患者都有骨骼疼痛的症状，经常喊“痛，痛！”因此而得名。——译者注

怎样的影响，实际的收入分配会出现怎样的变化？关于这个问题，必须从短期和长期这两个方面进行考察。

从短期层面看，首要的问题是，现存的各种生产要素是在过去的环境标准下通过投资活动积累下来的，以现有的生产技术为前提，仅符合当下的消费模式。如果环境管制变得严格，那么就必须分析消费模式将如何变化、对生产技术的选择会造成怎样的影响，以及相应的投资活动该如何转变等因素。只有通过这样的分析，才能考察经济增长模式的变化以及对实际收入分配的影响等问题。

然而，新古典学派明确表明，环境以及社会共有资本的作用这个问题并非他们的研究对象。因此，在它的理论框架下，也就无法对这个问题进行分析。那么，如果将新古典学派理论稍作修正，是否就能够分析这个问题了呢？如果不能，又要在怎样的框架下才能分析呢？

4. 社会共有资本的界定

对于什么是社会共有资本^①，经济学界存在着几种看法。本章节将以常用的方式对其进行考察。

无论是怎样的经济社会，进行生产、消费所必需的稀缺资源都可

① 社会共有资本 (Social Common Capital)。社会共有资本是指在某一特定国家或区域生活的所有人为了维持经济生活、开展文化活动，以及保持社会的持续稳定所必需的自然环境以及社会资源。由山川、水、大气等自然环境，道路、港口、电力、通信等社会基础设施建设以及教育、医疗、金融、司法、文化等制度性资本构成。——译者注

以分成两类：第一类是分属于各个经济主体，能够自由使用的私有资源，或者是属于私有资本的那部分资源；第二类是不属于私人经济主体的全社会共有的财产，广义地说是由社会进行共同管理的社会性资源，更准确地说就是我们所说的社会共有资本。

首先值得一提的是，这里使用的“资本”这个词，来自于欧文·费雪（Irving Fisher）提出的广义的资本概念。即他将生产、消费过程中所必需的稀有资源的储备广义地称为资本，认为人们利用这些资本进行着各种各样的经济活动。因此，如果将国民经济定格在某一时点时就会发现，它是由各个不同种类的资本构成的。从这样的广义的资本概念出发，根据它们之间的所属关系，可分为私有资本和社会共有资本。这既非来自于先验，也并非按照经济规模或多数人的共同消费等单纯的经济技术性的条件来区分。它是根据各个不同阶段的历史、社会、经济条件，由它的社会属性决定的。例如：道路资本、基础教育资本或者是提供医疗服务的医疗资本等，将它们归属于私有资本还是社会共有资本，要根据它所提供的服务在市民生活中所发挥的作用，由社会来决定。关于这一点之后再作论述。这里，首先假定所有的稀缺资源——即费雪所定义的资本，是私有资本还是社会共有资本已经由社会以某种形式作出了规定，且这种分类在之后的考察中不会发生改变。

私有资本分别属于不同的经济主体。各个经济主体可以按照自己

的喜好使用由私有资本提供的服务^①，或通过市场将服务提供给其他的经济主体。另外私有资本在很多情况下也可通过市场进行交易。例如工厂、机械设备等物的资本；有技术含量的知识、技术情报、商业信誉等技术性资本等。与此相反，在人力资源方面，即使劳动服务可以通过市场进行交易，但提供这种服务的资本——费雪广义上的——是不能在市场上进行买卖的。因此，即使是私有资本，它的所属关系也都会受到社会规范的限制，不同的国民经济，在不同的时代包含着各自不同的内容。

各个经济主体通过市场或各自拥有的私有资本，享受着各种私有资本提供的服务。无论是否明确说明，在使用这种私有资本的服务时，各个经济主体都会按照市场定价进行支付。如果某种私有资本稀缺，对于它的需求大于供给，那么它的市场价格就会升高。这时人们会在生产中尽可能少地使用它或减少对其相关产品的消费，通常，这会造成对于这个服务的需求减少。相应地，如果市场价格升高，这个服务的供给者就会增加生产或从其他主体那里购入服务，尽力去增加这个服务的供给量。于是，需求和供给的背离会出现减少的倾向。这时如果需求大于供给，那么市场价格依旧会持续上升。在市场实现供求平衡之前，市场都会处于持续调整的过程之中。这个过程，无疑是在市场机制（Market Mechanism）或是价格机制（Price Mechanism）

① 著者使用了 service 一词。文中统一翻译为服务。它一般指由某种生产要素提供的无形的服务产品，另外还有一种有形的产品，它以实物的形式出现，译者将这种财货称为商品。——译者注

的作用下进行的。通常情况下，私有资本倾向于依靠价格机制来调节供求的平衡。如果某种私有资本变得稀缺的话，通过市场价格的调节，会使它的稀缺性有所缓解。所以，这种价格机制虽然需要一些限制条件，但它也起到了使私有资本的配置更有效率的作用。

但是，对于社会共有资本，这样的市场机制或价格机制就没有了发挥的空间。因为，社会共有资本不能被私人所拥有，而且不能通过市场进行交易。

社会共有资本大致上分为下面两种。第一种是大气、河流、土壤等自然资源，即费雪所说的自然资本。第二种是道路、桥梁、港湾等，一般将其称为社会分摊资本^①。这样的分类只是为了方便使用，有些并不能够明确地进行分类。例如：河流既有自然资本的属性，又可以将其看作是治山治水所投入的稀缺资源的积累，从而划归社会分摊资本。因此，明确的划分是困难的且没有必要的。另外，在社会共有资本中，还存在着不能划入自然资本和社会分摊资本的制度资本。它包括司法、行政制度、货币管理制度、金融制度等。关于社会共有资本的具体内容，在这里没有考察的空间而且也没有考察的必要。在这里需要关注的是，社会共有资本在经济循环进程中起着怎样的作用，应如何看待它的作用并使其定型化这个问题。

社会共有资本所提供的服务有以下两个特征。这些特征尤其是在道路的问题上一目了然，而且普遍适用于所有社会共有资本。

^① 社会分摊资本 (Social Overhead Capital)，也称为“社会先行资本”、“社会性资本”或“社会间接资本”。——译者注

其一，要使用多少由社会共有资本所提供的服务，各经济主体可以按照他们自己的判断来决定。如道路，国家或者地方自治体修建并管理道路，可以说是增加了作为社会共有资本的道路的供给。每个人可以按照各自的需要自由地决定使用多少，怎么用这些服务。这看似是理所当然、毋庸置疑的事情，然而，近代经济学在思考并分析社会共有资本所提供的服务时，却完全忽视了这方面的问题。这是因为，如同上一节提到新古典学派的特点时所指出的那样，近代经济学还未准备好可以系统地分析社会共有资本的作用的理论框架。在新古典学派的框架下，对于社会共有资本所提供的服务的考察一直都还停留在保罗·萨缪尔森的定型化公共产品^①的概念上。1954年，萨缪尔森在《经济统计学评论》(*Review of Economics and Statistics*)上发表的论文“公共支出的纯理论”(The Pure Theory of Public Expenditures, Vol. 36, 1954, pp. 387~389)中进行过论述。从某种意义上讲，这种主张即使是在现在，也仍然被当作处理同类问题的一个出发点。

萨缪尔森的公共产品理论过于复杂，简单地说就是当政府提供一定数量的服务时，无论是否符合各个经济主体的喜好，他都会享受到一定数量的服务。这种服务不具有拥挤性^②，而纯粹的公共产品在现

① 公共产品 (Public Goods)，又称为“公共物品”、“公共财产”。西方经济学用语。指能为绝大多数人共同消费或享用的产品或服务。如国防、公安司法等方面所具有的财物和劳务，以及义务教育、公共福利事业等。特点是一人对这一产品的消费不会影响另一些人对它的消费，具有非竞争性；某些人对这一产品的利用，不会排斥另一些人对它的利用，具有非排他性。一般由政府或社会团体提供。——译者注

② 拥挤性 (Congestion)。——译者注

实中是不多见的。

其二，社会共有资本的拥挤性。一般来讲，各个经济主体使用某一数量的服务所能得到的效用或利益完全取决于其他经济主体使用多少相同的服务。与经济活动水平的高低相比，社会共有资本的供给并非无限制的，即便是单个的经济主体能够自由地使用这一服务，但对于整个社会而言仍具有稀缺性。在这种情况下，就会出现拥挤现象。它与自然资本、社会分摊资本一样具有社会稀缺性，且这种情况普遍存在。

这种拥挤性同样在道路的问题上表现得尤为明显。假设现有道路的供给是一定的，有很多人以汽车代步而使用它。对于道路这个社会共有资本的使用量，我们可以用单个乘车人在某个单位时间内因汽车通行而使用的公里数来测量（当然，测量必须以汽车的大小等条件的标准化为前提）。那么，在某个单位时间内，即使某乘车人的使用量不变，但因其他经济主体大量使用也会造成道路的拥堵。这时，人们从道路中获得的效用都会变低，运输能力也会因此而恶化。

像这样的社会共有资本所提供的服务，具有可选择性和拥挤性这两个特点。因此，社会共有资本与萨缪尔森所说的公共产品不同，其与经济循环进程有着密不可分的关系。

首先，假设各种社会共有资本的储备量是给定的。这时，消耗多少社会共有资本的服务，会发生怎样的拥挤，均受到共有资本的使用规范以及缴纳费用的多少的影响。为了能够更有效率地使用这一给定量的社会共有资本，需要制定怎样的规则来规范各个经济主体的行为呢？为了解决这个问题，通常会遵循社会边际成本的定价原则。要说

明这个原则，需要解释一下社会边际成本这个概念。

假设某经济主体新增使用某种社会共有资本所提供的的一个单位的服务。这时，产生了拥挤现象，使用相同社会共有资本的其他经济主体因此而受到某种形式的损害。将所有经济主体的边际受害额度用适当的单位进行测量统计后，得出使用这种社会共有资本所产生的社会边际成本。这个概念的推演与测算汽车的社会性费用的思路相同。一般来讲，在使用社会共有资本的同时，如果征收与社会边际成本相同的使用费用的话，社会共有资本的使用就是最有效率的。这就是社会边际成本的定价原则。

所谓社会共有资本的有效使用，用道路的例子简单地说明一下。

假设有一条固定容量的机动车道。如果使用这条道路不加限制，就会出现拥堵现象，车速会变慢，整个运输量也会减少。反之，如果道路的使用受到严格的控制，虽然不会出现拥堵现象，但只有少数的汽车可以使用，运输量同样也会下降。因此，使道路运输量最大化的方法应该存在于这两者之间。只有找出这种方法，道路这个社会共有资本的使用才是最有效率的。这个概念可以用于道路，还可以广泛应用于所有的社会共有资本。而且，不仅是作为生产资料的共有资本，就是为消费提供必要服务的共有资本也完全可以考虑它的有效使用。

