



Homepage Journal: <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS>

Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Sopir Rental Mobil Di CV. X *Factors Associated with Car Rental Driver Fatigue at CV. X*

Kayla Devina^{1*}, Sianto²

^{1,2} Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan, Indonesia

*Corresponding Author: kayladevinaaaa@gmail.com

Artikel Penelitian

Article History:

Received: 18 Jan, 2026

Revised: 08 Feb, 2026

Accepted: 23 Feb, 2026

Kata Kunci:

Kelelahan Kerja,
Lama Kerja,
Masa Kerja,
Status Gizi
Umur

Keywords:

Work Fatigue,
Work duration,
Work tenure,
Nutritional status,
Age

DOI: [10.56338/jks.v9i2.10232](https://doi.org/10.56338/jks.v9i2.10232)

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas dan kecelakaan kerja merupakan permasalahan global yang salah satunya disebabkan oleh kelelahan kerja, termasuk di sektor transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan usia, lama kerja, masa kerja dan status gizi dengan kelelahan kerja pada sopir rental mobil di CV. X. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain cross sectional, melibatkan 37 responden yang diambil menggunakan teknik total sampling. Instrumen penelitian berupa kuesioner berdasarkan Industrial Fatigue Research Committee (IFRC) dan pengukuran indeks massa tubuh. Hasil penelitian menunjukkan 43,2% sopir mengalami kelelahan kerja sedang, 32,4% kelelahan tinggi, dan 24,3% kelelahan rendah. Uji statistik menunjukkan terdapat hubungan signifikan antara umur (P-value 0,001 < 0,05), lama kerja (P-Value 0,000 < 0,05), dan status gizi (P-Value < 0,001) dengan tingkat kelelahan kerja. Tidak terdapat hubungan signifikan antara masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja (P-Value 0,104 > 0,05). Penelitian ini menunjukkan bahwa umur, lama kerja, dan status gizi perlu diperhatikan dalam upaya pencegahan kelelahan sopir. Saran bagi perusahaan ialah perusahaan perlu menetapkan batas waktu kerja maksimal yang sesuai standar. Saran bagi sopir ialah mengelola waktu kerja dan istirahat dengan baik, mempertahankan pola makan seimbang, menghindari kebiasaan buruk serta rutin melakukan aktivitas fisik dan untuk peneliti selanjutnya dianjurkan untuk melaksanakan penelitian berikutnya dengan melibatkan jumlah responden yang lebih banyak serta memperluas variabel yang diteliti dan melibatkan metode pengukuran objektif.

ABSTRACT

Traffic accidents and workplace accidents are global issues, one of which is caused by work-related fatigue, including in the transportation sector. This study aims to investigate the relationship between age, work duration, tenure, and nutritional status with work-related fatigue among car rental drivers at CV. X. The study employs a quantitative method with a cross-sectional design, involving 37 respondents selected using total sampling technique. The research instruments consisted of a questionnaire based on the Industrial Fatigue Research Committee (IFRC) and body mass index measurements. The results showed that 43.2% of drivers experienced moderate work-related fatigue, 32.4% experienced high fatigue, and 24.3% experienced low fatigue. Statistical tests showed a significant relationship between age (P-value 0.001 < 0.05), work duration (P-Value 0.000 < 0.05), and nutritional status (P-Value < 0.001) with the level of work fatigue. There was no significant relationship between work tenure and work fatigue levels (P-value 0.104 > 0.05). This study indicates that age, work duration, and nutritional status should be considered in efforts to prevent driver fatigue. The recommendation for companies is that they need to set maximum working hours in accordance with standards. Recommendations for drivers include managing work and rest time effectively, maintaining a balanced diet, avoiding unhealthy habits, and regularly engaging in physical activity. For future researchers, it is recommended to conduct further studies involving a larger number of respondents, expanding the variables studied, and incorporating objective measurement methods.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian global menurut World Health Organization (WHO), dengan sekitar 1,19 juta jiwa meninggal setiap tahun dan 20–50 juta orang mengalami cedera non-fatal, termasuk disabilitas permanen. Dampak ekonomi dari kecelakaan ini mencapai sekitar 3% dari produk domestik bruto di banyak negara. Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas meningkat tiap tahun; pada 2023 tercatat 148.575 kasus, sebagian besar melibatkan kendaraan umum

yang dikemudikan sopir, dan sekitar 80% kecelakaan di jalan tol disebabkan sopir kelelahan (KNKT 2021) (WHO 2023).

