
丹江口水库外迁移民文化堕距与文化调适研究

——基于 H 社区移民 157 起交通事故的实证调查^{*1}

程军¹刘玉珍²

(1. 南京工业大学法学院, 江苏南京 211816;

2. 河海大学公共管理学院, 江苏南京 211100)

【摘要】:通过对 T 县交通局提供的“交通事故责任认定书”等材料进行分析,从交通事故发生的年份、时刻、地点、涉及的交通工具类型、以及事故涉及移民的人口学特征 5 个方面,描述了 H 社区在 3 年时间里发生的 157 起交通事故,从文化堕距的视角分析移民交通事故频发的原因。针对水库外迁移民的文化堕距,从 T 县管理实践以及社区层面社会工作的介入两个方面提出文化调适的策略,以消减文化堕距,促进移民的文化适应。

【关键词】:文化堕距;文化调适;水库移民;交通事故

【中图分类号】:C913.6 **【文献标识码】**:A DOI:10.3963/j.issn.1671-6477.2017.04.0021

一、文献回顾及问题的提出

为了满足工程建设的需要,工程移民体验是一种“强制性社会变迁”^[1-2]。既有研究表明,“后靠安置移民的社会适应水平高于外迁移民”^[3],相对于后靠移民,外迁移民的社会适应更为困难,特别是经济适应和心理适应^[4]。外迁安置水库移民的社会适应问题自本世纪初开始成为学者关注的重点,且多围绕三峡移民展开,就研究的角度而言,大致包括以下四个角度:其一是社会心理的角度。如孙阳的研究主要描述了移民的心态以及对安置地生活各方面的满意状况,认为“移民满意度由大到小依次为住房、交通、水电使用、土地条件、子女入学、务工机会”,而“移民的困难主要有经济压力大、生产不适应、语言不通、生活不适应”^[5];其二是社会整合的角度。苏红从移民与安置地社会整合的角度,描述了移民在社会适应过程中所出现的经济上的困窘、心理上的不适以及对过渡期后的顾虑等现象,指出社会整合是移民社会适应的必经历程^[6];许佳君、施国庆等人则从宏观层面对三峡移民外迁沿海发达地区安置后的社会整合问题进行了探讨,并在分析的基础上提出建议^[7]。其三是文化人类学角度。程瑜对搬迁到广东博罗、三水两县市的移民的适应性进行了研究,作者用典型的事例描述了移民在语言、环境、日常生活、生产方式等方面的不适应状况,指出隐藏在种种经济矛盾背后的不适应实际上是移民在社会和文化上的不适应^[8]。其四是社会适应影响因素的角度。马德峰从土地、住房、社区整合、移民代表制度、帮扶制度等方面对搬迁至江苏大丰市移民的社区适应进行了探讨,研究认为“土地成为移民社区适应的重要影响因素”^[9],风笑天则通过对 11 个影响因素的定量分析,指出当地接纳程

¹ 收稿日期:2016-10-20

作者简介:程军(1981-),男,安徽省肥西县人,南京工业大学法学院讲师,博士,主要从事移民社会学、农村社会学研究;刘玉珍(1985-),女,陕西省府谷县人,河海大学公共管理学院博士生,主要从事农村社会学研究。

基金项目:教育部人文社会科学一般项目(14YJ840006),国家社会科学基金重大项目(13&ZD172)

度、住房、与当地居民之间的交往状况是移民适应最为重要的影响因子^[10]。

综上所述,既有的研究在以下诸方面还存在不足:第一,与政治、经济、社会整合三方面的研究相比,对于文化适应的研究相对较少,且主要强调移民与安置地原居民的文化冲突并提出文化整合策略;第二,仅以横向调查为基础,对移民文化适应进行概括性描述,而没有对其过程展开研究,因而提出的策略在应用中难免受限;第三,移民对于安置地的基础设施(包括道路、水利等)也需要逐步适应,已有研究中仅仅以“满意度”的形式呈现,难以反映出移民的真实适应状况。

笔者于2013年1月以及7-9月间两次赴丹江口水库移民安置村H社区,进行了为期4个月的田野调查,经过统计,发现H社区移民在安置不到3年的时间内竟然发生了157起交通事故。由于安置地硬件方面的改善,移民一时间难以适应,引致了各种适应性风险,这种现象在丹江口水库移民其他安置点具有一定程度的普遍性,在其他水库移民安置点以及城市化过程中的回迁安置点也不同程度地存在。这种由于物质文化的进步,移民的适应文化却相对滞后而引起的不适应现象,实质上是社会学意义上的“文化堕距”。本研究在描述H社区移民157起交通事故的基础上,从文化堕距的角度进行分析,然后提出了文化调适的策略。

