

**NASKAH PUBLIKASI**

**HUBUNGAN ANTARA KEPERIBADIAN NARSISTIK DAN PERILAKU  
MENGEMUDI BERISIKO PADA REMAJA DI KABUPATEN SLEMAN**



Oleh :

Hanif Paramasatya Pratama

Tobagus Mohammad Nu'man



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI**

**FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2018**

**NASKAH PUBLIKASI**

**HUBUNGAN ANTARA KEPERIBADIAN NARSISTIK DAN PERILAKU  
MENGEMUDI BERISIKO PADA REMAJA DI KABUPATEN SLEMAN**

Telah disetujui pada tanggal

09 FEB 2018

---

Dosen Pembimbing



Tobagus Mohammad Nu'man S.Psi., M. Psi

# NARCISSISTIC PERSONALITY AND RISKY DRIVING AMONG ADOLECENT IN SLEMAN

Hanif Paramasatya Pratama

Tobagus Mohammad Nu'man

## **ABSTRACT**

This research aims to know narcissistic personality and risky driving among adolescent in Sleman. The hypothesis of this research is that there is a positive relationship between narcissistic personality and risky driving among adolescent in Sleman. The subjects of this research were 50 students of SMA N 1 Ngaglik. The instruments used in this research were NPI 16 designed by Ames, Rose, and Anderson to measure narcissistic personality and Iversen's scale to measure risky driving. Analysis in this research with Spearman's Rho technique showed that there isn't positive relationship between narcissistic personality and risky driving among adolescent in Sleman with coefficient correlation  $r = -0,154$  and  $p = 0,114$  ( $0 > 0,01$ ). It means the hypothesis is not accepted.

**Keywords :** Narcissistic personality, Risky driving, Adolescent.

## Pengantar

Angka kecelakaan kendaraan bermotor yang terjadi di Indonesia dapat dibilang tinggi baik itu motor, mobil atau kendaraan angkutan umum lainnya. Berdasarkan data yang diperoleh dari ([www.korlantas-irsms.info](http://www.korlantas-irsms.info)) dalam rentang waktu per tiga bulan yang dimulai dari bulan Juni 2016 hingga Desember 2017 terjadi kecelakaan lalu lintas rata-rata sebesar 27.000 kecelakaan dengan korban meninggal rata-rata sebesar 7000 korban. Data yang diperoleh juga menunjukkan bahwa tipe kendaraan roda dua yang paling banyak menyumbang angka kecelakaan tertinggi sebesar 36.000 kecelakaan. Sepeda motor memiliki risiko tertinggi terhadap kecelakaan dapat dikarenakan jumlahnya yang banyak dan juga dari faktor pengemudi yang menjadi penyebab utama.

Data juga menunjukkan kecelakaan berdasarkan kelompok umur dan jenis kelamin baik itu korban atau pelaku, data yang tertinggi menunjukkan bahwa kelompok umur 15 hingga 19 tahun merupakan kelompok umur terbanyak yang mengalami kecelakaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan Brookland (2008) remaja pengendara sepeda motor memiliki angka statistik kecelakaan tertinggi dalam suatu negara. Penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa laki-laki lebih banyak mengalami kecelakaan bermotor dibandingkan perempuan (Rhodes & Pivik, 2011). Kejadian lakalantas di wilayah Polda DIY dapat dibilang tidak begitu banyak dibandingkan dengan kasus di provinsi lainnya, hal tersebut dapat dikarenakan karena luas wilayah dan jumlah penduduk yang tidak terlalu banyak dibandingkan dengan provinsi lain seperti sumatra utara, jawa barat, jawa tengah dan jawa timur ([www.korlantas-irsms.info](http://www.korlantas-irsms.info)).

