

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Bab ini memaparkan metode penelitian yang terdiri atas beberapa bagian, diantaranya desain penelitian, populasi dan sampel, variabel dan definisi operasional, instrumen penelitian, prosedur penelitian, dan analisis data yang digunakan.

#### **A. Pendekatan dan Desain Penelitian**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif deskriptif dengan analisis korelasional. Penelitian ini mengkorelasikan antara variabel persepsi keterancaman (X) dengan variabel perilaku agresi (Y) dalam bentuk studi tindak kekerasan pengemudi transportasi konvensional kepada pengemudi transportasi *online*.

#### **B. Populasi dan Sampel Penelitian**

##### **1. Populasi**

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi-pengemudi transportasi konvensional yang meliputi: pengemudi angkot dan ojek pangkalan di Kota Bandung.

##### **2. Sampel**

Sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *non probability sampling* dengan *incidentally sampling*. Teknik ini mengambil unit sampel secara kebetulan atau kemudahan dijumpainya sampel, dimana setiap individu dalam populasi tidak memiliki peluang atau kesempatan yang sama untuk menjadi subyek penelitian (Sevilla & Ochave, 2003).

##### **3. Metode Pengumpulan Sampel**

Responden dalam penelitian ini diperoleh melalui teknik *non probability sampling* secara *incidental* yang berarti setiap anggota populasi tidak mendapat kesempatan yang sama untuk dapat terpilih menjadi anggota sampel. Pemilihan sampel dari populasi didasarkan pada faktor kebetulan dan

kemudahan dijumpainya sampel yang sesuai dengan karakteristik tertentu (Sudaryono, 2017).

Ukuran sampel yang akan diambil menggunakan teknik persentase. Teknik ini menggunakan estimasi variabilitas dari populasi (Sugiarto, 2003 dalam Sudaryono, 2017). Untuk menentukan estimasi variabilitas populasi, peneliti melakukan wawancara kepada staff Organda Kota Bandung dan pengemudi ojek pangkalan tentang keikutsertaan aksi demonstrasi. Dari data pendahuluan tersebut diasumsikan variabilitas populasi sebesar 90%. Melalui perhitungan teknik persentase, ukuran sampel yang didapat adalah sebanyak 138 subyek.

## C. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

### 1. Variabel Penelitian

Terdapat dua variabel yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu variabel persepsi keterancaman sebagai variabel independen dan variabel agresi sebagai variabel dependen.

### 2. Definisi Operasional

#### a. Persepsi Keterancaman

Persepsi keterancaman dalam penelitian ini adalah perasaan terancam yang dirasakan oleh pengemudi angkot dan pengemudi ojek pangkalan akibat kehadiran dan beroperasinya transportasi *online*. Aspek-aspek persepsi keterancaman yang digunakan dalam penelitian ini adalah ancaman simbolik, ancaman realistik, dan kecemasan antar kelompok.

#### b. Agresi

Agresi dalam penelitian ini adalah perilaku dengan niat menyakiti pengemudi transportasi *online*. Terdapat empat aspek menurut Buss dan Perry (1992), yaitu: agresi fisik, agresi verbal, kemarahan, dan permusuhan.

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI  
TRANSPORTASI KONVENSIONAL  
(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN  
TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu |  
perpustakaan.upi.edu

## D. Instrumen Penelitian

### 1. Instrumen Persepsi Keterancaman

Alat ukur persepsi keterancaman yang digunakan dikembangkan sendiri oleh peneliti berdasarkan aspek-aspek persepsi keterancaman dari Stephan, Ybarra dan Morrison (2009 dalam Nelson, 2009) yang terbagi menjadi tiga aspek, yaitu ancaman simbolik, ancaman realistik, dan kecemasan antar kelompok. Skala persepsi keterancaman ini terdiri dari 15 item pernyataan, yang memiliki rentang dari sangat setuju (skala 1) sampai sangat tidak setuju (skala 5). *Blue print* tergambar dalam tabel 3.1.

