

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Obyek Penelitian

1. Keadaan Alam

Menurut Badan Pusat Statistik (2016) Daerah Istimewa Yogyakarta adalah salah satu provinsi dari 33 provinsi di wilayah Indonesia dan terletak di pulau Jawa bagian tengah. Daerah Istimewa Yogyakarta di bagian selatan dibatasi Lautan Indonesia, sedangkan di bagian timur laut, tenggara, barat, dan barat laut dibatasi oleh wilayah provinsi Jawa Tengah yang meliputi: Kabupaten Klaten di sebelah Timur Laut, Kabupaten Wonogiri di sebelah Tenggara, Kabupaten Purworejo di sebelah Barat, Kabupaten Magelang di sebelah Barat Laut.

Berdasarkan satuan fisiografis, Daerah Istimewa Yogyakarta terdiri dari: Pegunungan Selatan dengan luas: + 1.656,25 km² dan ketinggian: 150 – 700 m. Gunung berapi Merapi dengan luas: + 582,81 km² dan ketinggian: 80 – 2.911 m. Dataran rendah antara Pegunungan Selatan dan Pegunungan Kulonprogo dengan luas: + 215,62 km² dan ketinggian: 0 – 80 m. Pegunungan Kulonprogo dan Dataran Rendah Selatan dengan luas: + 706,25 km² dan ketinggian: 0 – 572 m.

Posisi Daerah Istimewa Yogyakarta yang terletak antara 7°,33' - 8°,12' Lintang Selatan dan 110°,00' - 110°,50' Bujur Timur, tercatat mempunyai luas 3.185,80 km² atau 0,17% dari luas Indonesia (1.860.359,67 km²), Daerah

Istimewa Yogyakarta adalah provinsi paling kecil setelah Provinsi DKI Jakarta, yang terdiri dari: Kabupaten Kulon Progo dengan luas 586,27 km² (18,40%), Kabupaten Bantul dengan luas 506,85 km² (15,91%), Kabupaten Gunung Kidul dengan luas 1.485,36 km² (46,63%), Kabupaten Sleman, dengan luas 574,82 km² (18,04%), Kota Yogyakarta dengan luas 32,50 km² (1,02%).



Gambar 4.1.
Peta Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta

2. Iklim

Daerah Istimewa Yogyakarta beriklim tropis yang dipengaruhi oleh musim hujan dan musim kemarau. Menurut catatan Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika, Stasiun Geofisika Kelas I Yogyakarta, suhu udara rata-rata di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2015 menunjukkan angka

26,1°C lebih tinggi dibandingkan rata-rata suhu udara pada tahun 2014 yang tercatat sebesar 26,3 °C, dengan suhu paling rendah 20 °C dan suhu paling tinggi 33,3°C. Curah hujan perbulan sekitar 170,58 mm dengan hari hujan per bulan 11 kali. Sedangkan kelembaban udara tercatat antara 48% – 97%, tekanan udara antara 991,0 mb - 1.018,5 mb, dengan arah angin Barat Daya dan kecepatan angin antara 0,1 knot sampai dengan 5,4 knot.

3. Demografi

a. Jumlah Penduduk

Berikut adalah data jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta:

Tabel 4.1.

Jumlah Penduduk menurut Kabupaten/kota di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2015

Kabupaten/Kota	Penduduk
Bantul	971.511
Sleman	1.167.481
Kulon Progo	412.198
Gunung Kidul	715.282
Yogyakarta	412.704
Jumlah	3.679.176

Sumber: BPS D.I.Yogyakarta

Dari tabel 4.1. jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2015 tercatat sebanyak 3.679.176 jiwa terdiri dari 4 kabupaten dan 1 kota yang berada di Daerah Istimewa Yogyakarta.

b. Luas Wilayah

Berdasarkan informasi dari Badan Pertanahan Nasional, dari 3.185,80 km² luas Daerah Istimewa Yogyakarta, 33,05% adalah jenis tanah Lithosol, 27,09% Regosol, 12,38% Lathosol, 10,97% Grumusol, 10,84% Mediteran, 3,19% Alluvial, dan 2,48% adalah tanah jenis Rensina. Sebagian besar

wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta terletak pada ketinggian antara 100 m – 499 m dari permukaan laut tercatat sebesar 65,65%, ketinggian kurang dari 100 m sebesar 28,84%, ketinggian antara 500 m - 999 m sebesar 5,04% dan ketinggian di atas 1000 m sebesar 0,47%.

B. Gambaran Umum Variabel Penelitian

1. Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua

Tabel 4.2.

