

PERILAKU AGGRESSIVE DRIVING: APAKAH BERHUBUNGAN DENGAN THE BIG FIVE PERSONALITY?

Feriza Putri Hasanah, Ivan Muhammad Agung

Fakultas Psikologi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau

E-mail: Ferizaputriih@gmail.com

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang sering terjadi di jalan dan memberikan dampak negatif tidak hanya pada pengendara namun juga pada pengguna jalan. Salah satu penyebab dari kecelakaan adalah perilaku *aggressive driving*. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat hubungan antara *the big five personality* dengan perilaku *aggressive driving*. Data dikumpulkan dengan menggunakan skala modifikasi *Aggressive Driving Behavior Scale* oleh Houston, Harris, & Norman, 2003 yang terdiri dari 19 aitem dan modifikasi skala IPIP-BFM-25 oleh Akhtar & Azwar, 2018 yang terdiri dari 23 aitem untuk mengukur *the big five personality*. Kuesioner disebarkan untuk mahasiswa Tahun Ajaran 2019/2020 berjenis kelamin laki-laki yang mengendarai sepeda motor dengan teknik pengambilan sampel *snowball* sehingga jumlah partisipan dalam penelitian ini sebanyak 97 orang. Hasil analisis uji korelasi *spearman* menunjukkan bahwa *conscientiousness* memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving* dengan nilai signifikansi sebesar 0,010 ($p < 0,05$). Sedangkan *emotional stability* ($p = 0,783$; $p > 0,05$), *extraversion* ($p = 0,415$; $p > 0,05$), *intellect* atau *openness to experience* ($p = 0,579$; $p > 0,05$), dan *agreeableness* ($p = 0,244$; $p > 0,05$) tidak berhubungan dengan perilaku *aggressive driving*. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi tambahan untuk menghasilkan intervensi psikologi dalam hal mengurangi perilaku *aggressive driving* dan menyediakan informasi untuk peneliti berikutnya mengenai perilaku *the big five personality* dan *aggressive driving*.

Kata Kunci: Perilaku *Aggressive Driving*, *The Big Five Personality*

ABSTRACT

Traffic Accident is a problem that always happened on the road and causes negative impact not only to the drivers but also the road users. One of the causes of accidents is aggressive driving behavior. This research was aimed to investigate the relationship between the big five personality and aggressive driving behavior. Data were collected by using Aggressive Driving Behavior Scale by Houston, Harris, & Norman, 2003 consisted of 19 items and IPIP-BFM-25 scale by Akhtar & Azwar, 2018 consisted of 23 items to measure the big five personality. Questionnaires were distributed to male college students of 2019/2020 academic year who rode motorcycles using snowball sampling technique as results 97 people were participated in this research. Spearman correlation test showed that conscientiousness had relationship with aggressive driving behavior with significant value 0,010 ($p < 0,05$). Meanwhile emotional stability ($p = 0,783$; $p > 0,05$), extraversion ($p = 0,415$; $p > 0,05$), intellect or openness to experience ($p = 0,579$; $p > 0,05$), and agreeableness ($p = 0,244$; $p > 0,05$) had no relationship with aggressive driving behavior. The benefits of this research are as additional reference to produce psychological intervention in terms of reducing aggressive driving behavior and provide information about the big five personality and aggressive driving behavior for new researchers.

Keywords: *Aggressive Driving Behavior*, *The Big Five Personality*

Pendahuluan

Kecelakaan merupakan suatu fenomena yang sering terjadi dan merupakan masalah serius yang harus dihadapi oleh setiap negara, termasuk Indonesia. Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya dimana kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain ikut terlibat yang mengakibatkan adanya korban dan kerugian pada harta benda. Utomo (2012) mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai peristiwa yang tidak diinginkan oleh semua pengguna jalan yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan yang mengakibatkan kerugian pada materi dan korban jiwa yang tidak dapat diukur.