Tipe pelanggaran yang terjadi berdasarkan data yang diperoleh paling besar adalah tidak memiliki SIM. Tipe pelanggaran lainnya antara lain melanggar batas kecepatan maksimum dan minimum atau dengan kata lain mengebut. Jenis pelanggaran lainnya yaitu mengemudi secara tidak wajar atau melakukan hal lainnya yang dapat mengganggu konsentrasi berkendara seperti SMS, telepon dan lain sebagainya yang dapat menimbulkan risiko kecelakaan. Tidak memenuhi persyaratan perlengkapan kendaraan seperti tidak memakai spion dengan lengkap, modifikasi kendaraan, tidak membawa peralatan darurat seperti segitiga pengaman dan tidak memiliki surat-surat kendaraan yang sah. Tiga dari lima hal yang dilakukan tersebut dapat dikatakan sebagai mengemudi yang berisiko karena pengemudi melakukan tindakan yang dapat membahayakan dirinya dan orang lain dengan melanggar peraturan lalu lintas. Risiko dalam mengemudi tersebut menyumbang 90-95% dari kecelakaan yang terjadi (Constantinou, 2011).

Penjelasan mengenai *risky driving* menurut Hirschberger, dkk (Amirfakhraei, Taghinejad & Sadeghifar, 2013) merupakan perilaku membahayakan diri yang tidak disengaja. Sedangkan menurut Karlsson (Shams & Movaghar, 2009) *risky driving* di definisikan sebagai perilaku mengemudi yang menempatkan pengemudi dalam risiko kematian yang melibatkan pelanggaran hukum. Menurut Jessor dan Jessor (Beeg & Langely, 2001) *risky driving* dianggap sebagai sindrom perilaku yang sudah dapat dikatakan sebagai suatu masalah. Penelitian yang dilakukan oleh Li., Bai., Siebers dan Wagner (2014) menunjukkan bahwa mengebut, berganti jalur untuk mengambil keuntungan lebih,

menambah kecepatan dan berkendara di bahu jalan merupakan indikasi dari *risky driving*.

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya *risky driving* diantaranya usia, jenis kelamin, kemampuan mengemudi dan suasana hati (Li, Ba., Siebers & Wagner, 2014). Jenis kelamin berkaitan dengan *risky driving* karena sejalan dengan penelitian yang menyebutkan pengemudi laki-laki tiga kali lipat lebih banyak melakukan perilaku tersebut dibandingkan pengemudi perempuan (Rhodes & Pivik, 2011). Data usia yang didapatkan juga menunjukkan rentang umur yang paling banyak mengalami kecelakaan ([www.korlantas-irsms.info](http://www.korlantas-irsms.info)). Penelitian lain menyebutkan bahwa pengemudi remaja belum memiliki kemampuan mengemudi yang tinggi dan cenderung meremehkan bahaya (Constantinou, 2011). Suasana hati atau mood yang negatif akan berdampak pada perilaku mengemudi di jalan raya dan akan menimbulkan risiko yang lebih tinggi (Li, Bai, Siebers & Wagner, 2014).

Selain itu penelitian yang dilakukan oleh Arnet (Ferreira, Martinez & Guisande, 2009) menyebutkan bahwa faktor kepribadian seperti mencari sensasi, mengemudi dengan kemarahan dan narsistik mendapat banyak perhatian yang dikaitkan dengan *risky driving*. Penelitian yang pernah dilakukan (Rahman, 2014) mengenai kepribadian dikaitkan dengan *dangerous driving behaviour* yang ditinjau dengan *big five factors personality* menyatakan terdapat perbedaan yang signifikan. Dula dan Geller (Rahman, 2014) menyebutkan *risky driving* merupakan salah satu dari tiga dimensi dalam *dangerous driving behaviour*. Banyak penelitian yang menghubungkan *driving behaviour* dengan kepribadian

karena menurut Arthur dkk (Edward, dkk. 2013) kepribadian dapat merefleksikan keputusan yang dibuat oleh pengendara di jalan raya

Kepribadian manusia memiliki berbagai macam tipe, salah satunya tipe kepribadian narsistik. Menurut (Apsari, 2012) kecenderungan narsistik merupakan suatu pertahanan diri yang bertujuan untuk melindungi dan menghargai diri dengan memusatkan perhatian kepada diri sendiri. Individu dengan kepribadian kecenderungan narsistik akan melakukan sesuatu yang berlebih dari orang lain demi mendapat ketakjuban dari orang lain yang melihatnya dari penampilan fisik atau hal-hal yang dilakukannya, serta terobsesi untuk menunjukkan kehebatan dan pesona diri dengan melakukan hal yang unik dibandingkan orang lain (Suhartanti, 2016).

