



---

## BAB 5

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 5.1. Umum

Berdasarkan metode penelitian yang tercantum dalam bab 3, maka analisis data primer diklasifikasikan berupa:

1. Analisis untuk mengetahui keterkaitan beberapa variabel yang ditentukan dengan analisis tabulasi silang. Analisis tabulasi silang (*crosstabs*) merupakan metode pendekatan yang memiliki beberapa metode uji statistik yang berbeda, tergantung pada variabel yang akan diidentifikasi hubungannya satu sama lain. Analisis tabulasi silang akan dihitung dengan aplikasi *Statistical Product and Service Solutions* (SPSS). Hasil tabulasi kemudian disajikan dalam tabel dengan variabel-variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris.
2. Analisis untuk menentukan nilai utilitas pengguna moda transportasi pribadi atau bus patas, yang selanjutnya diperoleh probabilitas untuk kondisi hipotesis dimana terjadi perpindahan pemilihan moda transportasi wisata ke bus pariwisata dengan teknik *stated preference*. Analisis ini dilakukan dengan analisis multi regresi dan kemudian analisis statistik terhadap hasil analisis regresi.

#### 5.2. Karakteristik responden penelitian

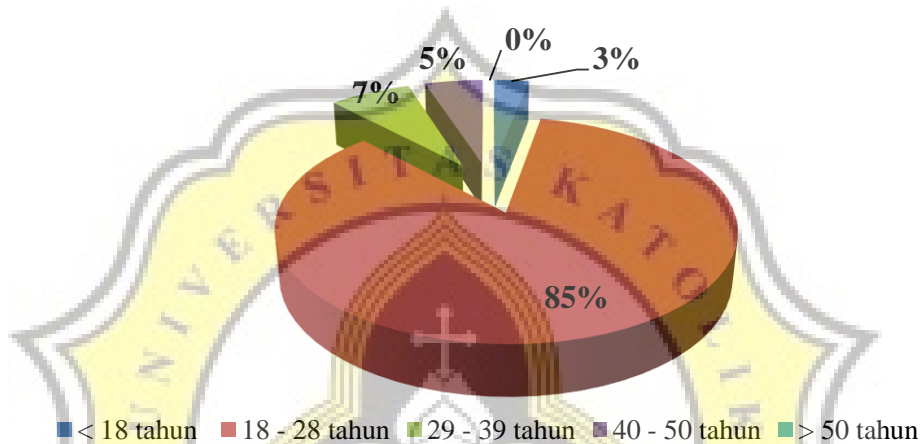
##### 5.2.1. Karakteristik berdasarkan usia

Jumlah responden penelitian yakni 100 orang dengan pembagian berdasarkan 5 segi usia. Dari jumlah responden yang mengisi kuesioner, wisatawan paling banyak pada usia produktif yakni 18 – 28 tahun yakni sejumlah 85 orang. Sedangkan untuk interval usia < 18 tahun sebanyak 3 orang, usia 29 – 39 tahun sebanyak 7 orang, dan usia 40 – 50 tahun sebanyak 5 orang. Secara jelas dapat dilihat pada Tabel 5.1 dan Gambar 5.1.

Tabel 5.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>1</b>	<b>Usia</b>		
	a. < 18 tahun	3	3
	b. 18 – 28 tahun	85	85
	c. 29 – 39 tahun	7	7
	d. 40 – 50 tahun	5	5
	e. > 50 tahun	-	0

Sumber: Pengolahan data (2015)



Gambar 5.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia  
Sumber: Pengolahan data (2019)

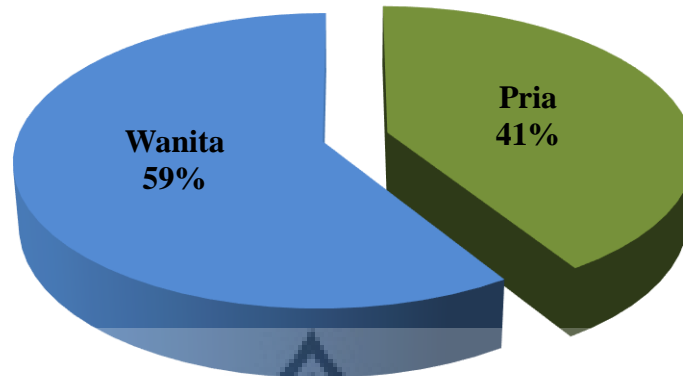
### 5.2.2. Karakteristik berdasarkan jenis kelamin

Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang yang berjenis kelamin pria berjumlah 41 orang, sedangkan yang berjenis kelamin wanita berjumlah 59 orang dari jumlah kebutuhan responden yakni 100 orang. Dapat dilihat bahwa responden lebih banyak berjenis kelamin wanita, dan secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.2. dan Gambar 5.2.

Tabel 5.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>2</b>	<b>Jenis kelamin</b>		
	a. Pria	41	41
	b. Wanita	59	59

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.3. Karakteristik berdasarkan pendidikan terakhir

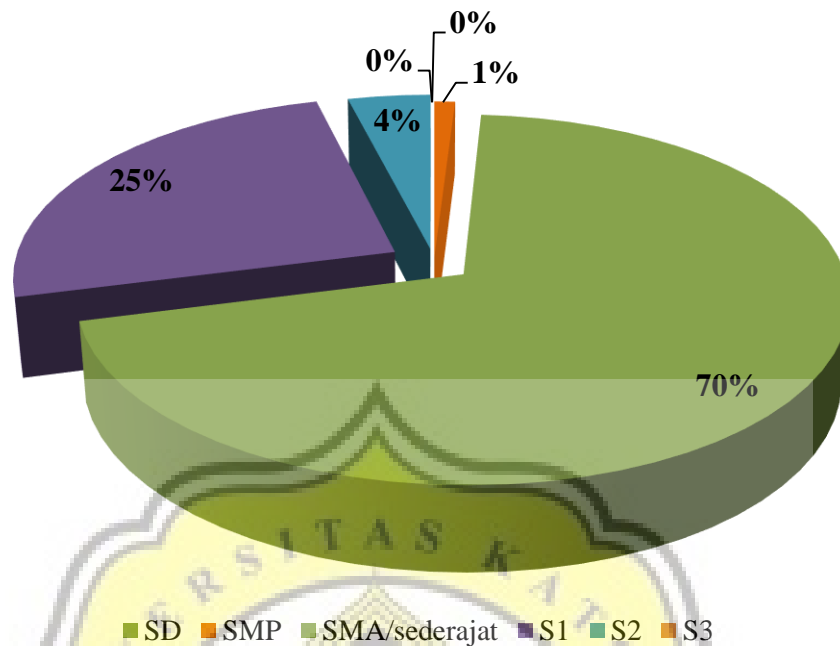
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang didominasi dengan pendidikan terakhir sekolah menengah atas atau sederajat (SMA/sederajat) yakni sejumlah 70 orang, sedangkan paling sedikit dari pilihan yang ada yakni sekolah dasar (SD) dan S3 yakni 0 orang.

Responden yang pendidikan terakhirnya sekolah menengah pertama (SMP) yakni sejumlah 1 orang, sedangkan untuk sarjana (S1) sejumlah 25 orang, dan untuk S2 sejumlah 4 orang. Secara rinci dapat dilihat pada Tabel 5.3. dan Gambar 5.3.

Tabel 5.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>3</b>	<b>Pendidikan terakhir</b>		
	a. SD	-	0
	b. SMP	1	1
	c. SMA/sederajat	70	70
	d. S1	25	25
	e. S2	4	4
	f. S3	-	0

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir  
Sumber: Pengolahan data (2019)

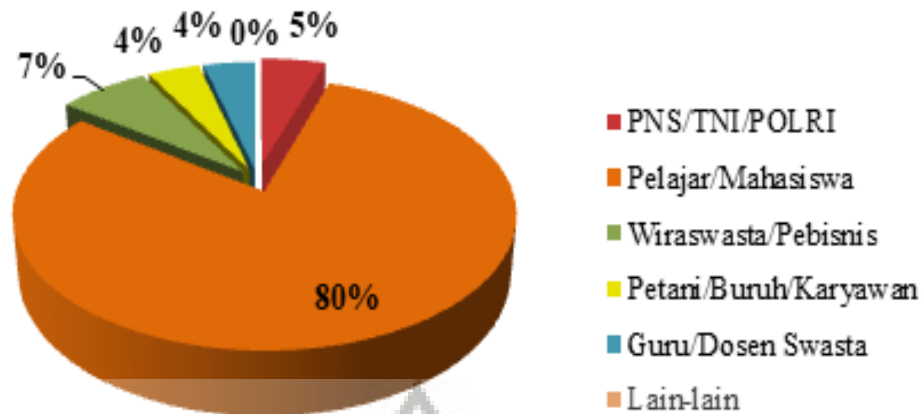
#### 5.2.4. Karakteristik berdasarkan pekerjaan

Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang yang berstatus sebagai pelajar atau mahasiswa berjumlah 80 orang, PNS/TNI/POLRI berjumlah 5 orang, wiraswasta/pebisnis berjumlah 7 orang, petani/buruh/karyawan berjumlah 4 orang, dan guru/dosen swasta berjumlah 4 orang. Dari Tabel 5.4. dan Gambar 5.4. dapat dilihat bahwa responden didominasi oleh pelajar atau mahasiswa.

