Jurnal Psikologi Karakter, 4 (2), Desember 2024, Halaman: 575 – 581
Program Studi Psikologi Fakultas Psikologi, Universitas Bosowa.
Available Online at https://journal.unibos.ac.id/jpk
DOI: 10.56326/jpk.v4i2.3705

Pengaruh Regulasi Emosi terhadap *Aggressive Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor

The Effect of Emotional Regulation on Aggressive Driving Behavior in Motorcycles

Nadya Aulia Bahar*, Sri Hayati, Arie Gunawan H. Zubair
Fakultas Psikologi Universitas Bosowa
Email: nadyaauliabahar27@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Pengaruh Regulasi Emosi Terhadap Pengendara Sepeda Motor di Kota Makassar. Responden yang berpartisipasi sebanyak 397 pengendara sepeda motor dengan rentang usia 18-60 tahun. Data dikumpulkan dengan menggunakan skala *Aggressive driving behavior* Scale dan Emotion Regulation Questionnaire Scale. Data dianalisis menggunakan teknik regresi sederhana dengan bantuan aplikasi SPSS dan Jamovi. Hasil uji analisis menunjukkan bahwa regulasi emosi memiliki kontribusi terhadap *Aggressive driving behavior* sebesar (sig.P<0,05) dengan kontribusi sebesar 63.5% dan memiliki arah pengaruh yang negatif. Artinya, semakin tinggi tingkat regulasi emosi maka semakin rendah tingkat *Aggressive driving behavior*.

Kata Kunci : *Aggressive Driving Behavior*, Regulasi Emosi, Pengendara Motor.

Abstract

This research aims to determine the influence of emotional regulation on motorbike riders in Makassar City. Respondents who participated were 397 motorcyclists with an age range of 18-60 years. Data were collected using the Aggressive Driving Behavior Scale and the Emotion Regulation Questionnaire Scale. Data were analyzed using simple regression techniques with the help of SPSS and Jamovi applications. The analysis test results show that emotional regulation has a contribution to aggressive driving behavior of (sig.P<0.05) with a contribution of 63.5% and has a negative direction of influence. This means that the higher the level of emotional regulation, the lower the level of aggressive driving behavior.

Keyword: *Aggressive Driving Behavior, Emotion Regulation, Motorcycle Riders.*

PENDAHULUAN

Aturan lalu lintas yang diatur dalam UU RI No. 22 Tahun 2009 bahwa setiap orang wajib memiliki surat izin mengemudi (SIM) untuk dapat mengemudikan kendaraan. Selain itu pasal 283 telah mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dijalan secara tidak wajar atau dipengaruhi oleh keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi akan di pidana. UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 112 ayat 1 menyebutkan bahwa setiap pengendara yang akan membelok atau berbalik arah, diwajibkan memberi isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Selain itu Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan menteri perhubungan No. 111 Tahun 2015 tentang tata cara penetapan batas kecepatan. Penetapan batas kecepatan secara nasional dan dinyatakan dengan rambu lalu lintas yaitu paling tinggi 80 km/jam untuk jalan antar kota.

Penggunaan transportasi khususnya sepeda motor sudah menjadi kebutuhan masyarakat di Indonesia, baik di kota besar maupun di pedesaan. Penggunaan sepeda motor dianggap lebih praktis dalam penggunaannya serta harga dan biaya perawatan sepeda motor yang relatif lebih terjangkau. Indonesia merupakan negara ke-3 (tiga) dengan populasi motor terbanyak di Asia yaitu sekitar 85% rumah tangga di Indonesia setidaknya memiliki sebuah sepeda motor. Data Badan Pusat Statistik (2021), mencatat bahwa populasi sepeda motor mencapai 112.711.136 unit atau sekitar 84% dari total kendaraan. Di Provinsi Sulawesi Selatan Khususnya di Kota Makassar, peningkatan pertumbuhan kendaraan bermotor terbilang amat pesat. Berdasarkan data kendaraan bermotor samsat makassar

mencatat sebesar 1.425.151 unit kendaraan sepeda motor yang berada di Kota Makassar dan setiap tahunnya bertambah sekitar 7% (tujuh persen) setiap tahunnya (Wartaekonomi.co.id).

