

«مطالعات جامعه‌شناسی»

سال دوم، شماره هشتم، پائیز ۱۳۸۹

ص ص ۱۰۸ - ۹۳

بررسی جامعه‌شناختی رابطه انواع سرمایه‌ها با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین شهر میانه

شمسی کاشانی^۱

دکتر محمد عباس‌زاده^۲

دکتر حسین میرزایی^۳

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۲/۱/۲۱

تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۱۳۹۲/۳/۳۱

چکیده

رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از جمله پدیده‌های مهم و شایان توجهی است که از نیازهای جامعه امروز و ضرورت‌های اساسی برای فرد و جامعه به شمار می‌آید. بر این اساس، هدف اصلی مقاله حاضر بررسی جامعه‌شناختی میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی بین رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین شهر میانه است برای تعیین رابطه بین متغیرهای مذکور از تئوری‌های قانون‌گریزی، سرمایه اجتماعی، سرمایه فرهنگی، سرمایه اقتصادی استفاده شده است.

فرضیه کلی تحقیق تعیین میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و عوامل مرتبط بر آن بین رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین است. روش تحقیق پیمایشی و ابزار اندازه‌گیری پرسشنامه بسته پاسخ است. جامعه آماری این پژوهش رانندگان ۱۸ تا ۷۵ سال است که تعداد کل این جمعیت ۶۷۹۱۴ نفر بوده که از این تعداد ۳۸۱ نفر با استفاده از فرمول حجم نمونه و روش نمونه‌گیری هدف‌مند به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند. اطلاعات پرسشنامه توسط نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. برای آزمون فرضیه‌ها، به تناسب سطح متغیرها از آزمون مقایسه میانگین با دونمونه مستقل، آزمون آنالیز واریانس یک طرفه و ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون چند متغیره استفاده شده است.

نتایج تحقیق رابطه بین اکثر متغیرهای اصلی تحقیق و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی را تأیید می‌کند. نتیجه نهایی این که متغیرهای مستقل مورد استفاده در پژوهش حاضر ۲۰/۳ درصد تغییرات

E-mail: ailin.kashani@gmail.com

۱. کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز.

E-mail: m.abbaszadeh1@yahoo.com

۲. استادیار دانشگاه تبریز.

۳. استادیار دانشگاه تبریز.

متغیر وابسته را تبیین کرده‌اند در بین متغیرهای مستقل تأثیر تعهد اجتماعی بر متغیر وابسته بیشتر از سایر متغیرها است.

واژگان کلیدی: قانون‌گرایی (میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی)، سرمایه اجتماعی، سرمایه فرهنگی، سرمایه اقتصادی، اعتماد اجتماعی، مشارکت اجتماعی، تعهد اجتماعی.

بیان مسأله

رسیدن به آرامش در زندگی اجتماعی مستلزم رعایت قوانین موضوعه جامعه و حقوق دیگر افراد است و هرگونه تخطی از این موارد و احترام نگذاشتن به حقوق دیگران، باعث به وجود آمدن مشکلات بسیار و آشفتگی در زندگی روزمره تک تک افراد خواهد شد. یکی از مهم‌ترین قوانین اجتماعی که امروز مورد احترام تمامی جوامع بشری قرار گرفته است، قوانین راهنمایی و رانندگی است.

قانون‌مندی و پذیرش قانون، ریشه در ساختارهای جامعه دارد و در رابطه با فرهنگ عمومی جامعه قابل بررسی است. گرایش شهروندان به قانون و اجرای آن نیز در گرو داشتن آمادگی جسمانی (عدم فقر جسمانی) آگاهی (عدم فقر فکری) احساسی (عدم احساس تبعیض) است، زیرا در صورت، عدم رعایت قانون که بخشی از آن وابسته به بخش فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی است، می‌تواند وضعیت کلی اجتماع را دچار انواع دشواری‌ها، بی‌عدالتی‌ها و به طور کلی ساختار اقتصادی و اجتماعی نامطلوب می‌نماید و در نهایت منجر به ورشکستگی دایره انسجام اجتماعی در هم گسیختگی نظام اجتماعی شود. اگر الزامات و مولفه‌هایی که در جامعه مدنی ضروری است شکل نگیرد، در نهایت موجبات آسیب‌های اجتماعی را فراهم آورد (کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴: ۳).

قانون‌پذیری و قانون‌گرایی در جامعه به منزله پذیرش منطقی قانون است بدین معنا که هر رفتار و فعالیتی بتواند به شکل قانونی انجام شود این امر به معنایی ایستایی قانون نیست، بلکه مستلزم آن است که در هر مقطع از پویایی و تحرک جامعه و به تناسب آن انسان قانون‌مدار و قانون‌پذیر باشند و این قانون‌پذیری در رفتارها و فعالیت‌های آن جلوه کند (دانایی فرد و همکار، ۱۳۸۹: ۸).

آمارهای موجود در زمینه تخلفات رانندگی بیانگر این هستند که تخلفات رانندگی یک مسئله مهم اجتماعی به ویژه در مراکز شهری است. نتایج یک پیمایش ملی در آمریکا نشان داده است، در طی دوره زمانی یک ماه قبل از انجام پژوهش، بیش از ۸۰٪ رانندگان مورد بررسی مرتکب سرعت غیرمجاز، ۴۰ درصد عبور بدون احتیاط از چهار راه و ۲۵ درصد نبستن کمربند ایمنی، ۱۲ درصد رانندگی خشونت‌آمیز، ۱۰٪ مرتکب عدم رعایت حق تقدم شده‌اند. تخلفات رانندگی ایران نیز وضعیتی نابسامان دارد برای مثال در سال ۱۳۸۹ پلیس بیش از ۵۰ میلیون قبض جرمه برای تخلف آشکار رانندگان ثبت و صادر کرده است (احمدی، ۱۳۹۰: ۱۴).

