

Globethics Repository



人性化的诉求与缺憾 [Humanistic Requests and Defects]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository.
More information on Globethics see <https://www.globethics.net>. Data and content policy of Globethics Repository see <https://repository.globethics.net/pages/policy>.

Item Type	Article
Authors	陆, 礼;程, 国斌
Publisher	江苏省哲学社会科学界联合会
Rights	With permission of the license/copyright holder
Download date	2026-07-17 01:15:36
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/182891

陆礼 程国斌：人性化的诉求与缺憾——伦理学视域中的现代交通

陆礼 程国斌

人性化的诉求与缺憾

——伦理学视域中的现代交通

陆 礼 程国斌

摘要：现代交通及其蕴涵的道德悖论，是应用伦理学应予关注的重要课题。对现代交通的伦理审视，不宜简单化或极端化，既要肯定其竭诚体现的“贵生、效率、环保”等人性化诉求的一面，也必须深刻揭示其日益暴露的人性化缺憾。而质疑、剖析其伦理渊源——“经济理性”的人性假设和“本体思维”，对于为交通模式的科学选择提供正确的伦理导向尤为重要。

关键词：现代交通 人性化 伦理渊源

资源与信息的高度流通是现代社会的主要标志。从社会本体的角度看，物质流通和人类交往具有重大的伦理意义，“一个民族本身的整个内部结构都取决于它的生产以及内部和外部的交往的发展程度。”^[1]在过去一百多年里，各种交通形式竞相争夺，结果是“汽车定义了我们建成的环境和技术，它规划了我们的城市，操纵着街道的样式和建筑之间的关系，形成了对大型停车用地的需要。以往由行人，自行车，手推车组成的街道现在成了汽车的天下。”^[2]然而，汽车交通日益暴露出的拥堵、安全、资源、生态、自由公正等问题，使我们陷入了“道路交通的两难境地”，^[3]国内外许多学者以不同的方式对汽车文化进行了尖锐的批判，但往往又忽略了其不应否定的伦理价值。笔者认为，对现代交通的伦理审视，不宜简单化或极端化。用伦理学的理性眼光来看，现代交通可以说是一把双刃剑：一方面，现代交通对社会流动的巨大贡献及其表达的种种人文关怀，充分显示了其人性化的价值诉求；另一方面，现代交通日益暴露出的种种弊端及其人性化缺憾，招致人们日益深刻的忧虑和责难。现代交通所蕴涵的这一矛盾及其道德悖论，成为应用伦理学研究不容忽视的重要课题。

一、人性化交通的伦理渊源

现代交通的人性化诉求，作为一种“应该”的伦理思维指向，既是一定交通生产力发展水平和社会经济关系的反映，又受相关的价值理念及其嬗变的影响。

在中国，“人性化”源于传统的“民本”思想。殷周时期的元典《诗经》中《七月》、《伐檀》、《硕鼠》等篇着眼于经济生活事实，已强调民生问题。春秋时期《左传》中首先注意到民利及民间疾苦问题，记载了许多发展经济、体恤民力等德政，强调“天生民而树之君，以利之也。”^[4]“亲其民，视民如子，辛苦同之。”^[5]这种主要强调“民生”而在民众所享有的社会权利及促进民智开化等方面尚有缺陷的传统“民本思想”，到19世纪以后在与西方“人本主义”和“权利”思想的碰撞与对话中进一步丰富与发展起来。在西方，在应用领域

追求“人性化”的观念是近代以来“人本主义”伦理学兴起的结果。人本主义（Humanism）可译为“人道主义”、“人类中心主义”、“人文主义”、“人性”以及“人性主义”。^[6]人性具有理性和感性两个方面，以此作为依据分别形成了大陆唯理主义（道义论）和英美经验主义（功利论）伦理学两大流派。前者从康德的纯粹实践理性基本法则到罗尔斯的“正义”伦理，均以理性法则来约束人性欲望；后者则首先强调人类自然本性的合理性，用以反对中世纪暴政，然后再用一种合乎“自然”法则的理性原则对人类感性欲望进行合理的限制与规定。现代伦理学虽然在人性主题的认识上各有不同，但对人类具有的自由能力具有一定共识，“现代世界的原则就是主体自由，也就是说，存在于精神整体之中的一切本质方面，都在发展过程中达到它们的权利”^[7]。而现代伦理之所以将“快乐”确定为“终极价值”，正是为了在价值上不做任何统一规定或限定，以达到开放、多元和自由^[8]。正是道义论和功利主义伦理学的这种内在的统一性——即从启蒙以来近现代西方文化所张扬的人本主义精神对及人类感性生活的充分尊重，才得以把处于高不可及之处的道义依据转为现实中的个人幸福或“人性化”。于是，这种“人性化”价值理念在现近代交通领域表现为：在交通权益上突破了教阶/身份制度，建立了不同交通主体在起点上“人人平等”的、以公共交通为主要标志的交通权利体系^[9]。在交通发展目标上坚持“以人为本的交通服务宗旨”^[10]，致力于“建设一个安全、高效、清洁和公平的交通运输系统”^[11]。