Kelelahan kerja menjadi faktor penting dalam kecelakaan, yang menurut WHO berpotensi menjadi penyebab kematian kedua setelah penyakit jantung. Studi Kementerian Tenaga Kerja Jepang terhadap 16.000 pekerja menunjukkan 65% mengalami kelelahan fisik, 28% kelelahan mental, dan 7% stres berat (Lestari S, Batara, and Mutthalib 2021). Data ILO 2021 menunjukkan hampir 2 juta pekerja meninggal tiap tahun akibat kecelakaan kerja terkait kelelahan, dan dari 58.115 responden, 32,8% mengalami kondisi lelah. Di Indonesia, tercatat 370.747 kasus kecelakaan kerja pada 2023 (Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia 2023).

Kelelahan kerja ditandai dengan penurunan kemampuan fisik dan mental akibat aktivitas yang berkepanjangan, kurang tidur, atau beban kerja berat. Dampaknya meliputi lambatnya reaksi, gangguan ingatan, kebingungan, kurang fokus, salah menilai risiko, hingga menurunnya koordinasi tubuh. Kelelahan kerja pada sopir dapat menyebabkan kesalahan mengemudi, kecelakaan, gangguan kesehatan, cedera, dan penurunan produktivitas. Proses kelelahan pengemudi terjadi dalam tiga tahap: waspada (*alertness*), mengantuk (*drowsy*), hingga pandangan kosong (*gazing vacantly*), yang berisiko kehilangan kontrol kendaraan (Health and Safety Executive 2024).

Penelitian terdahulu menunjukkan faktor terkait kelelahan kerja antara lain usia, masa kerja, lama kerja, dan status gizi. Suwandi (2022) menemukan hubungan signifikan antara usia, masa kerja, lama kerja dengan tingkat kelelahan sopir. Setiawan dkk. juga menemukan hubungan antara status gizi dengan kelelahan subjektif pekerja (Suwandi N 2022) (Setiawan et al. 2023).

Observasi di CV. X, perusahaan rental mobil, menunjukkan 37 sopir dengan usia 22–55 tahun dan masa kerja 6 bulan–11 tahun, bekerja 12 jam/hari, dengan kebiasaan merokok tinggi sebagai cara mengatasi kantuk. Kuesioner terhadap 5 sopir menunjukkan 40% kelelahan kerja sedang, 40% rendah, dan 20% tinggi, dengan gejala mengantuk, mata lelah, haus, dan kekakuan bahu. Sopir juga sering mengalami *microsleep* dan bekerja lembur untuk memenuhi permintaan konsumen, meningkatkan risiko kelelahan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini berjudul “Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Sopir Rental Mobil di CV. X”, bertujuan menganalisis hubungan usia, lama kerja, masa kerja, dan status gizi dengan kelelahan sopir, serta memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kesejahteraan sopir, keselamatan berkendara, dan kualitas layanan.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan memperoleh pemahaman mendalam mengenai pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Penyakit Tidak Menular (PTM), khususnya diabetes melitus, di Puskesmas Desa Lalang. Metode kualitatif dipilih karena mampu menggali informasi secara komprehensif melalui kata-kata, narasi, serta pengalaman langsung para informan. Peneliti berperan sebagai instrumen utama dalam pengumpulan dan interpretasi data. Penelitian dilaksanakan di Puskesmas Desa Lalang, Kecamatan Sunggal, Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara, pada periode Desember 2024 hingga Oktober 2025, yang meliputi tahap persiapan, pengumpulan data, analisis, hingga penyusunan laporan. Lokasi ini dipilih karena aktif melaksanakan program SPM PTM dan memiliki tantangan dalam implementasinya.

Informan penelitian ditentukan menggunakan *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan berdasarkan keterlibatan dan pengetahuan mereka terhadap pelaksanaan SPM PTM. Informan terdiri atas Kepala Puskesmas (informan triangulasi), penanggung jawab program PTM dan dokter pelaksana (informan utama), petugas farmasi (informan pendukung), serta dua pasien PTM sebagai informan triangulasi untuk memperoleh perspektif penerima layanan. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dan observasi langsung, dengan menggunakan instrumen berupa pedoman wawancara, alat perekam, alat tulis, dan dokumentasi. Data yang dikumpulkan meliputi data primer yang diperoleh langsung dari wawancara dengan informan dan data sekunder yang bersumber dari dokumen puskesmas serta literatur pendukung.

