

BAB I PENDAHULUAN

1.1.Latar belakang

Manusia adalah makhluk yang dinamis dan tidak dapat berdiam diri dalam waktu yang lama, mereka selalu ingin bergerak, berpindah, dan melakukan aktivitas. Dimasa modern, aktivitas manusia sangat terbantu dengan adanya teknologi yang memudahkan pergerakan tiap individu, teknologi tersebut merupakan kendaraan bermotor yang ditemukan sebagai alat transportasi. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bahwa kendaraan bermotor yaitu setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor memiliki berbagai macam jenis kendaraan, mulai dari mobil pribadi, bus, *pick up*/truk dan sepeda motor. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah dan jenis kendaraan yang ada di Indonesia dapat dilihat pada tabel 1.1 dibawah ini:

Tabel 1.1
Jumlah dan Jenis Kendaraan di Indonesia Tahun 2014

No	Jenis Kendaraan	Tahun dan Jumlah		
		2012	2013	2014
1	Mobil Penumpang	10.432.259	11.484.514	12.599.138
2	Mobil Bis	2.273.821	2.286.309	2.398.846
3	Mobil Barang	5.286.061	5.615.494	6.235.136
4	Sepeda Motor	76.381.183	84.732.652	92.976.240
	Jumlah	94.373.324	104.118.969	114.209.266

Sumber: BPS Indonesia, Tahun 2014

Berdasarkan tabel 1.1 diatas, dapat diketahui bahwa pada tahun 2012-2014 jumlah sepeda motor lebih tinggi daripada kendaraan lainnya. Pada tahun 2012 jumlah sepeda motor mencapai 76.381.324 unit atau sebesar 80,94% dari jumlah total kendaraan. Kondisi ini terus meningkat pada dua tahun berikutnya, yaitu tahun 2013 sebanyak 84.732.652 unit atau sebesar 80,96% dari jumlah total kendaraan bermotor dan tahun 2014 sebanyak 92.976.240 unit atau sebesar 81,4% dari jumlah total kendaraan bermotor.

Tingginya jumlah angka sepeda motor dibandingkan kendaraan bermotor lainnya di Indonesia diakibatkan karena aktivitas masyarakat modern yang tinggi sehingga mereka membutuhkan sarana transportasi untuk bergerak cepat dan dinamis. Faktor inilah yang membuat minat masyarakat terhadap sepeda motor makin tinggi karena banyaknya keunggulan yang dimiliki, seperti mobilitas yang tinggi pada jalan macet, bahan bakar irit dan harga penjualan yang murah serta fasilitas kredit dengan *downpayment* (DP) rendah dan *tenor* lama yang dapat dijangkau oleh segala lapisan masyarakat (Harry, 2011:12). Seiring makin tingginya angka jumlah kendaraan bermotor di Indonesia maka dibutuhkanlah aturan atau kaidah yang mengatur tata tertib masyarakat dalam berkendara sehingga membuat pemerintah Indonesia menerbitkan undang-undang yang mengatur tentang lalu lintas. Undang-undang ini muncul karena diperlukannya aturan-aturan agar tidak terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam berlalu lintas seperti pelanggaran lalu lintas sehingga terciptanya keamanan dalam lalu lintas. Undang-undang yang dimaksud disini adalah

UU No.22 tahun 2009, Undang-undang ini merupakan pengganti dari UU No.12 tahun 1992 yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi perubahan lingkungan strategis dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-undang ini berlaku diseluruh wilayah hukum Indonesia. Undang-undang merupakan salah satu kaidah-kaidah yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat yang penting selain kaidah-kaidah agama, kesusilaan dan kesopanan (Soekanto,1980:2).

Salah satu isi dari UU No.22 tahun 2009 adalah mengenai izin untuk mengendarai kendaraan bermotor yaitu pasal 77 ayat 1 yang berbunyi “*Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan*”. Hal ini mutlak harus dipenuhi oleh para pengguna kendaraan bermotor karena surat izin mengemudi adalah syarat sah untuk dapat mengemudi kendaraan di jalan raya.

Surat izin mengemudi Menurut UU No. 22 pasal 80 tahun 2009 digolongkan menjadi 5 golongan yaitu:

- a. Surat izin mengemudi A, berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- b. Surat izin mengemudi B I, berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

- c. Surat izin mengemudi B 2, berlaku untuk mengemudikan Kendaraan alat berat, kendaraan penarik, atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram.
- d. Surat izin mengemudi C, berlaku untuk mengemudikan sepeda motor.
- e. Surat izin mengemudi D, berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.

Tetapi tidak semua orang yang dapat memenuhi syarat untuk mendapatkan surat izin mengemudi karena menurut UU No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 (1) yang berbunyi “*Untuk mendapatkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian*”. usia yang dimaksud disini adalah berumur 17 tahun keatas.

Masalah yang menarik pada saat sekarang ini orang yang mengendarai kendaraan bermotor tidak hanya orang dewasa seperti yang disyaratkan undang-undang di atas tetapi juga pengemudi yang masih dibawah umur yang belum layak untuk mengendarai kendaraan bermotor. Pengemudi di bawah umur merupakan orang yang berusia di bawah 17 tahun tetapi sudah menggunakan kendaraan bermotor. Hal ini tentu sangat bertentangan dengan aturan yang telah ada karena pengendara tersebut belum memenuhi persyaratan mengemudikan kendaraan bermotor yakni

surat izin mengemudi. Hal ini tentu sangat berbahaya karena pengendara di bawah umur pengetahuannya tentang peraturan lalu lintas masih minim serta belum memiliki kesiapan fisik dan mental untuk bisa berkendara di jalan raya. Permasalahan pengendara dibawah umur tidak hanya dapat ditemui di kota-kota besar saja akan tetapi, sudah dapat ditemui hampir di setiap daerah karena saat ini pertumbuhan kendaraan bermotor makin pesat seperti yang terjadi di Kota Padang. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang pada tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 1.2 dibawah ini:

Tabel 1.2
Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis di Kota Padang Tahun 2014

No	Jenis Kendaraan	Tahun dan Jumlah		
		2012	2013	2014
1	Mobil Pribadi	75.388	80.897	85.429
2	Bus	582	651	650
3	Pick up/Truk	31.086	16.382	30.471
4	Sepeda Motor	305.590	295.037	310.685
5	Jumlah	412.646	392.967	427.235

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padang 2014

Berdasarkan dari tabel diatas, dapat dilihat pada tahun 2012 hingga 2014 jumlah sepeda motor mendominasi dibandingkan kendaraan bermotor yang lain. Pada tahun 2012 jumlah sepeda motor sebanyak 305.590 unit atau sebesar 74,05% dari jumlah total kendaraan bermotor sedangkan tahun 2013 jumlah sepeda motor sebanyak 295.037 unit atau sebesar 75,07% dari total jumlah kendaraan dan pada tahun 2014 sepeda motor masih mendominasi dengan angka 427.235 unit atau sebesar 72,71% dari total jumlah kendaraan yang ada di Kota Padang

Pengendara dibawah umur adalah golongan pengendara yang dibawah usia 17 tahun sehingga mayoritas dari pengendara dibawah umur ini merupakan pelajar SMP karena rata rata pelajar SMP berada pada rentang usia 14-16 tahun. Kebanyakan dari mereka menggunakan sepeda motor untuk aktivitas sekolah dimana dapat dilihat perkarangan sekolah banyak disesaki oleh sepeda motor. Salah satu yang ditemui adalah di Kecamatan Pauh Kota Padang seperti yang dapat dilihat pada tabel 1.3 dibawah ini:

Tabel 1.3
Jumlah Pelajar SMP Mengendarai Sepeda Motor ke Sekolah
di Kecamatan Pauh Kota Padang

No	Nama Sekolah	Pelajar yang Mengendarai Sepeda Motor
1	SMP 14 Padang	34
2	SMP 23 Padang	40
3	SMP Siti Chadijah	5
4	SMP Muhammadiyah 8 Padang	7
5	MTsS Limau Manis	3
	Jumlah	89

Sumber: Analisis Lapangan 2016

Berdasarkan tabel 1.3 diatas dapat dilihat bahwa di Kecamatan Pauh Kota Padang ditemui di setiap sekolah dapat ditemui pelajar yang mengendarai sepeda motor ke sekolah. Selain tidak memiliki SIM yang merupakan persyaratan utama untuk bisa berkendara secara legal di jalan raya, pengendara dibawah umur ini juga sering juga tidak memakai helm ketika berkendara. Helm merupakan salah satu perlengkapan yang wajib dipakai ketika mengendarai sepeda motor karena helm

berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan apabila terjadi kecelakaan, helm yang digunakan juga harus memenuhi standar SNI yang telah ditetapkan oleh pemerintah agar lebih memberikan perlindungan yang lebih maksimal akan tetapi kenyataan banyak pengendara sepeda motor terutama dibawah umur yang masih menganggap sepele masalah helm ini sehingga ketika mereka berkendara mereka jarang untuk menggunakan helm karena berbagai alasan yang secara tidak langsung melupakan fungsi vital dari helm tersebut yaitu melindungi kepala.

Selain tidak memakai helm pengendara dibawah umur juga tidak melengkapi sepeda motor mereka dengan perlengkapan standar yang telah diberikan dari produsen sepeda motor itu sendiri, melepas spion, memakai ban yang tidak sesuai standar dan menggunakan knalpot bising adalah hal yang dilakukan oleh pengendara dibawah umur kepada sepeda motor yang mereka pakai sehari-hari. Berkendara melebihi kapasitas juga ditemui pada pelajar dibawah umur dimana mereka sering terlihat bertiga di atas sepeda motor yang di desain hanya untuk dua orang hal ini tentu berbahaya baik bagi mereka ataupun orang lain di sekitarnya.

Selain itu pengendara dibawah umur juga mengendarai sepeda motor dengan secara ugal-ugalan di jalan raya dimana mereka sering saling kebut-kebutan dan tidak mengindahkan rambu-rambu lalu lintas yang ada. Dalam beberapa kasus kecelakaan anak dibawah umur di jalan raya terjadi akibat dari berkendara secara ugal-ugalan yang berujung maut pada pengendara itu sendiri maupun korban bagi orang disekitarnya.

Bahkan sanksi sudah diberikan oleh aparat yang berwenang yaitu berupa sanksi tilang kepada para pengendara di bawah umur yang tetap mengemudikan kendaraan bermotor di jalan umum. Masalah pengendara dibawah umur ini juga ada di Kota Padang terlihat dari tabel ini mengenai kasus tilang dibawah umur di kota Padang yaitu sebagai berikut:

Tabel 1.4
Tilang Pengendara Bawah Umur Satlantas Polresta Padang

No	Tahun	Kasus Tilang	Kasus Tilang di Bawah Umur
1	2012	12.324	431
2	2013	12.481	445
3	2014	13.867	476
	Jumlah	38.672	1.352

Sumber: Satlantas Polresta Padang 2014

Berdasarkan tabel 1.4 diatas dapat dilihat bahwa dari 46.232 kasus tilang yang ada di Polresta Padang, terdapat 1.352 kasus mengenai tilang dibawah umur. Hal ini ibarat dua sisi pada koin yang nantinya bisa berdampak positif maupun negatif bagi anak. Mayoritas pelajar yang membawa sepeda motor ke sekolah bertujuan untuk membantu mobilitas dirinya dan lebih hemat serta efisien. Tetapi ini bisa berakibat fatal karena anak yang mengendarai kendaraan bermotor rentan mengalami kecelakaan lalu lintas karena anak secara psikologis belum memiliki kematangan dalam berpikir dan bertindak serta belum mampu untuk mengendalikan kendaraan bermotor dan pemahaman terhadap rambu lalu lintas yang masih kurang serta

nantinya akan berdampak bukan hanya pada dirinya sendiri tetapi juga pada pengguna jalan lain serta rentan akan memicu penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh anak se usia mereka seperti mengikuti balap liar.

