

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

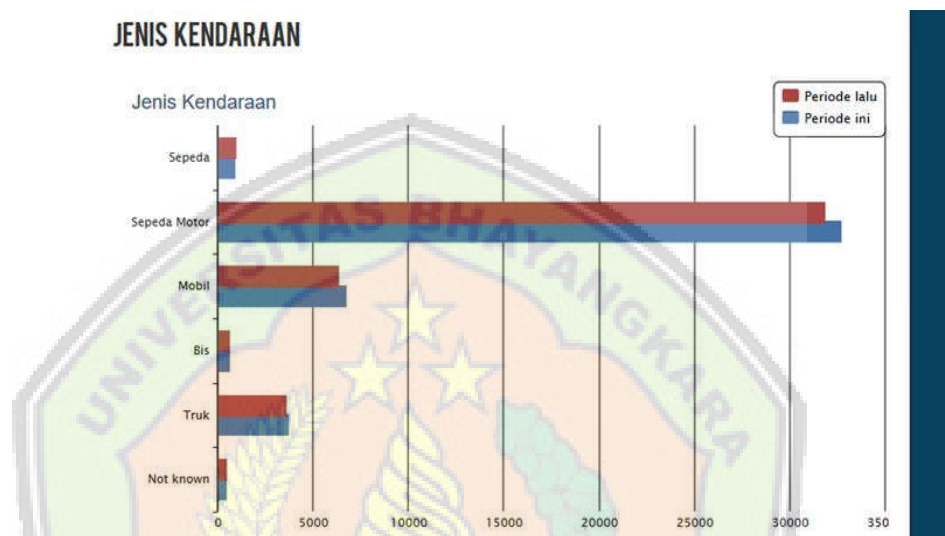
Indonesia menjadi negara dengan jumlah penjualan kendaraan roda dua atau motor terbanyak ketiga di dunia setelah China dan India (Ghozali, 2016). Menurut Departemen Perhubungan (2018), jumlah kendaraan di Indonesia mengalami peningkatan dengan rata-rata pertumbuhan mencapai 18,59%. Menurut data Badan Pusat Statistik (2017) jumlah kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2015 mencapai 121,39 juta unit. Jumlah mobil bis 2,4 juta unit (1,99%), diikuti mobil barang 6,6 juta unit (5,45%), kemudian mobil penumpang 13,48 juta unit (11,11%), serta sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit (81,5%). Berdasarkan angka tersebut menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan dengan jumlah terbanyak.

Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah, terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan penggunaan bahan bakarnya serta biaya operasionalnya cukup hemat. Hal ini ditunjang dengan penyediaan angkutan umum masal yang terlambat di kota-kota besar Indonesia. Selain itu, untuk mendapatkan kendaraan motor juga semakin mudah. Banyaknya dealer dan lembaga pembiayaan yang memberikan kemudahan kredit kepemilikan sepeda motor, hanya dengan sebuah Kartu Tanda Penduduk (KTP) seseorang bisa mendapatkan kendaraan motor (Susantono, 2014). Kendaraan motor didesain tidak hanya untuk laki-laki, tetapi juga perempuan. Model yang trendi dan warna yang menarik, ukuran kecil hingga besar, serta pengoperasiannya yang mudah.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor, sejalan dengan semakin meningkatnya angka kecelakaan di Indonesia. Data Korps Lalu Lintas (Korlantas) Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) menyebutkan, angka kecelakaan lalu lintas dari 2014 yang berjumlah 95.906 naik menjadi 98.970 pada 2015, sedangkan di 2016 dari data terakhir masih di angka 80.157

kejadian (Januari-September). Jumlah kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua mencapai 71.616 kendaraan dari angka 80.157 kejadian (Ravel, 2016). Menurut data Integrated Road Safety Management System (IRSMS) Korlantas POLRI, pada 2016 motor menyumbang angka kecelakaan sebanyak 72 persen dari total seluruh tipe kendaraan.

