

**PERAN MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP
AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR PADA REMAJA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR**



SKRIPSI

OLEH:
EFIRA AFLAH EFFENDI
04041281823023

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS KEDOKTERAN
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA
2022**

**PERAN MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP
AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR PADA REMAJA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR**



SKRIPSI

OLEH:
EFIRA AFLAH EFFENDI
04041281823023

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS KEDOKTERAN
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

**PERAN MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP AGGRESSIVE
DRIVING BEHAVIOR PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR**

SKRIPSI

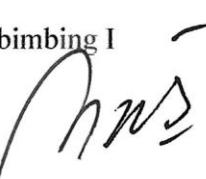
Dipersiapkan dan disusun oleh

EFIRA AFLAH EFFENDI

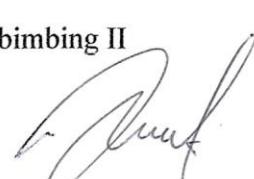
Telah dipertahankan di depan Dewan Pengaji
pada tanggal 1 April 2022

Susunan Dewan Pengaji

Pembimbing I


Amalia Juniarly, S.Psi., M.A., Psikolog
NIP.197906262014062201

Pembimbing II


Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si
NIP. 199407072018031001

Pengaji I


Marisya Pratiwi, M.Psi., Psikolog
NIP.198703192019032010

Pengaji II


Angeline Hosana Zefany, T., S. Psi., M.Psi
NIP. 198704152018032001

Skripsi ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
Untuk memperoleh gelar sarjana

Jumat, 1 April 2022



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi., M.Si
NIP.197805212002122004

LEMBAR PERSETUJUAN

UJIAN SKRIPSI

Nama : Efira Aflah Effendi

NIM : 04041281823023

Program Studi : Psikologi

Fakultas : Kedokteran

Judul Proposal Penelitian : Peran Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving Behavior pada Remaja Pengendara Sepeda Motor

Inderalaya, 1 April 2022

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Amalia Juniarly, S.Psi., MA., Psikolog
NIP. 197906262014062201

Dosen Pembimbing II

Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si.
NIP. 199407072018031001



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi., M.Si
NIP. 197805212002122004

SURAT PERNYATAAN

Saya Efira Aflah Effendi yang bertanda tangan di bawah ini, dengan disaksikan oleh tim penguji skripsi saya menyatakan bahwa skripsi ini merupakan karya saya sendiri dan belum pernah diajukan sebelumnya untuk memperoleh derajat kesarjanaan di suatu perguruan tinggi manapun. Sepanjang sepenuhnya saya, dalam karya ini tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis telah diacu dalam naskah penelitian ini dan telah disebutkan dalam daftar pustaka. Jika terdapat hal-hal yang tidak sesuai dengan isi pernyataan, maka saya bersedia jika derajat kesarjanaan saya dicabut.

Indralaya, 1 April 2022
Yang Menyatakan,



Efira Aflah Effendi
NIM. 04041281823023

HALAMAN PERSEMBAHAN

Peneliti mempersembahkan hasil penelitian skripsi ini dan mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Mama dan Ayah yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk menuntut ilmu setinggi mungkin. Terima kasih atas doa, cinta, kasih sayang, kepercayaan, dan pengorbanan yang selalu diberikan. Semoga Mama dan Ayah senantiasa diberikan kebahagiaan, kesehatan, dan keberkahan oleh Allah Swt.
2. Acha, keluarga, dan kerabat saya. Terima kasih banyak atas bantuan, doa, dan dukungan yang diberikan kepada peneliti untuk menyelesaikan skripsi ini.
3. RD. Terima kasih telah banyak memberikan dukungan, bantuan, motivasi kepada peneliti. *Thank you for being there for me, through thick and thin.*
4. Para teman seperjuangan dan sahabat-sahabat saya. Terima kasih banyak atas bantuan, dukungan, dan semangat yang diberikan kepada peneliti. Terima kasih telah selalu ada disisi peneliti ketika dibutuhkan. Terima kasih atas pertemanannya.
5. Diri sendiri. *Thank you for always thinking of yourself first and for having the courage to push a little harder each and every day.*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, taufik, serta hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi ini yang berjudul “**Peran moral disengagement terhadap aggressive driving behavior pada remaja pengendara sepeda motor**” tepat pada waktunya.

Dalam melaksanakan proses penyusunan skripsi ini, peneliti tidak akan dapat menyelesaikan semuanya dengan baik tanpa bantuan dari banyak pihak. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Anis Saggaf, MSCE, selaku Rektor Universitas Sriwijaya
2. Bapak dr. H. Syarif Husin, M. S., selaku Dekan Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya
3. Ibu Sayang Ajeng Mardhiyah, S. Psi., M. Si. selaku Ketua Bagian Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya
4. Ibu Rosada Dwi Iswari, M. Psi., Psikolog. selaku Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya
5. Ibu Amalia Juniarly, S.Psi., M.A., Psikolog selaku pembimbing I
6. Bapak Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si. selaku pembimbing II
7. Para dosen dan staf di Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya yang telah memberikan ilmu kepada peneliti selama ini
8. Para guru, staf, dan siswa-siswi di SMK PGRI 2 Palembang yang telah membuka pintu dengan lebar kepada peneliti selama proses pengambilan data

9. Adik-adik yang mengendarai sepeda motor di Kota Palembang yang telah berpartisipasi dalam penelitian ini
10. Mama, Ayah, Acha, dan keluarga tercinta yang selalu mendoakan, mendukung, dan memberikan kasih sayang
11. Sahabat-sahabat Cuqqi Cuqqi, Mardi, Myak, Ara, Salsa, Anton, Farhan, Phytagoras, dan BHR yang mendorong untuk tetap semangat dan memberikan bantuan selama menjalani perkuliahan dan dalam penggarapan skripsi ini
12. Semua pihak yang telah membantu pelaksanaan skripsi ini yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, peneliti dengan senang hati akan menerima kritik dan saran yang membangun dari pembaca guna menyempurnakan segala kekurangan dalam penyusunan skripsi ini.