Dengan meningkatnya penggunaan transportasi menyebabkan situasi di jalan raya tidak dapat diprediksi. Banyaknya kendaraan dapat menciptakan kepadatan dan kemacetan lalu lintas bahkan dapat menimbulkan peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas jika tidak mengikuti pengetahuan dan aturan dalam keamanan berkendara. Data Polrestabes Makassar (UB. Lakalantas) menyatakan bahwa terdapat peningkatan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar pada 3 (tiga) tahun terakhir, yaitu tahun 2018 hingga 2020 mencapai 3.798 kasus. Adapun jumlah korban meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas sebanyak 287 jiwa. Dalam kasus diatas, sepeda motor menjadi kendaraan yang paling mendominasi pada kecelakaan lalu lintas yaitu sebesar 4.468 kendaraan sepeda motor yang terlibat kecelakaan lalu lintas. Kemudian, usia yang paling mengdominasi mengalami kecelakaan lalu lintas adalah usia 18-35 tahun

Saat berkendara, peneliti sering menjumpai pengendara yang melaju dengan kecepatan tinggi dan berkendara secara ugal-ugalan, ada juga pengendara yang tiba-tiba berbelok tanpa memberi isyarat berupa lampu sein terlebih dahulu, bahkan pada saat kondisi lalu lintas sedang padat ada pengendara yang membunyikan klakson dengan keras, tak sedikit juga pengendara yang mengeluarkan kata kasar saat merasa jalurnya terhalangi oleh pengendara lain. Perilaku tersebut dikatakan sebagai *Aggressive driving behavior*. *Aggressive driving behavior* adalah penyebab utama dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas dan cedera dan dikaitkan dengan faktor kesalahan manusia. *Aggressive driving behavior* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik (Houston, Harris & Norman, 2003).

Peneliti terdahulu, Tasca (2000) berpendapat bahwa *Aggressive driving behavior* dilakukan dengan sengaja dan dimotivasi oleh adanya rasa ketidaksabaran, rasa kesal, permusuhan dan juga karena adanya upaya dalam hal mengefisienkan waktu. Perilaku *aggressive driving* ini dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain serta meningkatkan resiko kecelakaan di jalan raya. Philippe, Vallerand, Richer, Vallieres & Bergeron (2009) menjelaskan bahwa *aggressive driving* sebagai perilaku yang dapat menyebabkan kerusakan fisik atau psikologis bagi pengguna jalan lainnya. Adapun beberapa faktor yang dapat mempengaruhi seseorang melakukan *aggressive driving.* Ada faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu yang berhubungan dengan cara berpikir, emosi, usia, jenis kelamin, empati, dan tingkah laku. Sedangkan faktor eksternal berasal dari lingkungan diantaranya perilaku teman sebaya, orang tua, media, alkohol, obat-obatan, suhu dan polusi (Tasca, 2000).

Tasca (2000) menyatakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* adalah emosi. Emosi merupakan faktor personal yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang selama mengemudi. Dampak dari emosi secara nyata dapat diidentifikasi mempengaruhi kecepatan seseorang dalam mengemudi, individu yang sedang tidak stabil emosinya selama mengemudi cenderung mengemudi melampaui batas kecepatan (Mesken, 2006). Gross & Thompson (2007) menyatakan

bahwa emosi merupakan aspek yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Berbagai emosi yang dirasakan dapat dikelola dan diatur. Pengaturan dan pengelolaan emosi ini disebut regulasi emosi. Regulasi emosi merupakan proses dimana emosi diatur dan dikelola. Seseorang yang mampu mengontrol emosi yang dirasakan dan tidak terpengaruh emosi negatif merupakan bagian dari regulasi emosi.