زمانی که می‌شنویم آمار متوسط سالیانه تلفات جاده‌ای در ایران از میانگین کشته‌شدگان جنگ تحمیلی بیشتر است، بدان معنا است که با وضعیت فاجعه‌آمیز روبرو هستیم. هنگامی که از شیوه رانندگی در ایران به عنوان پدیده‌ای ناهنجار یاد می‌شود، منظور اشاره به مجموعه رفتارهایی است که تخلفات جریمه شده تنها سهمی از آن‌ها را در بر می‌گیرند. این پدیده ناهنجار در دو سوی یک صحنه جان و مال مردم را به بازی گرفته است. اگر یک سوی پرده این نمایش را تلفات و خسارت مالی و جانی یا هزینه‌های بیمه پرداختی ببینیم، متأسفانه در مورد پشت پرده که سخنی از آن نمی‌رود یا بسیار کم مورد توجه قرار می‌گیرد روندی پیچیده در جریان است که در آن تأثیرات متفاوتی از ایجاد هراس و اضطراب کوچک یا بروز تنش و آزرده‌گی روحی و درگیری‌های فیزیکی تا درد و آزرده‌گی ناشی از جراحت و در نهایت دل‌تنگی و رنج از دست دادن عزیزی که تأثیراتی پایدار و غیر قابل جبران بر جای می‌گذارد قابل شناسایی است (اسماعیلی و همکار، ۱۳۸۹: ۶).

اگر چه تصادفات رانندگی از شایع‌ترین حوادثی است که سالانه میلیون‌ها نفر بر اثر تصادف جان خود را از دست می‌دهند، ولی وجه تمایز ایران این است که روند شاخص تصادفات در مقایسه با سایر کشورها رو به افزایش است چنانچه رشد شاخص تصادفات از سال ۱۹۹۳-۱۹۹۰ در اغلب کشورها به طور آرام مثبت بوده است، برای مثال در فرانسه ۱۸ درصد و انگلیس ۱۶ درصد بوده در حالی که همان شاخص در سال ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۹ در ایران ۵۵ درصد بوده است. شاخص تعداد کشته شده به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه در کشور ایران ۲۹ نفر بوده در حالی که در کشورهای توسعه یافته ۱ تا ۲/۵ نفر و برای کشورهای در حال توسعه ۳ تا ۱۵ بوده است. در ایران سالانه ۲۷۰۰ نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و ۲۵۰ نفر مجروح می‌شوند که آمارها در ۷۱ درصد عامل انسانی، تنها ۱۸ درصد نقص فنی در ۱۱ درصد مهندسی ترافیک موثر بوده است (بهروان، ۱۳۹۰: ۱۱۱).

در بررسی رفتارهای ترافیکی، ایران از حیث تلفات رانندگی رتبه دوم را در بین ۱۹۰ کشور جهان دارا است (سیری، ۱۳۸۹: ۱۱). سالانه ۵۰ میلیون قبض جریمه برای رانندگان متخلف این کشور صادر می‌شود. فقط ۲۲ درصد از رانندگان متخلف پس از اعمال قانون تخلف خود را می‌پذیرند و ۷۸ درصد از طریق چهار روش توهین، تطمیع، تهدید یا چانه‌زنی درصدد توجیه تخلف خود و برخورد با مأمور راهنمایی و رانندگی بر می‌آیند. ۲۳ هزار کشته تصادفات رانندگی این کشور با تلفات یک جنگ برابری می‌کند و گاه کشته‌های یک سال حوادث رانندگی آن به اندازه ۱۰ سال یک کشور اروپایی است و صدها اتفاق ناخوشایند دیگر (سیری، ۱۳۸۹: ۱۲).

بنابراین پرسش اساسی این است که تاچه حدی رانندگان ساکن در مناطق حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین شهر میانه مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت می‌کنند؟ و عوامل مرتبط با آن کدامند؟

چارچوب نظری تحقیق

یکی از عوامل مرتبط با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی شامل انواع سرمایه‌ها (اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی) است. ژاک سابران جرم‌شناس معروف فرانسوی عقیده دارد که زندگی انسان به طور مطلق و عام از تأثیر عامل اقتصادی برکنار نیست و کاملاً به میزان درآمد آن وابسته است او در عین حال به دخالت عوامل دیگر نیز معتقد است و جرم را معلول و نتیجه ترکیب عوامل پیچیده اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی می‌داند، ولی با وجود این، او به الویت تأثیر عامل اقتصادی تأکید می‌ورزد. بر طبق نظر او اگر در شخصیت و رفتارهای افراد تفاوت‌هایی وجود دارد، این تفاوت‌ها از اختلافات شرایط اقتصادی ناشی می‌شود و اختلافات طبقاتی و شغلی در آن نقش مهمی را بازی می‌کند (مساواتی‌آذر، ۱۳۷۳: ۶۳).

به اعتقاد کلمن سرمایه اجتماعی از طریق کارکردش تعریف می‌شود یک هستی منفرد نیست بلکه تنوعی از هستی‌های متفاوتی است و بر این اساس «سرمایه اجتماعی شی واحدی نیست بلکه انواع چیزهای گوناگونی است که دو ویژگی مشترک دارند: همه آن‌ها شامل جنبه‌ای از یک ساخت اجتماعی هستند و کنش‌های معین افراد را درون ساختار تسهیل می‌کند» (رحمانی و همکار، ۱۳۸۷: ۴۱). سرمایه اجتماعی مانند شکل‌های سرمایه مولد است و دستیابی به هدف معینی را که در نبودن آن دست یافتنی نخواهد بود امکان‌پذیر می‌سازد سرمایه اجتماعی، مانند سرمایه فیزیکی و سرمایه انسانی تعویض‌پذیر نیست، اما نسبت به فعالیت‌های به خصوص تعویض‌پذیر است. شکل معینی از سرمایه اجتماعی که در تسهیل کنش‌های معینی ارزشمند است ممکن است برای کنش‌های دیگر بی‌فایده یا حتی زیان‌مند باشد (کلمن، ۱۳۷۷: ۴۶۲).