Kendaraan Bermotor Roda Dua menurut Kabupaten/Kota di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2007-2015

Tahun	Bantul	Sleman	Kulon Progo	Gunung Kidul	Yogyakarta
2007	205.295	322.443	64.822	74.118	249.526
2008	264.677	394.963	84.447	99.289	273.538
2009	288.495	424.627	93.400	111.722	288.619
2010	314.839	460.666	103.083	125.471	306.182
2011	345.948	502.801	112.506	138.766	323.126
2012	377.603	541.999	123.786	153.796	340.350
2013	412.665	590.182	137.322	172.416	361.318
2014	467.905	615.598	150.978	199.294	398.207
2015	478.448	671.528	162.386	204.689	399.615

Sumber: BPS D.I.Yogyakarta

Dari tabel 4.2. dapat dilihat bahwa setiap tahunnya masing-masing kabupaten/kota terus mengalami penambahan jumlah kendaraan bermotor roda dua. Jumlah kendaraan bermotor roda dua paling banyak yaitu berada di kabupaten sleman, pada tahun 2015 di kabupaten sleman jumlah kendaraan bermotor roda dua sebesar 671.528 unit. Tertinggi kedua ialah berada di kabupaten bantul, jumlah kendaraan bermotor roda dua sebesar 478.448 unit.

2. Jumlah Penduduk

Tabel 4.3.
Jumlah Penduduk menurut Kabupaten/Kota di D.I.Y Tahun 2007-2015

Tahun	Bantul	Sleman	Kulon Progo	Gunung Kidul	Yogyakarta
2007	872.866	1.035.032	384.326	675.359	391.821
2008	886.061	1.054.751	385.937	675.471	390.783
2009	899.312	1.074.673	387.493	675.474	389.685
2010	911.503	1.093.110	388.869	675.382	388.627
2011	921.263	1.107.304	390.207	677.998	390.553
2012	934.674	1.128.943	398.672	692.579	397.594
2013	947.072	1.141.733	403.179	700.191	402.679
2014	959.445	1.154.501	407.709	707.794	407.667
2015	971.511	1.167.481	412.198	715.282	412.704

Sumber: BPS D.I.Yogyakarta

Dari tabel di 4.3. dapat dilihat, bahwa jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta setiap tahun semakin bertambah. Jumlah penduduk tertinggi berada di kabupaten sleman, jumlah penduduk di kabupaten sleman pada tahun 2015 mencapai 1.167.481 juta jiwa.

3. PDRB per kapita

PDRB per kapita atas dasar harga berlaku menunjukkan nilai PDB dan PDRB per kepala atau per satu orang penduduk. Berikut adalah data PDRB per kapita di Daerah Istimewa Yogyakarta:

Tabel 4.4.
PDRB per kapita menurut Kabupten/Kota di D.I.Y Tahun 2007-2015

Tahun	Bantul	Sleman	Kulon Progo	Gunung Kidul	Yogyakarta
2007	7.343.221	9.947.440	5.954.671	6.214.124	7.634.671
2008	7.371.861	10.095.290	6.872.178	6.345.735	7.855.710
2009	8.060.103	10.179.034	7.480.870	6.864.563	8.634.943
2010	9.957.620	10.308.671	7.521.465	7.008.629	8.852.292
2011	9.960.328	11.189.943	8.010.473	7.694.252	9.034.557
2012	10.525.019	11.652.829	8.840.706	8.226.212	9.793.222

Lanjutan Tabel 4.4.

2013	10.040.684	11.969.623	9.096.061	9.467.422	10.782.819
2014	11.737.394	12.531.909	9.253.129	9.751.395	10.989.438
2015	11.058.279	13.153.533	10.588.884	10.340.942	11.913.734

Sumber: BPS D.I.Yogyakarta

Dari tabel 4.4. dapat dilihat bahwa PDRB per kapita tertinggi berada di kabupaten Sleman, nilai PDRB per kapita pada tahun 2015 di kabupaten Sleman sebanyak Rp 13.153.533,00.

4. Inflasi

Tabel 4.5.
Inflasi Kota Yogyakarta Tahun 2007-2015

Tahun	Inflasi
2007	7,99
2008	9,88
2009	2,93
2010	7,38
2011	3,88
2012	4,31
2013	7,32
2014	6,59
2015	3,09

Sumber: BPS D.I.Yogyakarta

Dari tabel 4.5. dapat dilihat bahwa inflasi di kota Yogyakarta tertinggi terjadi pada tahun 2008 mencapai 9,88% dan pada tahun 2009 turun menjadi 2,93%.

C. Uji Kualitas Instrumen

1. Uji Heteroskedastisitas

Menurut Gujarati (2006) Heteroskedastisitas memberikan arti bahwa dalam suatu model terdapat perbedaan dari varian residual atau observasi. Di

dalam model yang baik tidak terdapat heteroskedastisitas apapun. Dalam uji heteroskedastisitas, masalah yang timbul bersumber dari variasi data *cross section* yang digunakan. Pada kenyataannya, dalam data *cross section* yang meliputi unit yang heterogen, heteroskedastisitas mungkin lebih merupakan kelaziman (aturan) dari pengecualian.

