



---

## Analisis Keterkaitan Teori Kepribadian Big Five pada Sopir Truk Antarprovinsi dengan Riwayat Kecelakaan yang Pernah Dialami

**Novita Lizza Anggraini<sup>1\*</sup>, Anis Rohmana Malik<sup>2</sup>, Putri Gesan Prabawa Anwar<sup>3</sup>, Irfan Andri Fadana<sup>4</sup>, Dinar Padang Mutiara Jingga<sup>5</sup>, Tyas Ayu Ramadhani<sup>6</sup>**

<sup>1\*245</sup> Program Studi Rekayasa Keselamatan, Jurusan Teknologi Industri dan Proses, Institut Teknologi Kalimantan, Balikpapan, Indonesia.

<sup>36</sup> Program Studi Teknik Logistik, Jurusan Teknologi Industri dan Proses, Institut Teknologi Kalimantan, Balikpapan, Indonesia.

\*Corresponding email: [novita.anggraini@lecturer.itk.ac.id](mailto:novita.anggraini@lecturer.itk.ac.id)

Received: 04/October/2024

Accepted: 15/August/2025

Revised: 06/August/2025

Published: 21/August/2025

To cite this article:

Anggraini, N. L., Malik, A. R., Anwar, P. G. P., Fadana, I. A., Jingga, D. P. M & Ramadhani, T. A (2025). Analisis Keterkaitan Teori Kepribadian Big Five pada Sopir Truk Antarprovinsi dengan Riwayat Kecelakaan yang Pernah Dialami. *SPECTA Journal of Technology*, 9(2), 90-98. [10.35718/specta.v9i2.1216](https://doi.org/10.35718/specta.v9i2.1216)

---

### Abstract

*The data from the National Transportation Safety Committee shows that a truck traffic accident in East Kalimantan resulted in four deaths, one serious injury, and 29 minor injuries. This study aims to determine the relationship between working hours, rest time, and personality dimensions using the Big Five Personality theory with the accident history experienced by inter-provincial truck drivers. The research is a quantitative study using an analytical design with a cross-sectional approach. The research subjects are truck drivers selected using a purposive sampling technique, with 30 samples for Big Five Personality measurement and 15 truck units for vibration measurement. The study results show that there is no significant relationship between respondent characteristics, such as age, education, work duration, and the history of work accidents. The vibration measurement results show that 12 out of 15 truck units have vibration levels above the NAB (threshold limit value) of 0.8660 during an 8-hour exposure period, resulting in discomfort for truck drivers that can lead to work-related injuries or diseases.*

**Keywords:** big five personality, occupational safety and health, accident, logistics, working process

---

### Abstrak

Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi mencatat bahwa kecelakaan lalu lintas mobil truk di Kalimantan Timur mengakibatkan 4 orang meninggal dunia, 1 orang luka berat, dan 29 orang luka ringan. Tujuan penelitian yaitu mengetahui hubungan antara waktu kerja, waktu istirahat, dan dimensi kepribadian menggunakan teori Big Five Personality, apakah memiliki hubungan dengan riwayat kecelakaan yang pernah dialami sopir truk antar provinsi. Metode penelitian yaitu metode kuantitatif untuk penilaian hubungan kepribadian dengan riwayat kecelakaan dan pengukuran getaran pada truk untuk mengetahui riwayat kelelahan yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Subjek penelitian yaitu sopir truk berjumlah 15 orang dan truk sebanyak 15 unit. Hasil hubungan antara kepriadian dan riwayat kecelakaan menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara kepribadian sopir tuk

dengan kecelakaan yang dialami. Hasil pengukuran getaran menunjukkan 12 dari 15 unit truk yang dioperasikan oleh sopir memiliki tingkat getaran di atas NAB yaitu 0,8660 waktu terpapar pajanan getaran selama 8 jam.

Kata Kunci: *Big five personality*, Keselamatan dan kesehatan kerja, Kecelakaan, Logistik, Proses kerja

## 1. Pendahuluan

*World Health Organization* (WHO) pada tahun 2012 mengeluarkan data *Global Status Report on Road Safety* yang menunjukkan bahwa kecelakaan kerja karena kecelakaan lalu lintas menyumbang 1,24 juta orang meninggal dunia (Yanuar, 2016). Kecelakaan lalu lintas terus meningkat di setiap tahunnya, dimana bisa mencapai 1,35 juta jumlah kematian pada tahun 2016. Tingkat kecelakaan kerja yang dikutip dari data Korlantas Polri 2011-2013 menyebutkan bahwa Tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi pagi hari sebesar 34,4% dan terjadi sore hari sebesar 24,14%. Kecelakaan lalu lintas berdasarkan kendaraan yang paling banyak yaitu sepeda motor yaitu 52,5%, disusul dengan kendaraan keluarga yaitu 20%, dan kendaraan sedang maupun berat seperti truk yaitu 17,5% dan bus 10% (Hartanto, 2021). Sopir truk sangat berpengaruh terhadap kelancaran pengiriman logistik di seluruh wilayah. Akibat jam kerja mereka yang panjang, banyak diantaranya pekerja sering kali harus mengubah *shift* kerja atau bekerja dua kali pergeseran yang dapat terjadi, mengganggu durasi dan kualitas tidur. Berkurangnya kualitas dan durasi tidur membuat pengemudi mengalami peningkatan risiko keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas (Girotto, 2019).

