

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی  
سال سوم، شماره پیاپی ۷، شماره اول، بهار و تابستان ۱۳۹۳  
تاریخ دریافت: ۹۲/۸/۱۳ تاریخ پذیرش: ۹۲/۱۰/۲۳  
صص ۱-۱۸

## بررسی تأثیر نارسایی حمایت اجتماعی بر تخلفات رانندگی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت

ابراهیم مسعودنیا، دانشیار گروه علوم اجتماعی دانشگاه گیلان\*

### چکیده

در سال‌های اخیر، نقض قوانین راهنمایی و رانندگی در ایران، به یکی از معضلات عمده تبدیل شده که خسارات جانی، مالی و اجتماعی فراوانی به دنبال داشته است. سبب‌شناسی نقض قوانین رانندگی بسیار پیچیده است. مطالعه حاضر با هدف تعیین رابطه میان حمایت اجتماعی و مؤلفه‌های آن با تخلفات رانندگی در میان استفاده‌کنندگان موتورسیکلت در قالب نظریه سرمایه اجتماعی انجام شد. این پژوهش در قالب یک طرح مورد - شاهدهی و به صورت مقطعی انجام شد. داده‌های مطالعه از ۳۸۴ نفر از استفاده‌کنندگان موتورسیکلت (۱۹۲ نفر متخلف و ۱۹۲ نفر قانونمند) جمع‌آوری شد. این افراد با استفاده از نمونه‌گیری خوشه‌ای انتخاب شدند. ابزار اندازه‌گیری، مقیاس چندبعدی حمایت اجتماعی ادراک شده بود. داده‌ها با استفاده از آزمون تحلیل واریانس چند متغیره (مانووا) تحلیل شدند. تفاوت معناداری میان افراد با سطوح تحصیلی مختلف، سطوح درآمدی مختلف، مشاغل متفاوت و سابقه تخلف رانندگی متفاوت از نظر تخلفات رانندگی وجود داشت. تفاوت معناداری بین استفاده‌کنندگان قانونمند و متخلف از نظر حمایت اجتماعی ادراک شده کلی و مؤلفه‌های حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی خانواده، حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم وجود داشت. نارسایی و نقص در حمایت اجتماعی ادراک شده، یکی از متغیرهای اثرگذار بر رفتار نقض‌کننده قوانین رانندگی در میان استفاده‌کنندگان موتورسیکلت بوده است. بنابراین، برای کاهش نرخ تخلفات رانندگی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت، اقدامات مداخله‌ای برای تقویت حمایت اجتماعی ضروری است.

**واژه‌های کلیدی:** حمایت اجتماعی ادراک شده، تخلف رانندگی، سرمایه اجتماعی، استفاده‌کنندگان موتورسیکلت.

## مقدمه

فضاهای شهری در کشورهای در حال توسعه و با تراکم جمعیتی بالا، به دلیل دامنه گسترده نقل و انتقالات، وسایل نقلیه، افراد پیاده، رانندگان اتومبیل‌ها و حجم بالای استفاده‌کنندگان موتورسیکلت، و انواع خودروها، بسیار نامناسب و نامطمئن شده‌اند. هرچند، مجموعه افرادی که در این شهرها تردد می‌کنند، از ابزار حمل و نقل متفاوتی استفاده می‌کنند، اما همه آنها از جاده‌ها و راه‌های مشترکی بهره می‌گیرند. علاوه بر این، بخش اعظمی از صدمات مربوط به عبور و مرور جاده‌ای<sup>۱</sup> در شهرها اتفاق می‌افتد. طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی، سالانه ۳/۵ میلیون مرگ به علت صدمات حاصل از حوادث و خشونت اتفاق می‌افتد که از این تعداد، یک میلیون مرگ ناشی از صدمات عمدی و ۲/۵ میلیون مورد دیگر، نتیجه حوادث رانندگی است (محسن‌پور، ۱۳۸۸). همچنین، در هر ۵ ثانیه، یک مرگ بر اثر حادثه و در هر ۲ ثانیه یک حادثه رخ می‌دهد. برآورد شده است که در سال ۲۰۲۰، سومین عامل مرگ و میر در سطح جهان، حوادث ترافیکی و جاده‌ای باشد (پاکراد مقدم، ۱۳۸۰). ایران به لحاظ سوانح جاده‌ای و ترافیکی، یکی از کشورهای دارای بیشترین موارد تصادف و مرگ و میر ناشی از آن است (سادات حسینی و سلیمانی، ۱۳۸۸) و طبق آمار، سالانه ۲۵ تا ۲۷ هزار نفر بر اثر تصادفات رانندگی در ایران کشته می‌شوند (پارسا، ۱۳۸۸). نکته جالب اینکه، در ۷۱ درصد موارد، عامل انسانی نقش مسلط داشته است (سوری، ۱۳۸۷).

در این میان، شهر یزد، از نظر میزان و کیفیت عبور و مرور جاده‌ای در کشور، وضعیت منحصر به فردی دارد. این شهر به جهت واقع شدن در منطقه کویری و شرایط اقلیمی گرم و خشک، در مقایسه با سایر شهرهای ایران، میزان استفاده بالاتری از وسیله نقلیه موتورسیکلت را داراست؛ به طوری که مقام اول را از نظر تعداد موتورسیکلت در کشور در اختیار دارد. استان یزد با آنکه ۱/۵ درصد جمعیت کشور را در خود

جای داده است، اما ۷ درصد موتورسواران کشور در این استان رفت و آمد می‌کنند و ۸۰ درصد خانواده‌های یزدی صاحب موتورسیکلت هستند (زارع شاه‌آبادی، ۱۳۸۵). داده‌های پلیس راهنمایی و رانندگی شهر یزد نشان می‌دهد که در ۸ ماهه نخست سال ۱۳۸۸، بعد از سواری (۵۸۷۰ مورد)، موتورسیکلت (۸۲۸ مورد) دومین وسیله نقلیه مقصر در تصادفات بوده است. این آمار نشان می‌دهد که حاصل تصادفات موتورسیکلت سواران، ۲۴۵۴ مورد مجروح، ۹ کشته، ۲۱۸۶ جرحی و ۱۱۵ مورد خسارت بوده است. همچنین، در ۸ ماهه نخست سال ۱۳۸۸، حدود ۱۰۱۸۰ مورد برخورد با متخلفان موتورسیکلت‌سوار از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی شهر یزد صورت گرفته است. از این تعداد، ۴۴۴۶ موتورسیکلت، در پارکینگ پلیس راهنمایی و رانندگی متوقف شده‌اند. تخلفات استفاده‌کنندگان موتورسیکلت، شامل مواردی نظیر: عدم پوشش کلاه ایمنی (۴۳۸۸ مورد)، فاقد شماره بودن موتورسیکلت (۱۱۶۰ مورد)، عبور از چراغ قرمز (۳۰ مورد)، حرکت در خلاف جهت (۱۹۰۸ مورد)، عبور از پیاده‌رو (۸۲ مورد)، فقدان بیمه شخص ثالث (۴۱۷۰ مورد)، فقدان گواهینامه (۴۱۳۴ مورد) و مواردی نظیر دودزایی، صدای نابهنجار، حرکت ماریج، سبقت و سرعت غیرمجاز، تجاوز به چپ و تغییر مسیر ناگهانی بوده است. این متخلفان در مجموع، ۴۲۹۸۸۰۰۰۰ ریال جریمه نقدی شدند (پلیس راهنمایی و رانندگی یزد، ۱۳۸۸).

پژوهش‌های پیشین درباره سبب‌شناسی تخلفات استفاده‌کنندگان موتورسیکلت غالباً بر عوامل خطر، نظیر: شرایط محیطی، مصرف الکل، مصرف مواد مخدر (هیجار<sup>۲</sup>، ۲۰۰۳)، فقدان روشنایی مناسب، سرعت غیرمجاز (فینچ، کافنر، لاکوود و مایکاک<sup>۳</sup>، ۱۹۹۴)، استفاده از موبایل (ویلسون، فانگ و ویگینز<sup>۴</sup>، ۲۰۰۳؛ ماک، آمگاشی و دارته<sup>۵</sup>، ۱۹۹۹)، فقدان اعمال قانون از سوی پلیس راهنمایی و رانندگی و نظایر آن تأکید داشتند.

<sup>2</sup> Hajar

<sup>3</sup> Finch, Kompfner, Lockwood and Maycock

<sup>4</sup> Wilson, Fang and Wiggins

<sup>5</sup> Mock, Amegashie and Darteh

<sup>1</sup> Road traffic injuries: (RTIs)

از جمله، رابطه میان حمایت اجتماعی و تخلفات رانندگی، غالباً نه بر خود تخلف رانندگی، بلکه بر تخلفات رانندگی به مثابه یک جرم و انحراف قانونی و اجتماعی کلی تمرکز دارند. نکته دیگر اینکه، تحقیقات انجام شده درباره رابطه بین سرمایه و حمایت اجتماعی با ارتکاب جرم، بیشتر در خارج از نظریه سرمایه اجتماعی صورت گرفته است. این امر، تا حدی به این دلیل است که بسیاری از محققان، حمایت اجتماعی را به عنوان یکی از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی در نظر می‌گیرند، در حالی که دیگران، آن را به عنوان نتیجه و پیامد سرمایه اجتماعی تلقی می‌کنند (مسعودنیا، ۱۳۸۹).

ناگلر<sup>۵</sup> (۲۰۱۳) در مطالعه‌ای نشان داد که دریافت حمایت از شبکه‌های اجتماعی، پیوند اجتماعی با دیگران، همراه با پایبندی به هنجار تقابل، افراد را به طیفی از رمزهای شناخته شده رفتار، مانند قواعد رانندگی پایبند می‌سازد و نقص هر کدام از این مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی، به کاهش پایبندی به قواعد رانندگی منجر می‌شود. وی همچنین دریافت که رانندگان دارای سطوح بالای سرمایه اجتماعی و حمایت اجتماعی ادراک شده، از سطح بالاتر رفتارهای موافق اجتماعی برخوردار بودند، در حالی که رانندگان با رفتار موافق اجتماعی در زمان رانندگی به هزینه‌ها و منافع رانندگان دیگر توجه نشان می‌دهند، رانندگان با سطوح پایین رفتار موافق اجتماعی کمتر متوجه منافع و هزینه‌های رانندگان دیگر هستند.

