

**HUBUNGAN KONFORMITAS DENGAN PERILAKU BERKENDARA  
BERESIKO PADA KOMUNITAS MOTOR X DI BANJARMASIN**  
THE RELATIONSHIP BETWEEN CONFORMITY AND RISKY DRIVING BEHAVIOR IN  
THE X MOTORCYCLE COMMUNITY IN BANJARMASIN

**Muhammad Riyansyah<sup>1\*</sup>, Jehan Safitri<sup>2</sup> dan Rahmi Fauzia<sup>3</sup>**

*Program Studi Psikologi, Fakultas Kedokteran, Universitas Lambung Mangkurat, Jl. Ahmad Yani  
Km. 36.00, Banjarbaru, 70714, Indonesia*

*E-mail: riyansyah18@gmail.com*

*No. Handpohone: 081317248910*

**ABSTRAK**

Tingginya jumlah kendaraan roda dua di Indonesia manusia sebagai makhluk sosial menciptakan suatu komunitas untuk bersosialisasi salah satunya komunitas motor. kegiatan touring bersama komunitas adalah salah satu cara untuk bisa bersosialisasi. Namun, kecelakaan sering tak bisa dihindari, salah satunya dikarenakan perilaku berkendara beresiko yang dilakukan oleh pengendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan *sampling* jenuh, yaitu menyertakan semua anggota populasi sebagai sampel yang berjumlah 37 orang. Metode analisis data menggunakan korelasi *product moment* dari Karl Person dan metode pengumpulan data menggunakan skala konformitas dan skala perilaku berkendara beresiko. Hasil penelitian menunjukkan hubungan antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin memiliki korelasi 0,623 dan taraf signifikansi sebesar 0,000. Nilai ini menunjukkan bahwa adanya hubungan yang kuat dan positif antara kedua variabel, artinya ketika terjadi peningkatan pada konformitas maka terjadi peningkatan pula pada perilaku berkendara beresiko, juga sebaliknya ketika terjadi penurunan pada konformitas maka terjadi penurunan pula pada perilaku berkendara beresiko. Hubungan konformitas dengan perilaku berkendara beresiko adalah sebesar 38,8 %, sedangkan 61,2 % sisanya adalah faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini.

*Kata Kunci : Konformitas, Perilaku Berkendara Beresiko, Komunitas Motor*

**ABSTRACT**

*The high quantity of motorcycle in Indonesia, humans as social creatures create a community to socialize, one of which is the motorcycle community. touring with the community is one way to be able to socialize. However, accidents are often unavoidable, one of which is due to risky driving behavior of the driver. This study aims to determine the relationship of conformity with risky driving behavior in the X motorcycle community in Banjarmasin. The sampling technique in this study uses saturation sampling, which includes all members of the population as a sample of 37 people. Methods of data analysis using product-moment correlation from Karl Pearson and methods of data collection using the conformity scales and the scale of risky driving behavior. The results showed a relationship between conformity and risky driving behavior on X motorcycle community in Banjarmasin has a correlation of 0.623 and a significance level of 0.000. This value indicates that the presence of a strong and positive relationship between these two variables. Which means that when there is an increase in conformity, there will be an increase also in risky driving behavior, and the other hand, when there is a decrease in conformity, there will be a decrease also in risky driving behavior. Relations conformity with risky driving behavior is 38.8%, while 61.2% were other factors not examined in this study.*

*Keywords: conformity, risky driving behavior, motorcycle community*

Indonesia termasuk negara dalam penggunaan kendaraan bermotor terbanyak di dunia. Menurut Badan Pusat Statistik jumlah kendaraan di Indonesia selama kurun waktu 2007 hingga 2017 naik sekitar 150%. Pada tahun 2017 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sudah mencapai 138.556.669 buah. Dan di dominasi oleh sepeda motor, sebanyak 113.030.793 buah. ([www.bps.go.id](http://www.bps.go.id))