Kecelakaan yang dialami sopir umumnya disebabkan oleh empat faktor utama, yaitu faktor manusia (Human Faktor), kendaraan, kondisi jalan, dan lingkungan. Faktor manusia mencakup aspek seperti kondisi kesehatan, pengetahuan, perilaku, serta kepribadian sopir. Dibandingkan faktor manusia yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, faktor kendaraan dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan juga, dimana meliputi adanya cacat produksi, usia kendaraan, dan performa kendaraan yang tidak optimal. Faktor jalanan berkaitan dengan kondisi seperti jalan berlubang, rancangan jalan yang kurang baik, penerangan yang tidak memadai, serta kelengkapan rambu-rambu lalu lintas. Adapun faktor lingkungan meliputi kondisi cuaca dan bencana alam. Empat faktor yang dijelaskan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan (Syah, 2022). Berdasarkan teori Heinrich dan model keju Swiss dari *Reason*, tindakan tidak aman (*Unsafe Act*) merupakan pemicu langsung dari kecelakaan. *Unsafe Act* merujuk pada perilaku berisiko yang dilakukan oleh seseorang yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya faktor kepribadian (Yanuar, 2016).

Menurut data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi, kecelakaan truk di wilayah Kalimantan Timur menyebabkan 4 orang meninggal dunia, 1 orang mengalami luka berat, dan 29 orang lainnya mengalami luka ringan. Beberapa faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas meliputi pelanggaran aturan, kurangnya kewaspadaan pengguna jalan, kondisi jalan yang tidak memadai, kondisi kendaraan, serta faktor lingkungan seperti cuaca buruk atau keterbatasan jarak pandang. Laporan statistik investigasi kecelakaan transportasi tahun 2023 faktor penyebab utama kecelakaan yaitu dikarenakan kesalahan manusia (*Human Error*) (Hartanto, 2021). Salah satu penyebab Human Error yaitu karena kelelahan (Zetli, 2018). Kelelahan menjadi hal penting yang perlu diperhatikan karena dapat menurunkan produktivitas serta konsetrasi dalam bekerja (Apsil, 2023).

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan sebelumnya perlu dilakukan pengukuran kertaitan hubungan antara kepribadian manusia dan lingkungan kerja terhadap kecelakaan kerja, setelah dianalisis kepribadian pekerja/ sopir selanjutnya penelitian mengukur bahaya lingkungan kerja menggunakan alat uji yaitu *Vibration Meter* untuk mengukur getaran yang disebabkan unit truk yang dioperasikan, setelah memperoleh hasil uji akan diteruskan rekomendasi yang tepat dalam mencegah kecelakaan lalu lintas pada sopir truk antar provinsi.

## 2. Metode

Data primer dikumpulkan melalui observasi langsung serta wawancara dengan sopir truk yang melakukan perjalanan antar provinsi. Data sekunder diperoleh dari berbagai arsip dan dokumen yang

berkaitan dengan Hubungan antara Dimensi Kepribadian *Big Five* dan Riwayat Kecelakaan Kerja. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain analitik *cross-sectional*. Subjek penelitian terdiri dari sopir truk yang dipilih menggunakan metode purposive sampling. Jumlah sampel yang digunakan meliputi 30 sopir untuk pengukuran dimensi *Big Five Personality* dan 15 unit truk pengukuran tingkat getaran.

## 2.1 Diagram Alir Penelitian

### 1. Perumusan Masalah dan Tujuan

Perumusan masalah disusun berdasarkan hasil identifikasi permasalahan yang ditemukan. Permasalahan dalam penelitian dikaji meliputi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kecelakaan pada sopir truk antar provinsi, serta analisis hubungan antara dimensi kepribadian *Big Five* dengan riwayat kecelakaan yang dialami oleh sopir truk antar provinsi.

### 2. Penyusunan Kuesioner awal dan Penentuan Responden

Setelah merumuskan masalah dan menetapkan tujuan penelitian, langkah berikutnya adalah merancang kuesioner. Proses ini mencakup penentuan indikator untuk setiap variable, pembuatan lembar kerja berisikan pernyataan dan pernyataan, serta penyaringan atau seleksi pertanyaan yang akan digunakan.

