

**HUBUNGAN PERKEMBANGAN MORAL
DAN ABERRANT DRIVING BEHAVIOR
PADA PENGEMUDI KENDARAAN RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

SKRIPSI

Pembimbing:

Istiana Tadjuddin S. Psi., M. Psi., Psikolog

Nur Syamsu Ismail S. Psi., M. Si.

Oleh:

Muhammad Mahruf

Q11115307



**UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS KEDOKTERAN
PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
MAKASSAR**

2020



**HUBUNGAN PERKEMBANGAN MORAL
DAN *ABERRANT DRIVING BEHAVIOR*
PADA PENGEMUDI KENDARAAN RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

SKRIPSI

Diajukan untuk menempuh Ujian Sarjana
Pada Fakultas Kedokteran
Program Studi Psikologi
Universitas Hasanuddin

Pembimbing:

Istiana Tadjuddin S. Psi., M. Psi., Psikolog

Nur Syamsu Ismail S. Psi., M. Si.

Oleh:

Muhammad Mahruf

Q11115307



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS KEDOKTERAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2020**



Halaman Persetujuan

**HUBUNGAN PERKEMBANGAN MORAL
DAN ABERRANT DRIVING BEHAVIOR
PADA PENGEMUDI KENDARAAN RODA DUA
DI KOTA MAKASSAR**


disusun dan diajukan oleh :


**Muhammad Mahruf
Q11115307**

Telah disetujui dan diajukan di hadapan Dewan Penguji Skripsi
Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin

Pembimbing I

Pembimbing II


Istiana Tadjuddin S. Psi., M. Psi., Psikolog
NIP. 198409112014042001


Nursyamsu Ismail S. Psi., M. Si.
NIP. 198702182019031005

Ketua Program Studi Psikologi
Fakultas Kedokteran
Universitas Hasanuddin


Dr. Muh. Tamar, M.Psi
NIP. 196412311990021004



SKRIPSI
HUBUNGAN PERKEMBANGAN MORAL
DAN ABERRANT DRIVING BEHAVIOR
PADA PENGEMUDI KENDARAAN RODA DUA
DI KOTA MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh :

Muhammad Mahruf
Q11115307

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi
Pada tanggal 2 Juli 2020

Menyetujui,

Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Muh. Tamar, M.Psi	Ketua	
2.	Elvita Bellani, S.Psi., M.Sc	Sekretaris	
3.	Nirwana Permatasari, S.Psi.,M.Psi.,Psikolog	Anggota	3. 
4.	Nur Syamsu Ismail, S.Psi.,M.Si	Anggota	4. 
5.	Istiana Tadjuddin S.Psi.,M.Psi.,Psikolog	Anggota	5. 
6.	Grestin Sandy R, S.Psi.,M.Psi.,Psikolog	Anggota	6. 

Mengetahui,

Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset
dan Inovasi
Fakultas Kedokteran
Universitas Hasanuddin



Dr. dr. Irfan Idris, M.Kes
NIP. 19671103 199892 1 001

Ketua Program Studi Psikologi
Fakultas Kedokteran
Universitas Hasanuddin



Dr. Muhammad Tamar, M.Psi
NIP. 19641231 199002 1 004



PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, magister, dan atau doktor), baik di Universitas Hasanuddin atau di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, dengan bantuan Tim Pembimbing dan masukan Tim Penelaah/Tim Penguji.
3. Karya tulis ini, di dalamnya tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini telah saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademi berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Makassar, 14 Agustus 2020

Yang membuat Pernyataan,



M.Mahruf



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT yang atas limpahan rahmat, nikmat, dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul “Hubungan Perkembangan Moral dan *Aberrant Driving Behavior* pada Pengemudi Kendaraan Roda Dua di Kota Makassar”. Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan akademik untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis membuat penelitian skripsi ini didasari oleh *concern* penulis pada perilaku pelanggaran aturan dan perilaku kriminal. Penulis kemudian berfokus pada pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dan sering dilihat di sekitar lingkungan peneliti. Berdasarkan hasil membaca beberapa artikel penelitian yang terkait, peneliti lalu mengambil variabel moral sebagai variabel kedua dalam penelitian skripsi ini. Diharapkan hal ini dapat membantu memperdalam pemahaman dan penjelasan mengenai perilaku tersebut dan hasil penelitian ini dapat bermanfaat, khususnya bagi pengembangan diri peneliti sendiri dan untuk masyarakat bangsa dan negara secara luas nantinya.

Banyak halangan dan rintangan dalam proses penyusunan penelitian skripsi ini. Penulis mendapatkan banyak pengalaman dan pembelajaran yang berharga dari hal-hal tersebut. Penulis juga banyak mendapatkan bimbingan, bantuan, dukungan, dan doa dari berbagai sumber. Mulai keluarga, teman, sampai dosen-dosen. Penulis dalam kesempatan ini dengan penuh kerendahan hati ingin menyampaikan rasa syukur dan terima kasih kepada semua pihak yang telah

itu dan mendukung penulis dalam penyelesaian skripsi:



1. Orang tua tercinta, ayahanda Mansur dan ibunda Suwaeda yang dengan penuh ketulusan, cinta, dan kasih sayang yang telah mendidik dan membesarkan penulis hingga saat ini. Keduanya juga senantiasa memanjatkan doa kepada Allah SWT untuk segala kebaikan bagi penulis, serta menjadi orang tua yang selalu memberikan dukungan dan bimbingan, baik secara materi, emosional dan spiritual. Penulis juga mengucapkan banyak terima kasih pada keluarga besar yang telah memberikan banyak bantuan dalam proses penyelesaian skripsi ini. Mulai dari Ibu Malka, Bapak Kartono, adik saya Tuti, sepupu saya Ikhrum, dan anggota keluarga besar lainnya yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.
2. Ibu Istiana Tadjuddin S. Psi., M. Psi., Psikolog, selaku pembimbing I dalam skripsi ini. Terima kasih atas waktu, ilmu, pendampingan, bimbingan, kesabaran, perhatian, dan dukungan yang telah diberikan kepada peneliti selama berproses sebagai mahasiswa dan anak bimbingan skripsi di Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Nursyamsu Ismail S. Psi., M. Si selaku pembimbing II dalam skripsi ini. Terima kasih atas bimbingan dan dukungan yang diberikan selama peneliti berproses sebagai mahasiswa anak bimbingan skripsi di Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin, terlebih lagi dalam proses penyusunan skripsi ini. Terima kasih atas ilmu, waktu, energi, kesabaran, perhatian, dan dukungan yang diberikan selama ini. Terima kasih pula karena selama proses tersebut, peneliti benar-benar senantiasa diarahkan untuk menjadi peneliti yang seyogianya.



u Grestin Sandy S.Psi., M.Psi., Psikolog selaku dosen pendamping akademik. Terima kasih atas dukungan, bantuan, semangat, dan umpan

bali yang telah diberikan mulai dari mahasiswa baru hingga saat ini. Semua hal yang telah diberikan tadi dapat membantu peneliti menjadi orang yang lebih baik lagi dan mencapai apa yang ingin diraih di masa yang akan datang.

5. Bapak Dr. Muhammad Tamar, M.Psi., dan Ibu Nirwana Permatasari, S.Psi., M.Psi., Psikolog, selaku pembahas dalam seminar proposal dan seminar hasil skripsi. Terima kasih atas umpan balik yang diberikan selama seminar yang membuat penulisan skripsi ini menjadi lebih baik. Mulai dari tata penulisan sampai pada pembahasan di dalamnya.
6. Bapak Nur Akmal, S.Psi., MA dan Bapak Ahmad Ridfah, S.Psi, M.Psi, Psikolog yang telah banyak membantu peneliti terkait masalah statistik dan psikometri dalam penelitian. Terima kasih atas ilmu, waktu, bantuan, dukungan, dan kebajikan untuk mengajarkan kembali sekaligus mengajarkan lebih dalam terkait materi-materi statistic dan psikometri dalam penelitian.
7. Tim Penguji akhir skripsi, yaitu Bapak Dr. Muhammad Tamar, M.Psi., Ibu Elvita Bellani, S.Psi., M.Sc, Ibu Nirwana Permatasari, S.Psi., M.Psi., Psikolog, Bapak Nursyamsu Ismail S.Psi., M.Si, Ibu Istiana Tadjuddin S. Psi., M. Psi., Psikolog, dan Ibu Grestin Sandy S.Psi., M.Psi., Psikolog. Terima kasih atas apresiasi, umpan balik, dorongan semangat, dan nasihat yang sangat membangun peneliti menjadi pribadi yang lebih baik dan lebih menginternalisasi nilai-nilai prodi untuk kedepannya.
8. Ibu Istiana Tadjuddin S. Psi., M. Psi., Psikolog, Bapak Nur Syamsu Ismail .Psi., M.Si, dan Ibu Elvita Bellani, S.Psi., M.Sc selaku moderator dalam



seminar proposal, seminar hasil skripsi, dan ujian akhir skripsi. Terima kasih atas dedikasinya.

9. Seluruh tenaga pendidik (dosen) Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin. Terima kasih atas ilmu, dukungan, bantuannya dengan berbagai fasilitas pembelajaran yang diberikan kepada peneliti selama berproses sebagai mahasiswa Psikologi yang seyogianya dan sesuai fitrah.
10. Para staf akademik Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin, khususnya kepada Ibu Wiwik. Terima kasih atas perhatian dan bantuan yang diberikan kepada peneliti, khususnya segala hal yang berkaitan dengan pemenuhan administrasi peneliti selama di kampus.
11. Sahabat-sahabat dekat saya yang sudah saya anggap saudara sendiri, anggota grup *Eat, Learn, Pray, & Love* yaitu Indra Kurniawan, Calvin Hamiros, dan Afga Yudistikhar. Terima kasih telah menjadi orang yang selalu membantu dan selalu ada bagi peneliti. Terima kasih atas waktu, kebersamaan, kesabaran, dan perhatian kepada peneliti sejak mahasiswa baru hingga saat ini.
12. Teman-teman terbaik saya di Prodi Psikologi Unhas Aburizal Maharsyah, Asdar, Farhan, Vanessa Novianti Pinarto, Novi Susanti, Magfiratul Wahdania, Dhance Ariana Patibang, Siti Rahma, Andi Aisyah Alqumairah, Nuratthahirah Ansar, Jelita Azzura, Yuki Qadriah, dan teman-teman angkatan 2015 (Mindsight) yang lainnya. Terima kasih atas kolaborasi dan

kebersamaannya selama berproses di prodi psikologi dan penyelesaian skripsi hingga saat ini. Terima kasih senantiasa ada saat peneliti



membutuhkan teman diskusi dan memberikan dukungan pada peneliti untuk terus berkembang ke arah yang lebih baik.

