

PENGARUH MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING PADA CLUB MOTOR DI BEKASI**Flie Nathalia Randy¹, Erik Saut H. Hutahaean²**Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Bhayangkara Jakarta
Flienathaliarandy@gmail.com

Abstract : *Poor traffic behavior is a phenomenon that occurs in major cities in developing countries, including Indonesia. One common example is reckless driving, which is most frequently committed by motorcycle riders. This study aims to determine the influence of moral disengagement on aggressive driving among motorcycle club members in Bekasi. This research employs a quantitative approach with a correlational method. The respondents of this study are 112 individuals selected through purposive sampling with the following criteria: 1) male and female respondents, 2) members of a motorcycle club, and 3) residing in Bekasi. Data analysis was conducted using Spearman's correlation test. The hypothesis test results between the variables of moral disengagement and aggressive driving showed a correlation coefficient of 0.794 with a significance level (p) of $< .001$. A correlation coefficient of 0.794 indicates a strong correlation between aggressive driving and moral disengagement. It can be concluded that there is a significant positive relationship between moral disengagement and aggressive driving. This means that an increase in the level of moral disengagement corresponds to an increase in aggressive driving behavior. Regression analysis results show that moral disengagement has a significant positive influence on aggressive driving, with a contribution of 72.2%. This confirms that moral disengagement is a strong predictor of aggressive driving behavior.*

Keyword: *Work-life balance, Gender*

Abstrak: Perilaku buruk pada lalu lintas merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara berkembang termasuk Indonesia, salah satunya perilaku mengemudi ugal-ugalan paling banyak dilakukan oleh pengemudi sepeda motor. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh moral disengagement terhadap aggressive driving pada club motor di Bekasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode korelasional. Responden dalam penelitian ini adalah 112 responden berdasarkan purpose sampling dengan kriteria: 1) responden yaitu laki-laki dan perempuan, 2) pengendara yang memiliki club motor, 3) berdomisili di Bekasi. Analisis data menggunakan uji korelasi Spearman. Hasil uji hipotesis antara variabel moral disengagement dan aggressive driving menunjukkan koefisien korelasi sebesar 0.794 dengan taraf signifikansi (p) sebesar $< .001$. Nilai koefisien korelasi sebesar 0.794 yang berarti korelasi antara Aggressive Driving dengan Moral Disengagement dapat dikatakan kuat. Dapat disimpulkan, hasil ini menunjukkan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara moral disengagement dan aggressive driving. Ini berarti bahwa peningkatan tingkat moral disengagement sejalan dengan peningkatan perilaku mengemudi agresif. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa moral disengagement memiliki pengaruh positif yang signifikan

Article History

Received: Agustus 2024

Reviewed: Agustus 2024

Published: Agustus 2024

Plagiarism Checker No 234

Prefix DOI : Prefix DOI :

10.8734/Liberosis.v1i2.365

Copyright : Author**Publish by : Liberosis**

This work is licensed

under a [Creative](#)[Commons Attribution-](#)[NonCommercial 4.0](#)[International License](#)

terhadap aggressive driving, dengan kontribusi sebesar 72,2%. Ini menegaskan bahwa moral disengagement adalah prediktor kuat untuk perilaku mengemudi agresif. Kata Kunci: <i>Work-life balance, Gender</i>	
---	--

PENDAHULUAN

Perilaku buruk di lalu lintas merupakan fenomena umum di kota-kota besar negara berkembang, termasuk Indonesia. Salah satu perilaku yang sering ditemui adalah mengemudi secara ugal-ugalan, terutama oleh pengendara sepeda motor (Nadira, 2020). Menurut Handayani (2017), mengemudi agresif ditandai dengan kecepatan yang tidak stabil, pengereman mendadak, dan sering meningkatkan kecepatan secara tiba-tiba. Mengemudi ugal-ugalan biasanya disebabkan oleh ketidakmampuan mengendalikan emosi, yang membuat pengemudi berani melanggar aturan lalu lintas dan mengambil risiko di jalan (Maulana, 2023).