در مطالعه‌ای دیگر، پالتی و دیگران<sup>۶</sup> (۲۰۱۰)، دریافتند رانندگان با سطوح بالاتر حمایت اجتماعی ادراک شده و شبکه‌های اجتماعی گسترده‌تر، از سطوح بالاتری از دگرخواهی و تواضع در مقایسه با رانندگان با سطوح پایین حمایت و شبکه اجتماعی برخوردارند. آنها بر این اساس، رابطه معکوس میان دگرخواهی و تواضع را با امنیت ترافیکی نشان دادند؛ یعنی به میزانی که سرمایه اجتماعی، دگرخواهی و تواضع را در رانندگان افزایش می‌دهد، امنیت ترافیکی و رانندگی نیز افزایش می‌یابد.

همچنین، برخی از پژوهش‌ها نیز بر عوامل روان‌شناختی نظیر: پرخاشگری، شخصیت نوع A (پری<sup>۱</sup>، ۱۹۸۶؛ نابی و دیگران<sup>۲</sup>، ۲۰۰۵؛ یعقوبی، ۱۳۷۹؛ باقیانی مقدم و دیگران، ۱۳۸۵)، شخصیت عجول، هوش ناکافی، افسردگی، انگیزش پایین (ماتسوناگا<sup>۳</sup>، ۱۹۹۶)؛ عوامل فیزیولوژیک، نظیر: نوسان توجه، چرخه‌های زیستی، خستگی، بیماری، بدکاری چشم‌ها (ماتسوناگا، ۱۹۹۶)؛ و برخی عوامل اجتماعی نظیر: سن، جنسیت، اختلاف با دیگران، آشفتگی خانوادگی، داشتن وظایف متعدد (رانی<sup>۴</sup>، ۱۹۹۹؛ ماتسوناگا، ۱۹۹۶) تمرکز داشتند.

پژوهش‌های انجام شده در حوزه رانندگی و ترافیک، در دو خط پژوهشی متفاوت انجام شده‌اند: خط نخست پژوهش‌ها، که اکثریت آنها را تشکیل می‌دهد، به مسائل مربوط به تصادفات و سوانح رانندگی و برآیندهای آن مربوط می‌شود. خط دوم پژوهش‌ها، به مباحث اتیولوژیک (سبب‌شناختی) نقض قوانین رانندگی و یا سوانح رانندگی مربوط می‌شود. با وجود پژوهش‌های مختلفی که در ایران در حوزه اتیولوژی نقض قوانین رانندگی انجام شده است، برای مثال: جنسیت و تخلف رانندگی (احمدی، ۱۳۹۰)؛ تیپ‌های شخصیتی (باقیانی و همکاران، ۱۳۸۵)؛ نقش پرسنل راهنمایی و رانندگی (پاکزاد مقدم، ۱۳۸۰)؛ ویژگی‌های شخصیتی (حق‌شناس و دیگران، ۱۳۸۷)؛ تحصیلات راننده (مردی، ۱۳۸۵)؛ عوامل انسانی (یعقوبی، ۱۳۷۹)، اما تاکنون پژوهش‌های اندکی بر رابطه میان سرمایه اجتماعی و مؤلفه‌های آن با تخلفات رانندگی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت تمرکز داشته‌اند. با توجه به این کاستی، پژوهش حاضر با هدف تعیین رابطه بین حمایت اجتماعی، به عنوان یکی از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی، نقض قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت انجام شد.

### پیشینه تجربی

پژوهش‌های انجام شده درباره رابطه میان سرمایه اجتماعی و

<sup>1</sup> Perry

<sup>2</sup> Nabi and et al.

<sup>3</sup> Matsunaga

<sup>4</sup> Ranney

<sup>5</sup> Nagler

<sup>6</sup> Paleti et al.

پیگیرانه در حدود ۱۵ سال از برنامه بازدید خانگی دریافتند نوجوانانی که مادرانشان خدمات بازدید در خانه را از سوی پرستار دریافت کرده بودند، ۵۳ درصد کمتر دستگیر شده و ۸۰ درصد کمتر از همتایان گروه کنترل خود، مرتکب جرم شده بودند.

مطالعه ریبویو<sup>۷</sup> (۱۹۹۷) نیز نشان می‌دهد در جوامعی که اعضای آن پیوندهای اجتماعی نیرومندی دارند، به احتمال زیاد حمایت اجتماعی فراوانی را نیز از یکدیگر کسب می‌کنند و این خود باعث می‌شود که آنها آمادگی بیشتری برای حل تعارضات در روابط اجتماعی و نیز کنش‌های جمعی داشته باشند.

تیلور، گاتفردسون و براور<sup>۸</sup> (۱۹۸۴) نشان دادند که اجتماعات با نسبت بالای ساکنانی که عضویت مشترک سازمانی داشته و از این مجرا می‌توانند به حمایت از یکدیگر بپردازند، از نرخ‌های پایین‌تر جرم و نقض قواعد رانندگی برخوردارند. سامپسون و گراوز<sup>۹</sup> (۱۹۸۹) نشان دادند که ترکیب شبکه‌های دوستی و شبکه‌های آشنایی، در مقایسه با شبکه‌های دوستی به تنهایی، به نرخ‌های پایین‌تر انواع مختلف جرایم منجر می‌شوند، زیرا این ترکیب داد و ستد انواع متفاوت حمایت‌های اجتماعی را میسر می‌کند.

### جمع‌بندی پیشنهادی تحقیق

پژوهش‌های انجام شده در رابطه با تأثیر حمایت و سرمایه اجتماعی با پایبندی به قوانین رانندگی، در دو مسیر متفاوت انجام شدند. یک دسته از پژوهش‌ها، بر خود نقض قواعد رانندگی به عنوان متغیر وابسته تمرکز داشته و مؤلفه‌های مختلف سرمایه اجتماعی را به عنوان متغیر پیش‌بین در نظر گرفته‌اند. برای مثال، ناگلر (۲۰۱۳)، بر نقش حمایت و شبکه‌های اجتماعی و پایبندی به هنجار تقابل دز پایبندی رانندگان به کدها و قواعد رانندگی تمرکز داشتند و نشان

برخی از پژوهش‌ها نیز نشان دادند رانندگانی که حمایت اجتماعی بالاتری دریافت می‌کنند، از سطوح بالاتری از بهزیستی و شادکامی برخوردار بوده و در نتیجه، با دقت بیشتری رانندگی می‌کنند. برای مثال، در دو پژوهش متفاوت، هالی، فیک و لاو<sup>۱</sup> (۱۹۹۸)، و آنترتر، دانکل و هارینگ<sup>۲</sup> (۲۰۰۹)، نشان دادند که افراد با نارسایی در حمایت و شبکه اجتماعی، تمایلات رفتارهای مخرب و نیز تمایلات خودکشی بیشتری دارند. این افراد، نرخ مرگ و میر ناشی از همه علل، به ویژه مرگ و میر ناشی از رانندگی خطرناک را دارند.

بسیاری از محققان، بر نقش حمایت‌های ادراک شده افراد در دوران کودکی و نوجوانی در کاهش ارتکاب رفتارهای بزهکارانه در آینده، مانند نقض قوانین رانندگی تأکید دارند. برای مثال، یوشیکاوا<sup>۳</sup> (۱۹۹۴) با استفاده از روش آزمایش تصادفی، نشان داد که حمایت پیش از تولد و حمایت از نوجوانان که با هدف پیشگیری از تربیت نامناسب فرزندان فراهم می‌شود، هماهنگی در میان خانواده را افزایش می‌دهد، پیوند میان والدین و فرزندان را تقویت می‌کند و خطر بلندمدت اینکه نوجوانان درگیر رفتارهای بزهکارانه یا مجرمانه شوند را کاهش می‌دهد.

ویتبرن و لیند<sup>۴</sup> (۱۹۹۹) نشان دادند از آنجا که تأثیرات فشارهای اقتصادی و اجتماعی، زمانی که والدین بتوانند حمایت اجتماعی را در فرایند پرورش و بزرگ کردن فرزندان از سوی دوستان، همسایگان و بستگان دریافت کنند، کاهش می‌یابد، انتظار بر این است که برنامه‌هایی که در جهت تدارک و تقویت حمایت اجتماعی ایجاد می‌شوند، در کاهش خطر بزهکاری نوجوانان مؤثر باشند.

برخی از محققان، تأثیر کاهش‌دهنده جرم توسط حمایت اجتماعی را با استفاده از مطالعات پیگیرانه<sup>۵</sup> بررسی کردند. برای مثال، الدز، هیل و رامسی<sup>۶</sup> (۱۹۹۸)، در یک مطالعه

<sup>1</sup> Holley, Fick and Love

<sup>2</sup> Antretter, Dunkel and Haring

<sup>3</sup> Yoshikawa

<sup>4</sup> Weathburn and Lind

<sup>5</sup> Follow-up

<sup>6</sup> Olds, Hill and Rumsey

<sup>7</sup> Rubio

<sup>8</sup> Taylor, Gottfredson and Brower

<sup>9</sup> Sampson and Groves

جامعه‌شناسان، حمایت اجتماعی، یکی از مؤلفه‌های اساسی سرمایه اجتماعی است؛ هر چند برخی از آنها، آن را به عنوان برآیند سرمایه اجتماعی تلقی کرده‌اند. تعاریف متعددی تاکنون از سرمایه اجتماعی، البته، با رویکردهای متفاوت ارائه شده است. در یک مطالعه، آدلر و کون<sup>۱</sup> (۲۰۰۲)، تعاریف مختلف از سرمایه اجتماعی را طبقه‌بندی کردند. آنها، تعاریف سرمایه اجتماعی را بسته به اینکه بر:

۱. روابطی که یک کنشگر با دیگران دارد؛ ۲. ساختار روابط میان کنشگران در یک جمع؛ ۳. و یا هر دو نوع ارتباط، تمرکز کنند، طبقه‌بندی کردند.

آنها براساس این طبقه‌بندی، تمرکز بر روابط بیرونی را «پل زدن»<sup>۲</sup>، یا «مشترک و گروهی»<sup>۳</sup> و تمرکز بر روابط درونی را «پیوند» و «ارتباط» نامیده‌اند. در عین حال، آنها معتقدند که مقوله‌بندی‌های مشابهی می‌توانند بر مبنای ملاک‌های دیگر، مانند: پیوندهای قوی یا ضعیف، عمودی یا افقی، باز یا بسته، ساختاری یا شناختی، از نظر جغرافیایی پراکنده یا محدود، و ابزاری یا اخلاقی انجام شوند.

در جدول ۱، تعاریف بیرونی آنها را هستند که بدواً بر روابطی تمرکز دارند که کنشگران با دیگران حفظ می‌کنند و روابط درونی، آنها را هستند که بر ساختار روابط میان کنشگران در یک جمع و یا هر دو را در برمی‌گیرند.

