

Kaitan *Moral Disengagement* dan *Aggressive Driving Behavior* : Tinjauan Pada Remaja Pengendara Sepeda motor

Efira Aflah Effendi¹, Amalia Juniary²

^{1,2}Program Studi Psikologi, Fakultas Kedokteran, Universitas Sriwijaya

efiraflah48@gmail.com, amaliajuniary@fk.unsri.ac.id

ABSTRACT

One of the factors of high traffic accidents is the growing rate of vehicles. In Indonesia, traffic accidents that occur are dominated by two-wheeled vehicles, namely motorcycles and often involve young drivers. One of the causes of adolescent involvement in accidents is aggressive driving behavior which can be influenced by moral disengagement. This quantitative study aims to determine the role of moral disengagement on aggressive driving behavior in adolescent motorcyclists. The hypothesis of this research is that moral disengagement plays a role to aggressive driving behavior on adolescent motorcyclist. This research uses purposive sampling as a sampling technique. The respondents range from 14-19 year old motorcyclists in Palembang, amounting to about 150 respondents. The instrument used is the Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) by Houston et al. (2003) and the Moral Disengagement Scale by Bandura et al. (1996), both modified. Simple regression technique was used to analyze the research data and with the help of IBM SPSS 22. Based on the results of the regression analysis, the R square value between moral disengagement and aggressive driving behavior is 0.107, the F value is 17.682, and the significance value is 0.000 ($p < 0.005$). This shows that moral disengagement has a significant role in aggressive driving behavior. Thus, the hypothesis proposed by this study can be accepted.

Keywords: Moral Disengagement, Aggressive Driving Behavior

ABSTRAK

Salah satu pemicu tingginya angka kecelakaan yang terjadi adalah pesatnya penambahan jumlah kendaraan. Di Indonesia sendiri, kecelakaan yang terjadi di dominasi oleh kendaraan beroda dua yaitu sepeda motor dan seringkali melibatkan pengendara yang berusia remaja. Keterlibatan remaja dalam kecelakaan salah satunya disebabkan oleh *aggressive driving behavior* yang dapat dipengaruhi oleh *moral disengagement*. Sa Penelitian kuantitatif ini bertujuan untuk mengetahui peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor. Hipotesis penelitian ini ialah ada peranan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior*. Penelitian ini menggunakan *purposive sampling* sebagai teknik pengambilan sampel. Responden dalam

penelitian ini adalah remaja (14-19 tahun) pengendara sepeda motor di Kota Palembang yang berjumlah 150 responden. Instrumen yang digunakan adalah ini *Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)* oleh Houston et al. (2003) yang dimodifikasi dan *Moral Disengagement Scale* oleh Bandura et al. (1996) yang dimodifikasi. Teknik *simple regression* digunakan untuk menganalisis data penelitian dan dengan bantuan program *IBM SPSS 22 for windows*. Berdasarkan hasil analisis regresi yang dilakukan, didapatkan nilai R square antara *moral disengagement* dan *aggressive driving behavior* sebesar 0,107, nilai F sebesar 17,682, dan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,005$). Hal tersebut menunjukkan bahwa *moral disengagement* memiliki peran yang signifikan terhadap *aggressive driving behavior*. Dengan demikian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima.

Kata kunci : *Moral Disengagement, Aggressive Driving Behavior*

ARTICLE INFO

Article history

Received 15-08-2022

Revised 15-12-2022

Accepted 22-12-2022

Pendahuluan

Seiring berjalannya waktu, lalu lintas di Indonesia semakin dipenuhi oleh kendaraan bermotor. Berdasarkan data yang diberikan oleh Badan Pusat Statistik (2021) sepeda motor mendominasi kendaraan bermotor di Indonesia dengan jumlah sebanyak 112,7 juta. Korlantas Polri menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas didominasi oleh jenis kendaraan sepeda motor dengan presentase sebesar 74,54% (Otosia.com, 2021). Begitupun dengan data yang ada di Sumatera Selatan. Badan Pusat Statistik Sumatera Selatan (2021) mencatat bahwa jenis kendaraan sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak dimiliki masyarakat Sumatera Selatan dan Kota Palembang berada dalam urutan tertinggi. Ditlantas Polda Sumatera Selatan mengatakan bahwa Kota Palembang menjadi daerah yang paling rawan terjadi kecelakaan (Tribunnews.com, 2020).

