

## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **3.1 Jenis Penelitian**

Menurut Sugiono (2003:11). Penelitian berdasarkan tingkat eksplanasinya (tingkat kesejahteraan) yaitu:

a. **Penelitian Deskriptif**

Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat pertandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain (Sugiono 2003:14).

b. **Penelitian Kuantitatif**

Penelitian kuantitatif adalah penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk angka atau kualitatif yang diangkakan.

Berdasarkan teori diatas, maka penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif, data yang diperoleh dari sampel populasi penelitian dianalisis sesuai dengan metode statistik yang digunakan kemudian diinterpretasikan.

### **3.2 Lokasi Penelitian**

Penelitian mengenai permintaan jasa angkutan kota di kota Medan. Pemilihan lokasi di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris.

### **3.3 Jenis Data**

Penelitian ini menggunakan data primer yaitu data diperoleh secara langsung dari Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris yang di peroleh dari sejumlah responden yaitu penumpang angkutankota tersebut.

### **3.4 Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data dengan cara memberikan beberapa jenis pertanyaan secara tertulis kepada responden untuk dijawab.

Adapun data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah data-data yang diperoleh dari sumber-sumber lain yang berfungsi sebagai data pendukung. Dimana bentuk data tersebut data-data dari Dinas Perhubungan dan BPS yang berkaitan dalam menunjang dan pencapaian tujuan.

### **3.5 Populasi dan Sampel**

#### **a. Populasi**

Populasi penelitian ini meliputi penumpang yang menggunakan angkutan kota di kota Medan Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris. Objek dalam penelitian dibawah ini adalah jumlah penduduk Kecamatan Medan Amplas tahun 2015 yang berjumlah 123.850 jiwa dan jumlah penduduk Kecamatan Medan Sunggal tahun 2015 yang berjumlah 115.785 jiwa.

#### **b. Sampel**

Teknik sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan random sampling yaitu teknik pengambilan sampel dimana semua

individu dalam populasi baik secara sendiri-sendiri atau bersama-sama diberi kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai anggota sampel.

Sampel adalah “suatu himpunan bagian dari unit populasi”. (Kuncoro, 2009:118) Jumlah sampel dalam penelitian ini menggunakan rumus Slovin.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Keterangan : n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

e = *Standard Error* 0,1 (10%)

Dengan menggunakan rumus diatas, maka jumlah sampel penelitian dapat dihitung dengan cara sebagai berikut:

$$n = \frac{123.850 + 115.785}{1 + (123850 + 115785)(0,1)^2}$$

$$n = \frac{239.635}{2397,35} = 99.95 \text{ (dibulatkan menjadi 100)}$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas didapatkan ukuran sampel sebanyak 99,95. Dalam penelitian ini dibulatkan menjadi 100 orang penumpang. Jumlah sampel yang diteliti di Terminal Amplas sebanyak 50 orang penumpang angkutan kota di kota Medan dan di Terminal Pinang Baris sebanyak 50 orang penumpang angkutan kota di kota Medan.

### **3.6 Metode Analisis Data**

Metode analisis data merupakan proses penyederhanaan dalam proses yang lebih mudah di baca dan diinterpretasikan. Metode yang dipilih dalam analisis data harus sesuai dengan pola penelitian dari variabel yang diteliti.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis regresi linear berganda.

Untuk menganalisis permintaan jasa angkutan kota di kota Medan maka hubungan antar variabel dependen dan variabel independen. Maka pengolahan data dilakukan dengan metode analisis dengan model Ordinary Least Square (OLS). Metode OLS digunakan untuk memperoleh estimasi dalam menganalisis pengaruh variabel-variabel independen terhadap variabel dependen. Metode OLS dipilih karena merupakan salah satu metode sederhana dengan analisis regresi yang kuat dan populer, dengan asumsi-asumsi tertentu (Gujarati,2003).

### **3.6.1 Model Analisis Regresi Berganda**

Untuk menganalisis hubungan antara variabel dependen dan variabel independen, maka pengelolaan data dilakukan dengan metode analisis regresi berganda dengan rumus sebagai berikut:

$$Y = f ( X_1, X_2, X_3)$$

Kemudian dibentuk kedalam model ekonometrika dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Dimana:

Y = Permintaan jasa angkutan kota

$\alpha$  = Konstanta

$\beta_1$ - $\beta_3$  = Koefisien regresi

e = Error term

$X_1$  = Pendapatan penumpang

$X_2$  = Tarif angkutan

$X_3$  = Kenyamanan

Untuk mengetahui tingkat signifikan dari masing-masing koefisien regresi variabel independen (variabel bebas) terhadap variabel dependen (variabel terikat) maka menggunakan uji statistik diantaranya:

### **1. Analisis Koefisien Determinasi (R-Square / $R^2$ )**

Koefisien Determinasi ( $R^2$ ) pada intinya mengukur kebenaran model analisis regresi. Dimana analisisnya adalah apabila nilai  $R^2$  mendekati angka 1, maka variabel independen semakin mendekati hubungan dengan variabel dependen sehingga dapat dikatakan bahwa penggunaan model tersebut dapat dibenarkan. Model yang baik adalah model yang meminimumkan residual berarti variasi variabel independen dapat menerangkan variabel dependennya dengan  $\alpha$  sebesar 0,05 (Gujarati, 2003), sehingga diperoleh korelasi yang tinggi antara variabel dependen dan variabel independen.

Akan tetapi ada kalanya dalam penggunaan koefisien determinasi terjadi biasanya terhadap satu variabel independen yang dimasukkan dalam model.

Setiap tambahan satu variabel independen akan menyebabkan peningkatan  $R^2$ , tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (memiliki nilai t yang signifikan).

### **2. Analisis Uji Keseluruhan (f-Test)**

Uji signifikan ini pada dasarnya dimaksudkan untuk membuktikan secara statistik bahwa seluruh variabel independen yaitu, pendapatan penumpang ( $X_1$ ), Tarif Angkutan ( $X_2$ ), Kenyamanan ( $X_3$ ) berpengaruh secara bersama-sama

terhadap variabel dependen yaitu Permintaan Jasa Angkutan Kota di Kota Medan (Y). Uji F digunakan untuk menunjukkan apakah keseluruhan variabel independen dengan menggunakan *level of significance* 5 persen. Kriteria pengujiannya apabila nilai F-hitung < F-tabel maka hipotesis diterima yang artinya seluruh variabel independen yang digunakan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Apabila F hitung > F tabel maka hipotesis ditolak yang berarti seluruh variabel independen berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen dengan taraf signifikan tertentu.

### 3. Analisis Uji Parsial (T-Test)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen secara sendiri-sendiri mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Dengan kata lain, untuk mengetahui apakah masing-masing variabel independen dapat menjelaskan perubahan yang terjadi pada variabel dependen secara nyata.

Untuk mengkaji pengaruh variabel independen terhadap dependen secara individu dapat dilihat hipotesis berikut:  $H_0 : \beta_1 = 0 \rightarrow$  tidak berpengaruh,  $H_1 : \beta_1 > 0 \rightarrow$  berpengaruh positif,  $H_1 : \beta_1 < 0 \rightarrow$  berpengaruh negatif. Dimana  $\beta_1$  adalah koefisien variabel independen ke-1 yaitu nilai parameter hipotesis. Biasanya nilai  $\beta$  dianggap nol, artinya tidak ada pengaruh variabel  $X_1$  terhadap Y.

Bila  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka  $H_0$  diterima (signifikan) dan jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$   $H_0$  diterima (tidak signifikan). Uji t digunakan untuk membuat keputusan apakah hipotesis terbukti atau tidak, dimana tingkat signifikan yang digunakan yaitu 0,025 persen (pengujian dua arah).