در تعاریف فوق، تأکید کلمن بر منابع فردی سرمایه متأثر از نظریات انتخاب عقلانی است. از طرف دیگر او سرمایه اجتماعی را جنبه‌ای از ساخت اجتماعی معرفی می‌کند که شامل مولفه‌های اعتماد، تعهدات و انتظارات متقابل، کانال‌های اطلاع‌رسانی و هنجارها و ضمانت‌های اجرایی مؤثر است که انواع خاصی از رفتار را تشویق کرده یا مانع می‌شود (همان منبع، ۵۱). فرانسویس فوکویاما ضمن نقد پاتنام از لحاظ تأکید بر نهادهای مدنی، سعی دارد در تعریف سرمایه اجتماعی مثل سایر صاحب‌نظران هر دو جنبه عینی و ذهنی، یعنی شبکه‌ی روابط رسمی و غیر رسمی و اعتماد اجتماعی را مورد توجه قرار دهد. او کارکرد اصلی سرمایه اجتماعی را تسهیل همکاری و مشارکت گروهی برای تحقق اهداف و منابع فردی و جمعی و کمک به توسعه اقتصادی سیاسی و فرهنگی می‌داند (فوکویاما، ۱۳۸۴). هنجارهایی که تولید سرمایه اجتماعی می‌کنند اساساً باید شامل سجایایی از قبیل صداقت، ادای تعهدات و ارتباطات دو جانبه باشند در ارتباط با سرمایه اجتماعی دو نکته می‌باید روشن گردد: نخست این که سرمایه اجتماعی متعلق به همه گروه‌هاست، دوم سرمایه اجتماعی با توجه به علم سیاست و اقتصاد لزوماً چیز خوبی نیست. در این علوم همکاری و همیاری برای تمام فعالیت‌های اجتماعی خواه خوب یا بد ضروری است (فوکویاما، ۱۳۸۵: ۱۳-۱۰). پاتنام سرمایه اجتماعی را مجموعه‌ای از مفاهیمی مانند اعتماد، هنجارها و شبکه‌ها می‌داند که

موجب ایجاد ارتباط و مشارکت اعضای یک اجتماع شده و در نهایت منافع متقابل آنان را تأمین خواهد کرد. از نظر وی اعتماد و ارتباط اعضا در شبکه منابعی هستند که در کنش‌های اعضا جامعه موجود است. وی سرمایه اجتماعی را وسیله‌ای برای رسیدن به توسعه سیاسی و اجتماعی در سیستم‌های مختلف سیاسی می‌داند و اعتماد میان مردم و دولت مردان باعث توسعه سیاسی می‌شود بنابراین اعتماد منبع با ارزشی از سرمایه محسوب می‌شود (پاتنام، ۱۳۸۰: ۲۸۵). پاتنام سرمایه اجتماعی را با سه مؤلفه شبکه‌ها، روابط همیاری و اعتماد تعریف می‌کند پاتنام شبکه‌ها را خاستگاه دو مؤلفه‌ی دیگر سرمایه اجتماعی یعنی اعتماد و هنجارهای همیاری می‌داند «ساخت شبکه» افقی یا عمودی بودن «فشرده‌گی شبکه‌ها» افزایش انجمن‌ها و امکان عضویت متداخل دو معیار مهم در بررسی نقش شبکه‌ها است «هنجارهای همیاری» مؤلفه دوم سرمایه اجتماعی است پاتنام همیاری تعمیم یافته را ملاک سرمایه اجتماعی و مولدترین جز آن می‌داند. (پاتنام ۲۰۰۰، ۱۳۸ به نقل از مرشدی و بشیری، ۱۳۸۸: ۱۹۸).

بنابراین سرمایه اجتماعی را معمولاً مجموعه‌ای از هنجارهای نظم بخش اجتماعی خوانده‌اند که اعضای گروهی که همکاری و تعاون میان آن‌ها وجود دارد در آن سهیم‌اند. پیوند اجتماعی، اعتماد، همبستگی گروهی، پای‌بندی به تعهدات اجتماعی و همیاری جز شاخص‌های عمده سرمایه اجتماعی محسوب می‌شود به این ترتیب سرمایه اجتماعی به نحوی متناظر با نظم اجتماعی است. افزایش آن، تقویت نظم و کاهش آن حاکی از وجود انحرافات اجتماعی، جرم و جنایت، فروپاشی خانواده، مصرف مواد مخدر و خودکشی و امثال آن است. بنابراین چنان‌چه سرمایه به معنی هنجارهای رفتاری مبتنی بر تشریح مساعی باشد کجرفتاری‌های اجتماعی نیز نشان‌دهنده فقدان سرمایه اجتماعی است (سروستانی، ۱۳۸۷: ۲۵۵).

منظور بوردیو از سرمایه فرهنگی عادات و منش، مشرب و خلق و خوی فرهنگی بود که از خانواده به فرزندان منتقل می‌شود و گویی به ارث می‌رسد. جوهر نظریه بوردیو در این نهفته است که سرمایه غیر اقتصادی با غیر مادی نیز قابل انباشت، مبادله و تبدیل به سایر انواع سرمایه‌اند (کروبی، ۱۳۸۷: ۳۱۳). مفهوم سرمایه فرهنگی بوردیو نزدیک به مفهوم وبری سبک زندگی است که شامل مهارت‌های خاص، سلیقه، نحوه سخن گفتن، مدارک تحصیلی و شیوه‌هایی می‌گردد که فرد از طریق آن خود را از دیگران متمایز می‌کند (ممتاز، ۱۳۸۳: ۱۵۱). بوردیو تأثیر سرمایه فرهنگی بر مصرف، فعالیت و سبک زندگی فرهنگی افراد را با توسل به نظر تمایز بیان می‌کند مطابق این نظریه دارندگان سرمایه فرهنگی زیاد خود را با مصرف فرهنگ و هنر متعالی از بقیه متمایز می‌کنند گرایش به فرهنگ و هنر متعالی ناشی از شایستگی ارتباطی بیشتر دارندگان این ظرفیت شناختی و کنجکاوای بیشتر ایشان برای رمزگشایی از محصولات فرهنگی است (همان، ۱۰۱) یکی از مفاهیمی که بوردیو به آن اشاره می‌کند «زمینه» است که آن را به عنوان پهنه نبرد در نظر می‌گیرد. این ساختار زمینه است که «تمهیدات را تقویت و هدایت می‌کند که اشغال کنندگان این جایگاه‌ها به گونه‌ای فردی یا جمعی در پیش می‌گیرند با جایگاه‌شان را حفظ یا بهبود ببخشند. بوردیو بیشتر به رابطه‌ی ساختمان ذهنی و زمینه توجه دارد به نظر او، این رابطه

