

**KEMATANGAN EMOSI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
*AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA DI JALAN  
RAYA KOTA MAKASSAR**



**DIAJUKAN OLEH :**

**RUDY ANDI AHMAD TANDI ABENG  
4516091098**

**SKRIPSI**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR  
2020**



**KEMATANGAN EMOSI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA  
DI JALAN RAYA KOTA MAKASSAR**

**SKRIPSI**

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

***Oleh:***

**RUDY ANDI AHMAD TANDI ABENG**

**4516091083**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2020**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**SKRIPSI**

**KEMATANGAN EMOSI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA DI JALAN RAYA KOTA  
MAKASSAR**

**Disusun dan diajukan oleh:**

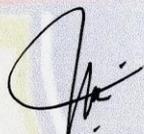
**RUDY ANDI AHMAD TANDI ABENG  
NIM 4516091098**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada September 2020

Menyetujui:

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

  
**Minarni, S.Psi, MA**  
**NIDN: 0910078104**

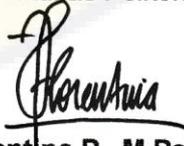
  
**St. Syawaliah, M.Psi, Psikolog**  
**NIDN: 0903078502**

Mengetahui:

  
**Dekan  
Fakultas Psikologi,**

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

**Ketua Program Studi  
Fakultas Psikologi**

  
**Titin Florentina P., M.Psi., Psikolog**  
**NIDN: 0931107702**

**HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN**

**KEMATANGAN EMOSI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA DI JALAN RAYA KOTA  
MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

**RUDY ANDI AHMAD TANDI ABENG**

**4516091098**

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji  
Ujian Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar

Pada September tahun 2020

**Pembimbing I**



**Minarri, S.Psi, MA**  
**NIDN: 0910078104**

**Pembimbing II**



**St. Syawaliah, M.Psi, Psikolog**  
**NIDN: 0903078502**

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 : Rudy Andi Ahmad Tandi Abeng  
NIM : 4516091098  
Program Studi : Psikologi  
Judul : Kematangan Emosi sebagai Prediktor terhadap  
*Aggressive Driving* pada Pengendara Motor di  
Jalan Raya Kota Makassar

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. **Minarni, S.Psi, MA** (.....)
2. **St. Syawaliah Gismin, S.Psi, M.Psi, Psikolog** (.....)
3. **Arie Gunawan HZ, S.Psi, M.Psi, Psikolog** (.....)
4. **Musawwir, S.Psi, M.Pd** (.....)

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Psikologi  
Universitas Bosowa Makassar



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

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul "Kematangan Emosi sebagai Prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara Di Jalan Raya Kota Makassar" beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya dari peneliti sendiri, bukan hasil plagiat. Peneliti siap menanggung risiko/sanksi apabila ternyata ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar etika keilmuan dalam karya yang telah peneliti buat, termasuk adanya klaim dari pihak terhadap keaslian karya peneliti ini.

Makassar, September 2020



Ruay Andi Ahmad Tandi Abeng

## PERSEMBAHAN

Puji syukur kepada Allah SWT atas berkah, rahmat, dan karunia-Nya. Karya ini saya dedikasikan kepada kedua orang tua tercinta, keluarga besar yang saya sayangi, dosen-dosen yang terhormat, dan teman-teman yang saya banggakan.



## MOTTO

**“KUN FAYAKUN”**

-Jadilah, maka jadilah ia-

-QS. *Al-Baqarah*: 117-

**“Sulit bagimu, bukan berarti sulit bagi Allah”**

**-RudyAbeng-**

**“Jatuh di aspal tak seindah jatuh di *springbed* pedisnya itu luar biasa, ibarat ko dikhianati dan diphp-in (cinta)”**

**-LaafureeH-**

## ABSTRAK

### **Kematangan Emosi sebagai Prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara Bermotor di Jalan Raya Kota Makassar**

**Rudy Andi Ahmad Tandi Abeng**  
**4516091098**  
**Fakultas Psikologi Universitas Bosowa**  
[rudy.psikologi16@gmail.com](mailto:rudy.psikologi16@gmail.com)

Penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah kematangan emosi dapat memprediksi *aggressive driving* pada pengendara motor di jalan raya Kota Makassar. Penelitian ini dilakukan terhadap 1627 pengendara motor di jalan raya Kota Makassar. Instrumen pengumpulan data yang digunakan peneliti ada dua, yaitu skala *aggressive driving* yang telah diadaptasi oleh Triana Puri yang mengacu pada aspek-aspek Houston, Haris, dan Norman (2003) sedangkan skala kematangan emosi dimodifikasi oleh peneliti sesuai dengan aspek-aspek Schneider (1964). Data dianalisis menggunakan teknik regresi linear sederhana dengan menggunakan bantuan aplikasi *SPSS Statistic 20*. Hasil analisis memberikan 3 kesimpulan yaitu : 1) Kematangan Emosi dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* dengan besar kontribusi yang diperoleh nilai *R Square* sebesar 0.034. berdasarkan nilai *R Square change* tersebut diketahui bahwa sumbangan relatif yang diberikan pada Kematangan Emosi sebesar 3.4%. 2) Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* dengan arah pengaruh negatif ini berarti bahwa terdapat hubungan yang tidak searah, semakin tinggi Kematangan Emosi maka semakin rendah pula *Aggressive Driving*, begitupun sebaliknya.

Kata Kunci : *Aggressive Driving*, Kematangan Emosi, dan Pengendara Motor

## KATA PENGANTAR

### ***Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh***

*Alhamdulillah Robbil'aalamiin.* Puji syukur kehadiran Allah *Subhanahu Wa Ta'alla*, atas segala rahmat dan karunia-nya, yang telah memberikan kekuatan, ketabahan, kesabaran, serta kemudahan sehingga peneliti dapat menyelesaikan proses perkuliahan dan skripsi ini dengan baik dan tepat pada waktunya. Tak lupa pula salam dan shalawat kepada Baginda Rasulullah Nabi Muhammad SAW karena telah membawa kita dari zaman gelap gulita ke zaman yang terang benderang seperti sekarang ini. Pada kesempatan ini, peneliti juga ingin mengucapkan banyak terima kasih:

1. Kepada kedua orang tua saya, Bapak Zaenuddin, S.Sos. MM, M.Mpd dan ibu Herlina Panggoa. B, Sc., S.Sos. MMA yang telah membesarkan, mengasahi, dan memberikan dukungan baik moral maupun materi serta selalu memberikan do'a yang terbaik untuk anak-anaknya.
2. Kepada dosen pembimbing akademik, Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi, M.A yang telah mendidik dan perhatian kepada anak didiknya, sehingga peneliti bisa menyelesaikan studi tepat waktu.
3. Kepada dosen pembimbing, Ibu Minarni, S.Psi., M.A dan St. Syawaliyah Gismin, M.Psi., Psikolog yang telah membimbing saya dengan sabar dan sepenuh hati sehingga skripsi ini bisa terselesaikan dengan baik dan tepat waktu, semoga kebaikannya dibalas oleh Allah SWT.
4. Kepada dosen penguji, Pak Arie Gunawan HZ, M. Psi., Psikolog dan Pak Musawwir, S.Psi., M.Pd yang telah membantu memperbaiki skripsi ini sehingga dapat menambah pengetahuan pembaca.

5. Kepada Dekan Fakultas Psikologi, Bapak Musawwir, S.Psi., M.Psi, beserta jajaran dosen Ibu Sri Hayati, M.Psi, Psikolog., Pak A. Budhy Rakhmat, S.Psi., M.Psi., Psikolog, Ibu titin Florentina, M.Psi, Psikolog, Pak Syahrul Alim, S.Psi, M.A, Pak Aditya, M.Psi, Psikolog, Ibu Aulia, dan Ibu Hikmah
6. Kepada sahabat EngelBertus Boger, Rifky Sahran, Dzikri Marsaoly, Dandi, Zoel, Jailani Rumasoreng, Ayi, Danu, Amin, Riswandi, Muh Ainun, Fatmawati dan seluruh sahabat dan teman yang dimana pun berada yang selalu memberikan semangat, dukungan kepada peneliti dan membantu menyebarkan koesioner dari peneliti.
7. Kepada Psycholovec, teman kelas sekaligus keluarga kedua bagi peneliti, semua momen-momen yang telah kita jalani bersama-sama tak akan terlupakan, semangat guys. Akan ada waktunya untuk sampai di tahap ini, nikmati proses nya.
8. Kepada partner saya yang bernama Rachmadanty Mujah Hartika yang senantiasa selalu meluangkan waktu untuk membantu saya dalam segala hal, dan juga selaluh mendengarkan seluruh kelukesah, kesulitan dan seluruh pertanyaan yang saya lontarkan kepadanya kapanpun dan dimana pun.
9. Kepada Psysixtion, teman angkatan, yang telah mengisi dan menyebarkan kuesioner peneliti, tetap semangat.

Makassar, 26 September 2020



Rudy Andi Ahmad Tandil Abeng

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN .....	iii
HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN .....	iv
SURAT PERNYATAAN .....	v
PERSEMBAHAN .....	vi
MOTTO .....	vii
ABSTRAK.....	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR GAMBAR .....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	9
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	10
1. Manfaat Teoritis .....	10
2. Manfaat Praktis .....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>11</b>
A. <i>Aggressive Driving</i> .....	11
1. Definisi <i>Aggressive Driving</i> .....	11

2.	Aspek-Aspek Perilaku <i>Aggressive Driving</i> .....	13
3.	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku <i>Aggressive Driving</i> .....	16
4.	Dampak <i>Aggressive Driving</i> .....	21
B.	Kematangan Emosi.....	22
1.	Definisi Kematangan Emosi .....	22
2.	Ciri-ciri Kematangan Emosi.....	24
3.	Aspek-aspek Kematangan Emosi .....	26
4.	Dampak Kematangan Emosi.....	27
C.	Pengendara .....	28
D.	Dewasa Awal .....	28
1.	Definisi Dewasa Awal.....	28
2.	Tugas Perkembangan Masa Dewasa Awal.....	30
E.	Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara di jalan Raya Kota Makassar.....	30
F.	Hipotesis Penelitian .....	33
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>		<b>34</b>
A.	Pendekatan Penelitian .....	34
B.	Variabel Penelitian .....	34
C.	Definisi Variabel .....	35
1.	Definisi Konseptual .....	35
2.	Definisi Operasional .....	35

D. Populasi Dan Sampel.....	36
1. Populasi .....	36
2. Sampel.....	36
3. Teknik Pengambilan Sampel.....	37
E. Teknik Pengumpulan Data.....	38
1. Skala <i>Agressive Driving</i> .....	38
2. Skala Kematangan Emosi .....	39
F. Uji Instrumen.....	40
1. Uji Validitas .....	40
2. Uji Reliabilitas .....	43
G. Teknik Analisis Data.....	44
1. Analisis Deskriptif.....	44
2. Uji Asumsi .....	44
3. Uji Hipotesis .....	45
H. Jadwal Penelitian .....	46
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>47</b>
A. Hasil Analisis.....	47
1. Deskriptif Subjek Berdasarkan Demografi.....	47
2. Deskriptif Variabel Berdasarkan Tingkat Skor .....	51
3. Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi.....	56
4. Hasil Uji Asumsi .....	78
5. Hasil Uji Hipotesis .....	80
B. Pembahasan.....	82
1. Gambaran <i>Aggressive Driving</i> Pada Pengendara Di Jalan Raya Kota Makassar .....	82

2. Gambaran Kematangan Emosi Pada Pengendara	
Di Jalan Raya Kota Makassar .....	85
3. Kematangan Emosi Sebagai Prediktor Terhadap	
<i>Aggressive Driving</i> Pada Pengendara	
Di Jalan Raya Kota Makassar .....	87
C. Limitas Penelitian .....	89
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>90</b>
A. Kesimpulan .....	90
B. Saran .....	91
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>93</b>

**BOSOWA**

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Blue Print alatukur <i>Aggressive Driving</i> .....	41
Tabel 3.2 Blue Print Alat Ukur Kematangan Emosi .....	42
Tabel 3.3 Blue print Kematangan Emosi Setelah Uji Coba.....	45
Tabel 3.4 Hasil Uji Reliabilitas .....	46
Tabel 4.1 Kategorisasi Skor .....	55
Tabel 4.2 Hasil Analisis <i>Aggressive Driving</i> .....	55
Tabel 4.3 Kategorisasi <i>Aggressive Driving</i> .....	56
Tabel 4.4 Hasil Analisis Kematangan Emosi .....	57
Tabel 4.5 Kategorisasi Kematangan Emosi.....	57
Tabel 4.6 Hasil Uji Normalitas .....	81
Tabel 4.7 Hasil Uji Linearitas.....	82
Tabel 4.8 Kontribusi pengaruh Kematangan Emosi Terhadap <i>Aggressive Driving</i> .....	83
Tabel 4.9 Koefisien pengaruh Kematangan Emosi Terhadap <i>Aggressive Driving</i> .....	84

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Diagram Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	50
Gambar 4.2 Diagram Responden Berdasarkan Usia .....	51
Gambar 4.3 Diagram Responden Berdasarkan Suku.....	51
Gambar 4.4 Diagram Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	52
Gambar 4.5 Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan .....	53
Gambar 4.6 Diagram Responden berdasarkan Lama Mahir Mengemudi.....	53
Gambar 4.7 Diagram Responden berdasarkan Memiliki SIM.....	54
Gambar 4.8 Diagram <i>Aggressive Driving</i> berdasarkan Kategorisasi .....	56
Gambar 4.9 Diagram Kematangan Emosi berdasarkan Kategorisasi.....	58
Gambar 4.10 Diagram Tingkat Skor <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin .....	59
Gambar 4.11 Diagram Tingkat skor <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Usia .....	60
Gambar 4.12 Diagram Tingkat Skor <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Suku .....	62
Gambar 4.13 Diagram Tingkat skor <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Pekerjaan .....	63
Gambar 4.14 Diagram Tingkat Skor <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Pendidikan.....	65
Gambar 4.15 Diagram Tingkat Skor <i>Aggressive Driving</i> berdasarkan Lama Mahir Mengemudi .....	67
Gambar 4. 16 Diagram Tingkat Skor <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Memiliki SIM.....	69

Gambar 4. 17 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Jeniskelamin .....	70
Gambar 4.18 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Usia .....	71
Gambar 4.19 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Suku .....	72
Gambar 4.20 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Pekerjaan .....	74
Gambar 4.21 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	76
Gambar 4.22 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Lama Mahir Mengemudi .....	78
Gambar 4.23 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi	
Berdasarkan Memiliki SIM .....	80

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Contoh Item Pada Skala Penelitian .....	99
Lampiran 2 : Input Data .....	104
Lampiran 3 : Hasil Uji Reliabilitas dan Uji Validitas .....	106
Lampiran 4 : Hasil Analisis Deskriptif Responden .....	111
Lampiran 5 : Hasil Analisis Deskriptif Variabel .....	115
Lampiran 6 : Hasil Analisis Deskriptif Variabel berdasarkan Demografi .....	117
Lampiran 7 : Hasil Uji Asumsi .....	128
Lampiran 8 : Hasil Uji Hipotesis .....	130

**BOSOWA**

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kota Makassar merupakan salah satu kota terbesar di wilayah Indonesia bagian tengah. Kota Makassar juga dikenal sebagai kota metropolitan dan juga disebut sebagai kota pelajar, hal tersebut dilihat dari banyak faktor yang mendukung atau sebagai daya tarik bagi masyarakat ataupun pelajar dari luar daerah kota Makassar untuk datang bermukim di Kota tersebut. Sehingga tidak heran apabila kota Makassar mengalami perkembangan dan penambahan jumlah penduduk yang begitu cepat.

Semakin banyak warga pendatang, maka kepadatan di Kota Makassar semakin meningkat. Berdasarkan hasil data yang didapatkan dari Dinas Penduduk dan Catatan Sipil (2018) mengatakan jumlah penduduk di Kota Makassar sebanyak 1,7 jiwa, dan juga Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) mengatakan bahwa Kota Makassar memiliki jumlah penduduk yang begitu banyak yang mencapai 1,7 juta jiwa dengan luas wilayah 199,26 kilometer persegi dan menduduki posisi ke 5 dari 10 kota metropolitan, Kompas.com (2019).

Berdasarkan dari data yang didapatkan bahwa penambahan jumlah penduduk kebanyakan yang datang mayoritas adalah mahasiswa dari berbagai daerah di Sulawesi Selatan dan juga dari Indonesia bagian timur, mereka yang datang dengan tujuan menuntut ilmu dan melanjutkan jenjang pendidikan atau perkuliahan. Banyaknya pertambahan jumlah penduduk pendatang maka bertambah banyak juga jumlah kendaraan yang ada kota

Makassar, penambahan ini dilihat dari banyaknya mahasiswa yang membawa kendaraan pribadi dari daerahnya sendiri seperti kendaraan roda dua (motor) dan juga kendaraan roda empat (mobil), dan itu juga menjadi pemicu kemacetan lalu lintas di kota Makassar.

Pertambahan jumlah kendaraan kota Makassar sangatlah cepat, dapat dilihat penambahan jumlah kendaraan setiap tahunnya mencapai 2 sampai 5 persen pertahunnya. Dilihat dari tahun 2016 tercatat sebanyak 1,425,150 unit, tahun 2017 tercatat sebanyak 1,505,835 unit, dan ditahun 2018 tercatat sebanyak 1,563,608 unit. Dari data jumlah ini diantaranya lebih banyak adalah kendaraan roda dua (motor) yang mana kurang lebih 100 juta unit pertahun dibandingkan jumlah mobil kurang lebih dari 1 juta unit pertahunnya (Samsat, BPS (2019), (2018)).

Berdasarkan UU No. 22, tahun 2009. tentang aturan-aturan lalu lintas yang mana isi UU tersebut telah mengatur pengguna jalan agar mendapatkan kenyamanan dan keamanan saat berkendara. Pelanggaran lalu lintas tersebut akan menjadi masalah bagi masyarakat yang tidak menaati atau hendak melanggarnya, seperti dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas batas kecepatan yang ditentukan adalah maksimal 60-100 km/jam di jalan tol, 60 km/jam di jalan perkotaan dan 30 km/jam di jalan permukiman. Dalam Permenhub No. 111 Tahun 2015 menyebutkan bahwa laju kendaraan diatur dengan dengan tujuan mengurangi kecelakaan yang terjadi dalam berkendara di jalan raya.

Adapun aturan-aturan yang harus dipenuhi oleh pengendara atau seseorang hendak ingin menggunakan kendaraan roda dua (motor) atau roda empat (mobil). Berdasarkan aturan dalam Undang-Undang No.2 Tahun 2002

mengatakan bahwa pengendara wajib mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) adalah bukti registrasi dan identitas yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi dalam mengemudi kendaraan. Adapun syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh SIM. Seperti, wajib mempunyai KTP (Kartu Tanda Penduduk), sehat jasmani dan rohani dan berusia 17 tahun, (Polri, Satlantas Polres Makassar (2020)).

Meningkatnya jumlah kendaraan di Kota Makassar tersebut menjadi kepadatan lalu lintas yang tinggi. Peningkatan jumlah kendaraan juga sebagai pemicu kemacetan di jalan raya, biasanya masih banyak masyarakat yang tidak mematuhi aturan atau melanggar larangan-larangan yang telah dibuat pihak berwajib. Perilaku yang sering ditunjukkan saat kondisi padat atau macet seperti mengemudi dengan jarak yang terlalu berdekatan dengan kendaraan lain, menyalip di antara pengendara-pengendara dan menyerobot kendaraan lain yang ada di depannya, membuat jalur sendiri, melawan arah atau jalur dan melanggar lampu lalu lintas. Perilaku lainnya juga yang biasa muncul antara lain mengebut laju kendaraan, mengklakson secara terus menerus, berteriak, dan terkadang hingga timbul perselisihan antara sesama pengendara.

Perilaku-perilaku tersebut mengganggu dan membuat tidak nyaman pada pengguna jalan lain yang sedang berkendara. Perilaku tersebut juga bisa menimbulkan kecelakaan yang disebabkan oleh pengguna jalan lain atau pengendara lain, seperti yang biasanya kita lihat yaitu rem mendadak, salah menyalakan lampu sein hingga resiko yang paling parah adalah kematian secara mendadak. Perilaku yang disebutkan di atas merupakan uraian

perilaku agresif dalam berkendara. Tasca (2000) menyatakan bahwa perilaku *Aggressive Driving* adalah suatu pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain, serta *property*. Sedangkan menurut Dukes, Stephanie & Lessie (dalam Muhaz, 2013) mengatakan bahwa *Aggressive Driving* dikategorikan kedalam perilaku agresif dalam berkendara seperti membuat atau menambah jalur baru, mengambil jalur yang berlawanan, tidak mau saling mengalah, dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Perilaku *Aggressive Driving* sangatlah berbahaya bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lainnya, dapat dilihat dari jumlah kasus yang didapatkan peneliti di Polrestabes Kota Makassar. Yang mana mencatat jumlah kasus pada kecelakaan kendaraan bermotor pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 di jalan raya Kota Makassar adalah sebanyak 6.427 kasus. Dimana kecelakaan tersebut mengakibatkan sebanyak 511 meninggal dunia, korban luka berat, dan korban luka ringan. Adapun juga terdapat kerugian material, dari kasus-kasus kecelakaan yang ada di jalan raya kota Makassar. Diantara banyak kasus yang telah tercatat ada juga kasus kecelakaan yang terjadi karena pengendara yang melaju dengan kecepatan di atas rata-rata dan juga tidak tertib dengan aturan-aturan lalu lintas yang ada, Polrestabes (2020).

Berdasarkan dari hasil observasi peneliti di beberapa tempat dalam melihat perilaku-perilaku yang sering dimunculkan pengendara motor. Antara lain di perempatan lampu merah Unhas, lampu merah Tello dan lampu merah Boulevard, dimana sebagian besar pengendara motor sering menimbulkan perilaku *Aggressive Driving*. Seperti, membunyikan klakson secara berulang

kali, melanggar rambu-rambu atau menerobos lampu merah, menambah laju kendaraan saat lampu kuning telah nyala, melawan arah atau jalur.

Selain itu, hal tersebut sejalan dengan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada 14 responden pengguna aktif dalam berkendara roda dua (motor). yang mana sebagian besar dari mereka mengungkapkan bahwa, pernah melakukan *Aggressive Driving*. Mulai dari mengebut, melanggar aturan lalu lintas, membunyikan klakson secara berulang kali dan mengebut karena ada keperluan yang harus diselesaikan. Beberapa responden juga mengatakan selalu melakukan perilaku *Aggressive Driving* jika ada kesempatan dan para aparat yang bertugas sedang tidak di tempat untuk berjaga.

Penelitian yang dilakukan oleh Erwandi (2009) menyebutkan bahwa sebagian besar penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah faktor *human error* dan perilaku agresif berkendara. Bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara seperti pelanggaran batas kecepatan, perpindahan jalur kendaraan secara tidak aman, melanggar tanda-tanda lalu lintas, jarak dengan kendaraan lain yang terlalu dekat, tidak memberikan lampu sein ketika berpindah jalur, dan cara mengendarai yang mengganggu. Bentuk pelanggaran yang terjadi mengakibatkan pengendara mengalami kecelakaan lalu lintas.

Muzaya (2016) mengatakan Ketika mengemudi di jalan raya ada pengendara yang mengemudi kendaraannya secara aman dan ada yang tidak aman. Bentuk mengemudi yang tidak aman dan beresiko terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti berkendara sambil berbicara dengan pengendara lain, berkendara di jalur kanan dengan kecepatan rendah,

menerobos lampu merah, melawan arah, tidak menggunakan kaca spion, berkendara sambil bermain *handphone*, dan berkendara sambil mendengarkan musik. Ada juga yang mengemukakan bahwa berkendara yang tidak aman dan beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas, mereka cenderung agresif dalam keadaan marah, stress dan cemas. Sebaliknya, berkendara yang aman dan rendah resikonya cenderung berkendara dengan berhati-hati dan tidak terburu-buru, Harris et. Al (2014).

