Journal of Police Medicine
Volume 7, Issue 2, Spring 2018
Pages: 57-61
Type: Descriptive Study

Structural Relationships between Abnormal Personality Dimensions and Driving Behavior by Mediation of Emotional Regulation

Abdi R.[1] ***PhD*****, Mardani L.S.*** ***MSc***

*Department of Psychology, Faculty of Educational Sciences and Psychology, Azarbaijan Shahid Madani University, Tabriz, Iran
[1]Department of Psychology, Faculty of Educational Sciences and Psychology, Azarbaijan Shahid Madani University, Tabriz, Iran

Abstract

Aims: The growing urban-machine life has increased traffic, which, in addition to reducing the speed of displacement, imposes significant financial losses on societies. The purpose of this study was to investigate the contribution of each abnormal personality dimension to predicting driving behavior by mediating emotional regulation.

Materials & Methods: This descriptive-correlation study was carried out in all public and private vehicle drivers of Tabriz and Azarshahr, Iran, in 2015. 300 men driver were selected by sampling method. To collect data, Manchester Driving Behavior Questionnaire, emotional regulation and abnormal personality dimensions were used. Data were analyzed using structural equation modeling method using Lisrel 8.85 and SPSS.20 software.

Findings: The evaluation of structural model using structural equation modeling method showed that all fitness indexes of this hypothesized model were in proper fitting range. The abnormal dimensions of personality as an exogenous variable were effective with coefficients of -0.45 (t=-5.81) and 0.56 (t=8.03), respectively. The emotional regulation also influenced driving behavior with a coefficient of -0.15 (t=-2.12).

Conclusion: Driving behavior is influenced by personality and emotional characteristics, and emotional regulation is a good predictor of driving behavior.

Keywords

Character [https://www.ncbi.nlm.nih.gov/mesh/68002605];
Psychopathology [https://www.ncbi.nlm.nih.gov/mesh/68011599];Emotion [https://www.ncbi.nlm.nih.gov/mesh/68004644];
Automobile Driving [https://www.ncbi.nlm.nih.gov/mesh/68001334]

*Corresponding Author
Tel: +98 (41) 31452414
Fax: +98 (41) 34327534
Post Address: Azarbaijan Shahid Madani University, 35 Km Tabriz-Maragheh Road, Tabriz City, East Azarbaijan Province. Postal Code: 5375171379
l.mardani@azarunive.ac.ir
Received: October 29, 2017 Accepted: January 29, 2018 ePublished: April 25, 2018

روابط ساختاری ابعاد نابهنجار شخصیت با رفتار رانندگی با واسطه‌گری تنظیم هیجانی

رضا عبدی PhD
گروه روان‌شناسی، دانشکده علوم تربیتی و روان‌شناسی، دانشگاه شهید مدنی آذربایجان، تبریز، ایران
لطیفه سادات مردانی* MSc
گروه روان‌شناسی، دانشکده علوم تربیتی و روان‌شناسی، دانشگاه شهید مدنی آذربایجان، تبریز، ایران

چکیده
اهداف: گسترش روزافزون زندگی شهری- ماشینی سبب افزایش ترافیک شده است که علاوه بر کاهش سرعت جابه‌جایی، ضایعات جانی و مالی سنگینی بر جوامع تحمیل می‌نماید. هدف از این مطالعه، بررسی سهم هر یک از ابعاد نابهنجار شخصیتی در پیش‌بینی رفتار رانندگی با واسطه‌گری تنظیم هیجان بود.
مواد و روش‌ها: این پژوهش توصیفی- همبستگی در کلیه رانندگان وسایل نقلیه عمومی و خصوصی شهر تبریز و آذرشهر در سال ۱۳۹۵ انجام شد. با روش نمونه‌گیری در دسترس ۳۰۰ راننده مرد انتخاب شدند. به منظور جمع‌آوری داده‌ها از پرسش‌نامه‌های رفتار رانندگی منچستر، تنظیم هیجان و ابعاد نابهنجار شخصیت استفاده شد. داده‌ها با استفاده از روش مدل‌یابی معادلات ساختاري توسط نرم‌افزار Lisrel 8.85 و SPSS 20 مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت.
یافته‌ها: ارزیابی مدل ساختاری با استفاده از روش مدل‌یابی معادلات ساختاری نشان داد که تمامی شاخص‌های برازش این مدل فرضی در محدوده برازش مناسب قرار داشت. ابعاد نابهنجار شخصیت به عنوان متغیر برون‌زا، به ترتیب با ضرایب استاندارد ۰/۴۵- (t=-۵/۸۱) و ۰/۵۶ (t=۸/۰۳) مؤثر بود. تنظیم هیجان نیز با ضریب استاندارد ۰/۱۵- (t=-۲/۱۲) بر رفتار رانندگی تأثیرگذار بود.
نتیجه‌گیری: رفتار رانندگی تحت تأثیر ویژگی‌های شخصیتی و هیجانی است و تنظیم هیجانی پیش‌بینی‌کننده مناسبی برای رفتار رانندگی است.
کلیدواژه‌ها: شخصیت، آسیب‌شناسی روانی، هیجان، رانندگی خودرو