Palembang, 1 April 2022

Efira Aflah Effendi
NIM 04041281823023

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| LEMBAR PERSETUJUAN | iii |
| SURAT PERNYATAAN | iv |
| HALAMAN PERSEMAHAN | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI..... | viii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xii |
| DAFTAR TABEL | xii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| ABSTRAK | xv |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Rumusan Masalah..... | 7 |
| C. Tujuan Penelitian | 8 |
| D. Manfaat Penelitian..... | 8 |
| 1. Manfaat Teoritis | 8 |
| 2. Manfaat Praktis..... | 8 |
| E. Keaslian Penelitian | 8 |
| BAB II LANDASAN TEORI | 19 |
| A. <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 19 |
| 1. Pengertian <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 19 |
| 2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Aggressive Driving Behavior.</i> | 20 |
| 3. Aspek-aspek <i>Aggressive Driving Behavior.....</i> | 28 |
| 4. Bentuk-bentuk <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 29 |

| | |
|---|----|
| B. <i>Moral Disengagement</i> | 32 |
| 1. Pengertian <i>Moral Disengagement</i> | 32 |
| 2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Moral Disengagement</i> | 34 |
| 3. Mekanisme <i>Moral Disengagement</i> | 36 |
| C. Peranan <i>Moral Disengagement</i> terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 43 |
| D. Kerangka Berpikir | 47 |
| E. Hipotesis Penelitian | 47 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 48 |
| A. Identifikasi Variabel..... | 48 |
| B. Definisi Operasional Variabel..... | 48 |
| 1. <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 48 |
| 2. <i>Moral Disengagement</i> | 49 |
| C. Populasi dan Sampel Penelitian | 49 |
| 1. Populasi Penelitian | 49 |
| 2. Sampel Penelitian | 50 |
| D. Metode Pengumpulan Data | 51 |
| 1. Skala <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 52 |
| 2. Skala <i>Moral Disengagement</i> | 53 |
| E. Validitas dan Reliabilitas..... | 55 |
| 1. Validitas | 55 |
| 2. Reliabilitas..... | 56 |
| F. Metode Analisis Data | 57 |
| 1. Uji Asumsi..... | 57 |
| 2. Uji Hipotesis..... | 57 |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN | 59 |
| A. Orientasi Kancalah Penelitian..... | 59 |
| B. Laporan Pelaksanaan Penelitian..... | 62 |
| 1. Persiapan Administrasi..... | 62 |

| | |
|---|------------|
| 2. Persiapan Alat Ukur | 62 |
| 3. Pelaksanaan Penelitian | 66 |
| C. Hasil Penelitian | 71 |
| 1. Deskripsi Subjek Penelitian | 71 |
| 2. Deskripsi Data Penelitian | 73 |
| 3. Hasil Analisis Data Penelitian..... | 75 |
| D. Hasil Analisis Tambahan | 77 |
| E. Pembahasan | 85 |
| BAB V KESIMPULAN DAN SARAN | 93 |
| A. Kesimpulan | 93 |
| B. Saran..... | 93 |
| DAFTAR PUSTAKA | 95 |
| LAMPIRAN..... | 105 |

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir.....47

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 3.1 Skala Likert Variabel <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 52 |
| Tabel 3.2 Skala Likert Variabel <i>Moral Disengagement</i> | 52 |
| Tabel 3.3 <i>Blueprint</i> Skala <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 53 |
| Tabel 3.4 <i>Blueprint</i> Skala <i>Moral Disengagement</i> | 55 |
| Tabel 4.1 Distribusi Skala <i>Aggressive Driving Behavior</i> Setelah Uji Coba..... | 63 |
| Tabel 4.2 Distribusi Penomoran Baru Skala <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 64 |
| Tabel 4.3 Distribusi Skala <i>Moral Disengagement</i> Setelah Uji Coba..... | 65 |
| Tabel 4.4 Distribusi Penomoran baru Skala <i>Moral Disengagement</i> | 66 |
| Tabel 4.5 Penyebaran Jumlah Subjek Uji Coba..... | 68 |
| Tabel 4.6 Penyebaran Jumlah Subjek Penelitian | 71 |
| Tabel 4.7 Deskripsi Jenis Kelamin Subjek Penelitian | 71 |
| Tabel 4.8 Deskripsi Usia Subjek Penelitian..... | 72 |
| Tabel 4.9 Deskripsi Pendidikan Subjek Penelitian | 72 |
| Tabel 4.10 Deskripsi Kepemilikan SIM Subjek Penelitian | 72 |
| Tabel 4.11 Deskripsi Data Deskriptif Subjek Penelitian | 73 |
| Tabel 4.12 Formulasi Kategorisasi | 74 |
| Tabel 4.13 Deskripsi Kategorisasi <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 74 |
| Tabel 4.14 Deskripsi Kategorisasi <i>Moral Disengagement</i> | 75 |
| Tabel 4.15 Rangkuman Hasil Uji Normalitas Variabel Penelitian | 75 |
| Tabel 4.16 Rangkuman Hasil Uji Linearitas Variabel Penelitian | 76 |
| Tabel 4.17 Rangkuman Hasil Uji Hipotesis Variabel Penelitian | 77 |
| Tabel 4.18 Hasil Uji Beda <i>Moral Disengagement</i> Terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> Pada Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin | 78 |
| Tabel 4.19 Hasil Uji Beda <i>Moral Disengagement</i> Terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> Pada Responden Berdasarkan Usia..... | 79 |
| Tabel 4.20 Hasil Uji Beda <i>Moral Disengagement</i> terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> pada Responden Berdasarkan Pendidikan..... | 80 |
| Tabel 4.21 Hasil Signifikansi Perbedaan <i>Aggressive Driving Behavior</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan | 80 |

| | |
|--|----|
| Tabel 4.22 Hasil Perbedaan <i>Mean Aggressive Driving Behavior</i> Berdasarkan Pendidikan..... | 81 |
| Tabel 4.23 Hasil Signifikansi Perbedaan <i>Moral Disengagement</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan | 81 |
| Tabel 4.24 Hasil Perbedaan <i>Mean Moral Disengagement</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan..... | 82 |
| Tabel 4.25 Hasil Uji Beda <i>Moral Disengagement</i> terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> pada Subjek Berdasarkan Kepemilikan Surat Izin Mengemudi..... | 82 |
| Tabel 4.26 Deskripsi Data Sumbangan Efektif <i>Moral Disengagement</i> terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 84 |
| Tabel 4.27 Deskripsi Sumbangan Efektif <i>Moral Disengagement</i> terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i> | 84 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|------------------------|------------|
| LAMPIRAN A..... | 106 |
| LAMPIRAN B..... | 116 |
| LAMPIRAN C..... | 123 |
| LAMPIRAN D..... | 151 |
| LAMPIRAN E..... | 157 |
| LAMPIRAN F..... | 161 |
| LAMPIRAN G..... | 166 |

**PERAN MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP AGGRESSIVE
DRIVING BEHAVIOR PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR**

Efira Aflah Effendi¹, Amalia Juniarly²

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor. Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah ada peranan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior*.

