

Kontribusi *Driving Moral Disengagement* Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Remaja di Kota Bukittinggi

Emilya Dwinata Putri, Zulmi Yusra

Universitas Negeri Padang
emilyadwinataputri@gmail.com

Article History

accepted 5/1/2026

approved 16/1/2026

published 2/2/2026

Abstract

Driving moral disengagement is suspected to be one of the psychological factors of aggressive driving behavior in adolescents, namely the tendency of individuals to justify risky driving behavior without feeling guilty. This study aims to determine the contribution of driving moral disengagement to aggressive driving behavior in adolescents in Bukittinggi City. The study used a quantitative approach with a correlational design. The research subjects were 100 adolescents aged 15–19 years who were active drivers, selected through accidental sampling techniques. Data were collected using a driving moral disengagement scale and an aggressive driving scale that had met validity and reliability tests, then analyzed using simple linear regression with the help of SPSS version 23. The results showed that the level of driving moral disengagement was in the low category, while aggressive driving behavior was in the medium category. The regression analysis showed a significant contribution of driving moral disengagement to aggressive driving behavior ($p < 0.05$). Thus, the results showed that driving moral disengagement plays a role as a supporting cognitive mechanism and facilitates aggressive driving behavior.

Keywords: *driving moral disengagement, aggressive driving, adolescent*

Abstrak

Driving moral disengagement diduga menjadi salah satu faktor psikologis perilaku *aggressive driving* pada remaja, yaitu kecenderungan individu membenarkan perilaku berkendara berisiko tanpa rasa bersalah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kontribusi *driving moral disengagement* terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kota Bukittinggi. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain korelasional. Subjek penelitian berjumlah 100 remaja berusia 15–19 tahun yang merupakan pengendara aktif, dipilih melalui teknik *accidental sampling*. Data dikumpulkan menggunakan skala *driving moral disengagement* dan skala *aggressive driving* yang telah memenuhi uji validitas dan reliabilitas, kemudian dianalisis menggunakan regresi linear sederhana dengan bantuan SPSS versi 23. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat *driving moral disengagement* berada pada kategori rendah, sedangkan perilaku *aggressive driving* berada pada kategori sedang. Analisis regresi menunjukkan adanya kontribusi signifikan *driving moral disengagement* terhadap perilaku *aggressive driving* ($p < 0,05$). Sehingga didapati hasil bahwa *driving moral disengagement* berperan sebagai mekanisme kognitif pendukung dan memfasilitasi perilaku *aggressive driving*.

Kata kunci: *driving moral disengagement, aggressive driving, remaja*



PENDAHULUAN

Permasalahan keselamatan lalu lintas masih menjadi isu yang menonjol di Indonesia dan melibatkan berbagai kelompok usia, khususnya remaja sebagai pengendara. Pada tahun 2024 terdapat peningkatan lebih dari 150 ribu kasus kecelakaan sepanjang 2023 dengan korban meninggal mencapai 27.689 orang, sedangkan pada kasus pelanggaran lalu lintas meningkat 19,27% dibandingkan tahun sebelumnya, dengan remaja sebagai salah satu kelompok usia yang paling dominan melakukan pelanggaran (Korlantas Porli, 2024). Kondisi ini sejalan dengan pandangan psikologi perkembangan yang menyatakan bahwa remaja berada pada fase transisi yang ditandai oleh kecenderungan impulsivitas dan pencarian sensasi, sehingga lebih rentan terhadap perilaku berisiko (Handayani et al., 2017).