Tabel 5.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>4</b>	<b>Pekerjaan</b>		
a.	PNS / TNI / POLRI	5	5
b.	Pelajar / Mahasiswa	80	80
c.	Wiraswasta/ Pebisnis	7	7
d.	Petani / Buruh / Karyawan	4	4
e.	Guru / Dosen Swasta	4	4
f.	Lain-lain (Tulis sendiri)	-	0

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.5. Karakteristik berdasarkan penghasilan

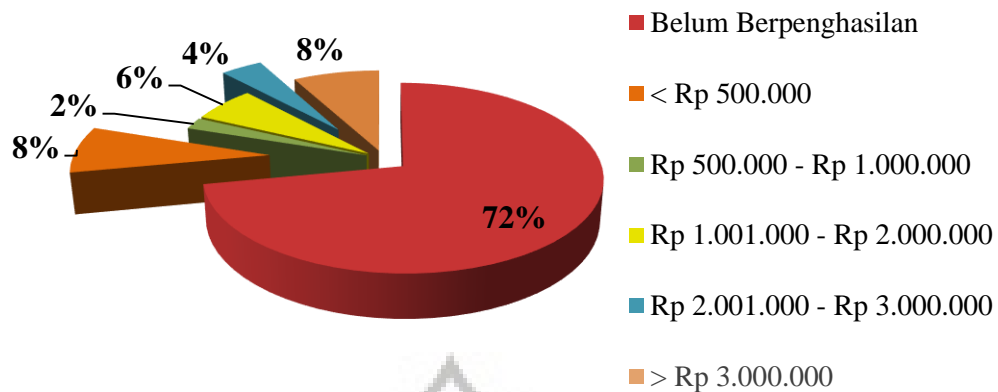
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang yang belum berpenghasilan sebanyak 72 orang, dimana hal ini berpengaruh dari pekerjaan responden yang mana didominasi dengan pelajar/mahasiswa. Responden yang berpenghasilan <Rp 500.000 berjumlah 8 orang, yang berpenghasilan Rp 500.000 – Rp 1.000.000 berjumlah 2 orang.

Responden dengan penghasilan Rp 1.001.000 – Rp 2.000.000 berjumlah 6 orang, sedangkan yang berpenghasilan Rp 2.001.000 – Rp 3.000.000 berjumlah 4 orang, dan yang berpenghasilan >Rp 3.000.000 berjumlah 8 orang. Secara jelas dapat dilihat pada Tabel 5.5. dan Gambar 5.5.

Tabel 5.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Penghasilan

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>5</b>	<b>Penghasilan</b>		
	a. Belum berpenghasilan	72	72
	b. < Rp 500.000	8	8
	c. Rp 500.000 - Rp 1.000.000	2	2
	d. Rp 1.001.000 - Rp 2.000.000	6	6
	e. Rp 2.001.000 - Rp 3.000.000	4	4
	f. > Rp 3.000.000	8	8

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.5. Karakteristik Responden Berdasarkan Penghasilan  
Sumber: Pengolahan data (2019)

#### 5.2.6. Karakteristik berdasarkan maksud perjalanan

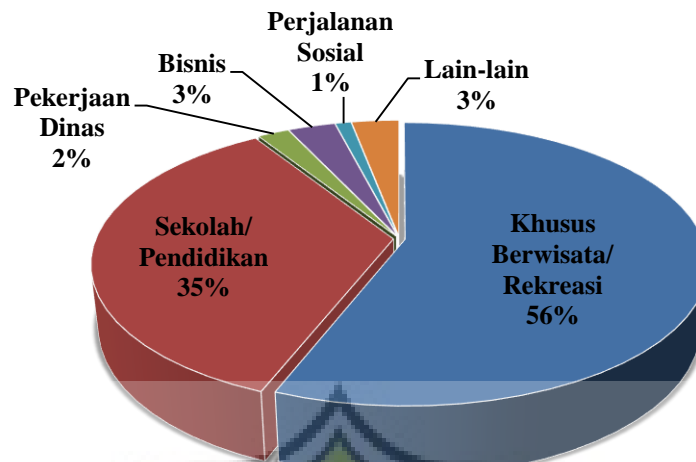
Berdasarkan hasil survei penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang rata-rata melakukan perjalanan dengan tujuan khusus berwisata/rekreasi yaitu berjumlah 56 orang. Sedangkan maksud perjalanan sosial merupakan pilihan paling sedikit yakni 1 orang.

Responden dengan maksud perjalanan karena sekolah/pendidikan berjumlah 35 orang, dengan maksud perjalanan pekerjaan dinas berjumlah 2 orang, sedangkan dengan maksud perjalanan bisnis dan lain-lain masing-masing sebanyak 3 orang. Secara jelas dapat dilihat pada Tabel 5.6. dan Gambar 5.6.

Tabel 5.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Maksud Perjalanan

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>6</b>	<b>Maksud perjalanan</b>		
	a. Khusus Berwisata / rekreasi	56	56
	b. Sekolah / pendidikan	35	35
	c. Pekerjaan Dinas	2	2
	d. Bisnis	3	3
	e. Perjalanan Sosial	1	1
	f. Lain-lain (Tulis sendiri)	3	3

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.6. Karakteristik Responden Berdasarkan Maksud Perjalanan  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.7. Karakteristik berdasarkan frekuensi perjalanan wisata dalam 1 tahun

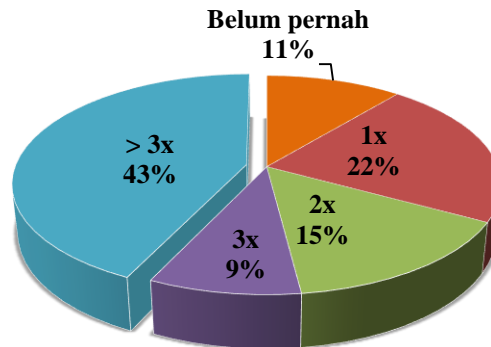
Berdasarkan hasil survei penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang, paling banyak responden melakukan perjalanan wisata lebih dari 3x dalam 1 tahun, sedangkan yang paling sedikit adalah 3x dalam seminggu.

Frekuensi perjalanan wisata lainnya yakni sebanyak 1x dalam setahun berjumlah 22 orang, responden dengan frekuensi perjalanan 2x sebanyak 15 orang, sedangkan responden yang belum pernah melakukan perjalanan wisata dan baru merencanakan ke Semarang/Ambarawa/Magelang yaitu sebanyak 11 orang. Secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.7 dan Gambar 5.7

Tabel 5.7.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi  
Perjalanan Wisata dalam Satu Tahun

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>7</b>	<b>Perjalanan wisata dalam 1 tahun</b>		
	a. Belum pernah, baru merencanakan	11	11
	b. 1x	22	22
	c. 2x	15	15
	d. 3x	9	9
	e. > 3x	43	43

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.7.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Frekuensi  
Perjalanan Wisata dalam Satu Tahun  
Sumber: Pengolahan data (2019)

#### 5.2.8. Karakteristik berdasarkan waktu ideal berwisata di Museum Kereta Api Ambarawa

Berdasarkan hasil survei penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang, menurut pilihan terbanyak responden waktu ideal untuk berwisata di Museum Kereta Api Ambarawa yaitu selama 1 jam dengan jumlah pemilih sebanyak 55 orang.

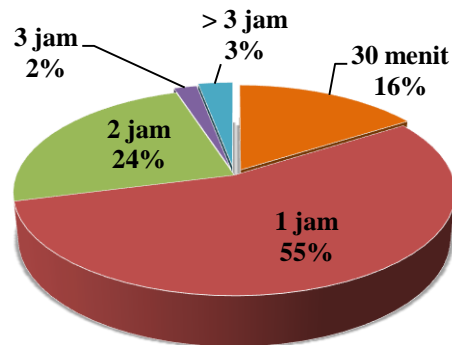
Dua puluh empat responden lainnya memilih waktu ideal berwisata di Museum Kereta Api Ambarawa yaitu selama 2 jam. Sedangkan yang memilih 30 menit sebanyak 16 orang, yang memilih 3 jam yaitu 2 orang, dan yang memilih waktu ideal selama lebih dari 3 jam sebanyak 3 orang. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.8. dan Gambar 5.8.

Tabel 5.8.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Ideal  
Berwisata di Museum Kereta Api Ambarawa

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>8</b>	<b>Waktu ideal wisata di Museum Kereta Api Ambarawa</b>		
	a. 30 menit	16	16
	b. 1 jam	55	55
	c. 2 jam	24	24
	d. 3 jam	2	2
	e. > 3 jam	3	3

Sumber: Pengolahan data (2019)





Gambar 5.8.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Ideal  
Berwisata di Museum Kereta Api Ambarawa  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.9. Karakteristik berdasarkan waktu ideal berwisata di Candi Borobudur

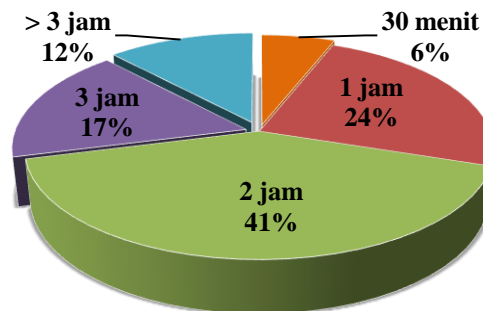
Berdasarkan hasil survei penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang, menurut pilihan terbanyak responden waktu ideal untuk berwisata di Museum Borobudur yaitu selama 2 jam dengan jumlah pemilih sebanyak 41 orang.

Dua puluh empat responden lainnya memilih waktu ideal berwisata di Candi Borobudur yaitu selama 1 jam. Sedangkan yang memilih 30 menit sebanyak 6 orang, yang memilih 3 jam yaitu 17 orang, dan yang memilih waktu ideal selama lebih dari 3 jam sebanyak 12 orang. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.9. dan Gambar 5.9.