Tabel 3.1

Aspek	Indikator	Penyebaran	Jumlah
Ancaman simbolik	Perbedaan nilai-nilai	1, 10*, 11	3
	Perbedaan kebiasaan	4, 9*, 12	3
Ancaman realistik	Kerugian ekonomi	3, 14	2
	Dominasi	2, 5	2
Kecemasan antar kelompok	Respon interaksi	6, 7*, 8, 13*, 15	5

Ket: \* *unfavorable*

### 2. Instrumen Agresi

Alat ukur agresi yang digunakan oleh peneliti mengadaptasi skala agresi dari Buss dan Perry (1992) yang terdiri dari empat aspek, yaitu *physical aggression*, *verbal aggression*, *anger*, dan *hostility*. Item-itemnya dimodifikasi oleh peneliti menyesuaikan dengan konflik yang terjadi. Skala agresi ini terdiri dari 15 item pernyataan, yang memiliki rentang dari sangat setuju (skala 1) sampai sangat tidak setuju (skala 5). *Blue print* tergambar dalam tabel 3.2.

Tabel 3.2

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

<b>Aspek</b>	<b>Indikator</b>	<b>Penyebaran</b>	<b>Jumlah</b>
<i>Physical aggression</i>	Penyerangan	3, 5	2
	Perampasan	4, 9	2
<i>Verbal aggression</i>	Penolakan	6, 12	2
	Umpatan	10, 13	2
<i>Anger</i>	Marah	1	1
	Lepas kendali	11	1
<i>Hostility</i>	Kebencian	7, 8, 14	3
	Permusuhan	2, 15	2

### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang akan digunakan oleh peneliti adalah dengan metode kuisisioner. Kuisisioner merupakan daftar pertanyaan yang diberikan kepada orang lain yang bersedia memberikan respon sesuai dengan permintaan peneliti (Cresswell, 2007). Metode kuisisioner digunakan karena peneliti masih memegang peran dalam memandu responden saat memberikan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang disebar. Penyebaran kuisisioner dilakukan secara langsung kepada responden di lokasi-lokasi pangkalan ojek dan terminal angkot.

### **F. Skala Pengukuran**

Penelitian ini menggunakan metode kuisisioner dengan skala likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok tentang kejadian atau gejala sosial. Skala likert menjabarkan dimensi-dimensi variabel menjadi item-item pertanyaan dengan rentang jawaban sangat tinggi, tinggi, cukup, rendah, dan rendah sekali (Sudaryono, 2017). Dalam penelitian ini instrumen persepsi keterancaman terdapat 5 pilihan tanggapan yang diberikan subyek, yaitu sangat setuju (SS), Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

setuju (S), netral (N), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Skor tertinggi untuk pernyataan *favorable* adalah 5 pada pilihan sangat setuju (SS), 4 pada pilihan setuju (S), 3 pada pilihan netral (N), 2 pada pilihan tidak setuju (TS) dan 1 pada pilihan sangat tidak setuju (STS), sedangkan skor tertinggi untuk pernyataan *unfavorable* adalah 5 pada pilihan sangat tidak setuju (STS), 4 pada pilihan tidak setuju (TS), 3 pada pilihan netral (N), 2 untuk pilihan setuju (S), dan 1 untuk pilihan sangat setuju (SS). Pada penilaian pilihan jawaban tiap item dibedakan berdasarkan jenis item *favorable* dan *unfavorable*. Begitu pun sebaliknya dengan instrumen agresi terdapat 5 pilihan tanggapan yaitu sangat setuju (SS), setuju (S), netral (N), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Skor tertinggi untuk pernyataan adalah 5 pada pilihan sangat setuju (SS), 4 pada pilihan setuju (S), 3 pada pilihan netral (N), 2 pada pilihan tidak setuju (TS), dan 1 pada pilihan sangat tidak setuju (STS).

## G. Pengujian Validitas dan Reliabilitas Instrumen

Instrumen yang digunakan dalam penelitian perlu diuji validitas dan reliabilitas. Pengujian ini dilakukan agar pada saat penyebaran angket instrumen-instrumen penelitian tersebut sudah valid dan reliabel, yang artinya alat ukur untuk mendapatkan data sudah dapat digunakan. Sebelum melakukan uji coba alat ukur ke lapangan, instrumen terlebih dahulu melalui tahap *expert judgement* untuk menguji konstruk angket penelitian. Pengujian konstruk ini dilakukan oleh ahli psikologi dan pengukuran Helli Ihsan, S.Ag., M.Si.

Demi mengedepankan kemudahan dalam menguji kuisioner, peneliti langsung menghubungi unit-unit sampel yang mudah dijumpai (Usman & Akbar, 2003). Peneliti melakukan pengujian validitas dan reliabilitas kepada 42 responden yang ditemukan secara insidental di beberapa pangkalan ojek dan terminal angkutan kota di Kota Bandung.

### 1. Pengujian Validitas Instrumen

Validitas menunjukkan sejauh mana alat pengukur itu mengukur apa yang ingin diukur, atau sejauh mana alat ukur yang digunakan mengenai

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI  
TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN  
TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu |  
perpustakaan.upi.edu

sasaran. Semakin tinggi validitas suatu alat tes, maka alat tersebut semakin mengenai pada sarasannya, atau semakin menunjukkan apa yang seharusnya diukur. Suatu tes dapat dikatakan mempunyai validitas tinggi apabila alat tes tersebut menjalankan fungsi pengukurannya atau memberikan hasil ukuran sesuai dengan makna dan tujuan diadakannya tes atau penelitian tersebut.

Untuk menghitung korelasi pada uji validitas menggunakan metode *corrected item* dengan bantuan aplikasi SPSS. Syarat sebuah item dinyatakan valid ketika signifikan  $> 0,3$ .

Dari data *try out* yang didapat, item nomor 3 dan item nomor 12 dari variabel persepsi keterancaman mendapat skor  $< 0,3$ . Maka, kedua item tersebut dinyatakan tidak valid dan tidak dapat digunakan. Sehingga kedua item tersebut akan dihapus saat pengambilan data. Untuk variabel agresi, item nomor 15 mendapat skor 0,1 (tidak valid). Item tersebut oleh peneliti akan dihapuskan dan tidak digunakan dalam pengambilan data. Hasil dari uji coba (*try out*) kedua instrumen dapat dilihat pada tabel 3.3 dan 3.4.

Tabel 3.3

### Blue Print Instrumen Persepsi Keterancaman

Variabel	Aspek	Indikator	No item	
			Layak	Tdk layak
Persepsi Keterancaman	Ancaman Simbolik	Perbedaan nilai-nilai	1, 10, 11	
		Perbedaan kebiasaan	4, 9	12
	Ancaman Realistik	Kerugian ekonomi	14	3

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

		Perasaan takut didominasi	2, 5	
	Kecemasan Antar Kelompok	Respon interaksi	6, 7, 8, 13, 15	
<b>Total</b>			<b>13</b>	<b>2</b>

Tabel 3.4

**Blue Print Instrumen Agresi**

Variabel	Aspek	Indikator	No Item	
			Layak	Tidak Layak
Agresi	<i>Physical aggression</i>	Penyerangan	3, 5	
		Perampasan	4, 9	
	<i>Verbal aggression</i>	Penolakan	6, 12	
		Umpatan	10, 13	
	<i>Anger</i>	Marah	1	
		Lepas kendali	11	
	<i>Hostility</i>	Kebencian	7, 8, 14	
		Permusuhan	2	15
<b>Total</b>			<b>14</b>	<b>1</b>

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL****(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

## 2. Pengujian Reliabilitas Instrumen

Uji reliabilitas diperlukan untuk mengetahui ketetapan atau tingkat presisi suatu ukuran atau alat ukur. Suatu alat ukur mempunyai tingkat reliabilitas yang tinggi bila alat ukur tersebut dapat diandalkan, dalam arti penggunaan alat ukur tersebut berkali-kali akan memberikan hasil yang serupa. Pengujian reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan *Cronbach's Alpha* dengan bantuan aplikasi SPSS. Suatu variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai *Cronbach's Alpha*  $> 0,7$  (Sugiyono, 2013).

Dari data *try out* yang didapat dan telah diolah menggunakan aplikasi SPSS, variabel persepsi keterancaman memberikan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,929. Sedangkan variabel agresi memberikan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,899. Maka kedua variabel dinyatakan reliabel. Untuk revisi instrumen setelah uji coba dapat dilihat pada *blue print* yang tergambar dalam tabel 3.5 dan 3.6.

Tabel 3.5

Blue Print Skala Persepsi Keterancaman Setelah Uji Coba

Variabel	Aspek	Indikator	No item		Jumlah
			+	-	
Persepsi Keterancaman	Ancaman simbolik	Perbedaan nilai-nilai	1, 10	9	3
		Perbedaan kebiasaan	3	8	2
	Ancaman realistik	Kerugian ekonomi	12		1
		Dominasi	2, 4		2
	Kecemasan antar kelompok	Respon interaksi	5, 7, 13	6, 11	5

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

<b>Total</b>	<b>13</b>
--------------	-----------

**Tabel 3.6**  
**Blue Print Skala Agresi Setelah Uji Coba**

Variabel	Aspek	Indikator	No item		Jumlah
			+	-	
Agresi	<i>Physical aggression</i>	Penyerangan	3, 5		<b>2</b>
		Perampasan	4, 9		<b>2</b>
	<i>Verbal aggression</i>	Penolakan	6, 12		<b>2</b>
		Umpatan	10, 13		<b>2</b>
	<i>Anger</i>	Marah	1		<b>1</b>
		Lepas kendali	11		<b>1</b>
	<i>Hostility</i>	Kebencian	7, 8, 14		<b>3</b>
		Permusuhan	2		<b>1</b>
<b>Total</b>					<b>14</b>

## H. Uji Asumsi Penelitian

Sebelum melakukan analisis data, dilakukan terlebih dahulu uji asumsi penelitian, yaitu:

### 1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah distribusi data penelitian setiap masing-masing variabel berdistribusi normal. Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan teknik statistik *uji one sample kolmogorov-smirnov* dengan nilai *unstandardized residual*. Kaidah yang

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

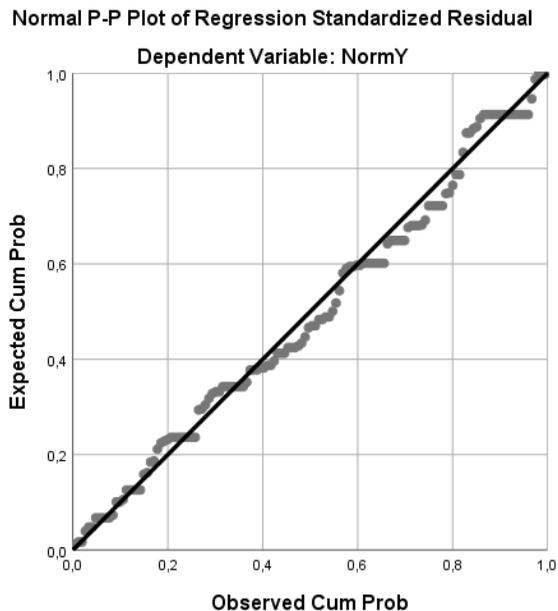
digunakan yaitu jika  $p > 0,05$  maka sebaran data normal, sedangkan jika  $p < 0,05$  maka sebaran tidak normal (Sudaryono, 2017). Hasil uji normalitas sebagai berikut:

**Tabel 3.7**

Nilai Z	Nilai p	Keterangan
0,069	0,200	Sebaran normal

Pada tabel 3.7 dapat dilihat bahwa sebaran data penelitian mendapat skor kolmogorov-smirnov  $z = 0,069$  dengan nilai p (signifikan) = 0,200 dimana  $p > 0,05$  yang menunjukkan sebaran normal. Selain itu chart p-p plots menunjukkan grafik normal, dimana titik-titik penyebaran menyentuh garis diagonal seperti tergambar pada grafik 3.1.

**Grafik 3.1**



**MODERN TRENDS IN RESEARCH ON SOCIAL AND ECONOMIC TRANSPORTATION**  
**TRANSPORTASI KONVENSIONAL**  
**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN**  
**TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu |  
 perpustakaan.upi.edu

## 2. Uji Linearitas

Uji linearitas digunakan untuk mengetahui apakah kedua variable penelitian memiliki hubungan linear atau tidak. Uji linearitas dilakukan dengan menggunakan *test for linearity*, yang menunjukkan bahwa data variabel bebas (persepsi ancaman) berkorelasi secara linear terhadap data variabel tergantung (perilaku agresi). Data penelitian dikatakan berkorelasi secara linear apabila  $p < 0,05$  untuk *linearity* dan  $p > 0,05$  untuk *deviation from linearity* (Sudaryono, 2017). Hasil uji linearitas sebagai berikut:

**Tabel 3.8**

<i>linearity</i>	<i>Deviation from linearity</i>	Keterangan
0,000	0,272	Hubungan linear

Berdasarkan tabel 3.8 menunjukkan bahwa nilai  $p = 0,000$ . Hasil ini menunjukkan nilai  $p < 0,05$  yang berarti terdapat hubungan yang linear antara persepsi ancaman dengan perilaku agresi.

Sesuai dengan hasil diatas, diperoleh bahwa penelitian ini terdistribusi normal dan linear, sehingga dapat dilakukan pengolahan data dengan menggunakan statistik parametrik.

### I. Prosedur Pelaksanaan Penelitian

Sebelum dilaksanakan penelitian di lapangan maka peneliti perlu melakukan beberapa prosedur. Prosedur pelaksanaan penelitian terdiri dari tiga tahap. Ketiga tahap tersebut adalah tahap persiapan, tahap pelaksanaan dan tahap pengolahan data.

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

## 1. Tahap Persiapan

- a. Peneliti melakukan observasi di lapangan untuk menemukan permasalahan yang ada.
- b. Peneliti melakukan kajian literatur untuk mempelajari masalah yang akan dijadikan fenomena penelitian.
- c. Setelah dikaji fenomena yang ada dilapangan, selanjutnya peneliti menentukan variabel yang akan diukur dan diteliti.
- d. Kemudian peneliti merumuskan masalah penelitian.
- e. Peneliti menyusun teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian dan menentukan alat ukur yang digunakan dalam penelitian.
- f. Peneliti menentukan populasi dan sampel penelitian berdasarkan fenomena yang telah dikaji untuk digunakan pada penelitian.
- g. Selanjutnya peneliti menentukan metode penelitian.
- h. Menyusun proposal penelitian kepada Dewan Skripsi untuk mendapatkan persetujuan dan pengesahan.
- i. Menyusun instrumen penelitian yang mengadaptasi skala pengukuran dari peneliti sebelumnya.
- j. Melakukan *expert judgment* instrumen yang disusun kepada *professional judgment*.
- k. Melakukan uji reliabilitas dan validitas untuk menentukan item final.

## 2. Tahap Pelaksanaan

Setelah item final ditentukan, peneliti melakukan pengambilan data berupa penyebaran kuisioner kepada pengemudi angkutan kota dan pengendara ojek pangkalan secara insidental di lokasi-lokasi tempat pengemudi memangkal. Lokasi dipilih secara acak dengan memaksimalkan seluruh area di Kota Bandung dan mengambil sampel sejumlah yang ada di lapangan. Total responden keseluruhan adalah 138 subyek yang dilaksanakan sejak Februari 2018 hingga Mei 2018.

## 3. Tahap Pengolahan Data

Setelah data terkumpul, maka data hasil penelitian di skor kemudian di olah. Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan tehknik analisa

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI TRANSPORTASI KONVENSIONAL**

**(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

regresi secara komputersasi dengan program *SPSS for windows 25 version*. Kemudian menyusun laporan penelitian dalam bentuk Skripsi.

## **J. Metode Analisis Data**

Data yang diperoleh dalam penelitian ini akan dianalisis menggunakan analisis statistika. Penelitian ini dilakukan untuk melihat besaran pengaruh antara persepsi keterancaman pengemudi transportasi konvensional dengan perilaku agresi terhadap transportasi *online*. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis regresi sederhana. Analisis regresi sederhana dilakukan untuk memprediksi atau menguji pengaruh satu variabel bebas terhadap variabel terikat (Sudaryono, 2017). Bila skor variabel bebas diketahui maka skor variabel terikatnya dapat diprediksi besarnya.

Pengambilan keputusan dalam uji regresi sederhana dapat mengacu pada dua hal, yakni dengan membandingkan nilai  $t$  hitung dengan  $t$  tabel, atau dengan membandingkan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas (0,05).

Abdul Azhiimi, 2018

**HUBUNGAN PERSEPSI KETERANCAMAN DAN AGRESI PADA PENGEMUDI  
TRANSPORTASI KONVENSIONAL  
(STUDI KONFLIK SOSIAL TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN  
TRANSPORTASI ONLINE)**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu |  
perpustakaan.upi.edu