Fenomena tingginya pelanggaran lalu lintas pada remaja juga ditemukan di Kota Bukittinggi. Data kepolisian setempat memperlihatkan fakta mengenai pelanggaran lalu lintas di kota Bukittinggi dengan mayoritas pengendara remaja dalam berragam bentuk pelanggaran, mencekup ketiadaan penggunaan helm, pengoperasian kendaraan oleh individu dibawah umur, serta ketidakpatuhan terhadap rambu lalu lintas (Radio Republik, 2025). Temuan ini diperkuat oleh survei awal yang dilaksanakan sebagai langkah awal dalam penelitian ini, dimana mayoritas kalangan remaja telah leluasa berkendara di jalanan meskipun belum memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM), serta memiliki pemahaman yang terbatas terhadap beberapa rambu lalu lintas. Penelitian terdahulu yang dirujuk dalam artikel ini menjelaskan bahwa rendahnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas pada remaja berkaitan dengan belum matangnya pengambilan keputusan dan kontrol diri dalam situasi berisiko (Handayani et al., 2017).

Tindakan dari mengemudi yang beresiko yang tampak nyata pada kalangan remaja adalah *aggressive driving*. Houston et al. (2003) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu pola berkendara yang disengaja dan berpotensi menimbulkan celaka, seperti mengebut, melanggar rambu lalu lintas, memotong jalur secara tiba-tiba, serta menunjukkan sikap bermusuhan terhadap pengguna jalan lain. Hal ini dikaitkan dengan keterbatasan pengalaman berkendara dan kemampuan regulasi emosi yang belum berkembang secara optimal pada usia remaja (Houston et al., 2003).

Bentuk dari perilaku *aggressive driving* mencakup seperti tindakan seperti menyalip berbahaya, melanggar lampu merah, membuntuti kendaraan lain, hingga mengebut (Houston et al., 2003). Sofyanida & Yanuvianti (2016) menambahkan bahwa *aggressive driving* juga mencakup perilaku konflik yang memicu konfrontasi dengan pengguna jalan lain, seperti memberikan isyarat kasar, membunyikan klakson secara berlebih, hingga berteriak pada pengendara lain. Remaja cenderung lebih banyak menampilkan perilaku konflik dibandingkan dengan pengendara dewasa karena kondisi emosional yang belum stabil (Matitaputty et al., 2024). Pada penelitian yang dilakukan oleh Rahmawati & Wulandari (2023) juga menegaskan bahwa kelompok usia remaja berada pada tingkat pelanggaran lalu lintas yang tinggi, hal ini karena dipicu oleh faktor emosional dan impulsivitas.

Perilaku *aggressive driving* memiliki implikasi serius terhadap keselamatan lalu lintas. Penelitian Handayani et al. (2017) menunjukkan bahwa perilaku berkendara agresif dan pelanggaran lalu lintas berkontribusi signifikan terhadap meningkatnya risiko kecelakaan, khususnya pada pengendara sepeda motor remaja. Remaja cenderung meremehkan risiko dan konsekuensi dari perilaku berkendara berbahaya, sehingga tetap melakukan pelanggaran meskipun mengetahui adanya potensi kecelakaan. Temuan ini menunjukkan bahwa pemahaman terhadap aturan lalu lintas tidak selalu diikuti oleh kepatuhan perilaku, sehingga diperlukan kajian terhadap faktor psikologis yang mendasari perilaku tersebut (Handayani et al., 2017).

Selain faktor emosi dan persepsi risiko, perilaku *aggressive driving* juga dipengaruhi oleh proses kognitif dan moral individu. Bandura (2010) mengemukakan

konsep *moral disengagement*, yaitu mekanisme kognitif yang memungkinkan individu menonaktifkan kontrol moral internal sehingga dapat melakukan perilaku yang bertentangan dengan nilai moral tanpa merasakan rasa bersalah. Mekanisme ini mencakup pemberian moral, pengaburkan konsekuensi, pengalihan tanggung jawab, serta penyalahgunaan pihak lain. Berdasarkan kerangka teori tersebut, Swann et al. (2017) mengadaptasi konsep *moral disengagement* Bandura ke dalam konteks berkendara dan memperkenalkan istilah *driving moral disengagement*, yang merujuk pada kecenderungan individu untuk membenarkan perilaku berkendara berisiko dan pelanggaran lalu lintas tanpa disertai perasaan bersalah. Dalam konteks remaja, *driving moral disengagement* menjelaskan bagaimana pelanggaran lalu lintas dan perilaku *aggressive driving* dapat dipersepsi sebagai perilaku yang dapat diterima dalam kondisi tertentu (Bandura, 2010; Swann, 2017).