Keabsahan data dijamin melalui triangulasi sumber dan metode, dengan membandingkan informasi dari berbagai informan dan teknik pengumpulan data. Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui tahapan reduksi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan, sehingga diperoleh gambaran yang sistematis dan bermakna mengenai pelaksanaan SPM PTM di Puskesmas Desa Lalang.(Cahyani Mokoginta, Syafri, and Jufriadi 2021).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Lokasi Umum Penelitian

CV. X merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi darat, dengan fokus utama pada layanan penyewaan mobil beserta jasa supir profesional. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2011 dengan tujuan untuk menyediakan solusi transportasi yang aman, nyaman, dan terpercaya bagi masyarakat. Selama lebih dari satu dekade, CV. X telah melayani berbagai segmen pelanggan, mulai dari individu, keluarga, perusahaan swasta, hingga instansi pemerintah.

Perusahaan ini memiliki armada kendaraan yang beragam dan terawat dengan baik, serta tenaga supir yang berpengalaman, sopan, dan memahami standar pelayanan prima. Layanan yang ditawarkan meliputi sewa mobil harian, mingguan, hingga bulanan, serta jasa antar-jemput bandara, perjalanan dinas, kunjungan kerja, hingga keperluan wisata. Dalam operasionalnya, CV. X mengedepankan ketepatan waktu, kualitas pelayanan, dan kepuasan pelanggan sebagai prioritas utama. Komitmen terhadap pelayanan yang profesional dan responsif menjadikan perusahaan ini salah satu penyedia jasa transportasi yang dipercaya di wilayah operasionalnya.

Dari sisi tenaga kerja, khususnya para sopir perusahaan ini menerapkan sistem kerja dengan pembagian jam dan rute yang disesuaikan dengan kebutuhan pelanggan. Masa kerja sopir di perusahaan ini bervariasi, mulai dari yang baru bergabung hingga yang telah bekerja lebih dari sepuluh tahun.

Analisis Univariat

Tabel 1. Analisis Univariat

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Umur		
≥ 35 Tahun	26	70,3
< 35 Tahun	11	29,7
Lama Kerja		
> 8 Jam	28	75,7
≤ 8 Jam	9	24,3
Masa Kerja		
> 5 Tahun	21	56,8
≤ 5 Tahun	16	43,2
Status Gizi		
Tidak Normal	18	48,6
Normal	19	51,4
Kelelahan Kerja		
Rendah	9	24,3
Sedang	16	43,2
Tinggi	12	32,4
Sangat Tinggi	0	0,0
Total	37	100,0

Analisis Bivariat Hubungan Umur dengan Kelelahan Kerja

Tabel 2. Hubungan Umur dengan Kelelahan Kerja

Umur	Tingkat Kelelahan Kerja								Total		P-Value
	Rendah		Sedang		Tinggi		Sangat Tinggi				
	n	%	n	%	n	%	n	%	N	%	
Berisiko ≥ 35 tahun	3	11,5	11	42,3	12	46,2	0	0	26	100,0	0,001
Tidak Berisiko < 35 tahun	6	54,5	5	45,5	0	0,0	0	0	11	100,0	
Total	9	24,3	16	43,2	12	32,4	0	0	37	100,0	

Berdasarkan data, dari 26 responden yang berusia ≥ 35 tahun, sebanyak 11 orang (42,3%) mengalami kelelahan kerja sedang, 12 orang (46,2%) mengalami kelelahan tinggi, dan 3 orang (11,5%) mengalami kelelahan rendah. Tidak ada responden pada kelompok ini yang mengalami kelelahan sangat tinggi.

Sementara itu, dari 11 responden yang berusia < 35 tahun, mayoritas mengalami kelelahan rendah sebanyak 6 orang (54,5%), dan kelelahan sedang sebanyak 5 orang (45,5%). Tidak terdapat responden dengan kelelahan tinggi maupun sangat tinggi dalam kelompok usia ini. Hasil uji statistik menggunakan Chi-Square test menunjukkan nilai p-value sebesar 0,001, yang lebih kecil dari batas signifikansi 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan tingkat kelelahan kerja.

Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Kerja

Tabel 3. Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Kerja

Tingkat Kelelahan Kerja												P-Value
Lama Kerja	Rendah		Sedang		Tinggi		Sangat Tinggi		Total			
	n	%	n	%	n	%	n	%	N	%		
> 8 Jam Berisiko	3	10,7	16	57,1	9	32,1	0	0	28	100,0	0,000	
≤ 8 Jam Tidak Berisiko	6	66,7	0	0	3	33,3	0	0	9	100,0		
Total	9	24,3	16	43,2	12	32,4	0	0	37	100,0		

Berdasarkan data, dari 28 responden yang memiliki lama kerja lebih dari 8 jam per hari, sebagian besar mengalami kelelahan kerja sedang sebanyak 16 orang (57,1%), diikuti oleh 9 orang (32,1%) yang mengalami kelelahan tinggi, dan hanya 3 orang (10,7%) yang mengalami kelelahan rendah. Tidak ditemukan responden dalam kelompok ini yang mengalami kelelahan sangat tinggi.