人性化交通又得益于现代管理理念的变革。在信息革命的推动下，现代管理理念已从科学管理和人际关系管理向人性化管理转变。在人性化管理中，人被特别称为与物的资源有别的“人力资源”，它不仅仅具有一般“物”（X理论）、“有理性的动物”（Y理论）或是两者的叠加（Z理论）所具有的规律性，更具有自己特殊的规律性——人性。管理（服务）不能有违人性的规律，而要还“人”本来的价值和尊严。这种“人性化管理”理念在现代交通领域，表现为确立了“以人为本、安全快捷、文明舒适，良性流动”的交通发展基本价值取向。它“不仅体现在交通设施建设的人性化设计上，而且体现在将交通管理工作从单纯管理型向管理服务型转变上。……管理政策更多地从方便广大群众日常出行的角度考虑，给予群众尽可能多的方便”^[12]。“强调注重交通运行效率、社会公平和环境保护，加强对居民交通需要的满足，注重公共交通、步行和非机动车等交通方式的权利，保障其交通安全。”^[13]

从交通生产力发展的内在决定因素考察，新技术革命使现代交通生产力跨上了一个前所未有的新台阶，推动交通运输向高技术化、信息化为主要特征的新的技术构成过渡，向以现代化管理方法和现代化基础设施及装备为基础的轨道上转移。借助日新月异的科技创新，各国政府均以人性化为目标进行交通规划，走智能型、环保型、集约化的和谐交通发展之路。交通不再成为一种忽视人、超越人、压抑人的运载工具，而是人的亲密伴侣；各种交通关系都竭力围绕着人、人的需要、人的价值、人的全面自由发展而创设，充分体现人性化；无论是交通道德理想、交通服务、交通科技、交通生态乃至整个交通文化都努力体现“以人为本、良性流动”的核心价值观理念^[14]。

二、人性化交通的基本维度

现代交通的人性化诉求大致可以包括三个基本维度：

1. 安全舒适的贵生诉求。

人性化的最高体现莫过于尊重生命。“圣人深虑天下，莫贵于生。”^[15]“贵生”，亦即

贵生贱物、重生轻物，人的生命贵于自己生命之外的东西。费尔巴哈说，“生命本身就是幸福。”“生命本是一切福利的总和。”^[16]“人牺牲生命来祭神，只是因为神的眼睛象人的一样，也是把生命看做最高的、最有价值的、最神圣的宝物。”^[17]通过近代启蒙，肉身的生命已经从经院哲学的极度藐视中挣脱出来，在作为理性能力和感性快乐载体的意义上获得了道德地位。贵生利己符合道德目的，因而具有正道德价值，是道德的、应该的、善的；伤身害己违背道德目的，因而便具有负道德价值，是不道德的、不应该的、恶的。人作为一种文化的存在，要在文化系统中获得自己的价值确证并实现自身的价值，必然直接指向“尊重人的生命，尊重人性，尊重人性的尊严”这三个相互联系并呈递进关系的理论表述，这已经成为现代文明社会的基本文化共识^[18]。在交通伦理学范畴内，这一基本文化共识表达为：以遵循理性判断为核心，注重社会生命秩序的安顿原理，指向建立合理的生命秩序。即在交通活动中努力实现安全、舒适、优雅文明（有尊严）的价值目标。