社会共有资本是经济社会顺利运作的一个不可或缺的元素。在各种各样的稀缺资源中，哪些应作为社会共有资本由社会统一管理，并通过公共体系进行供给呢？这个问题我们将在下一节进行探讨。

5. 社会共识与经济的稳定性

为什么在稀缺资源当中，某些资源不允许被私有，而必须作为社会共有资本由社会共同管理，它所提供的服务必须由社会统一分配呢？从社会性的角度看，由这种稀缺资源所提供的服务是市民维持基本生活必不可少的，维护社会稳定所必须的，不能通过市场机制进行分配的。

因此，如何界定社会共有资本的范畴，与社会上对于市民基本权利能达成怎样的共识，或形成社会共识^①的机制是否存在有着密不可分的联系。

市民基本权利的具体内容需要通过怎样的程序才能取得社会共识？为了让近代市民社会的理念有效地发挥作用，首先必须对这一程序作出明确的规定。在社会共识的形成过程中，个人能够拥有哪些权利？这本身就是构成市民权利的重要因素。

市民的基本权利这个概念一般包括作为一个国民理应享受的、不受收入多少等先天或后天因素左右的权利。毋庸置疑，经过市民革命，自 18 世纪至 19 世纪，逐渐形成的市民的自由是市民基本权利的

① 社会共识 (Social Consensus) 也称社会合意，是社会成员对社会事物及其相互关系的大体一致或接近的看法。社会要作为一个统一的整体存在下去，需要该社会成员对社会有一种“共识”，即对存在的事物、重要的事物、正确与错误、真善美与假恶丑的事物等等要有一致或接近的认识，只有在这个基础上，人们的判断和行动才会有共通的基础，社会生活才能实现协调。——译者注

一个最重要的构成因素。

在市民的自由中，首先必须提及的是思想、言论、信仰等与人类的精神领域有关最为重要的自由。其次，每个人都有追求自己的喜好及目标的自由。即人们有按照自己的性格选择生活方式、职业的自由。再次，必须确保人们能够组成各种形式的团体，并有选择参加与否的自由。而且，为了保障每个人都能享有市民的自由，国家有义务制定制度并进行管理。只有在这些条件都成立时，在不侵害他人自由的情况下，每个人才拥有行动的自由。同时，限制侵害他人自由的行为的发生，也是国家应尽的最基本的职责。

毋庸置疑，上述约翰·斯图亚特·穆勒（John Stuart Mill）所说的市民的自由是构成市民基本权利的最重要的要素。现在，在谈到市民的基本权利时，将广义的、对于生活权的思考，即所有市民都能够享有健康、舒适的生活这一点也包含在内。也就是说，在衣食住、教育、医疗、交通、自然环境等方面，作为市民的基本权利，任何市民都有权享受最低限度的服务。要做到这一点，就必须在资源配置以及收入分配方面制定相应的制度。

在市民基本权利的具体内容与取得社会共识的程序之间，存在着无法割舍的联系。从某种程度上讲，从衡量经济稳定性的相关标准中也能够推导出这一社会选择的过程。

如前所述，新古典学派经济理论中一个基本的命题就是，在纯粹的分权市场经济体制下，某些经济主体私人拥有了所有的稀缺资源，所有的商品、服务都通过市场进行交易。在外部不经济和内部不经济都不存在的条件下，整个社会的稀缺资源在任何一个时刻，都将以最

有效率的方式进行配置。然而，如果站在收入分配的稳定性角度看，将产生极不希望看见的结果，即随着时间的流逝，通常会出现收入分配越来越不稳定的倾向。

而且，当未被私有化的社会共有资本在生产以及消费过程中发挥重要作用，并且对于整个社会来说是稀缺资源的时候，如果不加限制地任意使用，将会诱发实际收入分配的不平等。正如在公害、环境破坏等现象中所看到的那样，它会导致名义收入分配和实际收入分配双重的不平等。这从社会的角度看也同样是一个重大的问题。

综上所述，在分权的市场经济体制下的资源配置是导致收入分配不平等的内在因素。那么，应如何防范这样的不平等倾向呢？

假设我们已经对市民基本生活的具体内容达成了某种社会性共识。那么，在怎样的制度条件下，能够保证全体市民都享有基本的生活保障呢？在考虑这个问题的时候，通常人们首先想到的是转移支付的收入再分配政策。为了凸显这种思路的特点，我们将问题加以简化。

假设我们处在一个以生产资料私有制为前提的纯粹的市场经济体制下，经济活动所需的稀缺资源都隶属于各个经济主体，它们全部通过市场进行分配。我们实现了一个市场均衡体系——各个经济主体可以按照各自主观的价值标准作出对自己最有利的选择，在完全竞争的市场环境下，所有商品、服务的供求都处于平衡状态。这时，收入分配取决于个人占有稀缺资源的数量及种类。收入水平较高的人消费支出相对较少，有更多的收入转化为了储蓄。因此，同一个年代的人之间就会出现收入分配不平等的倾向。在所有条件不变的情况下，不仅

无法保证所有人获得基本生活所必需的最低收入，而且，这种危险还会通过代际传播，增加代际间分配的不平等。于是，只有通过转移支付，才能确保所有人都能获得维持基本生活所必需的收入。那么，这样的收入再分配政策真的能够改善不平等现象吗？这里所说的并非是现实中能否采取这样的政策，而是从经济理论的角度出发对其提出质疑。

根据新古典学派的经济理论，实施这样的收入再分配政策是可能的。也就是说，只要制定出恰当的、包括负所得税^①在内的税收以及政府补助体系，所有人就能够获得维持基本生活所必需的收入，并按照各自的偏好选择消费。当然，当这种收入分配政策固定下来的时候，为了不丧失人们对储蓄或者投资的积极性，必须十分注重对负所得税方式的各种调整。在此，我们不探讨这个问题，而是从另一个角度来探讨一下收入再分配政策。这是因为，这个命题是以新古典学派的一般均衡理论为前提的。也就是说，一般均衡理论认为，当导入某种税收、补助体系的时候，各个经济主体的行为模式将发生改变，资源配置模式也会发生变化。而这种新的均衡状态一定是具有稳定性的，且无须花费时间就能够达到的。在满足这个前提以及新古典学派的其他前提条件，尤其是满足生产要素的可塑性等条件之后，才能开始探讨前面所说的收入再分配政策的理论是否成立的问题。但是，新

① 负所得税（Negative Income Tax）是货币学派的主要代表人物弗里德曼提出的，是指政府对于低收入者，按照其实际收入与维持一定社会生活水平所需的差额，运用税收形式，依率计算给予其补助的一种方法。——译者注

古典学派的诸多前提条件——例如生产资料私有制、市场建设不需要任何费用等，都是在现实的市场经济体制下无法实现的。尤其是，在未达到市场均衡、价格体系以及资源配置模式不断发生变动的市场动态不均衡的状态下，在掌握了现实的市场经济的动向之后，采取收入再分配政策的可能性就越发地小了。

在动态不均衡的调整过程中，价格体系在不断地发生变化，特别是在通货膨胀的状态下，作为生活必需品的商品、服务的价格攀升相对较大。因此，维持基本生活所需的最低收入标准也会年年提高，通常将出现与事前设定的最低生活水平发生较大背离的现象。因此，保障基本生活的转移支付制度在理论上并不一定具有系统性。

而且，这样的收入再分配政策还具有以下的含义：收入分配的不平等化具有内生性，在这样的经济制度下，无法获得维持基本生活所必需的收入。可以说，它是通过转移支付的方式，对市场经济落伍者进行救济的制度。在这样的制度下，的确可以通过稀缺资源的私有制来追求资源配置的效率，但是，从市民生活的稳定性的角度看，并不一定是令人满意的制度。

6. 市民的自由与效率

要判定哪种经济政策符合我们的期望，或是评价经济政策的效果时，存在着效率性和稳定性这两个相对的标准。

效率评价标准是指为了达到某种目的，如何才能使有限的资源配置效率最高。毋庸赘言，只有以生产资料私有制为前提，在完全竞争

的市场体制下进行资源配置，才能满足这样的效率标准，这是新古典学派理论的最基本的命题之一。而每个人无论他的收入多少，都可以享有社会所规定的最低限度的生活，这是稳定性标准的先决条件。如果将所有的生活要素社会化，按照中央集权的计划经济方式配置资源，在社会规定的基本生活标准的基础上，对每个市民进行分配的话就可以满足这一稳定性标准。这时，会产生以下的问题，即当生产资料社会化以及在订立并实施计划时，会出现资源配置的低效率这个不容忽视的问题，同时，最基本的市民的自由也将会受到侵害。

那么，是否存在不侵害市民自由的、能够以不降低效率的方式出现的、具有稳定性的资源配置体系呢？在此，主要从社会共有资本对稳定性的贡献这个角度来探讨这个难题。

在存在社会共有资本，并且它的使用不受任何限制的现实市场经济体制下，收入分配的不平等倾向将越发的严重。而且，如前所述，与在经济高速增长下环境遭受破坏一样，当社会共有资本相对稀缺的时候，实际收入分配的不平等将进一步加剧。

假设各个经济主体拥有所有的稀缺资源，他们可以根据自己的价值判断以自己认为最好的方式使用或者处置这些资源。也就是说在经济活动中，消费、生产所必需的资源全部允许私有，各个经济主体可以按照自己的意愿使用，或者通过市场进行交易。在满足这个前提条件的基础上，每个人都根据各自所拥有的商品或者服务，以市场给定的价格收取报酬。

经济主体分两类：企业和个人。企业雇用生产要素进行生产活动并提供给市场。个人是劳动力以及金融或实物性资产的所有者。个人

将这些供给市场，得到工资以及利息收入并将它们用于消费和储蓄。

企业雇用的生产要素包括固定要素和可变要素两种。所谓固定要素是指在某个单位时间内，因技术或者制度上的原因，无法或较难改变用途的要素。与此相反，在某个单位时间内，无须任何费用就能够自由改变其用途的生产要素叫作可变要素。可变生产要素可以通过市场进行交易，但是，固定生产要素是固定在各个企业的，其本身无法进行交易。充其量只能是某个企业，将企业内积累的固定生产要素的所有权通过市场进行买卖。

各个企业通过市场购买或者雇用可变生产要素——其中很多是个人拥有的要素——企业自行将其与自己所积累的固定生产要素重组并进行生产活动。企业将生产出来的物品供给市场，将销售额作为获得的收入。销售额的一部分作为对可变生产要素的支付款项、利息以及分红。在各个时点，企业都会制定生产可变生产要素的生产计划，以及积累固定生产要素的投资计划。作为企业制订生产及投资计划的标准，要么制订使今后预期纯收入的现值最大化计划，要么采用更加简单的选择标准。