### **3.7 Uji Asumsi Klasik**

#### **3.7.1 Uji Normalitas**

Pengujian ini digunakan untuk menguji data variabel bebas (X) dan variabel terkait (Y) pada persamaan regresi yang dihasilkan, apakah berdistribusi normal atau berdistribusi tidak normal. Dasar pengambilan keputusan dalam uji normalitas yakni: jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka data tersebut berdistribusi normal dan jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka data tersebut tidak berdistribusi normal. Uji statistik normalitas yang digunakan adalah Kolmogorov Smirnov.

#### **3.7.2 Uji Multikolinieritas**

Uji multikolinieritas bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan linear yang sempurna atau eksak diantara variabel-variabel bebas dalam model regresi.(Situmorang dan Lufti, 2012:133).Adanya multikolinieritas dapat dilihat dari *Tolerance value* atau nilai *Variance Inflation Factor* (VIF). Batas *Tolerance value* adalah 0,1 dan batas VIF adalah 5. Apabila *Tolerance value* < 0,1 atau VIF > 5 maka terjadi multikolinieritas. Tetapi jika *Tolerance value* > 0,1 atau VIF < 5 maka tidak terjadi multikolinieritas.

#### **3.7.3 Uji Heteroskedastisitas**

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah sebuah grup mempunyai varians yang sama di antara anggota grup tersebut. Jika varians sama, dan ini yang seharusnya terjadi maka dikatakan ada homoskedastisitas. Sedangkan jika varians tidak sama dikatakan terjadi heteroskedastisitas. (Situmorang dan Lufti, 2012:108).

Uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan uji Gletser menggunakan tingkat signifikan 5%. Jika probabilitasnya signifikannya di atas tingkat kepercayaan 5% dapat disimpulkan model regresi tidak mengarah adanya heteroskedastisitas (Situmorang & Lufti, 2011: 119).

#### **3.7.4 Uji Autokorelasi**

Persamaan regresi yang baik adalah tidak memiliki masalah autokorelasi maka persamaan tersebut menjadi tidak baik. Ukuran dalam menentukan ada tidaknya masalah autokorelasi dengan uji Dubin-Watson dengan ketentuan sebagai berikut :

1. jika  $d$  lebih kecil dari  $dL$  atau lebih dari  $(4-dL)$  maka hipotesis ditolak yang berarti terdapat autokorelasi.
2. Jika  $d$  terletak antara  $dL$  dan  $(4-dU)$  maka hipotesis diterima yang berarti tidak terdapat autokorelasi.
3. jika  $d$  terletak antara  $dL$  dan  $dU$  atau diantara  $(4-dU)$  dan  $(4-dL)$  maka tidak menghasilkan kesimpulan yang pasti.

#### **3.8 Defenisi Operasional**

Untuk menyatukan persepsi tentang pengertian variabel-variabel yang diteliti dan analisis dalam penelitian ini, maka dikemukakan batasan-batasan defenisi pada setiap variabel tersebut. Adapun defenisi variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Permintaan angkutan kota (Y) adalah intensitas penggunaan jasa angkutan kota yang dilakukan oleh penumpang yang diukur dari seberapa seringnya (berapa



kali) responden melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan kota di kota Medan dalam 1 bulan terakhir. Intensitas penggunaan jasa angkutan kota di kota Medan dinyatakan dalam satuan trip (satu kali perjalanan).

2. Pendapatan ( $X_1$ ) adalah Keseluruhan jumlah penerimaan responden selaku pengguna jasa angkutan kota di kota Medan dalam 1 bulan yang dinyatakan dalam satuan rupiah.

3. Tarif angkutan ( $X_2$ ) adalah harga atas jasa transportasi yang harus dibayar oleh responden dalam menggunakan jasa angkutan kota di kota Medan yang dinyatakan dalam satuan rupiah.

4. kenyamanan ( $X_3$ ) adalah kenyamanan berarti didalam angkutan tersebut tidak terjadi tindak kejahatan yang dapat merugikan pengguna angkutan kota. Kenyamanan dapat berupa adanya udara yang segar, angkutan kota yang bersih dan supir yang mengendarai angkutan kota tersebut tidak ugal ugalan, tempat duduk yang nyaman dan pengguna jasa angkutan kota tidak terganggu oleh adanya pengamen didalam angkutan tersebut.

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **4.1 Gambaran Umum Kota Medan**

#### **4.1.1 Keadaan Geografi Kota Medan**

Kota Medan memiliki luas 26.510 hektar (265,10km<sup>2</sup>) atau 3,6% dari keseluruhan wilayah Sumatera Utara. Dengan demikian, dibandingkan dengan Kota/Kabupaten lainnya, Medan memiliki luas wilayah yang relatif kecil dengan jumlah penduduk yang relatif besar. Secara geografis kota Medan terletak pada 3° 30'-3 43' Lintang Utara dan 98° 35'-98° 44' Bujur Timur. Untuk itu topografi kota Medan cenderung miring ke Utara dan berada pada ketinggian 2,5-37,5 meter di atas permukaan laut. Secara administratif, batas wilayah Medan adalah sebagai berikut:

Utara	Selat Malaka
Selatan	Kabupaten Deli Serdang
Barat	Kabupaten Deli Serdang
Timur	Kabupaten Deli Serdang

Sesuai dengan dinamika pembangunan kota, luas wilayah administratif kota Medan telah melalui beberapa kali perkembangan. Pada tahun 1951, Walikota Medan mengeluarkan Maklumat Nomor 21 tanggal 29 September 1951, yang menetapkan luas kota Medan menjadi 5.130 Ha, meliputi 4 Kecamatan dengan 59 Kelurahan. Maklumat Walikota Medan dikeluarkan menyusul keluarnya keputusan Gubernur Sumatera Utara Nomor 66/III/PSU tanggal 21 September 1951, agar daerah kota Medan diperluas menjadi tiga perluasan tiga kali lipat.

Melalui peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1973 kota Medan kemudian mengalami pemekaran wilayah menjadi 26,510 Ha yang terdiri dari 11 Kecamatan dengan 116 Kelurahan. Berdasarkan luas administratif yang sama maka melalui Surat Persetujuan Menteri Dalam Negeri Nomor 140/2271/PUOD, tanggal 5 Mei 1986, Kota Medan melakukan pemekaran kelurahan menjadi 144 Kelurahan. Perkembangan terakhir berdasarkan Surat Keputusan Gubernur KDH Tingkat I Sumatera Utara Nomor 140.22/2772.K/1996 tanggal 30 September 1996 tentang pendefitipan 7 Kelurahan di Kotamadya Daerah Tingkat II Medan berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 35 tahun 1992 tentang Pembentukan Beberapa Kecamatan di Kotamadya Daerah Tingkat II Medan, secara administratif Kota Medan dimekarkan kembali, dibagi atas 21 Kecamatan yang mencakup 151 Kelurahan.

#### **4.2 Keadaan Penduduk**

Penduduk kota Medantahun 2011 tercatat sebanyak 2.117.224 jiwa yang terdiri dari 1.046.560 laki-laki dan 1.070.664 perempuan. Perkembangan jumlah penduduk di Kecamatan Medan Amplas dan Kecamatan Medan Sunggal sangat bervariasi dari setiap tahunnya. Penduduk di Kecamatan Medan Amplas tahun 2011 ada sebanyak 115.543 jiwa yang terdiri dari 57.3575 jiwa jenis kelamin laki-laki dan 58.186 jiwa jenis kelamin perempuan. Dan penduduk di Kecamatan Medan Sunggal tahun 2011 Sebanyak 112.918 jiwa yang terdiri dari 55.479 jiwa jenis kelamin laki-laki dan 57,439 jiwa jenis kelamin perempuan. Dengan adanya perbandingan ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk wanita lebih banyak dari pada jumlah penduduk laki-laki pada tahun 2011.

