

فصلنامه پژوهش‌های نوین روانشناختی

سال یازدهم شماره ۴۲ تابستان ۱۳۹۵

**هنجاریابی پرسشنامه پرخاشگری (AGQ) بر روی رانندگان استان کرمانشاه
به تفکیک گروه حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز**

رقیه اسدی^۱

نسرین عبدلی^{۲*}

علی دلاور^۳

فریبرز درتاج^۴

نورعلی فرخی^۵

علیرضا اسماعیلی^۶

چکیده

هدف از پژوهش حاضر هنجاریابی فرم ۳۰ سوالی پرسشنامه پرخاشگری... بر روی رانندگان استان کرمانشاه برای کل رانندگان و به تفکیک حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز بود. همچنین پژوهش حاضر به مقایسه وضعیت پرخاشگری و مؤلفه‌های آن در بین دو گروه از رانندگان پرداخت. بدین منظور ۸۵۰ نفر از رانندگان استان کرمانشاه در این مطالعه شرکت کردند. نتایج نشان داد که نمرات کل و مؤلفه‌های پرسشنامه پرخاشگری از همسانی درونی خوبی برخوردار هستند. همچنین نتایج پژوهش نشان داد که رانندگان حادثه‌ساز در مقایسه با رانندگان غیرحادثه‌ساز در تمام مؤلفه‌های پرخاشگری و همچنین در نمره کل پرخاشگری نمره بالاتری کسب کرده‌اند به طوری که این تفاوت در تمام موارد از لحاظ آماری معنادار بود.

واژگان کلیدی: هنجاریابی؛ پرخاشگری؛ رانندگان حادثه‌ساز؛ رانندگان غیرحادثه‌ساز

۱- کارشناس ارشد روانسنجی

۲- دانشجوی دکترا روان‌سنجی دانشگاه بین‌المللی امام‌رضا مشهد و روانشناس دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه (نویسنده مسئول)

Email:n.abdoli91@yahoo.com

۳- استاد روانشناسی دانشگاه علامه طباطبایی

۴- استاد روانشناسی دانشگاه علامه طباطبایی

۵- عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی

۶- عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی

مقدمه

وسایل نقلیه از مشخصه‌های تمدن است و رانندگی برای فعالیت‌های مختلف زندگی معاصرمانند کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فعالیت‌های آموزشی-اجتماعی و مانند این‌ها امری کاملاً ضروری به‌شمار می‌رود. ضرورت استفاده گسترده از وسایل نقلیه در زندگی روزمره موجب افزایش تعداد تصادفات جاده‌ای و شهری به‌صورت مکرر و با میزان مرگ و میر بالا شده و به مشکل بزرگی در عرصه‌های مختلف اجتماعی تبدیل شده است (شاکری‌نیا، ۱۳۸۹).

حوادث رانندگی و پیامدهای آن، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عللی مرگ و میر و جراحات محسوب می‌شوند. در کشور ما نیز حوادث رانندگی علاوه بر وارد کردن صدمات اقتصادی، باعث تلفات شدید انسانی می‌شود (پاکزاد). نکته قابل تأمل روند رو به رشد حوادث رانندگی در کشور ما و مقایسه آن با سایر کشورهای جهان است. روند رشد شاخص تصادفات از سال ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۳ در اغلب کشورهای جهان یا منفی و یا از رشد آرام برخوردار بوده است (برای مثال، در فرانسه ۱۸ درصد، انگلیس ۱۶ درصد، دانمارک ۷ درصد، پاکستان ۲ درصد، هند ۱/۲ درصد، هنگ کنگ ۱/۴ درصد و در کره جنوبی ۲/۲ درصد) (شافعی).

در ایران آمار تصادفات رانندگی در دهه اخیر رشدی ده در صدی داشته، میزان مرگ و میرهای حوادث رانندگی در دهه اخیر رشدی ۱۵ برابر کشورهای توسعه یافته است (مورای). پژوهش شافعی مقدم نشان می‌دهد که در ایران حوادث جاده‌ای، اولین علت مرگ و میر گروه سنی زیر ۴۰ سال می‌باشد و بیش از ۷۱٪ از کل مرگ و میرها در این رده سنی مرتبط با حوادث ترافیکی است (شافعی، مقدم). این موضوع سبب شده است تا از چهار عامل انسان، جاده، وسیله نقلیه و محیط، انسان مهم‌ترین عامل بروز تصادفات در ایران محسوب می‌شود (یعقوبی). رانندگی رفتاری است که فرد به‌عنوان الگوهای عملی برمی‌گزیند و با وسایل نقلیه آنها را به اجرا درمی‌آورد، مانند سرعت، میزان، دقت و تمرکز و حفظ میزان فاصله استاندارد (اوزاکا)، و دو دسته رفتارهای مثبت و رفتارهای منفی را

شامل می‌شود این رفتارها دو گروه از اشتباهات و تخلفات را پوشش می‌دهد (ری سون). رفتار رانندگی هر شخص به‌طور کلی درون مجموعه‌ای از رفتارها اطلاق می‌شود (سیفی).

در مقایسه با بسیاری از کشورها، میانگین نرخ تلفات و مجروحان ناشی از تصادفات وسایل نقلیه در کشور ما بسیار نگران‌کننده است. میزان خسارت‌های ناشی از تصادف‌های ترافیکی، به میلیاردها ریال بالغ می‌شود. طبق مطالعات بانک جهانی، هر ساله در کشورهای در حال توسعه، خسارات ناشی از تصادف‌های ترافیکی بین ۱/۴ تا ۲ میلیارد دلار برآورد می‌شود که معادل ۱ تا ۲ درصد تولید ناخالص ملی این کشورهاست (حسینی و سلیمانی).

اکثر تصادفات رانندگی را می‌توان به‌طور مستقیم به عوامل انسانی نسبت داد. برآورد شده است که در ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات، اعمال و رفتار انسانی به‌عنوان تنها عامل یا عاملی کمک‌کننده دخالت دارد. از این‌رو بسیاری از تصادفات بیشتر نتیجه بد عمل کردن راننده می‌باشد تا نقص فنی خودرو (رامار).

از جمله متغیرهای مرتبط با رانندگی پرخاشگری است، مطالعات نشان داده‌اند که پرخاشگری خطرات زیادی در رانندگی ایجاد می‌کند (حقیقی). در همین رابطه برخی از نظریه‌پردازان دو نوع پرخاشگری را از یکدیگر متمایز کرده‌اند: پرخاشگری وسیله‌ای و پرخاشگری خصمانه رفتاری است در جهت آسیب رساندن به دیگری است. پارک^۱ معتقد است که رانندگان مهاجم در رانندگی خود بیشتر درگیر پرخاشگری وسیله‌ای می‌شوند و آن زمانی است که راننده از وسیله نقلیه خود جهت تنبیه دیگران استفاده می‌کند (پارکر).

به‌عنوان مثال هنگامی که راننده‌ای در شب پشت سر راننده جلوی خود با نور بالا حرکت می‌کند یا زمانی که جلوی سرعت راننده عقبی خود را با حرکت کند خود می‌گیرد. یا هنگامی که با سرعت بالا و بوق‌های ممتد قصد تنبیه سایر رانندگان را دارد، از پرخاشگری وسیله‌ای استفاده می‌کند. رابطه خشم و رانندگی مکرراً مورد بررسی قرار گرفته است. دتباچر^۲ و همکاران، دریافتند که رانندگان خشن‌تر خشم بیشتر و شدیدتری

1- Park

2- Dettenbacher

را هنگام رانندگی گزارش می‌کنند و در رانندگی رفتارهای پرخطر فراوان بروز می‌دهند. آنها از کلمات رکیک بیشتری استفاده می‌کنند و همچنین سریع‌تر رانندگی می‌کنند (دنتباچر). با بررسی رانندگی رانندگان خشن و معمولی مشخص شد که احتمال تصادف رانندگان خشن دو برابر بیشتر از رانندگان عادی است. سامر^۱ در بررسی رانندگی در رانندگان حرفه‌ای در ترکیه دریافت که تحرک جویی و پرخاشگری با همدیگر قادر به پیش‌بینی رانندگی پرخطرند (سامر). چلیاتاکیس^۲ و همکاران رانندگی شدید و عجولانه را دو عاملی می‌دانند که به رانندگی تهاجمی مربوط هستند (چلیاتاکیس).

