

پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی
سال پنجم، شماره پیاپی ۱۳، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۵
تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۵/۲۷ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۸/۱۳
صص ۲۵-۴۰

تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گزیزی در رانندگی با تأکید بر نظریه کنترل اجتماعی (مطالعه موردی: جوانان شهر نکا)

علی اصغر فیروزجانیان، استادیار، گروه علوم اجتماعی دانشگاه مازندران، ایران*
جواد توکلی، کارشناسی ارشد مطالعات جوانان، دانشگاه مازندران، ایران

چکیده

نظم اجتماعی اساس برقراری هر جامعه است. اطاعت از قواعد اجتماعی برای تداوم نظم از اهمیت برخوردار است. چرا که عدم اطاعت از قواعد اجتماعی هزینه‌های مختلفی را برای جامعه در پی خواهد داشت. یکی از این قواعد مربوط به رانندگی است. امروزه قانون‌گزیزی در رانندگی با توجه به نقش اساسی عامل انسانی در تصادفات به عنوان مسأله‌ای اجتماعی در جامعه ما مد نظر قرار گرفته است. از این رو این تحقیق با تأکید بر نظریه کنترل اجتماعی به تحلیل قانون‌گزیزی در رانندگی در بین جوانان پرداخته است. روش انجام این تحقیق پیمایش و جامعه‌آماری نیز جوانان ۱۸ تا ۳۵ سال شهر نکا بوده است. تعداد نمونه ۴۰۰ نفر و انتخاب نمونه نیز به روش خوشه‌ای چند مرحله‌ای صورت گرفته است. اطلاعات از طریق پرسشنامه محقق ساخته جمع‌آوری گردید. تحلیل اطلاعات تحقیق از طریق دو نرم‌افزار spss و Amos انجام پذیرفت. آزمون همبستگی نشان داد که بین میزان تحصیلات، درآمد و سابقه رانندگی فرد با قانون‌گزیزی در رانندگی رابطه معنی‌دار و معکوس وجود دارد. همچنین بین ابعاد وضعیت پیوند اجتماعی (اعتقاد به قانون، مشارکت اجتماعی، پیوستگی اجتماعی، تعهد اجتماعی) و قانون‌گزیزی در رانندگی رابطه معنی‌دار و معکوس وجود دارد. همچنین خودکنترلی پایین، تأثیر مثبتی در تخلف از قوانین رانندگی دارد. رابطه بین سازه کنترل بیرونی (رسمی و غیررسمی) و قانون‌گزیزی در رانندگی معنی‌دار و معکوس بوده است. همچنین نتایج آزمون مدل ساختاری نشان می‌دهد که مدل نظری تحقیق از برازش برخوردار بوده و متغیرهای حاضر در مدل توانسته‌اند ۳۱ درصد از تغییرات متغیر وابسته (قانون‌گزیزی در رانندگی) را تبیین کنند.

کلیدواژه‌ها: بی‌نظمی اجتماعی، قانون‌گزیزی در رانندگی، پیوند اجتماعی، کنترل اجتماعی، جوانان

مقدمه و بیان مسأله

قواعد اجتماعی^۱ اساس برقراری نظم اجتماعی در هر گروه و جامعه‌ای است. عدم رعایت قوانین اجتماعی یا قانون‌گریزی^۲ زمینه شکل‌گیری مشکلات اجتماعی در حوزه‌های مختلف جامعه است. عدم پایبندی به قواعد اجتماعی یا قانون‌گریزی در هر جامعه‌ای تا اندازه‌ای وجود دارد اما در برخی موارد این موضوع تبدیل به مسأله‌ای اجتماعی می‌گردد (رابینگتن و مارتین، ۱۳۸۲: ۲۹-۲۷). یکی از انواع قانون‌گریزی که می‌توان آن را قانون‌گریزی نرم^۳ نام نهاد، قانون‌گریزی در رانندگی است. به هر نوع رفتاری که قوانین رسمی جامعه را نادیده گرفته و دارای ویژگی غیر خشونت‌آمیز، گاهگاهی و عمدتاً با مجازات ضعیف همراه است، قانون‌گریزی نرم گفته می‌شود. در نتیجه این نوع قانون‌گریزی عمدتاً جامعه آسیب می‌بیند. این نوع قانون‌گریزی به دلیل فراوانی و سهولت در انجام آن بیشتر به صورت عرف در جامعه درآمده است. نادیده گرفتن قوانین رانندگی، ندادن مالیات یا عوارض و استفاده از کپی‌های غیرمجاز نمونه‌هایی از این نوع قانون‌گریزی در جامعه است (فیروزجانیان، ۱۳۸۹). به نظر می‌رسد که در کشور ما اشکال قانون‌گریزی نرم از جمله قانون‌گریزی در رانندگی به صورت عرف درآمده است.

آمارها نشانگر افزایش روند رو به رشد حوادث رانندگی در جهان است. تصادفات سالانه موجب مرگ ۱/۲ میلیون نفر از مردم جهان و ناتوانی بیش از ۵۰ میلیون نفر دیگر می‌شود. در اروپا هر سال به علت حوادث رانندگی بیش از ۴۰ هزار نفر می‌میرند و بیش از ۱۵۰ هزار نفر دچار ناتوانی می‌شوند. حدود ۲۰۰ هزار خانواده به علت حوادث رانندگی دارای یک عضو مبتلا به ناتوانی بوده و یا در مرگ عزیزان خود داغدار هستند. علاوه بر این، هزینه‌های اقتصادی حوادث رانندگی در کشورهای با درآمد پایین در حدود ۱ درصد، در کشورهای با درآمد متوسط حدود ۱/۵ و در کشورهای پیشرفته حدود ۲ درصد از تولید ناخالص ملی را به خود اختصاص می‌دهد

(World health organization, 2012). تعداد موارد مصدومیت و مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی در کشورهای با درآمد پایین به طور نامتناسبی بالاست، درحالی که فقط ۴۰ درصد از وسایل نقلیه در این کشورها وجود دارد. صدمات ناشی از حوادث رانندگی تا سال ۲۰۲۰ دومین علت معلولیت در کشورهای در حال توسعه و سومین علت مرگ و معلولیت در سراسر دنیا خواهد بود. تخمین زده می‌شود در صورت عدم اقدام مناسب، تا سال ۲۰۲۰ مرگ‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورهای با درآمد پایین و متوسط به میزان ۸۰ درصد افزایش پیدا کند. به طور کلی ۸۵ درصد مرگ‌ها و ۹۰ درصد ناتوانی‌های ناشی از حوادث رانندگی در کشورهای با درآمد پایین و متوسط روی می‌دهد (World health organization, 2012).

در رابطه با ایران، بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، ضمن تأکید بر سه عامل نیروی انسانی، جاده و کیفیت وسایل نقلیه در افزایش تلفات رانندگی در کشور، تصادفات رانندگی در سطح کشور از ۳۲۵۰۵ فقره در سال ۱۳۷۳ به ۱۶۴۹۸۶ فقره در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته و با کاهش ۲۲٫۶ درصدی در سال ۱۳۸۶ به ۱۲۷۶۰۶ فقره رسیده است. همچنین در سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹ تعداد تصادفات رانندگی در سطح کشور نسبت به سال ۱۳۸۶ افزایش داشته است، اما در این افزایش آنگ افزایش تعداد مجروحان تند تر از آنگ افزایش تصادفات بوده است، به طوری که در قبال افزایش سالانه ۴٫۹ درصدی میزان تصادفات در این دوره تعداد مجروحان در همین دوره معادل ۶٫۸ درصد افزایش داشته است (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۲). بررسی آمار حوادث رانندگی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۲ نشان می‌دهد که هر چند آمار کشته‌شدگان از سال ۱۳۸۴ (۲۷/۷۵۵ نفر) تا سال ۱۳۹۲ (۱۷/۹۹۴ نفر) کاهش یافته است. اما ایران هنوز بالاترین آمارها را در جهان در زمینه تصادفات ناشی از رانندگی دارد. این در حالی است که میزان مصدومان در همین دوره زمانی از ۲۷۴/۲۴۷ نفر به ۳۱۵/۷۱۹ نفر افزایش یافته است.

