

Hubungan Antara Dimensi Kepribadian Big Five dengan perilaku Agresif Mengemudi pada Pengemudi di Gorontalo

Mohammad Rizki B Dunggio¹, Fadhilah Ahmad Qaniah², Zhankih Al Ayubi³, Ersya Febryani Van Gobel⁴, Khofifah Reihana Arbie⁵

^{1,2,3,4,5}Universitas Negeri Gorontalo

Email: mrizkibdunggio07@ung.ac.id

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah serius di Indonesia dengan 148.575 kasus pada 2023, termasuk 137 kasus di Gorontalo dalam 4 bulan pertama 2024. Faktor manusia, khususnya perilaku agresif mengemudi, menjadi penyebab utama kecelakaan. Kepribadian diidentifikasi sebagai faktor penting yang mempengaruhi perilaku aggressive driving, namun belum ada penelitian yang mengkaji hubungan dimensi kepribadian Big Five dengan perilaku agresif mengemudi di daerah Gorontalo. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain korelasional yang berlangsung selama 3 bulan di Provinsi Gorontalo. Sampel terdiri dari 180 pengemudi (82 laki-laki, 98 perempuan) yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling dengan kriteria memiliki SIM dan sehari-hari mengendarai kendaraan di Gorontalo. Data dikumpulkan menggunakan skala Big Five Inventory (BFI) yang diadaptasi oleh Ramdhani (2012) dengan 44 item dan skala Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) dengan 11 item. Analisis data menggunakan korelasi Spearman. Mayoritas responden adalah perempuan (54,4%) dengan pengalaman mengemudi >5 tahun (56,1%) dan menggunakan motor (76,7%). Uji reliabilitas menunjukkan nilai yang baik untuk semua skala ($\alpha > 0,7$). Hasil korelasi menunjukkan hubungan signifikan antara perilaku agresif mengemudi dengan semua dimensi kepribadian: Conscientiousness ($r = -0,400$, $p = 0,000$), Agreeableness ($r = -0,389$, $p = 0,000$), Openness to Experience ($r = -0,224$, $p = 0,002$), Extraversion ($r = -0,178$, $p = 0,017$), dan Neuroticism ($r = 0,435$, $p = 0,000$). Temuan menunjukkan bahwa kepribadian berperan signifikan dalam perilaku agresif mengemudi. Neuroticism memiliki hubungan positif terkuat, mengindikasikan bahwa ketidakstabilan emosi meningkatkan kecenderungan perilaku agresif. Sebaliknya, Conscientiousness dan Agreeableness berkorelasi negatif, menunjukkan bahwa sifat disiplin dan empati dapat mencegah perilaku agresif mengemudi. Hasil ini menekankan pentingnya pendekatan berbasis kepribadian dalam intervensi keselamatan berkendara, khususnya pelatihan pengelolaan emosi bagi pengemudi dengan tingkat neuroticism tinggi.

Kata Kunci: kepribadian Big Five, perilaku agresif mengemudi, keselamatan berkendara, Gorontalo, psikologi transportasi

ABSTRACT

Traffic accidents are a serious problem in Indonesia with 148,575 cases in 2023, including 137 cases in Gorontalo in the first four months of 2024. Human factors, especially aggressive driving behavior, are the main cause of accidents. Personality has been identified as an important factor influencing aggressive driving behavior, but no research has examined the relationship between the Big Five personality dimensions and aggressive driving behavior in the Gorontalo area. This study used a quantitative approach with a correlational design that lasted for 3 months in Gorontalo Province. The sample consisted of 180 drivers (82 men, 98 women) selected using a purposive sampling technique with the criteria of having a driver's license and driving a vehicle daily in Gorontalo. Data were

