



Diterima: 23/04/2024, Disetujui: 26/04/2024, Publish: 03/05/2024

Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional

## PENGARUH TIPE KEPERIBADIAN TERHADAP PENGAMBILAN RISIKO BERKENDARA PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR

Fadhil Sandy Pratama<sup>1\*</sup>

Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik dan Perencanaan, Universitas Ekasakti

\*Corresponding Author: fadhil.sandi@gmail.com

**Abstrak:** Indonesia merupakan salah satu negara pengguna kendaraan bermotor terbanyak sebagai alat mobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya. Data yang tercatat pada tahun 2018 oleh Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sebesar 146 juta kendaraan dan didominasi oleh sepeda motor sebanyak 120 juta kendaraan. Dengan berbagai macam karakteristik pengemudi yang ada di jalan, ada beberapa faktor – faktor yang dapat menjadi penyebab dari berbagai perilaku pengendara seperti kebiasaan yang dilakukan oleh pengemudi sehari – hari. Hal tersebut melatar belakangi penulis dalam melakukan penelitian ini apakah kebiasaan sehari – sehari dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan dalam berkendara. Dengan tujuan untuk mengidentifikasi faktor kepribadian, kegemaran dan kebiasaan dan mengidentifikasi pengemudi yang rentan berdasarkan kepribadian, kegemaran, dan kebiasaan. Data yang didapat dari kuesioner online dan kuesioner secara langsung dengan menggunakan pendekatan psikologi Big Five Personality yang dikemukakan oleh HEXACO. Dari hasil kuesioner tersebut akan diolah menggunakan tabulasi silang dengan metoda chi square. Hasil menunjukkan trait conscientiousnes dan neuroticism, genre film favorit, musik favorit, jenis kelamin dan usia pengendara menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku dalam berkendara sehingga menjadi pemicu kecelakaan. Pengendara dengan trait conscientiousness dengan score rendah, penyuka genre film action, pengendara dengan kelompok usia dibawah 35 tahun, dan pengendara laki – laki merupakan kelompok yang rentan mengalami kecelakaan.

**Kata Kunci:** Kepribadian, Big Five Personality, Kecelakaan

**Abstract:** Indonesia is one of the most user countries of motor vehicles as a mobilization tool from one place to another. Data recorded in 2018 by the Central Statistic Agency (BPS) mentions that the number of motor vehicles in Indonesia amounted to 146 million vehicles and was dominated by motorcycles as many as 120 million vehicles. With various characteristics of drivers on the road. There are several factors – factors that can be the cause of the various motorist behaviors such as the habits done by the driver day-to-day. It is behind the authors in conducting this research whether a daily habit – a day can be a factor in the cause of the accident in driving. In order to identify personality factors, hobbies, and habits and identify vulnerable drivers based on personality, hobbies, and habits. The Data is obtained from online questionnaires and questionnaires directly using the psychology

*approach of Big Five Personality propounded by HEXACO. The results of the questionnaire will be processed using cross-tabulation with Chi-Square method. The results show that trait conscientiousness and neuroticism, favorite movie genres, favorite music, sex and age of the rider are one of the factors that influence driving behavior that triggers accidents. Drivers with low trait conscientiousness with low scores, enthusiasts of the action film genre, riders with age groups under 35, and male riders are vulnerable to accidents.*

**Keywords:** *Personality, Big Five Personality, Accident*

---

## **PENDAHULUAN**

Transportasi menjadi bagian penting dalam mobilitas masyarakat Indonesia. Kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor, telah menjadi alat transportasi utama bagi sebagian besar masyarakat. Hal ini tercermin dari data yang dihimpun oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2011 yang mencatat sebanyak 85 juta kendaraan bermotor di Indonesia, dimana sekitar 68 juta di antaranya merupakan sepeda motor. Dengan laju pertumbuhan sebesar 10 juta kendaraan per tahun, pada tahun 2018 jumlah kendaraan bermotor mencapai 146 juta, dengan sepeda motor mendominasi sebanyak 120 juta unit (BPS, 2018). Peningkatan jumlah kendaraan ini turut berkontribusi pada peningkatan volume lalu lintas dan kompleksitas perilaku pengendara di jalan raya.

