

فصلنامه علمی - پژوهشی روان‌شناسی دانشگاه تبریز

سال اول، شماره ۱، بهار ۱۳۸۵

مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران

دکتر محمد نقی فراهانی - دانشیار روان‌شناسی، دانشگاه تربیت معلم تهران

یدا... کثیرلو - کارشناس ارشد روان‌شناسی عمومی از دانشگاه تربیت معلم

چکیده

پژوهش حاضر به منظور بررسی و مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران انجام شد. تعداد نمونه‌ها متشکل از ۲۰۰ نفر از رانندگان متخلف و غیرمتخلف بود که در شهر تهران به مدت حداقل یکسال رانندگی کرده و برای دریافت برگ عدم خلافی به اداره راهنمایی مراجعه کرده بودند. برای سنجش پنج عامل بزرگ شخصیتی (برون‌گرایی، روان‌رنجورخویی، دینداری، با وجدان‌بودن و گشودگی) با تخلفات رانندگی از پرسشنامه شخصیتی گردون (فراهانی، ۱۳۸۳) استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان داد که بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف در پنج عامل شخصیتی تفاوت معنی‌داری وجود دارد، بدین معنی که میانگین نمرات شخصیتی رانندگان متخلف در عامل برون‌گرایی و روان‌رنجورخویی بیشتر از رانندگان غیرمتخلف و در سه عامل دیگر نمرات آنها نسبت به رانندگان غیرمتخلف کمتر بود. هم‌چنین نتیجه تحقیق نشان داد که از بین پنج عامل شخصیتی، عامل روان‌رنجورخویی قدرت پیش‌بینی تخلفات رانندگی را دارد.

کلید واژه‌ها: پنج عامل بزرگ شخصیت، تخلفات رانندگی.

مقدمه

شعار معروف تیلمن و هابس^۱ (۱۹۴۹ به نقل از لاجونن، ۲۰۰۱) مبنی بر این که یک فرد به همان طریق رانندگی می‌کند که زندگی می‌نماید، می‌تواند حاوی تلویحات فوق‌العاده مهمی در زمینه‌ی تأثیرات اجتناب‌ناپذیر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد. از جمله مسایل و مشکلاتی که امروزه، تمامیت جسمی و آسایش عمومی مردم را در شهرهای بزرگ از جمله تهران به مخاطره انداخته و اذهان عمومی و توجه مسئولین امر را به خود معطوف داشته است، مسأله وقوع و افزایش آمار جرایم ناشی از تخلفات رانندگی است. ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی به خصوص عوامل انسانی که بیش از ۷۰ درصد آن را به خود اختصاص داده است. (اسماعیلی، ۱۳۸۰؛ رستم‌زاده، ۱۳۸۰؛ آیتی، ۱۳۷۱)، بر کسی پوشیده نیست. خصیصه‌های روانی انسان‌ها یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات و ارتکاب جرایم غیرعمدی ناشی از تخلفات رانندگی است و مسلماً پی بردن به ارتباط حالت‌های روانی به خصوص ویژگی‌های شخصیتی انسان‌ها با تخلفات رانندگی می‌تواند در پیشگیری یا تخفیف این معضل کارساز باشد. تعدادی از عوامل و ویژگی‌های شخصیتی که احتمال می‌رود در تخلفات و تصادفات مربوط به رانندگی دخیل باشند، توسط محققان مختلفی از جمله آرتور و گرازیانو^۲ (۱۹۹۶)، لاجونن^۳ (۲۰۰۱)، لوه^۴ (۱۹۷۹)، ویلیام و وینفرد^۵ (۱۹۹۶)، مورد تحقیق قرار گرفته است. این پژوهش نیز به منظور بررسی رابطه پنج عامل بزرگ شخصیتی شامل برون‌گرایی، روان رنجورخویی، وظیفه‌شناسی، دینداری و گشودگی با رفتار رانندگی انجام گردیده است.

- 1 - Tillman & Hobbs
- 2 - Arthur & Graziano
- 3 - Lajunen
- 4 - Loo
- 5 - William & Winfred

آیزنک با توجه به پژوهش‌های خود چون نتیجه می‌گیرد که افراد برون‌گرا دارای جامعه‌پذیری و تکانشوری^۱ زیادی هستند و در جهت رسیدن به سطح انگیزتگی مطلوب به رفتارهای مخاطره‌آمیز بیشتری نسبت به افراد عادی دست می‌زنند (آیزنک، ۱۹۸۵ به نقل از والرت و تورگرسن^۲ ۲۰۰۲). تعدادی، از محققان مثل لاجونن (۲۰۰۱)، رنر و آندرل^۳ (۱۹۹۹) و وایت سد و لینام^۴ (۲۰۰۰) تحقیقی بر روی رانندگان متخلف و غیرمتخلف انجام دادند و دریافتند که بین عامل برون‌گرایی (E) و تخلفات رانندگی یک رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد.

