

Occupational Psychology

Open
Access

ORIGINAL ARTICLE

Comparison of Personality Characteristics of Delinquent and Non-Delinquent Drivers in Sanandaj City

Sattar Saidi^{1*}, Sana Habibi²

1 PhD of Psychology, Department of Psychology, Sanandaj Branch, Islamic Azad University, Sanandaj, Iran.

2 MS.c. Student in Clinical Psychology, Sanandaj Branch, Islamic Azad University, Sanandaj, Iran.

Correspondence

Sattar Saidi

Email: saidi.sattar@gmail.com

How to cite

Saidi, S. Habibi, S. (2023). Comparison of Personality Characteristics of Delinquent and Non-Delinquent Drivers in Sanandaj City. *Occupational Psychology*, 2 (2), 65-77.

ABSTRACT

Although many factors contribute to driving violations, the role of human factors is very prominent. Therefore, this research aims to compare the personality characteristics of delinquent and non-delinquent drivers in Sanandaj city. The study's research design is quantitative, utilizing an ex-post-facto and causal-comparative method. The research population included all drivers within Sanandaj city in the first six months of 1402, holding a second-level general certificate. Using G*Power software, a sample size of 260 people was selected, in two groups of 130 people (130 delinquent drivers, 130 normal drivers). Sampling method was carried out in two stages. NEO-PI-R questionnaire was used. Data was analyzed with the help of SPSS-24 software. The results of multivariate variance analysis showed that there is a statistically significant difference between the characteristics of five big personality factors of delinquent and non-delinquent drivers. In this way, the average personality traits of conscientiousness, agreeableness, extroversion, and openness to experience of normal drivers are significantly higher than those of delinquent drivers, whereas the psychopathy component of delinquent drivers is more than that of normal drivers. The findings indicate a significant difference between the personality traits of delinquent and non-delinquent drivers ($P < 0/05$). Therefore, personality traits play a role in drivers' violations. Consequently, evaluating the personality of certificate applicants and implementing periodic training and punishment policies for violators are recommended

KEYWORDS

Personality Traits, Delinquent Drivers, Non-Delinquent Drivers, Five Major Personality Factors, Driving Violations, Sanandaj Drivers.

نشریه علمی

روان‌شناسی کار

«مقاله پژوهشی»

مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر سندج

ستار صیدی^{1*}، ثنا حبیبی²

چکیده

اگرچه در بروز تخلفات رانندگی عوامل متعددی دخیل هستند ولی نقش عوامل انسانی در این میان بسیار پررنگ است. بنابراین، این پژوهش با هدف مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر سندج انجام شد. طرح پژوهش از لحاظ شیوه اجرا، علی-مقایسه‌ای از نوع پس‌رویدادی است. جامعه پژوهش شامل تمامی رانندگان درون شهری محدوده سندج در شش ماهه اول سال 1402 بود که دارای گواهینامه پایه دوم همگانی بودند. حجم نمونه براساس نرم‌افزار G*Power تعداد 260 نفر در دو گروه 130 نفره (130 نفر راننده متخلف، 130 نفر راننده عادی) انتخاب شد. روش نمونه‌گیری به‌صورت هدفمند در دو مرحله انجام شد. پرسش‌نامه NEO-PI-R استفاده شد. داده‌ها با روش تحلیل مانوا به کمک نرم‌افزار SPSS-24 تحلیل شد. نتایج تحلیل واریانس چندمتغیره نشان داد که بین پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت آماری معنادار وجود دارد. به این صورت که میانگین ویژگی‌های شخصیتی باوجدان بودن، توافق‌پذیری، برون‌گرایی و گشودگی به تجربه در رانندگان عادی به صورت معناداری بیشتر از رانندگان متخلف است اما مؤلفه روان‌رنجورخویی رانندگان متخلف بیشتر از رانندگان عادی است. یافته‌ها حاکی از تفاوت معنادار بین ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف است. بنابراین، ویژگی‌های شخصیتی در تخلفات رانندگان نقش دارد ($P < 0/05$). لذا ارزیابی شخصیتی متقاضیان گواهینامه و در نظر گرفتن آموزش‌های دوره‌ای و سیاست‌های تنبیهی برای متخلفان پیشنهاد می‌شود.

واژه‌های کلیدی

ویژگی‌های شخصیتی، رانندگان متخلف، رانندگان غیرمتخلف، پنج عامل بزرگ شخصیت، تخلفات رانندگی، رانندگان سندج.

1 گروه روان‌شناسی، واحد سندج، دانشگاه آزاد اسلامی، سندج، ایران.
2 دانشجوی کارشناسی ارشد روان‌شناسی بالینی، واحد سندج، دانشگاه آزاد اسلامی، سندج، ایران.

نویسنده مسئول:

ستار صیدی

رایانامه: saidi.sattar@gmail.com

استناد به این مقاله:

ستار صیدی، ثنا حبیبی (1402). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر سندج. فصلنامه روان‌شناسی کار، 2 (2)، 65-77

<https://etl.journals.pnu.ac.ir/>

مقدمه

ایمنی جاده‌ها به ویژه در چند دهه اخیر یک مسئله مهم بهداشت عمومی جهانی بوده است (حق پناهان، لیوسی و مک کی¹ و همکاران، 2019). بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، روزانه بیش از 3700 نفر در جاده‌های جهان (یک نفر در 24 ثانیه) کشته می‌شوند و سالانه 10 میلیون نفر مجروح یا معلول می‌شوند (سازمان بهداشت جهانی، 2018)، قربانیان و مجروحان ناشی از حوادث رانندگی یک معضل جدی اجتماعی و بهداشتی محسوب می‌شوند (زین² و همکاران، 2022). برخی صدمات ناشی از سوانح رانندگی برای سال‌های متمادی منجر به ناتوانی در زندگی می‌شوند (مورای، واس و لوزانو³، 2012؛ گاب⁴ و همکاران، 2015) و زبان قابل توجهی در بهره‌وری و نتایج اقتصادی ایجاد می‌کنند (ایل، ماک، دیهر و ریوارا⁵، 2004).

رانندگی فرآیند پیچیده‌ای است که شامل عوامل فردی است که در تعامل اجتماعی بین همه کاربران جاده آشکار می‌شود. با توجه به اینکه انسان راننده وسیله نقلیه است، تحلیل رفتار او خارج از علم روان‌شناسی غیرممکن است. دیدگاه‌های مختلف در روان‌شناسی، تفاوت‌های فردی و تأثیر آن‌ها بر تمام جنبه‌های سیستم حمل و نقل را بررسی می‌کنند (آرتور، بارت و الکساندر⁶، 1991؛ پارکر و مانستد⁷، 1996). اولین تحقیق پیرامون احراز شایستگی برای رانندگی و اثرات حالت روانی راننده در سال 1929 در آمریکا انجام شد؛ محور این تحقیقات «رفتار انسان» بود. در این پژوهش محققان دریافتند که تقریباً 96 درصد حوادث از طرف رانندگان با تجربه‌ای رخ می‌دهد که دچار مشکلات شخصیتی بوده‌اند (سانچز و سانچز، 2018). منطقی است که فرض کنیم شخصیت هر شخصی منحصر به فرد است و منجر به تغییرات زیادی در رفتار، تجربه یادگیری، ارزیابی موقعیت، انتظارات، نگرش‌ها، سبک رانندگی، مشارکت در تصادفات جاده‌ای و غیره می‌شود (راچوا، توتکوا و شتتسکی و آندریو⁸، 2019).

در میان متغیرهای اثرگذار، عامل انسانی عاملی است که تا حد زیادی علت تصادفات رانندگی را توضیح می‌دهد (سینگ، 2015) و تحقیقات نشان داده است که عوامل انسانی در 90 درصد تصادفات نقش مهمی دارند (دینگاس، گائو، لی، انتین⁹ و

همکاران، 2016). در ایران نیز عامل انسانی، مهم‌ترین عامل تصادفات وسایط نقلیه است (حق شناس، حسینی، جمشیدی و عزیز، 1387) و شماری از رانندگان دارای بیشترین تعداد تصادفات و تخلفات جاده‌ای هستند (سانچز و کوبروگا¹⁰، 2005). این واقعیت بسیاری از محققین را بر آن داشته تا بین شیوه رانندگی و ویژگی‌های شخصیتی متخلفان جاده‌ای رابطه برقرار کنند (وانگ، کو، جی، سان و ژانگ¹¹، 2018؛ تاوبمن-بن-آریب و بهیل¹²، 2012). بنابراین، بدیهی است که عوامل انسانی نقش تعیین کننده‌ای در ایجاد حوادث ترافیکی دارند و تحقیقات در تلاش برای شناسایی و شناخت این عوامل هستند (گریسون و میکوک¹³، 1988). به همین دلیل است که بررسی الگوهای که رانندگان مستعد رفتار پرخطر رانندگی و پیامدهای منفی احتمالی آن رفتار را شناسایی می‌کنند، مهم است. اگرچه تفاوت‌های فردی زیادی وجود دارد که بر روند رانندگی تأثیر می‌گذارد، روان‌شناسی حمل و نقل اغلب بر عوامل شخصیتی تمرکز می‌کند (هنسی¹⁴، 2011) و تعدادی از مطالعات در این زمینه نشان می‌دهد که ویژگی‌های شخصیتی خاص به طور مستقیم با رفتار پرخطر رانندگی مرتبط است (توتکوا و راچوا¹⁵، 2018؛ توتکوا و راچوا، 2019).

