

**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DAN PERSEPSI RISIKO  
KECELAKAAN DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA  
PENGENDARA MOTOR DI UIN MALIKI MALANG**

**SKRIPSI**



**Oleh:**

**FITA SULISTIANINGSIH**

**10410017**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

**2014**

**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DAN PERSEPSI RISIKO  
KECELAKAAN DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA  
MOTOR DI UIN MALIKI MALANG**

**SKRIPSI**

Diajukan kepada

Dekan Fakultas Psikologi

Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang

Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam

Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)



**Oleh:**

**FITA SULISTIANINGSIH**

**10410017**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG  
2014**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DAN PERSEPSI RISIKO  
KECELAKAAN DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA  
MOTOR DI UIN MALIKI MALANG**

**SKRIPSI**

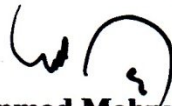
Disusun oleh:

**FITA SULISTIANINGSIH**

(10410017)

Disetujui oleh:

Dosen Pembimbing,



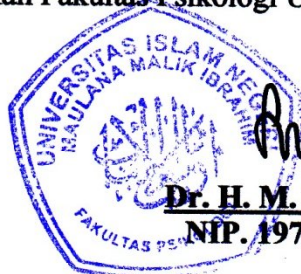
**Dr. Muhammad Mahpur M.Si**

**NIP. 197650 52005011 003**

Pada Tanggal,                      April 2014

Mengetahui:

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Malang,





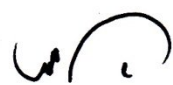
**Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M.Ag**

**NIP. 19730710 200003 1 002**

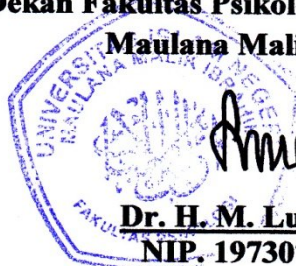
**HALAMAN PENGESAHAN**  
**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DAN PERSEPSI RISIKO**  
**KECELAKAAN DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA**  
**MOTOR DI UIN MALIKI MALANG**  
**SKRIPSI**

Disusun oleh:  
FITA SULISTIANINGSIH  
10410017

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji dan  
dinyatakan diterima sebagai salah satu prasyarat  
untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi (S. Psi)  
pada tanggal pada tanggal 16 April 2014

Susunan Dewan Penguji	Tanda Tangan
1. <b>Penguji Utama</b> <u>Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M.Si, Psi</u> NIP . 19760512 200312 1 002	 _____
2. <b>Ketua Penguji</b> <u>Yusuf Ratu Agung, MA</u>	 _____
3. <b>Sekretaris/ Pembimbing</b> <u>Dr. Moh. Mahpur, M.Si</u> NIP. 19760505 200501 1 003	 _____

**Mengesahkan:**  
**Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri**  
**Maulana Malik Ibrahim Malang,**





**Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M.Ag**  
NIP. 19730710 200003 1 002

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fita Sulistianingsih

NIM : 10410017

Fakultas : Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Malang

Judul Skripsi : HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DAN PERSEPSI RISIKO  
KECELAKAAN DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA  
MOTOR DI UIN MALIKI MALANG

Menyatakan bahwa skripsi tersebut adalah karya saya sendiri dan bukan karya orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah disebutkan sumbernya. Apabila ada klaim dari pihak lain adalah bukan tanggung jawab dosen pembimbing dan Fakultas Psikologi UIN Malang, melainkan sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, saya bersedia mendapat sanksi akademis.