Berdasarkan masalah tersebut, maka pemerintah melakukan suatu upaya yang bertujuan untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Upaya tersebut seperti dilakukannya program nasional mengenai keamanan lalu lintas dan angkutan jalan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan yang mendukung keamanan lalu lintas dan angkutan jalan, pelaksanaan sosialisasi mengenai lalu lintas yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas, patroli lalu lintas, dan dilaksanakan penegakan hukum lalu lintas.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengatasi terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas seharusnya dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, namun kecelakaan lalu lintas cenderung mengalami peningkatan setiap tahun. Hal ini dapat dilihat dari Badan pusat statistik (2020) menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia terjadi sebanyak 95.906 kali pada tahun 2014 yang kemudian meningkat pada tahun 2015 sebanyak 96.233 kali, meningkat lagi pada tahun 2016 sebanyak 106,644 kali yang kemudian menurun di tahun 2017 yaitu sebanyak 104.327 kali dan meningkat lagi dari tahun 2018 sampai 2019 sebanyak 109.215 dan 116.411. Sedangkan pada tahun 2020 mengalami penurunan sebanyak 100.028 kasus dan pada periode Januari hingga Oktober 2021 ada sebanyak 83.694 kasus melalui *katadata.co.id* (Pahlevi, 2021).

Ada tiga faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas (Utomo, 2012). Faktor tersebut menurut Marsaid, Hidayat, & Ahsan (2013) adalah manusia (lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, dan kecepatan tinggi), kendaraan (rem tidak berfungsi, ban pecah, selip,

dan lampu kendaraan), dan lingkungan (jalan berlubang, rusak, licin, menikung, lampu jalan, dan hujan). Diantara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas (Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018).

Berdasarkan faktor utama tersebut jika dilihat dari pengelompokan usia, kecelakaan lalu lintas sering dialami pada remaja dan di antara berbagai jenis kendaraan, sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang banyak terlibat. Hal ini selaras dengan Santrock (2006) yang menjelaskan bahwa separuh kematian pada remaja yang berusia 10 sampai dengan 19 tahun disebabkan karena kecelakaan dan kebanyakan dari kecelakaan tersebut melibatkan kendaraan sepeda motor, terutama pada masa remaja akhir. Selain itu, Santrock (2006) juga menjelaskan bahwa remaja seringkali menunjukkan rasa tidak terkalahkan yang menyebabkan perasaan tersebut membuat mereka merasa kebal terhadap bahaya sehingga beberapa dari mereka cenderung melakukan perilaku berisiko. Salah satu perilaku berisiko yang dilakukan oleh remaja dapat dilihat dari perilaku dalam berkendara.

Perilaku berisiko berkendara yang pada umumnya dilakukan oleh remaja adalah mengemudi serta melanggar peraturan lalu lintas (Yilmaz & Celik, 2006), dimana perilaku tersebut merupakan gambaran dari *aggressive driving*. Hal ini dapat dilihat dari hasil penelitian oleh Wickens, Mann, Stoduto, Lalomiteanu, & Smart (2011) yang menunjukkan bahwa kelompok usia termuda (18-34 tahun) paling sering melakukan perilaku *aggressive driving* yang kemudian diikuti oleh kelompok umur setengah baya (35-54 tahun), dan diikuti lagi oleh kelompok usia tertua (55 tahun keatas). Selain itu, penelitian oleh Balogun, Shenge, & Oladipo (2012) mengungkapkan bahwa pengemudi yang muda (dibawah 30 tahun) lebih agresif daripada pengemudi yang lebih tua (di atas 30 tahun).

Aggressive driving menurut Houston, Harris, & Norman (2003) adalah pola disfungsi pada perilaku sosial dimana perilaku tersebut dapat mengancam keselamatan publik. *Aggressive driving behavior* menurut Soffania (2018) adalah pola ketidak berfungsian dari perilaku sosial yang dapat mengusik ketentraman orang banyak atau publik. *Aggressive driving behavior* menurut Philippe, Vallerand, Vallieres, Richer, & Bergeron (2009) terdiri dari kebiasaan mengikuti kendaraan lain (*tailgating*), membunyikan klakson (*horn blowing*), menggunakan lampu jarak jauh (*flashing headlights*), menerobos dan memotong kendaraan (*cutting in and out*), sumpah serapah dan menunjukkan sikap bermusuhan (*swearing and hostile gestures*), serta mengancam dan menyerang pengemudi lainnya (*threatening and assaulting*).

