BAB V
HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Perwakilan Bus Remaja Jaya Makassar dan Perwakilan Bus Alam Indah Makassar yang berlokasi di Jalan Perintis Kemerdekaan, Kecamatan Tamalanrea, Kota Makassar. Penelitian berlangsung pada tanggal 10 Mei hingga 30 Mei 2026 dengan melibatkan 40 sopir bus sebagai responden.

Penelitian ini menggunakan desain studi *cross-sectional* yang bertujuan untuk menganalisis hubungan antara waktu istirahat, durasi mengemudi, kualitas tidur, dan status gizi dengan kelelahan kerja pada sopir bus di Makassar. Data penelitian dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner, kemudian diolah dan disajikan dalam bentuk tabel distribusi yang disertai dengan uraian penjelasan. Adapun hasil penelitian yang diperoleh disajikan pada tabel berikut:

1. Karakteristik Responden Supir Bus Kota Makassar Tahun 2026

Tabel 2.
Karakteristik Responden Sopir Bus Kota Makassar

Variabel	n	%
Umur (Tahun)		
Dewasa Awal (26-35)	15	37,5
Dewasa Akhir (36-45)	22	55
Lansia (46-55)	3	7,5
Pendidikan		
SMP	9	22,5
SMA	31	77,5
Lama Jadi Sopir		
3-7 Tahun	26	65
8-11 Tahun	14	35
Riwayat Penyakit		
Tidak Ada	40	100
Status Gizi		
Normal	40	100
Total	**40**	**100**

Sumber: Data Primer

Berdasarkan Tabel 2, sebagian besar responden berada pada kelompok dewasa akhir (36–45 tahun), yaitu sebanyak 22 orang (55%). Sementara itu, kelompok dewasa dan lansia (46–55 tahun) merupakan kelompok dengan jumlah responden paling sedikit, yaitu 3 orang (7,5%). Ditinjau dari tingkat pendidikan, mayoritas responden merupakan lulusan SMA sebanyak 31 orang (77,5%). Berdasarkan lama bekerja sebagai sopir, sebagian besar responden telah bekerja selama 3–7 tahun, yaitu sebanyak 26 orang (65%). Selain itu, seluruh responden (100%) menyatakan tidak memiliki riwayat penyakit dan seluruhnya juga memiliki status gizi yang normal (100%).

2. Analisis Univariat

Tabel 3.
Distribusi Frekuensi Kelelahan Kerja Pada Sopir
Bus Kota Makassar Tahun 2026

Variabel	n	%
Kelelahan Kerja		
Kelelahan Ringan	14	35
Kelelahan Berat	26	65
Waktu Istirahat		
Istirahat Cukup	22	55
Istirahat Kurang	18	45
Durasi Mengemudi		
Durasi Tidak Lama	13	32,5
Durasi Lama	27	67,5
Kualitas Tidur		
Baik	11	27,5
Kurang Baik	29	72,5
Total	**40**	**100**

Sumber: Data Primer

Berdasarkan tabel 3, dari 40 sopir bus yang menjadi responden penelitian, sebagian besar berada pada kategori kelelahan kerja berat, yaitu sebanyak 26 orang (65%). Ditinjau dari waktu istirahat kategori istirahat cukup sebanyak 22 responden (55%). Meskipun mayoritas responden memperoleh waktu istirahat yang memadai, proporsi sopir yang mengalami kelelahan kerja berat tetap mendominasi.

Pada variabel durasi mengemudi, sebagian besar responden memiliki durasi mengemudi yang lama, yaitu sebanyak 27 orang (67,5%). Berdasarkan kualitas tidur, sebanyak 29 responden (72,5%) mengalami kualitas tidur kurang baik.

3. Analisis Bivariat

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel independen yang meliputi waktu istirahat, durasi mengemudi, kualitas tidur, dan status gizi dengan variabel dependen, yaitu kelelahan kerja. Pengujian hubungan antarvariabel dalam penelitian ini menggunakan uji statistik *Chi-Square*. Adapun hasil analisis dapat dilihat pada tabel berikut:

a. Hubungan Waktu Istirahat Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Kota Makassar Tahun 2026

Tabel 4.
Hubungan Waktu Istirahat Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Kota Makassar Tahun 2026

Waktu Istirahat	Kelelahan Kerja				Jumlah		Nilai *P*
	Kelelahan Ringan		Kelelahan Berat				
	n	%	n	%	N	%	
Cukup	10	45,5	12	54,5	22	100	0.230
Kurang	4	22,2	14	77,8	18	100	
Jumlah	14	35	26	65	40	100	