روان‌شناسی ترافیک اغلب بر رویکرد شخصیتی متکی است که در آن تمرکز اصلی بر ویژگی‌های شخصیتی است و شخصیت کلی را تعریف می‌کند. در نتیجه، اعتقاد بر این است که برخی صفات ذاتاً از نظر محیط جاده خطرناک‌تر از سایر صفات هستند. فردی که بیشتر این ویژگی‌ها دارد، خطر بیشتری برای خود و سایر کاربران جاده دارد. با این حال، برخی از ویژگی‌ها ممکن است تأثیر بسیار بیشتری بر رفتار رانندگی یک فرد نسبت به سایرین داشته باشند. افراد با صفات «خطرناک» تا حد زیادی مشکل‌سازترین عامل مرتبط با ایمنی راه هستند (هنسی¹⁶، 2011). در همین راستا، تعداد زیادی از مطالعات تلاش می‌کنند شخصیت را با پیامدهای منفی رانندگی، به ویژه با درگیری تصادفات جاده‌ای، که کیفیت زندگی را بدتر می‌کند (ویو¹⁷ و همکاران، 2019) و منجر به اختلال استرس پس از سانحه می‌شود، مرتبط کنند (گوه، هو و نگ¹⁸، 2019).

شخصیت به سبک‌های نسبتاً پایداری از تفکر، احساس و عمل اشاره دارد که یک فرد را توصیف می‌کند (واگنر، لودتکه و

10 Sánchez & Quiroga

11 Wang, Qu, Ge, Sun & Zhang

12 Taubman-Ben-Arib & Yehiel

13 Grayson & Maycock

14 Hennessy

15 Totkova & Racheva

16 Hennessy

17 Vu

18 Goh, Ho & Ng

1 Haghpanahan, Lewsey & Mackay

2 Zeyin

3 Murray, Vos & Lozano

4 Gabbe

5 Ebel, Mack, Diehr & Rivara

6 Arthur, Barret & Alexander

7 Parker & Manstead

8 Racheva, Totkova, Shtetinski & Andreev

9 Dingus, Guo, Lee & Antin

روان‌رنجورخوبی و برون‌گرایی (مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی، 2015؛ استارکی و ایسلر، 2016؛ داهلن، مارتین، راگان و کولمن، 2005) ارتباط مثبت دارد، اما با توافق‌پذیری، باز بودن به تجربه و وظیفه‌شناسی ارتباط منفی دارد (مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی، 2015؛ یانگ، دو، کو، گونگ و سان، 2013؛ آرتور و دووراسپیک، 2001). سایر پژوهش‌ها نیز نشان داده است که افراد تیپ شخصیتی A بیشتر تصادف می‌کنند و به علت بد رانندگی کردن بیشتر جریمه می‌شوند و کمتر قوانین رانندگی را رعایت می‌نمایند (پیررا، امیش و آروپ¹⁶، 2022).

بنابراین چنین می‌نماید که خصیصه‌های روانی¹⁷ انسان‌ها، یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات و ارتکاب جرایم غیرعمد ناشی از تخلفات رانندگی است و مسلماً پی بردن به ارتباط حالت‌های روانی به خصوص ویژگی‌های شخصیتی¹⁸ انسان‌ها با تخلفات رانندگی می‌تواند در پیشگیری یا تخفیف این معضل کارساز باشد (حق شناس، حسینی، جمشیدی و عزیزی، 1387).

رابطه بین شخصیت و تخلفات رانندگی پیچیده است و یافته‌های پژوهشی متناقض بوده است (امینک و آپو¹⁹، 2017). مطالعات روی رابطه بین (پنج عامل بزرگ) ویژگی‌های شخصیتی مختلف - روان‌رنجورخوبی، برون‌گرایی، گشودگی به تجربه، وظیفه‌شناسی، موافق بودن (NEOAC) و عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی نتایج متفاوتی را به همراه داشته است (فنگ، یانگ، ما، جیانگ، لی، هوانگ و ژو، 2017؛ لاتون و ناتر، 2002). سوشا و سرنوچوا²⁰ (2016) در مطالعه‌ای روی 2471 راننده چکی، تفاوتی در ویژگی‌های شخصیتی بین گروه رانندگان پرخطر (تعلیق گواهینامه) و رانندگان خوب (رانندگان حرفه‌ای) پیدا نکردند. پژوهش شجاعی و آتش پور (1391) با عنوان «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان» نشان داد در ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخوبی، برون‌گرایی و باوجدان بودن بین دو گروه تفاوت معنادار آماری وجود دارد اما در دو ویژگی گشودگی به تجربه و توافق‌پذیری تفاوت معناداری مشاهده نشد. گودرزی و فلاحی (1398) با مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در بین رانندگان ایمن و پرخطر شهرستان مریوان نشان دادند بین ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان عادی و پرخطر در عامل‌های برون‌گرایی، انعطاف‌پذیری، مسئولیت‌پذیری و دلب‌پذیربودن، تفاوت معناداری

رایزج¹، 2019). ویژگی‌های شخصیت، الگوهایی از افکار، احساسات و اعمال را منعکس می‌کند که در طی زمان و موقعیت‌ها نسبتاً ثابت و پایدار هستند (فیهو، ریبریو و گارسیا²، 2015). بر اساس نظریه ویژگی‌های شخصیتی، این مجموعه از ویژگی‌ها که در طول زندگی شخص بسیار فردی و نسبتاً پایدار هستند، بر رفتارها و واکنش‌های فرد در یک موقعیت تأثیر می‌گذارد (سالدو، مینچ و هیرون³، 2015). ویژگی‌های شخصیتی بر شیوه رانندگی افراد اثرگذار است (آمادو، کویانکو و کاکاروگلو، 2004؛ گودتسچالک⁴، 2019) و گروهی از افراد به دلیل برخی ویژگی‌های شخصیتی متفاوت بیشتر دچار تصادفات می‌شوند (جونز، وودمن، بارلو و رابرتس⁵، 2017؛ کارلتون و استارکی، 2011؛ بورگس⁶، 2002) و بیشتر مستعد رانندگی پرخطر و خطرات ناشی از آن هستند (لوسیدی و همکاران، 2019؛ تاومن-بن-آریب و یهیل، 2012؛ اکینیایی و همکاران⁷، 2019؛ عظیم زاده و هیأتی، 2018؛ لوسیدی و مالیا⁸، 2019).

