

## رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین

### راهنمایی و رانندگی در رانندگان

فریبا محمدی<sup>۱</sup>، آیت‌اله فتحی<sup>۲</sup>

از صفحه ۸۳ تا ۱۱۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۸/۲۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۲/۳۱

#### چکیده

هدف اصلی پژوهش حاضر، بررسی رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند بوده است. پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش‌های کمی گردآوری داده‌ها، توصیفی از نوع همبستگی است. جامعه آماری پژوهش حاضر متشکل از کلیه رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند بود که تعداد آنها بر اساس آمار اعلام‌شده از سوی مرکز ترافیک شهری شهرستان مرند، ۷۰۰ نفر بود. نمونه آماری پژوهش حاضر، تعداد ۲۵۰ نفر از رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند بوده که با استفاده از جدول مورگان و روش نمونه‌گیری خوشه‌ای به دست آمده است. به منظور سنجش ویژگی‌های شخصیتی از پرسشنامه پنج‌عامل شخصیتی نئو، برای سنجش متغیر رفتارهای پرخطر از پرسشنامه منچستر و برای سنجش نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی از پرسشنامه زرابادی مبتنی بر نظریه رفتار برنامه‌دار فرانسیس، اکسل، جانستون، والکر، گرمشاو و فوی استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان داد که از بین ویژگی‌های شخصیتی روان‌آزرده‌گرایی و برون‌گرایی با کلیه مؤلفه‌های رفتارهای پرخطر رانندگی (لغزش در رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و غیرعمدی) ( $p < 0/05$ ) رابطه معناداری وجود دارد؛ ولی بین گشودگی و اشتباهات رانندگی و تخلفات عمدی و غیرعمدی، رابطه معناداری وجود ندارد ( $p < 0/05$ ). همچنین مقبولیت اجتماعی با تخلفات غیرعمدی رابطه‌ای ندارد ( $p < 0/05$ ). از بین مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی، روان‌آزرده‌گرایی و باوجدان‌بودن با هنجار ذهنی از مؤلفه‌های نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی ( $p < 0/05$ ) رابطه دارد و برون‌گرایی با نگرش به قوانین رابطه دارد. بین برون‌گرایی، گشودگی و مقبولیت اجتماعی با هیچ‌یک از مؤلفه‌های نگرش به قوانین ( $p < 0/05$ ) رابطه معنی‌داری وجود ندارد.

**کلیدواژه‌ها:** ویژگی‌های شخصیتی، رفتارهای پرخطر رانندگی، نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی.

۱. کارشناس ارشد روانشناسی بالینی دانشگاه آزاد اسلامی مرند.

۲. استادیار پژوهشی پژوهشگاه علوم نظامی و مطالعات اجتماعی ناجا، (نویسنده مسئول)، A.fathi64@gmail.com

## مقدمه

یکی از عوامل انسانی شایع که موجب حوادث با مصدومیت‌های وخیم می‌شود، رفتار رانندگی با سرعت و سبقت‌های غیرمجاز است (سانیوگ و دیوارجان<sup>۱</sup>، ۲۰۱۷: ۲۰۷). رانندگی، رفتاری است که فرد به‌عنوان الگوهای عملی برمی‌گزیند و با وسیله نقلیه، آن‌ها را به اجرا درمی‌آورد؛ مانند سرعت، میزان تمرکز و حفظ میزان فاصله استاندارد (ازکان و لاجونان<sup>۲</sup>، ۲۰۱۵: ۳۵۹) و دو دسته رفتارهای مثبت و منفی را شامل می‌شود. به مجموعه رفتارهای منفی در رانندگی، رانندگی تهاجمی یا پرخطر گفته می‌شود. این رفتارها دو گروه از اشتباه‌ها و تخلف‌ها را پوشش می‌دهند (ریزون، ناستید، استرادیینگ، بایتر و کمبل<sup>۳</sup>، ۱۹۹۰: ۱۳۱۸). خطاها به ناتوانی یا نارسایی قضاوت صحیح و انجام یک سلسله‌اعمال طراحی شده برای رسیدن به نتیجه مطلوب تعبیر شده است. تخلفات، آن دسته از رفتارهایی هستند که ایمنی رانندگی را به خطر می‌اندازند؛ مانند سرعت بیش از حد مجاز یا حرکت کردن بدون رعایت فاصله لازم با وسایل نقلیه (عریضی و حقیقی، ۱۳۸۸: ۲۲). بر این اساس، خطاها به دو نوع متمایز تقسیم می‌شوند؛ نوع اول، انحرافات هستند که به‌علت مشکلاتی در توجه، حافظه و پردازش اطلاعات به وجود می‌آیند و شامل لغزش‌ها و خطاهای سهوی هستند؛ نوع دیگر نیز اشتباهاتی می‌باشند که فرد، اعمال و مسیر نادرستی را برای رسیدن به مقصد انتخاب می‌کند، بدون اینکه به اشتباه‌بودن آن آگاهی داشته باشد (همان).

در طرف دیگر، رانندگان با نادیده‌گرفتن قواعد رانندگی، نقش مهمی را در ایجاد حوادث جاده‌ای و بروز رفتارهای پرخطر دارند. در برخی از پژوهش‌ها، تأثیر متغیرهایی چون سن، تحصیلات، درآمد، تأهل، ضعف تعهدات جمعی، افزایش جمعیت، ضعف آموزش در خانواده، در رسانه‌های جمعی و دانشگاه‌ها، عدم انطباق

1. Samyog & Devarajan

2. Ozkan & Lajunen

3. Reason, Nanstead, Strading, Bayter & Campbell

قوانین با نیازهای جامعه، ناکارآمدی پلیس، تخلفات دستگاه مجری قانون، اجرای نابرابر قوانین (رحمانی فیروزجاه و عباسی اسفجیر، ۱۳۸۵: ۱۷۷؛ احمدی، نیکدل، حیدری و کرمی، ۱۳۹۳: ۳۵)، فردگرایی مسئولان، فردگرایی فرد، فردگرایی در جامعه، نابرابری در اعمال قانون، کنترل غیررسمی ضعیف و کنترل رسمی ضعیف (فیروزجائیان، ۱۳۸۸: ۱؛ حافظی، ۱۳۹۱: ۱) بر قانون‌گریزی در رانندگی تأیید شده است. همه این موارد، نشانه نوعی ضعف در پیوندهای اجتماعی و عدم فرهنگ‌سازی در زمینه نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی است که برای دوام و توسعه جامعه خطرناک است (فیروزجائیان و علی‌بابایی، ۱۳۹۲: ۱۲۸؛ میرفردی، احمدی و امیری، ۱۳۹۳: ۱۳). این وضعیت یا قانون‌گریزی در هر شکل آن می‌تواند پیامدها و هزینه‌های (جانی، مالی، فرهنگی و اجتماعی) بالایی برای جامعه داشته است (شیری، ۱۳۸۳: ۱؛ صداقت، ۱۳۸۴: ۱).

در پژوهش‌های انجام‌شده در مورد رفتارهای پرخطر رانندگی و لغزش‌های آن به عوامل متعددی اشاره شده است و عوامل مؤثر بر عملکرد رانندگان که می‌تواند به بروز رفتارهای پرخطر و درنهایت تصادفات رانندگی منجر شود، بسیار متعدد عنوان شده‌اند (کلارک، وارد و ترومان<sup>۱</sup>، ۲۰۱۵: ۵۲۵)؛ به‌عنوان مثال می‌توان به فاکتورهایی مانند کیفیت و نوع جاده (کراندال و آندروود<sup>۲</sup>، ۱۹۹۸: ۴۵۱)، حالت‌های روانی (لی، لی و بویل<sup>۳</sup>، ۲۰۰۷: ۷۲۵)، زمان روز (لین، تریگز و ردمان<sup>۴</sup>، ۲۰۱۷)، شرایط آب‌وهوایی (ادواردز<sup>۵</sup>، ۱۹۹۸)، سن (تیسک و استیسی<sup>۶</sup>، ۲۰۱۷)، تجربه رانندگی (کراندل و همکاران<sup>۷</sup>، ۱۹۹۹: ۶۰۴)، ویژگی‌های روانی و سلامت روان (بال، اوسلی،

1. Clarke, Ward & Truman

2. Crundall & Underwood

3. Lee, Lee & Boyle

4. Lenne, Triggs & Redman

5. Edwards

6. Twisk & Stacey

7. Crundall, Champan, Traquley, Collins, Loon, Andrews & Underwood

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

اسلوان، رونکر و برونی<sup>۱</sup>، ۱۹۹۳: ۳۱۱۶) و ویژگی‌های شخصیتی (شن، کو، جی، سان و یانگ<sup>۲</sup>، ۲۰۱۸: ۱۵) اشاره کرد.