Masalah diatas dapat kita lihat bahwa Undang-undang yang ada saat ini masih belum membuat masyarakat patuh terhadap hukum karena masih ditemui pengendara dibawah umur. Efektivitas hukum yang rendah dalam masyarakat menjadi penyebab masih ditemuinya pelanggaran-pelanggaran dalam lalu lintas. Masyarakat memegang peranan penting dalam mengefektifkan suatu peraturan karena diperlukan kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan perundang-undangan atau derajat kepatuhan (ali, 2005:64)

Tetapi di lihat dari masalah terlihat masih rendahnya kesadaran baik anak maupun orangtua terhadap peraturan yang sudah ada karena masih ditemui pelanggaran di jalan. Orangtua yang ideal seharusnya bersikap tindak logis yaitu orangtua dapat membuktikan apa atau mana yang benar dan yang salah (Soekanto, 2004:6). Bertindak logis disini dapat dihubungkan dengan masalah anak di bawah umur yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya. Orangtua sangat berperan penting dalam maraknya pengendara dibawah umur, hal ini terjadi karena kurangnya pemahaman orangtua terhadap pengetahuan peraturan lalu lintas karena masih banyak ditemui orangtua yang memfasilitasi anak-anak mereka dengan kendaraan bermotor terutama sepeda motor.

1.2. Perumusan Masalah

Kendaraan bermotor hari ini digunakan sebagai sarana untuk melakukan mobilitas oleh semua masyarakat. Tetapi penggunaan kendaraan bermotor di jalan raya harus memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan lalu lintas. Namun seiring perkembangan zaman, fenomena yang banyak ditemui sekarang adalah anak-anak yang mengendarai kendaraan bermotor khususnya sepeda motor yang digunakan secara *ilegal* di jalan raya karena tidak memenuhi persyaratan berkendara yang layak. Oleh sebab itu, menarik untuk dikaji ***“Apa Alasan Anak di Bawah Umur Memakai Kendaraan Bermotor?”***

1.3. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Mendeskripsikan alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

2. Tujuan Khusus

1. Untuk mendeskripsikan motif sebab (*because of motive*) anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.
2. Untuk mendeskripsikan motif tujuan (*in order to motive*) anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Bagi Aspek Akademis

Manfaat penelitian dari aspek akademis adalah untuk memberikan kontribusi ilmu terhadap perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya yang berhubungan dengan disiplin ilmu sosial, terutama bagi studi sosiologi hukum.

2. Bagi Aspek Praktis

Manfaat penelitian dari aspek praktis adalah untuk bahan masukan bagi peneliti lain yang ingin menelitinya khususnya bagi pihak-pihak yang tertarik untuk meneliti permasalahan ini lebih lanjut, seperti pihak hukum dan sosial

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Pendekatan Sosiologis

Penelitian ini mencoba menggambarkan alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor ke sekolah dari tinjauan sosiologi, permasalahan ini dapat dibahas melalui teori fenomenologi yang dipelopori alfred schutz yang memfokuskan pada motif seseorang dalam melakukan sesuatu. Motif merupakan suatu keadaan dalam pribadi seseorang yang mendorong keinginan untuk melakukan sesuatu. Dalam penelitian tentang alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor, mengkaji tentang motif yang melatar belakangi anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

Dari tinjauan sosiologi, permasalahan ini dapat dibahas melalui teori fenomenologi yang dipelopori oleh Alfred Schutz yang memfokuskan pada motif

seseorang dalam melakukan sesuatu. Motif merupakan suatu keadaan dalam pribadi seseorang yang mendorong keinginan dalam mewujudkan tujuan-tujuan tertentu dalam diri individu.

Individu dilihat sebagai seseorang yang memiliki tujuan berdasarkan pertimbangan rasional mereka dengan mempertimbangkan suatu alat yang dapat dipergunakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang dipilih (Jhonson, 1986: 220). Individu yang dimaksud disini adalah anak dibawah umur yang memakai kendaraan bermotor. Schutz mengkhususkan perhatiannya kepada satu bentuk dari subjektivitas yaitu konsep antar subyektivitas. Konsep ini menunjuk kepada pemisahan keadaan subyektif atau secara sederhana menunjuk kepada dimensi dari kesadaran umum ke kesadaran khusus kelompok sosial yang sedang saling berintegrasi.

Lalu Schutz mengatakan, memperjelas dan memeriksa makna dari tindakan manusia. Kita tidak memulai dari memahami makna dari suatu tindakan, tetapi yang harus kita lakukan adalah menemukan apa yang mau dicapai oleh tindakan tersebut. Ditambahkan lagi oleh Schutz, sebuah elaborasi harus kita lakukan dengan menghubungkan maksud tindakan itu dengan serangkaian konteks makna yang telah di tentukan sebelumnya dan yang diterima apa adanya, oleh karena itu kita tidak hanya berurusan dengan satu makna saja, tetapi dengan suatu kompleksitas makna (Craib, 1994; 134).