دادند که هر چقدر سطح حمایت و شبکه‌های اجتماعی و نیز پایبندی به هنجار تقابل بیشتر باشد، به همان میزان پایبندی رانندگان به قواعد رانندگی بیشتر است. همچنین، در مطالعه پالتی و دیگران (۲۰۱۰) بر نقش حمایت اجتماعی و سایر مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی در افزایش سطوح دگرخواهی و تواضع تأکید شده و نشان داده شد که افزایش میزان دگرخواهی و تواضع در رانندگان با کاهش جرایم رانندگی همراه است. در پژوهش هالی، فیک و لاو (۱۹۹۸) و نیز در پژوهش آرتتر، دانکل و هارینگ (۲۰۰۹)، تأثیر نارسایی حمایت اجتماعی بر رفتارهای مخرب رانندگی نشان داده شد. در دسته دوم پژوهش‌ها، بر رفتار نقض‌کننده قواعد رانندگی به عنوان یک رفتار مجرمانه تأکید شده، رابطه مؤلفه‌های مختلف سرمایه اجتماعی، از جمله حمایت اجتماعی با رفتارهای مجرمانه بررسی شد. برای مثال، در مطالعه یوشیکاوا (۱۹۹۴)، نقش نارسایی حمایت اجتماعی ادراک شده در دوره کودکی و نوجوانی در احتمال ارتکاب رفتارهای بزهکارانه، از جمله رفتارهای نقض‌کننده قواعد رانندگی در آینده نشان داده شد. ویتبرن و لیند (۱۹۹۹)، نشان دادند که فشارهای اقتصادی و اجتماعی والدین باعث کاهش ارائه حمایت اجتماعی به کودکان و نوجوانان شده و این امر، احتمال اینکه فرزندان محروم از حمایت اجتماعی در آینده درگیر رفتارهای بزهکارانه شوند را افزایش می‌دهد. در مطالعه رویو (۱۹۹۷) و مطالعه گاتفردسون و براور (۱۹۸۴) نیز نشان داده شد ضعف و نارسایی حمایت اجتماعی و پیوندهای اجتماعی باعث افزایش تمایل و آمادگی افراد در مشارکت در رفتارهای نقض‌کننده قواعد اجتماعی می‌شود.

### چارچوب نظری

جامعه‌شناسان، برای بررسی رابطه حمایت اجتماعی با ارتکاب رفتار نقض‌کننده قواعد اجتماعی، معمولاً بر نارسایی حمایت‌های اجتماعی و یا نقص در روابط و شبکه‌های اجتماعی در قالب نظریه سرمایه اجتماعی تأکید دارند. از نظر

<sup>1</sup> Adler and Kwon

<sup>2</sup> Bridging

<sup>3</sup> Communal

## جدول ۱- مقوله‌بندی‌ها و تعاریف مختلف درباره سرمایه اجتماعی

معیار	مؤلف	تعاریف سرمایه اجتماعی
	بیکر (Baker, 1990)	منبعی است که کنشگران آن را از ساختار اجتماعی خاص اقتباس می‌کنند و سپس برای تعقیب منافعشان استفاده می‌کنند. این شکل سرمایه اجتماعی از طریق تغییرات در روابط میان کنشگران ایجاد می‌شود.
بیرونی در مقابل درونی	بلیویو، اریلی، و واد (Belliveau, O'Reilly and Wade, 1975) بورديو (Bourdieu, 1986)	شبکه شخصی فرد و پیوستگی نهادی برگزیدگان.
	بورديو و واكوآنت (Bourdieu and Wacquant, 1992)	۱. انباشت منابع واقعی یا بالقوه که با مالکیت شبکه بادوام کم و بیش نهادی آشنایی یا شناخت دوجانبه ارتباط دارد (۱۹۸۶). ۲. ترکیب الزامات و تعهدات اجتماعی (روابط)، که در شرایط خاص، به سرمایه اقتصادی قابل تبدیل است و ممکن است به شکل عنوان نجات نهادی شود (۱۹۸۶). حاصل جمع منابع، واقعی یا بالقوه، که برای یک شخص یا یک گروه، از طریق امتیاز دارا بودن یک شبکه بادوام روابط کم و بیش نهادی شده، آشنایی یا شناخت متقابل ایجاد می‌شود. تعداد افرادی که می‌توانند انتظار حمایت و منابعی را که در دستشان است، برآورده نمایند.
	باکسمن، دی‌گرای و فلاپ (Boxman, De Graai and Flap, 1991) بارت (Burt, 1992, 1997)	۱. دوستان، همکاران و روابط عمومی‌تر با آنهایی که می‌توانید به وسیله آنها به فرصت‌هایی برای استفاده از سرمایه مالی و انسانی دست یابید (۱۹۹۲). ۲. حق‌العمل فرصت‌ها در شبکه (۱۹۹۷).
	کناک (Knoke, 1999)	فرایندی که از طریق آن کنشگران اجتماعی، روابط شبکه‌ای را در درون یا بین سازمان‌ها، به منظور دستیابی به منابع سایر کنشگران اجتماعی ایجاد و بسج می‌کنند.
	پورتز (Portes, 1998)	توانایی کنشگران برای تأمین منافع از طریق عضویت در شبکه‌های اجتماعی یا سایر ساختارهای اجتماعی.
	برم و ران (Brehm and Rahn, 1997)	شبکه‌ای از روابط مشترک بین شهروندان که حل مسائل مرتبط با کنش جمعی را تسهیل می‌سازد.
	کلمن (Coleman, 1990)	سرمایه اجتماعی با توجه به کارکرد آن تعریف شده است. سرمایه اجتماعی، تنها هویتی واحد نیست، بلکه تنوعی از ماهیت‌های متفاوت است که دو ویژگی دارد: همه آنها برخی از جنبه‌های ساختار اجتماعی را دربرمی‌گیرند؛ و کنش‌های معین افرادی که در درون ساختار هستند، تسهیل می‌کنند.
درونی / پیوند / ارتباط	فوکویاما (Fukuyama, 1995, 1997)	۱. توانایی افراد برای کار کردن با یکدیگر با هدف مشترک در گروه‌ها و سازمان‌ها (۱۹۹۵)؛ ۲. سرمایه اجتماعی می‌تواند به سادگی به‌عنوان مجموعه‌ای از ارزش‌های غیررسمی و هنجارهایی تعریف شود که در میان اعضای گروهی که همکاری در میان رایج است، مشترک است (۱۹۹۷).
	اینگلهارت (Inglehart, 1997) پورتز و سنسنبرنر (Portes and Sensenbrenner, 1993) پوتنام (Putnam, 1995)	فرهنگ اعتماد و مدارا، که در شبکه‌های گسترده روابط داوطلبانه ظهور می‌یابد. آن‌دسته از انتظارات درباره کنش در یک جمع که بر اهداف اقتصادی و رفتار هدف‌جویی اعضایش اثر می‌گذارد؛ حتی اگر این انتظارات، جهت‌گیری اقتصادی نداشته باشد. ویژگی‌های سازمان اجتماعی مانند: شبکه‌ها، هنجارها و اعتماد اجتماعی که هماهنگی و همکاری را به‌منظور سود متقابل تسهیل می‌سازد.
هر دو نوع	توماس (Thomas, 1996)	آن‌دسته از ابزار و فرایندهای داوطلبانه که در جامعه مدنی توسعه می‌یابد و توسعه کل جامعه را نیز تسهیل می‌کند.
	لوری (Loury, 1992)	روابط اجتماعی که به‌طور طبیعی در میان افراد وجود دارند و به تسهیل مهارت‌ها و ویژگی‌هایی که در بازار ارزشمند هستند، کمک می‌کنند...، یک دارایی که ممکن است به همان اندازه ثروت مالی در توضیح حفظ نابرابری در جامعه اهمیت داشته باشد.
	نهاییت و قوشال (Nahapiet and Ghoshal, 1998)	حاصل جمع منابع واقعی یا بالقوه که از طریق شبکه روابطی که یک فرد یا یک واحد اجتماعی دارد، قابل دسترس است. بنابراین، سرمایه اجتماعی، هم شبکه و هم دارایی‌هایی را دربرمی‌گیرد که ممکن است از طریق آن شبکه بسج شوند.
	پننار (Pennar, 1997) شیف (Schiff, 1992)	شبکه‌ای از روابط اجتماعی که بر رفتار فردی و از این‌رو بر رشد اقتصادی اثر می‌گذارند. مجموعه عناصر ساختار اجتماعی که بر روابط میان افراد اثر بگذارد و نیز عبارت است از درونداها یا مباحث تولید و یا کارکرد مطلوبیت.
	وولکاک (Woolcock, 1998)	اطلاعات، اعتماد و هنجارهای تقابل که ذاتی شبکه‌های اجتماعی یک فرد است.

نظریه بی‌سازمانی اجتماعی بیرلین و هیپ<sup>۴</sup> (۲۰۰۵)، ترکیب نظریه‌های بی‌سازمانی اجتماعی، نظریه آنومی و نظریه محرومیت/ فشار روزنفلد، مسنر و بامر<sup>۵</sup> (۲۰۰۱) اشاره کرد. نظریه سازمان‌های اجتماع محور، از آن کارکاج و هانتلی<sup>۶</sup> (۲۰۰۲) است. آنها با تأکید بر نقش سازمان‌های اجتماع محور؛ یعنی سازمان‌هایی که داعیه حمایت از منافع افراد تشکیل دهنده خود داشته، معمولاً به صورت غیررسمی و خودجوش صورت می‌گیرد، یادآور می‌شوند که این سازمان‌ها، از طریق بهبود حمایت اجتماعی برای جوانان، به کاهش ارتکاب جرم کمک می‌کنند. آنها خاطر نشان می‌سازند که سازمان‌های اجتماع محور، توانایی بزرگسالان جامعه را برای حمایت از جوانان، از طریق افزایش تعداد و کیفیت فعالیت‌های توسعه برای جوانان بهبود می‌بخشند. آنها بر این اعتقادند که سازمان‌های جوان محور، روابط حمایتی چندگانه میان جوانان، بزرگسالان، و همسالان را تقویت کرده، آنها را برای مشارکت در فعالیت‌های سودمند اجتماعی، و نه در فعالیت‌های مجرمانه و ضد اجتماعی آماده می‌کنند.

نظریه بی‌سازمانی اجتماعی بیرلین و هیپ (۲۰۰۵)، سومین مدل نظری تبیین‌کننده رابطه حمایت اجتماعی و رفتار نقض‌کننده قانون است. آنها، بین دو دسته از سرمایه اجتماعی، با توجه به متغیر شبکه، پیوند، و حمایت اجتماعی اشاره کرده‌اند:

۱. سرمایه اجتماعی پیونددهنده<sup>۷</sup>: شامل ساختارهای شبکه‌ای ای می‌شوند که در آن، روابط اساساً یا عمدتاً در میان اعضای یک گروه مشابه در جریان است؛
۲. سرمایه اجتماعی پل‌زننده<sup>۸</sup>: شامل ساختارهای شبکه‌ای هستند که در آن، روابط، عمدتاً در میان اعضای گروه‌های متفاوت در جریان است.

