

## **BAB IV**

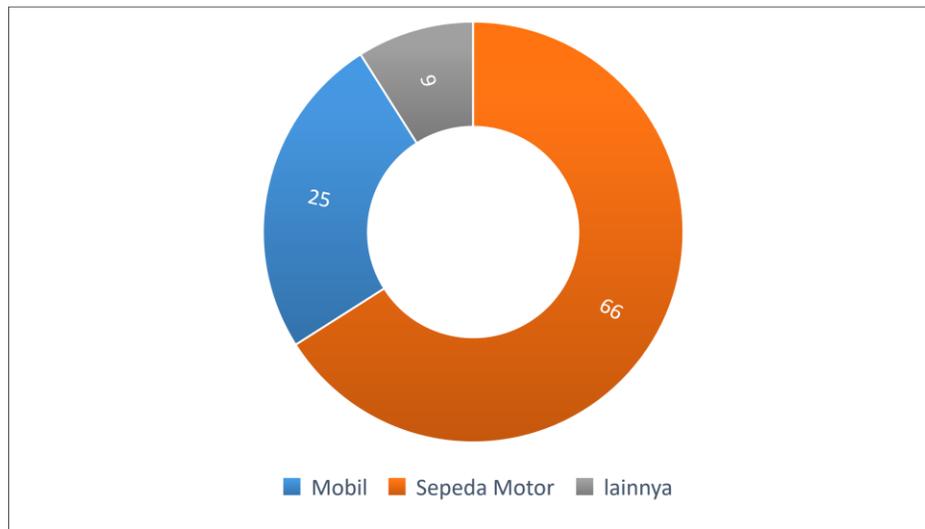
### **ANALISIS HUBUNGAN ANTARA KEPEMILIKAN KENDARAAN DAN KEPEMILIKAN SIM DENGAN PEMILIHAN MODA UNTUK MAKSUD BEKERJA**

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui moda yang digunakan untuk maksud bekerja, dan hubungan kepemilikan SIM dan kepemilikan kendaraan dengan penggunaan moda (mobil dan sepeda motor) untuk maksud bekerja, oleh penduduk pekerja yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota (Kecamatan Bojongloa, Kecamatan Astanaanyar, Kecamatan Sumur Bandung, Kecamatan Regol, Kecamatan Andir dan Kecamatan Lengkong). Adapun untuk melihat hubungannya, dilihat dari nilai *chi-square* hitung dan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) pada analisis *crosstab*, apabila nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) > 0,05, maka terdapat hubungan antar variabel tersebut, serta untuk mengetahui tingkat kekuatan korelasi antara karakteristik kepemilikan SIM A dan SIM C dan kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor yang berhubungan dengan pemilihan moda (mobil dan sepeda motor) untuk bekerja dapat diketahui dengan analisis spearman yang berkisar antara 0,00 – 1,00 (semakin mendekati 1,00 berarti tingkat kekuatan korelasi antar variabelnya semakin kuat, dan sebaliknya). Serta untuk melihat arah (jenis) hubungan antar variabel yang berhubungan tersebut dapat dilihat dari tanda positif (+) atau negatif (-) dari tabel hasil analisis spearman. Tanda positif (+) berarti hubungan antar variabel adalah searah (apabila salah satu variabel meningkat maka variabel lainnya juga meningkat), sedangkan apabila bernilai negatif (-) berarti variabel tersebut berlawanan, atau apabila salah satu variabel meningkat maka variabel lainnya akan menurun.

#### **4.1. Moda Transportasi yang digunakan untuk Bekerja**

Berdasarkan hasil survey kepada 130 responden diperoleh bahwa moda transportasi seperti sepeda motor dan mobil menjadi moda transportasi yang diminati oleh responden, yakni 86 responden memilih untuk menggunakan sepeda motor untuk bekerja, 32 responden memilih untuk menggunakan mobil, 1 responden memilih untuk menggunakan ojek, 2 responden memilih menggunakan ojek atau taxi online, 2

responden memilih menggunakan taxi, 3 responden memilih menggunakan bus, 2 responden memilih untuk berjalan ke tempat kerja, dan 2 orang responden memilih untuk menggunakan kendaraan kantor, untuk lebih jelasnya mengenai persentase pemilihan moda oleh 130 responden berdasarkan hasil *crosstab* yang telah dilakukan dapat dilihat dari **Gambar 4.1**. Hal ini selaras dengan penelitian Kusuma, 2018 bahwa penggunaan sepeda motor paling diminati (66,9%), dan mobil (15,1%) di lokasi yang menjadi pusat pemerintahan, pendidikan, dan pertokoan di Kabupaten Lombok (Kabupaten Lombok), begitupun pada hasil penelitian Lestarini (2007) yang lokasi penelitiannya daerah bekerja karyawan PT. SSSWI di Kabupaten Wonosobo, bahwa perjalanan kerja menggunakan moda pribadi lebih besar yaitu 49,86 % yang terdiri dari 48,74% sepeda motor dan mobil sebanyak 1,12%, begitupun dengan hasil *share mode* di Kota Bandung yang menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor (41%), pengguna mobil pribadi (34%), dan pengguna angkutan umum (25%).



**Gambar 4.1 Presentase jenis moda transportasi yang digunakan untuk bekerja**

## 4.2. Analisis Hubungan Kepemilikan Mobil dan Kepemilikan SIM A dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja

### 4.2.1. Kepemilikan Mobil dan Pemilihan Moda untuk Bekerja dengan Mobil

Nilai probabilitas signifikannya, ( $\alpha$ ) dari kepemilikan mobil dan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan kepemilikan mobil dan pemilihan moda adalah **berhubungan**, berdasarkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yaitu  $0,000 < 0,05$ , dengan arah hubungan **0,673 (kuat)** dan searah, maka apabila jumlah responden yang memiliki mobil mengalami peningkatan maka akan sangat mempengaruhi pemilihan moda untuk bekerja dengan menggunakan mobil pribadi juga mengalami peningkatan. Hal yang sama juga dapat terlihat dari hasil *crosstab* responden yang memiliki mobil yakni 45 responden, yakni 64 % responden yang memiliki mobil memilih untuk menggunakan mobil, dan hanya 35 % responden yang tidak memilih untuk menggunakan mobil, sedangkan untuk 85 responden yang tidak memiliki mobil lebih banyak memilih untuk tidak menggunakan mobil yaitu 96 %, dan 4% lainnya tetap menggunakan mobil. Dari hasil *croostab* tersebut dapat ditarik kesimpulan apabila responden tersebut memiliki mobil maka persentase penggunaan mobil untuk bekerja lebih besar dibandingkan tidak memiliki mobil tetapi menggunakan mobil untuk bekerja, untuk lebih jelasnya dapat diperhatikan pada **Tabel IV-1**. Hal ini sama dengan penelitian Ferdiasnyah (2009) yang menunjukkan bahwa 52 responden yang memiliki mobil seluruhnya memilih untuk menggunakan mobil untuk bekerja. Serta penelitian oleh Suswati (2017) menunjukkan persentase terpilihnya penggunaan mobil jika responden tersebut memiliki mobil adalah 34%.

**Tabel IV-1**  
**Kepemilikan Mobil dengan Pemilihan Moda Mobil untuk Bekerja**

Kepemilikan Mobil	Moda Mobil untuk Bekerja		Total	Nilai Probabilitas Signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya Mobil	82	3	85	0,000	0,673
Punya Mobil	16	29	45		
Total	98	32	130		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

#### A. Kepemilikan Mobil dan Pemilihan Mobil (Jenis Kelamin)

Secara keseluruhan diketahui nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) berdasarkan jenis kelamin dari kepemilikan obil dengan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan **saling berhubungan** ( $\alpha : 0,000 < 0,05$ ), dengan arah hubungan yang sama (positif) dan kekuatan hubungan yang tergolong **kuat (0,673)**. Hal yang sama juga dapat terlihat apabila dilihat secara terpisah antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan, keduanya memiliki nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yang sama yaitu 0,000, dengan tingkat kekuatan yang juga tergolong sama yaitu **kuat** (laki-laki : 0,676, perempuan : 0,668). Ini juga dapat terlihat dari hasil perhitungan *crosstab*, jumlah responden yang memilih menggunakan mobil cenderung lebih banyak (laki-laki : 22 responden, perempuan : 7 responden) dibandingkan responden yang tidak menggunakan mobil (laki-laki 10 responden, perempuan 6 responden) meskipun responden tersebut memiliki kesamaan yaitu memiliki mobil (laki-laki : 32 responden yang memiliki mobil, dan perempuan : 13 responden yang memiliki mobil sehingga jika dilihat secara terpisah antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan hipotesis penelitian (H1) ditolak, tetapi jika dilihat secara satu kesatuan yaitu jenis kelamin maka H1 diterima, untuk lebih jelasnya dapat diperhatikan pada **Tabel IV-.2**.

**Tabel IV-2**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan Mobil	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	53	3	56	0,000	0,676
	Punya	10	22	32		
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>25</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	29	0	29	0,000	0,668
	Punya	6	7	13		
<b>Total</b>		<b>35</b>	<b>7</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	82	3	85	0,000	0,673
	Punya	16	29	45		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

## B. Kepemilikan Mobil dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Usia)

Berdasarkan usia responden dari 130 responden diketahui terdapat 45 responden yang secara kepemilikan kendaraan, responden tersebut memiliki mobil, akan tetapi dari 45 responden tersebut, hanya 29 responden yang memiliki mobil dan menggunakan mobil untuk bekerja, dan 16 responden lainnya memilih untuk tidak menggunakan mobil untuk bekerja. Hasil dari analisis *crosstab* yang telah dilakukan juga menunjukkan adanya hubungan antara kelompok usia responden dan kepemilikan mobil dengan penggunaan mobil untuk bekerja, ini dapat diketahui dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yaitu  $0,000 < 0,05$ , dengan tingkat kekuatan korelasinya adalah **kuat (0,673)**, dan arah hubungan yang searah (sehingga apabila salah satu variabel meningkat, maka variabel lainnya juga meningkat). Akan tetapi apabila dilihat berdasarkan penggolongan usia, menunjukkan bahwa kelompok usia 18 – 29 tahun memiliki hubungan ( $\alpha : 0,001$ ) dengan tingkat kekuatan korelasi yang **cukup kuat (0,520)**, kelompok usia 30 – 44 tahun memiliki hubungan ( $\alpha : 0,000$ ) dengan tingkat kekuatan korelasi yang **kuat (0,688)**, dan kelompok usia 45 – lebih memiliki hubungan ( $\alpha : 0,000$ ) dengan tingkat kekuatan korelasi yang **sangat kuat (0,839)**. Begitupun berdasarkan analisis *crosstab* yang telah dilakukan, menunjukkan bahwa jumlah penggunaan mobil bagi penduduk yang memiliki mobil disetiap kelompok usia lebih besar disbanding jumlah responden yang tidak menggunakan mobil, dan jika dilihat secara keseluruhan dari setiap kelompok usia menunjukkan dari 45 responden yang memiliki mobil 29 orang (64%) memilih menggunakan mobil untuk bekerja, hal ini sama dengan jenis kelamin pada tabel sebelumnya, dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-3**.

**Tabel IV-3**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan Mobil	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	25	1	26	0,03	0,520
	Punya	7	6	13		
<b>Total</b>		<b>32</b>	<b>7</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	38	2	40	0,00	0,688
	Punya	7	16	23		
<b>Total</b>		<b>45</b>	<b>18</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	19	0	19	0,00	0,839
	Punya	2	7	9		
<b>Total</b>		<b>21</b>	<b>7</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	<b>82</b>	3	85	<b>0,00</b>	<b>0,673</b>
	Punya	16	29	45		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

C. Kepemilikan Mobil dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) berdasarkan jenis pekerjaan responden yang memiliki mobil dan menggunakan mobil untuk bekerja adalah  $0,000 < 0,05$ , dan tingkat kekuatan korelasi 0,673 (**kuat**), sehingga dapat diartikan secara keseluruhan jenis pekerjaan memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan penggunaan mobil untuk bekerja. Hal ini juga terlihat dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yang dimiliki setiap jenis pekerjaan yaitu ( $\alpha$ )  $< 0,05$ , dengan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat** (Profesional dan Wirausahawan), dan **kuat** (Pegawai (Sipil /Swasta)).