به دو صورت عمده عمل می‌کند از یک سو، زمینه ساختمان ذهنی را مشروط می‌سازد؛ از سوی دیگر، ساختمان ذهنی زمینه را به عنوان چیز معنی‌داری که منطبق و ارزش دارد به سرمایه‌گذاری انرژی می‌آورد، می‌سازد. (ریتزر، ۱۳۷۴). بوردیو نخستین کسی است که به تبیین تمایزات اجتماعی و ساختاری پرداخته و بر این باور است قریحه برخاسته از منش وجه ممیزه رفتار انسانی و تمایزات سبک زندگی است. منش را می‌توان به منزله نظامی از طبایع تعریف کرد مجموعه‌ای از خلق و خواهی فراهم آمده در شخصیت کنشگر است که نحوه مواجه او با موقعیت مختلف را جهت می‌دهد منش ساخت‌یافته و ساخت‌دهنده است و منش ساخت یافته در خدمت بازتولید ساختارهای تولید کننده خود قرار دارد. توجه خاص بوردیو به سلیقه یکی از آشکارترین نشانه‌های منش است و بوردیو معتقد است رابطه مستقیمی بین سلیقه با موقعیت طبقاتی دارد تضاد در سلیقه میان افراد به تضاد طبقاتی مربوط می‌شود. عادت به وجود آورنده مجموعه خلق و خوی مشترک یک طبقه است که با شناخت یک عادت طبقاتی می‌توان پیش‌بینی کرد که یک عضو طبقه مسلط یا تحت سلطه در زمان خاص چه کاری انجام می‌دهد افرادی که دارای سرمایه فرهنگی بالا هستند به دنبال سبک زندگی سالم هستند به تبع آن هم رفتار ترفیکی سالم را انتخاب می‌کنند (صالحی، ۱۳۹۰: ۲۰).

پیشینه تجربی

علاوه بر رویکردهای نظری مطرح شده تحقیقات تجربی زیر نیز می‌توانند موثر باشند:

اسماعیلی و میکائیلی (۱۳۸۹) تحقیقی با عنوان «بررسی رابطه بین سطح رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی» انجام داده‌اند. تجزیه و تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده حاکی از این است که بین سطح رفاه اقتصادی و میزان تخلف (عدم توجه به فرمان پلیس) رابطه معناداری وجود دارد.

کار تحقیقی دیگری تحت عنوان بررسی «میزان پای‌بندی مردم به قانون‌مداری و عوامل اجتماعی موثر بر آن» توسط محمود علمی در سال ۱۳۸۵ در دانشگاه آزاد تبریز انجام شده است. طبق معامله رگرسیون چندگانه انجام شده در جهت تبیین قانون‌گرایی، مشخص شد که به ترتیب کارآیی قانون، نگرش به قانون، پایگاه اجتماعی - اقتصادی، بیشترین تأثیر را در پیش‌بینی قانون‌گرایی شهروندان دارد.

پایان‌نامه کارشناسی ارشد دیگری تحت عنوان «بررسی تأثیر سرمایه اجتماعی بر قانون‌گریزی» توسط عبدالله ناصری در سال ۱۳۸۸، در دانشگاه پیام نور تهران انجام گرفته است که نتایج حاصل آن نشان می‌دهد که کاهش سرمایه اجتماعی باعث بروز قانون‌گریزی و آسیب‌های اجتماعی می‌گردد.

گنجی (۱۳۸۷) در تحقیقی با عنوان «بررسی عوامل فرهنگی - اجتماعی موثر بر رعایت قانون در بین حاشیه‌نشینان تبریز» دریافت رعایت قانون متغیرهای نگرش به قانون سطح تحصیلات و خاستگاه اجتماعی والدین حاشیه‌نشین و فرهنگ فقر حاشیه‌نشینان بستگی دارد امارعایت قانون حاشیه‌نشینان با فقر فرهنگی رابطه معنادار نشان نداد.

قربان‌زاده در پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود به «بررسی رابطه بین سبک زندگی و رفتار رانندگان در بین جوانان استان تهران» در سال ۱۳۸۸ پرداخت در یک نمونه ۴۵۰ نفری که از بین جوانان ۳۰-۱۸ انتخاب شدند نتایج نشان داد که بین سن، نوع شغل، تحصیلات و جنسیت رانندگان با رانندگی پرخطر رابطه معنی‌دار وجود دارد.

صالحی در مقاله‌ای به «مطالعه سبک زندگی رفتارهای ترافیکی ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها» در سال ۱۳۹۰ پرداخته است. نتایج نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی و اشتباهات بی‌توجهی، اشتباه‌های خطرناک و تخلفات خطرناک و سبک زندگی رفتار ترافیکی، رابطه معناداری وجود دارد و از بین ویژگی‌های فردی، جنسیت، سطح تحصیلات و نوع خودروی رانندگان نیز بر رفتارهای ترافیکی تأثیر گذار است.

مردی در تحقیقی با عنوان «بررسی رابطه تحصیلات و آشنایی با قوانین راهنمایی و رانندگی» در سال ۱۳۸۵ به نتایج زیر دست یافت: بین تحصیلات و قانون‌گرایی (قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی) تفاوت وجود دارد و این تفاوت در جهت مثبت است. بین آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با قانون‌گرایی تفاوت معنی‌داری وجود دارد.

دعاگویان و رفیعی در تحقیقی با عنوان «بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی» در سال ۱۳۸۷ به نتایج زیر دست یافتند: که سرمایه اجتماعی به نظامی از مشارکت، آگاهی، اعتماد و شبکه‌هایی از هنجارها اطلاق می‌شود که موجب هماهنگی و کارایی پلیس راهور و شهروندان خواهد شد. عموماً سرمایه اجتماعی موجب شناخت انتظارات اجتماعی و افزایش مشارکت و مناسبات بین آن‌ها می‌شود.

الیاسی و تقوی در مقاله‌ای با عنوان «نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان» انجام داده‌اند. یافته‌ها مبنی بر این است که هر چه تعامل اجتماعی پلیس و نگرش پلیس راهور نسبت به برقراری ارتباط با مردم بیشتر شده و پلیس از ابزارهای خشونت کمتر استفاده نماید و توجه بیشتری به خواسته‌های مردم داشته باشد مردم نیز به قوانین راهور پای‌بندتر می‌شوند.

چلبی در مقاله‌ای به «تحلیل سرمایه اجتماعی و جرم در سطح خرد و کلان» پرداخته است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که بین سرمایه اجتماعی و جرم رابطه منفی، نسبتاً قوی و معناداری وجود دارد به عبارت دیگر هرچه قدر میزان سرمایه اجتماعی یک جامعه بیشتر باشد، میزان جرم در آن جامعه کاهش خواهد یافت.

تقوی و رمضانی در مقاله‌ای به «بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و شدت جرم» پرداخته‌اند: یافته‌ها نشان می‌دهد که معرف‌های سرمایه‌ی اجتماعی، اعتماد نهادی، اعتماد تعمیم یافته و پیوندهای خانوادگی

و دوستی، دارای رابطه منفی باشدت جرم هستند و سایر معرف‌های سرمایه‌ی اجتماعی، رابطه‌ی معناداری با شدت جرم نشان نمی‌دهند.