Berdasarkan hasil data dari polrestabes kota Makassar. Di mana jumlah laka lantas di jalan raya kota Makassar menyebutkan bahwa, kebanyakan pelaku pengendara *Aggressive Driving* yang masih menempuh jenjang pendidikan sekolah menengah atas (SMA) dan mahasiswa berpendidikan lanjut atau kuliah. Dari hasil data tercatat rata-rata usia pelaku dari 16-20 tahun dengan jumlah 342 orang dan jumlah terbanyak di tahun 2017 sebanyak 428 orang, dan dengan usia 21-30 tahun sebanyak 127 orang dan jumlah terbanyak di tahun 2018 sebanyak 213 orang

Dilihat dari data yang didapatkan dari Polrestabes mencatat, pengendara yang melakukan perilaku *Aggressive Driving* di jalan raya kebanyakan usia yang masuk kategori masa dewasa awal. Menurut Hurlock (1996), dewasa awal adalah masa peralihan dari masa remaja bahwa dewasa awal dimulai pada usia 18-40 tahun. Secara umum, yang mana mereka tergolong dewasa awal adalah yang berusia 18-40 tahun. Pada dewasa awal harusnya Kematangan Emosi sudah terbentuk dengan baik. Selain itu, Salah satu kualitas penting yang perlu dikembangkan oleh individu adalah Kematangan Emosi yang ada pada diri individu itu sendiri.

Selain itu dari hasil penelitian-penelitian yang didapatkan peneliti menunjukkan semakin tinggi tingkat Kematangan Emosi maka tingkat *Aggressive Driving* semakin rendah. Sebaliknya jika semakin rendah tingkat Kematangan Emosi maka akan tinggi tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara. Sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Utari (2016) yang mengatakan bahwa terdapat hubungan antara *Aggressive Driving* dan Kematangan Emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda. Selain itu terdapat pula hasil penelitian yang mengatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku *Aggressive Driving* pada remaja SMK kecamatan taman kota Pekanbaru (Yulita, 2019).

Sebagian besar pengendara di jalan raya yang telah memasuki masa dewasa awal, yang mana dilihat dari kepemilikan SIM yang telah berusia 17 tahun keatas. Namun sayangnya, pengendara yang notabene telah memasuki masa dewasa awal, belum bisa menempatkan emosinya dengan benar, oleh karena itu, tingkat *Aggressive Driving* yang terjadi di jalan raya, tidak terlepas dari tingkat Kematangan Emosi seseorang.

Kematangan Emosi merupakan konstruk psikologis yang menjelaskan bagaimana individu mengelola emosinya. Individu yang matang secara emosional adalah individu yang terampil dalam mengelola emosi serta mengekspresikannya dengan cara-cara yang adaptif, Hurlock (1996). Selain itu, ada beberapa karakteristik Kematangan Emosi yaitu, kontrol diri, penggunaan fungsi kritis mental dan pemahaman diri. Selain itu, ada juga cara mengidentifikasi Kematangan Emosi seperti Disiplin diri, Determinasi,

Kemandirian inilah yang harus diperhatikan dalam seseorang yang memasuki masa dewasa awal menurut Wiramihardja (2007).

Kematangan Emosi pada dewasa awal diharapkan mampu mengurangi tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara. Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa Kematangan Emosi adalah solusi terbaik dari *aggressive driving*, seperti penelitian yang dilakukan oleh Muhaz (2013) hasilnya mengatakan bahwa mahasiswa yang memiliki Kematangan Emosi yang rendah akan menimbulkan perilaku yang negatif seperti pengendara yang memotong jalan secara tiba-tiba, maka stimulus ini akan diproses kemudian memunculkan perasaan jengkel, kesal, hingga memunculkan kemarahan pengendara dan memicu pengendara untuk melakukan *aggressive driving*. Sebaliknya seseorang yang memiliki Kematangan Emosi yang tinggi akan mampu menjadi lebih sabar, sehingga tidak mudah terpengaruh oleh keadaan lalu lintas. seseorang yang memiliki Kematangan Emosi tinggi akan lebih mampu memunculkan emosi yang lebih positif, kerana ia akan berfikir secara kritis terlebih dahulu sebelum memunculkan emosi.

Sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Fita (2014) mengatakan bahwa terdapat korelasi positif yang signifikan antara kematangan emosi dengan persepsi kecelakaan sebesar 0,6. Artinya semakin tinggi Kematangan Emosi maka semakin rendah persepsi risiko kecelakaan. Selain itu, terdapat pula hasil penelitian yang mengatakan terdapat sumbangan efektif Kematangan Emosi terhadap *Aggressive Driving* sebesar 26,8%. Maka terdapat 73,2% dipengaruhi oleh faktor lain diluar faktor Kematangan Emosi yang mempengaruhi *Aggressive Driving* pengemudi bus (Mustikawati, 2017).

Berdasarkan hasil wawancara, hasil penelitian, dan observasi peneliti dapat diprediksi bahwa Kematangan Emosi dapat menurunkan perilaku *Aggressive Driving* pada pengendara di Kota Makassar. Perilaku *Aggressive Driving* sebaiknya dapat dikurangi agar dapat menjaga keselamatan antara pengendara yang berada di jalan raya. Namun yang sebenarnya terjadi semakin hari semakin banyak pengendara yang melakukan Perilaku *Aggressive Driving* di jalan raya. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* melalui judul penelitian Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara di Jalan Raya di Kota Makassar.

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dibahas, peneliti merumuskan masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana tingkat Kematangan Emosi pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar?
2. Bagaimana tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar?
3. Dapatkah Kematangan Emosi menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui tingkat Kematangan Emosi pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar
2. Untuk mengetahui tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar

3. Untuk mengetahui kemampuan Kematangan Emosi dalam memprediksi *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah, sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian ini semoga dapat menjadi tambahan atau sumbangan referensi tentang Pengaruh Kematangan Emosi pada dewasa awal terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di jalan raya Kota Makassar.

##### **2. Manfaat praktis**

###### **a. Bagi Mahasiswa**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi atau pengetahuan mengenai bahaya-bahaya dalam mengemudi secara tidak beraturan dan ugal-ugalan (*Aggressive Driving*), dan juga memotivasi kepada mahasiswa yang sedang mengerjakan skripsi yang lebih terfokus pada penelitian *Aggressive Driving*.

###### **b. Bagi Masyarakat**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi atau pengetahuan mengenai bahaya berkendara dengan perilaku yang dapat membahayakan diri sendiri ataupun pengendara lain atau (*Aggressive Driving*).

###### **c. Bagi Peneliti Selanjutnya**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan informasi atau pengetahuan untuk peneliti selanjutnya dan terpenting dapat menjadi acuan dalam melakukan penelitian dengan variabel yang sama yaitu, Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving* dalam berkendara serta menjadi referensi tambahan untuk melakukan penelitian selanjutnya.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. *Aggressive Driving*

##### 1. Definisi *Aggressive Driving*

Grey, Triggs & Haworth (1989) mendefinisikan *Aggressive Driving* terbagi menjadi dua hal dan diklasifikasikan sebagai perilaku ekstrim, tindakan pembunuhan, sengaja membunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologi). Sedangkan definisi kedua mencakup konsep mengambil resiko. Perilaku mengemudi agresif dalam penampilan, tetapi tidak selalu bermaksud untuk menyebabkan kerugian, walaupun selanjutnya dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko. *Aggressive Driving* adalah segala bentuk perilaku yang melukai atau menyakiti makhluk hidup lain, dan terdorong untuk menghindari perilaku itu Baron & Richardson (1994) dalam Anderson & Bushman, (2002).

Hal ini sejalan dengan Carver dan Harmon (2009) yang mendefinisikan *Aggressive Driving* sebagai salah satu mekanisme ekspresi yang maladaptif dari mengemudi dengan penuh amarah atau emosional. Kemarahan yang telah terjadi diartikan sebagai efek pendekatan yang dipicu oleh rangsangan tidak menyenangkan, membahayakan, atau dalam menangani hambatan dari tujuan yang diinginkan atau perilaku bermusuhan dari orang lain.

Mizell dalam *American Automobile Association (AAA) Foundation for Traffic Safety* (1997) juga mendefinisikan *Aggressive Driving* sebagai perilaku marah atau tidak sabar dari pengemudi yang disengaja atau dengan maksud untuk melukai atau membunuh

pengemudi lain atau pejalan kaki karena masalah lalu lintas. *Aggressive Driving* sebagai suatu perilaku yang direncanakan untuk menyerang secara fisik, emosi dan psikologi di lingkungan mengemudi atau di jalan raya (Hennessy and Wiesenthal, 2000). *Aggressive Driving* sebagai perilaku mengendarai kendaraan yang dibarengi dengan kemarahan atau rasa frustrasi. Hal ini dapat dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja yang dimaksudkan membahayakan individu lainnya baik secara fisik maupun psikologis. Rasa frustrasi yang timbul dikarenakan oleh situasi lalu lintas ataupun situasi yang dialami individu sebelum berkendara.

Tasca (2000) mengemukakan bahwa suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan kemudian dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, atau cara untuk menghemat waktu. Dikatakan juga mengemudi secara agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, dan menghasilkan tingkah laku yang memaksakan sesuatu yang sangat resiko pada pengemudi lain. Menurut James dan Nahl (2000). Definisi lainnya dikemukakan oleh *National Highway and Traffic Safety Administration* (NHTSA), (dalam Tasca, 2000) bahwa *Aggressive Driving* adalah seseorang menggunakan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan diri sendiri atau cenderung membahayakan orang lain serta properti jalan. *Aggressive Driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson,

melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris & Norman 2003).

Dari beberapa definisi diatas yang diungkapkan oleh para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat disimpulkan bahwa *Aggressive Driving* adalah perilaku mengemudi yang tidak aman, dan dilakukan secara sengaja cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang sehingga dapat membahayakan orang lain dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko tabrakan.

## **2. Aspek-Aspek Perilaku *Aggressive Driving***

Aspek-aspek perilaku *Aggressive Driving* menurut Houston, Haris, dan Norman (2003) antara lain:

### **a. Perilaku Konflik (*Conflict Behavior*)**

Konflik adalah kondisi yang ditimbulkan oleh adanya kekuatan yang saling bertentangan dalam berkendara. Kekuatan-kekuatan ini bersumber pada keinginan manusia. Perilaku yang selalu akan muncul menimbulkan konflik atau masalah meliputi interaksi sosial secara langsung dengan pengendara lain. Misal, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, dan menyalakan lampu jauh meski dalam keadaan biasa. Schuhfried, G. (2011), menyebut perilaku ini sebagai perilaku yang ditampilkan oleh pengendara dalam mempertahankan diri mereka dalam berlalu lintas dengan mempengaruhi pengguna jalan

lain untuk melakukan hal yang sama. Contohnya seperti memajukan kendaraan melewati garis panjang kendaraan lain.

Haerani & Anya (2017) menyebutkan bahwa salah satu perilaku *Aggressive Driving* yang paling sering terjadi ialah pengendara berusaha memperkecil jarak dengan pengendara lain di depannya agar dapat menghalangi pengendara lain mendahuluinya, hal ini merupakan salah satu ciri perilaku konflik. Shinar (2007) juga mengungkapkan bahwa *conflict behavior* merujuk pada tindakan yang tidak secara langsung dapat membebaskan individu dalam situasi-situasi yang menegangkan namun hanya sekedar melampiaskan emosi pengendara.

Tak jauh dari itu, Prasetyo & Dyah (2011) menyatakan bahwa bentuk *conflict Behavior* dapat dilihat dari menyerang fisik (memukul atau merusak) pengguna jalan lain. Selain itu, perilaku ini juga ditunjukkan dengan isyarat maupun menyerang individu lain secara verbal. Menyerang dengan isyarat biasanya dilakukan dengan menunjukan isyarat tangan yang menjelekkan atau merendahkan pengemudi lain. Sedangkan perilaku menyerang secara verbal dapat ditunjukkan dengan menggunakan kata-kata kasar (makian) kepada pengguna jalan lain

b. Mengebut (*Speeding*)

Pengendara cenderung mengendarai dengan cara yang tidak aman, namun belum tentu melibatkan pengendara yang lain. Misal, mengebut melewati batas kecepatan, membuntuti kendaraan lain, dan mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala. Salah satu

perilaku yang dikategorikan sebagai bagian dari perilaku *Aggressive Driving* adalah perilaku mengejar dan membuntuti pengendara lain yang menyebabkan pengendara tersebut berpindah jalur. Perilaku mengejar yang dimaksud adalah berkendara di atas kecepatan rata-rata yang ditetapkan oleh aturan setempat sehingga berpotensi membahayakan pengendara dan juga orang lain. Selain itu perilaku mengejar juga dimaksudkan sebagai perilaku yang berpotensi membuat pengendara menyalip atau mendahului kendaraan lain dengan kasar (Tasca, 2000).

Sejalan dengan hal tersebut Shinar (2007) menyebutkan bahwa perilaku ini terlihat dari perilaku menyalip, menerobos lampu merah, maupun mengikuti kendaraan di depannya dengan jarak yang terlalu dekat. Perilaku ini dinilai dapat mengeluarkan individu dari situasi yang menegangkan. Houston, Harris, dan Norman (2003) menyebut aspek perilaku *Aggressive Driving* yaitu: perilaku konflik (*Conflict Behavior*) dan mengejar (*Speeding*). Berdasarkan teori tersebut dapat dipahami bahwa *Aggressive Driving* memiliki aspek yang memungkinkan seseorang berperilaku agresif di jalan raya. Melakukan berbagai perilaku yang dapat membahayakan dirinya sendiri maupun yang ada disekitarnya dengan memicu terjadinya konflik dan mengejar.

Dari dua teori tersebut peneliti menggunakan aspek *Aggressive Driving* dari Houston, Harris & Norman (2003) dikarenakan teori tersebut sesuai digunakan sebagai alat ukur, karena aspek yang dikemukakan menunjukkan bagaimana pengendara melakukan

*Aggressive Driving*. Dari aspek-aspek *Aggressive Driving* yang dikemukakan, maka dipilih untuk membuat aitem dalam penyusunan alat ukur guna mengungkap tingkat perilaku *Aggressive Driving*.

### 3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku *Aggressive Driving*

Terdapat beberapa pendapat ahli mengenai klasifikasi faktor-faktor *Aggressive Driving*. Menurut Tasca (2000) perilaku *Aggressive Driving* dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yang dapat digolongkan menjadi tujuh, yaitu:

#### a. Usia dan Jenis Kelamin

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebanyakan *Aggressive Driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun, lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama. *Aggressive Driving* termasuk perilaku melanggar lalu lintas, pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *Aggressive Driving* dari pada pengemudi perempuan.

#### b. Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Jalan raya, terutama pada malam hari,

memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut memberikan kesempatan untuk “lolos begitu saja” dari diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving*. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui identitasnya.

Arbor (2004) menyebutkan bahwa mengemudi melibatkan kombinasi unik dari perilaku publik dan pribadi. Orang yang sedang mengendarai kendaraan pribadi dapat mengembangkan perilaku anonimitas, hal ini karena individu merasa bahwa saat berkendara perilaku mereka tidak dibatasi ketika perilaku mereka tidak terlihat atau diketahui oleh orang lain. Perasaan anonimitas pengemudi dapat mengakibatkan kekerasan yang ekstrim dan bahkan dapat mengubah individu menjadi berbahaya. Hasil penelitian menemukan bahwa seorang pengendara mobil menunjukkan perilaku agresif ketika tidak terlihat. Hal ini ditemukan pada mengemudi *jeep* terbuka dan tertutup. Bahwa mobil *jeep* terbuka lebih intens dalam membunyikan klakson saat lampu merah dibanding individu yang menggunakan mobil jep secara terbuka.

#### c. Faktor Sosial

*Aggressive Driving* merupakan pengaruh dari norma, reward, hukuman, dan model yang ada di masyarakat. Banyaknya kasus *Aggressive Driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa

bahwa perilaku *Aggressive Driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *Aggressive Driving*. Sejalan dengan hal tersebut Arbor (2004) mengungkapkan semua bentuk perilaku manusia termasuk gaya mengemudi dipengaruhi oleh faktor eksternal. Hal ini terkait dengan pengaruh media dan budaya.

Meskipun belum ada penelitian yang membuktikan bahwa menonton film balap-balapan dapat mempengaruhi perilaku agresi dalam berkendara, beberapa pakar telah berasumsi bahwa anak-anak mampu menunjukkan perilaku agresi dari menonton film kejar-kejaran hingga kemungkinan orang dewasa pun dapat menunjukkan hal demikian. *National highway traffic safety administration* mendefinisikan *Aggressive Driving* sebagai tindakan mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan, ekstrem dan agresif yang dapat membahayakan orang lain atau properti lainnya.

#### d. Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus-menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka. Faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil risiko. Arbor (2004) menyebut beberapa diantara pengemudi yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang kronis hanya menganggap

bahwa tindakan yang mereka lakukan sebagai respon keterlambatan dan menganggap tindakan yang dilakukan sebagai suatu hal yang normal. Bahkan hingga menimbulkan ekspresi marah yang berlebihan saat berkendara dapat mengarahkan individu ke kondisi penyakit kronis. Hal ini dapat mengindikasikan pengemudi yang agresif terus menerus dan selalu melakukan konformitas di jalan dapat dianggap sebagai manifestasi sebuah patologi.

e. Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *Aggressive Driving*. Review terhadap berbagai penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa mengemudi dan risiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda. Mereka memiliki gaya hidup seperti minum minuman keras, menggunakan obat-obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Dimana gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara. Perilaku-perilaku tersebut termasuk ke dalam mengemudi dibawah gangguan emosional yang oleh disebut *Aggressive Driving*.

f. Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *Aggressive Driving*. Dalam sebuah penelitian, ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang menilai diri mereka

sendiri memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraanya kurang. Hal ini dapat berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *Aggressive Driving*. Sedangkan orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kecil kemungkinan untuk melakukan *Aggressive Driving*, karena ia lebih mengutamakan keselamatan.

g. Faktor Lingkungan

Hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun, kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *Aggressive Driving*. Beberapa penelitian telah mengungkapkan bahwa keterlambatan ke tempat kerja, sekolah, menonton sepak bola atau janji temu lainnya yang menjadikan individu berpacu dengan waktu menjadi salah satu alasan pengendara melakukan *Aggressive Driving*.

Mengendarai kendaraan setiap hari dalam kondisi kemacetan yang tinggi dapat menyebabkan individu mengalami gangguan stres. Shinar dan Compton (2014) menemukan bahwa *Aggressive Driving* berkaitan dengan kepadatan kendaraan di jalan. Selain itu efek tekanan waktu dapat menambah timbulnya perilaku *Aggressive Driving* contohnya membalap di jalanan dan melewati rambu lalu lintas. Faktor

lingkungan yang mempengaruhi timbulnya perilaku *Aggressive Driving* adalah faktor kesesakan. Prakash dan Kansal (2003) menjelaskan bahwa salah satu penyebab *Aggressive Driving* yaitu persepsi kesesakan. Sarwono (1997) menyatakan bahwa persepsi kesesakan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi sesak.

Hennessy & Wiesenthal (2000) menambahkan, kondisi lingkungan jalan raya yang padat akan mempengaruhi tingkat stres individu, selanjutnya akan memungkinkan terjadinya perilaku agresif pada saat mengemudi. Krahe (1996) menjelaskan kesesakan juga dapat meningkatkan kemungkinan agresi. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi *Aggressive Driving* menurut Tasca (2000) adalah usia dan jenis kelamin, anonimitas, sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi, dan lingkungan. Dari pemaparan klasifikasi faktor-faktor perilaku *Aggressive Driving* tersebut, dapat disimpulkan bahwa perilaku *Aggressive Driving* sesungguhnya adalah ciri sifat pribadi bukan bersifat genetik. Tetapi perilaku *Aggressive Driving* terbentuk dari adanya hubungan dengan lingkungan sekitar, yaitu kesesakan dimana pengendara sepeda motor lebih sering menghabiskan waktu bersama pengendara sepeda motor yang lain di jalan raya.

#### **4. Dampak *Aggressive Driving***

Handayani, Dhony dan Lydia (2017) telah menemukan bahwa *Aggressive Driving* dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan pada

pengendara sepeda motor. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku mengendarai dengan *aggressive* seperti mengebut dan menyalip dapat mengakibatkan tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas hal ini sejalan dengan Tasca (2000) yang menyebutkan bahwa salah satu penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas adalah perilaku *Aggressive Driving* yang dapat mengganggu pengguna jalan lain sehingga menimbulkan permusuhan. Selain itu, dapat memicu pengendara lain untuk ikut melakukan tindakan *Aggressive Driving*.

## **B. KEMATANGAN EMOSI**

### **1. Pengertian Kematangan Emosi**

Para ahli di bidang psikologi mencoba mendefinisikan emosi dengan berbagai tinjauan. Keberadaan emosi bagi setiap individu memegang peranan yang sangat penting dalam kehidupan. Emosi dalam prakteknya mempunyai peranan penting bagi perilaku manusia. Dari segi etimologi, emosi berasal dari akar kata bahasa latin '*movere*' yang berarti menggerakkan, bergerak. Kemudian ditambah dengan awalan 'e' untuk memberi arti bergerak menjauh. Emosi adalah perasaan yang kita alami, (Semmel, Albin & Rochelle, 1986).

Schneiders (1964) mengemukakan bahwa individu disebut matang emosinya jika potensi yang dikembangkan dapat ditempatkan dalam suatu kondisi pertumbuhan, dimana tuntutan yang nyata dari kehidupan individu dewasa dapat dihadapi dengan sikap yang tidak menunjukkan pola emosional kekanak-kanakan, akan tetapi terus diupayakan cara-cara penyelesaian dewasa yang tidak merugikan diri sendiri dan lingkungannya.

Chaplin (2001) mendefinisikan emosi sebagai suatu yang terangsang dari organisme, mencakup perubahan-perubahan yang disadari, yang mendalam sifatnya, dan perubahan perilaku. Goleman (1999), dalam bukunya *Emotional Intelligence* yang merujuk pada kamus *Oxford* menjelaskan bahwa emosi adalah setiap kegiatan atau pergolakan pikiran, perasaan, nafsu, dan setiap keadaan mental yang hebat dan meluap-luap. Sejalan dengan penambahan usia, emosi individu akan terus berkembang hingga mencapai pada kondisi yang disebut dengan Kematangan Emosi.

Hurlock (1994) mengatakan ketika individu tersebut telah mencapai Kematangan Emosinya maka dapat didefinisikan individu dapat menilai secara kritis sebelum bertindak terlebih dahulu sebelum bertindak seperti anak-anak atau orang belum matang emosinya. Kemampuan individu dalam merespon stimulus yang didapatkan dari lingkungan dapat dilihat dari hidup yang sehat, terarah dan jelas dengan stimulus yang didapat serta dapat bertanggung jawab atas semua keputusan dan perbuatan atas lingkungannya. Jika hal tersebut terpenuhi, maka individu tersebut dapat dikatakan matang emosinya (Cole, Martin, dan Dennis 2004)

Kematangan Emosi dapat dimengerti dengan mengetahui pengertian emosi dan kematangan, kemudian diakhiri dengan penjelasan Kematangan Emosi sebagai satu kesatuan. Istilah kematangan menunjukkan kesiapan yang terbentuk dari pertumbuhan dan perkembangan Hurlock (1994). Suatu keadaan seseorang yang tidak cepat terganggu rangsangan yang bersifat emosional, baik dari dalam diri

maupun luar dirinya, disisi lain Kematangan Emosi dapat bertindak dengan tepat dan wajar sesuai dengan kondisi dan situasi.

Kematangan Emosi dapat didefinisikan sebagai kemampuan mengekspresikan perasaan dan keyakinan secara berani dan mempertimbangkan perasaan dan keyakinan orang lain Covey (2005). Dariyo (2006) juga mendefinisikan Kematangan Emosi sebagai keadaan atau kondisi mencapai tingkat kedewasaan dari perkembangan emosi sehingga individu tidak lagi menampilkan pola emosional yang tidak pantas. Definisi Kematangan Emosi merupakan kesiapan individu dalam mengendalikan dan mengarahkan emosi dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi, kesiapan tersebut tercapai sesuai dengan perkembangan usia (Walgito, 2004)

## **2. Ciri-ciri Kematangan Emosi**

Selain itu Hurlock (2003) juga mengungkapkan beberapa karakteristik Kematangan Emosi remaja, yaitu :

### **a. Kontrol emosi**

Individu dikatakan sudah mencapai Kematangan Emosi bila pada akhir masa remaja tidak “meledakkan” emosinya di hadapan orang lain melainkan menunggu saat dan tempat yang tepat untuk mengungkapkan emosinya dengan cara-cara yang lebih dapat diterima.