Schutz juga membuat suatu perbedaan terhadap motif-motif dari sebuah tindakan untuk kita bisa memahami sebuah tindakan itu, yaitu :

1. Motif-motif sebab (*Because Motive*) yaitu motivasi yang timbul karena pengalaman-pengalaman masa lalu individu sebagai anggota masyarakat. Dalam hal ini pengalaman masa lalu dijadikan sebagai suatu alasan oleh individu dalam bertindak.
2. Motif-motif tujuan (*in order to motive*) yaitu motivasi yang timbul karena melihat adanya nilai-nilai tertentu dari tindakan seseorang untuk jangkauan masa yang akan datang.

Dari pemaparan diatas, teori fenomenologi menjelaskan bahwa :

- a. Seseorang melakukan tindakan terhadap “sesuatu”, jika sesuatu memiliki “makna” bagi dirinya. “Makna” ini diartikan sebagai suatu motif. Motif adalah suatu yang berada di balik tindakan atau yang mendasari tindakan seseorang melakukan tindakan.
- b. Seseorang melakukan tindakan didasari motif berdasarkan pengalaman-pengalaman masa lalunya. Jika seseorang mempunyai pengalaman yang buruk dari tindakannya, maka ia akan melakukan tindakan serupa yang hampir sama. Tetapi jika seseorang mempunyai pengalaman yang baik berdasarkan pengalamannya, maka ia cenderung ingin melakukan tindakan serupa yang hampir sama.

1.5.2. Alasan Orang Memilih Sepeda Bermotor

Kendaraan bermotor adalah sebuah teknologi yang ditemukan sebagai sarana untuk mempermudah pergerakan individu. Menurut Pasal 1 (8) Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Kendaraan bermotor memiliki jenis-jenis kendaraan mulai dari mobil pribadi, mobil bus, pick up/truk dan sepeda motor.

Dalam perkembangan saat ini sepeda motor adalah salah satu alat transportasi yang paling banyak ditemukan di jalan raya terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Masih minimnya sarana angkutan publik membuat orang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan harus menunggu dan berdesakan di dalam angkutan publik yang kebanyakan belum nyaman kendaraan pribadi. Alasan orang memilih sepeda motor disebabkan karena kendaraan ini sangat mudah untuk digunakan karena tidak memerlukan keahlian khusus untuk bisa mengendarai sepeda motor, selain itu alasan orang memakai sepeda motor karena lebih efisien dalam penggunaan waktu dibandingkan apabila menaiki angkutan publik dan juga hal yang paling penting zaman sekarang adalah efisiensi sepeda motor baik dari segi konsumsi bahan bakar maupun perawatan yang sangat ramah bagi kantong kebanyakan orang. Alasan lainnya sepeda motor lebih dipilih orang pada saat ini juga dipengaruhi oleh fasilitas pembelian secara kredit dengan angsuran rendah oleh lembaga pembiayaan yang memberikan kemudahan bagi konsumen untuk bisa membeli sepeda motor.

Akibat makin tingginya angka jumlah sepeda motor yang ada menyebabkan orang yang terpaksa dengan mudahnya dalam mendapatkan sepeda motor sehingga kurang sadar dengan aturan yang ditetapkan oleh pihak yang berwenang, seperti aturan kelengkapan berkendara dan keselamatan.

1.5.3. Pengendara di bawah Umur dari Sudut Pandang Sosiologi Hukum

Indonesia merupakan salah satu negara di dunia yang memiliki tingkat kepemilikan terhadap kendaraan pribadi yang tinggi, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik pada tahun 2014 jumlah kendaraan yang ada di Indonesia mencapai 114.209.266 unit yang di dominasi oleh kendaraan sepeda motor sebanyak 92.976.240 unit. Tingginya angka jumlah kendaraan bermotor tersebut juga di iringi oleh jumlah kecelakaan yang tinggi, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik pada tahun 2014 terjadi 95.906 kecelakaan yang berakibat korban jiwa berjumlah 28.297 orang, korban luka berat 26.840 orang dan korban luka ringan berjumlah 109.741.

Kecelakaan lalu lintas ini tidak hanya terjadi pada pengendara yang cukup umur saja tetapi juga terjadi pada pengendara di bawah umur seperti kasus pada tahun 2013 lalu seorang anak musisi ternama di Indonesia mengendarai mobil dengan kecepatan tinggi dan hilang kendali dan menabrak dua unit kendaraan lain yang menyebabkan enam orang meninggal dunia dan sembilan orang mengalami luka-luka.(viva.co.id) serta kecelakaan yang terjadi pada idul adha yang lalu di Bontang seorang anak yang meninggal dunia akibat kecelakaan karena ketidakmampuan dirinya mengontrol sepeda motor yang dikendarai sehingga menabrak pembatas jalan.

Mirisnya dari dua dari kasus di atas melibatkan anak di bawah umur sebagai korban kecelakaan lalu lintas akibat mengendarai sendiri kendaraan di jalan raya.

Dari dua kasus di atas dapat dilihat bahwa kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas masih rendah karena masih karena masih ditemui pelanggaran terhadap peraturan yang telah ada sehingga hukum belum berfungsi sebagaimana mestinya dalam masyarakat. Berfungsinya hukum dalam masyarakat dipengaruhi oleh empat faktor ,(Abdullah 1981:14) yaitu:

- a. Kaedah hukum atau peraturan itu sendiri
- b. Petugas yang menegakkan atau yang menerapkan
- c. Fasilitas yang diharapkan akan dapat mendukung pelaksanaan kaedah hukum
- d. Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut

Masalah pengendara dibawah umur ada karena empat faktor diatas tidak berjalan baik di dalam masyarakat terutama pada warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan itu sendiri karena warga masyarakat tersebut belum menaati peraturan lalu lintas yang ada bahwa orang yang dibawah usia 17 tahun dilarang mengendarai sepeda motor.