### 3. Pendistribusian Kuesioner

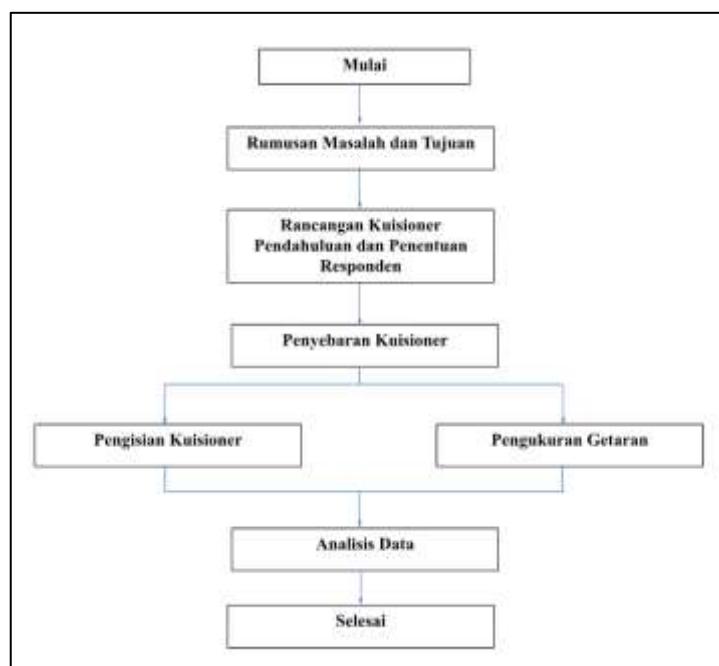
Setelah kuesioner seleksi disusun, tahap berikutnya adalah mendistribusikannya kepada responden. Data yang diperoleh pada tahap ini berupa jumlah sampel. Proses penyebaran kuesioner diawali dengan menentukan jumlah sampel yang diperlukan. Kuesioner berfungsi sebagai instrumen utama dalam penelitian ini. Kuesioner mengenai dimensi kepribadian menggunakan *Big Five Inventory*, yang berperan sebagai alat ukur untuk mengidentifikasi dimensi kepribadian yang paling dominan berdasarkan lima faktor kepribadian utama.

### 4. Evaluasi Lingkungan Fisik di Tempat Kerja

Selain penyebaran kuesioner, dilakukan pula peninjauan terhadap kondisi fisik lingkungan kerja guna mengetahui sejauh mana faktor lingkungan tersebut berkontribusi terhadap risiko kecelakaan yang dialami oleh sopir truk antar provinsi.

### 5. Analisis Data

Data yang terkumpul dianalisis menggunakan metode univariat dan bivariat. Analisis bivariat dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variable independent dan variable dependen dengan memanfaatkan uji *Chi-Square*.



Gambar 1: Diagram alir penelitian

Sumber: Penulis, 2024

## 2.2 Teknik Analisa Data

### 1. Analisis Univariat

Analisis univariat dilakukan untuk menggambarkan masing-masing variable, yaitu *Extraversion*, *Agreeableness*, *Conscientiousness*, *Emotional Stability*, *Openness*, getaran, serta Riwayat kecelakaan.

### 2. Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk mengevaluasi hubungan antara kepribadian *Extraversion* dengan riwayat kecelakaan, *Agreeableness* dengan riwayat kecelakaan, *Conscientiousness* dengan riwayat kecelakaan, *Emotional Stability* dengan riwayat kecelakaan, serta *Openness*, paparan getaran terhadap riwayat kecelakaan. Hubungan antara getaran dan riwayat kecelakaan juga dianalisis. Untuk data kategori pada variabel bebas dan terikat, digunakan uji *Chi-Square* dengan tingkat signifikansi  $p < 0,05$  dan tingkat kepercayaan 95%.

## 2.3 Tempat dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pengisian kuesioner Big Five menggunakan google form bagi sopir yang berada di Surabaya dan Sulawesi Selatan, sedangkan untuk sopir yang berada di Samarinda, peneliti menanyakan langsung isi kuesioner. Pengukuran getaran dimana waktu pengumpulan data dilakukan selama 3 (tiga) hari yakni pada 5 – 7 Juli 2024 pada saat jam kerja.

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Hasil Hubungan antara Dimensi Kepribadian Big Five dengan Riwayat Kecelakaan Sopir Truk Kantar Provinsi

*Big Five Personality* merupakan teori yang komprehensif yaitu terkait emosi, interpersonal, pengalaman, sikap, dan gaya motivasi seseorang, dimana setiap dimensi kepribadian dalam *Big Five Personality* menggambarkan domain fungsi psikologis seseorang yang lebih luas karena terdiri dari serangkaian sifat yang lebih spesifik. Berikut merupakan hasil pengukuran *Big Five Personality* dan getaran terhadap riwayat kecelakaan sopir truk sebagai berikut.