به‌منظور آشنایی با سازه روان‌شناختی پرخاشگری، چند نظریه مهم پرخاشگری به اختصار مورد بررسی قرار می‌گیرند.

الف) نظریه فردیت‌زدایی-پرخاشگری زی‌باردو: زی‌باردو معتقد است که فردیت‌زدایی فرآیندی پیچیده است که در آن برخی شرایط اجتماعی به‌وقوع دگرگونی‌هایی در ادراک خود و دیگران منجر می‌شود (زی‌باردو، ۱۹۶۹؛ پرنیس-دان و راجر، ۱۹۸۲). بر اساس فرآیند فردیت‌زدایی، آگاهی افراد کاهش می‌یابد و بیشتر احتمال دارد که برانگیختگی شدید را به مسبب‌های بیرونی نسبت دهند. پیامد فردیت‌زدایی، افزایش برانگیختگی هیجانی و در نتیجه افزایش پرخاشگری است (تیلور و همکاران).

ب) نظریه انسانیت‌زدایی-پرخاشگری فشنباخ: طبق این رویکرد، وارد کردن درد و رنج عمدی به دیگران برای اغلب مردم مشکل است، مگر آنکه بتوانند راهی برای انسانیت‌زدایی از قربانی خود بیابند، به‌گونه‌ای که با کاهش خصوصیت همدلی، ارتکاب به پرخاشگری سهل‌تر و محتمل‌تر می‌شود. فشنباخ و فشنباخ گزارش می‌دهند که همبستگی بین توانایی و همدلی و پرخاشگری در کودکان منفی است و هر چه این توانایی بیشتر باشد، اعمال پرخاشگری کمتر می‌شود (به نقل از شکرکن).

ج) نظریه انتقال برانگیختگی: مدل دو مؤلفه‌ای زیلمن، تعامل هیجان (برانگیختگی) و

1- Sumer

2- Chliaoutakis

شناخت را در شکل‌گیری رفتار پرخاشگرانه مورد ملاحظه قرار می‌دهد. افکار می‌توانند ما را به ارزیابی وقایع هیجانی و برانگیزاننده هدایت کنند و بدین وسیله بر چگونگی عکس‌العمل ما در مورد آن وقایع تأثیر بگذارند. نتایج مطالعات زیلمن و سایر محققان نشان می‌دهند زمانی که افراد شدیداً برانگیخته هستند توانایی آنان برای کسب اطلاعات پیچیده درباره دیگران در مورد علت و قصد کارهایشان کاهش می‌یابد، و در نتیجه با دیگران به‌صورت تکانشی برخورد می‌کنند (بارون و برن). خلاصه آنکه پرخاشگری شکل دیگری از اشکال رفتارهای اجتماعی است که تحت تأثیر فعل و انفعالات بین هیجان و شناخت قرار می‌گیرد. به‌عبارت دیگر، تفکر ما روی احساس ما، تأثیر می‌گذارد و آنچه که ما احساس می‌کنیم روی طرز فکر ما تأثیر می‌گذارد و این الگوی پیچیده‌ای از افکار و هیجانات است که درجه پرخاشگری بر علیه دیگران را مشخص می‌کند (همان).

د) نظریه درون‌گرایی-برون‌گرایی: آیزنک (۱۹۶۹) پیشنهاد می‌کند که اکثر بزهکاران و مجرمان به طور ذاتی و سرشتی برون‌گرا هستند. برون‌گراها از درون‌گراها در مقابل شرطی شدن مقاومت بیشتری نشان می‌دهند و بنابراین کمتر پذیرای موانع اجتماعی طبیعی هستند که برای رفتار پرخاشگرانه وجود دارد. بنابراین ویژگی‌های روانی جنایتکاران، ترکیبی از ناپایداری احساسات و برون‌گرایی است.

ه) مدل شرمساری-پرخاشگری تانگنی: احساس شرمساری که معمولاً به خود-ارزیابی منفی منجر می‌شود، اغلب با تجاربی از خشم و خصومت تظاهر می‌یابد (تانگنی). چنین احساس‌هایی معمولاً به‌سوی دیگران (افرادی که مسبب شرمساری تلقی می‌گردند). جهت‌دهی می‌شود. شرمساری به‌عنوان یک هیجان قدرتمند و شدید، موجب بروز عواطف منفی بسیاری به‌ویژه خشم (و در نتیجه پرخاشگری) می‌گردد (به‌عنوان مثال، هاردیر ولویس، تانجنی). عبارت دیگر، افرادی که در تعاملات اجتماعی خود با دیگران دچار احساس شدید شرمساری می‌شوند، غالباً میزان بالایی از گرایش به خشم را نیز گزارش می‌دهند. بر این اساس، ارتباط میان شرمساری و پرخاشگری ممکن است ریشه در برانگیختگی ناشی از خود‌انگاره تحقیرآمیز فرد داشته باشد.

و) مدل پرخاشگری- پرخاشگری: بدرفتاری و اهانت کلامی دیگران غالباً عامل عمده‌ای در آشکار ساختن اعمال پرخاشگرانه در طرف مقابل است. وقتی پرخاشگری شروع شد معمولاً سیر و جریان پیش‌رونده و فزاینده‌ای شکل می‌گیرد که می‌تواند موجب بروز رفتارهای تحریکی بسیار شدید شود (به‌عنوان مثال، دنگ‌رینک، شاندر و کاوی، اهبوچی و اگیورا). نتایج پژوهش‌های کنترل شده نشان داده است افرادی که به‌خاطر اعمال فیزیکی یا کلامی دیگران برانگیخته می‌شوند، تمایلی قوی به اعمال تلافی‌جویانه از همان نوع دارند. این یافته‌ها این مسئله را تبیین می‌کند که چرا پرخاشگری اغلب مسیر ماریج بالا رونده‌ای از سرزنش خفیف تا اهانت شدید و از اعمال فشار یا زور تا لگد زدن و عصبانیت شدید را طی می‌کند. پرخاشگری اغلب با تحریک کلامی آغاز می‌شود (از سرزنش تا اهانت شدید)، اما ممکن است به سرعت به خشونت فیزیکی منجر شود (بارون و برن).

پرسشنامه پرخاشگری AGQ توسط زاهدی‌فر و همکاران (۱۳۷۹) با هدف سنجش میزان پرخاشگری نمره‌های پرخاشگری دانشجویان دانشگاه شهید چمران اهواز و مقایسه آن با نمرات افسردگی آنها ساخته و اعتباریابی شد. این پرسشنامه یک مقیاس ۳۰ گویه‌ای است و در طیف لیکرت ۴ درجه‌ای درجه بندی شده است و مشتمل بر سه خرده‌آزمون می‌باشد که شامل خشم و غضب، تهاجم و توهین و لجاجت و کینه می‌باشد. پایایی این ابزار در پژوهش زاهدی‌فر بر اساس ضرایب بازآزمایی و آلفای کرونباخ محاسبه شد که رضایت‌بخش بودند. همچنین روایی این پرسشنامه توسط زاهدی‌فر به‌وسیله پرسشنامه‌های ملاک شامل پرسشنامه شخصیتی آیزنک، پرسشنامه شخصیتی چندوجهی مینه سوتا و پرسشنامه BDVI ارزیابی شد که ضرایب همبستگی و خلاصه نتایج رگرسیون چندمتغیری بر روی پرسشنامه‌های فوق‌الذکر حاکی از رضایت‌بخش بودن روایی این پرسشنامه بود. در پژوهش حاضر برای محاسبه پایایی از همسانی درونی سوالات به روش ضریب آلفای کرونباخ برای کل پرسشنامه و مؤلفه‌ها استفاده شد که نتایج حاکی از مناسب بودن پایایی نمرات پرسشنامه بود.

با توجه به موارد ذکر شده در بحث مقدمه مشخص است که تعیین هنجار نه تنها برای هر آزمون روانی بلکه برای پرسشنامه حاضر فواید زیر را در بر خواهد داشت:

ابزاری استاندارد جهت سرند کردن افرادی که از لحاظ ویژگی پرخاشگری نمرات بالایی را کسب کرده‌اند در دست خواهد بود تا قبل از اعطای گواهی نامه به افراد با سنجش این ویژگی که منجر به رفتار رانندگی پرخطر خواهد شد در جهت راهکاری برای کنترل خشم از طریق رواندرمانی یا کارگاه‌هایی اقداماتی به عمل آید تا سهم بسزایی را در کاهش تصادفات داشته باشد.