با توجه به این که هیجان‌خواهی، هیجانات مثبت، رفتارهای خودنمایانه و جرأت‌آمیز که جزئی از ویژگی‌های افراد برون‌گرا می‌باشد (کوپر و پروین^۵، ۱۹۹۸)، برخی از محققان رابه این نتیجه‌گیری رسانده است که هیجان‌خواهی، مخاطره‌جویی، ماجراجویی^۶ و سطح انگیزتگی بالا با تخلفات رانندگی ارتباط دارد (تریمپوپ و کیرکادلی^۷ ۱۹۹۶)، برنز و ویلد^۸ (۱۹۹۴). هم چنین ایوانس و واسیلویسکی^۹ (۱۹۸۳) در تحقیق خود دریافتند که رفتارهای مخاطره‌آمیز یا خطرپذیری مانند سرعت زیاد، سپر به سپر رفتن^{۱۰} (وجود فاصله خیلی کم با خودرو جلویی)، عبور از چراغ زرد^{۱۱} به خصوص در بین رانندگان جوان بیشتر مشاهده می‌شود. خصیصه‌هایی همچون اضطراب، پرخاشگری و عصبانیت، عواطف منفی، بی‌ثباتی عاطفی، و سایر جنبه‌های

- ۱ - Impulsivity
۲ - Vollrath & Torgersen
۳ - Renner & Anderle
۴ - Whitesid & Lynam
۵ - Cooper & Pervin
۶ - Adventure
۷ - Trimpop & Kirkadly
۸ - Burns & Wilde
۹ - Evans & Wasielewski
۱۰ - Tailgate
۱۱ - Lights yellow

شخصیتی مرتبط با عامل روان رنجورخویی نیز در رفتار انسانی به طور اعم و در رفتارهای مربوط به رانندگی به طور اخص مداخله می‌نمایند. آلبرگ (۲۰۰۱)، تحقیقی بر روی رانندگان انجام داد و دریافت افرادی که ویژگی‌هایی چون بی‌ثباتی هیجانی، اضطراب، عصبانیت و پرخاشگری بالایی دارند، رفتارهای رانندگی مخاطره‌آمیز بیشتری نسبت به رانندگان دیگر دارند.

واتسون و کلارک^۱ (۱۹۹۲) نشان دادند که روان رنجورخویی با چهار بعد اصلی عاطفه منفی یعنی (احساس گناه، خصومت، ترس و غمگینی) ارتباط دارد؛ لذا عواطف منفی و نیز عوامل هیجانی می‌توانند رفتار افراد را تحت تأثیر قرار داده و به خصوص رفتارهای مخاطره‌آمیز را تشدید نمایند. برخی از ویژگی‌های شخصیتی از جمله برون‌گرایی و روان رنجورخویی با مصرف الکل و گرایش به مواد رابطه دارد (مارتس و میلر (۱۹۹۷)، ولرت و همکاران (۱۹۹۹)، لذا این عوامل شخصیتی می‌تواند فجایع رانندگی را شدت بخشد.

عامل وظیفه‌شناسی (C) به منزله یکی دیگر از پنج عامل بزرگ شخصیتی نیز می‌تواند در رفتار رانندگی نقش داشته باشد. ویلیام و وینفرد^۲ (۱۹۹۶)، در ارتباط با این عامل (C) و رفتار رانندگی مطالعه نمودند و نتیجه گرفتند که بین عامل C و رفتار مخاطره‌آمیز رانندگی رابطه منفی وجود دارد یعنی با افزایش عامل C، رفتار رانندگی مخاطره‌آمیز کاهش می‌یابد. بین عامل C و پیشرفت و نیز موفقیت‌های اجتماعی رابطه مثبت (متوز و دیری^۳، ۱۹۹۸) و رفتارهای تهاجمی رابطه منفی وجود دارد و افرادی که نمره عامل C در آنها بیشتر باشد به تهدیدات بیرونی به شدت عکس‌العمل نشان می‌دهند (تاگر و دریبیری^۴، ۱۹۹۲).

-
- 1 - Watson & Clark
 - 2 - William & Vinferred
 - 3 - Matthews & Deary
 - 4 - Tucker & Derry berry

سلار و نلسون^۱ (۲۰۰۰)، نشان دادند که بین عامل توافق‌پذیری^۲ (A) و تخلفات رانندگی رابطه‌ی منفی وجود دارد. افرادی که از عامل توافق‌پذیری پایین برخوردارند رفتارهای تکانشوری زیاد، تحریک‌پذیری بالا و ثبات هیجانی کمتری در آنها مشاهده می‌شود (استاف^۳ و همکاران، ۲۰۰۱). بنابراین انتظار می‌رود که این افراد رفتارهای مخاطره‌آمیز بیشتری داشته باشند. عامل گشودگی (O) نیز که با ویژگی‌هایی چون زیباپسندی در تخیل، پذیرش ارزش‌ها، عقاید جدید و ابتکار مشخص می‌شود می‌تواند در رفتار انسان‌ها تأثیرگذار باشد. مک کری (۱۹۸۷)، مطرح می‌کند که این عامل (O) با کنجکاوی، عواطف مثبت، درک و پذیرش عقاید دیگران، کیفیت روابط بین فردی و برخی از جنبه‌های هوش به خصوص تفکر واگرا ارتباط دارد. بنابراین باتوجه به ویژگی‌های مذکور می‌توان انتظار داشت که این دسته از افراد رفتارهای مخاطره‌آمیز کمتری داشته باشند.

