



كلية الآداب

حوليات آداب عين شمس المجلد ٤٧ ( عدد يوليو – سبتمبر ٢٠١٩ )

<http://www.aafu.journals.ekb.eg>

( دورية علمية محكمة )



جامعة عين شمس

## أثر المسؤولية الشخصية والاجتماعية على الالتزام بقانون المرور في المجتمع الحضري المصري دراسة ميدانية على عينة من السائقين بمدينة أسيوط

سناء محمد على محمد أحمد \*

مدرس بقسم علم الاجتماع - كلية الآداب - جامعة أسيوط

### المستخلص

اسم الباحث : سناء محمد على محمد أحمد، مدرس بقسم علم الاجتماع ، كلية الآداب ، جامعة أسيوط  
هدف البحث : التعرف على أثر المسؤولية الشخصية والاجتماعية على الالتزام بقانون المرور في المجتمع الحضري المصري  
مناهج البحث : المنهج الوصفي التحليلي ، ومنهج المسح الاجتماعي ، والمنهج المقارن .  
أدوات البحث : مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية، ومقياس الالتزام بقانون المرور.  
عينة البحث : تتكون من عينة عشوائية بسيطة قوامها (٤٠٠) مفردة من سائقي المركبات العامة في مدينة أسيوط.  
نتائج البحث:

- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد عينة البحث في مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية تعزى إلى السن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي والدخل الشهري وسنوات الخبرة ومكان الإقامة
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد عينة البحث في مستوى الالتزام بقانون المرور تعزى إلى السن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي والدخل الشهري وسنوات الخبرة ومكان الإقامة.
- توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين أفراد عينة سائقي السيارات الأجرة وعينة سائقي الأتوبيسات والميكروباصات في مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية ، ومستوى الالتزام بقانون المرور .
- توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقي السيارات الأجرة وسائقي الأتوبيسات والميكروباصات.
- توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقي السيارات الأجرة وسائقي الأتوبيسات والميكروباصات.

© جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة لجمعية كلية الآداب - جامعة عين شمس ٢٠١٩ .

#### مقدمة:

لقد أصبحت مشكلة حوادث الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم لما تسببه هذه الحوادث من أضرار خسائر بشرية واجتماعية واقتصادية، لذا تركز الاهتمام في الفترة الأخيرة على دراسات المرور، سواء على المستوى العالمي، أو المصري. وقد كان هذا الاهتمام نتيجة لمجموعة من الظروف التي طرأت على عالمنا المعاصر، حيث أصبحت السيارة ومختلف أنواع المركبات الوسائل الأساسية للنقل والانتقال. الأمر الذي استلزم تأسيس شبكة هائلة من الطرق بحيث أصبح هذا البعد أساسياً في تخطيط المدن الحديثة. سواء في أوضاعها الحاضرة أو توقعاتها المستقبلية. يضاف إلى ذلك أن الوفيات بسبب حوادث المرور تزايدت حتى بلغت في بعض الدول مستويات تفوق الوفاة الطبيعية، بالإضافة إلى الإصابات الخطيرة والخسائر الاقتصادية الناجمة عنها، والأهم من ذلك حدوث فاقد بشري، فكم من أسر فقدت عائلها الوحيد، وأطفال أصبحوا يتامى، وسيدات أصبحن أرامل، وأصبحت تلك الأسر تعاني من مشكلات اجتماعية واقتصادية خطيرة (Ali, 2009, 483).

وقد كانت هذه الظاهرة إلى وقت قريب مشكلة مستفحلة في الدول الصناعية، إلا أنها انتشرت في معظم دول العالم نسبة للتطور الاقتصادي والاجتماعي الذي حدث في تلك الدول بدرجات مختلفة، مما أوجد حاجات متفاوتة، ولكنها أساسية لخدمات النقل، إضافة إلى توافر وسائله نسبة لسهولة انتقال تقنياته (الطولية، 2011، 94).

لذا تعد حوادث المرور من المشاكل الرئيسية التي استحوذت على اهتمام وتركيز الجهات الرسمية وغير الرسمية في المجتمعات الإنسانية كافة، وقد لاقى موضوع حوادث المرور اهتماماً متميزاً في المجتمع المصري، وذلك من حيث الدراسة والبحث ومحاولة إصدار التشريعات والقوانين التي تساعد على الحد من هذه المشكلة والتي تتعكس بشكل سلبي على بناءات المجتمع كافة. ويرجع ذلك لتفاقم حوادث المرور في مصر نتيجة للتطور السريع في حجم شبكات الطرق الداخلية والخارجية من خلال ربطها بخطوط سريعة، والحاجة إلى استخدام السيارة كوسيلة رئيسة للتنقل من قبل أفراد المجتمع، حيث تمتلك بعض الأسر المصرية أكثر من سيارة مما أدى إلى زيادة أعدادها وازدياد حركة الكثافة المرورية على الطرقات داخل المدن وخارجها.

وتتبعكس الآثار السلبية لحوادث المرور لتؤثر على الفرد والأسرة والمجتمع، لما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية، حيث تفرز حوادث المرور آثاراً اجتماعية تتمثل في الخسارة التي تنتج عن خسارة فرد بالنسبة لأسرته وذويه وأصدقائه وأيضاً خسارة المجتمع عندما يكون ذلك الفرد عائل أسرة. بالإضافة إلى الآثار الصحية لحوادث المرور والتي تتمثل في الإصابات الجسدية والخسائر المادية والبشرية (الرشيدى، 2010، 2) بجانب الآثار الاقتصادية والتي تتمثل في تكلفة الحوادث المرورية على الاقتصاد المصري والتي لها تأثيراً سلبياً على الناتج القومي وعلى الاقتصاد الوطني بشكل عام.

وقد أفادت منظمة الصحة العالمية أن أكثر من 1.25 مليون فرد يتوفون و 50 مليون فرد يصابون كل عام بسبب الحوادث المرورية في جميع أنحاء العالم، وإنها السبب الرئيسي للوفاة بين الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 إلى 29 سنة (World Health Organization, 2016, 7) وتقع معظم هذه الوفيات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حيث يترافق النمو الاقتصادي السريع مع زيادة في أعداد

المركبات والإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق. وإضافة إلى كون الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق إحدى مشكلات الصحة العامة، فإنها تشكل أيضاً مشكلة تنموية حيث تخسر البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل حوالي ٣ % من الناتج المحلي الإجمالي نتيجة التصادمات على الطرق (World Health Organization, ٢٠١٥, ١٠).

كما أظهر الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء في مصر، ارتفاع إجمالي عدد حوادث السيارات على الطرق خلال عام ٢٠١٦ إلى ١٤٧١٠ حادثة، مقابل ١٤٥٤٨ حادثة عام ٢٠١٥، بنسبة ارتفاع ١.١٪، نتج عن هذه الحوادث ٥٣٤٣ متوفياً، و١٨٦٤٦ مصاباً، و٢١٠٨٩ مركبة تالفة. وأشار إلى أن العامل البشري كان أعلى الأسباب في نسبة الحوادث، حيث بلغ ٧٢,٠ %، يليه عيوب في المركبة (الحالة الفنية للسيارة) بنسبة ١٨.٢ %، ثم العنصر البيئي (حالة الطريق) بنسبة ٣.١ % (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ٢٠١٦).

وفي ضوء ذلك أصبحت الحوادث المرورية مصدر قلق لكافة أفراد المجتمع، فهي تستنزف الموارد البشرية والمادية للمجتمع إضافة إلى أنها سبب في الكثير من المشاكل النفسية والاجتماعية، لذلك يجب الاهتمام وبذل الجهود الحثيثة من أجل تقليل نسبة ضحايا وخسائر الحوادث من خلال التوعية المرورية، والمتابعة بشكل أكبر من قبل الدوائر المرورية، والحث على تحسين الطرق، والقضاء على بعض الظواهر السلبية الموجودة عند سائقي السيارات كتناول المواد المخدرة وغيرها (ضهد، ٢٠١٥، ٦٣٩-٦٤٢).

فمن الواضح أن الإنسان يلعب دوراً أساسياً في حوادث المرور، ليس فقط باعتباره جانياً أو مجنياً عليه، ولكن الأمر يتجاوز ذلك إلى التأكيد على العنصر البشري باعتباره الذي يتولى تشكيل العناصر الأخرى كتعليم السيارة والطريق، والجوانب الأخرى التي تتم في نطاقها القيادة (Ali, ٢٠٠٩, ٤٨٤). وهذا ما أكدته دراسات عديدة ومنها دراسة (بوطبال، ٢٠١٤، ١٣٩) التي كشفت نتائجها عن تأثير سمات الشخصية على ارتكاب السائقين للمخالفات المرورية، والتي تتمثل في الافتقار للإذعان والقبول بقواعد السير، وانخفاض مستوى الإحساس بالمسؤولية وعدم الالتزام بأداء الواجبات في الطريق، وعدم قدرتهم على ضبط ذواتهم والتحكم في الضغوط بما يحقق لهم الأمان ولغيرهم من السائقين والمشاة، مما يجعلهم يرتكبون سلوكيات مخالفة لقانون المرور وقواعد السلامة المرورية.

ومما لا شك فيه أن تحقيق الالتزام بقوانين المرور يتطلب إحساس سائقي المركبات بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية. حيث يحتل مفهوم المسؤولية أهمية كبيرة لدى كل من الفرد والمجتمع، ويتطلب من مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأُسرة والمدرسة والأندية والمعاهد والجامعات توفير الفرص والبيئة المناسبة لتنمية المسؤولية الذاتية والاجتماعية لدى أبناء المجتمع لما لها من علاقة وثيقة بالكثير من السلوكيات الإيجابية والسلبية التي تسود أي مجتمع (صمادي والبقعاوي، ٢٠١٥، ٧٣). فلو شعر كل فرد في المجتمع بالمسؤولية نحو ذاته ونحو أسرته ونحو أقرابه ونحو زملائه ونحو جيرانه وغيرهم، ونحو المهنة التي يعمل بها لتقدم المجتمع وارتقي، وعم الخير جميع أفراد المجتمع.

وبناءً على ما تقدم يمكن القول إن المسؤولية الشخصية والاجتماعية عندما يتوفر لها المناخ المناسب والمقومات اللازمة لممارستها على أرض الواقع تجعل قيم التعاون المتبادل والمشاركة بين المواطنين والأجهزة الأمنية بوجه عام وجهاز المرور بصفة خاصة يتحقق على مدار الساعة، لإيمان الجميع بأن الأمن مسؤولية مشتركة، وهنا لا يقل دور

المواطن عن دور الأجهزة الأمنية، حيث تكون من ضمن اهتماماته حماية مجتمعه واحترام قوانينه، ومحافظة على القيم والأخلاق والمبادئ التى يؤمن بها، وتحمله لعواقب أفعاله وأقواله التى يأتيتها بإرادته واختياره، وسعيه الدائم نحو تحقيق الاستقرار والأمن سواء داخل أسرته أو خارجها.

#### أولاً: مشكلة البحث:

أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجساً لكافة فئات المجتمع، حيث أضحت واحدة من أهم المشكلات العالمية والقومية والمحلية التى تستنزف الموارد الاقتصادية والطاقات البشرية، وكذا تستهدف المجتمعات فى أهم مقومات الحياة والذى هو العنصر البشري، إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، مما أصبح لزاماً العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الظاهرة أو على الأقل معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها، علماً بأنه من بين أهم العناصر التى تشارك فى المسؤولية فى وقوع الحوادث المرورية هي السائق (العنصر البشري) الذى يتدخل بنسبة أكبر إضافة إلى الطريق والمركبة (بوحارة، ٣، ٢٠١٧).

ومن هنا أصبح لزاماً على أجهزة الدولة الانتباه لهذه المشكلة من أجل الحفاظ على سلامة وأرواح المواطنين، كما أصبح من واجب كل مواطن أن يسهم فى حلها، وهذا يولد لدى المواطن الاقتناع بضرورة البدء فى حل مشكلة المرور التى لن تحل بإصدار اللوائح والتعليمات فقط، وإنما تحل أفضل ما تحل بمساهمة كل مواطن يستخدم الطريق فى حلها(الطالبة، ٢٠١١، ٩٤).

وذلك لتحقيق السلامة المرورية بمفهومها الواسع التى تهدف إلى تبنى كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضمانه لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية .

فالامتثال لقواعد السلامة المرورية على الطرق يسهم فى تجنب الصراعات بين مستخدمي الطرق ومنع الحوادث المرورية ويقلل من الآثار الوخيمة الناجمة عنها، ويحثهم على الالتزام بقوانين المرور التى تختلف من دولة إلى آخر ، ويتعرض من يخالفها للعقوبة القانونية (٩٣، ٢٠١٢، Tunde et al.).

ومما لا شك فيه أن الالتزام بقوانين المرور يعكس مستوى الشعور بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية بين المواطنين فى المجتمع المصرى. حيث تعد المسؤولية الاجتماعية من المفاهيم الحيوية؛ وذلك لارتباطها بتنظيم أفعال الإنسان، وما يترتب على تلك الأفعال من نتائج إيجابية أو سلبية داخل الكيان الاجتماعى، ولاشك أن الشعور بالمسؤولية وتحمل نتائجها يحقق للإنسان التكيف النفسى والاجتماعى، وتخطي الصعاب التى قد تعترض طريقه بطرق تكيفيه (الليانى، ٢٠١١، ٤٨).

كما أن الفرد الذى يتوفر لديه شعور عميق بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية يكون قادر على اتخاذ أى قرار دون تردد أو تخوف من اختياراته، لأنه مدرك بأن له دور فى المجتمع، ويكون مستعد لتحمل مسؤولية قراراته مهما كانت العواقب. وتعد المسؤولية الشخصية الأساس للمسؤولية الاجتماعية، حيث إن الفرد لا يمكنه تحمل عواقب أفعاله

وسلوكاته تجاه الآخرين من جهة، وتجاه مجتمعه من جهة أخرى، إذا لم يستطع القيام بمسئوليته تجاه ذاته.

وتعتبر المسؤولية بمثابة المقوم لسلوك الإنسان في معظم مجالات حياته المختلفة، حيث إن للإنسان في حياته أدوار شتى ولكل دور منها مهامه وواجباته، والشعور بالتكليف بتلك الأدوار والقيام بواجباتها هو ما يعرف بالمسؤولية (أحمد، ٣٧، ٢٠١٣).

وبناءً على ما تقدم تتضح مشكلة البحث في التعرف على أثر الإحساس بالمسؤولية نحو الذات، ونحو الآخرين، ونحو المجتمع على التزام سائقي المركبات العامة بقواعد وأداب القيادة الآمنة على الطرق العامة المنصوص عليها في قانون المرور المصرى من أجل تحقيق السلامة المرورية والأمن العام للمواطنين والمجتمع. حيث إن إنعدام قيمة تحمل المسؤولية بين سائقي المركبات يترتب عليها زيادة معدل الحوادث المرورية وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية فادحة في المجتمع المصرى بوجه عام ومحافظة أسيوط بصفة خاصة، وهذا يشكل مشكلة تستحق التوقف عندها ويحثها. لذا يركز البحث الحالى على تساؤل رئيس مؤداه: "ما أثر المسؤولية الشخصية والاجتماعية على الالتزام بقانون المرور في المجتمع الحضري المصرى؟".

**ثانياً: أهمية البحث:**

**(١) أهمية علمية:**

- يسهم هذا البحث ولو ببعض الجهد في إثراء المعرفة العلمية في مجال علم الاجتماع الحضري وعلم الاجتماع الثقافي ببحوث واقعية ومجتمعية، مما قد ينتج عنه الفهم العميق لأثر الإحساس بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية على الالتزام بقوانين المرور لدى سائقي المركبات العامة بمدينة أسيوط.
- يقدم هذا البحث بعض التوصيات والمقترحات التي يمكن أن تستفيد منها البحوث والدراسات اللاحقة المرتبطة بموضوع البحث الراهن، وتكون بداية لبحوث جديدة في هذا المجال.
- ندرة البحوث والدراسات التي تناولت العلاقة بين المسؤولية الشخصية والاجتماعية والالتزام بقوانين المرور في المجتمع المصرى بوجه عام ومحافظة أسيوط بصفة خاصة وبذلك فهي تعتبر إضافة في مجال التخصص.

**(٢) أهمية تطبيقية:**

- يسهم هذا البحث في إعداد مقياس عن مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، يمكن للباحثين والجهات المسؤولة في المؤسسات الحكومية والأهلية الاستفادة منه.
- يسهم هذا البحث في إعداد مقياس عن مستوى الالتزام بقوانين المرور، يمكن للباحثين والجهات المسؤولة في المؤسسات الحكومية والأهلية الاستفادة منه.
- يمكن من خلال نتائج هذا البحث توجيه اهتمام المسؤولين في الجهات الحكومية وغير الحكومية نحو ضرورة الاهتمام بتنمية الثقافة المرورية لدى المواطنين بوجه عام والسائقين بصفة خاصة. بجانب الاهتمام بتنمية الإحساس بالمسؤولية لدى أفراد المجتمع بوجه عام من خلال مؤسسات التنشئة الاجتماعية المختلفة، وذلك يرجع إلى التنامي المتزايد لمشكلة حوادث المرور وانعكاساتها السلبية على الفرد والمجتمع.