Pengemudi dengan tingkat narsistik yang tinggi cenderung lebih agresif pada saat mengemudi atau *aggressive driving* (Lusman, Wiesental & Flett, 2010). Perilaku tersebut menurut Levin dan McDevitt (Edward, dkk., 2013) terjadi karena seseorang yang melakukan agresi memiliki harga diri yang rendah. Menurut Bushman dan Baumeister (Edward, dkk., 2013) agresi dilakukan individu dengan tingkat harga diri rendah sebagai upaya untuk meningkatkan harga diri atau, untuk menjatuhkan harga diri orang lain. Kartono menyebutkan bahwa kecenderungan narsistik dapat mengarahkan tingkah laku aktif terhadap lingkungan (Apsari, 2012). Perilaku tersebut termasuk dalam lingkungan lalu lintas pada saat berkendara karena tingkah laku tersebut dapat diamati seperti halnya mengebut, berganti jalur secara mendadak, melanggar rambu lalu lintas dan lain sebagainya.

Berdasarkan penjelasan tersebut diasumsikan dengan tingkat kecenderungan narsistik yang tinggi mempengaruhi mengemudi agresif yang juga dapat mempengaruhi tingkat *risky driving* yang tinggi juga. Karena menurut Arthur (Edward, dkk., 2013) *aggressive driving* berhubungan dengan *risky driving*.

## **Metode Penelitian**

### *Subjek Penelitian*

Subjek yang dikenakan dalam penelitian ini adalah remaja yang sudah mengendarai sepeda motor di Kabupaten Sleman

### *Identifikasi Variabel Penelitian*

1. Variabel Tergantung : Perilaku Mengemudi Berisiko
2. Variabel Bebas : Kepribadian Narsistik

### *Definisi Operasional Variabel Penelitian*

1. Perilaku Mengemudi Berisiko

Mengemudi berisiko (*risky driving*) menurut Iversen (2004) merupakan perilaku mengemudi yang membahayakan bagi diri sendiri dan orang lain, serta ditandai dengan adanya berbagai pelanggaran aturan lalu lintas. Iversen (2004) menjelaskan bahwa *risky driving* memiliki tujuh aspek diantaranya adalah *Violation of traffic rules/speeding, Reckless driving/funriding, Not using seat belts, Cautious and watchful driving, Drinking and driving, Attentiveness towards children in traffic, Driving below speed limits*

## 2. Kepribadian Narsistik

Menurut Raskin dan Terry (1988) narsisme sebagai kekaguman pada diri sendiri yang ditandai dengan kecenderungan menilai dirinya secara berlebihan, suka menjadi pusat perhatian, kurang suka dikritik mengenai dirinya, memiliki hubungan dengan orang lain yang lebih mengutamakan dirinya sendiri, eksploitatif dan kurang memiliki empati.

### *Metode Pengumpulan Data*

Metode pengumpulan data yang akan dilakukan oleh peneliti dalam penelitian ini menggunakan angket atau kuesioner dengan tujuan untuk mendapat jenis data kuantitatif. Alasan yang mendasari penggunaan metode ini karena peneliti dapat memasukan data penelitian lebih cepat dan praktis serta mencapai objektivitas tinggi. Metode pengukuran disusun berdasarkan aspek yang mengacu dengan mengemudi berisiko. Skala pengukuran harus memiliki validitas dan reliabilitas yang baik.