Sumber: Data Primer

Tabel 4 menunjukkan bahwa dari 40 responden ditemukan 22 responden yang memiliki waktu istirahat cukup dengan kelelahan kerja ringan sebanyak 10 responden (45,5%) sedangkan dari 18 responden yang memiliki waktu istirahat kurang dengan kelelahan kerja berat sebanyak 14 responden (77,8%). Hasil uji *Continue Correction p*= 0.230 > 0.05, ini menunjukkan tidak adanya hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja.

b. Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Kota Makassar Tahun 2026

Tabel 5.
Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Kota Makassar Tahun 2026

Durasi Mengemudi	Kelelahan Kerja				Jumlah		Nilai *P*
	Kelelahan Ringan		Kelelahan Berat				
	n	%	n	%	n	%	
Tidak Lama	10	76,9	3	23,1	13	100	0.001
Lama	4	14,8	23	85,2	27	100	
Jumlah	14	35	26	65	40	100	

Sumber: Data Primer

Tabel 5 menunjukkan bahwa dari 40 responden ditemukan 13 responden yang memiliki durasi mengemudi tidak lama dengan kelelahan kerja ringan sebanyak 10 responden (76,9%) sedangkan dari 27 responden yang memiliki durasi mengemudi lama dengan kelelahan kerja berat sebanyak 23 responden (85,2%). Hasil uji *Fisher's Exact Test p*= 0.001 < 0.05, ini menunjukkan adanya hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja.

c. Hubungan Kualitas Tidur Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Makassar Tahun 2026

Tabel 6.
Hubungan Kualitas Tidur Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Kota Makassar Tahun 2026

Kualitas Tidur	Kelelahan Kerja				Jumlah		Nilai *P*
	Kelelahan Ringan		Kelelahan Berat				
	n	%	n	%	n	%	
Baik	8	72,7	3	27,3	11	100	0.007
Kurang Baik	6	20,7	23	79,3	29	100	
Jumlah	14	35	26	65	40	100	

Sumber: Data Primer

Tabel 6 menunjukkan bahwa dari 40 responden ditemukan 11 responden yang memiliki kualitas tidur dengan gangguan tidur ringan dengan kelelahan kerja ringan sebanyak 8 responden (72,7%) sedangkan dari 29 responden yang memiliki kualitas tidur dengan gangguan gangguan tidur berat 23 responden (79,3%). Hasil uji *Fisher's Exact Test* $p = 0.007 < 0.05$, ini menunjukkan adanya hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja.

B. Pembahasan

Kelelahan kerja merupakan kondisi yang kerap dialami oleh sopir bus akibat tuntutan pekerjaan yang mengharuskan mereka mengemudi dalam jangka waktu yang panjang serta mempertahankan tingkat konsentrasi yang tinggi selama perjalanan. Ini sejalan dengan pendapat (Syamsul & Rahmansyah, 2023), kondisi tersebut dapat terjadi karena jarak tempuh perjalanan pulang-pergi antara kabupaten yang cukup jauh sehingga berpotensi menimbulkan kelelahan pada sopir selama mengemudikan kendaraan. Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, pembahasan mengenai factor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada sopir bus dapat diuraikan sebagai berikut.

1. Karakteristik Responden

Berdasarkan tabel penelitian karakteristik responden, mayoritas responden berada pada kelompok dewasa akhir (36–45 tahun) sebanyak 22 orang (55%), Hal ini sejalan dengan (Rani Yulizar Sukma, 2023), menunjukkan bahwa umur merupakan salah satu faktor yang berkaitan dengan kelelahan kerja. Seiring bertambahnya usia, kecepatan metabolisme basal mengalami penurunan yang dapat meningkatkan risiko terjadinya kelelahan.

Berdasarkan tingkat pendidikan, sebagian besar responden merupakan lulusan SMA sebanyak 31 orang (77,5%) hal ini sejalan dengan penelitian (Rachman & Septiyanti, 2021), yang menunjukkan bahwa sebagian besar sopir memiliki tingkat pendidikan SMA atau sederajat.

Temuan ini mengindikasikan bahwa profesi sopir umumnya dijalankan oleh tenaga kerja yang berlatar belakang pendidikan menengah atas, yang dianggap memiliki kemampuan dasar yang memadai untuk melaksanakan pekerjaan dan tanggung jawab di bidang transportasi.

