

## **Pengaruh *Self Control* terhadap *Aggressive Driving* pada Dewasa Awal di Kota Makassar**

### ***The Effect of Self Control on Aggressive Driving in Early Adults in Makassar City***

Zulkifli Sukarman\*, Minarni, A. Nur Aulia Saudi  
Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar  
Email: [kzul10068@gmail.com](mailto:kzul10068@gmail.com)

#### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *self-control* terhadap perilaku *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Makassar yang melibatkan 410 responden pengemudi dewasa awal di Kota Makassar. Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skala *self-control scale* dengan nilai reliabilitas 0.804. selanjutnya skala yang digunakan yaitu *aggressive driving behavior scale* dengan nilai reliabilitas 0.764. Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan teknik analisis regresi sederhana pada aplikasi *IBM SPSS 21.0*. Hasil analisis diperoleh nilai signifikan ( $p = 0,04$ ;  $p = <0.05$ ) *self-control* mempengaruhi *aggressive driving* sebesar 20% dengan arah pengaruh negatif.

**Kata Kunci:** *Self-control*, *Aggressive Driving*, Dewasa Awal.

#### **Abstract**

This research aimed to determine the effect of self-control on aggressive driving behavior in early adulthood in Makassar City involving 410 respondents of early adult drivers in Makassar City. The research instrument used in this research was the self-control scale with a reliability value of 0.804. Then the scale used was the aggressive driving behavior scale with a reliability value of 0.764. The data obtained were analyzed by using a simple regression analysis technique on the *IBM SPSS 21.0* application. The results of the analysis obtained a significant value ( $p = 0.04$ ;  $p = <0.05$ ) self-control affects aggressive driving by 20% with a negative influence direction.

**Keywords:** Self-control, Aggressive Driving, Early Adulthood.

#### **PENDAHULUAN**

Kota Makassar merupakan salah satu kota terbesar yang di wilayah Indonesia bagian tengah. Kota Makassar juga di kenal sebagai kota metropolitan dan juga disebut sebagai kota pelajar khusus, hal tersebut dilihat dari banyaknya faktor yang mendukung atau sebagai daya tarik bagi masyarakat ataupun pelajar yang dari luar daerah kota Makassar untuk datang bermukim di kota tersebut. Sehingga yang terjadi di kota Makassar yaitu mengalami perkembangan dan peningkatan jumlah penduduk yang begitu pesat.

Semakin banyaknya warga pendatang maka kepadatan penduduk di Kota Makassar akan semakin mengalami peningkatan. Berdasarkan data yang di dapatkan dari Badan Pusat Statistik tahun 2020 mengatakan bahwa jumlah penduduk yang ada di Kota Makassar sebanyak 1,42 juta jiwa dan ini merupakan jumlah penduduk tertinggi yang ada di wilayah Provinsi Sulawesi Selatan dimana Kota Makassar memiliki luas sebesar 199.26 kilometer persegi menduduki posisi ke 5 dari 10 Kota Metropolitan dengan kepadatan penduduk (BPS Kota Makassar, 2020).

Meningkatnya jumlah penduduk yang ada di kota Makassar maka bertambah banyak juga jumlah kendaraan yang ada di kota Makassar, penambahan ini dilihat dari banyak penduduk di kota Makassar menggunakan kendaraan pribadi. Penduduk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi ketimbang menggunakan kendar umum yang telah di sediakan oleh pemerintah kotaMakassar dan ini juga merupakan salah satu pemicu kemacetan yang ada di Kota Makassar (BPS Kota Makassar, 2020).

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar dapat dikategorikan cukup pesat. Berdasarkan Badan Pusat Statistik kota Makassar pada tahun 2020 mencatat terdapat 1.600.151 unit kendaraan bermotor yang berada di Kota Makassar. Jumlah ini mengalami peningkatan sebesar 7,8% dari tahun dari tahun sebelumnya. Jumlah peningkatan ini dapat dikatakan cukup banyak khususnya pada kendaraan bermotor sehingga berpeluang cukup besar terjadinya kecelakaan lalu-lintas juga apabila pengendara tidak memiliki pengetahuan keamanan saat berkendara terkhusus pengendara roda dua (BPS Kota Makassar 2020).

