

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU
AGRESIF BERKENDARA PADA REMAJA**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Mencapai Gelar Sarjana Strata 1
Program Studi Psikologi**



Disusun oleh:

MUHAMMAD QORI' HASAN

NIM. 1802105008

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN
SAMARINDA
2022**

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU
AGRESIF BERKENDARA PADA REMAJA**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Mencapai Gelar Sarjana Strata 1
Program Studi Psikologi**



Disusun oleh:

MUHAMMAD QORI' HASAN

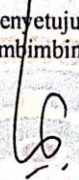
NIM. 1802105008

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN
SAMARINDA
2022**

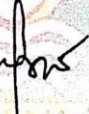
HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif
Berkendara Pada Remaja
Nama : Muhammad Qori' Hasan
NIM : 1802105008
Program Studi : Psikologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Menyetujui:
Pembimbing,


Lida Sofia, S.Psi., M.Psi., Psikolog
NIP. 19800927 200812 2 004

Mengesahkan:
Pembimbing,


Dr. H. Muhammad Noor, M.Si
NIP. 19600817 198601 1 001

Lulus Tanggal: 10 Agustus 2022

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Qori' Hasan
NIM : 1802105008
Program Studi : Psikologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Email : qorihasan2251@gmail.com

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "**Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Berkendara Pada Remaja**" adalah asli hasil dari penelitian Saya sendiri, bukan hasil karya orang lain. Tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam skripsi ini dan disebutkan sumber kutipan serta terlampir dalam daftar pustaka. Apabila di kemudian hari ditemukan bahwa dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan adanya unsur-unsur manipulasi, Saya bersedia jika skripsi ini digugurkan dan gelar akademik (Sarjana) yang telah Saya peroleh dibatalkan serta diproses menurut peraturan yang berlaku.

Samarinda, 26 September 2022

Yang menyatakan,



Muhammad Qori' Hasan
NIM.1802105008

HALAMAN PERSEMBAHAN

“Dengan menyebut nama Allah yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang”

*Atas kehendak Allah, skripsi ini dipersembahkan kepada mereka yang telah hadir
membersamai perjalanan hidup penulis, baik dalam suka maupun duka, juga
secara emosional maupun instrumental.*

*Untuk yang pertama, skripsi ini dipersembahkan kepada diri penulis sendiri
sebagai bentuk apresiasi dalam upaya pengembangan diri yang telah dilewati
baik suka dan duka. Seluruh perjuangan yang telah dilakukan dengan maksimal
dan mengorbankan banyak sekali hal baik secara waktu, emosional, dan fisik
sehingga dapat sampai pada tahap penyelesaian dari penulisan skripsi ini.*

*Untuk yang selanjutnya, skripsi ini dipersembahkan kepada kedua Ayah dan Ibu
penulis yang senantiasa selalu memberikan dukungan dan doa kepada putranya.*

*Untuk yang terakhir, skripsi ini dipersembahkan kepada seluruh orang yang
terlibat dalam hidup penulis baik keluarga, dosen, teman-teman, dan orang yang
selalu mendukung serta memberikan bantuan kepada penulis pada saat proses
penyelesaian skripsi ini.*

HALAMAN MOTTO

"Tak ada penyakit yang tak bisa disembuhkan kecuali kemalasan. Tak ada obat yang tak berguna selain kurangnya pengetahuan."

(Ibnu Sina)

"Orang hebat mampu mengendalikan orang lain, tetapi lebih hebat lagi kalau dia mampu mengendalikan dirinya sendiri."

(Lao Tzu)

"Dia yang ingin menggerakkan dunia, pertama-tama harus menggerakkan dirinya sendiri."

(Socrates)

"From error to error, one discovers the entire truth."

(Sigmund Freud)

"Jangan gegabah, pikirkan terlebih dahulu setiap tindakan agar tidak menyesal di kemudian hari."

(Muhmmad Qori' Hasan)

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP
PERILAKU AGRESIF BERKENDARA
PADA REMAJA**

MUHAMMAD QORI HASAN

NIM. 1802105008

Program Studi Psikologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Mulawarman

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja. Metode dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menggunakan subjek penelitian 100 remaja di Samarinda yang dipilih menggunakan teknik non-probability sampling. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah skala tipe likert untuk perilaku agresif berkendara dan kontrol diri. Teknis analisis data yang digunakan adalah regresi linier sederhana. Data yang telah terkumpul kemudian dianalisis dengan bantuan program aplikasi *Statistical Package for Social Science (SPSS)* versi 21.0 for windows. Hasil analisis regresi linier sederhana menunjukkan nilai kontribusi pengaruh (R^2) sebesar 19,8. Hasil tersebut menunjukkan bahwa terdapat pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja. Kemudian hasil uji regresi parsial menemukan hasil bahwa aspek dari kontrol diri yang memiliki pengaruh signifikan terhadap aspek perilaku agresif berkendara yaitu kontrol perilaku dan kontrol keputusan, sedangkan aspek kontrol kognitif memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap aspek dari perilaku agresif berkendara.

Kata kunci: kontrol diri, perilaku agresif berkendara, remaja

**THE EFFECT OF SELF-CONTROL ON
AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR
TO TEENAGERS**

**MUHAMMAD QORI HASAN
NIM. 1802105008**

*Department of Psychology, Faculty of Social and Political Sciences,
Mulawarman University*

ABSTRACT

This study aims to determine the effect of self-control on aggressive driving behavior in adolescents. The method in this study uses a quantitative approach using research subjects of 100 teenagers in Samarinda who were selected using a non-probability sampling technique. The data collection method used is a Likert-type scale for aggressive driving behavior and self-control. The data analysis technique used is simple linear regression. The data that has been collected is then analyzed with the help of the Statistical Package for Social Science (SPSS) application program version 21.0 for windows. The results of simple linear regression analysis show the value of the influence contribution (R²) of 19.8. These results indicate that there is an influence of self-control on aggressive driving behavior in adolescents. Then the results of the partial regression test found that aspects of self-control that had a significant influence on aspects of aggressive driving behavior were behavioral control and decision control, while aspects of cognitive control had no significant effect on aspects of aggressive driving behavior.

Keywords: self control, aggressive driving behavior, adolescents

RIWAYAT HIDUP



Muhammad Qori' Hasan atau dikenal dengan panggilan Qori' adalah penulis skripsi ini. Penulis lahir pada tanggal 22 Mei 2001 di Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan Timur. Merupakan anak pertama dari lima bersaudara pada pasangan keluarga Bapak Rusdianto dan Ibu Arbiana Sukmawati. Penulis menempuh pendidikan dimulai dari TK Al-Munawarrah pada tahun 2005 dan lulus pada tahun 2006. Kemudian melanjutkan ke Sekolah Dasar Al-Munawarrah di Tenggarong pada tahun 2006 dan lulus pada tahun 2012. Kemudian melanjutkan ke jenjang Sekolah Menengah Pertama di SMP IT Nurul 'Ilmi Tenggarong pada tahun 2012 dan lulus pada tahun 2015. Selanjutnya penulis melanjutkan pendidikan di SMA IT Nurul 'Ilmi Tenggarong pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018. Penulis melanjutkan studinya di Perguruan Tinggi Universitas Mulawarman Pada Program Studi Psikologi.

Penulis memiliki pengalaman berpartisipasi dalam menyusun sebuah jurnal bersama dosen Ibu Rina Rifayanti, S.Psi, M.Psi, Psikolog., Alma Yorinda, Zaki Abdallah Alkatiri, dan Muhammad Qori' Hasan dengan judul "*Use of Social Media and Phubbing Behavior Against Fear of Missing Out*". Penulis juga berpartisipasi dan menjadi peraih pendanaan untuk dua judul penelitian yaitu "*Brain Gym Therapy: Sebagai Upaya Meningkatkan Konsentrasi Mahasiswa*" dan "*Kecemasan Sosial Perempuan Korban Catcalling di Samarinda*" dalam

penelitian pada kegiatan PKM (Pekan Kreativitas Mahasiswa) yang diselenggarakan Kemdikbud-Direktorat Belmawa pada tahun 2021.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur dipanjatkan atas segala berkah dan karunia yang telah diberikan dari Allah *subhanahu wa ta'la* sehingga penulis mampu untuk menyelesaikan penelitian skripsi dengan judul **“Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Berkendara Pada Remaja”**.

Selama penyelesaian penelitian ini, penulis mendapatkan banyak kesulitan dan tantangan yang telah dilewati, namun berkat dukungan dari berbagai pihak yang berupa bimbingan, perhatian, semangat, serta hiburan yang telah diberikan sehingga membuat penulis mampu menyelesaikan skripsi ini sebaik mungkin. Berdasar hal tersebut, pada kesempatan kali ini dan dengan kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. H. Masjaya, M.Si, selaku Rektor Universitas Mulawarman Samarinda.
2. Dr. Muhammad Noor, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman.
3. Lisda Sofia, S.Psi., M.Psi., Psikolog, selaku Ketua Program Studi Psikologi Universitas Mulawarman juga selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing penulis dengan sabar dalam proses penyelesaian skripsi dengan memberikan saran-saran sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.

4. M. Ali Adriansyah, S.Psi., M.Si sebagai dosen penguji I dan Nanik Handayani, M.Psi., Psikolog sebagai dosen penguji II yang telah memberikan kritik dan saran untuk menyempurnakan skripsi ini.
5. Seluruh Staf dan Tenaga Pengajar Program Studi Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman yang telah membantu dalam proses administrasi dan memberikan ilmu secara teoritis dan praktis, serta memberikan pengalaman yang berharga kepada penulis.
6. Kedua orang tua saya Bapak Rusdianto dan Ibu Arbiana Sukmawati yang tidak pernah berhenti memberikan dukungan dan doa yang selalu menyertai.
7. Putri Yustisia Tri Sanhadi dan Keluarga, yang selalu membantu banyak dalam proses pengerjaan skripsi ini dan memberikan dukungan serta semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada teman-teman psikologi angkatan 2018 yang menjadi pengisi suasana diperkuliahan sehingga dapat sampai dititik akhir perkuliahan.
9. Kepada teman-teman, para sahabat, sanak saudara yang selalu menghibur, memberikan semangat, dan selalu terbuka menjadi tempat yang menyenangkan.
10. Kepada seluruh responden yang telah saya temui dan membantu dalam menyelesaikan penelitian skripsi penulis.

Sekian dan demikian kata pengantar dari penulis, semoga seluruh bantuan yang telah diberikan oleh seluruh pihak kepada penulis dapat menjadi berkah dan amal kebaikan dari Allah *subhanahu wa ta'la*. Semoga skripsi ini juga dapat

memberikan manfaat bagi semua pihak yang membutuhkan sebagai pengetahuan dan untuk perbaikan pada penelitian selanjutnya. Akhir kata, penulis mohon maaf apabila dalam penulisan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan kesalahan.

Samarinda 28 April 2022

Penulis
Muhammad Qori' Hasan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT	vii
RIWAYAT HIDUP	viii
KATA PENGANTAR	x
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Perilaku Agresif Berkendara	7
1. Definisi Perilaku Agresif Berkendara	7
2. Aspek-Aspek Perilaku Agresif Berkendara	8
3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Agresif Berkendara	9
B. Kontrol Diri	11
1. Definisi Kontrol Diri	11
2. Aspek-Aspek Kontrol Diri	12
3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kontrol Diri	13
C. Kerangka Pemikiran	14
D. Hipotesis	18
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	19
B. Identifikasi Variabel	20
C. Definisi Konseptual	20
1. Perilaku Agresif Berkendara	20
2. Kontrol Diri	20
D. Definisi Operasional	21
1. Perilaku Agresif Berkendara	21
2. Kontrol Diri	21

E.	Populasi dan Sampel	22
1.	Populasi	22
2.	Sampel	22
F.	Metode Pengumpulan Data	24
1.	Skala Perilaku Agresif Berkendara	25
2.	Skala Kontrol Diri	25
G.	Uji Validitas dan Uji Reliabilitas	26
1.	Uji Validitas	26
2.	Uji Reliabilitas	26
H.	Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas.....	27
1.	Skala Perilaku Agresif Berkendara.....	27
2.	Skala Kontrol diri.....	28
I.	Teknik Analisa Data	29
1.	Uji Normalitas	30
2.	Uji Linearitas	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
A.	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	32
B.	Hasil Penelitian.....	32
1.	Deskripsi Karakteristik Subjek Penelitian	32
2.	Hasil Uji Deskriptif.....	34
3.	Hasil Uji Asumsi: Normalitas.....	37
4.	Hasil Uji Asumsi: Linearitas	39
5.	Hasil Uji Hipotesis: Regresi Linier Sederhana	40
6.	Hasil Uji Hipotesis: Regresi Parsial dan Model Penuh	41
C.	Pembahasan.....	43
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		
A.	Simpulan	48
B.	Saran.....	48
DAFTAR PUSTAKA		50
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....		54

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Skala Pengukuran Likert	24
Tabel 2. Blue Print Skala Perilaku Agresif Berkendara.....	25
Tabel 3. Blue Print Skala Kontrol Diri	25
Tabel 4. Tingkat Keandalan <i>Cronbach's Alpha</i>	27
Tabel 5. Sebaran Aitem Skala Perilaku Agresif Berkendara	27
Tabel 6. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan Skala Perilaku Agresif Berkendara (N=40)	28
Tabel 7. Rangkuman Keandalan Variabel Perilaku Agresif Berkendara (N=40).....	28
Tabel 8. Sebaran Aitem Skala Kontrol Diri	29
Tabel 9. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan Skala Kontrol Diri (N=40)....	29
Tabel 10 Rangkuman Keandalan Variabel Kontrol Diri (N=40)	29
Tabel 11. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Usia.....	33
Tabel 12. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Status	33
Tabel 13. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Jenis Motor.....	34
Tabel 14. Mean Empirik dan Mean Hipotetik	35
Tabel 15. Kategorisasi Skor Skala Perilaku Agresif Berkendara	36
Tabel 16. Kategorisasi Skor Skala Kontrol Diri.....	37
Tabel 17. Hasil Uji Asumsi Normalitas	37
Tabel 18. Hasil Uji Asumsi Linearitas.....	40
Tabel 19. Hasil Uji Hipotesis Analisis Regresi Linier Sederhana	40
Tabel 20. Hasil Uji Hipotesis Analisis Regresi Model Penuh.....	41
Tabel 21. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Perilaku Konflik (Y ₁)....	42
Tabel 22. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Mengebut (Y ₂).....	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian	18
Gambar 2. QQ Plot Perilaku Agresif Berkendara	38
Gambar 3. QQ Plot Kontrol Diri.....	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Skala Penelitian	55
Lampiran 2. Sebaran Data Uji Coba Penelitian.....	61
Lampiran 3. Sebaran Data Penelitian	63
Lampiran 4. Hasil Uji Validitas.....	65
Lampiran 5. Hasil Uji Reliabilitas	70
Lampiran 6. Hasil Uji Deskriptif.....	71
Lampiran 7. Hasil Uji Asumsi: Normalitas	73
Lampiran 8. Hasil Uji Asumsi: Linearitas.....	74
Lampiran 9. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Sederhana	75
Lampiran 10. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Model Penuh.....	76
Lampiran 11. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Parsial.....	77
Lampiran 12. Karakteristik Responden	78

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Jumlah kendaraan yang terus meningkat menyebabkan tingginya kecelakaan di Indonesia, dengan ditunjukkan oleh hasil data statistik kecelakaan lalu lintas selama dalam kurun waktu 2015-2019, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan dengan rata-rata 4,87 persen per tahun. Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat bahwa jumlah kecelakaan sepanjang tahun 2019 sebanyak 116.411 kejadian. Jumlah tersebut mengalami kenaikan 6,59 persen dibandingkan pada tahun 2018 dengan angka 109.215 kejadian. Kecelakaan tersebut telah menyebabkan 175.488 orang menjadi korban dengan rincian korban yang mengalami luka ringan sebesar 78,26 persen, lalu korban luka berat 7,11 persen, dan korban meninggal 14,63 persen.

Pada penelitian Handayani dkk., (2017) tentang perilaku agresif berkendara terhadap potensi kecelakaan pada remaja di Surakarta yang mendapatkan hasil bahwa 94.44 persen remaja di Kota Surakarta telah mengendarai motor sebelum usia yang cukup dan sebesar 76.77 persen remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta belum memiliki SIM C, lalu pada pengaruh perilaku agresif berkendara terhadap potensi kecelakaan pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta yaitu sebesar 68.60 persen.

Handayani dkk., (2017) menyatakan bahwa 68.60 persen kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalanan pada pengguna kendaraan motor pada remaja

disebabkan oleh perilaku agresif berkendara. Perilaku agresif berkendara menurut Houston dkk., (2003) adalah pola disfungsional dari perilaku sosial yang merupakan ancaman serius bagi keselamatan publik. Mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai macam bentuk perilaku termasuk mengekor atau mengikuti dari belakang, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, berkedip dengan lampu jauh di lalu lintas lambat, dan mengendarai dengan cepat.

Kerumitan untuk memahami perilaku agresif menumbuhkan beberapa pendekatan dengan upaya mencoba menjelaskan dinamika penyebab perilaku agresif. Beberapa pendekatan masing-masing memiliki cara pandang terhadap perilaku agresif ini yaitu pendekatan biologis, pendekatan psikologis dan pengaruh situasional (Susantyo, 2011).

Aji (2020) menyampaikan bahwa seseorang dapat dikatakan memiliki perilaku agresif berkendara yang tinggi apabila dirinya berkendara tanpa memikirkan keselamatan dirinya sehingga dapat membahayakan pengendara lain yang ada disekitarnya. Ketika pelaku dari perilaku agresif berkendara tidak memikirkan konsekuensi yang akan didapat ketika melakukan hal-hal berbahaya ketika di jalan seperti memacu kendaraan melebihi batas kecepatan, melakukan *zig-zag* di jalanan, dan perilaku agresif berkendara lainnya.

