

# KONTROL SOSIAL ORANGTUA TERHADAP PENGENDARA SEPEDA MOTOR DIBAWAH UMUR STUDI PADA LOKASI PARKIR YASSIR KOTA PEKANBARU

Annisa Fitri \*<sup>1</sup>  
Yoskar Kadarisman <sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmi Politik, Universitas Riau, Pekanbaru

\*e-mail: [annisafitri3963@student.unri.ac.id](mailto:annisafitri3963@student.unri.ac.id)<sup>1</sup>, [yoskarkadarisman@lecturer.unri.ac.id](mailto:yoskarkadarisman@lecturer.unri.ac.id)<sup>2</sup>

## Abstrak

Kontrol orangtua terhadap pengendara sepeda motor dibawah umur merupakan aspek penting dalam mengawasi dan menjaga keselamatan berkendara anak. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi teknik kontrol yang diterapkan oleh orangtua serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan sepeda motor oleh anak di bawah umur. Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif, dengan melibatkan 47 responden. Adapun Teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel yaitu teknik simple random sampling. Dalam penelitian ini pengolahan dan menganalisis data, menggunakan uji frekuensi dengan software SPSS (Statistical Program for Sosical Science) versi 25. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 4 teknik kontrol orangtua terhadap anakyang mengendarai sepeda motor yaitu persuasive, pervasion, compulsion dan coercive, dengan persuasive merupakan teknik yang paling efektif karena memperoleh skor tertinggi. Jika dianalisis dari faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan sepeda motor oleh anak, pengaruh lingkungan menunjukkan dampak yang paling besar, dengan skor tertinggi dibandingkan dengan kesibukan orangtua, efisiensi waktu, dan penghematan biaya transportasi.

**Kata Kunci :** Anak dibawah Umur; Kontrol Orangtua; Pengendara Motor

## Abstract

Parental control over underage motorcyclists is an important aspect of monitoring and maintaining children's riding safety. This study aims to identify the control techniques applied by parents and determine the factors that influence the use of motorcycles by minors.. The research method used in this research is quantitative method, involving 47 respondents. The technique used in sampling is simple random sampling technique. The results showed that there were 4 parental control techniques for children riding motorbikes, namely persuasive, pervasion, compulsion and coercive, with persuasive being the most effective technique because it obtained the highest score. When analyzed from the factors that influence children's use of motorcycles, environmental influences show the greatest impact, with the highest score compared to parents' busyness, time efficiency, and saving transportation costs.

**Keyword:** Parental Control, Motorcycle Riders, Minors

## PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi komunikasi, informasi, dan transportasi menandai era globalisasi. Hal ini membuat tatanan adat, pengalaman, dan nasihat orangtua terkadang tidak relevan dalam konteks modernisasi. Masa remaja adalah masa peralihan dari kanak-kanak menuju dewasa, di mana remaja cenderung meniru gaya orang dewasa dan berusaha membuktikan kemandiriannya, meskipun sering kali jauh dari realita. Remaja sering berani mengambil risiko tanpa memikirkan dampaknya dan menunjukkan emosi berlebihan. Menurut Depkes RI (2001), siswa SMP berada pada masa remaja tengah, yaitu masa peralihan dari anak-anak ke dewasa yang ditandai dengan perubahan fisik dan psikis yang memengaruhi pola pikir, sikap, dan perilaku. Remaja cenderung melakukan perilaku menyimpang karena ingin mencoba hal-hal baru tanpa mempertimbangkan konsekuensinya. Dalam kehidupan sosial, mereka biasanya berhubungan dengan teman sebaya dan haus akan pengakuan serta perhatian dari lingkungan sekitarnya, sehingga sering melakukan tindakan berisiko tinggi dan melanggar hukum. Penyimpangan ini disebabkan oleh berbagai faktor

seperti pengaruh teman dan lingkungan. Remaja masih membutuhkan arahan dari orangtua karena cenderung meniru perilaku orang lain tanpa memikirkan akibatnya. Kenakalan remaja, seperti melanggar lalu lintas, termasuk dalam perilaku menyimpang.

Peran keluarga penting dalam membentuk karakter dan kepribadian remaja sesuai norma. Sosialisasi mendidik remaja mengembangkan pola pikir dan menjalankan hak serta kewajibannya. Lemahnya kontrol sosial dapat menyebabkan penyimpangan perilaku. Pengawasan orangtua terhadap anak di bawah umur yang mengendarai sepeda motor penting untuk keselamatan jalan raya. Di Indonesia, penggunaan sepeda motor oleh anak di bawah umur sering menjadi perhatian karena tingginya angka kecelakaan. Banyak remaja kurang memahami peraturan lalu lintas dan tidak memiliki keterampilan berkendara yang memadai. Pertumbuhan penggunaan sepeda motor di kalangan remaja meningkat pesat karena kemudahan akses, menghindari kemacetan, dan efisiensi waktu. PT Jasa Raharja mencatat korban kecelakaan lalu lintas di Riau pada Januari-Agustus 2022 didominasi pelajar usia 5-24 tahun. Faktor utama adalah kurangnya kesadaran akan keselamatan dan aturan hukum. Banyak remaja belum cukup umur sering menggunakan sepeda motor, meningkatkan risiko kecelakaan.