Kasus kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh pengaruh dari padatnya jumlah kendaraan yang ada di jalan raya sebagai akibat dari meningkatnya volume atau kepadatan jumlah penduduk. Kepadatan kendaraan yang terjadi didominasi oleh pengendara sepeda motor yang mana pula sering melakukan ataupun menibulatkan tindakan perilaku agresif yang mana kepadatan penduduk menjadi salah satu pemicu yaitu munculnya perilaku agresif dalam berkendara (Sarwono, 1995). Hal ini di sebabkan oleh tindakan perilaku agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam keadaan atau kondisi padat (Konecni, 1975).

Berdasarkan data dari Unit Satlantas Polrestabes Makassar terdapat 6.246 kasus pelanggaran lalu-lintas pengendara roda dua yang tercatat di wilayah hukum Polrestabes Kota Makassar pada tahun 2020. Bapak Aiptu Murdadi menjelaskan terdapat 372 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Januari, 423 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Februari, 320 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Maret, 247 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan April, dan 305 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Mei, 370 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Juni, 420 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Juli, 620 kasus pelanggaran di bulan Agustus, 702 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan September, 809 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Oktober, 821 kasus pelanggaran di bulan November, dan 847 kasus pelanggaran lalu-lintas di bulan Desember (Polrestabes Kota Makassar, 2020).

*Aggressive driving* merupakan suatu perilaku yang mana seorang individu tersebut berperilaku mengemudi yang mana secara sengaja, berkemungkinan besar dapat meningkatkan peluang atau resiko melukai diri sendiri maupun pengguna jalanan yang lainnya (Tasca, 2000). Biasanya perilaku *aggressive driving* ini di latar belakangi oleh motivasi, ketidaksabaran, gangguan, permusuhan, menghemat waktu tempuh pengendara dan kemampuan pengendalian diri yang di miliki sangat rendah. Perilaku tersebut cenderung sering terjadi pada pengendara sepeda motor yang sering menyalahi aturan lalu lintas serta kecerobohan dalam berkendara tersebut termasuk dalam perilaku berkendara *aggressive driving*.

Selama berkendara di jalan peneliti sering menemukan pengendara yang berbelok dan berhenti tanpa memberikan isyarat berupa lampu sein yang di nyalakan, membunyikan klakson berlebihan saat kondisi lalu-lintas sedang padat, mengeluarkan kata-kata kasar saat lajunya terhalangi dan tidak memberikan kesempatan kepada pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan meskipun pejalan kaki tersebut telah menggunakan *zebra cross* untuk menyeberang. Selain itu peneliti juga melakukan wawancara pada pengendara motor yang ada di Kota Makassar. Dimana peneliti mewawancarai 20 responden pengguna aktif kendaraan roda di Kota Makassar yang dimana peneliti memilihnya responden secara acak. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti 20 responden tersebut mengatakan pernah melakukan perilaku *aggressive driving*. Dimana perilaku *aggressive driving* berupa menerobos lampu merah, belok sembarangan, membunyika klakson yang berlebihan dan tidak menggunakan helm di jalan raya.

Responden tersebut mengatakan bahwa mereka melakukan hal tersebut dikarenakan beberapa alasan. Alasan tersebut di karenakan oleh faktor terburu-buru, kecapeaan, kemacetan yang terjadi dan tidak adanya aparat yang berjaga di lokasi. Ada satu responden mengatakan bahwa perilaku *aggressive driving* yang ia lakukan tidak setiap hari hanya terkadang ia melakukan hal tersebut. Hal tersebut sejalan dengan penelitian sebelumnya yang di lakukan oleh (Huston, Haris & Norma, 2003) mengemukakan bahwa perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku yang sipatnya menyimpang yang mana dapat menyebabkan resiko kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Perilaku yang termaksud didalamnya adalah membunyikan klakson berlebihan, membuntuti kendaraan lain, mengkedipkan lampu kendaraan, berkendara di jalur tak semestinya.

Faktor yang mempengaruhi munculnya perilaku agresif saat berkendara atau *aggressive driving* menurut (James, L & Nahl, D, 2000) disebabkan oleh 15 faktor, yaitu *immobility, restriction, regulation, lack of personal control, being put in danger, territoriality, diversity, multi-tasking, denial, negativity, self-serving bias, venting, unpredictability, isolation, dan emotional challenges*. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Haerani&Jauhari, 2017) menemukan diantar 15

faktor yang di paparkan di atas faktor *lack of personal control* memberikan pengaruh yang sangat kuat pada perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua.