Tabel 4.6.
Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Koefisien	Probabilitas
C	3,000619	0,5987
LOG(JP)	-0,150684	0,7733
LOG(PP)	-0,059356	0,5635
INF	0,003639	0,3298

Sumber: Lampiran 2

Dari hasil uji heteroskedastisitas diatas dapat dilihat bahwa nilai probabilitas jumlah penduduk, PDRB per kapita, dan inflasi masing-masing adalah 0,7733, 0,5635, 0,3298 > 0,05 sehingga terbebas dari adanya heteroskedastisitas.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara varibel bebas pada penelitian.

Tabel 4.7.
Hasil Uji Multikolinearitas

	LOG(JP)	LOG(PP)	INF
LOG(JP)	1,000000	0,417645	-0,024875
LOG(PP)	0,417645	1,000000	-0,333755
INF	-0,024875	-0,333755	1,000000

Sumber: Lampiran 2

Berdasarkan tabel 4.7. dapat dilihat bahwa nilai koefisien korelasinya antar variabel bebas tidak lebih dari 0,9 yang artinya data dalam penelitian ini tidak terjadi masalah multikolinearitas.

D. Analisis Pemilihan Model

Dalam metode estimasi model regresi menggunakan data panel dapat dilakukan melalui tiga pendekatan, antara lain model *Pooled Least Square* (PLS), *Fixed Effect Model* (FEM), atau *Random Effect Model* (REM). Dari tiga regresi yang bisa digunakan untuk mengestimasi data panel, model regresi dengan hasil terbaiklah yang akan digunakan dalam menganalisis. Maka dalam penelitian ini untuk mengetahui model terbaik yang akan digunakan dalam menganalisis apakah dengan model *Pooled Least Square* (PLS), *Fixed Effect Model* (FEM), atau *Random Effect Model* (REM), maka terlebih dahulu kita menggunakan uji chow dan uji hausman.

a. Uji Chow

Uji chow adalah uji yang pertama kali dilakukan, yang bertujuan untuk memilih model yang akan digunakan yaitu *Common Effect Model* atau *Fixed Effect Model*.

H_0 : *Common Effect Model*

H_1 : *Fixed Effect Model*

Apa bila hasil *chi-square* kurang dari alpha 0,05 maka H_0 di tolak. Sehingga, model menggunakan *fixed effect model*. Berikut adalah hasil uji chow yang ditunjukkan pada tabel 4.8.

Tabel 4.8.
Hasil Uji Chow

Effect Test	Statistik	d.f	Probabilitas
Cross-section F	132,212097	(4,37)	0,0000
Cross-section Chi-square	122,733372	4	0,0000

Sumber: Lampiran 2

Pada tabel 4.8. dapat dilihat probabilitas *chi-square* sebesar 0,0000, atau $0,0000 < 0,05$ sehingga menyebabkan H_0 ditolak. Maka *fixed effect model* adalah model yang sebaiknya di gunakan.

b. Uji Hausman

Uji hausman adalah uji yang dilakukan untuk menentukan penggunaan metode antara *random effect model* atau *metode fixed effect model*. Apabila hasil yang ditunjukkan oleh uji hausman menyatakan bahwa menerima H_0 maka model yang sebaiknya digunakan adalah *random effect model*. sedangkan apabila hasilnya menyatakan bahwa menolak H_0 maka model yang sebaiknya digunakan adalah *fixed effect model*. Berikut hasil uji hausman yang ditunjukkan oleh tabel 4.9.

Tabel 4.9.
Hasil Uji Hausman

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f	Probabilitas
Cross-section random	10,537493	3	0,0145

Sumber: Lampiran 2

Pada tabel 4.9. dapat di lihat probabilitas *chi-square* sebesar 0,0145 atau $<$ dari 0,05 sehingga dapat di simpulkan bahwa *fixed effect model* adalah model yang sebaiknya digunakan.

4. Analisis Pemilihan Model Terbaik

Pemilihan model ini menggunakan pengujian analisis terbaik, selengkapnya di jelaskan pada tabel berikut:

Tabel 4.10.
Hasil Estimasi *Fixed Effect* Dan *Random Effect*

Variabel Dependen : (KBRD) Kendaraan Bermotor Roda Dua	Model	
	Fixed	Random
Koefisien (C)	-40,30991	-20,46226
Standar error	9,203861	3,350424
Prob	0,0001	0,0000
t-statistik	-4,379674	-6,107365
(JP) Jumlah Penduduk	2,611029	0,745783
Standar error	0,845630	0,286704
Probabilitas	0,0038	0,0129
t-statistik	3,087673	2,601227
(PP) PDRB per kapita	1,110460	1,428390
Standar error	0,165785	0,103938
Probabilitas	0,0000	0,0000
t-statistik	6,698213	13,74276
(INF) Inflasi	-0,002514	-0,001924
Standar error	0,005999	0,005996
Probabilitas	0,6776	0,7499
t-statistik	-0,419058	-0,320912
R²	0,985265	0,884287
F-statistik	353,4438	104,4421
Prob(f-stat)	0,000000	0,000000
Durbin-Watson stat	1,344154	1,227287

Sumber: Lampiran 2

Berdasarkan uji spesifikasi model di tabel 4.10. Dari kedua analisis yang dilakukan menggunakan uji chow dan uji husman, keduanya menyatakan untuk menggunakan *fixed effect model* dan dari perbandingan uji pemilihan terbaik maka model regresi yang digunakan adalah *fixed effect model*.

E. Hasil Data Panel

Berdasarkan uji spesifikasi model yang telah dilakukan serta dari perbandingan nilai terbaik maka model regresi data panel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Fixed Effect Model* (FEM). Dalam pengujian sebelumnya, model telah lolos uji asumsi klasik, sehingga hasil yang didapatkan setelah estimasi konsisten dan tidak menunjukkan tanda bias. Berikut adalah hasil estimasi data dengan jumlah observasi sebanyak 4 kabupaten 1 kota selama periode 2007-2015 (9 tahun).

Tabel 4.11.
Hasil Estimasi Model *Fixed Effect*

Variabel Dependen : (KRD) Kendaraan Roda Dua	Model
	Fixed Effect
Koefisien (C)	-40,30991
Standar error	9,203861
Prob	0,0001
t-statistik	-4,379674
(JP) Jumlah Penduduk	2,611029
Standar error	0,845630
Probabilitas	0,0038
t-statistik	3,087673
(PP) PDRB per kapita	1,110460
Standar error	0,165785
Probabilitas	0,0000
t-statistik	6,698213
(INF) Inflasi	-0,002514
Standar error	0,005999
Probabilitas	0,6776
t-statistik	-0,419058
R²	0,985265
F-statistik	353,4438
Prob(f-stat)	0,000000
Durbin-Watson stat	1,344154

Sumber: Lampiran 2

Dari hasil estimasi model pada tabel 4.11. selanjutnya dibuat model analisis data panel terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta yang disimpulkan dengan persamaan berikut:

$$\text{LOG(KBRD)} = \beta_0 + \beta_1\text{LOG(JP)} + \beta_2\text{LOG(PP)} + \beta_3\text{INF} + \text{et}$$

Keterangan:

LOG(KBRD) = Kendaraan Bermotor Roda Dua

LOG(JP) = Jumlah Penduduk

LOG(PP) = PDRB per kapita

INF = Inflasi

β_0 = Konstanta

$\beta_1 - \beta_3$ = Koefisien Parameter

et = Disturbance Error

Dimana diperoleh hasil regresi sebagai berikut:

$$\text{LOG(KBRD)} = \beta_0 + \beta_1\text{LOG(JP)} + \beta_2\text{LOG(PP)} + \beta_3\text{INF} + \text{et}$$

$$\text{LOG(KBRD)} = (-40,30991) + (2,611029\text{LOGJP}) + (1,110460\text{LOGPP}) + (-0,002514\text{INF}) + \text{et}$$

$$\begin{aligned} \text{LOG(KBRD_BANTUL)} &= -0,63568407773 - 40,3099122753 + \\ &2,61102888477*\text{LOG(JP_BANTUL)} + 1,11046022495*\text{LOG(PP_BANTUL)} \\ &- 0,00251404608316*\text{INF_BANTUL} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{LOG(KBRD_SLEMAN)} &= -0,927376913804 - 40,3099122753 + \\ &2,61102888477*\text{LOG(JP_SLEMAN)} + 1,11046022495*\text{LOG(PP_SLEMAN)} \\ &- 0,00251404608316*\text{INF_SLEMAN} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{LOG(KBRD_KULONPROGO)} &= 0,628495495387 - 40,3099122753 + \\ &2,61102888477*\text{LOG(JP_KULONPROGO)} &+ \\ &1,11046022495*\text{LOG(PP_KULONPROGO)} &- \\ &0,00251404608316*\text{INF_KULONPROGO} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{LOG(KBRD_GUNUNGKIDUL)} &= -0,586213498333 - 40,3099122753 + \\ &2,61102888477*\text{LOG(JP_GUNUNGKIDUL)} &+ \\ &1,11046022495*\text{LOG(PP_GUNUNGKIDUL)} &- \\ &0,00251404608316*\text{INF_GUNUNGKIDUL} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{LOG(KBRD_YOGYAKARTA)} &= 1,52077899448 - 40,3099122753 + \\ &2,61102888477*\text{LOG(JP_YOGYAKARTA)} &+ \\ &1,11046022495*\text{LOG(PP_YOGYAKARTA)} &- \\ &0,00251404608316*\text{INF_YOGYAKARTA} \end{aligned}$$

