

**PEMODELAN INTERAKSI AKTIVITAS PASANGAN SUAMI ISTRI PEMILIK KENDARAAN PRIBADI
(Studi Kasus: Kecamatan Pedurungan)**

Shofa Fauzia¹ dan Okto Risdianto Manullang²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro
email : shofaf71@gmail.com

Abstrak: Rumah tangga merupakan kumpulan individu yang mendiami dalam satu rumah dengan variasi aktivitas untuk tiap-tiap individunya. Dengan berumah tangga maka secara tidak langsung kegiatan tiap-tiap individu akan saling bergantung dan dapat mempengaruhi keputusan perjalanan tiap individunya. Individu dalam rumah tangga yang memiliki aktivitas paling tinggi tingkatannya yaitu pasangan suami istri. Untuk menunjang pergerakan perjalanan mereka, mereka membutuhkan moda transportasi dengan aksesibilitas yang tinggi. Pada tingkat rumah tangga moda transportasi yang digunakan adalah angkutan umum penumpang (AUP). Dugaan sementara pelayanan angkutan umum penumpang (AUP) yang berada di Kecamatan Pedurungan masih belum cukup untuk memenuhi permintaan pergerakan masyarakat. Sehingga, pada rumah tangga beralih menggunakan moda transportasi kendaraan pribadi. Kendaraan pribadi berupa sepeda motor dan mobil dipilih karena dianggap mampu untuk melayani pergerakan perjalanan berbasis aktivitas pasangan suami istri. Maka, peneliti perlu melakukan studi dengan pertanyaan penelitian (Research Question), yaitu **"Bagaimana model interaksi aktivitas pasangan suami istri pemilik kendaraan pribadi di Kecamatan Pedurungan?"**. Penelitian ini akan menguji beberapa hipotesis hubungan variabel yang dikembangkan dari studi teoritis dan empiris. Metode statistik AMOS 16.0 digunakan untuk menilai hubungan signifikansi antar variabel. Hasil penelitian ini adalah hubungan nilai signifikansi antara variabel endogen dan eksogen terhadap faktor hambatan ayah, aksesibilitas ayah, hambatan ibu, dan aksesibilitas ibu. Penelitian ini memberikan beberapa rekomendasi sehingga diharapkan dapat dijadikan arahan bagi pemerintah untuk menyusun suatu kebijakan mengenai kepemilikan kendaraan pribadi

Kata Kunci : *Pemodelan, Interaksi Aktivitas, Structural Equation Modeling*

Abstract: The household is a collection of individuals who live in the same house with various activities for each individual. Household activities will indirectly causing a dependency of each individual activities, and will influence the decisions of each individual trip. Individuals in households with the highest activity levels are married couples. To support the movement of their journey, they need a modes of transportation with high accessibility. At the household level, the mode of transport used is the public transport of passengers (AUP). Recent estimation, public passenger transport services that located in Kecamatan Pedurungan, still not enough to meet the demands of people's movement, so the household switched to use private vehicles. Private vehicles such as motorcycles and car selected for being able to serve the movement of activity based on the travel of married couples. Thus, researchers need to conduct a study with a research question, "What kind of activity interaction model of married couples who own vehicles in Kecamatan Pedurungan?". This study will examine several hypotheses of variables relationships developed from theoretical and empirical studies. AMOS 16.0 statistical methods used to assess the significance of relationships between variables. The results from this study are the significant value of the relationship between endogenous and exogenous variables of the father's resistance factor, father's accessibility, mother's resistance, and mother's accessibility. This study gives several recommendations that are expected to be used as guidance for the government to formulate a policy regarding own vehicles.