از نظر محققان، پیوندها در سرمایه اجتماعی پیونددهنده،

حمایت اجتماعی به‌عنوان یکی از آثار و کارکردهای روابط اجتماعی و شبکه‌های اجتماعی، از جمله جنبه‌های ارضاکنده هیجانی و عاطفی زندگی قلمداد می‌شود. حمایت اجتماعی عبارت است از کسب اطلاعات، کمک‌های مادی، طرح یا توصیه سلامتی، حمایت عاطفی از دیگرانی که فرد به آنها علاقه‌مند است، یا ارزشمند تلقی می‌شوند و بخشی از شبکه اجتماعی به شمار می‌روند، نظیر: همسر، بستگان، دوستان و نیز تماس‌های اجتماعی با کلیسا (تیلور<sup>۱</sup>، ۱۹۹۹).

از نظر محققان، حمایت اجتماعی شکل‌های متعددی دارد. برخی از این شکل‌ها عبارتند از: حمایت مربوط به ارزیابی<sup>۲</sup>، کمک مادی، حمایت اطلاعاتی و حمایت هیجانی<sup>۳</sup>. حمایت مربوط به ارزیابی عبارت است از: کمک به فرد به‌منظور فهم بهتر رویداد استرس‌زا و نیز کمک به وی برای شناساندن منابع و راهبردهای مقابله‌ای که می‌تواند برای مقابله با استرس بسیج کند. کمک مادی شامل حمایت مادی نظیر خدمات، کمک مالی یا کالا می‌شود. حمایت اطلاعاتی شامل اطلاعاتی است که در زمینه رویدادهای تنش‌زا به فرد داده می‌شود. برای مثال، وقتی فردی می‌خواهد یک آزمایش پزشکی ناراحت‌کننده بدهد، فردی که پیش از این، آن آزمایش خاص را انجام داده است، اطلاعاتی درباره کیفیت آزمایش به وی می‌دهد، و سر انجام، حمایت هیجانی عبارت است از اطمینان‌بخشی و یا دلگرمی دادن به فردی که با رویدادهای استرس‌زا نظیر بیماری‌های مزمن مواجه است. افرادی که از یک بیماری، به‌ویژه بیماری‌های مزمن رنج می‌برند، ممکن است افسردگی، اضطراب، غم و از دست دادن عزت نفس را تجربه کنند (تیلور، ۱۹۹۹).

مدل‌های مختلف نظری برای تبیین رابطه میان حمایت اجتماعی به‌عنوان یک مؤلفه سرمایه اجتماعی و رفتار نقض‌کننده قوانین تاکنون شکل گرفته‌اند. از مهمترین این نظریه‌ها، می‌توان به نظریه‌های سازمان‌های اجتماع محور؛

<sup>4</sup> Beyerlein and Hipp

<sup>5</sup> Rosenfeld, Messner and Baumer

<sup>6</sup> Carcach and Huntley

<sup>7</sup> Bonding social capital

<sup>8</sup> Bridging social capital

<sup>1</sup> Taylor

<sup>2</sup> Appraisal support

<sup>3</sup> Emotional support

و مداخله در کاهش اختلال و بی‌نظمی و به‌ویژه در مبادله حمایت‌های اجتماعی مشارکت می‌کنند. بلیر در مطالعه خود، به صورت تجربی نشان داده است که تعامل اندک در میان همسایگان، به طور کلی آثار منفی بر انواع مختلفی از جرم دارد.

سومین کوشش نظری برای تبیین رابطه بین قانون‌گریزی و سرمایه اجتماعی در قالب نظریه سرمایه اجتماعی، توسط روزنفلد، مسنر و بامر (۲۰۰۱) با اتکا بر نظریه‌های بی‌سازمانی اجتماعی، نظریه آنومی و نظریه محرومیت/ فشار، انجام گرفته است. آنها در قالب نظریه بی‌سازمانی اجتماعی، استدلال می‌کنند که کنترل‌های اجتماعی ضعیف، به توانایی گروه‌ها برای سازماندهی و حمایت از خود لطمه وارد می‌کند و باعث گسترش بی‌اعتمادی و تردید و سوء ظن می‌شود. این عوامل، به‌نوبه خود، موقعیت مساعد برای جرایم و نقض قواعد، از جمله قواعد راهنمایی و رانندگی را به وجود می‌آورند. آنها در قالب نظریه آنومی، با حرکت از تأکید بر رفتار شخصی، پیش‌بینی می‌کنند در محیط‌هایی که در آن، افراد فاقد نظم اخلاقی نیرومند هستند، به صورت خودخواهانه عمل می‌کنند و مایل می‌شوند تا دیگران را استثمار و حقوق دیگران را نقض کنند. روزنفلد، مسنر و بامر (۱۹۹۹)، در قالب نظریه محرومیت/ فشار، معتقدند که فقدان سرمایه اجتماعی، مانند هر شکل دیگری از منابع کمیاب درآمده (مانند بیکاری یا فقدان تحصیلات)، و این خود، اعضای جامعه را از نیل به اهداف مشترکشان باز می‌دارد. یکی از مهمترین نتایج این شرایط، عدم حل صلح‌آمیز تعارض و کنترل رفتار انحرافی و خطرناک، از جمله رفتارهای مخرب رانندگی است.

#### فرضیه‌های پژوهش

۱. بین استفاده‌کنندگان متخلف و قانونمند موتورسیکلت از نظر میزان حمایت اجتماعی ادراک‌شده کلی تفاوت وجود دارد؛

۲. بین استفاده‌کنندگان متخلف و قانونمند موتورسیکلت از

نیرومندتر هستند، در حالی‌که پیوندها در سرمایه اجتماعی پل‌زنده، بسیار ضعیف‌اند (گرانووتر<sup>۱</sup>، ۱۹۷۳).

پژوهش‌های متعدد، بر نقش پیوندها و حمایت اجتماعی، هم در کاهش و هم در افزایش نرخ جرم، تأکید داشتند. بیرلین و هیپ (۲۰۰۵)، ضمن تفکیک دو جنبه از سرمایه اجتماعی؛ یعنی سرمایه اجتماعی پیونددهنده و سرمایه اجتماعی پل‌زنده، به آثار متفاوت دو دسته از سرمایه اجتماعی پرداخته‌اند. آنها، در قالب مدل بی‌سازمانی اجتماعی، معتقد شدند که این تفاوت‌ها در ساختارهای شبکه‌ای، برای تبیین تغییرات در نرخ‌های جرم در جوامع بسیار مهم هستند. در این راستا، بلیر<sup>۲</sup> (۱۹۹۷) با تأکید بر درجه و میزان تعامل میان همسایگان معتقد است از آنجا که تعامل ناکافی، به احتمال زیاد در میان درصد بیشتری از ساکنان اتفاق می‌افتد، این امر به طور معقولی بر حلقه و مجموعه پیوندها در درون جامعه بزرگتر، و از این‌رو، در پراکندگی کلی ساختار شبکه معکوس می‌شود. بلیر استدلال می‌کند که حتی در شرایط با تعامل زیاد در میان ساکنان (پیوندهای قوی)، و در شرایط بدون تعامل کافی (پیوندهای ضعیف)، اجتماعات دچار بی‌سازمانی و تجزیه می‌شوند، زیرا بخش بزرگی از افراد جامعه، یکدیگر را نمی‌شناسند و نمی‌توانند از یکدیگر حمایت کنند. وی نتیجه می‌گیرد که سرمایه اجتماعی پیونددهنده، به بی‌سازمانی در سطح کلی جامعه و بنابراین، باعث افزایش نرخ جرم منجر می‌شود.

از سوی دیگر، در ارتباط با سرمایه اجتماعی پل‌زنده، وی معتقد است از آنجا که ساختارهای شبکه‌ای گسترده، میزان پیوستگی در میان ساکنان را افزایش می‌دهند، آنها با اشاعه اطلاعات، تلاش‌ها برای کنترل اجتماعی جمعی را تسهیل می‌کنند. وی می‌گوید، فرض براین است که اجتماعات با شبکه‌های وسیع، از انسجام بیشتری برخوردارند و پیوسته‌تر هستند و بنابراین، به احتمال بیشتری، ساکنان در فرایند نظارت و کنترل غیررسمی، ایجاد و توسعه قواعد حاکم بر فعالیت‌ها

<sup>1</sup> Granovetter

<sup>2</sup> Bellair



برای تعیین حجم نمونه، با توجه به اینکه متغیر ملاک (قانونمند یا متخلف بودن استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت)، در سطح کیفی و اسمی سنجیده شده بود، بنابراین، برای محاسبه نمونه مورد نیاز از فرمول نسبتی کاکران استفاده شد. به جهت آنکه، تعداد افراد متخلف (P) و قانونمند (q) در این مطالعه، مشخص نبود، مقدار ۰/۵ گرفته شد. حجم نمونه برای افراد قانونمند و متخلف، ۳۸۴ نفر محاسبه شد.

با توجه به فقدان دسترسی به فهرست جامعه؛ یعنی عدم مشخص بودن تعداد موتورسواران قانونمند و متخلف (N)، از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای استفاده شد. در این روش، برای نمونه‌گیری از موتورسواران قانونمند و متخلف، ابتدا کل نواحی شهرداری شهر یزد، مشخص گردیدند. در مرحله بعد، کل خیابان‌های هر ناحیه مشخص شده و در مرحله نهایی، چند خیابان از هر ناحیه، به‌عنوان خوشه‌های مطالعه انتخاب شدند. سپس، با همه موتورسیکلت‌سوارانی که در خوشه‌های انتخاب‌شده، طی یک ماه تردد می‌کردند، مصاحبه شد.

#### ابزار اندازه‌گیری

۱. حمایت اجتماعی ادراک‌شده: برای سنجش حمایت اجتماعی ادراک شده، از مقیاس چندبعدی حمایت اجتماعی ادراک شده<sup>۲</sup> (کانتی - میشل و زیمت<sup>۳</sup>، ۲۰۰۰) استفاده گردید. این مقیاس، مرکب از ۱۲ ماده است که سه مؤلفه: حمایت ادراک شده از سوی خانواده (۴ ماده)، حمایت ادراک شده از سوی دیگران مهم (۴ ماده)، و حمایت ادراک شده از سوی دوستان (۴ ماده) را سنجش می‌کند. همه ماده‌های این مقیاس، براساس یک طیف ۵ درجه‌ای (بسیار موافق، موافق، نه موافق و نه مخالف، مخالف و بسیار مخالف) درجه‌بندی شد. دامنه نمرات این مقیاس، ۱۲ تا ۶۰ بوده است (جدول ۳-۴). سازندگان مقیاس، برای ارزیابی اعتبار ممیز خرده مقیاس‌های

نظر حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دوستان تفاوت وجود دارد؛

۳. بین استفاده‌کنندگان متخلف و قانونمند موتورسیکلت از نظر حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی خانواده تفاوت وجود دارد؛

۴. بین استفاده‌کنندگان متخلف و قانونمند موتورسیکلت از نظر حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم تفاوت وجود دارد.