*Self-control* merupakan bagian dari kemampuan pada diri seorang individu dimana individu tersebut dapat menentukan arah perilakunya (Tangney, Baumeister & Boone, 2004). *Self Control* sangat berperan penting pada diri seorang individu sebab dengan terbentuknya *self control* yang baik maka individu tersebut akan mampu membentuk perilakunya berdasarkan aturan yang ada pada lingkungannya. *Self-Control* yang baik juga dapat memberikan pengaruh pada kemampuan sosial pada diri individu. *Self-Control* pada diri manusia akan terbentuk ketika manusia melakukan interaksi dengan orang lain maupun lingkungannya sehingga *self-control* yang ada pada diri individu menjadi baik.

Kontribusi *self-control* terhadap perilaku *aggressive driving* telah dibuktikan oleh beberapa penelitian secara langsung, dimana di antara lain adalah penelitian yang di lakukan oleh (Ellwanger & Pratt, 2014) dimana dari hasil penelitian yang di lakukan ia menemukan bahwa pengaruh atau kontribusi dari variabel *self control* terhadap variable perilaku *aggressive driving* terjadi secara langsung maupun tidak langsung. Keduanya memiliki keterkaitan dan pengaruh satu sama lain dimana perilaku *aggressive driving* akan menurun pada diri individu apabila *self control* yang di miliki individu tersebut tinggi.

Berdasarkan penelitian yang di lakukan sebelumnya dimana di temukan korelasi negatif antara *self control* dengan *aggressive driving* dimana ketika seorang memiliki *self-control* yang tinggi maka *aggressive driving* akan rendah begitupun sebaliknya. (Yusnita Tarigan, 2021) mengemukakan bahwa *self-control* dengan *aggressive driving* berbanding terbalik sehingga apabila individu tersebut memiliki *self-control* yang tinggi maka perilaku *Aggressive Driving* pada pengguna kendaraan akan rendah begitupun sebaliknya.

Berdasarkan hasil wawancara, hasil penelitian, dan observasi yang di lakukan oleh peneliti dapat diprediksikan bahwa *self-control* yang tinggi pada seorang individu dapat menurunkan perilaku *aggressive driving* khususnya pada pengendara roda dua yang ada di Kota Makassar. Perilaku *aggressive driving* harus di hindari oleh pengguna jalan agar selamat. Namun fakta yang terjadi di lapangan khususnya di Kota Makassar semakin banyak melakukan perilaku *aggressive driving* di jalan raya sehingga peneliti merasa tertarik untuk mengkaji secara mendalam tentang *self control* dengan *aggressive driving* melalui judul penelitian pengaruh *self-control* terhadap *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

### ***Aggressive Driving***

Tasca (2000) mengemukakan bahwa *aggressive driving* dimana ini merupakan suatu perilaku yang di munculkan oleh seorang individu yang mana bertujuan untuk mengurangi estimasi perjalanan atau jarak tempuh saat menggunakan kendaraan. Hal ini di karenakan adanya perasaan tidak sabar, kesal dan kondisi jalan yang memungkinkan terjadinya keterlambatan. Houston Harris dan Norman (2003) mengemukakan bahwa perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku yang sipatnya menyimpang yang mana dapat menyebabkan resiko kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Perilaku yang termaksud didalamnya adalah membunyikan klakson berlebihan, membuntuti kendaraan lain, mengkedipkan lampu kendaraan, berkendara di jalur taksemestinya. Bowles dan Overberg (1998) mengemukakan bahwa perilaku mengemudi agresif dapat dikategorikan sebagai sebuah pelanggaran yang mana termasuk perilaku agresif yaitu kebut-kebutan menerobos lampu merah dan tanda untuk berhenti dan tidak meberikan hak pada pengguna jalan yang lainnya. Biasaya perilaku tersebut akan di tindaki oleh aparat yang mana hal tersebut di kategorikan merupakan perilaku yang membahayakan dan dapat mencederai pengguna jalan lainnnya.