### 1. Skala Mengemudi Berisiko

Alat ukur yang digunakan dalam pengukuran mengemudi berisiko dalam penelitian ini adalah seperti penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Iversen (2004) yaitu *Risky Driving Behavior*. Skala ini terdiri dari 24 pernyataan yang terbagi dalam 7 butir aitem *favorable* dan 17 butir aitem *unfavorable*

## 2. Skala Kepribadian Narsistik

Alat ukur yang digunakan dalam pengukuran kepribadian narsistik menggunakan alat ukur penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh Raskin dan Terry (1988) yaitu *Narsistic Personality Inventory* (NPI) terdiri dari 40 pernyataan, kemudian alat ukur NPI dimodifikasi menjadi 16 pernyataan yang dikembangkan oleh Ames, Rose dan Anderson (2006). Pengukuran kepribadian narsistik pada penelitian ini adalah dengan menggunakan skala *force choice*.

### *Metode Analisis Data*

Penelitian termasuk dalam kategori penelitian korelasional, yaitu mencari hubungan antara dua variabel. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja. Analisis data akan dilakukan dengan menggunakan program *SPSS version 16.0 for windows*.

## **Hasil Penelitian**

### *Deskripsi Subjek Penelitian*

#### 1. Deskripsi Subjek Penelitian

Subjek penelitian yang digunakan adalah remaja siswa di SMA N 1 Ngaglik. Subjek penelitian berjumlah 50 subjek dengan rentang usia 14-18 tahun. Deskripsi data berdasarkan usia dapat dilihat melalui table berikut:

Tabel 1 Distribusi Usia Subjek Penelitian

<b>Usia (tahun)</b>	<b>Jumlah Subjek</b>	<b>Persentase (%)</b>
14	1	2 %
15	18	36 %
16	12	24 %
17	15	30 %
18	4	8 %
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100 %</b>

### *Hasil Pengujian Hipotesis*

Hasil dari uji asumsi terhadap penelitian ini didapatkan hasil normalitas dan linieritas terhadap kedua variabel. Kedua variabel menunjukkan bahwa sebaran data terdistribusi secara normal akan tetapi tidak menunjukkan linieritas antar kedua variabel.

Tabel 2 Hasil Uji Normalitas Data Penelitian

<b>Variabel</b>	<b>Skor KS-Z</b>	<b>p</b>	<b>Kategori</b>
<i>Risk Driving</i>	0.096	0.200	Normal
Narsistik	0.116	0.093	Normal

<b>Variabel</b>	<b>Koefisien Linieritas (F)</b>	<b>Signifikansi (p)</b>	<b>Kategori</b>
<i>Risk Driving</i>	1.318	0.256	Tidak Linier
Narsistik			

*Linieritas Risk Driving dan Narsistik*

T

abel  
3  
Has  
il  
Uji

Hipotesis yang di ajukan dalam penelitian ini adalah adanya hubungan positif antara narsistik dan *risky driving*. Semakin tinggi narsistik maka semakin tinggi *risky driving*. Sebaliknya, semakin rendah narsistik, maka semakin rendah *risky driving*. Berikut hasil uji hipotesis mengemudi berisiko dan kepribadian narsistik :

Tabel 4 *Korelasi Risky Driving dan Narsistik*

Variabel	r	r <sup>2</sup>	p	Keterangan
Risk Driving Narsistik	-0,154	0,024	0,114 (0 > 0,01)	Tidak Signifikan

Berdasarkan hasil analisis data diperoleh nilai koefisien  $r = -0,154$  dengan  $p = 0,114$  ( $0 > 0,01$ ). Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang positif antara narsistik dan *risky driving*. Oleh karena itu, hipotesis yang diajukan oleh peneliti tidak dapat diterima atau **ditolak**.