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۸/۰۷
تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۱/۰۹
*نویسنده مسئول: l.mardani@azarunive.ac.ir

مقدمه
گسترش روزافزون زندگی شهری- ماشینی سبب افزایش ترافیک شده است که علاوه بر کاهش سرعت جابه‌جایی، ضایعات جانی و مالی سنگینی بر جوامع تحمیل می‌نماید[1, 2]. در تصادفات بیش‌از ۱/۲ میلیون نفر در سال جان خود را از دست می‌دهند. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی نرخ مجروحیت‌ها و معلولیت‌ها، ۲۰-۱۰برابر نرخ کشته‌شدگان است[3].

در ایران نیز به‌صورت روزافزونی شاهد افزایش حجم خودروهای تولیدی و به‌تبع آن افزایش تصادفات هستیم[4]. تصادفات در حوزه اجتماعی و روانی آسیب‌های فراوانی به پیکره ارکان جامعه وارد می‌کند. بر اساس یافته‌های محققان، در هر تصادف تقریباً ۳ خانواده درگیر می‌شوند که اگر متوسط جمعیت هر خانواده را ۵ نفر فرض کنیم، آمار افراد درگیر در تصادفات جاده‌ای بسیار چشمگیر خواهد بود. در این میان، آسیب‌های روحی-روانی خانواده‌هایی که عزیزی را در تصادفات از دست می‌دهند از سایر افراد درگیر در تصادف بیشتر است. ضمن اینکه در بسیاری از تصادفات منجر به فوت، یک یا چند خانواده، سرپرست خود را از دست می‌دهند، که برآورد خسارات روحی و روانی بر خانواده آنها غیرقابل محاسبه است[5].

در تصادفات رانندگی عوامل انسانی، جاده‌ها، وسایل نقلیه و محیط تأثیرگذار هستند. تحلیل حوادث جاده‌ای در کشور نشان می‌دهد مهم‌ترین دلیل بروز تصادف‌های رانندگی، عوامل انسانی است[6, 7]. ایران در سال ۱۳۸۵ شاهد کشته‌شدن بیش از ۲۷ هزار نفر و مجروح‌شدن ۲۷۶ هزار نفر در تصادفات بوده که سهم عامل انسانی بیش از ۹۵% برآورد شده است[7-9]. تحقیقات وسیعی در آمریکا توسط تریست و همکاران برای شناسایی میزان تأثیر عوامل انسان، راه، محیط و وسیله‌نقلیه، بر تصادفات انجام شده است. نتایج مطالعه ایشان نشان می‌دهد که عوامل انسانی ۹۳%، عامل راه ۳۴% و نقص وسیله‌نقلیه ۱۲% در حوادث رانندگی دخیل هستند[10]. عوامل انسانی در جوامع مختلف دارای تفاوت‌های فراوانی است و به عبارت دیگر، هرکدام از افراد دارای پایگاه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی خاصی هستند[11].

شعار معروف *تیلمن* و *هابز*[12] مبنی بر اینکه افراد به همان طریقی رانندگی می‌کنند که زندگی می‌نمایند، می‌تواند حاوی تلویحات فوق‌العاده مهمی درزمینهٔ تأثیرات اجتناب‌ناپذیر ویژگی‌های شخصیتی بر رفتار رانندگی باشد. ازجمله مسائل و مشکلاتی که امروزه، تمامیت جسمی و آسایش عموم مردم را در شهرهای بزرگ به مخاطره انداخته، مسئله وقوع و افزایش آمار جرائم ناشی از تخلفات رانندگی است. ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی به‌خصوص عوامل انسانی بر کسی پوشیده نیست[9]. رابطه میان شخصیت، رانندگی پرخطر و تصادفات توسط محققان بسیاری مانند *آمادو* و همکاران[13] بررسی شده است. در پژوهش *لبرگ*[14] مشخص شده است که بروز رفتارهای رانندگی مخاطره‌آمیز وابستگی بسیاری به ویژگی‌هایی همچون بی‌ثباتی هیجانی، اضطراب، عصبانیت و پرخاشگری دارد. *تورب جورن* و *هیلد*[15] در پژوهش خود نشان داده‌اند که افرادی با نمرات بالاتر هیجان‌طلبی و عصبیت، رانندگی پرخطرتری دارند. در مطالعه *آمادو* و همکاران[13] نیز رابطه مثبت میان تکانشوری (زیرمجموعه صفت روان‌رنجوری) و خشونت در رانندگی نشان داده شده است. *آرتور* و *گرازینو* رابطه مستقیمی میان اختلال شخصیت و رانندگی پرخطر و تصادفات رانندگی پیدا کرده‌اند[16].