یکی از مدل‌هایی که در مورد ویژگی‌ها یا مؤلفه‌های شخصیتی ارائه شده است، مدل پنج عاملی است و تحلیل‌های ساختاری این صفات به طور مکرری پنج عامل گسترده را آشکار کرده که عبارت از: 1. روان‌رنجورخوبی⁹، 2. برون‌گرایی¹⁰، 3. گشودگی به تجربه¹¹، 4. توافق‌پذیری¹² و 5. با وجدان بودن¹³ (شن، کو، جی، سان و ژانگ¹⁴، 2018). استفاده از طبقه‌بندی ویژگی‌های شخصیتی پنج بزرگ به عنوان یک فنوتیپ روان‌شناختی منجر به شناسایی زنجیره‌های خطر شده است (همپسون و فریدمن، 2008). این ویژگی‌های شخصیتی می‌توانند به طور منحصراً به فردی افراد متمایل به تخلف را از قربانیان آنان متمایز کنند (حیدری و مزروقی، 1387)؛ مثلاً تحقیقات نشان داده‌اند که ویژگی شخصیتی روان‌رنجوری که بیانگر آمادگی به تجربه حالت‌های هیجانی منفی است، با بروز تخلف در رانندگی ارتباط مستقیم دارد (حیدره، اصلانی اسلمرز و خرم آبادی، 1395؛ جانسون، مالو، کوریگان و وست¹⁵، 2013). برخی پژوهش‌ها نیز نشان داده‌اند که رفتارهای پرخطر رانندگی با

- 1 Wagner, Ludtke & Robitzsch
- 2 Fiho, Ribeiro & Garcia
- 3 Suldo, Minch & Hearon
- 4 Gottschalk
- 5 Jones, Woodman, Barlow & Roberts
- 6 Burgess
- 7 Akinniyi, Akinnawo, Akpunne & Oyeleke
- 8 Lucidi & Malia
- 9 Neuroticism
- 10 Extroversion
- 11 Openness to Experience
- 12 Agreeableness
- 13 Conscientiousness
- 14 Shen, Qu, Ge, Sun & Zhang
- 15 Johnson, Malow, Corrigan, West

16 Pereira, Umesh & Arup
 17 Psychological Characteristics
 18 Personality traits
 19 Emenike & Akpu
 20 Sucha & Cernochova

G*Power حداقل نمونه مورد نیاز 260 نفر است که برای هر گروه 130 نفر در نظر گرفته شد. روش نمونه‌گیری نیز با توجه به انتخاب نمونه از کرانه‌ها (رانندگان با تخلف بالا و رانندگان بدون تخلف یا با کمترین تخلف) که در واقع از بهترین مصداق‌ها انتخاب شده، از نوع نمونه‌گیری هدفمند است و در دو مرحله انجام شد. در مرحله اول، از بین رانندگان سطح شهر سنج، رانندگانی که دارای گواهینامه پایه 2 همگانی بودند، پرسش‌نامه تخلفات رانندگی منچستر، گزارش تعداد تخلفات در یک سال گذشته را پر کردند، سپس در مرحله دوم نتایج به دو گروه رانندگانی که نمره برش را کسب کردند و رانندگانی که نمره برش نگرفته‌اند، تقسیم شد.

ابزار پژوهش

در این پژوهش براساس اهداف ذکر شده شرکت‌کنندگان با اظهار تمایل و بدون ذکر نام و نام خانوادگی به پاسخگویی به سؤالات پرسش‌نامه‌های زیر پرداختند:

1) پرسش‌نامه صفات پنجگانه شخصیتی فرم کوتاه (NEO FFI): این ابزار 60 سؤالی فرم کوتاه پرسش‌نامه استاندارد 240 سؤالی کاستا و مک کری (1992) است. این مقیاس برای ارزیابی پنج عامل شخصیتی روان‌رنجورخوبی، برون‌گرایی، توافق‌پذیری (سازگاری)، گشودگی به تجربه و باوجدان بودن (مسئولیت‌پذیری) و شش رویه برای هر کدام از عوامل به کار می‌رود که هر عامل از طریق 12 گویه، اندازه‌گیری می‌شوند. پاسخنامه به صورت پنج گزینه‌ای طیف لیکرت نمره‌گذاری می‌شود و برخی از سؤالات نمره‌گذاری معکوس دارند. براساس نتایج پژوهش کاستا و مک کری (1992)، در هر کدام از شاخص‌های پنج‌گانه بررسی شده، هرچه نمره پاسخگو بیشتر باشد، شدت شاخص مورد نظر نیز بیشتر خواهد بود.

اعتبار پرسش‌نامه استاندارد شخصیتی NEO-FFI در پژوهش کاستا و مک کری (1992)، برای شاخص‌های پنجگانه روان‌رنجورخوبی، برون‌گرایی، انعطاف‌پذیری، سازگاری و وظیفه‌شناسی، به ترتیب برابر 0/87، 0/78، 0/85، 0/83 و 0/90 گزارش شده است، بررسی‌های گوناگون در گروه‌های سنی و فرهنگی مختلف حاکی از اعتبار آزمون پنج عاملی است. نتایج مشابه بسیاری روی مردان و زنان، سفیدپوست‌ها و غیرسفیدپوست‌ها، جوانان و میانسالان و بزرگسالان به دست آمده است. بنابراین آزمون دارای اعتبار عاملی خوبی در گروه‌های جنسی، سنی و نژادی مختلف است. بازآزمایی و همسانی درونی که در مورد مقیاس‌های ساخته شده و

آماري وجود دارد؛ اما بين عامل روان‌رنجورخوبی در دو گروه از لحاظ آماری، تفاوت معناداری وجود نداشت. مطالعه حاتمی، فتحی احمدسرانی و دولتشاهی (1390) نیز نشان داد که رانندگان حادثه‌ساز در شاخص‌های روان‌نژندی و برون‌گرایی به‌طور معناداری نمره بالاتری به‌دست آوردند و در شاخص‌های انعطاف‌پذیربودن، توافق و وجدانی بودن رانندگان عادی (غیرحادثه‌ساز) به‌طور معناداری نمره بالاتری به‌دست آوردند.

بنابراین با توجه به نتایج متفاوت پژوهش‌ها، پیامدهای روان‌شناختی رویداد آسیب‌زای تخلف در رانندگی و نیز آسیب‌ها و صدمات جدی که هم به فرد و هم به جامعه می‌رساند، بدیهی است که شناسایی عواملی که سبب افزایش احتمال تخلفات رانندگی می‌شوند، از اهمیت بالینی، تحصیلی و اجتماعی بالایی برخوردار است (نی، باتن، شپرد، بلکبورن و لیل¹، 2019). با در نظر داشتن وقوع بالای آن طی سال‌های اخیر در کشور و با توجه به بروز مشکلات ناشی از آن، بدیهی است با آشکارسازی عوامل دخیل در شکل‌گیری رفتار متخلف می‌توان علاوه بر غنی‌سازی پشتوانه پژوهشی در این زمینه، در گام‌های آتی به سوق دادن مداخلات درمانی و پیشگیرانه در راستای تمرکز بر متغیرهای فوق پرداخت (هادی زاده مقدم و طهرانی، 1390). سرانجام، انجام پژوهش در زمینه تخلفات رانندگی و شناسایی متغیرهای مرتبط با آن بسیار ضروری و همراه با دست‌آوردهای نوین و کاربردی خواهد بود. بنابراین، با توجه به ضرورت رانندگی به عنوان یک مهارت برای تک تک افراد جامعه، آمار بالای تخلفات و تصادفات در ایران، فوت و جراحات سالانه هزاران نفر در اثر این تخلفات، هزینه‌های بسیار بالای اقتصادی و اجتماعی این امر و اهمیت و نقش ویژگی‌های شخصیتی در رفتار رانندگی، این پژوهش با هدف مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی به جهت شناسایی عوامل دخیل در تخلفات و تصادفات رانندگی در شهر سنج انجام شد.

روش‌شناسی پژوهش

شرکت‌کنندگان و طرح پژوهش

این پژوهش از لحاظ هدف کاربردی و از لحاظ شیوه اجرا، علی-مقایسه‌ای از نوع پس‌رویدادی است. جامعه پژوهش را تمامی رانندگان درون شهری محدوده سنج که دارای گواهینامه پایه دوم همگانی بودند، در شش ماهه اول سال 1402 تشکیل داد. با در نظر گرفتن دو گروه و پنج متغیر وابسته و سطح اطمینان 0/99 (α= 0/01)، توان آزمون 0/95 (0/05) و حداقل اندازه اثر 0/10 (f²) با استفاده از نرم‌افزار

0/66 به دست آمد که نشان‌دهنده ویژگی‌های روان‌سنجی مناسب این مقیاس است.

شیوه اجرا و تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این پژوهش از روش‌های آمار توصیفی برای تحلیل مقدماتی داده‌ها شامل: میانگین، انحراف معیار، حداقل و حداکثر نمره‌ها و از روش تحلیل واریانس چندمتغیری به کمک نرم‌افزار SPSS-24 استفاده شد. همچنین، رضایت و تمایل آگاهانه به شرکت در پژوهش و محرمانه ماندن اطلاعات شرکت‌کنندگان از اصول اخلاقی رعایت شده در پژوهش است.