#### روش پژوهش

این پژوهش در قالب یک طرح مورد - شاهدی<sup>۱</sup> و به صورت مقطعی انجام شد. داده‌های این مطالعه، در ماه‌های آذر و دی ۱۳۸۹، و در مرکز پلیس راهنمایی و رانندگی شهر و نیز در سطح خیابان‌های شهر یزد جمع‌آوری شد. جامعه آماری این پژوهش مرکب از همه افرادی بودند که برای انجام یکی از کارهای روزمره؛ یعنی خرید روزانه، رفتن به سر کار، یا مسافرتی و حتی تفریح، از موتورسیکلت استفاده می‌کردند. این جمعیت، با توجه به قوانین راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی کشور، به دو گروه: موتورسواران قانونمند و موتورسواران متخلف تقسیم شده بودند.

معیار ورود و خروج آزمودنی‌ها در مطالعه حاضر، برای دو گروه موتورسیکلت‌سوار قانونمند و متخلف، متفاوت بود. معیار ورود در گروه موتورسیکلت سواران متخلف، نادیده گرفتن یکی از قوانین رانندگی با موتورسیکلت؛ یعنی فقدان استفاده از کلاه ایمنی، سرعت زیاد، حرکات ماریپیچ بین خودروها، حرکت در پیاده‌روها، مزاحمت برای عابران پیاده، نداشتن بیمه‌نامه، نداشتن گواهینامه و نظایر آن بود. معیار ورود در مطالعه برای گروه موتورسیکلت‌سوار قانونمند، نداشتن همه ویژگی‌های موتورسیکلت‌سواران متخلف بوده است. همه آزمودنی‌ها، پس از انجام مصاحبه و جمع‌آوری داده‌ها از آنان، از مطالعه خارج می‌شدند.

<sup>2</sup> Multidimensional Scale of Perceived Social Support

<sup>3</sup> Canty-Mitchell and Zimet

<sup>1</sup> Case-control

میزان پایایی درونی مقیاس حمایت اجتماعی ادراک شده، به‌طور کلی، برابر با  $0/89$  و برای خرده مقیاس‌های حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دوستان، حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی دوستان خانواده، حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم، به ترتیب برابر با  $0/78$ ،  $0/81$  و  $0/87$  بوده است. این مقادیر در سطح آلفای  $0/05$  معنادار هستند.

۲. قانونمندی و تخلف رانندگی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت: برای تشخیص رانندگان متخلف از قانونمندان از یک چک لیست مورد استفاده در سازمان پلیس راهنمایی و رانندگی استفاده شد. این چک لیست مرکب از مجموعه‌ای از قوانین رانندگی با موتورسیکلت بود که رعایت یا عدم رعایت آنها از سوی استفاده‌کنندگان موتورسیکلت، آنها را در دو گروه رانندگان متخلف و رانندگان قانونمند قرار می‌داد. این قوانین شامل: استفاده از کلاه ایمنی، ایستادن پشت چراغ قرمز، داشتن گواهینامه رانندگی با موتورسیکلت، دارا بودن بیمه‌نامه و حرکت در لاین در نظر گرفته شده، عدم حرکات ماریج بین خودروها، عدم حرکت در پیاده‌روها، عدم مزاحمت برای عابران پیاده و نظایر آن برای موتورسیکلت سواران بود. رانندگانی که در زمان رانندگی قوانین فوق را رعایت کرده بودند، از سوی کارشناسان پلیس راهنمایی، در گروه رانندگان قانونمند و افرادی که فاقد هر کدام از رفتارهای برشمرده شده برای افراد قانونمند بوده‌اند، در گروه رانندگان متخلف قرار می‌گرفته‌اند.

حمایت اجتماعی، از مقیاس مراقبت خانوادگی نوجوانان<sup>۱</sup> (AFCS) (کانتی - میشل، ۲۰۰۰) استفاده کردند. آنها همبستگی میان مؤلفه‌های حمایت خانوادگی، حمایت از سوی دیگران مهم و حمایت دوستان را به مقیاس مراقبت خانوادگی نوجوانان، به ترتیب، برابر با  $(r = 0/76, p < 0/001)$ ؛  $(r = 0/33, p < 0/001)$ ؛ و  $(r = 0/48, p < 0/001)$  محاسبه کردند. آنها، هماهنگی درونی ماده‌های مقیاس حمایت اجتماعی را با استفاده از روش آلفای کرونباخ، بترتیب برابر با  $0/91$ ،  $0/89$  و  $0/91$  محاسبه کردند.

در مطالعه حاضر، نخست این مقیاس توسط محقق به فارسی برگردانده شد. با استفاده از تحلیل مؤلفه‌های اصلی بر روی ۱۲ ماده این مقیاس، سه عامل شناخته شدند (جدول ۲). این عوامل عبارتند از: حمایت از سوی دوستان، حمایت از سوی خانواده مهم و حمایت از سوی دیگران مهم. جدول ۳ نشان می‌دهد که عامل اول (حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دوستان)،  $37/367$  درصد، عامل دوم (حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده)،  $12/962$  درصد و عامل سوم (حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی دیگران مهم)،  $12/052$  درصد از واریانس حمایت اجتماعی ادراک شده را تبیین کردند. ضرایب هماهنگی درونی مقیاس، با استفاده از روش آلفای کرونباخ، به ترتیب برابر با  $0/78$ ،  $0/81$  و  $0/87$  محاسبه گردید که در دامنه خوبی قرار داشت.

مقدار KMO برای مقیاس حمایت اجتماعی ادراک شده، برابر با  $0/845$ ، محاسبه شد که نشان‌دهنده متناسب بودن حجم نمونه برای اجرای تحلیل مؤلفه‌های اصلی بود. آزمون بارتلت نیز با مقدار  $(\chi^2_{(66)} = 1537/699; p < 0/001)$  نشان‌دهنده درست بودن تفکیک عامل‌ها بود.

برای محاسبه میزان پایایی درونی مقیاس حمایت اجتماعی ادراک شده، از روش آلفای کرونباخ استفاده گردید. نتایج (جدول ۳) نشان می‌دهد که

<sup>۱</sup>Adolescent Family Caring Scale

جدول ۲- تحلیل مؤلفه‌های اصلی آیتم‌های مقیاس حمایت اجتماعی ادراک شده

مؤلفه‌ها	۱	۲	۳
حمایت از سوی دوستان ( $\alpha = 0/84$ )			
۱۲. درباره مشکلاتم می‌توانم با دوستانم صحبت کنم.	0/847	0/099	-0/046
۷. مواقعی که به مشکل بر می‌خورم، می‌توانم روی دوستانم حساب کنم.	0/795	0/111	0/311
۹. دوستانی دارم که می‌توانم شادی و غم خود را با آنها تقسیم کنم.	0/750	0/224	0/173
۶. دوستانم واقعاً تلاش می‌کنند تا به من کمک کنند.	0/702	0/134	0/344
حمایت از سوی خانواده ( $\alpha = 0/84$ )			
۳. خانواده‌ام از جان و دل تلاش می‌کنند تا به من کمک کنند.	0/067	0/756	0/138
۸. درباره مشکلاتم می‌توانم با خانواده‌ام صحبت کنم.	0/139	0/746	0/306
۴. معمولاً حمایت روحی و روانی‌ام را از خانواده‌ام دریافت می‌کنم.	0/082	0/722	0/226
۱۱. خانواده‌ام در تصمیم‌گیری‌های زندگی به من کمک می‌کنند.	0/266	0/682	-0/031
حمایت از سوی دیگران مهم ( $\alpha = 0/73$ )			
۲. شخصی را دارم که می‌توانم شادی‌ها و غم‌های خود را با او تقسیم کنم.	0/147	0/144	0/768
۵. شخصی را دارم که منبع واقعی آرامش من است.	0/198	0/330	0/694
۱. در مواقع نیاز، شخصی در کنار من است.	0/131	-0/016	0/642
۱۰. شخصی را در زندگی‌ام دارم که نگران احساسات من است.	0/124	0/318	0/612

جدول ۳- مؤلفه‌های حمایت اجتماعی ادراک شده همراه با مقدار واریانس تبیین شده و مقدار آلفای هر بعد

مقیاس	عامل‌ها	تعداد ماده	دامنه نمره	میانگین	انحراف معیار	درصد واریانس تبیین شده	$\alpha$
مقیاس حمایت اجتماعی ادراک شده	اجتماعی ادراک شده از سوی دوستان	۴	۲۰-۴	۳/۶۶	0/819	۳۷/۳۶۷	0/78
	اجتماعی ادراک شده از سوی خانواده	۴	۲۰-۴	۴/۱۵	0/695	۱۲/۹۶۲	0/81
	اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم	۴	۲۰-۴	۳/۹۷	0/731	۱۲/۰۵۲	0/87

### روش‌های آماری

روش‌های آماری (MANOVA) برای تعیین تفاوت استفاده‌کنندگان قانونمند و

متخلف از نظر حمایت اجتماعی ادراک شده و مؤلفه‌های آن استفاده شد.

داده‌ها، پس از استخراج، با استفاده از نرم‌افزار SPSS 20 تحلیل شد. از آزمون تفاوت توزیع کای اسکوئر، برای تعیین تفاوت میان استفاده‌کنندگان موتورسیکلت با ویژگی‌های متفاوت اجتماعی - جمعیت‌شناختی از نظر ارتکاب تخلف رانندگی استفاده شد. از آزمون تحلیل واریانس چند متغیره

### یافته‌ها

جدول ۴، ویژگی‌های اجتماعی - جمعیت‌شناختی نمونه را

می‌دهد که مقدار  $F$  چند متغیری در سطح  $p=0/05$  معنادار است. نتایج تحلیل واریانس چند متغیری نشان داد که بین دو گروه استفاده‌کنندگان متخلف و قانونمند، حداقل از لحاظ یکی از متغیرهای حمایت اجتماعی (حمایت اجتماعی ادراک‌شده کل و مؤلفه‌های حمایت ادراک‌شده از سوی دوستان، حمایت ادراک‌شده از سوی خانواده، و حمایت ادراک‌شده از سوی دیگران مهم) تفاوت معناداری وجود دارد.