فرضیه‌های تحقیق

۱. بین سرمایه اقتصادی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
۲. بین سرمایه فرهنگی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
۳. بین تعهد اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
۴. بین اعتماد نهادی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
۵. بین اعتماد بین شخصی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.
۶. بین مشارکت اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد.

روش‌شناسی

روش تحقیق مورد استفاده در این پژوهش پیمایشی است. ابزار گردآوری داده‌ها پرسشنامه محقق ساخته می‌باشد. جامعه آماری بررسی حاضر شامل رانندگان ساکن در مناطق حاشیه‌نشین و غیرحاشیه‌نشین ۷۵-۱۸ سال (بالغ) شهر میانه هستند که تعداد دقیق آن‌ها بر اساس آمار به دست آمده ۶۷۹۱۴ نفر است. حجم نمونه با استفاده از فرمول حجم نمونه و روش نمونه‌گیری هدف‌مند (از انواع غیراحتمالی) تعداد حدود ۲۰۰ نفر از مناطق حاشیه‌نشین و ۲۰۰ نفر از مناطق غیرحاشیه‌نشین انتخاب شد.

$$n = \frac{Nt^2pq}{Nd^2 + t^2pq}$$

در این تحقیق برای تعیین اعتبار ابزار اندازه‌گیری از اعتبار صوری و پایایی تحقیق از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد.

جدول شماره (۱): پایایی گویه‌های تحقیق

متغیر	تعداد گویه	آلفای کرونباخ
مشارکت اجتماعی	۱۰	۰/۸۴
اعتماد اجتماعی	۲۰	۰/۶۵
اعتماد بین شخصی	۷	۰/۶۵
اعتماد نهادی	۱۳	۰/۸۷
تعهد اجتماعی	۱۷	۰/۵۶
مجموعه سرمایه اجتماعی	۵۷	۰/۸۴
سرمایه فرهنگی	۱۰	۰/۸۳

یافته‌های تحقیق

از کل نمونه آماری ۱۷/۹ درصد را زنان و ۸۲/۱ درصد از پاسخگویان را مردان تشکیل می‌دهند. میانگین سنی به دست آمده برای رانندگان حاشیه‌نشین ۳۱/۶۴ و رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۳۷/۳۷ درصد است. از کل رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین ۱۹/۵ درصد شغل خود را دولتی، ۶/۶ درصد خانه‌دار، ۴۴/۲ درصد آزاد، ۰/۵ درصد کارگر یدی و ۳/۷ درصد به کارگر صنعتی و کارمند بخش خصوصی، ۱۴/۲ درصد هم به سایر اشاره کرده‌اند. از کل رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین ۳۱/۸ درصد مجرد، ۶۷/۶ درصد هم متأهل هستند که این نشان می‌دهد که تعداد افراد متأهل در نمونه ما بیشتر از افراد مجرد است. بیشترین درصد رانندگان حاشیه‌نشین مقطع تحصیلی خود را دیپلم اعلام کرده‌اند و بیشترین درصد رانندگان غیر حاشیه‌نشین مقطع تحصیلی خود را لیسانس عنوان کرده‌اند. از کل پاسخگویان ۴۸/۹ درصد حاشیه‌نشین و ۵۱/۱ درصد هم غیر حاشیه‌نشین بودند.

میانگین سرمایه اقتصادی در بین رانندگان حاشیه‌نشین پایین‌تر از حد متوسط ۵/۹۲ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین بالاتر از حد متوسط ارزیابی شده است.

میانگین مشارکت اجتماعی در بین رانندگان حاشیه‌نشین ۲۸/۰۶ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۲۹/۱۵ بوده که بالاتر از حد متوسط ارزیابی شد.

میانگین اعتماد بین شخصی در بین رانندگان حاشیه‌نشین ۱۲/۳۱ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۱۳/۳۴ بوده که پایین‌تر از حد متوسط ارزیابی شد.

میانگین اعتماد نهادی در بین رانندگان حاشیه‌نشین پایین‌تر از حد متوسط ۳۱/۶۰ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین بالاتر از حد متوسط ۳۲/۱۵ بوده است.

میانگین تعهد اجتماعی در بین رانندگان حاشیه‌نشین ۴۶/۲۴ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۴۷/۸۰ بوده که بالاتر از حد متوسط است.

میانگین سرمایه اجتماعی در بین رانندگان حاشیه‌نشین ۱۱۷/۸ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۱۲۲/۵۶ بوده که پایین‌تر از حد متوسط است.

میانگین سرمایه فرهنگی در بین رانندگان حاشیه‌نشین ۲۰/۵۵ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۲۴/۳۴ که پایین‌تر از حد متوسط است.

میانگین میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان حاشیه‌نشین ۶۶/۳۳ و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین ۷۶/۰۵ بوده که بالاتر از حد متوسط است.

رابطه بین سرمایه اقتصادی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

نتایج آزمون همبستگی پیرسون نشان داد: بین متغیرهای سرمایه اقتصادی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، در رانندگان حاشیه‌نشین رابطه معناداری وجود دارد و این رابطه مستقیم و ضعیف

است یعنی با افزایش سرمایه اقتصادی میزان رعایت قوانین نیز افزایش می‌یابد ولی در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین این رابطه معنادار نیست در مجموع نیز با افزایش سرمایه اقتصادی، فارغ از محل سکونت، میزان رعایت قوانین نیز افزایش می‌یابد.

جدول شماره (۲): آزمون همبستگی بین سرمایه اقتصادی و میزان رعایت قوانین به تفکیک منطقه سکونت

متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیر حاشیه‌نشین	کل
سرمایه اقتصادی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	همبستگی پیرسون	۰/۲۵۹	۰/۰۸۶	۰/۲۱۷
	سطح معنی‌داری	۰/۰۰۲	۰/۲۸۸	۰/۰۰۰
	تعداد	۱۴۶	۱۵۵	۳۰۱
نوع رابطه	رابطه مستقیم	رابطه وجود ندارد	رابطه مستقیم	

رابطه بین مشارکت اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

برای آزمون همبستگی بین متغیرهای مشارکت اجتماعی با میزان رعایت قوانین راهنمایی در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شد. نتایج نشان داد: بین متغیرهای مشارکت اجتماعی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه معناداری وجود دارد و این رابطه مستقیم وضعیف است یعنی با افزایش مشارکت اجتماعی میزان رعایت قوانین نیز افزایش می‌یابد در مجموع نیز با افزایش مشارکت اجتماعی، فارغ از محل سکونت، میزان رعایت قوانین افزایش می‌یابد.

