

Hubungan antara locus of control dan tipe kepribadian ~ dengan persepsi beban kerja pada pengemudi bus malam jurusan Solo-Jakarta.

Wisnu Zaroh, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20344722&lokasi=lokal>

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas darat hingga akhir tahun 1988 masih menunjukkan angka yang cukup tinggi, yaitu 31.657 kejadian dengan kerugian material sekitar Rp. 27.259.567.000 (Data Statistik Dephub., 1998). Kecelakaan yang dilakukan pengendara lalu lintas jalan raya menurut Mc Cormick dan Sanders (1988), Order dan Spincer (dalam Mc Cormick dan Sanders, 1988) Goldenson (1970) disebabkan oleh faktor teknoiogis, lingkungan, dan manusia. Dari kasus kecelakaan pengendara lalu lintas 85 % karena faktor manusia (human error).

Kecelakaan pada pengendara lalu lintas jalan raya yang diakibatkan oleh faktor manusia tidak terlepas dari pengaruh kepribadian, demikian dikatakan Mc Cormick dan Sanders (1986), Wtrawan (1996) Menurut Grandjean (1988). Mc Cormick dan Sanders (1988), Singleton (1989), Bridger (1995), bahwa kecelakaan secara umum dapat diprediksi melalui beban kerjanya. Dan menurut Wilson dan Corleet (1990) dan Robin (1996), ada beberapa variabel yang memperlunak beban kerja, antara lain usia, pengalaman kepribadian, Locus of Control, motivasi. Penelitian ini ingin melihat hubungan Locus of Control dan tipe kepribadian dengan persepsi beban kerja pada pengemudi bus malam jurusan Solo-Jakarta serta pengalaman dan usia sebagai variabel moderator. Subyek yang dipilih dalam penelitian ini adalah pengemudi bus malam yang mengemudikan jenis bus AC pada P.O. ROSALIA INDAH Solo, sebanyak 70 penemudi bus malam. Untuk mengungkap data-data variabel penelitian kepada mereka diberikan kuesioner berupa Locus of Control, tipe kepribadian, dan persepsi beban kerja pengemudi bus malam.

Sebelum alat ukur ini digunakan, terlebih dahulu dilakukan perhitungan validitas dan reliabilitas alat ukur penelitian. Validitas dan reliabilitas alat ukur Locus of Control dan tipe kepribadian menggunakan data validitas dan reliabilitas yang telah pakai peneliti lain. Sedangkan alat ukur persepsi pengemudi bus malam dicari nilai S (Scale Values) dan nilai Q.

Metode analisis menggunakan metode Multiple Regression yang berguna untuk menguji korelasi dari variabel penelitian. Sedangkan untuk melihat perbedaan variabel penelitian menggunakan analisis varian. Dari hasil analisis Multiple Regression diperoleh Ada hubungan yang bermakna antara Locus of Control dan tipe kepribadian yang dipengaruhi usia dan pengalaman kerja dengan persepsi beban kerja pada pengemudi bus malam dengan

$R = 0.238$ dan $F = 5.084$ $P < 0.005$. Kemudian diperoleh $R = 0.004$ dan $F = 0.129$ $P > 0.005$ yang berarti tidak ada hubungan antara Locus of Control dan tipe kepribadian yang dikendalikan. Usia dan pengalaman kerja dengan persepsi beban kerja pengemudi bus malam. Dari analisis varian diperoleh $F = 28.654$ dan (Mean Internal = 7.0381 dan Mean External = 6.53000 $P < 0.005$ yang berarti ada perbedaan bermakna persepsi beban kerja antara Internal Locus of Control dengan External Locus of Control pada pengemudi bus malam. Selanjutnya diperoleh $F = 9.781$ dan (Mean tipe A = 5.8004 dan Mean tipe B = 6.6794) yang berarti ada perbedaan yang bermakna persepsi beban kerja antara kepribadian tipe A dengan kepribadian tipe B pada pengemudi bus malam. Sedangkan hasil analisis hubungan masing-masing variabel adalah sebagai berikut; ada hubungan bermakna hubungan antara Internal Locus of control dengan persepsi beban kerja $R = 0.211$ dan $F = 0.260$ dengan arah koefisien korelasi positif, tidak ada hubungan yang bermakna antara External Locus of Control dengan persepsi beban kerja $R = 0.155$ dan $F = 1.492$ dengan arah koefisien korelasi negatif, ada hubungan yang bermakna antara tipe A kepribadian dengan persepsi beban kerja $R = 0.324$ dan $F = 18.195$ dengan arah koefisien korelasi negatif, tidak ada hubungan antara kepribadian tipe B dengan persepsi beban kerja $R = 0.066$ dan $F = 1.976$. Kemudian tidak ada hubungan usia dengan persepsi beban kerja $R = 0.071$ dan $F = 5.126$ dengan arah koefisien korelasi negatif, tidak ada hubungan pengalaman kerja dengan persepsi beban kerja $R = 0.043$ dan $F = 3.055$. Saran yang diajukan untuk peneliti lain adalah pertama penggunaan kuesioner persepsi beban kerja dengan menggunakan metode skala Thorstone's tampaknya kurang tepat, karena terbukti bahwa pada item yang ekstrem jawaban subyek mengelompok. Kedua hendaknya motivasi dijadikan sebagai variabel moderator.