

Faktor Determinan Curahan Jam Kerja Tenaga Kerja 'Ojek' Sebagai Jasa Transportasi Kabupaten Manokwari

Pujah Rachma, Siti Aisah Bauw, Yuyun Puji Rahayu*
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Papua

Article history

Received: September 16, 2020

Accepted: November 12, 2020

*Corresponding Author:

E-mail:

yp.rahayu@unipa.ac.id

Abstract

This study aims to determine and analyze the effect of the amount of income, length of study, the ease of obtaining private vehicles, and accidents at working place on working hours of 'ojek' driver. The data was analysed by using multiple regression analysis methods. Results of the study stated that the amount of income has a positive and significant effect, the length of school has a negative and not significant effect, the ease of obtaining a private vehicle has a negative and not significant effect, work accidents have a positive effect and not significant to the working hours of motorcycle driver. At a confidence level of 93.8%, variations of all independent variables explain variation on the working hours spending, and the remaining 6.2% is explained by other factors outside the model.

Keywords: Working hours; Income; Education; Local transportation

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh jumlah pendapatan, lama studi, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, dan kecelakaan di tempat kerja terhadap jam kerja pengemudi ojek. Analisis data menggunakan metode analisis regresi berganda. Hasil penelitian menyatakan bahwa jumlah pendapatan berpengaruh positif dan signifikan, lama sekolah berpengaruh negatif dan tidak signifikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi berpengaruh negatif dan tidak signifikan, kecelakaan kerja berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap jam kerja pengemudi sepeda motor. Pada tingkat kepercayaan 93,8%, variasi dari semua variabel independen menjelaskan variasi pengeluaran jam kerja, dan 6,2% sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lain di luar model.

Kata kunci: Jam kerja, Pendapatan, Pendidikan, Transportasi lokal

PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung misalnya transportasi. Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Transportasi secara umum mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Transportasi merupakan sarana dan prasarana bagi

pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi. Dalam era globalisasi sekarang ini, sektor transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian serta mempengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan, mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri (Kamaludin, 2003).

Di Indonesia terdapat tiga jenis sarana transportasi yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi darat paling mudah untuk ditemukan yaitu sarana transportasi informal seperti pengendara ojek sepeda motor. Berdasarkan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan tentang lalulintas dan angkutan jalan belum mengakomodir kendaraan roda dua (sepeda motor) saat ini revisi UU tersebut di DPR salah satunya mempertimbangkan untuk melegalkan sepeda motor sebagai angkutan umum. Jadi dapat disimpulkan bahwa sepeda motor hanyalah kendaraan bermotor perorangan yang hanya dapat digunakan untuk keperluan pribadi.

Di sisi lain keberadaan pengendara ojek apalagi yang berbasis online semakin banyak dan menyebar di berbagai kota di Indonesia. Pengendara ojek kini tidak hanya sebatas pilihan transportasi publik yang sudah ada sejauh ini. Manfaat dan keberadaan pengendara ojek sudah sangat dirasakan masyarakat luas. Masyarakat di Kabupaten Manokwari untuk menunjang mobilitas keseharian penduduk yang banyak tersebut maka akan mengakibatkan semakin banyaknya jasa transportasi yang harus di sediakan baik yang disediakan oleh pemerintah maupun perseorangan maupun swasta. Jasa transportasi yang diinginkan oleh masyarakat tentunya yang cepat dan efektif dan mudah untuk di jangkau misalnya sampai pada kompleks atau gang-gang kecil dalam kota bagi yang tidak memiliki transportasi pribadi.

Tabel 1 Jumlah Pengendara Ojek dan Jumlah Penduduk (Jiwa) Menurut Kabupaten Manokwari 2015-2018

Tahun	Pengendara Ojek		Jumlah Penduduk		Rasio
	Jumlah (Orang)	%	Jumlah (Orang)	%	
2015	1.500		160.285		1 : 107
2016	2.800	13,26	164.586	4,301	1 : 59
2017	3.000	2,04	168.852	4,266	1 : 56
2018	2.500	25,51	173.020	4,168	1 : 69

Sumber: Kantor Bintang Nusantara Kabupaten Manokwari, 2018

Pada tabel 1 dijelaskan bahwa pada tahun 2015, rasio pengendara ojek lebih sedikit dibandingkan jumlah penduduk dimana 1 pengendara ojek melayani 107 masyarakat, pada tahun 2016 rasio 1 pengendara ojek melayani 59 masyarakat hingga pada tahun 2018 rasio

menjadi 1 pengendara ojek melayani 69 masyarakat. Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan yang tinggi menyebabkan makin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam maupun ke luar kota. Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang angkutan.

Pertambahan jumlah penduduk Kabupaten Manokwari dapat mengakibatkan peningkatan jumlah tenaga kerja. Hal ini berarti pula tingkat curahan kerja semakin meningkat. Namun ketika muncul penawaran tenaga kerja akan terdapat permasalahan yang berbeda beda. Beberapa penelitian pernah dilakukan mengungkapkan bahwa motif ekonomi dan kependudukan merupakan faktor utama yang mempengaruhi seseorang untuk bekerja dengan jam kerja panjang maupun pendek. Meskipun demikian tidak berarti faktor-faktor lain diluar ekonomi dan kependudukan tidak mempunyai pengaruh pada keputusan seseorang bekerja dengan jam kerja panjang maupun pendek.

Effendy (2013) menganalisis faktor umur, *non labour income*, jumlah tanggungan keluarga dan pendidikan terhadap jam kerja sector informal menjelaskan bahwa variabel umur berpengaruh negative dan signifikan, variabel pendidikan berpengaruh negative dan tidak signifikan, variabel *non labour income* dan jumlah tanggungan keluarga berpengaruh positif dan tidak signifikan dalam menjelaskan menjelaskan jumlah jam kerja wanita. Dan disimpulkan bahwa kenaikan tingkat upah akan menghasilkan harga waktu sehingga orang cenderung menambah jam kerja untuk mendapatkan upah yang lebih besar. Seiring dengan bertambahnya pengendara ojek di Kabupaten Manokwari maka pengendara ojek dibagi dalam beberapa jenis seperti dalam tabel 2.