Faktor penting yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving* adalah kepribadian. Hal ini disebabkan karena kepribadian merupakan suatu hal yang mendasari munculnya perilaku individu yang berasal dari diri dan pengalaman individu tersebut (Hidayat, 2015). *The big five personality* merupakan salah satu kepribadian yang digambarkan ke dalam bentuk lima dimensi dasar dimana kelima dimensi tersebut menurut Costa & McCrae (1992) tersebut adalah *neuroticism*, *extraversion*, *openness to experience*, *agreeableness*, dan *conscientiousness*.

Kepribadian *neuroticism* atau kebalikan dari *emotional stability* (Ramdhani, 2012) merupakan dimensi yang rawan terhadap tekanan psikologis, ide yang tidak realistis, keinginan atau dorongan yang berlebihan, dan respon koping yang maladaptive (Costa & McCrae, 1992). Hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kepribadian *emotional stability* memiliki hubungan negatif dengan *aggressive driving* (Anitei, Chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014; Benfield, Szlemko, & Bell, 2007; Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016). Remaja yang memiliki kepribadian *emotional stability* yang rendah memiliki kecenderungan untuk berperilaku mengemudi agresif yang ditandai dengan menyakiti orang lain dengan sengaja, tidak bekerja sama dalam lalu lintas atau mengekspresikan perasaan superioritas saat mengemudi (Anitei, Chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014) dan mereka suka meningkatkan resiko yang akan membuat terjadinya kecelakaan (Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016). Selain itu, mereka juga melabeli pengemudi lain dengan rendah dan berfikir agresif secara verbal pada pengemudi lain (Benfield, Szlemko, & Bell, 2007).

Kepribadian *extraversion* memiliki karakter suka bersosialisasi, aktif, senang berbicara, berorientasi pada orang, optimis, menyukai kesenangan, dan penuh kasih sayang (Costa & McCrae, 1992). Hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kepribadian *extraversion* memiliki hubungan positif dengan *aggressive driving* (Benfield, Szlemko, & Bell, 2016). Remaja yang memiliki kepribadian *extraversion* yang tinggi diprediksi memiliki kesenangan dalam hal kekerasan (Anitei, Chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014) dan menunjukkan agresi secara fisik ketika berkendara (Benfield, Szlemko, & Bell, 2007).

Kepribadian *openness to experience* atau disebut juga dengan *intellect* (Friedman & Schustack, 2008) memiliki karakter rasa ingin tahu yang tinggi, minat yang luas, kreatif, orisinal, imajinatif, dan tidak tradisional (Costa & McCrae, 1992). Hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kepribadian *openness to experience* memiliki hubungan negatif dengan *aggressive driving* (Benfield, Szlemko, & Bell, 2007). Remaja yang memiliki kepribadian

openness to experience yang rendah memiliki karakter negativisme ketika di belakang kemudi (Anitei, Chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014). Selain itu, mereka juga menunjukkan ekspresi agresif dengan menggunakan kendaraan dan mudah marah saat diprovokasi oleh pengemudi lain (Benfield, Szlemko, & Bell, 2007).

Kepribadian *agreeableness* memiliki karakter hati yang lembut, baik hati, penuh kepercayaan, membantu, pemaaf, mudah untuk dibujuk, dan terang-terangan (Costa & McCrae, 1992). Hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kepribadian *agreeableness* memiliki hubungan negatif dengan *aggressive driving* (Benfield, Szlemko, & Bell, 2016; Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016). Remaja yang memiliki kepribadian *agreeableness* yang rendah diprediksi memiliki kecenderungan menikmati kekerasan dalam lalu lintas (Anitei, Chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014). Selain itu, mereka juga menunjukkan perilaku agresif dengan kendaraan sebagai perantara, melakukan agresi verbal pada saat mengemudi, mudah marah saat diprovokasi oleh pengemudi lain, pemikiran untuk balas dendam, dan pemikiran agresif secara fisik (Benfield, Szlemko, & Bell, 2007).