Lingkungan sosial dan budaya mempengaruhi pengendalian sosial oleh orangtua. Budaya yang menekankan kepatuhan mendorong pengawasan ketat, sedangkan lingkungan permisif cenderung longgar. Pengaruh teman sebaya, media, dan teknologi juga membentuk perilaku berkendara anak di bawah umur. Memahami pengendalian sosial orangtua penting untuk strategi keselamatan berkendara. Peraturan hukum memberikan kerangka kerja penting bagi orangtua dalam pengendalian sosial, seperti larangan anak di bawah umur mengendarai sepeda motor dan kewajiban penggunaan helm. Kepatuhan terhadap peraturan ini adalah tanggung jawab orangtua untuk menjaga keselamatan anak, meskipun pelaksanaannya sering menghadapi tantangan. Pengendalian sosial orangtua juga dipengaruhi oleh pengalaman pribadi, persepsi risiko, dan pengetahuan tentang bahaya lalu lintas. Orangtua yang lebih sadar risiko cenderung lebih ketat mengawasi anak-anak mereka, menekankan pentingnya penggunaan helm, memahami rambu lalu lintas, dan memeriksa kendaraan. Sebaliknya, kurangnya pengetahuan meningkatkan risiko kecelakaan. Kontrol sosial orangtua mempengaruhi penggunaan kendaraan bermotor oleh anak di bawah umur. Kepatuhan terhadap peraturan membantu membentuk karakter dan mencegah pelanggaran. Dukungan dan kepedulian orangtua menciptakan perilaku positif. Banyak orangtua bekerja dan mengizinkan anak menggunakan kendaraan bermotor karena lebih efisien. Tersedianya parkir khusus siswa di sekitar sekolah, seperti Lokasi Parkir Yassir di Pekanbaru, juga mendukung penggunaan kendaraan bermotor oleh anak.

Kelompok teman sebaya menganggap mengendarai sepeda motor sebagai prestise dan gaya hidup, mendorong siswa untuk memiliki dan mengendarai sepeda motor meskipun belum cukup umur. Pergaulan ini mempengaruhi remaja untuk berperilaku menyimpang. Masa remaja adalah masa transisi dalam pencarian jati diri, tetapi seringkali mereka tidak menyadari dampak negatif dari tindakan menyimpang (Hendriani, n.d.). Untuk mengatasi masalah ini, peran orang tua dalam mengontrol perilaku dan aktivitas anak sangat penting. Orang tua harus memastikan anak memahami pentingnya keselamatan berlalu lintas dan mematuhi hukum terkait penggunaan kendaraan bermotor. Peneliti tertarik mengkaji pengendara motor di bawah umur, melihat kontrol sosial dari orang tua sebagai faktor penting.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Lokasi penelitian berada di lahan milik warga sekitar sekolah yang dijadikan lapangan parkir untuk para siswa SMP. Penetapan lokasi ini bertujuan untuk memperjelas tempat yang menjadi sasaran penelitian. Populasi yang diteliti adalah orangtua atau wali siswa SMP yang memarkirkan sepeda motornya di lahan parkir Yassir, yang berjumlah 90 orang. Dengan menggunakan rumus slovin, maka didapatkan sampel sebanyak 47 responden dengan margin error sebesar 10%. Kemudian

pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada orang tua yang mengendarai sepeda motor. Penelitian ini menggunakan skala Likert dengan nilai 1 hingga 4 dan 1 hingga 3 untuk variabel yang berbeda. Analisis data dilakukan dengan uji validitas menggunakan aplikasi SPSS.

**HASIL & PEMBAHASAN**

1. *Distribusi Frekuensi Faktor Penyebab Anak dibawah Umur Mengendarai Sepeda Motor*

Fenomena anak di bawah umur mengendarai sepeda motor adalah isu yang kompleks dan dipengaruhi oleh berbagai faktor sosial dan ekonomi. Berikut diuraikan distribusi responden terkait beberapa faktor utama yang menyebabkan anak-anak menggunakan sepeda motor untuk pergi ke sekolah.

