

بررسی رابطه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان تاکسی در رانندگی با نگرش به ایمنی در رانندگی

فاطمه ملک‌پور^۱، یوسف محمدیان^{۲*}، علی‌رضا ملک‌پور^۳

۱ - دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی ارومیه، ارومیه، ایران
۲ - کمیته تحقیقات دانشجویی، دانشکده بهداشت، دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی، تهران، ایران
۳ - آموزش و پرورش هشتگرد، هشتگرد، ایران

چکیده:

سابقه و هدف: در ۱۰ سال گذشته تعداد فوتی‌ها در ایران بر اثر تصادفات رانندگی ۲۳۵ هزار و ۵۰ نفر گزارش شده است. مطالعه حاضر با هدف بررسی ارتباط بین شخصیت و نگرش به ایمنی در رانندگی است.

روش بررسی: این مطالعه از نوع همبستگی است. در این مطالعه ۳۸۴ نفر از رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه به‌عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب شدند که ۱۹۲ نفر به‌عنوان گروه مورد و ۱۹۲ نفر به‌عنوان گروه شاهد بود. ابزار جمع‌آوری اطلاعات از پرسش‌نامه سه بخشی: ۱- مشخصات دموگرافیک ۲- نگرش به ایمنی ۳- ویژگی‌های شخصیتی تشکیل شده است.

یافته‌ها: بین ویژگی شخصیتی نگران با جریان ترافیک، در برابر اطاعت از قوانین از نظر آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P=0/001$). بین ویژگی شخصیتی احساسی با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی از لحاظ آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P=0/001$). بین ویژگی شخصیتی نوع‌دوستی با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی از لحاظ آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P=0/05$). بین ویژگی شخصیتی بی‌هنجاری با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی از لحاظ آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P=0/05$).

نتیجه‌گیری: افرادی که از نظر شخصیتی نگران، بهنجار و احساسی هستند، نگرششان به ایمنی منفی است. افرادی که از نظر شخصیتی نوع‌دوست هستند، نگرششان به ایمنی مثبت است.

واژگان کلیدی: شخصیت، ایمنی، نگرش، رانندگان، ارومیه

مقدمه:

تغییر نگرش افراد می‌تواند رفتارهای آن‌ها را تغییر داد. بر اساس مطالعاتی که انجام شده شخصیت، ریسک‌پذیری افراد را پیش‌بینی می‌کند. شخصیت افراد، ثابت است ولی نگرش افراد قابل تغییر است (۴). تفاوت‌های فردی از قبیل درک خطر، نگرش نسبت به ایمنی ترافیک و جنبه‌های شخصیتی رانندگان بر میزان رانندگی ناایمن تأثیر دارند (۴-۶).

مفهوم شخصیت و ویژگی‌های شخصیتی افراد در روانشناسی، یک مفهوم رایج و معمول، اما در عین حال فوق‌العاده پیچیده است. همان‌گونه که آلپورت بیان می‌دارد، وجود بیش از ۵۰ تعریف متفاوت از شخصیت، حاکی از پیچیدگی آن است، اما در یک تعریف جامع، شخصیت بیانگر آن دسته از ویژگی‌های فرد یا افراد است که شامل الگوهای ثابت فکری، عاطفی و رفتاری آنهاست (۷). ویژگی‌های شخصیتی افراد ثابت، ولی نگرش و رفتارهای آن‌ها قابل تغییر است. در نتیجه با تغییر نگرش و رفتار افراد

از جمله مهمترین و قابل توجه‌ترین خطراتی که امروز زندگی افراد را در کشورهای مختلف جهان تهدید می‌کند، افزایش حوادث و آسیب‌های عمدی و غیرعمدی است که سالانه باعث مرگ بیش از ۶ میلیون نفر در جهان می‌شود (۱). دامنه این موضوع تا حدی بود که سازمان بهداشت جهانی برای روز جهانی بهداشت در سال ۲۰۰۴ شعار «جاده‌های ناایمن» را پیشنهاد کرد. در ۱۰ سال گذشته تعداد فوتی‌ها در ایران بر اثر تصادفات رانندگی ۲۳۵ هزار و ۵۰ نفر گزارش شده است که این آمار در مقایسه با کشورهای پیشرفته بسیار بالا است (۲).

