

驾如其人: 为什么我们会不友善驾驶?

†

北京大学心理学系, 北京 100871; † 通信作者, E-mail: xiaofei@pku.edu.cn

摘要 当个体做出不友善驾驶行为时, 常归因于环境或者他人, 很少意识到自身的问题。针对这一现象, 通过问卷测量和行为决策实验, 从两个方面为人格在不友善驾驶行为中的根本作用提供了证据。两个实验的结果分别表明: 在控制了情境因素的影响后, 人格对行为的预测力依然显著; 当情境特征相似时, 个体行为出现跨情境的一致性。实验结论为“驾如其人”的观点提供了有力支持。

关键词 不友善驾驶行为; 人格; 情境

中图分类号 B846

A Man Drives as He Lives: Why Inconsiderate Driving Happens?

WANG Qihong, CHANG Shiqing, XIE Xiaofei[†]

Department of Psychology, Peking University, Beijing 100871; † Corresponding author, E-mail: xiaofei@pku.edu.cn

Abstract Inconsiderate driving behavior is always attributed to environment or others, but is barely considered as the personal issue. This study investigated the fundamental effects of personality on inconsiderate driving behavior by adopting a questionnaire and a decision-making experiment. Results suggest that personality could significantly predict the behavior even the effects of situational factors were controlled. Meanwhile, when situational factors are similar, personal behavior shows consistency across situations. The conclusion strongly supported the thought of “a man drives as he lives”.

Key words inconsiderate driving behavior; personality; situation

不友善驾驶行为指驾驶员不顾及他人的感受和利益, 做出虽然不算违规, 但是可能会造成事故, 对交通通畅以及他人安全等造成威胁的驾驶行为^[1], 如随意停车、突然变道、抢行等。类似行为普遍存在于公共交通环境中, 看似微不足道, 却会对交通秩序造成极大影响。不友善驾驶行为与道路交通的每一个参与者息息相关, 人们一方面抱怨自己受到他人不友善驾驶的干扰而成为受害者, 另一方面也在有意或无意间做出不友善驾驶行为。

对于这样一类不友善的驾驶行为, 人们的认识却可能存在偏差。当自己成为不友善驾驶行为的受害者时, 人们往往指责他人, 认为是其固有的“不良”特质导致的, 即“驾如其人”, 因而他人应该对该

国家自然科学基金项目(70522202)和国家社会科学基金重大项目(09&ZD072)资助

收稿日期: 2012-08-17; 修回日期: 2012-10-31; 网络出版日期: 2013-05-28

网络出版地址: <http://www.cnki.net/kcms/detail/11.2442.N.20130528.1253.002.html>

因素的重要影响?本研究旨在对不友善驾驶行为产生过程中人格与环境的不同作用进行探讨,也为我们更好地认识与管理公共道路交通中的驾驶行为提供依据。

人格还是情境?对不友善驾驶行为来源问题的探讨,可以追溯到心理学领域著名的“人格-情境之争”。研究者们曾在“人格决定论”和“情境决定论”之间有过较大的分歧。经过长期探讨和论证,研究者一致认为仅从单一角度分析行为的来源是片面的,个体的行为实际是由个人特点和环境特点共同决定的^[5-9]。即便如此,分辨人格与情境在行为决定过程中的作用权重依然是非常必要的,能够帮助我们更好地理解个体行为的发生过程。

人格的认知-情感系统(cognitive-affective personality system, CAPS)理论^[6-10]认为,人们所遇到的事件会与人格系统中复杂的认知-情感单元发生交互作用,从而决定个体的行为。这些单元包括对自我、情境及他人的编码或者建构,对结果或自我效能的期望,价值观、能力和自我调节策略,这些单元之间关系的组织,构成了人格结构的核心。当个体面对某种情境特征时,某些认知和情感的特征模式得到激活,而另一些单元则会受到限制,这些激活的人格结构单元会指导和制约该情境下个体的行为。由此可见,人格对行为的作用是更基础的,情境由于其自身具有的一些心理特征^[11-12](psychological features)会调节行为的表达。Shoda等^[11]的一项研究发现,个体行为跨情境之间的相似程度是情境之间共享的相似心理特征数量的函数,即当不同情境的心理特征有重合时,个体在这些情境中的行为也表现出相似性,但这种相似性并不是要求行为完全一致,只是行为类型或者是行为性质的相似。情境之间相似的心理特征数量越多,行为跨情境的相似程度也越大。可见个体在不同情境中的行为方式其实是稳定和可预测的,而这正是人格稳定的基础作用的一种体现。