Pada model estimasi diatas, terlihat bahwa adanya pengaruh *cross-section* yang berbeda di setiap Kabupaten/Kota yang berada di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dimana di kabupaten Bantul, Sleman dan Gunung Kidul memiliki pengaruh efek *cross section* (efek wilayah operasional) yang bernilai negatif, yaitu kabupaten Bantul memiliki nilai koefisien sebesar -0,63568407773, kabupaten Sleman nilai koefisien sebesar -0,927376913804, dan kabupaten Gunung Kidul nilai koefisien sebesar -0,586213498333. Sedangkan di kabupaten Kulon Progo dan kota Yogyakarta memiliki pengaruh efek *cross section* (efek wilayah operasional) yang bernilai positif, yaitu kabupaten Kulon Progo memiliki nilai koefisien sebesar 0,628495495387 dan kota Yogyakarta nilai koefisien sebesar 1,52077899448.

F. Uji Statistik

Uji statistik dalam penelitian ini meliputi determinasi (R^2), uji signifikansi bersama-sama (Uji F-Statistik) dan uji signifikansi parameter individual (Uji t-Statistik).

1. Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 4.12.
Koefisien Determinasi (R^2)

R^2	0,985265
-------------------------	----------

Sumber: Lampiran 2

Koefisien determinasi berguna untuk mengukur kemampuan model dalam menerangkan himpunan variabel dependen. Adapun hasil yang didapatkan pada tabel 4.12. menunjukkan nilai R^2 sebesar 0,985265 yang artinya bahwa jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta 98,52% dipengaruhi oleh variabel jumlah penduduk, PDRB per kapita dan inflasi. Sedangkan 1,48% dipengaruhi oleh variabel diluar penelitian ini.

2. Uji F-Statistik

Tabel 4.13.
Uji F-Statistik

Prob(f-stat)	0,000000
---------------------	----------

Sumber: Lampiran 2

Uji F digunakan untuk signifikan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara keseluruhan. Berdasarkan tabel 4.13. diatas hasil analisis menggunakan software Eviews 7.0, diperoleh nilai probabilitas F-statistik sebesar 0,000000, dengan ketentuan $\alpha = 0,05$, maka uji F signifikan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel independen secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Variabel jumlah penduduk, PDRB per kapita dan inflasi secara bersama-sama

berpengaruh secara signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta.

3. Uji t-Statistik (Uji Parsial)

Uji t bertujuan untuk melihat seberapa jauh pengaruh masing-masing variabel independen secara individual dalam menerangkan variansi variabel dependen. Uji ini digunakan untuk menguji kemaknaan parsial, dengan menggunakan uji t, apabila nilai probabilitas $< \alpha = 0,05$ maka H_0 ditolak, dengan demikian variabel bebas dapat menerangkan variabel terikat yang ada dalam model. Sebaliknya apabila nilai probabilitas $> \alpha = 0,05$ maka H_0 diterima, dengan demikian variabel bebas tidak dapat menjelaskan variabel terikatnya atau dengan kata lain tidak ada pengaruh antara dua variabel yang diuji.

Tabel 4.14.
Uji t-Statistik

Variabel Independen	Koefisien	Probabilitas	Standar Prob
Jumlah Penduduk	2,611029	0,0038	0,05
PDRB per kapita	1,110460	0,0000	0,05
Inflasi	-0,002514	0,6776	0,05

Sumber: Lampiran 2

Berdasarkan tabel 4.14. diatas menurut hasil uji t-statistik dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Pengaruh jumlah penduduk terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan dari hasil analisis menunjukkan bahwa variabel jumlah penduduk memiliki koefisien

sebesar 2,611029 dengan probabilitas $0,0038 < 0,05$ yang artinya ada pengaruh variabel jumlah penduduk secara individu, terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua.

- b. Pengaruh PDRB per kapita terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan dari hasil analisis menunjukkan bahwa variabel PDRB per kapita memiliki koefisien sebesar 1,110460 dengan probabilitas $0,0000 < 0,05$ yang artinya ada pengaruh variabel PDRB per kapita secara individu, terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua.
- c. Pengaruh inflasi terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan dari hasil analisis menunjukkan bahwa variabel inflasi memiliki koefisien sebesar $-0,002514$ dengan probabilitas $0,6776 > 0,05$ yang artinya tidak ada pengaruh variabel inflasi secara individu, terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua.