Untuk lebih jelasnya bagaimana mengetahui pertumbuhan penduduk setiap tahunnya di Kota Medan serta Kecamatan Medan Amplas dan Kecamatan Medan Sunggal menurut jenis kelamin dari tahun 2011-2015 adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.1a**  
**Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Kota Medan**  
**Tahun 2011-2015**

Tahun	Pria (jiwa)	Wanita (jiwa)	Jumlah (jiwa)
2011	1.046.560	1.070.664	2.117.224
2012	1.047.875	1.074.929	2.122.804
2013	1.053.393	1.082.123	2.135.516
2014	1.081.797	1.109.343	2.191.140
2015	1.937.091	1.118.687	2.210.624

Sumber: BPS Kota Medan, (2011-2015)

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa setiap tahunnya jumlah penduduk Kota Medan pada tahun 2011 sebesar 2.117.224 jiwa dan perkembangan jumlah penduduk terus meningkat di tahun 2015 sebesar 2.210.624 jiwa.

**Tabel 4.1b**  
**Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Kecamatan Medan Amplas**  
**Tahun 2011-2015**

Tahun	Pria (jiwa)	Wanita (jiwa)	Jumlah (jiwa)
2011	57.357	58.186	115.543
2012	57.615	58.612	116.227
2013	57.918	59.004	116.922
2014	59.918	61.444	121.362
2015	61.176	62.674	123.850

Sumber: BPS Medan Amplas (2011-2015)

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa setiap tahunnya jumlah penduduk Kota Medan Kecamatan Amplas pada tahun 2011 sebesar 115.543 jiwa dan perkembangan jumlah penduduk terus meningkat di tahun 2015 sebesar 123.850 jiwa.

**Tabel 4.1c**  
**Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Kecamatan Medan Sunggal**  
**Tahun 2011-2015**

Tahun	Pria (jiwa)	Wanita (jiwa)	Jumlah (jiwa)
2011	55.479	57.439	112.918
2012	55.425	57.439	112.967
2013	55.717	57.927	113.644
2014	57.116	58.571	115.687
2015	57.192	58.593	115.785

Sumber data: BPS Medan Sunggal (2011-2015)

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa setiap tahunnya jumlah penduduk Kota Medan Kecamatan Medan Sunggal pada tahun 2011 sebesar

112.918 jiwa dan perkembangan jumlah penduduk terus meningkat di tahun 2015 sebesar 115.785 jiwa.

### 4.3 Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini terdiri dari 100 sampel penumpang. Jumlah sampel yang diteliti di Terminal Amplas sebanyak 50 penumpang angkutan kota di kota Medan dan di Terminal Pinang Baris sebanyak 50 penumpang angkutan kota di kota Medan. Data primer diambil dengan memberikan kuesioner kepada responden atau dilakukan dengan wawancara secara langsung dengan menggunakan pertanyaan terbuka. Selanjutnya melakukan pengklasifikasian data primer ke dalam beberapa tabel distribusi berdasarkan jenis kelamin, kelompok umur, status pernikahan, pekerjaan, pendidikan dan pendapatan.

#### 4.3.1 Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin adalah pengklasifikasian data primer yang telah didapatkan dari responden di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris kedalam jenis kelamin laki-laki atau perempuan dimana akan digambarkan pada tabel 4.2a dan 4.2b sebagai berikut:

**Tabel 4.2a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Terminal Amplas**

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	Laki-laki	23	46
2	Perempuan	27	54
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 5)

Berdasarkan tabel 4.2a responden dengan jenis kelamin perempuan memiliki frekuensi lebih banyak dibandingkan dengan responden dengan jenis

kelamin laki-laki dimana perempuan sejumlah 27 responden dengan persentase 54 persen sedangkan laki-laki sejumlah 23 responden dengan persentase 46 persen.

**Tabel 4.2b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Terminal Pinang Baris**

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	Laki-laki	22	44
2	Perempuan	28	56
Jumlah		50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 6)

Berdasarkan tabel 4.2b responden dengan jenis kelamin Perempuan memiliki frekuensi lebih banyak dibandingkan dengan responden dengan jenis kelamin laki-laki dimana perempuan sejumlah 28 responden dengan persentase 56 persen sedangkan laki-laki sejumlah 22 responden dengan persentase 44.

#### 4.3.2 Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur

Distribusi Responden berdasarkan kelompok umur adalah pengklasifikasian data primer yang telah didapatkan dari responden di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris kedalam beberapa kelompok umur dimana akan digambarkan pada tabel 4.3a sebagai berikut:

**Tabel 4.3a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur Terminal Amplas**

No	Umur (tahun)	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	11-20	13	26
2	21-30	20	40
3	31-40	10	20
4	41-50	4	8
5	>50	3	6
Jumlah		50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 7)

Berdasarkan pada tabel 4.3a rentang umur 21 hingga 30 tahun memiliki frekuensi sebesar 20 atau sebanyak 40 persentase. Kemudian disusul oleh kelompok umur 11 hingga 20 tahun dengan frekuensi sebanyak 13 dan persentasenya sebesar 26 persen. Sebanyak 10 responden berada pada kelompok umur 31 hingga 40 tahun dengan persentase 20 persen dan sebanyak 4 responden tergolong pada kelompok usia 41 hingga 50 tahun dengan persentase 8 persen. Kelompok umur lebih dari 50 tahun menjasi kelompok umur dengan responden terkecil dimana frekuensi responden 3 dengan persentase 6 persen.

**Tabel 4.3b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur Terminal Pinang Baris**

No	Umur (tahun)	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	11-20	10	20
2	21-30	15	30
3	31-40	11	22
4	41-50	11	22
5	>50	3	6
Jumlah		50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 8)

Berdasarkan pada tabel 4.3b rentang umur 21 hingga 30 tahun memiliki frekuensi sebesar 15 atau sebanyak 30 persentase. Kemudian disusul oleh kelompok umur 31 hingga 40 tahun dengan frekuensi sebanyak 11 dan persentasenya sebesar 22 persen. Sebanyak 11 responden berada pada kelompok umur 41 hingga 50 tahun dengan persentase 22 persen dan sebanyak 10 responden tergolong pada kelompok usia 11 hingga 20 tahun dengan persentase 20 persen. Kelompok umur lebih dari 50 tahun menjadi kelompok umur dengan responden terkecil dimana frekuensi responden 3 dengan persentase 6 persen.

#### **4.3.3 Distribusi Responden Berdasarkan Status Pernikahan**



Distribusi responden berdasarkan status pernikahan adalah pengklasifikasian data primer yang telah didapatkan dari responden ke dalam kategori status pernikahan dimana tergambar pada tabel 4.4a sebagai berikut :

**Tabel 4.4a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Status Pernikahan Terminal Amplas**

No	Status Pernikahan	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	Menikah	17	34
2	Belum Menikah	33	66
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 9)

Berdasarkan tabel 4.4a Jumlah responden yang berstatus belum menikah sebanyak 33 responden dengan persentase 66 persen. Responden dengan status menikah sebanyak 17 responden dengan persentase 34 persen.

**Tabel 4.4b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Status Pernikahan Terminal Pinang Baris**

No	Status Pernikahan	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	Menikah	30	60
2	Belum Menikah	20	40
	Jumlah	50	100

Sumber : Data primer diolah (Lampiran 10)

Berdasarkan tabel 4.4b Jumlah responden yang berstatus menikah sebanyak 30 responden dengan persentase 60 persen. Responden dengan status menikah sebanyak 20 responden dengan persentase 40 persen.