Begitupun dari hasil perhitungan *crosstab* yang menunjukkan jumlah responden yang memilih menggunakan mobil untuk maksud bekerja dengan kondisi memiliki mobil lebih besar yaitu 17 responden dari 22 responden yang memiliki mobil dengan pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil/Non Sipil), dan 12 responden dari 23 responden yang memiliki mobil dan bekerja sebagai Profesional/Wirausahawan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-4**.

**Tabel IV-4**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan Mobil	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	51	2	53	0,000	0,769
	Punya	5	17	22		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>19</b>	<b>75</b>		
Profesional /Wirausahawan	Tidak Punya	31	1	32	0,000	0,569
	Punya	11	12	23		
<b>Total</b>		<b>42</b>	<b>13</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	82	3	85	<b>0,000</b>	<b>0,673</b>
	Punya	16	29	45		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

D. Kepemilikan Mobil dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Pendapatan)

Secara keseluruhan diketahui jumlah pendapatan yang dimiliki oleh responden memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan penggunaan mobil untuk bekerja, dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000, dengan tingkat hubungan dan arah hubungan adalah **kuat dan searah (0,673)**, tetapi jika dilihat secara lebih rinci kepada penggolongan jumlah pendapatan yang dimiliki oleh responden, dapat diketahui bahwa keseluruhan kelompok responden berdasarkan jumlah pendapatan memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan penggunaan mobil untuk bekerja. Tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat** (Rp 4.000.000 – Rp 5.999.999), **kuat** (< Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 dan Rp 6.000.000 - >= Rp 10.000.000). Maka secara keseluruhan jika terjadi peningkatan responden pada setiap jumlah pendapatannya, akan berhubungan dengan peningkatan kepemilikan mobil dan penggunaan mobil untuk bekerja.

Dari hasil perhitungan *crosstab* juga menunjukkan jika jumlah responden yang memiliki mobil berdasarkan setiap kelompok pendapatan semakin meningkat maka jumlah responden yang memilih menggunakan mobil untuk maksud bekerja juga akan semakin meningkat, sebaliknya jika jumlah responden yang tidak memiliki mobil semakin besar, maka peluang responden tersebut menggunakan mobil untuk bekerja juga semakin rendah, contoh pada responden dengan kelompok pendapatan Rp

2.000.000 – Rp 3.999.999, jumlah responden yang tidak memiliki mobil adalah 54 responden dan persentase responden tersebut tidak menggunakan mobil untuk maksud bekerja adalah 96%, sebaliknya dari 11 responden yang memiliki mobil, persentase responden yang memilih menggunakan mobil untuk maksud bekerja adalah 67%, atau untuk lebih jelasnya dapat diperhatikan pada **Tabel IV-5**.

**Tabel IV-5**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan Mobil	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	12	0	12	0,0 11	0,679
	Punya	1	1	2		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>1</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	52	2	54	0,0 00	0,651
	Punya	4	7	11		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>9</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	12	1	13	0,0 06	0,508
	Punya	7	9	16		
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>10</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	6	0	6	0,0 02	0,671
	Punya	4	12	16		
<b>Total</b>		<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	82	3	85	<b>0,0 00</b>	<b>0,673</b>
	Punya	16	29	45		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.2.2. Kepemilikan SIM A dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja

Kepemilikan SIM A dan pemilihan moda menunjukkan adanya hubungan, ini dapat diketahui berdasarkan 29 responden yang memiliki SIM A dan menggunakan mobil untuk bekerja memiliki nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yaitu 0,000, dengan tingkat kekuatan korelasi sebesar **0,648 (kuat)** dan arah hubungan korelasi yang searah, sehingga dapat diartikan apabila responden yang memiliki SIM A mengalami peningkatan maka pemilihan moda untuk bekerja dengan menggunakan mobil pribadi juga mengalami peningkatan.

Hasil analisis perhitungan *crosstab* juga menunjukkan jika persentase responden yang memiliki SIM A dan yang menggunakan mobil untuk maksud bekerja lebih besar (62%) dibanding persentase responden yang tidak memiliki SIM A tetapi menggunakan mobil sebagai moda untuk maksud bekerja (4,8%), atau untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-6**. Akan tetapi pada penelitian sebelumnya menunjukkan tidak ada hubungan antara kepemilikan SIM A dengan pemilihan moda untuk bekerja, serta belum ada penelitian yang membahas lebih lanjut pengaruh karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi dengan hubungan tersebut.

**Tabel IV-6**  
**Kepemilikan SIM A dengan Pemilihan Mobil untuk Bekerja**

Kepemilikan SIM A	Moda Mobil untuk Bekerja		Total	Nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya SIM A	79	4	83	0,000	0,648
Punya SIM A	18	29	47		
<b>Total</b>	97	33	130		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

#### A. Kepemilikan SIM A dan Pemilihan Mobil (Jenis Kelamin)

Kepemilikan SIM A berdasarkan jenis kelamin dengan pemilihan mobil untuk bekerja, diperoleh bahwa jenis kelamin berhubungan dengan kepemilikan SIM A dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000 untuk jenis kelamin laki-laki dan perempuan, dengan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat** (0,648).

Apabila dilihat secara terpisah jenis kelamin yang memiliki tingkat korelasi yang lebih tinggi adalah jenis kelamin perempuan yaitu 0,648, dan dari hasil *crosstab* menunjukkan sebanyak 7 responden perempuan yang memiliki SIM A memilih untuk menggunakan mobil, dari total 13 responden perempuan yang memiliki SIM A, sedangkan jenis kelamin laki-laki memiliki tingkat kekuatan korelasi 0,639, dan berdasarkan hasil analisis *crosstab* diketahui dari keseluruhan 25 responden yang menggunakan mobil, sebanyak 22 responden memiliki SIM A, untuk lebih jelasnya dapat terlihat pada **Tabel IV-7**.

**Tabel IV-7**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan SIM A	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	51	3	54	0,000	0,639
	Punya	12	22	34		
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>25</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	29	0	29	0,000	0,668
	Punya	6	7	13		
<b>Total</b>		<b>35</b>	<b>7</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	80	3	83	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	19	29	47		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

B. Kepemilikan SIM A dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Usia)

Kepemilikan SIM A berdasarkan usia responden dengan pemilihan mobil untuk bekerja, diperoleh bahwa secara keseluruhan usia responden memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM A dan penggunaan mobil untuk bekerja, dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000, dan arah hubungan 0,648 (**cukup kuat**). Adapun jika dilihat berdasarkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) per kelompok usia responden, menunjukkan setiap kelompok usia memiliki hubungan, dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) < 0,05, dan tingkat kekuatan korelasinya, secara berurutan dari tingkat **sangat kuat, kuat** dan **lemah** adalah kelompok usia 45 – lebih (**0,839**), kelompok usia 30 – 44 tahun (**0,688**), dan kelompok usia 18 – 29 tahun (**0,454**).

Menurut hasil perhitungan *crosstab* antara kepemilikan SIM A dengan penggunaan mobil untuk bekerja berdasarkan kelompok usia diperoleh untuk setiap kelompok usia memiliki kesamaan yaitu jumlah responden yang tidak memiliki SIM A akan memiliki persentase yang besar untuk tidak menggunakan mobil untuk maksud bekerja, contohnya untuk responden dengan usia 45 tahun sampai lebih dari 19 reponden yang tidak memiliki SIM A, tidak ada responden yang memilih untuk menggunakan mobil. Begitupun jika dilihat secara keseluruhan dari 98 reponden yang memilih untuk tidak menggunakan mobil untuk maksud bekerja, dikarenakan 82%

lainnya tidak memiliki SIM A, sedangkan persentase responden yang menggunakan mobil untuk maksud bekerja dikarenakan 91% responden tersebut memiliki SIM A, untuk jumlah responden berdasarkan kepemilikan SIM A dapat dilihat pada **Tabel IV-8**.

**Tabel IV-8**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan SIM A	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	23	1	24	0,005	0,454
	Punya	9	6	15		
<b>Total</b>		<b>32</b>	<b>7</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	38	2	40	0,000	0,688
	Punya	7	16	23		
<b>Total</b>		<b>45</b>	<b>18</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	19	0	19	0,000	0,839
	Punya	2	7	9		
<b>Total</b>		<b>21</b>	<b>7</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	80	3	83	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	18	29	47		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### C. Kepemilikan SIM A dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Kepemilikan SIM A dan penggunaan mobil untuk bekerja berdasarkan jenis pekerjaan responden, menunjukkan adanya hubungan dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000, dan tingkat korelasi yang tergolong **kuat (0,648)**, serta arah hubungan yang positif (searah). Adapun jika dilihat berdasarkan klasifikasi jenis pekerjaan dan kepemilikan SIM A dengan penggunaan mobil untuk bekerja, diperoleh bahwa jenis pekerjaan Pegawai (Sipil /Swasta) , dan jenis pekerjaan Profesional dan Wirausahawan memiliki hubungan dengan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **kuat** (Pegawai (Sipil /Swasta) : 0,743, dan Profesional dan Wirausahawan : 0,609), sedangkan untuk jenis pekerjaan lainnya tidak memiliki hubungan dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : 0,115. Sehingga dapat disimpulkan untuk kepemilikan SIM

A dan penggunaan mobil untuk bekerja berdasarkan jenis pekerjaan dapat saling berhubungan dikarenakan jenis pekerjaan Pegawai (Sipil /Swasta), dan jenis pekerjaan Profesional dan Wirausahawan juga memiliki hubungan dengan tingkat kekuatan korelasi yang **kuat**

Hal yang sama pada karakteristik usia juga terlihat dari hasil *crosstab* berdasarkan kelompok jenis pekerjaan, yaitu dari 32 responden yang memilih menggunakan mobil untuk maksud bekerja 91% dikarenakan responden tersebut memiliki SIM A, untuk lebih detailnya dapat dilihat berdasarkan jenis pekerjaan responden yang terdapat di **Tabel IV-9**.

**Tabel IV-9**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan SIM A	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	50	2	52	0,000	0,743
	Punya	6	17	23		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>19</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	30	1	31	0,000	0,546
	Punya	12	12	24		
<b>Total</b>		<b>42</b>	<b>13</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	80	3	83	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	18	29	47		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

#### D. Kepemilikan SIM A dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Pendapatan)

Hasil analisis *crosstab* dari kepemilikan SIM A dan penggunaan mobil untuk bekerja berdasarkan jumlah pendapatan responden, menunjukkan adanya hubungan dari keseluruhan jumlah pendapatan pada kepemilikan SIM A dengan penggunaan mobil untuk bekerja, dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000, dan tingkat korelasi sebesar 0,648 yang tergolong **cukup kuat**, serta arah hubungan yang positif atau searah dengan kepemilikan SIM A dan penggunaan mobil untuk bekerja. Begitupun jika dilihat berdasarkan kelompok jumlah pendapatan responden, menunjukkan untuk responden dengan jumlah pendapatan (< Rp 2.000.000 – Rp

7.999.999) memiliki hubungan dengan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat** (Rp 4.000.000 – Rp 5.999.999), **kuat** (Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 dan Rp 6.000.000 – lebih dari Rp 10.000.000), dan **sangat kuat** (< Rp 2.000.000).

Hasil analisis *crosstab* berdasarkan pendapatan responden diketahui responden yang memiliki SIM A lebih mendominasi pada penggunaan mobil untuk maksud bekerja (29 responden yang memiliki SIM A, dari 32 responden yang menggunakan mobil untuk maksud bekerja), sedangkan untuk responden yang tidak menggunakan mobil didominasi oleh responden yang tidak memiliki SIM A (80 responden yang tidak menggunakan mobil, dari 98 responden yang tidak menggunakan mobil), dan hal ini berlaku untuk semua responden di setiap pendapatan, dapat dilihat pada **Tabel IV-10**.