Menurut penelitian yang dilakukan Trogolo, Melchoir & Medrano (2014), seseorang yang memiliki regulasi emosi yang baik dapat mengendalikan dan mempertahankan emosinya. Begitu juga dalam berkendara, seseorang yang memiliki regulasi emosi yang baik dapat lebih sabar dan toleran kepada pengendara yang lain sedangkan seseorang yang tidak dapat mengendalikan emosi mempunyai kecenderungan untuk mengemudi secara agresif. Arnau-Sabates, Sala-Roca, & Joriat-Garcia (2012) menemukan dalam penelitiannya bahwa kemampuan emosional merupakan salah satu upaya pencegahan yang penting untuk mengurangi *risky driving behavior* dan *Aggressive driving behavior*. Selanjutnya, penelitian yang dilakukan oleh Priatini, Stanislaus,& Rizki (2019) menunjukkan hasil bahwa regulasi emosi memberi pengaruh terhadap *aggressive driving*, dimana ketika kesulitan regulasi emosi yang tinggi maka *Aggressive driving behavior* juga tinggi.

Berdasarkan pada uraian data dan didukung oleh hasil penelitian terdahulu yang dipaparkan oleh peneliti, maka peneliti ingin meneliti tentang Pengaruh Regulasi Emosi terhadap *Aggressive driving behavior* pada pengendara sepeda motor di Kota Makassar, mengingat bahwa perilaku mengemudi

secara agresif sangat membahayakan keselamatan dan keamanan penumpang dan pengemudi itu sendiri.

Aggressive Driving Behavior

Menurut Houston, Haris, dan Norman (2003), *Aggressive driving behavior* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving behavior* atau perilaku mengemudi agresif dapat melibatkan bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman dan melibatkan berbagai perilaku berbeda seperti membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menyalakan lampu jauh di suasana lalu lintas yang tenang. Aspek-aspek *Aggressive driving behavior* antara lain Perilaku konflik (*Conflict Behavior*) dan Mengebut (*Speeding*)

Perilaku konflik atau *Conflict Behavior* adalah perilaku yang dapat menimbulkan konflik atau masalah yang meliputi interaksi sosial secara langsung dengan pengendara lain. Aspek perilaku konflik menunjukkan bahwa di dalam sebuah situasi konflik terdapat dua pilihan untuk mengambil jalan keluar yaitu apakah melalui cara agresi atau cara yang lebih cenderung damai. Dalam kasus ini, individu yang memiliki perilaku konflik akan cenderung memilih agresi sebagai jalan keluarnya.

Dalam aspek Mengebut atau *Speeding* adalah dimana pengendara cenderung mengendarai dengan cara yang tidak aman. Berkendara melebihi batas kecepatan wajar menunjukkan sikap yang menantang, mempertaruhkan keselamatan, dan tidak berpikir jernih karena hal tersebut dapat menimbulkan kerugian baik dari diri sendiri maupun orang lain disekitar. Mengemudi melebihi batas kecepatan merupakan awal dari indikasi perilaku melakukan agresivitas berkendara.

Regulasi Emosi

Gross (2014) mengemukakan regulasi emosi merupakan sebuah proses dimana individu mengelola emosi sesuai dengan bentuk emosi yang dimilikinya. Regulasi emosi dapat memperlihatkan tindakan individu dalam kondisi tertentu berdasarkan pengalaman emosional yang dialami sebelumnya. Regulasi emosi mampu menghasilkan emosi positif maupun negatif. Menurut Gross (2014) terdapat dua strategi dalam regulasi emosi *cognitive reappraisal* (penilaian kembali) dan *expressive suppression* (penekanan ekspresi).

Cognitive reappraisal atau penilaian kembali adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh individu sebelum meluapkan atau mengekspresikan emosi dengan cara berpikir kembali. Pada strategi ini menunjukkan bahwa regulasi emosi berorientasi pada kognitif, dimana individu mengubah pola pikir terhadap suatu situasi untuk memunculkan respon.