### **b. Penggunaan fungsi kritis mental**

Petunjuk Kematangan Emosi salah satunya bahwa individu mampu menilai situasi secara kritis terlebih dahulu sebelum bereaksi secara emosional dan tidak lagi bereaksi tanpa berpikir sebelumnya

seperti anak-anak atau orang yang tidak matang. Ketika ada rangsangan atau stimulus yang menyebabkan emosi maka individu yang matang emosinya dapat berpikir dahulu sebelum memberikan tanggapan.

c. Pemahaman diri

Individu yang emosinya matang memberikan reaksi emosional yang stabil, tidak berubah-ubah dari satu emosi ke suasana hati yang lain seperti dalam periode sebelumnya. Individu dikatakan memahami diri apabila mampu mengenali emosi yang ada pada dirinya.

Menurut Berk (2014) yang Kematangan Emosi mempunyai cirri-ciri antara lain:

- a. Harga diri positif
- b. Regulasi diri emosional yang baik dan strategis dan koping yang fleksibel
- c. Keahlian resolusi konflik yang baik
- d. Percaya diri pada kemampuan seseorang untuk mencapai tujuan seseorang
- e. Rasa tanggung jawab pribadi untuk hasil
- f. Kegigihan yang penggunaan waktu yang efektif
- g. Pengembangan identitas yang sehat-gerakan menuju eksplorasi secara mendalam dan kepastian komitmen
- h. Karakter moral yang kuat
- i. Rasa makna dan tujuan dalam hidup, yang ditimbulkan oleh agama, spiritualis, atau sumber lainnya
- j. Ingin berkontribusi secara berarti ke komunitas seseorang

### 3. Aspek-aspek Kematangan Emosi

Schneider (1964) mengemukakan bahwa Kematangan Emosi seseorang memiliki aspek-aspek sebagai suatu ciri sifat atau perilaku yang dapat terlihat atau diobservasi, aspek tersebut yaitu:

a. Kecukupan respon emosional (*Adequacy of Emotional Response*)

Kemampuan seseorang untuk menampilkan respon emosional dengan kadar yang tepat, tidak berlebihan atau kurang, yang berarti bahwa respon-respon emosinya harus cocok dengan tingkat pertumbuhannya. Orang dewasa yang seperti anak kecil menggunakan tangisan atau ledakan kemarahan untuk mendapatkan apa yang diinginkannya merupakan ketidakmatangan emosi.

b. Jarak dan kedalaman emosi (*Emotional Range and Depth*)

Kemampuan seseorang untuk menampilkan respon emosional yang sesuai dengan rangsangan yang diterima. Kematangan Emosi menuntut adanya suatu perkembangan yang memadai sehingga mampu menjadi dasar penyesuaian yang baik. Seseorang dikatakan belum mencapai Kematangan Emosi adalah seseorang yang mempunyai perasaan dangkal dan memperlihatkan sebagai seseorang yang terlalu simpatik atau seseorang yang memiliki kekurangan perasaan cinta, simpati, perhatian, dan keramahan.

c. Kontrol Emosi (*Emotional control*)

Kemampuan seseorang untuk mengendalikan dan mengontrol emosi. Kontrol emosi yang kurang atau berlebihan akan menghambat penyesuaian sosial. Sikap dan perilaku individu yang menunjukkan kurangnya kontrol emosi antara lain, kemarahan yang meledak-ledak

yang ditunjukkan dengan perilaku emosional, misalnya membanting barang atau berkelahi. Kegagalan seseorang untuk mengatur perasaan merupakan salah satu faktor penting yang ikut menentukan berhasil atau gagalnya seseorang dalam mengendalikan emosinya. Seseorang dikatakan belum matang emosinya ketika seseorang tersebut masih terus-menerus menjadi korban oleh perasaan takut, cemas, marah, cemburu, dan rasa benci.

#### **4. Dampak Kematangan Emosi**

Dampak Kematangan Emosi yang dimiliki menurut Hurlock, (1999) dampak-dampak Kematangan Emosi adalah:

a. Memiliki pemikiran yang rasional

Individu dikatakan matang emosinya bukan hanya dilihat berdasarkan berpikir secara emosional saja melainkan dapat berpikir secara rasional

b. Memiliki penerimaan diri yang sosial

Individu yang dikatakan matang emosinya apabila bisa menyesuaikan dirinya pada masyarakat dan lingkungan dimana ia tinggal.

c. Mampu menerima perbedaan

Individu yang bisa meminimalisasikan suatu permasalahan ia dapat dikatakan bisa menerima perbedaan antara satu dengan yang lain

d. Mampu mengontrol amarah

Individu yang matang emosinya cenderung dapat mengendalikan ekspresi emosi dengan stabil (Pawar, 2016). Selain itu, individu

mampu mengendalikan emosinya dan menunjukkan kontrol emosi dengan baik sehingga memiliki kapasitas perilaku yang dapat mengelola amarahnya dalam menghadapi suatu permasalahan Burney (dalam Anderson 2006).

### **C. Pengendara**

Pengendara merupakan seseorang yang sedang duduk di atas, sesuatu yang sedang dinaiki atau sedang ditunggangi, yang mana pengendara yang dimaksud ialah seseorang yang sedang mengoperasikan atau mengendarai kendaraannya. Kendaraan yang dimaksud dalam hal ini adalah, sepeda motor, mobil dan kendaraan lainnya (KBBI, 2020). Dalam undang-undang no 14 tahun 1992 bahasanya setiap orang yang berkendara wajib memiliki surat izin. Sama hal dengan undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas yang mengatakan bahwa pengendara atau pengemudi sebagai orang yang mengendarai kendaraan bermotor harus memiliki surat izin mengemudi (SIM).

Dalam penelitian ini pengendara yang dimaksud peneliti ialah pengendara yang sedang mengoperasikan kendaraan sepeda motor (roda dua).

### **D. DEWASA AWAL**

#### **1. Definisi dewasa awal**

Istilah adult atau dewasa awal berasal dari bentuk lampau kata adultus yang berarti telah tumbuh menjadi kekuatan atau ukuran yang sempurna atau telah menjadi dewasa yang mampu menyelesaikan pertumbuhan mampu menerima kedudukan dalam masyarakat bersama

dengan individu dewasa yang lainnya. Hurlock (1999) mengatakan bahwa masa dewasa awal dimulai pada umur 18 tahun sampai umur 40 tahun, saat perubahan yang dilihat dalam bentuk fisik dan psikologis yang menyertai berkurangnya kemampuan dalam reproduktif.

Santrock (2002) mengatakan masa dewasa awal adalah masa untuk bekerja dan menjalin hubungan dengan lawan jenis, terkadang menyisakan sedikit waktu untuk hal lainnya. Kenniston (dalam Santrock, 2002) mengemukakan masa muda (*youth*) adalah periode kesementaraan ekonomi dan pribadi, dan perjuangan antara ketertarikan pada kemandirian dan menjadi terlibat secara sosial. Periode masa muda rata-rata terjadi 2 sampai 8 tahun, tetapi dapat juga lebih lama. Dua kriteria yang diajukan untuk menunjukkan akhir masa muda dan permulaan dari masa dewasa awal adalah kemandirian ekonomi dan kemandirian dalam membuat keputusan.

Sementara itu, Dariyo (2006) mengatakan bahwa secara umum mereka yang tergolong dewasa muda (*young adulthood*) ialah mereka yang berusia 20-40 tahun. Sebagai seorang individu yang sudah tergolong dewasa, peran dan tanggung jawabnya tentu semakin bertambah besar. Ia tak lagi harus bergantung secara ekonomis, sosiologis maupun psikologis pada orangtuanya (Dariyo, 2006).

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa dewasa awal adalah individu yang berada pada rentang usia antara 20 hingga 40 tahun dimana terjadi perubahan fisik dan psikologis pada diri individu yang disertai berkurangnya kemampuan reproduktif, merupakan masa dimana individu tidak lagi harus bergantung secara ekonomis, sosiologis, maupun

psikologis pada orang tuanya, serta masa untuk bekerja, terlibat dalam hubungan masyarakat, dan menjalin hubungan dengan lawan jenis.

## **2. Tugas Perkembangan Masa Dewasa Awal**

Hurlock (1996) membagi tugas perkembangan pada individu dewasa awal, antara lain:

- a. mulai bekerja
- b. memilih pasangan
- c. mulai membina keluarga
- d. mengasuh anak
- e. mengelola rumah tangga
- f. mengambil tanggung jawab sebagai warga negara
- g. mencari kelompok sosial yang menyenangkan.

### **E. Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar**

Kepadatan penduduk pada kota-kota besar atau bisa dibilang kota metropolitan biasanya tidak bisa dipungkiri dengan kemacetan. Hal ini dilihat dari data yang didapatkan dari kantor Capil (2018) mengungkapkan bahwa jumlah penduduk di kota Makassar sebanyak 1,7 jiwa. Banyak nya penduduk ini tidak bisa dipungkiri dengan penambahan jumlah kendaraan yang setiap tahun nya bertambah mencapai 2 sampai 5 persen atau sebanyak 100 juta unit pertahunnya (Samsat Kota Makassar, BPS (2019),(2018).

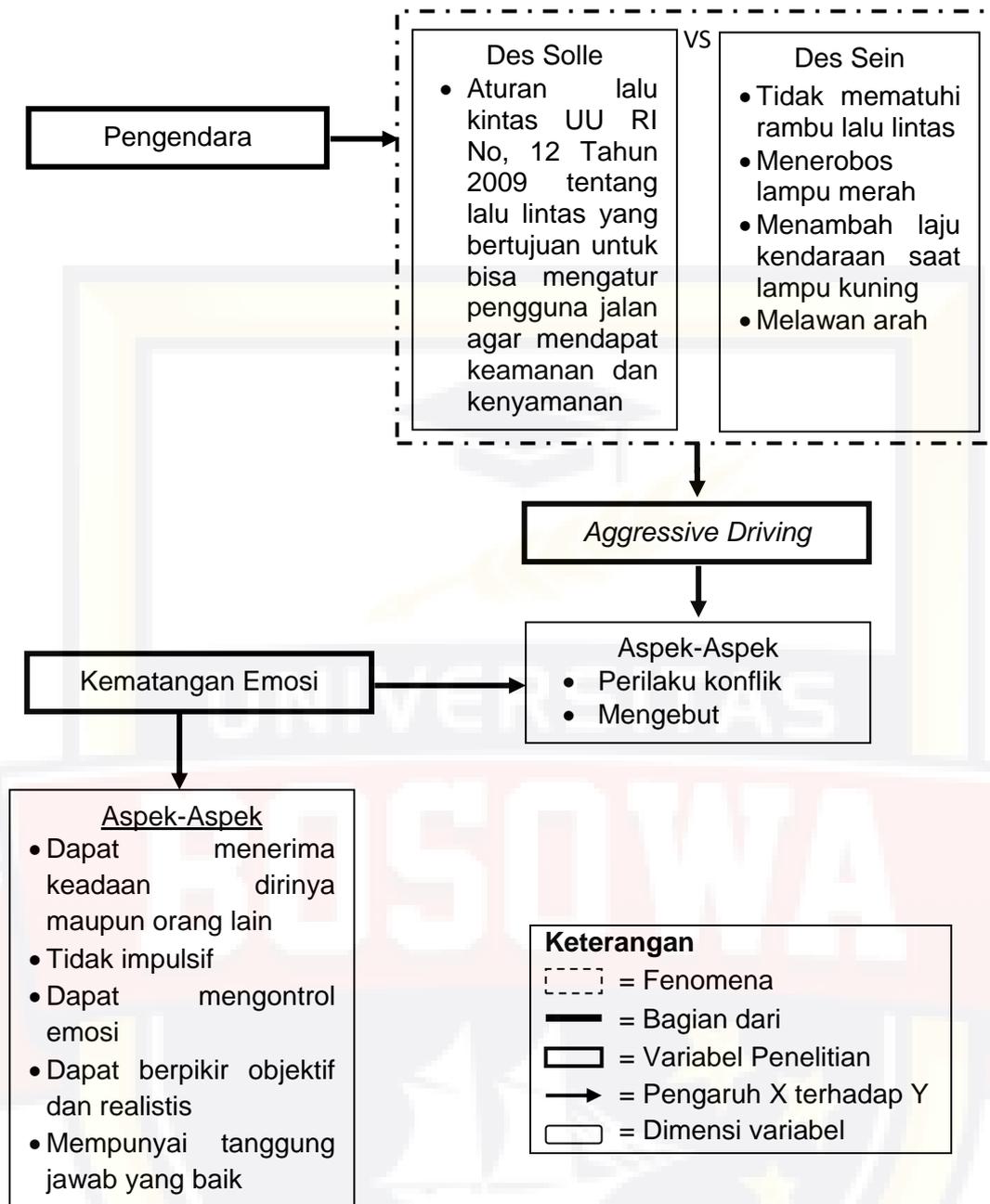
Pertambahan jumlah kendaraan di Kota Makassar setiap tahunnya mencapai 2-5% pertahunnya atau kurang lebih 100 juta unit pertahunnya. Oleh karena itu, makin bertambahnya jumlah kendaraan maka seharusnya pengendara harus mematuhi aturan-aturan yang dikeluarkan oleh lalu lintas

yaitu UU No.12 tahun 2009 bahasanya seluruh pengguna jalan harus mendapatkan kenyamanan dan keamanan dalam berkendara, namun jika peraturan itu dilanggar akan menjadi masalah. Adapun aturan-aturan lain yang harus dipenuhi oleh pengendara yang sudah disebutkan dalam UU No.2 tahun 2002 menyebutkan bahwa pengendara wajib mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) yang menjadi bukti registrasi dan identitas yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang memenuhi syarat administrasi dalam berkendara. Selain itu syarat lain yang harus dipenuhi untuk memenuhi SIM yaitu, wajib mempunyai KTP, sehat jasmani dan rohani dan berusia 17 tahun (Polri, Satlantas, (2020)

Meningkatnya kendaraan di Makassar menjadi kepadatan lalu lintas, peningkatan jumlah kendaraan juga menjadi pemicu kemacetan dan biasanya banyak yang tidak mematuhi aturan lalu lintas. Biasanya perilaku yang sering ditunjukkan saat kondisi padat atau macet seperti mengemudi yang jarak berdekatan, membuat jalur sendiri, melawan arah dan melanggar lampu lalu lintas, klakson terus-menerus, berteriak dan terkadang menimbulkan perselisihan antar pengendara, di sisi lain perilaku ini juga mengganggu dan membuat tidak nyaman pengendara lain dan menimbulkan kecelakaan terhadap pengendara lain. Perilaku yang disebutkan diatas merupakan uraian perilaku agresif dalam berkendara. Houston, Harris & Norman (2003) mengatakan *Aggressive Driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang.

Perilaku *Aggressive Driving* sangatlah berbahaya bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lainnya. dilihat dari jumlah kasus yang didapatkan peneliti di Polrestabes Kota Makassar yang mana kurang lebih 511 kecelakaan yang mengakibatkan meninggal dunia, korban luka berat dan luka ringan, adapun kerugian material (Polrestabes (2020). dari hasil observasi peneliti di beberapa tempat dalam melihat perilaku-perilaku yang sering dimunculkan pengendara motor. Antara lain di perempatan lampu merah Unhas, lampu merah Tello dan lampu merah Boulevard, dimana kebanyakan pengendara motor sering menimbulkan perilaku *Aggressive Driving*. Seperti, membunyikan klakson berulang kali, melanggar rambu-rambu atau menerobos lampu merah, menambah laju kendaraan saat lampu kuning telah nyala, melawan arah atau jalur.

Berdasarkan hasil data dari Polrestabes Kota Makassar jumlah laka lantas kebanyakan pelaku pengendara *Aggressive Driving* masih menempuh jenjang pendidikan SMA dan mahasiswa berpendidikan lanjut atau kuliah yang mencatat rata-rata berusia 16-20 dan 21-30 tahun dengan jumlah terbanyak kecelakaan di tahun 2018 sebanyak 213 orang. Dilihat dari data yang didapat pelaku yang sering melakukan *Aggressive Driving* kebanyakan usia masuk kategori masa dewasa awal. Menurut Hurlock (1996), dewasa awal adalah masa peralihan masa remaja yang mana mulai dari usia 18-40 tahun, dimana di masa dewasa awal ini seharusnya Kematangan Emosi sudah terbentuk dengan baik. Salah satu kualitas penting yang harus dikembangkan pada individu adalah Kematangan Emosi.



#### F. Hipotesis Penelitian

$H_0$  : Kematangan Emosi tidak dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar

$H_1$  : Kematangan Emosi dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di Jalan Raya Kota Makassar

### BAB III

## METODE PENELITIAN

#### A. Pendekatan Penelitian

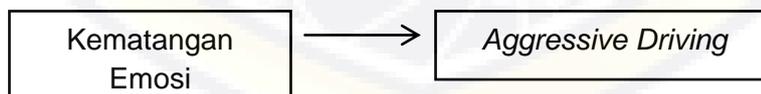
Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah satu jenis dari dua pendekatan yang ada pada setiap penelitian, penelitian kuantitatif adalah penelitian yang sistematis, terencana, dan terstruktur dengan jelas sejak awal hingga pembuatan desain penelitian. Sugiyono (2011) mengatakan bahwa metode penelitian kuantitatif bisa juga diartikan sebagai metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu.

#### B. Variabel penelitian

Sugiyono (2011) menjelaskan bahwa variabel adalah kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti mengenai atribut, sifat atau nilai dari orang untuk dapat dan bisa dipelajari dan bisa ditarik kesimpulannya dari penelitian. Dalam penelitian ini, terdapat dua variabel yaitu variabel independen dan variabel dependen:

Variabel Independen (X) : Kematangan Emosi

Variabel Dependen (Y) : *Aggressive Driving*



## C. Definisi Variabel

### 1. Definisi Konseptual

#### a. *Aggressive Driving*

*Aggressive Driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris & Norman, 2003)

#### b. **Kematangan Emosi**

Schneiders (1964) mengemukakan bahwa individu disebut matang emosinya jika potensi yang dikembangkan dapat ditempatkan dalam suatu kondisi pertumbuhan, dimana tuntutan yang nyata dari kehidupan individu dewasa dapat dihadapi dengan sikap yang tidak menunjukkan pola emosional kekanak-kanakan, akan tetapi terus diupayakan cara-cara penyelesaian dewasa yang tidak merugikan diri sendiri dan lingkungannya.

### 2. Definisi Operasional

#### a. *Aggressive Driving*

*Aggressive Driving* dalam penelitian ini adalah suatu perilaku berkendara agresif seperti: mengejar, ugal-ugalan, mengklakson, berbicara kasar, membuntuti pengemudi lain pada saat berkendara dan bisa saja menjadi kemungkinan untuk mencelakai diri sendiri atau bisa saja mencelakai pengemudi lain yang sedang berkendara.

## **b. Kematangan Emosi**

Kematangan Emosi dalam penelitian ini adalah kemampuan dalam mengekspresikan perasaan dan keyakinan secara berani dan mempertimbangkan perasaan dan keyakinan orang lain, dimana yang akan diteliti dalam penelitian ini sejauh mana Kematangan Emosi seseorang dalam berkendara.

## **D. Populasi dan Sampel**

### **1. Populasi**

Azwar (2017) mengatakan bahwa populasi adalah suatu kelompok besar dari subjek yang akan digeneralisasikan dari hasil penelitian. Pada dasarnya populasi bisa dibatasi didalam suatu penelitian dengan karakteristik subjek yang ditentukan peneliti. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu kemudian ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2018). Adapun populasi dalam penelitian ini adalah pengendara bermotor (roda dua) yang memasuki masa dewasa awal di Kota Makassar

### **2. Sampel**

Azwar (2017) mengatakan bahwa sampel adalah bagian dari subjek yang menjadi target pengambilan data. Setelah didapatkan data dari sampel yang akan digeneralisasikan terhadap populasi yang dijadikan subjek peneliti. Sampel juga sebagai bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki dari populasi, dan ada juga keterbatasan dari penelitian dalam hal waktu, dana, dan tenaga dalam mengambil data keseluruhan

populasi yang besar. Dengan demikian sampel digunakan untuk memudahkan proses penelitian namun hasil dapat mewakili populasi yang dimaksud (Sugiyono, 2018).

Sampel dalam penelitian ini adalah pengendara bermotor (roda dua) masa dewasa awal di Kota Makassar. Penentuan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melihat tabel *Krejcie*. Pada tabel *Krejcie* jumlah sampel pada populasi > 1 juta, berada pada angka sebanyak 380 sampel, tetapi peneliti membulatkan jumlahnya sampel sebanyak 500. Setelah melalui proses pengambilan data, ternyata peneliti mendapatkan data bersih sebanyak 1627 sampel.

### 3. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel merupakan suatu cara yang dilakukan oleh peneliti untuk mendapatkan data yang diteliti. Penelitian ini menggunakan pendekatan yang disebut *Non-probability* adalah besarannya peluang masing-masing anggota populasi untuk menjadi sampel belum diketahui jumlah populasinya (Sugiono, 2015). Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Purposive Sampling*. *Purposive Sampling* adalah teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu seperti sifat-sifat atau cirri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya (Sugiyono, 2015). Adapun kriteria dalam penelitian ini yaitu,

1. Pengendara (roda dua) di Jalan Raya Kota Makassar
2. Usia 18-40 Tahun

## E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan peneliti dalam penelitian ini adalah skala psikologi. Skala psikologi yang dimaksud adalah skala likert yang mana skala tersebut terdiri atas item-item pernyataan *favorable* dan *unfavorable* dengan alternatif jawaban yang telah disiapkan yaitu SS (Sangat setuju), S (Sering), KK (Kadang-kadang), J (Jarang) dan TP (Tidak pernah). Pada item *Favorable* maka digunakan penilaian dengan pernyataan di atas yaitu SS=5, S=4, KK=3, J=2, dan TP=1, sedangkan pada penilaian item *Unfavorable* maka digunakan penilaian yaitu SS=1, S=2, KK=3, J=4, dan TP=5.

### 1. Skala *Aggressive Driving*

Dalam penelitian ini, *Aggressive Driving* akan diukur menggunakan skala *Aggressive Driving* yang diadaptasi dari teori *Aggressive Driving* dan dikembangkan dari teori Houston, Harris & Norman (2003), kemudian diadaptasi oleh Puri (2020). *Aggressive Driving* adalah perilaku pola disfungsi dari perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang. Skala yang digunakan terdiri 2 aspek yaitu, perilaku konflik dan mengebut, di mana setiap aspek memiliki 3 indikator dan memiliki jumlah item sebanyak 11. Skala ini disebut dengan *The Aggressive Driving Behavior Scale*.

Tabel 3.1 Blue Print Alat Ukur *Aggressive Driving*

Aspek	Indikator	Nomor Soal		Jumlah Soal	Jumlah
		Fav	Unfav		
<b>Conflict Behavior</b>	Membunyikan klakson		3	1	
	Memberi isyarat kasar	1, 2, 4, 5, 6		5	7
	Menyalakan lampu jauh	7		1	
<b>Speeding</b>	Mengemudi melewati batas maksimal kecepatan	9, 10		2	
	Membuntuti kendaraan* lain	8		1	4
	Meningkatkan kecepatan ketika lampu lalu lintas berwarna kuning	11		1	
<b>Total</b>					<b>11</b>

## 2. Skala Kematangan Emosi

Dalam penelitian ini, Kematangan Emosi akan diukur menggunakan skala Kematangan Emosi yang diadaptasi dari teori Schneider (1964) yang menjelaskan bahwa Kematangan Emosi seseorang memiliki aspek-aspek sebagai suatu ciri sifat atau perilaku yang dapat terlihat atau diobservasi, aspek tersebut yaitu: Skala yang digunakan terdiri 3 aspek yaitu, kecukupan respon emosional, jarak dan kedalaman emosi, kontrol emosi dan memiliki jumlah item sebanyak 20. Skala ini disebut dengan Skala Kematangan Emosi.

Tabel 3.2 Blueprint Alat Ukur Kematangan Emosi

Aspek	Item		Jumlah
	Favorable	Unfavorable	
Adequacy of Emotional Response	1, 2, 3, 4	5, 6, 7, 8, 9	9
Emotional range and depth	10,11	12	3
Emotional Control	13, 14, 15, 16, 17	18, 19,20	7
	<b>Total</b>		<b>20</b>

## F. Uji Instrumen

### 1. Uji Validitas

Validitas adalah pertimbangan yang paling utama dalam mengevaluasi kualitas tes sebagai instrumen ukur (Azwar, 2015). Pada perkembangan lebih lanjut, validitas lalu dipandang sebagai suatu karakteristik skor tes dan bukanlah karakteristik tes ataupun karakteristik skor tes. Pengukuran validitas yang tinggi apabila menghasilkan data yang secara akurat memberikan gambaran mengenai variabel yang diukur seperti dikehendaki oleh tujuan pengukuran tersebut. Validitas terdiri dari 2 macam, yaitu validitas isi dan validitas konstruk. Validitas ini terdiri dari validitas isi, validitas tampak dan validitas logis.

