

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan rancangan penelitian deskriptif dan korelasional. Penelitian deskriptif yaitu penelitian yang diarahkan untuk memberikan gejala-gejala, fakta-fakta atau kejadian-kejadian secara sistematis dan akurat mengenai sifat-sifat populasi atau daerah tertentu. Sedangkan penelitian korelasional penelitian yang akan melihat hubungan antara variabel dengan variabel lain (Zuriah, 2006: 47).

Rancangan penelitian deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan tingkat kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor UIN Maliki Malang. Sedangkan penelitian korelasional digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor UIN Maliki Malang.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Permasalahan yang diangkat pada penelitian ini adalah permasalahan asosiatif, yaitu suatu pernyataan peneliti yang bersifat menghubungkan dua variabel atau lebih. Hubungan variabel dalam penelitian ini adalah hubungan kausal, yaitu hubungan yang bersifat sebab akibat. Ada variabel *independent* (mempengaruhi) dan variabel *dependent* (dipengaruhi).

1. Variabel *independent*:
 - a. Kematangan emosi (X_1)

b. Persepsi risiko kecelakaan (X_2)

2. Variabel *dependent*:

a. *Aggressive driving* (Y)

Adapun desain penelitian yang akan dilaksanakan dapat dilihat dalam gambar 3.1:

Gambar 3.1
Rancangan Desain Penelitian.



C. Definisi Operasional

Definisi operasional menurut Azwar (2007) merupakan petunjuk pelaksanaan dalam mengukur suatu variabel. Adapun definisi operasional variabel-variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kematangan emosi adalah kemampuan seseorang dalam mengontrol emosinya secara baik dan suatu perasaan yang merangsang perubahan fisiologis dan psikologis sehingga merubah suatu keadaan yang menyebabkan timbulnya perilaku berdasarkan pada pertimbangan yang teratur. Kematangan emosi terdiri dari 5 aspek yakni, dapat menerima

keadaan dirinya dan orang lain, tidak bersifat impulsive, dapat mengontrol emosi, berpikir objektif, dan mempunyai tanggung jawab.

2. Persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami risiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif. Terdiri dari 9 indikator persepsi risiko kecelakaan yakni, ketakutan, kontrol, asal risiko (alam/manusia), pilihan, baru tidaknya risiko, kewaspadaan, bias hal itu dapat terjadi pada diri sendiri, pertukaran risiko keuntungan, kepercayaan.
3. *Aggressive driving* adalah perilaku pengendara motor yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. Terdiri dari 11 indikator *aggressive driving* mengikuti terlalu dekat, keluar masuk jalur, mendahului dengan kasar, memotong ke depan kendaraan yang berbeda jalur dengan jarak yang dekat, mendahului dari bahu jalan, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi pengemudi lain untuk mendahului, tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur, mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku mengikuti dan berpindah jalur, melewati (melanggar) lampu merah, melewati tanda yang seharusnya berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

D. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. (Arikunto, 2006:130)
 Populasi merupakan jumlah yang ada pada objek atau subjek yang dipelajari meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh objek atau subjek itu.

Populasi yang diambil dalam penelitian ini berdasarkan pengamatan peneliti mahasiswa UIN Maliki Malang yang menggunakan motor untuk alat transportasi sehari-hari. Peneliti tidak bisa mendapatkan jumlah populasi secara pasti. Namun berdasarkan data yang di dapat dari petugas keamanan UIN Maliki Malang ± 1500 kuota parkir yang ada di kampus UIN Maliki Malang, yang tersebar di beberapa tempat yaitu:

Tabel 3.1
Kuota Parkir Kampus UIN Maliki Malang

No.	Nama tempat parkir	Jumlah
1.	Bawah perpus pusat	500
2.	Samping tangga besar gedung B	350
3.	Depan gedung SC	100
4.	Belakang gedung SC	100
5.	Depan gedung C	100
6.	Sepanjang belakang gedung C sampai gedung UKM Simfony FM	200
7.	Area ma'had putra	100
8.	Depan gedung pusat informasi	50
Total		1500