Tabel 5.9.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Ideal  
Berwisata di Candi Borobudur

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>9</b>	<b>Waktu ideal wisata di Candi Borobudur</b>		
	a. 30 menit	6	6
	b. 1 jam	24	24
	c. 2 jam	41	41
	d. 3 jam	17	17
	e. > 3 jam	12	12

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.9.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Ideal  
Berwisata di Candi Borobudur  
Sumber: Pengolahan data (2019)

#### 5.2.10. Karakteristik berdasarkan biaya transportasi yang dibutuhkan dalam 1x perjalanan wisata

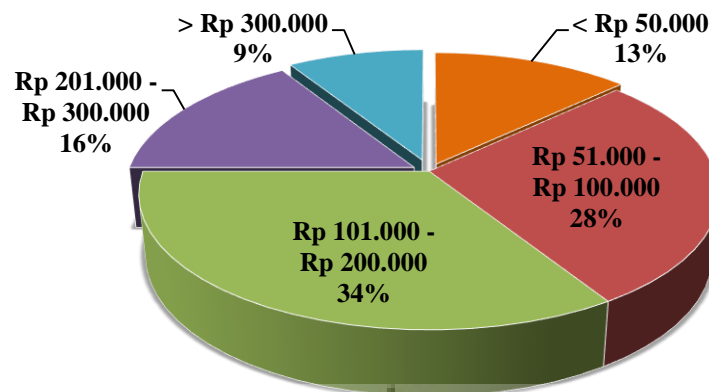
Berdasarkan biaya transportasi yang dibutuhkan dalam 1 kali perjalanan wisata dari Semarang ke Magelang, responden paling banyak memilih Rp 101.000 – Rp 200.000 yakni sebanyak 34 orang, sedangkan yang paling banyak yakni 9 orang memilih pengeluaran paling banyak sebesar lebih dari Rp 300.000.

Dua puluh delapan responden lainnya memilih biaya transportasi sebesar Rp 51.000 – Rp 100.000, 16 responden memilih biaya transportasi yang dikeluarkan sebesar Rp 201.000 – Rp 300.000, sedangkan 13 responden memilih biaya transportasi kurang dari Rp 50.000. secara lengkap dan jelas dapat dilihat pada Tabel 5.10 dan Gambar 5.10.

Tabel 5.10.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi  
yang dibutuhkan dalam 1x Perjalanan Wisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>10</b>	<b>Biaya rata-rata transportasi yang dibutuhkan dalam 1x perjalanan</b>		
	a. < Rp 50.000	13	13
	b. Rp 51.000 - Rp 100.000	28	28
	c. Rp 101.000 - Rp 200.000	34	34
	d. Rp 201.000 - Rp 300.000	16	16
	e. > Rp 300.000	9	9

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.10.

Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi yang dibutuhkan dalam 1x Perjalanan Wisata

Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.11. Karakteristik berdasarkan aspek pelayanan keselamatan, moda yang paling aman untuk berwisata

Berdasarkan aspek pelayanan keselamatan, responden paling banyak memilih mobil pribadi sebagai moda transportasi untuk berwisata yakni sebanyak 59 orang, sedangkan responden paling sedikit memilih mobil sewa dan sepeda motor sebagai moda transportasi wisata yakni masing-masing sebanyak 2 orang.

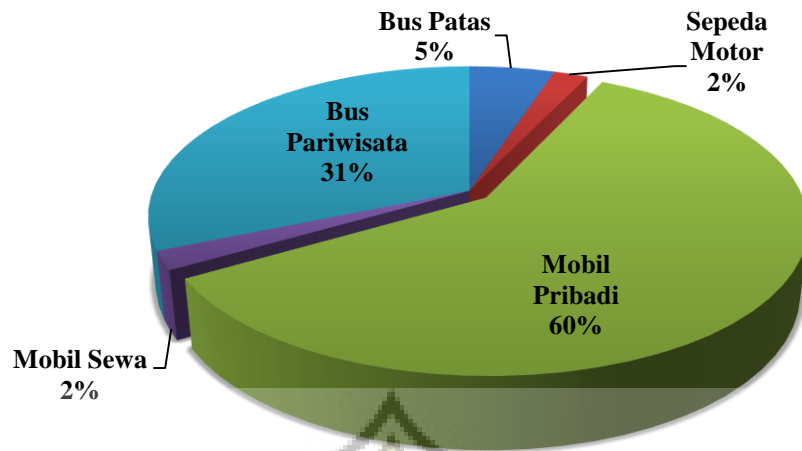
Tiga puluh satu responden lainnya memilih bus pariwisata sebagai moda transportasi yang dirasa aman dalam berwisata, sedangkan 5 responden lainnya memilih untuk menjadikan bus patas sebagai moda transportasinya. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.11. dan Gambar 5.11.

Tabel 5.11.

Karakteristik Responden Berdasarkan Aspek Pelayanan Keselamatan, Moda Transportasi Paling Aman untuk Berwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>11</b>	<b>Dari aspek pelayanan keselamatan, moda transportasi yang aman untuk berwisata</b>		
	a. Bus patas	5	5
	b. Sepeda motor	2	2
	c. Mobil pribadi	59	59
	d. Mobil sewa	2	2
	e. Bus pariwisata	31	31

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.11.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan Aspek Pelayanan Keselamatan,  
 Moda Transportasi Paling Aman untuk Berwisata  
 Sumber: Pengolahan data (2019)

#### 5.2.12. Karakteristik berdasarkan alasan tidak menggunakan bus pariwisata

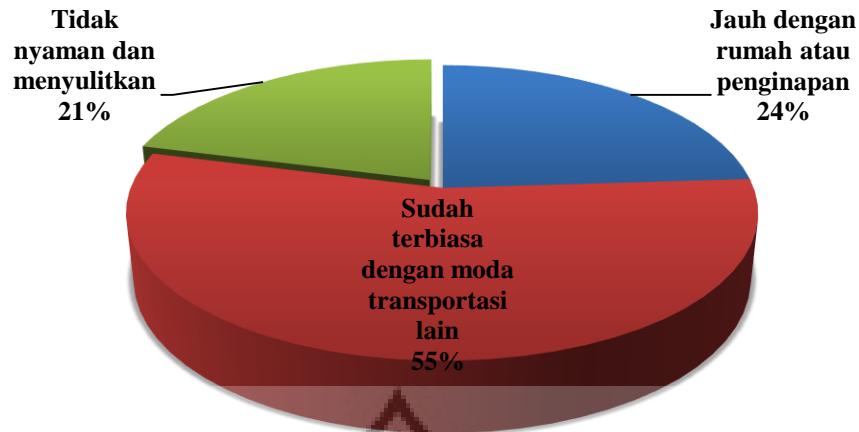
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang sebanyak 55 orang tidak memilih untuk menggunakan bus pariwisata sebagai moda transportasi wisata dengan alasan sudah terbiasa dengan moda transportasi lain.

Dua puluh empat orang lainnya tidak memilih untuk menggunakan bus pariwisata sebagai moda transportasi wisata dengan alasan terminal keberangkatan jauh dengan rumah atau tempat penginapan, sedangkan 21 orang tidak memilih menggunakan bus pariwisata dengan alasan tidak nyaman dan menyulitkan. Secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.12 dan Gambar 5.12.

Tabel 5.12.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan  
 Tidak Menggunakan Bus Pariwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>12</b>	<b>Alasan tidak menggunakan bus pariwisata</b>		
	a. Jauh dengan rumah atau penginapan	24	24
	b. Sudah terbiasa dengan moda transportasi lain	55	55
	c. Tidak nyaman dan menyulitkan	21	21

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.12.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Tidak Menggunakan Bus Pariwisata  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.13. Karakteristik berdasarkan alasan menggunakan bus pariwisata

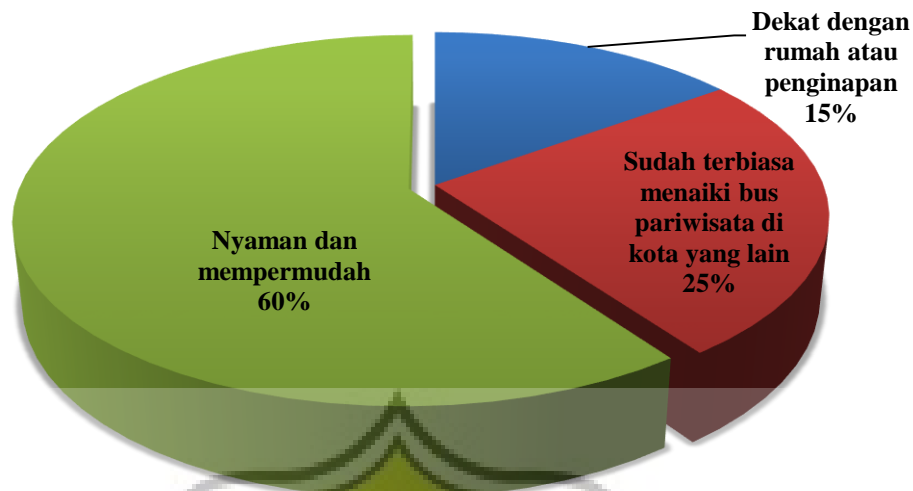
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang sebanyak 60 orang memilih untuk menggunakan bus pariwisata sebagai moda transportasi wisata dengan alasan akan lebih nyaman dan mempermudah perjalanan berwisata.

Dua puluh lima orang lainnya memilih untuk menggunakan bus pariwisata sebagai moda transportasi wisata dengan alasan sudah terbiasa menaiki bus pariwisata di kota yang lain, sedangkan 15 orang memilih menggunakan bus pariwisata dengan alasan dekat dengan rumah atau tempat penginapan. Secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.13 dan Gambar 5.13.