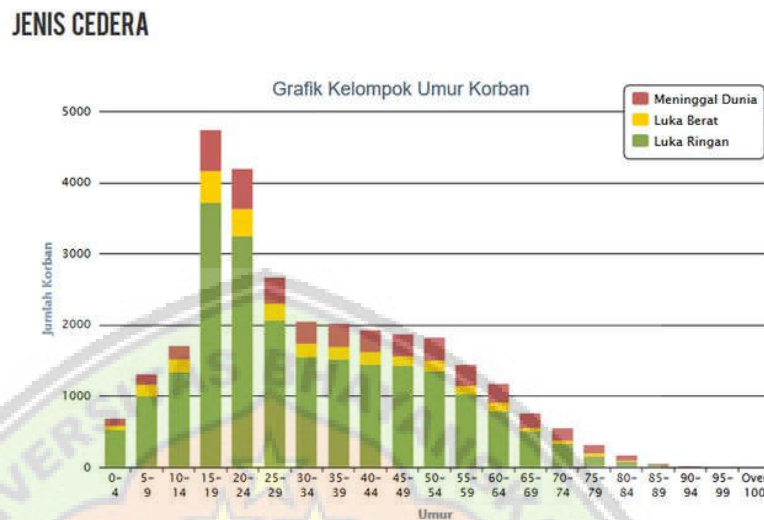
Grafik 1.1. Data Kecelakaan Berdasar Jenis Kendaraan



Data Korlantas Polri di 2010-2014, ada 157 ribu anak di bawah umur yang menjadi korban kecelakaan. Sebaliknya, ada setidaknya 25 ribu anak di bawah umur jadi pelaku kecelakaan. Data Korlantas POLRI Bidang Pembinaan Penegakan Hukum, bulan Januari hingga Juli 2015, pelajar masuk dalam urutan kedua terbanyak berdasarkan klasifikasi pelaku kecelakaan. Selama rentang 7 bulan di 2015, total pelaku kecelakaan mencapai 46.394 orang, dimana sebanyak 7.079 diantaranya pelajar. Usia korban berstatus pelajar sebanyak 14.141 orang atau 19,2 persen dari 73.546 korban. Persentasi korban dengan latar belakang pendidikan Sekolah Lanjutan Atas (SLA) adalah 57 persen, terbanyak kedua adalah Sekolah Lanjutan Pertama (SLP) sebanyak 17 persen, kemudian Sekolah Dasar (SD)

sebanyak 12 persen, dan Perguruan Tinggi (PT) sebanyak 6 persen. (nn, 2017).

Grafik 1.2. Data Kecelakaan Kelompok Umur Korban



Fenomena yang marak saat ini terjadi di berbagai daerah di Indonesia adalah sepeda motor yang dikemudikan oleh anak di bawah umur yang belum mencapai usia 17 tahun, padahal resiko yang menimpa lebih besar karena anak masih dalam kondisi emosi yang belum stabil sehingga berbagai pelanggaran pun rentan terjadi. Menurut hasil penelitian Oxley et.al, (2013), bahwa anak yang mengendarai sepeda motor lebih banyak terluka dibandingkan anak yang menjadi penumpang saat berkendara. Data tersebut diperkuat dengan data dari Badan Kesehatan Dunia WHO (World Health Organization) tahun 2013, kecelakaan di jalan raya pada anak usia 5 sampai 14 tahun menjadi penyebab kematian tertinggi setelah infeksi pernafasan. sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya dengan rata-rata angka kematian 1000 anak dan remaja setiap harinya. Bahkan kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh utama kematian anak-anak rentang 10-24 tahun (Saudale, 2015).