در عرصه حوادث رانندگی سه عامل انسان، وسیله نقلیه

^۱ Social rules

^۲ Law-evasion

^۳ Soft law-evasion

به دلیل حجم بالای ترافیک (ورود متوسط ۲۰ میلیون مسافر در سال) از استان‌هایی است که دارای بیشترین تلفات ناشی از رانندگی در کشور است. بر اساس گزارش پزشکی قانونی استان ۶۳۶ نفر در ده ماه اخیر جان خود را در تصادفات جاده‌ای از دست داده‌اند. براساس همین گزارش گروه سنی ۲۱ تا ۳۰ سال حدود ۲۳ درصد از تلفات و بیشترین آن را به خود اختصاص داده‌اند. در این گزارش عدم رعایت قوانین رانندگی توسط رانندگان از مهم‌ترین عامل تصادفات ذکر شده است (سایت پزشکی قانونی مازندران، ۱۳۹۴). با توجه به این‌که جوانان بیشترین تلفات ناشی از تخلفات رانندگی در مازندران را به خود اختصاص داده‌اند، در این تحقیق با انتخاب یکی از شهرهای مازندران (نکا) به بررسی میزان و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی در رانندگی در بین جوانان شهر نکا پرداختیم. بر این اساس در این تحقیق با تأکید بر بحث کنترل اجتماعی به تحلیل تأثیر متغیرهای کنترل اجتماعی اعم از کنترل بیرونی و درونی بر میزان پایبندی به قواعد رانندگی پرداختیم. این‌که میزان پایبندی افراد جامعه مورد مطالعه به قوانین رانندگی چه قدر است و عوامل کنترلی چه تأثیری بر پایبندی افراد نسبت به قوانین رانندگی دارند؟

پیشینه تحقیق

هرچند در بحث از حوادث رانندگی بر سه عامل انسانی، وسیله نقلیه و شرایط جاده‌ای تأکید می‌شود اما وقتی بر رعایت قواعد رانندگی تأکید کنیم عامل انسانی نقش کلیدی ایفا می‌کند. تحقیقاتی که بر عامل انسانی توجه داشته‌اند از منظر روان‌شناختی و جامعه‌شناختی به بررسی موضوع پرداختند. مطالعات روان‌شناختی عمدتاً به نقش سه دسته عوامل شناختی (ارزیابی نادرست خطر)، عاطفی (عدم رشد شخصیت، برتری طلبی، خطرپذیری) و حسی - حرکتی (لغزش و خطا در عملکرد) در عدم رعایت قواعد رانندگی تأکید کرده‌اند. مطالعاتی که از منظر جامعه‌شناختی به بررسی قانون‌گریزی در رانندگی پرداختند بر دو دسته عوامل ساختاری (فقدان قانون مناسب، ضعف ضمانت اجرایی، سبک زندگی ناسالم، تخلفات پلیس) و عاملیتی (فردگرایی،

و راه نقش مهمی ایفا می‌کنند. بر این اساس بخشی از این حوادث ناشی از عامل انسانی است. رانندگان با نادیده گرفتن قواعد رانندگی نقش مهمی را در ایجاد حوادث جاده‌ای دارند. در پاسخ به این سؤال که چرا افراد از قواعد رانندگی تخلف می‌کنند به دو دسته عوامل عاملیتی و ساختاری می‌توان اشاره کرد. محققان در بررسی تخلفات رانندگی به عوامل مختلفی اشاره کرده‌اند. در تحقیقات اندکی که در زمینه قانون‌گریزی در رانندگی انجام شده است تأثیر متغیرهایی چون سن تحصیلات، درآمد، تأهل، ضعف تعهدات جمعی، افزایش جمعیت، ضعف آموزش در خانواده، در رسانه‌های جمعی و دانشگاه‌ها، عدم انطباق قوانین با نیازهای جامعه، ناکارآمدی پلیس، تخلفات دستگاه مجری قانون، اجرای نابرابر قوانین (رحمانی و همکاران، ۱۳۸۵؛ حاج صفر علی، ۱۳۸۱، احمدی و همکاران، ۱۳۹۳) فردگرایی مسئولان، فردگرایی فرد، فردگرایی در جامعه، نابرابری در اعمال قانون، کنترل غیر رسمی ضعیف و کنترل رسمی ضعیف (فیروزجانیان، ۱۳۸۸؛ حافظی، ۱۳۹۱) بر قانون‌گریزی در رانندگی تأیید شده است. همه این موارد نشانه نوعی ضعف در پیوندهای اجتماعی است که برای دوام و توسعه جامعه خطرناک است. در حقیقت پیوندهای ضعیف اجتماعی که می‌تواند در قالب فرسایش سرمایه اجتماعی هم فهم شود باعث بسیاری از مسائل اجتماعی در جامعه از جمله قانون‌گریزی در رانندگی است (فیروزجانیان و علی‌بابایی، ۱۳۹۲؛ میرفردی و همکاران، ۱۳۹۳). این وضعیت یا قانون‌گریزی در هر شکل آن می‌تواند پیامدها و هزینه‌های (جانی، مالی، فرهنگی، اجتماعی) بالایی برای جامعه در پی داشته است (شیری، ۱۳۸۳؛ صداقت، ۱۳۸۴).

بر این اساس پرداختن به بحث عدم پیروی از قوانین اجتماعی (قانون‌گریزی در رانندگی) به لحاظ اهمیتی که آن برای انسجام اجتماعی و در نهایت پیشرفت یک جامعه دارد، به خصوص در جامعه فعلی ایران که در بخش‌های مختلف از قانون‌گریزی رنج می‌برد، امری ضروری است. پرداختن به قانون‌گریزی به عنوان یک مسأله اجتماعی باید مورد توجه و بررسی قرار گیرد. چرا که به نظر می‌رسد قانون‌گریزی در رانندگی در جامعه ما به صورت عرف درآمده است. مازندران

خود جلب نکرده است. بر این اساس این تحقیق در نظر دارد تا با رویکردی جامعه‌شناختی به تحلیل رابطه بین ضعف کنترل اجتماعی در ابعاد مختلف و قانون‌گریزی در رانندگی بپردازد. چرا که امروزه کنترل اجتماعی جایگاه مهمی را در بحث پیشگیری از انحرافات اجتماعی در حوزه‌های مختلف دارد.

ویژگی‌های زمینه‌ای فرد، نارضایتی اجتماعی و نگرش به قانون (اشاره داشته‌اند. در مجموع با توجه به عمومیت قانون‌گریزی در رانندگی در کشور ما، به نظر می‌رسد که این نوع قانون‌گریزی به عرف اجتماعی بدل شده است. تا جایی که با توجه به اهمیت ویژه عدم تمکین از قواعد رانندگی در حوادث رانندگی، نظر محققان را برای مطالعه به طور جدی به

جدول ۱- مشخصات روش‌شناسانه تحقیقات در زمینه قانون‌گریزی در رانندگی

| نام محقق | حوزه مطالعات | روش تحقیق | تعداد فرضیه | حجم نمونه | شیوه نمونه‌گیری | ابزار جمع‌آوری اطلاعات | عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی |
|---------------------------------|---------------------------------------|------------------|-------------|-----------|--------------------------------|------------------------|---|
| رحمانی، عباسی، ۱۳۸۵ | علل تصادفات جاده‌ای | پیمایش | ۱۰ | ۳۸۹ | نمونه‌گیری تصادفی | پرسشنامه | تحصیلات، خودتنظیمی، رضایت عمومی، تحصیلات |
| صفارزاده، خلیلی، پاک‌گوهر، ۱۳۸۸ | نقش عامل انسانی در تصادفات جاده‌ای | توصیفی - تحلیلی | -- | ۳۴۳ هزار | نمونه‌گیری خود انتخابی | کتابخانه‌ای | تحصیلات، بی‌توجهی، مصرف الکل و مواد مخدر، خستگی |
| اسمعیلی، ۱۳۸۹ | تخلفات رانندگی | توصیفی - همبستگی | ۳ | ۳۸۰ | نمونه‌گیری تصادفی هدفمند | پرسشنامه، مصاحبه | سطح رفاه اقتصادی |
| حق‌شناس، ۱۳۸۹ | ویژگی شخصیتی و رفتار رانندگان | پیمایش | -- | ۵۳۷ | نمونه‌گیری هدفمند | پرسشنامه | سن، سال‌های تجربه رانندگی، برون‌گرایی |
| موسوی، حبیبیان، ۱۳۹۰ | اخلاق ترافیک شهروندی | پیمایش | ۷ | ۲۱۵ | نمونه‌گیری تصادفی هدفمند | پرسشنامه | جنسیت، تحصیلات، ناکارآمدی قوانین، بی‌عدالتی اجتماعی |
| بهروان، ۱۳۹۰ | رفتار رانندگی پرخطر | پیمایش | ۳ | ۳۷۶ | تصادفی سیستماتیک | پرسشنامه | سرعت، هویت ملی-دینی، سابقه رانندگی، سواد، تجربه رانندگی |
| احمدی و همکاران، ۱۳۹۰ | جنسیت و تخلف رانندگی | پیمایش | ۴ | ۳۸۹ | نمونه‌گیری تصادفی چند مرحله‌ای | پرسشنامه | جنسیت |
| عباس‌زاده و همکاران، ۱۳۹۱ | میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی | پیمایش | ۴ | ۴۰۰ | نمونه‌گیری تصادفی ساده | پرسشنامه | آگاهی از قوانین، خطر جریمه |
| حافظی، ۱۳۹۱ | قانون‌گریزی در رانندگی | پیمایش | - | ۲۰۰ | نمونه‌گیری تصادفی ساده | پرسشنامه | فردگرایی جامعه و مسؤولان، کنترل اجتماعی |
| سروری و همکاران، ۱۳۹۱ | تخلفات رانندگی | پیمایش | - | ۸۰۱ | تصادفی هدفمند و سهمیه‌ای | پرسشنامه | رضایت از قوانین، درآمد، جریمه |
| خرم‌دل و همکاران، ۱۳۹۲ | تخلفات رانندگی | توصیفی - همبستگی | -- | ۱۳۰ | نمونه‌گیری هدفمند | پرسشنامه | تحصیلات، نوع خودرو، سن، مدت رانندگی |
| سعیدی و همکاران، ۱۳۹۲ | تصادفات درون شهری | پیمایش | - | ۳۶۸ | نمونه‌گیری تصادفی | پرسشنامه | سابقه گواهی نامه، حالت روحی، اعتقاد به قانون، پایگاه اجتماعی |
| مشکینی و همکاران، ۱۳۹۲ | تصادفات درون شهری | توصیفی - تحلیلی | -- | ۳۹۰ | تصادفی هدفمند میدانی | کتابخانه‌ای و میدانی | عدم رعایت حق تقدم، بی‌توجهی به جلو، عدم نصب علائم هشدار دهنده، شرایط جوی- محیطی |
| میرفردی و همکاران، ۱۳۹۳ | سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی | پیمایش | ۴ | ۳۶۷ | تصادفی چند مرحله‌ای | پرسشنامه | اعتماد اجتماعی، همیاری اجتماعی، حمایت اجتماعی، اطلاعات و ارتباطات |

چارچوب نظری

در این تحقیق از نظریه پیوند اجتماعی هیرشی و نظریه تلفیقی او با گاتفردسان و نظریه بازدارندگی^۱ رکلس استفاده شده است. در ادامه به توضیح این نظریه‌های می‌پردازیم.

