

پیش‌بینی ترجیحات شخصیتی و رفتارهای پر خطر رانندگی موثر بر تعداد تصادفات رانندگی

مقاله علمی - پژوهشی

سجاد جلیلی، دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران
سید شهاب حسینی نسب*، استادیار، گروه راه و ترابری، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران
محسن زاهدی، استادیار، گروه راه و ترابری، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: s.hasani@razi.ac.ir

دریافت: ۱۴۰۰/۰۵/۱۷ - پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۰۵

صفحه ۱۴۰-۱۲۹

چکیده

تصادفات و تلفات جانی و مالی ناشی از آن تبدیل به معضلی جدی در جهان شده است. انسان، راه، وسیله نقلیه و محیط، چهار عامل به وجود آمدن تصادفات رانندگی می‌باشند که موثرترین عامل به وجود آمدن تصادفات انسان می‌باشد. از این رو در حوزه ایمنی ترافیک، مطالعات علوم اجتماعی به ویژه مطالعات روانشناسی و شخصیت رانندگان ضروری به نظر می‌رسد و هر تلاشی که باعث شناخت شخصیت و بهبود رفتار رانندگی بشود می‌تواند جان بسیاری را نجات بدهد. امروزه برای شناخت شخصیت انسان از آزمون‌های شخصیت شناسی استفاده می‌شود. ابزار پژوهش پرسشنامه‌ای می‌باشد که شامل ۳ بخش است. بخش اول سوالات جمعیت شناختی، بخش دوم پرسشنامه محقق ساخت رفتارهای پر خطر رانندگی و بخش سوم پرسشنامه شخصیت شناسی مایرز - بریگز می‌باشد. رفتارهای پر خطر ترافیکی شامل ۳۸ گویه می‌باشد که در چهار عامل رفتار تهاجمی، خستگی و حواسپرتی، عدم توافق پذیری و عدم توجه به سلامت خود قرار گرفته شد و ترجیحات شخصیتی بدست آمده از آزمون مایرز - بریگز شامل برونگرایی، درونگرایی، حسی، شهودی، منطقی، احساسی، ادراکی و قضاوتی می‌باشند. برای سنجش قدرت پیشبینی تعداد تصادفات از رگرسیون چند متغیره استفاده شد. نتایج تحلیل رگرسیون حاکی از آن بود که متغیر ادراکی دارای بیشترین قدرت پیشبینی معنادار برای متغیر وابسته اصلی یعنی تعداد تصادفات می‌باشد و همچنین نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد متغیر رفتارهای تهاجمی و حواس پرتی دارای بیشترین قدرت پیشبینی معنادار برای متغیر وابسته اصلی یعنی تعداد تصادفات می‌باشند.

واژه‌های کلیدی: آزمون مایرز بریگز، تصادفات، رفتارهای پرخطر رانندگی، رگرسیون چند متغیره

۱- مقدمه

[Bahar, 2008] در حالی که کشورهای توسعه یافته، برنامه‌هایی مهم و اساسی را به منظور کاهش تصادفات و به حداقل رساندن تلفات و مجروحیت شدید در تصادفات جاده ای را پی گرفته‌اند، کشورهای در حال توسعه با توجه به افزایش جمعیت، افزایش اتومبیل، سرمایه‌گذاری ناکافی در حمل و نقل و بی‌تفاوتی عمومی به این موضوع، تعداد تصادفات بیشتری دارند [Vasconcellos, 1995]. سازمان جهانی بهداشت گزارشات بسیار مفصلی در مورد معضل

در نیم قرن گذشته زندگی ماشینی به شدت رو به افزایش بوده و این امر باعث افزایش روزافزون ترافیک در شهرها و جاده‌ها شده است، این افزایش استفاده از ماشین دارای فواید زیادی از جمله سرعت بیشتر در جا به جایی کالا و مسافر، گسترش ارتباطات، رفاه بیشتر و ... می‌باشد ولی تعداد و شدت تصادفات ترافیکی نیز افزایش پیدا کرده است. به همین دلیل بحث تصادفات و تلفات جانی و مالی ناشی از آن تبدیل به معضلی جدی در جهان شده است [Namaki Araghi, 1995].

کاهش تصادفات امکانات بیشتری مهیا بکنند [WHO¹, 1966]. انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط از عوامل موثر بر تصادفات جاده‌ای هستند.

تصادفات جاده‌ای ارائه داده است. سازمان جهانی بهداشت، در مجمع نوزدهم خود، طبق قطعنامه WHA19.36 تاکید زیادی برای محافظت از انسان‌ها در برابر خطرات و آسیب‌های تصادفات داشت و از اعضای خودش درخواست کرد تا برای



شکل ۱. عوامل چهارگانه در بروز تصادفات

روانشناسی ساخته می‌شود، استفاده می‌شود. هرچند شناخت شخصیت انسان به قدری پیچیده است که هیچ تستی نمی‌تواند به طور دقیق تمام یا بخشی از ابعاد شخصیت انسان را نمایان کند، ولی این تست‌ها نتایج مفید و تاثیر گذاری در شناخت ابعاد شخصیت انسان دارند. از این رو هر تلاش و حرکتی بتواند باعث بهبود و تغییر رفتار رانندگی بشود می‌تواند جان بسیاری را نجات بدهد (اشرفی و ابوالحسنی، ۱۳۹۶). این مطلب که انسان آنگونه رانندگی می‌کند که زندگی می‌کند موجب شد تحقیقات در زمینه شخصیت راننده به عنوان یک متغیر مهم در رانندگی مورد بررسی قرار بگیرد [Jonah, Thiessen, Au-Yeung. 2001]. خصوصیات روانی انسان‌ها یکی از مهمترین عوامل موثر بر انجام رفتارهای پرخطر رانندگی و وقوع تصادفات است و مسلماً پی بردن به ارتباط حالتهای روانی به خصوص ویژگی‌های شخصیتی انسان‌ها با تخلفات رانندگی می‌تواند در پیشگیری یا کاهش این معضل کارساز باشد. تغییر کوچک در رفتار رانندگی می‌تواند تعداد زیادی از مرگ و میرها و جراحات را کاهش بدهد. به عنوان مثال استفاده از کمر بند ایمنی در آمریکا جان ۱۳۲۵۰ نفر را نجات داده است [NHTSA², 2009].

۲- پیشینه تحقیق

یونا در پژوهش خود به دنبال یافتن تاثیر هیجان بر رفتار رانندگی می‌باشد و به این نتیجه رسید که هیجان جویی، بر

تحقیقات زیادی در رابطه با تاثیر این عوامل انجام شده است و تحقیقات نشان می‌دهند عامل انسان موثرترین عامل تصادفات جاده‌ای است. با توجه به اهمیت عامل انسانی، لازم است از مطالعات علوم اجتماعی برای یافتن روابط میان عامل انسانی و رانندگی خطر ناک استفاده کرد [Yaghobi, 2001]. ویژگی‌هایی که یک انسان دارد بر رفتارهای او تاثیر گذار است و در مجموع این ویژگی‌ها، شخصیت فرد را تشکیل میدهند [Jonah, 1997]. مطالعات متعددی نشان می‌دهند افرادی که دارای تعداد تصادفات رانندگی زیادی هستند، در مقایسه با افرادی که تعداد تصادفات رانندگی کمی دارند در برخی ویژگی‌های شخصیتی متفاوت هستند [Burgess, 2002]. طبق پژوهشهای نیومن و همکارانش، عامل به وجود آمدن بیش از ۹۰ درصد تصادفات رانندگی، شخصیت و رفتار راننده می‌باشد [Neuman et al. 2003]. بنابراین پژوهش‌های روانشناسی و روانشناختی برای بهبود وضعیت تصادفات رانندگی لازم و ضروری است. رفتار رانندگی به رفتاری گفته می‌شود که راننده آن را به عنوان الگویی برای رانندگی خود برمی‌گزیند و طبق آن عمل می‌کند و برای هر راننده می‌تواند متفاوت باشد به عنوان مثال راننده‌ای همیشه عادت دارد کمر بند ایمنی خود را ببندد ولی راننده‌ای دیگر اهمیتی به آن نمی‌دهد [Ozkan and Lajunen, 2005]. امروزه برای شناخت شخصیت انسان از تست های شخصیت‌شناسی که توسط پژوهشگران و اندیشمندان رشته

آزمون پنج عامل بزرگ شخصیت (NEO) و مصاحبه اسکیزوفرنی و اختلالات عاطفی بودند. نتایج نشان داد تفاوت معنا داری بین رانندگانی که تصادف رانندگی داشته‌اند با رانندگانی که تصادف رانندگی نداشته‌اند وجود دارد. نتایج نشان داد اضطراب و افسردگی شانس تصادف جاده‌ای را $\frac{2}{4}$ تا $\frac{2}{7}$ برابر می‌کند و همچنین روان‌رنجوری احتمال بروز تصادف را $\frac{1}{1}$ برابر افزایش می‌دهد. اما سایر عوامل شخصیتی تاثیر معنی داری بر افزایش تصادفات رانندگی نداشتند. علوی همانند سایر پژوهشگرانی که در این زمینه کار کرده اعتقاد دارد اختلالات روانی بر افزایش رفتارهای پر خطر رانندگی و افزایش تعداد تصادفات رانندگی موثر است [Alavi et. al. 2017]

طبق تحقیقاتی که در سال ۱۹۹۸ در کشور استرالیا انجام شده است، خستگی یکی از عوامل مهم در به وجود آمدن تصادفات است و ۱۶ درصد تصادفات به علت خستگی روی می‌دهند [Ministry of Transportation. 2006] و همچنین حواسپرتی راننده منجر به بروز حدود ۲۵ الی ۳۰ درصد تصادفات می‌شود. بین خشم در هنگام رانندگی و تعداد تصادفات رابطه مستقیمی وجود دارد.

در برخی از پژوهش‌ها از اصطلاح خشم جاده‌ای برای بیان رفتارهای خصمانه یا تهاجمی راننده استفاده شده است. این عامل حدوداً در ۳۷ درصد تصادفات تاثیرگذار است [Souri, Rahimi, mohseni. 2005].

مشاهده می‌شود هر یک از مطالعات بر روی یک موضوع خاص متمرکز هستند و یک بخشی از وظایف راننده را مورد مطالعه قرار داده‌اند. بدین ترتیب الگوهای تخصصی فراوانی نظیر الگوهای ادراکی، توجهی، شناختی، اجتماعی، انگیزشی و ... تعیین کننده رفتار ترافیکی به وجود آمده است

[Saniee, 2002] دلایل پیچیده بودن رفتار و شخصیت انسان می‌باشد. هیچ یک از جنبه‌های رفتار انسانی را به خصوص رفتار راننده را نمی‌توان در یک معادله ساده ریاضی که از اعتبار و پیش‌بینی بالایی برخوردار باشد بکار گرفت، زیرا رفتار انسانی تحت تاثیر انبوهی از عوامل است. در نتیجه پیش‌بینی رفتار راننده از روی الگوی تئوریک، می‌تواند تحت تاثیر تغییرات ناگهانی، غیر قابل پیش‌بینی و شرایط گوناگون قرار بگیرد. با اینهمه بکارگیری نظریه‌ها و الگوهای راننده ضروری است [Shoreshi, et. al. 2018].

در هیچ یک از مقالات از تست‌های شخصیت‌شناسی مایرز - بریگز (MBTI^۳) برای پیش‌بینی ترجیحات شخصیتی

روی رفتار رانندگی موثر است [Jonah, 1997]. بر اساس مطالعات آنت دابسون و همکارانش، ویژگی‌های شخصیتی نامطلوب سبب افزایش قانون‌گریزی و رانندگی خطرناک و در نهایت منجر به بروز تصادفات خواهد شد [Dobson et. al. 1999]. آلبرگ و رندمو پژوهشی با عنوان شخصیت، نگرش، درک ریسک به عنوان متغیرهای پیش‌بینی کننده رفتار رانندگی انجام دادند. ابزار پژوهش شامل پرسشنامه‌های اندازه‌گیری ادراک خطر و نگرش مثبت به ایمنی ترافیک و ریسک‌پذیری ترافیکی می‌باشد و نتایج معادلات ساختاری نشان داد بین صفات شخصیتی و رفتار رانندگی با میانجی‌گری نگرش‌ها رابطه معناداری وجود دارد [Ullberg and Rundmo, 2003]

در مطالعه‌ای که حیوانگ یانگ و همکارانش در سال ۲۰۱۲ در رابطه با تاثیر ویژگی‌های شخصیتی بر تصادفات انجام دادند به این نتیجه رسیدند که ویژگی‌های شخصیتی نقش مهمی در پیش‌بینی رفتارهای خطرناک ترافیکی رانندگان خواهد داشت [Yang et. al. 2012].

رفاهی و همکاران (۲۰۱۲) پژوهشی با عنوان بررسی عوامل روانشناختی - اجتماعی پیش‌بینی کننده حوادث ترافیکی در شهر شیراز انجام دادند. برای انجام این پژوهش ۱۸۵۳ راننده با روش نمونه‌گیری تصادفی انتخاب و مورد مطالعه قرار گرفتند. ابزار پژوهش ۵ پرسشنامه بود که شامل تست شخصیت‌شناسی نئو (NEO)، پرسشنامه ی دموگرافیک، پرسشنامه رفتار رانندگی منچستر (MDBQ)، پرسشنامه روانشناسی رانندگی (شامل سوال‌هایی است که عادت‌های رانندگی، نگرش‌ها و رفتارها را مورد بررسی قرار می‌دهد) و پرسشنامه سلامت اجتماعی می‌شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها نشان داد که نقش پیش‌بینی کننده نگرش نسبت به رانندگی قوی‌تر از سایر متغیرهاست و صفات شخصیتی به عنوان متغیر میانجی می‌تواند بصورت غیر مستقیم بر روی رفتار رانندگی تاثیر بگذارد. همچنین یافته‌ها نشان داد بین ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجوری و رفتار رانندگی همبستگی منفی وجود دارد. [Refahi et. al, 2012]

علوی و همکارانش در سال ۲۰۱۷ پژوهشی بین رانندگان با سابقه تصادف رانندگی و بدون سابقه تصادف رانندگی با هدف بررسی متغیرهای ویژگی‌های شخصیتی، رفتار رانندگی و بیماری‌های روانی در این دو دسته انجام دادند. ابزار پژوهش شامل پرسشنامه‌های رفتار رانندگی منچستر (MDBQ)،

بوده که اطلاعاتی از قبیل سن، جنسیت، مقطع تحصیلی و همچنین شامل سوالاتی در مورد موضوع تحت بررسی مانند تعداد دفعات تصادفات در دو سال گذشته می‌باشد. پرسشنامه دوم شامل ۳۸ گویه می‌باشد که با نام رفتارهای پرخطر رانندگی نام‌گذاری شده و پرسشنامه‌ای محقق ساخت می‌باشد. بخش سوم نیز پرسشنامه استاندارد ۶۰ سوالی مایرز-بریگز می‌باشد که برای شناسایی شخصیت افراد استفاده شده و یکی از مطرح‌ترین تست‌های شخصیت‌شناسی می‌باشد.

۴-۱- پرسشنامه رفتارهای پرخطر رانندگی

مقیاس رفتارهای پرخطر رانندگی با استفاده از مطالعات مقالات و پژوهش‌های دیگران و بررسی موثرترین و پررنگ‌ترین رفتارهای پرخطر انسانی موثر در تصادفات رانندگی تهیه شده است. سوالات به گونه‌ای مطرح شد که روان و گویا باشند. سپس مفاهیم بی‌مورد و کم‌اهمیت حذف شد. این پرسشنامه دارای ۳۸ عبارت و ۴ خرده‌مقیاس می‌باشد. خرده‌مقیاس‌ها شامل رفتار تهاجمی (خشم جاده‌ای)، حواسپرتی و خستگی، عدم توافق‌پذیری و عدم توجه به سلامت خود می‌باشد. برای سنجش اعتبار پرسشنامه رفتارهای پرخطر رانندگی از آلفای کرونباخ استفاده شد. ضرایب آلفای کرونباخ برای رفتار تهاجمی ۰/۸۷، حواسپرتی و خستگی ۰/۷۸، عدم توافق‌پذیری ۰/۷۵، عدم توجه به سلامت فردی ۰/۸۳ و برای کل پرسشنامه ۰/۸۵ بدست آمد.

در این پرسشنامه هر عبارت یک رفتار خطرناک رانندگی است و نمره ۱ به معنای رفتار خطرناک رانندگی کمتر و نمره ۵ به معنای رفتار خطرناک بیشتر می‌باشد. ولی به منظور راحت‌تر بودن پاسخ‌دهندگان برای پاسخ به سوالات، سوالات ۷، ۸، ۱۱، ۲۰، ۲۱، ۲۵، ۳۱ و ۳۳ با جمله‌بندی مثبت طرح شد و برای یکدست شدن همه سوالات به منظور اعمال تجزیه و تحلیل آن‌ها ارزش‌گذاری این ۸ سوال بصورت معکوس اعمال شد. به این معنی که به عبارت هرگز نمره ۵، به عبارت کم نمره ۴، به عبارت متوسط نمره ۳، به عبارت زیاد نمره ۲، به عبارت خیلی زیاد نمره ۱ تعلق گرفت.

(درونگرایی و برونگرایی، حسی و شهودی، منطقی و احساسی، قضاوتی و ادراکی) با رفتارهای پرخطر رانندگی استفاده نشده است.

۳- روش پژوهش

روش اجرای این تحقیق مطالعه میدانی بوده و از تهیه پرسشنامه‌ای محقق ساخت با استفاده از طیف پنج تایی لیکرت و پرسشنامه استاندارد مایرز-بریگز برای بدست آوردن ویژگی‌های شخصیتی استفاده شده است. و با استفاده از نرم افزار SPSS به تجزیه و تحلیل داده‌ها پرداخته شد. جامعه آماری این تحقیق را تمام دانشجویان دانشگاه رازی کرمانشاه که دارای گواهینامه می‌باشند و رانندگی می‌کنند، تشکیل داده‌اند. نمونه‌های آماری مورد نیاز برای این پژوهش به روش نمونه‌گیری تصادفی در دسترس انتخاب شدند. برای مشخص کردن تعداد نمونه‌ها از فرمول کوکران استفاده شد. بر اساس فرمول کوکران تعداد ۳۶۱ نمونه به دست آمد، که بدلیل نامناسب پر شدن ۱۱ نمونه در نهایت تعداد ۳۵۰ نمونه مورد تحلیل و بررسی قرار گرفتند. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از رگرسیون چند متغیره استفاده شد. در مدل‌های آماری، تحلیل رگرسیون یک فرایند آماری برای تخمین روابط بین متغیرها می‌باشد. رگرسیون خطی رویکردی برای مدل کردن رابطه میان یک متغیر وابسته و یک یا چند متغیر مستقل است و هدف آن پیش‌بینی متغیر وابسته از روی متغیر یا متغیرهای مستقل می‌باشد. تحلیل رگرسیون چند متغیره برای مطالعه تاثیرات چند متغیر مستقل در متغیر وابسته کاملاً مناسب است. در مدل‌های آماری فرض بر این است که رابطه‌ی بین متغیرهای مستقل و متغیرهای وابسته به صورت فرمول ۱ می‌باشد.

$$y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n \quad (1)$$

در این معادله x_1 ، x_2 تا x_n متغیرهای مستقل می‌باشند. y متغیر وابسته و مقادیر b_1 ، b_2 تا b_n ضرایب رگرسیونی می‌باشند.