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kesibukan Orang Tua

No.	Indikator Kesibukan Orangtua		Ya	Kadang-Kadang	Tidak
1.	Bapak/ibu memiliki waktu luang untuk mengantar dan menjemput anak ke sekolah	FREK	5	29	13
		%	10,6	61,7	27,7
2.	Lokasi tempat bekerja bapak/ibu berlawanan arah dengan lokasi sekolah anak	FREK	29	8	10
		%	61,7	17,0	21,3
3.	Bapak/ibu memiliki kesibukan atau kegiatan lain pada waktu yang bersamaan, dengan waktu jam berangkat dan pulang anak sekolah.	FREK	30	14	3
		%	63,8	29,8	6,4

Tabel diatas menunjukkan bagaimana kesibukan orangtua memengaruhi kemampuan mereka mengantar dan menjemput anak ke sekolah. Indikator pertama mencatat bahwa mayoritas orangtua (61,7%) kadang-kadang memiliki waktu luang untuk tugas ini. Indikator kedua mengungkapkan kesulitan logistik, dengan 61,7% orangtua bekerja di lokasi yang berlawanan arah dengan sekolah. Indikator ketiga menunjukkan konflik jadwal, di mana 63,8% orangtua memiliki kesibukan yang bersamaan dengan jam sekolah anak. Penjelasan ini membantu memahami tantangan yang dihadapi orangtua dalam transportasi anak dan implikasinya terhadap kemandirian anak dalam hal transportasi sekolah.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Pengaruh Lingkungan

No.	Indikator Pengaruh Lingkungan		Ya	Kadang-Kadang	Tidak
1.	Apakah anda meyakini bahwa dorongan anak untuk merasa diterima di antara lingkungan teman sebaya memengaruhi pilihan mereka untuk membawa sepeda motor ke sekolah?	FREK	27	11	9
		%	57,45	23,4	19,15
2.	Anda mendukung anak mengendarai sepeda motor karena melihat penggunaan sepeda motor sebagai sesuatu yang sedang populer dan dianggap sebagai suatu hal yang harus dilakukan agar terlihat keren.	FREK	11	8	28
		%	23,4	17	59,6
3.	Anak merasa bahwa mengendarai sepedamotor adalah suatu tekanan dan paksaan agar tidak dipandang rendah oleh teman-temannya.	FREK	4	11	32
		%	8,5	23,4	68,1

Mengacu pada sajian tabel di atas, pengaruh lingkungan terhadap keputusan anak untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah dianalisis melalui tiga indikator utama. Indikator pertama menunjukkan bahwa 57,4% responden selalu setuju bahwa dorongan dari teman sebaya memengaruhi keputusan ini, 23,4% kadang-kadang setuju, dan 19,1% tidak setuju. Indikator kedua mengungkapkan bahwa 23,4% responden selalu setuju bahwa dukungan orangtua terkait tren populer dan keinginan untuk terlihat keren memengaruhi keputusan, 17,0% kadang-kadang setuju, dan 59,6% tidak setuju. Indikator ketiga menunjukkan bahwa hanya 8,5% responden selalu setuju bahwa tekanan untuk tidak dipandang rendah oleh teman memengaruhi keputusan mereka, 23,4% kadang-kadang setuju, dan 68,1% tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa meskipun ada pengaruh dari teman sebaya, tekanan dan tren populer tidak sepenuhnya mendominasi keputusan anak untuk mengendarai sepeda motor.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Efisiensi Waktu

No.	Indikator Efisiensi Waktu		Ya	Kadang-Kadang	Tidak
1.	Mengantar anak ke sekolah dapat mengganggu waktu aktivitas keseharian bapak/ibu karena lokasi sekolah anak yang jauh	FREK	37	9	1
		%	78,7	19,1	2,1
2.	Penggunaan sepeda motor oleh anak membantu mereka lebih efisien dalam mengatur jadwal harian mereka, termasuk kegiatan ekstrakurikuler dan les tambahan	FREK	13	30	4
		%	27,7	63,8	27,7
3.	Dengan mengizinkan anak membawa sepeda motor ke sekolah maka bisa menghemat waktu perjalanan karena tidak harus menunggu angkutan	FREK	37	6	4
		%	78,7	12,8	8,5

Berdasarkan tabel di atas, survei tentang efisiensi waktu anak yang membawa sepeda motor ke sekolah menunjukkan tiga indikator utama. Pertama, 78,7% responden merasa mengantar anak ke sekolah mengganggu aktivitas sehari-hari mereka karena jarak yang jauh, sementara 19,1% kadang-kadang merasakan gangguan dan 2,1% tidak merasa terganggu. Kedua, 27,7% responden setuju bahwa sepeda motor membantu anak mengatur jadwal harian mereka lebih efisien, 63,8% kadang-kadang setuju, dan 8,5% tidak setuju. Ketiga, 78,7% responden setuju bahwa membawa sepeda motor menghemat waktu perjalanan dengan menghindari menunggu angkutan umum, 12,8% kadang-kadang setuju, dan 8,5% tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar orangtua percaya sepeda motor dapat menghemat waktu dan mengurangi gangguan aktivitas harian mereka. Sepeda motor memberikan anak kendali lebih besar atas waktu mereka, menghindari keterlambatan transportasi umum, dan memberikan fleksibilitas penting bagi jadwal padat mereka.