Secara tradisional masa remaja dianggap periode “badai dan tekanan”, suatu masa di mana ketegangan emosi meninggi sebagai akibat perubahan fisik dan kelenjar (Hurlock, 2012). Senada dengan Hall dalam Santrock (2012), menyatakan bahwa masa remaja sebagai masa “badai dan stress (*storm and stress*)”, yaitu masa bergolak yang diwarnai oleh konflik dan perubahan suasana hati (*mood*). Penelitian Larson dan Richards (1994) menemukan perbedaan emosi remaja dengan dewasa, di mana remaja melaporkan emosi yang lebih ekstrem dan berlalu cepat dibandingkan orang tuanya. Sebagai contoh, dibandingkan orang tuanya, remaja memiliki kecenderungan lima kali lebih besar untuk melaporkan dirinya berada dalam kondisi “sangat senang” dan tiga kali lebih besar untuk melaporkan dirinya berada dalam kondisi “sangat tidak senang” (Santrock, 2012).

Menurut Erikson dalam Santrock (2012), masa remaja merupakan tahap kelima perkembangan yaitu identitas versus kebingungan identitas (*identity versus identity confusion*). Masa di mana individu dihadapkan pada tantangan untuk menemukan siapa gerangan dirinya, bagaimana mereka nantinya, dan arah mana yang hendak mereka tempuh dalam hidupnya. Remaja dihadapkan pada peran baru dan status orang dewasa, pekerjaan dan romantisme contohnya. Remaja harus menyesuaikan diri dalam hubungan di luar lingkungan keluarga dan sekolah. Untuk mencapai tujuan dari pola sosialisasi dewasa, remaja harus membuat banyak penyesuaian baru, misalnya makan dan minum sendiri, berpakaian sendiri, menaati peraturan, membangun komitmen bersama dalam kelompok atau organisasinya dan sejenisnya (Ali & Asrori, 2012).

Remaja memiliki rasa ingin tahu yang tinggi (*high curiosity*) (Ali & Asrori, 2012). Didorong oleh rasa ingin tahu yang tinggi, remaja cenderung berpetualang, menjelajah segala sesuatu dan mencoba segala sesuatu yang belum pernah dialaminya salah satunya mengendarai sepeda motor. Remaja berfikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi dengan pengetahuan berkendara yang dangkal sering menyebabkan kecelakaan (Sammara, 2009). Dikutip dari KOMPAS.com yang ditulis oleh Putri (2015), Psikolog Anak Anna Surti Arian berpendapat bahwa anak akan

cenderung tersulut amarah bila dihadapkan dengan konfrontasi atau situasi macet di jalan raya karena tingkat emosi mereka belum matang. Hal tersebut juga membuat mereka lebih agresif dalam berkendara. Berdasarkan hasil penelitian Sulistianingsih (2014), seseorang dengan kematangan emosi yang rendah mempunyai persepsi yang rendah pula terhadap kecelakaan.

Remaja mengendarai sepeda motor mempunyai berbagai alasan, sikap gengsi diantar orang tua, keengganan menggunakan transportasi umum, takut telat sekolah, dan ajang untuk menarik perhatian lawan jenis (Darmawansyah, 2016). Penelitian yang dilakukan oleh Gustiana (2014) diperoleh hasil bahwa faktor-faktor remaja mengendarai sepeda motor yaitu minimnya transportasi umum (33,33%), ajakan teman (20,83%), dan menghemat biaya (45,83%). Selain faktor tersebut, 8,3 persen dari subjek yang diteliti menganggap bahwa sekolah sebagai tempat ajang bergaya dan gengsi. Hal ini terkait dengan perkembangan pada remaja, yaitu *egosentrisme* remaja.

Elkind dalam Santrock (2012), mengungkapkan bahwa *egosentrisme* remaja adalah meningkatnya kesadaran diri pada remaja. Remaja yakin orang lain berminat pada dirinya sebagaimana ia berminat pada dirinya sendiri, termasuk juga tingkah laku menarik perhatian dan yakin bahwa dirinya unik dan tidak terkalahkan. Meningkatnya kesadaran –diri (*egosentrisme*) pada remaja, menyebabkan remaja sadar bahwa “simbol status” yang mengangkat wibawa remaja di antara tema-teman sebaya dan memperbesar kesempatan untuk memperoleh dukungan sosial yang lebih besar (Hurlock, 2012).