Hukum secara sosiologis adalah penting dan merupakan suatu lembaga kemasyarakatan (*Social Institution*) yang merupakan himpunan nilai-nilai, kaidah-kaidah, dan pola-pola perikelakuan yang bekisar pada kebutuhan pokok manusia (Soekanto, 2011:4). sosiologi hukum berkembang atas dasar suatu anggapan dasar

bahwa proses hukum berlangsung di dalam suatu jaringan atau sistem sosial yang dinamakan masyarakat.

1.5.4. Penelitian Relevan

Dari hasil penelusuran terhadap hasil penelitian ditemukan beberapa referensi yang relevan dengan penelitian ini. Penelitian tersebut diantaranya adalah Vebriko (2013) yang berjudul *Makna Balap Liar di Kalangan Pelajar SLTA Kota Padang*. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan makna balap liar di kalangan pelajar SLTA dan makna balap liar di kalangan pelajar. Hasil dari penelitian ini adalah balap liar bagi pelajar SLTA Kota Padang mempunyai makna yaitu sebagai arena kelompok pergaulan yang memiliki kesamaan hobi, perwujudan aktualisasi diri, untuk memperbaiki posisi diri dalam kelompok pergaulan supaya lebih diakui, ekspresi untuk memperlihatkan kemampuan diri kepada orang lain dengan tujuan eksistensi diri dalam kelompok pergaulan dan penyaluran bakat terpendam dengan melakukan balapan ilegal.

Selanjutnya penelitian oleh Antoni Amri (2013) yang berjudul *Alasan Mahasiswa Universitas Andalas Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas*. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan alasan-alasan yang melatarbelakangi mahasiswa melakukan pelanggaran lalu lintas. Hasil dari penelitian ini adalah mahasiswa melakukan pelanggaran lalu lintas di dorong oleh dua motif yaitu:

a) *Because of motive*, antara lain:

a) Pelanggaran lalu lintas sudah menjadi hal yang biasa

- b) Adanya rasa kesetiakawanan terhadap sesama mahasiswa
- b) *In order to motive*, antara lain:
 - a) Melakukan pelanggaran lalu lintas karena faktor lingkungan
 - b) Melakukan pelanggaran lalu lintas karena ketidakadaan aparat kepolisian disekitar kampus
 - c) Melakukan pelanggaran karena tidak adanya sanksi yang diberikan pihak keamanan kampus bagi mahasiswa yang melakukan pelanggaran di kampus.

Adapun perbedaan penelitian ini dengan yang sebelumnya peneliti akan melihat alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

1.6. Metodologi Penelitian

1.6.1. Pendekatan dan Tipe Penelitian

Pendekatan penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah metode penelitian ilmu-ilmu sosial yang mengumpulkan dan menganalisis data berupa kata-kata (lisan maupun tulisan) dan perbuatan manusia serta peneliti tidak berusaha menghitung atau mengkuantifikasikan data kualitatif yang telah diperoleh dan dengan demikian tidak menganalisis angka. bukan menganalisis angka-angka (Afrizal, 2014:13). Penggunaan metode ini memberikan peluang untuk mengumpulkan data-data yang bersumber dari wawancara, catatan lapangan, foto-foto, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi guna menggambarkan subjek penelitian.

Menurut Bogdan dan Taylor (dalam Moleong,1995:3) pendekatan kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh). Pendekatan kualitatif dipilih karena metode penelitian kualitatif berguna untuk mengungkapkan proses kejadian secara mendetail, sehingga diketahui dinamika sebuah realitas sosial dan saling pengaruh terhadap realitas sosial. Hal ini dapat menginformasikan penyebab sebuah kejadian adalah respon orang atau kelompok sosial terhadap aksi orang lain atau kelompok sosial lain serta aksi orang lain mempunyai konsekuensi yang tidak diinginkan dan ini menimbulkan konsekuensi-konsekuensi bagi orang lain dan bagi masyarakat.

Tipe penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah deskriptif. Moleong (1995:6) menjelaskan penelitian deskriptif merupakan penelitian yang mendeskripsikan suatu fenomena atau kenyataan sosial yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti. Penelitian deskriptif merupakan pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu termasuk tentang hubungan, kegiatan, sikap-sikap, pandangan serta proses yang sedang berlangsung dan pengaruh dari suatu fenomena. Adapun tujuan dari penelitian yang bertipe deskriptif adalah untuk membuat deskripsi gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena (Nazir, 1998: 63-64).

Tipe penelitian deskriptif berusaha untuk menggambarkan dan menjelaskan secara terperinci mengenai masalah yang diteliti yaitu alasan orang tua memberikan kendaraan bermotor untuk anak. Dalam melakukan penelitian dengan menggunakan tipe penelitian deskriptif ini, peneliti melihat dan mendengar langsung alasan orang tua memberikan kendaraan bermotor untuk anak. Kemudian mencatat selengkap dan seobyektif mungkin mengenai fakta dan pengalaman yang dialami dan dilihat oleh peneliti.

1.6.2. Informan Penelitian

Informan penelitian diartikan sebagai orang yang memberikan informasi baik tentang dirinya ataupun orang lain atau suatu kejadian atau suatu hal kepada peneliti atau pewawancara mendalam (Afrizal 2014: 139). Dalam penelitian ini informan adalah anak dibawah umur yang membawa kendaraan bermotor ke sekolah.