Tabel 2. Database Aktivitas Ojek

Jenis ojek	Jumlah	Persen (%)
Anggota Pangkalan	1.450	58
Anggota Keliling	1.050	42
Jumlah	2.500	100

Sumber: Kantor Bintang Nusantara Kabupaten Manokwari, 2018

Pada tabel 2 diketahui bahwa pengendara ojek di Kabupaten Manokwari lebih banyak yang bekerja sebagai ojek pangkalan yang memang cenderung sesuai dengan banyaknya tempat pangkalan ojek yang tersedia di Kabupaten Manokwari. Apabila tenaga kerja memiliki jam kerja keseimbangan lebih besar dari pada jam kerja yang tersedia pada suatu pekerjaan, maka pengendara ojek dihadapkan pada masalah bagaimana mengalokasikan sisa

jam kerja di pasar tenaga kerja. Adanya sisa jam kerja yang belum teralokasikan merupakan potensi tenaga kerja.

Tabel 3. Jumlah Pengendara Ojek Berdasarkan Jenis Pekerjaan Utama

Jenis Pekerjaan	Jumlah (Jiwa)	Persen (%)
Nelayan	1407	56,3
Petani	900	36,0
TNI	50	2,0
Polri	15	0,6
Pedagang	50	2,0
PNS	25	1,0
Sopir Rental	20	0,8
Karyawan	23	0,9
Pengurus	10	0,4
Jumlah	2.500	100,0

Sumber: Kantor Bintang Nusantara Kab Manokwari, 2018

Tabel 3 memperlihatkan bahwa curahan jam kerja pada jasa ojek sendiri sangat diminati oleh masyarakat dari yang memiliki pekerjaan tetap hingga tidak memiliki pekerjaan tetap tentunya ini sangat membantu dalam mengurangi tingkat pengangguran di Kabupaten Manokwari Barat. Banyak faktor yang mempengaruhi curahan jam kerja seseorang diantaranya faktor pendapatan, pendidikan, jumlah tanggungan keluarga. Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sulit untuk dipisahkan, lama bekerja dalam seminggu bagi setiap orang tidak sama. Hal itu tergantung pada keadaan masing-masing buruh, alasan ekonomi adalah yang paling dominan, untuk mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari atau untuk menambah penghasilan keluarga (Sumarsono, 2009).

Munculnya lembaga pembiayaan konsumen yang kini berkembang di Indonesia adalah PT. Federal International Finance (FIF) dengan salah satu kantor cabang yang berada di Kabupaten Manokwari, lembaga tersebut memberikan fasilitas Pembiayaan Konsumen berupa Pinjaman Dana Khusus hanya untuk pembelian kendaraan bermotor yang meningkatkan jumlah kendaraan pribadi. Dimana menjadi salah satu faktor menambah curahan jam kerja pengendara ojek dengan adanya kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (Survey awal). Untuk menunjang mobilitas sehari-hari, tuntutan profesi, atau kebutuhan keluarga mengharuskan seseorang mempunyai sepeda motor, seperti pengendara ojek di Kabupaten Manokwari.

Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi juga menimbulkan efek negatif baik dari sisi lingkungan seperti menimbulkan kemacetan lalu lintas yang berdampak pada kecelakaan lalu lintas dimana, salah satunya semakin banyaknya sarana ojek yang tidak diimbangi dengan keselamatan dan menimbulkan resiko tingkat kecelakaan lalu lintas maupun dampak kriminalitas yang merugikan pengendara ojek di Kabupaten Manokwari. Penertiban

pengendara ojek secara reguler telah dilakukan dalam bentuk kegiatan sweeping, kegiatan ini lebih difokuskan kepada kepatuhan dalam penggunaan helm, kepatuhan dalam tidak menggunakan masker, kepatuhan dalam tidak menggunakan kaca helm gelap, dan meregistrasikan ulang nomor ojek untuk mencegah tindakan kriminalitas yang terjadi. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh jumlah pendapatan, lama pendidikan kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, dan kecelakaan kerja terhadap curahan jam kerja pengendara ojek Kantor Bintang Nusantara Kabupaten Manokwari.

Curahan jam kerja pengendara ojek disebabkan beberapa faktor yaitu pendapatan, tingkat pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan kecelakaan kerja. Secara teoritis terdapat hubungan erat antara jumlah jam kerja dan pendapatan, waktu sehari karena kenaikan tingkat pendapatan akan menghasilkan harga waktu sehingga sebagian orang cenderung menambah jam kerja untuk menambah upah yang lebih besar begitupun keadaan perekonomian keluarga mereka yang dapat mendesak mereka agar bekerja untuk memenuhi kebutuhannya.

TINJAUAN PUSTAKA

Pekerja adalah orang-orang yang mempunyai pekerjaan yang mencakup dan (saat disensus atau disurvei) memang sedang bekerja. Biro Pusat Statistik mendefinisikan bekerja adalah melakukan pekerjaan dengan maksud memperoleh pendapatan atau upah atau keuntungan dan lamanya 10 jam bekerja paling sedikit satu jam secara terus-menerus dalam seminggu lalu (seminggu sebelum pencacahan). Termasuk dalam batasan ini pekerja keluarga tanpa upah yang membantu dalam usaha atau kegiatan ekonomi. Sementara pengangguran adalah seseorang yang tergolong angkatan kerja dan ingin mendapat pekerjaan tetapi belum dapat memperolehnya (Rasmawati, 2012).

Berdasarkan pada teori *utility* (kepuasan) dimana seorang konsumen akan memaksimumkan kepuasannya dengan mengkonsumsi barang atau jasa. Dalam mengalokasikan waktu individu dihadapkan pada dua pilihan yaitu bekerja dan tidak bekerja untuk menikmati waktu luangnya (Layard, 1978). Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sulit untuk dipisahkan. Pendapatan/upah diperoleh seseorang dari suatu pekerjaan melalui pencurahan jam kerja untuk bekerja yang menghasilkan barang dan jasa. Curahan jam kerja adalah jumlah jam kerja yang dilakukan oleh buruh untuk melakukan pekerjaan di pabrik, di rumah dan pekerjaan sampingan.

Berdasarkan Undang-undang No 13 Tahun 2003 tentang Tenaga Kerja, jam kerja orang dewasa yang sesuai di Indonesia adalah 40 jam perminggu. Untuk karyawan yang bekerja 6 hari dalam seminggu sehingga terhitung 7 jam dalam 1 hari dan 40 jam dalam seminggu.