**Tabel IV-10**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**  
**berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan SIM A	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	(α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	13	0	13	0,000	1,000
	Punya	0	1	1		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>1</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	48	0	48	0,000	0,674
	Punya	8	9	17		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>9</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	12	2	14	0,027	0,411
	Punya	7	8	15		
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>10</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	7	1	8	0,003	0,638
	Punya	3	11	14		
<b>Total</b>		<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	80	3	83	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	18	29	47		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

### 4.3. Analisis Hubungan Kepemilikan Sepeda Motor dan Kepemilikan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja

#### 4.3.1. Kepemilikan Sepeda motor dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja

Kepemilikan sepeda motor dan penggunaan moda sepeda motor untuk bekerja, memiliki nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ )  $0,009 < 0,05$ , sehingga menunjukkan adanya hubungan dengan pemilihan sepeda motor untuk bekerja, adapun arah hubungannya adalah searah dan tingkat kekuatan korelasinya adalah **sangat lemah (0,228)**, maka diartikan apabila responden yang memiliki sepeda motor mengalami peningkatan maka pemilihan moda untuk bekerja dengan menggunakan sepeda motor juga mengalami peningkatan dan saling mempengaruhi satu sama lain

Sama seperti pada pembahasan sebelumnya dari hasil *crosstab*, ditemukan 67% atau 85 responden dari 87 responden yang menggunakan sepeda motor adalah responden yang memiliki sepeda motor, dan informasi lanjutannya dapat dilihat di **Tabel IV-11**. Hal ini sama dengan dengan penelitian Lestarini (2007) yang mengatakan bahwa perjalanan kerja menggunakan moda pribadi lebih besar yaitu 49,86 % yang terdiri dari 48,74% sepeda motor di PT. SSSWI di Kabupaten Wonosobo. Serta Kusuma (2018) yang menunjukkan bahwa sepeda motor terpilih sebagai moda yang paling banyak digunakan untuk melakukan perjalanan dengan persentase peluang terpilih paling banyak di bandingkan moda transportasi lainnya. Akan tetapi pada penelitian sebelumnya tidak membahas karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi didalam hubungan tersebut, sehingga keterbaruan dari penelitian ini adalah menganalisis pengaruh karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi dalam hubungan tersebut, yang dilakukan di lokasi yang menjadi pusat pemerintahan, pendidikan, dan pertokoan di Kabupaten Lombok (Kabupaten Lombok).

**Tabel IV-11**  
**Kepemilikan Sepeda Motor dengan Penggunaan Sepeda Motor**  
**untuk Bekerja**

Kepemilikan Sepeda Motor	Moda Sepeda Motor untuk Bekerja		Total	Nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya Sepeda Motor	6	2	8	0,009	0,228
Punya Sepeda Motor	37	85	122		
Total	43	87	130		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

A. Kepemilikan Sepeda motor dan Pemilihan Sepeda motor (Jenis Kelamin)

Berdasarkan jenis kelamin responden, kepemilikan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor memiliki hubungan ( $\alpha$ ) 0,009, tetapi memiliki tingkat kekuatan korelasi yang tergolong lemah (0,228), hal ini dikarenakan jika dilihat secara terpisah antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan, diketahui bahwa hanya jenis kelamin perempuan yang memiliki hubungan antara kepemilikan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, ini dapat diketahui berdasarkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) jenis kelamin perempuan yaitu 0,011, dengan tingkat kekuatan korelasi yang juga tergolong lemah (0,390).

Berdasarkan hasil *crosstab* ditemukan persentase yang tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja, meskipun responden tersebut memiliki sepeda motor, oleh responden perempuan adalah 24% atau 9 responden, sedangkan untuk responden dengan jenis kelamin laki-laki dari hasil *crosstab* menunjukkan 33% responden atau 28 responden, dan untuk lebih jelasnya dapat diperhatikan pada **Tabel IV-12**.

**Tabel IV-12**  
**Hubungan Kepemilikan Sepeda motor dengan Penggunaan Sepeda motor untuk**  
**Bekerja berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan Sepeda motor	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat kekuatan korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	2	1	3	0,2 26	
	Punya	28	57	85		
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>58</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	4	1	5	0,0 11	0,390
	Punya	9	28	37		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>29</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	6	2	8	<b>0,0 09</b>	<b>0,228</b>
	Punya	37	85	122		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

B. Kepemilikan Sepeda motor dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Usia)

Untuk penegelompokkan responden berdasarkan usia yang memiliki sepeda motor dengan menggunakan sepeda motor untuk bekerja, diketahui kelompok usia yang berhubungan terhadap kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja adalah kelompok responden dengan rentang usia 18 – 44 tahun, dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) < 0,05 ( $\alpha$  18 – 29 tahun : 0,021, dan  $\alpha$  30 – 44 tahun : 0,006), dan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong sama yaitu **lemah**. Sedangkan untuk responden dengan usia 45 – lebih dari 65 tahun tidak memiliki hubungan dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) > 0,05, yaitu 0,312.

Untuk hasil analisis *crosstab* juga menunjukkan responden dengan usia 18 – 44 tidak akan memilih untuk menggunakan sepeda motor, sebaliknya untuk responden dengan usia 65 tahun ke atas, tidak memiliki hubungan dikarenakan terdapat 2 responden yang memilih untuk menggunakan sepeda motor meskipun tidak memiliki sepeda motor, dan lebih jelasnya terlihat pada **Tabel IV-13**.

**Tabel IV-13**  
**Hubungan Kepemilikan Sepeda motor dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan Sepeda motor	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat kekuatan korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	2	0	2	0,021	0,371
	Punya	9	28	37		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>28</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	4	0	4	0,006	0,343
	Punya	19	40	59		
<b>Total</b>		<b>23</b>	<b>40</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	0	2	2	0,312	
	Punya	9	17	26		
<b>Total</b>		<b>9</b>	<b>19</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	<b>6</b>	2	8	<b>0,009</b>	<b>0,228</b>
	Punya	37	85	122		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

C. Kepemilikan Sepeda motor dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) berdasarkan jenis pekerjaan responden yang memiliki sepeda motor dan menggunakan sepeda motor untuk bekerja adalah  $0,009 < 0,05$ , tetapi tingkat kekuatan korelasinya tergolong **lemah** (0,228). Hal ini dikarenakan dari 3 (tiga) penggolongan kelompok jenis pekerjaan responden, hanya jenis pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil /Swasta) yang memiliki hubungan (0,022), dengan tingkat kekuatan korelasi yang juga tergolong **lemah**. Sedangkan jenis pekerjaan lainnya seperti Profesional dan Wirausahawan tidak memiliki hubungan dikarenakan nilai probabilitas signifikannya ( $\alpha$ )  $0,198 > 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan karakteristik pekerjaan responden yang berhubungan dengan kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja adalah responden dengan jenis pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil /Swasta).

Sedangkan berdasarkan hasil *crosstab* menurut jenis pekerjaan responden, ditemukan hanya responden dengan jenis pekerjaan Pegawai (Sipil /Swasta) yang

memiliki hubungan, dikarenakan 70 % responden memilih untuk menggunakan sepeda motor, untuk lebih jelasnya perhatikan **Tabel IV-14**.

**Tabel IV-14**  
**Hubungan Kepemilikan Sepeda Motor dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat kekuatan korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	4	1	5	0,022	0,265
	Punya	21	49	70		
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>50</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	2	1	3	0,198	
	Punya	16	36	52		
<b>Total</b>		<b>18</b>	<b>37</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	6	2	8	<b>0,009</b>	<b>0,228</b>
	Punya	37	85	122		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

D. Kepemilikan Sepeda motor dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Pendapatan)

Apabila dilihat secara keseluruhan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) dari karakteristik jumlah pendapatan responden, menunjukkan adanya **hubungan ( $\alpha : 0009$ )**, dan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **lemah (0,228)**. Akan tetapi jika dilihat secara terpisah antar tiap kelompok jumlah pendapatan responden, yang memiliki hubungan dengan kepemilikan sepeda motor adalah responden dengan kelompok jumlah pendapatan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999, dengan tingkat kekuatan korelasi yang juga tergolong **lemah**, sedangkan untuk kelompok responden dengan jumlah pendapatan lainnya menunjukkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) > 0,05, sehingga tidak berhubungan (< Rp 2.000.000 dan Rp 4.000.000 – Rp 5.999.999).

Dari hasil analisis *crosstab*, untuk kelompok jumlah pendapatan yang berkisar dari Rp 6.000.000 > = Rp 10.000.000 memiliki nilai yang konstan, atau dapat diartikan bahwa responden pada kelompok pendapatan tersebut tidak beragam (hanya ada

kelompok yang memiliki SIM C) sehingga tidak dapat diketahui secara pasti apakah ada hubungan atau tidak, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-15**.

**Tabel IV-15**  
**Hubungan Kepemilikan Sepeda Motor dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja berdasarkan Pendapatan**

Jumlah Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan Sepeda motor	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat kekuatan korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	1	0	1	0,101	
	Punya	3	10	13		
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>10</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	4	2	6	0,008	0,330
	Punya	11	48	59		
<b>Total</b>		<b>15</b>	<b>50</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	1	0	1	0,193	
	Punya	10	18	28		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>18</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	0	0	0	konstan	
	Punya	13	9	22		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>9</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	6	2	8	<b>0,009</b>	<b>0,228</b>
	Punya	37	85	122		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.3.2. Kepemilikan SIM C dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja

Berdasarkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) dari Kepemilikan SIM C dan penggunaan moda sepeda motor untuk bekerja, menunjukkan tidak adanya hubungan, dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yaitu  $0,051 > 0,05$ , yang dapat diartikan apabila responden yang memiliki SIM C mengalami peningkatan maka pemilihan moda untuk bekerja dengan menggunakan sepeda motor tidak saling mempengaruhi. Hasil perhitungan *crosstab* juga menunjukkan terdapat 82 responden (69%) yang menggunakan sepeda motor untuk bekerja dari 118 responden yang memiliki SIM C, akan tetapi kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja tidak memiliki hubungan, dikarenakan jika dilihat dari hasil *crosstab* untuk responden yang

tidak memiliki SIM C tetapi menggunakan sepeda motor untuk bekerja memiliki persentase yang cukup besar yaitu 42%, rinciannya dapat terlihat pada **Tabel IV-16**, selain itu tidak adanya hubungan antara kepemilikan SIMC dan penggunaan sepeda motor juga disebabkan oleh kepemilikan kendaraan lain atau SIM lainnya, sehingga responden tersebut lebih banyak memilih untuk menggunakan mobil untuk bekerja. Hal ini sama dengan penelitian sebelumnya yaitu Ferdiansyah (2009), Nur, dkk (2016), dan Kusuma (2018). Sedangkan pada penelitian Suthanaya (2012) menunjukkan hubungan kepemilikan sim dan penggunaan sepeda motor di daerah yang terlayani angkutan umum (Jl. Raya Sesetan) adalah berhubungan dengan tingkat kekuatan hubungan yang lemah, tetapi pada penelitian ini tidak membahas karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi didalam hubungan tersebut, melainkan melihatnya secara terpisah antar variabel.

**Tabel IV-16**  
**Kepemilikan SIM C dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor untuk Bekerja**

Kepemilikan SIM C	Moda Sepeda Motor untuk Bekerja		Total	Nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ )
	Tidak Menggunakan	Menggunakan		
Tidak Punya SIM C	7	5	12	0,051
Punya SIM C	36	82	118	
Total	43	87	130	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

A. Kepemilikan SIM C dan Pemilihan Sepeda motor (Jenis Kelamin)

Berdasarkan jenis kelamin dari kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, menunjukkan **tidak ada hubungan**, dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ )  $0,051 > 0,005$ , begitupun jika dilihat secara terpisah antara jenis kelamin laki-laki (0,028) dan perempuan (0,101). Hal ini juga selaras dengan hasil *crosstab* dari kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja yang menunjukkan tidak adanya hubungan dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) 0,051.