تراورس هیرشی^۲ یکی از مهم‌ترین نظریه‌پردازان کنترل اجتماعی^۳ است. هیرشی تحت تأثیر دورکیم معتقد است که کجروی حاصل اختلال پیوند فرد با جامعه است. در حقیقت او نظریه انحراف دورکیم را به زبان دیگری مطرح می‌کند. کتاب *دلائل بزهکاری*^۴ (1969) هیرشی نقطه تحول بر جسته‌ای در ادبیات در حال توسعه جامعه‌شناسی و روان‌شناسی اجتماعی کنترل اجتماعی است. او در نظریه کنترل اجتماعی تلاش دارد تا عواملی را که به بزهکاری منجر می‌شوند، مورد تبیین قرار دهد. او بحث می‌کند که به جای جستجو دلائل بزهکاری، سودمندتر آن است تا به دنبال دلائل هم‌نوائی باشیم. به جای جستجوی انگیزش‌های کجروی، بزهکاری باید به خاطر فقدان دلائل هم‌نوائی فهم شود. بنابراین هیرشی با این قضیه زیست‌شناختی که اکثر مردم تمایلات ضد اجتماعی دارند، آغاز می‌کند. به هر حال این تمایلات عملی می‌شود تنها اگر انواع مختلف کنترل اجتماعی سست شوند. این که افراد قانونمند یا منحرفند بستگی به میزان انحراف از چهار عاملی دارد که موجب پیوند آن‌ها با جامعه می‌شود:

۱- وابستگی^۵: وابستگی به حساسیت و علاقه فرد به دیگران مربوط است. پذیرش هنجارهای اجتماعی و توسعه یک وجدان اجتماعی به پیوستگی و تعلق خاطر با دیگران وابسته است.

۲- تعهد^۶: تعهد شامل زمان، انرژی و تلاشی است که در خطوط قراردادی کنش هزینه می‌شود. فقدان تعهد به

ارزش‌های قراردادی ممکن است شرایطی را فراهم کند که در آن رفتار ریسک‌دار، مانند جرم، به عنوان رفتار جایگزین قابل قبول به نظر آید.

۳- درگیری^۷ (مشارکت): درگیر شدن در فعالیت‌های قراردادی (رفتن به مدرسه، سرگرمی یا خانواده) فرصت کمی را برای درگیر شدن در رفتارهای غیر قانونی به فرد می‌دهد.

۴- اعتقاد (باور)^۸: مردمی که در زمینه‌های اجتماعی همانندی زندگی می‌کنند اغلب در باورهای اخلاقی مشترکی سهیم هستند. اگر این باورها غایب یا ضعیف شوند فرد به احتمال بیشتری در فعالیت‌های ضد اجتماعی یا غیر قانونی شرکت می‌کند (Siegel, 2007: 230; Beirne & Messerschmidt, 1995:460).

بر مبنای این نظریه هر چه افراد کمتر وابسته، متعهد، درگیر و معتقد هستند «پیوند» آن‌ها با جامعه سست‌تر است و احتمال کجرفتاری بیشتر خواهد بود. هیرشی همه این چهار عامل را (وابستگی، تعهد، درگیری و اعتقاد) مرتبط به هم می‌بیند. (هیرشی به نقل از ممتاز؛ ۱۳۸۱: ۱۲۳-۱۱۹) بعدها هیرشی در کتاب *نظریه عمومی جرم*^۹ (۱۹۹۰) که با همکاری مایکل گاتفردسون^{۱۰} طراحی کرده است برخی اصول اظهار شده در نظریه کنترل اجتماعی را از طریق یکپارچه کردن مفاهیم کنترل با مفاهیم نظریه‌های زیستی اجتماعی، روان‌شناختی، فعالیت‌های روزمره و انتخاب عقلانی، اصلاح و باز تعریف کرد. بر اساس این نظریات جرم، رضایت و کامروایی کوتاه مدت و آسانی را فراهم می‌کند. همچنین جرم عقلانی و قابل پیش‌بینی است؛ مردم زمانی مرتکب جرم می‌شوند که پاداشی را با کمترین خطر آسیب وعده دهد. ایندو با در نظر گرفتن این که تفاوت‌های ثابتی در گرایش مردم در پذیرش انحراف وجود دارد عنصری زیستی اجتماعی را به مفهوم کنترل اجتماعی اضافه کرده‌اند. این مفهوم، خودکنترلی پایین^{۱۱} است.

⁷ Involvement

⁸ Belief

⁹ A general theory of crime

¹⁰ Micheal Gottfredson

¹¹ low self- Control

¹ Deterrence theory

² Travis Hirschi

³ Social control

⁴ Causes of delinquency

⁵ Attachment

⁶ Commitment

والتر رکلس^۵ در کتاب خود مساله جرم^۶ که در سال ۱۹۶۷ نوشته است کمی زودتر از هیرشی به بحث از کنترل‌های بیرونی و درونی به عنوان بازدارندگان از کجروی اشاره دارد. در حقیقت هرچند رکلس در ابتدا ضعف فشارهای محیطی بر فرد را عامل انحراف می‌داند در صورت فقدان آن عامل بازدارندگان درونی را ابزاری برای کنترل افراد در برابر انحراف می‌داند.

به نظر رکلس هم‌نوابی فرد با گروه و جامعه امری طبیعی و بر اساس تمایل درونی او نیست و صرفاً از فشار و کنترل گروه سرچشمه می‌گیرد. به سخنی دیگر او هم‌رنگی فرد با گروه را به معنای هم‌نوابی وی و رفتاری ناشی از درونی شدن هنجارها و ارزش‌ها در او نمی‌داند و مدعی است که این رفتار نوعی پاسخ به نفوذ گروه و همواره از نوع اجابت است و هرگاه فشار گروه وجود نداشته است یا کم شود فرد عصیان کرده و به کجروی روی خواهد آورد (سلیمی و داوری، ۱۳۸۶: ۵۰۴). از نظر رکلس محیط بلافصل فرد به مثابه بازدارنده‌ای بیرونی است. این بازدارندگی شامل زندگی مؤثر خانوادگی، گروه‌های حمایت‌کننده و عواملی چون اخلاقیات، نظارت، نظم، هنجارها و انتظارات معقول و در نتیجه‌های اطمینان برای رها شدن از تنش‌ها می‌شود. اگر این مانع ضعیف است فرد کاملاً در معرض فشارها و کشش‌های اجتماعی قرار می‌گیرد. درون این آگاهی فردی، بازدارندگی درونی وجود دارد. افراد متمایل به انحراف (اساساً افراد با بازدارندگی درونی ضعیف) احتمالاً برخی ترکیباتی از خودکنترلی پایین، خود ضعیف، فرا خود (وجدان) توسعه نیافته، خود پنداره ناکافی، تحمل ناکامی پایین، فقدان درک از مسؤولیت و هدفمندی ناکافی را در اختیار دارند. بازدارندگی درونی خط آخر دفاع در برابر فشارها و کشش‌های درونی و بیرونی (برای انحراف) است (Beirne & Messersmidt, 1995:458-460). در حقیقت هرچند رکلس بازدارندگان بیرونی را عامل اصلی کنترل رفتار می‌داند و ضعف آن‌ها را دلیل اصلی انحراف در جامعه می‌داند اما در

از نظر ایندو افرادی که تمایل به انحراف دارند دارای شخصیت تکانشی^۱ هستند. افراد با این ویژگی شخصیتی، نسبت به احساسات افراد دیگر حساس نبوده، جسمانی (از نیروی جسمی برای انجام کارها استفاده می‌کنند)، ریسک‌پذیر^۲، کوتاه‌نظر^۳ و غیر کلامی^۴ اند. این ویژگی‌ها موجب خودکنترلی پایین افراد می‌شود. که در نهایت تأثیر مثبتی بر رفتار انحرافی دارد. از نظر ایندو خودکنترلی پایین موجب تضعیف پیوندهای اجتماعی می‌شود و در مقابل تضعیف پیوندهای اجتماعی موجب خودکنترلی پایین می‌شود. اینان بر این عقیده‌اند که این نظریه به طور برابر برای همه جرائم از قتل گرفته تا سرقت گروهی قابل استفاده است (Gottfredson & Hirschi, 1990; Siegel, 2007:297-302).