Keywords: *Modeling, Interaction Activity, Structural Equation Modeling*

PENDAHULUAN

Kota Semarang digolongkan kedalam kota yang memiliki bentuk seperti *octopus/gurita* (Yunus, 2005). Konsekuensi dari bentuk kota ini antara lain adalah dominasi pergerakan menuju ke arah pusat kota oleh pergerakan para *commuter* dari daerah *hinterland*-nya, perkembangan daerah permukiman di daerah pinggiran yang menjadi daerah bangkitan pergerakan, serta terkonsentrasinya aktivitas ekonomi di kawasan pusat kota. Hal tersebut memperkuat fakta saat ini bahwa tingginya intensitas pergerakan masyarakat di perkotaan merupakan dampak dari tata guna lahan di perkotaan yang berkembang kearah pinggiran. Tamin (2003) menjelaskan bahwa semakin tinggi nilai lahan di pusat perkotaan sebagai basis pengembangan kegiatan ekonomi menyebabkan lahan permukiman semakin bergeser ke pinggiran kota, sedangkan tempat pekerjaan atau beraktivitas lainnya cenderung berpusat di pusat perkotaan. Hal tersebut menyebabkan seseorang akan bergerak lebih jauh dan lebih lama lagi untuk mencapai tujuannya. Semakin jauh dan semakin lamanya seseorang berada di badan jalan, maka memaksa seseorang untuk mengubah moda transportasi yang digunakannya.

Fenomena perkembangan kota ke wilayah pinggiran (*urban sprawl*) ini pun terjadi pada Kota Semarang. Kota Semarang diarahkan sebagai kota yang berbasis perdagangan dan jasa ini memiliki dampak yang cukup signifikan pada perkembangan kotanya. Potensi yang dimiliki oleh Kota Semarang mengakibatkan pertumbuhan ekonomi yang semakin pesat, terutama di pusat kota. Pusat kota saat ini menjadi padat dan memiliki nilai lahan yang cukup tinggi, sehingga mengakibatkan seseorang mulai bergerak kearah pinggiran kota. Disisi lain, proses perkembangan Kota Semarang ke wilayah pinggiran tidak diimbangi dengan kinerja pelayanan angkutan umum (AUP) yang memadai saat ini. Kondisi seperti ini berakibat terhadap adanya fenomena meningkatnya jumlah *commuter*, dimana pusat aktivitas masyarakat seperti bekerja, bersekolah, dan

belanja berada di kawasan pusat kota, sementara itu aktivitas bermukim berada di wilayah pinggiran. Sehingga, hal tersebut memaksa *commuter* untuk memanfaatkan utilitas mereka dengan memilih moda transportasi yang dapat memenuhi segala pergerakan perjalanan mereka.

Saat ini, moda transportasi yang tersedia di Kota Semarang sudah bermacam-macam jenisnya yaitu moda transportasi yang disediakan oleh pemerintah (transportasi massal) dan moda transportasi yang dimiliki secara pribadi (kendaraan pribadi). Dewasa ini, kendaraan pribadi lah yang lebih mendominasi badan-badan jalan dibandingkan transportasi massal yang tersedia. Dugaan sementara adalah moda transportasi yang berupa transportasi massal belum mampu melayani aktivitas pergerakan perjalanan seseorang secara optimal, sehingga masyarakat Kota Semarang lebih *interest* menggunakan kendaraan pribadi.

Hal tersebut didukung dengan sifat alami seseorang mengenai kepuasan dalam pemilihan suatu barang atau jasa. Seorang individu akan secara alami dalam membeli dan menentukan barang atau jasa yang menurut mereka mampu memenuhi kebutuhannya dengan baik dan optimal. Maka, tidak salah jika individu memutuskan untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada transportasi massal. Sementara itu, sistem pelayanan transportasi massal yang masih belum optimal mengakibatkan individu akan tetap pada keputusan mereka untuk menggunakan dan memiliki kendaraan pribadi.

Pengambilan keputusan dalam pemilihan kendaraan pribadi seringkali dilakukan dalam lingkup rumah tangga. Rumah tangga dalam penelitian ini yang dikaji lebih lanjut hanya aktivitas pergerakan perjalanan pada pasangan suami istri. Sebab, pada pasangan suami istri aktivitas pergerakan perjalanan yang dilakukan cukup tinggi jika dibandingkan dengan pergerakan yang dilakukan oleh anggota keluarga lainnya (anak). Hal ini berkaitan dengan fungsi produksi (pendapatan) yang dihasilkan oleh pasangan suami istri dalam rumah tangga

serta terkait dengan penggunaan utilitas (konsumsi) dari fungsi produksi tersebut (Yoon dan Goulias, 2010). Namun, tetap dilihat seberapa besar aktivitas anggota lainnya dalam rumah tangga dapat mempengaruhi aktivitas pasangan suami istri tersebut.