لازم به ذکر است که بعضی از تحقیقات متمرکز بر رابطه بین برخی از متغیرهای شخصیتی و رفتارهای مخاطره‌آمیز به خصوص رفتارهای رانندگی، با نتایج سایر تحقیقات به عمل آمده در این زمینه همخوانی ندارند (برای مثال فارنهام و سایپی^۴ (۱۹۹۳)، آندرسون^۵ و همکاران (۱۹۷۵) و لاجونن (۲۰۰۰). به هر حال وجود این‌گونه ناهمخوانی‌ها ممکن است در نوع استفاده از ابزارها و پرسشنامه‌های مختلف شخصیت و یا از معایب روش شناختی آنها ناشی شده باشد. برای مثال اگر نمرات برون‌گرایی به خرده‌مقیاس‌هایی چون تکانشوری و جامعه‌پذیری تقسیم گردد، مقیاس تکانشوری به تنهایی می‌تواند رانندگی مخاطره‌آمیز را توجیه کند و از طرفی مقیاس جامعه‌پذیری با بازداری رفتارهای مخاطره‌آمیز مربوط به رانندگی در ارتباط است. به

- 1 - Celler & Nelson
- 2 - Agreeableness
- 3 - Stough
- 4 - Farenham & Sipi
- 5 - Anderson

طور کلی افرادی که در امر رانندگی تخلف می‌کنند، ممکن است یک گرایش کلی در قانون‌شکنی، چه در مورد اموال و چه در مورد قتل و جنایت و یا سایر رفتارهای مجرمانه نیز داشته باشند، چه بسا که برخی از تحقیقات این موضوع را به اثبات رسانده‌اند. برای مثال، نتایج تحقیقی که در کانادا توسط تیلمن و هابز صورت گرفت، نشان داد که آن دسته از رانندگانی که تخلفات رانندگی زیادی داشتند، ۳۴ درصد آنها در دادگاه‌های بزرگسالان محاکمه شده بودند در حالی که این رقم در بین گروهی از رانندگانی که تخلفات کمتری داشتند فقط یک درصد بود (پاشاشریفی و نجفی زند، ۱۳۷۵).

روش تحقیق

تعداد نمونه تحقیق ۲۰۰ نفر می‌باشند که ۱۰۳ نفر آن را رانندگان متخلف و ۹۷ نفر دیگر را رانندگان غیرمتخلف تشکیل می‌دهند. نمونه‌ی آماری مورد نیاز برای این پژوهش به وسیله‌ی روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شده است. به طور کلی در ۱۳ منطقه از سطح تهران برگه‌های خلاfi را در اختیار رانندگان می‌گذارند و در کل مناطق سیزده‌گانه راهنمایی و رانندگی هیچ محدودیتی از نظر محل سکونت راننده و دریافت برگه خلاfi برای رانندگان ایجاد نمی‌نمایند یعنی هر راننده‌ای از هر نقطه یا منطقه‌ای از تهران می‌تواند از هر کدام از مناطق سیزده‌گانه‌ی راهنمایی و رانندگی برگه خلاfi خود را اخذ نماید، به همین خاطر در این پژوهش تنها دو منطقه از آن مناطق سیزده‌گانه‌ی تهران برای نمونه‌گیری انتخاب گردیده است که آن دو منطقه عبارتند از:

۱- منطقه ۸ راهنمایی و رانندگی واقع در میدان شهداء،

۲- منطقه ۱۳ راهنمایی و رانندگی واقع در شهرک آزمایش.

ابتدا هماهنگی‌های لازم با مسئولین (معاونت راهنمایی و رانندگی تهران) و عوامل اجرایی آن دو منطقه به عمل آمد. سپس با کمک عوامل اجرایی از طریق برگه‌های خلاfi رانندگان که به‌وسیله کامپیوتر لیست می‌شد، نمونه‌هایی انتخاب

گردید که برگه‌ی تخلف یا عدم خلاف به وی تعلق داشته و تمامی تخلفات را شخصا مرتکب شده بودند، توضیحات لازم به آنان درباره نحوه‌ی پاسخ‌دهی به گزینه‌ها داده می‌شد. سرانجام پس از تأکید بر دقت و صداقت و ایجاد اعتماد و اطمینان به آنان، پرسشنامه اجرا می‌شد.

ابزار پژوهش عبارتند از:

۱- برگه‌های خلافی رانندگان،

۲- پرسشنامه شخصیت پنج عاملی گردون.

رانندگان برای تصفیه حساب و پرداخت جرایمی که در حین رانندگی مرتکب شده‌اند، به یکی از مناطق سیزده‌گانه‌ی تهران مراجعه و برگه خلافی خودشان را اخذ می‌نمایند. در برگه‌های خلافی، مشخصات خودرو، تاریخ تخلف، نوع تخلف، تعداد تخلفات و مبلغ جریمه مشخص شده است. از لحاظ نوع تخلف، در این پژوهش فقط دو نوع تخلف عبور از چراغ قرمز و عبور از محل ممنوع را از بین صدها تخلف دیگر (سرعت غیرمجاز، تجاوز به سمت چپ، دورزدن در محل ممنوع و...) انتخاب گردید. بنابراین با استفاده از این ابزار پژوهشی، نوع خلاف و تعداد تخلفات آنها مشاهده و ثبت می‌شد.