collected using the Big Five Inventory (BFI) scale adapted by Ramdhani (2012) with 44 items and the Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) with 11 items. Data analysis used Spearman correlation. The majority of respondents were female (54.4%) with >5 years of driving experience (56.1%) and using motorcycles (76.7%). Reliability tests showed good values for all scales ($\alpha > 0.7$). Correlation results showed a significant relationship between aggressive driving behavior and all personality dimensions: Conscientiousness ($r = -0.400, p = 0.000$), Agreeableness ($r = -0.389, p = 0.000$), Openness to Experience ($r = -0.224, p = 0.002$), Extraversion ($r = -0.178, p = 0.017$), and Neuroticism ($r = 0.435, p = 0.000$). The findings indicate that personality plays a significant role in aggressive driving behavior. Neuroticism has the strongest positive relationship, indicating that emotional instability increases the tendency for aggressive behavior. Conversely, Conscientiousness and Agreeableness gave a negative impression, indicating that discipline and empathy can prevent aggressive behavior in driving. These results emphasize the importance of a personality-based approach to driving safety interventions, particularly emotion management training for drivers with high levels of neuroticism.

Keywords: Big Five personality traits, aggressive driving behavior, driving safety, Gorontalo, transportation psychology

© 2025 Mohammad Rizki B Dunggio, Fadhilah Ahmad Qaniah, Zhankih Al Ayubi, Ersya Febryani Van Gobel, Khofifah Reihana Arbie
Under the license CC BY-SA 4.0

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas adalah fenomena yang sering terjadi dan menjadi masalah serius yang dihadapi oleh banyak negara, termasuk Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban jiwa serta kerugian materiil. Data dari World Health Organization (WHO) tahun 2018 menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas menyebabkan 1,35 juta kematian setiap tahun di seluruh dunia (WHO, 2018).

Di Indonesia, laporan Kementerian Perhubungan mencatat rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas (Marroli, 2017). Hal ini sebanding dengan data yang dirilis dari Kepolisian Republik Indonesia yang mencatat 148.575 kasus kecelakaan lalu lintas pada 2023. Jumlah tersebut meningkat dari tahun 2022 dengan kecelakaan lalu lintas sebanyak 139.364 kasus. Kecelakaan pada 2023 sekaligus menjadi yang tertinggi sejak 5 tahun terakhir (Ayuningtyas, 2024). Berikut penyajian data kecelakaan lalu lintas di Indonesia dari tahun 2019 – 2024

Dikutip dari tribun Gorontalo, diketahui berdasarkan rekapitulasi jumlah kecelakaan di Gorontalo menurut Direktorat lalu lintas (Dirlantas) Polda Gorontalo dari bulan Januari hingga April 2024 terdapat ada 137 kasus kecelakaan di Gorontalo dan 43 kasus mengakibatkan meninggal dunia (Tangahu, 2024). Hal ini bisa bertambah mengingat belum ada laporan yang lebih jelas dari pihak Dirlantas Polda Gorontalo sampai di bulan Desember ini. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa permasalahan kecelakaan lalu lintas perlu adanya kajian lebih lanjut.

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia sendiri dipengaruhi oleh interaksi faktor-faktor yang kompleks, termasuk perilaku manusia, kondisi kendaraan, infrastruktur jalan, dan kondisi lingkungan. Faktor-faktor ini bervariasi di berbagai wilayah dan demografi, berkontribusi pada tingginya insiden kecelakaan lalu lintas di negara ini. Faktor kendaraan dan peralatan dipengaruhi oleh kondisi kendaraan dan keselamatan pengendara. Hal ini dibuktikan dari penjelasan “Overview of Latent and Active Failure Factors in Indonesian Road Transportation Accidents in 2019 – 2021” menjelaskan bahwa kendaraan yang tidak berfungsi, seperti rem, adalah faktor kegagalan laten yang berkontribusi terhadap kecelakaan. Kemudian Menurut Ayningtyas et al. (2024) menjelaskan bahwa sebagian besar kecelakaan lalu lintas, dengan ngebut dan tidak memakai helm menjadi penyebab utama. Faktor jalan dan lingkungan dipengaruhi oleh konfigurasi dan kondisi jalan dan kekurangan infrastruktur kecelakaan (Erwin et al., 2019; Martha et al., 2020; Tanan et al., 2024).

