BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Subjek

Subjek dalam penelitian ini adalah pengendara motor berusia 17-23 tahun yang berjumlah 80 orang. Dalam 80 orang subjek penelitian dapat dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, usia, dan lama menggunakan sepeda motor.

1. Pengelompokan Subjek Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan jenis kelamin subjek penelitian dikelompokkan menjadi dua, yaitu laki-laki dan perempuan dengan gambaran penyebaran subyek seperti yang terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel 9
Gambaran Subyek Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

	Jumlah (N)	**Persentase (%)**
Laki-laki	60	75
Perempuan	20	25
Total	80	100

Berdasarkan gambaran diatas, dapat dilihat bahwa jumlah subyek laki-laki sebanyak 60orang (75%) dan subyek perempuan sebanyak 20 orang (25%).

2. Pengelompokan Subjek Penelitian Berdasarkan Usia

Berdasarkan usia subjek penelitian, peneliti mendapatkan sampel dengan rentang usia dari 17 tahun sampai 23 tahun dan dikategorikan sebagai berikut :

Tabel 10

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambaran Subyek Penelitian Berdasarkan Usia

	Jumlah (N)	Persentase (%)
17 – 20 tahun	13	16,25
21 – 23 tahun	67	83,75
Total	80	100

Berdasarkan pada data dari 80 sampel penelitian terdapat 13 orang yang berusia 17 – 20 tahun dengan persentase (16,25%) dan 67 orang yang berusia 20 – 23 tahun dengan persentase (83,75%).

3. Pengelompokan Subjek Penelitian Berdasarkan Lama Menggunakan Sepeda Motor

Berdasarkan lama menggunakan sepeda motor, pengelompokan subjek terdiri dari 2 kategori yaitu 0,5 - 5 tahun dan 6 – 9 tahun. Berikut gambaran penyebarannya.

Tabel 11
Gambaran Subyek Penelitian Berdasarkan Lama Menggunakan Sepeda Motor

	Jumlah (N)	Persentase (%)
0,5 - 6 tahun	13	16,25
7 - 9 tahun	67	83,75
Total	80	100

Gambaran diatas menunjukkan bahwa jumlah subjek penelitian berdasarkan lama menggunakan sepeda motor 0,5 – 6 tahun sebanyak 13 orang (16,25%) dan 7 – 9 tahun sebanyak 67 orang (83,25%).

B. Deskripsi dan Reliabilitas Data

1. Deskripsi Data

Tujuan dari analisis deskriptif adalah untuk mengetahui deskripsi suatu data seperti rata-rata, standard deviasi, varians, dan lain-lain. Berdasarkan hasil analisis *descriptive statistic* dengan menggunakan program SPSS *for*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

windows versi 16.00 dapat diketahui skor minimum, skor maksimum, sum statistic, rata-rata, standard deviasi, dan varians dari jawaban subjek terhadap skala ukur sebagai berikut :

Tabel 12
Deskripsi Statistik

	N	**Range**	**Minimum**	**Maximum**	**Mean**	**Std. Deviation**
Crowded Perception	80	92	41	133	83.162	11.691
Aggressive Driving	80	45	61	106	84.287	7.237
Valid (*listwise*)	80					

Tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah subjek yang diteliti baik dari skala *crowded perception* maupun skala kecenderungan *aggressive driving*adalah 80 responden. Padapada skala *crowded perception* memiliki rentang skor (*range*) sebesar 92, skor terendah adalah 41 dan skor tertinggi 133 dengan rata-rata (*mean*) sebesar 83.162 serta standar deviasi sebesar 11.691. Sedangkan skala kecenderungan *aggressive driving* memiliki rentang skor (*range*) sebesar 45, skor terendah adalah 61 dan skor tertinggi 106 dengan rata-rata (*mean*) sebesar 84.287 serta standar deviasi sebesar 7.237

Selanjutnya deskripsi data berdasarkan data demografinya adalah sebagai berikut:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

a. Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

Tabel 13
Deskripsi Data Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

	Jenis Kelamin	**N**	**Mean**	**Std. Deviation**
Crowded Perception	Laki-laki	60	84.30	1.105
	Perempuan	20	79.75	1.314
Aggressive Driving	Laki-laki	60	84.88	6.889
	Perempuan	20	82.50	8.120

Dari tabel di atas dapat diketahui banyaknya data dari kategori jenis kelamin yaitu 60 responden berjenis kelamin laki-laki dan 20 responden berjenis kelamin perempuan. Selanjutnya dapat diketahui nilai rata-rata tertinggi dari masing-masing variabel, bahwa nilai rata-rata tertinggi untuk variabel *crowded perception* ada pada responden laki-laki dengan nilai *mean* sebesar 84,30, dan nilai rata-rata tertinggi pada variabel kecenderungan*aggressive driving*juga ada pada responden yang berjenis kelamin laki-laki dengan nilai mean sebesar 84,88.

b. Berdasarkan Usia Responden

Tabel 14
Deskripsi Data Berdasarkan Usia Responden

	Usia	**N**	**Mean**	**Std. Deviation**
Crowded Perception	19	2	92.00	2.828
	20	11	83.18	8.953
	21	12	84.00	2.088
	22	41	82.68	9.829
	23	14	82.57	9.386
Aggressive Driving	19	2	91.50	0.707
	20	11	83.81	5.810
	21	12	79.58	1.019
	22	41	85.75	6.887
	23	14	83.35	4.700

Dari tabel diatas dapat diketahui banyaknya data dari kategori usia yaitu 2 responden berusia 19 tahun, 11 responden berusia 20 tahun,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

12responden berusia 21 tahun, 41 responden berusia 22 tahun, dan 14 responden berusia 23 tahun. Selanjutnya dapat diketahui nilai rata-rata tertinggi dari masing-masing variabel, bahwa nilai rata-rata tertinggi untuk variabel *crowded perception*ada pada responden yang berusia 19 tahun dengan nilai *mean* sebesar 92,00, dan nilai rata-rata tertinggi pada variabel kecenderungan*aggressive driving*juga ada pada responden yang berusia 19 tahun dengan nilai mean sebesar 91,50.

c. Berdasarkan Lama Menggunakan Sepeda Motor

Tabel 15
Deskripsi Data Berdasarkan Lama Menggunakan Sepeda Motor

	Waktu	**N**	**Mean**	**Std. Deviation**
Crowded Perception	5	2	92.00	2.828
	6	11	78.81	1.528
	7	30	86.10	1.197
	8	30	80.63	1.026
	9	7	85.71	7.952
Aggressive Driving	5	2	91.50	0.707
	6	11	81.45	8.869
	7	30	83.56	7.417
	8	30	85.70	6.721
	9	7	83.71	5.407

Dari tabel di atas dapat diketahui banyaknya data berdasarkan lama menggunakan sepeda motor oleh responden yaitu 2 responden menggunakan sepeda motor dalam waktu 5 tahun , 11 responden menggunakan sepeda motor dalam waktu 6 tahun, 30 responden menggunakan sepeda motor dalam waktu 7 tahun, 30 responden menggunakan sepeda motor dalam waktu 8 tahun, dan 7responden menggunakan sepeda motor dalam waktu 9 tahun. Selanjutnya dapat diketahui nilai rata-rata tertinggi dari masing-masing variabel, bahwa

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

nilai rata-rata tertinggi untuk variabel *crowded perception* ada pada responden yang menggunakan sepeda motor dalam waktu 5 tahun dengan nilai *mean* sebesar 92,00, dan nilai rata-rata tertinggi pada variabel kecenderungan *aggressive driving*juga ada pada responden yang menggunakan sepeda motor dalam waktu 5 tahundengan nilai mean sebesar 91,50.

2. Reliabilitas Data

Dalam penelitan ini, peneliti mengunakan uji reliabilitas*Cronbach's Alpha* dengan bantuan SPSS *for windows* versi 16.00 untuk menguji skala yang digunakan dalam penelitian, dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 16
Hasil Uji Estimasi Reliabilitas

Skala	Koefisien Reliabilitas	Jumlah Aitem
Crowded Perception	0.763	29
Kecenderungan *Aggressive Driving*	0.762	31

Hasil uji reliabilitas variabel *crowded perception*, diperoleh nilai reliabilitas sebesar 0,763 maka reliabilitas alat ukur adalah baik, sedangkan untuk variabel kecenderungan *aggressive driving* diperoleh nilai reliabilitasnya adalah 0,762 maka reliabilitasnya juga baik. Kedua variabel memiliki reliabilitas yang baik, artinya aitem-aitemnya sangat reliabel sebagai alat pengumpul data dalam penelitian ini. Dikatakansangat reliabel karena nilai koefisiensi reabilitas lebih dari 0,70 dan mendekati 1,00.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3. Uji Prasyarat

Hipotesis dalam penelitian ini adalah terdapat hubungan antara *crowded perception*di jalan raya dengan kecenderungan *aggressive driving*pada pengendara motor remaja. Namun sebelum analisa datadilakukan ada beberapa syarat yang harus dilakukan terlebih dahulu,yaitu uji normalitas sebaran pada kedua variabel penelitian, baik padavariabel *crowded perception* maupun pada variabel kecenderungan *aggressive driving*. Selainitu juga dilakukan uji linieritas untuk mengetahui bentuk hubunganantara masing – masing variabel.

a. Uji Normalitas

Uji normalitas data bertujuan untuk mengetahui kenormalan distribusi sebaran skor variabel apabila terjadi penyimpangan sejauh mana penyimpangan tersebut. Apabila signifikansi > 0.05 maka dikatakan berdistribusi normal, begitu pula sebaliknya jika signifikansi < 0.05 maka dikatakan berdistribusi tidak normal (Azwar, 2012).

Data dari variabel penelitian diuji normalitas sebarannya dengan menggunakan program SPSS *for windows* versi 16.00 yaitu dengan uji *Kolmogorov-Smirnov*. Data yang dihasilkan adalah sebagai berikut :

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 17
Hasil Uji Normalitas

One Sample Kolmogorov – Smirnov Test			
		Crowded Perception	*Aggressive Driving*
N		80	80
Normal Parameters[a]	Mean	83.1625	84.2875
	Std. Deviation	1.1691	7.3377
Most Extreme Differences	Absolute	0.101	0.082
	Positive	0.101	0.073
	Negative	-0.087	-0.082
Kolmogorov-Smirnov Z		0.906	0.733
Asymp. Sig. (2-tailed)		0.384	0.655

Dari hasil tabel diatas diperoleh nilai signifikansi untuk skala *crowded perception* sebesar 0,384 > 0,05 sedangkan nilai signifikansi untuk skala kecenderungan *aggressive driving*sebesar 0,655 > 0,05. Karena nilai signifikansi kedua skala tersebut lebih dari 0,05 maka dapat dikatakan bahwa data tersebut berdistribusi normal dan model ini memenuhi asumsi uji normalitas.

b. Uji Linieritas

Uji linieritas digunakan untuk mengetahui apakah variabel *crowded perception* dan kecenderungan *aggressive driving* memiliki hubungan yang linier. Kaidah yang digunakan untuk mengetahui linieritas hubungan antara variabel bebas dan variabel tergantung adalah jika signifikansi > 0.05 maka hubungannya linier, jika signifikansi < 0.05 maka hubungan tidak linier.

Data dari variabel penelitian diuji normalitas sebarannya dengan menggunakan program SPSS *for windows* versi 16.00. hasilnya adalah sebagai berikut :

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 18
Hasil Uji Linieritas

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Crowded Perception Aggressive Driving*	Between Groups	(Combined)	2571.896	34	75.644	2.173	0.008
		Linierity	1233.869	1	1233.869	35.445	0.000
		Deviation from Linierity	1338.026	33	40.546	1.165	0.314
	Within Grup		1566.492	45	34.811		
	Total		4138.387	79			

Hasil uji linearitas antara variabel *crowded perception* dengan kecenderungan*aggressive driving*menunjukkan taraf signifikansi sebesar 0,314> 0,05 yang artinya bahwa variabel *crowded perception*dan kecenderungan *aggressive driving*mempunyai hubungan yang linier.

Berdasarkan hasil uji prasyarat data yang dilakukan melalui uji normalitas, sebaran kedua variabel baik variabel*crowded perception* maupun variabel kecenderungan *aggressive driving* keduanya dinyatakan normal. Demikian juga dengan melalui uji linieritas hubungan keduanya dinyatakan korelasinya linier. Hal ini menunjukkan bahwa kedua variabel tersebut memiliki syarat untuk dianalisis menggunakan teknik korelasi *product moment*.

C. Hasil Penelitian

Hubungan *crowded perception* dengan kecenderungan*aggressive driving* diperoleh dengan cara menghitung koefisien korelasi. Maka analisis data yang digunakan adalah teknik analisis korelasi *product moment* dengan bantuan program SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) *for windows* versi

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

16.00, dengan menggunakan taraf signifikansi sebesar 5% atau 0.05. Adapun hasil uji statistik korelasi *product moment* sebagai berikut:

Tabel 19
Hasil Uji Korelasi *Product Moment*

		Crowded Perception	***Aggressive Driving***
Crowded Perception	Pearson Correlation	1	0.546**
	Sig. (2-tailed)		0.000
	N	80	80
Aggressive Driving	Pearson Correlation	0.546**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	
	N	80	80

**.Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini yaitu terdapat hubungan antara *crowded perception* di jalan rayadengan kecenderungan *aggressive driving* pada pengendara motor remaja.

Dari hasil analisis data yang dapat dilihat pada tabel uji korelasi *product moment* di atas, menunjukkan bahwa penelitian yang dilakukan pada 80pengendara motor remajadiperoleh harga koefisien korelasi sebesar 0.546 dengan taraf kepercayaan 0.05 (5%), maka dapat diperoleh harga r tabel sebesar 0.220. Harga r hitung lebih besar dari r tabel (0.546> 0.220) dengan signifikansi 0.000, karena signifikansi < 0.05, makaHa diterima artinya terdapat hubungan antara *crowded perception* di jalan rayadengan kecenderungan *aggressive driving* pada pengendara motor remaja.

Berdasarkan hasil koefisien korelasi tersebut juga dapat dipahami bahwa korelasinya bersifat positif (+) jadi menunjukkan adanya arah hubungan yang searah, artinya semakin tinggi *crowded perception* di jalan raya maka semakin

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tinggi pula kecenderungan *aggressivedriving* pada pengendara motor remaja. Dengan memperhatikan harga koefisien korelasi sebesar 0,546, berarti sifat korelasinya sedang.

D. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan antara *crowded perception* di jalan raya dengan kecenderungan *aggressive driving* pada pengendara motor remaja. Pada hasil uji normalitas, kedua variabel dalam penelitian ini memiliki sebaran normal yaitu variabel *crowded perception* dengan nilai p = 0,384 > 0,050 sedangkan pada variabel kecenderungan *aggressive driving* memiliki nilai p = 0,655 > 0,050, hal ini berarti bahwa kedua data pada variabel *crowded perception* dan variabel kecenderungan *aggressive driving* memiliki sebaran data normal. Dengan demikian analisis data dapat dilaksanakan karena tidak ada pelanggaran atas asumsi normalitas sebaran data penelitian. Sedangkan pada uji linieritas, didapatkan sebaran data dengan nilai signifikansi 0,314> 0,05 yang artinya data yang diperoleh memiliki hubungan linier.

Selanjutnya hasil uji analisis *product moment* pada tabel 19, didapatkan harga signifikansi sebesar 0,000 > 0,05 yang berarti hipotesis alternatif (Ha) diterima. Artinya terdapat hubungan antara *crowded perception* dengan kecenderungan *aggressive driving*. Selain itu, penelitian ini juga menunjukkan harga koefisien korelasi yang positif yaitu 0,546 maka arah hubungannya adalah positif. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi persepsi kesesakan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

(*crowded*) maka akan diikuti oleh semakin tinggi pula kecenderungan *aggressive driving*seseorang, dan sebaliknya.

Penelitian ini didukung oleh pernyataan Holahan (1982) bahwa kepadatan merupakan salah satu syarat terjadinya kesesakan. Kepadatan yang tinggi akan menimbulkan kesesakan (*crowded*). Selanjutnya, Holahan menambahkan bahwa kesesakan berpengaruh negatif terhadap psikologis individu, antaranya adalah ketidaknyamanan, stres, dan juga agresivitas. Oleh karena itu, kondisi lingkungan jalan yang padat, akan menimbulkan perasaan sesak pada pengemudi, kemudian akan mempengaruhi tingkat stres dan memunculkan *aggressive driving*.