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti, lingkungan, kendaraan yang digunakan, dan kesalahan manusia (Enggarsasi & Sa'diyah, 2017). Namun, faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam terjadinya kecelakaan (Soffania, 2019). Terjadinya kecelakaan di Indonesia acap kali melibatkan pengendara remaja. Melalui keterangan resmi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, presentase kelompok usia 10-19 tahun yang menjadi korban kecelakaan cukup tinggi (Cnnindonesia.com, 2021). Terlibatnya remaja dalam kecelakaan dipengaruhi oleh cara berpikir dan kondisi emosional yang dimiliki sehingga mereka seringkali hanya menggunakan nalar untuk mengambil keputusan.

Banyak sekali faktor-faktor baik dalam maupun luar diri yang dapat menyebabkan terlibatnya remaja dalam kecelakaan lalu lintas. Paleti, Eluru, dan Bhat (2010) menyebutkan bahwa kurangnya pengalaman dan perilaku mengemudi yang agresif menjadi penyebab terlibatnya remaja dalam kecelakaan lalu lintas. Tidak memperhatikan peraturan yang berlaku serta keselamatan dalam berkendara, kelelahan dan berperilaku agresif dalam berkendara merupakan beberapa dari banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan yang melibatkan remaja (Constantinou, Pana yiotou, Loutsiou-Ladd, & Kapardis, 2011).

Perilaku agresif dalam berkendara disebut dengan *aggressive driving behavior*. *Aggressive driving behavior* adalah sebuah pola perilaku tidak aman dalam berkendara yang dapat diukur tanda mengacu kepada kondisi motivasional atau emosional seorang individu (Harris & Houston, 2010). Houston, Harris, dan Norman (2003) mengkategorikan *aggressive driving behavior* kedalam 2 aspek yaitu: (1) *Conflict behavior*, ditunjukkan dengan perilaku-perilaku agresif seperti memberikat isyarat kasar, membunyikan klakson dengan kencang, dan menyalakan lampu jauh, (2) *Speeding*, ditunjukkan dengan perilaku-perilaku agresif seperti membuntuti kendaraan lain dengan jarak yang sangat dekat, mengemudi melewati batas kecepatan, dan mempercepat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berwarna kuning. *Aggressive driving behavior* mempunyai dampak dalam aspek-aspek kehidupan manusia. Chomeya (2010) berpendapat bahwa *aggressive driving behavior* berdampak pada masalah-masalah yang terjadi di masyarakat seperti kemacetan di lalu lintas, kecelakaan lalu lintas yang berpengaruh terhadap harta benda dan nyawa, serta sakit hingga kematian.

Survei yang dilakukan oleh AAA Foundation (2020) memperlihatkan bahwa pengendara dengan usia muda lebih memiliki kecenderungan untuk berkendara dengan kecepatan yang tinggi serta terlibat dalam *aggressive driving behavior*. *Aggressive driving behavior* didasarkan pada ketidaksabaran, sikap tidak hormat pada pengendara lain, permusuhan, dan ketidakpedulian (Jovanović, Lipovac, Stanojević. P, & Stanojević. D, 2011). Penelitian yang dilakukan oleh Swann, Lennon, dan Clearly (2017) membuktikan bahwa *aggressive driving behavior* dapat dipengaruhi oleh *moral disengagement*, individu yang memiliki tingkat *moral disengagement* yang tinggi akan memiliki tingkat *aggressive driving behavior* yang tinggi pula serta dua pertiga pengendara dengan tingkat *moral disengagement* yang tinggi memiliki kecenderungan besar terhadap *aggressive driving behavior*.

Bandura (1999) mengartikan *moral disengagement* sebagai kognisi yang dimiliki individu untuk mencari alasan-alasan logis sehingga perilaku tidak bermoral yang dilakukan, dapat diterima secara logika. Dengan adanya *moral disengagement* dalam diri individu, kognisi individu merekonstruksi perilaku berbahaya menjadi tampak kurang berbahaya bagi diri

sendiri dan orang lain (Gutzwiller-helfenfinger, 2016). Mekanisme-mekanisme *moral disengagement* saling berkaitan, yaitu *moral justification*, *euphemistic labeling*, *advantageous comparison*, *displacement of responsibility*, *diffusion of responsibility*, *distortion of consequences*, *dehumanization*, *attribution of blame* (Bandura, 1999).

Dalam penelitian-penelitian sebelumnya, *moral disengagement* memiliki kaitan dengan perilaku pengambilan keputusan tidak etis pada karyawan (Detert, Treviño, & Sweitzer, 2008); perilaku *cyberbullying* yang terjadi pada individu dengan rentang usia 8-26 tahun (Lo Cricchio, García-Poole, Brinke, Bianchi, & Menesini, 2020); perilaku agresif pada remaja (Gini, Pozzoli, & Bussey, 2015); dan perilaku agresif dalam berkendara pada pengendara sepeda motor (Luthfie, 2014).