Perilaku ugal-ugalan di jalan raya tidak hanya merugikan diri sendiri, tetapi juga pejalan kaki dan pengemudi lainnya (Putra, 2022). Kecelakaan lalu lintas sering terjadi karena kurangnya kesadaran masyarakat dalam mematuhi peraturan, kesiapan mental yang kurang saat mengemudi, kelelahan, serta pengaruh minuman keras dan obat-obatan terlarang (Agung, 2022). Pengendara yang melakukan ugal-ugalan, seperti berkendara zig-zag dan melawan arus, menciptakan keresahan di masyarakat (Abdulah & Nuraeni, 2020). Dampak dari perilaku agresif ini termasuk kerugian material, cedera fisik, dan trauma emosional (Wulandari et al., 2022).

Data dari Satlantas Polres Metro Bekasi menunjukkan peningkatan jumlah kecelakaan pada tahun 2023 dibandingkan tahun sebelumnya, meskipun jumlah korban jiwa menurun. Namun, jumlah korban luka berat dan ringan meningkat signifikan (Utama, 2023; Azwar & Janlika, 2023). Club motor sering kali mendapatkan reputasi buruk karena perilaku agresif seperti mengemudi ugal-ugalan dan tidak mematuhi aturan lalu lintas, yang dapat menyebabkan kecelakaan (Sulisrudatin, 2015; Saputra & Oktaviani, 2020; Pratama & Warsono, 2017).

Perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi dan meningkatkan risiko terhadap orang lain (Bowen, 2022). Agresi ini melibatkan tindakan verbal dan fisik, seperti isyarat kasar dan stres di lalu lintas yang padat (Adnan, 2022). Moral disengagement juga berperan dalam munculnya perilaku agresif, dimana seseorang tidak merasa bersalah saat melanggar norma, termasuk berkendara ugal-ugalan (Cleary & Lennon, 2016; Maharani & Ampuni, 2020). Penelitian ini tertarik untuk mengeksplorasi hubungan antara moral disengagement dan aggressive driving pada club motor di Bekasi.

TINJAUAN PUSTAKA

Landasan Teori

Aggressive Driving

Aggressive driving adalah perilaku mengemudi berisiko yang membahayakan keselamatan publik dengan mengabaikan peraturan lalu lintas dan menciptakan situasi berbahaya. Menurut berbagai sumber, perilaku ini sering muncul akibat ketidakstabilan emosi pengemudi dan termasuk tindakan seperti klakson berlebihan, pengereman mendadak, dan melanggar jalur. Perilaku ini mengganggu keharmonisan sosial di jalan dan berkontribusi pada risiko serta konflik antar pengguna jalan.

Aspek *aggressive driving* meliputi perilaku konflik, seperti memberikan isyarat kasar dan membunyikan klakson secara tidak tepat, serta tindakan mengebut yang berisiko, seperti mengikuti kendaraan terlalu dekat dan tidak melambat saat lampu kuning. Perilaku ini dianggap sebagai tindakan berbahaya yang melanggar norma-norma lalu lintas dan sering kali disebabkan oleh peningkatan moral disengagement pada pengemudi. Faktor-faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* termasuk usia muda, konsumsi alkohol, kelelahan, anonimitas saat mengemudi, tingkat pendidikan rendah, dan status sosial. Untuk mengukur *aggressive driving*, alat ukur akan dimodifikasi berdasarkan aspek perilaku konflik dan mengebut, sesuai dengan teori yang disampaikan oleh Luthfie (2014).

Moral Disengagement

Moral disengagement adalah proses kognitif yang memungkinkan individu untuk melanggar standar moral tanpa rasa bersalah, dengan cara membenarkan perilaku tidak etis secara logika. Menurut Bandura (1999), *moral disengagement* melibatkan mekanisme kognitif yang membuat perilaku agresif atau tidak bermoral menjadi dapat diterima secara rasional. Proses ini melibatkan deaktivasi regulasi diri melalui berbagai mekanisme kognitif, sehingga individu bisa melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan norma tanpa merasakan penyesalan (Detert, 2008; Schaefer & Bouwmeester, 2021). *Moral disengagement* yang diidentifikasi oleh Bandura (1999) meliputi beberapa aspek utama. Pertama, penyusunan ulang kognitif yang merubah pandangan terhadap perilaku negatif menjadi lebih positif. Kedua, meminimalkan agensi yang mengalihkan tanggung jawab dari individu ke otoritas atau kelompok lain. Ketiga, distorsi konsekuensi negatif yang menggambarkan akibat buruk secara berlebihan. Terakhir, menyalahkan atau merendahkan korban yang mengurangi martabat korban untuk membenarkan tindakan yang dilakukan (Mayangsari, 2015).