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Menghemat Biaya Transportasi

No.	Indikator Menghemat Biaya Transportasi		Ya	Kadang-Kadang	Tidak
1.	Mengantar anak ke sekolah dapat meningkatkan biaya transportasi	FREK	28	8	11
		%	59,6	17,0	23,4

2.	Dengan mengizinkan anak mengendarai sepeda motor sendiri ke sekolah dapat menghemat biaya transportasi	FREK	33	9	5
		%	70,2	19,1	10,6
3.	Menggunakan kendaraan umum akan menambah biaya transportasi karena jarak rumah dengan sekolah yang jauh.	FREK	33	9	5
		%	70,2	19,1	10,6

Mengacu pada tabel, indikator pertama menunjukkan bahwa 59,6% responden setuju bahwa mengantar anak ke sekolah meningkatkan biaya transportasi. Indikator kedua mengindikasikan bahwa 70,2% responden setuju bahwa mengizinkan anak mengendarai sepeda motor sendiri dapat menghemat biaya transportasi. Indikator ketiga menunjukkan bahwa 70,2% responden setuju bahwa menggunakan kendaraan umum akan meningkatkan biaya transportasi karena jarak rumah ke sekolah yang jauh. Kesimpulannya, penghematan biaya transportasi adalah pertimbangan penting dalam keputusan menggunakan sepeda motor untuk perjalanan sekolah.

*B. Analisis Faktor Penyebab Anak di Bawah Umur Mengendarai Sepeda Motor*

Untuk menguraikannya lebih lanjut, terlebih dahulu penulis sajikan tabel analisis skor dari distribusi frekuensi yang disajikan sebelumnya.

Tabel 5. Analisis Skor Indikator Faktor Penyebab Anak di Bawah Umur Mengendarai Sepeda Motor

No.	Indikator	Skor	Keterangan
1.	Kesibukan Orangtua	244	Sedang
2.	Pengaruh Lingkungan	309	Sedang
3.	Efisiensi Waktu	204	Rendah
4.	Menghemat Biaya Transportasi	209	Rendah

Sumber : *Olahan data lapangan, 2024*

Tabel diatas menggambarkan analisis faktor-faktor yang mempengaruhi anak-anak menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi ke sekolah. Faktor-faktor ini dibagi menjadi empat kategori, dengan "Kesibukan Orangtua" sebagai faktor pertama. Skor 244 menunjukkan bahwa kesibukan orangtua memiliki pengaruh sedang terhadap keputusan anak dalam menggunakan sepeda motor. Dalam konteks ini, ketidakmampuan orangtua untuk mengantar anak ke sekolah bisa disebabkan oleh ketidaksetaraan sosial ekonomi atau ketidakadilan struktural dalam akses terhadap transportasi yang aman dan terjangkau. Faktor kedua adalah "Pengaruh Lingkungan", dengan skor 309 yang menandakan pengaruh sedang dari teman sebaya dalam keputusan anak. Tekanan dari teman sebaya dapat memainkan peran signifikan dalam membentuk preferensi dan keputusan anak terkait penggunaan sepeda motor. Faktor ketiga adalah "Efisiensi Waktu", dengan skor 204, menunjukkan bahwa efisiensi waktu bukanlah pendorong utama dalam keputusan anak untuk mengendarai motor ke sekolah. Menurut teori rasionalisasi Max Weber, individu cenderung melakukan tindakan yang dianggap rasional dan efisien. Faktor keempat adalah "Menghemat Biaya Transportasi", dengan skor 209, menunjukkan bahwa meskipun penting, faktor ini bukanlah pendorong utama bagi anak untuk menggunakan sepeda motor. Dalam hal ini, pengaruh lingkungan mungkin lebih dominan dalam memengaruhi pilihan anak. Secara keseluruhan, meskipun efisiensi

waktu dan penghematan biaya transportasi penting, faktor-faktor seperti pengaruh lingkungan dan faktor sosial lainnya memiliki dampak yang lebih besar dalam membentuk preferensi dan keputusan anak.