CAPS理论可谓是目前人格理论的一种综合,它强调的是行为在同一类型的情境中存在一致性,但是在不同类型情境中存在区别性。而这一点,恰恰来源于人格稳定的作用,是个体差异的稳定表现。Sherman等^[13]对人格、情境相似性、行为一致性之间关系的研究也正是对该理论的验证和阐释:首先,个体在不同的情境中出现了行为的相似性;其次,情境相似性对行为一致性有非常显著的预测力;再

者,在控制了情境相似性的影响之后,人格特征对行为一致性的预测力也非常显著。

综上所述,人格与情境在行为决定过程中的作用可以概括为如下两方面:第一,人格的作用力是更基础的、超越情境的,在控制了情境的影响力之后,人格对行为依然有着显著的预测力;第二,由于人格的稳定作用,当情境特征比较相似时,个体也会在情境中表现出相似的行为,即行为跨情境的一致性。

驾如其人 如前所述,心理学领域对于人格与情境在决定行为的作用方面达成了相对一致的结论。即人格作为基本因素决定个体的行为,而情境特征调节着个体行为的表达^[14]。据此可以推论,不友善驾驶行为由个体自身不够友善的人格决定,且由于这些人格的稳定作用,那些在驾驶情境中不友善的个体,当遇到与驾驶情境特征类似的情境时,依然会表现得不够友善。本研究即试图从这一角度为“驾如其人”这一观点提供支持。

本研究首先拟探讨人格对不友善驾驶行为的基本解释力。根据不友善驾驶行为的定义,研究者已经开发出对不友善驾驶行为量表,并对这类行为的特点进行了总结:个体的不友善驾驶,可能是为了达到自己的目的,而忽略了他人的感受;也可能是有意与他人斗气或争先^[1]。结合个人主义^[15]和竞争性人格的定义^[16],个人主义的个体常常比较自我,强调自我目标的实现,而不太在意自己的行为对他人造成的影响;竞争性强的个体,倾向于将许多事情看作是一种“竞赛”,有一种与他人竞争的倾向。可以发现,这种不友善驾驶的行为风格,与个人主义、竞争性人格的核心结构表现非常一致;或许正是由于个体的这两种人格特征,才使他们在驾驶时无心或者有意地做出不友善的驾驶行为。因此,实验一尝试采用问卷测量的方法,观察个人主义、竞争性人格对不友善驾驶行为的预测作用。

其次,拟考察不友善行为是否存在跨情境的一致性。据上述可知,当情境之间有相似的心理特征时,个体在这些情境之间的行为会出现一致性,并且这种一致性指的是风格或者性质的相似,而不是行为的完全相同。如果个体的不友善驾驶来自于其自身的人格特点(在本研究中主要关注个人主义和竞争性人格),那么由于这些人格特点的稳定作用,在遇到引发不友善驾驶行为类似的情境时,个体同样会出现不友善的行为风格。参照 Shoda等^[11-12]

对心理特征的定义,我们选取与驾驶情境有着相似心理特征的组织互动情境,观察个体是否会出现不友善的行为特征。对比驾驶情境和组织互动情境,可以发现二者有如下相似的心理特征:同为高人际互动情境;同样都涉及自身利益或者自身目标的实现。采用实验操控的方式,考察在组织两难情境下,个体是否也表现出像驾驶情境中那样关注自我利益的实现,不愿意妥协或者退让的不友善行为风格,检验行为不友善这一特征跨情境的一致性。

1 实验一:人格与不友善驾驶行为

人格对行为的作用已经得到了大量研究的证实,这一结论的基本表现就是在控制了情境的作用力之后,人格对行为的预测力依然显著。对于不友善驾驶行为,其“驾如其人”的表现也应该包括行为背后不友善人格的基本预测力。根据不友善驾驶行为的定义,这些个体行为的表现中有一种关注自我、忽略他人感受及有意与他人竞争的倾向。那么这种行为倾向是否是来源于个体的个人主义与竞争性的人格?我们采用个人主义-集体主义问卷和竞争倾向量表作为测量人格的指标,观察在控制了基本人口学变量、驾驶技术和情境因素作用之后,人格对不友善驾驶行为的解释力。

