

# **BIG FIVE PERSONALITY DENGAN PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO PADA YOUNG ADULT PENGENDARA MOTOR**

**Safriela Nurmala Sari**

Fakultas Psikologi, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru 45 Surabaya

E-mail: [safrilashela@gmail.com](mailto:safrilashela@gmail.com)

## **ABSTRACT**

*Risky driving behavior is behavior that can endanger the individual rider and other individuals around him (Ragin, 2015). The purpose of this study was to determine the relationship between big five personality with risky driving behavior in young adult motorcyclists in the psychology faculty of the 17th August 1945 university in Surabaya. The hypothesis in this study is that there is a relationship between personality dimensions of openness with risky driving behavior in young adult motorcyclists in the university's psychology faculty on August 17, 1945 Surabaya, there is a relationship between personality dimensions of conscientiousness with risky driving behavior in young adult motorcyclists in the university's psychology faculty in August 17 1945 Surabaya, there is a relationship between personality dimensions of extraversion with risky driving behavior in young adult motorcyclists in the faculty of psychology at the university of August 17, 1945 Surabaya, there is a relationship between personality dimensions agreeableness with risky driving behavior in young adult motorcyclists in the university faculty in August 17, 1945 Surabaya, there is a relationship between the personality dimensions of neuroticism with risky driving behavior in young adult motorcyclists at the university's psychology faculty on August 17, 1945 Surabaya. This research is a non- experimental quantitative study. The sampling technique in this study was done by simple random sampling. The results of the study were tested with the SPSS statistical program using the Spearman rho correlation technique. The results showed that the Big Five Personality dimensions that had a significant influence on Risk Driving Behavior only agreeableness extraversion, and conscientiousness dimensions, while the dimensions of openness and neuroticism had no significant effect on Risk Driving Behavior.*

*Keywords: Big Five Personality, Risky Driving Behavior, Students.*

## **ABSTRAK**

*Perilaku berkendara beresiko merupakan perilaku yang dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitarnya (Ragin, 2015). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara big five personality dengan perilaku mengemudi beresiko pada young adult pengendara motor di fakultas psikologi universitas 17 agustus 1945 Surabaya. Hipotesis dalam penelitian ini adalah ada hubungan antara dimensi kepribadian openness dengan perilaku mengemudi beresiko pada young adult pengendara motor di fakultas psikologi universitas 17 agustus 1945 Surabaya, ada hubungan antara dimensi kepribadian conscientiousness dengan perilaku mengemudi beresiko pada young adult pengendara motor di fakultas psikologi universitas 17 agustus 1945 Surabaya, ada hubungan antara dimensi kepribadian extraversion dengan perilaku mengemudi beresiko pada young adult pengendara motor di fakultas psikologi universitas 17 agustus 1945 Surabaya, ada hubungan antara dimensi kepribadian agreeableness dengan perilaku mengemudi beresiko pada young adult pengendara motor di fakultas universitas 17 agustus 1945 Surabaya, ada hubungan antara dimensi kepribadian neuroticism dengan perilaku mengemudi beresiko pada young adult pengendara motor di fakultas psikologi universitas 17 agustus 1945 Surabaya. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif non-eksperimental. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini dilakukan dengan simple random sampling. Hasil penelitian diuji dengan program statistik SPSS menggunakan teknik korelasi spearman rho. Hasil penelitian menunjukkan pada Big Five Personality dimensi yang memiliki pengaruh signifikan terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko hanya dimensi agreeableness extraversion, dan conscientiousness sedangkan dimensi openness dan neuroticism tidak ada pengaruh yang signifikan terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko.*

*Kata Kunci : Big Five Personality, Perilaku Mengemudi Beresiko, Mahasiswa.*

## Pendahuluan

Di Indonesia telah mengalami peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan melibatkan kendaraan bermotor. Hal ini didukung oleh data dari Kepolisian Republik Indonesia (data dari tahun 2015 dan 2017 yang telah direvisi) bahwa selama kurun waktu 2014 - 2018, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 3,30 persen per tahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan yaitu masing-masing 1,02 persen dan 4,44 persen.