Malang, 2 April 2014

Peneliti,

Fita Sulistianingsih

## MOTTO

إِنَّمَا الْمُؤْمِنُونَ الَّذِينَ إِذَا ذُكِرَ اللَّهُ وَجِلَتْ قُلُوبُهُمْ وَإِذَا تُلِيَتْ

عَلَيْهِمْ آيَاتُهُ زَادَتْهُمْ إِيمَانًا وَعَلَىٰ رَبِّهِمْ يَتَوَكَّلُونَ ﴿٢﴾

*Sesungguhnya orang-orang yang beriman ialah mereka yang bila disebut nama Allah gemetarlah hati mereka, dan apabila dibacakan ayat-ayatnya bertambahlah iman mereka karenanya, dan hanya kepada Tuhanlah mereka bertawakkal*

*(Al-Anfal: 2)*

**Kupersembahkan karya sederhana ini untuk :**

Kedua orang tuaku tercinta Bapak Sutar dengan Ibunda Siti Ani yang selama ini menjadi kekuatanku, penyemangatku,serta tempatku bersandar, Sosok bapakku tersayang yang selama ini mendukung dalam segala hal dalam keadaan susah dan senang.

Kakek dan Nenek ku (Joyo Tamin & Sutinah) yang selalu mendukung, dan memberikan kasih sayang yang begitu besar untuk cucumu ini.

Adikku (M.Fatkhul Wahib) yang semakin tumbuh dewasa, engkau sebagai penyemangatku untuk menjadi yang terbaik.

Segenap keluarga besarku, atas dukungan dan doa yang tak pernah putus...

(Dwi Kresdianto) yang memotivasiku dalam segala hal..terima kasih banyak atas dukungannya. seseorang yang mengisi hari-hariku dengan keindahan, keceriaan, dan tangisan. kebersamaan kita adalah masa-masa paling indah yang tak bisa aku lupakan begitu saja.

Sahabat-sahabat setiaku, Arvien , Ikma, Datul, Pak Coy, Dek Fitri, mbak lala.

Teman kosku sunan drajad no.3 yang menemani hari-hariku yang sudah seperti keluarga sendiri, Nadhif (teman kamarku yang setia),Ilin,Maslachah (Emak), Zihan, Early, Ika, Ima (Dora), Eva (Kak Rose), Titin (Siwok), Linggar, Aida, dkk semua penghuni kos .

Teman-teman psikologi angkatan 2010 , terima kasih atas persahabatan yang telah kita jalin selama ini.Khususnya Cinta Zuhana yang telah banyak membantu dalam segala hal.

Teman-temanku IKAMARO 2010 (Ikatan Mahasiswa Bojonegoro)

Sahabat-Sahabatku UKM Jhepret Club Fotografi yang tercinta, Khususnya angkatan XII. Bersama kalian kulihat dunia nyata ☺

Sahabat-sahabati PMII Rayon Penakhluk Al- Adawiyah yang mengajariku banyak hal tentang organisasi, Khususnya angkatan 2010.

Kalian telah memberikan warna paling menarik dalam cerita hidupku.

Terima kasih untuk semuanya.

## **Kata Pengantar**

*Alhadulillahhirobil'alamin*

Puji syukur senantiasa peneliti tunjukkan kehadiran Allah SWT, atas karunia dan hidayah-Nya. Nabi besar Muhammad SAW yang sudah membawa kita pada zaman terang benderang. Atas berkat Rahmat dan kebesaran-Nya peneliti dapat menyelesaikan laporan penelitian dengan judul “ Hubungan kematangan emosi dan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor UIN Maliki Malang. Sebagai salah satu syarat memperoleh gelar sarjana S-I pada Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Peneliti menyadari bahwa dalam melakukan penelitian ini, peneliti mendapat bantuan yang sangat besar dari berbagai pihak. Dengan tulus dan rendah hati penulis menyampaikan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Mudjia Raharjo selaku Rektor UIN Maliki Malang.
2. Bapak Dr.M Lutfi Mustofa M. Ag selaku dekan Fakultas Psikologi UIN Maliki Malang
3. Bapak Dr. Muhammad Mahpur M.Si dengan penuh kesabarannya telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga, dan fikiran di sela-sela kesibukannya untuk memberikan bimbingan kesibukannya untuk memberikan bimbingan, bantuan dan motivasi kepada peneliti dalam menyelesaikan laporan penelitian ini.