نتایج و یافته‌های پژوهش

براساس آماره‌های توصیفی از شرکت‌کنندگان تعداد زنان 60 نفر و تعداد کل مردان 200 نفر بود. تعداد افراد زیر 30 سال 54 نفر، 31 تا 40 سال 79 نفر، 42 تا 50 سال 83 نفر و 51 سال به بالا 44 نفر بود. حداقل سن 19 سال و حداکثر سن 66 سال

بررسی‌های انجام یافته در گروه‌های سنی و فرهنگ‌های مختلف به کار رفته، حاکی از پایایی آزمون است. این پرسش‌نامه را دکتر گروسی فرشی به فارسی ترجمه کرده و روی 2000 نفر از دانشجویان ایرانی هنجاریابی کرده است و ضریب همبستگی پنج بعد اصلی را بین 0/56 تا 0/87 گزارش کرده است (گروسی فرشی، 1380). در پژوهش محمدپور، فراهانی و آزادفلاح (1402) ضرایب آلفای کرونباخ برای هر یک از عوامل اصلی روان‌آزردگی، برون‌گرایی، باز بودن به تجربه، توافق‌پذیری و باوجدان بودن نیز به ترتیب 0/80، 0/66، 0/63، 0/51 و 0/82 گزارش شده است.

2) پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر¹ (MDBQ): این مقیاس توسط ریسن و همکارانش (1990) در دانشگاه منچستر تنظیم و تدوین شد و در کشورهای مختلف اجرا و اعتباریابی شده است و ابزاری رایج در سنجش رفتار رانندگان است. این پرسش‌نامه 50 سؤال دارد که چهار دسته از رفتارهای نابهنجار رانندگان شامل خطاهای سهوی، اشتباهات،

جدول 1. میانگین و انحراف معیار ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف

گروه	روان‌آزرده‌خویی	برون‌گرایی	توافق‌پذیری	باوجدان بودن	گشودگی به تجربه
متخلف	26/89	22/34	23/46	20/60	23/46
غیرمتخلف	6/83	5/88	4/79	5/93	7/43
کل	23/22	27/60	25/33	29/76	33/19
	7/88	6/58	5/05	6/90	8/10
	25/05	24/97	24/40	25/18	28/33
	7/58	6/89	5	7/89	9/16

بود. میانگین سنی گروه متخلف (M=41/32 و SD=9/96) و میانگین سنی غیرمتخلف (M=39/27 و SD=10/22) بود. براساس تحصیلات، تعداد افراد دیپلم و پایین‌تر 173 نفر، لیسانس 67 نفر و فوق لیسانس و دکتری 20 نفر بود. در جدول 1 میانگین و انحراف معیار ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف ارائه شده است.

برای تحلیل آماری داده‌های مربوط به این فرضیه که «بین ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد» از تحلیل کوواریانس (MANOVA) استفاده شد. البته قبل از ارائه این آزمون پیش‌فرض‌های آن بررسی شد که ابتدا این پیش‌فرض‌ها ارائه شده است.

یکی از پیش‌فرض‌ها استفاده از تحلیل مانووا، همگنی واریانس خطای گروه‌های مطالعه شده است، برای بررسی این پیش‌فرض از آزمون لون استفاده شد که نتایج این آزمون در جدول 2 ارائه شده است.

تخلفات عمدی و غیرعمدی را اندازه‌گیری می‌کند. گویه‌های این مقیاس از دو جهت با هم فرق دارند یکی در نوع رفتار و دیگری در نوع خطری که برای سایر رانندگان دیگر دارد. نمره‌گذاری این مقیاس در یک طیف لیکرتی (هرگز=0، به ندرت=1، گهگاهی=2، بیشتر اوقات=3، به طور مکرر=4، همیشه=5) انجام می‌شود. پارکر و ریسن (1995) در بررسی پایایی بازآزمایی 80 نفر راننده و در یک فاصله هفت هفته‌ای، ضرایب همبستگی 0/81 برای خطاها و 0/75 برای تخلفات را به دست آورده‌اند. همچنین وسترن و هیگنی (2000) ضرایب همسانی درونی 0/76 برای خطاها و 0/74 برای تخلفات را به دست آورده‌اند. در پژوهش ارقامی و همکاران (1399) برای بازرزایی نسخه فارسی روایی زبانی، روایی صوری (کیفی و کمی)، روایی محتوا و روایی سازه پرسش‌نامه تأیید شد. برای ارزیابی پایایی مقیاس از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که برای چهار حیطه خطاهای سهوی (لغزش‌ها)، تخلفات عمدی، اشتباهات و تخلفات غیرعمدی به ترتیب 0/88، 0/87، 0/78 و

جدول 5، نتایج آزمون تحلیل واریانس یک‌راه در متن مانووا را نشان می‌دهد. در مورد تفاوت بین گروه‌ها از نظر متغیرهای ویژگی‌های شخصیتی می‌توان گفت که بین هر دو گروه از لحاظ تمامی مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی تفاوت معناداری در سطح $P < 0/05$ وجود دارد. به عبارتی بین ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد. با توجه به نتایج فوق، فرضیه پژوهش تأیید می‌شود و می‌توان نتیجه گرفت که بین ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد.

بحث و نتیجه‌گیری

این پژوهش با هدف مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر سنج انجام شد. نتایج این پژوهش نشان داد که بین ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخوبی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنادار وجود دارد و میانگین ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخوبی رانندگان متخلف بیشتر از رانندگان عادی (غیرمتخلف) است. این یافته با نتایج پژوهش حیدره، اصلانی اسلمز و خرم آبادی (1395)، کنعانی، آقائی و عابدی (1390) و همچنین، شن، کو، جی، سان و ژنگ (2018)، استارکی و ایسلر (2016)، مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی (2015)، جانسون، مالو، کوریگان و وست، 2013؛ داهلن، مارتین، راگان و کولمن (2005)، شارون (2005)، لاجونن (2001) که عامل شخصیتی روان‌رنجوری با تعداد بالای تخلفات و تصادفات همبستگی مثبت دارد همسو و هماهنگ است. همچنین، علوی، محمدی، سوری و غنی زاده (1396) دریافتند که روان‌رنجوری احتمال وقوع تخلفات رانندگی را افزایش می‌دهد و در مطالعه‌ای دیگر علوی، محمدی، سوری، محمدی، کلهری، جنتی فرد و سپهبدی (1396) بر روی 800 راننده اتوبوس و کامیون ایرانی نشان دادند که افسردگی و اضطراب می‌تواند نسبت شانس تصادفات جاده‌ای را به ترتیب 2/4 و 2/7 برابر افزایش دهد و روان‌رنجورخوبی به تنهایی می‌تواند شانس تصادفات جاده‌ای را 1/1 برابر افزایش دهد. بنابراین، در تبیین این یافته می‌توان گفت مبنا و اساس عامل روان‌رنجورخوبی داشتن عواطف، احساسات و هیجانات منفی است و چون هیجانات منفی بر سازگاری افراد

جدول 2. آزمون شاخص لوین در متغیر ویژگی‌های شخصیتی

متغیر	F	Df1	Df2	sig
روان‌آزرده‌خوبی	3/235	1	258	0/073
برون‌گرایی	2/555	1	258	0/111
توافق‌پذیری	1/368	1	258	0/243
گشودگی به تجربه	0/588	1	258	0/444
باوجدان بودن	0/302	1	258	0/583

همان‌طور که نتایج جدول 2 نشان می‌دهد مقدار F مشاهده شده در تمام ویژگی‌ها کوچک‌تر از مقدار جدول است و تفاوت معناداری بین خطاهای واریانس دو گروه وجود ندارد ($P < 0/05$). بنابراین پیش‌فرض همگنی خطاهای واریانس رعایت شده است. یکی دیگر از پیش‌فرض‌ها استفاده از آزمون مانووا همگنی ماتریس‌های واریانس - کوواریانس است که برای بررسی آن از آزمون ام‌باکس استفاده شد که در جدول 3 نتایج آن ارائه شده است.

جدول 3. نتایج آزمون ام‌باکس در مؤلفه ویژگی‌های شخصیتی

ام‌باکس	F	درجه آزادی 1	درجه آزادی 2	سطح معناداری
20/810	1/359	15	268007/684	0/158

همان‌طور که نتایج جدول 3 نشان می‌دهد آماره ام‌باکس برابر با 20/810 و مقدار آماره F این آزمون برابر 1/359 است که از لحاظ آماری معنادار نیست ($P < 0/05$). بنابراین مفروضه همگنی ماتریس‌های واریانس - کوواریانس رعایت شده است.