Expressive suppression atau penekanan ekspresi diartikan sebagai respon yang ditunjukkan oleh individu dalam mengelola emosi dengan cara menekan ekspresi yang berlebihan dalam keadaan emosional. Strategi ini dapat menghambat munculnya emosi melalui ekspresi yang dimunculkan individu karena *expressive suppression* ini relatif lambat kemunculannya dalam proses membangkitkan emosi.

METODE PENELITIAN

Responden

Partisipan dalam penelitian ini sebanyak 395 responden (N=376) pengendara sepeda motor di Kota Makassar yang berusia 18-60 Tahun sejumlah. Partisipan dikumpulkan melalui penyebaran skala *online* dan *offline.*

Instrumen penelitian

Pada penelitian ini menggunakan skala *Aggressive driving behavior Scale* yang di kembangkan oleh Houston, Harris & Norman (2003) kemudian diadaptasi oleh Muhammad Ulil Adnan (2021) yang memiliki nilai reliabilitas sebesar 0.792. Skala ini terdiri dari 10 item favorabel dari dua aspek yaitu *conflict behavior* dan *speeding.*

Pada penelitian ini menggunakan skala *Emotion Regulation Questionnaire* yang dikembangkan oleh James J. Gross (2003) kemudian diadaptasi oleh Nurrahmah (2020) yang memiliki nilai reliabilitas pada strategi *cognitive reappraisal* sebesar 0.803 dan pada strategi *expressive suppression* sebesar 0.75.

Teknik Analisis Data

Terdapat dua variabel dalam penelitian ini, yaitu *aggressive driving behavior scale* sebagai variabel bebas dan regulasi emosi sebagai variabel terikat. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi sederhana.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Analisis Data

Pada penelitian ini terdapat 395 responden dengan tujuh jenis demografi yaitu jenis kelamin, usia, suku, pendidikan, pengalaman berkendara, pengalam kecelakaan dan pekerjaan. Hasil analisis demografi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1. Deskriptif berdasarkan demografi

Demografi		Frekuensi	Persen
Jenis Kelamin	Laki-laki	226	59.9
	Perempuan	171	43.1
Usia	18-25 Tahun	302	76.1
	26-39 Tahun	39	9.8
	40-60 Tahun	56	14.1
Suku	Bugis	198	49.9
	Makassar	131	33.0
	Toraja	34	8.6
	Mandar	4	1.0
	Lainnya	30	7.6
Pendidikan	SMP	9	2.3
	SMA	167	42.1
	Diploma	45	11.3
	Saraja	176	44.3
Pengalaman Berkendara	1-14 Tahun	322	81.1
	15-28 Tahun	43	10.8
	29-42 Tahun	32	8.1
Pengalaman Kecelakaan	Pernah	199	50.1
	Tidak	198	49.9
Pekerjaan	Wiraswasta	50	12.6
	PNS	59	14.9
	Karyawan Swasta	48	12.1
	Mahasiswa	158	39.8
	Tidak Bekerja	58	14.6
	Lainnta	24	6.0

Berikut adalah norma kategori skor pada alat ukur variabel *aggressive driving behavior* berdasarkan sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah dan sangat rendah.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Skor Variabel *Aggressive driving behavior* Berdasarkan Kategori

Kategorisasi	Frekuensi	Persen
Sangat Tinggi	1	0.3
Tinggi	164	41.3
Sedang	72	18.1
Rendah	147	37
Sangat Rendah	13	3.3

Berikut adalah norma kategori skor pada alat ukur variabel regulasi emosi berdasarkan sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah dan sangat rendah.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Skor Variabel Regulasi Emosi Berdasarkan Kategori

Kategorisasi	Frekuensi	Persen
Sangat Tinggi	23	5.8
Tinggi	141	35.5
Sedang	85	21.4
Rendah	138	34.8
Sangat Rendah	10	2.5

Penelitian ini menemukan bahwa variabel regulasi emosi mempengaruhi *aggressive driving behavior* pada pengendara sepeda motor. Hasil analisis data dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. Pengaruh *father involvement* terhadap regulasi emosi

