

HUBUNGAN TINGKAT KEJENUHAN KEPEMILIKAN SEPEDA MOTOR DENGAN KARAKTERISTIK RUMAH TANGGA DI KOTA YOGYAKARTA

Dewi Prathita Rachmi
Mahasiswa Magister Sistem dan
Teknik Transportasi
Fakultas Teknik - UGM
Universitas GadjahMada
Jl. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta 55281
thitarachmi@gmail.com

Muhammad Zudhy Irawan
Dosen Magister Sistem dan
Teknik Transportasi
Fakultas Teknik - UGM
Universitas Gadjah Mada
Jl. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta 55281
zudhyirawan@ugm.ac.id

Dewanti
Dosen Magister Sistem dan
Teknik Transportasi
Fakultas Teknik - UGM
Universitas Gadjah Mada
Jl. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta 55281
dewanti@ugm.ac.id

Abstract

Urban communities tend to have high movement activities. In the city of Yogyakarta, private vehicles use such as motorcycles and cars have become its people main mode of transportation in order to fulfill their daily activities. Within ten years, the number of motorized vehicles increased by almost 100%. This study aims to identify household characteristics of motorcycle ownership in the city of Yogyakarta. In this study, motorcycle ownership are divided into three categories, zero category (no motorcycle), unsaturated ((number of motorcycles /adult family members) less than one), saturated (((number of motorcycles /adult family members) equal to or more than one)). The raw data consists of the head of household characteristics, family members characteristics, and economic characteristics. The results of this study showed that household characteristics for unsaturated and saturated categories have almost the same characteristic. Meanwhile, the characteristic of zero category (no motorcycle) has different character from the other two categories.

Keywords: motorcycle, household characteristic, Yogyakarta

Abstrak

Masyarakat kota cenderung memiliki aktivitas pergerakan yang tinggi. Khususnya di Kota Yogyakarta, penggunaan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil sudah menjadi modautama dalam memenuhi aktivitas sehari-harinya. Dalam kurun waktu sepuluh tahun pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Yogyakarta meningkat hampir mendekati 100%. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik rumah tangga terhadap kepemilikan sepeda motor di Kota Yogyakarta. Kepemilikan sepeda motor dibagi menjadi tiga kategori, kategori nol (tidak memiliki sepeda motor), tidak jenuh ((jumlah sepeda motor/anggota keluarga dewasa) kurang dari satu), jenuh ((jumlah sepeda motor/anggota keluarga dewasa) sama dengan atau lebih dari satu). Data rumah tangga terdiri dari karakteristik kepala rumah tangga, karakteristik anggota keluarga, dan karakteristik ekonomi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan karakteristik rumah tangga untuk kategori tidak jenuh dan jenuh memiliki karakter yang hampir sama. Sedangkan, karakteristik kategori nol (tidak memiliki sepeda motor) memiliki karakter yang berbeda dari dua kategori lainnya.

Kata Kunci: sepeda motor, karakteristik rumah tangga, Yogyakarta

PENDAHULUAN

Masyarakat kota cenderung memiliki aktivitas pergerakan yang tinggi. Khususnya di Kota Yogyakarta, penggunaan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil sudah menjadi modautama dalam memenuhi aktivitas sehari-harinya. Tingkat fleksibilitas yang tinggi merupakan salah satu daya tarik sehingga masyarakat gemar menggunakan kendaraan pribadi. Penggunaan kendaraan pribadi yang berlebih memunculkan efek samping seperti timbulnya kemacetan. Adanya kemacetan berakibat pada meningkatnya waktu perjalanan; meningkatnya konsumsi bahan bakar dan meningkatnya emisi gas buang.

Jika hal ini dibiarkan tentukan perpotensi menurun kualitas hidup masyarakat di Kota Yogyakarta.