مروری بر ادبیات پژوهش نشان می‌دهد که ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند نقش مهمی در رفتارهای رانندگی داشته باشند (کاپسی و همکاران، ۱۹۹۷: ۱۰۵۹؛ یانگ، گونگ، دو و سان<sup>۳</sup>، ۲۰۱۳: ۵۶۹). بلانچارد<sup>۴</sup> (۱۹۹۵) شخصیت را به‌عنوان مجموعه‌ای از عادت‌ها تعریف کرده و آلپورت<sup>۵</sup> (۱۹۴۲) آن را به‌عنوان سازمان‌بندی پویایی در درون فرد می‌داند که شامل آن دسته از نظام‌های روانی - فیزیکی تعیین‌کننده رفتار و تفکر آدمی می‌باشد (شیرافکن، ۱۳۹۱: ۳۶۵). پژوهشگران پس از پژوهش‌های فراوان جهت توصیف تفاوت رفتارهای شخصیتی به یک توافق نسبی رسیده و نظریه پنج‌عاملی شخصیت را مطرح کرده‌اند که ویژگی‌هایی برون‌گرایی، سازگاری، وظیفه-شناسی و وجدان کاری، روان‌رنجوری و ثبات، گشودگی و استقبال از تجربه را شامل می‌شود (سبک‌رو، حق‌بین و ابراهیم‌زاده پزشکی، ۱۳۹۵: ۱۱۸) که هریک در پژوهش‌های متعدد به‌خوبی تعریف شده و در پژوهش حاضر نیز برای سنجش ویژگی‌های شخصیتی مورد استفاده قرار گرفته‌اند. رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای رانندگی در مطالعات متعددی مورد بررسی قرار گرفته است؛ برای مثال، پژوهش‌ها نشان داده است که اضطراب و پرخاشگری که از جمله ویژگی‌های شخصیتی روان‌نژدی هستند (یانگ و همکاران، ۲۰۱۳: ۵۶۸؛ مالیا، لازاروس، ویولانی و لوسیدی<sup>۶</sup>، ۲۰۱۵: ۱۴۹) و ویژگی‌های شخصیتی برون‌زا می‌توانند رابطه مثبتی با رفتارهای پرخطر رانندگی داشته باشند. در ضمن شخصیت قابل قبول با ویژگی‌های

1. Ball, Owsley, Sloane, Roenker & Bruni

2. Shen, Qu, Ge, Sun & Zhang

3. Yang, Du, Gong & Sun

4. Blanchard

5. Allport

6. Mallia, Lazuras, Violani & Lucidi

دل‌سوزی و نوع دوستی (یانگ و همکاران، ۲۰۱۳: ۵۶۸)، ویژگی گشوده‌بودن (مالیا و همکاران، ۲۰۱۵: ۱۴۹) و شخصیت وجدان‌طلب (کولار، نلسون و یورک<sup>۱</sup> و همکاران، ۲۰۰۱: ۴۸) رابطه‌ای منفی با رفتارهای پرخطر رانندگی دارد. بررسی نتایج پژوهش‌های پیشین نشان می‌دهد که یافته‌های پژوهش‌ها در مورد رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای مثبت و منفی رانندگی متناقض می‌باشد و به‌خصوص در ایران کمتر مورد توجه قرار گرفته است (شاکری‌نیا و محمدپور، ۱۳۸۹: ۲۲۷) و همین موضوع، لزوم بررسی آن در ایران را نشان می‌دهد.

در ایران، حوادث رانندگی در هر دو سال، تلفاتی به اندازه تلفات زلزله ۶/۵ ریشتری بم دارد و هرروزه هزاران نفر در جاده‌های کشور به دلیل این معضل یا از بین می‌روند و یا با آسیب‌های متعدد و گاهی جبران‌ناپذیر از جمله معلولیت و از کارافتادگی روبه‌رو می‌شوند. آمار تلفات حوادث رانندگی در دهه ۸۰ بیش از ۲۴۰ هزار نفر بوده و نشان‌دهنده آن است که تصادف‌های رانندگی، مهم‌ترین عامل غیرطبیعی و پس از بیماری‌های قلبی - عروقی، دومین علت مرگ و میر در کشور می‌باشد (قدیرزاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۴). لذا با توجه به آمار ارائه‌شده، پژوهش حاضر در تلاش است به این سؤال پاسخ دهد که چه ارتباطی بین ویژگی‌های شخصیتی و بروز رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی وجود دارد؟

### پیشینه و مبانی نظری

میرشکاری (۱۳۹۶) در پژوهشی به این نتیجه رسیده است که بر اساس ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی، برون‌گرایی، گشودگی، توافق و وجدانی‌بودن می‌توان مؤلفه‌های رفتار رانندگی را پیش‌بینی کرد. ملک‌پور و همکارانش (۱۳۹۳) نشان داده‌اند که بین ویژگی‌های شخصیتی نگران، احساسی، نوع‌دوستی و بی‌هنجاری با

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

جریان ترافیکی، در برابر اطلاع از قوانین، از نظر آماری همبستگی معنی داری وجود دارد. کاظمینی و مدرس غروی (۱۳۹۲) به این نتیجه رسیده‌اند که ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی و وظیفه‌شناسی با رفتارهای پرخطر رابطه منفی معنی دار و ویژگی‌های برون‌گرایی و بازبودن به تجربه، با رفتارهای پرخطر رابطه مثبت معنی دار داشتند. نتایج این مطالعه نشان داد که این ویژگی‌های شخصیتی به‌طورکلی ۷۵ درصد از واریانس رفتارهای پرخطر را تبیین می‌کنند که از این میان، سهم برون‌گرایی ۶۰ درصد، وظیفه‌شناسی ۸ درصد، روان‌رنجورخویی ۴ درصد، بازبودن به تجربه ۱ درصد و موافقت ۲ درصد است.

صارمی، عطازاده، شکوری و نجفی (۱۳۹۷) نشان داده‌اند که بین ویژگی‌های شخصیتی فردی و نوع جرایم ارتكابی رابطه معنادار وجود دارد. بشرپور، هنرمند قوجه‌گلو، بصیرامیر و مرادیان (۱۳۹۹) در مقاله خود نشان داده‌اند که اختلالات شخصیتی تأثیر معنی داری بر جرایم سارقان افراد بهنجار دارد. ومینی و همکارانش<sup>۱</sup> (۲۰۲۰) به این نتیجه رسیده‌اند که رابطه معنی داری بین ویژگی گشودگی شخصیتی و اعتماد به رانندگی وجود دارد. آری و فریسکا<sup>۲</sup> (۲۰۱۷) به این نتیجه رسیده‌اند که رابطه مثبت و معنی داری بین تیپ شخصیتی نوع A با نقض قوانین معمولی رانندگی وجود دارد. نقض پرخاشگراانه قوانین راهنمایی و رانندگی می‌تواند به تبدیل تیپ شخصیتی نوع A پایین به تیپ شخصیتی نوع A بالا منجر شود.

با مروری بر پژوهش‌های انجام‌شده می‌توان گفت که بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای رانندگان رابطه وجود دارد؛ ولی هیچ‌یک از پژوهش‌ها مستقیماً به بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و بروز رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی نپرداخته‌اند.

1. Wenmin, Nailang, Yanwei, Weiran, Yuhai, Xiangrong, Jiawen, Fang & Zai Feng

2. Ari & Frisca

رفتارهای پرخطر رانندگی: رفتارهای پرخطر، رفتارهای بالقوه مخربی هستند که افراد به طور ارادی یا بدون اطلاع از پیامدهای نامطلوب احتمالی، آن‌ها را انجام می‌دهند (بوستانی، ۱۳۹۱: ۲). این رفتارهای ضداجتماعی، مهم‌ترین چالش‌های بهداشتی، روانی و اجتماعی است و امروزه شیوع آن‌ها مخصوصاً در بین رانندگان، به یکی از مهم‌ترین و گسترده‌ترین نگرانی‌های جوامع بشری تبدیل شده و مشکلات گسترده و شدیدی را به آن‌ها تحمیل کرده است (موسویان، ۱۳۹۰: ۹۶). تخلفات رانندگی به دو دسته مهم تخلفات غیرعمدی و عمدی تقسیم می‌شوند. تخلفات غیرعمدی، رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می‌شوند، بدون اینکه در آن قصدی باشد؛ مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه. تخلفات عمدی، رفتارهایی هستند که به قصد آسیب‌رساندن و نقض قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب می‌شوند. رفتار رانندگی پرخطر، ناظر به آن دسته از رفتارهایی است که بر اساس پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر در گروه تخلف عمدی طبقه‌بندی شده و ارای ریسک بالا می‌باشد (احمدنیا و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۹).

نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی: بسیاری از روان‌شناسان، درجه قانون‌پذیری افراد جامعه را در ارتباط با ویژگی‌های شخصیتی آنان مطالعه می‌کنند. هرچقدر میزان آگاهی و شعور افراد جامعه بیشتر باشد، به همان اندازه در قانون‌پذیری و رفتارهای هنجارمند آنان تأثیر خواهد داشت. صاحب‌نظران این دیدگاه معتقدند که به‌منظور رعایت قانون در جامعه و بروز رفتارهای عادی باید در سازمان افکار و نگرش افراد جامعه تغییرات مثبتی صورت گیرد (محسنی، ۱۳۹۴: ۶). بنابراین یکی از اهداف اجتماعی شدن، ایجاد نگرش مثبت در فرد نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی است که از آنجاکه ابتدای هر عمل و رفتاری از ذهن شروع می‌شود، برای اجرای قانون و پایبندی عملی به آن باید جامعه نگرش مثبتی به آن داشته باشد. نگرش مثبت به قانون، افکار و شخصیت افراد را متأثر ساخته و نمود عینی خود را

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

در رفتارهای آن‌ها پیدا می‌کند (عباس‌زاده، میرزائی، بهزاد بصیرت و کاشانی، ۱۳۹۲: ۴۱).