۴- ابزار پژوهش

ابزار پژوهش در این تحقیق شامل ۳ پرسشنامه می‌باشد. پرسشنامه اول شامل سوالات دموگرافیک و یا جمعیت‌شناختی

جدول ۱. پرسشنامه رفتارهای پر خطر رانندگی

۱	سبقت غیرمجاز گرفته ام.
۲	سرعت غیرمجاز رفته‌ام.
۳	در خیابان‌های ورود ممنوع وارد شده‌ام.
۴	در هنگام رانندگی حرکات ماریجیچ داشته‌ام.
۵	از چراغ قرمز عبور کرده‌ام.
۶	در مقابل ناسزا گویی‌های دیگران واکنش نشان داده‌ام.
۷	دور زدن ممنوع را رعایت می‌کنم.
۸	فاصله ی مناسب با خودرو جلویی را رعایت می‌کنم.
۹	در هنگام رانندگی، راننده ی جلویی را با چراغ زدن و بوق زدن و ... وادار به خالی کردن راه می‌کنم.
۱۰	در راه اصلی بلوار یا اتوبان از دنده عقب استفاده می‌کنم.
۱۱	به رانندگی در بین خطوط توجه می‌کنم.
۱۲	از شانه خاکی سبقت می‌گیرم.
۱۳	از فرمان پلیس سرپیچی کرده‌ام و بدون توجه به هشدار پلیس به راه خود ادامه داده‌ام.
۱۴	بدون عینک رانندگی کرده‌ام. (در صورت ضعف بینایی پاسخ دهید)
۱۵	در محل توقف ممنوع ایستاده‌ام.
۱۶	در مقابل مکانهایی مانند بیمارستان‌ها بوق زده‌ام.
۱۷	طرح های ترافیکی مانند طرح زوج و فرد را نادیده گرفته‌ام.
۱۸	به صورت پارک دوبل ماشین خود را پارک کرده‌ام.
۱۹	بدون همراه داشتن گواهینامه رانندگی کرده‌ام. (قبل از گرفتن گواهینامه)
۲۰	حق تقدم عابر پیاده را رعایت می‌کنم.
۲۱	به تابلو ایست توجه می‌کنم.
۲۲	در حین راننگی با تلفن همراه صحبت می‌کنم.
۲۳	در حین رانندگی پیام های متنی دریافت شده را می‌خوانم.
۲۴	در حین رانندگی پیام‌های متنی ارسال می‌کنم.
۲۵	به علایم راهنمایی و رانندگی توجه می‌کنم.
۲۶	از دادن عوارضی، سر باز می‌زنم.
۲۷	هنگام رانندگی در شب بدون توجه به بقیه رانندگان از نور بالا استفاده می‌کنم.
۲۸	هنگام خواب آلودگی رانندگی کرده‌ام.
۲۹	در هنگام بیماری و ضعف جسمی رانندگی کرده‌ام.
۳۰	در حین رانندگی می‌خورم و می‌آشامم.
۳۱	به بستن کمربند ایمنی اهمیت می‌دهم.
۳۲	در هنگام رانندگی سیگار استعمال می‌کنم. (در صورت سیگاری بودن به این سوال پاسخ دهید)
۳۳	در هنگام بارش باران به لغزنده بودن راه اهمیت می‌دهم.
۳۴	در هنگام عصبانیت اقدام به رانندگی کرده‌ام.

۳۵	در هنگام رانندگی موسیقی تند و هیجان انگیز گوش می‌دهم.
۳۶	در هنگام رانندگی موسیقی با صدای بلند گوش می‌دهم.
۳۷	در هنگام رانندگی تمام تمرکز روی رانندگی نیست و خیال پردازی می‌کنم.
۳۸	در هنگام رانندگی تمام تمرکز روی رانندگی نیست و اقدام به دیدن مناظر اطراف و تابلوهای تبلیغاتی می‌کنم.

۲-۴- پرسشنامه شخصیت شناسی مایرز- بریگز

۲-۲-۴- حساسی (S) - شهودی (N)
 بعد دوم تیپ شخصیتی به این بستگی دارد که ما معمولاً چه نوع اطلاعاتی را متوجه می‌شویم. از واژه (حسی بودن) برای توصیف جمع‌آوری اطلاعات از طریق حواس پنج‌گانه استفاده می‌شود. آن‌ها به تجربه شخصی خودشان اعتماد دارند. شخصیت حساسی به موقعیت و شرایط نگاه می‌کند و می‌خواهد از آنچه در جریان است دقیق آگاه بشود [Kirby, 1997]. شهودی‌ها برایشان احتمالات و حدس و گمان جذاب‌تر است. دوست دارند آینده را پیشبینی کنند و به تغییر دادن شرایط راغب‌اند و اهل ریسک هستند.

۲-۲-۴- منطقی (T) - احساسی (F)
 سومین بعد تیپ شخصیتی، با تصمیم‌گیری ما و رسیدن ما به نتیجه‌گیری رابطه دارد. همانطور که برای تعامل داشتن با دنیا دو راه و برای دریافت اطلاعات نیز دو روش متفاوت وجود دارد، برای تصمیم‌گیری نیز از دو روش انجام می‌شود که یکی روش منطقی و دیگری روش احساسی است [Tiger and Tiger, 2004]. افراد منطقی تصمیمات خود را بر اساس تفکر منطقی و عقلانی می‌گیرند. آن‌ها به برقراری عدالت و رعایت استانداردها علاقه دارند. احساسی‌ها تصمیمات خود را بر اساس احساس خود می‌گیرند.

۲-۲-۴- قضاوتی (J) - ادراکی (P)
 بعد چهارم تیپ شخصیتی به این بستگی دارد که آیا می‌خواهیم به شکل سازمان یافته‌تری زندگی بکنیم یا داشتن استقلال را بیشتر ترجیح می‌دهیم. افراد قضاوتی با نظم و ترتیب خاصی کار می‌کنند و اگر کارهایشان ساختار و چارچوب کافی داشته باشد راضی‌تر هستند، دنیای منظم و برنامه‌ریزی شده را می‌پسندند [Tiger and Tiger, 2004]. ادراکی‌ها آزادی را دوست دارند و ترجیح می‌دهند انعطاف پذیر باشند و تحت ساختار و چارچوب احساس فشار می‌کنند [Kirby, 1997].

در این پژوهش برای یافتن ابعاد شخصیت از سنخ نمای مایرز - بریگز استفاده شد. پرسشنامه مایرز- بریگز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و در حال حاضر، این ابزار یکی از معروف‌ترین و پر مصرف‌ترین آزمون‌های مطرح شده در ارتباط با شخصیت می‌باشد و در موضوعات متعددی این آزمون مورد استفاده قرار گرفته است [Schultz, et. al. 2000]. برای هر فرد، از طریق پرسشنامه مایرز- بریگز چهار ویژگی شخصیتی مشخص می‌شود که هر یک از این ویژگی‌ها معرف یکی از ترجیحات شخصیتی فرد است. در الگوی مایرز - بریگز برای هر یک از چهار بعد شخصیت دو ترجیح شخصیتی وجود دارد که هر فرد به صورت نسبی به یکی از این دو ترجیح شخصیتی نزدیک‌تر است. تیپ‌های شخصیتی مایرز بریگز برای اندازه‌گیری کردن چهار بعد دوگانه برون‌گرایی - درونگرایی، حساسی - شهودی، منطقی - احساسی و ادراکی - قضاوتی می‌باشند. چهار بعد شخصیت براساس موارد زیر:

۲-۲-۴-۱- برونگرایی (E) - درونگرایی (I)
 این بعد بیش از هر چیزی به انرژی افراد مربوط می‌شود و اینکه آن‌ها انرژی را از کجا می‌گیرند و در چه جهتی هدایت می‌کنند [Karami, 2008]. برونگراها معمولاً در روابط بین محیط و سایر افراد انرژی زیادی دارند. با دنیای برون سازگارترند، معمولاً افرادی با جرات هستند، به اشخاص و اشیای بیرون از خود توجه دارند، دوست دارند کانون توجه باشند [Kirby, 1997]. درونگراها ترجیح می‌دهند با ریتم کندتر و یکنواخت‌تری کار را انجام بدهند. این افراد با دنیای درون سازگارترند و وقتی به موقعیتی نگاه می‌کنند از خود می‌پرسند چگونه این موقعیت بر من تاثیر می‌گذارد و نمی‌خواهند در کانون توجه دیگران قرار بگیرند [Tiger and Tiger, 2004].

قطب‌های سنخ‌نمای مایرز-بریگز در دامنه ۰/۵۸ تا ۰/۷۵ به دست آمد [Farzad, Jalali, Shir Khanloo. 2014].

۵- روش اجرا

این پرسشنامه‌ها به این صورت تکمیل شدند که از دانشجویان به صورت در دسترس راجع به داشتن گواهینامه و سابقه رانندگی سوال پرسیده می‌شد و در صورت تایید داشتن گواهینامه و سابقه رانندگی، در صورت تمایل افراد به پر کردن پرسشنامه‌ها، با توضیح دادن شرایط پرسشنامه‌ها و اطمینان دادن به آن‌ها در مورد محرمانه بودن اطلاعات شخصی، از آن‌ها تقاضا می‌شد که به دقت به سوال‌های پرسشنامه پاسخ بدهند.

۶- بحث و نتایج

با استفاده از تحلیل‌های آماری پرداخته شده است و هریک از فرضیه‌های پژوهش با استفاده از روش‌های آماری مناسب بررسی شده است.

۶-۱- تحلیل خصوصیات جمعیت شناختی

جدول ۲. نتایج بدست آمده از پرسشنامه جمعیت شناختی

درصد	فراوانی	متغیرها	
۱۳/۷	۴۸	زن	جنسیت
۸۶/۳	۳۰۲	مرد	
۸۶	۳۰۱	مجرد	تاهل
۱۴	۴۹	متاهل	
۵۴	۱۸۹	کارشناسی	وضعیت تحصیلی
۳۸/۳	۱۳۴	کارشناسی ارشد	
۷/۷	۲۷	دکتر	
۲۵/۷	۹۰	کمتر از دو سال	مدت زمان اخذ گواهینامه
۳۱/۱	۱۰۹	بین دو تا پنج سال	
۴۳/۳	۱۲۰	بین پنج تا ده سال	
۸/۹	۳۱	بیشتر از ده سال	
۶۸/۹	۲۴۱	تصادف نکرده‌ام	تعداد تصادفات
۲۹/۱	۱۰۲	یک یا دو بار	
۰/۶	۲	سه یا چهار بار	
۱/۴	۵	پنج بار و یا بیشتر	

۲-۶- یافته های استنباطی پژوهش

جدول ۵ نتایج حاصل از آزمون کولموگروف اسمیرنوف را جهت بررسی وضعیت نرمالیتی نمره تعداد تصادفات نشان می‌دهد، نتایج این آزمون نشان داد توزیع نمره تعداد تصادفات نرمال بود ($P > 0/05$).

به منظور تعیین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطری که بیشترین قدرت پیش‌بینی تصادفات را دارند از رگرسیون چند متغیره استفاده شد.

۲-۲-۶- استفاده از رگرسیون چند متغیره برای سنجش قدرت پیش‌بینی تعداد تصادفات

رگرسیون یک روش آماری است که نقش متغیر پیش‌بین (مستقل) را بر یک متغیر وابسته بررسی می‌کند و امکان پیش‌بینی آن پدیده را فراهم می‌سازد. ترجیحات شخصیتی متغیرهای مستقل و تعداد تصادفات متغیر وابسته می‌باشند. به منظور تعیین ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پرخطری که بیشترین قدرت پیش‌بینی را در تعداد تصادفات دارند از رگرسیون استفاده شد. نتایج حاصل از آن در جدول ۶ و ۷ ارائه شده است.

۲-۲-۶-۱- بررسی وضعیت نرمال بودن نمرات ویژگی‌های شخصیتی و رفتارهای پر خطر

جدول ۳ نتایج حاصل از آزمون کولموگروف اسمیرنوف^۴ را جهت بررسی وضعیت نرمالیتی نمرات ویژگی‌های شخصیتی نشان می‌دهد، نتایج این آزمون نشان داد توزیع نمره ویژگی‌های شخصیتی نرمال بود ($P > 0/05$).

جدول ۴ نتایج حاصل از آزمون کولموگروف اسمیرنوف را جهت بررسی وضعیت نرمالیتی نمرات رفتارهای پر خطر نشان می‌دهد، نتایج این آزمون نشان داد توزیع نمره رفتارهای پرخطر نرمال بود ($P > 0/05$).

جدول ۳. بررسی وضعیت نرمالیتی نمرات ویژگی‌های شخصیتی

متغیر	آماره آزمون	P-value	وضعیت نرمالیت
ادراکی	۱/۰۳	۰/۲۳	نرمال
قضاوتی	۱/۲۷	۰/۰۷	نرمال
احساسی	۱/۰۹	۰/۱۸	نرمال
منطقی	۱/۱۰	۰/۱۷	نرمال
حسی	۱/۱۷	۰/۱۲	نرمال
شهودی	۱/۱۱	۰/۱۶	نرمال
برون‌گرایی	۱/۱۶	۰/۱۳	نرمال
درون‌گرایی	۱/۰۷	۰/۱۹	نرمال

جدول ۴. بررسی وضعیت نرمال بودن نمرات رفتارهای پرخطر

متغیر	آماره آزمون	P-value	وضعیت نرمالیت
رفتار تهاجمی	۱/۱۷	۰/۱۲	نرمال
حواس‌پرتی و خستگی	۱/۰۷	۰/۱۹	نرمال
عدم توافق پذیری	۱/۲۰	۰/۱۱	نرمال
عدم توجه به سلامت فردی	۱/۱۶	۰/۱۳	نرمال

جدول ۵. بررسی وضعیت نرمالیتی نمرات تعداد تصادفات

متغیر	آماره آزمون	P-value	وضعیت نرمالیت
تعداد تصادفات	۱/۲۲	۰/۱۰	نرمال

جدول ۶. نتایج آزمون رگرسیون متغیر ویژگی شخصیتی در پیش‌بینی تعداد تصادفات

متغیر پیش‌بین	متغیر وابسته	R^2	Adj R^2	F	p-value	β	t
		۰/۶۴	۰/۶۳	۷۷/۷۶	۰/۰۰۰		
ادراکی	تعداد تصادفات					۰/۲۶	۶/۳۶
شهودی	تعداد تصادفات					۰/۲۲	۵/۲۱
درون‌گرایی	تعداد تصادفات					-۰/۲۹	-۵/۷۲
برون‌گرایی	تعداد تصادفات					۰/۲۰	۵/۲۵
حسی	تعداد تصادفات					-۰/۱۹	-۵/۴۳
قضاوتی	تعداد تصادفات					-۰/۱۶	-۴/۲۲
منطقی	تعداد تصادفات					-۰/۱۲	-۳/۱۲
احساسی	تعداد تصادفات					-۰/۰۱	۰/۳۱

جدول ۷. نتایج آزمون رگرسیون متغیر رفتارهای پرخطر در پیش‌بینی تعداد تصادفات

متغیر پیش‌بین	متغیر وابسته	R^2	Adj R^2	F	p-value	β	t
		۰/۳۹	۰/۳۸	۵۸/۷۳	۰/۰۰۰		
رفتار تهاجمی	تعداد تصادفات					۰/۲۸	۶/۱۵
حواس‌پرتی	تعداد تصادفات					۰/۲۷	۶/۲۸
عدم توافق پذیری	تعداد تصادفات					۰/۲۱	۴/۹۷
عدم توجه به سلامت	تعداد تصادفات					۰/۱۹	۴/۲۵

هستند از خطرات احتمالی اجتناب کنند. ضریب متغیر برون‌گرایی در رگرسیون مثبت است و در نتیجه درون‌گرایی بیشتر بروز تصادف را افزایش می‌دهد. این افراد با محیط خارج با احتیاط کمتری نسبت به برون‌گراها رفتار می‌کنند و در نتیجه احتمال بروز تصادفات در این اشخاص بیشتر است. براساس جدول ۶، ویژگی ادراکی و شهودی تأثیر یکسانی بر تعداد تصادفات دارند و هر دو دارای ضریب مثبت هستند. به عبارتی ویژگی ادراکی- شهودی عامل افزایش تصادفات به شما می‌رود. اما، در این بین ویژگی ادراکی بودن کمی بیشتر از ویژگی شهودی بودن تصادفات را افزایش می‌دهد. علت این تفاوت جزئی شاید این باشد که افراد ادراکی توانایی بیشتری

همان‌گونه که در جدول ۶ مشاهده می‌شود، متغیرهای ویژگی‌های شخصیتی با مقدار $Adj R^2$ برابر ۰/۶۳، قابلیت توصیف تعداد تصادفات را داشته است. با توجه به مقدار پارامتر F در این آزمون قابل قبول به شمار می‌رود. نتایج آزمون تحلیل رگرسیون در جدول ۶ با توجه به مقادیر β حاکی از آن است که متغیر درون‌گرایی دارای بیشترین قدرت پیش‌بینی معنادار برای متغیر وابسته تعداد تصادفات می‌باشد. ضریب این متغیر در رگرسیون منفی است و در نتیجه افراد درون‌گرا کمتر تصادف می‌کنند. بر همین مبنا می‌توان چنین نتیجه گرفت که افراد درون‌گرا محتاطانه با محیط اطراف برخورد می‌کنند و قادر

عوامل مؤثر بر تصادفات بوده‌اند و به طور معناداری با آن رابطه داشته‌اند. اثر این دو مورد ممکن است کمی کمتر از دو عامل قبلی باشد اما همچنان بخش قابل ملاحظه‌ای از تصادفات را توصیف می‌کنند. بعد از متغیرهای رفتار تهاجمی و حواس‌پرتی به ترتیب متغیرهای عدم توافق‌پذیری و عدم توجه به سلامت خود تاثیر معناداری برای پیش‌بینی متغیر تعداد تصادفات دارند. مقادیر t برای همه متغیرهای مستقل بیشتر از ۱ می‌باشد و نشان دهنده این است که هر چهار متغیر مستقل توانایی پیش‌بینی متغیر وابسته اصلی (تعداد تصادفات) را دارند. آزمون F با توجه به مقدار با توجه مقدار p -value (۰/۰۰۰) نشان می‌دهد انجام رگرسیون با اطمینان ۹۹ درصد قابل توجیه است و مقدار $Adj R^2$ نشان می‌دهد که رگرسیون، ۳۸ درصد واریانس را پوشش می‌دهد.