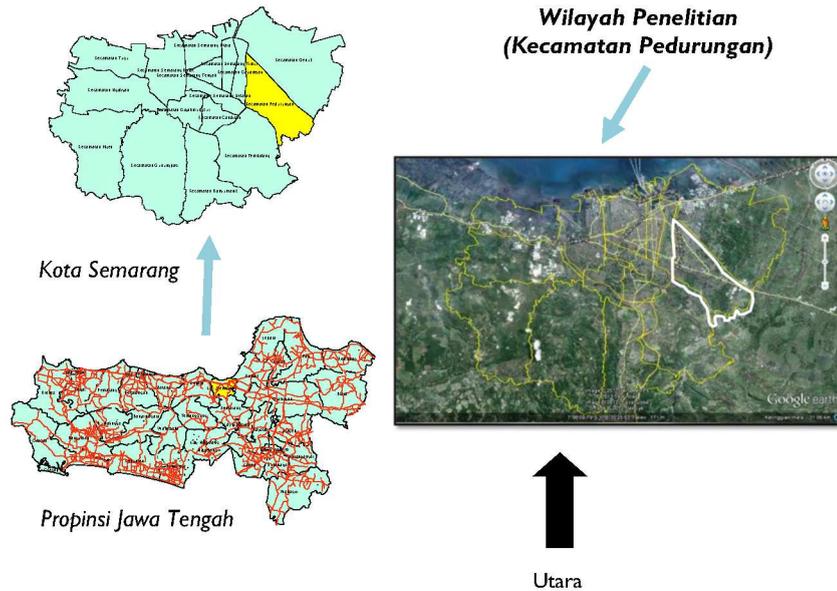
Rumah tangga terdiri dari beberapa anggota individu dan memiliki pergerakan yang berbeda-beda sehingga terjadi interaksi antar anggota keluarga yang bisa sedikit banyak mempengaruhi berjalannya aktivitas masing-masing individu. Permintaan aktivitas pergerakan perjalanan seseorang dipengaruhi oleh keinginan individu misalnya saja keinginan untuk bertahan hidup, kebutuhan sosial, serta kepuasan ego (Chapin, 1974). Pada tingkat rumah tangga, kendaraan pribadilah yang dianggap mampu untuk melayani permintaan aktivitas pergerakan perjalanan mereka. Sebab, kendaraan pribadi memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi yang dapat memenuhi kebutuhan pergerakan perjalanan individu yang setiap pergerakan individu dibatasi oleh ruang dan waktu. Rata-rata individu dalam rumah tangga di Kota Semarang berjumlah 4-5 orang (*BPS Kota Semarang, 2010*), meski begitu individu tersebut sudah dapat mempengaruhi keputusan pasangan suami istri untuk menambah jumlah kepemilikan kendaraan pribadi mereka.

Kecamatan Pedurungan merupakan salah satu kawasan pinggiran dari Kota Semarang, yang terletak pada BWK V Kota Semarang dengan fungsi utamanya sebagai permukiman, perdagangan dan jasa, serta pendidikan. Kecamatan Pedurungan memiliki karakteristik yang khas yaitu kawasan pinggiran kota yang memiliki lokasi yang cukup strategis didalam menghubungkan daerah-daerah lain di luar Kota Semarang. Kecamatan Pedurungan juga memiliki beberapa fasilitas yang mempunyai skala

pelayanan regional sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Kecamatan Pedurungan mengalami kenaikan pertumbuhan penduduk 1-2% tiap tahunnya (*BPS Kecamatan Pedurungan, 2010*).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2010) pada tahun 2007-2010 jumlah kendaraan pribadi tetap dan tidak mengalami perubahan yang cukup signifikan yaitu sepeda motor 25.413 unit mobil 3.925 unit. Namun, pada tahun 2006 menuju ke tahun 2007 jumlah kendaraan pribadi ini mengalami peningkatan jumlah unit yang sangat signifikan, untuk jumlah sepeda motor mengalami peningkatan sebesar 1.019 unit sedangkan mobil juga mengalami peningkatan sebesar 256 unit. Berdasarkan justifikasi tersebut, Kecamatan Pedurungan sesuai untuk dijadikan sebagai studi kasus dari penelitian ini. Penelitian ini akan sangat menarik untuk dikaji lebih lanjut karena dari kondisi fisik Kecamatan Pedurungan sendiri yang memiliki rata-rata jiwa 4-5 orang dengan total jumlah rumah tangga sebanyak 49.413 orang (*BPS Kecamatan Pedurungan, 2010*).