Tingginya populasi kendaraan roda dua di Indonesia, manusia yang pada dasarnya adalah makhluk sosial menciptakan suatu komunitas untuk kebutuhan bersosialisasi, salah satunya adalah komunitas motor. Komunitas motor inilah yang menjadi wadah bagi pemilik motor yang ingin lebih mengeksplor hobi mereka. Ada beberapa kegiatan rutin yang mereka lakukan, seperti kopdar dan *touring* yang rutin dilakukan. *Touring* sendiri menjadi aktivitas yang menghibur sekaligus mempererat persaudaraan para anggota yang lain. Namun, pada saat aktivitas *touring* berlangsung terkadang kejadian tak terduga terjadi seperti kasus kecelakaan yang sering menimpa pengendara. Hal tersebut dapat terjadi karena perilaku berkendara yang beresiko oleh pengendara. Sesuai dengan pernyataan Iversen (2004) yang menjelaskan bahwa perilaku berkendara beresiko adalah perilaku yang membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

Menurut Yilmaz & Cekik (2006) Perilaku berkendara beresiko adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan perilaku pengendara yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan, seperti melebihi kecepatan yang ditentukan, melanggar lalu lintas dan sikap yang berhubungan dalam keselamatan lalu lintas. Menurut Ragin (2015) perilaku berkendara beresiko dapat menjadi kebiasaan berulang. Pengulangan perilaku tersebut karena individu merasa terbiasa mendapatkan keuntungan ketika melakukannya.

Ada berbagai macam penyebab seseorang melakukan perilaku berkendara beresiko, salah satunya adalah faktor lingkungan sosial. Pendapat tersebut sesuai dengan penelitian dari Bianchi & Sumalla (2004) bahwa faktor lingkungan sosial mempengaruhi dalam perilaku mengemudi, yaitu ketika orangtua dijadikan contoh oleh anaknya dalam perilaku mengemudi yang dilakukannya, sehingga anak cenderung melakukan gaya mengemudi yang sama dengan orangtua.

Scott-Parker dkk. (2014) mengatakan pengaruh sosial dapat terjadi dalam berbagai macam bentuk. Salah satunya adalah konformitas. Baron & Byrne (2005) menyatakan bahwa konformitas merupakan suatu jenis pengaruh sosial dimana individu mengubah sikap dan tingkah laku mereka agar sesuai dengan norma sosial yang ada. Baron & Byrne (2005) juga menambahkan bahwa konformitas dapat terjadi karena ada rasa keinginan individu untuk disukai dan perasaan takut pada penolakan.

Jalaludin (dalam Tola & Farkhan, 2013) mengatakan mengenai konformitas, bahwa bila sejumlah orang dalam kelompok mengatakan atau melakukan sesuatu, ada kecenderungan para anggota untuk melakukan hal yang sama. Hal tersebut bisa dikatakan bahwa konformitas dapat menjadi salah satu penyebab perilaku berkendara beresiko, seperti ketika kurangnya kedisiplinan berlalu lintas para pengendara dimana pengendara lebih berani melakukan pelanggaran lalu lintas ketika dilakukan secara beramai-ramai.

Menurut studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti dengan melakukan wawancara kepada salah satu anggota komunitas motor X, bahwa alasan subjek bergabung ke dalam komunitas motor X karena kesamaan jenis motor yang dimiliki, mencari teman dan relasi, serta dapat menyalurkan hobinya seperti melakukan perjalanan (*touring*). Sekanjutnya, ketika *touring* mereka lebih mengutamakan efisiensi waktu, jadi semakin cepat mereka berkendara semakin tepat waktu juga sampai ke tujuan, walaupun begitu keselamatan nomor satu bagi mereka. Mereka menggunakan *safety* lengkap hanya pada saat *touring* jauh, berbeda ketika *touring* dekat hanya menggunakan *safety* seadanya. Ketika berkendara sehari-hari menurut subjek adalah hal yang melanggar lampu merah atau berputar arah tidak sesuai rambunya dan cukup sering dilakukan. Biasanya pun subjek jarang menggunakan helm dan hanya menggunakan celana pendek ketika jarak tujuan berkendaranya dekat.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan tersebut, Maka peneliti tertarik untuk meneliti hubungan antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X. Adapun Hipotesis pada penelitian ini adalah “ Ada hubungan antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan teknik analisis korelasi. Pendekatan kuantitatif dapat diartikan sebagai penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivism, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Populasi dalam penelitian ini adalah salah satu komunitas motor di Banjarmasin yaitu komunitas motor X, dan sampel yang digunakan yaitu seluruh anggota komunitas motor X yang berjumlah 37 orang.

Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala yang meliputi konformitas dan perilaku berkendara beresiko yang disusun dari aspek konformitas dan perilaku berkendara beresiko dengan menggunakan skala *Likert*. Skala konformitas dibuat berdasarkan aspek dari konformitas yang

dikemukakan Myers (2014) serta adaptasi sekaligus modifikasi skala penelitian dari Grashinta & Wujud (2018) terdiri dari *acceptance* (penerimaan) dan *compliance* (pemenuhan). Skala perilaku berkendara beresiko dibuat berdasarkan aspek yang dikemukakan oleh Iversen (2004) yang terdiri dari melanggar lalu lintas serta kebut-kebutan, berkendara dengan nekat juga sembrono, tidak menggunakan *safety*, berkendara dengan hati-hati dan waspada, mabuk saat berkendara, berkendara dibawah batas kecepatan dan perhatian terhadap anak-anak dalam berlalu lintas. Teknik analisis data yang digunakan untuk melihat konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X ini menggunakan teknik *product moment correlation* dari Karl Person.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pengambilan data dilaksanakan pada tanggal 12 September 2019 di Banjarmasin dengan menyebarkan skala penelitian kepada para responden yaitu seluruh anggota komunitas motor X yang berjumlah sebanyak 37 orang. Proses pengambilan data menggunakan angket *online (google form)* dengan menyebarkannya ke grup media sosial komunitas motor X. Selanjutnya peneliti melakukan analisa data yang sudah di dapat dengan bantuan program komputer SPSS hingga didapatkan hasil penelitian.

Berikut kategorisasi data penelitian variabel konformitas:

**Tabel 1. Distribusi Kategorisasi Data Variabel Konformitas**

Variabel	Rentang Nilai	Kategori	Frekuensi	Persentase
Konformitas	$X < 42$	Rendah	6	16,22%
	$42 \leq X < 63$	Sedang	25	67,56%
	$63 \leq X$	Tinggi	6	16,22%

Hasil kategorisasi subjek terhadap respon skala konformitas dapat diketahui ada 6 subjek (16,22%) memiliki tingkat konformitas rendah, 25 subjek (67,56%) memiliki tingkat konformitas sedang dan 6 subjek (16,22%) memiliki tingkat konformitas tinggi.

Berikut katagorisasi data penelitian variabel perilaku berkendara beresiko:

**Tabel2. Distribusi Kategorisasi Data Variabel Perilaku Berkendara Beresiko**

Variabel	Rentang Nilai	Kategori	Frekuensi	Persentase
Perilaku Berkendara Beresiko	$X < 72$	Rendah	20	55,56%
	$72 \leq X < 108$	Sedang	13	36,11%
	$108 \leq X$	Tinggi	3	8,33%

Hasil kategorisasi subjek terhadap respon skala perilaku berkendara beresiko dapat diketahui ada 20 subjek (55,56%) yang memiliki tingkat perilaku berkendara beresiko rendah, 13 subjek (36,11%) memiliki tingkat perilaku berkendara beresiko sedang dan 3 subjek (8,33%) memiliki tingkat perilaku berkendara beresiko tinggi.

Berdasarkan uji normalitas, diketahui untuk skor konformitas adalah 0,089 dan nilai signifikansi untuk skor perilaku berkendara beresiko adalah 0,071. Berdasarkan nilai tersebut maka signifikansi seluruh variabel lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat dikatakan bahwa populasi data konformitas dan perilaku berkendara beresiko berdistribusi normal.

Bersarkan hasil uji linieritas diperoleh variabel konformitas dengan perilaku berkendara beresiko menunjukkan adanya hubungan yang linier dengan nilai  $p=0,000$  ( $p < 0,05$ ). Analisis tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang linier antara variabel konformitas dengan perilaku berkendara beresiko.

Berdasarkan uji korelasi, diperoleh bahwa hubungan konformitas dengan perilaku berkendara beresiko mempunyai korelasi  $r=0,623$  dari taraf signifikansi 0,000 ( $p < 0,05$ ). Nilai tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kedua variabel. menurut

Priyatno (2010) mengatakan bahwa hasil korelasi 0,623 yang diperoleh berada pada tingkatan yang kuat yaitu 0,600 – 0,799. Nilai r positif menunjukkan ada hubungan yang searah antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin, artinya ketika peningkatan pada konformitas maka juga akan terjadi peningkatan perilaku berkendara beresiko di komunitas motor X Banjarmasin. Begitupun sebaliknya, ketika terjadi penurunan pada variabel konformitas maka akan terjadi penurunan juga pada variabel perilaku berkendara beresiko di komunitas motor X Banjarmasin.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa anggota komunitas motor X memiliki tingkat intensitas konformitas kategori sedang sebanyak 25 subjek dengan presentase 67,56 %, serta intensitas rendah dan tinggi masing-masing sebanyak 6 subjek dengan presentase masing-masing sebesar 16,22 %. Hasil ini menunjukkan bahwa konformitas yang terjadi di dalam komunitas motor X tergolong sedang, dikarenakan komunitas motor X menyediakan informasi penting bagi para anggotanya, sehingga anggota komunitas dapat percaya dan menerima komunitas motor X sebagai wadah atau tempat yang bisa diandalkan. Sesuai dengan pernyataan Myers (2014) konformitas dapat terjadi ketika kelompok menyediakan informasi penting yang tidak dimiliki oleh individu. Dalam hal ini informasi yang dimaksud bermacam-macam mulai dari informasi terkait motor hingga informasi diluar dari topik tersebut.

Faktor lain yang menentukan konformitas sedang menurut Rakhmat (2018) yaitu faktor situasional dimana terdapat kondisi situasi tertentu yang akan membuat konformitas terjadi pada individu. Situasi yang dimaksud adalah ketika subjek merasa nyaman berada di dalam komunitas X tersebut, dimana subjek menganggap para anggota yang lain sudah seperti keluarganya sendiri karena kepeduliannya terhadap sesama anggota.

Perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X dapat di golongkan termasuk pada kategori cukup rendah dimana terdapat 20 atau 55,56% anggota dari komunitas motor X mengalami perilaku berkendara beresiko rendah, 13 atau 36,11% berperilaku berkendara beresiko sedang, serta 3 atau 8,33% anggota yang berperilaku berkendara beresiko tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini memiliki perilaku berkendara beresiko yang dapat dikatakan cukup rendah dikarenakan oleh beberapa faktor, salah satunya Menurut Ivan (2014) adalah faktor kognitif yaitu kemampuan seseorang dalam menilai situasi, pengambilan keputusan dan menganalisis resiko. Pada hasil studi pendahuluan subjek ketika melihat anggota lain kebut-kebutan bukan di jalan raya yang membuat pengendara lain terganggu, maka subjek akan menegurnya karena menurut subjek perilaku tersebut akan membuat semakin buruk citra komunitas X di mata masyarakat.

Selain itu yang membuat perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X cukup rendah menurut Taubman dkk. (2011) karena faktor usia, dimana rata-rata usia anggota komunitas motor X adalah usia dewasa, sehingga mereka dapat mengontrol tindakan atau perilaku mereka saat berkendara agar tidak membahayakan diri maupun orang lain.

Skor konformitas maupun skor perilaku berkendara beresiko pada anggota komunitas motor X yang menjadi penelitian ini menunjukkan bahwa skor untuk konformitas lebih banyak pada skor sedang dan perilaku berkendara beresiko lebih mengarah kearah skor rendah. Hal ini tidak terlepas dari hasil studi pendahuluan terhadap subjek dimana konformitas pada komunitas ini terbentuk karena subjek menganggap komunitas motor X ini sudah seperti keluarga, juga karena komunitas motor X ini terbentuk dari orang berbagai kalangan membuat komunitas X menjadi wadah bertukar informasi yang sangat cocok serta dapat menjalin silaturahmi kepada banyak orang sehingga membuat subjek tertarik dengan komunitas motor X tersebut. diperkuat oleh pendapat Baron & Byrne (2005) yang menjelaskan salah satu faktor mempengaruhi konformitas adalah kohesivitas kelompok atau ketertarikan individu pada kelompok, dimana komunitas motor X memberikan suasana dan informasi yang tidak dimiliki oleh subjek.

Lebih lanjut subjek mengatakan bahwa perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X rendah dikarenakan saat ini mereka ingin mengubah

persepsi orang lain yang negatif untuk mengarah ke positif. Seperti perilaku saling menegur anggota yang ugal-ugalan dijalanan agar tidak membuat orang lain merasa risih. Ditambah sekarang ini komunitas motor X mewajibkan anggota komunitas yang ingin mengikuti *touring* agar memperhatikan kelengkapan surat kendaraan serta peralatan *safety* yang harus dipakai. Walaupun tidak semua anggota komunitas taat dalam mematuhi aturan yang diterapkan.

Berdasarkan koefisien determinasi ( $r^2$ ) yang diperoleh sebesar 0,388 menunjukkan besaran sumbangan efektif yang diberikan oleh variabel konformitas terhadap perilaku berkendara beresiko adalah sebesar 38,8%, sedangkan 61,2% adalah sumbangan faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Artinya perilaku berkendara beresiko bukan hanya dipengaruhi oleh konformitas saja, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya.

Faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini yang mungkin memiliki hubungan dengan perilaku berkendara beresiko adalah seperti penelitian yang dilakukan oleh Megawati & Dewayani (2018) pada 89 responden pengemudi sepeda motor menunjukkan bahwa faktor *driving style* (gaya mengemudi) memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku berkendara beresiko dengan nilai pengaruh sebesar 28%. Selain itu juga pada penelitian yang dilakukan oleh Nirmala & Patria (2016) yang menyatakan hasilnya bahwa konformitas teman sebaya dan regulasi diri mempunyai hubungan dengan perilaku berkendara beresiko, namun tidak terlalu signifikan karena konformitas teman sebaya hanya menyumbang 7% kontribusinya terhadap perilaku berkendara beresiko serta regulasi diri memberikan kontribusi sebesar 6,5% terhadap perilaku berkendara beresiko.

Faktor lain yang juga berhubungan dengan perilaku berkendara beresiko adalah faktor kepribadian. Pada penelitian dari Triman & Bagaskara (2016) yang menyatakan hasil bahwa kepribadian juga berhubungan dengan perilaku berkendara beresiko, hal tersebut dapat dilihat dari korelasi yang signifikan antara trait *Neurotism*, *Agreeableness*, *Extraversion* dan *Conscientiousness* dengan perilaku berkendara beresiko.

## SIMPULAN

Berdasarkan penelitian di dapat kesimpulan bahwa ada hubungan antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin, artinya hipotesis dalam penelitian ini diterima. Koefisien bernilai positif menunjukkan ada hubungan yang searah antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin. Artinya ketika terjadi peningkatan pada konformitas maka akan terjadi peningkatan pula pada perilaku berkendara beresiko komunitas motor X

di Banjarmasin. Begitupun sebaliknya, ketika terjadi penurunan pada konformitas maka akan terjadi penurunan pula pada perilaku berkendara beresiko komunitas motor X di Banjarmasin. Hubungan konformitas dengan perilaku berkendara beresiko sebesar 38,8 %, sedangkan 61,2 % sisanya adalah faktor lain yang tidak diteliti oleh peneliti pada penelitian ini seperti kepribadian individu, regulasi diri dan gaya mengemudi.

Adapun saran bagi anggota komunitas motor X untuk mengurangi perilaku berkendara yang beresiko dengan menerapkan dan mematuhi peraturan di jalan raya maupun komunitas. Dan bagi anggota yang mempunyai konformitas rendah lebih baik untuk ditingkatkan lagi konformitasnya ke hal-hal yang positif.

Bagi peneliti selanjutnya diharapkan untuk meneliti lebih dalam lagi terkait perilaku berkendara beresiko serta konformitasnya pada komunitas motor. Selain itu ketika melakukan studi pendahuluan sebaiknya peneliti mengikuti setiap kegiatan yang dilakukan komunitas motor. Serta untuk pengambilan data subjeknya lebih baik dilakukan secara langsung agar dapat mengawasi pengambilan datanya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi*. Penerbit: Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- \_\_\_\_\_. (2014). *Reliabilitas dan Validitas Edisi 4*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2017. Diakses pada tanggal 22 Februari 2019. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>.
- Baron, R. A. & Byrne, D. (2005). *Psikologi Sosial*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Beck, K.H., Daughters, S.B., & Bina-Ali. (2012). Hurried Driving : Relationship to Distress Tolerance, Driver Anger, Aggressive and Risky Driving in College Students. *Accident Analysis and Prevention* 51. 51-55.
- Bianchi, A., & Summala, H. 2004. The "genetics" of Driving Behavior : Parent's Driving Style Predicts Their Children's Driving Style. *Accident Analysis and Prevention* 36(4). 656-659.
- Farkhan, A. & Tola, B. (2013). Pengaruh Konformitas terhadap Perilaku Disiplin Berlalu Lintas pada Mahasiswa dengan Sepeda Motor di Jakarta. *Jurnal penelitian dan pengukuran psikologi*, UNJ, 2(2).
- Grashinta, A. & Wujud, L. A. (2018). Pengaruh Pola Asuh Orangtua dan Konformitas pada Teman Sebaya terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Roda Dua di Jakarta. *UPI YPTK Jurnal PSYCHE*, 11(1).
- Ichsan M. (2015). Modal Sosial di Dalam Mempertahankan Komunitas (Studi Tentang Komunitas Motor Vespa Uvorable di Pekanbaru). *JOM FISIP*.2(2).
- iNews.id. (2019, 21 Januari). Touring Berujung Maut di Jombang, Bikers Tabrak Ibu-ibu Keduanya Tewas. Diakses 14 Februari 2019. <https://www.inews.id/daerah/jatim/touring-berujung-maut-di-jombang-bikers-tabrak-ibu-ibu-keduanya-tewas/436101>.
- Ivan, M.A. (2014). Model Perilaku Pengendara Beresiko pada Remaja. *Jurnal psikologi intergratif*. Vol.2, no.2. 35-41
- Iversen. H. (2004). Risk-taking Attitudes and Risky Driving Behaviour. *Transportation Research Part F* 7. 135-150.
- Jonah, B.A. (1997). Sensation Seeking and Risky Driving : A Review and Synthesis of The Literature. *Accident Analysis and Prevention* 29 ( 5). 651-665.
- Korlantas Polri. (2018). Statistik Laka. Diperoleh 14 Februari 2019 dari <http://korlantas.polri.go.id/statistik-2/>
- Megawati, Y. & Dewayani, S. (2018). Peran Gaya Mengemudi terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang. *Mediapsi*, UB 4(2), 92-101.
- Myers, D.G. (2014). *Psikologi Sosial (edisi 10: buku 1)*. Jakarta: Salemba Humanika..
- Nirmala, H. V. P. & Patria, B. (2016). Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Beresiko pada Remaja. *Gadjah mada journal of psychology*, 2 (2). 113-125. ISN: 2407-7798
- Priyatno, D (2010). *Paham Analisis Statistik Data dengan SPSS*. Yogyakarta: Media Kom.
- Rakhmat, J. (2018). *Psikologi Komunikasi*. Bandung: Penerbit Simbiosis Rekatama Media.
- Rhodes, N., Pivik, K., & Sutton, M. (2015). Risky Driving Among Young Male Drivers : The Effects of Mood and Passengers. *Transportation Research part F*. 65-76.
- Ross, V., Jongen, E., Brijs, T., Ruiter, R., Brijs, K., & Wets, G. (2014). The Relation Between Cognitive Control and Risky Driving in Young Novice Drivers. *Applied Neuropsychology : Adults* 22. 61-72.
- Saban A. (2015). Identitas Kelompok Pengguna Motor Yamaha RX King di Kota Manado. *Jurnal Holistik tahun VII*. No. 15
- Sarwono, S.W. & Meinarno, E. A. (2014). *Psikologi Sosial*. Jakarta: Penerbit Salemba Humanika.
- Scott-Parker B. Dkk. (2015). I Would Have Lost The Respect of My Friends and Family If They Knew I Had Bent The Road Rules: Parents,

Peers, and The Perilous. *Tranpotation Research Part F*: 1-13

- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Penerbit :Alfabeta, Bandung.
- \_\_\_\_\_. (2012). *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi*. Alfabeta. Bandung.
- Taubman-Ben-Ari, O. & Noy A. (2011). Does the Transition Toparenthood Influence Driving?. *Accident Analysis and Prevention* 43. 1022-1035.
- Taubman-Ben-Ari, O. Dkk. (2004). The Multidimensional Driving Style Inventory-Scale Construct and Validation. *Accident Analysis and Prevention* 36: 323-332.
- Triman, A & Bagaskara, S. (2016). Sudut Pandang Kepribadian dalam Perilaku Mengemudi Beresiko. *Simposium XLXX FSTPT, Universitas Islam Indonesia*.
- Yilmaz, V., & Celik, H. E. (2006). Risky Driving Attitudes and Self-Reported Traffic Violations Among Turkish Drivers: The Case of Eskişehir. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 7(1), 127-138.