جدول شماره (۳): آزمون همبستگی بین مشارکت اجتماعی و میزان رعایت قوانین به تفکیک منطقه سکونت

متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیر حاشیه‌نشین	کل
مشارکت اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	همبستگی پیرسون	۰/۳۶۲	۰/۲۰۹	۰/۲۹۳
	سطح معنی‌داری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۷	۰/۰۰۰
	تعداد	۱۴۷	۱۶۴	۳۱۱
نوع رابطه	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	

رابطه بین اعتماد بین شخصی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

برای آزمون همبستگی بین متغیرهای اعتماد بین شخصی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شد. نتایج نشان داد:

بین متغیرهای اعتماد بین شخصی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، در رانندگان حاشیه‌نشین رابطه معناداری وجود دارد و این رابطه مستقیم و ضعیف است، یعنی با افزایش اعتماد بین شخصی میزان رعایت قوانین نیز افزایش می‌یابد اما در رانندگان غیر حاشیه‌نشین این رابطه تأیید نشد در مجموع نیز با افزایش اعتماد بین شخصی، فارغ از محل سکونت، میزان رعایت قوانین افزایش می‌یابد.

جدول شماره (۴): آزمون همبستگی بین اعتماد بین شخصی و میزان رعایت قوانین به تفکیک منطقه سکونت

متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیر حاشیه‌نشین	کل
اعتماد بین شخصی و میزان رعایت قوانین راهنمایی	همبستگی پیرسون	۰/۱۵۷	۰/۱۱۶	۰/۱۷۳
	سطح معنی‌داری	۰/۰۵۰	۰/۱۳۱	۰/۰۰۲
	تعداد	۱۵۵	۱۷۱	۳۱۵
نوع رابطه	رابطه مستقیم	رابطه وجود ندارد	رابطه مستقیم	

رابطه بین اعتماد نهادی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

برای آزمون همبستگی بین متغیرهای اعتماد نهادی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شد. نتایج نشان داد: بین متغیرهای اعتماد نهادی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، در رانندگان حاشیه‌نشین رابطه معناداری وجود ندارد، اما در رانندگان غیر حاشیه‌نشین این رابطه تأیید شد و این رابطه از نوع مستقیم و ضعیف است در مجموع نیز با افزایش اعتماد نهادی، فارغ از محل سکونت، میزان رعایت قوانین افزایش می‌یابد.

جدول شماره (۵): آزمون همبستگی بین اعتماد نهادی و میزان رعایت قوانین به تفکیک منطقه سکونت

متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیر حاشیه‌نشین	کل
اعتماد نهادی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	همبستگی پیرسون	۰/۱۰۷	۰/۲۳۴	۰/۱۶۷
	سطح معنی‌داری	۰/۱۸۹	۰/۰۰۳	۰/۰۰۳
	تعداد	۱۵۲	۱۶۳	۳۱۵
نوع رابطه	رابطه وجود ندارد	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	

رابطه بین تعهد اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

برای آزمون همبستگی بین متغیرهای تعهد اجتماعی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شد. نتایج نشان داد: بین متغیرهای تعهد اجتماعی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر

حاشیه‌نشین رابطه معناداری وجود دارد، یعنی با افزایش تعهد اجتماعی میزان رعایت قوانین نیز افزایش می‌یابد، در مجموع نیز با افزایش تعهد اجتماعی، فارغ از محل سکونت، میزان رعایت قوانین افزایش می‌یابد.

جدول شماره (۶): آزمون همبستگی بین تعهد اجتماعی و میزان رعایت قوانین به تفکیک محل سکونت

متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیرحاشیه‌نشین	کل
تعهد اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	همبستگی پیرسون	۰/۴۴۷	۰/۳۷۲	۰/۴۱۲
	سطح معنی‌داری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
	تعداد	۱۴۴	۱۶۵	۳۰۹
نوع رابطه	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم

رابطه بین سرمایه اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

برای آزمون همبستگی بین متغیرهای سرمایه اجتماعی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شد. نتایج نشان داد که، بین سرمایه اجتماعی و میزان رعایت قوانین در بین رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین رابطه معنادار وجود دارد و این رابطه مستقیم و ضعیف است، در مجموع نیز با افزایش سرمایه اجتماعی، فارغ از محل سکونت، میزان رعایت قوانین نیز افزایش می‌یابد.

جدول شماره (۷): آزمون همبستگی بین سرمایه اجتماعی و میزان رعایت قوانین به تفکیک محل سکونت

متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیرحاشیه‌نشین	کل
سرمایه اجتماعی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	همبستگی پیرسون	۰/۴۰۷	۰/۴۰۰	۰/۴۱۳
	سطح معنی‌داری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
	تعداد	۱۲۳	۱۴۲	۲۶۶
نوع رابطه	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم	رابطه مستقیم

رابطه بین سرمایه فرهنگی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

برای آزمون همبستگی بین متغیرهای سرمایه فرهنگی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در رانندگان حاشیه‌نشین و غیر حاشیه‌نشین، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شد. نتایج نشان داد که، هیچ رابطه معناداری بین سرمایه فرهنگی و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، در نمونه مورد بررسی وجود ندارد اما در مجموعه فارغ از منطقه سکونت بین سرمایه فرهنگی و میزان رعایت قوانین رابطه معناداری وجود دارد و این رابطه مستقیم و ضعیف است.