عوامل فردی مختلفی بر میزان سلامت روان تأثیر می‌گذارد. همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، تنظیم هیجان از مهم‌ترین متغیرهای مؤثر بر سطح سلامت روان است. تنظیم هیجان گستره‌ای از راهبردهای شناختی و رفتاری است که در جهت کاهش، حفظ یا افزایش یک هیجان صورت می‌گیرد و می‌تواند هشیارانه یا ناهشیارانه باشد[17]. برخورد نامناسب با هیجاناتی که معمولاً از آنها به عنوان هیجان منفی یاد می‌شود، می‌تواند اثرات ناخوشایندی بر سلامت جسم و خلق‌وخوی افراد داشته باشد[18]. مطابق مدل نظری *بلسکای* و همکاران[19] عامل شخصیت در شکل‌گیری پتانسیل‌های فردی همانند استراتژی‌های تنظیم هیجانی بسیار مؤثر است. مطابق این مدل استراتژی‌های تنظیم شناختی هیجان می‌تواند نقش متغیر واسط را برای سلامت روان و رفتارهای پرخطر ایفا نماید.

مک‌کرا و *کاستا* ویژگی‌های شخصیتی را به عنوان ابعاد تفاوت‌های فردی در تمایل به نشان‌دادن الگوهای پایدار فکر، احساس و عمل تعریف کرده‌اند. ویژگی‌های شخصیتی مدل ۵عاملی (FFM)، سیستمی جامع و کامل برای درک تفاوت‌های فردی و شخصیتی افراد است که شامل روان‌رنجوری، برون‌گرایی، گشودگی به تجارب تازه، توافق پذیری و باوجدان‌بودن است[20]. این ۵ بُعد به عنوان ابعاد بهنجار شخصیت شناخته شده‌اند. در آن‌سوی این ابعاد، ابعاد نابهنجار قرارگرفته‌اند[21]. کارگروه شخصیت و اختلالات شخصیت DSM-5 یک مدل اولیه از شخصیت نابهنجار را شکل داده‌اند[22]. در این مدل ۲۵ وجه صفتی شامل ۵ حوزهٔ صفتی گسترده

طبقه‌بندی شده‌اند. این ۵ حوزهٔ صفتی یا ابعاد شامل عاطفه منفی در مقابل ثبات هیجانی، گسلش در مقابل برون‌گرایی، مخالفت ورزی در مقابل توافق، مهارگسیختگی در مقابل باوجدان‌بودن و روان‌پریشی در مقابل سلامت عقل است[23]. عاطفه منفی با حالت‌های اضطراب، بی‌ثباتی عاطفی و افسردگی همبسته است. گسلش ارتباط نزدیکی با انزوا، بی‌لذتی و اجتناب از صمیمیت دارد. مخالفت ورزی با تقلب و بزرگ‌منشی در ارتباط است. بی‌مسئولیتی و تکانش‌گری مشخصه‌های اصلی بُعد مهارگسیختگی هستند و مؤلفه‌هایی ازجمله باورها و تجارب غیرعادی تحت عنوان روان‌پریشی مطرح شده‌اند[24]. در مطالعه‌ای که توماس و همکاران، همگرایی ساختاری ابعاد شخصیتی DSM-5 و صفات FFM را مورد بررسی قرار داده‌اند، میان ۲ مدل نابهنجار و بهنجار همپوشانی و رابطه وجود دارد. بر اساس شواهد، سطوح بالای ابعاد نابهنجار شخصیت، مخصوصاً مخالفت ورزی و مهارگسیختگی با رفتار رانندگی پرخطر همراه است[25].

با شناخت ابعاد نابهنجار شخصیت و کنترل هیجان‌ها می‌توان رفتارهای پرخطر رانندگان را کاهش داد و درنتیجه از میزان آسیب‌های روحی، روانی و مادی ناشی از تصادفات رانندگی که بر جامعه تحمیل می‌شود، کاست. بنابراین هدف پژوهش حاضر شناخت نقش ابعاد نابهنجار شخصیت در پیش‌بینی رفتار رانندگی با واسطه‌گری تنظیم هیجانی بود.