**رفتارهای رانندگی:** تخلفات، آن دسته از رفتارهایی هستند که ایمنی رانندگی را به خطر می‌اندازند؛ مانند سرعت بیش از حد مجاز یا حرکت کردن بدون رعایت فاصله لازم از دیگر وسایل نقلیه (گراس، سولمان، کومیل، آیم‌ریچ و فانت - مایولاس<sup>۱</sup>، ۲۰۰۶: ۱۳۰). تخلفات نیز به دو دسته مهم تقسیم می‌شوند: تخلفات غیرعمدی که رفتارهایی هستند که به نقض قوانین منجر می‌شوند، بدون اینکه در آن قصدی باشد؛ مانند رانندگی آهسته در یک بزرگراه باریک دوطرفه. تخلفات عمدی، رفتارهایی هستند که به قصد آسیب‌رساندن و نقض قانون انجام می‌شوند و نوعی رفتار خرابکارانه محسوب می‌شوند (ریزون، نانستید، استرادیینگ، بایتر و کمبل<sup>۲</sup>، ۱۹۹۰: ۱۳۱۷). درحالی‌که در خطاها، بُعد شناختی و پردازش اطلاعات، نقش مهم‌تری بازی می‌کند و افرادی که دچار نارسایی‌های شناختی هستند، آمادگی بیشتری برای انواع خطاهای رانندگی دارند (ریزون، ۱۹۹۹). رفتار رانندگی منچستر، یکی از ابزارهایی است که بر این ایده استوار است که خطاها و تخلفات، دارای علل روان‌شناختی و شیوه‌های اصلاح متفاوتی هستند و باید بین آن‌ها تمایز قائل شد. ابزار رفتارهای رانندگی منچستر به نوع رفتار و میزان خطری که آن رفتار برای دیگر رانندگان دارد، پرداخته است. رفتارهای ناهنجار شامل ۴ دسته بودند: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی (ریزون، ۱۹۹۰: ۱۳۱۷).

**شخصیت و ابعاد شخصیتی:** تست پنج‌عاملی شخصیت، یکی از معتبرترین تست‌های روان‌شناسی در دنیا است. ویژگی‌های عمده شخصیت از طریق مدل پنج‌عاملی شخصیت مطرح شده است. این مدل شامل پنج بُعد روان‌رنجوری،

1. Gras, Sullman, Cumill, Aym erich & Font-Mayolas

2. Reason, Nanstead, Strading, Bayter & Campbell



برون‌گرایی، گشودگی به تجربه، توافق‌پذیری و وظیفه‌شناسی است (پیدمانت و همکاران، ۲۰۱۵: ۱۲۵۹).

## فرضیه‌ها

- بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگی در رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند رابطه وجود دارد.
- بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند رابطه وجود دارد.

## روش

پژوهش حاضر از نوع پژوهش‌های کاربردی و توصیفی - همبستگی است. جامعه آماری پژوهش حاضر متشکل از کلیه رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند می‌باشد (N=700). نمونه آماری پژوهش حاضر، تعداد ۲۵۰ نفر از رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند می‌باشند که با استفاده از جدول مورگان و روش نمونه‌گیری خوشه‌ای به دست آمده است. برای گردآوری داده‌ها از پرسشنامه استفاده شده است که در زیر به آن‌ها اشاره شده است.

**پرسشنامه پنج‌عاملی شخصیتی نئو (۱۹۸۶):** فرم کوتاه این پرسشنامه ۶۰ سؤالی است و برای ارزیابی ۵ عامل اصلی شخصیت شامل روان‌نژندی، برون‌گرایی - درون‌گرایی، اشتیاق به تجارب تازه، توافق‌پذیری و وظیفه‌شناسی به کار می‌رود. پاسخنامه این پرسشنامه بر اساس مقیاس لیکرتی (کاملاً مخالفم، مخالفم، بی‌تفاوت، موافقم و کاملاً موافقم) تنظیم شده است و توسط کاستا و مک‌کری (۱۹۹۲b) روی ۲۰۸ نفر از دانشجویان آمریکایی به فاصله سه ماه اجرا گردید که ضرایب اعتبار آن بین ۰/۸۳ تا ۰/۷۵ به دست آمده است. در پژوهش حاضر نیز ضریب آلفای کرونباخ

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

برای مؤلفه‌های روان‌آزردگی، برون‌گرایی، گشودگی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان‌بودن به ترتیب ۰/۷۶، ۰/۷۸، ۰/۷۳، ۰/۷۳ و ۰/۷۷ به دست آمده است.

**پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر:** پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر (MDBQ)<sup>۱</sup> در سال ۱۹۹۰ میلادی و در ساختمان روان‌شناسی دانشگاه منچستر، به وسیله ریزون و همکارانش (۱۹۹۹) تدوین شد که شامل ۵۰ سؤال است و در یک طیف لیکرت ۰ تا ۵ درجه‌بندی می‌شود. رفتارهای ناهنجار شامل ۴ دسته بودند: لغزش رانندگی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی. پایایی این پرسشنامه توسط عریضی و حقایق (۱۳۸۸) با استفاده از روش تحلیل مؤلفه‌های اصلی با چرخش واریماکس برای لغزش‌های رانندگی ( $\alpha=0/77$ )، تخلفات عمدی رانندگی ۰/۸۶، ( $\alpha=0/86$ )، اشتباهات رانندگی برابر ۰/۸۱ ( $\alpha=0/81$ )، تخلفات غیرعمدی رانندگی برابر ۰/۶۵ ( $\alpha=0/65$ ) بود. در پژوهش حاضر نیز پایایی این پرسشنامه با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ به ترتیب برای مؤلفه‌های لغزش‌های رانندگی، اشتباهات، تخلفات عمدی و غیرعمدی برابر با ۰/۷۳، ۰/۷۴، ۰/۷۶ و ۰/۷۴ به دست آمده است.

**پرسشنامه نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی:** به منظور سنجش نگرش نسبت به تخلفات رانندگی، پرسشنامه‌ای با استفاده از راهنمای تهیه پرسشنامه بر اساس نظریه رفتار برنامه‌دار (فرانسیس<sup>۲</sup> و همکاران، ۲۰۰۴) توسط زرآبادی (۱۳۹۰) تهیه شده است که متشکل از ۱۴ سؤال و دارای چهار مؤلفه نگرش به قوانین، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین است. در مقیاس ۷ درجه‌ای از ۱ (لذت‌بخش است) تا ۷ (هیچ لذتی ندارد) نمره‌گذاری شده و پایایی این پرسشنامه توسط زرآبادی و همکارانش (۱۳۹۰) با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ محاسبه شد و ۰/۸۹ به دست آمده است. در پژوهش حاضر نیز پایایی این پرسشنامه با استفاده از

1. Manchester Driving Behavior Questionnaire

2. Francis

ضریب آلفای کرونباخ برای مؤلفه‌های نگرش به قوانین، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین به ترتیب برابر با  $۰/۷۲$ ،  $۰/۷۳$ ،  $۰/۷۳$  و  $۰/۷۴$  به دست آمده است.

### یافته‌ها

۱۰۶ نفر ( $۴۲/۴\%$ ) از افراد دیپلم دارند که بیشترین فراوانی را دارد، ۲۲ نفر ( $۸/۸\%$ ) کارشناسی ارشد و بالاتر دارند که کمترین فراوانی را دارد و ۵۷ نفر ( $۲۲/۸\%$ ) و ۶۵ نفر ( $۲۶\%$ ) به ترتیب مدرک تحصیلی کاردانی و کارشناسی دارند. ۸۵ نفر ( $۳۴/۰\%$ ) دارای سابقه شغلی ۱ تا ۵ سال هستند که بیشترین فراوانی را دارد، ۴ نفر ( $۱/۶\%$ ) دارای سابقه شغلی ۲۱ تا ۲۵ سال هستند که کمترین فراوانی را دارد و ۷۲ نفر ( $۲۸/۸\%$ )، ۳۵ نفر ( $۱۴/۰\%$ )، ۳۸ نفر ( $۱۵/۲\%$ ) و ۱۶ نفر ( $۶/۴\%$ ) به ترتیب دارای سابقه شغلی بین ۶ تا ۱۰ سال، ۱۱-۱۵ سال، ۱۶ تا ۲۰ سال و ۲۶ تا ۳۰ سال هستند. ۶۷ نفر ( $۲۶/۸\%$ ) از افراد مجرد هستند و ۱۸۳ نفر ( $۷۳/۲\%$ ) از افراد متأهل هستند. به منظور تعیین نرمال بودن داده‌ها از آزمون کولموگراف اسمیرنوف استفاده شده است که سطح معنی‌داری برای همه متغیرهای پژوهش بیشتر از  $۰/۰۵$  به دست آمده است و لذا داده‌های پژوهش، نرمال می‌باشند.