13. Teman-teman saya sejak dari Pesantren IMMIM, yaitu Agus Ardianto Achmad, Firdaus, Zuhudi Syafi'i, Nur Fauzi, Reza Fikri, Nad, dan anggota Ulunnu yang lain. Terima kasih atas dukungan, doa, semangat, dan bantuannya mulai dari mahasiswa baru sampai saat ini. Walaupun berbeda kampus, kita dapat tetap saling membantu dan kebersamai satu sama lain.
14. Teman-teman di Pria-Pria Psikologi, sebagai sesama mahasiswa laki-laki yang jumlahnya sedikit di prodi Psikologi, mulai dari kak Firdan, Kiki, Akbar, Albi, Rama, dan lain-lainnya. Terima kasih atas dukungan dan bantuannya selama ini.
15. Teman-teman Pembimbing Akademik (PA), terima kasih untuk semua untuk dukungan kepada peneliti selama berproses sebagai mahasiswa.
16. Komunitas Psikologi Unhas. Terima kasih telah menjadi tempat belajar terbaik selama hidup peneliti dengan nilai-nilai Prodi Psikologi yang menjadikan peneliti menjadi pribadi yang lebih baik.
17. Teman-teman KKN Tematik Bakti Negara Sidrap yaitu Ramli, Adi, Juna, Lutfi, Numi, dan Ayu. Terima kasih atas kenangan indah selama masa KKN dan bantuannya selama proses penyelesaian skripsi khususnya pencarian data subjek penelitian.
18. Teman-teman alumni angkatan 2009 SDN Enarotali yaitu Achyar, Nur, dan Baruch. Terima kasih atas waktu, dukungan, semangat, dan bantuannya selama pencarian data penelitian yang sangat membantu peneliti mencapai target yang diinginkan.



19. Seluruh pihak yang terkait dalam perjalanan peneliti menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Peneliti telah berupaya soptimal mungkin dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi ini. Namun, peneliti menyadari bahwa penelitian ini maish jauh dari kesempurnaan dan masih ada hal yang perlu untuk ditingkatkan. Oleh karena itu, peneliti selalu membuka pintu untuk diberikan umpan balik dan saran yang membangun untuk penelitian yang lebih baik kedepannya. Peneliti juga berharap semoga penelitian ini dapat berkontribusi dan memberikan manfaat bagi masyarakat, utamanya para keluarga, pemerintah, dan para pengendara guna kehidupan dan lalu lintas yang lebih baik, aman, dan teratur untuk ke depannya. Semoga kita semua senantiasa berada dalam lindungan Allah SWT. Amin.

Makassar, Juli 2020

Muhammad Mahruf



DAFTAR ISI

JUDUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
ABSTRACT	xix
ABSTRAK	xx
BAB I	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	10
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Manfaat Penelitian	10
1.4.1 Manfaat Teoritis	10
1.4.2 Manfaat Praktis	11
BAB II	12
2.1 Aberrant driving behavior	12
2.1.1 General Error-Modeling System	12
2.1.2 Aberrant Driving Behavior	15
2.1.3 Bentuk-Bentuk Perilaku <i>Aberrant driving behavior</i>	16
2.1.4 Hal-Hal Berkaitan <i>Aberrant Driving Behavior</i>	17
2.2 Perkembangan Moral	19
2.2.1 Definisi Moral	19
2.2.2 Teori Perkembangan Moral Gibbs	21
2.2.3 Hal-Hal Berkaitan Perkembangan Moral	27
Pengemudi	31
Definisi dan Syarat Pengemudi	31
Perkembangan Moral dan <i>Aberrant Driver Behavior</i>	32



2.5 Kerangka Berpikir	34
BAB III	37
3.1 Jenis Penelitian.....	37
3.2 Variabel Penelitian	37
3.3 Definisi Operasional Variabel.....	37
3.3.1 Aberrant Driving Behavior.....	37
3.3.2 Perkembangan Moral	38
3.4 Populasi dan Sampel.....	39
3.4.1 Populasi	39
3.4.2 Sampel	39
3.5 Hipotesis Penelitian	40
3.6 Teknik Pengumpulan Data	40
3.7 Uji Instrumen	41
3.7.1 Uji Reliabilitas	41
3.7.2. Uji Validitas.....	42
3.8 Teknik Analisis Data	43
3.8.1 Analisis Deskriptif.....	43
3.8.2 Uji Asumsi	43
3.9 Prosedur Kerja	44
3.9.1 Tahap Persiapan.....	44
3.9.2 Tahap Pelaksanaan	44
3.9.3 Tahap Analisis Data.....	44
3.9.4 Tahap Penyusunan Laporan	45
3. 10 <i>Timeline</i> Kegiatan	46
BAB IV	47
4.1 Data Demografi Responden.....	47
4.2 Analisis Deskriptif Variabel	50
4.2.1 Tingkat Perkembangan Moral Subjek.....	50
4.2.1.1 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Usia.....	51
4.2.1.2 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Suku	53
4.2.1.3 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Jenis Kelamin	55
4.2.1.4 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Pendidikan.....	57
4.2.2 Bentuk Aberrant Driving Behavior Subjek.....	58



4.2.2.1 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Jenis Kelamin.....	59
4.2.2.2 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Usia.....	61
4.2.2.3 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Suku.....	63
4.2.2.4 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Pendidikan	65
4.3 Hasil Pertanyaan Terbuka	67
4.4 Hasil Uji Hipotesis Penelitian	72
4.4.1 Analisis Korelasi	72
4.5 Pembahasan	73
4.6 Limitasi Penelitian.....	83
BAB V	85
5.1 Kesimpulan	85
5.2 Saran dan Rekomendasi Penelitian.....	85
5.2.1 Saran Bagi Pengemudi	85
5.2.2 Saran Bagi Pihak Pemerintah	86
5.2.3 Saran Bagi Peneliti Selanjutnya	86
5.2.4 Saran Bagi Ilmuwan Psikologi.....	88
DAFTAR PUSTAKA.....	89
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 <i>Timeline</i> Kegiatan.....	46
Tabel 4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	47
Tabel 4.2 Data Responden Berdasarkan Usia.....	48
Tabel 4.3 Data Responden Berdasarkan Suku.....	48
Tabel 4.4 Data Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	49
Tabel 4.5 Data Responden Berdasarkan Jarak Rata-Rata Berkendara Perhari...	49
Tabel 4.6 Data Tingkat Perkembangan Moral Subjek.....	50
Tabel 4.7 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk Moral dalam Usia.....	52
Tabel 4.8 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk Moral dan Budaya.....	54
Tabel 4.9 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk Moral dan Jenis Kelamin.....	56
Tabel 4.10 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk Moral dalam Tingkat Pendidikan.....	58
Tabel 4.11 Data Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Subjek.....	58
Tabel 4.12 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk <i>Error</i> dalam Jenis Kelamin.....	60
Tabel 4.13 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk <i>Lapse</i> dalam Jenis Kelamin.....	60
Tabel 4.14 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk <i>Violation</i> dalam Jenis Kelamin.....	60
Tabel 4.15 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk <i>Error</i> dalam Usia.....	62
Tabel 4.16 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk <i>Lapse</i> dalam Usia.....	62
Tabel 4.17 Tabel Analisis Mann-Whitney untuk <i>Violation</i> dalam Usia.....	62
Tabel 4.18 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk <i>Error</i> dalam Budaya.....	64
Tabel 4.19 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk <i>Lapse</i> dalam Budaya.....	64
Tabel 4.20 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk <i>Violation</i> dalam Budaya.....	64
Tabel 4.21 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk <i>Error</i> dalam Tingkat Pendidikan.....	66
Tabel 4.22 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk <i>Lapse</i> dalam Tingkat Pendidikan.....	66
Tabel 4.23 Tabel Analisis Kruskal-Wallis untuk <i>Violation</i> dalam Tingkat Pendidikan.....	66



Tabel 4.22 Tabel Analisis Chi-Square.....72

Tabel 4.23 Hasil Analisis Chi-Square.....72



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir.....	34
Gambar 4.1 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Usia.....	51
Gambar 4.2 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Suku.....	53
Gambar 4.3 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Jenis Kelamin.....	55
Gambar 4.4 Profil Perkembangan Moral Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	59
Gambar 4.5 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Jenis Kelamin.....	61
Gambar 4.6 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Usia.....	63
Gambar 4.7 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Suku.....	65
Gambar 4.8 Profil Bentuk <i>Aberrant Driving Behavior</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	68
Gambar 4.9 Hasil Pertanyaan Terbuka Mengenai Pengalaman Melanggar Peraturan Lalu Lintas.....	69
Gambar 4.10 Hasil Pertanyaan Terbuka Mengenai Alasan Melanggar Peraturan Lalu Lintas.....	70
Gambar 4.11 Hasil Pertanyaan Terbuka Mengenai Perasaan yang Dialami Saat Melanggar Peraturan Lalu Lintas.....	71
Gambar 4.12 Hasil Pertanyaan Terbuka Mengenai Sumber Informasi Pengetahuan Peraturan Lalu Lintas.....	



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Skala Penelitian Psikologi

Lampiran 2 Uji Validitas Alat Ukur

Lampiran 3 Uji Reliabilitas

Lampiran 4 Uji Hipotesis



ABSTRACT

Muhammad Mahruf, Q11115307, Relationship between Moral Development and Aberrant Driving Behavior among Motorcyclist in Makassar, Undergraduate Thesis, Medical faculty, Department of Psychology, Hasanuddin University Makassar, 2020

xx + 91 Pages, 21 Appendices

This study aims to investigate the relationship between motorcyclist moral development and motorcyclist traffic violation in Makassar. The study was conducted on 340 subjects with criteria such as motorcyclists that already got their license and live in Makassar. Measuring instrument used in this study are Driver Behavior Questionnaire (DBQ) and Sociomoral Reflection Measure – Short Form Objective (SRM-SFO). Correlation analysis was used to analyze the hypothesis in this study. The result shows that there is no relationship between motorcyclist's moral development and motorcyclist's traffic violation, especially on aberrant driving behavior. This may happen because of the difference of value between west culture and east culture, and also because of the education of traffic law that have not been systemic yet in Indonesia.

Keyword : *moral development, traffic violation, aberrant driving behavior, motorcyclist.*



ABSTRAK

Muhammad Mahruf, Q11115307, Hubungan Perkembangan Moral dan *Aberrant Driving Behavior* pada Pengemudi Kendaraan Roda Dua di Kota Makassar, Skripsi, Fakultas Kedokteran, Program Studi Psikologi, Universitas Hasanuddin Makassar, 2020

xx + 91 Halaman, 21 Lampiran

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara perkembangan moral pengemudi dengan perilaku pelanggaran lalu lintas pengemudi kendaraan roda dua di kota Makassar. Penelitian dilakukan pada 340 orang subjek dengan kriteria antara lain pengemudi kendaraan roda dua yang telah memiliki SIM dan berdomisili di kota Makassar. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini antara lain Driver Behavior Questionnaire (DBQ) dan Sociomoral Reflection Measure – Short Form Objective (SRM-SFO). Analisis data yang digunakan dalam uji hipotesis penelitian ini adalah analisis korelasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara perkembangan moral pengemudi dan perilaku pelanggaran lalu lintas, khususnya *aberrant driving behavior* pengemudi. Hal ini dapat terjadi karena perbedaan nilai dalam budaya barat dan budaya timur, serta pengaruh pendidikan atau edukasi peraturan lalu lintas yang masih belum sistemik.