Sedangkan untuk karyawan yang bekerja 5 hari dalam seminggu kewajiban bekerja mereka adalah 8 jam dalam 1 hari dan 40 jam dalam seminggu. Pertambahan pendapatan cenderung untuk mengurangi jam kerja (*income effect*). Dengan meningkatnya status ekonomi (pertambahan pendapatan) seseorang cenderung untuk meningkatkan konsumsinya dan akan lebih banyak menikmati waktu senggangnya. Teori *labor leisure choice* adalah pilihan dari individu untuk menggunakan waktunya bekerja atau tidak bekerja (*leisure*). Setiap jam kerja yang digunakan untuk *leisure* akan mengurangi waktu untuk bekerja dan sebaliknya. Setiap individu memiliki preferensi yang berbeda dalam menentukan pilihan alokasi jumlah waktu yang dimiliki untuk bekerja dan waktu senggangnya.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri (Kamaludin, 2003). Pengertian transportasi secara umum dapat diartikan sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari 5 bagian yaitu 1) ada muatan yang diangkut, 2) tersedia kendaraan sebagai pengangkutnya, 3) ada jalanan yang dapat dilalui, 4) ada terminal asal dan terminal tujuan. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut (Anonymous, 1997). Sistem transportasi dari suatu wilayah dapat didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari prasarana atau sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah, sehingga terakomodasinya mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang dan dimungkinkan akses ke semua wilayah.

Pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Jasa angkutan merupakan keluaran perusahaan angkutan yang bermacam-macam jenisnya sesuai banyaknya jenis alat angkutan (seperti jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan jasa angkutan bus dan lain-lain). Sebaliknya, jasa angkutan merupakan salah satu faktor masukan (input) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegunaan lainnya (Nasution, 2008). Ojek adalah sebuah alat transportasi kendaraan roda dua yang dikendarai oleh seorang *driver* dan sangat efektif digunakan dalam melewati kemacetan utamanya di kota-kota besar dalam suatu daerah (Fajariah, 2017). Selain dapat mengefesiensikan waktu, ojek juga dapat digunakan dengan biaya yang terjangkau.

Pendapatan adalah penghasilan yang berbentuk uang maupun bahan bentuk lain yang dapat diuangkan dari hasil usaha yang dilakukan oleh seseorang. Pendapatan juga dapat mempengaruhi partisipasi kerja atau alokasi waktu seseorang. Secara teoritis terdapat

hubungan erat antara jumlah jam kerja dan pendapatan, waktu sehari karena kenaikan tingkat pendapatan akan menghasilkan harga waktu sehingga sebagian orang cenderung menambah jam kerja untuk menambah pendapatan yang lebih besar (Bellante dkk., 1990). Menurut Bintarto (1996), pendapatan sebagai sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup seseorang secara langsung maupun tidak langsung. Selama orang belum dapat memenuhi kebutuhan pokoknya, orang tersebut senantiasa berada dalam keadaan tidak seimbang sampai hal yang diinginkannya terpenuhi. Pendapatan juga sangat berpengaruh terhadap jumlah jam kerja, pendapatan merupakan variabel yang pengaruhnya terhadap jam kerja dapat berubah sewaktu-waktu, dimana apabila seseorang akan cenderung menambah jam kerjanya pada saat ia memiliki upah yang tinggi, namun apabila suatu saat nanti ia telah merasa bahwa upah yang telah ia terima sudah cukup maka ia akan cenderung mengurangi jumlah jam kerjanya.

Selanjutnya, tingkat pendidikan formal yang semakin tinggi, berakibat pada peningkatan harapan dalam hal karier dan perolehan pekerjaan dan penghasilan. Akan tetapi di sisi lain, lapangan kerja yang tersedia tidak selalu sesuai dengan tingkat dan jenis pengetahuan serta keterampilan yang dimiliki oleh para pencari kerja tersebut. Pendidikan merupakan salah satu kebutuhan dasar manusia yang diperlukan untuk pengembangan diri. Semakin tinggi tingkat pendidikan, semakin mudah mereka menerima serta mengembangkan pengetahuan dan teknologi, sehingga akan meningkatkan produktivitas yang pada akhirnya akan meningkatkan kesejahteraan keluarga (Grossmann, 1999). Pendidikan dianggap sebagai sarana untuk mendapatkan sumber daya manusia yang berkualitas. Karena, pendidikan dianggap mampu untuk menghasilkan tenaga kerja yang bermutu tinggi, mempunyai pola pikir dan cara bertindak yang modern. Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan cepat tanggap terhadap perkembangan teknologi, maka semakin besar alternatif untuk memperoleh pekerjaan. Dengan semakin tingginya tingkat pendidikan seseorang, nilai waktu semakin bertambah mahal. Orang yang waktunya relatif mahal cenderung menggantikan waktu senggangnya untuk bekerja (*substitution effect*). Untuk memasuki pasar tenaga kerja jasa ojek ini, seseorang tidak diwajibkan memiliki kualifikasi tingkat pendidikan khusus, sehingga tenaga kerja tidak terampil hingga tenaga kerja terampil bisa memasuki pasar ini.

Kemudahan dalam memiliki kendaraan pribadi juga memicu tingkat kepemilikan kendaraan pribadi semakin meningkat. Hal ini terbukti dengan adanya lembaga keuangan yang membantu masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi secara kredit. Maka disimpulkan bahwa banyak pekerja ojek bekerja untuk ingin mendapatkan kendaraan pribadi dari hasil kerja yang dilakukan. Kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dimana

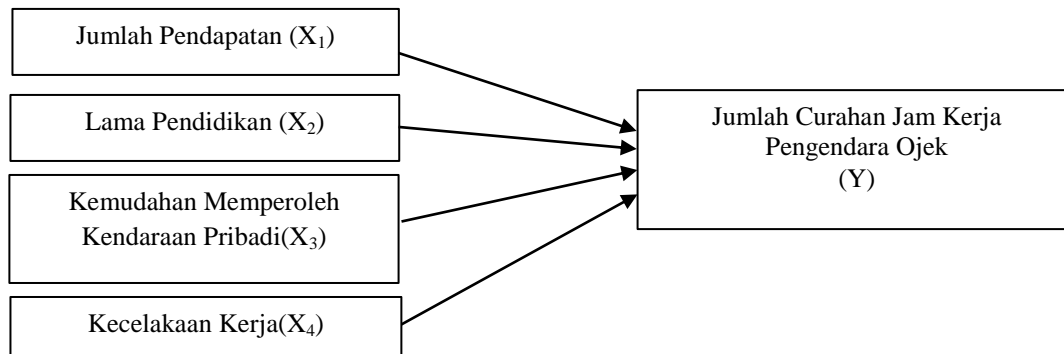
masyarakat sekarang dapat dengan mudah memperoleh kendaraan pribadi (sepeda motor) yang cenderung membuat seseorang berkeinginan mendapatkan penghasilan lebih dari motor yang dimilikinya dengan meningkatkan jam kerjanya.