Faktor dari perilaku agresif berkendara dapat menjadi salah satu penentu dari munculnya perilaku agresif berkendara Shinar dan Compton (2004) menyampaikan bahwa faktor-faktor perilaku agresif berkendara meliputi jenis kelamin, usia pengemudi, ada atau tidaknya penumpang, dan jenis serta status kondisi kendaraan yang dirasakan.

Putri dkk., (2016) menyatakan bahwa pola berpikir remaja itu kausatif yaitu tentang hubungan sebab dan akibat. Misalnya remaja duduk di depan pintu, lalu orang tua melarangnya sambil berkata “larangan”. Jika yang dilarang itu anak kecil, pasti ia akan menuruti perintah orang tuanya, tetapi ketika remaja yang dilarang itu akan mempertanyakan mengapa ia tidak boleh duduk didepan pintu. Karena pola pikir remaja kausatif sehingga ketika mereka dilarang oleh orang tua mereka untuk tidak berkendara yang membahayakan namun itu dapat membuat para remaja menjadi semakin terpicu untuk mencobanya.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada remaja pengendara sepeda motor, perilaku yang muncul pada hasil wawancara dengan remaja sejalan dengan perilaku menurut Houston dkk., (2003) ketika berada di jalan raya perilaku seperti melewati batas wajar kecepatan, melakukan *zig-zag*, dan membunyikan klakson ketika dalam kemacetan, hal tersebut dapat dipicu karena impulsif dalam diri pelaku. Perilaku impulsif dapat disebabkan karena rendahnya kontrol diri dalam diri mereka sehingga menyebabkan mereka untuk melakukan perilaku agresif berkendara di jalanan.

Perilaku agresif berkendara adalah suatu bentuk dari perilaku agresi dan hal yang dapat memicu perilaku agresi salah satunya adalah rendahnya kontrol diri, dalam hasil penelitian yang dilakukan Sofia dan Cruz (2015) menyebutkan hasil bahwa atlet dengan tingkat kapasitas kontrol diri yang lebih tinggi tampaknya lebih baik dalam mengendalikan agresi, dan atlet pria cenderung lebih agresif.

Kontrol diri menurut Averill (1973) adalah suatu tanggapan atau respon yang diberikan secara langsung sehingga dapat memengaruhi atau memodifikasi karakteristik seseorang secara objektif, kemudian dapat menginterpretasikan dan menilai suatu peristiwa atau memasukkannya kedalam kognitif sehingga dapat menentukan respon berbagai perilaku yang dianut. Dalam penelitian yang dilakukan Hastuti (2018) kontrol diri dapat dimanfaatkan untuk mengurangi dampak bahaya akibat perilaku agresi, khususnya agresivitas yang tidak terkendali. Berdasarkan pada penjelasan sebelumnya yang menunjukkan bahwa kontrol diri dapat digunakan sebagai variabel dalam penelitian ini untuk menentukan pengaruh pada perilaku agresif berkendara.

Dalam penelitian ini menggunakan aspek kontrol diri Averill (1973) untuk meneliti seberapa besar pengaruh dari kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara, adapun aspek yang digunakan meliputi kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan. Harahap (2017) menyampaikan bahwa terdapat dua faktor yang dapat memengaruhi kontrol diri seseorang yaitu internal dan eksternal, faktor internal meliputi usia dan jenis kelamin sedangkan eksternal meliputi pola asuh keluarga dan lingkungan tumbuh kembang.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Aji (2020) pada ojek *online* menunjukkan bahwa agresivitas berkendara pada pengemudi ojek *online* dapat dipengaruhi oleh kontrol diri. Penelitian Marhan dkk., (2021) tentang regulasi emosi dan perilaku agresif berkendara siswa, pada SMK Negeri 2 Kendari mendapatkan hasil penelitian bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara regulasi emosi dan perilaku agresif berkendara pada siswa SMK

Nagri 2 Kendari. Dari hasil penelitian tersebut maka membuktikan bahwa adanya pengaruh antara regulasi emosi dan perilaku agresif berkendara pada remaja.

Nu'man dan Ramdhani (2020) menyatakan tentang sikap dan kontrol perilaku dari peluang perilaku agresif berkendara, memberikan hasil gambaran bahwa kontrol perilaku dapat menjadi faktor yang menentukan dalam perilaku perilaku agresif berkendara. Hasil penelitian di atas menunjukkan bahwa kontrol perilaku menjadi variabel yang menentukan dalam perilaku agresif berkendara.

Berdasarkan paparan fenomena di atas, maka peneliti tertarik untuk meneliti variabel perilaku agresif berkendara sebagai variabel terikat dan kontrol diri sebagai variabel bebas pada remaja di Samarinda. Peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul “Pengaruh Kontrol diri Terhadap Perilaku Perilaku agresif berkendara Pada Remaja.”

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah terdapat pengaruh kontrol diri terhadap perilaku perilaku agresif berkendara pada remaja?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku perilaku agresif berkendara pada remaja.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan keilmuan yang dapat berguna terhadap ilmu psikologi, khususnya psikologi sosial, perkembangan, dan forensik.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi remaja, penelitian ini diharapkan dapat membantu memberikan gambaran dan informasi tentang pengaruh kontrol diri terhadap perilaku perilaku agresif berkendara pada remaja akhir.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan menambah wawasan dalam berlalu lintas bagi pembaca, terutama pada remaja yang baru saja mendapatkan (surat izin mengemudi) SIM dan memulai untuk berkendara agar mengetahui seputar perilaku perilaku agresif berkendara dan kontrol diri.
- c. Bagi pihak yang memiliki wewenang bertanggung jawab dalam lalu lintas di jalan raya polisi lalu lintas dan dinas perhubungan dapat mendapatkan kesadaran akan pentingnya sosialisasi seputar pentingnya berkendara dengan aman dan mematuhi peraturan lalu lintas sehingga dapat mengurangi potensi perilaku agresif berkendara di jalan raya terutama pada remaja.
- d. Penelitian ini juga diharap dapat membantu memberi kajian pemikiran tentang pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja sebagai bahan acuan bagi mahasiswa dalam mengembangkan penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perilaku Agresif Berkendara

1. Definisi Perilaku Agresif Berkendara

Pengertian perilaku agresif berkendara menurut Houston dkk., (2003) adalah pola disfungsional dari perilaku sosial yang merupakan ancaman serius bagi keselamatan publik. Mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai macam bentuk perilaku termasuk mengekor atau mengikuti dari belakang, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, berkedip dengan lampu jauh di lalu lintas lambat, dan memacu kendaraan dengan cepat. Mengemudi secara agresif dapat didefinisikan sebagai suatu perilaku yang mengganggu dan membahayakan aktivitas pejalan kaki atau pengemudi (Shinar & Compton, 2004).

Istilah mengamuk di jalan telah menjadi suatu bahasa sehari-hari untuk menggambarkan emosi amarah apa pun saat mengemudi, hal seperti itu juga dapat disebut sebagai mengemudi dengan marah atau agresif (Sharkin, 2004). Perilaku agresif berkendara didefinisikan sebagai perilaku mengemudi dengan cara apa pun yang baik sengaja (baik yang didorong oleh kemarahan atau frustrasi atau sebagai suatu cara yang diperhitungkan untuk mencapai tujuan) membahayakan orang lain secara psikologis, fisik, maupun keduanya (Ellison-Potter dkk., 2001).

Perilaku agresif berkendara yang didefinisikan oleh Vanlaar dkk., (2008) adalah perilaku yang mengganggu pengendara lain atau orang lain dengan menyalakan lampu merah/lampu rem, memacu kendaraan dengan cepat untuk

dapat melewati lampu, balapan liar di jalan, memacu kendaraan dengan cepat secara berlebihan, berkendara melebihi rambu batas kecepatan lalu lintas, mengumpat, membuat tanda kasar yang mengganggu pengemudi lain, menggunakan klakson saat kesal, dan mengambil risiko saat mengemudi, hanya untuk bersenang-senang.

Berdasarkan beberapa pengertian dari pada tokoh di atas dapat ditarik kesimpulan perilaku agresif berkendara merupakan perilaku pengendara kendaraan yang mengganggu dan dapat berpotensi merugikan diri sendiri dan orang lain, seperti menggunakan lampu jarak jauh, melewati batas kecepatan yang ditentukan, memacu kendaraan dengan cepat dengan sengaja, memacu kendaraan dengan cepat untuk menghindari rambu lampu lalu lintas, mengikuti kendaraan lain dengan sangat dekat, menyalip dengan agresif, membunyikan klakson dan lainnya.

2. Aspek-Aspek Perilaku Agresif Berkendara

Menurut Houston dkk., (2003) menyebutkan bahwa aspek dalam perilaku agresif berkendara ada dua, yaitu:

a. Perilaku Konflik

Perilaku konflik melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai dengan tindakan tidak kompatibel yang menimbulkan respons konflik, seperti membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, dan menyorotkan sinar tinggi.

b. Mengebut

Mengebut mencakup perilaku pengambilan risiko, seperti melewati batas kecepatan, mengikuti orang dengan jarak yang sangat dekat, dan menambah kecepatan ketika lampu kuning akan berubah menjadi merah, perilaku ini dapat mewakili risiko yang diperhitungkan dalam pengambilan keputusan yang impulsif atau hanya kecerobohan.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat diketahui bahwa aspek-aspek perilaku agresif berkendara terdiri perilaku konflik yang melibatkan interaksi langsung dengan pengemudi lain atau pengguna jalan lain dan mengebut yang merupakan bentuk dari perilaku beresiko yang dapat membahayakan pelaku perilaku agresif berkendara, pengendara lainnya, dan pengguna jalan lainnya.

3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Agresif Berkendara

Faktor-faktor yang dapat memengaruhi perilaku agresif berkendara menurut Shinar dan Compton (2004) ada empat faktor yaitu:

a. Faktor jenis kelamin

Jenis kelamin menjadi salah satu faktor utama dalam memengaruhi perilaku agresif berkendara, dimana adanya perbedaan seperti dalam pengambilan keputusan bahwa kebanyakan laki-laki lebih tinggi dalam mencari suatu sensasi dalam kegiatan yang menantang daripada perempuan dan kecenderungan laki-laki lebih tinggi dalam tindakan agresi.

b. Faktor usia

Dalam faktor usia, tingkat kematangan mental dapat menjadi penentu dalam melakukan perilaku agresif berkendara, kedewasaan seseorang akan pandangan terhadap peraturan lalu lintas semakin meningkat. Kecenderungan remaja akhir dalam keinginan untuk mencoba segala hal dapat menyebabkan terjadinya perilaku agresif berkendara dan melakukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.

c. Faktor ada atau tidaknya penumpang

Ada atau tidaknya penumpang dapat menjadi faktor dalam perilaku perilaku agresif berkendara, karena ketika adanya penumpang yang ikut dalam perjalanan dapat membantu untuk menenangkan pengemudi agar lebih berhati-hati dan mematuhi peraturan lalu lintas, terutama ketika membawa penumpang yang lebih tua.

d. Faktor jenis serta status kondisi kendaraan

Jenis serta status kondisi kendaraan menjadi faktor penentu dalam perilaku perilaku agresif berkendara. Jika performa kendaraan sedang prima atau sedang dalam kondisi baik, maka akan meningkatkan kemungkinan untuk melakukan perilaku agresif berkendara seperti memacu kendaraan dengan cepat dan lainnya.

Dari penjelasan faktor-faktor yang memengaruhi perilaku agresif berkendara di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat empat faktor mencakup faktor jenis kelamin, faktor usia, faktor ada atau tidaknya penumpang, dan faktor jenis serta status kondisi kendaraan.

B. Kontrol Diri

1. Definisi Kontrol Diri

Menurut Averill (1973) kontrol diri adalah suatu tanggapan atau respon yang diberikan secara langsung sehingga dapat memengaruhi atau memodifikasi karakteristik seseorang secara objektif, kemudian dapat menginterpretasikan dan menilai suatu peristiwa atau memasukannya ke dalam kognitif sehingga dapat untuk menentukan respon berbagai perilaku yang dianut. Kontrol diri merupakan suatu kemampuan untuk mengubah kecenderungan atau mengesampingkan respons yang dominan (Schmeichel dkk., 2010).

Kontrol diri menurut Marsela dan Supriatna (2019) adalah suatu keterampilan untuk menangani, mengarahkan, mengatur dan membimbing suatu perilaku yang dapat membawa ke arah yang positif serta menjadi salah satu potensi yang dapat digunakan dan dikembangkan oleh individu selama berlangsungnya kehidupan, termasuk dalam menghadapi keadaan yang terjadi di lingkungannya.

Kontrol diri adalah kemampuan untuk mengubah atau mengganti respons perasaan hati seseorang, juga untuk mengganggu kecenderungan perilaku yang tidak diinginkan seperti perilaku impuls dan menahan diri untuk tidak melanjutkannya (Tangney dkk., 2004). Kemampuan untuk mengatur dan mengendalikan dorongan atau impuls, harapan, keinginan, emosi yang dirasakan, dan perilaku lainnya yang berada dalam diri disebut juga dengan kontrol diri (Blackhart dkk., 2011).

Berdasarkan pendapat tentang definisi para tokoh tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kontrol diri merupakan suatu kemampuan yang dimiliki manusia untuk menahan diri dengan meregulasi pikiran secara sadar akan kebutuhan dan keinginan dengan menggunakan akal pikiran, sehingga mampu untuk menentukan prioritas, dan menghindari perilaku impulsif yang bertentangan dengan nilai-nilai moral yang dipercaya.

2. Aspek-Aspek Kontrol Diri

Aspek-aspek dari kontrol diri yang dikemukakan oleh Averill (1973) yaitu:

a. Kontrol Perilaku

Kontrol perilaku merupakan bentuk kesiapan dari tanggapan yang dapat secara langsung memengaruhi atau memodifikasi karakteristik obyektif seseorang dari suatu peristiwa yang terjadi sehingga dapat menentukan tindakan yang akan diambil.

b. Kontrol Kognitif

Kontrol Kognitif merupakan cara di mana suatu peristiwa dapat dinilai, diinterpretasikan, atau dimasukkan ke dalam "rencana" berbentuk kognitif, sehingga dapat menentukan kemungkinan-kemungkinan buruk yang akan terjadi agar dapat dihindari.

c. Kontrol Keputusan

Kontrol keputusan merupakan kesempatan untuk memilih di antara berbagai tindakan yang telah direncanakan, menjalani pilihan keputusan dari tindakan yang telah diambil dalam kondisi tersebut sebagai bentuk

untuk menghindari perilaku yang impulsif dan dapat merugikan tanpa berpikir dengan sadar.

Berdasarkan penjelasan dari aspek di atas, kontrol diri terbagi menjadi tiga aspek yaitu kontrol perilaku yang berupa kesiapan dari tanggapan yang memengaruhi obyektivitas, kontrol kognitif berupa rencana yang telah disiapkan dalam kognitif, dan kontrol keputusan yang merupakan langkah untuk mengambil tindakan atau aksi.

3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kontrol Diri

Faktor yang memengaruhi kontrol diri menurut Harahap (2017) terbagi menjadi dua, yaitu:

a. Faktor internal

Faktor internal yang turut serta dalam kemampuan dalam pengendalian diri adalah usia, dimana semakin bertambah usia seseorang maka kemungkinannya akan semakin membaik kemampuan mengontrol diri tersebut. faktor internal lainnya adalah kemampuan kognitif dalam memecahkan suatu permasalahan dan tidak bertindak gegabah.

b. Faktor Eksternal

Faktor eksternal diantaranya dimulai dari lingkungan keluarga, dimana dalam lingkungan keluarga terutama orang tua akan menentukan bagaimana kemampuan seseorang dalam mengontrol diri. Bila orang tua semasa pertumbuhan sejak anak-anak menerapkan kepada anaknya sikap disiplin dengan sungguh-sungguh sejak dini, kemudian orang tua juga bersikap tegas dan konsisten terhadap semua konsekuensi yang telah

ditetapkan kepada anak apabila anak berlawanan dengan moral yang telah ditetapkan.

Berdasarkan dari pembahasan tentang faktor kontrol diri di atas, menunjukkan bahwa faktor yang dapat memengaruhi kontrol diri terbagi menjadi dua, yaitu faktor internal dimana yang bersumber dari dalam diri seseorang seperti usia dan kemampuan kognitif. kemudian faktor eksternal meliputi keluarga, dimana keluarga menjadi lingkungan pertama seseorang sebelum menuju lingkungan yang lebih luas seperti lingkungan belajar dan pertemanan.

C. Kerangka Pemikiran

Masa remaja menurut Santrock (2007) merupakan masa transisi dari kanak-kanak menuju dewasa dengan berbagai perubahan baik secara biologis, kognitif dan sosioemosional. Masa remaja juga merupakan masa yang sangat membingungkan, karena mereka berada di antara dua tahap perkembangan dimana mereka bukan lagi seorang anak-anak dan juga belum menjadi dewasa, sehingga dalam kesehariannya mereka masih mengalami kebingungan dalam menghadapi permasalahan. Dengan semakin mendekatnya usia kematangan yang seharusnya, menyebabkan para remaja merasa gelisah untuk melekatkan stereotip belasan tahun dan untuk memberikan kesan bahwa mereka sudah beranjak dewasa (Fatmawaty, 2017). Masa remaja juga dapat menjadi masa dimana mereka mulai mencari identitas diri dengan mencoba berbagai macam hal untuk memenuhi rasa penasaran mereka.