驾驶中非常重要的一个情境性因素就是驾驶时的情绪。驾驶情绪能够对驾驶行为产生较大的影响。当驾驶情绪不良时,个体做出不良驾驶行为的可能性就更高,当个体在驾驶中处于愤怒状态时,就更可能做出不安全的驾驶行为。不友善驾驶这种不良的驾驶行为,也会受到驾驶情境中情绪的影响,为了更完整地观察人格对不友善驾驶行为的影响,此处将情绪因素(驾驶愤怒)作为控制变量。

1.1 被试及测量方法

发放电子版问卷 500 份,收到有效问卷 335 份。被试的平均年龄为 33.48 岁($SD=9.33$),实际驾龄大于半年。其中 170 名为男性,147 名为女性,18 名被试性别信息缺失。

问卷的内容包括:1)不友善驾驶行为量表^[1];2)驾驶技术问卷:采用修订过的二维度、23 条目的“驾驶技术问卷”^[17],分为熟练操控程度以及安全驾驶习惯两个维度;3)驾驶愤怒量表:采用 Deffenbacher 等^[18]开发的短式“驾驶愤怒量表”(Driving Anger Scale, DAS);4)竞争性人格倾向量表^[19];5)垂直/水平个人主义-集体主义量表^[20];6)人口学及驾驶相关变量:性别、实际驾龄、每周平均行驶里程数。

1.2 结果

首先,将各量表得分均值、标准差、内部一致性系数和相关系数报告如表 1。

各量表与不友善驾驶行为的相关均显著。将性别、驾龄、每周行驶里程数及自评的驾驶技术等基本变量放入第一层,驾驶愤怒量表得分作为控制变量放入第二层,观察在控制了上述变量之后人格因素对不友善驾驶行为的预测力。

统计结果(表 2)发现,控制了人口学变量、驾驶技术和驾驶愤怒之后,人格对不友善驾驶行为的解释力依然显著,整个模型的解释力又上升了 18.2%。且个人主义($\beta=0.317$)和竞争性($\beta=0.271$)对不友善驾驶行为有显著的正向预测力,集体主义人格对不友善驾驶行为的预测力不够显著,但观察回归系数及单独考察集体主义人格与不友善驾驶行为的相关($r=-0.134, p<0.05$),可以发现存在集体主义得分越高,不友善驾驶程度相对越低的趋势。

表 1 各量表分数均值、标准差、内部一致性系数和相关系数
Table 1 Means, standard deviation, alpha reliability and correlation coefficients

| 量表 | M | SD | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|------------|--------|-------|----------|---------|---------|---------|----------|--------|
| 1. 不友善驾驶行为 | 59.46 | 20.35 | (0.95) | | | | | |
| 2. 驾驶技术 | 101.76 | 12.45 | 0.454** | (0.89) | | | | |
| 3. 驾驶愤怒 | 44.33 | 11.74 | 0.655** | 0.556** | (0.95) | | | |
| 4. 竞争倾向 | 58.36 | 15.18 | 0.539** | 0.373** | 0.536** | (0.83) | | |
| 5. 个人主义人格 | 93.35 | 18.70 | 0.593** | 0.396** | 0.572** | 0.769** | (0.92) | |
| 6. 集体主义人格 | 95.58 | 17.44 | -0.134** | 0.050 | -0.413* | -0.092 | -0.278** | (0.88) |

注: *表示 $p<0.05$, **表示 $p<0.01$ 。

表2 人格因素对不友善驾驶行为的预测力
Table 2 Personality and its prediction for inconsiderate driving behaviors

| 变量 | 不友善驾驶行为() | | | |
|-------------------------|------------|---------|---------|----------|
| | 第一层 | 第二层 | 第三层 | |
| 1 基本变量 | 性别 | -0.105 | -0.128* | -0.169** |
| | 驾龄 | 0.065 | 0.203** | 0.403** |
| | 周行驶里程 | 0.182* | 0.036 | 0.077 |
| | 驾驶技术 | 0.247** | -0.008 | -0.207** |
| 2 控制变量 | 驾驶愤怒 | | 0.545** | 0.285** |
| | 个人主义 | | | 0.317** |
| 3 人格变量 | 集体主义 | | | -0.062 |
| | 竞争性 | | | 0.271** |
| Adjusted R ² | 0.219 | 0.444 | 0.626 | |
| ΔR ² | | 0.225** | 0.182** | |