در بین مؤلفه‌های رفتارهای پرخطر رانندگی، لغزش رانندگی با میانگین  $۳۹/۱۴$  و انحراف معیار  $۷/۷۱$  و مؤلفه تخلفات غیر عمدی با میانگین  $۰۶/۶۷$  و انحراف معیار  $۲/۱۶$  به ترتیب بیشترین و کمترین میانگین را دارند. از بین مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی، گشودگی با میانگین  $۳۹/۴۱$  و انحراف معیار  $۶/۲۴$  و مؤلفه روان‌آزردگی با میانگین  $۳۷/۴۰$  و انحراف معیار  $۹/۳۹$  به ترتیب بیشترین و کمترین میانگین را دارند و از بین مؤلفه‌های نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی، مؤلفه هنجار ذهنی با میانگین  $۱۰/۵۳$  و انحراف معیار  $۷/۲۸$  و مؤلفه قصد رعایت قوانین با میانگین  $۲/۴۱$  و انحراف

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

معیار ۲/۸۸ به ترتیب بیشترین و کمترین میانگین را دارند.

رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگی در رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند

برای تحلیل رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگی از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده که نتایج آن در زیر ارائه شده است.

جدول ۱. نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای

پرخطر رانندگی

۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	
								۱	۱- روان‌آزوده- گرایی
							۱	۰/۳۶۶ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۲- برون‌گرایی
						۱	۰/۵۲۶ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۳۳۰ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۳- گشودگی
					۱	۰/۳۹۵ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۴۶۴ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۴۰۳ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۴- مقبولیت اجتماعی
				۱	۰/۴۱۹ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۵۵۹ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۵۶۲ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۲۷۷ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۵- باوجدان‌بودن
			۱	۰/۱۳۴ <sup>oo</sup> ۰/۰۳۴	۰/۲۰۱ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۱	۰/۱۱۹ ۰/۰۶۰	۰/۲۲۲ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۱۹۴ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۲	۶- لغزش در رانندگی
		۱	۰/۶۶۰ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۰۹۴ ۰/۱۴۰	۰/۱۸۳ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۴	۰/۱۰۱ ۰/۱۱۳	۰/۱۲۵ <sup>oo</sup> ۰/۰۴۸	۰/۲۴۵ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۷- اشتباهات رانندگی
	۱	۰/۵۹۵ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۶۴۲ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	-۰/۰۸۳ ۱۰/۱۹۳	-۰/۱۶۳ <sup>oo</sup> ۰/۰۱۰	۰/۰۳۴ ۰/۵۹۴	۰/۱۲۸ <sup>oo</sup> ۰/۰۴۴	۰/۱۸۰ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۴	۸- تخلفات عمدی
۱	۰/۴۲۰ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۳۳۷ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۵۲۳ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۱۵۳ <sup>oo</sup> ۰/۰۱۵	۰/۱۱۴ ۰/۰۷۱	۰/۱۰۶ ۰/۲۵۰	۰/۱۵۰ <sup>oo</sup> ۰/۰۱۷	۰/۱۲۸ <sup>oo</sup> ۰/۰۲۳	۹- تخلفات غیر عمدی

\* رابطه در سطح ۰/۰۱ درصد معنادار است. \* رابطه در سطح ۰/۰۵ درصد معنی‌دار است.

در جدول فوق، همان‌طور که مشخص است، مقدار همبستگی در آزمون رابطه بین روان‌آزردگی با لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات

غیر عمدی به ترتیب ۰/۱۹۴، ۰/۲۴۵، ۰/۱۸۰، ۰/۱۲۸ با سطح معنی داری به ترتیب ۰/۰۰۲، ۰/۰۰۰، ۰/۰۰۴ و ۰/۰۴۳ به دست آمده است که سطح معنی داری برای همه متغیرها کمتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین روان آزردهی و رفتارهای پرخطر شامل لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات غیر عمدی رابطه معنی داری وجود دارد که با توجه به مقدار همبستگی به دست آمده، رابطه بین روان آزردهی و اشتباهات رانندگی ( $R=0/245$ ) نسبت به سایر مؤلفه ها قوی تر است. همچنین مقدار همبستگی در آزمون رابطه بین برون گرایی با لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات غیر عمدی به ترتیب ۰/۲۲۲، ۰/۱۲۵، ۰/۱۲۸ و ۰/۱۵۰ با سطح معنی داری به ترتیب ۰/۰۰۰، ۰/۰۴۸، ۰/۰۴۴ و ۰/۰۱۷ به دست آمده است که سطح معنی داری برای همه متغیرها کمتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین برون گرایی و رفتارهای پرخطر شامل لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و غیر عمدی رابطه معنی داری وجود دارد که با توجه به مقدار همبستگی به دست آمده، رابطه بین برون گرایی و لغزش رانندگی ( $R=0/272$ ) نسبت به سایر مؤلفه ها قوی تر است. علاوه بر این، مقدار همبستگی در آزمون رابطه بین گشودگی با لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات غیر عمدی به ترتیب ۰/۱۱۹، ۰/۱۰۱، ۰/۰۳۴ و ۰/۱۰۶ با سطح معنی داری به ترتیب ۰/۰۱۵، ۰/۱۱۳، ۰/۵۹۴ و ۰/۰۹۶ به دست آمده است که سطح معنی داری برای سه متغیر اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و غیر عمدی بیشتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین گشودگی و این متغیرها رابطه معنی داری وجود ندارد؛ اما با توجه به سطح معنی داری به دست آمده برای مؤلفه لغزش رانندگی که کمتر از ۰/۰۵ می باشد، پس می توان گفت که بین گشودگی از مؤلفه های ویژگی های شخصیتی و لغزش رانندگی از مؤلفه های رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه معنی داری وجود دارد. همچنین مقدار همبستگی در آزمون رابطه بین مقبولیت اجتماعی با لغزش رانندگی،

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی به ترتیب ۰/۲۰۱، ۰/۱۸۳، ۰/۱۶۳ و ۰/۱۱۴ با سطح معنی داری به ترتیب ۰/۰۰۱، ۰/۰۰۴، ۰/۰۱۰ و ۰/۰۷۱ به دست آمده است که سطح معنی داری برای سه متغیر لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی و تخلفات عمدی کوچکتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین مقبولیت اجتماعی و این متغیرها رابطه معنی داری وجود دارد؛ اما با توجه به سطح معنی داری به دست آمده برای مؤلفه تخلفات غیرعمدی که بیشتر از ۰/۰۵ می باشد، پس می توان گفت که بین مقبولیت اجتماعی از مؤلفه های ویژگی های شخصیتی و تخلفات غیرعمدی از مؤلفه های رفتارهای پرخطر رانندگی، رابطه معنی داری وجود ندارد. همچنین مقدار همبستگی در آزمون رابطه بین باوجدان بودن با لغزش رانندگی، اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی به ترتیب ۰/۱۳۴، ۰/۰۹۴، ۰/۰۸۳ و ۰/۱۵۳ با سطح معنی داری به ترتیب ۰/۰۳۴، ۰/۱۴۰، ۰/۱۹۳ و ۰/۰۱۵ به دست آمده است که سطح معنی داری برای دو متغیر لغزش رانندگی و تخلفات غیرعمدی کوچکتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین باوجدان بودن و این متغیرها رابطه معنی داری وجود دارد، اما با توجه به سطح معنی داری به دست آمده برای مؤلفه های اشتباهات رانندگی و تخلفات عمدی که بیشتر از ۰/۰۵ می باشد، پس می - توان گفت که بین باوجدان بودن از مؤلفه های ویژگی های شخصیتی و اشتباهات رانندگی و تخلفات عمدی از مؤلفه های رفتارهای پرخطر رانندگی، رابطه معنی داری وجود ندارد.

همچنین پس از آزمون همبستگی، از آزمون رگرسیون خطی نیز برای بررسی انسجام نتایج استفاده و نتایج آن در زیر ارائه شده است.

- تحلیل رگرسیون چندمتغیره برای بررسی رابطه بین ویژگی های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگی

تجزیه و تحلیل رگرسیونی، یکی از روش های بررسی تأثیرات علت و معلولی بر

یکدیگر است که ساده‌ترین مدل رگرسیون، رگرسیون چندمتغیره است که با استفاده از این مدل می‌توان نشان داد که تغییرات متغیر مستقل چقدر بر متغیر وابسته تأثیرگذار است. لذا جهت بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های آن و رفتارهای پرخطر رانندگی پس از بررسی شاخص‌های کفایت مدل که در جدول زیر آمده است، به ارائه مدل برازش یافته پرداخته شده است.

### جدول ۲. آماره‌های خلاصه مدل رگرسیونی برای بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگی<sup>b</sup>

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین تعدیل شده	انحراف استاندارد برآوردشده	دوربین واتسون
۱	۰/۲۷۸ <sup>a</sup>	۰/۱۷۷	۰/۱۵۸	۰/۷۰۳	۱/۶۰۴

<sup>a</sup>: متغیرهای مستقل: روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان‌بودن.  
<sup>b</sup>: متغیر وابسته: رفتارهای پرخطر

با توجه به اینکه مقدار آماره دوربین واتسون بین مقدار استاندارد ۱/۵ و ۲/۵ قرار دارد، در نتیجه استقلال باقی‌مانده‌ها را نتیجه می‌گیریم. ضریب همبستگی بین متغیر مستقل و وابسته برابر ۰/۲۷۸ است. مقدار ضریب تبیین ۰/۱۷۷ به دست آمده است و این مقدار نشان می‌دهد که ۱۷٪ ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های آن می‌تواند در تبیین رفتارهای پرخطر رانندگی نقش داشته باشد. در جدول زیر، معنی‌دار بودن رگرسیون به وسیله آزمون F محاسبه شده است.