Sedikit demi sedikit para remaja mulai mendambakan identitas diri dan tidak puas lagi dengan menjadi sama seperti teman-teman dalam segala hal, seperti sebelumnya (Fatmawaty, 2017). Hal yang akan menjadi permasalahan adalah ketika para remaja mulai melakukan tindakan-tindakan yang menyimpang dari moral dan sulit untuk membedakan mana yang baik dan buruk untuk dilakukan, atau bahkan mereka sadar bahwa hal yang dilakukan adalah tidak baik karena rasa penasarannya sehingga menjadi nakal. Terdapat alasan kenapa remaja menjadi sulit untuk diatasi, yang pertama adalah selama masa kanak-kanak kebanyakan masalah mereka diatasi oleh orang tua dan guru sehingga remaja sulit untuk menyelesaikan masalahnya, yang kedua karena remaja merasa dirinya mandiri sehingga menolak bantuan dari orang tua dan guru sehingga permasalahan mereka berakhir dengan tidak sesuai harapan (Fatmawaty, 2017).

Permasalahan yang terjadi pada remaja salah satunya diakibatkan dari kurangnya kontrol diri dalam diri mereka. Pengukuran beberapa kenakalan nonkriminal pra remaja dapat digunakan sebagai variabel prediktor untuk kenakalan dan perilaku kriminal, dengan demikian menunjukkan stabilitas kontrol diri yang rendah sejak masa kanak-kanak (Akers, 1991). Pengendalian diri yang rendah merupakan hasil dari pertumbuhan masa kanak-kanak yang tidak efektif di mana orang tua gagal dalam memantau perilaku anak, tidak mengenali perilaku buruk ketika itu terjadi, dan lalai untuk menghukum anak ketika berperilaku buruk (Gottfredson & Hirschi, 1990 ; Arneklev dkk., 1993).

Sejalan dengan pernyataan Harahap (2017) bahwa salah satu faktor yang memengaruhi kontrol diri adalah faktor eksternal, yaitu keluarga sebagai

lingkungan pertama anak dalam berkembang, dimana jika peran orang tua tidak efektif dalam mendidik anak dengan disiplin dan konsisten terhadap konsekuensi yang telah ditetapkan. Karena itu penelitian ini dilakukan terhadap remaja akhir untuk mencari tahu tentang pengaruh dari kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja akhir, diduga rendahnya pengendalian diri dalam remaja akhir yang disebabkan oleh perkembangan anak yang tidak efektif dapat menjadi topik yang menarik untuk diteliti.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa masa remaja menjadi masa peralihan dan masa pencarian identitas, salah satu cara mencari identitas adalah dengan melakukan kenakalan agar terlihat keren. Hal tersebut dibuktikan dengan temuan remaja yang berada dalam lapas, pada penelitian yang dilakukan oleh Kusumawardhani dkk. (2018) dengan partisipan anak didikan lapas (andikpas) yang dikeluhkan sering atau pernah memasuki sel isolasi dengan jumlah partisipan 15 orang remaja laki-laki untuk melakukan *art therapy* dalam meningkatkan kontrol diri mereka.

Salah satu bentuk kenakalan remaja adalah perilaku agresif berkendara dimana hal tersebut dapat dibuktikan dalam penelitian yang dilakukan oleh Handayani dkk. (2017) mendapatkan hasil bahwa 36.94% pelajar di Surakarta berada di bawah usia 17 tahun sudah mengendarai sepeda motor. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa pengendara yang berada diusia remaja terutama pada usia remaja akhir dapat menjadi subjek penelitian yang menarik untuk diteliti.

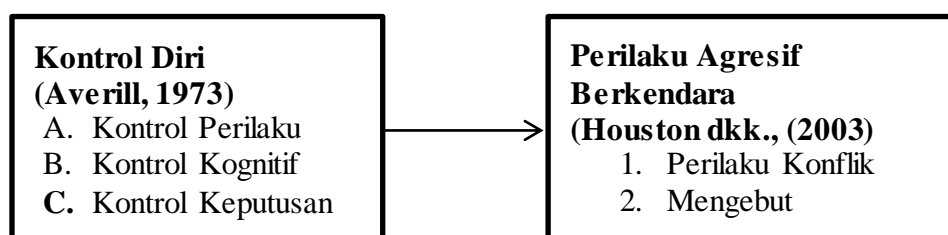
Adapun aspek dari perilaku agresif berkendara menurut Houston dkk (2003) yaitu perilaku konflik dan mengebut. Tangney dkk. (2004) menemukan hasil bahwa individu yang memiliki pengendalian diri yang tinggi cenderung memiliki hasil yang lebih baik, memiliki hubungan yang lebih aman dan memuaskan, lebih sedikit dalam emosi marah dan agresi daripada individu yang memiliki pengendalian diri yang rendah. Diduga perilaku konflik dan mengebut dalam aspek perilaku agresif berkendara memiliki hubungan terkait dengan aspek kontrol diri yang dikemukakan oleh Averill (1973) yaitu kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan.

Dimana ketika melakukan perilaku agresif berkendara seperti memacu kendaraan dengan cepat saat rambu lampu lalu lintas berwarna kuning dan ingin berganti ke merah maka pengemudi dengan tidak sadar meningkatkan kecepatannya agar dapat menghindari lampu merah, perilaku impulsif tersebut menjadi benang merah karena ketika seseorang mengalami impulsif maka di situlah rendahnya kontrol diri. Kemudian pada perilaku konflik dimana pelaku perilaku agresif berkendara membunyikan klakson saat kemacetan menunjukkan bahwa kesabaran yang rendah dan membuktikan bahwa rendahnya juga kontrol diri.

Berdasarkan penelitian Aji (2020) yang dilakukan pada ojek *online* tentang agresivitas berkendara ditinjau dari kontrol diri, mendapatkan hasil analisis yang dapat diambil kesimpulan bahwa agresivitas berkendara pada pengemudi ojek online dapat dipengaruhi oleh kontrol diri. Ketika munculnya dorongan untuk berperilaku agresi menguat, kontrol diri dapat mengambil peran menolong

individu untuk meninggalkan dorongan perilaku agresinya dan membantu individu untuk merespon sesuai dengan standar pribadi atau sosial dengan memperingatkan perilaku agresi di jalan raya (Aji, 2020).

Berdasarkan beberapa uraian yang telah dijabarkan di atas, dapat disimpulkan bahwa kerangka berpikir penelitian ini adalah:



Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian

D. Hipotesis

1. H_0 : Terdapat pengaruh antara kontrol diri terhadap perilaku aggressive driving pada remaja akhir.
2. H_1 : Tidak terdapat pengaruh antara kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja akhir.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, yaitu sebuah metode penelitian dengan pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian dan analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2015). Menurut Siyoto dan Ali (2015) definisi lain menyebutkan penelitian kuantitatif adalah sebuah jenis penelitian yang banyak menuntut penggunaan angka, dimulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data yang telah didapat, serta penampilan dari hasilnya.

Rancangan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif dan inferensial. Menurut Siyoto dan Ali (2015) statistik deskriptif adalah statistik yang dapat digunakan untuk menganalisis data-data dengan cara menggambarkan atau mendeskripsikan data yang telah dikumpulkan sebagaimana adanya data yang tersedia tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Rancangan penelitian dengan statistik deskriptif ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang kondisi sebaran data penelitian.

Menurut Sugiyono (2015) statistik inferensial atau sering disebut dengan statistik probabilitas atau statistik induktif adalah teknik analisis data statistik yang dapat digunakan untuk menganalisis sampel dan hasilnya diberlakukan untuk populasi. Pada rancangan statistik inferensial akan digunakan untuk

mengetahui bahwa apakah ada tidaknya pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja.

B. Identifikasi Variabel

Penelitian ini menggunakan satu variabel bebas dan satu variabel tergantung, yaitu sebagai berikut:

1. Variabel Bebas : Kontrol Diri (X)
2. Variabel Tergantung : Perilaku agresif berkendara (Y)

C. Definisi Konseptual

1. Perilaku agresif berkendara

Perilaku agresif berkendara dikonseptualisasikan oleh Houston dkk., (2003) sebagai pola disfungsional dari perilaku sosial yang merupakan ancaman serius bagi keselamatan publik. Perilaku agresif berkendara dapat melibatkan berbagai macam bentuk perilaku termasuk mengekor atau mengikuti dari belakang, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, berkedip dengan lampu jauh di lalu lintas lambat, dan memacu kendaraan dengan cepat.

2. Kontrol Diri

Kontrol diri dikonseptualisasikan oleh Averill (1973) sebagai suatu tanggapan atau respon yang diberikan secara langsung sehingga dapat memengaruhi atau memodifikasi karakteristik seseorang secara objektif, kemudian dapat menginterpretasikan dan menilai suatu peristiwa atau

memasukkannya kedalam kognitif sehingga dapat untuk menentukan respon berbagai perilaku yang dianut.

D. Definisi Operasional

1. Perilaku agresif berkendara

Perilaku agresif berkendara pada remaja merupakan perilaku pengendara kendaraan yang mengganggu dan berpotensi merugikan diri sendiri yang dapat diukur dengan tindakan remaja yang melakukan perilaku konflik dan mengebut. Perilaku agresif berkendara pada remaja dapat diukur dengan skala menggunakan aspek-aspek perilaku agresif berkendara yang dikemukakan oleh Houston dkk., (2003) yaitu, perilaku konflik dan mengebut.

2. Kontrol Diri

Kontrol diri merupakan suatu kemampuan yang dimiliki oleh setiap orang termasuk remaja sebagai bentuk kesiapan dari tanggapan perilaku, agar dapat meregulasikan rencana dalam pikiran untuk menentukan tindakan yang akan diambil berdasarkan moral yang berlaku dan dianut. Kontrol diri pada remaja dapat diukur dengan skala menggunakan aspek-aspek kontrol diri yang dikemukakan oleh Averill (1973), yaitu kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan.

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi menurut Sugiyono (2015) adalah wilayah secara general yang terdiri atas subjek/objek yang memiliki karakteristik dan kualitas tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Siyoto dan Ali (2015) menjelaskan populasi merupakan wilayah generalisasi yang tersusun dari objek/subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga kemudian dapat ditarik menjadi suatu kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah remaja di Samarinda.

2. Sampel

Sugiyono (2015) menyatakan bahwa sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Teknik sampling yang digunakan adalah *non-probability sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan tidak memberi peluang atau kesempatan sama kepada setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2015). Kemudian pada penentuan sampelnya menggunakan *purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan dan tujuan tertentu (Sugiyono, 2015).

Karena besarnya jumlah populasi remaja di Samarinda maka peneliti akan menggunakan rumus Lemeshow dkk., (1990) untuk menentukan jumlah sampel untuk diteliti pada populasi remaja yang memiliki SIM di Samarinda, yaitu:

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

Keterangan:

n = Jumlah sampel

z = Nilai standart = 1.96

p = Maksimal estimasi = 50% = 0.5

d = alpha (0,10) atau sampling error = 10%

Maka diperoleh hasil dari penjumlahan rumus di atas sampel minimal yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 96 responden yang akan dibulatkan oleh peneliti menjadi 100 responden.

Adapun kriteria yang diinginkan peneliti adalah sebagai berikut:

a. Remaja Usia 17-20 Tahun

Penelitian ini menargetkan remaja sebagai subjek penelitian yang akan diteliti. menurut Fatmawaty (2017) masa *adolesan* sebagai masa remaja akhir atau batas dewasa awal umumnya antara usia 18-21 tahun.

b. Memiliki SIM C dan mampu mengendarai motor

Karena di Indonesia ketika sudah berusia 17 tahun seseorang akan mendapatkan kartu tanda penduduk (KTP) dan dikatakan legal, sehingga dengan memiliki KTP dapat membuat surat izin mengemudi (SIM) dan dapat untuk mengendarai motor.

c. Berjenis kelamin laki-laki

Dalam penelitian ini akan hanya menggunakan subjek laki-laki sebagai responden, karena dalam disebutkan bahwa dalam penelitian yang dilakukan Aulya dkk., (2016) bahwa siswa laki-laki lebih cenderung berperilaku agresif daripada siswi perempuan.

F. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan alat ukur penelitian dengan bentuk skala tipe *likert*. Alat ukur untuk penelitian yang digunakan ada dua yaitu, skala perilaku agresif berkendara dan skala kontrol diri. Kemudian skala tersebut akan disebar kepada remaja di Samarinda untuk mendapatkan data-data yang diinginkan.

Penelitian ini menggunakan skala tipe *likert*. Skala *likert* digunakan untuk mengukur pendapat, persepsi, dan sikap sekelompok atau seseorang tentang suatu fenomena sosial (Sugiyono, 2015). Skala yang disusun menggunakan bentuk *likert* memiliki empat pilihan jawaban yaitu sangat sesuai, sesuai, tidak sesuai, dan sangat tidak sesuai. Kemudian skala tersebut akan dikelompokkan dalam kelompok pernyataan *favorable* (positif mendukung pernyataan) dan *unfavorable* (negatif tidak mendukung pernyataan). Alternatif jawaban skala pengukuran penelitian telah diuraikan dan dikelompokkan sesuai dengan kelompoknya sebagai berikut:

Tabel 1. Skala Pengukuran *Likert*

Jawaban	Skor <i>Favorable</i>	Skor <i>Unfavorable</i>
Sangat Sesuai	4	1
Sesuai	3	2
Tidak Sesuai	2	3
Sangat Tidak Sesuai	1	4

Digunakannya empat alternatif jawaban dalam skala pengukuran penelitian adalah agar tidak membuat pilihan yang terlalu banyak sehingga dapat membuat bias. Penggunaan skala *likert* dengan empat alternatif jawaban dapat

menghindari terjadinya bias hasil pengukuran data (Azwar, 2015). Skala pengukuran dalam penelitian ini diuraikan telah diuraikan sebagai berikut:

1. Skala Perilaku agresif berkendara

Skala perilaku agresif berkendara sebagai alat ukur dalam penelitian ini menggunakan modifikasi skala dari aspek yang dikemukakan oleh Houston dkk., dalam Aji (2020) yang terdiri dari dua aspek yaitu, *perilaku konflik* dan *mengebut*. Adapun sebaran aitem skala perilaku agresif berkendara telah disusun pada tabel dibawah ini:

Tabel 2. Blue Print Skala Perilaku Agresif Berkendara

No	Aspek	Nomor Item		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1	Perilaku konflik	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	18
2	Mengebut	19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26	27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34	16
Total		17	17	34

2. Skala Kontrol Diri

Skala kontrol diri dalam penelitian ini berdasarkan modifikasi skala yang telah dikemukakan oleh Averill dalam Aji (2020) yang terdiri dari tiga aspek yaitu, kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan. Adapun sebaran aitem skala kontrol diri telah disusun pada tabel dibawah ini:

Tabel 3. Blue Print Skala Kontrol Diri

No	Aspek	Nomor Aitem		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	Kontrol Perilaku	1, 2, 3, 4, 5	6, 7, 8, 9, 10	10
2.	Kontrol Kognitif	11, 12, 13, 14, 15, 16	17, 18, 19, 20, 21, 22	12
3.	Kontrol Keputusan	23, 24, 25, 26	27, 28, 29, 30	8
Total		15	15	30

G. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

1. Uji Validitas

Uji validitas alat ukur bertujuan untuk mengetahui sejauh mana skala yang digunakan mampu untuk menghasilkan data yang akurat sesuai dengan tujuannya. Uji validitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah validasi butir. Menurut Azwar (2015) validitas butir memiliki tujuan untuk mengetahui apakah aitem atau butir yang digunakan baik atau tidak yang dilakukan dengan mengkorelasikan skor butir total.

Uji validitas ini dilakukan pada masing-masing variabel penelitian dengan menggunakan program SPSS digunakan *Pearson Product Moment Corelation-Bivariate* dan membandingkan hasil uji *Pearson Correlation* dengan r total korelasi. Berdasarkan kaidah nilai korelasi jika r hitung $>$ r total korelasi (0.300) maka aitem dinyatakan valid, sebaliknya jika r hitung $<$ r total korelasi (0.300) maka aitem dinyatakan tidak valid.

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui instrumen yang dapat dipercaya atau reliabel sehingga akan dapat mendapatkan hasil data yang reliabel juga. Reliabilitas alat ukur penelitian ini akan diuji menggunakan teknik uji reliabilitas yang dikembangkan oleh Cronbach yang disebut dengan teknik *Alpha Cronbach's*. Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas ini menggunakan kaidah menurut Azwar (2015) yaitu, hasil pengukurang dapat dikatakan reliabel jika memiliki nilai *alpha Cronbach* minimal sebesar 0.700.

Tabel 4. Tingkat Keandalan Cronbach's Alpha

Nilai Cronbach's Alpha	Tingkat Keandalan
0.000-0.200	Kurang Andal
>0.200-0.400	Agak Andal
>0.400-0.600	Cukup Andal
>0.600-0.800	Andal
>0.800-1.000	Sangat Andal

H. Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

1. Skala Perilaku Agresif Berkendara

Skala Perilaku agresif berkendara terdiri dari 34 butir aitem dan terbagi atas dua aspek. Hasil analisis butir dinyatakan valid jika r hitung minimal sebesar 0.300 (Azwar, 2015). Berdasarkan hasil uji validitas menunjukkan bahwa dari 34 butir aitem, dinyatakan seluruh aitem valid.