Selanjutnya, peneliti melakukan kategorisasi mengemudi berisiko dan kepribadian narsistik sebagai berikut:

Tabel 5 *Kategorisasi Data Penelitian*

Risk Driving		Kategorisasi	Narsistik	
Frekuensi	(%)		Frekuensi	(%)
9	18	Sangat Rendah	6	12
10	20	Rendah	13	26

10	20	Sedang	10	20
11	22	Tinggi	8	16
10	20	Sangat Tinggi	13	26
50	100%	<b>Total</b>	50	100%

### *Analisis Tambahan*

Analisis tambahan pada penelitian ini dilakukan untuk mengetahui lebih dalam hubungan antara kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko meliputi aspek-aspek dari narsistik berdasarkan hasil korelasi terhadap mengemudi berisiko meliputi *authority*, *self sufficiency*, *superiority*, *exhibitionism*, *exploitiveness* dan *entitlement*.

Tabel 6 *Analisis per aspek narsistik terhadap risky driving*

<b>No</b>	<b>Aspek</b>	<b>Correlation coefficient</b>	<b>Significant</b>
<b>1</b>	<i>authority</i>	-.044	.381
<b>2</b>	<i>self sufficiency</i>	-.126	.192
<b>3</b>	<i>superiority</i>	.021	.443
<b>4</b>	<i>exhibitionism</i>	-.084	.282
<b>5</b>	<i>exploitiveness</i>	-.186	.098
<b>6</b>	<i>entitlement.</i>	-.069	.317

Tabel diatas menunjukkan analisis per aspek yang dimiliki narsistik terhadap mengemudi berisiko. Terlihat *correlation coefficient* yang dimiliki tiap aspek memiliki nilai yang negatif kecuali pada aspek *superiority* yang menunjukkan nilai yang positif terhadap mengemudi berisiko. Hal tersebut berarti sejalan dengan hipotesis yang diajukan.

## **Pembahasan**

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk menguji hipotesis apakah ada hubungan antara kepribadian narsistik dan perilaku mengemudi berisiko *risky driving* pada remaja di Kabupaten Sleman. Jumlah subjek yang terlibat dalam penelitian yang dilakukan ini sebanyak 50 subjek yang telah dilakukan di SMA N 1 Ngaglik. Usia subjek dalam penelitian ini memiliki rentang antara 14 hingga 18 tahun dimana sebagian besar subjek berusia 15 tahun (lihat tabel 5 ). Berdasarkan sebaran usia antara 14 hingga 18 tahun menurut peneliti sudah dapat dikategorikan sebagai remaja itu sendiri karena menurut Jean Jacques Rousseau (Ikalor, 2013) rentang usia pada masa remaja adalah 15-24 tahun. Selain itu jumlah antara laki-laki dan perempuan hampir sepadan sebanyak 52% laki-laki dan 48% perempuan (lihat tabel 6 )

Pada penelitian ini, kepribadian narsistik atau *narcistic personality* dapat diartikan sebagai kepribadian yang menunjukkan seseorang melakukan perilaku yang hebat dan berlebihan dalam mendeskripsikan dirinya serta kurang dapat menerima masukan atau intervensi dari orang lain. Sedangkan perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku mengemudi yang dapat membahayakan jiwa pengemudi dan orang lain tanpa disadari atau tanpa sengaja yang dilakukan oleh pengemudi tersebut.

Berdasarkan hasil uji normalitas yang dilakukan dilakukan pada variabel narsistik menunjukkan nilai  $p = 0.093$  ( $p > 0.05$ ). Hasil dari variabel mengemudi berisiko menunjukkan nilai  $p = 0.200$  ( $p > 0.05$ ). Hasil tersebut menunjukkan data antara kepribadian narsistik dan mengemudi berisiko

terdistribusi dengan normal. Uji linieritas yang telah dilakukan pada kedua variabel ini menunjukkan nilai koefisien 1.318 dengan nilai  $p = 0.256$  ( $p > 0.05$ ), dengan kata lain tingkat korelasi antara *risk driving* dan narsistik bersifat tidak linier. Hal ini menyebabkan peneliti melakukan uji hipotesis menggunakan analisis statistik *Spearman's Rho*.