4. Dan semua pihak yang membantu dalam penulisan penelitian ini yang tidak bias peneliti sebutkan satu persatu.

Dalam laporan penelitian ini, peneliti menyadari masih jauh dari kesempurnaan karena terbatasnya pengetahuan dan ketrampilan yang peneliti miliki, untuk itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna penyempurnaan laporan penelitian ini. Peneliti berharap semoga sedikit informasi yang tertuang dalam laporan penelitian ini dapat memberikan wacana baru bagi pembaca pada umumnya dan bagi rekan-rekan seprofesi pada khususnya.

Malang, 29 Maret 2014  
Peneliti

Fita Sulistianngsih

10410017

## DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Cover .....	i
Halaman Judul .....	ii
Halaman Persetujuan .....	iii
Halaman pengesahan .....	iv
Surat Pernyataan .....	iv
Halaman Motto .....	vi
Halaman Persembahan .....	vii
Kata Pengantar .....	viii
Daftar Isi .....	x
Daftar Tabel .....	xiii
Daftar Gambar .....	xiv
Daftar Lampiran .....	xiv
Abstrak .....	xv
ABSTRACT .....	xviii
المخلص .....	xix
<b>BAB I : PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Perbatasan Masalah .....	8
C. Rumusan Masalah .....	9
D. Tujuan .....	10
E. Manfaat .....	10
<b>BAB II : KAJIAN TEORI.....</b>	<b>12</b>
A. <i>Aggressive Driving</i> .....	12
1. Pengertian <i>Aggressive driving</i> .....	12
2. Faktor yang mempengaruhi <i>Aggressive driving</i> .....	13
3. Jenis-jenis <i>Aggressive Driving</i> .....	17
4. Kategori pengendara agresif .....	20
5. Karakteristik pengemudi dalam berkendara .....	21
6. <i>Aggressive Driving</i> dalam Perspektif Islam .....	22
B. Emosi .....	25
1. Pengertian Emosi .....	25
2. Bentuk- Bentuk Emosi .....	26
C. Kematangan Emosi .....	27
1. Pengertian Kematangan Emosi .....	27
2. Karakteristik Kematangan Emosi .....	29
3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kematangan Emosi .....	30

4.	Aspek-Aspek Kematangan Emosi .....	33
5.	Kematangan emosi menurut islam .....	33
D.	Persepsi Resiko Kecelakaan .....	36
1.	Pengertian Persepsi .....	36
2.	Pengertian Persepsi resiko kecelakaan .....	37
3.	Faktor yang mempengaruhi Persepsi Resiko .....	38
4.	Faktor – faktor persepsi resiko kecelakaan .....	40
5.	Pengukuran terhadap persepsi resiko kecelakaan .....	45
6.	Persepsi Risiko Kecelakaan dalam Perspektif Islam .....	46
E.	Kerangka Teoritik Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan <i>Aggressive Driving</i> .....	48
F.	Hipotesis .....	51
 <b>BAB III : METODE PENELITIAN.....</b>		<b>52</b>
A.	Pendekatan penelitian .....	52
B.	Identifikasi Variabel Penelitian .....	52
C.	Definisi Operasional .....	53
D.	Populasi dan Sampel .....	55
E.	Teknik pengumpulan data .....	57
1.	Skala .....	57
2.	Instrument pengumpulan data .....	61
F.	Validitas dan Reabilitas .....	64
1.	Uji validitas .....	65
2.	Uji reabilitas .....	65
G.	Hasil uji coba Instrumen .....	66
H.	Analisis Data .....	71
1.	Uji asumsi .....	71
a.	Uji Normalitas .....	71
b.	Uji Multikolinieritas .....	71
c.	Uji Heterokedastisitas .....	71
d.	Analisis Deskriptif .....	74
e.	Analisis Inferensial .....	75
 <b>BAB IV: ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>		<b>76</b>
<b>A.</b>	<b>Analisis .....</b>	<b>76</b>
1.	Gambaran umum responden .....	76
a.	Karakteristik responden berdasarkan usia .....	76
b.	Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin .....	77
c.	Karakteristik responden berdasarkan lama menggunakan motor .....	77
<b>B.</b>	<b>Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas .....</b>	<b>77</b>
1.	Hasil Uji Validitas .....	77