- ومن جانب آخر يسهم هذا البحث فى تقديم معلومات ميدانية تطبيقية عن مستوى الالتزام بقوانين المرور لدى سائقى المركبات العامة فى مدينة أسيوط، يمكن استغلالها فى بناء استراتيجية شاملة للوقاية من وقوع الحوادث المرورية.  
**ثالثاً: أهداف البحث:**

1. الكشف عن الفروق بين مفردات عينة البحث فى مستوى المسؤولية الشخصية والمسئولية الاجتماعية.
2. الكشف عن الفروق بين مفردات عينة البحث فى مستوى الالتزام بقانون المرور المصرى.
3. التعرف على أثر المسؤولية الشخصية على مستوى الالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقى المركبات العامة بمدينة أسيوط.
4. التعرف على أثر المسؤولية الاجتماعية على مستوى الالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقى المركبات العامة بمدينة أسيوط.

#### رابعاً: فروض البحث:

- يرتكز هذا البحث على فرض رئيس وهو: (لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الشخصية والاجتماعية والالتزام بقانون المرور فى المجتمع الحضرى المصرى)، وينبثق عن هذا الفرض الرئيس الفروض الفرعية الآتية:
1. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات عينة البحث فى مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية تعزى إلى السن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمى والدخل الشهرى وسنوات الخبرة ومكان الإقامة.
  2. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات عينة البحث فى مستوى الالتزام بقانون المرور تعزى إلى السن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمى والدخل الشهرى وسنوات الخبرة ومكان الإقامة.
  3. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات استجابات عينة سائقى السيارات الأجرة وعينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات فى مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، ومستوى الالتزام بقانون المرور.
  4. لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقانون المرور لدى سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات.
  5. لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقانون المرور لدى سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات.

#### خامساً: مناهج البحث:

اعتمد البحث الحالى على المنهج الوصفى التحليلي، باعتباره المنهج المناسب لمتغيرات البحث، وأهدافه، وفروضه، وذلك للكشف عن العلاقة بين المسؤولية الشخصية والاجتماعية ومستوى الالتزام بقوانين المرور لدى سائقى المركبات العامة بمدينة أسيوط، وإلقاء الضوء على جوانب مشكلة البحث وخصائصها وأبعادها المختلفة، وتحديد العلاقات التي توجد بين المتغيرات والعوامل التي تتحكم فيها، لاستخلاص النتائج وتعميمها، ويتضح ذلك بشكل واضح فى الإطار النظري والميداني للبحث. كما اعتمد هذا البحث

على منهج المسح الاجتماعي بطريقة العينة، لدراسة عدد محدود من سائقي المركبات العامة بمدينة أسيوط . وكذلك اعتمد البحث الحالي على المنهج المقارن، وذلك من خلال عقد بعض المقارنات بين عينة سائقي السيارات الأجرة وعينة سائقي الأتوبيسات والميكروباصات فى مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية من ناحية ومستوى الالتزام بقوانين المرور من ناحية أخرى.

#### سادساً: أدوات البحث:

قامت الباحثة بتصميم مقياس عن المسؤولية الشخصية والاجتماعية وقد تضمن (٣٢) فقرة، كما صممت مقياس عن الالتزام بقانون المرور تكون من (٢٠) فقرة، وللتحقق من صلاحية كلا المقياسين تم عرضهما على مجموعة من السادة المحكمين فى علم الاجتماع وعلم النفس، للتأكد من سلامة صياغة الفقرات، وما إذا كانت الفقرات تخدم الفروض الموضوعية لتحقيق الهدف من البحث، وتم تحديد الصيغة النهائية للمفردات، وترتيب الفقرات بطريقة منطقية، وحذف العبارات التى ليس لها أهمية، للإفادة القصوى من المقياسين، وتم حساب ثبات المقياسين من خلال تطبيقهم على عينة استطلاعية قدرها (٦٠) مفردة من سائقي المركبات العامة. وقد تراوحت قيم معاملات ثبات مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية باستخدام معامل ألفا كرونباخ بين ٠,٧٧٣ و ٠,٨٣٦، وتراوحت قيم معاملات الثبات باستخدام معادلة التجزئة النصفية بين ٠,٨٠١ و ٠,٨٥٥. وبلغت نسبة ثبات مقياس الالتزام بقانون المرور باستخدام معامل ألفا كرونباخ ٠,٨٤١، أما قيمة معامل الثبات المحسوبة بطريقة التجزئة النصفية فقد بلغت ٠,٨٥٦، وجميعها نسب ثبات مرتفعة مما يدل على ثبات مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية وثبات مقياس الالتزام بقانون المرور، وتشير إلى أن كلا المقياسين يتمتعان بنسبة صدق مقبولة إلى حد ما. كما تم حساب معامل صدق الاتساق الداخلى لهذه المقياس باستخدام معامل ارتباط بيرسون بين كل فقرة من فقرات المقياس والدرجة الكلية عليه، واتضح أن جميع قيم معاملات الارتباط كانت دالة عند مستوى دلالة (٠,٠١) مما يدل على الاتساق الداخلى لكلا المقياسين.

#### سابعاً: أساليب التحليل الإحصائى:

- التكرارات والنسب المئوية والمتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لوصف بيانات عينة البحث .
- معامل ارتباط بيرسون لتحديد نوع العلاقة واتجاهها بين متغير المسؤولية الشخصية والاجتماعية ومتغير الالتزام بقانون المرور المصرى.
- اختبار ت (T) وهو اختبار خاص بدراسة دلالة الفروق بين متوسطى مجموعتين (وفى البحث الحالي تم استخدامه فى دراسة الفروق تبعاً لمتغير مكان الإقامة).
- اختبار ف (F) وهو اختبار خاص بتحليل التباين لدراسة الفروق بين متوسطات أكثر مجموعتين (وفى البحث الحالي تم استخدامه فى دراسة الفروق تبعاً لمتغير السن والحالة الاجتماعية والحالة التعليمية والدخل وسنوات الخبرة).
- اختبار شيفيه (Scheffe) لدراسة اتجاه الفروق الثنائية بين متوسطات عينة البحث بعد إجراء تحليل التباين الأحادى .

### ثامناً: عينة البحث:

تم اختيار عينة عشوائية قوامها (٤٠٠) مفردة من سائقى المركبات العامة فى مدينة أسيوط يمثلون شرائح المجتمع على اختلاف فئاتها الاجتماعية والديموغرافية، وذلك ليطبق عليهم مقاييس البحث الراهن من خلال المقابلات الشخصية، وتحددت العينة فى (٢٠٠) مفردة من سائقى السيارات الأجرة، و(٢٠٠) مفردة من سائقى الأتوبيسات والميكروباصات، وتتحدد هذه العينة فى الفئة العمرية من (أقل من ٢٠ سنة) حتى (٦٠ سنة فأكثر)، وقد تم اختيار هذه العينة من المستويات التعليمية والاجتماعية المختلفة، سواء كانوا من المقيمين فى الحضر أو الريف ولكنهم يعملون بمهنة السوافة فى مدينة أسيوط .

### تاسعاً: مفاهيم البحث:

#### (١) المسؤولية الشخصية :

عرف (Hinton, ٢٠١٠, ٩٣) المسؤولية الشخصية بأنها اعتراف الفرد بأفعاله وتحمل عواقبها، والقدرة على اتخاذ القرارات الفردية.

وعرفها (Meca, ٢٠١٢, ١-٢) بأنها قدرة الفرد على الضبط الذاتى وتوجيه سلوكه وتحمل نتائج اختياراته وقراراته.

كما عرفها (أحمد، ٢٠١٣، ١٩) بأنها الالتزام الذى يشعر به الفرد تجاه أعماله وسلوكه، وما يترتب عليها من نتائج سواء بالثواب أو العقاب.

وعرفها (Mergler, ٢٠١٦, ٢٥٥) بأنها قدرة الفرد على ضبط النفس وتوجيه السلوك وتحمل نتائج اختياراته وأفعاله وقراراته.

أما إجرائياً تعرف المسؤولية الشخصية بأنها إقرار الفرد بما يصدر عنه من أقوال وأفعال واستعداده العقلى والنفسى لتحمل ما ينتج عنها من عواقب سواء كانت إيجابية أو سلبية.

#### (٢) المسؤولية الاجتماعية:

عرف (جابر ومهدى، ٢٠١١، ٩) المسؤولية الاجتماعية بأنها مسؤولية الفرد عن الأفعال الصادرة منه تجاه الجماعة والمجتمع فيما يقوم به من تفاعل متبادل مع الآخرين. كما عرفها (سلامة وغبارى، ٢٠١٦، ٣١-٣٢) بأنها شعور الفرد بمسؤولياته تجاه ذاته وتجاه مجتمعه الذى يعيش فيه، والتزامه بما يتعايش مع قيم وعادات مجتمعه، واستعداده للإقرار بنتائج أقواله وأفعاله وتصرفاته تجاه مجتمعه.

وعرفها (سعد والنحاس، ٢٠١١، ١٦٧) بأنها قدرة الفرد على إدراك وأداء ما عليه من أعمال متعلقة بشخصه أو مجتمعه دون إلحاح من الآخرين.

وأيضاً عرفها (بن عبيد، ٢٠١٥، ١٢) بأنها شعور الفرد بالالتزام نحو نفسه ونحو جماعته ونحو مجتمعه الذى يعيش فيه.

أما إجرائياً تعرف المسؤولية الاجتماعية بأنها إدراك الفرد لحقوقه وأدائه لواجباته نحو أسرته ، ونحو الجماعات التى ينتمى إليها، ونحو وطنه الذى يعيش فيه.



**(٣) الالتزام :**

يعرف الالتزام لغوياً بأنه تعهد يكون الشخص مسئولاً عنه، التزم الشخص بالأمر أى أوجبه على نفسه ولم يحد عنه ، ويلزم الشئ لا يفارقه ، والملازم لشيء مداوم عليه (عمر، ٢٠٠٨، ٢٠٠٧).

أما اصطلاحاً تعرف قيمة الالتزام بأنها تعنى تمسك الجميع بالمعايير والقيم الاجتماعية السائدة فى المجتمع بصورة فاعلة لتحقيق المصلحة العامة (درويش، ١٤٢، ٢٠٠٩).

وعرف (القحطاني، ٥٧، ٢٠١٠) الالتزام بأنه التزام جميع أطراف المواطنة المتمثلة فى (المواطن، المجتمع، الدولة) التزاماً نظامياً أو ذاتياً، بهدف القيام بالأعمال والمهام والمسؤوليات الملقاه على عاتق كل طرف حسب موقعه ودوره، للوصول إلى تحقيق أهداف الجميع تحت مظله مصلحة الوطن.

أما إجرائياً يعرف مفهوم الالتزام بأنه تعهد الشخص نحو ذاته ونحو غيره بأداء كافة الواجبات والحقوق المنوطة به بما يضمن تحقيق المصلحة الخاصة فى ظل المصلحة العامة للوطن.

**(٤) الالتزام بقانون المرور:**

عرف (Tunde et al., ٢٠١٢, ٩٣) الالتزام بقانون المرور بأنه امتثال سائقي المركبات بقواعد المرور على الطرق من أجل تحقيق الاستقرار والحد من الإصابات الناجمة عن حوادث التصادم .

كما عرفه (king, ٢٠١٥, ٢) بأنه الامتثال الأخلاقي لسائقي المركبات بقواعد المرور من أجل تحقيق السلامة لمستخدمي الطريق.

وعرفه (Bautista et al., ٢٠١٥, ٦٠٢) بأنه امتثال الجمهور لقواعد وآداب المرور للوقاية من سلوكيات القيادة الخطرة وتحقيق السلامة على الطرق .

أما إجرائياً يعرف الالتزام بقانون المرور بأنه واجباً اجتماعياً وقانونياً يتضمن تقييد سائقي المركبات بقواعد وآداب المرور بما يحقق السلامة المرورية والأمن العام.

**عاشراً: الدراسات السابقة:**

وباستقراء التراث البحثي المرتبط بالظاهرة موضوع الدراسة، أمكن تقسيم هذه البحوث وفقاً للمحاور التالية:

**(أ) دراسات حول المسؤولية الشخصية والاجتماعية :**

جاءت العديد من الدراسات والأبحاث السابقة التي قدم فيها الباحثون عرضاً وتحليلاً لقيمة المسؤولية الشخصية والاجتماعية، ولكن تم تناولها من زوايا مختلفة وفقاً لغرض البحث وموضوعه وتخصص الباحث، ومن أمثلة الدراسات فى هذا الصدد دراسة (بن عبيد، ٢٠١٥، ١٢٩) التي استهدفت التعرف على دور الأسرة فى تنمية المسؤولية الاجتماعية لدى أبنائها، واعتمدت هذه الدراسة على منهج المسح الاجتماعي بأسلوب العينة واستخدمت مقياس ليكرت، وطبقت على عينة مكونة من ٣٥٥ مفردة من طلاب وطالبات كلية الآداب بجامعة الملك سعود . ومن أهم نتائجها: توجد علاقة موجبة بين أسلوب التشجيع فى الأسرة ومستوى المسؤولية الاجتماعية لدى الطلاب والطالبات. بينما لا توجد علاقة بين أسلوب الضبط الإيجابي وأسلوب القسوة والتسلط ومستوى المسؤولية

الاجتماعية لديهم، وتوجد علاقة عكسية بين أسلوب الإهمال ومستوى المسؤولية الاجتماعية لديهم.

كما تناولت دراسة (الجدعانى، ٢٠١٥، ٢٢) دور وسائل التواصل الاجتماعى فى تنمية ثقافة المسؤولية الاجتماعية لدى المواطنين، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفى، واستخدمت أداة الاستبيان، وطبقت على عينة مكونة من ١٠٠ مفردة من المواطنين السعوديين. ومن أهم نتائجها أن معظم المواطنين السعوديين ساهموا من خلال مجموعة تواصل اجتماعى فى خدمة المجتمع بمشروع ناجح، وذلك يؤكد الدور الإيجابى لوسائل التواصل الاجتماعى فى تنمية المسؤولية الاجتماعية لدى المواطنين.

واستهدفت دراسة (حليمة، ٢٠١٦، ١٢٩) التعرف على اتجاهات الشباب نحو المسؤولية الاجتماعية، واعتمدت على المنهج الوصفى ومقياس المسؤولية الاجتماعية، وطبقت على عينة مكونة من ١٣٠ شاب من وهران بالجزائر. ومن أهم نتائجها: عدم وجود فروق بين استجابات الشباب فى وجهة نظرهم نحو المسؤولية الاجتماعية تعزى لمتغير الجنس، بينما توجد فروق بين استجابات الشباب نحو المسؤولية الاجتماعية تعزى للمستوى التعليمى .

وسعت دراسة (إبراهيم، ٢٠١٦، ١٥) إلى التعرف على العلاقة بين إدارة الوقت والجهد وتحمل المسؤولية لدى المراهقين، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفى التحليلى واستبيان إدارة الوقت، واستبيان إدارة الجهد، واستبيان تحمل المسؤولية، وطبقت هذه الدراسة على عينة مكونة من ٤٤٠ مراهق ومراقبة من طلاب المدارس الإعدادية والمعاهد الأزهرية بالمؤسسات التعليمية بمحافظة الشرقية مركز ههيا من مستويات اجتماعية واقتصادية مختلفة. ومن أهم نتائجها: توجد علاقة ارتباطية موجبة ذات دلالة إحصائية بين إدارة المراهقين للوقت والجهد ومستوى قيمة تحمل المسؤولية لديهم .

#### ب) دراسات حول التزام سائقى المركبات بقانون المرور:

ظهرت العديد من الدراسات والأبحاث التى قدم فيها الباحثون عرضاً وتحليلاً لمشكلة عدم الالتزام بقوانين وقواعد المرور من قبل سائقى المركبات العامة والخاصة، ومن أمثلة الدراسات فى هذا الصدد دراسة (الرشيدى، ٢٠١٠، ٤٨-٥٢) التى استهدفت التعرف على التعديلات على نظام المرور فى المملكة العربية السعودية وانعكاساتها على حوادث المرور، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفى وأداة الاستبيان، وطبقت على عينة قوامها (٣٩٤) مفردة، وتوصلت أهم نتائجها إلى أن أكثر أسباب حوادث المرور فى المملكة العربية السعودية هي: السرعة الزائدة والتجاوزات فى المنحنيات، وعدم احترام إشارات المرور، وعدم التزام السائق بالمسار، وعدم وضع حزام الأمان، كما بينت أن التعديلات على نظام المرور المعمول به حالياً أسهم فى تقليل حوادث المرور.

كما استهدفت دراسة (Mawanga & Ntayi، ٢٠١٠، ١٣٨) التعرف على أثر المعايير الاجتماعية لسائقى المركبات الشخصية على مستوى الالتزام بقواعد المرور على الطرق، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفى ومقياس ليكرت، وطبقت على عينة عشوائية مكونة من ٣٧٠ سائق من كمبالا بأوغندا. ومن أهم نتائج هذه الدراسة أن هناك عدم التزام من قبل سائقى المركبات الشخصية بقواعد المرور على الطرق التى تتمثل

أهم صورها في التحدث على الهاتف أثناء القيادة والتجاوز في أي لحظة وعدم احترام إشارات المرور.