Dengan banyaknya data kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang tertara diatas tidak dapat dipungkiri bahwa di kota Surabaya pun di dapati banyak kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelaku usia muda dan usia produktif. Hal ini diperkuat berdasarkan data BPS Surabaya 2019, pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak berdasarkan kelompok umur ditempati oleh usia produktif yakni 16-30 tahun. Jumlah pelaku kecelakaan dalam umur tersebut mencapai jumlah 501.

Sehubungan dengan banyaknya kecelakaan lalu lintas yang dialami pada usia produktif khususnya sepeda motor, juga akan ditemui pengendara yang melakukan perilaku mengemudi beresiko (*risky driving behavior*) yang dilakukan oleh pelaku usia produktif. Ada beberapa factor - factor yang mempengaruhi terjadinya perilaku menegemudi beresiko (*risky driving behavior*) diantaranya factor lingkungan, kendaraan, jalan dan factor manusia. Hal ini didukung oleh pernyataan dari (Evans, 2004, dalam Yasak & Esiyok, 2009) bahwa di antara keempat jenis faktor tersebut, faktor manusia berperan sebanyak 92,94% dalam memantik terjadinya kecelakaan lalu lintas. Simpulan ini sejajar dengan hasil penelitian Ross (1940) dalam Galovski & Blanchard, (2004) yang menyebutkan bahwa faktor malfungsi kendaraan serta jalan hanya berpengaruh tidak lebih besar dari 10% terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, sementara faktor manusia berkontribusi sebanyak 90% atau lebih. Secara lebih spesifik, faktor manusia tersebut terkait dengan masalah perilaku seperti melajukan kendaraan dengan sangat cepat dan menyalip kendaraan lain secara sembrono serta sikap para pengendara itu sendiri seperti sikap kurang berhati-hati dan antisosial dalam berkendara.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, telah menguji keterkaitan RDB dengan beberapa aspek factor manusia. Penelitian terdahulu seperti (Sucha & Chernocova, 2016) yang hubungan antara faktor kognitif dengan RDB, Seterusnya penelitian tentang keterkaitan RDB dengan gaya hidup (Bina, Graziano & Bonino, 2006), hubungan RDB dengan persepsi terhadap resiko (Machin & Sankey, 2007) serta keterkaitan RDB dengan sifat impulsif, emosi marah dan perilaku mencari sensasi (Bachoo, Bhagwanjee & Govender, 2013). Secara umum, beberapa penelitian diatas telah menelusuri keterkaitan RDB dengan bagian-bagian dari kepribadian manusia. Seperti adanya sifat marah, impulsif, perilaku mencaai sensasi yang merupakan sebagian karakter yang dimiliki oleh kepribadian manusia.

Beberapa peneliti menjelaskan adanya peran kepribadian memiliki hubungan yang saling terkait dengan adanya perilaku mengemudi beresiko. Seperti halnya yang dijelaskan oleh salah satu peneliti yang bernama (Barlett & Anderson, 2012) menjelaskan bahwa kepribadian *big five* teridentifikasi sebagai model kepribadian yang dominan dan merupakan sifat kepribadian yang sering muncul diberbagai lintas budaya dan gender dalam menjelaskan perilaku agresi. Dimensi kepribadian *openness to new experience* tidak memiliki hubungan dengan perilaku agresi, *conscientiousness* memiliki hubungan negatif dengan agresi, *extraversion*, memiliki hubungan positif dengan agresi fisik, *agreeableness* memiliki hubungan positif dengan agresi, dan *neuroticism* memiliki hubungan positif dengan agresi. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian untuk melihat keterkaitan kepribadian dengan perilaku

mengemudi beresiko pada para pengemudi *young adult* khususnya mahasiswa.

## Metode Penelitian

### Populasi dan sampel penelitian

Populasi dalam penelitian ini yang mewakili sebagai *young adult* di dalam penelitian ini adalah mahasiswa psikologi pengendara motor di fakultas psikologi Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya angkatan 2017 dan 2018. Jumlah populasi yang akan diambil berjumlah 270 mahasiswa pengendara motor. Berdasarkan data populasi, dengan total 270 dalam tabel *krejcie* diambil 159 sampel. Peneliti menggunakan seluruh sampel dari total 159 mahasiswa pengendara motor diperoleh data sebanyak 80 mahasiswa pengendara motor yang mengisi skala penelitian, dengan rentang usia 18 hingga 25 tahun, dan ber jenis kelamin laki –laki dan perempuan.