Seiring dengan hal tersebut, penelitian mengenai pemodelan interaksi aktivitas pada pasangan suami istri pemilik kendaraan pribadi di Kecamatan Pedurungan menjadi sangat menarik untuk dikaji. Penelitian ini berfokus untuk mengkaji permintaan pergerakan perjalanan yang digunakan untuk menganalisis dan memodelkan perilaku pergerakan. Pemodelan interaksi aktivitas pada pasang suami istri ini penting diterapkan sebagai representasi untuk melakukan peramalan terhadap kondisi eksisting. Sehingga, manfaat dari penelitian ini diharapkan studi ini mampu memberikan kontribusi positif terhadap pengambilan kebijakan mengenai permasalahan transportasi dalam menghadapi peningkatan kendaraan pribadi.



Sumber: Hasil Olah Data, 2012 (Gambar Kiri) dan Google Earth (Gambar Kanan)

Gambar 1
Peta Wilayah Studi Penelitian Kecamatan Pedurungan

KAJIAN LITERATUR

Perilaku konsumen merupakan sebagai tindakan yang langsung terlibat dalam mendapatkan, mengkonsumsi, dan menghabiskan produk dan jasa, termasuk proses keputusan yang mendahului dan menyusuli tindakan ini (Engel, et al, 1994:3). Perilaku konsumen juga dapat diartikan suatu sikap atau perilaku yang diperlihatkan atau yang timbul dalam mencari, membeli, menggunakan, mengevaluasi, dan menentukan atau memilih produk, jasa, dan ide-ide yang mereka harapkan dapat memenuhi kebutuhan mereka (*dalam jurnal dspace.widyatama.ac.id*). Sistem pembelian adalah suatu kegiatan pada waktu membeli barang dagangan, perusahaan terkait pada suatu syarat jual beli tertentu. Pembelian dapat dilakukan secara kredit maupun tunai dan pada umumnya dilakukan kepada beberapa supplier (Soemarso, 2002:160).

Aktivitas dapat didefinisikan sebagai perjanjian fisik dari seorang individu yang berusaha untuk memuaskan dirinya sendiri atau kebutuhan keluarga. Aktivitas dimotivasi oleh ekonomi, psikologi, dan kebutuhan sosial dari individu. Aktivitas dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, yaitu (Peter Jones,

1979): (a) Kebutuhan primer (makan, tidur, pakaian, kesehatan) ditambah dengan aktivitas yang memberikan masukan kepada kebutuhan primer (sekolah dan bekerja). (b)Kultural, sosial, dan aktivitas individu (aktivitas rekreasi).

Structural Equation Modeling (SEM) atau yang sering disebut dengan model persamaan struktural adalah teknik pemodelan yang menangani permasalahan mengenai variabel endogen, variabel eksogen, serta variabel laten yang ditetapkan sebagai kombinasi linier dari variabel-variabel yang diamati. SEM sebenarnya merupakan teknik statistik yang meliputi aspek-aspek ketegasan (*confirmatory*) dari analisis faktor, analisis jalur (*path*), analisis korelasi kanonik, dan analisis regresi yang dapat dianggap sebagai kasus khusus dalam SEM (Golob, 2003).

METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai pemodelan interaksi aktivitas pada pasangan suami istri pemilik kendaraan pribadi di Kecamatan Pedurungan menggunakan pendekatan kuantitatif berdasarkan filsafat positivistik. Dilihat dari pendekatan metode penelitian ini maka metode yang digunakan adalah metode

deskriptif kuantitatif. Penelitian kuantitatif ini di perkuat dengan adanya hipotesis, maka hipotesis yang dikembangkan pada penelitian ini adalah:

H₁ = Ada pengaruh positif antara aksesibilitas ayah terhadap hambatan ayah

H₂ = Ada pengaruh positif antara aksesibilitas ibu terhadap hambatan ayah

H₃ = Ada pengaruh positif antara hambatan ayah terhadap hambatan ibu

H₄ = Ada pengaruh positif antara aksesibilitas ibu terhadap hambatan ibu

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini ada 2 tahap yaitu observasi dan kuesioner. Teknik analisis pada penelitian ini menggunakan teknik analisis SEM (*Structural Equation Modeling*).

