

Research of Persons' Present Situation of Road Rage and the Way of Their Attribution

Yu Li

College of Education Science, Hunan Normal University, Changsha Hunan
Email: 805945770@qq.com

Received: Apr. 2nd, 2017; accepted: Apr. 21st, 2017; published: Apr. 24th, 2017

Abstract

At first, this author asked 30 persons, whose career, age, educational background and marital status are all different, and then the author has designed a scale called "the ways of attribution of road rage scale", which has been filled in by 522 persons at last. The results are as follows: (1) peoples' road-rage in gender and age has no significant difference, but it has significant difference in careers, earnings in a month, education and situation of marriage; (2) modern people's road rage and internal attributional pattern are positively correlated ($r = 0.058$); show a very negative correlation among modern people's road rage and external attributional pattern ($r = -0.088$); show a negative correlation of road rage and equal attributional pattern ($r = -0.054$); (3) occupation, income and education, compared with gender and age, have significant difference with the attributional pattern of road rage. And the conclusion is: different attributional patterns do affect road rage; it reflects in the produce and degree of road rage; and internal attribution can produce more effect than external attribution.

Keywords

Road Rage, The Current Situation of Road Rage, Ways of Attribution

现代人路怒现状及其归因方式的研究

李 钰

湖南师范大学, 湖南 长沙
Email: 805945770@qq.com

收稿日期: 2017年4月2日; 录用日期: 2017年4月21日; 发布日期: 2017年4月24日

摘 要

该研究先采用访谈法对不同职业、年龄、学历、婚姻状况等30人进行具体的了解,在此基础上制成“路

怒归因方式问卷”，以探求路怒现状及归因方式对路怒的影响，被试最终有522名。结果表明：(1) 路怒在性别和年龄上没有显著差异，但在职业、学历和婚姻状况等上有显著差异；(2) 路怒与内归因存在正相关($r = 0.058$)；与外归因呈负相关($r = -0.088$)；与相同归因也存在相关关系，($r = -0.054$)；(3) 职业、收入和学历与归因方式间存在显著差异，而性别与年龄与归因方式间的差异不显著。研究结论：归因方式的确会导致路怒的差异，它体现在路怒的产生和程度上，内归因对路怒的影响大于外归因。

关键词

路怒，路怒现状，归因方式

Copyright © 2017 by author and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

路怒来源于英文单词“road-rage”，被收入了新版的牛津词语大辞典，形容在交通阻塞情况下开车压力与挫折所导致的愤怒情绪。蹇宪忠和郑建中(2011)等指出：路怒指带着愤怒的情绪驾驶，它先是一种情绪再是一种行为，一种由不良情绪引起的过激行为。章洁和吕鹏飞(2014)把路怒定义为现代人由驾驶压力引起的无法控制的攻击性行为，认为路怒是一种行为，情绪是这种行为的衍生物。结合已有的研究，本研究将路怒定义为：驾驶者在面对特定交通情境或压力下表现的不同于平日的行为，这些行为通常是负性的，严重时可能会大打出手甚至伤人性命。

吴宁和蒋京川(2011)从归因及人格角度研究路怒时指出：归因理论在社会学、心理学中都是非常重要的，它可以用来解释人们的情绪和行为等表现；归因就是对行为原因的知觉和分析。研究表明，人们对自身生活事件进行解释的方式经过多次重复后会变成个体相伴终身的归因方式。2002年，Matthews和Norris测试发现，在条件不明确(即其他驾驶者的行为意图是不清楚)的时候，高攻击性的驾驶者会倾向于将其他驾驶者的行为知觉为敌意行为，而低攻击性的驾驶者更加倾向于将其他驾驶者的行为知觉为公正的，或者至少是偶然性的行为，很明显是不同的归因所产生的不同情绪，从而影响了个体的行为方式和表现。

Timo Lajune 等对驾驶愤怒、一般攻击性和驾驶攻击性三者之间的关系做的研究表明：女驾驶人的攻击性行为与其年均驾驶里程负相关，年均驾驶里程越多，攻击性行为越少；而男驾驶人的愤怒和攻击性与其年龄负相关。李凤芝，李昌吉，龙云芳等(2004)对1631名汽车驾驶人的攻击性驾驶行为进行了心理因素分析后发现：驾驶人的报复行为与攻击性驾驶行为和紧张、愤怒等负性情绪呈显著相关，致使驾驶人产生攻击性驾驶行为的重要心理因素是驾驶人的愤怒情绪、紧张和报复心理。张晓伟(2013)主要从积极心理学角度讨论了如何培养积极的归因方式。他在成败归因理论的基础上，运用积极心理学理论来探求如何培养积极的归因模式。