Responden dalam penelitian ini adalah 150 orang remaja pengendara sepeda motor di Kota Palembang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)* oleh Houston et al. (2003) yang dimodifikasi dan *Moral Disengagement Scale* oleh Bandura et al. (1996) yang dimodifikasi. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik *simple regression*.

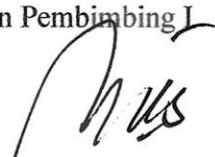
Hasil analisis regresi menunjukkan data nilai R square antara *moral disengagement* dan *aggressive driving behavior* sebesar 0,107, nilai F sebesar 17,682, dan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p<0,005$). Hal tersebut menunjukkan bahwa *moral disengagement* memiliki peran yang signifikan terhadap *aggressive driving behavior*. Dengan demikian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima.

Kata Kunci: *Moral Disengagement, Aggressive Driving Behavior*

¹Mahasiswa Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya

²Dosen Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya

Dosen Pembimbing I


Amalia Juniarly, S.Psi., MA., Psikolog
NIP. 197906262014062201

Dosen Pembimbing II


Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si.
NIP. 199407072018031001



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi., M.Si
NIP. 197805212002122004

THE ROLE OF MORAL DISENGAGEMENT ON AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR IN ADOLESCENT MOTORCYCLE RIDERS

Efira Aflah Effendi¹, Amalia Juniarly²

ABSTRACT

This study aims to determine the role of moral disengagement on aggressive driving behavior in adolescent motorcycle riders. The hypothesis in this study is that there is a role of moral disengagement on aggressive driving behavior in adolescent motorcycle riders.

Respondents in this study were 150 adolescent motorcycle riders in the city of Palembang. The sampling technique used is purposive sampling. The measuring instrument used in this study are Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) by Houston et al. (2003) and Moral Disengagement Scale by Bandura et al. (1996) which was both modified. Data analysis in this study was carried out using simple regression technique.

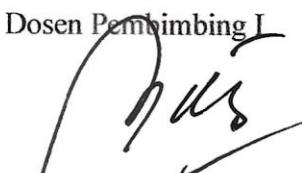
The results of the regression analysis showed that the value of R square between moral disengagement and aggressive driving behavior was 0.107, the F value was 17.682, and the significance value was 0.000 ($p < 0.005$). This shows that moral disengagement has a significant role in aggressive driving behavior. Thus the hypothesis proposed in this study can be accepted.

Keyword: Moral Disengagement, Aggressive Driving Behavior

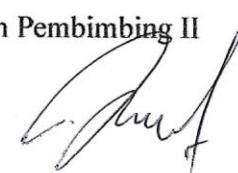
¹Student at Psychology Department of Medical Faculty, Sriwijaya University

²Lecturer at Psychology Department of Medical Faculty, Sriwijaya University

Dosen Pembimbing I


Amalia Juniarly, S.Psi., MA., Psikolog
NIP. 197906262014062201

Dosen Pembimbing II


Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si.
NIP. 199407072018031001



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi., M.Si.
NIP. 197805212002122004

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dari tahun ke tahun, jalanan di Indonesia semakin dipadati oleh berbagai jenis kendaraan bermotor. Mulai dari mobil, truk, bus, hingga sepeda motor. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (2021), jumlah kendaraan di Indonesia pada tahun 2019 telah mencapai 133,6 juta dan sepeda motor memiliki jumlah tertinggi yaitu sebanyak 112,7 juta. Jumlah kendaraan yang bertambah lebih cepat dibandingkan dengan pertambahan prasarana, dapat menjadi penyebab berbagai masalah di lalu lintas (Anindhito & Maerani, 2018)

Pesatnya pertambahan jumlah berbagai jenis kendaraan di Indonesia menjadi salah satu pemicu tingginya angka kecelakaan yang terjadi. Berdasarkan data oleh Badan Pusat Statistik (2019), jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2019 adalah 116.411, dengan korban meninggal dunia sebanyak 25.671 orang, dan kerugian materi sebesar 254 miliar rupiah. Meningkatnya mobilitas masyarakat yang didukung oleh mudahnya memiliki kendaraan bermotor, menjadi salah satu faktor penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas (Zayu, 2012). Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas didominasi oleh jenis kendaraan sepeda motor. Berdasarkan data oleh Korlantas Polri, sepanjang tahun 2016 hingga 2020 sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan yaitu dengan persentase sebesar 74,54% (Otosia.com, 2021).

Jenis kendaraan sepeda motor juga merupakan kendaraan yang paling banyak diminati oleh masyarakat di Sumatera Selatan. Badan Pusat Statistik

Provinsi Sumatera Selatan (2021) mencatat bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak di Provinsi Sumatera Selatan dan Kota Palembang berada dalam urutan teratas dengan jumlah 377.259 sepeda motor yang tercatat pada tahun 2020. Begitu pun kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Sumatera Selatan, juga didominasi oleh jenis kendaraan sepeda motor. Selama berlangsungnya operasi ketupat Musi 2020, Ditlantas Polda Sumatera Selatan mencatat setidaknya ada 74 kasus kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh sepeda motor di Sumatera Selatan dengan Kota Palembang menjadi daerah yang paling rawan dan jumlah tersebut meningkat drastis dari tahun sebelumnya (Tribunnews.com, 16 Juni 2020).

Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi jumlah kecelakaan yang terjadi tiap tahunnya. Hasil penelitian oleh Enggarsasi dan Sa'diyah (2017) mengungkap bahwa faktor tersebut antara lain yaitu kesalahan manusia, kendaraan, dan lingkungan. Lebih lanjut, Direktorat Jendral Perhubungan Darat menyebutkan bahwa faktor manusia merupakan faktor dominan yang menyebabkan kecelakaan (Soffania, 2019).