二、资料来源和案例基本情况

(一)资料来源

从移民2010年4月迁入至2013年7月期间,涉及H社区移民的交通事故计157起,远远高于全国平均水平,也远远高于T县的平均水平。据T县交通局统计,H社区交通事故发生率相当于T县L镇(2011年全镇总人口为34073人,辖27个村^[11])的发生率。易言之,在搬迁后的三年多时间内,H社区的事故发生率约为全县平均水平的9.15倍。在交通事故的资料收集上,本研究主要基于T县交通局提供的“交通事故责任认定书”及其后可能所附的内容,具体包括:(1)“道路交通事故现场图”;(2)“事故责任人信息”,(3)“询问笔录”;(4)(非)机动车辆查询信息单;(5)机动车辆保险报案记录(代抄单);(6)交警大队检验、鉴定结论告知书;(7)当事人的相关证件,如身份证、行车证或驾驶证等;(8)人民法院受理案件通知书;(9)民事裁定书;(10)人民法院协助执行通知书;(11)道路交通事故司法鉴定意见书;(12)协议书。此外,本研究在分析过程中还融入了社区干部、交通事故主要处理人等关键信息人提供的大量信息。

(二)H社区及其道路基本情况

政府对于南水北调丹江口水库移民高度重视,南水北调中线工程丹江口库区移民经中央批准后实行先试点后搬迁。湖北、河南两省于2009年8月先后启动了2.3万人的试点移民搬迁安置工作,并于2010年5月全面完成。H社区是丹江口水库移民的一个外迁安置试点村,于2010年4月底和5月初分5批从Y县迁入T县T镇。在安置方式上,采用的是外迁集中安置,即所谓的“平地造新城”模式^[12]。社区规划人口为3507人,实际搬迁873户,3723人,现辖2个行政村。

按照湖北省人民政府的相关规定,外迁移民安置区居民点“三通一平”基础设施建设工作在2008年11月至次年2月间完成。因此,在移民迁入前,安置点的道路及其它配套设施均已完成。H社区居民点对外交通由3段道路和2座桥梁组成,总长6.76km。3段道路总长5.74km,道路改造标准为:在原有路面基础上,结合地方道路建设实际情况,加宽现有村村通道路,路基宽为7m,车行道宽为6m,采用水泥混凝土路面。道路中约有3处较大的弯道,弯度均超过30度。特别值得一提的是,该道路部分路段与省道重合。

三、一个移民安置的社会事实:157起交通事故

(一)事故发生的年份

2010年5月搬迁工作结束后，移民开始在H社区安家落户了。在已经发生的157起交通事故中，2010至2013年发生次数分别为42次、61次、43次和11次，从表1的数据可以看出：(1)从总体上看，发生次数经历了先增加后下降的发展趋势；(2)从各年度的月平均次数来看，一直是处于下降趋势的，月平均次数从2010年的6次下降到2011年的5.08次再下降到2012年的3.58次，2013年则下降为1.57次。虽然已经降到搬迁后各年度的最低发生率，但是相比T县的平均水平仍然有所偏高。H社区移民交通事故分年度统计表以及发展趋势图，详见表1及图1。

表1 H社区移民4年交通事故发生频率分年度统计表

| 年份 | 2010(6—12月) | 2011 | 2012 | 2013(1—7月) |
|-------|-------------|------|------|------------|
| 年发生次数 | 42 | 61 | 43 | 11 |
| 月平均次数 | 6 | 5.08 | 3.58 | 1.57 |

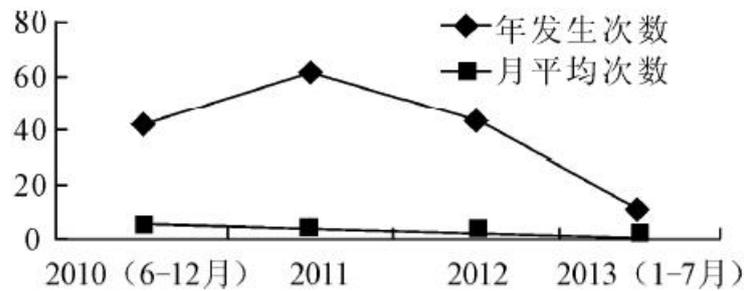


图1 H社区移民4年交通事故发展趋势图

(二) 事故发生的时刻

事故发生的时刻主要是指事故发生的一天中某些时段相对集中。由于夜里24点至次日6点，移民均在家中休息，不会发生事故。将其余的18个小时分成9个时段，即每2个小时为一个时段，根据事故发生比率从高到低排列，排在前五的五个时段分别18-20时、6-8时、12-14时、20-22时及10-12时，如果说其余的四个时段事故发生率较高是因为正处于居民上下班的高峰期的话，那么20-22时为何也会有较高的事故发生率呢？这需要下文作进一步的分析。