جدول شماره (۸): آزمون همبستگی بین سرمایه فرهنگی و میزان رعایت قوانین به تفکیک منطقه سکونت				
متغیرها	آزمون	حاشیه‌نشین	غیر حاشیه‌نشین	کل
همبستگی پیرسون	۰/۰۸۸	۰/۰۱۷	۰/۱۰۹	
سطح معنی‌داری	۰/۲۷۳	۰/۸۲۵	۰/۰۴۹	
تعداد	۱۵۹	۱۶۸	۳۲۷	
سرمایه فرهنگی و میزان رعایت قوانین راهنمایی				
نوع رابطه	رابطه وجود ندارد	رابطه وجود ندارد	رابطه وجود ندارد	رابطه مستقیم

نتایج تحلیل رگرسیون چند متغیره

با توجه به اطلاعات بدست آمده در جدول شماره (۹) نتایج حاصله حاکی از آن است که از مجموع متغیرهای مستقل مورد استفاده در این پژوهش ۲۴/۵ درصد از تغییرات متغیر وابسته‌ی میزان رعایت قوانین در منطقه حاشیه‌نشین و حدود ۱۴/۴ درصد در منطقه غیر حاشیه‌نشین و در مجموعه حدود ۲۰/۳ درصد متغیر وابسته را تبیین می‌کند و بقیه به عواملی بر می‌گردد که در این پژوهش مورد سنجش قرار نگرفته است. نتیجه آزمون دوربین واتسون در تحقیق حاضر ۱/۹۵۸ است که بیانگر این است که خطاها یا باقی‌مانده‌ها برای این مدل رگرسیونی مستقل از هم است.

جدول شماره (۹): آماره‌های مربوط به تحلیل رگرسیونی میزان رعایت قوانین					
منطقه سکونت	ضریب همبستگی r	ضریب تبیین	ضریب تبیین تصحیح شده	اشتباه معیار	دوربین واتسون
حاشیه‌نشین	۰/۵۱۲	۰/۲۶۲	۰/۲۴۵	۱۴/۵۵	۲/۰۰۶
غیر حاشیه‌نشین	۰/۴۳۲	۰/۱۸۶	۰/۱۴۴	۱۴/۳۹	۱/۹۰۵
کل	۰/۴۷۲	۰/۲۲۳	۰/۲۰۳	۱۵/۰۷	۱/۹۵۸

جدول شماره (۱۰) جدول بیانگر ضرایب b و بتا متغیرهای مستقل بر روی متغیر وابسته است و نشان می‌دهد که ورود هریک از متغیرهای جدید چه تاثیری بر ضرایب سایر متغیرها دارد. با توجه به جدول زیر به این نتیجه می‌توان رسید که در مناطق حاشیه‌نشین متغیر سرمایه فرهنگی با $Beta=0/174$ کمترین و متغیر تعهد اجتماعی با $Beta=0/384$ بیشترین مقدار واریانس میزان رعایت قوانین را تبیین کرده است و در مناطق غیر حاشیه‌نشین تعهد اجتماعی با $Beta=0/354$ واریانس میزان رعایت قوانین را تبیین کرده و در مجموعه نیز تعهد اجتماعی با $Beta=0/362$ بیشترین و سرمایه اقتصادی با $Beta=0/131$ کمترین مقدار واریانس رعایت قوانین را تبیین کرده است.

جدول شماره (۹): آماره‌های مربوط به متغیرهای باقی‌مانده در مدل					
sig	t	ضرایب غیراستاندارد		Model	
		Beta	B		
۰/۰۳۷	۲/۱۰	-	۷/۸۷	۱۶/۶۰	عرض از مبدأ
۰/۰۰۴	۲/۹۴	۰/۲۷۶	۰/۲۵۰	۰/۷۳۷	مشارکت اجتماعی
۰/۰۰۰	۴/۵۰	۰/۳۸۴	۰/۱۷۷	۰/۷۹۸	تعهد اجتماعی
۰/۰۴۸	-۱/۹۹	-۰/۱۷۴	۰/۲۰۵	-۰/۴۰۹	سرمایه فرهنگی
۰/۰۰۳	۲/۹۹	-	۱۲/۰۵	۳۶/۰۳	عرض از مبدأ
۰/۰۰۰	۳/۳۵۹	۰/۳۵۴	۰/۲۰۱	۰/۷۲۰	تعهد اجتماعی
۰/۰۲۰	۲/۳۶۵	۰/۲۳۸	۰/۲۰۵	۰/۴۸۴	اعتماد نهادی
۰/۰۲۴	۲/۲۶۵	-	۷/۴۴	۱۶/۸۵	عرض از مبدأ
۰/۰۰۰	۵/۲۸۸	۰/۲۶۲	۰/۱۴۶	۰/۷۷۴	تعهد اجتماعی
۰/۰۳۰	۲/۱۸۶	۰/۱۳۱	۰/۲۳۸	۰/۵۲۰	سرمایه اقتصادی
۰/۰۱۸	۲/۳۷۹	۰/۱۴۰	۰/۳۰۶	۰/۷۲۸	اعتماد اجتماعی

بحث و نتیجه‌گیری

یکی از عمده‌ترین و محوری‌ترین شاخص‌ها و ویژگی‌های مهم دموکراسی احترام و رعایت قوانین آن است. قوانینی که همواره در طول تاریخ مورد توجه همگان بوده است. چرا که در صورت نبود قانون و مقررات، افراد جامعه تابع قوای نفسانی خویش قرار می‌گیرند و منافع شخصی خود را به منافع جمع ترجیح می‌دهند. حتی در این میان افرادی به خاطر رسیدن به اهداف خویش از تمامی امکانات بهره‌جسته و در هنگام لزوم به نابودی هموعان خود می‌پردازند. در این صورت زندگی اجتماعی دیگر قابل تحمل نخواهد بود. این امر اهمیت بنیادی قانون در جوامع را مشخص می‌سازد.

در راستای تبیین موضوع مورد مطالعه از نظریات ژاک سابران، بوردیو، فوکویاما، پاتنام و کلمن استفاده شد و هم‌چنین در این زمینه از تحقیقات تجربی انجام شده در داخل کشور استفاده شد که نشان دهنده همخوانی بالای نتایج تحقیق با ادبیات نظری و تجربی تحقیق است.

نتایج به دست آمده از مطالعه بالا نشان می‌دهد که میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان حاشیه‌نشین و در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین بالاتر از حد متوسط است و در کل میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان غیر حاشیه‌نشین بیشتر از رانندگان حاشیه‌نشین می‌باشد. آزمون همبستگی پیرسون بین مشارکت اجتماعی، اعتماد نهادی، اعتماد بین‌شخصی، تعهد اجتماعی، سرمایه اجتماعی، سرمایه فرهنگی و سرمایه اقتصادی با میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی حاکی از معنادار بودن این رابطه است.

با بهره‌گیری از روش رگرسیون چند متغیره به روش همزمان مشاهده گردید که تنها سه متغیر تعهد اجتماعی، اعتماد اجتماعی و سرمایه اقتصادی توانستند وارد معادله گردیده و در مجموع ۲۰/۳ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین نمایند.