Tabel 1: Hubungan antara dimensi *Big Five Personality* dengan riwayat kecelakaan

| Dimensi                      | P Value |
|------------------------------|---------|
| <i>Extraversion</i>          | 0,461   |
| <i>Agreeableness</i>         | 0,235   |
| <i>Conscientiousness</i>     | 1,000   |
| <i>Neuroticism</i>           | 0,246   |
| <i>Opennes to Experience</i> | 0,633   |

Tabel 1 menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara seluruh dimensi kepribadian *Big Five*, yaitu *Extraversion*, *Agreeableness*, *Conscientiousness*, *Neuroticism*, dan *Opennes to Experience* dengan Riwayat kecelakaan kerja karyawan di CV.X, karena seluruh nilai p-value lebih besar dari 0,05. Hasil analisis mengenai hubungan antara dimensi *Extraversion* dan kecelakaan kerja pada sopir truk menunjukkan bahwa 5 responden (41,7%) dengan Tingkat *Extraversion* tinggi pernah mengalami kecelakaan kerja, sedangkan 5 responden lainnya (27,8%) dengan ringkat *Extraversion* rendah juga mengalami hal serupa. Pada dimensi *Conscientiousness* ditemukan bahwa 6 responden (31,6%) yang memiliki skor tinggi dalam dimensi ini pernah terlibat dalam kecelakaan kerja, dan 4 responden (36,4%) dengan skor rendah juga memiliki kecelakaan kerja. Dimensi *Neuroticism*, sebanyak 8 responden (42,1%) dengan tingkat *Neuroticism* tinggi dilaporkan pernah mengalami kecelakaan kerja, dan 2 responden (18,2%) dengan skor rendah juga mengalami kecelakaan. Pada dimensi *Openness to Experience*, 9 responden (37,5%) dengan Tingkat tinggi dalam dimensi ini pernah mengalami kecelakaan kerja, sementara hanya 1 responden (16,7%) dengan skor rendah yang memiliki Riwayat serupa. Hasil pengukuran secara keseluruhan menunjukkan bahwa para responden cenderung memiliki skor tinggi pada dimensi *Agreeableness*, *Conscientiousness*, *Neuroticism*, dan *Openness to Experience*, sementara sebagian besar memiliki skor rendah pada dimensi *Extraversion*.

Penelitian yang dilakukan oleh Pratama (2024) menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara dimensi kepribadian *Big Five* dengan kebiasaan berkendara secara umum, namun individu dengan tingkat *Extraversion* yang tinggi cenderung lebih berani mengambil risiko saat berkendara. Nilai *Conscientiousness* yang tinggi dinilai cocok dengan karakteristik pekerjaan sebagai sopir, di mana individu dengan dimensi ini cenderung memiliki tingkat kerapian dan ambisi yang tinggi, terorganisir dengan baik, serta menghargai ketepatan waktu. Berdasarkan hal tersebut, ketentuan perusahaan mengenai pengambilan barang selaras dengan karakteristik dari dimensi *Conscientiousness*. Dimensi *Agreeableness* juga sesuai dengan pekerjaan sopir karena mencerminkan pribadi yang patuh, mudah bekerja sama, dan cenderung mempercayai orang lain. Berdasarkan karakteristik tersebut, sopir truk cenderung mematuhi aturan yang berlaku, sehingga perusahaan dapat menyusun SOP dan regulasi yang mendukung upaya pencegahan kecelakaan. Di samping penerapan SOP, perusahaan juga dapat memperkuat peran polisi lalu lintas, karena berdasarkan dimensi *Agreeableness*, keberadaan otoritas seperti polisi lalu lintas dapat memberikan pengaruh. Meski memberikan pengaruh, terdapat kelemahan dalam bentuk kecenderungan untuk terlalu mudah setuju dan mempercayai orang lain. Sementara itu, nilai tinggi pada dimensi *openness* dapat menjadikan sopir lebih kreatif, namun juga berpotensi menunjukkan perilaku impulsif karena lebih mengandalkan dorongan emosional dalam mengambil Keputusan.

Kondisi emosional sopir yang kurang baik dapat menurunkan tingkat konsentrasi saat mengemudi. Berdasarkan *Swiss Cheese Model* yang dikemukakan oleh James T. Reason (1990), lapisan terakhir yang berkontribusi langsung terhadap kecelakaan adalah tindakan tidak aman (*Unsafe Action*). Contoh tindakan ini, seperti pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, termasuk perilaku berisiko yang dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti tingkat pendidikan, lama pengalaman kerja, serta aspek kepribadian sopir (Yanuar, 2018). Teori ini sejalan dengan hasil analisis statistik yang menunjukkan adanya keterkaitan antara dimensi *Conscientiousness* dalam kepribadian *Big Five* dengan riwayat kecelakaan pada sopir truk di perusahaan "X".