Sementara itu, dari 9 responden yang bekerja kurang dari atau sama dengan 8 jam per hari, sebagian besar mengalami kelelahan rendah sebanyak 6 orang (66,7%) dan tinggi sebanyak 3 orang (33,3%). Tidak ditemukan responden dalam kelompok ini yang mengalami kelelahan sedang maupun sangat tinggi. Hasil uji statistik menggunakan Chi-Square test menunjukkan nilai p-value sebesar 0,000, yang jauh lebih kecil dari batas signifikansi 0,05. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara lama kerja dengan tingkat kelelahan kerja.

Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja

Tabel 4. Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja

Masa Kerja	Tingkat Kelelahan Kerja								Total		P-Value
	Rendah		Sedang		Tinggi		Sangat Tinggi				
	n	%	n	%	n	%	n	%	N	%	
> 5 Tahun Berisiko	3	14,3	12	57,1	6	28,6	0	0	21	100,0	0.104
≤ 5 Tahun Tidak Berisiko	6	37,5	4	25,0	6	37,5	0	0	16	100,0	
Total	9	24.3	16	43.2	12	32.4	0	0	37	100.0	

Berdasarkan data, dari 21 responden yang memiliki masa kerja > 5 tahun, sebanyak 12 orang (57,1%) mengalami kelelahan kerja sedang, 6 orang (28,6%) mengalami kelelahan tinggi, dan 3 orang (14,3%) mengalami kelelahan rendah. Tidak ada yang mengalami kelelahan sangat tinggi.

Sementara itu, dari 16 responden dengan masa kerja ≤ 5 tahun, masing-masing 6 orang (75,0%) mengalami kelelahan rendah dan tinggi, serta 4 orang (25,0%) mengalami kelelahan sedang. Tidak terdapat responden yang mengalami kelelahan sangat tinggi dalam kedua kelompok.

Hasil uji statistik menggunakan Chi-Square test menunjukkan nilai p-value sebesar 0,104, yang lebih besar dari batas signifikansi 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja.

Hubungan Status Gizi dengan Kelelahan Kerja

Tabel 5. Hubungan Status Gizi dengan Kelelahan Kerja

Status Gizi	Tingkat Kelelahan Kerja								Total	P-Value	
	Rendah		Sedang		Tinggi		Sangat Tinggi				
	n	%	n	%	n	%	n	%	N		%
(< 18,5 atau > 25,0) Tidak Normal	2	11,1	5	27,8	11	29,7	0	0	18	100,0	0,001
(≥ 18,5 – 25,0) Normal	7	36,8	11	57,9	1	5,3	0	0	19	100,0	
Total	9	24,3	16	43,2	12	32,4	0	0	37	100,0	

Berdasarkan hasil penelitian, dari 18 responden dengan status gizi tidak normal, sebagian besar mengalami kelelahan kerja tinggi sebanyak 11 orang (29,7%), diikuti oleh 5 orang (27,8%) yang mengalami kelelahan sedang, dan 2 orang (11,1%) mengalami kelelahan rendah. Tidak terdapat responden dalam kategori kelelahan sangat tinggi.

Sementara itu, dari 19 responden dengan status gizi normal, sebagian besar berada pada tingkat kelelahan sedang sebanyak 11 orang (57,9%), kemudian 7 orang (36,8%) mengalami kelelahan rendah, dan hanya 1 orang (5,3%) yang mengalami kelelahan tinggi. Tidak ada responden yang mengalami kelelahan sangat tinggi dalam kedua kelompok.

Hasil uji statistik menggunakan Chi-Square test menunjukkan nilai p-value sebesar 0,001, yang jauh lebih kecil dari batas signifikansi ($p = 0,05$). Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara status gizi dengan tingkat kelelahan kerja.

PEMBAHASAN

Hubungan Umur dengan Kelelahan Kerja pada Sopir

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir rental mobil di CV. X, dengan nilai p-value sebesar 0,001 ($p < 0,05$). Data menunjukkan bahwa responden yang berusia ≥ 35 tahun cenderung mengalami kelelahan kerja pada tingkat sedang hingga tinggi, sedangkan mereka yang berusia < 35 tahun cenderung mengalami kelelahan kerja pada tingkat rendah hingga sedang. Tidak ditemukan responden berusia < 35 tahun yang mengalami kelelahan tinggi maupun sangat tinggi.