Selanjutnya peneliti membatasi populasi dalam penelitian ini, yaitu menentukan bahwa populasi dalam penelitian ini adalah pengendara motor yang kuliah di kampus UIN Maliki Malang.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti (Arikunto, 2006: 131). Ketentuan pengambilan sampel yaitu jika subjeknya kurang dari 100, maka sebaiknya diambil semua sehingga penelitiannya disebut penelitian populasi, namun jika subjeknya besar dapat diambil antara 10%-15% atau 20% -25% atau lebih (Arikunto, 2006:134). Karena populasi dalam penelitian tidak bisa diketahui secara pasti maka peneliti menggunakan kuota parkir di kampus UIN Malang Sampel yang akan diambil dalam penelitian ini adalah 10% dari seluruh populasi yang berjumlah sekitar \pm 1500 kuota parkir sepeda motor di UIN Maliki Malang. Jadi diambil sampel sebanyak 150 responden pengendara motor.

Teknik pengambilan sampel ini harus dilakukan sedemikian rupa sehingga diperoleh sampel yang sesuai dengan sumber data sebenarnya atau menggambarkan keadaan populasi yang sebenarnya atau representatif (Zuriah, 2007: 129).

3. Teknik pengambilan sampel

Penelitian ini menggunakan teknik *non probability sampling* sebagai teknik pengambilan data. *Non probability sampling* merupakan teknik pengambilan sampel dimana tidak semua unit populasi memiliki kesempatan untuk dijadikan sampel penelitian. Hal ini karena sifat populasi itu sendiri yang heterogen sehingga terdapat diskriminasi tertentu dalam unit-unit populasi (Zuriah, 2007: 124). Sedangkan *purposive sampling* teknik penentuan sampel dengan didasarkan pada ciri-ciri tertentu yang dipandang

mempunyai hubungan yang erat dengan polulasi sebelumnya (Sugiyono, 2008). Sampel yang digunakan sesuai dengan kriteria – kriteria tertentu yang diterapkan berdasarkan tujuan penelitian (Zuriah, 2007: 124) oleh karena itu peneliti menentukan karakteristik sampel yang akan digunakan sesuai dengan kebutuhan penelitian yaitu sebagai berikut :

- a. Mahasiswa UIN Maliki Malang.
- b. Menggunakan sepeda motor dalam kegiatan sehari-hari.
- c. Berpengalaman mengemudi minimal dari 1 tahun.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Skala

Skala merupakan instrumen pengumpulan data yang bentuknya seperti daftar cocok tetapi alternatif yang disediakan merupakan sesuatu yang berjenjang (Arikunto, 2005: 105). Skala psikologi memiliki karakteristik khusus yang membedakannya dari berbagai bentuk alat pengumpulan data yang lain yaitu:

- a. Stimulus skala psikologi berupa pertanyaan atau pernyataan yang tidak langsung mengungkap atribut yang hendak diukur, melainkan mengungkap indikator perilaku dari atribut yang bersangkutan. Sehingga jawaban yang diberikan tergantung pada interpretasi subjek terhadap pertanyaan atau pernyataan tersebut dan jawabannya lebih

bersifat proyektif, yaitu berupa proyeksi dari perasaan atau kepribadiannya

- b. Skala psikologi selalu berisi banyak aitem. Jawaban subjek terhadap satu aitem baru merupakan sebagian dari banyak indikasi mengenai atribut yang diukur. Sedangkan kesimpulan akhir sebagai suatu diagnosis baru dapat dicapai bila semua aitem telah direspon.
- c. Respon subjek tidak diklasifikasikan sebagai jawaban “benar” atau “salah”. Semua jawaban dapat diterima sepanjang diberikan secara jujur dan sungguh-sungguh. Hanya saja, jawaban yang berbeda akan diinterpretasikan secara berbeda pula (Azwar, 2008: 4).