**C. Bentuk Kontrol Sosial Orang Tua**

**1. Persuasive**

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Bentuk Persuasive

No.	Indikator <i>Persuasive</i>		STS	TS	S	SS	Total
1.	Saya memberi pemahaman kepada anak mengenai pentingnya menggunakan helm saat berkendara di jalan umum	FREK	-	-	19	28	47
		%	-	-	40,4	59,6	100,0
2.	Saya mengarahkan anak untuk memahami dan menaati rambu-rambu lalu lintas	FREK	-	-	16	31	47
		%	-	-	34	66	100,0
3.	Saya memberi pemahaman kepada anak mengenai resiko mengendarai sepeda motor ketika tidak memahami aturan berlalu-lintas	FREK	-	-	26	21	47
		%	-	-	55,3	44,7	100,0
4	Saya memberi pemahaman kepada anak bahayanya memodifikasi motor jika tidak sesuai dengan Standar Keamanan Nasional Indonesia (SNI)	FREK	-	1	24	22	47
		%	-	2,1	51,1	46,8	100,0
5.	Saya berpikir bahwa tidaklah penting bagi seorang anak untuk melakukan pengecekan kelengkapan dan keamanan sebelum mengemudi kendaraan bermotor karena cukup membuang waktu.	FREK	26	18	3	-	47
		%	55,3	38,3	6,4	-	100,0

Merujuk dari sajian tabel di atas didapati hasil bahwa, sebanyak 19 responden (40,4%) setuju dan 28 responden (59,6%) sangat setuju bahwa penting memberi pemahaman kepada anak mengenai penggunaan helm, tanpa ada yang tidak setuju. Sebanyak 16 responden (34%) setuju dan 31 responden (66%) sangat setuju bahwa mereka mengarahkan anak untuk menaati rambu lalu lintas, juga tanpa ada yang tidak setuju. Pada indikator ketiga, 26 responden (55,3%) setuju dan 21 responden (44,7%) sangat setuju bahwa penting memberi pemahaman tentang risiko mengendarai sepeda motor tanpa memahami aturan lalu lintas. Indikator keempat menunjukkan 1 responden (2,1%) tidak setuju, 24 responden (51,1%) setuju, dan 22 responden (46,8%) sangat setuju bahwa penting memberi pemahaman tentang bahaya memodifikasi motor yang tidak sesuai SNI, dengan adanya sedikit perbedaan pendapat. Indikator kelima menunjukkan 26 responden (55,3%) sangat tidak setuju, 18 responden (38,3%) tidak setuju, dan 3 responden (6,4%) setuju bahwa pengecekan kelengkapan sebelum mengemudi membuang waktu, menunjukkan mayoritas menilai pengecekan kelengkapan penting.

2. *Pervasion*

Tabel 7. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Bentuk Pervasion

No.	Indikator Pervasion		STS	TS	S	SS	Total
1.	Saya selalu mengingatkan anak agar menggunakan helm saat akan berkendara di jalanan umum	FREK	-	-	25	22	47
		%	-	-	53,2	46,8	100,0
2.	Saya selalu mengingatkan anak untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas saat berkendara di jalan umum.	FREK	-	-	21	26	47
		%	-	-	44,7	55,3	100,0
3.	Saya selalu mengingatkan anak untuk membawa motor dengan hati-hati dan mengikuti peraturan berlalu lintas	FREK	-	-	19	28	47
		%	-	-	40,4	59,6	100,0
4	Saya selalu mengingatkan anak untuk tidak memodifikasi motor yang tidak sesuai dengan Standar Keamanan Nasional Indonesia (SNI)	FREK	-	1	21	26	47
		%	-	2,1	44,7	55,3	100,0
5.	Menurut saya, tidaklah begitu penting untuk selalumengingatkan anak secara berkala agar memeriksa kendaraan sebelum menggunakannya untuk berkendara.	FREK	24	21	1	1	47
		%	51,1	44,7	2,1	2,1	100,0

Indikator pertama menunjukkan bahwa 53,2% responden setuju dan 46,8% sangat setuju bahwa mereka selalu mengingatkan anak untuk menggunakan helm saat berkendara. Tidak ada responden yang memilih STS atau TS, menunjukkan mayoritas mendukung pentingnya penggunaan helm. Indikator kedua mengungkapkan bahwa 44,7% responden setuju dan 55,3% sangat setuju bahwa mereka selalu mengingatkan anak untuk mematuhi rambu lalu lintas. Seperti indikator pertama, tidak ada yang memilih STS atau TS, menunjukkan kesepakatan kuat mengenai kepatuhan terhadap rambu lalu lintas. Pada indikator ketiga, 40,4% responden setuju dan 59,6% sangat setuju bahwa mereka selalu mengingatkan anak untuk mengendarai motor dengan hati-hati dan mengikuti peraturan lalu lintas. Data ini menunjukkan mayoritas sangat mendukung pengingat mengenai kehati-hatian dan kepatuhan peraturan lalu lintas. Indikator keempat menunjukkan bahwa 2,1% responden tidak setuju, 44,7% setuju, dan 55,3% sangat setuju bahwa mereka selalu mengingatkan anak untuk tidak memodifikasi kendaraan yang tidak sesuai standar keamanan SNI. Mayoritas mendukung pentingnya standar keamanan nasional meski ada sedikit ketidaksetujuan. Indikator kelima berbeda, di mana 51,1% sangat tidak setuju, 44,7% tidak setuju, dan hanya 2,1% masing-masing setuju dan sangat setuju bahwa tidak penting untuk mengingatkan anak memeriksa kendaraan sebelum digunakan. Ini menunjukkan mayoritas menilai pentingnya pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara, menolak pernyataan bahwa pemeriksaan tidak penting.