在生产要素中，当存在一部分固定要素时，从严格意义上讲是无法满足市场的完全竞争性这一前提条件的。通常，为了让市场达到完全竞争状态，首先必须令市场的价格根据供求的背离立即进行调整，即必须满足以下的制度性条件：当需求大于供给时，价格立即上升，反之则下降；当生产要素在某一用途上的收益率较低时，能够迅速将其转作他用，且转换不需要追加任何费用。如前所述，生产要素是具有可塑性（Malleable）的。如果无法满足这个条件，那么即使有收益

率相对较高的用途，生产要素也无法进行转换。

另外还必须满足的前提条件是，随着市场价格的变化，消费主体能够立即变更消费计划，在他的主观价值判断下，能够完全按照自己的偏好进行消费。

市场对于各个企业的产品需求，不仅仅与企业对该产品的定价有关，还受替代性商品的价格和消费主体的收入的影响。众所周知，如果给定后者，那么，企业生产的最优配置就能够保持在边际收益^①等于边际成本^②的水平上。这个最优的生产计划所带来的收益随工资或者原材料价格的上涨而变低，随着消费者的收入水平或者替代品的价格上升而增加。例如消费者的收入上升，对这个企业所生产的产品的需求曲线就会向上方移动，在与边际产量^③的相交点上，企业就能实现产量最大化。

这时，商品的价格也会上升，需求越缺乏弹性^④价格升幅就越

① 边际收益 (Marginal Revenue) 是指增加一单位产品的销售所增加的收益，即最后一单位产品的售出所取得的收益。它可以是正值或负值。边际收益是厂商分析中的重要概念。利润最大化的一个必要条件是边际收益等于边际成本。——译者注

② 边际成本 (Marginal Cost) 指厂商每增加一单位产量所增加的成本。在经济学和金融学中，边际成本指的是每一单位新增生产的产品（或者购买的产品）带来的总成本的增量。——译者注

③ 边际产量 (Marginal Product) 是指增加一个单位可变要素投入量所增加的产量，即增加一个单位的劳动投入所带来的总产量的增加量。——译者注

④ 一个人对某种商品的需求的唯一普遍规律就是：如果其他情况不变，他对此商品的需求会随着对其拥有量的增加而递减。需求的价格弹性在经济学中一般用来衡量需求的数量随商品价格的变动而变动的情况。一般情况下，由于必需品是生活中不可缺少的，小量的价格变动不会引起需求急剧变动，因此被认为是缺乏弹性的，而奢侈品则是富有弹性的。——译者注

高。一般来讲，越是必需品且不可替代性越高的商品，它的需求越缺乏弹性，因此，随着消费者收入水平的提高，这种商品的价格升幅也越大。

下面探讨一下决定企业投资计划的主要因素。按照欧文·费雪和凯恩斯所提倡的投资理论，当投资边际效率^①等于实际利率时，企业处于最优投资状态。这时，投资的边际效率主要取决于下面这两个重要因素。

第一，与投资效果有关的技术以及经营上的因素。即通过购买投资品^②、修建工厂设施等投资活动能够有效地提高企业的生产能力。这个因素可以在实际投资额与企业生产能力增加的相互关系曲线中反映出来。第二，与对将来市场条件的预期有关。即对于提高收入以及物价水平上升的预期也会影响到投资边际效率。

预期利润率的上升或实际利率的下降会导致投资的边际效率曲线向上方移动，它有利于提高最优投入水平，促进企业的更快成长。消费者收入水平的提高，将使企业的利润率以及预期利润率有所增加。因此，最优投资量也会增加，这又提高了企业的成长率。这时，投资曲线越有弹性，对最优投入水平的影响就越小。也就是说，随着企业

① 投资边际效率 (Marginal Efficiency of Investment) 表示投资与利率之间的关系。当利率 r 下降时，如果每个企业都增加投资，资本品的供给价格 R 上涨，由于价格 R 增加而被缩小的资本边际效率的值或者因为一旦某种产品的生产有较高的投资收益率，许多产商增加对该部门的投资，结果使该产品的供给增加，价格回落，从而导致投资的资本边际效率减少的数值被称为投资边际效率。——译者注

② 投资品 (Investment Goods)。——译者注

生产能力达到极限，受需求曲线移动的影响就越小，能增加的投资量也越少，从而企业未来的成长率也将变低。

那么，假设各个企业按照上述规律，制订关于劳动力等可变生产要素的需求计划、商品的生产以及投资计划。这样，通过汇总所有企业的生产计划以及投资计划，便可以求出企业对于所有生产要素的需求以及商品的供给、投资需求。同时，也可以求出个人劳动等可变生产要素的供给以及对各种商品、服务的需求曲线。因此，对于各种生产要素、消费以及投资品，就能够决定供求平衡的价格体系以及生产、投资量（但是，必须假设这些都是在货币供给的市场利率能够一直维持稳定的水平，并且不考虑其他货币因素的前提下才能成立）。

在这样的一般均衡体系下，资源配置以及收入分配模式随着时间的流逝将发生怎样的变化？因为各人对他们所拥有的劳动力等生产要素以及金融性资产，会按照市场给定的价格收取相应的回报，所以，其分配模式很大程度上取决于最初所拥有的稀缺资源的数量。

然而，一般认为，越是收入水平低的人，收入中用来购买消费品的比例就越大。这是因为，对于他们而言，生存所需的最低限度的商品及服务的边际效用^①是最高的。

低收入者将大部分收入用来消费。只有极少一部分用于购买金融性或实物性资产。由于低收入者的消费占收入的比重较大，而储蓄只

① 边际效用 (Marginal Utility) 是指某种物品的消费量每增加一单位所增加的满足程度。边际的含义是增量，指自变量增加所引起的因变量的增加量。在边际效用中，自变量是某物品的消费量，而因变量则是满足程度或效用。消费量变动所引起的效用的变动即为边际效用。——译者注

占很小的比例，所以，随着时间的流逝，会出现收入水平越高储蓄越多，收入越低储蓄越少的倾向。

数据显示，对于生活必需品中替代性较低的物品，价格上升的幅度相对较高。因此，随着时间的流逝，不仅名义收入分配趋于不平等，而且，实际收入分配也将出现更加不平等的倾向。

在这种纯粹意义上的市场经济体制下，收入分配的不平等是市场机制运行的必然结果。而且，由于生活必需品以及服务价格的升幅相对较高，收入水平较低的人的生活将越发陷入困境，因此，最低生活保障作为市民的基本权利也就无法保障了。

那么，如果市场体制下的分配体系保持不变，用调整收入保障的方式，是否就能够确保他们有能力购买维持最低生活所必需的商品及服务呢？

假设市民基本生活的具体内容在社会上已达成共识。在现行的市场价格体系下，先算出维持生活所需的最低收入。例如，假设一个人月最低花费 2 万日元。那么，按照收入保障计划，将保证每人的月最低收入为 2 万日元，且所需资金将通过累进制税收支付。此时，收入未满 2 万日元的人将获得相应的收入差额补贴。低收入阶层的基本需求将增加，高收入阶层对可选性商品、服务的需求将减少。

通常，与基本生活相关的商品、服务，在供求上的可替代性较低。从需求曲线看，与可选性商品、服务相比，生活必需品价格的涨幅往往较高。因此，在下一个单位时段内，月收入 2 万日元已经无法满足基本的生活需要。假设维持最低生活保障需要 2.4 万日元时，收入不到 2.4 万日元的人们又会得到补贴，这部分资金也将由一般性税

收支付。这时，对商品、服务的需求曲线将再次移动，低收入者所需的商品以及服务的价格也会变得相对更高，2.4万日元将再次不能维持基本的生活所需。如果再提高最低收入水平的话，又将诱发价格水平的上升。

如何才能不引发螺旋式的价格上升、不提高最低收入标准呢？现实中，存在这样的收入保障政策吗？对于与基本生活相关的商品、服务，它们的价格取决于供求的可替代性。而这又与需求价格弹性及供给价格弹性^①这两大要素有关。也就是说，需求价格弹性越低，或是生产能力的投资弹性越低，这里所说的螺旋式的物价上涨的可能性就越高。

因此，通过转移支付的方式，是无法保障每个人的基本生活水平的。因为最低收入水平越高物价上涨就越快，维持基本生活所需的最低收入标准也会变得越高。

由此可见，为了保证所有人都能够维持最基本的生活，必须考虑收入保障政策之外的其他方法。假设对于需求价格弹性以及供给能力的投资弹性都很低的商品以及服务，采用公共事业性收费模式。这里所说的公共事业性收费是针对由私人经济主体生产的商品以及提供的服务，而价格则按照政府的公共事业收费标准加以限定。并且，生产

① 供给价格弹性是指供给量相对价格变化作出的反应程度，即某种商品价格上升或下降百分之一时，对该商品供给量增加或减少的百分比。根据供给曲线，价格和数量是同向变化的，如果供给量变化的百分比大于价格变化的百分比，供给就是相对有弹性的；如果供给量变化的百分比小于价格变化的百分比，供给就是相对缺乏弹性的。——译者注

者有按照这一价格生产出满足需求的商品的义务。

但是，对于生产者为了生产商品及提供服务所投入的资本，为了使它能够获得比其他用途更具竞争力的收益率，有必要给予适当的补贴或税收优惠。而补助款或税收优惠应由一般财政支付或能够纳入到一般财政的支出项目当中。这样才能使与基本生活相关的部分商品、服务受到公共事业性收费的限制。

为了容易理解，现在假设公共事业性收费为零，这将使最低收入标准变得比原来要低。这时收入保障额度从整体上讲会变少，就算是物价上涨，低收入阶层需要的主要商品、服务的价格升幅也会维持在比原来低的水平上，从而因螺旋式物价上涨而导致的最低收入标准上升的可能性也会相对较低。

这也同样适用于公共事业收费不是零的时候。在这种情况下，最低收入标准也许并不比以前低，但与基本生活相关的，可替代性低的商品、服务的价格的上升幅度会比以前要低，发生不稳定的螺旋式物价上涨的可能性也相对要小得多。

综上所述，对于需求价格弹性低且供给能力的投资弹性低的商品及服务，只有将受到公共事业性收费限制的物品种类多样化，收入保障政策才有可能保障所有市民的基本生活，而且，还可以防止不稳定的物价上涨及随之而来的最低收入标准的提高。

在受到公共事业性收费限制的商品、服务当中，包括为市民提供基本服务的稀缺资源。如大气、河流等自然资本和道路等社会资本。对这些资源采取公共事业性收费意味着不承认它们的私有性，它们必须~~在~~在社会统一管理下进行供给及分配。

那么，如果收入分配的不平等化倾向不通过收入再分配政策，而是从内部解决的话，需要怎样的制度或政策性导向呢？

新古典学派理论的架构中几乎从未涉及过这样的稳定性标准。但是，在现实社会中，归属于社会共有资本项下的许多稀缺资源，即便是在无意识的状态下，也都追求着这样的稳定性，也都将其放在了不允许私有化的、由社会统一管理的范畴之内。