Skala yang digunakan pada penelitian ini adalah *skala Likert*, yang berisi pernyataan-pernyataan sikap (*attitude statement*), yaitu suatu pernyataan mengenai objek sikap. Pernyataan sikap terdiri atas dua macam, yaitu pernyataan *favourable* (pernyataan yang berisi tentang hal-hal yang positif dan mendukung objek sikap yang akan diungkap) dan pernyataan *unfavourable* (pernyataan yang berisi hal-hal yang negatif mengenai objek sikap, bersifat kontra terhadap objek sikap yang hendak diungkap (Azwar, 2006: 98).

Jawaban setiap butir instrument yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif. Penggunaan skala likert ada 3 alternatif model, yaitu tiga pilihan (skala tiga), empat pilihan (skala empat), dan lima pilihan (skala lima). Skala disusun dalam

bentuk pernyataan dan pilihan respon yang menggunakan tingkatan (Widoyoko, 2012: 104).

Peneliti menggunakan alternatif model pilihan empat dengan alasan, Pilihan respon skala empat mempunyai variabilitas respon lebih baik atau lebih lengkap dibandingkan skala tiga sehingga mampu mengungkap lebih maksimal perbedaan sikap responden. Selain itu juga tidak ada peluang bagi responden untuk bersikap netral sehingga memaksa responden untuk menentukan sikap terhadap fenomena sosial yang ditanyakan dan dinyatakan dalam instrumen (Widoyoko, 2012: 106).

Berkaitan dengan teknik penelitian di atas, maka peneliti menggunakan tiga macam skala, antara lain skala kematangan emosi, skala persepsi risiko kecelakaan dan *aggressive driving*.

1. Skor skala kematangan emosi

Untuk merespon skala kematangan emosi, subjek diminta untuk memilih jawaban yang paling mewakili dirinya dimana masing-masing angka merepresentasikan tingkat kematangan emosi dengan cara memilih pernyataan pada jawaban SS (Sangat Setuju), S (Setuju), TS (Tidak Setuju), STS (Sangat Tidak Setuju). Skor jawaban adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2
Skor Jawaban Kematangan Emosi

No	Respon	Skor	
		<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>
1	Sangat Setuju (SS)	4	1
2	Setuju (S)	3	2
3	Tidak Setuju (TS)	2	3
4	Sangat Tidak Setuju (STS)	1	4

2. Skor skala persepsi risiko kecelakaan.

Untuk merespon skala persepsi risiko kecelakaan, subjek diminta untuk memilih jawaban yang paling mewakili dirinya dimana masing-masing angka merepresentasikan tingkat persepsi risiko kecelakaan dengan cara memilih pernyataan pada jawaban BST (Berisiko Sangat Tinggi), BT (Berisiko Tinggi), BR (Berisiko Rendah), TB (Tidak Berisiko). Skor jawaban adalah sebagai berikut:

Tabel 3.3
Skor Jawaban Persepsi Risiko Kecelakaan

No.	Respon	Skor
1.	Tidak Berisiko (TB)	1
2.	Berisiko Rendah (BR)	2
3.	Berisiko Tinggi (BT)	3
4.	Berisiko Sangat Tinggi (BST)	4

3. Skor skala *aggressive driving*.

Untuk merespon skala *aggressive driving*, subjek diminta untuk memilih jawaban yang paling mewakili dirinya dimana masing-masing angka merepresentasikan tingkat *aggressive driving* dengan cara memilih pernyataan dengan jawaban SS (Sangat Sering), S (Sering), KD (Kadang-kadang), TP (Tidak Pernah). Skor jawaban adalah sebagai berikut

Tabel 3.4
Skor Jawaban *Aggressive Driving*

No.	Respon	Skor
1.	Tidak Pernah	1
2.	Kadang-kadang	2
3.	Sering	3
4.	Sangat sering	4

2. Instrumen Pengumpulan Data

a. Skala kematangan emosi

Skala kematangan emosi di turunkan dari aspek-aspek kematangan emosi menurut Walgito (2004: 45) yang terdiri dari 5 aspek kematangan emosi, Kemudian peneliti menyusun skala sendiri sebagai alat pengumpul data.