به منظور پی‌بردن به این تفاوت، تحلیل واریانس تک متغیری در جدول ۶ ارائه شد. نتایج نشان داد که: تفاوت معناداری به لحاظ آماری بین موتورسواران قانونمند و متخلف از نظر سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده، به‌طور کلی، با توجه به مقدار:  $(F_{(1,382)} = 6/64; p < 0/05)$  وجود داشت. به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسواران قانونمند در مقیاس حمایت اجتماعی ادراک‌شده  $(4/02)$ ، به گونه معناداری بالاتر از میانگین نمره موتورسواران متخلف  $(3/86)$  (گروه مورد) بوده است؛ یعنی، سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده کلی موتورسواران قانونمند، بالاتر از موتورسواران متخلف بوده است.

تفاوت معناداری به لحاظ آماری بین موتورسواران قانونمند و متخلف از نظر سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده وجود داشت  $(F_{(1,382)} = 9/34; p < 0/01)$ . به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسواران قانونمند در زمینه مؤلفه حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده  $(4/25)$ ، به گونه معناداری بالاتر از میانگین نمره موتورسواران متخلف  $(4/04)$  (گروه مورد) بوده است؛ یعنی، سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده موتورسواران قانونمند، بالاتر از موتورسواران متخلف بوده است.

همراه با رابطه آنها با متخلف رانندگی نشان می‌دهد. ۳۸۴ نفر از استفاده‌کنندگان موتورسیکلت در شهر یزد بررسی شدند. از نظر سنی، اکثر پاسخگویان  $(62/8)$  درصد در گروه سنی ۱۵ تا ۲۵ سال قرار داشتند. تفاوت معناداری میان گروه‌های سنی مختلف از نظر نقض قوانین رانندگی وجود نداشت  $(P > 0/05)$ . بیشتر پاسخگویان  $(54/7)$  درصد دارای تحصیلات متوسطه بودند. تفاوت معناداری میان افراد با سطوح مختلف تحصیلی از نظر نقض قوانین رانندگی وجود داشت  $(P < 0/01)$ . فراوانی رعایت قوانین رانندگی در میان افراد با تحصیلات لیسانس و بالاتر بیشتر بود. از نظر درآمد، اکثر پاسخگویان  $(74/5)$  درصد دارای درآمد کمتر از ۳۵۰ هزار تومان بودند. بین افراد با سطوح متفاوت درآمد از نظر نقض قوانین رانندگی تفاوت معناداری وجود داشت  $(P < 0/01)$ . بیشتر استفاده‌کنندگان موتورسیکلت  $(60/7)$  درصد در مشاغل با منزلت شغلی پایین اشتغال داشتند. از نظر شغلی نیز تفاوت معناداری بین افراد با منزلت شغلی پایین و متوسط از نظر نقض قوانین رانندگی وجود داشت  $(P < 0/01)$ . اکثر استفاده‌کنندگان موتورسیکلت  $(91/7)$  درصد از نظر مکانی، در شهر اقامت داشتند. بین افراد ساکن در روستا و شهر از نظر نقض قوانین رانندگی تفاوت معناداری وجود نداشت  $(P > 0/05)$ . همچنین،  $64/1$  درصد نمونه گزارش کردند که سابقه قانون‌گریزی نداشتند و  $35/9$  درصد نیز گزارش کردند که پیش از این مرتکب نقض قواعد راهنمایی و رانندگی شدند. بین این دو گروه از رانندگان موتورسیکلت از نظر نقض قوانین رانندگی تفاوت وجود داشت  $(P < 0/01)$ .

#### مقایسه استفاده‌کنندگان موتورسیکلت متخلف و قانونمند از نظر حمایت اجتماعی و مؤلفه‌های آن

با استفاده از آزمون تحلیل واریانس چندمتغیره (MANOVA)، فرضیه‌های پژوهش آزمون شد. نتایج جدول ۵ نشان

جدول ۴- ویژگی‌های دموگرافیک نمونه همراه با رابطه آنها با قانون‌گریزی

سطح معناداری	χ <sup>۲</sup>	متخلف		متغیر
		قانونمند	قانونمند	
		فراوانی (درصد)	فراوانی (درصد)	
N.S <sup>a</sup>	۶/۱۶۵	۱۱۷(۳۰/۵)	۱۲۴(۳۲/۳)	سن
		۴۹(۱۲/۸)	۵۵(۱۴/۳)	۱۵-۲۵ سال
		۱۹(۴/۹)	۷(۱/۸)	۲۶-۳۵ سال
		۷(۱/۸)	۶(۱/۶)	۳۶-۴۵ سال
**/۰/۰۰۰	۲۸/۲۷	۲(۰/۵)	۱۲(۳/۱)	۴۶ سال و بالاتر
		۲۰(۵/۲)	۴۲(۱۰/۹)	میزان تحصیلات
		۱۰۳(۲۶/۸)	۱۰۷(۲۷/۹)	ابتدایی
		۲۵(۶/۵)	۱۱(۲/۹)	راهنمایی
		۴۲(۱۰/۹)	۲۰(۵/۲)	متوسطه
*/۰/۰۲۲	۷/۶۶	۱۳۲(۳۴/۴)	۱۵۴(۴۰/۱)	فوق دیپلم
		۵۱(۱۳/۳)	۳۵(۹/۱)	لیسانس و بالاتر
		۹(۲/۳)	۳(۰/۸)	میزان درآمد
**/۰/۰۰۵	۷/۹۵	۱۰۳(۲۶/۸)	۱۳۰(۳۳/۹)	زیر ۳۵۰ هزار تومان
		۸۹(۲۳/۲)	۶۲(۱۶/۱)	۳۵۱ تا ۷۰۰ هزار تومان
N.S	۳/۴	۱۷۱(۴۴/۵)	۱۸۱(۴۷/۱)	۷۰۱ هزار تومان و بالاتر
		۲۱(۵/۵)	۱۱(۲/۹)	نوع شغل
**/۰/۰۰۰	۱۶/۳۳	۵۰(۱۳/۰)	۸۸(۲۲/۹)	مشاغل پایین
		۱۴۲(۳۷/۰)	۱۰۴(۲۷/۱)	مشاغل متوسط
				محل اقامت
				شهر
				روستا
				سابقه تخلف
				بلی
				خیر

\*P < ۰/۰۵ معنادار نیست \*\*P < ۰/۰۱<sup>a</sup>

جدول ۵- نتایج تحلیل واریانس چندمتغیری (مانوا)

سطح معناداری	F	درجه آزادی اشتباه	درجه آزادی فرضیه	مقدار	نام آزمون
*/۰/۰۱۰	۳/۳۴	۳۷۹/۰۰۰	۴/۰۰۰	۰/۰۳۴	آزمون اثر پیلاپی
*/۰/۰۱۰	۳/۳۴	۳۷۹/۰۰۰	۴/۰۰۰	۰/۹۶۶	لامبدای ویلکز
*/۰/۰۱۰	۳/۳۴	۳۷۹/۰۰۰	۴/۰۰۰	۰/۰۳۵	آزمون اثر هتلینگ
*/۰/۰۱۰	۳/۳۴	۳۷۹/۰۰۰	۴/۰۰۰	۰/۰۳۵	آزمون بزرگترین ریشه روی

\*P < ۰/۰۱

موتورسواران متخلف بوده است

تفاوت معنادار آماری بین موتورسواران قانونمند و متخلف از نظر سطح حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دوستان، وجود نداشت ( $F_{(1,382)} = 0/282$ ;  $p > 0/05$ ). به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسواران قانونمند در زمینه مؤلفه حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دوستان ( $3/072$ )، تقریباً نزدیک به میانگین نمره موتورسواران متخلف ( $3/67$ ) (گروه مورد) بوده است.

تفاوت معناداری به لحاظ آماری بین موتورسواران قانونمند و متخلف از نظر سطح حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم، با توجه به مقدار: ( $F_{(1,382)} = 8/74$ ;  $p < 0/01$ ) وجود داشت. به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسواران قانونمند در زمینه مؤلفه حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم ( $4/10$ )، به گونه معناداری بالاتر از میانگین نمره موتورسواران متخلف ( $3/87$ ) (گروه مورد) بوده است؛ یعنی، سطح حمایت اجتماعی ادراک شده از سوی دیگران مهم موتورسواران قانونمند، بالاتر از

جدول ۶- مقایسه موتورسواران متخلف و قانونمند از نظر حمایت اجتماعی و مؤلفه‌های آن

سطح معناداری	F	متخلف (مورد)		قانونمند (شاهد)		متغیر
		Mean ± S.D	فراوانی	Mean ± S.D	فراوانی	
N.S <sup>a</sup>	0/282	3/67 ± 1/1	192	3/72 ± 0/777	192	حمایت ادراک شده از سوی دوستان
0/002**	9/34	4/04 ± 0/782	192	4/25 ± 0/579	192	حمایت ادراک شده از سوی خانواده
**0/003	8/74	3/87 ± 0/786	192	4/10 ± 0/679	192	حمایت ادراک شده از سوی دیگران مهم
*0/010	6/64	3/86 ± 0/698	192	4/02 ± 0/513	192	حمایت ادراک شده کل

معنادار نیست  $0/01^a < P < 0/001$

## بحث و نتیجه‌گیری

افراد با تحصیلات پایین، مرتکب نقض قوانین رانندگی می‌شوند. این نتیجه، یافته‌های مردادی، یونسیان و گیلانی (۱۳۸۶) و مردی (۱۳۸۵) را تأیید می‌کند. این محققان نشان دادند که رابطه معکوسی بین سطح تحصیلات رانندگان و تخلف رانندگان وجود دارد. به لحاظ نظری، افزایش میزان آگاهی، به رعایت بیشتر قوانین با هدف رعایت حقوق شهروندان منجر می‌شود. نقض قوانین رانندگی در میان افراد با سطوح درآمدی پایین، بالاتر بود. افرادی از سطوح پایین درآمد برخوردارند، به احتمال زیاد از نوعی محرومیت اقتصادی و اجتماعی رنج می‌برند که نقض قوانین رانندگی از سوی آنها می‌تواند نوعی واکنش نسبت به نظام اجتماعی و اقتصادی قلمداد شود. افراد فقیر در مقایسه با افراد وابسته به طبقات بالاتر، بیشتر در معرض مسائل مالی، خانوادگی و فشارهای محیطی قرار داشته و این وضعیت، آنها را مستعد قانون شکنی می‌کند (محسنی، ۱۳۸۶). نرخ تخلف رانندگی در