Ditinjau dari lama bekerja sebagai sopir, mayoritas responden memiliki masa kerja 3–7 tahun sebanyak 26 orang (65%). Ini sejalan dengan penelitian (Dwiseli *et al.*, 2023), temuan tersebut mengindikasikan bahwa sebagian besar sopir memiliki masa kerja yang panjang. Kondisi ini menunjukkan bahwa profesi sopir membutuhkan pengalaman dan keterampilan yang diperoleh melalui proses kerja yang berkelanjutan, sehingga pengemudi mampu menjalankan tugasnya secara efektif dalam berbagai kondisi perjalanan.

Data penelitian menunjukkan bahwa seluruh responden berada dalam kondisi tanpa riwayat penyakit. Berdasarkan data pada variabel status gizi, seluruh responden memiliki status gizi baik, yaitu sebanyak 40 orang (100%). Tidak terdapat responden yang termasuk dalam kategori status gizi kurang maupun status gizi lebih. Hasil ini menunjukkan bahwa kondisi gizi para sopir bus dalam penelitian ini berada pada kategori yang baik. Dengan demikian, status gizi bukan merupakan masalah yang menonjol pada kelompok responden dan secara umum kebutuhan gizi mereka telah terpenuhi dengan baik.

2. Hubungan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Makassar

Waktu istirahat merupakan hak setiap pekerja yang telah diatur dalam ketentuan ketenagakerjaan. Hak tersebut meliputi istirahat harian, istirahat mingguan, dan cuti tahunan yang bertujuan untuk memulihkan kondisi fisik serta menjaga keseimbangan antara pekerjaan dan kehidupan pribadi (Gayatri et al., 2026).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kelelahan kerja pada kedua kelompok waktu istirahat tidak berbeda secara nyata. Pada kelompok responden yang memiliki waktu istirahat cukup, 10 orang (45,5%) mengalami kelelahan ringan, sedangkan pada kelompok dengan waktu istirahat kurang terdapat 14 orang (77,8%) yang mengalami kelelahan berat. Meskipun persentase kelelahan berat lebih tinggi pada responden dengan waktu istirahat kurang, hasil uji statistik memperoleh nilai p = 0,230 (p > 0,05). Hal ini menunjukkan bahwa perbedaan tersebut tidak cukup kuat untuk membuktikan adanya hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dan kelelahan kerja.

Berdasarkan hasil penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada sopir bus Makassar dimana *p-value* = 0.230 > 0.05.

Meskipun hasil analisis menunjukkan bahwa waktu istirahat tidak berhubungan secara signifikan dengan kelelahan kerja (p-value > 0,05), hasil observasi lapangan mengindikasikan bahwa waktu istirhat tetap

berperan penting dalam menjaga kesehatan, produktivitas, dan keselamatan pekerja. Oleh karena itu, waktu istirahat yang memadai perlu diperhatikan untuk mencegah kelelahan berlebihan yang dapat menurunkan kinerja serta meningkatkan risiko kecelakaan kerja.

Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar. Secara umum, sopir memiliki waktu istirahat yang cukup, yaitu sekitar 4,5–5 jam. Namun, sebagian sopir tidak memanfaatkan waktu tersebut untuk beristirahat secara optimal dan lebih memilih menggunakan telepon genggam atau berbincang. Hal ini dipengaruhi oleh kondisi tempat istirahat di dalam bus yang kurang nyaman, sempit, dan kurang memadai untuk beristirahat dengan baik, penelitian ini sejalan dengan penelitian (Andi Tenriola *et al.,* 2026).

Hasil penelitian ini juga menunjukkan tidak terdapat hubungan yang bermakna antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada pramudi bus PT. Trans Mamminasata Kota Makassar. Sebagian besar pramudi (90,4%) memiliki waktu istirahat tidak normal, sedangkan 9,6% memiliki waktu istirahat normal yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja (Ramadhan Rahmat *et al.*, 2025).

Penelitian ini juga tidak terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Adhi Putra Makassar. Pengemudi umumnya beristirahat selama 10–30 menit di sela perjalanan. Istirahat dilakukan beberapa kali, yaitu setelah sekitar 1 jam perjalanan (30 menit), 8 jam perjalanan (1 jam), lalu setiap beberapa jam berikutnya sekitar 30 menit. Waktu istirahat terlama biasanya terjadi saat menunggu penumpang sebelum keberangkatan bus, sekitar 2–3 jam, yang dimanfaatkan untuk berbaring dan bersantai (Tenriola *et al.*, 2024).