Teknik analisis SEM yang merupakan model stuktural yang dapat mengukur hubungan antara variabel *dependent* dan variabel *independent* sedangkan model *measurement* yang mengukur hubungan (nilai *loading*) antara variabel indikator dengan konstruk (variabel laten). SEM bermanfaat sebagai alat statistik yang sangat berguna dan menjadi keharusan untuk penelitian non-eksperimental, dimana metode untuk pengujian teori belum dikembangkan secara menyeluruh (Ramadiani, 2010). Program

(*software*) yang digunakan dalam SEM adalah AMOS (*Analysis of Moment Structure*) dan LISREL (*Linier Structural Relation*). Pada penelitian ini program (*software*) yang digunakan adalah AMOS 16.0.

Pada penelitian ini memiliki beberapa tahapan analisis, yaitu identifikasi aktivitas pasangan suami istri di Kecamatan Pedurungan, identifikasi pola pergerakan berbasis aktivitas pemilik kendaraan pribadi di Kecamatan Pedurungan, analisis kemampuan pasangan suami istri dalam kepemilikan kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil) di Kecamatan Pedurungan, dan yang terakhir yaitu analisis pengaruh interaksi aktivitas pasangan suami istri dengan alat bantu SEM.

Tahapan analisis yang terakhir dilakukan dengan cara (a) Pengembangan Model Berbasis Konsep dan Teori (b) Mengembangkan Diagram Jalur (c) Memilih Matrix Input untuk Analisis Data (d) Kemungkinan Muncul Masalah Identifikasi (e) Estimasi Parameter berdasarkan pada nilai statistik dari Chi-square, RMSEA, GFI (*Goodness of Fit Index*), AGFI (*Adjusted Goodness of Fit Index*), DF, P (*Probability*), (f) Uji Reliabilitas dan *Variance Extract*, serta (g) Identifikasi dan Modifikasi Model.

TABEL 1
INDEKS GOODNESS-OF-FIT (GOF)

Sumber: Santoso, 2007

Indeks Goodness-of-fit	Kriteria
Likelihood-Ratio Chi Square (χ^2)	Perkiraan nilai terkecil
P-Value	≤ 0,05
RMSEA	≤ 0,08
GFI	≥ 0,90
AGFI	≥ 0,90
DF	≤ 2,00

Hasil Pembahasan

Identifikasi aktivitas pada pasangan suami istri terdiri dari identifikasi struktur rumah tangga dan identifikasi aktivitas pasangan suami istri. Identifikasi struktur rumah tangga berfungsi sebagai alat untuk mengetahui tumbuh kembang penduduk yang

bertempat tinggal di Kecamatan Pedurungan. Struktur rumah tangga terdiri dari beberapa aspek yaitu komposisi rumah tangga, tingkat pendapatan, jenis pekerjaan, serta tingkat pendidikan pada pasangan suami istri. Berdasarkan data observasi mayoritas penduduk di Kecamatan Pedurungan memiliki