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia seringkali melibatkan pengendara usia remaja. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui keterangan resminya mengatakan bahwa pada tahun 2020, kelompok usia 10-19 tahun yang menjadi korban kecelakaan cukup tinggi dengan jumlah 26.906 orang dengan didominasi oleh pelajar tingkat Sekolah Menengah Atas. (Cnnindonesia.com, 2021). Tingkat kecelakaan usia remaja lebih tinggi daripada

usia lainnya dan hal tersebut berlaku baik untuk pria maupun wanita (Williams, 2003).

Remaja memiliki risiko untuk terlibat kecelakaan yang lebih besar karena cara berpikir dan kondisi emosional yang belum matang sehingga sering kali mereka membuat keputusan sesuai nalarnya saja. Seperti yang dijelaskan oleh Fitri dan Adelya (2017), keadaan jiwa remaja masih sering labil dan belum matang, sehingga ketika berhadapan pada suatu masalah, mereka akan bertindak sesuai pikiran dan nalarnya. Kondisi emosional yang dimiliki oleh remaja cenderung belum matang atau dewasa sehingga mudah terpancing oleh hal-hal situasional (Yanuvianti, Qodariah, & Coralia, 2019)

Berkendara dengan agresif juga dapat mempengaruhi terlibatnya remaja dalam kecelakaan lalu lintas. Seperti yang disebutkan oleh Paleti, Eluru, dan Bhat (2010) penyebab terlibatnya remaja dalam kecelakaan lalu lintas adalah karena kurangnya pengalaman dan perilaku mengemudi mereka yang agresif. Menurut Hidayah (2017) para remaja cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi, ugal-ugalan, dan tidak memperhatikan etika ketika berada di jalan. Dalam penelitiannya, Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, dan Kapardis (2011) menjelaskan bahwa kelelahan, tidak menaati peraturan, tidak memperhatikan keselamatan ketika berkendara, dan agresif dalam berkendara merupakan faktor yang menyebabkan terlibatnya remaja dalam kecelakaan.

Perilaku agresif dalam mengendarai kendaraan bermotor disebut dengan *aggressive driving behavior*. Harris dan Houston (2010) mengatakan bahwa *aggressive driving behavior* adalah sebuah pola perilaku mengemudi yang tidak

aman yang dapat diukur tanpa mengacu kepada kondisi emosional atau motivasional. Houston et al. (2003) mengkategorikan *aggressive driving behavior* menjadi 2 aspek yaitu: (1) *Conflict behavior* yang ditunjukkan dengan berbagai perilaku agresif seperti membunyikan klakson dengan kencang, memberikan isyarat yang kasar, serta menyalakan lampu jauh, (2) *Speeding* yang ditunjukkan dengan berbagai perilaku agresif seperti mengebut melewati batas kecepatan yang ditentukan, membuntuti kendaraan lain, serta mempercepat laju kendaraan saat lampu kuning telah menyela.

Menurut Chomeya (2010), *aggressive driving behavior* dapat berdampak pada berbagai masalah di masyarakat seperti kemacetan lalu lintas, kecelakaan yang mempengaruhi harta benda dan kehidupan masyarakat, serta sakit hingga kematian. Sementara menurut Alonso, Esteban, Montoro dan Serge (2019), serangkaian tindakan seperti berkendara dalam kecepatan tinggi, zigzag, atau menyalip dengan cara yang tidak aman cenderung membahayakan pengguna jalan, dan dapat menyebabkan berbagai pelanggaran ilegal hingga *aggressive driving behavior* yang tidak ditolerir oleh undang-undang.

Hasil survei yang dilakukan oleh AAA Foundation (2020) menunjukkan bahwa pengendara berusia muda lebih cenderung untuk berkendara dengan kecepatan yang tinggi dan terlibat dalam *aggressive driving behavior*. Hal ini sejalan dengan pendapat Simons-Morton, Lerner, dan Singer (2005) bahwa remaja pengendara cenderung mengebut ketika berkedara dibanding usia yang lebih tua. Lebih lanjut, Lambert-Bélanger, Dubois, Weaver, Mullen, dan Bédard (2012), mengatakan bahwa pengendara berusia remaja memiliki risiko memunculkan

aggressive driving behavior yang lebih tinggi ketika sedang membawa penumpang atau membonceng orang lain. Sejatinya *aggressive driving behavior* tersebut didasari oleh rasa ketidaksabaran, tidak menghormati pengendara lain, permusuhan, dan ketidakpedulian (Jovanović, Lipovac, Stanojević. P, & Stanojević. D, 2011).

Baik laki-laki maupun perempuan memiliki kecenderungan yang sama untuk memunculkan *aggressive driving behavior*. Penelitian yang dilakukan oleh Hennessy dan Wiesenthal (2005) menunjukkan bahwa perempuan memiliki kecenderungan untuk memunculkan *aggressive driving behavior* yang setara dengan laki-laki. Lebih lanjut penelitian oleh Wickens, Mann, Studoto, Butters, Ialomiteanu, dan Smart (2012) menunjukkan bahwa terdapat sedikit perbedaan antara laki-laki dan perempuan dalam kecenderungan untuk memunculkan *aggressive driving behavior*, dimana jenis kelamin pengendara tidak mempengaruhi *aggressive driving behavior* secara signifikan.

Salah satu variabel prediktif dari perilaku agresif adalah *moral disengagement*. Ini selaras dengan penelitian oleh White-Ajmani dan Bursik (2014) yang menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat *moral disengagement*, maka akan semakin tinggi pula tingkat perilaku agresif yang dimiliki seorang individu. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Swann et al. (2017) telah membuktikan bahwa *moral disengagement* juga dapat mempengaruhi *aggressive driving behavior*. Lebih lanjut, Swann et al. (2017) menjelaskan bahwa pengendara yang memiliki tingkat *moral disengagement* yang tinggi akan memiliki tingkat *aggressive driving behavior* yang tinggi pula. Kemudian hampir

dua pertiga pengendara dengan *moral disengagement* tinggi memiliki kecenderungan yang besar terhadap *aggressive driving behavior*.

Moral disengagement sendiri didefinisikan oleh Bandura (1999) sebagai kognisi individu untuk mencari alasan logis agar perilaku yang tidak bermoral dapat dibenarkan secara logika. Definisi lain dari *moral disengagement* adalah mekanisme kognitif dimana seorang individu meyakinkan dirinya bahwa perilaku yang bertentangan dengan moral dapat diterima (Meter & Bauman, 2018).

