

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis

1. Gambaran Umum Responden

Gambaran umum responden dalam penelitian ini diuraikan berdasarkan usia, jenis kelamin, lama menggunakan sepeda motor. Subjek penelitian ini adalah mahasiswa UIN Maulana Malik Ibrahim Malang.

a. Karakteristik responden berdasarkan usia

Tabel 4.1
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No.	Usia	Jumlah	Prosentase %
1.	18 Tahun	20	14 %
2.	19 Tahun	35	24 %
3.	20 Tahun	49	32 %
4.	21 Tahun	21	14 %
5.	22 Tahun	12	8 %
6.	23 Tahun	7	4 %
7.	24 Tahun	6	4 %

Berdasarkan tabel di atas, didapatkan bahwa subjek penelitian usia 18 tahun sebanyak 20 orang (14%), 19 tahun sebanyak 35 orang (24%), 20 tahun sebanyak 49 orang (32%), 21 tahun sebanyak 14 orang (14%), 22 tahun sebanyak 12 orang (8%), 23 tahun sebanyak 7 orang (4%), tahun sebanyak 6 orang (4%). Dari data diatas usia paling banyak terdapat pada usia 20 sebanyak 49 orang.

- b. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Tabel 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis kelamin	Jumlah	Prosentase %
1.	Laki-laki	90	60 %
2.	Perempuan	60	40 %

Berdasarkan data diatas diperoleh subjek yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 90 orang (60%), dan subjek perempuan sebanyak 60 orang (40%).

- c. Karakteristik responden berdasarkan lama menggunakan sepeda motor

Tabel 4.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Menggunakan Sepeda Motor

No	Lama menggunakan motor	Jumlah	Prosentase %
1.	1- 4 Tahun	55	36 %
2.	5 - 8 Tahun	80	53 %
3.	9 - 12 Tahun	15	10 %

Berdasarkan data di atas diperoleh subjek berdasarkan lama menggunakan sepeda motor 1-4 tahun sebanyak 55 orang (36%), 5-8 tahun sebanyak 80 orang 53%, 9-12 tahun sebanyak 15 orang (10%)

B. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen Penelitian

1. Hasil Uji Validitas

a) Skala Kematangan Emosi

Hasil perhitungan dari uji validitas skala kematangan emosi didapatkan hasil bahwa terdapat 13 aitem yang gugur dari 31 aitem yang ada,

sehingga banyaknya butir aitem yang sah sebesar 18 aitem. Adapun aitem-aitem yang dipakai dalam penelitian ini ditunjukkan dalam table berikut:

Tabel 4.4
Blue Print Penelitian Skala Kematangan Emosi

No.	Aspek	Indikator	No Aitem	
			Favourable	Unfavourable
1.	Dapat menerima keadaan dirinya dan orang lain	- Mampu Menerima dirinya - Mamu menerima orang lain	1*, 13, 16*,19	6*, 10*, 23*
2.	Tidak bersifat impulsive	- Berfikir dahulu sebelum bertindak - Mampu mengatur pikirannya dengan baik.	2*, 7, 11	25, 27
3.	Dapat mengontrol emosi	- Mampu menahan emosi dalam keadaan marah	12, 17, 28	3*, 8*
4.	Berpikir objektif	- Sabar dan mempunyai toleransi yang baik	4, 9, 18, 21, 24*	14*
5.	Mempunyai tanggung jawab	- Bertanggung jawab dalam segala perbuatan - Mampu menghadapi masalah	5, 15, 20, 22, 26*, 30, 31*	29*
Jumlah			22	9

Ket: yang bertanda () adalah aitem yang gugur*

Dari ringkasan tabel di atas, dapat diketahui bahwa skala kematangan emosi terdiri dari 31 butir aitem, dimana di dalamnya mencakup dapat menerima keadaan dirinya dan orang lain sebanyak 7 aitem, dengan 2 aitem valid dan 5 aitem gugur. Aspek Tidak bersifat impulsif sebanyak 5 aitem, dengan 4 aitem valid dan 1 aitem gugur. Aspek Dapat mengontrol emosi sebanyak 5 aitem, dan 3 aitem valid dan 2 aitem gugur. Aspek Berpikir objektif sebanyak 6 aitem, dengan 4 aitem valid dan 2 aitem gugur. Sedangkan pada aspek Mempunyai tanggung jawab, sebanyak 8 aitem,

dengan 5 aitem valid dan 2 aitem gugur. Dalam mengambil data penelitian, peneliti membuang 13 aitem yang gugur dan memakai 18 aitem yang valid. Peneliti sengaja memakai aitem valid tanpa mengganti aitem yang gugur karena aitem-aitem tersebut dirasa sudah mewakili masing-masing indikator yang diukur.

Aitem yang gugur bisa diakibatkan dari aitem yang kurang bisa dipahami oleh responden, sehingga menimbulkan banyak jawaban yang tidak sesuai dengan responden.

b) Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

Hasil perhitungan uji validitas skala persepsi risiko kecelakaan didapatkan hasil bahwa terdapat 30 aitem. Gugur dari 1 aitem yang ada, sehingga butir aitem yang sah sebesar 29 aitem. Adapun aitem-aitem yang dipakai dalam penelitian ini ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.5
Blue Print Penelitian Skala Persepsi Risiko Kecelakaan

No.	Faktor	Indikator	No. Aitem	
			Valid	Gugur
1.	Ketakutan	Ketakutan terhadap akibat menakutkan yang akan ditimbulkan	1, 3, 12	-
2.	Kontrol	Kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi	15, 10, 8	-
3.	Asal Risiko (Alam atau Manusia)	Sumber risiko	13, 23, 29, 2	-
4.	Pilihan	Sumber pengambil risiko	3, 30, 25	-
5.	Baru tidaknya risiko	Baru tidaknya risiko yang terjadi menurut kabar terbaru	6, 21, 14, 18	-
6.	Kewaspadaan	Waspada terhadap kemungkinan mengalami suatu risiko	22, 28	-
7.	Bisa hal itu dapat terjadi pada diri sendiri	Berpikir akan mengalami suatu kecelakaan berdasarkan informasi statistik yang didapat.	7, 16, 26	4*
8.	Pertukaran risiko keuntungan	Keuntungan/kerugian yang akan didapat dari suatu pelaku berisiko.	11, 9, 19, 20	-
9.	Kepercayaan	Kepercayaan terhadap hal-hal yang dapat mendatangkan risiko	17, 24, 27	-
Jumlah			29	1

*Ket: yang bertanda (*) adalah aitem yang gugur*

Dari ringkasan tabel di atas, dapat diketahui bahwa skala persepsi risiko kecelakaan terdiri dari 30 butir aitem, dimana di dalamnya mencakup aspek ketakutan sebanyak 3, kontrol sebanyak 3 aitem valid semua, Aspek Asal Risiko (Alam atau Manusia) sebanyak 4 aitem, Aspek Pilihan sebanyak 3 aitem, Sedangkan pada aspek Kewaspadaan 5 aitem dinilai valid. Aspek Bisa hal itu dapat terjadi pada diri sendiri 3 aitem dinilai valid dan 1 aitem gugur, Aspek Pertukaran risiko keuntungan 4 aitem dinilai valid, Kepercayaan 3 aitem dinilai valid.

Aitem yang gugur bisa diakibatkan dari aitem yang kurang bisa dipahami oleh responden, sehingga menimbulkan banyak jawaban yang tidak sesuai dengan responden.

c) Skala *aggressive driving*

Hasil perhitungan uji validitas skala *aggressive driving* didapatkan hasil bahwa terdapat 29 aitem yang dinilai valid semua. Adapun aitem-aitem yang dipakai dalam penelitian ini ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 4.6
Blue Print Penelitian Skala Aggressive Driving

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

Berdasarkan ringkasan tabel di atas, dapat diketahui bahwa skala mengikuti terlalu dekat, keluar masuk jalur, menyalip dengan kasar, memotong ke depan kendaraan yang berbeda jalur dengan jarak yang dekat, menyalip dari bahu jalan, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, 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. Dalam mengambil data penelitian, peneliti memakai 29 aitem valid.

2. Hasil Uji Reliabilitas

Dari hasil analisa statistik pada masing-masing alat ukur, diperoleh nilai reliabilitas andal pada instrument kematangan emosi sebesar 0,798, pada instrumen persepsi risiko kecelakaan sebesar 0,941, sedangkan pada instrumen *aggressive driving* sebesar 0,935. Adapun hasil reliabilitas variabel kematangan emosi, persepsi risiko kecelakaan, dan *aggressive driving* secara ringkas dapat dilihat dalam tabel 4.7:

Tabel 4.7
Reliabilitas Skala Kematangan Emosi, Persepsi Risiko Kecelakaan,
dengan *Aggressive Driving*

No.	Variabel	Alpha	Keterangan
1.	Kematangan Emosi	0,798	Andal
2.	Persepsi Risiko Kecelakaan	0,941	Andal
3.	<i>Aggressive Driving</i>	0,935	Andal

Hasil perhitungan uji reliabilitas ketiga skala tersebut ternyata mempunyai nilai reliabilitas andal, artinya jika ketiga skala tersebut diujikan pada waktu dan subjek yang berbeda maka hasil yang diperoleh tidak akan jauh berbeda (ajeg).

C. Paparan Hasil Penelitian

1. Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving*

Gambaran umum data penelitian dapat dilihat pada tabel 4.8 deskripsi data penelitian yang meliputi variabel kematangan emosi, *persepsi risiko kecelakaan* dan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang :

Tabel 4.8
Deskripsi Statistik Data Penelitian

Variabel	Hipotetik				Empirik			
	Xmin	Xmax	Mean	SD	Xmin	Xmax	Mean	SD
Kematangan Emosi	40	69	45	4,8	40	69	54,320	7,31856
Persepsi risiko kecelakaan	48	116	72,5	11,3	48	116	84,6400	15,02538
<i>Aggressive Driving</i>	40	69	72,5	4,8	30	90	61,6533	15,011

2. Tingkat Kematangan Emosi

Untuk mengetahui deskripsi tingkat kematangan emosi, maka perhitungannya didasarkan pada skor hipotetik. Dipakainya skor hipotetik karena alat ukur kematangan emosi ini belum mempunyai norma yang jelas. Dari hasil skor hipotetik, kemudian dikelompokkan menjadi tiga kategori yaitu kategori

tinggi, sedang dan rendah. Hasil selengkapnya dari perhitungan dapat dilihat pada uraian berikut :

1. Menghitung nilai mean (μ) dan deviasi standart (σ) pada skala Kematangan Emosi yang diterima, yaitu 18 aitem.
2. Menghitung mean hipotetik (μ), dengan rumus:

$$\begin{aligned} \mu &= - (imax + imin) \Sigma k && \mu : \text{rerata hipotetik} \\ &= - (4+1) 18 && imax : \text{skor maksimal aitem} \\ &= 45 && imin : \text{skor minimal aitem} \\ &&& \Sigma k : \text{jumlah aitem} \end{aligned}$$

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

$$\begin{aligned} \sigma &= -(Xmax - Xmin) && \sigma : \text{deviasi standart hipotetik} \\ &= - (69 - 40) && Xmax : \text{skor maksimal subjek} \\ &= 4,8 && Xmin : \text{skor minimal subjek} \end{aligned}$$

4. Kategorisasi

Tabel 4.9
Rumusan Kategori Kematangan Emosi

Rumusan	Kategori	Skor Skala
$X > (\text{Mean} + 1 \text{ SD}) = X > (45+4,8) = 49,8$	Tinggi	$X > 49,8$
$(\text{Mean} - 1 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 1 \text{ SD}) = (45-4,8) < X \leq (45+4,8)$	Sedang	$40,2 < X \leq 49,8$
$X < (\text{Mean} - 1 \text{ SD}) = 45-4,8 = 40,2$	Rendah	$\leq 40,2$

5. Analisis Prosentase

Tabel 4.10
Prosentase Kematangan Emosi

Variabel	Kategori	Kriteria	Frekuensi	(%)
Kematangan Emosi	Tinggi	$X > 49,8$	105	70%
	Sedang	40,2-49,8	43	28,7%
	Rendah	$X \leq 40,2$	2	1,3%
Jumlah			150	100%

Dari data di atas, dapat diketahui bahwa tingkat kematangan emosi pengendara motor di UIN Maliki Malang yang paling tinggi berada pada kategori tinggi dengan nilai sebesar 70% (105 orang), sedangkan pengendara motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori sedang sebesar 28,7,2% (43 orang), dan pada kategori rendah sebesar 1,3% (2 orang), atau dengan kata lain sedikit pengendara motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori rendah. Ini berarti sebagian besar dari pengendara motor di UIN Maliki Malang rata-rata mempunyai tingkat kematangan emosi yang tinggi.

3. Tingkat Persepsi Risiko Kecelakaan

Untuk mengetahui deskripsi tingkat persepsi risiko kecelakaan, maka perhitungannya didasarkan pada skor hipotetik. Dipakainya skor hipotetik karena alat ukur persepsi risiko kecelakaan ini belum mempunyai norma yang jelas. Dari hasil skor hipotetik, kemudian dikelompokkan menjadi tiga kategori yaitu kategori tinggi, sedang dan rendah. Hasil selengkapnya dari perhitungan dapat dilihat pada uraian berikut :

1. Menghitung nilai mean (μ) dan deviasi standart (σ) pada skala *persepsi risiko kecelakaan* yang diterima, yaitu 29 aitem.

2. Menghitung mean hipotetik (μ), dengan rumus:

$$\mu = \frac{(\text{imax} + \text{imin})}{\Sigma k}$$

$\Sigma k \mu$: rerata hipotetik

$$= \frac{(4+1) 29}{5}$$

imax : skor maksimal aitem

$$= 72,5$$

imin : skor minimal aitem

Σk : jumlah aitem

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

$$\sigma = \frac{(\text{Xmax} - \text{Xmin})}{2}$$

σ : deviasi standart hipotetik

$$= \frac{(116 - 48)}{2}$$

Xmax : skor maksimal subjek

$$= 11,3$$

Xmin : skor minimal subjek

4. Kategorisasi

Tabel 4.11
Rumusan Kategori Persepsi Risiko Kecelakaan

Rumusan	Kategori	Skor Skala
$X > (\text{Mean} + 1 \text{ SD}) = 72,5 + 11,3 = 83,8$	Tinggi	$X > 83,8$
$(\text{Mean} - 1 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 1 \text{ SD})$	Sedang	$61,2 < X \leq 83,8$
$X < (\text{Mean} - 1 \text{ SD}) = X < 72,5 - 11,3 = 61,2$	Rendah	$X \leq 61,2$

5. Analisis Prosentase

Tabel 4.12
Prosentase Persepsi Risiko Kecelakaan

Variabel	Kategori	Kriteria	Frekuensi	(%)
Persepsi Risiko Kecelakaan	Tinggi	$X > 83,8$	79	52,7%
	Sedang	61,2-83,8	62	41,3%
	Rendah	$X \leq 83,8$	9	6,0%
Jumlah			150	100%

Dari data di atas, dapat diketahui bahwa tingkat persepsi risiko 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). Ini berarti sebagian besar dari pengendara motor di UIN Maliki Malang rata-rata mempunyai tingkat persepsi risiko kecelakaan tinggi.

4. Tingkat *Aggressive Driving*

Untuk mengetahui deskripsi tingkat *aggressive driving*, maka perhitungannya didasarkan pada skor hipotetik. Dipakainya skor hipotetik karena alat ukur *aggressive driving* ini belum mempunyai norma yang jelas. Dari hasil skor hipotetik, kemudian dikelompokkan menjadi tiga kategori yaitu kategori tinggi, sedang dan rendah. Hasil selengkapnya dari perhitungan bisa dilihat pada uraian berikut :

1. Menghitung nilai mean (μ) dan deviasi standart (σ) pada skala *aggressive driving* yang diterima, yaitu 29 aitem
2. Menghitung mean hipotetik (μ), dengan rumus:

$$\mu = \frac{(imax + imin)}{2} \quad \Sigma k \mu : \text{rerata hipotetik}$$

$$= \frac{(4+1)}{2} \cdot 29 \quad imax : \text{skor maksimal aitem}$$

$$= 72,5 \quad imin : \text{skor minimal aitem}$$

$$\Sigma k : \text{jumlah aitem}$$

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

$$\sigma = \sqrt{(X_{\max} - X_{\min})} \quad \sigma : \text{deviasi standart hipotetik}$$

$$= \sqrt{(69 - 40)} \quad X_{\max} : \text{skor maksimal subjek}$$

$$= 4,8 \quad X_{\min} : \text{skor minimal subjek}$$

4. Kategorisasi

Tabel 4.13
Rumusan Kategori *Aggressive Driving*

Rumusan	Kategori	Skor Skala
$X > (\text{Mean} + 1 \text{ SD}) = X > (72,5 + 4,8) = 77,3$	Tinggi	$X > 77,3$
$(\text{Mean} - 1 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 1 \text{ SD}) = (72,5 - 4,8) < X \leq (72,5 + 4,8)$	Sedang	$67,7 < X \leq 77,3$
$X < (\text{Mean} - 1 \text{ SD}) = X < 72,5 - 4,8 = 67,7$	Rendah	$X \leq 67,7$

5. Analisis Prosentase

Tabel 4.14
Prosentase *Aggressive Driving*

Variabel	Kategori	Kriteria	Frekuensi	(%)
<i>Aggressive Driving</i>	Tinggi	$X > 77,3$	22	14,7%
	Sedang	$67,7-77,3$	39	26,0%
	Rendah	$X \leq 67,7$	89	59,3%
Jumlah			150	100

Dari data di atas, dapat diketahui bahwa 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). Ini berarti sebagian besar dari pengendara motor di UIN Maliki Malang rata-rata mempunyai tingkat *aggressive* rendah.

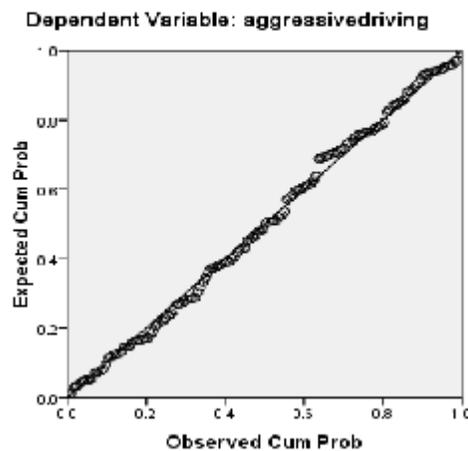
D. Analisis Data

1. Hasil Uji Asumsi

Sebelum melakukan pengujian hipotesis maka terlebih dahulu peneliti harus melakukan uji asumsi yang merupakan syarat sebelum dilakukannya pengujian terhadap nilai korelasi antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Uji asumsi ini dilakukan dengan menggunakan program *SPSS 16.0 for Windows*. Beberapa uji asumsi tersebut antara lain :

- a. Uji normalitas, untuk mendeteksi apakah dalam model regresi, variabel dependent, variabel independent atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Tanda normalitas dapat dilihat dalam penyebaran titik pada sumbu yang diagonal dari grafik.

Gambar 4.1
Grafik Uji Normalitas
Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Pada grafik di atas, terlihat titik-titik menyebar di sekitar garis diagonal, serta penyebarannya mengikuti arah garis diagonal. Dengan pedoman bahwa jika data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. Maka, dalam uji ini data penelitian memenuhi asumsi normalitas.

- b. Uji multikolinieritas, bertujuan untuk mendeteksi adanya multiko yang ditunjukkan dari besaran VIF (*Variance Inflation Factor*) dan tolerance. Model regresi yang baik adalah yang bebas multiko. Sebagai pedoman model regresi yang bebas multiko adalah mempunyai nilai VIF dan angka tolerance mendekati 1.

Tabel 4.15
Hasil Uji Multikolinieritas

Model	Collinearity Statistics	Tolerance	VIF
		(Constant)	.598
1	Kematangan emosi	.598	1.671
	Persepsi risiko		
	kecelakaan		

a. Dependent Variable: aggressive driving

Dari hasil uji multikolinieritas didapatkan nilai VIF 1,671 dan tolerance seharga 0,598. Hal ini menunjukkan bahwa nilai VIF dan tolerance masih berada pada kisaran angka 1.

Tabel 4.16
Korelasi Antar Variabel Independent

Coefficient Correlations^a

Model			Persepsi risiko kecelakaan	Kematangan emosi
1	Correlations	Persepsirisikocecelakaan	1.000	-.634
		Kematangan emosi	-.634	1.000
	Covariances	Persepsi risiko kecelakaan	.008	-.010
		Kematangan emosi	-.010	.033

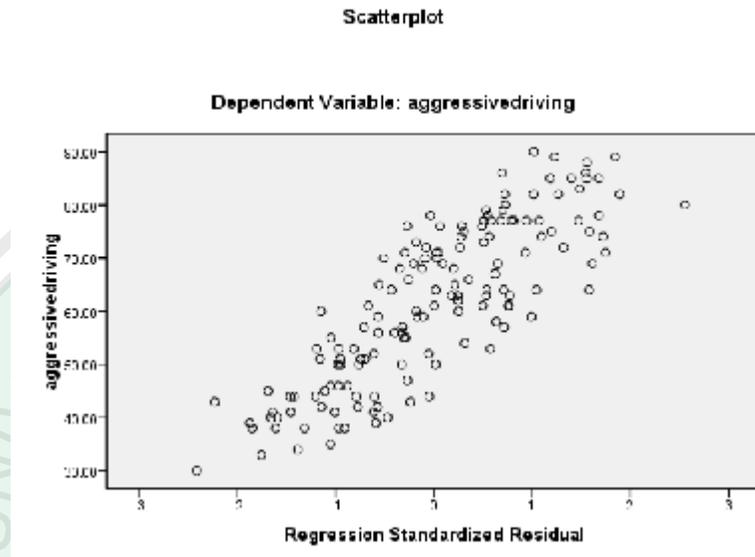
a. Dependent Variable: aggressivedriving

Selain itu untuk mendeteksi adanya problem multiko juga ditunjukkan dengan melihat besaran korelasi antar variabel independent. Jika koefisien korelasi antar variabel independent lemah (di bawah 0,5) maka tidak terdapat problem multikolinieritas. Pada tabel koefisien korelasi terlihat semua angka korelasi antar variabel independent jauh di bawah 0,5 yaitu sebesar -,634. Hal ini menunjukkan tidak adanya problem multiko dalam model regresi di atas.

c. Uji heteroskedastisitas,

Untuk mendeteksi adanya varians yang berbeda dengan melihat dari ada tidaknya pola tertentu pada grafik *scatterplot*. Sebagai pedoman, jika ada pola tertentu seperti titik-titik yang membentuk suatu pola yang teratur (gelombang, melebar kemudian menyempit) maka terjadi heteroskedastisitas.

Gambar 4.2
Uji heteroskedastisitas



Dari grafik di atas, terlihat titik-titik menyebar secara acak, tidak membentuk pola tertentu yang jelas, serta tersebar di atas atau di bawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini berarti tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi.

1. Pengujian Hipotesis

Setelah syarat untuk melakukan uji hipotesis terpenuhi, yaitu uji asumsi yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas, maka untuk uji hipotesis pada penelitian ini digunakan analisis regresi linier berganda untuk mengetahui hubungan antara Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving*. Pengujian hipotesis ini ditunjukkan melalui interpretasi tabel hasil *Multiple Regression Analysis*. Penilaian hipotesis didasarkan pada analogi:

- a) H_0 : tidak terdapat hubungan antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.
- b) H_a : terdapat hubungan antara Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* pada Pengendara Motor di UIN Maliki Malang.

Dasar pengambilan tersebut berdasarkan pada nilai probabilitas, yaitu sebagai berikut:

- a) Jika nilai $p < 0.05$ maka H_a diterima, H_0 ditolak
- b) Jika nilai $p > 0.05$ maka H_0 diterima, H_a ditolak

Dari hasil pengolahan data dengan bantuan program *SPSS 16.0 for Windows* dapat dijelaskan sebagai berikut:

Hipotesis 1 : *ada hubungan yang negatif antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving.*

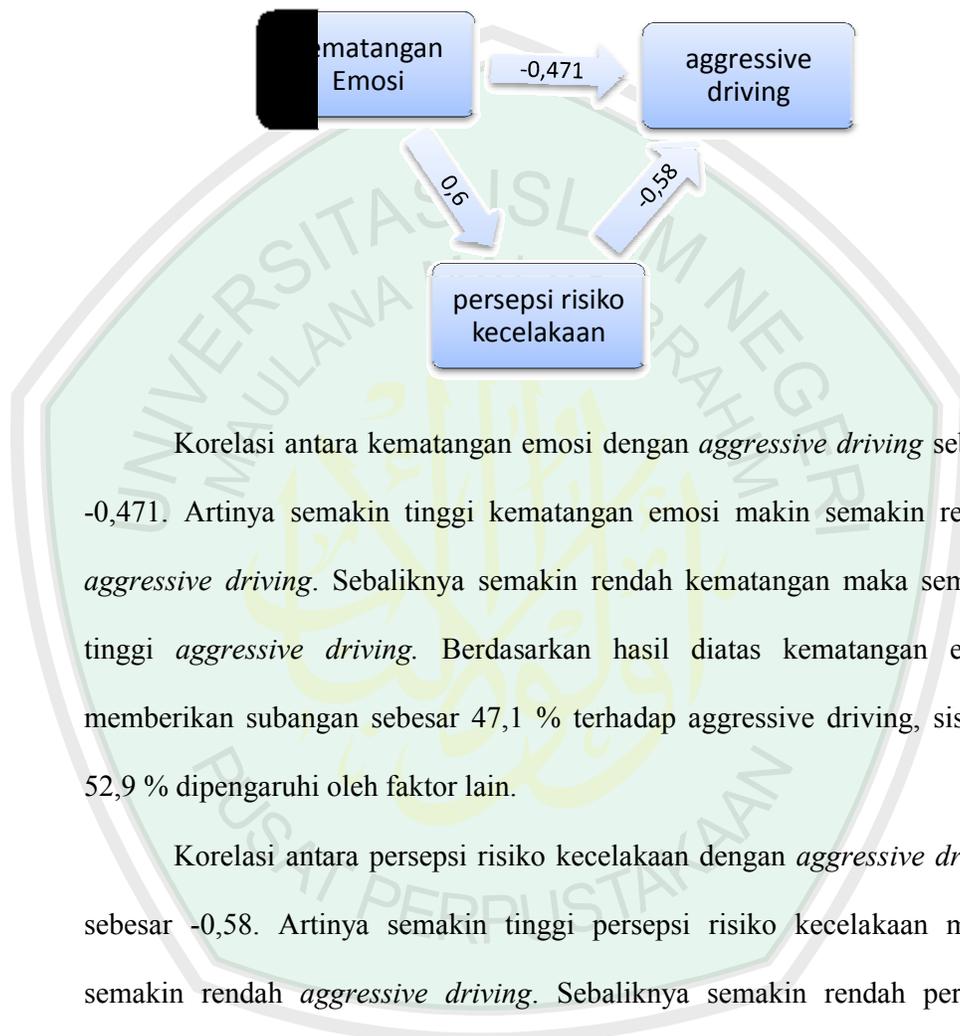
Table 4.17
Korelasi Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving

Correlations				
		Aggressive driving	Kematangan emosi	Persepsi risiko kecelakaan
Pearson Correlation	Aggressive driving	1.000	-.471	-.528
	Kematangan emosi	-.471	1.000	.634
	Persepsi risiko kecelakaan	-.528	.634	1.000
Sig. (1-tailed)	Aggressive driving	.	.000	.000
	Kematangan emosi	.000	.	.000
	Persepsi risiko kecelakaan	.000	.000	.
N	Aggressive driving	150	150	150
	Kematangan emosi	150	150	150
	Persepsi risiko kecelakaan	150	150	150

Hubungan masing-masing variabel X terhadap variabel Y dengan menggunakan taraf signifikansi 5% diketahui dari skor KE $r_{xy} = -0.471$, dan skor PRK $r_{xy} = -0.528$. Hal ini menunjukkan bahwa masing-masing variabel bebas (KE dan PRK) mempunyai hubungan terhadap variabel terikat *aggressive driving*.

Gambar 4.1

Kerangka teoritik kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving*



Korelasi antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* sebesar -0,471. Artinya semakin tinggi kematangan emosi makin semakin rendah *aggressive driving*. Sebaliknya semakin rendah kematangan maka semakin tinggi *aggressive driving*. Berdasarkan hasil diatas kematangan emosi memberikan subangan sebesar 47,1 % terhadap *aggressive driving*, sisanya 52,9 % dipengaruhi oleh faktor lain.

Korelasi antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* sebesar -0,58. Artinya semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan makin semakin rendah *aggressive driving*. Sebaliknya semakin rendah persepsi risiko kecelakaan maka semakin tinggi *aggressive driving*. Berdasarkan hasil diatas kematangan emosi memberikan subangan sebesar 58 % terhadap *aggressive driving*, sisanya 42 % dipengaruhi oleh faktor lain.

Korelasi 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. Berdasarkan hasil diatas kematangan emosi memberikan subangan sebesar 60 % terhadap aggressive driving, sisanya 40 % dipengaruhi oleh factor lain.

Table 4.18
Hasil Uji Anova

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	10403.540	2	5201.770	32.999	.000 ^a
	Residual	23172.434	147	157.636		
	Total	33575.973	149			
a. Predictors: (Constant), persepsi risiko kecelakaan, Kematangan emosi						
b. Dependent Variable: aggressive driving						

Hasil perhitungan analisis regresi linier berganda menghasilkan nilai F sebesar 32.999 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Karena nilai probabilitas 0,000 ($p < 0,050$) dengan sampel sebanyak 150 responden, maka model regresi ini dapat dipakai untuk memprediksi *aggressive driving*. Dengan kata lain, variabel KE dan PRK secara bersama-sama mempengaruhi *aggressive driving*. Hal ini menunjukkan ada hubungan yang signifikan antara KE dan PRK dengan *aggressive driving*.

Table 4.19
Hasil Koefisien Determinan
Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std.error of the estimate
1	0.557	0.310	0,300	12.55530

Hasil pada tabel 4.19 menunjukkan besarnya hubungan antara variabel Kematangan emosi dan persepsi risiko 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 risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* sebesar 31%, sedangkan sisanya yaitu 69% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab lainnya. Faktor-faktor tersebut dapat berupa faktor internal (yang berasal dari dalam diri individu) atau faktor eksternal (faktor yang berasal dari luar individu).

Table 4.20
Koefisien Persamaan Garis Regresi

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	119.487	7.801		15.316	.000
	Kematangan emosi	-.468	.182	-.228	-2.575	.011
	Persepsi risiko kecelakaan	-.383	.088	-.383	-4.329	.000
a. Dependent Variable: <i>aggressive driving</i>						

Dari hasil perhitungan regresi dengan melihat tabel di atas, dapat diperoleh garis persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = 119,487 - 0,468 X_1 - 0,383 X_2$$

Dimana:

Y = nilai prediksi *Aggressive Driving*

119.487 = bilangan konstanta

- 0,468 X₁ = nilai KE

- 0,383 X₂ = nilai PRK

Konstanta sebesar 119.487 menyatakan bahwa jika tidak ada kematangan emosi dan Persepsi risiko kecelakaan maka nilai prediksi *aggressive driving* sebesar 119.487 point (satuan skor). Koefisien regresi X₁ sebesar -0,468 menyatakan bahwa setiap pengurangan karena tanda (-) 1 point kematangan emosi akan mengurangi *aggressive driving* sebesar 0,468 point. Koefisien regresi X₂ sebesar -0,383 menyatakan bahwa setiap penambahan karena tanda (-) 1 point PRK akan mengurangi *aggressive driving* sebesar 0.383 point. Dari point ini dapat diketahui bahwa kematangan emosi mempunyai pengaruh yang lebih besar dari pada persepsi risiko kecelakaan dalam *aggressive driving*. Dengan demikian berarti semakin tinggi kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan seseorang maka semakin rendah *aggressive driving*. Demikian juga sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan seseorang maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dialaminya. Hasil tersebut menunjukkan bahwa hipotesis diterima.

Hipotesis 2 : *Ada hubungan yang negatif antara Kematangan Emosi dengan Aggressive Driving*

Hasil korelasi yang diperoleh dari analisis korelasi Pearson adalah besar hubungan antara variabel kematangan emosi dan *aggressive driving* adalah -0,471 dengan nilai $p = 0,000$. Artinya hubungan kedua variabel tersebut cukup kuat. Korelasi negatif (-) menunjukkan bahwa hubungan

antara kematangan emosi dan *aggressive driving* tidak searah. Artinya, jika kematangan emosi seseorang tinggi maka *aggressive driving* rendah. Hubungan antara variabel kematangan emosi dan *aggressive driving* signifikan dengan melihat dari angka probabilitas (sig) sebesar 0,001 yang lebih kecil dari ($p < 0.050$).

Berdasarkan hasil paparan di atas dapat diketahui bahwa terbukti ada hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Dengan demikian hipotesis kedua diterima.

Hipotesis 3 : *Ada hubungan yang negatif antara Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving*

Hasil korelasi yang diperoleh dari perhitungan dengan menggunakan analisis korelasi Pearson menunjukkan bahwa besar hubungan antara variabel persepsi risiko kecelakaan dan *aggressive driving* adalah -0,528 dengan nilai $p = 0,000$ ($p < 0.050$). Hasil korelasi yang negatif (-) menunjukkan hubungan yang tidak searah. Artinya, semakin tinggi PRK seseorang maka tingkat *aggressive driving* juga semakin rendah.

Hasil paparan di atas dapat diketahui bahwa dari hasil analisa dengan menggunakan korelasi Pearson ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Dengan demikian hipotesis ketiga diterima.

Hipotesis 4 : *Ada hubungan yang positif antara Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan*

Hasil korelasi yang diperoleh dari perhitungan dengan menggunakan korelasi Pearson menunjukkan bahwa besar hubungan antara variabel kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan adalah 0,634 dengan nilai $p = 0,000$ ($p < 0.050$). Hasil korelasi yang positif (+) menunjukkan hubungan yang searah. Artinya, semakin tinggi kematangan emosi seseorang maka persepsi risiko kecelakaan juga semakin tinggi. Sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi maka persepsi risiko kecelakaan juga semakin rendah.

Hasil paparan di atas dapat diketahui bahwa dari hasil analisa dengan menggunakan korelasi Pearson ada hubungan positif yang signifikan antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan. Dengan demikian hipotesis keempat diterima.

E. PEMBAHASAN

1. Kematangan Emosi

Berdasarkan hasil analisa pada tabel 4.10 dapat diketahui bahwa sebagian besar para pengendara motor di UIN Maliki Malang memiliki Kematangan Emosi tinggi. Ini dapat dilihat dari data yang didapat bahwa paling tinggi berada pada kategori tinggi dengan nilai sebesar 70% (105 orang), sedangkan Pengendara Motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori sedang sebesar 28,72% (43 orang), dan pada kategori rendah sebesar 1,3%, atau dengan kata lain sedikit pengendara motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori rendah dari 150 responden yang menjadi subjek penelitian.

Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa rata-rata pengendara motor di UIN Maliki Malang yang menjadi subjek penelitian memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi dengan jumlah prosentase 70%. Kematangan emosi yang tinggi mengindikasikan bahwa sebagian besar pengendara sudah cukup mampu menerima keadaan dirinya dan orang lain apa adanya dan mampu mengendalikan emosi diri sendiri, tidak bersifat impulsif dan tidak tergesa-gesa dalam mengambil keputusan, berpikir objektif, mempunyai tanggung jawab terhadap apa yang dilakukan.

Hal ini menunjukkan bahwa pengendara motor di UIN Maliki Malang memiliki kemampuan untuk mengelola emosinya secara baik, sehingga menyebabkan timbulnya perilaku berdasarkan pertimbangan yang teratur. Dan kematangan emosi yang tinggi pada pengendara di UIN Maliki Malang memiliki perkembangan emosi yang sejalan dengan penambahan usia, sesuai dengan kategorisasi usia terbanyak yaitu 20 tahun. Di usia ini seseorang mampu untuk berfikir secara objektif sehingga akan bersifat lebih sabar, dan penuh pengertian, dan cukup mempunyai toleransi yang baik terhadap orang lain. Adanya kemampuan mengenal dan mengendalikan diri sendiri dan orang lain dengan sangat baik, mampu beradaptasi dengan baik, serta mampu membangun hubungan baik dan kerjasama dengan orang lain maupun lingkungan sekitarnya.

Kematangan emosi pengendara motor di UIN Maliki Malang pada kategori tinggi disini berarti pengendara mampu mengendalikan emosinya secara baik, tidak ditunjukkan dengan cara berkendara yang ugal-ugalan pada

saat di jalan raya, merawat dan memperhatikan kendaraan yang dimilikinya sebelum atau sesudah digunakan, dan tidak sering melanggar lalu lintas di jalan raya. Pengendara dengan kematangan emosi yang tinggi akan memiliki pikiran yang kritis artinya pengendara tidak mudah bertindak tanpa memikirkan apa yang akan terjadi sesuai dengan respon dari subjek dalam aitem yang menyatakan bahwa saya akan menghormati pengendara lain pada saat di jalan raya, yang masuk dalam kategori aspek berfikir objektif. Dalam aspek dapat menerima keadaan dirinya dan orang lain sesuai dengan respon dari subjek dalam aitem yang menyatakan bahwa saya akan berkendara secara perlahan ketika kondisi saya kurang fit. Dan aspek dapat mengontrol emosi sesuai dengan dengan respon dari subjek dalam aitem yang menyatakan bahwa saya akan tetap tersenyum dan menyapa dengan orang yang membenci saya, ketika saya bertemu di jalan.

2. Persepsi Risiko Kecelakaan

Dari data di atas, dapat diketahui bahwa tingkat persepsi risiko kecelakaan pengendara motor di UIN Maliki Malang yang paling tinggi berada pada kategori sedang dengan nilai sebesar 53,8% (57 orang), sedangkan pengendara motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori tinggi sebesar 46,2% (49 orang), dan pada kategori rendah sebesar 0%, atau dengan kata lain tidak ada Pengendara Motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori rendah. Ini berarti sebagian besar dari pengendara motor di UIN Maliki Malang rata-rata mempunyai tingkat persepsi risiko kecelakaan tinggi.

Persepsi risiko kecelakaan antara individu satu dengan individu lainnya berbeda-beda. Persepsi risiko kecelakaan yaitu penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya.

Persepsi risiko kecelakaan dianggap sebagai berisiko tinggi, hal ini berarti pengendara motor di UIN Maliki Malang yang mempunyai persepsi risiko kecelakaan yang tinggi lebih berhati-hati dalam mengendarai motor, apabila seseorang memiliki persepsi risiko kecelakaan yang rendah ia cenderung agresif atau tidak berhati-hati bisaanya tercermin dalam perilaku melanggar lalu lintas seperti, tidak memperhatikan rambu-rambu jalan raya, dan menyalip dari sebelah kiri.

Persepsi risiko kecelakaan yang tinggi berarti pengendara mampu memikirkan konsekuensi kecelakaan sebelum terjadi, sehingga pengendara berhati-hati dalam perilaku berkendara, kewaspadaan dalam berkendara, kontrol kendaraan, serta kepercayaan hal-hal yang dapat mendatangkan risiko dapat menjadi faktor yang mempengaruhi persepsi risiko kecelakaan pada pengendara motor di UIN Malang. Sesuai dengan respon subjek dalam aspek kontrol yang menyatakan bahwa dia berkendara dengan menaati peraturan lalu lintas. Sesuai dengan respon subjek pada aspek kewaspadaan yang menyatakan bahwa tidak menerobos lampu merah dan tidak mengemudikan dengan kecepatan tinggi di jalan rawan kecelakaan.

Faktor lain yang menyebabkan persepsi risiko kecelakaan yang tinggi yaitu kepedulian/kepatuhan terhadap aturan lalu lintas jalan raya sehingga pengendara selalu berhati-hati dalam berkendara.

3. *Aggressive Driving*

Aggressive driving pengendara motor di UIN Maliki Malang yang paling tinggi berada pada kategori sedang dengan nilai sebesar 53,8% (57 orang), sedangkan *aggressive driving* pengendara motor di UIN Maliki Malang yang berada pada kategori tinggi sebesar 14,7% (39 orang), dan pada kategori rendah sebesar 59% (89 orang). Ini berarti sebagian besar dari pengendara motor di UIN Maliki Malang rata-rata mempunyai tingkat *aggressive driving* rendah. Hal ini berarti pengendara motor di UIN Maliki Malang memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Sesuai dengan respon subjek pada aspek indikator berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda yang menyatakan bahwa subjek selalu memberikan tanda pada saat berpindah-pindah jalur.

Didukung dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Utami (2010) di UIN Jakarta hal serupa juga dijumpai dan hasil penelitian tersebut, diperoleh hasil bahwa mayoritas pengendara di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta memiliki persepsi risiko kecelakaan yang tinggi. Hal ini disebabkan kemampuan berfikir abstrak remaja dimana mereka sudah mampu memikirkan sesuatu yang akan mungkin terjadi serta memikirkan akibat jangka panjang dari perilaku mereka. Hal ini juga sesuai dengan penelitian saya dengan

penelitian hubungan kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Malang.

Seseorang yang *aggressive driving* rendah cenderung lebih berhati-hati dan tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas. Dan yang sebagian pengendara motor di UIN Maliki Malang yang mempunyai tingkat *aggressive driving* sedang mereka hanya berperilaku *aggressive driving* dalam batas yang normal dan tidak terlalu berisiko.

Hal ini dimungkinkan oleh adanya faktor penyebab *aggressive driving* yang dialami oleh pengemudi di UIN Maliki Malang. *Aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 18–23 tahun lebih tinggi dari pada pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama, pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terikat dengan pelanggaran lalu lintas dan pengemudi perempuan cenderung mematuhi peraturan lalu lintas.

Tasca (2000) menyatakan *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal, faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, dan faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan, teman sebaya.

Faktor internal yang mempengaruhi *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang salah satunya adalah hal yang berhubungan dengan cara peikiran dan emosi, Pengendara motor di UIN Maliki Malang memiliki kemampuan mengelola emosi dengan baik sehingga *aggressive driving* yang dimiliki pengendara UIN Malang rendah. Selain itu

juga dari banyaknya pengalaman, perasaan, kemampuan berfikir dan motivasi yang dimiliki masing-masing individu secara langsung maupun tidak langsung akan mengasah emosinya. Sedangkan faktor eksternal yang mempengaruhi adalah lingkungan, keluarga, teman sebaya dimana emosi berlangsung. Tingkat *aggressive driving* pengendara motor di UIN Maliki Malang bisa juga dipengaruhi oleh lingkungan sekitar mereka yang secara langsung maupun tidak langsung akan memberikan stimulus untuk direspon.

4. Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving*

Hasil analisa diketahui bahwa terbukti ada hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Hal ini dapat dilihat dari nilai korelasi sebesar -0,471 dengan $p = 0,001$ ($p < 0,050$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa nilai hubungan yang dihasilkan oleh kematangan emosi dengan *aggressive driving* ada hubungan negatif yang signifikan, yaitu jika kematangan emosi yang dialami rendah maka *aggressive driving* tinggi dan sebaliknya jika kematangan emosi tinggi maka *aggressive driving* rendah sehingga hipotesis diterima.

Hasil di atas didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Muhas (2013) tentang hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* yang dilakukan pada mahasiswa UMM Malang. Kematangan emosi yang dimiliki oleh mahasiswa UMM Malang masuk pada kategorisasi yang tinggi. Hal ini disebabkan oleh kemampuan mengelola emosi remaja dengan baik.

Tasca (2000) menyatakan *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko

tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. *Aggressive driving* dapat berdampak risiko kecelakaan yang akan terjadi, karena kurangnya kemampuan untuk mengontrol emosi. Shinnar (1999, dalam Tasca, 2000) melaporkan hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbisaa dengan kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi lain yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*.

Jadi secara langsung hubungan kematangan emosi terdapat pada pengemudi agresif yaitu ketika pengendara dihadapkan pada situasi yang tidak enak seperti terburu-buru, macet, dan upaya untuk bersaing adu kecepatan dengan pengemudi lain sehingga memicu emosi untuk menaikkan kecepatan dan tidak berfikir secara baik yang terdapat pada individu yang memiliki tingkat kematangan emosi rendah. Sedangkan jika pengemudi dihadapkan pada kemacetan, upaya menghemat waktu namun memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi akan mampu mengelola emosi, dapat berfikir secara objektif, orang yang memiliki kematangan emosi yang tinggi akan lebih tenang dan berfikir jauh sebelum mengambil tindakan, sehingga dia akan mampu untuk berkendara lebih tenang dan tidak melakukan *aggressive driving*. Sebaliknya jika seseorang memiliki kematangan emosi yang rendah akan meledakkan kemarahan akibat kondisi lalu lintas apapun situasi lain dengan berkendara secara agresif karena kurang memikirkan risiko yang dapat menyimpannya maupun menimpa pengguna jalan lain. Perilaku pengendara

agresif ditunjukkan dengan cara berperilaku ugal-ugalan saat berkendara. Kita mengenal kendaraan, hendaknya juga tidak ugal-ugalan atau kebut-kebutan. Para pengendara harus memperhatikan dan menjaga keselamatan, baik dirinya maupun orang lain. Jangan sampai kita mencelakan orang lain.

Kebiasaan ugal-ugalan tersebut selain membahayakan dirinya dan orang lain, juga termasuk perbuatan kriminal. Sehingga pelakunya akan ditangkap dan diberikan sanksi oleh pihak yang berwajib.

5. Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving*

Hasil analisa dengan menggunakan regresi linier berganda diketahui bahwa terbukti ada hubungan antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Hal ini dapat dilihat dari nilai korelasi sebesar -0,528 dengan $p = 0,000$ ($p < 0,050$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa nilai hubungan yang dihasilkan oleh persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* ada hubungan negatif yang signifikan, yaitu jika persepsi risiko kecelakaan yang dialami tinggi maka *aggressive driving* rendah dan sebaliknya, sehingga hipotesis diterima.

Persepsi risiko adalah penilaian kemungkinan terjadinya bahaya atau kerugian atau hal yang tidak diinginkan. Dalam kasus kecelakaan, persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian kemungkinan terjadinya suatu kejadian kecelakaan lalu lintas. Menurut Brown & Groeger (dalam Ferguson, 2003) persepsi risiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya.

Persepsi risiko pada umumnya dipengaruhi banyak faktor, antara lain pengetahuan, nilai dan kepentingan (*value and interest*), keyakinan (*believe*), serta motivasi yang personal. Oleh karena itu, persepsi risiko diyakini lebih bersifat subjektif, yaitu bergantung pada siapa yang menilainya. Ada orang yang sangat peduli terhadap risiko sebaliknya ada yang kurang peduli. Hal ini disebabkan karena perbedaan persepsi seseorang terhadap risiko yang dipengaruhi berbagai faktor seperti latar belakang sosial, budaya, pengalaman dan pengetahuan.

Persepsi risiko kecelakaan yang terjadi pada pengendara motor di UIN Maliki Malang termasuk dalam kategori yang tinggi, hal ini berarti pengendara dapat menilai suatu risiko yang akan dihadapi sehingga tidak berperilaku mengemudi agresif. Pengendara lebih bersikap hati-hati dalam berkendara dalam situasi dan kondisi yang dihadapi.

Semakin waspada individu akan suatu risiko semakin tersedia kewaspadaan tersebut ke dalam kesadaran kita individu semakin perhatian terhadap risiko tersebut (Ropiek & Slovic, 2003).

Apabila individu mempunyai suatu situasi risiko yang baru, maka individu akan mempersepsi risiko pada situasi baru tinggi, akan tetapi apabila individu menemui suatu risiko yang sudah dikenali, maka individu akan mempersepsi risiko tersebut sebagai berisiko rendah. Walaupun individu berada pada suatu risiko yang sama.

Persepsi risiko kecelakaan antara individu satu dengan individu lainnya berbeda-beda. Persepsi risiko kecelakaan yaitu penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya.

Persepsi risiko kecelakaan dianggap sebagai berisiko tinggi, hal ini berarti pengendara motor di UIN Maliki Malang yang mempunyai persepsi risiko kecelakaan yang tinggi lebih berhati-hati dalam mengendarai motor, apabila seseorang memiliki persepsi risiko kecelakaan yang rendah ia cenderung agresif atau tidak berhati-hati biasanya tercermin dalam perilaku melanggar lalu lintas seperti, tidak memperhatikan rambu-rambu jalan raya, menyalip dari sebelah kiri, dan lainnya.

6. Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan

Hasil korelasi yang diperoleh dari perhitungan dengan menggunakan analisis korelasi Pearson menunjukkan bahwa besar hubungan antara variabel kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan adalah 0,634 dengan nilai $p = 0,000$ ($p < 0,050$). Hasil korelasi yang positif (+) menunjukkan hubungan yang searah. Artinya, semakin tinggi kematangan emosi seseorang maka persepsi risiko kecelakaan juga semakin tinggi.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh nilai F sebesar 32,999 dengan $p = 0,000$. Nilai p yang kurang dari 0,050 ($p < 0,050$) dengan jumlah sampel 150 subjek menunjukkan bahwa variabel Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan secara bersama-sama dapat dipakai untuk memprediksi *aggressive driving*. ini berarti semakin tinggi kematangan emosi dan persepsi

risiko kecelakaan diikuti dengan semakin rendahnya *aggressive driving* yang dialami, dan sebaliknya semakin rendah kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan diikuti dengan semakin tingginya *aggressive driving* yang dialami. Hipotesis dalam penelitian ini diterima, yaitu ada hubungan negatif antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.

Sumbangan efektif yang dihasilkan dari perhitungan analisis regresi linier berganda diperoleh nilai R Square sebesar 0,310. Ini berarti bahwa kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan secara bersama-sama memberikan sumbangan pengaruh sebesar 31% terhadap *Aggressive Driving*.

Aggressive driving tidak akan mengidap pada orang-orang yang mempunyai kematangan emosi yang baik, karena orang yang cerdas secara emosional mempunyai kemampuan untuk mengendalikan diri, berfikir objektif, bertanggung jawab. Ia juga mampu memotivasi diri sendiri dan bisa bertahan menghadapi frustrasi.

Kematangan emosi yang tinggi pengendara motor di UIN Maliki Malang disebabkan oleh faktor-faktor yang mempengaruhi antara lain, adanya kontrol emosi dan terarah, stabilitas emosi, serta lingkungan yang menjadikan individu lebih matang emosinya. Individu yang tidak meledakkan emosinya begitu saja tetapi ia akan mampu mengontrol emosi dan ekspresi emosi yang disetujui secara sosial, dengan kata lain menunjukkan perilaku yang diterima secara sosial. Dan kematangan emosi yang tinggi pada pengendara di UIN Maliki Malang memiliki perkembangan emosi yang sejalan dengan

pertambahan usia, sesuai dengan kategorisasi usia terbanyak yaitu 20 tahun. Di usia ini seseorang mampu untuk berfikir secara objektif sehingga akan bersifat lebih sabar, dan penuh pengertian, dan cukup mempunyai toleransi yang baik terhadap orang lain.

7. Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving*

Hasil pada tabel 4.19 menunjukkan besarnya hubungan antara variabel Kematangan emosi dan persepsi risiko 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 yang diberikan Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* sebesar 31%, sedangkan sisanya yaitu 69% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab lainnya. Faktor-faktor tersebut dapat berupa faktor internal (yang berasal dari dalam diri individu) atau faktor eksternal (faktor yang berasal dari luar individu).

Dari hasil perhitungan analisis regresi linier berganda menghasilkan nilai F sebesar 32.999 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Karena nilai probabilitas 0,000 ($p < 0,050$) dengan sampel sebanyak 150 responden, maka model regresi ini dapat dipakai untuk memprediksi *aggressive driving*. Dengan kata lain, variabel KE dan PRK secara bersama-sama mempengaruhi *aggressive driving*. Hal ini menunjukkan ada hubungan yang signifikan antara KE dan PRK dengan *aggressive driving*.

Hubungan kematangan emosi terdapat pada pengendara agresif yaitu ketika pengendara dihadapkan pada situasi yang tidak enak seperti terburu-buru, macet, dan upaya untuk bersaing adu kecepatan dengan pengemudi lain sehingga memicu emosi untuk menaikkan kecepatan dan tidak berfikir secara baik yang terdapat pada individu yang memiliki tingkat kematangan emosi rendah

Bila individu menilai *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang memiliki risiko kecelakaan yang tinggi karena memiliki konsekuensi negatif yang tidak menyebabkan kecelakaan maka persepsi yang dimiliki individu tersebut tinggi dan perilaku *aggressive driving* tersebut cenderung rendah. Bila individu menilai *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang memiliki risiko kecelakaan yang rendah karena memiliki konsekuensi negatif yang tidak menyebabkan kecelakaan maka persepsi yang dimiliki individu tersebut tinggi dan perilaku *aggressive driving* tersebut cenderung tinggi. Seperti dalam al-qur'an yang salah satu isinya menceritakan tentang nasihat Luqman kepada anaknya, yang secara luas nasihat tersebut adalah ditunjukkan kepada seluruh umat manusia. Diantara nasihat tersebut adalah:

وَلَا تُصَعِّرْ خَدَّكَ لِلنَّاسِ وَلَا تَمْشِ فِي الْأَرْضِ مَرَحًا إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ كُلَّ مُخْتَالٍ

فَخُورٍ

18. “Dan janganlah kamu memalingkan mukamu dari manusia (karena sombong) dan janganlah kamu berjalan di muka bumi dengan angkuh. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang sombong lagi membanggakan diri.” (Q.S. Lukman :13).

Perilaku ugal-ugalan saat berkendara merupakan salah satu bentuk kesombongan dan membanggakan diri terhadap orang lain, dalam hal ini pengguna jalan yang lain memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi dengan tujuan agar cepat sampai ke tujuan adalah sikap mementingkan diri sendiri. Tidak peduli apakah dengan perilakunya itu ia bisa mendatangkan celaka bagi orang lain, bahkan dirinya sendiri.

8. Penjelasan Kelemahan Skala Kematangan Emosi

Skala kematangan emosi di sini dinilai lemah karena kematangan emosi kurang bisa mengungkap aspek kematangan emosi dalam berkendara. Hal ini disebabkan karena aitem-aitem yang terdapat pada aspek kematangan emosi kurang sesuai dengan apa yang dimaksud. Skala kematangan emosi menjadi kelemahan dalam penelitian ini. Dari setiap aitem tidak bisa menjelaskan kematangan emosi. Banyak faktor yang menyebabkan hal itu terjadi, diantaranya dapat dilihat dari jawaban subjek pada pernyataan-pernyataan (aitem-aitem).