Faktor-faktor yang mempengaruhi *moral disengagement* termasuk jenis kelamin, di mana laki-laki lebih cenderung terlibat dalam perilaku ini; *trait cynicism*, yang memfasilitasi *moral disengagement* pada remaja; identitas moral, di mana individu dengan identitas moral kuat menghindari perilaku merugikan; tingkat empati, di mana individu dengan moral disengagement tinggi kurang empati; dan *locus of control*, yang mempengaruhi bagaimana individu menyalahkan faktor internal atau eksternal untuk tindakan mereka (Aprilia & Solicha, 2019). Untuk penelitian ini, alat ukur akan dimodifikasi berdasarkan dimensi *moral disengagement* dari Mayangsari (2015) yang mengacu pada teori Bandura (1999). Alat ukur ini mencakup *cognitive restructuring*, *minimizing agency*, *distortion of negative consequences*, dan *blaming/dehumanizing the victim*, dengan skor validitas $\geq 0,87$ dan angka reliabilitas $p\text{-value} = 0.10552$. Modifikasi ini bertujuan untuk mengevaluasi dimensi moral disengagement secara akurat dalam konteks penelitian.

Hubungan Antar Variabel

Mengemudi dengan gaya ugal-ugalan adalah perilaku umum di kalangan pengendara sepeda motor, yang melibatkan kecepatan tidak stabil, peningkatan kecepatan tiba-tiba, pengereman mendadak, dan penggunaan lampu rem secara berlebihan. Perilaku ini sering terjadi karena ketidakmampuan pengemudi untuk mengendalikan emosi mereka, yang mengarah pada pelanggaran peraturan lalu lintas dan peningkatan risiko kecelakaan. Perilaku

tersebut dianggap agresif dan tidak hanya melanggar aturan tetapi juga dapat mengganggu masyarakat sekitar (Handayani, 2017).

Penelitian yang dilakukan oleh Gini (2013) menunjukkan bahwa perilaku *aggressive driving* sering kali dipengaruhi oleh *moral disengagement*, baik pada tingkat individu maupun kolektif. Pengemudi cenderung menggunakan alasan untuk membenarkan perilaku agresif mereka, yang serupa dengan mekanisme *moral disengagement*. Hal ini berarti bahwa tindakan agresif di jalan mungkin dianggap wajar oleh pengendara dalam situasi tertentu, meskipun tidak dapat diterima secara moral (Bandura, 2002). Swann (2017) menemukan bahwa individu dengan tingkat *moral disengagement* yang tinggi memiliki kecenderungan lebih besar untuk berkendara agresif. Penelitian ini memberikan bukti bahwa *moral disengagement* dapat mempengaruhi perilaku berkendara agresif, dengan pengendara yang memiliki tingkat *moral disengagement* tinggi menunjukkan kecenderungan lebih besar untuk melanggar aturan dan berkendara secara agresif. Dengan demikian, *moral disengagement* diduga memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku agresif dalam berkendara.

Hipotesis

Ha: Terdapat pengaruh *moral disengagement* terhadap *aggressive driving* pada Club motor di Bekasi dalam hal ini berarti *moral disengagement* mempengaruhi perilaku agresif pada pengendara sepeda motor.

Kerangka Berpikir

Penelitian ini dilakukan untuk menguji dinamika pengaruh yang terjadi pada *moral disengagement* yang merupakan perilaku kognitif sosial yang dijadikan sebagai faktor yang memengaruhi *aggressive driving* pada Club motor di Bekasi.



Gambar 1 Kerangka berpikir

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan positivisme untuk menganalisis hubungan antara variabel yang diteliti melalui data statistik. Penelitian ini adalah penelitian non-eksperimen yang menggunakan metode korelasi untuk mengetahui hubungan antara variabel terikat (*aggressive driving*) dan variabel bebas (*moral disengagement*). Pengemudi motor ugal-ugalan dalam klub motor di Bekasi menjadi fokus utama studi ini, di mana *aggressive driving* adalah variabel terikat dan *moral disengagement* adalah variabel bebas (Saryono, 2018). Variabel penelitian terdiri dari variabel terikat dan variabel bebas. *Aggressive driving* didefinisikan sebagai perilaku mengemudi yang merugikan diri sendiri dan lingkungan, sementara *moral disengagement* didefinisikan sebagai proses kognitif yang memungkinkan seseorang untuk membenarkan perilaku yang melanggar standar moral. Alat ukur untuk kedua