#### **4.3.4 Distribusi Responden berdasarkan pekerjaan**

Distribusi berdasarkan pekerjaan adalah pengklasifikasian data primer yang telah didapatkan dari responden di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris kedalam berbagai kategori pekerjaan yang dilakukan oleh responden sebagaimana tergambar pada tabel 4.5a berikut:

**Tabel 4.5a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan Terminal Amplas**

No	Pekerjaan	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	Pelajar	15	30
2	PNS	10	20
3	Ibu Rumah Tangga (IRT)	3	6
4	Wiraswasta	13	26
5	Lainnya	9	18
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 11)

Berdasarkan tabel 4.5a Pekerjaan dengan komposisi frekuensi terbanyak ada pada jenis pekerjaan sebagai pelajar dengan frekuensi sebanyak 15 responden dengan persentase 30 persen dari keseluruhan responden. Kemudian disusul oleh Wiraswasta dengan frekuensi sebanyak 13 responden dengan persentase 26 persen. Selanjutnya pegawai negeri sipil (PNS) dengan frekuensi 10 responden dengan persentase 20 persen. Dan jenis pekerjaan lainnya seperti bidan, pegawai toko, tukang pangkas dengan frekuensi 9 responden dengan persentase 18 persen. Terakhir adalah ibu rumah tangga (IRT) dengan frekuensi 3 dengan persentase 6 persen.

**Tabel 4.5b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan Terminal Pinang Baris**

No	Pekerjaan	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentasi (%)
1	Pelajar	5	10
2	PNS	6	12
3	Ibu Rumah Tangga (IRT)	11	22
4	Wiraswasta	17	34
5	Lainnya	11	22
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 12)

Berdasarkan tabel 4.5b Pekerjaan dengan komposisi frekuensi terbanyak ada pada jenis pekerjaan sebagai wiraswasta dengan frekuensi sebanyak 17

responden dengan persentase 34 persen dari keseluruhan responden. Kemudian disusul oleh ibu rumah tangga (IRT) dan pekerjaan lainnya seperti bidan, pegawai toko, tukang pangkas dan sebagainya dengan frekuensi memiliki sama-sama 11 responden dengan persentase 22 persen. Selanjutnya pegawai negeri sipil (PNS) dengan frekuensi 6 responden dengan persentase 12 persen. Terakhir adalah pelajar dengan frekuensi 5 dengan persentase 10 persen.

#### 4.3.5 Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan

Distribusi responden berdasarkan pendidikan terakhir adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris dari responden keadaan kategori pendidikan sebagaimana digambar oleh tabel 4.6a berikut ini:

**Tabel 4.6a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Terminal Amplas**

No	Pendidikan	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	SD	2	4
2	SMP	8	16
3	SMA	22	44
4	Perguruan Tinggi	18	36
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 13)

Berdasarkan tabel 4.6a Pendidikan dengan frekuensi tertinggi ada pada pendidikan SMA dengan frekuensi sebanyak 22 responden atau persentase 44 persen. Kemudian pendidikan Perguruan tinggi dengan frekuensi 18 responden atau persentase 36 persen. Selanjutnya pendidikan SMP dengan frekuensi 8 responden atau persentase 16 persen. Terakhir pendidikan SD dengan frekuensi 2 responden atau persentase 4 persen.

**Tabel 4.6b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Terminal Pinang Baris**

No	Pendidikan	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	SD	3	6
2	SMP	10	20
3	SMA	28	56
4	Perguruan Tinggi	9	18
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 14)

Berdasarkan Tabel 4.6b Pendidikan dengan frekuensi tertinggi ada pada pendidikan SMA dengan frekuensi sebanyak 28 responden atau persentase 56 persen. Kemudian pendidikan SMP dengan frekuensi 10 responden atau persentase 20 persen. Selanjutnya pendidikan perguruan tinggi dengan frekuensi 9 responden atau persentase 18 persen. Terakhir pendidikan SD dengan frekuensi 3 responden atau persentase 6 persen.

#### **4.3.6. Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan**

Distribusi responden berdasarkan pendapatan adalah pengklasifikasian data primer yang didapatkan di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris dari responden ke dalam kategori pendapatan yang diterima oleh responden dimana dapat dilihat secara pada tabel 4.7a berikut ini:

**Tabel 4.7a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan Terminal Amplas**

No	Pendapatan (Rp)	Jumlah Responden (Penumpang)	Persentase (%)
1	<1.500.000	10	20
2	1.500.000-3.000.000	32	64
3	>3.000.000	8	16
	Jumlah	50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 15)

Berdasarkan tabel 4.7a responden dengan pendapatan dari Rp 1.500.000 hingga Rp. 3.000.000 dengan frekuensi 32 responden atau persentase 64 persen. Selanjutnya dengan pendapatan kurang dari Rp. 1.500.000 dengan frekuensi 10

responden atau persentase 20 persen. Kemudian yang terakhir sebanyak 8 responden dengan persentase 16 persen adalah responden pendapatan lebih dari Rp. 3.000.000.

**Tabel 4.7b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan Terminal Pinang Baris**

No	Pendapatan (Rp)	Jumlah Responden (Peumpang)	Persentase (%)
1	<1.500.000	8	16
2	1.5.00.000-3.000.000	25	50
3	>3.000.000	17	34
Jumlah		50	100

Sumber: Data primer diolah (Lampiran 16)

Berdasarkan tabel 4.7b responden dengan pendapatan dari Rp 1.500.000 hingga Rp. 3.000.000 dengan frekuensi 25 responden atau persentase 50 persen. Selanjutnya dengan pendapatan dari lebih dari 3.000.000 dengan frekuensi 17 responden atau persentase 34 persen. Kemudian yang terakhir sebanyak 8 responden dengan persentase 16 persen adalah responden pendapatan kurang dari 1.500.000.

#### **4.4 Distribusi Responden Berdasarkan Variabel Bebas dan Variabel Terikat**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris didapatkan data mengenai pengaruh dengan tabel distribusi hubungan variabel bebas dan variabel terikat seperti yang dijelaskan sebagai berikut:

##### **4.4.1 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan dan Permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris**

Tabel 4.8a dan tabel 4.8b berikut adalah distribusi responden berdasarkan pendapatan dan rata-rata permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan

Terminal Pinang Baris dalam sebulan terakhir.

**Tabel 4.8a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan dan Permintaan Jasa**  
**Angkutan Kota Terminal Amplas**

No	Pendapatan	Jumlah Responden (Penumpang)		Permintaan Jasa Angkutan Kota	
		Frekuensi	Persentase %	Rata-Rata	Persentase %
1	>1.500.000	10	20	21	38,88
2	1.500.000 -3.000.000	32	64	17	31,48
3	>3.000.000	8	16	16	29,63
	Jumlah	50	100	54	100

Sumber: Data primer setelah diolah (Lampiran 17)

Pada tabel 4.8a dapat dilihat bahwa dari 50 responden terdapat 32 responden yang berpenghasilan Rp1.500.000-Rp3.000.000 perbulan dengan rata-rata frekuensi permintaan jasa angkutan kota adalah 17 kali trip selama sebulan terakhir atau dengan kata lain sebesar 31,48 persen dari keseluruhan. Responden dengan pendapatan kurang dari Rp1.500.000 dengan frekuensi 10 responden rata-rata melakukan permintaan jasa angkutan kota adalah 21 kali trip dalam sebulan terakhir dan persentasenya sebesar 38,88 persen. Kemudian responden dengan pendapatan lebih dari Rp3.000.000 perbulan dengan frekuensi 8 responden rata-rata melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir rata-rata 16 kali trip dan persentasenya 29,63 persen dari keseluruhan.

Tabel 4.8a menunjukkan bahwa dalam sebulan terakhir, permintaan jasa angkutan kota di kota Medan Terminal Amplas yang terbanyak dilakukan oleh responden dengan pendapatan kurang dari Rp1.500.000. Sedangkan permintaan jasa angkutan kota yang paling sedikit dilakukan oleh responden dengan pendapatan lebih dari Rp3.000.000.