Swan (2017) menjelaskan bahwa *driving moral disengagement* terdiri atas beberapa dimensi, antara lain *moral justification*, *euphemistic labelling*, *advantageous comparison*, *displacement of responsibility*, *diffusion of responsibility*, *distortion of consequences*, *attribution of blame*, dan *dehumanisation*. Dalam konteks berlalu lintas, dimensi tersebut memungkinkan remaja merasionalisasi perilaku mengebut atau melanggar rambu sebagai sesuatu yang wajar, sehingga kontrol moral terhadap keselamatan menjadi semakin lemah dan mendorong munculnya perilaku *aggressive driving* (Hymel et al., 2005).

Selain faktor internal, lingkungan sosial juga berperan dalam memperkuat proses *driving moral disengagement* pada remaja. Penelitian Van Yallen dan Yermadona (2022) menunjukkan bahwa interaksi dengan kelompok sebaya merupakan faktor signifikan dalam membentuk perilaku agresif dan pelanggaran norma pada remaja. Individu dengan lingkungan sosial yang mentoleransi pelanggaran rambu lalu lintas memperlihatkan kecenderungan yang lebih tinggi melakukan *moral disengagement* dan membenarkan perilaku *aggressive driving* sebagai sesuatu yang lazim dilakukan oleh kelompoknya (Van Yallen & Yermadona, 2022).

Berdasarkan integrasi fenomena empiris, hasil survei awal, serta teori dan penelitian terdahulu yang digunakan dalam artikel ini, perilaku *aggressive driving* pada remaja dapat dipahami sebagai hasil dari proses psikologis yang melibatkan *driving moral disengagement*. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dalam menganalisis secara empiris kontribusi *driving moral disengagement* terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kota Bukittinggi. Studi ini diharapkan dapat memperkaya basis pengetahuan ilmiah terkait determinan psikologis di balik pola mengemudi berisiko pada kalangan remaja.

METODE

Studi ini mengadopsi metodologi kuantitatif yang dimana ditandai dengan adanya perencanaan yang sistematis, bersifat formal, serta memiliki struktur dan rincian yang jelas dalam pelaksanaan operasionalnya (Yusuf, 2017), dengan pendekatan korelasional untuk mengetahui antar dua variabel yaitu *driving moral disengagement* dan *aggressive driving* (Sugiyono, 2021), dengan melibatkan 100 subjek berusia 15-19 tahun yang secara rutin mengemudi 3-4 kali per minggu selama enam bulan terakhir. Pemilihan partisipan dilakukan melalui metode *accidental sampling*. Instrumen pengukuran yang diaplikasikan mencakup skala *Driving Moral Disengagement*, yang dikonstruksikan oleh peneliti berdasarkan kerangka teoritis Swann et al. (2017) dan menunjukkan reliabilitas 0,742. Sementara itu, skala *Aggressive driving* merujuk pada adaptasi instrumen oleh Anggraini et al. (2024), dengan tingkat reliabilitas 0,922. Analisis data merupakan proses sistematis yang dilakukan setelah penelitian data terkumpul (Sugiyono, 2017), dalam penelitian ini analisis data terdiri dari uji normalitas untuk memverifikasi distribusi data yang normal, dilanjutkan dengan analisis regresi linear sederhana guna mengidentifikasi

adanya korelasi linear antara variabel independen dan dependen, serta pengujian hipotesis untuk menentukan signifikansi hubungan antar variabel yang diajukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Tabel 1 Uji Normalitas

<i>Unstandardized residual</i>	
N	100
<i>Kolmogorov-Smirnov Z</i>	0,200
<i>Asymp. Sig (2-tailed)</i>	0,200