Kepribadian *conscientiousness* memiliki karakter terorganisir, reliabel, pekerja keras, disiplin, tepat waktu, teliti, rapi, ambisius, dan tekun (Costa & McCrae, 1992). Kepribadian *conscientiousness*, memiliki hubungan negatif dengan *aggressive driving* (Benfield, Szlemko, & Bell, 2016; Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016). Mahasiswa yang memiliki kepribadian *conscientiousness* yang rendah menunjukkan peningkatan agresi saat berkendara yang dapat dilihat dari adanya pemberontakan, tidak terorganisir saat mengemudi, memiliki gaya mengemudi yang berisiko sehingga sering mengarah pada terjadinya kecelakaan dan pelanggaran aturan lalu lintas (Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016). Selain itu, mereka juga diprediksi mudah marah saat mengemudi (Anitei, Chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014), melakukan agresi secara verbal mudah marah saat diprovokasi oleh pengemudi lain, melabeli pengemudi lain secara rendah, dan pemikiran agresif secara verbal (Benfield, Szlemko, & Bell, 2007).

Berdasarkan beberapa hasil penelitian yang telah diuraikan di atas, dapat diketahui bahwa *the big five personality* dapat mempengaruhi *aggressive driving*. Oleh karena itu, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah ada hubungan antara kepribadian *neuroticism* dengan perilaku *aggressive driving*?
2. Apakah ada hubungan antara kepribadian *extraversion* dengan perilaku *aggressive driving*?

3. Apakah ada hubungan antara kepribadian *openness to experience* dengan perilaku *aggressive driving*?
4. Apakah ada hubungan antara kepribadian *agreeableness* dengan perilaku *aggressive driving*?
5. Apakah ada hubungan antara kepribadian *conscientiousness* dengan perilaku *aggressive driving*?

Metode

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah Mahasiswa Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Jenjang S1 yang menggunakan sepeda motor. Jumlah populasi tidak diketahui, sehingga teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *snowball sampling*. Kriteria yang cocok sebagai sumber data yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dijadikan sampel adalah sebagai berikut:

- a. Berusia 18 sampai dengan 21 tahun.
- b. Mahasiswa UIN Suska Riau Tahun Ajaran 2019/2020 yang menggunakan sepeda motor.
- c. Berjenis kelamin laki-laki.

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah modifikasi *The Aggressive Driving Behavior Scale* oleh Houston, Harris, & Norman (2003) dengan dimensi *Conflict Behavior* (perilaku konflik) dan *Speeding* (mengebut) yang terdiri dari 27 aitem. Hasil uji reliabilitas dengan Cronbach's alpha adalah 0,851. Sedangkan skala yang digunakan untuk mengukur *the big five personality* adalah modifikasi skala IPIP-BFM-25 oleh Akhtar & Azwar (2018) dengan dimensi *neuroticism*, *extraversion*, *intellect*, *agreeableness*, dan *conscientiousness* yang terdiri dari 25 aitem. Sedangkan hasil uji reliabilitas *the big five personality* dari koefisien Cronbach's alpha adalah 0,765 pada variabel *neuroticism*, 0,747 pada variabel *extraversion*, 0,655 pada variabel *intellect* atau *openness to experience*, 0,772 pada variabel *agreeableness*, dan 0,814.