#### a. Validitas isi

Azwar (2015) mengatakan bahwa validitas isi adalah sejauh mana kelayakan suatu tes sebagai sampel dari dominan item yang hendak diukur. Validitas tampak sekedar tahap penerimaan orang pada umumnya terhadap fungsi pengukuran tes tersebut. validitas logis adalah seberapa tinggi kesepakatan di antara *experts* yang melakukan penilaian kelayakan suatu item akan dapat diestimasi dan

dikuantifikasikan, kemudian statistiknya dijadikan indikator validitas isi item dan validitas isi yang ada pada tes.

### 1) Validitas Logis

Aswar (2018) mengatakan Validitas logis adalah seberapa tinggi kesepakatan di antara experts yang dilakukan penilaian kelayakan suatu item akan dapat diestimasi dan dikuantifikasikan, kemudian statistik dijadikan indikator validitas isi item dan validitas isi tes. Dalam penelitian ini, validitas logis dilakukan dengan memberikan skala kepada SME (*Subject Matter Experts*) yang merupakan dosen Fakultas Psikologi. Kemudian, diuji menggunakan konsep *Content Validity Rate* (CVR) dengan 0 sampai 1, item dinyatakan esensial, dan skor di bawah 0 perlu diperbaiki.

Dalam penelitian ini, validitas logis dilakukan dengan memberikan skala kepada SME (*Subject Matter Experts*) sebanyak 1 orang dosen Fakultas Psikologi yang merupakan orang yang *experts* pada bidangnya. Para SME akan merevisi item-item yang telah ditelaah oleh peneliti sebelumnya sehingga item tersebut telah layak.

Hasil dari uji validitas logis secara garis besar item-item pada skala dapat dikatakan sudah bagus dan skala tersebut sudah bisa disebar.

## 2) Validitas tampak

Azwar (2018) menyatakan bahwa validitas tampak sekedar tahap penerimaan orang pada umumnya terhadap fungsi pengukuran tes tersebut. Dalam penelitian ini, untuk melakukan validitas tampak terhadap variabel, peneliti membagikan masing-masing skala kepada calon responden dari penelitian ini yaitu pengendara di Kota Makassar

Setelah item-item telah diperbaiki menurut saran yang diberikan oleh SME, maka dilakukan uji validitas tampak. Item-item tersebut dimasukkan dalam skala siap sebar berbentuk *google form*. *Link google form* diberikan kepada 3 calon responden atau *reviewer* untuk menilai dari segi tampak skala, seperti tata letak/*layout*, identitas responden, petunjuk pengerjaan hingga *typo*. Setelah mendapatkan hasil penilaian yang diberikan dari *reviewer* maka skala siap sebar ke sampel populasi.

Hasil dari validitas tampak dapat dikatakan skala tersebut dilihat secara keseluruhan, penampilan skala dari *google form* sudah bagus, dan dapat dibilang layak disebar.

### b. Validitas Konstruk

Azwar (2018) menyatakan bahwa validitas konstruk digunakan untuk mengukur sejauh mana alat ukur memberikan hasil pengukuran yang sesuai dengan konstruk teoritik yang telah disusun sebelumnya. Dalam penelitian ini, uji validitas konstruk menggunakan teknik *CFA (Confirmatory Factor Analysis)* pada aplikasi Lisrel. Item

dinyatakan valid apabila nilai pada  $t\text{-value} > 1.96$  dan nilai *factor loading* bernilai positif. Untuk mendapatkan hasil validitas skala, harus menggunakan beberapa kali pengulangan syntax untuk memperoleh model fit, dimana angka  $p\text{-value}$  harus bernilai  $> 0.05$  dan nilai RMSEA bernilai  $< 0.05$

Setelah peneliti selesai melakukan analisis CFA dengan menggunakan program Lisrel 8.70 maka diperoleh hasil skala Kematangan Emosi terdapat 1 item tidak valid atau gugur, item tersebut adalah item atau yang bernomor 19.

Tabel 3.3 Blueprint Kematangan Emosi Setelah Uji Coba

Aspek	Item		Jumlah
	Favorable	Unfavorable	
Adequacy of Emotional Response	1, 2, 3, 4	5, 6, 7, 8, 9	9
Emotional range and depth	10,11	12	3
Emotional Control	13, 14, 15, 16, 17	18, 19	7
	<b>Total</b>		<b>19</b>

## 2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan penerjemahan dari *reliability*, reliabilitas adalah suatu pengukuran yang mampu menghasilkan data yang memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi. Alat ukur dapat dikatakan *reliable* apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subjek yang sama diperoleh hasil yang relatif sama, selama aspek yang diukur dalam diri subjek memang belum berubah (Azwar, 2018). Pengukuran reliabilitas skala menggunakan teknik *internal consistency Cronbach's Alpha* dengan bantuan program komputer

SPSS. Nunally (dalam Ghozali, 2005) menjelaskan bahwa koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach (a)*, bergerak dari angka 0,00 – 1,00. Apabila nilai *Alpha Cronbach (a)* > 0,6 maka tes dinyatakan reliabel.

Penelitian menggunakan aplikasi SPSS 20 untuk memperoleh tingkat reliabilitas skala *Aggressive Driving* dan Kematangan Emosi.

Tabel 3.4 Hasil Uji Reliabilitas Skala Kematangan Emosi

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of items</i>
0.803	19

## G. Teknik Analisis Data

### 1. Analisis Data Deskriptif

Uji statistik deskriptif yaitu untuk memberikan deskriptif mengenai hasil dari data penelitian yang bertujuan untuk menganalisis data yang telah terkumpul dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum dan generalisasi. Sugiyono (2013) mengatakan Analisis data dilakukan untuk menganalisis data yang telah terkumpul untuk dapat membuat suatu kesimpulan yang berlaku umum dan bersifat meluas bagi populasi. Analisis deskriptif dilakukan untuk mengetahui dan mendapatkan kategorisasi tingkat *Aggressive Driving* dan Kematangan Emosi (Aswar, 2018).

### 2. Uji Asumsi

Uji asumsi adalah suatu syarat statistik yang harus dipenuhi pada analisis regresi linier berganda. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan dua jenis uji asumsi pada regresi sederhana yaitu uji normalitas dan uji linieritas.

### a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui sebaran variabel yang akan diukur memiliki distribusi normal atau tidak. Penggunaan model regresi untuk prediksi akan menghasilkan kesalahan (disebut residu), yakni selisih antara data aktual dengan data hasil prediksi. Untuk mengukur uji normalitas, peneliti menggunakan teknik normalitas *Kolmogorov Smirnov*. *Kolmogorov Smirnov* digunakan karena responden yang subjek pada penelitian melebihi 50 orang. Berikut kriteria uji normalitas :

- 1) Apabila nilai signifikansi yang diperoleh lebih besar dari taraf signifikansi 0.05 ( $\text{sig} > 0.05$ ) maka datanya dapat dikatakan terdistribusi secara normal.
- 2) Apabila nilai signifikansi yang diperoleh lebih kecil dari taraf signifikansi 0.05 ( $\text{sig} < 0.05$ ) maka datanya dapat dikatakan tidak terdistribusi secara normal.

### b. Uji Linearitas

Uji linieritas dilakukan untuk mengetahui hubungan antar kedua variabel bersifat linier atau tidak. Dengan kata lain, asumsi ini menyatakan bahwa seharusnya hubungan antara variabel dependen dan independen harus bersifat linier. Untuk mengukur uji linearitas, peneliti menggunakan uji Anova melalui aplikasi SPSS dan dilihat antara nilai F hitung dan F tabel. Berikut kriteria uji linearitas :

- 1) Apabila nilai signifikansi yang diperoleh lebih besar dari taraf signifikansi 0.05 ( $\text{sig} > 0.05$ ), maka datanya dapat dikatakan terdistribusi secara linear.

- 2) Apabila nilai signifikansi yang diperoleh lebih kecil dari taraf signifikansi 0.05 ( $\text{sig} < 0.05$ ), maka datanya dapat dikatakan tidak terdistribusi secara linear.

### 3. Uji Hipotesis

Uji hipotesis merupakan teori-teori yang bersifat sementara atau abstrak yang hendak diuji kembali kebenarannya terhadap pernyataan penelitian sebelumnya (Hadi, 2016). Teknik pengujian hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi linier sederhana yaitu analisis yang bertujuan untuk mengetahui dan mempelajari hubungan antara kedua variabel dan berlaku jika hanya satu variabel yang mempengaruhi variabel lainnya (Nugroho, 2007). Azwar (2017), menjelaskan bahwa analisis regresi digunakan untuk menentukan suatu persamaan garis prediksi dari kedua variabel yang dikorelasikan. Pada penelitian ini uji dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel Kematangan Emosi terhadap variabel *Aggressive Driving*. Data yang diperoleh kemudian diproses dengan menggunakan bantuan program *SPSS (Statistical Program for Social Science) 20 for Windows*. (Sugiyono, 2010).

## 4. Jadwal Penelitian

Kegiatan	Bulan															
	Juni				Juli				Agustus				September			
	Minggu Ke				Minggu Ke				Minggu Ke				Minggu Ke			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyusunan Proposal	■															
Revisi Proposal													■	■		
Pengambilan Data															■	■
Analisis Data																■
Penyusunan Laporan																■

UNIVERSITAS

BOSOWA



## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

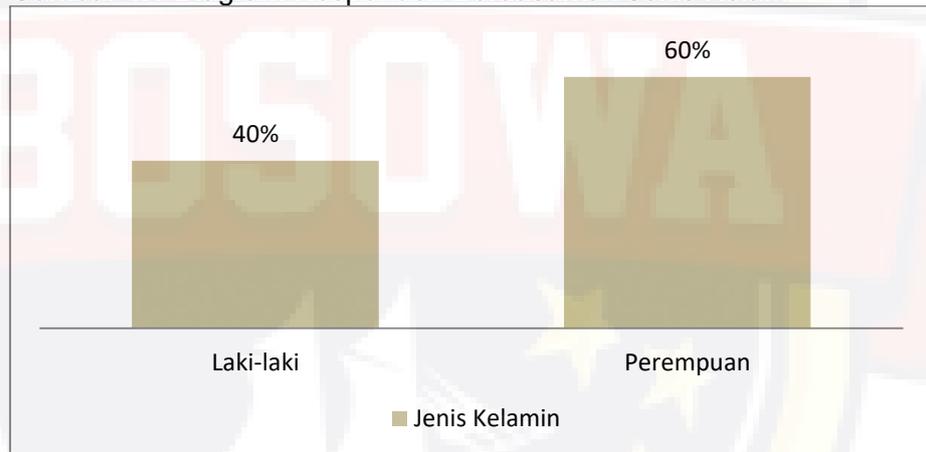
#### A. Hasil Analisis

Subjek dalam penelitian ini merupakan pengendara motor di jalan raya Kota Makassar. Jumlah keseluruhan sampai dalam penelitian ini yaitu sebanyak 1627 responden. Berikut akan dipaparkan gambaran secara umum subjek pada penelitian ini:

##### 1. Deskriptif Subjek Berdasarkan Demografi

###### a. Jenis Kelamin

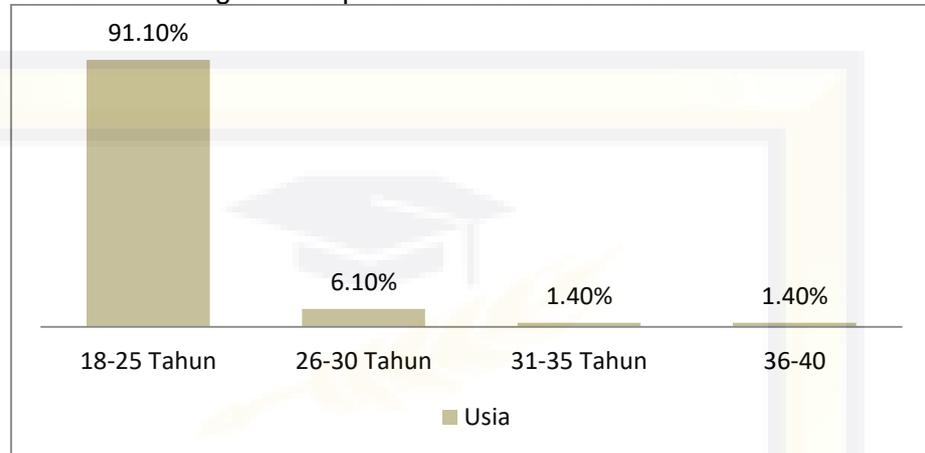
Gambar 4.1 Diagram Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Berdasarkan dari hasil demografi yang didapatkan bahwa data yang didapatkan berdasarkan jenis kelamin yaitu, Laki-laki dan Perempuan yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden laki-laki sebanyak 40% atau (650 orang). Sedangkan pada responden yang berjenis kelamin perempuan didapatkan data sebanyak 60% atau (975 orang).

### b. Usia

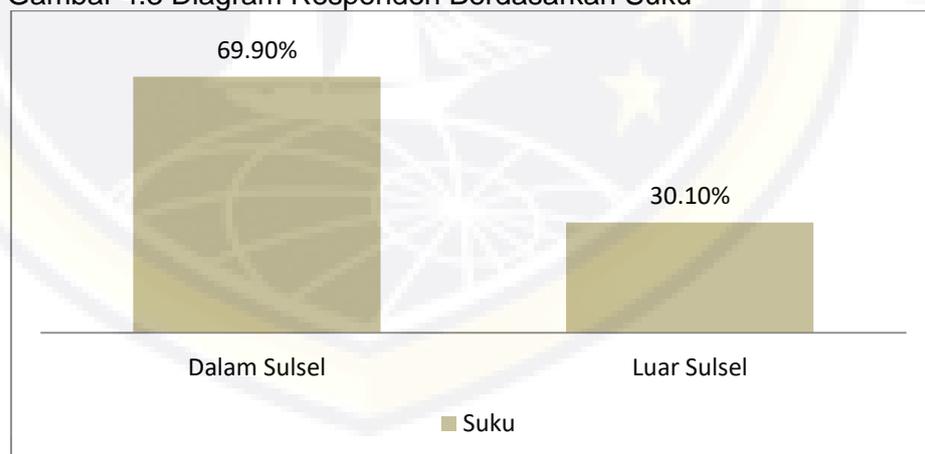
Gambar 4.2 Diagram Responden Berdasarkan Usia



Berdasarkan hasil data demografi yang didapatkan, ditinjau dari usia yaitu, responden yang memiliki usia dari 18-25 tahun sebanyak 91.10% atau (1482 orang), 26-30 tahun sebanyak 6.10% atau (99 orang), kemudian pada usia 31-35 tahun sebanyak 1.40% atau (22 orang) dan 1.40% atau (23 orang) untuk usia 36-40 tahun.

### c. Suku

Gambar 4.3 Diagram Responden Berdasarkan Suku

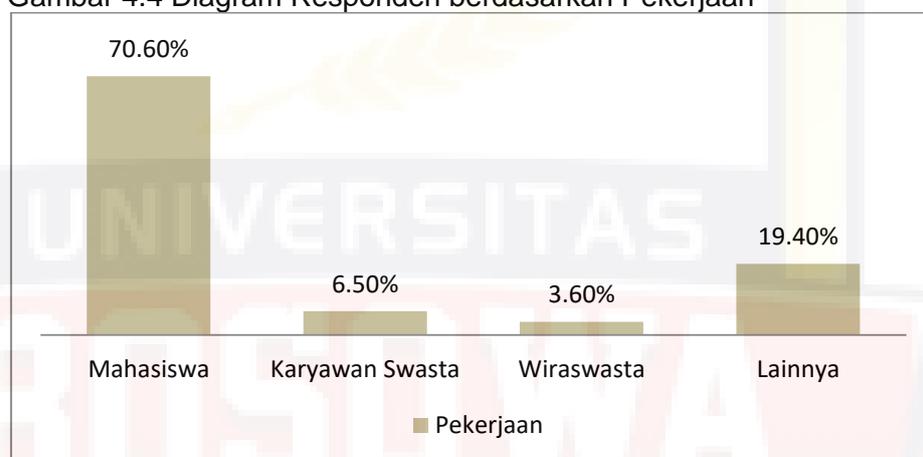


Berdasarkan dari hasil demografi yang didapatkan bahwa data yang didapatkan berdasarkan suku yaitu, dalam sulse dan luar sulse

yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden dalam sulsel sebanyak 69.90% atau (1136 orang). Sedangkan pada responden yang berjenis kelamin luar sulsel didapatkan data sebanyak 30.10% atau (489 orang).

#### d. Pekerjaan

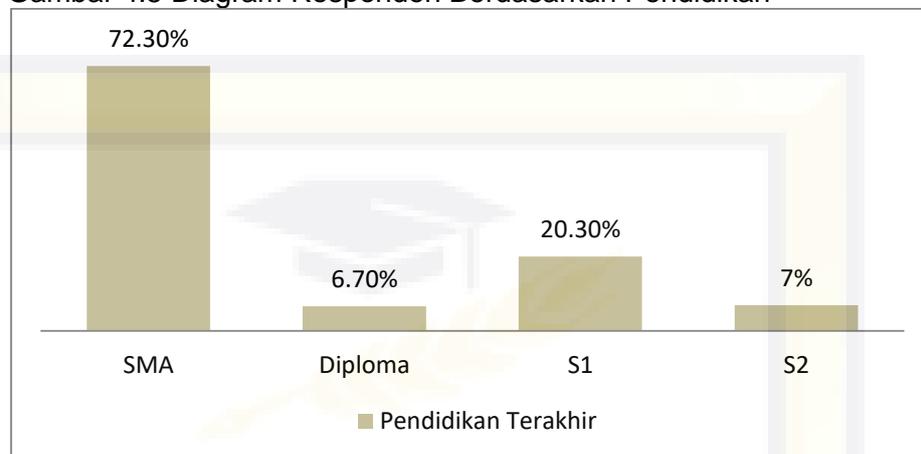
Gambar 4.4 Diagram Responden berdasarkan Pekerjaan



Berdasarkan hasil data demografi yang didapatkan, ditinjau dari pekerjaan yaitu, responden pelajar atau mahasiswa sebanyak 70.60% atau (1147 orang), karyawan swasta sebanyak 6.50% atau (105 orang), kemudian pada wiraswasta sebanyak 3.60% atau (58 orang) dan 19.40% atau (315 orang) untuk pekerjaan yang masuk dalam kategori lainnya.

### e. Pendidikan

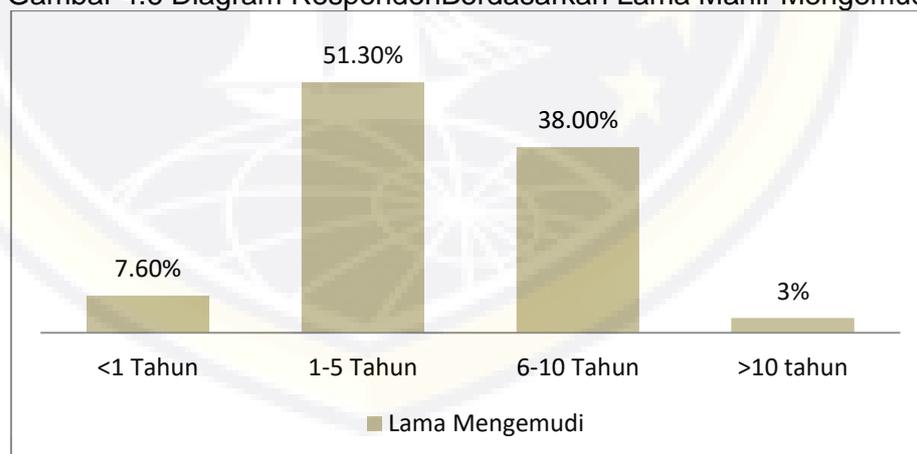
Gambar 4.5 Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan



Berdasarkan hasil data demografi yang didapatkan, ditinjau dari pendidikan terakhir yaitu, responden yang pendidikan terakhirnya SMA sebanyak 73.30% atau (1175 orang), Diploma sebanyak 6.70% atau (109 orang), kemudian S1 sebanyak 20.30% atau (330 orang) dan 7% atau (11 orang) yang berpendidikan S2.

### f. Lama Mahir Mengemudi

Gambar 4.6 Diagram Responden Berdasarkan Lama Mahir Mengemudi



Berdasarkan hasil data demografi yang didapatkan, ditinjau dari lama mengemudi yaitu, responden yang lama dalam mengemudi 7.60% atau <1 tahun (124 orang), lama dalam mengemudi 51.30% atau 1-5 tahun (834 orang), kemudian lama dalam mengemudi 38.00% atau 6-10 tahun (618 orang) dan 3% atau >10 tahun (49 orang) dalam kategori lama dalam mengemudi.

#### g. Memiliki SIM

Gambar 4.7 Diagram Responden berdasarkan Memiliki SIM



Berdasarkan dari hasil demografi yang didapatkan bahwa data yang didapatkan berdasarkan responden yang telah memiliki sim yaitu, kategori YA dan TIDAK yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden yang telah memiliki sim sebanyak 80.60% atau (1309 orang). Sedangkan pada responden yang telah memiliki sim sebanyak 19.40% atau (316 orang).

## 2. Deskriptif Variabel berdasarkan Tingkat Skor

Hasil yang didapatkan dari olah data deskriptif dengan menggunakan aplikasi SPSS 20.00. Analisis deskriptif ini digunakan untuk dapat menganalisis data dengan cara mendeskripsikan data penelitian. Adapun

kategori atau penormaan yang digunakan dalam menganalisis data yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, sangat rendah.

Table 4.1 Kategorisasi Skor

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1.5 SD)$
Tinggi	$(\bar{X} + 0.5 SD) < X \leq (\bar{X} + 1.5 SD)$
Sedang	$(\bar{X} - 0.5 SD) < X \leq (\bar{X} + 0.5 SD)$
Rendah	$(\bar{X} - 1.5 SD) < X \leq (\bar{X} - 0.5 SD)$
Sangat Rendah	$(\bar{X} - 1.5 SD) > X$

#### a. Deskriptif *Aggressive Driving*

Deskriptif dari tingkat skor dalam penelitian ini disajikan dengan menggunakan tabel dari hasil analisis data yang menggunakan aplikasi, sebagai berikut:

Tabel 4.2 Hasil Analisis *Aggressive Driving*

	N	Min	Max	Mean	Std. Deviation
<i>Aggressive Driving</i>	1627	33	55	43.60	4.041

Berdasarkan dari hasil analisis data deskriptif dengan menggunakan bantuan program analisis SPSS 20.0 pada skala *Aggressive Driving* yang terdiri dari 11 item terhadap 1627 responden yang merupakan pengendara motor di kota Makassar, yang mana hasil yang diperoleh nilai minimum atau nilai terendah dalam skor *Aggressive Driving* dan 33 dan nilai maksimum atau dikatakan nilai tertinggi yaitu 55. Adapun nilai rata-rata pada skor *Aggressive Driving* pada penelitian ini yaitu 43.60 dan nilai standar deviasi yaitu 4.041

Tabel 4.3 Kategorisasi *Aggressive Driving*

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi	Frekuensi
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 49.66$	407
Tinggi	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$45.62 < X \leq 49.66$	134
Sedang	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$41.58 < X \leq 45.62$	548
Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$37.54 < X \leq 41.58$	408
Sangat Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) > X$	$37.54 > X$	94

Ket :  $\bar{X}$  = Mean ; SD = Standar Deviasi

Gambar 4.8 Diagram *Aggressive Driving* berdasarkan Kategorisasi

Berdasarkan dari hasil diagram yang didapatkan bahwa sebanyak 407 (25 %) responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi, sedangkan sebanyak 134 (8.2 %) responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang sedang 584 (35.9 %) sedangkan jumlah responden *Aggressive Driving* rendah sebanyak 408 (25.1 %) dan jumlah responden 94 ( 5.8 %) orang terdapat pada tingkat skor *Aggressive Driving* sangat rendah.