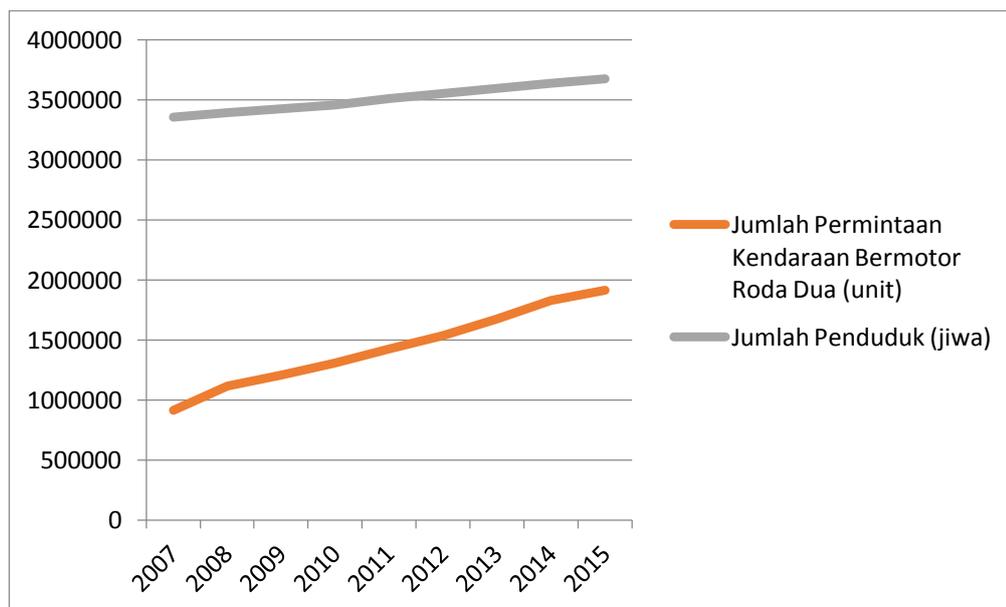
G. Pembahasan/Interpretasi

Berdasarkan hasil penelitian atau estimasi model di atas maka dapat dibuat suatu analisis dan pembahasan mengenai pengaruh variabel independen (jumlah penduduk, PDRB per kapita dan inflasi) terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta yang diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Pengaruh Jumlah Penduduk terhadap Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Daerah Istimewa Yogyakarta

Berdasarkan uji statistik yang diperoleh bahwa nilai koefisien variabel jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar 2,611029, hal ini berarti jika jumlah penduduk naik 1%, maka akan menyebabkan kenaikan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua sebesar 2,611029, jumlah penduduk memiliki pola hubungan yang positif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta, dengan probabilitas sebesar $0,0038 < 0,05$, yang artinya jumlah penduduk berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Hal ini sesuai dengan hipotesis bahwa variabel jumlah penduduk memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dari data jumlah penduduk yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Daerah Istimewa Yogyakarta menunjukkan bahwa jumlah penduduk di Daerah Istimewa Yogyakarta setiap tahun semakin bertambah. Berikut adalah perbandingan jumlah penduduk dengan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta:



Sumber: BPS D.I. Yogyakarta (data diolah)

Gambar 4.2

Perbandingan Jumlah Penduduk dengan Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2007-2015

Berdasarkan gambar 4.2. diatas dapat dilihat bahwa garafik jumlah penduduk dengan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua sama-sama mengalami kenaikan, yang artinya bahwa jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua dengan jumlah penduduk memiliki hubungan positif. Ada beberapa hal yang menyebabkan kenaikan jumlah penduduk, seperti angka kelahiran yang tinggi dan migrasi penduduk. Berikut adalah data perbandingan kelahiran dengan kematian yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta:

Tabel 4.15.

Perbandingan Jumlah Kelahiran dengan Kematian menurut Kabupaten/Kota di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2015

Kabupaten/Kota	Kelahiran	Kematian
Kulon Progo	6.569	4.880
Bantul	17.957	8.195
Gunung Kidul	12.126	7.509

Lanjutan Tabel 4.15.

Sleman	23.881	9.379
Yogyakarta	21.031	5.112
D.I.Y	81.564	35.075

Sumber: BPS D.I. Yogyakarta

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa angka kelahiran di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2015 sebesar 81.564 jiwa. Sedangkan angka kematian di Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2015 sebesar 35.075 jiwa. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor pendorong jumlah penduduk meningkat karena banyaknya jumlah kelahiran di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Selain jumlah kelahiran, faktor penyebab jumlah penduduk meningkat juga di sebabkan oleh migrasi penduduk. Migrasi penduduk dapat diartikan sebagai perpindahan suatu penduduk ke tempat lain dengan tujuan ingin menetap. Ada berapa hal yang membuat penduduk migrasi ke suatu tempat, antara lain yaitu tempat yang dituju fasilitasnya lebih memadai, ingin mencari pekerjaan dan ingin melanjutkan pendidikan guna untuk menuntut ilmu. Seperti yang kita ketahui, bahwa kota Yogyakarta terkenal dengan sebutan kota pendidikan di karenakan banyaknya tempat pendidikan yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta. mungkin itu adalah salah satu penyebab banyak yang migrasi ke Daerah Istimewa Yogyakarta.