توجه به رعایت موارد ایمنی، کاری نگرشی است که در بالا بردن رفتارهای ایمن اثر دارد و بسامد حوادث را کاهش می‌دهد (۳). با

* نویسنده مسئول مکاتبات: mohammadian_yosef@yahoo.com

می‌توان از وقوع تصادفات رانندگی پیشگیری کرد. آیزنگ بر نقش ویژگی‌های شخصیتی در بروز حوادث و سوانح تأکید می‌ورزد (۸). مطالعات نشان داده‌اند که شماری از ویژگی‌های شخصیتی وجود دارد که با بروز رفتارهای نایمن - که نهایتاً منجر به سوانح می‌شوند - در ارتباط هستند، اما بسیاری از این صفات شخصیتی، به میزان زیادی از یکدیگر مستقل‌اند (۹). نتایج مطالعه آریستایدز و همکارانش نشان داد، افرادی که حوادث رانندگی بیشتری داشتند رفتارهای مخاطره‌آمیز بیشتری مثل عدم دقت و تمرکز در رانندگی داشتند (۱۰). شکرکن و همکاران به بررسی متغیرهای شخصیتی، شناختی و سازمانی به‌عنوان پیش‌بینی‌های حادثه‌دیدگی در کارکنان یک شرکت در اهواز پرداختند و دریافتند که از روی ویژگی‌های شخصیتی، شناختی و سازمانی و زیستی- جسمانی می‌توان احتمال حادثه‌دیدگی در کارکنان صف را پیش‌بینی کرد (۱۱). آرتور و گرازیانو در پژوهشی که بین میزان رعایت ایمنی و ویژگی‌های شخصیتی (بعد مسئولیت‌پذیری) در شرکتی تولیدی انجام دادند، یک رابطه مثبت معنی‌دار را گزارش کردند (۱۲). با توجه به آمار بالای حوادث رانندگی در ایران و کمبود مطالعات در زمینه شخصیت و نگرش رانندگان در مورد مسائل ایمنی، هدف مطالعه حاضر، بررسی تأثیر ویژگی‌های شخصیتی بر نگرش به ایمنی در رانندگی تاکسی داخل شهر است.

مواد و روش‌ها:

این مطالعه از نوع همبستگی است. جمعیت مورد مطالعه، رانندگان تاکسی شاغل در شهرستان ارومیه هستند. با توجه به اینکه حدوداً ۵۰ درصد از رانندگان، حداقل یک‌بار تجربه تصادف دارند با اطمینان ۹۵ درصد و خطای مجاز ۰/۰۵ با استفاده از

$$\delta_x^2 Z^2 \frac{\alpha}{2}$$

رابطه $n = \frac{2}{e^2}$ حجم نمونه ۳۸۴ مورد به‌دست آمد که

۱۹۲ نفر به‌عنوان گروه مورد و ۱۹۲ نفر به‌عنوان گروه شاهد بودند. به‌طور همزمان گروه مورد از میان افرادی انتخاب شد که در ۳ سال گذشته سابقه حادثه رانندگی ندارند، به‌طوری که سطح تحصیلات و سن گروه مورد و شاهد یکسان بود. ابزار جمع‌آوری اطلاعات پرسش‌نامه است. این پرسش‌نامه از ۳ بخش: ۱- مشخصات دموگرافیک ۲- شخصیت ۳- نگرش به ایمنی تشکیل شده است. در پرسش‌نامه شخصیت بعدهای نگرانی، عصبانیت، حالت احساس و هیجان، نوع‌دوستی، بی‌هنجاری آورده شد. در پرسش‌نامه نگرش به ایمنی، نیز بعدهای جریان ترافیک در برابر

اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی. روش تکمیل پرسش‌نامه‌ها به‌صورت خود اجرای نیمه نظارتی است، زیرا طبیعت سوالات پرسش‌نامه به شکلی است که اگر از پاسخ‌دهنده به صورت شفاهی پرسیده شود یا فرد مجبور باشد در حضور افراد دیگر، پرسش‌نامه را تکمیل نماید به احتمال زیاد به بعضی سوالات جواب صحیح نمی‌دهد، بنابراین در این روش، پرسش‌نامه برای تکمیل در اختیار فرد قرار گرفت و پس از پاسخ‌گویی، جمع‌آوری گردید و چنان‌که پاسخ‌دهنده‌ها با سوالی مبهم روبه‌رو بودند در اجرای نیمه‌نظارتی از پژوهشگر سوال می‌پرسیدند. سوالات از ۴ گزینه خلی موافقم، موافقم، مخالفم و خیلی مخالفم تشکیل می‌شد. کمترین نمره به نگرش مثبت و عدم انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز و بیشترین نمره به نگرش منفی و عدم انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز: خیلی موافقم ۱، موافقم ۲، مخالفم ۳ و خیلی مخالفم ۴ بود. میانگین در نظر گرفته شده برای این چهار گزینه اگر بالاتر از ۲/۵ باشد، به منزله نگرش منفی و انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز و کمتر از ۲/۵ به منزله نگرش مثبت و عدم انجام رفتارهای مخاطره‌آمیز است.

نویسندگان مقاله حاضر، روایی و پایایی پرسش‌نامه را در مطالعه قبلی تأیید کردند، میزان آلفای کرونباخ ۰/۷۷ است (۱۳).

برای آنالیز آماری از نرم افزار SPSS 16 و آزمون آماری همبستگی اسپیرمن استفاده شد. آزمون من- ویتنی برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان با توجه به وضعیت تاهل و سابقه حادثه و از آزمون کروسکال-والیس برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان با توجه به سابقه رانندگی، ساعات رانندگی در هفته و میزان تحصیلات استفاده شد. سطح معنی‌داری آزمون‌ها ۰/۰۵ است.

یافته‌ها:

سن ۳۸/۵ درصد از رانندگان تاکسی ۲۶ تا ۳۵ سال و میانگین و انحراف معیار سن رانندگان ۳۷/۶۰ و ۱۲/۲۷ است. ۴۳/۵ درصد رانندگان تاکسی در هفته ۴۱ تا ۸۰ ساعت رانندگی می‌کنند. تحصیلات بیشتر رانندگان (۵۹ درصد) مقطع راهنمایی است و اکثر رانندگان (۶۵/۹ درصد) متأهل هستند (جدول ۱).

با توجه به نرمال نبودن توزیع داده‌ها برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان با توجه به وضعیت تاهل و سابقه حادثه از آزمون من- ویتنی و برای مقایسه میانگین نگرش و رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان با توجه به سابقه رانندگی، ساعات رانندگی در هفته، میزان تحصیلات از آزمون کروسکال-والیس استفاده شد. نتایج نشان داد میانگین نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره‌آمیز با توجه به متغیرهای دموگرافیک

و سوابق رانندگی از نظر آماری تفاوت معنی‌داری ندارد ($P>0/05$) (جدول ۱).

جدول ۱- مقایسه نگرش به ایمنی با توجه به ویژگی‌های دموگرافیک و سوابق رانندگی در بین رانندگان تاکسی با استفاده از آزمون‌های آزمون من- ویتنی و کروسکال- وایس در رانندگان تاکسی داخل شهر ارومیه در سال ۱۳۹۲.