Menurut Caprara, Alessandri, Fida, Tisak, Fontaine, dan Paciello (2014), *moral disengagement* mengacu pada skema psikologis di mana sanksi diri moral dapat secara selektif diputuskan dari perilaku agresif yang merugikan dengan mengubah tindakan berbahaya menjadi tindakan yang dapat diterima, sehingga perilaku antisosial dan perilaku tidak bermoral terjadi. Dengan *moral disengagement*, perilaku berbahaya direkonstruksi secara kognitif sehingga tampak kurang berbahaya atau tidak berbahaya sama sekali bagi diri sendiri dan orang lain (Gutzwiller-helfenfinger, 2016).

Bandura (1999) menjelaskan bahwa dengan *moral disengagement* seorang individu tidak merasakan rasa bersalah ketika perilakunya melanggar standar moral internal, sehingga mereka membuat keputusan yang tidak manusiawi atau etis. Mekanisme-mekanisme *moral disengagement* dalam diri individu saling berkaitan, yaitu *moral justification*, *euphemistic labeling*, *advantageous comparison*, *displacement of responsibility*, *diffusion of responsibility*, *distortion of consequences*, *dehumanization*, *attribution of blame*.

Moral disengagement dapat terjadi pada siapa saja, termasuk remaja. Remaja yang tidak mampu mengontrol tindakan yang mereka lakukan akan mengarah pada bentuk perilaku yang melanggar moral sehingga dalam keadaan ini mereka tidak memiliki rasa penyesalan dan rasa bersalah ketika melakukan hal-hal tidak etis (Yudhani, Nashori, & Uyun, 2020). Penelitian Caprara et al., (2014) menunjukkan bahwa *moral disengagement* memfasilitasi tindakan-tindakan buruk yang dilakukan oleh remaja.

Pada penelitian-penelitian sebelumnya *moral disengagement* memiliki kaitan dengan perilaku agresif yang umum pada remaja (Gini, Pozzoli, & Bussey, 2015); perilaku *cyberbullying* pada rentang usia 8-26 tahun (Lo Cricchio, García-Poole, Brinke, Bianchi, & Menesini, 2020); perilaku pengambilan keputusan yang tidak etis pada karyawan organisasi (Detert, Treviño, & Sweitzer, 2008); perilaku agresif dalam berkendara oleh pengendara (Swann et al., 2017); dan perilaku agresif dalam berkendara oleh pengendara sepeda motor (Luthfie, 2014). Telah banyak penelitian yang mengaitkan *moral disengagement* dengan perilaku agresif yang umum, namun masih minim sekali penelitian yang meneliti keterkaitan *moral disengagement* dengan *aggressive driving behavior*.

Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dibuatlah penelitian dengan judul “peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja yang tidak memiliki SIM”.

B. Rumusan Masalah

Apakah *moral disengagement* berperan terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja pegendara sepeda motor?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui peran *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang dihasilkan dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan sumbangan teori dan informasi bagi perkembangan ilmu psikologi sosial serta perkembangan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Remaja

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi remaja untuk dapat menurunkan *moral disengagement* dengan cara meningkatkan pemikiran nilai-nilai moral sehingga tidak berkendara tanpa SIM serta dapat mengendalikan *aggressive driving behavior* jika telah mendapatkan izin yang resmi untuk berkendara di masa mendatang.

b. Bagi Orang Tua dan Guru

Penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi kepada orang tua serta guru mengenai *aggressive driving behavior* yang dapat terjadi pada remaja yang berkendara sehingga orang tua lebih bijak dalam menanamkan nilai-nilai moral pada anaknya dalam berkendara di jalan.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan hasil pencarian yang berhubungan dengan judul penelitian ini, yaitu “Peran *Moral Disengagement* dengan *Aggressive Driving Behavior*

Terhadap Remaja yang Tidak Memiliki SIM”, berikut adalah penelitian yang relevan.

Penelitian oleh Luthfie (2014) dengan judul “Pengaruh *Self-Control* dan *Moral Disengagement* Terhadap *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor” menggunakan metode kuantitatif yang melibatkan subjek penelitian sebanyak 431 pengendara sepeda motor. Hipotesis mayor pada penelitian ini adalah ada pengaruh yang signifikan *self-control* dan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving*. Sedangkan hipotesis minor ialah: (1) Ada pengaruh yang signifikan antara *moral justification* terhadap *aggressive driving*, (2) Ada pengaruh yang signifikan antara *euphemistic labeling* terhadap *aggressive driving*, (3) Ada pengaruh yang signifikan *advantageous comparison* terhadap *aggressive driving*, (4) Ada pengaruh yang signifikan *disregard/distorting of consequences* terhadap *aggressive driving*, (5) Ada pengaruh yang signifikan *displacement of responsibility* terhadap *aggressive driving*, (6) Ada pengaruh yang signifikan *diffusion of responsibility* terhadap *aggressive driving*, (7) Ada pengaruh yang signifikan *dehumanization* terhadap *aggressive driving*, (8) Ada pengaruh yang signifikan *attribution of blame* terhadap *aggressive driving*. Hasil penelitian menunjukkan terdapat pengaruh yang signifikan antara *low self-control* dan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving*.

Terdapat perbedaan subjek dan variabel antara penelitian tersebut dengan penelitian ini. Penelitian tersebut menggunakan pengendara sepeda motor sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor sebagai subjek dalam penelitian. Selanjutnya, penelitian tersebut menggunakan *aggressive*

driving sebagai variabel terikat serta 14 variabel lainnya sebagai variabel bebas. Pada penelitian tersebut *moral disengagement* dan *self control* dianalisis berdasarkan aspek-aspeknya sehingga digunakan regresi berganda sedangkan penelitian ini menganalisis *moral disengagement* sebagai sebuah variabel. Selanjutnya, penelitian ini hanya menggunakan *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat.

Penelitian oleh Kurniawan dan Kuncoro (2018) berjudul “Hubungan Antara Persepsi Terhadap Risiko dengan *Aggressive Driving* pada Sopir Bus AKAP”. Subjek penelitian ini adalah sopir bus AKAP PO Pahala Kencana yang berjumlah 30 orang. Hipotesis penelitian hubungan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak karena tidak ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP.