Metode

Metode pengambilan data dalam penelitian ini menggunakan dua buah alat ukur psikologis. Alat ukur pertama yaitu skala *aggressive driving behavior* yang merupakan skala modifikasi dari ADBS (*Aggressive Driving Behavior Scale*) oleh Houston et al. (2003) dengan aspek *conflict behavior*, dan *speeding*. Alat ukur ini menggunakan model skala *likert* yang terdiri dari 11 butir aitem *favorable* yang kemudian peneliti modifikasi sehingga menjadi 24 butir aitem *favorable*. Peneliti memodifikasi kata-kata aitem agar lebih cocok dengan subjek, menambahkan butir, dan mengubah cara skoring. Setelah dilakukan *try out* didapatkan 18 butir aitem valid dengan nilai korelasi aitem total $r_{ix} \geq 0,30$ dan *alpha cronbach* 0,884. Alat ukur kedua yaitu skala *moral disengagement* yang merupakan skala modifikasi dari *Moral Disengagement Scale* oleh Bandura, Barbanelli, Caprara, dan Pastorelli (1996). Alat ukur ini terdiri dari 32 aitem *favorable* dengan model skala *likert*. Modifikasi yang peneliti lakukan adalah mengubah cara skoring, dan menambahkan butir sehingga butir skala berjumlah 72 aitem *favorable*. Setelah dilakukan *try out* hanya ada 32 butir valid yang tersisa dengan nilai *alpha cronbach* 0,940.

Populasi penelitian ini adalah remaja pengendara sepeda motor di Kota Palembang. Adapun karakteristik yang dimiliki ialah berusia antara 14 hingga 19 tahun, menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan sehari-hari, dan berdomisili di Kota Palembang. Teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel penelitian adalah *non probability sampling* dengan jenis *purposive sampling*. Untuk jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 150 orang dan 50 orang untuk *try out*. Penetapan jumlah sampel dalam penelitian ini mengacu pada teori Roscoe di mana ukuran sampel penelitian yang layak ialah antara 30 hingga 500 (Sugiyono, 2019).

**Kaitan moral disengagement dan aggressive driving behavior :
tinjauan pada remaja pengendara sepeda motor**

Metode analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis uji normalitas, uji linearitas, dan uji hipotesis. Uji normalitas dilakukan menggunakan teknik *Kolmogorov-Smirnov* dengan bantuan *IBM SPSS 22 for windows*. Uji linearitas dilakukan dengan tujuan untuk menguji apakah suatu hubungan variabel dalam penelitian linear atau tidak linear (Widhiarso, 2010). Uji hipotesis menggunakan teknik regresi sederhana dengan bantuan *IBM SPSS 22 for windows*.

Hasil

Berdasarkan hasil uji normalitas yang dilakukan dengan teknik *Kolmogorov-Smirnov* kepada masing-masing variabel, diketahui bahwa kedua variabel dalam penelitian ini terdistribusi normal. Data dapat dikatakan berdistribusi normal apabila taraf signifikansi di atas 0,05 ($p > 0,05$) dan tidak berdistribusi normal jika taraf signifikansi di bawah 0,05 ($p < 0,05$). Berikut hasil uji normalitas data penelitian.

Tabel 1. Rangkuman Hasil Uji Normalitas

Variabel	K-SZ	Sig	Keterangan
<i>Aggressive Driving Behavior</i>	0,071	0,062	Normal
<i>Moral Disengagement</i>	0,069	0,081	Normal

Hasil uji linearitas yang dilakukan terhadap kedua variabel didapatkan nilai signifikan linearitas sebesar 0,000 ($0,000 < 0,05$), diartikan bahwa hubungan antar kedua variabel linear. Berikut adalah hasil uji linearitas data penelitian.

Tabel 2. Rangkuman Hasil Uji Linearitas

Variabel	Linearity		Keterangan
	F	Sig.	
<i>Aggressive Driving Behavior – Moral Disengagement</i>	18,570	0,000	Linear

Berdasarkan analisis regresi linear sederhana, didapatkan hasil koefisien korelasi kedua variabel dengan taraf signifikansi sebesar 0,000 ($0,000 < 0,05$). Dalam hasil analisis regresi tersebut, diperoleh nilai *R Square* sebesar 0,107. Berikut ialah hasil uji hipotesis variabel penelitian.

Tabel 3. Rangkuman Hasil Uji Hipotesis Variabel Penelitian

Variabel	R	R Square	F	Sig.	Keterangan
<i>Aggressive Driving Behavior – Moral Disengagement</i>	0,327	0,107	17,682	0,000	Ada peran

Berikutnya peneliti melakukan analisis data yang bertujuan untuk menentuka kategorisasi responden pada masing-masing variabel. Dibawah ini merupakan tabel penjabaran hasil analisis deskripsi data tersebut.