Nama Konstrak: Perilaku Agresif Berkendara

Nama Aspek 1: Perilaku Konflik

Nama Aspek 2: Mengebut

Tabel 5. Sebaran Aitem Skala Perilaku Agresif Berkendara

Aspek	Favorable		Unfavorable		Jumlah	
	Valid	Gugur	Valid	Gugur	Valid	Gugur
1	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	-	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18,	-	18	-
2	19, 20, 21, 22, 23, 25, 25, 26	-	27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34	-	16	-
Total	17	-	17	-	34	-

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 68-72

**Tabel 6. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan
Skala Perilaku Agresif Berkendara (N=40)**

Aspek	Jumlah Butir			r terendah – tertinggi	Sig terendah – tertinggi
	Awal	Gugur	Sahih		
1	18	-	18	0.307 – 0.729	0.000 – 0.002
2	16	-	16	0.306 – 0.774	0.000 – 0.002

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 68-72

Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas yaitu alat ukur dinyatakan *reliable* apabila nilai $\alpha > 0.700$ (Azwar, 2015). Adapun penjelasan hasil uji reliabilitas skala perilaku agresif berkendara sebagai berikut:

**Tabel 7. Rangkuman Keandalan
Variabel Perilaku Agresif Berkendara (N=40)**

Aspek	<i>Alpha</i>
Perilaku konflik	0.758
Mengebut	0.825
Total	0.869

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 73

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa skala perilaku agresif berkendara menghasilkan nilai *alpha* > 0.700 yaitu sebesar 0.869. Hal ini menunjukkan bahwa skala perilaku agresif berkendara pada remaja dalam penelitian ini dapat dinyatakan andal atau *reliable*.

2. Skala Kontrol Diri

Skala kontrol diri terdiri dari 30 butir aitem dan terbagi atas 3 aspek. Hasil analisis butir dinyatakan valid jika *r* hitung minimal sebesar 0.300 (Azwar, 2015). Berdasarkan hasil uji validitas menunjukkan bahwa dari 30 butir aitem, dinyatakan seluruh aitem valid.

Nama Konstrak: Kontrol Diri

Nama Aspek 1: Kontrol Perilaku

Nama Aspek 2: Kontrol Kognitif

Nama Aspek 3: Kontrol Keputusan

Tabel 8. Sebaran Aitem Skala Kontrol Diri

Aspek	Favorable		Unfavorable		Jumlah	
	Valid	Gugur	Valid	Gugur	Valid	Gugur
1	1, 2, 3, 4, 5	-	6, 7, 8, 9, 10	-	10	-
2	11, 12, 13, 14, 15, 16	-	17, 18, 19, 20, 21, 22	-	12	-
3	23, 24, 25, 26	-	27, 28, 29, 30	-	8	-
Total	15	-	15	-	30	-

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 68-72

Tabel 9. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan Skala Kontrol Diri (N=40)

Aspek	Jumlah Butir			r terendah – tertinggi	Sig terendah – tertinggi
	Awal	Gugur	Sahih		
1	10	-	10	0.352 – 0.736	0.000 – 0.000
2	12	-	12	0.318 – 0.764	0.000 – 0.001
3	8	-	8	0.403 – 0.829	0.000 – 0.000

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 68-72

Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas yaitu alat ukur dinyatakan *reliable* apabila nilai $\alpha > 0.700$ (Azwar, 2015). Adapun penjelasan hasil uji reliabilitas skala kontrol diri sebagai berikut:

Tabel. 10 Rangkuman Keandalan Variabel Kontrol Diri (N=40)

Aspek	Alpha
Kontrol Perilaku	0.760
Kontrol Kognitif	0.773
Kontrol Keputusan	0.757
Total	0.884

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 73

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa skala kontrol diri menghasilkan nilai $\alpha > 0.700$ yaitu sebesar 0.884. Hal ini menunjukkan bahwa skala kontrol diri pada penelitian ini dinyatakan andal atau *reliable*.

I. Teknik Analisa Data

Analisis data yang dilakukan untuk pengolahan data penelitian adalah dengan menggunakan analisis regresi linier sederhana untuk mengetahui seberapa

besar pengaruh dan kemampuan prediksi variabel bebas (kontrol diri) terhadap variabel terikat (perilaku agresif berkendara). Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mempelajari cara bagaimana variabel yang terdiri dari dua variabel yang saling berhubungan, hubungan yang didapat pada umumnya dinyatakan dalam bentuk persamaan matematik yang menyatakan hubungan fungsional antar variabel-variabel. Sebelum dilakukan uji analisis hipotesis terlebih dahulu akan diadakan uji asumsi yang terdiri dari:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah alat uji yang digunakan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi, nilai residu dari regresi mempunyai distribusi yang normal. Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi, nilai residu dari regresi mempunyai distribusi yang normal. Uji normalitas terbagi menjadi dua, yaitu menggunakan Kolmogorov-Smirnov jika sampel penelitian lebih dari 50 dan menggunakan Shapiro Wilk jika sampel penelitian kurang dari 50 dengan menggunakan dengan taraf signifikansi alpha sebesar 5%. Kaidah yang digunakan adalah jika nilai Sig atau $p > 0.05$ maka data berdistribusi normal, sebaliknya jika $p < 0.05$ maka data berdistribusi tidak normal (Santoso, 2012).

2. Uji Linearitas

Uji linearitas merupakan suatu prosedur yang digunakan untuk mengetahui status linear tidaknya hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen. Linearitas adalah keadaan di mana hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen bersifat linear (garis lurus) dalam range

variabel independen tertentu (Santoso, 2012). Adapun kaidah yang digunakan dalam uji linearitas adalah apabila nilai *deviant from linearity* $p > 0.05$ dan nilai F hitung $< F$ tabel pada taraf signifikansi 5% atau 0.05, maka hubungan dinyatakan linear (Gunawan, 2013).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Provinsi Samarinda adalah ibu Kota dari Kalimantan Timur, dimana kota Samarinda menjadi urutan nomor satu dengan jumlah penduduk terbanyak menurut hasil Sensus Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 2020, dengan luas wilayah sebesar 718 Km². Samarinda adalah kota yang cukup padat terutama pada lalu lintas di jalan raya, kebutuhan masyarakat di Samarinda akan berpergian sangat tinggi seperti untuk pergi berbelanja, sekolah, bekerja dan urusan lainnya.

Jalan raya di Samarinda sangatlah padat terutama pada jam pagi dan sore, dimana saat itu orang-orang sedang berangkat dan pulang kerja. Pada jalan utama di tengah Kota cenderung macet ketika memasuki jam berangkat dan pulang kerja sehingga berpotensi untuk terjadinya perilaku agresif berkendara.

B. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Karakteristik Subjek Penelitian

Deskripsi karakteristik subjek penelitian memberikan informasi terkait gambaran subjek dalam penelitian ini yang disesuaikan dengan kebutuhan dan tujuan yang hendak diamati oleh peneliti. Subjek dalam penelitian ini adalah remaja laki-laki yang berusia 17-20 tahun, memiliki SIM C dan berdomisili di Samarinda. Penentuan subjek penelitian menggunakan *purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan dan tujuan tertentu (Sugiyono,

2015). Berdasarkan pengambilan sampel tersebut diperoleh 100 remaja laki-laki yang sesuai dengan kriteria penelitian dengan karakteristik sebagai berikut :

Tabel 11. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Usia

Usia	Frekuensi	Persentase
17 tahun	27	27%
18 tahun	13	13%
19 tahun	10	10%
20 tahun	50	50%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data Excel halaman 81

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa subjek dalam penelitian ini menunjukkan persebaran yang didominasi dengan usia 20 tahun sebagai urutan terbanyak dengan frekuensi 50 responden dan persentase sebesar 50%, disusul pada urutan kedua dengan usia 17 tahun sebanyak 27 frekuensi dan persentase sebesar 27%, kemudian urutan ketiga dengan usia 18 tahun sebanyak 13 frekuensi dan persentase sebesar 13%, pada urutan terakhir usia 19 tahun sebanyak 10 frekuensi dan persentase sebesar 10%. Berdasarkan dari uraian tabel di atas dapat disimpulkan bahwa subjek penelitian ini termasuk remaja akhir.

Tabel 12. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Status

Status	Frekuensi	Persentase
Mahasiswa	39	39%
Bekerja	31	31%
Pelajar	30	30%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data Excel halaman 81

Berdasarkan pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa sebaran data dalam status subjek menunjukkan data tersebar dengan rata dengan mahasiswa sebagai status paling banyak yaitu sebanyak 39 frekuensi dan persentase sebesar 39%, kemudian subjek dengan status bekerja sebanyak 31 frekuensi dan persentase

sebesar 31%, terakhir pada subjek dengan status pelajar sebanyak 30 frekuensi dan persentase sebesar 30%.

Tabel 13. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Jenis Motor

Jenis Motor	Frekuensi	Persentase
Matic (transmisi otomatis)	72	72%
Gigi dan kopling (transmisi manual)	28	28%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data Excel halaman 81

Berdasarkan tabel distribusi di atas, menunjukkan bahwa pada penelitian ini jenis motor yang digunakan subjek lebih banyak menggunakan motor matic (transmisi otomatis) dengan frekuensi sebanyak 72 responden dan persentase sebesar 72%.

2. Hasil Uji Deskriptif

Deskriptif data digunakan untuk menggambarkan kondisi sebaran data pada sampel penelitian yaitu remaja laki-laki berusia 17-20 tahun, memiliki SIM C dan berdomisili di Samarinda. *Mean* empirik dan *mean* hipotetik diperoleh dari respon sampel penelitian melalui dua skala penelitian yaitu skala perilaku agresif berkendara dan skala kontrol diri. *Mean* empirik dan standar deviasi empirik diperoleh dari hasil perhitungan melalui program SPSS, untuk *mean* hipotetik menggunakan rumus:

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

Keterangan:

- μ : *Mean* hipotetik
- I_{max} : Skor maksimal aitem
- i_{min} : Skor minimal aitem
- Σk : Jumlah aitem valid

Standar deviasi hipotetik menggunakan rumus:

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

Keterangan:

- σ : SD hipotetik
 X max : Skor maksimal subjek
 X min : Skor minimal subjek

Kategori berdasarkan perbandingan *mean* hipotetik dan *mean* empirik dapat langsung dilakukan dengan melihat deskriptif data penelitian. Menurut Azwar (2015) pada dasarnya interpretasi terhadap skor skala psikologi bersifat normatif. Makna skor terhadap suatu norma (*mean*) skor populasi teoritik sebagai parameter sehingga alat ukur berupa angka (kuantitatif) dapat diinterpretasikan secara kualitatif. Acuan normatif tersebut memudahkan pengguna memahami hasil pengukuran. Setiap skor *mean* empirik yang lebih tinggi secara signifikan dari *mean* hipotetik dapat dianggap sebagai indikator tingginya keadaan kelompok subjek pada variabel yang diteliti, demikian juga sebaliknya. *Mean* empirik dan *mean* hipotetik penelitian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 14. Mean Empirik dan Mean Hipotetik

Variabel	Mean Empirik	SD Empirik	Mean Hipotetik	SD Hipotetik	Status
Perilaku agresif berkendara	66.45	11.749	85	17	Rendah
Kontrol diri	90.38	10.471	75	15	Tinggi

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 74

Pada tabel 14 di atas, dapat diketahui bahwa gambaran sebaran data secara umum pada subjek penelitian. Berdasarkan dari hasil pengukuran menggunakan

skala perilaku agresif berkendara diperoleh *mean* empirik 66.45 lebih kecil dari *mean* hipotetik 85 dengan status rendah. Hasil ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini memiliki perilaku agresif yang rendah. Adapun sebaran frekuensi data pada skala perilaku agresif berkendara sebagai berikut:

Tabel 15. Kategorisasi Skor Skala Perilaku Agresif Berkendara

Interval Kecenderungan	Skor	Kategori	F	Persentase
$X \geq 85 + 1.5 (17)$	≥ 110.5	Sangat Tinggi	0	0%
$85 + 0.5(17) < X < 85 + 1.5(17)$	93.5 – 110.5	Tinggi	0	0%
$85 - 0.5(17) < X < 85 + 0.5(17)$	76.5 – 93.5	Sedang	22	22%
$85 - 1.5(17) < X < 85 - 0.5(17)$	59.5 – 76.5	Rendah	50	50%
$X \leq 85 - 1.5(17)$	≤ 59.5	Sangat Rendah	28	28%
Total			100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 74

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 15 di atas, dapat dilihat skor dari skala perilaku agresif berkendara secara keseluruhan. Diketahui bahwa subjek penelitian yang memiliki perilaku agresif berkendara kategori sedang adalah 22%, kategori rendah 50%, kategori sangat rendah 28%.

Pada tabel 14 juga dapat dilihat pengukuran melalui skala kontrol diri diperoleh *mean* empiric 90.38 lebih tinggi dari *mean* hipotetik 75 dengan status tinggi. Hasil ini dapat menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini memiliki kontrol diri yang tinggi. Adapun sebaran frekuensi data untuk skala perilaku kontrol diri sebagai berikut:

Tabel 16. Kategorisasi Skor Skala Kontrol Diri

Interval Kecenderungan	Skor	Kategori	F	Persentase
$X \geq 75 + 1.5 (15)$	≥ 97.5	Sangat Tinggi	25	25%
$75 + 0.5(15) < X < 75 + 1.5(15)$	$82.5 - 97.5$	Tinggi	52	52%
$75 - 0.5(15) < X < 75 + 0.5(15)$	$67.5 - 82.5$	Sedang	21	21%
$75 - 1.5(15) < X < 75 - 0.5(15)$	$52.5 - 67.5$	Rendah	2	2%
$X \leq 75 - 1.5(15)$	≤ 52.5	Sangat Rendah	0	0%
Total			100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 74

Berdasarkan tabel 16 di atas, dapat dilihat hasil skor dari skala kontrol diri. Dapat diketahui bahwa subjek penelitian yang memiliki kontrol diri sangat tinggi adalah 25% dengan 25 frekuensi, tinggi 52% dengan 52 frekuensi, sedang 21% dengan 21 frekuensi, dan rendah 2% dengan 2 frekuensi.

3. Hasil Uji Asumsi: Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk melihat penyimpangan frekuensi observasi yang diteliti dari frekuensi teoritik. Uji normalitas data dapat dilakukan dengan membandingkan probabilitas *Kolmogorov-smirnov* dengan nilai sebesar 0.05 (5%). Kaidah yang digunakan adalah jika $p > 0.05$ maka sebaran data normal, sebaliknya jika $p < 0.05$ maka sebaran data tidak normal (Santoso, 2012).

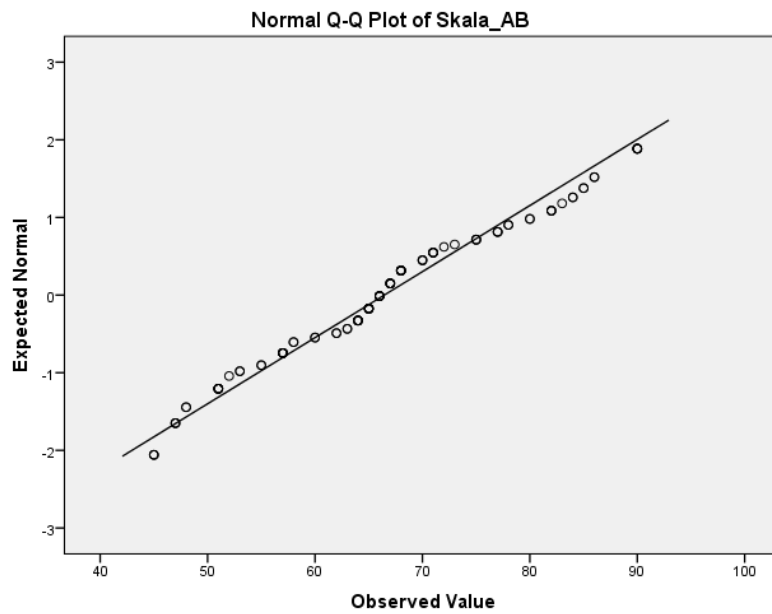
Tabel 17. Hasil Uji Asumsi Normalitas

Variabel	Kolmogorov-Smirnov	P	Keterangan
Perilaku Agresif Berkendara	0.062	0.162	Normal
Kontrol Diri	0.059	0.135	Normal

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 76

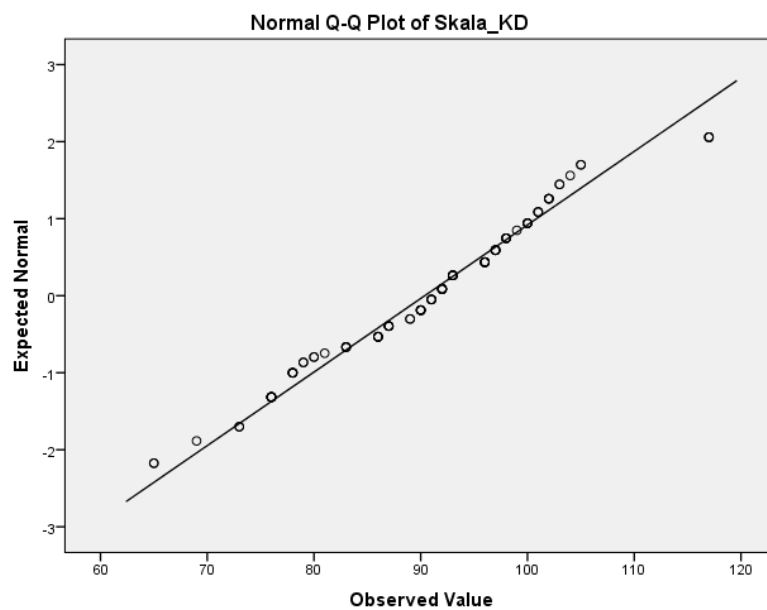
Berikut ini adalah gambar normal Q-Q Plot masing-masing variabel hasil keluaran SPSS versi 21.0 *for windows*.

1. Perilaku Agresif Berkendara



Gambar 2. *QQ Plot* Perilaku Agresif Berkendara

2. Kontrol Diri



Gambar 3. *QQ Plot* Kontrol Diri

Berdasarkan tabel 17 hasil uji normalitas, maka dapat diartikan sebagai berikut:

- a. Hasil uji asumsi normalitas sebaran data terhadap data variabel perilaku agresif berkendara menghasilkan nilai Z sebesar 0.062 dan nilai p sebesar 0.162 ($p > 0.05$). Hasil uji berdasarkan kaidah menunjukkan bahwa sebaran butir-butir perilaku agresif berkendara dinyatakan normal.
- b. Hasil uji asumsi normalitas sebaran data terhadap data variabel kontrol diri menghasilkan nilai Z sebesar 0.059 dan nilai p sebesar 0.135 ($p > 0.05$). Hasil uji berdasarkan kaidah menunjukkan bahwa sebaran butir-butir kontrol diri dinyatakan normal.