Hal ini selaras dengan penjelasan dari Marsaid et al (2013) bahwa ada tiga faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu manusia (lengah, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, dan kecepatan tinggi), kendaraan (rem tidak berfungsi, ban pecah, selip, dan lampu kendaraan), dan lingkungan (jalan berlubang, rusak, licin, menikung, lampu jalan, dan hujan). Maka berdasarkan tiga faktor tersebut, dapat disimpulkan bahwa faktor manusia menjadi penyebab utama dari kecelakaan lalu lintas (Setyowati et al., 2018). Faktor manusia sendiri dipengaruhi oleh beragam salah satunya yaitu aspek perilaku (Zainafree et al., 2022).

Masalah perilaku umum termasuk mengemudi yang tidak teratur, ngebut, tidak memperhatikan, dan mengemudi di bawah pengaruh alkohol. Perilaku ini lazim di daerah perkotaan, di mana prevalensi kecelakaan lalu lintas jalan lebih tinggi dibandingkan dengan daerah pedesaan (Maelana & Wibowo, 2023). Kondisi tersebut dapat dikatakan sebagai

perilaku agresif mengemudi. Aggressive driving behavior atau mengemudi agresif merupakan kecenderungan perilaku beresiko yang ditunjukkan ketika berkendara sehingga mengarah pada terjadinya kecelakaan (Paleti et al., 2010). Perilaku mengemudi agresif cenderung terjadi ketika pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas dan berkendara tanpa memperhatikan keselamatan (Yao & Wu, 2012). Perilaku mengemudi agresif disebabkan karena faktor kemacetan, kebiasaan membunyikan klakson, tidak ingin didahului kendaraan lain sehingga mempercepat laju kendaraan (Soffania, 2019).

Hasan et al. (2014) mengatakan bahwa pengemudi yang melakukan mengemudi agresif cenderung melakukan tindakan seperti melanggar rambu lalu lintas dengan tetap mengemudi ketika lampu menunjukkan warna merah, menyalip kendaraan lain, berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lain, dan juga berkendara dengan kecepatan tinggi. Lebih lanjut dikatakan bahwa penyebab perilaku mengemudi agresif tersebut dikarenakan pengemudi ingin sampai di tujuan dengan sesegera mungkin sehingga mengabaikan rambu lalu lintas yang ada.

Faktor penting yang mempengaruhi perilaku aggressive driving adalah kepribadian. Hal ini disebabkan karena kepribadian merupakan suatu hal yang mendasari munculnya perilaku individu yang berasal dari diri dan pengalaman individu tersebut (Hidayat, 2015). Hal ini selaras dengan penjelasan penelitian lain bahwa mengemudi agresif sering dikaitkan dengan ciri-ciri kepribadian tertentu seperti mencari sensasi, impulsif, dan mudah tersinggung. Ciri-ciri ini dapat mempengaruhi individu untuk terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif (Horáková, 2022). Feist dan Feist (2021) di dalam bukunya mengatakan bahwa kepribadian lima faktor merupakan pendekatan di dalam psikologi kepribadian yang mengelompokkan sifat kepribadian yang dikembangkan oleh McCrae dan Costa melalui sifat yang tersusun dalam lima dominan kepribadian yang dibentuk berdasarkan analisis faktor.

Berikut adalah faktor-faktor di dalam kepribadian lima faktor McCrae dan Costa (Feist & Feist, 2021) yaitu; 1) Openness to Experience (terbuka kepada pengalaman). Individu yang memiliki kecenderungan kepribadian ini merupakan individu yang kreatif, imajinatif, orisinal, penuh ingin tahu, liberal dan menyukai keberagaman. 2) Conscientiousness (kenuranian). Individu yang memiliki kecenderungan kepribadian ini dapat digambarkan sebagai pribadi yang tertib, teratur, penuh pengendalian diri,

terorganisasi, ambisius, fokus pada pencapaian dan disiplin. 3) Extraversion (keterbukaan). Individu dengan kecenderungan kepribadian ini, merupakan individu yang menyukai intensitas interaksi personal, suka berpetualang, dan memiliki kebutuhan untuk didukung. 4) Agreeableness (kebersetujuan). Individu dengan tipe kepribadian ini dapat digambarkan sebagai individu yang cenderung mudah untuk mempercayai siapapun, murah hati, suka menolong, dapat menerima keadaan, dan baik hati. 5) Neuroticism (kecemasan). Mudah cemas, temperamental, mengasihani diri, memiliki kesadaran diri yang tinggi, emosional, dan rapuh terhadap gangguan yang berkaitan dengan stress merupakan kecenderungan yang dimiliki individu dengan tipe kepribadian ini.