这种由社会进行建设并管理的共有资本，大多是市民生活不可或缺、可替代性较小的资源。反之，某种稀缺资源，不允许私有化并由社会统一管理，是因为它具有作为共有资本的特性。而且，这样的稀缺资源具有在短期内供给极其缺乏弹性的特性。例如自然环境不能或很难进行再生产；医疗、教育需要较多的投资或经过较长时间。无论哪种情况，对于现在作为社会共有资本由社会统一管理的资源，如果仅把它们作为追求利润的对象，通过市场进行分配的话，它们通常都具有价格迅速上涨的倾向。这时，维持基本生活所需的最低收入标准的涨幅将比平均收入水平的涨幅要快得多，这也将增加社会的不稳定性。

因此，一般认为，对于维持基本生活所必需的、供求弹性都较低的稀缺资源，在作为社会共有资本置于社会管理之下时，会增加社会的稳定性。然而，这样的共有资本，它所能承受的容量是有限的，一些人的任意使用，必然会导致其他人无法充分享受这一资源，于是，就产生了拥挤现象。因此，从广义上讲，通过征收相当于边际社会成本的使用费，可以使共有资本的使用更有效率，令每个人都能最低限度地享受到这一服务。

无论怎样，不允许某种稀缺资源私有化，将其作为共有资本置于社会的管理之下，有助于将最低收入标准保持在最低水平，同时实现实际收入分配的平等。因此，福利经济制度最大的目标是，通过市场体制进行资源配置，在这个过程中确保实际收入分配的内在稳定性。

7. 作为社会共有资本的道路

且说，为测量收入分配的稳定性，有必要明确规定市民基本权利的具体内容，并创制某种机制，对属于基本权利范畴内的商品及服务进行分配。其中最具代表性的是，通过修建并管理作为社会共有资本的道路，来保障步行的自由这一最重要的市民权利，确保人们享有稳定的基本生活。

如前所述，为了保证步行不产生拥挤现象可以完善道路网络。这是因为，假设当步行需要缴费时，步行需求的价格弹性会很低。因此，即使缴纳的费用很低或免费，步行的需求也不会有太大的增加。这并非是由于步行需求具有可选性，而是因为在很多情况下步行具有必需品的特性。这与价格弹性低，以及社会对它的供给依赖度高有着密切的关系。而且，步行对他人的影响较小，比较容易将它的社会性费用内部化。

同样的状况也适用于自行车。只是，自行车经常会给行人带来危险，它所产生的社会性费用不容忽视。因此，对于自行车通行，有必要建造专用的道路，在速度等其他方面加以限制，将它的社会性费用内部化。

但是，如果将同样的道路用于汽车的通行，情况就完全不同了。必须指出的是，在日本社会里，并未认同所有人拥有并驾驶汽车，使用道路服务也并非市民应有权利。其主要的原因在于，第一，与步行或使用自行车不同，当拥有并驾驶汽车，需缴纳高昂的汽车重量税、通行费时，对于汽车的需求会明显地下降。因此，只有具有支付能力、有支付意向的人才能拥有并驾驶汽车。它是以市场机制为指导原则的。第二，也是最根本的理由是，当所有人都拥有汽车时，建设并完善完全不侵害他人基本权利的道路网络几乎是不可能的。从这个角度看，汽车通行并不是构成市民基本权利的要素，而是一种可选择的消费品。因此，在不侵害市民权利的道路上，应当允许人们拥有并驾驶汽车。相应地，从社会的公正性和稳定性的角度出发，他们也必须承担道路改造费用和防止汽车公害设备的费用。

如同在日本街道上看到的那样，汽车的通行完全侵害了行人的基本权利，行人的生命无时无刻不受到威胁，这是极其反常的现象。因此，有能力购买并使用汽车的人们，通过汽车，威胁着行人的安全以及步行的自由，也侵害了市民的权利。

由此可见，汽车通行严重阻碍了作为社会共有资本的道路发挥其应有的功能，加大了实际收入分配的内在不稳定性。尤其是对于公共交通设施的投入不足，城市环境恶化，街道被高速公路和停车场占据等倾向越发的严重。

不仅是在日本的城市，这也逐渐成为世界上许多城市共有的问题。当然，像日本城市那样严重侵害市民基本权利的极端案例，除了美国的一部分城市之外，还是相当少见的。如何才能把城市从汽车的

阴霾中拯救出来已成为一个重要的课题。

换个角度看，汽车的问题在美国的城市里尤为严重。这是因为，几乎所有的美国城市，公共交通设施都不完备，如果没有汽车，就无法维持上班、购物等基本的生活需求。从这个意义上讲，汽车通行和步行一样，逐渐成为市民基本权利的一个重要的组成部分，它所产生的问题也就更加严重了。

美国的城市之所以有着如此构造，一个重要原因在于汽车的普及。也就是说，因为汽车的普及、道路设施的完善，人们开始把家安在了郊外。结果城市面积扩大，一方面造成公共交通设施的低效，另一方面，也更加突显出汽车的优点。

如何才能防止城市的“非城市化”进程？要回答这个问题，首先必须确立汽车通行所产生的费用必须由使用者负担，城市结构的提升必须以此为前提这一原则。那么，我们应该怎样看待社会性费用这个概念，怎样做才能将其内部化呢？关于这一点下面将作详细的说明。

8. 汽车的社会性费用及其内部化

假设现在，社会上对步行、健康、居住等市民基本权利达成了某种共识。那么，我们来计算一下，如果汽车要在不侵害市民权利的基础上通行，道路的建设以及维修需要多少的追加费用，汽车要实现无公害化需要多少投资。毋庸置疑，这个金额取决于道路密度和对汽车的技术支持程度等因素。

这个追加投资的金额加上现在道路建设所需费用，减去乘车人已

负担的金额，就得出了我们所定义的汽车通行的社会性费用。另外，当道路容量达到极限，发生拥挤现象时，要向乘车人征收拥挤所产生的社会边际成本，只有这样社会性费用才能完全内部化。

在日本的许多城市，修建不侵害市民权利的道路从客观上讲是不太可能的，而让现有住宅搬离也存在巨大的阻碍。因此，在这样状态下，汽车通行的社会性费用可以说是极其巨大或无限大的。

要实现社会性费用的内部化，乘车人必须采用适当的方法负担通行所产生的全部费用。也就是说，允许汽车通行首先不能侵害市民的基本权利，只有在乘车人全部负担了修建道路以及完善、维修交通安全设施的费用费的情况下，才能真正称之为实现了汽车通行的社会性费用内部化。

所谓不侵害市民基本权利的道路，必须具有以下这些构造。

首先，考虑将人行道和车行道完全分隔开。使用街道树或其他手段，使行人不直接受到汽车尾气和噪声的危害。其次，人们穿越马路，不应该使用日本城市中常见的人行天桥，而应采用将车行道放低，不给行人增添过度负担的道路构造。而且，应考虑设置中心地带，尽可能地降低交通事故发生的概率。与此同时，车道与住宅等沿街建造的建筑物之间也应保持充分的间隔，采取不破坏居住环境的措施。

根据东京都建设局的调查，截至 1973 年 4 月 1 日，可供汽车通行的公路总里程为 21061 公里，占地面积 114 平方公里。可见，汽车是在平均路宽小于 5.5 米的道路上行驶的。

其中，车行道路宽 7.5 米以上的道路长 3012 公里，仅占总里程

的 14.3%，大约七分之一的长度。即使是路宽在 5.5 米以上的道路长也只有 6882 公里，只占 32.7%，即总里程的约三分之一而已。

而且，单就上述东京都的道路情况来看，人行道与车行道分开的仅是极少的一部分。

那么，假设能够将这些道路改建成允许汽车通行的道路，能够拓宽道路，使其具有不侵害市民基本权利的构造的话，它需要多少费用呢？

首先，为了使人行道与车行道彻底分隔开，至少要将两侧路宽分别扩大 4 米。然而，只是客观上将人行道和车行道分开并不能完全保障行人的权利，还应该防止尾气、噪声等公害给行人的健康带来的危害。因此，必须像欧洲的许多城市那样，在人行道和车行道之间设置缓冲地带，种植街道树。当然，是否采取这样的措施，还取决于能够开发出多少防止汽车尾气及噪声的装置，是否能做到无公害化等因素。无公害化进行得越彻底，缓冲地带的宽度就可以越窄。但是，如果不能做到彻底的无公害化，就必须在道路上设置缓冲地带或街道树了。

其次，行人穿越马路的设施，尤其是人行天桥等侵害了行人的基本权利。因此，降低车行道，为行人提供无须使用台阶就能够安全横穿马路的设施，或是采用斯德哥尔摩式的理想道路，即交叉路口不会阻断人行道、行人可以畅通无阻，用阻隔车行道的方式确保行人的通行。这样做会令汽车通行变得极为不便，同时也起到减少市内汽车通行的作用。

然而，这并不能解决因汽车通行造成孩子们失去嬉戏场所的问

题。虽然儿童公园等设施可以作为替代品，但是，充满迷人魅力的游戏场所——街道所具有的功能是无法被完全取代的。因此，对于许多狭窄的街道，最好的方法就是禁止汽车通行了。

此外，为了不破坏周边居民的生活环境，有必要在道路和住宅之间设置缓冲地带。这个缓冲地带的宽度、构造取决于汽车的通行量以及无公害化的程度。因此，各个地区情况都会有所不同。

那么，假定能够对东京都内允许汽车通行的2万公里道路进行改建。扩宽路面，新增人行道和缓冲地带，使其具有不侵害市民基本权利的构造。当然，这种假设并不可能实现。但是为了得到在这种情况下社会性费用测量的标准，我们假设它有可能实现。那么，下面来看一下它将花费多少费用。

刚才说过，如果道路要做这样的结构改造，单侧路宽必须最少拓宽4米，两侧加起来就是8米。当然，8米是最低限度，并不能完全抵消尾气等公害、孩子们失去嬉戏场所所造成的损失。

那么，拓宽8米，修建人行道和缓冲地带，需要多少征地费和建设费呢？粗略估算，将征地费和建设费算在一起，每平方米需要15万日元，要改造东京都2万公里的道路，需要投资24兆日元。如果现在使用这个道路网的汽车是200万台，那么24兆日元的投资额平均每台汽车需要负担1200万日元。

这意味着，假定投资24兆日元进行道路改造的话，有可能实现不侵害市民基本权利的汽车通行。如果每台汽车平均投资1200万日元的话，即便是使用道路，也不会产生社会性费用。