Informan ini didapat melalui teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah pemilihan informan telah ditentukan terlebih dahulu. Teknik *purposive sampling* (pemilihan informan secara sengaja) yaitu peneliti menetapkan kriteria-kriteria tertentu yang mesti dipenuhi oleh orang yang akan dijadikan sumber informasi. Kriteria yang ditentukan dalam pemilihan informan, yaitu Anak dibawah umur yang mengendarai sepeda motor ke sekolah.

Pemilihan kriteria ini karena sesuai dengan tema penelitian yaitu alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor ke sekolah. Wawancara dihentikan ketika variasi informan telah diperoleh dilapangan serta data-data atau informasi yang

diperoleh melalui analisis yang cermat sudah menggambarkan dari permasalahan yang diteliti.

Informan utama adalah Anak yang memenuhi kriteria informan yang berjumlah delapan orang serta informan pendukung adalah delapan orangtua dari siswa yang membawa sepeda motor kesekolah serta seorang polisi lalu lintas. Untuk rincian lebih jelas tentang informan ditampilkan dalam tabel 1.5 berikut ini:



Tabel 1.5
Deskripsi Informan

No	Nama	Jenis Kelamin	Umur (Tahun)	Pendidikan	Pekerjaan
1	Andika Putra	Laki-laki	15	SMP	Pelajar
2	Anggraini	Perempuan	15	SMP	Pelajar
3	Rangga Setiawan	Laki-laki	16	SMP	Pelajar
4	Rikal Putra	Laki-laki	15	SMP	Pelajar
5	Silvia Annisa	Perempuan	16	SMP	Pelajar
6	Doni Kurnia	Laki-Laki	15	SMP	Pelajar
7	Rahmat Hidayat	Laki-laki	15	SMP	Pelajar
8	Rani Rahayu	Perempuan	15	SMP	Pelajar
9	Neniwati	Perempuan	48	SMA	Ibu Rumah Tangga
10	Mukhdi Lamra	Laki-laki	45	SMA	Swasta
11	Efriedi	Laki-laki	45	SMA	Swasta
12	Jumaini	Laki-laki	45	SMA	Swasta
13	Yuhendri	Laki-laki	45	SMA	Pedagang
14	Rahmayeni	Perempuan	47	SMA	Ibu Rumah Tangga
15	Yurnita	Perempuan	46	SMA	Swasta
16	Syafrizal	Laki-laki	43	S1	PNS
17	Bigadir Ariadi	Laki-laki	28	S1	Polisi

Sumber: Data Primer Tahun 2016

Cara mendapatkan informan di lapangan adalah dengan melakukan penelusuran ke Sekolah Menengah Pertama di daerah penelitian dan mencari setiap anak yang membawa sepeda motor kesekolah lalu menanyakan kesediaan anak SMP untuk menjadi informan penelitian. Setelah data informan didapatkan, maka menanyakan kesediaan informan untuk diwawancarai. Wawancara dilakukan apabila informan menyanggupi untuk di wawancarai.

1.6.3. Data Yang Diambil

Data-data yang diambil pada penelitian ini adalah data-data yang berhubungan dengan topik penelitian mengenai alasan anak memakai kendaraan bermotor kesekolah. Data di dalam penelitian ini dibagi ke dalam dua bagian, yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data primer merupakan data atau informasi yang didapatkan langsung dari informan penelitian di lapangan. Data primer didapatkan dengan menggunakan metode wawancara secara mendalam dan observasi (memastikan dan menyesuaikan kebenaran dari apa yang telah diwawancarai). Adapun data primer yang diambil adalah data yang menyangkut tentang alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.
2. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari institusi, lembaga dan media yang dapat mendukung dan relevan dengan penelitian ini serta

dapat diperoleh dari studi kepustakaan, dokumentasi, data statistik, foto-foto, literatur-literatur hasil penelitian dan artikel.

1.6.4. Metode dan Proses Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini melalui observasi dan wawancara yang keduanya saling mendukung dan melengkapi. Berdasarkan metode penelitian yang dipakai yaitu penelitian kualitatif maka peneliti akan menggunakan metode observasi dan wawancara.

1. Observasi

Observasi digunakan sebagai metode utama selain wawancara mendalam, untuk mengumpulkan data. Pertimbangan digunakannya metode ini adalah bahwa apa yang orang katakan sering kali berbeda dengan apa yang orang itu lakukan. Observasi merupakan metode paling mendasar untuk memperoleh informasi pada dunia sekitarnya dengan menggunakan panca indra. Ini merupakan pengamatan secara langsung pada suatu objek yang diteliti. Dengan observasi kita dapat melihat, mendengar dan merasakan apa yang sebenarnya terjadi. Metode observasi bertujuan untuk mendapatkan data yang dapat menjelaskan atau menjawab permasalahan penelitian, data observasi berupa data faktual, cermat dan terperinci tentang keadaan lapangan.

Berdasarkan cara berpartisipasi, observasi dapat dibedakan menjadi empat tipe, yaitu:

1. *Participant observation*. peneliti tidak memberitahukan maksud kepada kelompok yang diselidikinya. Peneliti dengan sengaja menyembunyikan kehadirannya di tengah-tengah kelompok yang diselidikannya itu adalah untuk meneliti
2. *Participant as observer*. bedanya dengan yang pertama terletak pada kenyataan bahwa dalam teknik ini peneliti memberitahukan maksudnya kepada kelompok yang ditelitinya.
3. *Observes as participant*. Bedanya dengan yang kedua ialah bahwa teknik ini sering dipergunakan dalam penelitian yang berlangsung dalam sekali kunjungan dan dalam waktu singkat, misalnya sehari. Karena teknik ini jelas memerlukan perencanaan yang sangat terperinci tentang segala sesuatu yang akan dicari melalui penelitian singkat itu
4. *Complete observer*, peneliti tidak berpartisipasi tetapi menempatkan diri sebagai orang luar dan subyek yang diselidiki tidak menyadari bahwa mereka sedang diselidiki. Teknik ini dapat terstruktur atau tidak (Ritzer, 2009:63).

Bentuk observasi yang dilakukan adalah *Complete observer* yaitu peneliti tidak berpartisipasi tetapi menempatkan diri sebagai orang luar dan subyek yang diselidiki tidak menyadari mereka sedang diselidiki.

Penelitian dilakukan dengan cara pengamatan di lokasi penelitian tepatnya di Kecamatan Pauh. Lokasi penelitian dikunjungi pada pagi hari pukul 07.00 WIB

hingga pukul 8.00 WIB, sedangkan pada siang hari penelitian dilakukan pada pukul 12.00 WIB hingga pukul 13.30 WIB. Pada saat proses observasi berlangsung, tidak banyak terjadi kendala dalam melakukan pengamatan, karena dapat diamati setiap hari berada di lingkungan sekolah yang jelas waktunya serta ditemui adanya pelajar SMP yang mengendarai sepeda motor kesekolah.

2. Wawancara

Wawancara adalah suatu proses dimana seorang peneliti melakukan tanya jawab kepada informan penelitian untuk mendapatkan informasi-informasi yang menunjang dari pertanyaan penelitian sehingga mendapatkan rumusan masalah dan penyelesaian masalah yang diinginkan. Wawancara untuk penelitian yang bersifat kualitatif ini dilakukan *face to face* atau berhadapan langsung dengan narasumber yang dimintai jawabannya untuk mendapatkan data yang akurat dan teruji kebenarannya. Dengan melakukan wawancara mendalam diperoleh informasi yang lebih banyak dan data yang diinginkan menjadi lebih akurat dan teruji kebenarannya. Wawancara juga salah satu cara mengenal langsung karakter kelompok yang diteliti sehingga mempermudah peneliti menyimpulkan hasil wawancaranya.

Teknik wawancara digunakan untuk mendapatkan informasi atau keterangan dengan cara bertatap muka langsung dengan informan. Wawancara merupakan proses interaksi dan komunikasi, maksudnya merekonstruksikan orang-orang, kejadian-kejadian, kegiatan, perasaan, motivasi, dan lain-lain. Wawancara yang dilakukan adalah wawancara tidak berstruktur yang dilakukan secara bebas dengan informan

yaitu orang-orang yang telah ditentukan untuk menjadi informan (Moleong, 1995:135).

Dalam penelitian ini, teknik yang digunakan adalah wawancara mendalam (*indepth interview*). Wawancara mendalam merupakan sebuah interaksi sosial antara seorang peneliti dengan informannya (Afrizal, 2014:137). Wawancara mendalam ini dilakukan untuk memperoleh informasi tentang alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

Proses wawancara di lapangan dilakukan saat informan tidak dalam keadaan sibuk beraktifitas. Wawancara dilakukan di lokasi tempat informan berada. Ketika ingin melakukan wawancara dengan informan terlebih dahulu memperkenalkan diri serta memberitahukan maksud serta tujuan dari penelitian yang dilakukan, serta menanyakan kesediaan informan untuk melakukan wawancara. Apabila informan sudah bersedia untuk menjadi informan penelitian, maka dilakukan persiapan alat pendukung untuk melakukan wawancara. Setelah itu, mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang sebelumnya telah dipersiapkan untuk ditanyakan kepada informan.

Wawancara terhadap informan diawali dengan menanyakan hal-hal yang umum seperti mengenai kehidupan informan, kemudian setelah mendapatkan data dari informan dan selanjutnya mengajukan pertanyaan yang berkaitan dengan tujuan penelitian, yaitu mengenai alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

Proses pengumpulan data lapangan dilakukan di Kecamatan Pauh. Awal penelitian dilakukan pada tanggal 30 Juli 2015 dan berakhir pada tanggal 16 Maret

2016, pada rentang waktu ini informan ditemui diajukan pertanyaan. Pada saat awal menemui anak di sekolah setelah pulang sekolah sambutan mereka agak sedikit canggung dan takut tetapi setelah dijelaskan maksud dan tujuan dari penelitian anak mulai terlihat tenang dan mereka juga bersedia untuk diwawancarai, sehingga langsung diajukan pertanyaan mengenai alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor, yang mana pertanyaan awalnya hanya menyangkut mengenai pengetahuan anak tentang UU No. 22 tahun 2009 tentang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada saat ingin melakukan penelitian dan mencari calon informan untuk dijadikan sebagai informan penelitian, banyak kendala yang dialami pada saat berada di lapangan. Susahnya mencari calon informan yang ingin dijadikan sebagai informan penelitian. Banyak diantara calon-calon informan atau siswa yang tidak ingin atau enggan yang dijadikan sebagai informan penelitian dengan berbagai alasan. Seperti takut atas kehadiran peneliti yang diduga polisi, buru-buru mau pulang dan malu. Sehingga harus mencari informan yang mau dijadikan sebagai informan penelitian.

1.6.5. Unit Analisis

Dalam suatu penelitian unit analisis berguna untuk memfokuskan kajian dalam penelitian yang dilakukan atau dengan pengertian lain obyek yang diteliti ditentukan dengan kriterianya sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Unit analisis dapat berupa individu, masyarakat, lembaga (keluarga, perusahaan, organisasi, negara) dan komunitas. Unit analisis dalam penelitian ini adalah individu

yaitu anak dibawah umur yang mengendarai kendaraan bermotor di Kecamatan Pauh, Kota Padang.