## b. Deskriptif Kematangan Emosi

Deskriptif dari tingkat skor dalam penelitian ini disajikan dengan menggunakan tabel dari hasil analisis data yang menggunakan aplikasi, sebagai berikut:

Tabel 4.4 Hasil Analisis Kematangan Emosi

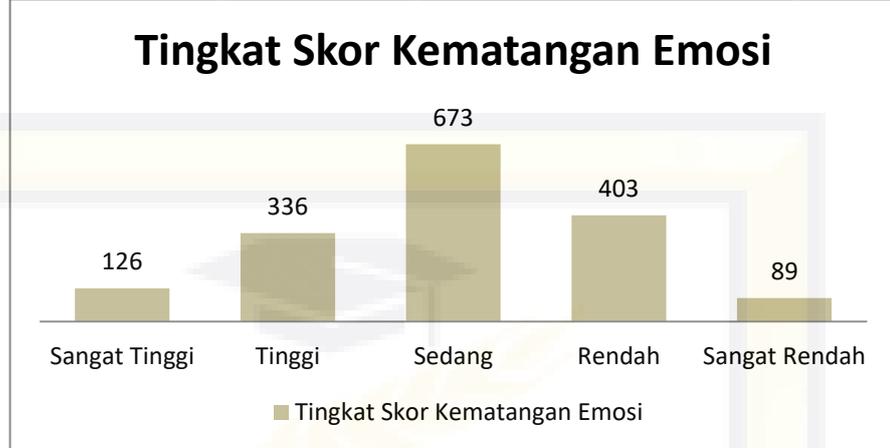
	N	Min	Max	Mean	Std. Deviation
Kematangan Emosi	1627	30	93	65.04	8.575

Berdasarkan dari hasil analisis data deskriptif dengan menggunakan bantuan program analisis SPSS 20.0 pada skala Kematangan Emosi yang terdiri dari 19 item terhadap 1627 responden yang merupakan pengendara motor di kota Makassar, yang mana hasil yang diperoleh nilai minimum atau nilai terendah dalam skor Kematangan Emosi dan 30 dan nilai maksimum atau dikatakan nilai tertinggi yaitu 93. Adapun nilai rata-rata pada skor Kematangan Emosi pada penelitian ini yaitu 65.04 dan nilai standar deviasi yaitu 8.575.

Tabel 4.5 Kategorisasi Kematangan Emosi

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi	Frekuensi
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 186.81$	32
Tinggi	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$171.71 < X \leq 186.81$	82
Sedang	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$156.61 < X \leq 171.71$	167
Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$141.51 < X \leq 156.61$	89
Sangat Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) > X$	$141.51 > X$	30

Gambar 4.9 Diagram Kematangan Emosi berdasarkan Kategorisasi



Berdasarkan dari hasil diagram yang didapatkan bahwa sebanyak 126 (7.7 %) responden memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi, sedangkan sebanyak 336 (20.7 %) responden yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang sedang 673 (41.4 %) sedangkan jumlah responden Kematangan Emosi rendah sebanyak 403 (24.8 %) dan jumlah responden 89 (5.5 %) orang terdapat pada tingkat skor Kematangan Emosi sangat rendah.

### 3. Deskriptif Variabel berdasarkan Demografi

#### a. *Aggressive Driving*

##### 1) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Jenis kelamin

Gambar 4.10 Diagram Tingkat Skor *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin



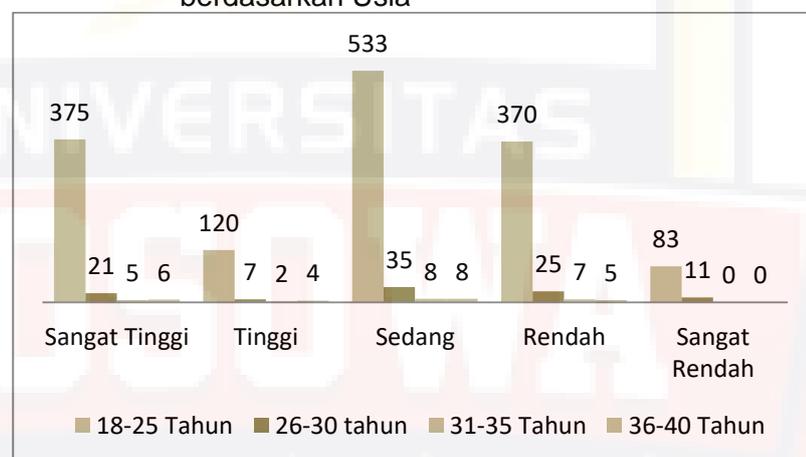
Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan jenis kelamin yaitu, Laki-laki dan Perempuan yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden laki-laki yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 146 orang (8 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 45 orang (2 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 238 (14 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 177 orang (10 %) dan sebanyak 44 orang (2 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

Selanjutnya, pada responden perempuan yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi sebanyak 261 orang (16 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* tinggi sebanyak 88

orang (5 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 346 orang (21 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak 230 orang (14 %) dan sebanyak 50 orang (3 %) orang yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

## 2) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Usia

Gambar 4.11 Diagram tingkat skor *Aggressive Driving* berdasarkan Usia



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan Usia, dimana responden yang masuk dalam usia 18-40 tahun dan kemudian dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, 18-25 tahun, 26-30 tahun, 31-35 tahun dan 36-40 tahun. yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden pada usia 18-25 tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 375 orang (23 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 120 orang (7 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 533 orang (32 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving*

yang rendah sebanyak 370 orang (22 %) dan sebanyak 83 orang (5 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

Pada responden usia 26-30 tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 21 orang (1 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 7 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 35 orang (2 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 25 orang (1 %) dan sebanyak 11 orang (0.6 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

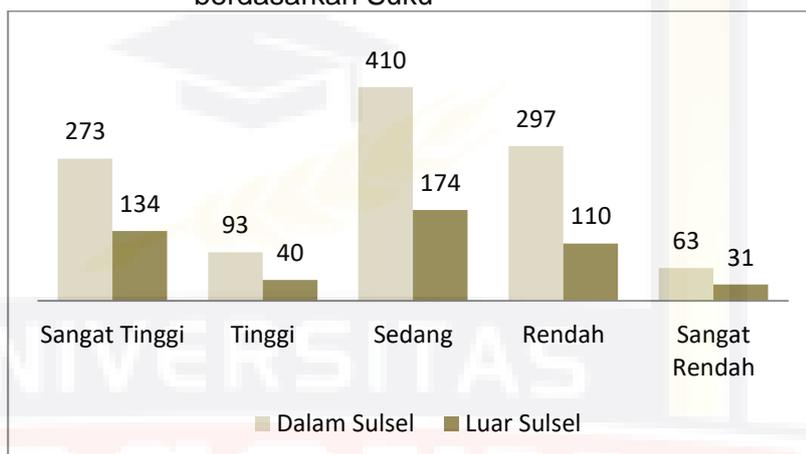
Pada responden usia 31-35 tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 5 orang (0.3 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 2 orang (0.1 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 8 orang (0.4 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 7 orang (0.4 %) dan sebanyak 0 (0 %) orang yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

Pada responden usia 36-40 tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi sebanyak 6 orang (0.3 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* tinggi sebanyak 4 orang (0.2 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 8 orang (0.4 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak 5 orang

(0.3 %) dan sebanyak 0 orang (0 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

### 3) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Suku

Gambar 4.12 Diagram Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Suku



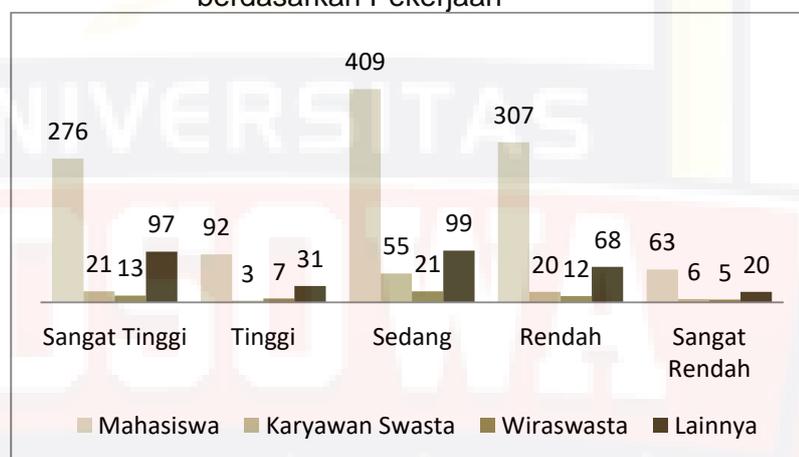
Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan jenis kelamin yaitu, Dalam Susel dan luar Susel yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden dalam Susel yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 273 orang (16 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 93 orang (5 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 410 (25 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 297 orang (18 %) dan sebanyak 63 orang (3 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

Selanjutnya, pada responden dari luar Susel yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi sebanyak 134 orang (8 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* tinggi

sebanyak 40 orang (2 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 174 orang (10 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak 110 orang (6 %) dan sebanyak 31 orang (1 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

#### 4) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Pekerjaan

Gambar 4.13 Diagram Tingkat skor *Aggressive Driving* berdasarkan Pekerjaan



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan pekerjaan, dimana responden dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, mahasiswa, karyawan swasta, wiraswasta dan lainnya. yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden mahasiswa yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 276 orang (16 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 92 orang (5 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 409 (25%). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak

307 orang (18 %) dan sebanyak 63 orang (3 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

Pada responden karyawan swasta yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 21 orang (1 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 3 orang (0.1 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 55 orang (3 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 20 orang (1 %) dan sebanyak 6 orang (0.3 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

Pada responden wiraswasta yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 13 orang (0.7 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 7 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 21 orang (1 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 12 orang (0.7 %) dan sebanyak 5 orang (0.3 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

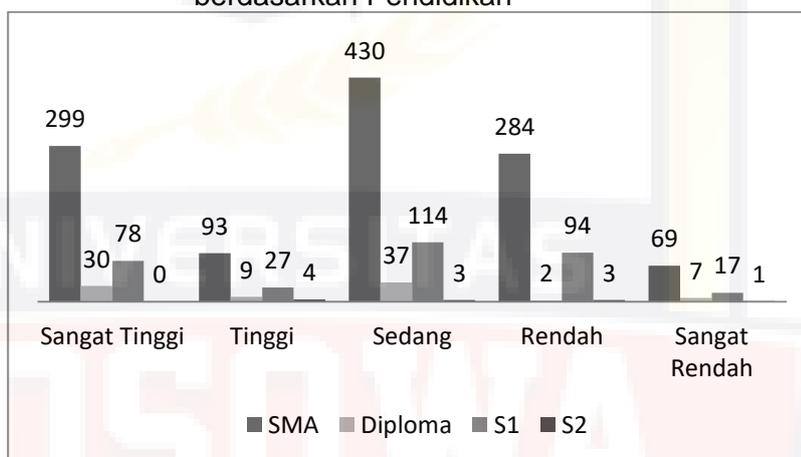
Pada responden masuk dalam kategori lainnya yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi sebanyak 97 orang (5 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* tinggi sebanyak 31 orang (1 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 99 orang (6 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak

68 orang (4 %) dan sebanyak 20 orang (1 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

### 5) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Pendidikan

#### Terakhir

Gambar 4.14 Diagram Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Pendidikan



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan pendidikan terakhir, dimana responden dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, SMA, Diploma, S1, S2 yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden SMA yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 299 orang (18 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 93 orang (5 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 430 orang (26 %) Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 284 orang (17 %) dan sebanyak 69 orang (4 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

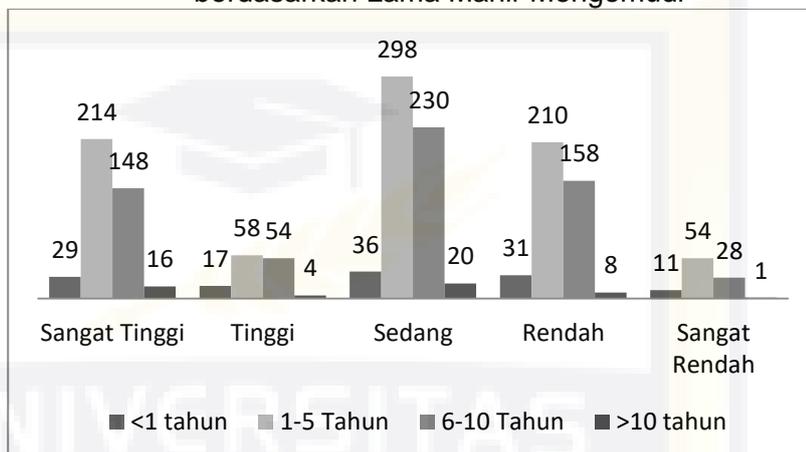
Pada responden Diploma swasta yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 30 orang (1.8 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 9 orang (0.5 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 37 orang (2 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 26 orang (1 %) dan sebanyak 7 orang (0.3 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden S1 yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 78 orang (4 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 27 orang (1.6 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 114 orang (7 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 94 dan sebanyak 17 orang (1 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden S2 yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dikatakan sangat tinggi sebanyak 0 (0 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dikatakan tinggi sebanyak 4 orang (0.2 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 3 orang (0.1 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak 3 orang (0.1 %) dan sebanyak 1 (0.06 %) orang yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah

## 6) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Lama Mahir Mengemudi

Gambar 4.15 Diagram Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Lama Mahir Mengemudi



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan pekerjaan, dimana responden dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, <1 tahun, 1-5 tahun, 6-10 tahun, 10> tahun yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden <1 tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 29 orang (1.7 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 17 orang (1 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 36 orang (2 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 31 orang (1 %) dan sebanyak 11 orang (0.6 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat terbilang sangat rendah.

Pada responden 1-5 tahun swasta yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 214 orang (13 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 58

orang (3 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 298 orang (18 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 210 orang (12 %) dan sebanyak 54 orang yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden 6-10 tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 148 orang (9 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 54 orang (3 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 230 orang (14 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 158 orang (9 %) dan sebanyak 28 orang (1.7 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden masuk dalam kategori 10> tahun yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi sebanyak 16 orang (0.9 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* tinggi sebanyak 4 orang (0.2 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 20 orang (1 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak 8 orang (0.4 %) dan sebanyak 1 (0.06 %) orang yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

## 7) Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Memiliki SIM

Gambar 4.16 Diagram Tingkat Skor *Aggressive Driving* berdasarkan Memiliki SIM



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan responden yang telah memiliki sim yaitu, YA dan TIDAK yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden memiliki sim yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi 326 orang (20 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi sebanyak 103 orang (6 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 473 orang (29 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat *Aggressive Driving* yang rendah sebanyak 331 orang (20 %) dan sebanyak 76 orang (4 %) yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibilang sangat rendah.

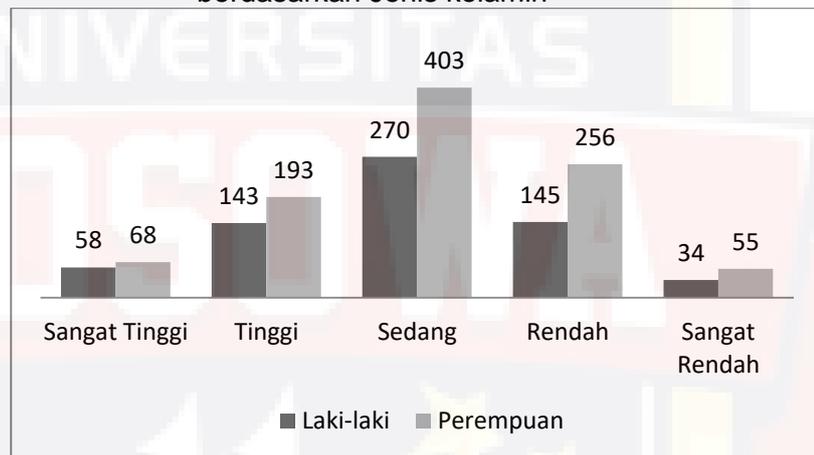
Selanjutnya, pada responden yang tidak memiliki sim memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi sebanyak 81 orang (4 %), yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* tinggi sebanyak 30 orang (1.8 %), yang memiliki tingkat *Aggressive*

*Driving* sedang sebanyak 111 orang (6 %). Kemudian pada tingkat *Aggressive Driving* rendah dengan jumlah sebanyak 76 orang (4 %) dan sebanyak 18 orang yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* dapat dibidang sangat rendah.

## b. Kematangan Emosi

### 1) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Jenis Kelamin

Gambar 4.17 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Jenis kelamin



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan jenis kelamin yaitu, Laki-laki dan Perempuan yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden laki-laki yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 58 orang (3 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 143 orang (8 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 270 orang (16 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 145 orang

(8 %) dan sebanyak 34 orang (2 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibidang sangat rendah.

Selanjutnya, pada responden perempuan yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 68 orang (4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 193 orang (11 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 403 orang (24 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 256 orang (15 %) dan sebanyak 55 orang (3 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibidang sangat rendah.

## 2) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Usia

Gambar 4.18 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Usia



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan Usia, dimana responden yang masuk dalam usia 18-40 tahun dan kemudian dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, 18-25 tahun, 26-30 tahun, 31-35 tahun dan 36-40 tahun. yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data

yang menjelaskan bahwa responden pada usia 18-25 tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 115 orang (7 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 300 orang (18 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 616 orang (37 %) Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 369 orang (22 %) dan sebanyak 81 orang (4 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden usia 26-30 tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 8 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 25 orang (1.5 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 36 orang (2 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 24 orang (1.4 %) dan sebanyak 6 orang (0.3 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden usia 31-35 tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 2 orang (0.1 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 3 orang (0.1 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 13 orang (0.7 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 3 dan sebanyak 1 orang (0.06 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden usia 36-40 tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 1 (0.06 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 8 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 8 orang (0.4 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 5 orang (0.3 %) dan sebanyak 1 orang (0.06 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

### 3) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Suku

Gambar 4.19 Diagram Tingkat SKor Kematangan Emosi berdasarkan Suku



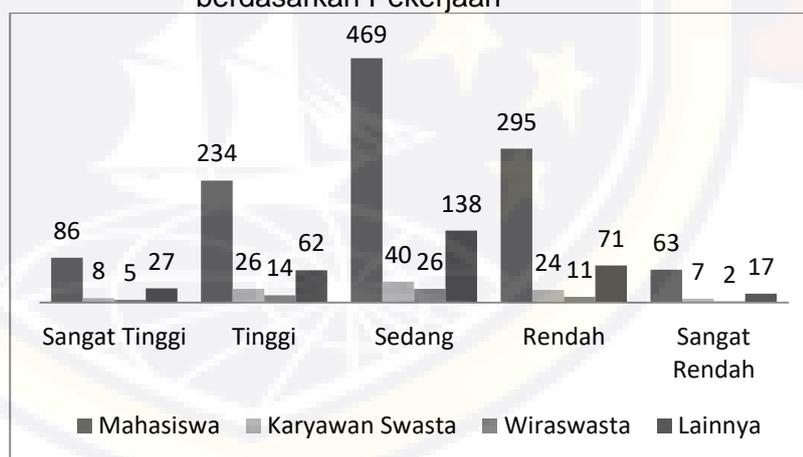
Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan jenis kelamin yaitu, Dalam Sulse dan luar Sulse yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden dalam Sulse yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 83 orang (5 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 241 orang (14 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 479 orang (29 %). Kemudian dapat dilihat

juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 278 orang (17 %) dan sebanyak 55 orang (3 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Selanjutnya, pada responden dari luar Sulsel yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 43 orang (2.6 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 95 orang (5.8 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 194 orang (11 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 123 orang (7.5 %) dan sebanyak 34 orang (2 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

#### 4) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Pekerjaan

Gambar 4.20 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Pekerjaan



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan pekerjaan, dimana responden dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, mahasiswa, karyawan swasta, wiraswasta dan lainnya. yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat

data yang menjelaskan bahwa responden mahasiswa yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 86 orang (5 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 234 orang (14 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 469 orang (28 %) . Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 295 orang (18%) dan sebanyak 63 orang (3 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden karyawan swasta yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 8 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 26 orang (1 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 40 orang (2 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 24 orang (1 %) dan sebanyak 7 orang (0.4 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

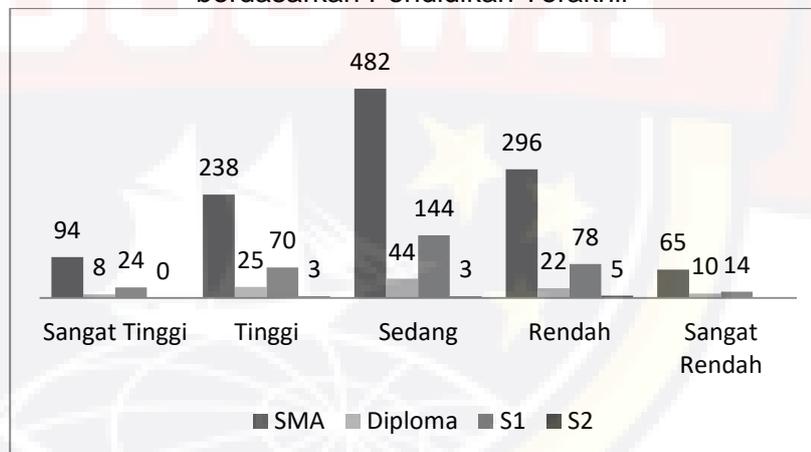
Pada responden wiraswasta yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 5 orang (0.3 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 14 orang (0.8 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 26 orang (1.5 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 11 orang (0.6 %) dan sebanyak 2 orang (0.1 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden masuk dalam kategori lainnya yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 27 orang (1.6 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 62 orang (3.8 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 138 orang (8 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 71 orang (4.3 %) dan sebanyak 17 orang (1 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibidang sangat rendah.

#### 5) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Pendidikan

##### Terakhir

Gambar 4.21 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Pendidikan Terakhir



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan pendidikan terakhir, dimana responden dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, SMA, Diploma, S1, S2 yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden SMA yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 94 orang (5.7 %),

yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 238 orang (14 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 482 orang (29 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 296 orang (16 %) dan sebanyak 65 orang (3.9 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden Diploma yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 8 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 25 orang (1.5 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 44 orang (2.6 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 22 orang (1.3 %) dan sebanyak 10 orang (0.6 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden S1 yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 24 orang (1.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 70 orang (4.3 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 114 orang (8.5 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 78 orang (4.7 %) dan sebanyak 14 (0.8 %) orang yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden S2 yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 0 (0 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 3 (0.8 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 3 orang (0.8 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 5 orang (0.8 %) dan sebanyak 0 orang (0 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibidang sangat rendah

#### 6) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Lama Mahir Mengemudi

Gambar 4.22 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Lama Mahir Mengemudi



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan pekerjaan, dimana responden dibagi atau dikategorikan menjadi 4 bagian yaitu, <1 tahun, 1-5 tahun, 6-10 tahun, 10> tahun yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden <1 tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 8 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang

tinggi sebanyak 31 orang (1.9 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 52 orang (3.1 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 27 orang (1.6 %) dan sebanyak 6 orang (0.3 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden 1-5 tahun swasta yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 58 orang (0.3 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 168 orang (10 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 348 (21 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 212 orang (13 %) dan sebanyak 48 orang (2.9 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden 6-10 tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 53 orang (3.2 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 130 orang (7.9 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 251 orang (15 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi yang rendah sebanyak 151 orang (9.2 %) dan sebanyak 33 orang (2 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

Pada responden masuk dalam kategori 10> tahun yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 7

orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 7 orang (0.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 22 orang (1.3 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 11 orang (11 %) dan sebanyak 2 orang (0.1 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibilang sangat rendah.

#### 7) Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Memiliki SIM

Gambar 4.23 Diagram Tingkat Skor Kematangan Emosi berdasarkan Memiliki SIM



Berdasarkan dari hasil tingkat skor berdasarkan responden yang telah memiliki sim yaitu, YA dan TIDAK yang mana data diagram di atas menjelaskan bahwa, terdapat data yang menjelaskan bahwa responden memiliki sim yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi 103 orang (6.3 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi sebanyak 273 orang (16 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 548 orang (33 %). Kemudian dapat dilihat juga dari tingkat Kematangan Emosi

yang rendah sebanyak 318 orang (19 %) dan sebanyak 67 orang (4.1 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibidang sangat rendah.