متغیر	طبقه‌بندی	تعداد (درصد)	نگرش به ایمنی میانگین (SD)	سطح معنی‌داری
سن	۱۸-۲۵	۵۶ (۱۴/۶)	۲/۸۴ (۰/۶۳)	۰/۲۸۳
	۲۶-۳۵	۱۴۸ (۳۸/۵)	۲/۸۴ (۰/۶۸)	
	۳۶-۴۵	۸۵ (۲۲/۱)	۲/۷۵ (۰/۸۰)	
	۴۶-۵۵	۴۹ (۱۲/۸)	۲/۷۰ (۰/۵۷)	
	۵۶-۶۵	۳۵ (۹/۱)	۲/۹۱ (۰/۷۵)	
	>۶۵	۱۱ (۲/۹)	۲/۴ (۰/۵۷)	
تعداد ساعات رانندگی در هفته	۱-۴۰	۱۱۷ (۳۰/۵)	۲/۸۵ (۰/۶۴)	۰/۶۴۰
	۴۱-۸۰	۱۶۷ (۴۳/۵)	۲/۸۰ (۰/۷۰)	
	۸۱-۱۲۰	۹۲ (۲۴)	۲/۷۳ (۰/۷۲)	
	>۱۲۰	۸ (۲)	۲/۷۹ (۱/۰۴)	
سابقه رانندگی	۱-۱۰	۱۵۵ (۴۰/۴)	۲/۸۰ (۰/۶۶)	۰/۸۸۴
	۱۱-۲۰	۱۱۱ (۲۸/۹)	۲/۸۲ (۰/۷۴)	
	۲۱-۳۰	۶۴ (۱۶/۴)	۲/۷۵ (۰/۶۷)	
	۳۱-۴۰	۳۱ (۸/۴)	۲/۶۷ (۰/۷۳)	
	>۴۰	۲۴ (۵/۹)	۲/۹۲ (۰/۶۹)	
تحصیلات	ابتدایی	۴۹ (۱۲/۸)	۲/۸۲ (۰/۷۹)	۰/۹۸۴
	راهنمایی	۵۹ (۱۵/۴)	۲/۸۴ (۰/۷۵)	
	دبیرستان	۱۱۶ (۳۰/۲)	۲/۸۱ (۰/۶۹)	
	دیپلم به بالا	۱۶۰ (۴۱/۶)	۲/۷۵ (۰/۶۴)	
وضعیت تأهل	مجرد	۱۱۷ (۳۰/۵)	۲/۸۲ (۰/۶۶)	۰/۳۷۲
	متاهل	۲۵۳ (۶۵/۹)	۲/۷۶ (۰/۶۹)	
	مطلقه	۱۳ (۳/۶)	۳/۲۵ (۰/۷۲)	
سابقه حادثه	دارد	۱۹۲ (۵۰)	۲/۸۴ (۰/۷۵)	۰/۴۷۵
	ندارد	۱۹۲ (۵۰)	۲/۷۶ (۰/۶۳)	

*سطح معنی‌داری آزمون‌ها ۰/۰۵ است (n=۲۸۴)

منفی‌تری نسبت به افراد غیراحساساتی دارند. بین ویژگی شخصیتی نوع‌دوستی با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی از لحاظ آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P \leq 0/05$). یعنی افرادی که نوع‌دوست بودند نگرش به ایمنی مثبتی داشتند. بین ویژگی شخصیتی بی‌هنجاری با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی از لحاظ آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P \leq 0/05$). به عبارتی افرادی که از نظر شخصیتی بی‌هنجار هستند، نگرش به ایمنی منفی دارند.