在思考汽车的社会性费用内部化这个问题时，必须考虑汽车使用

者以燃油税、重量税等形式负担了多少超出个人费用的金额。为此，先将与汽车相关的各种税收的缴纳金额与国家和社会公共团体对一般道路的投资额作个比较。例如 1972 年，前者为 15000 亿日元，后者为 16000 亿日元，即道路投资的 93% 能够从汽车相关的税收中支付。虽然这个比率有少许变化，但这几年内大致稳定。所以，可以粗略地说，道路投资金额与汽车相关税收水平几乎相同。

乘车人应以何种形式负担这个社会性费用呢？最简单的方法就是，1200 万日元的投资额所产生的利息由每台汽车按年缴纳。当 1200 万日元用于其他的生产性用途时，实际会产生 10% 的收益率，如果物价的平均升幅为 6% 的话，名义利率就是 16.6%。因此，每台汽车年均缴纳金额大约是 200 万日元。

当然，这个数字只不过是个假设的数字，只是作为大致衡量东京都汽车的社会性费用的一个标准。如果每台汽车一年要缴纳 200 万日元的社会性费用税的话，汽车保有量将急剧下降，2 万公里长的道路网络将几乎无人利用。另外，再假设东京都 2 万公里长的道路中，对于路宽在 5.5 米以下的道路，原则上不允许汽车通行，其余的道路按照上述意见实施结构改造工程，因为 5.5 米以上的道路约占公路总里程的 30%，所以总投资额大约是 7 兆日元，每台汽车每年将负担 60 万日元。由此可见，汽车通行的社会性费用取决于道路的使用受到怎样的直接限制，以及汽车保有量的多少。反之，汽车的保有量也受到每台汽车的社会性费用的大小，以及如何征收的影响。因此，只要对市民的基本权利达成某种社会共识，在一定程度上确定理想道路的结构，就有可能算出允许汽车通行的道路长度和其社会性费用以及缴费

方法。而且那时的汽车保有量从某种意义上讲是最合适的。

那时，社会性费用的缴纳方式将分为对拥有汽车和对使用汽车征收这两种。以怎样的标准进行分配，具体以何种形式征收，取决于理想的道路结构以及防止汽车公害的标准。另外，毋庸赘言，允许汽车通行的道路长度与交通设施的好坏也有着相互关联。

以上，我们对城市交通中汽车的社会性费用进行了探讨。观光道路也可以用同样的思维进行思考。也就是说，自然环境的保护，必须以某种社会共识为前提，汽车只允许在与标准构造相符的道路上通行，为此所需的投资金额由乘车人负担。

IV 结束语

毋庸置疑，汽车是方便的交通工具。但是，意识到经常使用汽车会在精神上、肉体上给健康造成伤害，所以尽可能少地使用汽车的人也不在少数。还有一些人对以汽车为核心的城市环境持批评态度。但是，不可否认，在以日本为首的许多发达的工业国家中，多数人仍在不加任何怀疑地享受着汽车所带来的满足感。而且，一般来讲，在这样的国家里，购买并驾驶汽车所需费用比从汽车那里得到的好处要少得多。因此，对于汽车的需求不断地增加，随着汽车的普及，要求增加道路建设的政治压力也越发强大，汽车带来的好处越来越多，又诱发了对于汽车的需求。

然而，汽车保有量的增加，国土面积中道路及相关设施所占的比率越大，汽车通行的社会性费用也就越大。它们以交通事故、犯罪、公害、环境破坏等形式出现，多数情况下，这会危及市民的健康，侵害安全行走等基本权利，给人们带来无法挽回的损失。面对如此之大

的社会性费用，那些享受着汽车的便捷的人们只负担了其中很小的一部分。可以说，正是因为汽车使用者可以不必负担这样的社会性费用，所以汽车才有可能迅速地普及。

原本是支撑近代市民社会的自由原则，曾经意味着在不侵害他人自由的前提下拥有个人自由。然而，由于汽车的普及，这种社会性自由的原则正在逐渐地崩溃，这又促进了汽车的普及，形成了一个恶性循环的怪圈。

为了斩断这种恶性循环的链条，必须贯彻汽车通行的社会性费用由其引发者负担这一原则。然而，汽车给生命及健康带来的伤害是无法挽回的，要测算它所产生的许多社会性费用在现实中相当困难，在理论上也无法实现。

在此，本人站在与前人不同的立场上，对社会性费用这一概念作了定义。根据这个定义，简单地论述了如何才能使汽车的社会性费用内部化的问题。

这里，我所思考的社会性费用这个概念，并不是单纯地采用某种方法，测量现时点汽车通行给第三方带来的危害程度。我认为，要测算社会性费用，首先必须明确市民基本权利的具体内容，在此基础上，算出要实现不侵害市民基本权利的汽车通行，以及修建道路所需追加的投资金额，最后根据这个金额，测算出社会性费用的多少。而且，在这个推导的过程中，想呈现给读者的是，只有当那些因汽车通行而享受方便的人们开始负担这些社会性费用时，才能够实现社会共有资本的最有效配置，汽车才能够在不侵害市民基本权利的基础上顺利通行。

关于如何决定市民基本权利的具体内容这个问题，社会上还存在很多争议。在此，以收入分配的稳定性这一标准为基础，从与各人收入多寡无关的、国家最低生活保障的角度，考察了市民应享有怎样的最低生活水平的问题。并试图将由此而产生的、侵害基本生活权利的外部不经济计入到社会性费用当中。

在现有的经济理论中，并未在充分考量实际收入分配的内在稳定性的基础上，对经济循环机制进行过充分的论证。虽然我对于这个问题的探求也还处于摸索的阶段，但是为了对今后社会性费用的研究有所启示，所以加入了这方面的说明。

之前曾多次提及，在思考汽车的社会性费用问题时，不能只将汽车通行这一点单独抽出进行分析。我们所期望的生活是怎样的、怎样的资源配置以及收入分配制度是我们想要的，在社会性费用这个概念当中，一定隐藏着一种对于社会的价值判断。如何才能形成正确的社会价值判断，这并不是一个容易解答的问题。然而，关于生活权方面的内容应该相对比较容易达成社会共识。例如维持并管理健康所必需的医疗服务、基础的教育服务、步行等基础交通服务、最低限度的保障舒适的居住环境，等等。什么程度的服务才能满足我们所需要的基本生活？关于这一点，我们可以站在各自不同的立场上，为达成社会共识，尽自己的一份绵薄之力。

社会性费用的测量反映了这样的社会价值观。为了防止我们所定义的社会性费用的发生，从社会资源有效配置的角度，对于所有的经济活动，制定相应的规则是我们所期望的。但是，正如汽车通行的例子一样，事实上并未实现我们所说的社会性费用的内部化。在此，我

们期望能够通过直接限制各个经济主体使用社会共有资本，或采取对使用者收费的方式，实现某种程度的社会性费用的内部化。

这里所定义的社会性费用，在社会共有资本的建设以及使用上发挥着重要的作用。为了不产生社会性费用，在使用社会共有资本时必须加强对它的设计和管理。上述社会性费用原本是不允许发生的，允许产生社会性费用的经济活动本身，就是对市民基本权利的侵害，应当绝对禁止。

另外，关于公共投资的配置标准，以往的成本效益分析法——使用社会福利减去成本、比较投资项目的相对优点的方法——也已经不再适用。对于所有的公共投资，必须在保证其建设及管理过程中不产生社会性费用的基础上，比较它的社会福利与建设管理费用，从而决定公共投资的配置。

对于社会共有资本的建设及管理，如果按照上述方式进行社会性费用内部化的话，它的投资费用将会很高。例如：假设修建一条一定容量的道路，如果不将人行道与车行道分开，不配置街道树等设施的话，它的建设管理费用就可以很低。这时，理所当然地会出现公害、交通事故等外部不经济，从而产生社会性费用。如果在几个道路建设规划中，它们的社会福利相同，那么，从社会的视角出发，一定会选择建设管理费用与一般意义上的社会性费用之和最小的计划。而我所提议的设计，是通过将人行道与车行道分开、设定适当的缓冲地带、种植街道树等方法，令汽车通行的社会性费用不再发生。虽然道路建设管理的费用很高，但能够保障步行的安全、给人们提供一个安静的居住环境，是形成具有稳定性城市结构的不可或缺的条件。

这种投资标准，不仅适用于为汽车通行的道路，对于一般的社会共有资本建设也同样适用。根据这种标准配置公共投资，例如修建具有替代性的公共交通设施或道路时，从社会的角度看，会得到我们所期望的结果。采用这个标准时，无论在哪里居住，无论属于哪个收入阶层，社会公认的市民基本权利都不会受到侵害。同时，也可以贯彻不侵害他人权利这一原则。而且，当所有经济活动中所产生的社会性费用都被内部化时，才可能实现向福利经济社会的转型，才能够实现建设一个适宜人类居住的、稳定的社会的梦想。

后 记

本书的内容主要是对迄今为止发表的论文的整理，参照的主要论文如下：

「環境破壊とインフレーション」『中央公論』1970年8月号

「新古典派経済学を超えて」『現代経済』第1号（1971年）

「社会共通資本の理論的分析」『経済学論集』第38巻第1号及び第2号（1971）

“Sur la théorie du capital social coeectif,” Cahiers d'économie mathématique et économétrie, 1974.

「自動車交通の社会的費用について」『公害研究』第3巻第2号（1973年）

「経済学の虚構と現実」『世界』1973年12月号

「自動車の社会的費用」『中央公論』1974年1月号

「公共経済学に関するノート（4）」『現代経済』第12号（1974年）

本书多处引用了上述论文的部分内容，在此，对允许我转载的各杂志的编辑表示衷心感谢。

另外，对于诸多的参考文献，在此只列举一些最主要文章。

Th. Veblen, *The Theory of Business*, 1904（小原敬士訳『企業の理論』勁草書房、1966年）

A. C. Pigou, *The Economics of Welfare*, 1920年（気賀健三他訳『福利経済学』東洋経済新報社、1966年）

K. W. Kapp, *The Social Costs of Private Enterprise*, 1948（篠原泰三訳『私的企業と社会的費用』岩波書店、1959年）

John B. Rae, *The American Automobile*, University of Chicago Press, 1959（岩崎玄・奥村雄二郎訳『アメリカの自動車』小川出版、1969年）

宮元憲一『社会資本論』有斐閣、1967年

Bernard Rudofsky, *Streets for People : A Primer for Americans*, New York, Doubleday, 1969（平良敬一・岡野一字訳『人間のための街路』鹿島出版会、1973年）

『市民の交通白書』大都市交通問題研究会、1970年

Alisdair Aird, *The Automotive Nightmare*, London, Hutchinson, 1972.