McCrae dan Costa (Pervin et al., 2010) mengatakan bahwa kombinasi dari faktor kebersetujuan dan kenuranian yang rendah cenderung membuat individu menjadi agresif dengan berperilaku memberontak dan tidak bertanggung jawab. Selanjutnya Barlett dan Anderson (2012) menunjukkan bahwa dari lima faktor kepribadian big five terdapat faktor kenuranian, keterbukaan, kebersetujuan dan kecemasan yang memiliki hubungan positif terhadap perilaku agresivitas. Terdapat beberapa penelitian yang menunjukkan bahwa faktor kepribadian berkaitan erat perilaku agresif. Hal tersebut karena kepribadian merupakan kecenderungan individu untuk bereaksi terhadap situasi tertentu. Shen et al. (2018) mengatakan bahwa penggunaan kepribadian lima faktor untuk memprediksi perilaku mengemudi agresif dapat dikatakan signifikan.

Berdasarkan tinjauan literatur yang dilakukan oleh penulis, di dapatkan beberapa penelitian terkait hubungan kepribadian dan perilaku agresif mengemudi. Menurut Horáková (2022) struktur kepribadian yang dikenal sebagai Lima Besar adalah prediktor yang baik dari perilaku mengemudi agresif. Selain itu penelitian dari Hasanah dan Agung (2022) bahwa conscientiousness memiliki hubungan dengan perilaku aggressive driving dengan nilai signifikansi sebesar 0,010 ($p < 0,05$). Sedangkan emotional stability ($p = 0,783$; $p > 0,05$), extraversion ($p = 0,415$; $p > 0,05$), intellect atau openness to experience ($p = 0,579$; $p > 0,05$), dan agreeableness ($p = 0,244$; $p > 0,05$) tidak berhubungan dengan perilaku aggressive driving. Namun dari penelitian tersebut belum terdapat penelitian yang mengkaji kepribadian dan perilaku agresif mengemudi di daerah Gorontalo.

Maka dari latar belakang masalah di atas, penulis ingin mengkaji lebih lanjut terkait Gambaran lima kepribadian yang dikorelasikan dengan perilaku agresif mengemudi pada

pengemudi di Gorontalo. Harapannya hal ini menjadi langkah awal dalam memberikan gambaran dan kajian lebih lanjut terhadap bidang psikologi sosial dan transportasi. Selain itu juga hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis dan praktis dalam memahami faktor-faktor yang memengaruhi perilaku agresif di jalan, serta memberikan dasar bagi upaya mitigasi melalui intervensi berbasis psikologi.

METODE PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis korelasional. Menurut Creswell (2014), penelitian korelasional adalah bagian dari metode kuantitatif yang berfokus pada pengumpulan data numerik untuk mengukur kekuatan dan arah hubungan antar variabel. Hubungan ini dapat berupa hubungan positif (kedua variabel bergerak searah), negatif (kedua variabel bergerak berlawanan arah), atau tidak ada hubungan. Penelitian ini berdurasi tiga bulan di mulai dari Bulan Oktober – Desember 2024. Kemudian penelitian ini berlokasi di Provinsi Gorontalo

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi motor dan mobil di Gorontalo. Sedangkan sampel adalah bagian dari populasi yang dipilih oleh peneliti dengan menggunakan prosedur tertentu agar dapat mewakili populasi (Martono, 2016). Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan purposive sampling. Menurut Patton (2002), purposive sampling adalah teknik pengambilan sampel di mana peneliti memilih partisipan secara sengaja untuk mendapatkan informasi yang paling relevan, berguna, dan mendalam terkait penelitian. Peneliti menggunakan penilaian dan kriteria tertentu untuk menentukan siapa yang paling sesuai untuk dijadikan sampel. Berikut kriteria sampel dalam penelitian ini:

1. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)
2. Sehari-hari mengendarai mobil maupun motor di daerah Gorontalo

Pada penelitian ini terdapat dua skala untuk mengumpulkan data. Skala pertama yaitu skala big five inventory (BFI) yang digunakan untuk mengukur lima dimensi utama kepribadian oleh McCrae dan Costa yang diadaptasi oleh Ramdhani (2012) yang dirancang dengan model skala likert dengan jumlah item sebanyak 44 item. Pada skala model ini, responden memberikan tanggapan dalam lima tingkat persetujuan, yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Netral (N), Sesuai (S) dan Sangat Sesuai (SS). Pada model ini

terdapat pernyataan favorable yang diberi nilai tertinggi yaitu 5 untuk jawaban sangat setuju hingga nilai terendah yaitu 1 untuk jawaban sangat tidak setuju. Sementara itu, pada pernyataan unfavorable diberikan nilai terbalik. Berikut blueprint serta pembagian item skala Big Five Personality yang digunakan dalam penelitian ini

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyebaran dilakukan melalui *google form* dengan media sosial seperti WA Grup dan Instagram untuk menyebarkannya. Berikut hasil yang didapatkan

Tabel 1. Data Demografi Partisipan

Demografi	Kategori	Frekuensi	Presentase
Jenis Kelamin	Laki-laki	82	45.6%
	Perempuan	98	54.4%
Lama Mengemudi	< 1 Tahun	20	11.1%
	1 – 5 Tahun	59	32.8%
	> 5 Tahun	101	56.1%
Memiliki SIM	SIM C	138	76.7%
	SIM A	11	6.1%
	SIM A dan C	31	17.2%
Kendaraan yang dinaiki	Motor	138	76.7%
	Mobil	11	6.1%
	Motor dan Mobil	31	17.2%

Mayoritas responden dalam survei ini adalah perempuan, sebanyak 98 orang (54,4%), sementara laki-laki berjumlah 82 orang (45,6%). Hal ini menunjukkan bahwa proporsi gender cukup seimbang, dengan sedikit dominasi oleh perempuan. Berdasarkan lama mengemudi, mayoritas responden memiliki pengalaman lebih dari 5 tahun, yaitu 101 orang (56,1%), diikuti oleh responden dengan pengalaman 1-5 tahun sebanyak 59 orang (32,8%), dan kurang dari 1 tahun hanya 20 orang (11,1%). Data ini mengindikasikan bahwa sebagian besar responden adalah pengemudi berpengalaman. Dari sisi kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), sebagian besar responden memiliki SIM C sebanyak 138 orang (76,7%), sedangkan responden yang memiliki SIM A hanya 11 orang (6,1%). Sebanyak 31 orang (17,2%) memiliki kedua jenis SIM, yaitu SIM A dan SIM C. Ini menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah pengguna kendaraan roda dua. Untuk jenis kendaraan yang digunakan, motor merupakan moda transportasi utama dengan jumlah responden sebanyak 138 orang (76,7%). Sebanyak 11 orang (6,1%) hanya menggunakan mobil, dan 31 orang (17,2%)

menggunakan kedua jenis kendaraan, yaitu motor dan mobil. Hal ini mengonfirmasi bahwa motor adalah kendaraan yang paling dominan digunakan oleh responden.

Uji reliabilitas dilakukan untuk menilai konsistensi alat ukur dalam menghasilkan data yang stabil dan dapat dipercaya. Reliabilitas biasanya dihitung menggunakan koefisien alpha Cronbach, dengan nilai minimum 0,7 dianggap sebagai batas yang menunjukkan reliabilitas yang baik (Nunnally, 1978). Jika nilai alpha Cronbach mencapai atau melebihi 0,7, maka alat ukur dianggap konsisten dalam mengukur konstruk yang dimaksud. Reliabilitas yang tinggi mencerminkan homogenitas aitem-aitem dalam skala, sehingga mampu memberikan hasil yang dapat diandalkan. Menurut Ghazali (2018), reliabilitas yang baik memastikan bahwa alat ukur dapat digunakan secara berulang dengan hasil yang konsisten, mendukung validitas penelitian secara keseluruhan.