3. *Compulsion*

Tabel 8. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Bentuk Compulsion

No.	Indikator Compulsion		STS	TS	S	SS	Total
1.	Menurut saya anak tidak harus selalu menggunakan helm saat mengendarai	FREK	20	21	5	1	47

	sepeda motor	%	42,6	44,7	10,6	2,1	100,0
2.	Saya tetap mengizinkan anak mengendarai kendaraan bermotor walaupun anak belum memahami seluruh rambu-rambu lalu lintas	FREK	19	24	4	-	47
		%	40,4	51,1	8,5	0	100,0
3.	Ketika anak belum memahami peraturan berlalu lintas, saya tidak mengizinkan anak membawa sepeda motor.	FREK	2	8	29	8	47
		%	4,3	17	61,7	17	100,0
4	Saya tidak akan mengizinkan anak mengendarai sepeda motor jika anak memodifikasi motor yang tidak sesuai dengan Standar Keamanan Nasional	FREK	1	4	29	13	47
		%	2,1	8,5	61,7	27,7	100,0
5.	Saya tidak akan mengizinkan anak mengendarai sepeda motor sebelum anak memeriksa atau mengecek kelengkapan kendaraan.	FREK		4	24	19	47
		%		8,5	51,1	40,4	100,0

Pada indikator pertama, terkait penggunaan helm, mayoritas orang tua bersikap sangat tegas. Sebanyak 87,3% orang tua (42,6% sangat tidak setuju dan 44,7% tidak setuju) mewajibkan anak menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor sebagai tindakan pencegahan kecelakaan. Indikator kedua mengukur sikap orang tua mengenai izin mengendarai motor meski anak belum memahami rambu lalu lintas. Sebanyak 91,5% orang tua (40,4% sangat tidak setuju dan 51,1% tidak setuju) tidak setuju memberikan izin tersebut. Hanya 8,5% yang setuju. Ini menunjukkan bahwa orang tua ingin memastikan anak memahami rambu lalu lintas sebelum mengendarai sepeda motor. Pada indikator ketiga, tentang pemahaman peraturan lalu lintas, 78,7% orang tua (61,7% setuju dan 17% sangat setuju) tidak mengizinkan anak membawa sepeda motor jika belum memahami peraturan lalu lintas. Hanya 21,3% yang kurang mendukung pernyataan ini, menunjukkan bahwa pengetahuan peraturan lalu lintas sangat ditekankan oleh orang tua. Indikator keempat berkaitan dengan modifikasi sepeda motor. Sebanyak 89,4% orang tua (61,7% setuju dan 27,7% sangat setuju) tidak mengizinkan anak mengendarai sepeda motor yang dimodifikasi tidak sesuai dengan Standar Keamanan Nasional. Hanya 10,6% yang tidak setuju, menunjukkan kepedulian tinggi orang tua terhadap keselamatan anak. Terakhir, pada indikator kelima, sebanyak 91,5% orang tua (51,1% setuju dan 40,4% sangat setuju) menegaskan bahwa mereka tidak akan mengizinkan anak mengendarai sepeda motor sebelum memeriksa kelengkapan kendaraan. Hanya 8,5% yang tidak setuju, menunjukkan pentingnya pemeriksaan rutin kendaraan bagi orang tua. Secara keseluruhan, orang tua menerapkan kontrol sosial ketat melalui berbagai bentuk paksaan untuk memastikan keselamatan dan kepatuhan anak terhadap peraturan lalu lintas saat mengendarai sepeda motor.

4. *Coercive*

Tabel 9. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Bentuk Coercive

No.	Indikator Coercive		STS	TS	S	SS	Total
1.	Jika anak tidak mau menggunakan helm saat akan berkendara, saya akan menerapkan larangan mengemudikan kendaraan bermotor.	FREK		3	36	8	47
		%		6,4	76,6	17,0	100,0
2.	Jika anak melanggar peraturan lalu	FREK		2	27	18	47

	lintas, saya akan menerapkan larangan mengemudi kendaraan bermotor.	%		4,3	57,4	38,3	100,0
3.	Saya akan memberikan sanksi kepada anak jika anak terbukti mengemudi kendaraan bermotor secara ugal-ugalan dan melebihi batas kecepatan.	FREK	1	2	25	19	47
		%	2,1	4,3	53,2	40,4	100,0
4	Saya akan memberikan hukuman kepada anak jika anak memodifikasi motor yang tidak sesuai dengan standar nasional Indonesia (SNI)	FREK	1	5	26	15	47
		%	2,1	10,6	55,3	31,9	100,0
5.	Saya akan memarahi anak jika anak tidak memeriksa kendaraan sebelum digunakan untuk berkendara	FREK	1	7	27	12	47
		%	2,1	14,9	57,4	25,5	100,0