Kata Kunci : perkembangan moral, pelanggaran lalu lintas, aberrant driving behavior, pengemudi.



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manusia adalah makhluk hidup yang terdiri atas *body* (fisik) dan *mind* (psikologis). Aspek fisik ini antara lain mulai dari alat indera, sistem organ tubuh, dan hal-hal biologis lainnya. Sementara itu, aspek psikologis termasuk di dalamnya persepsi, emosi, moral, kognitif, dan hal-hal lainnya. Kedua hal ini saling memengaruhi satu sama lain. Mulai dari fisik yang memengaruhi psikologis, seperti kurang sehatnya tubuh yang akan memengaruhi keadaan psikologis seseorang, ataupun sebaliknya, yaitu psikologis memengaruhi fisik, seperti pengaruh emosi dan kognisi pada keadaan tubuh dan perilaku seperti detak jantung, raut wajah, dan lain-lain (King, 2016; Lukaningsih & Bandiyah, 2011).

Aspek psikologis pada manusia berjumlah sangat banyak. Mulai dari moral, motivasi, emosi, persepsi, dan lain-lain (Santrock, 2012). Hal-hal ini dapat memengaruhi perilaku tiap individu. Contohnya adalah pengaruh motivasi dan persepsi pada perilaku, pengaruh perkembangan moral pada pemilihan keputusan untuk melakukan sesuatu, dan lain-lain. Salah satu hal yang juga dapat dikenakan atau dipengaruhi akan hal ini adalah berkaitan perilaku berkendara, contohnya pelanggaran peraturan lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas merupakan hal yang sering terjadi di sekitar kita dan dapat berujung pada kecelakaan. Mulai di jalan raya, jalan tol, sampai jalan poros antar kabupaten. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi

Selatan dan Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan, jumlah an lalu lintas di Sulawesi Selatan dari tahun 2015-2018 terus meningkat. kecelakaan lalu lintas secara berurutan dari tahun 2014-2018 antara lain



terdapat sebanyak 4.834 pada tahun 2014, sebanyak 6.346 pada tahun 2016, sebanyak 7.589 pada tahun 2017, dan sebanyak 7.935 pada tahun 2018 di Provinsi Sulawesi Selatan. Di kota Makassar sendiri, terjadi sebanyak 1.571 kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 dengan kerugian mencapai Rp2.118.141.000 dan sebanyak 1.525 kasus kecelakaan dengan kerugian sebanyak Rp2.542.190.000. Data ini menunjukkan bahwa kota Makassar memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi dibandingkan dengan kabupaten lain di Sulawesi Selatan. Hal ini membuat kecelakaan lalu lintas menjadi hal yang sangat merugikan dan sangat penting untuk diperhatikan. Peneliti kemudian tertarik untuk meneliti terkait tema pelanggaran lalu lintas ini.

Berdasarkan wawancara dengan pihak kepolisian saat pengambilan data awal, kecelakaan lalu lintas ini terjadi akibat pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengemudi di jalan. Hal ini juga dijelaskan oleh Reason (1990b) bahwa salah satu hal yang menyebabkan bencana dan kecelakaan, contohnya kecelakaan lalu lintas, adalah pelanggaran peraturan. Berdasarkan hal ini, diperlukan adanya aturan agar kecelakaan dapat dihindari dan membuat hidup aman, nyaman, dan tenteram. Usaha pemerintah agar dapat mencegah kecelakaan lalu lintas dan menciptakan keadaan perjalanan yang baik dan nyaman adalah dengan mengeluarkan peraturan, dalam hal ini, yaitu UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan, rekayasa lalu lintas, dan penyediaan sarana dan prasarana di jalan raya.

Berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan

ngemudi adalah orang-orang yang mengemudikan kendaraan bermotor
lan telah memiliki surat izin mengemudi. Selain itu, berdasarkan aturan
na, pengemudi yang sah adalah individu yang sudah mengikuti dan



melulusi ujian tertentu sebelum memiliki izin berkendara sehingga memiliki pemahaman, ketaatan, sikap, dan kemampuan yang mendukung peraturan berkendara. Jadi, para pengemudi seyogyanya memiliki pengalaman, sikap, dan pengetahuan yang baik akan berlalu lintas dan peraturan yang berlaku serta pada keteraturan dan keamanan jalan sehingga mendukung pencapaiannya. Hal ini dicanangkan agar dapat mencapai keadaan dan kondisi jalan yang aman dan nyaman, baik untuk diri sendiri maupun orang lain, sesuai tujuan dari dikeluarkannya UU Nomor 22 tahun 2019 tadi.

Namun, berdasarkan data, masih banyak orang yang melanggar peraturan lalu lintas dan menyebabkan kecelakaan di jalan, khususnya di kota Makassar. Pada bulan Oktober 2018, sebanyak 2.288 kendaraan yang ditilang pada Operasi Zebra di Makassar karena melanggar peraturan lalu lintas, seperti tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK, dan lain-lain. Selain itu, didapatkan pula bahwa kebanyakan pelanggar lalu lintas tersebut adalah remaja dari rentang umur 16 sampai 20 tahun (Arsyad, 2018). Bahkan, di antara pelanggar-pelanggar ini, ada yang belum membuat atau memiliki SIM atau belum cukup umur untuk membuatnya. Selain itu, berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Direktorat Lalu lintas Polda Sulawesi Selatan, pada tahun 2018, terjadi total 7.935 kecelakaan lalu lintas di Sulawesi Selatan. Di antaranya terdapat 1.131 korban meninggal, 579 luka berat, 10.051 luka ringan, dan kerugian mencapai Rp 12.968.045.750. Dominan kecelakaan lalu lintas ini terjadi di Kota Makassar dengan jumlah kasus kecelakaan sebanyak 1.525 kasus. Berdasarkan

dari satuan lalu lintas Polrestabes Makassar, didapatkan bahwa pelanggaran lalu lintas di kota Makassar mencapai sejumlah 24.328 kasus pada



tahun 2018. Data ini juga menunjukkan bahwa kota Makassar menjadi daerah dengan pelanggaran lalu lintas tertinggi di Sulawesi Selatan.

Berdasarkan hal di atas, peneliti merasa penting untuk meneliti hal-hal terkait tema perilaku berkendara atau pengemudi, khususnya pelanggaran peraturan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas, khususnya di kota Makassar. Karena, pengendara seharusnya telah melewati sosialisasi dan pendidikan yang sesuai sehingga mengerti dan paham akan betapa pentingnya peraturan lalu lintas dan pemenuhannya dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini seharusnya dapat membuat pengemudi mematuhi aturan lalu lintas yang ada.

Perilaku pengemudi, khususnya pelanggaran peraturan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas ini, dapat disebabkan oleh beberapa hal. Hal ini dijelaskan dalam teori dari Reason, Manstead, Stradling, Baxter, dan Campbell (1990a) dan Reason (1990b) yaitu *General Error-Modeling System* atau GEMS. Teori ini menjelaskan bahwa faktor dominan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, salah satunya kecelakaan lalu lintas, adalah faktor manusia atau *human factor*. Teori ini juga menjelaskan bahwa hal-hal dalam faktor manusia ini yang memengaruhi dalam kecelakaan atau pelanggaran peraturan lalu lintas antara lain *error* dan *violation* dari manusia atau pengemudi. *Error* mencakup aspek mengemudi yang tidak sadar atau tidak sengaja pada pengemudi. Contohnya kesalahan perilaku seperti ingin menginjak rem tapi malah menginjak gas, lupa membayar pajak kendaraan, lupa membawa surat penting, atau lupa melihat sekeliling sebelum pindah jalur saat berkendara. *Violation* adalah aspek mengemudi yang disengaja atau dilakukan secara sadar oleh pengemudi.

ya mengambil jalur yang tidak seharusnya, ngebut, dan lain-lain.



Istilah yang digunakan Reason (1990b) dan Reason *et al* (1990a), terkait teori GEMS ini, pada perilaku pengemudi adalah *aberrant driving behavior* atau perilaku berkendara yang menyimpang. Hal ini berarti perilaku-perilaku pengemudi yang menyimpang atau melanggar dari aturan yang ada. Reason (1990b) dan Reason *et al* (1990a) juga menjelaskan bahwa terdapat perbedaan antara laki-laki dan perempuan serta pengemudi muda dan tua dalam *aberrant driving behavior* mereka. Reason (1990b) dan Reason *et al* (1990a) menjelaskan bahwa laki-laki lebih menyimpang perilaku berendaranya dibandingkan perempuan dan pengemudi muda lebih menyimpang perilaku berkendara dibandingkan pengemudi usia tua.

Berdasarkan data dari satuan lalu lintas Polrestabes Makassar, didapatkan bahwa pelanggaran lalu lintas di kota Makassar mencapai sejumlah 24.328 kasus pada tahun 2018. Kasus pelanggaran lalu lintas ini dominan dilakukan oleh pengemudi motor dengan jumlah kasus mencapai 21.344 kasus, dominan dilakukan oleh pelajar dan lulusan SLTA/SMA dengan jumlah kasus sebanyak 16.111 kasus, dan juga dominan dilakukan oleh pengemudi dengan rentang umur 31 sampai 40 tahun dengan jumlah 5.765 kasus. Berdasarkan uraian tadi, didapatkan perbedaan antara penjelasan dari Reason (1990b) dan Reason *et al* (1990a) dengan data dari Polrestabes Makassar, yaitu pelanggar lalu lintas dominan pengemudi dengan usia tua, yaitu dalam rentang umur 31-40, dibandingkan pengemudi yang lebih muda. Peneliti juga akan berfokus pada pengemudi roda 2 karena kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas dominan terjadi pada pengemudi dengan jenis kendaraan ini.



Azzahratunnisa (2015) dan Akbar (2015) menjelaskan bahwa perilaku pengemudi, khususnya pelanggaran lalu lintas dapat terjadi dikarenakan beberapa faktor, di antaranya adalah kelalaian, ketidaktahuan, lupa, dan ketidakdisiplinan pengemudi. Mereka lupa membawa surat-surat penting atau menggunakan alat keselamatan dan melanggar batas kecepatan atau rambu lainnya karena terburu-buru. Selain itu, pengemudi memiliki sikap yang mengabaikan peraturan berlalu lintas. Mereka melanggar jika tidak ada aparat kepolisian yang mengawasi di jalan, jika jarak yang ditempuh tidak cukup jauh atau berjarak cukup dekat, tidak apa-apa melanggar jika terburu-buru, jalan sepi, atau pada tengah malam, dan lain-lainnya. Beberapa di antara mereka juga tidak terlalu paham atau kurang paham akan aturan berlalu lintas sehingga tidak mengetahui kalau mereka telah melanggar dan tidak memenuhi syarat-syarat yang ada dalam aturan berkendara.

