

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode dan Desain Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan analisis korelasi. “Korelasi merupakan istilah statistik yang menyatakan derajat hubungan linier antara dua variabel atau lebih” (Usman dan Akbar, 2003, hlm. 197). Pada penelitian ini peneliti mengkorelasikan antara variabel egosentrisme (x) dengan variabel agresivitas mengemudi (y), sama seperti pada tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara egosentrisme dengan agresivitas mengemudi kendaraan bermotor pada remaja awal di Kota Bandung.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah remaja awal yang berada pada usia 12-15 tahun yang bisa mengemudi kendaraan bermotor dan berdomisili di Kota Bandung. Pemilihan usia pada penelitian ini karena menurut Elkind (Albert, Elkind, & Ginsberg, 2007), egosentrisme lebih tinggi dialami pada remaja awal dibandingkan masa kanak-kanak dan masa remaja tengah.

2. Sampel

Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan *nonprobability sampling* dengan jenis *sampling incidental* yaitu “teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dan sesuai dengan karakteristik sampel atau cocok sebagai sumber data, dapat digunakan sebagai sampel” (Sugiyono, 2008, hlm. 67). Adapun karakteristik sampel dalam penelitian ini yaitu:

- 1) Remaja yang berusia 12-15 tahun.
- 2) Bisa menggunakan kendaraan bermotor.

Atika Permata Sari, 2015

Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

- 3) Berdomisili di kota Bandung.

C. Definisi Operasional

1. Egosentrisme

Egosentrisme yang dimaksud dalam penelitian ini dapat diartikan sebagai suatu ukuran untuk mengetahui seberapa tinggi kesadaran dalam diri remaja awal (berusia antara 12-15 tahun) di Kota Bandung yang berkeyakinan bahwa orang lain memiliki perhatian pada mereka, memiliki perasaan bahwa dirinya unik (berbeda dari orang lain) dan melihat sesuatu sesuai dengan sudut pandang mereka sendiri yang dilihat dari derajat skor yang diperoleh subjek terhadap item-item yang disusun berdasarkan teori Lapsley (1993), mengenai komponen egosentrisme yaitu *imaginary audience* dan *personal fable*.

a. *Imaginary audience*

Imaginary audience dalam penelitian ini dapat diartikan sebagai suatu ukuran untuk mengetahui seberapa tinggi kecenderungan dalam diri remaja awal (berusia antara 12-15 tahun) di Kota Bandung yang mempunyai pandangan bahwa dirinya sebagai obyek perhatian orang lain, cenderung memperkirakan reaksi orang lain kepada dirinya dalam situasi nyata atau situasi yang dibayangkan.

b. *Personal fable*

Personal fable dalam penelitian ini dapat diartikan sebagai suatu ukuran untuk mengetahui seberapa tinggi pandangan remaja awal (berusia 12-15 tahun) di Kota Bandung yang merasa bahwa dirinya berbeda dari orang lain (unik), merasa bahwa dirinya paling berkuasa, paling kebal, dan mengabaikan hal-hal yang berbahaya.

- 1) Paling berkuasa (*Omnipotence*) merupakan suatu ukuran untuk mengetahui perasaan remaja awal (berusia 12-15 tahun) di Kota Bandung yang merasa

bahwa dirinya memiliki kekuasaan terhadap dirinya sendiri, orang lain, maupun situasi tertentu.

- 2) Paling kebal (*Invulnerability*) adalah suatu ukuran untuk mengetahui perasaan remaja awal (berusia 12-15 tahun) di Kota Bandung yang merasa bahwa mereka memiliki daya tahan yang lebih untuk dapat menghadapi suatu situasi, atau hal-hal yang dapat merusak atau membahayakan.
- 3) Unik atau special (*Personal Uniqueness*) adalah suatu ukuran untuk mengetahui perasaan remaja awal (berusia 12-15 tahun) di Kota Bandung yang merasa bahwa mereka berbeda dari orang lain, mereka merasa khusus, unik dan merasa istimewa.

2. Agresivitas Mengemudi

Agresivitas mengemudi yang dimaksud dalam penelitian ini dapat diartikan sebagai suatu ukuran untuk mengetahui seberapa tinggi perilaku mengemudi kendaraan (bermotor) pada remaja awal (berusia 12-15 tahun) di Kota Bandung yang dengan sengaja meningkatkan resiko tabrakan atau hal-hal yang berbahaya lainnya pada saat mengemudi yang dilihat dari derajat skor yang diperoleh subjek terhadap item-item yang disusun berdasarkan teori Tasca (2000) yang diadaptasi oleh Utami (2010), mengenai komponen agresivitas mengemudi berupa:

- a. Mengikuti mobil lain terlalu dekat, yaitu ketika remaja awal mengemudi kendaraan bermotor, mereka mengikuti pengemudi lainnya dengan mengemudi pada jarak yang terlalu dekat dibelakang mobil atau kendaraan lainnya.
- b. Keluar masuk jalur, yaitu remaja awal mengemudi kendaraan bermotor dengan mengubah-ubah jalur secara cepat.
- c. Melewati kendaraan lain secara tidak patut, yaitu perilaku remaja awal untuk memotong kendaraan lain pada saat mengemudi kendaraan bermotor secara tidak benar.

Atika Permata Sari, 2015

Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

- d. Memotong sangat dekat di depan kendaraan saat menyusul, yaitu perilaku memotong pada remaja awal saat mengemudi dengan jarak yang dekat pada kendaraan yang ingin disusul.
- e. Melewati kendaraan lain di bahu jalan, yaitu perilaku remaja awal yang mengemudi kendaraan motor yang menyalip kendaraan lain di bahu jalan.
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, yaitu perilaku mengemudi kendaraan bermotor pada remaja awal yang melakukan perpindahan jalur tanpa menyalakan lampu pemberi tanda.
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, yaitu perilaku remaja awal yang menghalang-halangi pengemudi lain untuk menyalip kendaraan bermotornya.
- h. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam jalur, yaitu perilaku remaja awal yang tidak memberikan pengemudi lain kesempatan untuk memasuki jalur dalam berkendara.
- i. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur, yaitu perilaku mengemudi kendaraan bermotor pada remaja awal yang mengemudi dengan kecepatan tinggi.
- j. Melewati (melanggar) lampu merah, yaitu perilaku mengemudi kendaraan bermotor pada remaja awal yang menerobos lampu merah yang sedang menyala.
- k. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya, yaitu perilaku mengemudi kendaraan bermotor yang menerobos tanda berhenti yang dilakukan oleh remaja awal.

D. Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan data pada penelitian ini dengan menggunakan kuesioner penelitian. Pada penelitian ini, teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti yaitu menemui siapa saja yang bertemu dengan peneliti di beberapa

sekolah, bimbingan belajar, dan taman pendidikan Al-Quran. Apabila orang yang

Atika Permata Sari, 2015
Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

ditemui peneliti sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan dan dapat dijadikan sumber data, maka peneliti menjelaskan maksud penelitian, dan bertanya kesediaan orang tersebut untuk membantu mengisi kuesioner pada penelitian ini. Apabila orang yang ditemui tersebut bersedia untuk membantu mengisi kuesioner penelitian, peneliti langsung memberikan penjelasan kepada orang tersebut tentang cara-cara dalam pengisian kuesioner penelitian tersebut.

E. Instrumen Penelitian

1. Alat Ukur Egosentrisme

Pada penelitian ini, dalam mengukur egosentrisme peneliti menggunakan alat ukur *New Imaginary Audience Scale* dan *New Personal Fable Scale* dari Lapsley (1993) yang diadaptasi oleh peneliti. Skala ini terdiri dari dimensi *imaginary audience* dan *personal fable*. Dimensi *imaginary audience* memiliki 42 (empat puluh dua) item pernyataan, dan dimensi *personal fable* memiliki 46 (empat puluh enam) item pernyataan. Total keseluruhan item pada variabel ini adalah 88 item pernyataan.

2. Alat Ukur Agresivitas Mengemudi

Alat ukur agresivitas mengemudi pada penelitian ini dimodifikasi dari Utami (2010) yang diturunkan dari Tasca. Skala ini terdiri dari 11 dimensi, yaitu:

1. Mengikuti mobil lain terlalu dekat
2. Keluar masuk jalur
3. Melewati kendaraan lain secara tidak patut
4. Memotong sangat dekat di depan kendaraan saat menyusul
5. Melewati kendaraan lain di bahu jalan
6. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
7. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
8. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam jalur

9. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur.
10. Melewati (melanggar) lampu merah.
11. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Dari 11 dimensi pada agresivitas mengemudi tersebut, diturunkan menjadi 25 item pertanyaan yang kemudian dijadikan alat ukur pada variabel agresivitas mengemudi pada penelitian ini.

3. Penyekoran dan Penafsiran

Instrumen egosentrisme dan agresivitas mengemudi kendaraan bermotor ini menggunakan Skala Likert, yaitu “skala untuk menilai sikap atau tingkah laku yang diberikan oleh responden pada pernyataan yang diajukan peneliti di instrumen dalam skala ukur yang telah disediakan” (Sukardi, 2004, hlm 146). Pada penelitian ini, responden diminta untuk memilih pilihan yang sesuai terhadap dirinya dari pernyataan dalam empat kategori tersebut. Penyekoran dari jawaban yang diberikan oleh responden diberi bobot dalam rentang 1 sampai 4, berikut sistem penilaian pada instrumen.

Tabel 3.1

Penyekoran Instrumen *Imaginary Audience*

Item	Nilai Item			
	Tidak Pernah	Jarang	Kadang-Kadang	Sering
Favorable	1	2	3	4

Penyekoran instrumen *imaginary audience* diatas menjelaskan bahwa nilai item “tidak pernah” mempunyai skor 1, nilai item “jarang” mempunyai skor 2, “kadang-kadang” mempunyai skor 3, dan “sering” mempunyai skor 4.

Tabel 3.2

Penyekoran Instrumen *Personal Fable*

Item	Nilai Item			
	Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Setuju	Sangat Setuju
Favorable	1	2	3	4
Unfavorable	4	3	2	1

Pada penyekoran instrumen *personal fable* diatas dapat dijelaskan bahwa, pada pernyataan yang favorable nilai item “sangat tidak setuju” mempunyai skor 1, nilai item “tidak setuju” mempunyai skor 2, nilai item “setuju” mempunyai skor 3, dan nilai item “sangat setuju” mempunyai skor 4. Sebaliknya, apabila pada pernyataan unfavorable, nilai sangat tidak setuju” mempunyai skor 4, nilai item “tidak setuju” mempunyai skor 3, nilai item “setuju” mempunyai skor 2, dan nilai item “sangat setuju” mempunyai skor 4.

Tabel 3.3

Penyekoran Instrumen Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor

Item	Nilai Item			
	Tidak Pernah	Kadang-Kadang	Sering	Selalu
Favorable	1	2	3	4

Penyekoran instrumen agresivitas mengemudi kendaraan bermotor diatas menjelaskan bahwa nilai item “tidak pernah” mempunyai skor 1, nilai item “kadang-kadang” mempunyai skor 2, “sering” mempunyai skor 3, dan “selalu” mempunyai skor 4.

4. Uji Validitas

Uji validitas adalah “derajat yang menunjukkan suatu tes yang mengukur apa yang hendak diukur” (Sukardi, 2004, hlm. 123-124). Untuk melihat ketepatan dalam instrumen ini maka peneliti akan menggunakan uji validitas konstruk yang

Atika Permata Sari, 2015

Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

menunjukkan suatu tes mengukur sebuah konstruk sementara. Proses melakukan validitas konstruk dapat dilakukan dengan melakukan uji KMO melalui program SPSS versi 16. “Uji KMO adalah nilai indeks yang digunakan untuk menguji ketepatan analisis faktor” (Djaali & Muljono, 2007, hlm. 81).

5. Pemilihan Item yang Layak

Pemilihan item yang layak pada penelitian ini dilakukan melalui uji coba instrumen. Setelah mendapatkan hasil uji coba, peneliti melakukan pemilihan item melalui *corrected item-total correlation* yang merupakan “korelasi antara skor item dengan skor total dari sisa item lainnya” (Ihsan, 2013, hlm.55).

“Item yang dipilih menjadi item final adalah item yang memiliki korelasi item-total sama dengan atau lebih besar dari 0.30 atau dapat diturunkan menjadi 0.20” (Ihsan,2013, hlm.55). Uji coba instrumen dilakukan kepada kedua instrumen baik egosentrisme maupun agresivitas mengemudi kendaraan bermotor. Pada instrumen egosentrisme dalam penelitian ini tidak dilakukan pembuangan item, karena apabila melihat *corrected item-total correlation*, item yang terbuang pada alat ukur egosentrisme ini terlalu banyak sehingga ditakutkan item-item yang tersedia tidak mewakili variabel egosentrisme ini. Oleh karena itu, item yang kurang layak dalam instrumen egosentrisme ini dilakukan perbaikan.

Berdasarkan perhitungan uji coba yang dilakukan pada instrumen agresivitas mengemudi kendaraan bermotor, item yang sebelumnya berjumlah 27 item, tersisa menjadi 25 item. Item yang dibuang adalah item yang memiliki korelasi item total dibawah 0.20 sehingga 2 item yang dinyatakan tidak layak, dan tidak dipakai dalam penelitian ini.

6. Uji Reliabilitas

“Uji reliabilitas adalah menguji bagaimana konsistensi alat ukur yang hendak diukur” (Sukardi, 2004, hlm. 127). Pada penelitian ini, peneliti

Atika Permata Sari, 2015

Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

menggunakan rumus *cronbach alpha* melalui program SPSS versi 16. *Cronbach alpha* ini digunakan untuk menguji reliabilitas instrumen skala likert (Usman dan Akbar, 2008).

a. Reliabilitas Instrumen Egosentrisme

Hasil uji reliabilitas instrumen egosentrisme pada penelitian ini dengan menggunakan SPSS versi 16, menunjukkan koefisien reliabilitas sebesar 0.896, koefisien tersebut menunjukkan bahwa instrumen ini bersifat sangat reliabel.

b. Reliabilitas Instrumen Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor

Setelah melakukan uji reliabilitas dengan menggunakan SPSS versi 16, maka didapatkan reliabilitas instrumen agresivitas mengemudi kendaraan bermotor sebesar 0.918, sedangkan koefisien reliabilitas ketika uji coba ialah 0.882, koefisien tersebut menunjukkan bahwa instrumen ini bersifat sangat reliabel.

7. Kategorisasi Skala

Kategorisasi skala pada variabel penelitian ini yaitu dengan dikelompokkan dalam 3 kategori, yaitu rendah, sedang dan tinggi. Kategorisasi tersebut didapatkan berdasarkan uji mean dan standar deviasi yang kemudian dimasukkan ke dalam perhitungan skor Z dan skor T. Skor T dari data statistik tersebut dikonversikan ke dalam kategorisasi skala dengan menggunakan Rumus Tiga Level (Ihsan, 2013, hal. 62-63). Berikut rincian kategorisasi skala egosentrisme dan skala agresivitas mengemudi kendaraan bermotor.

Tabel 3.4

Kategorisasi Skala Variabel

Rumus	Kategori
$T > 60$	Tinggi
$40 \leq T \leq 60$	Sedang

Atika Permata Sari, 2015

Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

$T < 40$	Rendah
----------	--------

Peneliti juga melakukan kategorisasi skala pada dimensi-dimensi dalam tiap variabel yaitu dengan mengelompokkan menjadi 2 kategori, rendah dan tinggi. Mengelompokkan menjadi 2 kategori ini dilakukan karena pada beberapa dimensi mengalami ketidakseimbangan ketika menggunakan Rumus Tiga Level, sehingga dalam mengkategorisasikan dimensi-dimensi tiap variabel ini peneliti menggunakan Rumus Dua Level. Kategorisasi tersebut didapatkan berdasarkan uji mean dan standar deviasi yang kemudian dimasukkan kedalam perhitungan skor Z dan skor T. Skor T dari data statistik tersebut dikonversikan ke dalam kategorisasi skala dengan menggunakan Rumus Dua Level (Ihsan, 2013. Hal. 62-63). Berikut rincian kategorisasi dimensi-dimensi pada skala egosentrisme dan skala agresivitas mengemudi kendaraan bermotor.

Tabel 3.5

Kategorisasi Skala Dimensi

Rumus	Kategori
$T \geq 50$	Tinggi
$T < 50$	Rendah

F. Teknik Analisis Data

Sebelum melakukan uji korelasi maka peneliti terlebih dahulu melakukan uji normalitas sehingga dapat mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas yang digunakan peneliti yaitu dengan menggunakan teknik Kolmogorov-Smirnov dari SPSS versi 16. Berikut tabel hasil uji normalitas.

Tabel 3.6
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		EGOSENTRISME	AGRESIVITAS. MENGENEMUDI
N		150	150
Normal Parameters ^a	Mean	230.9667	37.1267
	Std. Deviation	24.80485	10.08308
Most Extreme Differences	Absolute	.066	.131
	Positive	.035	.131
	Negative	-.066	-.115
Kolmogorov-Smirnov Z		.805	1.606
Asymp. Sig. (2-tailed)		.536	.011
a. Test distribution is Normal.			

Berdasarkan pada tabel 3.6, dapat diketahui bahwa data egosentrisme berdistribusi normal pada tingkat signifikan 0.536 (>0.05) dan data agresivitas mengemudi tidak berdistribusi normal pada tingkat signifikan 0.011 (<0.05). Maka data tersebut merupakan data yang tidak berdistribusi normal, karena data telah diketahui tidak berdistribusi normal maka peneliti tidak melakukan uji linearitas.

Teknik analisis data yang digunakan peneliti pada penelitian ini adalah menggunakan korelasi *spearman rank*. Menurut Sugiyono, “teknik korelasi *spearman rank* digunakan untuk mencari hubungan dan membuktikan hipotesis hubungan dua variabel bila data kedua variabel berbentuk data ordinal, dan data dari kedua variabel tidak harus membentuk distribusi normal” (Sugiyono, 2008, hlm. 244), dan data pada penelitian ini tidak berdistribusi normal.

Tabel 3.7
Koefisien Korelasi Guilford

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 - 0,199	Sangat rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang

Atika Permata Sari, 2015

Hubungan Antara Egosentrisme Dengan Agresivitas Mengemudi Kendaraan Bermotor Pada Remaja Awal Di Kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

(Sugiyono, 2008)

Tingkat signifikansi pada uji korelasi ini yaitu 0.05, yang mempunyai pengertian bahwa tingkat kepercayaan penelitian sebesar 95%. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan SPSS versi 16, kriteria data signifikan apabila hasil <0.05 , sebaliknya jika hasil > 0.05 maka hubungan variabel tidak signifikan.