Menurut perhitungan *crosstab* sama seperti pada hasil secara keseluruhannya pada tabel sebelumnya, untuk tabel berdasarkan jenis kelamin juga menunjukkan untuk jenis kelamin laki-laki atau perempuan, keduanya tidak berhubungan dengan

kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja, dikarenakan pada persentase responden yang tidak punya SIM C tetapi menggunakan sepeda motor terbilang cukup tinggi yaitu 40% untuk jenis kelamin laki-laki dan 43% untuk jenis kelamin perempuan, rincian jumlah responden dapat dilihat pada **Tabel IV-17**.

**Tabel IV-17**  
**Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	$(\alpha)$
		Tidak menggunakan	Menggunakan		
Laki-laki	Tidak Punya	3	2	5	0,208
	Punya	27	56	83	
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>58</b>	<b>88</b>	
Perempuan	Tidak Punya	4	3	7	0,101
	Punya	9	26	35	
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>29</b>	<b>42</b>	
Total	Tidak Punya	7	5	12	<b>0,051</b>
	Punya	36	82	118	
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>	

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### B. Kepemilikan SIM C dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Usia)

Hal yang sama seperti hubungan antara kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja berdasarkan jenis kelamin responden, untuk karakteristik usia responden juga menunjukkan tidak ada hubungan, dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yang sama yaitu melebihi 0,05. Kecuali untuk kelompok usia 18 – 29 tahun diketahui memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM C ( $\alpha$  : 0,004), dengan tingkat kekuatan hubungannya tergolong **cukup kuat** (0,461). Akan tetapi dikarenakan dari 3 (tiga) kelompok usia responden didominasi oleh 2 kelompok usia yang tidak memiliki korelasi (hubungan), maka jika dilihat secara satu kesatuan, dapat disimpulkan kelompok usia tidak memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja.

Pada perhitungan *crosstab* juga menunjukkan hasil persentase yang menggunakan sepeda motor tetapi tidak memiliki SIM C terbilang cukup tinggi yaitu

50% untuk kelompok 30 – 44 tahun, dan 67 % untuk kelompok 45 tahun – lebih, sedangkan hanya kelompok usia yang 18 – 29 tahun saja yang memiliki hubungan dikarenakan hasil *crosstabnya* menunjukkan tidak ada responden yang menggunakan sepeda motor tanpa memiliki SIM C, untuk lebih jelasnya dapat diperhatikan pada **Tabel IV-18**.

**Tabel IV-18**  
**Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat kekuatan korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	3	0	3	0,004	0,461
	Punya	8	28	36		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>28</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	3	3	6	0,471	
	Punya	20	37	57		
<b>Total</b>		<b>23</b>	<b>40</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	1	2	3	0,963	
	Punya	8	17	25		
<b>Total</b>		<b>9</b>	<b>19</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	7	5	12	<b>0,051</b>	
	Punya	36	82	118		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

### C. Kepemilikan SIM C dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Begitupun untuk kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja berdasarkan jenis pekerjaan, menunjukkan tidak ada hubungan, sama seperti karakteristik responden sebelumnya (jenis kelamin dan usia). Pada karakteristik jenis pekerjaan responden, diketahui hanya jenis pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil /Swasta) yang memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM C ( $\alpha : 0,002$ ), dengan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **lemah**. Sebaliknya untuk jenis pekerjaan Profesional dan Wirausahawan, menunjukkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : 0,525.

Begitupun pada perhitungan *crosstab* menunjukkan untuk berdasarkan jenis pekerjaa, responden yang tetap menggunakan sepeda motor meskipun tidak memiliki SIM C hanya 14 %, tetapi sebaliknya untuk responden dengan jenis pekerjaan sebagai Profesional/Wirausahawan memiliki persentase 80 %, sehingga dari hasil *crosstab* dapat terlihat bahwa untuk jenis pekerjaan sebagai Profesional/ Wirausahawan tidak memiliki hubungan antara kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja. Lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-19**.

**Tabel IV-19**  
**Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	(α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	6	1	7	0,002	0,357
	Punya	19	49	68		
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>50</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	1	4	5	0,525	
	Punya	11	18	29		
<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>22</b>	<b>34</b>		
Total	Tidak Punya	7	5	12	<b>0,051</b>	
	Punya	36	82	118		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

D. Kepemilikan SIM C dan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Pendapatan)

Hasil analisis *crosstab* dari kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja berdasarkan jumlah pendapatan responden, menunjukkan hanya kelompok responden dengan jumlah pendapatan < Rp 2.000.000, dan tingkat korelasinya tergolong **sangat kuat** (0,826), tetapi dikarenakan kelompok responden yang tidak memiliki hubungan lebih mendominasi yaitu Rp 2.000.000 – >= Rp 10.000.000, sehingga apabila dilihat secara keseluruhan dari karakteristik jumlah pendapatan responden dapat disimpulkan tidak memiliki hubungan dengan

kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, nilai probabilitas signifikansi ( $\alpha$ ) keseluruhan adalah  $0,051 > 0,05$ .

Maka menurut hasil perhitungan *crosstab* hanya responden dengan pendapatan < Rp 2.000.000 yang memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, dikarenakan dari jumlah responden dan persentasenya untuk responden yang tidak memiliki SIM C, menunjukkan tidak adanya responden yang menggunakan sepeda motor untuk bekerja (0%), sedangkan untuk kepemilikan SIM C, jumlah dan persentase responden yang menggunakan sepeda motor terbilang besar yaitu 10 responden dari total 11 responden (91%), untuk pendapatan lainnya jumlah atau persentase responden yang tetap menggunakan sepeda motor meskipun tidak memiliki SIM C terbilang cukup tinggi, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-20**.

**Tabel IV-20**  
**Hubungan Kepemilikan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	3	0	3	0,002	0,826
	Punya	1	10	11		
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>10</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	2	3	5	0,350	
	Punya	13	47	60		
<b>Total</b>		<b>15</b>	<b>50</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	1	1	2	0,715	
	Punya	10	17	27		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>18</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	1	1	2	0,784	
	Punya	12	8	20		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>9</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	7	5	12	<b>0,051</b>	
	Punya	36	82	118		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.4. Analisis Hubungan Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil dan Sepeda Motor untuk Bekerja

##### 4.4.1. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja

Adapun untuk kepemilikan mobil dan sepeda motor diketahui memiliki hubungan dengan penggunaan mobil untuk bekerja, ini dapat diketahui dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) antara Kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk bekerja, yaitu  $0,000 < 0,05$ , dengan arah hubungan **0,648 (kuat)** dan searah.

Menurut hasil *crosstab* antara tidak memiliki mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk bekerja hanya 4 responden saja, dan 82 responden lainnya memilih untuk tidak menggunakan mobil. Sebaliknya untuk responden yang memiliki mobil dan sepeda motor didominasi oleh jumlah responden yang menggunakan mobil untuk bekerja yaitu 28 responden dari 44 responden, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-21**. Akan tetapi pada penelitian sebelumnya belum ada membahas antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil, dikarenakan pada penelitian sebelumnya hanya spesifik hubungan antara kepemilikan salah satu jenis kendaraan yang dihubungkan dengan salah satu moda yang digunakan, tanpa adanya layer karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi didalam hubungana tersebut.

**Tabel IV-21**  
**Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**

Kepemilikan Kendaraan Mobil dan Sepeda Motor	Mobil untuk Bekerja		Total	Nilai Probabilitas Signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya Mobil dan Sepeda Motor	82	4	86	0,000	0,648
Punya Mobil dan Sepeda Motor	16	28	44		
Total	98	32	130		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### A. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Jenis Kelamin)

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* dari karakteristik jenis kelamin, menunjukkan jenis kelamin memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor dan penggunaan mobil untuk bekerja, ini terlihat dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) secara keseluruhan ataupun secara terpisah anatar jenis kelamin laki-laki dan perempuan yaitu  $0,000 < 0,05$ , dengan tingkat kekuatan korelasi yang juga tergolong sama yaitu **kuat**, serta arah hubungan yang searah, sehingga jika terjadi peningkatan jumlah responden laki-laki atau perempuan akan berhubungan dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor, serta berhubungan dengan penggunaan mobil untuk bekerja, dikarenakan kecenderungan responden yang memiliki mobil dan sepeda motor akan memilih menggunakan mobil untuk bekerja.

Ini juga dapat diperhatikan pada tabel *crosstab* dari jumlah responden di setiap jenis kelamin yang menunjukkan jika antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan, keduanya menunjukkan persentase yang kecil untuk penggunaan mobil tanpa memiliki mobil dan sepeda motor (laki-laki 7%, perempuan 0%), sebaliknya menunjukkan persentase yang tinggi untuk responden yang memiliki mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk bekerja (laki-laki 68%, perempuan 54%), seperti yang terlihat pada **Tabel IV-22**.

**Tabel IV-22**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil**  
**untuk Bekerja berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	53	4	57	0,000	0,643
	Punya	10	21	31		
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>25</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	29	0	29	0,000	0,668
	Punya	6	7	13		
<b>Total</b>		<b>35</b>	<b>7</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	82	4	86	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	16	28	44		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

B. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Usia)

Jika dilihat berdasarkan karakteristik usia responden, diketahui bahwa karakteristik usia responden memiliki pengaruh terhadap kepemilikan mobil dan sepeda motor serta penggunaan mobil untuk bekerja, dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ )  $0,000 < 0,05$ , bahkan jika dilihat secara terpisah dari setiap kelompok usia juga ditemukan bahwa nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) setiap kelompok suai responden adalah  $< 0,05$ , dengan arah hubungan yang sama yaitu searah, akan tetapi memiliki perbedaan pada tingkat kekuatan korelasinya. Untuk tingkat kekuatan korelasi secara keseluruhan dari karakteristik usia, tergolong **kuat (0,648)**, begitupun untuk kelompok usia 18 – 44 tahun termasuk ke dalam tingkat kekuatan **kuat** (18 – 29 tahun : 0,520, dan 30 – 44 tahun : 0,642), sedangkan untuk kelompok usia 45 – lebih dari 64 tahun memiliki tingkat kekuatan korelasi yang **sangat kuat (0,839)**. Sehingga secara keseluruhan dapat disimpulkan jika karakteristik usia responden memiliki hubungan yang kuat dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor terhadap penggunaan mobil untuk bekerja, dengan kelompok usia yang sangat berhubungan adalah kelompok usia 45 - lebih dari 64 tahun (sebagian besar responden yang

tergolong kelompok usia 45 - lebih dari 64 tahun yang memiliki mobil dan sepeda motor, akan menggunakan mobil untuk bekerja).

Atau berdasarkan hasil perhitungan *crosstab* dapat terlihat sangat kecil jumlah responden yang memilih menggunakan mobil tanpa memiliki mobil dan sepeda motor di setiap kelompok usia, yaitu usia 18-29 tahun hanya 4% atau 1 responden, 30 – 44 tahun hanya 7% atau 3 responden, dan kelompok 45 tahun – lebih adalah 0% atau tidak ada responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-23**.

**Tabel IV-23**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	25	1	26	0,001	0,520
	Punya	7	6	13		
<b>Total</b>		<b>32</b>	<b>7</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	38	3	41	0,000	0,642
	Punya	7	15	22		
<b>Total</b>		<b>45</b>	<b>18</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	19	0	19	0,000	0,839
	Punya	2	7	9		
<b>Total</b>		<b>21</b>	<b>7</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	82	4	86	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	16	28	44		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### C. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Hal yang sama seperti karakteristik usia responden, karakteristik jenis pekerjaan responden juga memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor terhadap penggunaan mobil untuk bekerja, dengan tingkat kekuatan hubungan yang juga tergolong **kuat**. Akan tetapi untuk jenis pekerjaan berdasarkan kelompok pekerjaan tingkat kekuatan korelasi yang paling besar adalah **kuat** (Pegawai (Sipil /Swasta)), sedangkan dua kelompok jenis pekerjaan lainnya yaitu Profesional dan Wirausahawan, serta jenis pekerjaan lainnya tergolong **cukup kuat**. Maka dapat

disimpulkan apabila terjadi peningkatan jumlah responden dengan jenis pekerjaan Pegawai (Sipil /Swasta), atau Profesional dan Wirausahawan, akan berhubungan kepada kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk bekerja, akan tetapi diantara jenis pekerjaan tersebut, hubungan yang terkuat adalah responden dengan pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil /Swasta).