安全是人性化交通的绝对命令。为了避免高速流动所造成的交通灾害，各国作出了维护交通安全的极大努力。由于高速公路全封闭、全立交，自动监控和通讯设备完善，客观上使单位车流量事故发生率大为减少；交通法制和交通安全教育的强化、交通工程建设的规范化、各类安全设施的完善，均有助于消除交通安全隐患；新型车载电子装置的研发使用，集成了雷达、全球定位卫星、地图成象系统、数据合并传感器等技术，使交通安全提高到新的水平^[19]；在航空运输中严格安检，反劫机方式的选择淡化意识形态而绝对服从机组安全的考虑；《国际海上人命安全公约》等缔约国严格履行义务、遵守航海规则，积极参与着海难救助。

以追求舒适、愉悦为表征，交通发展呈现出个性化、休憩化、信息化、生态化的特点。高速公路的运输功能、服务功能、窗口功能、经营功能、信息传播功能得到充分发挥；时尚化的生活方式主导了汽车设计潮流，更多款式、更好性能的汽车不断出现，用于郊游的车内配备了宿营所需的一切设施和物品，象一座流动的小旅馆；步行街和城市盲道的设置使交通弱势群体的出行权益受到保护；准航空服务进入车船，各类交通主体同舟共济、和谐共处，文明优雅的车德车风日益形成。

2. 畅通便捷的效率诉求。

畅通便捷是人性化交通的直接体现，其伦理目标指向两个方面：一是人们出行的便捷；二是物资流通的高效。有关研究认为，在发达国家，人们对乘坐交通工具的要求大体经历了舒适——经济——快捷三个阶段的变化。在现代市场经济下，原本由身份、等级制度主宰的政治化交通转变为经济型交通，在其价值原点上体现为如何最好地为社会经济服务，交通规划、管理和基础结构严密遵循经济原则：即提供货物与人员最有效、快速移动的物质支持系统，从而不断地“用时间去更多地去消灭空间”（马克思语）。它要求公路、航道、铁路、机场、管道等固定设施以及车、船、飞机等流动设施完备完善，保持良好顺畅的通行秩序，不堵塞、不滞留，确保旅客货物畅通、及时、快速、便捷到达目的地^[20]。

畅通的人性化诉求是现代交通工程建设的伦理基础。为适应汽车运输的需要，1937年美国在加州修建了第一条11.2公里的高速公路，五十年代中期，美国高速公路建设进入高潮，形成8.8万公里的高速公路网络，连接了所有五万人以上的城市。二十年来中国高速公路总里程已跃居世界第二，跨江跨海的特大型桥梁、隧道，高速铁路、磁悬浮列车、地铁和农村公路建设不断刷新纪录。畅通便捷的效率诉求还敦促着城市交通的系统优化。通过加强城市

交通规划和管理，各国正在寻求高可达性、低交通需求的土地利用与交通发展模式，以改变传统的“交通需求增大（拥挤）—交通供给增加（缓和）—交通需求增大（再拥挤）”的恶性循环发展模式^[21]。人们期盼并建设着便于各类车辆分别进行科学换乘的城市轨道交通系统，以实现城市交通的和谐畅通。

机动便捷的人性化初衷使汽车主宰了现代交通模式。尽管汽车文化受到人们的诸多质疑，但在航空、铁路、道路、水路和管道五大运输方式的激励竞争中，汽车（道路）交通的胜出有其伦理必然性。汽车交通机动灵活适应性强，既便于大量集中又易于迅速分散，既是一种独立的运输方式，又是其它运输方式的集、疏、运方式。它能深入城乡，“取货（接客）上门，送货（送客）到家”，具有“门到门”的得天独厚之优势^[22]。福特发明的大规模流水线的汽车生产以及分期付款这一“随着汽车的出现而产生的一种消费方式”，使得普通美国人也可以购买私人汽车，^[23]也使它在促进人类空间活动自由能力的发展上获得了自己的价值确证，而现代工具设计中不断提高的“人性化”和“个性化”水准，则是对现代人性发展理念——个性、自主、实现^[24]的最好体现。

3. “天人合一”的环保诉求。

在中国古代，“和谐”，被认为是宇宙万物协作共存的状态。“天地与我并生，而万物与我为一”^[25]，人是宇宙中的一个存在，必须在与万物的互动关系中来确证自身。人与其他万物是伙伴关系而不是主次关系，因此，“人法地，地法天，天法道，道法自然”^[26]。遵循自然规律是一切宇宙生灵唯一的行为选择，交通活动当然也不例外。但是，在近代以后的伦理思想发展史上，本体思维成为西方道德哲学的主流思维进路，这种“掠夺性征服和控制的人类中心主义的文化类型或文明类型”^[27]，在交通领域同样造成了人类与自然关系不断恶化的严重后果。