Tabel 3.5
Blue print skala kematangan emosi

No.	Variabel	Aspek	Indikator	Persebaran Aitem	
				Favourable	Unfavourable
1.	Kematangan emosi	Dapat menerima keadaan dirinya dan orang lain	- Mampu Menerima dirinya - Mampu menerima orang lain	1*, 7, 12*	3*, 23*
2.		Tidak bersifat impulsive	- Berfikir dahulu sebelum bertindak - Mampu mengatur pikirannya dengan baik.	4*, 6*, 10	2, 18*
3.		Dapat mengontrol emosi	- Mampu menahan emosi dalam keadaan marah	11*, 14	9, 20, 26
4.		Berpikir objektif	- Sabar dan mempunyai toleransi yang baik	16*, 17, 21	8*, 19*, 24*
5.		Mempunyai tanggung jawab	- Bertanggung jawab dalam segala perbuatan - Mampu menghadapi masalah	50*, 15*, 22*	13*, 25*
			Jumlah	14	12

Ket: No. aitem yang bertanda (*) adalah aitem yang gugur

b. Skala persepsi risiko kecelakaan

Skala persepsi risiko kecelakaan dibuat berdasarkan faktor- faktor persepsi risiko kecelakaan yang dikemukakan oleh Ropeik & Slovic (2003) . Faktor- faktor tersebut ketakutan, kontrol, asal risiko, pilihan, baru tidaknya risiko, kewaspadaan, bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri, pertukaran risiko, keuntungan dan kepercayaan. Skala ini hasil adaptasi dari penelitian terdahulu yang disusun oleh Utami, (2010).

Tabel 3.6
Blue print skala persepsi risiko kecelakaan

No.	Variabel	Faktor	Indikator	No. Aitem
1.	Persepsi Risiko Kecelakaan	Ketakutan	Ketakutan terhadap akibat menakutkan yang akan ditimbulkan	1, 3, 32, 35
2.		Kontrol	Kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi	5, 9, 14, 9, 7
3.		Asal Risiko (Alam atau Manusia)	Sumber risiko	6*, 10, 12, 23
4.		Pilihan	Sumber pengambil risiko	24*, 15, 8
5.		Baru tidaknya risiko	Baru tidaknya risiko yang terjadi menurut kabar terbaru	11, 18*, 26, 36,
6.		Kewaspadaan	Waspada terhadap kemungkinan mengalami suatu risiko	21, 22, 16, 13
7.		Bias hal itu dapat terjadi pada diri sendiri	Berpikir akan mengalami suatu kecelakaan berdasarkan informasi statistic yang didapat.	2*, 25, 27
8.		Pertukaran risiko keuntungan	Keuntungan/kerugian yang akan didapat dari suatu pelaku berisiko.	28, 30*, 31, 37
9.		Kepercayaan	Kepercayaan terhadap hal-hal yang dapat mendatangkan risiko	4*, 17*, 20, 29, 33*, 34, 38,
Jumlah				38

Ket: No. aitem yang bertanda (*) adalah aitem yang gugur

c. Skala *aggressive driving*

Skala *aggressive driving* dibuat berdasarkan pada kategori perilaku *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000). Hal ini dikarenakan kategori tersebut lebih mewakili fenomena perilaku *aggressive driving* pada pengendara motor saat ini. Skala ini hasil adaptasi dari penelitian terdahulu yang disusun oleh Utami, (2010).