Mendukung pernyataan tersebut, Hennessy & Wiesenthal (2000) menjelaskan, kondisi lingkungan jalan raya yang padat akan mempengaruhi tingkat stres individu, selanjutnya akan memungkinkan terjadinya perilaku agresif pada saat mengendara. Hennessy & Wiesenthal (2000) melakukan penelitian sebelumnya kepada para sopir dengan metode wawancara dengan *handphone* pada saat mereka mengemudi pada kondisi jalan dengan kemacetan tinggi dan rendah, hasilnya menunjukkan bahwa stress dan perilaku agresif akan meningkat pada saat kondisi jalan mengalami kemacetan yang tinggi.

Shinar & Compton (2004) menambahkan, dalam penelitian yang dilakukannya, terliahat bahwa *aggressive driving* muncul lebih banyak pada jam-jam padat lalu lintas dibandingkan waktu biasa. Dengan semakin padatnya kondisi jalan, akan meningkatkan pula terjadinya perilaku *aggressive driving*. Kesesakan (*crowded*) akan menyebabkan peningkatan *stress* sehingga pada

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

akhirnya memunculkan *aggressive driving*. Sependapat, Prakash & Kansal (2007) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan akibat dari kesesakan (*crowded*) yang dirasakan para pengendara di jalan raya (Halim, 2008).

Dalam penelitian ini juga terdapat hasil tambahan penelitian yang akan membedakan*crowded perception*di jalan raya dan perilaku kecenderungan *aggressive driving* seseorang. Hasil tambahan penelitian tersebut diantaranya adalah jenis kelamin, usia, serta lama penggunaan sepeda motor.

Dari uji analisis deskriptif yang telah dilakukan, terdapat hasil tentang gambaranjenis kelamin terhadap *crowded perception* di jalan raya dan kecenderungan *aggressive driving* yang ada pada tabel 13. Pada tabel 13 diperoleh nilai rata – rata *crowded perception* pada laki – laki sebesar 84,30 dan nilai rata – rata *crowded perception* pada perempuan sebesar 79,75.Sedangkan nilai rata-rata kecenderungan *aggressive driving* pada laki-laki sebesar 84,388 dan nilai rata-rata kecenderungan *aggressive driving* pada perempuan sebesar 82,50.Hal ini menjelaskan bahwa *crowded perception* di jalan raya dan kecenderungan *aggressive driving* pada laki-laki lebih tinggi daripada perempuan.

Selanjutnya tentang gambaran jenis usia subjek, diperoleh rata – rata terendah *crowded perception*di jalan raya terdapat pada usia 23 tahun sebesar 82,57 dan nilai rata – rata *crowded perception* tertinggi terdapat pada usia 19 tahun sebesar 92,00. Sedangkan nilai rata-rata terendah kecenderungan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

aggressive driving terdapat pada usia 21 tahun sebesar 79,58 dan nilai rata-rata kecenderungan *aggressive driving* tertinggi terdapat pada kelompok usia 19 tahun sebesar 91,50. Hal ini menjelaskanbahwa perilaku *crowded perception*di jalan raya dan kecenderungan *aggressive driving* pada subjek yang berusia 19 tahun lebih tinggi daripada remaja yang berusia 20, 21, 22, dan 23 tahun.

Penelitian tambahan terakhir yang dilakukan oleh peneliti adalah gambaran *crowded perception*di jalan raya dan kecenderungan *aggressive driving* dilihat dari lama penggunaan sepeda motor oleh subjek. Pada tabel 15 diatas menunjukkan bahwa nilai rata – rata tertinggi*crowded perception* terdapat pada subjek dengan lama penggunaan sepeda motor selama 5 tahun sebesar 92,00 dan nilai rata – rata tertinggi kecenderungan *aggressive driving* juga terdapat pada subjek dengan lama penggunaan sepeda motor selama 5 tahun sebesar 91,50. Hal ini menjelaskan bahwa*crowded perception* di jalan raya dan kecenderungan perilaku*aggresssive driving* lebih banyak dilakukan oleh remaja yang menggunakan sepeda motor selama 5 tahun.

Hasil dari penelitian ini membuktikan pendapat para ahli yang menyatakan bahwa *crowded perception* di jalan raya akan menimbulkan kecenderungan perilaku *aggressive driving*benar adanya.Halim (2008) menyatakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan akibat dari kesesakan (*crowded*) yang dirasakan para pengendara di jalan raya. Hal ini pula yang dilakukan oleh pengendara motor remajayang menjadi sampel peniliti bahwasannya mereka cenderung agresif dalam berkendara pada saat kondisi lalu lintas padat.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id