وسعت دراسة (سلامة، ١٣، ٢٠١٤) إلى التعرف على المتغيرات المعرفية والنفسية والاجتماعية المسؤولة عن ارتفاع أو انخفاض درجة الميل إلى حوادث الطرق لدى قائدي السيارات في المنوفية. واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي ومقياس الميل لحوادث الطرق وعامل السرعة الإدراكية، وطبقت على عينة قوامها (٢٠٠) مفردة من قائدي السيارات تتراوح أعمارهم من (١٩-٦٠) سنة. ومن أهم النتائج التي كشفت عنها هذه الدراسة أن هناك علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين حوادث الطرق وكل من سلوك المخاطرة والتهورية لدى عينة من قائدي السيارات، بينما لا توجد علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين حوادث الطرق وعامل السرعة الإدراكية.

واستهدفت دراسة (Avaz et al., ٢٠١٤, ٧١-٧٢) التعرف على أثر أخلاقيات سائقي المركبات على الالتزام بقواعد المرور على الطرق، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي ومنهج المسح الاجتماعي بالعينة ومقياس ليكرت، وطبقت على عينة قوامها ٢١٥ سائق من طهران، ومن أهم النتائج التي توصلت إليها أن الوضع الاجتماعي والثقافي له تأثير هام على سلوكيات المواطنة المرورية للسائقين الذكور والإناث، كما أن السائقات الإناث أكثر مخالفة لقواعد المرور من السائقين الذكور، وأن هناك علاقة ارتباطية موجبة بين القيم الأخلاقية لدى سائقي المركبات والالتزام بقواعد المرور. (ج) دراسات حول المسؤولية الشخصية والاجتماعية وعلاقتها بالالتزام سائقي المركبات بقانون المرور:

جاءت القليل من الدراسات والأبحاث السابقة التي قدم فيها الباحثون عرضاً وتحليلاً لأثر المسؤولية الشخصية والاجتماعية على سلوك السائقين والالتزام بقانون المرور أثناء القيادة على الطرق، ومنها دراسة (عياش، ٧٧، ٢٠٠٨، ٨١-٨٢) التي استهدفت التعرف على أثر المسؤولية الاجتماعية على سلوك المخاطرة لدى السائقين بالجزائر، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي ومقياس المسؤولية الاجتماعية واستبيان المخاطرة في السياقة، وطبقت الدراسة على عينة قوامها ١٠٠ سائق، ومن أهم نتائجها أن هناك علاقة ارتباطية موجبة بين حوادث السيارات وسلوك المخاطرة لدى السائقين، ووجود علاقة ارتباطية عكسية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين، ووجود علاقة ارتباطية سالبة بين الإفراط في السرعة وإهمال إشارات وقواعد المرور ومستوى المسؤولية الاجتماعية لدى السائقين.

كما سعت دراسة (عبد الله، ١٥، ٢٠١٦) إلى التعرف على العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية العامة لدى سائقي الحافلات، واعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي ومنهج المسح الاجتماعي بالعينة، ومقياس المسؤولية الاجتماعية، ومقياس الحفاظ على الملكية العامة، وطبقت على عينة قوامها (٢٠٠) مفردة من سائقي الحافلات مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث، ومن أهم النتائج التي توصلت إليها أن هناك فروق ذات دلالة إحصائية بين عينة الدراسة باختلاف الحوادث (يوجد حوادث/ لا يوجد حوادث) على مقياس المسؤولية الاجتماعية، ومقياس الحفاظ على الملكية العامة وذلك لصالح عينة (لا يوجد حوادث)، وهناك علاقة ارتباطية موجبة بين المسؤولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية العامة لدى سائقي الحافلات والتي تتمثل في المحافظة على أمن

الشارع ، والمحافظه علي المباني والحدائق والمحافظه علي المواطنين وكذلك المحافظه علي المركبة ذاتها.

#### د) تعقيب على الدراسات السابقة:

تناول البحث فيما سبق عرضاً لبعض الدراسات والبحوث السابقة، وقد تنوعت هذه الدراسات من حيث الموضوع ووحدة الدراسة والمنهج والأدوات والمجال الجغرافي والبشري، ويتضح ذلك فيما يلي:

- تفاوتت الدراسات السابقة فيما بينها وفقاً للزوايا التي تناولت الموضوع من خلالها حيث تناول البعض منها المسؤولية الاجتماعية من زوايا مختلفة، وهناك دراسات تناولت العلاقة بين سلوك سائقي المركبات أثناء القيادة وحوادث الطرق، وتناولت دراسات أخرى العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك سائقي المركبات أثناء القيادة على الطرق، أما البحث الراهن فقد تناول أثر المسؤولية الشخصية والاجتماعية على الالتزام بقوانين المرور في المجتمع الحضري المصري.
- أجريت بعض الدراسات السابقة على سائقي المركبات الخاصة، والبعض الآخر على سائقي المركبات العامة، أما البحث الراهن فكانت وحدة دراسته هي سائقي المركبات الأجرة والأتوبيسات والميكروباصات بمدينة أسيوط ومدينة أسيوط الجديدة.
- اعتمدت معظم الدراسات السابقة على المنهج الوصفي، كما اعتمدت معظمها على استمارة الاستبيان، والمقاييس كأدوات لجمع البيانات من مجتمع البحث، أما البحث الراهن فقد اعتمد على المنهج الوصفي التحليلي ومنهج المسح الاجتماعي بالعينة والمنهج المقارن، واعتمد على إعداد مقياس عن المسؤولية الشخصية والاجتماعية ومقياس عن الالتزام بقوانين المرور كأدوات لجمع البيانات من مجتمع البحث.
- أجريت بعض الدراسات السابقة في الدول الأسيوية والأفريقية والعربية ومنها مصر، أما البحث الراهن فقد تحدد مجاله الجغرافي في مدينتي أسيوط وأسيوط الجديدة بمحافظة أسيوط .

#### هـ. أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسات السابقة:

- تسهم مؤسسات التنشئة الاجتماعية بدوراً هاماً في تلقين الأبناء قيمة المسؤولية الشخصية والاجتماعية.
- هناك علاقة ارتباطية بين سلوك سائقي المركبات الخاصة والعامة وحوادث المرور على الطرق.
- هناك علاقة ارتباطية بين أخلاقيات سائقي المركبات والالتزام بقواعد المرور على الطرق.
- هناك علاقة ارتباطية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك سائقي المركبات الخاصة والعامة أثناء القيادة .
- ومدى استفادة البحث الراهن من الدراسات السابقة:
- استفادت الباحثة من الدراسات السابقة في تحديد متغيرات البحث الراهن وبناء إطاره النظري.
- ساعدت الدراسات السابقة الباحثة في التعرف على العوامل الثقافية والاجتماعية والنفسية المختلفة التي تؤثر في سلوك سائقي المركبات العامة والخاصة أثناء القيادة.

- أسهمت الدراسات السابقة في التعرف على الآثار الناجمة عن عدم التزام سائقي المركبات العامة والخاصة بقواعد السلامة المرورية أثناء القيادة.
- اعتمدت الباحثة على الدراسات السابقة في تحديد أهداف البحث الراهن وصياغة فروضه.
- أمدت الدراسات السابقة الباحثة بنتائج مهمة كانت بمثابة نقطة الانطلاق الرئيسة في تصميم المقاييس الخاصة بالبحث الراهن.
- ركزت الدراسات السابقة على أثر القيم الأخلاقية والمعايير الاجتماعية والمسئولية الاجتماعية في سلوك السائقين أثناء القيادة، ولكن جاء هذا البحث لتناول العلاقة بين الإحساس بالمسئولية الشخصية والمسئولية الاجتماعية والتزام سائقي المركبات العامة بقانون المرور في حضر محافظة أسيوط.

### الإطار النظري للبحث:

#### أولاً: المسئولية الشخصية والاجتماعية:

ظهرت في الآونة الأخيرة بعض المشكلات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي تشكل خطراً على المجتمع، والتي تتمثل في عدم قيام الأفراد بأداء واجباتهم بكفاءة، وعدم الاهتمام بمشاعر الآخرين ومساعدتهم، وعدم المحافظة على الممتلكات العامة، بجانب عدم ارتباط أهدافهم الخاصة بأهداف المجتمع، وشعورهم بالسلبية تجاه المشاركة في الحياة الاجتماعية. وترجع هذه السلوكيات إلى عدم إحساس الأفراد بالمسئولية الاجتماعية تجاه مجتمعهم الذي يعيشون فيه، هذه المسئولية التي تعد من أهم القيم التي يجب إن تحرص المؤسسات التعليمية بصفة خاصة ومؤسسات المجتمع بصفة عامة على غرسها في نفس الفرد منذ صغره لما يترتب عليها من سلوكيات مرغوبة يجب أن يسلكها، وكونها التعبير الأمثل عن المواطنة الصالحة والإحساس بالانتماء للوطن (عمران ودكاك، ٢٠٠٣، ٢٠١٤).

لذا نالت دراسة المسئولية الشخصية والاجتماعية اهتمام معظم الباحثين في مجال العلوم الإنسانية والاجتماعية على حد سواء، لما لها من أهمية بالغة في حياة الأفراد والمجتمعات الإنسانية عامة. فالفرد تقاس قيمته الحقيقية بتحملة لمسئولياته الاجتماعية تجاه مجتمعه الذي يعيش فيه وينتمي إليه، والمجتمع المتقدم هو من يقدر أهمية المسئولية الاجتماعية، ويشرع لها أحكاماً وقوانين تسهل قيام كل فرد بمهامه ومسئولياته، لأجل هذا تزداد الدعوة وتتأكد الحاجة إلى تربية الأفراد على المسئولية الاجتماعية (الزبون، ٢٠١٢، ٣٤٢).

فالمسئولية الذاتية تعنى أن يكون المرء ولي أمر نفسه ويكون المسئول عن تصريف شؤون ذاته، وأن يؤدي أدواره في الحياة، ويؤمن بأن مهام كل دور تقع على عاتقه بشكل أساسي وأنه يتحمل وحده تبعه أعماله وأقواله ومواقفه (أحمد، ٢٠١٣، ٣٩). ويكون مسئول عن جميع السلوكيات التي تصدر عنه تجاه ذاته من جهة، وتجاه مجتمعه من جهة أخرى. كما تشير المسئولية الاجتماعية إلى إدراك الفرد لمسئوليته عن سلوكه والتزامه أمام ذاته عن نفسه وعن الجماعة التي ينتمي إليها، وتتضمن معرفة الفرد لحقوقه وواجباته نحو نفسه، ونحو أسرته، ونحو زملائه، ونحو وطنه، وهذا يتم من خلال الالتزام بتعاليم الدين وبالقيم الأخلاقية وبفهم مشكلات المجتمع وأوضاعه، والحرص على المشاركة الإيجابية والتعاون مع الآخرين من أجل المحافظة على المجتمع والعمل على تقدمه وازدهاره (العنزي، ٢٠١٥، ٢٠٤).

حيث إن شعور الفرد بواجبه الاجتماعي تجاه نفسه، ومن يعيش معهم من أبناء مجتمعه، ومسؤولية الفرد الاجتماعية تتحدد بمقدار استعداده بالإقرار بنتائج تصرفاته تجاه جماعته التي ينتمي إليها فلا معنى للمسؤولية الاجتماعية دون إدراك الفرد لما يترتب على أعماله من تبعات (الزبون، ٣٤٢، ٢٠١٢).

ولا شك أن هناك ازدواجية بين المسؤولية الشخصية والاجتماعية، فلا يمكن فصلهما، بل هما مكملتان بعضهما البعض، فالمسؤولية الاجتماعية تركز على ارتباط الحقوق بالواجبات، بينما تعد المسؤولية الشخصية الأساس للمسؤولية الاجتماعية، حيث أن الإنسان لا يمكنه تحمل نتائج تصرفاته تجاه الآخرين إذا لم يستطع القيام بمسؤولياته تجاه نفسه (أحمد، ٤٠، ٢٠١٣).

وتتكون المسؤولية الاجتماعية من ثلاثة عناصر أساسية وهي: الفهم وتعني فهم الإنسان لذاته، وفهمه للآخرين. والاهتمام وتعني الارتباط العاطفي بين الفرد والجماعة، والقيمة الاجتماعية للسلوك والأفعال التي تصدر عن الفرد أو الجماعة. والمشاركة وتعني اشتراك الفرد مع الآخرين في القيام بأعمال ذات اهتمام مشترك تساعد على تحقيق أهداف الجماعة وديمومتها (المومني، ٢٠١٣، ٨١).

كما أن للمشاركة ثلاثة جوانب هي: تقبل الفرد لأدواره الاجتماعية وما يرتبط بها من سلوك أو توقعات اجتماعية، فتقبل الأدوار أولى صور المشاركة لأن القبول هو عكس التردد وما يترتب عليه من صراعات لدى الفرد والذي فيه تشتت قوى الفرد وبالتالي إضعاف لمشاركته بالجماعة. والمشاركة المنفذة أي المشاركة في العمل الفعلي لإخراج فكرة أو خطة تتفق عليها الجماعة إلى عالم الواقع أو تنفيذ ما على الفرد من واجبات. أما المشاركة المقومة فهي نوع من المشاركة الموجهة الناقدة، وعليه فالمشاركة تبدو من خلال اهتمام الفرد وحرصه على جماعته وفهمه لها (صمادي والبقعاوي، ٢٠١٥، ٧٣).

وتتعدد أشكال المسؤولية الاجتماعية فهناك المسؤولية القانونية والتي تعني مراعاة القانون والبعد عما يجرمه. والمسؤولية الاجتماعية وتعني مراعاة حقوق الآخرين والمحافظة عليها وعدم الإضرار بها، بما في ذلك إزالة الشوكة من الطريق، ومراعاة حقوق الجار وحقوق الوالدين والأقارب والأرحام. والمسؤولية الأخلاقية وتعني مراعاة مكارم الأخلاق مع الناس ومنها طلاقة الوجه والكلمة الطيبة. والمسؤولية الشرعية وتعني مراعاة حدود الله، وأوامره ونواهيه، وأداء الواجبات والبعد عن المحرمات (العنزي، ٢٠٣، ٢٠١٥).

والجدير بالذكر أن قيمة الشعور بالمسؤولية نحو الذات، ونحو الآخرين يكتسبها ويتعلمها الفرد من مؤسسات التنشئة الاجتماعية المختلفة كالأسرة، والمدرسة، ومكان العمل، ودور العبادة، ووسائل الإعلام، التي تساعد على الاعتماد على النفس وتحمل نتائج أفعاله وتصرفاته، وتجعله قادراً على تحقيق التوافق النفسي والاجتماعي مع الآخرين، وتخطي العقبات والصعاب التي تعترض حياته بصفة عامة، وقادراً على تقبل نفسه والواقع الذي يعيش فيه .

وعلى الرغم من ذلك تسهم التربية في مجتمعنا العربي بشكل كبير على خلق الاتكالية لدى الفرد منذ الصغر، وخاصة عند تدليل الأولياء لأبنائهم، وهم بذلك سيلغون بقصد أو عن غير قصد استقلاليتهم، مما يجعلهم غير قادرين على تحديد المهام التي يجب أن يقوموا بها مستقبلاً . لذا وجب على الأسرة باعتبار أن أهم دور يوكل إليها، وأقواه

تأثيراً على حياة الفرد، تعليمه الاعتماد على النفس فهي التي تحتضنه منذ بداية حياته، ونعومة أظفاره، فتقوم بتشكيل سلوكه ومقومات شخصيته، وتزويده بقيم مجتمعه ومعتقداته (حليمة، ١٣٢، ٢٠١٦).

ثانياً: الالتزام بقانون المرور :

الالتزام هو كل ما يقره الفرد ويتعهد به تجاه الغير بحيث يشعر من خلال تعهده بالمسؤولية بذلك، فهو واجب يقع على كاهله تجاه نفسه، وتجاه أسرته، وتجاه الجماعات التي ينتمى إليها، وتجاه وطنه من أجل تحقيق مصالحه وحاجاته وطموحاته في ظل منظومة المصلحة العامة للأفراد الآخرين وللوطن.

حيث يعد الالتزام واجب اجتماعي وقانوني يتضمن قيام الفرد بعمل معين أو الامتناع عن عمل لذلك فمضمون الالتزام بصفة عامة هو عمل يقوم به الفرد، فإذا كان العمل مخالفاً للدين والقانون والقيم الأخلاقية كان الالتزام سلبياً، أما في حالة ما إذا كان العمل متماسياً مع الدين والقانون والقيم الأخلاقية فيكون الالتزام إيجابياً.

ومما لا شك فيه أن الالتزام بالقوانين المنظمة لأمن المجتمع واستقراره قيمة اجتماعية وأخلاقية في المجتمعات المتحضرة، فالقوانين الوضعية في أي مكان، لم تشرع لمجرد توقيع العقوبات على المواطنين، وإنما فلسفة العقوبة تكمن في كونها عامل ردع لمنع المخالفة قبل وقوعها، ومحاسبة المخالف إن ارتكبها حتى لا يكررها هو أو غيره من أفراد المجتمع، ومن ثم تتحول عملية اعتياد الانصياع للقانون، إلى عادة وحالة من التقبل والتحقق للهدف الذي شرع من أجله هذا القانون وذاك .