Berdasarkan beberapa penelitian juga, mendukung Azzahratunnisa (2015) dan Akbar (2015), didapatkan bahwa faktor manusia atau internal pengemudi merupakan hal yang sangat berpengaruh pada perilaku pengemudi. Beberapa hal yang dapat diangkat di dalamnya antara lain *self control*, *locus of control*, dan moral. Berkaitan moral, Veldscholten (2015) dan James (2017) membuktikan dalam penelitiannya bahwa terdapat hubungan negatif antara perkembangan moral dengan pelanggaran lalu lintas. Contohnya seperti kecepatan berkendara yang berlebihan (ngebut) atau *speeding*, pelanggaran peraturan lalu lintas, dan berhubungan negatif pula dengan jumlah kecelakaan yang dialami pengemudi. Hubungan negatif ini menunjukkan bahwa semakin tinggi atau semakin matang perkembangan moral seseorang, maka semakin rendah pelanggaran lalu lintas

lakaan lalu lintas yang dilakukan atau dialaminya. Berkaitan hal ini, maka



perkembangan dan pengembangan moral perlu untuk diperhatikan dan dipertimbangkan.

Pada data awal yang berhasil didapatkan, para pengemudi bersedia untuk mematuhi aturan berkendara dikarenakan beberapa hal. Beberapa di antaranya karena ada polisi, tidak mau ditilang, sadar bahwa adanya pertanggungjawaban, dan paham pentingnya mematuhi peraturan berkendara yang ada. Di sisi lain, para pengemudi melanggar aturan berlalu lintas dikarenakan situasi jalan yang sepi, kondisi lalu lintas yang tidak jelas, dikejar waktu, tidak ada polisi, pihak yang berwajib, atau tidak ada yang melihat, dan karena waktu sudah malam. Selain itu, hal ini juga didukung oleh Kapolda Sulsel, Irjen Pol Umar Septono (dalam Fauzan, 2018 & dalam Maddu, 2018), bahwa para pengemudi melanggar lalu lintas jika tidak ada polisi yang berjaga. Berdasarkan wawancara dengan pihak kepolisian saat pengambilan data awal juga, dijelaskan bahwa pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas terjadi akibat tidak disiplinnya pengemudi dalam hal tidak memenuhi peraturan yang ada atau dengan kata lain masih belum menginternalisasi peraturan berlalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti mengasumsikan bahwa hal yang paling dominan menjadi masalah dan menonjol, menurut peneliti, adalah moral. Hal ini dikarenakan, berdasarkan uraian data wawancara dan kuesioner data awal sebelumnya, dapat diasumsikan internalisasi aturan lalu lintas oleh para pengemudi masih belum cukup baik. Hal yang berkaitan dengan internalisasi aturan ini, berdasarkan penjelasan Veldscholten (2015) dan James (2017), sangat

hubungan dan pengaruhnya dengan perkembangan moral. Salah satu faktor yang mempengaruhi adalah aturan lalu lintas. Dijelaskan bahwa semakin tinggi tahapan perkembangan moral seseorang, semakin rendah perilaku melanggar aturan yang



seseorang lakukan. Hal ini dikarenakan telah baiknya internalisasi aturan dalam diri seseorang, yang ditunjukkan oleh tahapan perkembangan moralnya. Variabel moral inilah yang menjadi fokus utama peneliti dalam penelitian ini.

Sebelum menjadikan moral sebagai variabel dalam penelitian, perlu dipastikan apakah moral ini benar-benar ada atau terpenuhi dalam diri pengemudi dan dapat dijadikan masalah penelitian. Hal ini dapat dilihat dari indikator moral dan perkembangannya dalam diri individu. Santrock (2012) menjelaskan bahwa moral dan perkembangannya terdiri atas 3 hal, yaitu *moral reasoning*, *moral feeling*, dan *moral behavior*. *Moral reasoning* berfokus pada aspek kognitif seseorang, yaitu internalisasi aturan, penting-tidaknya atau benar-salahnya suatu hal, dan alasan atau justifikasi mengenai hal tersebut. *Moral feeling* berfokus pada perasaan seseorang saat melanggar peraturan, yaitu rasa malu dan rasa bersalah. *Moral feeling* ini juga dikatakan sangat berpengaruh pada *moral reasoning* karena bisa saja sesuatu dikatakan benar atau salah, penting atau tidak, berdasarkan perasaan seseorang mengenai konsekuensi atau hal-hal lainnya atas suatu perilaku. *Moral behavior* berfokus pada metode pembelajaran perilaku moral, salah satunya benar-salahnya suatu perilaku, pada seseorang. Mulai dari *reward*, *punishment*, dan lain-lain.

Berdasarkan data yang didapatkan, indikator-indikator moral dan perkembangannya benar-benar ada dan terpenuhi pada pengemudi. Peneliti mendapatkan hal ini melalui menyebarkan kuesioner. Hal ini berkaitan pengetahuan peraturan lalu lintas, pernah melanggar peraturan dan ditilang atau tidak, apa yang dirasakan saat melanggar atau ditilang, apakah penting untuk

peraturan lalu lintas, dan melalui apa saja belajar mengenai peraturan lalu

hasil kuesioner mendapatkan bahwa pengetahuan peraturan lalu lintas oleh



pengemudi berada pada tingkat baik dengan jawaban yang benar mencapai 80% ke atas, dominan merasa tidak enak dan merasa bersalah saat melanggar, mengakui penting untuk mematuhi peraturan lalu lintas, dan belajar mengenai peraturan lalu lintas dari orang tua, polisi, dan media. Hal-hal ini menunjukkan terpenuhinya indikator *moral reasoning* dalam hal pengetahuan berkendara yang baik dan mengakui pentingnya penataan peraturan lalu lintas, *moral feeling* yang ditunjukkan oleh perasaan bersalah atau tidak enak saat melanggar, dan pembelajaran *moral behavior* melalui orang tua, polisi, dan media. Hal-hal ini membuktikan bahwa moral dan perkembangannya telah ada dalam diri pengemudi dan dapat dilakukan penelitian terkait hal ini dan *aberrant driving behavior*.

Salah satu teori dalam Psikologi yang membahas tentang moral adalah teori perkembangan *moral reasoning* Gibbs. Teori perkembangan *moral reasoning* Gibbs merupakan perkembangan dari teori perkembangan moral Kohlberg. Teori ini membagi pemikiran moral seseorang menjadi beberapa tahapan yang dipengaruhi oleh perkembangan kognitif dan hasil belajar seseorang. Tahap-tahap ini antara lain *immature* (belum matang/belum dewasa) dan *mature* (matang/dewasa). Setiap tahap memiliki 2 tingkatan yang memiliki derajat perkembangan moral yang berbeda-beda dan karakteristik yang berbeda-beda pula (Gibbs, Basinger, & Fuller, 1992). Semakin tinggi perkembangan moralnya, semakin diinternalisasi aturan yang ada dan semakin tinggi penalaran moral atau pemikiran benar atau salah.

Tahap *immature* terdiri atas 2 level. Level-level ini antara lain *unilateral and* *autistic* dan *exchange and instrumental*. Keduanya memiliki kesamaan level 1 dan level 2 pada tahap *preconventional* di teori perkembangan Kohlberg. Tahap ini berfokus pada pemikiran benar atau salah berdasarkan



konsekuensi yang didapatkan atas suatu perilaku yang disuruh oleh orang tua, guru, atau pihak otoritas dan hubungan timbal balik atau balas budi. Pada tahap *mature*, perkembangan moral terbagi atas 2 level lagi. Level-level ini antara lain *mutual and prosocial* dan *systemic and standard*. Pada tahap ini, seseorang telah mulai menginternalisasi aturan dan norma yang ada di masyarakat dan sistem sosial secara luas (Gibbs *et al*, 1992). Berdasarkan hal-hal di atas, peneliti akan melihat gambaran perkembangan moral pengemudi roda dua di Makassar dan hubungannya dengan *aberrant driving behavior* pada pengemudi roda dua di kota Makassar.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah, apakah ada hubungan antara perkembangan moral pengemudi dan *aberrant driving behavior* pengemudi?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat apakah hubungan antara perkembangan moral pengemudi dan *aberrant driving behavior* pengemudi.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Memberikan sumbangan ilmiah pada keilmuan Psikologi, khususnya dalam ranah Psikologi Perkembangan atau *self-development setting* terkait perkembangan karakter individu, yaitu perkembangan moral.
2. Memperkaya sumber referensi Psikologi, khususnya mengenai

perkembangan moral, pengemudi lalu lintas di Indonesia dan khususnya, kota Makassar.



1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat memperkaya peneliti dalam hal pengetahuan, pemahaman, dan penjelasan yang lebih mendalam akan tema yang diangkat, yaitu perkembangan moral dan pengemudi lalu lintas.

2. Bagi Pihak-Pihak yang Terkait

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan dalam memahami dan menjelaskan perilaku pengemudi atau perkembangan diri individu. Selain itu, penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai rekomendasi atau masukan untuk mengembangkan karakter pengemudi menjadi lebih baik atau membantu menyelesaikan permasalahan yang ada di lapangan.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Aberrant driving behavior

2.1.1 General Error-Modeling System

Didasarkan dari bencana dan kecelakaan di berbagai tempat, Reason (1990b) kemudian mengeluarkan teori *General Error-Modeling System*. Teori ini berfokus pada *human factor* atau faktor manusia yang menyebabkan kecelakaan atau bencana. Reason (1990b) berfokus pada faktor ini karena menurutnya faktor inilah yang merupakan faktor paling besar atau berpengaruh dalam kecelakaan atau bencana. Mulai dari bencana Chernobyl sampai dengan kecelakaan lalu lintas di jalan. Teori ini menjelaskan bahwa terdapat beberapa hal penting terkait kecelakaan. Hal-hal ini antara lain *error* dan *violation*.

1. *Error*

Reason (1990b), menggunakan istilah *error* sebagai istilah yang digunakan untuk menunjuk suatu aktivitas fisik atau mental yang gagal untuk memenuhi atau mencapai tujuan yang diinginkan. *Error* ini kemudian dibagi lagi menjadi 3, yaitu *slip*, *lapse*, dan *mistake*. *Slip* dan *lapse* berfokus pada kegagalan eksekusi seseorang pada perilaku atau aksi (*slip*) dan memori atau kognitif (*lapse*) sementara *mistake* berfokus pada kegagalan rencana yang dibuat seseorang dalam menghadapi atau menyelesaikan masalah yang dihadapi. Ketiga hal ini dijelaskan berperan penting dalam menjelaskan faktor manusia dalam kecelakaan

jadi.

lebih jauh, Reason (1990b) menjelaskan bahwa *error* dapat pula menjadi 3 tipe, yaitu *skill-based slip* dan *lapse*, *rule-based mistake*, dan



knowledge-based mistake. Pada tipe *skill-based*, perilaku dimunculkan dalam waktu yang cepat dan biasanya tanpa perencanaan. Hal ini dikarenakan perilaku dalam tipe *skill-based* ini biasanya merupakan perilaku sehari-hari atau perilaku sensorimotor. Sementara itu, pada *rule-based* dan *knowledge-based*, perilaku yang dimunculkan memerlukan waktu sebelum dilakukan karena seseorang akan menganalisis dan membuat perencanaan terlebih dahulu. Perbedaan antara keduanya adalah, pada *rule-based*, dasar perencanaan adalah aturan atau rencana yang sudah dilakukan atau telah ada sebelumnya sementara pada *knowledge-based* dibuat rencana baru dengan memahami dan menganalisis keadaan yang ada.