Transportasi darat paling berisiko terjadi kecelakaan kerja, yang diakibatkan dari kecelakaan kerja pekerja jasa ojek juga cukup banyak. Dari penggunaan alat yang tidak berhati-hati (asal-asalan), beban yang berlebihan (*overloading*), kondisi jalan yang kurang mendukung (turunan, gelombang, licin, sempit), kecepatan kendaraan yang berlebihan, penempatan beban yang tidak beraturan, semuanya dapat berpotensi terjadinya kecelakaan kerja. Upaya untuk mengatasi hal tersebut di atas, diantaranya adalah memastikan jenis transportasi yang tepat dan aman, melaksanakan operasi sesuai dengan *standart operational procedure* (SOP), jalan raya yang layak, penambahan rambu-rambu lalu lintas, pembatasan kecepatan, jalur khusus untuk transportasi (misal dengan warna cat) dan lain sebagainya (Khakim, 2016). Seperti yang dijelaskan sebelumnya untuk memasuki pasar tenaga kerja ini sangat mudah untuk digeluti sebagian orang agar memenuhi kebutuhan sehari-hari semakin meningkat juga permintaan tenaga kerja ini yang membuat semakin maraknya sarana ojek banyak yang tidak dimbangi dengan keselamatan yang menimbulkan resiko tingkat kecelakaan khususnya pekerjaan jasa ojek ini.

METODE PENELITIAN

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan dua metode analisis yaitu analisis deskriptif dan kuantitatif. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan penggunaan jasa ojek di Kabupaten Manokwari, dilakukan dengan membaca hasil olah data untuk melihat kecendrungan dari perkembangan data-data komponen atau variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Analisis kuantitatif merupakan metode yang berkaitan dengan tata cara pengumpulan data, analisis data dan interpretasi hasil analisis untuk mendapatkan informasi guna penarikan kesimpulan dan pengambilan keputusan.

Kerangka pemikiran digunakan untuk menggambarkan hubungan pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen. Maka dibuat kerangka pemikiran untuk memudahkan kegiatan penelitian sebagai berikut:



Keterangan :

→ = Berpengaruh

Gambar 1. Kerangka Pemikiran Teoritis

Dalam penelitian ini, curahan jam kerja pengendara ojek digunakan sebagai variabel dependen (Y) sedangkan jumlah pendapatan (X_1), lama pendidikan (X_2), kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X_3), kecelakaan kerja (X_4), merupakan variabel independen (X) yang diasumsikan mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen. Selanjutnya hipotesis dapat diartikan juga sebagai dugaan pemecahan masalah yang mungkin benar dan yang mungkin salah (Nawawi, 2001), maka hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H_0 : Variabel jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan kecelakaan kerja berpengaruh signifikan terhadap curahan jam kerja pengendara ojek di Kabupaten Manokwari.

H_1 : Variabel jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan kecelakaan kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap curahan jam kerja pengendara ojek di Kabupaten Manokwari.

Populasi dalam penelitian adalah beberapa pekerja ojek di Kabupaten Manokwari dan beberapa pekerja ojek yang di jadikan sebagai informan untuk mengetahui dan memperdalam permasalahan penelitian dimana jumlah populasi dalam penelitian ini adalah 2.500 pekerja ojek. Sampel yang digunakan dalam penelitian diambil secara acak sederhana (*Simple Random Sampling*). Rumus slovin menentukan jumlah sampel yang akan diambil yang dalam penelitian ini berjumlah 97 sampel pengendara ojek.

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

Keterangan:

N = ukuran populasi

n = ukuran sampel

e = tingkat kesalahan toleransi 10%

$$n = \frac{2500}{1+2500(0,1)^2} = \frac{2500}{26} = 97$$

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan kuesioner, Adapun untuk mengetahui sejauh mana pengaruh jumlah pendapatan, lama pendidikan kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, dan kecelakaan kerja berpengaruh terhadap curahan jam kerja pengendara ojek akan menggunakan analisis regresi linear berganda. Menurut Ghazali (2011), regresi linear berganda digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih, juga menunjukkan arah hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen.

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + e \dots\dots\dots(2)$$

Keterangan:

Y = Curahan jam kerja pengendara ojek (ratusan jam/bulan)

α = Bilangan konstanta

β_i = Koefisien Regresi, $i=1,2,\dots$

X_1 = Jumlah pendapatan (juta rupiah/bulan)

X_2 = Lama pendidikan (tahun)

X_3 = Kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (1 jika responden memiliki kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan 0 berarti responden tidak memiliki kemudahan kendaraan pribadi).

X_4 = Kecelakaan Kerja (1 jika responden tidak pernah mengalami kecelakaan dan dihitung 0 apabila responden pernah mengalami kecelakaan).

e = Standar *error*

Analisis statistik terdiri dari perhitungan nilai rata-rata (*mean*), deviasi standar, nilai maximum dan minimum dari masing-masing data dan sampel. Analisis ini dimaksudkan untuk memberikan gambaran mengenai distribusi dan perilaku data sampel tersebut (Ghozali, 2013). Uji statistik deskriptif tersebut dilakukan dengan program SPSS. Uji statistik terdiri dari uji F, uji t dan uji R^2 .

Uji asumsi klasik bertujuan untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang didapatkan memiliki ketepatan dan konsisten uji asumsi klasik terdiri dari uji normalitas, uji multikolineritas, uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi. Variabel dependent pada dasarnya tidak hanya dapat dipengaruhi oleh variabel independent kuantitatif, tetapi juga dimungkinkan oleh variabel kualitatif. Variabel kualitatif tersebut harus diquantitatifkan atributnya (cirinya). Nilai 1 menunjukkan adanya, sedangkan nilai 0 menunjukkan tidak adanya ciri kualitas tersebut, misalnya variabel jenis kelamin. Dalam penelitian ini untuk meregresi pengaruh faktor kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan kecelakaan kerja terhadap jam kerja pengendara ojek digunakan variabel dummy.