مواد و روش‌ها

این پژوهش توصیفی- همبستگی در کلیه رانندگان وسایل نقلیه عمومی و خصوصی شهر تبریز و آذرشهر که حداقل یک سال سابقه رانندگی داشتند، در سال ۱۳۹۵ انجام شد. با توجه به این‌که حجم نمونه در مدل‌یابی معادلات ساختاری به ازای هر متغیر می‌تواند بین ۵ تا ۱۵ مشاهده اندازه‌گیری و تعیین شود[26]، ۳۰۰ راننده مرد با روش نمونه‌گیری در دسترس انتخاب شدند.

به منظور جمع‌آوری داده‌ها به مراکز تجمع رانندگان مانند مؤسسات تاکسی‌رانی و آژانس‌های اتومبیل‌رانی شهرستان‌های مذکور مراجعه و از افراد خواسته شد در این پژوهش شرکت کنند. برای اجرای آزمون از پرسش‌نامه‌های رفتار رانندگی منچستر، تنظیم هیجان و ابعاد نابهنجار شخصیت استفاده شد.

پرسش‌نامه رفتار رانندگی منچستر (MDBQ): این پرسش‌نامه به‌وسیله ریسن و همکاران در سال ۱۹۹۰ در دانشگاه منچستر تنظیم شده است. این مقیاس در کشورهای مختلفی مانند انگلستان، استرالیا، چین و فنلاند اجرا و اعتباریابی شده است. این پرسش‌نامه ۵۰سئوالی در یک طیف لیکرتی صفر تا ۵، درجه‌بندی می‌شود. رفتارهای نابهنجار شامل ٤ دستهٔ خطاهای سهوی، اشتباهات، تخلفات عمدی و غیرعمدی هستند. MDBQ از مؤلفه‌های روان‌سنجی قابل‌قبولی برخوردار است[27]. در بررسی پایایی بازآزمایی ۸۰ نفر راننده در فاصله زمانی ۷هفته‌ای، ضرایب همبستگی ۰/۸۵ برای خطاها و ۰/۷۵ را برای تخلفات به‌دست آوردند. ضرایب همسانی درونی عوامل این پرسش‌نامه با استفاده از تحلیل عاملی اکتشافی برای لغزش‌ها ۰/۷۷، اشتباهات ۰/۸٤، تخلفات عمدی ۰/۸٦ و تخلفات غیرعمدی ۰/٦۵ به‌دست آمده است[28].

پرسش‌نامه تنظیم هیجان گراس و جان: این پرسش‌نامه ۱۰آیتمی با ۲ زیرمقیاس ارزیابی مجدد و سرکوبی، به منظور ارزیابی تمایل افراد به تنظیم هیجانات در مقیاس لیکرت ۷درجه‌ای از به‌شدت مخالفم (۱ امتیاز) تا به‌شدت موافقم (۷ امتیاز) تهیه شده است. آلفای کرونباخ ارزیابی مجدد ۰/۷۹ و سرکوبی ۰/۷۳ اعلام شده است. اعتبار آزمون-بازآزمون ۳ماهه این پرسش‌نامه برای هر ۲ مؤلفه ۰/٦۹ به‌دست آمده است[17].

فرم کوتاه پرسش‌نامهٔ شخصیت نسخهٔ پنجم راهنمای تشخیصی و آماری اختلالات روانی (PID-5-BF): این پرسش‌نامه برای سنجش مدل ابعادی صفات شخصیتی DSM-5 توسط کروگر و همکاران تدوین شده است. فرم بلند این پرسش‌نامه، ۲۵ رویه و ۵ حیطه شخصیت را می‌سنجد. ویژگی‌های روان‌سنجی این پرسش‌نامه در نمونه‌های جمعیت عادی و بیماران مورد بررسی قرار گرفته و همسانی درونی مقیاس‌ها از ۰/۷۳ تا۰/۹۵ گزارش شده است[22]. مطالعات ساختار عاملی این سیاهه، ۵ عامل عاطفهٔ منفی (اضطراب، ناایمنی جدایی)، گسلش (انزوا، بی‌لذتی، اجتناب از صمیمت)، مخالفت ورزی (دست‌کاری‌کردن، تقلب، بزرگ‌منشی)، مهارگسیختگی (بی‌مسئولیتی، تکانش‌گری، حواس‌پرتی) و روان‌پریشی (باورها و تجارب غیرعادی، گریز از جمع و بدتنظیمی ادراکی) را معرفی کرده است. ویژگی‌های روان‌سنجی و ساختار عاملی نسخهٔ کوتاه این سیاهه در ایران نیز توسط عبدی و چلبیانلو مورد تأیید قرار گرفته است. پایایی کل این پرسش‌نامه ۰/۸٦ و همسانی درونی عامل‌های آن بین ۰/۷٦ تا ۰/۸۹ گزارش شده است[26].