### Desain penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan teknik random sampling. Variabel ini, pada gilirannya, dapat diukur dengan menggunakan instrumen, sehingga data jumlah dapat dianalisis dengan menggunakan prosedur statistik. Pada penelitian ini analisis data akan menggunakan perhitungan statistik dengan bantuan software *Statistic Program for School Science* (SPSS) versi 16.00 *for windows*. Penelitian ini menggunakan statistic non parametrik yaitu korelasi *Spearman Rho two-tailed* dan peneliti memilih teknik random sampling. Variabel ini, pada gilirannya, dapat diukur dengan menggunakan instrumen, sehingga data jumlah dapat dianalisis dengan menggunakan prosedur statistik. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah trait kepribadian yang menggunakan alat ukur *Big Five Inventory (BFI)* dengan alat ukur diukur dengan menggunakan skala *big – five inventory* yang disusun oleh John (1990) dengan berdasarkan *five factors* yang dikemukakan oleh Mc.Crae dan Costa (dalam Cervone dan Pervin, 2012) yang diadaptasi dan telah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia oleh Ramdhani (2012). Selain itu, variabel terikat dalam penelitian ini adalah *Risky Driving Behaviour (RDB)* dengan menggunakan alat ukur yang pernah dilakukan oleh Iversen (2004). Definisi dari perilaku mengemudi beresiko sendiri adalah perilaku mengemudi yang membahayakan bagi diri sendiri dan orang lain, serta ditandai dengan adanya berbagai pelanggaran aturan lalu lintas. Selanjutnya definisi *big five* adalah taksonomi kepribadian yang disusun berdasarkan pendekatan *lexical*, yaitu mengelompokkan kata kata atau bahasa yang digunakan di dalam kehidupan sehari-hari, untuk menggambarkan ciri-ciri individu yang membeda-kannya dengan individu lain.

### Instrumen pengumpulan data

Penelitian ini menggunakan 2 alat ukur yakni *big five inventory (BFI)* scale untuk mengukur kepribadian dan *Risky Driving Behaviour (RDB) Scale* untuk mengukur perilaku mengemudi beresiko. *Big – five inventory* yang telah dilakukan memperlihatkan bahwa dari 44 aitem yang terdapat pada BFI kelima dimensi memiliki reliabilitas yang cukup baik, yaitu John & Srivastava (1999) telah menguji ulang skala BFI (*Big Five Inventory*) asli 44 item, yang menghasilkan reliabilitas *Alpha Cronbach* sebesar (0.83. Untuk skala adaptasi yang telah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia, Ramdhani (2012) memperoleh reliabilitas setiap aspek yang ada dalam BFI antara lain *extraversion* (0,73), *Agreeableness* (0,76), *conscientiousness* (0,78), *neuroticism* (0,74), dan *Openness* (0,79). Pada dimensi *Extroversion* (8 aitem), dimensi *Agreeableness* (9 aitem), dimensi *Openness to experience* (10 aitem), dimensi *Neuroticism* (8 aitem), dan dimensi (9 aitem). Sementara itu, pengukuran RDB menggunakan alat ukur *Risky Driving Behaviour Scale* dari Iversen (2004). Iversen (2004) juga mengemukakan konsep mengenai *risky driving behaviour* sebagai perilaku membahayakan diri