Sebelum memasuki masa remaja, anak-anak lebih banyak berada di rumah bersama keluarga dibandingkan dengan anak lainnya. Semakin bertambah umur, anak-anak makin memperoleh kesempatan lebih luas untuk mengadakan hubungan dengan teman bermain sebaya (Gunarsa & Gunarsa, 2014). Menurut Csikszentmihalyi & Larson; Larson, Kubey, & Colletti dalam Sprinthall & Collins (1995), remaja menghabiskan waktunya lebih banyak dengan teman-teman dan teman sekelas dan juga waktu untuk

sendirian daripada bersama dengan keluarga mereka. Maka dapatlah dimengerti bahwa pengaruh teman-teman sebaya pada sikap, pembicaraan, minat, penampilan dan perilaku lebih besar daripada pengaruh keluarga (Hurlock,2012).

Zaman modern seperti sekarang ini telah banyak mengubah perilaku remaja hingga mengarah pada perilaku berisiko tinggi (risk-taking behavior). Sejumlah penelitian menyebutkan bahwa pengemudi usia muda mengambil risiko yang lebih dibandingkan dengan pengemudi pada usia yang lebih tua. Menurut Bottom & Ashworth, McKenna, Waylen & Burkes dalam Ferguson (2003), pengemudi muda cenderung menerima celah yang lebih sempit (antar kendaraan) ketika berada di jalur lalu lintas. Penelitian Finn dan Barry (1986) menemukan bahwa pengendara usia muda berkendara dengan cara yang tidak aman yaitu seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, lebih sering melewati lampu kuning, jarang menggunakan sabuk pengaman dan sering menerima celah sempit antar kendaraan ketika memasuki lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian Handayani, Ophelia & Hartono (2017), perilaku berisiko tinggi berkendara remaja antara lain mengemudi dengan kecepatan tinggi yang menimbulkan tingkah laku membuntuti terlalu dekat dan berpindah jalur dengan kasar saat menyalip (16,93%), menyalip dengan berpindah-pindah jalur secara zig-zag (10,97%), tidak memberikan celah dan menghalangi kepada pengemudi lain untuk menyalip, dan menerobos palang pintu kereta api (18,08%), menyalip, berbelok tanpa menyalakan lampu sen (8,53%), dan melanggar lampu merah untuk masuk ke jalur selanjutnya (14,09%).

Deffenbacher dkk. menegaskan bahwa dalam psikologi lalu lintas, perilaku agresif mengemudi dipengaruhi oleh emosi (Santoso, Maulina, Indirasari, & Saraswati, 2011). Penelitian Tasca (2000) menyebutkan bahwa perilaku agresif dalam berkendara seseorang biasanya dipengaruhi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan upaya untuk menghemat waktu. Kecerdasan emosi pada remaja terlihat dari bagaimana ia mampu mengenali

emosi diri, mengelola emosi, memotivasi diri, mengenali emosi orang lain (empati) dan kemampuan untuk membina hubungan dengan orang lain (Goleman, 2006). Semakin tinggi kematangan emosi seseorang, maka semakin tinggi disiplin lalu lintasnya (Utari, 2016).

Menurut Hurlock (2012), pola emosi masa remaja sama dengan pola emosi masa kanak-kanak. Perbedaannya terletak pada rangsangan yang membangkitkan emosi dan derajat, khususnya pada latihan pengendalian individu terhadap pengungkapan emosi mereka. Misalnya, perlakuan sebagai “anak kecil” atau secara “tidak adil” membuat remaja sangat marah dibandingkan dengan hal-hal lain. Remaja tidak lagi mengungkapkan amarahnya dengan cara yang meledak-ledak, melainkan dengan menggerutu, tidak mau berbicara, atau dengan suara keras mengkritik orang-orang yang menyebabkan amarah (Hurlock, 2012). Kemampuan mengelola dan mengekspresikan emosi merupakan salah satu bagian dari kemampuan regulasi emosi seseorang, selain proses monitoring dan evaluasi reaksi terhadap emosi (Zimmerman, 2001).