پژوهش حاضر با هدف تعیین رابطه میان حمایت اجتماعی ادراک شده و نقض قوانین رانندگی در میان استفاده‌کنندگان موتورسیکلت انجام شد. نتایج مطالعه حاضر نشان داد که تفاوت معناداری میان افراد با سنین مختلف از نظر نقض قوانین رانندگی وجود نداشت. این نتیجه، با یافته‌های مروتی شریف‌آباد و دیگران (۱۳۹۰)، مردادی، یونسیان و گیلانی (۱۳۸۶)، حق‌شناس و دیگران (۱۳۸۷) در تناقض است. آنها در مطالعات خود نشان داده بودند که بین سن رانندگان و ارتکاب رفتار نقض قوانین رانندگی رابطه وجود دارد و این رابطه به صورت معکوس است. به بیان دیگر، با افزایش سن رانندگان، احتمال نقض قوانین رانندگی کاهش می‌یابد. از نظر متغیر میزان تحصیلات، این مطالعه، تفاوت معناداری میان افراد با سطوح متفاوت تحصیلات از نظر نقض قوانین رانندگی نشان داد. افراد با سطح تحصیلات عالی، کمتر از

میان افراد با مشاغل دون رتبه، بالاتر از افراد با مشاغل متوسط بود. اکثر افراد متخلف در مطالعه حاضر، به مشاغل با منزلت شغلی پایین تعلق داشتند. این نتیجه، با یافته‌های مردادی، یونسین و گیلاسی (۱۳۸۶) هماهنگ بود. در مطالعه آنها، بالاترین نرخ شیوع تخلف رانندگی به کارگران تعلق داشت. البته، شایان ذکر است که استفاده از موتورسیکلت برای انجام کارهای روزانه، بیشتر از سوی طبقات کارگر صورت می‌پذیرد. افراد دارای مشاغل سطح پایین، عموماً از آگاهی پایین‌تری درباره حقوق شهروندی برخوردار بوده و شرایط زندگی آنها، خود یک عامل خطر برای رفتار رانندگی پرخطر به شمار می‌رود. همچنین، مطالعه حاضر نشان داد که افراد با سابقه تخلف رانندگی، از نرخ تخلف بالاتری در مقایسه با افرادی که فاقد سابقه تخلفات رانندگی بودند، برخوردارند. ارتکاب مکرر رفتار نقض‌کننده قواعد، از قبیل عمل ضد قاعده به تدریج می‌کاهد و احتمال اینکه نقض قواعد اجتماعی تبدیل به یک عادت گردد نیز وجود دارد.

در خصوص رابطه میان حمایت اجتماعی، به عنوان یکی دیگر از مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت، نتایج پژوهش حاضر نشان داد که تفاوت معناداری میان دو گروه موتورسیکلت‌سواران متخلف (گروه مورد) و موتورسیکلت‌سواران قانونمند (گروه شاهد) از نظر حمایت اجتماعی ادراک‌شده کلی وجود داشت. به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسیکلت‌سواران قانونمند در مقیاس حمایت اجتماعی ادراک‌شده، به گونه معناداری بالاتر از میانگین نمره موتورسیکلت‌سواران متخلف (گروه مورد) بوده است. افرادی که گزارش کرده بودند از حمایت اجتماعی خانواده، دوستان و اطرافیان خود برخوردارند، در مقایسه با افراد فاقد حمایت اجتماعی، کمتر مرتکب نقض قواعد رانندگی می‌شدند.

در خصوص مقایسه دو گروه موتورسیکلت‌سواران متخلف (گروه مورد) و موتورسیکلت‌سواران قانونمند (گروه شاهد) از نظر خرده مقیاس‌های سازه حمایت اجتماعی ادراک‌شده،

نتایج نشان داد که تفاوت معناداری میان دو گروه، از نظر سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده وجود داشت. به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسیکلت‌سواران قانونمند در زمینه مؤلفه حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده، به گونه معناداری بالاتر از میانگین نمره موتورسیکلت‌سواران متخلف (گروه مورد) بوده است؛ یعنی، سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی خانواده موتورسیکلت‌سواران قانونمند، بالاتر از موتورسیکلت‌سواران متخلف بوده است. همچنین، در خصوص مقایسه دو گروه در خرده مقیاس حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی دیگران مهم، نتایج، تفاوت معناداری به لحاظ آماری بین موتورسیکلت‌سواران قانونمند و متخلف از نظر سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی دیگران مهم را نشان داد. به بیان دیگر، میانگین نمره موتورسیکلت‌سواران قانونمند در زمینه مؤلفه حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی دیگران مهم، به گونه معناداری بالاتر از میانگین نمره موتورسیکلت‌سواران متخلف (گروه مورد) بوده است؛ یعنی، سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی دیگران مهم موتورسیکلت‌سواران قانونمند، بالاتر از موتورسیکلت‌سواران قانون‌گریز بوده است.

این نتایج، یافته‌های محققان پیشین درباره رابطه منفی میان سطح حمایت اجتماعی ادراک‌شده از سوی افراد و تمایل آنها به ارتکاب تخلف را تأیید کرده است. نتایج پژوهش حاضر، با یافته‌های ناگلر (۲۰۱۳)، پالتی و دیگران (۲۰۱۰)، هالی، فیک و لاو (۱۹۹۸)، و یافته‌های آرتتر، دانکل و هارینگ (۲۰۰۹) هماهنگ است. این گروه از محققان نشان دادند که نارسایی و ضعف حمایت‌های اجتماعی ناشی از شبکه‌های اجتماعی می‌تواند تمایل افراد را به مشارکت و درگیری در رفتارهای خطرناک رانندگی و نقض قوانین رانندگی افزایش دهد. در مطالعات آنها نشان داده شد رانندگانی که از محرومیت حمایت اجتماعی ناشی از ضعف پیوندها و شبکه‌های اجتماعی رنج می‌برند، به احتمال بیشتری قوانین رانندگی را نقض می‌کنند. همچنین، یافته‌های مطالعه حاضر با یافته‌های مطالعه یوشیکاوا (۱۹۹۴)؛ ویترون و لیند (۱۹۹۹)؛ الدز، هیل و

فراهم می‌شود، هماهنگی در میان خانواده را کاهش می‌دهد، پیوند میان والدین و فرزندان را تضعیف می‌کند و خطر بلند مدت اینکه نوجوانان درگیر رفتارهای بزهکارانه یا مجرمانه، مانند رفتارهای نقض‌کننده قوانین رانندگی شوند را افزایش می‌دهد.

تیبین دیگر، بر نقش حمایت اجتماعی در کاهش آثار فشارهای اقتصادی و اجتماعی در جریان اجتماعی کردن کودکان از سوی والدین تأکید دارند. براساس نظر ویتبرن و لیند (۱۹۹۹)، از آنجا که آثار فشارهای اقتصادی و اجتماعی، زمانی که والدین بتوانند حمایت اجتماعی را در فرایند پرورش و بزرگ کردن فرزندان از سوی دوستان، همسایگان و بستگان دریافت کنند، کاهش می‌یابد، انتظار بر این است که برنامه‌هایی که در جهت تدارک و تقویت حمایت اجتماعی ایجاد می‌شوند، در کاهش خطر بزهکاری نوجوانان مؤثر باشند.

در تبیینی دیگر، رویو (۱۹۹۷) با تأکید بر نقش حمایت اجتماعی در تقویت تمایل شهروندان در حل مسالمت‌آمیز تعارضات و نیز تقویت کنش‌های جمعی، نشان می‌دهد در جوامعی که اعضای آن پیوندهای اجتماعی نیرومندی دارند، به احتمال زیاد حمایت اجتماعی فراوانی را نیز از یکدیگر کسب می‌کنند و این خود باعث می‌شود که آنها آمادگی بیشتری برای حل تعارضات در روابط اجتماعی و نیز کنش‌های جمعی داشته باشند.

تیبین دیگر درباره اثر کاهنده جرم توسط حمایت اجتماعی، به نقش این متغیر در آماده‌سازی جوانان برای مشارکت در فعالیت‌های سودمند اجتماعی و اقتصادی، نه در فعالیت‌های مجرمانه تأکید دارند. برای مثال، کارکاچ و هانتلی (۲۰۰۲)، با تأکید بر نقش سازمان‌های اجتماع محور، یادآور می‌شوند که این سازمان‌ها، از طریق بهبود حمایت اجتماعی برای جوانان، به کاهش ارتکاب جرم کمک می‌کنند. آنها خاطر نشان می‌سازند که سازمان‌های اجتماع محور، توانایی بزرگسالان جامعه را برای حمایت از جوانان، از طریق افزایش تعداد و

رامسی (۱۹۹۸)؛ رویو (۱۹۹۷)؛ کارکاچ و هانتلی (۲۰۰۲)؛ هماهنگ است. این دسته از پژوهشگران، بر نقش و اثر کاهنده جرم توسط متغیر حمایت اجتماعی ادراک شده، حتی پیش از تولد افراد تأکید داشتند.

این‌که چگونه و از چه مسیرهایی، نارسایی در حمایت اجتماعی، به افزایش ارتکاب تخلفات رانندگی منجر می‌شود، تبیین‌های متفاوتی از سوی محققان مختلف ارائه شده است. یک تبیین معتقد است که رانندگی در اساس یک فعالیت هماهنگ است و نارسایی در دریافت حمایت اجتماعی و گسترش شبکه‌ها و پیوندهای اجتماعی، به تضعیف هماهنگی در میان رانندگان، از طریق تضعیف هنجارهای اجتماعی و کدهای رفتاری منجر شده، احتمالاً اثرات منفی و زیانمندی بر رانندگان می‌گذارد (ناگلر، ۲۰۱۳). تبیین دیگر معتقد است که سطوح بالای حمایت اجتماعی و سایر مؤلفه‌های سرمایه اجتماعی، به تقویت بهزیستی و شادکامی منجر می‌شود (هالی، فیک و لاو، ۱۹۹۸؛ آنترتر، دانکل و هارینگ، ۲۰۰۹). براین اساس، افزایش بهزیستی و شادکامی، به بهبود عملکرد رانندگان و افزایش دقت آنها در زمان رانندگی می‌شود و نقص در بهزیستی و خلق افسرده، به افزایش ضریب خطا در رانندگی منجر می‌شود. برخی از پژوهشگران (برای مثال، پالتی و دیگران، ۲۰۱۰)، معتقدند نارسایی حمایت‌های اجتماعی در نتیجه کاهش پیوندها و شبکه‌های اجتماعی، به کاهش سطح دگرخواهی و تواضع در افراد منجر می‌شود. از نظر این محققان، در حالی که رانندگان دگرخواه و متواضع در زمان رانندگی به منافع و هزینه‌های رانندگان دیگر نیز نظر دارند، رانندگان خودپسند و غیرمتواضع، تنها به منافع خودشان در هنگام رانندگی توجه نشان داده و نتیجه اینکه، حقوق رانندگان دیگر را نقض می‌کنند. برخی از پژوهشگران، بر نقش حمایت اجتماعی در تربیت و پرورش صحیح فرزندان در جریان اجتماعی شدن تأکید دارند. مطابق با نظر یوشیکاوا (۱۹۹۴) نارسایی در حمایت پیش از تولد و حمایت از نوجوانان که با هدف پیشگیری از تربیت نامناسب فرزندان



پلیس راهنمایی و رانندگی استان یزد. (۱۳۸۸). گزارش تخلفات ۸ ماهه نخست سال ۱۳۸۸، یزد پلیس راهنمایی و رانندگی استان یزد.