Kepribadian memiliki pengaruh yang signifikan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas pada sopir bus di Provinsi Riau. Temuan ini diperoleh melalui penelitian terhadap sopir bus jarak jauh di wilayah tersebut, dengan menggunakan instrumen *Big Five Personality Inventory* serta kuesioner kecelakaan lalu lintas. Diketahui bahwa sebagian besar sopir yang terlibat kecelakaan memiliki skor rendah pada dimensi *Conscientiousness*. Individu dengan skor rendah pada dimensi ini cenderung tidak memiliki tujuan yang jelas atau terlalu banyak mengejar tujuan, bersikap malas, kurang perhatian, lalai, ceroboh, tidak disiplin, memiliki dorongan kehendak yang lemah, serta lebih menyukai kesenangan. Karakteristik seperti kelalaian, kecerobohan, dan kurangnya disiplin pada sopir dengan skor rendah *conscientiousness* dapat mendorong terjadinya tindakan tidak aman (*Unsafe Action*), sehingga diperlukan program keselamatan yang tepat guna meminimalkan dampak dari karakteristik tersebut terhadap kinerja sopir (Kamila, 2022).

### **3.2 Hubungan antara Karakteristik Responden dengan Riwayat Kecelakaan**

Berdasarkan tabel 2, diketahui bahwa terdapat 6 responden (40%) dari kategori usia muda mempunyai riwayat kecelakaan kerja dan sebanyak 4 responden (26,7%) dari kategori usia tua yang mempunyai riwayat kecelakaan kerja. Berdasarkan hasil uji statistik, diperoleh nilai p-value sebesar 0,699, yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kategori usia dan riwayat kecelakaan kerja.

Tabel 2: Hubungan antara Tingkat Usia dan Riwayat Kecelakaan Kerja pada Sopir truk CV. X

| Variabel     | Riwayat Kecelakaan Kerja |    |       |    | Total |    | <i>P Value</i> |       |
|--------------|--------------------------|----|-------|----|-------|----|----------------|-------|
|              | Ya                       |    | Tidak |    | n     | %  |                |       |
|              | n                        | %  | n     | %  |       |    |                |       |
| Usia         | Tua ( $\geq 29,5$ tahun) | 4  | 26,7  | 11 | 73,3  | 15 | 100            | 0,699 |
|              | Muda ( $< 29,5$ tahun)   | 6  | 40    | 9  | 60    | 15 | 100            |       |
| <b>Total</b> |                          | 10 | 33,3  | 20 | 66,7  | 30 | 100            |       |

Seiring bertambahnya usia, kemampuan seseorang dalam bekerja cenderung menurun. Penurunan ini dipengaruhi oleh perubahan pada sistem tubuh, seperti sistem kardiovaskular dan hormonal (Zumariffrdaus, 2021). Pernyataan ini didukung oleh temuan Fitri (2023) yang menyatakan bahwa kualitas kerja yang buruk dapat menyebabkan peningkatan tekanan darah. Selain itu, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 90, menyebutkan bahwa pengemudi kendaraan yang bekerja selama empat jam tanpa jeda wajib diberikan waktu istirahat selama 30 menit (Megaranti, 2022).

Tabel 3: Hubungan antara Tingkat Pendidikan dengan Riwayat Kecelakaan Kerja Sopir Truk CV. X

| <b>Variabel</b>   | <b>Riwayat Kecelakaan Kerja</b> |              |          |          | <b>Total</b> | <b>P Value</b> |
|-------------------|---------------------------------|--------------|----------|----------|--------------|----------------|
|                   | <b>Ya</b>                       | <b>Tidak</b> | <b>n</b> | <b>%</b> |              |                |
| <b>Pendidikan</b> | <b>SD</b>                       | 0            | 0        | 4        | 100          | 0,426          |
|                   | <b>SMP</b>                      | 3            | 42,9     | 4        | 57,1         |                |
|                   | <b>SMA</b>                      | 5            | 33,3     | 10       | 66,7         |                |
|                   | <b>S1</b>                       | 2            | 50       | 2        | 50           |                |
| <b>Total</b>      |                                 | 10           | 33,3     | 20       | 66,7         | 30 100         |

Berdasarkan tabel 3, diketahui bahwa terdapat 3 responden (42,9%) karyawan berpendidikan SMP yang mempunyai riwayat kecelakaan kerja dan sebanyak 5 responden (33,3%) karyawan berpendidikan SMA yang mempunyai riwayat kecelakaan kerja. Selanjutnya terdapat sebanyak 2 responden (50%) karyawan berpendidikan S1 yang mempunyai riwayat kecelakaan kerja. Berdasarkan hasil uji statistik, diperoleh nilai p-value sebesar 0,426, yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dan riwayat kecelakaan kerja.

Pernyataan ini berlawanan dengan hasil penelitian Yanuar (2016) yang mengungkapkan bahwa pendidikan dan pelatihan yang diterima oleh pegawai berpengaruh terhadap kinerja mereka. Pendidikan yang dimiliki oleh sopir juga berkontribusi terhadap peningkatan kinerja selama menjalankan tugas. Mayoritas sopir truk memiliki kemampuan membaca dan menulis, sehingga tidak mengalami kesulitan dalam memahami rambu-rambu lalu lintas di jalan. Kemampuan ini mendukung mereka dalam bekerja dan membantu mengurangi risiko kecelakaan.