بر این اساس هدف اصلی پژوهش حاضر، هنجاریابی فرم ۳۰ سوالی پرسشنامه پرخاشگری بر روی ۸۵۰ نفر از رانندگان استان کرمانشاه به تفکیک حادثه‌سازی و غیرحادثه‌سازی بود. بر این اساس هدف جانبی پژوهش حاضر بر اساس یافته‌های تحقیق بررسی این سوال بود که آیا بین رانندگان حادثه ساز و غیر حادثه ساز از لحاظ پرخاشگری و مؤلفه‌های آن تفاوت معناداری وجود دارد؟ آیا بین افراد متأهل و مجرد از لحاظ پرخاشگری و مؤلفه‌های آن تفاوت معناداری وجود دارد؟ آیا بین مقاطع مختلف تحصیلی از نظر پرخاشگری و مؤلفه‌های آن تفاوت معناداری وجود دارد؟

روش ابزار تحقیق

پرسشنامه پرخاشگری AGQ یک مقیاس ۳۰ گویه‌ای است و در طیف لیکرت ۴ درجه‌ای (۰=هرگز تا ۳=همیشه) درجه‌بندی شده است و مشتمل بر سه خرده آزمون می‌باشد که شامل خشم و غضب (از سوال ۱ تا ۱۴)، تهاجم و توهین (از سوال ۱۵ تا ۲۲) و لجاجت و کینه (از سوال ۲۳ تا ۳۰) می‌باشد و هیچ‌گونه محدودیت زمانی برای تکمیل مقیاس وجود ندارد. مقیاس AGQ یک مقیاس خودگزارش‌دهی مدادکاغذی است و آزمودنی به یکی از چهار گزینه هرگز، به ندرت، گاهی اوقات و همیشه پاسخ گفته و برای هر یک از ۴ گزینه مذکور به ترتیب مقادیر ۰، ۱، ۲ و ۳ در نظر گرفته می‌شود. به جز ماده ۱۸ که بار عاملی منفی دارد و جهت نمره‌گذاری در آن معکوس است. نمره کل این پرسشنامه از صفر تا

۹۰ و با جمع نمرات سوال‌ها به دست می‌آید. افرادی که در این مقیاس نمره آنان از میانگین کمتر است پرخاشگری پایین خواهند داشت.

خصوصیات روانسنجی این مقیاس بر اساس تحلیل عوامل بدین شرح است (زاهدی‌فر، ۱۳۷۹): ضرایب بازآزمایی به دست آمده بین نمره‌های آزمودنی‌ها در دو نوبت (آزمون و آزمون مجدد) برای کل آزمودنی‌ها ($N=90$) آزمودنی‌های دختر ($N=90$) و آزمودنی‌های پسر ($N=38$) به ترتیب $r=0/7$ ، $r=0/64$ و $r=0/79$ بوده است. همچنین در مقیاس AGQ ضرایب آلفای کرونباخ برای کل آزمودنی‌ها $0/87$ ، برای آزمودنی‌های دختر $0/86$ و برای آزمودنی‌های پسر $0/89$ بوده است. ضرایب همبستگی توسط زاهدی‌فر بین خرده مقیاس Pd (یکی از خرده‌مقیاس‌های MMPI) و مقیاس AGQ برای کل آزمودنی‌ها $0/58$ و ضرایب همبستگی میان کل پرسشنامه BDVIT پرسنامه خصومت-گناه باس و دورکی، (۱۹۵۷) و مقیاس AGQ برای کل آزمودنی‌ها $r=0/56$ گزارش شده است.

نمونه

برای تعیین هنجاریابی پرسشنامه AGQ از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شد. تعداد کل نمونه در این پژوهش ۸۵۰ نفر بودند که تعداد ۴۴۴ نفر از گروه رانندگان حادثه‌ساز و ۴۰۶ نفر از رانندگان غیرحادثه‌ساز بودند. همچنین ۶۳۰ نفر از شرکت‌کنندگان متأهل، ۲۰۶ نفر مجرد و ۱۰ نفر جدا شده بودند.

شیوه اجرا

پس از توضیح در مورد نحوه پاسخگویی به پرسشنامه، پرسشنامه به صورت گروهی توسط پژوهشگر و همکاران وی که آموزش لازم را دیده بودند روی رانندگان اجرا شد. پس از وجیه رانندگان تلاش شد تا رانندگان با حوصله و علاقه‌مندی در این پژوهش مشارکت کنند. سپس پایایی نمرات پرسشنامه با استفاده از همسانی درونی و محاسبه آلفای کرونباخ محاسبه شد که جزئیات نمرات آن در ادامه در جداول مربوطه آمده است و نتایج حاکی از مناسب بودن آلفای کرونباخ بود. برای تکمیل پرسشنامه پرخاشگری

محدودیت زمانی وجود نداشت. این زمان به طور متوسط ۱۰ تا ۱۵ دقیقه طول کشید. پس از جمع‌آوری پرسشنامه‌ها کار وارد کردن نمرات در نرم‌افزار SPSS 20 و تجزیه و تحلیل داده‌ها انجام شد که در ادامه گزارش شده است.

نتایج

در ابتدا پایایی ابزار اندازه‌گیری گزارش شده است که بر اساس نتایج جدول مشخص است که ضریب آلفای کرونباخ برای کل پرسشنامه و خرده‌مقیاس‌های آن از میزان مطلوبی برخوردار است.

جدول (۱) پایایی

پایایی	بخش‌های پرسشنامه
۰/۹۰	کل
۰/۸۳	خشم و عصبانیت
۰/۸۲	تهاجم و توهین
۰/۸۲	لجاجت و کینه‌توزی

پرسشنامه پرخاشگری

بر اساس نتایج جدول مشخص است که پایایی برای کل پرسشنامه ۰/۹ برای مقیاس خشم و عصبانیت ۰/۸۳، برای مقیاس تهاجم و توهین ۰/۸۲ و برای مقیاس لجاجت و کینه‌توزی ۰/۸۲ به دست آمد. در جدول زیر فراوانی شرکت‌کنندگان در پژوهش به تفکیک حادثه‌ساز بودن و غیرحادثه‌ساز بودن و تعداد متأهلان و مجردان و جدانشده‌ها بر اساس مقطع تحصیلی آنها می‌باشد.

جدول (۲) فراوانی بر اساس تحصیلات، وضعیت تأهل و حادثه‌سازی

کل	وضعیت تأهل				میزان تحصیلات
	متاهل	مجرد	جدا شده	غیره	
۴۶	۴۱	۴	۱	۰	بیسواد
۱۲	۱۲	۰	۰	۰	گروه حادثه‌ساز
۵۸	۵۳	۴	۱	۰	غیرحادثه‌ساز
۱۵۱	۱۰۵	۴۶	۰	۰	کل
۱۶۴	۱۵۳	۱۱	۰	۰	ابتدایی/راهنمایی
۳۱۵	۲۵۸	۵۷	۰	۰	گروه حادثه‌ساز
۱۷۱	۸۴	۸۱	۵	۱	غیرحادثه‌ساز
۱۹۶	۱۷۵	۱۹	۲	۰	کل
۳۶۷	۲۵۹	۱۰۰	۷	۱	دیپلم/دیپلم ناقص
۶۶	۳۰	۳۴	۲	۰	گروه حادثه‌ساز
۳۰	۲۴	۶	۰	۰	غیرحادثه‌ساز
۹۶	۵۴	۴۰	۲	۰	کل
۷	۲	۴	۰	۱	فوق
۴	۳	۱	۰	۰	گروه حادثه‌ساز
۱۱	۵	۵	۰	۱	غیرحادثه‌ساز
۴۴۲	۲۶۳	۱۶۹	۸	۲	کل
۴۰۶	۳۶۷	۳۷	۲	۰	گروه حادثه‌ساز
۸۴۸	۶۳۰	۲۰۶	۱۰	۲	غیرحادثه‌ساز
					کل

بر اساس نتایج جدول مشخص است که از میان افراد بی‌سواد تعداد افراد متأهل و مجرد حادثه‌ساز بیش از افراد غیرحادثه‌ساز می‌باشد. در میان افراد تحصیلات ابتدایی/راهنمایی تعداد افراد متأهل غیرحادثه‌ساز بیش از افراد متأهل حادثه‌ساز می‌باشد اما تعداد افراد مجرد حادثه‌ساز بیش از افراد مجرد غیرحادثه‌ساز می‌باشد. در میان افراد دیپلم/دیپلم ناقص تعداد افراد متأهل غیرحادثه‌ساز بیش از افراد متأهل حادثه‌ساز بود و تعداد افراد

مجرد حادثه‌ساز بیش از افراد مجرد غیرحادثه ساز بود. در میان افراد دارای مدرک فوق دیپلم/ لیسانس تعداد متأهلان و مجردها در گروه حادثه‌ساز بیش از گروه غیرحادثه‌ساز بود و در میان افراد دارای مدرک فوق لیسانس و بالاتر تعداد متأهلان گروه غیرحادثه‌ساز بیش از گروه حادثه‌ساز اما تعداد مجردها در گروه حادثه‌ساز بیش از گروه غیرحادثه‌ساز بود.