Guna memverifikasi kapabilitas analisis statistik parametrik, studi ini terlebih dahulu melaksanakan evaluasi normalitas data melalui *Uji Kolmogorov-Smirnov Satu Sampel* dengan dukungan perangkat lunak SPSS for Windows. Penetapan kriteria normalitas didasarkan pada estimasi signifikansi (nilai p), di mana suatu kumpulan data dikategorikan berdistribusi normal apabila nilai p melebihi 0,05, dan dinyatakan tidak normal ketika nilai p kurang dari 0,05. Proyeksi empiris menghasilkan nilai p sebesar 0,200, yang melampaui batas toleransi 0,05. Konsekuensinya, kedua variabel yang menjadi objek investigasi dapat diklasifikasikan sebagai terdistribusi secara normal. Dengan demikian, data telah memenuhi prasyarat normalitas, yang memungkinkan penerapan analisis parametrik yang valid dalam konteks penelitian ini.

Tabel 2 Uji Linearitas

Variabel	F	Sig.
<i>Aggressive Driving*</i>	5,505	0,023
<i>Driving Moral Disengagement</i>	0,807	0,772

Analisis linearitas yang disajikan dalam tabel tersebut mengindikasikan bahwa nilai signifikansi (Sig.) untuk linearitas adalah 0,023, yang berada di bawah ambang batas 0,05. Sebaliknya, nilai Sig. untuk deviasi dari linearitas adalah 0,772, yang melebihi 0,05. Berdasarkan kriteria evaluasi, temuan ini menegaskan eksistensi korelasi linear yang signifikan antara disonansi moral dalam mengemudi dan perilaku mengemudi agresif.

Tabel 3 Uji Hipotesis

Variabel	F	Sig.	R	R ²	Kesimpulan
<i>Aggressive Driving*</i>	6,090	0,015	0,242	0,059	Sig. <0,05 signifikansi
<i>Driving Moral Disengagement</i>					

Analisis yang dilaksanakan mengemukakan bahwa koefisien determinasi (*R square*) untuk kategori *driving moral disengagement* memperoleh nilai 0,059. Implikasi dari temuan ini adalah bahwa variabel tersebut menyumbang proporsi sekitar 5,9% terhadap manifestasi perilaku *aggressive driving* pada kalangan remaja di Kota Bukittinggi. Sebaliknya, 94,1% varians yang tersisa diasosiasikan dengan determinan-determinan lain yang berada di luar cakupan investigasi studi ini. Beranjak dari hasil

tersebut, dirumuskanlah sebuah model persamaan regresi linear sederhana sebagaimana tertera di bawah ini:

$$Y = a + bX$$
$$Y = 62,514 + 0,140X$$

Hasil analisis regresi menunjukkan adanya konstanta sebesar 62,514, yang merepresentasikan tingkat *aggressive driving* ketika variabel *driving moral disengagement* dijaga konstan. Selain itu, koefisien regresi untuk variabel *driving moral disengagement* adalah 0,140 dengan hubungan positif. Hal ini mengindikasikan bahwa setiap peningkatan satu unit dalam *driving moral disengagement* akan berkorelasi dengan peningkatan sebesar 0,140 unit pada *aggressive driving*.

Evaluasi menggunakan analisis regresi linear sederhana mengindikasikan bahwa faktor *driving moral disengagement* memiliki dampak yang substansial terhadap manifestasi perilaku *aggressive driving*. Indikasi ini diperkuat oleh koefisien regresi yang berkisar pada angka 0,140, disertai dengan nilai signifikansi sebesar 0,015 (Sig. < 0,05), yang seluruhnya melampaui ambang batas signifikansi statistik yang ditetapkan. Konsekuensinya, proposisi penelitian terverifikasi, mengarah pada kesimpulan bahwa eskalasi dalam tingkat *driving moral disengagement* di kalangan generasi muda Kota Bukittinggi berimplikasi pada peningkatan pola perilaku *aggressive driving*.