表2 H社区移民交通事故的发生时刻

| 时间段 | 6—8 | 8—10 | 10—12 | 12—14 | 14—16 | 16—18 | 18—20 | 20—22 | 22—24 |
|-----|--------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-------|
| 次数 | 37 | 7 | 17 | 21 | 4 | 10 | 38 | 20 | 3 |
| 百分比 | 23.57% | 4.46% | 10.83% | 13.38% | 2.55% | 6.37% | 24.20% | 12.74% | 1.91% |

(三) 事故发生的地点

从H社区至县城有四个事故易发地点，H社区出村向南10-200米之间，H社区向南1000米处位于黄村的急转弯处，H社区至县城4000m左右连接省道的丁字路口，H社区至县5200m处进入县城街道的一段路程，以上四处有两处伴有急转弯。如果将这四个路段分别标名为A、B、C、D，则四个路段发生的交通事故达120次，占交通事故总数的近80%，其它地点发生的交通事故的总数略微超过20%。

(四) 事故涉及的车辆类型

在 157 起交通事故中, 均涉及一定类型的交通工具。根据交通工具的类型, 可以看出, 涉及摩托车的交通事故占绝大多数, 占涉及车辆总数的 93.25%; 翻斗车其次, 占 10.43%; 涉及的自行车与小汽车较少, 见表 3。

表 3 H 社区移民交通事故的涉及的车辆类型

| 交通工具 | 自行车 | 摩托车 | 拖拉机 | 小汽车 | 翻斗车 |
|--------|-------|--------|-------|-------|--------|
| 涉及的车辆数 | 11 | 152 | 2 | 2 | 17 |
| 占百分比 | 6.75% | 93.25% | 1.23% | 1.23% | 10.43% |

(五) 事故涉及移民的人口学特征

157 起交通事故, 直接涉及人口计 416 人, 其中移民 243 人。根据收集到的资料, 整理出 243 人的人口学一般特征, 如表 4 所示: (1) 从年龄上看, 涉及各个年龄段的移民, 事故高发人群集中在 18-60 岁之间, 尤其是在 31-50 岁年龄段, 该年龄段人口占涉及事故移民的 61.32%, 18-30 岁以及 51-60 岁分别占涉及事故移民的 14.4% 与 17.7%, 17 岁及以下、61 岁及以上所占比例较小; (2) 从涉及事故移民的性别来看, 各年龄段男性均高于女性, 男性占涉及事故移民的 65.84%; (3) 从涉及移民所从事的职业来看, 从事非农职业的占到绝大多数, 占事故涉及移民的 88.89%。

表 4 H 社区移民交通事故涉及移民人口学特征

| 年龄 | 性别 | | 职业状况 | | 小计 |
|----------|-----|----|------|-----|-----|
| | 男 | 女 | 农业 | 非农业 | |
| 17 岁及以下 | 2 | 2 | 0 | 4 | 4 |
| 18-30 岁 | 21 | 14 | 2 | 33 | 35 |
| 31-40 岁 | 43 | 19 | 3 | 59 | 62 |
| 41-50 岁 | 54 | 33 | 6 | 81 | 87 |
| 51-60 岁 | 32 | 11 | 9 | 34 | 43 |
| 61 岁及其以上 | 8 | 4 | 7 | 5 | 12 |
| 小计 | 160 | 83 | 27 | 216 | 243 |

四、外迁安置移民的文化堕距

(一) 物质文化的率先变化

1. 生活空间的变动。H 社区移民的迁出地为郧县 AY 镇的 3 个行政村, 包括 15 个自然村, 多数村庄在汉江边上, 距离 AY 镇中心 7-10 公里不等。丘陵地带地形高低不平, 村庄分布很分散, 人口较少。由于 2003 年南水北调工程建设下发了“停建令”, 村庄之间由石子路或水路连接, 多年来从未改变。与此相应, 多数居民出行以步行为主, 即使到镇区赶集也要步行 1-2 个小时。移民千里迢迢搬迁到 H 社区后, 生活空间发生了巨大的变化。T 镇处于平原地带, 交通发达, 距离县城不到 7 公里, 距离省城也仅 70 公里并有公交车直达。由于安置地具有较强的吸引力, 874 户移民均在此落户, 目前没有发现移民返迁现象。然而生活空

