

## بررسی تأثیر تیپ‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی (مطالعه موردی: شهرستان کامیاران)

### مقاله علمی - پژوهشی

ناصر یوسفی\*، دانشیار، گروه مشاوره، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران  
پویا محمدی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه غیر انتفاعی مهندسی عمران و توسعه،  
همدان، ایران

مریم نصرتی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه کردستان، کردستان، ایران  
\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: n.yoosefi@uok.ac.ir

دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۰۵ - پذیرش: ۱۴۰۱/۰۴/۲۸

صفحه ۲۱۲-۲۰۱

#### چکیده

قانون‌گریزی همواره یکی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در همه جوامع است که بسته به بافت فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیای آن‌ها میزان و نوع متفاوتی دارد. اهمیت این موضوع محققان را بر این داشته که در چند دهه قبل تحقیقات مختلفی بر این عوامل انجام دهند. هدف این رساله بررسی تأثیر پنج عامل بزرگ شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی رانندگان شهرستان کامیاران بود. تعداد نمونه‌ها شامل ۲۰۰ نفر از رانندگان زن و مرد با سابقه رانندگی بود. برای ارزیابی اینکه کدام یک از پنج عامل بزرگ شخصیتی (برونگرایی، روان رنجور خویی، دین‌داری، وظیفه‌شناسی، کشوردگی) در هنگام رانندگی تخلفات بیشتری انجام می‌دهند و همچنین برای بررسی اینکه کدام شخصیت‌ها در رانندگی رفتار پرخطرتری از خود نشان می‌دهند. همچنین شامل نمونه دیگری از پرسش‌نامه عوامل مؤثر بر تصادفات بود برای بررسی تأثیر عوامل مختلف بر تصادفات و پی بردن به اینکه کدام یک از عوامل بیشترین تأثیر را در بروز تصادفات دارند. نمونه‌گیری‌ها به روش نمونه‌گیری در دسترس انجام شدند، برای تشخیص تیپ‌های شخصیتی از پرسش‌نامه نئو فرم کوتاه استفاده شد. همچنین برای تشخیص رفتار پرخطر و قانون‌گریزی از یک پرسش‌نامه که در تحقیق‌های پیشین روایی آن بررسی شده بود استفاده شد و برای ارزیابی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای از یک پرسش‌نامه استفاده شد که روایی این پرسش‌نامه نیز در تحقیقات دیگری بررسی شده بود. در نهایت نتایج به این صورت خلاصه می‌شوند: ویژگی‌های شخصیتی صفات دلپذیر بودن، باوجدان بودن و برون‌گرایی تأثیر معناداری بر رفتارهای پرخطر دارند.

واژه‌های کلیدی: رفتار پرخطر رانندگی، تیپ‌های شخصیتی، قانون‌گریزی ترافیکی، رانندگی خطرناک، تصادفات

#### ۱- مقدمه

از جان انسان‌ها در هر جامعه از اهمیت زیادی برخوردار است. هر ساله در اثر تصادف جاده‌ای، زندگی تقریباً ۱/۳۵ میلیون نفر پایان می‌یابد. بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر دیگر از صدمات غیرکشنده رنج می‌برند، در نتیجه بسیاری از آن‌ها به دلیل آسیب دیدگی از کار افتاده‌اند. صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای

خسارات اقتصادی قابل توجهی را به افراد، خانواده‌های آن‌ها و به طور کلی به ملت‌ها وارد می‌کند. این خسارات ناشی از هزینه‌های درمان و همچنین از دست دادن بهره‌وری برای کشته شدگان یا معلولان ناشی از جراحات و همچنین اعضای خانواده است که برای مراقبت از مجروحان نیاز به مرخصی از

از کل مرگ و میر ناشی از ترافیک جاده‌ای در مردان جوان زیر ۲۵ سال رخ می‌دهد که تقریباً ۳ برابر بیشتر از زنان جوان در تصادف جاده‌ای کشته می‌شوند (WHO, 2020). رانندگی ناامن جزء رفتار انسان در زمینه رانندگی است. پیامدهای آن در جاده‌ها می‌تواند عظیم باشد و موارد شدید منجر به آسیب رساندن به اموال، صدمات و مرگ و میر می‌شود. در زمینه ایمنی، نمی‌توان گفت که رفتارهای رانندگی خیلی نا امن می‌تواند به آسیب‌های جزئی یا عمده منجر شود. هر تصادف جاده‌ای می‌تواند به عنوان یک نتیجه از رفتار رانندگی ناامن باشد. (Chaozhong Wu et al, 2016). تا به امروز معلوم نیست چه عواملی ممکن است بر تصمیم یک فرد در تعامل با رفتارهای راننده غلبه کند. با این حال، ویژگی‌های شخصیتی فرض شده است که بخشی از تصمیم‌گیری در مورد رانندگی منحرف شده در میان رانندگان جوان و میانه می‌باشد (Jonah, 2001; Nicolaou & Constantinou et al., 2005).

اگر چه ادبیات قابل توجهی در مورد تأثیر جمعیت شناختی، سلامت، عملکرد حسی و شناختی بر رفتارهای رانندگی تأثیر شخصیت بر رفتارهای رانندگی را نسبتاً مورد بررسی قرار داده است. یکی از مدل‌های قابل قبول شخصیت، و تمرکز این مطالعه، شخصیت "بزرگ پنج" مک کری و کاستا است (Parr et al., 2016). در این تحقیق با توجه به سطح بالای تصادفات و تلفات جانی و مالی ناشی از آن در ایران و مخصوصاً شهرستان کامیاران در نظر است علل جامعه‌شناختی رانندگی پرخطر را در بین افراد جامعه و همچنین عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای بررسی شود. برای جلوگیری از افزایش رفتار قانون‌گریزی رانندگان در ابتدا باید عوامل تأثیرگذار بر این رفتارها را شناسایی کرده تا بتوان درباره اینکه فرد در موقعیت‌های گوناگون چگونه رفتار خواهد کرد را پیش‌بینی کرد، سپس در گام‌های بعدی به تجزیه و تحلیل و راه‌های مواجهه با آن پرداخت همچنین از این‌رو در این مطالعه بیشتر تلاش بر بررسی تأثیر ویژگی‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی شده است یعنی اینکه فرد در شرایط گوناگون چه رفتارهایی از خود بروز می‌دهد. همچنین شامل پرسش‌نامه دیگری برای بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات بود. در این تحقیق سه پرسش‌نامه تست نئو، تخلفات رانندگی و عوامل مؤثر بر تصادفات مقایسه شد و روابط میان آنها بررسی شد.

کار یا مدرسه دارند. تصادفات جاده‌ای برای بیشتر کشورها ۳٪ از تولید ناخالص داخلی آنها هزینه دارد (WHO, 2020). آمارها نشان می‌دهند که در هر ۵ ثانیه یک مرگ بر اثر حادثه رانندگی رخ می‌دهد (pakzad moghadam, 1990). در ایران حوادث جاده‌ای، اولین علت مرگ و میر در گروه سنی زیر ۴۰ سال است و بیش از ۷۱٪ از کل مرگ و میرها در این رده سنی مرتبط با حوادث ترافیکی است (Shafee moghadam, 2004). صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای علت اصلی مرگ کودکان و بزرگسالان ۵-۲۹ ساله است (سازمان بهداشت جهانی ۲۰۲۰). این مطلب که انسان آن‌گونه رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند موجب شد تحقیقات در زمینه شخصیت راننده به‌عنوان یک متغیر مهم در رانندگی مورد بررسی قرار گیرد (Jonah et al, 2001). بررسی رابطه میان شخصیت، رانندگی پرخطر و درگیری با تصادف نشان‌دهنده عواملی است که مستقیماً به تصادف مربوط می‌شود (Inversion et al, 2002). در همین رابطه تحقیقات زیادی صورت گرفته است، ویژگی‌های شخصیتی بر نحوه رانندگی و میزان تصادفات اثر می‌گذارد (Amado et al, 2004). شبیه به دیگر عوامل انسانی، رفتار یک راننده تحت تأثیر عوامل آگاه و ناخودآگاه به نام "ویژگی‌های شناختی رفتاری" قرار می‌گیرد (Alavi et al, 2020). مقایسه رانندگان از گروه‌های سنی مختلف می‌تواند تفاوت در چگونگی ویژگی‌های شخصیتی و نگرش نسبت به ایمنی ترافیک را برای پیش‌بینی رفتار رانندگی پرخطر و خطر تصادف توضیح دهد. از طرفی، ویژگی‌های شخصیتی هیجان خواهی نیز به‌عنوان یکی از ویژگی‌های شخصیتی دخیل در تصادفات نیز مورد توجه بوده است (Fabio Lucidi et al, 2019). فرد هیجان‌خواه، تحریک بیرونی مداوم مغز را ترجیح می‌دهد، از کارهای تکراری کسل می‌شود و همواره در جستجوی راه‌هایی برای افزایش دادن انگیزتگی از طریق تجربیات هیجان‌انگیز است (ریو، ۱۳۸۷). رانندگانی که در ترافیک رفتار پرخاشگرانه خود را بر روی دیگران بدون توجه به مقاصد و حقوق دیگران تحمیل می‌کنند (Jovanovic, 2011; Rimmo & Eberg, 1999) در مطالعه خود نشان داده‌اند مردان رتبه‌های بالاتری نسبت به زنان در هیجان‌جویی، تخلفات و خطاهای بی‌توجهی دارند و زنان رتبه‌های بالاتری در خطاهای بی‌تجربگی دارند. از سنین جوانی، مردان بیشتر از زنان در تصادفات جاده‌ای نقش دارند. حدود سه چهارم (۷۳٪)

یک تحلیل همزمان به صورت آماری آزمون شود تا میزان همسانی آن با داده‌ها تعیین شود. اگر برازش کافی باشد، این مدل دلیلی برای پذیرفتن روابط مفروض بین متغیرها است؛ اگر برازش ناکافی باشد این روابط قابل دفاع نخواهند بود (Burne, 2009).

### ۳- روش

روش اجرای این تحقیق مطالعه میدانی و تهیه پرسش‌نامه با استفاده از طیف پنج‌تایی لیکرت و استفاده از پرسش‌نامه‌های رایج در سنجش ویژگی‌های شخصیتی و عوامل موثر بر تصادفات جاده‌ای، استفاده از نرم‌افزارهای اقتصادسنجی و آمار مانند نرم‌افزار SPSS و نرم‌افزار Gauss و یا نرم‌افزارهای مشابه بوده است. برای تجزیه و تحلیل و تفسیر داده‌ها از روش تحلیل عاملی تأییدی با استفاده از نرم افزار Smart PLS استفاده شد.

### ۳-۱- تست‌های تعیین شخصیت

#### ۳-۱-۱- پرسش‌نامه NEO

این آزمون به‌عنوان یک مدل فراگیر بر اساس تحلیل عوامل محسوب می‌شود و گستردگی کاربرد آن در ارزیابی شخصیت افراد سالم و نیز در امور بالینی می‌تواند یکی از مناسب‌ترین ابزارهای ارزیابی شخصیت باشد. این آزمون به دلیل بررسی‌های گوناگون که در گروه‌های سنی و در فرهنگ‌های مختلف روی آن صورت گرفته است می‌تواند یکی از جامع‌ترین آزمون‌ها در ارزیابی شخصیت باشد این آزمون موضوع تحقیقات طی ۱۵ سال گذشته بر روی نمونه‌های بالینی و بزرگ‌سالان سالم بوده است. از این رو سودمندی آن‌هم در جریان‌ات بالینی و هم در جریان‌ات تحقیقی ارزیابی شده است. در این پرسش‌نامه انتظار بر این است که به تمام سؤالات پاسخ داده شود، در بررسی پرسش‌نامه اگر سؤال یا سؤالاتی بی‌پاسخ مشاهده شود آزمودنی تشویق می‌شود که سؤالات مذکور را تکمیل کند. در مواردی که آزمودنی نتواند تصمیم بگیرد که چه پاسخی به سؤال خاصی بدهد یا معنی یک سؤال برای وی مشخص نباشد می‌تواند در چنین مواردی از پاسخ خنثی استفاده نماید. در مفهوم سازی صفات شخصیتی اندازه گرفته شده توسط تست نئو خط واحدی افرادی را که صفتی را دارند از اشخاصی که این صفت را ندارند، جدا نمی‌کند. داشتن حد

عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به‌عنوان یک رفتار انحرافی از جانب رانندگان مطرح است.

### ۲- مواد و روش‌ها

#### ۲-۱- تعریف شخصیت

«شخصیت عبارت است از الگوی نسبتاً پایدار صفات، گرایش‌ها، یا ویژگی‌هایی که تا اندازه‌ای به رفتار افراد دوام می‌بخشد». به‌طور اختصاصی‌تر شخصیت از صفات یا گرایش‌هایی تشکیل می‌شود که به تفاوت‌های فردی در رفتار، ثبات رفتار در طول زمان و تداوم رفتار در موقعیت‌های گوناگون می‌انجامد. این صفات می‌تواند منحصربه‌فرد باشند، در برخی گروه‌ها مشترک باشند، یا کل اعضای گروه در آن سهیم باشند، ولی الگوهای آن‌ها در هر فرد تفاوت دارند. بنابراین، هرکسی با اینکه به طریقی شبیه دیگران است، شخصیت منحصربه‌فردی دارد ( Jess Feist and Gregory, 2002).

#### ۲-۲- تحلیل عاملی

تحلیل عاملی نامی عمومی است برای برخی روش‌های آماری چند متغیره که هدف اصلی آن خلاصه کردن داده‌ها می‌باشد. این روش به بررسی همبستگی درونی تعداد زیادی از متغیرها می‌پردازد و در نهایت آن‌ها را در قالب عامل‌های کلی محدودی دسته‌بندی و تبیین می‌کند. تحلیل عاملی روشی هم وابسته بوده که در آن کلیه متغیرها به طور همزمان مدنظر قرار می‌گیرند (MacCallum and Austin, 2000).

#### ۲-۳- مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM)

مدل سازی معادلات ساختاری یک روش آماری است که رویکردی تأییدی به نظریه‌های ساختاری مربوط به پدیده‌ها دارد (یعنی آزمون فرضیه). این نظریه‌های ساختاری معمولاً فرایندهای «علی» را نشان می‌دهند که مشاهدات متغیرها را تولید می‌کنند. اصطلاح مدل سازی معادلات ساختاری دو جنبه مهم را با خود دارد: الف) فرآیندهای علی تحت مطالعه توسط یک سری از معادلات ساختاری (یعنی رگرسیون) بازنمایی می‌شوند و ب) این روابط ساختاری می‌توانند به صورت تصویری مدل‌پردازی شوند تا مفهوم‌پردازی روشن‌تری از نظریه مورد مطالعه را امکان‌پذیر کنند. این مدل بعداً می‌تواند در

**۳-۱-۳- پرسشنامه عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای**

این پرسشنامه دارای ۱۷ سؤال بوده و هدف آن ارزیابی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای (مشکلات فنی، بی‌احتیاطی راننده و مسافر، بیماری و نارسایی جسمی، مسائل فرهنگی و اجتماعی، مسائل فقر و اقتصادی) است. نمره‌گذاری پرسشنامه به صورت طیف لیکرت ۵ نقطه‌ای است.

**۳-۱-۴- تعیین حجم نمونه برای تحلیل عاملی**

یک سوال بسیار بااهمیت در تحلیل عاملی تعیین حداقل حجم نمونه است. (Kline, 1990) تعیین حداقل حجم نمونه لازم برای گردآوری داده‌های مربوط به مدل‌یابی معادلات ساختاری بسیار با اهمیت است. (McQuitty, 2004) با وجود آنکه در مورد حجم نمونه لازم برای تحلیل عاملی و مدل‌های ساختاری توافق کلی وجود ندارد (Schreiber, 2006)، اما از نظر بسیاری از پژوهشگران حداقل حجم نمونه لازم ۲۰۰ می‌باشد (Hoelter, 1983؛ Hoe, 2008). کلاین نیز معتقد است در تحلیل عاملی اکتشافی برای هر متغیر ۱۰ یا ۲۰ نمونه لازم است اما حداقل حجم نمونه ۲۰۰ قابل دفاع است (Kline, 2010). بر این اساس در این تحقیق تعداد نمونه‌هایی که انتخاب شدند ۲۴۰ نفر بودند که از میان این ۲۴۰ پرسش‌نامه ۲۰۰ نمونه از آن‌ها صحیح بود.

**۳-۱-۵- معرفی محل مطالعه موردی**

شهرستان کامیاران از شهرستان‌های استان کردستان در غرب ایران است. شهرستان کامیاران در ۶۵ کیلومتری جنوب سنندج واقع شده است. جمعیت این شهرستان بر طبق سرشماری سال ۱۳۹۵، برابر با ۱۱۲۳۲۴ نفر بوده است. ویژگی‌های عمومی، فرهنگی، مردم‌شناختی مردم این شهرستان نیز مانند سایر نواحی استان کردستان است و مردم آن به زبان کردی تکلم می‌کنند. این شهرستان در فصول بهار و پاییز آب و هوای دلپذیری دارد. کامیاران جنوبی‌ترین شهرستان استان کردستان است به گونه‌ای که بر روی گسل مروراید قرار گرفته و حصاری از کوهستان‌های شاهو و بیستون اطراف آن می‌باشند. رشته کوه‌های زاگرس از کوهستان بیستون در جنوب دشت کامیاران آغاز می‌شود و با استان کرمانشاه مرز مشترک دارد.

پایین یا متوسط در یک مقیاس از این تست می‌تواند به اندازه یک حد بالا آگاهی بخش باشد. البته در مواردی وجود حد مشخصی لازم است که این حد از طریق تجربی برای یک یا چند مقیاس از این تست به دست می‌آید. اما این حد ایجاد شده فقط برای مقاصد خاصی که عنوان شده است، معتبر خواهد بود و نباید جایگزین تفسیرهای کلی مقیاس‌ها شود. این تست به منظور عملی کردن مدل پنج عاملی شخصیت ساخته شده و چارچوبی از صفات اصلی شخصیت ارائه می‌دهد که در خلال چهار دهه گذشته بسط و گسترش یافته است. عوامل پنج گانه اساسی ترین ابعاد شخصیت را تحت صفات مشخص شده، هم در زبان طبیعی و هم در پرسشنامه‌های شخصیتی ارائه می‌دهد. تحقیقات متعدد و گوناگون نشان می‌دهد که این عوامل جامعه بوده و می‌تواند شخصیت افراد را در جهات گوناگون تبیین نماید. هر یک از عوامل به وسیله گروهی از صفات مرتبط با یکدیگر تعریف شده‌اند. این صفات مرتبط با یکدیگر به عنوان صفات فرعی نامیده شده و مجموع این صفات حیطه یک عامل را تشکیل می‌دهند. جمع اندازه‌های این صفات، اندازه‌های یک عامل را تشکیل می‌دهد. با توضیح وضع فرد در هر یک از عوامل پنج-گانه می‌توان یک شرح جامعی فراهم نمود که بتواند وضع عاطفی، اجتماعی، تجربی، نگرشی و انگیزشی فرد را مشخص سازد. مقیاس‌های حیطه نئو عوامل شخصیت را در این سطح اندازه می‌گیرد و مقیاس‌های صفات فرعی تحلیل گسترده‌تری براساس اندازه‌های خاص صفات در داخل هر یک از عوامل ارائه می‌دهد (Costa and McCrae, 1992).

**۳-۱-۲- پرسشنامه تخلفات رانندگی**

این پرسشنامه شامل ۲۴ سؤال بود که همه سؤالات به تخلفات رانندگی مربوط می‌شد، سؤال‌های آزمون شامل سه زیر مقیاس رانندگی تهاجمی، سلامت و قوانین در اندازه‌های پنج‌درجه‌ای لیکرت شامل پنج نمره یک (خیلی کم)، دو (کم)، سه (متوسط)، چهار (زیاد) و پنج (خیلی زیاد) می‌شد. نمره‌گذاری به صورتی بود که نمره بیشتر نشان‌دهنده سطح تخلفات بیشتر است.

جدول ۴. توزیع علت جریمه در نمونه‌ها

Indicator			The cause of the fine
Abundance	Abundance	Abundance	
26	26	52	No fines
64.5	38.5	77	Unauthorized overtaking
84	19.5	39	Unauthorized speed
93	9	18	Parallel parking
95.5	2.5	5	Do not belt
100	4.5	9	Others
	100	200	total

جدول ۵. توزیع تعداد دفعات تصادف در نمونه‌های تحت بررسی

Indicator			Number of crash times
Abundance	Abundance	Abundance	
62	62	124	Zero
80	18	36	1
91.5	11.5	23	2
97.5	6	12	3
98.5	1	2	4
100	1.5	3	5
	100	200	total

### ۵- آمار استنباطی

در این قسمت از تحلیل آماری نتایج حاصل از نمونه آماری به جامعه آماری تعمیم داده می‌شود. به این منظور از آزمون‌های آماری مربوطه استفاده شده است. اما آنچه مسلم است این است که استفاده از هر آزمون آماری منوط به رعایت پیش‌فرض‌های آن آزمون است، بنابراین پیش از به‌کارگیری آزمون‌های مقتضی پیش‌فرض‌های استفاده از آن بررسی و در صورت تأیید آن به آزمون فرضیه‌ها پرداخته می‌شود. با توجه به فرضیه‌های پژوهش و مدنظر قرار دادن پیش‌فرض‌های مربوط به ضرایب و مدل‌سازی معادله ساختاری کوواریانس محور استفاده می‌گردد. ویژگی‌های شخصی بر رفتار پرخطر رانندگی مؤثر است.

### ۴- آمار توصیفی

جامعه آماری این تحقیق تمامی دارندگان گواهینامه رانندگی در شهرستان کامیاران بودند. نمونه‌های آماری موردنیاز برای این پژوهش به روش نمونه‌گیری تصادفی انتخاب شدند. جامعه آماری ۲۴۰ نمونه انتخاب شد که از این تعداد ۲۰۰ نمونه از پرسش‌نامه‌ها صحیح و قابل استفاده بود. در این بین تعداد ۱۵۹ نفر از پاسخ دهندگان مرد و ۴۱ نفر از آن‌ها زن بودند.

جدول ۱. توزیع سنی در نمونه‌های

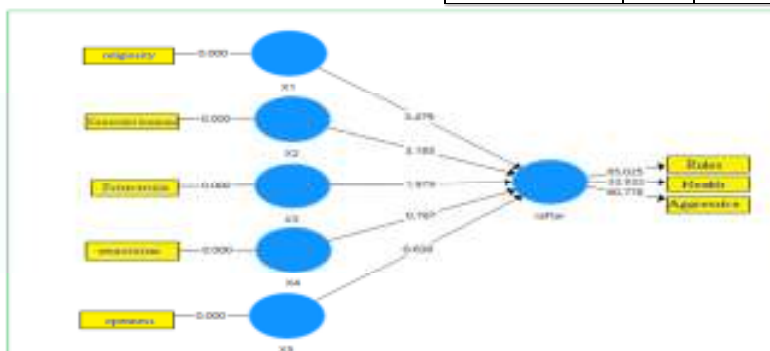
Indicator			Age
Cumulative percent	Percent	Abundance	
7.5	7.5	15	18 to 22 years old
33.5	26	52	23-26 years
100	66.5	133	23-26 years
	100	200	total

جدول ۲. توزیع سطح تحصیلات در نمونه‌ها

Indicator			Level of Education
Cumulative percent	Percent	Abundance	
23	23	46	Masters and Ph.D
43	20	40	Bachelor
88	45	90	High school diploma
	12	24	Associate Degree
	100	200	Total

جدول ۳. توزیع مدت‌زمان اخذ گواهینامه در نمونه‌ها

Indicator			Certification time
Cumulative percent	Percent	Abundance	
15	15	30	Less than 2 years
33.5	18.5	37	2 to 5 years
100	66.5	133	More than 5 years
	100	200	total



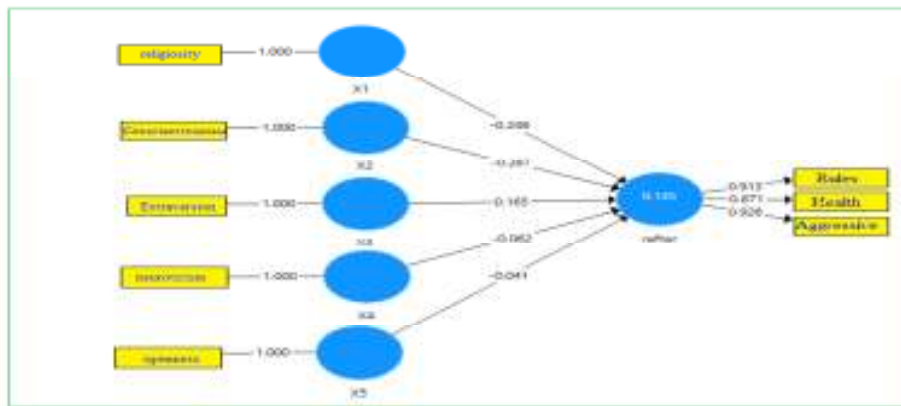
شکل ۱. مدل ساختاری اثر ویژگی‌های شخصی بر رفتار پرخطر رانندگی در حالت معناداری

جدول ۶. شاخص‌های ارزیابی کلیت مدل معادله ساختاری

اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار پرخطر رانندگی

شاخص متغیر	شاخص اشتراک	شاخص افزودگی	شاخص نیکویی برازش
رفتارهای پرخطر	۰,۵۶۱	۰,۱۰۲	۰,۳۲۴
صفات دل‌پذیر بودن	۰,۱۲۳	-	
صفات باوجدان بودن	۰,۳۲۱	-	
صفات برون‌گرایی	۰,۱۲۴	-	
صفات انعطاف‌پذیری	۰,۱۲۳	-	
صفات روان‌نژادی	۰,۱۲۳	-	

با استناد به شکل ۱ مقادیر معناداری مسیرهای صفات دل‌پذیر بودن، باوجدان بودن و برون‌گرایی از عدد مبنای ۱,۹۶ بالاتر است. مادامی‌که مقدار برآورد شده از مقدار مبنای تعیین‌شده بالاتر باشد می‌توان گفت که مسیر موردنظر معنادار است و برای تبیین مقدار اثرگذاری می‌توان فرایند تحلیل را ادامه داد. این در حالی بود که مقادیر معناداری مسیرهای روان‌نژندی و انعطاف‌پذیری معنادار نبود. شاخص‌های ارزیابی کلیت مدل معادله ساختاری با توجه به دامنه مطلوب این شاخص‌ها در مجموع بیانگر این است که مدل مفروض تدوین‌شده توسط داده‌های پژوهش حمایت می‌شوند، به عبارت دیگر برازش داده‌ها به مدل برقرار است و همگی شاخص‌ها دلالت بر مطلوبیت مدل معادله ساختاری دارند.



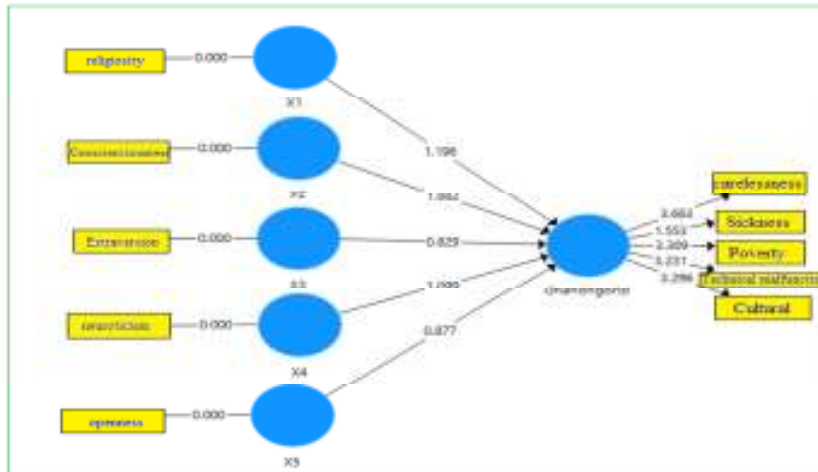
شکل ۲. مدل ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار پرخطر رانندگی در حالت استاندارد

جدول ۷. برآورد اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار پرخطر رانندگی

P. Value	برآورد اصلی		ضریب تعیین	متغیر وابسته	مسیر	متغیرهای مستقل
	معناداری	استاندارد				
۰,۰۰۱	۳,۴۷۹	-۰,۲۴۶	۰,۱۴۵	رفتارهای پرخطر	<---	صفات دل‌پذیر بودن
۰,۰۰۱	۳,۱۸۵	-۰,۲۸۷			<---	صفات باوجدان بودن
۰,۰۴۸	۱,۹۷۹	۰,۱۶۵			<---	صفات برون‌گرایی
۰,۴۴۳	۰,۶۳۹	-۰,۰۴۱			<---	صفات انعطاف‌پذیری
۰,۵۲۳	۰,۷۶۷	-۰,۰۶۲			<---	صفات روان‌نژندی

افراد صفات دل‌پذیر بودن و باوجدان بودن کاهش پیدا کند احتمال اینکه رفتارهای پرخطر افزایش یابد وجود دارد. اما در مورد صفات برون‌گرایی چنین مصداقی درست نیست چراکه اگر صفات برون‌گرایی افزایش پیدا کند به‌موجب آن رفتارهای پرخطر نیز بیشتر می‌شود. ویژگی‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی مؤثر است.

مقادیر برآورد شده در جدول بالا بیانگر این است که ویژگی‌های شخصیتی صفات دل‌پذیر بودن، باوجدان بودن و برون‌گرایی تأثیر معناداری بر رفتارهای پرخطر دارند ( $P \leq 0/05$ ). تأثیر صفات دل‌پذیر بودن و باوجدان بودن منفی و تأثیر صفت برون‌گرایی مثبت بود. براین اساس، زمانی که در



شکل ۳. مدل ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی در حالت معناداری

با استناد به شکل بالا تنها مقدار معناداری مسیر صفات دل‌پذیر بودن برابر با عدد مبنای ۱/۹۶ است.

جدول ۸. شاخص‌های ارزیابی کلیت مدل معادله ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی

شاخص نیکویی برازش	شاخص افزایشی	شاخص اشتراک	شاخص متغیر
۰,۲۲۱	۰,۰۱۲	۱	قانون‌گریزی
	-	۰,۰۲۰	صفات دل‌پذیر بودن
	-	۰,۱۲۷	صفات باوجدان بودن
	-	۰,۰۸۳	صفات برون‌گرایی
	-	۰,۰۰۶	صفات انعطاف‌پذیری
	-	۰,۰۵۲	صفات روان‌نژادی

می‌شوند، به عبارت دیگر برازش داده‌ها به مدل برقرار است و همگی شاخص‌ها دلالت بر مطلوبیت مدل معادله ساختاری دارند.

شاخص‌های ارزیابی کلیت مدل معادله ساختاری با توجه به دامنه مطلوب این شاخص‌ها در مجموع بیانگر این است که مدل مفروض تدوین‌شده توسط داده‌های پژوهش حمایت



شکل ۴. مدل ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی در حالت استاندارد

جدول ۹. برآورد اثر ویژگی‌های شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی

P. Value	برآورد		ضریب تعیین	متغیر وابسته	مسیر	متغیرهای مستقل
	معناداری	استاندارد				
۰,۲۳۲	۱۰,۱۹۶	۰,۱۴۷	۰,۰۷۱	قانون‌گریزی	<---	صفات دل‌پذیر بودن
۰,۰۶۰	۱,۸۸۲	-۰,۲۱۹			<---	صفات باوجدان بودن
۰,۴۰۷	۰,۸۲۹	-۰,۱۱۱			<---	صفات برون‌گرایی
۰,۲۷۲	۱,۰۹۹	-۰,۱۳۸			<---	صفات انعطاف‌پذیری
۰,۳۸۰	۰,۸۷۷	۰,۰۸۱			<---	صفات روان‌نژندی

رخدادی می‌تواند متأثر از حجم نمونه و توان آماری باشد. ویژگی‌های شخصیتی بر رفتارهای پرخطر از طریق قانون‌گریزی اثرگذار هستند.

مقادیر برآورد شده در جدول بالا بیانگر این است که ویژگی‌های شخصیتی به‌طور جداگانه تأثیر معناداری بر رفتارهای پرخطر ندارند ( $P \geq 0.05$ ). براین اساس، نمی‌توان چنین نتایجی را به جامعه آماری تعمیم داد. علت چنین



شکل ۵. مدل ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتارهای پرخطر از طریق قانون‌گریزی ترافیکی در حالت معناداری

با استناد به شکل بالا هیچ‌کدام از مقادیر معناداری از عدد مبنای ۱/۹۶ بالاتر نیست. لذا، نمی‌توان تأثیر روابط علی را تأیید کرد.

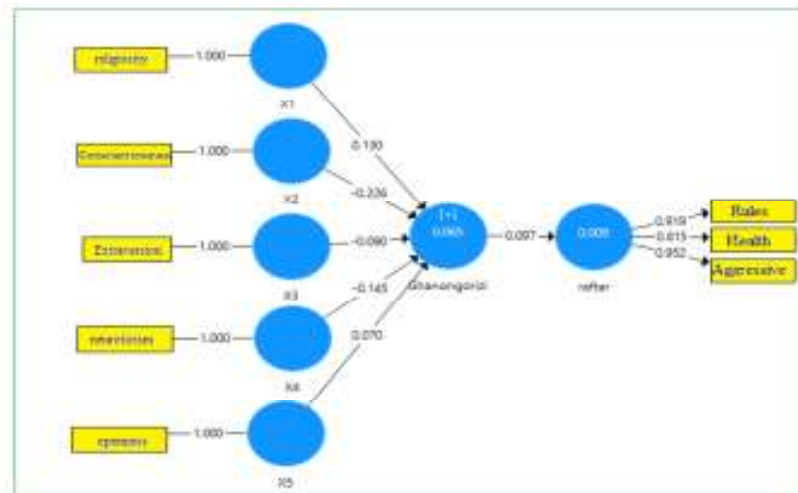
جدول ۱۰. شاخص‌های ارزیابی کلیت مدل معادله ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتارهای پرخطر از طریق قانون‌گریزی ترافیکی

شاخص متغیر	شاخص اشتراک	شاخص افزونگی	شاخص نیکویی برازش
قانون‌گریزی	۰,۲۴۱	۰,۰۳۲	۰,۲۲۱
رفتارهای پرخطر	۰,۳۰۱	۰,۱۴۳	
صفات دل‌پذیر بودن	۰,۰۳۲	-	
صفات باوجدان بودن	۰,۱۲۳	-	
صفات برون‌گرایی	۰,۰۹۳	-	
صفات انعطاف‌پذیری	۰,۰۱۲	-	
صفات روان‌نژادی	۰,۰۵۱	-	

مفروض تدوین‌شده توسط داده‌های پژوهش حمایت می‌شوند، به‌عبارت‌دیگر برازش داده‌ها به مدل برقرار است و همگی شاخص‌ها دلالت بر مطلوبیت مدل معادله ساختاری دارند.

شاخص‌های ارزیابی کلیت مدل معادله ساختاری با توجه به دامنه مطلوب این شاخص‌ها در مجموع بیانگر این است که مدل





شکل ۶. مدل ساختاری اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتارهای پرخطر از طریق قانون‌گریزی ترافیکی در حالت استاندارد

جدول ۱۱. برآورد اثر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتارهای پرخطر از طریق قانون‌گریزی ترافیکی

P. Value	برآورد		ضریب تعیین	متغیر وابسته	متغیر میانجی	مسیر	متغیرهای مستقل
	معناداری	استاندارد					
۰,۶۰۰	۰,۵۴۲	۰,۰۱۳	۰,۰۰۹	رفتارهای پرخطر	قانون‌گریزی	<---	صفات دل‌پذیر بودن
۰,۴۴۸	۰,۷۵۹	-۰,۰۲۲				<---	صفات باوجدان بودن
۰,۷۱۶	۰,۳۶۳	-۰,۰۰۹				<---	صفات برون‌گرایی
۰,۶۶۶	۰,۴۳۲	۰,۰۰۷				<---	صفات انعطاف‌پذیری
۰,۵۴۴	۰,۶۰۶	-۰,۰۱۴				<---	صفات روان‌نژندی

معناداری بر رفتارهای پرخطر دارند. تأثیر صفات دل‌پذیر بودن و با وجدان بودن منفی و تأثیر صفت برون‌گرایی مثبت است. براساس این یافته‌ها مادامی که در افراد صفات دل‌پذیر بودن و باوجدان بودن کاهش پیدا می‌کند احتمال بوجود آمدن رفتارهای پرخطر افزایش پیدا می‌کند. اما در مورد صفات برون‌گرایی چنین مصداقی درست نیست چرا که اگر بروز ویژگی برون‌گرایی افزایش پیدا کند به موجب آن رفتارهای پرخطر رانندگی نیز افزایش پیدا می‌کند. بنابر نتایج حاصل می‌توان چنین بیان کرد که ویژگی‌های شخصیتی به طور جداگانه تأثیر معناداری بر رفتارهای پرخطر ندارند، ولی این بدان معنا نیست که خصوصیات شخصیتی هیچ تأثیری بر قانون‌گریزی ندارند و لازم است که این خصوصیات با سایر عوامل که زمینه را برای قانون‌گریزی و تضادفات بوجود می‌آوردند مورد بررسی و تحلیل قرار بگیرند.

با توجه به اینکه رانندگی پرخطر پدیده‌ای است که صدمات جبران‌ناپذیری را برای فرد و جامعه بوجود می‌آورد، پیشنهاد

مقادیر برآورد شده در جدول بالا بیانگر این است که ویژگی‌های شخصیتی به رفتارهای پرخطر از طریق قانون‌گریزی تأثیر معناداری ندارد ( $P \geq 0/05$ ).

### ۵- نتیجه‌گیری

تصادفات جاده‌ای امروز در کشور ایران تبدیل به یک معضل بزرگ شده است و یکی از دلایل آن رفتار نادرست رانندگان می‌باشد که موجب آسیب‌های مالی و جانی به استفاده‌کنندگان از راه‌ها و وسایل نقلیه می‌باشد که این موضوع محققین را بر آن داشته که تحقیقات مختلفی در مورد انسان‌ها و تضادفات به انجام برسانند و به روابط میان آن پی ببرند تا شاید بتوانند راهکارهایی برای تقلیل این معضل ارائه دهند. پژوهش حاضر به بررسی تأثیر پنج عامل بزرگ شخصیتی بر قانون‌گریزی ترافیکی رانندگان شهرستان کامیاران پرداخته است و نتایج بدست آمده حاکی از آن است که خصوصیات شخصیتی صفات دل‌پذیر بودن، با وجدان بودن و برون‌گرایی تأثیر

behavioral adaptation". *Accident Analysis & Prevention*, 33(5), pp.679-684.

-Kline, R.B., (2010), "Principles and practice of structural equation modeling (3rded.)", New York: Guilford Press.

-Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C. and Mallia, L. (2019), "Personality traits and attitudes toward traffic safety predict risky behavior across young, adult, and older drivers". *Frontiers in psychology*, 10, 536.

-MacCallum, R. C. and Austin, J. T., (2000), "Applications of structural equation modeling in psychological research", *Annual review of psychology*, 51(1), pp.201-226.

McQuitty, S., (2004), "Statistical power and structural equation models in business research", *Journal of Business Research*, 57, 2, pp.175-183.

-Pakzad Moghadam, H., (1990), "Determine the role of traffic personnel in the amount of traffic the city of Yazd", M.Sc., [Thesis]. Yazd: Ali Ibn Abi Talib, Faculty of Medicine. [Persian].

-Rimmö, P. A. and Åberg, L., (1999), "On the distinction between violations and errors: sensation seeking associations", *Transportation Research Part F. Traffic Psychology and Behaviour*, 2(3), pp.151-166.

-Shafiee Moghaddam, P., (2004), "Instructions operational standards meet physical and mental health (medical eligibility) of driving license applicants", Third Regional Conference of Traffic Management; Tehran, Iran, [Persian].

-Alavi, M., & Nokhodchi, A., (2020), "An overview on antimicrobial and wound healing properties of ZnO nanobiofilms, hydrogels, and bionanocomposites based on cellulose", chitosan, and alginate polymers", *Carbohydrate polymers*, 227, 115349.

-da Silva, D. M., (2006), "Dano ambiental e sua reparação", Silva, S586.

-Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P., & Stanojević, D., (2011), "The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers", *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 14(1), pp.43-53.

-Estrada, P. R., Cuzzi, J. N., & Morgan, D. A., (2016), "Global modeling of nebulae with particle growth, drift, and evaporation fronts", I. Methodology and typical results, *The Astrophysical Journal*, 818(2), pp.200.

این پژوهش این است که با کنترل و مدیریت نیروی انتظامی و با هدف کاهش خطرات و آسیب‌های احتمالی، هنگام اخذ گواهینامه رانندگی و در فواصل زمانی منظم ارزیابی‌های روانشناختی از رانندگان به عمل آید و با مشخص شدن رانندگان پرخطر که نیازمند آموزش یا مشاوره هستند در برنامه‌های آموزشی قرار گیرند.

۲- پیشنهاد می‌شود این پژوهش در نمونه‌های بزرگتر انجام شود و تأثیر عوامل دیگر مانند سطح تحصیلات، نوع گواهی نامه، جنس، محل زندگی بر قانون‌گریزی ترافیکی بررسی شود.

## ۶- مراجع

-Amado, S. O. N. I. A., KOYUNCU, M. and Kacaroglu, G., (2004), "Evaluation of factors affecting safe driving: Demographic factors, experience", personality and psycho-technical evaluation.

-Byrne, B. M., (2009), "Structural equation modeling with AMOS: Basic concepts, applications, and programming", Second Edition.

-Chaozhong, W., Charles, A., Ming, Zh. and Hui Zh., (2016), "Investigating the motivational factors influencing drivers intentions to unsafe driving behaviours: Speeding and overtaking violations", *Transportation Research Part F* 43 (2016), pp.104-121.

-Costa, P.T. and McCrae, R.R., (1992), "Revised NEO personality inventory (NEO-PI-R) and NEO five factor inventory (NEO-FFI) professional manual", Psychological assessment resources, Odessa, FL. Johnmarshall Reeve, (2014), "Understanding Motivation and Emotion", 6th Edition, Verlag: Wiley; Auflage: 6. (19. Dezember 2014)

-Hoe, S. L., (2008), "Issues and procedures in adopting structural equation modelling technique", *Journal of Quantitative Methods*, 3(1), pp.76.

-Hoelter, J. W., (1983), "The analysis of covariance structures goodness-of-fit indices". *Sociological Methods & Research*, 11(3), pp.325-344.

-Jess, F. and Gregory, j. Feist, (2002), "Theories of Personality". 5th ed. Boston : McGraw-Hill, c2002.

-Jonah, B. A., Thiessen, R. and Au-Yeung, E. (2001), "Sensation seeking, risky driving and

- Parr, M. N., Ross, L. A., McManus, B., Bishop, H. J., Wittig, S. M., & Stavrinou, D., (2016), "Differential impact of personality traits on distracted driving behaviors in teens and older adults", *Accident Analysis & Prevention*, 92, pp.107-112.
- Nicolaou, C. T., & Constantinou, C. P., (2005), "Stagecast Creator™ and Webct™: An integrated use of computer programming and a virtual learning environment for developing modelling skills", In *Seventh International Conference on Computer Based Learning in Science*.
- Pakzad Moghadam, H., (1990), "Determine the role of traffic personnel in the amount of traffic the city of Yazd". MSc [Thesis]. Yazd: Ali Ibn Abi Talib, Faculty of Medicine. [Persian].
- Rimmö, P. A., & Åberg, L., (1999), "On the distinction between violations and errors: sensation seeking associations", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2(3), pp.151-166.
- 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.
- Griese, B. (2007), "Birgit Schreiber (2006), "Versteckt, Jüdische Kinder im nationalsozialistischen Deutschland und ihr Leben danach [Hidden. Jewish Children in National Socialist Germany and Their Lives Afterwards]", In *Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research*, Vol. 8, No. 3.
- Inversen, H., & Rundmo, T., (2004), "Personality", risk behavior Amado S., Koyuncu M, Kacaroglu G. Evaluation of factors affecting safe driving: demographic factors, experience, personality and psycho-technical evaluation", *Turkish Journal of Psychology*. 19 (53), pp. 45-7.

# **The Effect of Personality Types on Traffic Law Evasion (Case Study: Kamyaran)**

*Naser Yoosefi, Associate Professor, Department of Counseling, Faculty of Humanities  
and Social Sciences, University of Kurdistan, Sanandaj, Iran.*

*Poya Mohamadi, M.Sc., Grad., Road and Transportation, From the Non-Profit University  
of Civil Engineering and Development, Hamedan, Iran.*

*Maryam Nosraty, M.Sc., Grad Faculty of Humanities and Social Sciences,  
University of Kurdistan, Sanandaj, Iran.*

*E-mail: n.yoosefi@uok.ac.ir*

Received: October 2021- Accepted: June 2022

## **ABSTRACT**

The escape of law is always one of the causes of the problems and tragedies in all societies, depending on their cultural, social, Economic and geographical context, they have different types. The importance of this issue has led researchers to research these factors in a few decades. The purpose of this essay was to investigate the effect of five major personality factors on the traffic safety law of Kamyaran city drivers. samples number included 200 experienced drivers assess which of the five major personality factors (extroversion, neuroticism, religiosity, conscientiousness, openness) are more violent while driving, and also to determine which personalities Driving in a more risky way. It also included a sample of the Factors Affecting Accidents questionnaire to examine the impact of various factors on accidents and to determine which of the factors had the greatest impact on road accidents. The sampling was done using available sampling method. A brief neo-form questionnaire was used to identify personality types. Also, a questionnaire was used to identify high-risk behaviors and rule-making, and a questionnaire was used to assess the factors affecting road accidents. A questionnaire was used to assess the validity of this questionnaire in other research. Finally, the results are summarized as follows: Personality traits: Pleasure, conscientiousness and extroversion have a significant effect on high-risk behaviors.

**Keywords:** Driving Hazardous Behavior, Personality Types, Traffic Law-Enforcement, Hazardous Driving, Accidents