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas responden mendukung tindakan tegas terhadap perilaku berkendara anak. Jika anak tidak memakai helm, 76,6% responden setuju untuk melarangnya mengemudi lagi, sementara 17,0% sangat setuju. Hanya 6,4% yang tidak setuju, tanpa adanya responden yang sangat tidak setuju. Untuk pelanggaran peraturan lalu lintas, 57,4% responden setuju dan 38,3% sangat setuju untuk menerapkan larangan mengemudi, dengan hanya 4,3% yang tidak setuju dan tidak ada yang sangat tidak setuju. Mayoritas responden juga mendukung pemberian sanksi jika anak mengemudi ugal-ugalan dan melebihi batas kecepatan, dengan 53,2% setuju dan 40,4% sangat setuju, sementara 2,1% sangat tidak setuju dan 4,3% tidak setuju. Selain itu, jika anak memodifikasi motor tidak sesuai SNI, 55,3% responden setuju dan 31,9% sangat setuju untuk memberikan hukuman, sedangkan 10,6% tidak setuju dan 2,1% sangat tidak setuju. Terakhir, jika anak tidak memeriksa kendaraan sebelum digunakan, 57,4% responden setuju dan 25,5% sangat setuju untuk memarahi anak, dengan 14,9% tidak setuju dan 2,1% sangat tidak setuju. Secara keseluruhan, banyak orangtua cenderung menggunakan tindakan coercive untuk mengontrol perilaku berkendara anak mereka dengan berbagai bentuk hukuman atau larangan untuk memastikan kepatuhan terhadap aturan keselamatan berkendara.

**D. Analisis Bentuk Kontrol Sosial Orang Tua**

Bentuk kontrol sosial orangtua terhadap anak dapat dikategorikan dalam empat tipe utama: *Persuasive*, *Pervasion*, *Compulsion*, dan *Coercive*. Setiap tipe kontrol ini menunjukkan pendekatan yang berbeda dalam membimbing dan membentuk perilaku anak agar sesuai dengan nilai dan norma keluarga. Berikut adalah analisis skor dari berbagai tipe kontrol orangtua terhadap anak di bawah umur yang menggunakan sepeda motor untuk pergi ke sekolah.

Tabel 10. Analisis Skor Indikator Bentuk Kontrol

No.	Bentuk Kontrol	Skor	Keterangan
1.	<i>Persuasive</i>	829	Tinggi
2.	<i>Pervasion</i>	828	Tinggi
3.	<i>Compulsion</i>	751	Tinggi
4.	<i>Coercive</i>	752	Tinggi

Tabel 10 menyajikan analisis skor untuk empat bentuk kontrol orangtua terhadap anak di bawah umur yang mengendarai sepeda motor: *persuasive*, *pervasion*, *compulsion*, dan *coercive*. Skor diberikan berdasarkan penilaian responden, dengan keterangan mengenai tingkat penerapan setiap bentuk kontrol. Kontrol *persuasive* mendapat skor 829, menunjukkan penerapan yang tinggi. Ini menandakan bahwa persuasi, melalui argumen logis dan diskusi, sering digunakan dan dianggap

efektif dalam memengaruhi perilaku anak. *Pervasion*, dengan skor 828, juga berada dalam kategori tinggi, menunjukkan penggunaan metode ini yang intens dan berulang oleh orangtua untuk memastikan kepatuhan anak.

*Compulsion*, dengan skor 751, masih termasuk kategori tinggi, meski lebih rendah dibandingkan persuasive dan pervasion. Pendekatan ini melibatkan tekanan kuat tanpa banyak ruang untuk diskusi, efektif dalam mencegah anak mengendarai sepeda motor tanpa pengawasan. *Coercive*, dengan skor 752, menunjukkan bahwa tindakan tegas atau paksaan juga diterapkan untuk menangani risiko tinggi. Secara keseluruhan, tabel menunjukkan bahwa metode persuasive dan pervasion dianggap paling efektif oleh responden.

### **E. Analisis Kontrol Sosial Dan Faktor Yang Mempengaruhi Anak Dibawah Umur Mengendri Sepeda Motor**

#### • Kontrol Orang Tua

Berdasarkan perhitungan Bentuk Kontrol Orangtua (X), total skornya adalah 2826, yang menunjukkan bahwa tingkat kontrol sosial orangtua terhadap anak yang membawa motor ke sekolah adalah Tinggi. Penilaian "Tinggi" ini menunjukkan bahwa orangtua menggunakan berbagai bentuk kontrol sosial untuk mengatur perilaku anak dalam berkendara, dengan skor tinggi menandakan upaya signifikan dari orangtua dalam mengendalikan perilaku anak.