Variabel	*R Square*	*F*	*Sig.*
father involvement terhadap regulasi emosi	0.635	686.579	0.000

Hasil analisis pada tabel diatas menunjukkan nilai R square sebesar 0.635, hal ini berarti variabel regulasi emosi memiliki kontribusi terhadap *aggressive driving behavior* sebesar 63.5%. sedangkan, 36.5% sisanya diperkirakan dipengaruhi oleh faktor atau variabel lain diluar dari jangkauan penelitian ini. Pada tabel 4 menunjukkan nilai kontribusi yang didapatkan menghasilkan nilai F sebesar 686.579 dan nilai signifikansi F sebesar 0.000, ($p=0.000;p<0.005$). Hasil dari nilai tersebut menunjukkan bahwa terdapat pengaruh regulasi emosi terhadap *aggressive driving behavior* pada pengendara sepeda motor di Kota Makassar atau H1 diterima dan Ho ditolak..

Tabel 4. Koefisien Variabel *father involvement* terhadap regulasi emosi

Variabel	*Constant**	*B***	*t*	*Sig. t***
father involvement terhadap regulasi emosi	-0.866	-0.797	-26.203	0.000

Pada tabel diatas menunjukkan hasil analisis koefisien pengaruh regulasi emosi terhadap *aggressive driving behavior* dengan nilai konstanta -0.866. Koefisien regresi terhadap regulasi emosi dan *aggressive driving behavior* sebesar -0.797. Terlihat nilai koefisien regresi adalah negatif. Sehingga, arah pengaruh regulasi emosi terhadap *aggressive driving behavior* adalah negatif. Artinya, semakin tinggi tingkat regulasi emosi, maka tingkat *aggressive driving behavior* rendah, begitu pula sebaliknya jika tingkat regulasi emosi rendah, maka tingkat *aggressive driving behavior* tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa regulasi emosi dapat mempengaruhi *aggressive driving behavior*, namun tidak sebaliknya.

Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap pengendara sepeda motor di Kota Makassar, diketahui bahwa regulasi emosi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *aggressive driving behavior* pengendara sepeda motor di Kota Makassar. Adapun analisis yang dilakukan menunjukkan regulasi emosi berpengaruh secara negatif terhadap *aggressive driving behavior*. Hal ini berarti apabila tingkat regulasi emosi tinggi, maka tingkat *aggressive driving behavior* rendah, begitu pula sebaliknya jika tingkat regulasi emosi rendah, maka tingkat *aggressive driving behavior* tinggi. Pernyataan tersebut dapat diindikasikan apabila seseorang memiliki kemampuan untuk mengontrol serta menempatkan emosi yang dirasakan sesuai tujuannya, maka akan mencegah atau mengurangi perilaku dalam berkendara yang dapat membahayakan diri serta orang lain.

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada penelitian ini didapatkan bahwa regulasi emosi memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving behavior* sebesar 63.5%. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sari (2020) menunjukkan bahwa emosi memiliki hubungan terhadap agresivitas dalam berkendara dengan kotribusi sebesar 28.2%. James dan Nahl (2000) bahwa agresivitas dalam berkendara sebagai perilaku mengemudi dibawah pengaruh emosi yang terdistraksi. Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa sebanyak 150 responden memiliki kesulitan dalam regulasi emosi tingkat sedang, 23 responden dalam tingkat rendah, dan 7 responden berada dalam kesulitan tingkat tinggi.