همان‌گونه که آمد در نظریه پیوند اجتماعی عوامل تعیین‌کننده رفتار انحرافی، پیوند اجتماعی ضعیف افراد با جامعه است اما هیرشی با مطرح کردن خود-کنترلی ضعیف بر انحراف بیشتر به سمت روان‌شناسی اجتماعی می‌رود. خودکنترلی پایین که در اوائل زندگی فرد و در نتیجه جامعه‌پذیری ناقص شکل می‌گیرد بر پیوند اجتماعی افراد در مراحل بعدی زندگی شان تأثیر منفی دارد و از این طریق بر انحراف هم تأثیر مثبت دارد. ایندو خودکنترلی را به عنوان میزانی که یک شخص در مقابل وسوسه‌های لحظه‌ای آسیب‌پذیر است، تعریف می‌کنند (Gottfredson & Hirschi in: Longshore & et al., 2004:543). به هر حال ایده جدید هیرشی امروزه سهم زیادی از تحقیقات تجربی در زمینه انحرافات را به خود اختصاص داده است و تحقیقات تجربی تأثیر آن را بر انحراف تأیید کرده‌اند (Gransmick & et al., 1993; Greenberg, 1999; Baron, 2003; Cretacci, 2003). هرچند نظریه پیوند اجتماعی هیرشی سال‌ها قبل و جدا از نظریه عمومی جرم مطرح شد اما می‌توان با تلفیق این دو نظریه به تبیین انحراف پرداخت (Longshore & et al., 2004).

¹ Impulsive Personality

² Risk- Taking

³ Short-Sighted

⁴ Nonverbal

⁵ Walter reckless

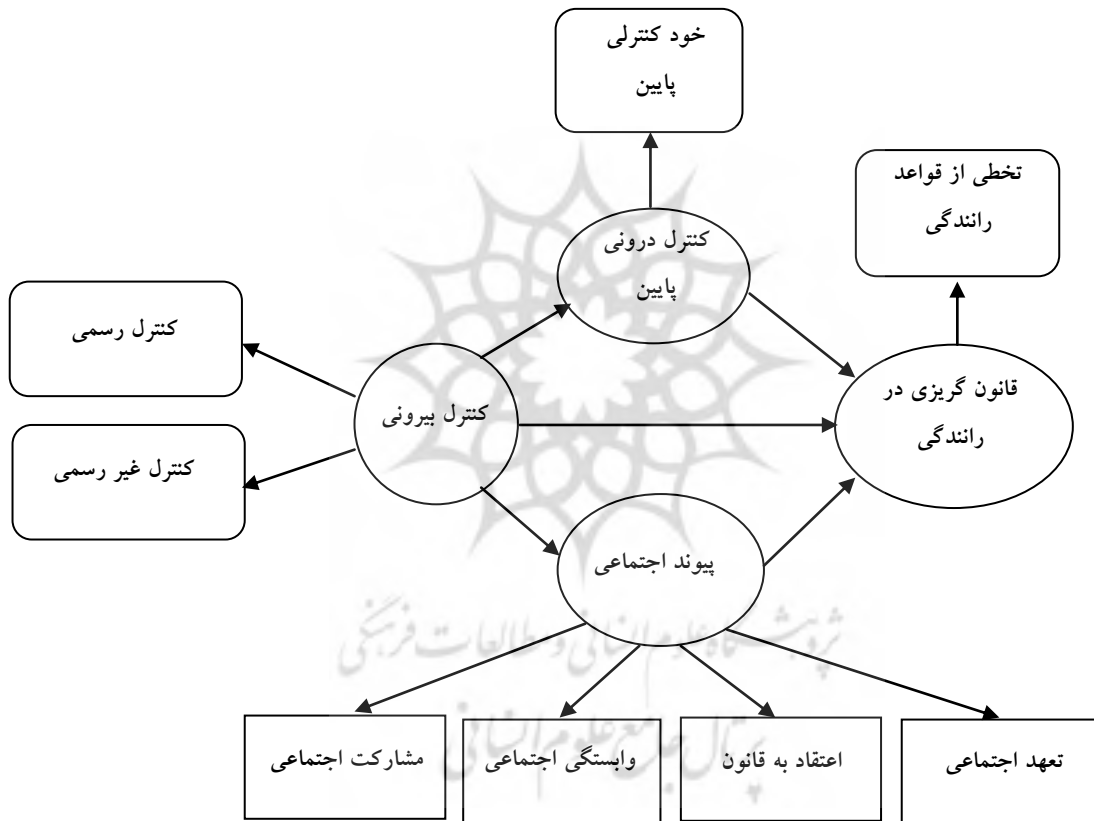
⁶ The Crime problem

جامعه در فرد است. او با ارائه مفهوم خودکنترلی پایین به عنوان محرک انحراف و تلفیق آن با پیوند اجتماعی نظریه‌ای تلفیقی در تبیین انحراف ارائه می‌دهد. به نظر می‌رسد که این نظریه به صورت دیگر در نظریه بازدارندگی رکلس طرح شده است. او نیز از ضعف بازدارندگان بیرونی (مستقیم) و درونی به عنوان دلایل انحراف نام می‌برد. با تلفیق این مفاهیم می‌توان مدل زیر را برای تبیین رفتار قانون‌گریزی در رانندگی ارائه داد.

صورت ضعف کنترل‌کنندگان بیرونی این در نهایت بازدارندگان درونی هستند که فرد را از انحراف باز می‌دارند.

مدل نظری

با توجه به نظریات مطرح شده در بالا، این نتیجه حاصل می‌شود که در این سنت نظری، فقدان کنترل اجتماعی می‌تواند زمینه‌ساز انحراف افراد از قواعد اجتماعی را فراهم کند. این ضعف کنترل در نظریه اولیه هیرشی با عنوان پیوند اجتماعی ضعیف بیان شده است. پیوندی که زمینه‌ساز حضور



مدل ۱- مدل نظری روابط بین متغیرهای مستقل و وابسته تحقیق

۲- کنترل درونی پایین بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر معنی‌داری دارد.

۳- پیوند اجتماعی (و ابعاد آن) بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر معنی‌داری دارد. این فرضیه دارای چهار فرضیه فرعی است:

الف- مشارکت اجتماعی بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر

فرضیات تحقیق

فرضیات تحقیق عبارتند از:

- ۱- کنترل بیرونی (و ابعاد آن) بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر معنی‌داری دارد. این فرضیه دارای دو فرضیه فرعی است:
 - الف- کنترل رسمی بر قانون‌گریزی تأثیر معنی‌داری دارد.
 - ب- کنترل غیر رسمی بر قانون‌گریزی تأثیر معنی‌داری دارد.

معنی داری دارد.

ب- وابستگی اجتماعی بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر معنی داری دارد.

پ- اعتقاد به قانون بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر معنی داری دارد.

ت- تعهد اجتماعی بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر معنی داری دارد.

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از نوع توصیفی - تحلیلی و از طریق روش پیمایش انجام شده است. جامعه آماری این تحقیق کلیه زنان و مردان ۱۸ تا ۳۵ سال دارای گواهینامه و سابقه رانندگی در شهر نکا است. حجم جامعه این تحقیق بر اساس آمار به دست آمده از اداره راهنمایی و رانندگی این شهر ۹۹۵۲ نفر است حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران، با احتمال ۹۵ درصد اطمینان ۳۷۰ نفر است. در این تحقیق داده‌ها از طریق

پرسشنامه محقق ساخته جمع‌آوری گردید. با توجه به احتمال مخدوش شدن پرسشنامه‌ها در اثر پاسخ‌های نامناسب، در مجموعه ۴۲۰ پرسشنامه تکثیر و توزیع گردیده پس از کنار گذاشتن پرسشنامه‌های مخدوش در نهایت ۴۰۰ پرسشنامه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. روش نمونه‌گیری در این تحقیق خوشه‌ای چند مرحله‌ای بوده است. بدین منظور از میان مناطق موجود شهر نکا دو منطقه به صورت تصادفی انتخاب شده است و در میان مناطق محله‌هایی هم به صورت تصادفی انتخاب شد. در مرحله بعد با انتخاب تصادفی کوچه‌ها و شماره پلاک منازل افراد مورد نظر انتخاب گردید. برای تعیین میزان اعتبار شاخص‌هایی که برای سنجش متغیرها تهیه شده است از اعتبار محتوا و نظر داوران متخصص استفاده شده است. همچنین برای بررسی پایایی سؤالات از ضریب آلفای کرونباخ استفاده گردید که نتایج آن در جدول ۲ آمده است.