variabel ini akan dimodifikasi berdasarkan teori dari Houston (2016) untuk *aggressive driving* dan Bandura (1999) untuk *moral disengagement* (Saryono, 2018). Populasi penelitian ini adalah pengendara motor yang tergabung dalam klub motor di Bekasi, dengan sampel yang diambil menggunakan teknik *purposive sampling*. Kriteria sampel meliputi memiliki KTA klub motor, berdomisili di Bekasi, dan merupakan pengendara klub motor. Penelitian ini menggunakan teknik sampling GPower dengan sampel sebanyak 110 responden yang memenuhi kriteria tersebut (Sugiyono, 2021; Periantalo, 2016). Instrumen penelitian menggunakan skala Likert untuk mengukur kedua variabel, dengan empat pilihan jawaban: sangat setuju, setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju. Validitas diukur dengan teknik daya diskriminasi aitem, sedangkan reliabilitas diukur dengan koefisien reliabilitas, di mana nilai yang dianggap memuaskan adalah $\geq 0,7$. Analisis data dilakukan dengan metode korelasi untuk melihat hubungan antara variabel, menggunakan software JASP untuk perhitungan statistik (Periantalo, 2016).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Validitas dan Reabilitas Alat Ukur Penelitian

1. Validitas Alat Ukur Penelitian

Berdasarkan hasil data uji coba terpakai yang telah dimodifikasi adanya beberapa aitem yang gugur. Hal ini dapat digambarkan melalui table validitas skala *aggressive driving* sebagai berikut:

Tabel 1 Hasil Uji Validitas Skala *Aggressive Driving*

Aspek	Indikator	Sebelum Uji Coba		Setelah Uji Coba	
		Fav	Unfav	Fav	Unfav
Perilaku Konflik (<i>Conflic Behaviour</i>)	Interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik	1,2 3,4,5	6.7	1.2 3,4,5	6*.7*
	- Mengebut melewati batas kecepatan				
Mengebut (<i>Speeding</i>)	- Membuntuti kendaraan lain	8,9	11	8,9	11*
	- Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	10		10	
Jumlah		8	3	8	-

Setelah dilakukannya uji validitas aitem yang telah dimodifikasi mendapatkan rentang nilai 0,661 – 0,826.

Tabel 2 Hasil Sebelum Uji Validitas Skala *Moral Disengagement*

Aspek	Indikator	Sebelum Uji Coba	
		Fav	Unfav
<i>Cognitive restructuring</i>	Menganggap <i>Aggressive driving</i> adalah wajar	1,3 4,5	2
<i>Minimizing agency</i>	Tidak bertanggung jawab atas terjadinya <i>Aggressive driving</i> dengan melemparkan tanggung jawab tersebut kepada orang lain/orang yang memiliki otoritas	6,7	8
<i>Distortion of negative consequences</i>	Mengabaikan akibat dari perilaku <i>Aggressive driving</i>	9,10 11,12	-
<i>Blaming/dehumanizing the victim</i>	Menyalahkan oranglain dan menganggap <i>Aggressive driving</i> terjadi karena oranglain	13,14,15 16,17,18	-
Jumlah		16	2

Setelah dilakukan nya uji validitas aitem yang telah dimodifikasi mendapatkan rentang nilai 0,276 – 0,799 pada 18 aitem sebelum uji coba validitas.

Tabel 3 Hasil Setelah Uji Validitas Skala Moral Disengagement

Aspek	Indikator	Setelah Uji Coba	
		Fav	Unfav
<i>Cognitive restructuring</i>	Menganggap <i>Aggressive driving</i> adalah wajar	1,3 4,5	2
<i>Minimizing agency</i>	Tidak bertanggung jawab atas terjadinya <i>Aggressive driving</i> dengan melemparkan tanggung jawab tersebut kepada orang lain/orang yang memiliki otoritas	6*.7	8*
<i>Distortion of negative consequences</i>	Mengabaikan akibat dari perilaku <i>Aggressive driving</i>	9,10 11,12	-
<i>Blaming/dehumanizing the victim</i>	Menyalahkan oranglain dan menganggap <i>Aggressive driving</i> terjadi karena oranglain	13,14,15 16,17*,18	-
Jumlah		14	1

Setelah dilakukan nya uji validitas aitem yang telah dimodifikasi mendapatkan rentang nilai 0,316 – 0,813 pada aitem yang valid sejumlah 15 aitem.