a.	Skala Kematangan Emosi.....	77
b.	Skala Persersi Risiko Kecelakaan .....	79
c.	Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	81
2.	Hasil Uji Reliabilitas .....	82
<b>C.</b>	<b>Paparan Hasil Penelitian .....</b>	<b>83</b>
1.	Tingkat Kematangan Emosi .....	83
2.	Tingkat Persepsi Risiko Kecelakaan .....	85
3.	Tingkat <i>Aggressive Driving</i> .....	87
<b>D.</b>	<b>Analisis Data .....</b>	<b>89</b>
1.	Hasil Uji Asumsi .....	89
a.	Uji Normalitas .....	89
b.	Uji Multikolinieritas .....	90
c.	Uji Heterokedastisitas.....	91
2.	Pengujian Hipotesis.....	92
<b>E.</b>	<b>PEMBAHASAN.....</b>	<b>100</b>
1.	Kematangan Emosi.....	100
2.	Persepsi Risiko Kecelakaan.....	102
3.	<i>Aggressive Driving</i> .....	104
4.	Hubungan Kematangan Emosi dengan <i>Aggressive Driving</i> .....	106
5.	Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan <i>Aggressive Driving</i> .....	108
6.	Hubungan Kematangan Emosi dengan Persepsi Risiko Kecelakaan .....	110
7.	Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan <i>Aggressive Driving</i> .....	112
<b>BAB V:</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>115</b>
<b>A.</b>	<b>Kesimpulan .....</b>	<b>115</b>
1.	Tingkat kematangan emosi.....	115
2.	Tingkat persepsi resiko kecelakaan .....	115
3.	Tingkat <i>aggressive driving</i> .....	116
4.	Hubungan secara bersama-sama antara kematangan emosi dan persepsi resiko kecelakaan .....	116
<b>B.</b>	<b>Saran.....</b>	<b>116</b>
1.	Bagi Pengendara Motor di UIN Maliki Malang.....	116
2.	Peneliti selanjutnya.....	116
3.	Kepolisian.....	118
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>119</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>121</b>

## DAFTAR TABEL

	<b>Halaman</b>
3.1 Kuota parkir kampus UIN Malang .....	55
3.2 Skor jawaban kematangan emosi.....	59
3.3 Skor jawaban persepsi risiko kecelakaan.....	60
3.4 Skor jawaban aggressive driving .....	60
3.5 <i>Blue print</i> skala kematangan emosi .....	61
3.6 <i>Blue print</i> skala persepsi risiko kecelakaan .....	62
3.7 <i>Blue print</i> skala <i>aggressive driving</i> .....	63
3.8 Koefisien reliabilitas .....	66
3.9 <i>Blue Print</i> Hasil Uji Coba Kematangan Emosi.....	67
3.10 <i>Blue Print</i> Hasil Uji Coba Skala Persepsi Risiko Kecelakaan.....	68
3.11 <i>Blue Print</i> Hasil Uji Coba Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	70
4.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	76
4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	77
4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Menggunakan Sepeda Motor .....	77
4.4 <i>Blue Print</i> Penelitian Skala Kematangan Emosi.....	78
4.5 <i>Blue Print</i> Penelitian Skala Persepsi Resiko Kecelakaan.....	80
4.6 <i>Blue Print</i> Penelitian Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	81
4.7 Reliabilitas Skala Kematangan Emosi, Persepsi Resiko Kecelakaan, dengan <i>Aggressive Driving</i> .....	82
4.8 Deskripsi Statistik Data Penelitian .....	83
4.9 Rumusan Kategori Kematangan Emosi .....	84
4.10 Prosentase Kematangan Emosi.....	85
4.11 Rumusan Kategori Persepsi Resiko Kecelakaan .....	86
4.12 Prosentase Persepsi Risiko Kecelakaan .....	86
4.13 Rumusan Kategori <i>Aggressive Driving</i> .....	88
4.14 Prosentase <i>Aggressive Driving</i> .....	88
4.15 Hasil Uji Multikolinieritas .....	90
4.16 Korelasi Antar Variabel Independent .....	91
4.17 Korelasi Korelasi Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan <i>Aggressive Driving</i> .....	94
4.18 Hasil Uji Anova .....	96
4.19 Hasil Koefisien Determinan.....	98
4.20 Koefisien Persamaan Garis Regresi.....	97