sendiri maupun orang lain serta ditandai dengan pelanggaran lalu lintas. Dalam konsepnya tentang *risky driving behaviour*, Iversen (2004) juga menjelaskan adanya dimensi *favorable* dan dimensi *unfavorable* di dalamnya. Dimensi *favorable* yaitu melanggar peraturan lalu lintas (*speeding*), mengemudi dengan nekat (*reckless driving*), tidak menggunakan perlengkapan pengamanan berkendara (*not using seat belt*) pada aspek ini peneliti mengganti dengan (*not using helmet*) menyesuaikan dengan model kendaraan yaitu sepeda motor, mabuk-mabukan saat berkendara (*drinking and driving*) pada aspek ini peneliti mengganti dengan (*driving after drinking*) atau berkendara meminum obat yang memiliki efek kantuk menyesuaikan dengan kondisi social yang biasa terjadi, dan mengemudi dengan kecepatan rendah (*driving below speed limits*) pada aspek ini peneliti mengganti dengan aspek dari Shaneel Bachoo, Anil Bhagwanjee & Kaymarlin Govender (2013) dengan (*Driving too much below the speed limit*) atau mengemudi terlalu banyak dibawah batas kecepatan. Dimensi *unfavorable* meliputi perilaku terlalu waspada dan hati-hati (*cautious and watchfull driving*) dan perhatian pada anak - anak saat berkendara (*attentiveness toward children in traffic*). Hasil perhitungan reliabilitas pada skala perilaku mengemudi beresiko (*Risky Driving Behavior*) memperoleh koefisien sebesar 0,918, sehingga koefisien reliabilitas yang diperoleh lebih besar dari 0,800, maka Skala Perilaku Mengemudi Beresiko (*Risky Driving Behavior*) mempunyai reliabilitas yang baik (Azwar, 2000).

## Hasil

### Analisis deskriptif

Subyek yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa pengguna kendaraan bermotor roda dua di Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. Subyek penelitian ini memiliki rentang usia 18 sampai 25 tahun, berjenis kelamin laki-laki dan perempuan. Berikut adalah gambaran subyek dalam penelitian ini :

**Tabel 1**  
Data Klasifikasi Subyek Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

Responden	Laki-Laki		Perempuan		Jumlah Total	
	F	%	F	%	F	%
Mahasiswa	36	45%	44	55%	80	100%
Jumlah Total	36	45%	44	55%	80	100%

Berdasarkan tabel 1 dapat dilihat bahwa subyek penelitian yang berjenis kelamin laki – laki memiliki persentase 45% dengan jumlah responden sebanyak 36 orang dan subyek penelitian yang berjenis kelamin perempuan memiliki persentase 55% dengan jumlah responden 44 orang.

**Tabel 2**  
Data Distribusi Subyek Penelitian Berdasarkan Usia

Nomor	Usia	Jumlah	Persen
1	18	3	3,8%
2	19	5	6,3%
3	20	8	11,3%
4	21	18	22,5%

5	22	28	35%
6	23	7	8,8%
7	24	7	8,8%
8	25	4	5%
<b>Total</b>		<b>80</b>	<b>100,00%</b>

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa subyek yang berusia 18 tahun berjumlah 3 orang yang memiliki persentase 3,8%. Kemudian subyek yang berusia 19 tahun berjumlah 5 orang yang memiliki persentase 6,3%. Lalu untuk subyek yang berumur 20 berjumlah 8 orang dengan persentase 11,3%. Kemudian untuk subyek yang berumur 21 tahun berjumlah 18 orang yang memiliki persentase 22,5%. Lalu untuk subyek yang berumur 22 tahun berjumlah 28 orang dengan persentase 35%. Kemudian subyek yang berumur 23 tahun dan 24 tahun sama – sama berjumlah 7 orang dengan persentase yang sama yaitu 8,8%. Dan yang terakhir untuk subyek berumur 25 tahun berjumlah 4 orang yang memiliki persentase 5%

Hasil analisis korelasional

**Tabel 3**

**Hasil Uji Analisis Korelasi *Non Parametric Spearman two-tailed***

<b>Variabel</b>	<b>rx<sub>xy</sub></b>	<b>P</b>	<b>Keterangan</b>
<i>Extraversion</i> dengan Perilaku Mengemudi Beresiko	-0,281	0,012	Signifikan
<i>Agreeableness</i> dengan Perilaku Mengemudi Beresiko	-0,274	0,014	Signifikan
<i>Conscientiousness</i> terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko	-0,362	0,001	Sangat Signifikan
<i>Neuroticism</i> terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko	-0,128	0,257	Tidak Signifikan
<i>Oppenness To Experience</i> terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko	-0,151	0,182	Tidak Signifikan

Berdasarkan hasil uji korelasi di dalam tabel 3 dimensi *Neuroticism*, dan *Oppenness To Experience* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko menghasilkan nilai signifikansinya lebih dari 0,05 ,yang artinya antara dimensi *Neuroticism*, dan *Oppenness To Experience* dengan dengan Perilaku Mengemudi Beresiko tidak signifikan dalam mempengaruhi Perilaku Mengemudi Beresiko.

Berdasarkan uji hipotesis dimensi *Extraversion* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko mendapatkan nilai  $rx_{xy} = -0,281$  dan  $p = 0,012$  ( $p < 0,05$ ), yang artinya terdapat korelasi negatif yang signifikan antara dimensi *Extraversion* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko. Hal ini dapat diartikan bahwa semakin tinggi tingkat *Extraversion* maka semakin tinggi Perilaku Mengemudi Beresiko.

Berdasarkan uji hipotesis dimensi *Agreeableness* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko

mendapatkan nilai  $r_{xy} = -0,274$  dan  $p = 0,014$  ( $p < 0,05$ ), yang artinya terdapat korelasi negatif yang sangat signifikan antara dimensi *Agreeableness* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko. Hal ini dapat diartikan bahwa semakin tinggi tingkat *Agreeableness* maka semakin tinggi Perilaku Mengemudi Beresiko.

Berdasarkan uji hipotesis dimensi *Conscientiousness* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko mendapatkan nilai  $r_{xy} = -0,362$  dan  $p = 0,001$  ( $p < 0,05$ ), yang artinya terdapat korelasi negatif yang sangat signifikan antara dimensi *Conscientiousness* dengan Perilaku Mengemudi Beresiko. Hal ini dapat diartikan bahwa semakin tinggi tingkat *Conscientiousness* maka semakin tinggi Perilaku Mengemudi Beresiko.

## **Pembahasan**

Dalam pengaplikasian teori kepribadian, teori kepribadian merupakan alat prediksi dimana teori ini membahas mengenai perbedaan individual yang stabil dan dasar dari perbedaan individual tersebut (Cevrone & Pervin, 2012). Sehingga pengukuran kepribadian ini bersifat prediksi yang memprediksi kepribadian setiap orang yang berdasarkan dimensi yang mendominasi.

Hasil penelitian menunjukkan pada dimensi *openness to experience* dalam penelitian ini menunjukkan bahwa dimensi *openness to experience* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku mengemudi beresiko. Seseorang dengan tingkat dimensi *openness to experience* yang tinggi akan memiliki ciri-ciri seperti memiliki rasa ingin tahu, berpikiran terbuka, kecenderungan individu untuk peduli terhadap sesama dan mereka bisa merasakan dengan perasaan yang menyeluruh (Pervin & John, 2001). Hal ini bertolak belakang dengan ciri-ciri perilaku mengemudi beresiko yang menghiraukan keselamatan berkendara seperti tidak menggunakan helm, melakukan pelanggaran lalu lintas, dan berkendara dalam kondisi yang tidak baik seperti mengantuk (ragin, 2015). Penelitian ini juga menunjukkan hasil yang sama dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Triman & Bagaskara, 2017 yang menunjukkan hasil yang sama dengan penelitian ini yaitu bahwa dimensi *openness to experience* tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku mengemudi beresiko. Hal ini dikarenakan orang dengan dimensi *openness to experience* yang tinggi adalah seseorang yang memiliki ide baru, cerdas, pemikir yang dalam, dan suka merenung (introspeksi diri) akan lebih berhati-hati dan akan memikirkan keselamatan diri sendiri dan orang lain dalam hal berkendara.