جدول (۳) میانگین، انحراف استاندارد و حداقل و حداکثر بر اساس حادثه‌ساز بودن و غیرحادثه ساز بودن

مقیاس	میانگین	Std.Err. of Mean	SD	حداقل	حداکثر
کل	۳۲/۶۴	۰/۴۹	۱۱/۵	۴	۶۵
خشیم و غضب	۲۱/۲۶	۰/۲۴	۶/۶۲	۲	۳۹
تهاجم و توهین	۷/۴۵	۰/۱۶	۳/۵۱	۰	۲۴
لجاجت و کینه	۸/۱۹	۰/۱۷	۴/۱۵	۰	۲۳

در جدول بالا میانگین نمره کل و مؤلفه‌های پرخاشگری را در کل رانندگان و در گروه حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز مشاهده می‌کنید. بر اساس نتایج جدول بالا همچنین مشخص است که میانگین نمره کل پرخاشگری و مؤلفه‌های آن در گروه حادثه‌ساز بیش از گروه غیرحادثه‌ساز می‌باشد. همچنین بالاترین نمره در پرسشنامه به‌جز در مؤلفه خشیم و غضب مربوط به گروه حادثه‌ساز می‌باشد.

جدول (۴) میانگین، انحراف استاندارد و حد اقل و حداکثر بر اساس وضعیت تاهل

مقیاس	میانگین		Std.Err. of Mean		SD		حداقل		حداکثر						
	متأهل	مجرد	متأهل	مجرد	متأهل	مجرد	متأهل	مجرد	متأهل	مجرد					
کل	۳۱/۶	۳۵/۵۱	۳۸/۱۶	۰/۵۴	۱/۱	۴/۸	۱۳/۶	۱۵/۸	۱۶/۸	۴	۵	۸	۷۰	۷۲	۶۶
خشم و غضب	۱۹/۲۷	۲۰/۷۱	۲۲/۵	۰/۲۷	۰/۵۵	۲/۲	۶/۸۹	۷/۹	۷/۶	۴	۲	۵	۳۹	۳۹	۳۳
تهاجم و توهین	۵/۶۵	۶/۶	۶/۱	۰/۱۸	۰/۳۵	۱/۵	۴/۷۲	۵/۱	۵/۵	۰	۰	۰	۲۴	۲۰	۱۶
لجاجت و کینه	۶/۶۷	۸/۱	۹/۵	۰/۱۸	۰/۳۷	۱/۷	۴/۷۶	۵/۳	۶/۱	۰	۰	۲	۲۳	۲۱	۱۹

بر اساس نتایج جدول بالا ملاحظه می‌شود که میانگین نمره کل پرخاشگری مؤلفه‌های آن در افراد مجرد و جدا شده بیش از افراد متأهل می‌باشد. به طوری که میانگین نمره کل پرخاشگری در گروه جدا شده برابر با ۳۸/۱۶، و در گروه متأهل برابر با ۳۱/۶ می‌باشد، میانگین نمره خشم و غضب در گروه جدا شده برابر با ۲۲/۵ و در افراد متأهل برابر با ۱۹/۲۷، میانگین نمره تهاجم و توهین در افراد مجرد ۶/۶ و در افراد متأهل برابر با ۵/۶۵ و نمره لجاجت و کینه در گروه جدا شده برابر با ۹/۵ و در افراد متأهل برابر با ۶/۶۷ بود.

جدول (۶) نمرات خام و استاندارد برای خرده‌مقیاس خشم و غضب

نمره		فراوانی		نمره Z		نمره T		رتبه درصدی	
کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز
۲	۲	۲	۲	-۲/۴۴	-۲/۵۹	-۲/۱۰	۲۵/۵۵	۲۴/۰۴	۲۸/۹۸
۳	۳	۱	۱	-۲/۳۰	-۲/۴۶	-۱/۹۵	۲۶/۹۳	۲۵/۳۸	۳۰/۴۹
۴	۴	۱۲	۴	-۲/۱۶	-۲/۳۲	-۱/۸۰	۲۸/۳۱	۲۶/۷۳	۳۲/۰۰
۵	۵	۶	۳	-۲/۰۳	-۲/۱۹	۱/۶۴	۲۹/۷۰	۲۸/۰۷	۳۳/۵۱
۶	۶	۷	۳	-۱/۸۹	-۲/۰۵	-۱/۴۹	۳۱/۰۸	۲۹/۴۱	۳۵/۰۱
۷	۷	۹	۶	-۱/۷۵	-۱/۹۲	-۱/۳۴	۳۲/۴۶	۳۰/۷۵	۳۶/۵۲
۸	۸	۱۳	۹	-۱/۶۱	-۱/۷۹	-۱/۱۹	۳۳/۸۴	۳۲/۰۹	۳۸/۰۳
۹	۹	۱۴	۵	-۱/۴۷	-۱/۶۵	-۱/۰۴	۳۵/۲۲	۳۳/۴۳	۳۹/۵۴
۱۰	۱۰	۲۰	۷	-۱/۳۳	-۱/۵۲	-۰/۸۹	۳۶/۶۰	۳۴/۷۷	۴۱/۰۵
۱۱	۱۱	۳۲	۴	-۱/۲۰	-۱/۳۸	-۰/۷۴	۳۷/۹۹	۳۶/۱۱	۴۲/۵۶
۱۲	۱۲	۳۱	۷	-۱/۰۶	-۱/۲۵	-۰/۵۹	۳۹/۳۷	۳۷/۴۵	۴۴/۰۷
۱۳	۱۳	۲۴	۱۳	-۰/۹۲	-۱/۱۲	-۰/۴۴	۴۰/۷۵	۳۸/۷۹	۴۵/۵۸
۱۴	۱۴	۴۸	۲۰	-۰/۷۸	-۰/۹۸	-۰/۲۹	۴۲/۱۳	۴۰/۱۴	۴۷/۰۹
۱۵	۱۵	۳۲	۱۲	-۰/۶۴	-۰/۸۵	-۰/۱۴	۴۳/۵۱	۴۱/۴۸	۴۸/۶۰
۱۶	۱۶	۳۳	۱۸	-۰/۵۱	-۰/۷۱	-۰/۰۱	۴۴/۹۰	۴۲/۸۲	۵۰/۱۰
۱۷	۱۷	۵۰	۲۶	-۰/۳۷	-۰/۵۸	-۰/۱۶	۴۶/۲۸	۴۴/۱۶	۵۱/۶۱
۱۸	۱۸	۳۷	۱۶	-۰/۲۳	-۰/۴۵	-۰/۳۱	۴۷/۶۶	۴۵/۵۰	۵۳/۱۲
۱۹	۱۹	۴۶	۱۶	-۰/۰۹	-۰/۳۱	-۰/۴۶	۴۹/۰۴	۴۶/۸۴	۵۴/۶۳
۲۰	۲۰	۴۸	۲۳	۰/۰۴	-۰/۱۸	۰/۶۱	۵۰/۴۲	۴۸/۱۸	۵۶/۱۴
۲۱	۲۱	۳۷	۱۸	۰/۱۸	-۰/۰۴	۰/۷۶	۵۱/۸۱	۴۹/۵۲	۵۷/۶۵
۲۲	۲۲	۳۶	۲۱	۰/۳۱	۰/۰۸	۰/۹۱	۵۳/۱۹	۵۰/۸۹	۵۹/۱۶
۲۳	۲۳	۴۸	۳۰	۰/۴۵	۰/۲۲	۱/۰۶	۵۴/۵۷	۵۲/۲۰	۶۰/۶۷
۲۴	۲۴	۲۹	۱۶	۰/۵۹	۰/۳۵	۱/۲۱	۵۵/۹۵	۵۳/۵۵	۶۲/۱۸
۲۵	۲۵	۲۷	۲۶	۰/۷۳	۰/۴۸	۱/۳۶	۵۷/۳۳	۵۴/۸۹	۶۳/۶۹
۲۶	۲۶	۳۱	۱۹	۰/۸۷	۰/۶۲	۱/۵۱	۵۸/۷۱	۵۶/۲۳	۶۵/۱۹
۲۷	۲۷	۲۵	۱۷	۱/۰۰	۰/۷۵	۱/۶۷	۶۰/۱۰	۵۷/۵۷	۶۶/۷۰