2. Realibilitas Alat Ukur Penelitian

Setelah dilakukan nya uji coba yang telah dimodifikasi maka nilai realibilitas untuk skala Aggressive driving sebesar 0,891 dan nilai pada skala Moral Disengagement memiliki nilai 0,924. Nilai tersebut dapat dilihat melalui tabel dibawah ini:

Tabel 4 Reliabilitas Skala Penelitian

	Skor Realibilitas	Keterangan
<i>Aggressive driving</i>	0,891	Reliabel
<i>Moral Disengagement</i>	0,924	Sangat Reliabel

Hasil Penelitian

1. Profil Demografis

Total responden penelitian ini berjumlah 121 orang responden. Terdapat hasil perhitungan mean, median, dan standar deviasi pada masing – masing variabel demografis.

Tabel 5 Profil Demografis Skala

Variabel	Mean	Median	SD
<i>Aggressive driving</i>	16,00	17,43	6,01
<i>Moral Disengagement</i>	29,00	31,85	10,02

Terdapat perbedaan antara kelompok responden khususnya mengenai jenis kelamin yakni laki – laki dan perempuan.

Tabel 6 Profil Demografis Skala Jenis Kelamin

Karakteristik Responden	<i>Aggressive Driving</i>			<i>Moral Disengagement</i>		
	Mean	Median	Sign.	Mean	Median	Sign.
Jenis Kelamin						
Laki - Laki	16,00	17,69	< 0.001	29,00	32,23	< 0.001
Perempuan	16,50	16,36	< 0.001	29,00	30,27	< 0.001

Berdasarkan nilai yang diperoleh, didapati bahwa terdapat adanya perbedaan yang signifikan antara individu laki-laki dan Perempuan.

2. Uji Asumsi

Uji asumsi yang dilakukan pada penelitian ini yakni menggunakan uji normalitas. Uji normalitas menggunakan teknik uji Shapiro-Wilk.

Tabel 7 Hasil Uji Asumsi

	Uji Normalitaas
Sig.	<i>Shapiro-Wilk</i> 0.001
Keterangan	Terdistribusi tidak normal

3. Kategorisasi Penelitian

a. Kategorisasi Aggressive Driving

Penelitian ini dilakukan dengan pengambilan data, peneliti mengukur tingkat *Aggressive Driving* pada komunitas club motor yang terdiri dari 8 aitem valid dengan skor tertinggi 4 dan skor terendah 1.

Tabel 8 Deskripsi Statistik Variabel *Aggressive Driving*

Variabel	Mean Empirik (X)	Mean Hipotetik (μ)	Standar Deviasi (σ)
<i>Aggressive Driving</i>	17,429	24	5,3

Berdasarkan perhitungan yang diperoleh, kategori skor *Aggressive Driving* dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 9 Kategorisasi Subjek Penelitian Variabel *Aggressive Driving*

Kategori	Skor	N	Persentase
Rendah	≤ 23	87	77,68%
Sedang	23 - 25	5	4,46%
Tinggi	≥ 25	20	17,86%
Total		112	100 %

b. Kategorisasi Moral Disengagement

Penelitian ini dilakukan dengan pengambilan data, peneliti mengukur tingkat Moral Disengagement pada komunitas club motor yang terdiri dari 15 aitem valid dengan skor tertinggi 4 dan skor terendah 1.

Tabel 10 Deskripsi Statistik Variabel *Moral Disengagement*

Variabel	Mean Empirik (X)	Mean Hipotetik (μ)	Standar Deviasi (σ)
<i>Moral Disengagement</i>	31,848	45	10

Berdasarkan perhitungan yang diperoleh, kategori skor *moral disengagement* dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 11 Kategorisasi Subjek Penelitian Variabel *Moral Disengagement*

Kategori	Skor	N	Persentase
Rendah	≤ 43	92	82,14%
Sedang	43 - 47	3	2,68%
Tinggi	≥ 47	17	15,18%
Total		112	100 %

4. Uji Hipotesis

a. Uji Korelasi

Hasil yang didapatkan dalam uji hipotesis yang digambarkan dalam tabel ini:

Tabel 12 Uji Korelasi Spearman

Variabel	Koefisien Korelasi	Signifikansi	Jumlah Subjek
<i>Aggressive Driving</i>	0.794***	< .001	112
<i>Moral Disengagement</i>			

Nilai koefisien korelasi sebesar 0.794*** yang berarti korelasi antara *Aggressive Driving* dengan *Moral Disengagement* dapat dikatakan kuat.