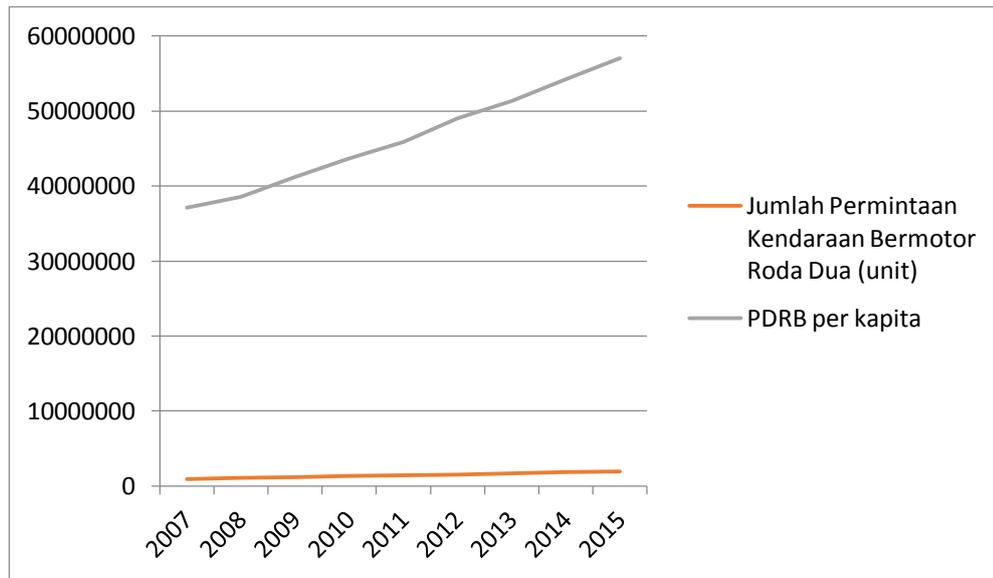
Semakin tinggi jumlah penduduk, maka jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua juga akan semakin tinggi. Semua itu dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari untuk membantu proses suatu perpindahan barang maupun manusia dari suatu tempat ke tempat

lain. Dengan adanya transportasi seperti kendaraan bermotor roda dua, maka untuk mencapai suatu tujuan akan lebih efisien waktu dan tidak banyak menguras tenaga dalam melakukan perjalanan atau aktivitas sehari-hari.

2. Pengaruh PDRB per kapita terhadap Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Daerah Istimewa Yogyakarta

Berdasarkan uji statistik yang diperoleh bahwa nilai koefisien PDRB per kapita di Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar 1,110460, hal ini berarti apabila PDRB per kapita naik 1%, maka akan menyebabkan kenaikan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar 1,110460, PDRB per kapita memiliki pola hubungan yang positif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta, dengan probabilitas sebesar $0,0000 < 0,05$, yang artinya PDRB per kapita berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Hal ini sesuai dengan hipotesis bahwa variabel PDRB per kapita memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dari data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Daerah Istimewa Yogyakarta menunjukkan bahwa PDRB per kapita di Daerah Istimewa Yogyakarta setiap tahun semakin meningkat. Berikut adalah perbandingan PDRB per kapita dengan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta:



Sumber: BPS D.I. Yogyakarta (data diolah)

Gambar 4.3.

Perbandingan PDRB per kapita dengan Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2007-2015