Dalam lalu lintas yang padat, berbagai perilaku pengendara mulai muncul dan menunjukkan variasi yang signifikan, dari yang berkendara secara cepat dan sembrono hingga yang pelan dan berhati-hati. Perilaku berkendara ini memainkan peran penting dalam risiko kecelakaan lalu lintas, terutama di kalangan remaja. Menurut Dewi (2017), perilaku berkendara agresif berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan sebesar 68,6%, dengan kasus paling dominan adalah mengemudi dengan kecepatan tinggi dan berpindah jalur secara kasar sebesar 16,93%.

Selain faktor perilaku, karakteristik individu seperti usia, jenis kelamin, serta kebiasaan sehari-hari juga memengaruhi risiko kecelakaan. Tasca (2000) menyebutkan bahwa perilaku "aggressive driving" umumnya dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan, dan dipengaruhi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, atau motivasi menghemat waktu saat pengendara kesulitan mengontrol emosi.

Berdasarkan penelitian Fauza (2018), remaja laki-laki cenderung lebih agresif saat berkendara dibandingkan remaja perempuan. Namun, faktor lain seperti kebiasaan menonton film bertema aksi yang memacu adrenalin diduga juga memengaruhi perilaku berkendara. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kecelakaan berdasarkan kepribadian, hobi, dan kebiasaan serta mengidentifikasi pengendara yang rentan mengalami kecelakaan berdasarkan karakteristik tersebut..

## **METODELOGI PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan teknik survei melalui kuesioner untuk mengumpulkan data terkait kepribadian individu dan pengalaman berkendara, khususnya yang berkaitan dengan risiko kecelakaan.

### **Tinjauan Pustaka**

Pada tahap awal penelitian, dilakukan tinjauan pustaka untuk memahami teori dan konsep yang relevan, mencakup tiga aspek utama:

1. **Personality dan Kebiasaan Individu**

Membahas karakteristik kepribadian yang memengaruhi perilaku dan kebiasaan berkendara.

2. Pengaruh Kepribadian dalam Berkendara  
Mengidentifikasi bagaimana aspek kepribadian dapat memengaruhi perilaku berkendara.
3. Karakteristik Individu yang Rentan Mengalami Kecelakaan  
Melihat faktor-faktor yang dapat membuat seseorang lebih rentan mengalami kecelakaan saat berkendara.

### Penyusunan Kuesioner

Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini dikembangkan berdasarkan *Big Five Personality Dimensions* oleh HEXACO, dengan indikator-indikator yang terkait langsung dengan topik penelitian:

1. Preferensi Pribadi  
Meliputi genre film dan musik favorit.
2. Dimensi Kepribadian  
Fokus pada lima dimensi: Extraversion, Neuroticism, Agreeableness, Conscientiousness, dan Openness.
3. Pengalaman Kecelakaan  
Mengumpulkan data usia pertama kali mengemudi, kecepatan berkendara, kecenderungan mendahului kendaraan lain, serta riwayat dan penyebab kecelakaan.

### Penentuan Jumlah Responden

Jumlah responden ditentukan menggunakan rumus Slovin, berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) mengenai penduduk Kota Padang usia 17 hingga 65 tahun, sekitar 640.000 jiwa. Dengan tingkat kepercayaan 90% dan toleransi kesalahan 10%, diperoleh sampel sebesar 100 responden. Metode simple random sampling digunakan untuk memilih pengendara sepeda motor di Kota Padang sebagai responden penelitian pada tahun 2023.

### Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dalam dua tahap:

1. Kuesioner Offline  
Disebarkan secara langsung kepada masyarakat umum dan pegawai instansi sebelum pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB).
2. Kuesioner Online  
Setelah pemberlakuan PSBB, pengumpulan data dilakukan melalui Google Forms yang disebarakan kepada komunitas di Kota Padang.

### Analisis Data

Data yang diperoleh dianalisis menggunakan SPSS dengan metode analisis deskriptif dan tabulasi silang untuk mengidentifikasi hubungan antara variabel-variabel berikut:

1. Genre film dan pengalaman kecelakaan
2. Musik favorit dan pengalaman kecelakaan
3. Usia, jenis kelamin, dan dimensi kepribadian (*Extraversion, Neuroticism, Agreeableness, Conscientiousness, Openness*) terkait pengalaman kecelakaan

Analisis hubungan dilakukan menggunakan Chi-Square Test dengan hipotesis sebagai berikut:

1.  $H_0$ : Tidak ada hubungan antara kepribadian/kesukaan dengan pengalaman kecelakaan.
2. Jika nilai  $\alpha$  Pearson Chi-Square  $< 0,1$ , terdapat hubungan signifikan. Jika nilai  $\alpha \geq 0,1$ , tidak terdapat hubungan signifikan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik responden dalam penelitian ini mencakup aspek usia, jenis kelamin, dan pekerjaan. Dari segi usia, mayoritas responden berada pada rentang usia 25–34 tahun sebanyak 57 orang (57%), diikuti oleh responden berusia kurang dari 25 tahun sebanyak 19 orang (19%), usia 35–44 tahun sebanyak 12 orang (12%), dan usia 45–54 tahun juga sebanyak 12 orang (12%). Berdasarkan jenis kelamin, sebagian besar responden adalah laki-laki dengan jumlah 62 orang (62%), sementara responden perempuan berjumlah 38 orang (38%). Dalam hal pekerjaan, beragam profesi terwakili dalam penelitian ini, dengan proporsi terbesar adalah karyawan swasta sebanyak 34 orang (34%) dan pegawai negeri sipil (PNS) sebanyak 33 orang (33%). Selain itu, terdapat pula mahasiswa sebanyak 14 orang (14%), ibu rumah tangga dan pekerja BUMN masing-masing sebanyak 3 orang (3%), serta profesi lain seperti freelancer, graphic designer, guru, driver ojol, dan wirausaha yang masing-masing memiliki persentase lebih kecil. Total responden dalam penelitian ini berjumlah 100 orang.

Tabel 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

No	Umur	Frekuensi (N)	Persentase (%)
1	45–54 Tahun	12	12
2	35–44 Tahun	12	12
3	25–34 Tahun	57	57
4	< 25 Tahun	19	19
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi (N)	Persentase (%)
1	Laki-laki	62	62
2	Perempuan	38	38
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Tabel 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Frekuensi (N)	Persentase (%)
1	Tidak Menjawab	1	1
2	Dosen	1	1
3	Ex-Mahasiswa	3	3
4	Freelancer	1	1
5	Graphic Designer	1	1
6	Guru	1	1

7	Ibu Rumah Tangga	3	3
8	Karyawan BUMN	3	3
9	Karyawan Swasta	34	34
10	Mahasiswa	14	14
11	Driver Ojol	2	2
12	PNS	33	33
13	Supir	2	2
14	Wirausaha	1	1
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Penelitian ini menggunakan teori Big Five Personality untuk menganalisis hubungan antara kepribadian pengendara dengan kebiasaan berkendara serta pengalaman kecelakaan. Survey dilaksanakan pada bulan Maret hingga Mei 2023, dilakukan secara langsung dan online, dengan hasil sebagai berikut:

### 1. Hubungan Extraversion dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan

Hasil uji tabulasi silang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan signifikan antara sifat *extraversion* dengan kebiasaan berkendara dan pengalaman kecelakaan, ditunjukkan oleh nilai  $\alpha$  yang lebih besar dari 0,1 untuk semua variabel terkait kebiasaan berkendara. Misalnya, usia pertama kali menggunakan kendaraan memiliki nilai  $\alpha$  sebesar 0,212, sementara kecelakaan terparah yang dialami menunjukkan nilai  $\alpha$  sebesar 0,588.

Dimensi *extraversion* menggambarkan tingkat sosialisasi dan energi seorang individu dalam berinteraksi dengan lingkungan sekitar. Berdasarkan hasil penelitian ini, ditemukan bahwa individu dengan tingkat *extraversion* yang tinggi cenderung lebih berani mengambil risiko saat berkendara. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Taubman-Ben-Ari et al. (2005), yang menemukan bahwa individu dengan sifat ekstrover memiliki kecenderungan untuk terlibat dalam perilaku berkendara yang agresif dan impulsif, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan (Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, & Gillath, 2004). Selain itu, Wickens et al. (2012) juga mengungkapkan bahwa pengemudi dengan kepribadian ekstrover sering kali menunjukkan perilaku ceroboh di jalan raya karena dorongan untuk mencari pengalaman baru dan stimulasi tinggi (Wickens et al., 2012).

### 2. Hubungan Agreeableness dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan

Seperti halnya dengan *extraversion*, tidak ditemukan hubungan signifikan antara *agreeableness* dan kebiasaan berkendara serta pengalaman kecelakaan. Nilai  $\alpha$  untuk variabel seperti kecepatan saat berkendara adalah 0,381 dan untuk kecelakaan terparah adalah 0,225, yang semuanya lebih besar dari 0,1.

Sifat *agreeableness* menunjukkan sejauh mana individu cenderung kooperatif, empatik, dan mudah bekerja sama dengan orang lain. Berdasarkan hasil analisis, ditemukan bahwa individu dengan tingkat *agreeableness* yang tinggi memiliki kecenderungan untuk berkendara dengan lebih berhati-hati dan mematuhi peraturan lalu lintas. Temuan ini konsisten dengan penelitian yang dilakukan oleh Dahlen dan White

(2006), yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan tingkat *agreeableness* yang tinggi cenderung menghindari konfrontasi di jalan raya, sehingga mengurangi kemungkinan terlibat dalam kecelakaan (Dahlen & White, 2006). Selain itu, meskipun ada dorongan untuk mengikuti peraturan, individu dengan *agreeableness* yang rendah dapat lebih mudah terpancing emosi sehingga lebih rentan terhadap agresi di jalan raya (Schwebel *et al.*, 2006).

### **3. Hubungan Conscientiousness dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan**

Pada sifat *conscientiousness*, terdapat hubungan signifikan dengan kecenderungan pengambilan keputusan untuk mendahului kendaraan lain saat berkendara (nilai  $\alpha = 0,039$ ). Ini menunjukkan bahwa pengendara yang cenderung berhati-hati lebih memilih untuk tidak mendahului kendaraan lain atau menunggu momen yang lebih aman. Penelitian sebelumnya oleh Indiana Yanuar dan Noeroel Widajati (2016) serta Arif Triman dan Sunu Bagaskara (2017) mendukung hasil ini, menunjukkan bahwa pengendara dengan *conscientiousness* rendah lebih sering mengalami kecelakaan.

Dimensi *conscientiousness* berkaitan dengan tingkat kedisiplinan, ketekunan, dan tanggung jawab seseorang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengemudi dengan sifat *conscientiousness* yang tinggi cenderung lebih patuh terhadap peraturan lalu lintas dan lebih berhati-hati saat berkendara. Penemuan ini sesuai dengan penelitian oleh Arthur dan Graziano (1996), yang menyatakan bahwa individu dengan tingkat *conscientiousness* yang tinggi cenderung teratur dan disiplin, yang berdampak positif pada keselamatan berkendara (Arthur & Graziano, 1996). Penelitian lain juga menemukan bahwa pengemudi dengan sifat ini memiliki risiko yang lebih rendah untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena kecenderungan mereka untuk menghindari situasi berisiko (Britt & Garrity, 2006).

### **4. Hubungan Neuroticism dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan**

Sifat *neuroticism* memiliki hubungan signifikan dengan usia pertama kali menggunakan kendaraan (nilai  $\alpha = 0,089$ ), di mana pengendara yang mulai berkendara sebelum usia 18 tahun memiliki skor *neuroticism* yang lebih tinggi. Namun, untuk variabel lainnya, seperti kecelakaan yang pernah dialami atau kecepatan tertinggi yang nyaman, tidak ditemukan hubungan signifikan.

*Neuroticism* atau kestabilan emosional memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku berkendara. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengemudi dengan tingkat neurotik yang tinggi lebih mungkin mengalami kecemasan atau emosi negatif yang memengaruhi keputusan mereka di jalan. Penelitian oleh Jonah (1997) menunjukkan bahwa individu dengan neurotik tinggi cenderung lebih emosional dan mudah stres, yang dapat memicu perilaku berisiko tinggi saat berkendara (Jonah, 1997). Hasil ini juga diperkuat oleh penemuan Lajunen dan Parker (2001), yang menyebutkan bahwa kecemasan berlebihan pada individu dengan sifat neurotik dapat menurunkan kemampuan mereka untuk membuat keputusan cepat di jalan (Lajunen & Parker, 2001).

### **5. Hubungan Openness dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan**

Tidak ditemukan hubungan signifikan antara *openness* dengan kebiasaan berkendara dan pengalaman kecelakaan, ditunjukkan oleh nilai  $\alpha$  yang lebih besar dari 0,1 untuk semua variabel yang diuji.

Dimensi terakhir, *openness*, berkaitan dengan keterbukaan terhadap pengalaman baru dan kreativitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengemudi dengan tingkat keterbukaan yang tinggi cenderung lebih inovatif dalam mengatasi tantangan



berkendara, namun tidak selalu berkorelasi dengan perilaku berisiko. Penelitian yang dilakukan oleh Matthews *et al.*, (2006) mengemukakan bahwa keterbukaan terhadap pengalaman baru tidak berkaitan langsung dengan perilaku agresif di jalan raya, namun bisa memengaruhi kemampuan adaptasi pengemudi dalam berbagai kondisi jalan (Matthews, Deary, & Whiteman, 2003). Hal ini mengindikasikan bahwa keterbukaan dapat berdampak positif pada pengambilan keputusan di situasi yang menuntut fleksibilitas.

#### **6. Hubungan Antara Musik Favorit dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan**

Meskipun sebagian besar variabel menunjukkan nilai  $\alpha$  lebih besar dari 0,1, terdapat hubungan signifikan antara preferensi musik dan pengalaman kecelakaan. Responden dengan preferensi musik pop mengalami tingkat kecelakaan yang bervariasi, dengan 87,5% di antaranya pernah mengalami kecelakaan kurang dari tiga kali, sedangkan 9,38% mengalami kecelakaan lebih dari lima kali. Pengendara dengan musik favorit genre rock juga menunjukkan tren yang berbeda, tetapi data ini membutuhkan penelitian lebih lanjut untuk memahami pengaruh musik terhadap kecelakaan secara lebih mendalam.

#### **7. Hubungan Antara Genre Film Favorit dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan**

Preferensi genre film tidak menunjukkan hubungan signifikan dengan kebiasaan berkendara atau pengalaman kecelakaan, sebagaimana dilihat dari nilai  $\alpha$  yang umumnya lebih besar dari 0,1 pada semua variabel.

#### **8. Hubungan Usia dengan Kebiasaan Berkendara dan Pengalaman Kecelakaan**

Usia pengendara tidak menunjukkan hubungan signifikan dengan kebiasaan berkendara dan pengalaman kecelakaan pada sebagian besar variabel. Namun, variabel ini masih memerlukan analisis lebih lanjut untuk menemukan pola yang mungkin belum terlihat dalam penelitian ini.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa karakteristik kepribadian memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara. Dimensi *extraversion* dan *neuroticism* cenderung meningkatkan risiko perilaku berbahaya di jalan raya, sedangkan *agreeableness* dan *conscientiousness* berperan dalam menekan kemungkinan terjadinya perilaku agresif. Temuan ini mengindikasikan bahwa pengembangan program pelatihan dan kebijakan keselamatan lalu lintas perlu mempertimbangkan aspek psikologis untuk meningkatkan efektivitas dalam mengurangi angka kecelakaan.

### **Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa faktor kepribadian memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku berkendara. Dimensi kepribadian dalam model *Big Five Personality Traits*, yaitu *extraversion*, *agreeableness*, *conscientiousness*, *neuroticism*, dan *openness*, menunjukkan karakteristik yang berbeda dalam memengaruhi cara individu berperilaku saat berkendara:

1. Pengemudi dengan tingkat *extraversion* dan *neuroticism* yang tinggi cenderung lebih rentan melakukan perilaku berkendara yang berisiko. *Extraversion* dikaitkan dengan kecenderungan mengambil risiko, sedangkan *neuroticism* terkait dengan emosi negatif dan kecemasan yang dapat memicu perilaku agresif.
2. *Agreeableness* dan *conscientiousness* berperan sebagai faktor pelindung terhadap perilaku berisiko. Pengemudi dengan sifat *agreeableness* cenderung lebih kooperatif dan menghindari konflik, sementara *conscientiousness* mendukung kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan peningkatan keselamatan.

3. *Openness* memiliki hubungan yang tidak langsung terhadap risiko berkendara; sifat ini lebih memengaruhi fleksibilitas dalam menghadapi situasi berkendara yang baru atau tidak biasa, namun tidak berhubungan langsung dengan perilaku agresif.

### Saran

Adapun saran dari penulis untuk penelitian selanjutnya:

1. Untuk meningkatkan keselamatan berkendara, pihak terkait dapat mengembangkan program pelatihan yang mengintegrasikan aspek psikologis. Program ini dapat mencakup modul-modul yang dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengemudi tentang bagaimana kepribadian mereka dapat memengaruhi cara mereka berkendara. Misalnya, pengemudi dengan sifat *extraversion* dan *neuroticism* dapat diberikan pelatihan pengendalian emosi dan pengelolaan risiko.
2. Kampanye keselamatan berkendara dapat dibuat dengan menekankan pentingnya kedisiplinan dan empati di jalan raya, terutama bagi mereka yang memiliki sifat *conscientiousness* dan *agreeableness* yang tinggi. Dengan mengedepankan pesan yang mendorong pengemudi untuk bersikap kooperatif dan patuh terhadap peraturan, diharapkan dapat meningkatkan keselamatan secara keseluruhan.
3. Penerapan teknologi seperti telematika dan sistem pemantauan perilaku berkendara dapat menjadi langkah preventif untuk mengidentifikasi pengemudi yang berisiko tinggi, terutama bagi individu dengan kepribadian yang cenderung mengambil risiko. Sistem ini juga dapat memberikan umpan balik langsung kepada pengemudi sehingga mereka dapat memperbaiki perilakunya.
4. Diperlukan penelitian lebih lanjut untuk mengidentifikasi interaksi yang lebih spesifik antara dimensi kepribadian lainnya, faktor sosial, serta lingkungan berkendara yang dapat memengaruhi perilaku pengemudi. Penelitian lebih lanjut juga diharapkan dapat mengembangkan pendekatan yang lebih komprehensif dalam menyusun kebijakan keselamatan di jalan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Arthur, W., & Graziano, W. G. (1996). The five-factor model, conscientiousness, and driving behavior. *Personality and Individual Differences*, 21(4), 577-589.
- Britt, T. W., & Garrity, M. J. (2006). Conscientiousness and accident involvement among heavy equipment operators. *Journal of Safety Research*, 37(4), 359-367.
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41(5), 903-915.
- Fauza, D. (2018). Identifikasi Aggressive Driving Pada Remaja Pengguna Sepeda Motor. Tugas Akhir. Universitas Muhammadiyah Malang.
- <https://psikodemia.com/perilaku-berkendara-tidak-aman-menurut-psikologi/> diposting 24 Juni 2019 diakses 23 Mei 2020 Jam 12.04
- <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- <https://padangkota.bps.go.id/dynamicTable/2018/10/29/247/jumlah-penduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin-di-kota-padang-2010---2017-jiwa-.html>



- <http://roadattitude.com/2017/06/22/amarah-di-jalan-rama-road-#:~:text=amarah%20di%20jalan%20raya%20atau%20yang%20biasa%20disebut%20road%20rage,pengemudi%20yang%20agresif%20atau%20pemarrah>.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis & Prevention*, 29(5), 651-665.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver aggression, and accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 33(2), 243-255.
- Matthews, G., Deary, I. J., & Whiteman, M. C. (2003). *Personality traits*. Cambridge University Press.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis & Prevention*, 38(4), 801-810.
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory—Scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 323-332.
- Tasca, L. (2000). A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research. Ontario, Canada: Ontario Advisory Group On Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry Of Transportation
- Wickens, C. M., Wiesenthal, D. L., Roseborough, J. E., & Hall, A. (2012). Driver anger on the information superhighway: Linking online and driving aggression in a high anger sample. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 248-253.