注: *表示 $p < 0.05$, **表示 $p < 0.01$ 。

1.3 小结

在控制了人口学变量、驾驶相关变量及驾驶愤怒之后,加入人格变量,整个模型的解释力有了显著提高,由此可见人格对不友善驾驶行为的预测力是非常显著的。观察回归系数可以得出,那些个人主义倾向高、竞争性强的个体不友善驾驶的程度更高。也就是说,不论驾驶者本身的驾驶技术如何,也不论驾驶者处于何种驾驶情绪下,都会表现出与其人格相一致的行为:那些个人主义、竞争意愿强的个体,驾驶中往往会为了达到个人目的,或者为了自己方便,做出对他人不够友善的驾驶行为。

根据之前的论述,“驾如其人”,首先表现在情境背后人格对驾驶行为的稳定解释力上。实验一采用问卷测量的方式,发现了排除情境影响之后人格对不友善驾驶行为的预测力,为“驾如其人”提供了比较有力的支持。

2 实验二:不友善行为跨情境一致性

根据实验一的结果,那些驾驶不友善的个体,本身具有个人主义与竞争性的人格特点,在适合这些人格特点表达的驾驶情境中,个体在与其他道路使用者互动时表现出不够友善的驾驶行为。那么在与驾驶情境具有相似心理特征的组织情境中,这些不友善驾驶的个体,当需要与其他同事互动时,是否也会由于自己个人主义、竞争性的人格特点,做出不够友好的行为呢?即是否更可能表现出关注个人利益,不愿意与他人合作的特点呢?

关于个体在与他人互动时是否愿与他人合作,

已经形成了比较成型的研究范式。社会两难情境就是其中之一^[21]。一般来说,个人主义的个体,属于亲个人倾向的人,往往不愿与他人合作,而关注他人或者顾及集体的人,常被归为亲社会取向的个体,则合作意愿较高。

本实验采用组织中的两难情境范式,观察那些不友善驾驶程度高的个体,是否在组织情境中也有与驾驶情境中行为风格类似的不友善行为风格,从而进一步为“驾如其人”提供支持。

2.1 方法

2.1.1 被试

选取实验一在《不友善驾驶行为》量表中总得分上下 33%的个体,构成实验二中的不友善驾驶高低分两组。实验一与实验二时间间隔 3 个月以上,且被试并不知道两个实验的关联。由于存在被试流失,最后获得有效被试 122 名,其中男性 58 名,女性 64 名。

2.1.2 测量工具和程序

根据两难情境的规则,我们开发了组织情境中的两难情境范式,考察被试与行为对象(自己的同事)分享客户数量的意愿,范式包含 4 种任务,每种任务下行为对象的特点不同(不同任务的差别在于行为对象分别为高诚实、低诚实、高聪明、低聪明)。同时还有一项含有 8 个问题的控制检查问卷。

主试在被试的工作场所进行实验,使用电脑向被试呈现两难情境任务,4 种任务的先后顺序经过平衡。被试在一间单独的办公室完成决策任务,之后填写控制检查问卷。实验结束后向被试说明实验目的,向被试反馈他在《不友善驾驶行为量表》和两难情境中的表现并给予解释。

2.1.3 实验设计

自变量为个体不友善驾驶程度分组,分为友善组与不友善组,为组间变量;因变量为被试的合作意愿,是被试愿意与行为对象分享客户的数量,0~4 点评分(每种任务)。

2.2 结果

2.2.1 控制检查

在控制检查问卷的 8 个题目中,正确回答 5 题以上为理解了情境。剔除 4 名未达到要求的被试数据,共 118 名被试的数据进入最后的分析。被试平均年龄 35.94 岁(SD=10.23),其中男性 57 名,女性 61 名,不友善驾驶高分组 53 人,低分组 65 人。

2.2.2 驾驶行为友善程度对合作意愿的影响

分析发现,驾驶友善组总体合作意愿($M=2.44$)

显著高于驾驶不友善组($M=1.85$), $F(1,116)=40.90$, $p<0.001$ 。

分别对不同的决策任务进行分析,发现不论两难情境中面临的行为对象特征如何,驾驶低不友善组的个体的合作意愿都高于驾驶高不友善组,具体结果如表3所示。

表3 不同决策任务下驾驶不友善高低组合作意愿差异
Table 3 Cooperation difference between the two groups in four decision tasks

| 行为对象 | M (SD) | | t |
|------|-------------|-------------|---------|
| | 驾驶低不友善组 | 驾驶高不友善组 | |
| 高诚实 | 3.46 (0.71) | 2.74 (0.56) | 6.067** |
| 低诚实 | 1.34 (0.74) | 1.02 (0.57) | 2.591* |
| 高聪明 | 2.31 (0.97) | 1.28 (0.77) | 6.265** |
| 低聪明 | 2.65 (0.62) | 2.38 (0.97) | 1.827 |

注: *表示 $p<0.05$, **表示 $p<0.01$, 表示 $0.05<p<0.08$, 边缘显著。

2.3 小结

实验二通过组织情境中的行为决策实验,发现在驾驶情境中不友善驾驶行为有差异的个体,在驾驶之外的情境依然会表现出行事风格的差异。那些驾驶不友善的个体,由于其个人取向、不关注他人、爱与他人竞争的特点,在驾驶情境中做出不友善的行为,同时在组织两难情境中,也表现出不友善的风格,不太愿意与他人合作;而驾驶友善的个体,由于其更加考虑他人,不太倾向与他人竞争,他们在组织两难情境中合作意愿更强。人格对行为的作用力在不同情境中得到了一致的表达。

综合研究的结果,我们再次看到人格对行为强有力的影响。由于人格的稳定特征,使得在特征类似的环境中,个体的行为能够被准确预测,正如本研究中的组织情境与驾驶情境,尽管这两种情境不在同一范畴,但二者都是高人际互动性情境,都与个体自身利益的实现或者自身目标的完成非常相关。我们通过个体在驾驶情境中的不友善行为风格,预测他们在组织情境中会依然延续不友善的风格,而研究结果为这种行为跨情境的一致性提供了有力支持:不友善的人,在驾驶情境中对待其他道路使用者不够友善,在组织情境中对待自己的同事依然不够友善。

3 讨论

虽然不友善驾驶行为的概念近期才被提出,但

其本身是一个长期存在于道路交通环境中的现象,而且出现的频率非常高。这类行为虽然性质算不上十分恶劣,但却让所有道路使用者都深受其害。一个特别值得关注的问题是,当自己是不友善的驾驶行为的行为者时,人们的直觉往往认为,是因为交通环境“不友善”或者他人的“不友善”才导致自己的“不友善”。而本研究的结果表明,这种认识是不准确的。不友善驾驶行为的发出者更应该认识到自身的原因,而不应将不良的驾驶行为归因于环境或者他人。

3.1 我们为什么会不友善驾驶?

本研究的结论可以概括为“驾如其人”,通过两个实验,分别从两方面为“驾如其人”这一观点提供有力支持。实验一主要采用问卷测量的方法,考察了在控制基本变量和具有情境特征的驾驶愤怒之后,人格对不友善驾驶行为的影响。结果发现,个人主义人格和竞争性人格对不友善驾驶行为有显著的正向预测作用,集体主义人格与不友善驾驶行为有着负相关的趋势,验证了人格对行为的基本解释力。实验二采用实验操纵,考察了个体这种不友善行为跨情境的一致性。那些驾驶不友善的个体,由于其本身具有的个人主义、爱与他人竞争的特点,我们推测其与驾驶情境有着相似心理特征的组织两难情境中,会同样出现个人倾向、不愿与他人合作的行为。实验结果发现,那些在不友善驾驶行为量表上得分较高的个体,在组织两难情境中忠实于自己个人主义、竞争性强的人格特征,总体上都不愿与他人合作,且不论行为对象的特征如何,这种不合作的趋势是稳定的。不仅如此,对比不友善驾驶程度不同的两组被试在个人主义量表上的得分发现,驾驶不友善高分组的个人主义得分($M=105.09$)要显著高于驾驶不友善低分组($M=81.77$),这一对比进一步为人格差异的稳定作用提供了证据。实验二的结果证实了在人格的稳定作用下,个体在相似情境中出现一致行为这种趋势的稳定性。总体来看,两个实验分别从不同的侧面,共同支持了“驾如其人”这一观点。

人格和情境共同影响个体的行为,已经被心理学领域的研究者高度认同。但在这个过程中,确定人格和情境到底孰轻孰重,对于个体理解自身行为非常重要。人格是个体内部的、不可观察的倾向性,可能包含着个体复杂的但是特异的情感、认知和思维方式。人格的这种特异稳定的结构,会让个体的

行为在不同的情境中,在不同的条件下,有着不同的行为表现。但这种不同行为表现本身又具有一种规律性:对同一个个体来说,在情境的心理特征有重合时,个体在情境中的行为表现就比较一致,可以通过一种情境下的行为来预测另一种情境中的行为倾向。这种行为跨情境的一致性,具有非常强的稳定性;这种稳定性的倾向,也是个体行为差异的主要来源。也就是说,人格是决定行为的基本因素,而情境则是人格发挥作用的舞台。人格作为核心的特征,在不同的情境下有不同程度的表达。当情境之间比较相似时,这些情境对人格-行为关系的引发作用就是相似的,由于人格的稳定性,个体会表现出比较一致的行为^[12]。本研究的结果为行为决定过程中人格的力量提供了有力的支持。

3.2 如何准确地认识我们的行为?

如前所述,当我们做出不友善驾驶行为时,我们总是倾向于责怪环境或者埋怨他人。本研究为人格在行为发生过程中的基础作用提供了支持,也同时证明了我们在归因时责怪环境或他人的方式存在偏差,是不准确的认知。虽然情境在行为产生的过程中起到了一定的作用,但是人格的作用更基础性的。

不友善驾驶行为,普遍存在于现在的道路交通中。虽然行为后果不算严重,但如果人人都参与,总体的危害就不言而喻了。据了解,交通拥堵有1/3来自类似的不文明或者是不友善行车,而仅北京市每天因堵车造成的社会成本就达4000万元,相当于每年损失146亿元。因此,对这类行为建立正确认识迫在眉睫。做出不良驾驶行为时的个体,由于注意视角的影响^[2-3],他们的关注点总是“向外的”,所以经常会注意不到自己的行为,而这种“向外的”的关注点,让他们过多地看到环境或者是他人的因素在行为发生时的作用;并且,行为者在解释自己行为时有一种自我服务的动机倾向^[22],而这一点,也会让行为者在解释自己的行为时用他人因素或者外界环境来为自己开脱。相应地,观察者的注意视角更多地指向“行为当事人”,更可能看到行为者个人因素的作用,并且由于观察者不会受到自我服务倾向的干扰,这个视角看待问题会更加客观。本研究的结论也证实,人们的不友善行为其实来自于自身不够友善的人格特质,而情境更像是一个启发线

索。所以,如果我们能够用观察者的角度来审视自己的行为,多关注自身原因,则可能更客观地意识到自身的问题。从而能够有意识地纠正这种认知偏差,并通过自我改进来减小不友善驾驶行为的频率,最终为整体交通环境的改善做出自己的贡献。

3.3 启示与意义

总的来说,人格是行为决定过程中的基本作用力,即“行如其人”:一方面,人格作为情境背后基本的作用力,使得个体表现出与其人格结构核心特征非常一致的行为,所以在排除了情境的影响后,依然能够看到人格的显著作用;而情境起到线索式的作用,根据其所具有的心理特征引发行为的表达,而由于人格的稳定性,具有相似特征的情境下,个体就会有相似的行为倾向,也就是行为跨情境的一致性。

值得注意的是,行为一致是指行为总体方向或者性质上的一致,并不是绝对和完全的相同,个体会根据不同的情境调整自己当前的行为,与当前的情境特征匹配。正如本研究的结果,不友善的个体,在驾驶情境中的不友善表现是对其他驾驶者不够友好,关注自己,与他人斗气,影响了其他驾驶者的正常行驶;而在其他生活情境中,不友善的表现则可能就是对其他人的态度不够好,只关注自己的利益,不愿意与他人分享或合作。

过往对驾驶行为的研究,更多的是采用问卷测量的方式。我们在继承这一传统方法的基础上,添加了实验操纵,并深入到被试所在的组织环境中进行实验。一方面,在实验一结果的基础上,实验二在较为真实的组织环境中对研究结果进行了扩展和补充,保持了研究的连续性,并从不同的侧面为研究主题提供支持的同时,也保证了较高的生态效度;另一方面,实验一的问卷测量与实验二的实验情境,用的是相同的被试,但是采用不同的测量方式,并且两个实验进行的时间间隔在3个月以上,减小了结果受到共同方法偏差^[23]影响的可能性,加强了结论“驾如其人”的可靠性。

“驾如其人”也许是本研究的一个耐人寻味的启示:任何“不友善”的驾驶行为都必须由我们自己负全责,同时,他人又据此对我们的“为人”形成整体的判断。毫无疑问,改善道路交通环境是每一个参与者的愿望,但应该从“我”做起,人人有责。

<http://auto.sina.com.cn/news/2007-11-23/0035328467.shtml>

参考文献

- [1] 谢晓非, 王秋鸿, 常诗晴. 不友善驾驶行为分析. *应用心理学*, 2011, 17(4): 291-298
- [2] Jones E E, Nisbett R E. *The actor and the observer: divergent perceptions of the causes of behavior*. Morristown, NJ: General Learning Press, 1971
- [3] Watson D. The actor and the observer: how are their perceptions of causality divergent?. *Psychological Bulletin*, 1982, 92(3): 682-700
- [4] Robins R W, Spranca, M D, Mendelsohn G A. The actor-observer effect revisited: effects of individual differences and repeated social interactions on actor and observer attributions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1996, 71(2): 375-389
- [5] Shoda Y, Mischel W, Wright J C. Links between personality judgments and contextualized behavior patterns: situation-behavior profiles of personality prototypes. *Social Cognition*, 1993, 11(4): 399-429
- [6] Mischel W, Shoda Y. A cognitive-affective system theory of personality: reconceptualizing situations, dispositions, dynamics, and invariance in personality structure. *Psychological Review*, 1995, 102(2): 246-268
- [7] Mischel W, Shoda Y. Reconciling processing dynamics and personality dispositions. *Annual Review of Psychology*, 1998, 49(1): 229-258
- [8] Funder D C. Towards a resolution of the personality triad: persons, situations, and behaviors. *Journal of Research in Personality*, 2006, 40(1): 21-34
- [9] Funder D C, Colvin C R. Explorations in behavioral consistency: properties of persons, situations, and behaviors. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1991, 60(5): 773-794
- [10] Mischel W, Shoda Y, Mendoza-Denton R. Situation-behavior profiles as a locus of consistency in personality. *Current Directions in Psychological Science*, 2002, 11(2): 50-54
- [11] Shoda Y, Mischel W, Wright J C. Intra-individual stability in the organization and patterning of behavior: incorporating psychological situations into the idiographic analysis of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1994, 67(4): 674-687
- [12] Shoda Y, Mischel W, Wright J C. The role of situational demands and cognitive competencies in behavior organization and personality coherence, 1993, 65(5): 1023-1035
- [13] Sherman R A, Nave C S, Funder D C. Situational similarity and personality predict behavioral consistency. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2010, 99(2): 330-343
- [14] Funder D C, Guillaume E, Kumagai S, et al. The person-situation debate and the assessment of situations. *Japanese Journal of Personality*, 2012, 21: 1
- [15] Markus H R, Kitayama S. Culture and the self: implications for cognition, emotion, and motivation. *Psychological Review*, 1991, 98(2): 224-253
- [16] Fernandes R, Job R F S, Hatfield J. A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving: different factors predict different risky driving behaviors. *Journal of Safety Research*, 2007, 38(1): 59-70
- [17] Lajunen T, Summala H. Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 1995, 19(3): 307-318
- [18] Deffenbacher J L, Oetting E R, Lynch R S. Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 1994, 74(1): 83-91
- [19] 谢晓非, 余媛媛, 陈曦, 等. 合作与竞争人格倾向测量. *北京大学学报: 自然科学版*, 2006, 38(1): 116-125
- [20] Singelis T M, Triandis H C, Bhawuk D P S, et al. Horizontal and vertical dimensions of individualism and collectivism: a theoretical and measurement refinement. *Cross-Cultural Research*, 1995, 29(3): 240-275
- [21] Dawes R M. Social dilemmas. *Annual Review Psychology*, 1980, 31(1): 169-193
- [22] Bradley G W. Self-serving biases in the attribution process: a reexamination of the fact or fiction question. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1978, 36(1): 56-71
- [23] Podsakoff P M, MacKenzie S B, Lee J Y, et al. Common method biases in behavioral research: a critical review of the literature and recommended remedies. *Journal of Applied Psychology*, 2003, 88(5): 879-903