جدول ۲- میزان پایایی شاخص‌های تحقیق

| نام شاخص | تعداد سؤال | مقدار آلفا |
|-----------------|------------|------------|
| کنترل غیر رسمی | ۵ | ۰,۷۲ |
| کنترل رسمی | ۴ | ۰,۷۶ |
| اعتقاد به قانون | ۶ | ۰,۶۹ |
| تعهد اجتماعی | ۶ | ۰,۶۸ |
| وابستگی اجتماعی | ۷ | ۰,۷۴ |
| خودکنترلی پایین | ۶ | ۰,۷۳ |
| قانون‌گریزی | ۱۲ | ۰,۹۳ |

تعریف متغیرها

متغیر وابسته در این تحقیق قانون‌گریزی در رانندگی است. قانون‌گریزی در رانندگی به مثابه قانون‌گریزی نرم^۱ (فیروزجانیان، ۱۳۸۹) به رفتاری اشاره دارد که از طریق آن فرد قواعد رانندگی را نادیده می‌گیرد. برای سنجش متغیر وابسته

۱۲ سؤال اعم از رانندگی با سرعت غیر مجاز، نبستن کمربند ایمنی، پارک ممنوع، رانندگی بدون گواهی‌نامه و بیمه‌نامه، سبقت غیر مجاز و سؤالات دیگر طراحی گردید. این سؤالات با نمره ۱ تا ۵ و در سطح فاصله‌ای مورد سنجش قرار گرفت. همچنین سه سازه کنترل درونی (با یک بعد و با ۷ سؤال با نمره دهی ۱ تا ۵ و در سطح فاصله‌ای)، کنترل بیرونی (با دو

¹ Soft law-evasion

بعد و هر بعد با ۵ سؤال با نمره‌دهی ۱ تا ۵ و در سطح فاصله‌ای) و پیوند اجتماعی (با چهار بعد با ۶ سؤال و با نمره‌دهی ۱ تا ۵ و در سطح فاصله‌ای) به عنوان متغیرهای

تأثیرگذار بر قانون‌گریزی مورد سنجش قرار گرفت. سازه تعریف ابعاد این متغیرها در جدول زیر آمده است.

جدول ۳- تعریف نظری و عملیاتی متغیرهای مستقل تحقیق

| متغیرهای مستقل | تعریف | شاخص‌ها |
|-----------------|--|---|
| کنترل رسمی | مجموعه تدابیری که سازمان‌های رسمی برای حفاظت از قوانین و اجبار افراد به قانون‌گرایی در جامعه به کار می‌گیرند را کنترل اجتماعی رسمی می‌گوییم. | میزان کنترل سازمان‌های رسمی مثل پلیس، دادگاه‌ها و نهادهای نظارتی اداری برای حفظ قانون |
| کنترل غیر رسمی | کنترل غیر رسمی به معنی عکس‌العمل افراد و گروه‌های موجود برای حفاظت از قوانین اجتماعی و اجبار افراد به اطاعت از آنان است. | عکس‌العمل خانوادگی، گروه دوستان و حتی مردم عادی در برابر انحراف از قانون در جامعه |
| خودکنترلی پایین | خودکنترلی پایین به وضعیت کنترل درونی ضعیف اشاره دارد. | گرایش افراد به هیجان، لذت‌آنی، ریسک‌پذیری |
| وابستگی اجتماعی | به معنی پیوند فرد با شبکه‌های خانوادگی، خویشاوندی و دوستی است. | روابط با خانواده، فامیل، دوستان، هم‌محله‌ای |
| مشارکت اجتماعی | به معنی پیوند و ارتباط فرد با شبکه‌های اجتماعی و مدنی جامعه است. | میزان عضویت در سازمان‌های غیر دولتی، مشارکت در فعالیت‌های مدنی (احزاب، انجمن‌ها ...) |
| اعتقاد به قانون | اعتقاد به قانون به معنی باور فرد به میزان مطلوبیت و تناسب قانون است. | مناسب دانستن قانون، مقبولیت قانون، کارایی قانون |

یافته‌ها

الف- یافته‌های توصیفی

همان‌گونه که آمد جامعه آماری این تحقیق افراد ۱۸ تا ۳۵ سال شهر نکا بوده‌اند. اطلاعات در این تحقیق از بین ۴۰۰ نفر از شهروندان بالای ۱۸ سال شهر نکا جمع‌آوری گردیده است که ۳۱ درصد آنان زن (۱۲۴ نفر) و ۶۹ درصد (۲۷۶ نفر) هم مرد بوده‌اند. همچنین میانگین سنی افراد ۲۵ سال بوده و پایین‌ترین سن ۱۹ سال و بالا ترین سن نیز ۳۵ سال بوده است. به لحاظ وضعیت تأهل ۳۵ درصد مجرد و ۶۵ درصد هم متأهل بوده‌اند. در رابطه با تحصیلات هم افراد با تحصیلات لیسانس با ۲۹ درصد (۱۱۶ نفر) بیشترین افراد نمونه و فوق‌دیپلم با ۱۴ درصد (۶۵ نفر) کمترین افراد نمونه را تشکیل می‌دهند.

بیشترین پاسخگویان (۳۴ درصد) وضعیت اقتصادی خود را خیلی خوب ارزیابی کرده‌اند. ۱۸ درصد وضعیت اقتصادی خود را خوب و ۲۷ درصد متوسط ارزیابی کرده‌اند و ۱۴ درصد نیز وضعیت اقتصادی خود را خیلی ضعیف ارزیابی کرده‌اند. میانگین در آمد پاسخگویان یک میلیون تومان گزارش شده است. به لحاظ وضعیت اشتغال (۷۱ درصد) ۲۸۴ نفر شاغل و ۲۹ درصد (۱۱۶ نفر) بیکار بوده‌اند. همچنین بر اساس سابقه رانندگی ۱۵۶ نفر (۳۹ درصد) کمتر از ۳ سال سابقه رانندگی داشته‌اند، ۱۰۸ نفر (۲۷ درصد) بین ۴ الی ۸ سال، ۸۴ نفر (۲۱ درصد) بین ۹ الی ۱۲ سال و ۵۲ نفر (۱۳ درصد) بیشتر از ۱۲ سال سابقه رانندگی داشته‌اند و میانگین سابقه رانندگی ۷ سال بوده است. این اطلاعات در رابطه با سابقه گواهی‌نامه هم صدق می‌کند.

درصد) ۱۹ نفر میزان قانون‌گریزی در سطح پایین و ۲۸ درصد میزان قانون‌گریزی در سطح متوسط است. بیشترین فراوانی قانون‌گریزی در رانندگی در بین جوانان مربوط به رانندگی بدون گواهی‌نامه و کمترین فراوانی آن مربوط به سرعت و سبقت غیر مجاز است.

ب- یافته‌های تحلیلی

برای آزمون فرضیات تحقیق از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. همان‌گونه که در جدول ۴ آمده است رابطه بین متغیرهای زمینه‌ای تحصیلات، سابقه رانندگی و درآمد با قانون‌گریزی در رانندگی معنی‌دار است. برای رابطه هر سه متغیر با قانون‌گریزی معکوس است. این به بدان معنی است که افراد با تحصیلات بالاتر، در آمد بالاتر و دارای سابقه رانندگی بیشتر نسبت به دیگران در رابطه با قوانین رانندگی قانون‌مندتر هستند.

همچنین بررسی متغیرهای اصلی تحقیق نشان می‌دهد که کنترل غیر رسمی با میانگین ۱۱،۲۶ (دامنه ۴ تا ۲۰)، کنترل رسمی با میانگین ۱۱،۳۹ (دامنه ۴ تا ۲۰)، اعتقاد به قانون با میانگین ۱۸،۶۶ (دامنه ۱۱ تا ۳۰)، تعهد اجتماعی با میانگین ۱۰ (دامنه ۵ تا ۱۷)، وابستگی اجتماعی با میانگین ۲۲،۴۴ (دامنه ۱۰ تا ۳۳)، خودکنترلی پایین با میانگین ۱۱،۳۶ (دامنه ۵ تا ۲۳) و مشارکت اجتماعی با میانگین ۳،۴۶ (دامنه ۰ تا ۱۱) است. میانگین‌های بیانگر این هستند که اکثر متغیرهای تحقیق از وضعیت متوسطی برخوردارند.