Tabel 4: Hubungan antara Durasi Kerja dengan Riwayat Kecelakaan Kerja Sopir Truk CV. X

| <b>Variabel</b>     | <b>Riwayat Kecelakaan Kerja</b>           |              |          |          | <b>Total</b> | <b>P Value</b> |
|---------------------|---|--------------|----------|----------|--------------|----------------|
|                     | <b>Ya</b>                                 | <b>Tidak</b> | <b>n</b> | <b>%</b> |              |                |
| <b>Durasi Kerja</b> | <b>Panjang (<math>\geq 12</math> jam)</b> | 5            | 26,3     | 14       | 73,7         | 0,425          |
|                     | <b>Pendek (<math>&lt; 12</math> jam)</b>  | 5            | 45,4     | 6        | 54,5         |                |
| <b>Total</b>        |   | 10           | 33,3     | 20       | 66,7         | 30 100         |

Berdasarkan Tabel 4, terlihat bahwa sebanyak 5 responden (26,3%) dengan durasi kerja yang lama memiliki riwayat kecelakaan kerja, sedangkan 5 responden lainnya (45,5%) dengan durasi kerja yang lebih singkat juga pernah mengalami kecelakaan kerja. Hasil analisis statistik menunjukkan p-value sebesar 0,425, yang menandakan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara lama durasi kerja dan kejadian kecelakaan kerja. Puncak kekuatan otot pada pria maupun wanita umumnya terjadi pada usia 25 hingga 30 tahun. Gejala seperti lambatnya respons kerja, rasa berat di kepala, sering menguap, dan mengantuk saat bekerja dapat muncul, hal ini dikarenakan penurunan kemampuan fisik sehingga terjadi kelelahan pada pekerja. Durasi kerja responden selama 14,5 jam/hari, hal ini melebihi durasi kerja yang seharusnya, dimana durasi kerja maksimal yaitu 8 jam per harinya, dimana untuk sisa waktu dapat digunakan dalam beristirahat (Yanuar, 2016).

Tabel 5: Hubungan antara Masa Kerja dengan Riwayat Kecelakaan Kerja Sopir Truk CV. X

| Variabel   | Riwayat Kecelakaan Kerja |    |       |    | Total | P Value |  |  |
|------------|--------------------------|----|-------|----|-------|---------|--|--|
|            | Ya                       |    | Tidak |    |       |         |  |  |
|            | n                        | %  | n     | %  |       |         |  |  |
| Masa Kerja | Baru (< 6 Tahun)         | 3  | 21,4  | 11 | 78,6  | 14 100  |  |  |
|            | Lama ( $\geq 6$ tahun)   | 7  | 43,8  | 9  | 56,2  | 16 100  |  |  |
|            | Total                    | 10 | 33,3  | 20 | 66,7  | 30 100  |  |  |

Berdasarkan Tabel 5, tercatat bahwa sebanyak 3 responden (1,4%) dengan masa kerja singkat pernah mengalami kecelakaan kerja, sedangkan 7 responden (43,8%) dengan masa kerja lebih lama juga memiliki riwayat kecelakaan kerja. Hasil analisis statistik menunjukkan p-value sebesar 0,26, yang berarti tidak terdapat hubungan signifikan antara lama masa kerja dengan kejadian kecelakaan kerja. Masa kerja rata-rata responden selama 7 tahun masih tergolong belum lama, mengingat semakin lama seseorang bekerja, semakin tinggi pula kemungkinan terpapar bahaya di lingkungan kerja (Ihsania, 2020). Namun, hal ini bertentangan dengan hasil penelitian oleh Yanuar (2016), yang menyatakan bahwa masa kerja memiliki pengaruh positif terhadap kinerja. Artinya, semakin lama seseorang bekerja, semakin bertambah pula pengalaman yang dimiliki, sehingga lebih berhati-hati dan mampu menghindari kecelakaan kerja. Di sisi lain, pengalaman kerja yang panjang juga dapat berdampak negatif apabila pekerja menjadi lengah dan mengabaikan potensi bahaya, yang justru dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

Tabel 6: Hubungan antara Kualitas Tidur dengan Riwayat Kecelakaan Kerja Sopir Truk CV. X

| Variabel       | Riwayat Kecelakaan Kerja |    |       |    | Total | P Value |  |  |
|----------------|--------------------------|----|-------|----|-------|---------|--|--|
|                | Ya                       |    | Tidak |    |       |         |  |  |
|                | n                        | %  | n     | %  |       |         |  |  |
| Kualitas Tidur | Baik                     | 8  | 42,1  | 11 | 57,9  | 19 100  |  |  |
|                | Buruk                    | 2  | 18,2  | 9  | 81,8  | 11 100  |  |  |
|                | Total                    | 10 | 33,3  | 20 | 66,7  | 30 100  |  |  |

Berdasarkan Tabel 6, diperoleh data bahwa 8 responden (42,1%) dengan kualitas tidur yang baik diketahui pernah mengalami kecelakaan kerja, sedangkan 2 responden (18,2%) dengan kualitas tidur yang buruk juga memiliki riwayat kecelakaan kerja. Hasil analisis statistik menunjukkan bahwa nilai p-value adalah 0,426, yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dan kejadian kecelakaan kerja. Penelitian oleh Ihsania (2020) mengungkapkan bahwa buruknya kualitas tidur pada sopir truk tangki dapat meningkatkan tingkat kelelahan kerja. Kualitas tidur yang rendah menjadi salah satu faktor yang menurunkan performa mengemudi karena membuat pengemudi lebih mudah merasa lelah dan mengantuk.