间的变动必然给移民的生活带来全方位的变化。

2. 生计模式的变革。就安置模式而言，丹江口水库移民主要为农业安置，即不改变移民的生产方式，移民仍然可以与迁出地一样从事农业种植，以保证移民人力资本能够继续发挥作用。但事实情况是，在H社区居委会及其所辖两村的组织下，通过土地流转获取土地租金收益，社区居民不用劳作即可获得650-800元/亩·年的土地收益。T县有“建筑之乡”、“鲁班镇”、“石材之乡”以及“中国中部钢结构产业基地”之称。2011年，全县规模以上工业企业达31家、产值过亿元和10亿元的企业分别有15家和1家；建筑业也相当发达，全县资质等级三级及以上建筑企业共43家，全年总产值为96.75亿^[11]。众多钢构和建筑公司及其它企业为移民提供了诸多的非农就业机会，非农收入更为丰厚。值得一提的是，由于H社区安置规模较大，其自身需求也为移民创造了一定数量的非农就业机会，例如H社区4家小型超市，2家小吃部，2家卤菜店，1家黄酒酿造门市部等。此外，利用移民补偿款，H社区移民或独自或与老家的移民合作，利用T县及周边城市大搞建设的机会，购买了130多辆翻斗车从事运输。生计模式变化了，移民的生活图景及与其相应的基础设施、交通工具的利用也必然发生改变。

3. 生活图景的变奏。根据就业模式和就业地点分化出两个不同的群体，农民分为在家务农和外出打工两大群体。在老家时，由于距离最近的县或市政府都超过数十公里，这种分化非常明显。例如，受调查的移民户郑某(男，30岁)一家，在搬迁前，郑某在外打工，其父母在家种田，如图2、(b)所示。但在搬迁后，郑及其父母均选择在县城打工，早出晚归，如图3所示，妻子在家里带孩子。通过图2和图3的比较可以看出，搬迁后移民一天的时间安排与搬迁前外出务工较为相似，不同的是搬迁后移民均选择早出晚归，成功实现了劳动力的就地转移。以郑某为代表的这种生活图景的变化在H社区居民中相当普遍。当距离较近的县市中心能够提供相对充足的就业机会，即使待遇比出县外迁打工要略低，多数人还是会选择本地打工。事实上，T县提供的众多的就业机会并不比外县差，正在利用其传统优势及其与省城较近的地理优势发展更多的产业，这对本县居民来说则是提供了更多的就业机会。根据湖北省相关规定，安置目标之一即是每户培训转移一个劳动力，解决移民就业问题。T县在移民安置中较早落实了相关规定，为移民转移就业创造了机遇。多数移民从农业转移到非农行业，从而导致了移民一日生活图景的变化。