Definisi Operasional Variabel

1. Curahan jam kerja pengendara ojek (Y), diukur berdasarkan jumlah jam kerja pengendara ojek dalam sehari yang nantinya diakumulasikan kedalam bulan.
2. Jumlah pendapatan, jumlah keseluruhan pendapatan yang diperoleh oleh pekerja ojek yang diukur dalam rupiah perbulan
3. Lama pendidikan adalah berapa tahun pekerja ojek menempuh pendidikan yang diukur dalam tahun.
4. Kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, adalah variabel dummy yang dinyatakan berdasarkan Ya atau Tidak. Ya berarti responden yang memiliki kemudahan memperoleh kendaraan pribadi yang dan dihitung dalam bentuk *dummy* yaitu 1. Tidak berarti responden tidak memiliki kemudahan kendaraan pribadi dan dihitung dalam bentuk *dummy* yaitu 0.
5. Tingkat Kecelakaan Kerja (X_4), adalah jumlah kecelakaan yang terjadi baik yang disebabkan oleh pekerja ojek maupun sebagai korban dari kecelakaan tersebut dinyatakan berdasarkan Ya atau Tidak dan dihitung dalam bentuk *dummy* 1 jika responden tidak pernah mengalami kecelakaan dan dihitung 0 apabila responden pernah mengalami kecelakaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Umum Responden

Berdasarkan tabel 4 rentang umur 21-29 tahun memiliki persentase terbesar dari keseluruhan kelompok umur dengan persentase sebesar 43,2% sebanyak 42 responden dan pada rentang umur diatas 50 tahun yang memiliki persentase terendah sebesar 3,2% berjumlah 3 responden. Hal ini dapat menggambarkan bahwa rentang usia 21-29 tahun dan

30-39 tahun atau dikatakan dalam usia produktif dimana dalam usia tersebut seseorang masih sanggup dan energik untuk bekerja lebih atau dalam waktu yang lama, sedangkan pada rentang usia 40 tahun hingga 50 tahun keatas yang dikatakan usia non produktif dimana seseorang yang termasuk dalam usia tersebut sudah tidak mampu untuk bekerja dalam waktu yang lama, yang mana melihat pekerjaan ojek ini memerlukan waktu lama dan keba nyakan untuk berkeliling mencari penumpang.

Tabel 4. Distribusi Responden Menurut Umur, Status Dan Lama Usaha

No.	Kategori	Frekuensi	Persen (%)
1.	Umur (tahun)		
	21-29	42	43,2
	30-39	40	41,4
	40-49	11	11,3
	>50	3	3,2
	Total	97	100,0
2.	Status Perkawinan		
	Menikah	27	27,8
	Belum Menikah	70	72,2
	Total	97	100,0
3.	Lama menjadi ojek (tahun)		
	<1 tahun	15	15,4
	1 tahun- 3 tahun	60	61,8
	4 tahun- 6 tahun	18	18,5
	7 tahun- 10 tahun	4	4,1
	Total	97	100,0

Sumber: Data primer diolah, 2019

Berdasarkan distribusi status perkawinan, responden yang berstatus belum menikah sebanyak 27 responden dengan persentase 27,8% dan responden yang berstatus menikah sebanyak 70 responden dengan persentase 72,2%. Hal ini menggambarkan bahwa sebagian besar responden yang memilih bekerja sebagai ojek untuk dapat memenuhi kebutuhan keluarganya. Sedangkan responden berdasarkan distribusi lama menjadi ojek paling banyak terdapat pada kelompok 1 tahun-3 tahun sebanyak 60 responden dengan persentase 61,8% dan terendah pada kelompok 7 tahun-10 tahun sebanyak 4 responden dengan persentase 4,1%. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata pekerja ojek belum lama bekerja lebih dominan.

Analisis Deskriptif Variabel

Tabel 5 menunjukkan bahwa rata-rata variabel jumlah pendapatan berdasarkan bulan sebesar Rp.6.139.175 dengan standar deviasinya (tingkat sebaran data) sebesar 14,53 dengan jumlah sampel 97 pengendara ojek . Rata-rata variabel lama pendidikan sebesar 9,25 atau 9 tahun, variabel kemudahan memperoleh kendaraan pribadi nilai rata-rata sbesar 0,64 dengan standar deviasi 0,483, variabel kecelakaan kerja nilai rata-rata sebesar 0,62 dengan standar deviasi 0,488.

Tabel 5. Statistik Deskriptif

Variabel	Mean	Std.Deviation
Jam kerja	9,96	2,61
Jumlah Pendapatan	6.139.175	14,53
Lama Pendidikan	9,25	2,27
Kemudahan Memperoleh	0,64	0,48
Kecelakaan kerja	0,62	0,48

Sumber: Data primer diolah dengan SPSS

Distribusi Frekuensi Variabel

Dari analisis diperoleh data terkait jam kerja pekerja ojek di Kabupaten Manokwari dengan jam kerja dari 3 jam hingga 12 jam perhari. Berdasarkan tabel 6 juga diketahui jam kerja pekerja ojek di Kabupaten Manokwari sebanyak 67 responden yang bekerja pada jam kerja penuh dalam 9-12 jam perhari. Hal ini menggambarkan bahwa pekerjaan ojek ini dijadikan sebagai pekerjaan utama karena penghasilan ojek yang cukup tinggi.

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Variabel Independen

Kategori	Frekuensi	Persen (%)
Jumlah Jam Kerja		
3-5 Jam	10	10,3
6-8 Jam	20	20,6
9-12 Jam	67	69,1
Total	97	100,0
Jumlah Pendapatan (perbulan)		
1.000.000-3.000.000	30	30,9
4.000.000-6.000.000	40	41,3
>7.000.000	27	27,8
Total	97	100,0
Lama Pendidikan (Tahun)		
SD	38	39,1
SMP	25	25,9
SMA	33	34,0
>D3	1	1,0
Total	97	100,0
Kemudahan Memperoleh Kendaraan Pribadi		
Ya	54	55,6
Tidak	43	44,4
Total	97	100,0
Kecelakaan Kerja		
Ya	60	61,8
Tidak	37	38,2
Total	97	100,0