### ***Self-Control***

Tangney, Baumeister, dan Boone, (2004) mengemukakan terkait *self control* merupakan bagian dari kemampuan pada diri individu yang mana kemampuan tersebut dapat mengubah respon yang mana cenderung kurang baik dengan situasi yang ada maupun yang terjadi. Dengan adanya *self control* pada diri manusia maka dapat membantu manusia dalam menghalang ataupun mencegah terbentuknya suatu perilaku atau respon yang kurang baik. Borba (2008) mengemukakan bahwa *self control* merupakan kekuatan dari tubuh dan pikiran manusia dimana dalam melakukan apa yang harus semestinya dilakukan pada suatu kondisi yang dialami oleh seorang individu. *Self Control* pada diri manusia terbentuk dengan tujuan memahami apa yang terjadi disaat manusia berada dalam posisi ataupun situasi yang salah dalam proses mengambil suatu keputusan saat dihadapkan pada situasi.

Acocella dan Calhoun (1990) mengemukakan bahwa *self control* sebagai kemampuan pengaturan yang dimiliki individu dalam mengatur proses psikologis, fisik, dan perilakunya. Selain itu, Rosenbaum (1993) juga mengemukakan bahwa *self control* disebut sebagai proses pada individu yang terjadi secara sadar dalam membuat keputusan yang bertanggung jawab terhadap perilakunya yang dipengaruhi oleh dorongan dari luar diri individu dan perilaku lain yang muncul sebelumnya.

## **METODE PENELITIAN**

### **Responden**

Partisipasi dalam penelitian ini sebanyak 410 responden merupakan pengendara roda dua di Kota Makassar, dengan rentang usia 18 hingga 25 tahun. Laki-laki= 217, Perempuan=193, data yang diperoleh menggunakan penyebaran skala penelitian secara online menggunakan skala likert dari masing-masing variabel.

### **Instrumen penelitian**

Penelitian ini menggunakan 2 skala berbentuk Likert sebagai instrument pengumpulan data. Skala *aggressive driving* yang digunakan oleh penelitian ini adalah skala yang diadaptasi oleh Albab (2021) yaitu *Aggressive Driving Behavior Scale* yang mana disusun oleh Houston Harris & Norman (2003). Skala ini memiliki nilai Cronbach Alpha sebesar 0,764 dan terdiri dari 11 item. Skala *self-control* yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala yang telah diadaptasi oleh Asriyanto (2021) yaitu *Self-Control Scale* yang disusun oleh Tangney, Baumeister, & Boone (2004). Skala ini memiliki nilai reliabilitas Cronbach Alpha sebesar 0,804 dan skala ini terdiri dari 36 item.

### **Teknik Analisis Data**

Terdapat 2 variabel dalam penelitian ini, yaitu *aggressive driving*, *self-control*. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif. Teknik pengambilan sampel penelitian ini yaitu *purposive sampling*. Variabel *dependen* pada penelitian ini yaitu *aggressive driving*, sedangkan variabel *independen* adalah *self-control*. Data pada penelitian ini dianalisis menggunakan Teknik analisis regresi sederhana.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil Analisis Data**

Pada penelitian ini ditemukan bahwa variabel *self-control* mampu memengaruhi *aggressive driving* pada pengendara roda dua di usia dewasa awal. Hasil analisis data dapat dilihat pada table dibawah ini:

*Tabel 1. Demografi Responden*

Demografi	Kategori	Frekuensi	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	217	52,93%
	Perempuan	193	47,07%
Usia	18 Tahun	28	6,83%
	19 tahun	29	7,07%
	20 Tahun	26	6,34%
	21 Tahun	49	11,95%
	22 Tahun	109	26,59%
	23 Tahun	75	18,29%
	24 Tahun	47	11,46%
	25 Tahun	47	11,46%
Suku	Bugis	269	65,61%
	Makassar	81	19,76%
	Toraja	37	9,02%
	Lainnya	23	5,61%
Tingkat Pendidikan	Lulus SD	4	0,98%
	Lulus SMP	37	9,02%
	Lulus SMA	250	60,98%
	Diploma	31	7,56%
	Satjana	84	20,49%
Pengalaman Pernah Kecelakaan	Pernah mengalami kecelakaan	361	88,05%

	Tidak pernah mengalami kecelakaan	49	11,95%
Pengalaman Pernah di Tilang	Pernah mengalami penilangan	355	86,59%
	Tidak pernah mengalami penilangan	55	13,41%

Berdasarkan Table 1. Dari hasil analisis deskriptif demografi diketahui bahwa jumlah responden laki-laki sebanyak 217 atau sebesar (52,93%), usia sebagian besar didapatkan pada usia 22 tahun sebanyak 109 (26,59%), suku paling banyak didapatkan pada responden yaitu suku bugis 269 (65,61%). Tingkat pendidikan terbanyak didapatkan pada responden yaitu lulus SMA sebesar 250 (60,98%), pengalaman pernah kecelakaan didapatkan pada responden pernah mengalami kecelakaan sebesar 361 (88,05), dan untuk jumlah pengalaman pernah di tilang didapatkan pada responden terbanyak pernah mengalami di tilang sebesar 355 (86,59%).