فالقانون ظاهرة اجتماعية، تتأثر بكافة المتغيرات الاجتماعية الأخرى وكذلك بالمؤثرات غير الاجتماعية، فهو الأداة الأولى الرسمية لتحقيق الضبط الاجتماعي في المجتمعات المدنية (محمد، ٢٢، ٢٠١٦). حيث يهدف الضبط الاجتماعي إلى أرقاء السلوك الاجتماعي بشكل يتماشى وينسجم مع القرارات التي تسود المجتمع بالغا هدف الالتزام والانضباط، ومنع التجاوزات ومعاقبة مقترفيها عن طريق آليات الضبط الاجتماعي وفق الانحراف السلوكي الصادر عن صاحبه مثل الشرطة والمحاكم والمعايير العرفية (كزيز، ٥٥، ٢٠١٦، ٥٦). كما يسهم في تنظيم العلاقات الاجتماعية بين أفراد المجتمع وإشباع حاجات البشر وضمان استقرار المجتمع واستمراره إذ أن من طبيعة الإنسانية التأثر بالغرائز المختلفة التي تسيطر عليه، وتترجح به عن الطريق إذ لم يجد الوسيلة الضابطة لسلوكه (عبد الهادي، ٢٠١٧، ١١).

كما أن القانون وليد المجتمع، لذلك فهو يرتبط بتطور المجتمعات وارتقاها على المستويين الاقتصادي والاجتماعي، مما يؤثر على التصرفات القانونية للأفراد الذين لهم كامل الحرية في إنشاء العقود تبعاً لحاجاتهم المتجددة ومبدأ الحرية التعاقدية المسيطر على قانون العقد، يجعل للشخص الحرية في إبرام العقود أو عدم إبرامها، وتحديد مضمون وشكل العقد وأيضاً طريقة إنهائه باستثناء بعض النصوص القانونية ذات الصيغة الأمرة أو تلك المتعلقة بالنظام العام التي تمنع بعض أنماط التعاقد أو تقيدها بشروط معينة، وذلك من أجل تأكيد الحرية التعاقدية وتحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة (محمد، ٢٠١٣، ١-٢).

وبناءً على ما تقدم يعد التزام الفرد بتنفيذ القانون انعكاس لحالة متقدمة من الوعي والانضباط والتحضر في المجتمع، سواء كان ذلك عن قناعة ذاتية ووعي، أو لأنه يتجنب الوقوع تحت طائلة القانون، ومن ثم الغرامة أو العقوبة والمساءلة الاجتماعية والقانونية.

في الحالتين، تتجسد القيمة الاجتماعية والأخلاقية في تنفيذ القانون، وتتجلى آداب وأخلاق القانون في الالتزام بأوامره ونواهيه.

وقد شرعت قوانين المرور بهدف الحفاظ على أرواح المواطنين وسلامتهم، ولتحقيق النظام والأمن العام من خلال الوقاية من وقوع الحوادث على الطرق وتقليل الخسائر الاجتماعية والمادية الناتجة عن تدمير المركبات والحافلات، وتنظيم المركبات وذلك بتقييمها وتجهيزها حتى لا يفلت من العقاب كل من ارتكب مخالفة أو عرقل حركة المرور. فهناك العديد من أنظمة المرور التي تضعها الحكومات لوضع معايير على حيازة المركبات والقيادة وحتى مواقف السيارات، وتتم صياغة هذه المعايير من أجل تجنب السيناريوهات غير المرغوب فيها المرتبطة بملكية السيارة أو حوادث المرور (et Muhammad al., ٢٠١٥، ٤٣٨)

حيث إن قانون المرور هو عبارة عن مجموعة من الأحكام، واللوائح القانونية، واللائحات المتعلقة بتنظيم حركة المرور الخاصة بسائقي المركبات والمشاة وتسليط العقوبة على كل مخالف، ويشرع هذا القانون السلطة التشريعية في الدولة، وتطبق شرطة المرور القانون، ولها الحق في محاسبة أي جهة مخالفة له، وتتعدد أشكال العقوبة بين التنبيه الذي يصدر عادة عن شرطي المرور، أو تحرير المخالفات، أو الحبس ودفن الغرامة المالية في بعض الحالات، لا سيما حين التسبب بحوادث سير بشكل متعمد، ووقوع خسائر بشرية فادحة .

وتعد حوادث المرور من أخطر الظواهر المعاصرة التي تعيق التنمية والتقدم في المجتمعات النامية لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية وصحية. وتوضح هذه الظاهرة بشكل حاد وملموس في مصر، وعلى الرغم من اهتمام مصر بإصدار التشريعات والقوانين لتنظيم حركة المرور على الطرق العامة داخل المدن المصرية وخارجها، لكن أضحت حوادث المرور هاجساً بما تسببه من مأسى اجتماعية مفرجة، وما تخلفه من خسائر مادية جسيمة، وهذه الآفة المعاصرة مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بسوء استخدام المركبات، وعدم احترام قواعد وقوانين السلامة المرورية.

وتشير معظم الدراسات والأبحاث السابقة ومنها دراسة (بوطبال، ١٠٢، ٢٠١٣) إلى أن العنصر البشري يتحمل نسبة كبيرة في وقوع الحوادث المرورية، فهو الشخص الذي يتولى قيادة إحدى المركبات في الطريق العام، ومن المفروض أن يكون ملتزماً بتطبيق قواعد المرور أثناء استخدامه للطريق، لكن السائق يعتبر المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية، سواء كان ذلك عن قصد أو عن غير قصد، وبذلك يكون قد أخل بالنظام الذي يجب أن يراعيه عند استعمال الطريق. ما دام السائق قد أعطي له حق استعمال الطريق كان لزاماً عليه أن يكون أهلاً لهذه الثقة. وخاصة الأفراد الذين يمتنون السياقة كمهنة لكسب العيش وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية المركبة وطبيعة العمل ودقة المواعيد خاصة عند سائقي الباصات وقطاع النقل العام، بالإضافة إلى الساعات الطويلة التي يقضونها في السياقة. وهذا ما أكدته دراسات عديدة ومنها دراسة (الغامدى والغامدى، ٣، ٢٠٠٦) التي بينت أن السائقين لا يقومون بفحص المركبة بشكل منتظم، كما أن معظمهم يشغلون أنفسهم بأشياء مختلفة أثناء القيادة كالتدخين أو استخدام الهاتف النقال وغيره، ولا



يستخدمون حزام الأمان أثناء القيادة، بجانب عدم احترامهم لإشارات المرور المنظمة لحركة السير.

حيث إن المخالفات المرورية للسائقين أثناء القيادة هي أخطاء شائعة توجد في كل زمان ومكان، وبشكل متكرر يتعلمها الفرد ويقلد فيها الآخرين دون إدراك لمخاطرها، وبذلك تصبح جزءاً من سلوكه اليومي الذي يقوم به للتوافق مع العادات السلوكية الشائعة في المجتمع (بوطبال، ٢٠١٣، ١٠٣). وتتعدد صور المخالفات المرورية ومن أهمها: تناول المشروبات الكحولية أثناء القيادة، وعدم الاهتمام باستخدام الإشارات الضوئية عند تغيير المسار في الطريق، والسير عكس الاتجاه المقرر على الطرق، والقيادة فوق الحد الأقصى للسرعة، وعدم احترام إشارات المرور، والوقوف بالمركبة أو تركها في الأماكن الممنوع الوقوف بها، بجانب المخالفات المتعلقة بقيادة المركبة بدون رخصة القيادة ورخصة السيارة أو برخص منتهية أو بدون لوحات معدنية وغيرها (et al., ٢٠١٥، ٤٣٨) (Muhammad)

ثالثاً: المسؤولية الشخصية والاجتماعية والالتزام بقانون المرور:

أسهم التحضر والنمو السكاني الناتج عن الهجرة من الأرياف إلى المدن وتحول الأنشطة الاقتصادية من الزراعة إلى الصناعة في زيادة عدد المركبات في المدن بهدف تحقيق الأغراض الخاصة والتجارية المختلفة واستيعاب زيادة الكثافة السكانية في المدن، وبما يتناسب مع متطلبات البيئة الحضرية المعقدة (et al., ٢٠١٥، ٤٣٨) (Muhammad).

وعلى الرغم من جهود مصر في تطوير قطاع النقل والمواصلات وتأسيس شبكات هائلة من الطرق الداخلية والخارجية لاستيعاب الزيادة السكانية العالية والإزحام المروري ولخدمة جميع مستخدمي الطريق، لكن مازالت مشكلة الحوادث المرورية تتفاقم سنوياً داخل المدن المصرية وخارجها بشكل سريع، مما يصاحبها الكثير من الأضرار والخسائر البشرية والاجتماعية والاقتصادية التي تؤثر بشكل سلبي على تحقيق الأمن والاستقرار من ناحية وتعرقل تحقيق التنمية والتقدم في المجتمع من ناحية أخرى.

وإن كان الإنسان الضحية الأولى لهذه الحوادث، فهو المتسبب الرئيس فيها، حيث إن السائق غالباً ما يقوم بتصرفات تتنافى ومتطلبات الأمن المروري، بل يصير على المخاطرة في الطريق (بوطبال، ٢٠١٢، ٢).

ومما لا شك فيه أن عدم شعور المواطن بالمسؤولية، يترتب عليه عدم الالتزام بالقواعد والقوانين المنظمة للسلوك الإنساني والعلاقات بين المواطنين في هذا المجتمع، وذلك ما يعكس تفاهت المخالفات المرورية من قبل سائقي المركبات التي ترجع إلى سببين رئيسيين: الانتهاك الخاطيء لقوانين المرور من قبل سائقي المركبات بسبب نقص الوعي والمعرفة بهذه القوانين، والانتهاك المتعمد الواعي لقوانين المرور من قبل سائقي المركبات الناتج عن عدم الشعور بالمسؤولية تجاه المجتمع وتجاه المواطنين الآخرين، والافتقار إلى القيم الأخلاقية المتحضرة (Nejad et al., ٢٠١١، ١١٥-١١٦).

وبناءً على ما تقدم يمكن القول إن للعامل البشري دوراً مهماً في معظم حوادث الطرق في مختلف دول العالم بوجه عام ومصر بصفة خاصة. وهذا ما أكدته معظم الدراسات والأبحاث السابقة ومنها دراسة (عبد الحميد، ٢٠١٧، ١٤) التي بينت أن هناك علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين حوادث الطرق والمتغيرات النفسية لدى سائقي النقل الثقيل مثل (المشكلات الأسرية - علاقة السائق مع أصحابه - قدرة السائق على التركيز

أثناء قيادته للسيارة بسبب الحالة النفسية -المشكلات مع الأصحاب - والانطواء والانعزال عن الناس - ظروف العمل السيئة - الحالة العصبية للسائق - شعور السائق بالرضا عن نفسه وعمله). كما توصلت نتائج دراسة (Schlembach et al., ٢٠١٦, ١-٢) إلى أن الحوادث المرورية في الدول الأوروبية ترجع إلى تناول سائقى المركبات للمشروبات الكحولية والأدوية المخدرة أثناء القيادة، وعدم احترامهم لقوانين المرور وقواعد السلامة المرورية. وكشفت نتائج دراسة (حامد، ٢٠١٦، ١٥) عن أن هناك علاقة ارتباطية طردية بين الضغوط النفسية الناتجة عن بيئة العمل وارتكاب الحوادث المرورية، كما أتضح أن عامل الجزاءات المادية من أكبر العوامل التي تؤثر في السائقين وتتسبب في ارتفاع نسبة الضغوط النفسية لديهم، مما يجعلهم أكثر تعرضاً واستهدافاً للحوادث. وأخيراً بينت نتائج دراسة (Elshamly et al., ٢٠١٧, ١-٢) أن أهم أسباب حوادث الشاحنات على الطرق في مصر ترجع إلى عدم التزام السائقين بقواعد وقوانين السلامة المرورية على الطرق، وقيامهم بالعمل لساعات طويلة بدون أخذ فترات راحة، بجانب تعاطى المواد المخدرة أثناء القيادة.

وقد قامت مصر بوضع العديد من الاستراتيجيات والمبادرات للحد من الحوادث المرورية على الطرق، من خلال التدريب والتأهيل واقتناء الأجهزة، والاهتمام بالآليات التي تساعد على الحد من حوادث السير، ولكن رغم تحسن مؤشر الحوادث المرورية، لا زالت الجهود الحثيثة تبذل من أجل الحد من تلك الحوادث. فلا بد من تضافر الجهود من خلال وضع سياسات استراتيجية موحدة تهدف إلى الحد من الحوادث المرورية، وتركز على العنصر البشري في المقام الأول.

وفى ضوء ما سبق يمكن القول إن حوادث المرور أصبحت تمثل مشكلة على كل المستويات العالمية والقومية والمحلية لما تسببه هذه الحوادث من خسائر بشرية ومادية وصحية لمختلف دول العالم بوجه عام ومصر بصفة خاصة. لذا لا بد من تكثيف الجهود لحل هذه المشكلة المرورية، ولا بد من شعور كل مواطن يستخدم الطريق بالمسؤولية في حلها، حيث إن مشكلة المرور لن تحل بإصدار القوانين واللوائح فقط، وإنما تحل أفضل ما تحل بالتزام كل مواطن بقوانين المرور وقواعد الأمن والسلامة المرورية، والسعى نحو تنمية الشعور بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية بين المواطنين في المجتمع المصرى من خلال مؤسسات التنشئة الاجتماعية المتعددة كالأ أسرة ودور العبادة والمدارس والجامعات ووسائل الإعلام وغيرها.

رابعاً: تحليل نتائج البحث وتفسيرها:

أ) الفرض الأول:

ينص الفرض الأول على أنه " لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مفردات عينة البحث في مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية تعزى إلى السن والمستوى التعليمي والحالة الاجتماعية والدخل الشهري وسنوات الخبرة ومكان الإقامة"، وللتحقق من صحة هذا الفرض تم استخدام اختبار "ت" للعينات المستقلة، واختبار تحليل التباين الأحادي، وفيما يلي عرضاً للنتائج الخاصة بهذا الفرض:

أولاً: بالنسبة إلى متغير السن:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير السن تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (١):

جدول (١) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية وفقاً لمتغير السن

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	فئات السن	المتغيرات
١,٧٤	٤٠,٦٣	٨	أقل من ٢٠ سنة	المسؤولية الشخصية
٥,٨٩	٣٧,٨٥	٩٥	من ٢٠ إلى ٣٠	
٨,٠٢	٣٦,٣٩	٩٧	من ٣٠ إلى ٤٠	
١٤,٢٤	٤٩,٤٠	١١٨	من ٤٠ إلى ٥٠	
١٦,١٩	٤٩,٧٧	٦٢	من ٥٠ إلى ٦٠	
١٢,٩١	٥٧,٥٠	٢٠	من ٦٠ سنة فأكثر	
١٣,٣٢	٤٣,٧٩	٤٠٠	كلي	المسؤولية الاجتماعية
٢,٦٦	٤١,٠٠	٨	أقل من ٢٠ سنة	
٧,٣٧	٤١,٥٧	٩٥	من ٢٠ إلى ٣٠	
١٠,٢٠	٤٢,٤٥	٩٧	من ٣٠ إلى ٤٠	
٨,٧٨	٤٢,٦٧	١١٨	من ٤٠ إلى ٥٠	
٦,٢٠	٣٨,٤٤	٦٢	من ٥٠ إلى ٦٠	
٧,٤٥	٣٨,٦٥	٢٠	من ٦٠ سنة فأكثر	كلي
٨,٤٥	٤١,٤٧	٤٠٠		

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (٢) الآتي:

جدول (٢) نتائج تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية تبعاً لمتغير السن

المتغيرات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
المسؤولية الشخصية	بين المجموعات	١٨٤٢٩,٣٢	٥	٣٦٨٥,٨٦	*٢٧,٧٦	٠,٠١
	داخل المجموعات	٥٢٣٢١,٠٤	٣٩٤	١٣٢,٨٠		
	كلي	٧٠٧٥٠,٣٦	٣٩٩			
المسؤولية الاجتماعية	بين المجموعات	٩٩٦,٢٦	٥	١٩٩,٢٥	*٢,٨٥	٠,٠٥
	داخل المجموعات	٢٧٥٠٩,٢٥	٣٩٤	٦٩,٨٢		
	كلي	٢٨٥٠٥,٥١	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (٢) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠٥، ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية، حيث بلغت قيم "ف" ٢٧,٧٦، ٢,٨٥ على الترتيب. وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى المسؤولية الشخصية كانت لصالح السائقين في فئة السن من (٦٠ سنة فأكثر)، كما أن الفروق في مستوى المسؤولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين في فئة السن من (٣٠ إلى ٤٠ سنة) ومن (٤٠ إلى ٥٠ سنة). وتتفق هذه النتيجة جزئياً مع ما توصلت إليه دراسة (et Shawky al., ٢٠١٧, ٤) التي أكدت على أن معدل المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين الشباب في الفئة العمرية من (١٨-٢٤ سنة) والسائقين الأكبر سناً (من ٦٥ سنة) أعلى مقارنة بالفئات العمرية الأخرى. وتتفق هذه النتيجة أيضاً مع دراسة (٤-٣، ٢٠١٧, Najeeb) التي أكدت على أن معدل مخالفة السائقين لقواعد المرور في الفئة العمرية من (١٨-٢٥ سنة) أعلى من الفئات العمرية الأخرى. كما تتفق هذه النتيجة مع دراسة (Shinar & Compton, ٢٠٠٤, ٤٢٩) التي أكدت على أن السائقون الذين يبلغون من العمر ٤٥ عاماً فأكثر، كانوا أقل عرضة للقيادة العدوانية من السائقين الأصغر سناً. وذلك يشير إلى أن سائقى المركبات العامة في الفئة العمرية من (٦٠ سنة فأكثر) لديهم قدرة على تحمل المسؤولية الشخصية أكثر من تحمل المسؤوليات الأسرية والمجتمعية، وقد يرجع ذلك إلى طبيعة الخصائص الجسمية والعقلية والنفسية والاجتماعية التي يتسم بها السائقون في هذه الفئة العمرية، مما يجعلهم أكثر قدرة على ضبط وتوجيه الذات، والمقدرة على الاختيار واتخاذ القرار، وتحمل نتائج أفعالهم وأقوالهم أكثر من المشاركة الإيجابية مع الآخرين في الأسرة والمجتمع. بينما السائقون في الفئة العمرية من (٣٠ إلى ٤٠ سنة) ومن (٤٠ إلى ٥٠ سنة) لديهم إحساس أعلى بالمسؤولية الاجتماعية نحو الآخرين، وقد يرجع ذلك إلى أن هذه الفئة العمرية هي فئة الشباب والراشدين الذين يسعون دائماً إلى الاندماج في المجتمع، وتكوين علاقات اجتماعية مع الآخرين، ويبادرون بأنفسهم لتحمل المهام والمسؤوليات سواء داخل الأسرة أو خارجها.