Sumber: Data primer diolah, 2019

Distribusi jumlah pendapatan (X_1) pengandara ojek di Kabupaten Manokwari lebih dominan pada Rp.4.000.000-Rp.6.000.000. Hal ini menggambarkan bahwa setiap pengendara ojek memiliki pencarian penumpang yang berbeda atau bervariasi misalnya walaupun jam kerja yang tinggi tetapi hanya termaksud ojek pangkalan maka, penumpang yang diperoleh pun hanya terbatas. Berbeda hal dengan ojek yang berkeliling untuk mencari penumpang. Distribusi variabel lama pendidikan (X_2) yang dominan pada pekerja ojek adalah SD

sebanyak 38 responden dan terendah pada tingkat >D3 sebanyak 1 responden. Dilihat bahwa pada tingkat pendidikan SD lebih dominan dikarenakan untuk memasuki tenaga kerja ini seseorang tidak diperlukan kualifikasi penting ataupun persyaratan akademik lainnya. Bahkan seseorang yang tidak tamat sekolah dasar juga dapat bekerja pada tenaga kerja ini. Distribusi variabel kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X_3) menunjukkan bahwa pengendara ojek di Kabupaten Manokwari dominan mendapatkan kemudahan dalam memperoleh kendaraan (sepeda motor) untuk bekerja sebagai ojek. Hal ini menggambarkan bahwa dengan modal kecil ataupun dengan sewa motor mereka sudah dapat bekerja untuk memenuhi kebutuhan mereka. Secara teoritis apabila mendapatkan kemudahan memperoleh kendaraan pribadi maka jumlah jam kerja bertambah. Distribusi variabel kecelakaan kerja (X_4) menunjukkan bahwa pekerja ojek di Kabupaten Manokwari paling dominan pernah mengalami kecelakaan kerja yaitu sebanyak 60 responden dikarenakan semakin tinggi jam kerja semakin rentan pula terjadi resiko kecelakaan baik mengalami kecelakaan sepeda motor maupun tindakan kriminalitas yang banyak tertuju pada pengendara ojek.

Uji Statistik (Pengujian Hipotesis)

Uji Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk menguji apakah semua variabel independen secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel dependen (Ghozali, 2011). Ketentuan diterima atau ditolaknya hipotesis yaitu:

1. Jika nilai signifikan $>0,05$ maka hipotesis ditolak (koefisien regresi tidak signifikan).
2. Jika nilai signifikan $<0,05$ maka hipotesis diterima (koefisien regresi signifikan).

Tabel 7. Uji Simultan (Uji F)

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F hitung	F tabel	Sig.
Regression	5,593	4	1,398	340,967	2,01	0,000^b
Residual	0,369	90	0,004			
Total	5,962	94				

Sumber: Data primer diolah dengan SPSS

Dari hasil uji F menunjukkan nilai F_{hitung} sebesar 340,967 dan F_{tabel} sebesar 2,01 dengan signifikansi sebesar 0,000. Oleh karena itu F_{hitung} ($340,967 > 2,01$), dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$), maka H_0 di tolak dan H_1 diterima yang berarti jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, kecelakaan kerja secara bersama-sama berpengaruh terhadap curahan jam kerja pengendara ojek.

Uji Parsial (Uji T)

Uji t digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen secara parsial berpengaruh terhadap variabel dependen. Tingkat signifikan yang digunakan adalah 0,05 hasil uji t yang dilihat dari hasil regresi pada tabel 8. Variabel pendapatan (X_1) terhadap jam kerja (Y), variabel pendapatan (X_1) mempunyai t_{hitung} sebesar 36,237 dan nilai t_{tabel} adalah 2,367. Dengan demikian maka $t_{hitung} > t_{tabel}$ $36,237 > 2,367$ dan signifikan $0,000 < 0,05$ ini berarti H_0 diterima dan H_1 ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial variabel pendapatan (X_1) positif dan berpengaruh signifikan terhadap curahan jam kerja pengendara ojek (Y). Variabel lama pendidikan (X_2) terhadap jam kerja (Y), variabel tingkat pendidikan (X_2) mempunyai t_{hitung} sebesar -1,481 dan nilai t_{tabel} adalah 2.367. Dengan demikian maka $t_{hitung} < t_{tabel}$ $-1,481 < 2,367$ dan signifikan $0,142 > 0,05$ ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial variabel tingkat pendidikan (X_2) negatif dan tidak berpengaruh signifikan terhadap curahan jam kerja pengendara ojek (Y).

Tabel 8. Analisis Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-1,782	0,010		-16,153	0,000
Pendapatan (Lag X_1)	0,671	0,019	0,963	36,237	0,000
Tingkat Pendidikan (Lag X_2)	-0,004	0,003	-0,039	-1,481	0,142
Kemudahan Memperoleh Kendaraan Pribadi (Lag X_3)	-0,023	0,012	-0,007	-0,247	0,806
Kecelakaan Kerja (Lag X_4)	0,012	0,012	0,025	0,937	0,351

Sumber: Data primer diolah dengan SPSS

Variabel kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X_3) terhadap jam kerja (Y), variabel kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X_3) mempunyai t_{hitung} sebesar -0,247 dan nilai t_{tabel} adalah 2.367. Dengan demikian maka $t_{hitung} < t_{tabel}$ $-0,247 < 2,367$ dan signifikan $0,806 > 0,05$ ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial variabel kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X_3) negatif dan berpengaruh tidak signifikan terhadap curahan jam kerja pengendara ojek (Y). Variabel kecelakaan kerja (X_4) terhadap jam kerja (Y), variabel kecelakaan kerja (X_4) mempunyai t_{hitung} sebesar 0,937 dan nilai t_{tabel} adalah 2.367. Dengan demikian maka $t_{hitung} < t_{tabel}$ $0,937 < 2,367$ dan signifikan $0,351 > 0,05$ ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa secara parsial variabel kecelakaan kerja (X_4) positif dan tidak berpengaruh signifikan terhadap curahan jam kerja pengendara ojek (Y).

Uji Koefisien Determinasi (R^2)

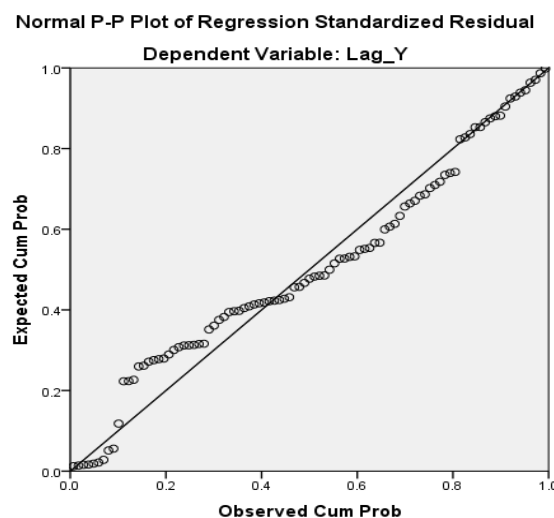
Koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen (Ghozali, 2011). Hasil uji SPSS

menunjukkan R Square sebesar 0,938 atau 93,8% variabel dependen yaitu jam kerja dapat dijelaskan oleh variabel independennya yaitu jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, kecelakaan kerja, sedangkan 6,2% dijelaskan oleh variabel lain.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Pada uji normalitas, jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, maka regresi memenuhi asumsi normalitas. Hasil pengolahan data menunjukkan data terdistribusi secara normal dan tidak terjadi penyimpangan. Hal ini dapat dilihat dengan sebaran data yang menyebar disekitar garis diagonal pada “*Normal P-P Plot Of Regresion Standardized Residual*” sesuai gambar 2 dimana titik-titik mengikuti arah garis diagonal. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa model regresi dalam penelitian ini terdistribusi normal.