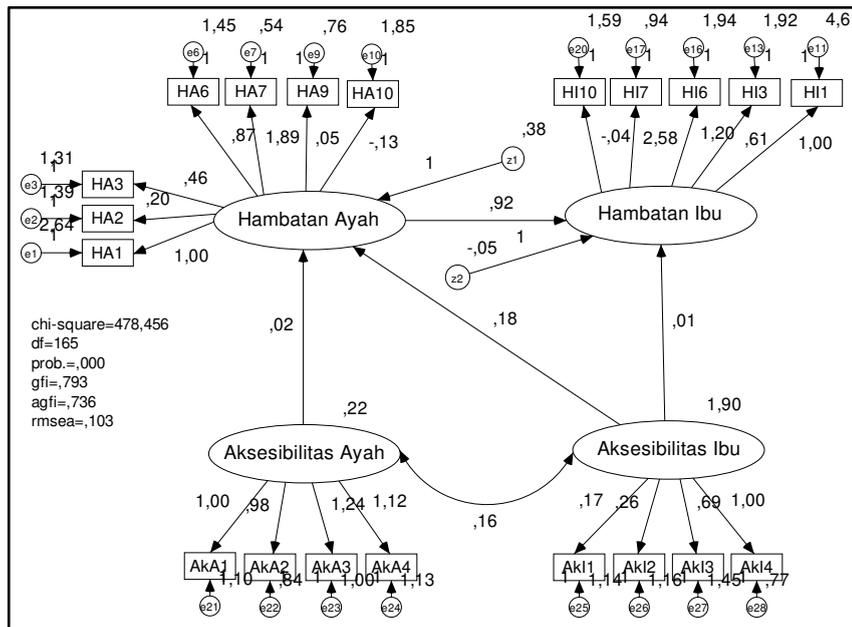
komposisi rumah tangga dengan **golongan mid-life families** dengan rentan usia antara **45-64 tahun**. Mayoritas pasangan suami istri di Kecamatan Pedurungan memiliki **tingkat pendapatan** sebesar \geq **3.500.000 (54%)** dengan jenis pekerjaan sebagai pegawai negeri sipil atau PNS (30%). Sedangkan, untuk tingkat pendidikan antara tingkat pendidikan suami dan tingkat pendidikan istri hampir sama yaitu mayoritas menempuh sampai jenjang perguruan tinggi (71%). Pada identifikasi pasangan suami istri dipengaruhi oleh maksud aktivitas dan tujuan aktivitas yang mereka lakukan. Maksud pergerakan aktivitas pada pasangan suami istri sama yaitu 56% dilakukan untuk bekerja. Tujuan atau lokasi bekerja pasangan suami istri pun sama mayoritas berada di Kecamatan Semarang Tengah yang merupakan pusat kota Semarang.

Identifikasi mengenai pergerakan pada pasangan suami istri yang berbasis aktivitas dinilai dengan menggunakan 3 indikator yaitu frekuensi pergerakan, biaya transportasi yang dikeluarkan sehari-hari, serta intensitas aktivitas pergerakan pada pasangan suami istri. Frekuensi pergerakan diukur dari waktu dan jarak yang ditempuh oleh pasangan suami istri dalam melakukan aktivitasnya. **Waktu tempuh** yang digunakan pasangan suami istri untuk menuju ke lokasi aktivitas utama yaitu **15-30 menit (57%)**. Dengan menggunakan kendaraan pribadi waktu tempuh tersebut masih relatif singkat untuk **jarak tempuh** sebesar **5,5-10 km (33%)**. **Biaya** yang dikeluarkan setiap hari dengan menggunakan kendaraan pribadi juga sangat mudah dijangkau khususnya rumah tangga dengan tingkat ekonomi menengah kebawah yaitu sebesar **Rp 4.500-Rp 10.000 (57%)**. Sedangkan untuk **intensitas aktivitas pergerakan** yang dilakukan pada pasangan suami istri diukur berdasarkan nilai CFA (*Confirmatory Factor Analysis*) dari model tersebut. Nilai CFA (*Confirmatory Factor Analysis*) dibagi menjadi beberapa tahapan, yaitu: (1) Pengembangan model berbasis konsep dan teori. (2) Membuat diagram alur (*Path Diagram*). (3) memilih matrix input untuk analisis data. (4)

khususnya bekerja **tidak dilakukan secara bersama-sama**, **81%** pasangan suami istri lebih senang jika mereka berangkat bekerja tidak bersama-sama sebab untuk menuju ke lokasi utama juga lebih cepat. Faktor-faktor inilah yang menyebabkan pasangan suami istri lebih *prefer* menggunakan kendaraan pribadi khususnya adalah sepeda motor.