## D. Gambar

2.1 Kerangka teoritik kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan <i>aggressive driving</i> .....	52
3.1 Rancangan Desain Penelitian.....	55
4.1 Grafik uji normalitas .....	91
4.2 Uji heteroskedastisitas.....	94

## Lampiran

1. Skala uji coba Kematangan Emosi .....	122
2. Skala uji coba Persepsi Risiko Kecelakaan.....	124
3. Skala uji coba <i>Aggressive Driving</i> .....	127
4. Skoring Jawaban uji coba Kematangan Emosi.....	129
5. Skoring Jawaban uji coba Persepsi Risiko Kecelakaan.....	131
6. Skoring Jawaban uji coba <i>Aggressive Driving</i> .....	133
7. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Kematangan Emosi.....	134
8. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Persepsi Risiko Kecelakaan.....	136
9. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas <i>Aggressive Driving</i> .....	139
10. Skala Penelitian Kematangan Emosi .....	142
11. Skala Penelitian Persepsi Risiko Kecelakaan.....	145
12. Skala Penelitian <i>Aggressive Driving</i> .....	146
13. Skoring Jawaban Kematangan Emosi .....	150
14. Skoring Jawaban Penelitian Persepsi Risiko Kecelakaan.....	156
15. Skoring Jawaban Penelitian <i>Aggressive Driving</i> .....	162
16. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Kematangan Emosi.....	168
17. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Persepsi Risiko Kecelakaan.....	170
18. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas <i>Aggressive Driving</i> .....	172
19. Hasil Uji Asumsi Multikolinieritas .....	174
20. Hasil Uji Asumsi Heteroskedastisitas .....	176
21. Hasil Uji Normalitas .....	177
22. Hasil Uji Regresi Berganda .....	178

## ABSTRAK

**Sulistianingsih, Fita.** 2014. Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* pada Pengendara Motor di UIN Maliki Malang. Skripsi. Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing: Dr.Muhammad Mahpur M.Si

---

Perilaku *aggressive driving* banyak dilakukan oleh pengendara motor, salah satunya pengendara motor usia remaja yang di indikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yakni pada pengendara remaja. Pengendara yang agresif menunjukkan perilaku berkendara yang cenderung melanggar lalu lintas jalan raya, dan ketidakmampuan untuk mengelola emosi secara baik di jalan seperti membentak pengendara lain, mengklakson, mengikuti mobil di depannya, berduel dengan pengendara lain, sehingga emosinya mudah meledak pada saat di jalan hal ini menunjukkan pengendara tidak memiliki kematangan emosi. Dalam proses berkendara mahasiswa membutuhkan kemampuan yang lebih untuk mengelola emosi, kognitif. Pengendara juga di tuntut untuk memiliki kematangan emosi agar mampu menghadapi situasi-situasi yang tak terduga di jalan raya. persepsi resiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami resiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

Penelitian ini menggunakan rancangan penelitian deskriptif dan korelasional. dengan kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel bebas, serta *aggressive driving* sebagai variabel terikat. Sampel dalam penelitian adalah 150 mahasiswa, dari populasi sebanyak 150 pengendara motor Universitas Islam Negeri Malang yang mengendarai lebih dari satu tahun. Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *purposive sampling*. Metode pengumpulan data menggunakan skala *Likert*. Analisis data menggunakan analisis regresi linear berganda.