Pembedaan antara penelitian yang dilakukan oleh Kurniawan dan Kuncoro (2018) dengan penelitian ini terletak pada variabel, subjek, dan teknik pengumpulan data yang digunakan. Penelitian tersebut menggunakan sopir bus AKAP PO Pahala Kencana sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor sebagai subjek penelitian. Selanjutnya penelitian tersebut menggunakan persepsi terhadap risiko sebagai variabel bebas sedangkan penelitian ini menggunakan *moral disengagement*. Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* untuk pengambilan sampel.

Siregar dan Ayriza (2020) melakukan penelitian kuantitatif dengan judul “*Moral Disengagement* Sebagai Prediktor Terhadap Perilaku Agresif Remaja”. Hipotesis dalam penelitian ini yaitu adanya pengaruh *moral disengagement* terhadap perilaku agresif remaja. Subjek penelitian ini adalah remaja dalam Sekolah Menengah Atas di Yogyakarta dengan jumlah 97 siswa dengan usia 15-18 tahun. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, membuktikan bahwa *moral disengagement* mempengaruhi perilaku agresif. Hal ini dibuktikan dari nilai $\alpha = 0,03$ ($p<0,05$), yang artinya *moral disengagement* dapat dijadikan prediktor perilaku agresif pada remaja.

Terdapat perbedaan subjek penelitian dan variabel yang digunakan antara penelitian yang dilakukan oleh Siregar dan Ayriza (2020) dan penelitian ini. Penelitian tersebut menggunakan remaja Sekolah Menengah Atas di Yogyakarta sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor sebagai subjek dalam penelitian. Kemudian penelitian tersebut menggunakan perilaku agresif sebagai variabel terikat dan *moral disengagement* sebagai variabel prediktor sedangkan penelitian ini menggunakan *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat.

Maharani dan Ampuni (2020) melakukan penelitian dengan judul “Perilaku Anti Sosial Remaja Laki-laki ditinjau dari Identitas Moral dan Moral Disengagement”. Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah identitas moral dan *moral disengagement* berperan terhadap perilaku anti sosial. Partisipan dalam penelitian adalah 121 siswa laki-laki di dua SMA di Yogyakarta. Hasil

penelitian menunjukkan bahwa identitas moral dan *moral disengagement* secara simultan berperan terhadap perilaku anti sosial.

Terdapat beberapa perbedaan antara penelitian Maharani dan Ampuni (2020) dengan penelitian ini. Pada penelitian ini digunakan 2 variabel saja, yaitu *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat. Kemudian partisipan pada penelitian ini ialah remaja pengendara sepeda motor.

Penelitian berjudul “Sikap dan Kontrol Perilaku: Kesediaan sebagai Mediator dari Sikap dan Peluang Mengemudi Agresif” oleh Mohammad Nu’man dan Ramdhani (2020). Subjek penelitian adalah 96 mahasiswa yang berusia antara 17-27 tahun yang mengendarai sepeda motor. Hipotesis mayor dalam penelitian ini adalah adanya pengaruh sikap terhadap mengemudi agresif dan kontrol perilaku yang dirasakan terhadap perilaku agresif mengemudi yang dimediasi oleh kesediaan mengemudi agresif. Sementara hipotesis minor penelitian ini adalah: (1) Sikap terhadap mengemudi agresif memiliki efek langsung maupun tidak langsung terhadap perilaku mengemudi agresif; dan (2) Kontrol perilaku yang dirasakan memiliki efek langsung maupun tidak langsung terhadap perilaku mengemudi agresif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dibandingkan dengan sikap, kontrol perilaku yang dirasakan merupakan determinan yang paling kuat memengaruhi perilaku mengemudi agresif dengan dimediasi oleh kesediaan.

Terdapat perbedaan variabel, hipotesis, serta subjek antara penelitian oleh Mohammad Nu’man dan Ramdhani (2020) dengan penelitian ini. Penelitian tersebut menggunakan sikap dan kontrol perilaku yang dirasakan sebagai variabel

bebas, kesedian sebagai variabel mediator, dan perilaku mengemudi agresif sebagai variabel terikat sedangkan penelitian ini menggunakan *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat. Hipotesis dalam penelitian ini adalah ada peranan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving behavior* pada remaja yang tidak memiliki SIM. Kemudian subjek yang digunakan adalah remaja pengendara sepeda motor.

Penelitian berjudul “*Aggressive Driving Behavior: Undergraduate Students Study*” oleh Chomeya (2010). Hipotesis pada penelitian ini adalah: (1) Terdapat perbedaan antara jenis kelamin, lama belajar, prestasi belajar, kepercayaan diri, pengalaman kecelakaan seseorang dalam mengemudi terhadap *aggressive driving behavior*, (2) *Aggressive driving behavior*, kepercayaan diri dalam mengemudi, pengalaman berkendara, dan pengalaman kecelakaan seseorang, saling memiliki kaitan antara satu sama lain. Populasi penelitian adalah 28.275 orang mahasiswa Universitas Mahasarakham dengan sampel sebanyak 450 mahasiswa yang dapat mengendarai kendaraan bermotor. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa nilai rata-rata mahasiswa tentang perilaku mengemudi agresif berada pada tingkat rendah, tidak ada perbedaan yang signifikan pada perilaku mengemudi agresif antara tahun studi, prestasi akademik, kepercayaan diri dan pengalaman mengemudi mahasiswa, dan perilaku mengemudi agresif memiliki koefisien korelasi yang signifikan pada tingkat 0,05 dengan keyakinan mengemudi dan pengalaman mengemudi dan pada tingkat 0,001 dengan pengalaman kecelakaan.

Terdapat perbedaan variabel dimana penelitian oleh Chomeya (2010) menggunakan kepercayaan diri mengemudi, pengalaman berkendara, pengalaman kecelakaan sebagai variabel bebas dan perilaku mengemudi agresif dan variabel bi-sosial yaitu jenis kelamin, kelas dan prestasi belajar sebagai variabel terikat. Penelitian ini menggunakan *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat. Perbedaan selanjutnya terletak pada subjek yang diteliti. Penelitian tersebut menggunakan mahasiswa Universitas Mahasarakham yang dapat mengendarai kendaraan bermotor sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor.