建设人性化交通，必然要重树“天人合一”的环保意识，使现代交通实现资源、环境、美学的和谐统一。交通对资源和环境的影响十分巨大。1936年洛杉矶发生汽车尾气光化学烟雾事件使400余人当天死亡，于是，近百年来各国纷纷采取了改进炼油技术、提高汽车尾气净化标准、限制轿车进入市区等种种措施，以氢燃料为主要能源的电动车将实现“零排放”并形成商业化，在韩国首尔等城市，耸立起高达十多米的道路隔音板，这些不懈努力均向我们诉说着现代人渴求绿色交通的人文情怀。发展中的城市地下物流与管道物流，不仅提高配送效率，而且也大大减少了城市环境污染^[28]。在交通基础设施建设中重视生态和美学的要求，给旅客与驾乘人员提供着舒适优美的运输环境。道路建设与植树种草同时并举，山川秀美工程全面展开；在丘陵地段，采用生物技术恢复和营造湿地，为野生动物提供新的栖息地；在西北部地区种植防风林带与沙棘、红柳、毛白杨等耐旱固沙的植被，加强水土保持、促进了生态恢复^[29]。选择公路走向与几何线型时，顺其自然、因形就势，尽量避免大填大挖，拆除不必要的全封闭铁丝网，使之更贴近自然也更人性化。

三、现代交通的人性化缺憾及其伦理批判

在肯定人性化交通的上述成就的同时，我们也应当注意到，现代社会根本上是一个以实现人的自由为目标的社会，是一个标示了“个体化、世俗化、工业化、文化分化、商品化、城市化、科层化和理性化等过程的”世界，但由于它借助的是过于主观化的理智理性，因此其价值

目标与实践中的现实世界还存在着巨大差距。尽管在现代化过程中也建立了在起点上“人人平等”的交通权利体系，但现代商品社会经济合理性的普遍要求，与社会基本价值前提即人的自由性和生活世界的丰富性形成了一种内在的紧张。在这个历史条件下，现代“人性”规定的否定方面就显现出来，正如桑德尔所说：在现代理性的无知之幕后并没有各种不同的个人，只有一个主体^[30]，它并不能反映丰富的、个别的、自由和创造性的“人性”之真实面貌或意愿。因而，它很容易将现代交通引向一种伦理导向令人质疑的状况。

事实上，现代交通就是这样一种在经济理性的人性假设基础上建立起来的、以权利和利益为核心的运行模式。在韦伯看来，这种“经济”行动只是“行动者依其主观意义，将行动指向以效用形式来满足其需求”的行为^[31]。由于经济理性是一种悬置价值理性的思路，于是，丰富的个体生命的价值确证，只变成了在各种限制条件影响下“效用最大化”的表达过程。“经济一旦成为共体的自然冲动，就天生是‘伦理的’。个体的自然冲动是‘欲’，是道德制约和调节的对象，而实体或共体的自然冲动却是‘经济’，是追求和实现的目标。……经济不仅无需批判地获得先验价值，而且反过来成为决定伦理的‘本体’。”^[32]而当“经济决定伦理”成为占居主导地位的本体论世界观时，运输就变成了个体或共同体实现自己经济利益的工具，交通伦理行为也就变成了一种出于功利计算——如果不遵守这些规范将会导致更大的利益损失（被市场规律或法律所惩罚）——而采取的经济活动。较为典型的是，20世纪60年代之前美国政府就为投资修建高速公路网还是扩充城市公交系统的问题发生过激烈争论，最后是石油公司和汽车公司的商业利益占了上风^[33]；而现在，更是如Zeitler所言，“因为汽车工业的已有成就及其贡献，人们没兴趣了解有关交通的副作用这个话题。”^[34]

在交通伦理经济化的命运下，现代交通的人性化希冀就不能不受经济冲动的挤压而显露出其十分苍白、软弱和无耐的一面：为了达到最高流动度和可及性，忽略了资源、环境、健康、系统性和可持续性，严重的交通拥堵、污染以及各种人车冲突所引发的自由、公正、权利等伦理问题日益凸显。英国政府坦言，“在过去二十年，巴士和铁路运输服务质量下降，交通量的增长则导致了越来越严重的堵塞和污染。”^[35]尤其是“我们使用汽车的方式使我们的健康、经济和环境都付出了代价。”因交通堵塞，“英国经济的成本每年大约有150亿英镑”^[36]，“但修建更多的道路只会促进交通量的增长。”^[37]“主要由道路交通产生的空气污染而夭折的人，估计每年大约有24,000人。”^[38]“由光污染和噪音污染导致的‘skyglow’现象使乡村的面貌大大改观。道路建设和停车场占用了大量的土地，而土地资源是有限的。”^[39]