Regulasi emosi merupakan kemampuan yang dimiliki seseorang untuk menilai, mengatasi, mengelola, dan mengungkapkan emosi yang tepat dalam rangka mencapai keseimbangan emosional (Greenberg, 2002). Champi et al., (Dwityaputri & Sakti, 2015), mendefinisikan regulasi emosi adalah suatu kemampuan individu untuk tetap positif ketika menghadapi tantangan, tenang ketika mengalami tekanan, dan mencegah diri mereka terpuruk dalam perasaan negatif, seperti marah, rasa tidak nyaman dan sedih. Jika seseorang gagal mencapai tujuan emosinya, maka dapat dikatakan bahwa ia tidak mampu meregulasi emosinya (Thompson, 2011).

Brener dan Salovey (Salovey & Sluyter, 1997) dalam Ratnasari dan Suleeman (2017) mengungkapkan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi regulasi emosi. Faktor pertama adalah usia. Semakin bertambahnya usia seseorang maka relatif semakin baiklah regulasi emosinya. Faktor kedua adalah keluarga. Individu awalnya belajar dengan melihat orang tuanya dalam mengungkapkan emosinya. Orang tua juga

mengajari cara melatih mengatur emosi dan konflik yang terjadi. Faktor terakhir adalah lingkungan. Teman sepermainan, televisi dan video game dapat mempengaruhi emosinya. Khususnya apabila tidak ada pengawasan yang ketat oleh orang tua.

Bandura dalam Santrock (2012) menyatakan bahwa kemampuan regulasi emosi tidak muncul secara tiba-tiba, melainkan hasil belajar melalui pengamatan terhadap orang lain atau lingkungan. Dibandingkan anak-anak, remaja awal lebih banyak menyesuaikan diri terhadap standar kawan sebayanya. Menurut Littrell & Eicher; Mitchell dalam Hurlock (2012), sebagian besar remaja mengetahui bahwa bila mereka memakai model pakaian yang sama dengan pakaian anggota kelompok yang populer, maka kesempatan baginya untuk diterima oleh kelompok menjadi lebih besar. Riset yang dilakukan Priestein dkk., (Santrock, 2012) mengungkapkan bahwa remaja tidak yakin akan identitas sosialnya, cenderung lebih menyesuaikan diri dengan kawan sebayanya. Keinginan untuk diakui dan diterima dalam kelompok akan menjadi fokus remaja dalam berinteraksi di lingkungan sosial. Keinginan mengubah keyakinan atau perilaku agar terlihat sama dengan yang lain disebut dengan konformitas.

Konformitas muncul ketika individu meniru sikap atau tingkah laku orang lain dikarenakan tekanan yang nyata maupun yang dibayangkan oleh mereka. Tekanan untuk mengikuti teman sebaya menjadi sangat kuat pada masa remaja (Santrock, 2012). Konformitas teman sebaya pada remaja dapat menjadi positif atau negatif. Menurut Brown & Larson dalam Santrock (2012), pada kelas delapan dan sembilan, konformitas terhadap kawan sebaya khususnya terhadap standar antisosial mencapai puncaknya. Remaja terlibat dengan tingkah laku sebagai akibat dari konformitas yang negatif misalnya merokok. Semakin tinggi konformitas maka semakin tinggi intensi merokok pada remaja (Sartika, Indarwati, & Sawitri, 2009). Penelitian yang dilakukan Okfrima dan Hadi (2017), menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara konformitas dengan kenakalan remaja. Banyak konformitas pada remaja yang tidak negatif dan merupakan keinginan untuk terlibat dalam dunia teman sebaya, misalnya berpakaian

seperti teman-temannya dan ingin menghabiskan waktu dengan anggota perkumpulan. Keadaan seperti ini dapat melibatkan aktivitas sosial yang baik, misalnya ketika suatu perkumpulan mengumpulkan uang untuk alasan yang benar (Santrock, 2012).