### جدول ۳. تحلیل واریانس مدل رگرسیونی برای بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگی<sup>b</sup>

مدل	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	F	سطح معنی‌داری
رگرسیون	۶۳۹۱/۳۶۱	۵	۱۲۷۸/۲۷۲		
باقی‌مانده	۷۶۴۷۳/۶۶۳	۲۴۴	۳۱۳/۴۱۷	۴/۰۷۹	۰/۰۰۱ <sup>a</sup>
کل	۸۱۸۶۵/۰۲۴	۲۴۹			

<sup>a</sup>: متغیرهای مستقل: روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان‌بودن.  
<sup>b</sup>: متغیر وابسته: رفتارهای پرخطر رانندگی

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

همان‌طور که در جدول فوق مشاهده می‌شود، مقدار آماره F برابر  $۴/۰۷۹$  با سطح معنی‌داری  $۰/۰۰۱$  به دست آمده است؛ چون میزان سطح معنی‌داری کمتر از  $۰/۰۱$  می‌باشد. لذا مدل نشان از معنی‌دار بودن رگرسیون در سطح  $۹۹\%$  دارد. از این‌رو ضروری است به‌منظور شناسایی و تبیین ضرایب رگرسیون، جدول ضرایب رگرسیون عنوان گردد.

**جدول ۴. ضرایب رگرسیون برای تحلیل رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر رانندگان**

سطح معنی‌داری	آماره آزمون t	ضرایب			مدل
		استاندارد شده	استاندارد نشده رگرسیونی		
		بتا	برآورد انحراف استاندارد	برآورد پارامترهای مدل	
۰/۰۰۰	۶/۹۴۲		۹/۰۰۶	۶۲/۵۱۶	عرض از مبدأ
۰/۰۰۲	۲/۳۵۱	۰/۱۶۲	۰/۱۳۴	۰/۳۱۵	روان‌آزرده‌گرایی
۰/۰۰۸	۱/۴۲۶	۰/۱۱۶	۰/۲۵۶	۰/۳۶۶	برون‌گرایی
۰/۰۰۶	۰/۸۱۶	۰/۰۶۵	۰/۲۵۴	۰/۲۰۷	گشودگی
۰/۰۰۳	۱/۴۷۴	۰/۱۱۰	۰/۱۹۶	۰/۲۸۹	مقبولیت اجتماعی
۰/۰۰۴	۰/۱۳۳	۰/۰۱۱	۰/۲۳۸	۰/۰۳۲	باوجدان‌بودن

همان‌طور که در جدول ۴ ملاحظه می‌شود، از بین ضرایب استاندارد مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی مرتبط با رفتارهای پرخطر، بالاترین میزان بتا مربوط به متغیر روان‌آزرده‌گرایی (بتا=۰/۱۶۲) با سطح معنی‌داری  $۰/۰۰۲$  که کوچک‌تر از  $۰/۰۱$  بوده و حاکی از معنی‌دار بودن وجود رابطه می‌باشد و پایین‌ترین بتا مربوط به متغیر گشودگی (بتا=۰/۰۶۵) با سطح معنی‌داری  $۰/۰۰۶$  می‌باشد. بتا برای برون‌گرایی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان‌بودن به ترتیب  $۰/۱۱۶$ ،  $۰/۱۱۰$  و  $۰/۰۱۱$  به ترتیب با سطح معنی‌داری  $۰/۰۰۸$ ،  $۰/۰۰۳$  و  $۰/۰۰۴$  به دست آمده است؛ بدین معنی که با توجه به بتاهای به دست آمده مؤلفه‌های روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، مقبولیت اجتماعی، گشودگی و باوجدان‌بودن می‌تواند به ترتیب ۱۶ درصد، ۱۱ درصد، ۱۱ درصد، ۶ درصد و ۱ درصد رفتارهای پرخطر را تبیین کند. نتایج این آزمون، یافته‌های آزمون



همبستگی پیرسون را برای این فرضیه تأیید می‌کند.

رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

در رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند

برای تحلیل رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی

از آزمون همبستگی پیرسون استفاده و نتایج آن در زیر ارائه شده است.

جدول ۵. نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به

قوانین راهنمایی و رانندگی

۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	
								۱	۱- روان‌آزرده- گرایی
							۱	۰/۳۳۶ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۲- برون‌گرایی
						۱	۰/۵۲۶ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۳۳۰ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۳- گشودگی
					۱	۰/۳۹۵ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۴۶۴ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۴۰۳ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۴- مقبولیت اجتماعی
				۱	۰/۴۱۹ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۵۵۹ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۵۶۲ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۲۲۷ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۵- باوجدان‌بودن
			۱	-۰/۰۱۱ ۰/۸۵۷	۰/۰۴۲ ۰/۵۰۹	۰/۰۲۷ ۰/۶۷۰	۰/۱۵۳ <sup>o</sup> ۰/۰۱۶	۰/۰۵۳ ۰/۴۰۱	۶- نگرش به قوانین
		۱	۰/۰۱۵ ۰/۸۱۴	-۰/۱۴۴ <sup>o</sup> ۰/۰۲۲	-۰/۱۰۴ ۰/۱۰۰	-۰/۰۶۴ ۰/۳۱۶	-۰/۰۳۵ ۰/۵۸۱	-۰/۱۶۰ <sup>o</sup> ۰/۰۱۱	۷- هنجار ذهنی
	۱	۰/۰۷۵ ۰/۲۳۹	۰/۳۳۱ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	-۰/۰۵۲ ۰/۴۰۹	۰/۰۱۳ ۰/۸۳۵	-۰/۱۰۶ ۰/۰۹۳	-۰/۰۱۴ ۰/۸۲۳	-۰/۰۸۰ ۰/۲۰۷	۸- کنترل رفتاری ادراک‌شده
۱	۰/۳۷۱ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	۰/۰۱۸ ۰/۸۷۷	۰/۴۸۱ <sup>oo</sup> ۰/۰۰۰	-۰/۰۰۲ ۰/۹۷۱	۰/۰۴۸ ۰/۴۵۱	-۰/۰۳۳ ۰/۶۰۹	۰/۰۱۴ ۰/۸۲۵	۰/۰۳۱ ۰/۶۲۱	۹- قصد رعایت قوانین

\*\* رابطه در سطح ۰/۰۱ درصد معنادار است. \* رابطه در سطح ۰/۰۵ درصد معنادار است.

همان‌طور که از جدول مشخص است، مقدار همبستگی در آزمون رابطه بین روان‌آزردگی با نگرش، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین

به ترتیب ۰/۰۵۳، ۰/۱۶۰، ۰/۰۸۰- و ۰/۰۳۱ با سطح معنی‌داری به ترتیب ۰/۴۰۱، ۰/۰۱۱، ۰/۲۰۷ و ۰/۶۲۱ به دست آمده است که سطح معنی‌داری برای سه مؤلفه نگرش، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین بیشتر از ۰/۰۵ می‌باشد؛ لذا می‌توان گفت که بین روان‌آزدگی و این مؤلفه‌ها رابطه معنی‌داری وجود ندارد، اما با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای مؤلفه هنجار ذهنی ۰/۰۱۱ و کوچک‌تر از ۰/۰۵ به دست آمده است؛ پس می‌توان گفت که بین آن‌ها رابطه منفی و معنی‌داری وجود دارد.

همچنین مقدار همبستگی برای آزمون رابطه بین برون‌گرایی با نگرش، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین به ترتیب ۰/۱۵۳، ۰/۰۳۵-، ۰/۰۱۴ و ۰/۰۱۴ با سطح معنی‌داری به ترتیب ۰/۰۱۶، ۰/۵۸۱، ۰/۸۲۳ و ۰/۸۲۵ به دست آمده است که سطح معنی‌داری برای سه مؤلفه هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین بیشتر از ۰/۰۵ می‌باشد؛ لذا می‌توان گفت که بین برون‌گرایی و این مؤلفه‌ها رابطه معنی‌داری وجود ندارد، ولی با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای مؤلفه نگرش به قوانین ۰/۰۱۶ و کوچک‌تر از ۰/۰۵ به دست آمده است؛ پس می‌توان گفت که بین آن‌ها رابطه معنی‌داری وجود دارد. همچنین، مقدار همبستگی برای آزمون رابطه بین گشودگی با نگرش، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین به ترتیب ۰/۰۲۷، ۰/۰۶۴-، ۰/۱۰۶- و ۰/۰۳۳- با سطح معنی‌داری به ترتیب ۰/۶۷۰، ۰/۳۱۶، ۰/۰۹۳ و ۰/۶۰۹ به دست آمده است که سطح معنی‌داری برای چهار مؤلفه نگرش به قوانین، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین بیشتر از ۰/۰۵ می‌باشد؛ لذا می‌توان گفت که بین گشودگی و این مؤلفه‌ها رابطه معنی‌داری وجود ندارد. همچنین، مقدار همبستگی برای آزمون رابطه بین مقبولیت اجتماعی با نگرش، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین به ترتیب ۰/۰۴۲، ۰/۱۰۴-، ۰/۰۱۳ و ۰/۰۴۸ با سطح

معنی داری به ترتیب ۰/۵۰۹، ۰/۱۰۰، ۰/۸۳۵ و ۰/۴۵۱ به دست آمده است که سطح معنی داری برای چهار مؤلفه نگرش به قوانین، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک شده و قصد رعایت قوانین بیشتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین مقبولیت اجتماعی و این مؤلفه‌ها رابطه معنی داری وجود ندارد. همچنین مقدار همبستگی برای آزمون رابطه بین باوجدان بودن با نگرش، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک شده و قصد رعایت قوانین به ترتیب ۰/۱۱، ۰/۱۴۴، ۰/۰۵۲ و ۰/۰۰۲- با سطح معنی داری به ترتیب ۰/۸۵۷، ۰/۰۲۲، ۰/۴۰۹ و ۰/۹۷۱ به دست آمده است که سطح معنی داری برای سه مؤلفه نگرش به قوانین، کنترل رفتاری ادراک شده و قصد رعایت قوانین بیشتر از ۰/۰۵ می باشد؛ لذا می توان گفت که بین باوجدان بودن و این مؤلفه‌ها رابطه معنی داری وجود ندارد، ولی با توجه به اینکه سطح معنی داری برای مؤلفه هنجار ذهنی ۰/۰۲۳ و کوچک تر از ۰/۰۵ به دست آمده است؛ پس می توان گفت که بین آن‌ها رابطه معنی داری وجود دارد.