Tabel 13 Kriteria Koefisien Korelasi

Skor	Tingkat hubungan
0.8 – 1.00	Sangat kuat
0.70 – 0.79	Kuat
0.5 – 0.69	Cukup
0.3 – 0.49	Lemah
0.0 – 0.29	Sangat lemah

b. Uji Regresi

Tabel 14 Uji Regresi

Variabel	R	R ²	Unstandardized	Standardized	Sign.
H _o	0.000	0.000	17.429		< .001
Ha	0.850	0.722	1.193		< .001
Total			0.510	0.850	< .001

Hal ini menunjukkan bahwa variabel X (*moral disengagement*) memiliki pengaruh pada variabel Y (*aggressive driving*) sebesar 72,2%.

Diskusi dan Pembahasan

Dalam penelitian ini, satu item gugur karena tidak terdistribusi normal. Hal ini sering terjadi dalam penelitian kuantitatif, di mana distribusi data tidak selalu mengikuti distribusi normal yang ideal, yang diperlukan untuk banyak teknik statistik inferensial Andy Field, (2018). Distribusi data yang tidak normal dapat disebabkan oleh variasi individu ekstrem, kesalahan pengukuran, atau karakteristik instrumen penelitian. Oleh karena itu, penting untuk mengidentifikasi dan mengatasi item-item yang tidak sesuai dengan distribusi normal untuk memastikan hasil analisis lebih andal dan valid.

Aggressive driving, atau perilaku mengemudi agresif, mencakup tindakan berbahaya di jalan seperti ngebut, memotong jalan, dan mengabaikan aturan lalu lintas, yang sering dipicu oleh kemarahan atau frustrasi (Elliott & Shanahan, 2016). Penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas responden berada dalam kategori rendah untuk aggressive driving, menandakan bahwa mereka jarang menunjukkan perilaku agresif saat mengemudi.

Uji korelasi mengungkapkan hubungan positif signifikan antara aggressive driving dan moral disengagement, yang berarti bahwa peningkatan moral disengagement cenderung meningkatkan tingkat aggressive driving (Sobhani et al., 2018). Analisis regresi menunjukkan bahwa moral disengagement merupakan prediktor kuat untuk aggressive driving (Fida et al., 2015), menyoroti bahwa individu yang cenderung melepaskan standar moral mereka lebih mungkin terlibat dalam perilaku agresif saat mengemudi.

Temuan ini menggarisbawahi pentingnya mengembangkan intervensi yang fokus pada peningkatan kesadaran moral melalui program pendidikan dan pelatihan untuk mengurangi perilaku mengemudi agresif (D’Ambrosio et al., 2020). Penelitian ini menekankan pentingnya faktor psikologis seperti moral disengagement dalam mengurangi perilaku berisiko di jalan raya (Sani et al., 2016).

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan mengenai pengaruh *moral disengagement* dengan *aggressive driving* terhadap komunitas *club* motor di bekasi, sebagai berikut :