۰/۹۶	۰/۸۰	۰/۸۵	۶۸/۲۱	۵۸/۹۱	۶۱/۴۸	۱/۸۲	۰/۸۹	۱/۱۴	۶	۲۷	۳۲	۳۰	۲۸	۲۸
۰/۹۷	۰/۸۵	۰/۸۹	۶۹/۷۲	۶۰/۲۵	۶۲/۸۶	۱/۹۷	۱/۰۲	۱/۲۸	۴	۱۹	۳۰	۳۱	۲۹	۲۹
۰/۹۸۱	۰/۸۸	۰/۹۲	۷۱/۲۳	۶۱/۵۹	۶۴/۲۴	۲/۱۲	۱/۱۵	۱/۴۲	۳	۱۳	۱۹	۳۲	۳۰	۳۰
۰/۹۸۶	۰/۹۱	۰/۹۴	۷۲/۷۴	۶۲/۹۳	۶۶/۶۲	۲/۲۷	۱/۲۹	۱/۵۶	۱	۱۰	۱۴	۳۳	۳۱	۳۱
۰/۹۹۰	۰/۹۳	۰/۹۵	۷۴/۲۵	۶۴/۲۷	۶۷/۰۱	۲/۴۲	۱/۴۲	۱/۷۰	۲	۶	۹	۳۴	۳۲	۳۲
۰/۹۹۳	۰/۹۵	۰/۹۶	۷۵/۷۶	۶۶/۶۲	۶۸/۳۹	۲/۵۷	۱/۵۶	۱/۸۳	۱	۱۱	۱۲	۳۵	۳۳	۳۳
۰/۹۹۶	۰/۹۷	۰/۹۸۱	۷۸/۷۸	۶۶/۹۶	۶۹/۷۷	۲/۸۷	۱/۶۹	۱/۹۷	۱	۷	۹	۳۷	۳۴	۳۴
	۰/۹۸	۰/۹۸۸		۶۸/۳۰	۷۱/۱۵		۱/۸۲	۲/۱۱		۱	۲		۳۵	۳۵
	۰/۹۸۳	۰/۹۹۰		۶۹/۶۴	۷۲/۵۳		۱/۹۶	۲/۲۵		۱	۱		۳۶	۳۶
	۰/۹۸۶	۰/۹۹۲		۷۰/۹۸	۷۳/۹۱		۲/۰۹	۲/۳۹		۲	۳		۳۷	۳۷
	۰/۹۹۱	۰/۹۹۵		۷۲/۳۲	۷۵/۳۰		۲/۲۳	۲/۵۲		۲	۲		۳۸	۳۸
	۰/۹۹۵	۰/۹۹۸		۷۳/۶۶	۷۶/۶۸		۲/۳۶	۲/۶۶		۲	۲		۳۹	۳۹

جدول (۷) نمرات خام و استاندارد برای خرده مقیاس تهاجم و توهین

نمره		فراوانی		نمره Z		نمره T		رتبه درصدی	
کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز
۰	۰	۱۲۵	۵۳	-۱/۲۲	-۱/۳۹	-۱/۱۹	۳۷/۷	۳۶/۰۹	۳۸/۰۹
۱	۱	۵۹	۱۹	-۱/۰۱	-۱/۲۰	-۰/۹۰	۳۹/۸	۳۷/۹۴	۴۰/۹۴
۲	۲	۷۶	۲۸	-۰/۸۰	-۱/۰۲	-۰/۶۲	۴۱/۹	۳۹/۹۰	۴۳/۷۸
۳	۳	۵۴	۲۳	-۰/۵۹	-۰/۸۳	-۰/۳۳	۴۴/۰	۴۱/۶۵	۴۶/۶۲
۴	۴	۸۰	۳۲	-۰/۳۸	-۰/۶۴	-۰/۰۵	۴۶/۱	۴۳/۵۰	۴۹/۴۷
۵	۵	۶۹	۳۷	-۰/۱۷	-۰/۴۶	۰/۲۳	۴۸/۲	۴۵/۳۶	۵۲/۳۱
۶	۶	۵۵	۲۳	-۰/۰۲	-۰/۲۷	۰/۵۱	۵۰/۳	۴۷/۲۱	۵۵/۱۶
۷	۷	۵۸	۲۷	-۰/۲۴	-۰/۰۹	۰/۷۹	۵۲/۴	۴۹/۰۶	۵۸
۸	۸	۴۱	۱۶	-۰/۴۵	-۰/۰۹	۱/۰۸	۵۴/۵	۵۰/۹۲	۶۰/۸۴
۹	۹	۴۰	۲۰	-۰/۶۶	-۰/۲۷	۱/۳۶	۵۶/۶	۵۲/۷۷	۶۳/۶۹
۱۰	۱۰	۳۰	۸	-۰/۸۷	-۰/۴۶	۱/۶۵	۵۸/۷	۵۴/۶۳	۶۶/۵۳
۱۱	۱۱	۲۵	۴	-۱/۰۸	-۰/۶۴	۱/۹۳	۶۰/۸	۵۶/۴۸	۶۹/۳۷
۱۲	۱۲	۲۹	۳	-۱/۲۹	-۰/۸۳	۲/۲۲	۶۲/۹	۵۸/۳۳	۷۲/۲۲

۰/۹۹۵	۰/۷۹	۰/۸۹	۷۵/۰۶	۶۰/۱۹	۶۵/۰	۲/۵۰	۱/۰۱	۱/۵۰	۲	۲۲	۲۴	۱۳	۱۳	۱۳
۰/۹۹۸	۰/۸۵	۰/۹۲	۷۷/۹۱	۶۲/۰۴	۶۷/۱	۲/۷۹	۱/۲۰	۱/۷۱	۱	۲۵	۲۶	۱۴	۱۴	۱۴
	۰/۸۹	۰/۹۴		۶۳/۸۹	۶۹/۲		۱/۳۸	۱/۹۲		۱۷	۱۷		۱۵	۱۵
	۰/۹۳	۰/۹۷		۶۵/۷۵	۷۱/۳		۱/۵۷	۲/۱۳		۱۶	۱۶		۱۶	۱۶
	۰/۹۶	۰/۹۸۷		۶۷/۶۰	۷۳/۴		۱/۷۶	۲/۳۴		۸	۸		۱۷	۱۷
	۰/۹۷	۰/۹۹۴		۶۹/۴۵	۷۵/۵		۱/۹۴	۲/۵۵		۵	۵		۱۸	۱۸
	۰/۹۸	۰/۹۹۸		۷۱/۳۱	۷۷/۶		۲/۱۳	۲/۷۶		۲	۲		۱۹	۱۹