تحلیل رگرسیون چندمتغیره برای بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی

برای بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های آن با نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی پس از بررسی شاخص‌های کفایت مدل که در جدول زیر آمده، به ارائه مدل برازش یافته پرداخته شده است.

جدول ۶. آماره‌های خلاصه مدل رگرسیونی بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به قوانین

#### راهنمایی و رانندگی

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین تعدیل شده	انحراف استاندارد برآورد شده	دورین واتسون
۱	۰/۱۹۳ <sup>a</sup>	۰/۰۳۷	۰/۰۱۸	۰/۸۲۸	۱/۷۴۳

<sup>a</sup>: متغیرهای مستقل: روان آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان بودن.

<sup>b</sup>: متغیر وابسته: نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

با توجه به اینکه مقدار آماره دوربین واتسون بین مقدار استاندارد ۱/۵ و ۲/۵ قرار دارد، در نتیجه استقلال باقی مانده‌ها را نتیجه می‌گیریم. ضریب همبستگی بین متغیر مستقل و وابسته برابر ۰/۱۹۳ است. مقدار ضریب تبیین ۰/۰۳۷ به دست آمده است و این مقدار نشان می‌دهد که ۳٪ ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های آن می‌تواند در تبیین نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی نقش داشته باشد. در جدول زیر، معنی دار بودن رگرسیون به وسیله آزمون F محاسبه شده است.

**جدول ۷. تحلیل واریانس مدل رگرسیونی بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی<sup>b</sup>**

مدل	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	F	سطح معنی داری
رگرسیون	۱۵۶۰/۹۰۳	۵	۳۱۲/۱۸۱	۱/۸۹۷	۰/۰۴۷ <sup>a</sup>
باقی مانده	۴۰۱۵۷/۵۰۱	۲۴۴	۱۶۴/۵۸۰		
کل	۴۱۷۱۸/۴۰۴	۲۴۹			

<sup>a</sup>: متغیرهای مستقل: روان‌آزرده‌گرایی، برون‌گرایی، گشودگی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان بودن.

<sup>b</sup>: متغیر وابسته: نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی

همان‌طور که در جدول فوق مشاهده می‌شود، مقدار آماره F برابر ۲/۸۹۷ با سطح معنی داری ۰/۰۴۷ به دست آمده است. از آنجایی که میزان سطح معنی داری کوچک‌تر از ۰/۰۵ می‌باشد، لذا مدل نشان از معنی دار بودن رگرسیون در سطح ۹۹٪ دارد و ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های آن می‌تواند نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی را تبیین کند. از این‌رو ضروری است به منظور شناسایی و تبیین ضرایب رگرسیون، جدول ضرایب رگرسیون عنوان گردد.

**جدول ۸. ضرایب رگرسیون برای تحلیل رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی**

مدل	ضرایب استاندارد نشده رگرسیونی		ضرایب استاندارد شده	آماره آزمون t	سطح معنی داری
	برآورد پارامترهای مدل	برآورد انحراف استاندارد			
عرض از مبدأ	۳۱/۵۶۳	۶/۵۲۶	۰/۱۰۳	۴/۸۳۶	۰/۰۰۰
روان‌آزرده‌گرایی	-۰/۱۴۱	۰/۰۹۷	۰/۱۸۰	-۱/۴۵۵	۰/۱۴۷
برون‌گرایی	۰/۴۰۲	۰/۱۸۶	-۰/۰۵۹	۲/۱۶۵	۰/۰۳۱
گشودگی	-۰/۱۳۵	۰/۱۸۴	۰/۰۲۱	-۰/۷۳۳	۰/۴۶۴
مقبولیت اجتماعی	۰/۰۳۹	۰/۱۴۲	-۰/۱۵۷	۰/۲۷۲	۰/۸۸۶
باوجدان بودن	-۰/۳۲۶	۰/۱۷۳		-۱/۸۸۸	۰/۰۶۰

همان‌طور که در جدول ۸ ملاحظه می‌شود، از بین ضرایب استاندارد مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی مرتبط با نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی، بالاترین میزان بتا مربوط به مؤلفه برون‌گرایی (بتا=۰/۱۸۰) با سطح معنی‌داری ۰/۰۳۱ که کوچک‌تر از ۰/۰۵ بوده و حاکی از معنی‌دار بودن وجود رابطه می‌باشد. سطح معنی‌داری به‌دست‌آمده برای سایر مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی شامل روان‌آزوده‌گرایی، گشودگی، مقبولیت اجتماعی و باوجدان‌بودن که به‌ترتیب ۰/۱۴۷، ۰/۴۶۴، ۰/۷۸۶ و ۰/۰۶۰ و بزرگ‌تر از ۰/۰۵ هستند، به‌معنای آن است که رابطه بین آن‌ها معنی‌دار نیست. لذا می‌توان گفت که از بین مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی فقط مؤلفه برون‌گرایی می‌تواند نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی را به میزان ۱۸ درصد تبیین کند و سایر مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی قادر به تبیین نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی نمی‌باشند. یافته‌های تحلیل رگرسیون، نتایج آزمون همبستگی پیرسون را تأیید می‌کند.

### بحث و نتیجه‌گیری

هدف پژوهش حاضر، بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان، رفتارهای پرخطر و نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی رانندگان درون‌شهری شهرستان مرند می‌باشد که بدین منظور از دو فرضیه برای بررسی این موضوع استفاده شده است. در تحلیل رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی، یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که بین روان‌آزردگی و برون‌گرایی و مؤلفه‌های رفتارهای پرخطر در رانندگی، رابطه معناداری وجود دارد؛ بین گشودگی و لغزش در رانندگی رابطه معنی‌داری وجود دارد، ولی بین گشودگی و اشتباهات رانندگی، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی رابطه معنی‌داری وجود ندارد. بین مقبولیت اجتماعی و لغزش در رانندگی، اشتباهات رانندگی و تخلفات عمدی رابطه معنی‌داری

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

وجود دارد؛ ولی بین مقبولیت اجتماعی از مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی و تخلفات غیر عمدی از مؤلفه‌های رفتارهای پرخطر رانندگی رابطه معنی‌داری وجود ندارد. بین باوجدان‌بودن و لغزش در رانندگی و تخلفات غیر عمدی رابطه معنی‌داری وجود دارد؛ ولی بین باوجدان‌بودن از مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی و اشتباهات رانندگی و تخلفات عمدی از مؤلفه‌های رفتارهای پرخطر رانندگی، رابطه معنی‌داری وجود ندارد. در این رابطه، نتایج پژوهش حاضر با یافته‌های میرشکاری (۱۳۹۶)، عبدلی (۱۳۹۴) و همچنین یافته‌های کاظمینی و مدرس غروی (۱۳۹۲)، گومز و گونزالس (۲۰۱۷) و آری و فریسکا (۲۰۱۷) همسو است. در تبیین یافته‌های پژوهش حاضر می‌توان گفت که رانندگی، رفتاری اجتماعی است که گستره وسیعی از کنش‌های شناختی، عاطفی و شخصیتی افراد را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین افرادی که به رانندگی اقدام می‌کنند، همواره نیازمند آگاهی از وضعیت روان‌شناختی خویش هستند. در خصوص رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی با نگرش به قوانین راهنمایی و رانندگی می‌توان گفت که بین روان‌آزردگی و هنجار ذهنی، رابطه منفی و معنی‌داری وجود دارد؛ ولی بین روان‌آزردگی و نگرش به قوانین، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین رابطه وجود ندارد. بین برون‌گرایی و هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین رابطه معنی‌داری وجود ندارد؛ ولی بین برون‌گرایی و نگرش به قوانین رابطه معنی‌داری وجود دارد. بین گشودگی و نگرش به قوانین، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین رابطه معنی‌داری وجود دارد. بین مقبولیت اجتماعی و نگرش به قوانین، هنجار ذهنی، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین، رابطه معنی‌داری وجود ندارد و بین باوجدان‌بودن و نگرش به قوانین، کنترل رفتاری ادراک‌شده و قصد رعایت قوانین رابطه معنی‌داری وجود ندارد؛ ولی بین باوجدان‌بودن و هنجار ذهنی رابطه معنی‌داری وجود دارد. یافته‌های پژوهش‌های طبیبی و هاشمی چهنویسی (۱۳۹۳) و یانگ و همکارانش

(۲۰۱۳) با نتایج پژوهش حاضر همسو است. در تبیین یافته‌های پژوهش حاضر می‌توان گفت که رفتارهای آدمی نتیجه امیال، عواطف و اندیشه‌های اوست و اگر این عناصر با یکدیگر موافق باشند و باهم همکاری داشته باشند، برای انسان خرسندی به ارمغان می‌آورد؛ ولی اگر یکی از آن‌ها از حد متعادل خود خارج شود، نتیجه آن تزلزل خواهد بود و مشکلات شخصیتی فرد آغاز می‌شود؛ بنابراین هیجان‌های افراد بر رانندگی و نگرش آنان به قوانین راهنمایی و رانندگی اثر مستقیم دارد و واکنش‌های محیطی آنان به دیگر رانندگان باعث ایجاد یک رفتار جمعی هماهنگ با قانون یا مغایر خواهد شد.