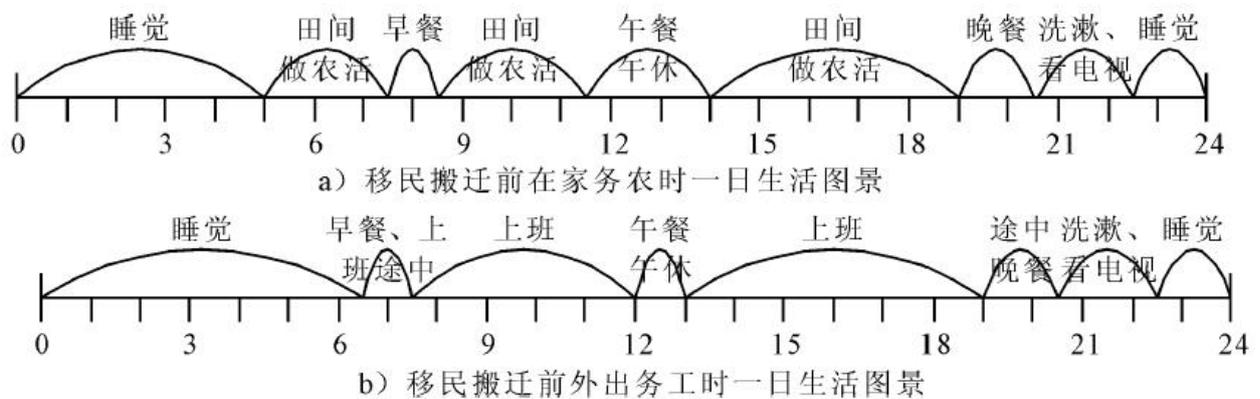


图2 移民搬迁前的一日生活图景

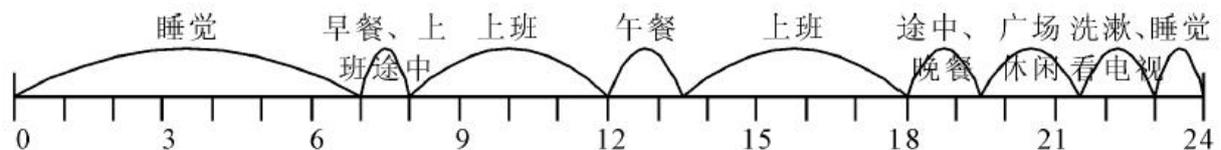


图3 移民搬迁后的一日生活图景

4. 基础设施的变型。2003年2月，国务院办公厅下发通知，以控制丹江口水利枢纽大坝加高各工程坝区和库区淹没线以下

区域人口增长和基本建设，即从《国务院南水北调工程总体规划的批复》下发之日(2002年12月23日)起，在丹江口工程区域内，任何单位或个人不得擅自新建、扩建和改建项目。因此，从2003年起，库区道路基本上停留在之前的水平上，出门要么是水路，要么是土路或石子路，宽不足3米，坑坑洼洼，连一条像样的村村通水泥路都没有。近10年里，全国各地的基础设施建设如火如荼地开展着，甚至有些地区多次重复拆建。在安置地，虽然移民安置基础设施建设依然依据“三原则”，但多数地区根据地方发展规划提高了建设标准。在T县，H社区通往县城的道路定名为移民大道，意在通过道路建设为移民通往幸福大道提供便利。移民驾驶电动车至县城只要10多分钟，有移民驾驶摩托车不到10分钟，的确为移民的生产生活提供了便利的条件。出村道路的变型为移民适应提出了新的要求，交通事故几乎难以避免。

5. 交通工具的变代。H社区至县城约为7公里，移民如果步行则需近1.5小时，因此，移民通常会选用一定的交通工具。H社区也有通往县城的公交车，但是对于上班的人来说，其不便之处有二：(1)用移民的话说，即“早上不够早，晚上不够晚”；(2)需要3元的车费。上班的移民一般每一个工作日均来往一次县城，有时在上班之前或下班之后还需要在县城购物，电动车或摩托车是首选交通工具。有T县本地居民看准了商机，在H社区居民区开了家电动车专卖店，就恰好说明了这一点。专卖店老板在访谈中说：“在搬迁的第一年，平均每月要卖出30-40辆电动车，其中，移民是主要顾客。现在每月也能卖上几辆，但主要业务已经转为维修了。”目前，据不完全统计，H社区的873户移民家庭，约有300辆自行车，700辆摩托车或电动车，27辆小型手扶拖拉机或大型收割机等(包括其它可以上路行驶的农业机器)，22辆小汽车，130多辆大型翻斗车(载重量均超过40吨)。

(二) 适应文化的滞后变化

1. 交通知识贫乏。在移民老家，由于交通设施的落后，移民不经常使用交通工具，对于交通知识的要求较弱。但是H社区通往县城的道路等级高，通行车辆的种类和数量均较多，其中一段为省道路段，车流量更是每小时达500辆左右。几乎所有的移民均认为驾驶电动车不需要相应的驾驶资格，在购车的同时已经由卖家办好行车证；部分移民虽然驾驶摩托车但也没有办理相应的证件。所有的电动车、摩托车及自行车的车主均没有接受过相应的交通知识培训，交通知识异常贫乏。例如搬迁之初，有移民不知道靠右行驶的基本规则，交警谈话时问到“人家行车都靠右边行，你怎么走到左边去了？”移民回答“右边有车啊！我怎么走？我走哪儿？只能走左边！”至于灯光、道路标志及其它警戒标志，至今仍有多数移民不知其义。

2. 安全意识淡薄。移民初来安置地，驾驶各种车辆，一时间很难树立安全第一的意识。这主要表现在：(1)由于道路状况良好，车速很容易加快，交警的话可以验证这一点，即“自行车骑得像电动车，电动车骑得像摩托车，摩托车骑得像小汽车，小汽车开得像飞机”；(2)对于行驶中可能遇到的危险缺乏判断，如遇到急速转弯或下坡时，不知道减速行驶；(3)酒后行驶。在Y县老家，特产之一便是黄酒，多数村民有日常饮酒习惯，到了新家更是觉得黄酒味醇，但是后劲大，部分移民早晨上班前或者下班后同事、老乡聚会饮酒后继续驾车，而酒后行驶即为20-22时事故发生率较高的重要原因。

3. 驾驶经验不足。多数移民搬迁前没有驾车的经历，只是在搬迁后由于生活空间的变化，移民才开始了驾车，小汽车、翻斗车的驾驶员多数也只是在搬迁后才开始学习驾照的，而多数的电动车、摩托车行人根本没有经过任何的行驶培训，只是凭借个人摸索获得驾驶经验，还有部分移民在行驶中不知道应该观察后视镜、在转弯前应该鸣笛等。于是，在遇到紧急情况时难以正确应对。