Hasil analisis uji hipotesis dalam penelitian ini menghasilkan nilai koefisien  $r = -0,154$  dengan  $p = 0,114$  ( $0 > 0,01$ ). Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan positif antara kepribadian narsistik dengan perilaku mengemudi berisiko sehingga hipotesis yang berbunyi terdapat hubungan positif antara kepribadian narsistik dan perilaku mengemudi berisiko ditolak (tabel 12). Hasil tersebut mengartikan tingkat narsistik yang tinggi membuat risiko mengemudi semakin rendah akan tetapi hal tersebut juga belum dapat terbukti karena nilai  $p$  tidak lebih kecil dari 0,01.

Penelitian tentang pengaruh kepribadian narsistik terhadap mengemudi berisiko atau *risky driving* belum dapat banyak ditemui. Penelitian mengenai kepribadian narsistik pada perilaku mengemudi yang berbahaya atau *dangerous driving* lebih banyak dapat dijumpai pada *aggressive driving* seperti penelitian yang dilakukan oleh Lusman, Wiesental & Flett (2010) yang mengemukakan bahwa pengemudi dengan tingkat narsistik yang tinggi akan lebih memiliki perilaku agresif dalam mengemudi. Selain itu pengemudi yang memiliki tingkat narsistik yang tinggi menurut Schreer (2002) melihat perilaku pengendara lain sebagai ancaman dan membuat dirinya berusaha untuk meningkatkan keamanan dirinya dengan cara melakukan pembalasan.

Dengan kata lain menurut penelitian di atas, seseorang dengan kepribadian narsistik yang tinggi dapat memiliki tingkat agresif serta memiliki kecenderungan untuk melakukan pembalasan.

Bila kita lihat dari perilaku mengemudi berisiko dan perilaku mengemudi agresif, terdapat suatu perbedaan dalam konteks perilaku yang dilakukan melibatkan orang lain atau tidak melibatkan orang lain. Perlu kita telaah kembali perilaku mengemudi agresif berdasarkan definisi menurut Tasca (Utari, 2016) merupakan suatu perilaku yang timbul secara sengaja kemudian dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan dapat dimotivasi oleh perasaan permusuhan dan kekesalan. Sedangkan mengemudi berisiko itu sendiri menurut Willemsen (Rahman, 2014) mengemudi berisiko merupakan perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak ditujukan secara langsung untuk menyakiti atau mencekakan orang lain ataupun dirinya sendiri.

Berdasarkan kedua definisi diatas, kita dapat menarik sesuatu bahwa mengemudi agresif memerlukan subjek lain atau orang lain untuk melancarkan aksinya, karena individu tersebut memiliki suatu sasaran atas agresi yang akan dilakukannya. Sedangkan mengemudi berisiko tidak memerlukan subjek atau orang lain untuk dapat dikatakan sebagai mengemudi yang berisiko karena dari definisi yang dijelaskan mengemudi berisiko timbul dari pengendara yang tidak memiliki tujuan langsung untuk mencelakakan atau menyakiti orang lain. Berdasarkan hubungan dengan orang lain bila dilihat dari definisi aspek-aspek narsistik (lihat aspek) superiority dan self sufficiency berdasarkan definisi dapat kita artikan sebagai aspek yang bersifat

timbul tanpa melibatkan orang lain. Analisis per aspek yang dilakukan juga menunjukkan hasil yang positif terhadap mengemudi berisiko (tabel 13).

Hasil dari penelitian lain yang meneliti mengenai narsistik dan *anger driving* juga ditemui yang dilakukan oleh Hennessy (2016). Hasil dari penelitian yang dilakukan Hennessy (2016) menunjukkan, dari ketujuh aspek yang dimiliki narsistik, aspek *superiority* dan *entitlement* memiliki nilai  $p < 0,05$ . Hal tersebut menunjukkan aspek tersebut dapat berkaitan positif dengan *anger driving*. Hal tersebut dapat terjadi karena individu dengan *superiority* dan *entitlement* yang tinggi cenderung melihat orang yang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi atau rendah dapat memicu kemarahannya (Hennessy, 2016).