Tabel 5.13.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Menggunakan Bus Pariwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>13</b>	<b>Alasan menggunakan bus pariwisata</b>		
	a. Dekat dengan rumah atau penginapan	15	15
	b. Sudah terbiasa menaiki bus pariwisata di kota yang lain	25	25
	c. Nyaman dan mempermudah	60	60

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.13.  
Karakteristik Responden Berdasarkan  
Alasan Menggunakan Bus Pariwisata  
Sumber: Pengolahan data (2019)

#### 5.2.14. Karakteristik berdasarkan tarif yang layak untuk perjalanan bus pariwisata Semarang – Ambarawa

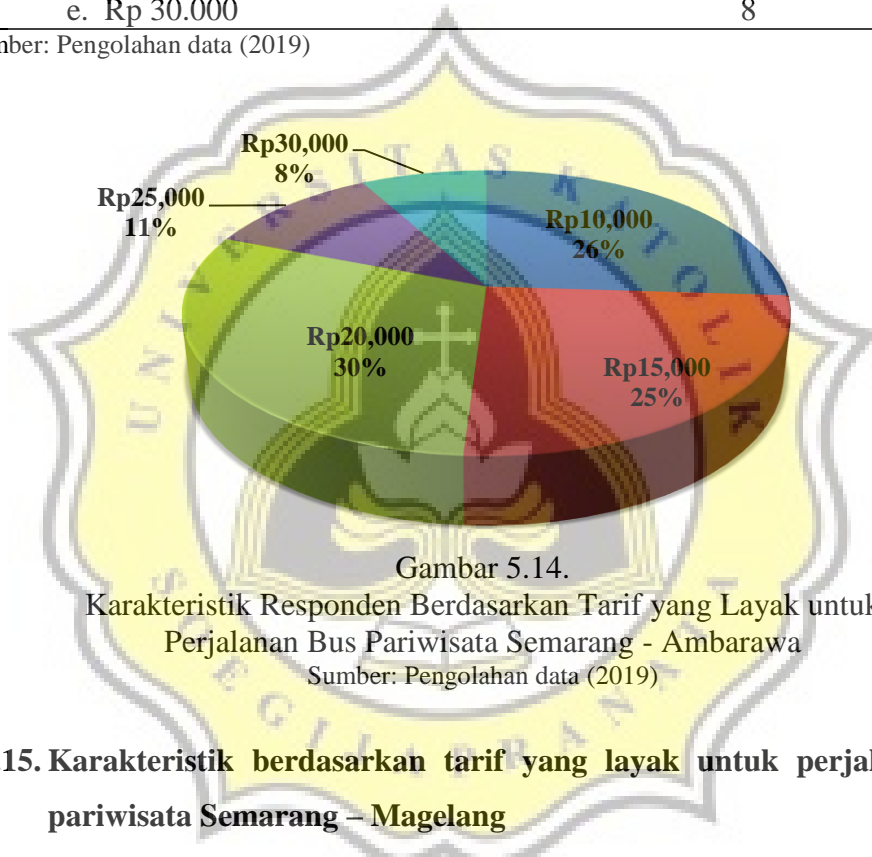
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang, Ambarawa, Magelang sebanyak 30 orang memilih tarif yang layak untuk perjalanan bus pariwisata Semarang–Ambarawa yakni sebesar Rp 20.000. Sedangkan, pilihan paling sedikit oleh responden adalah sebesar Rp 30.000 yakni sebanyak 8 orang.

Responden lain sebanyak 26 orang memilih biaya yang ideal untuk perjalanan bus pariwisata Semarang–Ambarawa yakni sebesar Rp 10.000, selanjutnya 25 orang memilih biaya yang ideal untuk perjalanan bus pariwisata Semarang – Ambarawa yakni sebesar Rp 15.000, dan 11 orang lain memilih biaya sebesar Rp 25.000. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.14. dan Gambar 5.15.

Tabel 5.14.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Tarif yang Layak untuk  
Perjalanan Bus Pariwisata Semarang - Ambarawa

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>14</b>	<b>Tarif yang pantas untuk perjalanan Semarang – Ambarawa</b>		
a.	Rp 10.000	26	26
b.	Rp 15.000	25	25
c.	Rp 20.000	30	30
d.	Rp 25.000	11	11
e.	Rp 30.000	8	8

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.14.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Tarif yang Layak untuk  
Perjalanan Bus Pariwisata Semarang - Ambarawa  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.15. Karakteristik berdasarkan tarif yang layak untuk perjalanan bus pariwisata Semarang – Magelang

Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang sebanyak 37 orang memilih tarif yang layak untuk perjalanan bus pariwisata Semarang–Magelang yakni sebesar Rp 35.000. Sedangkan, pilihan paling sedikit oleh responden adalah sebesar Rp 50.000 yakni sebanyak 6 orang.

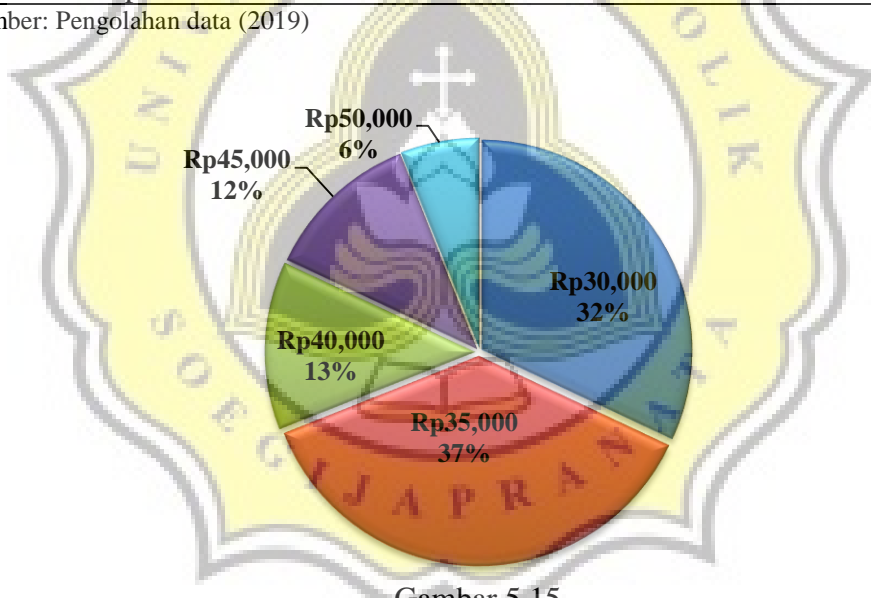
Responden lain sebanyak 32 orang memilih biaya yang ideal untuk perjalanan bus pariwisata Semarang–Ambarawa yakni sebesar Rp 30.000,

selanjutnya 13 orang memilih biaya yang ideal untuk perjalanan bus pariwisata Semarang–Ambarawa yakni sebesar Rp 40.000, dan 12 orang lain memilih biaya sebesar Rp 45.000. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.15. dan Gambar 5.15.

Tabel 5.15.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Tarif yang Layak untuk  
Perjalanan Bus Pariwisata Semarang - Magelang

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
15	Tarif yang pantas untuk perjalanan Semarang – Magelang		
	a. Rp 30.000	32	32
	b. Rp 35.000	37	37
	c. Rp 40.000	13	13
	d. Rp 45.000	12	12
	e. Rp 50.000	6	6

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.15.

Karakteristik Responden Berdasarkan Tarif yang Layak untuk  
Perjalanan Bus Pariwisata Semarang - Magelang

Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.16. Karakteristik berdasarkan angkutan untuk menuju terminal keberangkatan

Karakteristik responden berdasarkan angkutan yang akan digunakan untuk menuju ke terminal keberangkatan yakni Museum Mandala Bakti didominasi



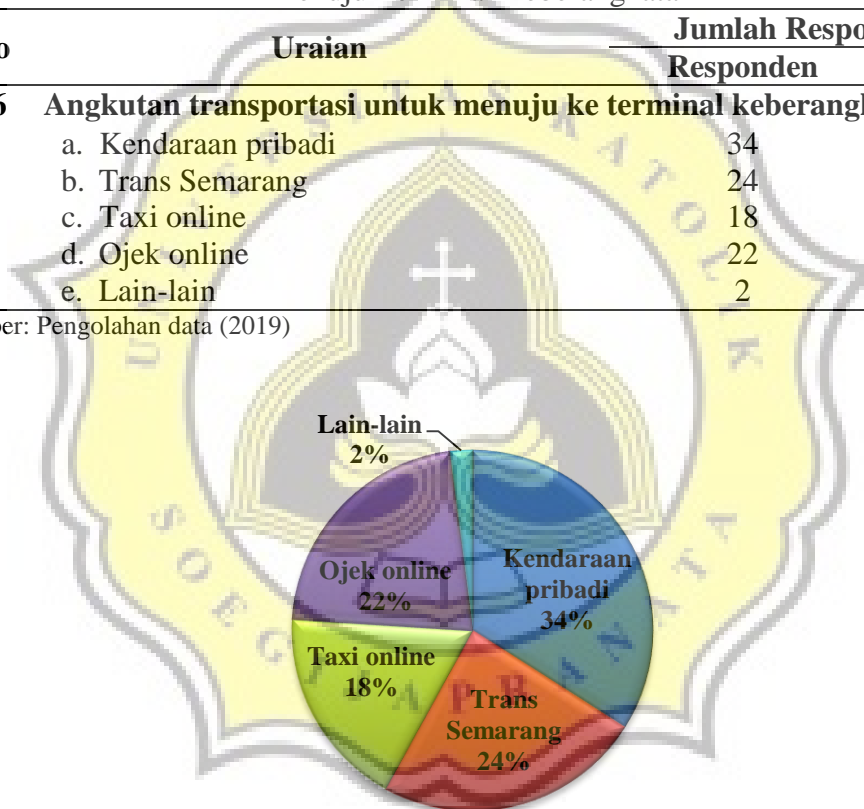
dengan pilihan kendaraan pribadi yakni sejumlah 34 orang, dan pilihan paling sedikit yakni lain-lain dengan jumlah 2 orang.

