

# نقش تعدیل کننده گي جهت گيري مذهبي در رابطه بين ميزان خطر پذيري و پاي بندي به قوانين راهنمايي و رانندگي در بين راننده گان شهر قم

عليرضا شفيعي<sup>۱</sup>، زينب سادات الهاشمي، محبوبه متقيان پور، محمد رضا كشتواديان.

## چکیده

پژوهش حاضر قصد دارد نقش تعدیل کننده گي جهت گيري مذهبي را بين خطر پذيري و پاي بندي به قوانين راهنمايي و رانندگي در بين راننده گان شهر قم مورد مطالعه قرار دهد. از ۹۶ راننده با سطح تحصيلات ابتدائي تا ديپلم، ديپلم تا ليسانس و بالاتر از ليسانس خواسته شد تا پرسشنامه هاي جهت گيري مذهبي آلپورت، هيجان پذيري زاكرمن و رفتار رانندگي منچستر را تکميل کنند. داده ها با استفاده از تحليل رگرسيون مورد تجزيه و تحليل قرار گرفت. نتايج نشان داد جهت گيري مذهبي دروني پيش بيني کننده هيجان پذيري و عدم پاي بندي به قوانين راهنمايي و رانندگي است ولي جهت گيري مذهبي بيروني توانايي تبين خطر پذيري و پاي بندي به قوانين راهنمايي و رانندگي را ندارد.

کلید واژه ها : جهت گيري مذهبي، خطر پذيري، پايبندي به قوانين راهنمايي و رانندگي.

---

۱. کارشناسي ارشد روانشناسي باليني.

## مقدمه :

براساس گزارش سال ۲۰۰۲ سازمان بهداشت جهانی<sup>۱</sup> W.H.O همه ساله بیش از یک میلیون ودویست هزار نفر در سوانح جاده ای کشته، و بیش از ۵۰ میلیون نفر دچار آسیب های جدی می شوند (آیتی، اسماعیل، تصادف های جاده های ایران، ۱۳۸۱). در مقایسه با بسیاری از کشورها، میانگین نرخ تلفات و مجروحین ناشی از تصادفات وسایل نقلیه در کشور ایران بسیار نگران کننده است، تلفات جاده ای در این کشور در هر ساعت ۳ نفر تخمین زده می شود (وزیری ۱۳۸۴، ۸۰). یعنی در هر ماه ۲۱۶۰ نفر و در هر سال به طور متوسط ۲۵۹۲۰ نفر از ایرانیان در جاده ها در اثر تصادفات جاده ای از بین می روند. طبق آمارها در ۷۱٪ تصادفات عامل انسانی، در ۱۸٪ نقص فنی و در ۱۱٪ مهندسی ترافیک موثر بوده است (سوری، ۱۳۸۷). با توجه به آمار فوق احتمالاً عوامل انسانی از مهم ترین عوامل در وقوع تصادفات جاده ای بشمار می روند، بنابراین شناخت انسان و خصوصیات فیزیکی و روانی مؤثر بر رفتار ترافیکی زمینه و بستر لازم را برای ارائه و تدوین طرح ها و برنامه های مؤثر علمی و کاربردی به منظور کاهش ضایعات و آسیب های ناشی از حوادث ترافیکی فراهم خواهد ساخت. عوامل انسانی دخیل در تصادفات رانندگی شامل، عدم مهارت، خستگی و خواب آلودگی، مصرف دارو، خطرپذیری و غیره هستند، که خطرپذیری یکی از مهم ترین عوامل وقوع تصادفات راننده گی است. خطر پذیری به رفتارهایی اطلاق می شود که احتمال نتایج منفی، ناخوشایند و مخرب جسمی، روانشناختی و اجتماعی را برای فرد افزایش دهد (کار<sup>۲</sup>، گرگ<sup>۳</sup> و گروور<sup>۴</sup>، ۲۰۰۳؛ بیث<sup>۵</sup> ماروم<sup>۶</sup> و فیشوف<sup>۷</sup>، ۱۹۹۷). از نظر<sup>۸</sup> بویر (۲۰۰۶) مهمترین رفتارهای خطرپذیر از حیث فراوانی، شامل مصرف الکل، مصرف تنباکو، فعالیت جنسی نایمن، رانندگی پرخطر و خشونت بین فردی است.

تحقیق عریضی و حقایق (۱۳۸۸) با استفاده از پرسشنامه رفتار رانندگی پرخطر منجستر، میانگین تخلفات عمدی رانندگان درون شهری را در بازه ۰ تا ۵ برحسب گویه های مختلف رفتار پرخطر بین حداقل ۰/۲۷ حداکثر ۱/۸۷ گزارش کرده اند. محمد فام و گل محمدی (۱۳۸۲) با استفاده از روش مشاهده مستقیم رفتار پرخطر رانندگان اتوبوس بین شهری میزان رفتارهای نا ایمن مشاهده شده در رانندگان را ۴۲/۴ درصد کل رفتارها گزارش کرده اند. در این تحقیق، برخی اعمال نا ایمن مانند صحبت کردن ۲۲/۷ درصد، سرعت بیش از

۱ - World health organization

۱ - Car

۲ - Grege

۳ - Gror

۴ - Beis

۵ - Maroum

۶ - Fischeof

۷ - Boer

حد ۹/۵ درصد، و عدم رعایت فاصله کافی با اتومبیل جلویی ۹/۱ درصد بیشترین موارد بوده اند. میزان رفتارراندگی پرخطر در کشورهای مختلف متفاوت است. با استفاده از پرسشنامه منچستر، میانگین تخلف عبور از چراغ قرمز راهنمایی در بریتانیا ۰/۷۸ در فنلاند ۰/۸۶، در هلند ۰/۴۷، در استرالیا ۰/۳۳، در امارات متحده عربی ۲/۶۹، (بنا ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۱/۰۳ (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. عدم رعایت حداکثر سرعت قانونی در بزرگراه در بریتانیا ۱/۸۷ در فنلاند ۱/۵۵، در هلند ۱/۷۳ در امارات متحده عربی ۱/۷۳، (بنا ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۱/۸۷ (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. مسابقه یا (کورس) باراننده دیگری در خیابانها در بریتانیا ۰/۹۹ در فنلاند ۱/۰۷، در هلند ۱/۳۶ در استرالیا ۰/۵۰، در امارات متحده عربی ۲/۲۵، (بنا ۲۰۰۷) و در ایران (اصفهان) ۰/۶۲، (عریضی، ۱۳۸۸) بوده است. آمار فوق نشان می دهد، رفتار راندگی پرخطر در ایران، در برخی موارد بالاتر از کشورهای پیشرفته یا در حال توسعه و در برخی موارد تقریباً برابر با این کشورها است. این امر موجب، ضرورت بررسی و تحقیق بیشتر در این زمینه است.

دلایل متنی و آموزه های غنی دینی بر آثار اخلاقی، اجتماعی، روانی، فرهنگی و نیروی مهارگری اعتقادات دینی تصریح و تأکید دارند. در سالهای اخیر پژوهش های متعددی در ارتباط با سازه مذهب و تأثیر آن بر متغیرهای مختلف روانشناختی، خطر پذیری، قانون مندی و سازش یافتگی اجتماعی فردی صورت گرفته است. (حسین خان زاده، رشیدی و نیازی، ۱۳۸۹، صفحه ۳۳۷، هندرسون<sup>۲</sup> و رودریگز<sup>۳</sup> ۲۰۱۰، صفحه ۳۲).

پژوهش ها نشان می دهند که عموم افراد و به ویژه جوانانی که در معرض فعالیت های مذهبی و دینی قرار دارند، از یک ظرفیت بازدارندگی بالقوه در مقابل خطرپذیری برخوردارند، برای مثال در تحقیقی فراوانی شرکت در کلیسا در میان جوانان، رابطه معکوسی با دامنه ای از رفتارهای پرخطر، از جمله مصرف مواد مخدر، مصرف الکل، راننده گی خطرناک و انواع جرم دارد (جانسون<sup>۴</sup> و همکاران، ۲۰۰۱: ۵). مذهب، احتمالاً باورها و نگرش هایی را القا می کند که فرد را از رفتارهای پرخطر، و قانون گریزی باز می دارد. از سوی دیگر، مذهب تعاریفی از موقعیت ها، رفتارها و پیامهای اخلاقی را منتقل می کند که با رفتارهای مجرمانه و بزهکاری متناقض است. پژوهش های اخیر نشان می دهند که باورها و یا مشارکت های مذهبی، طرحواره های شناختی پایداری

---

<sup>۸</sup>- Bener, A.

<sup>۱</sup>- Henderson

<sup>۲</sup>- Rodriguez

<sup>۳</sup>- Unnever

را فراهم می کنند که دامنه ای از نگرش ها و رفتارهای مرتبط با جرم و انحرافات را آگاهی می دهند (ان نیور<sup>۱</sup>، فرانسیس<sup>۲</sup> و جان<sup>۳</sup> ۲۰۰۶<sup>۳</sup> صفحه ۸۳۵).

مطالعه دقیق تر در زمینه مکانیزم تاثیر مذهب بر رفتار پژوهشگران را بر آن داشته است تا تاثیر انواع مذهب را مورد مطالعه قرار دهند. در این راستا آلپورت<sup>۴</sup> به نوع جهت گیری مذهبی اشاره می کند (آلپورت ۱۹۶۸). از نظر او مذهب طیفی است که از یک سو برای افراد معنایی ابزاری دارد و از سوی دیگر نوعی معنا و معنایابی است که خود انگیزه اصلی زندگی بشمار میرود و ارزش درونی دارد. به نظر آلپورت و راس<sup>۵</sup>، شخصی که جهت گیری مذهبی درونی دارد با مذهب اش زندگی می کند اما شخصی که جهت گیری مذهبی بیرونی دارد، از مذهب اش استفاده می کند. اشخاصی که جهت گیری درونی دارند، انگیزه های اصلی خود را در مذهب می یابند. چنین اشخاصی شخصیت شان با مذهب شان یکی می شود. در حالی که افراد با جهت گیری بیرونی، برای رسیدن به اهدافی دیگر به سمت مذهب می روند (مختاری و همکاران، ۱۳۸۰). پژوهش ها نشان می دهد که مقیاس جهت گیری مذهب درونی با موارد زیر همبستگی مثبت داشته است: سازگاری روان شناختی (واتسون<sup>۶</sup>، موریس<sup>۷</sup> و هود<sup>۸</sup>، ۱۹۹۴ م)، خویشتن داری و عملکرد بهتر شخصی (برگین<sup>۹</sup>، سترز<sup>۱۰</sup> و ریچاردز<sup>۱۱</sup>، ۱۹۸۷ م)، کنترل درونی (جکسونو کورزی<sup>۱۲</sup> ۱۹۸۸ م).

همچنین مقیاس جهت گیری درونی با موارد زیر همبستگی منفی داشته است: اضطراب، (برگین<sup>۱۳</sup>، مسترز<sup>۱۴</sup> و ریچاردز<sup>۱۵</sup>، ۱۹۸۷ م، پاول<sup>۱۶</sup> و تورسون<sup>۱۷</sup>، ۱۹۹۱ م)، روان رنجوری (چاو<sup>۱۸</sup> و دیگران، ۱۹۹۰ م)، تکانش وری (راینسون<sup>۱۹</sup>، ۱۹۹۰ م). به نظر می رسد مذهب برای افراد نقش سپر دفاعی را بازی کرده و مجموعه وسیعی از آثار مثبت روانشناختی را در افراد ایجاد می کند.

---

۴ - Francis  
۵ - John  
۶ - Johanson  
۷ - Allport  
۸ - Rass  
۹ - Watson  
۱۰ - Moris  
۱۱ - Hood  
۱۲ - Bergin  
۱۳ - Stars  
۱۴ - Richards  
۱۵ - Jacksono corusei  
۱۶ - Bergin  
۱۷ - Mesters  
۱۸ - Richards  
۱۹ - Pouel  
۲۰ - Turesun  
۲۱ - Chaov  
۲۲ - Robinson

لذا پژوهش حاضر در پی یافتن پاسخی برای این سوال است که آیا جهت گیری مذهبی می تواند به عنوان یک عامل تعدیل کننده در بین خطرپذیری و پای بندی به قوانین راهنمایی و رانندگی عمل کند؟

شهر قم به عنوان پایتخت مذهبی ایران بستر مناسبی برای انجام مطالعات ، به ویژه بررسی متغیر های مذهبی بشمار می رود. از این رو تحقیق حاضر قصد دارد ، نقش تعدیل کننده گی جهت گیری مذهبی را در رابطه بین میزان خطر پذیری و پای بندی به قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان شهر قم مورد مطالعه قرار دهد هدف از این تحقیق ایجاد یک رابطه دوجانبه و همبسته میان مراکز مذهبی و دینی و سازمان های راهنمایی و رانندگی به منظور درونی سازی قوانین، و ارائه راهکارهای علمی و کاربردی در کاهش تصادفات جاده ای است.

### روش تحقیق :

روش تحقیق حاضر، پس رویدادی است. در مقایسه با پژوهش تجربی که در آن اطلاعات و نتایج مورد نظر تحت شرایط کنترل شده ای به دست می آید، در پژوهش پس رویدادی، پژوهشگر به دنبال کشف و بررسی روابط بین عوامل و نوعی رفتار که قبلاً وجود داشته یا رخ داده، از طریق مطالعه نتایج حاصل از آنهاست. بنابراین پژوهشگر هیچ دخالتی در بروز آن نداشته است (دلاور، ۱۳۷۸).

### جامعه آماری :

جامعه آماری مورد پژوهش، رانندگان خودروهای سواری سبک شهر قم را شامل می شود. به دلیل عدم وجود آمار دقیق از تعداد رانندگان، تعداد خودرو های سواری پلاک ۱۶ در شهر قم، به عنوان جامعه آماری مورد استفاده قرار گرفته است، به گزارش پلیس راهور استان قم، خودرو های سبک پلاک ۱۶ در فروردین ماه سال ۱۳۹۲، (۳۱۵۶۰۲) دستگاه بوده است.

### نمونه آماری :

حجم نمونه براساس فرمول کوکران و با ضریب اطمینان ۹۵٪، ۹۶ نفر محاسبه گردید.

## روش نمونه گیری :

از رانندگان خودروهای سواری سبک در نقاط مختلف شهر قم خواسته شد در این تحقیق شرکت کنند. شرکت در این نمونه گیری، اختیاری بوده و به آزمودنی ها اطمینان داده شد که پاسخ های آنها محرمانه خواهد ماند. بدین ترتیب، ۹۶ راننده به صورت تصادفی، به عنوان گروه نمونه انتخاب شدند که ۳۲ نفر دارای تحصیلات ابتدایی تا دیپلم ۳۲ نفر دارای تحصیلات دیپلم تا لیسانس و ۳۲ نفر دارای تحصیلات بالاتر از لیسانس بودند .

## شیوه اجرای پژوهش

برای انجام این پژوهش، ابتدا مشخصات فردی هر راننده در نقاط مختلف شهر و با شغل های متفاوت از طریق مصاحبه و پرسشنامه جمع آوری شد، سپس مقیاس جهت گیری مذهبی آلپورت<sup>۱</sup>، پرسشنامه هیجان پذیری زاگرمن و پرسشنامه رفتار رانندگی پرخطر منچستر به رانندگان ارائه و تکمیل گردید.

## ابزار پژوهش

در این پژوهش به منظور ارزیابی نقش تعدیل کننده گي جهت گیری مذهبی در رابطه بین میزان خطر پذیری و پای بندی به قوانین راهنمایی و رانندگی، از مقیاس جهت گیری مذهبی آلپورت<sup>۱</sup> (درونی برونی)، مقیاس هیجان پذیری زاگرمن و رفتار های رانندگی پرخطر منچستر استفاده شده است.

## مقیاس جهت گیری مذهبی (درونی - برونی) آلپورت راس<sup>۲</sup>:

اندازه گیری رابطه بین مذهب و پدیده های روان شناسی به آغاز قرن اخیر برمی گردد. در سال های اخیر محققین در حوزه روان شناسی مذهب در تلاش بوده اند تا الگوهای مناسبی برای اندازه گیری پدیده های روانشناختی در ارتباط با بعد معنوی انسان بیابند. (گورساک<sup>۳</sup>، ۱۹۸۸)

---

۱ -Allport  
۲-Ros  
۳ -Gorsach

یکی از مقیاس و هایی که در این زمینه ساخته شده و بسیار مورد توجه قرار گرفته است مقیاس جهت گیری مذهبی درونی و برونی آلپورت<sup>۱</sup> می باشد. آلپورت بر مبنای کوشش‌های نظری اش سعی در ساختن مقیاسی برای اندازه گیری جهت گیری‌های مذهبی نمود. او به همین منظور یک مقیاس ۲۰ گزینه ای ساخت که ۱۱ گزینه آن به جهت گیری مذهبی برونی و ۹ گزینه آن به جهت گیری مذهبی درونی اشاره می کرد.

در سال ۱۹۶۳ فگین<sup>۲</sup> یک نسخه ۲۱ گزینه ای از مقیاس I/E ساخت که تمام گزینه های آلپورت در آن انتخاب شده بودند و علاوه بر آن یک گزینه دیگر نیز به آن افزود. (مذهب همان کاری را می کند که عضویت من در گروه دوستان و آشنایان می کند، یعنی کمک می کند که زندگی را متعادل و پایدار نگه دارم. این گزینه همبستگی مثبت بالایی (۰/۶۱) با مقیاس E داشت و از آن به بعد این مقیاس بیشتر مورد استفاده قرار گرفته است (دوناهو<sup>۳</sup>، ۱۹۸۵). طبق تحقیق آلپورت همبستگی بین جهت گیری مذهبی درونی با گزینه های جهت گیری مذهبی برونی (۰/۲۱-) بود. در تعدادی از مطالعات دیگر، از جمله مطالعاتی که توسط فگین صورت گرفت، همبستگی بین جهت گیری‌های مذهبی درونی و برونی (۰/۲۰-) بود که بسیار نزدیک به همبستگی محاسبه شده توسط آلپورت بود (دوناهو، ۱۹۸۵).

برای سنجش روایی این آزمون در ایران، مقیاس جهت گیری مذهبی درونی و برونی فگین به فارسی ترجمه شد و صحت ترجمه آن با بازخوانی توسط متخصصین دیگر و ترجمه دوباره آن به انگلیسی تصحیح گردید و سپس با بازنویسی‌های متعدد سعی در متناسب نمودن آن با بافت فرهنگی و مذهبی ایرانی گردید و گزینه ها بر اساس مقیاس لیکرت تنظیم گردید. در این مقیاس نمره گذاری برای سؤالات مقیاس جهت گیری مذهبی برونی بدین صورت می باشد: کاملاً مخالفم ۵، تقریباً مخالفم ۴، تقریباً موافقم ۲، و کاملاً موافقم ۱. و برای سؤالات مقیاس جهت گیری مذهبی درونی نمره گذاری بدین صورت می باشد: کاملاً موافقم ۱، تقریباً موافقم ۲، تقریباً مخالفم ۴ و کاملاً مخالفم ۵.

اعتبار این مقیاس توسط جان بزرگی (۱۳۷۸) در یک نمونه ۲۳۵ نفری از دانشجویان استان تهران با اعتبار ۰/۷۳۷ بر اساس آلفای است کرانباخ مورد آزمون قرار گرفته.

۴ - Allport  
۵ - R. Feagin  
۶ - Donaho

در پژوهشی دیگر نیز که توسط مختاری (۱۳۸۰) در یک نمونه ۱۰۰ نفری از دانشجویان دانشگاه تهران صورت گرفت، اعتبار این مقیاس به روش آلفای کرانباخ محاسبه گردید که ضریب آلفای معادل ۰/۷۱۲. به دست آمد.

بعد از اجرای آزمون، پایین ترین نمرات مربوط به افراد دارای جهت گیری مذهبی درونی و بالاترین نمرات مربوط به افراد دارای جهت گیری مذهبی برونی می شود.

بر اساس توزیع نمره ها در مقیاس جهت گیری مذهبی، افرادی که نمره آنها در بین ۳۰ درصد بالا و پایین توزیع نمره های این آزمون قرار دارد به عنوان دو گروه نمونه اصلی انتخاب می شوند.

### مقیاس هیجان خواهی زاگرمین<sup>۱</sup>

طبق نظریه «ماروین زاگرمین» هیجان خواهی تحت عنوان نیاز به تجارب و احساس های گوناگون، پیچیده، بدیع و بی سابقه و تمایل به خطر جویی تعریف شده است نکته مهمی که باید در اینجا متذکر شد آن است که یکی از عناصر اصلی هیجان خواهی تمایل یا اشتیاق به خطر جویی است، در حالیکه نتیجه رفتار کاوشی اشارت بر این دارد که خطر جویی اغلب برانگیزنده ترس است و ترس با رفتار کاوشی ناهمساز یا غیر قابل تلفیق است. زاگرمین یک پرسش نامه ۴۰ ماده ای مواد کاغذی به نام مقیاس هیجان خواهی SSS<sup>۲</sup> ساخته است. در جریان ساخت این آزمون، او آن را روی اشخاص بسیاری که رفتارشان با تعریفی که از هیجان خواهی مطابقت داشت اجرا کرد.

این افراد کسانی بودند که برای آزمایشهای روان شناختی که آنان را در معرض تجربه های جدید قرار می داد داوطلب شده بودند کسانی که شغلشان با خطر جسمانی توأم بود (نظیر افسران پلیس و رانندگان) و کسانی که تجربه مصرف مواد مخدر و تجربه های متنوع جنسی داشتند. نمره های این آزمودنیها با نمره های اشخاصی که به طور عمومی و از روی اراده از این نوع فعالیتها اجتناب می کردند، مقایسه شدند، کسانی که اقدام به فعالیتهای غیرعادی و خطرناک می کردند در آزمون SSS نمره بالایی بدست آوردند و افرادی که فعالیتهای آرامتر و کم حادثه را ترجیح می دادند، در این آزمون نمره پایینی داشتند. برای صفت کلی هیجان خواهی چهار عامل یا مؤلفه تعیین شده است، این عوامل عبارتند از:

۱ - Maron zakerman

۲ - Sensation seeking scale



۱- حادثه جویی: تمایل به درگیر شدن در فعالیت های جسمانی که شامل عناصری از سرعت، خطر، تازگی و گریز از حادثه است (مانند چتربازی یا غواصی)

۲- تجربه جویی: جستجو برای تجربه های جدید از طریق مسافرت، موسیقی، هنر، شیوه زندگی خودانگیزه و ناهمرونگی با وجود تشابهی که مردم به آنها گرایش دارند.

۳- بازداری زدایی: نیاز به جستجوی رهایی در فعالیت های اجتماعی بازداری نشده یا توسل به الکل یا بدون آن.

۴- ملال پذیری: اجتناب از تجربه تکراری، کادر عادی یا یکنواخت یا اشخاص قابل پیش بینی، و در صورت قرار گرفتن اجباری در معرض چنین تجربه هایی، واکنش عدم رضایت بقرارانه نشان دادن (شولتز<sup>۱</sup>، ۱۳۷۸).

در پژوهشی که در سال ۱۳۸۴ توسط دکترمجید محوی شیرازی با هدف بررسی اعتبار، پایایی و هنجاریابی مقیاس هیجان خواهی زاگرمین با تغییرات بسته به فرهنگ صورت پذیرفت، مقیاس هیجان خواهی زاگرمین روی ۶۶۸ نفر از دانشجویان دختر و پسر دانشگاه های فنی و مهندسی تهران (صنعتی شریف، خواجه نصیر، امیرکبیر و علم و صنعت) به اجرا گذاشته شد. نتایج نشان داد که مقیاس هیجان خواهی زاگرمین را می توان به عنوان یک مقیاس ساده و معتبر و روا به منظور سنجش میزان هیجان خواهی به کار برد. از طرفی مقیاس هیجان خواهی زاگرمین از اعتبار و پایایی کافی برخوردار و از یک عامل کلی اشباع است (شیرازی ۱۳۸۴).

## رفتار رانندگی منچستر<sup>۲</sup>

پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر در سال ۱۹۹۰ و در ساختمان روان شناسی دانشگاه منچستر، به وسیله ریسن<sup>۳</sup> و همکارانش تنظیم و تدوین شد (۵، ۱۳). این مقیاس در کشورهای مختلفی مانند انگلستان استرالیا چین و فنلاند اجرا و اعتباریابی شده است و بر این ایده اساسی قرار دارد که خطاها و تخلفات، دارای علل روان شناختی و شیوه های اصلاح متفاوتی هستند و باید بین آنها تمایز قائل شد.

اینک MDBQ به ابزاری رایج در اندازه گیری رفتارهای رانندگی تبدیل شده است (دیوی و همکاران، ۲۰۰۷ و ریسن، ۱۹۹۰). این پرسشنامه شامل ۵۰ سؤال است که در یک طیف لیکرتی ۰ تا ۵ درجه بندی می

۲ - Sholtch

۱ - Manchester Driving Behavior Questionnaire-MDBQ

۳ - Risen

شود (هرگز = ۰، به ندرت = ۱، گاهگاهی = ۲، بیشتر اوقات = ۳، به طور مکرر = ۴ و همیشه = ۵). سؤالات در دو جنبه با یکدیگر فرق دارند؛ یکی در نوع رفتار و دیگری در میزان خطری که آن رفتار برای دیگر رانندگان دارد.

رفتار های ناهنجار شامل ۴ دسته هستند: خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و تخلفات غیرعمدی. همچنین در مورد میزان خطر این رفتارها سه طبقه بندی وجود دارد: الف) رفتارهای بدون احتمال خطر برای بقیه رانندگان جاده و فقط در حد ایجاد احساس عدم آرامش برای دیگران (احتمال خطر کم)، ب) رفتارهایی که احتمال دارد برای دیگران ایجاد خطر کند (احتمال خطر متوسط) و ج) برای دیگر رانندگان حتماً ایجاد خطر می کنند (احتمال خطر زیاد).

MDBQ از مؤلفه های روان سنجی قابل قبولی برخوردار بوده است. پارکر<sup>۱</sup> و ریسن<sup>۲</sup> در بررسی پایایی بازآزمایی ۸۰ نفر راننده و در یک فاصله هفت هفته ای، ضرایب همبستگی ۰/۸۱ برای خطاها و ۰/۷۵ برای تخلفات را به دست آورده اند. همچنین وسترن<sup>۳</sup> و هیگنی<sup>۴</sup>، ضرایب همسانی درونی ۰/۷۶ برای خطاها و ۰/۷۴ برای تخلفات را به دست آورده اند. این نتایج با نتایج سایر پژوهش ها از جمله پژوهش های دابسون<sup>۵</sup>، براون<sup>۶</sup> و بال<sup>۷</sup> و پارکر<sup>۸</sup> و همکاران، همخوانی دارد.

پایایی این پرسشنامه در مطالعه گودرزی و شیرازی با روش همسانی درونی، ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۷ به دست آمد. اعتبار این پرسشنامه نیز در مطالعه مذکور از طریق اعتبار محتوی و براساس نظریه متخصصان (دو افسر راهنمایی و رانندگی) حاصل شد و در مورد مربوط بودن داده ها به رفتار رانندگی پرخطر ضریب توافق ۰/۹۸ مربوط بودن ماده های خرده مقیاس ها به سه مقوله لغزشها، خطاها و تخلفات نیز ضریب توافق ۰/۹۵، ۹۲ و ۰/۹۶ بدست آمد. در پژوهش جاری پایایی این پرسشنامه از طریق سنجش آلفای کرونباخ ۰/۹۶ بدست آمد.

---

۱- Parker  
۲- Risen  
۳- Western  
۴- Higni  
۵- Dabson  
۶- Brown  
۷- Ball  
۸- Parker

## فنون آماری :

این پژوهش به صورت آزمایشی انجام شده است. برای تحلیل آماری داده ها از رگرسیون و فرمول همبستگی پیرسون استفاده شده است که محاسبه آن ها توسط نرم افزار SPSS صورت گرفته است.

یافته ها :

جدول شماره ۱

متغیرهای پیش بینی شونده	متغیر پیش بینی کننده	مدل رگرسیون
تجربه طلبی، ماجراجویی، ملال پذیری، گریز از بازداری، خطرپذیری، لغزش، تخلف عمدی، اشتباه، تخلفات غیرعمدی	جهت گیری بیرونی	Enter

جدول شماره ۲ – ANOVA

منبع تغییرات	مجموع مجدورات	درجه آزادی	میانگین مجدورات	F	sig
رگرسیون	۲۹۲/۰۸۷	۸	۳۶/۵۱۱	۰/۴۱۷	۰/۹۰۸
باقیمانده	۷۴۳۳/۵۷۳	۸۵	۸۷/۴۵۴		
مجموع	۷۷۲۵/۶۶۰	۹۳			

با توجه به میزان F به دست آمده که معنی دار نمی باشد می توان گفت که توان تبیین جهت گیری بیرونی از طریق تجربه طلبی، ماجراجویی، ملال پذیری، گریز از بازداری، لغزش، تخلف عمدی، اشتباه، تخلفات غیرعمدی وجود ندارد و بدین ترتیب جدول رگرسیون ارائه نمی گردد.

جدول شماره ۳

متغیر پیش بینی کننده	متغیرهای پیش بینی شونده	مدل رگرسیون
جهت گیری درونی	تجربه طلبی، ماجراجویی، ملال پذیری، گریز از بازداری، خطر پذیری، لغزش، تخلف عمدی، اشتباه، تخلفات غیرعمدی	Enter

جدول شماره ۴ – ANOVA

sig	F	میانگین مجدورات	درجه آزادی	مجموع مجدورات	منبع تغییرات
.۰۰۰۰	۵/۷۲۸	۲۰۹/۲۶۰	۸	۱۶۴۷/۰۷۷	رگرسیون
		۳۶/۵۳۲	۸۵	۳۱۰۵/۲۴۲	باقیمانده
			۹۳	۴۷۷۹/۳۱۹	مجموع

با توجه به میزان F به دست آمده (F=۵/۷۲۸) که در سطح اطمینان ۰/۹۹۹ ( $\alpha=۰/۰۰۱$ ) معنی دار می باشد می توان گفت که توان تبیین جهت گیری درونی از طریق تجربه طلبی، ماجراجویی، ملال پذیری، گریز از

بازداری، لغزش، تخلف عمدی، اشتباه، تخلفات غیرعمدی وجود دارد. از این رو برای شناسایی دقیق تر اثرات و نقش متغیرهای مستقل به جدول رگرسیون مراجعه می گردد.

### جدول شماره ۵

متغیرهای پیش بینی کننده	ضرایب استاندارد	میزان t	سطح معنی داری
تجربه طلبی	۰/۲۳۳	۲/۱۶۳	۰/۰۳۳
ماجر اجویی	-۰/۱۶۴	-۱/۶۲۸	۰/۱۰۷
ملال پذیری	۰/۰۹۴	۰/۸۷۹	۰/۳۸۲
گریز از بازداری	۰/۴۱۷	۳/۵۲۰	۰/۰۰۱
لغزش	-۰/۲۸۳	-۱/۱۵۲	۰/۲۵۲
تخلفات عمدی	۰/۱۸۱	۰/۹۵۶	۰/۳۴۲
اشتباه	۰/۰۶۵	۰/۲۹۱	۰/۷۷۱
خطر پذیری	۰/۴۴۸	۴/۸۶۴	۰/۰۰۰
تخلفات غیرعمدی	۰/۰۷۲	۰/۶۲۷	۰/۵۳۲

با توجه به جدول رگرسیون می توان عنوان نمود که متغیر خطرپذیری، گریز از بازداری و تجربه طلبی توانایی پیش بینی را دارند و توانایی پیش بینی متغیر پیش کننده خطر پذیری (۰/۴۴۸) گریز از بازداری (۰/۴۱۷) و تجربه طلبی (۰/۲۳۳) به ترتیب بیشتر می باشد.

## بحث و نتیجه گیری :

در این پژوهش، داده های بدست آمده از مولفه های روان شناختی ۹۶ آزمودنی، با استفاده از روش تحلیل رگرسیون مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

نتایج بررسی نشان داد (جدول شماره ۴) که متغیر جهت گیری مذهبی درونی پیش بینی کننده خطر پذیری و عدم پای بندی به قوانین راهنمایی و رانندگی است. و متغیر جهت گیری مذهبی بیرونی توان تبیین خطر پذیری و پای بندی به قوانین راهنمایی رانندگی را ندارد (جدول شماره ۲). بنابراین نقش جهت گیری مذهبی به عنوان یک عامل تعدیل کننده میان خطر پذیری و پای بندی به قوانین راهنمایی و رانندگی مورد تایید قرار نمی گیرد.

## منابع

- الیاسی، م، تقوی، م، ۱۳۸۸. نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی، (۴):۳، ۳۲۶-۳۴۱.
- اتکینسون. ریتال ال و دیگران، (۱۳۷۸)، زمینه روان شناسی هیلگارد، ترجمه ی دکتر محمد نقی براهنی و دیگران، چاپ سیزدهم، تهران: رشد.
- بنی اسدی، ع، ۱۳۷۹. بوی خواب عطر کافور مجله ترابران ۴۷.
- پیوندی، پ، نصیری، ا، عمو زاده، ع، ۱۳۸۴. بررسی تحلیلی حوادث راننده گي مدیریت شده توسط هلال احمر استان سمنان و مقایسه آن با کل تلفات در سال ۸۳ مجموعه مقالات نخستین کنفرانس بین المللی حوادث رانندگی و جاده ای، دانشگاه تهران.
- پلیس راهور استان قم اردیبهشت ماه ۱۳۹۲.
- حمیدرضا عریضی، سیدعباس حقایق، ۱۳۸۸، ویژه گي های روان سنجی پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر.
- سید محمدی. یحیی، (۱۳۸۰)، انگیزش و هیجان، تهران: نشر و ویرایش.
- سلمانی، م، رمضان زده، م، لسبویی، دریکوند، م، ثابتی، ف، ۱۳۸۸. بررسی عوامل موثر بر تصادفات جاده ای و ارائه راه کارهایی برای کاهش آن مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک.
- علی آبادی، ی، فیروز جانیان، ع، ۱۳۸۸. تحلیل جامعه شناختی عوامل مؤثر بر قانون گریزی.



محمد فام، گل محمدی، ا، ۱۳۸۲. بررسی رفتار های نا ایمن در بین راننده گان اتوبوس های بین شهری همدان، طیب شرق، (۴):۵.

محمدی، ع، احمد آبادی، ز، حیدری، م، ۱۳۹۰. تدوین و بررسی ویژگی های روانسنجی مقیاس خطر پذیری نوجوانان ایرانی، مجله روانپزشکی و روانشناسی بالینی ایران، (۳):۱۷، ۲۲۵-۲۱۸.

Feil J, Sheppard D, Fitzgerald PB, Yucel M, Lubman DI, Bradshaw JL. 2001. Addiction, compulsive drug seeking, and the role of frontostriatal mechanisms in regulating inhibitory control. *Neuroscience and Biobehavioral Reviews*. 35: 248-75.

Gold Fried, M.R. 1971. Problem Solving and Behavior Modification. *Journal of Abnormal Psychology*. 18, 102 – 129.

Herbert, B. 2005. Information Processing and Differences. *Journal of Development Psychology*. 12.22- 29.

Hyman SE, Malenka RC. 2001. Addiction and the brain: The neurobiology of compulsion and its persistence. *National Reviews of Neuroscience*. 10. 695–703.

Jakobsen, k. 2003 Problem Solving In Social Condition. *Journal of Social Psychology*. 12.191.191.

Kaiser AJ, Milich R, Lynam DR, Charnigo RJ. 2010. Negative Urgency, Distress Tolerance, and substance abuse among college students. *Addictive Behaviors*. 37.1075-83.

Momtazi S. Family and Addiction. Zanzan: Mahdis Publication; 2002. [In Persian]

SAMHSA. 2010. Substance Abuse and Mental Health Services Administration. Results from the 2010 National Survey on Drug Use and Health: national findings; 2011.

Simons J, Gaher RM. 2005. The distress tolerance scale: Development and validation of a self-report measure. *Motivation and Emotion* .29.2. 83–102.

Parker D 1988 Attitudinal predictors or interpersonally aggressive violations on the road.

Zvolensky MJ, Vujanovic AA, Bernstein A, Leyro T. 2010. Distress tolerance: Theory, measurement, and relations to psychopathology. *Current Directions in Psychological Science*. 19.6. 406–10.