Hasil perhitungan *crosstab* menunjukkan hal yang sama seperti pada karakteristik usia responden, yaitu sangat kecil jumlah responden yang memilih menggunakan mobil tanpa memiliki mobil dan sepeda motor di setiap kelompok jenis pekerjaan, yaitu 3 responden (5%) untuk pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil/Swasta), dan 1 responden (3%) untuk pekerjaan sebagai Profesional/Wirausahawan seperti pada **Tabel IV-24**.

**Tabel IV-24**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	51	3	54	0,000	0,729
	Punya	5	16	21		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>19</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	31	1	32	0,000	0,569
	Punya	11	12	23		
<b>Total</b>		<b>42</b>	<b>13</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	82	4	86	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	16	28	44		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### D. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Pendapatan)

Hasil analisis *crosstab* berdasarkan karakteristik pendapatan responden dan kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan adanya hubungan, dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : 0,000 serta tingkat kekuatan korelasi yang juga tergolong **kuat** (0,648). Begitupun jika dilihat secara terpisah antar kelompok pendapatan diketahui seluruh kelompok responden

memiliki hubungan, dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) < 0,05. Berdasarkan tingkat korelasi adalah bahwa responden memiliki tingkat korelasi yang **kuat** atau **cukup kuat**.

Sedangkan hasil *crosstab* untuk jumlah responden yang menggunakan mobil tanpa memiliki mobil dan sepeda motor di setiap kelompok pendapatan, menunjukkan persentase yang kecil seperti pada karakteristik jenis kelamin, usia, dan pekerjaan yaitu 0% (0 responden) untuk pendapatan < Rp 2.000.000, 4% (3 responden) untuk pendapatan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999, 14% (2 responden) untuk pendapatan Rp 4.000.000 – Rp 5.999.999, dan 0% (tidak ada responden) untuk pendapatan Rp 6.000.000 - >= Rp 10.0.000.000, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-25**.

**Tabel IV-25**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat kekuatan korelasi
		Tidak menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	12	0	12	0,011	0,679
	Punya	1	1	2		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>1</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	52	2	54	0,000	0,651
	Punya	4	7	11		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>9</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	12	2	14	0,027	0,411
	Punya	7	8	15		
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>10</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	6	0	6	0,002	0,671
	Punya	4	12	16		
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>12</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	82	4	86	<b>0,000</b>	<b>0,648</b>
	Punya	16	28	44		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.4.2. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja

Kepemilikan SIM A dan SIM C memiliki nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) dengan penggunaan mobil untuk bekerja, yaitu  $0,051 > 0,05$ , sehingga diketahui memiliki hubungan, dengan arah hubungan **0,660 (kuat)**, atau dapat ditarik kesimpulan untuk

kepemilikan SIM A dan SIM C memiliki hubungan yang sangat kuat terhadap penggunaan mobil untuk bekerja. Hasil perhitungan *crosstab* antara kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk bekerja menunjukkan dari 46 responden terdapat 29 responden yang menggunakan mobil, sedangkan dari 84 responden yang tidak punya SIM A dan SIM C, terdapat 81 responden yang memilih untuk tidak menggunakan mobil, dari hasil ini terlihat semakin meningkat jumlah responden yang memiliki SIM A dan SIM C maka jumlah responden yang menggunakan mobil untuk bekerja juga akan semakin besar yaitu 63%, seperti pada **Tabel IV-26**. Akan tetapi pada penelitian sebelumnya belum ada membahas antara kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil, dikarenakan pada penelitian sebelumnya hanya spesifik antara kepemilikan salah satu sim yang dihubungkan dengan salah satu moda yang digunakan, serta tanpa adanya layer karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi didalamnya, tanpa adanya layer karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi didalam hubungana tersebut.

**Tabel IV-26**  
**Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**

Kepemilikan SIM A dan SIM C	Mobil untuk Bekerja		Total	Nilai Probabilitas Signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya SIM A dan SIM C	81	3	84	0,000	0,660
Punya SIM A dan SIM C	17	29	46		
Total	98	32	130		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

A. Kepemilikan SIM A dan SIM C dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja  
(Jenis Kelamin)

Nilai probabilitas signifikansi ( $\alpha$ ) kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk bekerja berdasarkan karakteristik jenis kelamin menunjukkan adanya hubungan ( $\alpha : 0,000$ ), dan tingkat kekuatan korelasinya **kuat (0,660)**, begitupun jika dilihat secara terpisah anatar jenis kelamin laki-laki dan perempuan memiliki nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yang sama yaitu 0,000, dengan penggolongan tingkat

kekuatan korelasi yang juga sama yaitu **kuat**. Sehingga dapat disimpulkan bahwa jenis kelamin responden memiliki hubungan yang kuat dengan kepemilikan SIM A dan SIM C terhadap penggunaan mobil untuk bekerja.

Hasil perhitungan *crosstab* untuk 130 responden berdasarkan jenis kelamin dan hubungan antara kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan untuk jenis kelamin laki-laki dan perempuan dari jumlah kepemilikan SIM A dan SIM C sebesar 65% atau 22 responden dari total 34 responden akan menggunakan mobil (laki-laki), dan 58% atau 7 responden dari total 12 responden memilih menggunakan mobil (perempuan), untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-27**.

**Tabel IV-27**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	51	3	54	0,000	0,639
	Punya	12	22	34		
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>25</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	30	0	30	0,000	0,707
	Punya	5	7	12		
<b>Total</b>		<b>35</b>	<b>7</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	81	3	84	<b>0,000</b>	<b>0,660</b>
	Punya	17	29	46		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

B. Kepemilikan SIM A dan SIM C dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Usia)

Jika dilihat secara keseluruhan karakteristik usia responden memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM A dan SIM C terhadap penggunaan mobil untuk bekerja, dikarenakan nilai probabilitas signifikannya ( $\alpha$ ) adalah  $0,000 < 0,05$ , dan tingkat kekuatan korelasinya adalah **kuat** (0,660), begitupun jika dilihat secara terpisah antar kelompok usia, setiap kelompok usia responden memiliki hubungan, dengan tingkat kekuatan korelasi yang beragam yaitu **cukup kuat** (18 – 29 tahun), **kuat** (30 – 44

tahun), dan **sangat kuat** (45 – lebih dari 64 tahun). Ini menunjukkan bahwa hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk bekerja, jika dilihat berdasarkan karakteristik kelompok usia responden, kelompok yang sangat berhubungan terhadap kepemilikan SIM A dan SIM C untuk penggunaan mobil adalah kelompok usia 45 – lebih dari 64 tahun.

Pada hasil perhitungan *crosstab* berdasarkan kelompok usia juga menunjukkan hal yang sama seperti pada karakteristik jenis kelamin, yaitu untuk kelompok usia 18 – 29 tahun dari 24 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C terdapat 23 responden memilih untuk tidak menggunakan mobil, untuk responden dengan kelompok usia 30 – 44 tahun dari 41 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C terdapat 39 responden yang tidak memilih untuk menggunakan mobil, dan kelompok usia 45 tahun – lebih, diperoleh dari 19 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C, keseluruhannya memilih tidak menggunakan mobil untuk bekerja, seperti pada **Tabel IV-28**.

**Tabel IV-28**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	(α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	23	1	24	0,005	0,454
	Punya	9	6	15		
<b>Total</b>		<b>32</b>	<b>7</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	39	2	41	0,000	0,716
	Punya	6	16	22		
<b>Total</b>		<b>45</b>	<b>18</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	19	0	19	0,000	0,839
	Punya	2	7	9		
<b>Total</b>		<b>21</b>	<b>7</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	81	3	84	<b>0,000</b>	<b>0,660</b>
	Punya	17	29	46		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

### C. Kepemilikan SIM A dan SIM C dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Kepemilikan SIM A dan SIM C dan penggunaan mobil untuk bekerja berdasarkan jenis pekerjaan responden, menunjukkan adanya hubungan, hal ini terlihat dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000, dengan tingkat korelasi yang tergolong **kuat (0,660)**, serta arah hubungan yang positif (searah). Adapun jika dilihat berdasarkan klasifikasi jenis pekerjaan dan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan untuk jenis pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil /Swasta) , dan jenis pekerjaan Profesional dan Wirausahawan memiliki hubungan ( $\alpha : 0,000$ ), dan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat** (Pegawai (Sipil /Swasta)), dan **kuat** (Profesional dan Wirausahawan). Sehingga dapat disimpulkan untuk karakteristik jenis pekerjaan yang berhubungan dengan kepemilikan SIM A dan kepemilikan SIM C terhadap penggunaan mobil untuk bekerja adalah keseluruhan jenis pekerjaan responden (sebagai Pegawai (Sipil /Swasta), serta Profesional dan Wirausahawan)

Hasil perhitungan *crosstab* juga menunjukkan jumlah responden yang lebih memilih untuk tidak menggunakan mobil jika tidak memiliki SIM A dan SIM C, serta memilih menggunakan mobil jika memiliki SIM A dan SIM C. Untuk jenis pekerjaan sebagai Pegawai Sipil. Swasta menunjukkan dari 53 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C terdapat 51 responden (96%) memilih untuk tidak menggunakan mobil, sebaliknya dari 22 responden yang memiliki SIM A dan SIM C terdapat 17 responden (77%) yang menggunakan mobil untuk bekerja, begitupun untuk jenis pekerjaan sebagai Profesional/Wirausahawan seperti yang terlihat pada **Tabel IV-29**.

**Tabel IV-29**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	51	2	53	0,000	0,769
	Punya	5	17	22		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>19</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	30	1	31	0,000	0,546
	Punya	12	12	24		
<b>Total</b>		<b>42</b>	<b>13</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	81	3	84	<b>0,000</b>	<b>0,660</b>
	Punya	17	29	46		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

D. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Pendapatan)

Hasil analisis *crosstab* berdasarkan karakteristik pendapatan responden dan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk bekerja memiliki hubungan dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : 0,000 dan tingkat kekuatan korelasi **kuat** (0,660), sedangkan jika dilihat secara terpisah antara kelompok pendapatan menunjukkan yang berhubungan adalah responden dengan pendapatan berkisar kurang dari (<) Rp 2.000.000 – Rp 7.999.999, dengan tingkat kekuatan korelasi yang beragam yaitu **cukup kuat** (Rp 4.000.000 – Rp 5.999.999), **kuat** (Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999, dan Rp 6.000.000 –  $\geq$  Rp 10.000.000), dan **sangat kuat** (kurang dari Rp 2.000.000). Sehingga dapat disimpulkan bahwa karakteristik pendapatan responden berhubungan dengan kepemilikan SIM Adan SIM Cdan penggunaan mobil untuk bekerja, khususnya responden dengan pendapatan kurang dari Rp 2.000.000.

Hasil perhitungan *crosstab* untuk karaktersitik pendapatan responden juga menunjukkan hal yang sama seperti pada karakteristik pekerjaan, yaitu jumlah responden yang memilih untuk tidak menggunakan mobil akan lebih banyak jika responden tersebut tidak memiliki SIM A dan SIM C, sedangkan untuk jumlah responden yang menggunakan mobil didominasi oleh responden yang memiliki mobil

dan sepeda motor, seperti untuk rentang pendapatan Rp 4.000.000 – Rp 5.999.999 yaitu dari 19 responden yang memilih untuk tidak menggunakan mobil, dikarenakan 13 responden dari total responden tersebut tidak memiliki SIM A dan SIM C, sedangkan dari total 10 responden yang memilih menggunakan mobil terdapat 8 responden yang memiliki SIM A dan SIM C, untuk lebih jelasnya pada setiap kelompok pendapatan dapat dilihat pada **Tabel IV-30**.