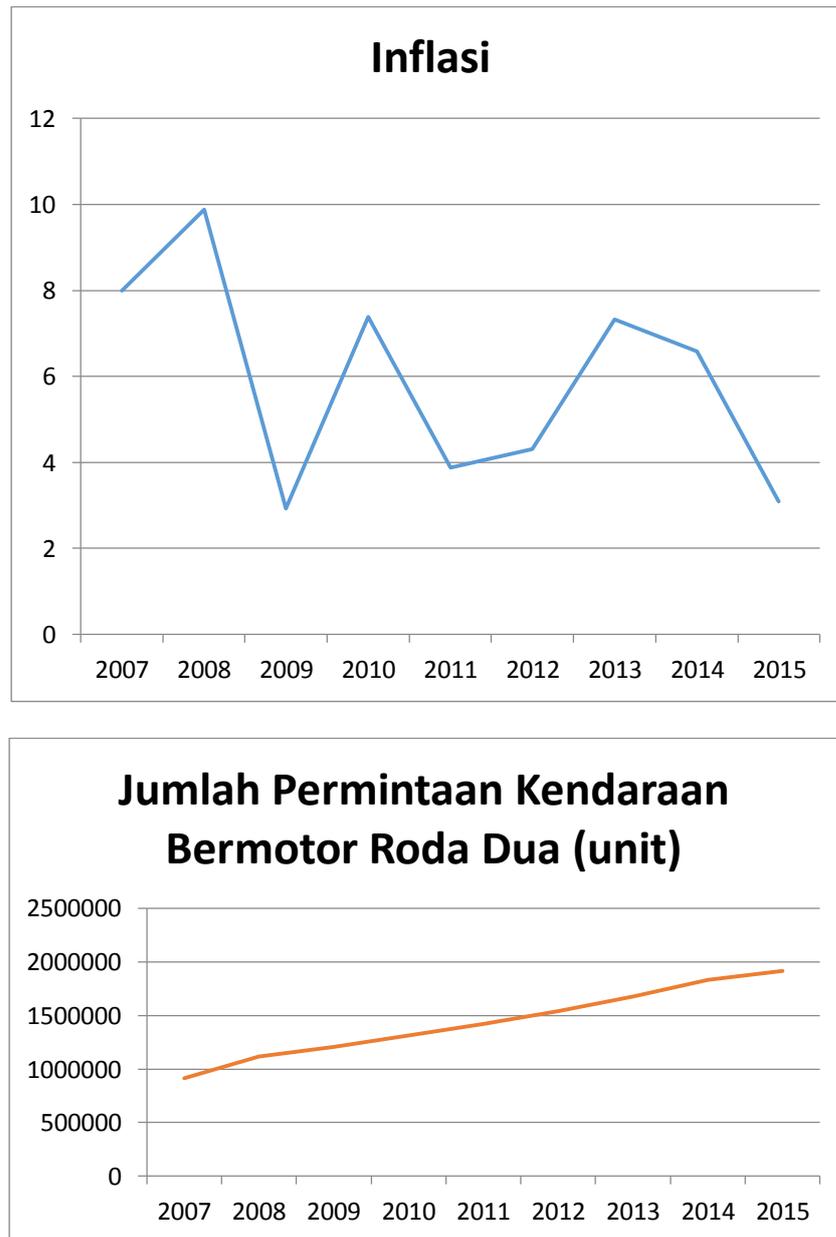
Berdasarkan gambar 4.3. diatas dapat dilihat bahwa grafik PDRB per kapita dengan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua sama-sama mengalami kenaikan, yang artinya PDRB per kapita memiliki pola hubungan positif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Jika pendapatan masyarakat mengalami kenaikan, maka kemampuan daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor roda dua juga ikut meningkat. Sebaliknya jika pendapatan masyarakat turun maka kemampuan daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor roda dua juga akan turun. Akibat dari kenaikan pendapatan maka masyarakat cenderung mengkonsumsi lebih banyak dari biasanya. Jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta meningkat karena pendapatan masyarakatnya juga meningkat. Oleh sebab itu, PDRB per kapita

memiliki pengaruh positif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua.

3. Pengaruh Inflasi terhadap Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Daerah Istimewa Yogyakarta

Berdasarkan uji statistik yang diperoleh bahwa nilai koefisien inflasi di Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar $-0,002514$, hal ini berarti apabila inflasi naik 1%, maka akan menyebabkan penurunan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar $-0,002514$. Inflasi memiliki pola hubungan yang negatif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Probabilitas inflasi sebesar $0,6776 > 0,05$, maka inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Hal ini sesuai dengan hipotesis bahwa inflasi memiliki pengaruh negatif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta, namun inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berikut adalah perbandingan inflasi dengan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta:



Sumber: BPS D.I. Yogyakarta (data diolah)

Gambar 4.4.
Perbandingan Inflasi dengan Jumlah Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2007-2015

Berdasarkan gambar 4.4. diatas dapat dilihat bahwa grafik inflasi mengalami naik turun, sedangkan jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua terus mengalami kenaikan. Dapat diartikan bahwa Inflasi memiliki

pola hubungan negatif terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta dikarenakan inflasi yang tinggi menyebabkan harga-harga umum mengalami kenaikan secara terus-menerus selama dalam periode tertentu. Apabila inflasi tinggi, maka masyarakat akan lebih berhati-hati untuk membeli suatu barang. Jadi untuk membeli kendaraan bermotor roda dua masyarakat akan lebih berpikir panjang, karena harga-harga mengalami kenaikan. namun berdasarkan hasil penelitian yang telah di uji, bahwa inflasi tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah permintaan kendaraan bermotor roda dua di Daerah Istimewa Yogyakarta.