**Tabel 4.8b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan dan Permintaan Jasa**  
**Angkutan Kota Terminal Pinang Baris**

No	Pendapatan (Rp)	Jumlah Responden (Penumpang)		Permintaan Jasa Angkutan Kota	
		Frekuensi	%	Rata-Rata	%
1	<1.500.000	8	16	21	39,62
2	1.500.000-3.000.000	25	50	17	32,07
3	3.000.000	17	34	15	28,30
Jumlah		50	100	53	100

Sumber : Data primer setelah diolah (Lampiran 18)

Pada tabel 4.8b dapat dilihat bahwa dari 50 responden terdapat frekuensi 25 responden yang berpenghasilan Rp1.500.000-Rp3.000.000 perbulan dengan rata-rata frekuensi permintaan jasa angkutan kota adalah 17 kali trip selama sebulan terakhir atau dengan kata lain sebesar 32,07 persen dari keseluruhan. Selanjutnya responden dengan pendapatan lebih dari Rp3.000.000 dengan frekuensi 17 responden rata-rata melakukan permintaan jasa angkutan kota adalah 15 kali trip dalam sebulan terakhir dan persentasenya sebesar 28,30 persen. Kemudian responden dengan pendapatan kurang dari Rp1.500.000 perbulan dengan frekuensi 8 responden rata-rata melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir rata-rata 21 kali trip dan persentasenya 39,62 persen dari keseluruhan.

Tabel 4.8b menunjukkan bahwa dalam sebulan terakhir, permintaan jasa angkutan kota di kota Medan Terminal Pinang Baris yang terbanyak dilakukan oleh responden dengan pendapatan kurang dari Rp1.500.000. Sedangkan permintaan jasa angkutan kota yang paling sedikit dilakukan oleh responden dengan pendapatan lebih dari Rp3.000.000.

#### **4.4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Tarif dan Permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris**

Tabel 4.9a dan tabel 4.9b berikut adalah distribusi responden berdasarkan tarif angkutan kota dan rata-rata permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris dalam sebulan terakhir:

**Tabel 4.9a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Tarif dan Permintaan Jasa Angkutan Kota Terminal Amplas**

No	Tarif (Rp)	Jumlah Responden (Penumpang)		Permintaan Jasa Angkutan Kota	
		Frekuensi	%	Rata-Rata	%
1	2.000-4000	9	18	21	38,88
2	5000-7000	32	64	17	31,48
3	>7000	9	18	16	29,62
Jumlah		50	100	54	100

Sumber : Data Primer Diolah (Lampiran 19)

Pada tabel 4.9a dapat dilihat bahwa dari 50 responden terdapat 32 responden dengan persentase 64 persen yang membayar tarif angkota kota dengan tarif Rp5000-Rp7000 dimana mereka melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir rata-rata 17 kali trip atau sebesar 31,48 persen. Selanjutnya tarif Rp2000 - Rp4000 memiliki frekuensi 9 dengan persentase 18 persen dengan permintaan jasa angkutan kota rata-rata 21 kali trip dalam sebulan terakhir atau sebesar 38,88 persen. Kemudian responden yang membayar tarif lebih dari Rp7000 ada 9 responden atau persentase 18 persen dengan permintaan jasa angkutan kota rata-rata 16 kali trip dalam sebulan terkhir atau sebesar 29,62 persen.

Tabel 4.9a menunjukkan bahwa dalam sebulan terakhir, permintaan jasa angkutan kota di kota Medan Terminal Amplas yang terbanyak pada tarif Rp2000-Rp4000. Sedangkan permintaan jasa angkutan kota yang paling sedikit adalah pada tingkat tarif lebih dari RP7000.

**Tabel 4.9b**



**Distribusi Responden Berdasarkan Tarif dan Permintaan Jasa Angkutan Kota Terminal Pinang Baris**

No	Tarif (Rp)	Jumlah Responden (Penumpang)		Permintaan Jasa Angkutan Kota	
		Frekuensi	%	Rata-Rata	%
1	2.000-4000	23	46	19	40,42
2	5000-7000	21	42	16	34,04
3	>7000	6	12	12	25,53
Jumlah		50	100	47	100

Sumber: Data Primer Setelah Diolah (Lampiran 20)

Pada tabel 4.9b dapat dilihat terdapat 23 responden dengan persentase 46 persen yang membayar tarif angkutan kota di kota medan Rp2000-Rp4000 dimana mereka melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir rata-rata 19 kali trip atau persentase 40,42 persen. Selanjutnya tarif lebih dari Rp7000 memiliki frekuensi 6 responden atau persentase 12 persen dengan permintaan jasa angkutan kota rata-rata 12 kali trip dalam sebulan terakhir 25,53 persen. Kemudian responden yang membayar Rp5000-Rp7000 ada 21 responden atau 42 persen dari keseluruhan responden dengan rata-rata permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir 16 kali trip dengan persentase 34,04 persen.

Tabel 4.9b menunjukkan bahwa dalam sebulan terakhir, permintaan jasa angkutan kota di kota Medan Terminal Pinang Baris yang terbanyak adalah pada tarif Rp2000 hingga Rp4000. Sedangkan permintaan jasa angkutan kota yang paling sedikit pada tingkat tarif lebih dari Rp7.000.

**4.4.3 Distribusi Responden Berdasarkan Kenyamanan Penumpang dan permintaan Jasa Angkutan Kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris**

Tabel 4.10a dan 4.10b beriku adalah distribusi responden berdasarkan kenyamanan penumpang dan rata-rata permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris dalam sebulan terakhir.

**Tabel 4.10a**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Kenyamanan Penumpang dan**  
**Permintaan Jasa Angkutan Kota Terminal Amplas**

No	Tingkat Kenyamanan	Jumlah Responden (Penumpang)		Permintaan Jasa Angkutan Kota	
		Frekuensi	%	Rata-Rata	%
1	Nyaman	31	62	22	66,66
2	Tidak Nyaman	19	38	11	33,33
Jumlah		50	100	33	100

Sumber: Data Primer Diolah (Lampiran 21)

Pada tabel 4.10a dari tabel diatas terdapat 31 responden dengan persentase 62 persen yang merasa nyaman menaiki angkutan kota dimana mereka melakukan permintaan jasa dalam sebulan terakhir rata-rata 22 kali trip atau 66.66 persen. Sedangkan 19 responden dengan persentase dengan 38 pesen yang merasa tidak nyaman menaiki angkutan kota dimana mereka melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir ada 11 kali trip atau persentasenya 33,33 persen.

Tabel 4.10a menunjukkan bahwa dalam sebulan terakhir, permintaan jasa angkutan kota di kota Medan Terminal Amplas yang terbanyak adalah merasakan nyaman menaiki angkutan kota di kota Medan.

**Tabel 4.10b**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Kenyamanan Penumpang dan**  
**Permintaan Jasa Angkutan Kota Terminal Pinang Baris**

No	Tingkat Kenyamanan	Jumlah Responden (Penumpang)		Permintaan Jasa Angkutan Kota	
		Frekuensi	%	Rata-Rata	%
1	Nyaman	33	66	20	66,66
2	Tidak Nyaman	17	34	10	33,33
Jumlah		50	100	30	100

Sumber: Data Primer Diolah (Lampiran 22)

Pada tabel 4.10b dari tabel diatas terdapat 33 responden dengan persentase 66 persen, yang merasa nyaman menaiki angkutan kota dimana mereka

melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir rata-rata 20 kali trip atau 66,6 persen. Sedangkan yang merasa tidak nyaman pada saat menaiki angkutan kota ada 17 responden dengan persentase dengan 34 pesen dimana mereka melakukan permintaan jasa angkutan kota dalam sebulan terakhir ada 10 kali trip atau persentase 33,33 persen.