**Tabel IV-30**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dengan SIM C dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Mobil		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	13	0	13	0,000	1,000
	Punya	0	1	1		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>1</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	48	0	48	0,000	0,674
	Punya	8	9	17		
<b>Total</b>		<b>56</b>	<b>9</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	13	2	15	0,013	0,461
	Punya	6	8	14		
<b>Total</b>		<b>19</b>	<b>10</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	7	1	8	0,003	0,638
	Punya	3	11	14		
<b>Total</b>		<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	81	3	84	<b>0,000</b>	<b>0,660</b>
	Punya	17	29	46		
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>32</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.5. Analisis Hubungan Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil atau Sepeda Motor untuk Bekerja

##### 4.5.1. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja

Hasil analisis hubungan dari kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan moda sepeda motor untuk bekerja, menunjukkan adanya hubungan dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yaitu  $0,000 < 0,05$ , dan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat (-0,534)**, akan tetapi arah hubungannya adalah berlawanan, yang berarti jika kepemilikan mobil dan sepeda motor mengalami

peningkatan, maka penggunaan sepeda motor akan mengalami penurunan, dikarenakan kecenderungan moda yang akan digunakan adalah mobil dibanding sepeda motor, hal ini sama dengan hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C terhadap penggunaan mobil untuk bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab*, jumlah responden yang memiliki mobil dan sepeda motor didominasi oleh responden yang memilih tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja. Hal ini berbanding terbalik dengan penggunaan mobil, yaitu terdapat 30 responden yang memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor, dari 44 responden yang memiliki mobil dan sepeda motor, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-31**. Akan tetapi pada penelitian sebelumnya belum ada membahas antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor, dikarenakan pada penelitian sebelumnya hanya spesifik antara kepemilikan salah satu jenis kendaraan yang dihubungkan dengan salah satu moda yang digunakan, tanpa adanya layer karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi didalam hubungana tersebut.

**Tabel IV-31**  
**Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja**

Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Sepeda Motor untuk Bekerja		Total	Nilai Probabilitas Signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya Mobil dan Sepeda Motor	13	73	86	0,000	-0,534
Punya Mobil dan Sepeda Motor	30	14	44		
Total	43	87	130		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

A. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja (Jenis Kelamin)

Hasil analisis *crosstab* dari karakteristik jenis kelamin, berdasarkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ), menunjukkan jenis kelamin memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, ( $\alpha$ ) adalah **0,000**, tingkat kekuatan korelasi **kuat**, dengan arah hubungan yang berlawanan (**-0,534**), begitupun jika dilihat secara terpisah antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan. Hal ini menunjukkan jika responden dengan jenis kelamin laki-laki dan perempuan meningkat, maka kepemilikan SIM A dan SIM C juga akan meningkat, tetapi penggunaan sepeda motor untuk bekerja akan mengalami penurunan, dikarenakan responden yang memiliki mobil dan sepeda motor akan memilih menggunakan mobil untuk bekerja, seperti yang terlihat pada bagian 4.4.1.

Hal ini juga terlihat pada hasil perhitungan *crosstab*, yaitu jumlah responden yang tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja meskipun responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor tergolong cukup tinggi, seperti untuk jenis kelamin laki-laki terdapat 31 responden yang memiliki mobil dan sepeda motor tetapi 22 responden memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor, sedangkan untuk jenis kelamin perempuan, terdapat 13 responden yang memiliki mobil dan sepeda motor tetapi 8 responden memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-32**.

**Tabel IV-32**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	8	49	57	0,000	-0,574
	Punya	22	9	31		
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>58</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	5	24	29	0,004	-0,443
	Punya	8	5	13		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>29</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	13	73	86	0,000	<b>-0,534</b>
	Punya	30	14	44		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

B. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja (Usia)

Berdasarkan karakteristik usia responden, menunjukkan karakteristik usia responden yang dilihat dari kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja memiliki hubungan, dengan tingkat korelasi yang **kuat**, tetapi arah hubungannya adalah berlawanan ( $\alpha$  : 0,000, tingkat kekuatan korelasi : -0,534). Hal ini juga berlaku jika karakteristik usia responden dilihat secara terpisah per kelompok usia. Akan tetapi untuk kelompok usia 18 – 29 tahun, menunjukkan tidak adanya hubungan dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : 0,078. Sedangkan jika dilihat berdasarkan tingkat kekuatan korelasinya, kelompok responden yang memiliki hubungan **sangat kuat** terhadap kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor adalah responden pada rentang usia 45 – lebih dari 64 tahun. Arah hubungan yang berlawanan, menunjukkan peningkatan penggunaan sepeda motor, berhubungan dengan penurunan kepemilikan mobil dan sepeda motor, khususnya responden dengan rentang usia 45 – lebih dari 64 tahun.

Hasil perhitungan *crosstab* berdasarkan kelompok usia responden, menunjukkan kelompok responden yang berhubungan dengan hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja

adalah kelompok responden dengan rentang usia 30 – 44 tahun, dan 45 tahun – lebih, ini terlihat dari jumlah responden yang memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor meskipun responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor, yaitu 16 responden dari 22 responden untuk kelompok usia 30 – 44 tahun, dan 8 responden dari 9 responden untuk kelompok usia 45 – lebih, seperti pada **Tabel IV-33**.

**Tabel IV-33**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	5	21	26	0,078	
	Punya	6	7	13		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>28</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	7	34	41	0,000	-0,551
	Punya	16	6	22		
<b>Total</b>		<b>23</b>	<b>40</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	1	18	19	0,000	-0,836
	Punya	8	1	9		
<b>Total</b>		<b>9</b>	<b>19</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	13	73	86	0,000	-0,534
	Punya	30	14	44		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

### C. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Karakteristik jenis pekerjaan responden juga memiliki hubungan dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor terhadap penggunaan mobil untuk bekerja, dengan tingkat kekuatan hubungan yang juga tergolong **kuat**, serta arah hubungan yang sama seperti karakteristik jenis kelamin dan usia yaitu berlawanan. Hal ini terlihat dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) secara keseluruhan dari jenis pekerjaan adalah 0,000, dan nilai tingkat kekuatan korelasi -0,534, begitupun jika dilihat secara terpisah antara jenis pekerjaan sebagai Pegawai (Sipil /Swasta), serta Profesional dan Wirausahawan. Maka dapat disimpulkan jika terjadi peningkatan jumlah responden diberbagai jenis pekerjaan, akan berhubungan dengan peningkatan kepemilikan mobil

dan sepeda motor, serta penurunan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, dikarenakan moda yang akan cenderung digunakan adalah mobil seperti pada bagian 4.4.1.

Hasil perhitungan *crosstab* berdasarkan jenis pekerjaan juga menunjukkan hal yang sama seperti pada hasil analisis sebelumnya pada karakteristik-karakteristik sebelumnya, yaitu jumlah responden yang tidak menggunakan sepeda motor masih lebih besar dibandingkan yang menggunakan sepeda motor untuk bekerja, meskipun responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor (Pegawai Sipil/ Swasta : 16 responden dari total 21 responden, dan Profesional/Wirausahawan : 14 responden dari total 23 responden). Sebaliknya untuk responden yang tidak memiliki mobil dan sepeda motor, penggunaan sepeda motor untuk bekerja lebih banyak yaitu 45 responden dari 54 responden yang tidak memiliki mobil dan sepeda motor dengan jenis pekerjaan sebagai Pegawai Sipil/Swasta, dan 28 responden dari total 32 responden dari jenis pekerjaan sebagai Profesional/Wirausahawan, seperti yang terlihat pada **Tabel IV-34**.

**Tabel IV-34**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	9	45	54	0,000	-0,567
	Punya	16	5	21		
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>50</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	4	28	32	0,000	-0,508
	Punya	14	9	23		
<b>Total</b>		<b>18</b>	<b>37</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	13	73	86	0,000	-0,534
	Punya	30	14	44		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

#### D. Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja (Pendapatan)

Hasil analisis berdasarkan karakteristik pendapatan responden dan kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan hasil yang sama dengan karakteristik jenis pekerjaan responden, yakni nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : 0,000, arah yang berlawanan dan kekuatan korelasi yang **kuat** (-0,534), sehingga dapat disimpulkan karakteristik pendapatan memiliki pengaruh yang sama dengan karakteristik jenis kelamin, usia, dan jenis pekerjaan responden), yaitu jika terjadi peningkatan responden dengan karakteristik pendapatan kurang dari (<) Rp 2.000.000 – lebih dari Rp 10.000, maka akan terjadi peningkatan kepemilikan SIM A dan SIM C, tetapi terjadi penurunan penggunaan sepeda motor untuk bekerja.

Sedangkan hasil perhitungan *crosstab* dari 130 responden yang dikelompokkan berdasarkan pendapatannya diperoleh hal yang sama seperti pada analisis sebelumnya, yaitu jumlah responden yang tidak menggunakan sepeda motor masih lebih besar dibandingkan yang menggunakan sepeda motor untuk bekerja, meskipun responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor. Salah satunya seperti pada kelompok responden dengan pendapatan < Rp 2.000.000 menunjukkan tidak adanya responden yang menggunakan sepeda motor meskipun responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor, sebaliknya untuk responden yang tidak memiliki mobil dan sepeda motor terdapat 10 responden yang memilih untuk menggunakan sepeda motor dari total 12 responden, untuk lebih jelasnya di setiap kelompok pendapatan dapat dilihat pada **Tabel IV-35**.

**Tabel IV-35**  
**Hubungan Kepemilikan Mobil dengan Sepeda Motor dan Penggunaan Mobil**  
**untuk Bekerja berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	2	10	12	0,016	-0,645
	Punya	2	0	2		
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>10</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	8	46	54	0,000	-0,434
	Punya	7	4	11		
<b>Total</b>		<b>15</b>	<b>50</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	2	12	14	0,011	-0,471
	Punya	9	6	15		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>18</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	1	5	6	0,013	-0,528
	Punya	12	4	16		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>9</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	13	73	86	0,000	-0,534
	Punya	30	14	44		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.5.2. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja

Kepemilikan SIM A dan SIM C memiliki hubungan dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, hal ini berdasarkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yaitu 0,000, akan tetapi arah hubungannya adalah berlawanan, ini dapat terlihat berdasarkan nilai tingkat kekuatan korelasi yaitu -0,540 (**cukup kuat**). Hal ini menunjukkan antara variabel kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor memiliki hubungan tetapi hubungan tersebut berlawanan arah, maka apabila variabel kepemilikan SIM A dan SIM C mengalami peningkatan jumlah, maka penggunaan sepeda motor untuk bekerja akan mengalami penurunan, dikarenakan berdasarkan hasil analisis *crosstab* yang telah dilakukan sebelumnya terhadap penggunaan mobil untuk bekerja memiliki arah yang sama dengan kepemilikan SIM A dan SIM C, atau dapat disimpulkan bahwa apabila responden tersebut memiliki SIM A dan SIM C maka responden tersebut kecenderungan akan memilih menggunakan mobil untuk bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab*, terdapat 46 responden yang mempunyai SIM A dan SIM C tetapi 31 responden memilih tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja dan 15 lainnya memilih untuk menggunakan sepeda motor, dari hal ini terlihat untuk hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan motor untuk bekerja berbanding terbalik dengan penggunaan mobil untuk bekerja, sehingga pada arah hubungannya adalah negatif atau berbanding terbalik, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-36**. Akan tetapi pada penelitian sebelumnya belum ada membahas antara kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor, dikarenakan pada penelitian sebelumnya hanya spesifik antara kepemilikan salah satu sim yang dihubungkan dengan salah satu moda yang digunakan.