*Tabel 2. Kategorisasi Aggressive Driving*

Kategori	Frekuensi	Persentase
Sangat Tinggi	31	7,56%
Tinggi	108	26,34%
Sedang	154	37,56%
Rendah	103	25,12%
Sangat Rendah	14	3,41%

Berdasarkan Tabel 2. Dapat diketahui bahwa dari 410 responden, terdapat 31 (7,56%) berada diantaranya pada tingkat skor yang sangat tinggi, 108 (26,34%) diantaranya berada pada tingkat skor yang tinggi, 154 (37,56%) diantaranya berada pada tingkat skor sedang, 103 (25,12%) diantaranya berada pada kategori rendah dan 14 (3,41%) diantaranya berada pada tingkat skor yang sangat rendah.

*Tabel 3. Kategorisasi Self-Control*

Kategori	Frekuensi	Persentase
Sangat Tinggi	41	10%
Tinggi	23	5,61%
Sedang	209	50,98%
Rendah	123	30%
Sangat Rendah	14	3,41%

Berdasarkan Tabel 3. Dapat diketahui bahwa dari 410 responden, terdapat 41 (10%) berada diantaranya pada tingkat skor yang sangat tinggi, 23 (5,61%) diantaranya berada pada tingkat skor yang tinggi, 209 (50,98%) diantaranya berada pada tingkat skor sedang, 123 (30%) diantaranya berada pada kategori rendah dan 14 (3,41%) diantaranya berada pada tingkat skor yang sangat rendah.

*Tabel 4. Pengaruh Self-Control Terhadap Aggressive Driving*

Variabel	R Square	Pengaruh	F	Sig.	Keterangan
Self-Control terhadap Aggressive Driving	0,200	20%	8,533	0,04	Signifikan

Ket: R Square = Koefisien determinasi  
 F = Nilai Uji Koefisien regresi secara Simultan  
 Sig. = Nilai Signifikansi,  $p < 0.05$

Berdasarkan Tabel 4. menunjukkan bahwa nilai koefisien determinan variabel *self-control* adalah 0,200. Hal ini berarti kontribusi *self-control* terhadap *aggressive driving* sebesar 20%. Sehingga masih tersisa faktor-faktor selain *self-control* 80% yang mempengaruhi *aggressive driving* yang dilibatkan atau tidak diteliti dalam penelitian ini. Nilai kontribusi tersebut memiliki nilai ( $F(df)=8.533, p<0.05$ ) dengan signifikansi sebesar 0,04. Nilai signifikansi diatas lebih kecil dari kriteria taraf signifikansi 5% ( $p=0,000; p<005$ ). Sehingga, dapat dikatakan bahwa *self-control* dapat mempengaruhi *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Makassar.

## **Pembahasan**

### **1. Gambaran Umum *Aggressive Driving* Pada Dewasa Awal di Kota Makassar**

Hasil analisis menunjukkan bahwa tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua rentang usia dewasa awal di Kota Makassar bervariasi. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dyansita (2019) yang melakukan penelitian terhadap suatu komunitas motor yang ada di kabupaten Sleman Daerah Istimewah Yogyakarta. Terdapat 16 (15,7%) dalam kategori sangat rendah, 23 (22,5%), dalam kategori rendah, 22 (21,6%) dalam kategori sedang, 21 (20,6%) dalam kategori tinggi, dan 20 (19,6%) dalam kategori sangat tinggi dari total keseluruhan responden 102.

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keberagaman dari perilaku *Aggressive Driving*, faktor pribadi, faktor sosial, dan Jenis kelamin. Beberapa faktor pribadi seperti stres. Hasil penelitian yang mengungkapkan ada pengaruh stres terhadap *Aggressive Driving* yaitu penelitian yang dilakukan oleh Malik, H (2017) yang dalam penelitian yang ia lakukan bahwa ada pengaruh stres terhadap *Aggressive Driving* secara signifikan dengan sumbangan efektif sebesar 16,1%.

Faktor sosial juga menjadi salah satu hal yang dapat mempengaruhi tindakan perilaku *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua, seperti rasa empati terhadap sosial atau lingkungannya. Renitasari (2017) di dalam penelitiannya ia menyatakan bahwa pengaruh tersebut signifikan dengan hanya sumbangan efektifnya hanya sebesar 1,1%. Adapun selanjutnya faktor yang mempengaruhi *Aggressive Driving* yaitu demografi seperti jenis kelamin pada perilaku *Aggressive Driving* yang dalam penelitian yang dilakukan Tasca (2000) menyatakan bahwa jenis kelamin laki-laki lebih tinggi tingkat *Aggressive Driving* ketimbang perempuan.

Selanjutnya faktor yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving* adalah usia, diketahui bahwa usia 21 dan 22 tahun yang mana mendapatkan frekuensi sebanyak 22-29 dengan tingkat persentase 5,40% dan 7,10% selain itu, mayoritas usia pengendara roda dua di kota Makassar yaitu usia 22 tahun berada pada kategori sedang dengan tingkat persentase 9,80%. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Syahrurromdhon (2018) berdasarkan hasil dari penelitiannya diketahui bahwa tingkat perilaku *aggressive driving* berada pada kategori sedang dengan mayoritas usia 22-25 tahun. Semakin tua pengendara maka semakin rendah peluang terjadinya perilaku *aggressive driving* saat berkendara di jalan raya.

Faktor selanjutnya yang mempengaruhi *aggressive driving* suku terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di jalan raya. Dalam penelitian ini tingkat *aggressive driving* pengendara bervariasi yang mana dari suku Bugis memiliki tingkat *aggressive driving* sangat tinggi ketimbang suku lain berdasarkan data yang didapatkan yaitu sebesar 21 responden dengan persentase 5,12%. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Haiqal (2019) berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di dapatkan tingkat *aggressive driving* pada pengendara roda dua berbeda-beda tiap suku dan didapatkan pengaruh bermakna antara suku dengan perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua.

### **2. Gambaran Umum *Self-Control* Pada Dewasa Awal di Kota Makassar**

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keberagaman dalam *self-control*, yaitu faktor internal dan faktor eksternal beberapa faktor internal, seperti jenis kelamin dan usia dari responden tersebut. Adapun hasil analisis yang telah dilakukan yaitu responden dengan jenis kelamin perempuan memiliki tingkat *self-control* yang tinggi ketimbang responden laki-laki. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ardilla (2017) menyatakan bahwa *self-control* yang dimiliki oleh responden perempuan lebih baik dari pada responden laki-laki.

Hasil analisis data usia yang diperoleh oleh peneliti menunjukkan bahwa usia pengendara roda dua rentang usia dewasa awal yang lebih tua memiliki *self-control* yang tinggi dibandingkan dengan pengendara motor rentang usia dewasa awal yang lebih muda memiliki *self-control* yang rendah. Sejalan dengan penelitian Ratnaningsih & Sari (2020) menyatakan bahwa usia lebih muda memiliki *self-control* yang rendah di bandingkan dengan responden yang memiliki usia yang lebih tua memiliki *self-control* yang rendah.

Adapun faktor eksternal yang dapat mempengaruhi *self-control* seseorang, yaitu pendidikan. Adapun analisis yang telah dilakukan oleh peneliti dan diperoleh bahwa beberapa keberagaman tingkat skor *self-control* pada pengendara roda dua dewasa awal berdasarkan tingkat pendidikan responden. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sabdinar (2016) menyatakan bahwa terdapat hubungan signifikan antar tingkat pendidikan dengan *self-control*.

Selain faktor-faktor yang mempengaruhi kebervariasian dari *self-control* terdapat pula nilai ekstrem pada data yang diperoleh oleh peneliti yaitu pada kategori sangat tinggi dan sangat rendah. Pengendara roda dua pada rentang usia dewasa awal yang memiliki *self-control* sangat tinggi menunjukkan bahwa pengendara tersebut mampu mengendalikan perilakunya. Sebaliknya pengendara yang memiliki *self-control* yang sangat rendah menunjukkan bahwa pengendara tersebut tidak mampu mengendalikan perilaku yang baik sehingga mudah dalam melakukan tindakan yang kurang baik saat berkendara di jalan raya.