Evaluasi menggunakan analisis regresi linear sederhana mengindikasikan bahwa faktor *driving moral disengagement* memiliki dampak yang substansial terhadap manifestasi perilaku *aggressive driving*. Indikasi ini diperkuat oleh koefisien regresi yang berkisar pada angka 0,140, disertai dengan nilai signifikansi sebesar 0,015 (Sig. < 0,05), yang seluruhnya melampaui ambang batas signifikansi statistik yang ditetapkan. Konsekuensinya, proposisi penelitian terverifikasi, mengarah pada kesimpulan bahwa eskalasi dalam tingkat *driving moral disengagement* di kalangan generasi muda Kota Bukittinggi berimplikasi pada peningkatan pola perilaku *aggressive driving*.

Pembahasan

Setelah dilakukan penelitian, didapati variabel Hasil *driving moral disengagement* berkontribusi secara krusial terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kota Bukittinggi, meskipun dengan tingkat kontribusi yang relatif kecil ($R = 0,242$; $R^2 = 0,059$; $p < 0,05$). Temuan ini memperlihatkan gambaran bahwa meningkatnya kecenderungan remaja dalam melakukan pemberanakan moral terhadap perilaku berkendara berisiko, semakin besar pula kecenderungan mereka untuk menampilkan perilaku *aggressive driving*. Namun demikian, nilai koefisien determinasi menunjukkan bahwa perilaku berkendara agresif pada remaja merupakan hasil dari keterlibatan berbagai faktor psikologis dan situasional bukan karena satu penyebab tunggal

Secara teoretis, temuan ini selaras dengan konsep *moral disengagement* yang dikemukakan oleh Bandura (2010), yang menjelaskan bahwa individu dapat menonaktifkan standar moral internal melalui mekanisme kognitif tertentu sehingga perilaku yang melanggar norma dapat dilakukan tanpa disertai rasa bersalah. Dalam konteks berkendara, mekanisme tersebut memungkinkan remaja memandang pelanggaran lalu lintas sebagai tindakan yang dipersepsi layak dan tidak bermasalah, terutama ketika perilaku tersebut dianggap tidak menimbulkan dampak langsung. Proses inilah yang menjadi landasan teoritis munculnya perilaku *aggressive driving* meskipun individu memahami aturan lalu lintas yang berlaku.

Lebih lanjut, hasil penelitian ini mendukung kerangka *driving moral disengagement* yang dikembangkan oleh Swann et al. (2017), yang secara spesifik mengadaptasi teori *moral disengagement* Bandura ke dalam konteks perilaku berkendara. Swann menjelaskan bahwa individu dapat menggunakan berbagai bentuk rasionalisasi, seperti meminimalkan konsekuensi atau mengalihkan tanggung jawab, untuk membenarkan perilaku berkendara agresif. Temuan penelitian ini menunjukkan

bahwa mekanisme tersebut juga relevan pada konteks remaja di Bukittinggi, meskipun tingkat *driving moral disengagement* secara umum berada pada kategori rendah.

Kontribusi *driving moral disengagement* yang relatif kecil dalam penelitian ini perlu dipahami secara proporsional. Dalam kajian perilaku remaja, kontribusi yang tidak besar tidak serta-merta menunjukkan lemahnya peran variabel, melainkan mencerminkan sifat perilaku yang multifaktorial. Aggressive driving pada remaja tidak semata-mata berkaitan dengan faktor kognitif moral, melainkan turut dipengaruhi oleh impulsivitas, regulasi emosi, pengalaman berkendara, serta tekanan situasional di jalan raya. Dengan demikian, *driving moral disengagement* berperan sebagai mekanisme kognitif pendukung yang memfasilitasi munculnya perilaku agresif, bukan sebagai penyebab utama.

Selaras dengan penemuan Hu et al. (2021), yang memperlihatkan bahwa *driving moral disengagement* berhubungan secara positif dengan *aggressive driving*, namun pengaruhnya menjadi lebih kuat ketika berinteraksi dengan variabel lain seperti kemarahan berkendara dan impulsivitas. Pengendara muda dengan tingkat *driving moral disengagement* tinggi lebih rentan melakukan perilaku berisiko di jalan (Junialy dan Effendri, 2022). Keselarasan ini menunjukkan bahwa peran *driving moral disengagement* bersifat kontekstual dan bergantung pada karakteristik individu serta situasi berkendara.