از محدودیت‌های پژوهش می‌توان به دسترسی سخت به رانندگان و کسب رضایت از آن‌ها جهت مشارکت در فرایند پژوهش و عدم همکاری برخی از رانندگان در انجام پژوهش اشاره کرد. در رابطه با نتایج پژوهش و با توجه به اینکه رانندگی پرخطر، پدیده‌ای است که آسیب‌های جبران‌ناپذیری را برای فرد و جامعه ایجاد می‌کند، پیشنهاد پژوهش این است که با مدیریت نیروی انظمای و با هدف کاهش خطرات و آسیب‌های احتمالی، هنگام اخذ گواهینامه رانندگی و هنگام تمدید آن و حتی در فواصل زمانی منظم، ارزیابی‌های روان‌شناختی از رانندگان (شخصی یا همگانی) اخذ شود و رانندگان پرخطر یا هجومی که نیازمند آموزش یا مشاوره هستند، در برنامه‌های آموزشی قرار گیرند. همچنین در رابطه با نتایج پژوهش و رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به قوانین پیشنهاد می‌شود که بر اساس ویژگی‌های شخصیتی باید رانندگان پرخطر شناسایی شده و خدمات مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاوران روان‌شناسی و پلیس ارائه شده و نیز ارزیابی خصوصیات روان‌شناختی متقاضیان گواهینامه هنگام اخذ گواهینامه رانندگی یا تمدید آن و حتی در سایر رانندگان در فواصل زمانی منظم برنامه‌ریزی شود تا بتواند به کاهش خطرات ناشی از سوانح رانندگی منجر گردد.

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

## منابع

- احمدنیا، هادی؛ مدقالچی، علی؛ فرج‌زاده، محمدرضا. (۱۳۹۳). رابطه بین رفتارهای پرخطر رانندگی و گرایش به قانون‌گریزی رانندگان ناوگان حمل‌ونقل برون‌شهری. *مطالعات پژوهشی راهور*، سال سوم، (۹)، ۷۲-۵۳.

[https://iranjournals.nlai.ir/2203/article\\_530690.html](https://iranjournals.nlai.ir/2203/article_530690.html)

- احمدی، س؛ نیکدل، فریبرز؛ حیدری، علی؛ کرمی، عصمت. (۱۳۹۳). بررسی رابطه میزان کنترل اجتماعی و بی‌نظمی در بین شهروندان شهر دهدشت. *فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، سال سوم، (۸)، ۳۵-۴۴.

<https://www.magiran.com/paper/1272481>

- بشرپور، سجاد؛ قوجه‌بگلو، هنرمند؛ بصیرامیر، سیدمحمد؛ مرادیان، علیرضا. (۱۳۹۹). مقایسه نیمرخ شخصیتی سارقان وسایل نقلیه با افراد بهنجار. *فصلنامه پژوهش‌های اطلاعاتی و جنایی*، آماده انتشار، [http://icra.jri.police.ir/article\\_93647.html](http://icra.jri.police.ir/article_93647.html)

- بوستانی، داریوش. (۱۳۹۱). سرمایه اجتماعی و رفتار پرخطر: مطالعه موردی دانش‌آموزان دبیرستانی شهر کرمان. *مجله علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد*، سال ۹، (۱)، ۳۱-۱. <https://social.um.ac.ir/article/view/16879>

- حافظی، علی. (۱۳۹۱). بررسی رابطه بین فردگرایی و تخلفات از قوانین رانندگی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد واحد بابل،

<https://ganj.irandoc.ac.ir/#/search?keywords=>

- رحمانی فیروزجاه، علی؛ عباسی اسفنجیر، علی‌اصغر. (۱۳۸۵). بررسی جامعه‌شناختی علل تصادفات جاده‌ای. *فصلنامه علمی پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شوشتر*، سال اول، (۱)، ۱۷۷-۱۹۴.

<https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=80425>

- سبک‌رو، مهدی؛ حقیقین، عالیه؛ ابراهیم‌زاده پزشکی، رضا. (۱۳۹۵). بررسی رابطه ویژگی‌های شخصیتی پنج عاملی نئو با تعادل کار و زندگی در دانشگاه یزد. *فصلنامه علمی پژوهشی آموزش عالی ایران*، سال ۸، (۲)، ۱۳۱-۱۱۲.



[http://ihej.ir/browse.php?a\\_code=A-10-749-2&sid=1&slc\\_lang=fa](http://ihej.ir/browse.php?a_code=A-10-749-2&sid=1&slc_lang=fa)

- صارمی، نوذرامین؛ عطازاده، سعید؛ شکوری، محمد؛ نجفی، علیرضا. (۱۳۹۷). بررسی ویژگی‌های شخصیتی اراذل‌وواباش و رابطه آن با گرایش به خشونت. فصلنامه پژوهش‌های اطلاعاتی و جنایی. ۱۳ (۳)، ۱۴۲-۱۲۵.

[http://icra.jrl.police.ir/article\\_20154.html](http://icra.jrl.police.ir/article_20154.html)

- شاکری‌نیا، ایرج؛ محمدپور، مهری. (۱۳۸۹). رابطه ویژگی‌های شخصیتی، سلامت روان و پرخاشگری با عادات راندگی در رانندگان پرخطر. مجله علمی پژوهشی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد، ۱۸ (۳)، ویژه‌نامه همایش رفتارهای پرخطر،

<http://jssu.ssu.ac.ir/browse.php>، ۲۳۳-۲۲۵

- شیرافکن، علی. (۱۳۹۱). نظریه‌های شخصیت. تهران: انتشارات پوران پژوهش.  
- شیری، طهمورث. (۱۳۸۳). علل و عوامل اجتماعی مؤثر بر پدیده قانون‌گریزی و پیامدهای آن در جامعه ایران (از مشروطیت تاکنون). پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی تهران مرکز،

<https://ganj.irandoc.ac.ir/#/search?keywords=>

- صداقت، کامران. (۱۳۸۴). بررسی نقش عوامل فرهنگی - اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی و قانون‌گریزی شهروندان تبریز. پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی، دانشگاه اصفهان، <https://ganj.irandoc.ac.ir/#/search?keywords=>

- طیبی، زهرا؛ هاشمی چهنویی، سید مهدی. (۱۳۹۳). پیش‌آیندهای رفتارهای پرخطر راندگی: ادراک خطرات ترافیکی، انگیزه و نگرش نسبت به راندگی با سرعت غیرمجاز. فصلنامه پژوهش‌های روان‌شناسی اجتماعی، سال ۴، (۱۳)، ۶۰-۵۴.

<https://www.magiran.com/paper/1287049>

- عباس‌زاده، محمد؛ میرزایی، حسین؛ بهزاد بصیرت، شهریار؛ کاشانی، شمسی. (۱۳۹۲). بررسی نقش مداخله‌گرایانه عزت‌نفس بر میزان قانون‌گرایی رانندگان.

فصلنامه مطالعات پژوهشی، سال ۲، (۵)، راهور، ۳۳-۵۶.

<https://profdoc.um.ac.ir/paper-abstract-1044973.html>

رابطه ویژگی‌های شخصیتی با رفتارهای پرخطر رانندگی و نگرش به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی...