#### • Faktor Penyebab Anak Mengendarai Sepeda Motor

Berdasarkan perhitungan Faktor Penyebab Anak Mengendarai Sepeda Motor (Y), total skornya adalah 1290, yang mengindikasikan bahwa faktor-faktor tersebut berada pada tingkat sedang. Skor ini menunjukkan bahwa faktor-faktor tersebut cukup signifikan mempengaruhi anak-anak untuk menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi ke sekolah.

Menurut teori kontrol sosial Soekanto, kontrol sosial yang kuat dari orang tua dapat mengurangi kemungkinan anak melakukan perilaku menyimpang, seperti mengendarai sepeda motor di bawah umur. Tingkat kontrol yang tinggi, yang tercermin dalam analisis (skor 2826), seharusnya dapat mengurangi kemungkinan tersebut jika diterapkan dengan konsisten dan efektif. Namun, faktor penyebab dengan tingkat sedang (skor 1290) menunjukkan adanya pengaruh signifikan yang memerlukan perhatian orang tua melalui kontrol sosial yang lebih intensif dan strategis. Orang tua perlu memahami dan mengatasi faktor-faktor ini untuk mencegah anak-anak mereka tergoda mengendarai sepeda motor di bawah umur. Selain itu, komunikasi yang efektif antara orang tua dan anak merupakan elemen penting dari kontrol sosial. Orang tua perlu secara rutin berbicara dengan anak-anak mereka tentang bahaya dan konsekuensi dari mengendarai sepeda motor di bawah umur, serta memberikan contoh perilaku yang baik. Edukasi dan dialog terbuka dapat membantu anak-anak memahami alasan di balik aturan yang ditetapkan dan lebih cenderung mematuhi.

### **KESIMPULAN**

Secara keseluruhan penelitian ini memberikan hasil akhir bahwa orang tua menggunakan berbagai bentuk kontrol sosial terhadap anak di bawah umur yang mengendarai sepeda motor, yaitu pendekatan persuasif, pervasion, compulsion, dan coercive. Pendekatan persuasif dan mempengaruhi lebih dominan, namun tindakan tegas dan paksaan juga diterapkan dalam situasi tertentu. Tingkat kontrol sosial orang tua secara keseluruhan tergolong tinggi, dengan skor 2826, menunjukkan upaya signifikan dalam mengendalikan perilaku berkendara anak. Faktor penyebab anak di bawah umur mengendarai sepeda motor meliputi kesibukan orang tua, pengaruh lingkungan, efisiensi waktu, dan penghematan biaya transportasi, dengan skor total 1290 yang menunjukkan pengaruh sedang dari faktor-faktor tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada dorongan dari beberapa faktor, pengaruhnya terhadap keputusan anak untuk mengendarai sepeda motor tidak terlalu besar.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Aqliyah, K., Ponorogo, I., & Ajhuri, K. F. (2023). Komunikasi Koersif Orangtua Kepada Anak Dalam Mengatasi Kecanduan Smartphone Di Desa Sumberagung Kecamatan Brondong Kabupaten Lamongan. In *Relasi: Jurnal Penelitian Komunikasi* (Vol. 03, Issue 01).
- Aryati, T. (N.D.). Kontrol Sosial Orangtua Kepada Anak Balita Dalam Penggunaan Gadget Di Desa Wukirsari Imogiri Bantul.
- Dhiaurrahman, M., & Sos. (N.D.). Komunikasi Persuasif Orangtua Dalam Mengatasi Kenakalan Remaja.
- Fais Fauziah. (N.D.). Skripsi Pengaruh Keharmonisan Keluarga Terhadap Perilaku Anak Di Desa Sember Mulyo Dusun Iv Kecamatan Sumberejo Kabupaten Tanggamus.
- Firda Aulia Rahmadhini. (N.D.). Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orangtua Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun.
- Fitri Herdiana, A., Kunci, K., Motor, S., Anggota Keluarga, J., Muka, U., & Angkutan Umum, T. (N.D.). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor Di Kota Malang.
- Khotimah, K., Wahyuningsih, R., & Surakarta, I. (2020). Hubungan Antara Tingkat Kesibukan Orangtua Dan Kecenderungan Memilih Teman Sebaya Dalam Pengembangan Akhlak Siswa Madrasah Ibtidaiyah. *Cendekia*, 14(2), 166–182. <https://doi.org/10.30957/Cendekia.V14i2.640>
- Narwoko, J. D. Dan Suyanto, B. 2004. *Sosiologi Teks Pengantar Dan Terapan Keempat*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Soekanto, S., & sulistyowati, b. (2013). *sosiologi suatu pengantar*. Jakarta: PTRajaGrafindo Persada.
- Srie, N., Keselamatan, K. P., Jalan, T., & Abstrak, I. (2018). Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tresa Yulia Fitri. (N.D.). Pengendalian Sosial Orangtua Terhadap Pengendara Motor.