برای بررسی ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به ایمنی از آزمون آماری همبستگی اسپیرمن استفاده شد (جدول ۲). بین نگرانی با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین از نظر آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P = 0/001$). یعنی افرادی که از نظر شخصیتی نگران هستند، نگرش به ایمنی منفی‌تری دارند. بین ویژگی شخصیتی احساسی با جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین، رانندگی با سرعت و رانندگی هیجانی از لحاظ آماری همبستگی معنی‌داری یافت شد ($P = 0/001$). به عبارت دیگر افرادی که از نظر شخصیتی احساسی هستند، نگرش به ایمنی

جدول ۲- بررسی همبستگی بین ویژگی‌های شخصیتی و حیطه‌های نگرش به ایمنی در بین رانندگان تاکسی

ضریب همبستگی	سطح معنی‌داری	ویژگی‌های شخصیتی - حیطه‌های نگرش به ایمنی
$r=0/196$	$*0/001$	نگرانی - جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین
$r=0/886$	$0/112$	نگرانی - رانندگی با سرعت
$r=0/098$	$0/07$	نگرانی - رانندگی هیجانی
$r=0/046$	$0/402$	عصبانیت - جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین
$r=0/039$	$0/477$	عصبانیت - رانندگی با سرعت
$r=-0/071$	$0/184$	عصبانیت - رانندگی هیجانی
$r=0/319$	$*0/001$	احساسی - جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین
$r=0/359$	$*0/001$	احساسی - رانندگی با سرعت
$r=0/247$	$*0/001$	احساسی - رانندگی هیجانی
$r=-0/210$	$*0/001$	نوع‌دوستی - جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین
$r=-0/144$	$*0/008$	نوع‌دوستی - رانندگی با سرعت
$r=-0/364$	$*0/001$	نوع‌دوستی - رانندگی هیجانی
$r=-0/375$	$*0/001$	بی‌هنجاری - جریان ترافیک در برابر اطاعت از قوانین
$r=-0/407$	$*0/001$	بی‌هنجاری - رانندگی با سرعت
$r=-0/568$	$*0/001$	بی‌هنجاری - رانندگی هیجانی

* سطح معنی‌داری ۰/۰۵ است

بحث:

به افراد غیراحساساتی دارند. شرایط خلقی و عاطفی افراد بر نگرش و بر میزان دقت و توجه آنها تأثیر می‌گذارد (۱۶). رانندگانی که نوع‌دوست بودند نگرش به ایمنی مثبتی داشتند. سازگاری که نشان‌دهنده نوع‌دوستی و تمایل برای مردم‌پذیری است، باعث ایجاد نگرش مثبت نسبت به موارد ایمنی می‌شود (۱۷). نوع‌دوستی، برخلاف نگرانی بر مثبت‌نگری و پذیرش هنجارهای مورد قبول جمع و ارزش‌های پذیرفته شده تأکید می‌ورزد. رانندگانی که از نظر شخصیتی بی‌هنجار هستند، نگرش به ایمنی منفی دارند. تحقیقات نشان داده است که تقریباً ۹۰ درصد کل تصادفات تا اندازه‌ای، در نتیجه شخصیت و رفتارهای راننده است (۱۸). تحقیقات نشان داده که ویژگی‌های شخصیتی بر پیامدهای رانندگی به‌طور غیرمستقیم از طریق نگرش تأثیر می‌گذارد (۱۹). شکرکن و همکارانش به بررسی متغیرهای شخصیتی، شناختی و سازمانی به‌عنوان پیش‌بین‌های حادثه‌دیدگی در کارکنان یک شرکت در اهواز پرداختند و دریافتند که از روی ویژگی‌های شخصیتی، شناختی و سازمانی و زیستی- جسمانی می‌توان احتمال حادثه‌دیدگی در کارکنان صف را پیش‌بینی کرد (۱۱). چنین در مطالعه‌ای نشان داد که نگرش به ایمنی در رانندگی به‌طور مستقیم بر رفتارهای مخاطره‌آمیز در رانندگی تأثیر می‌گذارد. همچنین ویژگی‌های شخصیتی به‌طور غیرمستقیم از طریق تأثیر بر نگرش به ایمنی رانندگان بر

این مطالعه با هدف بررسی ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و نگرش به ایمنی در رانندگی انجام شده است. از نقاط قوت این مطالعه، استفاده از دو گروه مورد و شاهد و مطالعه خود رانندگان سطح شهر است.