现代交通又是技术造成人性异化的主要领域之一，交通关系中的“汽车本位”思想就是明证。“汽车本位”可以说是“本体思维”在交通领域的表现形式，本体思维“是一种‘实体——主宰型’、‘权力——控制型’的、‘占有性主体’的思维类型”，“对‘一’的迷恋、对‘概念’的依赖、对‘终极’的诉求……使得本体思维独断多于宽容、独白多于对话、强力多于平等、控制多于自由、专制多于民主”^[40]。“汽车本位”思想不仅表现为对以交通方式获取效益最大化的追求逐渐显现出压倒对安全、畅通、资源与环境保护的追求之趋势，而且表现为交通弱势群体的权益被忽视、压迫而带来自由、权利和社会公正等伦理问题。西方国家在上世纪六七十年代的城市交通规划中，就曾经认为城市交通规划的对象是机动车交通，对步行交通系统的建设很不重视，甚至在新建道路设施时不新建人行道，绿灯时间缩短，机动车

被更多地停放在人行道上。行人和非机动车过马路困难，安全得不到保障^[41]。在中国，城市交通中日益严重的人车冲突，如行人过马路的违章整治难度，红绿灯时间长短的争端、公交的萎缩与困扰等，同样深刻反映出路权与生命权，交通强、弱势群体权益的不平等以及交通法规的人性化缺陷。轿车交提供的“个人自由”对他人来说恰恰是一种非自由，“不断增长的交通量和车速威胁着行人和骑自行车者的安全。孩子们独自玩耍、步行或骑自行车上学的自由几乎丧失了。”“老年人有时因为担忧交通安全而不愿意出门，因此越发觉得孤独。”^[42]私人汽车造成的社会成本大大高于它付出的那部分经济成本，由有车族所造成的车祸、拥堵、时空占用、财产损失、资源耗费和严重污染实际上是由同一区域的所有人一起承担的，这在客观上就构成了不平等的利害相交换的恶的行为。“车本位”伦理造就的新贵族交通，显然有悖于现代交通“人人平等”的人性化初衷。

四、结束语：现代交通呼唤伦理智慧

我们知道，应用伦理学的任务应当是“分析现实社会中不同分支领域里出现的重大问题的伦理维度，为这些问题所引起的道德悖论的解决创造一种对话的平台，从而为赢得相应的社会共识提供伦理上的理论支持。应用伦理学的目的就在于探讨如何使道德要求通过社会整体的行为规则与行为程序得以实现。”^[43]通过对现代交通所作的伦理审视，我们可以得出以下结论：人性化交通的实质，是要解决好“为何发展交通、为谁发展交通、如何发展交通”的基本价值向度问题；实现交通的“良性流动”，这不是一个单纯的经济、技术问题，而首先是一个人文问题；建设人性化交通，并非交通业自发所能解决，而是需要伦理的思考、评判和把握，需要超越交通的伦理智慧；现代交通的发展值域，不在于某些数量的、技术的指标，而在于如何处理好交通与人、交通与社会、交通与自然、各类交通主体的关系，以及能否可持续发展即当代与未来的关系。可持续发展的交通，应当是“面对自然（包括社会）的多样挑战而只带来最低污染和和最小有害后果的那种发展模式”^[44]。这种模式应当是国际公共交通协会“希望城市、地区及国家领导人实施”的“以公共交通为主的交通政策”。因此，“弄清交通的基本原则——交通系统的组织应满足最广泛的社会需要，并为大多数市民提供可持续的交通选择”，“根据行人数量（而非机动车数量）分配城市空间”^[45]，优先发展高速轨道交通系统、低能耗与新能源汽车等^[46]，才是现代交通的发展方向，也才是人性化交通的明智选择。

（江苏省交通科学研究计划项目[05R27]《和谐交通的道德环境研究》阶段性成果；刊于《江苏社会科学》2007年第2期，发表时有删改）

注释：

[1]《德意志意识形态》，《马克思恩格斯选集》第1卷，人民出版社，1972年，第25页。

[2]Calthorpe, P. (1991), The post-suburban metropolis *Whole Earth Rev.* 73.