译后记

作者为什么要撰写此书？他想告诉世人怎样的理念？为了了解作者的动机以及问题意识的来源，就必须了解当时他所处的社会环境。

1. 社会背景

虽然战后日本的经济迅速腾飞，较早地挤入了世界发达经济体之列。但是，反观日本经济的发展历程，我们会发现，以环境、人的生命健康为代价换取经济发展的模式，也给日本民众带来了惨痛的教训。经济上的“大炼钢铁”就像一匹脱缰的野马，将人的基本权利无情地踩在脚下。由于开始时被践踏者毫无知觉、任人摆布，所以，就出现了私家车横行霸道、交通事故频发、公害久拖未决等社会不良现象。不过，受到伤害的民众不会一直沉默，他们通过各种途径来主张

作为一个公民所应有的公平的权利。

在 1956 年至 1970 年的 15 年间，日本的实际 GDP 年均增长率达到了 9.7%。GNP（国民生产总值）在 1965 年超过英国，1967 年超过法国，1968 年超过前联邦德国，跃居主要发达国家的第二位。

1960 年池田（勇人）内阁提出国民收入倍增计划，奖励企业进行设备投资，扩大生产规模。由于实施了这个政策，汽车的生产量大幅增加，企业争相在太平洋带状工业地带设立工厂，农村的劳动力大量拥入，周边城市人口激增。这一年，经济年增长率超过了 13%，人们的收入水平大幅提高，掀起了旅游和购物的热潮，消费生活的多样化使得百货商店人满为患。而另一方面，投资热和消费热造成物价的飞涨，生活物资以及水电等基本公共产品相继涨价，东京的物价一年就上涨了 9%。底层的人们没有感受到经济增长所带来的富足，他们的不满情绪逐渐演变成了暴乱爆发出来。

从 1963 年开始，新干线提速，名神高速部分开通，政府加大了交通设施的投入。在东京，为了筹备奥林匹克运动会，到处都在新建道路和建筑物，工地的噪声以及交通拥堵令周边居民深受其害。同时日本的对外贸易额在不断增加，海外旅行的自由化让许多日本人能够到海外购物，“富裕的日本人”的形象深入人心。

1967 年，为了提高道路的利用率，有轨电车全面停运，汽车的保有量突破了 1000 万台，日本迎来了汽车的时代。同时随着经济的高速发展，以工业发展为龙头，带动了商业、运输业、服务业等在太平洋沿岸地区的发展，导致了经济在地区间发展的不平衡，形成了人口分布上的“过疏”与“过密”问题。人口过度集中于大城市，导致

那里住宅拥挤，交通不畅，生活环境日益恶化。

1970年，万国博览会在日本开幕，有77个国家参会，平均一天就有35万人参观展览，可谓盛况空前。而另一方面，由于农村人口大量的流失，促使农业施行机械化操作，进入了大量使用化学肥料以增加农作物产量的时期。同时各地交通事故的频发，其趋势逐渐由大城市向乡村蔓延，人们的生活受到严重干扰。尤其是紧邻国道居住的居民，有的甚至担心得夜不能寐。

在经济高速增长的同时，公害问题也日益受到人们的关注。从1956年首例水俣病被确诊，1967年在媒体曝光引发人们的关注，到1973年法院判决患者胜诉并获得补偿，实际上经历了17年旷日持久的斗争与等待。然而，对解决此类公害事件起着关键作用的，除了日本民众对环保的觉醒、政府态度的转变之外，很大程度上还要归功于受害者团体、律师团体、专家学者和公众之间的互动以及坚持不懈的抗争。

经济的高速发展并非人们所想象的那么光鲜亮丽。生活水平提高的背后，是日本全境大范围的污染，公害使很多人遭受病痛折磨，有的甚至莫名其妙地失去了生命。当然，漫长的公害诉讼也让人们体会到了维权的艰辛和团体力量的重要性。

2. 宇泽弘文其人及其语录花絮

刚开始阅读《汽车的社会性费用》一书时，感觉作者是一个观察事物极其细致的人，看了他的书让我意识到我们在日常生活中的“视

若罔闻”。

那么，这个让我感到好奇的宇泽，他到底是个怎样的人呢？从简历上看，他是1928年生人，从东京大学理学系数学专业毕业后，转而开始研究经济学，先后在美国的斯坦福大学以及加利福尼亚大学、芝加哥大学的经济系任教，1968年，回到了日本，在东京大学经济系任副教授、教授，1980年担任经济系系主任，1989年退休。据说，他是将西方经济学引入日本的第一人。

然而，随着阅读的深入，我开始发现，与其说宇泽是弘扬经济学思想的旗手，倒不如说，他是带有“社会主义”思想的、不为权钱所迷惑的、具有保守主义色彩的维权斗士。同时他的“叛逆”让他将自己铸造成了一把试图摧毁近代经济学理论根基的利剑，也注定了他的“非主流”经济学者的命运。他的一些思想可以唤醒这个时代那些向往改革、希望“回归自然天性”者的沉睡，也会令“金钱至上主义”者恼羞成怒、嗤之以鼻。

可以说，宇泽是我们这个时代所剩无几的曾经亲历过战争的疯狂，在险些沦为殖民地的屈辱中目睹了在美国的帮助下日本的经济高速发展的人。他身处在一个劳资矛盾冲突不断，民间团体由弱转强，西方经济思想与马克思的《资本论》互相碰撞摩擦的年代。他受过良好的高等教育，处于社会的精英阶层，而他在美国工作生活的经历、他的博学以及他拥有的专业知识又令他能够追根溯源地分析、批判这些社会的弊病。而现在，即便是83岁的高龄，他仍然坚持不懈地活跃在各个讲坛之上，传播着他的理论并越来越多地赢得民众的掌声。

现在，宇泽的一些论点已被经济学界所承认，然而，早在1974

年，他所指出的近代经济学理论前提的谬误，具有超越时代的意义。同时他的独到见解以及对社会弊病的批判不仅深入浅出，而且一针见血。细细品味他的书，我不由得反思，什么样的社会体系才最能保障我们这些贫民老百姓的权益呢？

以下就是宇泽的语录花絮，或许从中我们更容易理解他的想法和主张，了解他是个什么样的人。

关于经济学——“我之所以从数学特别研究科转行开始学习经济，是因为我觉得如果说医学能够治疗人类的疾病，那么经济学就是能够治疗社会疾病的学科。但是，从某个时期开始，我突然领悟到经济学并不是治疗疾病，而是制造疾病。而在经济学的一些分支中有些持有偏颇想法的人，从政策的制定到制度的建设等各个方面，对整个世界产生着重大的影响，他们就是所谓的芝加哥学派。他们的想法简单地说就是‘只要不违法，为了赚钱做任何事都可以’，他们是将生命的价值用个人所‘拥有的金钱=财富’来衡量的人。”

关于社会共有资本——“所谓社会的共有资本，就是使一个国家或在特定区域生活的人们能够拥有富足的、展现优秀文化的、稳定的且可持续发展的自然环境及社会配置。它由山、森林、河流、大海、水、土、大气等自然环境，道路桥梁、铁路港口、上下水道、电力煤气、邮政通信等社会基础建设，教育、医疗、金融、司法、行政、出版、新闻、文化等制度资本构成。它的管理和运营，必须是由与其有着重要关联的人或各个行业的专家，以专业知识为基础，按照职业规范进行的。

社会共有资本的管理和运营，决不能以官僚的标准为基础，也不

应受到市场的左右。因为，社会共有资本本身以及它所提供的服务发挥着充分满足市民的基本权利的作用，对每个人或社会都有着极其重要的意义。

政府在经济上的职能就是：监察各种社会共有资本是否按照社会信托的原则进行管理及运营，尽可能的保持它们之间的财务平衡。政府部门不是一个统治机构，对于在日本居住、生活的人们来说，无论收入的多与少、居住状况的好与坏，政府都应该制定出一个能够维持人类尊严的、保持灵魂自立的、能够让市民充分享受基本权利的制度。”

关于自由贸易——“所谓 TPP 是指将 2006 年 5 月，由新加坡、文莱、智利、新西兰这四国签订的自由贸易协定，拓展到环太平洋地区的所有国家。即截至 2015 年，对于工业品、农产品、金融服务等所有的商品，免缴关税、废除各项贸易壁垒，同时，将以完全的贸易自由化为目标，对医疗、公共事业、劳动力在内的各个方面，进行进一步的协商。

所谓贸易自由化的理念，就是各个国家在同一个条件下，按照相同的规则进行市场竞争。而这真的能够实现吗？以美国、越南为例，越战期间，美国进行了历史上最大规模的，对自然和社会的破坏以及对人类的屠杀。美军在越南投下的炸药数量超过了第二次世界大战中全世界使用量的 3 倍。而且，洒下的二恶英破坏了森林，用的枯叶剂战术使所有生物的生存受到了威胁。它相当于美国在广岛、长崎投下的原子弹的危害，就算是战争结束 30 年后的现在，每年仍有大量的畸形儿降生，因为有近 20% 的森林被二恶英所污染，竹子等植物很

难繁殖，严重影响到了农业的发展，是对人类最凶残的犯罪。另一方面，美国在自英国殖民地以来的几个世纪里，摧毁了原住民的自然、历史、社会、文化以及生命。他们霸占了原住民的土地，毫无节制的消耗着冰河时期留下的地下水资源，他们的农业由此得以迅猛的发展起来……

自由贸易是新古典经济理论的最基本的命题。但是，它不仅全面否定了社会共有资本，而且还以现实中根本不存在的各种制度性、理论性条件为前提。它假设的生产手段完全私有制、生产要素的可塑性、生产活动的瞬间性以及所有与人类经营有关的外部性都不存在。而这样的非现实的、反社会的、不符合伦理的理论命题，在经济学的历史上反复重演，有时甚至制造着毁灭。正如琼·罗宾逊所阐述的那样，自由贸易对于有支配权的帝国来讲，是一个很合乎需求的想法，它代表的是 19 世纪到 20 世纪初的英国和 20 世纪下半叶的美国，它的后果就是，世界上许多国家在漫长的历史进程中，悉心呵护的社会共有资本被大范围的破坏。”

关于农业——“一个国家不能只是从经济的角度看问题。站在社会性、文化性的立场，为了实现稳定的发展，必须将农村的规模维持在一个稳定的水平之上。特别是必须让农村的人数保持固定的水平，只有当与他们与城市成长的人发生接触时，才能产生出有优秀文化底蕴的、适合生存的人类文明。

但是，在资本主义的经济制度下，工业与农业的生产率有着巨大的差异，如果以市场效率为标准进行资源分配的话，那么农村的规模必然年年缩小。如果再按照国际通行的市场原理进行分配的话，日本

经济有可能出现过分偏重工业部门，农业所占比率越来越低，最终农村消亡的结果。在这样的情况下，我们首先要做的是将农民的数量维持在一定的、符合社会需求的规模之上。因此，政府的职责就是，在经济、社会、文化以及自然环境方面，完善农村的基础建设，使农村生活更具魅力，从而使农村的规模维持在一个最优的标准之上。这不仅是要修建农村生活必需的基础设施，还需要营造享受舒适生活的住宅、学校、医院、各种文化设施以及道路、公共交通机构等社会基础设施。也就是说，将农业作为社会共有资本，在保护人类的优秀文化、美丽自然的同时，打造一种可持续发展的共有资本。