Pilihan angkutan lainnya adalah Trans Semarang dengan jumlah 24 orang, pilihan ojek *online* dengan jumlah 22 orang, dan yang terakhir pilihan taksi *online* dengan jumlah 18 orang. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.16 dan Gambar 5.16.

Tabel 5.16.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Angkutan untuk  
Menuju Terminal Keberangkatan

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>16</b>	<b>Angkutan transportasi untuk menuju ke terminal keberangkatan</b>		
	a. Kendaraan pribadi	34	34
	b. Trans Semarang	24	24
	c. Taxi online	18	18
	d. Ojek online	22	22
	e. Lain-lain	2	2

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.16.  
Karakteristik Responden Berdasarkan Angkutan untuk  
Menuju Terminal Keberangkatan

Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.17. Karakteristik berdasarkan pernah menggunakan bus pariwisata

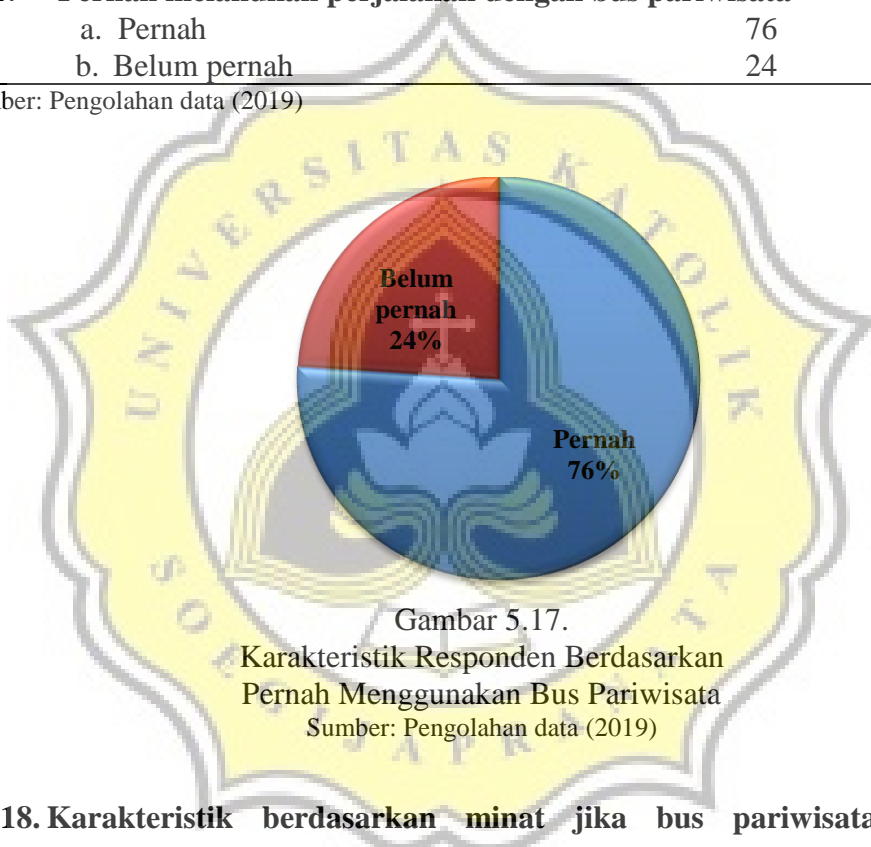
Karakteristik responden berdasarkan sudah atau belum pernahnya menaiki bus pariwisata didominasi dengan jawaban pernah, yakni sebanyak 76 orang

responden. Sedangkan, untuk responden yang belum pernah menaiki bus pariwisata berjumlah 24 orang responden. Secara jelas dapat dilihat pada Tabel 5.17 dan Gambar 5.17.

Tabel 5.17.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan  
 Pernah Menggunakan Bus Pariwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>17</b>	<b>Pernah melakukan perjalanan dengan bus pariwisata</b>		
	a. Pernah	76	76
	b. Belum pernah	24	24

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.17.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan  
 Pernah Menggunakan Bus Pariwisata  
 Sumber: Pengolahan data (2019)

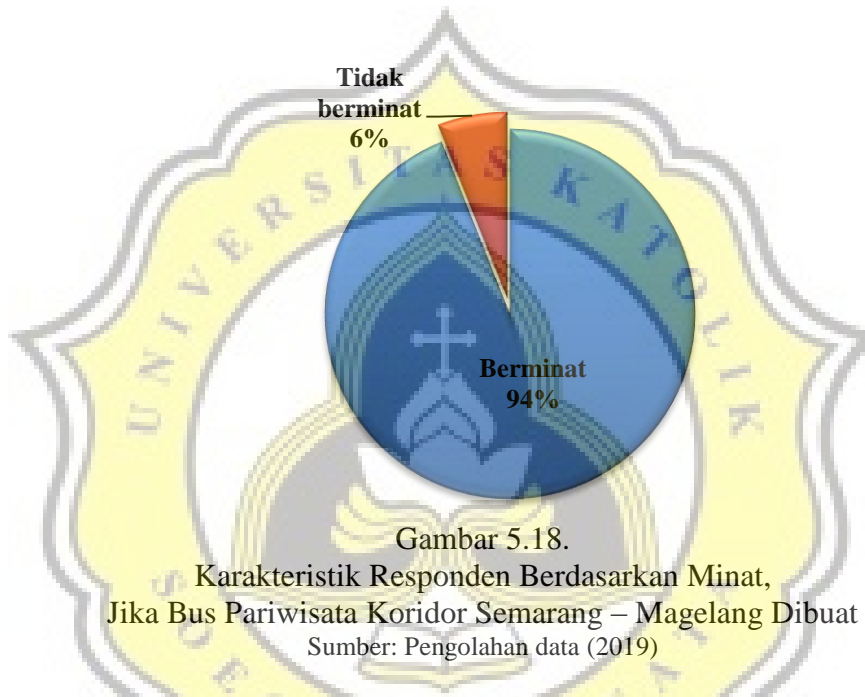
### 5.2.18. Karakteristik berdasarkan minat jika bus pariwisata koridor Semarang – Magelang dibuat

Karakteristik berdasarkan minat responden jika bus pariwisata Semarang – Magelang dibuat didominasi dengan jawaban berminat, yakni sebanyak 94 orang responden. Sedangkan, untuk responden yang tidak berminat menaiki bus pariwisata berjumlah 6 orang responden. Secara jelas dapat dilihat pada Tabel 5.18 dan Gambar 5.18.

Tabel 5.18.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan Minat,  
 Jika Bus Pariwisata Koridor Semarang – Magelang Dibuat

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
18	<b>Apakah anda berminat jika dibuat bus pariwisata koridor Semarang – Magelang</b>		
	a. Berminat	94	94
	b. Tidak berminat	6	6

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.18.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan Minat,  
 Jika Bus Pariwisata Koridor Semarang – Magelang Dibuat  
 Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.19. Karakteristik berdasarkan tujuan wisata yang akan dikunjungi

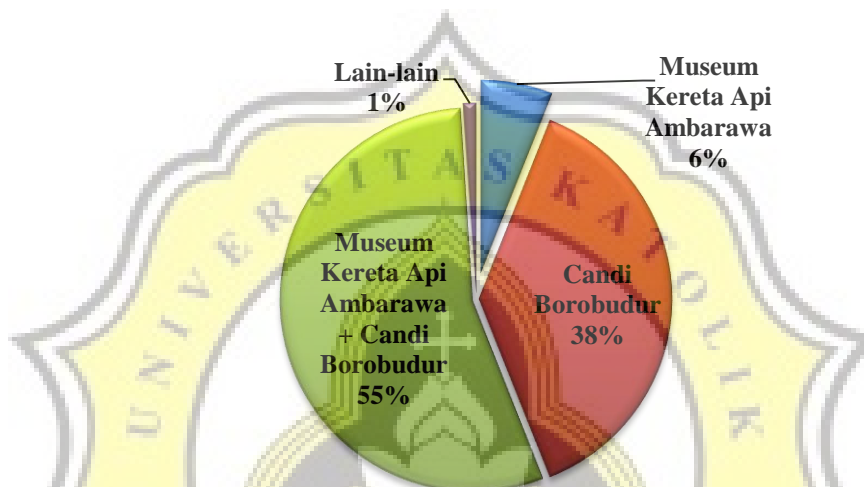
Karakteristik berdasarkan tujuan wisata yang akan dikunjungi oleh responden didominasi dengan pilihan Museum Kereta Api Ambarawa dan dilanjutkan ke Candi Borobudur yakni sebanyak 55 responden, sedangkan pilihan paling sedikit yakni lain-lain yang disebutkan merupakan Gua Maria Kerep Ambarawa oleh seorang responden.

Tiga puluh delapan responden lainnya memilih untuk hanya mengunjungi tempat wisata Candi Borobudur, sedangkan 6 responden yang lain memilih untuk hanya mengunjungi Museum Kereta Api Ambarawa. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.19 dan Gambar 5.19.