ثانياً: بالنسبة إلى متغير المستوى التعليمي:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير المستوى التعليمي تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (٣):

جدول (٣) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على

مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية

وفقاً لمتغير المستوى التعليمي

المتغيرات	المستوى التعليمي	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
	يقرأ ويكتب	٤٣	٤٢,٩٥	١٥,٥٩
	تعليم أقل من المتوسط	٧٩	٤١,٩٢	١٥,٩٢
	تعليم متوسط	١٠٥	٤١,٣٦	١٤,٧٨

١٠,٩١	٤٩,١٠	٩٨	تعليم فوق المتوسط	المسئولية الشخصية
٦,٠٥	٤٢,٤٥	٦٤	تعليم جامعي	
٦,٣٣	٤٤,٠٩	١١	تعليم فوق الجامعي	
١٣,٣٢	٤٣,٧٩	٤٠٠	كلي	
٦,١٠	٣٥,٧٠	٤٣	يقرأ ويكتب	المسئولية الاجتماعية
٥,٥٠	٣٦,٤٢	٧٩	تعليم أقل من المتوسط	
٤,٨٠	٣٧,٠٥	١٠٥	تعليم متوسط	
٨,٣٣	٤٦,٠٣	٩٨	تعليم فوق المتوسط	
٥,٦٠	٤٩,٩١	٦٤	تعليم جامعي	
١,٥٠	٥٢,٦٤	١١	تعليم فوق الجامعي	
٨,٤٥	٤١,٤٧	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (٤) الآتي:  
**جدول (٤) نتائج تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس المسئولية الشخصية والاجتماعية تبعاً لمتغير المستوى التعليمي**

المتغيرات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
المسئولية الشخصية	بين المجموعات	٣٨٠٤,٩١	٥	٧٦٠,٩٨	**٤,٤٨	٠,٠١
	داخل المجموعات	٦٦٩٤٥,٤٥	٣٩٤	١٦٩,٩١		
	كلي	٧٠٧٥٠,٣٦	٣٩٩			
المسئولية الاجتماعية	بين المجموعات	١٣٤٦٧,٥٧	٥	٢٦٩٣,٥١	**٧٠,٥٧	٠,٠١
	داخل المجموعات	١٥٠٣٧,٩٤	٣٩٤	٣٨,١٧		
	كلي	٢٨٥٠٥,٥١	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (٤) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس المسئولية الشخصية والاجتماعية، حيث بلغت قيم "ف" ٤,٤٨، ٧٠,٥٧ على الترتيب، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى المسئولية الشخصية والمسئولية الاجتماعية، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح السائقين في فئة (التعليم فوق المتوسط) ، بينما الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين في فئة (التعليم فوق الجامعي). وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (et al., ٢٠١٧, ٤) (Shawky) التي أكدت على أن معدل المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين ذوي التعليم المنخفض أعلى مقارنة بالسائقين ذوي التعليم العالي. وتتفق هذه النتيجة أيضاً مع دراسة (Hassen et al., ٢٠١١, ٣) التي أكدت على أن السائقين ذوي التعليم

المتوسط أكثر عرضة لسلوك القيادة المحفوفة بالمخاطر. بينما تختف هذه النتيجة مع دراسة (Li et al., ٢٠١٤, ٣٣٧) التي أكدت على أن هناك فروق دالة إحصائية بين عينة السائقين في مستوى ثقافة القيادة المشتتة ترجع إلى المستوى التعليمي لصالح ذوى التعليم العالى.

وذلك يشير إلى مدى التأثير الإيجابي للتعليم فى تنمية إحساس سائقى المركبات العامة بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية سواء كانت مسؤولية نحو الذات، أو نحو الأسرة والأقارب، أو نحو الزملاء والجيران ، أو نحو المهنة التي يعملون بها ، أو نحو المجتمع ككل.

ثالثاً: بالنسبة إلى متغير الحالة الاجتماعية:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (٥) الآتى:

جدول (٥) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية وفقاً لمتغير الحالة الاجتماعية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	الحالة الاجتماعية	المتغيرات
٦,٧٨	٣٨,٣٩	١٥٧	أعزب	المسؤولية الشخصية
١٤,٦٤	٤٥,٤٤	١٦٨	متزوج	
١٥,٧٦	٥١,٧٩	٥٦	أرمل	
١٦,٢٥	٥٠,٢١	١٩	مطلق	
١٣,٣٢	٤٣,٧٩	٤٠٠	كلي	
٨,٣٤	٤٣,٣٨	١٥٧	أعزب	المسؤولية الاجتماعية
٨,٨٤	٤١,٠٨	١٦٨	متزوج	
٦,٦٦	٣٨,٤٥	٥٦	أرمل	
٦,٧٤	٣٧,٨٩	١٩	مطلق	
٨,٤٥	٤١,٤٧	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (٦) الآتى:

جدول (٦) تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية

المتغيرات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
المسؤولية الشخصية	بين المجموعات	٩٣٩٠,٨٥	٣	٣١٣٠,٢٨	**٢٠,٢٠	٠,٠١
	داخل المجموعات	٦١٣٥٩,٥١	٣٩٦	١٥٤,٩٥		
	كلي	٧٠٧٥٠,٣٦	٣٩٩			

٠,٠١	**٦,٥٨	٤٥١,٣٣	٣	١٣٥٣,٩٨	بين المجموعات	المسئولية الاجتماعية
		٦٨,٥٦	٣٩٦	٢٧١٥١,٥٣	داخل المجموعات	
			٣٩٩	٢٨٥٠٥,٥١	كلي	

تشير النتائج في الجدول (٦) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس المسئولية الشخصية والاجتماعية، حيث بلغت قيم "ف" ٢٠,٢٠، ٦,٥٨ على الترتيب، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى المسئولية الشخصية والاجتماعية، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح السائقين في فئتي (أرمل) و(مطلق)، كما أن الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين في فئة (أعزب). وتختلف هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (Shawky et al., ٢٠١٧, ٤) التي أكدت على عدم وجود فروق دالة إحصائية في مستوى المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين ترجع إلى الحالة الاجتماعية.

وذلك يشير إلى أن سائقي المركبات العامة من الأرامل والمطلقين لديهم إحساس أعلى بالمسئولية الشخصية عن أفعالهم وتصرفاتهم وقراراتهم وتحمل عواقبها، وقد يرجع ذلك إلى الضغوط النفسية والاجتماعية التي يتعرض لها السائقين في هذه الفئة الاجتماعية، مما يجعلهم أكثر حرصاً على تجنب المشاكل والمخاطر. بينما سائقي المركبات العامة من العزاب لديهم إحساس أعلى بالمسئولية الاجتماعية نحو الآخرين، وقد يرجع ذلك إلى أن السائقين في هذه الفئة الاجتماعية لديهم مسئوليات محدودة مقارنة بالفئات الاجتماعية الأخرى، مما يمكنهم من استغلال أوقاتهم في المشاركة مع الآخرين سواء داخل نطاق الأسرة أو خارجها، بجانب حرصهم على استخدام مواقع التواصل الاجتماعي بهدف توسيع دائرة علاقاتهم الاجتماعية مع الآخرين كالأصدقاء والأقارب والحيوان وغيرهم .

رابعاً: بالنسبة إلى متغير الدخل الشهري:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير الدخل الشهري تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (٧):

جدول (٧) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على

مقياس المسئولية الشخصية والاجتماعية

وفقاً لمتغير الدخل الشهري

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	الدخل الشهري	المتغيرات
١٢,٠٦	٤٣,٢١	٨٧	أقل من ٥٠٠ جنيه	المسئولية الشخصية
١٤,٤٣	٣٩,٨٩	١٩٠	من ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ جنيه	
٨,٩٩	٥٣,٧٢	٨١	من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه	
٦,٢٠	٤٣,١٣	٣٨	من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ جنيه	
٢,٣٠	٤٧,٠٥	٤	من ٢٠٠٠ جنيه فأكثر	
١٣,٣٢	٤٣,٧٩	٤٠٠	كلي	المسئولية الاجتماعية
٤,٦٢	٣٨,٥٩	٨٧	أقل من ٥٠٠ جنيه	

أثر المسؤولية الشخصية والاجتماعية على الالتزام بقانون المرور  
 سناء محمد على محمد أحمد  
 فى المجتمع الحضرى المصرى

٤,٩٩	٣٦,٣٣	١٩٠	من ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ جنيه
٦,٧١	٥٠,٩٨	٨١	من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه
٣,١٤	٥٢,٣٧	٣٨	من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ جنيه
٢,٢٢	٥١,٧٥	٤	من ٢٠٠٠ جنيه فأكثر
٨,٤٥	٤١,٤٧	٤٠٠	كلى

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح فى الجدول (٨) الآتى:  
**جدول (٨) تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية تبعاً لمتغير الدخل الشهري**

المتغيرات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
المسؤولية الشخصية	بين المجموعات	١٠٩٥٨,٥٩	٤	٢٧٣٩,٦٥	**١٨,١٠	٠,٠١
	داخل المجموعات	٥٩٧٩١,٧٧	٣٩٥	١٥١,٣٧		
	كلى	٧٠٧٥٠,٣٦	٣٩٩			
المسؤولية الاجتماعية	بين المجموعات	١٤٩٩٤,٧٥	٤	٣٧٤٨,٦٩	**٧٩,٩٩	٠,٠١
	داخل المجموعات	١٨٥١٠,٧٦	٣٩٥	٤٦,٨٦		
	كلى	٣٣٥٠٥,٥١	٣٩٩			

تشير النتائج فى الجدول (٨) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية، حيث بلغت قيم "ف" ١٨,١٠، ٧٩,٩٩ على الترتيب، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذى أوضح أن الفروق فى مستوى المسؤولية الشخصية كانت لصالح السائقين ذوى الدخل الشهري (من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه)، كما أن الفروق فى مستوى المسؤولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين ذوى الدخل الشهري (من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ جنيه). وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (Hassen et al., ٢٠١١, ٣) التى أكدت على أن السائقون ذوى الدخل الشهري المرتفع أكثر عرضة لسلوك القيادة المحفوفة بالمخاطر.

وذلك يشير إلى أن عينة السائقين ذوى الدخل المتوسط لديهم إحساس أعلى بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية من السائقين ذوى الدخل المنخفض وذوى الدخل المرتفع، وقد يرجع ذلك إلى أن أعباء الحياة المعيشية والضغوط الاقتصادية والاجتماعية التى يتحملها السائقون ذوى الدخل المنخفض، تجعلهم غير قادرين على الوفاء بمسئولياتهم سواء نحو ذاتهم أو نحو الآخرين. وهكذا نجد السائقون ذوى الدخل



المرتفع على غير المتوقع أقل إحساساً بالمسئولية نحو أنفسهم ونحو خدمة ومساعدة الآخرين في المجتمع، وقد يرجع ذلك إلى تراكم المسئوليات الأسرية والمهنية الملقاه على كاهلهم في ظل التغيرات الاقتصادية المفجعة في المجتمع .

خامساً: بالنسبة إلى متغير سنوات الخبرة:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير سنوات الخبرة تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (٩):

جدول (٩) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على

مقياس المسئولية الشخصية والاجتماعية

وفقاً لمتغير سنوات الخبرة

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	سنوات الخبرة	المتغيرات
٤,٧٣	٤٢,٢٠	٣٩	أقل من ٥ سنوات	المسئولية الشخصية
٦,٢٥	٣٦,٦٧	٩٠	من ٥ إلى ١٠ سنوات	
١٣,٣٠	٤٢,١٧	١١١	من ١٠ إلى ١٥ سنة	
١٤,٨٠	٥١,١٢	١١٣	من ١٥ إلى ٢٠ سنة	
١٦,٢٨	٤٥,١٣	٤٧	من ٢٠ سنة فأكثر	
١٣,٣٢	٤٣,٧٩	٤٠٠	كلي	
٦,١١	٤٧,١٠	٣٩	أقل من ٥ سنوات	المسئولية الاجتماعية
٨,١٧	٤١,٠١	٩٠	من ٥ إلى ١٠ سنوات	
١٠,٠٦	٤٣,١٤	١١١	من ١٠ إلى ١٥ سنة	
٦,٧٤	٤٠,٤٦	١١٣	من ١٥ إلى ٢٠ سنة	
٦,٥٣	٣٦,١٩	٤٧	من ٢٠ سنة فأكثر	
٨,٤٥	٤١,٤٧	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (١٠) الآتي:

جدول (١٠) تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس المسئولية

الشخصية والاجتماعية

تبعاً لمتغير سنوات الخبرة

المتغيرات	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
المسئولية الشخصية	بين المجموعات	١١١٢٩,٨٧	٤	٢٧٨٢,٤٧	**١٨,٤٤	٠,٠١
	داخل المجموعات	٥٩٦٢٠,٤٩	٣٩٥	١٥٠,٩٤		
	كلي	٧٠٧٥٠,٣٦	٣٩٩			
المسئولية الاجتماعية	بين المجموعات	٢٩٤٧,٤٨	٤	٧٣٦,٨٧	**١١,٣٩	٠,٠١
	داخل المجموعات	٢٥٥٥٨,٠٣	٣٩٥	٦٤,٧٠		
	كلي	٢٨٥٠٥,٥١	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (١٠) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية، حيث بلغت قيم "ف" ١٨,٤٤، ١١,٣٩ على الترتيب، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى المسؤولية الشخصية كانت لصالح مفردات عينة السائقين ذوي الخبرة في مهنة السواقة من (١٥ إلى ٢٠ سنة)، كما أن الفروق في مستوى المسؤولية الاجتماعية كانت لصالح مفردات عينة السائقين ذوي الخبرة في مهنة السواقة من (١٠ إلى ١٥ سنة). وتتفق هذه النتيجة جزئياً مع ما توصلت إليه دراسة (Shawky et al., ٢٠١٧, ٤) التي أكدت على أن معدل المخالفات والحوادث المرورية لدى السائقين ذوي الخبرة في السواقة من (١-٣ سنوات) والسائقين الأكبر سناً ذوي الخبرة في السواقة من (٣٤ سنة فأكثر) أعلى مقارنة بالسائقين ذوي الخبرة في السواقة من (٢٤-٢٦ سنة)، ومن (٢٧-٢٩ سنة). بينما تختلف هذه النتيجة مع دراسة (Liew et al., ٢٠١٧, ٤) التي أكدت على أن معدل ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين الذين لديهم سنوات خبرة أكثر في القيادة أعلى من السائقين الذين لديهم سنوات خبرة أقل في القيادة.

وذلك يشير إلى أن سائقى المركبات العامة الذين يعملون بمهنة السواقة في الفترة من (١٠ إلى ١٥ سنة) ومن (١٥ إلى ٢٠ سنة) لديهم أحساس أعلى بالمسؤولية الشخصية والاجتماعية من سائقى المركبات العامة الذين يعملون بمهنة السواقة في الفترة (أقل من ٥ سنوات)، ومن (٥ إلى ١٠ سنوات)، ومن (٢٠ سنة فأكثر).

#### سادساً: بالنسبة إلى متغير مكان الإقامة:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير مكان الإقامة تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما تم استخدام اختبار "ت" للعينات المستقلة كما هو موضح في الجدول (١١):

جدول (١١) نتائج اختبار "ت" للعينات المستقلة للكشف عن دلالة الفروق بين متوسطات استجابات عينة البحث على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية وفقاً

#### لمتغير مكان الإقامة

المتغيرات	مكان الإقامة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجات الحرية	قيمة "ت"	الدلالة الإحصائية
المسؤولية الشخصية	ريف	١٨٣	٤٥,٠٧	١٤,٤٦	٣٩٨	١,٧٦	غير دالة
	حضر	٢١٧	٤٢,٧١	١٢,٢٠			
المسؤولية الاجتماعية	ريف	١٨٣	٣٨,٥٢	٤,٩٨	٣٩٨	*٦,٧٥*	٠,٠١
	حضر	٢١٧	٤٣,٩٥	٩,٨٨			

وينضح من الجدول السابق عدم وجود فروق دالة إحصائية في مستوى المسؤولية الشخصية تبعاً لمتغير مكان الإقامة. بينما يلاحظ وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في متغير المسؤولية الاجتماعية تبعاً لمتغير مكان الإقامة وذلك لصالح عينة الحضر. وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (Beck et al., ٢٠١٧, ٤) التي أكدت على أن معدل ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين الذين لديهم سنوات خبرة أكثر في القيادة أعلى من السائقين الذين لديهم سنوات خبرة أقل في القيادة.