Secara menyeluruh, narsistik pada penelitian ini menunjukkan hasil yang negatif akan tetapi bila dipilah per aspek, penelitian ini juga menunjukkan hal yang serupa dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Hennessy (2016). Aspek dari narsistik yaitu *superiority* mendapatkan hasil hubungan yang dapat positif dibandingkan dengan hasil dari aspek yang lain yang menunjukkan hasil yang negatif. Hal tersebut menurut Hennessy (2016) dapat disebabkan karena orang dengan *superiority* yang tinggi merasa dirinya memiliki hak di jalan dan mereka merasa memiliki keistimewaan dibandingkan dengan pengendara lain. Oleh karena itu, *superiority* pada narsistik dapat lebih mempengaruhi secara positif terhadap mengemudi berisiko.

Pada proses pengambilan data tentunya peneliti menemukan beberapa kelemahan. Kelemahan dalam penelitian ini adalah keterbatasan peneliti

karena tidak mengetahui apakah subjek mengisi kuesioner dengan jawaban sesuai dengan apa yang dirasakan atau dilakukan oleh subjek. Hal tersebut karena peneliti yang menggunakan waktu mata pelajaran bimbingan konseling yaitu waktu dimana subjek baru saja melaksanakan mata pelajaran olahraga yang dapat mempengaruhi subjek karena faktor kelelahan fisik. Kemudian waktu interaksi yang terbatas dari subjek dan peneliti karena waktu mata pelajaran bimbingan konseling hanya 30 menit dan waktu izin yang diberikan untuk pengambilan data berada di awal mata pelajaran tersebut.

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa perilaku narsistik tidak mempengaruhi tingkat mengemudi berisiko remaja di Kabupaten Sleman. Sehingga tinggi rendahnya narsistik tidak dapat menjelaskan tinggi rendahnya mengemudi berisiko.

### **Saran**

Penelitian ini telah dilakukan dengan semaksimal mungkin, namun peneliti menyadari masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, peneliti memberikan saran sebagai berikut:

#### **2. Bagi Subjek Penelitian**

Bagi para remaja diharapkan mampu mengurangi risiko yang dilakukan dalam berkendara baik dengan tindakan pencegahan sebelum berkendara ataupun tindakan yang dilakukan saat berkendara terutama dari

kepribadian di jalan raya supaya dapat terhindar dari hal-hal yang dapat membahayakan serta merugikan diri atau orang lain.

### 3. Bagi Orangtua Subjek

Orangtua sebagai pendidik dan pengasuh bagi anak-anak nya yang sudah mulai remaja diharap lebih dapat mengedukasi anaknya mengenai mengendarai kendaraan bermotor karena tidak sedikit orangtua yang mengizinkan anaknya yang belim memiliki SIM mengendarai kendaraan bermotor sendiri di jalan raya.

