

SKRIPSI

***BIG FIVE PERSONALITY* SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP
AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGEMUDI DEWASA AWAL**



DIAJUKAN OLEH:

HASMA NUR QADRI

4515091013

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2020



***BIG FIVE PERSONALITY* SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP
AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGEMUDI DEWASA AWAL**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana Psikologi (S.Psi)**

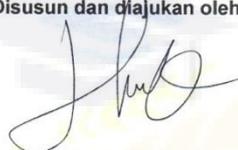
**Oleh:
HASMA NUR QADRI
4515091013**

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN

**BIG FIVE PERSONALITY SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING
PADA PENGEMUDI DEWASA AWAL DI KOTA MAKASSAR**

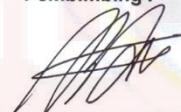
Disusun dan diajukan oleh :



HASMA NUR QADRI
4515091013

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji Ujian
Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
Pada Hari Jumat, tanggal 13
bulan Maret tahun 2020

Pembimbing I



Andi Bddhy Rakhmat, M.Psi., Psikolog
NIDN: 0904128402

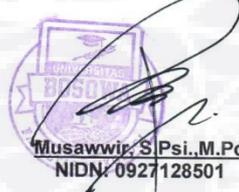
Pembimbing II



Sri Hayati., M.Psi.,Psikolog
NIDN: 0930058302

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar


Musawwir, S.Psi., M.Pd
NIDN: 0927128501

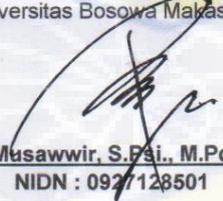
HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN

Telah disetujui untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji Ujian Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar untuk dilaksanakan seminar ujian Hasil Penelitian sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi program strata satu (S1) Psikologi terhadap atas nama:

Nama : Hasma Nur Qadri
NIM : 4515091013
Program Studi : Fakultas Psikologi
Judul : *Big Five Personality* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Tim Penguji	Tanda Tangan
1. Andi Budhy Rakhmat, M.Psi., Psikolog	(.....)
2. Sri Hayati S.Psi., M.Psi., Psikolog	(.....)
3. Hasniar A.Radde, S.Psi., M.Si	(.....)
4. Sitti Syawaliyah, M.Psi., Psikolog	(.....)

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Bosowa Makassar


Musawwir, S.Psi., M.Pd
NIDN : 0927128501

SURAT PERNYATAAN

Dengan Ini Menyatakan Bahwa Skripsi Dengan Judul "*Big Five Personality* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal" asli dibuat sendiri oleh yang bersangkutan. Adapun seluruh referensi telah dikutip langsung dari sumbernya dengan cara yang sesuai dengan kaidah ilmiah. Begitupun dengan data-data penelitian yang diambil merupakan asli dari responden tanpa rekayasa.

Demikian pernyataan ini Saya buat dengan sebenar-benarnya, Saya bertanggung jawab secara moril sebaga insan akademik atas skripsi ini.

Makassar, 13 Maret 2020

Yang menyatakan,


METERAI
TEMPEL
D1AD7AFF737098298
6000
ENAM RIBU RUPIAH
Hasma Nur Qadri
4515091013

MOTTO

Jika kamu berbuat baik (berarti) kamu berbuat baik untuk dirimu sendiri. Dan jika kamu berbuat jahat, maka (kerugian kejahatan) itu untuk dirimu sendiri.

(Q.S. Al Israa ayat 7)

Hidup bagaikan sebuah film. Anda adalah sutradaranya, pilihan yang Anda buat adalah hal yang akan Anda saksikan.

(Anonim)

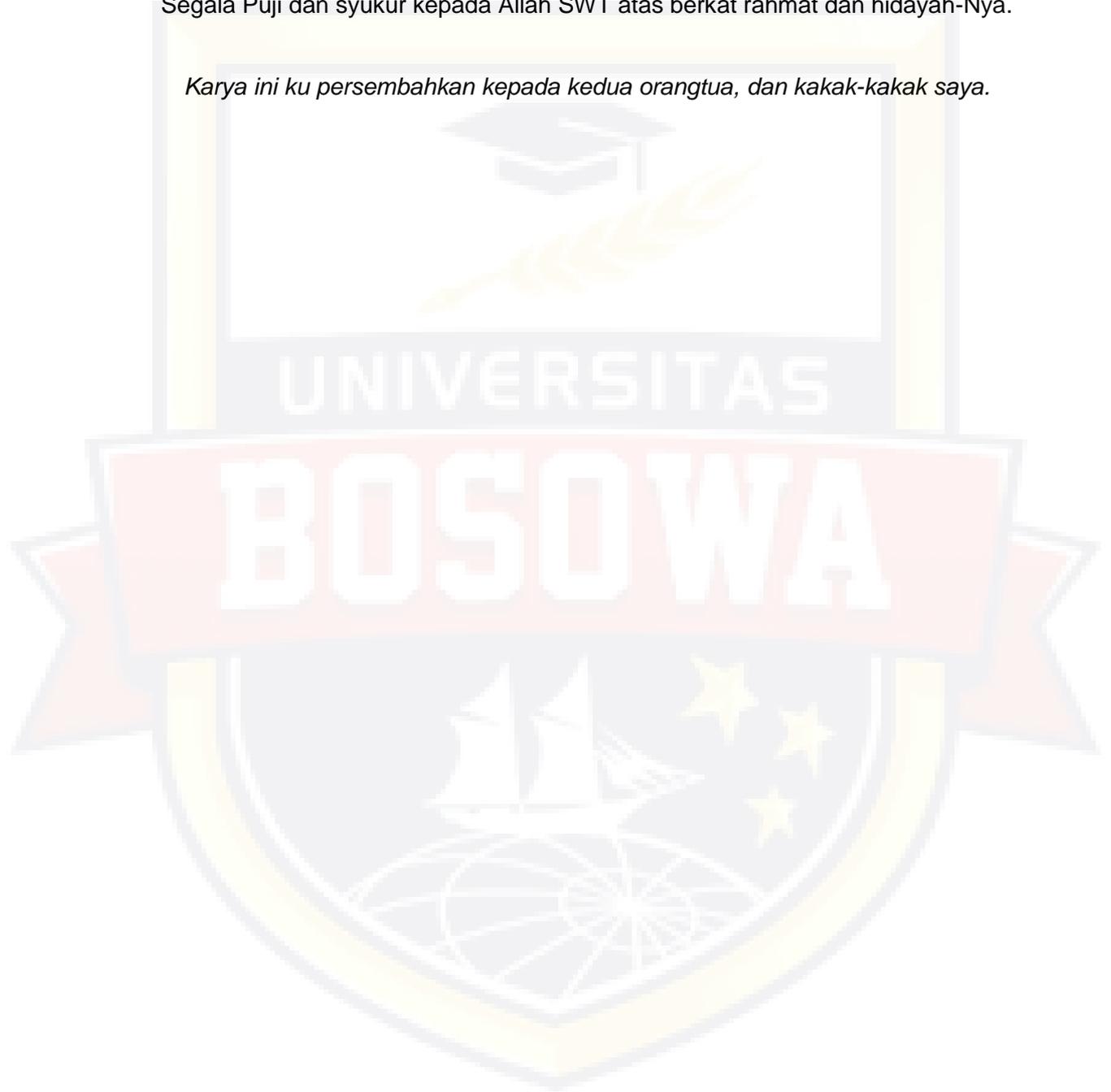
UNIVERSITAS

BOSOWA

PERSEMBAHAN

Segala Puji dan syukur kepada Allah SWT atas berkat rahmat dan hidayah-Nya.

Karya ini ku persembahkan kepada kedua orangtua, dan kakak-kakak saya.



KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah puji dan syukur Saya limpahkan atas kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang atas segala limpahan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga Saya senantiasa diberikan kesehatan, kesabaran, dan keihklasan dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi yang berjudul “*Big Five Personality* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal”. Hal ini bertujuan untuk menyelesaikan studi serta dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Psikologi penulis. Skripsi ini insha Allah diharapkan dapat memberikan manfaat bagi para pembaca untuk menambah ilmu pengetahuan dalam bidang ilmu psikologi.

Tidak luput Saya mengirimkan salam dan shalawat kepada Nabi besar yaitu, Nabi Muhammad SAW yang telah menjadi panutan bagi umat Islam dan Penulis pada khususnya untuk selalu belajar tentang ketaqwaan, kesabaran, dan keihklasan dalam mengarungi hidup ini. Saya menyadari bahwa penulisan ini tidak terlepas dari dukungan berbagai pihak, baik moril maupun materil. Sehingga, dengan segala syukur dan kerendahan hati, Saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada orang tua yang sangat Saya sayangi dan cintai **Bapak Alm. Abdul Mannan** dan **Mama Sitti Hasmina** yang telah merawat, membesarkan, dan membimbing Saya dengan penuh kasih sayang, dan juga kepada saudara Penulis yang selalu menyayangi, mendukung, dan memberikan perhatian moril maupun materil.

Serta seluruh keluarga besar penulis yang selalu mendoakan dan mendukung untuk kesuksesan penulis selama proses pendidikan hingga dapat menyandang gelar sarjana. Semoga Allah SWT selalu melimpahkan rahmat, kesehatan, dan

keberkahan di dunia dan di akhirat atas kebaikan yang telah diberikan kepada penulis. Skripsi ini juga dapat terselesaikan berkat dorongan semangat, tenaga, dan pikiran serta bimbingan dari kedua pembimbing saya yaitu, Bapak Andi Budhy Rakhmat, S.Psi., M.Psi., Psikolog dan Ibu Sri Hayati S.Psi., M.Psi., Psikolog. Serta berbagai pihak yang sangat membantu penulis. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa syukur, terima kasih dan penghormatan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Ibu Hasniar A.Radde, S.Psi., M.Si., dan Ibu Sitti Syawaliyah, S.Psi., M.Psi., Psikolog selaku penguji yang tidak hentinya memberikan masukan kepada penulis untuk menjadi lebih baik dan juga memberikan ilmu yang sangat berharga bagi penulis.
2. Bapak Musawwir, S.Psi., M.Pd, selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa beserta jajaran dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang senantiasa memberi bantuan ilmu dimulai dari penulis memasuki dunia perkuliahan, memberikan pengalaman akademik dan kehidupan yang sangat berharga bagi penulis dan hingga saat ini penulis menyelesaikan studinya insha allah dengan bekal yang sangat baik.
3. Bapak Arie Gunawan HZ, M.Psi., Psikolog, Ibu Sitti Syawaliyah, M.Psi., Psikolog dan Bapak Alim, S.Psi, M.A., selaku *subject master expert* saya yang memberikan bantuan dan juga meluangkan waktunya untuk memberikan saran juga kritik bagi Penulis.
4. Bapak Andi Budhy Rakhmat, M.Psi, Psikolog juga selaku DPL KKN yang mendampingi penulis saat proses KKN, penulis sangat berterima kasih karena telah sangat tulus, sabar dan selalu meluangkan waktunya untuk penulis. Semoga selalu diberkahi Allah dan juga diberikan kesehatan.

5. Untuk teman saya, selama proses perkuliahan hingga saat ini Andriani Novianti, Aisyah Maharani, A. Anisa Sri Habsari, Fitriyani Arfan, Iin Amalia Satyani dan Riska Nova Pratiwi penulis ucapkan terima kasih karena selalu berada bersama penulis berbagi keluh kesah, pengalaman, pembelajaran hidup yang sangat berarti bagi penulis.
6. Untuk Ai, Suci, Amal, Arya, Piki, Sri, penulis ucapkan terima kasih karena telah bersedia memberikan bantuan moril kepada Saya. Khususnya untuk Amal dan Sri, penulis ucapkan terima kasih telah rela meluangkan waktunya untuk membantu dalam proses penginputan data.
7. Saudara-saudara seperjuangan saya, Wundt'15 yang telah melalui banyak proses akademik bersama, saling menguatkan, membantu baik secara saran maupun kritik yang membangun penulis ucapkan terima kasih. Tetap semangat! Khususnya untuk Abdul yang sangat baik hati dan rela meluangkan waktunya untuk membantu penulis dalam proses analisis data. Sekali lagi penulis ucapkan terima kasih.
8. Teruntuk Kak Yusuf Hampan terima kasih telah membantu penulis karena menjadi sosok senior yang baik dengan mengizinkan dan mempermudah penulis untuk memakai alat ukur yang telah dia adaptasi sebelumnya.
9. Untuk saudara seperjuangan saya yang berada di ISBI SULSEL, yang telah membantu penulis dalam proses penyebaran skala. Juga memberikan penulis bantuan dibidang akademik yang lainnya. Tetap semangat!
10. Serta seluruh pihak yang terlibat baik secara langsung ataupun tidak langsung dalam proses penyusunan skripsi yang penulis tidak dapat

sebutkan satu persatu, penulis ucapkan banyak terima kasih dari lubuk hati yang paling dalam.

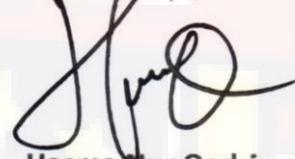
11. Untuk pengemudi di Kota Makassar, *drive safely*.

Akhir kata dengan segala rasa syukur, terima kasih, hormat dan kerendahan hati, Penulis persembahkan karya tulis ini untuk seluruh pribadi-pribadi baik yang telah membantu penulis. Penulis berharap agar kiranya skripsi ini dapat menjadi salah satu sumber pembelajaran dan manfaat bagi kita semua khususnya dalam bidang ilmu Psikologi. Penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan di skripsi ini, tapi Saya sangat berbesar hati menerima kritik dan saran, karena sesungguhnya kesempurnaan hanya milik Allah SWT.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 13 Maret 2020

Hormat Saya,



Penulis, Hasma Nur Qadri

ABSTRAK
**TIPE KEPERIBADIAN *BIG FIVE* SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP
AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGEMUDI DEWASA AWAL**

Hasma Nur Qadri
4515091013

Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
Email: hasmaqadri@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah *big five personality* menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pada pengemudi dewasa awal. Penelitian dilakukan terhadap 421 orang responden yang merupakan pengemudi berusia 18 hingga 25 tahun. Skala yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua skala adaptasi. Adapun skala yang diadaptasi yaitu *Aggressive Driving Scale Behavior* berdasarkan Houston, Harris, & Norman (2003) dan *Big Five Inventory* (BFI) yang diadaptasi oleh Yusuf Hampan (2019) berdasarkan konsep teoretis yang dikembangkan oleh John dan Srivastava (1999). Data dianalisis dengan regresi linear berganda, dengan menggunakan bantuan program IBM SPSS *Statistic* 24. Hasil yang didapatkan dari hipotesis pertama menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara *big five personality* terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal dengan besar sumbangan kontribusi 9,5%. Hasil yang didapatkan dari hipotesis menunjukkan bahwa hanya beberapa dimensi *big five personality* yang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal dimensi *extraversion* dengan besar sumbangan kontribusi 3.4%, dimensi *neuroticism* dengan besar sumbangan kontribusi 1.0% dan dimensi *openness* dengan besar sumbangan kontribusi 4.6%. Sedangkan dimensi *agreeableness* dan *conscientiousness* tidak bisa menjadi prediktor *aggressive driving* pada pengemudi dewasa awal.

Kata Kunci: *Aggressive Driving*, *Big Five Personality*, Dewasa Awal.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	
HALAMAN PENGESAHAN	
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO	iv
PERSEMBAHAN.....	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xx
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. <i>Aggressive Driving</i>	13
1. Definisi <i>aggressive driving</i>	13
2. Jenis-jenis <i>Aggressive Driving</i>	15
3. Aspek <i>Aggressive Driving</i>	18
4. Faktor <i>Aggressive Driving</i>	21
5. Dampak <i>Aggressive Driving</i>	26
B. <i>Big Five Personality</i>	27

1. Definisi Kepribadian.....	27
2. <i>Big Five Personality</i>	28
3. Dimensi Big Five Personality	29
4. Faktor-faktor Kepribadian	31
C. <i>Big Five Personality</i> sebagai prediktor <i>aggressive driving</i>	36
D. Kerangka Penelitian	40
E. Hipotesis	40
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	42
B. Variabel Penelitian	42
C. Definisi Variabel	43
1. Definisi Konseptual.....	43
2. Definisi Operasional	43
D. Populasi dan Sampel	44
1. Populasi	44
2. Sampel.....	45
E. Teknik Pengumpulan Sampel.....	45
F. Teknik Pengumpulan Data	46
1. Skala <i>Aggressive Driving</i>	46
2. <i>Big Five Inventory</i>	47
G. Uji Instrumen Penelitian	48
1. Uji Validitas	49
2. Uji Reliabilitas.....	55
H. Analisis Data	55
1. Analisis Deskriptif	55

2. Uji Asumsi	56
3. Uji Hipotesis	58
I. Prosedur Penelitian	58
1. Tahap Persiapan	58
2. Tahap Pelaksanaan.....	59
3. Tahap Pengolahan Data dan Analisis Data	60
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Deskriptif Demografi Responden.....	61
1. Jenis Kelamin	61
2. Usia	61
3. Suku	62
4. Pendidikan Terakhir	63
5. Pekerjaan	64
6. Lama Mahir Berkendara	64
7. Jenis Kendaraan	65
B. Hasil Analisis Deskriptif Variabel	66
1. <i>Aggressive Driving</i>	66
2. Dimensi Extraversion	67
3. Dimensi Agreeableness.....	69
4. Dimensi Conscientiousness.....	70
5. Dimensi Neuroticism.....	72
6. Dimensi Openness	73
C. Hasil Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi	75
D. Hasil Uji Asumsi	138
1. Uji Normalitas	138
2. Uji Linearitas	139

3. Uji Multikolinearitas.....	140
4. Uji Heteroskedastisitas	141
E. Hasil Uji Hipotesis	143
1. Kepribadian <i>big five</i> sebagai prediktor terhadap <i>aggressive driving</i> Pada Dewasa Awal	144
a. Dimensi <i>Extraversion</i> Sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Dewasa Awal	145
b. Dimensi <i>Agreeableness</i> Sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pada Dewasa Awal	147
c. Dimensi <i>Conscientiousness</i> Sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pada Dewasa Awal	148
d. Dimensi <i>Neuroticism</i> Sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pada Dewasa Awal	150
e. Dimensi <i>Neuroticism</i> Sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pada Dewasa Awal	151
F. Pembahasan	153
1. Gambaran Umum <i>Aggressive driving</i> pada pengemudi dewasa awal	153
2. Gambaran Umum Tipe Kepribadian <i>Big Five</i>	159
3. Kepribadian <i>big five</i> sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive driving</i> Pada Pengemudi Dewasa Awal.....	166
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	177
B. Saran	178
DAFTAR PUSTAKA	179

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Blue Print Skala Aggressive Driving	46
Tabel 3.2. Blue print <i>Big Five Inventory</i> (BFI).....	47
Tabel 3.3. Blueprint <i>Aggressive Driving Behavior Scale</i> setelah Uji Coba.....	53
Tabel 3.4. <i>Blueprint</i> setelah Uji Coba <i>Big Five Inventory</i> (BFI).....	54
Tabel 3.5. Reliabilitas Alat Ukur	55
Tabel 3.6. Tahapan Pelaksanaan Penelitian	60
Tabel 4.1. Hasil Analisis Data Empirik	66
Tabel 4.2. Kategori Skor Variabel <i>aggressive driving</i>	66
Tabel 4.3. Hasil Analisis Data Empirik	67
Tabel 4.4. Kategori Skor Dimensi <i>Extraversion</i>	68
Tabel 4.5. Hasil Analisis Data Empirik	69
Tabel 4.6. Kategori Skor Dimensi <i>Agreeableness</i>	69
Tabel 4.7. Hasil Analisis Data Empirik	70
Tabel 4.8. Kategori Skor dimensi <i>conscientiousness</i>	71
Tabel 4.9. Hasil Analisis Data Empirik	72
Tabel 4.10. Kategori Skor dimensi <i>neuroticism</i>	72
Tabel 4.11. Hasil Analisis Data Empirik	73
Tabel 4.12. Kategori Skor dimensi <i>openness</i>	74
Tabel 4.13. Hasil Uji Normalitas	139
Tabel 4.14. Hasil Uji Linearitas	140
Tabel 4.15. Hasil Uji Multikolinearitas	141
Tabel 4.16. Hasil Uji Heterokedasitas	142
Tabel 4.17. Kontribusi tipe kepribadian <i>big five</i> terhadap <i>aggressive driving</i> ...	144
Tabel 4.18 Kontribusi Dimensi <i>Extraversion</i> Terhadap <i>aggressive driving</i>	145

Tabel 4.19 Koefisien Regresi <i>extraversion</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	146
Tabel 4.20 Kontribusi Dimensi <i>agreeableness</i> Terhadap <i>aggressive driving</i>	147
Tabel 4.21 Koefisien Regresi <i>agreeableness</i> Terhadap <i>aggressive driving</i>	148
Tabel 4.22 Kontribusi Dimensi <i>conscientiousness</i> Terhadap <i>aggressive Driving</i>	148
Tabel 4.23 Koefisien Regresi <i>conscientiousness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	149
Tabel 4.24 Kontribusi Dimensi <i>Neuroticism</i> Terhadap <i>aggressive driving</i>	150
Tabel 4.25 Koefisien Regresi <i>neuroticism</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	151
Tabel 4.26 Kontribusi Dimensi <i>openness</i> Terhadap <i>aggressive driving</i>	151
Tabel 4.27 Koefisien Regresi <i>openness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	152

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Diagram Responden berdasarkan Jenis Kelamin.....	61
Gambar 4.2. Diagram Responden berdasarkan Usia.....	62
Gambar 4.3. Diagram Responden Berdasarkan Usia	63
Gambar 4.4. Diagram Responden berdasarkan Pendidikan Terakhir	63
Gambar 4.5. Diagram Responden berdasarkan Status Pekerjaan.....	64
Gambar 4.6. Diagram Responden berdasarkan Lama Mahir Berkendara.....	65
Gambar 4.7. Diagram Responden berdasarkan Jenis Kendaraan	65
Gambar 4.8. Diagram Kategorisasi Skor (<i>Aggressive driving</i>).....	67
Gambar 4.9. Diagram Kategorisasi Skor (<i>Extraversion</i>).....	69
Gambar 4.10. Diagram Kategorisasi Skor (<i>Agreeableness</i>).....	70
Gambar 4.11. Diagram Kategorisasi Skor (<i>Conscientiousness</i>).....	72
Gambar 4.12. Diagram Kategorisasi Skor (<i>Neuroticism</i>).....	73
Gambar 4.13. Diagram Kategorisasi Skor (<i>Openness</i>)	75
Gambar 4.14. Diagram <i>aggressive driving</i> berdasarkan Jenis Kelamin	76
Gambar 4.15. Diagram <i>aggressive driving</i> berdasarkan Usia	77
Gambar 4.16. Diagram <i>aggressive driving</i> Berdasarkan Suku	80
Gambar 4.17. Diagram <i>aggressive driving</i> berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	81
Gambar 4.18. Diagram <i>aggressive driving</i> berdasarkan Status Pekerjaan	83
Gambar 4.19. Diagram <i>aggressive driving</i> berdasarkan Lama Mahir Berkendara	85
Gambar 4.20. Diagram <i>aggressive driving</i> berdasarkan Jenis Kendaraan.....	86
Gambar 4.21. Diagram <i>extraversion</i> berdasarkan Jenis Kelamin.....	87
Gambar 4.22. Diagram <i>extraversion</i> berdasarkan Usia.....	88

Gambar 4.23. Diagram <i>extraversion</i> Berdasarkan Suku	91
Gambar 4.24. Diagram <i>extraversion</i> berdasarkan Pendidikan	
Terakhir.....	92
Gambar 4.25. Diagram <i>extraversion</i> berdasarkan Status Pekerjaan.....	94
Gambar 4.26. Diagram <i>extraversion</i> berdasarkan Lama Mahir	
Berkendara	95
Gambar 4.27. Diagram <i>extraversion</i> berdasarkan Jenis Kendaraan	96
Gambar 4.28. Diagram <i>agreeableness</i> berdasarkan Jenis Kelamin.....	98
Gambar 4.29. Diagram <i>agreeableness</i> berdasarkan Usia.....	99
Gambar 4.30. Diagram <i>agreeableness</i> Berdasarkan Suku	101
Gambar 4.31. Diagram <i>agreeableness</i> berdasarkan Pendidikan	
Terakhir.....	103
Gambar 4.32. Diagram <i>agreeableness</i> berdasarkan Status Pekerjaan.....	105
Gambar 4.33. Diagram <i>agreeableness</i> berdasarkan Lama Mahir	
Berkendara	106
Gambar 4.34. Diagram <i>agreeableness</i> berdasarkan Jenis Kendaraan	107
Gambar 4.35. Diagram <i>conscientiousness</i> berdasarkan Jenis Kelamin	108
Gambar 4.36. Diagram <i>conscientiousness</i> berdasarkan Usia	110
Gambar 4.37. Diagram <i>conscientiousness</i> Berdasarkan Suku	112
Gambar 4.38. Diagram <i>conscientiousness</i> berdasarkan Pendidikan	
Terakhir.....	114
Gambar 4.39. Diagram <i>conscientiousness</i> berdasarkan Status Pekerjaan	116
Gambar 4.40. Diagram <i>conscientiousness</i> berdasarkan Lama Mahir	
Berkendara	117
Gambar 4.41. Diagram <i>conscientiousness</i> berdasarkan Jenis Kendaraan	118

Gambar 4.42. Diagram <i>neuroticism</i> berdasarkan Jenis Kelamin.....	119
Gambar 4.43. Diagram <i>neuroticism</i> berdasarkan Usia.....	120
Gambar 4.44. Diagram <i>neuroticism</i> Berdasarkan Suku	122
Gambar 4.45. Diagram <i>neuroticism</i> berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	124
Gambar 4.46. Diagram <i>neuroticism</i> berdasarkan Status Pekerjaan.....	126
Gambar 4.47. Diagram <i>neuroticism</i> berdasarkan Lama Mahir Berkendara	127
Gambar 4.48. Diagram <i>neuroticism</i> berdasarkan Jenis Kendaraan	128
Gambar 4.49. Diagram <i>openness</i> berdasarkan Jenis Kelamin.....	129
Gambar 4.50. Diagram <i>openness</i> berdasarkan Usia	130
Gambar 4.51. Diagram <i>openness</i> Berdasarkan Suku	133
Gambar 4.52. Diagram <i>openness</i> berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	134
Gambar 4.53. Diagram <i>openness</i> berdasarkan Status Pekerjaan.....	136
Gambar 4.54. Diagram <i>openness</i> berdasarkan Lama Mahir Berkendara	137
Gambar 4.55. Diagram <i>openness</i> berdasarkan Jenis Kendaraan	138

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Contoh Skala Penelitian & Contoh Input Data

Lampiran 2 Hasil Uji Reliabilitas dan Uji Validitas

Lampiran 3 Hasil Analisis Deskriptif Demografi

Lampiran 4 Hasil Analisis Deskriptif Variabel

Lampiran 5 Hasil Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi

Lampiran 6 Hasil Uji Asumsi

Lampiran 7 Hasil Uji Hipotesis

Lampiran 8 Sertifikat Translator



UNIVERSITAS
BOSOWA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelanggaran lalu lintas dan kemacetan seakan tak pernah berhenti menjadi sumber kekhawatiran di kota-kota besar Indonesia. Salah satunya adalah kota Makassar yang merupakan ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Kota Makassar adalah kota sedang berkembang pesat dari sektor ekonomi dan infrastruktur. Perkembangan pesat dari beberapa sektor tersebut nyatanya tidak hanya memiliki dampak positif, namun juga negatif. Kota Makassar yang juga merupakan urutan ketiga kota dengan kepadatan penduduk di Indonesia. Makassar juga dalam tiga tahun terakhir tercatat sebagai kota dengan peningkatan jumlah kendaraan (Wartaekonomi.co.id).

Dampak dari banyaknya kendaraan menyebabkan kondisi lalu lintas kota Makassar padat, dan mengakibatkan munculnya stimulus yang memungkinkan seseorang tidak memperhatikan keselamatan saat berkendara atau lebih memilih untuk melanggar. Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UU LLAJR) sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Berdasarkan undang-undang tersebut masyarakat sebagai subjek hukum, diharuskan untuk patuh dan disiplin terhadap aturan hukum UU LLAJR yang telah mengatur cara berkendara yang aman dan baik. Aturan ini merupakan sebuah bentuk usaha dari pemerintah untuk menerapkan cara berkendara

yang baik dan benar sehingga dapat menciptakan lalu lintas yang lancar dan aman bagi seluruh penggunanya. Berkendara yang aman meliputi perilaku yang tertib dalam berlalu lintas seperti, mengerti maksud dari rambu-rambu dan etika mengemudi di jalan raya.

Perilaku aman berkendara atau tertib berlalu lintas juga dapat dilihat dari tindakan-tindakan pengemudi di jalan raya seperti, disiplin dalam mentaati rambu lalu lintas, menyalakan perangkat kendaraan sesuai fungsinya seperti menyalakan lampu kendaraan di siang hari, tidak berkendara secara ugal-ugalan dan sebagainya. Tidak selamanya mematuhi aturan lalu lintas mudah, dan juga pengemudi terlihat masih belum paham manfaat dari berkendara yang aman dengan baik. Prayudi (2013) juga menjelaskan bahwa pengemudi yang patuh lalu lintas dapat mengakibatkan kerugian kepada dirinya sendiri, seperti membuang waktu terlalu lama di jalan dan lama sampai di tujuan.

Hal tersebut tidak jarang memunculkan pikiran pengemudi untuk melanggar aturan karena lebih menguntungkan dan sampai ke tujuan lebih cepat. Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh peneliti di jalan Pettarani dan Urip Sumoharjo kota Makassar selama dua bulan terakhir melihat bahwa masih banyak pengemudi yang belum terbiasa untuk menumbuhkan sikap tertib di jalan raya. Sehingga, akibatnya banyak terjadi pelanggaran dan upaya menyasati sebuah peraturan tertentu di jalan raya, seperti melanggar lampu merah ketika tidak ada polisi yang sedang bertugas, dan melanggar arah lajur kendaraan.

Perilaku pengemudi yang melanggar termasuk dalam *aggressive driving* atau mengemudi dengan agresif. Mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko kecelekaan dan dimotivasi

oleh emosi akibat ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000). Di kota Makassar yang cukup padat kendaraan perilaku *aggressive driving* ini dapat lebih meningkatkan kemacetan dan bahkan terjadi kecelakaan lalu lintas. Inilah tidak hanya pelanggaran lalu lintas yang mengkhawatirkan masalah transportasi tapi juga perilaku berkendara yang agresif dan juga tingkat kepadatan kendaraan.

Data statis dari SAMSAT kota Makassar pada tahun 2014 tercatat jumlah kendaraan bermotor berkisar 1.252.755 unit, pada 2015 terdapat 1.338.142 unit dan meningkat menjadi 1.425.151 unit pada tahun 2016. Rata-rata dari pertumbuhan kendaraan bermotor di Makassar berkisar 7% setiap tahun. Setiap tahun jumlah kepemilikan kendaraan bermotor meningkat namun tidak sebanding dengan pelebaran jalan raya. Inilah hal yang menyebabkan kemacetan di Kota Makassar (wartaekonomi.co). Dari hasil wawancara dengan pihak kepolisian diketahui bahwa akibat pengemudi melanggar lalu lintas salah satunya karena kondisi jalanan dan semakin padatnya kendaraan.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti perilaku melanggar yang umum dilakukan oleh pengemudi antara lain melanggar lampu merah, membunyikan klakson berulang-ulang, pengemudi berhenti tepat *zebra cross* atau tempat penyebrangan yang seharusnya digunakan oleh orang-orang yang ingin menyebrang jalan. Pada saat situasi jalan padat atau sedang macet ada beberapa pengguna sepeda motor yang naik ke trotoar karena ingin memotong jalan. Terdapat juga pengguna sepeda motor yang sering menyalip di antara arus lalu lintas yang padat dan menggunakan jalur jalan yang berlawanan. Bahkan pengemudi kendaraan bermotor melakukan kegiatan yang dapat mengalihkan konsentrasinya saat berkendara sehingga

menimbulkan bahaya di jalan, seperti mengemudi sambil menggunakan *handphone* dan mengemudi sambil makan.

Selain dari itu, hasil observasi peneliti juga menemukan banyaknya pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa yang menunjukkan perilaku membahayakan keselamatan dalam mengemudi, seperti melanggar. Selanjutnya, dari hasil wawancara dengan 9 orang pengemudi kendaraan bermotor berusia diketahui bahwa pengemudi sering keluar masuk jalur saat berkendara dikarenakan kepentingan pribadi misalnya mengejar waktu karena terlambat datang ke tempat kerja atau acara yang penting, juga karena faktor situasi jalan dan situasi cuaca.

Pengemudi kendaraan bermotor juga sering membuntuti kendaraan yang ada di depannya dengan jarak yang terlalu dekat dan menghalangi pengemudi kendaraan bermotor lain untuk menyalip dikarenakan pengemudi kendaraan bermotor terprovokasi atau terpancing marah dengan pengemudi kendaraan bermotor lainnya yang menyalip dengan cara yang beresiko dan tidak aman atau terkesan seenaknya saja sehingga ia ingin membalas dengan cara yang sama. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, peneliti juga mendapatkan pernyataan lain yang menunjukkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor sadar akan resiko yang dihadapi jika melakukan perilaku agresif tersebut.

Hanya saja pengemudi kendaraan bermotor tersebut percaya bahwa ia mampu mengontrol cara mengemudi dan memiliki rasa aman terhadap kemampuan yang dimiliki dalam mengemudikan kendaraannya. Sehingga pengemudi dengan berani dan sadar mengambil resiko dan mengabaikan keselamatan dalam berlalu lintas. Sering tidak disadari oleh pengemudi bahwa selain dari pertumbuhan kendaraan, pelanggaran lalu lintas, gaya

mengemudi pengguna jalan yang terlihat agresif dapat meningkatkan kemacetan lalu lintas.

Penelitian dari Parker, Lajunen & Stradling (1998) menemukan bahwa 89% dari 270 pengemudi mengakui bahwa mereka menunjukkan kekesalan ke pengemudi lain dengan melakukan tindakan agresif seperti mengejar pengemudi lain, menyalip, dan membunyikan klakson terhadap pengemudi lainnya. Penelitian lain juga menunjukkan bahwa tingkat kemacetan yang tinggi menyebabkan meningkatnya konfrontasi dan perselisihan dengan pengemudi lain (Puente & Castaneda, 1997). Gaya mengemudi yang kurang tertib dan tidak memperhatikan keamanan berlalu lintas termasuk perilaku *aggressive driving* (Tasca, 2000).

Gaya mengemudi merupakan cara individu dalam mengontrol kendaraan, kecepatan, cara dalam mematuhi aturan lalu lintas, cara memperlakukan atau merespon situasi disekitar saat sedang berkendara (Taubman-Ber-Ari & Yehiel, 2011). Sehingga, pengemudi yang agresif dapat dideteksi dari gaya mengemudi dan kecepatan laju kendaraannya. Gaya mengemudi pengendara bermotor dikatakan agresif jika laju kecepatan tidak stabil, sering meningkatkan kecepatan secara tiba-tiba, juga mengerem secara tiba-tiba, dan berbelok tanpa menggunakan isyarat lampu zein.

Perilaku mengerem secara tiba-tiba ini terlihat dari frekuensi menyala lampu rem yang cenderung tinggi dan rapat. Pengemudi agresif juga senang berpindah-pindah jalur, menyalakan lampu jauh, klakson berulang-ulang, menyalip jalur kendaraan lain secara mendadak, hingga menampakkan bahasa tubuh atau ekspresi marah (Lonero, 2007). *Aggressive driving*

merupakan perilaku mengemudi yang dapat meningkatkan kecenderungan kecelakaan bagi seluruh pengguna jalan (Tasca, 2000).

Hal ini sesuai dari hasil wawancara yang dilakukan kepada salah satu pengemudi kendaraan bermotor berusia 20 tahun di kota Makassar, yang mengatakan bahwa saat macet, dia akan lebih sering menyalip kendaraan di depannya, membunyikan klakson secara berulang dengan niat membuat kendaraan lain segera berpindah jalur. Perilaku pengemudi seperti ini merupakan bentuk dari *aggressive driving*. Mizell (dalam Tasca, 2000) menjelaskan bahwa *aggressive driving* adalah sebuah fenomena dimana pengemudi dengan sengaja mengganggu dan membahayakan pengemudi bermotor atau pejalan kaki sebagai luapan dari ketidaksabaran.

Hadjam (dalam Haryanto, 1999) menyatakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan atau situasi jalan, teman sebaya, dan media massa. Faktor internal meliputi kepribadian individu, usia, cara pemikiran, emosi, sifat dan faktor fisiologis yang mana otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorfin* yang memberikan perasaan nyaman sehingga dapat melakukan tindakan agresif seperti, ugal-ugalan, memaki, menyalip, dan berpindah jalur tanpa memberikan tanda.

Tasca (2000) menyatakan bahwa faktor kepribadian individu berhubungan dengan keadaan emosi pengemudi. Dalam konteks mengemudi, kepribadian dapat mempengaruhi pendekatan individu dan cara berperilakunya dalam mengemudi. Pervin (2005) mengemukakan kepribadian adalah seperangkat karakteristik atau sifat umum individu yang relatif menetap. Kepribadian merupakan pola khas dari pikiran, perasaan dan perilaku yang dapat

membedakan antara satu individu dengan yang lainnya. Kepribadian dapat mempengaruhi respon perilaku pengemudi terhadap situasi sekitarnya saat mengemudi seperti, perilaku melanggar lalu lintas bahkan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas (Manglam et al., 2013).

Nesbit & Conger (2012) menjelaskan faktor yang cukup krusial terjadinya *aggressive driving* adalah faktor dari manusia sendiri seperti sifat dan kognisi, disposisi *mood*, kesehatan fisik dan mental, dan kepribadian dari pengemudi (Shahar, 2008). Terdapat beberapa pendekatan untuk mendapatkan suatu gambaran akan kepribadian individu salah satunya adalah teori *Big Five Personality*. Banyak ahli psikologi yang menggunakan struktur kepribadian *Big Five Personality*. Definisi *big five personality* adalah pendekatan untuk melihat kepribadian individu melalui *trait* yang terbagi atas 5 dimensi kepribadian yaitu *extraversion, agreeableness, conscientiousness, extraversion* dan *openness* (Pervin, 2005).

Untuk melihat adanya pengaruh *big five personality* terhadap *aggressive driving*, Triman dan Bagaskara (2017) melakukan penelitian untuk dalam penelitian kepada pengemudi dewasa awal, hasil dari penelitian tersebut diketahui bahwa dimensi dari kelima dimensi *big five, neuroticism* yang memiliki pengaruh terhadap agresivitas individu saat mengemudi. Penelitian serupa dilakukan di Bucharest, Rumania oleh Dogoter dan Mihăilă (2015) menemukan bahwa *trait* kepribadian *conscientiousness* dan *neuroticism* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *aggressive driving*.

Penelitian dari Herzberg (2009) menyatakan bahwa pembalap yang paling agresif adalah laki-laki berusia 18 hingga 24 tahun, usia ini lebih sering terlibat dalam kecelakaan di jalan daripada wanita atau pria yang termasuk kelompok

umur lain. Hasil penelitian ini juga menyatakan bahwa pembalap yang berusia antara 18 dan 24 tahun memiliki tingkat *extraversion* yang lebih tinggi dan tingkat kesesuaian dan kesadaran yang lebih rendah dibandingkan dengan pengemudi laki-laki yang lebih tua dengan pengalaman berkendara lebih lama sehingga dapat dikatakan pembalap yang agresif karena eksentrisitas dan kepribadian mereka.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Bhattacharjee (2017) tentang pengaruh antara kepribadian pengemudi dan kecelakaan lalu lintas di daerah India menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara keduanya, yang ditunjukkan oleh fakta bahwa seorang individu dengan emosional yang tidak stabil akan menjadi reaktif terhadap kecelakaan. Penelitian lainnya, Krahe dan Fenske (2002) menemukan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari kepribadian *macho*, usia, dan kecepatan mobil terhadap mengemudi agresif. Lajunen (2001) meneliti mengenai hubungan antara kecelakaan lalu lintas jalan dan trait kepribadian seperti ekstroversi, neurotisisme dan psikotik.

Dari hasil penelitian tersebut diketahui bahwa trait ekstroversi berkorelasi positif dengan jumlah kematian di jalan, sedangkan *neurotisisme* berkorelasi negatif dengan kecelakaan di jalan yang fatal, dan psikotik berkorelasi positif terhadap perilaku agresif di jalan. Perlu dicatat bahwa peneliti percaya kematian akibat pekerjaan berkaitan dengan kematian di jalan tetapi tidak pada dimensi kepribadian. Jovanovic et. al., (2010) melakukan penelitian di Serbia yang menyoroti bahwa pengemudi dengan skor tinggi pada faktor stabilitas emosional menunjukkan tingkat agresi fisik dan verbal yang tinggi.

Individu dengan skor tinggi pada faktor *openness* memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku mengemudi yang agresif. Dimensi *openness*

cenderung dicirikan oleh tingginya apresiasi estetika, nilai-nilai, penerimaan ide, aktualisasi diri, pertumbuhan dan pengembangan pribadi (McCrae & Costa, 2006). Penelitian lain mengenai pengaruh kepribadian *big five* dan *aggressive driving* yang dilakukan oleh Benfield, Szlemko & Bell (2006) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif hanya antara dimensi *extraversion* dan agresi fisik dalam lalu lintas dan subskala lalu lintas agresi lain seperti agresi verbal, adaptif dan konstruktif perilaku atau tantangan lalu lintas, tidak terdapat hubungan secara signifikan dengan dimensi *extraversion*.

Penelitian lain, oleh Martin & Boosma (1989) telah menunjukkan pendapat yang berbeda yaitu, individu dengan skor tinggi pada skala *extraversion* di bawah pengaruh alkohol menunjukkan tingkat agresivitas yang tinggi ketika mengemudi. Dimensi *extraversion*, yang dicirikan sebagai antusiasme dalam berinteraksi dengan orang lain, itu kecenderungan untuk bersikap tegas, mudah bergaul, energetik terhadap orang luar (John & Srivastava, 1999). Dalam kaitannya *extraversion* dengan perilaku mengemudi agresif, ditemukan hubungan positif antara *extraversion* dan mengemudi sembrono yang merupakan salah satu bentuk *aggressive driving* rendah (Renner & Ander, 2000).

Dahlen & White (2006) menunjukkan bahwa trait *extraversion* memprediksi berkendara secara sembrono dan melanggar lalu lintas, menjadi salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas. Tasca (2000) mengemukakan bahwa individu memiliki sifat yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus-menerus dalam setiap situasi. Sifat-sifat ini akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka juga. Akibatnya, kepribadian dapat

mempengaruhi perilaku pengemudi saat di jalan, dan memunculkan indikasi perilaku yang beresiko seperti pelanggaran lalu lintas dan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas (Manglam et. al., 2013).

Perilaku yang dimunculkan adalah bentuk dari kurangnya kepedulian terhadap individu lain sehingga dapat membahayakan pengemudi lain. Seperti, perilaku melanggar lalu lintas, mengkonfrontasi pengemudi lain, meningkatkan kecepatan kendaraan secara tiba-tiba, bahkan hingga menyerang pengemudi lain. Berdasarkan data-data di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai pengaruh trait *big five personality* sebagai prediktor perilaku *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar usia dewasa awal yaitu, 18 hingga 25 tahun.

Hasil wawancara yang dilakukan kepada anggota kepolisian membuktikan bahwa karakteristik perilaku pengemudi di kota Makassar terbilang agresif. Untuk penelitian ini peneliti memilih dewasa awal karena berdasarkan hasil observasi yang menunjukkan bahwa masih terdapat pengemudi dewasa awal yang terlibat dalam pelanggaran lalu lintas. Juga data dari Polrestabes kota Makassar mengemukakan kelompok usia 18 hingga 25 tahun merupakan korban terbanyak kecelakaan lalu lintas.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian-uraian di atas maka rumusan masalah yang muncul dalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana kontribusi kepribadian *big five* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving* pada pengemudi usia dewasa awal?
2. Bagaimana kontribusi Tipe Kepribadian *Big Five Openness* sebagai prediktor *aggressive driving*.

3. Bagaimana kontribusi Tipe Kepribadian *Big Five Extraversion* sebagai prediktor *aggressive driving*.
4. Bagaimana kontribusi Tipe Kepribadian *Big Five Agreeableness* sebagai prediktor *aggressive driving*.
5. Bagaimana kontribusi Tipe Kepribadian *Big Five Conscientiousness* sebagai prediktor *aggressive driving*.
6. Bagaimana kontribusi Tipe Kepribadian *Big Five Neuroticism* sebagai prediktor *aggressive driving*.

C. Tujuan Penelitian

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk melihat antara lain:

1. Kontribusi tipe kepribadian *big five* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
2. Kontribusi tipe kepribadian *big five openness* sebagai prediktor *aggressive driving*.
3. Kontribusi tipe kepribadian *big five extraversion* sebagai prediktor *aggressive driving*.
4. Kontribusi tipe kepribadian *big five agreeableness* sebagai prediktor *aggressive driving*.
5. Kontribusi tipe kepribadian *big five conscientiousness* sebagai prediktor *aggressive driving*.
6. Kontribusi tipe kepribadian *big five neuroticism* sebagai prediktor *aggressive driving*.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil dari penelitian ini sekiranya dapat memberikan informasi tambahan untuk perkembangan ilmu psikologi terutama psikologi transportasi yang menjelaskan bahwa perilaku individu saat berkendara tidak lepas dari peran faktor psikologis.
- b. Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan acuan untuk penelitian yang sejenis.

2. Manfaat Praktis

a. Masyarakat

Peneliti berharap agar penelitian ini dapat memberikan gambaran perilaku *aggressive driving* pengemudi bermotor dan sekaligus memberikan pemahaman kepada masyarakat untuk berkendara aman karena perilaku *aggressive driving* dapat mengakibatkan kerugian fisik maupun psikis.

b. Bagi pihak berwenang atau Kepolisian

Dari hasil penelitian ini, sekiranya dapat memberikan informasi untuk memprediksi tipe kepribadian *big five* yang berpengaruh signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*. Sehingga dapat menjadi pertimbangan dalam proses pengambilan Surat Izin Mengemudi (SIM).

c. Peneliti selanjutnya

Dari hasil penelitian ini, sekiranya dapat bermanfaat bagi peneliti selanjutnya yang ingin menambah referensi mengenai perilaku *aggressive driving* dan tipe kepribadian *big five*.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. *Aggressive driving*

1. Definisi *Aggressive driving*

Harris & Houston (2008) menjelaskan bahwa *aggressives driving* adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman dan bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi, karena banyak penyebab lainnya antara lain stres, usia, pola berfikir pengemudi dan *coping* terhadap kondisi lingkungan. *Aggressive driving* merupakan segala aktivitas atau perilaku pengendara bermotor saat berada di jalan yang sengaja dapat meningkatkan resiko kecelakaan bagi orang lain baik tindakan meliputi tindakan fisik maupun verbal. *Aggressive driving* merupakan perilaku yang tidak sesuai norma atau aturan berlalu lintas, umumnya merupakan perilaku yang dapat mengganggu keamanan publik (Tasca, 2000).