Selanjutnya, pada responden yang tidak memiliki sim memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi sebanyak 23 orang (1.4 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi tinggi sebanyak 63 orang (3.8 %), yang memiliki tingkat Kematangan Emosi sedang sebanyak 125 orang (2.6 %). Kemudian pada tingkat Kematangan Emosi rendah dengan jumlah sebanyak 83 orang (5.1 %) dan sebanyak 22 orang (1.3 %) yang memiliki tingkat Kematangan Emosi dapat dibidang sangat rendah.

#### **4. Uji Asumsi**

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan uji asumsi, dimana terdiri dari uji normalitas, uji linearitas.

##### **a. Uji Normalitas**

Uji normalitas dalam penelitian digunakan untuk mengetahui sebuah data distribusi normal ataupun tidak normal. Untuk dapat mengetahui dan menguji normalitas, penitili menggunakan aplikasi SPSS 20.00. pada saat melakukan analisis data apakah memiliki data signifikan  $> 0.05$  maka data tersebut dapat dikatakan dengan distribusi normal, namun sebaliknya jika hasil analisis menunjukkan hasil data  $< 0.05$  maka data tersebut dikatakan tidak berdistribusi normal. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini

sebanyak 1627 responden menunjukkan bahwa data tersebut terdistribusi secara normal. Dilihat dari hasil analisis data yang menunjukkan nilai signifikan yang didapatkan sebesar 0.200. hasil analisis uji normalitas dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 4.6 Hasil Uji Normalitas

Variabel	K-S-Z*	Sig**	Keterangan
Kematangan Emosi terhadap <i>Aggressive Driving</i>	0.018	0.200	Terdistribusi Normal

Ket : \*K-S-Z = nilai signifikansi uji normalitas Kolmogorov-Smirnov Z  
 \*\*Sig. = nilai signifikansi uji normalitas  $P > 0.05$

#### b. Uji Linieritas

Uji linieritas dalam penelitian ini digunakan untuk menguji apakah garis linieritas membentuk garis linear atau tidak. Untuk dapat menguji linieritas dalam penelitian ini peneliti menggunakan bantuan aplikasi SPSS 20.00, dimana suatu data dapat dikatakan korelasi signifikan apabila hasil yang didapatkan saat analisis memiliki nilai  $Linearity > 0.05$ . akan tetapi jika hasil analisis memiliki nilai  $Linearity < 0.05$  maka data yang didapatkan saat analisis dikatakan tidak berkorelasi signifikan. Adapun hasil uji linieritas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.7 Hasil Uji Linearitas

Variabel	Linearity		Keterangan
	F*	Sig. F (P)**	
<i>Aggressive Driving</i> dan Kematangan Emosi	58.499	0.00	Linear

Ket : \*F = nilai signifikansi  $< 0.05$

\*\*Sig. F (P) = *Deviation from linearity* : nilai signifikansi  $> 0.05$

Hasil analisis yang didapatkan pada uji linieritas menunjukkan nilai *Linearity* pada signifikan antara variabel *Aggressive Driving* dan Kematangan Emosi sebesar 0.00.

## 5. Uji Hipotesis

Dalam penelitian ini dilakukan juga uji prasyarat, yang mana hasil dari uji prasyarat itu menunjukkan data penelitian ini memenuhi syarat normalitas dan linearitas. Tahap selanjutnya dengan analisis sederhana untuk menguji hipotesis dan kontribusi yang dihasilkan Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving*. Hipotesis dalam penelitian ini yaitu:

### a. Kematangan Emosi menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di jalan raya Kota Makassar

Berikut merupakan data yang telah dianalisis dengan uji hipotesis:

#### 1) Kontribusi Kematangan Emosi terhadap *Aggressive Driving*

Dalam penelitian ini menggunakan hipotesis statistik regresi sederhana. Dalam membahas uji hipotesis dalam penelitian ini peneliti menggunakan bantuan dari aplikasi SPSS 20.00. dengan cara melihat hasil analisis memiliki nilai signifikan < 5% maka hipotesis diterima.

Tabel 4.8 Kontribusi pengaruh Kematangan Emosi terhadap *Aggressive Driving*

Variabel	R Square*	F**	Sig F***	Keterangan
Kematangan Emosi terhadap <i>Aggressive Driving</i>	0.034	56.951	0.00	Signifikan

Ket : \*R Square Change = Koefisien Determinan

\*\*F Change = nilai uji koefisien regresi secara simultan

\*\*\*Sig. F Change = nilai signifikansi F,  $p < 0.0$

Berdasarkan pada tabel di atas diperoleh nilai *R Square* sebesar 0.034. berdasarkan nilai *R Square change* tersebut diketahui bahwa sumbangan relatif yang diberikan pada Kematangan Emosi sebesar 3.4%. dengan demikian, masih terdapat 96.6% faktor lain yang memengaruhi *Aggressive Driving* yang tidak termasuk dalam penelitian ini.

Adapun hasil analisis dari Kematangan Emosi terhadap *Aggressive Driving* didapatkan nilai signifikan sebesar 0.00. signifikan atau  $<0.05$  yang mana hal ini menunjukkan hipotesis  $H_0$  yang menyatakan bahwa Kematangan Emosi tidak dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di jalan raya kota Makassar, ditolak. Dengan kata lain,  $H_1$  yang menyatakan bahwa *Aggressive Driving* pada pengendara di jalan kota Makassar dapat diterima. Sehingga menunjukkan bahwa Kematangan Emosi memengaruhi secara signifikan terhadap *Aggressive Driving*. Tahap selanjutnya yaitu peneliti akan melihat koefisien pengaruh dari Kematangan Emosi terhadap *Aggressive Driving* yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.9 Koefisien pengaruh Kematangan Emosi terhadap *Aggressive Driving*

Variabel	Constant*	B**	Nilai T	Sig.***	Ket
Kematangan Emosi terhadap <i>Aggressive Driving</i>	37.951	-0.184	7.547	0.00	Signifikan

Ket : \*Constant = nilai konstanta

\*\*B = koefisien pengaruh

\*\*\*Sig = nilai signifikansi,  $p = < 0.000$

Dari hasil persamaan regresi sederhana ini didapatkan nilai koefisien yaitu 37.951 yang menunjukkan Kematangan Emosi tidak ada atau nilai konstan, maka nilai Kematangan Emosi sebesar -0.184, nilai negatif ini berarti bahwa terdapat hubungan yang tidak searah, semakin tinggi Kematangan Emosi maka semakin rendah pula *Aggressive Driving*, begitupun sebaliknya.

## **B. Pembahasan**

### **1. Gambaran *Aggressive Driving* Pada Pengendara Di Jalan Raya Kota Makassar**

Berdasarkan dari hasil analisis deskriptif yang didapatkan bahwa sebanyak 407 responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi, sedangkan sebanyak 134 responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang sedang 584 sedangkan jumlah responden *Aggressive Driving* rendah sebanyak 408 dan jumlah responden 94 orang terdapat pada tingkat skor *Aggressive Driving* sangat rendah.

Dengan ini hasil yang didapat membuktikan tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara di jalan raya kota Makassar sangatlah bervariasi. Hal ini sama dengan hasil penelitian yang dilakukan Mazaya & Rozali (2016) yang mengatakan bahwa terdapat 44 siswi (38.3%) yang memiliki *Aggressive Driving* sedang, 39 siswi (33.9%) memiliki *Aggressive Driving* yang tinggi dan 32 siswi (27.8%) memiliki *Aggressive Driving* yang rendah. Adapun hasil penelitian lainnya yang mengatakan bahwa sebanyak 42% dari keseluruhan responden

memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi dan sebanyak 58% dari keseluruhan responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang rendah (Utami, 2010).

Adapun juga hasil penelitian lainnya yang dilakukan oleh Fauza (2018), mengatakan bahwa sebanyak 81 responden atau (58.3%) berada pada kategori *Aggressive Driving* yang rendah. Kemudian, sebanyak 30 responden atau (21.6%) berada pada kategori *Aggressive Driving* yang sedang dan sebanyak 28 responden atau (20.1%) berada pada kategori *Aggressive Driving* yang tinggi.

Terdapat juga beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat *Aggressive Driving* seperti, kontrol diri dan persepsi. Faktor pertama adalah kontrol diri, hasil penelitian yang mengungkapkan bahwa adanya pengaruh kontrol diri terhadap *Aggressive Driving* yaitu penelitian yang dilakukan oleh Luthfie (2014), yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara kontrol diri terhadap *Aggressive Driving* pada pengemudi sepeda motor dengan sumbangan efektif sebesar 41.2%. hal ini juga sama dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Susanti (2020), yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara kontrol diri terhadap *Aggressive Driving* pada remaja di Pekanbaru dengan sumbangan efektif sebesar 29%.

Dimana dikatakan bahwa kontrol diri bisa menjadi pengaruh dikarenakan pengendara bisa mengontrol untuk tidak melakukan perilaku seperti, berkendara dengan kecepatan yang berlebihan, sering membunyikan klakson, terlalu dekat dengan pengendara lain

dan memotong jalan kendaraan lain oleh karena itu kontrol diri menjadi salah satu faktor pengaruh terhadap *Aggressive Driving* dalam berkendara.

Faktor kedua yaitu, persepsi yang mana hasil penelitian yang mengatakan adanya pengaruh persepsi terhadap *Aggressive Driving* adalah penelitian yang dilakukan oleh Kurniawan & Kuncoro (2018) mengatakan bahwa adanya pengaruh yang signifikan antara persepsi dan *Aggressive Driving* pada sopir bus dengan sumbangan efektif sebesar 4.8%. Kemudian, penelitian lain yang mendukung dan dilakukan oleh Dermawan & Budi (2019) mengatakan bahwa persepsi memiliki pengaruh terhadap *Aggressive Driving* dengan sumbangan efektif sebesar 1.96%.

Berdasarkan hasil analisis deskriptif yang dilakukan peneliti yaitu, sebanyak 407 orang berada pada kategori *Aggressive Driving* yang sangat tinggi. Ada beberapa faktor yang menyebabkan *Aggressive Driving* sangat tinggi. diantaranya sering menimbulkan perilaku seperti, sering membunyikan klakson saat di jalan raya dan di tempat keramaian, sering mengebut melebihi batas kecepatan yang sudah ditentukan, sering melawan arah dan menyerobot lampu merah.

Sebanyak 94 orang yang termasuk dalam kategori *Aggressive Driving* sangat rendah. Adapun beberapa faktor yang menyebabkan *Aggressive Driving* sangat rendah, diantaranya pengendara yang sangat jarang melakukan perilaku seperti, mengklakson saat di jalan raya dan di tempat keramaian, tidak pernah menerobos lampu merah dan selalu mengikuti aturan dalam berkendara.

## **2. Gambaran Kematangan Emosi pada pengendara di jalan raya kota Makassar**

Berdasarkan dari hasil analisis deskriptif didapatkan bahwa sebanyak 126 responden memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi, sedangkan sebanyak 336 responden yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang sedang 673 sedangkan jumlah responden Kematangan Emosi rendah sebanyak 403 dan jumlah responden 89 orang terdapat pada tingkat skor Kematangan Emosi sangat rendah.

Dengan ini hasil yang didapat membuktikan tingkat Kematangan Emosi pada pengendara di jalan raya kota Makassar sangatlah bervariasi. Hal ini sama dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Fatmawati & Maryam (2018) yang mengatakan bahwa yang termasuk dalam kategori tinggi sebanyak 2 orang atau (6.45%), sebanyak 4 orang atau (12.9%) termasuk dalam kategori sedang dan 25 orang atau (80.65%) yang masuk dalam kategori rendah.

Hal ini sama dengan hasil penelitian yang mendukung adalah penelitian yang dilakukan oleh Paramitasari & Alfian (2012) mengatakan bahwa kategori yang sangat tinggi dan tinggi sebanyak 7 orang atau (5.78%) dan 29 orang atau 23.97%, sebanyak 45 orang atau (37.19%) dan yang termasuk rendah sebanyak 35 orang atau (28.03%) dan 5 orang atau (4.13%) termasuk dalam kategori sangat rendah. Hasil penelitian yang serupa juga dilakukan oleh Susilowati (2013) yang mengatakan bahwa dengan kategori Kematangan Emosi

yang dikatakan tinggi sebanyak 25 orang atau (54.3%) dan dengan Kematangan Emosi rendah sebanyak 21 orang atau (45.7%).

Terdapat juga beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat Kematangan Emosi seperti, konsep diri dan dukungan sosial. Hasil penelitian yang mengungkapkan ada pengaruh terhadap konsep diri, yaitu penelitian yang dilakukan oleh Anissa & Handayani (2012) yang mengatakan bahwa ada pengaruh antara konsep diri terhadap Kematangan Emosi dengan sumbangan efektif sebesar 16%. Adapun hasil serupa yang didapatkan oleh penelitian yang dilakukan oleh Sofia (2012) yang mengatakan terdapat pengaruh konsep diri terhadap Kematangan Emosi dengan sumbangan efektif 3.6%.

Faktor kedua yaitu, dukungan sosial yang mana penelitian yang dilakukan oleh Dewi (2019) yang mengatakan bahwa ada pengaruh dukungan sosial terhadap Kematangan Emosi dengan sumbangan efektif 39.5%. Adapun hasil penelitian serupa yang dilakukan oleh Khasana (2017) yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh antara dukungan sosial terhadap Kematangan Emosi dengan sumbangan efektif 13%.

Berdasarkan hasil analisis deskriptif yang dilakukan peneliti yaitu, sebanyak 126 orang berada pada kategori Kematangan Emosi yang sangat tinggi. Ada beberapa faktor yang menyebabkan Kematangan Emosi sangat tinggi. Diantaranya tidak bisa mengontrol emosinya terhadap suatu respon muncul pada lingkungan, tidak bisa mengontrol emosi pada respon pada suatu keadaan, dan tidak bisa mengontrol dan mengendalikan emosi yang ditunjukkan individu.

Sebanyak 89 orang yang termasuk dalam kategori Kematangan Emosi sangat rendah. Adapun beberapa faktor yang menyebabkan Kematangan Emosi sangat rendah, diantaranya bisa mengontrol emosi terhadap respon yang muncul pada lingkungan, dapat mengontrol emosi pada respon pada suatu keadaan, dan bisa mengontrol dan mengendalikan emosi yang ditunjukkan individu.

### **3. Kematangan Emosi Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengendara Di Jalan Raya Kota Makassar.**

Dari hasil persamaan regresi sederhana ini didapatkan nilai koefisien yaitu 37.951 yang menunjukkan Kematangan Emosi tidak ada atau nilai konstan, maka nilai Kematangan Emosi sebesar -0.184, nilai negatif ini berarti bahwa terdapat hubungan yang tidak searah, semakin tinggi Kematangan Emosi maka semakin rendah pula *Aggressive Driving*, begitupun sebaliknya.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Muhaz (2019) yang mengatakan bahwa terdapat hubungan yang negatif atau tidak searah antara Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving* sehingga dapat dikatakan bahwa semakin tinggi Kematangan Emosi maka akan semakin rendah *Aggressive Driving* yang dilakukan. Hasil lain yang mendukung yaitu penelitian yang dilakukan oleh Utari (2015) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan signifikan antara *Aggressive Driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di SMKN 2 Samarinda.

Kemudian penelitian yang dilakukan oleh Meylando (2019) menyatakan bahwa dari analisa korelasi yang dilakukan oleh peneliti

terlihat nilai korelasi nya adalah .887 dengan signifikansi  $<0.05$  dan dapat disimpulkan adanya hubungan antara kematangan emosi dengan *Aggressive Driving* pada sopir mobil angkutan umum M11 jurusan Tanah Abang-Meruya. Penelitian serupa didapatkan pada penelitian yang dilakukan oleh Septyana (2018) yang menyatakan bahwa koefisien korelasi ( $r$ ) = -0,315, dengan kesalahan  $p = 0,00$  ( $p < 0.1$ ). Hasil ini menunjukkan bahwa semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah *Aggressive Driving*. Begitu pula sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi *Aggressive Driving*.

Schultz (2003) mengatakan bahwa seseorang yang matang emosi akan cenderung berperilaku menyimpang lebih kecil, salah satunya adalah *Aggressive Driving*. Artinya, semakin tinggi Kematangan Emosi semakin rendah *Aggressive Driving*. Sebaliknya, semakin rendah Kematangan Emosi maka akan semakin tinggi *Aggressive Driving*. Ketika emosi seseorang matang dan dapat mengontrol dirinya maka perilakunya juga akan sesuai dengan norma dan aturan yang ada sehingga tingkat *Aggressive Driving* bisa ditekan. Tasca (2000) mengatakan bahwa terdapat hubungan antara Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving* seperti, pengendara berada pada posisi terburu-buru, macet, dan saling kebutan sesama pengendara lain yang memicu emosi untuk menambah kecepatan laju kendaraan dan tidak memikirkan pengendara lain yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang rendah.

Sedangkan pengendara diperhadapkan dengan kondisi yang macet dan mempersingkat waktu namun memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi akan dapat mengelola emosi, dapat berfikir secara objektif, dimana pengendara yang memiliki Kematangan Emosi yang dikatakan tinggi akan lebih memikir jauh sebelum mengambil tindakan dan mampu berkendara dengan lebih tenang dan tidak berperilaku *Aggressive Driving* dalam berkendara.

Adapun faktor lain yang menjadi pengaruh pada perilaku *Aggressive Driving* yaitu, Empati. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Renitasari (2017) yang mengatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan dan positif dari Empati terhadap *Aggressive Driving* dengan sumbangan efektif sebesar 1.1 %.

Namun, ketika Kematangan Emosi seseorang rendah akan menimbulkan kemarahan dengan kondisi seperti itu dan berperilaku agresif tanpa memikirkan resiko yang nantinya akan menimpa pengguna jalan lainnya. akan tetapi hal yang seharusnya dilakukan oleh pengendara yaitu harus memperhatikan dan juga menjaga keselamatan, baik dirinya maupun orang lain.

### **C. Limitasi Penelitian**

Keterbatasan dalam penelitian ini menurut peneliti adalah banyaknya data yang harus dibuang karena tidak sesuai dengan kriteria dalam penelitian ini, seperti usia diatas 40 tahun dan beberapa responden belum mahir berkendara tetapi tetap mengisi skala penelitian ini.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil yang dilakukan peneliti mengenai Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara di jalan raya kota Makassar, dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Berdasarkan dari hasil diagram yang didapatkan bahwa sebanyak 407 responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi, sedangkan sebanyak 134 responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang sedang 584 sedangkan jumlah responden *Aggressive Driving* rendah sebanyak 408 dan jumlah responden 94 orang terdapat pada tingkat skor *Aggressive Driving* sangat rendah.
2. Berdasarkan dari hasil diagram yang didapatkan bahwa sebanyak 126 responden memiliki tingkat Kematangan Emosi sangat tinggi, sedangkan sebanyak 336 responden yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat Kematangan Emosi yang sedang 673 sedangkan jumlah responden Kematangan Emosi rendah sebanyak 403 dan jumlah responden 89 orang terdapat pada tingkat skor Kematangan Emosi sangat rendah.
3. Kematangan Emosi menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* dengan besar kontribusi yang peroleh nilai *R Square* sebesar 0.034. berdasarkan nilai *R Square change* tersebut diketahui bahwa sumbangan relatif yang diberikan pada Kematangan Emosi sebesar

3.4%. dengan demikian, masih terdapat 96.6% faktor lain yang memengaruhi *Aggressive Driving* yang tidak termasuk dalam penelitian yang dilakukan ini.

4. Hasil yang didapatkan menunjukkan bahwa Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* dengan arah pengaruh negatif ini berarti bahwa terdapat hubungan yang tidak searah, semakin tinggi Kematangan Emosi maka semakin rendah pula *Aggressive Driving*, begitupun sebaliknya.

## **B. SARAN**

### **1. Bagi Pengendara**

Kepada pengendara motor agar lebih mampu dalam mengendalikan emosi dalam berkendara sehingga tidak terjadi *Aggressive Driving* dalam berkendara yang dapat merugikan diri sendiri ataupun orang lain.

### **2. Peneliti selanjutnya**

Peneliti menemukan bahwa literatur mengenai Kematangan Emosi sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* masih sangat sedikit, sehingga diharapkan untuk memperbanyak referensi/literatur penelitian mengenai pengaruh, prediktor dan kontribusi, dan juga mencari variabel-variabel yang lebih terkini dan sesuai dengan perkembangan zaman, serta menambahkan jumlah populasi atau sampel agar hasil yang didapatkan/diperoleh lebih spesifik.

### 3. Kepolisian

Disarankan kepada pihak-pihak yang terkait seperti, dinas perhubungan dan instansi pemerintah seperti, kecamatan dan kelurahan agar perlu diadakan sosialisasi pada pengendara khususnya pengendara motor mengenai bahaya dalam berperilaku agresif dalam berkendara.



## DAFTAR PUSTAKA

- AAA Foundation for Traffic Safety (2009). *Aggressive driving. Research update*. Washington, DC.
- Arbor, A. (2004). Aggressive driving enforcement, evaluation of two demonstration programe. National high way traffic safety administration: Michigan.
- Anderson, A., C., and Bushman, B., J.(2002). *Human Aggression : Department of Psychology*. Lawa State University, Ames, Iowa 50011-3180.
- Annisa, N., & Handayani, A. (2012). Hubungan Antara Konsep Diri Dan Kematangan Emosi Dengan Penyesuaian Diri Istri Yang Tinggal Bersama Keluarga Suami. *Jurnal Psikologi Pitutur*. Vol.1 No.1.
- Azwar, S. (2015). *Penyusunan Skala Psikologi*. Jogjakarta: Pustaka Pelajar. Badan Pusat Statistik (2018)
- Carver CS, Harmon-Jones E. 2009. Anger is an approach-related affect: evidence and implications. *Psychol Bull.* 135(2):183–204. doi:10.1037/a0013965.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (2020)
- Berk, L. E. (2012). *Development Through the Lifespan*. Edisi Kelima. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Chaplin, J. P.(2001). *Kamus lengkap psikologi*.Jakarta: Raja Grafindo Persada.Cole, P.M. Martin, S.E. and Dennis, T.A. 2004. "Emotion Regulation as a Scientific Construct: Methodological Challenges and Directions for ChildDevelopment Research, *Child Development*, March/April 2004, volume 75, Number 2, Pages 317-333.
- Covey. (2005). *Kematangan Emosi*. [Http://epsentrum.com/artikel-psikologi/kematangan-emosi](http://epsentrum.com/artikel-psikologi/kematangan-emosi)(23 April 2011).
- Dariyo, A. (2006). *Psikologi Perkembangan* Bandung : Refika Aditama.
- Darmawan, F., A., & Budi, N. (2019). Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada Driving Task terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara. Skripsi. Universitas Diponegoro.
- Dewi, L., P. (2019). Peran Dukungan Sosial Ustadzah Dan Kematangan Emosi Terhadap Penyesuaian Akademik Santriwati. Skripsi. Universitas

Muhammadiyah Surakarta.

Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Makassar (2018)

Erwandi D. (2009). *Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku aman berkendara (safety driving) pada pengguna Taxi Di PT "X" Pool "Y" tahun 2009*. Jakarta: Universitas Indonesia.

Fauza, D. (2018). *Identifikasi Aggressive Driving pada Remaja Pengguna Sepeda Motor*. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Malang.

Fita, S. (2014) *Hubungan kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pada pengendara motor di UIN Maliki Malang*. Undergraduate thesis, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.

Goleman, D. (1999). *Kecerdasan Emosi untuk Mencapai Puncak Prestasi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Grey, E. M., Triggs, T. J., & Haworth, N. L. (1989). *Driver Aggression: The Role of Personality, Social Characteristics, Risk and Motivation*. Department of Transport and Communications Federal Office of Road Safety Document Retrieval Information , CR 81.

Handayani, D., Iaksono, E. D., dan Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta. *Jurnal riset rekayasa sipil universitas sebelas maret*. Hal. 64-70. ISSN 2579-7999.

Hadi, S. (2016). *Metodologi Research 2*, Andi Offset, Yogyakarta.

Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., & Harms, A. (2014). *The Prosocial and Aggressive Driving Inventory (PADI): A Self-Report Measure of Safe and Unsafe Driving Behaviors*. Department of Psychology Rollins College Faculty Publications. Paper 76. , 4-6.

Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2000). *Traffic Congestion, Driver Stress And Driver Aggressive Behaviour*, 25, 409-423.