### 3. Pengaruh *Self-Control* terhadap *Aggressive Driving* pada Dewasa Awal di Kota Makassar

Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan telah menunjukkan bahwa ada pengaruh *self-control* terhadap *aggressive driving* pada Dewasa Awal di Kota Makassar dan diperoleh hasil yang signifikan. Hal tersebut di buktikan melalui hasil uji hipotesis yang mana menunjukkan bahwa  $H_1$  pada penelitian ini di terima dan  $H_0$  ditolak, yang mana berarti bahwa pada penelitian ini terdapat pengaruh *self-control* pada *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Makassar.

Hasil analisis yang di lakukan menunjukkan bahwa *self-control* memepengaruhi *aggressive driving* sebesar 20%. Sianya 80% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak di lakukan penelitian pada faktor tersebut. Dari hasil analisis yang dilakukan juga ditemukan bahwa *self-control* memiliki pengaruh negatif terhadap *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Makassar, yang berarti bahwa semakin tinggi *self-control* pada dewasa awal di Kota Makassar maka *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Makassar akan rendah.

Peneliti juga melakukan survei lapangan dimana peneliti menemukan tindak perilaku *aggressive driving* di Kota Makassar cukup tinggi. Dimana peneliti sering menjumpai pengendara khususnya roda dua melakukan perilaku *aggressive driving* hal tersebut terjadi saat keadaan jalan raya sedang ramainya (macet) yang paling sering dilakukan oleh pengendara khususnya roda dua yaitu menggunakan trotowar dimana hal tersebut termasuk perilaku agresif dan dapat melukai pejalan kaki. Hal tersebut sejalan dengan data yang di dapatkan oleh peneliti dari unit satlantas dimana tingkat pelanggaran lalulintas di Kota makassar cukup tinggi.

Hal tersebut banyak dilakukan oleh pengendara roda dua dan didominasi oleh pengendara berjenis kelamin laki-laki fakta lapangan di dapatkan oleh peneliti sejalan dengan hasil penelitian yang di lakukan oleh Tasca (2000) yang mana hasil penelitiannya menunjukkan *aggressive driving* paling sering terjadi pada rentang usia pengendara 17-25 tahun dan berjenis kelamin laki-laki cenderung memiliki tingkat agresif yang tinggi dan tidak memikirkan resiko yang di timbulkan.

Faktor yang mempengaruhi munculnya perilaku agresif saat berkendara atau *aggressive driving* menurut James, L & Nahl, D. (2000) disebabkan oleh 15 faktor, yaitu *immobility, restriction, regulation, lack of personal control, being put in danger, territoriality, diversity, multi-tasking, denial, negativity, self-serving bias, venting, unpredictability, isolation, dan emotional challenges*. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Haerani&Jauhari (2017) menemukan diantar 15 faktor yang di paparkan di atas faktor *lack of personal control* memberikan pengaruh yang sangat kuat pada perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua.

Luthfie (2014) mengemukakan dalam penelitian yang di lakukan bahwa salah satu faktor yang cukup kuat mempengaruhi perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua yaitu *self-control* yang mana tingkat pengaruhnya sebesar 41,2%. Hal ini juga di dukung oleh penelitian yang dilakukan Kurniawan, M., & Nugroho. I (2021) dalam penelitiannya menunjukkan bahwa pengaruh *self-control* terhadap *aggressive driving* pada pengendara roda dua yang mana variabel tersebut memiliki korelasi negatif dan tingkat pengaruhnya sebesar 50,7% yang mana dapat diktakan pengaruh yang kuat antar dua variabel.

Pengendara roda dua yang memiliki *self-control* yang tinggi dapat dikatakan bahwa pengendara tersebut mampu berkendara dengan baik dan dapat terhindar dari perilaku *aggressive driving* yang mana dapat menyebabkan dampak negatif. Sedangkan pengendara dengan tingkat *self-control* yang rendah mempengaruhi perilaku berkendara pada pengendara roda dua yang mana perilaku yang muncul yaitu *aggressive driving* yang mana dapat menyebabkan dampak negatif saat berkendara.

## KESIMPULAN

Kesimpulan pada penelitian ini menunjukkan bahwa *self-control* berpengaruh terhadap *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Makassar dengan besar kontribusi pengaruhnya yaitu 20% dengan arah pengaruh yang negatif, sehingga ketika *self-control* tinggi pada pengendara dewasa awal maka

*aggressive driving* akan rendah begitupun sebaliknya ketika *aggressive driving* tinggi maka *self-control* pada pengendara dewasa awal rendah.

## DAFTAR PUSTAKA

- Acocella, J.R., & Calhoun, J.F. (1990). *Psychology of Adjustment Human Relationship*. New York: McGraw-Hill.
- Ardilasari, N. (2017). Hubungan *Self-control* Dengan Perilaku *Cyberloafing* Pada Pegawai Negeri Sipil (PNS). *Jurnal Ilmiah Psikologi Terapan*, 5(1), 19-39.
- Borba, M. (2008). *Membangun Kecerdasan Moral*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Bowles & Overberg. (1998) Driving Anger And Aggressive Tendency: The Moderating Role Of Emotion Regulation Strategy. *Journal Bulletin of the Transilvania University of Braşov*. 9.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar (2020). *Statistik Penduduk Kota Makassar 2020*. Sulawesi Selatan: BPS Kota Makassar.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar (2020). *Statistik Transportasi Darat Kota Makassar 2020*. Sulawesi Selatan: BPS Kota Makassar.
- Dyansita, A. (2019) Hubungan Antara Kontrol Diri Dan Agresivitas Pada Anggota Komunitas Motor Di Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Psikologi*. 7 (9).
- Ellwanger, S. J., & Pratt, T. C. (2014). Self-control , negative affect , and young driver aggression : An assessment of competing theoretical claims International. *Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 58. 85–106.
- Haerani&Jauhari (2017). Perilaku Berkendara Agresif ParaPengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *Jurnal Mediapsi*. Vol 3 (2) 29-38.
- Haiqal (2019). Hubungan antara suku dengan perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Indonesia. *Jurnal UIN Syarif Hidayatullah*. Vol 3 (1).
- Houston, John M. Harris, Paul B. Norman, Marcia (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing A Self-Report Measure Of Unsafe Driving. *Nort America Journal of Psychology (NAJP)*. 5 (2), 269 - 278.
- James, L. & Nahl, D.(2000). Aggressive diving is Emotionally Impaired Driving: *Journal of aggressive driving*. 42-48.
- Konecni, V. J. Annoyance, type and duration of postannoyance activity, and aggression: The "cathartic effect." *Journal of Experimental Psychology: General*, 1975, 104, 76-102.
- Kurniawan, M., & Nugroho. I. (2021). Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Jurnal Psycho Idea*. 19 (1), 79-89.
- Luthfie, A (2014) Pengaruh *Self-Control* dan *Moral Disengagement* Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Sepeda Motor. *Jurnal Psikologi Sosial*. 4 (2).
- Malik, H. (2017). Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan *Aggressive Driving* Pada Mahasiswa. *Jurnal Empaty*. 6(1).
- Polretabes Kota Makassar. (2020). *Data Unit Satlantas Kota Makassar Pelanggaran Pengendara Roda Dua 2020*. Kota Makassar: Polretabes Kota Makassar.
- Ratnaningsih & Sari. (2020). Hubungan Antara *Self-Control* dengan intensi *Cyberloafing* Pada Pegawai Dinas X Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Empaty*. 7(2).
- Sabdinar (2016) Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Perilaku Aggressive Pada Dewasa Awal. *Jurnal Psikologi Ilmiah*. 1 (5).
- Sarwono. (1995). *Psikologi Lingkungan*. Jakarta: Erlangga.
- Syahrurromdhon (2018). Perbedaan Aggressive Driving Behavior Berdasarkan Rentang Usia Perkembangan Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang. *Jurnal Psikologi Universitas Brawijaya*. Vol 2 (1).
- Tangney, J.P., Baumeister, R.F., & Boone, A.L. (2004). High self control predicted good adjustment, less pathology, better grade, and interpersonal success. *Journal of Personality*, 72 (2), 271-324.
- Tasca. (2000). A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research.
- Yusnita Tarigan. (2021). Hubungan Self Control dengan gaya berkendara Prososial dan Agresif. *Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 16 (1), 5-10.