纵观已有文献，Lajunen & Parker (2001)的研究表明，攻击性行为是驾驶人员特有的一种表现；赵晨鹰、黄希庭(2003)是国内对路怒研究得比较早的，研究都只把对象定为专职驾驶人员，而忽略了普通有车一族，关于路怒与归因方式之间的关系研究尚少，以人口学变量为突破口来对二者关系进行的研究更为稀少。但不可否认的是，不同年龄、性别、职业等会影响一个人的社会地位从而影响他的归因方式，因此，本研究选取了不同职业、不同收入等被试进行了研究，借鉴了朱国锋，何存道(2003)等人设计的汽车驾驶人情绪状态量表(Driver Profile of Mood States, 简称 DPOMS)，在访谈的基础上自制了路怒归因方式问卷，问卷一共发放600份，有效回收522份，对这些被试的归因方式及路怒进行研究，以期为心理问

题的预防和心理干预提供理论依据，促进现代人身心健康发展。

2. 研究方法

2.1. 研究对象

研究对象来源于全国各地，主要以西南(四川、重庆)为主，以年龄为单位，随机抽取 20~30 岁，30~40 岁，40 岁以上的不同职业、不同学历、不同价位车、有过开车经历的人为调查对象，本次调查发放问卷 600 份，收回问卷 562 份，无效问卷 40 份，共计有效回收问卷 522 份，有效回收率 87.0%。

2.2. 测量工具

“路怒归因方式问卷”是自编问卷，用于测定个体的人口社会学上路怒的差异以及内外归因方式与个体路怒的相关关系。该量表是在对 30 个不同职业不同年龄的人进行了访谈之后而制定的。它由 40 个题目构成，前 20 道题目主要是人口社会学变量，后 20 道题目是内外归因。

计分方法：在后 20 道题中，24、25、27、29、34、35 和 37 题是内归因倾向题，选“是(会，有)”得 1 分，选“不是(不会，没有)”得 2 分；23、26、28、30、31、32、33、36、38、39 和 40 题是外归因倾向题，选“是(会，有)”得 1 分，选“不是(不会，没有)”得 2 分。

2.3. 程序及数据处理

统计数据是在将失效的问卷排除后，把有效的数据导入 SPSS18.0 软件，对所调查的结果进行统计分析，主要运用的统计方法为：单因素方差分析、事后检验、独立样本 t 检验、 χ^2 检验和相关分析。

3. 研究结果

3.1. 路怒的人口社会学差异

用单因素方差分析、独立样本 T 检验考察路怒在十个人口学变量上的差异，结果表明：路怒在性别、年龄、人际关系和对现状的满意程度上的差异不显著，但在职业、年龄、学历、月收入 and 婚姻状况和平均睡眠时间上的差异显著。

事后检验考察路怒在职业、学历、收入、婚姻状况、压力大小、睡眠时间长短上的差异发现：当驾驶人员的职业是公务员、大学生和个体户时，或是大学生和公司职员时，又或是个体户、专职司机和公司职员时，说明职业对路怒的发生和程度有不同的影响；在学历这个变量上，当驾驶人员的学历是小学和初中时，或是初中和大学及其以上，或是高中和大学及其以上时，说明学历对路怒的发生和程度有不同的影响；在月收入这个变量上，显著差异主要是由小于 1000 的群体造成的，说明收入越低越容易发生路怒；在婚姻状况这个变量上，显著差异主要是由于已婚人群造成的；在压力大小这个变量上，较大压力和一般压力人群一起造成了显著差异，说明压力越小越不容易产生路怒；而在睡眠时间这一变量上，差异主要是由大于六小时和小于六小时的人群造成的，说明睡得越充足越不容易产生路怒。

3.2. 路怒在人口社会学差异上与不同归因方式间的差异检验

如表 1 所示，对路怒在人口社会学上与不同归因方式进行的差异检验表明：职业、收入和学历对内归因有显著影响。

3.3. 路怒与内外归因的相关关系

如表 2 所示，对路怒与否和归因方式上进行相关分析，得出如果驾驶人在开车时遇到堵车或塞车这种无法避免的情境时，越是外归因就会越愤怒，如果既考虑外在原因又考虑内在原因，愤怒的可能就会减小。