当然，仅仅依靠经济、环境方面的完善，是无法缩小工业和农业之间的差距的，必须采取某种方式对农民进行收入补贴。而这一补贴，须根据农民的户数进行定量，与生产规模和生产量无关。”

关于教育——“日本的教育和医疗从制度层面上讲是社会主义，而且，展现出来的是社会主义最不好的一面。官僚掌握了所有的一切，这是我们应该警惕的。我认为，从国立大学的独立行政法人化这件事中就可以看出，日本大学的命脉已经完全掌控在了官僚的手中。而之所以推行这样的改革，是因为自民党计划削减 22 万的国家公务员，正巧，国立大学的职员总数是 22.5 万人，如果将大学法人化则正好能够达成这个目标。于是，大学各自卖起了特产来维持运营（笑）。而且，更加严峻的是新设立的副校长制度。它其实是给那些退居二线的文部科学省官员们提供了 500 多个养老的职位。它偏离了大学办学的宗旨。

在美国，主要的私立大学对政府的依赖度极低，大学基金的很大

一部分来自于毕业生或一般人的遗产捐赠。在美国的税制中，对大学的遗产捐赠可以免除高额的税负，而且，大学里的相关人士会将亡者的遗志融入到教育理念中去。相反，在日本，大学校长或院长们为了争取每年的政府预算而不得不听从文部省的指挥。”

3. 读《汽车的社会性费用》

有人说，名人的思想会引领社会前进的方向。果真如此的话，是否下面的假设可以成立：只要培养出几个与我们的有着相同意识形态的名人，那么，这个社会就会向我们希望的方向前进——不可否认，我们现在的这个世界的确是按照这样的思维向前迈进，不过对此，我也不免心生疑问，如果，这些人一旦神经失控，承受灾难性后果的将会是谁呢？从历史上看，甘愿听任他人摆布，没有自己的思想、无力争取自身权益的人受害最大。

《汽车的社会性费用》是一本篇幅不大的便携式书籍。初版于20世纪70年代，截至2009年，在日本已经印刷发行了37次，是经过时间考验的大众型畅销书籍。书中对社会现状的准确把握以及对社会弊病的透彻分析，都反映出作者敏锐的洞察力和思想的前瞻性。而且，这些反思，即使对于现在的日本社会也具有相当大的教化作用。

梳理本书脉络我们会发现，它主要包括三个方面的内容。首先，作者站在一个刚刚回国者的角度，通过与其他国家的对比，勾勒了一幅他感到异常的社会现象，如道路拥挤、交通事故频发、汽车尾气带来的环境污染等等，系统地归纳了众人“习以为常”的诸多社会弊

端。其次，通过分析汽车的社会性费用，对当今社会趋之若鹜的经济学的理论前提进行了严厉的批驳，从学术角度指出量化分析对“人文关怀”的欠缺，从而追根溯源，找出了当下主要的社会问题产生的根本原因。其三，从社会成员互惠共赢的角度，主张公民为了维护自身的权利，必须首先明晰自身的社会义务——即在不损害他人利益的基础上，达成对基本权利的共识，并积极主动地维护这些权利。同时个人、企业、政府，只有重新反思社会价值体系的缺失，才能维护弱势人群和普通民众利益。

本书自始至终都贯穿着“自下而上”的公民意识。作者的分析与阐述并非高高在上，而是从身边的一些小事出发，站在一个公民、一个学者的立场上，对弱势群体、普通民众进行着关怀和关注。书中虽然描述的是上世纪70年代发生在日本的汽车状况，但与我们现在的汽车问题如出一辙。

自汽车普及以来，交通秩序的混乱以及事故的频发，使许多人失去了生命，汽车尾气所造成的大气污染给环境及人们的健康带来了极大的危害。汽车的出现，在某种程度上降低了人们利用公共交通设施的频率，造成了公共交通设施的衰退。而为其修建的道路又使步行者的出行变得极其不便。

但是，汽车由于它的便捷性，已经成为我们生活中不可缺少的东西。上世纪70年代，汽车产业作为日本最大的产业，是为数不多的具有国际竞争力的产业之一，它不仅创造了庞大的被雇佣人群，解决了劳动力就业问题，而且还是GDP增长的重要引擎。因此，要制定对汽车产业以及车主们不利的限制措施是件相当困难的事情。

如何才能在不牺牲汽车的便捷性的同时，又能减轻外部不经济所带来的危害，这是很多有识之士长久以来热议的一个话题。当然也不乏热心人士提出了各种“美好”的愿景，例如：对私家车课重税；增加巴士等公共交通设施，以提高利用率的方式减少污染；用电动车取代燃油汽车等等。

然而，对汽车课重税必然会遭到利益相关方的强烈反对，由于他们拥有比其他阶层更大的话语权，所以限制政策必定举步维艰。而且，在经济高速发展时期，城市公共交通设施的建设往往滞后于经济的发展，服务质量得不到提升以及私家车的大量普及，必然会令公共交通的使用者满意度降低，使用意愿下降，在这样的条件下，让私家车主放弃自驾转而利用公共交通设施并非易事。另外电动车虽然是未来的发展方向，但存在技术瓶颈及配套不足等诸多问题。

书中，作者通过对美国以及日本的汽车问题的对比，在指出汽车所带来的诸多弊病之后，将这些问题的根源——即霍夫曼算法、新古典学派经济学理论前提、社会共有资本以及市民的基本权利——逐一进行剖析，使我们意识到在这个“经济发展才是硬道理”的时代，对于人、生命、健康在定位上的偏离，同时作为一个公民，也让我们发现了自身对维护基本权利的无知与放弃。其中作者提出了以下几个课题令我印象深刻：

(1) 霍夫曼算法的正误：汽车，当它给所有人——汽车驾驶者和行人可能发生角色互换——的生活以及社会环境造成伤害时，一个人的生命和健康、自然环境破坏的代价是否能够用数字（金钱）来计算？而且，这部分金额，又是否应该按照受伤害者的收入或 GNP 这

样的指标来衡量？

(2) 新古典经济学派理论前提中对人的属性的定义是否准确？——当有血有肉、有思想的人失去了他们的社会、文化属性，仅作为一个生产要素，被纳入经济效益的计算范畴时，当只是为了自身利益的个人组合与团队精神画等号时，衡量人类文明的标准又是什么？

(3) 社会共有资本的界定：当下，少数人因为先天的优势或拥有权势、金钱，占据了社会中大部分的稀缺资源，获得了比他人更多的回报。而由于社会资源的稀缺性，使老人、孩子、残疾人，甚至是一些普通人部分或完全丧失了享受这些资源的权利。这种恶性循环如果进一步恶化，必然将导致社会不稳定的发生，因此，必须严格划分社会共有资本与私有资本，规范社会共有资本的范畴，建立起社会统一管理和分配体系。只有这样，才能真正实现公平原则，让更多的人可以享受到那些稀缺资源所带来的实惠。

(4) 公民的基本权利与共识：当我们看到腿脚不便的老人伸长了脖子，无奈地望着绵延几百米长的机动车道，却找不到一个能够横穿马路的人行天桥时。当私家车在你身边驶过，不明缘由地突然连续鸣笛时，或许，大多数人都会表现出无可奈何的态度。为什么我们会有如此反应？难道这缘于长久以来形成的自上而下的管理体制！这种体制让我们习惯于“被管治”，习惯于“逆来顺受”！

正如作者所主张的那样，以“汽车的社会性费用”的讨论为契机，我们应该重新思考“怎样做是对大家都更合理的、更人性化的、更能体现人文关怀的”？

书是人类开启智慧的一把钥匙，通过它能够让我们看清自己的不足、了解他人的优点，有时甚至可以足不出户而广知天下之事。阅读此类启蒙类书籍，能够让我们了解来自不同国度、不同观点的人们的思想架构，解读他们所具有的独立的批判精神。同时也令我们有机会重新反思，重塑社会价值的判断标准，在对“平等、公平、公正”的真正内涵的讨论中，或许，我们能够找到一个更适合人们安居乐业的，社会根基更加稳定的社会发展的康庄大道。

暨南大学外国语学院 郑剑

2012年12月

附一：《东亚人文100丛书》总目

中国内地 (26 种)

- | | | |
|-------|--------------|--------|
| CH-01 | 《诗论》 | 朱光潜 著 |
| CH-02 | 《中国法律与中国社会》 | 瞿同祖 著 |
| CH-03 | 《乡土中国》 | 费孝通 著 |
| CH-04 | 《中国哲学简史》 | 冯友兰 著 |
| CH-05 | 《中国文化要义》 | 梁漱溟 著 |
| CH-06 | 《中国建筑史》 | 梁思成 著 |
| CH-07 | 《原儒》 | 熊十力 著 |
| CH-08 | 《汉语史稿》 | 王 力 著 |
| CH-09 | 《魏晋玄学论稿》 | 汤用彤 著 |
| CH-10 | 《中国史纲要》 | 翦伯赞 主编 |
| CH-11 | 《美的历程》 | 李泽厚 著 |
| CH-12 | 《从鸦片战争到五四运动》 | 胡 绳 著 |
| CH-13 | 《谈艺录》(补订本) | 钱锺书 著 |

- CH-14 《佛教与中国传统文化》 苏渊雷 著
CH-15 《简明中国历史地图集》 谭其骧 主编
CH-16 《近代中国社会的新陈代谢》 陈旭麓 著
CH-17 《走出疑古时代》 李学勤 著
CH-18 《村落视野中的文化与权力：闽台三村五论》
王铭铭 著
CH-19 《明清之际士大夫研究》 赵园 著
CH-20 《寒柳堂集》 陈寅恪 著
CH-21 《现代中国思想的兴起》 汪晖 著
CH-22 《礼仪中的美术》 巫鸿 著
CH-23 《兵以诈立：我读〈孙子〉》 李零 著
CH-24 《中国文学史新著》 章培恒 骆玉明 主编
CH-25 《中国政治经济史论（1949~1976）》 胡鞍钢 著
CH-26 《东亚儒学九论》 陈来 著

中国台湾（16种）

- TW-01 《中国历代政治得失》 钱穆 著
TW-02 《政道与治道》 牟宗三 著
TW-03 《中国文化的展望》 殷海光 著
TW-04 《中国艺术精神》 徐复观 著
TW-05 《日据下台湾政治社会运动史》 叶荣钟 著
TW-06 《中国人的性格：科际综合性的讨论》
李亦园 杨国枢 主编
TW-07 《说中华民族之花果飘零》 唐君毅 著
TW-08 《历史与思想》 余英时 著