**Tabel IV-36**  
**Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja**

Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Sepeda Motor untuk Bekerja		Total	Nilai Probabilitas Signifikan ( $\alpha$ )	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Tidak Punya SIM A dan SIM C	12	72	84	0,000	-0,540
Punya SIM A dan SIM C	31	15	46		
Total	43	87	130		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

A. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Jenis Kelamin)

Berdasarkan nilai probabilitas signifikansi ( $\alpha$ ) dari hasil analisis *crosstab* antara kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor sebagai moda untuk bekerja berdasarkan karakteristik jenis kelamin menunjukkan adanya hubungan ( $\alpha$  : 0,000), dan tingkat kekuatan korelasinya **cukup kuat (-0,540)**, meskipun dilihat secara terpisah antara jenis kelamin laki-laki dan perempuan, keduanya memiliki nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yang sama yaitu 0,000, dengan penggolongan tingkat kekuatan korelasi yang juga sama yaitu **cukup kuat**. Akan tetapi arah hubungan dari

hasil *crosstab* yang telah dilakukan baik secara keseluruhan jenis kelamin, atau secara terpisah antara laki-laki dan perempuan memiliki arah hubungan yang negatif (-), hal ini menunjukkan bahwa karakteristik jenis kelamin responden memiliki arah yang sama dengan hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja (**Tabel 4.24**) yang berarti jika responden yang memiliki SIM A dan SIM C (baik jenis kelaminnya laki-laki atau perempuan) mengalami peningkatan, maka penggunaan sepeda motor akan mengalami penurunan yang cukup dapat terlihat, dikarenakan kekuatan korelasinya **cukup kuat**, dan ini juga berhubungan terhadap kecenderungan pemilihan moda untuk bekerja oleh responden yang memiliki SIM A dan SIM C adalah dengan menggunakan mobil.

Begitupun untuk hasil perhitungan *crosstab* berdasarkan jenis kelamin responden, yang menunjukkan dari 34 responden laki-laki yang memiliki SIM A dan SIM C terdapat 22 responden tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja, dan untuk responden perempuan dari 12 responden yang memiliki SIM A dan SIM C terdapat 9 responden memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor, seperti pada **Tabel IV-37**.

**Tabel IV-37**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	(α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Laki-laki	Tidak Punya	8	46	54	0,000	-0,512
	Punya	22	12	34		
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>58</b>	<b>88</b>		
Perempuan	Tidak Punya	4	26	30	0,000	-0,603
	Punya	9	3	12		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>29</b>	<b>42</b>		
Total	Tidak Punya	12	72	84	<b>0,000</b>	<b>-0,540</b>
	Punya	31	15	46		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

## B. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor untuk Bekerja (Usia)

Hal yang sama seperti pada karakteristik jenis kelamin, jika dilihat secara keseluruhan karakteristik usia responden memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM A dan SIM C terhadap penggunaan sepeda motor untuk bekerja, dikarenakan nilai probabilitas signifikannya ( $\alpha$ ) adalah  $0,000 < 0,05$ , dengan tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **cukup kuat**. Akan tetapi arah hubungannya adalah negatif atau berlawanan, sehingga meskipun responden dengan berbagai kelompok usia mengalami peningkatan, dan kepemilikan SIM A dan SIM C mengalami peningkatan tetapi penggunaan sepeda motor untuk bekerja akan mengalami penurunan, dikarenakan kecenderungan pemilihan moda untuk responden yang memiliki SIM A dan SIM C (tidak berdasarkan jenis kelamin, dan usia responden), moda yang akan digunakan untuk bekerja adalah mobil, dengan tingkat kekuatan korelasinya adalah **lemah** (18-29 tahun), dan **kuat** (30 – lebih dari 64 tahun). Maka dapat disimpulkan bahwa yang sangat berhubungan terhadap penurunan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, apabila kepemilikan SIM A dan SIM C mengalami peningkatan jumlah responden, adalah jika responden dengan usia 30 – lebih dari 64 tahun lebih mendominasi.

Seperti halnya pada hasil perhitungan *crosstab* untuk karakteristik jenis kelamin, berdasarkan karakteristik usia responden juga menunjukkan hal yang sama, yaitu untuk responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM lebih mendominasi pada penggunaan sepeda motor untuk bekerja, seperti pada responden dengan kelompok usia 18 – 29 tahun yang menunjukkan dari 28 responden yang memilih menggunakan sepeda motor untuk bekerja terdapat 20 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C dan 8 responden lainnya memiliki SIM A dan SIM C, untuk lebih jelasnya pada **Tabel IV-38**.

**Tabel IV-38**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda motor**  
**untuk Bekerja berdasarkan Usia**

Usia (tahun)	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
18 - 29	Tidak Punya	4	20	24	0,043	-0,324
	Punya	7	8	15		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>28</b>	<b>39</b>		
30 - 44	Tidak Punya	6	35	41	0,000	-0,620
	Punya	17	5	22		
<b>Total</b>		<b>23</b>	<b>40</b>	<b>63</b>		
45 – lebih	Tidak Punya	2	17	19	0,000	-0,673
	Punya	7	2	9		
<b>Total</b>		<b>9</b>	<b>19</b>	<b>28</b>		
Total	Tidak Punya	12	72	84	<b>0,000</b>	<b>-0,540</b>
	Punya	31	15	46		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

C. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja (Jenis Pekerjaan)

Begitupun untuk kepemilikan SIM A dan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk bekerja berdasarkan jenis pekerjaan responden, memiliki hasil yang tidak berbeda seperti pada analisis sebelumnya (jenis kelamin dan usia responden), yang menunjukkan adanya hubungan, dari nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) adalah 0,000, dengan tingkat korelasi yang juga tergolong **kuat (-0,540)**, dan arah hubungan yang negatif (berlawanan). Adapun jika dilihat berdasarkan klasifikasi jenis pekerjaan dan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan Sepeda motor untuk bekerja, juga menunjukkan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) yang sama yaitu 0,000, dan tingkat kekuatan korelasi yang sama juga yaitu **cukup kuat** (Profesional dan Wirausahawan), dan dan kuat (Pegawai (Sipil /Swasta)). Adapun arah hubungannya yang negatif atau berlawanan menunjukkan jika terjadi peningkatan jumlah responden pada kelompok jenis pekerjaan Pegawai (Sipil /Swasta) dan Profesional dan Wirausahawan, hal tersebut akan mempengaruhi jumlah kepemilikan SIM A dan SIM C yang meningkat,

dan hal ini akan sangat berdampak kepada penurunan penggunaan sepeda motor, tetapi meningkatkan penggunaan mobil untuk bekerja.

Begitupun hasil perhitungan *crosstab* berdasarkan jenis pekerjaan yang menunjukkan dari 87 responden yang menggunakan sepeda motor 72 responden tidak memiliki SIM A dan SIM C (45 responden Pegawai Sipil/Swasta, dan 27 responden Profesional/Wirausahawan), serta 15 responden lainnya memiliki SIM A dan SIM C (5 responden Pegawai Sipil/Swasta, dan 10 responden Profesional/Wirausahawan), seperti yang terlihat pada **Tabel IV-39**.

**Tabel IV-39**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis Pekerjaan	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda Motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
Pegawai (Sipil /Swasta)	Tidak Punya	8	45	53	0,000	-0,601
	Punya	17	5	22		
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>50</b>	<b>75</b>		
Profesional / Wirausahawan	Tidak Punya	4	27	31	0,000	-0,480
	Punya	14	10	24		
<b>Total</b>		<b>18</b>	<b>37</b>	<b>55</b>		
Total	Tidak Punya	12	72	84	<b>0,000</b>	<b>-0,540</b>
	Punya	31	15	46		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		

Sumber : Hasil Analisis, 2019

D. Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja (Pendapatan)

Hasil analisis *crosstab* berdasarkan karakteristik pendapatan responden dan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, menunjukkan adanya hubungan, dengan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) : **0,000**, serta tingkat kekuatan korelasi yang tergolong **kuat** (-0,540). Akan tetapi jika dilihat secara terpisah berdasarkan jumlah pendapatan responden di setiap kelompoknya, ditemukan bahwa responden yang berhubungan dengan kepemilikan SIM A dan SIM C serta penggunaan sepeda motor untuk bekerja adalah responden dengan jumlah pendapatan berkisar dari Rp 2.000.000 –  $\geq$  Rp 10.000.000, dengan penggolongan tingkat korelasi

yang juga sama yaitu **kuat**, dan arah hubungan yang negatif atau berlawanan. Sedangkan untuk responden dengan jumlah pendapatan < Rp 2.000.000, tidak memiliki hubungan dikarenakan nilai probabilitas signifikan ( $\alpha$ ) > 0,05. Maka dapat disimpulkan jika karakteristik jumlah pendapatan responden memiliki pengaruh yang sama seperti karakteristik lainnya (jenis kelamin, usia, dan jenis pekerjaan) dikarenakan tingkat kekuatan korelasi dan arah hubungannya yang juga sama, tetapi terdapat jumlah pendapatan yang tidak berhubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja yaitu jumlah pendapatan < Rp 2.000.000, yang disebabkan oleh kecenderungan responden yang tidak memilih menggunakan sepeda motor untuk bekerja, meskipun memiliki SIM A dan SIM C, dan kecenderungan moda yang akan dipilih adalah mobil.

Hasil perhitungan *crosstab* dari karakteristik pendapatan juga menunjukkan hal yang sama yaitu persentase responden yang menggunakan sepeda motor didominasi oleh responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C, sebaliknya persentase yang tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja didominasi oleh responden yang memiliki SIM A dan SIM C, seperti yang terlihat pada salah satu kelompok responden dengan pendapatan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 yaitu dari 50 responden yang menggunakan sepeda motor terdapat 43 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C dan 7 responden yang memiliki SIM A dan SIM C, sedangkan dari 15 responden yang tidak menggunakan sepeda motor untuk bekerja, terdapat 4 responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C, serta 10 responden yang memiliki SIM A dan SIM C, untuk lebih jelasnya pada setiap kelompok pendapatan dapat dilihat di **Tabel IV-40**.

**Tabel IV-40**  
**Hubungan Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor**  
**untuk Bekerja berdasarkan Pendapatan**

Pendapatan (Rupiah)	Kepemilikan SIM A dan SIM C	Moda Bekerja dengan Sepeda motor		Total	$(\alpha)$	Tingkat Kekuatan Korelasi
		Tidak Menggunakan	Menggunakan			
< 2.000.000	Tidak Punya	3	10	13	0,101	
	Punya	1	0	1		
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>10</b>	<b>14</b>		
2.000.000 – 3.999.999	Tidak Punya	5	43	48	0,000	
	Punya	10	7	17		
<b>Total</b>		<b>15</b>	<b>50</b>	<b>65</b>		
4.000.000 – 5.999.999	Tidak Punya	2	13	15	0,005	
	Punya	9	5	14		
<b>Total</b>		<b>11</b>	<b>18</b>	<b>29</b>		
6.000.000 – lebih	Tidak Punya	2	6	8	0,014	
	Punya	11	3	14		
<b>Total</b>		<b>13</b>	<b>9</b>	<b>22</b>		
Total	Tidak Punya	12	72	84	0,000	
	Punya	31	15	46		
<b>Total</b>		<b>43</b>	<b>87</b>	<b>130</b>		
						<b>-0,540</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### 4.6. Rekapitulasi Uji Hipotesis Analisis Pearson Chi-Square dan Spearman Correlation

##### 4.6.1. Analisis Hubungan Kepemilikan Mobil, Kepemilikan SIM A Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor, serta Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja

Kepemilikan mobil dengan penggunaan mobil untuk bekerja diketahui memiliki hubungan, hal ini terlihat dari nilai probabilitas signifikansi ( $\alpha$ ) : **0,000**, dan tingkat kekuatan korelasi yang **kuat yaitu 0,673**, yang berarti penggunaan mobil untuk bekerja sangat berhubungan dengan kepemilikan mobil oleh responden. Selain itu pada hasil perhitungan *crosstab* juga menunjukkan dari 32 responden yang memilih untuk menggunakan mobil untuk maksud bekerja, 91% atau 29 responden adalah memiliki mobil, dan 9 % atau 3 responden lainnya tidak memiliki mobil. Begitupun jika dilihat dari total responden yang tidak menggunakan mobil untuk maksud bekerja, yaitu 98 responden, terdiri dari 82 responden (84%) adalah responden yang tidak memiliki

mobil, sedangkan 16 responden lainnya (17%) lainnya adalah responden yang memiliki mobil, untuk

Untuk karakteristik kepemilikan SIM A dengan penggunaan mobil untuk bekerja, menunjukkan **adanya hubungan** dengan tingkat kekuatan korelasi yang sama dengan hubungan antara kepemilikan mobil dengan penggunaan mobil untuk bekerja yaitu **kuat (0,648)**. Ini menunjukkan selain kepemilikan mobil, kepemilikan SIM A juga berhubungan kuat dengan penggunaan mobil untuk maksud bekerja, terlihat dari hasil perhitungan *crosstab* yaitu dari 32 responden yang menggunakan mobil untuk bekerja, terdapat 29 responden yang memiliki SIM A (91%), begitupun untuk jumlah responden yang tidak menggunakan mobil untuk bekerja, yang paling banyak adalah responden yang tidak memiliki SIM A yaitu 80 responden (82%).