در این مطالعه مفاد بیانیه هلسینکی رعایت شد. ابتدا هدف از اجرای تحقیق برای رانندگان شرح داده شد و رضایت آنها برای شرکت در ارزیابی‌ها جلب شد. به آزمودنی‌ها اطمینان داده شد که اطلاعات استخراج‌شده به‌صورت محرمانه خواهد ماند. در کلیه مراحل انجام پژوهش، ملاحظات اخلاقی رعایت شد. پرسش‌نامه‌ها ساده و فاقد هرگونه هزینه‌ای برای شرکت‌کنندگان بود. درصورتی که در خلال تکمیل پرسش‌نامه‌ها، فرد تمایلی برای ادامه همکاری نداشت، ممانعتی به عمل نمی‌آمد. با کسب اجازه‌نامه کتبی از مسئولان دانشگاه، پرسش‌نامه‌ها به‌صورت خودگزارشی در رانندگان تاکسی‌رانی‌ها و پایانه‌های شهر تبریز و آذرشهر تکمیل شدند.

جهت طبقه‌بندی، پردازش و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزارهای SPSS 20 و Lisrel 8.85 استفاده شد[29]. برازش مدل فرضی با کاربرد روش مدل‌یابی معادلات ساختاری (SEM) مورد آزمون قرار گرفت. قبل از انجام تحلیل، پیش‌فرض‌های مرتبط با روش آماری SEM بررسی شدند تا از قابلیت انجام تحلیل داده‌ها اطمینان حاصل شود. تحلیل داده‌ها با استفاده از رویکرد ۲مرحله‌ای صورت پذیرفت. در گام اول تحلیل عاملی تأییدی برای ارزیابی برازش مدل اندازه‌گیری استفاده شده و در گام دوم با بهره‌گیری از روش مدل‌یابی معادلات ساختاری، الگوی ساختاری فرضی مورد آزمون قرار گرفت[30]. به منظور ارزیابی روابط واسطه‌ای از آزمون بوت‌استرپ استفاده شد. زمانی که تعداد نمونه چندان زیاد نباشد، بوت‌استرپ قدرتمندترین و منطقی‌ترین روش برای دست‌یابی به اثرات غیرمستقیم است[31]. در این روش چنانچه حد بالا و پایین آزمون هر ۲ مثبت یا منفی باشند و مقدار صفر مابین این ۲ حد قرار نگیرد، در آن صورت مسیر غیرمستقیم معنادار خواهد بود.

یافته‌ها

دامنه سنی آزمودنی‌ها از ۱۸ تا ٦۰ سال با میانگین سنی ۳۹ سال بود. ضریب همبستگی ابعاد نابهنجار شخصیت با رفتار رانندگی r=۰/۵۴۷ و با تنظیم هیجان r=-۰/۳۲۰ در سطح معناداری P<۰/۰۱ به‌دست آمد. ضریب همبستگی میان رفتار رانندگی و تنظیم هیجان نیز ۰/۲۴۵- شد (۰/۳۲۰<r<۰/۵۴۷-). از میان ابعاد

نابهنجار شخصیت، عاطفه منفی دارای بالاترین میانگین (۷/۲۶±۱/۴۶) و مخالفت‌ورزی پایین‌ترین میانگین (۵/۸۷±۲/۱۲) را دارا بود (جدول ۱).

جدول ۱) میانگین و بار عاملی ابعاد نابهنجار شخصیت و رفتار رانندگی با واسطه‌گری تنظیم هیجان. اعداد داخل پرانتز مربوط به شماره سئوال مؤلفه ارزیابی مجدد است.