Tabel 5.19. Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Wisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>19</b>	<b>Tujuan wisata yang akan dikunjungi</b>		
	a. Museum Kereta Api Ambarawa	6	6
	b. Candi Borobudur	38	38
	c. Museum Kereta Api Ambarawa + Candi Borobudur	55	55
	d. Pilihan Lainnya	1	1

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.19. Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Wisata  
Sumber: Pengolahan data (2019)

#### 5.2.20. Karakteristik berdasarkan hari ideal untuk bus pariwisata beroperasi

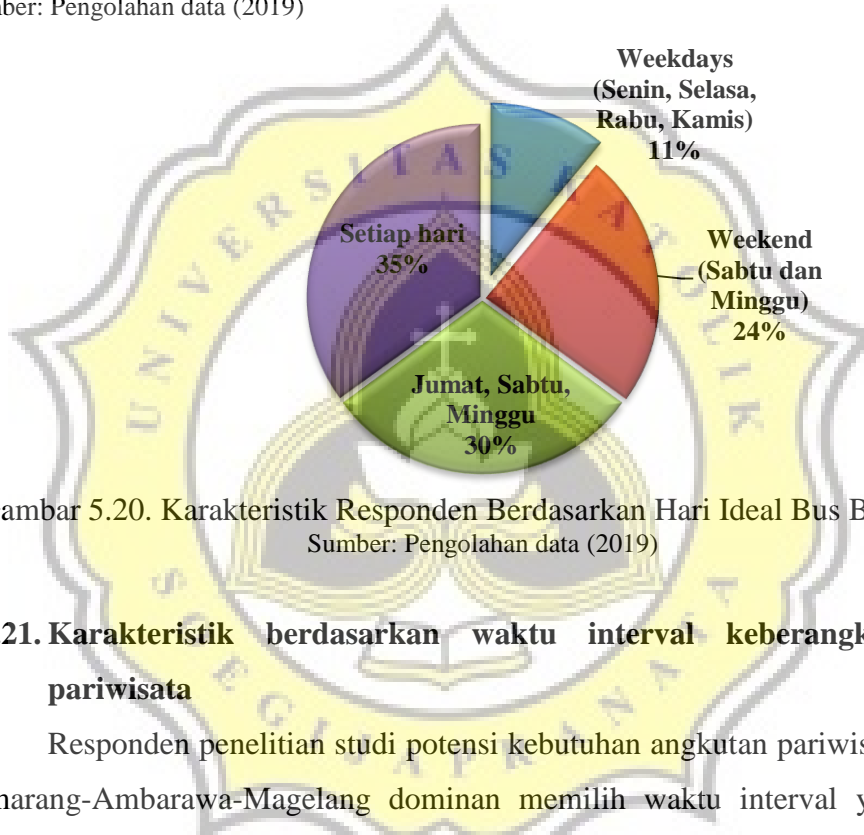
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang sebanyak 35 orang menginginkan bus pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang beroperasi setiap hari, sementara 30 orang lainnya menginginkan bus pariwisata hanya beroperasi di hari Jumat, Sabtu, dan Minggu.

Dua puluh empat orang responden lainnya menginginkan bus pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang beroperasi di saat *weekend* atau pada hari Sabtu dan Minggu. Sementara, 11 orang responden lagi memilih untuk bus pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang beroperasi di saat *weekdays* atau pada hari Senin, Selasa, Rabu, dan Kamis. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.20. dan Gambar 5.20.

Tabel 5.20. Karakteristik Responden Berdasarkan Hari Ideal Bus Beroperasi

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
20	<b>Hari ideal untuk bus pariwisata koridor Semarang – Magelang beroperasi</b>		
	a. <i>Weekdays</i> (Senin, Selasa, Rabu, Kamis)	11	11
	b. <i>Weekend</i> (Sabtu dan Minggu)	24	24
	c. Jumat, Sabtu, Minggu	30	30
	d. Setiap hari	35	35

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.20. Karakteristik Responden Berdasarkan Hari Ideal Bus Beroperasi  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.21. Karakteristik berdasarkan waktu interval keberangkatan bus pariwisata

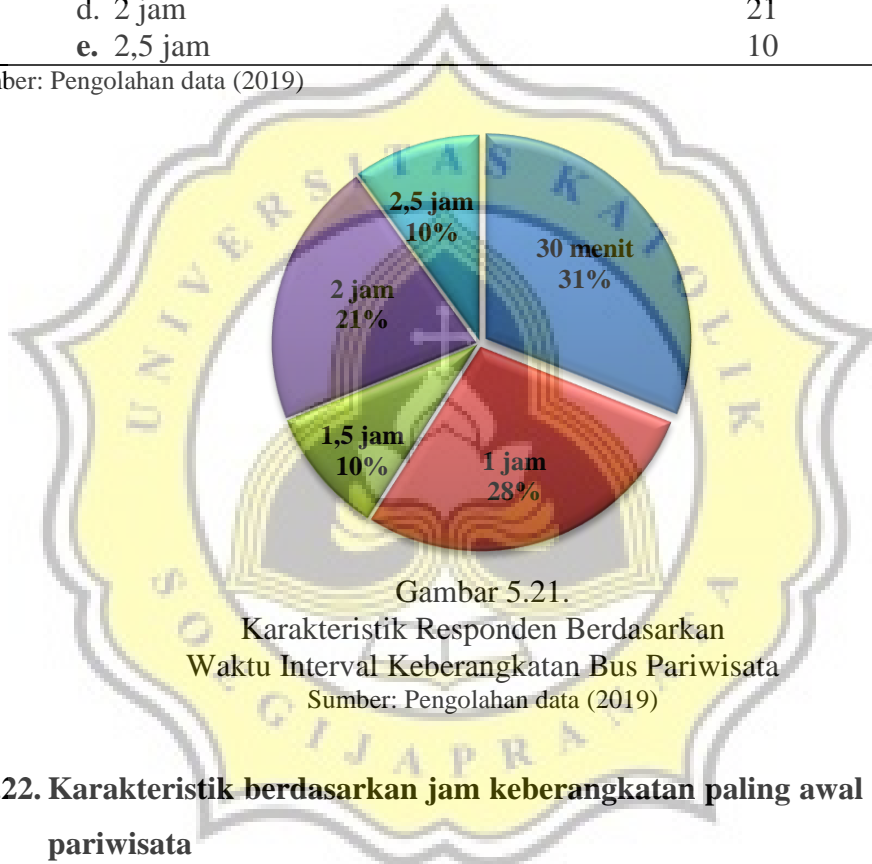
Responden penelitian studi potensi kebutuhan angkutan pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang dominan memilih waktu interval yang cocok untuk keberangkatan bus pariwisata yang satu dengan lainnya adalah selama 30 menit, yakni sebanyak 31 orang. Sedangkan, pilihan tersedikit yakni selama 1,5 jam dan 2,5 jam yang jumlahnya masing-masing 10 responden.

Dua puluh delapan responden lain memilih waktu interval yang cocok untuk keberangkatan bus pariwisata yang satu dengan lainnya adalah selama 1 jam. Dan 21 responden lainnya memilih waktu interval yang cocok untuk keberangkatan bus pariwisata yang satu dengan lainnya adalah selama 2 jam. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.21 dan Gambar 5.21.

Tabel 5.21.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan  
 Waktu Interval Keberangkatan Bus Pariwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
21	<b>Waktu interval keberangkatan ideal untuk bus pariwisata koridor Semarang – Magelang</b>		
	a. 30 menit	31	31
	b. 1 jam	28	28
	c. 1,5 jam	10	10
	d. 2 jam	21	21
	e. 2,5 jam	10	10

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.21.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan  
 Waktu Interval Keberangkatan Bus Pariwisata  
 Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.22. Karakteristik berdasarkan jam keberangkatan paling awal untuk bus pariwisata

Karakteristik berdasarkan jam keberangkatan paling awal untuk bus pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang oleh responden didominasi dengan pilihan jam 06.00 WIB yakni sebanyak 36 orang. Sementara untuk pilihan paling sedikit yakni jam 10.00 WIB sebanyak 2 orang.

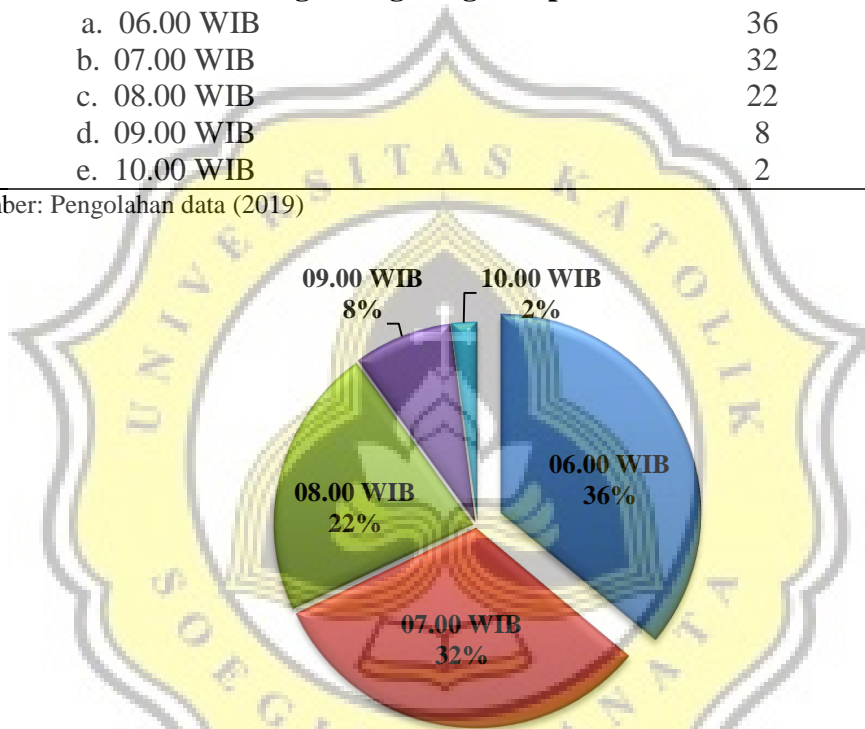
Pilihan waktu keberangkatan lainnya yakni jam 07.00 WIB dengan jumlah responden sebanyak 32 orang. Selanjutnya, 22 orang responden memilih waktu keberangkatan awal yakni jam 08.00 WIB. Dan 8 orang responden lainnya memilih

jam 09.00 WIB. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.22 dan Gambar 5.22.