Hasil

Peneliti melakukan uji normalitas dan linearitas sebelum melakukan uji korelasi. Hal ini bertujuan untuk melihat apakah data akan menggunakan analisis parametrik atau non parametrik. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka hasil uji normalitas dan linearitas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1
Uji Normalitas

Variabel	Skewness/Std Error Skewness	Rasio Skewness	Kurtosis/Std Error Kurtosis	Rasio Kurtosis
Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	0,475/0,245	1,939	-0,034/0,485	-0,069
<i>Neuroticism</i>	0,174/0,245	0,710	-0,676/0,485	-1,394
<i>Extraversion</i>	-0,104/0,245	-0,426	-0,501/0,485	-1,032
<i>Intellect</i> atau <i>Openness to Experience</i>	-0,335/0,245	-1,367	0,108/0,485	0,222
<i>Agreeableness</i>	0,082/0,245	0,333	-0,646/0,485	-1,330
<i>Conscientiousness</i>	0,105/0,245	0,427	0,681/0,485	-1,402

Sumber: Data Primer

Uji normalitas dilakukan untuk melihat apakah data berdistribusi normal atau tidak. Data dikatakan normal apabila nilai berada di antara -2 hingga 2. Berdasarkan tabel 1, dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini berdistribusi normal.

Tabel 2 Uji Linearitas

No	Variabel	F	Sig (p.)	Ket.
1	<i>Neuroticism</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	1,387	0,189	Linear
2	<i>Extraversion</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	1,175	0,319	Linear
3	<i>Intellect</i> atau <i>openness to experience</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	2,410	0,021	Tidak Linear
4	<i>Agreeableness</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	1,854	0,087	Linear
5	<i>Conscientiousness</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	0,351	0,964	Linear

Sumber: Data Primer

Uji linearitas dilakukan untuk melihat apakah variabel memiliki hubungan yang linear atau tidak. Data dikatakan linear apabila nilai signifikansi pada *deviation from linearity* lebih dari 0,05 ($p > 0,05$). Berdasarkan tabel 2, dapat disimpulkan bahwa *intellect* atau *openness to experience* memiliki hubungan yang tidak linear dengan perilaku *aggressive driving*. Sedangkan *neuroticism*, *extraversion*, *agreeableness*, dan *conscientiousness* memiliki hubungan yang linear dengan perilaku *aggressive driving*.

Hasil analisis dalam penelitian ini menunjukkan bahwa data yang berdistribusi normal, namun memiliki hubungan yang tidak linear. Oleh sebab itu, uji hipotesis yang digunakan oleh peneliti adalah dengan menggunakan korelasi *spearman*. Berdasarkan hasil uji korelasi tersebut, data dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3 Hasil Uji Korelasi

Variabel	Koefisien Korelasi (r)	Sig. (p)	Keterangan
<i>Neuroticism</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	0,029	0,778	Hipotesis Ditolak

<i>Extraversion</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	0,084	0,415	Hipotesis Ditolak
<i>Intellect</i> atau <i>openness to experience</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	0,057	0,579	Hipotesis Ditolak
<i>Agreeableness</i> dan perilaku <i>aggressive driving</i>	-0,120	0,244	Hipotesis Ditolak
<i>Conscientiousness</i> dengan perilaku <i>aggressive driving</i>	-0,260	0,010	Hipotesis Diterima

Sumber: Data Primer

Uji hipotesis dalam penelitian ini diterima apabila nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 ($p < 0,05$). Berdasarkan hasil analisis pada tabel 3, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara *neuroticism*, *extraversion*, *intellect* atau *openness to experience*, dan *agreeableness* dengan perilaku *aggressive driving*. Sedangkan *conscientiousness* memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving*.

Pembahasan

Analisis uji korelasi pada *neuroticism* menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,778 ($p > 0,05$). Hal ini dapat diketahui bahwa tidak ada hubungan antara *neuroticism* dengan perilaku *aggressive driving*. Hasil penelitian ini sejalan dengan Jovanović, Lipovac, Stanojević, & Stanojević (2011) yang menjelaskan *emotional stability* yang merupakan kebalikan dari *neuroticism* (Ramdhani, 2012) hanya akan mempengaruhi perilaku *aggressive driving* apabila terdapat variabel mediator yaitu *driving anger* yang menggambarkan kemungkinan situasi untuk memicu kemarahan pengemudi.

Selain itu, keadaan individu (Walgito, 2004) merupakan salah faktor yang mempengaruhi apakah seseorang akan berperilaku *aggressive driving* atau tidak. Keadaan individu dalam waktu tertentu dapat ditentukan berdasarkan sifat temporer yang dimiliki oleh individu tersebut. Maksudnya adalah seseorang dalam keadaan marah akan cenderung merasa emosional sehingga memungkinkan untuk melakukan perilaku yang merugikan diri sendiri seperti perilaku *aggressive driving*.

Analisis uji korelasi pada *extraversion* menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,415 ($p > 0,05$). Berdasarkan hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara *extraversion* dengan perilaku *aggressive driving*. Penelitian ini sejalan dengan Martin dan Boosma (1989) yang menyatakan bahwa *extraversion* hanya akan mempengaruhi perilaku *aggressive driving* apabila dipengaruhi oleh faktor lain, seperti pengaruh alkohol. Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila (2016) juga menambahkan bahwa hanya 1 dari 6 faktor saja yang mempengaruhi

perilaku *aggressive driving*, yaitu faktor *enjoyment of violence* yang menggambarkan sejauh mana seseorang melakukan perilaku *aggressive driving* secara sengaja untuk menyakiti orang. Namun, dalam penelitian ini tidak menggunakan skala yang mengukur faktor tersebut sehingga tidak ada hubungan antara *extraversion* dengan perilaku *aggressive driving*.

Selain itu, tipe kepribadian *extraversion* tidak dapat memprediksi perilaku *aggressive driving*. Seseorang dengan kepribadian *extraversion* menurut Costa & McCrae (1992) memiliki ciri-ciri suka bersosialisasi, aktif, banyak berbicara, berorientasi pada orang, optimis, menyukai kesenangan, dan penyayang. Hal ini bertentangan dengan perilaku *aggressive driving* yang menghiraukan keselamatan pengemudi ataupun pengguna jalan seperti memberi isyarat kasar kepada pengguna jalan lain, membuntuti kendaraan lain, dan mengejar. Oleh karena itu, individu dengan tipe kepribadian *extraversion* adalah seseorang yang berorientasi kepada orang sehingga individu tersebut akan lebih mementingkan keselamatan dirinya dan orang lain dalam berkendara.

Analisis uji korelasi pada *intellect* atau *openness to experience* menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,579 ($p > 0,05$). Berdasarkan hasil tersebut, dapat diketahui bahwa tidak ada hubungan antara *intellect* atau *openness to experience* dengan perilaku *aggressive driving*. Hal ini disebabkan karena penyebaran skala untuk mengukur kepribadian *intellect* atau *openness to experience* dan perilaku *aggressive driving* paling banyak berada dalam kategori sedang sehingga sulit untuk melihat korelasi diantara keduanya. Selain itu, Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila (2016) juga menambahkan bahwa hanya 1 dari 6 faktor saja yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, yaitu faktor *negativism in traffic* yang menggambarkan perilaku yang dilihat dari penolakan untuk bekerja sama dan pemahaman tata karma dalam berkendara. Namun, dalam penelitian ini tidak menggunakan skala yang mengukur faktor tersebut sehingga tidak ada hubungan antara *openness to experience* dengan perilaku *aggressive driving*.

Analisis uji korelasi pada *agreeableness* menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,244 ($p > 0,05$). Hal ini dapat diketahui bahwa tidak ada hubungan antara *agreeableness* dengan perilaku *aggressive driving*. Individu dengan tipe kepribadian *agreeableness* menurut Costa & McCrae (1992) memiliki karakter yang hati yang lembut, baik hati, penuh kepercayaan, membantu, pemaaf, mudah untuk dibujuk, dan terang-terangan. Hal ini berbeda dengan perilaku *aggressive driving* yang menunjukkan perilaku yang menghiraukan keselamatan pengemudi ataupun pengguna jalan seperti memberi isyarat kasar kepada pengguna jalan lain, membuntuti kendaraan lain, dan mengejar. Individu dengan tipe kepribadian *agreeableness* akan menunjukkan sikap

yang bisa diajak untuk bekerja sama dan percaya (Chen, 2009) sehingga kecil kemungkinan individu tersebut untuk melakukan perilaku *aggressive driving*.

Analisis uji korelasi pada *conscientiousness* menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,010 ($p < 0,05$) dengan koefisien korelasi (r) sebesar -0,242. Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui bahwa ada hubungan antara *conscientiousness* dengan perilaku *aggressive driving*. Individu yang memiliki hasil pengukuran tipe kepribadian *conscientiousness* yang rendah akan cenderung berperilaku tidak mengikuti aturan atau memiliki karakteristik yang tidak menentu dan hal tersebut dapat mempengaruhi cara mengemudi sehingga sering mengarah pada terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016).

Selain itu, individu dengan tipe kepribadian *conscientiousness* yang tinggi lebih cenderung untuk mengikuti peraturan dan lebih berhati-hati dalam berlalu lintas (Anitei dan Dumitrache, 2013). Faktor *conscientiousness* mengacu pada disiplin diri dan manajemen personal yang akan mempengaruhi perilaku *aggressive driving* (Anitei dan Dumitrache, 2013). Individu dengan kepribadian *conscientiousness* yang tinggi memiliki kontrol yang baik dalam menghadapi situasi yang menekan dan disiplin yang lebih (Anitei dan Dumitrache, 2013). Peduli, organisasi yang baik, perencanaan yang efektif, dan tekun akan membuat seseorang dengan *conscientiousness* bertanggung jawab dan hati-hati dalam berlalu lintas sehingga dapat mengurangi resiko kecelakaan yang disebabkan oleh perilaku *aggressive driving* (Anitei dan Dumitrache, 2013).

Hasil analisis kategorisasi pada perilaku *aggressive driving* menunjukkan bahwa responden memiliki kecenderungan pada tingkat sedang ke tinggi. *The big five personality* menunjukkan bahwa *intellect* atau *openness to experience* berada pada tingkat sedang ke tinggi sedangkan *neuroticism* cenderung merata, *extraversion*, *agreeableness*, dan *conscientiousness* berada pada tingkat sedang ke tinggi. Berdasarkan analisis tersebut dapat dilihat bahwa masing-masing variabel memiliki kecenderungan pada tingkat rendah ataupun tinggi, namun responden paling banyak terdapat pada kategori sedang dan data yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya dapat dilihat bahwa penyebarannya secara merata. Hal ini salah satunya juga dapat mempengaruhi apakah *the big five personality* dengan perilaku *aggressive driving* memiliki hubungan atau tidak

Penyebab dari adanya pemerataan kategorisasi variabel dalam penelitian ini adalah adanya individu dan budaya yang berbeda (Chraif, Anitei, Burtaverde, & Mihaila, 2016).

Indonesia merupakan budaya kolektif dimana individu yang melakukan pelanggaran terhadap norma akan muncul rasa malu (Jatmika, 2017). Hal inilah yang menyebabkan individu dengan budaya kolektif cenderung untuk menghindari adanya pernyataan diri yang bersifat bertentangan dengan norma. Kemudian, sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa sehingga sulit untuk menggeneralisasikan populasi mahasiswa ke populasi umum karena adanya perbedaan dalam rentang usia dan status sosial ekonomi (Jovanović, Lipovac, Stanojević, & Stanojević, 2011). Selain itu, kuesioner yang diisi oleh mahasiswa dalam bentuk *self-report* sehingga hal tersebut memungkinkan adanya bias dalam mengisi jawaban.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian ini, dapat disimpulkan tipe kepribadian *conscientiousness* dalam *big five personality* memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving*. Sedangkan tipe kepribadian *neuroticism*, *extraversion*, *intellect* atau *openness to experience*, dan *agreeableness* dalam *the big five personality* tidak memiliki hubungan dengan perilaku *aggressive driving*.