[3][11][36]英国交通政策白皮书：《第一章 交通新政》。

[4]《左传·文公十三年》。

[5]《左传·昭公三十年》。

[6]【英】阿伦·布洛克：《西方人文主义传统》，北京：三联书店，2003年8月第1版，第3页。

[7]黑格尔：《法哲学原理》，商务印书馆，1961年版，第291页。

[8]包利民 M. 斯戴克豪思：《现代性价值辩证论》，上海：学林出版社，2000年第1版，第60—63页。

- [9]陆礼：《交通伦理的历史演绎与价值意蕴》，“东北亚社会发展与伦理——第14次韩·中伦理学国际学术大会”论文集，韩国国民伦理学会，2006年6月。
- [10]《北京交通发展纲要》，中国交通技术论坛网。
- [12]奥运行动规划：《交通建设和管理专项规划》。
- [13]李俊：《城市交通人性化问题研究》，重庆大学学报(社会科学版)，2005年第3期。
- [14]陆礼：《小康社会交通伦理的基本价值取向》，《交通企业管理》，2005年第10期。
- [15]《吕氏春秋·贵生》。
- [16]《费尔巴哈哲学著作选集》上卷，三联书店，1959年版，第545页。
- [17]《费尔巴哈哲学著作选集》下卷，三联书店，1962年版，第569页。
- [18]刘革：《论人性尊严的伦理价值及其宪法意义》，西南民族大学学报(人文社科版) 2006年第4期。
- [19]易汉文：《美国智能交通10年谋略》，《中国交通报》2002年11月27日。
- [20][22] 陆礼：《交通职业道德》，人民交通出版社，2002年6月，第1版，第86、39页。
- [21]林震、杨浩：《基于可持续发展的城市交通规划》，《综合运输》，2002年第10期。
- [23]丹尼尔·布尔斯廷：《美国民主历程》，北京：三联书店，1993年4月第1版，第479页。
- [24]赵宏志：《论个性伦理——伦理观的深层探究》，学术交流，2005年第11期。
- [25]《庄子·齐物论》。
- [26]《老子》二十五章。
- [27][40] 田海平：《从本体思维到伦理思维》，《学习与探索》，2003年第5期。
- [28]朱茵、唐禛敏：《现代物流业的发展与运输业的转变》，《综合运输》，2002年第11期。
- [29]高洁、李勇：《高等级公路景观绿化与环保》，《中国公路》，2002年第10期。
- [30]【美】迈克尔·J·桑德尔：《自由主义与正义的局限》，南京：译林出版社，2001年版，第160页
- [31]韦伯：《韦伯作品集——经济行动与社会团体》，广西师大出版社，2004年版，第1-9页。
- [32]樊浩：《从本体论世界观到生态伦理世界观》，《哲学研究》，2005年第5期。
- [33]华凌：《美国反省交通战略 呼吁发展公共交通》，《科技日报》，2003年11月21日。
- [34]Zeitler,U.(1999b). *Grundlagen der Verkehrsethic*, Logos Verlag, Berlin.
- [35]英国交通政策白皮书：《前言》。
- [37][39][42] 英国交通政策白皮书：《第二章 交通运输的可持续发展》。
- [38]“Quantification of the Effects of Air Pollution on Health in the UK”, Committee on the Medical Effects of Air Pollutants, Department of Health, 1998.
- [41]许传忠、刘杨、李志：《由车本位到人本位：城市交通可持续发展探析》，《规划师》，2003年第9期。
- [43]甘绍平：《关于应用伦理学本质特征的论争》，《哲学动态》2005年第1期，
- [44]Zeitler,U.(1997a) *Transportation Ethics, Dissertation*, CESAM, Aarhus University, Denmark.
- [45]《国际公共交通协会罗马宣言》
- [46]《国家中长期科学和技术发展规划纲要（2006—2020年）》

（作者简介：陆礼，男，江苏常熟人，南京交通学院人文社科系副教授，江苏省伦理学会理事，南京市哲学学会常务理事，研究方向：应用伦理学；程国斌，男，东南大学人文学院博士生，研究方向：生命伦理）

/