Tabel 5.22.  
Karakteristik Responden Berdasarkan  
Waktu Keberangkatan Paling Awal Bus Pariwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
22	<b>Jam keberangkatan paling awal yang ideal untuk bus pariwisata koridor Semarang – Magelang beroperasi</b>		
	a. 06.00 WIB	36	36
	b. 07.00 WIB	32	32
	c. 08.00 WIB	22	22
	d. 09.00 WIB	8	8
	e. 10.00 WIB	2	2

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.22.  
Karakteristik Responden Berdasarkan  
Waktu Keberangkatan Paling Awal Bus Pariwisata  
Sumber: Pengolahan data (2019)

### 5.2.23. Karakteristik berdasarkan jam pulang paling akhir untuk bus pariwisata

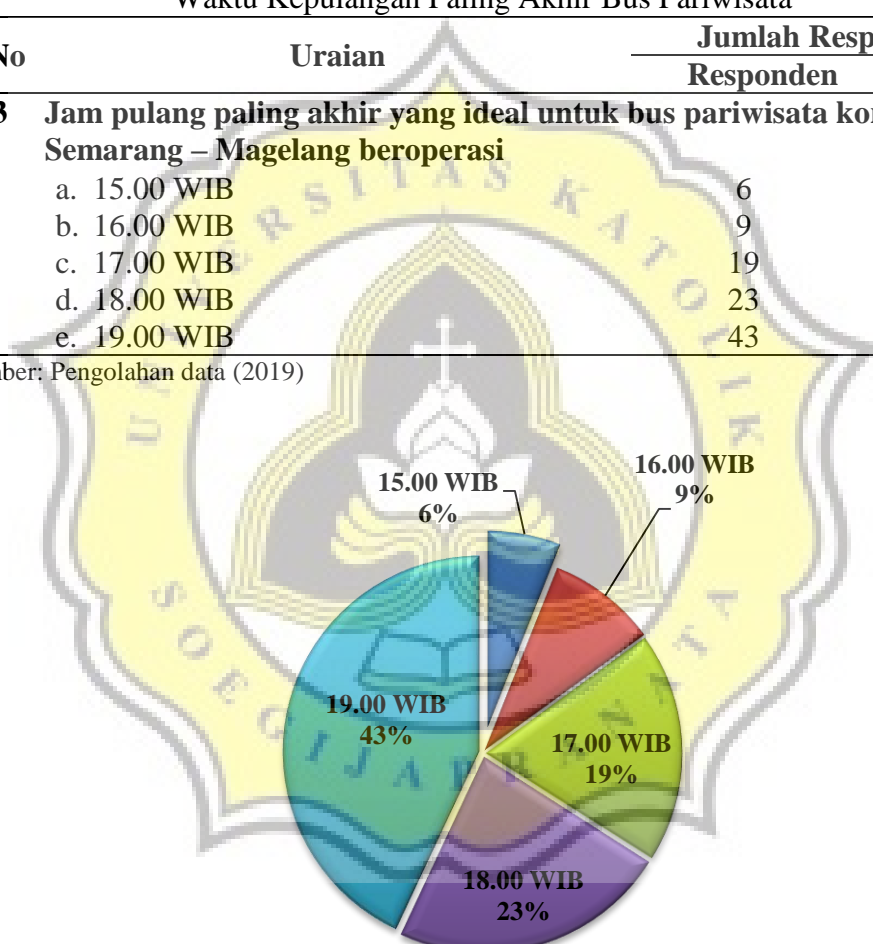
Karakteristik berdasarkan jam kepulangan paling akhir untuk bus pariwisata koridor Semarang-Ambarawa-Magelang oleh responden didominasi dengan pilihan jam 19.00 WIB yakni sebanyak 43 orang. Sementara untuk pilih paling sedikit yakni jam 15.00 WIB sebanyak 6 orang.

Pilihan waktu kepulangan lainnya yakni jam 18.00 WIB dengan jumlah responden sebanyak 23 orang. Selanjutnya, 19 orang responden memilih waktu kepulangan paling akhir yakni jam 17.00 WIB. Dan 9 orang responden lainnya memilih jam 16.00 WIB. Secara jelas dan lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.23 dan Gambar 5.23.

Tabel 5.23.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan  
 Waktu Kepulangan Paling Akhir Bus Pariwisata

No	Uraian	Jumlah Responden	
		Responden	%
<b>23</b>	<b>Jam pulang paling akhir yang ideal untuk bus pariwisata koridor Semarang – Magelang beroperasi</b>		
	a. 15.00 WIB	6	6
	b. 16.00 WIB	9	9
	c. 17.00 WIB	19	19
	d. 18.00 WIB	23	23
	e. 19.00 WIB	43	43

Sumber: Pengolahan data (2019)



Gambar 5.23.  
 Karakteristik Responden Berdasarkan  
 Waktu Kepulangan Paling Akhir Bus Pariwisata

Sumber: Pengolahan data (2019)





### 5.3. Analisis data teknik *stated preference*

Analisis data dengan teknik *stated preference* dilakukan dengan analisis regresi linier berganda, dimana pilihan responden berdasarkan rating. Responden individu adalah berupa pilihan terhadap nilai rating yang disajikan dalam skala semantik (makna).

Sebanyak 752 data yang ada, kemudian akan ditransformasikan dalam skala numerik dengan menggunakan linier logit pada probabilitas tertentu untuk masing-masing nilai rating. Dalam hal ini nilai probabilitas yang digunakan, dihitung terlebih dahulu seperti pada Tabel 5.24

Tabel 5.24. Skala Probabilitas

Poin Rating	Banyaknya Muncul	Skala Probabilitas
		$\frac{\text{Banyaknya daya muncul}}{\text{Jumlah data}} \times 100$
5	241	32,0479
4	277	36,8351
3	118	15,6915
2	79	10,5053
1	37	4,9202

Sumber: Pengolahan data (2019)

Skala probabilitas yang ada merupakan variabel terikat dari data penelitian, sedangkan peningkatan pendapatan, waktu tempuh perjalanan, peningkatan biaya perjalanan, dan pelayanan yang diberikan merupakan variabel bebasnya. Data yang ada kemudian diolah dengan bantuan aplikasi SPSS. Data yang akan dimasukkan dalam SPSS dapat dilihat pada Lampiran 2.

Dari hasil olahan SPSS, koefisien regresi digunakan untuk membuat persamaan regresi dengan peningkatan pendapatan, pertimbangan tarif, waktu tempuh perjalanan, biaya rata-rata perjalanan, dan kualitas pelayanan. Hasil persamaan regresi dapat dilihat pada Persamaan 5.1. atau secara lengkap dapat dilihat pada Lampiran 3,

$$U_{BP} - U_{KP} = 592,966 - 0,646X_1 + 2,290X_2 - 0,002X_3 + 4.389X_4 \text{ Persamaan 5.1.}$$
$$Adjusted R^2 = 0,168$$



Keterangan :

$U_{BP} - U_{KP}$  : Minat responden untuk menggunakan bus pariwisata

$X_1$  : Pendapatan responden

$X_2$  : Kecepatan bus pariwisata

$X_3$  : Biaya perjalanan bus pariwisata

$X_4$  : Pelayanan yang diberikan bus pariwisata

Model persamaan yang didapat diterjemahkan secara garis besar dengan memperhatikan besar kecilnya konstanta model dan nilai koefisien yang ada. Nilai koefisien menunjukkan pengaruh kontribusi yang dihasilkan dari masing-masing variabel. Tanda positif pada persamaan menunjukkan hal yang disukai responden, sedangkan tanda negatif berarti hal yang tidak disukai responden.

Dari persamaan regresi tersebut di atas diketahui bahwa jika  $X_1$  (pendapatan responden) bertambah, maka minat responden untuk menggunakan bus pariwisata akan berkurang. Sedangkan, bila  $X_2$  (kecepatan bus pariwisata) bertambah maka minat responden untuk menggunakan bus pariwisata akan bertambah pula.

Faktor  $X_3$  (biaya perjalanan bus pariwisata) juga mempengaruhi pemilihan responden, bila biaya yang dibutuhkan semakin meningkat maka minat responden untuk menggunakan bus pariwisata akan berkurang. Sementara, bila  $X_4$  (pelayanan yang diberikan bus pariwisata) semakin meningkat maka minat responden untuk menggunakan bus pariwisata juga akan semakin meningkat.

#### **5.4. Probabilitas pemilihan moda**

Probabilitas pemilihan moda yang akan ditampilkan merupakan hubungan antara selisih utilitas bus pariwisata-mobil pribadi dengan probabilitas pemilihan moda. Semakin tinggi selisih yang dihasilkan maka semakin besar peluang seseorang akan memilih bus pariwisata dalam perjalanan wisatanya.

Sebaliknya bila selisih antara utilitas bus pariwisata-mobil pribadi dengan probabilitas pemilihan moda semakin rendah maka makin besar peluang seseorang untuk memilih moda transportasi pribadi sebagai transportasi wisatanya. Hasil



perhitungan selisih antara utilitas bus pariwisata-mobil pribadi dengan probabilitas pemilihan moda dapat dilihat pada Tabel 5.25.

Tabel 5.25. Probabilitas Pemilihan Moda Transportasi Wisata

Uraian	Pendapatan	Kecepatan	Biaya	Pelayanan	U(BP-KP)	PBP	PKP
1	25	-10	5000	1	0.5744	0.3602	0.6398
2	25	-10	10000	0	0.5700	0.3612	0.6388
3	25	-20	5000	0	0.5471	0.3665	0.6335
4	25	-20	10000	1	0.5515	0.3655	0.6345
5	50	-10	5000	0	0.5700	0.3612	0.6388
6	50	-10	10000	1	0.5744	0.3602	0.6398
7	50	-20	5000	1	0.5515	0.3655	0.6345
8	50	-20	10000	0	0.5471	0.3665	0.6335

Sumber: Pengolahan data (2019)

Dari hasil pengolahan data yang ada terlihat bahwa probabilitas seseorang memilih angkutan bus pariwisata lebih kecil dibandingkan moda transportasi lain dalam hal ini mobil pribadi dan moda yang lainnya dalam melakukan perjalanan pariwisata.

## 5.5. Hasil uji statistik

### 5.5.1. Uji F (F-test)

Dalam penentuan nilai f kritis, dapat dilakukan dengan melihat tabel F pada Lampiran 5. Untuk jumlah parameter  $k = 4$ , jumlah observasi  $n = 100$ , dan nilai  $\alpha = 0,05$ , setelah dilakukan perhitungan interpolasi maka didapat  $F_{kritis} = 2,72$ . Sementara untuk hasil  $F_{hitung}$  diperoleh 1,352 dapat dilihat pada Lampiran 4. Selanjutnya, bila dilihat dari nilai signifikannya menunjukkan nilai 0,419 dimana nilai ini  $> 0,05$  sehingga variabel bebas yang digunakan dinyatakan tidak berpengaruh.

Dari hasil yang ada, menunjukkan bahwa  $F_{kritis} > F_{hitung}$ , yang artinya variabel bebas yang ada secara bersama-sama bukan merupakan variabel penjelas yang signifikan terhadap variabel terikat.



### 5.5.2. Pengukuran prosentase pengaruh semua atribut (*Adjusted R-Square*)

Prosentase semua atribut atau variabel yang digunakan terhadap utilitas pemilihan moda ditunjukkan oleh besarnya koefisien determinasi (*Adjusted R<sup>2</sup>*). Dari hasil pengolahan data yang dilakukan, nilai *adjusted R<sup>2</sup>* yang diperoleh adalah sebesar 0,168, yang berarti pengaruh semua variabel terhadap perubahan utilitas adalah sebesar 16,8%.

Dari hasil *adjusted R<sup>2</sup>* sebesar 16,8% dapat diketahui bahwa masih tersisa 83,2% untuk memenuhi 100% atau sempurna. Artinya, terdapat 83,2% faktor lain (selain  $X_1$ ,  $X_2$ ,  $X_3$ , maupun  $X_4$ ) yang berpengaruh terhadap minat pengguna bus pariwisata dan belum diketahui secara pasti.

Nilai pengaruh atau *adjusted R<sup>2</sup>* yang kurang baik ini dapat juga dipengaruhi oleh perbedaan persepsi oleh masing-masing responden akan kualitas bus pariwisata yang ditawarkan. Ataupun dapat dipengaruhi oleh ketidak-sungguhan responden dalam mengisi kuesioner yang telah disediakan.

### 5.6. Analisis tabulasi silang

Analisis tabulasi silang (*crosstabs*) adalah analisa yang digunakan untuk menganalisis keterkaitan beberapa variabel yang dicamtumkan dengan variabel yang ada. Pada analisa ini akan diambil variabel umur, maksud perjalanan, karakteristik waktu operasional, penghasilan, tarif perjalanan bus pariwisata, pekerjaan, dan hari operasional bus pariwisata dari pilihan responden.

#### 5.6.1. Pekerjaan dengan karakteristik umur, maksud perjalanan, dan frekuensi

Hasil analisis untuk hubungan antara karakteristik umur, maksud perjalanan, dan frekuensi perjalanan dapat dilihat pada Lampiran 6. Perjalanan wisata paling banyak dilakukan oleh orang-orang dengan usia produktif yakni 18-28 tahun dengan maksud perjalanan yang beragam pula. Sesuai dengan hasil survei yang dilakukan, maksud perjalanan yang dilakukan didominasi dengan alasan khusus berwisata, namun adapula yang dilakukan dengan alasan sekolah,



pekerjaan, bisnis, bahkan perjalanan sosial. Dengan adanya bus pariwisata responden berharap perjalanan mereka dapat dimudahkan khususnya untuk perjalanan wisata.

Pada usia produktif yakni 18-28 tahun, kebanyakan responden merupakan mahasiswa/pelajar. Sementara untuk usia diatas yakni 29-39 tahun lebih banyak bekerja sebagai wiraswasta/pebisnis. Sedangkan pada usia yang lainnya beberapa responden merupakan pegawai negeri, pegawai swasta, maupun karyawan biasa.

Alasan yang paling banyak dipilih responden dalam menggunakan bus pariwisata adalah nyaman dan mempermudah. Hal ini berarti besar harapan dari responden bahwa, apabila bus pariwisata dioperasikan akan lebih membantu perjalanan wisata mereka yang dipastikan dapat membuat nyaman juga, sehingga tidak menyulitkan. Selain itu, adapula responden yang memilih bus pariwisata karena merasa terminal keberangkatan bus dekat dengan rumah atau tempat penginapan mereka.

Frekuensi perjalanan wisata yang dilakukan oleh responden dalam setahun didominasi dengan jumlah lebih dari 3x perjalanan, dan didominasi oleh pelajar/mahasiswa. Sementara itu, ada pula responden yang melakukan perjalanan wisata dengan intensitas antara 1-3 kali dalam setahun.

#### **5.6.2. Umur dengan karakteristik waktu operasional**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, responden yang melakukan perjalanan wisata didominasi dengan usia produktif yakni 18-28 tahun. Hal ini berpengaruh pula pada pilihan responden pada usia tersebut, dimana kebanyakan responden tersebut akan memilih waktu keberangkatan antara jam 06.00 WIB hingga jam 08.00 WIB. Sementara pilihan terbanyak yakni jam 06.00 WIB, kemudian diikuti dengan jam 07.00 WIB, dan diakhiri dengan pukul 08.00 WIB.

Untuk responden terbanyak kedua dalam faktor usia yakni 29-39 tahun, dominan memilih waktu keberangkatan jam 07.00 WIB, hal ini mungkin dipengaruhi karena diusia sekian rata-rata responden sudah berkeluarga dan harus mengurus keperluan keluarga sebelum melakukan perjalanan wisata.



Sementara untuk waktu kepulungan rata-rata responden memilih jam 19.00 WIB baik untuk usia 18-28 tahun maupun untuk responden dengan usia 29-39 tahun. Pilihan tersebut kemungkinan dilakukan karena merupakan pilihan dengan jam kepulungan paling terakhir, sehingga responden yang berwisata dapat memastikan benar-benar puas dalam berwisata sebelum pulang kembali ke rumah atau tempat asal mereka. Secara lengkap data hasil analisis dapat dilihat pada Lampiran 7.

### **5.6.3. Penghasilan dengan tarif perjalanan bus pariwisata**

Hasil analisis untuk hubungan antara penghasilan, dengan tarif bus pariwisata baik koridor Semarang-Ambarawa maupun Semarang-Magelang dapat dilihat pada Lampiran 8. Dari hasil pengolahan data, responden paling banyak merupakan pelajar sehingga belum berpenghasilan. Hal ini berpengaruh pada pemilihan biaya untuk perjalanan, responden dominan memilih biaya rendah namun wajar, yakni untuk koridor Semarang-Ambarawa sebesar Rp 20.000, sementara untuk koridor Semarang-Magelang sebesar Rp 35.000.

Sementara untuk responden dengan penghasilan terbanyak kedua yakni sebesar <Rp 500.000 dan >Rp 3.000.000. Untuk responden dengan penghasilan <Rp 500.000, rata-rata memilih tarif perjalanan untuk koridor Semarang-Ambarawa sebesar Rp 10.000, sementara untuk koridor Semarang-Magelang dengan jawaban yang sama banyaknya pada interval Rp 30.000 – Rp Rp 45.000. Untuk responden dengan penghasilan >Rp 3.000.000, rata-rata memilih tarif perjalanan untuk koridor Semarang-Ambarawa sebesar Rp 20.000, sementara untuk koridor Semarang-Magelang sebesar Rp 35.000.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan bahwa, rata-rata responden yang akan berwisata dengan bus pariwisata berharap dapat melakukan wisata dengan tarif yang lebih rendah. Hal ini sejalan dengan alasan responden memilih perjalanan dengan bus pariwisata yakni nyaman dan mempermudah baik dalam perjalanan maupun tarif.



#### 5.6.4. Pekerjaan dengan hari operasional bus pariwisata

Hasil analisis untuk hubungan antara pekerjaan responden dengan hari operasional bus pariwisata dapat dilihat pada Lampiran 9. Dari hasil pengolahan data, responden paling banyak belum bekerja karena masih bersekolah atau mereka dominan merupakan pelajar. Dengan pekerjaan yang ada responden paling banyak memilih waktu operasional bus pariwisata yakni setiap hari.

Sementara untuk responden terbanyak kedua bekerja sebagai wiraswasta atau pebisnis. Responden dengan pekerjaan ini paling banyak memilih waktu operasional bus yakni pada waktu *weekend* (Sabtu dan Minggu). Pilihan ini sejalan atau sama dengan pilihan pekerjaan yang lainnya selain pelajar.

Dari hasil analisis tersebut, kebanyakan responden yang telah bekerja kebanyakan memilih waktu perjalanan wisata pada waktu libur yakni Sabtu dan Minggu karena pada hari lainnya responden tersebut telah terikat dengan pekerjaan mereka. Sementara bagi mahasiswa banyak memilih setiap hari karena waktu kuliah yang tidak tetap sehingga mereka dapat melakukan perjalanan wisata kapanpun saat mereka libur.