- | | | | |
|-------|-------------------|-----|---|
| TW-09 | 《中国哲学之精神及其发展》 | 方东美 | 著 |
| TW-10 | 《中国青铜时代》 | 张光直 | 著 |
| TW-11 | 《思想与人物》 | 林毓生 | 著 |
| TW-12 | 《万历十五年》 | 黄仁宇 | 著 |
| TW-13 | 《幽暗意识与民主传统》 | 张 灏 | 著 |
| TW-14 | 《人性与自我修养》 | 杜维明 | 著 |
| TW-15 | 《台湾历史图说》 | 周婉窈 | 著 |
| TW-16 | 《跨世纪风华：当代小说 20 家》 | 王德威 | 著 |

中国香港 (6 种)

- | | | | |
|-------|--------------|-----|---|
| HK-01 | 《自由与人权》 | 张佛泉 | 著 |
| HK-02 | 《香港与中西文化之交流》 | 罗香林 | 著 |
| HK-03 | 《黄土与中国农业的起源》 | 何炳棣 | 著 |
| HK-04 | 《中国现代小说史》 | 夏志清 | 著 |
| HK-05 | 《中国古代服饰研究》 | 沈从文 | 著 |
| HK-06 | 《中国文明起源新探》 | 苏秉琦 | 著 |

日本 (26 种)

- | | | | |
|-------|----------------|-------|---|
| JP-01 | 《南北朝的动乱》 | 佐藤进一 | 著 |
| JP-02 | 《讲义录》 | 丸山真男 | 著 |
| JP-03 | 《共同幻想论》 | 吉本隆明 | 著 |
| JP-04 | 《苦海净土——我们的水俣病》 | 石牟礼道子 | 著 |
| JP-05 | 《日本的古代国家》 | 石母田正 | 著 |
| JP-06 | 《城市政策之思考》 | 松下圭一 | 著 |

- JP-07 《世界的共同主观性存在结构》 广松涉 著
- JP-08 《汽车的社会性费用》 宇泽弘文 著
- JP-09 《文化与两义性》 山口昌男 著
- JP-10 《影子的现象学》 河合隼雄 著
- JP-11 《狩猎和游牧的世界
——自然社会的进化》 梅棹忠夫 著
- JP-12 《无缘·公界·乐
——日本中世的自由与和平（增补版）》 网野善彦 著
- JP-13 《古典的影子》 西乡信纲 著
- JP-14 《万叶集拔书》 佐竹昭广 著
- JP-15 《战争时期日本精神史
——1931~1945年》 鹤见俊辅 著
- JP-16 《精神史的考察》 藤田省三 著
- JP-17 《都市空间中的文学》 前田爱 著
- JP-18 《分裂症与人类》 中井久夫 著
- JP-19 《意识和本质——追求精神层面的东洋》 井筒俊彦 著
- JP-20 《字统》 白川静 著
- JP-21 《整体观视野与史学家们》 二宫宏之 著
- JP-22 《天皇的肖像》 多木浩二 著
- JP-23 《自然的慈悲》 伊谷纯一郎 著
- JP-24 《在天皇逝去的国度》
诺尔玛·菲尔德（Norma Field） 著
- JP-25 《细微事物的诸形态——精神史备忘录》 市村弘正 著
- JP-26 《精神史》 林达夫 著

韩国 (26 种)

- | | | | | |
|-------|-------------------------------|-----|-----|---|
| KR-01 | 《白凡逸志》 | | 金 九 | 著 |
| KR-02 | 《从“含义”的视角看韩国历史》 | | 咸锡宪 | 著 |
| KR-03 | 《韩国科学史》 | | 全相运 | 著 |
| KR-04 | 《韩国医学史》 | | 金斗锺 | 著 |
| KR-05 | 《韩国史新论》 | | 李基白 | 著 |
| KR-06 | 《韩国美术的历史》 | 金元龙 | 安辉濬 | 著 |
| KR-07 | 《韩国近代文艺批评史研究》 | | 金允植 | 著 |
| KR-08 | 《韩国音乐史》 | | 张师勋 | 著 |
| KR-09 | 《韩国人的神话
——那对面，那里面，那深渊》 | | 金烈圭 | 著 |
| KR-10 | 《韩国数学史——通过数学之窗
看韩国人的思想与文化》 | 金容云 | 金容局 | 著 |
| KR-11 | 《韩国文学通史》 | | 赵东一 | 著 |
| KR-12 | 《知讷的禅思想》 | | 吉熙星 | 著 |
| KR-13 | 《韩国社会史研究：
农业技术的发达与社会变动》 | | 李泰镇 | 著 |
| KR-14 | 《韩国儒学思想论》 | | 尹丝淳 | 著 |
| KR-15 | 《韩国的劳动运动与国家》 | | 崔章集 | 著 |
| KR-16 | 《加利利的耶稣：耶稣的民众运动》 | | 安炳茂 | 著 |
| KR-17 | 《韩国战争的爆发与起源》 | | 朴明林 | 著 |
| KR-18 | 《风流道与韩国的宗教思想》 | | 柳东植 | 著 |
| KR-19 | 《动摇的分断体制》 | | 白乐晴 | 著 |
| KR-20 | 《解读古画的乐趣》 | | 吴柱锡 | 著 |

- KR-21 《战争与社会：对我们来说韩国战争是什么？》
金东椿 著
- KR-22 《与时间竞争：东亚近现代史论集》
闵斗基 著
- KR-23 《韩国文学史的逻辑与体系》
林茨泽 著
- KR-24 《运化与近代：对崔汉绮思想的吟味》
朴熙秉 著
- KR-25 《风景与心》
金禹昌 著
- KR-26 《眼与心：韩国现代美术理论》
金福荣 著

附二：《东亚人文 100 丛书》 100 种图书的选定过程

“东亚出版人会议”是一个民间的非盈利性质的会议，它以促进东亚地区的书籍交流为目的，由来自中国大陆、香港、台湾以及韩国、日本的出版人组织而成。2005 年秋于东京举办了首次会议之后，东亚出版人会议于此后的六年间轮流在各个国家或地区每半年举行一次会议。会议自始即力图避免当下许多“文化交流”中常见的一时性问题，而是以对各国家或地区人文书籍的出版现状以及对与之密切相关的人文学科、人文知识领域诸问题进行持续坦率的批评与自我批评为目的。与会成员认为只有这样才能了解相互的书籍出版，包括对各自图书出版历史情况的了解，也唯其如此才能摸索到重新开展东亚“书籍交流”活动的理想方式。

在书籍的产生与传播方面，前近代时期的东亚拥有远比西欧更为悠久的历史，也保持着更为长久的书籍共享的关系。这种对书籍的长

期共享与交流不仅在东亚各地区催生了丰富多彩的书籍文化，也成为开拓具有各自特色的知识深化之路的巨大原动力。东亚出版人会议将曾存在于东亚地区的书籍共享与交流的关系称为“东亚读书共同体”，并致力于在现代再次促成这一关系的建立。在多次召开会议的过程中，各地的出版人提出了挑选“东亚地区 100 种值得分享的人文书籍”并促进相互翻译出版的课题。而这套丛书的书目选择，正体现了东亚出版人对希望其他国家或地区的读书人相互阅读什么书、什么样的书值得介绍给其他国家或地区等问题的认真考虑。

那么这套丛书的整体选定“标准”是什么呢？首先是这 100 种书如何在各国家或地区“分配”，以及时期划分即从哪个时代开始选择的问题。在不远的过去，东亚各国家或地区人文书籍的出版经历了一段艰辛的历程。中国内地曾深受“文化大革命”的动荡之苦，台湾地区也曾长期处于戒严令之下；韩国经历了长期严酷的军事独裁和民主化斗争的时代。在那莫说人文书籍的出版，就连维持人文学科生存的土壤尚且不保的年代，许多优秀的作者和出版人为保存和培养这一土壤历尽辛苦。另一方面，日本在从高度经济成长到泡沫经济破灭的过程中，由于市场主义和效率主义大行其道，不仅是人文书籍的出版，连人文学科自身都受到了长期的侵蚀。根据上述东亚各国家或地区晚近的历史情况，东亚出版人会议最终确定了 100 种书的分配方案：中国大陆、日本、韩国各选 26 册，中国台湾和香港地区则共选出 22 册。选书的时期设定以过去 60 年间为主，必要时也会追溯至更早时期。

在 2008 年 3 月下旬于日本京都召开的第六次会议上，与会成员

就选书标准进行了热烈讨论，并确定了以下 6 项基本原则。

(1) 从各地的出版物中遴选出在东亚地区值得共享的书籍。选择那些对各自地区的历史、文化、社会、艺术、思想等相关问题做出深刻思考并指明普遍性课题之所在的书籍。严格甄别出那些不是一时性，而是具有长期的、持续的影响力，真正称得上“现代经典”的书籍。

(2) 选书的目的主要是向其他地区的读书人推荐本国、本地区人文领域的精品书籍，同时让各自国家或地区的年轻读者也能继续阅读并继承这些精神遗产。

(3) 选书的时限以过去 60 年为主，但考虑到各国家或地区的现代史及出版史的不同情况，具体则由各国家或地区自主裁定。整体上来说，仍以能体现各国家或地区人文书籍发展的大致脉络和发展方向为方针。

(4) 不把所谓的“古典”列入选书计划。当然，根据上述条件，研究和解释古典的书籍当在备选之列。不仅是对本国古典的研究阐释，各国对东亚共同的古典或西欧古典的研究和解释仍是人文学科持续的课题，也与各地区的现代知识课题深深相关。

(5) 由于收入的是广义上的人文书籍，原则上本套丛书不做学科领域的限定。但某些特定的文学、艺术领域（诗歌、小说、戏曲）的作品暂不列入本次的选书计划。这并不是说这些领域的作品没有回应知识界的课题，而是因为某种程度上也要考虑相互翻译的现实状况与可能性。本次选书将重点放在翻译业绩显著不足的东亚人文书籍上，但那些以深厚人文精神做支撑的批评性文章当然也在入选之列。

(6) 由各国家或地区推荐的是否是大部头的图书，本会议原则上不予过问。但在翻译出版的可能性上会加以慎重考虑。由于理想的现代人文书籍应以较高的“专业学术性”为前提，也为了提高相互翻译出版的质量，本丛书选择专业学术价值较高的人文书籍并积极推动相互翻译。

基于以上原则，东亚出版人会议在各国家或地区经过多种方式的筛选之后，在2009年1月于日本东京、4月于中国丽江的会议上进行了认真讨论，最终于2009年10月在韩国全州举行的第九次会议上确定了《东亚人文100丛书》100种入选图书的书目。

我们衷心期待通过这100种人文书籍的相互翻译出版，能为东亚的读书人带来阅读的愉悦，并受到读者欢迎，也期待通过共同领略这些书籍中体现的东亚人文知识和人文精神的博大精深，使这套丛书成为理想的文化交流的一个契机。

东亚出版人会议全体成员

2010年8月