Herani, I. & Anya, K.J. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Pada Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *MEDIAPSI*, 3(2), 29-38. doi:<http://dx.doi.org/10.21776/ub.mps.2017.003.02.4>

Houston, John M. Harris, Paul B. Norman, Marcia. The aggressive driving behavior scale : Developing a self-report measure of unsafe driving. *North America Journal of Psychology (NAJP)*. Vol. 5, No.2, 269-278.

<https://celebesmedia.id/celebes/artikel/1024221118/hingga-oktober-2018-jumlah-kendaraan-di-makassar-capai-1-563-608-unit>

[https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr)

<https://makassar.tribunnews.com/tag/satlantas-polrestabes-makassar>

Hurlock, E. B. (1996). *Psikologi perkembangan; Suatu pendekatan sepanjang rentang kehidupan, edisi kelima*. Jakarta : Penerbit Erlangga.

Hurlock, B. Elizabeth. (2003). Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan. Edisi kelima. Penerjemah: Istiwidayanti & Soedjarwo. Jakarta: Penerbit Erlangga.

James, L. & Nahl, D.(2000). Aggressive driving is Emotionally Impaired Driving: *Journal of aggressive driving*.

Kepolisian Resor Kota Besar Makassar (2020)

Kurniawan, F., D., & Kuncoro, J. (2018). Hubungan Antara Persepsi Terhadap Risiko Dengan Aggressive Driving Pada Sopir Bus AKAP. *Jurnal Proyeksi*. Vol. 13 No. 1. Hal. 47-56

Khasanah, M. (2017). Pengaruh Dukungan Sosial Teman Sebaya dan Kematangan Emosi Terhadap *Forgiveness* Pada Remaja Di SMA Negeri 2 Kota Pasuruan. Skripsi. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.

Khisty, C. Jotin dan B. Kent, Lall. (2010). *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi Ketiga Jilid I. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Krahe, B. 2005. *Perilaku Agresif*. Yogyakarta; Pustaka Pelajar.

Luthfie, A. (2014). Pengaruh *Self Control* dan *Moral Disengagement* Terhadap *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor. Skripsi. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

Maryam, S., & Fatmawati. (2018). Kematangan Emosi Remaja Pelaku Bullying. *Jurnal Kajian Bimbingan dan Konseling*. Vol. 3 No 2. Hal. 69-74.

Mazaya, G.R. (2016). Gambaran aggressive driving pada siswi pengendara motor di SMK Wilayah Ciledug. *Journal of Psikologi Universitas Esa Unggul*, 15, 3-4.

Meylando, A. (2019). *Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Mobil Angkutan Kota M11*. Skripsi.Universitas Mercu Buana Jakarta.

Muhaz, M. (2013). Kematangan emosi dengan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa. Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang. Vol. 01. No. 02

- Mustikawati, R. (2017). Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Bus. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Paramitasari, R., & Alfian, I., N. (2012). Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Kecenderungan Memaafkan Pada Remaja Akhir. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan*. Vol. 1, No. 02.
- Pawar, A.S. (2016). Emotional Maturity of Aided and Unaided B.ed Collage Teacher Trainees with Reference to Gender. *Journal of Contemporary Psychological research*, 3 (3), 56-
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Prakash, J. dan Kansal, M., S. 2007. Road Rage:*Psychosocial Perspectives*.*Delhi Psychiatry Journal*, 10(1), 5-9.
- Prasetyo, W. E. & Dyah, S.S. (2011). Studi Deskriptif Tentang Aggressive Driving Sepeda Motor di Jalan Raya Pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibarang. *Psycho Idea*, ISSN 1693-1076.
- Puspita, S. dan Nuryoto. (2015). Penerimaan Diri Pada Lanjut Usia Ditinjau dair Kematangan Emosi. *Jurnal Psikologi*. ISSN:0215-8884.
- Redita, E. (2018). *Hubungan antara Kematangan Emosi dan Kecenderungan Perilaku Berselingkuh Pada Individu Menikah*. Skripsi. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta
- Santrock, J.W. (2002). *Life Span Development (Perkembangan Masa Hidup, Jilid 2*, Penerjemah: Chusairi dan Damanik). Jakarta: Erlangga.
- Sarwono, S. W. (1997). *Psikologi Sosial : Individu dan Teori-teori Psikologi Sosial*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Satuan Lalu Lintas, Kepolisian Resor Kota Makassar (2020)
- Schultz, D., Schultz, S E. (2006). *Psychology & Work Today Ninth Edition*. New Jersey : Pearson Education. Inc
- Schuhfreid, G. (2011). Handbook of the tests. Vienna test systems. [www.schuhfried.at](http://www.schuhfried.at)
- Semmel, Albin, Rochelle. (1986). EMOSI: *Bagaimana Mengenal, Menerima dan Mengarahkannya*, Yogyakarta: Kanisius

Septyana, D. (2018). *Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Remaja Di SMA Antartika Sidoarjo*. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Sidoarjo.

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.

Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (2019)

Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sulistyo, F, C. (2016). *Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perilaku Agresi Dalam Berkendara Pada Komunitas Motor Di Surakarta*. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Susilowati, E. (2013). Kematangan Emosi Dengan Penyesuaian Sosial Pada Siswa Akselerasi Tingkat SMP. *Jurnal Online Psikologi* Vol. 01 No. 01

Susanti, N. (2020). *Hubungan Kontrol Diri Dengan Aggressive Driving Pada Remaja Di Pekanbaru*. Skripsi. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru.

Sofia, L. (2012). Hubungan Konsep Diri Dan Kematangan Emosi Dengan Motivasi Berprestasi. *Jurnal Psikostudia Universitas Mulawarman*, Vol. 1, No. 2. Hal.. 81-90.

Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research: *Ontario Ministry of Transportation Canada*.

*Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.

*Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.

*Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*.

Utami, N. (2010). *Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja*. Skripsi. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

Utari (2016). Hubungan Aggressive Driving Dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Di Samarinda. *eJournal Psikologi*. 4 (3): 352-360. ISSN 2477-2674

Yulita, R. (2019). Hubungan Kematangan Emosi Dengan Perilaku Aggressive Driving Pada Remaja Smk Di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. Skripsi. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau

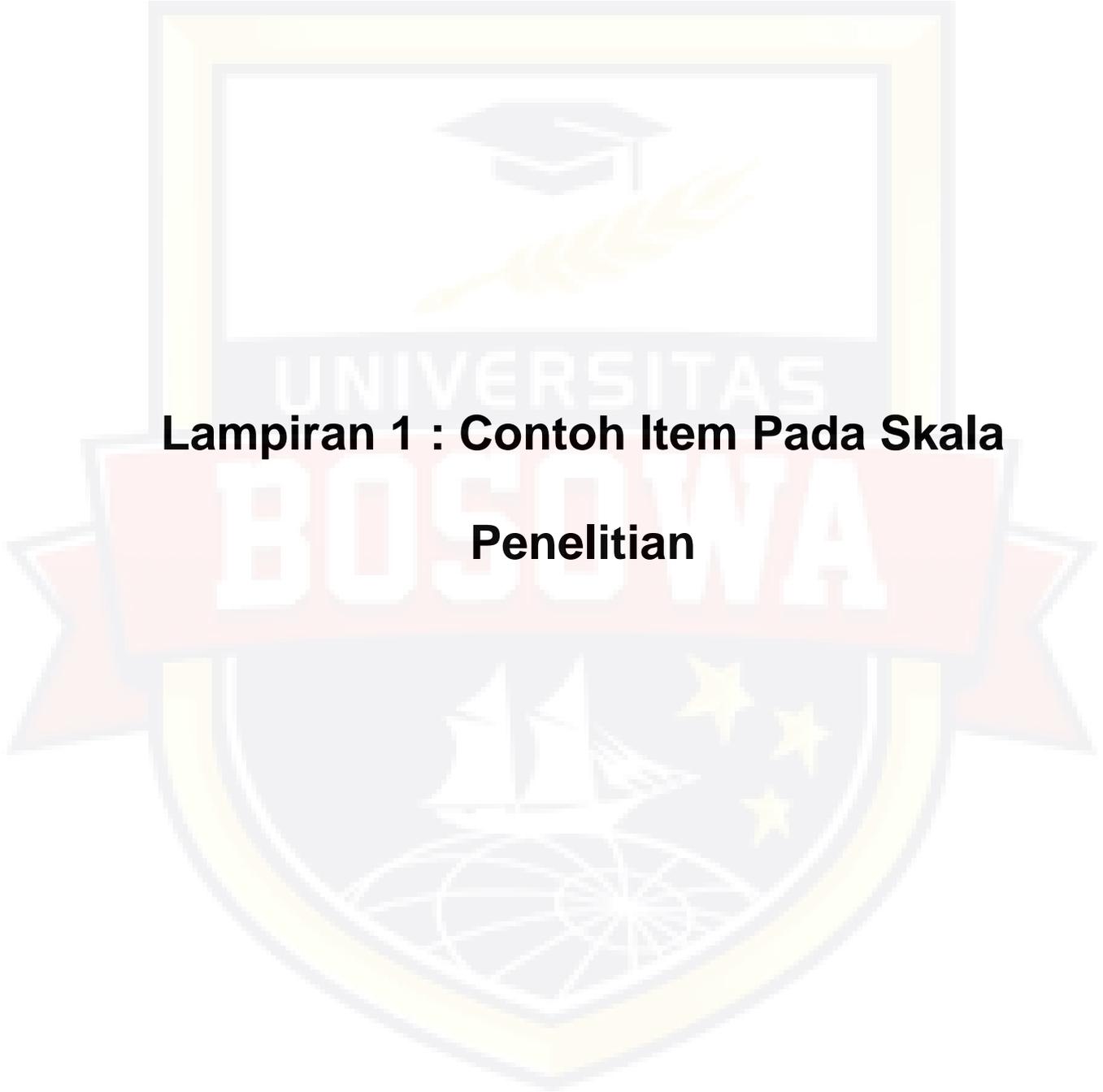
Walgito. (2003). Psikologi Sosial (Suatu Pengantar). Yogyakarta: Andi

Walgito. (2004). *Pengantar Psikologi Umum*. Jakarta: Penerbit Andi

Wiramihardja, S., A. (2007). *Pengantar Psikologi Abnormal*. Bandung: PT. Refika Aditama.







**Lampiran 1 : Contoh Item Pada Skala**

**Penelitian**

Assalamu'alaikum Wr. Wb.  
Selamat Pagi/Siang/Sore/Malam

Perkenalkan, saya Rudy Andi Ahmad Tandi Abeng Mahasiswa Psikologi Universitas Bosowa. Saat ini saya sedang melakukan pengambilan data dalam penelitian yang saya lakukan untuk menyelesaikan tugas akhir (Skripsi). Adapun kriteria yang dapat mengisi skala ini, yakni :

1. Berusia 18-40 Tahun
2. Mengendarai Sepeda Motor

Untuk itu, sekiranya Anda bersedia untuk mengisi skala penelitian ini dengan mengklik link :

<https://forms.gle/LUWGmXvJwdRCCxyA7>

Terima kasih atas kesediannya 😊

Hormat saya,

**Rudy Andi Ahmad Tandi Abeng**

Section 1 of 4

## Skala Penelitian Psikologi

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Selamat pagi/siang/malam

Responden yang terhormat,  
Perkenalkan saya, Rudy Andi Ahmad Tandil Abeng, mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar. Saat ini, saya sedang melakukan penelitian tentang Perilaku Berkendara. Saya mohon kesediaan Anda untuk berpartisipasi dalam penelitian dengan cara mengisi skala penelitian ini. Semua jawaban yang Anda berikan di dalam skala ini adalah BENAR, selama hal tersebut menggambarkan kondisi Anda yang sesungguhnya. Semua data berupa jawaban dan identitas Anda dalam skala ini akan saya jaga kerahasiaannya, serta hanya digunakan untuk keperluan penelitian. Terima kasih atas partisipasi dan kerjasamanya, semoga hasil penelitian ini dapat membawa manfaat bagi kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Hormat Peneliti,  
Rudy Andi Ahmad Tandil Abeng

**Nama (Boleh Inisial) \***

Short answer text

**Jenis Kelamin \***

Laki-laki

Perempuan

**Usia \***

Short answer text

**Suku \***

Section 2 of 4

## Skala I

Skala ini terdiri atas 11 pernyataan yang terkait dengan perilaku Anda dalam berkendara. Mohon untuk baca dan pahami setiap pernyataan secara teliti, lalu berikan jawaban Anda untuk setiap pernyataan dengan cara mengklik pilihan jawaban yang sesuai dengan kondisi Anda. Adapun pilihan jawaban yang tersedia yaitu:

Pilihilah Selalu jika pernyataan tersebut SELALU Anda lakukan.

Pilihilah Sering jika pernyataan tersebut SERING Anda lakukan.

Pilihilah Kadang-kadang jika pernyataan tersebut KADANG-KADANG Anda lakukan

Pilihilah Jarang jika pernyataan tersebut JARANG Anda lakukan

Pilihilah Tidak Pernah jika pernyataan tersebut TIDAK PERNAH Anda lakukan.

Saya sengaja mengerem kendaraan ketika kendaraan lain mengikuti saya terlalu dekat. \*

- Selalu
- Sering
- Kadang-kadang
- Jarang
- Tidak Pernah

Melakukan gerakan kasar pada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai. \*

- Selalu
- Sering
- Kadang-kadang

Section 3 of 4

## Skala II

Skala ini terdiri atas 11 pernyataan yang terkait dengan perilaku Anda dalam berkendara. Mohon untuk baca dan pahami setiap pernyataan secara teliti, lalu berikan jawaban Anda untuk setiap pernyataan dengan cara mengklik pilihan jawaban yang sesuai dengan kondisi Anda. Adapun pilihan jawaban yang tersedia yaitu:

Pilihilah Sangat Sesuai jika pernyataan tersebut SANGAT SESUAI pada diri Anda

Pilihilah Sesuai jika pernyataan tersebut SESUAI pada diri Anda

Pilihilah Netral jika pernyataan tersebut NETRAL pada diri Anda

Pilihilah Tidak Sesuai jika pernyataan tersebut TIDAK SESUAI pada diri Anda

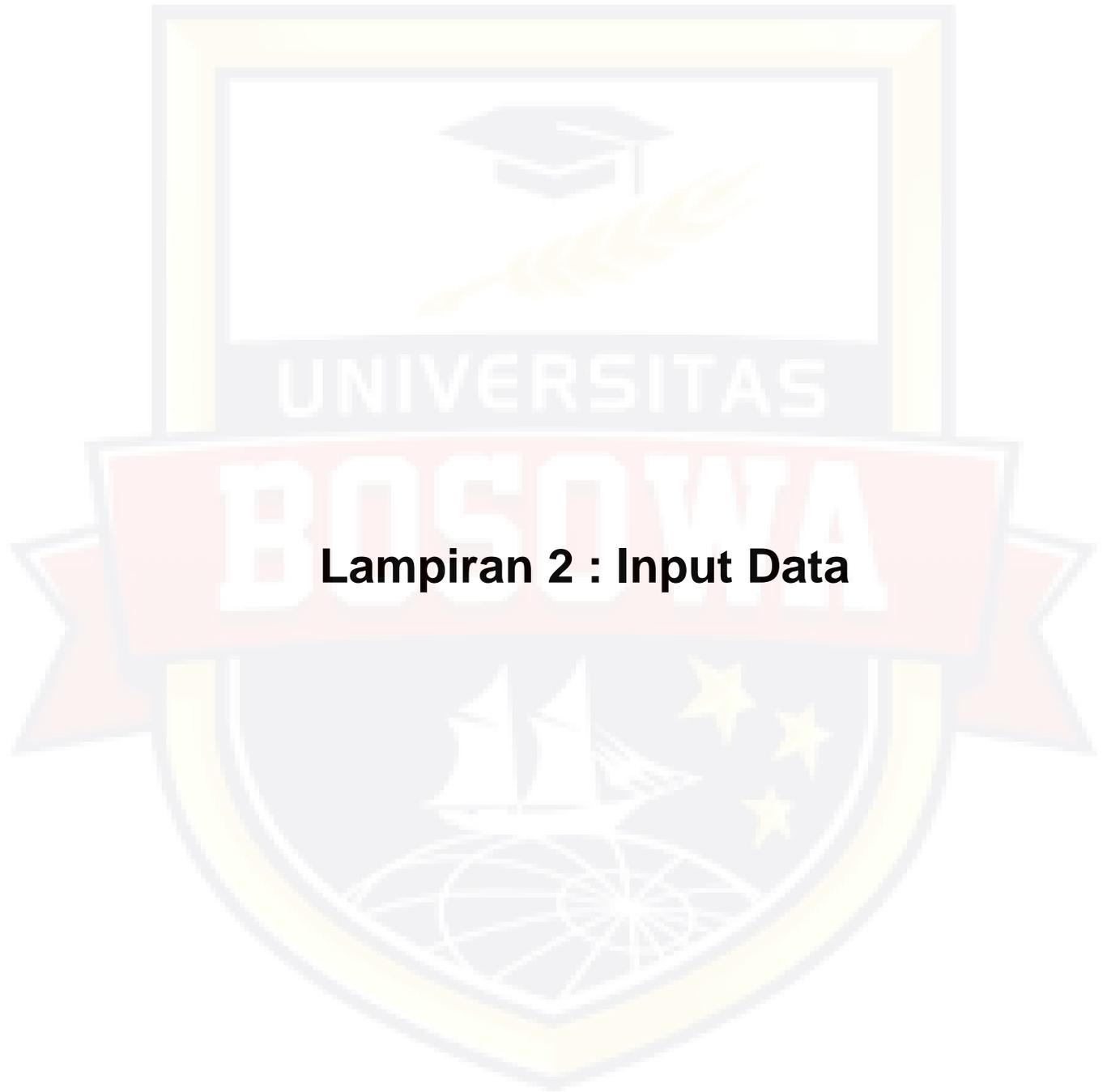
Pilihilah Sangat Tidak Sesuai jika pernyataan tersebut SANGAT TIDAK SESUAI pada diri Anda

Saya ikut senang apabila teman saya mendapatkan kabar gembira \*

- Sangat Sesuai
- Sesuai
- Netral
- Tidak Sesuai
- Sangat Tidak Sesuai

Saya selalu berusaha bersikap ramah terhadap individu lain \*

- Sangat Sesuai
- Sesuai
- Netral



**Lampiran 2 : Input Data**

1	Timestam	Nama (Boleh Inisi	Jenis Kelamin	Usia	Suku	Pekerjaan	Pendidikan Terakhir	Lama Mahir Mengemudi (contoh: 2 tahun)	Memiliki SIM
2	2020/09/1	"C"	Perempuan		24 JAWA	-	S1	9 tahun	Ya
3	2020/09/1	1s	Laki-laki		19 Tionghoa jawa bugis	Mahasiswa	SMA	4 tahun	Ya
4	2020/09/1	3ns	Laki-laki		35 Toraja	Karyawan Swasta	S1	10 tahun	Ya
5	2020/09/1	A	Perempuan		19 Maluku	Mahasiswa	SMA	6 tahun	Tidak
6	2020/09/1	A	Perempuan		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	5 tahun	Ya
7	2020/09/1	a	Perempuan		23 bugis	Karyawan Swasta	S1	10 tahun	Ya
8	2020/09/1	A	Perempuan		20 Makassar	Mahasiswa	SMA	3 tahun	Ya
9	2020/09/1	A	Laki-laki		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	5 tahun	Ya
10	2020/09/1	A	Perempuan		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	7 tahun	Ya
11	2020/09/1	A	Laki-laki		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	4 tahun	Ya
12	2020/09/1	A	Perempuan		19 Jawa	Mahasiswa	SMA	3 tahun	Ya
13	2020/09/1	A	Laki-laki		24 Makassar	Wirusaha	SMA	6 Tahun	Ya
14	2020/09/1	A	Perempuan		23 Toraja	Mahasiswa	SMA	6 tahun	Ya
15	2020/09/1	A	Perempuan		21 Bugis	Mahasiswa	SMA	2 tahun	Ya
16	2020/09/1	A	Perempuan		20 Bugis	Mahasiswa	Diploma	5 tahun	Ya
17	2020/09/1	A	Laki-laki		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	8 tahun	Tidak
18	2020/09/1	A	Perempuan		21 Bugis	Mahasiswa	SMA	2 minggu	Ya
19	2020/09/1	A	Perempuan		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	2 tahun	Tidak
20	2020/09/1	A	Laki-laki		22 Bugis	BUMN	Diploma	8 tahun	Ya
21	2020/09/1	A	Laki-laki		19 Bugis	Belum ada	SMA	5 tahun	Ya
22	2020/09/1	A	Perempuan		20 Makassar	Mahasiswa	SMA	2 tahun	Ya
23	2020/09/1	A	Perempuan		18 Bugis Bulukumba	Mahasiswa	SMA	7 tahun	Ya
24	2020/09/1	A	Perempuan		19 Bugis	Mahasiswa	SMA	8 tahun	Ya
25	2020/09/1	A	Perempuan		20 Bugis	Mahasiswa	S1	4 tahun	Ya

1	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X20
2	5	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	4	2	4	4	4	3
3	5	4	3	3	5	5	3	4	3	2	4	2	4	3	4	4	3	4	2
4	5	5	5	2	4	4	4	4	2	4	5	4	4	4	4	4	4	5	4
5	4	4	3	3	3	1	3	3	2	5	3	3	3	4	3	3	4	5	1
6	4	4	4	4	4	4	3	4	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3
7	4	4	4	2	2	3	4	3	2	4	3	2	2	4	4	4	3	2	3
8	5	5	3	2	3	2	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	4	2	1
9	4	4	4	2	3	4	4	4	1	4	4	2	2	4	3	4	4	2	2
10	5	5	4	3	4	3	4	4	2	5	3	3	4	5	3	4	4	4	3
11	5	4	3	4	3	3	1	3	2	3	4	3	3	4	3	3	3	2	2
12	4	4	3	3	3	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	4	5	2
13	5	4	4	3	4	2	4	5	2	5	5	4	3	5	3	4	5	3	3
14	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	3	5	4	4	4	5	3
15	5	5	3	3	2	2	2	4	2	3	3	2	3	3	2	4	4	3	2
16	3	5	4	3	4	1	4	2	1	5	1	1	4	2	2	4	4	2	2
17	3	5	5	5	2	4	5	2	3	1	2	3	4	3	2	5	2	5	1
18	4	4	4	3	2	3	3	4	1	3	4	3	3	4	3	4	5	5	2
19	4	4	4	3	3	2	2	3	3	3	3	1	3	5	3	3	4	2	5
20	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	5	5	3
21	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3
22	4	4	4	3	2	2	3	2	1	3	4	3	4	4	3	4	4	5	3
23	5	5	5	3	3	4	5	4	3	5	5	3	3	5	3	3	5	5	4
24	5	5	5	5	5	5	1	5	1	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5
25	3	4	4	2	3	4	3	3	3	5	3	2	3	2	2	4	4	3	3



**Lampiran 3 : Hasil Uji Reliabilitas dan  
Uji Validitas**

## A. Reliabilitas

1. Skala *Aggressive Driving*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.622	11

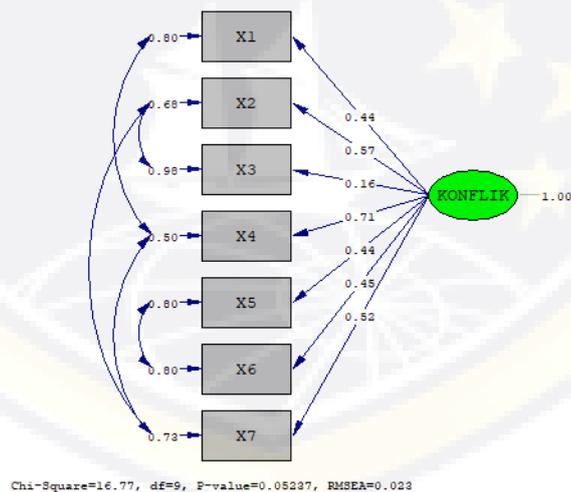
2. Skala *Kematangan Emosi*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.803	19

## B. Validitas Konstrak

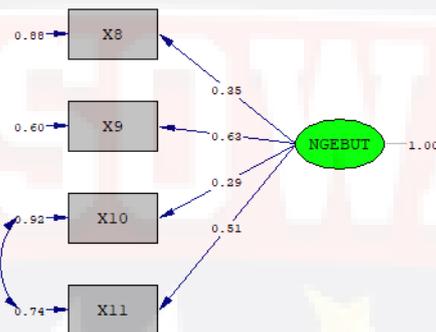
1. Skala *Aggressive Driving*

## a) Perilaku Konflik



No.	Aitem	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
1.	1	0.44	0.03	13.93	Valid
2.	2	0.57	0.03	18.85	Valid
3.	3	0.16	0.03	5.51	Valid
4.	4	0.71	0.03	20.28	Valid
5.	5	0.44	0.03	15.76	Valid
6.	6	0.45	0.03	16.05	Valid
7.	7	0.52	0.04	13.51	Valid