Gambar 2. Uji Normal P-P Plot Of Regresion Standardized Residual

Sumber: Data primer diolah dengan SPSS

Uji Multikolonearitas

Uji multikolonearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya kolerasi variabel bebas (independen). Pengujian multikolonearitas dapat dilihat dengan menggunakan *Tolerance Value* atau *Variance Inflation Factor (VIF)*. *Tolerance* mengukur variabilitas variabel independen yang terpilih tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Nilai yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolonearitas adalah nilai

Tolerance <0,10 atau sama dengan nilai *VIF*>10 (Ghozali, 2011). Sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak terdapat masalah *Problem Multikolonearitas*.

Tabel 9. Uji Multikolonearitas
Coefficients^a

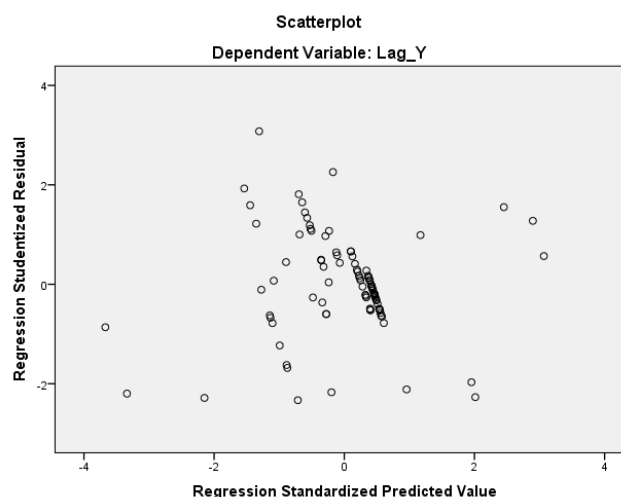
Model	Collienearity Statistics	
	Tolerance	VIF
(Costant)		
Pendapatan	0,975	1,026
Tingkat pendidikan	0,971	1,030
Kemudahan memperoleh kendaraan pribadi	0,978	1,022
Kecelakaan kerja	0,985	1,015

Sumber: Data primer diolah dengan SPSS

Berdasarkan hasil pengujian multikolonearitas pada tabel 9 dapat diketahui bahwa *VIF* <10, dan nilai *tolerance* >0,10 maka tidak terjadi multikolonearitas. Dengan demikian dikatakan bahwa variabel independen tidak terjadi multikolonearitas sehingga model tersebut telah memenuhi syarat uji asumsi klasik dalam analisis regresi.

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Apabila varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap maka akan disebut sebagai heteroskedastisitas, dan sebaliknya, untuk pengujian ini ada dan tidaknya gejala heteroskedastisitas yaitu memakai metode grafik dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada scatterplot dari variabel dependen.



Gambar 3. Uji Heteroskedastisitas

Sumber: Data primer setelah diolah dengan SPSS

Dari hasil analisis SPSS diatas dapat diketahui bahwa titik-titik yang menyebar secara acak maupun dibawah angka nol, pada sumbu Y serta tidak membentuk pola atau kecenderungan tertentu pada diagram plot, sehingga dapat dikatakan tidak terjadi adanya

heterokedastisitas dan model regresi tersebut dapat digunakan untuk mengukur jumlah jam kerja.

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi digunakan untuk mengetahui ada tidaknya penyimpangan asumsi klasik autokorelasi, yaitu korelasi antara residual satu pengamatan dengan pengamatan lain pada model regresi. Pengujian ini menggunakan Durbin Watson. Berdasarkan hasil uji Autokorelasi menggunakan metode *Cochrane-Orcutt* mendapatkann, nilai DW 1,816 nilai dL dan dU didapat dengan melihat dari tabel Durbin-Watson dengan n=97 dan k=4 nilai dL sebesar 1,5847 dan nilai dU sebesar 1,7560 oleh karena itu DW 1,693 lebih kecil dari batas atas dU 1,7560 dan kurang dari 4-1,7560 ($dU < DW < 4-dU$ atau $1,7560 > 1,816 < 2,244$) maka dikatakan bahwa model regresi ini terbebas dari kesalahan pengganggu atau autokorelasi.

Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi berganda adalah analisis untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih, juga menunjukkan arah hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen (Ghozali, 2006). Dari tabel 8 diperoleh hasil analisis regresi, apabila ditulis dalam bentuk persamaan regresi linear berganda adalah sebagai berikut:

$$\text{LagY} = -1,782 + 0,671\text{LagX}_1 - 0,004\text{LagX}_2 - 0,023\text{LagX}_3 + 0,012\text{LagX}_4 + e$$

Keterangan:

Y = Jam Kerja (Ratusan Jam/bulan)

a = Konstanta

X₁ = Jumlah pendapatan (Juta Rupiah/bulan)

X₂ = Lama Pendidikan (Tahun)

X₃ = Kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (1 jika responden memiliki kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan 0 berarti responden tidak memiliki kemudahan kendaraan pribadi).

X₄ = Kecelakaan Kerja (1 jika responden tidak pernah mengalami kecelakaan dan dihitung 0 apabila responden pernah mengalami kecelakaan).

Dari persamaan regresi linear pada tabel 8 dapat diketahui bahwa nilai koefisien sebesar -1,782 dan memiliki arti bahwa jika jumlah pendapatan (X₁), lama pendidikan (X₂), kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X₃), kecelakaan kerja (X₄) nilainya adalah nol, maka Jam kerja nilainya adalah -178,2 jam/bulan. Variabel faktor pendapatan berpengaruh positif dan signifikan dalam mempengaruhi perubahan variasi jumlah jam kerja pengendara ojek di Kabupaten Manokwari. Adapun nilai koefisien regresi jumlah pendapatan (X₁) sebesar 0,671. Selanjutnya, dengan melihat tingkat signifikan sebesar $0,000 < 0,05$ yang

artinya bahwa setiap peningkatan pendapatan responden sebesar Rp. 1.000.000 maka akan menambah jam kerja pengendara ojek sebesar 67,1 jam per bulan.