Merujuk data BPS, pada tahun 2005 jumlah sepeda motor di Kota Yogyakarta sebesar 226.414 kendaraan sedangkan jumlah mobil 132.069 kendaraan (Badan Pusat Statistik, 2005). Pada tahun 2015, jumlah sepeda motor di Yogyakarta mencapai 399.615 kendaraan sedangkan mobil mencapai 54.548 kendaraan (Badan Pusat Statistik, 2016).

Dalam kurun waktu tersebut pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor meningkat hampir mendekati 100%.

Kepemilikan kendaraan dalam sebuah rumah tangga adalah topik yang banyak dipelajari dalam penelitian transportasi (Kitamura, 2009). Di beberapa penelitian terdahulu menunjukkan kepemilikan kendaraan pribadi memiliki korelasi terhadap karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik rumah tangga dan sifat perjalanan yang umumnya dilakukan. Memahami kepemilikan kendaraan bermotor pribadi di rumah tangga sangat penting (Choudhary & Vasudevan, 2017).

Hingga saat ini, di kota Yogyakarta penelitian berkaitan dengan kepemilikan kendaraan pribadi dan karakteristik rumah tangga masih minim dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik rumah tangga terhadap kepemilikan sepeda motor di Kota Yogyakarta. Diharapkan, hasil dari penelitian ini dapat memperkaya referensi bagi pemangku kepentingan dalam menyusun dan mengimplementasikan kebijakan guna menyelesaikan permasalahan yang timbul di Kota Yogyakarta.

TINJAUAN PUSTAKA

Studi yang dilakukan (Dargay & Hanly, 2007) salah satunya membahas tentang memperkirakan faktor-faktor yang menentukan kepemilikan kendaraan dan memilih melakukan perjalanan dengan mobil. Lokasi penelitian di 14 negara Eropa. Metode analisis yang digunakan berupa dynamic probit. Data yang digunakan berupa pendapatan bersih, jumlah dewasa dalam rumah tangga, keberadaan anak-anak usia di bawah 16 tahun, keberadaan dewasa di atas 65 tahun, kepala rumah tangga wanita, dan kepala rumah tangga tidak bekerja.

(Matas, Raymond, & Roig, 2009) melakukan penelitian berkaitan dengan kepemilikan kendaraan (mobil) dan aksesibilitas lokasi kerja di Spanyol. Tujuan dari studi untuk mengetahui pengaruh struktur perkotaan terhadap kepemilikan kendaraan (mobil) dalam pekerjaan cepat (*rapid job*) dan desentralisasi populasi. Analisis menggunakan ordered probit. Data rumah tangga yang digunakan berupa karakteristik kepala rumah tangga seperti usia, lama pendidikan, gender, status pernikahan, status pekerjaan, kependudukan, jumlah anggota dewasa atau bekerja dalam rumah tangga.

(Zegras, 2010) melakukan penelitian hubungan lingkungan (bertetangga) dengan kepemilikan kendaraan (sepeda motor). Analisis yang digunakan berupa analisis multinomial logit. Lokasi penelitian berada di kota Santiago de Chile. Data yang digunakan diantaranya pendapatan rumah tangga, jumlah pekerja, dan jumlah anak. Hasil

daristuditersebutmenunjukkanpendapatanmendominasirumahtanggalalamemilikikendaraan dan beberapadiantaranyalingkungan (bertetangga) juga mempengaruhikepemilikankendaraan.

(Kuhnimhof, Buehler, & Dargay, 2011)melakukanstudikepemilikankendaraan (mobil)menggunakan data usia, kelompokusia, gender, dan kemudahanakses pada kendaraan (mobil).Analisis yang digunakanberupaanalisisdeskriptif. Lokasipenelitianberada di Jerman dan Inggris. Hasil daripenelitiantersebutmenunjukkanremaja di jerman dan inggrismengurangi kepemilikankendaraanpribadi (mobil) dan lebihbanyakmenggunakanmodaalternatiflainnya. Penurunankepemilikankendaraanpribadi (mobil) pada remajalaki-lakilebihbanyakdibandingkanremajaperempuan.