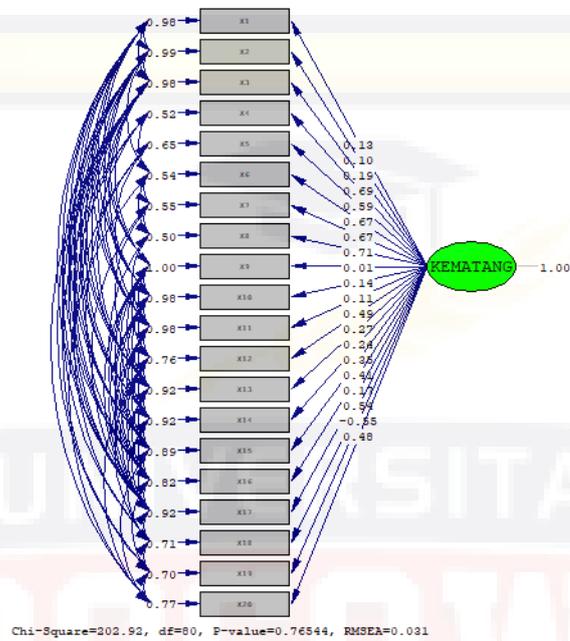
b) Mengebut



Chi-Square=2.31, df=1, P-value=0.06881, RMSEA=0.028

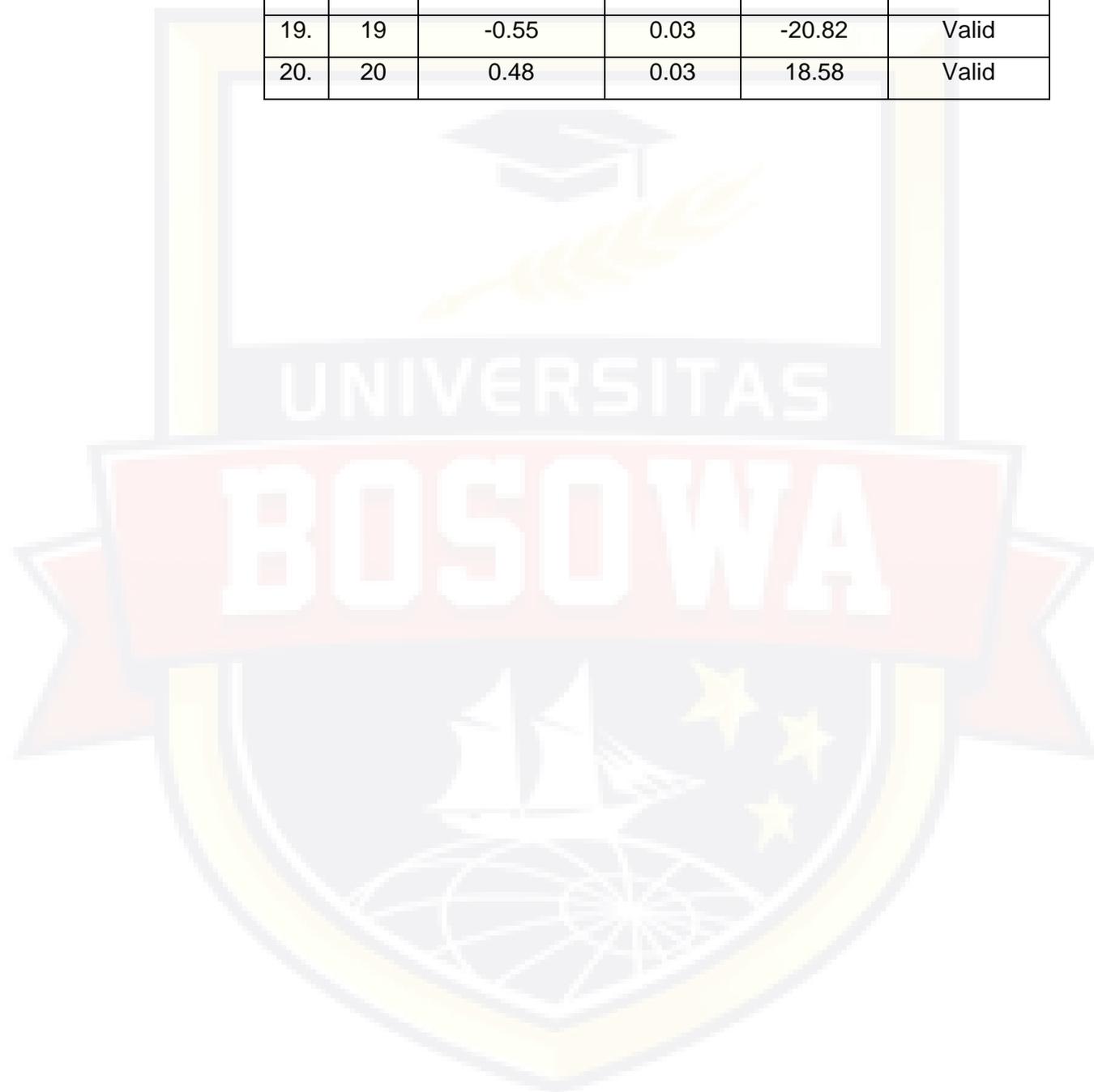
No.	Aitem	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
1.	8	0.35	0.03	10.02	Valid
2.	9	0.63	0.03	12.48	Valid
3.	10	0.29	0.04	7.33	Valid
4.	11	0.51	0.04	11.59	Valid

## 2. SkalaKematanganEmosi



No.	Aitem	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
1.	1	0.13	0.03	4.85	Valid
2.	2	0.10	0.03	3.81	Valid
3.	3	0.19	0.03	6.82	Valid
4.	4	0.69	0.02	29.01	Valid
5.	5	0.59	0.03	23.39	Valid
6.	6	0.67	0.02	27.26	Valid
7.	7	0.67	0.02	27.63	Valid
8.	8	0.71	0.02	29.89	Valid
9.	9	0.01	0.03	2.46	Valid
10.	10	0.14	0.03	5.08	Valid
11.	11	0.11	0.03	3.81	Valid
12.	12	0.49	0.03	18.65	Valid
13.	13	0.27	0.03	9.96	Valid
14.	14	0.24	0.03	8.81	Valid
15.	15	0.35	0.03	12.77	Valid

16.	16	0.41	0.03	15.38	Valid
17.	17	0.17	0.03	6.34	Valid
18.	18	0.54	0.03	20.53	Tidak Valid
19.	19	-0.55	0.03	-20.82	Valid
20.	20	0.48	0.03	18.58	Valid





**Lampiran 4 : Hasil Analisis Deskriptif**

**Responden**

## A. JenisKelamin

JenisKelamin					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Laki-laki	650	40.0	40.0	40.0
	Perempuan	975	60.0	60.0	100.0
	Total	1627	100.0	100.0	

## B. Usia

Usia					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	18-25 Tahun	1481	91.1	91.1	91.1
	26-30 Tahun	99	6.1	6.1	97.2
	31-35 Tahun	22	1.4	1.4	98.6
	36-40 Tahun	23	1.4	1.4	100.0
	Total	1627	100.0	100.0	

## C. Suku

Suku					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	DalamSulsel	1136	69.9	69.9	69.9
	LuarSulsel	489	30.1	30.1	100.0
	Total	1627	100.0	100.0	

## D. Pekerjaan

Pekerjaan					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Mahasiswa	1147	70.6	70.6	70.6

KaryawanSwasta	105	6.5	6.5	77.0
Wiraswasta	58	3.6	3.6	80.6
Lainnya	315	19.4	19.4	100.0
Total	1627	100.0	100.0	

## E. Pendidikan

## PendidikanTerakhir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
SMA	1175	72.3	72.3	72.3
Diploma	109	6.7	6.7	79.0
Valid S1	330	20.3	20.3	99.3
S2	11	.7	.7	100.0
Total	1627	100.0	100.0	

## F. Lama MahirMengemudi

## LamaMahirMengemudi

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
<1 Tahun	124	7.6	7.6	7.6
1-5 Tahun	834	51.3	51.3	59.0
Valid 6-10 Tahun	618	38.0	38.0	97.0
>10 Tahun	49	3.0	3.0	100.0
Total	1627	100.0	100.0	

## G. Memiliki SIM

## MemilikiSIM

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ya	1309	80.6	80.6	80.6

Tidak	316	19.4	19.4	100.0
Total	1627	100.0	100.0	





**Lampiran 5 : Hasil Analisis Deskriptif**

**Variabel**

**Descriptive Statistics**

	N	Minimum	Maximum	Sum	Mean	Std. Deviation
TotalAD	1627	33	55	70758	43.60	4.041
TotalKE	1627	30	93	105559	65.04	8.575
Valid N (listwise)	1627					

A. Tingkat Skor *Aggressive Driving*

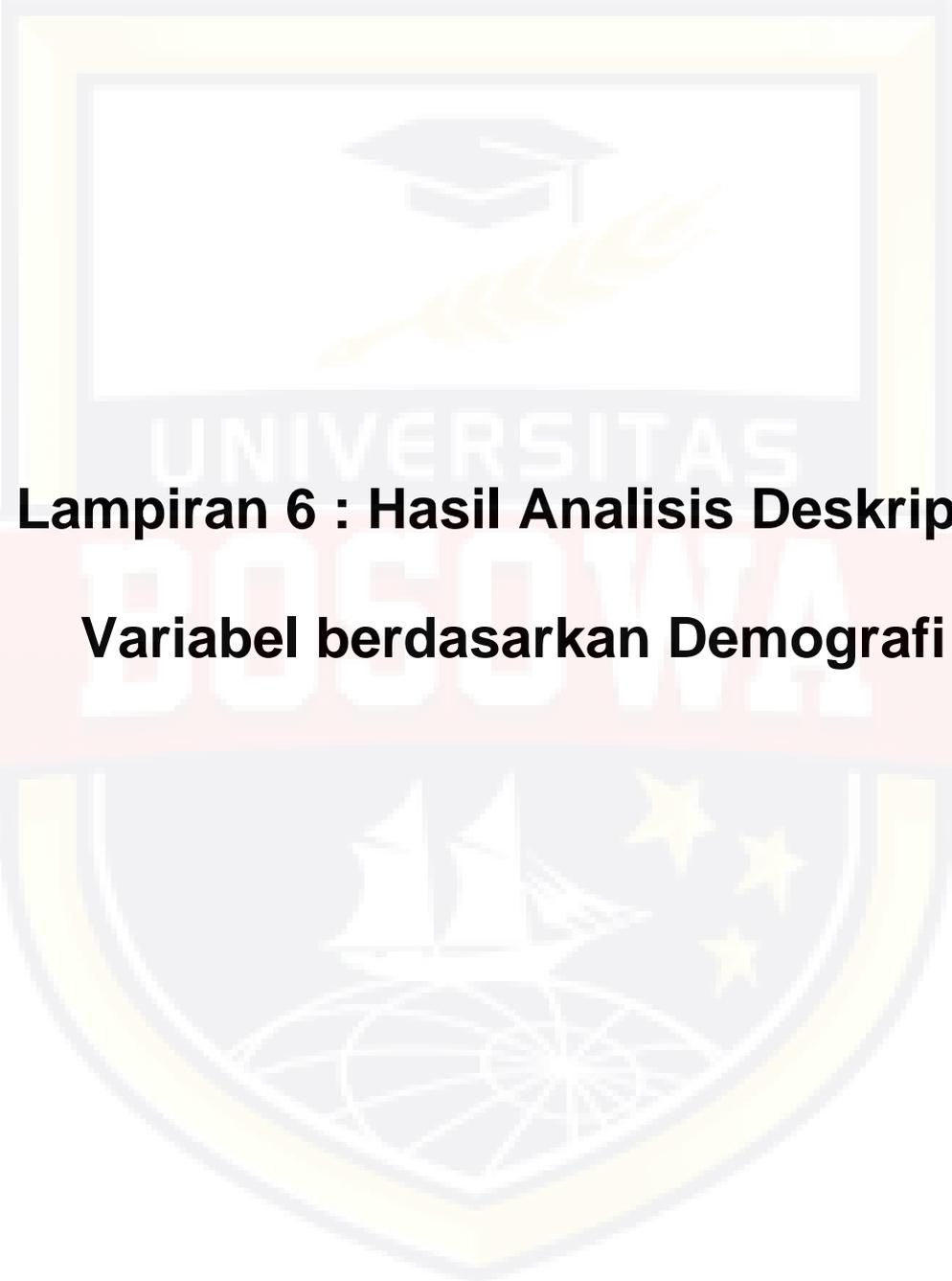
**TingkatAD**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
SangatTinggi	407	25.0	25.0	25.0
Tinggi	134	8.2	8.2	33.3
Sedang	584	35.9	35.9	69.1
Rendah	408	25.1	25.1	94.2
SangatRendah	94	5.8	5.8	100.0
Total	1627	100.0	100.0	

B. Tingkat Skor *Kematangan Emosi*

**TingkatKE**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
SangatTinggi	126	7.7	7.7	7.7
Tinggi	336	20.7	20.7	28.4
Sedang	673	41.4	41.4	69.8
Rendah	403	24.8	24.8	94.5
SangatRendah	89	5.5	5.5	100.0
Total	1627	100.0	100.0	



**Lampiran 6 : Hasil Analisis Deskriptif**

**Variabel berdasarkan Demografi**

A. Aggressive Driving

1. JenisKelamin

**TingkatAD \* JenisKelaminCrosstabulation**

Count

		JenisKelamin		Total
		Laki-laki	Perempuan	
TingkatAD	SangatTinggi	146	261	407
	Tinggi	45	88	133
	Sedang	238	346	584
	Rendah	177	230	407
	SangatRendah	44	50	94
Total		650	975	1627

2. Usia

**TingkatAD \* UsiaCrosstabulation**

Count

		Usia				Total
		18-25 Tahun	26-30 Tahun	31-35 Tahun	36-40 Tahun	
TingkatAD	SangatTinggi	375	21	5	6	407

Tinggi	120	7	2	4	133
Sedang	533	35	8	8	584
Rendah	370	25	7	5	407
SangatRendah	83	11	0	0	94
Total	1481	99	22	23	1627

3. Suku

TingkatAD \* Suku Crosstabulation

Count

		Suku		Total	
		DalamSulsel	LuarSulsel		
TingkatAD	SangatTinggi	0	273	134	407
	Tinggi	1	93	40	134
	Sedang	0	410	174	584
	Rendah	1	297	110	408
	SangatRendah	0	63	31	94
Total		2	1136	489	1627

4. Pekerjaan

**TingkatAD \* Pekerjaan Crosstabulation**

Count		Pekerjaan					Total
			Mahasiswa	KaryawanSwast a	Wiraswasta	Lainnya	
TingkatAD	SangatTinggi	0	276	21	13	97	407
	Tinggi	1	92	3	7	31	134
	Sedang	0	409	55	21	99	584
	Rendah	1	307	20	12	68	408
	SangatRendah	0	63	6	5	20	94
Total		2	1147	105	58	315	1627

5. PendidikanTerakhir

**TingkatAD \* PendidikanTerakhir Crosstabulation**

Count		PendidikanTerakhir				Total	
			SMA	Diploma	S1		S2
TingkatAD	SangatTinggi	0	299	30	78	0	407
	Tinggi	1	93	9	27	4	134

Sedang	0	430	37	114	3	584
Rendah	1	284	26	94	3	408
SangatRendah	0	69	7	17	1	94
Total	2	1175	109	330	11	1627

6. Lama MahirMengemudi

TingkatAD \* LamaMahirMengemudiCrosstabulation

Count

		LamaMahirMengemudi				Total	
		<1 Tahun	1-5 Tahun	6-10 Tahun	>10 Tahun		
TingkatAD	SangatTinggi	0	29	214	148	16	407
	Tinggi	1	17	58	54	4	134
	Sedang	0	36	298	230	20	584
	Rendah	1	31	210	158	8	408
	SangatRendah	0	11	54	28	1	94
Total	2	124	834	618	49	1627	

## 7. Memiliki SIM

TingkatAD \* MemilikiSIM Crosstabulation

Count

		MemilikiSIM		Total	
		Ya	Tidak		
TingkatAD	SangatTinggi	0	326	81	407
	Tinggi	1	103	30	134
	Sedang	0	473	111	584
	Rendah	1	331	76	408
	SangatRendah	0	76	18	94
Total		2	1309	316	1627

## B. KematanganEmosi

## 1. JenisKelamin

TingkatKE \* JenisKelamin Crosstabulation

Count

		JenisKelamin		Total
		Laki-laki	Perempuan	
TingkatKE	SangatTinggi	58	68	126

Tinggi	143	193	336
Sedang	270	403	673
Rendah	145	256	401
SangatRendah	34	55	89
Total	650	975	1627

2. Usia

TingkatKE \* UsiaCrosstabulation

Count

		Usia				Total
		18-25 Tahun	26-30 Tahun	31-35 Tahun	36-40 Tahun	
TingkatKE	SangatTinggi	115	8	2	1	126
	Tinggi	300	25	3	8	336
	Sedang	616	36	13	8	673
	Rendah	369	24	3	5	401
	SangatRendah	81	6	1	1	89
Total		1481	99	22	23	1627

3. Suku

**TingkatKE \* SukuCrosstabulation**

Count

		Suku		Total
		DalamSulsel	LuarSulsel	
TingkatKE	SangatTinggi	83	43	126
	Tinggi	241	95	336
	Sedang	479	194	673
	Rendah	278	123	401
	SangatRendah	55	34	89
Total		1136	489	1627

4. Pekerjaan

**TingkatKE \* PekerjaanCrosstabulation**

Count

		Pekerjaan				Total
		Mahasiswa	KaryawanSwast a	Wiraswasta	Lainnya	
TingkatKE	SangatTinggi	86	8	5	27	126
	Tinggi	234	26	14	62	336

Sedang	469	40	26	138	673
Rendah	295	24	11	71	401
SangatRendah	63	7	2	17	89
Total	1147	105	58	315	1627

5. PendidikanTerakhir

TingkatKE \* PendidikanTrerakhirCrosstabulation

Count

	PendidikanTrerakhir				Total
	SMA	Diploma	S1	S2	
SangatTinggi	94	8	24	0	126
Tinggi	238	25	70	3	336
TingkatKE Sedang	482	44	144	3	673
Rendah	296	22	78	5	401
SangatRendah	65	10	14	0	89
Total	1175	109	330	11	1627

6. Lama MahirMengemudi

**TingkatKE \* LamaMahirMengemudiCrosstabulation**

Count

		LamaMahirMengemudi				Total
		<1 Tahun	1-5 Tahun	6-10 Tahun	>10 Tahun	
TingkatKE	SangatTinggi	8	58	53	7	126
	Tinggi	31	168	130	7	336
	Sedang	52	348	251	22	673
	Rendah	27	212	151	11	401
	SangatRendah	6	48	33	2	89
Total		124	834	618	49	1627

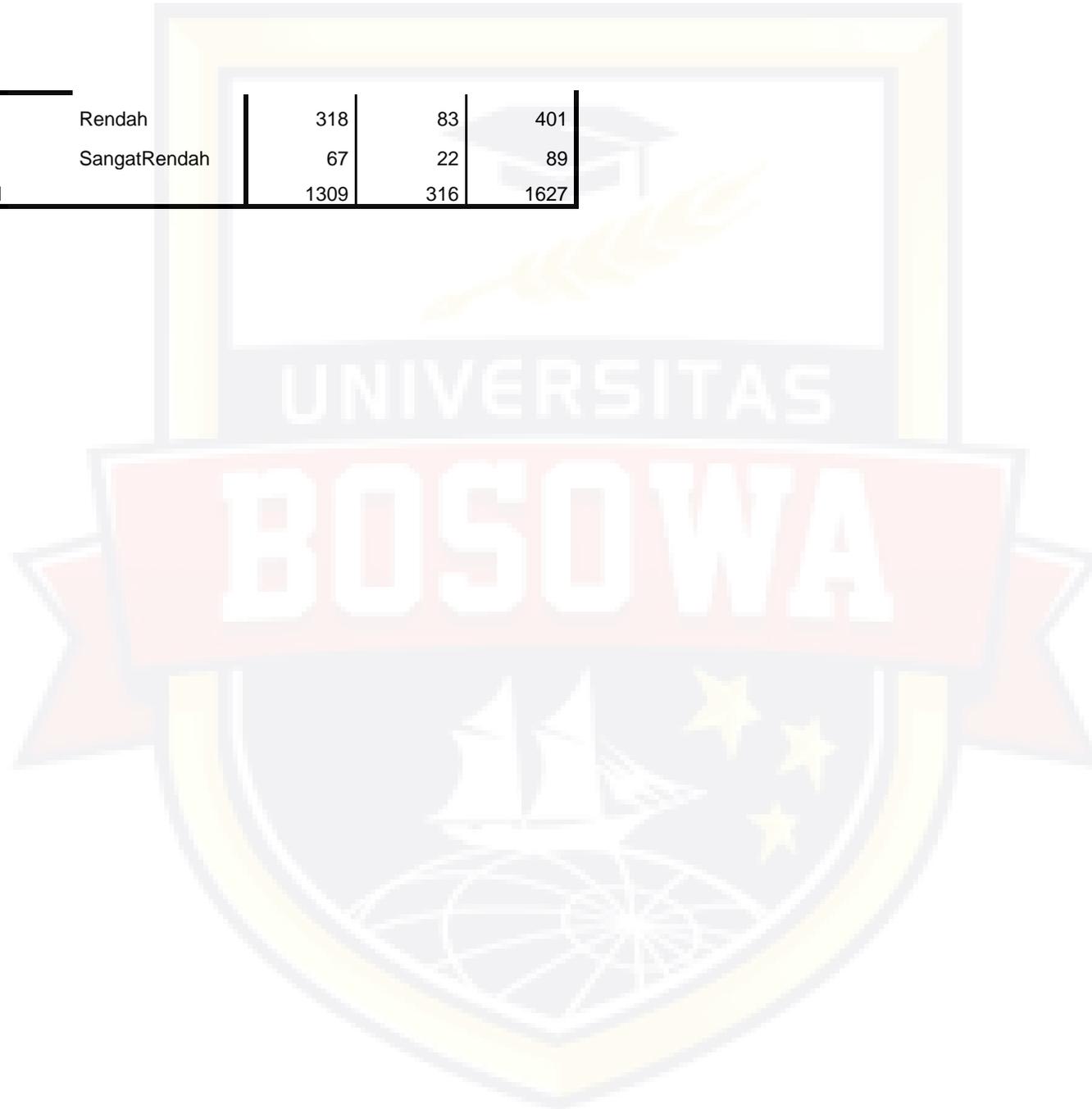
7. Memiliki SIM

**TingkatKE \* MemilikiSIMCrosstabulation**

Count

		MemilikiSIM		Total
		Ya	Tidak	
TingkatKE	SangatTinggi	103	23	126
	Tinggi	273	63	336
	Sedang	548	125	673

Rendah	318	83	401
SangatRendah	67	22	89
Total	1309	316	1627



**Lampiran 7 : Hasil Uji Asumsi**

**BOSOWA**



A. UjiNormalitas

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	.018	1627	.200*	.997	1627	.006

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

B. UjiLinearitas

ANOVA Table							
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
	(Combined)	2389.990	54	44.259	2.880	.000	
TotalAD * TotalKE	Between Groups	Linearity	898.911	1	898.911	58.499	.000
		Deviation from Linearity	1491.079	53	28.134	1.831	.000
	Within Groups	24094.476	1568	15.366			
	Total	26484.466	1627				



**Lampiran 8 : Hasil Uji Hipotesis**

**BOSOWA**

**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.184 <sup>a</sup>	.034	.033	3.973

a. Predictors: (Constant), TotalKE

b. Dependent Variable: TotalAD

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	898.911	1	898.911	56.951	.000 <sup>b</sup>
	Residual	25585.555	1621	15.784		
	Total	26484.466	1622			

a. Dependent Variable: TotalAD

b. Predictors: (Constant), TotalKE

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	37.951	.755		50.290	.000
	TotalKE	.087	.012	.184	7.547	.000

a. Dependent Variable: TotalAD