Selaras pendapat di atas Goehring (dalam Tasca, 2000) mengatakan *aggressive driving* adalah perilaku pengoperasian kendaraan bermotor yang dengan sengaja tidak memperhatikan keamanan orang lain. Mile dan Johnson (2003) menyatakan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku saat berkendara yang membahayakan orang lain dengan melanggar hukum lalu lintas, salah satu pelanggaran yang paling sering pengendara lakukan adalah melanggar lampu lalu lintas. Houston, Harris dan Norman (2003) menyebutkan bentuk perilaku *aggressive driving* meliputi membuntuti, mengklakson berulang-ulang, melakukan gerakan

kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang, dan menyalip di arus jalan yang padat.

Mizell dalam *American Automobile Association (AAA) Foundation for Traffic Safety* (1996) juga mendefinisikan *aggressive driving* sebagai bentuk perilaku kesal atau tidak sabar akibat pengemudi lain sehingga dan sengaja dapat meningkatkan resiko kecelakaan bagi pengemudi lain atau pejalan kaki karena masalah lalu lintas. *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu sikap tidak sabar dan kurang peduli terhadap keselamatan pengemudi lain, sehingga meningkatkan emosi negatif pengguna jalan disekitarnya dan dapat membahayakan dirinya sendiri, pengendara lain bahkan meningkatkan kerusakan properti di jalan raya.

Mizell (dalam Tasca, 2000) mengatakan *aggressive driving* adalah sebuah fenomena dimana pengendara atau pengemudi kendaraan bermotor dengan sengaja mencelakai pengguna jalan lain sehingga dapat meningkatkan resiko kecelakaan sebagai luapan dari amarah atau ketidaksabaran. Mengemudi agresif adalah mengemudi dengan dibawah pengaruh gangguan emosi, sehingga menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Dengan kata lain, dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat resiko yang sama, dan mengasumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan resiko orang lain untuk terkena bahaya (James & Nahl, 2000).

2. Jenis-jenis *aggressive driving*

James dan Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori yaitu, *Impatience* dan *inattentiveness*, *Power Struggle*, *Recklessness* dan *Road Rage*.

a. Kategori pertama yaitu; *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Inattentiveness* (ketidakperhatian)

- 1) Menerobos lampu merah
- 2) Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning
- 3) Berpindah-pindah jalur
- 4) Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan aman maksimum
- 5) Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya
- 6) Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan, seperti berbelok atau berhenti
- 7) Menambah kecepatan atau mengurangi kecepatan secara mendadak

b. Kategori kedua yaitu; *Power Struggle* (adu kekuatan)

- 1) Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberi jalan atau pindah.
- 2) Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri.
- 3) Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali.

- 4) Membunuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut.
 - 5) Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
 - 6) Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
- c. Kategori ketiga yaitu; *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan)
- 1) Mengejar pengemudi lain untuk berduel
 - 2) Mengemudi dalam kondisi mabuk
 - 3) Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain
 - 4) Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek
 - 5) Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi

Sedangkan Tasca (2000), mengemukakan beberapa perilaku yang dapat dikategorikan sebagai *aggressive driving*, antara lain :

- a. Membuntuti terlalu dekat;
- b. Keluar-masuk jalur;
- c. Menyalip dengan kasar;
- d. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat;
- e. Menyalip dari bahu jalan;
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda;
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip;

- h. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur;
- i. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur;
- j. Melewati (melanggar) lampu merah;
- k. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Jenis-jenis *aggressive driving* ini sebagai acuan pembuatan dalam alat ukur. Penelitian ini akan menggunakan jenis-jenis *aggressive driving*. Hal ini dikarenakan jenis-jenis *aggressive driving* lebih mewakili fenomena perilaku *aggressive driving* para pengendara bermotor saat ini (Tasca, 2000). Miles & Johnson (2003) mengaitkan beberapa perilaku yang masuk ke dalam *aggressive driving* diantaranya:

- a. Kecepatan melebihi batas, seperti perilaku berkendara jalan Metro Tanjung Bunga di mana batas kecepatan kendaraan tidak boleh lebih dari 40 km/jam namun tetap saja orang-orang berkendara melebihi standar yang ditetapkan.
- b. Melambung atau menyelip kendaraan lain, seperti perilaku pengendara di saat jalanan padat akibat macet tiba-tiba menyelip kendaraan lain dengan ugal-ugalan.
- c. Melanggar jalur berkendara, seperti perilaku pengendara yang melanggar jalanan satu arah.
- d. Tidak menggunakan lampu zein dengan benar, seperti perilaku berkendara yang menyalakan lampu zein kanan tetapi belok kiri.

- e. Melanggar rambu-rambu lalu lintas, seperti rambu dilarang parkir namun nyatanya memarkir kendaraannya di bawah rambu tersebut.
- f. Melanggar lampu merah, seperti orang-orang yang melihat lampu kuning tapi tidak berhenti malahan menambah kecepatan kendaraannya.

3. Aspek *agresive driving*

Houston, Harris, dan Norman (2003) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa aspek, yaitu:

a. Perilaku konflik (*conflict behavior*)

Perilaku konflik melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik.

Indikator dari perilaku konflik antara lain:

- 1) Rem mendadak
 - 2) Memberi isyarat kasar
 - 3) Membunyikan klakson
 - 4) Memaksa keluar masuk jalur saat macet
 - 5) Menghalangi kendaraan lain yang mencoba mengambil lajur
 - 6) Menyalakan lampu jauh
- b. Mengebut (*speeding*)

Perilaku mengebut termasuk ke dalam perilaku beresiko menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) perilaku *speeding* tersebut tidak jelas merupakan perilaku yang resiko, pembuatan keputusan secara impulsif atau hanyalah kecerobohan dari pengemudi.

Indikator perilaku dari *speeding* antara lain:

- 1) Meningkatkan kecepatan lebih dari batas maksimum
- 2) Membuntuti kendaraan lain terlalu dekat
- 3) Menyalip kendaan lain
- 4) Menerobos lampu lalu lintas

Dalam Versi panjang kuesioner Perilaku pengemudi / *Driver behavior Questionnaire* (DBQ) [Lawton *et al.*, 1997] dikembangkan untuk mengukur perilaku agresif pengemudi, terdapat enam aspek diantaranya; (1) *speed* atau kecepatan, (2) *sportiness* atau *sporty*, (3) *comfort* atau kenyamanan, (4) *safety* atau keselamatan (5) *make/model of car* atau bentuk mobil, and (6) *space* atau jarak.

a. *Speed* atau kecepatan

Kecepatan dalam berkendara merupakan ketentuan yang pada umumnya diatur oleh aturan berlalu lintas. Dibeberapa negara aturan batas kecepatan minimum dan maksimum telah diatur. Batas kecepatan diatur untuk mengurangi kecelakaan di jalan raya akibat dari kecerobohan pengendara mengatur kecepatan kendaraannya. Definisi dari kecepatan adalah melaju melebihi batas kecepatan yang telah diatur atau ditetapkan di beberapa jalanan (Dukes *et.al*, 2001). Houston, Harris, dan norman (2003) menyatakan bahwa perilaku mengemudi merupakan perilaku yang tidak memperhitungkan resiko, pembuatan keputusan secara impulsif atau hanyalah kecerobohan dari pengemudi.

b. *Sportiness*

Sportiness merupakan fitur dan teknologi keselamatan terkini yang terkini dan hal yang menunjang keamanan dari kendaraan tersebut. Mobil *Sport* umumnya didesain untuk menunjang kemaanan dan keselamatan penggunanya.

c. *Comfort* atau kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan selain dari keselamatan pengemudi mobil. Pengemudi yang menunjukkan kenyamanan dengan kendaraannya lebih berorientasi pada keselamatan dalam berkendara.

d. *Safety* atau keamanan

Keamanan berkendara sendiri terdiri dari banyak faktor seperti faktor pengendara, kendaraan, faktor lingkungan. Sehingga untuk mengurangi kecelakaan saat berkendara harus memperhatikan tiga faktor tersebut.

e. *Model/made of car*

Model kendaraan saat ini dirancang dengan mempertimbangkan aspek keamanan, yang berhubungan dengan pemakai jalan dan angkutan barang. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksisuatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan, untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karen aitu kendaraan harus dipelihara atau dirawat dengan baik. Selain perawatan, perubahan fisik/modifikasi kendaraan juga perlu diperhatikan karena kendaraan standar pabrik

telah mengikuti aturan-aturan berkendara yang aman sehingga harus dipatuhi (Danang, 2010).

f. *Space* atau jarak

Saat ini tidak ada aturan baku jarak aman dalam berkendara, namun dulu sempat diatur oleh undang-undang lalu lintas dan jalan raya bahwa pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada di depannya. Jarak antara kendaraan yaitu ruang yang tersedia antara kendaraan satu dengan kendaraan. Pengemudi harus memperhatikan/menjaga jarak antara kendaraannya dengan kendaraan yang berada di depannya agar tidak terjadi benturan jika kendaraan yang berada di depannya berhenti mendadak serta agar dapat dengan mudah melakukan gerakan melewati atau merubah haluan ataupun pada waktu dilewati oleh kendaraan lain.

4. Faktor *agresive driving*

Tasca (2000) mengatakan bahwa faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* yaitu:

a. Usia dan Jenis Kelamin

Pada umumnya usia merupakan aspek penting untuk melihat perilaku *aggressive*. Mayoritas *aggressive driving* sebagian besar melibatkan pengemudi laki-laki dengan usia 18 hingga 26 tahun (American Automobile Association, 1997). Constantinou, dkk (2011) menambahkan bahwa perilaku *aggressive driving* di jalan raya juga dipengaruhi oleh faktor jenis kelamin. Pada laki-laki ditunjukkan

dengan perilaku mengemudi yang lebih beresiko, berbeda dengan perempuan yang cenderung lebih hati-hati dan mengikuti peraturan.

Tasca (2000) mengemukakan bahwa laki-laki lebih meremehkan resiko terhadap perilaku pelanggaran lalu lintas tersebut. Laki-laki mengevaluasi peraturan lalu lintas dengan negatif, sehingga menganggap peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan mengganggu pada kondisi tertentu. Perempuan memiliki pemikiran sebaliknya, mereka menganggap lalu lintas sebagai sesuatu yang harus ditaati, sesuatu yang penting, jelas, dan masuk akal. Dengan hal tersebut, pengguna kendaraan laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* daripada perempuan (Lawton dan Nutter, 2002).

b. Biologis

Berdasarkan pandangan biologis terdapat 3 ahli yang mengaitkan *aggressive driving* sebagai perilaku bawaan atau *nurture*, yaitu Dougall, Freud dan Lorenz. Dougall adalah orang pertama yang mencoba menjelaskan dan menghubungkan perilaku sosial meliputi agresi, dengan insting. Freud menjelaskan perilaku agresif bukan reaksi terhadap stimulus eksternal, tapi hasil dari *inner aggressive drives* setiap orang (Rahman, 2014).

Agresif adalah naluri dasar yang dimiliki manusia disebut juga dengan *death instinct* yang bertujuan untuk mempertahankan diri atau melindungi diri sendiri, ingin menyerang orang lain, berkelahi, berperang, atau marah. Sedangkan Lorenz, perilaku agresif berasal

dari insting berkelahi (*fighting instinct*) yang diwariskan oleh genetika (Rahman, 2014).

c. *Modeling*

Dari pandangan tokoh psikologi sosial yaitu Albert Bandura perilaku merupakan respon yang orang pelajari dari hasil pengamatannya terhadap lingkungan. Seseorang dapat meniru apa yang orang lain lakukan disekitarnya seperti perilaku melanggar rambu lalu lintas, di mana orang akan ikut melanggar jika melihat ada beberapa orang di jalan tersebut yang melanggar lebih dahulu (Sarwono, 2009).

Modeling dalam perilaku *aggressive driving* merupakan respon yang individu lakukan dari hasil pengamatan terhadap lingkungan dan situasi disekitarnya. Misalnya hasil pengamatan dan meniru perilaku ugal-ugalan pengemudi disekitarnya, yang dapat membuat individu merespon dengan hal yang sama.

d. Lingkungan

Faktor lingkungan merupakan faktor situasional yang membuat individu berperilaku *aggressive* jika merasa terancam dari orang lain. Individu akan secara refleks menghadapi situasi yang mengancam dirinya terutama secara fisik. Sikap *aggressive* terhadap seseorang yang secara tiba-tiba menyerang atau menyakiti baik dengan perkataan (verbal) maupun dengan tindakan fisik (Tasca, 2000). Faktor lingkungan lain yang mempengaruhi munculnya *aggressive driving* adalah kepadatan. Sarwono (1997) mengemukakan bahwa kepadatan ini akan memberikan dampak pada manusia, salah

satunya adalah munculnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Konecni, 1975).

Prakash & Kansal (2003) menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan (*crowded*). Kesesakan merupakan penyebab yang sangat subjektif dan akan persepsikan berbeda-beda oleh setiap individu. Shinar dan Compton (2004) menjabarkan dalam penelitiannya bahwa kondisi lalu lintas yang padat akan memicu *aggressive driving*. Respon yang muncul antara lain perilaku agresif, kompetitif dan perilaku negatif lainnya (Holahan, 1982).

Hennessy & Wiesenthal (1999) menambahkan, kondisi lingkungan jalan raya yang padat akan mempengaruhi tingkat stres individu, yang membuat tekanan pada pengemudi selanjutnya akan meningkatkan terjadinya perilaku agresif pada saat mengemudi.

e. Kepribadian

Tasca (2000) mengemukakan bahwa individu memiliki sifat yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus-menerus dalam setiap situasi. Sifat-sifat ini akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka juga. Faktor pribadi yang dimaksudkan menjadi penyebab *aggressive driving* ini seperti permusuhan, rasa ingin bersaing, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, mengemudi untuk pelepasan emosi, impulsif, dan keputusan untuk mengambil resiko. Renner dan Anderle (2000)

menyatakan bahwa ada hubungan antara kepribadian dengan perilaku mengemudi.

Penelitian ini berfokus pada tipe kepribadian *extraversion* dan *introversion* dengan perilaku mengemudi dalam konteks kepatuhan mentaati norma atau aturan lalu lintas yang termasuk dalam perilaku agresif jika tidak dipatuhi. *Extroversion* didefinisikan sebagai dimensi kepribadian yang mendeskripsikan individu sebagai sosok yang santai, berbeda dengan *introvert* yang menjaga perasaan mereka tetap terkendali. *Extrovert* terkadang cenderung bertindak secara spontan dan bahkan agresif, dan oleh karena itu tipe kepribadian ini lebih kecil kemungkinannya untuk mematuhi peraturan.

f. Emosi

Salah satu emosi dasar manusia adalah marah inilah yang dapat memicu seseorang berperilaku agresif. Seperti yang telah dibahas sebelumnya bahwa terdapat dua jenis agresi. Salah satunya, *instrumental aggression* yang muncul akibat dari emosi. Agresi dengan emosi marah dapat menimbulkan perilaku yang membahayakan orang lain secara fisik maupun psikologis (Aronson, 2010). Dalam berkendara emosi pengemudi diluapkan sebagai cara untuk mengkomunikasikan situasi tidak nyaman yang mereka alami, akibat lingkungan atau situasi disekitarnya. Kematangan emosi adalah kemampuan menerima hal-hal negatif dari lingkungan tanpa membalasnya dengan sikap yang negatif, melainkan dengan kebijakan (Martin, 2003).

Utari (2016) mengatakan bahwa ketika kematangan emosi individu matang atau sesuai dengan usianya, maka dia akan cenderung berperilaku sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku, termasuk dalam aturan-aturan disiplin berlalu lintas. Hurlock (2002) berpendapat bahwa individu dengan emosi yang sudah matang juga memiliki kontrol diri yang baik, mampu mengekspresikan emosinya dengan tepat atau sesuai dengan keadaan yang dihadapinya, sehingga lebih mampu beradaptasi karena dapat menerima beragam orang dan situasi dan memberikan reaksi yang tepat sesuai dengan tuntutan yang dihadapi.

2. Dampak *Aggressive driving*

Aggressive driving lebih meningkatkan kemarahan pengguna jalan raya daripada mengurangi kemacetan lalu lintas. *Aggressive driving* memiliki beberapa dampak yang sangat berbahaya dalam berkendara. Dukes et al. (2001) mengemukakan dampak *aggressive driving* terbagi dua yaitu dampak terhadap yang melakukan perilaku mengemudi agresif dan dampak terhadap pengemudi yang menjadi korban pengemudi yang agresif. Untuk pengemudi yang menjadi korban pengemudi agresif dampaknya adalah dapat menimbulkan kerugian properti, cedera fisik, trauma emosional (Handayani, Laksono, Novitiana. 2017).

Korban pengemudi agresif cenderung membalas dengan perilaku agresif yang sama, dan melaporkan pengemudi agresif ke pihak polisi dengan niat membalas dendam akibat perilaku pengemudi yang agresif. Untuk pengemudi yang melakukan perilaku agresif dampaknya adalah kerugian yang akan diterima akibat hukuman atau sanksi atas

pelanggaran yang ia munculkan (Paleti, Eluru, dan Bath, 2010). Dan bagi lingkungan, *aggressive driving* perilaku mengemudi agresif dapat meningkatkan kemacetan dan berujung pada kecelakaan lalu lintas (Dukes et al. 2001). Secara tidak langsung perilaku mengemudi agresif dapat beresiko memunculkan terjadinya kecelakaan (Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Ladd & Kapardis, 2011).

B. Big Five Personality

1. Definisi Kepribadian

Kepribadian menurut Allport (dalam Alwisol, 2010) adalah pengorganisasian yang dinamis dalam diri individu atas sistem-sistem psikofisik yang menentukan perilaku dan pemikiran yang khas terhadap lingkungannya. Sedangkan, Hall dan Lindzey (2000) menyatakan kepribadian adalah sesuatu yang memberi tata tertib dan keharmonisan terhadap segala macam tingkah laku berbeda-beda yang dilakukan individu. Koswara (1991) mengatakan bahwa kepribadian adalah respon atau perilaku yang individu tampilkan untuk memberi kesan kepada individu lain.

Schoen (dalam Alwisol, 2010) mengartikan kepribadian sebagai sebuah sistem terorganisir dalam diri individu dan bekerja secara fungsional sehingga menjadi suatu kebiasaan. Selaras dengan Koswara dan Allport, Setyonegoro (dalam Alwisol, 2010) menjelaskan bahwa kepribadian adalah segala macam kebiasaan manusia yang terangkum dalam dirinya, yang yang digunakan untuk merespon dan menyesuaikan diri terhadap rangsangan atau stimulus dari lingkungannya. Kepribadian adalah pola trait-trait perilaku yang unik dari individu (Guilford, 1979).

Winstead dan Jones (2005) mengartikan kepribadian sebagai sistem yang relatif menetap dan stabil mengenai karakteristik internal individu yang berkorelasi terhadap pikiran, perasaan, dan tingkah laku.

Pervin (2005) menyatakan kepribadian adalah seluruh karakteristik atau sifat umum individu yang mengakibatkan pola perilaku yang menetap dalam merespon situasi. Menurut Phares (dalam Pervin, 2005) menyatakan bahwa kepribadian adalah pola khas dari pikiran, perasaan dan tingkah laku yang membedakan satu individu dan individu lainnya. Dari beberapa definisi di atas dapat peneliti simpulkan bahwa kepribadian adalah karakteristik dan atau pola perilaku individu yang cenderung menetap dan ditampilkan sebagai respon dan penyesuaian terhadap lingkungan.

2. *Big Five Personality*

Big five personality pertama kali diperkenalkan oleh Goldberg pada tahun 1981. Trait kepribadian ini tidak menggambarkan perspektif tertentu, namun merupakan suatu hasil analisis faktor dalam menjelaskan karakteristik suatu individu. Sehingga, pendekatan *big five* bertujuan untuk menjelaskan sistem kepribadian individu, bukan untuk menggolongkan individu ke dalam salah satu trait kepribadian (John dan Srivastava, 1999). Lima dimensi kepribadian tersebut adalah *agreeableness*, *conscientiousness*, *extraversion*, *neuroticism*, dan *openness*.

Pendekatan *big five* dari Goldberg kemudian dikembangkan oleh Costa dan McCrae sehingga menjadi suatu teori yang dapat memprediksi dan menjelaskan suatu perilaku individu (Feist dan Feist, 2010). *The big*

five umum digambarkan sebagai suatu konteks dalam teori psikologi yang bersifat universal dalam mengukur kepribadian secara menyeluruh (Lounsbury, Tatum, Chambers, Owens, dan Gibson, 1999).

3. Dimensi *Big Five Personality*

Dimensi-dimensi kepribadian menurut Costa dan McCrae (dalam Feist dan Feist, 2010) adalah sebagai berikut:

- a. *Agreeableness*, dimensi ini menyatakan bahwa individu dengan mudah beradaptasi secara sosial, dengan mengindikasikan individu yang ramah dan baik hati, memiliki kepribadian yang menghindari konflik, selalu mengalah, memiliki kecenderungan mengikuti orang lain, mudah percaya kepada orang lain, dan memiliki toleransi tinggi. Individu yang memiliki tingkat *agreeableness* yang tinggi digambarkan sebagai seorang pemaaf, senang membantu orang lain, dan penyayang, namun jika berhadapan dengan konflik, *self esteem* cenderung menurun. Sedangkan orang-orang dengan tingkat *agreeableness* yang rendah cenderung untuk lebih agresif dan kurang kooperatif.
- b. *Conscientiousness* yang ditunjukkan dengan ciri seperti individu yang pekerja keras, taat pada aturan dan norma/disiplin, ambisius, teratur, berorientasi pada prestasi, tertib, efisien, terorganisir, dan bertanggung jawab. Perencanaan yang matang, pengorganisasian yang efektif, dan manajemen waktu yang efisien memungkinkan seorang individu untuk memiliki lebih banyak dalam waktu yang tersedia, mampu mengurangi tekanan waktu, sehingga dapat mengurangi stres, ketegangan dan mampu meminimalisir konflik.

Individu dengan *Conscientiousness* tinggi cenderung untuk selalu memberikan yang terbaik dalam melakukan tugas, sehingga keberhasilannya menghasilkan suasana hati yang positif, meningkatkan self-esteem (Goldberg, 1992).

- c. *Extraversion*, Individu *extraversion* dalam berinteraksi akan lebih banyak memegang kontrol dan lebih intim. *Extraversion* dicirikan dengan antusiasme yang tinggi, pandai dan senang bergaul, memiliki emosi yang positif, enerjik, dan ramah terhadap orang lain. *Extraversion* memiliki tingkat motivasi yang tinggi dalam bergaul, sedangkan seseorang yang memiliki tingkat *extraversion* yang rendah lebih menarik diri dari lingkungannya. *Extraversion* mudah mudah bosan, sehingga individu ini sangat termotivasi dengan tantangan dan hal baru.
- d. *Neuroticism*, McCrae & Costa (dalam Beaumont & Stout, 2003) mengatakan bahwa dimensi *neuroticism* menggambarkan individu yang bermasalah dengan emosi negative seperti cemas dan perasaan *insecure*. Individu dengan skor tinggi pada *Neuroticism* termasuk individu yang kesulitan dalam menjalin hubungan dan berkomitmen, tingkat *self-esteem* yang rendah, mudah cemas, tempramen, rentan frustrasi/depresi.
- e. *Openness* mengacu pada bagaimana seseorang dapat menerima suatu ide atau situasi yang baru. Individu yang memiliki skor tinggi pada *openness* memiliki imajinasi yang tidak terbatas, *broad-mindedness*, kreatif dan mampu melihat keindahan dunia secara berbeda. Individu yang kreatif dan memiliki rasa ingin tahu yang tinggi

lebih mudah untuk mendapatkan solusi untuk suatu masalah. Individu dengan skor *openness* yang rendah memiliki pemikiran yang sempit dan tidak menyukai adanya perubahan, dan rasa ingin tahu yang rendah pula.

4. Faktor-Faktor Kepribadian

Menurut Purwanto (2006) terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi kepribadian antara lain:

a. Faktor Biologis

Faktor biologis merupakan faktor yang berhubungan dengan keadaan jasmani, atau seringkali pula disebut faktor fisiologis seperti keadaan genetik, pencernaan, pernafasaan, peredaran darah, kelenjar-kelenjar, saraf, tinggi badan, berat badan, dan sebagainya. Kita mengetahui bahwa keadaan jasmani setiap orang sejak dilahirkan telah menunjukkan adanya perbedaan-perbedaan. Hal ini dapat kita lihat pada setiap bayi yang baru lahir. Ini menunjukkan bahwa sifat-sifat jasmani yang ada pada setiap orang ada yang diperoleh dari keturunan, dan ada pula yang merupakan pembawaan anak/orang itu masing-masing. Keadaan fisik tersebut memainkan peranan yang penting pada kepribadian seseorang.

b. Faktor Sosial

Faktor sosial yang dimaksud di sini adalah masyarakat yakni manusia-manusia lain disekitar individu yang bersangkutan. Termasuk juga kedalam faktor sosial adalah tradisi-tradisi, adat istiadat, peraturan-peraturan, bahasa, dan sebagainya yang berlaku dimasyarakat itu. Sejak dilahirkan, anak telah mulai bergaul dengan

orang-orang disekitarnya. Dengan lingkungan yang pertama adalah keluarga. Dalam perkembangan anak, peranan keluarga sangat penting dan menentukan bagi pembentukan kepribadian selanjutnya.

Keadaan dan suasana keluarga yang berlainan memberikan pengaruh yang bermacam-macam pula terhadap perkembangan kepribadian anak. Pengaruh lingkungan keluarga terhadap perkembangan anak sejak kecil adalah sangat mendalam dan menentukan perkembangan pribadi anak selanjutnya. Hal ini disebabkan karena pengaruh itu merupakan pengalaman yang pertama, pengaruh yang diterima anak masih terbatas jumlah dan luasnya.

Intensitas pengaruh itu sangat tinggi karena berlangsung terus menerus, serta umumnya pengaruh itu diterima dalam suasana bernada emosional. Kemudian semakin besar seorang anak maka pengaruh yang diterima dari lingkungan sosial makin besar dan meluas. Ini dapat diartikan bahwa faktor sosial mempunyai pengaruh terhadap perkembangan dan pembentukan kepribadian.

c. Faktor Kebudayaan

Perkembangan dan pembentukan kepribadian pada diri masing-masing orang tidak dapat dipisahkan dari kebudayaan masyarakat di mana seseorang itu dibesarkan. Kehidupan manusia selalu dipengaruhi pula oleh kebudayaan yang merupakan hasil budi daya karya manusia untuk memudahkan aspek kehidupan. Beberapa aspek kebudayaan yang sangat mempengaruhi perkembangan dan pembentukan kepribadian antara lain:

1) Nilai-nilai (*Values*)

Di dalam setiap kebudayaan terdapat nilai-nilai hidup yang dijunjung tinggi oleh manusia-manusia yang hidup dalam kebudayaan itu. Untuk dapat diterima sebagai anggota suatu masyarakat, kita harus memiliki kepribadian yang selaras dengan kebudayaan yang berlaku di masyarakat itu. Koentjaraningrat (1987) mengatakan nilai budaya terdiri dari konsep-konsep kehidupan yang berada dalam alam pikiran sebagian besar warga masyarakat mengenai hal-hal yang dianggap mulia, seperti nilai religiusitas, sopan santun, kerja keras, dsb. Nilai budaya sendiri merupakan sebuah konsep-konsep yang ada dalam pikiran manusia, nilai budaya ini dianggap bernilai, berharga, dan penting oleh sebagian besar manusia.

2) Adat dan Tradisi

Adat adalah norma atau aturan yang bersifat mengikat, yang bertujuan untuk mengatur dan mengontrol orang-orang yang termasuk dalam kelompok masyarakat agar sesuai dengan pola perilaku yang diinginkan. Tradisi adalah warisan kebudayaan dari masa lalu yang di wariskan secara turun menurun (Mulya, 2014). Tradisi berasal dari nenek moyang yang biasanya lebih bersifat aktivitas seremonial memiliki ciri khas sesuai dengan kebudayaan mereka.

Adat dan tradisi yang berlaku di suatu daerah, disamping menentukan nilai-nilai yang harus ditaati oleh anggota-

anggotanya, juga menentukan pula cara-cara bertindak dan bertingkah laku yang akan berdampak pada kepribadian seseorang. Riesman (dalam Sujanto, Lubis, & Hadi, 2009) mengatakan bahwa terdapat orang-orang yang pribadinya ditentukan oleh tradisi suatu kebudayaan.

3) Pengetahuan dan Keterampilan

Pengetahuan dan keterampilan merupakan faktor menunjang kemajuan suatu budaya tertentu. Tinggi rendahnya pengetahuan dan keterampilan individu atau suatu masyarakat mencerminkan pula tinggi rendahnya kebudayaan masyarakat itu. Semakin tinggi kebudayaan suatu masyarakat makin berkembang pula sikap hidup dan gaya hidup suatu masyarakat. Kemajuan suatu budaya sangat berpengaruh terhadap cara pandang, pola pikir suatu masyarakat memandang kehidupan.

4) Bahasa

Bahasa merupakan salah satu faktor yang turut menentukan ciri-ciri khas dari suatu kebudayaan. Bahasa adalah identitas suatu budaya. Betapa erat hubungan suatu budaya dengan kepribadian manusia yang memiliki bahasa itu. Karena bahasa merupakan alat komunikasi dan alat berpikir yang dapat menunjukkan bagaimana seseorang itu bersikap, bertindak, bereaksi serta bergaul dengan orang lain dan alat untuk mengidentifikasi diri.

Gaya bahasa yang digunakan individu dapat menggambarkan bagaimana watak, karakter orang tersebut.

Seseorang yang mampu memahami bahasa dan gaya bahasa dengan baik akan lebih mudah untuk berkomunikasi dan mengekspresikan dirinya secara runtut, logis dan lugas. Hal ini menandakan bahwa orang tersebut memiliki kemampuan mengorganisasi karakter dirinya dengan baik dari manifestasi potensi daya pikir, emosi, harapannya dan kemampuan berbahasa.

Hal ini menunjukkan hubungan antara gaya berbahasa dan perkembangan kepribadian seseorang yang sangat erat karena dengan bahasa seseorang akan mampu mengekspresikan dirinya sehingga mampu mengoptimalkan kemampuannya dan menunjukkan kepribadian.

5) Milik Kebendaan (*material possessions*)

Semakin maju kebudayaan suatu masyarakat atau bangsa, makin maju dan *modern* pula alat-alat yang dipergunakan bagi keperluan hidupnya. Hal itu semua sangat mempengaruhi kepribadian manusia yang memiliki kebudayaan itu. Dalam kehidupan sehari-hari, kata kepribadian digunakan untuk menggambarkan identitas diri seseorang, atau bagaimana anda memandang gaya hidup anda. Gaya hidup menggambarkan keseluruhan diri seseorang yang berinteraksi dengan lingkungannya (Kottler dalam Sakinah, 2002).

Gaya hidup adalah perpaduan antara kebutuhan ekspresi diri dan harapan kelompok terhadap seseorang dalam bertindak berdasarkan pada norma yang berlaku. Dalam kehidupan

sehari-hari gaya hidup selalu terkait dengan nilai dari benda, barang, orang atau hal-hal tertentu yang menyertai kata tersebut.

Nilai adalah sebuah konsep yang abstrak yang hanya bisa dipahami jika dikaitkan dengan benda, barang, orang atau hal-hal tertentu. Pengkaitan nilai dengan benda, barang atau hal-hal tertentu membuat benda/barang tersebut memiliki makna dan manfaat (Susanto, 2001).

C. *Big five personality* sebagai prediktor *aggressive driving*

Salah satu situasi yang dapat menimbulkan kecelakaan dan merenggut nyawa pengemudi di jalan raya adalah perilaku *aggressive driving*. Pengemudi agresif cenderung menampilkan perilaku yang beresiko dan meningkatkan kecenderungan untuk terkena bahaya atau kecelakaan. *Aggressive driving* dapat digambarkan sebagai perilaku tidak aman saat berkendara yang sengaja maupun tidak sengaja dilakukan oleh pengemudi akibat emosi dan dapat meningkatkan potensi kecelakaan (Tasca, 2000).

Terdapat perbedaan populasi antara pria dan wanita dalam *aggressive driving*. Secara umum perbedaan jenis kelamin memiliki pengaruh yang berkaitan dengan adanya perbedaan hormonal antara laki-laki dan perempuan yang tentunya berpengaruh terhadap adanya perbedaan karakteristik emosi. Seperti yang dikatakan oleh Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* adalah bentuk perilaku yang muncul akibat emosi. Banyaknya laki-laki melakukan *aggressive driving*, laki-laki lebih berani mengambil resiko saat berada di jalan dan lebih mudah terprovokasi oleh situasi yang mengancam laki-laki lebih meremehkan resiko terhadap perilaku pelanggaran lalu lintas tersebut.

Laki-laki mengevaluasi peraturan lalu lintas dengan negatif, sehingga menganggap peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan mengganggu pada kondisi tertentu. Perempuan memiliki pemikiran sebaliknya, mereka menganggap lalu lintas sebagai sesuatu yang harus ditaati, sesuatu yang penting, jelas, dan masuk akal. Dengan hal tersebut, pengguna kendaraan laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* daripada perempuan (Lawton dan Nutter, 2002).

Tasca (2000) menyatakan bahwa salah satu faktor dari *aggressive driving* adalah kepribadian. Faktor kepribadian individu berhubungan dengan keadaan emosi pengemudi. Dalam konteks mengemudi, kepribadian dapat mempengaruhi pendekatan individu dan cara berperilakunya dalam mengemudi. Akibatnya, kepribadian dapat mempengaruhi perilaku pengemudi dan menghasilkan perilaku beresiko seperti pelanggaran lalu lintas dan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas (Manglam et al., 2013).

Terdapat pendekatan dalam teori kepribadian yang dikenal dengan *big five personality*, yang bertujuan untuk menjelaskan sistem kepribadian individu, bukan untuk menggolongkan individu ke dalam salah satu trait kepribadian. McCrae & Costa (dalam Beaumont & Stout, 2003) mengatakan bahwa *big five personality* memiliki lima dimensi yaitu, *Agreeableness*, dimensi ini menyatakan bahwa individu mudah beradaptasi secara sosial, *agreeableness* mengindikasikan bahwa individu ramah dan baik hati, memiliki kepribadian yang lebih menghindari konflik, selalu mengalah, memiliki kecenderungan mengikuti orang lain. Dimensi *conscientiousness* yang ditunjukkan dengan ciri seperti individu yang pekerja keras, taat pada aturan dan norma/disiplin,

ambisius, teratur, berorientasi pada prestasi, tertib, efisien, terorganisir, dan bertanggung jawab

Dimensi *extraversion*, mengidentifikasi individu lebih banyak memegang kontrol dan lebih intim. *Extraversion* dicirikan dengan antusiasme yang tinggi, pandai dan senang bergaul, memiliki emosi yang positif, enerjik, dan ramah terhadap orang lain. Dimensi *Neuroticism* mengidentifikasi bahwa individu yang bermasalah dengan emosi *negative* seperti cemas dan perasaan *insecure*. *Openness* mengacu pada bagaimana seseorang dapat menerima suatu ide atau situasi yang baru. Individu yang memiliki skor tinggi pada *openness* memiliki imajinasi yang tidak terbatas, *broad-mindedness*, kreatif dan mampu melihat keindahan dunia secara berbeda. Individu yang kreatif.

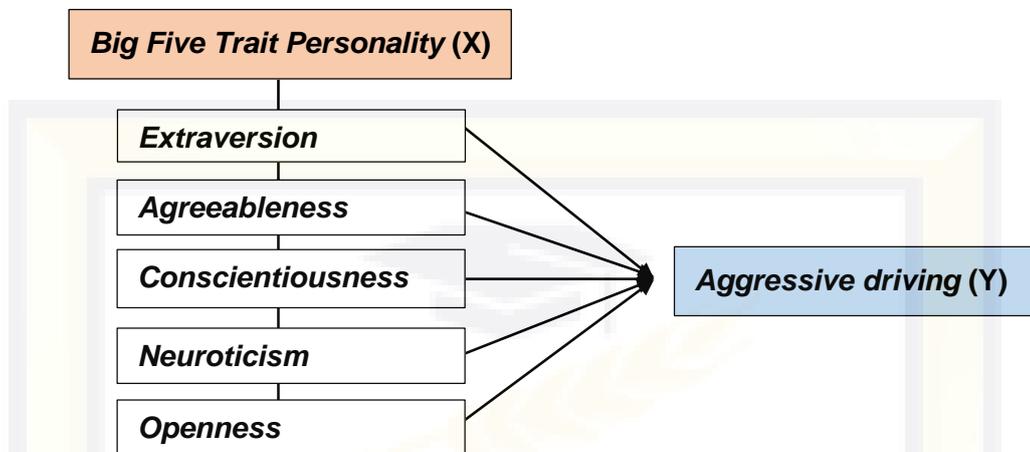
Berdasarkan beberapa penelitian sebelumnya, faktor kepribadian menjadi faktor internal yang berhubungan dengan perilaku mengemudi yang agresif dan beresiko saat mengemudi yang membahayakan pengemudi lain di jalan raya (Zhang, *et al.*, 2017). Selain itu beberapa trait kepribadian ditemukan memiliki hubungan dengan perilaku agresif yang berbahaya saat di jalan raya, seperti trait *neuroticism* dan *agreeableness* dengan perilaku melanggar aturan lalu lintas dan trait *conscientiousness* dengan mengemudi di atas kecepatan aman serta mengemudi mencari sensasi (Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006). Akan tetapi belum ada penelitian terdahulu yang meneliti seberapa kuat pengaruh trait kepribadian tersebut.

Di sisi lain, Machin & Sankey (2007) menyatakan mengemudi di atas kecepatan batas aman, melanggar aturan lalu lintas merupakan bagian dari *aggressive driving behavior* (ADB). Penelitian terdahulu telah mengkaji

bagaimana keterkaitan ADB dengan aspek-aspek lain yang dimiliki oleh manusia. Beberapa penelitian telah menelusuri hubungan *aggressive driving* dengan bagian-bagian dari kepribadian manusia. Dari hasil penelitian tersebut diketahui bahwa kepribadian tidak serta merta mampu memprediksi kecelakaan di jalan raya, akan tetapi secara tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku mengemudi agresif yang beresiko memunculkan terjadinya kecelakaan (Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Ladd & Kapardis, 2011).

Berdasarkan hasil penelitian dari Kurniasih, Rosydhah, dan Sandora (2017) mengenai pengaruh tipe kepribadian *Big five; extraversion, agreeableness, conscientiousness, neuroticism, dan openness* terhadap *aggressive driving* pengemudi angkot di kota Surabaya diketahui bahwa pengemudi agresif kategori rendah memiliki kepribadian *openness* tinggi. Pengemudi agresif yang kategori tinggi ditunjukkan dengan kepribadian *agreeableness* rendah dan *conscientiousness* rendah.

D. Kerangka Berfikir



Keterangan :

- a. Variabel dependen, merupakan variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah *Aggressive driving* (Y).
- b. Variabel independen, merupakan variabel yang mempengaruhi variabel lain. Variabel independen dalam penelitian ini adalah *Big Five Trait Personality* (X)

E. Hipotesis

Hipotesis merupakan dugaan sementara untuk dapat membuktikan kebenarannya (Sugiyono, 2009). Hipotesis dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. H_0 = Tidak terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
 H_1 = Terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
2. H_0 = Tidak terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Extraversion* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

H_1 = Terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Extraversion* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

3. H_0 = Tidak terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Agreeableness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

H_1 = Terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Agreeableness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

d. H_0 = Tidak terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Conscientiousness* sebagai prediktor *aggressive driving*.

H_1 = Terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Conscientiousness* sebagai prediktor terhadap *aggressive*

e. H_0 = Tidak terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Neuroticism* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

H_1 = Terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Neuroticism* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

f. H_0 = Tidak terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Openness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

H_1 = Terdapat pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Openness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif menekankan pada fenomena objektif dan dikaji secara kuantitatif. Maksimalisasi objektivitas desain dilakukan dengan menggunakan angka-angka, pengolahan statistik, struktur dan percobaan terkontrol (Hamdi & Baharuddin, 2015). Metode yang digunakan adalah penelitian kuantitatif deskriptif. Penelitian deskriptif dapat digunakan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang terjadi dimasa lalu ataupun sekarang. Tujuan penelitian deskriptif adalah membuat deskripsi atau gambaran atas data-data yang didapatkan secara sistematis, faktual dan akurat (Nazir, 2005).

B. Variabel Penelitian

Variabel adalah suatu kejadian, situasi, perilaku, atau karakteristik dari individu yang memiliki variasi (Cozby & Bates, 2012). Variabel penelitian dibagi menjadi dua bagian, yakni variabel independen dan variabel dependen. Variabel independen atau variabel bebas yaitu variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab munculnya atau perubahan variabel dependen, sedangkan variabel dependen atau variabel terikat ialah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini yaitu *aggressive driving* dan variabel independen yaitu *big five personality*.

C. Definisi Variabel

1. Definisi konseptual

Variabel merujuk pada karakteristik atau atribut seseorang atau suatu organisasi yang dapat diukur atau diobservasi (Creswell, 2016). Variabel dalam penelitian ini yaitu, variabel dependen (DV) *aggressive driving* dan variabel independen (IV) *big five personality*

a. *Aggressive driving*

Harris, Houston, dan Norman (2003) menjelaskan, *aggressive driving* adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman dan merupakan ancaman serius bagi keselamatan pengguna jalan lain.

b. *Big five personality*

John dan Srivastava (1999) menyatakan bahwa *big five personality* bertujuan untuk menjelaskan sistem kepribadian individu dengan menggunakan lima besar dimensi kepribadian, bukan untuk menggolongkan individu ke dalam salah satu dimensi tersebut. Lima dimensi kepribadian tersebut adalah *agreeableness*, *conscientiousness*, *extraversion*, *neuroticism*, dan *openness*.

2. Definisi Operasional

a. *Aggressive driving* adalah perilaku mengemudi yang tidak aman dan tidak peduli keselamatan pengguna jalan lain.

b. *Big five personality* merupakan merupakan tipologi kepribadian yang terdiri dari 5 tipe kepribadian yaitu:

1) *Extraversion* (X1), dicirikan dengan antusiasme yang tinggi, pandai dan senang bergaul, memiliki emosi yang positif, enerjik, dan ramah terhadap orang lain.

- 2) *Agreeableness* (X2), mengacu pada individu dengan mudah beradaptasi, ramah dan baik hati, lebih menghindari konflik, selalu mengalah, cenderung percaya kepada orang lain, dan memiliki toleransi tinggi.
- 3) *Conscientiousness* (X3), yang ditunjukkan dengan ciri seperti individu yang pekerja keras, taat pada aturan dan norma/disiplin, ambisius, teratur, berorientasi pada prestasi, tertib, efisien, terorganisir, dan bertanggung jawab.
- 4) *Neuroticism* (X4), mengacu pada individu yang kesulitan dalam menjalin hubungan dan berkomitmen, tingkat *self-esteem* yang rendah, mudah cemas, tempramen, rentan frustrasi/depresi.
- 5) *Openness* (X5), mengacu pada individu mudah menerima suatu ide atau situasi dan hal-hal yang baru.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi yaitu sekumpulan data yang menjelaskan fenomena (Santoso, 2009). Populasi adalah gambaran wilayah secara keseluruhan, yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti sebagai syarat untuk menarik subjek penelitian (Sugiyono, 2009). Dan populasi merupakan sampel dari subjek yang akan diteliti (Kerlinger, 2014). Populasi pada penelitian ini adalah pengemudi yang termasuk dalam usia dewasa awal yaitu 18 sampai 25 tahun. Pertimbangan peneliti berdasarkan data statis kepolisian menyatakan bahwa pengemudi berusia sekitar 18 hingga 25 tahun mendominasi pelanggaran lalu lintas di kota Makassar (wartaekonomi).

2. Sampel

Sampel adalah sebagian atau karakteristik terpilih yang mewakili dari keseluruhan dari jumlah populasi (Hamdi & Bahruddin, 2015). Dalam penelitian jumlah keseluruhan populasi tidak diketahui secara pasti, sehingga penentuan jumlah sampel menggunakan tabel krecjie dengan taraf kesalahan 5% maka jumlah sampel yang ditentukan sebanyak 366 orang (Sugiyono, 2009).

E. Teknik Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan pendekatan *sampling nonprobabilitas* karena tidak semua orang dalam populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dijadikan sebagai partisipan penelitian, serta jumlah pasti dari populasi tidak diketahui (Kumar, 2005). Sehingga, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik *purposive sampling* adalah teknik menentukan sampel dengan kriteria tertentu (Sugioyono, 2009). Peneliti menerapkan kriteria yang diharapkan sesuai dengan topik yang penelitian dan dapat mempresentasikan sejumlah macam karakteristik yang menjadi kriteria penelitian (Hamdi & Bahruddin, 2015). Adapun kriteria sampel yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya:

- a. Pengemudi Kendaraan Bermotor
- b. Berdomisili di kota Makassar
- c. Berusia 18 tahun hingga 25 tahun
- d. Memiliki Surat Izin Mengemudi

F. Teknik Pengumpulan Data

1. Skala *Aggressive Driving*

Alat ukur variabel *aggressive driving* adalah *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) yang dikembangkan oleh Houston, Harris dan Norman (2003) ini mengamati 2 aspek atau dimensi, yaitu *conflict behavior* dan *speeding*. Skala *aggressive driving*, subjek diminta untuk memilih alternatif jawaban yang paling mewakili dirinya dengan enam alternatif jawaban berupa Tidak Pernah (TP) diberi skor 1, Hampir Tidak Pernah (HTP) diberi skor 2, Kadang-Kadang (KK) diberi skor 3, Cukup Sering (CS) diberi skor 4, Sangat Sering (SS) diberi skor 5, dan Selalu (SL) diberik skor 6.