1. Skala ADBS

Berdasarkan hasil analisis tabel reliabilitas skala ADBS menunjukkan bahwa dengan jumlah aitem sebanyak 11, nilai reliabilitas yang diperoleh adalah 0,776. Nilai ini melebihi batas minimum yang disarankan, yang menandakan bahwa skala ADBS memiliki tingkat reliabilitas yang baik.

2. Skala *big five inventory* (BFI)

Tabel 2. Cronbach Alpha Alat Ukur BFI

Faktor	Jumlah Aitem	α
<i>Conscientiousness</i>	9	.777
<i>Agreeableness</i>	9	.903
<i>Openness to Experience</i>	10	.943
<i>Extraversion</i>	8	.877
<i>Neuroticism</i>	8	.792

Hasil analisis reliabilitas menunjukkan bahwa skala pada lima dimensi *Big Five Personality* memiliki tingkat reliabilitas yang baik berdasarkan nilai koefisien alpha Cronbach (α) pada masing-masing faktor. Dimensi *Conscientiousness* dengan 9 aitem memiliki nilai reliabilitas 0,777, yang menunjukkan konsistensi yang memadai. *Agreeableness*, dengan 9 aitem, memiliki nilai reliabilitas sangat tinggi sebesar 0,903. Demikian pula, *Openness to Experience*, dengan 10 aitem, menunjukkan reliabilitas yang sangat tinggi sebesar 0,943. *Extraversion*, dengan 8 aitem, memiliki nilai

reliabilitas sebesar 0,877, dan *Neuroticism*, dengan 8 aitem, menunjukkan nilai reliabilitas 0,792. Berdasarkan Nunnally (1978), nilai-nilai ini melebihi ambang batas minimum 0,7, menunjukkan bahwa semua skala tersebut konsisten dan andal untuk mengukur konstruk yang dimaksud.

Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi hubungan antara dimensi kepribadian dan perilaku agresif mengemudi di Gorontalo. Berikut adalah hasil korelasi antar variabel:

Tabel 3. Hubungan Antar Variabel

		r	sig
Sperman'rho	ADBS dan <i>Conscientiousness</i>	-.400	.000
	ADBS dan <i>Agreeableness</i>	-.389	.000
	ADBS dan <i>Openness to Experience</i>	-.224	.002
	ADBS dan <i>Extraversion</i>	-.178	.017
	ADBS dan <i>Neuroticsim</i>	.435	.000

Berdasarkan hasil analisis korelasi Spearman, ditemukan hubungan yang signifikan antara ADBS dengan seluruh dimensi kepribadian dalam model *Big Five Personality* (*Conscientiousness*, *Agreeableness*, *Openness to Experience*, *Extraversion*, dan *Neuroticism*). Temuan ini mengindikasikan bahwa perilaku agresif mengemudi dipengaruhi oleh ciri-ciri kepribadian tertentu. Hasil menunjukkan korelasi negatif yang signifikan antara perilaku agresif mengemudi dan dimensi *conscientiousness* ($r = -0,400$, $p = 0,000$). Korelasi negatif ini menunjukkan bahwa individu dengan skor rendah pada *conscientiousness* cenderung lebih impulsif, kurang terorganisasi, dan lebih mungkin terlibat dalam perilaku agresif mengemudi. Temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh Dahlen dan White (2021), yang menunjukkan bahwa individu dengan tingkat *conscientiousness* rendah lebih rentan terhadap perilaku impulsif dan agresi di jalan.

kemudian ditemukan hubungan antara perilaku agresif mengemudi dan *Agreeableness* ($r = -0,389$, $p = 0,000$). Temuan ini konsisten dengan studi Sullman et al. (2019) yang menyatakan bahwa individu dengan skor rendah pada *Agreeableness* cenderung kurang empati, lebih mudah frustrasi, dan lebih mungkin menunjukkan perilaku agresif saat mengemudi. Hal ini mencerminkan bahwa sifat ramah dan empati dapat menjadi protektif terhadap perilaku agresif mengemudi. Selanjutnya berdasarkan hubungan antara perilaku agresif mengemudi dan kepribadian *Openness to Experience* didapatkan memiliki hubungan yang negative ($r = -0,224$, $p = 0,002$). Walaupun kekuatannya lemah, hasil ini mendukung

penelitian dari Büscher et al. (2020), yang menemukan bahwa individu dengan keterbukaan rendah mungkin kurang fleksibel dalam menghadapi situasi lalu lintas yang kompleks, yang dapat memicu agresi.