حق شناس، حسن؛ حسینی، ماریه؛ جمشیدی، معصومه، عزیزی، حمیدرضا. (۱۳۸۷). «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز در سال ۱۳۸۴»، *مجله حکیم*، ۱۱(۳): ۴۷-۵۴.

زارع شاه‌آبادی، علیرضا. (۱۳۸۵). «نقش ویژگی‌های موتورسواران در فرهنگ موتورسواری در شهر یزد»، *فصلنامه فرهنگ یزد*، ۷(۲۶): ۴۶-۵۴.

سادات حسینی، سیدمحمد؛ سلیمانی، مجید. (۱۳۸۸). «بررسی علل تصادف‌های فوتی بزرگراه‌ها (مطالعه موردی: شهر اصفهان)»، *مطالعات مدیریت ترافیک*، ۴(۱۴): ۷۱-۸۴.

سوری، احمد. (۱۳۸۷). «روانشناسی ترافیک»، *همایش مشهد، ترافیک، آینده، مشهد: ناجا*.

محسنی، منوچهر. (۱۳۸۶). *جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی*، تهران: انتشارات طهوری.

مردادی، علی؛ یونسیان، مسعود؛ گیلاسی، حمیدرضا. (۱۳۸۶). «عوامل خطر سوانح و حوادث رانندگی مرتبط با موتورسواران در کاشان»، *مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی*، ۵(۱): ۵۷-۶۸.

مردی، صفر. (۱۳۸۵). «بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی»، *فصلنامه دانش انتظامی*، ۸(۴): ۴۳-۵۶.

مروتی شریف‌آباد، محمدعلی؛ مومنی سروستانی، مرضیه؛ برخوردار فیروزآبادی، ابوالفضل؛ فلاح‌زاده، حسن. (۱۳۹۰). «پیش‌بینی‌کننده‌های رانندگی غیرایمن در شهر یزد براساس تئوری انگیزش محافظت در سال ۱۳۸۹»، *افق دانش*، ۱۷(۴): ۴۹-۵۹.

مسعودنیا، ابراهیم. (۱۳۸۹). *جامعه‌شناسی پزشکی*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

کیفیت فعالیت‌های توسعه برای جوانان بهبود می‌بخشند. آنها بر این اعتقادند که سازمان‌های جوان محور، روابط حمایتی چندگانه میان جوانان، بزرگسالان، و همسالان را تقویت کرده، آنها را برای مشارکت در فعالیت‌های سودمند اجتماعی، نه در فعالیت‌های مجرمان و ضداجتماعی آماده می‌کنند.

تعمیم یافته‌های این مطالعه باید با احتیاط انجام شود. محدودیت عمده مطالعه حاضر، به ابزار اندازه‌گیری مربوط می‌شود. با توجه به اینکه استفاده از ابزارهای خودسنج منجر به سوگیری شده، احتمالاً تحت تأثیر علائق افراد و یا استراتژی‌های مدیریت برداشت قرار می‌گیرد، لازم است برای دستیابی به نتایج دقیقتر، از روش‌های مستقیم‌تر که نسبت به این اثرات کمتر آسیب پذیرند، استفاده شود.

محقق بر خود لازم می‌بیند که از پرسنل محترم پلیس راهور استان یزد که در تشخیص و تعیین رانندگان متخلف و قانونمند با پژوهشگر همکاری صمیمانه داشتند، سپاسگزاری نماید.

## منابع

احمدی، سیروس. (۱۳۹۰). «بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی»، *مطالعات مدیریت ترافیک*، ۶(۲۰): ۱۳-۲۴.

باقیانی مقدم، محمد حسین؛ حلوانی، غلامحسین؛ و احرامپوش، محمد حسن. (۱۳۸۵). «بررسی تیپ شخصیتی و وضعیت حادثه در موتور سواران حادثه دیده شهرستان یزد، سال ۱۳۸۳»، *مجله دانشکده علوم پزشکی مازندران*، ۱۶(۵۱): ۶۹-۷۴.

پارسا، حسین منوچهر. (۱۳۸۸). *علل تصادفات رانندگی در ایران راهکارهای کاهش آن*، تهران: انتشارات امیر علی.

پاکزاد مقدم، سید حسین. (۱۳۸۰). *تعیین نقش پرسنل راهنمایی و رانندگی در میزان ترافیک شهرستان یزد*، پایان‌نامه دانشکده پزشکی علی ابن ابیطالب، سال ۸۰-۱۳۷۹.

- Murray, C. and Lopez, A. (1997) Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020, Global Burden of Disease Study, 349: 1498-504.
- Nabi, H. Consoli, S. M. Chastang, J. F. Chiron, M. Lafont, S. and Lagarde, E. (2005) "Type A Behavior Pattern, Risky Driving Behaviors, and Serious Road Traffic Accidents: A Prospective Study of the GAZEL Cohort." *Am J Epidemiol*, 161(9): 864-70.
- Nagler, M. (2013) "Playing Well with Others: The Role of Social Capital in Ttraffic Accident Prevention". *Eastern Economic Journal*, 39(2): 172-200.
- Olds, D. Hill, P. and Rumsey, E. (1998) Parental and early childhood nurse home visitation. Juvenile Justice Bulletin, Office of Juvenile Justice and Delinquency Prevention, Office of Justice Programs, US Department of Justice, Washington DC.
- Paleti, R. Naveen, E. and Bhat, C. R. (2010) "Examining the Influence of Aggressive Driving Behavior on Driver Injury Severity in Traffic Crashes". *Accident Analysis and Prevention*, 42(6): 1839-1854.
- Perry, A. R. (1986) "Type A Behavior Ppattern and Motor Vehicle Drivers Behavior." *Percept Mot Skills*, 63(2 Pt 2): 875-8.
- Ranney, T. A. (1999) "Psychological Factors that in Uence Car-Following and Car-Following Model Development." *Transportation Research Part F*, 2 : 213-219.
- Rosenfeld, R. Messner, S. F. and Baumer, E. P. (2001) "Social Capital and Homicide". *Social Forces*, 80(1): 283-310.
- Rubio, M. (1997) "Perverse Social Capital – Some Evidence from Colombia." *Journal of Economic Issues*, 31(3): 805-816
- Sampson, R. J. and Groves, W. B. (1989) "Community Structure and Crime: Testing Social Disorganization Theory." *American Journal of Sociology*, 94: 774-802.
- Taylor, R. B. Gottfredson, S. D. and Brower, S. (1984) "Block Crime and Fear: Defensible Space, Local Social Ties, and Territorial Functioning." *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 21:303-31.
- Taylor, S. E. (1999) Health psychology. 4th ed. Mc Graw-Hill, Inc.
- Weathburn, D. and Lind, B. (1999) "Crime Prevention: the Role of Economic and Social Support." *Agenda*, 6(4): 309-324.
- Wilson, J. Fang, M. and Wiggins, S. (2003) "Collision and Violation Involvement of Drivers who Use Cellular Telephones." *Traffic Injury Prevention*, 4:45-52.
- Yoshikawa, H. (1994) "Prevention as Cumulative Protection: Effects of Early Ffamily Ssupport and Education on Chronic Delinquency and Its Risks." *Psychological Bulletin*, 115(1): 28-54.
- یعقوبی، حمید. (۱۳۷۹). «بررسی نقش عوامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی در ایران»، *اندیشه و رفتار*، ۶ (۲۱): ۶۷-۶۰.
- Adler, P.S. and Kwon, S. W. (2002) "Social Capital: Prospects for a New Concept." *Academy of Management Review*, 27(1), 17-40.
- Antretter, E. Dunkel, D. and Christian Haring, C. (2009) "Cause-specific Excess Mortality in Suicidal Patients: Gender Differences in Mortality Patterns". *General Hospital Psychiatry*, 31(1): 67-74.
- Bellair, P. E. (1997) "Social Interaction and Community Crime: Examining the Importance of Neighbor Networks." *Criminology*, 35:677-703.
- Beyerlein, K. and Hipp, J. R. (2005) "Social Capital, Too Much of a Good Thing? American Religious Traditions and Community Crime." *Social Forces*, 84(2): 993-1011.
- Canty-Mitchell, J. L. and Zimet, G.D. (2000) "Development and Testing of the Adolescent Family Caring Scale". *Journal of Transcultural Nursing*, 8: 3-12.
- Carcach, C. and Huntley, C. (2002) "Community Participation and Regional Crime." Trends and Issues in Crime and Criminal Justice, no. 222, Australian Institute of Criminology, Canberra.
- Finch, D. J. Kompfner, P. Lockwood, C. R. and Maycock, G. (1994) "Speed, Speed Limits and Accidents". Transport Research Laboratory; 1994 (Project Report 58).
- Granovetter, M. (1973) "The Strength of Weak Ties." *American Journal of Sociology*, 78:1360-80.
- Hijar, M. (2003) Driver impairment regional review report: Impairment driving in Latin America and Caribbean Countries. Scooping study report. London, UK: The Transport Research Laboratory. IIHS Facts: 55 speed limit, Insurance Institute for Highway Safety (IIHS); 1987.
- Holley, H. L. Fick, G. and Love, E. J. (1998) "Suicide Following an Inpatient Hospitalization for Suicide Attempt: a Canadian Follow-Up Study". *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 33(11): 543-551.
- Matsunaga, K. (1996) Insufficient headway and unforeseen greater stopping distance as combined factors in traffic accidents. Paper prepared for the First Japan-Finland Joint Meeting on Traffic Safety. August 27-29, 1996, Finnish Psychological Association, Turku, Finland.
- Miller, W.B. (1962) Lower class culture as generating milieu of gang delinquency in wolfgang, M.E. et al. (Eds) "The sociology of crime and delinquency," New York: John Wiley and Sons.
- Mock, C. Amegashie, J. and Darteh, K. (1999) "Role of Commercial Drivers in Motor Vehicle Related Injuries in Ghana." *Injury Prevention*, 5:268-271.