Hasil penelitian menunjukkan tingkat kematangan emosi pengendara motor di UIN Maliki Malang berada pada kategori tinggi dengan nilai sebesar 70% (105 orang), yang berada pada kategori sedang sebesar 28,7,2% (43 orang), dan pada kategori rendah sebesar 1,3% (2 orang). Tingkat persepsi resiko kecelakaan pengendara motor di UIN Maliki Malang yang paling tinggi berada pada kategori sedang dengan nilai sebesar 52,7% (79 orang), sedangkan pengendara motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori sedang sebesar 41,3% (62 orang), dan pada kategori rendah sebesar 6,0%, (9 orang). Tingkat *aggressive driving* pengendara motor di UIN Maliki Malang yang paling tinggi berada pada kategori tinggi dengan nilai sebesar 14,7% (22 orang), sedangkan *aggressive driving* pengendara motor di

UIN Maliki Malang yang berada pada kategori sedang sebesar 26,0% (39 orang), dan pada kategori rendah sebesar 59,3% (89 orang).

Berdasarkan analisis data yang dilakukan, terdapat korelasi negatif yang signifikan antara Kematangan emosi dengan *aggressive driving*, dengan nilai koefisien korelasi sebesar  $-0.471$  dan  $p = 0,000$  ( $p < 0,05$ ). Artinya, semakin tinggi kematangan emosi semakin rendah *aggressive driving*. Sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi *aggressive driving*.

Berdasarkan analisis data yang dilakukan, terdapat korelasi negatif yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Korelasi antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* sebesar  $-0,58$  dan  $p = 0,000$  ( $p < 0,05$ ). Artinya semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan makin semakin rendah *aggressive driving*. Sebaliknya semakin rendah persepsi risiko kecelakaan maka semakin tinggi *aggressive driving*.

Berdasarkan analisis data yang dilakukan, terdapat korelasi positif yang signifikan antara kematangan emosi dengan persepsi risiko kecelakaan sebesar  $0,6$ . Artinya semakin tinggi kematangan emosi maka semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan. Sebaliknya semakin rendah kematangan emosi maka semakin rendah persepsi risiko kecelakaan.

Dari hasil uji analisa dengan menggunakan analisis regresi berganda didapatkan hasil nilai menunjukkan besarnya hubungan antara variabel Kematangan emosi dan persepsi resiko kecelakaan jika dikorelasikan secara bersama-sama dengan variabel *Aggressive Driving* akan menghasilkan korelasi sebesar  $0,557$ . Angka R Square (koefisien determinasi) sebesar  $0,310$  atau sama dengan  $31\%$ . Ini berarti bahwa sumbangan efektif ( $R^2 \times 100\%$ ) yang diberikan Kematangan Emosi dan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* sebesar  $31\%$ , sedangkan sisanya yaitu  $69\%$  ( $100\% - 31\%$ ) dapat dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab lainnya.

**Kata kunci:** kematangan emosi, persepsi risiko kecelakaan, *aggressive driving*



## ABSTRACT

**Sulistianingsih, Fita. 2014.** Relationships Emotional Maturity and Risk Perception with Aggressive Driving Accidents at Motorcycle Rider in UIN Maliki Malang. Thesis. Faculty of Psychology of the Islamic State University of Maulana Malik Ibrahim Malang.