Tabel 4. Deskripsi Data Deskriptif Subjek Penelitian

Variabel	Data Hipotetik					Data Empirik				
	Max	Min	Mean	SD	Me	Max	Min	Mean	SD	Me

<i>Aggressive Driving Behavior</i>	72	18	45	9	45	58	23	36,83	7,427	36
<i>Moral Disengagement</i>	128	32	80	16	80	103	44	72,83	10,331	73

Keterangan :

Max : Skor total maksimal

Min : Skor total minimal

Mean : Rata-rata

SD : Standar Deviasi

Me : Median

Berdasarkan hasil analisis deskriptif di atas selanjutnya dibentuklah kategori data untuk masing-masing variabel menjadi tingkat rendah dan tinggi. Kategorisasi dilakukan dengan formulasi sebagai berikut.

Tabel 5. Formulasi Kategorisasi

Kategori	Formulasi
Rendah	$X < Med$
Tinggi	$Med \leq X$

Keterangan :

X : Skor mentah variabel

M : Median Hipotetik

Mengacu pada formulasi kategorisasi di atas, didapatkan bahwa hasil untuk variabel *aggressive driving behavior* sebanyak 124 (82,7%) partisipan berada pada kategori rendah dan 26 (17,3%) sisanya berada pada kategori tinggi. Selanjutnya pada variabel *moral disengagement* sebanyak 107 (71,3%) partisipan berada pada kategori rendah dan 43 (28,7) lainnya berada pada kategori tinggi.

Analisis uji beda juga dilakukan untuk melihat tingkat *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada subjek berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, dan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Pada analisis uji beda berdasarkan jenis kelamin yang dilakukan dengan *Independent Sample T-test* ditemukan perbedaan pada variabel *moral disengagement* dengan nilai signifikansi sebesar 0,006 ($p < 0,05$) dan subjek laki-laki memiliki *mean* yang lebih besar. Selanjutnya dilakukan analisis uji beda berdasarkan usia menggunakan teknik *One-Way Anova* namun tidak ditemukan perbedaan.

One-Way Anova juga dilakukan pada analisis uji beda berdasarkan pendidikan dan ditemukan perbedaan pada masing-masing variabel. Didapatkan nilai signifikansi 0,046 ($p < 0,05$) pada variabel *aggressive driving behavior* sehingga dilakukan analisis lanjutan dan ditemukan bahwa partisipan dengan tingkat pendidikan paling rendah yaitu kelas 10 memiliki *mean* paling besar. Namun, tidak ditemukan adanya perbedaan yang signifikan. Pada variabel *moral disengagement* didapatkan nilai signifikansi senilai 0,028 ($p < 0,05$). Selanjutnya

dilakukan analisis lanjutan dan didapatkan adanya nilai yang signifikan pada partisipan dengan tingkat pendidikan kelas 11 dan kelas 12. Partisipan dengan tingkat pendidikan tertinggi yaitu kelas 12 memiliki nilai *mean* yang lebih besar.

Dilakukan analisis uji beda *Independent Sample T-test moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* berdasarkan kepemilikan SIM. Berdasarkan analisis, tidak didapatkan adanya perbedaan pada variabel *aggressive driving behavior*. Sementara itu, nilai signifikansi pada variabel *moral disengagement* adalah senilai 0,023 ($p < 0,05$) sehingga dapat diartikan adanya perbedaan *moral disengagement* pada partisipan. Kemudian ditemukan bahwa partisipan yang tidak memiliki SIM mendapatkan nilai *mean* yang lebih besar.

Terakhir, dilakukan uji sumbangan efektif dari hasil data analisis regresi sederhana yang telah diperoleh. Didapatkan bahwa peran variabel *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* ialah sebesar 0,107 atau 10,7%. Selanjutnya dilakukan identifikasi sumbangan efektif dari kedelapan mekanisme *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior*. Mekanisme *moral disengagement* yang memiliki sumbangan terbesar pada *aggressive driving behavior* adalah *advantageous comparison* dengan nilai sebesar 3,84%. Berikut penjabaran deskripsi sumbangan efektif *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior*.