Referensi:

- Akhtar, H. & Azwar, S. (2018). Development and Validation of A Short Scale for Measuring Big Five Personality Trait: The IPIP-BFM-25 Indonesia. *Journal of Innovation in Psychology, Education. and Didactics*, 22(2): 167-174.
- Anitei, M., Chraif, M., Burtaverde, V., & Mihaila, T. (2014). The Big Five Personality Factors in the Prediction of Aggressive Driving Behavior Among Romanian Youngsters. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, 2(1):7-20.
- Anitei, M. & Dumitrache, A. (2013). Correlative Study Between Personality Traits and Aggression at Young Driver-A Pilot Study. *International Journal of Traffiv and Transportation Psychology*, 1(2): 5-20
- Badan Pusat Statistik. (2020). *Statistik Transportasi Darat*. Indonesia: Badan Pusat Statistik.
- Balogun, S. K., Shenge, N. A., & Oladipo, S. E. (2012). Psychosocial Factors Influencing Aggressive Driving Among Commercial and Private Automobile Drivers in Lagos Metropolis. *The social Science Journal*, 49(1): 83-89.
- Benfield, J. A., Szlemko, W. J., & Bell, P. A. (2007). Driver Personality and Anthropomorphic Attributions of Vehicle Personality Relate to Reported Aggressive Driving Tendencies. *Personality and Individual Differences*, 42: 247-258.

- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 41: 963-968.
- Chraif, M., Anitei, M., Burtaverde, V., & Mihaila, T. (2016). The Link between Personality, Aggressive Driving, and Risky Driving Outcomes – Testing A Theoretical Model. *Journal of Risk Research*, 19(6): 780-797.
- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1992). *NEO-PI-R: Professional manual*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Friedman, H. S. & Schustack, M. W. (2008). *Kepribadian Teori Klasik dan Riset Modern*. Diterjemahkan oleh: Fransiska Dian Ikarini, Maria Hany, dan Andreas Provita Prima. Jakarta: Erlangga.
- Hidayat, D. R. (2015). *Teori dan Aplikasi: Psikologi Kepribadian dalam Konseling*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- 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(2): 269-278.
- Jatmika, D. (2017). Hubungan Budaya Individualis-Kolektif dan Motivasi Berbelanja Hedonik pada Masyarakat Kota Jakarta. *Jurnal Psikologi Psibenertika*, 10(1): 9-19.
- Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). The Effects of Personality Traits on Driving-related Anger and Aggressive Behaviour in Traffic among Serbian Drivers. *Transportation Research Part F*, 14: 43-53.
- Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2): 98-112
- Martin, N. & Boosma, D. L. (1989). Willingness to Drive When Drunk and Personality: A Twin Study. *Behavior Genetics*, 19(1): 97-111.
- Pahlevi, R. (2021). *Kerugian Materiil akibat Kecelakaan Meningkatkan hingga Oktober 2021*. Diambil dari: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/11/09/kerugian-materiil-akibat-kecelakaan-meningkat-hingga-oktober-2021>(8 Januari 2022)
- Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Vallieres, E., Richer, I., & Bergeron, J. (2009). Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship. *Journal of Applied Social Psychology*, 39(12): 3020-3042.
- Ramdhani, N. (2012). Adaptasi Bahasa dan Budaya Inventori Big Five. *Jurnal Psikologi*, 39(2): 189-207.
- Riduwan & Akdon. (2013). *Rumus dan Data dalam Analisis Statistika*. Bandung: Alfabeta.
- Santrock, J. W. (2006). *Tenth Edition Life-Span Development*. New York: McGraw Hill.

- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. (2018). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda. *The Indonesia Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3): 329-338
- Soffania, M. I. (2018). Hubungan *Aggressive Driving Behavior* Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2): 220-231.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Utomo, N. (2012). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Segmen Jalan By-pass Krian – Balongbendo (KM. 26+000 – KM. 44+520). *Jurnal Teknik Sipil KERN*, 2(2): 73-84.
- Walgito, B. (2004). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: ANDI Yogyakarta.
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., & Lalomiteanu, A. (2011). Age Group Differences in Self-Reported Aggressive Driving Perpetration and Victimization. *Trmasportation Research Part F*, 14(5): 400-412.
- Yilmaz, V. & Çelik, E. H. (2006). Risky Driving Attitudes and Self-reported Traffic Violations among Turkish Drivers: The Case of Eskisehir. *Dogus University Dergisi*, 7: 127-138.