Reason (1990b) juga menjelaskan bahwa ketiga tipe di atas memiliki kesalahan atau *failure mode* yang berbeda-beda pula. *Skill-based* memiliki kesalahan berupa kurangnya atensi (*inattention*) dan atensi yang berlebihan (*overattention*). Hal-hal ini dapat membuat seseorang melakukan kesalahan berupa mengambil barang yang seharusnya tidak dia ambil, lupa untuk mengambil barang yang dia cari, lupa akan barang apa yang hendak dia ambil, atau melakukan hal yang sama berulang kali, dan lain-lain.

Pada *rule-based*, kesalahan yang dapat terjadi adalah salah menerapkan *good rules* atau *misapplication good rules* dan menggunakan *bad rules* atau *application of bad rules*. *Rules* yang dimaksudkan adalah mengenai aturan atau rencana dimiliki seseorang. *Good rules* adalah rencana yang pada beberapa kejadian sebelumnya terbukti berhasil menyelesaikan masalah. *Misapplication of*

es adalah penerapan rencana yang sebelumnya berhasil pada keadaan ah. Rencana ini mungkin sudah terbukti berhasil dan efektif namun pada pada suatu hal yang membuat rencana tersebut tidak berhasil atau tidak



mampu mencapai tujuan yang diharapkan. Semetara itu, *bad rule* adalah rencana yang tidak baik atau tidak efektif karena kesalahan interpretasi keadaan pada rencana ataupun aksi yang dilakukan tidak cocok atau salah (Reason, 1990b).

Pada *knowledge-based*, kesalahan yang dapat terjadi dominan adalah hal-hal yang dapat memengaruhi perencanaan atau pemilihan keputusan seseorang. Mulai dari selektivitas, bias, *halo effect*, dan lain-lain. Hal-hal ini dapat membuat perencanaan yang dibuat untuk menghadapi atau menyelesaikan masalah baru yang dihadapi oleh seseorang (Reason, 1990b).

2. *Violation*

Reason (1990b) menyadari bahwa menjelaskan faktor manusia dalam menyebabkan atau membuat kecelakaan hanya dengan *error* tidaklah cukup. Dia kemudian memperkenalkan istilah *violation*, yaitu penyimpangan yang disengaja dari aturan, norma, atau praktik-praktik yang mengatur untuk menjaga keamanan proses atau keamanan sistem. *Violation* ini kemudian dibagi lagi menjadi beberapa jenis. Jika penyimpangan dilakukan secara tidak sengaja atau tanpa niat tertentu, maka dikategorikan sebagai *unintended violation* atau penyimpangan yang tidak disengaja. Sebaliknya, jika dilakukan dengan niat tertentu, maka dikategorikan sebagai sabotase (*sabotage*).

Violation juga dapat dibagi menjadi *routine violation* dan *exceptional violation*. *Routine violation* adalah penyimpangan yang terus-menerus dilakukan akhirnya menjadi bagian dari kebiasaannya. Hal ini dapat terjadi karena natural, manusia memiliki kecenderungan untuk mengambil jalan atau jalan yang kurang merepotkan atau kurang menyusahkan. Selain itu, *routine*



violation dapat terjadi juga jika keadaan lingkungan yang kurang baik atau acuh tak acuh. Maksudnya, jarang adanya hukuman, tidak ketahuan atau tidak terlihat, dan tidak adanya *reward* atas ketaatan mereka. Hal ini dapat dilihat contohnya pada pelanggaran di jalan raya. Sementara itu, *exceptional violation* adalah penyimpangan yang terjadi pada keadaan atau situasi tertentu saja. Yaitu di mana pelanggaran tidak dapat dihindari apapun yang terjadi. Contohnya seperti dalam kecelakaan di Chernobyl (1990b).

2.1.2 Aberrant Driving Behavior

Berkaitan tema kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, Reason (1990b) memperkenalkan istilah *aberrant behavior* yang berfokus pada perilaku-perilaku menyimpang atau keluar dari jalan/keadaan seharusnya. Reason *et al* (1990a) kemudian juga memperkenalkan istilah *aberrant driving behavior* atau perilaku mengemudi yang menyimpang. *Aberrant driving behavior* adalah perilaku pengemudi yang menyimpang atau melanggar aturan, baik secara sadar atau tidak, dan juga dapat menyebabkan kecelakaan di jalan. Hal-hal ini meliputi perilaku dan kognitif pengemudi. Perilaku pengemudi yang termasuk di dalamnya contohnya antara lain tidak sengaja menginjak rem, ngebut, mengambil jalur yang bukan miliknya, salah mengambil jalur, dan lain-lain. Kognitif pengemudi seperti pemahaman akan keadaan dan situasi jalan, kesadaran saat berkendara, dan lain-lain. *Aberrant driving behavior* ini, dijelaskan sebagai perilaku menyimpang, keluar dari hal yang seharusnya, atau *stray from the way* (Reason,1990; Reason *et al*,1990).



2.1.3 Bentuk-Bentuk Perilaku *Aberrant driving behavior*

Berdasarkan teori yang diusungnya, yaitu *general-error modeling system*, Reason *et al* (1990a) dan Reason (1990b) menjelaskan 2 bentuk perilaku dari *aberrant driving behavior*. Hal-hal ini antara lain *error* dan *violation*.

1. *Error*

Error adalah perilaku atau kesalahan pengemudi yang menyebabkan kecelakaan atau pelanggaran lalu lintas secara tidak disengaja. *Error* ini terbagi atas 3, yaitu *slip*, *lapse*, dan *mistake*. *Slip* adalah kesalahan yang tidak disengaja pengemudi dalam lingkup perilaku nyata atau konkret. Maksudnya, kegagalan aksi atau perilaku pengemudi untuk mencapai tujuan atau intensi yang ingin dicapainya. Misalnya ingin mengerem namun malah memacu kecepatan atau ingin menyalakan lampu kiri namun malah menyalakan lampu kanan (Reason, 1990b; Reason *et al*, 1990a).

Lapse adalah kesalahan yang tidak disengaja pengemudi dalam lingkup kognitif. Mulai dari pemahaman akan situasi jalan, tidak menyadari sudah melewati tujuan, dan lain-lain. Contohnya tidak memiliki pemahaman dan gambaran yang jelas akan keadaan atau situasi jalan, kurang sadar saat berkendara sehingga tidak tahu kalau sudah melewati batas kecepatan atau melewati jalan yang salah, dan lain-lain (Reason, 1990b; Reason *et al*, 1990a).

Sementara itu, *mistake* adalah kesalahan pengemudi terkait perencanaan. Maksudnya, rencana yang dibuat oleh pengemudi untuk mencapai tujuannya, hasil atau kurang memenuhi tujuannya tersebut. Contohnya seperti saat menyalip kendaraan di jalur dua arah namun pengemudi salah perhatikan ada-tidaknya kendaraan lain atau kecepatan kendaraan lainnya.



Akhirnya, hal ini dapat berujung kecelakaan atau tidak berhasil menyalip (Reason,1990b; Reason *et al*, 1990a). *Mistake* ini biasanya disamakan dengan *slip* dan digabung menjadi *error* pada beberapa penelitian.

2. *Violation*

Violation adalah perilaku pengemudi yang menyebabkan kecelakaan atau pelanggaran lalu lintas secara disengaja, dengan sengaja, atau dengan sadar melanggar peraturan lalu lintas yang ada. Mulai dari mengambil jalur yang tidak semestinya, ngebut, dan lain-lain (Reason,1990b; Reason *et al*, 1990a). Lawton, Parker, Manstead, dan Stradling (1997) kemudian menambahkan pengaruh afektif pada *violation* ini karena berdasarkan penelitian yang mereka lakukan, afeksi juga memengaruhi perilaku pengemudi pada aspek *violation* ini. Istilah yang digunakan untuk hal ini adalah *aggressive violation*. Hal ini ditambahkan karena penjelasan mengenai *aberrant behavior* dan faktor manusia dalam kecelakaan kurang dapat dijelaskan dengan baik dan menyeluruh jika hanya menggunakan *error*.

2.1.4 Hal-Hal Berkaitan *Aberrant Driving Behavior*

Berdasarkan beberapa penelitian, didapatkan bahwa hal yang berkaitan dengan *aberrant driving behavior* adalah:

1. Usia Pengemudi

Reason (1990b), Reason *et al* (1990a), dan Lawton *et al* (1990), menjelaskan bahwa terdapat perbedaan gambaran dan tingkat perilaku pengemudi antara pengemudi muda dan pengemudi tua. Didapatkan

ahwa pengemudi muda lebih menyimpang dan lebih banyak melanggar peraturan perilaku berkendaranya dibanding pengemudi dengan usia



lanjut. Hubungan umur juga didapatkan oleh Kashani, Ravasani, dan Ayazi (2016) yang meneliti tentang perilaku pengemudi di Iran dan penelitian oleh Wickens, Toplak, dan Wiesental (2008) yang meneliti tentang tema yang sama di Kanada. Perbedaan ini dapat dikarenakan pengaruh usia dan pengalaman berkendara. Hal ini membuat *sensation seeking* yang lebih rendah dan rasa hormat pada peraturan lalu lintas yang lebih tinggi pada pengemudi usia tua dibandingkan pengemudi usia muda.

2. Jenis Kelamin

Reason (1990b), Reason *et al* (1990a), Lawton *et al* (1990), Kashani *et al* (2016), dan Wickens *et al* (2008) juga menjelaskan bahwa terdapat perbedaan gambaran dan tingkat perilaku berkendara antara laki-laki dan perempuan. Didapatkan bahwa laki-laki lebih menyimpang perilaku berkendara dibandingkan perempuan dan lebih tinggi nilai *violence* dibandingkan perempuan. Selain itu, didapatkan pula bahwa perempuan lebih tinggi tingkat *lapse* dibandingkan laki-laki. Hal ini dikarenakan perbedaan kemampuan *visuospatial awareness* dan agresivitas yang lebih tinggi pada laki-laki.

3. Keadaan Kognitif Pengemudi

Wickens *et al* (2008) juga mendapatkan pengaruh kognitif pada *aberrant driving behavior* pada penelitian yang mereka lakukan. Keadaan kognitif, khususnya kegagalan kognitif pengemudi, memiliki pengaruh pada *aberrant driving behavior* mereka miliki atau lakukan. Hal ini mulai dari

pengaruh kurangnya informasi afektif atau perasaan pada kognisi mereka (seperti rasa takut, marah, dan balas dendam) atau keadaan kognitif yang *override* atau melebihi beban sehingga seseorang dapat mengalami



kegagalan kognitif, pengambilan keputusan, dan lain-lain. Secara garis besar, pengemudi perlu untuk selalu fokus dalam berkendara.