Tabel 6. Deskripsi Sumbangan Efektif Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving Behavior

Mekanisme Moral Disengagement	Sumbangan Efektif (R^2)
<i>Moral Justification</i>	1,85%
<i>Euphemistic Labeling</i>	0,16%
<i>Advantageous Comparison</i>	3,84%
<i>Displacement of Responsibility</i>	-1,72%
<i>Diffusion of Responsibility</i>	-0,08%
<i>Distortion of Consequences</i>	3,77%
<i>Attribution of Blame</i>	2,84%
<i>Dehumanization</i>	0,22%

Pembahasan

Berdasarkan analisis regresi sederhana pada *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior*, diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000 atau dengan nilai $p > 0,05$. Hal tersebut menunjukkan adanya peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior*. Maka dari itu, hipotesis penelitian ini dapat diterima yaitu adanya peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Palembang. Seperti yang dijelaskan Swann et al. (2017) dalam penelitiannya, berkendara melibatkan interaksi singkat individu dengan pengendara lain yang tidak dikenal. Ketika berkendara individu seringkali menganggap dirinya anonim sehingga tanggung jawab atas perilaku individu tersebut hilang.

Hasil uji hipotesis yang didapatkan pada penelitian ini ialah nilai *R square* sebesar 0,107. Hal ini diartikan bahwa peranan *moral disengagement* dalam memengaruhi *aggressive driving behavior* remaja pengendara sepeda motor di Kota Palembang sebesar 10,7% dan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti. Telah banyak penelitian terdahulu yang membahas faktor-faktor dari dalam diri individu yang dapat memengaruhi *aggressive driving behavior* seperti kepribadian *agreeableness*, kepribadian *neuroticism*, kepribadian *conscientiousness*, *competitiveness*, stabilitas emosi, kegagalan kognitif, sifat marah, dan *sensation seeking* (Dahlen, Edwards, Tubré, Zyphur, & Warren, 2012; Vazquez, 2013; Velazquez & Mouloua, 2021).

Uji sumbangan efektif dilakukan kepada depalan mekanisme *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* dan ditemukan bahwa *advantageous comparison* memiliki sumbangan paling besar dengan nilai 3,84%. Bjärehed, Thornberg, Wänström, dan Gini (2020) menjelaskan bahwa *advantageous comparison* adalah membandingkan sebuah perilaku yang buruk dengan perilaku lain yang lebih buruk. Hal ini juga dipicu oleh perkembangan otak remaja yang sedang berada di fase perkembangan kemampuan. Selanjutnya, mekanisme *diffusion of responsibility* mempunyai sumbangan terkecil dengan nilai 0,08%. *Diffusion of responsibility* dapat membuat seseorang kurang bertanggung jawab atas perilaku yang tidak etis ketika ada orang lain yang terlibat (Bandura, 2016).

Data kategorisasi menunjukkan mayoritas tingkat *aggressive driving behavior* partisipan penelitian berada pada tingkat rendah dengan frekuensi sebanyak 124 subjek (82,7%). Namun, hasil ini tidak selaras dengan pengamatan peneliti dan referensi teori yang ditemukan dimana pengendara usia muda lebih memiliki kecenderungan untuk berkendara dengan kecepatan tinggi dan melakukan *aggressive driving behavior* (Safety, 2020; Vazquez, 2013). Rendahnya *aggressive driving behavior* pada partisipan diduga disebabkan oleh faktor-faktor lain yang dimiliki partisipan seperti kontrol diri. Kontrol diri dapat secara signifikan memprediksi *aggressive driving behavior* pada individu (Angeline & Arjadi, 2021; Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, & Kapardis, 2011; Ellwanger & Pratt, 2014). Semakin tinggi kontrol diri yang dimiliki individu maka akan semakin rendah *aggressive driving behavior*. Tiap individu memiliki tingkat kontrol diri yang berbeda-beda. Seperti yang dikatakan Allemand, Job, dan Mroczek (2019), perbedaan kontrol diri yang dimiliki tiap-tiap individu dapat berpengaruh terhadap negatif atau positifnya keputusan yang akan di ambil. Remaja yang memiliki tingkat kontrol diri yang tinggi akan berperilaku dengan lebih positif dan mampu bertanggung jawab atas perilakunya (Rianti & Rahardjo, 2014).

Kategorisasi *moral disengagement* pada partisipan dalam penelitian ini juga berada pada tingkat rendah dengan frekuensi sebanyak 107 subjek (71,3%). Ada banyak faktor yang dapat mempengaruhi tingkat *moral disengagement* pada individu, salah satunya adalah identitas moral. Individu dengan tingkat identitas moral yang tinggi dapat mengurangi atau menekan terjadinya *moral disengagement* seperti *dehumanization* dan *attribution of blame* (Detert et al., 2008; Moore et al., 2012). Bagaimana cara remaja berperilaku dapat dipengaruhi identitas moral dalam diri dan akan semakin matang seiring dengan penambahan usia remaja (Hertz & Krettenauer, 2016; Panggabean, Hastuti, & Herawati, 2022).

Hasil analisis tambahan untuk melihat perbedaan *aggressive driving behavior* dan *moral disengagement* berdasarkan jenis kelamin partisipan yang dilakukan, menunjukkan bahwa adanya perbedaan antara laki-laki dan perempuan pada tingkat *moral disengagement*. Setelah ditinjau lebih lanjut, nilai *mean moral disengagement* yang dimiliki oleh partisipan berjenis kelamin laki-laki lebih besar daripada partisipan berjenis kelamin perempuan. Perbedaan yang ditemukan dalam penelitian ini, selaras dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Wang, Lei, Liu, dan Hu (2016) yang menemukan bahwa laki-laki memiliki *moral disengagement* yang lebih tinggi. Hal tersebut disebabkan oleh kewaspadaan yang dimiliki laki-laki lebih besar untuk membenarkan perilaku yang merugikan, meminimalkan efek yang dapat merugikan, tidak memanusiaikan orang lain, dan menutupi perilaku buruk dengan bahasa yang halus (Bandura et al., 1996).

Berdasarkan hasil analisis tambahan untuk melihat perbedaan tingkat *aggressive driving behavior* terhadap *moral disengagement* berdasarkan tingkat pendidikan partisipan, didapatkan bahwa terdapat perbedaan pada masing-masing variabel. Namun, tidak ditemukan perbedaan yang signifikan pada variabel *aggressive driving behavior*. Jika dilihat dari hasil analisis yang dilakukan, partisipan dengan tingkat pendidikan paling rendah yaitu kelas 10 mempunyai nilai *mean* tertinggi. Hal ini selaras dengan pendapat yang dikemukakan oleh Kurniasih, Rosydh, dan Sandora (2017) yaitu tingkat *aggressive driving behavior* yang dimiliki individu akan menurun seiring dengan meningkatnya tingkat pendidikan.

Pada variabel *moral disengagement* ditemukan perbedaan yang signifikan pada partisipan tingkat pendidikan kelas 11 dan kelas 12. Temuan ini sejalan dengan penelitian oleh Moore (2015) yang juga menemukan perbedaan yang signifikan pada tingkat pendidikan. Perbedaan tingkat *moral disengagement* diduga disebabkan oleh kemampuan serta penalaran yang dimiliki partisipan dalam mengambil keputusan moral. Kemampuan yang dimiliki remaja untuk mengambil keputusan moral akan berkembang selaras dengan perkembangan usianya. Seperti yang dikemukakan oleh Stey, Lapsley, dan Mckeever (2013) bahwa masa-masa remaja

adalah suatu periode yang memiliki kesempatan untuk memperluas kemampuan intelektual remaja seperti pengambilan keputusan dan pemecahan masalah sehingga tidak menutup kemungkinan terdapat perbedaan penalaran moral antara remaja berusia lebih tua dengan remaja lebih muda yang disebabkan oleh perbedaan pencapaian mereka yang berbeda.

Analisis uji beda berdasarkan kepemilikan SIM menunjukkan perbedaan *moral disengagement* pada partisipan yang memiliki SIM dan yang tidak memiliki SIM. Setelah dianalisis, partisipan yang tidak memiliki SIM memiliki nilai *mean* yang lebih besar yaitu 72,31 sedangkan nilai *mean* partisipan yang memiliki SIM yaitu 70,36. Hal ini dapat diartikan bahwa partisipan yang berkendara tanpa memiliki SIM, menggunakan *moral disengagement* untuk membenarkan perilaku yang salah. Dengan *moral disengagement* individu akan meyakinkan dirinya bahwa perilaku salah yang dilakukan dapat diterima secara moral dan dapat memungkinkan individu untuk bertindak secara tidak etis.

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diperoleh dari penelitian ini ialah adanya peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Palembang. Maka dari itu, hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima. Berdasarkan hasil penelitian ini, diharapkan agar remaja pengendara sepeda motor di Kota Palembang dapat mempertahankan ketrampilan dan kemampuan penalaran moral yang dimiliki dikarenakan hal tersebut dapat berdampak pada perilaku dalam berkendara. Dari hasil uji sumbangann efektif, mekanisme *advantageous comparison* memberikan sumbangan terbesar terhadap *aggressive driving behavior* dan *diffusion of responsibility* memberikan sumabangan terkecil. Oleh karena itu, partisipan disarankan untuk tidak membandingkan dan membenarkan sebuah perilaku yang salah dengan perilaku salah lainnya serta diharapkan lebih dapat bertanggung jawab atas perilaku atau tindakan yang dilakukan.

Selain itu orang tua serta guru diharapkan dapat mengupayakan pendidikan nilai moral sejak dini dan lebih mengajarkan untuk dapat bertanggung jawab dalam mengambil keputusan-keputusan. Upaya lain yang dapat dilakukan pihak sekolah bersama dengan pihak berwajib ialah memberikan pengetahuan serta pendidikan yang berkenaan tentang norma, peraturan, dan rambu lalu lintas. Kemudian bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat lebih memperluas ranah penelitian seperti mempertimbangkan variabel-variabel lain karena masih minimnya literature yang membahas penelitian sejenis. Selain itu, disarankan untuk memperluas cakupan

populasi dan sampel yang digunakan dalam penelitian serta menggunakan alat ukur lain untuk mendapatkan gambaran yang bervariasi.

Referensi

- Allemand, M., Job, V., & Mroczek, D. K. (2019). Self-control development in adolescence predicts love and work in adulthood. *J Pers Soc Psychol*, *117*(3), 621–634. <https://doi.org/10.1037/pspp0000229>.Self-Control
- Angeline, P., & Arjadi, R. (2021). Peran kontrol diri sebagai prediktor perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di jakarta. *Manasa*, *10*(1), 55–64. <https://doi.org/10.25170/manasa.v10i1.2415>
- Bandura, A. (1999). Personality and social psychology review moral disengagement in the perpetration of inhumanities. *Personality and Social Psychology Review*, *3*(3), 179–192. <https://doi.org/10.1207/s15327957pspr0303>
- Bandura, A. (2016). *Moral disengagement: How people do harm and live with themselves*. Worth Publishers.
- Bandura, A., Barbarelli, C., Caprara, G. V., & Pastorelli, C. (1996). Selective moral disengagement in the exercise of moral agency. *Journal of Moral Education*, *71*(2). <https://doi.org/10.1080/0305724022014322>
- Bjärehed, M., Thornberg, R., Linda Wänström, & Gini, G. (2020). Mechanisms of moral disengagement and their associations with indirect bullying , direct bullying , and pro-aggressive bystander behavior. *Journal of Early Adolescence*. <https://doi.org/10.1177/0272431618824745>
- Chomeya, R. (2010). Aggressive driving behavior: undergraduate students study. *Journal of Social Sciences*, *6*(3), 411–415. <https://doi.org/10.3844/jssp.2010.411.415>
- Cnnindonesia.com. (2021). *100 ribu kecelakaan lalin pada 2020, pelajar sma terbanyak*. Di akses dari <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210310124314-384-615978/100-ribu-kecelakaan-lalin-pada-2020-pelajar-sma-terbanyak> pada tanggal 25 Februari 2022.
- 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>
- Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubré, T., Zyphur, M. J., & Warren, C. R. (2012). Taking a look behind the wheel: an investigation into the personality predictors of aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, *45*, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.012>

-
- Detert, J. R., Treviño, L. K., & Sweitzer, V. L. (2008). Moral disengagement in ethical decision making: a study of antecedents and outcomes. *Journal of Applied Psychology, 93*(2), 374–391. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.93.2.374>
- Ellwanger, S. J., & Pratt, T. C. (2014). Self-control, negative affect, and young driver aggression: an assessment of competing theoretical claims. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology, 58*(1), 85–106. <https://doi.org/10.1177/0306624X12462830>
- Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. K. (2017). Kajian terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dalam upaya perbaikan pencegahan kecelakaan lalu lintas. *Perspektif, 22*(3), 228. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v22i3.632>
- Gini, G., Pozzoli, T., & Bussey, K. (2015). The role of individual and collective moral disengagement in peer aggression and bystanding: a multilevel analysis. *Journal of Abnormal Child Psychology, 43*(3), 441–452. <https://doi.org/10.1007/s10802-014-9920-7>
- Gutzwiller-helfenfinger, E. (2016). Moral disengagement and aggression: comments on the special issue. *Merrill-Palmer Quarterly, 61*(1), 192–211.
- Harris, P. B., & Houston, J. M. (2010). Recklessness in context: individual and situational correlates to aggressive driving. *Environment and Behavior, 42*(1), 44–60. <https://doi.org/10.1177/0013916508325234>
- Hertz, S. G., & Krettenauer, T. (2016). Does moral identity effectively predict moral behavior?: a meta-analysis. *Review of General Psychology, 20*(2), 129–140.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology, 5*(2), 269–279.
- Jovanović, D., Lipovac, K., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 14*(1), 43–53. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.09.005>
- Kurniasih, D., Rosydah, B. M., & Sandora, R. (2017). The effect of big five personality on aggressive driving behavior among angkot drivers in surabaya. *Dama International Journal of Researchers, 2*(10).
- Lo Cricchio, M. G., García-Poole, C., te Brinke, L. W., Bianchi, D., & Menesini, E. (2020). Moral disengagement and cyberbullying involvement: a systematic review. *European Journal of Developmental Psychology, 1*–41.
-

<https://doi.org/10.1080/17405629.2020.1782186>

- Luthfie, A. (2014). Pengaruh self-control dan moral disengagement terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor. *Skripsi (tidak dipublikasikan)*. Jakarta : UIN Syarif Hidayatullah.
- Moore, C. (2015). Moral disengagement. *Current Opinion in Psychology*, 6(August 2015), 199–204. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2015.07.018>
- Moore, C., Detert, J. R., Klebe Treviño, L., Baker, V. L., & Mayer, D. M. (2012). Why employees do bad things: moral disengagement and unethical organizational behavior. *Personnel Psychology*, 65(1), 1–48. <https://doi.org/10.1111/j.1744-6570.2011.01237.x>
- Otosia.com. (2021). *Anak muda banyak terlibat kecelakaan karena tidak berpikir panjang*. Diakses dari <https://www.otosia.com/berita/anak-muda-banyak-terlibat-kecelakaan-karena-tidak-berfikir-panjang.html> pada tanggal 25 Februari 2022.
- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 42(6), 1839–1854. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.05.005>
- Panggabean, W., Hastuti, D., & Herawati, T. (2022). Pengaruh gaya pengasuhan orang tua, identitas moral, dan pemisahan moral remaja terhadap perilaku cyberbullying remaja. *Jurnal Ilmu Keluarga Dan Konsumen*, 15(1), 63–75.
- Rianti, D. F., & Rahardjo, P. (2014). Kontrol diri pada peserta didik di smp negeri 2 kutasari purbalingga tahun pelajaran 2012/2013. *Psycho Idea*, 1.
- Safety, A. F. for T. (2020). *2019 Traffic Safety Culture Index*. Washington DC : AAA Foundation
- Selatan, B. P. S. S. (2021). *Jumlah kendaraan bermotor menurut jenis kendaraan 2018-2020*. Diakses dari <https://sumsel.bps.go.id/indicator/17/539/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan.html> pada tanggal 25 Februari 2022.
- Soffania, M. I. (2019). Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 222. <https://doi.org/10.20473/ijph.v13i2.2018.222-233>
- Statistik, B. P. (2021). *Perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis (unit), 2017-2019*. Diakses dari <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html> pada tanggal 26 Februari 2022.
- Stey, P. C., Lapsley, D., & Mckeever, M. O. (2013). European Journal of Moral judgement in adolescents: age differences in applying and justifying three principles of harm. *European Journal of Developmental Psychology*, 10(2).
-

<https://doi.org/10.1080/17405629.2013.765798>

- Sugiyono, P. D. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (2nd ed.). Bandung : Penerbit Alfabeta.
- Swann, A., Lennon, A., & Cleary, J. (2017). Development and preliminary validation of a scale of driving moral disengagement as a tool in the exploration of driving aggression. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 124–136. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.01.011>
- Tribunnews.com. (2020). *Angka kecelakaan di sumsel naik drastis selama operasi ketupat musi 2020, ini penyebabnya*. Diakses dari <https://palembang.tribunnews.com/2020/06/16/angka-kecelakaan-di-sumsel-naik-drastis-selama-operasi-ketupat-musi-2020-ini-penyebabnya> pada tanggal 26 Februari 2022.
- Vazquez, J. (2013). Personality factors, age, and aggressive driving: a validation using a driving simulator. In *Electronic Theses and Dissertations*. <https://doi.org/10.1093/geront/gnv512.09>
- Velazquez, E. M., & Mouloua, M. (2021). Understanding aggressive driving: the role of personality and individual differences. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 65(1), 972–976. <https://doi.org/10.1177/1071181321651345>
- Wang, X., Lei, L., Liu, D., & Hu, H. (2016). Moderating effects of moral reasoning and gender on the relation between moral disengagement and cyberbullying in adolescents. *Personality and Individual Differences*, 98, 244–249. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2016.04.056>
- Widhiarso, W. (2010). Uji linieritas hubungan. *Manuskrip (Tidak dipublikasikan)*. Yogyakarta : Universitas Gadjah Mada. Diakses dari http://www.widhiarso.staff.ugm.ac.id/files/widhiarso_2010_uji_linieritas_hubungan.pdf pada tanggal 5 Mei 2022.