۷- نتیجه‌گیری

نتایج تحلیل رگرسیون حاکی از آن بود که متغیر درونگرایی دارای بیشترین قدرت پیش‌بینی معنادار برای متغیر وابسته اصلی یعنی تعداد تصادفات می‌باشد. بعد از متغیر درونگرایی به ترتیب متغیرهای ادراکی، شهودی، برون‌گرایی، حسی، قضاوتی و منطقی تاثیر معناداری برای پیش‌بینی متغیر تعداد تصادفات دارند و متغیر احساسی بودن توانایی پیش‌بینی متغیر تعداد تصادفات را ندارد و همچنین نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد متغیر رفتارهای تهاجمی و حواس‌پرتی دارای بیشترین قدرت پیش‌بینی معنادار برای متغیر وابسته اصلی یعنی تعداد تصادفات می‌باشند. بعد از متغیرهای رفتار تهاجمی و حواس‌پرتی، به ترتیب متغیرهای عدم توافق‌پذیری و عدم توجه به سلامت خود تاثیر معناداری برای پیش‌بینی متغیر تعداد تصادفات دارند. طبق تحقیقات انجام شده در کشور استرالیا خستگی یکی از مهمترین عوامل به وجود آمدن تصادفات است و ۱۶ درصد تصادفات به علت خستگی روی می‌دهند و حواس‌پرتی عامل به وجود آمدن ۲۵ تا ۳۰ درصد تصادفات است و از طرفی رفتار تهاجمی حدوداً عامل به وجود آمدن ۳۷ درصد تصادفات است. در نتایج تحلیل رگرسیونی که گرفته شد نیز از بین چهار عامل انسانی پرسشنامه رفتارهای پرخطر رانندگی دو عامل رفتار تهاجمی و حواس‌پرتی و خستگی دارای بیشترین قدرت پیش‌بینی معنادار برای متغیر وابسته اصلی این پژوهش یعنی تعداد تصادفات بودند.

۸- پی‌نوشت‌ها

1. World Health Organization
2. National Highway Traffic Safety Administration
3. Myers Briggs Type Indicator
4. Kolmogorov- Smirnov

در تجرید و تصویر احتمالی اتفاقات آینده دارند و می‌توانند در برابر موقعیت‌های پیچیده بهتر واکنش نشان دهند. بر اساس ضرایب برآورد شده، جنبه حسی و قضاوتی بودن شخصیت بر کاهش تصادفات موثر است. در این جنبه از شخصیت شیوه شناخت فرد از محیط سنجیده می‌شود. افراد حسی می‌توانند بهتر از افراد قضاوتی موضوعات اطراف را تشخیص دهند و در عوض افراد قضاوتی قادر به تحلیل سریعتر اتفاقات اطراف هستند. هر دو جنبه باعث کاهش تصادفات می‌شود اما اثر حسی بودن کمی بیشتر از اثر قضاوتی بودن است. بر همین اساس ویژگیهای احساسی و منطقی بودن کمترین تأثیر را بر تصادفات دارد. هر دو عامل باعث کاهش تعداد تصادفات می‌شوند اما اثر آنها بسیار جزئی است. منطقی و یا احساسی بودن بیشتر در روابط انسانی حایز اهمیت است و معنادار میشود و عموماً در امور تجرید خود را نشان می‌دهد. بر همین اساس تصادفات که اموری عینی هستند از این دو ویژگی کمتر تأثیر می‌پذیرند. بعد از متغیر درونگرایی به ترتیب متغیرهای ادراکی، شهودی، برون‌گرایی، حسی، قضاوتی و منطقی تاثیر معناداری برای پیش‌بینی متغیر تعداد تصادفات دارند و نقش متغیر احساسی در پیش‌بینی تعداد تصادفات معنادار نشد. R همبستگی چندگانه می‌باشد و وقتی به توان دو برسد، مجذور R به دست می‌آید. با افزایش تعداد متغیرهای مستقل، میزان مجذور R افزایش می‌یابد. به همین دلیل برای وابسته نبودن رگرسیون به افزایش متغیر مستقل از $Adj R^2$ یا همان R^2 تعدیل شده استفاده می‌کنند. در جدول بالا میزان $Adj R^2$ ۰/۶۳ می‌باشد که نشان می‌دهد رگرسیون ۶۳ درصد واریانس را پوشش می‌دهد. آزمون F با توجه مقدار p -value (۰/۰۰۰) نشان می‌دهد که انجام رگرسیون با اطمینان ۹۹ درصد قابل توجیه است. مقادیر آزمون t در ارتباط با R^2 می‌باشند. مقادیر t کمتر از ۱ برای هر متغیر مستقل نشان می‌دهد متغیر مستقل مورد نظر قدرت کافی برای پیش‌بینی متغیر وابسته اصلی را ندارد. همانطور که در جدول ۶ مشاهده می‌شود مقدار t برای متغیر مستقل احساسی برابر ۰/۳۱ می‌باشد و چون این مقدار کوچکتر از ۱ می‌باشد، متغیر احساسی توانایی پیش‌بینی متغیر تعداد تصادفات را ندارد. مقادیر β وزن‌های رگرسیونی می‌باشند و بزرگتر بودن مقدار β هر متغیر، نشان از بالاتر بودن قدرت پیش‌بینی آن متغیر دارد. نتایج آزمون تحلیل رگرسیون در جدول ۷ نشان داده شده است. با توجه به مقادیر β (۰/۲۸) برای رفتار تهاجمی، ۰/۲۷ برای حواس‌پرتی، ۰/۲۱ برای عدم توافق‌پذیری و ۰/۱۹ برای عدم توجه به سلامت خود) متغیر رفتار تهاجمی و حواس‌پرتی دارای بیشترین قدرت پیش‌بینی معنادار برای متغیر وابسته تعداد تصادفات می‌باشند. رفتار تهاجمی طبیعتاً ریسک تصادف را افزایش می‌دهد در نتیجه تأثیر بیشتری در افزایش تصادفات خواهد داشت. حواس‌پرتی نیز می‌تواند ریسک تصادف را افزایش دهد. این عامل کمابیش در حد رفتار تهاجمی در تعداد تصادفات مؤثر است. در عمل عامل بیشتر تصادفات این دو رفتار و واکنش‌های وابسته به آن هستند. عدم توافق‌پذیری و عدم توجه به سلامت نیز جزء

۹- مراجع

- Alavi, S S., Soury H., Kalhori, S.M., Jannatifard, F., Sepahbodi G., (2017), "The Cognitive and Psychological Factors (Personality, Driving Behavior, and Mental Illnesses) As Predictors in Traffic Violations".
- Dobson, A., Brown, W., Ball, J., Powers, J., Mcfadden, M., (1999), "Women drivers' behaviour, socio-demographic characteristics and Accidents".
- Jonah, B.A., Thiessen, E., Au-Yeung, E. (2001), "Sensation seeking risky driving and behavioral adaptation. Accident Analysis and Prevention", 33(5), pp.679-84.
- Jonah, B., (1997), "Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature", Accident analysis and prevention, 29, pp.651-665.
- Kennedy, R B., Kennedy, D A., (2004), "Using the Myers-Briggs Type Indicator in career counseling", Journal of employment counseling, 41, pp.38-44.
- Myers, I B., McCaulley, M H., Quenk, N L., Hammer, A L., (2003), "MBTI Manual", Palo Consulting Psychologists press.
- Neuman, T.R., Pfefer, R., Slack, K.L., Hardy, K.K., Raub, R. Lucke, R.& Wark, R., (2003), "Guidance for implementation of the AASHTO strategic highway safety plan", Volume 1: A Guide for Addressing Aggressive-Driving Collisions. NCHRP Report 500. Washington, DC: Transportation Research Board.
- NHTSA, (2009), "National Highway Traffic Safety Administration", live saved in 2008 by restraint use and minimum drinking age laws implications. IATSS Research, No. 27(1), pp. 68-74.
- Ozkan, T. & Lajunen, T., (2005), "A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviors scale", Transportation Research part F 8, pp.651-665.
- Refahi, Z., Rezaei, A., Aganj, N., Birgani, R.M., (2012), "Investigation of Psychological-Social Factors Predicative of Traffic Accidents in Shiraz City".
- Ullberg, P., Rundmo, T., (2003), "Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers", safety science. Department of Psychology, Norwegian University of Science and Technology, pp. 427-443.
- Yang, J., Du, F., Qu, W., Gong, Z., Sun, X. (2012), "Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers".
- اشرفی، ا. و ابولحسنی، ا.، (۱۳۹۶)، "عوامل روانشناختی موثر در تصادفات رانندگی در ایران"، ماهنامه آفاق علوم انسانی، شماره ۸، ص. ۳۹-۵۰.
- آهنگی، ا.، عابدین، ع. و فتح آبادی، ج.، (۱۳۸۸)، "رابطه بین تیپ‌های شخصیتی با سبک‌های حل مسئله در کارکنان دانشگاه"، فصلنامه روانشناسی کاربردی، دوره ۳، شماره ۴، ص. ۴۰-۶۱.
- تیگر، پ. و تیگر، ب.، (۱۳۸۲)، "شغل مناسب شما"، ترجمه مهدی قرچه داغی و حسین رحیم منفرد، چاپ دوم، ویرایش سوم، تهران، انتشارات نقش و نگار.
- تیگر، پ. و تیگر، ب.، (۱۳۹۴)، "همسر مناسب شما"، ترجمه مهدی قراچه داغی، چاپ سوم، تهران، انتشارات نقش و نگار.
- سوری، ح.، رحیمی، م. و محسنی، ح.، (۱۳۸۴)، "بررسی ارتباط بین استرس شغلی و حوادث ناشی از کار"، مجله تخصصی اپیدمیولوژی ایران، دوره ۱، شماره ۲، ص. ۵۳ تا ۶۸.
- شورش، ع. ر.، ذوقی، ح. و گلشاهی، م. م.، (۱۳۹۶)، "بررسی نقش عوامل روانشناختی در تصادفات و راهکارهای مقابله با آن (نمونه موردی: رانندگان تاکسی شهرستان ملارد)"، کنفرانس عمران، معماری، شهرسازی کشورهای جهان اسلام، ایران- تبریز.
- شولتز، د. و سیدنی، ا.، (۱۳۷۸)، "نظریه‌های شخصیت"، ترجمه یوسف کریمی، تهران، نشر ویرایش.
- صنّعی، (۱۳۸۱)، "پیاده سازی نظام‌های تصمیم گیرنده"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علم و صنعت، دانشکده کامپیوتر.
- فرزاد، و. جلالی، س. ا. و شیرخانلو، ز.، (۱۳۹۲)، "بررسی ویژگی‌های روانسنجی پرسشنامه‌ی مایرز-بریگز".
- کریمی، ا.، (۱۳۸۹)، "سنخ نمای مایرز-بریگز"، چاپ اول، تهران، انتشارات روتسنجی.
- نمکی عراقی، ب.، (۱۳۸۷)، "طرح مدل جهت تعیین ارتباط بین میزان تصادفات و احتمال برخورد ترافیکی در شبکه خیابان‌های شهری"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علم و صنعت.
- وزارت راه و شهرسازی، (۱۳۸۵)، "طرح انسجام آموزش و فرهنگسازی ایمنی راه‌ها"، دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور.
- یعقوبی، ح.، (۱۳۸۰)، "نقش عوامل انسانی در تصادفات رانندگی در ایران". اندیشه و رفتار. شماره ۶، ص. ۶۰-۶۷.

Predicting Personality Preferences and High-Risk Driving Behaviors Affecting the Number of Traffic Accidents

Sajjad Jalili, M.Sc., Student, Department of Highway and Transportation Engineering, Razi University, Kermanshah, Iran.

Shahab Hasaninasab, Assistant Professor, Department of Highway and Transportation Engineering, Razi University, Kermanshah, Iran.

Mohsen Zahedi, Assistant Professor, Department of Highway and Transportation Engineering, Razi University, Kermanshah, Iran.

E-mail: s.hasani@razi.ac.ir

Received: August 2021-Accepted: February 2022

ABSTRACT

Driving accidents are a serious problem in the world. Human, the road, the vehicle and the environment are the four causes of driving accidents. The most effective cause of accidents is the human factor. Therefore, in the field of traffic safety, social science studies, especially psychology studies, are necessary. Any attempt to get to know the personality and improve driving behavior can save many lives. Personality tests are used to identify a person's personality. The research instrument was a questionnaire consisting of three sections: demographic questions, high risk driving behavior questionnaire and Myers-Briggs personality test. Traffic high-risk behaviors included 38 items that were classified into four factors: aggressive behavior, fatigue and distraction, Lack of agreeableness and lack of attention to their health. And personality preferences obtained from the Myers-Briggs test include (Extrovert-Introvert, sensor-intuitive, Thinker- Feeler and Perceiver - judge). Multivariate regression was used to measure the predictive power of the number of accidents. The results of regression analysis showed that among the personality dimensions of Myers-Briggs test, the perceptual variable has the most significant predictive power of accident variable. Also, among the high risk driving behaviors, aggressive behavior and distraction have the most significant predictive power of accident variables.

Keywords: Myers-Briggs Test, Driving Accidents, High-Risk Driving Behaviors, Multivariate Regression, Personality Traits