Penelitian yang dilakukan oleh Adnan et al (2022) menunjukkan perilaku pengendara di Kota Makassar seringkali menggunakan lampu sein berbeda dengan arah yang akan dituju, penggunaan jalur yang tidak sesuai, penggunaan klakson saat berada di lampu lalu lintas serta penggunaan kata kasar terhadap pengendara lain. Houston, Haris, dan Norman (2003) menyatakan, berbagai perilaku termasuk dalam aggressive driving seperti membuntuti (*tailgaiting*), mengklakson (*honking*), melakukan gerakan kasar (*rude gesturing*), dan mengedipkan lampu jauh (*flashing light*) di saat suasana lalu lintas yang tenang. Perilaku-perilaku pengemudi sepeda motor seperti tidak sabar, tidak mau mengalah, menyalip,

berkecepatan tinggi, dan juga melanggar rambu lalu lintas termasuk kedalam perilaku aggressive driving.

Berdasarkan hal tersebut *aggressive driving behavior* pengendara di Kota Makassar masih cenderung berada pada kategori yang tinggi, hal ini sesuai dengan hasil analisis yang dilakukan peneliti mengenai tingkat *aggressive driving behavior* pada pengendara di Kota Makassar. Dengan kemampuan regulasi emosi yang tinggi suatu individu diharapkan dapat berpikir positif dan menempatkan emosi dengan baik, dimana pemikiran positif dapat menimbulkan perilaku baik contohnya dalam berkendara. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan Marhan et al, (2021) dimana regulasi emosi memiliki hubungan terhadap *aggressive driving behavior* seseorang.

Menurut Gross dan Thompson (2014) kemampuan regulasi emosi terbagi menjadi dua, yaitu strategi cognitive reappraisal dan *expressive suppression*. *Cognitive reappraisal* atau penilaian kembali adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh individu sebelum meluapkan atau mengekspresikan emosi dengan cara berpikir kembali. *Expressive suppression* atau penekanan ekspresi diartikan sebagai respon yang ditunjukkan oleh individu dalam mengelola emosi dengan cara menekan ekspresi yang berlebihan dalam keadaan emosional

Pengendara bermotor dengan *aggressive driving behavior* sering kali dilakukan sebelum terjadinya respon terhadap emosi atau sebelum adanya penilaian kembali (*cognitive reappraisal*). Menurut James dan Nahl (2000) mengemudi dapat menjadi tantangan emosional karena hal yang tidak terduga terus terjadi, termasuk bahaya dan gangguan. Pengendara lebih banyak menggunakan emosi mereka untuk terlibat dalam perilaku impulsif dan berisiko dengan membahayakan orang lain. Emosi ini mendorong pengendara menjadi egois dan oportunistik. Emosi dapat mengganggu pandangan objektif, menyebabkan penyimpangan dalam berpikir sehingga pengemudi kurang memiliki kontrol diri.

Jika keadaan emosi pengendara sepeda sedang marah atau sedih, disarankan untuk tidak mengendarai sepeda motor terlebih dahulu, karena kita mungkin tidak konsentrasi mengendarai sepeda motor. Selain perasaan sedih, perasaan senang juga dapat mempengaruhi cara mengendarai sepeda motor, karena rasa senang yang berlebihan dapat menyebabkan kehilangan kendali atas kendaraan dan juga dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengendaranya. Emosi negatif merupakan salah satu faktor personal yang dapat mempengaruhi perilaku individu dalam mengemudi seperti kondisi emosi yang marah atau kejadian-kejadian yang tidak berhubungan dengan situasi jalan (Tasca, 2000). Penelitian yang dilakukan oleh Mesken (2006), Arnau-Sabatés, SalaRoca, dan Jariot-Garcia (2012), dan Troglo, Melchior, & Medrano (2014) menunjukkan bahwa efek dari emosi secara nyata dapat diidentifikasi oleh pengukuran kecepatan selama mengemudi. Seseorang yang memiliki regulasi emosi yang baik dapat mengendalikan serta mempertahankan emosinya sehingga dapat lebih toleran, sabar terhadap pengemudi yang lain dan mengurangi *aggressive driving behavior*.

Selain itu, salah satu faktor yang mempengaruhi tingginya *aggressive driving behavior* di makassar adalah faktor usia. Usia dewasa awal merupakan pengendara yang paling beresiko tinggi untuk melakukan *aggressive driving behavior* karena pada usia muda, cenderung masih kurang dalam hal memikirkan resiko, dan ketika mengemudi akan merasa mendapatkan perhatian ketika mengendalikan kendaraan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tasca (2000) dan Vasques (2013).