١, ٢٠١٧, al.) التي أكدت على أن السائقين في المناطق الريفية أقل استخداماً لحزام الأمان ومعدلات الوفيات بينهم أعلى مما هو عليه في المناطق الحضرية. وذلك يشير إلى أن مستوى المسؤولية الشخصية لدى سائقي المركبات العامة لا يتأثر بمكان الإقامة سواء كان في الريف أو الحضر. بينما في المقابل نجد أن عينة السائقين المقيمين في الحضر لديهم إحساس أعلى بالمسؤولية الاجتماعية من السائقين المقيمين في الريف. وقد يدل ذلك على اهتمام سائقي المركبات العامة في الحضر بمساعدة الآخرين ومشاركتهم سواء داخل نطاق العائلة أو خارجها، بجانب اهتمامهم بالمشاركة المجتمعية في الجمعيات الأهلية من أجل خدمة الفرد والمجتمع، كما أسهم انتشار ثقافة استخدام مواقع التواصل الاجتماعي بينهم، في جعلهم أكثر إحساساً بالمسؤولية الاجتماعية من سكان الريف الذين يعانون معظمهم من الفقر والتهميش والاستبعاد الاجتماعي في ظل التحيز الشديد في توزيع الخدمات الحكومية وتمركزها في الحضر.

#### ب) الفرض الثاني:

ينص الفرض الثاني على أنه " لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مفردات عينة البحث في مستوى الالتزام بقانون المرور تعزى إلى السن والمستوى التعليمي والحالة الاجتماعية والدخل الشهري وسنوات الخبرة ومكان الإقامة"، وللتحقق من صحة هذا الفرض تم استخدام اختبار "ت" للعينات المستقلة، واختبار تحليل التباين الأحادي، وفيما يلي عرضاً للنتائج الخاصة بهذا الفرض:

#### أولاً: بالنسبة إلى متغير السن:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير السن تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (١٢):

جدول (١٢) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس الالتزام بقانون المرور وفقاً لمتغير السن

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	فئات السن	المتغير
٢,١٢	٥٩,٧٥	٨	أقل من ٢٠ سنة	الالتزام بقانون المرور
٦,٤٦	٦٠,٨٢	٩٥	من ٢٠ إلى ٣٠ سنة	
٧,٢٠	٦٢,٩٥	٩٧	من ٣٠ إلى ٤٠ سنة	
٧,٠٩	٧٣,٢٤	١١٨	من ٤٠ إلى ٥٠ سنة	
٧,٧٤	٧٤,٩٠	٦٢	من ٥٠ إلى ٦٠ سنة	
٧,٥٨	٧٧,١٥	٢٠	من ٦٠ سنة فأكثر	
٩,٤١	٦٧,٩٨	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (١٣) الآتي:

جدول (١٣) تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس الالتزام  
بقانون المرور تبعاً لمتغير السن

المتغير	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
الالتزام بقانون المرور	بين المجموعات	١٥٧٨١,٢٧	٥	٣١٥٦,٢٥	٦٣,٥٩**	٠,٠١
	داخل المجموعات	١٩٥٥٧,٥٣	٣٩٤	٤٩,٦٤		
	كلي	٣٥٣٣٨,٨٠	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (١٣) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس الالتزام بقانون المرور، حيث بلغت قيمة "ف" ٦٣,٥٩، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى الالتزام بقوانين المرور، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى الالتزام بقوانين المرور كانت لصالح السائقين في فئة السن (من ٦٠ سنة فأكثر). وذلك يشير إلى أن عينة السائقين في الفئة العمرية (من ٦٠ سنة فأكثر) أكثر التزاماً بقوانين المرور من عينة السائقين في الفئات العمرية الأخرى (أقل من ٢٠ سنة) ومن (٢٠ إلى ٦٠ سنة).

وقد يرجع ذلك إلى ما تتمتع به هذه الفئة العمرية من تجارب حياتية وخبرات كثيرة في مهنة السوافة مما جعلهم أكثر امتثالاً واحتراماً للقواعد والقوانين المرورية تجنباً للمشاكل والعقوبات والغرامات المنصوص عليها في قانون المرور المصري. وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (Afifi et al., ٢٠١٥, ٩٦٥) التي أكدت على أن السائقين الذكور في الفئة العمرية من ٢٠-٢٨ سنة أكثر مخالفة لقواعد المرور، ويمثلون أعلى نسبة في ضحايا حوادث المرور في مستشفى جامعة قنا أو المؤسسات الصحية التابعة لها في محافظات جنوب الأقصر والبحر الأحمر. وتتفق هذه النتيجة أيضاً مع دراسة (Ulinski et al., ٢٠١٦, ١) التي أكدت على أن السائقون الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية يتركزون في الفئة العمرية من (١٨-٢٩ سنة). كما تتفق هذه النتيجة مع دراسة (Li et al., ٢٠١٤, ٣٣٧) التي أكدت على أن هناك فروق دالة إحصائية بين عينة السائقين في مستوى ثقافة القيادة المشتتة ترجع إلى السن لصالح السائقين الأصغر سناً.

ثانياً: بالنسبة إلى متغير المستوى التعليمي:  
للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير المستوى التعليمي تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (١٤):

جدول (١٤) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس الالتزام بقانون المرور وفقاً لمتغير المستوى التعليمي

المتغير	المستوى التعليمي	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري
الالتزام بقانون المرور	يقرأ ويكتب	٤٣	٧١,٣٣	٧,٨٣
	تعليم أقل من المتوسط	٧٩	٧٠,٧٠	٨,٥٩

١١,٧٥	٦٦,٢٢	١٠٥	تعليم متوسط
٩,١٩	٦٧,٧٦	٩٨	تعليم فوق المتوسط
٥,٩٩	٦٥,٨٦	٦٤	تعليم جامعي
٦,٩٥	٦٦,٤٥	١١	تعليم فوق الجامعي
٩,٤١	٦٧,٩٨	٤٠٠	كلي

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجها كما هو موضح في الجدول (١٥) الآتي:  
**جدول (١٥) تحليل التباين الأحادي للكشف عن الفروق على مقياس الالتزام بقانون المرور تبعاً لمتغير المستوى التعليمي**

المتغير	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
الالتزام بقانون المرور	بين المجموعات	١٧٠٨,١٠	٥	٣٤١,٦٢	٤,٠٠**	٠,٠١
	داخل المجموعات	٣٣٦٣٠,٧٠	٣٩٤	٨٥,٣٦		
	كلي	٣٥٣٣٨,٨٠	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (١٥) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس الالتزام بقوانين المرور، حيث بلغت قيمة "ف" ٤,٠٠، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى الالتزام بقوانين المرور، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى الالتزام بقانون المرور كانت لصالح السائقين في فئتي (يقرأ ويكتب) و(تعليم أقل من المتوسط). وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (٤-٣، ٢٠١٧، Najeeb) التي أكدت على أن السائقين ذوي التعليم العالي أكثر مخالفة لقواعد المرور من السائقين ذوي التعليم المنخفض. بينما تختلف هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (٥، ٢٠١٧، Shawky et al.) التي أكدت على أن السائقين ذوي التعليم الجامعي أقل تعرضاً لحوادث المرور من السائقين ذوي المستوى التعليمي المنخفض. وذلك يشير إلى أن عينة السائقين ذوي المستوى التعليمي المنخفض أكثر التزاماً بقواعد وقوانين المرور من السائقين ذوي المستوى التعليمي المتوسط والعالي. وهذا يؤكد على أن الالتزام كقيمة اجتماعية يكتسبها الفرد من خلال مؤسسات التنشئة الاجتماعية المختلفة وخاصة الأسرة، ولا توجد علاقة بين مستوى الالتزام لدى سائقي المركبات العامة بقواعد وقوانين المرور وارتفاع المستوى التعليمي لديهم.

ثالثاً: بالنسبة إلى متغير الحالة الاجتماعية:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (١٦):

جدول (١٦) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس الالتزام بقانون المرور وفقاً لمتغير الحالة الاجتماعية

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	الحالة الاجتماعية	المتغير
٦,٦٥	٦٢,٢٥	١٥٧	أعزب	الالتزام بقانون المرور
٩,١٧	٧٠,٠٥	١٦٨	متزوج	
٧,٥٠	٧٥,٧٥	٥٦	أرمل	
٨,٦٥	٧٤,١١	١٩	مطلق	
٩,٤١	٦٧,٩٨	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (١٧) الآتي:  
جدول (١٧) تحليل التباين الأحادي للكشف عن الفروق على مقياس الالتزام بقانون المرور تبعاً لمتغير الحالة الاجتماعية

المتغير	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
الالتزام بقانون المرور	بين المجموعات	٩٩٦٩,٥٨	٣	٣٣٢٣,١٩	*٥١,٨٧**	٠,٠١
	داخل المجموعات	٢٥٣٦٩,٢٢	٣٩٦	٦٤,٠٦		
	كلي	٣٥٣٣٨,٨٠	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (١٧) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس الالتزام بقانون المرور، حيث بلغت قيمة "ف" ٥١,٨٧، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى الالتزام بقوانين المرور، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذى أوضح أن الفروق فى مستوى الالتزام بقانون المرور كانت لصالح السائقين فى فئتي (أرمل) و(مطلق). وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (٢٠١٦،١) et al., Ulinski التى أكدت على أن السائقون الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية يتركزون فى فئة الذكور العزاب.

وذلك يشير إلى أن عينة السائقين من الأرامل والمطلقين أكثر التزاماً بقواعد وقوانين المرور من السائقين المتزوجين والعزاب، وقد يرجع ذلك إلى كثرة الضغوط النفسية والاجتماعية التى تعانى منها فئتي الأرامل والمطلقين فى المجتمع، بجانب تعدد وتراكم المسؤوليات الأسرية والحياتية التى تقع على كاهلهم مقارنة بفئتي العزاب والمتزوجين، مما جعلهم أكثر امتثالاً لقوانين المرور بهدف تحقيق السلامة المرورية، وللبعد عن المشاكل، والغرامات والعقوبات المنصوص عليها فى قانون المرور المصرى ضد المخالفين لقواعد القيادة الآمنة.

رابعاً: بالنسبة إلى متغير الدخل الشهري: للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير الدخل الشهري تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (١٨) الآتي:

جدول (١٨) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس الالتزام بقانون المرور وفقاً لمتغير الدخل الشهري

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	الدخل الشهري	المتغير
١٠,١٣	٦٣,٧٨	٨٧	أقل من ٥٠٠ جنيه	الالتزام بقانون المرور
١٠,٠٤	٦٧,٩٠	١٩٠	من ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ جنيه	
٥,٠٥	٧٣,٠٥	٨١	من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه	
٦,٩١	٦٧,١٥	٣٨	من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ جنيه	
٤,١٦	٦٩,٠٤	٤	من ٢٠٠٠ جنيه فأكثر	
٩,٤١	٦٧,٩٨	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (١٩) الآتي:

جدول (١٩) تحليل التباين الأحادي للكشف عن دلالة الفروق على مقياس الالتزام بقانون المرور تبعاً لمتغير الدخل الشهري

المتغير	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
الالتزام بقانون المرور	بين المجموعات	٣٦٥٣,١٥	٤	٩١٣,٢٩	١١,٣٩**	٠,٠١
	داخل المجموعات	٣١٦٨٥,٦٥	٣٩٥	٨٠,٢٢		
	كلي	٣٥٣٣٨,٨٠	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (١٩) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس الالتزام بقانون المرور، حيث بلغت قيمة "ف" ١١,٣٩، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى الالتزام بقوانين المرور، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذي أوضح أن الفروق في مستوى الالتزام بقوانين المرور كانت لصالح عينة السائقين ذوي الدخل الشهري (من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه). وتتفق هذه النتيجة مع دراسة ( et Li al., ٢٠١٤, ٣٣٧) التي أكدت على أن هناك فروق دالة إحصائية بين عينة السائقين في مستوى ثقافة القيادة المشتتة ترجع إلى الدخل الشهري لصالح ذوي الدخل المرتفع. وقد يشير ذلك إلى أن مفردات عينة سائقي المركبات العامة ذوي الدخل المتوسط أكثر التزاماً بقوانين المرور من عينة سائقي المركبات العامة ذوي الدخل المنخفض والدخل المرتفع. وقد يرجع ذلك إلى أن ضيق ذات اليد والظروف المعيشية السيئة التي يعيش فيها سائقي المركبات العامة ذوي الدخل المنخفض في ظل التغيرات الاقتصادية المفجعة وارتفاع الأسعار، جعلهم في موقف عدائي ضد قوانين المرور، رغبة منهم في التحرر من أي

قيود تمنعهم من التفاؤل غير الواقعي والسعي لزيادة الدخل المتدني، طالما يستطيعون الهروب من أى عقوبات أو غرامات تفرض عليهم. وفى المقابل نجد أن عينة سائقى المركبات العامة ذوى الدخل المرتفع يتصرفون بحرية تتعارض مع قواعد السلامة المرورية ، وقد يرجع ذلك إلى رغبتهم في المخاطرة والانتهاك المتعمد لقانون المرور تقليداً للآخرين ولاستعراض مهارتهم فى القيادة .

خامساً: بالنسبة إلى متغير سنوات الخبرة:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير سنوات الخبرة تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما في الجدول (٢٠):

جدول (٢٠) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات عينة البحث على مقياس الالتزام بقانون المرور وفقاً لمتغير سنوات الخبرة

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	سنوات الخبرة	المتغير
٧,٤٥	٦٣,٠٨	٣٩	أقل من ٥ سنوات	الالتزام بقانون المرور
٥,٧٥	٦٠,٩٧	٩٠	من ٥ إلى ١٠ سنوات	
٨,٤٩	٦٥,٦٠	١١١	من ١٠ إلى ١٥ سنة	
٧,١٣	٧٥,٧٢	١١٣	من ١٥ إلى ٢٠ سنة	
٨,٠١	٧٢,٤٧	٤٧	من ٢٠ سنة فأكثر	
٩,٤١	٦٧,٩٨	٤٠٠	كلي	

ولتحديد فيما إذا كانت الفروق بين المتوسطات الحسابية ذات دلالة إحصائية تم تطبيق تحليل التباين الأحادي، وجاءت نتائجه كما هو موضح في الجدول (٢١) الآتي:

جدول (٢١) تحليل التباين الأحادي للكشف عن الفروق على مقياس الالتزام بقانون المرور تبعاً لمتغير سنوات الخبرة

المتغير	مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط مجموع المربعات	قيمة "ف"	الدلالة الإحصائية
الالتزام بقانون المرور	بين المجموعات	١٣٧٠١,٩٣	٤	٣٤٢٥,٤٨	٦٢,٥٤**	٠,٠١
	داخل المجموعات	٢١٦٣٦,٨٧	٣٩٥	٥٤,٧٨		
	كلي	٣٥٣٣٨,٨٠	٣٩٩			

تشير النتائج في الجدول (٢١) أعلاه إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ٠,٠١ بين متوسطات استجابات أفراد العينة على مقياس الالتزام بقانون المرور، حيث بلغت قيمة "ف" ٦٢,٥٤، وللتعرف على اتجاه دلالة الفروق لمستوى الالتزام بقوانين المرور، تم استخدام اختبار شيفيه (Scheffe) للمقارنات البعدية، الذى أوضح أن الفروق فى مستوى الالتزام بقوانين المرور كانت لصالح عينة السائقين الذين



يعملون في مهنة السواقة في الفترة من (١٥ إلى ٢٠ سنة). وقد يرجع ذلك إلى أن هذه الفئة لديها خبرات وتجارب حياتية ومهنية كثيرة مما يجعلها أكثر حرصاً على الالتزام بقوانين المرور تجنباً للعقوبات والغرامات المرورية من ناحية، وللوقاية من وقوع الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية جسيمة من ناحية أخرى. وتختلف هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (٤-٣، ٢٠١٧، Najeeb) التي أكدت على أن السائقين الذين يتمتعون بخبرة أكبر في القيادة أكثر مخالفة لقواعد المرور من السائقين الأقل خبرة في القيادة.

سادساً: بالنسبة إلى متغير مكان الإقامة:

للكشف عن الدلالة الإحصائية للفروق بين متوسطات استجابات أفراد العينة تبعاً لمتغير مكان الإقامة تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لمعرفة الفروق في المتوسطات الحسابية كما تم استخدام اختبار "ت" للعينات المستقلة كما هو موضح في الجدول (٢٢):

جدول (٢٢) نتائج اختبار "ت" للكشف عن دلالة الفروق بين متوسطات استجابات أفراد

العينة على مقياس الالتزام بقانون المرور

وفقاً لمتغير مكان الإقامة

المتغير	مكان الإقامة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجات الحرية	قيمة "ت"	الدلالة الإحصائية
الالتزام بقانون المرور	ريف	١٨٣	٦٦,٩٥	١١,٦٦	٣٩٨	*٢,٠١	٠,٠٥
	حضر	٢١٧	٦٨,٨٤	٦,٨٨			

ويتضح من الجدول السابق وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى ٠,٠٥ في متغير الالتزام بقوانين المرور تبعاً لمتغير مكان الإقامة وذلك لصالح عينة الحضر. وهذا يشير إلى أن عينة السائقين المقيمين في الحضر أكثر حرصاً على الالتزام بقوانين المرور من عينة السائقين المقيمين في الريف، وقد يرجع ذلك إلى ارتفاع مستوى الشعور بالمسؤولية الاجتماعية لدى عينة السائقين الحضريين مقارنة بعينة السائقين الريفيين كما بينت نتائج البحث الراهن. مما يجعلهم أكثر اهتماماً بالالتزام بالقانوني والإمام بقواعد وآداب المرور على الطرق العامة والالتزام بها، وأكثر حرصاً على متابعة كل التعديلات التي تطرأ على قانون المرور المصري، تجنباً للغرامات والعقوبات التي تفرض على المخالفين لقواعد القيادة الآمنة.

وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (١٥، ٢٠١٠، Thompson et al.) التي أكدت على أن السائقين الريفيين خاصة الذين تتراوح أعمارهم بين ٧٥ سنة وما فوق أكثر عرضة لحوادث الطرق من السائقين الحضريين. كما تتفق أيضاً مع نتائج دراسة (٧، ٢٠٠٩، Rakauskas et al.) التي أكدت على أن السائقين الريفيين أكثر عرضة لحوادث الطرق من السائقين الحضريين، بسبب إتباعهم لسلوكات أكثر مخاطرة في قيادة المركبات تتعارض مع قواعد السلامة المرورية.

ج) الفرض الثالث:

ينص الفرض الثالث على أنه " لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مفردات عينة سائقي السيارات الأجرة وعينة سائقي الأتوبيسات والميكروباصات في مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، ومستوى الالتزام بقانون المرور". وللتحقق من صحة

هذا الفرض تم حساب المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والنسب المئوية لاستجابات عينة البحث على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية ومقياس الالتزام بقانون المرور كما هو موضح بالجدول التالي:

جدول (٢٣) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والنسب المئوية لاستجابات عينة البحث على مقياس المسؤولية الشخصية والاجتماعية ومقياس الالتزام بقانون المرور

المتغير	الدرجة العظمى للمقياس	العينة	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	النسبة المئوية	المستوى
المسؤولية الشخصية	٨٠	عينة سائقى السيارات الأجرة	٢٠٠	٥٤,٨٦	٩,٦٩	٦٨,٥٨%	متوسط
		عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات	٢٠٠	٣٢,٧٣	٣,٩٥	٤٠,٩١%	ضعيف
		كلي	٤٠٠	٤٣,٧٩	١٣,٣٢	٥٤,٧٤%	متوسط
المسؤولية الاجتماعية	٨٠	عينة سائقى السيارات الأجرة	٢٠٠	٤٧,٨٦	٧,٠٤	٥٩,٨٣%	متوسط
		عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات	٢٠٠	٣٥,٠٨	٣,٤١	٤٣,٨٥%	ضعيف
		كلي	٤٠٠	٤١,٤٧	٨,٤٥	٥١,٨٤%	متوسط
الالتزام بقانون المرور	١٠٠	عينة سائقى السيارات الأجرة	٢٠٠	٧٤,٩٧	٧,٠٤	٧٤,٩٧%	متوسط
		عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات	٢٠٠	٦٠,٩٩	٥,٤٧	٦٠,٩٩%	متوسط
		كلي	٤٠٠	٦٧,٩٨	٩,٤١	٦٧,٩٨%	متوسط

ويتضح من الجدول السابق ما يلي:

- مستوى المسؤولية الشخصية كان متوسطاً بالنسبة إلى عينة سائقى السيارات الأجرة وكذلك بالنسبة إلى العينة ككل، بينما كان مستوى المسؤولية الشخصية ضعيفاً بالنسبة إلى عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات.
  - مستوى المسؤولية الاجتماعية كان متوسطاً بالنسبة إلى عينة سائقى السيارات الأجرة وكذلك بالنسبة إلى العينة ككل، بينما كان مستوى المسؤولية الاجتماعية ضعيفاً بالنسبة إلى عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات.
  - مستوى الالتزام بقوانين المرور كان متوسطاً بالنسبة إلى عينة سائقى السيارات الأجرة وكذلك بالنسبة إلى العينة ككل، بينما كان مستوى الالتزام بقوانين المرور ضعيفاً بالنسبة إلى عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات.
- وهذا يشير إلى أن مستوى المسؤولية الشخصية ، ومستوى المسؤولية الاجتماعية ، ومستوى الالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقى السيارات الأجرة كان متوسطاً . بينما مستوى المسؤولية الشخصية ، ومستوى المسؤولية الاجتماعية ، ومستوى الالتزام بقوانين المرور لدى عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات كان ضعيفاً. وقد يرجع ذلك إلى غياب دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية وخاصة الأسرة فى ترسيخ قيمة المسؤولية الشخصية والاجتماعية لدى أفراد عينة البحث، بجانب نقص الوعي لديهم بأهمية الالتزام بقوانين وقواعد المرور، وانتشار عدوى الفوضى والتسيب واللامبالاة والهروب من المسؤولية بين سائقى المركبات العامة فى ظل الازدحام السكانى وتعطل حركة المرور فى جميع محافظات مصر بوجه عام ، ومحافظة أسيوط بصفة خاصة. وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (عياش،٧٧،٢٠٠٨-٨١) التى أكدت على أن هناك علاقة

ارتباطية موجبة بين حوادث المركبات وسلوك المخاطرة لدى السائقين، ووجود علاقة ارتباطية عكسية بين المسؤولية الاجتماعية وسلوك المخاطرة لدى السائقين. وتتفق هذه النتيجة أيضاً مع دراسة (عبد الله، ١٥، ٢٠١٦) التي أكدت على أن هناك علاقة ارتباطية موجبة بين المسؤولية الاجتماعية والحفاظ على الملكية العامة لدى سائقي الحافلات والتي تتمثل في المحافظة على أمن الشارع، والمحافظة على المباني والحدائق والمحافظة على المواطنين وكذلك المحافظة على المركبة ذاتها.

### ج) الفرض الرابع:

ينص الفرض الرابع على أنه "لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقانون المرور لدى عينة البحث من سائقي السيارات الأجرة وسائقي الأتوبيسات والميكروباصات". وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقوانين المرور لدى عينة البحث كما هو موضح بالجدول التالي:

جدول (٢٤) قيم معاملات ارتباط بيرسون بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقانون المرور لدى عينة البحث

العينة	المتغيرات	قيمة "ر" المحسوبة	درجات الحرية	قيمة "ر" الجدولية		مستوى الدلالة	الدلالة الاحصائية
				عند مستوى دلالة ٠.٠١	عند مستوى دلالة ٠.٠٥		
عينة سائقي السيارات الأجرة	المسؤولية الشخصية	٠.٦٨٠	١٩٨	٠.١٣٩	٠.١٨٢	٠.٠٠٠	دالة عند مستوى ٠.٠١
	الالتزام بقانون المرور						
عينة سائقي الأتوبيسات والميكروباصات	المسؤولية الشخصية	٠.١٩٤	١٩٨	٠.١٣٩	٠.١٨٢	٠.٠٠٠٦	دالة عند مستوى ٠.٠١
	الالتزام بقانون المرور						

ويتضح من الجدول السابق ما يلي:

- وجود علاقة ارتباطية طردية دالة إحصائياً عند مستوى ٠,٠١ بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقوانين المرور لدى عينة سائقي السيارات الأجرة حيث بلغت قيمة معامل الارتباط ٠,٦٨٠.
- وجود علاقة ارتباطية طردية دالة إحصائياً عند مستوى ٠,٠١ بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقوانين المرور لدى عينة سائقي الأتوبيسات والميكروباصات حيث بلغت قيمة معامل الارتباط ٠,١٩٤.

وهذا يشير إلى أن كلما زاد مستوى المسؤولية الشخصية لدى مفردات عينة البحث من سائقي السيارات الأجرة وسائقي الأتوبيسات والميكروباصات، زاد مستوى الالتزام بقوانين المرور لديهم، والعكس صحيح. أي أن مفردات عينة البحث الذين لديهم إحساس بالمسؤولية الذاتية عن أفعالهم وتصرفاتهم وقراراتهم وعواقبها سواء كانت إيجابية أو سلبية، يكونوا أكثر حرصاً على الالتزام بقواعد وآداب المرور تجنباً للمسألة القانونية والعقوبات والغرامات المنصوص عليها في قانون المرور المصري. وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (Nowak, ٢٠١٦, ١٣٦-١٣٧) التي أكدت على أن قدرة سائقي المركبات على ضبط النفس والإحساس بالمسؤولية الشخصية أثناء القيادة والوعي

بالممارسات المتعلقة بالسلامة المرورية يساعد على الوقاية من الحوادث أو التخفيف من أثارها، ويحقق الأمن العام والسلامة لجميع مستخدمى الطرق العامة.  
**(د) الفرض الخامس:**

ينص الفرض الخامس على أنه " لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقانون المرور لدى عينة البحث من سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات". وللتحقق من صحة هذا الفرض تم حساب معامل ارتباط بيرسون بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقوانين المرور لدى عينة البحث كما هو موضح بالجدول التالي:

**جدول (٢٥) قيم معاملات ارتباط بيرسون بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقانون المرور لدى عينة البحث**

العينة	المتغيرات	قيمة "ر" المحسوبة	درجات الحرية	قيمة "ر" الجدولية		مستوى الدلالة	الدلالة الاحصائية
				عند مستوى دلالة ٠.٠١	عند مستوى دلالة ٠.٠٥		
عينة سائقى السيارات الأجرة	المسؤولية الاجتماعية	٠.٥١٥	١٩٨	٠.١٣٩	٠.١٨٢	٠.٠٠٠	دالة عند مستوى ٠.٠١
	الالتزام بقانون المرور						
عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات	المسؤولية الاجتماعية	٠.٢٣٣	١٩٨	٠.١٣٩	٠.١٨٢	٠.٠٠٠٦	دالة عند مستوى ٠.٠١
	الالتزام بقانون المرور						

ويتضح من الجدول السابق ما يلي:

- وجود علاقة ارتباطية طردية دالة إحصائياً عند مستوى ٠,٠١ بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقوانين المرور لدى عينة سائقى السيارات الأجرة حيث بلغت قيمة معامل الارتباط ٠,٥١٥.
- وجود علاقة ارتباطية طردية دالة إحصائياً عند مستوى ٠,٠١ بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقوانين المرور لدى عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات حيث بلغت قيمة معامل الارتباط ٠,٢٣٣.

وهذا يشير إلى أن كلما زاد مستوى المسؤولية الاجتماعية لدى مفردات عينة البحث من سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات، زاد مستوى الالتزام بقوانين المرور لديهم ، والعكس صحيح. أى أن مفردات عينة البحث الذين لديهم إحساس بالمسؤولية الاجتماعية نحو الآخرين أى نحو أسرهم وأقاربهم وجيرانهم وزملائهم، ونحو المهنة التى يعملون بها ، ونحو وطنهم ، يكونوا أكثر حرصاً على الالتزام بقواعد وأداب المرور تجنباً للمسألة القانونية والعقوبات والغرامات من ناحية ، وللوقاية من الحوادث المرورية وما ينجم عنها من خسائر بشرية واقتصادية واجتماعية فادحة من ناحية أخرى. وتتفق هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة (الهوارنة،٧٥،٢٠١٦) التى أكدت على أن هناك علاقة ارتباطية موجبة بين الإحساس

بالمسئولية الاجتماعية والنضج النفسي للفرد، وإن هناك علاقة ارتباطية موجبة بين تحمل المسئولية الاجتماعية واهتمام الفرد بتنظيم الوقت والالتزام بالأنظمة والقوانين وحب العمل وخدمة الوطن ككل.

#### خامساً : نتائج البحث:

أسفر البحث في إطاره الميداني عن مجموعة من النتائج، تتمثل أهمها فيما يلي:

١. بينت نتائج البحث عدم صحة الفرض الصفري الأول الذي ينص على أنه " لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مفردات عينة البحث في مستوى المسئولية الشخصية والاجتماعية تعزى إلى السن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي والدخل الشهري وسنوات الخبرة ومكان الإقامة". وفيما يلي عرضاً للنتائج الخاصة بهذا الفرض:
  - كشفت نتائج البحث عن أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح السائقين في فئة السن من (٦٠ سنة فأكثر)، كما أن الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين في فئة السن من (٣٠ إلى ٤٠ سنة) ومن (٤٠ إلى ٥٠ سنة).
  - أوضحت نتائج البحث أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح السائقين في فئة (التعليم فوق المتوسط) ، بينما الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين في فئة (التعليم فوق الجامعي).
  - كشفت نتائج البحث عن أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح السائقين في فئتي (أرمل) و(مطلق)، بينما الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين في فئة (أعزب).
  - أوضحت نتائج البحث أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح السائقين ذوي الدخل الشهري (من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه)، بينما الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح السائقين ذوي الدخل الشهري (من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ جنيه).
  - أوضحت نتائج البحث أن الفروق في مستوى المسئولية الشخصية كانت لصالح مفردات عينة السائقين ذوي الخبرة في مهنة السواقة من (١٥ إلى ٢٠ سنة)، بينما الفروق في مستوى المسئولية الاجتماعية كانت لصالح مفردات عينة السائقين ذوي الخبرة في مهنة السواقة من (١٠ إلى ١٥ سنة).
  - كشفت نتائج البحث عن عدم وجود فروق دالة إحصائية في مستوى المسئولية الشخصية تبعاً لمتغير مكان الإقامة. بينما يلاحظ وجود فروق دالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في متغير المسئولية الاجتماعية تبعاً لمتغير مكان الإقامة وذلك لصالح عينة الحضر
٢. بينت نتائج البحث عدم صحة الفرض الصفري الثاني الذي ينص على أنه " لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مفردات عينة البحث في مستوى الالتزام بقانون المرور تعزى إلى السن والحالة الاجتماعية والمستوى التعليمي والدخل الشهري وسنوات الخبرة ومكان الإقامة". وفيما يلي عرضاً للنتائج الخاصة بهذا الفرض:
  - كشفت نتائج البحث عن أن الفروق في مستوى الالتزام بقوانين المرور كانت لصالح السائقين في فئة السن (من ٦٠ سنة فأكثر).

- أوضحت نتائج البحث أن الفروق فى مستوى الالتزام بقانون المرور كانت لصالح السائقين فى فئتي (يقرأ ويكتب) و(تعليم أقل من المتوسط).
- كشفت نتائج البحث عن أن الفروق فى مستوى الالتزام بقانون المرور كانت لصالح السائقين فى فئتي (أرمل) و(مطلق).
- أوضحت نتائج البحث أن الفروق فى مستوى الالتزام بقوانين المرور كانت لصالح عينة السائقين ذوى الدخل الشهرى (من ١٠٠٠ إلى ١٥٠٠ جنيه).
- كشفت نتائج البحث عن أن الفروق فى مستوى الالتزام بقوانين المرور كانت لصالح عينة السائقين الذين يعملون فى مهنة السواقه فى الفترة من (١٥ إلى ٢٠ سنة).
- أوضحت نتائج البحث أن هناك فروق دالة إحصائياً عند مستوى ٠,٠٥ فى متغير الالتزام بقوانين المرور تبعاً لمتغير مكان الإقامة وذلك لصالح عينة الحضر.
- ٣. بينت نتائج البحث عدم صحة الفرض الصفرى الثالث الذى ينص على أنه " لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين مفردات عينة سائقى السيارات الأجرة وعينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات فى مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية، ومستوى الالتزام بقانون المرور". حيث أوضحت أن مستوى المسؤولية الشخصية، ومستوى المسؤولية الاجتماعية، ومستوى الالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقى السيارات الأجرة كان متوسطاً. بينما مستوى المسؤولية الشخصية، ومستوى المسؤولية الاجتماعية، ومستوى الالتزام بقانون المرور لدى عينة سائقى الأتوبيسات والميكروباصات كان ضعيفاً.
- ٤. بينت نتائج البحث عدم صحة الفرض الصفرى الرابع الذى ينص على أنه "لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الشخصية والالتزام بقانون المرور لدى عينة البحث من سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات". حيث أوضحت أن هناك علاقة ارتباطية طردية بين مستوى المسؤولية الشخصية لدى مفردات عينة البحث من سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات ومستوى الالتزام بقانون المرور لديهم .
- ٥. بينت نتائج البحث عدم صحة الفرض الخامس الذى ينص على أنه " لا توجد علاقة ارتباطية ذات دلالة إحصائية بين المسؤولية الاجتماعية والالتزام بقانون المرور لدى عينة البحث من سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات". حيث أوضحت أن هناك علاقة ارتباطية طردية بين مستوى المسؤولية الاجتماعية لدى مفردات عينة البحث من سائقى السيارات الأجرة وسائقى الأتوبيسات والميكروباصات ومستوى الالتزام بقانون المرور لديهم .