Analisis kemampuan pasangan suami istri dalam memiliki kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil) dinilai berdasarkan jumlah kendaraan pribadi yang mereka miliki, bagaimana cara sistem pembelian kendaraan pribadi tersebut serta inisiator dalam pemberian kendaraan pribadi. Dari jumlah total kepemilikan kendaraan pribadi (532 unit) **44%** rumah tangga di Kecamatan Pedurungan memiliki **sepeda motor**, **15%** rumah tangga memiliki **mobil**, serta **41%** rumah tangga memiliki **kedua-duanya**. Hal tersebut membuktikan bahwa sepeda motor tetap dijadikan fungsi utama dalam melakukan aktivitas. Walaupun beberapa responden mengatakan bahwa keseharian mereka menggunakan mobil namun tetap dalam 1 rumah tangga pasti memiliki minimal 1 sepeda motor. Pada dasarnya sepeda motor memang memiliki beberapa keunggulan dibandingkan mobil. Sepeda motor lebih cepat pergerakannya dibandingkan mobil dan cara memiliki sepeda motor pun mudah. 57% kendaraan pribadi dimiliki dengan cara kredit dan 49% inisiator dalam pembelian kendaraan pribadi ini adalah suami. Namun, menurut responden dalam memiliki kendaraan pribadi, anak juga dilibatkan dalam pengambilan keputusan. Sehingga, faktor inilah yang menjadi alasan pasangan suami istri untuk menambah jumlah kendaraan pribadi mereka.

Analisis SEM (*Structural Equation Modeling*) terkait dengan kepemilikan kendaraan pribadi di Kecamatan Pedurungan Melakukan interpretasi dan memodifikasi model. (5) Analisis SEM (*Structural Equation Modeling*). (6) Identifikasi model. (7) Mengevaluasi estimasi model konseptual. (8) Uji reliabilitas dan *variance extract*. (9) Pembuktian hipotesis penelitian.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2012

Gambar 1
Output Diagram Alur

Tabel 2
Hasil Pengujian GOF Output Diagram Alur Hasil Modifikasi
Sumber: Hasil Output AMOS, 2012

Goodness of Fit (GOF) Index	Cut-off Value	Hasil Pengujian	Keterangan
Chi-square	Semakin kecil, semakin baik	478,456	
Probabilitas	≤ 0,05	0,000	Good fit
df	≤ 2	165	Poor fit
gfi	≥ 0,90	0,793	Poor fit
agfi	≥ 0,90	0,736	Poor fit
RMSEA	≤ 0,09	0,103	Poor fit

Untuk persamaan dalam model ini hanya berdasarkan nilai parameter yang memiliki *loading factor* yang tinggi. Berikut adalah notasi matematika model dalam matrik:

$$\begin{bmatrix} AkA_3 \\ AkI_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \lambda_{AkA31} & 0 \\ 0 & \lambda_{AkI32} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \xi_1 \\ \xi_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \delta_3 \\ \delta_7 \end{bmatrix} \implies \Theta_\delta = \begin{bmatrix} \sigma_{\delta_3}^2 & 0 \\ 0 & \sigma_{\delta_7}^2 \end{bmatrix}$$

$$\begin{bmatrix} HA_7 \\ HI_7 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \lambda_{HA71} & 0 \\ 0 & \lambda_{HI72} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \eta_1 \\ \eta_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \varepsilon_7 \\ \varepsilon_{12} \end{bmatrix} \implies \Theta_\varepsilon = \begin{bmatrix} \sigma_{\varepsilon_7}^2 & 0 \\ 0 & \sigma_{\varepsilon_{12}}^2 \end{bmatrix}$$

$$\begin{bmatrix} \eta_1 \\ \eta_2 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 0 & 0 \\ \beta_{11} & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \eta_1 \\ \eta_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \gamma_{11} & \gamma_{21} \\ \gamma_{22} & 0 \end{bmatrix} \begin{bmatrix} \xi_1 \\ \xi_2 \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \zeta_1 \\ \zeta_2 \end{bmatrix} \implies \Phi = \begin{bmatrix} \sigma_{\xi_1}^2 & 0 \\ \sigma_{\xi_1\xi_2} & \sigma_{\xi_2}^2 \end{bmatrix} \Psi = \begin{bmatrix} \sigma_{\zeta_1}^2 & 0 \\ 0 & \sigma_{\zeta_2}^2 \end{bmatrix}$$

Tabel 3
Hasil Uji Regression Weights Pada Full Model
 Sumber: Hasil Output AMOS, 2012