Selain faktor kognitif, aspek perkembangan remaja turut memperkuat hubungan antara *driving moral disengagement* dan *aggressive driving*. Remaja berada pada fase pencarian identitas yang ditandai oleh impulsivitas tinggi dan kontrol diri yang belum sepenuhnya matang. Kondisi ini membuat remaja lebih mudah menggunakan mekanisme pelepasan moral ketika menghadapi tekanan atau frustrasi saat berkendara. Juniarly dan Effendi (2022) menegaskan bahwa proses internalisasi nilai moral pada remaja masih berkembang, sehingga kontrol moral dalam situasi berisiko cenderung lebih lemah.

Lingkungan sosial juga berperan penting dalam memperkuat *driving moral disengagement* pada remaja. Pengaruh teman sebaya dan normalisasi pelanggaran lalu lintas di lingkungan sekitar dapat membuat remaja memandang perilaku *aggressive driving* sebagai sesuatu yang lazim. Van Yallen dan Yermadona (2022) menunjukkan bahwa remaja yang berada dalam lingkungan sosial permisif lebih mudah melepaskan kontrol moral dan membenarkan perilaku agresif. Kondisi ini relevan dengan konteks Kota Bukittinggi, di mana pelanggaran lalu lintas didominasi oleh kelompok usia remaja.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menetapkan bahwa *driving moral disengagement* adalah salah satu faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving* pada remaja, mereka mungkin bukan faktor dominan. Namun demikian, temuan itu mendukung argumen bahwa perilaku berkendara agresif pada remaja adalah fenomena multidimensional, dan itu tidak akan terpecahkan oleh pendekatan preventif yang terfokus. Intervensi keselamatan lalu lintas tidak hanya perlu terfokus pada pelaksanaan aturan, tetapi juga pada aturan-aturan moral dan pengendalian kognitif remaja dalam konteks utama berkendara.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa tingkat *aggressive driving* pada remaja di Kota Bukittinggi secara umum berada pada kategori sedang. Perilaku *aggressive driving* lebih banyak muncul dalam bentuk pelanggaran kecepatan dibandingkan dengan perilaku konflik terhadap pengguna jalan lain, meskipun kedua aspek tersebut berada pada tingkat yang relatif moderat. Temuan ini menunjukkan bahwa kecenderungan perilaku agresif pada remaja lebih diekspresikan melalui pelanggaran aturan lalu lintas yang bersifat instrumental daripada perilaku agresi interpersonal secara langsung.

Selanjutnya, tingkat *driving moral disengagement* pada remaja di Kota Bukittinggi berada pada kategori rendah. Meskipun demikian, remaja tetap menunjukkan kecenderungan menggunakan pemberian kognitif terhadap perilaku berkendara agresif, seperti menormalisasi pelanggaran lalu lintas dan meminimalkan dampak negatif dari perilaku tersebut. Kondisi ini mencerminkan bahwa internalisasi kontrol moral dalam konteks berkendara belum sepenuhnya optimal, sehingga remaja masih berpotensi melepaskan kontrol moral ketika berada dalam situasi berkendara tertentu.