Table 1. Road rage on the sociology of population differences and differences between the ways of attribution
表 1. 路怒在人口社会学差异上与不同归因方式的差异检验(n = 522)

人口学变量		Value	Asymp. Sig. (2-sided)
性别		0.87	0.65
职业		26.00	0.00
年龄	Pearson Chi-Square	6.53	0.37
收入		25.92	0.00
学历		13.96	0.03

Table 2. Road rage relations with three different attributions

表 2. 路怒与三种不同归因的关系

	路怒与否	内归因	外归因	相同归因
路怒与否 Pearson Correlation	1	0.058 [*]	-0.088 [*]	-0.054 [*]
内归因 Pearson Correlation	0.058 [*]	1		
外归因 Pearson Correlation	-0.088 [*]		1	
相同归因 Pearson Correlation	-0.054 [*]			1

4. 讨论

4.1. 路怒在人口社会学上的差异讨论

4.1.1. 路怒在性别、年龄、人际社会关系及对生活(学习)现状满意程度上的差异不显著

性别对于路怒与否的影响不大。是什么原因造成这种不显著呢？根据伊扎德的情绪动机分化理论我们知道，情绪特征主要来源于个体的生理结构，遗传是某种情绪的阈限特征和强度水平的决定因素，而生物遗传——内分泌系统是情绪激活和调节过程的决定者。这种情绪不论是对于男性还是女性来说，都是存在且共通的，都是由遗传决定的。

年龄的差异检验值 p 为 0.173，这说明路怒在年龄上的差异不显著，可能是年岁日增，人们越来越懂得控制自己的情绪，不会像孩童那样表达得一览无余。

人际关系的 p 值为 0.219，这与我们的假设不一致，说明人际社会关系的好坏对路怒与否并没有显著的影响，但人际关系越好的个体，越容易产生路怒；可能的解释是，人际关系越好的个体，越容易在开车不顺时发泄出来，主要表现为骂骂咧咧。

对现状的满意程度对路怒的影响的 p 值为 0.405，差异不显著，说明对现状的满意程度不会对路怒与否产生影响。冯特提出的三维情绪理论认为：情绪是由三个维度组成的，即愉快—不愉快；激动—平静；紧张—松弛。每一种具体情绪分布在三个维度的两极之间不同的位置上。而本研究中我们可以看到，对现状越无所谓的人群，他们路怒的可能性越低，这是因为他们的情绪不具有两极性，而是相对而言一种比较平和的状态。

4.1.2. 路怒在职业、学历、收入、婚姻状况，压力大小及睡眠时间上的差异显著

吴宁在她的硕士毕业论文《如此驾驶为哪般——从归因及人格视角看路怒》中指出：人们在驾驶情境中，会更倾向于将自己的违规表现归结于外在因素，而将他人的此行为归结于他们有意为之——不同的归因方式会影响人们的路怒表现及程度。在本研究中我们可以看到，事业单位这一类人是最容易路怒的人群：在别人手底下做事难免受气，这样就总得找个发泄口。公司职员的路怒程度排在第二位，专职

司机比较自由，个体户相当于老板，至于在校大学生，开车的不多，有车的更少，路怒的机会也少。所以比较起来，公司职员在遇到路况不顺的情况下，更容易发火。

北师大的董藩教授说，高学历者的贫穷和没有教养意为着耻辱和失败。本研究的结果表明，拥有小学学历最容易发火，这一结果从董藩教授的角度来看完全可以解释。

本研究还表明，在婚姻状况和睡眠时间上的差异都极其显著。离异群体路怒的可能性更大，因为其实路怒说白了就是一种情绪，离异是一种心理上和生理上的缺失情感，会影响个体的很多方面。奇怪的是，睡眠时间越长的个体，越容易在开车不顺利发泄出来，可能的原因是：在问卷里，大家选人际关系好的人数最多，这个可能会对计算出来的结果产生某方面的影响；但是我们还是可以看到，睡眠时间长短会对路怒的产生有极大的影响。

4.2. 路怒在人口社会学差异上与不同归因方式间的差异讨论

职业、收入和学历与归因方式间存在显著差异，而性别与年龄与归因方式间的差异不显著。

人都是有情绪的，这种情绪不论是对于男性还是女性来说，都是存在且共通的。男性确实比女性更容易路怒一点，但是女性在社会上不仅要扮演好家庭的角色，还要扮演好职场的角色，很多职场女性的压力甚至比男性还要大得多，所以面对开车时的不顺心情境，男性和女性都会用比较直接的方式发泄出来。而在年龄这个维度上，其实在路怒的时候，多数人是属于外归因的，会觉得“都是别人的错”，意识不到或刻意忽略自己的部分，这是因为人都有自我保护机制，在最初不了解情境时，都会有敌意归因偏向。

4.3. 路怒与内外归因的讨论

本研究结果说明：越是内归因，个体越容易产生路怒情绪。

首先，如果把归因焦点放在诸如个人气质、性格这些特质上，个体就会容易把堵车或者超车情境归结于别人的这些原因身上，从而会更加容易生气，而如果这个时候，驾驶人身边有一个提醒他，引导他(她)去考虑一下外在因素，那么这种愤怒的程度可能会更小一点；而外归因的话，一般都是些不可控因素，诸如天气等原因，那么个体会意识到这是无法改变的，所以相对而言没有那么生气。其次，尽管归因方式是一定会对路怒与否产生影响的，但路怒其实是一种情绪，情绪会受到多方面的影响，你如何去看待一件事情，完全会影响个体的判断，以及个体的情绪。再次重申：人们在驾驶情境中，会更倾向于将自己的违规表现归结于外在因素，而将他人的此行为归结于他们有意为之。

4.4. 问题与展望

此次研究存在一定程度上的不足：(1) 本次研究的调查对象很大一部分是在校大学生，其他职业尤其是专职司机的这类对象较少，研究结果不能代表广大驾驶人员，同时不同地区的人员差异也难以体现；(2) 被试群体以男性为主，女性较少，且没有考虑到被试一般开车的地方(城市或县区、农村)，这些有可能对研究结果产生影响

本研究虽然证实了内外归因在路怒中起到的影响作用不同，但在今后的研究中，还应尽量扩大研究对象的区域性。

5. 结论

(1) 路怒在性别和年龄上无显著差异，但在职业、收入、学历和婚姻状况等社会人口学变量上有显著差异；

- (2) 职业、收入和学历与路怒归因方式间存在显著差异，而性别与年龄与路怒归因方式间的差异不显著。
- (3) 归因方式对路怒有影响，且内归因的影响更为显著；
- (4) 内归因与路怒呈正相关；外归因和相同归因于路怒呈负相关。

参考文献 (References)

- 李凤芝, 李昌吉, 龙云芳, 等(2004). 汽车驾驶员攻击性驾驶行为的心理因素分析. *四川大学学报(医学版)*, 35(4), 568-570.
- 蹇宪忠, 郑建中(2011). 生物心理社会医学模式视角下的“路怒症”剖析. *中国社会医学杂志*, 28(4), 269-270.
- 吴宁, 蒋京川(2011). 如此驾驶为哪般, 从归因及人格角度看路怒. *社会心理科学*, (Z2), 92-95.
- 张晓伟(2013). 浅谈积极归因方式的培养——基于积极心理学视角. *吉林省教育学院学报*, 29(7), 89-90.
- 章洁, 吕鹏飞(2014). 路怒现象的心理学解读. *青年科学*, 35(7).
- 赵晨鹰, 黄希庭(2003). 汽车驾驶员攻击性驾驶行为的研究. *应用心理学*, 9(3), 52-55.
- 朱国锋, 何存道(2003). 驾驶员情绪状态研究. *心理科学*, 26(3), 438-440.
- Matthews, G. (2002). Towards a Transactional Ergonomics for Driver Stress and Fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomic Science*, 3, 195-211. <https://doi.org/10.1080/14639220210124120>
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are Aggressive People Aggressive Drivers? A Study of the Relationship between Self-Reported General Aggressiveness, Driver Anger and Aggressive Driving. *Accident Analysis & Prevention*, 33, 243-255. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00039-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00039-7)

期刊投稿者将享受如下服务:

1. 投稿前咨询服务 (QQ、微信、邮箱皆可)
2. 为您匹配最合适的期刊
3. 24 小时以内解答您的所有疑问
4. 友好的在线投稿界面
5. 专业的同行评审
6. 知网检索
7. 全网络覆盖式推广您的研究

投稿请点击: <http://www.hanspub.org/Submission.aspx>

期刊邮箱: ap@hanspub.org