جدول (۸) نمرات خام و استاندارد برای خرده‌مقیاس لجاجت و کینه

رتبه درصدی			نمره T		نمره Z		فراوانی		نمره		
کل	حادثه‌ساز	غیرحادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	کل	حادثه‌ساز	غیرحادثه‌ساز
۰	۰	۰	۳۵/۸۷	۳۴/۹۰	۳۵/۸۴	-۱/۴۱	-۱/۵۱	-۱/۴۱	۲۶	۳۰	۵۶
۱	۱	۱	۲۸/۲۷	۳۶/۷۳	۳۷/۸۳	-۱/۱۷	-۱/۳۲	-۱/۲۱	۲۳	۱۴	۳۷
۲	۲	۲	۴۰/۶۸	۲۸/۵۶	۳۹/۸۲	-۰/۹۳	-۱/۱۴	-۱/۰۱	۲۸	۳۶	۷۴
۳	۳	۳	۴۳/۰۸	۴۰/۳۹	۴۱/۸۱	-۰/۶۹	-۰/۹۶	-۰/۸۱	۴۹	۳۳	۸۲
۴	۴	۴	۴۵/۴۹	۴۲/۲۳	۴۳/۸۰	-۰/۴۵	-۰/۷۷	-۰/۶۱	۴۸	۲۲	۷۰
۵	۵	۵	۴۷/۸۹	۴۴/۰۶	۴۵/۷۹	-۰/۲۱	-۰/۵۹	-۰/۴۲	۲۹	۳۱	۶۰
۶	۶	۶	۵۰/۳۰	۴۵/۸۹	۴۷/۷۸	۰/۰۲	-۰/۴۱	-۰/۲۲	۳۶	۲۸	۶۴
۷	۷	۷	۵۲/۷۰	۴۷/۷۲	۴۹/۷۷	۰/۲۷	-۰/۲۲	-۰/۰۲	۳۳	۲۰	۵۳
۸	۸	۸	۵۵/۱۰	۴۹/۵۵	۵۱/۷۶	۰/۵۱	-۰/۰۴	۰/۱۷	۳۰	۲۹	۵۹
۹	۹	۹	۵۷/۵۱	۵۱/۳۹	۵۳/۷۵	۰/۷۵	۰/۱۳	۰/۳۷	۲۶	۱۶	۴۲
۱۰	۱۰	۱۰	۵۹/۹۱	۵۳/۲۲	۵۵/۷۴	۰/۹۹	۰/۳۲	۰/۵۷	۱۲	۲۴	۳۶
۱۱	۱۱	۱۱	۶۲/۳۲	۵۶/۰۵	۵۷/۷۴	۱/۲۳	۰/۵۰	۰/۷۷	۱۶	۲۳	۳۹
۱۲	۱۲	۱۲	۶۴/۷۲	۵۶/۸۸	۵۹/۷۳	۱/۴۷	۰/۶۸	۰/۹۷	۱۰	۲۹	۳۹
۱۳	۱۳	۱۳	۶۷/۱۳	۵۸/۷۱	۶۱/۷۲	۱/۷۱	۰/۸۷	۱/۱۷	۸	۲۰	۲۸
۱۴	۱۴	۱۴	۶۹/۵۳	۶۰/۵۵	۶۳/۷۱	۱/۹۵	۱/۰۵	۱/۳۷	۴	۲۳	۲۷
۱۵	۱۵	۱۵	۷۱/۹۴	۶۲/۳۸	۶۵/۷۰	۲/۱۹	۱/۲۳	۱/۵۶	۶	۱۵	۲۱
۱۶	۱۶	۱۶	۷۴/۳۴	۶۴/۲۱	۶۷/۶۹	۲/۴۳	۱/۴۲	۱/۷۶	۳	۱۷	۲۰
۱۷	۱۷	۱۷	۷۹/۷۴	۶۶/۰۴	۶۹/۶۸	۲/۶۷	۱/۶۰	۱/۹۶	۲	۱۲	۱۴
۱۸	۱۸	۱۸	۷۹/۱۵	۶۷/۸۷	۷۱/۶۷	۲/۹۱	۱/۷۸	۲/۱۶	۲	۸	۱۰

۰/۹۷۴	۰/۹۸	۶۹/۷۱	۷۳/۶۶	۱/۹۷	۲/۳۶	۵	۵	۱۹	۱۹
۰/۹۸۶	۰/۹۹۱	۷۱/۵۴	۷۵/۶۵	۲/۱۵	۲/۵۶	۶	۶	۲۰	۲۰
۰/۹۹۴	۰/۹۹۶	۷۳/۳۷	۷۷/۶۴	۲/۳۳	۲/۷۶	۱	۱	۲۱	۲۱
۰/۹۹۷	۰/۹۹۸	۷۵/۲۰	۷۹/۶۳	۲/۵۲	۲/۹۶	۱	۱	۲۲	۲۲

در ادامه به منظور بررسی تفاوت نمره کل و خرده مقیاس‌های پرسشنامه پرخاشگری در میان گروه حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز و همچنین مقایسه بین افراد متأهل مجرد از آزمون‌های مربوطه استفاده شده است. از آنجایی که به جز توزیع متغیر خشم و کینه توزیع بقیه متغیرها غیرنرمال می‌باشد جهت مقایسه میانگین خشم و کینه از آزمون تی مستقل و جهت مقایسه سایر متغیرها از آزمون یومان ویتنی استفاده شده است.

جدول (۹) آزمون تی مستقل برای مقایسه مقیاس خشم و عصبانیت بر اساس حادثه‌ساز بودن و وضعیت تأهل

۹۵٪ فاصله اطمینان تفاوت		خطای استاندارد تفاوت	تفاوت میانگین‌ها	P	درجه آزادی	T	P	F	میانگین
حد بالا	حد پایین	خطای استاندارد تفاوت	تفاوت میانگین‌ها	P	درجه آزادی	T	P	F	میانگین
۴/۴۲	۲/۵۲	۰/۴۸	۳/۴۷	۰/۰۰	۸۴۷	۷/۱۸	۰/۰۰۸	۷/۱۴	همسانی حادثه ساز واریانس‌ها
۲/۵۳	۴/۴۲	۰/۴۸	۳/۴۷	۰/۰۰	۸۴۵/۸۲۵	۷/۲۳		۱۷/۸۷	خشم همسانی واریانس‌ها
۲/۶۱	۰/۳۸	۰/۵۶	۱/۴۹	۰/۰۰۸	۸۴۷	۲/۶۴	۰/۰۱	۶/۶۹	همسانی واریانس‌ها
۲/۶۹	۰/۳۰	۰/۶۰	۱/۴۹	۰/۰۱۴	۳۳۷/۷۱	۲/۴۷		۲۰/۸۱	وضعیت تأهل همسانی واریانس‌ها

بر اساس نتایج آزمون تی مستقل مشخص است که تفاوت معناداری بین میانگین دو گروه حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز در مؤلفه خشم و غضب وجود دارد. به طوری که میانگین

گروه حادثه‌ساز به‌طور معناداری بیش از گروه غیرحادثه‌ساز می‌باشد. همچنین در مورد افراد متأهل و غیرمتأهل تفاوت معناداری در مؤلفه خشم و غضب وجود دارد ($P=0/014$) به‌طوری که میانگین افراد متأهل به‌طور معناداری کمتر از میانگین افراد مجرد می‌باشد. جدول (۱۰) آزمون یومان ویتنی برای مقایسه رتبه میانگین افراد بر اساس حادثه‌ساز بودن و وضعیت تأهل

گروه	میانگین رتبه	یومان ویتنی	سطح معناداری
تهاجم و توهین	حادثه ساز ۴۹۵/۴۵ غیرحادثه‌ساز ۳۴۰/۶۵	۵۶۰۵۹/۵	۰/۰۰
لجاجت و کینه	حادثه‌ساز ۴۷۵/۲۳ غیرحادثه‌ساز ۳۶۵/۱۷	۶۵۸۶۱/۵	۰/۰۰
کل	حادثه‌ساز ۴۹۶/۳۲ غیرحادثه‌ساز ۳۴۴/۳۲	۵۷۳۵۴/۵	۰/۰۰
تهاجم و توهین	متأهل ۴۰۵/۶۴ مجرد ۴۴۷/۶۲	۵۷۶۸۲/۵	۰/۰۲۹
لجاجت و کینه	متأهل ۴۰۰/۰۸ مجرد ۴۶۸/۵۰	۵۳۷۱/۵	۰/۰۰
کل	متأهل ۴۰۲/۶۶ مجرد ۴۶۴/۸۴	۵۵۱۳۷/۵	۰/۰۰۱

بر اساس نتایج آزمون یومان ویتنی مشخص است که تفاوت معناداری بین گروه حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز از نظر مؤلفه‌های تهاجم و توهین، لجاجت و کینه و نمره کل در پرخاشگری وجود دارد. به‌طوری که در تمامی مؤلفه‌ها میانگین رتبه‌ها در گروه حادثه‌ساز بیش از گروه غیرحادثه‌ساز می‌باشد. همچنین در مورد تمامی مؤلفه‌ها میانگین رتبه افراد متأهل کمتر از میانگین رتبه افراد مجرد می‌باشد. در ادامه به‌منظور بررسی تفاوت میانگین نمرات پرخاشگری و مؤلفه‌های آن پرداخته شده است اما از آنجایی که توزیع متغیر پژوهش در میان تمامی گروه‌ها غیرنرمال می‌باشد از آزمون کروسکال والیس استفاده شده است.