Pada dimensi *Neuroticism* dalam penelitian ini pada banyak penelitian sebelumnya menunjukkan hal yang bertolak belakang. Beberapa jurnal menyatakan bahwa apabila dilihat dari ciri-ciri orang yang memiliki trait *Neuroticism* yang tinggi, seperti cemas, gugup dan kurang mampu mengelola emosi akan mempengaruhi munculnya perilaku-perilaku mengemudi yang beresiko (Triman & Bagaskara, 2017). Namun, berdasarkan bentuk-bentuk perilaku mengemudi beresiko menurut Scott – Parker (2012) salah satunya adalah *Transient Rule Violation* yaitu perilaku beresiko yang dilakukan individu secara berulang tetapi belum tentu dilakukan dalam setiap kegiatan berkendara, hal ini dapat dikarenakan dari faktor demografi lainnya selain kepribadian seperti faktor kondisi jalanan ataupun kondisi cuaca, lalu berdasarkan ciri-ciri trait *Neuroticism* diatas juga akan bertolak belakang dengan ciri-ciri dari perilaku mengemudi beresiko yang berani mengambil resiko dan tidak menghiraukan keselamatan. Dengan ini dapat diartikan apabila seseorang memiliki tingkat trait *Neuroticism* yang tinggi kemungkinan kecil akan melakukan perilaku mengemudi beresiko sebab perasaan cemas dalam berkendara dengan kecepatan tinggi. Ciri-ciri seseorang yang tinggi pada dimensi kepribadian *extraversion* seperti: aktif, aktif berbicara, mudah bersosialisasi, kecenderungan untuk mengalami emosi yang

positif, menyenangkan dan penuh kasih sayang (Costa & Widiger, 2002), sedangkan perilaku mengemudi beresiko cenderung berkorelasi negatif dengan dimensi kepribadian *extraversion* disebabkan adanya hasil yang bertolak belakang dengan ciri perilaku mengemudi beresiko yang cenderung membahayakan keselamatan, mengemudi dengan nekat, tidak memperhitungkan kewaspadaan terhadap sekitar (Iversen, 2004). Penelitian ini menunjukkan hasil yang sama dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Triman & Bagaskara, 2016 yang menunjukkan hasil yang sama dengan penelitian ini yaitu bahwa dimensi *Extraversion* memiliki hubungan negatif yang signifikan dengan perilaku mengemudi beresiko.

Pada dimensi *agreeableness* pada penelitian ini, menunjukkan bahwa dimensi ini memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap perilaku mengemudi beresiko. Orang yang memiliki nilai kepribadian tinggi pada dimensi ini akan cenderung memiliki hati yang lembut, simpatik dan peduli terhadap orang lain (Costa & Mc Crae (2001). Hal ini bertentangan dengan perilaku mengemudi beresiko yang melakukan berbagai macam hal buruk yang bertentangan dengan dimensi ini sehingga menunjukkan pengemudi yang memiliki kecenderungan pada trait *Agreeableness* akan mengurangi kemungkinan munculnya perilaku mengemudi beresiko. Penelitian ini memperkuat penelitian yang telah dilakukan oleh Triman & Bagaskara, 2017 yang menyatakan bahwa *Agreeableness*, *Conscientiousness* dan *Neuroticism* yang secara signifikan mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko.

Pada penelitian ini, individu yang *Conscientiousness* berada pada kategori tinggi digambarkan sebagai seseorang yang merefleksikan kedisiplinan, tanggung jawab, dan keteraturan. Hal ini dikarenakan penelitian ini menunjukkan bahwa dimensi *Conscientiousness* memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap perilaku mengemudi beresiko. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengemudi yang dengan kecenderungan *conscientiousness* yang tinggi akan memperlihatkan perilaku mengemudi yang aman (Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006).

Berdasarkan pemaparan di atas, dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini terlihat adanya pengaruh trait kepribadian terhadap perilaku mengemudi beresiko. Pada mahasiswa yang memiliki tingkat trait *Extraversion*, *Agreeableness* dan *Conscientiousness* yang tinggi terbukti dapat meminimalisir perilaku mengendarai beresiko. Akan tetapi tidak semua trait yang mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko. Sedangkan mahasiswa yang memiliki tingkat trait *neuroticism* dan *openness to experience* tidak menunjukkan tidak adanya hubungan dengan perilaku mengemudi beresiko, hal ini bertolak belakang dengan penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa trait *neuroticism* memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi beresiko disebabkan perbedaan tempat dan subyek dapat mempengaruhi perbedaan hasil penelitian.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara kepribadian (*Big Five Personality*) terhadap perilaku mengemudi beresiko (*Risky Driving Behavior*). Secara khususnya, hanya dimensi *Extraversion*, *Agreeableness*, dan *Conscientiousness* yang secara signifikan mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko dengan nilai signifikansi ( $p < 0,05$ ). Sedangkan dimensi *openness* dan *neuroticism* tidak signifikan mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko (*Risky Driving Behavior*) dengan nilai signifikansi ( $p > 0,05$ ). Dengan demikian, jika seseorang memiliki kepribadian yang *Extraversion* yang tinggi pada dirinya maka orang tersebut memiliki peluang yang kecil dalam hal perilaku mengemudi beresiko.

## Saran

Peneliti mengharapkan agar para mahasiswa dapat memahami karakter kepribadian masing-masing dan mengembangkannya, agar mahasiswa bisa mengontrol diri dalam perihal mengemudi dan hal lain yang berhubungan dengan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Seperti halnya apabila menyadari bahwa memiliki hasil tinggi dalam trait kepribadian *neuroticism* untuk mengelola emosi lebih baik dengan mengikuti kegiatan yang cenderung melibatkan orang lain agar dapat memahami berbagai karakter dan lebih mengharagi orang lain. Dan untuk peneliti selanjutnya yang tertarik melakukan penelitian serupa, maka diharapkan mampu mengembangkan penelitian ini, misalnya dengan menggabungkan metode-metode penelitian. Lalu dapat mengaitkan perilaku mengemudi beresiko (*Risky Drving Behavior*) dengan variabel lain selain kepribadian, seperti: kematangan emosi, faktor demografi lain seperti kondisi jalan, kondisi cuaca, dll. Penelitian dapat dilakukan dengan subyek yang berbeda baik dalam hal profesi, usia atau subyek lain yang lebih luas sehingga hasil penelitian selanjutnya bisa lebih bermanfaat, dan bervariasi.

## Referensi

- Agung, I. M. (2012). *Model perilaku pengendara beresiko pada remaja*. 35–41.
- Azwar, S. (2000). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. 2013. The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis and Prevention*, 55 : 67-76.
- Badan Pusat Statistik Surabaya <https://surabayakota.bps.go.id/> yang diakses pada tanggal 30 April 2020)
- Bagaskara, S., Psikologi, F., & Indonesia, U. (2016). *Antara Pengemudi Mobil Dan Pengendara Sepeda Motor Dan Kaitannya Dengan Faktor-*. (October), 11–13.
- Bagaskara, S., Psikologi, F., & Indonesia, U. (2017). *Antara Pengemudi Mobil Dan Pengendara Sepeda Motor Dan Kaitannya Dengan*. 17(2), 79–88.
- Berisiko, M. (2015). *Kumpulan Makalah Kumpulan Makalah*. (2004), 1–8.
- City, B., Satiarida, A., & Yanuvianti, M. (n.d.). *Hubungan Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung*.
- Claudia, A., Leony, J., & Bijanto, V. C. (2018). *No Title*. 7(2), 99–109.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults : Personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1323–1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>

- Dan, R., Muda, D., & Jakarta, D. I. (2013). *Analisis pengaruh attitude , subjective norm , dan perceived behavior control terhadap intensi penggunaan helm saat mengendarai motor pada remaja dan dewasa muda di jakarta selatan*. 5, 8–9.
- Hadiwijaya, H. Y. (2013). *Peran Kepribadian Conscientiousness Dan Sikap Terhadap Taps Dalam Menjelaskan Intensi Safety Riding*. 252, 1–12.
- Hadi, S. (2000). *Metodologi Research*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM.
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Kepribadian\\_Big\\_Five#Faktor\\_yang\\_mempengaruhi\\_yang\\_diakses\\_pada\\_tanggal\\_30\\_April\\_2020](https://id.wikipedia.org/wiki/Kepribadian_Big_Five#Faktor_yang_mempengaruhi_yang_diakses_pada_tanggal_30_April_2020)
- Iversen, H. (2002). *Personality , risky driving and accident involvement among Norwegian drivers*. 33, 1251–1263.
- Iversen, H. (2004). *Risk-taking attitudes and risky driving behaviour*. 7, 135–150.  
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>
- John, O. P., & Srivastava, S. (1999). *The Big-Five dimensi taxonomy: History, measurement, and theoretical perspectives*. University of California, 102–138
- Korlantas. (2018). Korlantas Polri. Diambil dari <http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData> tanggal 30 April 2020.
- Manfaat, T., & Ivancevich, M. (n.d.). *Hubungan kepribadian big five dengan Organizational Citizenship Behavior ( OCB ) pada petugas pelayanan di perpustakaan universitas diponegoro antara kepribadian big five dengan ocb dalam memberikan sumbangan untuk bagaimanakah kepribadian big five petugas pelayanan di perpustakaan kepribadian big five dengan ocb petugas pelayanan di perpustakaan landasan teori emotional stability ( emosi yang positif ) , merupakan keadaan emosi seseorang seperti memiliki rasa aman secara*.
- Mashuri, A., & Zaduqisti, E. (2009). *Dangerous driving, prediktor dan mediatorny*. *Psycho Idea*. 7(1), 22-34.  
Diambil dari [https://www.researchgate.net/publication/318258989\\_Dangerous\\_Drivi\\_Ng\\_Prediktor\\_Dan\\_Mediatornya](https://www.researchgate.net/publication/318258989_Dangerous_Drivi_Ng_Prediktor_Dan_Mediatornya).
- Mastuti, E. (2016). *Analisis Faktor Alat Ukur Kepribadian Big Five ( Adaptasi dari IPIP ) pada ( Adaptasi dari IPIP ) pada Mahasiswa Suku Jawa*. (January 2005).
- Megawati, Y., & Dewayani, S. (2018). *Peran gaya mengemudi terhadap perilaku mengemudi beresiko pada pengendara sepeda motor di kota malang*. 4(2), 92–101.

- Meiza, A. (2018). *Sikap Toleransi dan Tipe Kepribadian Big Five pada Mahasiswa UIN Sunan Gunung Djati Bandung*. 5, 43–58. <https://doi.org/10.15575/psy.v5i1.1959>
- Personality, O. F., Memberikan, D., & Bimbingan, L. (n.d.). *Pengembangan karakter siswa sma berdasarkan*. 17–28.
- Priatini, R. D., Stanislaus, S., & Mu, B. (2019). *Apakah Kesulitan Regulasi Emosi Berpengaruh Terhadap Dangerous Driving Behavior Sopir Bus Antar-Kota? Does The Difficulty Of Emotion Regulations Affect On Dangerous Driving Behavior Of Inter-City Bus Driver?* 21(2), 99–109.
- Putri, A. F. (2019). *Pentingnya orang dewasa awal menyelesaikan tugas perkembangannya*. 3, 35–40.
- Ramdhani, N. (2012). *Adaptasi bahasa dan budaya inventori big five*. 39(2), 189–207.
- Rehulina, M. (2013). *Hubungan antara lima faktor kepribadian ( the big five personality) dengan makna hidup pada orang dengan human immunodeficiency virus*. 02(4), 41–47.
- Ri, K. P., Timbul, J., Jagakarsa, C., & Selatan, J. (2010). *Hubungan antara kepribadian ( big five personality model ) dengan kinerja karyawan relationship between personality (big five model) and employee job program studi manajemen sumber daya manusia , politeknik app jakarta ,. 10–16.*
- Rosito, A. C. (2018). *Eksplorasi tipe kepribadian big five personality traits dan pengaruhnya terhadap prestasi akademik*. 4, 6–13.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta
- Triman, A., Bagaskara, S., & Kunci, K. (2017). *Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta The Role of Personality Trait to the Driving Behavior in Motorcycle Rider in Jakarta*. 5(2).
- Virgina, H., Nirmala, P., Patria, B., Psikologi, F., & Gadjah, U. (2016). *Peran regulasi diri dan konformitas terhadap perilaku berkendara berisiko pada remaja*. 2(2), 113–125.
- Widhiastuti, H., Psikologi, F., & Semarang, U. (2014). *Big five personality sebagai prediktor kreativitas dalam meningkatkan kinerja anggota dewan*. 41(1), 115–133.
- Yolanda, F., & Yolanda, F. (2020). *Big five personality dengan agresivitas pada remaja*. 13(1), 18–22.
- Yunda Megawati, S. D. (2018). *Peran gaya mengemudi terhadap perilaku*

mengemudi beresiko pada pengendara sepeda motor di kota malang.  
*MEDIAPS*, Vol. 4, No. 2, 92-101.