4. Keadaan Mental

Selain itu, keadaan mental seperti ADHD (Reimer, D'Ambrosio, Gilbert, Coughlin, Biederman, Surman, Fried, & Aleari, 2005) dan skizofrenia (Reason, 1990b) juga didapatkan memiliki pengaruh pada perilaku ini. Berdasarkan hal ini, didapatkan bahwa keadaan mental seseorang memiliki pengaruh pada *aberrant behavior* seseorang. Mulai dari *slip*, *lapse*, dan *violation*. Contohnya seperti *slip* yang sering terjadi pada orang dengan penyakit skizorenia dan ADHD dikarenakan gangguan pada sistem syaraf mereka.

5. Mood dan Stres

Reason *et al* (1990a) menjelaskan bahwa mood dan stres juga memengaruhi bentuk perilaku *aberrant driving behavior* pengemudi. Keadaan dan gejala-gejala mood dan stres saat berkendara dapat mengakibatkan seseorang melakukan bentuk-bentuk *aberrant driving behavior*. Mulai dari lupa (salah satu bentuk *lapse*), melampiaskan kekesalan pada pengemudi lain (salah satu bentuk *violation*) dan bentuk-bentuk perilaku lainnya.

2.2 Perkembangan Moral

2.2.1 Definisi Moral

Definisi dari moral masih belum disetujui secara universal oleh para ahli.

yang mengatakan bahwa moral itu subjektif dan ada pula yang objektif, ada yang mengatakan didasari budaya dan agama, dan lain-lain. Namun, secara umum moral adalah sesuatu yang memengaruhi hak, kewajiban, dan kebaikan



orang lain. Terdapat 3 hal yang berkaitan dengan perkembangan moral, yaitu perkembangan penalaran moral, seperti teori Piaget, Kohlberg, dan Gibbs, perkembangan emosi yang mendorong aksi moral, seperti rasa bersalah dari Freud dan empati dari Hoffman, perkembangan perilaku moral yang erat dengan teori belajar seperti *reward* dan *punishment*, perkembangan *prosocial reasoning* dari Eisenberg. Pembelajaran atau pengajaran moral dengan tujuan pengembangan moral dijelaskan dapat dilakukan melalui beberapa cara atau pendekatan. Di antaranya adalah *modeling*, *parenting style*, *moral dilemma*, dan lain-lain (Salkind, 2006).

Sementara itu, Hurlock (1981) menjelaskan bahwa moral, dalam hal ini *moral behavior*, adalah keikutsertaan atau konformitas pada kode moral yang digunakan oleh kelompok sosial di sekitar seseorang. *Moral behavior* ini dikontrol oleh *moral concept*, yaitu aturan berperilaku yang diterima seseorang atau suatu kelompok dan menentukan pola perilaku seluruh anggota kelompok dalam suatu budaya. Perkembangan moral juga dijelaskan sebagai 2 fase yang berbeda berkaitan *moral behavior* dan *moral concept*. *Moral behavior* berkembang dan dipelajari oleh seseorang melalui *trial and error*, *teaching*, dan identifikasi dari orang tua, berkaitan perilaku-perilaku yang diakui secara sosial. Sementara itu, *moral concept* dipelajari secara abstrak atau melalui verbal, berkaitan prinsip benar-salah suatu hal atau suatu perilaku. Secara garis besar, moral adalah pemikiran atau prinsip mengenai mana yang benar dan mana yang salah. Namun, pengetahuan akan moral belum tentu menjamin tindakan atau perilaku moral.

sosial, keinginan, perlakuan orang tua dan teman, serta faktor lainnya
akan apakah seseorang akan berperilaku moral atau tidak pada suatu



Di lain pihak, Santrock (2012), sejalan dengan Salkind (2006) menjelaskan bahwa perkembangan moral adalah perkembangan yang meliputi perasaan moral, pikiran atau penalaran moral, dan perilaku moral yang berdasarkan aturan dan kebiasaan mengenai hal-hal yang seharusnya dilakukan saat berinteraksi dengan orang lain. Ketiga hal ini lalu akan membentuk hati nurani (*conscience*) yang mengacu pada regulasi standar internal tentang benar dan salah. Pembentukan hati nurani ini sangat berkaitan dengan kelekatan, kualitas relasi, disiplin orang tua, dan komunikasi. Hal-hal ini akan memengaruhi internalisasi nilai orang tua pada anak sehingga memengaruhi perkembangan moral dan hati nuraninya.

Berdasarkan hal-hal di atas, dapat disimpulkan bahwa moral adalah prinsip benar atau salah mengenai perilaku kita dalam kehidupan sehari-hari. Perkembangan moral ini meliputi perasaan moral (*moral feeling*), penalaran moral (*moral reasoning*), dan perilaku moral (*moral behavior*). Ketiganya akan membentuk hati nurani yang akan menuntun kita pada penetapan benar-salah atas suatu hal. Perkembangan moral ini sangat dipengaruhi oleh sosialisasi atau pembelajaran dari lingkungan, khususnya orang tua dan keluarga. Selanjutnya, penulis akan berfokus pada penalaran moral Gibbs.

2.2.2 Teori Perkembangan Moral Gibbs

Teori perkembangan moral dari Gibbs adalah teori perkembangan *sociomoral reflection* atau *sociomoral justification*. Teori ini berfokus pada perkembangan *moral judgment* seseorang, sama seperti tahap perkembangan moral dari Kohlberg. *Sociomoral justification* adalah alasan yang seseorang

atas pilihan-pilihan atau nilai-nilai tertentu berkenaan perilaku yang baik. *Sociomoral justification* ini berasal dari pemahaman seseorang akan hubungan antar personal yang dia miliki dan transaksi yang ada untuk



mengatur, menjaga, atau mengubah hubungan tersebut. Tahapan perkembangan pada teori ini akan berfokus pada struktur dan dasar pembenaran atau justifikasi seseorang berkaitan hubungan dan transaksi yang terjadi dalam kehidupan seseorang (Gibbs *et al*, 1992).

Penjelasan Gibbs mengenai perkembangan moral hampir sama dengan Piaget dan Kohlberg, yaitu berfokus pada *reasoning* atau pemikiran seseorang akan alasan perilakunya dan sangat berkaitan dengan tingkat perkembangan kognitif seseorang. Namun, berbeda dengan Piaget yang menggunakan 2 tahap dan Kohlberg yang menggunakan 3 tahap, Gibbs menggunakan 2 tahap yang tiap tahapnya memiliki 2 level perkembangan moral. Tahap-tahap ini antara lain *immature* dan *mature* (Gibbs *et al*, 1992).

1. Tahap *Immature*

Tahap *immature* berfokus pada pemikiran benar atau salah berdasarkan hal-hal konkret dan masih dangkal. Biasanya berdasarkan konsekuensi dan keuntungan yang didapatkan atas suatu perilaku yang disuruh oleh orang tua, guru, atau pihak otoritas lainnya. Tahap ini terdiri atas 2 level, yaitu *unilateral and physicalistic* sebagai level 1 dan *exchange and instrumental* sebagai level 2. Masing-masing memiliki karakteristik tersendiri yang membedakan antara level 1 dan 2 (Gibbs *et al*, 1992).

Pada level 1, yaitu *unilateral and physicalistic*, dasar moral seseorang adalah dari orang lain yang “lebih” darinya atau dari pihak otoritas. Pihak otoritas dapat diartikan sebagai orang yang lebih tua, lebih berkuasa, atau yang lebih besar. Seseorang pada tahap ini berfokus pada menghindari dan mengikuti arahan dari pihak-pihak otoritas tadi. Mulai dari badannya



lebih besar, kedudukannya lebih tinggi (seperti ayah), dan lain-lain. Sesuatu dianggap salah jika mendapatkan hukuman dari pihak otoritas (Gibbs *et al*, 1992).

Karakteristik atau aspek dari level ini antara lain :

- *Unilateral authority*, adanya figur otoritas (seperti orang tua) atau perwujudan dari figur otoritas (seperti aturan dan lain-lain).
- *Status*, yaitu status yang paling menonjol dari orang yang terlibat dalam justifikasinya. Contohnya lebih besar, lebih tua, dan lain-lain.
- *Coercive roles, maxim-like prescriptions, atau absolute proscription*, yaitu justifikasi seseorang yang biasanya dalam bentuk absolut. Contohnya “tidak pernah”, “harus”, dan “selalu”.
- *Unqualified positive or negatif labels*, yaitu pemberian label yang dangkal dalam justifikasi. Misalnya baik/buruk, benar/salah, dan lain-lain.
- *Physical consequences*, yaitu adanya justifikasi konsekuensi fisik atau hukuman atas pelanggaran nilai-nilai yang ada atau perilaku lainnya. Baik negatif ataupun positif.

Pada level 2, yaitu *exchange and instrumental*, dasar moralnya berfokus pada transaksi atau interaksi dengan orang lain. Bukan berdasar dari karakteristik yang menonjol dari orang lain. Pada level ini, seseorang berfokus pada konsekuensi suatu perilaku, khususnya jika memberikan keuntungan pada dirinya sendiri. Contohnya, apakah akan memberikan keuntungan atau tidak pada dirinya di masa depan jika dia membantu seseorang saat ada yang membutuhkan. Secara umum, kehidupan dianggap sebagai hubungan timbal balik (Gibbs *et al*,

Karakteristik atau aspek dari level ini antara lain :



- *Exchanges*, yaitu adanya timbal-balik atau tukar-menukar dalam justifikasi moral seseorang. Misalnya membantu orang lain karena pernah dibantu.
- *Equalities*, yaitu adanya kesamaan atau kesetaraan dalam justifikasi moral. Contohnya orang lain seharusnya tidak mencuri karena saya tidak pernah mencuri juga.
- *Freedoms*, yaitu kebebasan yang tidak terkekang menjadi hak yang nyata atau konkret dalam justifikasi moral. Misalnya kebebasan untuk memilih tidak membantu orang lain karena kita sebaiknya tidak mengurus urusan orang lain.
- *Contingent preferences or dispositions*, yaitu justifikasi moral seseorang mengenai evaluasi yang menyenangkan berasal dari keinginan, harapan, atau kecenderungan pelaku.
- *Needs*, yaitu adanya kebutuhan pragmatis yang diasumsikan oleh pelaku. Misalnya membantu teman karena mereka butuh atau karena merekalah satu-satunya teman kita.
- *Advantages*, yaitu adanya kalkulasi keuntungan praktis di dalamnya.

2. Tahap *Mature*

Pada tahap *mature*, seseorang sudah mulai mengikuti norma sosial atau hukum yang ada. Namun, pematuhan akan aturan ini didasarkan atas sumber atau tingkatan yang berbeda pada tiap levelnya. Tahap ini juga terbagi atas 2 level, antara lain *mutual and prosocial* sebagai level 3 dan *systemic and standard* level 4. Tiap level juga, sama seperti pada tahap *immature*, memiliki karakteristik yang membedakan antara level 3 dan level 4 (Gibbs *et al*, 1992).