Ramadan (2018) melakukan sebuah penelitian berjudul “*Moral Disengagement and Parental Monitoring as a Predictor of Cyberbullying Among First Year Secondary School Students*”. Populasi penelitian adalah 5 sekolah menengah di Mesir dengan sampel sebanyak 140 siswa. Hipotesis dalam penelitian ini ialah: (1) Ada korelasi yang signifikan antara dan di antara *moral disengagement*, *parental monitoring* dan *cyberbullying*, (2) Ada efek gabungan dari *moral disengagement*, *parental monitoring* pada *cyberbullying*, (3) Ada kontribusi relatif dari *moral disengagement*, *parental monitoring* terhadap *cyberbullying*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *moral disengagement* dan *parental monitoring* memberikan kontribusi yang signifikan terhadap prediksi *cyberbullying*. Namun *parental monitoring* adalah prediktor yang lebih kuat.

Terdapat perbedaan subjek dan variabel dari penelitian yang dilakukan oleh Ramadan (2018) dan penelitian ini. Penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor sebagai subjek dalam penelitian. Selanjutnya penelitian

tersebut menggunakan moral disengagement dan parental monitoring sebagai variabel bebas dan cyberbullying sebagai variabel terikat, sedangkan penelitian ini menggunakan *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *agresssive driving behavior* sebagai variabel terikat.

Penelitian oleh Čabarkapa, Čubranić-Dobrodolac, Čičević, dan Antić (2018) yang berjudul “*The Influence of Aggressive Driving Behavior and Impulsiveness on Traffic Accidents*” bertujuan untuk mengevaluasi kontribusi potensi impulsif dan mengemudi agresif dalam prediksi kecelakaan lalu lintas, dan untuk menyelidiki hubungan di antara mereka. Selain itu, tujuan lainnya adalah membandingkan tingkat impulsif dan agresivitas antara tiga kelompok yang dipertimbangkan: pengemudi bus, pengemudi truk, dan pengemudi non-profesional. Subjek penelitian adalah 305 pengemudi bus yang sering melewati sebuah daerah yang dikenal sebagai daerah mengemudi yang berbahaya karena sering terjadi kecelakaan. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan yang signifikan secara statistik antara hubungan impulsif dan korelasi perilaku mengemudi agresif. Pengemudi bus dan pengemudi truk menunjukkan tingkat impulsif yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi non-profesional, sedangkan tingkat agresi tertinggi terjadi pada pengemudi non-profesional, diikuti oleh pengemudi truk dan pengemudi bus. Kemudian hasil analisis regresi hierarkis menunjukkan bahwa impulsif sebagai ciri kepribadian, serta cara mengemudi yang agresif, merupakan prediktor yang baik untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Perbedaan antara penelitian oleh Čabarkapa et al. (2018) dengan penelitian ini terletak pada subjek dan variabel yang di gunakan. Penelitian tersebut menggunakan sopir bus sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor sebagai subjek penelitian. Selanjutnya penelitian tersebut menggunakan kejadian kecelakaan dan lalu lintas sebagai variabel terikat serta usia dan pengalaman mengemudi, impulsivitas, pengalaman berkendara, dan agresivitas dalam berkendara sebagai variabel bebas. Penelitian ini hanya menggunakan *aggressive driving behavior* sebagai variabel bebas dan *moral disengagement* sebagai variabel terikat.

Penelitian dengan judul “*Moral Disengagement and Classroom Incivility against the Social Responsibility Character of Junior High School Students*” yang dilakukan oleh Susilawati, Wibowo, dan Sunawan (2020) bertujuan untuk menganalisis prediksi tanggung jawab sosial siswa dari perspektif pelepasan moral dan ketidaksopanan. Responden penelitian ini dipilih secara cluster sampling dari dua SMP di Kota Semarang dan Kabupaten Temanggung yang berjumlah 636 siswa meliputi 321 siswa perempuan, dan 315 siswa laki-laki dari kelas tujuh dan delapan. Hasil penelitian ini mengkonfirmasi bahwa *moral disengagement* dan ketidaksopanan memprediksi karakter tanggung jawab sosial siswa secara negatif. Hubungan kedua variabel tersebut terhadap tanggung jawab sosial adalah negatif, artinya semakin tinggi tingkat disengagement moral dan ketidaksopanan yang dimiliki siswa akan mengakibatkan semakin rendahnya karakter tanggung jawab sosial.

Perbedaan antara penelitian oleh Susilawati dkk. (2020) dengan penelitian ini ada di variabel dan subjek. Penelitian tersebut menggunakan siswa sekolah menengah sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor sebagai subjek dalam penelitian. Penelitian tersebut menggunakan 3 buah variabel yaitu *moral disengagement* dan ketidaksopanan sebagai variabel bebas serta tanggung jawab sosial sebagai variabel terikat sedangkan pada penelitian ini hanya menggunakan 2 variabel yaitu *moral disengagement* sebagai variabel bebas dan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat.

Penelitian oleh Kuasandra dkk. (2020) dengan judul “*The Effect of Moral Disengagement on Bullying Behavior Tendency with Empathy as a Mediator on Students in Pekalongan City*” bertujuan untuk mengeksplorasi peran empati sebagai mediator dalam hubungan antara *moral disengagement* dan perilaku bullying. Populasi penelitian adalah 13.025 siswa sekolah menengah dengan sampel sebanyak 388 siswa. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *moral disengagement* memprediksi kecenderungan *bullying* dan empati pada siswa. Kemudian, empati memediasi *moral disengagement* dan kecenderungan *bullying* pada siswa.

Terdapat perbedaan variabel antara penelitian oleh Kuasandra dkk. (2020) dengan penelitian ini. Penelitian tersebut menggunakan *bullying* sebagai variabel terikat, *moral disengagement* sebagai variabel bebas, dan empati sebagai variabel moderator. Penelitian ini menggunakan *aggressive driving behavior* sebagai variabel terikat dan tidak menggunakan variabel mediator. Kemudian perbedaan selanjutnya terletak pada subjek dalam penelitian. Penelitian tersebut