در رابطه با قانون‌گریزی در رانندگی باید گفت که ۲۹۶ نفر (۷۴ درصد) به خاطر تخطی از قواعد رانندگی جریمه شده‌اند و ۱۰۴ نفر (۲۶ درصد) تا به حال جریمه نشده‌اند. از بین پاسخ‌دهندگان به سؤال، ۲۷/۷ یک بار، ۴۶/۶ درصد ۲ الی ۵ بار، ۱۷/۶ درصد ۶ الی ۱۰ بار، ۸/۱ درصد بیشتر از ۱۱ بار جریمه شده‌اند. در رابطه با شاخص کل قانون‌گریزی، (۳۹،۸ درصد) ۱۵۹ نفر میزان قانون‌گریزی در سطح بالا، (۲۹،۸

جدول ۴- آزمون‌های همبستگی بین متغیرهای مستقل و قانون‌گریزی

| متغیر مستقل | میزان همبستگی | سطح معنادار |
|-----------------|---------------|-------------|
| تحصیلات | -۰/۲۰ | ۰/۰۰ |
| سابقه رانندگی | -۰/۱۱ | ۰/۰۲ |
| درآمد | -۰/۱۷ | ۰/۰۰ |
| اعتقاد به قانون | -۰/۲۳ | ۰/۰۰ |
| تعهد اجتماعی | -۰/۱۹ | ۰/۰۰ |
| وابستگی اجتماعی | -۰/۲۱ | ۰/۰۰ |
| مشارکت اجتماعی | -۰/۱۳ | ۰/۰۴ |
| کنترل رسمی | -۰/۲۶ | ۰/۰۰ |
| کنترل غیر رسمی | -۰/۲۲ | ۰/۰۰ |
| خودکنترلی پایین | ۰/۳۸ | ۰/۰۰ |

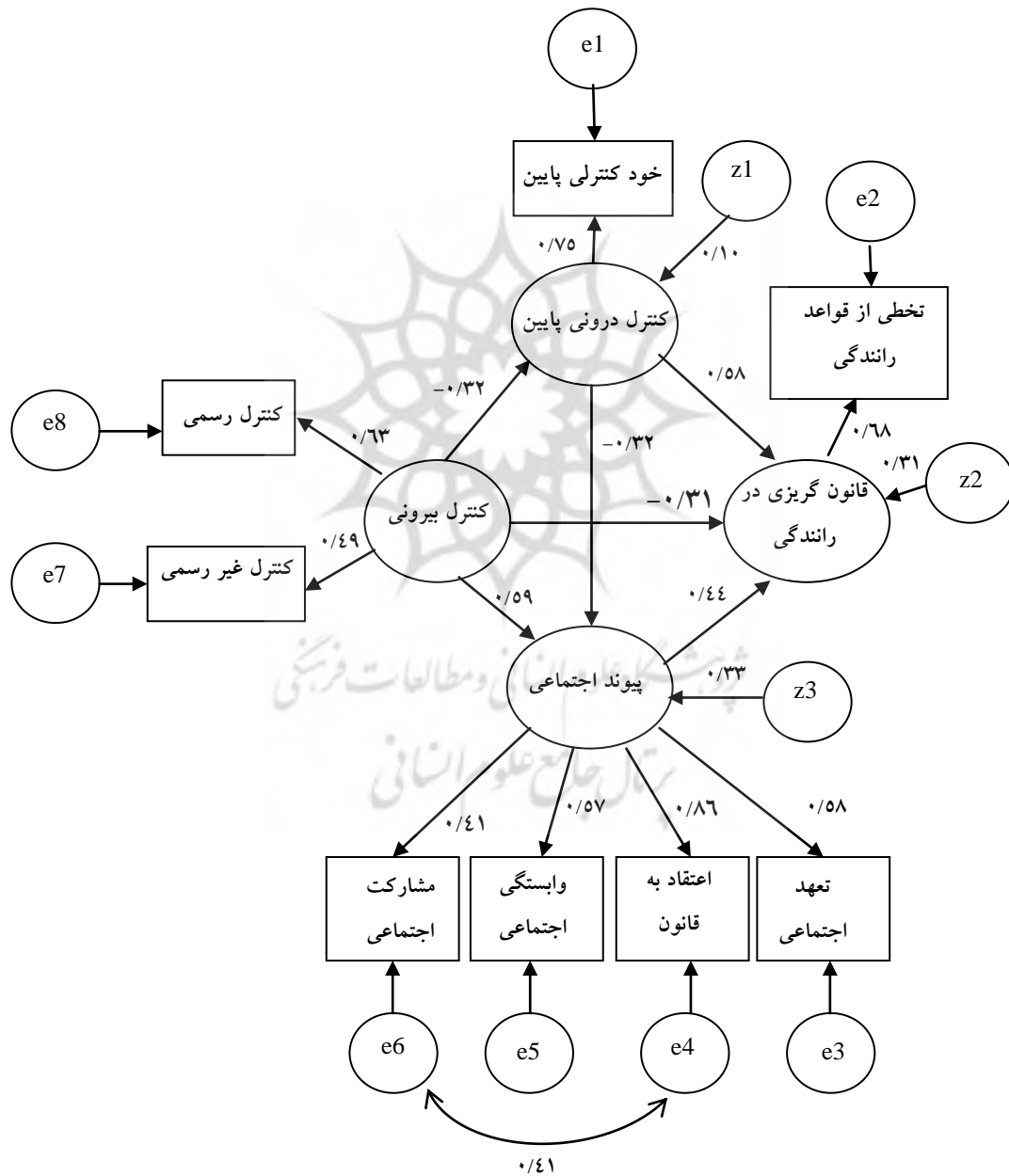
خواهد شد. نتایج آزمون دو متغیر نشان می‌دهد که بین هر چهار متغیر پیوند اجتماعی با قانون‌گریزی در رانندگی رابطه معنی‌دار و معکوس وجود دارد. یعنی هرچه پیوند اجتماعی قوی‌تر است قانون‌گریزی در رانندگی هم کمتر می‌شود. تعهد، وابستگی و مشارکت اجتماعی افراد در جامعه موجب می‌شود تا افراد تمایل بیشتری در تمکین از قواعد اجتماعی داشته باشند. وقتی افراد اعتقاد به قوانین داشته باشند و یا آن را

همچنین آزمون رابطه بین متغیرهای اصلی و قانون‌گریزی نشان می‌دهد که بین متغیرهای مستقل و قانون‌گریزی در رانندگی رابطه معنی‌دار وجود دارد. یکی از فرض‌های اصلی این تحقیق بر اساس نظریه هیرشی پیوند اجتماعی است. هر چه قدر پیوند اجتماعی افراد ضعیف‌تر است امکان تخطی افراد از قوانین بیشتر است. در عین حال تقویت پیوند اجتماعی موجب کاهش قانون‌گریزی در جامعه

برای آزمون مدل نظری تحقیق از نرم‌افزار Amos استفاده شده است. مدل نظری تهیه شده در این تحقیق نوعی مدل ساختاری است. مدل‌های ساختاری نوعی از مدل‌ها است که در آن از متغیرهای پنهان که بوسیله متغیرهای مشاهده شده (آشکار) سنجیده می‌شوند استفاده می‌گردد (Byrne, 2010) در این روش تلاش می‌شود تا میزان برازش مدل نظری با نمونه از طریق مدل تجربی نشان داده شود.

مناسب بدانند طبعاً شکستن آن توسط افراد جامعه دور از انتظار خواهد بود. در رابطه با متغیر خودکنترلی پایین هم همین امر صادق است. افراد با خودکنترلی پایین‌تر قانون‌گریزتر از دیگرانند. کنترل اجتماعی در هر دو نوعش (رسمی و غیر رسمی) موجب کاهش قانون‌گریزی می‌شود. چرا که آزمون دو متغیره نشان‌دهنده معنی‌داری رابطه با جهت معکوس است.

آزمون مدل



مدل ۲- مدل تجربی روابط بین متغیرهای مستقل و قانون‌گریزی در رانندگی

(Beta=). آماره‌های برازش در معادله ساختاری نشان می‌دهند که آیا مدل نظری با داده‌های نمونه‌ای تناسب دارد یا خیر. همان گونه که در بالا آمده است آماره کای اسکور معنی‌دار نیست که این بیانگر برازش مدل تجربی ارائه شده در بالاست. همچنین آماره ریشه دوم میانگین مربعات خطای برآورد ($RMSEA = 0/08$) بیانگر برازش قابل قبول مدل مسیر است. کلا این آماره‌ها نشان می‌دهند که مدل نظری مفروض در مقاله توسط داده‌ها نمونه‌ای مورد حمایت قرار گرفته است.

همان‌گونه که از مدل هم بر می‌آید ضریب تعیین متغیرهای حاضر در مدل ($0/31$) است. بدین معنی که متغیرهای حاضر در مدل توانسته‌اند ۳۱ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین کنند. در این مدل سه عامل پیوند اجتماعی، کنترل بیرونی و کنترل درونی پایین مستقیماً و غیر مستقیم بر قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر دارند. بیشترین تأثیر مستقیم مربوط به عامل کنترل درونی پایین است ($Beta = 0/58$). و بعد از آن، سازه پیوند اجتماعی با چهار شاخص قرار دارد ($Beta = -0/44$). کنترل بیرونی هم با دو معرف تأثیر مستقیم بر قانون‌گریزی در رانندگی دارد ($0/31$ -

جدول ۵- اثرات مستقیم، غیرمستقیم و کل متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته

| نام متغیر | اثر مستقیم | اثر غیر مستقیم | اثر کل |
|-------------------|------------|----------------|--------|
| کنترل درونی پایین | ۰/۵۸ | ۰/۱۴ | ۰/۷۲ |
| پیوند اجتماعی | -۰/۴۴ | - | -۰/۴۴ |
| کنترل بیرونی | -۰/۳۱ | -۰/۴۷ | -۰/۷۸ |

ما به مسأله‌ای اجتماعی بدل شده است. درست است که تصادفات جاده‌ای تحت تأثیر سه عامل خودرو، جاده و راننده است. اما به نظر می‌رسد که رانندگان نقش مهمی در تصادفات برعهده دارند. از این رو پرداختن به چرایی تخطی افراد از قوانین رانندگی از اهمیت بالایی برخوردار است. چرا که شناخت دلایل قانون‌گریزی در هر حوزه‌ای ما را برای پیشگیری و کاهش انحراف کمک خواهد کرد.