### 4. Bagi Penelitian Selanjutnya

Peneliti selanjutnya diharapkan dapat memperluas cakupan dari faktor pendukung guna menghasilkan data yang dapat mendukung hipotesis serta memperluas cakupan wilayah penelitian yang berbeda agar data yang didapat bias lebih variatif. Beberapa hal yang dianggap dapat mempengaruhi mengemudi berisiko berdasarkan penelitian yang telah dilakukan seperti penelitian yang telah dilakukan oleh Fernandes (Tomas, Sabates & Roca, 2014) diantaranya adalah persepsi risiko, sikap tentang mengemudi dan sifat kepribadian yang berbeda (mencari sensasi, tidak taat aturan dan agresi). Peran afektif dan faktor kemampuan perkembangan sosial menurut Rundmo (Tomas, Sabates & Roca, 2014) juga dapat mempengaruhi mengemudi berisiko. Tingkat kemampuan sosial yang rendah menurut Vassallo, Lahausse dan Edward (Tomas, Sabates & Roca, 2014) dapat mempengaruhi tingginya perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amirfakhraei, A., Taghinejad, N., & Sadeghifar, E. 2013. *Relationship Between Risky Driving Behavior and Sensation – Seeking and Sex among Students of Islamic Azad University – Bandar Abbas, Iran, in 2012* : Journal of Basic and Applied Scientific Research, Vol. 3, No. 3, Hal 293-301
- Ames, D. R., Rose, P., Anderson, C. P., 2006. *The NPI – 16 As a Short Measure of Narcissism*. Journal of Research in Personality. Vol. 40. Hal 440-450
- Apsari, F. 2012. Hubungan Antara Kecenderungan Narsisme Dengan Minat Membeli Kosmetik Asing pada Pria Metroseksual. Talenta Psikologi. Vol. 1, No. 2. Hal 183-202
- Begg, D., Langley, J. 2001. *Changes in Risky Driving Behaviour from Age 21 to 26 Years*: Journal of Safety Research. Vol. 32, Hal 491-499
- Brookland, R., Begg, D., Langley, J., Ameratunga, S. 2008. Parent and adolescent risky driving behaviours: New Zealand Drivers Study. Naskah Publikasi. University of Otago
- Constantinou, E., Dkk. *Risky and Aggressive Driving in Young Adults : Personality Matters*. Elsevier. Vol. 43. Hal 1323 -1331
- Edwards, B. D., Dkk. 2013. *The Validity of Narcissism and Driving Anger in Predicting Aggressive Driving in a Sample of Young Drivers*: Human performance. Vol. 26, Hal 191-210
- Ferreira, A. I., Martinez, L. F., Guisande, M. A. 2009. *Risky behaviour, personality traits and road accidents among university students*: European Journal of Education and Psychology. Vol. 2, No. 2, Hal 79-89
- Hennessy, D.A., 2016. *Are Narcissists Really Angrier Drivers? An Examination of State Driving Anger Among Narcissistic Subtypes*: Transportation Research Part F. Vol. 42, Hal 267-275
- <http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData>, diakses pada tanggal 23 Maret 2017 pukul 21.34
- Ikalor, A. 2013. *Pertumbuhan dan Perkembangan*: Jurnal Pertumbuhan dan Perkembangan. Vol. 7, No. 1, Hal 1-6
- Iversen, H. 2004. *Risky-taking Attitude and Risky Driving Behaviour*: Transportation Research Part F. Vol. 7, Hal 135-150

- Iversen, H., Rundmo, T. 2002. *Personality, Risky Driving and Accident Involvement among Norwegian Drivers: Personality and Individual Differences*. Vol. 33, Hal 1251-1263
- Li, X., Bai, R., Siebers, P. O., Wagner, C. 2014. *Modeling Urban Road Risky Driving Behaviors in China with Multi-agent Microscopic Traffic Simulation*. Qiangdao, China.
- Lustman, M., Wiesenthal, D, L., Flett, G, L., 2010. *Narcissism and Aggressive Driving: Is an Inflated View of The Self a Road Hazard?*. Journal of Applied Social Psychology. Vol. 40, No, 6, Hal 1423-1449
- Rahman, N. A. 2014. *Dangerous Driving Behaviour Ditinjau dari Big Five Factors Personality*: Jurnal Online Psikologi. Vol. 2, No. 2, Hal 373 - 390
- Raskin, R., Terry, H. 1988. *A Principal-Component Analysis of the Narcissistic Personality Inventory and Further evidence of Its Construct Validity*. Journal of personality and Social Psychology. Vol. 54, No. 5, Hal 890-902
- Rhodes, N., Pivik, K. 2011. *Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception*. Elsevier. Vol. 43. Hal 923-931
- Schreer, G. E. 2002. *Narcissism and Aggression: Is Inflated Self-Esteem Related to Aggressive Driving*. North American Journal of Psychology. Vol 4. No 3. Hal 333-342
- Shams, M., Movaghar, V. R. 2009. *Risky Driving Behaviour in Tebran, Iran: Traffic Injury Prevention*. Vol, 10. Hal 91-94
- Utari. 2016. Hubungan Aggressive Driving dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Samarinda. eJournal Psikologi. Vol. 4, No. 3. Hal. 352-360