Sedangkan jika dilihat berdasarkan kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk maksud bekerja, menunjukkan **adanya hubungan** dengan tingkat kekuatan hubungan yang **kuat (0,651)**, hal ini berarti jika responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor, maka persentase responden tersebut menggunakan mobil untuk bekerja akan semakin besar, terlihat dari hasil perhitungan *crosstab*, yaitu dari 44 responden yang memiliki mobil dan sepeda motor, terdapat 64% responden (28 responden) memilih untuk menggunakan mobil, begitupun dari hasil perhitungan *crosstab* oleh responden yang tidak menggunakan mobil didominasi oleh responden yang tidak memiliki mobil dan sepeda motor, yaitu 82 responden dari 98 responden yang tidak menggunakan mobil, hal ini juga dapat dilihat pada setiap karakteristik yang menunjukkan kesamaan bahwa responden yang memiliki mobil dan sepeda motor akan mendominasi penggunaan mobil untuk bekerja.

Hal yang sama juga terjadi pada hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil untuk maksud bekerja memiliki hubungan yang kuat dan serasah (0,660), ini menunjukkan selain dikarenakan kepemilikan mobil dan sepeda motor, kepemilikan SIM A dan SIM C juga memiliki hubungan yang kuat terhadap pemilihan mobil untuk bekerja, hal ini juga dapat dilihat dari hasil perhitungan *crosstab* yang menunjukkan dari 32 responden yang memilih menggunakan mobil untuk bekerja,

didominasi oleh responden yang memiliki SIM A dan SIM C yaitu 29 responden, sedangkan untuk jumlah responden yang memilih untuk tidak menggunakan mobil didominasi oleh responden yang tidak memiliki SIM A dan SIM C yaitu 81 responden, dan hal yang sama juga terlihat pada setiap karakteristik responden berdasarkan kelompok jenis kelamin, usia, pekerjaan, dan pendapatan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV – 41**.

Tabel IV-41

**Hubungan Kepemilikan Mobil, Kepemilikan SIM A, Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor, serta Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Mobil untuk Bekerja**

No	Variabel yang diteliti dengan Penggunaan Mobil	Kepemilikan Mobil	Kepemilikan SIM A	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Kepemilikan SIM A dan SIMC
		√ Kuat (0,673)	√ Kuat (0,648)	√ Kuat (0,648)	√ Kuat (0,660)
<b>1</b>	<b>Jenis Kelamin</b>				
	Laki-laki	√ Kuat (0,676)	√ Kuat (0,639)	√ Kuat (0,643)	√ Kuat (0,639)
	Perempuan	√ Kuat (0,668)	√ Kuat (0,668)	√ Kuat (0,668)	√ Kuat (0,707)
<b>2</b>	<b>Usia</b>				
	18 – 29 tahun	√ Cukup Kuat (0,520)	√ Cukup Kuat (0,454)	√ Cukup Kuat (0,520)	√ Cukup Kuat (0,454)
	30 – 44 tahun	√ Kuat (0,688)	√ Kuat (0,688)	√ Cukup Kuat (0,642)	√ Kuat (0,716)
	45 tahun – lebih	√ Sangat Kuat (0,839)	√ Sangat Kuat (0,839)	√ Sangat Kuat (0,839)	√ Sangat Kuat (0,839)
<b>3</b>	<b>Jenis Pekerjaan</b>				
	Pegawai (Sipil /Swasta)	√ Kuat (0,769)	√ Kuat (0,743)	√ Sangat Kuat (0,729)	√ Kuat (0,769)
	Profesional/Wirausahawan	√ Cukup Kuat (0,569)	√ Cukup Kuat (0,546)	√ Cukup Kuat (0,569)	√ Cukup Kuat (0,546)
<b>4</b>	<b>Pendapatan</b>				
	< 2.000.000	√ Kuat (0,679)	√ Sangat Kuat (1,000)	√ Kuat (0,679)	√ Sangat Kuat (1,000)
	2.000.000 – 3.999.999	√ Kuat (0,651)	√ Kuat (0,674)	√ Kuat (0,651)	√ Kuat (0,674)
	4.000.000 – 5.999.999	√ Cukup Kuat (0,508)	√ Cukup Kuat (0,411)	√ Cukup Kuat (0,411)	√ Cukup Kuat (0,461)

No		Kepemilikan Mobil	Kepemilikan SIM A	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Kepemilikan SIM A dan SIMC
	<b>Variabel yang diteliti dengan Penggunaan Mobil</b>	√ <b>Kuat (0,673)</b>	√ <b>Kuat (0,648)</b>	√ <b>Kuat (0,648)</b>	√ <b>Kuat (0,660)</b>
	6.000.000 – lebih	V <b>Kuat (0,671)</b>	V <b>Kuat (0,638)</b>	V <b>Kuat (0,671)</b>	V <b>Kuat (0,638)</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Keterangan : V adalah berhubungan dan X adalah tidak berhubungan

#### 4.6.2. Analisis Hubungan Kepemilikan Sepeda Motor, Kepemilikan SIM C, Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor, serta Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja

Hubungan antara kepemilikan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja juga menunjukkan saling **berhubungan**, tetapi tingkat kekuatan hubungannya adalah **lemah (0,228)**, ini menunjukkan penggunaan sepeda motor untuk bekerja tidak terlalu berhubungan dengan kepemilikan sepeda motor oleh responden, ini juga dapat terlihat dari hasil perhitungan *crosstab* yaitu dari 122 responden yang memiliki sepeda motor terdapat persentase yang cukup besar untuk responden tersebut tidak memilih menggunakan sepeda motor untuk bekerja yaitu 30% (37 responden), meskipun 70% responden lainnya memilih untuk menggunakan sepeda motor, dan hanya beberapa karakteristik saja yang berhubungan dengan hubungan antara kepemilikan sepeda motor dan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja, yaitu responden perempuan, responden dengan rentang usia 18 – 44 tahun, responden yang bekerja sebagai Pegawai (Sipil/Swasta), dan responden dengan pendapatan dari Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999.

Bahkan pada hubungan antara kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja, **tidak berhubungan**, dikarenakan nilai probabilitas signifikannya ( $\alpha$ ) adalah **0,051**, sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja tidak memiliki hubungan dengan kepemilikan SIM C oleh responden tersebut, ini juga dapat terlihat dari hasil perhitungan *crosstab* yang menunjukkan sebagian besar kelompok responden pada setiap karakteristik tidak memiliki hubungan, kecuali untuk responden dengan usia 18 – 29 tahun, responden yang bekerja sebagai Pegawai (Sipil/Swasta), dan responden dengan pendapatan kurang dari < Rp 2.000.000, dengan tingkat kekuatan hubungan yang juga tergolong lemah, serta dapat dilihat dari persentase yang memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor untuk maksud bekerja didominasi oleh responden yang memiliki SIM C (dari 43 responden yang tidak menggunakan sepeda motor, terdapat 36 responden (84%) adalah responden yang memiliki SIM C).

Jika pada hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk maksud bekerja memiliki hubungan dengan tingkat kekuatan hubungan yang kuat dan searah, sebaliknya untuk hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja memiliki hubungan dengan tingkat kekuatan hubungan yang **kuat tetapi berlawanan (-0,534)**, hal ini terlihat dari hasil perhitungan *crosstab* yaaitu dari 44 responden yang memiliki mobil dan sepeda motor, ditemukan 30 responden (68% responden memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor, sebaliknya untuk responden yang tidak memiliki mobil dan sepeda motor, sebanyak 85% responden (73 responden dari total 86 responden) memilih untuk menggunakan sepeda motor, hal ini dikarenakan jika responden tersebut memiliki mobil dan sepeda motor maka jumlah responden yang akan memilih menggunakan mobil akan lebih banyak dibandingkan dengan memilih menggunakan sepeda motor.

Untuk hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan pemilihan moda sepeda motor untuk maksud bekerja, memiliki hubungan yang sama dengan kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan dengan pemilihan moda sepeda motor untuk maksud bekerja, yaitu berhubungan dengan tingkat kekuatan hubungan tergolong **kuat tetapi berlawanan (-0,540)**, hal ini dikarenakan pada hasil perhitungan *crosstab* menunjukkan dari 46 responden yang memiliki SIM A dan SIM C sebanyak 31 responden memilih untuk tidak menggunakan sepeda motor, hal ini berbanding terbalik dengan pemilihan mobil untuk bekerja, sehingga dapat terlihat bahwa responden yang memiliki SIM A dan SIM C akan lebih memilih menggunakan mobil dibandingkan sepeda motor untuk maksud bekerja, dan hal ini berlaku jika dilihat berdasarkan kelompok karakteristik jenis kelamin, usia, pekerjaan, dan pendapatan, untuk lebih memahaminya dapat diperhatikan pada **Tabel IV-42**.

Tabel IV-42

**Hubungan Kepemilikan Sepeda Motor, Kepemilikan SIM C, Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor, serta Kepemilikan SIM A dan SIM C dengan Penggunaan Sepeda Motor untuk Bekerja**

No	Variabel yang diteliti dengan Penggunaan Sepeda Motor	Kepemilikan Sepeda Motor	Kepemilikan SIM C	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Kepemilikan SIM A dan SIMC
		√ Lemah (0,228)	X	√ Kuat (0,648)	√ Kuat (0,648)
<b>1</b>	<b>Jenis Kelamin</b>				
	Laki-laki	X	X	√ Cukup Kuat (-0,574)	√ Cukup Kuat (-0,512)
	Perempuan	√ Lemah (0,390)	X	√ Cukup Kuat (-0,443)	√ Cukup Kuat (-0,603)
<b>2</b>	<b>Usia</b>				
	18 – 29 tahun	√ Lemah (0,371)	√ Cukup Kuat (0,461)	X	√ Lemah (-0,324)
	30 – 44 tahun	√ Lemah (0,343)	X	√ Cukup Kuat (-0,551)	√ Kuat (-0,620)
	45 tahun – lebih	X	X	√ Sangat Kuat (-0,836)	√ Kuat (-0,673)
<b>3</b>	<b>Jenis Pekerjaan</b>				
	Pegawai (Sipil /Swasta)	√ Lemah (0,265)	√ Lemah (0,357)	√ Sangat Kuat (-0,567)	√ Kuat (-0,601)
	Profesional/Wirausahawan	X	X	√ Cukup Kuat (-0,508)	√ Cukup Kuat (-0,480)
<b>4</b>	<b>Pendapatan</b>				
	< 2.000.000	X	√ Sangat Kuat (0,826)	√ Kuat (-0,645)	X
	2.000.000 – 3.999.999	√ Lemah (0,330)	X	√ Cukup Kuat (-0,434)	√ Cukup Kuat (-0,505)
	4.000.000 – 5.999.999	X	X	√	√

No		Kepemilikan Sepeda Motor	Kepemilikan SIM C	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Kepemilikan SIM A dan SIMC
	<b>Variabel yang diteliti dengan Penggunaan Sepeda Motor</b>	√ <b>Lemah (0,228)</b>	X	√ <b>Kuat (0,648)</b>	√ <b>Kuat (0,648)</b>
				<b>Cukup Kuat (-0,471)</b>	<b>Cukup Kuat (-0,525)</b>
	6.000.000 – >= 10.000.000	<b>Konstan</b>	X	√ <b>Cukup Kuat (-0,528)</b>	√ <b>Cukup Kuat (-0,524)</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2019

Keterangan : V adalah berhubungan, dan X adalah tidak berhubungan