شاخص	میانگین	بار عاملی
عاطفه	۷/۲۶±۱/۴۶	۰/۶۰
گسلش	۶/۳۶±۱/۹۲	۰/۶۱
مخالفت‌ورزی	۵/۸۷±۲/۱۲	۰/۷۱
مهارگسیختگی	۶/۸۶±۱/۴۱	۰/۵۳
روان‌پریشی	۶/۷۶±۱/۸۴	۰/۶۰
ارزیابی مجدد (۵)	۴/۷۶±۱/۶۴	۰/۷۵
ارزیابی مجدد (۷)	۴/۷۱±۱/۶۶	۰/۶۵
ارزیابی مجدد (۱۰)	۴/۵۰±۱/۶۷	۰/۶۵
لغزش‌ها	۳۹/۸۶±۱۵/۴۶	۰/۹۵
تخلفات عمدی	۳۷/۱۹±۱۴/۲۸	۰/۹۲
اشتباهات	۱۶/۸۳±۲/۲۷	۰/۹۴
تخلفات غیرعمدی	۶/۶۷±۱/۴۶	۰/۸۳

ارزیابی مدل ساختاری با استفاده از روش مدل‌یابی معادلات ساختاری نشان داد که تمامی شاخص‌های برازش این مدل فرضی در محدوده برازش مناسب قرار دارد. ابعاد نابهنجار شخصیت به عنوان متغیر برون‌زا، به ترتیب با ضرایب استاندارد ۰/۴۵ (t=۵/۸۱) و ۰/۵۶ (t=۸/۰۳) بر تنظیم هیجان و رفتار رانندگی مؤثر بود. تنظیم هیجان نیز با ضریب استاندارد ۰/۱۵- (t=-۲/۱۲) بر رفتار رانندگی تأثیرگذار بود. مسیر ابعاد نابهنجار شخصیت به رفتار رانندگی با واسطه‌گری تنظیم هیجان با ضریب استاندارد ۰/۲۶۴ در سطح p<۰/۰۵ معنادار بود.

بحث

این پژوهش با هدف بررسی ابعاد نابهنجار روان‌شناختی مؤثر بر رفتار رانندگی با تنظیم هیجان انجام شد. گاهی اوقات هزینه‌های اقتصادی، روانی و بهداشتی ناشی از تصادفات بیش از مقدار هزینه لازم برای اجرای برنامه‌های توسعه در کشورهای درحال پیشرفت است[32]. با این فرض که صفات پاتولوژیک شخصیت در رفتار رانندگی می‌تواند تأثیرگذار باشد، رانندگی پرخطر با اشکالاتی در تنظیم هیجان در ارتباط است. نتایج به‌دست‌آمده نشان داد که رانندگان متخلف در ویژگی‌های شخصیتی و همچنین ازلحاظ تنظیم هیجانی با رانندگان غیرمتخلف تفاوت دارند، رانندگان متخلف ازنظر ویژگی‌های شخصیتی روان آزرده‌تر هستند.

یافته‌های مطالعه حاضر با توجه به نتایج ارزیابی مدل معادلات ساختاری، نشان داد که مؤلفهٔ تنظیم هیجانی با عاطفهٔ منفی و مهارگسیختگی، گسلش، مخالفت ورزی و روان‌پریشی و رفتار رانندگی با عاطفهٔ منفی و روان‌پریشی، گسلش، مخالفت‌ورزی، مهارگسیختگی و روان‌پریش، همبستگی دارد. این نتایج با مطالعات *یعقوبی*[33] و *گروسی* و *عضدی*[34] همسو است اما با مطالعهٔ *حق‌شناس* و همکاران[35] همخوان نیست. شخصیت سالم، باعث بهبود سلامت عمومی و افزایش خودکارآمدی و کاهش پرخاشگری و خشم در افراد می‌شود. نتایج به‌دست‌آمده از معادلات ساختاری، بیانگر آن است که ابعاد نابهنجار شخصیت به‌صورت مستقیم موجب تأثیر بر رفتار رانندگی می‌شود، اگرچه این رابطه معکوس است. با افزایش ابعاد نابهنجار در افراد، رفتار رانندگی کاهش می‌یابد. بعد عاطفه منفی شخصیت نابهنجار به‌صورت تمایل به تجربهٔ هیجانات منفی از قبیل اضطراب و بی‌نظمی هیجانی است. این هیجانات منفی می‌تواند شناخت را به‌صورت ناایمنی، تداوم و تداخل با رفتار بین‌فردی به شکل عصبانیت و تسلیم، مختل کنند. با توجه به خودپندارهٔ آسیب‌پذیری افراد دارای این بُعد، ممکن است نیاز به دوری از برخی افراد و موقعیت‌ها، وابستگی به آنها (اجتنابی/ وابسته) یا عدم‌اعتماد (پارانویید) را نشان دهند. آنها ممکن است هیجانات منفی را از طریق رفتار توجه‌طلبانه یا از طریق اعمال اجباری بر محیطشان فرونشان کنند[36]. با توجه به مطالعات این پژوهش، تنظیم هیجان به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم با رفتار رانندگی رابطه دارد.