menggunakan siswa sekolah menengah sedangkan penelitian ini menggunakan remaja pengendara sepeda motor. Berdasarkan penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa penelitian ini orisinil dan dapat dipertanggungjawabkan keasliannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alonso, F., Esteban, C., Montoro, L., & Serge, A. (2019). Conceptualization of aggressive driving behaviors through a perception of aggressive driving scale (PAD). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 60, 415–426. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.10.032>
- Anindhito, D., & Maerani, I. A. (2018). Kebijakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak di wilayah polda jawa timur. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 13(1), 95–104.
- 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>
- Čabarkapa, M., Čubranić-Dobrodolac, M., Čičević, S., & Antić, B. (2018). The influence of aggressive driving behavior and impulsiveness on traffic accidents. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 8(3), 372–389. [https://doi.org/10.7708/ijtte.2018.8\(3\).09](https://doi.org/10.7708/ijtte.2018.8(3).09)
- Caprara, G. V., Tisak, M. S., Alessandri, G., Fontaine, R. G., Fida, R., & Paciello, M. (2014). The contribution of moral disengagement in mediating individual tendencies toward aggression and violence. *Developmental Psychology*, 50(1), 71–85. <https://doi.org/10.1037/a0034488>
- 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. <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210310124314-384-615978/100-ribu-kecelakaan-lalin-pada-2020-pelajar-sma-terbanyak>
- 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>
- 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>
- 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>
- Fitri, N. F., & Adelya, B. (2017). Kematangan emosi remaja dalam pengentasan masalah. *Jurnal Penelitian Guru Indonesia*, 2(2), 30–39.
- 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>
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (2005). Driving vengeance and willful violations: Clustering of problem driving attitudes. *Journal of Applied Social Psychology*, 35(1), 61–79. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2005.tb02093.x>
- Hidayah, A. (2017). Ensiklopedia traffic signs: Solusi cerdas memperkenalkan road safety culture pada anak sekolah. *Jurnal Penelitian Dan Penalaran*, 4.

- 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>
- Kuasandra, M. K., Sunawan, & Japar, M. (2020). The effect of moral disengagement on bullying behavior tendency with empathy as a mediator on students in pekalongan city. *Jurnal Bimbingan Konseling, 9*(2), 103–110.
- Kurniawan, F. D., & Kuncoro, J. (2018). Hubungan antara persepsi terhadap risiko dengan agressive driving pada sopir bus akap. *Proyeksi, 13*(1), 47–56.
- Lambert-Bélanger, A., Dubois, S., Weaver, B., Mullen, N., & Bédard, M. (2012). Aggressive driving behaviour in young drivers (aged 16 through 25) involved in fatal crashes. *Journal of Safety Research, 43*(5–6), 333–338. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2012.10.011>
- 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*. UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Maharani, M., & Ampuni, S. (2020). Perilaku anti sosial remaja laki-laki ditinjau dari identitas moral dan moral disengagement. *Indigenous: Jurnal Ilmiah Psikologi, 5*(1), 54–66. <https://doi.org/10.23917/indigenous.v5i1.8706>
- Meter, D. J., & Bauman, S. (2018). Moral disengagement about cyberbullying and

- parental monitoring: effects on traditional bullying and victimization via cyberbullying involvement. *Journal of Early Adolescence*, 38(3), 303–326. <https://doi.org/10.1177/0272431616670752>
- Mohammad Nu'man, T., & Ramdhani, N. (2020). Sikap dan kontrol perilaku saja tidak cukup: kesediaan sebagai mediator dari sikap dan peluang mengemudi agresif. *Psikologika: Jurnal Pemikiran Dan Penelitian Psikologi*, 25(1), 133–146. <https://doi.org/10.20885/psikologika.vol25.iss1.art10>
- Otosia.com. (2021). *Anak muda banyak terlibat kecelakaan karena tidak berpikir panjang*. <https://www.otosia.com/berita/anak-muda-banyak-terlibat-kecelakaan-karena-tidak-berfikir-panjang.html>
- 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>
- Ramadan, A. T. F. (2018). Moral disengagement and parental monitoring as predictors of cyberbullying among first year secondary school students. *International Journal of Psycho-Educational Sciences*, 8(2), 95–103.
- Safety, A. F. for T. (2020). *2019 Traffic Safety Culture Index*.
- Selatan, B. P. S. S. (2021). *Jumlah kendaraan bermotor menurut jenis kendaraan 2018-2020*. <https://sumsel.bps.go.id/indicator/17/539/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan.html>
- Simons-Morton, B., Lerner, N., & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37(6), 973–982. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.04.014>
- Siregar, R. R., & Ayriza, Y. (2020). Moral disengagement sebagai prediktor terhadap perilaku agresif remaja. *Jurnal Ecopsy*, 7(1).

<https://doi.org/10.20527/ecopsy.v7i1.6068>

Soffania, M. I. (2019). Hubungan agressive 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. (2021a). *Jumlah kecelakaan, korban mati, luka berat, luka ringan, dan kerugian materi 2017-2019*. <https://www.bps.go.id/indicator/17/513/1/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>

Statistik, B. P. (2021b). *Perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis (unit), 2017-2019*. <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html>

Susilawati, Wibowo, M. E., & Sunawan, S. (2020). Moral disengagement and classroom incivility against the social responsibility character of junior high school students. *Islamic Guidance and Counseling Journal*, 3(1), 26–31. <https://doi.org/10.25217/igcj.v3i1.661>

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*. <https://palembang.tribunnews.com/2020/06/16/angka-kecelakaan-di-sumsel-naik-drastis-selama-operasi-ketupat-musi-2020-ini-penyebabnya>

White-Ajmani, M. L., & Bursik, K. (2014). Situational context moderates the relationship between moral disengagement and aggression. *Psychology of Violence*, 4(1), 90–100. <https://doi.org/10.1037/a0031728>

- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Butters, J. E., Ialomiteanu, A., & Smart, R. G. (2012). Does gender moderate the relationship between driver aggression and its risk factors? *Accident Analysis and Prevention*, 45, 10–18. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.013>
- Williams, A. F. (2003). Teenage drivers: Patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34(1), 5–15. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(02\)00075-0](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(02)00075-0)
- Yanuvianti, M., Qodariah, S., & Coralia, F. (2019). *Contribution of aggressive driving, negative emotions, and risky driving to dangerous driving in young motorcyclists at bandung city, indonesia*. 307(SoRes 2018), 291–295. <https://doi.org/10.2991/sores-18.2019.68>
- Yudhani, E., Nashori, F., & Uyun, M. (2020). The effect of family functioning on moral disengagement in adolescents mediated by religiosity. *Psikis : Jurnal Psikologi Islami*, 6(2), 178–191. <https://doi.org/10.19109/psikis.v6i2.6766>
- Zayu, W. P. (2012). *Studi kecelakaan lalu lintas dengan metode revealed preference di kota padang.*