Tabel 4.10b menunjukkan bahwa dalam sebulan terakhir, permintaan jasa angkutan kota di kota Medan Terminal Pinang Baris yang terbanyak adalah merasakan nyaman menaiki angkutan kota di kota Medan.

#### 4.5 Metode Analisis Data

##### 4.5.1 Analisis Hasil Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen, hubungan masing-masing variabel independen yang positif atau negatif, dan memprediksi nilai dari variabel independen. Dari pengolahan data dengan menggunakan program SPSS diketahui permintaan jasa angkutan kota sebagai variabel dependen serta variabel pendapatan penumpang ( $X_1$ ), ongkos tarif angkutan kota ( $X_2$ ) dan kenyamanan ( $X_3$ ) sebagai variabel independen maka diperoleh hasil seperti yang disajikan pada tabel 4.11a dan 4.11b sebagai berikut :

**Tabel 4.11a**  
**Hasil Analisis Regresi Linear Berganda Terminal Amplas**

Coefficients <sup>a</sup>	
Model 1	Unstandardized Coefficients
	B
(Constant)	,240
Pendapatan Penumpang	-,125
Tarif Angkutan	-,054
Kenyaman	1,301

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
(Lampiran 23)

Berdasarkan hasil pengolahan data seperti terlihat pada Tabel 4.11a kolom *Unstandardized Coefficients* berdasarkan persamaan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

$$Y = 0,240 - 0,125 X_1 - 0,054 X_2 + 1,301 X_3$$

- a. Konstanta merupakan suatu tetapan yang memiliki nilai yang tetap. Konstanta = 0,240. Ini menunjukkan tingkat konstan, dimana permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas sebesar 0,240, dengan asumsi variabel lain tetap.
- b. Variabel Pendapatan = -0,125. Ini menunjukkan koefisien regresi terhadap variabel pendapatan sebesar -0,125 yang mempunyai arti bahwa jika jumlah pendapatan mengalami kenaikan maka variabel permintaan jasa akan mengalami penurunan sebesar -0,125 koefisien bernilai negatif artinya jumlah pendapatan dengan permintaan jasa memiliki hubungan negatif.

Hasil yang didapatkan tidak sesuai dengan hipotesis yang menyatakan bahwa pendapatan berpengaruh positif terhadap permintaan jasa, akan tetapi hasil penelitian menunjukkan pendapatan tidak berpengaruh positif terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas melainkan berpengaruh negatif. Penumpang yang memiliki pendapatan yang tinggi cenderung menggunakan sarana angkutan lain yang lebih efektif meskipun itu lebih mahal, dimana penumpang memilih untuk melakukan perjalanan tanpa harus repot menunggu ataupun melewati rute yang dilalui angkutan kota terlebih dahulu.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, terdapat adanya perbedaan antara hasil penelitian dan teori yang ada. Pada hasil penelitian, pendapatan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas. Sementara hukum permintaan menyatakan bahwa semakin tinggi pendapatan maka semakin tinggi pula permintaan begitu pula sebaliknya. Jika melihat pada kecenderungan yang ada di lapangan bahwa penumpang yang memiliki pendapatan yang tinggi tidak ingin repot untuk menunggu angkutan kota di jalur yang dilaluinya. Mereka lebih memilih untuk menggunakan angkutan lainnya yang lebih efektif dan tidak harus bersusah payah menunggu di rute tertentu terlebih dahulu.

Untuk kasus Terminal Amplas ini, angkutan kota dapat disamakan dengan barang inferior, dimana apabila semakin tinggi pendapatan, konsumsi pada barang tersebut akan semakin menurun. Hasil penelitian inipun mendekati dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Achmad Muqtadir pada tahun 2016 yang berjudul “Faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa angkutan kota di kabupaten Pangkep”. Dimana berdasarkan penelitian tersebut pendapatan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pengguna jasa angkutan kota di kabupaten Pangkep. Sedangkan pada penelitian ini hasil yang didapatkan adalah pendapatan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas. Sehingga seperti yang disebut sebelumnya untuk kasus permintaan jasa angkutan kota dapat disamakan dengan permintaan barang inferior dimana pada saat pendapatan meningkat, permintaan akan barang cenderung

menurun. Masyarakat lebih memilih alternatif kendaraan lain seperti Gojek, ataupun Grab pada saat ini di Kota Medan. Walaupun dari segi tarif lebih mahal tarif Gojek ataupun Grab dari pada angkutan kota tetapi dari segi keefisienan waktu, anggapan dari masyarakat jika menaikki Gojek ataupun Grab lebih cepat sampai tujuan dan tidak perlu susah payah menunggu di terminal, disimpang ataupun dijalan seperti menunggu angkutan kota yang ada saat ini. Cukup dengan memesan Gojek ataupun Grab lewat Smartphone dan memberitahukan lokasi keberadaan kita saat ini kita akan di jemput dan di antar sampai tujuan yang diinginkan saat melakukan pemesanan tersebut sehingga lebih praktis bagi setiap orang.

- c. Variabel Tarif angkutan = -0,054. Ini menunjukkan koefisien regresi terhadap variabel tarif angkutan sebesar -0,054 yang mempunyai arti bahwa jika jumlah tarif angkutan mengalami kenaikan maka variabel permintaan jasa akan mengalami penurunan sebesar -0,054 Koefisien bernilai negatif artinya jumlah tarif angkutan dengan permintaan jasa memiliki hubungan negatif.
- d. Variabel Kenyamanan = 1,301. Ini menunjukkan koefisien regresi terhadap variabel kenyamanan sebesar 1,301 yang mempunyai arti bahwa jika kenyamanan mengalami peningkatan maka variabel permintaan jasa juga akan mengalami peningkatan sebesar 130,1 koefisien bernilai positif artinya jumlah kenyamanan dengan permintaan jasa memiliki hubungan positif.

**Tabel 4.11b**  
**Hasil Regresi Linear Berganda Terminal Pinang Baris**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model 2	Unstandardized Coefficients	
	B	
(Constant)		-,412
Pendapatan Penumpang		,040
Tarif Angkutan		-,091
Kenyamanan		1,491

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
(Lampiran 24)

Berdasarkan hasil pengolahan data seperti terlihat pada Tabel 4.11b kolom *Unstandardized Coefficients* Berdasarkan persamaan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

$$Y = -0,412 + 0,040 X_1 - 0,091 X_2 + 1,491 X_3$$

- a. Konstanta merupakan suatu tetapan yang memiliki nilai yang tetap.  
Konstanta = -0,412. Ini menunjukkan tingkat konstan, dimana permintaan jasa angkutan kota di Terminal Pinang Baris sebesar -0,412, dengan asumsi variabel lain tetap.
- b. Variabel Pendapatan = 0,040. Ini menunjukkan koefisien regresi terhadap variabel pendapatan sebesar 0,040 yang mempunyai arti bahwa jika jumlah pendapatan mengalami kenaikan maka variabel permintaan jasa juga akan mengalami peningkatan sebesar 0,040 koefisien bernilai positif artinya jumlah pendapatan dengan permintaan jasa memiliki hubungan positif.
- c. Variabel Tarif angkutan = -0,091. Ini menunjukkan koefisien regresi terhadap variabel tarif angkutan sebesar -0,091 yang mempunyai arti bahwa jika jumlah tarif angkutan mengalami kenaikan maka variabel permintaan jasa

akan mengalami penurunan sebesar -0,091 Koefisien bernilai negatif artinya jumlah tarif angkutan dengan permintaan jasa memiliki hubungan negatif.

- d. Variabel Kenyamanan = 1,491. Ini menunjukkan koefisien regresi terhadap variabel kenyamanan sebesar 1,491 yang mempunyai arti bahwa jika jumlah kenyamanan mengalami peningkatan maka variabel permintaan jasa juga akan mengalami peningkatan sebesar 1,491 koefisien bernilai positif artinya jumlah kenyamanan dengan permintaan jasa memiliki hubungan positif.

#### 4.5.2 Analisis Koefisien Determinasi (R- Square / R<sup>2</sup>)

Analisis determinasi dalam regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui persentase pengaruh variabel independen (X1, X2, X3) serentak terhadap variabel dependen (Y). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar variasi variabel independen yang digunakan dalam model maupun menjelaskan variasi variabel dependen.

Dari hasil analisis regresi, lihat pada output summary sebagai berikut :

**Tabel 4.12a**  
**Hasil Analisis Determinasi Terminal Amplas**  
**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square
1	,733 <sup>a</sup>	,537

a. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pendapatan Penumpang , Tarif Angkutan

b. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
(Lampiran 25)

Nilai R square sebesar 0,537 dengan demikian dapat dikatakan bahwa besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen adalah 53,7 dan sisanya di pengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian.



**Tabel 4.12b**  
**Hasil Analisis Determinasi Terminal Pinang Baris**  
**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square
2	,835 <sup>a</sup>	,697

a. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pendapatan Penumpang, Tarif Angkutan  
 b. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
 (Lampiran 26)

Nilai R square sebesar 0,697 dengan demikian dapat dikatakan bahwa besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen adalah 69,7 dan sisanya di pengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian.

#### 4.5.3 Uji F (Uji Regresi secara Keseluruhan)

Uji F dasarnya menunjukkan bahwa apakah semua variabel independen yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen apabila nilai dari F-hitung lebih besar dari tingkat kesalahan.

Dari hasil output analisis regresi dapat diketahui nilai F seperti pada tabel 4.13a dan 4.13b berikut ini :

**Tabel 4.13a**  
**Hasil Analisis Uji F Terminal Amplas**

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model 1	Df	F	Sig.
Regression	3	17,763	,000 <sup>b</sup>
Residual	46		
Total	49		

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
 b. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pendapatan Penumpang , Tarif Angkutan  
 (Lampiran 27)

Nilai F hitung tersebut adalah 17,763. Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95% df 1 (jumlah variabel-1) atau 4-1 = 3, dan df 2 (n-k-1) atau 50 - 3- 1 = 46, n adalah jumlah sampel dan k adalah jumlah variabel independen, hasil

diperoleh untuk F tabel sebesar 2.81(lihat pada lampiran 39), maka dapat disimpulkan bahwa  $f_{hitung} > f_{tabel}$  maka ada pengaruh yang signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 4.13b**  
**Hasil Analisis Uji F Terminal Pinang Baris**

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model 2	Df	F	Sig.
Regression	3	35,207	,000 <sup>b</sup>
Residual	46		
Total	49		

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan

b. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pendapatan Penumpang, Tarif Angkutan (Lampiran 28)

Nilai F hitung tersebut adalah 35,207. Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95% df 1 (jumlah variabel-1) atau  $4-1 = 3$ , dan df 2 ( $n-k-1$ ) atau  $50 - 3 - 1 = 46$ , n adalah jumlah sampel dan k adalah jumlah variabel independen, hasil diperoleh untuk F tabel sebesar 2.81(lihat pada lampiran 39), maka dapat disimpulkan bahwa  $f_{hitung} > f_{tabel}$  maka ada pengaruh yang signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

#### 4.5.4 Analisis Uji Parsial (T-test)

Uji ini digunakan untuk mengetahui masing-masing variabel independen secara sendiri-sendiri mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen, tingkat kesalahan yang ditolerir sebesar 2,5% (pengujian dua arah). Variabel independen dianggap memiliki pengaruh terhadap variabel dependen apabila nilai signifikansi lebih kecil dari tingkat kesalahan (0,025) .

Dari hasil analisis regresi output dapat disajikan pada tabel 4.14a dan tabel 4.14b dibawah ini:

**Tabel 4.14a**  
**Hasil Analisis Uji T Terminal Amplas**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model 1	T	Sig.
(Constant)	,468	,642
1 Pendapatan Penumpang	-,729	,470
Tarif Angkutan	-,313	,756
Kenyaman	6,890	,000

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan (Lampiran 29)

Nilai t hitung pada variabel pendapatan sebesar -0,729 dan t tabel 2,012 (lihat pada lampiran 40), maka dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung} < t_{tabel}$  maka variabel pendapatan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas.

Pada variabel tarif angkutan t hitung sebesar -0,313 dan t tabel sebesar 2,012 maka  $t_{hitung} < t_{tabel}$  maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel tarif angkutan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas.

Nilai t hitung pada variabel kenyamanan sebesar 6,890 dan t tabel sebesar 2,012 maka dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel kenyamanan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas.

**Tabel 4.14b**  
**Hasil Analisis Uji T Terminal Pinang Baris**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model 2	T	Sig.
(Constant)	-,977	,334

Pendapatan Penumpang	,384	,703
Tarif Angkutan	-,859	,395
Kenyamanan	9,616	,000

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
(Lampiran 30)

Nilai t hitung pada variabel pendapatan sebesar 0,384 dan t tabel 2,012 (lihat pada lampiran 40), maka dapat disimpulkan bahwa t hitung < t tabel maka variabel pendapatan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Pinang Baris.

Pada variabel tarif angkutan t hitung sebesar -0,859 dan t tabel sebesar 2,012 maka t hitung < t tabel maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel tarif angkutan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Pinang Baris.

Nilai t hitung pada variabel kenyamanan sebesar 9,616 dan t tabel sebesar 2,012 maka dapat disimpulkan bahwa t hitung > t tabel maka terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel kenyamanan terhadap permintaan jasa angkutan kota di Terminal Pinang Baris.

#### 4.5.5 Uji Normalitas

Pengujian ini digunakan untuk menguji data variabel bebas (X) dan variabel terkait (Y) pada persamaan regresi yang dihasilkan, apakah berdistribusi normal atau berdistribusi tidak normal. Dasar pengambilan keputusan dalam uji normalitas yakni: jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka data tersebut berdistribusi normal dan jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka data tersebut tidak berdistribusi normal. Uji statistik normalitas yang digunakan adalah Kolmogorov Smirnov. Lihat pada tabel 4.15a dan 4.15b dibawah ini:

**Tabel 4.15a**  
**Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov Terminal Amplas**  
**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		50
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	,0000000
	Std. Deviation	,60708374
	Absolute	,131
Most Extreme Differences	Positive	,106
	Negative	-,131
Kolmogorov-Smirnov Z		,927
Asymp. Sig. (2-tailed)		,357

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data. (Lampiran 31)

Berdasarkan output diatas, diketahui bahwa nilai signifikansi sebesar 0,357 lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang kita uji berdistribusi normal.

**Tabel 4.15b**  
**Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov Terminal Pinang Baris**  
**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		50
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	,0000000
	Std. Deviation	,46431701
	Absolute	,186
Most Extreme Differences	Positive	,124
	Negative	-,186
Kolmogorov-Smirnov Z		1,312
Asymp. Sig. (2-tailed)		,064

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data. (Lampiran 32)

Berdasarkan output diatas, diketahui bahwa nilai signifikansi sebesar 0,064 lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang kita uji berdistribusi normal.