1. Hubungan antara *Moral Disengagement* dan *Aggressive Driving*: Hasil uji korelasi mengungkapkan adanya hubungan positif yang signifikan antara *moral disengagement* dan *aggressive driving*. Ini berarti bahwa peningkatan tingkat *moral disengagement* sejalan dengan peningkatan perilaku mengemudi agresif.
2. Pengaruh *Moral Disengagement* terhadap *Aggressive Driving*: Analisis regresi menunjukkan bahwa *moral disengagement* memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap *aggressive driving*, dengan kontribusi sebesar 72,2%. Ini menegaskan bahwa *moral disengagement* adalah prediktor kuat untuk perilaku mengemudi agresif.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulah, M. N., & Nuraeni, S. (2020). Revolusi mental: peranan orang tua dalam penanaman sikap tertib berlalu lintas. *Sosio Religi: Jurnal Kajian Pendidikan Umum*, 18(1), 18–25.
- Adnan, U. A., Sudirman, S., Alim, S., F., & Bosowa, U. (2022). *Risk Perception dan Aggressive Driving Pada Pengendara Roda Dua di Kota Makassar Risk Perception and Aggressive D.* 14(1), 17–30.
- Aisyah, R. N., & Madiun, U. P. (2023). *Analisis Moral Disengagement Siswa SMKN 2 Kota Madiun.* 2(2), 309–315.
- Aprilia, Z., & Solicha, S. (2019). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Moral Disengagement Remaja. *TAZKIYA: Journal of Psychology*, 1(1), 1–17. <https://doi.org/10.15408/tazkiya.v18i1.9236>
- Azwar, S. (2012). *PENYUSUNAN SKALA PSIKOLOGI EDISI 2*. Pustaka Pelajar.
- Bandura, A. (1996). Selective moral disengagement in the exercise of moral agency. *Journal of Moral Education*, 31(2), 101–119. <https://doi.org/10.1080/0305724022014322>
- Bandura, A. (2002). Selective moral disengagement in the exercise of moral agency. *Journal of Moral Education*, 31(2), 101–119. <https://doi.org/10.1080/0305724022014322>
- Bowen, L., Budden, S. L., & Smith, A. P. (2022). *ORCA – Online Research @ Cardiff*.
- Cuadrado-Gordillo, I., & Fernández-Antelo, I. (2019). Analysis of moral disengagement as a modulating factor in adolescents' perception of cyberbullying. *Frontiers in Psychology*, 10(MAY), 1–12. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.01222>
- Firdaus, M. (2022). Hubungan Self Compassion dengan Homesickness pada Siswa Baru di Pondok Pesantren. In *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* (Vol. 9, Issue 4, pp. 1240–1246). <http://jurnal.umtapsel.ac.id/index.php/nusantara/index>
- Gini Gianluca, Pozzoli Tiziana, B. K. (2013). *Collective moral disengagement: Initial validation of a scale for adolescents*.
- Hyde, L. W., Shaw, D. S., & Moilanen, K. L. (2010). *Hyde, Shaw, Moilanen Moral disengagement and antisocial behaviour 2010.* 38(2), 197–209. <https://doi.org/10.1007/s10802-009-9358-5>.Developmental
- J Cleary, A Lennon, A. S. (2016). *Should we be aiming to engage drivers more with others on-road? Driving moral disengagement and self-reported driving aggression.*
- Luthfie, A. (2014). Pengaruh Self - Control dan Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving pada Pengemudi Sepeda Motor. *UIN Syarif Hidayatullah*, 3(2), 15–17.

- Maulana, T., Kurniasari, F. D., & Pramanda, H. (2023). Model Pengaruh Sikap Pengendara Sepeda Motor terhadap Peraturan Lalu Lintas di Kota Banda Aceh. *Prince*, 2(3), 236–247.
- Mayangsari, D. (2015). *Pengaruh self-esteem, moral disengagement, dan pola asuh terhadap remaja pelaku cyberbullying*. <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/37493>
- Periantalo, J. (2016). *PENELITIAN KUANTITATIF UNTUK PSIKOLOGI*. Pustaka Pelajar.
- Pratama, M. W., & Warsono. (2017). Tingkat Disiplin Berlalu Lintas Pada Anggota Club Motor Di Kota Sidoarjo. *Kajian Moral Dan Kewarganegaraan*, 05(02), 145–160.
- Saryono, & Anggraeni, D. M. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif* (Issue January).
- Schaefer, U., & Bouwmeester, O. (2021). Reconceptualizing Moral Disengagement as a Process: Transcending Overly Liberal and Overly Conservative Practice in the Field. *Journal of Business Ethics*, 172(3), 525–543. <https://doi.org/10.1007/s10551-020-04520-6>
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. ALFABETA.
- Sulirudatin, N. (2015). Aksi geng motor merupakan kenakalan remaja atau tindak kriminal ??? *Jurnal Mitra Manajemen*, 7(1), 1–11.
- Tasca, L. (2000). Response of the rat brain β -endorphin system to novelty: Importance of the fornix connection. *Behavioral and Neural Biology*. *Behavioral and Neural Biology*.
- Utama, A. F. (2023). *Angka Kecelakaan di Kota Bekasi Alami Peningkatan Selama 2023*. <https://bekasi.pojoksatu.id/kota-bekasi/1133672621/angka-kecelakaandi-kota-bekasi-alami-peningkatan-selama-2023#:~:text=BEKASI.POJOKSATU.id-Satlantas,2022%2C> hanya 783 kejadian saja
- Wulandari, S., Khumas, A., & Faradillah. (2022). Pengaruh big five personality terhadap perilaku aggressive driving pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri makassar. *Cross-Border*, 5(1), 833–847.