Hasil analisis juga menunjukkan bahwa *driving moral disengagement* memberikan kontribusi sebesar 5,9% terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kota Bukittinggi. Meskipun kontribusi tersebut tergolong terbatas, temuan ini menegaskan bahwa *driving moral disengagement* berperan sebagai mekanisme kognitif pendukung yang memfasilitasi munculnya perilaku berkendara agresif. Dengan demikian, *aggressive driving* pada remaja perlu dipahami sebagai perilaku multifaktorial yang tidak hanya dipengaruhi oleh satu faktor psikologis, tetapi juga oleh interaksi antara faktor kognitif, emosional, perkembangan, serta situasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Admin. (2025). "Kecelakaan Lalu Lintas di Bukittinggi Meningkat, 191 Kasus Sepanjang 2024." Retrieved from <https://pasbana.com>, diakses tanggal 28 Agustus 2025 pukul 11.05 WIB.
- Anggraini, P., Alfira, N., Mahendra I. M., Putri, A., Febrieta, D. (2024). Modifikasi Properti Psikometri Aggressive Driving pada Pengendara Motor. *IJM: Indonesian Journal of Multidisciplinary*, Vol 2, No 6, 130-139.
- Bandura, A. (2010). *Moral Disengagement: How People Do Harm and Live with Themselves*. Worth Publishers
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64. <https://doi.org/10.20961/jrrs.v1i1.14724>
- 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, 269–279. https://scholarship.rollins.edu/as_facpub%0Ahttps://scholarship.rollins.edu/cgi/vie_wcontent.cgi?article=1339&context=as_facpub
- Hu, T., Xie, X., & Li, J. (2021). Moral disengagement and aggressive driving behavior: The mediating role of driving anger and the moderating role of impulsivity. *Accident Analysis & Prevention*, 150, 105874. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105874>
- Hymel, S., Rocke-Henderson, N., & Bonanno, R. A. (2005). *Moral Disengagement: A Framework for Understanding Bullying Among Adolescents*. Journal of Social Sciences Special Issue No. 8: 33-43.
- Juniarly, A., & Effendi, E. A. (2022). Kaitan Moral Disengagement dan Aggressive Driving Behavior : Tinjauan Pada Remaja Pengendara Sepeda motor. *Personifikasi: Jurnal Ilmu Psikologi*, 13(2), 137–150. <https://doi.org/10.21107/personifikasi.v13i2.17375>.
- Korlantas Polri. (2024). *Integrated Road Safety Management System (IRSMS) – Data Kecelakaan Lalu Lintas Nasional*. Jakarta: Kepolisian Negara Republik Indonesia. Diakses dari <https://www.inilah.com/kecelakaan-pelajar-bermotor-dalam-wajah-retak-institusi-sosial>
- Mahendra, A., & Sari, D. P. (2023). Peran moral disengagement dan faktor emosional terhadap perilaku agresif pada remaja. *Jurnal Psikologi Sosial*, 21(1), 34–46.
- Matitaputty, V. M., Johannes, V., & Liliporti, W. J. (2024). Analisis karakteristik perilaku pengendara sepeda motor pada pelajar SMA di Kecamatan Sirimau. *Jurnal*

- Manumata, 10(2), 131-139. <https://ojs.ukim.ac.id/index.php/manumata/article/download/1472/1041>
- Pusiknas Polri. (2024). Korlantas Polri antisipasi pelanggaran lalu lintas di masa Operasi Lilin 2024. https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/korlantas_polri_antisipasi_pelanggaran_lalu_lintas_di_masa_operasi_lilin_2024
- Radio Republik Indonesia. (2025, Januari 15). Selama 2024 Polresta Bukittinggi terbitkan 6.194 tilang, pelajar mendominasi. RRI.co.id. <https://www.rri.co.id/bukittinggi/daerah/1229456/selama-2024-polresta-bukittinggi-terbitkan-6-194-tilang-pelajar-mendominasi>
- Rahmawati, F., & Wulandari, S. (2023). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Berkendara Remaja di Yogyakarta*. Jurnal Psikologi Ulayat, 10(2), 187–198.
- Sofyanida, T., & Yanuvianti, M. (2016). "Studi Deskriptif Mengenai Perilaku Mengemudi Agresif pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung." *Prosiding Psikologi*, 943-949.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (3rd ed.). Alfabeta.
- Swann, A., Lennon, A., & Cleary, J. (2017). Development and preliminary validation of a scale of driving moral disengagement as a tool in the exploration of driving aggression. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 124–136. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.01.011>
- Van Yallen, Y., & Yermadona, H. (2022). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya Padang-Bukittinggi Km 67. *Ensiklopedia Research and Community Service Review*, 2(1), 240–245. <https://doi.org/10.33559/err.v2i1.1420>.
- Yusuf, A. M. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan penelitian gabungan*. Prenada Media.