ازجمله محدودیت‌های این پژوهش خودگزارشی‌بودن ابزارها، محدودبودن جمعیت مورد بررسی و همچنین همکاری کم رانندگان در تکمیل پرسش‌نامه به علت حجم زیاد سئوالات پرسش‌نامه و همچنین ترس از افشای تخلفات بود. پیشنهاد می‌شود این مطالعه در گروه‌های دیگر به‌ویژه رانندگان جوان انجام شود. همچنین در پژوهش‌های آتی به دلیل پایایی و روایی مناسب از فرم بلند پرسش‌نامه PID-5 نسبت به فرم کوتاه آن استفاده شود. جهت اطمینان بیشتر از نتایج پیشنهاد می‌شود در کنار پرسش‌نامه از مصاحبه بالینی نیز استفاده شود. از یافته‌های به‌دست‌آمده در این مطالعه و مطالعات مشابه می‌توان در طرح‌های غربالگری و پیشگیرانه استفاده شود. همچنین توصیه می‌شود با توجه به نتایج به‌دست‌آمده از پژوهش حاضر در معاینات اولیه و قبل از ارائه گواهی رانندگی به متقاضیان، آزمون‌های هیجان‌خواهی، روان‌رنجوری و وظیفه‌شناسی از داوطلبان دریافت شود.

نتیجه‌گیری

رفتار رانندگی تحت تأثیر ویژگی‌های شخصیتی و هیجانی است و تنظیم هیجانی پیش‌بینی‌کننده مناسبی برای رفتار رانندگی است.

تشکر و قدردانی: از تمامی آزمودنی‌ها و افرادی که ما را در روند گردآوری اطلاعات یاری نمودند، تشکر و قدردانی به عمل می‌آید.

تأییدیه اخلاقی: پژوهشگران کلیه کدهای اخلاقی مربوط به تحقیقات بر نمونه‌های انسانی را رعایت و مجوزهای لازم را از مراجع ذی‌صلاح اخذ نمودند.

تعارض منافع: پژوهش حاضر بدون حمایت مالی نهاد خاصی انجام شده است.

سهم نویسندگان: رضا عبدی (نویسنده اول)، روش‌شناس/تحلیل‌گر آماری (۵۰%)؛ لطیفه سادات مردانی (نویسنده دوم)، نگارنده مقدمه/پژوهشگر اصلی/نگارنده بحث (۵۰%).

منابع مالی: موردی توسط نویسنده گزارش نشده است.

منابع

1- Thonhofer E, Palau T, Kuhn A, Jakubek S, Kozek M. Macroscopic traffic model for large scale urban traffic network design. Simul Model Pract Th. 2018;49:32-49

2- Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al, editors. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.