بر این اساس این مقاله به تحلیل قانون‌گریزی در رانندگی با تأکید بر نظریه کنترل اجتماعی پرداخت. تأکید محوری نظریه کنترل بر تأثیری که کنترل بر انحراف دارد، است. بر اساس نظریه هیرشی این پیوند اجتماعی افراد است که موجب پیروی افراد از قوانین در جامعه می‌گردد. هر وقت پیوند اجتماعی ضعیف گردد انحراف محتمل خواهد بود. تحقیقات تجربی که بر اساس نظریه پیوند اجتماعی انجام شده است تأثیر پیوند اجتماعی ضعیف را بر انحراف تأیید کرده‌اند (Greenberg, 1999; Langshore & et al., 2004). هر چند هیرشی

مجموع تأثیرات مختلف (مستقیم، غیرمستقیم) متغیرهای مستقل در جدول ۵ آمده است. در این جدول بیشترین تأثیر مستقیم مربوط به متغیر کنترل درونی پایین ($Beta = 0/58$) است و کمترین آن مربوط به متغیر کنترل بیرونی ($0/31$ - $Beta =$) است. بیشترین تأثیر کل مربوط به متغیر کنترل بیرونی است.

جمع‌بندی و پیشنهادات

همان‌گونه که آمد نظم اجتماعی اساس برقراری و دوام هر گروه و جامعه‌ای است. نظم اجتماعی متکی بر قواعد اجتماعی است. طبعاً بدون پایبندی به قواعد اجتماعی نظم نیز برقرار نمی‌شود. در عین حال در هر جامعه‌ای برخی افراد قواعد اجتماعی را نادیده می‌گیرند. تا جایی که در برخی از حوزه‌ها این موضوع به عرف اجتماعی بدل می‌شود. تخطی از قواعد رانندگی به عنوان مصداقی از قانون‌گریزی نرم در هر جامعه‌ای وجود دارد. اما به نظر می‌رسد که این امر در جامعه

است (فیروزجائیان و علی بابایی، ۱۳۹۲؛ میرفردی و همکاران، ۱۳۹۳). همواره بحث انحراف در ارتباط با بحث کنترل بوده است. هرچند کنترل عموماً به کنترل بیرونی دلالته داشته است اما هیرشی و گادفردسان بحث کنترل درونی را با اضافه کردن مفهوم خودکنترلی پایین و نقش آن بر انحراف طرح کردند. همان‌گونه که در این تحقیق نشان داده شده است خودکنترلی تأثیر قابل توجهی بر قانون‌گریزی در رانندگی دارد. افراد با خودکنترلی پایین قانون‌گریزتر از دیگرانند. این موضوع که خودکنترلی پایین بر ارتکاب جرایم تأثیر مثبت دارد توسط مطالعات متعدد تأیید شده است (Gransmick & et al., 1993; Benda, 2005; Engel, 2012). در همین راستا تحقیقات رابطه متغیرهای روان‌شناختی چون خودتنظیمی (رحمانی، ۱۳۸۵)، برون‌گرایی (حق شناس و عزیز، ۱۳۸۹) و حالات روحی فرد (سعیدی و همکاران، ۱۳۹۲) فرد با قانون‌گریزی را تأیید کرده‌اند. هرچند کنترل درونی متغیر تأثیرگذاری در قانون‌شکنی در رانندگی است. اما در این تحقیق کنترل بیرونی بیشترین تأثیر را در تخطی از قوانین رانندگی دارد. کنترل‌های بیرونی که می‌توان آن را به دو بعد رسمی و غیر رسمی تقسیم کرد در قانون‌گریزی در رانندگی تأثیر دارد. اصولاً یکی از مهم‌ترین دلایل قانون‌گریزی ضعف مجریان قانون و نهادهای مرتبط است (رضایی، ۱۳۸۴؛ سروری، ۱۳۹۱). در این رابطه می‌توان به کفایت قانون نیز اشاره داشت. در بسیاری از موارد خود قانون از توانایی لازم برای جلوگیری از قانون‌گریزی را برخوردار نیست. در اینجاست که می‌توان علاوه بر سه عامل خودرو، جاده و راننده عامل چهارم ویژگی قانون (نامناسب بودن قانون، فقدان قانون مرتبط، عدم عدالت رویه‌ای در اعمال قانون، عدم قطعیت مجازات) را به عنوان یکی از دلایل اصلی تخطی افراد از قوانین به طور کلی و قوانین رانندگی به‌طور خاص طرح کرد (فیروزجائیان، ۱۳۸۸، ۱۳۸۹). در عین حال نباید از کنترل‌های اجتماعی غیر رسمی برای جلوگیری از قانون‌گریزی غافل بود. حساسیت افراد جامعه در برابر تخلف آشکار برخی از قواعد رانندگی قطعاً می‌تواند عاملی کاهنده

در نظریه بعدی خود که با گوتفردسان ارائه کرد به بحث تأثیر خودکنترلی پایین بر انحراف نیز می‌پردازد. که به نوعی تأثیر کنترل درونی را در انحراف نشان می‌دهد. در عین حال باید در نظر داشت که کنترل‌های بیرونی، هم از نوع رسمی و هم غیر رسمی آن، بر رفتار انحرافی تأثیرگذار است. همان‌گونه که در تحلیل‌های دو متغیر در این تحقیق نشان داده شده است افراد در پایگاه اقتصادی-اجتماعی بالاتر کمتر از دیگران از قواعد رانندگی تخطی می‌کنند. چرا که هم تحصیلات و هم درآمد رابطه معنی‌دار و معکوسی با قانون‌گریزی داشته است. این موضوع در تحقیقات دیگر نیز تأیید شده است (عبدالرحمانی، ۱۳۷۴؛ اسماعیلیو میکائیلی، ۱۳۸۹؛ اسمعیلی، ۱۳۸۳) پیوند اجتماعی تأثیری منفی در انحراف افراد از قوانین رانندگی دارد. این بدان معنی است که وقتی اعتقاد افراد نسبت به قانون قوی است طبعاً کمتر قوانین توسط آنان نادیده گرفته می‌شود. این موضوع در تحقیقات دیگر نیز تأیید شده است (عباس‌زاده و همکاران، ۱۳۹۱؛ سعیدی و همکاران، ۱۳۹۲؛ سروری و همکاران، ۱۳۹۱). این در حالی است که ناکارآمدی قانون می‌تواند زمینه قانون‌گریزی در افراد را فراهم کند (موسوی و حبیبیان، ۱۳۹۰) همچنین پیوستگی و تعهد اجتماعی شرایط را برای تمکین افراد نسبت به قوانین فراهم می‌کند. چرا که وقتی تعلق اجتماعی افراد بالا است بیشتر در جهت نظم اجتماعی گام بر می‌دارند (میرفردی و همکاران، ۱۳۹۳). در حالی که گرایش‌های فردگرایانه در افراد موجب قانون‌گریزی آنان در رانندگی می‌شود (حافظی، ۱۳۹۱) این موضوع به نوعی دیگر در مشارکت افراد در جامعه خود را نشان می‌دهد. افرادی که بیشتر رفتار مشارکت‌جویانه در جامعه داشته‌اند، تمایل به قانون‌گرایی در آن‌ها بیشتر خواهد بود (فیروزجائیان، ۱۳۸۸). همه بحث‌های بالا درباره پیوند اجتماعی یادآور بحث سرمایه اجتماعی است. سرمایه اجتماعی که مبتنی بر روابط اجتماعی بین افراد است خود موجب پیوند اجتماعی می‌گردد. در حقیقت وقتی ما با فرسایش سرمایه اجتماعی در جامعه روبرو گردیم انحراف از قوانین می‌تواند یکی از پیامدهای آن

اسماعیلی، و. (۱۳۸۳). *بررسی عوامل مؤثر بر جرم با تأکید بر نابرابری‌های اقتصادی-اجتماعی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، دانشگاه شهید بهشتی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی.

احمدی، س.؛ نیکدل، ف.؛ حیدری، ع. و کرمی، ع. (۱۳۹۳). «بررسی رابطه میزان کنترل اجتماعی و بی‌نظمی در بین شهروندان شهر دهمشهرت»، *فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، سال سوم، ش ۸، ص ۳۵-۴۴.

بهروان، ح. و بهروان، ن. (۱۳۹۰). «علل جامعه‌شناختی رانندگی پر خطر در مشهد»، *فصلنامه مطالعات و امنیت اجتماعی*، ش ۴، ص ۱۰۹-۱۴۹.

رایبگتن، ا. و واینبرگ، م. (۱۳۸۲). *رویکردهای نظری هفتگانه در بررسی مسائل اجتماعی*، ترجمه: رحمت الله صدیق سروستانی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

رحمانی فیروزجاه، ع. و عباسی، ع. (۱۳۸۵). «بررسی جامعه‌شناختی علل تصادفات جاده‌ای»، *فصلنامه علمی پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شوشتر*، سال اول، ش ۱، ص ۱۷۷-۱۹۴.