Tabel 3.7
Blue print skala *aggressive driving*

No.	Variabel	Indikator	Aitem
1.	Aggressive driving	Mengikuti terlalu dekat	1, 5, 17
2.		Keluar - masuk jalur	2, 6, 11, 28
3.		Mendahului dengan kasar	13,9 ,10, 4
4.		Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	12, 14, 21
5.		Berpindah – pindah jalur tanpa memberikan tanda	15
6.		Menghalangi pengemudi lain untuk mendahului	22,18, 16
7.		Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	19
8.		Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam jalur	20, 25
9.		Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku mengikuti dan berpindah jalur	7, 23,
10.		Melewati (melanggar) lampu merah	3, 27
11.		Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.	24,26, 8
Jumlah			29

F. Validitas dan Reliabilitas

Sebelum penelitian dilaksanakan, terlebih dahulu peneliti melakukan Uji coba (try out) instrumen penelitian. Adapun teknik yang digunakan dalam Uji coba (Try Out) ini adalah teknik *purposive sampling* (Sugiono, 2009) menyatakan bahwa *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Sampel yang digunakan disesuaikan dengan kriteria-kriteria tertentu yang diterapkan berdasarkan tujuan penelitian (Zuriah, 2007). Uji coba alat ukur dilakukan dengan maksud untuk:

- a. Mengetahui sejauh mana pemahaman sampel terhadap pernyataan atau aitem-aitem yang diberikan
- b. Mengetahui validitas instrumen, yang diambil aitem-aitem valid yang akan digunakan pada penelitian selanjutnya.
- c. Mengetahui tingkat reliabilitas instrumen.

1. Uji Validitas

Untuk mengetahui apakah skala psikologi mampu menghasilkan data yang akurat sesuai dengan tujuan ukurnya, diperlukan pengujian validitas. Suatu instrumen dikatakan valid apabila instrumen tersebut dapat mengukur apa yang hendak diukur (Azwar, 2008: 7).

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauhmana ketepatan dan kecermatan skala dalam melakukan fungsi ukurnya (Azwar, 2008: 7). Validitas juga diartikan sebagai suatu ukuran yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen. Suatu instrumen

yang valid atau sahih mempunyai validitas tinggi, sebaliknya instrumen yang kurang valid berarti memiliki validitas rendah.

Hasil penelitian dikatakan valid jika terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dan data yang sesungguhnya terjadi pada subjek yang diteliti. Validitas suatu butir pernyataan dapat dilihat pada hasil *output SPSS release 16.0 for windows*. Kevalidan masing-masing butir pernyataan dapat dilihat dari nilai *corrected aitem total correlation* masing-masing butir pernyataan. Dengan ketentuan valid adalah jika batasan $r \geq 0,30$.

2. Uji reliabilitas Instrumen Penelitian

Dalam uji alat tes dilakukan uji reliabilitas. Reliabilitas sebenarnya mengacu pada konsistensi atau kepercayaan hasil ukur, yang mengandung makna kecermatan pengukuran (Azwar, 2008: 83). Pengukuran reliabilitas bertujuan untuk melihat seberapa jauh alat ukur yang digunakan dalam penelitian memberikan hasil pengukuran yang konsisten bila dilakukan pengukuran kembali terhadap hal yang sama. Untuk menghitung reliabilitas peneliti menggunakan program *SPSS release 16.0 for windows*.

Sedangkan untuk menguji reliabilitas, (Azwar, 2008: 87). menggunakan teknik *alpha cronbach*:

Rumus Alfa Croanbach

$$= \left[\frac{1}{n} \left(\frac{\sum_{i=1}^n X_i^2}{n} - \frac{(\sum_{i=1}^n X_i)^2}{n^2} \right) \right]$$

Keterangan :
 dan : varian skor belahan 1 dan varian skor belahan 2
 : varian skor skala

Dalam aplikasinya, reliabilitas dinyatakan oleh koefisien reliabilitas yang angkanya berada pada rentang 0 sampai dengan 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 berarti semakin tinggi reliabilitasnya. Sebaliknya koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 berarti semakin rendah reliabilitasnya (Azwar, 2008: 83). Guilford menyatakan untuk menentukan koefisien reliabilitas *alpha croanbach* maka diinginkan kaidah reliabilitas (Kuncono, 2004) sebagai berikut:

Reliabilitas menurut Guilford.

Tabel 3.8
Koefisien reliabilitas

Koefisien Reliabilitas	Kriteria
>0.9	Sangat reliable
0.7-0.90	Reliabel
0.4-0.70	Cukup reliable
0.20-0.40	Kurang reliable
<0.20	Tidak reliable

G. Hasil Uji Coba Instrumen Penelitian

Sebelum penelitian dilakukan, peneliti melakukan uji instrumen kematangan emosi yang terdiri 25 aitem , persepsi risiko kecelakaan yang terdiri 38 aitem dan *aggressive driving* yang terdiri dari 29 Aitem . Uji instrumen dilakukan kepada 50 orang mahasiswa UIN Malang yang mengendarai sepeda motor dalam aktivitas sehari-hari sesuai kriteria yang dibutuhkan dalam penelitian.

1. Hasil Uji Coba Skala Kematangan Emosi

Berdasarkan uji coba yang dilakukan terhadap 26 aitem pada instrumen kematangan emosi, diperoleh 9 aitem valid dan 17 aitem gugur. Aitem yang dinyatakan valid ini memiliki r hitung $> 0,300$, sedangkan pada uji reliabilitas diperoleh nilai koefisien reliabilitas alpha sebesar 0,62. Untuk menentukan koefisien reliabilitas *alpha croanbach* maka diinginkan kaidah reliabilitas menurut (Guilford dalam Kuncono, 2004) bahwa skala yang memiliki nilai reliabilitas 0,4-0,7 dikatakan cukup reliabel. Dengan demikian bahwa penelitian ini layak untuk digunakan dalam penelitian. Adapun aitem–aitem yang valid adalah:

Tabel 3.9

Blue Print Hasil Uji Coba Kematangan Emosi

No	Aspek	Persebaran Aitem	
		Valid	Gugur
1	Dapat menerima keadaan dirinya dan orang lain	7	1,12, 3, 23
2	Tidak bersifat impulsive	2, 10	4, 6, 18
3	Dapat mengontrol emosi	14, 9, 20, 26	11
4	Berpikir objektif	17, 21	8, 16, 19, 24
5	Mempunyai tanggung jawab		13, 25 5, 15, 22
	Jumlah	9	17

Dari hasil di atas kemudian peneliti menggunakan aitem-aitem yang valid dan membuang aitem yang gugur. Dari *blue print* diatas terdapat banyak aitem yang gugur sehingga peneliti mengganti dengan aitem yang baru untuk penelitian sejumlah 38 aitem dengan alasan ada aspek yang tidak terwakili dari aitem yang valid.

2. Hasil Uji Coba Skala Persepsi Risiko Kecelakaan.

Berdasarkan uji coba yang dilakukan terhadap 38 aitem pada instrumen persepsi risiko kecelakaan, diperoleh 30 aitem valid dan 8 aitem gugur. Aitem yang dinyatakan valid ini memiliki r hitung $> 0,300$, sedangkan pada uji reliabilitas diperoleh nilai koefisien reliabilitas alpha sebesar 0,894. Untuk menentukan koefisien reliabilitas *alpha croanbach* maka diinginkan kaidah reliabilitas menurut Guilford dalam Kuncono, 2004) bahwa skala yang memiliki nilai reliabilitas 0,7-0,9 dikatakan reliabel. Dengan demikian bahwa penelitian ini layak untuk digunakan dalam penelitian. Adapun aitem – aitem yang valid adalah:

Tabel 3.10

Blue Print Hasil Uji Coba Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

No	Aspek	Valid	Gugur
1	Ketakutan	1, 8, 15	4,
2	Kontrol	11, 13, 20	2, 18,
3	Asal Risiko (Alam/Manusia)	3,16, 29, 37,	6
4	Pilihan	5, 32, 38,	-
5	Baru tidaknya risiko	9, 23, 27, 19,	30
6	Kewaspadaan	, 25, 28	17, 33
7	Bias hal itu dapat terjadi pada diri sendiri	7, 10, 21, 34	-
8	Pertukaran risiko keuntungan	12, 14, 26, 36	-
9	Kepercayaan	22, 31, 35	24,
		30	8
	Jumlah	31	9

Dari hasil di atas kemudian peneliti menggunakan aitem-aitem yang valid dan membuang aitem yang gugur. Kemudian peneliti tidak mengganti

aitem yang gugur karena aitem-aitem yang valid sudah cukup mewakili indikator.

3. Hasil Uji Coba Skala *Aggressive Driving*

Berdasarkan uji coba yang dilakukan terhadap 29 aitem pada instrumen *aggressive driving*, diperoleh 29 aitem valid dan 0 aitem gugur. Aitem yang dinyatakan valid ini memiliki r hitung $> 0,300$, sedangkan pada uji reliabilitas diperoleh nilai koefisien reliabilitas *alpha* sebesar 0,936. Untuk menentukan koefisien reliabilitas *alpha croanbach* maka diinginkan kaidah reliabilitas menurut (Guilford dalam Kuncono, 2004) bahwa skala yang memiliki nilai reliabilitas $> 0,9$ dikatakan sangat reliabel. Dengan demikian bahwa penelitian ini layak untuk digunakan dalam penelitian. Adapun aitem – aitem valid semua.

Tabel 3.11
Blue Print Hasil Uji Coba Skala *Aggressive Driving*

No	Indikator	Valid
1	Mengikuti terlalu dekat	1, 5, 17
2	Keluar - masuk jalur	2, 6, 11, 28
3	Mendahului dengan kasar	13,9,10, 4
4	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	12, 14, 21
5	Berpindah – pindah jalur tanpa memberikan tanda	15, 29
6	Menghalangi pengemudi lain untuk mendahului	22,18, 16
7	Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	19,
8	Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam jalur	20, 25
9	Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku mengikuti dan berpindah jalur	7, 23,
10	Melewati (melanggar) lampu merah	3, 27
11	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.	24,26, 8
Jumlah		29

a. Uji Persyaratan

Sebelum melakukan analisis data harus memenuhi persyaratan terlebih dahulu. Dalam uji persyaratan, peneliti menggunakan program SPSS versi 16.00. Uji persyaratan yang dilakukan adalah uji normalitas. Pada uji normalitas, peneliti menggunakan analisis *Kolmogorov smirnov* karena jumlah subjek yang akan diteliti berjumlah 150 orang. Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui distribusi data dalam variabel yang akan digunakan dalam penelitian berdistribusi normal atau tidak.

b. Analisis Data

Pengolahan data penelitian yang sudah diperoleh dimaksudkan sebagai suatu cara mengorganisasikan data sedemikian rupa sehingga dapat dibaca dan dapat ditafsirkan (Azwar, 2011: 123).

1. Uji Asumsi

Sebagai syarat penggunaan statistik parametrik, maka sebelum dianalisis terlebih dahulu dilakukan uji asumsi terhadap data yang diperoleh:

- a. Uji normalitas, nilai Y (variabel terikat) didistribusikan secara normal terhadap nilai X (variabel bebas). Upaya ini dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel *dependent* dan variabel *independent* atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah distribusi data normal atau mendekati normal. Pedoman yang digunakan untuk normal tidaknya sebaran adalah jika $p > 0.05$ maka data dikatakan normal, sedangkan apabila $p < 0.05$ maka data dikatakan tidak normal.
- b. Uji multikolinieritas, antara variabel X (*independent*) tidak boleh saling berkorelasi. Hal ini dilakukan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel *independent*. Jika terjadi korelasi maka terdapat problem multikolinieritas (multiko). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antara variabel *independent*.
- c. Uji *heteroskedastisitas* variasi di sekitar garis regresi seharusnya konstan untuk setiap nilai X . Langkah ini diambil untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual suatu pengamatan

ke pengamatan yang lain. Jika varians residual dari suatu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut *homoskedastisitas*. Dan jika varians berbeda disebut *heteroskedastisitas*. Model regresi yang baik adalah tidak terjadi heteroskedastisitas (Tulus, 2012: 275-278).

a. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif bertujuan untuk memberikan deskripsi mengenai subjek penelitian berdasarkan data dari variabel yang diperoleh dari kelompok subjek yang diteliti dan tidak dimaksudkan untuk pengujian hipotesis (Azwar, 2011: 126). Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan secara umum hasil penelitian yang dilakukan untuk mengetahui kategorisasi tingkatan pada variabel X_1 , X_2 , dan Y . Pendeskripsian ini dilakukan pengklasifikasikan skor subyek berdasarkan norma yang ditentukan.

Penghitungan norma dilakukan untuk melihat tingkat kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor UIN Maliki Malang, sehingga dapat diketahui tingkatannya apakah tinggi, sedang, atau rendah. Dalam melakukan pengkategorisasian ini, peneliti menggunakan skor hipotetik. Adapun langkah-langkah dalam pembuatan skor hipotetik (Azwar, 2008) dalam penelitian ini adalah:

- a. Menghitung mean hipotetik (μ), dengan rumus:

$$\mu = \frac{1}{2} (i_{\max} + i_{\min})$$

$\Sigma k \mu$: rerata hipotetik

i_{max} : skor maksimal aitem

i_{min} : skor minimal aitem

Σk : jumlah aitem

b. Menghitung deviasi standart hipotetik (σ), dengan rumus :

$$\sigma = \frac{1}{6}(X_{max} - X_{min})$$

σ : deviasi standart hipotetik

X_{max} : skor maksimal subjek

X_{min} : skor minimal subjek

c. Kategorisasi:

Rendah : $X < (\mu - 1 \sigma)$

Sedang : $(\mu - 1 \sigma) \leq X \leq (\mu + 1 \sigma)$

Tinggi : $X > (\mu + 1 \sigma)$

d. Analisis prosentase peneliti menggunakan analisis prosentase setelah menentukan norma kategorisasi dan mengetahui jumlah individu yang ada dalam suatu kelompok. Rumus dari analisis prosentase adalah sebagai berikut:

$$= \frac{f}{N} \times 100 \%$$

Keterangan:

P = Prosentase

f = Frekuensi

N = Jumlah subjek

2. Analisis Inferensial

Analisis inferensial dimaksudkan untuk mengambil kesimpulan dengan pengujian hipotesis (Azwar, 2011: 132). Analisis inferensial digunakan untuk mengetahui hubungan kausalitas atau pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Khusus dalam proses analisis inferensial ini peneliti menggunakan bantuan komputer program *SPSS 16.0 for Windows*. Sesuai dengan tujuan dari penelitian ini yaitu untuk memberikan gambaran tentang bentuk hubungan dari variabel X1 dan X2 dengan Y, maka teknik analisis data yang digunakan adalah regresi linier berganda (*multiple regression analysis*). Suatu variabel dapat diramalkan dari variabel lain apabila antara variabel yang diramalkan (disebut kriterium) dan variabel yang digunakan untuk meramalkan (disebut prediktor) terdapat korelasi yang signifikan. Dalam penelitian ini terdapat dua prediktor yaitu kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan.

Persamaan Regresi Dua Prediktor

$$Y = a_1 x_1 + a_2 x_2 + K$$

Keterangan :

Y = kriterium

a1 = koefisien prediktor 1

a2 = koefisien prediktor 2

x1 = prediktor 1

x2 = prediktor 2

K = bilangan konstan

Menurut Ferguson (1981), kondisi signifikan didapatkan melalui eksistensi p yang merupakan representasi dari tingkat signifikansi (Abrori, 2004). Adopsi terhadap tingkat signifikansi pada 0,05 atau 0,01 merupakan konvensi umum. Dikatakan cukup signifikan jika probabilitas yang didapatkan berada pada kisaran $p < 0,05$ atau $p < 0,01$, atau dikatakan sangat signifikan (*highly significant*) jika probabilitas yang didapatkan sama atau lebih kecil dari 0,01 ($p < 0,01$). Selanjutnya untuk mencari besar hubungan yang diperoleh dari kedua variabel penelitian, maka digunakan persamaan koefisien determinan yaitu: $R^2 \times 100$