#### 4.5.6 Uji Multikolinieritas

Uji multikolonieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Dalam penelitian ini uji multikolonieritas dapat dilihat dari nilai *tolerance* dan *variance inflation factor* (VIF) (Ghazali, 2013:105). Multikolonieritas tidak terjadi jika  $VIF < 10$  dan nilai *tolerance*  $> 0,10$ . Lihat pada tabel 4.16a dan 4.16b dibawah ini :

**Tabel 4.16a**  
**Uji Multikolinieritas Terminal Amplas**

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>		
Model 1	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Constant)		
Pendapatan Penumpang	,748	1,336
Tarif Angkutan	,750	1,334
Kenyamanan	,942	1,062

a. Dependent Variable: Permintaan Jasa penumpang  
(Lampiran 33)

Dapat dilihat pada Tabel 4.16a hasil perhitungan *tolerance* menunjukkan tidak ada variabel independen yang memiliki nilai *tolerance* kurang dari 0,10 yang berarti tidak ada korelasi antara variabel independen. Hasil perhitungan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) juga menunjukkan hal yang sama, tidak ada satu variabel independen yang memiliki VIF lebih dari 10. Jadi dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolonieritas antar variabel independen dalam model regresi.

**Tabel 4.16b**  
**Uji Multikolinieritas Terminal Pinang Baris**

Model 2		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
(Constant)			
Pendapatan Penumpang	,889	1,125	
Tarif Angkutan	,831	1,203	
Kenyamanan Penumpang	,857	1,166	

a. Dependent Variable: permintaan jasa penumpang  
(Lampiran 34)

Dapat dilihat pada Tabel 4.16b hasil perhitungan *tolerance* menunjukkan tidak ada variabel independen yang memiliki nilai *tolerance* kurang dari 0,10 yang berarti tidak ada korelasi antara variabel independen. Hasil perhitungan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) juga menunjukkan hal yang sama, tidak ada satu variabel independen yang memiliki VIF lebih dari 10. Jadi dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolonieritas antar variabel independen dalam model regresi.

#### 4.5.7 Uji Heteroskedastisitas

Dalam persamaan regresi berganda perlu diuji mengenai sama atau tidak varians dari residual dari observasi yang satu dengan yang lainnya. Jika residual memiliki varians yang sama maka disebut homoskedastisitas dan jika variansnya tidak sama maka disebut heteroskedastisitas, persamaan regresi yang baik jika tidak terjadi heteroskedastisitas. Lihat pada Tabel 4.17a dan 4.17b dibawah ini:

**Tabel 4.17a**  
**Uji Heteroskedastisitas Terminal Amplas**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model 1	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	,249	,320		,780	,439
Pendapatan Penumpang	,039	,103	,063	,381	,705
Tarif Angkutan	-,040	,105	-,063	-,381	,705
Kenyamanan	,174	,116	,222	1,500	,141

a. Dependent Variable: ABS\_RES  
(Lampiran 35)

Berdasarkan hasil Tabel 4.17a diketahui bahwa nilai signifikansi ketiga variabel independen lebih dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah heteroskedastisitas pada model regresi.

**Tabel 4.17b**  
**Uji Heteroskedastisitas Terminal Pinang Baris**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model 2	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-,307	,191		-1,610	,114
Pendapatan Penumpang	-,040	,044	-,101	-,912	,367
Tarif Angkutan	,036	,046	,090	,790	,434



Kenyamanan	,437	,070	,705	6,264	,000
------------	------	------	------	-------	------

a. Dependent Variable: ABS\_RES  
(Lampiran 36)

Berdasarkan hasil Tabel 4.17b diketahui bahwa nilai signifikansi variabel pendapatan penumpang dan tarif angkutan lebih dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah heteroskedastisitas pada model regresi. Sedangkan untuk variabel kenyamanan kurang dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terjadi masalah heteroskedastisitas.

#### 4.5.8 Uji Autokorelasi

Persamaan regresi yang baik adalah tidak memiliki masalah autokorelasi maka persamaan tersebut menjadi tidak baik. Lihat pada tabel 4.18a dan tabel 4.18b dibawah ini:

**Tabel 4.17a**  
**Uji Autokorelasi Terminal Amplas**  
**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,733 <sup>a</sup>	,537	,506	,62657	2,045

a. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pendapatan Penumpang, Tarif Angkutan  
b. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
(Lampiran 37)

Dari hasil output diatas terdapat Durbin Watson test sebesar 2,045 nilai tabel signifikansi 5%, jumlah sampel 50(n) dan jumlah variabel independen 3(k=3), nilai dU sebesar 1,6739 (lihat lampiran 41). Nilai DW 2,045 lebih besar dari batas atas dU yakni 1,6739 dan kurang dari (4- dU) 4-1,6739 = 2,3261 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat autokorelasi.

**Tabel 4.17b**  
**Uji Autokorelasi Terminal Pinang Baris**  
**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
2	,835 <sup>a</sup>	,697	,677	,47922	1,752

a. Predictors: (Constant), Kenyamanan, Pendapatan Penumpang, Tarif Angkutan

b. Dependent Variable: Permintaan Jasa Angkutan  
(Lampiran 38)

Dari hasil output diatas terdapat Durbin Watson test sebesar 1,752 nilai tabel signifikansi 5%, jumlah sampel 50(n) dan jumlah variabel independen 3(k=3) ,nilai dU sebesar1,6739 (lihat lampiran 41). Nilai DW 1,752 lebih kecil dari nilai dU yakni 1,6739 dan kurang dari  $(4 - dU) = 4 - 1,6739 = 2,3261$  maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat autokorelasi.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dipaparkan maka dapat ditarik beberapa jawaban hipotesis atau rumusan masalah. Adapun kesimpulan yang ditarik adalah sebagai berikut:

1. Variabel pendapatan penumpang dan tarif angkutan yang ada di Terminal Amplas dan Terminal Pinang Baris tidak berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan, sedangkan variabel kenyamanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan.
2. Parsial permintaan jasa angkutan kota di Terminal Amplas pengaruh variabel pendapatan penumpang dan tarif angkutan memiliki hubungan yang negatif dan tidak signifikan sedangkan kenyamanan memiliki hubungan yang positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan. Untuk di Terminal Pinang Baris pengaruh variabel pendapatan memiliki hubungan positif dan tarif angkutan memiliki hubungan yang negatif tetapi keduanya tidak memiliki hubungan yang signifikan sedangkan kenyamanan memiliki hubungan yang positif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan kota di kota Medan.
3. Permintaan jasa angkutan kota yang ada di Terminal Amplas diketahui bahwa R square sebesar 0,537 yang berarti bahwa korelasi atau hubungan pendapatan penumpang, tarif angkutan dan kenyamanan memiliki hubungan yang erat yaitu sebesar 0,537. Sedangkan di Terminal Pinang

Baris diketahui bahwa R square sebesar 0,697 yang berarti bahwa korelasi atau hubungan pendapatan penumpang, tarif angkutan dan kenyamanan juga memiliki hubungan yang erat yaitu sebesar 0,697.

## **5.2 Saran**

Berdasarkan Kesimpulan dan hasil Penelitian ini dapat dikemukakan saran-saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada para pihak terkait yaitu pemerintah, pihak pengusaha dan operator angkutan kota dalam penetapan tarif angkutan agar lebih berhati-hati dalam menentukan tarif angkutan kota. Sebab tarif merupakan faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan sarana angkutan kota dan tarif pula satu-satunya keunggulan yang dimiliki angkutan kota dalam persaingannya dengan moda transportasi lainnya di Kota Medan.
2. Diharapkan kepada pihak pengusaha ataupun supir angkutan kota agar memperhatikan sisi kenyamanan bagi penumpang, karena masih ada angkutan kota yang dianggap tidak layak dalam sisi kenyamanannya terutama dalam fasilitas yang ada dalam angkutan kota tersebut.
3. Kepada pihak-pihak yang hendak melakukan penelitian yang berkaitan dengan penulisan ini, hendaknya memperhatikan faktor-faktor lain seperti jarak tempuh, waktu perjalanan, atupun faktor-faktor lain yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini.