

ANALISIS KETERTARIKAN PENUMPANG TERHADAP ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN ANGLING DI KOTA TUBAN

Sugiyanto dan Cicik Nur Indah

Prodi Teknik Sipil Fakultas Teknik, Universitas Sunan Bonang
Tuban Jawa Timur

Email: irsugianto6@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh ketertarikan penumpang angkutan umum perkotaan Angling di Kota Tuban. Ketertarikan tersebut diukur menggunakan 5 variabel penelitian terdiri tarif angkutan, rute angkutan, waktu tunggu pemesanan angkutan, pelayanan sopir angkutan dan keamanan mengemudi angkutan. Hasil evaluasi *outer model* telah memenuhi hasil uji validitas dan uji reliabilitas. Uji validitas dilakukan untuk menguji apakah pertanyaan-pertanyaan yang dimuat dalam kuisioner yang diberikan pada responden adalah valid dan mampu menjelaskan variabel latennya, sedangkan pada uji reliabilitas digunakan untuk mengukur keandalan tingkat kepercayaan model yang dihasilkan pada penelitian ini. Hasil evaluasi *inner model* didapatkan angka korelasi variabel waktu tunggu pesan angkutan lingkungan merupakan variabel paling besar berpengaruh (88%), disusul keamanan mengemudi kendaraan sebesar 23% dan rute angkutan lingkungan sebesar 18%, sedangkan dari variabel lain berpengaruh paling rendah terdiri pelayanan sopir angkutan lingkungan 2% dan tarif angkutan berpengaruh menurunkan sebesar -3%.

Kata kunci: Ketertarikan, responden, *outer model* dan *inner model*.

ABSTRACT

This study aims to determine how much influence the interest of Angling urban public transport passengers in Tuban City has. The interest was measured using 5 research variables consisting of transportation fares, transportation routes, waiting time for transportation orders, transportation driver services and transportation driving safety. The results of the evaluation of the outer model have met the results of the validity and reliability tests. The validity test was conducted to test whether the questions contained in the questionnaire given to the respondents were valid and able to explain the latent variables, while the reliability test was used to measure the reliability of the confidence level of the model generated in this study. The results of the evaluation of the inner model show that the correlation number of the variable waiting time for environmental transportation messages is the most influential variable (88%), followed by vehicle driving safety by 23% and environmental transportation routes by 18%, while the other variables with the lowest influence consist of environmental transportation driver services. 2% and transportation fares have an effect on reducing by -3%.

Keywords: Interest, respondents, outer model and inner model.

PENDAHULUAN

Pada perkembangan yang dinamis saat ini adanya transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting (vital) bagi manusia baik untuk kepentingan individu maupun sosial. Pada kenyataannya, manusia memerlukan

pergerakan dari satu lokasi ke lokasi yang lain, dari berbagai asal (*origin*) menuju ke berbagai tujuan (*destination*) dalam rangka mendistribusikan produk (barang) untuk menjangkau ke lokasi-lokasi konsumen. Mobilitas tersebut dilakukan dengan berbagai

cara dan penggunaan moda transportasi, yaitu dengan berbagai pilihan meliputi transportasi baik darat, sungai, laut, atau udara.

Berkembangnya kebutuhan varian moda transportasi tak terkecuali terjadi di wilayah Kabupaten Tuban di wilayah kota sesuai dengan situasi dan kondisi terkini. Hal ini terjadi oleh karena makin bertambahnya jumlah penduduk di Kota Tuban sehingga semakin menambah banyaknya akan kebutuhan tingkat transportasi yang ada. Seperti kita ketahui bersama, adanya kegiatan perpindahan baik manusia atau barang dapat terjadi karena berbagai kepentingan, diantaranya adalah untuk kegiatan mencari nafkah (sopir dan jasa pengiriman barang), pariwisata (wisata dan tour), pelayanan dan lain sebagainya. Oleh karena itu, kegiatan perpindahan baik untuk manusia ataupun barang dituntut untuk selalu mampu melayani berbagai kepentingan yang dibutuhkan dan sifatnya akan selalu berubah baik alat transportasi ataupun asesorisnya demi memuaskan semua pihak.

Pemerintah Kabupaten Tuban melalui Badan Usaha Milik Daerah bekerjasama dengan Dinas Perhubungan pada tahun 2018 lalu meluncurkan kendaraan yang dinamakan angkutan lingkungan (angling) untuk kawasan tertentu dan wisata transportasi umum non trayek. Keberadaan angling diharapkan untuk semakin melengkapi kebutuhan transportasi umum di wilayah Kabupaten Tuban khususnya dalam pengembangan potensi pariwisata di Kota Tuban. Keunggulan angling dibanding moda transportasi lain adalah dapat menjangkau masyarakat yang tinggal di gang-gang sempit, kawasan-kawasan perumahan, bisa dipesan sesuai keinginan bahkan bisa sampai ke desa-desa dengan sistem *carter* dari dalam kota sampai luar kota.

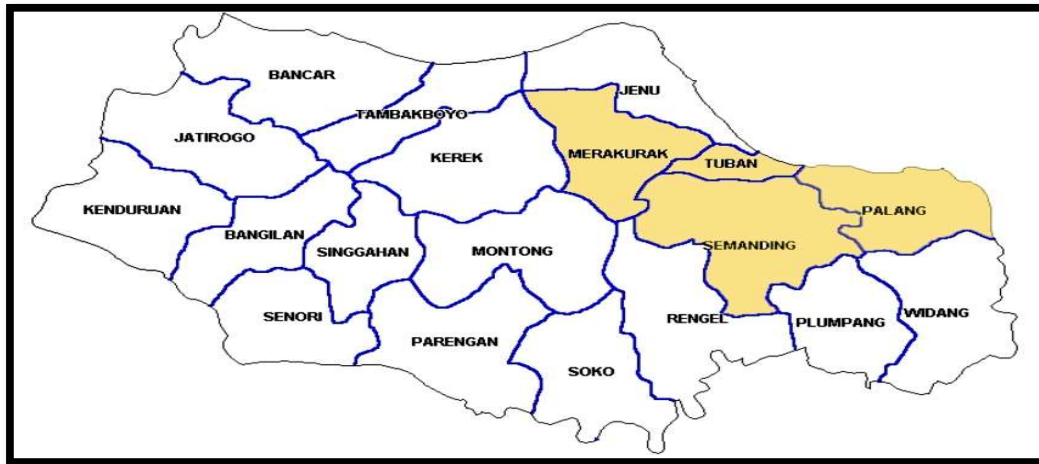
Kemunculan angkutan angling adalah jenis transportasi baru yang hadir wilayah di Kota Tuban dengan terobosan yang diinginkan adalah dapat dimanfaatkan oleh masyarakat karena sifatnya yang praktis, ekonomis, tepat guna, aman dan nyaman. Oleh karena angling sifatnya non trayek, maka arah tujuan dari para pengguna bisa sesuai pilihan dan kebutuhan tanpa harus menunggu lama di jalanan karena bisa langsung diorder dari rumah masing-masing pengguna. Berdasarkan atas

investigasi dan survei di lapangan, dapat diinformasikan bahwa para pengguna angling di dominasi oleh ibu-ibu dan para pelajar. Bahkan diantara mereka menggunakan moda transportasi tersebut dengan sistem langganan dan sistem antar jemput.

Berdasarkan atas semakin meningkatnya pertumbuhan angling yang makin berkembang dan tingkat kebutuhan masyarakat yang semakin banyak memilih menggunakan transportasi angling untuk berbagai lokasi yang dituju, maka tentu ada beberapa faktor yang mendorong (*driving force factor*) adanya ketertarikan untuk menggunakan jasa tersebut. Berkaitan adanya fenomena yang terjadi, maka dirasa perlu untuk dilakukan penelitian tentang analisis ketertarikan penumpang terhadap angkutan umum perkotaan angling di Kota Tuban.

METODE PENELITIAN

Area penelitian terdiri Kelurahan Gedongombo, Kelurahan Panyuran, Kelurahan Ronggomulyo dan Sendangharjo, Kelurahan Karang serta Desa Bogorejo. Berdasarkan atas lokasi-lokasi tersebut dapat ditunjukkan pada peta sebagai berikut ini.



Gambar 1. Peta lokasi penelitian

Metode pengumpulan data pada pelaksanaan penelitian ini dilaksanakan dengan membagikan kuisioner kepada responden. Pada peserta yang terpilih untuk menjadi responden akan diberikan sejumlah daftar pertanyaan yang terkait dengan data-data yang dapat mengukur ketertarikan penumpang atas adanya angkutan angling di wilayah yang sudah dipilih untuk pengambilan data penelitian. Untuk mendukung akurasi dalam pengambilan data dengan menggunakan skala Likert (Sugiyono, 2018). Pada skala tersebut digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi penumpang tentang pelayanan angkutan ini, dengan skala 1 sampai 5 terdiri:

- Skala 1 : Sangat tidak tertarik dengan angkutan lingkungan
- Skala 2 : Tidak tertarik dengan angkutan lingkungan
- Skala 3 : Ragu-ragu (antara tidak tertarik dengan tertarik) dengan angkutan lingkungan
- Skala 4 : Tertarik dengan angkutan lingkungan

Berdasarkan atas skala tersebut di atas digunakan untuk melakukan analisa penilaian variabel terdiri:

1. Variabel independen beserta indikator-indikator yang digunakan, meliputi:
 - a. Tarif angkutan angling (X1), yaitu jumlah nominal uang yang dibayarkan oleh pengguna dalam menggunakan jasa transportasi angkutan lingkungan, indikatornya:
 - 1) Murah, yaitu biaya jasa angkutan angling dianggap murah karena walaupun lebih dari 1 orang hanya bayar biaya 1x trip saja (TA1).
 - 2) Mudah, yaitu cara membayar dapat dengan mudah karena tidak harus menggunakan aplikasi, cukup uang *cash* saja, jadi untuk orang-orang yang GAPTEK lebih mudah terutama bagi usia 40th ke atas (TA2).
 - 3) Harga stabil, yaitu tarif yang berlaku untuk jasa layanan angling tidak naik turun, bahkan jika menjadi langganan tetap mendapatkan potongan harga (TA3).

- 4) Harga bisa ditawarkan, yaitu harga untuk menggunakan jasa angkutan lingkungan dapat ditawarkan berdasarkan kesepakatan, terutama untuk kepentingan sewa atau carter (wisata) pulang dan pergi (TA4).
- b. Rute angkutan anging (X2), yaitu area yang dapat dilalui oleh angkutan lingkungan, indikatornya:
 - 1). Fleksibel, yaitu area yang dapat ditempuh oleh angkutan lingkungan dapat menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna (RA1).
 - 2) Pengetahuan rute, yaitu sopir mempunyai pengetahuan yang baik terhadap rute (paham jalan) atau area yang dituju oleh pengguna angkutan lingkungan (RA2).
 - 3) Waktu tempuh perjalanan lebih singkat (rute terpendek), yaitu sopir mencari rute yang tercepat dan menghindari jalur lalu lintas yang rawan mengalami kemacetan (RA3).
 - 4) Jangkauan Rute, yaitu dapat melewati rute non trayek sesuai dengan keinginan pengguna jasa angkutan lingkungan, bahkan dapat gang-gang sempit, area perumahan dan wilayah lainnya (RA4)
- c. Pelayanan sopir angkutan lingkungan (X3), yaitu sikap sopan santun, sabar dan keramahan sopir angkutan lingkungan dalam melayani pengguna jasa angkutan lingkungan, indikatornya:
 - 1) Ramah, yaitu sopir melayani pengguna angkutan lingkungan dengan ramah dan tidak muka masam (PS1).
 - 2) Sopan, yaitu sopir bersikap sopan santun dalam bertutur kata maupun bersikap dalam melayani pengguna jasa angkutan lingkungan (PS2).
- 3) Daya tanggap (*responsiveness*), yaitu merupakan respon atau kesigapan sopir terhadap perubahan rute atau yang lain dari pengguna jasa angkutan lingkungan (PS3).
- 4) Sabar, yaitu sikap dari sopir angkutan angkutan lingkungan dalam melayani kebutuhan pengguna jasa angkutan lingkungan, diantaranya bisa menunggu dan membantu membawakan barang bawaan pengguna jasa angkutan lingkungan (PS4).
- d. Waktu tunggu pesan angkutan lingkungan (X4), yaitu waktu yang dibutuhkan untuk kedatangan angkutan lingkungan sesuai dengan lokasi yang dipesan oleh pengguna jasa angkutan lingkungan, indikatornya:
 - 1) Waktu kedatangan, yaitu waktu yang dibutuhkan sejak dipesan hingga kendaraan angkutan lingkungan datang ke lokasi pemesanan (WT1).
 - 2) Langsung ke lokasi, yaitu oleh karena angkutan lingkungan bersifat pribadi sehingga bisa langsung datang melayani karena tidak berhenti atau mangkal di tempat-tempat tertentu. Sopir akan langsung datang menjemput penumpang (WT2).
 - 3) Menunggu dengan santai, yaitu kemampuan angkutan lingkungan yang bisa melewati gang-gang sempit dan lokasi-lokasi perumahan, maka pemesan bisa dengan santai menunggu dengan di rumah masing-masing (WT3).

- 4) Datang langsung jalan, yaitu waktu yang dibutuhkan oleh pengguna jasa angkutan lingkungan ketika kendaraan tiba langsung jalan dan tidak perlu menunggu penumpang lainnya atau muatan penuh (WT4).
- e. Keamanan mengemudi kendaraan angkutan lingkungan (X5), yaitu cara sopir mengemudikan kendaraan angkutan lingkungan dalam rangka menimbulkan rasa aman bagi pengguna jasa angkutan lingkungan, indikatornya:
 - 1) Patuh terhadap lalu lintas, yaitu sopir angkutan selalu menaati adanya rambu lambu lalu lintas dan disiplin dalam mengemudikan kendaraan angkutan lingkungan (KM1).
 - 2) Tidak ugal-ugalan, yaitu sopir mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang sedang (biasa saja), tidak emosional dan mengatur jarak aman dengan kendaraan lainnya (KM2).
 - 3) Sikap dalam mengemudi, yaitu sikap mental sopir dalam mengemudikan kendaraan berkonsentrasi (fokus) dan tidak main-main dengan aplikasi yang tersedia dalam telpon seluler (KM3).
 - 4) Kelengkapan atribut dan surat-surat kendaraan, yaitu ketersediaan kelengkapan atribut kendaraan angkutan lingkungan beserta surat-surat yang harus dipenuhi semacam STNK, buku kir dan lain sebagainya (KM4).
2. Variabel dependen, yaitu ketertarikan penumpang terhadap angkutan lingkungan diukur berdasarkan indikator berikut ini:
 - a. Keinginan untuk menggunakan jasa angkutan lingkungan, yaitu timbul niat ingin menggunakan jasa angkutan lingkungan (K1).
 - b. Kemungkinan menggunakan jasa angkutan lingkungan, yaitu mencari informasi tentang angkutan lingkungan dan pada suatu saat tertarik untuk menggunakannya (K2).
 - c. *Repeat order*, yaitu pengguna jasa angkutan lingkungan dapat beberapa kali dalam memenuhi kebutuhannya menggunakan jasa angkutan lingkungan (K3).
 - d. Gethok tular, yaitu para pengguna jasa angkutan merasa terbantu dan bisa menikmatinya sehingga memberitahukan kepada orang lain untuk bisa menggunakan jasa angkutan tersebut (K4).

Pada penelitian ini di lokasi yang menjadi area yang sudah terpilih ditentukan kriteria responden, terdiri:

 1. Jenis kelamin perempuan
 2. Umur 30-60 tahun
 3. Tempat tinggal di wilayah Kota Tuban
 4. Pendidikan terendah SMK/MA/SMA
 5. Pengguna angkutan lingkungan

Dalam Solimun dan Nurjannah (2017) dinyatakan bahwa untuk dapat memenuhi kaidah-kaidah dalam penentuan jumlah *sample*, maka dapat digunakan perhitungan kebutuhan sample seperti di bawah ini:

$$\text{Jumlah sampel (M)} = 50 + 8 (n)$$

Dimana:

n : Jumlah variabel yang diteliti

M : Jumlah sampel variabel.

Dengan demikian karena variabel yang diteliti terdiri 6 variabel, maka hasil

perhitungan dapat dilihat seperti di bawah ini:

$$\text{Jumlah sample (M)} = 50 + 8 (6) = 98$$

Berdasarkan distribusi tempat tinggal responden di Kelurahan Gedongombo, Kelurahan Panyuran, Kelurahan Ronggomulyo, Kelurahan Karang, Kelurahan Sendangharjo, dan Desa Bogorejo ditentukan jumlah 16-17 responden per Kelurahan atau Desa sehingga jumlah *sample* yang dibutuhkan 100 responden.

Analisis data yang digunakan untuk mengukur ketertarikan penumpang terhadap angkutan umum perkotaan angkutan lingkungan di Kota Tuban adalah terdiri dari:

1. Metode analisis deskriptif
Untuk keperluan metode analisis ini digunakan *software* komputer *microsoft excel* untuk proses input ke dalam tabulasi data, menghitung jumlah,

menentukan besarnya nilai rata-rata dan lainnya.

2. Metode analisis kuantitatif
Metode analisis kuantitatif ini menggunakan *partial least square (PLS)* dengan aplikasi program *software SmartPLS 6.0*, yang sangat cocok untuk melakukan analisa multivariat pengaruh variable bebas terhadap variabel terikatnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Responden Penelitian

Berdasarkan informasi yang dihimpun dari responden didapatkan karakteristik responden, terdiri usia, tingkat pendidikan, jenis kelamin dan jenis pekerjaan; seperti dapat diamati pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Karakteristik responden

No	Data responden	Karakteristik responden	Jumlah	Prosentase
1	Usia	16-19 Tahun	5 Orang	5%
2		20-25 Tahun	15 Orang	15%
3		26-30 Tahun	14 Orang	14%
4		31-35 Tahun	16 Orang	16%
5		36-40 Tahun	14 Orang	14%
6		> 40 Tahun	36 Orang	36%
Total			100 Orang	100%
1	Tingkat Pendidikan	SD	4 Orang	4%
2		SMP	24 Orang	24%

3		SMA	62 Orang	62%
4		S1	10 Orang	10%
Total			100 Orang	100%
1	Jenis Kelamin	Laki-laki	32 Orang	32%
2		Perempuan	68 Orang	68%
Total			100 Orang	100%
1	Jenis Pekerjaan	Pelajar	6 orang	6%
2		Mahasiswa	6 orang	6%
3		Karyawan Swasta	30 orang	30%
4		Wirausaha	5 orang	5%
5		PNS	4 orang	4%
6		Ibu Rumah Tangga	49 orang	49%
Total			100 Orang	100%

Sumber: Data diolah (2021)

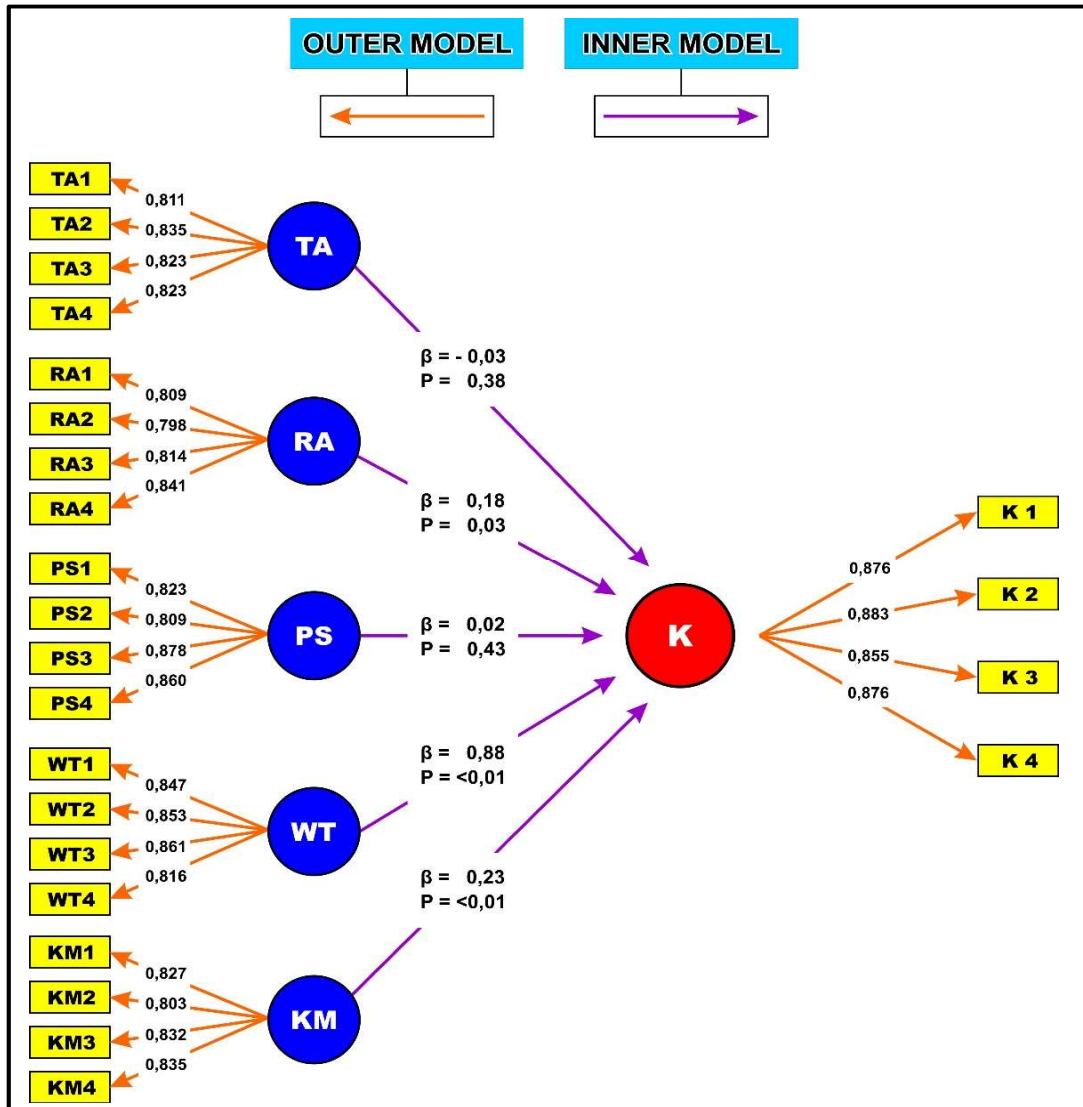
Berdasarkan atas informasi pada Tabel 1 di atas, maka karakteristik responden dapat dijelaskan usia terbanyak pada umur diatas > 40 tahun 62%, tingkat pendidikan terbanyak SMA 62%, jenis kelamin terbanyak perempuan 68% dan jenis pekerjaan terbanyak ibu rumah tangga 49%.

2. Analisis Data dan Permodelan

Ghozali (2014) menjelaskan bahwa metode *Partial Least Square (PLS)* adalah teknik analisis semua variabel (*multivariable*) yang dapat digunakan untuk mendeskripsikan keterkaitan

hubungan linear secara simultan variabel-variabel pengamatan, yang dinamakan variabel laten terdiri dari variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas terdiri tarif, rute, pelayanan sopir, waktu tunggu pesan, dan keamanan mengemudi; sedangkan sebagai variabel terikat adalah ketertarikan penumpang terhadap angkutan lingkungan.

Berdasarkan keterlibatan variabel laten yang digunakan dapat dilakukan analisis jalur (diagram blok) untuk menempatkan kedudukan variabel bebas dengan variabel terikatnya, seperti dapat diamati pada Gambar 2 di bawah ini:



Gambar 2. Model penelitian *output smart PLS*

Lebih lanjut, pada pembahasan hasil olah data dengan menggunakan metode *software* akan dapat dievaluasi model yang terbentuk, terdiri dari *outer model* (model pengukuran), yaitu menjelaskan hubungan (korelasi) antara indikator dengan konstruksya dan *inner model* (model struktural), yaitu menjelaskan hubungan antara *variable* bebas dengan variabel terikatnya.

3. Evaluasi *Outer Model* (Model Pengukuran)

Dalam Ghazali (2014) dijelaskan bahwa *outer model* sering disebut *outer relation* atau *measurement model* digambarkan adanya hubungan pada setiap indikator dengan variabel latennya. Pada model ini disebut juga model pengukuran,

yaitu mengukur kedalaman hubungan (korelasi) antara indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian dengan variabel yang digunakan. Dengan mendapatkan angka korelasi yang cukup (*outer loading*), maka akan dapat dihasilkan tentang bagaimana indikator yang digunakan sudah memadai atau tidak untuk digunakan mengukur variabel penelitian (konstruk).

Ghozali (2014) menjelaskan bahwa pada *outer model* dijelaskan hubungan antara indikator konstruk dengan variabel latennya. Dalam hubungan tersebut, dapat dievaluasi berdasarkan nilai korelasi yang ditunjukkan dengan nilai *loading factor* atau *outer model* atas indikator konstruk dalam mengkonstruk variabel latennya. Dari nilai *output loading factor* yang semuanya $> 0,5$ dapat dikatakan memiliki *convergent validity* yang bagus. Adapun berdasarkan tinjauan angka *cross-loading* dapat dinyatakan indikator-indikator yang digunakan memiliki *discriminant validity* yang bagus juga. Hal ini dapat diidentifikasi berdasarkan nilai korelasi indikator terhadap konstraknya merupakan angka yang tertinggi dibandingkan angka korelasi

indikator dengan konstruk lainnya. Dari nilai *loading factor* dapat diuji kemampuan indikator konstruk dalam menjelaskan variabel latennya. Oleh karena itu, pada evaluasi model ini melibatkan pengujian yang terdiri dari uji validitas dan uji reabilitas seperti diuraikan sebagai berikut ini:

1. Uji Validitas

Pada uji ini dilakukan untuk menguji apakah pertanyaan-pertanyaan yang dimuat dalam kuisioner yang diberikan pada responden adalah valid dan mampu menjelaskan variabel latennya. Dalam melakukan uji validitas, maka ditentukan oleh 2 (dua) hal berikut ini:

a. *Convergent Validity*

Hasil uji validitas indikator dalam penelitian ini memiliki angka *loading factor* yang dapat digunakan untuk memvalidasi konstruk latennya. Dalam penelitian ini terdapat 6 konstruk laten dengan jumlah indikator sebanyak 24 indikator dengan menggunakan skala likert dengan penilaian interval 1 sampai 5. Berdasarkan hasil pengujian nilai *loading factor* dapat dilihat pada Tabel 2 berikut ini:

Tabel 2. Pengujian nilai *loading factor*

Variabel		Indikator	<i>Loading Factor</i>
Tarif Angkutan Angling (X1)	TA 1	Biaya jasa angkutan angling dianggap murah karena walaupun lebih dari 1 orang hanya bayar biaya 1x trip saja	0.811
	TA 2	Cara membayar tidak harus menggunakan aplikasi, cukup uang cash saja, jadi untuk orang-orang yang GAPTEK lebih mudah terutama bagi usia 40th ke atas	0.835
	TA 3	Tarif yang berlaku untuk jasa layanan angling tidak naik turun, bahkan jika menjadi langganan tetap mendapatkan potongan harga	0.823
	TA 4	Harga untuk menggunakan jasa angkutan lingkungan dapat ditawarkan berdasarkan kesepakatan, terutama untuk kepentingan sewa atau carter (wisata) pulang dan pergi	0.823

Rute Angkutan Angling (X2)	RA 1	Area yang ditempuh oleh angkutan lingkungan cukup fleksibel dapat menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna	0.809
	RA 2	Sopir mempunyai pengetahuan yang baik terhadap rute (paham jalan) atau area yang dituju oleh pengguna angkutan lingkungan	0.798
	RA 3	Waktu tempuh perjalanan lebih singkat (rute terpendek) mencari rute yang rawan kemacetan	0.814
	RA 4	Jangkauan Rute dapat melewati rute non trayek sesuai dengan keinginan pengguna jasa angkutan lingkungan, bahkan dapat gang – gang sempit, area perumahan dan wilayah lainnya	0.841
Pelayanan Sopir Angkutan Lingkungan (X3)	PS 1	Sopir melayani pengguna angkutan lingkungan dengan ramah dan tidak muka masam	0.823
	PS 2	sopir bersikap sopan santun dalam bertutur kata maupun bersikap dalam melayani pengguna jasa angkutan lingkungan	0.809
	PS 3	Daya tanggap (<i>responsiveness</i>) atau kesigapan sopir terhadap perubahan rute atau yang lain dari pengguna jasa angkutan lingkungan	0.878
	PS 4	Sikap sopir angkutan lingkungan dalam melayani kebutuhan pengguna jasa angkutan lingkungan cukup sabar, diantaranya bisa menunggu dan membantu membawakan barang bawaan pengguna jasa angkutan lingkungan	0.860
Waktu Tunggu Pesan Angkutan Lingkungan (X4)	WT 1	Waktu kedatangan yang dibutuhkan sejak dipesan hingga kendaraan angkutan lingkungan datang ke lokasi pemesan	0.847
	WT 2	Angkutan lingkungan bersifat pribadi sehingga bisa langsung datang melayani karena tidak berhenti atau mangkal di tempat-tempat tertentu. Sopir akan langsung datang menjemput penumpang	0.853
	WT 3	Kemampuan angkutan lingkungan yang bisa melewati gang-gang sempit dan lokasi-lokasi perumahan, maka pemesan bisa dengan santai menunggu dengan di rumah masing-masing	0.861
	WT 4	Waktu yang dibutuhkan oleh pengguna jasa angkutan lingkungan ketika kendaraan tiba langsung jalan dan tidak perlu menunggu penumpang lainnya atau muatan penuh	0.816
Keamanan Mengemudi Kendaraan Angkutan Lingkungan (X5)	KM 1	Sopir angkutan selalu menaati adanya rambu lambu lalu lintas dan disiplin dalam mengemudikan kendaraan angkutan lingkungan	0.827
	KM 2	Sopir mengemudikan kendaraan dengan kecepatan yang sedang (biasa saja) tidak ugal - ugalan, tidak emosional dan mengatur jarak aman dengan kendaraan lainnya	0.803

	KM 3	Sikap mental sopir dalam mengemudikan kendaraan berkonsentrasi (fokus) dan tidak main telpon seluler	0.832
	KM 4	Ketersediaan kelengkapan atribut kendaraan angkutan lingkungan beserta surat-surat yang harus dipenuhi semacam STNK, buku kir dan lain sebagainya	0.835
Ketertarikan Penumpang Terhadap Angkutan Lingkungan (K)	K 1	Keinginan untuk menggunakan jasa angkutan lingkungan	0.876
	K 2	Mencari informasi tentang angkutan lingkungan dan tertarik untuk menggunakannya	0.883
	K 3	<i>Repeat order</i> atau pengguna jasa angkutan lingkungan dapat beberapa kali menggunakan jasa angkutan lingkungan	0.855
	K 4	Gethok tular atau para pengguna jasa angkutan merasa terbantu dan bisa menikmatinya sehingga memberitahukan kepada orang lain untuk bisa menggunakan jasa angkutan tersebut	0.876

Sumber : Data diolah (2021)

Dari tinjauan angka *loading factor* dapat diidentifikasi seberapa kuat keterkaitan antara indikator-indikator terhadap masing-masing konstruk latennya (variabel laten). Dalam pemahaman arti yang lain, dapat dijelaskan nilai *loading factor* menggambarkan seberapa kuat hubungan korelasi antara indikator konstruk dengan variabel latennya. Berdasarkan atas hasil olah data (*output*) seperti diperlihatkan pada Gambar 2 tentang model dalam penelitian ini dan Tabel 2 tentang pengujian nilai *loading factor*, dapat ditunjukkan semua indikator memiliki nilai *loading factor* diatas 0,6. Dengan perolehan nilai yang didapatkan tersebut berarti semua indikator menunjukkan hasil uji validitas yang valid (Ghozali, 2014). Dengan demikian, interpretasinya terhadap indikator-indikator pertanyaan yang digunakan pada kuisisioner adalah valid karena

relevan dapat menjelaskan dan mampu mengukur terhadap variabel latennya.

b. *Discriminant Validity*

Tinjauan angka *discriminant validity* dibutuhkan untuk mengidentifikasi secara nyata atas angka *loading factor* paling tinggi pada konstruk yang dihasilkan dibandingkan dengan *loading factor* dengan konstruk lainnya. Ghozali (2014) memberikan pedoman pada *inner model* dengan indikator reflektif diuji dengan menggunakan angka *cross loading*. Mekanismenya dengan mengetahui besar pengaruhnya (korelasi) variabel (konstruk) jika memiliki hasil uji korelasi lebih tinggi dibanding variabel lain, maka hal ini membuktikan *variable* dapat mengukur blok sendiri lebih baik dibanding blok lainnya, seperti diperlihatkan pada Tabel 3 berikut ini:

Tabel 3. Nilai *cross loading* antar variabel laten

<i>Loading Factor</i>						
	X1	X2	X3	X4	X5	K
TA 1	0.811	-0.566	-0.286	0.433	0.616	-0.407
TA 2	0.835	-0.054	0.178	-0.369	0.099	0.118
TA 3	0.823	0.446	0.041	-0.001	-0.463	0.225
TA 4	0.823	0.165	0.061	-0.051	-0.244	0.057
RA 1	-0.062	0.809	0.238	0.085	0.143	-0.066
RA 2	-0.121	0.798	-0.110	-0.378	0.410	-0.110
RA 3	0.176	0.814	-0.349	0.182	-0.123	-0.116
RA 4	0.004	0.841	0.213	0.100	-0.408	0.279
PS 1	0.120	0.056	0.823	-0.016	-0.172	0.042
PS 2	0.027	-0.001	0.809	-0.314	0.395	-0.196
PS 3	-0.120	-0.267	0.878	0.190	0.151	0.073
PS 4	-0.018	0.220	0.860	0.117	-0.362	0.070
WT 1	-0.004	0.109	0.119	0.847	-0.238	-0.036
WT 2	0.099	-0.029	-0.142	0.853	-0.261	0.063
WT 3	0.137	0.075	0.086	0.861	0.085	-0.225
WT 4	-0.244	-0.161	-0.065	0.816	0.430	0.210
KM 1	-0.039	0.094	0.364	-0.480	0.827	0.224
KM 2	-0.081	0.065	-0.612	0.443	0.803	-0.127
KM 3	0.185	0.168	-0.061	0.033	0.832	-0.314
KM 4	-0.067	-0.323	0.289	0.016	0.835	0.214
K 1	0.122	-0.003	-0.048	0.005	-0.029	0.876
K 2	-0.023	-0.129	-0.134	0.051	0.050	0.883
K 3	-0.197	0.050	0.196	0.373	-0.007	0.855
K 4	0.093	0.084	-0.008	-0.420	-0.015	0.876

Sumber: *Output* olah data *SmartPLS*

Berdasarkan atas informasi data pada Tabel 3 tersebut di atas, dapat ditunjukkan dari evaluasi perbandingan nilai *cross loading* menghasilkan adanya *discriminant validity* yang baik oleh karena nilai korelasi indikator terhadap konstraknya lebih tinggi dibandingkan nilai korelasi indikator dengan konstruk lainnya. Dengan demikian, dapat dijelaskan bahwa indikator yang sudah menjadi anggota variabel tertentu, tidak mungkin akan menjadi anggota untuk variabel lainnya.

2. Uji Reabilitas

Uji reabilitas digunakan untuk mengukur keandalan tingkat kepercayaan model yang dihasilkan pada hasil olah data hasil penelitian. Pada uji reabilitas ada 3 parameter patokan nilai untuk menentukan reliabel

atau tidak, yaitu terdiri *composite reliability*, *cronbach's alpha* dan *average variance extracted (AVE)*. Berdasarkan atas parameter uji tersebut, maka pada permodelan yang dihasilkan pada pelaksanaan penelitian ini dapat dijelaskan sebagai berikut ini:

a. *Composite reliability* dan *cronbach's alpha*

Berdasarkan hasil olah data, maka pada evaluasi *outer model* dapat dilakukan uji reliabilitas konstruk berdasarkan nilai dari *composite reliability* dan *cronbach's alpha* dari blok indikator yang mengukur konstruk. Berikut ini adalah hasil pengujian *composite reliability* dan *cronbach's alpha* dari *output Smart PLS* disajikan pada Tabel 4 sebagai berikut ini:

Tabel 4. *Composite Reliability* dan *Cronbach's Alpha*

Konstruk	<i>Composite Reliability</i>	<i>Cronbach's Alpha</i>
TA	0.894	0.841
RA	0.888	0.832
PS	0.907	0.864
WT	0.909	0.866
KM	0.894	0.843
K	0.927	0.895

Sumber: Data diolah dengan *smartPLS*

Berdasarkan Ghozali (2014) diberikan pedoman bahwa konstruk dinyatakan reliabel jika memiliki nilai *composite reliability* diatas 0,70 dan *cronbach's alpha* di atas 0,60. Berdasarkan atas hasil *output* olah data dengan menggunakan

SmartPLS yang disajikan pada Tabel 4 didapatkan semua konstruk pada penelitian ini memiliki nilai *composite reliability* di atas 0,70 dan *cronbach's alpha* di atas 0,60. Dengan demikian, indikator-indikator yang digunakan dalam

kuisisioner adalah reliabel (handal). Interpretasi secara lebih mendalam dapat dijelaskan sebagai berikut ini:

- 1) Berdasarkan nilai *composite reliability* di atas 0,7 menunjukkan variabel laten yang digunakan pada penelitian ini memiliki keandalan yang dapat dipercaya untuk menguji hipotesis penelitian.
- 2) Berdasarkan nilai *cronbach's alpha* di atas 0,6 menunjukkan

tingkat konsistensi jawaban yang cukup baik dari responden pada pertanyaan dalam kuisisioner yang dibagikan ke seluruh responden.

- b. *Average variance extracted (AVE)*
Hasil *output SmartPLS* memperlihatkan nilai *average variance extracted (AVE)* yang ditampilkan pada Tabel 5 sebagai berikut:

Tabel. 5. Nilai *Average variance extracted (AVE)*

Variabel Konstruk	Nilai AVE	Reabilitas AVE	Keterangan
TA	0.677	0.5	Reliabel
RA	0.665	0.5	Reliabel
PS	0.711	0.5	Reliabel
WT	0.713	0.5	Reliabel
KM	0.679	0.5	Reliabel
K	0.761	0.5	Reliabel

Sumber: Hasil olah data dengan *smartPLS*

Berdasarkan atas *output* nilai *AVE* seperti yang diperlihatkan pada Tabel 5, semua variabel konstruk menunjukkan nilai di atas 0,50. Dengan pencapaian atas nilai parameter tersebut, hasil evaluasi *outer model* menunjukkan memenuhi uji reabilitas (*reliable*) (Ghozali, 2014). Interpretasinya secara lebih mendalam dapat dijelaskan terhadap indikator-indikator pada penelitian ini telah memenuhi kriteria *discriminan validity*, dalam artian bila indikator tertentu sudah masuk pada variabel tertentu tidak mungkin akan menjadi bagian atau anggota pada variabel yang lain (*mutually exclusive*).

4. Evaluasi *Inner Model* (Model Struktural)

Ghozali (2014) menyatakan bahwa *inner model* yang kadang disebut juga dengan *inner relation*, *structural model* atau *substantive theory* menggambarkan hubungan antar variabel laten, dapat dievaluasi terdiri sebagai berikut ini:

1. Pengujian model struktural (uji pengaruh)

Model struktural dalam *smartPLS* dievaluasi berdasarkan nilai koefisien regresi (β) untuk variabel dependen dan nilai koefisien *path* untuk variabel independen yang kemudian dinilai signifikansinya berdasarkan nilai *P*

value setiap *path*. Pada *inner model* ini disebut juga sebagai uji pengaruh, dalam pengertian bagaimana variabel bebas (variabel independen) dalam mempengaruhi variabel terikatnya (variabel dependen). Disamping itu, adanya pengaruh tersebut apakah bisa

dibuktikan secara nyata (*significant*) atau tidak dengan melihat dilai *p value* yang dibandingkan *p value* tabel. Adapun untuk dapat menjelaskan model struktural pada penelitian ini dapat dilihat melalui *output SmartPLS* pada Tabel 6 berikut ini:

Tabel 6. Nilai Koefisien Regresi (β)

Konstruk	Nilai Koefisien Regresi (β)	Prosentase
TA	- 0,03	-3%
RA	0.18	18%
PS	0.02	2%
WT	0.88	88%
KM	0.23	23%

Sumber: *Output* hasil olah data *SmartPLS*

Berdasarkan atas nilai koefisien regresi (β) yang didapatkan pada penelitian ini seperti diperlihatkan pada Tabel 6, maka nilai parameter tersebut pada semua konstruk ada 1 bernilai *negative* dan 4 lainnya bernilai positif. Dengan pencapaian mayoritas nilai koefisien yang positif tersebut, dapat diketahui adanya pengaruh meningkatkan terhadap faktor-faktor ketertarikan penumpang terhadap angkutan lingkungan (*angling*). Oleh karena ini, interpretasi secara lebih mendalam dapat dijelaskan sebagai berikut ini:

- Tarif angkutan berpengaruh menurunkan sebesar -3% terhadap ketertarikan penumpang dengan angkutan lingkungan.
- Rute angkutan *angling* berpengaruh meningkatkan sebesar 18% terhadap

ketertarikan penumpang dengan angkutan lingkungan.

- Pelayanan sopir angkutan lingkungan berpengaruh meningkatkan sebesar 2% terhadap ketertarikan penumpang dengan angkutan lingkungan.
- Waktu tunggu pesan angkutan lingkungan berpengaruh meningkatkan sebesar 88% terhadap ketertarikan penumpang dengan angkutan lingkungan.
- Keamanan mengemudi kendaraan angkutan lingkungan berpengaruh meningkatkan sebesar 23% terhadap ketertarikan penumpang dengan angkutan lingkungan.

Berdasarkan atas hasil pengujian model struktural seperti diuraikan di atas, maka dapat dihasilkan persamaan regresi adalah sebagai berikut ini:

$$\text{Ketertarikan penumpang (Y)} = -3\% \text{ Tarif angkutan (X1)} + 18\% \text{ Rute angkutan (X2)} + 2\% \text{ Pelayanan sopir (X3)} + 88\% \text{ Waktu tunggu pesan angkutan (X4)} + 23\% \text{ Keamanan mengemudi kendaraan (X5)}$$

2. Uji Signifikansi pengaruh

Pada pengujian model struktural dapat dibuktikan adanya pengaruh terhadap semua faktor ketertarikan penumpang terhadap angkutan lingkungan di Kota Tuban. Atas hasil uji tersebut, masih perlu dilakukan pengujian lanjutan untuk mendapatkan informasi secara lebih meyakinkan apakah pengaruh tersebut bersifat *significant* (nyata) atau hanya semu (tidak *significant*). Dalam

pengertian yang lain, apakah adanya pengaruh yang ditunjukkan dengan sebuah nilai korelasi akan perlu dibuktikan lagi apakah adanya pengaruh tersebut secara nyata atau sifatnya hanya karena faktor kebetulan saja. Untuk melakukan uji signifikansi terhadap pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat pada penelitian dapat diperlihatkan pada Tabel 7 sebagai berikut ini:

Tabel 7. Nilai *P Value*

Variabel Konstruk	Nilai <i>P Value</i>	Taraf Uji			Keterangan
		$\alpha=10\%$	$\alpha=5\%$	$\alpha=1\%$	
TA	P = 0.38	0,1	0,05	0,01	Tidak Signifikan
RA	P = 0,03	0,1	0,05	0,01	Signifikan
PS	P = 0.43	0,1	0,05	0,01	Tidak Signifikan
WT	P < 0.01	0,1	0,05	0,01	Signifikan
KM	P < 0.01	0,1	0,05	0,01	Signifikan

Sumber: *Output* olah data *SmartPLS*

Uji signifikansi dapat dilakukan dengan melihat perbandingan atas nilai *P value* dengan nilai α (taraf uji) pada tingkat kesalahan $\alpha=10\%$, $\alpha=5\%$ dan $\alpha=1\%$. Berdasarkan atas nilai *P value* yang didapatkan pada *inner model* pada hasil olah data pada penelitian ini, bila nilai parameter tersebut lebih kecil dari nilai α , maka dapat dikatakan adanya pengaruh variabel bebas dalam menjelaskan (mempengaruhi) terhadap variabel terikatnya bersifat *significant* (nyata) (Ghozali, 2014). Seperti diperlihatkan pada Tabel 7 di atas, maka

pada taraf uji kesalahan $\alpha=10\%$ dan $\alpha=5\%$ dapat diketahui variabel konstruk yang dapat dibuktikan memiliki pengaruh yang *significant* (nyata) adalah terdiri dari variabel konstruk RA, WT dan KM. Adapun untuk variabel konstruk TA dan PS pengaruhnya bersifat tidak *significant* (tidak nyata atau semu).

Berdasarkan atas hasil uji pengaruh yang didapatkan tersebut, maka hasil analisa dapat digunakan untuk melakukan uji hipotesis penelitian, seperti dapat diamati pada Tabel 8 berikut ini:

Tabel 8. Hasil Uji Hipotesis Penelitian

Hipotesis Penelitian	Uji Pengaruh	Keterangan
H1: Tarif angkutan lingkungan berpengaruh secara <i>significant</i> terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan	Tidak berpengaruh secara <i>significant</i>	Ditolak
H2: Rute angkutan berpengaruh secara <i>significant</i> terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan	Berpengaruh secara <i>significant</i>	Diterima
H3: Pelayanan sopir angkutan lingkungan berpengaruh secara <i>significant</i> terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan	Tidak berpengaruh secara <i>significant</i>	Ditolak
H4: Waktu tunggu pemesanan berpengaruh secara <i>significant</i> terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan	Berpengaruh secara <i>significant</i>	Diterima
H5: Keamanan mengemudi kendaraan angkutan lingkungan berpengaruh secara <i>significant</i> terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan	Berpengaruh secara <i>significant</i>	Diterima

Berdasarkan atas hasil uji hipotesis pada penelitian ini seperti dapat diamati pada Tabel 8 di atas, maka interpretasi dapat dijelaskan sebagai berikut ini:

1. Pengaruh faktor tarif angkutan lingkungan terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan (H1 ditolak), menunjukkan hasil uji pengaruh yang tidak *significant*, dalam pengertian adanya pengaruh faktor tersebut tidak bisa dibuktikan dan bersifat tidak nyata (semu).
2. Pengaruh faktor rute angkutan lingkungan terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan (H2 diterima), menunjukkan hasil uji pengaruh yang *significant*, dalam pengertian adanya pengaruh faktor tersebut dapat dibuktikan dan bersifat nyata.
3. Pengaruh faktor pelayanan sopir angkutan lingkungan terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan (H3 ditolak), menunjukkan hasil uji pengaruh yang tidak *significant*, dalam pengertian adanya pengaruh faktor tersebut tidak bisa dibuktikan dan bersifat tidak nyata (semu).
4. Pengaruh faktor waktu tunggu pemesanan terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan (H4 diterima), menunjukkan hasil uji pengaruh yang *significant*, dalam pengertian adanya pengaruh faktor tersebut dapat dibuktikan dan bersifat nyata.
5. Pengaruh faktor keamanan mengemudi kendaraan angkutan lingkungan terhadap ketertarikan penumpang angkutan lingkungan (H5 diterima), menunjukkan hasil uji pengaruh yang *significant*, dalam pengertian adanya pengaruh faktor tersebut dapat dibuktikan dan bersifat nyata.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis ketertarikan penumpang terhadap angkutan umum

perkotaan anging di Kota Tuban, maka dapat dihasilkan kesimpulan:

1. Berdasarkan evaluasi *outer model*, indikator dan variabel yang digunakan memenuhi uji validitas dan uji reabilitas. Artinya pertanyaan-pertanyaan yang dimuat dalam kuisisioner yang diberikan pada responden adalah valid dan mampu menjelaskan variabel latennya dan dapat digunakan untuk mengukur keandalan tingkat kepercayaan model yang dihasilkan.
2. Berdasarkan evaluasi *inner model* didapatkan waktu tunggu pesan merupakan variabel yang paling besar berpengaruh, yakni 88%, disusul keamanan mengemudi 23% dan rute 18%, sedangkan variabel berpengaruh paling rendah terdiri pelayanan sopir 2% dan tarif berpengaruh menurunkan sebesar -3%.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan terlaksananya penelitian ini, tak lupa disampaikan ucapan terima kasih atas terselenggaranya penelitian ini kepada:

1. Pimpinan Universitas Sunan Bonang yang telah menganggarkan dana sehingga penelitian ini dapat dilakukan dengan baik.
2. Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban yang telah membantu pelaksanaan penelitian ini sehingga terselenggara dengan baik.
3. Paguyuban Ronggo Trans Tuban yang menaungi keberadaan angkutan lingkungan di Tuban, yang juga telah berpartisipasi dalam pelaksanaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ghozali, I. (2014). *Structural Equation Modeling. Metode Alternatif dengan Partial Least Square (PLS)*. Edisi 4. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Solimun, Fernandes, A. A. R. dan Nurjannah. (2017). *Metode Statistika Multivariat: Pemodelan Persamaan Struktural (SEM)-Pendekatan WarpPLS* (1st ed.). Universitas Brawijaya Press, Malang.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Penerbit Alfa Beta, Bandung.