### 3.3 Hasil Pengukuran Getaran

Getaran yang terjadi pada kendaraan dapat merambat ke seluruh tubuh pekerja, terutama melalui tempat duduk dan bagian tubuh yang bersentuhan langsung seperti pantat. Selain itu, karena sopir harus mengoperasikan pedal gas, rem, dan kopling menggunakan kakinya, getaran dari lantai kendaraan juga ditransmisikan melalui kaki ke tubuh secara keseluruhan, yang pada akhirnya dapat menyebabkan kelelahan (Apsil, 2023). Hasil pengukuran getaran seluruh tubuh (*Full Body Vibration*) pada sopir dapat dilihat pada Tabel 6 berikut ini.

Tabel 7: Hasil Pengukuran Getaran Mobil Truk

| No | Titik/Objek Pengukuran              | Lama Pajanan | Intensitas Getaran Seluruh |   |
|----|-------------------------------------|--------------|----------------------------|---|
|    |                                     |              | Terukur                    | Tubuh<br>(m/dt <sup>2</sup> )                       |
|    |                                     |              |                            | NAB Faktor Fisik<br>Permenaker No. 05<br>Tahun 2018 |
| 1  | Truck HINO 500 DC 8517 XJ           |              | 0,9477                     | 0,8660  |
| 2  | Cool Diesel Super HD H 1578 MM      |              | 1,3308                     | 0,8660  |
| 3  | Truck DYNA 130HT KT 8931 NA         |              | 1,0716                     | 0,8660  |
| 4  | Truck Cool Diesel HD125PS KT8714 MP |              | 1,4659                     | 0,8660  |
| 5  | Truck HINO 500 FG235TI KT 8060 MR   |              | 0,9319                     | 0,8660  |
| 6  | Truck DYNA 130HT KT 8362 ND         |              | 1,2901                     | 0,8660  |
| 7  | Truck DYNA 130HT KT 8932 NA         |              | 0,8240                     | 0,8660  |
| 8  | Truck ELF 120PS DK 8285 PO          | 8 Jam        | 1,5859                     | 0,8660  |
| 9  | Colt Diesel 125PS KT 8455 MO        |              | 1,1540                     | 0,8660  |
| 10 | Truck HINO PT.WN KT 8920 MU         |              | 1,4692                     | 0,8660  |
| 11 | Truck DYNA KT 8911 NA               |              | 1,2339                     | 0,8660  |
| 12 | ISUZU ELF NMR71L 125PS DP 8354 AO   |              | 1,0224                     | 0,8660  |
| 13 | Suzuki Carry 1.5 KT 8047 BW         |              | 0,8282                     | 0,8660  |
| 14 | Colt L300 KT 8495 NC                |              | 0,6128                     | 0,8660  |
| 15 | Colt Diesel Super HD KT 1576 MM     |              | 1,3919                     | 0,8660  |

Berdasarkan Tabel 7 pengukuran getaran dibedakan berdasarkan perbedaan jenis unit, kondisi jalan (menanjak/datar/aspal normal/aspal rusak), ada tidak adanya muatan, dan berat/ringannya muatan diperoleh hasil pengukuran getaran mobil truk pada objek pengukuran/ unit truk menunjukkan nilai melebihi NAB dari 15 sampel terdapat 12 sampel dengan hasil getaran di atas NAB getaran yaitu 0,8660 dengan waktu 8 jam terpapar pajanan getaran. Menurut ISO 2631-1:1997, tingkat getaran yang melebihi batas termasuk dalam kategori yang cukup tidak menyenangkan dan menimbulkan ketidaknyamanan. Kondisi ini dapat meningkatkan risiko terjadinya cedera atau gangguan kesehatan akibat paparan getaran (Fikri, 2023). Getaran juga dapat menyebabkan kerusakan pada tulang belakang (*Spinal Cord*), yang dapat memicu rasa nyeri (Hadyan, 2015). Getaran berkaitan erat dengan munculnya keluhan nyeri punggung bawah (*Low Back Pain*), sebagaimana dijelaskan dalam penelitian oleh Cambodiana (2018), yang menyebutkan bahwa bagian tubuh yang paling sering terpapar getaran adalah punggung bawah.