Pada tabel penelitian, terdapat 12 responden yang mengalami kelelahan berat meskipun memiliki waktu istirahat yang cukup. Hal ini mengindikasikan bahwa kelelahan berat yang dialami sebagian pramudi meskipun memiliki waktu istirahat yang cukup dapat dipengaruhi oleh faktor usia. Bertambahnya usia dapat menyebabkan penurunan kapasitas fisik dan daya tahan tubuh, sehingga risiko mengalami kelelahan kerja menjadi lebih tinggi.

Penelitian ini juga menunjukkan adanya hubungan antara usia dengan kelelahan kerja pada sopir angkutan kota (angkot) di kota Depok tahun 2020. Sopir angkot umumnya bekerja dalam waktu yang cukup lama setiap hari dengan menempuh rute yang sama secara berulang serta menjalankan aktivitas mencari penumpang secara terus-menerus (Saputra Eka Aditiyana, *et al.,* 2021).

Pekerjaan tersebut tetap dilakukan meskipun pada hari libur maupun hari besar nasional, termasuk saat lebaran. Kondisi ini dapat menyebabkan kelelahan, terutama pada sopir yang berusia lebih tua karena kemampuan fisik mereka cenderung mengalami penurunan.

Di sisi lain, 4 responden dengan waktu istirahat kurang mengalami kelelahan ringan. Kondisi tersebut terjadi karena waktu istirahat yang terbatas belum mampu memberikan pemulihan fisik dan mental secara optimal setelah bekerja. Kelelahan ringan yang dialami responden memiliki waktu istirahat yang kurang dapat dipengaruhi oleh lamanya masa kerja sebagai sopir (8-11 tahun). Masa kerja yang lebih lama membantu sopir beradaptasi dengan beban kerja dan kondisi operasional, sehingga dapat mengurangi tingkat kelelahan yang dirasakan.

Penelitian ini juga sejalan dengan adanya hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja pada pengemudi pengangkut semen curah PT. Prima Karya Manunggal (PKM) kabupaten Pangkep. Masa kerja yang lebih lama dapat memberikan manfaat berupa peningkatan keterampilan dan kemampuan dalam bekerja. Namun, masa kerja yang panjang juga dapat meningkatkan risiko kelelahan serta gangguan kesehatan akibat paparan beban dan risiko kerja yang terjadi secara terus-menerus (Indriani *et al.,* 2025).

3. Hubungan Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Makassar

Pada umumnya, waktu kerja produktif seseorang berada pada rentang 6–10 jam per hari. Apabila durasi kerja melebihi batas tersebut, peningkatan efisiensi dan produktivitas biasanya tidak tercapai. Sebaliknya, kondisi ini dapat menyebabkan penurunan kualitas maupun kuantitas hasil kerja, serta meningkatkan risiko kelelahan, gangguan kesehatan, kecelakaan kerja, dan ketidakpuasan pekerja (Pratiwi Riska Juhadi *et al.*, 2026).

Secara umum, jam kerja yang disarankan adalah 8 jam per hari. Jika melebihi batas tersebut, risiko kelelahan meningkat dan produktivitas dapat menurun. Karena itu, istirahat 30 menit setelah 4 jam bekerja terus-menerus penting untuk menjaga kondisi fisik dan kinerja pekerja (Harahap *et al*., 2024).

Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan proporsi tingkat kelelahan antara sopir dengan durasi mengemudi tidak lama dan durasi mengemudi lama. Pada kelompok responden yang memiliki durasi mengemudi tidak lama, 10 orang (76,9%) mengalami kelelahan ringan, sedangkan pada kelompok dengan durasi mengemudi lama terdapat 23 orang (85,2%) yang mengalami kelelahan berat. Temuan tersebut menunjukkan bahwa semakin lama durasi mengemudi, semakin besar kecenderungan sopir mengalami kelelahan kerja. Mengemudi dalam waktu

yang lama menuntut konsentrasi secara terus-menerus,mempertahankan posisi duduk dalam jangka waktu panjang, serta melakukan aktivitas yang berulang. Selain itu, kondisi lalu lintas yang padat atau tidak menentu dapat meningkatkan beban fisik maupun mental selama bekerja. Akumulasi beban tersebut dapat mengurangi kemampuan tubuh untuk mempertahankan performa kerja.

Berdasarkan hasil penelitian ini diperoleh kesimpulan terdapat hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada sopir bus Makassar dimana *p-value* = 0.001 < 0.05.

Hal ini tidak sejalan dengan analisis data menunjukkan bahwa tidak terdapat keterkaitan yang signifikan antara durasi kerja dan keluhan kelelahan (*fatigue*) (Avelliana & Satrya, 2022).

Berbeda dengan penelitian yang menyatakan kondisi tersebut terjadi karena waktu yang seharusnya digunakan untuk beristirahat dimanfaatkan untuk bekerja. Selain itu, perjalanan yang dimulai pada malam hari dan berakhir keesokan harinya turut mengurangi kesempatan sopir untuk beristirahat secara optimal (Andi Tenriola *et al.,* 2026).

Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang menyatakan bahwa salah satu faktor yang dapat menyebabkan kelelahan pada pengemudi adalah lamanya waktu yang digunakan untuk mengemudi. Risiko kelelahan akibat mengemudi dalam durasi yang panjang dapat dikurangi dengan memberikan waktu istirahat yang cukup agar kondisi fisik tetap terjaga (Belia Rizky, 2020).

Terdapat 3 responden yang mengalami kelelahan berat meskipun durasi mengemudinya tidak lama. Kondisi ini menunjukkan bahwa kelelahan berat yang dialami beberapa responden meskipun memiliki durasi mengemudi yang tidak lama dapat dipengaruhi oleh faktor usia (25-36 tahun). Bertambahnya usia dapat menyebabkan penurunan kapasitas serta daya tahan tubuh, sehingga individu lebih mudah mengalami kelelahan.

Penelitian ini sejalan juga sejalan dengan penelitian yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara umur dengan kelelahan kerja yang dialami oleh supir bus di Terminal Dangerakko tahun 2022. Kelelahan kerja dapat dipengaruhi oleh faktor usia. Seiring bertambahnya usia, kemampuan metabolisme tubuh cenderung menurun sehingga risiko terjadinya kelelahan menjadi lebih besar (Sukma & Rani Yulizar, 2023).

Sementara itu, 4 responden dengan durasi mengemudi lama mengalami kelelahan ringan yang dialami beberapa responden meskipun memiliki durasi mengemudi yang lama dapat dipengaruhi oleh masa bekerja (8-11 tahun). Sopir yang telah bekerja dalam waktu yang lebih lama umumnya memiliki pengalaman dan kemampuan adaptasi yang lebih baik terhadap tuntutan pekerjaan, sehingga dapat mengelola beban kerja dengan lebih efektif dan mengurangi risiko kelelahan yang lebih berat.

Penelitian ini sejalan dengan peneltian yang terdapat hubungan signifikan antara masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi angkutan umum 01 wilayah Cibereum kota Tasikmalaya tahun 2025. Pengemudi dengan masa kerja yang lebih lama berpotensi mengalami kelelahan kerja yang lebih tinggi karena paparan beban kerja fisik dan mental yang berlangsung secara terus-menerus (Puspita *et al.,* 2025).

4. Hubungan Kualitas Tidur Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Makassar

Kualitas tidur yang kurang baik dapat menimbulkan rasa kantuk serta mengganggu fungsi kognitif, seperti daya ingat, konsentrasi, dan koordinasi saraf okulomotor. Kondisi tersebut dapat menurunkan tingkat kewaspadaan seseorang dalam menjalankan aktivitasnya (Marin Hafizh *et al.*, 2023).

Pekerja yang menjalankan aktivitas pada malam hari atau mulai bekerja sebelum pukul 06.00 sering mengalami gangguan pada ritme sirkadian tubuh. Kondisi ini dapat memengaruhi pola tidur sehingga durasi istirahat menjadi berkurang. Selain itu, penerapan sistem kerja shift juga dapat mengubah ritme biologis tubuh yang berperan dalam mengatur siklus tidur, sehingga berpotensi menurunkan kualitas tidur pekerja (Salsabila *et al.,* 2022).

Hasil pada penelitian ini menunjukkan bahwa semakin buruk kualitas tidur yang dimiliki sopir, semakin tinggi risiko mengalami kelelahan kerja. Pada kelompok responden yang memiliki kualitas tidur baik, 8 orang (72,7%) mengalami kelelahan ringan, sedangkan pada kelompok dengan kualitas tidur kurang baik terdapat 23 orang (79,3%) yang mengalami kelelahan berat. Tidur yang berkualitas berfungsi memulihkan kondisi fisik dan mental setelah bekerja. Sebaliknya, gangguan tidur menyebabkan proses pemulihan tubuh tidak optimal sehingga saat bekerja sopir lebih mudah mengantuk, sulit berkonsentrasi, mengalami penurunan kewaspadaan, serta lebih cepat merasa lelah. Oleh karena itu, kualitas tidur menjadi salah satu faktor penting yang memengaruhi tingkat kelelahan kerja pada sopir bus.

Berdasarkan hasil penelitian ini diperoleh kesimpulan terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada sopir bus Makassar dengan *p-value* = 0.007 < 0.05.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang menunjukkan adanya hubungan kualitas tidur dan kelelahan kerja pada pengemudi bus antar kota antar provinsi (AKAP) di terminal tipe A Duangingi. Kondisi tersebut dapat terjadi akibat kualitas tidur yang kurang baik, sering terbangun pada malam hari, serta durasi tidur yang tidak mencukupi. Faktor-faktor tersebut dapat menghambat proses pemulihan fisik sehingga tubuh tidak memperoleh waktu istirahat yang optimal. Kualitas tidur yang rendah juga dapat mengurangi kemampuan tubuh untuk memulihkan energi setelah

beraktivitas, yang pada akhirnya meningkatkan risiko kelelahan saat bekerja. Selain itu, kurangnya waktu tidur dapat menurunkan tingkat konsentrasi dan kewaspadaan, sehingga berdampak pada menurunnya kinerja pengemudi selama menjalankan tugasnya (Lasulika *et al*., 2025).

Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang menemukan adanya hubungan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada awak mobil tangki (AMT) di PT. Pertamina Patra Niaga Integrated Terminal Kendari. Jam kerja yang berlangsung melebihi ketentuan yang ditetapkan (8 jam) dapat berkontribusi terhadap munculnya gangguan tidur serta kelelahan pada AMT (Dina Sestika Munawar *et al*., 2024).

Pada tabel penelitian, terdapat 3 responden yang mengalami kelelahan berat walaupun hanya mengalami gangguan tidur ringan. Keadaan ini diduga berhubungan dengan faktor usia (25-36 tahun), karena kemampuan tubuh dalam menghadapi beban kerja cenderung berkurang seiring bertambahnya umur.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang menyatakan bahwa usia dan kelelahan kerja tidak memiliki hubungan, dengan korelasi sebesar 0,367 pada pramudi Koperasi Jasa Angkutan Purimas Jaya pada rute JAK 46. Hasil penelitian yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara usia dan kelelahan kerja kemungkinan disebabkan oleh pengaruh factor pekerjaan yang lebih dominan, seperti pengaturan shift dan beban operasional. Di samping itu, pengalaman kerja yang dimiliki pramudi

dapat meningkatkan kemampuan mereka dalam menyesuaikan diri dengan tuntutan pekerjaan (Regiana *et al.*, 2023).

Namun, berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh (Devina & Kayla, 2026) terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir rental mobil di CV. X. Faktor usia diduga berperan dalam terjadinya kelelahan kerja karena bertambahnya usia umumnya diikuti dengan penurunan kemampuan fisik dan daya tahan tubuh. Aktivitas mengemudi yang memerlukan konsentrasi tinggi, kewaspadaan, serta ketahanan selama perjalanan dapat menjadi lebih berat bagi sopir yang berusia lebih tua.

Meskipun mengalami gangguan tidur berat, 6 responden hanya mengalami kelelahan ringan. Keadaan ini diduga berhubungan dengan masa kerja yang lebih lama (6-11 tahun), yang memungkinkan mereka lebih terbiasa dalam menghadapi beban kerja sehari-hari.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara masa kerja terhadap kelelahan kerja pengemudi angkutan batu bara. Semakin lama masa kerja seseorang, semakin bertambah pengalaman dan kemampuan beradaptasi terhadap pekerjaan. Namun, paparan beban kerja dalam waktu yang panjang juga dapat meningkatkan kelelahan fisik maupun mental. Oleh karena itu, masa kerja dapat memengaruhi tingkat kelelahan pekerja (Maulani *et al*., 2020).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang menunjukkan tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja sopir rental. Tidak ditemukannya hubungan yang signifikan antara masa kerja dan kelelahan kerja dalam penelitian ini diduga karena adanya kemampuan adaptasi terhadap pekerjaan. Sopir dengan masa kerja yang lebih lama umumnya telah terbiasa menghadapi tuntutan kerja serta memiliki cara yang lebih efektif dalam mengelola tekanan fisik maupun mental. Sementara itu, sopir dengan masa kerja yang lebih singkat masih berada pada tahap penyesuaian terhadap pola dan beban kerja yang dijalani, sehingga tetap berpotensi mengalami kelelahan (Devina & Kayla, 2026).