

# 小事件、大影响: 公平感知觉与规则驾驶行为

李靖宇 谢晓非<sup>†</sup> 葛瑜

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

**摘要** 从公平感知觉这个新的角度探讨驾驶员规则驾驶行为。运用情境问卷和量表测量的方法明确区分事件公平感和社会实体公平感, 分别探讨它们对于驾驶员规则驾驶行为的效应。研究发现, 驾驶员对单一情境的事件公平感知觉以及对整体交通环境的社会实体公平感知觉都与规则驾驶行为存在显著关系, 知觉到的公平感越高, 规则驾驶行为得分越高; 同时, 个体的事件公平感知觉通过社会实体公平感知觉的中介作用对规则驾驶行为产生影响。

**关键词** 公平感知觉; 驾驶员规则驾驶行为; 事件公平感; 社会实体公平感

**中图分类号** B84

## Tiny Event, Big Effect: Relationships between Drivers' Justice Perception and Drivers' Rule-Observing Behaviors

LI Jingyu, XIE Xiaofei<sup>†</sup>, GE Yu

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

**Abstract** The study explored drivers' rule-observing behaviors from a new perspective — drivers' justice perception. The authors developed scenario questionnaire and scales to distinguish event justice perception from social entity justice perception, and explored the effects of both kinds of justice perception on drivers' rule-observing behaviors. The results show that drivers' event justice perception of a single incident and social entity justice perception of the whole transportation environment are both significantly correlated with drivers' rule-observing behaviors. The more justice people perceived, the higher scores they got in rule-observing behaviors questionnaire. The relationship between event justice perception and rule-observing behaviors is mediated by the social entity justice.

**Key words** justice perception; drivers' rule-observing behaviors; event justice perception; social entity justice perception

随着中国经济的高速发展, 机动车的快速增加使得交通安全形势愈发严峻, 而驾驶员的交通违规行为更增大了交通事故发生的频率。有研究发现, 在全球的交通事故中, 90%以上是由于道路使用者的违规行为单一或者协同其他因素造成的<sup>[1]</sup>。公安部公布的统计信息显示, 机动车驾驶员违法行为是造成交通事故的主要原因。2004 年因机动车驾驶人违法行为导致交通事故 465083 起, 造成 93550 人死亡、435787 人受伤, 分别占总数的 89.8%, 87.4%和

90.6%<sup>[2]</sup>。而 2005 年全国机动车驾驶人交通违规肇事 417355 起, 造成 91062 人死亡, 分别占总数的 92.7%和 92.2%<sup>[3]</sup>。交通规则作为约束驾驶行为、保证驾驶安全的重要法规, 却得不到许多驾驶员的遵守, 造成各种交通事故, 这背后的原因值得探讨。

### 1 假设与框架

我们认为, 驾驶员的公平感知觉可能对规则驾驶行为存在影响。Tyler<sup>[4]</sup>研究发现驾驶员对于规则

国家自然科学基金(70522202)和国家社会科学基金(09&ZD072)资助  
收稿日期: 2011-06-20; 修回日期: 2011-08-19; 网络出版日期: 2011-12-30  
网络出版地址: <http://www.cnki.net/kcms/detail/11.2442.N.20111230.1731.002.html>

的遵守主要出于两种动机：工具性动机和标准性动机。其中工具性动机涉及遵守及违反规则的收益和损失；标准性动机来自对法律的内化以及知觉到的法律权威。根据公平理论(equity theory)，人们被激励去维持与他人公平、公正的关系，如果人们知觉到的投入产出比与他人不对等，那么个体就有改变行为的倾向来恢复对等关系<sup>[5]</sup>。同样，规则遵守的工具性动机涉及遵守和违反规则的收益与损失，如果个体知觉到他人因为违反规则而有更大的收益或是更小的损失，那么个体产生的不公平感可能会驱使个体也做出违反规则的行为。另一方面，遵守规则的标准性动机来自于对法律的内化以及知觉到的法律权威。司法领域的研究发现，个体对制裁的公平判断影响其情绪、服从行为以及知觉到的来自制裁的威慑力<sup>[4,6-7]</sup>，这说明公平感会影响个体所知觉到的法律权威，亦即遵规的标准化动机。从以上工具性动机和标准化动机两方面的分析可以推测，驾驶员知觉到的公平感会影响其遵守交通规则的行为。此外，Xie 等<sup>[8]</sup>在开发中国驾驶员问卷(Chinese Driving Questionnaire)时发现反映由于个体所处社会层级不同而造成不公平感知觉的因子。又有研究发现，个体对于社会权力层的感知和信任程度会影响其对法律系统的遵守程度<sup>[9]</sup>。这两项研究结果结合起来也提示个体在交通领域的公平感知觉会影响其遵守交通规则的行为。

对公平感的研究，过去多集中在组织管理心理学领域，并且主要存在两种研究取向。Cropanzano 等<sup>[10]</sup>总结提出：第一种取向可以被称为“事件范式(event paradigm)”，这类研究主要探讨环境中的具体事件如何激发、影响人们的公平感判断，这种公平感也被称为事件公平感(event justice)；另一种取向则是关注人们在真实环境下的普遍性公平感知觉，它不具体指向某一个事件，而可以认为是综合多种事件后对客体(可以是一个人、一个组织、甚至整个世界)形成的公平感判断，这种公平感被称为社会实体公平感(social entity justice)。例如“我认为我昨天闯红灯受到处罚是公平的”，这是对一个具体事件的公平感知觉，属于事件公平感；而“我国的交通法规的执行是公平的”则是将我国的交通环境看做一个整体进行知觉，这样的判断可能综合了诸多具体的事件，所以属于社会实体公平感。本研究对于驾驶员公平感与规则驾驶行为的探讨，即是要将事件公平感与社会实体公平感区分开来。根据

Cropanzano 等<sup>[10]</sup>提出的组织综合模型，个体的事件公平感判断和社会实体公平感判断都会直接影响个体的行为，而同时事件公平感会影响社会实体公平感判断，进而间接影响个体的行为。但是该模型是总结相关研究提出的理论结构，并没有对整个模型进行直接的验证。过往研究对于事件公平感与行为的关系以及社会实体公平感与行为的关系都提出了有力的研究例证：例如 Colquitt 等<sup>[11]</sup>通过实验室模拟情境操纵个体感受到的公平感，发现个体对于这种事件公平感的知觉会影响其任务完成表现；Choi<sup>[12]</sup>发现事件公平感会影响员工的组织承诺与组织公民行为；Ambrose 等<sup>[13]</sup>发现消费者对于某个公司形成的社会实体公平感判断会影响他对于这个公司的态度；也有研究证实员工对于所属组织的社会实体公平感知觉能够预测他的销售业绩<sup>[14]</sup>。而对于事件公平感与社会实体公平感的关系，由于过去研究没有有效区分而鲜有直接证据<sup>[10]</sup>，但从信息加工的角度，社会实体公平感的形成依赖于对与该社会实体相关的各种事件的加工与判断，因此事件公平感可能对社会实体公平感产生影响。

那么在本研究中，对于公平感知觉对驾驶员规则驾驶行为的影响，是否与 Cropanzano 等<sup>[10]</sup>提出的模型一致呢？一次看似不大的不公平交通事件对于规则驾驶行为会产生多大的影响呢？在本研究中我们将明确区分事件公平感和社会实体公平感，并以图 1 所示框架来探讨公平感知觉对驾驶员规则驾驶行为的影响。研究方法为自陈问卷，事件公平感通过情境问卷的方式由个体对单一交通事件进行公平感判断，社会实体公平感则通过自编的《驾驶公平感知觉量表》进行测量。本研究的假设如下。

假设 1：事件公平感对驾驶员规则驾驶行为有正向预测作用，个体知觉到的事件公平感越高，则规则驾驶行为越多。

假设 2：社会实体公平感对驾驶员规则驾驶行为有正向预测作用，个体知觉到的社会实体公平感越高，则规则驾驶行为越多。

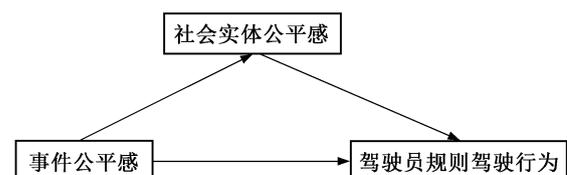


图 1 研究框架

Fig. 1 Framework of present study

假设 3: 事件公平感通过社会实体公平感对驾驶员规则驾驶行为产生影响。

## 2 方法

### 2.1 被试

在贵州省贵阳市随机寻找各类司机填写问卷, 共发放 350 份问卷, 回收 325 份, 回收率达 92.8%; 其中有效记录为 300 份, 有效回收率达 85.7%。随机选取其中的 150 份作为样本 1, 用于自编量表及问卷的探索性因素分析; 另外 150 份作为样本 2, 用于验证性因素分析。样本 1 被试平均年龄 35.49 岁( $SD=10.20$ ), 平均驾龄为 7.59 年( $SD=7.35$ ), 其中男性 107 名, 女性 43 名, 职业司机 25 名, 非职业司机 125 名。样本 2 被试平均年龄 27.04 岁( $SD=3.40$ ), 平均驾龄为 4.39 年( $SD=2.55$ ), 其中男性 106 名, 女性 44 名, 职业司机 12 名, 非职业司机 138 名。

### 2.2 研究工具开发

1) 测量事件公平感的单一交通事件。采用情境问卷的方式, 给被试呈现 1 个交通事件情境, 并要求被试假想自己是该情境中的主人公, 然后对该情境的公平性进行判断(“我认为上述的事件是公平的”。1=完全不同意, 5=完全同意)。根据以往对公平感的研究, 研究者早期主要关注人们对于分配结果的感知与比较, 从而提出结果不公平的概念<sup>[5]</sup>; 后来 Thibaut 等<sup>[15]</sup>认为仅探讨结果的公平性忽略了获得分配结果之前的分配过程, 进而提出了程序不公平的概念。本研究针对结果不公平和程序不公平这两个维度, 探讨对这两种不同类型事件的公平性知觉是否与驾驶员规则驾驶行为存在不同关系。我们从网络各大论坛选取了 10 个网友抱怨的不公平情境, 并请 2 名资深的交通警察及 5 名职业司机对 10 个情境在结果不公平和程序不公平程度上进行七点评分, 选取结果不公平维度得分高于 4, 程序不公平维度得分低于 4 的事件作为结果不公平情境事件, 选取程序不公平维度得分高于 4, 结果不公平维度得分低于 4 的事件作为程序不公平情境事件, 综合每个事件在两个维度上与量表中值 4 的差值大小, 选出具有代表性的结果及程序不公平情境事件, 并对两个情境在字数上进行匹配。本研究最终采用的结果不公平事件描述的是“我”驾车在 T 型路口右转弯过急, 被交警认定违规, 驾照被交警扣留。第二天“我”到交警队接受处罚时, 原本认为会被罚款 50 元, 结果实际上被罚款 200 并扣了分。而程序不

公平事件描述的是“我”自南向北经过一个无交通指示灯的路口, 被自东向西行驶的车辆撞到后轮部位, 根据现场摄像头记录, 对方车速远远超过道路限速, 并且没有明显制动迹象。然而交警仅根据《2004 年道路交通安全法实施条例》第五十二条中的第(二)项(机动车通过没有交通信号灯控制也没有交通警察指挥的交叉路口, 在进入路口前停车瞭望, 让右方道路的来车先行), 并未进行规范的现场取证就认定“我”负主要责任。在研究中, 这 2 种情境随机呈现给被试, 保证一半被试假想的是结果不公平的情境, 一半被试假想的是程序不公平的情境。

2) 驾驶员公平感知觉量表。采用自编的《驾驶员公平感知觉量表》, 编制过程如下。

① 首先确定驾驶员公平感的定义。通过与 3 名经验丰富的交通干警以及交通风险研究小组(包括 1 名心理学教授、2 名博士研究生、9 名硕士研究生以及 2 名本科生)的深入讨论, 将驾驶员公平感的定义为: 交通情景中驾驶员对于个人利益有关的交通规则、惩罚措施和交警执行方式等的公平感受。该公平感属于社会实体公平感的范畴。

② 通过访谈, 生成初测量表的条目。根据组织公平感量表的维度<sup>[16-17]</sup>编制相应的情境, 由研究者对 12 名被访者进行面对面的半结构化访谈, 被访者类型包括私家车司机、出租车司机、中巴车司机、交通警察, 平均年龄 33 岁, 平均交通经验约为 8 年。通过访谈共获得行为描述 47 条, 将不符合驾驶员公平感知觉定义的条目删去, 并将意思重复或相近的条目合并, 共得到有效条目 24 条。邀请 3 名交通干警对这 24 条行为描述在被知觉到的频率上进行 1 到 10 点的评价。条目平均得分 4.92 分, 专家评定的一致性系数为 0.91。根据专家意见和交通风险研究小组的讨论, 删除被知觉到频率最低的条目后, 获得 21 个条目的驾驶员公平感知觉初测量表。该量表采用 5 点计分(1=非常不公平, 5=非常公平)。

③ 发放初测问卷收集数据, 采用样本 1 进行探索性因素分析, 逐步删除双负载严重以及因子载荷小于 0.30 的条目, 最终抽取 2 个因子, 共解释 52.73% 的方差。因子 1 包含项目数为 6 条, 每条项目载荷均在 0.6 以上, 命名为“由特权导致的不公平感”; 因子 2 包含项目数为 5 条, 每条项目载荷均在 0.45 以上, 命名为“制度不完善导致的不公平感”。整个量表的内部一致性系数为 0.79, 因子 1 和因子 2 的内部一致性系数分别为 0.82 和 0.68, 均达到可接

受水平。采用样本 2 进行验证性因素分析。绝对拟合指数,  $\chi^2/df=4.12$ ,  $RMSEA=0.14$ ,  $GFI=0.83$ ; 相对拟合指数,  $NNFI=0.80$ ,  $CFI=0.85$ 。综合考虑各个指标, 认为模型是能够接受的。

④ 对《驾驶员公平感知觉量表》进行效度检验。采用 King 等<sup>[18]</sup>编制的公平敏感性量表(Equity Sensitivity Instrument, ESI)进行关联效度的检验<sup>[18]</sup>。该量表包含 5 个项目, 每个项目描述 1 种工作情境。被试被要求采用强制分布法(force distribution), 将 10 分分配给每个情境的 2 个反应项。这 2 个反应项分别对应大公无私和自私自利, 将反映大公无私项目上的分数加总, 按照样本平均数 $\pm 0.5SD$ (标准差), 从而将被试区分为大公无私型、公平交易型和自私自利型<sup>[18]</sup>。该问卷经过翻译-回译过程, 确保问卷的表面效度。根据过往对于公平敏感性的研究, 自私自利型、公平交易型、大公无私型这 3 类人对于公平有不同的偏好<sup>[18]</sup>, 表现为对于不公平事件的阈限不同<sup>[19]</sup>, 即自私自利的人更容易认为某一事件不公平。因而, 本部分效度分析将样本 1 与样本 2 合并, 运用《公平敏感性量表》将被试区分为自私自利型、公平交易型、大公无私型 3 类。将性别、年龄、驾龄、是否是职业司机、每周驾驶公里数、月收入和过去一年被扣分总数作为协变量, 对公平敏感性和驾驶员公平感进行协方差分析。结果发现, 公平敏感性的类型影响显著( $F(2,290)=144.84, p<0.001$ )。事后检验发现, 3 类个体的公平感知觉差异均显著, 大公无私型个体( $M=29.16, SD=5.92$ )的公平感知觉最高, 公平交易型个体居中( $M=20.97, SD=2.92$ ), 自私自利型最低( $M=15.51, SD=2.86$ ), 说明《驾驶员公平感知觉量表》具有较好的效度。

3) 驾驶员规则驾驶行为问卷。测量规则行为的问卷, 主要有 Tyler 等<sup>[20]</sup>使用的规则行为问卷, 共 14 个条目, 条目内容主要探查员工在组织中的规则行为, 如“你是否遵守组织的规则 and 规定”、“你是否执行上级制定的规则”等<sup>[20]</sup>。经过实验室交通风险研究组成员和 2 名资深交通干警的专家评议, 我们将其中的条目描述改为适用于交通领域的内容, 删除明显不适于交通情境的条目, 最终形成 13 个条目的驾驶员规则驾驶行为初测问卷, 包括“你是否遵守交通的规则和相关的规定”、“你是否按交管部门要求去驾驶”和“你是否因为对交警或交通部门生气而不认真驾驶”等条目, 该量表采用 6 点评分(1=从不, 6=总是)。

采取样本 1 对驾驶员规则驾驶行为初测问卷进行探索性因素分析, 逐步删除载荷小于 0.30 和双负载严重的条目, 最终抽取 2 个因子, 剩余 10 个条目, 共解释 55.48% 的方差。因子 1 包含项目数为 7 条, 每条项目载荷均在 0.6 以上, 命名为“自觉服从交通规则”; 因子 2 包含项目数为 3 条, 每条项目载荷均在 0.7 以上, 命名为“故意违反交通规则”, 该因子条目都应该反向计分。整个量表、因素 1 和因素 2 的内部一致性系数分别为 0.86, 0.91 和 0.66, 具有良好的内部一致性。采用样本 2 进行验证性因素分析。绝对拟合指数,  $\chi^2/df=4.23$ ,  $RMSEA=0.14$ ,  $GFI=0.85$ ; 相对拟合指数,  $NNFI=0.83$ ,  $CFI=0.87$ 。综合考虑各个指标, 认为模型是能够接受的。

对《驾驶员规则驾驶行为问卷》进行效度检验, 将样本 1 与样本 2 合并, 以过去一年被扣分总数为因变量进行多元分层回归, 第 1 层放入性别、年龄、驾龄、是否是职业司机、每周驾驶公里数、月收入作为控制变量, 第 2 层放入被试在《驾驶员规则驾驶行为问卷》的得分。结果发现, 被试《驾驶员规则驾驶行为问卷》得分的回归系数显著( $\beta=-0.652, p<0.001, \Delta R^2=0.399$ ), 被试规则驾驶行为问卷得分越高, 在过去一年实际被扣分数就越低, 说明《驾驶员规则驾驶行为问卷》具有较好的效度。

## 2.3 统计分析

用 SPSS16.0 和 Lisrel8.70 进行数据分析。

## 3 结果

### 3.1 事件公平感与驾驶员规则驾驶行为的关系

将样本 1 和样本 2 合并进行分析。由于采用了程序不公平和结果不公平两个情境, 为了考察不同情境下的事件公平感与规则驾驶行为的关系, 采用分层回归分析, 第 1 层放入人口统计学变量, 第 2 层放入情境类型与事件公平感两个自变量, 第 3 层放入情境类型与事件公平感的乘积项。回归结果发现, 乘积项的回归系数不显著( $\beta=0.209, p>0.05$ ), 说明不同情境下的事件公平感与规则驾驶行为的关系具有相同模式。因而在随后的分析中, 将程序不公平组与结果不公平组合并。

采用多元分层回归的方式, 建立事件公平感知觉对驾驶员规则驾驶行为的预测模型(表 1)。结果显示, 事件公平感知觉对驾驶员规则驾驶行为有显著的预测效果, 个体对单一事件的公平性判断越高,

表 1 事件公平感预测驾驶员规则驾驶行为的回归模型  
Table 1 Regression model of drivers' rule-observing behaviors on event fairness perception

变量	驾驶员规则驾驶行为( $\beta$ )	
	第 1 层	第 2 层
性别	-0.090*	-0.076
年龄	-0.073	-0.069
驾龄	-0.013	-0.012
控制变量 是否是职业司机	0.202***	0.192***
每周驾驶公里数	0.130*	0.151**
月收入	0.133**	0.141**
过去一年被扣分总数	-0.840***	-0.796***
自变量 事件公平感		0.117**
模型的显著性( $F$ )	56.362***	51.229***
$\Delta R^2$	0.575***	0.010**

注: \* $p < 0.05$ , \*\* $p < 0.01$ , \*\*\* $p < 0.001$ 。

其规则驾驶行为也越多。

### 3.2 社会实体公平感与驾驶员规则驾驶行为的关系

《驾驶员公平感知觉量表》反映的是个体对于交通环境的社会实体公平感知觉。采用多元分层回归的方式,建立社会实体公平感知觉对驾驶员规则驾驶行为的预测模型(表 2)。回归结果发现,在控制了人口学变量以后,驾驶员知觉到的社会实体公平感对于其规则驾驶行为有显著的预测效果,驾驶员感受到的公平性越高,其规则驾驶行为得分也越高。进一步分析发现(表 3),社会实体公平感知觉的两个维度对驾驶员规则驾驶行为的回归系数均显著,说明这两个维度对驾驶员规则驾驶行为都存在预测效果。接下来细分维度作更详细的分析:将驾驶员规则驾驶行为的两个维度分别作为因变量对社会实体公平感知觉的两个维度进行回归(表 4)。结果显示,社会实体公平感知觉的“由特权导致的不公

表 2 社会实体公平感预测驾驶员规则驾驶行为的回归模型  
Table 2 Regression model of drivers' rule-observing behaviors on social entity fairness perception

变量	驾驶员规则驾驶行为( $\beta$ )	
	第 1 层	第 2 层
性别	-0.090*	-0.066
年龄	-0.073	-0.086
驾龄	-0.013	0.034
控制变量 是否是职业司机	0.202***	0.205***
每周驾驶公里数	0.130*	0.094
月收入	0.133**	0.151***
过去一年被扣分总数	-0.840***	-0.698***
自变量 社会实体公平感		0.224***
模型的显著性( $F$ )	56.362***	55.718***
$\Delta R^2$	0.575***	0.030***

注: \* $p < 0.05$ , \*\* $p < 0.01$ , \*\*\* $p < 0.001$ 。

表 3 社会实体公平感两个维度预测驾驶员规则驾驶行为的回归模型

Table 3 Regression model of drivers' rule-observing behaviors on two dimensions of social entity fairness perception

变量	驾驶员规则驾驶行为( $\beta$ )	
	第 1 层	第 2 层
性别	-0.090*	-0.077
年龄	-0.073	-0.088
驾龄	-0.013	0.039
控制变量 是否是职业司机	0.202***	0.211***
每周驾驶公里数	0.130*	0.094
月收入	0.133**	0.156***
过去一年被扣分总数	-0.840***	-0.688***
自变量 由特权导致的不公平感		0.116*
制度不完善导致的不公平感		0.156**
模型的显著性( $F$ )	56.362***	49.543***
$\Delta R^2$	0.575***	0.031***

注: \* $p < 0.05$ , \*\* $p < 0.01$ , \*\*\* $p < 0.001$ 。

平感”维度能够有效预测“自觉服从交通规则”的行为,而“制度不完善导致的不公平感”维度能够有效预测“故意违反交通规则”的行为。

### 3.3 社会实体公平感的中介作用

根据本研究的框架与假设,验证社会实体公平感的中介作用(表 5)。在控制了性别、年龄、驾龄、是否是职业司机、每周驾驶公里数、月收入 and 过去一年被扣分总数后,社会实体公平感对事件公平感进行回归,回归系数显著( $\beta = 0.421, p < 0.001$ )。而在中介变量加入规则驾驶行为对事件公平感的回归模型后,事件公平感的回归系数由显著( $\beta = 0.117, p < 0.01$ )变得不显著( $\beta = 0.029, p > 0.05$ ),而中介变量的回归系数显著( $\beta = 0.209, p < 0.001$ )(表 5)。根据温忠麟等<sup>[21]</sup>提出的中介效应检验程序,结果说明事件公平感对驾驶员规则驾驶行为的影响由知觉到的社会实体公平感完全中介(图 2)。

## 4 讨论

### 4.1 驾驶员公平感知觉与规则驾驶行为的关系

本研究在明确区分事件公平感和社会实体公平感的基础上,分别探讨它们对驾驶员规则驾驶行为的影响。研究发现:事件公平感知觉和社会实体公平感知觉都会影响驾驶员的规则驾驶行为,个体知觉到的公平感越高,规则驾驶行为也越多。并且,我们还发现事件公平感对于社会实体公平感存在影响,并且通过社会实体公平感来对驾驶员规则驾驶行为产生影响。以上结果为 Cropanzano 等<sup>[10]</sup>提出

表 4 社会实体公平感两个维度预测驾驶员规则驾驶行为两个维度的回归模型  
Table 4 Regression model of each dimension of drivers' rule-observing behaviors on the two dimensions of social entity fairness perception

变量	自觉服从交通规则( $\beta$ )		故意违反交通规则( $\beta$ )	
	第 1 层	第 2 层	第 1 层	第 2 层
性别	-0.101*	-0.056	-0.027	-0.065
年龄	-0.210***	-0.221***	-0.027	-0.034
驾龄	-0.054	-0.015	0.065	0.088
控制变量 是否是职业司机	0.447***	0.439***	0.082	0.103
每周驾驶公里数	0.166**	0.131*	-0.021	-0.027
月收入	0.138*	0.147**	0.105	0.125*
过去一年被扣分总数	-0.630***	-0.504***	-0.666***	-0.615***
自变量 由特权导致的不公平感		0.194***		-0.085
制度不完善导致的不公平感		0.056		0.145*
模型的显著性( $F$ )	31.463***	27.922***	29.044***	23.579***
$\Delta R^2$	0.430***	0.034***	0.410***	0.012*

注: \* $p < 0.05$ , \*\* $p < 0.01$ , \*\*\* $p < 0.001$ 。

的组织综合模型提供了直接的数据支持。根据该模型,人们在做出公平判断时,通常包含两个关键的步骤:第 1 步,情境因素可以导致对事件的公平判断,并且这种对事件的公平判断会直接影响到某些情感的、认知的和行为的反应;第 2 步,这种对事件的公平判断会影响到个体对整个社会实体的判断,进而影响情感的、认知的和行为的反应<sup>[10]</sup>。但

是 Choi<sup>[12]</sup>发现,社会实体公平感在事件公平感与行为之间起调节作用。根据 Gilliland<sup>[22]</sup>对于公平感测量的分析,Choi<sup>[12]</sup>的研究中对于社会实体公平感的测量被他称为基础水平的公平感(baselines levels of justices),即从整体层面对社会实体公平感进行测量。但是本研究对于社会实体公平感的测量是通过《驾驶员公平感知觉量表》进行的,这个量表的条目实质上是一个个单一的事件,个体在该量表上的得分反映的是个体对于这些交通环境中各种各样的事件的公平感知觉的总和。因此我们认为本研究获得的社会实体公平感更可能与事件公平感具有一致性,从而表现为社会实体公平感的中介作用。但是在目前的研究中,区分事件公平感和社会实体公平感的研究尚少,因此两者之间具体的关系还需要进一步的探讨。而本研究的结果最值得注意的是,即使个体对于一个具体事件感到不公平,其规则驾驶行为也会受到影响,这对于我们理解日常生活中的现象具有重要意义。

表 5 社会实体公平感的中介效应检验

Table 5 Mediator effect of social entity fairness perception

变量	驾驶员规则驾驶行为( $\beta$ )		
	第 1 层	第 2 层	第 3 层
性别	-0.090*	-0.076	-0.064
年龄	-0.073	-0.069	-0.084
驾龄	-0.013	-0.012	0.031
控制变量 是否是职业司机	0.202***	0.192***	0.202***
每周驾驶公里数	0.130*	0.151**	0.102
月收入	0.133**	0.141**	0.152***
过去一年被扣分总数	-0.840***	-0.796***	-0.697***
自变量 事件公平感		0.117**	0.029
中介变量 社会实体公平感			0.209***
模型的显著性( $F$ )	56.362***	51.229***	49.457***
$\Delta R^2$	0.575***	0.010**	0.021***

注: \* $p < 0.05$ , \*\* $p < 0.01$ , \*\*\* $p < 0.001$ 。

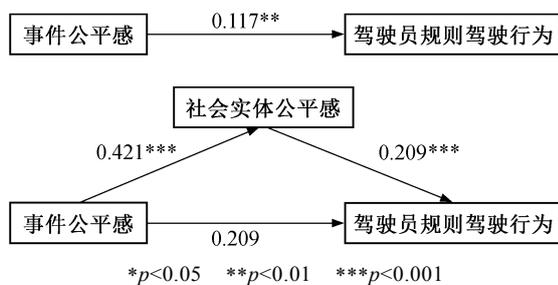


图 2 社会实体公平感的中介效应

Fig. 2 Mediator effect of the social entity fairness perception

对于公平感知觉与规则驾驶行为的关系做进一步细分维度的分析,结果发现社会实体公平感知觉的“由特权导致的不公平感”维度能够有效预测“自觉服从交通规则”的行为,“制度不完善导致的不公平感”维度能够有效预测“故意违反交通规则”的行为。对于“由特权导致的不公平感”与“自觉服从交通规则”的关系,符合 Folger<sup>[23]</sup>提出的公平的道德价值模式。Folger<sup>[23]</sup>认为公平是价值的内化,人们之所以关心公平是因为多数人对人的尊严和价值有基本的尊敬。而“自觉服从交通规则”就是一种价值内化的体现,但是由特权导致的不公平感知觉正破坏着

个体原有的价值内化,他们感受不到那些特权组织本应该有的行为方式和互动的精神美德,因此这种不公平的知觉影响到个体的自觉自愿地服从行为。而对于“制度不完善导致的不公平感”维度对“故意违反交通规则”行为的预测作用,我们认为根据遵守规则的工具性动机,个体关注遵守规则的收益与损失<sup>[4]</sup>。在制度不完善的情况下,不遵守规则更可能带来额外的收益,因而个体为了维系自己与他人平等的收益损失比,会有动机采取故意违反交通规则的行为来获得利益。从量表建构的角度,这两者在构念上具有一致性,因为量表中归于“制度不完善导致的不公平感”维度的不公平感知觉主要来自交管部门制定的一些让个体感觉不合理的制度(“交通设置不合理,指示有矛盾”)以及制度没有规范到或是规范了没有很好的执行(“公交车不走专用通道”),而“故意违反交通规则”主要表现为故意削弱或破坏交警或交通管理部门施加的影响的行为。

此外,本研究没有发现在不同类型的不公平事件(程序不公平与结果不公平)下个体的事件公平感知觉与规则驾驶行为有不同的关系。因此本研究在数据分析中将两个组合进行分析。虽然为组间设计,即两个组的被试分别对某一种事件进行公平感判断,但由于事件类型与事件公平感的交互作用不存在,因而合并后也增加了研究材料的全面性,使得本研究的结果更具有推广性。

## 4.2 测量工具分析

为了更好地测量驾驶员的公平感知觉,我们开发了适合中国国情并且运用于交通领域的《驾驶员公平感知觉量表》。和组织领域的公平感测量不同,《驾驶员公平感知觉量表》并没有发现类似的结果公平、程序公平一类的因子,而更偏于情境化描述的一些条目与因子,这可能和在开发之初就运用 Farh 等<sup>[24]</sup>建议的情境化方法有关。另一方面,《驾驶员公平感知觉量表》所包含的两个因子更贴近于中国国情。Hofstede 等<sup>[25-26]</sup>对于文化的研究认为中国社会是高权力距离的社会,下级承认并且接受上级拥有很多的权利。而 Xie 等<sup>[8]</sup>在开发中国驾驶员问卷时也发现了反映社会层级重要性知觉的因子,该因子强调个人的身份或者由他人影响造成的不公平感知觉<sup>[8]</sup>。相一致的是,本研究开发的《驾驶员公平感知觉量表》的因子 1 为“由特权导致的不公平感”,该因子解释了总变异的 37.12%,这也正体现了中国这种特殊文化和社会环境下个体的特定感受。

而对于驾驶员规则驾驶行为的测量,以往多是从负性行为的角度出发,例如驾驶行为测量问卷(Driver Behavior Questionnaire)包含违规(violations)和错误(errors)两个维度<sup>[27-30]</sup>;谢晓非研究小组<sup>[31]</sup>对中国人驾驶行为的分析发现了一般性违规、攻击性违规、无害性失误和危险性失误 4 类风险行为。而实际上,对于驾驶员行为的研究,不仅仅需要知道哪些因素能减少负性行为,也有必要探索哪些因素能够增加正性的行为。本研究开发的《驾驶员规则驾驶行为问卷》包含两个因子:自觉服从交通规则和故意违反交通规则。其中“自觉服从交通规则”这个因子就是从正面对驾驶员驾驶行为进行测量,与组织管理领域测量规则行为的量表所包含的尊重规则、服从规则这两个维度有一致性<sup>[20]</sup>,而“故意违反交通规则”则是与违反规则这个因子相对应<sup>[20]</sup>。同时,“故意违反交通规则”这个因子同样体现了中国驾驶环境的特点。对于权力的研究就发现,个体拥有两种类型的权力:自主权力(personal power),体现为个体不受他人、环境的影响;社会权力(social power),体现为对他人、环境施加影响<sup>[32]</sup>。在这两种权力当中,自主权力是更为根本、基础性的权力,即个体追逐社会权力也是为了提高自身的自主权力<sup>[33]</sup>。而个体拥有维持自身自主权力的动机,当个体感觉自己受到限制时就会产生强烈的动机来重建自身的独立性<sup>[33-34]</sup>。因此当个体的驾驶行为受到高权力他人或者不完善制度的影响时(与驾驶员公平感知觉的两维度相一致),他可能会表现出“故意违反交通规则”的行为从而保证自己的独立性与交通利益不受损害。

此外,我们开发的《驾驶员规则驾驶行为问卷》的两个维度很好地体现了 Tyler<sup>[4]</sup>提出的标准化动机和工具性动机。“自觉服从交通规则”是标准性动机的表现,个体觉得遵守规则与现实和个人的一般社会价值准则体系及信仰一致,从而对交通法规进行了良好的内化<sup>[35]</sup>,在行为上就表现出自觉地服从行为。而“故意违反交通规则”则体现的是工具性动机,个体在驾驶过程中知觉到自己遵守及违反规则的收益与损失与他人存在不对等的状况,根据公平理论<sup>[5]</sup>,个体会改变行为来恢复对等的状况,因而出现违反交通规则的行为,使自己获得一定便利。

## 4.3 研究局限

本研究依然存在一些局限。1) 研究数据收集于贵州省贵阳市,由于西部地区在交通环境和交通设

施建设上相对于东部地区滞后，驾驶员的驾驶经历与体验来自这种不发达的驾驶环境，因此对于驾驶员公平感知觉的测量可能存在偏差，对研究结论的推广性有一定影响。2) 研究数据都采用自陈量表的方式获取，在生态效度上有所欠缺。未来的研究可以考虑尝试选用模拟驾驶等更为客观的实验法来验证变量之间的关系。而对于驾驶员公平感知觉的测量，也可以尝试通过驾驶日记的方式，让被试在现实生活中即时的记录各种事件所引发的不公平感。3) 本研究仅对公平感知觉与驾驶员规则驾驶行为的关系进行初探，没有深入探讨公平感知觉对规则驾驶行为产生影响的内在机制。Weiss 等<sup>[36]</sup>指出，个体对于公平感的知觉显著影响情绪、认知等心理过程，因此后续研究可以进一步探讨驾驶员对于驾驶环境的公平感知觉是否会引起其情绪反应进而影响他的规则驾驶行为，或是公平感知觉是否影响驾驶员对于规则驾驶的态度进而导致其行为变化。

#### 4.4 研究启示

虽然存在一定局限性，但是本研究得到的结论对于如何促进驾驶员规则驾驶行为，建立良好的交通秩序具有一定的启示作用。

1) 不能忽视任何一个单一事件对驾驶员规则驾驶行为的影响。本研究发现驾驶员对单一事件的公平性判断能够预测其在规则驾驶行为问卷上的得分。这提示我们，可能任何一件让人们感知到不公平的交通事件都会对驾驶员的遵规行为产生影响。因此，对于任何交通事件，交管部门都要做到公平、公正、公开地处理，不能抱有“一件小事影响不大”的侥幸心理。另一方面，如果出现了不公平事件，交管部门也要尽力做好弥补措施，通过电视新闻、网络等渠道向公众传递对不公平事件的后续处理方式与结果，尽量减小不公平事件的影响。

2) 建立一视同仁的交通管理体制。对于《驾驶员公平感知觉量表》的分析发现，人们的公平感知觉受到“由特权导致的不公平感”这个因子的影响，并且该因子解释了总变异的 37.12%。这说明，驾驶员的不公平感有较大一部分来自于个体观察到相同的交通法规对于不同权力阶层的人具有不同的约束力。当不同的个体出现相同的违规行为时，由于特权，一部分人能够免于责罚或是只受到较轻的处罚，如此的现象导致个体产生不公平的感觉。而进一步，这种不公平感会冲击个体原有的“应该遵守规则”的价值内化，个体也不再严格遵守交通规则，最终的

结果就是交通秩序变得更为混乱。因此，建立一视同仁的交通管理体制，交通管理部门透明、公开化的执行交通管理职责，这对于促进驾驶员的遵规行为具有积极作用。

3) 完善交通管理体系。《驾驶员公平感知觉量表》的另一个维度为“制度不完善导致的不公平感”，包含的条目包括“新交通法规规定，机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故的，由机动车一方承担责任”、“交通设置不合理，指示有矛盾”、“公交车不走专用通道”和“交警在进行处罚或拦车询问时，态度不礼貌”等。可以看出，这种不公平感主要来自于驾驶员对于交通法规、交通环境的不理解与不认同，个体感受到自己的驾驶行为受到不合理的约束与控制。因此，要尽力完善交通管理体系，既要兼顾法律的客观、严格、准确，又要考虑其合理性。同时，应该设置对交通管理部门的约束条例，规范交通管理部门的各项行为。

#### 参考文献

- [1] Aberg L. Traffic rules and traffic safety. *Safety Science*, 1998, 29: 205-215
- [2] 公安部交通管理局. 2004 年全国道路交通事故情况分析. *公安交通科技窗*, 2005, 2: 3-4
- [3] 公安部交通管理局. 2005 年全国道路交通事故情况分析 [EB/OL]. (2006-01-12) [2010-12-22]. <http://www.china.com.cn/chinese/MATERIAL/1090738.htm>
- [4] Tyler T R. *Why people obey the law*. New Haven: Yale University Press, 1990: 3-7
- [5] Adams J S. Inequity in social exchange // Berkowitz L. *Advances in experimental social psychology: Vol 2*. New York: Academic Press, 1965: 267-299
- [6] Sherman L W. Defiance, deterrence and irrelevance: a theory of the criminal sanction. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 1993, 30: 445-473
- [7] Makkai T, Braithwaite J. The dialectics of corporate deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 1994, 31: 347-373
- [8] Xie C, Parker D. A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F*, 2002, 5: 293-308
- [9] Rothengatter J A, Waard D, de Slotegraaf G, et al. Social acceptance of automatic policing and information systems. Deliverable Report 1033/D7 to the Commission of European Communities. Haren: Traffic Research Centre, 1991

- [10] Cropanzano R, Byrne Z S, Bobocel D R, et al. Moral virtues, fairness heuristics, social entities, and other denizens of organizational justice. *Journal of Vocational Behavior*, 2001, 58: 164–209
- [11] Colquitt J A, Scott B A, Judge T A, et al. Justice and personality: using integrative theories to derive moderators of justice effects. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 2006, 100: 110–127
- [12] Choi J. Event justice perceptions and employees' reactions: perceptions of social entity justice as a moderator. *Journal of Applied Psychology*, 2008, 93(3): 513–528
- [13] Ambrose M, Hess R L, Ganesan S. The relationship between justice and attitudes: an examination of justice effects on event and system-related attitudes. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 2007, 103: 21–36
- [14] Brashear T G, Manolis C, Brooks C M. The effects of control, trust, and justice on salesperson turnover. *Journal of Business Research*, 2005, 58: 241–249
- [15] Thibaut J W, Walker L. *Procedural justice: a psychological analysis*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, 1975: 1–10
- [16] Moorman R H. Relationship between organizational justice and organizational citizenship behaviors: do fairness perceptions influence employee citizenship?. *Journal of Applied Psychology*, 1991, 76: 845–855
- [17] Niehoff B P, Moorman R H. Justice as a mediator of the relationship between methods of monitoring and organizational citizenship behavior. *Academy of Management Journal*, 1993, 36: 527–556
- [18] King W C, Mile E W. The measurement of equity sensitivity. *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 1994, 64: 133–142
- [19] Allen R S, White C S. Equity sensitivity theory: a test of responses to two types of under-reward situations. *Journal of Managerial Issues*, 2002, 14(4): 435–451
- [20] Tyler T R, Blader S L. Can businesses effectively regulate employee conduct? The antecedents of rule following in work settings. *Academy of Management Journal*, 2005, 48(6): 1143–1158
- [21] 温忠麟, 侯杰泰, 张雷. 调节效应与中介效应的比较和应用. *心理学报*, 2005, 37(2): 268–274
- [22] Gilliland S. The tails of justice: a critical examination of the dimensionality of organizational justice constructs. *Human Resource Management Review*, 2008, 18: 271–281
- [23] Folger R. Fairness as a moral virtue // Schminke M. *Managerial ethics: moral management of people and processes*. Mahwah, NJ: Erlbaum, 1998: 13–34
- [24] Farh J L, Cannella A A, Lee C. Approaches to scale development in Chinese management research. *Management and Organization Review*, 2006, 2(3): 301–318
- [25] Hofstede G. Culture and organizations. *International Studies of Management & Organization*, 1981, 10(4): 15–41
- [26] Hofstede G, Bond M H. Hofstede's culture dimensions: an independent validation using Rokeach's value survey. *Journal of Cross-Cultural Psychology* December, 1984, 15(4): 417–433
- [27] Reason J, Manstead A, Stradling S, et al. Errors and violations on the roads: a real distinction?. *Ergonomics*, 1990, 33: 1315–1332
- [28] Blockley L, Hartley L. Aberrant driving behavior: errors and violations. *Ergonomics*, 1995, 38(9): 1759–1771
- [29] Aberg L, Rimmo P A. Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 1998, 41(1): 39–56
- [30] Mesken J, Lajunen T, Summala H. Interpersonal violations, speeding violations and their relation to accident involvement in Finland. *Ergonomics*, 2002, 45(7): 469–483
- [31] 庄明科, 白海峰, 谢晓非. 驾驶人员风险驾驶行为分析及相关因素研究. *北京大学学报: 自然科学版*, 2008, 44(3): 475–482
- [32] Lammers J, Stoker J I, Stapel D A. Differentiating social and personal power: opposite effects on stereotyping, but parallel effects on behavioral approach tendencies. *Psychological Science*, 2009, 20(12): 1543–1549
- [33] Van Dijke M, Poppe M. Striving for personal power as a basis for social power dynamics. *European Journal of Social Psychology*, 2006, 36: 537–556
- [34] Brehm J W. Control, its loss, and psychological reactance // Weary G, Fleicher F H, Marsh L K. *Control motivation and social cognition*. New York: Springer Verlag, 1993: 3–30
- [35] Kelman H C. Processes of opinion change. *Public Opinion Quarterly*, 1961, 25(1): 57–78
- [36] Weiss H M, Suckow K, Cropanzano R. Effects of justice conditions on discrete emotions. *Journal of Applied Psychology*, 1999, 84(5): 786–794