Berdasarkan tabel 17 hasil uji normalitas, maka dapat disimpulkan bahwa dari kedua variabel yaitu perilaku agresif berkendara dan kontrol diri memiliki sebaran data normal karena memiliki nilai $p > 0.05$. Berdasarkan hasil tersebut, maka analisis data dalam penelitian ini dapat dilakukan secara parametrik karena syarat uji asumsi normalitas sebaran data penelitian terpenuhi. Analisis data secara parametrik dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linier sederhana.

4. Hasil Uji Asumsi: Linearitas

Uji asumsi linearitas dilakukan untuk mengetahui linearitas hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen. Linearitas adalah keadaan di mana hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen bersifat linear (garis lurus) dalam *range* variabel independen tertentu (Santoso, 2012). Adapun kaidah yang digunakan dalam uji linearitas adalah apabila nilai *deviant from linearity* $p > 0.05$ dan nilai F hitung $< F$ tabel pada taraf signifikansi 5% atau

0.05, maka hubungan dinyatakan linear (Gunawan, 2013). Berikut hasil uji linearitas antara masing-masing variabel bebas dengan variabel tergantung disajikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 18. Hasil Uji Asumsi Linieritas

Variabel	F Hitung	F Tabel	P	Keterangan
Perilaku Agresif Berkendara – Kontrol diri	0.915	3.940	0.585	Linier

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 77

Berdasarkan tabel 18 di atas, didapatkan hasil bahwa hasil uji asumsi antara perilaku agresif berkendara dengan kontrol diri menunjukkan nilai deviant from linierity F hitung sebesar $0.915 < \text{nilai F tabel sebesar } 3.09$ yang artinya terdapat pengaruh dan nilai p sebesar $0.585 > 0.05$ yang berarti pengaruhnya dinyatakan linear.

5. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Linier Sederhana

Hipotesis dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh antara kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja laki-laki di Samarinda. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier sederhana. Berdasarkan hasil pengujian regresi model penuh atas variabel-variabel kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara secara bersama-sama didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 19. Hasil Uji Hipotesis Analisis Regresi Linier Sederhana

Variabel	Beta	T tabel	T Tabel	R ²	P
Perilaku Agresif Berkendara (Y) Kontrol Diri (X)	0.464	4.899	1.984	0.197	0.000

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 78

Berdasarkan tabel 19 di atas, menunjukkan T hitung $> T \text{ tabel}$ yang artinya bahwa kontrol diri memiliki pengaruh yang sangat signifikan dengan nilai

koefisien beta (β) = 0.464, T hitung = 4.899, R^2 = 0.197, dan p = 0.000. Hal tersebut menunjukkan tanda bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima yaitu terdapat pengaruh dari kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara.

6. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Parsial dan Model Penuh

Uji hipotesis dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara lebih rinci dan mendalam mengenai keterikatan baik pengaruh ataupun hubungan antara aspek-aspek variabel bebas dengan aspek-aspek variabel tergantung dengan menggunakan analisis regresi multivariat model penuh dan regresi parsial. Analisis multivariate model penuh merupakan metode statistik yang dikembangkan untuk mengetahui variabel independen mana yang paling besar pengaruhnya terhadap variabel dependen (Sugiyono, 2015).

Tabel 20. Hasil Uji Hipotesis Multivariate Model Penuh

Aspek	F Hitung	F Tabel	R^2	P
Kontrol Perilaku (X_1), Kontrol Kognitif (X_2), Kontrol Keputusan (X_3), terhadap Perilaku Konflik (Y_1)	7.270	3.94	0.185	0.000
Mengebut (Y_2)	7.723	3.94	0.169	0.000

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 79

Hasil tabel 20 menunjukkan kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan berpengaruh signifikan terhadap perilaku konflik dan mengebut. Dengan nilai kontrol perilaku (X_1), kontrol kognitif (X_2), dan kontrol keputusan (X_3), memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku konflik (Y_1) dengan nilai R^2 = 0.185 (18.5%) F hitung = 7.270 > F tabel 3.94 dan nilai p = 0.000 (p < 0.05), pada aspek mengebut (Y_2) didapat hasil nilai R^2 = 0.169 (16.9%) F hitung = 7.723 > F tabel 3.94 dan nilai p = 0.000 (p < 0.05).

**Tabel 21. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial
Aspek Perilaku Konflik (Y₁)**

Aspek	Beta	T Hitung	T Tabel	P	Keterangan
Kontrol Perilaku (X₁)	0.358	2.692	1.984	0.008	Signifikan
Kontrol Kognitif (X ₂)	-0.133	-0.918	1.984	0.361	Tidak Signifikan
Kontrol Keputusan (X₃)	0.405	3.010	1.984	0.004	Signifikan

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 80

Pada tabel 21 menjelaskan kontrol perilaku (X₁) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku konflik (Y₁) dengan nilai koefisien beta (β) = 0.358, dengan t hitung 2.692 > dari t tabel 1.984 dan nilai p = 0.008 (p < 0.05). Kemudian pada kontrol keputusan (X₃) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku konflik (Y₁) dengan nilai koefisien beta (β) = 0.405, dengan t hitung 3.010 > dari t tabel 1.984 dan nilai p = 0.004 (p < 0.05). Sedangkan pada kontrol kognitif (X₂) tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku konflik (Y₁) dengan nilai koefisien beta (β) = -0.133, dengan t hitung -0.918 < dari t tabel 1.984 dan nilai p = 0.361 (p > 0.05).

Tabel 22. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Mengebut (Y₂)

Aspek	Beta	T Hitung	T Tabel	P	Keterangan
Kontrol Perilaku (X₁)	0.344	2.601	1.984	0.011	Signifikan
Kontrol Kognitif (X ₂)	0.136	0.950	1.984	0.344	Tidak Signifikan
Kontrol Keputusan (X₃)	0.265	2.197	1.984	0.030	Signifikan

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 80

Pada tabel 22 menjelaskan bahwa kontrol perilaku (X₁) memiliki pengaruh signifikan terhadap mengebut (Y₂) dengan nilai koefisien beta (β) = 0.344, dengan t hitung 2.601 > dari t tabel 1.984 dan nilai p = 0.011 (p < 0.05). Kemudian kontrol keputusan (X₃) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap mengebut

(Y₂) dengan nilai koefisien beta (β) = 0.265, dengan t hitung 2.197 > dari t tabel 1.984 dan nilai p = 0.030 (p < 0.05). Sedangkan kontrol kognitif (X₂) tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap mengebut (Y₂) dengan koefisien beta (β) = 0.136, dengan t hitung 0.950 < dari t tabel 1.984 dan nilai p = 0.344 (p > 0.05).

C. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda. Berdasarkan pada hasil uji hipotesis analisis regresi model penuh menunjukkan bahwa kontrol diri memiliki pengaruh yang sangat signifikan terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja. Serpianing & Retno (2012) menyampaikan ketika remaja tersebut memiliki kontrol diri yang baik, maka akan mampu untuk menahan kebutuhan kesenangan sesaat dan kemudian mampu berpikir secara logis bahwa perbuatannya akan menimbulkan risiko bagi dirinya.

Kontribusi pengaruh dalam penelitian ini adalah sebesar 0.197 yang menunjukkan bahwa sebesar 19,7% variasi perilaku agresif berkendara pada remaja dapat dijelaskan oleh kontrol diri, sisanya 80,3% dijelaskan oleh variabel lain atau sebab-sebab lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Temuan hasil penelitian ini sejalan dengan faktor-faktor yang memengaruhi perilaku agresif berkendara menurut Shinar dan Compton (2004) yaitu jenis kelamin, usia, ada atau tidaknya penumpang, dan jenis serta status kondisi kendaraan.

Usia subjek dalam penelitian ini didominasi oleh usia 20 tahun yaitu sebanyak 50 frekuensi atau 50% dapat diartikan bahwa perubahan perilaku pada

remaja usia 20 tahun jika dibandingkan dengan usia 17 tahun. Hal ini sejalan dengan pendapat Lobey dan Hay (dalam Krahe, 2001) menyampaikan bahwa perilaku agresif berubah tingkat dan polanya pada masa remaja dan menuju masa dewasa muda seiring bertambahnya usia. Kemudian jenis kendaraan dalam penelitian ini didominasi oleh jenis motor *automatic* (transmisi otomatis) sebanyak 72 frekuensi atau 72%. Temuan ini diperkuat dengan adanya salah satu faktor yang memengaruhi perilaku agresif berkendara yang dikemukakan oleh Shinar dan Campton (2004) salah satunya yaitu jenis serta status kondisi kendaraan.

Masih banyak variabel dan kondisi lain yang dapat memengaruhi perilaku agresif berkendara seperti yang disebutkan oleh Cahyo (2017) pada penelitiannya bahwa terdapat faktor-faktor sebesar 66,5% selain dari kontrol diri yang dapat memengaruhi perilaku agresif antara lain faktor tingkah laku pengendara, faktor usia dan jenis kelamin.

Pada hasil uji deskriptif menunjukkan bahwa kontrol diri pada subjek remaja dalam penelitian ini termasuk baik dan perilaku agresif berkendara remaja menunjukkan nilai rendah, sehingga dapat diartikan semakin tinggi kontrol diri maka perilaku agresif berkendara akan semakin rendah. Temuan ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan Rezqi (2017) menunjukkan bahwa semakin tinggi kontrol diri maka semakin rendah perilaku agresif berkendara. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Danar (2020) tentang kontrol diri dan pengetahuan rambu lalu lintas dengan agresivitas remaja di jalan raya dan mendapatkan hasil bahwa terdapat hubungan signifikan antara kontrol diri dengan

agresivitas remaja di jalan raya yang menunjukkan bahwa ketika kontrol diri dan pengetahuan rambu lalu lintas juga tinggi maka kecenderungan untuk berperilaku agresi semakin rendah.

Perilaku agresif berkendara pada remaja dianggap perilaku yang menyimpang dan dapat merugikan diri sendiri hingga orang lain. Laria & Zenita (2018) Perilaku ini dapat berkurang apabila remaja memiliki kontrol diri yang baik, sehingga dapat mengurangi perilaku agresif berkendara dan menurunkan resiko kecelakaan. Kontrol diri dapat berperan sebagai salah satu cara untuk mengurangi intensi penyimpangan perilaku. Pada kondisi seperti ini kontrol diri sangat dibutuhkan agar remaja dapat mengontrol dirinya ketika berkendara di jalan raya (Danar, 2020). Kontrol diri yang rendah juga dapat membahayakan remaja ketika berada di jalan raya, karena perilaku agresif berkendara sangat beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Aji (2020) menyampaikan bahwa seseorang dapat dikatakan memiliki perilaku agresif berkendara yang tinggi apabila dirinya berkendara tanpa memikirkan keselamatan dirinya sehingga dapat membahayakan pengendara lain yang ada disekitarnya. Kontrol diri dapat dimanfaatkan untuk mengurangi dampak bahaya akibat perilaku agresi, khususnya agresivitas yang tidak terkendali (Hastuti, 2018).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Cahyo (2017) yang menunjukkan bahwa seorang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan bisa menjaga emosi, sikap serta tidak terburu-buru dalam bertindak, sedangkan sebaliknya seorang yang memiliki kontrol diri rendah akan mudah terpancing emosi, mudah frustrasi, dan hal ini bisa saja membahayakan dirinya sendiri bahkan orang lain yang berada

disekitarnya. Remaja dengan kontrol diri yang tinggi memiliki kemampuan untuk mengendalikan dan menjaga sikap, perilaku dan berpikir dengan sehat ketika sedang berkendara di jalan raya. Hal ini sesuai dengan aspek kontrol diri menurut Averill (1973) yaitu kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan.

Hasil uji regresi model penuh dapat menjelaskan bahwa kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku konflik dan mengebut. Perilaku konflik memiliki kontribusi pengaruh lebih tinggi dibandingkan mengebut. Temuan tersebut sejalan dengan hasil penelitian Angeline & Arjadi (2021) mengungkap bahwa perilaku agresif berkendara secara penuh memang berhubungan dengan kontrol diri yang dimiliki setiap pribadi, terlepas dari perilaku mengemudi agresif itu ditujukan secara langsung kepada pengemudi lain seperti perilaku konflik atau tidak langsung seperti mengebut.

Pada hasil uji regresi parsial kedua aspek dari perilaku agresif berkendara menunjukkan bahwa perilaku konflik dan mengebut keduanya memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kontrol perilaku dan kontrol keputusan, sedangkan kontrol kognitif tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kedua aspek perilaku agresif berkendara. Kontrol perilaku dalam penelitian ini mendapatkan hasil signifikan terhadap perilaku konflik dan mengebut. Hasil tersebut sejalan dengan penelitian Nu'man dan Ramdhani (2020) bahwa kontrol perilaku yang dirasakan merupakan penentu yang paling kuat dalam memengaruhi perilaku agresif berkendara. Putu & Riana (2015) juga menyatakan dalam penelitiannya bahwa kontrol perilaku dapat menjadi penentu para pekerja untuk mematuhi kebijakan

keselamatan yang telah diterapkan, terutama dalam hal menggunakan alat pelindung diri.

Kemudian kontrol keputusan memiliki pengaruh yang signifikan juga terhadap perilaku konflik dan mengebut. Dalam penelitian Rachmaniar (2020) menunjukkan bahwa pengaruh kontrol diri terhadap kemampuan seseorang dalam pembuatan keputusan sebesar 5.79%, kontrol diri merupakan suatu kemampuan seseorang untuk mengontrol pikiran, mengambil keputusan dan mengontrol perilaku yang sesuai dengan kondisi dan situasi, sehingga dapat membawa seseorang ke arah yang lebih baik.

Penelitian tentang perilaku agresif berkendara pada remaja ini tidak lepas dari keterbatasan yang dimiliki. Keterbatasan dalam penelitian ini adalah tidak melakukan *screening* pada latar belakang dan hanya menggunakan hasil wawancara singkat pada remaja di Samarinda.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut yaitu, terdapat pengaruh yang signifikan antara kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda.

B. Saran

1. Bagi Remaja

Remaja laki-laki diharapkan mampu untuk meningkatkan kontrol diri dalam berkendara agar dapat lebih mempertimbangkan keselamatan diri dan orang lain. Meningkatkan kontrol diri dapat dilakukan dengan cara berfikir dengan sehat agar mengurangi perilaku impulsif, kemudian memperluas wawasan serta pengetahuan tentang berkendara di lalu lintas dengan cara meningkatkan pengetahuan menggunakan internet melalui sosial media seperti *tiktok* dan *youtube*, dengan demikian harap remaja dapat meningkatkan kontrol diri sehingga mengurangi perilaku agresif berkendara yang sangat beresiko mengancam keselamatan diri.

2. Bagi Polisi dan Dinas Perhubungan

Pihak bertanggung jawab yang memiliki wewenang di jalan raya diharapkan melakukan psikoedukasi kepada masyarakat, terutama para remaja tentang pentingnya keselamatan dan kesadaran berkendara.

Psikoedukasi ini dapat dilakukan misalnya bekerja sama dengan pihak sekolah agar dapat meningkatkan moral saat berkendara sehingga lebih patuh, tertib, dan dapat menurunkan resiko berkendara di jalan raya.

3. Bagi Penelitian Selanjutnya

Penelitian mengenai topik perilaku agresif berkendara pada remaja yang melibatkan kontrol diri dapat dikembangkan dengan melakukan metode dan pendekatan yang berbeda sehingga dapat menjadi sumbangan keilmuan dalam psikologi sosial, forensik dan perkembangan. Untuk peneliti selanjutnya juga lebih dapat mengkaji lebih dalam tentang faktor-faktor lain yang dapat memengaruhi perilaku agresif berkendara selain kontrol diri, dengan menggunakan variabel lain seperti regulasi emosi, perilaku impulsif dan tekanan teman sebaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aji, G., P. (2020). *Agresivitas Berkendara Ditinjau dari Kontrol Diri pada Pengemudi Ojek Online*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Akers, R. L. (1991). Self-control as a general theory of crime. *Journal of Quantitative Criminology*, 7(2), 201-211.
- Angeline, P., & Arjadi, R. (2021). Peran Kontrol Diri sebagai Prediktor Perilaku Mengemudi Agresif pada Pengemudi Mobil di Jakarta. *MANASA*, 10(1), 55-64.
- Arikunto, S. (2014). *Prosedur penelitian: suatu pendekatan praktik* [edisi revisi]. PT Rineka Cipta
- Arneklev, B. J., Grasmick, H. G., Tittle, C. R., & Bursik, R. J. (1993). Low self-control and imprudent behavior. *Journal of Quantitative Criminology*, 9(3), 225-247.
- Aulya, A., Ilyas, A., & Ifdil, I. (2016). Perbedaan perilaku agresif siswa laki-laki dan siswa perempuan. *Jurnal EDUCATIO: Jurnal Pendidikan Indonesia*, 2(1), 91-97.
- Averill, J. R. (1973). Personal control over aversive stimuli and its relationship to stress. *Psychological bulletin*, 80(4), 286-303.
- Azwar, S. (2015). *Penyusunan skala psikologi* [edisi 2]. Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik (2020) *Hasil Sensus Penduduk 2020*. <https://www.bps.go.id/publication/2020/04/29/e9011b3155d45d70823c141f/statistik-indonesia-2020.html>.
- Badan Pusat Statistik (2020) *Statistik Transportasi Darat 2019*. <https://www.bps.go.id/publication/2020/11/20/ddce434c92536777bf07605d/statistiktransportasi-darat-2019.html>.
- Badan Pusat Statistik Samarinda (2021) Berita Resmi Statistik Hasil Sensus Penduduk 2020. <https://samarindakota.bps.go.id/pressrelease/2021/01/26/101/hasilsensuspenduduk-2020.html>
- Blackhart, G. C., Nelson, B. C., Winter, A., & Rockney, A. (2011). Self-control in relation to feelings of belonging and acceptance. *Self and Identity*, 10(2), 152-165.