بر اساس نتایج مطالعه حاضر، میانگین نگرش به ایمنی در رانندگان با توجه به سن، تحصیلات، وضعیت تأهل، سابقه حادثه، سابقه رانندگی و ساعات رانندگی در هفته تفاوتی ندارد و سن، تحصیلات، تأهل، سابقه حادثه، سابقه رانندگی و ساعات رانندگی، تأثیری در نگرش فرد نسبت به ایمنی ندارد. در مطالعه‌ای که هاشم‌وند و همکارانش انجام دادند، نتایج نشان داد که بین سن و نگرش به ایمنی رتباط معنی‌داری وجود دارد، در حالی که بین تحصیلات و نگرش به ایمنی ارتباط معنی‌داری موجود نیست (۱۴). همچنین در مطالعه‌ای که زاروشانی و همکارانش انجام دادند مشخص گردید که بین سن و نگرش به ایمنی و نیز تحصیلات و نگرش به ایمنی رابطه معنی‌داری وجود ندارد (۱۵). نتایج نشان داد رانندگانی که از نظر شخصیتی نگران هستند، نگرش به ایمنی منفی‌تری دارند. شخصیت نگران بر نگرش افراد تأثیر منفی گذاشته و با ایجاد منفی‌نگری، بر برداشت‌ها و استنباط‌های شخصی تأثیر نامطلوب می‌گذارد. رانندگانی که از نظر شخصیتی احساسی هستند، نگرش به ایمنی منفی‌تری نسبت

هستند، نگرششان به ایمنی منفی است. رانندگانی که از نظر شخصیتی نوع دوست هستند، نگرششان به ایمنی مثبت است.

رفتارهای مخاطره‌آمیز رانندگان تأثیر می‌گذارد (۲۱). در مطالعه‌ای که ملک‌پور و همکاران در بررسی ارتباط بین شخصیت، نگرش به ایمنی و رفتارهای مخاطره‌آمیز در رانندگان موتورسوار انجام دادند، نتایج نشان داد که شخصیت فرد بر نگرش و در پی آن بر رفتارهای مخاطره‌آمیز تأثیر دارد (۲۲). نتیجه‌گیری کلی این است که شخصیت افراد بر نگرش آن‌ها تأثیر دارد، رانندگانی که از نظر شخصیتی نگران، بهنجار و احساسی

تشکر و قدردانی:

این مقاله حاصل طرح تحقیقاتی مصوب دانشگاه علوم پزشکی ارومیه به شماره ۷۴۵-۳۴-۰۳-۹۱ است. بنابراین از حمایت و پشتیبانی علوم پزشکی ارومیه قدردانی می‌شود.