4. 特殊身份心态。所谓特殊身份心态，主要是指迁入安置地以后，移民自认为是为国家建设作出贡献的功臣，在与他群的互动中，建立“强大”或者“不好惹”的社会印象的心态，其目的是要以移民身份建立某种规则，避免使自己陷入不利境地[13]，同时在事发后，这种心态还体现为一种高指望性心态，即政府会帮“我们移民”解决问题的^[14]。特殊身份心态在搬迁后相当长一段时间内成为移民行动的动力，同时充当着一种弱者的武器，即“我们是移民，我们为国家建设作出了贡献，因此，我出点格、犯点错也是可以理解的，国家、政府应该体谅并给予帮助”。特殊身份心态虽然在安置之初为移民群体带来某种建构规则的可能，即政府及管理部门在处理移民相关事务时的确会考虑到移民身份的特殊性，给予方便甚至特殊照顾，但由于移民努力建构的规则在某种程度上可能是对安置地规则的一种破坏，这种心态会为移民的社会适应形成障碍，破坏社会秩序。

(三) 文化堕距的形成逻辑

在H社区落户后，由于开发性安置的基本原则以及各项政策措施的落实到位，相对于迁出地和安置地的非移民来说，移民安置区的各项硬件建设，或者说物质文化的发展，具体包括生活空间、生计模式、生活图景、基础设施和交通工具(五个方面似乎呈现出连锁反应式的多米诺骨牌效应)的物质文化的变迁在先；但是体现为交通知识、安全意识、驾驶经验以及移民的特殊身份心态等，非物质文化中适应文化的发展滞后，二者之间变化的不同步，即威廉·费尔丁·奥格本提出的“文化堕距”(也称“文化滞后”)^[15]的作用是交通事故频发的重要原因之一。物质文化的率先发展要求适应文化的同步发展，但是后者由于其堕性难以在短时间内快速发展，于是二者在急剧碰撞中失调，文化堕距得以形成。

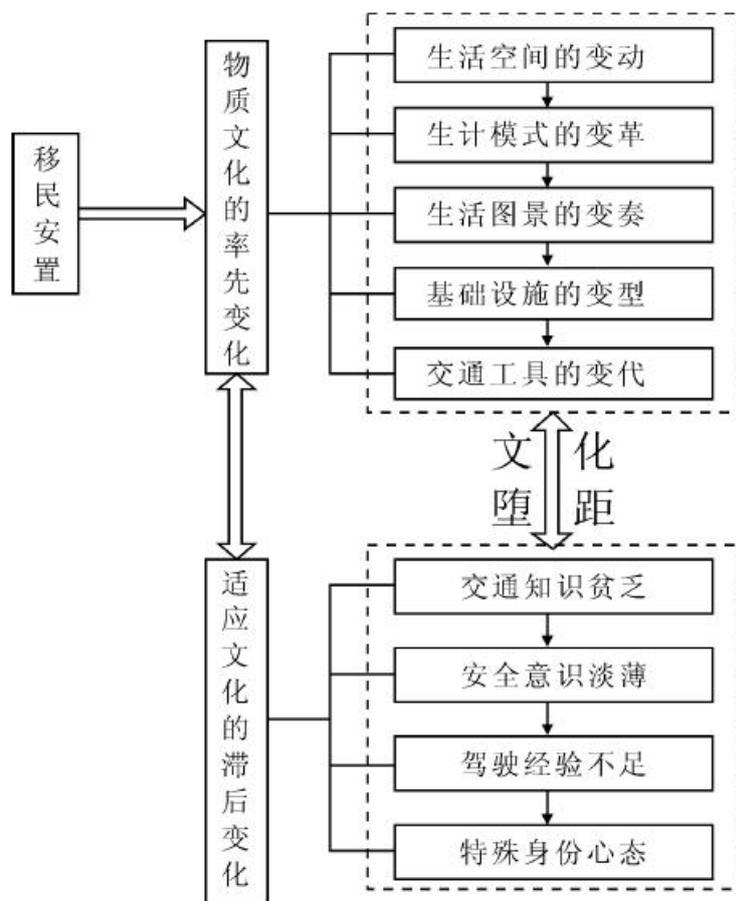


图4 文化堕距的形成逻辑

五、社区移民的文化调适策略:快速联动式社会管理

文化的各个部分是高度整合，任何一个部分的先发性改变都会带动其他部分调适性的后发性改变，从而推动文化整体的进化。由于移民社会的强制型变迁，电力、道路、饮水等基础设施的变化在相对较短的时间内发生变迁，移民的适应文化不能及时跟进，体现出滞后性。适当的文化调适策略能够缩短移民适应文化的跟进时间，及时消减文化堕距。在本研究中，文化调适主要体现为两类实践：(1) 水库移民根据所处环境的变化进行有益调整的实践；(2) 相关的管理部门，采取社会管理、完善硬件配套设施等措施以增进移民适应文化，消减移民文化堕距的实践。