پرسشنامه‌ی شخصیتی گردون توسط فراهانی و همکاران (۱۳۸۳)، به منظور اندازه‌گیری عوامل شخصیتی در فرهنگ ایرانی و زبان فارسی تکوین گردیده که چارچوبی از صفات و ویژگی‌های اصلی شخصیت را ارائه می‌دهد. پرسشنامه‌ی مذکور نیز مانند پرسشنامه‌ی NEO-PI-R از طریق واژه‌ها و لغات مربوط به صفات شخصیت ساخته شده که از منابع مختلف زبان فارسی گردآوری شده است. پس از تنظیم ماده‌های این پرسشنامه، پژوهشگران، آن را بر روی یک نمونه ۳۶۰ نفری (۱۸۰ نفر جنس مؤنث و ۱۸۰ نفر جنس مذکر) اجرا کرده‌اند. پس از تحلیل عاملی، یک مقیاس اندازه‌گیری شخصیت ۴۳ سؤالی پنج عامل را فراهم آورده‌اند. پنج عامل مشخص

شده در این پرسشنامه نیز شبیه پرسشنامه پنج عاملی مک کری و کاستا است هر چند یک تفاوت در خصوص عامل پنجم مشاهده می‌شود.

عوامل پنجگانه شخصیتی گردون

۱- **عامل وظیفه‌شناسی** این عامل ویژگی‌هایی چون مهربانی، مؤدب بودن، انسان‌دوستی، باوجدان بودن، وظیفه‌شناسی، صداقت، آینده‌نگری، خوش‌قولی، درستکاری و سخاوتمندی را در بر می‌گیرد و با توجه به خصوصیات دربرگیرنده، «وظیفه‌شناسی» نامگذاری شده است. این عامل با عامل سوم در مطالعات انگلیسی زبان و غیرانگلیسی زبان مطابقت می‌کند، البته در زیر مجموعه‌های آن تفاوت‌هایی نیز مشاهده می‌شود (فراهانی و همکاران، ۱۳۸۳).

۲- **عامل گشودگی** ویژگی‌هایی چون متفکر سیاستمدار، شجاع، روشن‌فکر، باهوش و ... را شامل می‌شود. این عامل با توجه به ویژگی‌های دربرگیرنده تعقل یا هوشمندی، «گشودگی» نامیده شده است.

۳- **عامل روان رنجور خویی** عامل سوم در این پرسشنامه با ویژگی‌هایی چون پرخاشگر، حسود، خودپسند، جاه‌طلب، خیالاتی، شکاک، عصبی، وسواسی، انتقام‌جو و دمدمی مشخص شده است که تحت عنوان روان رنجور خویی نامگذاری شده است. این عامل در مطالعات دیگر در عامل چهارم قرار می‌گیرد ولی مطالعات قبلی نشان داده است که دو عامل برون‌گرایی و روان رنجور خویی تقریباً در تمام فرهنگ‌ها به دست آمده‌اند (فراهانی و همکاران، ۱۳۸۳).

۴- **عامل برون‌گرایی** عامل چهارم یا برون‌گرایی در این پرسشنامه دربرگیرنده خصوصیتی چون اجتماعی، افسرده (قطب منفی)، آسان‌گیر، شاد، کمرو (قطب منفی) و شوخ‌طبعی است که تحت عنوان «برون‌گرایی» نامگذاری شده است.

۵- **عامل دینداری** ویژگی‌های این عامل تا حدودی می‌تواند با ویژگی‌های عامل دوم تحلیل‌عاملی‌های دیگر تحت عنوان توافق^۱، منطبق باشد ولی به دلیل واژگانی^{۱۳} چون دینداربودن، خوشبخت‌بودن، صبور و صرفه‌جو بودن در این پرسشنامه تحت عنوان دینداری نامگذاری شده است (فراهانی و همکاران، ۱۳۸۳).

برای نامگذاری پرسشنامه‌ی شخصیتی موجود از حروف اول کلمات پنج عامل یعنی حرف (و) از وظیفه‌شناسی، حرف (گ) از گشودگی، حرف (ر) از روان‌رنجورخویی، حرف (ن) از درون‌گرایی - برون‌گرایی و حرف (د) از دینداری که ترکیب کلمه‌ای را در فارسی به نام «گردون» که همانا گردون ابعاد شخصیتی در زبان فارسی است، استفاده شده است (فراهانی و همکاران، ۱۳۸۳). سازندگان پرسشنامه برای تعیین میزان روایی^۲ آن از دو روش استفاده کرده‌اند:

الف) روایی سازه - جهت تعیین روایی سازه از روش تحلیل‌عاملی استفاده شده است. تحلیل‌عاملی برای تحلیل همبستگی‌های درونی بین مجموعه‌ای از متغیرها و تبیین این همبستگی‌ها برحسب تعداد معدودی از عامل‌هاست. در نتیجه تحلیل‌عاملی تعداد آیت‌ها در هر عامل برابر به دست نیامده است و این امر دلیل طبیعی بودن ساختار عاملی می‌باشد (فراهانی و همکاران، ۱۳۸۳).

ب) روایی ملاکی - برای بررسی و تعیین روایی آزمون گردون از روش روایی همزمان نیز استفاده شده است. پژوهشگران برای تعیین میزان روایی یا اعتبار این

1 - Agreeableness

2 - Validity

پرسشنامه، پرسشنامه‌ی پنج عامل بزرگ NEO-PI-R (گروسی، ۱۳۸۱) را ملاک قرار داده‌اند. همبستگی بین عامل‌های این دو آزمون عبارتند از:

- ۱- روان رنجورخویی = ۰/۲۹۷
۲- برون‌گرایی = ۰/۴۴۵
۳- گشودگی = ۰/۲۵۱
۴- وظیفه‌شناسی = ۰/۴۴۹
۵- دینداری = ۰/۱۷۰

پژوهشگران برای بررسی پایایی^۱ پرسشنامه‌ی گردون از دو روش بازآزمایی و همسانی درونی استفاده کرده‌اند. در روش بازآزمایی پرسشنامه روی یک گروه ۶۰ نفری به فاصله سه ماه (نوبت دوم) اجرا شده که نتایج آن در جدول ۱ نشان داده شده است. ضریب پایایی پرسشنامه گردون از طریق همسانی درونی، از روش ضریب آلفا یا آلفای کرانباخ بررسی و در جدول ۱ نشان داده شده است.

جدول ۱- پایایی پرسشنامه‌ی گردون از طریق روش بازآزمایی و آلفای کرانباخ

مقیاس	بازآزمایی	آلفای کرانباخ
وظیفه‌شناسی	۰/۶۹۳	۰/۸۷۰
گشودگی	۰/۷۵۸	۰/۷۹۶
روان رنجورخویی	۰/۷۸۹	۰/۷۷۱
برون‌گرایی	۰/۴۷۵	۰/۶۹۲
دینداری	۰/۷۱۶	۰/۶۶۰

نتایج

تعداد نمونه‌های متخلف ۱۰۲ نفر و غیرمتخلف ۹۸ نفر می‌باشند که از بین آنها ۱۴۹ نفر مرد (۷۹ نفر متخلف و ۷۰ نفر غیرمتخلف) و ۵۱ نفر زن (۲۳ نفر متخلف و ۲۸ نفر غیرمتخلف) می‌باشند. میانگین و انحراف معیار دو گروه از رانندگان متخلف و غیرمتخلف در جدول ۲ آمده است.

جدول ۲- میانگین و انحراف معیار رانندگان متخلف و غیرمتخلف در پنج عامل

شخصیتی

مقیاس‌ها	میانگین		انحراف استاندارد	
	متخلف	غیرمتخلف	متخلف	غیرمتخلف
گشودگی	۳۲/۵۸۸	۳۹/۳۷۷	۴/۲۳	۴/۳۸
روان رنجورخویی	۳۲/۳۶	۲۴/۳۴	۵/۶۷	۶/۵۰
درون‌گرایی- برون‌گرایی	۲۱/۷۹	۲۰/۷۶	۲/۸۰	۲/۹۳
وظیفه‌شناسی	۴۵/۱۷	۵۵/۰۸	۶/۳۸	۵/۵۴
دینداری	۱۷/۳۴	۱۹/۴۳	۲/۶۳	۲/۹۳

چنانکه مشاهده می‌شود میانگین نمرات افراد متخلف در عامل گشودگی، وظیفه‌شناسی و دینداری نسبت به افراد غیرمتخلف کمتر و در دو عامل دیگر یعنی برون‌گرایی و روان رنجورخویی بیشتر است. برای بررسی تفاوت «بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف در عوامل پنجگانه از آزمون t گروه‌های مستقل استفاده شده است. قبل از ارایه نتایج آزمون t گروه‌های مستقل برای هر یک از عامل‌های شخصیتی، نتایج آزمون همگنی واریانس‌ها (آزمون F) برای پنج عامل شخصیتی انجام گرفت و در هیچ یک از عوامل بین دو گروه تفاوت واریانس وجود نداشت و قابل مقایسه با یکدیگر می‌باشند. مقدار t مشاهده شده در عامل گشودگی (۱۱/۱۳۷) با درجه‌ی آزادی ۱۹۸ در سطح

معنی‌داری ۰/۰۱ بزرگتر از t بحرانی می‌باشد. پس در عامل گشودگی بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف با ضریب اطمینان ۹۹ درصد تفاوت معنی‌داری وجود دارد. مقدار t مشاهده شده در عامل وظیفه شناسی (۱۱/۶۸۹) با درجه آزادی ۱۹۸ و در سطح معنی‌داری ۰/۰۱ بزرگتر از t بحرانی می‌باشد؛ بنابراین می‌توان گفت: در عامل وظیفه‌شناسی در بین دو گروه از رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنی‌داری وجود دارد. در عامل روان رنجورخویی t به دست آمده (۹/۲۹۹) با درجه آزادی ۱۹۸ در سطح معنی‌داری ۰/۰۱ بزرگتر از t بحرانی می‌باشد. پس در عامل روان رنجورخویی بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنی‌داری وجود دارد و میانگین نمرات این دو گروه نشان می‌دهد که رانندگان متخلف ویژگی روان رنجورخویی بالاتری نسبت به رانندگان غیرمتخلف دارند. در عامل دینداری t به دست آمده (۵/۳۲۴) با درجه‌ی آزادی ۱۹۸ در سطح معنی‌داری ۰/۰۱ بزرگتر از t بحرانی می‌باشد. بنابراین در عامل دینداری در بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنی‌داری وجود دارد. میانگین نمرات در بین این دو گروه نشان می‌دهد که رانندگان متخلف عامل دینداری کمتری نسبت به غیرمتخلف‌ها دارند. t به دست آمده در عامل برون‌گرایی (۲/۵۳۶) با درجه آزادی ۱۹۸ در سطح معنی‌داری ۰/۰۵ بزرگتر از t بحرانی است. در عامل برون‌گرایی با ضریب اطمینان ۹۵ درصد می‌توان گفت تفاوت معنی‌داری در بین رانندگان متخلف و غیرمتخلف وجود دارد. باتوجه به میانگین عامل برون‌گرایی آن دو گروه نتیجه می‌گیریم که رانندگان متخلف برون‌گراتر از رانندگان غیرمتخلف هستند.

جهت بررسی اینکه آیا عوامل شخصیتی تخلفات رانندگی را پیش‌بینی می‌نمایند از آزمون تحلیل رگرسیون با روش گام به گام استفاده شده است. این آزمون نشان می‌دهد که کدام یک از عوامل پنجگانه شخصیتی می‌توانند تخلفات را در رانندگان متخلف پیش‌بینی نمایند.

جدول ۳- تحلیل رگرسیون پنج عامل شخصیتی در رانندگان متخلف

منبع تغییرات	مجموعه مجذورات	درجه ی آزادی	میانگین مجذورات	F	R ²	سطح معناداری
رگرسیون	۲۶۱/۷۸۱	۵	۵۲/۳۵۶	۳/۳۹۷	۰/۱۵۰	۰/۰۰۷
باقیمانده	۱۴۷۹/۵۹۲	۹۶	۱۵/۴۱۲			
کل	۱۷۴۱/۳۷۳۱	۱۰۱				

با توجه به جدول شماره ۳ نسبت F مشاهده شده (۳/۳۹۷) برای تحلیل رگرسیون مدل گام به گام در گام اول معنی‌دار است. جدول ۴- مدل رگرسیون گام به گام تخلفات رانندگی از روی متغیر عوامل شخصیتی

متغیر	بتا β	خطای معیار	T	سطح معنی‌داری
مقدار ثابت	۲۳/۵۱۳	۵/۵۴۲	۴/۲۴۳	۰/۰۰۰۱
وظیفه شناسی	-۱/۶۷۴	۰/۰۸۵	-۰/۱۹۸	۰/۸۴۴
گشودگی	-۰/۱۳۳	۰/۱۰۶	-۱/۲۵۲	۰/۲۴۱
روان رنجورخویی	-۰/۲۷۰	۰/۰۷۹	-۳/۴۰۳	۰/۰۰۱
برون‌گرایی	-۴/۴۳۲	۰/۱۵۲	-۰/۲۹۲	۰/۷۷۱
دینداری	۱۸۴	۱۸۷	۰/۹۸۴	۰/۳۲۷

با توجه به جدول شماره ۴ میزان بتای متغیر عامل روان رنجورخویی معنی‌دار است. سایر عوامل شخصیتی معنی‌دار نیستند و تنها عامل روان رنجورخویی وارد مدل رگرسیون شده است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که عامل روان رنجورخویی قدرت پیش‌بینی متغیر تخلفات رانندگی را دارد.

بحث

با توجه به میانگین نمرات در عامل گشودگی، در می‌یابیم که رانندگان غیرمتخلف نسبت به رانندگان متخلف انعطاف‌پذیرتر هستند. مک کری و کاستا (۱۹۹۱)، به نقل از متوز و دیری، (۱۹۹۸)، مطرح کردند که عامل شخصیت گشودگی با عواطف ارتباط دارد، یعنی این عامل یک رابطه‌ی مثبت با عواطف مثبت و رابطه‌ی منفی با عواطف منفی دارد و هم چنین اظهار داشتند که عامل گشودگی با کیفیت روابط بین فردی نیز ارتباط دارد. مک کری (۱۹۸۷) به رابطه‌ی این عامل شخصیتی با برخی از جنبه‌های هوش خصوصاً خلاقیت و تفکر واگرا اشاره کرده است. با توجه به ویژگی‌های مذکور رانندگانی که نمره‌ی عامل گشودگی در آنها کمتر است، انتظار می‌رود که تخلفات بیشتری را مرتکب بشوند.

با توجه به میانگین در عامل وظیفه‌شناسی، رانندگان متخلف در مقایسه با رانندگان غیرمتخلف در سطح پایین‌تری قرار دارند. در این زمینه نتیجه‌ی این تحقیق با تحقیق ویلیام و وینفرد (۱۹۹۶)، همخوانی دارد. یعنی هر چقدر این عامل شخصیتی در رانندگان بالا باشد، تصادفات و تخلفات رانندگی کمتر می‌شود. عامل وظیفه‌شناسی با ویژگی‌هایی چون نظم و ترتیب، تمایل به پیشرفت و خویشتن‌داری، وظیفه‌شناسی، محتاط‌بودن، درستکاری، آینده‌نگری و خوش‌قولی همراه است. افرادی که در این عامل نمره‌ی بالایی به دست می‌آورند تمایل زیادی به پیشرفت، نظم و ترتیب، مسئولیت‌پذیری و موفقیت‌های اجتماعی دارند (مک کری و کاستا ۱۹۹۱، به نقل از متوز و دیری، ۱۹۹۸). بدین ترتیب کسانی که در این عامل نمره‌ی بالایی کسب می‌کنند، دارای ویژگی‌های فوق هستند و از این رو از آنان انتظار می‌رود که قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرده و به حق و حقوق دیگران تعدی ننمایند. با توجه به نتایج به دست آمده از این تحقیق نتیجه می‌گیریم که رانندگان متخلف ویژگی شخصیت روان رنجورخویی بالاتری نسبت به رانندگان غیرمتخلف دارند.

نتیجه این تحقیق با نتایج تحقیقات لیستر^۱ (۲۰۰۰ به نقل از لاجونن، ۲۰۰۱)؛ لین^۲، هامپسون (۱۹۷۵)، همخوانی دارد. روان رنجورخویی با صفاتی مثل اضطراب، پرخاشگری، تکانشوری، عواطف منفی، انتقام‌جویی و خودپسندی همراه است و رانندگانی که تخلفات بیشتری دارند طبیعتاً باید ویژگی‌های مذکور (پرخاشگری، تکانشوری و ...) در آنها بیشتر باشد. پس این دسته از افراد سازگاری هیجانی کمتری داشته و به آسانی دچار عصبانیت، ناکامی و پرخاشگری می‌شوند و تعجب‌آور نیست که این افراد قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را زیر پا گذاشته و با سایر رانندگان حتی با پلیس به طور خشونت‌آمیز رفتار کنند.

نتایج به دست آمده در این تحقیق نشان می‌دهد که عامل دینداری در رانندگان متخلف نسبت به رانندگان غیرمتخلف کمتر است. نتیجه‌ی این تحقیق در این عامل با یافته‌های سلار^۳ (۲۰۰۰)، همخوانی دارد. آنها نیز دریافتند که بین عامل توافق (A) (در این پژوهش با عنوان دینداری شناخته می‌شود) و تخلفات رانندگی یک رابطه منفی وجود دارد. یعنی افرادی که در این عامل نمره‌ی بیشتری گرفته بودند تعداد تخلفات و تصادفات آنها کمتر بود.

مارکی^۴ و دیگران (۲۰۰۳)، در تحقیق خود به این نتیجه رسیده‌اند که بین رفتارهای مخاطره‌آمیز و عامل شخصیتی توافق رابطه‌ی منفی وجود دارد. به عبارت دیگر، آزمودنی‌هایی که رفتارهای مخاطره‌آمیز زیادی داشتند، نمره‌ی عامل توافق (A) کمتری به دست آورده بودند. مطالعه‌ی این پژوهش در زمینه‌ی «مطالعات فرهنگی» انجام شده است. عامل دینداری با ویژگی‌هایی چون حس همکاری و تعاون، تواضع، نوع دوستی، دینداری، صبوری، قناعت و صرفه‌جویی مشخص می‌شود. رانندگانی که در این عامل

1 - Lester
2 - Lynn
3 - Cellar
4 - Markey

نمره‌ی پایینی گرفته باشند، ویژگی‌های فوق در آنها کمتر مشاهده می‌شود. بنابراین احتمال زیادی وجود دارد که تخلفات و رفتارهای مخاطره آمیز رانندگی از آنها سر بزند. در این تحقیق نتایج نشان می‌دهد که رانندگان متخلف برون‌گرا تر از رانندگان غیرمتخلف هستند. افراد برون‌گرا دارای ویژگی‌هایی چون ریسک‌پذیری، فعالیت بالا، هیجان‌خواهی، ماجراجویی، شادخویی، شوخ‌طبعی، سرزندگی، با انرژی و پرحرف هستند. این افراد برای ایجاد انگیزش و احساس لذت و ارضای حس ماجراجویی خودشان به طور مکرر مرتکب تخلفات رانندگی می‌شوند (برنز¹ و ویلدا، ۱۹۹۴). برون‌گراها معمولاً به عنوان اشخاص خونسردی توصیف شده‌اند که نمی‌توانند احساساتشان را به اندازه درون‌گراها کنترل بکنند (رنر و آندرل، ۲۰۰۰). هم‌چنین آنها مهارت‌های رانندگی خود را بیش از حد برآورد می‌کنند. پس بنابراین در مسایل رانندگی خطرات بیشتری آنها را تهدید می‌کند.

در خصوص قدرت پیش‌بینی‌کنندگی عوامل پنجگانه شخصیتی، با توجه به نتایج به دست آمده در این تحقیق می‌توان گفت که عامل روان رنجورخویی قدرت پیش‌بینی تخلفات رانندگی را دارد. شکی نیست که عوامل شخصیتی رفتار انسان‌ها را هدایت می‌کند ولی عوامل محیطی نیز از قبیل آلودگی هوا، آلودگی صوتی، ترافیک سنگین، تردد عابرین و... می‌توانند بر ویژگی‌های شخصیتی به خصوص به بُعد روان رنجورخویی انسان‌ها اثر گذاشته و آن را تخفیف یا تشدید نماید. برای مثال آلودگی هوا سبب کاهش ظرفیت اکسیژن‌گیری بدن می‌شود و در نتیجه پیامدهایی چون هیپوکسی، کاهش فعالیت و هشیاری، خستگی، افت مهارت‌های حرکتی و کاهش یادگیری را به دنبال دارد (غیاث‌الدین، ۱۳۸۰). پس عوامل محیطی به خصوص در شهر تهران خود می‌تواند عامل روان رنجورخویی را در رانندگان بالا برده و در نتیجه تعداد تخلفات افزایش یابد. بنابراین در تفسیر نتیجه‌ی این فرضیه مبنی بر اینکه صرفاً عامل

شخصیت روان‌رنجور خوبی می‌تواند تخلفات رانندگی را پیش‌بینی نماید، باید احتیاط کرد.

منابع

- آیتی، اسماعیل. (۱۳۷۱)، ابعاد گوناگون تصادفات ترافیکی. مجموعه مقالات اولین سمینار بررسی تصادفات ترافیکی و علل آن. (صص ۳۶-۲۱). مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.
- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۰)، الگوهای رفتاری (یادگیری پنهان) و تأثیر آن بر رفتار ترافیکی رانندگان و عابران، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک (صص ۷۸-۷۰)، تهران: انتشارات دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک.
- پاشاشریفی، حسن؛ نجفی زند، جعفر (۱۳۷۵)، جرم و شخصیت. چاپ اول، تهران: انتشارات سخن.
- رستم‌زاده، مهرا. (۱۳۸۲). بررسی علل پرخاشگری رانندگان. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک (صص ۱۹-۱۱۰)، تهران: انتشارات دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت و ترافیک.
- غیاث‌الدین، منصور (۱۳۸۰)، آلودگی‌های ترافیک و اثرات آن بر سلامت جامعه، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک (صص ۵۰۲-۴۸۹)، تهران: انتشارات دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک.
- فراهانی، محمدنقی؛ فرزاد، ولی‌ا...؛ فتوحی، محمود (۱۳۸۳)، مطالعه لغوی عوامل شخصیت در زبان فارسی، مجله روان‌شناسی، شماره ص ۱۸۳.
- گروسی فرشی، میرتقی (۱۳۸۰)، رویکردهای نوین در ارزیابی شخصیت، چاپ اول، تبریز: انتشارات دانیال.

- Andersson, A. L, Nilsson, A; Henriksson, N. (1970). **Personality differences between accident – loaded and accident – free young car drivers.** *British Journal of Psychology*, 61, 409 – 421.
- Arthur, W. Graziano, W. (1996). **The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement.** *Journal of personality*, 64: 593.
- Burns, P, C. Wilde, G, J, S. (1994). **Risk taking in male taxi drivers: Relationships among personality, Observational data and driver records.** *Personality and Individual Differences*. 18: 267-278.
- Cellar, D, F; Nelaon, Z. (2000). **The five-factor model and driving behavior personality and involvement in vehicular accidents.** *Psychological Reports*. 86: 454.
- Cooper, C, L. Pervin, L, A. (1998). **Personality, critical concepts in psychology.** First published, Vole: 1. London and New York, Routledge.
- Deery, H, A. (1999). **Hazard and risk perception among young novice drivers.** *Journal of safety research*. 30: 225-236.
- Evance, L; wasieleski, P. (1983). **Risky driving related to driver and vehicle characteristics.** *Accident Analysis and prevention*. 15: 121-136.
- Furnham, A; Saipe, J. (1992). **Personality correlates of convicted drivers.** *Personality and Individual Differences*. 14: 329-336.

- Lajunen, T. (2001). *Personality and accident liability: are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities*. *Personality and Individual Differences*. 31: 1365-1373.
- Loo, R. (1979). *Role of primary personality factors in the perception of traffic signals and driver violations and accidents*. *Accident Analysis and prevention*. 9: 519-528.
- Markey, C, N; Markey, P, M; Tinsley, B, J. (2003). *Personality, Puberty, and preadolescent girl's risky behaviors: Examining the predictive value of the five-factor model of personality*. *Journal of Research in Personality*. 37: 405-419.
- Martsh, C, T. Miller, W, R. (1997). *Extraversion predicts heavy drinking in college students*. *Personality and Individual Differences*. 23: 153-155.
- Matthews, G; Deany, L, J. (1998). *Personality Traits*. First Edition, Cambridge University Press.
- Mcrae, R, R. (1987). *Creativity, divergent thin king, and openness to experience*. *Journal of personality and social psychology*. 52: 1258-1265.
- Nolan, N; Johnson, J, A; pincus, A, L. (1994). *Personality and drunk driving: Identification of DUI types using the Hogan personality inventory*. *Psychological Assessmnt*. G : 33-40.
- Renner, W., Anderle, F, G. (2000). *Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers' traffic violations*. *Accident Analysis and prevention*. 32: 673-678.

- Stough, C; Donaldson, C; Scarlata, B; Fiori, J. (2001). **Psychophysiological correlates of the NEO-PI-R Openness, agreeableness and conscientiousness: Preliminary results.** *International Journal of Psychophysiology*. 41: 87-91.
- Trimpop, R; Kirkealdy, B. (1996). **Notes and shorter communications: Personality predictors of driving accidents.** *Personality and Individual Differences*. 23: 147-152.
- Tucker, D, M; Derryterry, D. (1992). **Motivated attention: Anxiety and the frontal executive functions.** *Neuropsychiatry, Neuro psychology, and Behavioral Neurology*. 5: 233-252.
- Ulleberg, P. (2002). **Personality subtypes of young drivers, Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign.** *Transportation Research. Part F* 4: 279-297.
- Vollrath, M; Knoch, D; Cassano, L. (1999). **Personality, risky health behavior, and perceived susceptibility to health risk.** *European Journal of personality*. 13: 39-50.
- Vollrath, M; Torgersen, S. (2002). **Who takes health risks? A probe into eight personality types.** *Personality and Individual Differences*. 32: 1185-1197.
- Watson, D. Clark, L, A. (1992). **General and specific factors of emotional experience and their relation to the five-factor model.** *Journal of personality*. 60: 441-476.
- Whiteside, S, P. Lynam, D, R. (2001). **The five factor model and impulsivity: using a structural model of personality to**

understand impulsivity. Personality and Individual Differences.
30: 669-689.

