

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.01. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan jenis penelitian korelasional. Metode kuantitatif menekankan analisisnya pada data-data kuantitatif berupa angka, yang dikumpulkan melalui prosedur pengukuran dan diolah dengan metode analisis statistika (Azwar, 2017 ; 5). Tujuan dari penelitian korelasional itu sendiri adalah untuk mengetahui kekuatan dan arah hubungan yang ada antara variabel yang menjadi objek penelitian (Azwar, 2017 ; 7).

3.02. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel diartikan sebagai segala sesuatu yang menunjukkan variasi yang akan menjadi obyek pengamatan penelitian (Hadi, 2017 :45). Variabel dalam penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu variabel bebas (*independent variable*) dan variabel terikat (*dependent variable*). Variabel bebas merupakan variabel yang memengaruhi atau menyebabkan perubahan pada variabel lain. Sedangkan, variabel tergantung merupakan variabel yang diukur untuk mengetahui efek atau pengaruh dari variabel lain (Azwar, 2017 ; 91-92). Pada penelitian ini, kedua variabel tersebut adalah :

- a. Variabel Bebas : Kepribadian Ekstraver
- b. Variabel Tergantung : Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB)

3.03. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Definisi operasional merupakan definisi mengenai variabel yang telah dirumuskan berdasarkan ciri-ciri atau karakteristik variabel tersebut yang dapat diamati. Suatu definisi operasional harus memiliki keunikan karena ditentukan oleh peneliti berdasarkan definisi yang paling relevan bagi penelitiannya. Maka dari itu, suatu konsep mengenai sebuah variabel dapat memiliki definisi operasional yang berbeda antara penelitian yang satu dengan yang lainnya (Azwar, 2017 : 104).

3.03.01 Kepribadian Ekstraver

Kepribadian ekstraver merupakan keseluruhan sifat / trait dalam diri seseorang dengan aliran psikis ke arah luar yang memiliki tingkat rangsangan kortikal rendah, sehingga diperlukan stimulasi sensorik yang tinggi untuk mempertahankan tingkat stimulasi yang optimal. Pada penelitian ini, kepribadian ekstraver akan diungkap dengan alat tes EPI (*Eysenck Personality Inventory*) yang merupakan alat tes yang telah terstandarisasi di Indonesia. Pada penelitian ini skoring dilakukan berdasarkan kutub faktor ekstraver saja sehingga semakin tinggi skor yang diperoleh, maka semakin ekstraversi seseorang.

3.03.02 Perilaku Mengemudi Berisiko

Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) adalah aktivitas atau kegiatan berkendara yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan dan membahayakan diri sendiri dan orang lain tetapi tidak dilakukan secara sengaja. Perilaku mengemudi berisiko akan diukur dengan alat tes yang disusun berdasarkan lima aspek PMB yaitu pelanggaran sementara (*transient rule violations*), pelanggaran tetap (*fixed rule violations*), penilaian yang keliru (*misjudgement*), *risky driving exposure*, dan suasana hati pengemudi (*driver mood*), serta diinspirasi oleh alat ukur PMB yang disusun oleh oleh Scott-Parker

dkk, (2010). Semakin tinggi skor yang diperoleh, maka semakin tinggi perilaku mengemudi berisiko yang dimiliki oleh subjek.

3.04. Populasi dan Sampling

3.04.01 Populasi

Populasi adalah kelompok subjek yang hendak digeneralisasikan dalam hasil penelitian. Populasi harus memiliki beberapa ciri atau karakteristik bersama yang membedakannya dari kelompok subjek lain (Azwar, 2017 : 109). Jenis populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah populasi *infinite*. Populasi *infinite* adalah populasi yang jumlah individunya tidak terhingga atau tidak diketahui dengan pasti (Siregar, 2014 ; 56). Karakteristik populasi yang akan digunakan pada penelitian ini adalah :

1. Individu merupakan remaja dengan umur 17 – 24 tahun dan belum menikah.
2. Individu dapat mengendarai alat transportasi yaitu sepeda motor
3. Individu tinggal di kota Semarang

3.04.02 Sampling

Sampel adalah bagian dari populasi yang akan diteliti. Maka dari itu, sampel harus dilihat sebagai suatu pendugaan terhadap populasi (Bailey dalam Prasetyo & Jannah, 2006). Pengambilan sampel harus dilakukan dengan tepat sehingga dapat mempresentasikan keadaan populasinya. Karena populasi penelitian bersifat *infinite*, maka teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *incidental sampling* dimana individu yang kebetulan dijumpai oleh peneliti yang akan menjadi subjek penelitian (Hadi, 2017:58). Selain

itu, penentuan teknik sampling insidental juga didasarkan karena kemudahan dan keefektifan proses sampling.

3.05 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan suatu prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan (Siregar, 2014). Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh dengan penyebaran kuisisioner dalam bentuk skala. Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala kepribadian ekstraver dan skala perilaku mengemudi berisiko.

3.05.01 Skala Kepribadian Ekstraver

Kepribadian ekstraver pada penelitian ini diukur dengan skala EPI (*Eysenck Personality Inventory*) dari Eysenck yang merupakan alat tes yang terstandarisasi di Indonesia. *Eysenck Personality Inventory* merupakan alat tes yang disusun oleh Eysenck untuk mengukur kepribadian neurotik dan ekstraversi secara independen (Eysenck, 1967). Skala EPI terdiri dari 57 item dengan 24 item untuk mengukur kepribadian ekstraversi, 24 item untuk mengukur kepribadian neurotik, dan 9 item untuk tes kebohongan. Pada penelitian ini interpretasi hanya akan dilakukan hanya pada 24 item ekstraversi yang tersebar di nomor item 1, 3, 5, 8, 10, 13, 15, 17, 20, 22, 25, 27, 29, 32, 34, 37, 39, 41, 44, 46, 49, 51, 53, dan 56. Setiap item memiliki 2 pilihan jawaban yaitu “ya” dan “tidak”. Skoring pada pilihan jawaban yang ada adalah 1 untuk jawaban “ya” dan 0 untuk jawaban “tidak”.