1.6.6. Analisis Data

Analisis data, menurut Patton (dalam Moleong, 1995:103) adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar. Ia membedakannya dengan penafsiran, yaitu memberikan arti yang signifikan terhadap analisis, menjelaskan pola uraian, dan mencari hubungan di antara dimensi-dimensi uraian.

Analisis adalah proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif yang lebih ditekankan pada interpretatif kualitatif. Data yang didapat di lapangan, baik dalam bentuk data primer maupun data sekunder dicatat dengan catatan lapangan (*field note*).

Pencatatan dilakukan setelah kembali dari lapangan, dengan mengacu pada persoalan yang berhubungan dengan penelitian. Setelah semua data terkumpul, kemudian dianalisis dengan menelaah seluruh data yang diperoleh baik dalam bentuk data primer maupun data sekunder yang dimulai dari awal penelitian sampai akhir penelitian.

Analisis data dilakukan secara terus menerus sejak awal penelitian dan selama penelitian berlangsung, mulai dari pengumpulan data sampai pada tahap penulisan

data. Data dalam penelitian ini dianalisis sesuai dengan model Miles dan Huberman, yaitu:

1. Kodifikasi data, yaitu peneliti menulis ulang catatan lapangan yang dibuat ketika melakukan wawancara kepada informan. Kemudian catatan lapangan tersebut diberikan kode atau tanda untuk informasi yang penting. Sehingga peneliti menemukan mana informasi yang penting dan tidak penting. Informasi yang penting yaitu informasi yang berkaitan dengan topik penelitian, sedangkan data yang tidak penting berupa pernyataan informan yang tidak berkaitan.
2. Kategorisasi data, yaitu pengelompokan data kedalam klasifikasi-klasifikasi berdasarkan kodifikasi data sebelumnya. Kategorisasi data dilakukan setelah data dikelompokkan berdasarkan kodifikasi data, yaitu data yang penting, kurang penting dan data yang tidak penting sama sekali.
3. Menarik kesimpulan, yaitu peneliti mencari hubungan-hubungan antara kategori-kategori yang telah dibuat. Pada tahap ini akan ditemukan kesimpulan mengenai data-data yang telah dikumpulkan.

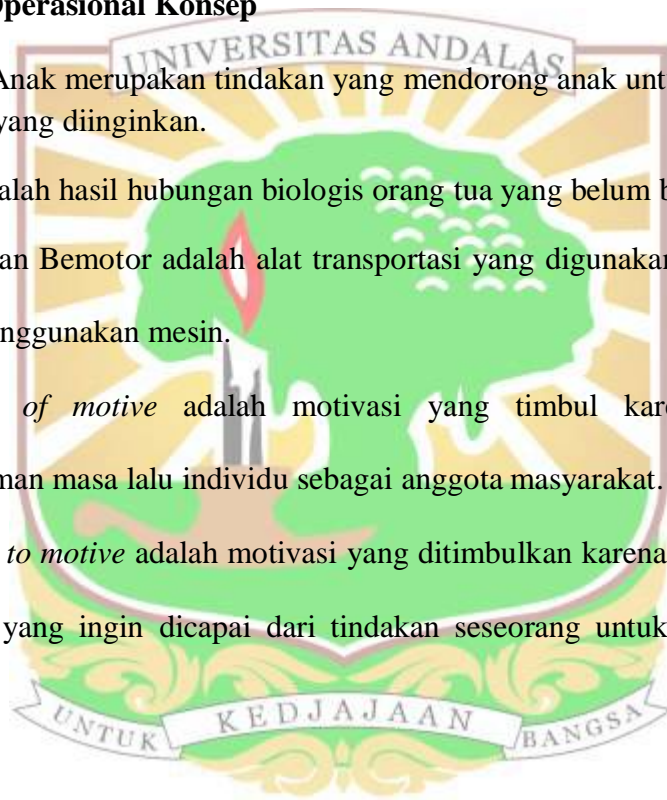
Sesuai dengan penelitian ini, maka seluruh data yang dikumpulkan dari wawancara dan pengumpulan dokumen disusun secara sistematis dan disajikan secara deskriptif serta dianalisis secara kualitatif untuk mendeskripsikan alasan anak dibawah umur memakai kendaraan bermotor.

1.6.7.Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Kecamatan Pauh, Kota Padang alasannya karena ditemui anak dibawah umur terutama pelajar SMP yang mengendarai kendaraan bermotor.

1.6.8.Definisi Operasional Konsep

1. Alasan Anak merupakan tindakan yang mendorong anak untuk mencapai sesuatu yang diinginkan.
2. Anak adalah hasil hubungan biologis orang tua yang belum berumur 17 tahun.
3. Kendaraan Bemotor adalah alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat yang menggunakan mesin.
4. *Because of motive* adalah motivasi yang timbul karena pengalaman-pengalaman masa lalu individu sebagai anggota masyarakat.
5. *In order to motive* adalah motivasi yang ditimbulkan karena adanya nilai-nilai tertentu yang ingin dicapai dari tindakan seseorang untuk masa yang akan datang.



1.6.9. Jadwal Penelitian

Penelitian ini dilakukan semenjak penulisan proposal penelitian tahun 2015, sampai selesai menjadi skripsi tahun 2016. Uraian kegiatan penelitian terdiri dari beberapa tahap, untuk lebih jelasnya jadwal penelitian akan ditampilkan dalam tabel berikut ini :

UNIVERSITAS ANDALAS
Tabel 1.6
Jadwal Penelitian Lapangan
2016

No	Uraian Kegiatan	Mar	Apr	Mei	Juni	Juli	Agus	Sept	Okt
1	Revisi Proposal								
2	Penelitian Lapangan								
3	Analisi Data								
4	Bimbingan								
5	Ujian Skripsi								

Sumber : Data Primer, Tahun 2016