پیشنهاد‌های کاربردی

سطح رفاه اقتصادی جامعه و میزان برخورداری مردم از امکانات و نیز میزان آسیب‌پذیری اقتصادی افراد در تمایل افراد بر رعایت قوانین اثرگذار است، بنابراین با تعمیق عدالت اقتصادی به لایه‌های زیرین جامعه می‌توان گرایش مردم به میزان رعایت قوانین به خصوص قوانین راهنمایی را ارتقا داد. از آنجائی که میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین افرادی که سرمایه اجتماعی و سرمایه فرهنگی بالا بوده است و این افراد دارای رانندگی سالم بوده‌اند، دولت بایستی از طریق راه‌های گوناگون میزان پای‌بندی افراد به همدیگر را از طریق برنامه‌های مختلف رسانه‌ای افزایش دهد تا میزان مشارکت، تعهد و اعتماد بین افراد افزایش یافته در این حالت سرمایه اجتماعی در بین مردم رونق بهتری گرفته و در نتیجه میزان رعایت قوانین در بین آن‌ها افزایش می‌یابد.

منابع

- احمدی، س. (۱۳۹۰). بررسی رابطه بین جنسیت و تخلفات رانندگی. **فصلنامه مطالعات ترافیک**. شماره بیستم، بهار. صص ۲۳-۱۳.
- اسماعیلی، ع؛ و همکار. (۱۳۸۹). بررسی رابطه رفاه اقتصادی و تخلفات رانندگی. **فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک**. سال پنجم، شماره هجدهم، پاییز. صص ۱۸-۱.
- الیاسی، ح؛ و همکار. (۱۳۸۸). نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان. **فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی**. سال چهارم، شماره سوم، پاییز. ۴-۱.
- بهروان، ح، و همکار. (۱۳۹۰). علل جامعه‌شناختی رانندگی پر خطر در مشهد. **فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی**. صص ۱۴۱-۱۰۹. (www.sid.ir)
- پاتنام، ر. (۱۳۸۰). **دموکراسی و سنت‌های مدنی**. ترجمه: محمدتقی دل‌افروز. تهران: دفتر مطالعات و تحقیقات سیاسی وزارت کشور. چاپ اول
- تقوی، ن؛ و همکار. (۱۳۸۹). بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و شدت جرم. **نشریه دانشکده علوم انسانی و اجتماعی تبریز**. شماره بیست و هشت و بیست و نه، بهار و تابستان، ۵۸-۲۷.
- چلبی، م. (۱۳۸۴). تحلیل رابطه سرمایه اجتماعی و جرم سطوح خرد و کلان. **مجله جامعه‌شناسی ایران**. دوره ششم، شماره دوم، صص ۴۴-۳.
- دانایی‌فرد، ح؛ و همکاران. (۱۳۸۹). قانون‌گریزی در ایران. **فصلنامه دانش انتظامی**. سال یازدهم، شماره ۳. صص ۵۶-۸.
- دعاگویان، د؛ و همکار. (۱۳۸۷). بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی. **فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک**. سال سوم، شماره یازدهم، زمستان، صص ۱۰۴-۸۳.
- رمضانی، م. (۱۳۸۶). **بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و شدت جرم**. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تبریز.
- ریترز، ج. (۱۳۷۴). **نظریه جامعه‌شناسی در دوران معاصر**. ترجمه: محسن ثلاثی. تهران: انتشارات صبح صادق. چاپ یازدهم.

- سیری، غ. (۱۳۸۹). نقش تأثیرگذار رسانه در تغییر رفتار رانندگان. <http://www.tinn.ir>
- صالحی، ذ. (۱۳۹۰). سبک زندگی رانندگان ابزاری برای تبیین رفتار ترافیکی آن‌ها. فصلنامه علمی و ترویجی. سال هشتم، شماره پانزدهم، ۴۰-۲۱.
- صدیق‌سروستانی، ر. (۱۳۸۷). آسیب‌شناسی اجتماعی. تهران: انتشارات سمت. چاپ چهارم.
- علمی، م. (۱۳۸۵). بررسی پایبندی مردم به قانون‌مداری و عوامل اجتماعی مؤثر بر آن. دانشگاه آزاد واحد تبریز، معاونت پژوهشی، طرح تحقیقی.
- فکور، ع. (۱۳۷۸). قانون، قانون‌گرایی و گروه‌های اجتماعی. نشریه فرهنگ عمومی. شماره بیستم، ۹۸-۹۴.
- فوکویاما، ف. (۱۳۸۴). سرمایه اجتماعی و جامعه مدنی. تهران: انتشارات شیرازه. چاپ سوم.
- فوکویاما، ف. (۱۳۸۵). پایان نظم سرمایه اجتماعی و حفظ آن. ترجمه: غلامعباس توسلی. تهران: انتشارات حکایت قلم. چاپ اول.
- قربانزاده، س. (۱۳۸۶). بررسی رابطه سبک زندگی و رفتار رانندگی در بین جوانان تهران. پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی. دانشگاه مازندران.
- کروبی، م. (۱۳۸۷). فرهنگ قومی، سرمایه فرهنگی و صنعت گردشگری. فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی. سال هفتم، شماره بیست و هشت، ۳۲۴-۳۰۹.
- کلانتری، ص؛ و همکاران. (۱۳۸۴). ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی. فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی. سال پنجم، شماره هجدهم، ۲۲-۱.
- کلمن، ج. (۱۳۷۷). بنیادهای نظریه اجتماعی. ترجمه: منوچهر صبوری. تهران: نشر نی.
- گنجی، و. (۱۳۸۷). بررسی عوامل اجتماعی - فرهنگی مؤثر بر میزان رعایت قوانین در بین حاشیه‌نشینان آخمه قیه تبریز. پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی. دانشکده علوم انسانی واحد علوم تحقیقات.
- مردی، ص. (۱۳۸۵). بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین راهنمایی و رانندگی. فصلنامه دانش انتظامی. سال هشتم، شماره چهارم، ۵۶-۴۳.
- ممتاز، ف. (۱۳۸۳). معرفی طبقه از دیدگاه بورديو. پژوهش‌نامه علوم انسانی. شماره ۳۲. بهار و تابستان. صص ۱۶۰-۱۳۹.
- ناصری، ع. (۱۳۸۸). بررسی تأثیر سرمایه اجتماعی بر قانون‌گریزی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد جامعه‌شناسی، تهران: دانشگاه پیام‌نور.