Tabel 3.1 *Blueprint Skala Aggressive Driving*

Aspek	Indikator	<i>Aggressive Driving Behavior Scale</i>	Total
<i>Behavior Conflict</i>	Rem mendadak	1	1
	melakukan gerakan kasar	3	1
	membunyikan klakson	5	1
	memaksa keluar masuk jalur saat macet	7	1
	Menghalangi kendaraan lain yang mencoba mengambil lajur	9	1
	menyalakan lampu jauh di jalanan padat	11	1
	mengikuti kendaraan lain terlalu dekat	2	1
<i>Speeding</i>	meningkatkan kecepatan lebih dari batas maksimum	4	1
	Menyalip ke depan kendaraan yang	6	1
	menerobos lampu lalu lintas	8	1
Jumlah		10	11

2. *Big Five Inventory*

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan *Big Five Inventory* (BFI) yang telah diadaptasi oleh Hampan (2018) ke dalam budaya dan bahasa tempat penelitian akan dilaksanakan. BFI oleh (Hampan 2018) disusun berdasarkan dimensi dan indikator oleh Goldberg (dalam John & Srivasta, 1999) dengan nilai reliabilitas $\alpha = 0.769$ (Hampan, 2018). *Big Five Inventory* ini terdiri dari 41 item yang dapat mengukur lima dimensi kepribadian yaitu, *Extraversion*, *Agreeableness*, *Conscientiousness*, *neuroticism*, dan *Openness*.

Tabel 3.2 *Blueprint Big Five Inventory* (BFI)

Aspek	Indikator	<i>Big Five Inventory</i>		Total
		Fav	Unfav	
<i>Extraversion</i>	Asertif, suka berteman, berbicara, senang berbicara, memiliki interaksi sosial yang tinggi dan juga aktif	1, 11, 16, 26, 34	6, 21	7
<i>Agreeableness</i>	Toleran, percaya, dan berhati lunak	7, 17, 22, 31, 39	2, 12, 27, 35	9
<i>Conscientiousness</i>	Dapat diandalkan, terorganisir, menyeluruh, bertanggung jawab, tekun, bekerja keras, dan senang mencapai dan menyelesaikan berbagai hal	3, 13, 28, 32, 36	8, 18, 23, 40	9
<i>Neuroticism</i>	Mengalami keadaan emosi yang positif seperti merasa aman secara psikologis, tenang dan juga santai. Namun di lain pihak kecemasan, depresi, kemarahan dan juga adanya rasa malu	4, 14, 19, 29, 37	9, 24, 33	8
<i>Openness</i>	Memiliki minat yang luas dan bersedia mengambil resiko, rasa ingin tahunya, pemikiran yang terbuka, kreatif, imajinasi, dan intelegensi	5, 10, 15, 20, 25, 30, 38, 41		8
Jumlah				41

G. Uji Instrumen Penelitian

Variabel *aggressive driving* dan variabel kepribadian *big five* diukur dengan menggunakan skala yang telah dibuat oleh peneliti lain. Untuk skala penelitian dari variabel *big five personality*, peneliti menggunakan *big five inventory* yang telah diadaptasikan oleh Hampan (2018) yang terdiri dari 41 item. Untuk alat ukur *aggressive driving behavior scale* peneliti terlebih dahulu melakukan proses adaptasi skala. Adapun tahap-tahap adaptasi skala yang dilakukan peneliti, yaitu:

1. Skala asli dari bahasa Inggris diterjemahkan ke bahasa Indonesia. Selama proses terjemahan skala peneliti menggunakan 2 (orang) translator untuk memastikan kesesuaian bahasa hasil terjemahan. Peneliti melakukan penerjemahan pertama dengan cara melakukan *translate* pada skala asli *aggressive driving* yang menggunakan bahasa Inggris dan diterjemahkan ke bahasa Indonesia. Adapun translator pertama yang peneliti pilih yaitu Deri Herdawan, M. Pd. Ia merupakan lulusan Magister Pendidikan Program Studi Pendidikan Bahasa Inggris di Universitas Sebelas Maret. Ia memiliki sertifikat TOEFL dengan skor 613 (terlampir). Tahap pertama *translate* skala *aggressive driving* ini pun dimulai dari tanggal 1 Agustus 2019 dan selesai pada tanggal 3 Agustus 2019. Selanjutnya untuk skala *big five personality*, peneliti tidak melakukan proses terjemahan dan adaptasi skala.
2. Selanjutnya Peneliti lalu melakukan *back translation*, yaitu menerjemahkan kembali skala bahasa Indonesia ke bahasa Inggris. Pada tahap terjemahan kedua ini peneliti meminta bantuan translator, yaitu Sulistyaningtyas, M.A. Ia lulusan Magister Sastra di Universitas Gadjah

Mada (terlampir) untuk melakukan *translate* skala *aggressive driving* dari Bahasa Indonesia ke Bahasa Inggris. Peneliti mengirimkan pada tanggal 13 Agustus 2019, dan translator menyelesaikan pada tanggal 15 Agustus 2019.

3. Peneliti menerima hasil terjemahan dari kedua translator dan kemudian peneliti membandingkan skala Asli (Inggris) dan skala terjemahan Indonesia ke Inggris untuk kemudian peneliti pastikan hasil *back translation* dari penerjemah kurang lebih sama dengan skala aslinya (yang berbahasa inggris).
4. Setelah Peneliti yakin akan skala terjemahan ke bahasa Inggris tidak jauh berbeda, akhirnya peneliti menggunakan skala terjemahan berbahasa Indonesia untuk di uji validitasnya dan reliabilitas dari alat ukur tersebut. Untuk uji validitas, peneliti melakukannya dengan menguji validitas isi dan validitas konstraknya.

1. Uji Validitas

Validitas merupakan sebuah kemampuan alat ukur dapat dipercaya keakuratannya untuk mengukur apa yang hendak diukur (Azwar, 2017). Uji validitas dilakukan untuk melihat apakah suatu alat ukur yang digunakan dapat mencapai tujuan dari pengukuran yang insgin dilakukan. Validitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah validitas isi dan validitas konstrak.

a. Validitas Isi

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya. Validitas menunjukkan seberapa besar derajat skor tes

berkorelasi dengan skor yang diperoleh dari tes lain yang sudah mantap, bila disajikan pada saat yang sama, atau dibandingkan dengan criteria lain yang valid yang diperoleh pada saat yang sama. Validitas isi merupakan validitas yang diestimasi lewat pengujian terhadap isi tes dengan analisis rasional atau lewat *professional judgement* atau *subject matter expert* (SME). Validitas ini melihat sejauh mana item dalam tes benar menjadi representatif dari objek yang hendak diukur (Azwar, 2017). Uji validitas isi terbagi menjadi dua, yaitu validitas tampak dan validitas logis.

1) Validitas Logis

Azwar (2017) mengemukakan bahwa validitas logis (*logic validity*) merupakan salah satu jenis validitas isi yang merujuk pada sejauhmana sebuah item tes menjadi representasi dari ciri-ciri atribut yang hendak diukur. Karakteristik item yang menjadi hal penting adalah relevansi isi item dengan indikator perilaku sebagai atribut yang hendak diukur. Proses validasi skala dilakukan dengan menggunakan formula Lawshe's CVR (*Content Validity Ratio*).

Lawshe's CVR yaitu mencerminkan tingkat validitas isi item-item berdasarkan data empirik. Dalam penelitian ini, peneliti meminta bantuan tiga dosen fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar untuk menjadi SME yaitu, bapak Arie Gunawan HZ, M.Psi., Psikolog, ibu Sitti Syawaliyah Gismin, M.Psi., Psikolog, dan bapak Syarul Alim, S.Psi., M.A. Ketiga *Subject Matter Experts* (SME) diminta untuk menilai serta menyatakan apakah item dalam alat ukur sifatnya esensial bagi dimensi dan indikator yang

digunakan untuk mengukur variabel (Azwar, 2017). Terdapat beberapa kategori penilaian dalam CVR, diantaranya adalah E (Esensial), G (Berguna tapi tidak Esensial), dan T (Tidak diperlukan) dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$CVR = (2n_e / n) - 1$$

Ket:

n_e = Banyaknya SME yang menilai aitem Esensial (E)

n = Banyaknya SME yang melakukan penilaian

Item dikatakan esensial jika skor CVR > 0 atau lebih dari 50% SME menyatakan bahwa item tersebut esensial. Berdasarkan hasil penilaian dari ketiga *panel expert* menunjukkan bahwa 11 item valid dengan nilai CVR 1 dan 1.6. Penelitian ini hanya menguji validitas logis satu skala yaitu, skala *aggressive driving*. Sedangkan untuk skala *big five inventory* yang diadaptasi oleh Hampan (2019) tidak lagi dilakukan validitas logis dikarenakan bunyi aitem sudah mencerminkan indikator dari variabel *big five personality* dan telah melewati uji validitas oleh peneliti sebelumnya. Sehingga peneliti menggunakan skala tersebut secara langsung dalam penelitian ini.

2) Validitas Tampang

Face Validity atau validitas tampang bertujuan mengukur apakah tampilan item telah sesuai dan representatif untuk mengukur konstruk yang ingin diteliti. *Face Validity* atau validitas tampang adalah tipe validitas yang paling rendah signifikansinya karena hanya didasarkan pada penilaian selintas terhadap format penampilan alat ukur. Apabila isi alat ukur telah tampak sesuai

dengan apa yang ingin diukur maka dapat dikatakan bahwa validitas tampak telah sesuai (Azwar, 2017).

Pada penelitian ini, validasi tampak dilakukan dengan meminta kepada lima orang skala diawali dengan menyebarkan skala uji coba kepada 5 orang calon responden yang sesuai kriteria penelitian. Pertama-tama peneliti memperkenalkan diri kepada calon responden dan memberitahukan tujuan penelitian. Setelah itu, peneliti membagikan skala kepada responden. Skala penelitian yang dibagikan terdiri dari beberapa bagian diantaranya, pengantar skala yang berisi data peneliti dan tujuan penelitian.

Bagian selanjutnya terdapat kolom identitas responden untuk diisi. Bagian ketiga terdapat petunjuk pengisian skala dan item skala *aggressive driving*, bagian terakhir terdapat petunjuk pengisian dan skala *big five personality*. Dalam pengerjaan skala diketahui waktu pengerjaan paling lama yaitu, 10 menit 42 detik, dan waktu tercepat selama 7 menit 20 detik, sehingga rata-rata waktu yang dibutuhkan selama 8 menit 4 detik. Setelah pengerjaan skala, peneliti meminta responden untuk memberikan komentar kepada *layout* atau tampilan skala. Kelima responden menyatakan bahwa tampilan skala secara keseluruhan baik. Hasil dari rekapitulasi responden lebih lengkap dapat dilihat pada lampiran.

b. Validitas Konstruk

Allen & Yen (dalam Azwar, 2017) menyatakan bahwa validitas konstruk bertujuan untuk mengungkap suatu konstruk teoritis yang hendak diukurnya. Untuk melihat seberapa besar korelasi suatu item

terhadap konstruk teoritik yang mendasari penyusunan alat ukur tersebut. Validasi dilakukan dengan teknik *confirmatory factor analysis* (CFA) menggunakan aplikasi lisrel 8.70, pada proses ini item dinyatakan valid jika memenuhi syarat evaluasi *goodness of fit* yaitu, nilai P-value > 0.05 dan nilai RMSEA < 0.05 dan memenuhi syarat evaluasi indikator yaitu, nilai *factor loading* positif, nilai P-value > 1.96, dan tidak memiliki banyak korelasi dengan item lain.

1) *Aggressive Driving Behavior Scale*

Hasil analisis CFA skala *aggressive driving* dari 2 aspek diketahui bahwa semua item dinyatakan valid. Berikut tabel blueprint setelah skala diuji cobakan:

Tabel 3.3 Blueprint Uji Coba *Aggressive Driving Behavior Scale*

Aspek	Indikator	<i>Aggressive Driving Behavior Scale</i>	Total
<i>Behavior Conflict</i>	Rem mendadak	1	1
	melakukan gerakan kasar	3	1
	membunyikan klakson	5	1
	memaksa keluar masuk jalur saat macet	7	1
	Menghalangi kendaraan lain yang mencoba mengambil lajur	9	1
	menyalakan lampu jauh di jalanan padat	11	1
	menyalakan lampu jauh di jalanan padat	2	1
<i>Speeding</i>	mengikuti kendaraan lain terlalu dekat	4	1
	meningkatkan kecepatan lebih dari batas maksimum	6	1
	Menyalip ke depan kendaraan yang	8	1
	menerobos lampu lalu lintas	10	1
Jumlah			11

2) Big Five Inventory

Hasil analisis *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) dari *big five inventory* diketahui bahwa seluruh dimensi *Big Five Inventory* yaitu, *extraversion*, *agreeableness*, *conscientiousness*, *neuroticism*, dan *openness* dinyatakan valid.

Berikut tabel *blueprint* setelah skala diuji coba:

Tabel 3.4 Blueprint Uji Coba Big Five Inventory (BFI)

Aspek	Indikator	Big Five Inventory		Total
		Fav	Unfav	
<i>Extraversion</i>	Asertif, suka berteman, berbicara, senang berbicara, memiliki interaksi sosial yang tinggi dan juga aktif	1, 11, 16, 26, 34	6, 21	7
<i>Agreeableness</i>	Toleran, percaya, dan berhati lunak	7, 17, 22, 31, 39	2, 12, 27, 35	9
<i>Conscientiousness</i>	Dapat diandalkan, terorganisir, menyeluruh, bertanggung jawab, tekun, bekerja keras, dan senang mencapai dan menyelesaikan berbagai hal	3, 8, 13, 28, 32, 36	18, 23, 40	9
<i>Neuroticism</i>	Mengalami keadaan emosi yang positif seperti merasa aman secara psikologis, tenang dan juga santai. Namun di lain pihak kecemasan, depresi, kemarahan dan juga adanya rasa malu	4, 14, 19, 29, 37	9, 24, 33	8
<i>Openness</i>	Memiliki minat yang luas dan bersedia mengambil resiko, rasa ingin tahunya, pemikiran yang terbuka, kreatif, imajinasi, dan intelegensi	5, 10, 15, 20, 25, 30, 38, 41		8
Jumlah				41

2. Uji Reliabilitas

Azwar (2017) menyatakan bahwa uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur, apakah alat pengukur yang digunakan dapat diandalkan dan tetap konsisten jika pengukuran dilakukan diwaktu yang berbeda dan kelompok subjek yang sama. Dalam uji reliabilitas ini peneliti menggunakan program SPSS 24 dengan metode *Cronbach's Alpha*. Nilai reliabilitas menurut Cronbach's harus lebih besar dari 0.60 baru dapat dinyatakan *reliable* atau konsisten. Adapun hasil uji reliabilitas untuk skala *aggressive driving* dan *big five inventory* yaitu sebagai berikut:

Tabel 3.5 Reliabilitas Alat Ukur

Skala Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	N Item
<i>Aggressive Driving</i>	.644	11
<i>Big Five Inventory</i>	.803	41

Dari tabel 3.5 diketahui bahwa skala variabel *aggressive Driving* dan *big five inventory* dinyatakan *reliable* atau konsisten. Hal ini berdasarkan nilai standar dari *Cronbach's alpha* yang bernilai 0.60.

H. Teknik Analisa Data

1. Analisis Deskriptif Statistik

Analisis data adalah suatu metode yang digunakan untuk mengolah hasil penelitian guna memperoleh suatu kesimpulan. Dengan melihat kerangka pemikiran teoritis, maka teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kuantitatif dengan menggunakan uji regresi berganda. Regresi berganda adalah suatu persamaan yang menggambarkan tentang pengaruh dari satu variabel bebas dengan satu variabel terikat. Analisis regresi liner berganda dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur apakah ada atau tidaknya pengaruh *big five*

personality sebagai prediktor variabel *independen* (IV) terhadap *aggressive driving* sebagai variabel *dependent* (DV).

2. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah sampel yang digunakan mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki distribusi normal atau mendekati normal, sehingga layak dilakukan pengujian secara statistik. Pengujian normalitas data menggunakan *Test of Normality Kolmogorov-Smirnov* dalam program SPSS 24, dengan norma tingkat signifikansi > 0.05 . Suatu data dapat dikatakan normal apabila memiliki nilai $p > 0.05$, sedangkan sebaliknya jika $P\text{-value} < 0.05$ menunjukkan bahwa data tersebut memiliki perbedaan dengan data yang normal.

b. Uji linearitas

Uji linearitas merupakan uji asumsi bahwa apakah variabel independen memiliki hubungan linear dengan variabel dependen. Hubungan linear yang dimaksudkan disini adalah apakah hubungan kedua variabel tersebut bersifat positif ataupun negatif. Uji linearitas dalam penelitian ini menggunakan SPSS.24 dengan melihat standar tingkat signifikansi < 0.05 . Data dapat dikatakan memiliki hubungan (positif maupun negatif) jika nilai $p < 0.05$.

c. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dalam penelitian ini digunakan untuk melihat hubungan variabel antar variabel independen dalam tingkat rendah

ataupun tinggi. Uji multikolinieritas dilakukan untuk mengetahui apakah antara X1, X2, X3, X4 dan X5 memiliki korelasi tinggi atau rendah. Adapun variabel yang dilakukan uji multikolinieritas adalah *extraversion*, *neuroticism*, *agreableness*, *conscientiousness*, dan *openness*. Adapun ketentuan yang digunakan dalam uji multikolinieritas yaitu dengan nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) < 10 maka tidak terjadi multikolinieritas.

d. Uji Heteroskedasitas

Uji heteroskedastisitas ini dilakukan untuk mengetahui apakah dalam suatu model regresi terdapat persamaan atau perbedaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homokedasitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Apabila tidak terdapat korelasi antar variabel prediktor atau disebut homokedasitas maka dapat dinyatakan model regresi tersebut baik.

Dengan adanya heteroskedasitas ini, maka akurasi model dapat mengalami penurunan pada nilai variabel prediktor yang semakin besar atau jika terjadi korelasi positif, dan pada nilai variabel prediktor yang semakin kecil jika terjadi korelasi negatif. Uji heteroskedasitas dapat dilakukan dengan metode glesjer. Heteroskedasitas terjadi apabila nilai signifikansi > 0.5 pada output SPSS. Sehingga, jika nilai koefisien korelasi antara variabel independen dengan nilai absolut dari residual signifikan lebih dari 0.5, maka kesimpulannya terdapat heteroskedastisitas (Nawari, 2010).

3. Uji Hipotesis

Teknik dalam penelitian ini menggunakan regresi linear berganda adalah suatu persamaan yang menggambarkan tentang hubungan dari satu variabel bebas dengan satu variabel terikat. Analisis regresi liner berganda dalam penelitian ini digunakan untuk mengukur apakah ada atau tidaknya pengaruh *big five personality* sebagai prediktor variabel independen (bebas) terhadap *aggressive driving* sebagai variabel dependen (terikat). Uji asumsi dilakukan untuk mengetahui terpenuhi atau tidaknya asumsi korelasional yang digunakan untuk uji hipotesis.

Penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda yang merupakan persamaan dalam penelitian untuk melihat bagaimana hubungan variabel dependen, yaitu *aggressive driving*, bila terdapat lebih dari satu variabel independen yaitu *extraversion* (X1), *agreeableness* (X2), *conscientiousness* (X3), *neuroticism* (X4), dan *openness* (X5) sebagai prediktor. Analisis regresi berganda dalam penelitian ini digunakan untuk melihat ada atau tidaknya kontribusi dari kelima dimensi *big five personality* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

I. Prosedur Penelitian

1. Tahap Persiapan

Pada tahap persiapan, peneliti mulai dengan mencari-cari dan atau kesenjangan-kesenjangan sosial yang terjadi di lingkungan sekitar peneliti. Peneliti melakukan observasi untuk melihat fenomena yang hendak diteliti. Pada saat peneliti menemukan hal tersebut, selanjutnya peneliti mencoba mengidentifikasi bahwa hal atau kejadian tersebut merupakan suatu masalah. Selanjutnya peneliti melakukan perumusan

masalah untuk menentukan suatu variabel. Peneliti juga banyak membaca buku, jurnal-jurnal penelitian terdahulu untuk mencari informasi yang lengkap mengenai variabel yang akan diteliti. Peneliti melakukan wawancara untuk mendapatkan data awal yang dapat mendukung dan memperkuat alasan penelitian.

Pada saat peneliti mendapatkan data awal, kemudian data-data tersebut disusun, sembari menyusun dan mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya peneliti juga beberapakali melakukan proses bimbingan mengenai penelitian yang akan dilakukan. Tahap ini peneliti sudah dapat menentukan judul, dan mencari-cari tinjauan teoritis akan variabel yang hendak diteliti kemudian disusun menjadi suatu rancangan penelitian atau proposal penelitian yang terdiri dari bab 1 pendahulu, bab 2 tinjauan teoritis, dan bab 3 metode penelitian. Pada saat proses penyusunan dan bimbingan sudah dikatakan baik, peneliti dapat mempresentasikan rancangan penelitiannya yang dikatakan dengan ujian atau seminar proposal.

2. Tahap pelaksanaan

Penelitian dilaksanakan setelah melakukan seminar proposal. Pada tahap ini peneliti akan melakukan pengambilan data di lapangan. Pelaksanaan pengambilan data tidak lepas dari persetujuan dosen pembimbing peneliti. Pelaksanaan penelitian diawali dengan melakukan konsultasi alat ukur kepada dosen pembimbing dan meminta izin kepada Yusuf Hampan satu alumni fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar untuk menggunakan alat ukur *Big Five Inventory* yang telah dia

diadaptasi. Setelah disetujui, peneliti kemudian melakukan penyebaran instrumen penelitian secara langsung maupun online.

3. Tahap Pengolahan Dan Analisa Data

Pada saat data terkumpul, peneliti melakukan proses pengolahan data dengan menginput dan kemudian melakukan langkah-langkah yang telah ditentukan. Setelah data dikumpulkan dilakukan uji validitas dan reliabilitas instrumen penelitian. Kemudian jika diketahui instrumen benar valid dan konsisten peneliti, melakukan uji asumsi yang termasuk uji normalitas, linearitas, multikolinearitas, heterokedasitas. Setelah semua syarat uji asumsi terpenuhi, peneliti melanjutkan dengan uji hipotesis, yaitu analisis regresi linear berganda dengan bantuan SPSS 24.00 for windows. Hasil dari analisis data yang dilakukan kemudian diinterpretasi pada bab selanjutnya, yaitu Bab IV Hasil dan Pembahasan.

Tabel 3.6 Tahapan Pelaksanaan Penelitian

Kegiatan	2019								2020							
	November				Desember				januari				februari			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Pelaksanaan Penelitian																
Pengelolaan data																
Penyusunan Skripsi																
Bimbingan																
Ujian Skripsi																

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

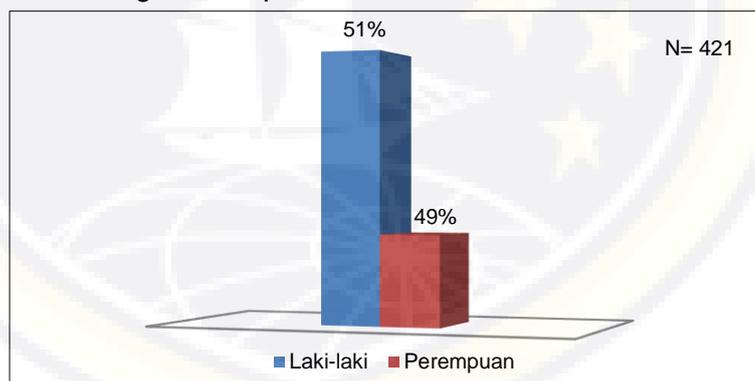
A. Deskriptif Demografi Responden

Responden dalam penelitian ini adalah pengemudi kendaraan bermotor yang berusia 18 hingga 25 tahun di kota Makassar. Jumlah keseluruhan responden atau responden dalam penelitian ini adalah sebanyak 421 pengemudi. Adapun dibawah ini merupakan gambaran umum responden penelitian berdasarkan data demografi yang telah diberikan.

1. Deskriptif Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi bermotor di kota Makassar. Jika ditinjau dari jenis kelamin responden, hasil yang didapatkan yaitu terdapat 214 responden laki-laki atau sekitar 51% dan sebanyak 207 responden perempuan 49%. Berikut terlampir diagram responden berdasarkan jenis kelamin.

Gambar 4.1 Diagram Responden berdasarkan Jenis Kelamin



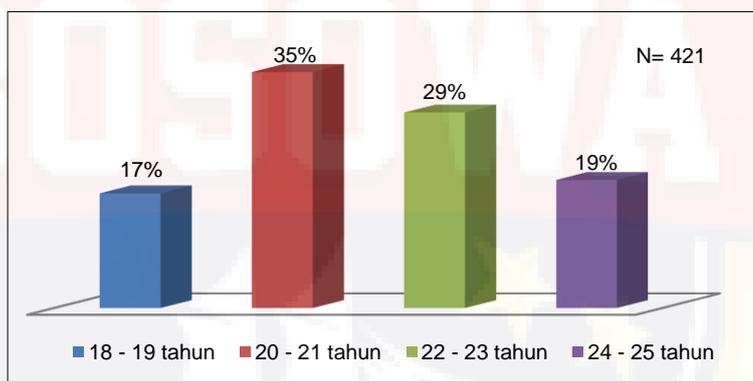
2. Deskriptif Responden berdasarkan Usia

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi kendaraan bermotor yang berusia dari 18 sampai dengan 25 tahun. Adapun peneliti mengelompokkan responden berdasarkan empat rentang usia seperti

yang terlampir pada Diagram 4.2. Jika ditinjau dari keempat kategori usia tersebut, maka hasil yang didapatkan yaitu terdapat 71 pengemudi yang berusia antara 18 sampai dengan 19 tahun atau sekitar 17% responden penelitian ini.

Terdapat 147 pengemudi yang berusia diantara 20 sampai dengan 21 tahun atau sekitar 35%, terdapat 124 pengemudi yang berusia diantara 22 sampai dengan 23 tahun atau sekitar 29%, serta terdapat 79 pengemudi yang berusia diantara 24 sampai dengan 25 tahun atau sekitar 19% dari jumlah responden penelitian yang ada. Berikut terlampir diagram responden berdasarkan usia.

Gambar 4.2 Diagram Responden berdasarkan Usia

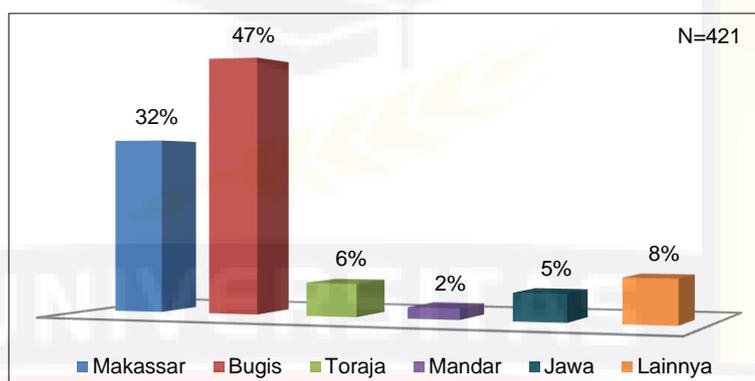


3. Deskriptif Responden berdasarkan Suku

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi bermotor di kota Makassar. Jika ditinjau dari suku, hasil yang didapatkan yaitu terdapat 137 pengemudi atau sekitar 32% responden berasal dari suku Makassar, terdapat sebanyak 200 pengemudi atau sekitar 47% responden berasal dari suku Bugis. Terdapat sebanyak 23 pengemudi atau sekitar 6% responden berasal dari suku Toraja, terdapat sebanyak 9 pengemudi atau sekitar 2% responden berasal dari suku Mandar,

terdapat sebanyak 20 pengemudi atau sekitar 5% responden berasal dari suku Jawa. Dan terdapat sebanyak 32 pengemudi atau sekitar 8% responden berasal dari suku kategori Lainnya. Berikut terlampir diagram responden berdasarkan suku.

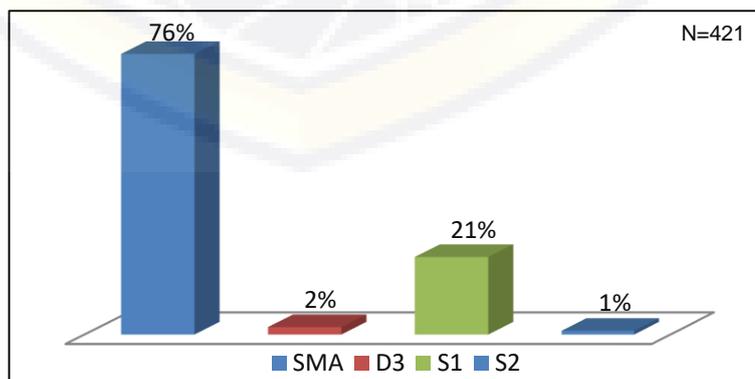
Gambar 4.3 Diagram Responden berdasarkan Suku



4. Deskriptif Responden berdasarkan Pendidikan Terakhir

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi kendaraan bermotor yang berusia dari 18 sampai dengan 25 tahun. Ditinjau dari pendidikan terakhir, hasilnya menunjukkan bahwa terdapat 319 pengemudi atau sekitar 76% responden adalah lulusan SMA. Sebanyak 8 pengemudi atau sekitar 2% responden adalah lulusan D3. Sebanyak 91 pengemudi atau sekitar 21% responden adalah lulusan S1, dan sebanyak 3 orang pengemudi atau sekitar 1% responden adalah lulusan S2.

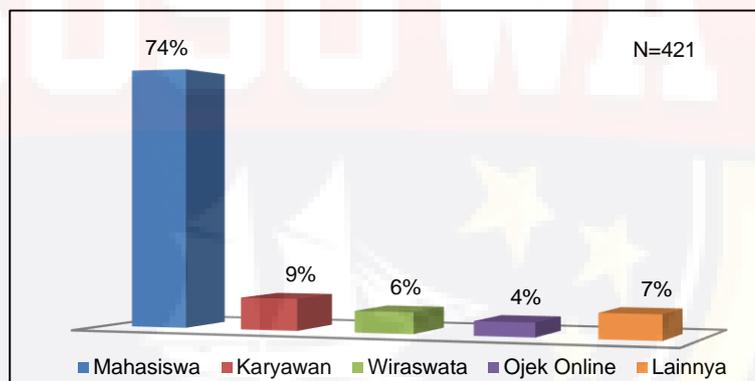
Gambar 4.5 Diagram Responden berdasarkan Pendidikan



5. Deskriptif Responden berdasarkan Status Pekerjaan

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi kendaraan bermotor yang berusia dari 18 sampai dengan 25 tahun. Ditinjau dari status pekerjaan tersebut, maka hasilnya menunjukkan bahwa terdapat 311 pengemudi atau sekitar 74% berstatus mahasiswa. Terdapat sebanyak 39 pengemudi atau sekitar 9% bekerja sebagai ojek online. Terdapat sebanyak 23 pengemudi atau sekitar 6% bekerja sebagai wiraswasta. Sebanyak 17 pengemudi atau sekitar 4% bekerja sebagai ojek *online* dan sebanyak 31 pengemudi atau sekitar 7% termasuk dalam kategori Lainnya. Berikut terlampir diagram responden berdasarkan pendidikan terakhir.

Gambar 4.5 Diagram Responden berdasarkan Status Pekerjaan

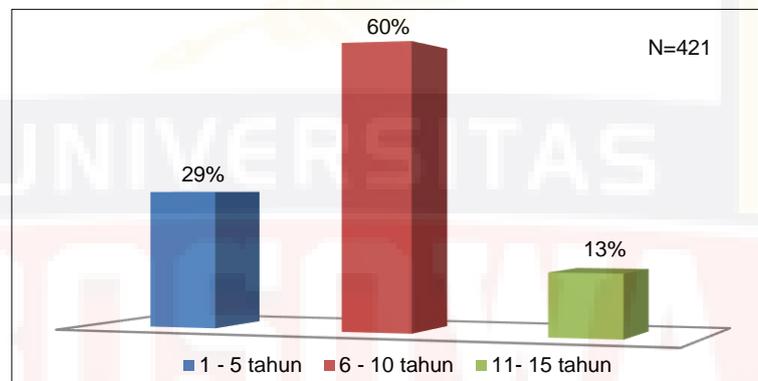


6. Deskriptif Responden berdasarkan Lama Mahir Berkendara

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi kendaraan bermotor yang berusia dari 18 sampai dengan 25 tahun. Adapun peneliti mengelompokkan responden berdasarkan empat rentang waktu lama mahir berkendara responden seperti yang terlampir pada Diagram 4.6. Jika ditinjau dari ketiga kategori waktu tersebut, maka hasil yang didapatkan yaitu terdapat 123 pengemudi atau sekitar 29% responden

telah mahir berkendara selama 1 sampai dengan 5 tahun. Sedangkan terdapat 243 pengemudi atau sekitar 58% responden telah mahir berkendara selama 6 sampai dengan 10 tahun. Dan terdapat sebanyak 55 pengemudi atau sekitar 13% responden telah mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun. Berikut terlampir diagram responden berdasarkan lama mahir berkendara.

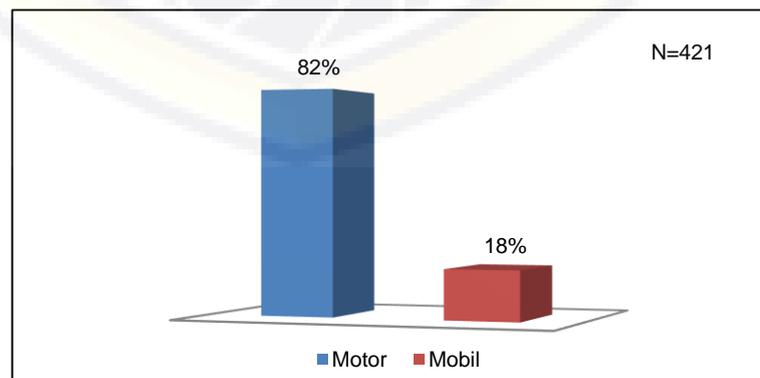
Gambar 4.6 Diagram Responden berdasarkan Lama Mahir Berkendara



7. Deskriptif Responden berdasarkan Jenis Kendaraan

Responden dalam penelitian ini berjumlah 421 pengemudi bermotor di kota Makassar. Jika ditinjau dari jenis kendaraan, hasil yang didapatkan yaitu terdapat 347 responden atau sekitar 82% responden berkendara sepeda motor dan sebanyak 74 responden atau sekitar 18% responden berkendara beroda empat atau mobil.

Gambar 4.7 Diagram Responden berdasarkan Lama Mahir Berkendara



B. Hasil Analisis Deskriptif Variabel

Pada bagian ini akan dibahas mengenai gambaran secara umum dari masing-masing variabel yang ada pada penelitian ini, yang akan dijelaskan melalui statistik deskriptif. Data statistik yang diperoleh akan disajikan dalam bentuk tabel yang berisi *mean*, skor maksimum, minimum, dan standar deviasi. Adapun pendeskripsian variabel ini dilakukan dengan menggunakan aplikasi SPSS 24. Berikut akan dijelaskan mengenai gambaran umum dari masing-masing variabel.

1. Deskriptif *Aggressive driving*

Tabel 4.1 Hasil Analisis Data Empirik

Jumlah Responden	Mean	Skor		Standar deviasi
		Maksimum	Minimum	
421	33.18	53	16	7.55

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui bahwa variabel *Aggressive driving* dengan jumlah responden 421 pengemudi, diperoleh nilai *mean* sebesar 33.18, skor maksimum sebesar 53, skor minimum sebesar 16, dan standar deviasi sebesar 7.55. Berdasarkan hasil tersebut, peneliti menentukan kategorisasi norma atau skor yang dibagi menjadi lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

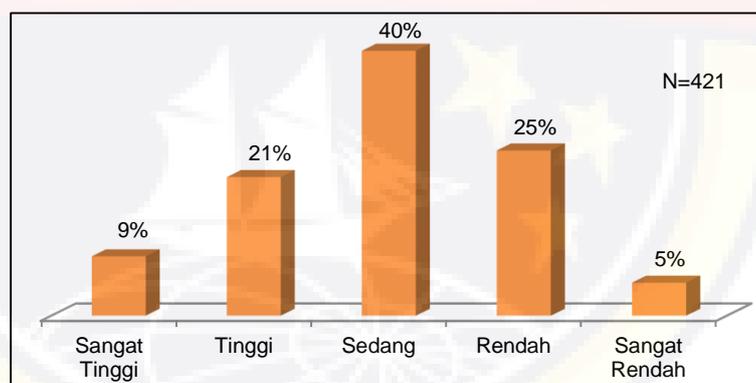
Tabel 4.2 Kategorisasi *Aggressive driving*

Batas Kategori	Interval	N	Keterangan
$X > \bar{X} + 1.5SD$	$X > 44.5$	34	Sangat Tinggi
$\bar{X} + 0.5SD < X < \bar{X} + 1.5SD$	$37 < X \leq 44.5$	91	Tinggi
$\bar{X} - 0.5SD < X < \bar{X} + 0.5SD$	$29.4 < X \leq 37$	159	Sedang
$\bar{X} - 1.5SD < X < \bar{X} - 0.5SD$	$21.8 < X \leq 29.4$	119	Rendah
$X > \bar{X} - 1.5SD$	$X < 21.8$	18	Sangat Rendah

Ket: X = Skor Total Responden \bar{X} = Mean SD = Standar Deviasi

Setelah dianalisis ke dalam kategorisasi norma atau skor yang kemudian dibagi menjadi lima kategorisasi, maka diperoleh data bahwa rata-rata pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, yaitu sebanyak 159 pengemudi atau sekitar 38% responden, 119 pengemudi atau sekitar 28% responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. 91 pengemudi atau sekitar 22% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi. 34 pengemudi atau sekitar 8% responden termasuk dalam *aggressive driving* sangat tinggi dan sebanyak 18 pengemudi atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Berikut terlampir diagram kategorisasi norma atau skor *aggressive driving* dari 421 responden penelitian.

Gambar 4.8 Diagram Kategorisasi Skor (*Aggressive driving*)



2. Deskriptif *Big five personality* dimensi *Extraversion*

Tabel 4.3 Hasil Analisis Data Empirik

Jumlah Responden	Mean	Skor		Standar deviasi
		Maksimum	Minimum	
421	23.14	33	14	3.811

Berdasarkan tabel 4.3 diketahui bahwa variabel *Extraversion* dengan jumlah responden 421 pengemudi, diperoleh nilai *mean* sebesar 23.14,

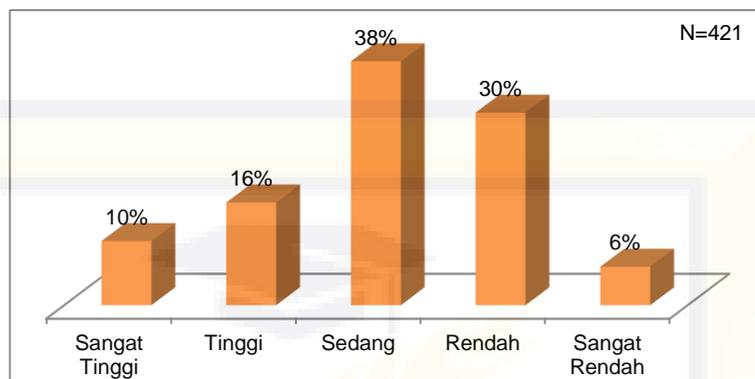
skor maksimum sebesar 33, skor minimum sebesar 14, dan standar deviasi sebesar 3.811. Berdasarkan hasil tersebut, peneliti menentukan kategorisasi norma atau skor yang dibagi menjadi lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

Tabel 4.4 Kategorisasi dimensi *Extraversion*

Batas Kategori	Interval	N	Keterangan
$X > \bar{X} + 1.5SD$	$X > 28.8$	41	Sangat Tinggi
$\bar{X} + 0.5SD < X < \bar{X} + 1.5SD$	$25 < X \leq 28.8$	66	Tinggi
$\bar{X} - 0.5SD < X < \bar{X} + 0.5SD$	$21.24 < X \leq 25$	160	Sedang
$\bar{X} - 1.5SD < X < \bar{X} - 0.5SD$	$17.42 < X \leq 21.24$	128	Rendah
$X > \bar{X} - 1.5SD$	$X < 17.42$	26	Sangat Rendah

Ket: X = Skor Total Responden \bar{X} = Mean SD = Standar Deviasi

Setelah dianalisis ke dalam kategorisasi norma atau skor yang kemudian dibagi menjadi lima kategorisasi, maka diperoleh data bahwa rata-rata pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar termasuk dalam kategori *extraversion* sedang sebanyak 160 atau sekitar 38% responden. 128 atau sekitar 30% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Sebanyak 66 atau sekitar 16% responden termasuk dalam kategori *extraversion* tinggi, 41 pengemudi atau sekitar 10% responden termasuk dalam kategori sangat tinggi. Sebanyak 26 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori sangat rendah. Berikut terlampir diagram kategorisasi norma atau skor *extraversion* dari 421 responden penelitian.

Gambar 4.9 Diagram Kategorisasi Skor (*Extraversion*)

3. Deskriptif *Big five personality* dimensi *Agreeableness*

Tabel 4.5 Hasil Analisis Data Empirik

Jumlah Responden	Mean	Skor		Standar deviasi
		Maksimum	Minimum	
421	27.13	42	11	6.01

Berdasarkan tabel 4.5 diketahui bahwa variabel *agreeableness* dengan jumlah responden 421 pengemudi, diperoleh nilai *mean* sebesar 27.13, skor maksimum sebesar 42, skor minimum sebesar 11, dan standar deviasi sebesar 6.01. Berdasarkan hasil tersebut, maka peneliti menjadikannya sebagai standar dalam menentukan kategorisasi norma atau skor yang dibagi menjadi lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

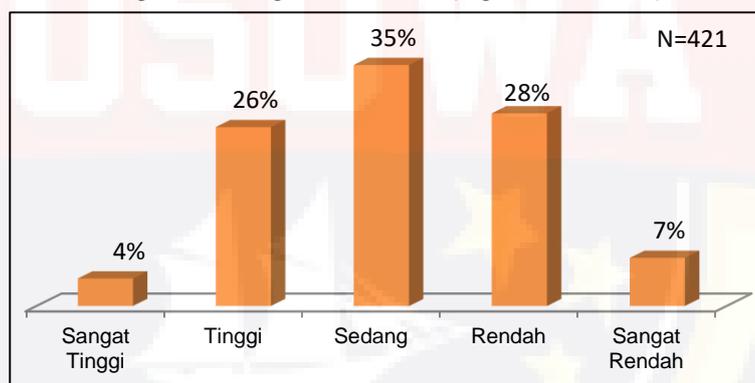
Tabel 4.6 Kategorisasi dimensi *Agreeableness*

Batas Kategori	Interval	N	Keterangan
$X > \bar{X} + 1.5SD$	$X > 36.15$	18	Sangat Tinggi
$\bar{X} + 0.5SD < X < \bar{X} + 1.5SD$	$30.14 < X \leq 36.15$	112	Tinggi
$\bar{X} - 0.5SD < X < \bar{X} + 0.5SD$	$24.12 < X \leq 30.14$	145	Sedang
$\bar{X} - 1.5SD < X < \bar{X} - 0.5SD$	$18.10 < X \leq 24.12$	118	Rendah
$X > \bar{X} - 1.5SD$	$X < 18.10$	28	Sangat Rendah

Ket: X = Skor Total Responden \bar{X} = Mean SD = Standar Deviasi

Setelah dianalisis ke dalam kategorisasi norma atau skor yang kemudian dibagi menjadi lima kategorisasi, maka diperoleh data bahwa rata-rata pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar termasuk dalam kategori *agreeableness* sedang sebanyak 145 pengemudi atau sekitar 35% responden. 118 pengemudi atau sekitar 28% responden termasuk dalam kategori rendah. Sebanyak 112 pengemudi atau sekitar 27% responden termasuk dalam kategori rendah, 28 pengemudi atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori sangat rendah, dan sebanyak 18 pengemudi atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori sangat tinggi. Berikut terlampir diagram kategorisasi norma atau skor dari 421 responden penelitian.

Gambar 4.10 Diagram Kategorisasi Skor (*Agreeableness*)



4. Deskriptif *Big five Personality* dimensi *Conscientiousness*

Tabel 4.7 Hasil Analisis Data Empirik

Jumlah Responden	Mean	Skor		Standar deviasi
		Maksimum	Minimum	
421	28.54	42	18	4.615

Berdasarkan tabel 4.7 diketahui bahwa variabel *Conscientiousness* dengan jumlah responden 421 pengemudi, diperoleh nilai *mean* sebesar 28.54, skor maksimum sebesar 42, skor minimum sebesar 18, dan standar deviasi sebesar 4.615. Berdasarkan hasil tersebut, maka peneliti

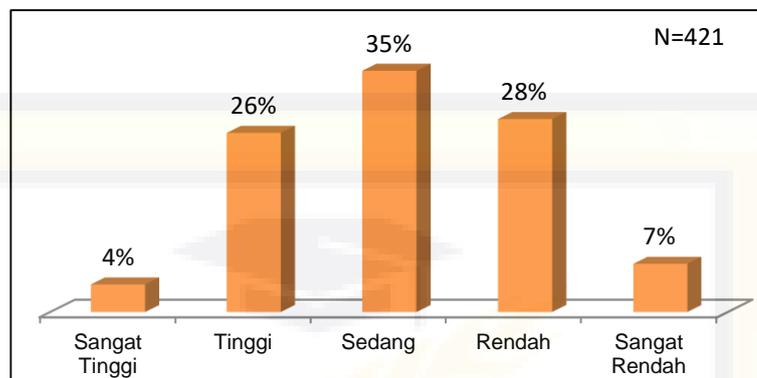
menjadikannya sebagai standar dalam menentukan kategorisasi norma atau skor yang dibagi menjadi lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

Tabel 4.8 Kategorisasi dimensi *Conscientiousness*

Batas Kategori	Interval	N	Keterangan
$X > \bar{X} + 1.5SD$	$X > 35.46$	31	Sangat Tinggi
$\bar{X} + 0.5SD < X < \bar{X} + 1.5SD$	$30.85 < X \leq 35.46$	106	Tinggi
$\bar{X} - 0.5SD < X < \bar{X} + 0.5SD$	$26.23 < X \leq 30.85$	143	Sedang
$\bar{X} - 1.5SD < X < \bar{X} - 0.5SD$	$21.62 < X \leq 26.23$	113	Rendah
$X > \bar{X} - 1.5SD$	$X < 21.62$	28	Sangat Rendah

Ket: X = Skor Total Responden \bar{X} = Mean SD = Standar Deviasi

Setelah dianalisis ke dalam kategorisasi norma atau skor yang kemudian dibagi menjadi lima kategorisasi, maka diperoleh data bahwa rata-rata pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar termasuk dalam kategori sedang sebanyak 143 pengemudi atau sekitar 34% responden. Sebanyak 113 pengemudi atau sekitar 27% responden termasuk dalam kategori rendah, 106 pengemudi atau sekitar 25% responden termasuk dalam kategori tinggi. Sebanyak 31 pengemudi atau sekitar 7% responden termasuk dalam kategori sangat tinggi, dan 31 pengemudi atau sekitar 7% responden termasuk dalam kategori sangat rendah. Berikut terlampir diagram kategorisasi norma atau skor *Conscientiousness* dari 421 responden penelitian.

Gambar 4.11 Diagram Kategorisasi Skor (*Conscientiousness*)5. Deskriptif *big five personality* dimensi *Neuroticism*Tabel 4.9 Hasil Analisis Data Variabel *Neuroticism*

Jumlah Responden	Mean	Skor		Standar deviasi
		Maksimum	Minimum	
421	23.68	35	12	4.289

Berdasarkan tabel 4.9 diketahui bahwa variabel *Neuroticism* dengan jumlah responden 421 pengemudi, diperoleh nilai *mean* sebesar 23.68, skor maksimum sebesar 35, skor minimum sebesar 12, dan standar deviasi sebesar 4.289. Berdasarkan hasil tersebut, maka peneliti menjadikannya sebagai standar dalam menentukan kategorisasi norma atau skor yang dibagi menjadi lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

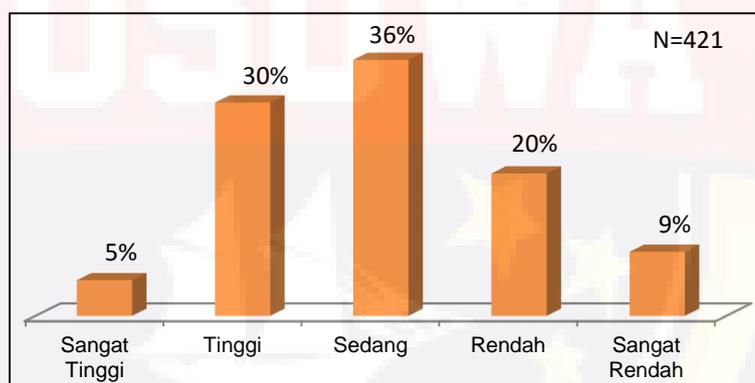
Tabel 4.10 Kategorisasi dimensi *Neuroticism*

Batas Kategori	Interval	N	Keterangan
$X > \bar{X} + 1.5SD$	$X > 30.11$	19	Sangat Tinggi
$\bar{X} + 0.5SD < X < \bar{X} + 1.5SD$	$25.82 < X \leq 30.11$	125	Tinggi
$\bar{X} - 0.5SD < X < \bar{X} + 0.5SD$	$21.53 < X \leq 25.82$	151	Sedang
$\bar{X} - 1.5SD < X < \bar{X} - 0.5SD$	$17.24 < X \leq 21.53$	87	Rendah
$X > \bar{X} - 1.5SD$	$X < 17.24$	19	Sangat Rendah

Ket: X = Skor Total Responden \bar{X} = Mean SD = Standar Deviasi

Setelah dianalisis ke dalam kategorisasi norma atau skor yang kemudian dibagi menjadi lima kategorisasi, maka diperoleh data bahwa rata-rata pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang sebanyak 151 pengemudi atau sekitar 36% responden. Sebanyak 125 pengemudi atau sekitar 30% responden termasuk dalam kategori *neuroticism tinggi*, 87 pengemudi atau sekitar 21% responden termasuk dalam kategori *neuroticism rendah*. Sebanyak 39 pengemudi atau sekitar 9% responden termasuk dalam kategori *neuroticism sangat rendah*, dan sebanyak 19 atau sekitar 5% responden yang termasuk dalam kategori *neuroticism sangat tinggi*.

Gambar 4.12 Diagram Kategorisasi Skor (*Neuroticism*)



6. Deskriptif *big five personality* dimensi *Openness*

Tabel 4.11 Hasil Analisis Data Variabel *Openness*

Jumlah Responden	Mean	Skor		Standar deviasi
		Maksimum	Minimum	
421	27.59	40	14	5.366

Berdasarkan tabel 4.11 diketahui bahwa variabel *Neuroticism* dengan jumlah responden 421 pengemudi, diperoleh nilai *mean* sebesar 27.59, skor maksimum sebesar 40, skor minimum sebesar 14, dan standar deviasi sebesar 5.366. Berdasarkan hasil tersebut, maka peneliti

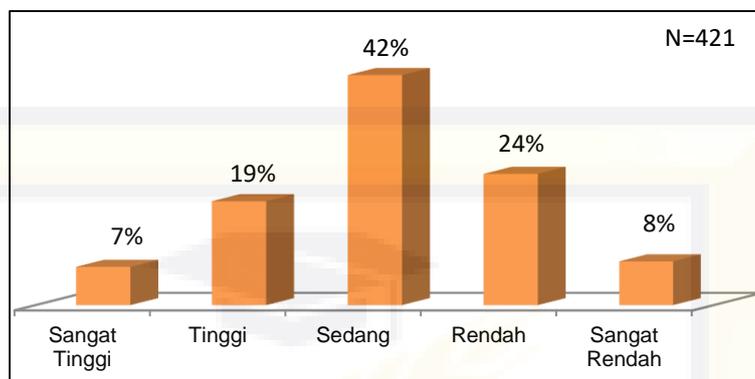
menjadikannya sebagai standar dalam menentukan kategorisasi norma atau skor yang dibagi menjadi lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

Tabel 4.12 Kategorisasi dimensi *Openness*

Batas Kategori	Interval	N	Keterangan
$X > \bar{X} + 1.5SD$	$X > 35.64$	30	Sangat Tinggi
$\bar{X} + 0.5SD < X < \bar{X} + 1.5SD$	$30.27 < X \leq 35.64$	99	Tinggi
$\bar{X} - 0.5SD < X < \bar{X} + 0.5SD$	$24.90 < X \leq 30.27$	176	Sedang
$\bar{X} - 1.5SD < X < \bar{X} - 0.5SD$	$19.54 < X \leq 24.90$	81	Rendah
$X > \bar{X} - 1.5SD$	$X < 19.54$	35	Sangat Rendah

Ket: X = Skor Total Responden \bar{X} = Mean SD = Standar Deviasi

Setelah dianalisis ke dalam kategorisasi norma atau skor yang kemudian dibagi menjadi lima kategorisasi, maka diperoleh data bahwa rata-rata pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar termasuk dalam kategori sedang sebanyak 176 pengemudi atau sekitar 42% responden. Sebanyak 99 pengemudi atau sekitar 24% responden termasuk dalam kategori tinggi, sebanyak 81 pengemudi atau sekitar 19% responden termasuk dalam kategori rendah. Sebanyak 35 pengemudi atau sekitar 8% termasuk dalam kategori sangat rendah dan sebanyak 30 pengemudi atau sekitar 7% termasuk dalam kategori sangat tinggi. Berikut terlampir diagram kategorisasi norma atau skor *openness* dari 421 responden penelitian.

Gambar 4.13 Diagram Kategorisasi Skor (*Openness*)

C. Hasil Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi

1. Deskripsi *Aggressive driving* Berdasarkan Demografi

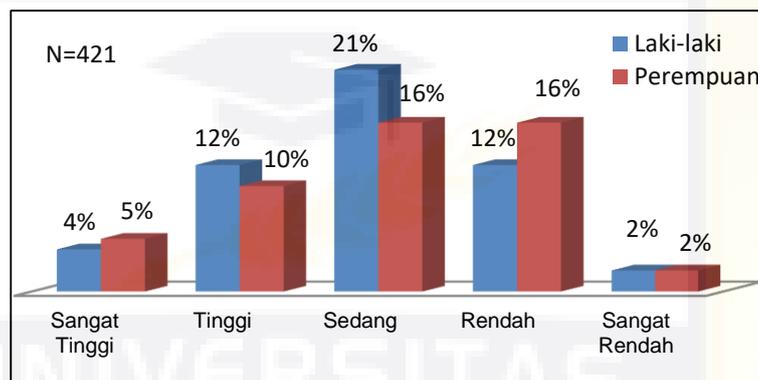
a. Deskriptif *Aggressive driving* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis kelamin diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk dalam kategori *aggressive driving* yang sedang. Dari 421 pengemudi menunjukkan terdapat 9 pengemudi perempuan atau sekitar 2% berada dalam kategori sangat rendah, sedangkan 9 pengemudi laki-laki atau sekitar 2% berada dalam kategori sangat rendah. Terdapat 50 pengemudi laki-laki atau sekitar 12% yang berada dalam kategori rendah, sedangkan 69 pengemudi perempuan atau sekitar 16% yang berada dalam kategori rendah.

Terdapat 90 pengemudi laki-laki atau sekitar 21% yang berada dalam kategori sedang, sedangkan 69 pengemudi perempuan atau sekitar 16% yang berada dalam kategori sedang. Terdapat 50 pengemudi laki-laki atau sekitar 12% yang berada dalam kategori tinggi, sedangkan 41 pengemudi perempuan atau sekitar 10% yang berada dalam kategori

tinggi. Terdapat 15 pengemudi laki-laki atau sekitar 4% yang berada dalam kategori sangat tinggi, sedangkan 19 pengemudi perempuan atau sekitar 5% yang berada dalam kategori sangat tinggi.

Gambar 4.14 Diagram *Aggressive driving* berdasarkan Jenis Kelamin



b. Deskriptif *Aggressive driving* berdasarkan Usia

Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan usia diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk dalam kategori *aggressive driving* yang sedang. Dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 19, terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk dalam 3 kategori *aggressive driving* sangat rendah, terdapat 19 atau sekitar 4.5% termasuk dalam kategori rendah. Terdapat 26 atau sekitar 6.2% termasuk dalam kategori sedang, 12 atau sekitar 3% termasuk dalam kategori tinggi, dan terdapat 11 atau sekitar 3% termasuk dalam kategori sangat tinggi.

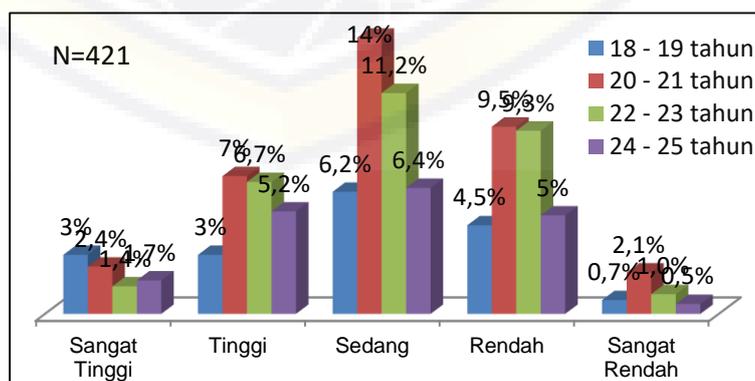
Pengemudi berusia 20 sampai dengan 21 tahun terdapat 9 atau sekitar 2.1% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah, terdapat 40 atau sekitar 9.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 59 atau sekitar 14% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang,

terdapat 29 atau sekitar 7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pengemudi berusia 22 sampai dengan 23 tahun terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah, terdapat 39 atau sekitar 9.3% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 47 atau sekitar 11.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 28 atau sekitar 6.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pengemudi berusia 24 sampai dengan 25 tahun terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah, terdapat 21 atau sekitar 5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 27 atau sekitar 6.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 22 atau sekitar 5.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan 7 atau sekitar 1.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Gambar 4.15 Diagram *Aggressive driving* berdasarkan Usia



c. *Aggressive driving* berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan suku diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *aggressive driving* yang sedang. Pada pengemudi suku Makassar terdapat 9 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 43 atau sekitar 10.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 50 atau sekitar 12% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 28 atau sekitar 7% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Bugis terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 51 atau sekitar 12% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 78 atau sekitar 18.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 47 atau sekitar 11% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 16 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Toraja tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 7 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 7 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden

dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

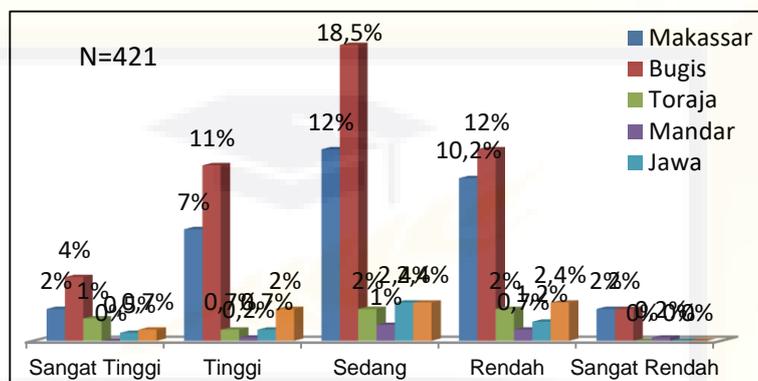
Pada pengemudi suku Mandar terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Jawa tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk dalam suku lainnya tidak terdapat responden dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 9 atau sekitar 2% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 3 atau

sekitar 0.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Gambar 4.16 *Aggressive driving* berdasarkan Suku



d. *Aggressive driving* berdasarkan Pendidikan terakhir

Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *aggressive driving* yang sedang. Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir SMA terdapat 15 atau sekitar 3.6% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 97 atau sekitar 23% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah, terdapat 124 atau sekitar 30% responden termasuk dalam kategor *aggressive driving* sedang. Terdapat 61 atau sekitar 14.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi dan terdapat 22 atau sekitar 5% termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

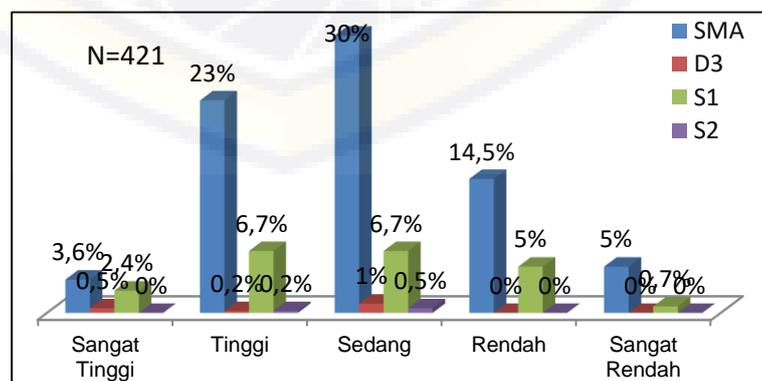
Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir D3 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah, terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategor

aggressive driving sedang. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S1 terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 22 atau sekitar 5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah, terdapat 28 atau sekitar 6.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang. Terdapat 28 atau sekitar 6.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi dan terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S2 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah, terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* tinggi dan tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Gambar 4.17 *Aggressive driving* berdasarkan Pendidikan terakhir



e. *Aggressive driving* berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis pekerjaan diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *aggressive driving* yang sedang. Pada pengemudi dengan pekerjaan Mahasiswa terdapat 15 atau sekitar 3.6% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 93 atau sekitar 22% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 121 atau sekitar 28.7% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 57 atau sekitar 13.5% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 25 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

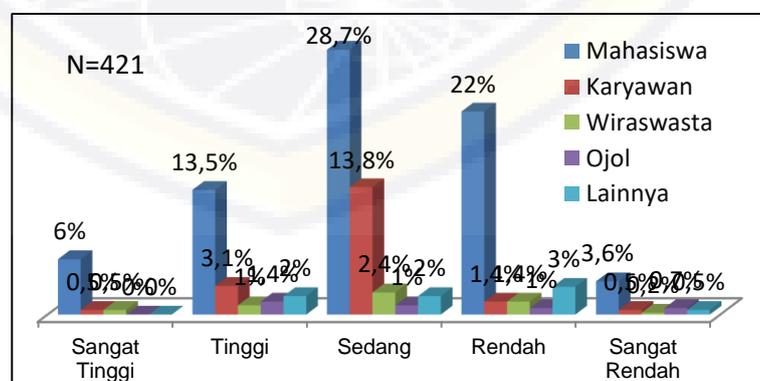
Pada pengemudi yang bekerja sebagai Karyawan Swasta terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 16 atau sekitar 3.8% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 16 atau sekitar 3.1% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Wiraswasta terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang,

terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Ojek Online tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi. Pada pengemudi yang termasuk kategori pekerjaan lainnya tidak terdapat responden dalam *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 13 atau sekitar 3% responden dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam *aggressive driving* sangat tinggi.

Gambar 4.18 *Aggressive driving* berdasarkan Pekerjaan



f. *Aggressive driving* berdasarkan Lama mahir Berkendara

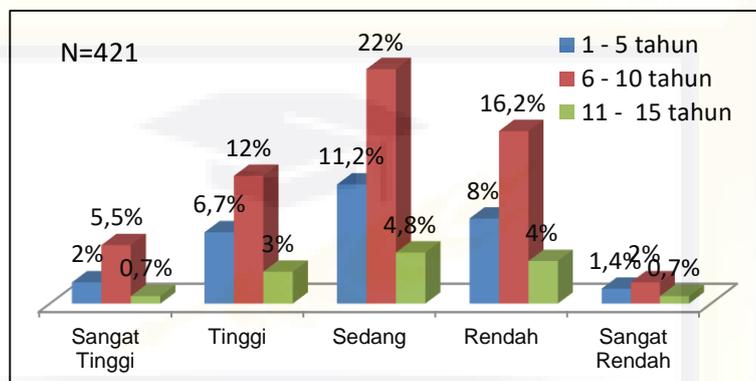
Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *aggressive driving* yang sedang. Pada pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 1 sampai dengan 5 tahun terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 34 atau sekitar 8% responden termasuk kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 47 atau sekitar 11.2% responden termasuk kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 28 atau sekitar 6.7% responden kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 6 sampai 10 tahun terdapat 9 atau sekitar 2% termasuk kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 68 atau sekitar 16.2% termasuk kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 92 atau sekitar 22% termasuk kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 51 atau sekitar 12% dalam kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 23 atau sekitar 5.5% termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 3 atau sekitar 0.7% termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 17 atau sekitar 4% termasuk dalam kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 20 atau sekitar 4.8% termasuk dalam *aggressive driving* sedang, terdapat 12

atau sekitar 3% termasuk dalam *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 0.7% termasuk *aggressive driving* sangat tinggi.

Gambar 4.19 *Aggressive driving* berdasarkan Lama Mahir Berkendara



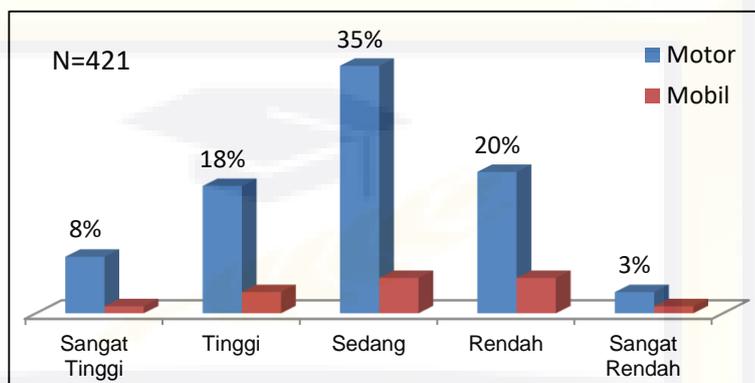
g. *Aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan

Berdasarkan kategorisasi *aggressive driving* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *aggressive driving* yang sedang. Pada pengemudi dengan jenis kendaraan motor terdapat 15 atau sekitar 3.6% termasuk kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 90 atau sekitar 21.4% termasuk kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 138 atau sekitar 32.8% termasuk kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 74 atau sekitar 17.6% termasuk kategori *aggressive driving* tinggi, dan terdapat 30 atau sekitar 7% termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Pengemudi dengan jenis kendaraan mobil terdapat 3 atau sekitar 0.7% termasuk kategori *aggressive driving* sangat rendah. Terdapat 29 atau sekitar 7% termasuk kategori *aggressive driving* rendah. Terdapat 21 atau sekitar 5% termasuk kategori *aggressive driving* sedang, terdapat 17 atau sekitar 4% termasuk kategori *aggressive driving* tinggi,

dan terdapat 4 atau sekitar 1% termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Gambar 4.20 *Aggressive driving* berdasarkan Jenis Kendaraan



2. Big Five Dimensi *Extraversion*

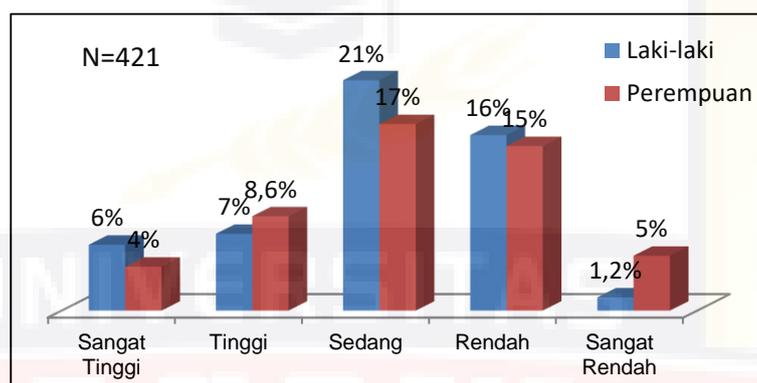
a. Deskriptif *Extraversion* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis kelamin diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk dalam kategori *extraversion* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.25 yaitu dari 421 pengemudi menunjukkan terdapat 21 pengemudi perempuan atau sekitar 5% berada dalam kategori sangat rendah, sedangkan 5 pengemudi laki-laki atau sekitar 1.2% berada dalam kategori sangat rendah. Terdapat 66 pengemudi laki-laki atau sekitar 16% yang berada dalam kategori rendah, sedangkan 62 pengemudi perempuan atau sekitar 15% yang berada dalam kategori rendah.

Terdapat 89 pengemudi laki-laki atau sekitar 21% yang berada dalam kategori sedang, sedangkan 71 pengemudi perempuan atau sekitar 17% yang berada dalam kategori sedang. Terdapat 30 pengemudi laki-laki atau sekitar 7% yang berada dalam kategori tinggi, sedangkan 36

pengemudi perempuan atau sekitar 8.6% yang berada dalam kategori tinggi. Terdapat 24 pengemudi laki-laki atau sekitar 6% yang berada dalam kategori sangat tinggi, sedangkan 17 pengemudi perempuan atau sekitar 4% yang berada dalam kategori sangat tinggi.

Gambar 4.21 Diagram *Extraversion* berdasarkan Jenis Kelamin



b. Deskriptif *Extraversion* berdasarkan Usia

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan usia diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk dalam kategori *extraversion* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.26 yaitu dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 19, terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah, terdapat 30 atau sekitar 7% termasuk dalam *extraversion* rendah. Terdapat 20 atau sekitar 5% termasuk dalam kategori sedang, 11 atau sekitar 2.6% termasuk dalam kategori tinggi, dan terdapat 6 atau sekitar 1.4% termasuk dalam kategori sangat tinggi.

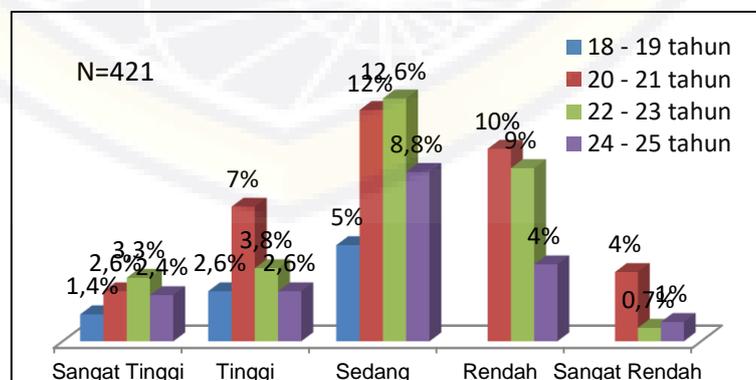
Pengemudi berusia 20 sampai dengan 21 tahun terdapat 15 atau sekitar 3.6% responden termasuk dalam *extraversion* sangat, terdapat 43 atau sekitar 10% responden termasuk dalam *extraversion* rendah.

Terdapat 50 atau sekitar 12% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 28 atau sekitar 7% responden termasuk dalam *extraversion* tinggi, dan 11 atau sekitar 2.6% responden termasuk dalam *extraversion* sangat tinggi.

Pengemudi berusia 22 sampai dengan 23 tahun terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk dalam *extraversion* sangat rendah, terdapat 38 atau sekitar 9% responden termasuk dalam *extraversion* rendah. Terdapat 53 atau sekitar 12.6% responden termasuk dalam *extraversion* sedang, terdapat 16 atau sekitar 3.8% responden termasuk dalam *extraversion* tinggi, dan 14 atau sekitar 3.3% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pengemudi berusia 24 sampai dengan 25 tahun terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *extraversion* sangat rendah, terdapat 17 atau sekitar 4% responden termasuk dalam *extraversion* rendah. Terdapat 37 atau sekitar 8.8% responden termasuk dalam *extraversion* sedang, terdapat 11 atau sekitar 2.6% responden termasuk dalam *extraversion* tinggi, dan 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam *extraversion* sangat tinggi.

Gambar 4.22 Diagram *Extraversion* berdasarkan Usia



c. *Extraversion* berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan suku diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *extraversion* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.27 yang menunjukkan bahwa pengemudi suku Makassar terdapat 11 atau sekitar 2.6% responden termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 34 atau sekitar 8% responden termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 57 atau sekitar 13.5% responden termasuk kategori *extraversion* sedang, terdapat 24 atau sekitar 5.7% responden kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 11 atau sekitar 2.6% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Bugis terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 72 atau sekitar 17% responden termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 71 atau sekitar 17% responden termasuk *extraversion* sedang, terdapat 26 atau sekitar 6.2% responden termasuk *extraversion* tinggi, dan terdapat 21 atau sekitar 5% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

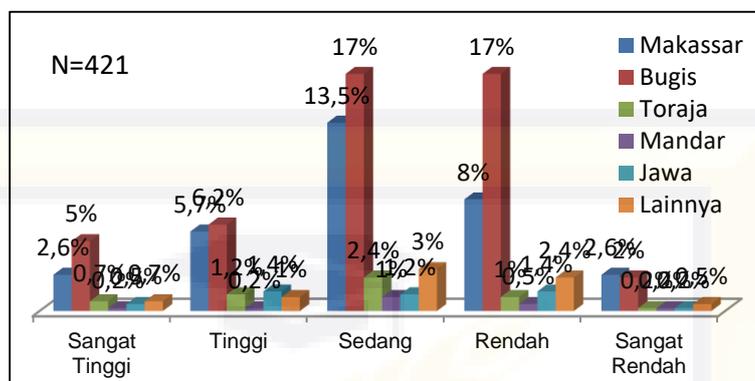
Pada pengemudi suku Toraja terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 5 atau sekitar

1.2% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Mandar terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *extraversion* sedang, terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Jawa terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk dalam suku lainnya terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 13 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

Gambar 4.23 Diagram *Extraversion* berdasarkan Suku

d. *Extraversion* berdasarkan Pendidikan terakhir

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *extraversion* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.27 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pendidikan terakhir SMA terdapat 23 atau sekitar 5.5% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 108 atau sekitar 25.7% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah, terdapat 114 atau sekitar 27% responden termasuk dalam kategor *extraversion* sedang. Terdapat 48 atau sekitar 11.4% responden termasuk dalam kategori *extraversion* tinggi dan terdapat 26 atau sekitar 6.2% termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

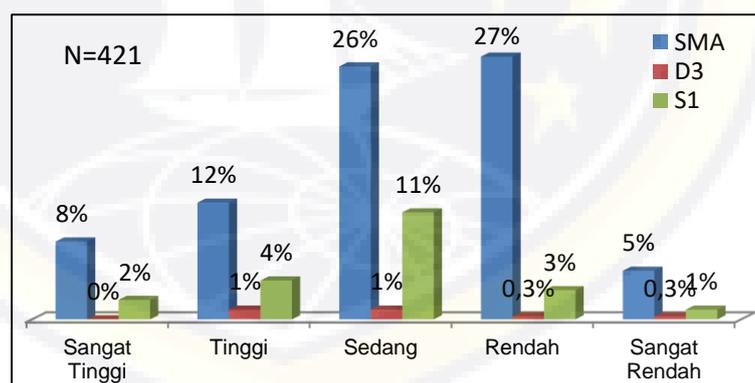
Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir D3 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah, terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategor *extraversion* sedang. Terdapat 2 atau sekitar 0.5%

responden termasuk dalam kategori *extraversion* tinggi dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S1 terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 18 atau sekitar 4.3% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah, terdapat 41 atau sekitar 9.7% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang. Terdapat 16 atau sekitar 3.8% responden termasuk dalam kategori *extraversion* tinggi dan terdapat 13 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi. Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir

Pada responden dengan pendidikan terakhir S2 tidak terdapat responden dalam kategori *extraversion* sangat rendah dan *extraversion* rendah. Terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang. Tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *extraversion* tinggi dan *extraversion* sangat tinggi.

Gambar 4.24 Diagram *Extraversion* berdasarkan Pendidikan Terakhir



e. *Extraversion* berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis pekerjaan diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *extraversion* yang sedang. Hal

tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.28 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pekerjaan Mahasiswa terdapat 22 atau sekitar 5.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 105 atau sekitar 25% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 114 atau sekitar 27% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 47 atau sekitar 11% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 23 atau sekitar 5.5% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Karyawan Swasta terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 7 atau sekitar 1.4% responden termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 16 atau sekitar 3.8% responden termasuk kategori *extraversion* sedang, terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

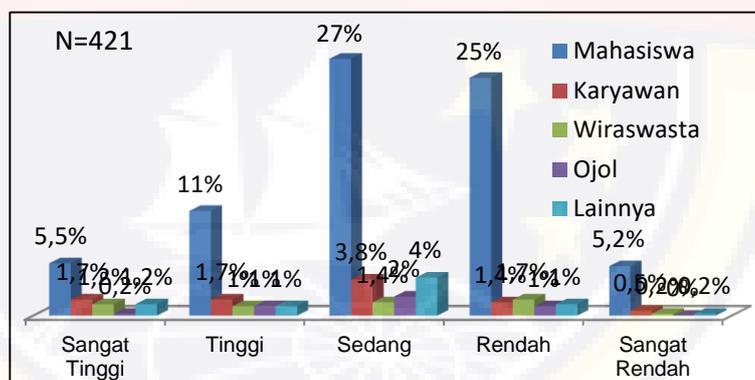
Pada pengemudi yang bekerja sebagai Wiraswasta terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk kategori *extraversion* sedang, terdapat 4 atau sekitar 1% responden kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Ojek Online tidak terdapat responden yang termasuk kategori *extraversion* sangat rendah.

Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk kategori pekerjaan lainnya terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam *extraversion* sangat rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 16 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden termasuk dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Gambar 4.25 *Extraversion* berdasarkan Pekerjaan



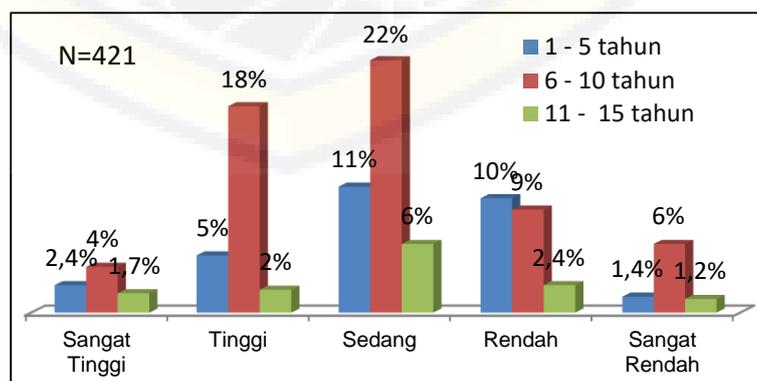
f. *Extraversion* berdasarkan Lama mahir Berkendara

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *extraversion* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.29 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar

1 sampai dengan 5 tahun terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 43 atau sekitar 10% responden dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 44 atau sekitar 11% responden dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 20 atau sekitar 5% responden kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 6 sampai 10 tahun terdapat 15 atau sekitar 4% termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 75 atau sekitar 18% termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 91 atau sekitar 22% responden dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 38 atau sekitar 9% termasuk kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 24 atau sekitar 6% termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi. Pengemudi dengan lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 5 atau sekitar 1.2% termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% termasuk *extraversion* rendah. Terdapat 25 atau sekitar 6% termasuk kategori sedang, terdapat 8 atau sekitar 2% termasuk kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 1.7% kategori *extraversion* sangat tinggi.

Gambar 4.26 *Extraversion* berdasarkan Lama Mahir Berkendara

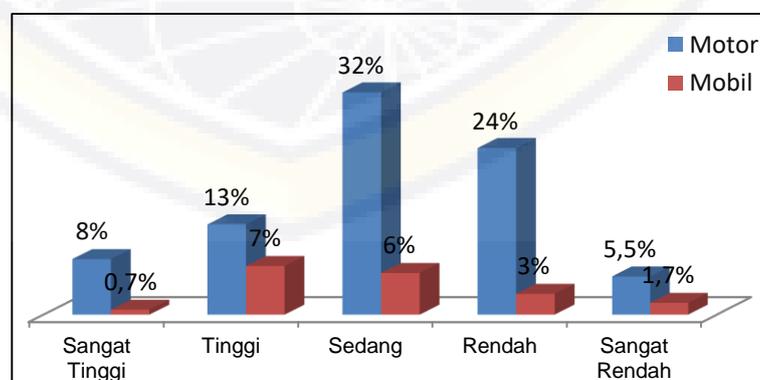


g. *Extraversion* berdasarkan jenis kendaraan

Berdasarkan kategorisasi *extraversion* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *extraversion* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.30 bahwa pengemudi dengan jenis kendaraan motor terdapat 23 atau sekitar 5.5% termasuk kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 100 atau sekitar 24% termasuk kategori *extraversion* rendah. Terdapat 135 atau sekitar 32% termasuk kategori *extraversion* sedang, terdapat 55 atau sekitar 13% termasuk kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 34 atau sekitar 8% termasuk kategori *extraversion* sangat tinggi.

Pengemudi dengan jenis kendaraan mobil terdapat 3 atau sekitar 0.7% termasuk dalam kategori *extraversion* sangat rendah. Terdapat 28 atau sekitar 7% responden dalam kategori *extraversion* rendah. Terdapat 25 atau sekitar 6% responden dalam kategori *extraversion* sedang, terdapat 11 atau sekitar 3% responden dalam kategori *extraversion* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden dalam kategori *extraversion* sangat tinggi.

Gambar 4.27 *Extraversion* berdasarkan Jenis Kendaraan

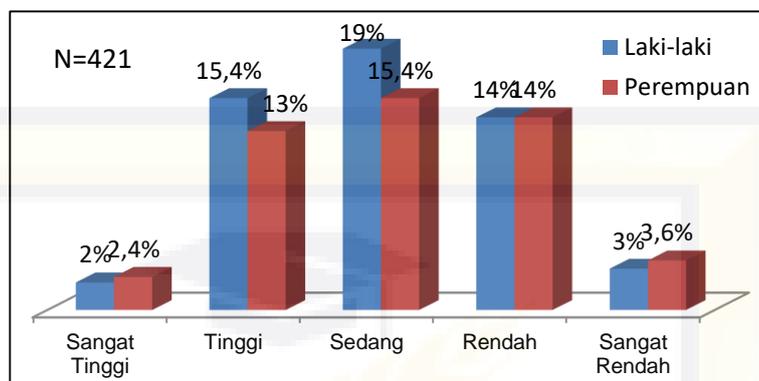


3. *Big Five* Dimensi *Agreeableness*

a. Deskriptif *Agreeableness* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis kelamin diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk kategori *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.31 yaitu dari 421 pengemudi menunjukkan terdapat 15 responden perempuan atau sekitar 3.6% termasuk dalam kategori sangat rendah, sedangkan 13 responden laki-laki atau sekitar 3% termasuk dalam kategori sangat rendah. Terdapat 59 responden laki-laki atau sekitar 14% yang termasuk dalam kategori rendah, sedangkan 59 responden perempuan atau sekitar 14% termasuk dalam kategori rendah.

Terdapat 80 responden laki-laki atau sekitar 19% termasuk dalam kategori sedang, sedangkan 65 responden perempuan atau sekitar 15.4% termasuk dalam kategori sedang. Terdapat 54 responden laki-laki atau sekitar 13% termasuk dalam kategori tinggi, sedangkan 58 responden perempuan atau sekitar 14% termasuk dalam kategori tinggi. Terdapat 8 responden laki-laki atau sekitar 2% termasuk dalam kategori sangat tinggi, sedangkan 10 responden perempuan atau sekitar 2.4% termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Gambar 4.28 Diagram *Agreeableness* berdasarkan Jenis Kelamin

b. Deskriptif *Agreeableness* berdasarkan Usia

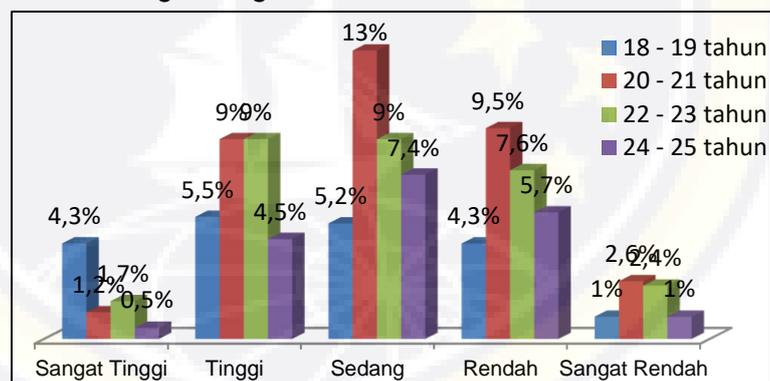
Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan usia diperoleh hasil bahwa rata-rata responden termasuk dalam kategori *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.32 yaitu dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 19, terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat rendah, terdapat 22 atau sekitar 5.2% termasuk dalam kategori rendah. Terdapat 23 atau sekitar 5.5% termasuk dalam kategori sedang, 18 atau sekitar 4.3% termasuk dalam kategori tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Responden berusia 20 sampai dengan 21 tahun terdapat 11 atau sekitar 2.6% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah, terdapat 40 atau sekitar 9.5% responden termasuk kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 54 atau sekitar 13% responden termasuk kategori *agreeableness* sedang, terdapat 37 atau sekitar 9% responden termasuk kategori *agreeableness* tinggi, dan 5 atau sekitar 1.2% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Responden berusia 22 sampai dengan 23 tahun terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah, terdapat 32 atau sekitar 7.6% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 37 atau sekitar 9% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 38 atau sekitar 9% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan 7 atau sekitar 1.7% responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Responden berusia 24 sampai dengan 25 tahun terdapat 3 atau sekitar 1% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah, terdapat 24 atau sekitar 5.7% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 31 atau sekitar 7.4% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 19 atau sekitar 4.5% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Gambar 4.29 Diagram *Agreeableness* berdasarkan Usia



c. *Agreeableness* berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan suku diperoleh hasil bahwa rata-rata responden memiliki *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.33 yang menunjukkan bahwa

responden suku Makassar terdapat 9 atau sekitar 2% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 34 atau sekitar 8% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 48 atau sekitar 11% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 39 atau sekitar 9.3% responden kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pada responden suku Bugis terdapat 15 atau sekitar 3.6% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 60 atau sekitar 14% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 69 atau sekitar 16% responden dalam *agreeableness* sedang, terdapat 50 atau sekitar 12% responden dalam *agreeableness* tinggi, dan terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

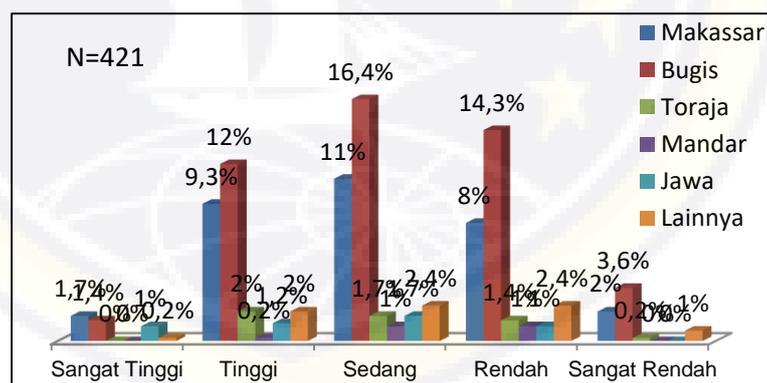
Pada responden suku Toraja terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 9 atau sekitar 2% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan tidak terdapat responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pada responden suku Mandar tidak terdapat responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori

agreeableness tinggi, dan tidak terdapat responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi. Pada responden suku Jawa tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pada responden yang termasuk dalam suku lainnya terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 8 atau sekitar 2% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Gambar 4.30 Diagram *Agreeableness* berdasarkan Suku



d. *Agreeableness* berdasarkan Pendidikan terakhir

Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh

hasil bahwa rata-rata responden memiliki *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.34 yang menunjukkan bahwa responden dengan pendidikan terakhir SMA terdapat 22 atau sekitar 5.2% responden dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 96 atau sekitar 23% responden dalam kategori *agreeableness* rendah, terdapat 105 atau sekitar 25% responden dalam kategor *agreeableness* sedang. Terdapat 84 atau sekitar 20% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi dan terdapat 12 atau sekitar 3% termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

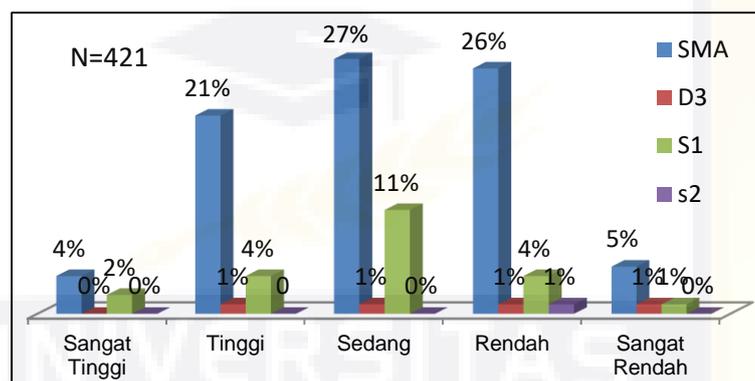
Pada responden dengan pendidikan terakhir D3 tidak terdapat responden termasuk *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* rendah, terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk dalam kategor *agreeableness* sedang. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk *agreeableness* tinggi dan tidak terdapat responden dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi. Responden dengan pendidikan terakhir S1 terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 20 atau sekitar 5% responden dalam *agreeableness* rendah, terdapat 34 atau sekitar 8% responden dalam *agreeableness* sedang. Terdapat 25 atau sekitar 6% responden dalam *agreeableness* tinggi dan terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam *agreeableness* sangat tinggi.

Responden dengan pendidikan terakhir S2 tidak terdapat responden dalam *agreeableness* sangat rendah, sedang, dan sangat tinggi.

Terdapat 1 responden atau sekitar 0.2% dalam *agreeableness* rendah.

Dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden dalam *agreeableness* tinggi

Gambar 4.31 Diagram *Agreeableness* berdasarkan Pendidikan Terakhir



e. *Agreeableness* berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis pekerjaan diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.35 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pekerjaan Mahasiswa terdapat 23 atau sekitar 5.5% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 92 atau sekitar 22% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 104 atau sekitar 25% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 79 atau sekitar 19% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 13 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Karyawan Swasta terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat

rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *agreeableness* sedang, terdapat 11 atau sekitar 3% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat tinggi.

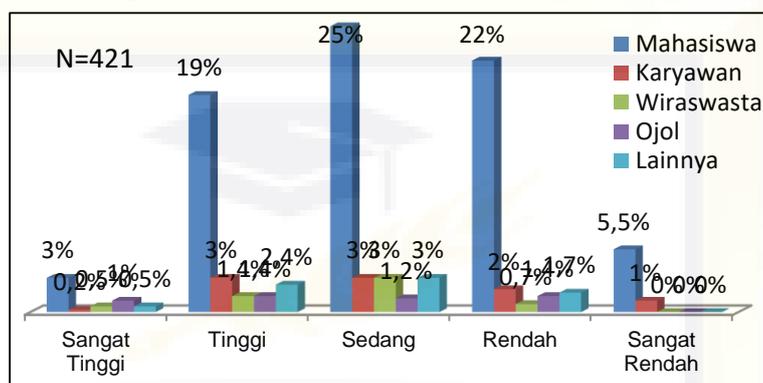
Pada pengemudi yang bekerja sebagai Wiraswasta tidak terdapat responden termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 3 atau sekitar 0.7% responden termasuk kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *agreeableness* sedang, terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Ojek Online tidak terdapat responden yang termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden termasuk kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1.2% responden dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 6 atau sekitar 1.4% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk kategori pekerjaan lainnya tidak terdapat responden dalam *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 7 atau sekitar 1.7% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 10 atau sekitar 2.4% responden dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 2 atau

sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Gambar 4.32 *Agreeableness* berdasarkan Pekerjaan



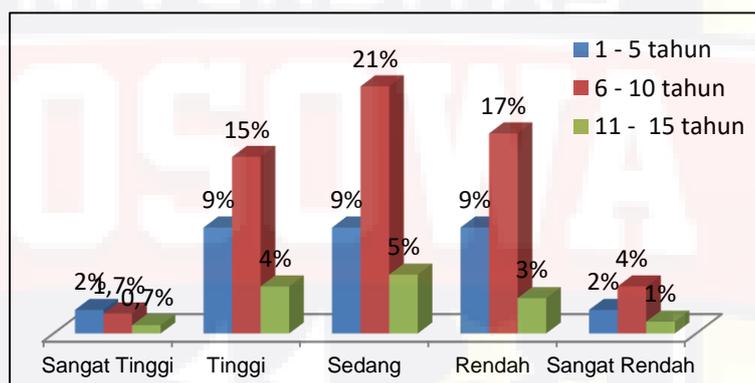
f. *Agreeableness* berdasarkan Lama mahir Berkendara

Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.36 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 1 sampai dengan 5 tahun terdapat 9 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 36 atau sekitar 9% responden termasuk kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 35 atau sekitar 9% responden termasuk kategori *agreeableness* sedang, terdapat 35 atau sekitar 9% responden kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 6 sampai 10 tahun terdapat 15 atau sekitar 4% termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 71 atau sekitar 17% termasuk kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 89 atau sekitar 21% responden dalam

kategori *agreeableness* sedang, terdapat 61 atau sekitar 15% termasuk kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 1.7% termasuk kategori *agreeableness* sangat tinggi. Pengemudi dengan lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 4 atau sekitar 1% termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 11 atau sekitar 3% termasuk *agreeableness* rendah. Terdapat 21 atau sekitar 5% termasuk kategori sedang, terdapat 16 atau sekitar 4% termasuk kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 0.7% kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Gambar 4.33 *Agreeableness* berdasarkan Lama Mahir Berkendara



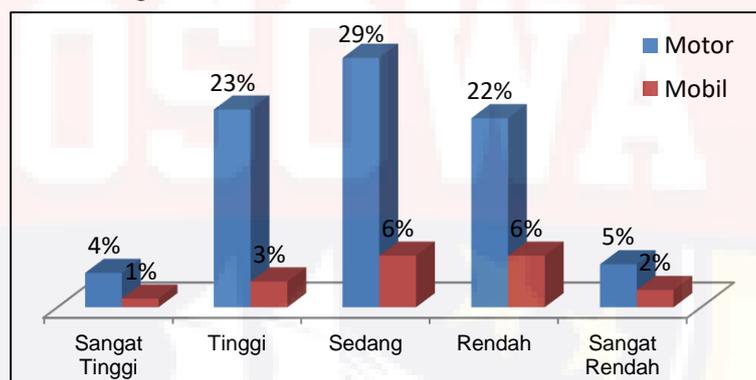
g. *Agreeableness* berdasarkan jenis kendaraan

Berdasarkan kategorisasi *agreeableness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *agreeableness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.37 bahwa pengemudi dengan jenis kendaraan motor terdapat 20 atau sekitar 5% responden di kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 93 atau sekitar 22% responden di kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 121 atau sekitar 29% responden di

kategori *agreeableness* sedang, terdapat 98 atau sekitar 23% responden di kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 15 atau sekitar 4% termasuk kategori *agreeableness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan jenis kendaraan mobil terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *agreeableness* sangat rendah. Terdapat 25 atau sekitar 6% responen termasuk dalam kategori *agreeableness* rendah. Terdapat 24 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sedang, terdapat 14 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *agreeableness* sangat tinggi.

Gambar 4.34 *Agreeableness* berdasarkan Jenis Kendaraan



4. Big Five Dimensi *Conscientiousness*

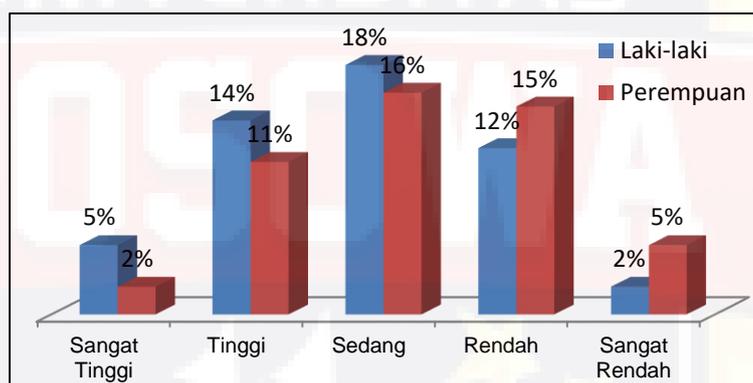
a. Deskriptif *Conscientiousness* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.38 yaitu dari 421 pengemudi menunjukkan terdapat 19 responden perempuan atau sekitar 5% di kategori sangat rendah, sedangkan 9 responden laki-laki atau sekitar 2% di kategori sangat rendah. Terdapat 49 responden laki-laki atau

sekitar 12% di kategori rendah, sedangkan 64 responden perempuan atau sekitar 15% di kategori rendah.

Terdapat 76 responden laki-laki atau sekitar 18% yang berada di kategori sedang, sedangkan 67 responden perempuan atau sekitar 16% di kategori sedang. Terdapat 58 responden laki-laki atau sekitar 14% di kategori tinggi, sedangkan 48 responden perempuan atau sekitar 11% di kategori tinggi. Terdapat 22 responden laki-laki atau sekitar 5% di kategori sangat tinggi, sedangkan 9 responden perempuan atau sekitar 2% di kategori sangat tinggi.

Gambar 4.35 Diagram *Conscientiousness* berdasarkan Jenis Kelamin



b. Deskriptif *Conscientiousness* berdasarkan Usia

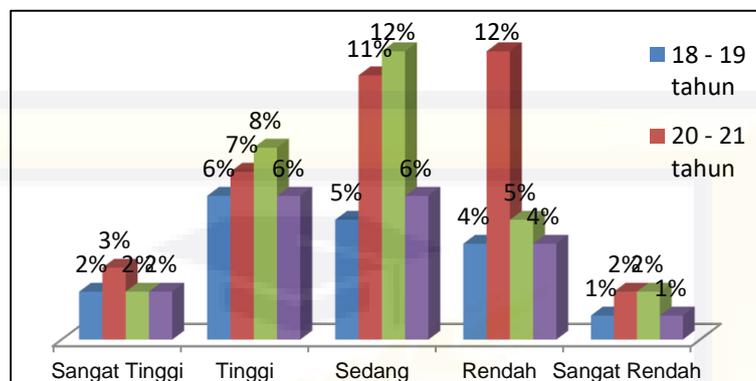
Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan usia diperoleh hasil bahwa rata-rata responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.32 yaitu dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 19, terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah, terdapat 24 atau sekitar 6% termasuk dalam kategori rendah. Terdapat 20 atau sekitar 5% termasuk dalam kategori sedang,

17 atau sekitar 4% termasuk dalam kategori tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Responden berusia 20 sampai dengan 21 tahun terdapat 10 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah, terdapat 50 atau sekitar 12% responden termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 44 atau sekitar 11% responden termasuk kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 31 atau sekitar 7% responden termasuk dalam *conscientiousness* tinggi, dan 12 atau sekitar 3% responden termasuk dalam *conscientiousness* sangat tinggi.

Responden berusia 22 sampai dengan 23 tahun terdapat 9 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah, terdapat 21 atau sekitar 5% responden termasuk dalam *conscientiousness* rendah. Terdapat 52 atau sekitar 12% responden termasuk dalam *conscientiousness* sedang, terdapat 33 atau sekitar 8% responden termasuk dalam *conscientiousness* tinggi, dan 9 atau sekitar 2% responden termasuk dalam *conscientiousness* sangat tinggi.

Responden berusia 24 sampai dengan 25 tahun terdapat 1 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah, terdapat 18 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 27 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 25 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Gambar 4.36 Diagram *Conscientiousness* berdasarkan Usia

c. *Conscientiousness* berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan suku diperoleh hasil bahwa rata-rata responden memiliki *conscientiousness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.40 yang menunjukkan bahwa responden suku Makassar terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 38 atau sekitar 9% responden dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 45 atau sekitar 11% responden dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 34 atau sekitar 8% responden kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada responden suku Bugis terdapat 14 atau sekitar 3% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 52 atau sekitar 12% responden dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 74 atau sekitar 18% responden dalam *conscientiousness* sedang, terdapat 44 atau sekitar 11% responden dalam

conscientiousness tinggi, dan terdapat 16 atau sekitar 4% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

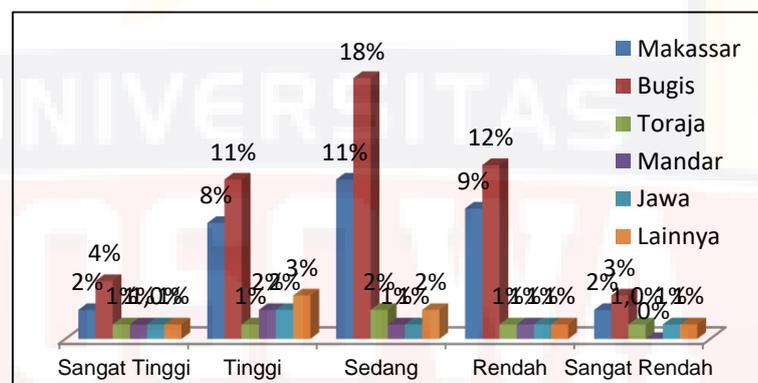
Pada responden suku Toraja terdapat 1 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 9 atau sekitar 2% responden dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada responden suku Mandar tidak terdapat responden dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 7 atau sekitar 2% responden dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada responden suku Jawa terdapat 1 atau sekitar 1% responden yang termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 7 atau sekitar 2% responden dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada responden yang termasuk dalam suku lainnya terdapat 2 atau sekitar 1% responden kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 13 atau sekitar 3% responden dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 1% responden di kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Gambar 4.37 Diagram *Conscientiousness* berdasarkan Usia



d. *Conscientiousness* berdasarkan Pendidikan terakhir

Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *conscientiousness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.41 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pendidikan terakhir SMA terdapat 26 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 93 atau sekitar 22% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah, terdapat 102 atau sekitar 24% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang. Terdapat 78 atau sekitar 19% responden

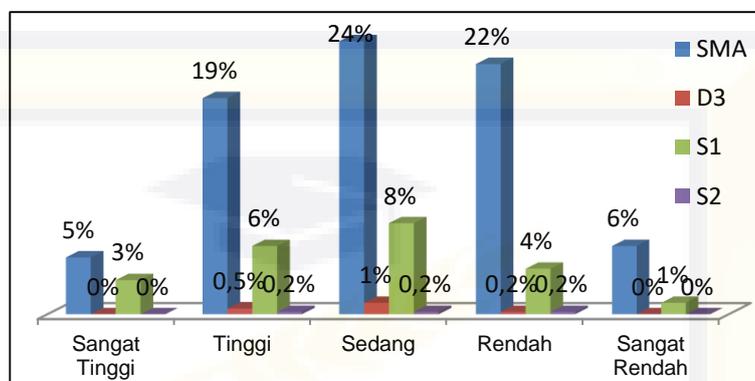
termasuk dalam kategori *conscientiousness* tinggi dan terdapat 20 atau sekitar 5% termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir D3 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah, terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang. Terdapat 2 atau sekitar 0.5% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* tinggi dan tidak terdapat responden dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S1 terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 18 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah, terdapat 35 atau sekitar 8% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang. Terdapat 25 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* tinggi dan terdapat 11 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S2 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah, terdapat 1 atau sekitar 0.2% *conscientiousness* rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* tinggi dan tidak terdapat responden dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Gambar 4.38 Diagram *Conscientiousness* berdasarkan Pendidikan Terakhir



e. *Conscientiousness* berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis pekerjaan diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *conscientiousness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.42 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pekerjaan Mahasiswa terdapat 26 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 95 atau sekitar 23% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 103 atau sekitar 25% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 69 atau sekitar 16% responden dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 18 atau sekitar 4% responden termasuk dalam *conscientiousness* sangat tinggi.

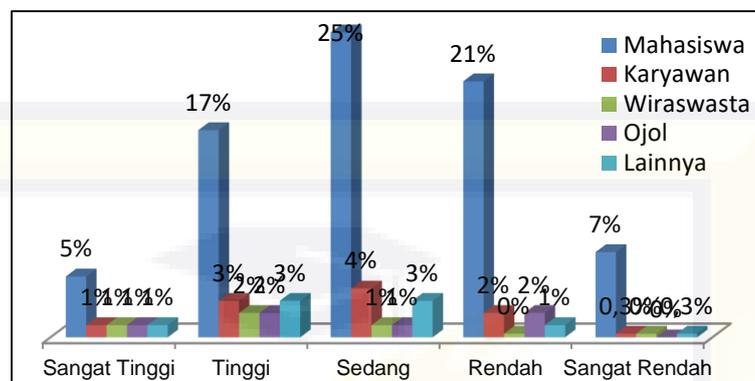
Pada pengemudi yang bekerja sebagai Karyawan Swasta tidak terdapat responden termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 17 atau sekitar 4% responden

termasuk kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 12 atau sekitar 3% responden dalam *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Wiraswasta terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 10 atau sekitar 2% responden kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Ojek Online terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 7 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 5 atau sekitar 1% responden dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden yang termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk kategori pekerjaan lainnya tidak terdapat responden dalam *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Gambar 4.39 Diagram *Conscientiousness* berdasarkan Pekerjaanf. *Conscientiousness* berdasarkan Lama mahir Berkendara

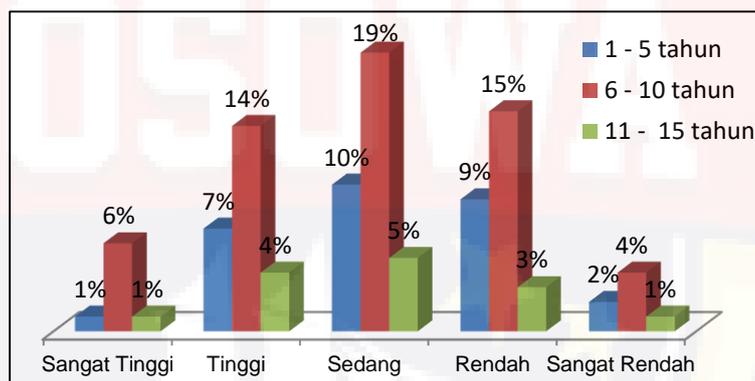
Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *conscientiousness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.43 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 1 sampai dengan 5 tahun terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 36 atau sekitar 9% responden termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 43 atau sekitar 10% responden termasuk kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 30 atau sekitar 7% responden kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *conscientiousness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 6 sampai 10 tahun terdapat 18 atau sekitar 4% termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 63 atau sekitar 15% termasuk kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 80 atau sekitar 19% responden dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 59 atau sekitar 14%

termasuk kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 23 atau sekitar 6% termasuk kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 2 atau sekitar 1% termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 14 atau sekitar 3% termasuk dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 20 atau sekitar 5% termasuk dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 17 atau sekitar 4% termasuk dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% termasuk dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Gambar 4.40 *Conscientiousness* berdasarkan Lama Mahir Berkendara



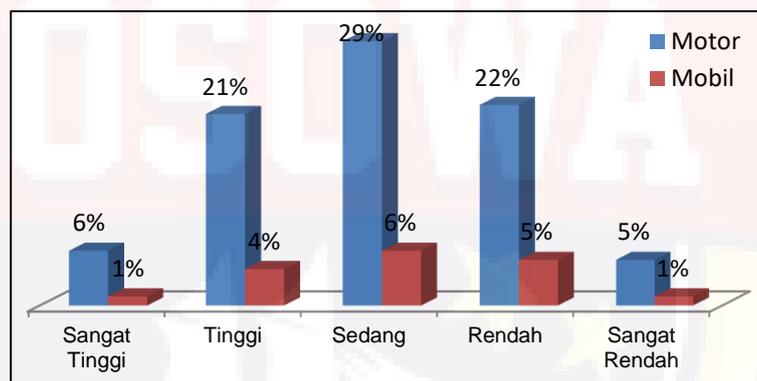
g. *Conscientiousness* berdasarkan jenis kendaraan

Berdasarkan kategorisasi *conscientiousness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *conscientiousness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.44 bahwa pengemudi dengan jenis kendaraan motor terdapat 22 atau sekitar 5% termasuk kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 92 atau sekitar 22% termasuk kategori

conscientiousness rendah. Terdapat 120 atau sekitar 29% termasuk kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 89 atau sekitar 21% termasuk kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 24 atau sekitar 6% termasuk kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan jenis kendaraan mobil terdapat 6 atau sekitar 1% dalam kategori *conscientiousness* sangat rendah. Terdapat 21 atau sekitar 5% dalam kategori *conscientiousness* rendah. Terdapat 23 atau sekitar 6% dalam kategori *conscientiousness* sedang, terdapat 17 atau sekitar 4% dalam kategori *conscientiousness* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 2% dalam kategori *conscientiousness* sangat tinggi.

Gambar 4.41 *Conscientiousness* berdasarkan jenis kendaraan



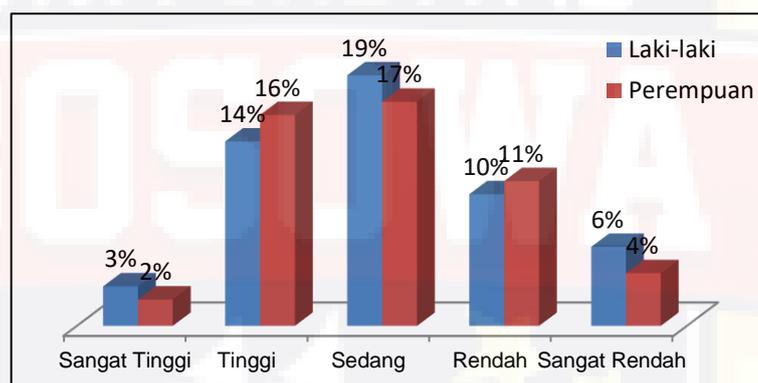
5. Big Five Dimensi Neuroticism

a. Deskriptif *Neuroticism* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis kelamin diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk dalam kategori *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.45 yaitu dari 421 pengemudi menunjukkan terdapat 15 responden perempuan atau sekitar 4% berada dalam kategori sangat rendah, 46 pengemudi

perempuan atau sekitar 11% dalam kategori rendah. 72 pengemudi perempuan atau sekitar 17% dalam kategori sedang. 66 pengemudi perempuan atau sekitar 16% dalam kategori tinggi. 8 pengemudi perempuan atau sekitar 2% dalam kategori sangat tinggi. Sedangkan, 24 pengemudi laki-laki atau sekitar 6% dalam kategori sangat rendah. 41 pengemudi laki-laki atau sekitar 10% dalam kategori rendah, 79 pengemudi laki-laki atau sekitar 19% dalam kategori sedang, 59 pengemudi laki-laki atau sekitar 14% dalam kategori tinggi, 11 pengemudi laki-laki atau sekitar 3% dalam kategori sangat tinggi.

Gambar 4.42 Diagram *Neuroticism* berdasarkan Jenis Kelamin



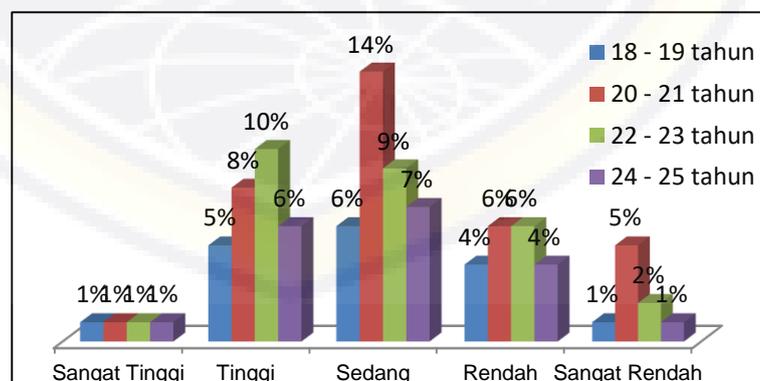
b. Deskriptif *Neuroticism* berdasarkan Usia

Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan usia diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk di kategori *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.46 yaitu dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 19, terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam *neuroticism* sangat rendah, terdapat 15 atau sekitar 4% responden dalam kategori rendah. Terdapat 24 atau sekitar 6% termasuk dalam kategori sedang, 22 atau sekitar 5% responden dalam kategori tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam sangat

tinggi. Pengemudi berusia 20 sampai dengan 21 tahun terdapat 20 atau sekitar 5% responden dalam kategori sangat rendah, terdapat 27 atau sekitar 6% responden dalam kategori rendah. Terdapat 60 atau sekitar 14% responden dalam kategori sedang, terdapat 35 atau sekitar 8% responden dalam kategori tinggi, dan 5 atau sekitar 1% responden dalam kategori sangat tinggi.

Pengemudi berusia 22 sampai dengan 23 tahun terdapat 9 atau sekitar 2% responden dalam kategori sangat rendah, terdapat 27 atau sekitar 6% responden dalam kategori rendah. Terdapat 39 atau sekitar 9% responden dalam kategori sedang, terdapat 43 atau sekitar 10% responden dalam kategori tinggi, dan terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam sangat tinggi. Pengemudi berusia 24 sampai dengan 25 tahun terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori sangat rendah, terdapat 18 atau sekitar 4% responden dalam kategori rendah. Terdapat 28 atau sekitar 7% responden dalam kategori sedang, terdapat 25 atau sekitar 6% responden dalam kategori tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam sangat tinggi.

Gambar 4.43 Diagram *Neuroticism* berdasarkan Usia



c. *Neuroticism* berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan suku diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.47 yang menunjukkan bahwa pengemudi suku Makassar terdapat 11 atau sekitar 3% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 32 atau sekitar 8% responden termasuk dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 45 atau sekitar 11% responden termasuk dalam *neuroticism* sedang, terdapat 45 atau sekitar 11% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Bugis terdapat 22 atau sekitar 5% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 40 atau sekitar 10% responden termasuk dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 74 atau sekitar 18% responden dalam *neuroticism* sedang, terdapat 54 atau sekitar 13% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

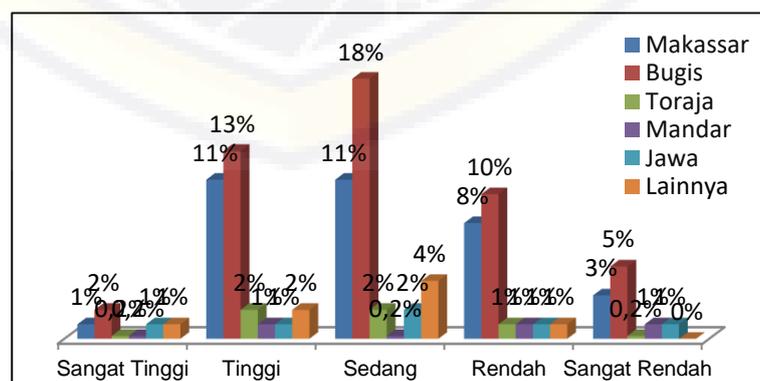
Pada pengemudi suku Toraja terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 9 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang, terdapat 8 atau sekitar 2% responden dalam kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Mandar terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam *neuroticism* sedang, terdapat 3 atau sekitar 1% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Jawa terdapat 3 atau sekitar 1% responden yang termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 7 atau sekitar 2% responden dalam *neuroticism* sedang, terdapat 5 atau sekitar 1% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan tidak terdapat responden dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk dalam suku lainnya tidak terdapat responden dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 15 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang, terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Gambar 4.44 Diagram *Neuroticism* berdasarkan Suku



d. *Neuroticism* berdasarkan Pendidikan terakhir

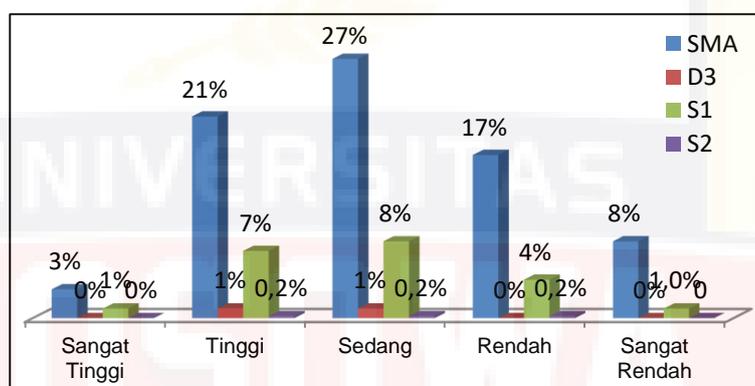
Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.27 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pendidikan terakhir SMA terdapat 33 atau sekitar 8% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 70 atau sekitar 17% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* rendah, terdapat 112 atau sekitar 27% responden termasuk dalam kategor *neuroticism* sedang. Terdapat 90 atau sekitar 21% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* tinggi dan terdapat 14 atau sekitar 3% dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir D3 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah dan kategori *neuroticism* rendah, terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategor *neuroticism* sedang. Terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* tinggi dan tidak terdapat responden dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S1 terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 17 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* rendah, terdapat 33 atau sekitar 8% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang. Terdapat 31 atau sekitar 7% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* tinggi dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S2 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah dan *neuroticism* rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* tinggi dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Gambar 4.45 Diagram *Neuroticism* berdasarkan Pendidikan Terakhir



e. *Neuroticism* berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis pekerjaan diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.48 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pekerjaan Mahasiswa terdapat 33 atau sekitar 8% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat rendah. 66 atau sekitar 16% responden termasuk dalam *neuroticism* rendah. 109 atau sekitar 26% responden termasuk dalam *neuroticism* sedang, 89 atau sekitar 21% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan 14 atau sekitar 3% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat tinggi.

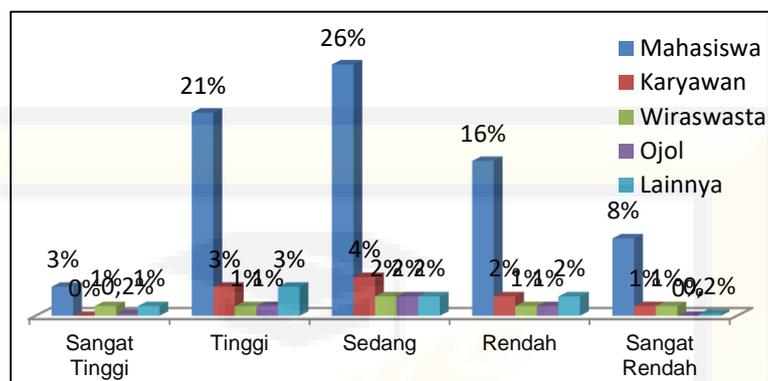
Pada pengemudi yang bekerja sebagai Karyawan Swasta terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk *neuroticism* sangat rendah.

Terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk *neuroticism* rendah. Terdapat 16 atau sekitar 4% responden termasuk *neuroticism* sedang, terdapat 13 atau sekitar 3% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan tidak terdapat responden dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Wiraswasta terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 9 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *neuroticism* sedang, terdapat 6 atau sekitar 1% responden kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Ojek Online tidak terdapat responden yang termasuk kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang, terdapat 5 atau sekitar 1% responden dalam kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk kategori pekerjaan lainnya terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 7 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 9 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang, terdapat 12 atau sekitar 3% responden dalam kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

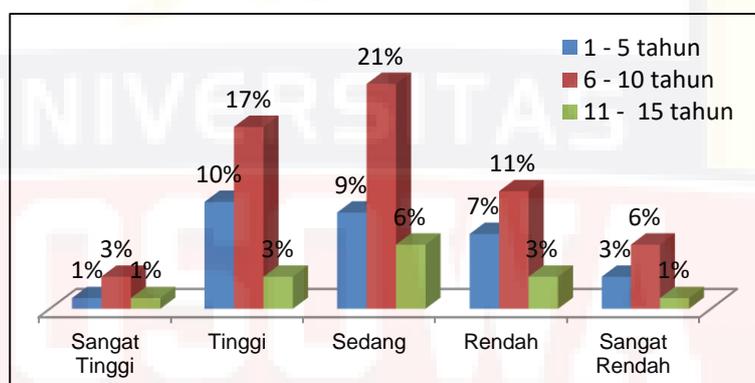
Gambar 4.46 *Neuroticism* berdasarkan Pekerjaanf. *Neuroticism* berdasarkan Lama mahir Berkendara

Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.49 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 1 sampai dengan 5 tahun terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 28 atau sekitar 7% responden termasuk dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 36 atau sekitar 9% responden termasuk dalam *neuroticism* sedang, terdapat 43 atau sekitar 10% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 6 sampai 10 tahun terdapat 23 atau sekitar 6% termasuk kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 48 atau sekitar 11% responden dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 88 atau sekitar 21% responden dalam *neuroticism* sedang, terdapat 71 atau sekitar 17% responden dalam *neuroticism* tinggi, dan terdapat 13 atau sekitar 3% responden dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 4 atau sekitar 1% termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 11 atau sekitar 3% termasuk dalam *neuroticism* rendah. Terdapat 27 atau sekitar 6% termasuk kategori sedang, terdapat 11 atau sekitar 3% termasuk dalam kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% kategori dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Gambar 4.47 *Neuroticism* berdasarkan Lama Mahir Berkendara

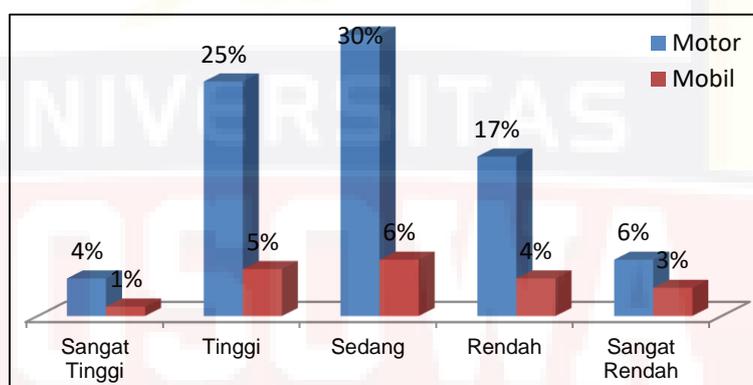


g. *Neuroticism* berdasarkan jenis kendaraan

Berdasarkan kategorisasi *neuroticism* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *neuroticism* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.50 bahwa pengemudi dengan jenis kendaraan motor terdapat 26 atau sekitar 6% termasuk kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 71 atau sekitar 17% termasuk kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 128 atau sekitar 30% termasuk kategori *neuroticism* sedang, terdapat 105 atau sekitar 25% termasuk kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 17 atau sekitar 4% termasuk kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Pengemudi dengan jenis kendaraan mobil terdapat 13 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah. Terdapat 16 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* rendah. Terdapat 23 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang, terdapat 20 atau sekitar 5% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* tinggi, dan terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam *neuroticism* sangat tinggi.

Gambar 4.48 *Neuroticism* berdasarkan Jenis Kendaraan



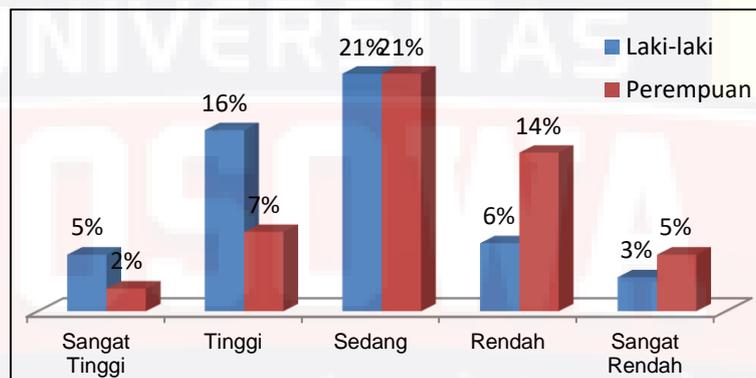
6. Big Five Dimensi Openness

a. Deskriptif Openness berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 responden berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.51 yaitu dari 421 responden menunjukkan terdapat 22 responden perempuan atau sekitar 5% berada dalam kategori sangat rendah, sedangkan 13 responden laki-laki atau sekitar 3% berada dalam kategori sangat rendah. Terdapat 24 responden laki-laki atau sekitar 6% yang berada dalam kategori rendah, sedangkan 57 responden perempuan atau sekitar 14% yang berada kategori rendah.

Terdapat 87 responden laki-laki atau sekitar 21% yang berada di kategori sedang, sedangkan 89 responden perempuan atau sekitar 21% yang berada di kategori sedang. Terdapat 69 responden laki-laki atau sekitar 16% yang berada di kategori tinggi, sedangkan 30 responden perempuan atau sekitar 7% yang berada di kategori tinggi. Terdapat 21 responden laki-laki atau sekitar 5% yang berada di kategori sangat tinggi, sedangkan 9 responden perempuan atau sekitar 2% yang berada di kategori sangat tinggi.

Gambar 4.49 Diagram *Openness* berdasarkan Jenis Kelamin



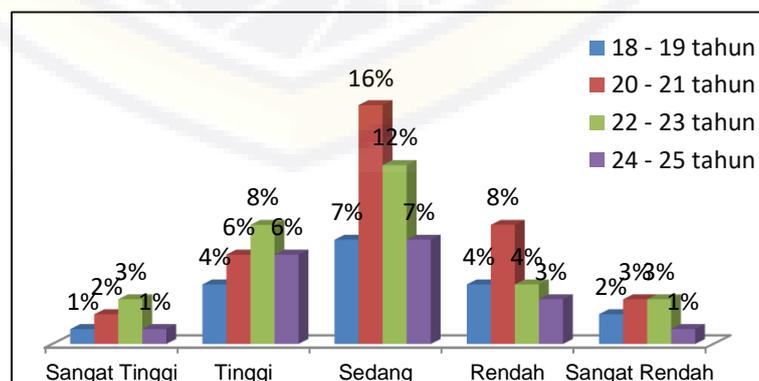
b. Deskriptif *Openness* berdasarkan Usia

Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan usia diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi termasuk dalam kategori *openness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.26 yaitu dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 19 tahun, 8 atau sekitar 2% responden dalam *openness* sangat rendah, 12 atau sekitar 3% responden dalam *openness* rendah. 30 atau sekitar 7% responden dalam *openness* sedang, 16 atau sekitar 4% dalam *openness* tinggi, dan 5 atau sekitar 1% responden dalam *openness* sangat tinggi.

Pengemudi berusia 20 sampai dengan 21 tahun terdapat 13 atau sekitar 3% responden dalam kategori *openness* sangat rendah, 38 atau sekitar 9% responden dalam kategori *openness* rendah. 66 atau sekitar 16% responden dalam kategori *openness* sedang, 23 atau sekitar 6% responden dalam *openness* tinggi, dan 7 atau sekitar 2% responden dalam *openness* sangat tinggi. Pengemudi berusia 22 sampai dengan 23 tahun terdapat 12 atau sekitar 3% responden dalam kategori *openness* sangat rendah, terdapat 18 responden atau sekitar 4% dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 49 atau sekitar 12% responden dalam kategori *openness* sedang, terdapat 33 responden atau sekitar 8% pengemudi dalam kategori *openness* tinggi, dan 12 responden atau sekitar 3% pengemudi dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Pengemudi berusia 24 sampai dengan 25 tahun terdapat 2 pengemudi atau sekitar 1% responden dalam kategori *openness* sangat rendah, terdapat 13 pengemudi atau sekitar 3% responden dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 31 pengemudi atau sekitar 7% responden dalam kategori *openness* sedang, terdapat 27 pengemudi atau sekitar 6% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan 6 pengemudi sekitar 1% responden di kategori *openness* sangat tinggi.

Gambar 4.50 Diagram *Openness* berdasarkan Usia



c. *Openness* berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan suku diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *openness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.53 yang menunjukkan bahwa pengemudi suku Makassar terdapat 14 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 27 atau sekitar 6% responden termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 53 atau sekitar 13% responden termasuk kategori *openness* sedang, terdapat 33 atau sekitar 8% responden kategori *openness* tinggi, dan terdapat 10 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *openness* sangat tinggi.

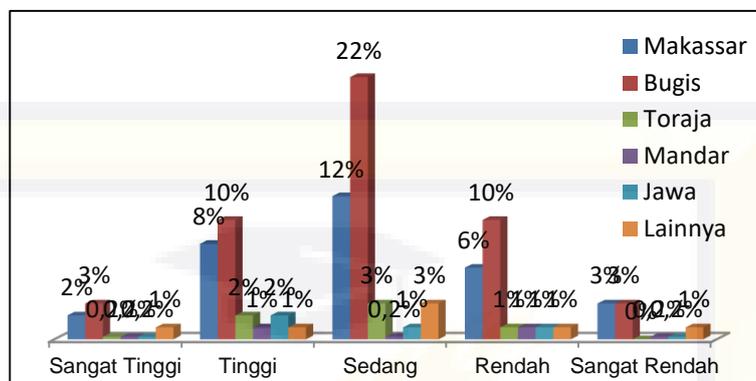
Pada pengemudi suku Bugis terdapat 14 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 40 atau sekitar 10% responden termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 91 atau sekitar 22% responden termasuk *openness* sedang, terdapat 41 atau sekitar 10% responden termasuk *openness* tinggi, dan terdapat 14 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Toraja tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 7 atau sekitar 2% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Mandar terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 4 pengemudi atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 1 pengemudi atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 2 pengemudi atau sekitar 1% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 1 pengemudi atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi suku Jawa terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 2 pengemudi atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 6 pengemudi atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 10 pengemudi atau sekitar 2% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 1 pengemudi atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk dalam suku lainnya terdapat 5 pengemudi atau sekitar 1% responden termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 5 pengemudi atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 13 pengemudi atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 6 pengemudi atau sekitar 1% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 3 pengemudi atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Gambar 4.51 Diagram *Openness* berdasarkan Suku

d. *Openness* berdasarkan Pendidikan terakhir

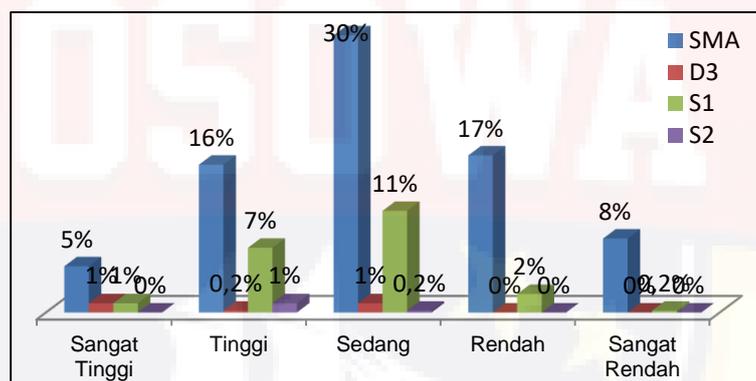
Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *openness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.54 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pendidikan terakhir SMA terdapat 34 atau sekitar 8% responden dalam *openness* sangat rendah. Terdapat 71 atau sekitar 17% responden dalam *openness* rendah, terdapat 127 atau sekitar 30% responden dalam *openness* sedang. Terdapat 66 atau sekitar 16% responden dalam *openness* tinggi dan terdapat 21 atau sekitar 5% responden dalam *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir D3 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah dan rendah. Terdapat 4 atau sekitar 1% responden dalam *openness* sedang. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam *openness* tinggi dan terdapat 3 atau sekitar 1% responden dalam *openness* sangat tinggi. Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S1 terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam *openness* sangat rendah. Terdapat 10 atau

sekitar 2% responden dalam *openness* rendah, terdapat 44 atau sekitar 11% responden dalam *openness* sedang. Terdapat 30 atau sekitar 7% responden dalam *openness* tinggi dan terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi dengan pendidikan terakhir S2 tidak terdapat responden termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah dan *openness* rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang. Terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* tinggi dan tidak terdapat responden dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Gambar 4.52 Diagram *Openness* berdasarkan Pendidikan Terakhir



e. *Openness* berdasarkan jenis pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan jenis pekerjaan diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *openness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.55 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pekerjaan Mahasiswa terdapat 32 atau sekitar 8% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 71 atau sekitar 17% responden termasuk dalam

kategori *openness* rendah. Terdapat 124 atau sekitar 30% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 67 atau sekitar 16% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 17 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

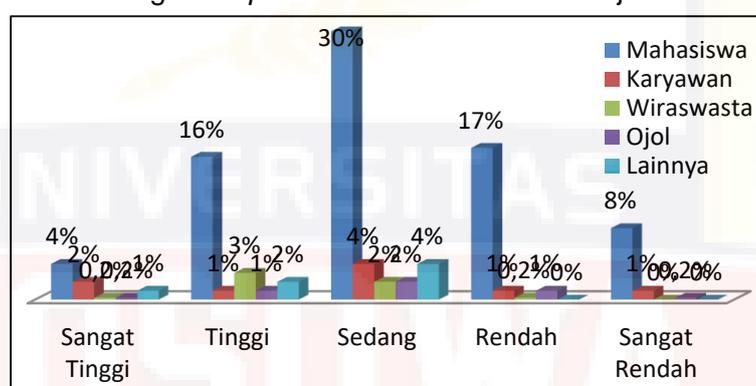
Pada pengemudi yang bekerja sebagai Karyawan Swasta terdapat 2 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 18 atau sekitar 4% responden termasuk kategori *openness* sedang, terdapat 6 atau sekitar 1% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Wiraswasta tidak terdapat responden termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden termasuk dalam *openness* rendah. Terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk dalam *openness* sedang, terdapat 13 atau sekitar 3% responden dalam *openness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang bekerja sebagai Ojek Online terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 3 atau sekitar 1% responden termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 10 atau sekitar 2% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 3 atau sekitar 1% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 1 atau sekitar 0.2% responden yang termasuk kategori *openness* sangat tinggi.

Pada pengemudi yang termasuk kategori pekerjaan lainnya tidak terdapat responden dalam *openness* sangat rendah dan kategori *openness* rendah. Terdapat 16 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 10 atau sekitar 2% responden dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 5 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Gambar 4.53 Diagram *Openness* berdasarkan Pekerjaan

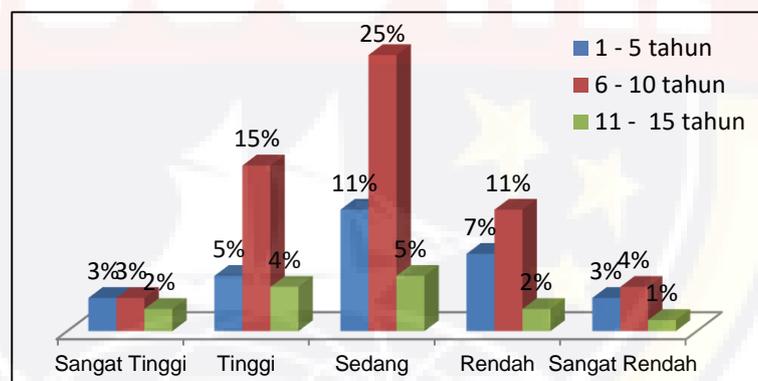


f. *Openness* berdasarkan Lama mahir Berkendara

Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *openness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.56 yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 1 sampai dengan 5 tahun terdapat 14 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 28 atau sekitar 7% responden termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 48 atau sekitar 11% responden termasuk kategori *openness* sedang, terdapat 21 atau sekitar 5% responden kategori *openness* tinggi, dan terdapat 12 atau sekitar 3% responden termasuk kategori *openness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan lama mahir berkendara sekitar 6 sampai 10 tahun terdapat 16 atau sekitar 4% termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 46 atau sekitar 11% termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 107 atau sekitar 25% responden dalam kategori *openness* sedang, terdapat 63 atau sekitar 15% termasuk kategori *openness* tinggi, dan terdapat 11 atau sekitar 3% termasuk kategori *openness* sangat tinggi. Pengemudi dengan lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 5 atau sekitar 1% termasuk kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 7 atau sekitar 2% termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 21 atau sekitar 5% termasuk kategori sedang, terdapat 15 atau sekitar 4% termasuk kategori *openness* tinggi, dan terdapat 7 atau sekitar 2% kategori *openness* sangat tinggi.

Gambar 4.54 *Openness* berdasarkan Lama Mahir Berkendara



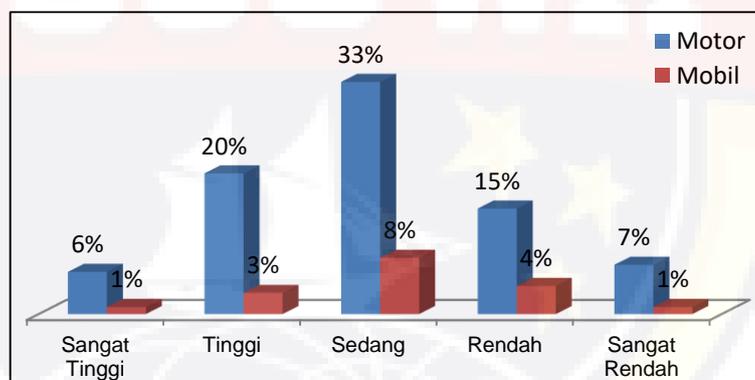
g. *Openness* berdasarkan jenis kendaraan

Berdasarkan kategorisasi *openness* dari 421 pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun berdasarkan lama mahir berkendara diperoleh hasil bahwa rata-rata pengemudi memiliki *openness* yang sedang. Hal tersebut dapat dilihat pada grafik dalam tabel 4.57 bahwa pengemudi dengan jenis kendaraan motor terdapat 29 atau sekitar 7% termasuk

kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 64 atau sekitar 15% termasuk kategori *openness* rendah. Terdapat 142 atau sekitar 33% termasuk kategori *openness* sedang, terdapat 86 atau sekitar 20% termasuk kategori *openness* tinggi, dan terdapat 26 atau sekitar 6% termasuk kategori *openness* sangat tinggi.

Pengemudi dengan jenis kendaraan mobil terdapat 6 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat rendah. Terdapat 17 atau sekitar 4% responden termasuk dalam kategori *openness* rendah. Terdapat 34 atau sekitar 8% responden termasuk dalam kategori *openness* sedang, terdapat 13 atau sekitar 3% responden termasuk dalam kategori *openness* tinggi, dan terdapat 4 atau sekitar 1% responden termasuk dalam kategori *openness* sangat tinggi.

Gambar 4.55 *Openness* berdasarkan Jenis Kendaraan



D. Hasil Uji Asumsi

1. Uji Normalitas

Uji normalitas dalam penelitian ini dilakukan untuk melihat apakah data yang diperoleh memang berasal dari populasi yang berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas dalam penelitian menggunakan uji Kolmogrov Smirnov dengan bantuan aplikasi SPSS 24.0 *for windows* dengan tingkat

signifikansi normanya yaitu ≥ 0.05 (Sugiyono, 2013). Berikut ini merupakan hasil uji normalitas.

Tabel 4.13 Hasil Uji Normalitas *Kolmogorov Smirnov*

Variabel	K-S*	Sig**	Keterangan
<i>Extraversion, Agreeableness, Conscientiousness, Neuroticism, Openness dan Aggressive driving</i>	0.042	0.077	Terdistribusi normal

Keterangan: *K-S = Nilai signifikansi uji normalitas *Kolmogorov Smirnov*

**Sig = Nilai Signifikansi $P = > 0.05$

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa hasil uji normalitas data dimensi variabel Keberfungsian keluarga yaitu *Extraversion, Agreeableness, Conscientiousness, Neuroticism, Openness dan Aggressive driving* memiliki nilai signifikansi sebesar 0.077 ($p > 0.05$). Sehingga uji normalitas menunjukkan bahwa sebaran data variabel dapat dikatakan semua variabel dalam penelitian ini berdistribusi normal. Hal ini berarti bahwa data dalam penelitian ini berasal dari populasi berdistribusi normal.

2. Uji Linearitas

Uji linearitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui linearitas variabel *Big five personality* dengan *aggressive driving*. Uji linearitas dilakukan untuk melihat apakah variabel independent dan variabel dependent dalam penelitian ini mengikuti garis linear atau memiliki hubungan yang linear. Uji linearitas penting dilakukan untuk mengetahui apakah variabel yang diteliti memiliki hubungan linear antar variabel atau berbanding lurus satu sama lain (Azwar, 2017). Dalam uji ini kedua variabel harusnya memiliki hubungan linearitas, apabila tidak linear maka analisis regresi tidak dapat dilanjutkan. Apabila nilai *deviation from linearity* > 0.05

maka terdapat nilai korelasi signifikan, sebaliknya jika nilai *deviation from linearity* < 0.05 maka tidak terdapat nilai korelasi signifikan (Santoso, 2010).

Tabel 4.14 Hasil Uji Linearitas

Korelasi antar Variabel	F*	Sig F (P) **	Keterangan
<i>Agreeableness</i> dan <i>Aggressive driving</i>	1.225	0.237	Linear
<i>Agreeableness</i> dan <i>Aggressive driving</i>	0.654	0.921	Linear
<i>Conscientiousness</i> dan <i>Aggressive driving</i>	1.259	0.191	Linear
<i>Neuroticism</i> dan <i>Aggressive driving</i>	1.531	0.064	Linear
<i>Openness</i> dan <i>Aggressive driving</i>	0.960	0.521	Linear

Keterangan: *F = Nilai koefisien *deviation from linearity*

**Sig F (P) = Nilai signifikansi $P = > 0.05$

3. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk melihat nilai korelasi antara variabel-variabel bebas dalam model regresi berganda (Sugiyono, 2014). Jika antara variabel-variabel bebas memiliki nilai korelasi yang tinggi, maka hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat akan terganggu. Pada penelitian ini uji multikolinearitas menggunakan program aplikasi SPSS 24. Interpretasi pada uji multikolinearitas dapat dilihat dengan dua cara yaitu nilai *tolerance* dan nilai VIF (*variance inflation factor*). Apabila nilai *tolerance* > 0.10 maka tidak terjadi multikolinearitas, namun apabila nilai *tolerance* < 0.10 maka terjadi multikolinearitas. Kemudian, apabila nilai VIF < 10.00 maka tidak terjadi multikolinearitas, namun sebaliknya apabila nilai VIF > 10.00 maka terjadi multikolinearitas. Berikut hasil analisis uji multikolinearitas pada variabel independen:

Tabel 4.15 Ringkasan Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel Independen	Collinearity Statistik		Keterangan
	*Tolerance	*VIF	
<i>Agreeableness</i>	0.758	1.319	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Agreeableness</i>	0.956	1.046	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Conscientiousness</i>	0.732	1.366	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Neuroticism</i>	0.941	1.062	Tidak terjadi multikolinearitas
<i>Openness</i>	0.782	1.279	Tidak terjadi multikolinearitas

Ket: *Tolerance: Besarnya tingkat kesalahan yang dibenarkan statistik

Berdasarkan hasil analisis pada tabel diatas, *Agreeableness* menunjukkan nilai *tolerance* sebesar 0.758 dan nilai VIF sebesar 1.319. Selanjutnya, pada variabel *Agreeableness* menunjukkan nilai *tolerance* sebesar 0.956 dan nilai VIF sebesar 1.046 dan variabel *conscientiousness* menunjukkan nilai *tolerance* sebesar 0.732 dan nilai VIF sebesar 1.366, variabel *neuroticism* menunjukkan nilai *tolerance* sebesar 0.941 dan nilai VIF sebesar 1.062, variabel *openness* menunjukkan nilai *tolerance* sebesar 0.782 dan nilai VIF sebesar 1.279. Hal ini diketahui bahwa antara dimensi *agreeableness*, dimensi *ageeableness*, dimensi *conscientiousness*, dimensi *neuroticism*, dan dimensi *openness* tidak terjadi multikolinearitas.

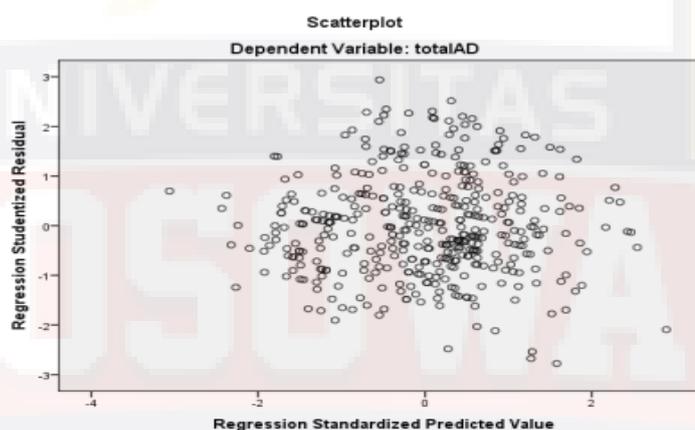
4. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi terjadi ketidaksamaan variasi dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Uji heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan metode *scatterplot* dengan memplotkan ZPRED (nilai prediksi) dengan pola ZRESID (nilai residualnya) pada SPSS 24 (Sutopo & Slamet, 2017). Metode *scatterplot* merupakan persamaan garis dengan cara memploting

data pada suatu grafik. Dikatakan signifikan apabila titik-titik pada grafik bertebaran Sumbu X adalah nilai-nilai prediksi ZPRED dan sumbu Y adalah nilai ZPRESID.

Jika grafik yang diperoleh menunjukkan adanya pola tertentu di titik-titik yang ada, dikatakan terjadi heteroskedastisitas. Akan tetapi, jika tidak membentuk pola tertentu dikatakan tidak terjadi heteroskedastisitas (Purwoto, 2007). Berikut hasil uji analisis menggunakan metode *scatterplot*:

Tabel 4.16 Hasil Uji Heteroskedastisitas



Berdasarkan hasil pengujian heteroskedastisitas menggunakan metode *scatterplot* dengan memplotkan ZPRED (nilai prediksi) dengan pola ZRESID (nilai residualnya) pada SPSS 24.0 maka tampak pada output spss diatas bahwa titik-titik data tidak membentuk pola tertentu. Maka dari itu dapat disimpulkan tidak terjadi gangguan asumsi heteroskedastisitas artinya model regresi ini sudah baik. Dengan kata lain dimensi *extraversion*, *agreeableness*, *conscientiousness*, *neuroticism*, dan *openness* dikatakan tidak terjadi hubungan heteroskedastisitas.

E. Uji Hipotesis

Setelah dilakukannya uji prasyarat maka dapat dikatakan bahwa data dalam penelitian telah memenuhi syarat normalitas, linearitas, multikolinearitas, dan heterokedesitas. Maka, setelah itu akan dilanjutkan dengan melakukan uji hipotesis dengan analisis regresi sederhana. Hal ini dilakukan untuk mengetahui sumbangan efektif variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y).

Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah:

1. H_0 : Tidak ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five* terhadap *aggressive driving*.
 H_1 : Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five* terhadap *aggressive driving*.
2. H_0 : Tidak ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five extraversion* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
 H_1 : Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five extraversion* terhadap sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
3. H_0 : Tidak Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five agreeableness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
 H_1 : Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Agreeableness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
4. H_0 : Tidak ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Conscientiousness* sebagai prediktor *aggressive driving*.
 H_1 : Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Conscientiousness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.
5. H_0 : Tidak ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Neuroticism*

sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

H₁ : Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Neuroticism* terhadap sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

6. H₀ : Tidak ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Openness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

H₁ : Ada pengaruh Tipe Kepribadian *Big Five Openness* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*.

Adapun hasil analisis terhadap hipotesis-hipotesis penelitian yang disebutkan di atas yakni sebagai berikut:

1. Kepribadian *big five* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving*

Pada Dewasa Awal

Analisis regresi berganda digunakan untuk menguji hipotesis penelitian dan sumbangan efektif variabel independen (*Extraversion, agreeableness, conscientiousness, neuroticism, dan openness*) terhadap variabel dependen (*aggressive driving*) dengan bantuan program SPSS 24. Apabila nilai signifikansi < 0.05, maka H₀ ditolak dan H₁ diterima. Sebaliknya, apabila nilai signifikansi > 0.05, maka H₀ diterima H₁ ditolak. Berikut merupakan tabel hasil uji hipotesis Kepribadian *big five* sebagai prediktor terhadap *aggressive driving* Pada Dewasa Awal.

Tabel 4.17 Kontribusi tipe kepribadian *big five* terhadap *aggressive driving*

Variabel	R Square change*	F change**	Sig.***	Keterangan
<i>Big five personality</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.095	8.761	0,000	Signifikan

Catatan: *R Square=koefisien determinan

**F=nilai uji koefisien regresi secara simultan

***Sig.=nilai signifikansi, p<0,05

Tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai *R square* sebesar 0.095. Berdasarkan nilai *R square* tersebut maka sumbangan relatif yang

diberikan variabel *big five* terhadap *aggressive driving* sebesar 9.5%. Dengan demikian, masih terdapat 90.5% faktor lain yang memengaruhi *aggressive driving* pengemudi kendaraan bermotor selain kepribadian yang tidak termasuk dalam variabel yang diteliti.

Nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai F sebesar 8.761 dimana nilai F tersebut memiliki nilai signifikansi sebesar 0.000 yang nilainya lebih besar dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=0,00$; $p < 0,05$). Sehingga, hipotesis H_1 yang menyatakan ada pengaruh kepribadian *big five* terhadap *aggressive driving* pengemudi bermotor, di terima. Dengan demikian kepribadian big five dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal. Hasil ini dapat pula dikatakan bahwa dimensi-dimensi dalam kepribadian *big five* secara bersama-sama dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal. Peneliti kemudian melanjutkan analisis untuk melihat bagaimana masing-masing dimensi kepribadian *big five* dalam memprediksi *aggressive driving* pengemudi bermotor. Berikut ini disajikan hasil analisisnya:

a. Dimensi *Extraversion* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Dewasa Awal

Berikut merupakan kontribusi dari hasil uji hipotesis dimensi *extraversion* terhadap *aggressive driving*:

Tabel 4.18 Kontribusi Dimensi *Extraversion* Terhadap *aggressive driving*

Dimensi <i>big five</i> personality	R square Change*	F Change**	Sig.***	Ket
<i>Extraversion</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.034	14.766	0.000	Signifikan

Keterangan : *R square = koefisien determinan

**F= nilai uji koefisien regresi secara simultan

***Sig.= Nilai signifikansi, $p = < 0.05$

Tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai *R square change* sebesar 0,034. Berdasarkan nilai *R square change* tersebut maka sumbangan relatif yang diberikan dimensi *extraversion* terhadap *aggressive driving* sebesar 3,4%. Dengan demikian, masih terdapat 96,6% faktor lain yang memengaruhi *aggressive driving* pengemudi selain *extraversion* yang tidak termasuk dalam variabel yang diteliti.

Nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai *F change* sebesar 14.766 dimana nilai *F change* tersebut memiliki nilai signifikansi sebesar 0.000 yang nilainya lebih besar dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=0,00$; $p < 0,05$). Sehingga, hipotesis H_1 yang menyatakan ada pengaruh dimensi *extraversion* terhadap *aggressive driving* pengemudi, di terima. Dengan demikian dimensi *extraversion* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi. Kemudian dilakukan analisis untuk melihat koefisien regresi *extraversion* terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal. Berikut di bawah ini adalah tabel hasil analisisnya.

Tabel 4.19 Koefisien Regresi *extraversion* terhadap *aggressive driving*

Variabel	*B	**t	***Sig. t	Ket
<i>Extraversion</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.217	2.043	0.042	Signifikan

keterangan : *B = koefisien regresi

**t = nilai signifikansi koefisien regresi

***Sig. t = nilai signifikansi t, $p < 0,05$

Dari hasil analisis diperoleh nilai koefisien pengaruh untuk masing-masing dimensi *big five personality* terhadap *aggressive driving*, juga diketahui nilai konstantanya. Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa koefisien regresi dimensi *extraversion* terhadap *aggressive driving* sebesar 0.217, dimana koefisien ini memiliki nilai t sebesar 2.043. Nilai

t yang dihasilkan signifikan pada taraf signifikansi 5% ($\text{sig } t = 0.042$; $\text{sig.}t < 0.05$). Karena nilai koefisien regresinya positif dan signifikan, maka terdapat pengaruh yang searah dari dimensi *extraversion* terhadap *aggressive driving* pengemudi. Artinya, semakin tinggi *extraversion* dari *big five personality* pengemudi maka semakin tinggi pula *aggressive driving* yang dimilikinya.

b. Dimensi *Agreeableness* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Dewasa Awal

Berikut merupakan kontribusi dari hasil uji hipotesis dimensi *agreeableness* terhadap *aggressive driving*:

Tabel 4.20 Kontribusi Dimensi *agreeableness* Terhadap *aggressive driving*

Dimensi <i>big five personality</i>	<i>R square Change*</i>	F Change**	Sig.***	Ket
<i>Agreeableness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.002	0.843	0.984	Tidak Signifikan

Keterangan : **R square* = koefisien determinan

**F= nilai uji koefisien regresi secara simultan

***Sig.= Nilai signifikansi, $p = < 0.05$

Tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai *R square change* sebesar 0,002. Berdasarkan nilai *R square change* tersebut maka sumbangan relatif yang diberikan dimensi *agreeableness* terhadap *aggressive driving* sebesar 0.2%. Dengan demikian, masih terdapat 99.8% faktor lain yang memengaruhi *aggressive driving* pengemudi selain *agreeableness* yang tidak termasuk dalam variabel yang diteliti.

Nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai F *change* sebesar 0.843 dimana nilai F *change* tersebut memiliki nilai signifikansi sebesar 0.984 yang nilainya lebih besar dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=0,984$; $p > 0,05$). Sehingga, hipotesis *null* yang menyatakan tidak ada

pengaruh dimensi *agreeableness* terhadap *aggressive driving* pengemudi, di terima. Dengan demikian dimensi *agreeableness* tidak dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi. Kemudian dilakukan analisis untuk melihat koefisien regresi *agreeableness* terhadap *aggressive driving* pengemudi berusia dewasa awal. Berikut di bawah ini adalah tabel hasil analisisnya.

Tabel 4.21 Koefisien Regresi *agreeableness* terhadap *aggressive driving*

Variabel	*B	**t	***Sig. t	Ket
<i>Agreeableness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	-0.001	-0.020	0.984	Tidak Signifikan

Catatan : *B = koefisien regresi

**t = nilai signifikansi koefisien regresi

***Sig. t = nilai signifikansi t, $p < 0,05$

Pada tabel tersebut juga dapat dilihat bahwa nilai koefisien regresi dimensi *agreeableness* terhadap *aggressive driving* sebesar -0.001, dimana koefisien ini memiliki nilai t sebesar -0.020. Nilai t yang dihasilkan tidak signifikan pada taraf signifikansi 5% ($\text{sig } t = 0.984$; $\text{sig.}t < 0.05$).

c. Dimensi *Conscientiousness* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Dewasa Awal

Berikut merupakan kontribusi dari hasil uji hipotesis dimensi *Conscientiousness* terhadap *aggressive driving*:

Tabel 4.22 Kontribusi Dimensi *conscientiousness* terhadap *aggressive driving*

Dimensi <i>big five personality</i>	<i>R square Change*</i>	<i>F Change**</i>	Sig.***	Ket
<i>Conscientiousness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.003	1.182	0.674	Tidak Signifikan

Keterangan : **R square* = koefisien determinan

**F= nilai uji koefisien regresi secara simultan

***Sig.= Nilai signifikansi, $p = < 0.05$

Tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai *R square change* sebesar 0,003. Berdasarkan nilai *R square change* tersebut maka sumbangan relatif yang diberikan dimensi *conscientiousness* terhadap *aggressive driving* sebesar 0.3%. Dengan demikian, masih terdapat 99.7% faktor lain yang memengaruhi *aggressive driving* pengemudi selain *conscientiousness* yang tidak termasuk dalam variabel yang diteliti.

Nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai *F change* sebesar 1.182 dimana nilai *F change* tersebut memiliki nilai signifikansi sebesar 0.674 yang nilainya lebih besar dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=674$; $p < 0,05$). Sehingga, hipotesis *null* yang menyatakan tidak ada pengaruh dimensi *conscientiousness* terhadap *aggressive driving* pengemudi, di terima. Dengan demikian dimensi *conscientiousness* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi. Kemudian dilakukan analisis untuk melihat koefisien regresi *conscientiousness* terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal. Berikut di bawah ini adalah tabel hasil analisisnya.

Tabel 4.23 Koefisien Regresi *conscientiousness* terhadap *aggressive driving*

Variabel	*B	**t	***Sig. t	Ket
<i>Conscientiousness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.038	0.421	0.674	Tidak Signifikan

Catatan : *B = koefisien regresi

**t = nilai signifikansi koefisien regresi

***Sig. t = nilai signifikansi t, $p < 0,05$

Pada tabel tersebut juga dapat dilihat bahwa nilai koefisien regresi dimensi *conscientiousness* terhadap *aggressive driving* sebesar 0.038, dimana koefisien ini memiliki nilai t sebesar 0.421. Nilai t yang

dihasilkan tidak signifikan pada taraf signifikansi 5% ($\text{sig } t = 0.674$; $\text{sig.}t < 0.05$).

d. Dimensi *Neuroticism* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Dewasa Awal

Berikut merupakan kontribusi dari hasil uji hipotesis dimensi *Neuroticism* terhadap *aggressive driving*:

Tabel 4.24 Kontribusi Dimensi *Neuroticism* Terhadap *aggressive driving*

Dimensi <i>big five personality</i>	<i>R square Change</i> *	F <i>Change</i> **	Sig.***	Ket
<i>Neuroticism</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.010	4.764	0.030	Signifikan

Keterangan : **R square* = koefisien determinan

**F= nilai uji koefisien regresi secara simultan

***Sig.= Nilai signifikansi, $p = < 0.05$

Pada tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai *R square change* sebesar 0,010. Berdasarkan nilai *R square change* tersebut maka sumbangan relatif yang diberikan dimensi *neuroticism* terhadap *aggressive driving* sebesar 1.0%. Dengan demikian, masih terdapat 99.0% faktor lain yang memengaruhi *aggressive driving* pengemudi selain *neuroticism* yang tidak termasuk dalam variabel yang diteliti.

Nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai *F change* sebesar 4.764 dimana nilai *F change* tersebut memiliki nilai signifikansi sebesar 0.030 yang nilainya lebih besar dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=0,030$; $p < 0,05$). Sehingga, H_1 yang menyatakan ada pengaruh dimensi *neuroticism* terhadap *aggressive driving* pengemudi, di terima. Dengan demikian dimensi *neuroticism* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi. Kemudian dilakukan analisis untuk melihat koefisien regresi *neuroticism* terhadap *aggressive driving*

pengemudi dewasa awal. Berikut di bawah ini adalah tabel hasil analisisnya.

Tabel 4.25 Koefisien Regresi *neuroticism* terhadap *aggressive driving*

Variabel	*B	**t	***Sig. t	Ket
<i>Neuroticism</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.185	2.183	0.030	Signifikan

Keterangan : *B = koefisien regresi

**t = nilai signifikansi koefisien regresi

***Sig. t = nilai signifikansi t, $p < 0,05$

Pada tabel tersebut dapat dilihat bahwa nilai koefisien regresi dimensi *neuroticism* terhadap *aggressive driving* sebesar 0.185, dimana koefisien ini memiliki nilai t sebesar 2.183. Nilai t yang dihasilkan signifikan pada taraf signifikansi 5% ($\text{sig } t = 0.030$; $\text{sig.} t > 0.05$). Karena nilai koefisien regresinya positif dan signifikan, maka terdapat pengaruh yang searah. Artinya, semakin tinggi *neuroticism* dari *big five personality* pengemudi maka semakin tinggi pula *aggressive driving* yang dimilikinya.

e. Dimensi *Openness* Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving*

Pada Dewasa Awal

Berikut merupakan kontribusi dari hasil uji hipotesis dimensi *openness* terhadap *aggressive driving*:

Tabel 4.26 Kontribusi Dimensi *openness* Terhadap *aggressive driving*

Dimensi <i>big five personality</i>	<i>R square Change</i> *	F <i>Change</i> **	Sig.***	Keterangan
<i>openness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.046	21.092	0.000	Signifikan

Keterangan : **R square* = koefisien determinan

**F= nilai uji koefisien regresi secara simultan

***Sig.= Nilai signifikansi, $p = < 0.05$

Tabel tersebut menunjukkan bahwa nilai *R square change* sebesar 0,076. Berdasarkan nilai *R square change* tersebut maka sumbangan relatif yang diberikan dimensi *openness* terhadap *aggressive driving*

sebesar 4.6%. Dengan demikian, masih terdapat 95.4% faktor lain yang memengaruhi *aggressive driving* pengemudi selain *openness* yang tidak termasuk dalam variabel yang diteliti.

Nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai *F change* sebesar 21.092 dimana nilai *F change* tersebut memiliki nilai signifikansi sebesar 0.000 yang nilainya lebih besar dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=0,000$; $p < 0,05$). Sehingga, H_1 yang menyatakan tidak ada pengaruh dimensi *openness* terhadap *aggressive driving* pengemudi, di terima. Dengan demikian dimensi *openness* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi. Kemudian dilakukan analisis untuk melihat koefisien regresi *neuroticism* terhadap *aggressive driving* pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun. Berikut di bawah ini adalah tabel hasil analisisnya.

Tabel 4.27 Koefisien Regresi *openness* terhadap *aggressive driving*

Variabel	*B	**t	***Sig. t	Ket
<i>Openness</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	0.313	4.216	0.000	Signifikan

Keterangan : *B = koefisien regresi

**t = nilai signifikansi koefisien regresi

***Sig. t = nilai signifikansi t, $p < 0,05$

Pada tabel tersebut juga dapat dilihat bahwa nilai koefisien regresi dimensi *openness* terhadap *aggressive driving* sebesar 0.313, dimana koefisien ini memiliki nilai t sebesar 4.216. Nilai t yang dihasilkan signifikan pada taraf signifikansi 5% ($\text{sig } t = 0.000$; $\text{sig.}t > 0.05$). Karena nilai koefisien regresinya positif dan signifikan, maka terdapat pengaruh yang searah dari dimensi *openness* terhadap *aggressive driving* pengemudi. Artinya, semakin tinggi *openness* dari *big five personality*

pengemudi maka semakin tinggi pula *aggressive driving* yang dimilikinya.

Hasil analisis telah memberi nilai koefisien regresi pada masing-masing dimensi *big five personality* terhadap *aggressive driving*. Dari nilai koefisien tersebut, kita bisa membentuk persamaan garis regresi linear-nya, yaitu sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5$$

$$\begin{aligned} \text{Aggressive} &= 16.030 + 0.217 (\text{Extraversion}) + (-0.001) (\text{agreeableness}) \\ \text{Driving} &+ 0.038 (\text{conscientiousness}) + 0.185 (\text{neuroticism}) + \\ &0.313 (\text{openness}) \end{aligned}$$

Namun, dikarenakan hasil analisis menunjukkan bahwa dimensi *agreeableness* dan *conscientiousness* tidak signifikan dalam memprediksi *aggressive driving*, maka besar nilai kontribusinya terhadap *aggressive driving* bisa diabaikan. Sehingga tidak dimasukkan ke dalam persamaan garis regresi linier. Dengan demikian, garis regresi yang terbentuk menjadi:

$$\begin{aligned} \text{Aggressive} &= 16.030 + 0.217 (\text{agreeableness}) + 0.185 (\text{neuroticism}) \\ \text{Driving} &+ 0.313 (\text{openness}) \end{aligned}$$

F. Pembahasan

1. Gambaran Umum *Aggressive driving* pada pengemudi dewasa awal

Hasil penelitian mengenai kategorisasi variabel *aggressive driving* pengemudi berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar berada dalam kategori sedang. Hasil tersebut ditunjukkan berdasarkan data yang diperoleh bahwa terdapat 34 orang responden (8%) memiliki *aggressive driving* sangat tinggi, 91 orang responden (22%) memiliki *aggressive*

driving yang tinggi, 159 orang responden (38%) memiliki *aggressive driving* yang sedang, 119 orang responden (28%) memiliki *aggressive driving* yang rendah dan 18 orang responden (8%) memiliki *aggressive driving* yang sangat rendah.

Hal tersebut menunjukkan bahwa responden dari penelitian ini memiliki perilaku agresif saat mengemudi yang bervariasi. Hal ini dapat dikarenakan responden memiliki masing-masing latar belakang demografi yang berbeda dan ataupun perbedaan individual yang khas. Allport (dalam Alwisol, 2010) menyatakan bahwa setiap individu memiliki pola respon yang khas, sehingga tidak akan ada sifat individu yang sama persis, individu sangat kompleks dan dinamis. Hal ini dikarenakan individu memiliki masing-masing latar belakang demografi yang berbeda.

Responden yang berada dalam kategori *aggressive driving* sedang merupakan pengemudi yang dapat meningkatkan resiko kecelakaan dan kematian bagi diri sendiri atau pengemudi lain di dalam insiden berbahaya atau kecelakaan lalu lintas. Perilaku *aggressive driving* dikarenakan pengemudi tidak mengutamakan keselamatan diri sendiri ataupun mempedulikan keselamatan pengemudi disekitarnya saat mengemudi (Tasca (2000). Bentuk dari perilaku yang agresif saat mengemudi seperti lupa menyalakan lampu sein, berkendara di lajur yang salah atau meningkatkan kecepatan di saat lampu lalu lintas berwarna kuning.

Perilaku agresif disebabkan beberapa faktor yaitu, faktor internal dan eksternal (Haryanto, 1999). Faktor internal meliputi kepribadian individu, usia, cara berpikir, emosi, sifat dan faktor fisiologis yang mana otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorfin* yang memberikan

perasaan nyaman sehingga menyebabkan pengemudi melakukan perilaku mengemudi yang agresif (Tasca, 2000). Faktor internal atau yang berasal dari dalam diri individu juga seperti rasa frustrasi, kebiasaan, kebutuhan atau tujuan dari berkendara, keinginan mengekspresikan perasaan emosi, *mood* disposisi, kesehatan fisik dan mental (Shahar, 2008).

Individu memiliki sifat yang akan menentukan respon perilakunya dalam setiap situasi, dan sifat-sifat ini yang akan berperan termasuk dalam kepribadian individu (Tasca, 2000). Setiap individu memiliki sifat atau karakter khas yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus-menerus dalam setiap situasi, hal ini disebut proses kognisi dan kepribadian individu (Nesbit & Conger, 2012). Hasil analisis deskriptif dalam penelitian ini juga menunjukkan bahwa terdapat nilai ekstrim pada keseluruhan data, dimana terdapat 34 responden atau 8% dari sampel yang berada dalam kategori *aggressive driving* yang sangat tinggi dan terdapat 18 responden atau 4% dari sampel yang berada dalam kategori *aggressive driving* yang sangat rendah.

Penelitian oleh Mazaya & Rozali (2016) menjelaskan bahwa pengemudi yang termasuk dalam kategori *aggressive driving* sangat tinggi terlihat dengan perilaku mengemudi diatas batas maksimum kecepatan kendaraan, melawan arah atau sering memotong lajur kendaraan lain, dan menyerang pengemudi lain secara lisan ataupun fisik. Pada pengemudi dalam kategori *aggressive driving* sangat rendah akan terlihat patuh dan tertib lalu lintas serta mengemudi secara aman sesuai aturan yang berlaku (Mazaya & Rozali, 2016). Faktor yang menyebabkan individu memiliki

aggressive driving yang sangat tinggi ataupun sangat rendah ada 2 yaitu, faktor internal dan juga eksternal (Tasca, 2000).

Faktor internal yang dimaksudkan menjadi penyebab *aggressive driving* tinggi ini seperti rasa permusuhan, rasa ingin bersaing, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, mengemudi untuk pelepasan emosi, impulsif, dan keputusan untuk mengambil resiko (James & Nahl, 2000). Sifat-sifat tersebut akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka pada saat menghadapi masalah di jalan raya. Perasaan permusuhan akan membuat individu mengemudi dalam keadaan marah, tidak peduli, dan rasa bersaing yang tinggi sehingga dapat melakukan perilaku penyerangan fisik kepada pengguna jalan yang lain (Mazaya & Rozali, 2016).

Penelitian lain mengenai faktor internal yang menyebabkan *aggressive driving* sangat tinggi dan rendah, yaitu dilakukan Dukes, *et al.*, (2001) bahwa terdapat 2 tipe kondisi yang memicu kemarahan seseorang di jalan, yaitu kondisi aktif dan pasif. Hasil dari penelitian ini menjelaskan bahwa kondisi aktif adalah keadaan dimana adanya gangguan atau ancaman dari pengemudi lain yang dapat membahayakan pengemudi lainnya ketika di jalan, seperti pengemudi lain yang menyalip tiba-tiba. Kondisi pasif adalah, keadaan lalu lintas yang menghambat, seperti macet.

Kondisi aktif cenderung lebih dapat memicu kemarahan seorang pengemudi ketika di jalan sehingga termasuk dalam *aggressive driving* sangat tinggi dan kondisi pasif cenderung tidak begitu memicu kemarahan pengemudi sehingga kondisi pasif tidak membuat agresif tinggi namun sebaliknya (Dukes, *et al.*, 2001). Faktor lain yang menyebabkan perilaku *aggressive driving* adalah faktor eksternal meliputi kondisi lingkungan atau

situasi jalan. Penelitian yang dilakukan oleh Jovanovic *et al.* (2010) mengatakan faktor yang mempengaruhi munculnya *aggressive driving* adalah faktor situasional lingkungan seperti panas atau kemacetan lalu lintas.

Hal ini sesuai dengan pendapat Tasca (2000) bahwa salah satu faktor eksternal penyebab terjadinya *aggressive driving* adalah faktor lingkungan dan atau situasi di jalan. Didukung oleh Sarwono (2009) yang mengemukakan bahwa kepadatan atau kemacetan ini akan memberikan dampak pada manusia, salah satunya adalah munculnya perilaku agresif. Dollard (2011) sependapat bahwa kemacetan bagi pengemudi dipandang sebagai ancaman hal tersebut karena pengemudi akan melakukan perilaku agresif jika tujuan dan harapan pengemudi tidak dapat tercapai sehingga menimbulkan rasa frustrasi.

Keadaan pengemudi yang merasa frustrasi ini memunculkan perilaku agresif mengemudi seperti mengklakson berulang kali, melanggar rambu jalan, menyalip kendaraan lain. Holahan (1982) mendukung pendapat tersebut dengan mengatakan bahwa, kepadatan tinggi merupakan salah satu faktor terjadinya kesesakan atau *crowding*. Situasi *crowding* ini dapat menimbulkan stres pada pengemudi dan memunculkan perilaku agresif saat mengemudi. Hal ini didukung oleh McGrave (dalam Ward, 2008) yang menyatakan bahwa situasi jalan yang ramai atau padat dapat memicu respon agresif pengemudi, karena semakin padat kondisi jalan raya dapat meningkatkan stres pengguna jalan dan menimbulkan perilaku *aggressive driving* di jalan raya (Vanlaar, Patricia, & Robyn, 2008).

Faktor lain yang juga merupakan salah satu faktor pemicu *aggressive driving*, yaitu perilaku meniru dari lingkungan sosial atau konformitas kelompok (Dahlen & White, 2006). Hal ini sesuai dengan data awal yang diperoleh oleh peneliti bahwa terdapat 7 dari 10 responden yang menyatakan bahwa mereka melanggar, rambu lalu lintas, lampu lalu lintas dan arus jalan karena meniru pengemudi disekitarnya yang lebih dahulu melanggar. Dari hal tersebut dapat dikatakan bahwa lingkungan sosial dapat berpengaruh kepada perilaku pengemudi.

Didukung oleh pendapat Bucchi, Sangiorgi, & Vignali (2012) yang mengatakan pengemudi melakukan perilaku agresif akibat dari melihat atau meniru perilaku pengemudi disekitarnya. Dapat dikatakan ketika pengemudi berada di lingkungan sosial yang negatif atau kurang nyaman, seperti kondisi jalanan yang padat, panas, dan banyak pengemudi lain yang melakukan perilaku agresif, individu lain cenderung meniru perilaku-perilaku tersebut. Didukung oleh pendapat James & Nahl (2000) bahwa *aggressive driving* merupakan kebiasaan seseorang yang dipelajari dari lingkungan sosialnya seperti pengemudi lain yang berada disekitar pengemudi saat berada di jalan.

Penelitian kausalitas mengemudi agresif mengungkapkan adanya hubungan *aggressive driving* dengan lama mahir berkendara dan pengalaman pengemudi. Utari (2015) menyatakan bahwa pengemudi yang memiliki jarak tempuh lebih banyak dan lebih dahulu mahir berkendara menunjukkan kurangnya perilaku agresif dalam berkendara. Penelitian lainnya terkait pengalaman pengemudi, Tasca (2000) menyatakan bahwa pengemudi yang menganggap dirinya memiliki kemahiran yang tinggi

dalam mengontrol kendaraan lebih mudah mengekspresikan amarahnya saat mengemudi.

Pendapat tersebut sesuai dengan hasil penelitian ini, pada kategorisasi lama mahir berkendara selama 11 sampai dengan 15 tahun terdapat 3 atau sekitar 0.7% pengemudi yang termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi. Sedangkan, pada 1-5 tahun mahir berkendara terdapat 8 atau sekitar 2% responden termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi, dan untuk lama mahir berkendara selama 6-10 tahun terdapat 23 atau sekitar 5.5% responden termasuk kategori *aggressive driving* sangat tinggi.

Didukung oleh beberapa penelitian lain, yang menunjukkan bahwa pengemudi yang lebih berpengalaman cenderung tidak cepat atau jarang melakukan *aggressive driving* terlebih dahulu dibanding pengemudi yang baru menerima Surat Izin Mengemudi (SIM) menyerang orang lain atau untuk bertindak agresif dalam kaitannya dengan pengemudi yang lebih muda dan kurang berpengalaman (Wells-Parker *et al.*, 2002). Jika dilihat dari pengelompokan lama mahir berkendara, peneliti mengelompokkan ke dalam kelompok 1 sampai 5 tahun, 6 sampai 10 tahun, 11 sampai 15 tahun, hal ini bertujuan untuk mengkategorikan lama mahir mengemudi berdasarkan rentang masa aktif Surat Izin Mengemudi yaitu, per 5 tahun.

2. Gambaran Umum Tipe Kepribadian *Big Five*

Hasil penelitian mengenai kategorisasi variabel kepribadian *big five* pada pengemudi dewasa awal berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar menunjukkan pada dimensi *extraversion* rata-rata responden berada di kategori sedang. Pada dimensi *agreeableness* rata-rata responden berada di kategori sedang, pada dimensi *conscientiousness*

rata-rata responden berada di kategori sedang, pada dimensi *neuroticism* rata-rata responden berada di kategori sedang dan pada dimensi *openness* rata-rata responden berada di kategori sedang.

Pada dimensi *extraversion* data yang diperoleh sebanyak 26 atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori sangat rendah. Sebanyak 128 atau sekitar 30% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* rendah. Sebanyak 160 atau sekitar 38% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* sedang. Sebanyak 66 atau sekitar 16% responden termasuk dalam kategori *agreeableness* tinggi, 41 pengemudi atau sekitar 10% responden termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Goldberg (1992) mengemukakan bahwa kelima dimensi dalam *big five personality* adalah pertama *extraversion*, karakteristik dimensi ini ditandai dengan adanya semangat dan keantusiasan individu. Individu ekstraver juga memiliki karakteristik yang senang dan bersemangat dalam membangun hubungan dengan orang lain. Individu ekstraver tidak pernah sungkan berkenalan dengan orang baru. Semangat dan keantusiasan orang ekstraver ini tergambarkan dalam pancaran emosi yang positif. Individu ekstraver juga tegas dan asertif dalam bersikap, mudah menyatakan secara tegas jika ada hal yang tidak mereka suka.

Penjelasan lain mengenai karakteristik dimensi *extraversion* bahwa dimensi ini mengukur kuantitas dan intensitas interaksi intrapersonal individu, level aktivitas, kebutuhan akan stimulasi, kapasitas kesenangan. Individu dengan skor tinggi pada dimensi *extraversion* ditandai dengan karakteristik seperti mudah bergaul atau antusias, aktif, komunikatif, *person oriented*, optimis atau dominan menyenangkan dan ramah, perhatian dan

penyanyang, serta bersahabat. Sedangkan karakteristik individu dengan skor rendah seperti senang menyendiri, murung, *task-oriented*, pemalu dan pendiam (Friedman & Schustack, 2008).

Pada hasil kategorisasi dimensi *agreeableness* diketahui sebanyak 28 pengemudi atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori sangat rendah, sebanyak 118 pengemudi atau sekitar 28% responden termasuk dalam kategori rendah. Sebanyak 145 pengemudi atau sekitar 35% responden termasuk dalam kategori sedang, sebanyak 112 pengemudi atau sekitar 26% responden termasuk dalam kategori tinggi, dan sebanyak 18 pengemudi atau sekitar 6% responden termasuk dalam kategori sangat tinggi.

John & Srivastava (1999) menjelaskan bahwa dimensi kedua dari *big five personality* adalah *agreeableness*. Dimensi ini mengukur kualitas seseorang untuk menunjukkan rasa kasihan, senang membantu orang lain. Individu dengan skor tinggi pada dimensi ini memiliki karakteristik seperti berhati lembut, baik, suka menolong, dapat dipercaya, mudah memaafkan, mudah untuk dimaafkan, senang memuji dan berterus terang. Individu dengan *agreeableness* tinggi mudah untuk mempercayai orang lain, altruistik, empatik, dan toleran. Sedangkan, untuk individu dengan skor rendah memiliki karakteristik seperti kasar, senang curiga, sulit bekerjasama, pendendam, kejam, mudah marah, manipulatif dan mudah menunjukkan sikap permusuhan kepada orang lain.

Friedman & Schustack (2008) menambahkan bahwa *agreeableness*, mempunyai karakteristik seperti tulus dalam berbagi, ramah, perhatian, fokus pada hal-hal positif pada orang lain, senang mengalah, baik hati,

suka membantu, pemaaf, penyayang, lebih memilih menghindari konflik, mudah bekerjasama dengan orang lain, dapat dipercaya, sedangkan untuk individu dengan skor rendah pada dimensi memiliki karakteristik yang berbanding terbalik dengan karakteristik pada skor tinggi.

Pada dimensi *conscientiousness* diketahui sebanyak 31 pengemudi atau sekitar 7% responden termasuk dalam kategori sangat rendah. Sebanyak 113 pengemudi atau sekitar 27% responden termasuk dalam kategori rendah, Sebanyak 143 pengemudi atau sekitar 34% responden termasuk dalam kategori sedang. 106 pengemudi atau sekitar 25% responden termasuk dalam kategori tinggi. Sebanyak 31 pengemudi atau sekitar 7% responden termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Pada dimensi *conscientiousness* berkaitan dengan tingkat keteraturan seseorang, ketelitian, ketahanan dan motivasi dalam mencapai tujuan. Individu dengan *conscientiousness* umumnya berhati-hati, dapat diandalkan, teratur, teliti, bertanggung jawab, *well-organize*, dan ambisius. Selain itu mereka memiliki kontrol diri yang kuat terhadap lingkungan sosialnya, sangat berhati-hati sebelum bertindak, lebih memilih menunda kesenangan. Sedangkan, karakteristik dengan skor rendah akan mengalami tidak bertujuan, tidak dapat dipercaya, malas, kurang perhatian, lalai, sembrono, tidak disiplin, keinginan lemah, dan suka bersenang-senang (Goldberg, 1992).

Individu dengan *conscientiousness* tinggi cenderung untuk selalu memberikan yang terbaik dalam melakukan tugas, baik dalam hal tanggung jawab, disiplin, sehingga keberhasilannya menghasilkan suasana hati yang positif, dan dapat menjadi salah satu faktor

meningkatnya *self-esteem* individu. Sedangkan untuk skor rendah cenderung bersiap tidak terorganisir, tidak bertanggung jawab, malas, suka lupa, ceroboh, gegabah, dan tidak dapat dipercaya (John dan Srivastava, 1999)

Pada dimensi *Neuroticism* diketahui sebanyak 39 pengemudi atau sekitar 9%% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat rendah, Sebanyak 87 pengemudi atau sekitar 21% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* rendah. sebanyak 151 pengemudi atau sekitar 36% responden termasuk dalam kategori *neuroticism* sedang. Sebanyak 125 pengemudi atau sekitar 30% responden termasuk dalam kategori *neuroticism tinggi*, dan sebanyak 19 atau sekitar 5% responden yang termasuk dalam kategori *neuroticism* sangat tinggi.

Neuroticism berkaitan dengan kehadiran emosi negatif seperti rasa khawatir, tegang, takut, cemas dan perasaan *insecure*. Individu dengan skor tinggi pada *neuroticism* termasuk individu yang kesulitan dalam menjalin hubungan dan berkomitmen, tingkat *self-esteem* yang rendah, mudah cemas, tempramen, rentan frustrasi hingga depresi. Dimensi ini berkaitan dengan penyesuaian emosi yang tidak stabil. Karakteristik dengan skor tinggi akan mengalami khawatir, cemas, emosional, merasa tidak nyaman, kurang penyesuaian, mengalami kesedihan yang tak beralasan (Goldberg, 1992).

Dimensi ini dapat mengidentifikasi kecenderungan individu akan distress psikologi, ide-ide yang tidak realistis kebutuhan atau keinginan yang berlebihan dan respon *coping* yang tidak sesuai. Karakteristik dengan skor rendah akan mengalami tenang, santai, tidak emosional, tabah, nyaman,

puas terhadap diri sendiri (Pervin, Cervone & John, 2010). Sifat *neuroticism* ini identik dengan seseorang yang dominan sifat pencemasnya mudah gugup dalam menghadapi masalah-masalah yang menurut orang kebanyakan hanya sepele. Mereka mudah menjadi marah bila berhadapan dengan situasi yang tidak sesuai dengan yang diinginkannya. Secara umum, mereka kurang mempunyai toleransi terhadap kekecewaan dan konflik (John & Srivastava, 1999).

Pada dimensi *openness* diketahui sebanyak 35 pengemudi atau sekitar 8% termasuk dalam kategori sangat rendah, sebanyak 81 pengemudi atau sekitar 19% responden termasuk dalam kategori rendah. Sebanyak 176 pengemudi atau sekitar 42% responden termasuk dalam kategori sedang. Sebanyak 99 pengemudi atau sekitar 24% responden termasuk dalam kategori tinggi, dan sebanyak 30 pengemudi atau sekitar 7% termasuk dalam kategori sangat tinggi.

Berdasarkan hasil kategorisasi *big five personality* dapat disimpulkan bahwa pengemudi dewasa awal di Makassar memiliki tingkat yang bervariasi di setiap dimensi *big five personality*. Baron dan Byrne (2005) menyatakan bahwa lima besar dimensi kepribadian adalah dimensi dasar kepribadian manusia, dimensi – dimensi dimana individu berada seperti *extraversion*, *agreeableness*, *conscientiousness*, *neuroticism*, dan *openness* sering kali tampak dalam perilaku sehari-hari.

Openness mengacu pada bagaimana seseorang dapat menerima suatu ide atau situasi yang baru. Individu yang memiliki skor tinggi pada *openness* memiliki imajinasi yang tidak terbatas, *broad-mindedness*, kreatif dan mampu melihat keindahan dunia secara berbeda. Individu yang kreatif

dan memiliki rasa ingin tahu yang tinggi lebih mudah untuk mendapatkan solusi untuk suatu masalah. Individu dengan skor *openness* yang rendah memiliki pemikiran yang sempit dan tidak menyukai adanya perubahan, dan rasa ingin tahu yang rendah pula (John & Srivastava, 1999).

Pendapat lain menambahkan bahwa *openness* mengukur keinginan untuk mencari dan menghargai pengalaman baru, senang mengetahui sesuatu yang tidak familiar atau hal-hal asing. Karakteristik dalam dimensi ini seperti mengalami rasa ingin tahu yang tinggi, ketertarikan terhadap hal-hal di luar kebiasaan, kreatif, imajinatif, dan tidak ketinggalan zaman. Karakteristik dengan skor rendah akan mengalami minat pada satu hal, cenderung monoton tidak memiliki jiwa seni, dan kurang kemampuan analitis (Goldberg, 1989).

Openness atau *openness to experience*, untuk selanjutnya disebut secara bergantian dengan keterbukaan. Dimensi ini erat kaitannya dengan keterbukaan wawasan dan orisinalitas ide. Mereka yang terbuka siap menerima berbagai stimulus yang ada dengan sudut pandang yang terbuka karena wawasan mereka tidakhanya luas namun juga mendalam. Mereka senang dengan berbagai informasi baru, suka belajar sesuatu yang baru, dan pandai menciptakan aktivitas yang di luar kebiasaan (Friedman & Schustack, 2008).

Berdasarkan hasil analisis deskriptif dimensi-dimensi kepribadian *big five* diketahui terdapat trait yang membentuk pola tingkah laku yang ditampilkan oleh masing-masing tipe kepribadian *big five*. Trait kepribadian ini tidak menggambarkan perspektif tertentu, namun merupakan suatu hasil analisis faktor dalam menjelaskan karakteristik suatu individu. Sehingga,

pendekatan *big five* bertujuan untuk menjelaskan sistem kepribadian individu, bukan untuk menggolongkan individu ke dalam salah satu trait kepribadian (John dan Srivastava, 1999).

3. Kepribadian *big five* sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Hasil dari uji hipotesis yang telah dianalisis, menunjukkan bahwa tipe kepribadian *big five* secara bersama-sama dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal berusia 18 sampai dengan 25 tahun di kota Makassar. Hal tersebut ditunjukkan dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Hasil hipotesis tersebut memiliki nilai kontribusi sebesar 9,5%. Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa *big five* personality secara bersama dapat mempengaruhi *aggressive driving* pengemudi. Hal ini sesuai dengan pernyataan Costa & McCrae (1992) yang menyatakan bahwa kepribadian yang termasuk dalam model lima faktor yaitu, *neuroticism*, *agreeableness*, *openness*, *agreeableness*, *conscientiousness* dapat memberikan wawasan tentang perilaku agresif individu.

Karakteristik dari setiap dimensi dalam kepribadian *big five* dapat menjadi gambaran dari pengemudi agresif seperti perilaku ketidaksadaran, respon unik dan khas terhadap lingkungan. Karakteristik ini terkait dengan pola perilaku dan sifat individu yang konsisten, yang dikatakan kepribadian (Alwisol, 2010). Hal ini didukung oleh pendapat Tasca (2000) yang mengatakan bahwa salah satu faktor dari *aggressive driving* adalah kepribadian. Faktor kepribadian individu berhubungan dengan keadaan emosi pengemudi. Dalam konteks mengemudi, kepribadian dapat

mempengaruhi pendekatan individu dan cara berperilakunya dalam mengemudi. Akibatnya, kepribadian dapat mempengaruhi perilaku pengemudi dan atau perilaku beresiko seperti pelanggaran lalu lintas dan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas (Manglam et al., 2013).

Hasil penelitian serupa juga mendukung bahwa kepribadian *big five* dapat menjadi prediktor yang kuat terhadap *aggressive driving*. *Big five* dapat memberikan kontribusi terhadap *aggressive driving* sebesar 22%. Persentase ini cukup besar untuk memprediksi perilaku mengemudi melalui penggunaan kepribadian. Dari hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa kepribadian meliputi tindakan, keputusan, sikap, dan perilaku pengemudi yang dapat tergambarkan dari cara mereka mengemudi (Chraif, et al., 2015).

Namun, beberapa hasil dari penelitian yang memasukkan dimensi model kepribadian *big five* dan perilaku agresif mengemudi, tidak konsisten. Dalam arti beberapa studi mengkonfirmasi terdapat dimensi tertentu *big five* yang berkontribusi secara signifikan dengan perilaku agresif, sedangkan studi lain mengkonfirmasi terdapat dimensi kepribadian yang berbeda-beda yang berhubungan dengan perilaku agresif mengemudi (Dahlen & White, 2006).

a. Kontribusi Dimensi *extraversion* sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Hasil dari uji hipotesis dimensi *extraversion* secara parsial atau terpisah, menunjukkan bahwa terdapat kontribusi yang signifikan. Hasil pengujian hipotesis yang telah dianalisis, diperoleh hasil bahwa dimensi *extraversion* berkontribusi secara signifikan terhadap *aggressive driving*

pada pengemudi di kota Makassar dengan besar kontribusi 3.4% dengan nilai koefisien regresi positif dan signifikansi sebesar 0,042 ($p < 0,05$). Dengan kata lain, terdapat pengaruh yang searah dari dimensi *extraversion* terhadap *aggressive driving* pengemudi. Maksudnya, apabila dimensi *extraversion* dari *big five personality* semakin tinggi maka *aggressive driving* juga semakin tinggi, demikian sebaliknya.

Penelitian ini sesuai dengan penelitian lain yang dilakukan oleh Thørrisen (2013) yang menyebutkan bahwa tipe kepribadian *extraversion* memiliki pengaruh positif pada perilaku *aggressive driving*. Karakteristik Individu ekstraver terbilang tegas dan asertif dalam bersikap, dan mereka akan menyatakan secara tegas jika ada hal yang tidak mereka sukai (John & Srivastava, 1999). Dalam konteks mengemudi, individu ekstraver akan dengan mudah untuk menunjukkan sikap permusuhannya di jalan kepada pengemudi yang mencoba menghalangi jalur mereka.

Penelitian lain juga menemukan hubungan positif antara *extraversion* dan mengemudi agresif (Renner & Ander, 2000). Untuk karakteristik dari *extraversion*, Goldberg (1992) mengemukakan bahwa karakteristik dimensi *extraversion* ini ditandai oleh adanya semangat, dan keantusiasan untuk berteman dengan banyak orang, optimis atau dominan. Optimisme dan dominan pada saat berkendara tidak mempunyai toleransi terhadap kekecewaan dan konflik.

Dahlen & White (2006) menyatakan bahwa individu ekstraver tidak mempunyai toleransi untuk pengemudi lain yang menghalangi jalannya atau membuat mereka tertekan atau frustrasi. Sehingga pengemudi

seperti ini cenderung melanggar aturan lalu lintas, dan melakukan isyarat kasar kepada pengemudi lain. Dari beberapa penelitian di atas telah menjelaskan bahwa dimensi *extraversion* berkontribusi secara signifikan terhadap *aggressive driving*, sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya dan dimensi *extraversion* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving*.

b. Kontribusi Dimensi *agreeableness* sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Hasil dari uji hipotesis dimensi *agreeableness* secara parsial atau terpisah, menunjukkan bahwa terdapat kontribusi yang tidak signifikan. Hasil pengujian hipotesis yang telah dianalisis, diperoleh hasil bahwa dimensi *agreeableness* berkontribusi namun tidak signifikan terhadap *aggressive driving* pada pengemudi di kota Makassar. Dimensi *agreeableness* adalah trait kepribadian yang mencerminkan hubungan dan sikap seseorang dengan orang lain. Individu dengan skor tinggi pada skala *agreeableness* cenderung altruistik, empati dan bersedia membantu orang lain, percaya bahwa mereka akan menerima perlakuan yang sama dari orang lain sebagai imbalan (Goldberg, 1992).

Selaras dengan penjelasan di atas John & Srivastava (1999) menambahkan bahwa hal-hal positif yang menjadi karakteristik dimensi ini seperti menunjukkan rasa kasihan, senang membantu orang lain. Pada dimensi *agreeableness* memiliki karakteristik seperti berhati lembut, baik, dapat dipercaya, mudah memaafkan, altruistik, empatik, dan toleran. Sehingga berdasarkan penjelasan di atas diperoleh bahwa hal yang bisa saja menjadi penyebab dimensi *agreeableness* tidak

berkontribusi secara signifikan terhadap *aggressive driving* pada pengemudi dewasa awal adalah karakteristik positif yang terdapat dalam dimensi *agreeableness*.

Demikian daripada itu, penelitian yang dilakukan oleh Bettencourt *et al.* (2006) yang menguji hipotesis bahwa orang yang memiliki kepribadian yang agresif dan skor rendah pada skala *agreeableness* cenderung untuk mengekspresikan perilaku agresi dengan netral dan jarang melakukan provokasi di jalan raya. Penelitian ini juga didukung oleh Cellar, Nelson, & Yorke (2000) yang menyatakan bahwa meskipun dimensi *agreeableness* ini bisa dihubungkan dengan perilaku agresif secara umum, dan dengan agresi secara khusus seperti mengemudi agresif, dimensi *agreeableness* memiliki hubungan yang negatif dengan *aggressive driving*.

Menurut Costa *et al.* (1989) individu yang memiliki skor rendah pada dimensi *agreeableness* memiliki karakter, yang senang bermusuhan, cenderung menjengkelkan dan senang berkonfrontasi, menyerang atau menghukum orang lain. Penelitian lain juga sejalan dengan hasil hipotesis penelitian ini bahwa dimensi *agreeableness* tidak memiliki pengaruh dengan mengemudi yang agresif, seperti yang ditunjukkan oleh yang lain studi (Dahlen & White, 2006) menunjukkan bahwa karakteristik dimensi *agreeableness* bertolak belakang dengan kedua aspek *aggressive driving* yaitu, perilaku konflik dan *speeding*. Hal inilah yang dapat disimpulkan bahwa dimensi ini tidak bisa menjadi prediktor terhadap *aggressive driving*.

c. Kontribusi Dimensi *conscientiousness* sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Hasil dari uji hipotesis dimensi *conscientiousness* secara parsial atau terpisah, menunjukkan bahwa terdapat kontribusi yang tidak signifikan. Hasil pengujian hipotesis yang telah dianalisis, diperoleh hasil bahwa dimensi *conscientiousness* berkontribusi namun tidak signifikan terhadap *aggressive driving* pada pengemudi di kota Makassar. *Conscientiousness* adalah sifat kepribadian yang paling sering dipelajari dalam kaitannya dengan perilaku pengemudi dalam lalu lintas. Dimensi ini didefinisikan sebagai tingkat motivasi dan kegigihan dari perilaku individu yang diarahkan untuk suatu tujuan (John & Srivastava, 1999)

Individu dengan *conscientiousness* mengacu pada sikap tepat waktu, dapat diandalkan, teliti, bijaksana serta memiliki perasaan yang kuat akan ketertiban, disiplin, sangat berhati-hati sebelum bertindak (Goldberg, 1992). Dalam konteks mengemudi, dapat dikatakan bahwa karakteristik tersebut termasuk dalam perilaku mengemudi yang aman dan terkontrol (Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006). Hal tersebut sesuai dengan pendapat Arthur & Graziano (1996) bahwa terdapat pengaruh negatif *conscientiousness* dengan perilaku agresif pengemudi, dan dimensi ini tidak dapat menjadi prediktor dari *aggressive driving*.

Hasil penelitian lain oleh (Zhang, 2017) menyatakan bahwa kakarakteristik *conscientiousness* ditandai sebagai Individu yang teliti cenderung terorganisir, dapat diandalkan, disiplin, dan kurang bersedia untuk melanggar peraturan lalu lintas. Didukung oleh Dahlen & White

(2006) yang mengatakan dalam konteks mengemudi individu *conscientiousness* akan menyebabkan perilaku *aggressive driving* pengemudi dapat terkontrol. Hal tersebut sesuai karena individu dengan trait ini memiliki karakteristik taat pada aturan dan norma, teratur, berorientasi pada prestasi, tertib, efisien, terorganisir, dan bertanggung jawab.

Dimensi *conscientiousness* adalah sifat kepribadian yang paling sering dipelajari dalam kaitannya dengan perilaku mengemudi. Hal tersebut karena dimensi ini menurut Arthur dan Graziano (1996) merupakan satu-satunya dari dimensi tipe kepribadian *big five* yang merupakan prediktor terhadap kurangnya kecelakaan dalam lalu lintas. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa *conscientiousness* memiliki hubungan negatif dengan kedua aspek mengemudi agresif yaitu, perilaku konflik dan *speeding* (Bone & Mowen, 2006).

Conscientiousness dalam konteks mengemudi menggambarkan individu cenderung tepat waktu, dapat diandalkan, teliti, bijaksana, patuh terhadap peraturan dan undang-undang lalu lintas, dapat bertindak dengan bijaksana dalam mengemudi. Maka perilaku-perilaku konflik seperti, memberi isyarat kasar, membunyikan klakson, memaksa keluar masuk jalur saat macet, menghalangi kendaraan lain yang mencoba mengambil lajur, tidak akan dilakukan (Chen, 2009). Jika dilihat dari hasil penelitian di atas dan karakteristik dimensi ini, dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi agresif merupakan keterbalikan dari karakteristik individu pada trait *conscientiousness*.

4. Kontribusi Dimensi *Neuroticism* sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Hasil dari uji hipotesis dimensi *neuroticism* secara parsial atau terpisah, menunjukkan bahwa terdapat kontribusi yang signifikan. Hasil pengujian hipotesis yang telah dianalisis diperoleh hasil bahwa dimensi *neuroticism* berkontribusi secara signifikan terhadap *aggressive driving* pengemudi di kota Makassar dengan besar kontribusi 1% dengan nilai koefisien regresi positif dan signifikansi sebesar 0,030 ($p < 0,05$). Dengan kata lain, terdapat pengaruh yang searah dari dimensi *neuroticism* terhadap *aggressive driving* pengemudi. Maksudnya, apabila dimensi *neuroticism* dari *big five personality* semakin tinggi maka *aggressive driving* juga semakin tinggi, demikian sebaliknya.

Hal ini sesuai dengan penelitian (Zhang, 2017) yang menyatakan bahwa asosiasi signifikan ditemukan dalam dimensi *neuroticism*, keramahan, dan kesadaran dengan mengemudi agresif. Didukung oleh Dahlen & White (2006) juga menunjukkan bahwa *neuroticism* berkorelasi positif dengan mengemudi agresif. Didukung penelitian lain oleh Aniței et al., (2014) yang menunjukkan bahwa neurotisme adalah sifat kepribadian yang konstan dalam memprediksi perilaku mengemudi agresif. Selain itu, neurotisme juga terkait dengan lebih banyaknya keterlibatan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (Jovanović et al., 2011).

Hal ini dikarenakan dimensi *Neuroticism* ditandai dengan karakteristik individu yang cenderung mengalami emosi negatif dan sulit untuk keluar atau menghadapi suatu masalah (Goldberg, 1992). Individu

yang memiliki skor tinggi pada dimensi ini disebut dengan individu neurotik yang digambarkan sebagai seseorang yang tidak mampu mengatasi emosi negatif seperti stress, depresi, marah, dan rasa frustrasi. Individu neurotik cenderung berpikir irasional (Lajunen, 2001).

Selain daripada itu, Dollard (2011) menambahkan bahwa faktor pengemudi melakukan agresif di jalan dikarenakan juga rasa stres dan frustrasi akibat kemacetan yang dipandang sebagai ancaman jika pengemudi tidak dapat sampai pada tujuan dengan tepat waktu. Didukung oleh Bettencourt *et al.* (2006) pengemudi yang tidak mampu untuk mengelola emosi negatif dengan baik seperti tidak sabar, tegang dan jengkel, mudah cemas, tempramen, frustrasi hingga depresi mudah terprovokasi untuk melakukan perilaku agresif saat berkendara.

Selain daripada itu, Nesbit & Conger (2012) menyatakan bahwa pengemudi agresif yang sering melakukan agresif verbal dan fisik, permusuhan dan pembalasan, menunjukkan bahwa mereka lebih sering berpikiran marah saat mengemudi. Hal ini sesuai dengan penelitian Dollard (2011) yang mengatakan bahwa keadaan pengemudi yang merasa frustrasi atau marah dapat memunculkan perilaku agresif seperti mengklakson berulang kali, melanggar rambu jalan, menyalip kendaraan lain.

Hal ini juga sesuai dengan hasil wawancara pada responden untuk data awal yang menyatakan bahwa perilaku seperti memberikan isyarat kasar, menyalip pengemudi lain diakibatkan karena terprovokasi atau marah. Beberapa penelitian di atas menjelaskan penyebab dimensi *neuroticism* berkontribusi secara signifikan terhadap

aggressive driving, sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian ini sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya dan dimensi *neuroticism* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving*.

5. Kontribusi Dimensi *Openness* sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive driving* Pada Pengemudi Dewasa Awal

Hasil dari uji hipotesis dimensi *openness* secara parsial atau terpisah, menunjukkan bahwa terdapat kontribusi yang signifikan. Hasil pengujian hipotesis yang telah dianalisis diperoleh hasil bahwa dimensi *openness* berkontribusi secara signifikan terhadap *aggressive driving* pengemudi di kota Makassar dengan besar kontribusi 4,6% dengan nilai koefisien regresi positif dan signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Dengan kata lain, terdapat pengaruh yang searah dari dimensi *openness* terhadap *aggressive driving* pengemudi. Maksudnya, apabila dimensi *openness* dari *big five personality* semakin tinggi maka *aggressive driving* juga semakin tinggi, demikian sebaliknya.

Hal ini sesuai dengan penelitian, Wang et al. (2018) bahwa dimensi *openness* dalam konteks mengemudi memiliki hubungan positif dengan aspek *speeding* dari *aggressive driving*. *Speeding* adalah perilaku yang muncul akibat individu ingin mencoba merasakan sensasi dan pengalaman baru dalam hal mengemudi. Ketika *openness* dianalisis dalam konteks perilaku pengemudi pada pengemudi dewasa awal diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara dimensi *openness* dan perilaku mengemudi yang agresif (Jovanovic et al, 2010).

Penjelasan mengenai karakteristik dimensi *openness* oleh John & Srivastava (1999) menjelaskan bahwa dimensi *openness* mengacu

pada bagaimana seseorang dapat menerima suatu ide atau situasi yang baru. Individu yang memiliki skor tinggi pada *openness* memiliki imajinasi yang tidak terbatas, *broad-mindedness*, rasa ingin tahu yang tinggi, kreatif dan mampu melihat keindahan dunia secara berbeda. Dimensi *openness to new experience* merupakan dimensi yang mengukur tingkat penyesuaian diri individu.

Dimensi ini mengacu pada rasa ingin tahu yang tinggi, individu mudah untuk mendapatkan solusi suatu masalah, cenderung terbuka terhadap ide-ide baru, mudah bertoleransi terhadap perubahan dan senang dengan pengalaman baru (Glodberg, 1992). Hasil penelitian oleh Arthur and Graziano (1996) menyatakan bahwa dimensi ini berhubungan positif dengan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh pengemudi agresif. Selain daripada itu, penelitian lain oleh Taubman-Ben-Ari & Yehiel (2011) yang mempelajari faktor *openness* dalam konteks gaya mengemudi, juga menemukan hubungan positif antara *openness* dengan gaya mengemudi agresif.

Wang *et al*, (2018) mendukung pernyataan sebelumnya bahwa karakteristik dimensi *openness* dalam konteks mengemudi seperti, intoleran, tidak tertib, senantiasa meningkatkan kecepatan kendaraan di jalan padat dan melanggar lalu lintas. Dari penelitian-penelitian pendukung tersebut dapat disimpulkan bahwa karakteristik dimensi *openness* berkontribusi terhadap *aggressive driving*, sehingga penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya bahwa dimensi *openness* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan data uji hipotesis yang dilakukan, maka hasil penelitian yang diperoleh dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. *Big five personality* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal dengan besar sumbangan kontribusi 9,5%.
2. Hasil uji parsial atau terpisah menunjukkan bahwa dimensi *extraversion* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal dengan besar sumbangan kontribusi 3,4%.
3. Hasil uji parsial atau terpisah menunjukkan bahwa dimensi *neuroticism* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal dengan besar sumbangan kontribusi 1%.
4. Hasil uji parsial atau terpisah menunjukkan bahwa dimensi *openness* dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal dengan besar sumbangan kontribusi 3,4%.
5. Hasil uji parsial atau terpisah menunjukkan bahwa dimensi *agreeableness* dan *conscientiousness* tidak dapat menjadi prediktor terhadap *aggressive driving* pengemudi dewasa awal.

B. Saran

1. Peneliti menemukan bahwa literatur mengenai variabel *big five personality* dengan *aggressive driving* pada pengemudi dewasa awal masih relatif kurang. Dengan demikian, masih terdapat banyak hal terkait dengan

aggressive driving yang bisa di telaah lebih lanjut dalam kegiatan-kegiatan penelitian.

2. Terdapat 90.5% faktor lain yang diasumsikan menjadi prediktor *aggressive driving*. Peneliti menyarankan peneliti selanjutnya yang ingin meneliti dengan topik yang sama, bisa meneliti dengan faktor yang berbeda dari penelitian ini misalnya variabel konformitas atau teori atribusi.
3. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat meneliti lebih lanjut mengenai *aggressive driving* ditinjau dari perbedaan demografi.
4. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat meneliti lebih lanjut mengenai *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan.
5. Penelitian ini mengambil subjek penelitian kelompok usia dewasa awal. Bagi penelitian selanjutnya yang ingin meneliti topik yang sama, dapat meneliti dengan kelompok subjek yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwisol. (2010). *Psikologi Kepribadian*. Malang: UMM Press.
- Arifin, Z. (2008). *Metodelogi Penelitian Pendidikan*. Surabaya: Lentera
- Aronson, E., Wilson., T., D., & Carlsmith, K. (2010). *Social Psychology*. New Jersey: Pearson Education.
- Arthur, W., Jr., & Graziano, W. G. (1996). "The Five-factor Model, Conscientiousness, and Driving Accident Involvement." *Journal of Personality*, 64, 593–618.
- Baron, A. R. & Byrne, D. (2005). *Psikologi Sosial Edisi Ke-sepuluh Jilid 2*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Beaumont & Stout. (2003). *Five factor constellations and popular personality types*. *Psychology*.
- Benfield, A., J., Szlemko, J., W., & Bell, P., A., (2006). Driver personality and anthropomorphic attributions of vehicle personality relate reported aggressive driving tendencies. *Personality and Individual Differences*, 42, 247-258.
- Bettencourt, B. A., A. Talley, A. J. Benjamin, and J. Valentine. 2006. "Personality and Aggressive Behavior under Provoking and Neutral Conditions: A Meta-analytic Review." *Psychological Bulletin* 132 (5): 751–777.
- Bhattacharjee, R. M. (2017). A Decision can be a Disaster: A Descriptive Analysis of a Case Study. *International Journal of Applied Environmental Sciences*, 12(10), 1803-1820.
- Bone, S. A., and J. C. Mowen. 2006. "Identifying the Traits of Aggressive and Distracted Drivers: A Hierarchical Trait Model Approach." *Journal of Consumer Behaviour*, 5, 454–464.
- Bucchi, A., Sangiorgi, C., & Vignali, V. (2012). Traffic psychology and driver behavior. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 53, 972–979.
- Cellar, D. F., Nelson, Z. C., & Yorke, C. M. (2000). The five-factor model and driving behavior: Personality and involvement in vehicular accidents. *Psychological Reports*, 86, 454–456.
- Chraif, M., Aniței, M., Burtăverde, V., & Mihăilă, T. (2016). The link between personality, aggressive driving, and risky driving outcomes – testing a theoretical model. *Journal of Risk Research*, 19(6), 780–797.
- Constantinoua, E., Panayiotoua, G., Konstantinoua, N., Ladda, A. L., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis and Prevention Vol. 43*, 1323–1331. Elsevier. doi:10.1016/j.aap.2011.02.002.
- Costa Jr., P. T., & McCrae, R. R., (2006). *Personality in Adulthood: A Five Factor Theory Perspective second ed*. New York: Guilford Press.
- Cozby, P. C., & Bates, S. C. (2012). *Methods in Behavioral Research*. Singapore: Mc. Graw Hill.
- Dahlen, E. R., & R. P. White. 2006. "The Big Five Factors, Sensation Seeking, and Driving Anger in the Prediction of Unsafe Driving." *Personality and Individual Differences*, 41, 903–915.
- Danang, S.B. (2010). *Budaya Tertib Lalu Lintas*. Jakarta: Sarana Bangun Pustaka.
- Dogoter, V., & Mihăilă, T. (2015). Personality Traits Predictors Of Aggressive Driving Behavior. A Replicative Study. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, Vol. 3(2), 48-58.

- Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L., & Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, 38, 323–331.
- Dula C.S, & Geller E.S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*. 2004, Vol. 34, 559–566.
- Feist, J., & Feist, J. (2010). *Teori Kepribadian*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Friedman, H. S. & Schustack, M. W. (2008). *Kepribadian Teori Klasik dan Riset. Modern Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Goldberg, Lewis R. (1992). The Development of Makers for the Big-Five Factor Structure, *Psychological Assesment*. Vol 7(1), 26-42.
- Groth-Marnat, G. (2008). *Pengetesan dan Pemeriksaan Psikologi, Edisi Kedua Belas*. Jakarta: PT Indeks.
- Guilford, J. P., & Fruchter, B. J. (1979). *Fundamental statistics in psychology and education*. New York: McGraw-Hill.
- Hamdi, A.S., & Bahrudin, E. (2015). *Metode penelitian kuantitatif aplikasi dalam pendidikan*. Sleman: Deepublish.
- Hampan, Y. (2019). *Pengaruh Kepribadian terhadap kecanduan internet pada mahasiswa di kota Makassar*. Makassar: Universitas Bosowa Fakultas Psikologi.
- Harris, P. B., & Houston, J. M. (2008). Recklessness in context: Individual and situational correlates to aggressive driving. *Environment and Behavior*, No. 42, hal. 44-60.
- Haryanto, S. (1999). *Psikologi Shalat*. Yogyakarta: Mitra.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic Congestion, Driver Stress. And Driver. *Aggressive Behaviour*, 25, 409-423.
- Herzberg, P. Y. (2009). Beyond “accident-proneness” : Using Five-Factor Model prototypes to predict driving behavior. *Journal of Research in Personality*, 43, 1096-1100.
- Holahan C.J. (1982). *Environmental Psychology*. New York: Random House.
- Houston, J.M., Harris, P.B., & Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale : Developing A Self-Report Measure Of Unsafe Driving. *North America Journal of Psychology (NAJP)*. Vol. 5(2), 269-278.
- Hurlock, E.B. (1999). *Psikologi Perkembangan: Suatu Pengantar Sepanjang Rentang Kehidupan*, Jakarta: Erlangga.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving : Steering clear of highway warfare*. New York : Prometheus Books.
- John, O.P., Donahue, E. M., & and Kentle, R.L. (1991). The big five inventory—versions 4a and 54. *Technical Report, Berkeley Institute of Personality and Social Research*. CA: University of California, Berkeley.
- John, P., & Srivastava, S. (1999). *The Big Five Trait Taxonomy: History, Measurement, and theoretical perspective*. New York: Guildford.
- Jovanovic, D., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). Motives for, and Attitudes About, Driving-Related Anger and Aggressive Driving. *Social Behavior and Personality: an international journal*, 39, 755-764. doi:10.2224/sbp.2011.39.6.755.
- Koentjaraningrat. (1987). *Sejarah Teori Antropologi I*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.

- Konecni, V.J. (1975). Annoyance, Type, and Duration of Postannoyance Activity, and Aggression: The "Chatartic Effect". *Journal of Experimental Psychology*. Vol. 104. No. 1, 76-102.
- Koswara, E. (1991). *Teori-teori Kepribadian*. Bandung: PT. Eresco.
- Krahe, B. (2005). *Perilaku Agresif*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Krahe, B., & Fenske, I. (2001). Predicting Aggressive driving Behavior: The role of macho personality, Age, and Power of Car. *Aggressive behavior vol. 29*, 21-29. doi:10.1002/ab.90003.
- Kumar, R. (2005). *Research Methodolog Second Ed*. London: Sage Publication.
- Kurniasih, D., Rosydah, B.M., & Sandora, R. (2017). Efek Karakteristik Individu dan Pengaruh Lingkungan Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Pengemudi Angkutan Umum di Kota Surabaya. *Jurnal Seminar MASTER*. ISSN : 2548-1509.
- Kurniawan, Y.T. (2017). *Pertumbuhan Kendaraan di Makassar Rata-rata 7 Persen Tiap Tahun*. Diakses pada 8 agustus 2018, dari: <https://www.wartaekonomi.co.id/read127322/pertumbuhan-kendaraan-di-makassar-ratarata-7-persen-tiap-tahun>
- Lajunen, T., (2001). Personality and accident liability: are agreeableness, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities?. *Personality and Individual Differences*, 31, 1365-1373.
- Lawton, R., & Nutter, A. (2002). A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. *British Journal of Psychology*, 93, 407-423.
- Lawton R, Parker D, Manstead ASR, Stradling, S.G. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: the case of road traffic violations. *Journal Application Social Psychology Vol. 27*, 1258-1276.
- Lindzey, G. (2000). *Teori-teori Psikodinamik*. Yogyakarta: Kanisius.
- Lonero, L.P. (2007). A Preliminary Heuristic Model of Aggressive Behaviour in Drivers. *Journal of Experimental Psychology*, 13(1), 1-8.
- Lounsbury, J. W., Tatum, H., Gibson, L. W., Park, S. H., Sundstrom, E. D., Hamrick, F. L., & Wilburn, D. (2003). *The development of a Big Five adolescent personality scale*. *Psychoeducational Assessment*, 21, 111-133.
- Manglam, M.K., Sinha, V. K., Praharaj, S. K., & Bhattacharjee, D. (2013). Personality Correlates of Accident-Proneess in Auto-Rickshaw Drivers in India. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics (JOSE)*, 19(2), 159-165.
- Macmillan, J. (1975). *Deviant Drivers*. Westmead, U.K Saxon House, DC: Heath Lt.
- Machin, M.A & Sankey, K.S. (2007). Relationships Between Young Drivers Personality Characteristics, Risk Perceptions, and Driving Behaviour. *Accident: Analysis and Prevention*, 40(2), 541-7. doi: 10.1016/j.aap.2007.08.010.
- Martin, A. D. 2003. *Emotional Quality Management*. Jakarta: Arga.
- Mazaya, G.R., & Rozali, Y.A. (2016). *Gambaran aggressive driving pada siswa pengendara motor di SMK wilayah Ciledug* (Jurnal). Psikologi Universitas Esa Unggul. Bekasi
- Miles, D., E., & Johnson, G., L. (2003). Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors?. *Transportation Research Part F* (6) 147-161.

- Mizell, L. (1996). *Aggressive Driving*. Research Report for the American Automobile Association: AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, DC.
- Moberg, J.D. (1999). *Organizational Theory Management: A Marco Approach*. New York: Willey And Sons, Inc.
- Mulya, R. (2014). *Feodalisme dan Imperialisme di Era Global*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Nawari. (2010). *Analisis Regresi dengan MS Excel 2007 dan SPSS 17*. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo.
- Nazir, M. (2005). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nesbit, S.M., Conger, J.C., & Conger, A.J. (2012). A Quantitative review of the relationship between anger and aggressive Driving. *Aggression and Violent Behavior*, 12, 156-176.
- Prakash, J. & Kansal, M.S. (2007). Road Rage: Psychosocial Perspectives. *Delhi Psychiatry Journal*, 10(1), 5-9.
- Parker, D., Lajunen, T., & Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 1(2),107-121.
- Pervin, L. A (2005). *Personality theory and Research 9 edition*. USA: John Willey & Sons, Inc.
- Pervin, L.A., Cervone, D., & John, O.P. (2010). *Psikologi Kepribadian Teori dan Penelitian. (Edisi Kesembilan)*. Jakarta: Kencana.
- Prayudi, R. (2013). Peran club motor dalam pembentukan perilaku berkendara yang aman (*safety riding*) studi deskriptif pada anggota club motor StiC. *Perspektif Sosiologi*, 2(1).
- Purwanto, N. (2006). Psikologi Pendidikan. Bandung: Rosdakarya.
- Rahman, A., A. (2014). *Psikologi Sosial Integrasi Pengetahuan Wahyu dan Pengetahuan Empirik*. Depok: Raja Grafindo Persada.
- Renner, W., & Anderle, F. (2000). Venturesomeness and agreeableness as correlates of juvenile drivers' traffic violations. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 673–678.
- Sarwono, S. (2009). *Psikologi Remaja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Sakinah. (2002). *Media Muslim Muda*. Solo: Elfata.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K.K. & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 801-810.
- Shahar, A. (2008). Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis and Prevention*, 41(2), 241-245. doi: 10.1016/j.aap.2008.11.004. Epub 2008 Dec 25.
- Shinar, D dan Compton, R. 2004. Aggressive Driving: An Observational Study of Driver, Vehicle, and Situational Variables. *Accident; analysis and prevention Journal*, 36 (3), 429-437.
- Tasca, Leo. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research: Ontario Ministry of Transportation Canada* (Artikel). Diakses dari <http://www.stopandgo.org>.
- Schwebela,D.C., Seversonb, J., Balla, K.K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility,conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis and Prevention*, 38(4), 801–810. doi:10.1016/j.aap.2006.02.004.

- Sugiyono, (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujanto, A., Lubis, H., & Hadi, T. (2009). *Psikologi Kepribadian*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Susanto, AB. (2001). *Potret-potret Gaya hidup dan Citra Metropolis*. Jakarta: Kompas.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research: Ontario Ministry of Transportation Canada*. <http://www.stopandgo.org>
- Taubman-Ben-Ari, O., & Yehiel, D., (2011). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 416-422.
- Thørrisen, M. M. (2013). Personality and driving behavior. *Master Thesis in Health- and Social Psychology Faculty*. (December 2013).
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta. *Jurnal Psikogenesis*, 5(2).
- Utari. (2016). Hubungan aggressive driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di samarinda. Universitas Mulawarman, *Ejournal Psikologi* 4 (3): 352-360. ISSN 2477-2674. Samarinda. diakses dari <http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.org>.
- Vanlaar, W., Patricia, E., & Robyn, R. (2008). *The road safety monitor 2007: Elderly Drivers*. Canada: Traffic Injury Research Foundation.
- Wang, Y., Qu, W., Ge, Y., Sun, X., & Zhang, K. (2018). Effect of personality traits on driving style: Psychometric adaption of the multidimensional driving style inventory in a Chinese sample. *PloS one*, 13(9), e0202126. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0202126>
- Wells-Parker, E., Ceminsky, J., Hallberg, V., Snow, R., Dunaway, G., & Guiling, S., *et al.* (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident; analysis and prevention*. 34. 271-8. doi:10.1016/S0001-4575(01)00021-5.
- Winstead, B., & Jones, W. (2005) . *Personality Contemporary theory and research*. Canada: Thomson Wadsworth.
- Zhang, H., Qu, W., Ge, Y., Sun, X. & Zhang, K. (2017). Effect of personality traits, age and sex on aggressive driving: Psychometric adaptation of the Driver Aggression Indicators Scale in China. *Accident Analysis and Prevention*. 103, 29-36.



LAMPIRAN 1

CONTOH SKALA dan INPUTAN SKALA

SKALA 1

IDENTITAS

Adapun sebelum mengisi skala, dimohon untuk bersedia mengisi identitas berikut ini terlebih dahulu:

Nama (Inisial) : 

Jenis Kelamin : P/L *Lingkari yang sesuai

Usia :

Suku :

Pendidikan : 

Pekerjaan :

Lama mahir berkendara : ___bulan/Tahun *

Jenis kendaraan pribadi : Mobil/Motor *

(*lingkari yang sesuai)



PETUNJUK PENGISIAN SKALA II

Di dalam skala ini Anda akan dihadapkan dengan beberapa pernyataan. Tiap pernyataan akan terdiri dari enam pilihan jawaban bacalah setiap pernyataan dengan teliti. Tugas Anda adalah memberikan tanda **Centang (√)** pada salah satu jawaban yang menurut anda paling **sesuai dengan keadaan, perasaan, dan pikiran diri Anda yang sebenarnya**. Isilah setiap pernyataan dengan lengkap dan jangan sampai ada pernyataan yang terlewat. Adapun pilihan jawaban yang tersedia adalah sebagai berikut:

SS : Jika pernyataan tersebut **Sangat Sesuai** dengan kondisi Anda

S : Jika pernyataan tersebut **Sesuai** dengan kondisi Anda

N : Jika pernyataan tersebut **Netral** dengan kondisi Anda

TS : Jika pernyataan tersebut **Tidak Sesuai** dengan kondisi Anda

STS : Jika pernyataan tersebut **Sangat Tidak Sesuai** dengan kondisi Anda

Contoh

No.	Pernyataan	Pilihan jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
1.	Saya suka membantu orang lain	√				

Jika jawaban Anda **sangat sesuai** (SS) dengan pernyataan tersebut maka, pernyataan tersebut mewakili keadaan diri Anda yang sebenarnya.

Mohon pastikan tidak ada pernyataan yang terlewatkan/tidak berisi.

Selamat mengerjakan

No.	Pernyataan	Pilihan jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
1	Saya banyak bicara					
2	Saya cenderung mencari kesalahan orang lain					
3	Saya teliti dalam bekerja					
4	Saya mudah depresi					
5	Saya suka menemukan ide-ide baru					
6	Saya tertutup					
7	Saya suka menolong dan tidak egois pada orang lain					
8	Saya agak ceroboh					
9	Saya santai, mampu mengatasi stress dengan baik					
10	Saya suka penasaran dengan banyak hal					
11	Saya sangat berenergi, bersemangat					
12	Saya memulai pertengkaran dengan orang lain					
13	Saya pekerja yang handal					
14	Saya mudah cemas					
15	Saya cerdas, pemikir yang serius					
16	Saya sangat antusias					

No.	Pernyataan	Pilihan jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
17	Saya pemaaf					
18	Saya cenderung tidak teratur dalam melaksanakan tugas					
19	Saya mudah khawatir					
20	Saya memiliki imajinasi					
21	Saya pendiam					
22	Saya mudah percaya pada orang lain					
23	Saya cenderung malas					
24	Saya stabil secara emosional, tidak mudah kesal					
25	Saya suka menciptakan hal-hal baru					
26	Saya memiliki kepribadian yang tegas					
27	Saya penyendiri, menarik diri dari kehidupan sosial					
28	Saya gigih sampai tugas selesai					
29	Saya mudah murung					
30	Saya menghargai karya seni dan estetika					

No.	Pernyataan	Pilihan jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
31	Saya penuh perhatian, baik kepada hampir semua orang					
32	Saya mengerjakan hal-hal secara efisien					
33	Saya tetap tenang dalam keadaan yang tegang					
34	Saya ramah, suka bergaul					
35	Saya terkadang kasar terhadap orang lain					
36	Saya membuat perencanaan dan melaksanakannya					
37	Saya mudah gugup					
38	Saya suka merenung, bermain dengan ide-ide					
39	Saya suka bekerjasama dengan orang lain					
40	Pikiran saya mudah teralihkan					
41	Saya pintar dalam seni, musik, dan literatur					

SKALA II Aggressive Driving

PETUNJUK PENGISIAN SKALA I

Di dalam skala ini Anda akan dihadapkan dengan beberapa pernyataan. Tiap pernyataan akan terdiri dari enam pilihan jawaban bacalah setiap pernyataan dengan teliti. Tugas Anda adalah memberikan tanda **Centang (√)** pada salah satu jawaban yang menurut anda paling **sesuai dengan keadaan, perasaan, dan pikiran diri Anda yang sebenarnya**. Isilah setiap pernyataan dengan lengkap dan jangan sampai ada pernyataan yang terlewat. Adapun pilihan jawaban yang tersedia adalah sebagai berikut:

- SL** : bila Anda **Selalu** melakukan pernyataan yang ada
- SS** : bila Anda **Sangat Sering** melakukan pernyataan yang ada
- CS** : bila Anda **Cukup Sering** melakukan pernyataan yang ada
- KK** : bila Anda **Kadang-Kadang** melakukan pernyataan yang ada
- HTP** : bila Anda **Hampir Tidak Pernah** melakukan pernyataan yang ada
- TP** : bila Anda **Tidak Pernah** melakukan pernyataan yang ada

Contoh

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban					
		SL	SS	CS	KK	HTP	TP
1	Saya menyalip pengemudi berjalan lambat.	√					

Dengan mencentang jawaban (SL), maka hal tersebut menunjukkan bahwa Anda **Selalu** mengalami pernyataan tersebut.

Mohon pastikan tidak ada pernyataan yang terlewatkan/tidak berisi.

Selamat mengerjakan

No.	Pernyataan	Pilihan jawaban					
		SL	SS	CS	KK	HTP	TP
1	Saya sengaja mengerem ketika ada kendaraan lain mengikuti dengan jarak terlalu dekat.						
2	Saya mengedipkan lampu jarak jauh saat lalu lintas padat agar pengendara lain menyingkir dan memberikan jalan kepada saya.						
3	Saya menunjukkan bahasa tubuh yang bermakna kasar kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuai yang saya tidak sukai.						
4	Saya mengikuti kendaraan yang lebih lambat dengan jarak kurang dari 5 meter.						
5	Saya membunyikan klakson ketika pengemudi lain melakukan sesuatu yang tidak pantas.						
6	Saya mengemudi lebih cepat 20 km/jam di atas batas kecepatan maksimum yang telah ditentukan.						
7	Saya berusaha mengisi celah diantara dua kendaraan ketika ada kendaraan lain yang ingin mengisi celah tersebut.						

No.	Pernyataan	Pilihan jawaban					
		SL	SS	CS	KK	HTP	TP
8	Saya menyalip kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter.						
9	Mengikuti kendaraan di depan saya dengan jarak yang sangat dekat agar pengemudi lain tidak mengambil lajur saya.						
10	Saya mempercepat laju kendaraan di saat lampu lalu lintas berwarna kuning						
11	Saya menambahkan kecepatan ketika ada kendaraan lain yang mencoba mendahului saya						

HASIL INPUTAN DEMOGRAFI

Inisial	Jenis Kelamin	Usia	Suku	Pendidikan	Pekerjaan	Lama mahir berkendara	Jenis kendaraan pribadi
1	1	1	2	3	1	2	1
2	1	3	1	1	1	2	1
3	2	2	2	1	1	2	1
4	1	4	1	3	3	2	1
5	1	4	1	1	3	2	1
6	1	3	1	3	5	1	1
7	1	3	1	2	5	2	1
8	1	3	2	1	1	2	1
9	1	3	3	3	3	2	1
10	1	3	1	1	1	2	1
11	2	3	1	3	2	3	1
12	2	4	2	3	2	1	1
13	1	3	1	1	1	2	1

HASIL INPUTAN SKALA AGGRESSIVE DRIVING

item1	item2	item3	item4	item5	item6	item7	item8	item9	item10	item11
6	4	3	6	6	6	3	6	3	3	2
3	2	1	3	6	4	2	3	3	1	3
3	1	1	2	4	5	3	4	3	2	2
4	4	3	4	5	4	3	3	2	2	1
1	1	1	1	2	3	1	3	1	3	1
3	1	2	6	5	4	4	5	3	3	3
2	4	4	4	6	3	2	4	5	3	2
1	3	4	3	6	5	4	3	1	5	3
1	1	1	5	3	4	3	2	2	3	2
4	3	2	4	4	4	3	3	3	3	3
1	1	1	1	4	3	2	3	2	1	1
4	2	3	3	4	5	4	4	4	3	3
5	3	3	2	5	4	4	4	5	3	5
2	2	2	3	4	5	1	5	2	3	2
2	1	3	2	3	4	3	4	4	2	2
2	3	2	6	6	3	1	4	3	3	3
1	1	2	1	2	3	1	2	3	2	2
2	4	1	3	6	3	3	4	2	2	2
4	3	2	4	5	4	5	6	4	3	3
3	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3
2	2	2	5	4	3	3	3	5	3	2
5	5	3	3	4	2	3	3	3	3	3
1	2	1	3	1	3	2	3	1	3	3

HASIL INPUTAN SALA BIG FIVE

1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	
									0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	
5	3	5	5	3	3	5	3	5	1	2	5	1	4	1	5	3	5	3	5	3	3	3	3	1	3	3	4	5	3	3	3	4	3	5	3	5	3	5	4	5	
4	3	4	4	3	5	5	2	3	4	4	4	5	4	4	5	5	5	4	3	2	4	4	3	3	2	4	2	4	3	2	2	2	4	4	3	5	3	4	4	3	
3	2	3	3	2	3	3	1	4	4	4	4	1	1	1	1	4	5	3	4	3	3	3	4	2	3	4	2	3	3	3	2	4	4	4	3	4	3	3	4	3	
4	2	4	4	2	4	4	5	5	3	4	1	2	4	2	4	4	5	4	4	3	4	4	4	2	3	5	4	4	3	3	2	4	5	5	4	4	4	4	4		
3	4	4	4	5	4	5	5	5	5	3	2	2	4	4	5	4	3	4	3	5	4	4	4	5	2	4	2	3	4	1	2	1	5	3	4	5	4	4	5	5	
3	3	5	4	2	4	5	4	5	4	5	3	1	5	1	5	4	4	5	5	4	4	4	4	2	2	5	3	3	2	2	1	3	5	5	5	4	5	5	3	5	
4	3	3	4	4	3	4	2	4	4	4	2	3	3	4	4	3	3	3	4	2	3	4	3	2	4	3	4	4	4	3	3	3	4	5	4	5	3	5	5	5	
3	1	3	2	5	4	4	4	1	5	1	5	1	1	3	5	3	5	3	4	1	3	4	4	4	1	4	2	4	3	3	3	5	4	3	1	3	3	5	4	4	
5	3	4	5	4	4	5	1	4	4	4	1	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	1	4	3	3	3	2	3	2	4	5	4	4	4	4	4	3	
3	3	4	4	2	3	4	4	1	5	4	2	2	4	3	1	3	1	3	2	3	3	4	3	3	1	4	2	3	2	3	2	4	3	4	3	3	3	4	4	2	
3	4	3	3	4	2	3	4	1	4	1	1	1	1	3	1	3	5	3	2	3	3	3	2	2	3	4	4	3	2	4	4	2	4	2	4	2	2	3	2	2	
3	1	3	3	1	3	3	2	4	4	4	5	1	4	3	3	4	3	3	4	1	3	3	3	2	3	5	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	
3	3	3	3	2	3	3	5	4	5	5	4	1	3	1	1	3	5	3	5	2	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	
3	4	4	2	3	3	4	4	1	5	4	4	3	1	1	4	4	4	2	4	1	4	3	4	4	4	2	5	4	4	4	3	4	3	4	2	2	2	5	4	2	
1	3	4	3	2	4	3	4	1	4	4	3	2	1	4	4	4	3	4	2	3	4	4	4	3	2	4	4	4	2	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4
4	3	5	5	4	5	5	1	5	4	3	5	4	5	4	5	3	4	4	3	2	5	5	3	1	2	3	5	5	1	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	4	
3	2	3	4	2	3	3	1	1	3	1	4	2	1	1	5	3	4	3	4	3	3	4	4	1	5	2	4	4	3	3	3	3	4	4	4	5	3	5	4	5	
3	4	4	4	4	4	5	4	5	3	5	2	4	1	5	5	4	3	4	3	4	4	3	2	4	2	4	2	3	2	3	2	4	4	4	3	2	3	5	3	4	
3	2	4	4	2	4	3	3	4	1	4	1	2	4	2	1	4	5	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	3	2	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	
5	4	4	3	4	3	4	1	3	1	5	4	4	1	1	1	3	4	3	5	2	3	3	3	3	3	4	4	5	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
3	2	3	4	3	4	4	2	3	1	4	4	1	1	1	4	4	4	4	2	5	5	5	2	3	3	3	2	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	2	



LAMPIRAN 2

HASIL UJI RELIABILITAS DAN VALIDITAS

Hasil Uji Reliabilitas

Skala BFI

Reliability Statistics

Cronbach's	
Alpha	N of Items
.814	41

Skala Aggressive Driving

Reliability Statistics

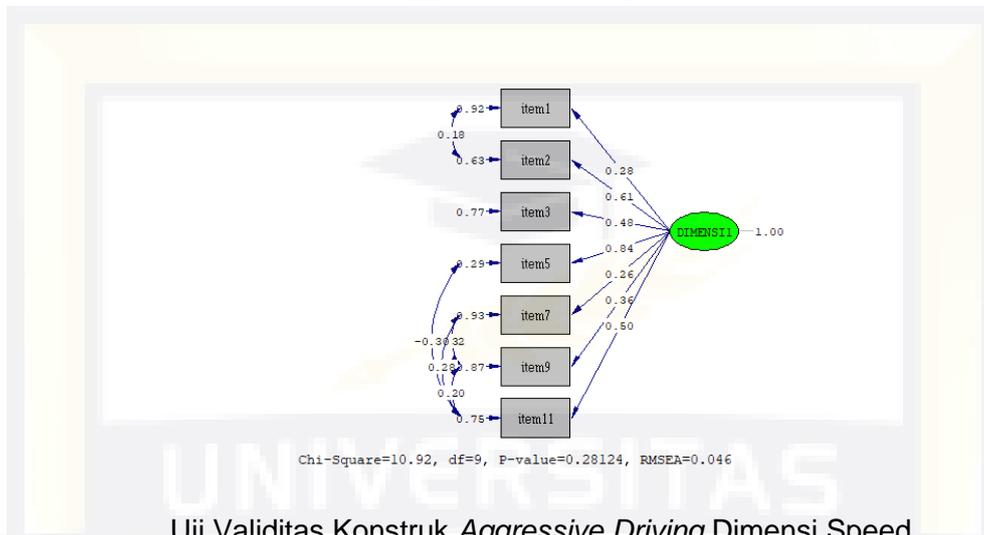
Cronbach's	
Alpha	N of Items
.730	11

BOSOWA

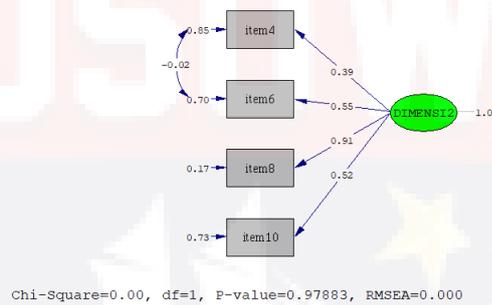


UJI VALIDITAS AGGRESSIVE DRIVING

Uji Validitas Konstruk *Aggressive Driving* Dimensi Conflict Behavior



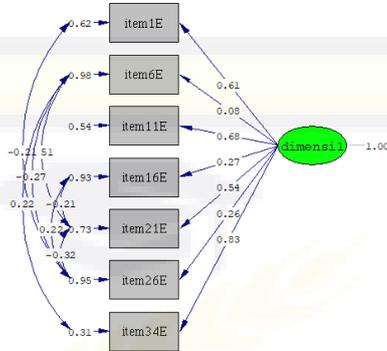
Uji Validitas Konstruk *Aggressive Driving* Dimensi Speed



Aggressive Driving

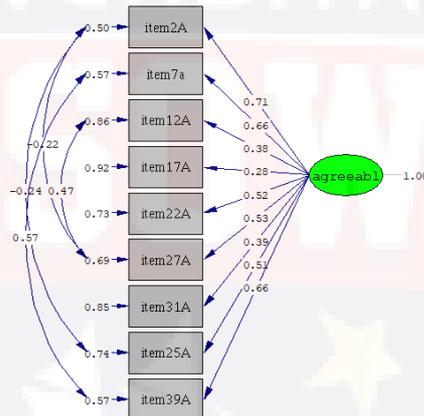
item1	item2	item3	item4	item5	Item6
0.30	0.24	0.29	0.30	0.50	0.73
(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.09)	(0.06)	(0.18)
4.87	3.91	4.73	3.40	8.06	4.00
Item7	Item8	Item9	Item10	Item11	
0.59	0.34	0.66	0.53	0.52	
(0.06)	(0.10)	(0.06)	(0.20)	(0.06)	
10.52	3.55	11.58	2.63	8.45	

UJI VALIDITAS BIG FIVE PERSONALITY
Agreeableness



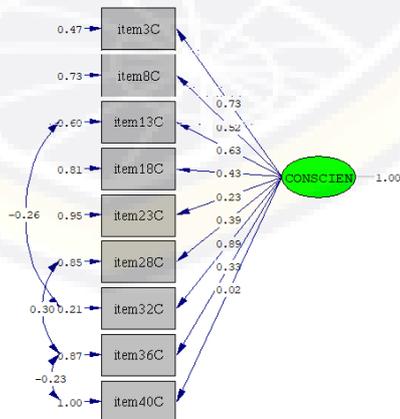
Chi-Square=7.00, df=7, P-value=0.42839, RMSEA=0.003

Agreeableness



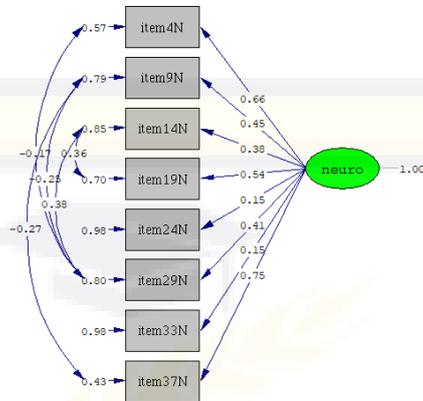
Chi-Square=24.56, df=23, P-value=0.37338, RMSEA=0.026

Conscientiousness



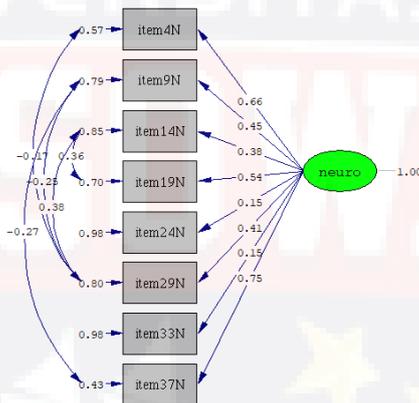
Chi-Square=27.49, df=24, P-value=0.28234, RMSEA=0.038

Neuroticism



Chi-Square=16.33, df=15, P-value=0.36066, RMSEA=0.030

Openness



Chi-Square=16.33, df=15, P-value=0.36066, RMSEA=0.030

item1 0.61 (0.10) 6.21	item2 0.71 (0.11) 6.42	item3 (0.73) (0.09) 7.82	item4 0.66 (0.11) 6.05	item5 0.55 (0.10) 5.42	item6 0.08 (0.12) 0.68	item7 0.66 (0.10) 6.53
item8 0.52 (0.10) 5.26	item9 0.45 (0.13) 3.49	item10 0.37 (0.10) 3.58	item11 0.68 (0.10) 7.09	item12 0.38 (0.11) 3.47	item13 0.63 (0.11) 5.80	item14 0.38 (0.11) 3.47
item15 0.20 (0.11) 1.90	item16 0.27 (0.11) 2.40	item17 0.28 (0.11) 2.63	item18 0.43 (0.10) 4.36	item19 0.54 (0.10) 3.47	item20 0.68 (0.10) 6.56	item21 0.54 (0.11) 5.12

item22 0.52 (0.11) 4.81	item23 0.23 (0.10) 2.26	item24 0.15 (0.11) 1.42	item25 0.72 (0.10) 7.60	item26 0.26 (0.11) 5.12	item27 0.53 (0.11) 4.81	item28 0.39 (0.10) 3.91
item29 0.41 (0.12) 3.49	item30 0.34 (0.11) 3.28	item31 0.39 (0.11) 3.69	item32 0.89 (0.09) 3.91	item33 0.15 (0.11) 1.38	item34 0.83 (0.09) 8.82	item35 0.51 (0.12) 4.41
item36 0.33 (0.10) 3.32	item37 0.75 (0.11) 6.72	item38 0.65 (0.10) 6.76	item39 0.66 (0.10) 6.53	item40 0.02 (0.10) 0.24	item41 0.47 (0.11) 4.11	



Validitas Logis *Aggressive Driving*

SUB	TANGGAPAN			KETERANGAN
	Expert 1	Expert 2	Expert 3	
<p style="text-align: center;"><u>PENGANTAR</u></p> <p>Assalamu'alaikum.Wr.Wb Perkenalkan saya Hasma Nur Qadri mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar. Saat ini, saya sedang melakukan pengambilan data dalam rangka penyelesaian tugas akhir (Skripsi). Maka dari itu, saya memohon bantuan dan partisipasi Saudara(i) untuk meluangkan waktu, menjadi responden dalam penelitian ini dengan mengisi skala penelitian berikut. Tidak ada jawaban yang benar maupun salah. Jawaban Anda akan dijaga kerahasiaannya. Atas perhatian dan kerjasamanya, saya ucapkan terima kasih. Wassalamu'alaikum Wr.Wb</p>	Baik	Baik	Baik	
<p style="text-align: center;"><u>IDENTITAS RESPONDEN</u></p> <p>Nama (Inisial) : Jenis Kelamin : P/L *coret yang tidak sesuai Usia : Suku : Agama : Status : Mahasiswa/karyawan/lainnya *coret yang tidak sesuai Lama mahir berkendara : ...Bulan/Tahun *coret yang tidak sesuai Jenis kendaraan pribadi : Motor/Mobil *coret yang tidak sesuai</p>	baik	baik	Baik	

PETUNJUK PENGISIAN SKALA

Di dalam skala ini akan disajikan beberapa pernyataan, bacalah setiap pernyataan dengan teliti. Tugas Anda adalah **Centang** (√) salah satu alternatif jawaban yang paling sesuai dengan kenyataan yang Anda alami. Setiap item pernyataan jangan sampai terlewat. Adapun pilihan jawaban yang tersedia adalah sebagai berikut:

- SL** : bila Anda **Selalu** melakukan pernyataan yang ada
- SS** : bila Anda **Sangat Sering** melakukan pernyataan yang ada
- CS** : bila Anda **Cukup Sering** melakukan Pernyataan yang ada
- KK** : bila Anda **Kadang-Kadang** melakukan Pernyataan yang ada
- HTP** : bila Anda **Hampir Tidak Pernah** melakukan pernyataan yang ada
- TP** : bila Anda **Tidak Pernah** melakukan pernyataan yang ada

Contoh jika jawaban Anda Selalu (SL)

No	Pernyataan	Pilihan Respon					
		SL	SS	CS	KK	HTP	TP
1	Saya menyalip pengemudi lambat.	√					

baik

baik

Di dalam skala ini akan disajikan beberapa pernyataan, bacalah setiap pernyataan dengan teliti. Tugas Anda adalah memberikan tanda **Centang** (√) pada salah satu alternatif jawaban yang paling sesuai dengan kenyataan yang Anda alami. Isilah setiap pernyataan dengan lengkap dan jangan sampai pernyataan yang terlewat. Adapun pilihan jawaban yang tersedia adalah sebagai berikut:

Dimensi	Indikator	Item	Pernyataan	Peneliti	Redaksi			KET
					Expert 1	Expert 2	Expert 3	
<i>Conflict behavior</i>	Rem mendadak	1	Intentionally tap my brakes when another car follows too closely	Secara sengaja mengerem ketika ada kendaraan lain yang mengikuti dengan jarak terlalu dekat	Baik	Perbaiki redaksi	Saya sengaja mengerem ketika ada kendaraan lain mengikuti dengan jarak terlalu dekat	Berikan subjek di pernyataan
	Melakukan gerakan kasar	3	Make rude gestures at other drivers when they do something I don't like	Melakukan gerak-isyarat yang kasar kepada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai	Baik	Baik	Saya memnunjukkan bahasa tubuh yang bermakna kasar kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuai yang saya tidak sukai	
	Membunyikan klakson	5	Honk when another driver does something inappropriate	Membunyikan klakson ketika pengemudi lain melakukan sesuatu yang tidak pantas.	Baik	Baik	Tambahkan kata "saya"	
	Memaksa keluar masuk jalur saat macet	7	Merge into traffic even when another driver tries to close the gap between cars	Mengisi celah diantara dua mobil ketika ada kendaraan lain yang ingin mengisi celah tersebut.	Baik	Perbaiki redaksi	Saya berusaha mengisi celah diantara dua kendaraan ketika ada kendaraan lain yang ingin mengisi celah tersebut	Gunakan kata "kendaraan" daripada kata "mobil"

	Mengikuti kendaraan lain	9	Follow another car in front of me closely to prevent another car from merging in front of me	Mengikuti mobil di depan saya dengan jarak sangat dekat untuk mencegah kendaraan lain masuk di jalur saya	Baik	Mendekati	Saya mengikuti kendaraan di depan saya dengan jarak yang sangat dekat agar pengendara lain tidak mengambil posisi saya	
		11	Speed up when another car tries to overtake me	Meningkatkan kecepatan ketika ada kendaraan lain yang mencoba mendahului saya	"Meningkatkan" diganti "menambahkan"	baik	Saya menancap gas ketika ada kendaraan lain yang mencoba mendahului saya	
	Menyalakan lampu jauh di jalanan padat	2	Flash my high beams at slower traffic so that it will get out of my way	Mengedipkan lampu jarak jauh pada lalu lintas yang padat agar kendaraan lain menyingkir dari jalan saya	baik	Kata "mengedipkan" diganti menyalakan	Saya mengedipkan lampu jarak jauh agar saat lalu lintas padat agar pengendara lain memberikan jalan kepada saya	
Speeding	Mengikuti kendaraan lain terlalu dekat	4	Follow a slower car at less than a car length	Mengikuti kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter	Baik	Baik	Saya mengikuti kendaraan yang lebih lambat dengan jarak kurang dari 5 meter	
	Meningkatkan kecepatan lebih dari batas maksimum	6	Drive 20 miles per hour faster than the posted speed limit	Mengemudi 20 km/jam di atas batas kecepatan maksimum yang telah ditentukan	Baik	Baik	Saya mengemudi lebih cepat 20 km/jam di atas batas kecepatan maksimum yang telah ditentukan	Expert 1: 20 mil berapa km, itu yang menjadi batasnya.

Menghalangi kendaraan lain yang mencoba menyalip	8	Pass in front of a car at less than a car length	Menyalip kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter.	Dimensi tidak tepat untuk bunyi item	"Jarak dekat" mengganti kurang dari 5 meter	Saya menyalip kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter	Expert 1: Ganti indikator perilaku karena tidak sesuai dengan bunyi item
Menerobos lampu lalu lintas	10	Accelerate into an intersection when the traffic light is changing from yellow to red	Meningkatkan kecepatan di saat lampu lalu lintas akan berubah dari kuning menjadi merah		baik	Saya mempercepat laju kendaraan di saat lampu lalu lintas berwarna kuning	Expert3: Kata akan berubah tidak terlalu jelas hapuskan saja



Hasil Validitas Tampang dari Expert Review

Dimensi	Indikator	Item	Peneliti	Revisi dari Expert
<i>Conflict behavior</i>	Rem mendadak	1	Secara sengaja mengerem ketika ada kendaraan lain yang mengikuti dengan jarak terlalu dekat	Saya sengaja mengerem ketika ada kendaraan lain mengikuti dengan jarak terlalu dekat
	Melakukan gerakan kasar	3	Melakukan gerak-isyarat yang kasar kepada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai	Saya memnunjukkan bahasa tubuh yang bermakna kasar kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuai yang saya tidak sukai
	Membunyikan klakson	5	Membunyikan klakson ketika pengemudi lain melakukan sesuatu yang tidak pantas.	Saya membunyikan klakson ketika pengemudi lain melakukan sesuatu yang tidak pantas.
	Memaksa keluar masuk jalur saat macet	7	Mengisi celah diantara dua mobil ketika ada kendaraan lain yang ingin mengisi celah tersebut.	Saya berusaha mengisi celah diantara dua kendaraan ketika ada kendaraan lain yang ingin mengisi celah tersebut
	Mengikuti kendaraan lain	9	Mengikuti mobil di depan saya dengan jarak sangat dekat untuk mencegah kendaraan lain masuk di jalur saya	Mengikuti kendaraan di depan saya dengan jarak yang sangat dekat agar pengendara lain tidak mengambil lajur saya.
	Menghalangi kendaraan lain yang mencoba menyalip	11	Meningkatkan kecepatan ketika ada kendaraan lain yang mencoba mendahului saya	Saya menambahkan kecepatan ketika ada kendaraan lain yang mencoba mendahului saya
	Menyalakan lampu jauh di jalanan padat	2	Mengedipkan lampu jarak jauh pada lalu lintas yang padat agar kendaraan lain menyingkir dari jalan saya	Saya mengedipkan lampu jarak jauh saat lalu lintas padat agar pengendara lain menyingkir dan memberikan jalan kepada saya
<i>Speeding</i>	Mengikuti kendaraan lain terlalu dekat	4	Mengikuti kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter	Saya mengikuti kendaraan yang lebih lambat dengan jarak kurang dari 5 meter
	Meningkatkan kecepatan	6	Mengemudi 20 km/jam di atas batas	Saya mengemudi lebih cepat 20 km/jam di atas

lebih dari batas maksimum		kecepatan maksimum yang telah ditentukan	batas kecepatan maksimum yang telah ditentukan
Menyalip kendaraan	8	Menyalip kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter.	Saya menyalip kendaraan lain dengan jarak kurang dari 5 meter
Menerobos lampu lalu lintas	10	Meningkatkan kecepatan di saat lampu lalu lintas akan berubah dari kuning menjadi merah	Saya mempercepat laju kendaraan di saat lampu lalu lintas berwarna kuning

Rangkuman:

Dimensi *speeding* indikator perilaku menghalangi kendaraan lain yang mencoba menyalip diganti menjadi menyalip kendaraan, dengan pertimbangan dari Expert review 1 yaitu, Bapak Arie Gunawan, M.Psi, Psikolog yang menyatakan bahwa indikator perilaku tidak sesuai dengan bunyi item sehingga baiknya diganti namun tetap mempertahankan bunyi item. Dari expert review 2 ibu Syawaliyah Gismin, M.Psi, Psikolog memberikan masukan pada item no. 1, 2, 8, 9, untuk memperbaiki redaksi kalimat. Dari expert 3 bapak Syahrul Alim, S.Psi., M.A memberikan saran pada ke semua item untuk memperbaiki redaksi kalimat menjadi SPOK. Sehingga peneliti merevisi kembali bunyi item atas saran dan perbaikan dari ketiga *Expert Review*.



LAMPIRAN 3

OUTPUT ANALISIS DESKRIPTIF DEMOGRAFI

ANALISIS DESKRIPTIF

A. Jenis Kelamin

		JK			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	214	50.8	50.8	50.8
	Perempuan	207	49.2	49.2	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

B. Usia

		Usia			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-19 tahun	71	16.9	16.9	16.9
	20-21 tahun	147	34.9	34.9	51.8
	22-23 tahun	124	29.5	29.5	81.2
	24-25 tahun	79	18.8	18.8	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

C. Suku

		Suku			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Makassar	137	32.5	32.5	32.5
	Bugis	200	47.5	47.5	80.0
	Toraja	23	5.5	5.5	85.5
	Mandar	9	2.1	2.1	87.6
	Jawa	20	4.8	4.8	92.4
	Lainnya	32	7.6	7.6	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

D. Pendidikan Terakhir

		Pendidikan			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMA	319	75.8	75.8	75.8
	D3	8	1.9	1.9	77.7
	S1	91	21.6	21.6	99.3
	S2	3	.7	.7	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

E. Pekerjaan

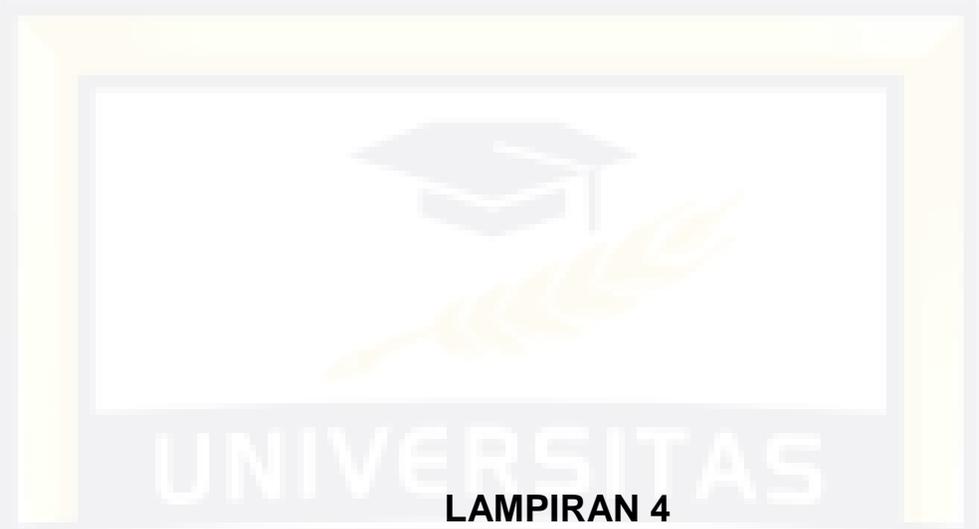
		Pekerjaan			Cumulative Percent
		Frequency	Percent	Valid Percent	
Valid	Mahasiswa	311	73.9	73.9	73.9
	Karyawan	39	9.3	9.3	83.1
	Wiraswasta	23	5.5	5.5	88.6
	Ojek Online	17	4.0	4.0	92.6
	Lainnya	31	7.4	7.4	100.0
	Total		421	100.0	100.0

F. Lama Mahir Mengemudi

		Lama mahir berkendara			Cumulative Percent
		Frequency	Percent	Valid Percent	
Valid	1-5 tahun	123	29.2	29.2	29.2
	6-10 tahun	243	57.7	57.7	86.9
	11-15 tahun	55	13.1	13.1	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

G. Jenis kendaraan

		Jenis kendaraan pribadi			Cumulative Percent
		Frequency	Percent	Valid Percent	
Valid	Motor	347	82.4	82.4	82.4
	Mobil	74	17.6	17.6	100.0
	Total	421	100.0	100.0	



UNIVERSITAS

LAMPIRAN 4

OUTPUT ANALISIS DESKRIPTIF VARIABEL

BOSOWA



ANALISIS DESKRIPTIF VARIABEL

A. Aggressive driving

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Aggressive_Driving	421	1	5	3.01	.998
Valid N (listwise)	421				

Aggressive_Driving					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Rendah	18	4.3	4.3	4.3
	Rendah	119	28.3	28.3	32.5
	Sedang	159	37.8	37.8	70.3
	Tinggi	91	21.6	21.6	91.9
	Sangat Tinggi	34	8.1	8.1	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

B. Agreeableness

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Agreeableness	421	1	5	2.92	1.046
Valid N (listwise)	421				

Agreeableness					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Rendah	26	6.2	6.2	6.2
	Rendah	128	30.4	30.4	36.6
	Sedang	160	38.0	38.0	74.6
	Tinggi	66	15.7	15.7	90.3
	Sangat Tinggi	41	9.7	9.7	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

C. Agreeableness

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Agreeableness	421	1	5	2.94	.991
Valid N (listwise)	421				

Agreeableness

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Rendah	28	6.7	6.7	6.7
	Rendah	118	28.0	28.0	34.7
	Sedang	145	34.4	34.4	69.1
	Tinggi	112	26.6	26.6	95.7
	Sangat Tinggi	18	4.3	4.3	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

D. Conscientiousness

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Conscience	421	1	5	3.00	1.041
Valid N (listwise)	421				

Conscience

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Rendah	28	6.7	6.7	6.7
	Rendah	113	26.8	26.8	33.5
	Sedang	143	34.0	34.0	67.5
	Tinggi	106	25.2	25.2	92.6
	Sangat Tinggi	31	7.4	7.4	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

E. Neuroticism

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Neuroticism	421	1	5	3.00	1.028
Valid N (listwise)	421				

Neuroticism

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Rendah	39	9.3	9.3	9.3
	Rendah	87	20.7	20.7	29.9
	Sedang	151	35.9	35.9	65.8
	Tinggi	125	29.7	29.7	95.5
	Sangat Tinggi	19	4.5	4.5	100.0
	Total	421	100.0	100.0	

F. Openness

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Openness	421	1	5	3.02	1.023
Valid N (listwise)	421				

Openness

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Rendah	35	8.3	8.3	8.3
	Rendah	81	19.2	19.2	27.6
	Sedang	176	41.8	41.8	69.4
	Tinggi	99	23.5	23.5	92.9
	Sangat Tinggi	30	7.1	7.1	100.0
	Total	421	100.0	100.0	



UNIVERSITAS

LAMPIRAN 5

**OUTPUT ANALISIS DESKRIPTIF VARIABEL BERDASARKAN
DEMOGRAFI**

DOJUNDA



ANALISIS DESKRIPTIF VARIABEL BERDASARKAN DEMOGRAFI

JK * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

		Aggressive_Driving					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JK	Laki-laki	9	50	90	50	15	214
	Perempuan	9	69	69	41	19	207
Total		18	119	159	91	34	421

JK * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JK	Laki-laki	5	66	89	30	24	214
	Perempuan	21	62	71	36	17	207
Total		26	128	160	66	41	421

JK * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JK	Laki-laki	13	59	80	54	8	214
	Perempuan	15	59	65	58	10	207
Total		28	118	145	112	18	421

JK * Conscience Crosstabulation

Count

		Conscience					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JK	Laki-laki	9	49	76	58	22	214
	Perempuan	19	64	67	48	9	207
Total		28	113	143	106	31	421

JK * Neuroticism Crosstabulation

Count

		Neuroticism					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JK	Laki-laki	24	41	79	59	11	214
	Perempuan	15	46	72	66	8	207
Total		39	87	151	125	19	421

JK * Openness Crosstabulation

Count

		Openness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JK	Laki-laki	13	24	87	69	21	214

	Perempuan	22	57	89	30	9	207
Total		35	81	176	99	30	421

Usia * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

		Aggressive_Driving					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Usia	18-19 tahun	3	19	26	12	11	71
	20-21 tahun	9	40	59	29	10	147
	22-23 tahun	4	39	47	28	6	124
	24-25 tahun	2	21	27	22	7	79
Total		18	119	159	91	34	421

Usia * Neuroticism Crosstabulation

Count

		Neuroticism					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Usia	18-19 tahun	6	15	24	22	4	71
	20-21 tahun	20	27	60	35	5	147
	22-23 tahun	9	27	39	43	6	124
	24-25 tahun	4	18	28	25	4	79
Total		39	87	151	125	19	421

Usia * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Usia	18-19 tahun	4	30	20	11	6	71
	20-21 tahun	15	43	50	28	11	147
	22-23 tahun	3	38	53	16	14	124
	24-25 tahun	4	17	37	11	10	79
Total		26	128	160	66	41	421

Usia * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
U	18-19 tahun	4	22	23	18	4	71
s	20-21 tahun	11	40	54	37	5	147
i	22-23 tahun	10	32	37	38	7	124
a	24-25 tahun	3	24	31	19	2	79
Total		28	118	145	112	18	421

Usia * Conscience Crosstabulation

Count

		Conscience					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Usia	18-19 tahun	8	24	20	17	2	71
	20-21 tahun	10	50	44	31	12	147
	22-23 tahun	9	21	52	33	9	124
	24-25 tahun	1	18	27	25	8	79
Total		28	113	143	106	31	421

Usia * Openness Crosstabulation

		Openness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Usia	18-19 tahun	8	12	30	16	5	71
	20-21 tahun	13	38	66	23	7	147
	22-23 tahun	12	18	49	33	12	124
	24-25 tahun	2	13	31	27	6	79
Total		35	81	176	99	30	421

Suku * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

		Aggressive_Driving					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Makassar		9	43	50	28	7	137
Bugis		8	51	78	47	16	200
Toraja		0	7	7	3	6	23
Mandar		1	3	4	1	0	9
Jawa		0	5	10	3	2	20
Lainnya		0	10	10	9	3	32
Total		18	119	159	91	34	421

Suku * Neuroticism Crosstabulation

Count

		Neuroticism					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Suku	Makassar	11	32	45	45	4	137
	Bugis	22	40	74	54	10	200
	Toraja	1	4	9	8	1	23
	Mandar	2	2	1	3	1	9
	Jawa	3	5	7	5	0	20
	Lainnya	0	4	15	10	3	32
Total		39	87	151	125	19	421

Suku * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Suku	Makassar	11	34	57	24	11	137
	Bugis	10	72	71	26	21	200
	Toraja	1	4	10	5	3	23
	Mandar	1	2	4	1	1	9
	Jawa	1	6	5	6	2	20
	Lainnya	2	10	13	4	3	32
Total		26	128	160	66	41	421

Suku * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Suku	Makassar	9	34	48	39	7	137
	Bugis	15	60	69	50	6	200
	Toraja	1	6	7	9	0	23
	Mandar	0	4	4	1	0	9
	Jawa	0	4	7	5	4	20
	Lainnya	3	10	10	8	1	32
Total		28	118	145	112	18	421

Suku * Conscience Crosstabulation

Count

		Conscience					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Suku	Makassar	10	38	45	34	10	137
	Bugis	14	52	74	44	16	200
	Toraja	1	6	9	6	1	23
	Mandar	0	5	1	2	1	9
	Jawa	1	6	4	7	2	20
	Lainnya	2	6	10	13	1	32
Total		28	113	143	106	31	421

Suku * Openness Crosstabulation

Count

		Openness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Suku	Makassar	14	27	53	33	10	137
	Bugis	14	40	91	41	14	200
	Toraja	0	3	12	7	1	23
	Mandar	1	4	1	2	1	9
	Jawa	1	2	6	10	1	20
	Lainnya	5	5	13	6	3	32
Total		35	81	176	99	30	421

Pendidikan * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

Aggressive_Driving	Total
--------------------	-------

		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pendidikan	SMA	15	97	124	61	22	319
	D3	0	0	5	1	2	8
	S1	3	22	28	28	10	91
	S2	0	0	2	1	0	3
Total		18	119	159	91	34	421

Pendidikan * Neuroticsm Crosstabulation

Count

		Neuroticsm					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pendidikan	SMA	33	70	112	90	14	319
	D3	0	0	5	3	0	8
	S1	6	17	33	31	4	91
	S2	0	0	1	1	1	3
Total		39	87	151	125	19	421

Pendidikan * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pendidikan	SMA	23	108	114	48	26	319
	D3	0	2	2	2	2	8
	S1	3	18	41	16	13	91
	S2	0	0	3	0	0	3
Total		26	128	160	66	41	421

Pendidikan * Agreeableness Crosstabulation

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pendidikan	SMA	22	96	105	84	12	319
	D3	0	1	6	1	0	8
	S1	6	20	34	25	6	91
	S2	0	1	0	2	0	3
Total		28	118	145	112	18	421

Pendidikan * Conscience Crosstabulation

Count

		Conscience					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pendidikan	SMA	26	93	102	78	20	319
	D3	0	1	5	2	0	8
	S1	2	18	35	25	11	91
	S2	0	1	1	1	0	3
Total		28	113	143	106	31	421

Pendidikan * Openness Crosstabulation

Count

		Openness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pendidikan	SMA	34	71	127	66	21	319
	D3	0	0	4	1	3	8
	S1	1	10	44	30	6	91
	S2	0	0	1	2	0	3
Total		35	81	176	99	30	421

Pekerjaan * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

		Aggressive_Driving					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pekerjaan	Mahasiswa	15	93	121	57	25	311
	Karyawan	2	6	16	13	2	39
	Wiraswasta	1	6	10	4	2	23
	Ojek Online	0	6	4	4	3	17
	Lainnya	0	8	8	13	2	31
Total		18	119	159	91	34	421

Pekerjaan * Neuroticsm Crosstabulation

Count

		Neuroticsm					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pekerjaan	Mahasiswa	33	66	109	89	14	311
	Karyawan	2	8	16	13	0	39
	Wiraswasta	3	3	9	6	2	23
	Ojek Online	0	3	8	5	1	17
	Lainnya	1	7	9	12	2	31
Total		39	87	151	125	19	421

Pekerjaan * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pekerjaan	Mahasiswa	22	105	114	47	23	311
	Karyawan	2	7	16	7	7	39
	Wiraswasta	1	7	6	4	5	23
	Ojek Online	0	4	8	4	1	17
	Lainnya	1	5	16	4	5	31
Total	26	128	160	66	41	421	

Pekerjaan * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pekerjaan	Mahasiswa	23	92	104	79	13	311
	Karyawan	5	10	12	11	1	39
	Wiraswasta	0	3	12	6	2	23
	Ojek Online	0	6	5	6	0	17
	Lainnya	0	7	12	10	2	31
Total	28	118	145	112	18	421	

Pekerjaan * Conscience Crosstabulation

Count

		Conscience					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pekerjaan	Mahasiswa	26	95	103	69	18	311
	Karyawan	0	5	17	12	5	39
	Wiraswasta	1	6	4	10	2	23
	Ojek Online	1	2	7	5	2	17
	Lainnya	0	5	12	10	4	31
Total	28	113	143	106	31	421	

Pekerjaan * Openness Crosstabulation

Count

		Openness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Pekerjaan	Mahasiswa	32	71	124	67	17	311
	Karyawan	2	6	18	6	7	39
	Wiraswasta	0	1	8	13	1	23
	Ojek Online	1	3	10	3	0	17
	Lainnya	0	0	16	10	5	31
Total	35	81	176	99	30	421	

Lama mahir berkendara * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

		Aggressive_Driving					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Lama mahir	1-5 tahun	6	34	47	28	8	123
berkendara	6-10 tahun	9	68	92	51	23	243
(contoh: 1)	11-15 tahun	3	17	20	12	3	55
Total		18	119	159	91	34	421

Lama mahir berkendara (contoh: 1) * Neuroticism Crosstabulation

Count

		Neuroticism					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Lama mahir	1-5 tahun	12	28	36	43	4	123
berkendara	6-10 tahun	23	48	88	71	13	243
(contoh: 1)	11-15 tahun	4	11	27	11	2	55
Total		39	87	151	125	19	421

Lama mahir berkendara (contoh: 1) * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Lama mahir	1-5 tahun	6	43	44	20	10	123
berkendara	6-10 tahun	15	75	91	38	24	243
(contoh: 1)	11-15 tahun	5	10	25	8	7	55
Total		26	128	160	66	41	421

Lama mahir berkendara (contoh: 1) * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Lama mahir	1-5 tahun	9	36	35	35	8	123
berkendara	6-10 tahun	15	71	89	61	7	243
(contoh: 1)	11-15 tahun	4	11	21	16	3	55
Total		28	118	145	112	18	421

Lama mahir berkendara (contoh: 1) * Conscience Crosstabulation

Count

		Conscience					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Lama mahir	1-5 tahun	8	36	43	30	6	123
berkendara	6-10 tahun	18	63	80	59	23	243
(contoh: 1)	11-15 tahun	2	14	20	17	2	55
Total		28	113	143	106	31	421

Lama mahir berkendara (contoh: 1) * Openness Crosstabulation

Count

		Openness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	

Lama mahir berkendara (contoh: 1)	1-5 tahun	14	28	48	21	12	123
	6-10 tahun	16	46	107	63	11	243
	11-15 tahun	5	7	21	15	7	55
Total		35	81	176	99	30	421

Jenis kendaraan pribadi * Aggressive_Driving Crosstabulation

Count

		Aggressive_Driving					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Jenis kendaraan pribadi	Motor	15	90	138	74	30	347
	Mobil	3	29	21	17	4	74
Total		18	119	159	91	34	421

Jenis kendaraan pribadi * Neuroticsm Crosstabulation

Count

		Neuroticsm					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Jenis kendaraan pribadi	Motor	26	71	128	105	17	347
	Mobil	13	16	23	20	2	74
Total		39	87	151	125	19	421

Jenis kendaraan pribadi * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Jenis kendaraan pribadi	Motor	23	100	135	55	34	347
	Mobil	3	28	25	11	7	74
Total		26	128	160	66	41	421

Jenis kendaraan pribadi * Agreeableness Crosstabulation

Count

		Agreeableness					
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	Total
Jenis kendaraan pribadi	Motor	20	93	121	98	15	347
	Mobil	8	25	24	14	3	74
Total		28	118	145	112	18	421

Jenis kendaraan pribadi * Conscience Crosstabulation

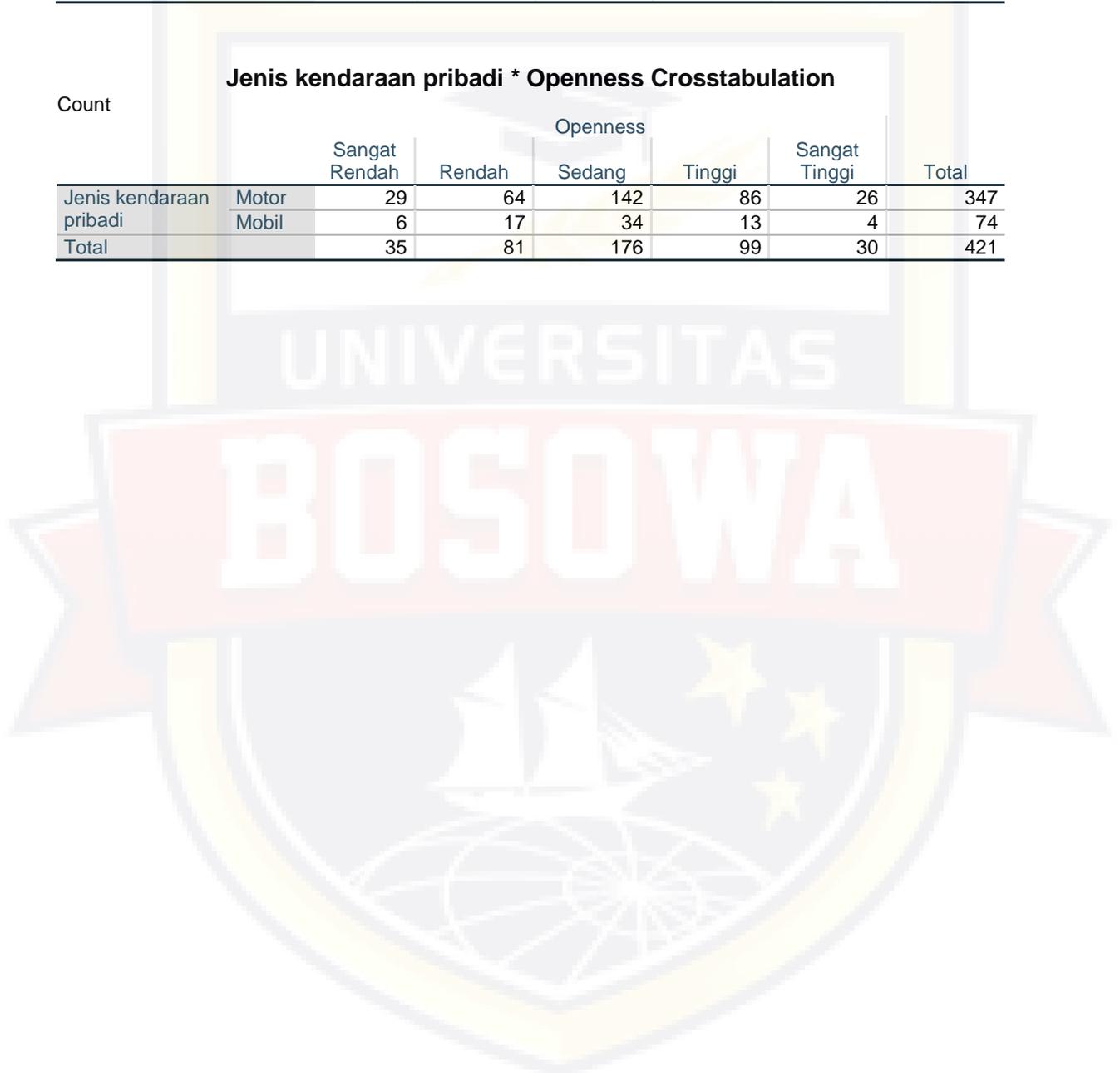
Count

		Conscience					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Jenis kendaraan pribadi	Motor	22	92	120	89	24	347
	Mobil	6	21	23	17	7	74
Total		28	113	143	106	31	421

Jenis kendaraan pribadi * Openness Crosstabulation

Count

		Openness					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Jenis kendaraan pribadi	Motor	29	64	142	86	26	347
	Mobil	6	17	34	13	4	74
Total		35	81	176	99	30	421





LAMPIRAN 6

HASIL UJI ASUMSI

Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		421
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	7.18250137
Most Extreme Differences	Absolute	.042
	Positive	.042
	Negative	-.033
Test Statistic		.042
Asymp. Sig. (2-tailed)		.077 ^c
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

Linearitas

Dimensi Agreeableness

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
totalAD * Extra	Between Groups	(Combined)	2021.550	19	106.397	1.945	.010
		Linearity	815.437	1	815.437	14.909	.000
		Deviation from Linearity	1206.113	18	67.006	1.225	.237
Within Groups			21932.731	401	54.695		
Total			23954.280	420			

Dimensi Agreeableness

			ANOVA Table				
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
totalAD * agree	Between Groups	(Combined)	1185.333	31	38.237	.653	.925
		Linearity	37.182	1	37.182	.635	.426
		Deviation from Linearity	1148.150	30	38.272	.654	.921
Within Groups			22768.948	389	58.532		
Total			23954.280	420			

Conscientiousness

			ANOVA Table				
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
totalAD * Conscien	Between Groups	(Combined)	2004.571	24	83.524	1.507	.061
		Linearity	399.483	1	399.483	7.207	.008
		Deviation from Linearity	1605.088	23	69.786	1.259	.191
Within Groups			21949.709	396	55.429		
Total			23954.280	420			

Neuroticism

			ANOVA Table				
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
totalAD * Neuroticsm	Between Groups	(Combined)	2037.662	22	92.621	1.682	.028
		Linearity	267.671	1	267.671	4.861	.028
		Deviation from Linearity	1769.991	21	84.285	1.531	.064
Within Groups			21916.618	398	55.067		
Total			23954.280	420			

Openness

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
totalAD * Neuroticsm	Between Groups	(Combined)	2037.662	22	92.621	1.682	.028
		Linearity	267.671	1	267.671	4.861	.028
		Deviation from Linearity	1769.991	21	84.285	1.531	.064
	Within Groups		21916.618	398	55.067		
	Total		23954.280	420			

Uji Multikolinearitas

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2287.183	5	457.437	8.761	.000 ^b
	Residual	21667.097	415	52.210		
	Total	23954.280	420			

a. Dependent Variable: totalAD

b. Predictors: (Constant), Open, Neuroticsm, agree, Extra, Conscien

Coefficients^a

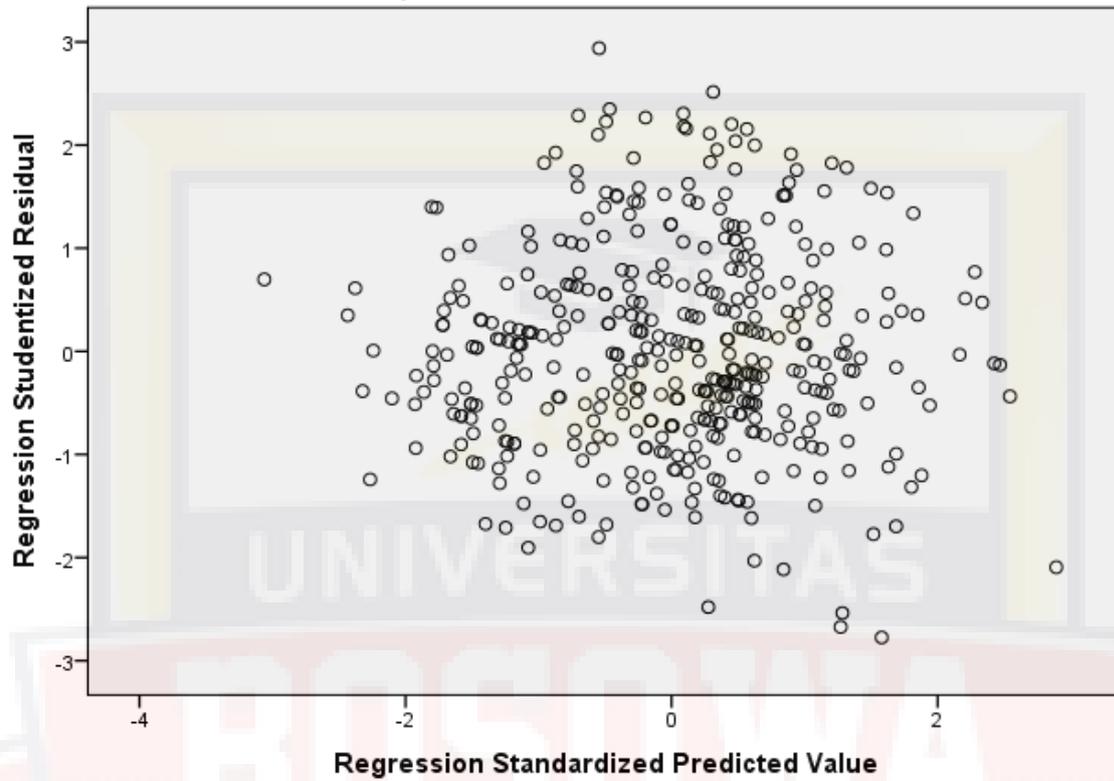
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	14.093	3.869		3.643	.000		
	Extra	.217	.106	.110	2.043	.042	.758	1.319
	agree	-.001	.060	-.001	-.020	.984	.956	1.046
	Conscien	.038	.089	.023	.421	.674	.732	1.366
	Neuroticsm	.185	.085	.105	2.183	.030	.941	1.062
	Open	.313	.074	.223	4.216	.000	.782	1.279

a. Dependent Variable: totalAD

Uji Heteroskedastisitas

Scatterplot

Dependent Variable: totalAD





LAMPIRAN 7

HASIL UJI HIPOTESIS

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			
						F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.309 ^a	.095	.085	7.226	.095	8.761	5	415	.000

a. Predictors: (Constant), neuro, agree, Extra, Open, Conscien

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2287.183	5	457.437	8.761	.000 ^b
	Residual	21667.097	415	52.210		
	Total	23954.280	420			

a. Dependent Variable: AD

b. Predictors: (Constant), neuro, agree, Extra, Open, Conscien

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	14.093	3.869		3.643	.000
	Extra	.217	.106	.110	2.043	.042
	agree	-.001	.060	-.001	-.020	.984
	Conscien	.038	.089	.023	.421	.674
	Open	.313	.074	.223	4.216	.000
	neuro	.185	.085	.105	2.183	.030

a. Dependent Variable: AD

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			
						F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.185 ^a	.034	.032	7.431	.034	14.766	1	419	.000
2	.190 ^b	.036	.031	7.433	.002	.843	1	418	.359
3	.197 ^c	.039	.032	7.431	.003	1.182	1	417	.278
4	.292 ^d	.085	.076	7.258	.046	21.092	1	416	.000
5	.309 ^e	.095	.085	7.226	.010	4.764	1	415	.030

a. Predictors: (Constant), Extra

b. Predictors: (Constant), Extra, agree

c. Predictors: (Constant), Extra, agree, Conscien

d. Predictors: (Constant), Extra, agree, Conscien, Open

e. Predictors: (Constant), Extra, agree, Conscien, Open, neuro



LAMPIRAN 8

SERTIFIKAT TRANSLATOR

1786/D/T/2005; 25-05-2005

NO. : 676/UN27.10/S2/2014

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS SEBELAS MARET
SURAKARTA

MENYATAKAN BAHWA :

- **Deri Hferdawan** -

NRM : **S891208012**

LAHIR DI **Gunung Batin** TANGGAL **21 Oktober 1989**

TELAH MENYELESAIKAN DAN MEMENUHI SEMUA SYARAT PENDIDIKAN

PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS SEBELAS MARET

PROGRAM STUDI : **Pendidikan Bahasa Inggris**

KEPADANYA DIBERIKAN GELAR

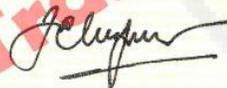
MAGISTER PENDIDIKAN (M.Pd.)

BESERTA SEGALA HAK DAN KEWAJIBAN YANG MELEKAT PADA GELAR TERSEBUT.

DIBERIKAN DI SURAKARTA PADA TANGGAL **Lima Mei Dua Ribu Empat Belas**

DIREKTUR

Program Pascasarjana



Prof. Dr. Ir. Ahmad Yunus, M.S.
NIP 19610717 198601 1 001



REKTOR



Prof. Dr. Ravik Karsidi, M.S.
NIP 19570707 198103 1 006

ETS TOEFL ITP

CERTIFICATE OF ACHIEVEMENT

This is to certify that

Herdawan Deri

achieved the following scores on the

TOEFL® ITP Test

Listening Comprehension:	66
Structure & Written Expression:	64
Reading Comprehension:	63
Total:	643

Under the auspices of:

HEF

At: JAKARTA

Date: September 06, 2014

GOLD.IDN20132.1303130127.199027

Date of Birth: Oktober 21, 1989

David L. Hunt

David L. Hunt
Vice President and Chief Operating Officer
ETS Global Division