那么应该采取哪些策略呢?交通事故的社会事实、文化堕距的具体成因是极具启示的。此外, H 社区事故的逐年递减则说明了 T 县的管理实践是具有一定成效的, 因而其中必定包含着合理的实践经验。从上文对于交通事故的描述上, 可以看出管理重点是: (1) 第 1、2 年是重点管理年份; (2) 工作日上下班高峰期及 20-22 点之间是需要重点管理的时间段; (3) 四个事故易发地段是重点监管路段; (4) 摩托车和翻斗车则是需要重点管理的对象; (5) 31-50 岁之间从事非农职业的男性则是重点管理人群。从文化堕距的成因来看, 主要在于物质文化的变迁在先, 而相应的适应文化没有同步发展。物质文化的变迁既成事实, 而适应文化是可以通过多种方式鼓励得到发展, 以加强二者之间的调适。此外, 社会工作者在社区层面的介入将有利于建立多部门联动机制。因此, 针对文化堕距, 可采取“快速联动式社会管理”的调适策略, 即从社区层面介入专业社会工作, 识别文化堕距, 建立政府(职能机构)、社会组织、移民社区、移民等多元主体于一体的联动机制。具体包括以下两个方面:

(一) T 县针对移民的文化调适实践

1. 道路硬件建设。道路硬件建设不仅包括路面的本身建设, 更要包括路灯等相关配套设施的建设等。为了有效控制频发的交通事故, 2010 年 6 月, 由 T 县副县长亲自督促, 由县交通局牵头, 开始为移民大道增设了相关硬件, 如在急转弯处安装减速带, 在进出口处安装监控, 事故易发地段设置夜间路灯等。道路配套措施的改进一定程度上减少了交通事故发生率。

2. 交通知识培训。在 T 县, 每次交通事故发生后, 事故当事人害怕当地人“欺生”, 都会拉上少则 10 多位、多则 20-30 多位移民一同来到交警大队, 为事故当事人“壮胆”、“壮势”, 考虑到移民事务的特殊性, 交警大队并没有简单地判定移民行为影响了正常办公, 而是热情招待, 把事故处理当作宣讲交通知识的良好机会, 由交警耐心分析事故的发生过程及其中蕴含的交通知识。这一过程的效果主要是: (1) 在移民中普及和传递了交通知识; (2) 移民理解了交警工作的难度, 在工作中更加配合交警调查和处理交通事故, 建立了良好的警民关系。

3. 安全意识培养。交通事故发生后, 相关信息在移民的乡土社会中迅速传播, 其直接结果即是提升了移民的交通安全意识。移民村建设有休闲广场, 每天晚上 7:00 至 9:30 的时段, 既是移民妇女在广场上舞动的时刻, 也是移民一边欣赏广场舞, 一边交流信息的时刻。一个个鲜活的交通事故案例, 让移民意识到了为了个人也为了家庭, 必须时刻注意交通安全。

(二) 社区层面社会工作的介入

有效的社会工作介入, 作为政府与水库移民外的第三方, 有利于融合各种社会资源, 帮助移民解决面临的生理性、社会性困境, 为移民的过渡入迁, 社会整合创造有利稳定的社会环境[16]。H 社区移民事故发生频率逐年降低, 移民交通安全知识得以丰富, 安全意识也得以提高, 但移民在这一过程中只是一种自然的、事后的被动教育过程, 同时受众范围较小, 效果显然不够理想。在应对文化堕距时, 社会工作的介入可以加速文化调适的过程。

1. 及时发现问题, 制定应对措施。分析发生文化堕距的具体原因, 向政府及其职能部门反映, 同时做好现场处理并做好移民的心理疏导。具体工作则包括: (1) 在发现问题时, 及时总结并向社区组织及管理部门反映; (2) 以社区工作人员为主体, 及时建立社区与地方(县)政府及其职能机构, 包括交通局、社保局、交警大队以及企业等为一体的联动机制; (3) 协助制定具体的应对措施, 重点方面包括协助交管部门在道路硬件建设方面的选点与布控; 在工作日的上下班高峰期, 针对事故易发地段, 易发人群及易发车辆实施重点管理; 以图片展、电影放映或者课堂讨论的形式, 在社区层面开展交通安全知识培训; 根据移民的特殊身份心态, 实现移民心理转变, 变“移民心态”为“本地人心态”。社会工作的介入能够将“事后教育”转化为“事前教育”, 达到防患于未然的治理效果, 同时可在社区层面进行反复多次培训, 提升移民的适应文化。