- عبدلی، نسرين. (۱۳۹۴). تدوین مدل رفتار رانندگی بر اساس ویژگی‌های شخصیت، سلامت روانی، پرخاشگری و زمان واکنش در رانندگان حادثه‌ساز و حادثه ناپذیر. پایان‌نامه دکتری، دانشکده پزشکی باختران،

<https://ganj-old.irandoc.ac.ir/articles/891457>

- عریضی، سید حمیدرضا؛ حقایق، سید عباس. (۱۳۸۸). ویژگی‌های روان‌سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر. فصلنامه پایش، سال ۹، (۱)، ۲۸-۲۱،

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=101130>

- فیروزجائیان، علی اصغر. (۱۳۸۸). تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گزیزی در شهر تهران. رساله دکتری، دانشگاه تهران، <https://ganj.irandoc.ac.ir/#/search?keywords>

- فیروزجائیان، علی اصغر؛ علی بابایی، یحیی. (۱۳۹۲). فرسایش سرمایه اجتماعی و قانون‌گزیزی در شهر تهران. مجله جامعه‌شناسی ایران، ۱۴ (۱)، ۱۲۸-۱۵۹،

<http://ensani.ir/fa/article>

- قدیرزاده، محمدرضا؛ شجاعی، احمد؛ خادمی، علی؛ خدادوست، محمود؛ کندی، مریم؛ علاءالدینی، فرشید؛ مرادی، سعداله. (۱۳۹۴). وضع و روند تغییرات مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی ایران در دهه ۸۰ خورشیدی. مجله تخصصی اپیدمیولوژی

ایران، ۱۱ (۲)، ۲۲-۱۳. <http://irje.tums.ac.ir/article-1-5387-fa.pdf>

- کاظمینی، تکتیم؛ مدرس غروی، مرتضی. (۱۳۹۲). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطر در دانشجویان دانشگاه علوم پزشکی مشهد. مقاله پژوهشی مجله دانشگاه علوم پزشکی رفسنجان، ۱۲، ۲۶-۱۵،

[http://journal.rums.ac.ir/browse.php?a\\_code=A-10-955-2&slc\\_lang=fa&sid=1](http://journal.rums.ac.ir/browse.php?a_code=A-10-955-2&slc_lang=fa&sid=1)

- محسنی، رضاعلی. (۱۳۹۴). رابطه قانون‌گرایی با کاهش جرایم. ماهنامه رادرس، سال ۹، (۵۱)، ۵-۹. <http://ensani.ir/fa/article/>

- ملک‌پور، فاطمه؛ محمدیان، یوسف؛ ملک‌پور، علی‌رضا. (۱۳۹۳). بررسی رابطه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان تاکسی در رانندگی با نگرش به ایمنی در رانندگی.

ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصادومیت‌ها، ۲ (۳)، ۲۰۸-۲۰۴،

<https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?id=230953>

- موسویان، ابوالحسن. (۱۳۹۰). رفتار اجتماعی رانندگان و اهمیت آن در جامعه

شهری. *مطالعات مدیریت ترافیک*، سال ۶، (۲۱)، ۱۱۴-۱۰۱،

<https://www.magiran.com/paper/1031689>

- میرشکاری، حمیدرضا. (۱۳۹۶). تبیین رفتار رانندگی پرخطر بر اساس ویژگی‌های

شخصیتی در بین رانندگان خطرآفرین شهر زاهدان در سال‌های ۹۶-۱۳۹۵. دومین

کنگره ملی روان‌شناسی و آسیب‌های روانی - اجتماعی، چابهار، دانشگاه علوم

پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی زاهدان، شورای هماهنگی ستاد مبارزه با مواد

مخدر استانداری استان سیستان و بلوچستان، سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی

چابهار و سایر دستگاه‌های علمی و اجرایی استان،

[https://www.civilica.com/Paper-PPDMED02-PPDMED02\\_105](https://www.civilica.com/Paper-PPDMED02-PPDMED02_105)

- میرفردی، اصغر؛ احمدی، سیروس؛ امیری، راضیه. (۱۳۹۳). بررسی رابطه بین

سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی. *فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور*، سال ۳، (۹)،

۱۱-۳۶. <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage>

Ari, W., Frisca, S. (2017). Correlation between Type-A Personality and risky driving behavior. *Journal of engineering and applied science* 12 (13): 3362-3366. DOI: [10.3923/jeasci.2017.3362.3366](https://doi.org/10.3923/jeasci.2017.3362.3366)

Ball, K., Owsley, C., Sloane, M. E., Roenker, D. L., & Bruni, J. R. (1993). Visual attention problems as a predictor of vehicle crashes in older drivers. *Investigative Ophthalmology & Visual Science*, 34(11), 3110-3123. <https://www.researchgate.net/publication/14792528>

Caspi A, Begg D, Dickson N, Harrington H, Langley J, Moffitt, T. E (1997). Personality differences predict health-risk behaviors in young adulthood: Evidence from a longitudinal study. *Journal of Personality and Social Psychology*. 1997; 73(5):1052±63. DOI:[10.1037//0022-3514.73.5.1052](https://doi.org/10.1037//0022-3514.73.5.1052)

Costa, P. T., and McCrae, R. R. (1992a). Normal personality assessment in clinical practice: the NEO Personality Inventory. *Psychol. Assess.* 4, 5-13. doi: [10.1037/1040-3590.4.1.5](https://doi.org/10.1037/1040-3590.4.1.5).

Cellar, D. F., Nelson, Z. C., Yorke, C. M., Bauer, C. (2001). The five-

factor model and safety in the workplace: Investigating the relationships between personality and accident involvement. *Journal of Prevention & Intervention in the Community*. 2001; 22(1):43±52. DOI: [10.1080/10852350109511210](https://doi.org/10.1080/10852350109511210)

Clarke, D. D., Ward, P., & Truman, W. (2015). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis and Prevention*, 37(3), 523-529. [doi.org/10.1016/j.aap.2005.01.007](https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.01.007)

Crundall, D. E., Underwood, G. (1998). Effects of experience and processing demands on visual information acquisition in drivers. *Ergonomics*, 41(4), 448-458. doi=10.1.1.595.5998&rep=rep1&type=pdf

Crundall, D., Champan, P., Traquley, S., Collins, L., Loon, E. V., Andrews, B., Underwood, G. (1999). Some hazards are more attractive than others: Drivers of varying experience respond differently to different types of hazard. *Accident Analysis & Prevention journal*. 45: 600-609 [doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.049](https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.049)

Edwards, J. B. (1998). The relationship between road accident severity and recorded weather. *Journal of Safety Research*, 29(4), 249-262. [doi.org/10.1016/S0022-4375\(98\)00051-6](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(98)00051-6)

Gómez, J. A., González, B. (2017). The role of personality and anger in the explanation of youth women's risky driving behaviours. *Anales De Psicología / Annals of Psychology*, 26(2), 318-324. <https://www.researchgate.net/publication/29568943>

Gras ME, Sullman MJM, Cumill M, Aym erich M, Font-Mayolas S. (2006) Spanish drivers and their aberrant driving behaviors. *Transportation Research* 2006; 9:129-32. [doi.org/10.1016/j.trf.2005.09.004](https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.09.004)

Lee, Y. C., Lee, J. D., & Boyle, L. N. (2007). Visual attention in driving: The effects of cognitive load and visual disruption. *Human Factors*, 49(4), 721-733. DOI: [10.1518/001872007X215791](https://doi.org/10.1518/001872007X215791)

Lenné, M. G., Triggs, T. J., & Redman, J. R. (2017). Time of day variations in driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 29(4), 431-437. DOI:[10.1016/s0001-4575\(97\)00022-5](https://doi.org/10.1016/s0001-4575(97)00022-5)

Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: The role of personality and attitudes towards traffic safety. *Accident Analysis & Prevention*. 2015; 79 (Supplement C):145±51. DOI:[10.1016/j.aap.2015.03.034](https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.03.034)

Özkan, T., Lajunen, T. (2015). A new addition to DBQ: Positive driver behaviours scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 30;8(4):355-68. [doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.018](https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.018)

Piedmont, Ralph, L., Braganza, Dinesh J. (2015). Psychometric evaluation

- of responses to the NEO PI-3 in a multi-ethnic sample of adults in India. *Psychological Assessment*. 27 (4): 1253–1263. DOI: [10.1037/pas0000135](https://doi.org/10.1037/pas0000135)
- Reason, J.T. (1999). *Managing the risks of organizational accidents*. 1st Edition, Ashgate Publishing Company: London.
- Reason, L, Nanstead A, Strading S, Bayter J, Campbell K. (1990). Errors and violations. *A real distinction*. *Ergonomics* 33: 1315-32. DOI: [10.1080/00140139008925335](https://doi.org/10.1080/00140139008925335)
- Sanyog, J., Devarajan, P.V (2017). *Targeted Drug Delivery: Concepts and Design*. Advances in Delivery Science and Technology. <https://www.springer.com/gp/book/9783319113548>.
- Shen, B., Qu W., Ge Y., Sun X., Zhang K. (2018). The relationship between personalities and self-report positive driving behavior in a Chinese sample. *PLoS One:1-16* 13:e0190746 10.1371/journal.pone.0190746. DOI: [10.1371/journal.pone.0190746](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0190746)
- Twisk, D. A. M., Stacey, C. (2017). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research*, 38(2), 245-257. [doi.org/10.1016/j.jsr.2007.03.006](https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.03.006)
- Wenmin L, Nailang Y, Yanwei S, Weiran N, Yuhai Z, Xiangrong L, Jiawen L, Fang C., Zaifeng, G. (2020). Personality Openness Predicts Driver Trust in Automated Driving. *Automotive Innovation*. 3(2020):3-13. [doi.org/10.1007/s42154-019-00086-w](https://doi.org/10.1007/s42154-019-00086-w)
- Yang, J., Du, F., Gong, Z., Sun, X. (2013). Effects of personality on risky driving behavior and accident involvement for Chinese drivers. *US National Library of Medicine National Institutes of Health*. 14(6):565-71. doi: 10.1080/15389588.2012.748903.