#### 4. Kesimpulan

Analisis Keterkaitan Teori Kepribadian *Big Five* pada Sopir Truk Antarprovinsi dengan Riwayat Kecelakaan yang Pernah Dialami merupakan penelitian yang dilakukan untuk mengetahui hubungan kepribadian sopir truk dengan terjadinya kecelakaan yang pernah dialami, dalam penelitian ini juga bukan hanya pengukuran dari segi kepribadian dari sopir truk namun juga dilakukan pengukuran terkait getaran *Full Body* untuk mengetahui faktor pengaruh dari lingkungan kerja yang mendukung terjadinya kecelakaan. Tahapan yang telah berjalan dalam penelitian ini yaitu mengidentifikasi faktor kepribadian sopir truk sebagai faktor personal dan pengukuran getaran sebagai faktor lingkungan kerja yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Berdasarkan kesimpulan kegiatan penelitian ini dapat dilakukan beberapa tahapan selanjutnya antara lain: melaksanakan pemantauan dan penilaian terhadap hasil pengukuran yang telah dilakukan, serta melakukan sosialisasi pengetahuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada sopir truk guna keselamatan berkendara.

#### Ucapan terima kasih

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada CV. X sebagai mitra sehingga diperoleh data primer melalui pengamatan langsung dan Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) ITK yang telah Kami mengucapkan terima kasih kepada CV. X selaku mitra yang telah mendukung

tersedianya data primer melalui observasi langsung, serta kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) ITK atas bantuan pendanaan yang memungkinkan penelitian ini dapat terlaksana dengan baik.pendanaan penelitian ini sehingga dapat terlaksana dengan baik.

## Daftar pustaka

- Apsil, Ella, dkk. 2023. Hubungan Kelelahan Kerja dengan Resiko Kecelakaan pada Supir Truk Angkutan Batu Bara. Poltekkes Kemenkes Bengkulu. Vol 11, No 2.
- Cambodiania, Diyah Wahyu. 2018. Hubungan antara Getaran Bus dengan Keluhan Low Back Pain Sopir Bus di Terminal Tirtonadi Surakarta. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Fikri. 2023. Psikologi Lalu Lintas. Amerta Media. Jawa Tengah.
- Fitri, Rahma Ayu, dkk. 2023. Hubungan Durasi Tidur, Merokok dan Kebiasaan Minum Kopi dengan Tekanan Darah pada Supir Bus di Terminal Loket Kota Banda Aceh tahun 2023. Universitas Ubudiyah Indonesia. Vol 9, No.2.
- Girotto, Veselko, T. Bratkovic: Managing risks and threats global logistics chain, Pomorstvo, god. 23, br. 1 (2009), str. 67-85.
- Hadyan, Muhammad Farris. 2015. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kejadian Low Back Pain pada Pengemudi Transportasi Publik. Fakultas Kedokteran Universitas Lampung.
- Hartanto, Budi Dwi. 2021. Analisis Perilaku Pengemudi Truk serta Kontribusinya pada Kecelakaan. Jurnal Penelitian Transportasi Darat. Jakarta. e-ISSN:2579-8731.
- Ihsania, Elna. 2020. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja Subjektif pada Kurir Pengantar Barang di Wilayah Tangerang Selatan. Universitas Islam Negeri. Jakarta. Indonesia.
- Kamila, Rifa Salma, 2022. Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Bus di PT X Tahun 2022. Universitas Negeri Syarif Hidayatullah. Jakarta. Indonesia.
- Megaranti, Stefan Avelliana, dkk. 2022. Analisis Faktor Risiko Keluhan Fatigue pada Pramudi BRT (Bus Rapid Transit) Transjakarta Tahun 2022. Universitas Indonesia.ISSN 2774-7417
- Pratama, Fadhil Sandy. 2024. Pengaruh Tipe Kepribadian terhadap Pengambilan Risiko Berkendara pada Pengendara Sepeda Motor. Universitas Ekasakti.
- Syah, Ahmad Naufal Arkan. 2022. Hubungan Karakteristik Pekerja, Tingkat Pengetahuan K3, Sikap K3, Unsafe Action, dan Unsafe Condition dengan Kecelakaan Kerja di Industri Pakan Ternak Surabaya. Jawa Timur. Vol 2, No.2
- Yanuar, Indiana dkk, 2016. Hubungan antara Dimensi Big Five Personality dengan Riwayat Kecelakaan Sopir di Perusahaan "X". Universitas Airlangga. Surabaya. Indonesia.
- Zetli, Sri. Pengukuran Kelelahan Kerja pada Sopir Angkutan Umum dalam Upaya Mengetahui Faktor Kecelakaan Transportasi Umum di Kota Batam. Batam-Kepulauan Riau. ISSN 2477-2089, Vol 4, No.1
- Zumariffirdaus, Maulana Yusuf. 2021. Hubungan antara Kualitas Tidur dengan Nilai Tekanan Darah Pengemudi Bus di Kabupaten Malang. Jawa Timur.