سادساً: مراجع البحث:

(أ) المراجع العربية:

١. إبراهيم، نجاة غنيمي الديداموني(٢٠١٦). " إدارة الوقت والجهد وعلاقته بتحمل المسؤولية لدى المراهقين"، رسالة ماجستير، جامعة المنوفية ، كلية التربية النوعية ، قسم الاقتصاد المنزلي.
٢. أحمد، حولة تواتي (٢٠١٣). "اتخاذ القرار الدارسي وعلاقته بكل من مركز الضبط وتحمل المسؤولية الشخصية - دراسة ميدانية وصفية لدى تلاميذ السنة الرابعة

- متوسط ببعض متوسطات بلدية الوادي"، رسالة ماجستير، جامعة الوادي، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاجتماعية، شعبة علوم التربية.
٣. الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ، حوادث المرور في مصر <http://www.capmas.gov.eg>.
٤. الرشيدى، مقرن سعود مطني (٢٠١٠). "انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية"، رسالة ماجستير، جامعة مؤتة، عمادة الدراسات العليا.
٥. الزبون، أحمد محمد عقلة (٢٠١٢). "المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بمنظومة القيم الممارسة لدى طلبة جامعة البلقاء التطبيقية"، المجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، ٥م، ٣ع
٦. الطوالة، هادي محمد (٢٠١١). " المفاهيم المرورية الواردة في كتب التربية الوطنية والمدنية للمرحلة الأساسية في الأردن"، دراسات العلوم التربوية ، ٣٨م، ١ع .
٧. العززي ، يوسف بن سطاتم (٢٠١٥). " فاعلية برنامج إرشادي في تنمية المسؤولية الاجتماعية والمواطنة لدى عينة من طلاب جامعة تبوك- دراسة شبه تجريبية"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب ، ٣١م ، ٦٣ع
٨. الغامدي، محمد بن سعيد والغامدي ، سعيد بن فالح (٢٠٠٦). "الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير- دراسة استطلاعية بمحافظة جدة" ، جامعة الملك عبد العزيز، كلية الآداب، قسم علم الاجتماع.
٩. القحطاني، عبدالله بن سعيد آل عبود (٢٠١٠). "قيم المواطنة لدى الشباب وإسهامها في تعزيز الأمن الوقائي" ، رسالة دكتوراه، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، قسم العلوم الشرطية.
١٠. اللحياني، أزهار صلاح (٢٠١١). " التفكير الأخلاقي وعلاقته بالمسؤولية الاجتماعية في ضوء بعض المتغيرات الأكاديمية لدى عينة من طالبات جامعة أم القرى بمدينة مكة المكرمة" ، رسالة ماجستير ، جامعة أم القرى .
١١. المومني، فواز أيوب (٢٠١٣). "العوامل الديموغرافية والبيئية المؤثرة في المسؤولية الاجتماعية لدى الطلبة الجامعيين"، جامعة السلطان قابوس، كلية الآداب ، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، ٤ع .
١٢. الهوارنة، معمر نواف (٢٠١٦). " المسؤولية الاجتماعية والنضج النفسي للفرد"، المعرفة ، وزارة الثقافة في الجمهورية العربية السورية ، ٥٥م، ٦٣٠ع
١٣. بوحارة، هناء (٢٠١٧). "دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية - دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة، مجلة دراسات وأبحاث المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، ٢٧ع.
١٤. بوطبال، سعد الدين (٢٠١٣). "دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب"، المركز الجامعي غليزان (الجزائر).
١٥. بوطبال، سعد الدين (٢٠١٤). "سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقين" ، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، جامعة الوادي، ٤ع

١٦. بن عبيد، عهد بنت ناصر (٢٠١٥). "دور الأسرة في تنمية المسؤولية الاجتماعية لدى أبنائها- دراسة مطبقة على عينة من طلاب وطالبات جامعة الملك سعود"، رسالة ماجستير، جامعة الملك سعود ، عمادة الدراسات العليا، كلية الآداب، قسم الدراسات الاجتماعية.
١٧. جابر، محمود زكي ومهدي، ناصر على (٢٠١١). " دور الجامعات في تعزيز مفاهيم المسؤولية الاجتماعية لدى طلبتها - دراسة ميدانية مقارنة بين جامعتي حلوان (ج.م.ع) وجامعة الأزهر (غزة- فلسطين) " ،
١٨. حامد، محمد محمود فهمي (٢٠١٦). "بيئة العمل والضغوط النفسية وعلاقتها بحوادث الطرق- دراسة حالة على عينة من مرتكبي الحوادث بالنقل البري"، رسالة ماجستير، جامعة عين شمس، معهد الدراسات والبحوث البيئية، قسم العلوم الإنسانية.
١٩. حليلة، قادري (٢٠١٦). " اتجاهات الشباب نحو المسؤولية الاجتماعية - دراسة مقارنة على عينة من شباب مدينة وهران"، جامعة وهران بالجزائر .
٢٠. درويش، محمد احمد (٢٠٠٩) . العولمة والمواطنة والانتماء الوطني، القاهرة ، مكتبة عالم الكتب.
٢١. سعد، محمد عماد والنحاس، محمد سمير(٢٠١١). "الإحساس بالمسؤولية وعلاقتها بأساليب التفكير لدى العاملين في الحقل التربوي في مدينة دمشق"، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية، م٣٣، ع٤
٢٢. سلامة، أميرة كمال عبد الرحيم (٢٠١٤). "تباين عامل السرعة الإدراكية وسلوك المخاطرة مع الميل إلى حوادث الطرق في ضوء المخالفات المرورية وبعض المتغيرات الديموجرافية - دراسة شبة تجريبية"، رسالة ماجستير، جامعة المنوفية، كلية الآداب، قسم علم النفس
٢٣. سلامة، ثريا عبد الحميد وغباري، ثائر أحمد(٢٠١٦) "التنافر المعرفي والمسؤولية الاجتماعية لدى طلبة الجامعة الهاشمية في ضوء متغيري النوع الاجتماعي والكلية، المجلة الأردنية في العلوم التربوية، م١٢، ع١٤ .
٢٤. صمادي، أحمد عبد المجيد والبقاوي، عقل محمد(٢٠١٥). "الفروق في المسؤولية الاجتماعية لدى طلاب المرحلة الثانوية في منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية في ضوء عدد من المتغيرات"، المجلة الأردنية في العلوم التربوية، م١١، ع١٤ .
٢٥. ضهد، صبيحة نعمة (٢٠١٥) . "دراسة أستطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار- الأسباب والحلول"، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، ع٢٠٤ .
٢٦. عبد الحميد، عوض فتحي عبد المحسن (٢٠١٧). "المتغيرات النفسية والبيئية المرتبطة بحوادث الطرق لدى سائقي النقل الثقيل- دراسة ميدانية علي عينة من سائقي النقل الثقيل بمحافظة الفيوم" ، رسالة ماجستير، جامعة عين شمس، معهد الدراسات والبحوث البيئية، قسم العلوم الإنسانية البيئية.
٢٧. عبد الله، عبد الباسط أحمد محمد (٢٠١٦). "المسؤولية الاجتماعية والحفاظ علي الملكية العامة لدى سائقي الحافلات"، رسالة ماجستير، جامعة عين شمس، معهد الدراسات والبحوث البيئية، قسم العلوم الإنسانية البيئية.



٢٨. عبد الهادي، وئام أحمد محمد (٢٠١٧). "الضبط الإجتماعي بين العرف والقانون - دراسة تطبيقية على بعض قرى مركز منية النصر - الدقهلية"، رسالة ماجستير، جامعة المنصورة ، كلية الآداب ، قسم علم الاجتماع.
٢٩. على، سيد عباس (٢٠٠٩). "حوادث المرور بمصر- المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور بمصر (الإنسان - المكان - الزمان)"، مجلة العلوم الهندسية ، جامعة أسيوط، م٣٧، ع٢٤.
٣٠. عمر، أحمد مختار (٢٠٠٨). "معجم اللغة العربية المعاصرة"، م١ ، القاهرة، عالم الكتب.
٣١. عمران، هاني ودكاك، أمل (٢٠١٤). "العلاقة بين المسؤولية الاجتماعية وبعض المتغيرات لدى طلبة دبلوم التأهيل التربوي-دراسة ميدانية على طلبة دبلوم التأهيل التربوي في جامعة تشرين"، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدارسات العلمية، سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية ، م٤، ع٣٦.
٣٢. عياش، بن الشيخ (٢٠٠٨). " المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين- دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة"، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، قسم علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا.
٣٣. فرغلي، نجلاء فرغلي عبد العال (٢٠١٤). "المحددات الاجتماعية والثقافية للمسؤولية الاجتماعية - دراسة ميدانية على عينة من الشباب المصري في الريف و الحضر"، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، كلية الآداب ، قسم علم الاجتماع.
٣٤. كزيز، أمال (٢٠١٦). "العلاقة بين السلطة الوالدية والضبط الاجتماعي من وجهة نظر الأبناء- دراسة ميدانية على عينة من تلاميذ ثانوية المجاهد لخضر رمضاني أوماش/بسكرة"، رسالة ماجستير ، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الاجتماعية، شعبة علم الاجتماع.
٣٥. محمد، فايز محمد حسين (٢٠١٦). "مبادئ علم الاجتماع القانوني"، الإسكندرية ، دار المطبوعات الجامعية.
٣٦. محمد، ديب (٢٠١٣). "الالتزام بعدم المنافسة في علاقة العمل"، رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، كلية الحقوق والعلوم السياسية.

#### (ب) المراجع الأجنبية:

١. Afifi, R. M. & Zaytou, S. Sh. & El Raggal, A. A. & Qulali, A. & Ayoub, H. A. K. (٢٠١٥). "Involvement of Male Youth into Accidents in Upper Egypt: Pattern and Risk Analysis", Health, Vol.٧ .
٢. Avaz, Z. & Habibian, M. & Moridpour, S. (٢٠١٤). "Sociological Study of The Influence of Citizen's Traffic Ethics on Driving Violations Case Study Tehran", Journal of Traffic and Logistics Engineering Vol.٢, No.١
٣. Bautista, R. & Sitges, E. & Tirado, S. (٢٠١٥). "Psychosocial Predictors of Compliance With Speed Limits and Alcohol Limits by Spanish Drivers: Modeling Compliance of Traffic Rules", Laws , Vol.٤ .
٤. Beck , L. F. & Downs, J. & Stevens , M. R. & Sauber-Schatz , E. K. (٢٠١٧). "Rural and Urban Differences in Passenger-Vehicle-Occupant Deaths and Seat Belt Use Among Adults — United States, ٢٠١٤"، US Department of Health

- and Human Services/Centers for Disease Control and Prevention, Vol. ٦٦ , No. ١٧
٥. Elshamly, A. F. & El-Hakim, R. A. & Afify, H. A. (٢٠١٧). "Factors Affecting Accidents Risks among Truck Drivers In Egypt", Matec Web of Conferences , International Conference on Transportation and Traffic Engineering , Vol. ١٢٤ .
  ٦. Hassen, A. & Godesso, A. & Abebe, L. & Girma, E. (٢٠١١). "Risky Driving Behaviors for Road Traffic Accident among Drivers in Mekele City, Northern Ethiopia", BMC Research Notes, Vol. ٤, No. ١
  ٧. Hinton, K. L. (٢٠١٠). "Self-Responsibility and Social Responsibility". The University of Nevada. United States.
  ٨. Issa, Y. (٢٠١٦). "Effect of Driver's Personal Characteristics on Traffic Accidents in Tabuk City in Saudi Arabia", Journal of Transport Literature, Vol. ١٠, No. ٣ .
  ٩. King, M. (٢٠١٥). "Traffic Behaviour and Compliance with the Law in Low and Middle Income Countries: are we Observing "Pragmatic Driving" " , In Proceedings of the ٢٠١٥ Australasian Road Safety Conference, Gold Coast, Qld, Queensland University of Technology
  ١٠. Li, W. & Gkritza K. & Albrecht, C. (٢٠١٤). "The Culture of Distracted Driving: Evidence from a Public Opinion Survey in Iowa", Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Vol. ٢٦
  ١١. Liew, S. & Hamidun, R. & Soid, N. F. M. (٢٠١٧). "Differences of Driving Experience and Gender on Traffic Offences Among Malaysian Motorists", Matec Web of Conferences Matecconf , Vol. ١٠٣ .
  ١٢. Meca, A. (٢٠١٢). "Personal Control and Responsibility Measure: A Psychometric Evaluation", Master Dissertation , Florida International University,
  ١٣. Mergler, A. (٢٠١٧). "Personal responsibility: an integrative review of conceptual and measurement issues of the construct", Journal Research Papers in Education , Vol. ٣٢, Issue ٢
  ١٤. Najeeb, Mohammed (٢٠١٧). "A Study Of The Psychological Factors That Influence The Rule Violation Behaviour Of Drivers".
  ١٥. Nejad, H. M. & Hashemi, S. M. & Ahadian, O. (٢٠١١). "Presentation a Model of Effect of Social Traffic Behavior on Traffic Violation, The Case Study of Tehran Metropolis", International Journal of Applied Science and Technology, Vol. ١ , No. ٤ .
  ١٦. Nowak, K. (٢٠١٦). "Teaching self-control: road safety and traffic education in postwar Germany", Historical Social Research , Vol. ٤١, No. ١
  ١٧. Ntayi, J. M. & Mawanga, F. F. (٢٠١٠). "Social Norms and Compliance with Road Traffic Rules in Urban Areas: Initial Impressions of Drivers in Kampala, Uganda", Journal of Transport and Supply Chain Management, Vol. ٤ , No. ١ .
  ١٨. Rakauskas, M. E. & Ward, N. J. & Gerberich, S. (٢٠٠٩). "Identification Of Differences Between Rural And Urban Safety Cultures", Accident; Analysis and Prevention , Vol. ٤١, No. ٥ .

١٩. Saleh, M. & Mukhtar, J. I. & Muhammad, M. H. (٢٠١٥). "An Observation of Traffic Laws Violations by Motorists in Dutse Metropolis, Jigawa State, Nigeria", The International Journal of Humanities & Social Studies, Vol ٣ , Issue ٧ .
٢٠. Schlembach, C. & Furian, G. & Brandstatter, C. (٢٠١٦). "Traffic (Safety) Culture and Alcohol Use: Cultural Patterns in The Light of Results of The Sartre ٤ Study", European Transport Research Review, Vol.٨, No.٧ .
٢١. Shawky, M. & Al-Badi, Y. & Al-Ghafli, A. (٢٠١٧). "Relationship between Socio-Demographic of Drivers and Traffic Violations and Crashes Involvements", Proceedings of the ٢nd World Congress on Civil, Structural, and Environmental Engineering ,Barcelona, Spain – April ٢ – ٤, No.١٣
٢٢. Shinar , David & Compton , Richard ( ٢٠٠٤). "Aggressive Driving: An Observational Study of Driver, Vehicle, and Situational Variables", Accident Analysis & Prevention, Vol.٣٦, No.٣ .
٢٣. Thompson, J.P. & , Baldock , M.R.J.& Mathias, J.L.& Wundersitz, L.N.( ٢٠١٠). "Older Drivers in Rural and Urban Areas: Comparisons of Crash, Serious Injury, and Fatality Rates", Australasian Road Safety Research Policing Education Conference.
٢٤. Tunde, A. G. & Taiwo, O. A. & Matanmi, O. G. (٢٠١٢). "Compliance with Road Safety Regulations Among Commercial Motorcyclists in Nigeria", Confrontation A La Reglementation De La Securite Routiere Parmi Les Motocyclistes Au Nigeria, Canadian Social Science ,Vol.٨, No.١ .
٢٥. Ulinski, Sandra L. & Moysés, Simone T. & Werneck, Renata I. & Moysés, Samuel J. ( ٢٠١٦). "High-Risk Behaviors and Experiences with Traffic Law among Night Drivers in Curitiba, Brazil", Rev. Bras. Psiquiatr., Vol.٣٨, No.٢ .
٢٦. World Health Organization ٢٠١٦, Road Safety in the Western Pacific Region ٢٠١٥, ,  
www.who.int/violence\_injury\_prevention/road.../Road\_Safety\_WPRO\_English.pdf
٢٧. World Health Organization, Global Status Report on Road Safety ٢٠١٥,  
whqlibdoc.who.int/publications/٢٠١٥/٩٧٨٩٢٤١٥٦٣٨٤٠\_eng.pdf

## Abstract

### **The Impact of Personal and Social Responsibility on Compliance With the Traffic Law in the Egyptian urban society**

**By Sanaa Mohammed Ali Mohammed Ahmed**

**Researcher:** Sanaa Mohammed Ali Mohammed Ahmed, Lecturer, Department of Sociology , Faculty of Arts, Assiut University.

**Research Aim:** Identify The Impact of Personal and Social Responsibility on Compliance With the Traffic Law in the Egyptian urban society

**Research Methodology:** Descriptive Analytical Method, Social Survey Method and Comparative Method .

**Research Tools:** Personal and Social Responsibility Scale, and Compliance With Traffic Law Scale .

**Research Sample:** Consists of A Simple Random Sample of (٤٠٠) Drivers of Public Vehicles in The Assiut City

#### **Research Results:**

- There are Statistically Significant Differences Between Individuals of the Research Sample in the Level of Personal and Social Responsibility Due to Age, Social Status, Educational Level, Monthly Income, Years of Experience and Place of Residence
- There are Statistically Significant Differences Between Individuals of the Research Sample in the Level of Compliance with the Traffic Law Due to Age, Social Status, Educational Level, Monthly Income, Years of Experience and Place of Residence .
- There are Statistically Significant Differences Between the Sample of Taxi Drivers and the sample of bus and Minibuses drivers in the level of personal and social responsibility, and the level of compliance with traffic law .
- There is a Significant Correlation Between the Personal Responsibility and Compliance with Traffic Law of the Sample of Taxi Drivers and Bus and Minibuses Drivers.
- There is a significant correlation between social responsibility and compliance with traffic law of the sample of taxi drivers and bus and Minibuses drivers.