References

1. Akbari A, Naghavi M. Epidemiology of injuries resulting from extrinsic causes (accidents) in Islamic republic of Iran. Tehran, Fekrat Cultural Publishing Institute; 2002.
2. Statistic LMO. Motorcyclists died in 30 provinces in the first half of years of 2011. Tehran: Department of Statistics coroner, 2011.
3. Rundmo T. Safety climate, attitudes and risk perception in Norsk Hydro. *Safety Science*. 2003;43(1-3):47-59.
4. Vassallo S, Smart D, Sanson A, Harrison W, Harris A, Cockfield S. Risky driving among young Australian drivers: Trends, precursors and correlates. *Accident Analysis & Prevention*. 2007;39(3):444-58.
5. Machin MA, Sankey KS. Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*. 2008;40(20):541-7.
6. West R, Hall J. The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: International Reviews*. 1977;46(3):253-64.
7. Javadi MJ, Kadivar P. Personality, theories and projects. Tehran: Aieg publication; 2002.
8. Eysenck HJ. The structure of human personality. London: Methen; 1970.
9. Knippling RR, Boyle LN, Hickman JS, York JS, Daecher C, Olsen ECB, et al. Individual Differences and the High-Risk Commercial Driver. Washington: Transportation Research Board; 2004.
10. Aristides IF, Martínez LF, Adelina GM. Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*. 2009;2(2):79-98.
11. Shekerken H, Bashldeh K, Haghighi J. Assessment of personality variables, cognitive, organizational, environmental and physical in company's employees in Ahvaz. *Journal of Educational Sciences and psychology of Chamran University of Ahvaz*. 2007;3(1-2):83-112.
12. rthur W, Graziano WG. The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of personality*. 1996;64(3):593-618.
13. Malekpour F, Mohammadian Y, Malekpour A, Salimi S, Sarkari A. Assessment of relationships among personality, attitude to safety and dangerous behaviors in motorcycle drivers in Tehran city. *Journal of health and safety in workplace*. 2012;4(4):61-8.
14. Hashemvand Y. Assessment relationship between attitude to safety with demographic factors and safe behavior of Saipa company employees. The first international conference on the status of safety, health and environmental organizations 2006.
15. Zaroshani V. Assessment safety attitudes of operating room staff working in educational hospitals of Qazvin University of Medical Sciences. Safe Community Conference. Tehran 2008.
16. Saatchi M. Application dimensions of psychology of work and industry- organizational. Tehran: Virayesh publication; 2007.
17. Clarke S, Robertson I. A meta-analytic review of the Big Five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*. 2005;78(3):355-76.
18. Lewin I. A Cognitive Model for Correcting Driving Mistakes. *Bull Br Psychol Soc*. 1982;35(3):67-76.
19. Murray A. The Home and School Background of Young Drivers Involved in Traffic Accidents. *Accid Anal Prev*. 1998;30(2):169-82.
20. Riala K, Isohanni I. Low Educational Performance is Associated with Drunk Driving: A 31-Year Follow-Up of the Northern Finland 196 Birth Cohort. *Alcohol*. 2003;38(38):219-23.
21. Chen C-F. Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*. 2009;41(5):963-8.
22. Malekpour F, Mohammadian Y, Malekpour AR, Sajad S, Sarkari AR. Assessment of relationships among personality, attitude to safety and dangerous behaviors in motorcycle drivers in Tehran city. *Journal of health and safety in workplace*. 2012;4(4):61-8.

Investigation of the Relationship between Personalities

and Attitude to Safety of Taxi Drivers

Malekpour F¹, Mohammadian Y^{2*}, Malekpour A³

Abstract

Backgrounds and Objective: In last ten years the number of deaths in Iran due to car accidents reported is 235050 individuals which this statics comparing to developed countries is very high. Recent study is aimed to investigate the relationship between personality and attitude to safety in driving.

Materials and Methods: This is a correlation study. In this study 384 people from interior taxi drivers of Urmia city were selected for study that 192 people as the case group and 192 people as control group. The Data collected through a questionnaire. The questionnaire includes 3 parts: 1- demographic characteristics 2-safety attitude 3- specialty of personality. To investigate the relationship between personality and attitudes to safety, Spearman correlation analysis was used. Between anxious personal specialty and traffic toward obedience to laws, statistically significant correlation was found ($p=0.001$).

Results: Between emotional personal specialty and traffic toward obedience to laws, fast driving and exciting driving, statistically significant correlation was found ($p=0.001$). between altruism personal specialty and traffic toward obedience to laws, fast driving and exciting driving, statistically significant correlation was found ($p=0.05$). between anomaly personal specialty and traffic toward obedience to laws, fast driving and exciting driving, statistically significant correlation was found ($p=0.05$).

Conclusion: People with anxious, anomaly and emotional specialties have negative attitude to safety. People with altruism specialties have positive attitude to safety.

Keyword: Personality, Safety, Attitude, Drivers, Urmia

1- Department of Health, Urmia University of Medical Sciences, Urmia, Iran

2- Department of Health, Shahid beheshti University of Medical Sciences, Tehran, Iran

3- Education Organization of Hashtrud, Hashtrud, Iran

*Corresponding author: mohammadian_yosef@yahoo.com