جدول (۱۱) آزمون کروسکال والیس برای مقایسه پرخاشگری بر اساس تحصیلات

سطح معناداری	خی دو	میانگین رتبه	گروه	
۰/۱۰۲	۷/۷۳۴	۵۰۱/۶۱	بی سواد	خشم و غضب
		۴۰۸/۵۲	ابتدایی/اراهتمایی	
		۴۲۳/۰۵	دیپلم/ناقص	
		۴۲۹/۸۸	فوقدیپلم/لیسانس	
		۴۷۹/۹۱	فوق لیسانس/بالا تر	
۰/۰۰	۳۱/۲۲۷	۵۷۸/۴۳	بی سواد	تهاجم و توهین
		۴۲۴/۱۹	ابتدایی/اراهتمایی	
		۳۹۶/۰۳	دیپلم/ناقص	
		۴۰۲/۱۱	فوقدیپلم/لیسانس	
		۵۴۰/۸۲	فوق لیسانس/بالا تر	
۰/۰۰۶	۱۴/۳۵۹	۵۰۰/۵۹	بی سواد	لجاجت و کینه
		۴۰۰/۹۴	ابتدایی/اراهتمایی	
		۴۱۷/۰۰	دیپلم/ناقص	
		۴۴۸/۴۴	فوقدیپلم/لیسانس	
		۵۸۰/۵۵	فوق لیسانس/بالا تر	
۰/۰۰۱	۱۸/۴۵۳	۵۴۵/۵۶	بی سواد	کل
		۴۰۷/۱۴	ابتدایی/اراهتمایی	
		۴۱۴/۱۶	دیپلم/ناقص	
		۴۲۷/۱۷	فوقدیپلم/لیسانس	
		۵۲۷/۷۳	فوق لیسانس/بالا تر	

نتایج آزمون کروسکال والیس در جدول بالا گزارش می‌کند که در مؤلفه خشم و غضب تفاوت معناداری بین گروهها وجود ندارد. در مؤلفه تهاجم و توهین بالاترین تفاوت معناداری بین گروهها با سطح معناداری $P < ۰/۰۱$ میانگین رتبه مربوط به گروه بیسواد می‌باشد. در مؤلفه لجاجت و کینه تفاوت معناداری در میانگین رتبه افراد با سطح معناداری $P < ۰/۰۱$ وجود دارد و بالاترین میانگین رتبه مربوط به گروه فوق لیسانس و بالاتر

می‌باشد. در میانگین رتبه کل پرخاشگری نیز تفاوت معناداری با سطح معناداری $P < 0/01$ بین گروه‌ها وجود دارد و بالاترین میانگین تبه مربوط به گروه بیسواد می‌باشد.

بحث و نتیجه‌گیری

هدف از پژوهش حاضر، هنجاریابی پرسشنامه پرخاشگری AGQ (فرم ۳۰ سوالی) با هدف کاربردی برای شناسایی و سرند کردن رانندگان پرخاشگر و تدابیر روانشناختی برای آنها می‌باشد تا بدین وسیله یکی از عوامل انسانی دخیل در تصادفات رانندگی که البته نقش پررنگی را در این زمینه بازی می‌کند را کنترل کنیم. بدین منظور تلاش شد تا نمونه‌ای معرف انتخاب شود و توصیفات نمونه همه گزارش شده است. نتایج همه حاکی از آن بودند که نمرات پرخاشگری و مؤلفه‌های آن در رانندگان گروه حادثه‌ساز بیش از گروه غیرحادثه‌ساز بود. باید توجه داشت که پرسشنامه پرخاشگری روی نمونه رانندگان کرمانشاه هنجاریابی شده و برای تعمیم نتایج به سایر افراد باید احتیاط لازم ا به کار برد. همچنین پژوهش حاضر علاوه بر هنجاریابی پرسشنامه پرخاشگری به بررسی تفاوت پرخاشگری و مؤلفه‌های آن در رانندگان حادثه‌ساز و غیرحادثه‌ساز، در افراد متأهل و غیرمتأهل و همچنین در میان افراد با تحصیلات مختلف پرداخت. بدین ترتیب مشخص شد که افراد حادثه‌آفرین، مجرد و سطح تحصیلات پایین‌تر نمره پرخاشگری بالاتری را کسب کردند.

نتایج تحقیقات حاضر با پژوهش‌های کانتوگیانیس^۱ (۲۰۰۶)، البرگ^۲ (۲۰۰۱)، لاجونن (۲۰۰۱)، نبی سومر (۲۰۰۳)، ساح (۱۹۸۹)، چامبر و فامر (۱۹۸۴)، مارتینز (۱۹۹۷) همسو است.

کانتوگیانیس (۲۰۰۶)، پژوهشی را با هدف بررسی الگوی بافتی در تصادف، و بررسی تأثیر استرس راننده به‌عنوان عامل بافتی غیرمستقیم انجام داد. وی همچنین تأثیر رفتارهای نابجا را به‌عنوان عامل‌های مستقیم بررسی کرد. نتایج نشان داد که تجربه رانندگی با میزان تصادف‌ها همبستگی منفی بالایی دارد، اما تخلف‌ها و پرخاشگری

1- Kontogiannis

2- Torbjoern

پیش‌بینی‌کننده‌های مناسبی برای میزان تصادفات در هر دو الگو به حساب می‌آیند. در الگوی این پژوهش روابط میان سن، جنسیت، تجربه رانندگی، پرخاشگری و تخلف‌ها فقط برای متغیرهای نهفته ارائه شده است. داده‌های این پژوهش نشان می‌دهد که در تشریح میزان تصادفات، تخلفات بیشتر حاصل انباشتگی پرخاشگری و ناکامی است. تخلفات سرعت با پرخاشگری رابطه مثبت و با بی‌علاقگی نسبت به رانندگی رابطه منفی دارد. در این پژوهش همچنین نتایج نشان داد که استرس بالا با میزان خطا و تخلفات بیشتر ارتباط دارد. تخلفات با پرخاشگری رابطه مثبت و با اعتماد رابطه منفی دارد. به نظر می‌رسد که رانندگان با ویژگی استرس و پرخاشگری نسبت به خصوصیات ایمنی ماشین خود بی‌توجه هستند زیرا ناصبوری، شتاب و عجله موجب بروز سهل‌انگاری و تسامح این رانندگان می‌شود (همان منبع). البرگ (۲۰۰۱)، لاجونن (۲۰۰۱) تحقیقی روی رانندگان انجام دادند و دریافتند که افرادی که ویژگی‌های چون بی‌ثباتی هیجانی، اضطراب، عصبانیت و پرخاشگری بالایی دارند، رفتارهای رانندگی مخاطره‌آمیز بیشتری نسبت به رانندگان دیگر دارند. نتایج پژوهش کانتوگیانیس و البرگ در خصوص ارتباط پرخاشگری با رفتار رانندگی پرخطر همسو با پژوهش حاضر می‌باشد. نبی سومر^۱ (۲۰۰۳) در پژوهش خود متوجه شد، که افرادی که دارای اختلالات شخصیت ضداجتماعی و پرخاشگری هستند بیشتر در معرض حوادث و سوانح قرار می‌گیرند. ساح^۲ (۱۹۸۹) در پژوهش خود بر روی رانندگان حادثه‌دیده خطوط راه آهن از آزمون رورشاخ استفاده کرد و در این پژوهش معلوم شد که عوامل پیچیده‌ای در این مساله دخیل هستند. وی این عوامل را رفتارهای از جمله تکانشگری، پرخاشگری، هیجان‌زدگی، عواطف انفجاری و رفتار غیرقابل کنترل عنوان کرد. چامبر^۳ و فامر^۴ (۱۹۸۴) در تحقیق خود به این نتیجه رسیدند که بین پرخاشگری و تکانشگری و تصادفات رابطه معنادار وجود دارد. ساچمن^۵ و همکاران (۱۹۸۸) بین تکانشگری پرخاشگری و حوادث رابطه قوی یافتند، و رانندگان جوانی که بیشترین میزان تصادفات را داشتند نسبتاً تکانشی‌تر از دیگران بودند. نتایج پژوهش حاضر

1- Nebi Sümer
3- Chamber
5- Sachman

2- sah
4- Famer

نیز نشان داد که درگروه حادثه‌ساز ارتباط بین پرخاشگری با رانندگی خشن و پرخطر بیش از گروه غیرحادثه‌ساز بود.