Variabel lama Pendidikan (X_2) berpengaruh negatif dan tidak signifikan dalam mempengaruhi perubahan variasi jumlah jam kerja pengendara ojek di Kabupaten Manokwari. Adapun nilai koefisien regresi variabel tingkat pendidikan (X_2) sebesar -0,004. Selanjutnya, dengan melihat tingkat signifikan sebesar $0,142 > 0,05$ berarti bahwa setiap penambahan lama pendidikan selama 1 tahun akan mengurangi jumlah jam kerja pengendara ojek sebesar 4 jam per bulan.

Kemudahan Memperoleh Kendaraan Pribadi (X_3) berpengaruh negatif dan tidak signifikan dalam mempengaruhi perubahan variasi jumlah jam kerja pengendara ojek di Kabupaten Manokwari. Adapun nilai koefisien regresi variabel sebesar -0,023. Selanjutnya, dengan melihat tingkat signifikan sebesar $0,806 > 0,05$ berarti bahwa jika ada kemudahan memperoleh kendaraan pribadi maka akan mengurangi jumlah jam kerja pengendara ojek sebesar 2,3 jam per bulan.

Kecelakaan Kerja (X_4) berpengaruh positif dan tidak signifikan dalam mempengaruhi perubahan variasi jumlah jam kerja tenaga kerja ojek di Kabupaten Manokwari. Adapun nilai koefisien regresi variabel sebesar 0,012 dengan tingkat signifikan $0,351 > 0,05$. Hal ini berarti jika tidak pernah terjadi kecelakaan kerja maka akan menambah jumlah jam kerja pengendara ojek sebesar 1,2 jam per bulan.

Interpretasi Hasil

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis dengan menggunakan uji t menunjukkan bahwa variabel jumlah pendapatan memiliki pengaruh positif dan berpengaruh signifikan terhadap jam kerja hal tersebut ditandai dengan nilai koefisien regresinya sebesar 0,671. Secara teoritis terdapat hubungan yang erat antara jumlah jam kerja dan upah, karena kenaikan tingkat upah akan menghasilkan harga waktu sehingga orang cenderung menambah jam kerja untuk mendapatkan upah yang lebih besar (Bellante & Jackson, 1990).

Variabel lama pendidikan memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap jam kerja hal tersebut ditandai dengan nilai koefisien regresinya sebesar -0,004. Hal ini sejalan dengan penelitian Effendy (2013), tingkat pendidikan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap jumlah jam kerja. Semakin tinggi pendidikannya seharusnya lebih membuka peluang kepada tenaga kerja untuk bekerja walaupun jumlahnya sedikit. Namun kenyataan sebaliknya, tinggi rendahnya pendidikan bukan masalah terhadap pengendara ojek di Kabupaten Manokwari.

Selanjutnya, variabel kemudahan memperoleh kendaraan pribadi hubungannya negatif dan tidak signifikan terhadap jam kerja hal tersebut ditandai dengan nilai koefisien regresinya sebesar -0,023. Secara teoritis apabila mendapatkan kemudahan memperoleh kendaraan pribadi maka jumlah jam kerja bertambah. Namun kendala dalam mendapatkan kendaraan pribadi dalam bekerja, atau bukan masalah bagi pengendara ojek terhadap curahan jam kerja mereka. Variabel kecelakaan kerja memiliki hasil positif dan tidak signifikan terhadap jam kerja hal tersebut ditandai dengan nilai koefisien regresinya sebesar 0,012. Secara teoritis semakin rendah tingkat resiko kecelakaan akan menambah jumlah jam kerja pengendara ojek. Namun kecelakaan kerja bagi pengendara ojek tidak menjadi kendala bagi curahan jam kerja mereka.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah dilakukan pada Bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan mengenai pengaruh jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, dan kecelakaan kerja terhadap curahan jam kerja pengendara ojek di Kabupaten Manokwari. Secara simultan bahwa variabel jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi, kecelakaan kerja secara bersama-sama berpengaruh terhadap curahan jam kerja. Hasil uji parsial menunjukkan bahwa variabel jumlah pendapatan (X_1), berpengaruh signifikan terhadap jam kerja (Y), sedangkan variabel lama pendidikan (X_2), kemudahan memperoleh kendaraan pribadi (X_3) dan kecelakaan kerja (X_4) tidak berpengaruh signifikan terhadap curahan jam kerja (Y) pengendara ojek di Kabupaten Manokwari. 93,8% variasi variabel dependen yaitu jam kerja dapat dijelaskan oleh variasi variabel independennya yaitu jumlah pendapatan, lama pendidikan, kemudahan memperoleh kendaraan pribadi dan kecelakaan kerja, sedangkan 6,2% sisanya dijelaskan oleh variasi variabel lain yang tidak termasuk dalam model regresi.

REFERENSI

- Anonimous. (1997). *Perencanaan Angkutan Umum*. Jakarta.
- Bellante, & Jackson. (1990). *Ekonomi Ketenagakerjaan*. Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Bintarto. (1996). *Tenaga Kerja dalam Pembangunan*. Jakarta: LP3ES.
- Effendy, T. P. (2013). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penawaran Tenaga Kerja Sektor Informal Di Kota Manado*. Universitas Hasanudin.
- Fajariah. (2017). *Analisis Permintaan Jasa Ojek Online Di Kota Makassar*. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Ghozali. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 19*. Semarang: Badan Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
- Ghozali. (2013). *Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro.
- Grossmann, M. (1999). *The Human Capital Model of The Demand for Health*. Cambridge:

- National Bureau of Economic Research.
- Kamaludin. (2003). *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Khakim, R. (2016). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang)*. Universitas Muhammadiyah, Semarang. Retrieved from <http://lib.unimus.ac.id/>
- Layard. (1978). *Micro Economic Theory*. Mc. Graw Hill Book Company.
- Nasution. (2008). *Manajemen Transportasi (Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nawawi. (2001). *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Rasmawati. (2012). *Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Jam Kerja Wanita di Kota Makassar*. Universitas Hasanuddin. Retrieved from <http://repository.unhas.ac.id/handle/123456789/2254>
- Sumarsono, S. (2009). *Ekonomi Sumber Daya Manusia Teori dan Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu.