

**HUBUNGAN *SELF CONTROL*, KEMATANGAN EMOSI, DAN EMPATI
DENGAN KECENDERUNGAN PERILAKU *AGGRESIVE DRIVING* PADA
REMAJA DI KABUPATEN JOMBANG**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya untuk
Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam Menyelesaikan Program Strata Satu (S1)
Psikologi (S.Psi)



Amrina Rosyada
J01218007

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN KESEHATAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL
SURABAYA
2022**

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul “Hubungan Self Control, Kematangan Emosi dan Empati dengan Perilaku Aggressive Driving Pada Remaja Di Kabupaten Jombang” merupakan karya asli dari hasil penelitian yang diajukan untuk memenuhi tugas akhir untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi di Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Ampel Surabaya. Karya ini sepanjang sepengetahuan saya, tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain yang sama persis dengan karya ini kecuali yang secara tertulis diacu dalam skripsi ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Surabaya, 20 Agustus 2022



mrina Rosyada
mrina Rosyada

HALAMAN PERSETUJUAN

SKRIPSI

**HUBUNGAN *SELF CONTROL*, KEMATANGAN EMOSI, DAN EMPATI
DENGAN PERILAKU *AGGRESIVE DRIVING* PADA REMAJA DI
KABUPATEN JOMBANG**

Oleh:

Amrina Rosyada

NIM. J01218007

Telah disetujui untuk diajukan pada Sidang Ujian Skripsi

Surabaya, 25 Juli 2022

Dosen Pembimbing



Dr. H. Jainudin, M. Si

NIP. 196205081991031002

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

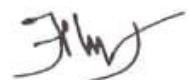
**HUBUNGAN *SELF CONTROL*, KEMATANGAN EMOSI DAN EMPATI
DENGAN PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING* PADA REMAJA DI
KABUPATEN JOMBANG**

Yang disusun oleh:
Amrina Rosyada
J01218007

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji pada Tanggal 10 Agustus 2022



Susunan Tim Penguji
Penguji 1,



Dr. H. Jainudin, M.Si
NIP. 196205081991031002

Penguji 2,



Rizma Fithri, S.Psi, M.Si
NIP. 197403121999032001

Penguji 3,



Hj. Tatik Mukhoyyaroh, S.Psi, M.Si
NIP. 197605112009122002

Penguji 4



Estri Kusumawati, M.Kes
NIP. 198708042014032003



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300

E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
 KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Amrina Rosyada
 NIM : J01218007
 Fakultas/Jurusan : Psikologi dan Kesehatan / Psikologi
 E-mail address : amrinarosyada1609@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :

☒ Skripsi ☐ Tesis ☐ Desertasi ☐ Lain-lain (.....)

yang berjudul :

Hubungan *Self Control*, Kematangan Emosi dan Empati dengan Kecenderungan Perilaku

Aggressive Driving pada Remaja di Kabupaten Jombang

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara **fulltext** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 20 Agustus 2022

Penulis

(Amrina Rosyada)

INTISARI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah ada hubungan antara *self control*, kematangan emosi, dan empati dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan skala yang digunakan adalah skala perilaku *aggressive driving* berdasarkan aspek dari Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke dan Sachau (2003), skala *self control* berdasarkan aspek dari Averill (1973), skala kematangan emosi berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Hurlock (2011), skala empati yang dikemukakan oleh Davis (dalam Nashori, 2008). Subjek pada penelitian ini berjumlah 150 orang remaja dengan rentang usia 15-21 tahun yang berdomisili di Kabupaten Jombang dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Uji hipotesis yang digunakan, yaitu uji regresi linier berganda dengan bantuan SPSS ver 25 for windows. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara bersama-sama (parsial) terdapat hubungan antara masing-masing variabel X dan Y dengan nilai signifikan sebesar $0,000 < 0,05$. Serta secara simultan didapat hasil bahwa terdapat hubungan antara *self control*, kematangan emosi, dan empati dengan perilaku *aggressive driving*, dimana nilai signifikan yang didapat sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai *R Square* sebesar 48,7%. Hal ini mengartikan bahwa *self control*, kematangan emosi, dan empati memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving* dengan sumbangan sebesar 48,7% sedangkan sisanya 51,3% dipengaruhi oleh variabel lain seperti, kepribadian, lingkungan, jenis kelamin, pengalaman akan resiko berkendara, dan lain-lain.

Kata Kunci: *Self Control*, Kematangan Emosi, Empati, Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

ABSTRACT

This study aims to determine whether there is a relationship between self-control, emotion, and empathy with tendency of aggressive driving behavior in adolescents in Jombang Regency. This study uses quantitative methods and the scale used is the aggressive driving behavior scale based on aspects of Harris, Houston, Vazquez, Smither, Harms, Dahlke and Sachau (2003), the self-control scale based on aspects of Averill (1973), the emotional development scale based on aspects -aspects proposed by Hurlock (2011), empathy scale proposed by Davis (in Nashori, 2008). The subjects in this study reached 150 adolescents with an age range of 15-21 years who live in Jombang Regency using purposive sampling technique. The hypothesis test used is multiple linear regression test with the help of SPSS ver 25 for windows. The results showed that together (partial) there was a relationship between each variable X and Y with a significant value of $0,000 < 0,05$. Simultaneously, the results showed that there was a relationship between self-control, emotion, and empathy with aggressive driving behavior, where the significant value obtained was $0,000 < 0,05$ and the R Square value was 48,7%. This means that self-control, emotional emotions, and empathy have a relationship with aggressive driving behavior with a contribution of 48,7% while the remaining 51,3% is influenced by other variables such as environment, gender, driving experience, and others.

Keywords: Self Control, Emotional Maturity, Emphaty, Tendency of Aggressive Driving Behavior

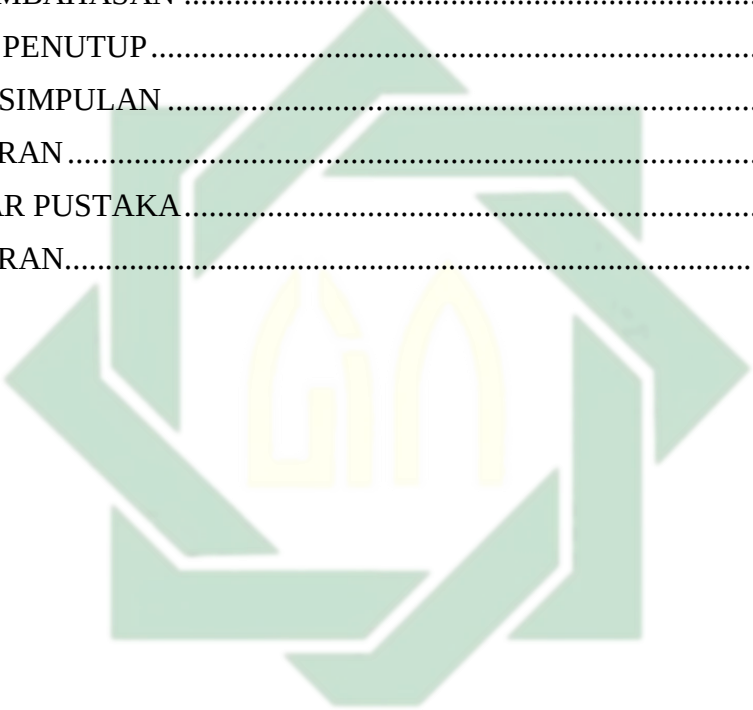
UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PUBLIKASI	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
INTISARI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Keaslian Penelitian	10
D. Tujuan Penelitian	17
E. Manfaat Penelitian	18
F. Sistematika Pembahasan	19
BAB II KAJIAN PUSTAKA	21
A. Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	21
1. Pengertian Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	21
2. Aspek-aspek Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	23
3. Faktor Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	23
B. <i>Self Control</i>	26
1. Pengertian <i>Self Control</i>	26
2. Aspek-aspek <i>Self Control</i>	27
C. Kematangan Emosi	28
1. Pengertian Kematangan Emosi	28

2. Aspek-aspek Kematangan Emosi	29
D. Empati.....	31
1. Pengertian Empati.....	31
2. Aspek-aspek Empati	32
E. Remaja	33
1. Pengertian Masa Remaja.....	33
2. Tahap-Tahap Perkembangan Remaja	34
2. Karakteristik Remaja.....	35
F. Hubungan <i>Self Control</i> , Kematangan Emosi, Dan Empati Dengan Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	36
G. Kerangka Teoritik.....	39
H. Hipotesis	44
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
A. Rancangan Penelitian	45
B. Identifikasi Variabel	45
C. Definisi Operasional Variabel Penelitian	46
1. Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	46
2. <i>Self Control</i>	46
3. Kematangan Emosi	47
4. Empati	48
D. Populasi, Sampel, Dan Teknik Sampling	48
1. Populasi	48
2. Sampel.....	49
3. Teknik Sampling.....	50
E. Instrumen Penelitian	50
1. Skala Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	51
2. Skala <i>Self Control</i>	54
3. Skala Kematangan Emosi	56
4. Skala Empati.....	60
F. Analisis Data	63
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	64
A. HASIL PENELITIAN	64

1. Persiapan dan Pelaksanaan.....	64
2. Deskripsi Temuan Penelitian.....	66
B. PENGUJIAN HIPOTESIS.....	73
1. Uji T	73
2. Uji F	75
3. Hasil Koefisien Determinan	75
C. PEMBAHASAN	76
BAB V PENUTUP.....	81
A. KESIMPULAN	81
B. SARAN	82
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN.....	88



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Skoring Skala Psikologi	51
Tabel 2. Blue Print Skala Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i> (Sebelum Uji Coba)	51
Tabel 3. Hasil Uji Validitas Skala Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i> ..	52
Tabel 4. Blue Print Skala Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i> (Setelah Uji Coba)	53
Tabel 5. Hasil Uji Reliabilitas Skala Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	54
Tabel 6. Blue Print Skala <i>Self Control</i> (Sebelum Uji Coba)	54
Tabel 7. Hasil Uji Validitas Skala <i>Self Control</i>	55
Tabel 8. Blue Print Skala <i>Self Control</i> (Setelah Uji Coba)	56
Tabel 9. Hasil Uji Reliabilitas Skala <i>Self Control</i>	56
Tabel 10. Blue Print Skala Kematangan Emosi (Sebelum Uji Coba)	57
Tabel 11. Hasil Uji Validitas Skala Kematangan Emosi	58
Tabel 12. Blue Print Skala Kematangan Emosi (Setela Uji Coba)	59
Tabel 13. Hasil Uji Reliabilitas Skala Kematangan Emosi	59
Tabel 14. Blue Print Skala Empati (Sebelum Uji Coba)	60
Tabel 15. Hasil Uji Validitas Skala Empati	61
Tabel 16. Blue Print Skala Empati (Setelah Uji Coba)	62
Tabel 17. Hasil Uji Reliabilitas Skala Empati	62
Tabel 18. Deskripsi Subjek Berdasarkan Usia	66
Tabel 19. Deskripsi Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin	67
Tabel 20. Deskripsi Data	67
Tabel 21. Rumus Kategorisasi	68
Tabel 22. Kategorisasi Variabel Kecenderungan Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	68
Tabel 23. Kategorisasi Variabel <i>Self Control</i>	69
Tabel 24. Kategorisasi Variabel Kematangan Emosi	69
Tabel 25. Kategorisasi Variabel Empati	70
Tabel 26. Hasil Uji Normalitas	70
Tabel 27. Hasil Uji Multikolinieritas	71
Tabel 28. Hasil Uji T	73
Tabel 29. Hasil Uji F	75
Tabel 30. Hasil Koefisien Determinasi	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Skema Kerangka Teoritik	43
Gambar 2. Hail Uji Heteroskedastisitas	72



DAFTAR LAMPIRAN

Lapiran Skala Uji Coba.....	88
Lampiran Tabulasi Data Uji Coba.....	95
Lampiran Uji Validitas dan Reliabilitas.....	101
Lampiran Skala Penelitian	104
Lampiran Tabulasi Data Penelitian.....	109
Lampiran Perhitungan Kategorisasi.....	136
Lampiran Uji Asumsi dan Uji Hipotesis.....	138



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keadaan jalan raya pada masa kini cenderung padat dan sesak. Kepadatan jalan raya tersebut bisa terjadi karena beberapa penyebab, penyebab pertama yang menimbulkan kesesakan dan kepadatan jalan raya yaitu kendaraan bermotor yang jumlahnya semakin meningkat. Badan Pusat Statistik Republik Indonesia (2020) mendapat data bahwasannya pada tahun 2018 ada sekitar 120.094.823 jumlah kendaraan bermotor, dan tahun berikutnya yaitu tahun 2019 didapat data bahwa ada sebanyak 137.211.819 jumlah kendaraan bermotor, selanjutnya menurut data yang dihimpun pada tahun 2020 diperoleh jumlah kendaraan bermotor yaitu sebanyak 146.858.759. Kendaraan bermotor tersebut dapat dirinci menjadi beberapa jenis, yaitu sepeda motor, mobil, truk, dan bus.

Sejalan dengan meningkatnya kepadatan di jalan raya, hal tersebut beriringan dengan meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Dalam Data BPS RI (2020) menjelaskan bahwasannya selama tahun 2018 didapat total keseluruhan kasus kecelakaan kendaraan bermotor di lalu lintas sebanyak 106.644 kasus, selanjutnya selama tahun 2019 tercatat total keseluruhan kasus kecelakaan kendaraan bermotor mencapai 103.228 kasus, dan selama tahun 2020 terdapat sebanyak 109.215 total keseluruhan kasus kecelakaan kendaraan bermotor, semua

kecelakaan kendaraan bermotor berasal dari berbagai jenis kendaraan bermotor.

Dalam 5 tahun terakhir, jumlah kasus kecelakaan terus meningkat, tapi mengalami penurunan pada tahun 2020 disebabkan munculnya pandemi covid-19 sehingga menyebabkan jumlah mobilitas masyarakat menurun karena harus melakukan isolasi atau melakukan semua kegiatan dirumah saja untuk menghindari penyebaran virus covid-19. Namun karena perlahan masyarakat sudah memulai kegiatan seperti biasa, maka tidak menutup kemungkinan jumlah kasus kecelakaan akan meningkat lagi (kompas.com). Dikutip dari data tempo terdapat data yang telah dicatat oleh Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri) pada tahun 2021 terjadi sebanyak 183 kasus kecelakaan yang tersebar di 27 wilayah Kepolisian Daerah (Polda) diseluruh Indonesia, dimana Polda Jatim berada dalam urutan pertama yang mencatat kasus kecelakaan sebanyak 62 kasus atau 34% dari total kasus kecelakaan diseluruh Indonesia (data.tempo.co).

Dikutip dari merdeka, berdasarkan data Ditlantas Polda Jawa Timur pada tahun 2019, kota yang mencatat kasus kecelakaan terbanyak di Provinsi Jawa Timur salah satunya adalah Kabupaten Jombang dengan jumlah kasus sebanyak 104 kali. Sedangkan pada tahun 2021 kasus kecelakaan di kabupaten jombang meningkat hingga 827 kasus kecelakaan, artinya kabupaten Jombang mencatat kasus kecelakaan yang cukup tinggi dan terus meningkat (merdeka.com). Berdasarkan pencatatan

yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan, melalui data yang dihimpun oleh Korlantas Polri yang ditulis oleh Kompas, bahwa jenis kendaraan bermotor yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas antara tahun 2016 hingga tahun 2020 berasal dari kendaraan sepeda motor, yakni berjumlah sekitar 74,54% (Kompas.com).

Menurut Ogden (dalam Suraji, 2010) kecelakaan lalu lintas memiliki beberapa penyebab yang bisa dikelompokkan dalam 3 macam, penyebab yang pertama berasal dari faktor manusia, penyebab kedua dari faktor kendaraan yang digunakan, dan penyebab terakhir berasal dari faktor kondisi lingkungan atau jalan. Menurut Departemen Perhubungan RI, penyebab kecelakaan yang berasal dari faktor manusia atau pengemudi berjumlah sekitar sebesar 85%, artinya pengemudi menjadi faktor terbesar penyebab kecelakaan. Diantara kasus kecelakaan yang telah disebutkan, peraturan yang sering dilanggar oleh pengemudi hingga akhirnya menjadi penyebab kecelakaan yang paling besar adalah pengemudi memiliki sikap yang tidak bisa sabar juga sikap yang tidak bisa mengalah yang jumlahnya sebesar 26%, perilaku menyalip atau mendahului sebesar 17% mengemudi dengan kecepatan tinggi sebesar 11% dan penyebab lainnya adalah pelanggaran rambu atau peraturan berkendara di lalu lintas, kondisi pengemudi, dll sekitar 0,5% – 8% (Badan Pusat Statistik, 2010). Data tersebut selaras dengan sebuah studi yang telah dilaksanakan oleh Winurini (2012), studi tersebut menuturkan bahwa manusia menjadi faktor penyebab kecelakaan kendaraan yang terbesar, salah satu tindakan yang

menyebabkan kecelakaan ialah gaya mengemudi yang agresif dan melakukan banyak pelanggaran berkendara. Pelanggaran lalu lintas tentu saja berbahaya dan bisa menimbulkan kecelakaan berkendara. Jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi antara lain berkendara secara ngebut atau melampaui batas kecepatan yang telah ditentukan, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, perubahan jalur yang tidak aman atau tergesa-gesa, jarak antara kendaraan lain yang terlalu berdempetan, berbelok dan berpindah jalur tanpa menghidupkan lampu sein, dan gaya mengemudi yang berbahaya.

Menurut razia yang dilakukan saat Bulan Tertib Lalu Lintas (BTL), yang melanggar peraturan lalu lintas biasanya adalah anak muda atau remaja yang menggunakan atau mengendarai sepeda motor, terutama anak sekolah atau pelajar. Pihak kepolisian menemukan data bahwa dalam lalu lintas terdapat perilaku agresif pengemudi saat berkendara, perilaku agresif mengemudi yang banyak dilakukan yaitu mengebut di jalan raya, melakukan kegiatan balap liar, melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, tidak mematuhi lampu merah juga berkendara yang tidak tahu aturan sehingga bisa membahayakan orang lain (Yulita, 2019). Fenomena tersebut selaras dengan hasil pengamatan peneliti yang mengamati sepanjang jalan Kol. H. ismail dan jalan KH. Romli Tamim Jombang bahwasannya banyak remaja yang cenderung ugal-ugalan dan mengemudi dengan kecepatan tidak wajar, menyalip kendaraan lain tanpa aba-aba atau

peringatan, juga mengemudi pada jalur yang tidak sesuai, dan mengabaikan peraturan-peraturan lalu lintas.

Menurut Tasca (2000), mengemudi dengan tergesa-gesa, enggan untuk mengalah, melewati atau menyalip kendaraan lain tanpa aturan, mengemudi dengan kecepatan tinggi, dan kedapatan melakukan pelanggaran lalu lintas dianggap sebagai perilaku berkendara yang agresif. Menurut Houston, Harris, dan Norman (2003), perilaku berkendara secara agresif memiliki sistem disfungsi di bidang perilaku sosial yang mengancam keselamatan publik. Perilaku berkendara yang agresif sebagian besar diwujudkan dengan perilaku mengikuti, membunyikan klakson, membuat gerak mengemudi yang kasar, dan menyalakan lampu depan atau lampu jauh dalam kondisi jalan yang tenang. Perilaku mengemudi secara agresif disebut sebagai sebab utama dalam kasus kecelakaan kendaraan oleh *National Highway Traffic Safety Administration* (dalam Houston, Harris, dan Norman, 2003).

Berdasarkan pencatatan Kementerian Perhubungan, melalui data yang dihimpun dari Korlantas Polri yang ditulis oleh Kompas, pada tahun 2016-2020 jumlah korban dari kasus kecelakaan sebagian besar dari kelompok usia pelajar, mahasiswa dan pekerja muda, yaitu berusia 15-24 tahun, yakni berjumlah sekitar 18-26% (Kompas.com). Santrock (2007) menggambarkan remaja sebagai individu dalam fase perkembangan atau perubahan dari masa kanak-kanak menuju dewasa, hal-hal yang berkembang meliputi perkembangan biologis, kognitif, dan sosial

emosional. Usia remaja ialah berkisar dari 12 hingga mencapai 21 tahun (Hurlock, 2011). Transformasi kognitif pada remaja melibatkan transformasi pemikiran serta intelegensi, disisi lain, transformasi sosial/emosional melibatkan transformasi ikatan pribadi dengan keluarga dan individu lain dalam jarak dekat, setelah itu transformasi karakter transformasi karakter dimana terdapat emosi serta konsep individu (Berk, 2012). Santrock (2007) berkomentar bahwasannya remaja memiliki kepribadian cukup keras dan emosi yang tidak normal serta tidak mampu mengendalikan keinginannya. Akibatnya, banyak anak muda yang tidak mampu beradaptasi dengan lingkungannya rentan terhadap perilaku maladaptif yang dapat merugikan diri sendiri dan orang lain, seperti tidak sopan dan agresif saat berkendara.

James dan Nahl (2000) menguraikan bahwasannya kecenderungan perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh 15 faktor, yaitu: *Immobility* yaitu emosi seseorang akan terbangun ketika terhimpit secara fisik. *Restriction* yaitu merasa dihalangi saat akan bergerak dimana kondisi tersebut bisa menyebabkan rasa cemas dan frustrasi. *Regulation* yaitu terbebani aturan sehingga akan menimbulkan keinginan untuk melanggar dan terdorong untuk abai terhadap peraturan yang ada. *Lack of personal control* yaitu minimnya kontrol individu yang dimiliki seseorang, sehingga sering mudah meluapkan kemarahan kepada lingkungannya atau pengendara lain. *Being put in danger* yaitu kondisi seseorang dalam bahaya sehingga memunculkan perilaku berkendara secara agresif.

Territorially yaitu pengendara menganggap area berkendaranya adalah milik sendiri, sehingga jika ada yang mengancam area tersebut akan menimbulkan sikap agresif. *Diversity* yaitu perbedaan sosial pengendara, tiap pengendara memiliki kemampuan dan tujuan yang berbeda, sehingga akan memunculkan perilaku berkendara yang berbeda juga. *Multitasking* yaitu pengendara yang berperilaku tidak fokus saat berkendara dan melakukan hal lain selain berkendara. *Denial* yaitu pengendara menolak jika dianggap melakukan kesalahan ketika berkendara. *Negativity Emphaty* yaitu pengendara yang memiliki sikap egois sehingga bisa melakukan apapun agar dirinya menang meskipun harus membahayakan orang lain. *Self serving bias* yaitu kecenderungan untuk melemparkan kesalahan diri sendiri pada orang lain. *Venting* yaitu perasaan dorongan yang berenergi disertai dengan emosi amarah dalam berkendara. *Unpradictability* yaitu keadaan lalu lintas yang padat dan macet sehingga mengharuskan pengemudi menyesuaikan keadaan emosi dengan terus menerus. *Isolation* atau kesalahpahaman berkomunikasi dalam berkendara karena peralatan keamanan. *Emotional Maturity* (kematangan emosi). Pada penelitian ini akan berfokus pada variabel *self control*, kematangan emosi, dan empati sebagai faktor-faktor kecenderungan perilaku *aggressive driving*.

Faktor yang menimbulkan kecenderungan perilaku *aggressive driving* salah satunya yakni *lack of personal control* (James dan Nahl, 2000). *Lack of personal control* artinya kurangnya *self personal* atau *self control* seseorang, Bagi Hurlock (2000) *self control* dapat timbul sebab

terdapatnya perbandingan dalam pengelolaan emosi, teknik menangani permasalahan, besar kecilnya motivasi serta keahlian mencerna seluruh kemampuan serta pengembangan kompetensinya. *Self control* berkaitan dengan seperti apa pribadi sanggup mengatur emosi dirinya. *Self control* merupakan keahlian menyusun, membimbing, mengelola, serta menunjukkan sikap yang bisa menjadikan konsekuensi positif (Ghufron & Risnawita, 2012). Sumbangan *self control* terhadap sikap *aggressive driving* sudah dibuktikan oleh sebagian riset, antara lain Kurniawan dan Nugroho (2021) yang mendapatkan jika *self control* mempunyai pengaruh terhadap terbentuknya sikap *aggressive driving* dengan sumbangan sebesar 50, 7% (Kurniawan dan Nugroho, 2021). Tidak hanya itu, riset yang dilaksanakan oleh Faturohman, dkk (2021) didapat hasil bahwasanya *self control* mempunyai pengaruh terhadap terbentuknya kecenderungan perilaku *aggressive driving*, *self control* berhubungan negatif dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving*, maksudnya apabila terus meningkat *self control* yang dipunyai seorang, maka akan diiringi menurunnya seseorang melaksanakan kecenderungan perbuatan *aggressive driving*.

Faktor lainnya yang turut mempengaruhi kecenderungan perbuatan *aggressive driving* adalah *Emotional Maturity* (kematangan emosi) (James dan Nahl, 2000). Perihal ini didukung oleh riset tentang kematangan emosi terhadap sikap *aggressive driving* yang ditulis oleh Sari (2020) yang menampilkan bahwasannya ada ikatan diantara kematangan emosi dan

sikap berkendara yang agresif dimana ikatan tersebut bersifat ikatan negatif negatif yang signifikan, itu artinya saat kematangan emosi dari seseorang meningkat, akan diiringi menurunnya sikap *aggressive driving*. Berlaku pula kebalikannya, semakin menurun kematangan emosi yang dimiliki, akan diiringi meningkatnya perbuatan berkendara yang agresif.

Faktor lain yang mempengaruhi kecenderungan perbuatan mengemudi agresif adalah faktor empati (James dan Nahl, 2000). Davis (dalam Taufik, 2012) mengemukakan bahwasannya ada hubungan yang negatif diantara empati dan perilaku agresif. Meningkatnya empati seseorang akan diiringi merendahnya pembentukan sikap kasar atau agresif. Perihal ini juga didukung oleh riset yang sudah dilaksanakan oleh Pramesti (2020) yang menampilkan hasil riset jikalau ditemukan ada ikatan negatif variabel empati terhadap sikap *aggressive driving* dengan sumbangan sebesar 73, 9%, maksudnya semakin rendah empati, akan diiringi semakin tingginya sikap berkendara agresif. Kebalikannya tingginya tingkat empati, akan diiringi rendahnya terbentuk sikap berkendara agresif (Pramesti, 2020).

Bersumber pada latar belakang yang sudah dipaparkan diatas tentang kecenderungan perbuatan berkendara agresif yang berlangsung pada remaja. Peneliti merasa tertarik buat melaksanakan riset lebih mendalam tentang kecenderungan perilaku *aggressive driving* dengan judul “Hubungan *Self Control*, Kematangan Emosi, dan Empati dengan Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Remaja Di Kabupaten

Jombang”. Riset ini mempunyai perbandingan dengan riset yang lebih dahulu telah dilaksanakan, ialah peneliti memilah populasi dari kabupaten Jombang dimana pada kabupaten Jombang belum sempat dicoba riset dengan topik *aggressive driving*.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang digunakan pada penelitian ini yakni :

1. Adakah hubungan diantara *self control* dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang?
2. Adakah hubungan diantara kematangan emosi dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang?
3. Adakah hubungan diantara empati dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang?
4. Adakah hubungan diantara *self control*, kematangan emosi dan empati dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang?

C. Keaslian Penelitian

Perbandingan riset ini dengan riset lebih dahulu yang sempat dicoba ialah terletak pada variabel riset, variabel yang hendak digunakan dalam riset ini mengenai kecenderungan perilaku *aggressive driving* yaitu *self control*, kematangan emosi, dan empati, dalam penelitian yang sebelumnya telah dilakukan variabel-variabel tersebut sudah pernah

diteliti, namun dalam penelitian yang berbeda atau terpisah, sedangkan dalam penelitian ini akan menggabungkan ketiga variabel untuk meneliti mengenai perilaku *aggressive driving*. Selain variabel, subjek, tempat penelitian, penelitian ini menggunakan teknik sampling yang unik dibandingkan oleh riset lain yang pernah dilaksanakan sebelumnya. Berikut ini ialah contoh riset yang dapat dibandingkan terhadap riset lain yang telah dilakukan sebelumnya :

Riset kesatu yang dilakukan oleh Faturrohman, Mubina dan Utami (2021) didapat hasil jikalau pengendalian diri berkorelasi negatif dengan berkendara agresif, ketika ada pengaruh antara pengendalian diri dan berkendara agresif, yaitu jika pengendalian diri seseorang terus meningkat, maka agresi akan menyertainya.

Kedua, penelitian Khandayani, Laxono dan Novitiana (2017) ditemukan bahwa besar signifikansi pengaruh mengemudi agresif terhadap kemampuan remaja untuk terjadinya kecelakaan adalah 68,60% dengan identitas dasar mengemudi dengan kecepatan tinggi yang menyebabkan perilaku mengemudi sangat dekat dan perubahan jalan secara agresif, membatasi pengemudi lainnya untuk menyalip, mengemudi tanpa menggunakan sen dan melanggar lampu merah.

Penelitian ketiga yang ditulis oleh Joys dan Darniati (2016) penelitian tersebut menggunakan 3 subjek, dimana 2 diantaranya merasakan frustrasi, stress, dan memiliki *self control* yang rendah saat jalan dalam kondisi macet, sehingga cenderung melakukan tindakan *aggressive*

driving, kedua subjek mengaku melakukan tindakan *aggressive driving* karena ada tuntutan pekerjaan yang harus dipenuhi. Salah satu subjek tidak memiliki kecenderungan *aggressive driving*, karena latar belakang usia yang lebih tua dan banyaknya pengalaman dibanding subjek yang lain. Hal ini ditunjukkan dengan sikap sabar dan juga mengikuti aturan.

Riset keempat ditulis oleh Soffania (2019) menampilkan hasil sebagian besar siswa SMA di Sidoarjo mempunyai *aggressive driving behavior*, serta perihal tersebut berhubungan secara signifikan dengan peristiwa musibah lalu lintas, maksudnya adalah pada responden siswa yang mempunyai cara mengemudi yang kasar atau agresif yang besar akan lebih besar menghadapi musibah kecelakaan dibandingkan dengan responden siswa yang mempunyai cara mengemudi yang kasar atau agresif yang rendah. Salah satu aspek sikap *aggressive driving* yaitu area atau lingkungan, yaitu jalur yang macet, serta sikap yang dominan ditunjukkan yakni terus-menerus membunyikan klakson pada saat merasa jengkel serta terus-menerus memacu kendaraan pada saat hendak didahului oleh pengemudi yang lain.

Riset kelima yang ditulis oleh Tarigan (2021) dalam riset tersebut menampilkan hasil bahwa kontrol diri berbanding lurus dengan sikap berkendara prososial, maksudnya meningkatnya kontrol diri seorang akan cenderung diiringi sikap berkendara prososial. Kebalikannya kontrol diri berbanding terbalik dengan sikap *aggressive driving*, maksudnya menjadi rendah kontrol diri yang dipunyai seorang akan diiringi meningkatnya

kecenderungan melaksanakan *aggressive driving*, demikian juga kebalikannya.

Penelitian keenam ditulis oleh Ma, Hao, Xiang, and Yan (2018) mengkaji tentang tingkat keparahan cedera pengemudi yang berperilaku mengemudi agresif. Hasil riset menampilkan jika usia serta jenis kelamin pengemudi juga karakteristik lingkungan, waktu, dan cuaca memiliki pengaruh yang kuat terhadap tingkat keparahan cedera pada kecelakaan.

Penelitian ketujuh yang ditulis oleh Siregar (2020) didapat hasil bahwa kontrol diri berhubungan positif dengan perilaku agresif remaja, artinya kontrol diri merupakan prediktor yang dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*.

Kedelapan, ditulis oleh Kurniawan dan Nugroho (2021). Penelitian tersebut memperoleh hasil bahwa pengontrolan diri mempunyai peran pada perilaku mengemudi agresif. Kemudian ditemukan juga tidak terdapat perbedaan perilaku mengemudi agresif antara remaja dan dewasa awal, namun terdapat perbedaan pengendalian diri antara remaja dan dewasa awal.

Kesembilan, penelitian yang telah dilakukan oleh Nadira (2020) Pada riset tersebut ditemukan jika variabel kontrol diri memiliki pengaruh yang cukup signifikan dengan variabel pencarian sensasi pada sikap berkendara dengan cara agresif pada responden yaitu siswa SMK Negeri 1 Kaliorang.

Kesepuluh, penelitian yang ditulis oleh Karimi, Aghabayk, Vajari, dan Stephens (2021). Menunjukkan bahwa pengemudi yang lebih muda terlibat dalam agresi yang lebih sering dan terlibat lebih banyak kecelakaan dalam tiga tahun terakhir, dibandingkan dengan pengemudi yang lebih tua. Ciri-ciri kepribadian juga ditemukan berhubungan dengan agresi. Terutama, karakteristik neurotisisme. Selain itu, risiko mengemudi dapat diprediksi dari jenis agresi mereka.

Kesebelas, penelitian yang ditulis oleh Supriyanto (2017). Pada riset yang sudah dilaksanakan didapat temuan bahwasannya ada hubungan diantara kematangan emosi dengan sikap agresif yang dimiliki remaja akhir pemain sepakbola, ini berarti meningkatnya kematangan emosi seseorang akan diiringi merendahnya perilaku agresivitas, berlaku juga kebalikannya.

Kedua belas, penelitian yang ditulis oleh Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Ladda, and Kapardis (2011) dalam penelitian ini ditemukan bahwa jenis kelamin terkait dengan hasil dan perilaku mengemudi agresif, lalu ditemukan bahwa korelasi antara usia (serta pengalaman mengemudi) dan faktor kepribadian sebagian besar tidak signifikan. Tidak adanya hubungan yang lebih signifikan antara usia dan sifat terkait risiko mungkin karena rentang usia yang terbatas diperiksa. Sehingga hasil akhir menunjukkan bahwa beberapa variabel kepribadian mungkin sangat terkait dengan perilaku mengemudi agresif dan

karakteristik pribadi dapat mempengaruhi motivasi dan gaya yang dikendarai seseorang.

Ketiga belas, penelitian yang ditulis oleh Putri dan Abdurrohim (2015). Menurut temuan penelitian, ada korelasi terbalik yang substansial diantara kedewasaan emosional dan perilaku agresif siswa. Karena itu, masuk akal untuk berhipotesis bahwa semakin matang emosi seorang siswa, semakin sedikit perilaku agresif yang akan mereka tunjukkan. Siswa akan memiliki kapasitas untuk menyesuaikan diri dengan keadaan apapun jika mereka telah mengembangkan tingkat kematangan emosi yang tinggi. kemudian akan memudahkan seseorang mengatur emosi-emosi dengan baik dan tepat.

Keempat belas, penelitian yang ditulis oleh Marhan, dkk (2021). Penelitian tersebut menunjukkan hasil bahwa antara regulasi emosi dan perilaku *aggressive driving* terdapat hubungan positif, sehingga jika regulasi emosi individu memiliki tingkat yang tinggi, selanjutnya akan diiringi sikap berkendara dengan cara agresif yang tinggi, berlaku hal sebaliknya, riset ini memiliki responden pada siswa SMKN 2 Kendari.

Kelima belas, penelitian yang ditulis oleh Stephens, Koppel, Young, et al (2018) hasil menunjukkan bahwa individu dengan tingkat kesadaran yang lebih tinggi cenderung lebih sedikit marah diberbagai situasi mengemudi. Hasil juga menunjukkan bahwa perhatian penuh menawarkan intervensi yang menjanjikan bagi pengemudi yang rentan terhadap kemarahan tingkat tinggi dan agresi berikutnya, mengingat

bahwa agresi sering menjadi bagian dari pola yang lebih besar dari perilaku mengemudi yang berbahaya.

Keenam belas, penelitian yang ditulis oleh Effendy dan Indrawati (2018) diperoleh hasil bahwa antara variabel empati dengan variabel perilaku agresif pada suporter bola terdapat kaitan hubungan negatif yang signifikan, sehingga semakin rendah empati akan memunculkan perilaku agresif yang tinggi, juga semakin tinggi empati akan memunculkan perilaku agresif yang rendah.

Ketujuh belas, penelitian yang ditulis oleh Ashari dan Hartati (2017). Menurut temuan penelitian yang telah dilakukan, kemungkinan seseorang akan terlibat dalam perilaku mengemudi *aggressive driving* dengan tingkat stres, kecemasan, dan depresi yang mereka alami pada suatu waktu, begitu juga sebaliknya.

Kedelapan belas, ditulis oleh Omala, Dirman, dan Taufik (2018). Dalam penelitian ini ditemukan bahwa tingkat agresivitas subjek masuk dalam kategori sedang, sedangkan tingkat empati subjek masuk dalam kategori tinggi. Selain itu, ditemukan adanya hubungan negatif yang signifikan antara empati siswa dengan agresivitas siswa, yang menunjukkan bahwa merendahnya sikap agresivitas siswa, akan diiringi meningginya empati mereka, berlaku juga sebaliknya.

Kesembilan belas, penelitian yang ditulis oleh Fitriyah (2019). Menurut temuan dari proyek penelitian khusus ini, perilaku kekerasan memiliki hubungan langsung dengan kecemasan dan empati. Hal ini

menunjukkan bahwa individu dengan tingkat empati yang tinggi cenderung memiliki tingkat perilaku agresif yang lebih rendah. Akibatnya, empati adalah salah satu karakteristik utama yang harus dipertimbangkan saat mengembangkan solusi untuk masalah perilaku kekerasan pada anak.

Kedua puluh, penelitian yang dilakukan oleh Renitasari (2017) menunjukkan hasil bahwa terdapat dampak positif antara sikap empati terhadap perilaku sikap berkendara dengan cara agresif pada usia dewasa awal yang bertempat tinggal di Kota Malang. Hal itu berarti meningkatnya sikap empati individu akan diiringi meningkatnya sikap berkendara dengan cara mengemudi yang agresif, berlaku hal sebaliknya merendahnya sikap empati individu akan diiringi merendahnya sikap berkendara dengan cara mengemudi yang agresif.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dijelaskan, tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Tujuan utama penelitian ini ialah mengetahui ada ataukah tidak ada hubungan diantara *self control* dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja yang tinggal di Kabupaten Jombang.
2. Tujuan dari penelitian ini ialah mengetahui ada ataukah tidak ada hubungan diantara tingkat kematangan emosi individu dengan kecenderungannya untuk terlibat dalam perilaku *aggressive driving* pada remaja yang tinggal di Kabupaten Jombang.

3. Tujuan dari penelitian ini ialah mengetahui ada ataukah tidak ada hubungan diantara perasaan empatik dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja yang tinggal di Kabupaten Jombang.
4. Tujuan terakhir dalam penelitian ini ialah mengetahui ada ataukah tidak ada hubungan diantara *self control*, kematangan emosi, dan empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja yang tinggal di Kabupaten Jombang.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang terdapat pada penelitian ini terdiri dari manfaat teoritis serta praktis dimana dapat dirinci sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat secara teoritis diharapkan bisa bermanfaat untuk menambah pengetahuan bagi para pembaca, juga sebagai tambahan referensi bagi peneliti lainnya, serta melalui penelitian ini peneliti berharap dapat menambah pandangan atau pengetahuan baru dalam bidang psikologi sosial terutama dalam topik kecenderungan perilaku *aggressive driving*.

2. Manfaat Praktis

Salah satu hasil yang diharapkan melalui penelitian ini adalah peningkatan pengetahuan dan pemahaman berupa informasi tentang perilaku *aggressive driving* dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap remaja.

F. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini akan dijelaskan bab demi bab, terdiri dari 5 bab, 5 bab tersebut bisa dirinci sebagai berikut :

Bab I atau bab mengenai pendahuluan menjabarkan tentang latar belakang yang mendasari penelitian ini, rumusan penelitian yang digunakan, keaslian dari penelitian yang digunakan, tujuan dari suatu penelitian, manfaat yang bisa diambil dari penelitian ini dari segi teoritis dan juga segi praktis serta seperti apa sistematika atau alur penelitian yang sedang dilaksanakan ini.

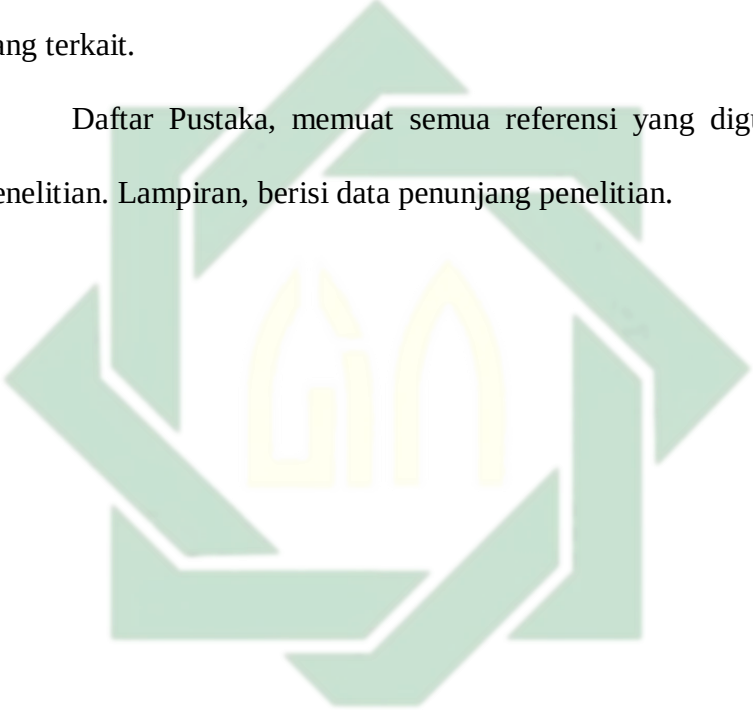
Bab 2 atau tinjauan pustaka menjabarkan mengenai tinjauan pustaka mengenai kajian dari berbagai teori yang digunakan serta referensi yang bisa dipakai sebagai landasan utama untuk mendukung penelitian ini, juga akan membahas hubungan antar variabel, kerangka teoritik, dan hipotesis penelitian.

Bab 3 alias bab metodologi penelitian menjabarkan mengenai metode penelitian yang dipakai dalam riset ini dan detailnya, bab tersebut bisa dirinci menjadi beberapa sub bab, yaitu desain penelitian, penamaan variabel dalam penelitian, definisi operasional, populasi dan sampel, metodologi pengambilan sampel, sampel, instrumen penelitian, dan analisis data.

Bab 4 atau pembahasan menjabarkan mengenai hasil temuan penelitian yang telah dilakukan.

Bab 5 atau penutup menjabarkan mengenai penutup yang berisi kesimpulan dan saran, kesimpulan menjelaskan mengenai penelitian yang telah dilakukan yang menyajikan secara ringkas seluruh penemuan penelitian yang terdapat hubungan dengan masalah penelitian, dan saran yang memuat rekomendasi untuk peneliti selanjutnya dan pihak-pihak yang terkait.

Daftar Pustaka, memuat semua referensi yang digunakan dalam penelitian. Lampiran, berisi data penunjang penelitian.



UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

1. Pengertian Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

Menurut Tasca (dalam Trisnawati, Nauli & Agrina, 2014) kecenderungan perilaku berkendara agresif adalah perilaku mengemudi yang cenderung ugal-ugalan, ketidakpedulian terhadap kondisi lingkungan, yang dilakukan dengan sengaja bila perilaku tersebut didukung oleh ketidaksabaran, dendam, permusuhan, serta menghemat waktu di jalan. Perilaku ini tentu meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Hennessy dan Wiesenthal (2001) juga menggambarkan kecenderungan perilaku mengemudi agresif sebagai perilaku mengemudi yang cenderung melibatkan agresi fisik, emosional, atau psikologis terhadap orang lain. Kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah gaya mengemudi yang cenderung dilakukan di bawah pengaruh gangguan emosional, yang mengakibatkan perilaku yang menimbulkan tingkat risiko tertentu bagi pengemudi lain.

Pendapat lain dikemukakan oleh Houston, Haris, dan Norman (2003) yang mendefinisikan kecenderungan perilaku berkendara agresif adalah suatu bentuk perilaku berkendara yang cenderung tidak aman, perilaku tersebut melanggar aturan sosial dan mengganggu keselamatan umum. Kecenderungan perilaku mengemudi agresif

mencakup berbagai perilaku seperti mengikuti kendaraan di depan, menyalakan klakson, mengemudi dengan gerakan kasar, dan menyalakan lampu di lalu lintas yang sepi. Juga, menurut Administrasi Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya Nasional (NHTSA) (Tasca, 2000), kecenderungan mengemudi agresif didefinisikan perilaku pemakaian kendaraan bermotor yang menjurus menempatkan pengemudi pada risiko dan membahayakan pengemudi dan properti lainnya.

Pendapat lain yang mendefinisikan kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah Dula & Geller (2003), yang menggambarkan kecenderungan perilaku mengemudi agresif sebagai mengemudi dengan emosi negatif, mengemudi dengan cara yang cenderung tidak aman, dan perilaku agresif yang dimaksudkan untuk membahayakan orang lain. Mizel (dalam Tasca, 2000) menyatakan bahwa kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah suatu kondisi di mana pengemudi dengan sengaja melukai atau membunuh orang lain dalam menanggapi perselisihan, perkelahian, atau keluhan lalu lintas karena kemarahan atau ketidaksabaran.

Meringkas beberapa pendapat di atas, kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah tindakan yang cenderung sengaja dilakukan di bawah pengaruh gangguan emosional, seperti kecenderungan perilaku mengemudi yang melanggar ketertiban sosial, mengemudi

tidak aman, mengemudi ceroboh, atau sengaja mengabaikan kondisi sekitar, dan merupakan tindakan yang meresahkan masyarakat.

2. Aspek Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

Houston, Harris, dan Norman (2003) menjabarkan ada 2 aspek dalam kecenderungan perilaku berkendara yang agresif, yaitu:

a. Perlakuan konflik

Perlakuan yang memunculkan permasalahan dalam berkendara dan ada hubungan atau interaksi secara langsung antara pengemudi satu dengan pengemudi yang lain, yang dapat ditandai melalui perlakuan berkendara yang melanggar aturan bersama yang dapat memunculkan respon konflik.

b. Mengebut Kecepatan berkendara yang melampaui batas

Perlakuan pengemudi yang biasanya cenderung berkendara dengan laju kendaraan yang melampaui batas kecepatan yang telah ditentukan.

3. Faktor Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

James dan Nahl (2000) menjabarkan ada 15 faktor yang mempengaruhi kecenderungan perilaku berkendara agresif.

1. *Immobility*

Emosi seseorang akan muncul ketika terhimpit secara fisik.

2. *Restriction*

Merasa dihalangi saat akan maju sehingga bisa memunculkan rasa cemas dan frustrasi.

3. *Regulation*

Terbebani aturan sehingga akan menimbulkan keinginan untuk melanggar dan terdorong untuk abai terhadap peraturan yang ada.

4. *Lack of personal control*

Minimnya kontrol diri yang dimiliki seseorang, sehingga sering mudah meluapkan kemarahan.

5. *Being put in danger*

kondisi seseorang dalam bahaya sehingga memunculkan perilaku berkendara secara agresif.

6. *Territorially*

Pengendara menganggap area berkendara adalah milik sendiri, sehingga jika ada yang mengancam area tersebut akan menimbulkan sikap agresif.

7. *Diversity*

Perbedaan sosial pengendara, tiap pengendara memiliki kemampuan dan tujuan yang berbeda, sehingga akan memunculkan perilaku berkendara yang berbeda juga.

8. *Multitasking*

Pengendara yang berperilaku tidak fokus saat berkendara dan melakukan hal lain selain berkendara.

9. *Denial*

Pengemudi tidak mau jika dianggap telah berbuat kesalahan saat berkendara.

10. *Negativity Emphaty*

Pengemudi yang memiliki sikap egois sehingga bisa melakukan apapun agar dirinya menang meskipun harus membahayakan orang lain.

11. *Self serving bias*

Kecondongan untuk melemparkan kesalahan diri sendiri pada orang lain dan menganggap dirinya tidak bersalah meskipun sebenarnya telah melakukan kesalahan.

12. *Venting*

Dorongan dari dalam diri yang kuat disertai dengan emosi amarah dalam berkendara.

13. *Unpradictability*

Keadaan lalu lintas yang padat dan macet sehingga mengharuskan pengemudi menyesuaikan keadaan emosi dengan terus menerus.

14. *Isolation*

Kesalahpahaman berkomunikasi dalam berkendara karena peralatan keamanan.

15. *Emotional Maturity*

Kematangan emosi seseorang akan mempengaruhi gaya berkendaranya

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti memilih *self control* (X1), kematangan emosi (X2), dan empati (X3) sebagai faktor yang mempengaruhi kecenderungan perilaku mengemudi agresif.

B. Self Control

1. Pengertian Self Control

Berk mengatakan pengendalian diri merupakan keahlian seseorang untuk mengelola rasa ingin yang sesaat, dimana rasa ingin tersebut tidak sesuai dengan norma yang ada (Gunarso, 2004). Messina & Messina (dalam Gunarso, 2004) berpendapat bahwasannya *self control* merupakan tindakan atau perilaku yang berfokus pada keberhasilan perubahan individu, keberhasilan dalam mencegah penghancuran diri, perasaan mampu, kemandirian, atau kebebasan dari pengaruh. Serangkaian tindakan yang berfokus pada pribadi sendiri, perasaan bebas untuk menetapkan tujuan, keahlian yang berguna sebagai pemisah emosi dan pikiran rasional, dan tanggung jawab pribadi.

Calhoun dan Acocella (1990) berpendapat *self control* adalah sistem yang mengatur perilaku seseorang baik dari perilaku fisik seseorang, dan psikologis orang tersebut, atau bisa disebut rangkaian sistem yang berproses dalam pembentukan individu. Makna hal tersebut menekankan pada kemampuan manajemen yang harus disediakan sebagai regulasi untuk membentuk pola perilaku individu, termasuk seluruh proses yang terbentuk dalam diri individu berupa lingkungan fisik, psikis, dan perilaku. Tangney, Baumeister & Boone

(2004) Kontrol diri adalah kemampuan individu untuk menentukan perilaku seseorang menurut kriteria tertentu, seperti moral masyarakat, nilai-nilai, dan aturan, untuk mengarah pada perilaku positif. Dapat diartikan bahwa seseorang dapat mengambil tindakan positif sendiri.

Sedangkan menurut Averill (Ghufron & Risnawati, 2012), *self control* merupakan keahlian seseorang dalam mengubah tindakan, keahlian seseorang dalam mengendalikan hal-hal yang diharapkan dan tidak, dan keahlian dalam memilih sikap dan perilaku atas dasar berdasarkan apa yang dipercaya. Pemahaman yang disampaikan oleh Averill berfokus dalam sebuah keahlian yang dapat dia atur ketika dia memilih tindakan yang konsisten dengan apa yang dia yakini.

Menurut pengertian di atas, pengendalian diri merupakan keahlian dalam mengatur bentuk sikap dan perilaku individu dimana ia memilih perilaku sesuai dengan perilaku yang diyakininya, dan ini mencakup seluruh proses pembentukan diri sebagai bentuk. Persiapan fisik, psikologis dan perilaku dengan penekanan pada tanggung jawab pribadi.

2. Aspek-aspek *Self Control*

Averill (1973) mengungkapkan pendapat bahwasannya ada 3 aspek pengendalian diri, yakni kontrol perilaku, kemampuan untuk memperbaiki situasi yang tidak menyenangkan. Ada dua indikator dari aspek ini: kemampuan mengendalikan perilaku dan kemampuan mengendalikan rangsangan. Kedua, kontrol kognitif yakni kecakapan

seseorang dalam memproses informasi melalui cara menerjemahkan, mengevaluasi, menggabungkan situasi dalam kerangka kognitif untuk mengurangi tekanan psikologis. Dalam aspek ini, ada dua indikator: kemampuan mengendalikan diri, kemampuan menghadapi peristiwa, dan kemampuan menafsirkannya. Ketiga, kontrol keputusan adalah kemampuan untuk memilih tindakan berdasarkan apa yang diyakini atau setuju. Kontrol individu ketika membuat pilihan bekerja dengan baik dengan kesempatan, kebebasan, atau kemungkinan untuk memilih beberapa hal yang sama-sama dibebani individu. Ada satu indikator dalam hal ini - kemampuan pengambilan keputusan.

C. Kematangan Emosi

1. Pengertian Kematangan Emosi

Chaplin (2006) menjabarkan bahwasannya seorang individu mencapai tingkat kematangan atau kematangan pertumbuhan emosionalnya ketika mengalami suatu kejadian unik yang dikenal sebagai kematangan emosi. Hal ini terjadi ketika individu mencapai tingkat kedewasaannya. Selanjutnya Murray (dalam Kapri & Rani, 2014) menyatakan bahwasannya kedewasaan emosional ialah situasi tercapainya tumbuh kembang dalam diri seseorang dimana orang tersebut sanggup mengelola emosi sehingga bisa disambut baik oleh dirinya sendiri maupun oleh orang lain.

Menurut Hurlock (2011), kedewasaan emosional termasuk bagian dari penerimaan diri dan sosial, jika individu mempunyai kedewasaan

emosional yang tinggi maka dapat berada ditempat juga waktu yang tepat dalam mengekspresikan perasaannya secara baik juga tidak melakukan tindakan yang tanpa sengaja untuk melampiaskannya di depan orang lain. Pendapat lain adalah Davidof (dalam Asih & Pratiwi, 2010), menyatakan bahwa kematangan emosi yaitu kecakapan individu dalam memanfaatkan emosinya secara baik serta mengubahnya menjadi sesuatu yang berguna, dan tidak berusaha menghilangkan emosi yang ada di dalamnya.

Pendapat lain menyatakan bahwasannya kedewasaan emosional ialah suatu kondisi dimana seseorang tak mudah bergejolak secara emosional di dalam dan di luar dirinya, dan individu yang matang secara emosional adalah suatu keadaan dimana ia mampu berperilaku secara baik dan tepat dengan situasi yang terjadi (Meichati dalam Asih & Pratiwi, 2010).

Menurut pengertian diatas, kematangan emosional merupakan suatu situasi dalam perkembangan emosi seseorang, bahwa ia dapat mengelola emosinya sehingga bisa disambut baik oleh dirinya sendiri serta orang yang ada di sekitarnya.

2. Aspek-aspek Kematangan Emosi

Menurut Hurlock (2003), aspek kematangan emosiona; meliputi:

a. Kontrol emosi

Seseorang tidak melampiaskan perasaan atau emosi saat ada orang lain serta bisa mengungkapkan perasaannya dengan

cara yang dapat diterima pada waktu dan tempat yang tepat. Seseorang yang mampu melakukan pengendalian diri dengan cara-cara yang sesuai dengan norma-norma masyarakat. Orang yang matang secara emosional mampu melakukan kontrol atas ekspresi emosi yang dianggap tidak pantas dalam pengaturan sosial. Berkaitan melalui hal tersebut, ada 2 indikator: yang pertama adalah kemampuan mengendalikan diri saat emosi, dan yang kedua adalah kemampuan mengomunikasikan emosi secara tepat.

b. Pemahaman diri

Mempertahankan reaksi emosional yang lebih konsisten dengan menghindari melompat dari satu perasaan atau keadaan ke perasaan lain. Adalah mungkin bagi individu untuk memahami perasaan mereka sendiri, memahami apa yang sedang dialami, dan menyadari faktor-faktor yang berkontribusi pada perasaan yang mereka alami. Dalam hal ini, ada dua indikator: yang pertama menunjukkan jawaban yang stabil secara emosional, dan yang kedua adalah mampu mengenali keadaan emosi yang sedang dialami.

c. Berpikir kritis

Mampu terlebih dahulu melakukan analisis logis terhadap situasi, kemudian memutuskan bagaimana meresponsnya, sebelum terlibat dalam respons emosional terhadap situasi

tersebut, juga tidak lagi bereaksi tanpa terlebih dahulu memikirkan akibat dari tindakan mereka. Dalam hal ini, ada dua macam indikator yang berbeda: yang pertama adalah kemampuan berpikir kritis sebelum bereaksi secara emosional, dan yang kedua adalah kemampuan berpikir sebelum bereaksi terhadap stimulus yang sudah ada.

Berdasarkan pemaparan diatas, aspek kematangan emosi yang akan digunakan dalam penyusunan skala yaitu menggunakan teori Hurlock (2003) yaitu aspek kontrol emosi, aspek pemahaman diri, dan aspek berpikir kritis.

D. Empati

1. Pengertian Empati

Menurut Carl Rogers (dalam Taufik, 2012), pengertian empati ialah kegiatan mencerna pemikiran dan perasaan orang lain, dan apa yang dipikirkan dan dirasakannya tentang kondisi yang dialami orang lain tanpa orang yang terlibat kehilangan kendali atas diri sendiri. Sedangkan menurut Davis (dalam Taufik, 2012), empati diartikan sebagai respon individu terhadap situasi di sekitarnya, dan empati mencakup aspek fenomena emosional, kognitif dan perilaku yang terjadi. Menurut Tichener (dalam Taufik, 2012), empati adalah keahlian untuk mengetahui perasaan orang lain.

Berdasarkan penjelasan di atas, empati adalah kegiatan memahami orang lain dari pemikiran dan perasaan tentang situasi yang sedang dialaminya, dan dapat dikatakan sebagai kegiatan untuk memahami tanpa kehilangan kendali atas reaksi diri sendiri dan individu. terhadap keadaan di sekitarnya.

2. **Aspek-aspek Empati**

Menurut Davis (dalam Nasori, 2008), ada empat aspek empati.

- a. Pengambilan perspektif yakni kecondongan seseorang yang secara sukarela mengambil sudut pandang dari orang lain. Penerimaan perspektif dapat mengurangi stereotip juga anggapan negatif pada kelompok lain dengan cara yang baik daripada menekan stereotip. Ada satu indikator dalam aspek ini. Dengan kata lain, mencerna bagaimana individu dapat berpikir serta merasa jika mereka ada di kondisi orang lain.
- b. Imajinasi (fantasi) yakni kecondongan seseorang dalam mengganti dirinya menjadi emosi serta perilaku karakter fiksi yang bisa didapati pada media seperti novel, film, dan video game dengan memerankan emosi dan situasi tersebut dalam kehidupan nyata. Bagian ini akan melihat kecenderungan individu untuk tersesat, menyerahkan diri pada emosi dan tindakan aktor. Dalam aspek ini, ada satu indikator untuk membayangkan bagaimana perasaan orang lain.

- c. Perhatian empatik adalah perasaan individu kepada orang lain dalam bentuk simpati, kasih sayang, serta kepedulian kepada orang lain yang menderita. Kepedulian empatik berkaitan erat dengan kepekaan dan kepedulian terhadap orang lain sebagai cermin kehangatan dan kasih sayang. Ada satu indikator dari aspek ini: belas kasih atas kesusahan orang lain.
- d. Personal distress adalah adaptasi individu terhadap diri sendiri, termasuk rasa cemas juga gelisah dalam kondisi antar perseorangan. Kecemasan pada hubungan antar perseorangan mengurangi ketegangan dengan memicu seseorang menghindari suatu kondisi. Salah satu indikator dari aspek ini adalah kecemasan dan kegelisahan dalam situasi interpersonal.

Berdasarkan penjelasan di atas, aspek empati yang akan digunakan untuk membuat skala dengan menggunakan teori Davis adalah aspek pengambilan perspektif, imajinasi, perhatian empatik, dan aspek personal distress.

E. Remaja

1. Pengertian Remaja

Menurut Santrock (2007), juvenil berasal dari bahasa Inggris “adolescence” atau bahasa latin “adolescere” yang artinya tumbuh menjadi atau berkembang menjadi dewasa. Menurut Santrock (2007), masa remaja adalah masa transisi perkembangan antara masa kanak-kanak dan masa dewasa yang meliputi perubahan biologis, kognitif,

sosial dan emosional. Menurut Hurlock (2003), remaja adalah masa perpindahan, di mana seseorang melepaskan masa anak-anak yang dianggap lemah serta menggantungkan diri tapi tidak mencapai umur yang dianggap kuat dan bertanggung jawab untuk diri sendiri serta orang lain. Sebagai masyarakat berkembang, remaja tumbuh dewasa karena mereka harus siap untuk beradaptasi dengan kebutuhan masyarakat yang lebih besar dan masyarakat.

2. Tahap-tahap Perkembangan Remaja

Remaja terbagi dalam 3 kelompok tahapan pada perkembangan yang berbeda (Hurlock, 2003).

a. Masa remaja awal

Diantara umur 12 hingga 15 adalah periode negatif. Dimana tahap ini, individu bingung, cemas, takut, dan gelisah karena ada perilaku negatif yang tidak nampak pada masa anak-anak.

b. Remaja paruh baya

Antara usia 15 dan 18, seseorang ingin sesuatu dan sedang mencari sesuatu, muncul perasaan kesepian serta tidak bisa dipahami oleh orang lain.

c. Masa remaja akhir

Rentang usia 18 hingga 21 tahun. Dimana tahap ini seseorang mulai stabil serta paham dan sadar kemana arah dan tujuan hidup. Memiliki pegangan yang jelas.

3. Karakteristik Remaja

Pada masa remaja terdapat beberapa ciri tersendiri yang berbeda dengan masa-masa lainnya, yaitu :

- a. Masa remaja merupakan masa yang penting. Dengan kata lain, perubahan yang dialami selama masa remaja secara langsung mempengaruhi individu dan mempengaruhi perkembangan masa depan mereka.
- b. Masa remaja merupakan masa transisi dimana masa kanak-kanak dianggap belum dewasa. Status remaja tidak jelas. Situasi ini memberinya waktu untuk mencoba gaya hidup yang berbeda dan menentukan pola perilaku, nilai, dan sifat yang terbaik untuknya.
- c. Masa remaja adalah masa perubahan—perubahan emosi, tubuh, minat, nilai, dan aspirasi kebebasan.
- d. Masa remaja adalah masa ketika seseorang mencoba untuk mencari tahu siapa mereka dan apa peran yang mereka mainkan dalam masyarakat. Sifat-sifat yang diinginkan saat ini disajikan dalam bentuk upaya untuk menggambarkan siapa mereka.
- e. Masa yang dikenal sebagai masa remaja dianggap menakutkan bagi banyak orang tua karena anak-anak mereka selama ini cenderung bertindak tidak pantas dan terkenal sulit diatur.

- f. Remaja yang kurang realistis, mengenakan kacamata merah muda, cenderung melihat kehidupan seperti yang mereka inginkan dalam diri mereka sendiri dan orang lain daripada apa adanya.
- g. Masa remaja, ambang kedewasaan, mencoba melepaskan diri dari kebiasaan usia dini dan mengalami kebingungan atau kesulitan memberikan kesan dekat atau dewasa (Hurlock, 2003).

F. Hubungan *Self Control*, Kematangan Emosi, Dan Empati Dengan Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

Salah satu faktor yang berkontribusi terhadap kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah *self control* (James dan Nahl, 2000). Kontrol individu adalah upaya seseorang dalam mengarahkan emosi dan impuls yang berasal dari dalam (Hurlock, 2011). Seorang individu membutuhkan pengendalian diri pada saat mengemudikan kendaraan di jalan raya, dan pengendalian diri seseorang yang tinggi dapat menurunkan tingkat agresifitas berkendara karena individu tersebut mampu mengendalikan impuls-impuls yang timbul di dalam dan di sekitar lingkungan, sebaliknya jika seseorang kurang pengendalian diri, maka akan lebih rentan terhadap pengaruh lingkungan. Hal ini diperkuat dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Kurniawan dan Nugroho (2021), yang menunjukkan

bahwa *self control* berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving*, dengan kontribusi sebesar 50,7% terhadap pengaruh keseluruhan.

Faktor lain yang mempengaruhi kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah kematangan emosi (James dan Nahl, 2000). Menurut Hurlock (2011), kedewasaan emosional adalah suatu keadaan dimana emosi individu tidak mudah meledak di depan orang lain dengan cara yang buruk, melainkan individu tersebut mampu mengkomunikasikan emosinya dengan baik pada waktu dan tempat yang tepat. Ketika seseorang mencapai kematangan emosional, kecenderungan perilaku mengemudi yang agresif dapat ditekan atau ditahan agar tidak terjadi. Menurut temuan penelitian Yulita (2019), kedewasaan emosional mempunyai keterikatan terbalik terhadap perlakuan berkendara agresif. Selanjutnya, variabel kematangan emosi menyumbang 58 % faktor yang mempengaruhi perbuatan *aggressive driving*.

Faktor lain yang mempengaruhi kecenderungan perilaku mengemudi agresif adalah faktor empati (James dan Nahl, 2000). Menurut Hurlock (1999), empati adalah keahlian individu dalam mengerti pemikiran dan perasaan orang lain, dan keahlian dalam mengimajinasikan bahwa seseorang berada di posisi orang lain dan mendalami pengalaman yang terjadi pada orang tersebut. Mengurangi kecenderungan perilaku mengemudi agresif membutuhkan empati, dan empati individu yang tinggi menyebabkan individu menggunakan

sudut pandang dan pemikiran ulang sebelum terlibat dalam perilaku mengemudi agresif yang dapat merugikan pengemudi lain. Hal ini didukung oleh penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Renitasari (2017) yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif empati terhadap berkendara agresif sebesar 1,1 %. Hal ini menunjukkan bahwa individu cenderung kurang terlibat dalam perilaku *aggressive driving* karena individu tersebut memiliki tingkat empati yang tinggi karena individu tersebut memiliki tingkat empati yang tinggi. orang tersebut peka terhadap perasaan orang-orang di sekitarnya, dan sebaliknya jika orang tersebut memiliki kapasitas empati yang rendah, mereka cenderung mengemudi dengan cara yang tidak bersahabat di jalan.

Penjelasan diatas menggambarkan bahwa perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh *self control*, kematangan emosi dan empati. Jika seseorang memiliki *self control* yang baik, matang secara emosional, dan memiliki rasa empati yang tinggi, maka orang tersebut cenderung akan bertindak dengan baik dan mengemudi dengan hati-hati saat berada di jalan. Dari penjelasan tersebut, peneliti dapat menarik kesimpulan bahwasannya ada keterkaitan diantara pengendalian diri, kedewasaan emosional, dan empati dengan perilaku berkendara agresif pada remaja. Individu yang mempunyai pengendalian diri yang baik, telah mencapai kematangan emosi dan memiliki rasa empati yang tinggi cenderung berhati-hati dan

memikirkan kondisi orang lain sehingga perilaku agresif berkurang dan tidak akan memunculkan perilaku *aggressive driving*.

G. Kerangka Teoritik

Masa remaja adalah masa dimana manusia berada di antara tahap masa kanak-kanak dan kedewasaan. Seorang individu melewati banyak transisi, termasuk pematangan biologis, sepanjang waktu ini. kognitif, dan sosial-emosionalnya. Perubahan-perubahan tersebut akan membuat individu pada masa remaja mengalami banyak tekanan. Tekanan yang umum dialami remaja adalah kurangnya *self control*, ketidakstabilan emosi, dan sikap atau perilaku kepada orang lain yang kurang baik, dari tekanan tersebut dapat menimbulkan perilaku agresif (Santrock, 2007). *aggressive driving* adalah bentuk umum dari perilaku agresif pada remaja. Ketika pengemudi melanggar aturan jalan atau bertindak sembrono, itu dianggap *aggressive driving*. (Tasca dalam Trisnawati, Nauli & Agrina, 2014).

James dan Nahl (2000) menjabarkan bahwasannya mengemudi secara agresif dipengaruhi oleh 15 faktor, yaitu: *Immobility* yaitu emosi yang muncul saat berkendara. *Restriction* yaitu ruang gerak yang sempit. *Regulation* yaitu terbebani aturan sehingga akan menimbulkan pelanggaran. *Lack of personal control* yaitu kurangnya kontrol diri seseorang, *Being put in danger* yaitu ketidaksabaran. *Territorially* yaitu pengendara menganggap area berkendara adalah milik sendiri. *Diversity* yaitu perbedaan sosial pengendara. *Multitasking* yaitu

pengendara yang berperilaku tidak fokus saat berkendara dan melakukan hal lain selain berkendara. *Denial* yaitu pengendara menolak jika dianggap melakukan kesalahan ketika berkendara. *Negativity Emphaty* yaitu kurangnya empati saat berkendara. *Self serving bias* yaitu kecenderungan untuk melemparkan kesalahan diri sendiri pada orang lain. *Venting* yaitu dorongan yang berenergi disertai dengan emosi amarah dalam berkendara. *Unpradictability* yaitu keharusan pengendara menyesuaikan kondisi emosi pada hal-hal yang diluar prediksi. *Isolation* atau kesalahpahaman berkomunikasi dalam berkendara karena peralatan keamanan. *Emotional Maturity* (Kematangan emosi).

Faktor kecenderungan perilaku aggressive driving salah satunya yaitu *self control* (James dan Nahl, 2000). Pengendalian diri adalah cara seseorang mengendalikan emosi dan impuls dari dalam (Hurlock, 2011). Pengendalian diri sangat diperlukan individu pada saat mengemudikan kendaraan di jalan raya, pengendalian diri yang tinggi pada individu dapat menurunkan tingkat agresifitas berkendara karena individu mampu mengendalikan impuls yang datang dari lingkungan dan dari dalam. Sebaliknya, jika seseorang kurang memiliki pengendalian diri, ia dapat dengan mudah dipengaruhi oleh lingkungan. Hal ini diperkuat oleh riset terdahulu yang dilaksanakan oleh Kurniawan dan Nugroho (2021) yang menunjukkan bahwasannya pengendalian diri berpengaruh dengan berkendara agresif dengan kontribusi sebesar 50,7%.

Faktor lainnya yang turut mempengaruhi kecenderungan perilaku *aggressive driving* yaitu kematangan emosi (James dan Nahl, 2000). Menurut Hurlock (2011) kedewasaan emosional adalah suatu keadaan dimana emosi individu tidak mudah meledak disaat bersama orang lain secara negatif, tetapi dapat mengekspresikan emosinya dengan baik pada waktu dan situasi yang tepat, seseorang yang mempunyai kedewasaan emosional punya kontrol penuh terhadap perasaan atau emosinya dan memiliki cara yang baik untuk mengekspresikan hal tersebut berdasar normal sosial yang ada. Jika seseorang mencapai kematangan emosi maka kecenderungan perilaku *aggressive driving* dapat ditekan atau ditahan agar tidak terjadi. Menurut temuan penelitian Reren Yulita (2019) yang menunjukkan bahwa semakin emosional seseorang berkembang, semakin kecil kemungkinan mereka untuk terlibat dalam *aggressive driving*, variabel kematangan emosi menyumbang sebesar 58% faktor yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, artinya *aggressive driving* lebih mungkin terjadi pada orang yang kurang matang secara emosional, begitupun sebaliknya.

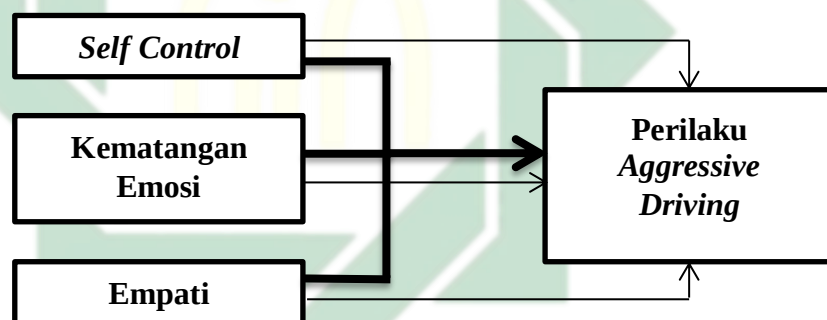
Empati merupakan salah satu faktor yang ikut mempengaruhi kecenderungan perilaku *aggressive driving* yaitu faktor empati (James dan Nahl, 2000). Menurut Hurlock (1999) kemampuan untuk berempati dengan orang lain terletak pada kemampuan orang tersebut untuk menempatkan diri pada posisi orang tersebut dan mengalami apa yang dialami orang tersebut. Kapasitas untuk mengidentifikasi dengan keadaan

emosional orang lain adalah aspek lain dari empati. Untuk mengekang *aggressive driving*, seseorang harus memiliki banyak empati. Ketika mempertimbangkan apakah akan terlibat dalam perilaku *aggressive driving* yang berpotensi melukai pengemudi lain atau tidak, seseorang dengan tingkat empati yang tinggi akan mempertimbangkan situasi dari sudut pandang orang yang akan dirugikan. *Aggressive driving* adalah masalah umum, tetapi dapat dikurangi dengan dosis empati yang sehat. Renitasari (2017) menemukan bahwa memiliki belas kasih untuk orang lain memiliki efek baik terhadap perilaku berkendara agresif sebesar 1,1 %. Hal ini menunjukkan bahwa individu cenderung kurang terlibat dalam perilaku *aggressive driving* karena individu tersebut memiliki tingkat empati yang tinggi karena seseorang itu punya tingkat empati yang tinggi. Mereka peka terhadap emosi orang lain, dan orang lain peka terhadap emosi mereka. Orang yang mengalami kesulitan berempati dengan orang lain lebih cenderung terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif saat berada di belakang kemudi.

Penjelasan diatas menggambarkan bahwa perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh *self control*, kematangan emosi dan empati. Perilaku dan mengemudi seseorang di jalan dapat diprediksi dari tingkat pengendalian diri, kematangan emosi, dan empati. Berdasarkan temuan ini, peneliti dapat menyimpulkan bahwa kapasitas pengemudi remaja untuk pengendalian diri, kematangan emosi, dan empati terkait dengan kecenderungan mereka untuk *aggressive driving*. Orang yang bisa menahan

diri, kematangan emosi, dan empati cenderung tidak terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif. telah mencapai kematangan emosi dan memiliki rasa empati yang tinggi cenderung berhati-hati dan memikirkan kondisi orang lain sehingga perilaku agresif berkurang dan tidak akan memunculkan perilaku *aggressive driving*.

Berikut merupakan gambaran kerangka teori hubungan *self control*, kematangan emosi dan empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja



Gambar 1. Skema Kerangka Teoritik

Gambar yang Anda lihat di atas menggambarkan, dari kiri ke kanan, hubungan antara *self control* dan perilaku mengemudi yang agresif; kematangan emosi dan perilaku mengemudi yang agresif; empati dan perilaku mengemudi yang agresif; dan *self control*, kematangan emosi, dan perilaku mengemudi yang agresif. dan hubungan antara *self control*, kematangan emosi, dan empati dengan perilaku *aggressive driving*.

H. Hipotesis

Berdasarkan kajian teoritik yang sudah dijelaskan, maka hipotesis dalam penelitian ini yaitu:

1. Terdapat hubungan diantara *self control* dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja di kabupaten Jombang
2. Terdapat hubungan diantara kematangan emosi dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja di kabupaten Jombang
3. Terdapat hubungan diantara empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja di kabupaten Jombang
4. Terdapat hubungan diantara *self control*, kematangan emosi dan empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja di kabupaten Jombang

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Penelitian kuantitatif adalah jenis penelitian yang sedang dibahas di sini. Penelitian kuantitatif adalah suatu rancangan yang dipakai dalam proses melakukan penelitian terhadap sejumlah populasi dengan menggunakan metode pengambilan sampel tertentu. Metode korelasi dipilih untuk penelitian ini karena memungkinkan peneliti untuk menguji seberapa jauh dua atau lebih variabel memiliki kaitan di antara satu dan lainnya. Variabel yang diteliti dalam penelitian ini adalah: perilaku *aggressive driving* (Y), *self control* (X1), kematangan emosi (X2), dan empati (X3). Untuk menganalisis data, Anda dapat menggunakan SPSS 25 untuk melakukan analisis korelasi.

B. Identifikasi Variabel

Penelitian ini terdiri dari 2 macam variabel, yaitu variabel bebas (independen) dan variabel terikat (dependen)

- a. Variabel Bebas (X₁) : *Self Control*
- b. Variabel Bebas (X₂) : Kematangan Emosi
- c. Variabel Bebas (X₃) : Empati
- d. Variabel Terikat (Y) : Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

C. Definisi Operasional Variabel Penelitian

a. *Aggressive Driving*

Perilaku *Aggressive Driving* ialah perbuatan mengemudi yang cenderung melanggar aturan sosial, yaitu mengemudi dengan tidak aman dan tidak berhati-hati serta melalaikan kondisi sekitarnya yang dilakukan secara sengaja yang dilakukan dibawah pengaruh gangguan emosi, sehingga mengganggu keamanan publik dan membahayakan pengendara tersebut juga pengendara lain serta properti. Kecenderungan Perilaku *Aggressive driving* dapat diukur melalui aspek-aspeknya yang berjumlah 2 aspek yaitu, aspek perilaku konflik (*conflict behaviour*) dengan indikator membunyikan klakson, memberikan isyarat kasar, menyalakan lampu jauh. Selanjutnya aspek mengebut (*speeding*) dengan indikator mengebut melewati batas kecepatan, membuntuti kendaraan lain, mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.

b. *Self Control*

Self control ialah kecakapan dalam mengelola perbuatan seseorang untuk memilih tindakan yang sesuai dengan tindakan yang diyakininya, di dalamnya mencakup seluruh proses pembentukan dalam diri yang berupa pengaturan fisik, psikologis, dan perilaku yang menekankan pada akuntabilitas individu perilaku yang berfokus pada tanggung jawab atas diri pribadi. Pengendalian diri dapat diukur

melalui aspek-aspeknya yang berjumlah 3 aspek, yaitu aspek *behavioral control* (kontrol perilaku) dengan indikator kemampuan mengontrol perilaku, kemampuan mengontrol stimulus. Selanjutnya aspek *cognitive control* (kontrol kognitif) dengan indikator kemampuan mengantisipasi peristiwa, kemampuan menafsirkan peristiwa. selanjutnya aspek *decisional control* (kontrol keputusan) dengan indikator kemampuan mengambil keputusan.

c. Kematangan Emosi

Individu yang telah mencapai kematangan emosi mampu mengatur dan mengontrol perasaannya, sehingga dapat diterima baik oleh dirinya sendiri maupun orang-orang di sekitarnya sepanjang hidupnya. Kematangan emosi merupakan suatu kondisi yang berhubungan dengan perkembangan emosi. Kematangan emosi dapat dipecah menjadi tiga komponen: elemen kontrol emosi, yang mencakup indikator seperti mengekspresikan emosi dalam konteks yang sesuai dan mempertahankan *self control* saat seseorang merasa emosional. Selain itu, kemampuan berpikir sebelum bereaksi secara emosional atau impulsif, serta kemampuan berpikir kritis sebelum bereaksi terhadap rangsangan yang ada, Selain itu, ciri pemahaman diri dengan tanda-tanda menunjukkan reaksi emosional yang konsisten, serta kemampuan untuk mengenali keadaan emosional yang sedang dirasakan.

d. Empati

Empati adalah kegiatan memahami orang lain berdasarkan apa yang dipikirkan dan dirasakannya dalam kaitannya dengan situasi yang dihadapinya tanpa kehilangan kendali atas dirinya, juga reaksi-reaksi individu terhadap situasi yang ada disekitarnya. Empati dapat diukur melalui aspek-aspeknya yang berjumlah 4 aspek, yaitu aspek pengambilan perspektif (*perspective taking*) dengan indikator memahami bagaimana seseorang akan berfikir dan merasakan apabila ia berada di posisi orang lain. Selanjutnya aspek imajinasi (*fantasy*) dengan indikator membayangkan bagaimana seseorang dapat merasakan apa yang orang lain rasakan. Selanjutnya aspek perhatian empatik (*empathic concern*) dengan indikator perasaan simpati terhadap kemandangan orang lain. Selanjutnya aspek distress pribadi (*personal distress*) dengan indikator perasaan cemas dan gelisah pada situasi interpersonal.

D. Populasi, Sample, dan Teknik Sampling

a. Populasi

Arikunto melihat semua studi populasi sebagai alat untuk mencapai tujuan (Arikunto, 2013). Remaja (12-18) yang berkendara sepeda motor adalah subyek penelitian ini yang bertempat tinggal di Kabupaten Jombang dengan jumlah total sebanyak 103.410 orang (BPS Kab.Jombang, 2020)

Populasi yang digunakan pada penelitian ini tidak diketahui jumlah pastinya, dikarena tidak adanya data tertulis mengenai jumlah remaja yang berkendara secara agresif di Kabupaten Jombang. Populasi tak terhingga ialah populasi yang jumlah bagiannya tidak dapat diketahui dengan pasti batasannya, sehingga jumlah populasi tidak bisa dituliskan dengan angka (Nawawi, dalam Margono, 2004).

b. Sampel

Sampel menurut Arikunto (2013) ialah sebagian atau wakil dari populasi penelitian. Sampel yang digunakan untuk penelitian ini yaitu remaja yang tergolong dalam populasi. Adapun untuk menentukan jumlah sampel yang diperlukan dalam penelitian ini akan menggunakan rumus Lemeshow (1997), hal ini dikarenakan besaran populasi tidak diketahui. Berikut rumus Lemeshow:

$$n = \frac{z^2 p (1 - p)}{d^2}$$

$$n = \frac{(1,96)^2 \times 0,5 (1 - 0,5)}{(0,8)^2}$$

$$n = \frac{3,84 \times 0,5 \times 0,5}{0,64}$$

$$n = 150$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

z = Nilai standart = 1,96

p = proporsi populasi yang tidak diketahui = 0,5

$d = \alpha$ atau sampling eror = 5%

Melalui rumus diatas diperoleh jumlah sampel yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu 150 responden.

c. Teknik sampling

Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling*. *Simple random sampling* ialah metode pengambilan sampel secara acak terlepas dari stratifikasi populasi (Sugiyono 2017). Pengambilan sampel data pada penelitian ini memakai pengisian angket atau kuesioner online pada aplikasi *google form* yang akan disebar oleh peneliti menggunakan berbagai platform media sosial untuk menyebarkannya.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan bagian penting dari setiap penyelidikan ilmiah karena membantu mengumpulkan informasi (Afrizal, 2014). Penelitian ini menggunakan empat skala yaitu skala pengendalian diri, skala kematangan emosi, skala empati, dan skala *aggressive driving*. Namun perlu diperhatikan bahwa model skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah model skala Likert, yang mengukur sikap, pendapat, dan persepsi individu atau kelompok terhadap fenomena sosial dengan menggambarkan setiap indikator variabel yang akan diteliti (Sugiyono, 2017). Berikut adalah tabel yang

berisi kriteria jawaban yang akan digunakan dengan skala likert untuk penelitian ini :

Tabel 1. Skoring Skala Psikologi

	Alternative Jawaban	Skor Favorable	Skor Unfavorable
1.	S Sangat Setuju (SS)	4	1
k	Setuju (S)	3	2
a	Tidak Setuju (TS)	2	3
l	Sangat Tidak Setuju (STS)	1	4

a Perilaku *Aggressive Driving*

Skala perbuatan mengemudi secara agresif yang digunakan pada penelitian ini disusun secara mandiri berdasarkan aspek-aspek kecenderungan perilaku *aggressive driving* yang dijelaskan oleh Harris, et all (2003) yaitu: perilaku konflik (*conflict behaviour*) dan mengebut (*speeding*). Berikut adalah tabel *blue print* skala perbuatan mengemudi secara agresif :

Tabel 2. Blue Print Skala Perilaku Aggressive Driving (Sebelum Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Perilaku konflik (<i>conflict behaviour</i>)	a. Membunyikan klakson	1, 2	3
		b. Memberikan isyarat kasar	4, 5	6
		c. Menyalakan lampu jauh	7, 8	9
2	Mengebut (<i>speeding</i>)	a. Mengebut melewati batas kecepatan	10, 11	12
		b. Membuntuti kendaraan lain	13, 14	15

c.	Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	16, 17	18
----	---	--------	----

i. Validitas Skala perbuatan berkendara secara agresif

Diketahui, sebagai konsekuensi dari temuan uji validitas, ada tiga item yang tidak termasuk dalam skala yang mengukur perilaku *aggressive driving*. Dimana terdapat 30 responden dalam angket uji, R tabel sebesar 0,361, dan nilai signifikan 5 % pada distribusi R tabel statistik diirngi derajat kepercayaan 95 %. Jika R hitung > R tabel ataupun nilai signifikan > 0,05 maka ditentukan item tersebut valid, dan sebaliknya. Berikut tabel hasil uji validitas pada skala perilaku *aggressive driving*:

Tabel 3. Hasil Uji Validitas Skala Perilaku Aggressive Driving

Aitem	R Hitung	R Tabel	Keterangan
A1	0,444	0,361	Valid
A2	0,395	0,361	Valid
A3	0,450	0,361	Valid
A4	0,510	0,361	Valid
A5	0,352	0,361	Tidak Valid
A6	0,433	0,361	Valid
A7	0,346	0,361	Tidak Valid
A8	0,195	0,361	Tidak Valid
A9	0,478	0,361	Valid
A10	0,676	0,361	Valid
A11	0,557	0,361	Valid
A12	0,489	0,361	Valid
A13	0,697	0,361	Valid
A14	0,509	0,361	Valid
A15	0,606	0,361	Valid
A16	0,601	0,361	Valid
A17	0,590	0,361	Valid
A18	0,526	0,361	Valid

Setelah uji validitas dilakukan, peneliti mengubah nomor pada setiap aitem yang ada. Pada skala yang mengukur perilaku *aggressive driving*, ada tiga hal yang tidak valid, tetapi 15 item sisanya harus digunakan. Setelah uji coba, skala berkendara secara agresif dapat digambarkan sesuai dengan *blue print* berikut:

Tabel 4. Blue Print Skala Perilaku Aggressive Driving (Setelah Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Perilaku konflik (<i>conflict behaviour</i>)	a. Membunyikan klakson	1, 2	3
		b. Memberikan isyarat kasar	4	6
		c. Menyalakan lampu jauh	-	9
2	Mengebut (<i>speeding</i>)	a. Mengebut melewati batas kecepatan	10, 11	12
		b. Membuntuti kendaraan lain	13, 14	15
		c. Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	16, 17	18

ii. Reliabilitas Skala Kecenderungan Perilaku *Aggressive Driving*

Skala penelitian disebut reliabel jikalau nilai *cronbach's alpha* > 0,6 (Hulu & Sinaga, 2019). Dari tabel dibawah diketahui bahwa nilai *cronbach's alpha* = 0,825 > 0,6. Sehingga dapat disimpulkan bahwa skala kecenderungan perilaku *aggressive driving* reliabel.

Tabel 4. Hasil Uji Reliabilitas Skala Kecenderungan Perilaku Aggressive Driving

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.825	15

2. Skala *Self Control*

Penyusunan skala pengendalian diri dalam penelitian ini dibuat secara mandiri berdasarkan karakteristik *self control* yang dikemukakan oleh Averill (1973). Aspek-aspek tersebut meliputi kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan (decision control). Bagan berikut adalah versi rancangan skala pengendalian diri:

Tabel 6. Skala *Self Control* (Sebelum Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Kontrol Perilaku	a. Kemampuan mengontrol perilaku	1, 2	3
		b. Kemampuan mengontrol stimulus	4, 5	6
2	Kontrol Kognitif	a. Kemampuan mengantisipasi peristiwa	7, 8	9
		b. Kemampuan menafsirkan peristiwa	10, 11	12
3	Kontrol Keputusan	a. Kemampuan mengambil keputusan	13, 14	15

1) Validitas Skala *Self Control*

Diketahui, sebagai konsekuensi dari temuan uji validitas, ada lima item yang berada di bawah payung skala *self control*.

Dimana terdapat 30 responden dalam angket uji, R tabel sebesar 0,361, dan nilai signifikan pada distribusi R tabel statistik diiringi derajat kepercayaan 95 % adalah 5 %. Bilasannya R hitung lebih besar dari R tabel ataupun bilasannya nilai signifikan $> 0,05$ akan ditentukan item tersebut asli, dan sebaliknya. Tabel yang memuat temuan uji validitas yang dilakukan pada skala pengendalian diri bisa digambarkan sebagai berikut:

Tabel 7. Hasil Uji Validitas Skala Self Control

Aitem	R Hitung	R Tabel	Keterangan
A1	0,045	0,361	Tidak Valid
A2	0,307	0,361	Tidak Valid
A3	0,641	0,361	Valid
A4	0,187	0,361	Tidak Valid
A5	0,609	0,361	Valid
A6	0,433	0,361	Valid
A7	0,564	0,361	Valid
A8	0,700	0,361	Valid
A9	0,641	0,361	Valid
A10	0,679	0,361	Valid
A11	0,678	0,361	Valid
A12	0,041	0,361	Tidak Valid
A13	0,068	0,361	Tidak Valid
A14	0,438	0,361	Valid
A15	0,592	0,361	Valid

Setelah uji validitas dilakukan, peneliti mengubah nomor pada setiap aitem yang ada. Dimana pada skala *self control* terdapat 5 aitem yang tidak valid sehingga tersisa 10 aitem yang valid yang digunakan. Setelah uji coba, skala *self control* dapat digambarkan sesuai dengan *blue print* berikut:

Tabel 8. Skala Self Control (Setelah Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Kontrol Perilaku	a. Kemampuan mengontrol perilaku	-	3
		b. Kemampuan mengontrol stimulus	5	6
2	Kontrol Kognitif	a. Kemampuan mengantisipasi peristiwa	7, 8	9
		b. Kemampuan menafsirkan peristiwa	10, 11	-
3	Kontrol Keputusan	a. Kemampuan mengambil keputusan	14	15

2) Reliabilitas Skala Self Control

Skala penelitian disebut reliabel jikalau nilai *cronbach's alpha* > 0,6 (Hulu & Sinaga, 2019). Dari tabel dibawah diketahui bahwa nilai *cronbach's alpha* = 0,808 > 0,6. Sebagai hasilnya dapat diperoleh kesimpulan bahwasannya skala pengendalian diri reliabel.

Tabel 9. Hasil Uji Reliabilitas Skala Self Control

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.808	10

3. Skala Kematangan Emosi

Skala kedewasaan emosional yang dipakai didalam riset ini dikembangkan secara mandiri atas dasar komponen-komponen kedewasaan emosional yang dikemukakan oleh Hurlock (2011).

Aspek-aspek kematangan emosi ini meliputi pengendalian emosi, pemikiran kritis, dan pemahaman diri. Setelah uji coba, skala kematangan emosi bisa digambarkan sesuai dengan *blue print* berikut:

Tabel 10. Skala Kematangan Emosi (Sebelum Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Kontrol Emosi	a. Mengungkapkan emosi dalam situasi yang tepat	1, 2	3
		b. Mengendalikan diri saat emosi	4, 5	6
2	Berpikir Kritis	a. Mampu berpikir kritis sebelum bereaksi secara emosional	7, 8	9
		b. Mampu berpikir sebelum memberikan reaksi terhadap stimulus yang ada	10, 11	12
3	Pemahaman Diri	a. Menunjukkan reaksi emosional yang stabil	13, 14	15
		b. Mampu mengenali kondisi emosi yang dirasakan	16, 17	18

1) Validitas Skala Kematangan Emosi

Atas dasar temuan uji validitas, telah ditentukan bahwa ada total enam item yang berada di bawah skala kematangan emosi. Pada bagian angket uji dengan 30 responden didapatkan R tabel sebesar 0,361, dan memiliki nilai signifikansi sebesar 5 % pada sebaran R tabel statistik diiringi tingkat kepercayaan 95 %. Bila R hitung lebih besar dari R tabel ataupun bila nilai

signifikan $> 0,05$ maka ditentukan item tersebut valid. tabel hasil uji validitas skala kematangan emosional dapat digambarkan sebagai berikut:

Tabel 11. Hasil Uji Validitas Skala Kematangan Emosi

Aitem	R Hitung	R Tabel	keterangan
A1	0,593	0,361	Valid
A2	0,301	0,361	Tidak Valid
A3	0,479	0,361	Valid
A4	0,445	0,361	Valid
A5	0,783	0,361	Valid
A6	0,383	0,361	Valid
A7	0,361	0,361	Tidak Valid
A8	0,659	0,361	Valid
A9	0,352	0,361	Tidak Valid
A10	0,085	0,361	Tidak Valid
A11	0,616	0,361	Valid
A12	0,537	0,361	Valid
A13	0,122	0,361	Tidak Valid
A14	0,551	0,361	Valid
A15	0,397	0,361	Valid
A16	0,503	0,361	Valid
A17	0,584	0,361	Valid
A18	0,113	0,361	Tidak Valid

Setelah uji validitas dilakukan, peneliti mengubah nomor pada setiap aitem yang ada. Dimana pada skala kematangan emosi terdapat 6 aitem yang tidak valid sehingga tersisa 12 aitem yang valid yang digunakan. Setelah uji coba, skala kematangan emosi dapat digambarkan sesuai dengan *blue print* berikut:

Tabel 12. Skala Kematangan Emosi (Setelah Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Kontrol Emosi	a. Mengungkapkan emosi dalam situasi yang tepat	1	3
		b. Mengendalikan diri saat emosi	4, 5	6
2	Berpikir Kritis	a. Mampu berpikir kritis sebelum bereaksi secara emosional	8	-
		b. Mampu berpikir sebelum memberikan reaksi terhadap stimulus yang ada	11	12
3	Pemahaman Diri	a. Menunjukkan reaksi emosional yang stabil	14	15
		b. Mampu mengenali kondisi emosi yang dirasakan	16, 17	-

2) Reliabilitas Skala Kematangan Emosi

Skala penelitian disebut reliabel jikalau nilai *cronbach's alpha* > 0,6 (Hulu & Sinaga, 2019). Dari tabel dibawah didapat bahwasannya nilai *cronbach's alpha* = 0,811 > 0,6. Hingga akhirnya dapat diperoleh kesimpulan bahwasannya skala kematangan emosi reliabel

Tabel 13. Hasil Uji Reliabilitas Skala Kematangan Emosi

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,811	12

4. Skala Empati

Skala empati yang dipakai dalam penelitian ini disusun secara mandiri berdasarkan fitur empati yang disajikan Davis (dalam Nashori, 2008). Karakteristik tersebut meliputi pengambilan perspektif, imajinasi (*fantasy*), perawatan empatik (*empathic concern*), dan rasa sakit pribadi (*personal distress*). Tabel *blue print* skala empati dapat digambarkan sebagai berikut:

Tabel 14. Skala Empati (Sebelum Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Pengambilan Perspektif (<i>perspective taking</i>)	a. Memahami bagaimana seseorang akan berfikir dan merasakan apabila ia berada di posisi orang lain	1, 2	3
2	Imajinasi (<i>fantasy</i>)	a. Membayangkan bagaimana seseorang dapat merasakan apa yang orang lain rasakan	4, 5	6
3	Perhatian Empatik (<i>empathic concern</i>)	a. Perasaan simpati terhadap kemandangan orang lain	7, 8	9
2	Distress Pribadi (<i>personal distress</i>)	a. Perasaan cemas dan gelisah pada situasi interpersonal	10, 11	12

1) Validitas Skala Empati

Diketahui, atas dasar temuan uji validitas, ada satu item pada skala empati yang gagal memenuhi harapan. Dimana terdapat 30 responden dalam angket uji, R tabel sebesar 0,361, dan nilai signifikan pada distribusi R tabel statistik yang menunjukkan derajat kepercayaan 95 % adalah 5 %. Bila R hitung > R tabel ataupun bilasannya nilai signifikan > 0,05 akan ditentukan item tersebut valid, dan sebaliknya. Hasil uji validitas skala empati dapat digambarkan sebagai berikut:

Tabel 15. Hasil Uji Validitas Skala Empati

Aitem	R Hitung	R Tabel	keterangan
A1	0,582	0,361	Valid
A2	0,362	0,361	Valid
A3	0,442	0,361	Valid
A4	0,410	0,361	Valid
A5	0,582	0,361	Valid
A6	0,683	0,361	Valid
A7	0,493	0,361	Valid
A8	0,472	0,361	Valid
A9	0,456	0,361	Valid
A10	0,278	0,361	Tidak Valid
A11	0,509	0,361	Valid
A12	0,636	0,361	Valid

Setelah uji validitas dilakukan, peneliti mengubah nomor pada setiap aitem yang ada. Dimana pada skala kematangan emosi terdapat 1 aitem yang tidak valid sehingga tersisa 11 aitem yang valid yang digunakan. Setelah uji coba, *blue print* skala empati dapat digambarkan sebagai berikut:

Tabel 16. Skala Empati (Setelah Uji Coba)

No	Aspek	Indikator	Aitem	
			Favorable	Unfavorable
1	Pengambilan Perspektif (<i>perspective taking</i>)	b. Memahami bagaimana seseorang akan berfikir dan merasakan apabila ia berada di posisi orang lain	1, 2	3
2	Imajinasi (<i>fantasy</i>)	b. Membayangkan bagaimana seseorang dapat merasakan apa yang orang lain rasakan	4, 5	6
3	Perhatian Empatik (<i>empathic concern</i>)	b. Perasaan simpati terhadap kemandirian orang lain	7, 8	9
2	Distress Pribadi (<i>personal distress</i>)	b. Perasaan cemas dan gelisah pada situasi interpersonal	11	12

2) Reliabilitas Skala Empati

Skala penelitian disebut reliabel jikalau nilai *cronbach's alpha* > 0,6 (Hulu & Sinaga, 2019). pada tabel dibawah didapat bahwasannya nilai *cronbach's alpha* = 0,715 > 0,6. Hingga akhirnya bisa diperoleh kesimpulan bahwasannya skala empati reliabel

Tabel 17. Hasil Uji Reliabilitas Skala Empati

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items

,715	11
F. ANALISIS DATA	

Dalam penelitian ini digunakan metode analisis data, dan aplikasi SPSS for Windows versi 25 digunakan untuk membantu proses tersebut. Setelah semua data penelitian terkumpul, maka akan dilakukan uji linieritas dan uji validitas untuk mengetahui ada tidaknya hubungan linier antara variabel terikat dengan masing-masing variabel bebas. Uji validitas akan menentukan apakah jumlah sampel yang dikumpulkan mengikuti distribusi normal atau tidak, dan uji reliabilitas akan menentukan apakah jumlah sampel yang dikumpulkan mengikuti distribusi asimetris atau tidak. Selain itu, uji regresi linier berganda digunakan dalam pengujian hipotesis untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara *self control*, kematangan emosi, dan juga empati terhadap perilaku *aggressive driving* remaja di Kabupaten Jombang.

UIN SUNAN AMPEL
S U R A B A Y A

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Di bagian ini, akan menjabarkan tentang sub-bagian yang membentuk bab ini, seperti bagaimana peneliti bersiap untuk melakukan penelitian dan bagaimana peneliti akan meringkas temuan-temuannya.

1. Persiapan dan Pelaksanaan

Terdapat beberapa persiapan yang dilakukan peneliti, yaitu:

a. Tahap Awal

Tahap pertama adalah memilih topik yang akan diteliti, sehingga rumusan masalah dapat berkembang secara organik dari kenyataan yang dikaji di sini, yaitu mewabahnya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh tindakan ugal-ugalan pengendara remaja di Kabupaten Jombang. Penelitian ini bertujuan antara lain untuk melihat adakah hubungan diantara pengendalian diri, kematangan emosi, dan empati yang ditunjukkan oleh remaja di Kabupaten Jombang yang melakukan perilaku berkendara secara agresif. Setelah itu, peneliti mengumpulkan artikel-artikel untuk dijadikan referensi penelitian berupa penelitian-penelitian sebelumnya. Hal-hal tersebut kemudian disusun dalam bentuk catatan konsep dengan dibantu oleh dosen pembimbing dan ketua program studi sehingga dapat disetujui.

Peneliti melanjutkan penelitian setelah mendapat persetujuan untuk melakukannya, melakukan hal-hal seperti menulis proposal penelitian dan mengembangkan instrumen penelitian sesuai dengan instruksi pembimbing. Selain itu, dilakukan ujian pertama, diadakan seminar yang disebut seminar proposal ketika proposal program studi dipresentasikan dan disetujui. Dengan persetujuan tersebut, peneliti mengadakan seminar proposal dan kemudian merevisi dokumen proposal atas dasar arahan dari para dosen penguji serta dosen pembimbing.

b. Tahap Kedua

Dalam tahapan ini peneliti merangkai kuesioner menggunakan google form guna mengumpulkan informasi dari individu di kemudian hari melalui media internet. Langkah pertama instrumen atau alat ukur disebarkan kepada 30 responden yaitu remaja pengguna kendaraan yang bertempat tinggal di Kabupaten Jombang untuk dilakukan uji coba terlebih dahulu pada tanggal 31 Mei – 3 Juni 2022.

Dilanjutkan dengan pendataan kepada 105 responden remaja pengguna kendaraan yang berada di Kabupaten Jombang dengan cara mengisi google form yang dibagikan melalui media online, penyebaran kuesioner penelitian mulai tanggal 6-12 Juni 2022, dan mendapatkan jumlah responden sebanyak 150 responden setelah mempelajari bagaimana hasil validitas dan reliabilitas item-item

tersebut. Setelah mengumpulkan semua data, peneliti akan meneliti melalui analisis korelasi linier berganda untuk memastikan semuanya benar.

c. Tahap Ketiga

Uji korelasi linier berganda dilakukan sebagai uji hipotesis setelah data terkumpul. Hal tersebut akan dibagi dalam uji T, dan uji F. Uji T berfungsi dalam mencari korelasi antara X dan Y dan antara dua set data. Uji F mencoba untuk bersama-sama (sekaligus) memastikan apakah variabel X1 dan X2 terkait dengan Y atau tidak, hal itu dilakukan untuk menentukan ada atau tidaknya hubungan.

2. Deskripsi Temuan Penelitian

a. Hasil pengelompokan berdasarkan usia subjek

Tabel 185. Deskripsi Subjek Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah	Persentase
15 tahun	7	5%
16 tahun	12	8%
17 tahun	14	9%
18 tahun	24	16%
19 tahun	33	22%
20 tahun	36	24%
21 tahun	24	16%

Berdasarkan tabel diatas, Jumlah responden sebanyak 150 orang, dan dari jumlah tersebut terdapat 7 orang berusia 15 tahun yang merupakan 5% dari total, 12 orang berusia 16 tahun, 8% dari total, dan 9

orang berumur 17 tahun. tahun, membentuk 10% dari total. 14 orang berusia 17 tahun dengan persentase 9%, 24 orang berusia 18 tahun dengan persentase 16%, 33 orang berusia 19 tahun dengan persentase 22%, 36 orang berumur 20 tahun atau 24%, 24 orang berumur 21 tahun dan menunjukkan persentase 16%. Dengan ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas subjek yaitu remaja berumur 20 tahun.

b. Hasil pengelompokan subjek berdasar jenis kelamin

Tabel 196. Deskripsi Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	35	23%
Perempuan	115	77%
Total	150	100%

Berdasarkan tabel diatas, dari total 150 responden didapat 35 orang responden laki-laki dengan persentase sebanyak 23%, juga didapat 115 responden perempuan dengan persentase sebesar 77%. Berdasarkan data tersebut bisa diambil kesimpulan bahwa responden terbanyak adalah berjenis kelamin perempuan.

c. Deskripsi Data

Tabel 7. Deskripsi Data

Statistics		Aggresive Driving	Self Control	Kematangan Emosi	Empati
N	Valid	150	150	150	150
	Missing	0	0	0	0
Mean		28.39	32.43	33.65	30.77
Std. Deviation		5.702	3.970	4.701	3.864
Range		28	18	22	19
Minimum		15	22	21	21
Maximum		43	40	43	40

Berdasarkan tabel diatas, diketahui total responden sebesar 150 responden remaja pengguna kendaraan bermotor di Kabupaten Jombang. Dimana skala perilaku *aggressive driving* mempunyai *range* 28, nilai minimal 15, nilai maksimal 43, mean 28,39 dan standart deviasi 5,702. Pada skala *self control* mempunyai *range* 18, nilai minimal 22, nilai maksimal 40, mean 32,43 dan standart deviasi 3,970. Pada skala kematangan emosional mempunyai *range* 22, nilai minimal 21, nilai maksimal 43, mean 33,65 serta standart deviasi 4,701. Pada skala empati memiliki *range* 19, nilai minimal 21, nilai maksimal 40, mean 30,77 serta standart deviasi 3,864.

Setelah mengetahui hasil deskripsi diatas, maka akan dilanjutkan dengan meengkategorisasi atas dasar rumus Azwar (2013), yaitu:

Tabel 8. Rumus Kategorisasi

Kategori	Interval
Rendah	$X < M - 1SD$
Sedang	$M - 1SD \leq X, M + 1SD$
Tinggi	$M + 1SD \leq X$

Ket: X = Nilai Subjek, M = Mean, SD = Standart Deviasi.

Dengan menggunakan data pada tabel di atas, peneliti mengambil kesimpulan pada tiap-tiap variabel. Variabel perbuatan berkendara secara agresif dapat digambarkan dalam tabel kategorisasi sebagai berikut:

Tabel 9. Kategorisasi Variabel Perilaku Aggressive Driving

Variabel	Kategori	Nilai	Jumlah	Persentase
Perilaku Aggressive Driving	Rendah	$X < 22,68$	22	14%
	Sedang	$22,68 \leq X < 34,09$	105	70%
	Tinggi	$34,09 \leq X$	23	16%
Total			150	100%

Dari tabel diatas diketahui bahwa variabel *perilaku aggressive driving* memiliki golongan rendah sebesar 14% atau berjumlah 22 orang, golongan sedang sebesar 70% atau berjumlah 105 orang, dan golongan tinggi sebesar 16% atau berjumlah 23 orang.

Berikut ini merupakan tabel kategorisasi variabel kontrol diri:

Tabel 10. Kategorisasi Variabel Self Control

Variabel	Kategori	Nilai	Jumlah	Persentase
Self Control	Rendah	$X < 28,46$	23	15%
	Sedang	$28,46 \leq X < 36,4$	103	69%
	Tinggi	$36,4 \leq X$	24	16%
Total			150	100%

Dari tabel diatas didapat bahwasannya variabel kontrol diri mempunyai golongan rendah sebesar 15% atau berjumlah 23 orang, golongan sedang sebesar 69% atau berjumlah 103 orang, dan golongan tinggi 16% atau berjumlah 24 orang.

Berikut merupakan tabel kategorisasi variabel kematangan emosional:

Tabel 11. Kategorisasi Variabel Kematangan Emosi

Variabel	Kategori	Nilai	Jumlah	Persentase
Kematangan Emosi	Rendah	$X < 28,94$	24	16%
	Sedang	$28,94 \leq X < 38,35$	107	71%
	Tinggi	$38,35 \leq X$	19	13%
Total			150	100%

Dari tabel diatas didapat bahwasannya variabel kedewasaan emosional mempunyai golongan rendah sebesar 16% atau berjumlah 24

orang, golongan sedang sebesar 71% atau berjumlah 107 orang, dan golongan tinggi sebesar 13% atau berjumlah 19 orang.

Dibawah ini adalah kategorisasi variabel empati:

Tabel 12. Kategorisasi Variabel Empati

Variabel	Kategori	Nilai	Jumlah	Persentase
Empati	Rendah	$X < 26,90$	18	12%
	Sedang	$26,90 \leq X < 34,63$	102	68%
	Tinggi	$34,63 \leq X$	30	20%
Total			150	100%

Dari tabel diatas diketahui bahwa variabel empati memiliki golongan rendah sebesar 12% atau berjumlah 18 orang, golongan sedang sebesar 68% atau berjumlah 102 orang, dan golongan tinggi sebesar 20% atau berjumlah 30 orang.

d. Uji Normalitas

Peneliti memakai uji normalitas *kolmogorov smirnof*, dimana jikalau skor signifikan $> 0,05$ bisa dikatakan data berdistribusi normal dan begitupun sebaliknya.

Tabel 13. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		150
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.08415325
Most Extreme Differences	Absolute	.060
	Positive	.060
	Negative	-.036
Test Statistic		.060
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

Uji normalitas yang disebutkan sebelumnya menghasilkan nilai signifikansi 0,200, dimana angka tersebut $> 0,05$. Oleh karena itu, dimungkinkan untuk menyatakan bahwa data mengikuti distribusi normal.

e. Uji Multikolinieritas

Setelah itu, peneliti menguji hipotesis uji asumsi dasar dengan membandingkan hasil uji multikolinearitas dengan kriteria penarikan kesimpulan. Jikalau skor toleransi $> 0,10$, hal tersebut berarti tidak ada bukti multikolinearitas. Dan jikalau skor VIF $< 10,00$, hal tersebut berarti tidak terdapat bukti multikolinearitas (Purnomo, 2017).

Tabel 14. Hasil Uji Multikolinieritas

Coefficients ^a		
Model		Collinearity Statistics
		Tolerance VIF
1	(Constant)	
	Self Control	.890 1.124
	Kematangan Emosi	.894 1.118
	Empati	.990 1.010

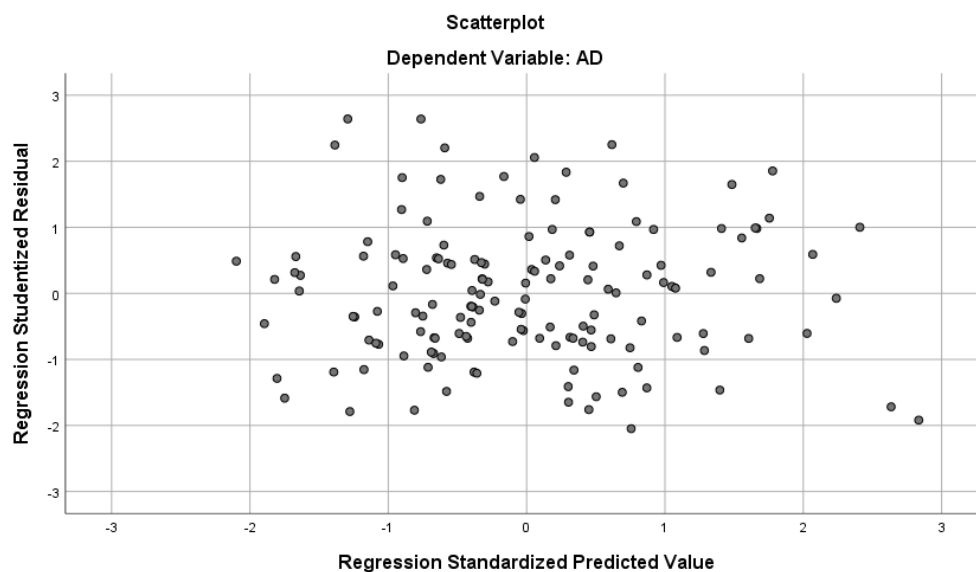
a. Dependent Variable: Aggressive Driving

Berdasarkan uji multikolinieritas diatas diperoleh hasil bahwasannya tidak ditemukan gejala multikolinieritas antara variabel perilaku *aggressive driving*, *self control*, kematangan emosi, dan empati. Hal ini disebabkan nilai *tolerance value* variabel *self control* sebanyak $0,890 > 0,10$ dan nilai VIF sebanyak $1,124 < 10,00$. Selanjutnya pada variabel kematangan emosi mendapat nilai *tolerance value* sebanyak $0,894 > 0,10$ dan nilai VIF sebanyak $1,118 < 10,00$. Variabel Empati juga memperoleh nilai *tolerance value* sebanyak $0,990 > 0,10$ dan nilai VIF

sebanyak $1,010 < 10,00$. Maka bisa disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas pada semua variabel dalam penelitian ini.

f. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian ini menggunakan scatterplot untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik antara residual pengamatan individu. Ketika titik-titik dalam grafik scatterplot tersebar merata di atas dan di bawah 0, ini membuktikan bahwasannya juga tidak terlihat pola semacam menggelombang, meluas dan menyempit, maka bisa diartikan bahwasannya tidak muncul masalah yang mengarah pada heteroskedastisitas.



Gambar 2. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Gambar di sebelah atas menggambarkan bahwa titik-titik dalam grafik scatterplot tersebar ke segala arah diantara titik nol, dan tidak ada pola yang terlihat, seperti pola yang bergelombang atau melebar dan

kemudian berkontraksi. Oleh karena itu, dimungkinkan untuk menarik kesimpulan bahwa tidak ada bukti heteroskedastisitas dalam penelitian ini.

Model regresi yang dapat diterima adalah model di mana varians dari residualnya tidak sama untuk semua variabel independen (heteroskedastisitas) atau sebagai alternatif di mana varians dari residualnya adalah homogen (tidak berubah). Pastikan bahwa variabel Y dapat diprediksi dari input variabel independen (X).

B. Pengujian Hipotesis

Penelitian ini menggunakan jenis pengujian hipotesis yang spesifik uji regresi linier berganda. terdapat tiga bagian yang akan dijabarkan yaitu:

1. Uji T

Uji T berguna untuk mendapatkan hasil bagaimana hubungan diantara variabel *self control* (X1), kematangan emosi (X2), dan empati (X3) dengan variabel kecenderungan perilaku *aggressive driving* (Y). Dimana jikalau nilai signifikan $< 0,05$ dan $t \text{ hitung} > t$ tabel hal itu berarti disebut adanya hubungan diantara variabel X dengan Y.

Tabel 2815. Hasil Uji T

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	69.195	4.003		17.287 .000
	Self Control	-.855	.090	-.595	-9.476 .000
	Kematangan Emosi	-.211	.076	-.174	-2.770 .006
	Empati	-.194	.088	-.132	-2.211 .029

Berdasarkan analisis data yang disajikan di atas, jelas bahwa setiap variabel independen (X) sebenarnya memiliki hubungan dengan variabel dependen (Y). Diketahui bahwa nilai t tabel untuk penelitian ini adalah 1,97. Terbukti dari data yang disajikan dalam tabel bahwa variabel *self control* membawa nilai signifikan secara statistik $0,000 < 0,05$, dan nilai t hitungnya $-9,476 > 1,97$. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat hubungan negatif antara variabel *self control* dengan variabel perilaku *aggressive driving*. keadaan dimana tingkat *self control* berbanding terbalik dengan tingkat perilaku *aggressive driving*, dan sebaliknya.

Statistik kematangan emosi diketahui memiliki t-hitung sebesar $-2,770 < 1,97$ dan tingkat signifikansi $0,006 < 0,05$. Kesimpulan bahwasannya menunjukkan suatu hubungan negatif diantara kedewasaan emosional dan perlakuan berkendara agresif berikut dari kebalikannya: semakin kurang berkembang kehidupan emosional seseorang, semakin agresif perilaku mengemudinya.

Selain itu, diketahui bahwa variabel empati memiliki nilai signifikansi statistik $0,029 < 0,05$ dan t hitung $-2,211 > 1,97$. Hal ini dimungkinkan untuk menarik kesimpulan berikut: ada hubungan negatif antara memiliki empati dan mengemudi secara agresif. Dimana kurangnya empati berbanding terbalik dengan tingkat perilaku berkendara yang agresif, begitu juga sebaliknya.

2. Uji F

Berguna untuk memastikan apakah X1, X2, dan X3 semuanya terkait dengan Y secara bersamaan atau tidak dengan menggunakan uji F. Dikatakan ada hubungan antar variabel jikalau tingkat signifikansinya $< 0,05$ dan jumlah pengamatan dalam sampel lebih besar dari jumlah pengamatan dalam tabel.

Tabel 29. Hasil Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2358.427	3	786.142	46.181	.000 ^b
	Residual	2485.366	146	17.023		
	Total	4843.793	149			

a. Dependent Variable: Aggressive Driving

b. Predictors: (Constant), Empati, Kematangan Emosi, Self Control

Tabel sebelumnya menyatakan bahwa skor signifikan adalah $0,000 < 0,05$, dan bahwa f hitung sebesar $46.181 > f$ tabel sebesar 2,67. Salah satu kesimpulan yang dapat ditarik dari sini adalah bahwa ada hubungan antara berbagai aspek kontrol diri, kematangan emosional, dan empati dengan perbuatan *berkendara secara agresif*.

3. Hasil Koefisien Determinan

Tujuan dari bagian ini adalah untuk menentukan sejauh mana kecakapan faktor-faktor independen secara kolektif pada variabel dependen.

Tabel 160. Hasil Koefisien Determinan

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.698 ^a	.487	.476	4.126

Dari tabel diatas menyatakan bahwa nilai $R\ Square = 0,487$ ataupun sebesar 48,7%. Hal ini membuktikan bahwasannya *self control*, kematangan emosi, dan empati memiliki hubungan sebesar 48,7% terhadap kecenderungan perilaku *aggressive driving*. Sedangkan 51,3% dipengaruhi oleh variabel lain seperti kepribadian, lingkungan, jenis kelamin, pengalaman akan resiko berkendara, dan lain-lain.

C. Pembahasan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah kontrol diri, kematangan emosional, dan empati pengemudi remaja di Kabupaten Jombang dapat berhubungan dengan kecenderungan mereka untuk melakukan *aggressive driving*. Partisipan dalam proyek penelitian ini berjumlah seratus lima puluh remaja penduduk Kabupaten Jombang berusia antara 15 – 21 tahun. Regresi linier berganda adalah metode yang peneliti pilih yang digunakan untuk mengevaluasi hipotesis dalam penelitian ini. Regresi linier berganda adalah pengujian yang dapat dipecah menjadi tiga subtes: uji T, uji F, dan koefisien determinan. Beberapa uji statistik menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara kontrol diri dan mengemudi dengan cara yang agresif. Nilai signifikan untuk hubungan ini adalah $0,000 < 0,05$, dan $t\ hitung -9,476 > t\ tabel 1,97$. Terdapat hubungan negatif antara kedewasaan emosional dan mengemudi dengan cara yang agresif, dimana nilai signifikansi $0,006 < 0,05$ dan $t\ hitung -2,770 > t\ tabel 1,97$. Terdapat juga hubungan negatif antara empati

dengan *aggressive driving*, dimana nilai signifikansi $0,029 < 0,05$ dan t hitung $-2,211 > t$ tabel 1,97. Sejalan dengan hal tersebut, hasil uji konkuren menunjukkan bahwasannya ada hubungan diantara pengendalian diri, kematangan emosional, dan empati dengan *aggressive driving*, dengan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ dan f hitung $46,181 > f$ tabel 2,67.

Hipotesis pertama yang telah diajukan oleh peneliti dalam penyelidikannya menemukan bukti untuk mendukung teori asli. Diperoleh hasil bahwasannya Kemampuan remaja dalam melakukan pengendalian diri memiliki hubungan negatif yang signifikan dengan tingkat agresifitas berkendara di Kabupaten Jombang. Komponen uji-T regresi linier berganda menunjukkan korelasi negatif antara variabel pengendalian diri dan perilaku *aggressive driving* ketika tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$ dan t -hitung $-9,476 > t$ tabel 1,97. Informasi ini diperoleh dari hasil uji T yang merupakan komponen uji regresi linier berganda. Temuan ini sesuai dengan teori yang dijabarkan oleh James dan Nahl (2000) yaitu kecenderungan perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh kurangnya *self control* seseorang. Temuan ini juga diperkuat dengan penelitian Febrianto (2016), yang juga menunjukkan bahwa kurangnya *self control* terkait dengan *aggressive driving* di kalangan pengendara sepeda motor.

Hipotesis kedua yang diajukan peneliti selama penyelidikan ini juga telah dikonfirmasi dan diterima, yang menunjukkan bahwa tingkat kedewasaan emosi seseorang memiliki korelasi negatif dengan kecenderungan untuk mengemudi secara agresif. Hasil uji t menunjukkan

bahwa tingkat signifikansi $0,006 < 0,05$ dan t hitung $-2,770 >$ nilai t tabel 1,97. Ini membuktikan hubungan buruk yang kuat antara kematangan emosional dan *aggressive driving*. Semakin rendah tingkat kedewasaan emosional individu, semakin tinggi kemungkinan mereka akan terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif. Temuan ini sejalan dengan teori yang jelaskan oleh James dan Nahl (2000) yaitu perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh *maturity emotional* atau kematangan emosi seseorang. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Yulita (2019), yang memberikan petunjuk bahwasannya ada hubungan substansial diantara kedewasaan emosional dan perlakuan berkendara agresif juga mendukung temuan penelitian ini.

Hipotesis ketiga yang diajukan oleh penulis penelitian didukung, menunjukkan hubungan negatif antara *aggressive driving* dan empati. uji T menunjukkan hubungan terbalik yang signifikan secara statistik antara empati dan *aggressive driving*, yang mengarah pada kesimpulan ini. T hitung $-2.211 >$ t tabel 1.97, menghasilkan nilai signifikansi $0,029 < 0,05$. Hasilnya menunjukkan korelasi terbalik yang kuat antara empati dan *aggressive driving*. Temuan ini sejalan dengan teori yang dijelaskan oleh James dan Nahl (2000) yaitu perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh *negativity empathy* atau empati yang negatif dari seseorang. Hal tersebut dikuatkan dengan riset terdahulu yang dilaksanakan oleh Renitasari (2017), yang menemukan bahwa empati mempunyai hubungan yang substansial terhadap perlakuan berkendara agresif di masa dewasa awal.

Hipotesis keempat yang peneliti ajukan dalam penelitian ini juga telah terbukti dan dapat diterima. Hipotesis ini menunjukkan bahwasannya ada hubungan diantara *self control*, kematangan emosional, dan empati terhadap perlakuan berkendara agresif, dimana variabel tersebut berhubungan secara negatif. Hipotesis ini telah terbukti dan dapat diterima. Temuan uji F, yang merupakan komponen uji regresi linier berganda, telah memberikan bukti untuk pernyataan ini. Sedangkan hasil uji F diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$ dan $f \text{ hitung } 46,181 > f \text{ tabel } 2,67$ yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang substansial antara perilaku *aggressive driving* dengan *self control*, kematangan emosional, dan empati. Semakin sedikit *self control*, kematangan emosional, dan empati yang ditunjukkan seseorang, semakin besar kemungkinan mereka terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif. Variabel *self control*, kematangan emosional, dan empati memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving* sebesar 48,7 % dari total variabel. Sisanya 51,3 % dari total dipengaruhi oleh variabel lain seperti kepribadian, lingkungan, jenis kelamin, pengalaman dengan risiko mengemudi, dan lain-lain. Temuan ini sejalan dengan teori yang dijelaskan oleh James dan Nahl (2000) yaitu perbuatan berkendara secara agresif dipengaruhi oleh kurangnya *self control* seseorang, *maturity emotional* atau kematangan emosi seseorang, dan *negativity empathy* atau empati yang negatif dari seseorang.

Adapun penelitian yang sejalan dengan data-data diatas yaitu penelitian yang dilakukan Fatur Rahman, dkk (2021), yang memberikan hasil bahwasannya *self control* berpengaruh terhadap perilaku berkendara agresif anggota klub motor. Penelitian yang dilakukan oleh Sari (2020), yang menunjukkan bahwa menurunnya kedewasaan emosional seseorang akan diiringi meningkatnya perilaku berkendara dengan agresif orang tersebut, dan sebaliknya, dengan kata lain, tingkat kematangan emosi seseorang berpengaruh pada sejauh mana mereka mengemudi secara agresif. Empati terbukti berpengaruh terhadap karakteristik perilaku berkendara agresif yang diteliti oleh Pramesti (2020), menurut penelitian yang dilakukannya.

Atas dasar temuan-temuan dan data diatas maka bisa disimpulkan bahwasannya terdapat korelasi negatif antara perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang dengan *self control*, kematangan emosi, dan empati pada remaja. Dimana tingkat *self control*, kematangan emosi, dan empati lebih rendah, perilaku *aggressive driving* lebih besar, dan sebaliknya, jika tingkat *self control*, kematangan emosi, dan empati lebih tinggi, perilaku *aggressive driving* lebih rendah.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Peneliti dapat menarik kesimpulan berikut dari data berdasarkan penjelasan peneliti sebelumnya:

- a. Penelitian ini mendukung hipotesis pertama yang mengatakan bahwa pengendalian diri dan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang berhubungan secara negatif. Semakin rendah tingkat *self control* akan semakin tinggi kecenderungan perilaku *aggressive driving* remaja di Kabupaten Jombang.
- b. Penelitian ini mendukung hipotesis kedua yang mengatakan bahwa kematangan emosional dan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang berhubungan secara negatif. Semakin rendah tingkat kematangan emosional akan semakin tinggi kecenderungan perilaku *aggressive driving* remaja di Kabupaten Jombang.
- c. Penelitian ini mendukung hipotesis ketiga yang mengatakan bahwa empati dan perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kabupaten Jombang berhubungan secara negatif. Semakin rendah tingkat empatik akan semakin tinggi kecenderungan perilaku *aggressive driving* remaja di Kabupaten Jombang.
- d. Penelitian ini mendukung hipotesis keempat yang mengatakan bahwa kontrol diri, kematangan emosional dan empati dengan perilaku

aggressive driving pada remaja di Kabupaten Jombang berhubungan secara negatif. Semakin rendah tingkat kontrol diri, kematangan emosional dan empatik akan semakin tinggi kecenderungan perilaku *aggressive driving* remaja di Kabupaten Jombang dan sebaliknya.

B. Saran

Berdasarkan pemaparan yang telah dijelaskan, saran yang disusun oleh peneliti antara lain:

1. Bagi Remaja di Kabupaten Jombang

Bagi Remaja di Kabupaten Jombang harus lebih meningkatkan lagi *self control*, kematangan emosi, dan empati yang dimiliki agar tidak memiliki perilaku *aggressive driving*.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi Bagi peneliti selanjutnya, mereka dapat menggunakan metode penelitian yang lebih luas terkait topik yang dibahas dan menambahkan hal-hal lain yang memengaruhi *aggressive driving*. sehingga dapat memperbanyak penelitian terkait perilaku *aggressive driving*.

DAFTAR PUSTAKA

- Afrizal. (2014). *Metode penelitian kualitatif*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Andriansyah, Moch. (2019, 21 Maret). Angka Kecelakaan di Jatim Tinggi, Terbanyak di Jombang dan Surabaya. Merdeka [on-line]. Diakses pada tanggal 6 Maret 2022 dari <https://www.merdeka.com/peristiwa/angka-kecelakaan-di-jatim-tinggi-terbanyak-di-jombang-dan-surabaya.html>.
- Arikunto, Suharsimi. (2013). *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik*. (edisi revisi). Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Ashari, Abdul, M., & Hartati, Sri. (2017). Hubungan Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. *Jurnal Empati*, Vol. 6 (1), 1-6.
- Asih & Pratiwi. (2010). *Perilaku Prososial Ditinjau Dari Empati Dan Kematangan Emosi*. *Jurnal Psikologi UMK*, Vol 1 No. 1. 33-42.
- Averill, J.F. (1973). Personal Control Over Averssive Stimuli and It's Relationship to Stress. *Psychological Bulletin*, No. 80. P. 286-330.
- Azwar, Saifuddin. (2010). *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. (2020). *Statistik Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia tahun 2018, 2019, dan 2020*. Indonesia; Kepolisian Republik Indonesia.
- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. (2020). *Statistik Jumlah Kasus Kecelakaan Kendaraan Bermotor di Indonesia tahun 2018, 2019, dan 2020*. Indonesia; Kepolisian Republik Indonesia.
- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. (2010). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, Dan Kerugian Materi Tahun 2010*. Indonesia; Kepolisian Republik Indonesia.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Jombang. (2020). *Jumlah Remaja di Kabupaten Jombang tahun 2020*. Indonesia; Kepolisian Republik Indonesia.
- Berk, Laura E. (2012). *Development Trough The Lipespan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Calhoun, J.F., & Acocella, J.R. (1990). *Psikologi Tentang Penyesuaian dan Hubungan Kemanusiaan* (Edisi ketiga). (R.S. Satmoko, Terjemahan). Semarang: IKIP Semarang Press.
- Chaplin, J.P. (2006). *Kamus Lengkap Psikologi*. Jakarta: Rieneka Cipta.
- Constantinoua, E., Panayiotoua, G., et all. (2011). Risky And Aggressive Driving In Young Adults: Personality Matters. *Journal Elsevier, Accident Analysis and Prevention* 43, 1323–1331.

- Dulla, C.S., & Geller, E.S. (2003). Aggressive, Or Emotional Driving: Addressing The Need For Consisten Communication In Research. *Journal of Safety Research*, 34.
- Effendy, M., & Indrawati, E.S. (2018). Hubungan Antara Empati dengan Perilaku Agresif Pada Suporter Sepakbola Panser Biru Banyumanik Semarang. *Jurnal Empati*, 7(3), 140–150.
- Faturrohman, D., Mubina, N., Utami, P.R. (2021). Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Aggressive Driving Pada Anggota Club Sepeda Motor Honda Cb150r di Kabupaten Karawang. *Empowerment Jurnal Mahasiswa Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang*, 1(2), 1–2.
- Febrianto, Erick. (2016). Hubungan Antara *Self Control* Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pada Anggota Komunitas Motor. *Skripsi Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang*.
- Fitriyah, F.K. (2019). Pengaruh Perilaku Agresif Pada Anak Usia Dini Terhadap Kecemasan dan Empati. *Education and Human Development Journal*, 4(1), 95–102.
- Gunarso, S.D. (2004). *Dari Anak Sampai Usia Lanjut*. Jakarta: BPK Gunung Mulia.
- Ghozali, Imam. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 23* (Edisi 8). Cetakan ke VII. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghufron, M.N., & Risnawita, R.S. (2012). *Teori-Teori Psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz.
- Handayani, D., Laksono, D.E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64.
- Harris, et all. (2014). The prosocial and aggressive driving inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. *Accident analysis & prevention*, 72, 1-8.
- Henessy, D.A., & Wiesenhal. (2001). Gender, Driving Aggression, and Driver Violence: An Applied Evaluation. *Journal Sex Roles*, Vol. 44, No. 11/12.
- Houston, J.M., Harris, P.B., Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, Vol 5, No 2, 269-278.
- Hurlock, E.B. (2000). *Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Erlangga.
- Hurlock, E.B. (2011). *Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Erlangga.

- James, Leon., & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving, Steering Clear Of Highway Warfare*. Amhest, NY: Phromothens Books.
- Javier, Fisal. (2021, 5 November). Korlantas Polri: Ada 183 Kecelakaan Sepanjang 2021, Terbanyak di Wilayah Polda Jatim. Tempo [on-line]. Diakses pada tanggal 6 Maret 2022 dari <https://data.tempo.co-data/1253/korlantas-polri-ada-183-kecelakaan-sepanjang-2021-terbanyak-di-wilayah-polda-jatim>.
- Joys, S., & Darniati, I. (2016). Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Jalan Macet. *JP3SDM*. Vol. 4. No.1.
- Kapri, U.C., & Rani, N. (2014). Emotional Maturity: Characteristics And Levels. *International Journal Of Technological Exploration And Leasrning*. Vol 3. No 1. 359-361.
- Karimi, Sajjad., Aghabayk, Kayvan., et all. (2021). Aggressive Driving: Self-Reported Anger Expression and its Relationship with Driver Personality. *International Journal of Transportation Engineering*. Vol. 8/ No.3/ (30) Winter 2021.
- Kartono, Kartini. (2011). *Patologi Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Kurniawan, M.W., & Nugroho, I.P. (2021). Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Psycho Idea, Volume 19 Nomer 01*.
- Lemeshow, S., Hosmer, D.W., Klar, J., Wang, S.K.L. (1997). *Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan*. (Dibyo Pramono, Terjemahan). Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Ma, Changxi., Hao, Wei., et all. (2018). The Impact of Aggressive Driving Behavior on Driver-Injury Severity at Highway-Rail Grade Crossings Accidents. *Journal of Advanced Transportation*. Volume 2018, Article ID 9841498, 10 pages.
- Malhotra. (2005). *Riset Pemasaran*. Jilid I. Edisi 4. Jakarta: Indeks Kelompok Gramedia.
- Margono. (2004). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Marhan, C., Suarni, W., Pambudhi, Y.A., & Qolbih, N. (2021). Regulasi Emosi dan Aggresive Driving Behavior Siswa. *Jurnal Sublimapsi*, 2(1), 51.
- Muhid, A. (2019). *Analisis Statistik*. Sidoarjo: Zifatama.
- Nadira, N. (2020). Kontrol Diri dan Mencari Sensasi terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Remaja. *Psikoborneo: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 8(3), 490.
- Nashori, Fuad. (2008). *Psikologi Sosial Islami*. Bandung: PT. Refika Aditama.

- Omala, S.E., dkk. (2018). Hubungan Empati dengan Agresivitas Siswa SMA Pertiwi 2 Padang Serta Implikasinya dalam Bimbingan dan Konseling. *Jurnal Neo Konseling*, 00(2005), 1–6.
- Pelajar dan Usia Muda, Terbanyak Jadi Korban Kecelakaan Lalu Lintas (2021, 25 September). Kompas [on-line]. Diakses pada tanggal 6 Maret 2022 dari <https://amp.kompas.com/otomotif/read/2021/09/25/081200415/pelajar-dan-usia-muda-terbanyak-jadi-korban-kecelakaan-lalu-lintas>.
- Pramesti, Liontina, M.F. (2020). Hubungan Antara Empati Dengan Aggressive Driving Pada Siswa Di SMK X Gresik. *Skripsi Psikologi Universitas Hang Tuah Surabaya*.
- Putri, C.M., & Abdurrohman. (2015). Hubungan Antara Kematangan Emosi dengan Perilaku Agresi pada Siswa SMK Dinamika Kota Tegal. *Jurnal Proyeksi*, 10(1), 39–48.
- Renitasari, Y.D. (2017). Pengaruh Empathy Terhadap Aggressive Driving Pada Dewasa Awal Di Kota Malang. *Skripsi Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang*.
- Santrock, J.W. (2007). *Live-Span Development: Perkembangan Masa Hidup*. (J. Damanik & A. Chusairi, Eds.) (Ed. 5). Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Sari, E.P., & Nuryanto, S. (2002). Penerimaan Diri Pada Lanjut Usia Ditinjau Dari Kematangan Emosi. *Jurnal Psikologi*. Vol 1, No 3.
- Sari, Novita, A.D. (2020). Hubungan Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang. *Skripsi Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang*.
- Siregar, R.R. (2020). Self Control Sebagai Prediktor Terhadap Perilaku Aggresif Pada Remaja. *Jurnal Ilmiah PSYCHE*, Vol. 14 (1), 93–103.
- Soffania, M.I. (2019). Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 222.
- Stranger, N., Kavussanu, M., & Ring, C. (2012). Put Yourself In Their Boots: Effects Of Empathy On Emotion And Aggression. *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 34, 48–62.
- Stephens, A.N., Koppel, K.L., et all. (2018). Associations Between Self-Reported Mindfulness, Driving Anger And Aggressive Driving. *Journal Elsevier, Transportation Research Part F* 56, 149–155.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.
- Supriyanto, E. (2017). Relationship of Emotional Maturity and Aggressivity in Late Adolesence Soccer Players. *Jurnal Psikologi*, 10(2), 182–191.

- Suraji, A., Tjahjonoet, N., dkk. (2010). Indikator Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Sepeda Motor. *Jurnal Transportasi Vol. 10 No. 2 Agustus 2010: 125-134.*
- Susanto, A. (2018). *Bimbingan dan Konseling di Sekolah*. Jakarta: Prenamedia Group.
- Tangney, J.P., Baumeister, R.F., & Boone, A.L. (2004). High self control predicted good adjustment, less pathology, better grade, and interpersonal success. *Journal of Personality, 72(2), 271-324.*
- Tarigan, Y. (2021). The Roles Of Self-Control On Prosocial And Aggressive Driving Style: Hubungan Kontrol Diri Dengan Gaya Berkendara Prosocial Dan Agresif. *Psikologia: Jurnal Pemikiran Dan Penelitian Psikologi, 16.*
- Tasca, L. (2000). A Review of The Literature on Aggressive Driving Research. *Paper presented at Aggressive Driving Issue Conference, 1-25.*
- Taufik. (2012). *Empati Pendekatan Psikologi Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Trisnawati, J., Nauli, F.A., & Agrina. (2014). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Agresif Remaja di SMK Negeri 2 Pekanbaru. *Jurnal JOM PSIK. Vol. 1. No. 2. 1-9.*
- Utami, N. (2010). Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja. *Skripsi Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.*
- Vachon, D.D., Lynam, D.R., & Johnson, J.A. (2013). The (Non) Relation Between Empathy And Aggression: Surprising Results From A Meta-Analysis. *Journal Psychological, 63, 42-48.*
- Widyastuti, Yani. (2009). *Kesehatan Reproduksi*. Yogyakarta: Fitramaya.
- Winurini, S. (2012). Perilaku Agresi Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jakarta. *Journal Kesejahteraan Sosial, IV, 13-14.*
- Yulita, Reren. (2019). Hubungan Kematangan Emosi Dengan Perilaku Aggressive Driving Pada Remaja SMK Di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. *Skripsi Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.*