Fenomena remaja pengguna motor juga terjadi di SMP Negeri 21 Bekasi berdasarkan hasil wawancara dan observasi pada tanggal 17 April 2018 terhadap beberapa staf guru dan siswa. Berdasarkan wawancara singkat yang dilakukan oleh peneliti dengan salah satu guru BK berinisial "D" dan staf keamanan sekolah diperoleh informasi bahwa pada umumnya siswa yang membawa kendaraan adalah siswa dengan orang tua bekerja dan jarak dari rumah jauh. Orang tua mengizinkan anak mereka membawa motor ke sekolah agar anak lebih mandiri dan mengirit biaya. Meskipun sekolah tidak menyediakan tempat parkir, siswa tetap membawa kendaraan dan parkir di rumah warga yang menyediakan tempat penitipan motor.

Bersamaan hal tersebut peneliti melakukan observasi di lingkungan sekolah dan ditemukan 5 tempat penitipan kendaraan motor yang disediakan oleh warga yang tepat berada di depan sekolah dengan kapasitas 20 sampai 30 motor. Peneliti juga menemukan 2 tempat penitipan motor yang berada di belakang sekolah dengan kapasitas kendaraan 20 sampai 30 motor. Hasil wawancara dengan salah seorang pemilik penitipan sepeda motor "T" menyampaikan bahwa setiap hari tempat penitipan selalu dipenuhi oleh kendaraan siswa, rata-rata pengguna motor adalah siswa kelas VIII dan IX. Wawancara dengan seorang siswa "G" kelas VIII pada Selasa 17 April 2018 menyatakan bahwa dia menitipkan motor di rumah warga karena di sekolah tidak disediakan parkir untuk siswa, dan diperoleh informasi bahwa dia menggunakan sepeda motor sejak kelas VII semester 2.

Hasil survey terhadap siswa SMP kelas 8 dan 9 yang peneliti lakukan tanggal 17 April 2018, menyatakan bahwa mereka menggunakan motor karena pengaruh teman bahkan 3 diantaranya mengendarai motor sejak kelas 5 Sekolah Dasar (SD). Siswa "AR" mengungkapkan bahwa dia sering mendapat ejekan temannya karena tidak bisa mengendarai motor.

Sedangkan siswa “DA” mengungkapkan bahwa dia melihat temannya yang tampak gaya saat mengendarai motor.

Berdasarkan hasil wawancara juga ditemukan bahwa siswa menggunakan motor ke sekolah karena difasilitasi orang tua, hanya sekedar untuk bergaya dan menarik perhatian lawan jenis. Seperti yang diungkapkan oleh siswa “R”, awalnya orang tua melarang untuk menggunakan motor namun akhirnya mengizinkannya menggunakan motor bahkan hingga membelikan yang baru. Menurut “R” teman-temannya jadi lebih menerima dalam kelompoknya dan lebih dapat menarik perhatian lawan jenis setelah dia menggunakan motor. Berbeda dengan “S” dia menggunakan motor sudah sejak SD, rumah yang jauh dan akses kendaraan umum yang sulit membuat orang tua mengizinkan dan memberikan fasilitas sepeda motor pada “S”.