همچنین مارتینز (۱۹۹۷) برآورد کرد که ۶۷ درصد از مرگ و میرهای ناشی از تصادفات وسایل نقلیه موتوری و ۳۳ درصد از جراحتهای رانندگی ناشی از پرخاشگری است.

در تبیین ارتباط پرخاشگری با رفتار رانندگی پرخطر می‌توان به عوامل ایجادکننده پرخاشگری در رانندگی اشاره کرد؛ شاید در برخی مواقع دلیل اولیه ممانعت از حرکت ازدحام و شلوغی باشد. افزایش سریع تعداد وسایل نقلیه در جاده‌ها، در دهه‌های گذشته، همواره باعث ازدحام و تأخیر در رانندگی شده است. دلایل دیگر تأخیر در عبور و مرور مواردی است نظیر چراغ قرمز، مسدود کردن مسیر برای حفاظت، مسدود شدن مسیر با وسایل نقلیه از کار افتاده یا رانندگانی که آهسته رانندگی می‌کنند (لورتا و همکاران، ۲۰۰۱). اسمارت، استودتو، مان و آدلاف (۲۰۰۴) دریافتند که گزارش‌های رانندگی همراه با خشونت و خشم در جاده به‌طور قابل ملاحظه‌ای با تراکم شهری و شرایط رانندگی استرس‌آور ارتباط دارد. ون روی، روتون و برنز (۲۰۰۶) دریافتند که ازدحام و حتی پیش‌بینی آن به احساس اضطراب و عصبانیت و در نتیجه خشونت در رانندگی منجر می‌شود. از نظر جامعه‌شناسی ترافیک، احساس ازدحام یک حالت هیجانی نامطبوع است و موجب برانگیختگی می‌شود و چنین احساسی، در صورتی که گرایش فرد نسبت به آن منفی باشد و شرایط موقعیتی نیز آن را تشدید کند، موجب ایجاد حالت خشم و ناراحتی می‌شود. تجاوز به فضای شخصی، رفتار محدود شده و احساس از دست دادن آزادی و کنترل شخصی به عنوان علل اصلی برانگیختگی در موقعیت‌های تراکم معرفی شده‌اند. این عوامل در موقعیت ترافیک نیز وجود دارند و موجب ناراحتی و برانگیختگی افراد می‌شوند (نوری، ۱۳۶۶). فرهنگ نیز متغیر مهمی است که در تصمیم‌گیری برای اعمال کردن یا نکردن خشونت دخالت دارد. هر راننده فردی است که تحت تأثیر محیط اجتماعی خود که شامل دیگر کاربران جاده، هنجارهای عمومی اجتماعی، قوانین اجرایی مربوط به رانندگی و نمایندگان اجرایی این قوانین می‌شود قرار می‌گیرد. در عین حال که

هر راننده خودش هم جزئی از این مجموعه است و بنابراین بر دیگران تأثیر می‌گذارد و درک راننده از خشونت در کشورهای مختلف متفاوت است (شاینر، ۲۰۰۷). در پژوهشی که سطح شکیبایی (صبر) رانندگان را در فرهنگ‌های مختلف بررسی می‌کرد، نشان داد که در فرهنگ‌های مختلف این سطوح متفاوت است. رفتارهای خشنی که در یک فرهنگ قابل قبول هستند ممکن است در فرهنگ دیگر قابل قبول نباشند

با توجه به نتایج پژوهش حاضر و بررسی مقایسه‌ای آن با سایر پژوهش‌ها سهم تأثیرگذار و قابل تامل پرخاشگری در تصادفات رانندگی کاملاً مشخص است لذا پیشنهاد می‌شود تا با آزمون‌های روانشناختی مربوط به سنجش پرخاشگری قبل از اعطای گواهی‌نامه به افراد در جهت سرند کردن افرادی که نمرات بالایی کسب می‌کنند صورت پذیرد و از این طریق در جهت کاهش تخلفات رانندگی اقدام تأثیرگذاری صورت گیرد.

تاریخ دریافت نسخه اولیه مقاله: ۱۳۹۴/۰۳/۲۱
 تاریخ دریافت نسخه نهایی مقاله: ۱۳۹۴/۱۰/۰۴
 تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۰۲/۱۳

منابع

- Avnsvn, Social rvanshnasy Elliott. Translation Shokrkon, H. (1371). Publication Tehran Growth.
- Bener A, Haigney D, Crundal D. (2004). Driving behavior stress error and violations on the road: a cross cultural comparison study, *International Conference on Traffic and Transport Psychology*, UK: Nottingham.
- Baron, R.A, Byrne, D. (2000). *Social Psychology: Understanding Human Interaction*, (7th.) Boston: Allyn and Bacon.
- Buss, A,H, Duree, A (1957). An Inventory for assessing kinds of hostility, *Journal of Consuling Psychology*, 21(4): 343-349.
- Barron, R.A., Byrne, D. (1991). *Social Psycholigy: Understanding Human Interaction*, (6th Edn.). Boston: Allyn and Bacon.
- Barron, R.A., Byrne, D. (1994). *Social Psycholigy: Understanding Human Interaction*, (7th Edn.). Boston: Allyn and Bacon.
- Bener A, Haigney D, Crundal D. Driving behavior stress error and violations on the road: a cross cultural.
- Chliaoutakis JE, Demakakos P, Tzamalouka G, Bakou VM, Koumaki M, Darviri C. Aggressive behavior, New York, Academic Press.
- Deffenbacher JL, Deffenbacher DM, Lynch RS, Richards TL. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers, *Behavior Research and Therapy*; 4 (6): 701-18.
- Eysenck, H, J. & Fulker, D. (1983) . The components of type A behavior and its gent18- Deffenbacher JL, Deffenbacher DM, Lynch RS, Richards TL. Anger, aggression, and risky behavior: a ic determinants, *Personality and Individual Differences*, 4: 499- 505Shahin
- Haghayegh A, Oreizi HR. Relation of aggression types according to Karen Horney's Theory with negative
- Murray C, Lapez A. (1997). Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020, global burden of disease study, *Loncet*, 349(9064): 1498-504
- Ozkan T, Lajunen T. (2005). A new addition to DBQ: Positive driver behaviors scale, *Transportation Research Part F.*, 8(4-5): 355- 68.

-
- Reason L, Nanstead A, Strading S, Bayter J, Campbell K. (1990). Errors and violations: a real distinction, *Ergonomics*, 33: 1315-32.
- Shinar David (2007). *Traffic Safety and Human behavior*, First edition Elsevier Ltd. All rights Reserued.
- 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.
- Seif AA. (2003). *Methods of educational measurement and evaluation*, Tehran: Dowran.
- Sümer N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model, *Accident Analysis & Prevention*, (35):949-64,
- Tabora, B., Flaskerud, Jachuelyn, H. (1994). Depression among chinese Americans: Review of the literature, *Mental Health Nursing*, 5(5): 569-585.
- Park C. (2002). Aggression: clinical- experimental. New York: Harper; 1999, comparison of high and low anger drivers, *Behavior Research and Therapy*. 2003;4 (6): 701-18.while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 33 (4): 431-43.
- Pakzad Moghadam H. (2001). 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; 1990. Yaghoobi H. The role of human factors in car accidents in Iran, *Andishe va Raftar*, (6):60- 67.