2. 驾驶技能训练。为了移民的安全, 需要在移民正式上路之前提高移民的驾驶技能, 而不是先让移民上路再由其在行车中自然地提高技能。目前, T 县没有机构专门针对摩托车或电动车的驾驶技术进行培训, 社区工作的介入可以提供很好的解决方案, 具体包括: (1) 在社区范围内, 在移民上路前进行摩托车和电动车操作培训。该工作需要由社会工作人员在车管所、社区组织的

协助下共同完成,先在社区内通过图片展览、视频播放等方式进行理论教学,后再进行实操培训,经培训合格并由车管所发放结业证后方可上路。(2)针对所有车辆驾驶人员,由社区居委会具体负责协调、组织,由社工人员对移民进行交通安全知识培训,提升移民的安全意识,并对涉事家庭和个人进行事后心理疏导,协助事故处理,避免事态恶化。

六、结语

本研究通过对移民交通事故发生的年份、时间点、地点以及事故发生涉及的车辆和当事人的人口学特征,对H社区发生的157起交通事故的社会事实进行了描述,然后从文化堕距的视角分析交通事故频发的成因。在文化堕距的应对上,提出快速联动式社会管理的文化调适策略,即以社会工作为纽带,将地方政府职能机构、社区及社会工作者多方联合起来,在事故开始萌芽时即注重道路硬件及其配套设施建设,加强移民交通安全知识培训、驾驶技能培训和移民心理疏导工作,消减文化堕距,加强文化融入,这也是工程移民的社会安置主题的应有之义[17]。同时,本研究得出的结论以及提出的调适策略对于其它水库的移民集中安置点以及城市化进程中的回迁安置社区也具有一定的启示意义。

参考文献:

- [1] 程广帅,田艳平,石智雷.强制性社会变迁中的社会资本及其经济效应:基于三峡工程移民的调查分析[J].中南财经政法大学学报,2011(3):3-8.
- [2] 高华云,皮雷,陶丽娜.强制性社会变迁中的非自愿能力发展研究[J].统计与决策,2013(1):115-118.
- [3] 孙龙.安置方式与移民的社会适应[M]//风笑天.三峡农村移民的社会适应.武汉:华中科技大学出版社,2006:201-220.
- [4] 风笑天.落地生根:三峡农村移民的社会适应[J].社会学研究,2004(5):19-27.
- [5] 孙阳,张祥明.三峡库区外迁移民特点与问题研究:以上海市崇明县移民安置为例[J].水利经济,2002(3):38-41.
- [6] 苏红,许小玲.三峡移民的社会适应策略[J].思想战线,2005(1):60-65.
- [7] 许佳君,施国庆.三峡外迁移民与沿海安置区社会整合的难点探析[J].河海大学学报:哲学社会科学版,2002,(1):17-20.
- [8] 程瑜.广东三峡移民适应性的人类学研究[J].中南民族大学学报,2003(3):93-97.
- [9] 马德峰,影响三峡外迁农村移民社会适应性的客观因素[J].管理世界,2002(10):43-52.
- [10] 风笑天.生活的移植:跨省外迁三峡移民的社会适应[J].江苏社会科学,2006(3):78-82.
- [11] T县统计局.T县县情2009-2011[R].2012:55-92.
- [12] 涂人猛.“平地造新城”:外迁集中安置大移民点发展的基本模式[J].江汉论坛,2013(11):70-76.
- [13] 翁定军.冲突的策略[J].社会,2005(2):112-136.

-
- [14] 李强, 陶传进. 工程移民的性质定位兼与其它移民类型比较[J]. 江苏社会科学, 2000(6):76 - 80.
- [15] 威廉·费尔丁·奥格本. 社会变迁:关于文化和先天的本质[M]. 五晓毅, 陈育国, 译. 杭州:浙江人民出版社, 1989:265 - 272.
- [16] 赖韦文, 朱洁怡, 谢英美, 等. 新丰江与三峡水库农村移民的时空跨域比较研究:以广东博罗为中心[J]. 西北人口, 2015(1):21 - 27.
- [17] 罗用能. 我国水利水电工程移民安置主题变迁[J]. 武汉理工大学学报:社会科学版, 2013(6):994 - 999