reproductive strategy: An evolutionary theory of socialization. Child Dev. 1991;62(4):647-70
20- Costa Jr PT, McCrae RR. Four ways five factors are basic. Personal Individ Differ. 1992;13(6):653-65
21- Krueger RF, Markon KE. The role of the DSM-5 personality trait model in moving toward a quantitative and empirically based approach to classifying personality and psychopathology. Annu Rev Clin Psychol. 2014;10:477-501.
22- Krueger RF, Derringer J, Markon KE, Watson D, Skodol AE. Initial construction of a maladaptive personality trait model and inventory for DSM-5. Psychol Med. 2012;42(9):1879-90.
23- Thomas KM, Yalch MM, Krueger RF, Wright AG, Markon KE, Hopwood CJ. The convergent structure of DSM-5 personality trait facets and five-factor model trait domains. Assessment. 2013;20(3):308-11.
24- Bastiaens T, Claes L, Smits D, De Clercq B, De Fruyt F, Rossi G, et al. The construct validity of the dutch personality inventory for dsm-5 personality disorders (PID-5) in a clinical sample. Assessment. 2016;23(1):42-51.
25- Creswell KG, Bachrach RL, Wright AG, Pinto A, Ansell E. Predicting problematic alcohol use with the DSM–5 alternative model of personality pathology. Personal Disord: Theory, Res, Treat. 2016;7(1):103-11.
26- Abdi R, Nasiri A. The role of abnormal personality dimensions in predicting narcissistic personality traits. Thought Behav Clin Psychol. 2015;9(37):27-37. [Persian]
27- Heidar Ali H. Structural equation modeling with Lisrel application. Tehran: Samt; 2008. [Persian]
28- Oreyzi Samani SHR. Haghayegh SA. Psychometric properties of Manchester Driving Behavior Questionnaire. Payesh. 2010;9(1):21-8. [Persian]
29- Abarashi A, Hosseini SY. Structural equation modeling. Tehran: Ravanshenasan; 2001. [Persian]
30- Garrusi B, Garousi S, Anjom Shoae F. The relationship of attitude, personality and perceived source of control with different types of driving behaviors. J Health Dev. 2014;3(1):48-61. [Persian]
31- Preacher KJ, Hayes AF. Asymptotic and resampling strategies for assessing and comparing indirect effects in multiple mediator models. Behav Res Methods. 2008;40(3):879-91.
32- Bidokhti AA, Sharifi N. Mediating role of social capital in relation with religiosity and feeling of social security. Secur Soc Order Strateg Stud J. 2012;1(3):13-38. [Persian]
33- Yaghoobi, H. A review of the role of human factors in driving accidents in Iran. Andisheh Beheshti J. 2000;6(1):60-7. [Persian]
34- Grossi B, Ozdi V. The role of personality characteristics in high-risk rriving. J Res Railw. 2013;2(6):12-40. [Persian]
35- Hagshenas H, Hosseini M, Jamshidi M, Azizi H. The relationship between personality characteristics and driving Behavior in Shiraz, Hakim publications. 2007;11(3):47-54. [Persian]
36- Hopwood CJ, Thomas KM, Markon KE, Wright AG, Krueger RF. DSM-5 personality traits and DSM–IV personality disorders. J Abnorm Psychol. 2012;121(2):424-32.
3- Bianchi A, Summala H. Moral judgment and drivers' behavior among Brazilian students. Psychol Rep. 2002;91(3):759-66
4- Pakgohar AR, Khalili M, Safarzadeh M. Road traffic accident reduction via GLM, CRT, LR regression models. Danesh-e-Entezami. 2010;12(1):77-106. [Persian]
5- Ansari Mohsen. The future of crashes and exits, the deputy director of traffic police of the Islamic Republic of Iran; 2010. Available from: www.compcivil.com. [Persian]
6- Ayati I. Comprehensive traffic accident review of Mashhad: Creation of a computer database and information analysis based on the TRL-MAAP model [dissertation]. Mashhad: Ferdowsi University; 2009. [Persian]
7- Yaghoobi H. The role of human factors in car accidents in Iran. Iran J Psychiatry Clin Psychol. 2000;6(1):52-60. [Persian]
8- Moradi A, Younesian M, Gilasi HR. Risk factors for motorcyclist traffic accidents in Kashan. J Sch Public Health Inst Public Health Res. 2007;5(1):57-69. [Persian]
9- Ismaeli AR. Behavioral patterns (hidden learning) and their impact on traffic behavior of drivers and pedestrians. In: TehranTM: Proceedings of the 2nd Regional Conference on Traffic Management; 2001 Oct 27-28; Tehran, Iran. p. 18. [Persian]
10- Nikzad M. The first comprehensive book of traffic accidents in the country and its damages caused by it in 2005, causes and factors of its exit from it. Tehran: Islamic Republic of Iran Police Force; 2007. [Persian]
11- Nordfjærn T, Jørgensen S, Rundmo T. Cultural and socio-demographic predictors of car accident involvement in Norway, Ghana, Tanzania and Uganda. Saf Sci. 2012;50(9):1862-72.
12- Lajunen T, Parker D, Summala H. The Manchester driver behaviour questionnaire: a cross-cultural study. Accid Anal Prev. 2004;36(2):231-8.
13- Amado S, Koyuncu M, Kaçaroğlu G. Evaluation of factors affecting safe driving: demografic factors, experience, personality and psycho-technical evaluation. Turk J Psychol. 2004;19(53):45-7.
14- Ulleberg P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. Transp Res Part F: Traffic Psychol Behav. 2001;4(4):279-97.
15- Iversen H, Rundmo T. Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. Personal Individ Differ. 2002;33(8):1251-63.
16- Arthur W, Graziano WG. The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. J Personal. 1996;64(3):593-618.
17- Gross JJ, John OP. Individual differences in two emotion regulation processes: implications for affect, relationships, and well-being. J Personal Soc Psychol. 2003;85(2):348-62.
18 Ghaemi SN, Ko JY, Goodwin FE. “Cade's disease” and beyond: misdiagnosis, antidepressant use, and a proposed definition for bipolar spectrum disorder. The Can J Psychiatry. 2002;47(2):125-34.
19- Belsky J, Steinberg L, Draper P. Childhood experience, interpersonal development, and