3.05.02 Skala Perilaku Mengemudi Berisiko

Skala kedua yang akan diberikan kepada subjek penelitian ini adalah skala Perilaku Mengemudi Berisiko. Skala disusun berdasarkan lima aspek perilaku

mengemudi berisiko yang dinyatakan oleh Scott-Parker, dkk (2010) yaitu, *transient rule violations*, *fixed rule violations*, *misjudgement*, *risky driving exposure*, dan *driver mood*. Penyusunan skala diinspirasi oleh alat ukur yang juga disusun oleh Scott-Parker, dkk (2010) yang berjudul “*The risky behaviour of young drivers: Developing a measurement tool*” dengan dilakukannya penyesuaian bahasa, budaya, dan lingkungan yang ada di Kota Semarang.

Pada skala perilaku mengemudi berisiko terdapat 39 item dan seluruh item tersebut berifat *favourable*. Jumlah Item tiap aspek yang tidak seimbang dikarenakan hasil adaptasi alat ukur yang dilakukan baik secara budaya maupun lingkungan. Setiap item akan memiliki empat pilihan jawaban yaitu : Tidak Pernah (TP), Jarang (J), Sering (S), dan Sangat Sering (SS). Skoring pada item skala tersebut adalah sebagai berikut : 1 untuk TP, 2 untuk J, 3 untuk S, dan 4 untuk SS. *Blueprint* skala perilaku mengemudi berisiko dapat dilihat pada tabel 3.01.

Tabel 3.01. *Blueprint* Skala Perilaku Mengemudi Berisiko

No	Aspek	Jumlah Item
1.	Pelanggaran Sementara (<i>Transient Rule Violations</i>)	11
2.	Pelanggaran Tetap (<i>Fixed Rule Violations</i>)	8
3.	Penilaian Yang Keliru (<i>Misjudgement</i>)	8
4.	<i>Risky Driving Exposure</i>	8
5.	Suasana Hati Pengemudi (<i>Driver Mood</i>).	4
Total		39

3.06 Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur

Seberapa tinggi kepercayaan yang dapat diberikan terhadap kesimpulan hasil penelitian tergantung pada akurasi dan kecermatan data yang diperoleh. Data penelitian yang valid dan reliabel tentunya akan memberikan informasi yang akurat mengenai variabel dan hasil analisis dalam penelitian itu sendiri (Azwar, 2017). Maka dari itu, validitas dan reliabilitas merupakan dua syarat utama yang harus dipenuhi sebuah alat ukur untuk memperoleh suatu pengukuran yang cermat (Hasan, 2004 : 15).

3.06.01 Validitas Alat Ukur

Menurut Siregar (2014), validitas atau keabsahan menunjukkan seberapa jauh suatu alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur. Suatu alat ukur yang memiliki validitas yang tinggi berarti alat ukur tersebut mampu mengukur hal atau subjek yang hendak diukur dalam penelitian tersebut. Validitas skala perilaku mengemudi berisiko dilakukan dengan mengkorelasikan skor tiap item menggunakan teknik korelasi *Product Moment*. Hasil tersebut kemudian akan dikoreksi kembali menggunakan korelasi *Part Whole* untuk menghindari terjadinya *over estimate* (kelebihan bobot). Skala EPI sendiri memiliki validitas yang berkisar antara 0,89 – 0,93 (Dominika & Virilia, 2018).

3.06.02 Reliabilitas Alat Ukur

Reliabilitas adalah seberapa jauh konsistensi suatu alat ukur untuk dapat memberikan hasil yang sama dalam mengukur sebuah hal atau subjek yang sama (Hasan, 2004 ; 15). Tes dan skala psikologi menuntut koefisien reliabilitas ukur minimal $r_{xx} = 0,80$ untuk disebut layak digunakan dalam penelitian psikologi. Semakin tinggi nilai reliabilitas maka semakin baik karena dapat diyakini bahwa eror pengukuran yang terjadi adalah sangat kecil. Hasil nilai uji reliabilitas yang

semakin tinggi berarti semakin kecil eror pengukuran yang terjadi (Azwar, 2017 ; 150). Uji reliabilitas untuk skala perilaku mengemudi berisiko diukur dengan teknik *Alpha Chronbach*. Pemilihan penggunaan teknik *Alpha Cronbach* didasarkan pada pilihan jawaban kedua skala yang bukan merupakan pilihan “benar” dan “salah” melainkan merupakan suatu skala yang mengukur sikap atau perilaku subjek (Siregar, 2014 ; 89). Menurut Dominika dan Virlia (2018), EPI memiliki tingkat reliabilitas 0,98.

3.07 Metode Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kuantitatif meliputi pengolahan dan pengajian data dengan melakukan perhitungan untuk mendeskripsikan data dan melakukan pengujian hipotesis menggunakan uji statistik (Siregar, 2014 ; 125). Bentuk analisis data yang digunakan adalah analisis korelasional yang bertujuan untuk menguji ada atau tidaknya hubungan antar variabel. Analisis data dilakukan dengan teknik *Product Moment* dari Karl Pearson. Hasil analisa berupa apakah hipotesis penelitian dapat digeneralisasi atau tidak, apabila hipotesis diterima, maka artinya hasil penelitian menyatakan adanya hubungan antar variabel (Siregar, 2014 ; 144).