(Goetzke & Weinberger, 2012)melakukanstudiuntukmengujidampakinteraksisosial dan variabelbebas.

Variabelbebasdiantaranyakarakteristikrumahanggasepertipendapatanrumahangga, ukuranrumah, jumlahanggotakeluargabekerja, jumlahanak-anak, dan suku. Data lain yang digunakanberupakepadatanpenduduk, tingkataksesibilitas, pendidikan, tingkatkemiskinan, dan tipebangunan.Metodeanalisa yang digunakanberupa*Ordinary Least Square* (OLS) dan binary probit. Lokasipenelitianberada di New York, Amerika Serikat. Hasil daristudiinidiperolehkemungkinansebuahrumahanggamemilikikendaraanpribadiakalebih besarpabilalingkungan (tetangga)juga memilikikendaraanpribadi.

(Delbosc, 2013)merangkumfaktor-faktor yang mempengaruhikepemilikankendaraan (mobil). Terdapat lima faktordiantaranyafaktorpendapatan, biayatransportasi (bahanbakar, perawatan), tata gunalahan, dan aksesibilitas yang mudahterdahapmodatransportasialternatif, dan komposisirumahangga.

METODOLOGI

LokasiPenelitian

Lokasipenelitianberada di Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta merupakanibukotaProvinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Kota Yogyakarta terdiridari 14 kecamatan dan 45 kelurahan. Jumlahrumahanggapada tahun 2015 sebanyak 144.137 rumahangga.

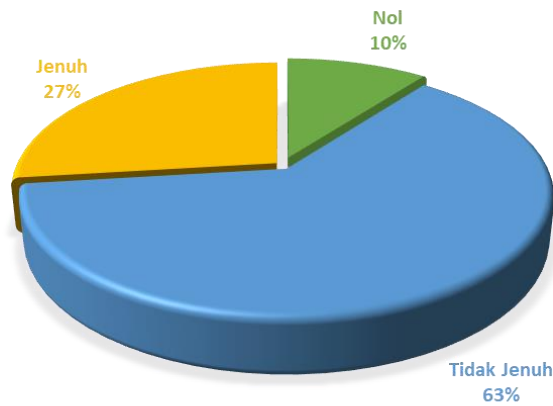
Data Penelitian

Data dasarpenelitianmerupakan data sekunder. Datatersebutmerupakan data hasilwawancaraasal- tujuanperjalananrumahangga yang dikumpulkanDinasPerhubungan DIY bersama Pusat StudiTransportasi UGM pada tahun 2015. Respondendalampenelitianmerupakanmasyarakat yang tinggal dan beraktivitas di Kota Yogyakarta.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data kepemilikankendaraanbermotordibagidalamtigakategori. Kategori“jenuh”merupakankelompokrumahangga yang perbandinganjumlahsepeda motor yang dimilikiperjumlahanggotakeluargadewasanyalebihdarisatu ($x \geq 1$). Kategori“tidakjenuh”merupakankelompokrumahangga yang perbandinganjumlahsepeda motor per jumlahanggotakeluargadewasanyalebihdari 0 tetapiurangdarisatu ($0 > x > 1$).Kategori“nol”merupakanrumahangga yang tidakmemilikisepeda motorsamasekali($x = 0$).Gambar 1menunjukkansebarantingkatkejenuhankepemilikansepeda

motor di Yogyakarta. Dari bagantersebutdapatdiketahuibahwa27 % respondenmasukdalamkategoriJenuh. Sedangkan10% diantaranya merupakankelompokrumahtangga yang tidakmemilikisepeda motorsamasekali. KelompokrumahtanggauntukkategoritidakJenuh sebesar 63%. Jikadibandingkantigakategoritersebut, kategoritidakJenuhmemilikipersentase paling tinggi dan kategorinolmemilikipersentase paling rendah.



Gambar 19 Sebaran Tingkat Kejenuhan Kepemilikan Sepeda Motor Tiap Rumah Tangga di Kota Yogyakarta

Jumlahsampil data yang diperolehsebanyak3.645 rumahtangga. Dari data hasilwawancara,karakteristikrespondendapatdibagimenjaditigakelompok. Kelompokpertamayaitukarakteristikkepalarumahtangga yang terdiridarivariabel gender, usia, dan tingkatpendidikankepalarumahtangga. Kelompokkeduamerupakan karakteristikanggotakeluarga yang terdiridarijumlahanggotakeluarga, jumlahanggotakeluargabekerja, dan jumlahanggotaanak-anakdalamkeluarga. Kelompokketigayaitukarakteritikekonomi, variabel-variabeldiantaranyaterdiridari total pendapatanrumahtangatiapbulan, total pengeluaranrumahtangatiapbulan, dan total biayatransportasirumahtangatiapbulan.

Tabel

26menyajikanperbandingankarakteristikkepalarumahtangaterhadaptingkatkejenuhankepemilikansepeda motor. Variabel gender menunjukkanseluruhtingkatkejenuhandidominasikepalakeluargalaki-laki. Hanyasaja, pada tingkattidakJenuh dan Jenuhpersentasekepalakeluargalaki-lakimencapai 80% lebih. Sedangkanuntukrumahtangga yang tidakmemilikisepeda motor selisihantara gender pria dan wanitatidakterlalubesar.

Hasil analisismenunjukkan, kelompokkepalarumahtanggagenerasi x dan generasibaby boomersmendominasisampil. Hal iniditunjukkankepalakeluargagenerasi y (usia<35) dan kepalakeluargagenerasi senior (usia>69 tahun) darisetiapkategorikepemilikansepeda motor berada di peringkattiga dan keempat. Pada katagorijenuh, generasi y memilikipersentase paling tinggyaitu 46,5%. Pada duakategorilainnyagenerasibaby boomersmemilikipersentase paling tinggiseperitkategorinol (tidakmemilikisepeda motor) sebesar 52,9% dan 47,2% untukkategoritidakJenuh.

Variabeltingkatpendidikanterlihatbahwapersentase tertinggikategorinol(tidakmemilikisepeda a motor) adapada kelompoktidaktamatsekolahdasarsebesar 46,6%.Trenyang terjadiuntukkategorinol (tidakmemilikisepeda motor)semakintinggitingkatpendidikan,

makanilaipresentasesemakinkecil. Kategoritidakjenuh dan jenuhsama-samamemilikinilaitertinggi pada tingkatpendidikan SMA yaitusebesar 35,6% dan 42,6%. Pendidikan keparumahtanggingkat diploma hinggangkatdokteraltidaklebihdari 15%. Sedikitberbedauntukkategorijenuh, tingkatpendidikandiploma (D1) hinggsarjana (S1)memilikipersentase tertinggi darikategorilainnyasebesar26,9%.

Tabel 26 Perbandingan Karakteristik Kepala Rumah Tangga Tiap Kategori

No	Variabel	Nol (N=378)		Tidak Jenuh (N=2286)		Jenuh (N=981)	
		Frekuensi	%	Frekuensi	%	Frekuensi	%
1	Gender						
	Laki-laki	218	57,7%	1981	86,7%	830	84,6%
	Perempuan	160	42,3%	305	13,3%	151	15,4%
2	Usia						
	< 35 Tahun (generasi y)	23	6,1%	192	8,4%	155	15,8%
	35-50 Tahun (generasi x)	80	21,2%	827	36,2%	456	46,5%
	51-69 Tahun (generasi baby boomers)	200	52,9%	1078	47,2%	326	33,2%
	> 69 Tahun (generasi senior)	75	19,8%	189	8,3%	44	4,5%
3	Tingkat Pendidikan						
	Tidaktamat SD	176	46,6%	643	28,1%	167	17,0%
	SD-SMP	113	29,9%	527	23,1%	108	11,0%
	SMA	72	19,0%	813	35,6%	417	42,5%
	D1-S1	12	3,2%	281	12,3%	264	26,9%
	S2-S3	5	1,3%	22	1,0%	25	2,5%

Perbandingankarakteristikanggotakeluargatiap kategoriditunjukandalamTabel 27. Pada ketigakategori yang memilikianggotalebihdari enam orang tidaklebihdari 5%. Pada kategorinol (tidakmemilikisepeda motor) rentangjumlahanggotakeluargaterbesarada pada satuhinggadua orang sebanyak 56,6%. Kategorijenuh dan tidakjenuhjumlahanggotakeluargaterbesarada pada rentang 3-4 orang, sebesar 60,8% untukkategoritidakjenuh dan 61,5% untukkategorijenuh.

Data menunjukanvariabeljumlahanggotakeluargabekerjamemilikisebaran yang hampir sama, sebagianbesarhanyasatuhinggaduasaja yang bekerja. Untukkategorinol (tidakmemilikisepeda motor) dan kategorijenuhpersentase tertinggi ada pada satuanggotakeluargabekerja. Pada kategoritidakjenuh, persentase tertinggi ada pada dua orang anggotakeluargabekerjameskipunperbedaandengansatuanggotakeluargabekerjaterhitungcu kupkeciltidaklebihdari 2%.

Sebagianbesarumahtangghanyamemilikianakusiadibawah 17 tahun tidak lebih dari satu orang. Hal iniditunjukandarinilaipersentase tertinggi ada pada kelompokkeluargayang tidakmemilikianakusiadibawah 17 tahun. Pada kategorinol (tidakmemilikisepeda motor) persentase tidak adanya anak-anak mencapai 67,7% dan untukjumlahsatu anak sebesar 17,2% selisihkeduanyacukup jauh. Dalam Kategoritidakjenuh jumlah persentase tidak ada anak-

anak sebesar 47,1%, terdapat satuan anak dibawah 17 tahun 31,1% dan dua anak-anak dalam keluarga sebesar 17,1%. Selisih persentase jumlah anak dari kelompok nol hingga dua pada kategori jenuh tidak terlalu jauh. Jumlah keluarga tidak memiliki anak dibawah usia 17 tahun sebesar 33,6%, jumlah anggota keluarga memiliki satuan anak sebesar 32,8% dan 25,2% untuk keluarga yang memiliki dua orang anggota keluarga usia anak-anak.

Tabel 27 Perbandingan Karakteristik Anggota Keluarga Tiap Kategori

No	Variabel	Nol (N=378)		Tidak Jenuh (N=2286)		Jenuh (N=981)	
		Frekuensi	%	Frekuensi	%	Frekuensi	%
1	Jumlah Anggota Rumah Tangga						
	1-2 orang	214	56,6%	252	11,0%	238	24,3%
	3-4 orang	130	34,4%	1389	60,8%	603	61,5%
	5-6 orang	31	8,2%	553	24,2%	133	13,6%
	Lebih dari 6 orang	3	0,8%	92	4,0%	7	0,7%
2	Jumlah Anggota Keluarga Bekerja						
	1 orang	210	55,6%	847	37,1%	465	47,4%
	2 orang	134	35,4%	882	38,6%	370	37,7%
	3 orang	29	7,7%	370	16,2%	125	12,7%
	4 orang	4	1,1%	154	6,7%	17	1,7%
	Lebih dari 4 orang	1	0,3%	33	1,4%	4	0,4%
3	Jumlah Anak-anak dalam Keluarga						
	Tidak ada anak-anak	256	67,7%	1081	47,3%	330	33,6%
	1 anak	65	17,2%	711	31,1%	322	32,8%
	2 anak	43	11,4%	391	17,1%	247	25,2%
	3 anak	11	2,9%	80	3,5%	70	7,1%
	4 anak	3	0,8%	15	0,7%	12	1,2%
	Lebih dari 4 anak			8	0,3%		

Tabel 3 menunjukkan perbandingan karakteristik ekonomi rumah tangga tiap-tiap kategori. Pada variabel total pendapatan bulanan rumah tangga nampak adanya kecenderungan pada ketiga kategori tersebut. Pada kategori nol (tidak memiliki sepeda motor) persentase tertinggi ada pada rentang Rp 0 – Rp 999.000 sebesar 47,6%. Kategori jenuh persentase tertinggi ada pada rentang Rp. 2.000.000-Rp. 5.999.000 sebesar 54%. Sedangkan untuk kategori tidak jenuh terdapat dua kelompok rentang yang memiliki persentase tertinggi yaitu rentang Rp 1.000.000- Rp. 1.999.000 sebesar 40,6% dan rentang Rp. 2.000.000-Rp. 5.999.000 dengan nilai persentase 41,1%. Semakin tinggi tingkat pendapatan rumah tangga, maka tingkat kejenuhan kepemilikan kendaraan juga semakin jenuh.

Perbandingan persentase variabel total pengeluaran bulanan pada ketiga kategori memiliki kecenderungan yang hampir sama dengan variabel total pendapatan bulanan rumah tangga. Pada kategori nol (tidak memiliki sepeda motor) persentase terbesar ada pada kelompok total pengeluaran bulanan Rp. 0 - Rp. 999.000 sebesar

69%. Sedangkan untuk variabel tidak jenuh kelompok total pengeluaran terbesar ada pada Rp. 1.000.000 - Rp. 1.999.000 dengan persentase 40%. Untuk kategori jenuh, persentase tertinggi yaitu 54% ada pada kelompok total pengeluaran Rp. 2.000.000 - Rp. 5.999.000. Semakin tinggi tingkat pengeluaran rumah tangga, maka tingkat kejenuhan kepemilikan kendaraan juga semakin jenuh.

Variabel total biaya transportasi bulanan memiliki persentase tertinggi pada rentang yang sama yaitu Rp. 0 - Rp. 999.000. Terlihat jelas bahwa seluruh kategori menghabiskan biaya transportasi yang tidak jauh berbeda. Pada kategori nol (tidak memiliki sepeda motor) persentase Rp. 0 - Rp. 999.000 mencapai 98,7%; kategori tidak jenuh 97,7%, dan kategori jenuh 95,5%. Dapat dikatakan biaya transportasi sepeda motor saat ini masih kecil, sehingga tidak ada perbedaan signifikan pada tiap tingkat kejenuhan kepemilikan sepeda motor.

Tabel 28 Perbandingan Karakteristik Ekonomi Rumah Tangga Tiap Kategori

No	Variabel	Nol (N=378)		Tidak Jenuh (N=2286)		Jenuh (N=981)	
		Frekuensi	%	Frekuensi	%	Frekuensi	%
1	Total Pendapatan Bulanan						
	Rp. 0 - Rp. 999.000	180	47,6%	283	12,4%	62	6,3%
	Rp. 1.000.000 - Rp. 1.999.000	137	36,2%	927	40,6%	275	28,0%
	Rp. 2.000.000 - Rp. 5.999.000	49	13,0%	939	41,1%	530	54,0%
	Rp. 6.000.000 - Rp. 12.499.000	9	2,4%	117	5,1%	95	9,7%
	Rp. 12.500.000 - Rp. 19.999.000	1	0,3%	12	0,5%	13	1,3%
	>Rp. 20.000.000	2	0,5%	8	0,3%	6	0,6%
2	Total Pengeluaran Bulanan						
	Rp. 0 - Rp. 999.000	261	69,0%	754	33,0%	215	21,9%
	Rp. 1.000.000 - Rp. 1.999.000	88	23,3%	915	40,0%	356	36,3%
	Rp. 2.000.000 - Rp. 4.999.000	24	6,3%	546	23,9%	365	37,2%
	>Rp. 5.000.000	5	1,3%	71	3,1%	45	4,6%
3	Total Biaya Transportasi Bulanan						
	Rp. 0 - Rp. 999.000	373	98,7%	2219	97,07%	937	95,5%
	Rp. 1.000.000 - Rp. 1.999.000	4	1,1%	55	2,41%	34	3,5%
	Rp. 2.000.000 - Rp. 5.999.000	1	0,3%	11	0,48%	10	1,0%
	Rp. 6.000.000 - Rp. 12.499.000			1	0,04%		