رضایی، م. (۱۳۸۴). «میزان، نوع و عوامل مؤثر بر قانون‌گریزی»، *مجله جامعه‌شناسی ایران*، دوره ششم، ش ۳، ص ۴۷-۶۹.

سایت پزشکی قانونی مازندران. (۱۳۹۴). *اطلاعات مربوط به مرگ و میر ناشی از رانندگی*.

سعیدی، س.؛ انصاری، ا. و محمدی، ا. (۱۳۹۲). «بررسی عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر بر تصادفات رانندگی درون شهری»، *فصلنامه مطالعات جامعه‌شناختی شهری*، سال سوم، ش ۶، ص ۸۱-۱۰۲.

سلیمی، ع. و داوری، م. (۱۳۸۶). *جامعه‌شناسی کجروی*، تهران: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

سروری، ح.؛ عینی، ا.؛ مهماندار، م. و خسروی، ک. (۱۳۹۱). «ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات کشور

در تخلفات رانندگی است. نظم اجتماعی در جامعه‌ای که حساسیت شهروندی در آن بالا است با هزینه کمتری حفظ می‌شود. به طور کلی کنترل اجتماعی در هر دو نوع آن (رسمی و غیر رسمی) عاملی کاهنده در بی‌نظمی اجتماعی از جمله قانون‌گریزی در رانندگی است (احمدی و همکاران، ۱۳۹۳) با توجه به نتایج بالا می‌توان چند پیشنهاد عملی برای کاهش قانون‌گریزی در رانندگی ارائه کرد:

- تقویت نهادهای کنترلی برای برخورد مناسب با قانون‌گریزی در رانندگی.
- اصلاح و به روز کردن قوانین کنترلی و پیشگیرانه در حوزه قوانین رانندگی.
- تلاش جهت شهروندسازی قانون‌گرا که علاوه بر رعایت قانون به عدم رعایت قانون توسط دیگران نیز حساس است.
- با توجه به نقش تحصیلات در کاهش قانون‌گریزی، آگاهی بخشی در مورد قوانین از مدارس تا دانشگاه ضروری است.
- تقویت نهادهای و انجمن‌های مشارکت جو در حوزه شهروندی قانون‌گرا.
- تقویت روحیه تعلق اجتماعی در بین جوانان از طریق برنامه‌های فرهنگی، آموزشی و حتی تفریحی توسط نهادهای درگیر در حوزه جوانان.

منابع

احمدی، س. (۱۳۹۰). «بررسی رابطه بین جنسیت و تخلف رانندگی»، *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، ش ۲۰، ۱۳-۲۴.

اسماعیلی، ع. و میکائیلی، ن. (۱۳۸۹). «بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی (مورد مطالعه: شهرستان ارومیه)»، *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، سال پنجم، ش ۱۸، ص ۱۵۳-۱۸۳.

- از نظر کاربری حوزه ترافیک»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهورد، سال نهم، ش ۱۷، ۷۵ - ۹۹.
- شیری، ط. (۱۳۸۳). *علل و عوامل اجتماعی مؤثر بر پدیده قانون‌گریزی و پیامدهای آن در جامعه ایران (از مشروطیت تاکنون)*، دانشگاه آزاد اسلامی تهران مرکز، پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی.
- صداقت، ک. (۱۳۸۴). *بررسی نقش عوامل فرهنگی - اجتماعی مؤثر بر قانون‌گرایی و قانون‌گریزی شهروندان تبریز*، پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی، دانشگاه اصفهان.
- صفارزاده، م؛ خلیلی، م. و پاک‌گوهر، ع. (۱۳۸۸). «بررسی نقش عامل انسانی در تصادفات جاده‌ای»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال چهارم، ش ۱۳، ص ۵۰.
- حاجی صفرعلی، ا. (۱۳۸۱). *بررسی علل قانون‌گریزی در رانندگی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقاتی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی علوم تحقیقات.
- حافظی، ع. (۱۳۹۱). *بررسی رابطه بین فردگرایی و تخلفات از قوانین رانندگی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد واحد بابل.
- حق‌شناس، ح. (۱۳۸۴). «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز»، مجله پژوهشی حکیم، ش ۳، ص ۴۷-۵۵.
- حق‌شناس، ح. و عزیز، ح. (۱۳۸۹). «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز»، فصلنامه علمی - ترویجی راهورد، سال هفتم، ش ۹، ص ۹۳-۱۰۹.
- خرم‌دل، ک؛ حیدری، م؛ رخشانی، ط؛ کاظم‌شکوه، م. (۱۳۹۲). «مقایسه عامل انسانی در بروز تصادفات رانندگی صنوف مختلف»، فصلنامه علمی امداد و نجات، سال چهارم، ش ۱، ص ۳۹-۴۶.
- فیروزجانیان، ع. (۱۳۸۸). *تحلیل جامعه‌شناختی قانون‌گریزی در شهر تهران*، رساله دکتری، دانشگاه تهران.
- فیروزجانیان، ع. (۱۳۸۹). «قانون‌گریزی (تحلیلی از منظر عدالت رویه‌ای)»، فصلنامه علمی و پژوهشی رفاه اجتماعی، سال یازدهم، ش ۴۲، ص ۳۸۱-۴۱۰.
- فیروزجانیان، ع. و علی‌بابایی، ی. (۱۳۹۲). «فرسایش سرمایه اجتماعی و قانون‌گریزی در شهر تهران»، مجله جامعه‌شناسی ایران، دوره چهاردهم، ش ۱، ص ۱۲۸-۱۵۹.
- عباس‌زاده، م؛ عابدینی، ع. و حبیب‌زاده، ا. (۱۳۹۱). «بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهورد، سال اول، ش ۲، ص ۱۱ تا ۳۳.
- عبدالرحمانی، ح. (۱۳۷۴). *بررسی رابطه بین تخلفات رانندگی و سطح رفاه اقتصادی و اجتماعی رانندگان*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده علوم انسانی.
- مرکز پژوهش‌های مجلس. (۱۳۹۲). *تحلیل مرکز پژوهش‌های مجلس از حوادث رانندگی*، سایت مرکز.
- مشکینی، ا؛ غلامحسینی، ر. و زادولی، ش. (۱۳۹۲). «بررسی عوامل مؤثر در افزایش تصادفات درون شهری شهر زنجان»، فصلنامه مطالعات پژوهشی راهورد، سال دوم، ش ۴، ص ۱۱-۳۲.
- ممتاز، ف. (۱۳۸۵). *انحرافات اجتماعی*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- موسوی، ی. و حبیبیان، م. (۱۳۹۰). «بررسی جامعه‌شناسی تأثیر اخلاق ترافیک شهروندی بر تخلفات رانندگی در کلانشهر تهران»، علوم اجتماعی تحلیل اجتماعی نظم و نابرابری اجتماعی، ش ۶۱، ص ۱۰۳-۱۳۰.
- میرفردی، ا. احمدی، س. و امیری، ر. (۱۳۹۳). «بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی»، فصلنامه

- of Crime Stanford University Press.
- Gransmick, Harold, G. Tittel, C.R. Bursik, R.C. Arneklev, J.B. (1993) "Testing the Core Empirical Implications of Gottfredson and Hirschi's General Theory of Crime", *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30(1): 5-29.
- Greenberg, D.F. (1999) "The Weak Strength of Social Control Theory", *Crime and Delinquency*, 45(1):66-81.
- Hirschi, T. (1969) *Causes of delinquency*. Berkeley: University of California Press.
- Longshore, D. Chang, E. Hsieh, S. Messina, N. (2004) "Self-Control and Social Bond; a Combined Control Perspective on Deviance", *Crime and Delinquency*, 50(4): 542-564.
- Siegel, L. J. (2007) *Criminology: Theories, patterns and typologies*, Thomson Wadsworth, Canada.
- World health Organization (2012) *Data, mortality and morbidity*, www.who.int.
- مطالعات پژوهشی راهور، سال سوم، ش ۹، ص ۱۱-۳۶.
- Baron, S. (2003) "Self-Control, Social Consequences and Criminal Behavior: Street Youth and the General Theory of Crime", *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 40(4): 403-425.
- Beirne, P. Messerschmidt, J. (1995) *Criminology*, Harcourt Brace & Company, united states of America.
- Benda, B. (2005) "The Robustness of Self-Control in Relation to Form of Delinquency", *Youth Society*, 36(4):418-444.
- Byrne, B.M. (2010) *Structural Equation Modeling with AMOS*. New York. Rutledge.
- Cretacci, M. (2003) "Religion and Social Control: a Application of A Modified Social Bond on Violence", *Justice Review*, 28(2): 254-277.
- Engel, C. (2012) *Low Self-Control As a Source of Crime(A Meta-Study)*, Preprints of the Max Planck Institute for Research on Collective Goods, <http://www.coll.mpg.de>.
- Gottfredson, M. Hirschi, T. (1990) *A General Theory*