Pada level 3, yaitu *mutual and prosocial*, seseorang berperilaku dan memiliki justifikasi dengan sumbernya adalah harapan, norma, atau ekspektasi orang-orang terdekat dan menginternalisasinya. Secara garis besar, dasar moral seseorang pada level ini adalah ekspektasi interpersonal (atau dengan orang lain) akan perasaan (*feeling*), penjagaan (*caring*), dan pengadaan (*conduct*) perilaku prososial. Berdasarkan hal ini, seseorang sudah tidak lagi melihat dari luar namun sudah menginternalisasi aturan atau norma yang ada. Walaupun, masih sebatas ekspektasi teman dekat, keluarga dekat, dan lain-lainnya (Gibbs *et al*, 1992).

Karakteristik atau aspek-aspek dari level ini antara lain :

- *Relationships*, yaitu seseorang telah memahami dengan baik makna psikologis dari hubungan interpersonal yang dia miliki.
- *Emphatic role-taking*, yaitu kesadaran dan pemahaman seseorang akan kebaikan psikologis atau emosional orang lain.
- *Normative expectations*, yaitu pemahaman dan kesadaran akan ekspektasi peran yang dimiliki dan konsekuensi normatif yang berlaku jika hal tersebut dilanggar.
- *Prosocial intentions*, yaitu adanya intensi prososial dalam pemikiran atau justifikasi moral seseorang.
- *Generalized caring*, yaitu justifikasi moral seseorang yang peduli pada segala hal secara umum atau *general*. Tidak membedakan yang satu dengan yang lain.
- *Intrapersonal approval*, yaitu justifikasi moral seseorang yang

menunjukkan pengakuan intrapersonal atau pengakuan dari dalam diri sendiri. Baik dari perasaan bangga atau hati nurani, atau rasa gelisah



maupun tidak bisa menerima. Contohnya seperti membuat diri tidak merasa bersalah dan gelisah dan lain-lain.

Sementara itu, pada level 4, yaitu *systemic and standard*, seseorang mengikuti aturan atau norma yang ada dengan niat atau tujuan untuk menjaga keteraturan dan keberfungsian sosial. Berdasarkan hal ini, dapat dikatakan bahwa sumber pematuhan atau sumber justifikasi moralnya adalah norma sosial atau sistem sosial secara luas. Tidak hanya sebatas pada orang-orang terdekat saja namun sistem sosial secara luas seperti negara, etnis, dan lain-lain (Gibbs *et al*, 1992).

Karakteristik atau aspek-aspek level ini antara lain :

- *Societal requirements*, yaitu justifikasi moral yang berkaitan dengan sebuah nilai sebagai syarat sosial atau institusi. Misalnya aturan penting untuk diikuti agar mencapai keteraturan sosial, dan lain-lain.
- *Basic right or values*, yaitu justifikasi moral yang berkaitan hak atau nilai dasar yang berlaku di semua sistem sosial.
- *Responsibility*, yaitu justifikasi moral yang berkaitan kewajiban, tuntutan, atau komitmen pelaku yang harus diterima sebagai anggota dari suatu sistem sosial.
- *Character*, yaitu justifikasi moral yang menyadari pentingnya karakter yang bertanggungjawab dan berintegritas.
- *Consistent practices*, yaitu justifikasi moral yang menjelaskan mengenai konsistensi atau praktik standar dari norma yang berlaku sangat penting bagi sistem sosial dan alternatif yang lain akan dapat membuat kekacauan



pada sistem yang ada. Alternatif yang dimaksud di sini adalah aksi atau pilihan yang subjektif.

- *Procedural equity*, yaitu justifikasi moral berkaitan kesamaan atau kesetaraan sesuai prosedur sistem sosial yang berlaku.
- *Standards of conscience*, yaitu justifikasi moral akan nilai-nilai atau norma yang berlaku berkaitan standar dari hati nurani seseorang. Misalnya respek diri, integritas, harga diri, dan lain-lain.

Perkembangan moral ini dapat dijalani seseorang secara bertahap tanpa melewati atau melangkahi tahapan yang lain. Seseorang berpindah atau naik ke level dan tahapan yang lebih tinggi melalui pemaparan atau pembelajaran akan pemikiran moral mengenai tahapan atau level yang lebih tinggi dari yang seseorang anut/miliki. Melalui cara ini, seseorang akan menemukan cara berpikir atau cara pandang yang lebih baik dan akhirnya bergerak selangkah lebih maju ke tahapan yang lebih tinggi. Hal ini biasanya terjadi melalui diskusi atau interaksi dengan teman sebaya (Salkin, 2006; Santrock, 2012).

2.2.3 Hal-Hal Berkaitan Perkembangan Moral

Berdasarkan beberapa penelitian, terdapat beberapa variabel atau faktor-faktor yang berpengaruh dan berhubungan dengan perkembangan moral. Penelitian-penelitian ini didasarkan atas teori perkembangan Kohlberg. Variabel-variabel yang berpengaruh dan berhubungan ini antara lain :

1. Umur

Freeman dan Gieben (1979) menjelaskan bahwa usia yang semakin tua atau semakin dewasa seseorang dapat diasosiasikan dengan semakin tinggi penalaran moralnya. Hal ini berdasarkan dengan penelitian yang



mereka lakukan pada 240 orang laki-laki dan perempuan di kota Midwestern yang terbagi atas 3 kategori umur, yaitu umur 11 tahun, 14 tahun, dan 17 tahun. Hal ini dikarenakan perbedaan banyaknya pengalaman antara orang yang lebih tua dibandingkan orang yang lebih muda sehingga perkembangan moralnya lebih tinggi dibandingkan orang yang lebih muda.

2. Dogmatisme

Wahrman (1981) menjelaskan bahwa dogmatisme yang tinggi diasosiasikan dengan tingkat perkembangan moral yang rendah. Penelitian ini dilakukan pada mahasiswa kampus Katolik Roma, Yahudi Ortodoks, dan mahasiswa tanpa afiliasi keagamaan. Selain itu, afiliasi yang kuat dengan kelompok keagamaan juga menunjukkan tingkat perkembangan moral yang rendah. Dijelaskan pula dalam penelitian ini bahwa teori perkembangan moral Kohlberg, yang dijadikan sebagai teori dasar dalam penelitian ini, berlaku universal atau berlaku sama di semua agama.

3. Kepribadian

Redford, McPherson, Frankiewicz, dan Gaa (1995) melakukan penelitian pada 148 mahasiswa menggunakan alat ukur perkembangan moral Kohlberg dan jenis-jenis kepribadian dari Myers-Brigg. Hasilnya, didapatkan bahwa tipe kepribadian intuisi memiliki hubungan yang positif dengan perkembangan moral. Hal ini dijelaskan dapat terjadi karena tipe kepribadian ini memiliki kemampuan untuk berempati dan *role taking* yang baik sehingga dapat dianggap dapat mengembangkan perkembangan moral menjadi lebih tinggi atau lebih baik melalui hasil belajar.



4. Tingkat Pendidikan

Meskipun Bouhmama (1988) menjelaskan bahwa tidak ada hubungan antara pendidikan formal dengan perkembangan moral, penelitian ini memiliki kelemahan pada subjeknya, Hau dan Lew (1989) menjelaskan sebaliknya. Penelitian mereka mendapatkan bahwa terdapat perbedaan antara perkembangan moral antar tingkat pendidikan yang lebih tinggi, di yaitu perkembangan moral mahasiswa lebih tinggi dibandingkan dengan siswa SMA. Myyry, Juujarvi, dan Pessa (2013) juga mendukung penelitian Hau dan Lew (1989) ini dan menjelaskan bahwa hal ini dapat terjadi karena adanya stimulasi intelektual atau stimulasi pemikiran di tingkat universitas sehingga mendorong perkembangan moral mahasiswa.

5. Keadaan Mental

Herron, Stegen, Poland, dan Schultz (1983) mendapatkan bahwa orang-orang dengan skizofrenia memiliki tingkat perkembangan moral yang rendah. Hal ini dikarenakan beberapa aspek terkait skizofrenia seperti *premorbid adjustment* membuat orang-orang dengan skizofrenia kurang mampu untuk mencapai tingkat perkembangan kognitif dan moral yang lebih tinggi dari *postconventional*. Penelitian ini dilakukan pada 40 pria dengan skizofrenia.

6. Sosialisasi atau Interaksi

Hurlock (1981), Salkind (2006), dan Santrock (2012) menjelaskan bahwa perkembangan moral dapat dilakukan melalui sosialisasi dan interaksi dengan teman sebaya. Hal ini akan membuat seseorang mengetahui dan

enyadari mengenai masuk akal nya pemikiran yang lebih tinggi dari pemikiran yang dimilikinya saat itu dan membuat pemikiran seseorang



tersebut naik satu tingkat ke tingkat lainnya. Hal ini juga sesuai dengan penelitian dari Napier (1979) yang menjelaskan bahwa sosialisasi akan dapat meningkatkan perkembangan moral seseorang. Penelitian yang dilakukan Napier (1979) ini dilakukan pada guru dengan memberikan sosialisasi mengenai moral dan perkembangannya.

7. *Prosocial Behavior*

Ma (2003) mendapatkan bahwa adanya hubungan antara perkembangan penalaran moral dengan *prosocial behavior*. Dijelaskan bahwa anak-anak yang *prosocial* memiliki tingkat *moral judgment* dan perkembangan penalaran moral yang lebih tinggi dibandingkan anak-anak yang nakal. Selain itu, didapatkan pula bahwa *moral orientation of prosocial* anak-anak yang *prosocial* lebih tinggi dibandingkan anak-anak nakal.

8. Budaya

Hau dan Lew (1989) serta Ma (1988) menjelaskan bahwa perkembangan penalaran moral di orang-orang Cina berbeda dengan teori perkembangan milik Kohlberg. Dijelaskan bahwa tingkat *praconventional* dan tingkat *conventional* memiliki kesamaan dengan teori Kohlberg namun terdapat perbedaan dalam tingkat 3 atau *postconventional level*. Berdasarkan hal ini, dapat dikatakan bahwa teori perkembangan moral Kohlberg adalah universal. Namun, terdapat perbedaan pada tingkat 3, yaitu level 5 dan level 6 pada orang-orang Cina. Hal ini disebabkan perbedaan filosofi yang diajarkan sejak kecil dan nilai-nilai budaya timur yang berbeda dengan nilai-nilai budaya di barat. Sejalan dengan penjelasan Markus dan

tayama (1991) beserta Jia dan Krettenauer (2017) mengenai perbedaan budaya keduanya dan pengaruhnya pada perilaku manusia.



9. Jenis kelamin

Selain mendapatkan tentang umur, penelitian Freeman dan Gieben (1979) juga menjelaskan adanya perbedaan antara perempuan dan laki-laki dalam perkembangan moralnya. Mereka menjelaskan bahwa perempuan memiliki perkembangan moral yang lebih tinggi dibandingkan laki-laki. Hal ini juga sesuai dengan penelitian dari Ma (2003) yang menjelaskan bahwa *moral orientaton* perempuan lebih tinggi dari laki-laki dan laki-laki lebih nakal dibandingkan perempuan. Hal ini dikarenakan laki-laki lebih agresif dan lebih nakal dibandingkan perempuan sehingga perkembangan moralnya lebih rendah dibandingkan perempuan.

2.3 Pengemudi

2.3.1 Definisi dan Syarat Pengemudi

Berdasarkan UU Nomor 20 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah memiliki surat izin mengemudi (SIM). Surat izin ini harus sesuai dengan kendaraan yang dikemudikan. Contohnya SIM C untuk motor, SIM A untuk mobil, dan lain-lain. Satu orang dapat memiliki lebih dari satu jenis surat izin. Secara garis besar, pengemudi dapat dibedakan menjadi pengemudi roda 2, roda 4, dan kendaraan berat.

Pengemudi ini harus memenuhi beberapa syarat sebelum menjadi pengemudi yang sah dan mendapatkan surat izin. Mulai dari syarat umur atau usia, kesehatan, syarat administratif, dan ujian kompetensi. Pengemudi paling muda

17 tahun untuk pembuatan SIM A dan C. pengemudi harus sehat jasmani, dan psikologis dengan menunjukkan surat keterangan dari para ahli. Selain



itu, pengemudi harus telah memiliki kemampuan atau kompetensi dasar sebelum dapat membuat atau memiliki SIM. Kemampuan atau kompetensi ini dapat diperoleh melalui pelatihan, pendidikan, atau belajar sendiri. Hal ini akan diuji nantinya berdasarkan standar tertentu pada saat ujian pengambilan SIM. Mulai dari ujian teori, praktik, dan ujian menggunakan simulator.

2.4 Hubungan Perkembangan Moral dan *Aberrant Driver Behavior*

Beberapa penelitian telah meneliti dan mendapatkan adanya hubungan antara perkembangan moral dan perilaku pengemudi. Beberapa di antaranya adalah Veldscholten (2015) dan James (2017). Keduanya menjelaskan adanya hubungan antara perkembangan moral dan perilaku pengemudi di jalan raya. Meskipun tidak secara langsung menyebutkan tentang *aberrant driving behavior* dalam penelitian hubungan ini, perilaku-perilaku yang menjadi topik penelitian dapat dikategorikan sebagai *aberrant driving behavior* karena sesuai dengan definisi perilaku tersebut, yaitu menyimpang, melanggar, menyalahi, atau keluar dari aturan atau jalan yang seharusnya. Mulai dari ngebut dan melanggar peraturan berkendara lainnya. Hal ini juga didukung oleh Zhao, Mehler, Reimer, D'Ambrosio, Mehler, dan Coughlin (2012) yang menjelaskan bahwa *aberrant driver behavior* memiliki hubungan dengan perilaku berkendara yang secara nyata terjadi pada umumnya.

Veldscholten (2015) menjelaskan bahwa terdapat hubungan antara perkembangan moral dan perilaku pengemudi. Penelitiannya menghipotesiskan bahwa ada hubungan antara perkembangan moral dan perilaku pengemudi di

seperti ngebut dan melanggar peraturan lalu lintas lainnya. Hal ini dengan penjelasan bahwa pengemudi dengan perkembangan moral yang kurang dewasa, atau kurang berkembang, lebih sering ngebut di jalan dan



melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas lainnya. Teori perkembangan moral yang digunakannya adalah teori perkembangan moral dari Gibbs.

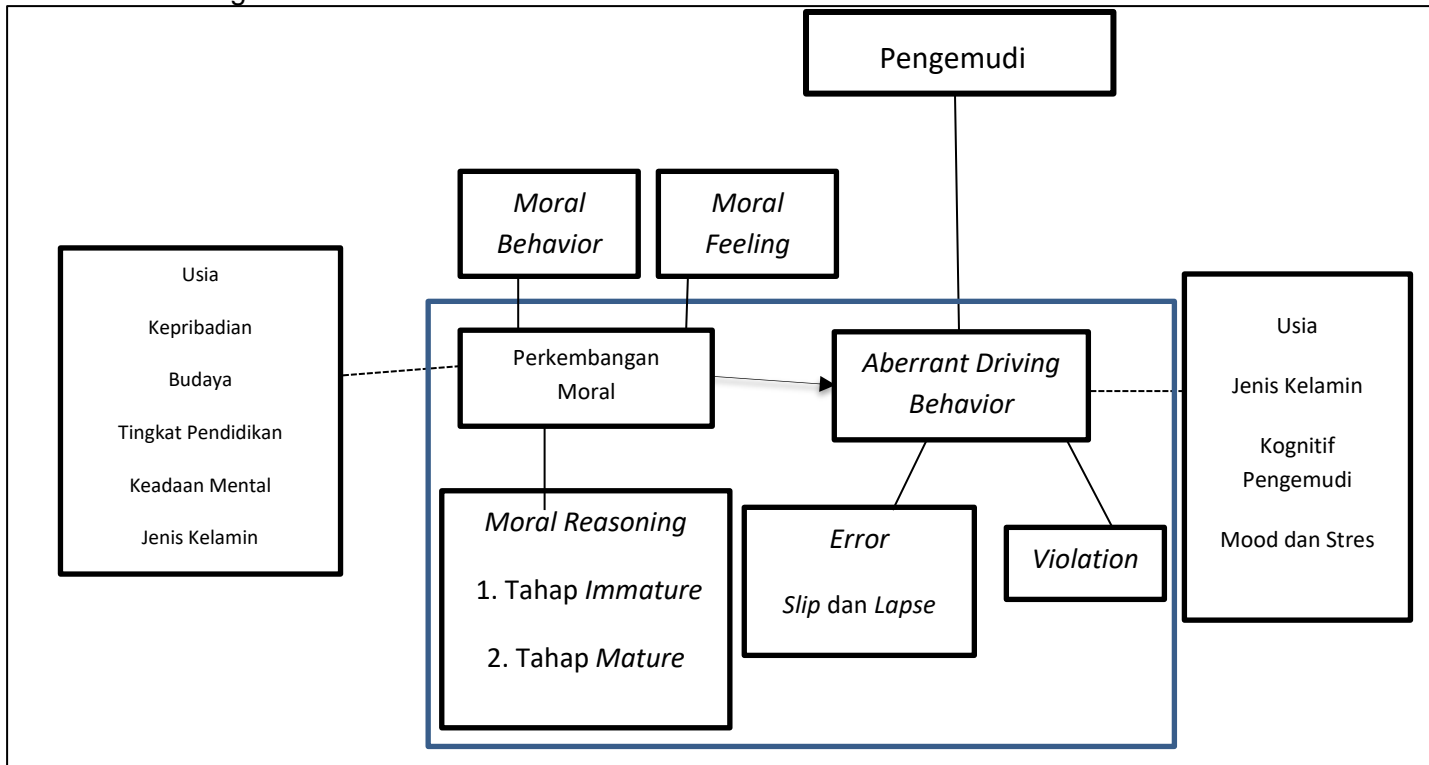
James (2017) juga menjelaskan hal yang sama dengan Veldscholten (2015), yaitu berkaitan hubungan perkembangan moral dan perilaku pengemudi. Dia menjelaskan bahwa perilaku pengemudi dapat dihubungkan dengan teori perkembangan moral Kohlberg. Hasilnya, pengemudi yang sering melanggar peraturan lalu lintas memiliki perkembangan moral yang kurang baik, kurang berkembang, atau kurang matang/dewasa. Hal ini menunjukkan bahwa seseorang belum menginternalisasi peraturan yang ada dengan baik.

Penelitian-penelitian di atas menunjukkan dan menjelaskan hubungan antara perkembangan moral dan perilaku pengemudi. Meskipun bukan *aberrant driver behavior* dan Veldscholten (2015) menggunakan teori perkembangan moral yang lain. Namun, hal ini dapat menunjukkan adanya hubungan atau keterkaitan antara perkembangan moral dan *aberrant driving behavior*. Karena, perilaku pengemudi yang mereka gunakan dalam penelitian adalah melanggar peraturan lalu lintas seperti ngebut dan kecelakaan lalu lintas. Hal ini terdapat dalam definisi *aberrant driving behavior* yang dicanangkan Reason (1990) dan Reason *et al* (1990) sehingga dapat dikatakan terdapat adanya hubungan antara keduanya.



2.5 Kerangka Berpikir

Berdasarkan uraian di bagian sebelumnya, dapat dibuat kerangka berpikir sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

—————> : Memiliki hubungan/berhubungan dengan

————— : Terdiri atas

----- : Dipengaruhi oleh/berkaitan dengan

 : Fokus penelitian

Berdasarkan kerangka berpikir di atas, dapat diketahui gambaran kerangka berpikir peneliti. Kerangka berpikir peneliti berfokus pada pengemudi dan variabel

masuk di dalamnya adalah perkembangan moral dan *aberrant driving*. Pengemudi yang berada di kotak hitam paling atas menunjukkan fokus penelitian. Pengemudi ini memiliki perilaku berupa *aberrant driving behavior*.



Aberrant driving behavior ini peneliti asumsikan memiliki hubungan dengan perkembangan moral. Keduanya diasumsikan memiliki hubungan yang ditunjukkan oleh garis anak panah berwarna hitam yang ada di antara kedua kotak tadi. Kedua hal ini juga berada dalam kotak bergaris biru yang menunjukkan fokus penelitian dalam penelitian ini.

Perkembangan moral yang menjadi fokus peneliti adalah 3 indikator perkembangan moral dari Santrock (2012), yaitu *moral feeling*, *moral reasoning*, dan *moral behavior*. Fokus utama dalam penelitian ini adalah *moral reasoning*. Adapun *moral feeling* dan *moral behavior* akan digunakan sebagai data tambahan atau data pelengkap dalam penelitian ini. Teori perkembangan moral yang peneliti gunakan adalah teori perkembangan moral Gibbs yang tahapannya dituliskan dalam kotak bergaris hitam dibagian bawah kotak perkembangan moral yang dihubungkan dengan garis berwarna hitam. Perkembangan moral ini terdiri atas beberapa tahapan perkembangan, mulai dari *immature* dan *mature*. Perkembangan moral ini juga dipengaruhi oleh beberapa hal, yang berada dalam kotak bergaris hitam di sebelah kiri kotak perkembangan moral dan ditunjukkan dengan garis hitam putus-putus. Hal yang memengaruhi perkembangan moral antara lain seperti usia, jenis kelamin, keadaan mental, dan lain-lain.

Sementara itu, *aberrant driving behavior* terdiri atas 2 hal penting, *error* dan *violation*. *Error* ini terbagi lagi atas *slip* dan *lapse*. *Error* dan *violation* ini terdapat dalam kotak bergaris hitam yang berada di bawah kotak *aberrant driving behavior* yang ditunjukkan dengan garis berwarna hitam. *Aberrant driving behavior* ini juga

diengaruhi oleh beberapa hal, yang berada dalam kotak bergaris hitam di sebelah kiri kotak *aberrant driving behavior* dan ditunjukkan dengan garis hitam putus-



putus. Hal yang memengaruhi perilaku ini di antaranya adalah usia, jenis kelamin, mood dan stress, dan keadaan kognitif pengemudi.