Pada kategori nol (tidak memiliki kendaraan) karakteristik rumah tangga cenderung memiliki kepala keluarga berusia lebih dari 51 tahun, dengan jumlah anggota keluarga tidak lebih dari dua orang dan sudah tidak memiliki anak usia dibawah 17 tahun. Mayoritas kepala keluarga memiliki tingkat pendidikan tidak lebih dari sekolah dasar dan jumlah pendapatannya dibawah Rp. 1.000.000. Jika dibandingkan dengan kategori nol (tidak memiliki sepeda motor), sebagian besar kepala rumah tangga pada kategori tidak jenuh memiliki usia lebih muda yaitu 35-59 tahun. Tingkat pendidikannya lebih baik, yaitu sekolah menengah atas. Meskipun persentase sekolah dasar dan sekolah menengah pertama tetap masih tinggi. Jumlah anggota keluarga dan anggota keluarga bekerja lebih banyak. Total pendapatan dan total pengeluaran bulanan sedikit lebih tinggi. Karakteristik rumah tangga pada

kategorijenuhmemilikikemiripandengankategoritidakjenuh. Beberapa yang
membedakanadalahmayoritaskeparumahtanggamemilikitingkatpendidikan yang
lebihtinggi. Total pendapatan dan
pengeluaranbulanansedikitlebihtinggidarikategoritidakjenuh.
Adapunkesamaandariketiganyaadanyapersentase dan rentangbiayatransportasi yang
hampirsama.

KESIMPULAN

Berdasarkanhasilanalisisyang telahdilakukanmakanrumahtangga yang tidakmemilikisepeda
motor persentasenyalebihkecildariduakategorilainnya. Rumahtanggadengankategorinol
(tidakmemilikisepeda motor) memilikikarakteristik yang berbedadarikategorijenuh dan
tidakjenuh. Rumahtanggadengankategoritidakjenuh dan jenuhmemilikikarakteristik yang
hampirsama. Ketigakategorimemilikikesamaan pada variabelbiayatransportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2005). *Kota Yogyakarta Dalam Angka 2005*. Yogyakarta: BPS.
- Badan Pusat Statistik. (2016). *Statistik Daerah Kota Yogyakarta Dalam Angka 2015*. Yogyakarta: BPS.
- Choudhary, R., & Vasudevan, V. (2017). Study of vehicle ownership for urban and rural households in India. *Journal of Transport Geography*, 52–58.
- Dargay, J., & Hanly, M. (2007). Volatility of car ownership, commuting mode and time in UK. *Transport Research Part A*, 934-948.
- Delbosch, A. (2013). Household compositionandwithin-householdcarsaturationinMelbourne. *Transport Policy*, 94-100.
- Goetzke, F., & Weinberger, R. (2012). Separating contextual from endogenous effects. *Environment and Planning A*, 1032–1046.
- Kitamura, R. (2009). A dynamic model system of household car ownership, trip generation, and modal split: model development and simulation experiment. *Transportation*, 711–732.
- Kuhnimhof, T., Buehler, R., & Dargay, J. (2011). Travel Trends among Young Germans and Britons. *J. Transport Res.*, 58-67.
- Matas, A., Raymond, J.-L., & Roig, J.-L. (2009). Car ownership and access to jobs in Spain. *Transportation Research Part A*, 607-617.
- Oakil, A. T. (2016). Securing or sacrificing access to a car: Gender difference in the effects of. *Travel Behaviour and Society*, 1-7.
- Zegras, C. (2010). The Built Environment and Motor Vehicle Ownership and Use: Evidence. *Urban Studies*, 1793-1817.