جدول 4. نتایج آزمون‌های تأییدکننده انجام تحلیل واریانس مانووا

نام آزمون	مقدار	F	DF فرضیه خطا	DF سطح معناداری
آزمون اثر پیلاپی	0/376	30/555	5	254
آزمون لامبدای ویلکز	0/624	30/555	5	254
آزمون اثر هتلینگ	0/601	30/555	5	254
آزمون بزرگترین ریشه روی	0/601	30/555	5	254

همان‌طور که نتایج جدول 4 نشان می‌دهد، سطوح معناداری تمامی آزمون‌ها قابلیت استفاده از تحلیل مانووا را مجاز می‌شمارند. این امر بیانگر آن است که حداقل در یکی از مؤلفه‌های ویژگی‌های شخصیتی در دو گروه رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنادار وجود دارد. در جدول 5، مقایسه ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف براساس آزمون مانووا ارائه شده است.

جدول 5. مقایسه ویژگی‌های شخصیتی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف براساس آزمون مانووا

منابع تغییرات	مجموع مجذورات	درجه آزادی df	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری Sig
گروه روان‌رنجورخوبی	875/112	1	875/112	16/075	0/000
برون‌گرایی	1799/446	1	1799/446	44/138	0/000
توافق‌پذیری	228/985	1	228/985	9/441	0/002
گشودگی به تجربه	5446/538	1	5446/538	131/271	0/000
باوجدان بودن	6144/985	1	6144/985	101/560	0/000

پل⁶ (2007) نیز نشان داده‌اند که رفتارهای پرخطر رانندگی با برون‌گرایی ارتباط مثبت دارد.

در تبیین این یافته هرچند در مطالعات مختلف به تفاوت بین میزان برون‌گرایی رانندگان متخلف و غیرمتخلف اشاره شده است (والرث، 2002؛ لوا، هرشکووتیز و ویچیم، 2007). اما برخلاف یافته‌های ما، بیشتر پژوهش‌ها رابطه مثبت بین برون‌گرایی و تخلفات رانندگی (وایت سد و لینام، 2000)، رانندگی مخاطره‌آمیز (رنر و آندرل، 2000؛ وایت و داهلن، 2001)، تصادفات و مرگ و میر جاده‌ای (لاجونن⁷، 2001) و تصادفاتی که راننده در آن مقصر است (دوار و اولسون، 2007) را گزارش کرده‌اند. و بیشتر مطالعات به این امر اشاره می‌کنند که افراد برون‌گرا به دلیل پارانرژی بودن، خطرپذیری، فعالیت بالا، پرحرفی، هیجان‌خواهی و سرزندگی برای ارضای حس ماجراجویی خود به طور مکرر مرتکب رفتار رانندگی پرخطر و تخلفات رانندگی می‌شوند (برنز و وایلد⁸، 1994)، اما اینکه در پژوهش حاضر میانگین عامل برون‌گرایی در رانندگان غیرمتخلف بیشتر است شاید این به دلیل است که برون‌گراها افرادی اجتماعی هستند که دوست‌دار دیگران هستند و اگرچه هیجان و تحرک را دوست دارند ولی این نشانه تمایل آنها به تجربه هیجان‌های مثبت مثل شادی، لذت و عشق است نه هیجان‌های منفی. تحرک آنها نیز ناشی از دوست داشتن محیط‌های شلوغ است نه تک روی، تنهایی و دوری‌گزینی. لذا برون‌گرایان برخلاف روان‌رنجورها صمیمی و بامحبت هستند و ارتباط دوستانه‌تری با دیگران دارند و از همکاری اجتماعی لذت می‌برند و اگر نمرات بالایی دارند ناشی از جرأت و ابراز وجود آنهاست و می‌خواهند پیشرو و پیشگام باشند که گاهی این امر ممکن است دارای پیامدهای منفی برای آنها نیز باشد. همچنین، برون‌گراها پارانرژی هستند و فعالیت سریعی دارند که این امر زندگی آنها را پرتحرک می‌سازد. از این رو، بنا به آنچه گفته شد ویژگی‌هایی مثل فعال بودن، هیجان‌خواهی، تمایل به تجربه‌های مثبت، ابراز وجود و گرم و معاشرتی بودن اگرچه مثبت هستند ولی گاهی ممکن است پیامدهای منفی هم داشته باشند و ممکن است متأثر از شرایط فرهنگی و اجتماعی نیز باشد که بررسی این ویژگی نیازمند پژوهش‌های بیشتر و دقیق‌تری است.

دیگر یافته این پژوهش نشان داد که بین گشودگی به تجربه در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد و میانگین عامل گشودگی به تجربه در رانندگان غیرمتخلف (عادی) بیشتر است. این یافته همسو و هماهنگ با نتایج

مؤثر است، افرادی که در این شاخص نمره بالا می‌گیرند سازش کمتری با دیگران دارند، باورهای غیرمنطقی بیشتر و قدرت کنترل تکانه کمتری دارند. لذا، نمرات بالای این دسته از رانندگان و گرایش به تخلفات در آنان می‌تواند در اثر تجربه اضطراب (نگرانی، ترس، تنش و وحشت‌زدگی)، خصومت (خشیم، کینه‌توزی، درماندگی، ناکامی)، افسردگی (احساس گناه، غم، ناامیدی، تنهایی)، هشیاری نسبت به خود (شرم، خجالت و دستپاچگی، مستعد احساس حقارت بودن)، شتاب‌زدگی (نا توانی در برابر کشش‌ها و هوس‌ها) و آسیب‌پذیری (به استرس) باشد.

علاوه بر این، تمرکز پایین، درگیری ذهنی و خلق پایین افراد روان‌رنجور به واسطه نگرانی‌هایشان سبب کاهش توانایی‌های شناختی و عملکردهای آنها از جمله زمان واکنش و قضاوت آنها می‌شود و احتمال بروز حوادث را بیشتر می‌کند (کنعانی، آقائی و عابدی، 1390). همچنین، روان‌رنجورخویی با صفاتی چون پرخاش‌گری، تکانش‌گری، عواطف منفی، انتقام‌جویی و خودپسندی همراه است و طبیعی است که عامل مذکور در رانندگان متخلف بیشتر باشد (فراهانی و کثیرلو، 1385)، زیرا رابطه روان‌رنجورخویی با ابعاد عاطفه منفی خود می‌تواند رفتارهای مخاطره‌آمیز را تشدید کند (واتسون و کلارک، 1992). از این رو، رابطه مثبت بین روان‌رنجوری و تصادفات و مرگ و میر جاده‌ای و پرخاش‌گری کرکادلی و فارنهام¹ (2000)، متیوس، دورن و گلاندون² (1991) ایورسن و راندمو³ (2002) و شارون (2005) نیاز به اثبات ندارد.

یافته دیگر این پژوهش نشان داد که بین برون‌گرایی در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد و میانگین عامل برون‌گرایی در رانندگان غیرمتخلف بیشتر است. این یافته همسو و هماهنگ با نتایج پژوهش شن، کو، جی، سان و ژنگ (2018) و مغایر با نتایج سایر پژوهش‌های دیگر هاشمیان، صابری و بهادری (1389)؛ سامر⁴ و همکاران (2005)، شهباز، دولت‌شاهی، پورشه‌باز و محمدخانی (1392)، فراهانی و کثیرلو (1385)، حاتمی، احمدسرائی و دولت‌شاهی (1390)، کوهن و همکاران (2004)، لاجونن (2001)، است که در آنها علاوه بر روان‌رنجورخویی، میانگین عامل برون‌گرایی نیز در رانندگان متخلف بیشتر از رانندگان عادی (غیرمتخلف) گزارش شده است. چندین مطالعه دیگر از جمله استارکی و ایسلر (2016)، مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی (2015)، داهلن، مارتین، راگان و کولمن (2005)، وینسیتی⁵ و همکاران (2007) و بنفیلد، زلمکو و

1 Kirkcaldy & Furnham

2 Matthews, Dorn & Gelndon,

3 Iversen & Rundmo

4 Sumer

5 Vinceti

6 Benfield, Szlemko & Bell

7 Lajunan

8 Burns & Wilde

کولمن (2005) مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی، (2015)، یانگ، دو، کو، گونگ و سان (2013)، کوهن و همکاران (2004)، آرتور و دووراسپیک (2001) است و مطابق با پژوهش‌های پیشین، بر این امر صحنه می‌گذارد که بین میزان باوجدان بودن رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود دارد (شجاعی و آتش پور، 1391؛ مایلز و جانسون، 2003). در واقع، رابطه معکوسی بین وجدانی بودن و تخلفات رانندگی هست (آرتور و گرازیانو، 1996؛ آرتور و دووراسپیک²، 2001) و افراد دارای ویژگی باوجدان بودن بیشتر قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند (استانوجویک و استانوجویک، جووانویک و لیپواک، 2011)، چون افراد باوجدان دارای ویژگی‌هایی از قبیل شایستگی (توانایی تدبیر و تأثیر بر محیط)، نظم و ترتیب (سازماندهی مناسب رفتاری)، وظیفه‌شناسی (نظارت وجدان بر کنش‌های فردی)، خودکنترلی (نظم درونی بالا) و محتاط بودن در تصمیم‌گیری (تفکر دقیق پیش از عمل) هستند؛ بنابراین، با این ویژگی‌های شخصیتی احتمال تخلفات در چنین افرادی به حداقل ممکن می‌رسد.

به طور خلاصه، در بین پنج عامل، مؤلفه روان‌رنجورخویی رانندگان متخلف بیشتر از رانندگان عادی است و در سایر عوامل، میانگین ویژگی‌های شخصیتی باوجدان بودن، توافق‌پذیری، برون‌گرایی و گشودگی به تجربه رانندگان عادی به صورت معناداری بیشتر از رانندگان متخلف است. در نتیجه، یافته‌های این پژوهش نشان داد که بین ویژگی‌های پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معنادار وجود دارد.

در پایان، این پژوهش نیز مانند سایر پژوهش‌ها دارای محدودیت‌هایی است. نخست، ما از پرسش‌نامه‌های خودگزارشی برای سنجش ویژگی‌های شخصیتی و تخلفات رانندگی استفاده کردیم. اگرچه تخلفات رانندگی خودگزارشی ممکن است در معرض پاسخ‌دهی مطلوب اجتماعی باشد ولی پژوهشگران نشان داده‌اند که داده‌های خودگزارشی به اندازه داده‌های رانندگی واقعی مفید هستند (آرتور و همکاران، 2005). لذا محققان در مطالعات آتی می‌توانند لیست رانندگان متخلف و سوابق تخلفات آنان را از اداره راهنمایی و رانندگی دریافت نمایند و یا از شبیه‌ساز رانندگی استفاده کنند. دوم، تخلفات رانندگی موضوعی چند بعدی و متعدد است. لذا تفکیک و مشخص کردن نوع تخلفات در مطالعات می‌تواند نتایج روشن‌تری داشته باشد. سوم، کنترل و مشخص کردن متغیرهای دیگر مثل نوع وسیله نقلیه، سنوات رانندگی، نوع گواهینامه، متغیرهای جمعیت‌شناختی و... شاید در نتایج تأثیرگذار باشد که در این مطالعه بررسی نشد.

پژوهش‌های شن، کو، جی، سان و ژنگ (2018)، استارکی و ایسلر (2016)، مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی (2015)، داهلن، مارتین، راگان و کولمن (2005) مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی، (2015)، یانگ، دو، کو، گونگ و سان (2013)، کوهن و همکاران (2004)، آرتور و دووراسپیک (2001) است و مغایر با نتایج شجاعی و آتش پور (1391)، استانوجویک و استانوجویک، جووانویک و لیپواک (2011) است که بین میزان باز بودن به تجربه در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود نداشت.

در تبیین این یافته می‌توان گفت شاخص گشودگی به تجربه معمولاً ارتباط مثبتی با هوش دارد و بیشتر افراد باهوش معمولاً دارای تحصیلات بالایی هستند و از طبقات اجتماعی-اقتصادی بالاتری برخوردارند و کمتر دچار تخلفات و تخطی از قوانین و مقررات می‌شوند. همچنین، مطالعات نشان داده است که انعطاف‌پذیری با پیروی از دستورات در ارتباط است (مثلاً، کوهن و همکاران، 2004)، که این امر نشان می‌دهد افراد دارای این ویژگی به دلیل انعطاف‌پذیری بالا کمتر دچار تخلفات رانندگی می‌شوند.

از دیگر نتایج این پژوهش این است که بین توافق‌پذیری در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد و میانگین عامل توافق‌پذیری در رانندگان غیرمتخلف (عادی) بیشتر است. این یافته همسو با پژوهش‌های شن، کو، جی، سان و ژنگ (2018)، استارکی و ایسلر (2016)، مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی (2015)، داهلن، مارتین، راگان و کولمن (2005) مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی، (2015)، یانگ، دو، کو، گونگ و سان (2013)، کوهن و همکاران (2004)، آرتور و دووراسپیک (2001) است. این یافته را به این صورت می‌توان تبیین کرد همان طور که پژوهش‌های پیشین نشان داده‌اند بین توافق‌پذیری و تخلفات رانندگی و رفتارهای مخاطره‌آمیز رابطه منفی وجود دارد (سلار و نلسون، 2000؛ مارکی و همکاران، 2003)، و چون افراد توافق‌پذیر معمولاً نوع‌دوست (نه خودمحور)، متواضع (نه متکبر)، و قابل اعتماد (نه بدبین) هستند، مشتاق کمک به دیگران هستند، مطیع و فروتن هستند و اهل رقابت‌جویی نیستند و از منافع خود به نفع دیگران چشم‌پوشی می‌کنند و در برابر دیگران نرمش نشان می‌دهند. با این اوصاف، احتمال اینکه افراد موافق اقدام به تخلف و سرپیچی از قوانین کنند بسیار اندک است.

آخرین یافته این پژوهش نشان داد که بین باوجدان بودن در رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود دارد و میانگین عامل باوجدان بودن در رانندگان غیرمتخلف (عادی) بیشتر است. این یافته همسو و هماهنگ با پژوهش‌های شن، کو، جی، سان و ژنگ (2018)، استارکی و ایسلر (2016)، مالیا، لازاروس، ویلانی و لوسیدی (2015)، داهلن، مارتین، راگان و

حیدری، الهام؛ مزروقی، رحمت الله (1391). بررسی و مقایسه سبک‌های عمومی تصمیم‌گیری در مدیران دانشگاه مطالعه موردی: دانشگاه شیراز. رهیافتی نو در مدیریت آموزشی، 3(12)، 67-84.

شجاعی، مریم؛ آتش پور، سیدحمید (1391). مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان (پس از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی 1390). مجله پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی، 1(1)، 73-96.

شهباز، گلنوش؛ دولتشاهی، بهروز؛ پورشهباز، عباس؛ و محمدخانی، پروانه (1392). شناسایی عوامل شخصیتی و شناختی در رانندگان حادثه ساز. پایش، 3(12)، 263-273.

فراهانی، محمدنقی؛ و کنیرلو، یدالله (1385). مقایسه پنج عامل بزرگ شخصیتی رانندگان متخلف و غیرمتخلف در شهر تهران. فصلنامه علمی-پژوهشی روان‌شناسی دانشگاه تبریز، 1(1)، 123-146.

کنعانی، کبریا؛ آقائی، اصغر؛ و عابدی، محمدرضا (1390). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی عوامل تصادف رانندگی با رانندگان بدون سابقه تصادف. یافته‌های نو در روان‌شناسی، 7(21)، 75-83.

گروسی فرشی، میرتقی؛ مهریار، امیرهوشنگ؛ و قاضی طباطبایی، محمود (1380). کاربرد آزمون جدید شخصیتی نئو (NEO) و بررسی تحلیلی ویژگی‌ها و ساختار عاملی آن در بین دانشجویان دانشگاه‌های ایران. فصلنامه علوم انسانی دانشگاه الزهراء، 39(11)، 173-198.

گودرزی، محمود؛ و فلاحی، شهلا (1398). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در بین رانندگان ایمن و پرخطر (مطالعه موردی: شهرستان مریوان). راهور، 8(31)، 143-164.

محمدپور، سمانه؛ فراهانی، حجت اله؛ و آزادفلاح، پرویز (1402). تبیین رابطه صفات شخصیت و رفتارهای حفاظت از محیط زیست با نقش واسطه‌ای دلبستگی به مکان. پژوهش‌های روان‌شناسی اجتماعی، 51، 32-19.

هادی زاده مقدم، اکرم؛ و طهرانی مریم (1390). تبیین رابطه بین هوش عاطفی و سبک تصمیم‌گیری مدیران. دانشور رفتار/مدیریت و پیشرفت، 2(47)، 271-282.

هاشمیان، کیانوش؛ صابری، هاید؛ و بهادری، افشین (1389). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی (مورد مطالعه: شهر تهران). فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، 5(18)، 71-83.

سرانجام، از آنجایی که عوامل شخصیتی به تنهایی نمی‌توانند فرد را وادار به رفتار خاصی نمایند اما شناسایی عوامل متعدد دخیل در یک رفتار برای شناخت ابعاد گوناگون آن ضروری است. لذا پیشنهاد می‌شود در پژوهش‌های بعدی به نقش متغیرهای دیگر در قالب معادلات ساختاری و تحلیل مسیر پرداخته شود. همچنین، پیشنهاد می‌شود در جهت کاهش تصادفات، به‌جای توجه صرف به معاینه چشم و مهارت در رانندگی، توجه به ارزیابی روانی و به‌ویژه شخصیتی متقاضیان به عنوان معیاری برای اخذ و تمدید گواهینامه مدنظر قرار گیرد. آموزش و آگاهی‌بخشی عمومی با گنجانیدن مطالب مربوط به رانندگی ایمن در سطوح مختلف تحصیلی، ایجاد نگرش به مزایای ایمنی و حفظ جان خود و دیگران در رانندگی، برجسته‌سازی آن به عنوان یک ارزش رفتاری و فرهنگی، اتخاذ سیاست‌های تنبیهی و محرومیت‌های اجتماعی برای متخلفان در سطوح مختلف جامعه و... نیز به نظر می‌رسد کمک‌کننده باشد. همچنین، شناخت ویژگی‌های شخصیتی مؤثر در تخلفات و تصادفات (به‌ویژه ویژگی روان‌رنجوری) می‌تواند به تشخیص و چاره رانندگان متخلف کمک کند. در آخر، پیشنهاد می‌شود پژوهشی بر روی رانندگانی که سابقه تصادفات متعدد داشته‌اند و نیز، تحقیقات طولی بر روی رانندگان متخلف انجام شود.

منابع

ارقامی، شیرازه؛ صادقی، غلامرضا؛ عباسی چناری، محسن؛ و کمالی، کورش (1399). بازاریابی ویژگی‌های روان‌سنجی نسخه فارسی پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر. سلامت کار ایران، 8(17)، 19-1.

حاتمی، حمیدرضا؛ فتحی احمدسرائی، نرگس، و دولتشاهی، بهروز (1390). مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان حادثه‌ساز و رانندگان عادی (مطالعه موردی شهر کرج). مطالعات امنیت اجتماعی، 127-99.

حق شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ جمشیدی، معصومه؛ عزیزی، حمیدرضا (1387). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز. تحقیقات نظام سلامت حکیم (حکیم)، 3(11)، 47-54.

حیدره، بهادر؛ اصلانی اسلمرز، جلیل؛ خرم آبادی، یداله (1395). مقایسه هوش هیجانی و ویژگی‌های شخصیتی رانندگان متخلف و عادی شهر کرمانشاه. فصلنامه مطالعات پژوهشی راهور، 5(17)، 153-180.

Akinniyi, R. J., Akinnawo, E. O., Akpunne, B. C., Oyeleke, J. T. (2019). The predictive influence of demographic and personality traits on risky driving behavior among traffic offenders in Ousun state, Nigeria. *Current Journal of Applied Science and Technology*, 35(4), 1-12.

Alavi, S. S., Mohammadi, M. R., Sour, H., Mohammadi Kalhori, S., Jannatifard, F. &

Sepahbodi, G. (2017). Personality, driving behavior and mental disorders factors as predictors of road traffic accidents based on logistic regression. *Iranian Journal of Medical Sciences*, 42(1), 24-31.

Alavi, S. S., Mohammadi, M. R., Sour, H., & Ghanizadeh, M. (2017). The cognitive and psychological factors (personality, driving behaviour and mental illness) as predictors of

- traffic violations. *Iranian Journal of Psychiatry*, 12(2), 78-86.
- Amado, S., Koyuncu, M., Kacaroglu, G. (2004). Evaluation of Factors affecting safe driving: Demographic factors, Experience, Personality and Psycho-Technical. *Turk psikoloji Dergisi*, 19 (53), 23- 47.
- Arthur, Jr, W., and Doverspike, D. (2001). Predicting motor vehicle crash involvement from a personality measure and a driving knowledge test, *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 22(1), 35–42.
- Arthur, W., Barret, G.V., Alexander, R. A. (1991). Prediction of Vehicular Accident Involvement: A Meta-Analysis. *Human Performance*. 4(2), 89–105.
- Arthur, W., Grazianom W. G. (1996). The five factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality*, 64, 593-618.
- Azimzadeh, A., Hayati, M. (2018). The relationship between personality traits and aggressive behavior in drivers. *Rahvar Research Studies Quarterly*. 1(25), 52-29.
- Benfield, J. A., Szlemko, W. J. & Bell, P. A. (2007). Driver personality and anthropomorphic attributions of vehicle personality relate to reported aggressive driving tendencies. *Personality and Individual Differences*, 42(2), 247-258.
- 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, 267-78.
- Cellar, D. F., & Nelson, Z. C. (2000). The five-factor model and driving behavior personality and involvement in vehicular accidents. *Psychological Reports*, 86(2), 454-6.
- Charlton, S. G., & Starkey, N. J. (2011). Driving without awareness: The effects of practice and automaticity on attention and driving. *Transportation research part F: Journal of Traffic Psychology and Behavior*, In Press, corrected proof. 14(6), 456-471.
- Cohen, N. L. Ross, E. C. Bagby, R. M., Farvolden, P., Kennedy, S. H. (2004). The 5-factor model of personality and antidepressant medication compliance. *The Canadian Journal of Psychiatry*, 49(2), 106-113.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., and Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 341–348.
- Dewar, R & Olson, P, (2007). *Human Factors in traffic safety*. Second Edition. Lawyers & Judges Publishing Company. Incorporated, 549.
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F. Perez M, Buchanan-King M, Hankey J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *PNAS*. 113(10), 2636-2641.
- Ebel, B. E., Mack, C., Diehr, P., Rivara, F. P. (2004). Lost working days, productivity, and restraint use among occupants of motor vehicles that crashed in the United States. *Injury Prevention*. 10(5), 314–319.
- Emenike, G. C., & Akpu, D. N. (2017). Assessment of Road Traffic Violations in Port Harcourt Metropolis, Nigeria. *International Journal of New Technology and Research*, 3 (4) 55-62.
- Feng, Z., Yang, M., Ma, C., Jiang, K., Lei, Y., Huang, W., ... Zhou, M. (2017). Driving anger and its relationships with Type A behavior patterns and trait anger: Differences between professional and non-professional drivers. *PloS one*, 12(12), e0189793.
- Fiho, M. G. B., Ribeiro, L. C. S., Garcia, F. G. (2015). Comparison of personality characteristics between high – level Brazilian athletes and non –athletes. *Rev. Bras Med Esportes*, 11(2): 114- 118.
- Gabbe, B. J., Lyons, R. A., Fitzgerald, M. C., Judson, R., Richardson, J., Cameron, P. A. (2015). Reduced population burden of road transport-related major trauma after introduction of an inclusive trauma system. *Annlas of Surgery*. 261(3), 565–572.
- Goh, R. K., Ho, R.C., Ng, B.Y. (2019). Post-Traumatic Stress Disorder in Road Traffic Accident Survivors—Can We Do More? *Annals, Academy of Medicine, Singapore*. 48(6), 169–170.
- Gottschalk, P. (2019). Offenders or Victims? Convenient Self-Portraits of White-Collar Criminals in Their Autobiographies. *Pakistan Journal of Criminology*, 11(7): 1-14.
- Grayson, G.B., Maycock, G. (1988). *Road User Behavior: Theory and Research*; Assen, Hlm: Amsterdam, The Netherlands, 234–242.
- Haghpanahan, H., Lewsey, J., Mackay, D. F., et al. (2019). An evaluation of the effects of lowering blood alcohol concentration limits for drivers on the rates of road traffic accidents and alcohol consumption: a natural experiment. *Lancet*. 393, 321–329.
- Hampson, S. E., & Friedman, H. S. (2008). *Personality and health: A lifespan perspective*. Guilford Press.
- Heidareh, B., Aslaani, Slemz, J., Khoram Abadi, Y. A. (2016). Comparison of emotional intelligence and personality traits of normal and offending drivers in Kermanshah. *Rahvar Research Studies Quarterly*. 17(1), 18- 153.
- Hennessy, D.A. (2011). Social, personality, and affective constructs in driving. In *Handbook of Traffic Psychology*; Porter, B. Ed.; Elsevier: New York, NY, USA, 149–164.
- Iversen H, Rundmo T. (2002). Personality, Risk behavior and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33, 1251-63.
- Johnson, W. L., Malow, R. M., Corrigan, S. A., West, J. (2013). Personality characteristics, Impulsive behavior and substance abuse. In W. G. McCown, J. L. Johnson & M. B. Shure (Eds). *The impulsive client: Theory, research and treatment* (pp. 225-246). Washington DC: American Psychological association.
- Jones, B. D., Woodman, T., Barlow, M., Roberts, R. (2017). The Darker Side of Personality: Narcissism Predicts Moral Disengagement and Antisocial Behavior in Sport. *The Sport Psychologist*, 31(6), 109-116.

- Kirkcaldy, B., Furnham, A. (2002). Positive affectivity, psychological well-being, accident and traffic-deaths and suicide: an international comparison. *Studia Psychologica*, 42, 97-104.
- Lajunan, T. (2001). Personality and accident liability are extroversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? *Personality and Individual Differences*, 31, 1365-73.
- Lawton, R., & Nutter, A. (2002). A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. *British Journal of Psychology*, 93, 407-423.
- Leva, D., Hershkovitz, E., & Yechiam, E. (2008). Decision making & personality in traffic offender: Four study of Israeli drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 40(1), 223-30.
- Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality traits and attitudes toward traffic safety predict risky behavior across young, adult, and older drivers. *Frontiers in Psychology*, 10, 536.
- Lucidi, F., Malia, F. (2019). Riding the Adolescence: Personality Subtypes in Young Moped Riders and Their Association with Risky Driving Attitudes and Behaviors. *Frontiers in psychology*. 10(300), 1-12.
- Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., and Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: the role of personality and attitudes towards traffic safety, *Accident Analysis & Prevention*, 79, 145–151.
- Markey, C. N., Markey, P. M., Tinsley, B.J. (2003). Personality, Puberty, and preadolescent girls risky behaviors: Examining the predictive value of the five factor model of personality. *Journal of Research in Personality*, 37(5), 405-419.
- Matthews, G., Dorn, L., Gelndon, A. I. (1991). Personality correlates of driver stress. *Personality and Individual Differences*, 12, 535-49.
- Miles, D.E. & Johnson, G. L. (2003). Agressive driving behaviors: Are there psychological attitudinal predictors? *Transportation Research. Part F: Traffic Psycho. Behav.* 6, 147-161.
- Murray, C. J. L., Vos, T., Lozano, R. (2012). Disability-adjusted life years (Dalys) for 291 diseases and injuries in 21 regions, 1990–2010: a systematic analysis for the global burden of disease study 2010. *Lancet*. 380, 2197–2223.
- Nee, C., Button, M., Shepherd, D., Blackburn, D., Leal, S. (2019). The Psychology of the Corrupt: Some Preliminary Findings. *Journal of Financial Crime*, 26(8), 488-495.
- Parker, D., Manstead, A. S. R. (1996). The social psychology of driver behavior. In *Applied Social Psychology*; Semin. G. R., Fiedler, K., Eds.; Sage Publications: London, UK, 198–224.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, ARS., Sradling, S., G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*. 38, 1036-48.
- Pereira, B., Umesh, P., Arup, V. (2022). Personality and safety behavior: An analysis of worldwide research on road and traffic safety leading to organizational and policy implications, *Journal of Business Research*, 151(4), 185-196.
- Racheva, R., Totkova, Z., Shtetinski, D., Andreev, B. (2019). Validity and Reliability of Methods for Assessing Cognitive Functions in Drivers. *Psychological Research*, 22(3), 776–788.
- Reason, L., Nanstead, A., Strading, S., Bayter, J., Campbell, K. (1990). Errors and violations: a real distinction. *Ergonomics*. 33, 1315-32.
- Renner, W. Anderle, F.G. (2000). Venturesomeness & extraversion as correlates of juvenile drivers traffic violations. *Personality & individual difference*, 32, 673-678.
- Sánchez Marín, S., Sánchez Sáez, E. (2018). Personality traits in driving offenders and risk factors in driving. *Anuario de Psicología*, 48(3), 92-97.
- Sánchez, F., & Quiroga, M. A. (2005). Prevention of traffic accidents: The assessment of perceptualmotor alterations before obtaining a driving license. A longitudinal study of the first years of driving. *Brain Injury*, 19(3), 189–196.
- Sharon, C. (2005). A meta-analytic review of the Big Five personality factors and accident involvement occupational and non-occupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 78(3), 355-376.
- Shen, B., Qu, W., Ge, Y., Sun, X., and Zhang, K. (2018). The relationship between personalities and self-report positive driving behavior in a Chinese sample, *PLoS One*, 13(1), 1-15.
- Singh, S. (2015). Critical reasons for crashes investigated in the national motor vehicle crash causation survey (Traffic Safety Facts. Crash_Stats. Report No. DOTHS 812 115). National Highway Traffic Safety Administration. Retrieved November 20, 2021, from: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812115>.
- Stanojevic, P. Stanojevic, D. Jovanovic, D. & Lipovac, K. (2011). The effect of personality traits on driving – related anger & aggressive behavior in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F*. 14, 43-53.
- Starkey, N. J., and Isler, R. B. (2016). The role of executive function, personality and attitudes to risks in explaining self-reported driving behaviour in adolescent and adult male drivers, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 38, 127–136.
- Sucha, M. & Cernochova, D. (2016). Driver personality as a valid predictor of risky driving. *Transportation Research Procedia*, 14, 4286-4295.
- Suldo, S. M., Minch, D. R., Hearon, B. V. (2015). Adolescent life satisfaction and personality characteristics: Investigating relationships using a five factor model. *Journal of Happiness Studies*. 16, 965–983.
- Sumer, N. (2005). Big five personality traits as the Distal predictors of road accident involvement. *Traffic and transport psychology*. Elsevier Ltd.
- Taubman-Ben-Arib, O., & Yehiel, D. (2012). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 416–422.

- Totkova, Z., Racheva, R. (2018). Personality Characteristics Related to Risky Driving Behavior. *Psychol. Res.*, 21, 171-194.
- Totkova, Z., Racheva, R. (2019). A Multidimensional Method for Assessing Personality Characteristics Related to Risky Driving Behavior. *Psychol. Res.* 22, 746-775
- Vinceti, M., Bergomi, M., Vivoli, R., Rovesti, S., Bussetti, P., & Vivoli, G. (2007). Personality Traits as Predictors of Risky Driving. *Epidemiology*, 18 (5), 207-208.
- Vollarath, M. T. (2002). Who takes health risk? A probe in to eight personality types. *Personality & individual differences*. 32, 1147-1185.
- Vu, H. M., Dang, A. K., Tran, T. T., Truong, N. T., Nguyen, C. T., Doan, A. V., Pham, K. T. H., Tran, T. H., Tran, B. X., et al. (2019). Health-Related Quality of Life Profiles among Patients with Different Road Traffic Injuries in an Urban Setting of Vietnam. *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 16, 1462.
- Wagner, J., Ludtke, O., Robitzsch, A. (2019). Does personality become more stable with age? Disentangling state and trait effects for the big five across the life span using local structural equation modeling. *Journal of Personality and Social Psychology*. 116, 666-680.
- Wang, Y., Qu, W., Ge, Y., Sun, X., & Zhang, K. (2018). Effect of personality traits on driving style: Psychometric adaption of the multidimensional driving style inventory in a Chinese sample. *PLoS ONE*, 13(9), e0202126.
- 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(2), 441-476.
- Westerman, S. J., Haigney, D. (2000). Individual different in driver stress, error and violation. *Personality & Individual Differences*. 29, 981-98.
- White, R.P. Dahlen, E.R. (2001). The role of personality & emotional factors in the prediction of crash-related conditions. Aggressive driving & risky driving behavior. In paper presented at the Mississippi psychological association convention, Gulfport, MS.
- Whitside, S. P., & Ilyam, D. R. (2001). General and Specific factors of emotional experience and their relation to the five-factor model. *Journal of Personality*, 60, 441-476.
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety: time for action. WHO Library Cataloguing Publication Data Global. <https://doi.org/10.1136/injuryprev>.
- Yang, J., Du, F., Qu, W., Gong, Z., and Sun, X. (2013). Effects of personality on risky driving behavior and accident involvement for Chinese drivers, *Traffic Injury Prevention*, 14(6), 565-571.
- Zeyin, Y., Long, S., and Gaoxiao, R. (2022). Effects of safe driving climate among friends on prosocial and aggressive driving behaviors of young drivers: the moderating role of traffic locus of control. *J. Saf. Res.* 81, 297-304.