	Estimate	S.E.	C.R.	P	Label
Hambatan Ayah <--- Aksesibilitas Ayah	,022	,166	,134	,894	par_7
Hambatan Ayah <--- Aksesibilitas Ibu	,179	,066	2,702	,007	par_9
Hambatan Ibu <--- Hambatan Ayah	,921	,333	2,767	,006	par_6
Hambatan Ibu <--- Aksesibilitas Ibu	,010	,033	,292	,770	par_8

Tabel *regression weight* digunakan untuk pengujian hipotesis pada penelitian ini. Terdapat 4 hipotesis pada penelitian ini, yaitu (1) H₀: Ada pengaruh positif antara aksesibilitas ayah terhadap hambatan ayah. H₁: Aksesibilitas ayah berpengaruh positif terhadap hambatan ayah, sehingga semakin tinggi aksesibilitas ayah maka akan semakin rendah hambatan ayah. (2) H₀: Ada pengaruh positif dari aksesibilitas ibu terhadap hambatan ayah. H₁: Aksesibilitas ibu berpengaruh positif terhadap hambatan ayah,

sehingga semakin tinggi aksesibilitas ibu maka akan semakin rendah hambatan ayah. (3) H₀: Ada pengaruh positif dari hambatan ayah terhadap hambatan ibu. H₁: Hambatan ayah berpengaruh positif terhadap hambatan ibu, sehingga semakin tinggi hambatan ayah maka akan semakin tinggi pula hambatan ibu. (4) H₀: Ada pengaruh positif dari aksesibilitas ibu terhadap hambatan ibu. H₁: Aksesibilitas ibu berpengaruh positif terhadap hambatan ibu, sehingga semakin tinggi aksesibilitas ibu maka akan semakin rendah hambatan ibu.

KESIMPULAN

Berdasarkan studi mengenai Pemodelan Interaksi Aktivitas Pasangan Suami Istri Pemilik Kendaraan Pribadi di Kecamatan Pedurungan dipengaruhi oleh 4 faktor yaitu hambatan ayah, aksesibilitas ayah, hambatan ibu, dan aksesibilitas ibu. Pada penelitian ini, ada 4 kemungkinan yang mengakibatkan nilai statistik pada model kurang sesuai (*poor fit*):

- (a) Terjadinya multikolinearitas antara variabel aktivitas dan hambatan, sehingga pada modifikasi model selanjutnya variabel aktivitas tidak diteliti lebih lanjut.
- (b) Mode yang dikembangkan hanya terkonsentrasi pada pasangan suami istri, belum melibatkan anggota rumah tangga lainnya seperti anak.
- (c) Perbedaan aktivitas pada pasangan suami istri tidak diteliti lebih lanjut.
- (d) Kurangnya

jumlah responden. Penelitian ini hanya mengkritisi pergerakan pasangan suami istri untuk aktivitas sehari-hari, untuk penelitian selanjutnya dapat dibahas mengenai pergerakan pasangan suami istri dengan menggunakan kendaraan pribadi pada saat *weekend*.

DAFTAR PUSTAKA

- Engel, et al. 1994. *Perilaku Konsumen. Edisi Keenam. Jilid 1. Jakarta : Binarupa Aksara.*
- Golob, Thomas, F. 2003. *Structural Equation Modeling. California: University of California.*
- Jovicic, Goran. 2001. *Activity Based Travel Demand Modelling. Danmarks Transport Forskning.*
- Kecamatan Pedurungan Dalam Angka 2010. BPS Kota Semarang Tahun 2010
- Ramadiani. 2010. *Jurnal Informatika Mulawarman Vol 5 No. 1. Structural Equation Model Untuk Analisis Multivariate Menggunakan LISREL. FMIPA Universitas Mulawarman.*
- Santoso, Singgih. 2007. *Analisis SEM Menggunakan AMOS. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo*
- Soemarso 2002. *Akuntansi Suatu Pengantar, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.*
- Winarno, Andi. 2007. *Studi Tentang Urban Sprawl Kota Semarang Terhadap Kualitas Tegangan Listrik Studi Kasus Kelurahan Meteseh Kecamatan Tembalang. Tesis Tidak Diterbitkan Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota. Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Semarang.*