- Cahyo, F. S.(2017). *Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perilaku Agresif Dalam Berkendara Pada Komunitas Motor Di Kota Surakarta*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Danar, R. P. P. (2020). *Hubungan Antara Kontrol Diri Dan Pengetahuan Rambu Lalu Lintas Dengan Agresivitas Pada Remaja Ketika Berkendara Di Jalan Raya*. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on perilaku agresif berkendara behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(2), 431-443.
- Fatmawaty, R. (2017). Memahami Psikologi Remaja. *Jurnal Reforma*, 6(2), 55-65.
- Gunawan, I. (2013). *Metode penelitian kualitatif: teori dan praktik*. Bumi Aksara.
- Hastuti, L. W. (2018). Kontrol diri dan agresi: Tinjauan meta-analisis. *Buletin Psikologi*, 26(1), 42-53.
- 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), 64-70.
- Harahap, J. Y. (2017). Hubungan antara kontrol diri dengan ketergantungan internet di pustaka digital Perpustakaan Daerah Medan. *JURNAL EDUKASI: Jurnal Bimbingan Konseling*, 3(2), 131-145.
- 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*, 5(1), 193-202.
- Krahe, B. (2005). *Perilaku Agresif*. Pustaka Pelajar.
- Kusumawardhani, I. A., Kurnianingrum, W., & Soetikno, N. (2018). Art therapy untuk meningkatkan kontrol diri pada anak didik lapas. *Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora, Dan Seni*, 2(1), 135-143.
- Laria, S. S., & Zenita, I. R. (2018). Hubungan antara kontrol diri dengan intensi cyberloafing pada pegawai dinas x Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Empati*, 7(2), 572-574.
- Lemeshow, S., Hosmer, D. W., Klar, J., Lwanga, S. K., & World Health Organization. (1990). *Adequacy of sample size in health studies*. Wiley.

- Marhan, C., Suarni, W., Pambudhi, Y. A., & Qolbih, N. (2021). Regulasi Emosi dan Aggressive Driving Behavior Siswa. *Jurnal Sublimapsi*, 2(1), 51-60.
- Marsela, R. D., & Supriatna, M. (2019). Konsep Diri: Definisi dan Faktor. *Journal of Innovative Counseling: Theory, Practice, and Research*, 3(02), 65-69.
- Nu'man, T. M., & Ramdhani, N. (2020). Sikap dan Kontrol Perilaku: Kesiapan sebagai Mediator dari Sikap dan Peluang Mengemudi Agresif. *Psikologika: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 25(1), 133-146.
- Piquero, A. R., MacIntosh, R., & Hickman, M. (2000). Does self-control affect survey response? Applying exploratory, confirmatory, and item response theory analysis to Grasmick et al.'s self-control scale. *Criminology*, 38(3), 897-930.
- Putu, I. G. O. H., & Riana, I. G. (2015). Sikap, Norma Subjektif dan Kontrol Perilaku pada Implementasi Keselamatan Kerja: Dampaknya Terhadap Intention to Comply. *E-jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 4(4), 243-264.
- Putri, W. S. R., Nurwati, N., & Budiarti, M. (2016). Pengaruh media sosial terhadap perilaku remaja. *Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat*, 3(1), 47-51.
- Rachmaniar, A. (2020). Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Pembuatan Keputusan Karir Siswa. *TERAPUTIK: Jurnal Bimbingan dan Konseling*, 4(1), 07-13.
- Rezqi, L. P. (2017). *Hubungan Kontrol Diri dan Mengemudi Agresif Pada Komunitas Motor X di Yogyakarta*. Universitas Islam Indonesia.
- Santoso, S. (2012). *Panduan lengkap spss versi 20*. PT Elex Media Komputindo.
- Santrock, J.W. (2007). *Remaja*. Erlangga.
- Schmeichel, B. J., Vohs, K. D., & Duke, S. C. (2010). Self-control at high and low levels of mental construal. *Social Psychological and Personality Science*, 2(2), 182-189.
- Sharkin, B. S. (2004). Road rage: Risk factors, assessment, and intervention strategies. *Journal of Counseling & Development*, 82(2), 191-198.

- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Perilaku agresif berkendara: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident analysis & prevention*, 36(3), 429-437.
- Siyoto, S., & Ali, M. S. (2015). *Dasar metodologi penelitian*. Literasi Media Publishing.
- Sofia, R. M., & Cruz, J. F. A. (2015). Self-control as a mechanism for controlling aggression: A study in the context of sport competition. *Personality and Individual Differences*, 87, 302-306.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Pendidikan* [Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D]. Bandung: Alfabeta
- Susantyo, B. (2011). Memahami perilaku agresif: Sebuah tinjauan konseptual. *Sosio Informa: Kajian Permasalahan Sosial dan Usaha Kesejahteraan Sosial*, 16(3), 189-202.
- Tangney, J. P., Baumeister, R. F., & Boone, A. L. (2004). High self-control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and interpersonal success. *Journal of personality*, 72(2), 271-324.
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., & Robertson, R. (2008). Aggressive driving: A survey of attitudes, opinions and behaviors. *Journal of safety research*, 39(4), 375-381.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1. Skala Penelitian

Informed Consent

Dengan ini Saya memohon partisipasi Anda untuk bersedia mengisi kuesioner online yang terdiri dari dua skala. Perlu diketahui bahwa partisipasi Anda sangat penting bagi Saya dalam menyelesaikan skripsi Saya. Tidak ada paksaan terhadap diri Anda untuk berpartisipasi dalam penelitian ini. Respon yang Anda berikan-pun tidak akan disebarluaskan, apapun jawaban Anda akan sangat membantu Saya. Jawablah sesuai dengan kondisi yang Anda alami dan Anda rasakan sendiri selama mengendarai kendaraan.

Saya menjamin bahwa semua respon dan identitas Anda bersifat rahasia hanya untuk keperluan data penelitian, sehingga Anda tidak perlu khawatir karena Saya tentunya sangat menjaga privasi Anda. Bila Anda bersedia untuk berpartisipasi, Anda akan diminta menjawab serangkaian pertanyaan online yang memakan waktu sekitar 7 menit dari banyaknya waktu yang Anda miliki. Terima kasih atas kesediaan dan waktu yang Anda luangkan.

Informasi lebih lanjut bisa menghubungi Saya melalui WhatsApp 08115376866.

Tertanda,
Muhammad Qori' Hasan

Apakah Anda bersedia untuk berpartisipasi melanjutkan pengisian kuesioner?

- Ya, Saya bersedia untuk berpartisipasi melanjutkan pengisian kuesioner online ini.

IDENTITAS DIRI

Nama (diperbolehkan menggunakan inisial):

Status:

- Pelajar
- Mahasiswa
- Berkerja

Usia:

- 17
- 18
- 19
- 20

Jenis Motor Yang Digunakan:

- Matic (Automatic)
- Gigi dan Kopling (Manual)

Petunjuk Pengisian Kuesioner Online

Terdapat empat pilihan jawaban dalam skala penelitian ini, yaitu:

- SS** : Sangat Sesuai
S : Sesuai
TS : Tidak Sesuai
STS : Sangat Tidak Sesuai

Pilih salah satu jawaban yang sesuai dengan keadaan Anda dengan meng-
 (klik) salah satu jawaban yang tersedia. Tidak ada jawaban yang salah, semua
 jawaban adalah benar, karena itu pilihlah jawaban yang sesuai dengan diri Anda
 sendiri.

Skala Perilaku Agresif Berkendara

No	Pernyataan	Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1.	Saya membunyikan klakson dengan keras di situasi jalan padat sehingga banyak orang protes pada saya				
2.	Saya tetap membunyikan klakson berulang kali meskipun pengendara di depan saya sudah memberikan jalan				
3.	Ketika ada orang ingin menyebrang jalan saya membunyikan klakson berulang kali, sehingga orang lain marah pada saya agar saya dapat melintas terlebih dahulu				
4.	Saya mengacungkan tinju kepada pengendara yang hampir menyerempet saya				
5.	Saya melotot geram kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya suka				
6.	Saya sengaja memainkan gas tanda menantang pengendara lain ketika mereka menyalip dengan seenaknya				
7.	Saat berkendara di malam hari saya membiarkan kondisi lampu jauh saya menyala sehingga mendapatkan protes dari orang lain				
8.	Saya tetap memberikan isyarat lampu jauh berulang kali kepada pengendara lain, meskipun pengendara sudah memberikan jalan				
9.	Saya menyalakan lampu jauh untuk membalas				

	pengemudi yang menyilaukan pandangan saya				
10.	Saya tidak membunyikan klakson ketika melewati area masjid agar tidak mengganggu orang yang sedang beribadah				
11.	Saya membunyikan klakson ketika dalam kondisi yang diperlukan, sehingga orang lain merasa tidak terganggu				
12.	Pada malam hari saya memilih mengedipkan lampu daripada menyalakan klakson				
13.	Saya lebih memilih untuk diam ketika ada pengendara lain memaki saya				
14.	Meski kesal dengan pengendara lain namun saya menahan diri untuk tidak memaki di jalan raya				
15.	Pada saat macet saya tak berusaha mengambil jalur pengendara lain				
16.	Saya hanya menyalakan lampu jauh ketika dari arah berlawanan kosong sehingga tidak menyilaukan pandangan orang lain				
17.	Saya mengurangi menggunakan lampu jauh di tengah kota agar orang lain tidak merasa terganggu				
18.	Saya hanya menggunakan lampu jauh saat perjalanan antar kota dengan jalanan yang tidak ramai				
19.	Ketika terburu-buru saya berkendara di atas kecepatan 80 km/jam sehingga tidak terpikir akan keselamatan saya sendiri				
20.	Saya mengabaikan rambu batas kecepatan yang ada di jalan raya karena saya merasa tidak ada yang perlu dikhawatirkan				
21.	Ketika diperkotaan saya memacu kendaraan diatas 80km/jam untuk mempersingkat waktu perjalanan				
22.	Menurut saya memepet kendaraan lain tidak akan membuat saya kecelakaan				
23.	Saya berkendara dengan jarak yang dekat dengan kendaraan di depan saya agar orang lain tidak mendahului saya				
24.	Saya semakin menaikkan kecepatan ketika ada kendaraan lain hendak mendahului saya				
25.	Saya tetap melajukan kendaraan dengan kecepatan diatas 80 km/jam meski jalan raya sedang padat				
26.	Ketika lampu menyala kuning saya mempercepat laju kendaraan agar tidak terkena lampu merah				
27.	Saya tidak pernah melebihi kecepatan 60 km/jam ketika sedang berkendara demi keselamatan diri saya sendiri				

28.	Saya lebih memilih berangkat lebih awal agar saya tidak mengebut dalam perjalanan				
29.	Saya lebih menyukai berkendara dengan santai dan tidak tergesa-gesa.				
30.	Saya menahan diri mendahului kendaraan lain ketika jarak antar kendaraan terlalu dekat				
31.	Saya menjaga jarak aman ketika sedang mengemudi demi keselamatan diri saya sendiri				
32.	Saya memberikan kesempatan bagi pengendara yang ingin mendahului saya dengan cara memberikan ruang antara saya dengan kendaraan di depan saya				
33.	Saya berhati-hati saat lampu lalu lintas berwarna kuning				
34.	Saya memilih menurunkan kecepatan ketika lampu kuning sudah menyala				

Skala Kontrol Diri

No	Pernyataan	Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1.	Saya mampu menahan diri untuk tidak membalas pengendara lain yang memotong jalur saya secara tiba-tiba				
2.	Saya tetap berhenti di perempatan ketika lampu merah menyala meskipun jalanan lenggang tidak ada polisi				
3.	Ketika dilampu merah saya tetap berada dibelakang garis batas				
4.	Saya memberikan jalan ketika pengendara di belakang saya mengklakson memberi tanda untuk mendahului saya				
5.	Ketika ada mobil ambulan melaju saya lebih memilih menepi dan memberikan jalan terlebih dahulu				
6.	Saya melayani adu kecepatan ketika ada pengendara yang menantang dengan memainkan gas motornya				
7.	Saya sulit mengendalikan emosi ketika dalam kondisi jalan macet				
8.	Saya tidak mempedulikan ada dilarang putar balik karena saya ingin cepat sampai tujuan				
9.	Saya memilih melewati trotoar yang kosong ketika				

	kondisi jalan macet				
10.	Ketika situasi jalan sepi saya menambah laju kecepatan kendaraan				
11.	Saya tidak menyalip kendaraan apapun sampai jarak pandang saya bebas				
12.	Saya memakai helm meski jarak yang saya tuju dekat				
13.	Saya melihat kaca spion sebelum berbelok, menyalip maupun berhenti				
14.	Saya mencari jalan alternative ditengah kemacetan				
15.	Saya lebih berhati-hati ketika memasuki daerah perkampungan padat				
16.	Saya menuruti arahan dari petugas ketika ada pengalihan arus lalu lintas				
17.	Saya tidak mengecek kondisi kendaraan saya ketika hendak berpergian				
18.	Saya malas menggunakan helm				
19.	Saya langsung menyalip kendaraan di depan saya tanpa memedulikan kendaraan lain				
20.	Ketika berkendara saya tidak memperhatikan rambu-rambu yang ada di jalan				
21.	Ketika hujan deras saya tetap melanjutkan perjalanan meskipun jarak pandang terbatas				
22.	Saya tetap melajukan kendaraan saya meski saya melewati perkampungan yang padat				
23.	Saya lebih memilih untuk mengalah memberikan jalan agar kemacetan segera terurai				
24.	Saya mengambil jalur alternative ketika jalur di depan saya terlihat padat				
25.	Sebelum hujan turun saya menggunakan mantel terlebih dahulu				
26.	Saya dapat mengatasi berbagai permasalahan yang saya hadapi ketika berada dalam perjalanan				
27.	Saya tetap memboncengkan penumpang meskipun penumpang tidak mau memakai helm				
28.	Saya tetap melanjutkan perjalanan meskipun kondisi saya mengantuk				
29.	Saya menurunkan penumpang sesuai dengan lokasi yang dikehendaki meski diarea dilarang untuk berhenti				
30.	Saya lebih mementingkan diri saya sendiri daripada keselamatan orang lain				

Lampiran 2. Sebaran Data Uji Coba Penelitian

(Skala Perilaku Agresif Berkendara)

Subjek	Nomor Aitem																																		TOTAL				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	TOTAL ALL	ASPEK 1	ASPEK 2		
1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	75	35	40	
2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	66	34	32
3	1	2	2	1	3	1	2	2	3	2	1	2	2	1	1	2	1	1	3	3	2	2	2	2	2	4	3	3	3	1	1	2	2	3	68	30	38		
4	1	2	1	2	2	3	2	2	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1	4	3	2	2	1	1	1	4	3	3	2	1	2	1	3	3	66	30	36		
5	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	45	20	25		
6	1	1	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	2	3	1	1	1	2	2	2	2	57	30	27		
7	1	1	1	2	3	1	1	1	4	1	1	2	4	1	2	1	1	1	4	4	3	3	3	2	1	4	4	1	2	1	1	1	2	3	68	29	39		
8	1	1	1	3	3	1	1	3	3	1	1	2	1	1	3	1	1	1	4	2	2	1	1	3	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	65	29	36		
9	2	1	1	2	3	2	1	2	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	2	1	1	3	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	51	27	24			
10	2	1	2	1	1	3	1	1	3	3	1	1	2	3	3	1	1	1	4	4	2	2	2	2	1	4	4	1	1	3	1	1	4	71	31	40			
11	2	2	2	2	2	4	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	2	1	4	3	2	2	2	2	2	4	2	2	1	1	1	2	1	64	32	32			
12	3	2	3	3	1	3	4	3	3	3	2	3	3	2	4	2	3	4	2	3	2	1	2	1	2	2	4	3	3	3	3	2	3	3	90	51	39		
13	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64	33	31		
14	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	4	3	2	2	2	2	2	3	77	38	39			
15	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	82	42	40			
16	1	1	1	1	2	1	2	2	3	2	2	2	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	66	29	37			
17	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	86	45	41			
18	1	1	1	1	4	3	2	1	4	1	1	3	2	2	1	2	1	1	2	2	1	2	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	55	32	23			
19	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	3	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	1	3	2	2	1	2	2	2	2	66	36	30			
20	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	1	2	2	2	2	45	20	25			
21	1	1	2	2	3	3	2	1	1	1	1	1	3	4	3	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	2	1	2	2	58	35	23			
22	2	1	1	2	3	1	2	2	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	48	28	20			
23	4	2	2	3	3	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	53	31	22			
24	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	62	28	34			
25	1	1	1	2	3	1	2	2	2	1	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	3	3	2	2	2	2	2	2	3	63	32	31			
26	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	3	1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	47	26	21			
27	1	1	2	2	2	2	4	2	1	1	3	2	2	1	1	2	1	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	60	32	28		
28	1	2	2	3	2	2	3	2	4	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	84	44	40			
29	2	2	3	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	2	2	2	1	1	1	1	1	3	3	3	3	2	2	2	2	67	35	32			
30	4	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	3	3	1	1	2	1	1	4	2	4	2	2	2	2	4	3	2	1	4	1	1	1	71	35	36			
31	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	47	22	25				
32	1	4	1	3	4	4	4	1	4	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	2	1	2	2	4	4	1	1	2	1	1	1	65	37	28		
33	2	1	3	1	4	3	1	2	4	2	2	1	4	1	2	2	2	2	2	3	4	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	78	39	39			
34	3	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	4	2	1	1	1	1	1	2	70	39	31			
35	2	2	2	1	3	4	3	3	4	1	1	1	3	3	3	2	2	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	1	3	1	1	1	83	41	42		
36	4	2	4	3	1	2	4	2	1	3	1	4	1	1	1	4	2	3	1	4	3	4	1	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	82	43	39			
37	2	1	1	1	1	3	2	3	4	1	1	1	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	52	29	23			
38	4	1	4	1	4	1	1	4	4	2	3	1	1	1	1	1	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	1	1	2	2	2	2	3	85	42	43			
39	4	2	4	1	2	2	1	2	3	1	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	57	33	24			
40	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	85	45	40			

(Skala Kontrol Diri)

Subjek	Nomor Aitem																														TOTAL			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	TOTAL ALL	ASPEK 1	ASPEK 2	ASPEK 3
1	1	2	3	4	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	73	23	30	20
2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	93	30	38	25	
3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	2	3	2	4	3	3	3	1	3	2	3	4	2	3	4	3	3	2	2	3	86	31	33	22	
4	3	4	4	3	4	3	3	2	4	2	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	2	4	2	4	1	3	3	3	3	96	32	41	23	
5	3	3	3	3	4	1	3	3	4	1	3	2	4	4	4	2	2	3	4	3	3	3	3	3	4	2	4	3	1	89	28	38	23	
6	3	3	3	4	3	3	2	2	2	1	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	3	4	87	26	37	24	
7	3	4	4	4	4	1	4	3	3	1	2	3	4	4	4	4	2	2	4	3	3	3	4	4	3	4	3	2	2	93	31	38	24	
8	4	4	4	3	4	2	4	2	4	1	4	2	4	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	2	4	2	3	3	2	92	32	38	22	
9	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	3	3	98	35	41	22	
10	3	4	4	4	4	3	3	2	4	1	2	4	4	4	4	3	4	4	2	4	2	4	3	4	1	3	2	4	4	98	32	41	25	
11	4	4	4	4	1	2	2	4	2	4	3	4	4	4	4	2	4	3	2	2	2	3	4	4	3	3	3	3	1	93	31	38	24	
12	1	3	2	3	3	4	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	1	3	3	3	2	3	3	2	3	4	76	27	25	24	
13	3	3	3	3	4	3	3	2	3	2	3	2	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	86	29	34	23	
14	3	4	3	3	3	3	3	3	1	4	2	4	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	2	3	2	3	3	3	90	29	38	23	
15	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	3	76	26	30	20	
16	3	4	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	91	32	37	22	
17	2	4	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	76	25	31	20	
18	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	3	4	4	3	2	2	4	3	4	3	2	2	3	103	39	39	25	
19	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	2	2	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	97	32	39	26	
20	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	2	3	3	3	3	101	37	41	23		
21	3	3	3	4	4	3	1	3	4	2	1	3	4	4	4	4	2	4	4	3	4	4	3	3	3	4	3	4	2	97	30	41	26	
22	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	117	39	46	32	
23	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	4	105	37	41	27	
24	3	3	3	4	4	3	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	90	34	34	22	
25	3	4	4	3	4	4	4	4	4	2	2	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	2	3	2	3	3	4	100	36	41	23	
26	3	4	4	4	4	3	4	4	4	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	2	3	4	3	3	101	36	40	25	
27	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	3	3	4	3	4	4	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	102	37	40	25	
28	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	4	2	3	1	3	2	3	1	2	78	29	33	16	
29	4	4	4	4	1	4	2	2	3	2	3	4	4	4	4	2	1	1	1	1	2	4	4	4	1	1	4	2	2	83	32	29	22	
30	4	4	4	4	3	1	1	3	3	1	2	4	2	2	4	4	1	1	3	1	2	3	3	2	2	3	1	3	2	76	28	29	19	
31	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	91	35	32	24	
32	4	1	2	2	1	3	4	4	4	2	1	2	2	3	4	1	3	3	1	1	1	3	3	4	1	1	1	1	69	27	25	17		
33	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	3	4	2	2	3	3	3	3	4	3	3	2	2	2	3	3	2	1	83	30	35	18	
34	3	2	3	3	4	3	1	1	3	2	3	4	4	3	1	3	3	3	2	3	2	1	4	3	3	3	3	3	2	81	25	32	24	
35	4	4	3	4	4	3	1	1	1	1	4	1	4	4	4	1	4	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	1	73	26	30	17		
36	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	76	25	31	20	
37	3	4	4	4	4	3	3	3	4	2	4	3	4	2	4	4	3	3	3	3	2	3	4	2	4	3	3	4	3	99	34	38	27	
38	3	4	2	1	2	4	1	3	2	1	3	3	4	1	4	4	1	1	1	1	1	1	4	1	4	4	1	1	1	65	23	25	17	
39	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	2	2	1	3	3	4	3	4	3	3	100	34	42	24	
40	2	1	4	4	1	3	1	1	1	1	4	1	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	3	4	1	1	1	65	19	27	19	

Lampiran 4. Hasil Uji Validitas (Variabel Perilaku Agresif Berkendara) a. Aspek Perilaku Konflik

		Correlations																		
		Item1	Item2	Item3	Item4	Item5	Item6	Item7	Item8	Item9	Item10	Item11	Item12	Item13	Item14	Item15	Item16	Item17	Item18	Aspek_A
Item1	Pearson Correlation	1	.351	.739	.300	.088	.313	.231	.390	-.017	.236	.262	.103	-.110	-.085	-.134	.098	.184	.188	.542
	Sig. (2-tailed)		.026	.000	.060	.587	.049	.152	.013	.918	.142	.102	.528	.500	.603	.408	.549	.256	.245	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item2	Pearson Correlation	.351	1	.407	.589	.262	.524	.684	.220	.190	.116	.096	-.145	-.237	.032	.067	.111	.073	.101	.573
	Sig. (2-tailed)	.026		.009	.000	.103	.001	.000	.172	.240	.477	.555	.371	.141	.843	.680	.494	.653	.537	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item3	Pearson Correlation	.739	.407	1	.277	.117	.215	.289	.433	-.009	.321	.330	.058	-.092	.023	-.041	.297	.407	.395	.651
	Sig. (2-tailed)	.000	.009		.084	.470	.183	.071	.005	.954	.043	.037	.724	.573	.889	.800	.062	.009	.014	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item4	Pearson Correlation	.300	.589	.277	1	.275	.189	.467	.150	-.129	.000	.011	.050	-.234	.023	.151	.351	.240	.172	.492
	Sig. (2-tailed)	.060	.000	.084		.086	.242	.002	.355	.426	1.000	.944	.759	.145	.888	.353	.027	.136	.289	.001
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item5	Pearson Correlation	.088	.262	.117	.275	1	.127	.018	.069	.271	-.305	.055	-.215	.038	-.048	-.131	.093	.109	-.034	.307
	Sig. (2-tailed)	.587	.103	.470	.086		.437	.913	.671	.091	.055	.737	.183	.815	.767	.421	.610	.505	.833	.054
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item6	Pearson Correlation	.313	.524	.215	.189	.127	1	.544	.233	.377	.105	.010	-.233	.144	.295	.167	-.078	-.010	-.097	.514
	Sig. (2-tailed)	.049	.001	.183	.242	.437		.000	.147	.017	.521	.953	.147	.374	.064	.303	.631	.950	.551	.001
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item7	Pearson Correlation	.231	.684	.289	.467	.018	.544	1	.351	.201	.307	.138	.210	-.002	.189	.225	.322	.177	.314	.712
	Sig. (2-tailed)	.152	.000	.071	.002	.913	.000		.027	.215	.054	.394	.193	.992	.242	.163	.043	.275	.048	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item8	Pearson Correlation	.390	.220	.433	.150	.069	.233	.351	1	.196	.142	.309	-.012	-.061	.028	.005	-.144	.287	.159	.479
	Sig. (2-tailed)	.013	.172	.005	.355	.671	.147	.027		.226	.382	.652	.840	.708	.862	.978	.375	.072	.327	.002
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item9	Pearson Correlation	-.017	.190	-.009	-.129	.271	.377	.201	.196	1	-.036	.208	-.196	.191	-.196	-.037	-.228	-.147	-.100	.544
	Sig. (2-tailed)	.918	.240	.954	.426	.091	.017	.215	.226		.827	.197	.226	.238	.225	.822	.157	.367	.541	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item10	Pearson Correlation	.236	.116	.321	.000	-.305	.105	.307	.142	-.036	1	.555	.101	.060	.140	.291	.206	.369	.435	.452
	Sig. (2-tailed)	.142	.477	.043	1.000	.055	.521	.054	.382	.827		.000	.533	.712	.390	.069	.201	.023	.005	.003
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item11	Pearson Correlation	.262	.096	.330	.011	.055	.010	.138	.309	.208	.555	1	.028	.017	.142	.230	.134	.662	.640	.547
	Sig. (2-tailed)	.102	.555	.037	.944	.737	.953	.394	.052	.197	.000		.863	.918	.382	.154	.411	.000	.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item12	Pearson Correlation	.103	-.145	.058	.050	-.215	-.233	.210	-.012	-.196	.101	.028	1	.029	-.028	-.041	.367	.056	.159	.351
	Sig. (2-tailed)	.528	.371	.724	.759	.183	.147	.193	.840	.226	.533	.863		.861	.862	.802	.020	.733	.327	.026
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item13	Pearson Correlation	-.110	-.237	-.092	-.234	.038	.144	-.002	-.061	.191	.060	.017	.029	1	.249	.351	.021	-.009	.094	.359
	Sig. (2-tailed)	.500	.141	.573	.145	.815	.374	.992	.708	.238	.712	.918	.861		.122	.026	.897	.954	.562	.023
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item14	Pearson Correlation	-.085	.032	.023	.023	-.048	.295	.189	.028	-.196	.140	.142	-.028	.249	1	.618	.173	.242	.154	.337
	Sig. (2-tailed)	.603	.843	.889	.888	.767	.064	.242	.862	.225	.390	.382	.862	.122		.000	.286	.133	.343	.033
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item15	Pearson Correlation	-.134	.067	-.041	.151	-.131	.167	.225	.005	-.037	.291	.230	-.041	.351	.618	1	.089	.247	.362	.386
	Sig. (2-tailed)	.408	.680	.800	.353	.421	.303	.163	.978	.822	.069	.154	.802	.026	.000		.584	.125	.022	.014
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item16	Pearson Correlation	.098	.111	.297	.351	.083	-.078	.322	-.144	-.228	.206	.134	.367	.021	.173	.089	1	.517	.395	.437
	Sig. (2-tailed)	.549	.494	.062	.027	.610	.631	.043	.375	.157	.201	.411	.020	.897	.286	.584		.001	.012	.005
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item17	Pearson Correlation	.184	.073	.407	.240	.109	-.010	.177	.287	-.147	.359	.862	.056	-.009	.242	.247	.517	1	.868	.565
	Sig. (2-tailed)	.256	.653	.009	.136	.505	.950	.275	.072	.367	.023	.000	.733	.954	.133	.125	.001		.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item18	Pearson Correlation	.188	.101	.385	.172	-.034	-.097	.314	.159	-.100	.435	.640	.159	.094	.154	.362	.395	.688	1	.574
	Sig. (2-tailed)	.245	.537	.014	.289	.833	.551	.048	.327	.541	.005	.000	.327	.562	.343	.022	.012	.000		.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aspek_A	Pearson Correlation	.542	.573	.651	.492	.307	.514	.712	.479	.544	.452	.547	.351	.729	.337	.386	.437	.565	.574	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.001	.002	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.001	.000	.001	.000	.000	.000	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

b. Aspek Mengebut

		Correlations																
		Item19	Item20	Item21	Item22	Item23	Item24	Item25	Item26	Item27	Item28	Item29	Item30	Item31	Item32	Item33	Item34	Aspek_B
Item19	Pearson Correlation	1	.621**	.515*	.416*	.453*	.491**	.229	.750**	.169	-.016	.027	.120	-.123	-.212	.170	.194	.633**
	Sig. (2-tailed)		.000	.001	.008	.003	.001	.155	.000	.296	.924	.869	.459	.448	.189	.294	.231	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item20	Pearson Correlation	.621**	1	.516*	.622**	.498**	.538**	.459**	.713**	.185	.008	.303	.129	.036	-.122	.308	.277	.774**
	Sig. (2-tailed)	.000		.001	.000	.001	.000	.003	.000	.253	.959	.057	.428	.827	.452	.053	.084	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item21	Pearson Correlation	.515*	.516**	1	.707**	.549**	.646**	.632**	.441**	-.144	-.209	.000	.339*	-.101	-.022	-.232	-.259	.569**
	Sig. (2-tailed)	.001	.001		.000	.000	.000	.000	.004	.374	.195	1.000	.032	.534	.893	.150	.107	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item22	Pearson Correlation	.416*	.622**	.707**	1	.600**	.786**	.578**	.462**	-.068	-.159	.130	.079	.056	.146	.006	.000	.677**
	Sig. (2-tailed)	.008	.000	.000		.000	.000	.000	.003	.679	.327	.425	.630	.732	.368	.972	1.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item23	Pearson Correlation	.453*	.498**	.549**	.600**	1	.694**	.482**	.392**	-.214	-.384	-.042	.027	-.145	-.056	-.266	-.128	.458**
	Sig. (2-tailed)	.003	.001	.000	.000		.000	.002	.012	.186	.014	.799	.871	.374	.732	.097	.430	.003
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item24	Pearson Correlation	.491**	.538**	.646**	.786**	.694**	1	.701**	.486**	-.257	-.194	.090	.142	.050	.144	-.109	-.114	.650**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000	.000	.000		.000	.001	.109	.231	.581	.383	.758	.374	.504	.483	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item25	Pearson Correlation	.229	.459**	.632**	.578**	.482**	.701**	1	.448**	-.454**	-.177	.120	.158	-.029	.015	-.271	-.265	.477**
	Sig. (2-tailed)	.155	.003	.000	.000	.002	.000		.004	.003	.275	.461	.331	.858	.928	.090	.098	.002
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item26	Pearson Correlation	.750**	.713**	.441**	.462**	.392**	.496**	.448**	1	.070	-.086	.103	.060	-.194	-.271	.157	.226	.639**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.004	.003	.012	.001	.004		.666	.597	.526	.712	.229	.091	.332	.161	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item27	Pearson Correlation	.169	.185	-.144	-.068	-.214	-.257	-.454**	.070	1	.436**	.464**	.372**	.404**	.230	.672**	.624**	.376**
	Sig. (2-tailed)	.296	.253	.374	.679	.186	.109	.003	.666		.005	.003	.018	.010	.153	.000	.000	.017
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item28	Pearson Correlation	-.016	.008	-.209	-.159	-.384**	-.194	-.177	-.086	.436**	1	.596**	.335*	.629**	.451**	.476**	.364	.306
	Sig. (2-tailed)	.924	.959	.195	.327	.014	.231	.275	.597	.005		.000	.035	.000	.004	.002	.021	.055
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item29	Pearson Correlation	.027	.303	.000	.130	-.042	.090	.120	.103	.464**	.596**	1	.336*	.729**	.539**	.507**	.510**	.599**
	Sig. (2-tailed)	.869	.057	1.000	.425	.799	.581	.461	.526	.003	.000	.000		.034	.000	.001	.001	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item30	Pearson Correlation	.120	.129	.339**	.079	.027	.142	.158	.060	.372**	.335*	.336*	1	.456**	.297	.280	.173	.477**
	Sig. (2-tailed)	.459	.428	.032	.630	.871	.383	.331	.712	.018	.035	.034		.003	.063	.080	.287	.002
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item31	Pearson Correlation	-.123	.036	-.101	.056	-.145	.050	-.029	-.194	.404**	.629**	.729**	.456**	1	.694**	.535**	.392**	.441**
	Sig. (2-tailed)	.448	.827	.534	.732	.374	.758	.858	.229	.010	.000	.000	.003		.000	.000	.012	.004
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item32	Pearson Correlation	-.212	-.122	-.022	.146	-.056	.144	.015	-.271	.230	.451**	.539**	.297	.694**	1	.360*	.319*	.338*
	Sig. (2-tailed)	.189	.452	.893	.368	.732	.374	.928	.091	.153	.004	.000	.063	.000		.022	.045	.033
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item33	Pearson Correlation	.170	.308	-.232	.006	-.266	-.109	-.271	.157	.672**	.476**	.507**	.280	.535**	.360*	1	.794**	.476**
	Sig. (2-tailed)	.294	.053	.150	.972	.097	.504	.090	.332	.000	.002	.001	.080	.000	.022		.000	.002
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Item34	Pearson Correlation	.194	.277	-.259	.000	-.128	-.114	-.265	.226	.624**	.364*	.510**	.173	.392**	.319*	.794**	1	.452**
	Sig. (2-tailed)	.231	.084	.107	1.000	.430	.483	.098	.161	.000	.021	.001	.287	.012	.045	.000		.003
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aspek_B	Pearson Correlation	.633**	.774**	.569**	.677**	.458**	.650**	.477**	.639**	.376**	.306	.589**	.477**	.441**	.338**	.476**	.452**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.002	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
 * . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

(Variabel Kontrol Diri)
a. Kontrol Perilaku

Correlations

		Aitem1	Aitem2	Aitem3	Aitem4	Aitem5	Aitem6	Aitem7	Aitem8	Aitem9	Aitem10	Aspek_A
Aitem1	Pearson Correlation	1	,291	,322*	-,022	,257	-,154	,116	,217	,278	-,007	,370*
	Sig. (2-tailed)		,069	,043	,893	,110	,344	,478	,180	,082	,965	,019
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem2	Pearson Correlation	,291	1	,463**	,242	,629**	,008	,271	,173	,284	-,021	,568**
	Sig. (2-tailed)	,069		,003	,133	,000	,959	,091	,285	,076	,897	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem3	Pearson Correlation	,322*	,463**	1	,553**	,518**	-,063	,333*	,110	,269	,135	,593**
	Sig. (2-tailed)	,043	,003		,000	,001	,697	,036	,501	,093	,406	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem4	Pearson Correlation	-,022	,242	,553**	1	,417**	-,135	,156	-,024	,121	,081	,377*
	Sig. (2-tailed)	,893	,133	,000		,007	,407	,337	,881	,458	,620	,017
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem5	Pearson Correlation	,257	,629**	,518**	,417**	1	,005	,328*	,156	,483**	,229	,687**
	Sig. (2-tailed)	,110	,000	,001	,007		,974	,039	,338	,002	,155	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem6	Pearson Correlation	-,154	,008	-,063	-,135	,005	1	,131	,340*	,187	,402*	,352*
	Sig. (2-tailed)	,344	,959	,697	,407	,974		,419	,032	,249	,010	,026
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem7	Pearson Correlation	,116	,271	,333*	,156	,328*	,131	1	,554**	,541**	,346*	,704**
	Sig. (2-tailed)	,478	,091	,036	,337	,039	,419		,000	,000	,029	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem8	Pearson Correlation	,217	,173	,110	-,024	,156	,340*	,554**	1	,624**	,431**	,676**
	Sig. (2-tailed)	,180	,285	,501	,881	,338	,032	,000		,000	,005	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem9	Pearson Correlation	,278	,284	,269	,121	,483**	,187	,541**	,624**	1	,245	,736**
	Sig. (2-tailed)	,082	,076	,093	,458	,002	,249	,000	,000		,128	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem10	Pearson Correlation	-,007	-,021	,135	,081	,229	,402*	,346*	,431**	,245	1	,537**
	Sig. (2-tailed)	,965	,897	,406	,620	,155	,010	,029	,005	,128		,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aspek_A	Pearson Correlation	,370*	,568**	,593**	,377*	,687**	,352*	,704**	,676**	,736**	,537**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

b. Aspek Kognitif

Correlations

		Aitem11	Aitem12	Aitem13	Aitem14	Aitem15	Aitem16	Aitem17	Aitem18	Aitem19	Aitem20	Aitem21	Aitem22	Aspek_B
Aitem11	Pearson Correlation	1	-.222	.308	-.011	.068	.000	-.014	-.018	-.178	-.042	-.130	-.157	.396
	Sig. (2-tailed)		.169	.053	.946	.677	1.000	.932	.912	.272	.795	.422	.332	.011
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem12	Pearson Correlation	-.222	1	.148	-.180	-.022	.209	.413**	.225	.376**	.351**	.109	.376**	.457**
	Sig. (2-tailed)	.169		.362	.266	.894	.195	.008	.162	.017	.026	.504	.017	.003
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem13	Pearson Correlation	.308	.148	1	.353*	.396*	.458**	.296	.288	.169	.425**	.052	.282	.609**
	Sig. (2-tailed)	.053	.362		.026	.011	.003	.064	.071	.297	.006	.749	.077	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem14	Pearson Correlation	-.011	-.180	.353*	1	.195	.262	.113	.178	.122	.201	.123	.113	.357**
	Sig. (2-tailed)	.946	.266	.026		.229	.102	.486	.271	.452	.214	.448	.488	.024
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem15	Pearson Correlation	.068	-.022	.396*	.195	1	.529**	-.061	-.040	.157	.000	-.115	.232	.318*
	Sig. (2-tailed)	.677	.894	.011	.229		.000	.707	.807	.333	1.000	.479	.150	.045
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem16	Pearson Correlation	.000	.209	.458**	.262	.529**	1	-.173	-.015	.159	-.072	-.192	.069	.488
	Sig. (2-tailed)	1.000	.195	.003	.102	.000		.286	.925	.328	.658	.235	.674	.001
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem17	Pearson Correlation	-.014	.413**	.296	.113	-.061	-.173	1	.556**	.488**	.682**	.331*	.579**	.701**
	Sig. (2-tailed)	.932	.008	.064	.486	.707	.286		.000	.001	.000	.037	.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem18	Pearson Correlation	-.018	.225	.288	.178	-.040	-.015	.556**	1	.475**	.537**	.269	.298	.616**
	Sig. (2-tailed)	.912	.162	.071	.271	.807	.925	.000		.002	.000	.093	.062	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem19	Pearson Correlation	-.178	.376**	.169	.122	.157	.159	.488**	.475**	1	.678**	.410**	.588**	.737**
	Sig. (2-tailed)	.272	.017	.297	.452	.333	.328	.001	.002		.000	.009	.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem20	Pearson Correlation	-.042	.351**	.425**	.201	.000	-.072	.682**	.537**	.678**	1	.562**	.702**	.833**
	Sig. (2-tailed)	.795	.026	.006	.214	1.000	.658	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem21	Pearson Correlation	-.130	.109	.052	.123	-.115	-.192	.331*	.269	.410**	.562**	1	.513**	.514**
	Sig. (2-tailed)	.422	.504	.749	.448	.479	.235	.037	.093	.009	.000		.001	.001
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem22	Pearson Correlation	-.157	.376**	.282	.113	.232	.069	.579**	.298	.588**	.702**	.513**	1	.764**
	Sig. (2-tailed)	.332	.017	.077	.488	.150	.674	.000	.062	.000	.000	.001		.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aspek_B	Pearson Correlation	.396	.457**	.609**	.357*	.318*	.488	.701**	.616**	.737**	.833**	.514**	.764**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.000	.001	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

c. Kontrol Keputusan

Correlations

		Aitem23	Aitem24	Aitem25	Aitem26	Aitem27	Aitem28	Aitem29	Aitem30	Aspek_C
Aitem23	Pearson Correlation	1	,032	,435**	,089	-,105	,119	,175	,183	,440
	Sig. (2-tailed)		,843	,005	,586	,521	,464	,279	,258	,004
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem24	Pearson Correlation	,032	1	-,076	,046	,051	,188	,243	,119	,403**
	Sig. (2-tailed)	,843		,640	,779	,756	,245	,131	,464	,010
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem25	Pearson Correlation	,435**	-,076	1	-,088	,010	-,080	,192	,203	,546
	Sig. (2-tailed)	,005	,640		,590	,952	,622	,235	,208	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem26	Pearson Correlation	-,177	,046	-,088	1	,089	-,038	,140	,034	,435
	Sig. (2-tailed)	,275	,779	,590		,586	,815	,390	,836	,005
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem27	Pearson Correlation	-,105	,051	-,010	,089	1	,440**	,671**	,341*	,659**
	Sig. (2-tailed)	,521	,756	,952	,586		,004	,000	,031	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem28	Pearson Correlation	-,198	,188	-,080	-,038	,440**	1	,717**	,557**	,733**
	Sig. (2-tailed)	,221	,245	,622	,815	,004		,000	,000	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem29	Pearson Correlation	-,175	,243	-,192	,140	,671**	,717**	1	,631**	,829**
	Sig. (2-tailed)	,279	,131	,235	,390	,000	,000		,000	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aitem30	Pearson Correlation	-,183	,119	-,203	,034	,341*	,557**	,631**	1	,675**
	Sig. (2-tailed)	,258	,464	,208	,836	,031	,000	,000		,000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Aspek_C	Pearson Correlation	,440	,403**	,546	,435	,659**	,733**	,829**	,675**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 5. Hasil Uji Reliabilitas

Variabel Perilaku Agresif Berkendara

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,869	34

Aspek Perilaku Konflik

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,758	18

Aspek Mengebut

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,825	16

Variabel Kontrol Diri

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,884	30

Aspek Kontrol Perilaku

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,760	10

Aspek Kontrol Kognitif

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,773	12

Aspek Kontrol Keputusan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,757	8

Lampiran 6. Hasil Uji Deskriptif

Descriptives

		Statistic	Std. Error	
Skala_AB	Mean	66,45	1,175	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	64,12	
		Upper Bound	68,78	
	5% Trimmed Mean	66,29		
	Median	66,00		
	Variance	138,048		
	Std. Deviation	11,749		
	Minimum	45		
	Maximum	90		
	Range	45		
	Interquartile Range	18		
	Skewness	,183	,241	
	Kurtosis	-,547	,478	
Skala_KD	Mean	90,38	1,047	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	88,30	
		Upper Bound	92,46	
	5% Trimmed Mean	90,36		
	Median	91,50		
	Variance	109,652		
	Std. Deviation	10,471		
	Minimum	65		
	Maximum	117		
	Range	52		
	Interquartile Range	15		
	Skewness	-,055	,241	
	Kurtosis	,144	,478	

Kategorisasi_SAB

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rendah	50	50,0	50,0	50,0
	Sangat Rendah	28	28,0	28,0	78,0
	Sedang	22	22,0	22,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Kategorisasi_SKD

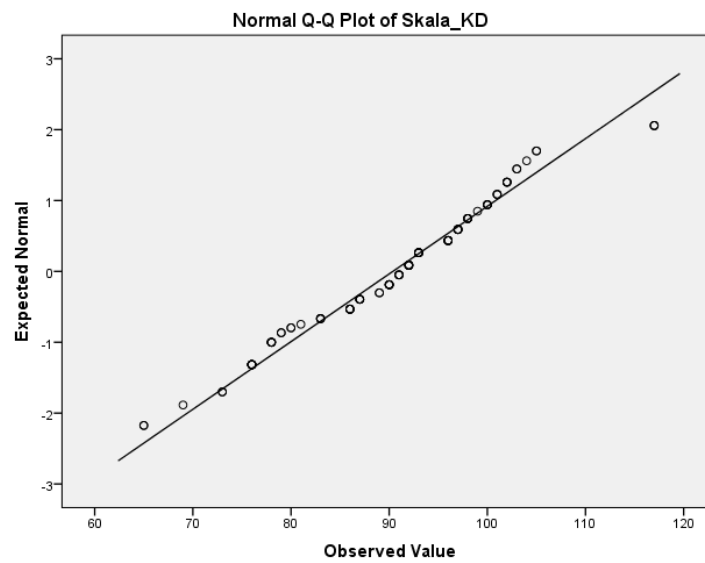
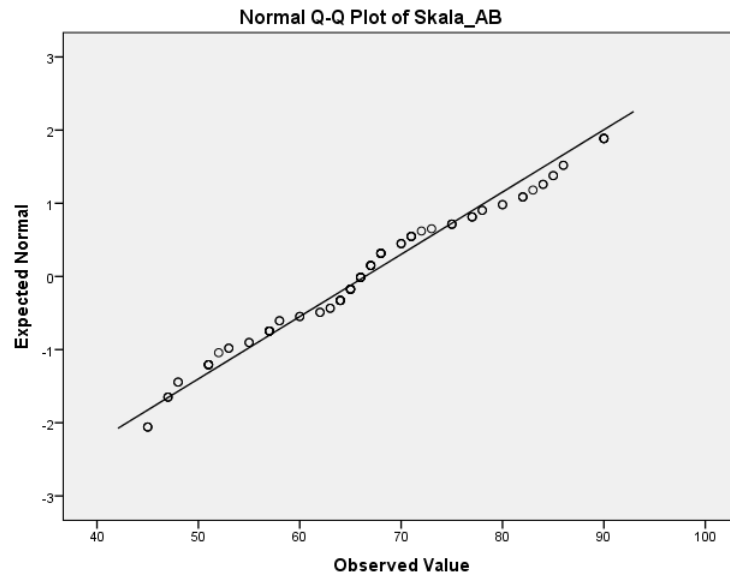
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rendah	2	2,0	2,0	2,0
	Sangat Tinggi	25	25,0	25,0	27,0
	Sedang	21	21,0	21,0	48,0
	Tinggi	52	52,0	52,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Lampiran 7. Hasil Uji Asumsi: Normalitas

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Skala_AB	,062	100	,162	,968	100	,003
Skala_KD	,059	100	,135	,975	100	,031

a. *.This is a lower bound of the true significance.
Lilliefors Significance Correction



Lampiran 8. Hasil Uji Asumsi: Linearitas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Skala_AB * Skala_KD	Between Groups	(Combined)	5306,838	26	204,109	1,782	,028
		Linearity	2688,271	1	2688,271	23,474	,000
		Deviation from Linearity	2618,567	25	104,743	,915	,585
	Within Groups		8359,912	73	114,519		
	Total		13666,750	99			

Lampiran 9. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	111,426	9,242		12,056	,000
	Skala_KD	,498	,202	,464	4,899	,000

a. Dependent Variable: Skala_AB

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,444 ^a	,197	,189	10,584

a. Predictors: (Constant), Skala_KD

Lampiran 10. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Model Penuh

Aspek Perilaku Konflik

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.430 ^a	.185	.160	6.232

a. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	846.993	3	282.331	7.270	.000 ^b
	Residual	3727.997	96	38.833		
	Total	4574.990	99			

a. Dependent Variable: Y1

b. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

Aspek Mengebut

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.441 ^a	.194	.169	5.970

a. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	825.829	3	275.276	7.723	.000 ^b
	Residual	3421.811	96	35.644		
	Total	4247.640	99			

a. Dependent Variable: Y2

b. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

Lampiran 11. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Parsial

Aspek Perilaku Konflik

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	55,381	5,569		9,944	,000
	X1	,584	,217	,358	2,692	,008
	X2	-,185	,202	-,133	-,918	,361
	X3	,692	,284	,405	3,010	,004

a. Dependent Variable: Y1

Aspek Mengebut

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	56,796	5,335		10,645	,000
	X1	,540	,208	,344	2,601	,011
	X2	,184	,193	,136	,950	,344
	X3	,597	,272	,265	2,197	,030

a. Dependent Variable: Y2

Lampiran 12. Karakteristik Subjek

Subjek	Karakteristik				
	Status	Usia	Jenis Motor		
1	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)		
2	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)		
3	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	Usia	
4	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	17	27
5	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)	18	13
6	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)	19	10
7	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	20	50
8	Pelajar	18	Matic (Automatic)		100
9	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)		
10	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	Status	
11	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	Mahasiswa	39
12	Mahasiswa	18	Matic (Automatic)	Bekerja	31
13	Bekerja	20	Matic (Automatic)	Pelajar	30
14	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)		100
15	Bekerja	20	Matic (Automatic)		
16	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)		
17	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	Jenis Motor	
18	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)	Matic (Automatic)	72
19	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)	Gigi dan Kopling (Manual)	28
20	Pelajar	17	Matic (Automatic)		100
21	Pelajar	17	Matic (Automatic)		
22	Pelajar	18	Matic (Automatic)		
23	Pelajar	17	Gigi dan Kopling (Manual)		
24	Pelajar	17	Matic (Automatic)		
25	Pelajar	17	Matic (Automatic)		
26	Pelajar	17	Matic (Automatic)		
27	Pelajar	17	Gigi dan Kopling (Manual)		
28	Bekerja	17	Matic (Automatic)		
29	Bekerja	17	Matic (Automatic)		
30	Pelajar	18	Gigi dan Kopling (Manual)		
31	Bekerja	19	Gigi dan Kopling (Manual)		
32	Bekerja	17	Matic (Automatic)		
33	Pelajar	17	Matic (Automatic)		
34	Pelajar	17	Matic (Automatic)		
35	Bekerja	19	Matic (Automatic)		
36	Bekerja	20	Matic (Automatic)		

37	Bekerja	18	Matic (Automatic)
38	Bekerja	19	Matic (Automatic)
39	Bekerja	19	Gigi dan Kopling (Manual)
40	Bekerja	19	Gigi dan Kopling (Manual)
41	Pelajar	17	Gigi dan Kopling (Manual)
42	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)
43	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
44	Pelajar	18	Matic (Automatic)
45	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
46	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
47	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
48	Mahasiswa	18	Matic (Automatic)
49	Bekerja	20	Matic (Automatic)
50	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)
51	Bekerja	20	Matic (Automatic)
52	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
53	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
54	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
55	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)
56	Pelajar	17	Matic (Automatic)
57	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
58	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
59	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
60	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)
61	Pelajar	17	Matic (Automatic)
62	Pelajar	17	Matic (Automatic)
63	Pelajar	18	Matic (Automatic)
64	Pelajar	17	Gigi dan Kopling (Manual)
65	Pelajar	17	Matic (Automatic)
66	Pelajar	17	Matic (Automatic)
67	Pelajar	17	Matic (Automatic)
68	Pelajar	17	Gigi dan Kopling (Manual)
69	Bekerja	17	Matic (Automatic)
70	Bekerja	17	Matic (Automatic)
71	Pelajar	18	Gigi dan Kopling (Manual)
72	Bekerja	19	Gigi dan Kopling (Manual)
73	Bekerja	17	Matic (Automatic)
74	Pelajar	17	Matic (Automatic)
75	Pelajar	17	Matic (Automatic)
76	Bekerja	19	Matic (Automatic)
77	Bekerja	20	Matic (Automatic)

78	Bekerja	18	Matic (Automatic)
79	Bekerja	19	Matic (Automatic)
80	Bekerja	19	Gigi dan Kopling (Manual)
81	Bekerja	19	Gigi dan Kopling (Manual)
82	Pelajar	17	Gigi dan Kopling (Manual)
83	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)
84	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
85	Pelajar	18	Matic (Automatic)
86	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
87	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
88	Mahasiswa	20	Gigi dan Kopling (Manual)
89	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
90	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
91	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)
92	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)
93	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
94	Pelajar	18	Matic (Automatic)
95	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
96	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
97	Bekerja	20	Gigi dan Kopling (Manual)
98	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)
99	Pelajar	18	Matic (Automatic)
100	Mahasiswa	20	Matic (Automatic)