Supervisor: Dr. Muhammad Mahpur, M.Si

---

Aggressive driving behavior carried out by motorcycle riders, one of them is biker teens who indicated the majority of the most accident victims in juvenile rider. Aggressive riders who exhibit behaviors that tend to violate driving highway traffic , and the inability to manage emotions both on the road as other motorists yell , honk , following the car in front of him , duel with other riders , so the explosive emotions when on the road this shows the rider does not have the emotional maturity . In the process of driving more students need the ability to manage emotions, cognitive. Motorists are also in demand to have the emotional maturity to be able to deal with situations unforeseen highway .perception of risk is a subjective assessment of the occurrence of an accident and how much individual attention will it consequences. For understand the risks include the evaluation of the probability and consequences of negative results.

This study used a descriptive and correlation research design with emotional maturity and risk perception of accidents as independent variables, as well as aggressive driving as the dependent variable. The sample was 150 students, out of a population of some 150 motorcyclists State Islamic University of Malang who drove more than one year. Sampling was done by purposive sampling technique. Methods of data collection using a Likert scale. Analysis of data using multiple linear regression analysis.

The results showed the emotional maturity level of a motorist in UIN Maliki at the high category with a value of 70 % ( 105 people ) , which are in the category of 28,7,2 % ( 43 people ) , and in the low category of 1, 3 % ( 2 ) . Perceived level of risk of accidents bikers in UIN Maliki highest in middle category with a value of 52.7 % ( 79 persons ) , while the motorist at UIN Maliki who are in the category of 41.3 % ( 62 people ) , and in the low category of 6.0 % , ( 9 people ) . The level of aggressive driving motorist UIN Maliki highest at the high category with a value of 14.7 % ( 22 persons ) , while the motorist aggressive driving in UIN Maliki Malang in middle category by 26.0 % ( 39 people ) , and the low category was 59.3 % ( 89 people ) .

Based on the data analysis, there is a significant negative correlation between Emotional maturity with aggressive driving, with a correlation coefficient of -

0.471 dan  $p = 0.000$  ( $p < 0.05$ ). That is, the higher of the emotional maturity, the lower of aggressive driving. Conversely, the lower of the emotional maturity, the higher of aggressive driving.

Based on the data analysis, there is a significant negative correlation between the perception of the risk of accidents with aggressive driving correlation between the perception of risk of accidents with aggressive driving at  $-0.58$  and  $p = 0,000$  ( $p < 0.05$ ). This means that the higher the risk of accidents, the lower of aggressive driving. Conversely the lower the perceived risk of an accident, the higher the aggressive driving.

Based on the data analysis, there were significant positive correlations between the emotional maturity of  $0.6$  accident risk perception. This means that the higher the emotional maturity, the higher the perception of the risk of accidents. Conversely the lower the emotional maturity, the lower the perception of risk of accidents.

From the test results of an analysis using multiple regression analysis showed values indicate the magnitude of the relationship between variables Emotional maturity and perception of risk of accident if correlated together with Aggressive Driving variables will result in a correlation of  $0.557$ . Figures R Square (coefficient of determination) of  $0.310$  or equal to  $31\%$ . This means that the effective contribution given Emotional Maturity and Risk Perception with Aggressive Driving Accidents by  $31\%$ , while the remaining  $69\%$  can be explained by factors other causes.

**Keywords: emotional maturity, perception of risk of accidents, aggressive driving**

## الملخص

سوليسيتانييسية، فيتا، 2014. اعلقات النصح العاطفي والادراك الفخاطر مع حوادث القيادة العدو اقية في متسايق نراجاالنارية في جامعة ولاية الاسلامية مولانا مالك ابراهيم مالانج. المثر فمحمود محفور