KESIMPULAN

Hasil penelitian yang telah diperoleh peneliti mengenai pengaruh regulasi emosi terhadap *aggressive driving behavior* pengendara sepeda motor di Kota Makassar diketahui bahwa regulasi emosi mampu mempengaruhi *aggressive driving behavior secara* negatif, artinya bahwa semakin tinggi kemampuan regulasi emosi pengendara maka akan semakin rendah perilaku *aggressive driving behavior*. Pengaruh regulasi emosi terhadap *aggressive driving behavior* pengendara sepeda motor di Kota Makassar memiliki nilai kontribusi sebesar 63.5%.

DAFTAR PUSTAKA

Adnan, M. U. A. (2021). *Pengaruh Risk Perception Terhadap Aggressive Driving Pada Pengendara Roda Dua Di Kota Makassar* (Doctoral Dissertation, Universitas Bosowa).

Arnau-Sabates, L. Sala-Roca, J., & Jarior-Garcia, M. (2012). Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middleaged drivers. *Accident Analysis & Prevention.* 45. 818-825.

Data Badan Pusat Statistik .(2021). Diakses pada 25 Desember 2022 https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/V2w4dFkwdFNLNU5mSE95Und2UDRMQT09/da_10/1

Gross, J. (2014). *Handbook of Emotion Regulation.* New York: Gullford Press.

Gross, J. J & Thompson, R.A. (2007). Emotional Regulation: Conceptual Fondation. *Handbook of Emotion Regulation, Edited by James J. Gross.* New York: Guilford Publication.

Gross, J.J & John, O.P. (2003). Individual Differences in Two Emotion Regulation Processes: Implications for Affect, Relationships, and Well-Being. *Journal of Personalit and Social Psychology.* 85(2), 348-362.

Houston, J. M., Harris, P.B., Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self Report Measure of Unsafe Driving Practces. *North American Journal of Psychology.* 5(2). 269-278.

James, L & Nahl, D. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving Global Conference on Aggressive Driving. *Ontario Ministry of Transportation, Road User Safety Branch with Driver.com. Online Conference on Aggressive Driving.* 16-23.

James, L & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving, Steering Clear of Highway Warfare.* Amhest, NY. : Promothens Books.

Marhan, C., Suarni, W., Pambudhi, Y. A., & Qolbih, N. (2021). Regulasi Emosi dan Aggressive Driving Behavior Siswa. *Jurnal Sublimapsi, 2 (1), 51.*

Mesken, J. (2006). *Determinants and Consequences of Drivers Emotions.* Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Nurrahmah. (2020). Harga Diri, Regulasi Emosi, dan Perilaku Asertif pada Mahasiswa. Skripsi: Universitas Bosowa Fakultas Psikologi

Personality Traits, Difficulties in Emotion Regulation and Academic Satisfaction in a Sample of Argentine Collage Students. *International Journal of Psychological Research.* 30-39

Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Richer, I., Vallières, É.,& Bergeron, J. (2009). Passion for driving and aggressive driving behavior: A look at their relationship. Journal of Applied Social Psychology, 39(12), 3020-3043.

Priatini, R,D., Stanislaus, S., Rizki, B. (2019). Apakah kesulitan regulasi emosi berpengaruh terhadap dangerous driving behavior sopir bus antar-kota?. *Jurnal Ilmiah Psikologi.* 21(2). 99-109

Sari, N. A. D. (2020). *Hubungan kematangan emosi dengan Aggressive Driving pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).

Tasca, L. (2000). A Review of The Literature on Aggressive Driving Research. *Paper Presented at Aggressive Driving Issue Conference.* 1-25.

Vasquez, J. (2013). Personality factors, age, and aggressive driving: a validation using a driving simulator. Electronic Theses and Dissertations.University of Central Florida.