Pada kepribadian *Extraversion* hasil menunjukkan terdapat hubungan negatif dengan perilaku agresif mengemudi ($r = -0,178$, $p = 0,017$). Hubungan ini relatif lemah, tetapi tetap penting karena menggambarkan bahwa individu dengan tingkat *extraversion* rendah mungkin cenderung menarik diri secara sosial atau merasa kurang nyaman di jalan, sehingga berkontribusi pada perilaku agresif. Temuan ini mendukung penelitian Ehsani et al. (2018), yang menemukan bahwa tingkat *Extraversion* memengaruhi cara individu menghadapi stres saat mengemudi. Terakhir hubungan dengan *Neuroticism* Sebaliknya, ditemukan korelasi positif yang signifikan antara perilaku agresif mengemudi dan *neuroticism* ($r = 0,435$, $p = 0,000$). Temuan ini konsisten dengan penelitian Chen dan Zhao (2020), yang menyebutkan bahwa individu dengan tingkat *neuroticism* tinggi lebih mudah merasa cemas, frustrasi, dan marah, sehingga lebih cenderung menunjukkan agresi di jalan.

Penelitian ini menemukan bahwa dimensi *Openness to Experience* memiliki hubungan yang lebih lemah dengan perilaku agresif mengemudi dibandingkan penelitian sebelumnya di konteks budaya lain. Hal ini mungkin mencerminkan peran budaya lokal Gorontalo yang cenderung menekankan nilai-nilai konservatif dan tradisional, yang membatasi pengaruh keterbukaan terhadap pengalaman baru pada perilaku sehari-hari. Penulis sadari masih terdapat kekurangan maka penelitian selanjutnya disarankan untuk dapat mengeksplorasi peran nilai-nilai budaya lokal secara lebih mendalam, misalnya dengan mengukur moderasi nilai-nilai budaya terhadap hubungan kepribadian dan perilaku agresif. Selain itu juga dapat disarankan untuk memperluas sampel dengan melibatkan wilayah lain di Indonesia untuk melihat apakah temuan ini berlaku secara universal.

SIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku agresif mengemudi memiliki hubungan signifikan dengan dimensi kepribadian dalam model Big Five. *Conscientiousness* dan *Agreeableness* memiliki hubungan negatif yang cukup kuat, menunjukkan pentingnya sifat-sifat seperti kedisiplinan dan empati dalam mencegah perilaku agresif. *Neuroticism* muncul sebagai faktor dominan dengan hubungan positif, mengindikasikan bahwa emosi yang tidak

stabil memainkan peran besar dalam perilaku agresif saat mengemudi. Hasil ini menegaskan perlunya pendekatan yang mempertimbangkan aspek kepribadian dalam mengurangi perilaku agresif di jalan.

Berdasarkan penelitian ini dapat disarankan secara praktis diperlukan pelatihan pengelolaan emosi bagi pengemudi yang cenderung memiliki tingkat neuroticism tinggi untuk membantu mereka mengontrol reaksi emosional di jalan. Kemudian untuk penelitian lanjutan diharapkan melibatkan analisis lintas budaya untuk mengeksplorasi apakah temuan ini berlaku di berbagai konteks sosial dan budaya.