Berdasarkan wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa teman sebaya memberikan pengaruh terhadap sikap dan perilaku orang lain. Siswa tersebut mengendarai motor karena ajakan dan sering mendapat ejekan oleh temannya, serta rasa ingin tahu yang merupakan salah satu karakteristik remaja yang hanya dapat dipuaskan dan diwujudkan dengan mencobanya sendiri. Hal ini menjadi ketertarikan peneliti untuk melakukan penelitian terhadap remaja di SMP Negeri 21 terhadap fenomena yang terjadi. Berdasarkan fenomena di atas, peneliti tertarik untuk mengetahui hubungan Konformitas dengan Regulasi Emosi pada pengendara remaja awal. Apakah terdapat hubungan antara Konformitas dengan Regulasi Emosi pada remaja awal yang mengendarai sepeda motor.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena dan permasalahan yang terjadi, maka peneliti merumuskan masalah apakah terdapat hubungan antara Konformitas dengan Regulasi Emosi terhadap perilaku pengguna motor pada remaja awal di SMP Negeri 21 Kota Bekasi.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara Konformitas dengan Regulasi Emosi pada remaja awal di SMP Negeri 21 Kota Bekasi.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi referensi serta kajian ilmu psikologi untuk mengetahui hubungan antara Konformitas dengan Regulasi Emosi.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Manfaat Bagi Peneliti : penelitian ini diharapkan menjadi tambahan pengetahuan dan wawasan mengenai teori-teori yang diperoleh dan dikaitkan dengan fenomena nyata.
2. Manfaat Bagi Remaja : penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi serta mampu mengontrol dan mengenali emosi yang ada dalam menentukan setiap tindakan yang akan dilakukan.
3. Manfaat Bagi Peneliti Lain : penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber rujukan bagi peneliti lain yang ingin meneliti tentang Konformitas dan Regulasi Emosi.

1.5 Keaslian Penelitian

Berikut beberapa penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya adalah sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan Mawardah dan Adiyanti (2014) dengan judul Regulasi Emosi dan Kelompok Teman Sebaya Pelaku *Cyberbullying*. Subjek penelitian ini adalah siswa SMP Negeri "S" kelas VII dan VIII,

usia 12-14 tahun, dan menggunakan teknologi informasi minimal 2 tahun. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara kelompok teman sebaya dan regulasi emosi dengan kecenderungan menjadi pelaku *cyberbullying* pada remaja yang ditunjukkan oleh nilai $F=106,078$ dan $p<0,01$, dengan nilai *Adjust R Square* sebesar 0,702 (70,2%). Secara terpisah kelompok teman sebaya memiliki hubungan positif dan memiliki pengaruh dengan nilai korelasi parsial=0,603 dan memiliki sumbangan efektif sebesar 0,637. Variabel regulasi emosi secara terpisah memiliki hubungan negatif dan tidak memiliki pengaruh dengan nilai korelasi parsial=-0,092.

2. Penelitian yang dilakukan Anjelita (2017) dengan judul Hubungan antara Regulasi Emosi dengan Gaya Hidup Hedonis pada Komunitas X di Semarang. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian korelasional yang menghubungkan dua variabel, yaitu antara variabel dependen (Y) gaya hidup hedonis dengan variabel independen (X) regulasi emosi. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah sampling jenuh yaitu pengambilan sampel dimana peneliti menggunakan semua anggota populasi yang berjumlah 85 orang sebagai sampel penelitian. Variabel gaya hidup hedonis diukur dengan menggunakan skala gaya hidup hedonis yang dikembangkan oleh Well dan Tigert (Engel,1993) dan diadaptasi oleh Abidatussyarifah (2015) terdiri dari 26 item pernyataan. Variabel regulasi emosi diukur dengan menggunakan skala regulasi emosi yang dikembangkan oleh Thompson (1994) dan diadaptasi oleh Ubaidillah (2014) terdiri dari 23 item pernyataan. Analisis data dengan menggunakan teknik analisis korelasi Spearman Product Moment dan diperoleh hasil $r = -0,363$ ($r>0$) dengan signifikansi 0,000 ($p<0,05$). Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan negatif yang signifikan antara regulasi emosi dengan gaya hidup hedonis pada Komunitas X di Semarang.
3. Penelitian yang dilakukan Nirmala dan Patria (2016) dengan judul Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Remaja. Penelitian melibatkan remaja berusia 16 hingga 18 tahun