اموك المقيادة العنوائية التي تقوم بها راكبو اذراجات القارية، واحد منهم هوسن اقراحة راكب الدراجة القارية الذي اشارعالبية من اكرضحايا الحوادث الأحدات. الراجين العدوائية الذين يظهرن القلوكتيات التي تعيل لانتهاك قيادة حركة علي الطريق الربيع، وعدم القدة علي إنارة العواطف نواء علي الطريق و سافقي السيارات الأخرى يصيح. تزمير، عقاب السيارة أمامه، مبارزة مع در اخين آخرين، وبالتالي فان العواطف المنفجرة عفا علي الطريق جدا يظهر لا يملك متسايق النصح العاطفي، في عماية القيادة أكثر الطلاب بحاجة إلي المقدرة علي إدارة العواطف، والمعرقية. سافقي السيارات جازا في الطالب اديها النصح العاطفي لتكون قادرة علي التعامل مع حالات اطرقا السريعة غير العتوقعة. إدرك المجاطر جونسيم شجصي لوقوع الحوادث ومدى الاجتماع القردي سوف تشمل فهم امخاطر تقييم احتما عواقب ونتائج سالبية.

باسخدم هذه الدراسة علي تصميم البحت الوصفي وعلائية. مع النصح العاطفي والأدراك مجاطر الحوادث كمتغير ات مستقلة، كذلك القيادة العدوانية كمتغير تابع. كانت العينة 150 طالبا، من أصل عدد سكاتها نحو 150 راكبيالدر اجات النارية جامقولة الاسلامية في مالانج الذي قاداكثر من سنة واحدة. وقد تم أخذ العينات يواسطة تقنية أجدالعينات جادف. طر قجمعيانات باستخدام مقياس ليكرت. تحليل البيانات باستخدام تحليل الانحدار الخطي متعددة.

ظهرت النتئج مستوى النصح العاطفي من سائق سيارة في جامعة مولانا مالك ابراهيم مالنج في القنة عالية بقيمة 70% (105شخصا)، والتي على في فئة 2 7، 28% (43 شخصا)، و في الفئة المنخفضة من 1، 3% (2). المستوى المتصور من خطر وقوع حوادث سائقون في جامعة مولانا مالك ابراهيم الأعلى في الفئة المتوسطة بقيمة 52.7% (79 شخصا)، في حين أن سائق سيارة في جامعة مولانا مالك ابراهيم مالنج الذين هم في فئة 41.3% (62 شخصا)، و في الفئة المنخفضة من 6.0% (9 أشخاص). مستوى عدوانية سائق سيارة القيادة جامعة مولانا مالك ابراهيم أعلى في الفئة عالية بقيمة 14.7% (22 شخصا)، في حين أن القيادة العدوانية سائق سيارة في جامعة مولانا مالك ابراهيم مالنج في الفئة المتوسطة من قبل 26.0% (39 شخصا)، و كانت الفئةمنخفضة 59.3% (89شخصا).

البنتنا إلى تحليل البيانات، هناك علاقة سابية ذات دلالة إحصائية بين النصح العاطفي مع القيادة العدوانية، مع معامل الارتباد و 0.471 ع = 0.000 (ع > 0.05). وهذا هو، وارتفاع وانخفاض النصح العاطفي من القيادة العدوانية. على انخفاض وارتفاع النصح العاطفي من القيادة العدوانية.

تنادا إلى تحليل البيانات، هناك علاقة سلبية دلالة إحصائية بين إدراك مخاطر الحوادث مع ارتباط القيادة العدوانية بين إدراك مخاطر الحوادث مع القيادة العدوانية في 0.58- و  $p = 0.000 (p < 0.05)$  وهذا يعني أنه كلما ارتفع وانخفاض مخاطر الحوادث القيادة أكثر عدوانية. على العكس وانخفاض المخاطر المتصورة وقوع حادث، وارتفاع القيادة العدوانية.

تنادا إلى تحليل البيانات، وكانت هناك علاقة طردية دلالة إحصائية بين النصح العاطفي من 0.6 التصور مخاطر حوادث. وهذا يعني أنه كلما ارتفع النصح العاطفي، وارتفاع النظرة إلى خطر وقوع حوادث. على العكس وانخفاض النصح العاطفي، وانخفاض إدراك المخاطر من وقوع الحوادث.

كلمات الرئيسية : النصح العاطفي والإدارك من خطر وقوع حوادث، والقيادة العدوانية