REFERENSI

- Ayuningtyas, A. (2024). Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2023 Tertinggi dalam 5 Tahun Terakhir. *Tribunnews*.
- Barlett, C. P., & Anderson, C. A. (2012). Direct and indirect relations between the Big 5 personality traits and aggressive and violent behavior. *Personality and Individual Differences*, 52(8), 870-875.
- Büscher, R., Wiedemann, A. U., & Li, M. (2020). The role of openness to experience in driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 50(5), 287-299.
- Chen, Y., & Zhao, X. (2020). Neuroticism and aggressive driving behavior: The mediating role of negative emotional states. *Accident Analysis & Prevention*, 144, 105611.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2021). The Big Five and aggressive driving: A meta-analysis. *Personality and Individual Differences*, 168, 110303.
- Ehsani, J. P., Li, K., & Simons-Morton, B. G. (2018). The influence of personality on driving behavior among teenagers: A longitudinal study. *Journal of Adolescent Health*, 62(1), 37-43.
- Erwin, A., Martha, S., & Tanan, N. (2019). Analisis faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan tol. *Jurnal Transportasi*, 19(2), 123-134.
- Feist, J., & Feist, G. J. (2021). *Theories of Personality* (10th ed.). McGraw-Hill Education.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25* (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hasan, M., Ahmed, S., & Khan, S. (2014). Aggressive driving behavior: A study of drivers in Dhaka City. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 2(1), 1-10.

- Hasanah, N., & Agung, I. (2022). Hubungan antara conscientiousness dengan perilaku aggressive driving pada pengemudi ojek online. *Jurnal Psikologi Talenta*, 8(1), 45-56.
- Hidayat, D. (2015). *Psikologi Kepribadian*. PT Remaja Rosdakarya.
- Horáková, M. (2022). Personality predictors of aggressive driving: The role of the Big Five. *Journal of Safety Research*, 81, 1-8.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5(2), 193-202.
- Maelana, D., & Wibowo, S. S. (2023). Perilaku berkendara dan faktor penyebab kecelakaan di daerah perkotaan. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil dan Transportasi*, 11(1), 77-89.
- Marroli, J. (2017). Tiga Orang Tewas per Jam Akibat Kecelakaan Lalu Lintas. *Kompas.com*.
- Marsaid, M., Setyowati, L., & Zainafree, I. (2013). Analisis faktor penyebab kecelakaan lalu lintas (Studi kasus di Kota Semarang). *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 15(2), 155-164.
- Martono, N. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder*. PT RajaGrafindo Persada.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric Theory* (2nd ed.). McGraw-Hill.
- Nu'man, A. H., & Ramdhani, N. (2020). Adaptasi alat ukur Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) dalam konteks Indonesia. *Jurnal Psikologi Ulayat*, 7(2), 210-225.
- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1839-1854.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research & Evaluation Methods* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Pervin, L. A., Cervone, D., & John, O. P. (2010). *Personality: Theory and Research* (11th ed.). John Wiley & Sons.
- Ramdhani, N. (2012). Adaptasi Big Five Inventory (BFI) ke dalam Bahasa Indonesia. Skripsi. Universitas Indonesia.
- Setyowati, L., Erwin, A., & Marsaid, M. (2018). Faktor manusia sebagai penyebab utama kecelakaan lalu lintas: Sebuah tinjauan literatur. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 16(1), 45-56.
- Shen, B., Qu, W., Ge, Y., Sun, X., & Zhang, K. (2018). The relationship between personalities and self-report aggressive driving behavior in Chinese drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 112, 71-78.
- Soffania, A. (2019). Pengaruh Faktor Individu dan Lingkungan terhadap Perilaku Aggressive Driving. Tesis. Universitas Gadjah Mada.

- Sullman, M. J., Stephens, A. N., & Yong, M. (2019). The Big Five personality factors and their relationship to aggressive driving in Malaysia. *IATSS Research*, 43(4), 253-259.
- Tangahu, F. (2024). 137 Kecelakaan Terjadi di Gorontalo dalam 4 Bulan, 43 Orang Meninggal. *TribunGorontalo.com*.
- World Health Organization (WHO). (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. WHO.
- Yao, L., & Wu, C. (2012). Traffic safety for electric bike riders in China: Attitudes, risk perception, and aberrant riding behaviors. *Transportation Research Record*, 2314(1), 49-56.
- Zainafree, I., Martha, S., & Setyowati, L. (2022). Peran aspek perilaku pengemudi dalam keselamatan jalan: Sebuah studi empiris. *Jurnal Manajemen Transportasi*, 24(3), 201-215.