yang memenuhi syarat subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan alat ukur adaptasi dari *Driving Behaviour Questionnaire* (DBQ) dan *The Czech Self-Regulation Questionnaire* (SRQ-Cz). Hasil analisis regresi menunjukkan regulasi diri dan konformitas bersama-sama memberikan perannya sebesar 13,5% ($F=6,29$; $p<0,05$) terhadap dilakukannya perilaku berkendara berisiko. Regulasi diri memberikan sumbangan sebesar 6,5%, sedangkan konformitas sebesar 7%. Terkait dengan hubungannya, regulasi diri berhubungan negatif dengan perilaku berkendara berisiko. Sebaliknya, konformitas berhubungan positif dengan perilaku berkendara berisiko.

4. Penelitian yang dilakukan Oktaria (2013) dengan judul Hubungan Antara Kestabilan Emosi dengan Konformitas Pada Anggota Klub Motor. Subjek dalam penelitian ini adalah orang anggota Yamaha V-ixion Club Sragen. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan Purposive Incidental Non Random Sampling. Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan skala kestabilan emosi dan skala konformitas. Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan teknik korelasi product moment diperoleh kesimpulan bahwa terdapat hubungan positif antara kestabilan emosi dengan konformitas pada anggota klub motor. Hal ini tidak sesuai dengan hipotesis yang diajukan bahwa ada hubungan negatif antara kestabilan emosi dengan konformitas pada anggota klub motor sehingga hipotesis ditolak. Maka jika kestabilan emosi tinggi, maka konformitas akan tinggi dan begitu pula sebaliknya jika kestabilan emosi rendah, maka konformitas akan cenderung rendah.

Perbedaan penelitian peneliti dengan penelitian sebelumnya yaitu dapat dilihat diantaranya:

1. Penelitian yang dilakukan Mawardah dan Adiyanti (2014) dengan judul Regulasi Emosi dan Kelompok Teman Sebaya Pelaku *Cyberbullying*. Sedangkan peneliti hubungan antara konformitas dengan regulasi emosi pengendara motor remaja awal. Subjek penelitian ini adalah siswa SMP

Negeri “S” kelas VII dan VIII, usia 12-14 tahun. Sedangkan peneliti siswa SMP di Kota Bekasi kelas VIII dan IX, usia 14-15 tahun.

2. Penelitian yang dilakukan Anjelita (2017) dengan judul Hubungan antara Regulasi Emosi dengan Gaya Hidup Hedonis pada Komunitas X di Semarang. Sedangkan peneliti hubungan antara konformitas dengan regulasi emosi pengendara motor remaja awal. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian korelasional yang menghubungkan dua variabel, yaitu antara variabel dependen (Y) gaya hidup hedonis dengan variabel independen (X) regulasi emosi. Sedangkan peneliti menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian korelasional yang menghubungkan variabel dependen (Y) regulasi emosi dengan variabel independen (X) konformitas.
3. Penelitian yang dilakukan Nirmala dan Patria (2016) dengan judul Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Remaja. Penelitian melibatkan remaja berusia 16 hingga 18 tahun yang memenuhi syarat subjek penelitian. Sedangkan peneliti hubungan antara konformitas dengan regulasi emosi pengendara motor remaja awal. Subjek penelitian peneliti remaja berusia 14 hingga 15 tahun.
4. Penelitian yang dilakukan Oktaria (2013) dengan judul Hubungan Antara Kestabilan Emosi dengan Konformitas Pada Anggota Klub Motor. Sedangkan peneliti hubungan antara konformitas dengan regulasi emosi pengendara motor remaja awal. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan *Purposive Incidental Non Random Sampling*. Sedangkan peneliti menggunakan *Probability Sampling*.