Menurut Suma'mur, usia merupakan salah satu faktor internal yang memengaruhi tingkat kelelahan kerja. Semakin tua usia pekerja, semakin menurun pula kapasitas fisiologis tubuh dalam merespons beban kerja, tekanan psikologis, dan durasi kerja yang panjang. Pekerja usia lanjut cenderung mengalami akumulasi kelelahan lebih cepat dibandingkan pekerja yang lebih muda karena regenerasi sel dan proses pemulihan tubuh yang melambat. (Suma'mur 2013)

Berdasarkan hasil temuan penelitian, sopir rental mobil yang berusia ≥ 35 tahun berjumlah lebih banyak mengalami tingkat kelelahan sedang hingga tinggi dibandingkan dengan sopir berusia < 35 tahun. Faktor usia diyakini turut memengaruhi tingkat kelelahan kerja karena seiring bertambahnya usia, kemampuan fisik dan daya tahan tubuh cenderung menurun. Aktivitas mengemudi yang menuntut fokus tinggi, kewaspadaan, dan ketahanan dalam waktu lama di perjalanan menjadi lebih berat bagi sopir berusia lanjut. Jika hal ini dilakukan terus menerus tanpa diimbangi istirahat yang cukup, maka risiko kelelahan kronis maupun penurunan performa kerja semakin tinggi.

Penelitian ini sejalan oleh hasil studi sejenis oleh Suwandi, pada pengemudi bus antar kota yang menemukan bahwa pekerja usia lanjut dalam sektor transportasi lebih berisiko mengalami kelelahan kerja dibandingkan pekerja usia muda. (Suwandi N 2022) Hal ini juga didukung oleh studi sejenis pada pengemudi travel oleh Desi Indriyani dkk., 2025 dengan p-value 0,009 bahwa usia yang lebih tua berkontribusi pada peningkatan kelelahan karena penurunan kemampuan fisik seiring bertambahnya usia. (Wati, Ashar, and Indriani 2025) Berbeda dengan penelitian Erlani dkk., (2023) didapatkan hasil p-value = 0,099 ($p > 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan umur dengan kelelahan driver ojek online di Kota Makassar. (Ar-Syam, A. R. F., Erlani 2023)

Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Kerja

Berdasarkan hasil analisis bivariat, ditemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara lama kerja harian dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir rental mobil di CV. X, dengan nilai p-value sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa sopir yang bekerja lebih dari 8 jam per hari memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk mengalami kelelahan kerja tingkat sedang hingga tinggi, dibandingkan dengan sopir yang bekerja selama ≤ 8 jam per hari, yang mayoritas berada pada kategori kelelahan rendah.

Berdasarkan temuan penelitian, lama kerja harian merupakan faktor risiko yang bermakna terhadap kelelahan kerja. Di CV tersebut, para sopir bekerja hingga 12 jam per hari dan tidak jarang diminta untuk melakukan kerja lembur guna memenuhi permintaan konsumen. Durasi kerja yang panjang ini berpotensi menimbulkan kelelahan baik secara fisik maupun mental, yang pada akhirnya dapat memengaruhi kesehatan pekerja serta keselamatan dalam berkendara. Aktivitas mengemudi memiliki karakteristik beban kerja statis dan membutuhkan konsentrasi tinggi, dengan keterlibatan ketegangan otot secara terus-menerus, terutama pada bagian leher, bahu, punggung, dan kaki. Oleh karena itu, semakin panjang waktu kerja yang dijalani, semakin tinggi pula risiko terjadinya kelelahan kerja.

Penelitian ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Suma'mur, yang menjelaskan bahwa durasi kerja yang terlalu panjang merupakan salah satu penyebab utama timbulnya kelelahan kerja,

terutama pada pekerjaan yang monoton dan bersifat statis seperti mengemudi. Suma'mur juga menyatakan bahwa waktu kerja yang terlalu panjang, tanpa disertai dengan istirahat yang memadai, akan menyebabkan berkurangnya kapasitas kerja individu dan meningkatkan kelelahan secara progresif.(Suma'mur 2013)

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Maslina et al. (2025) terhadap pengemudi trailer K75 di Kota Balikpapan. Penelitian tersebut menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara durasi kerja dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir trailer K75, dengan p-value sebesar 0,018.(Keselamatan et al. 2025)

Temuan ini juga didukung oleh hasil penelitian Andi Tenriola et al. (2024), yang menunjukkan adanya keterkaitan yang signifikan antara lama waktu mengemudi dan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi bus PO. Adhi Putra Makassar, dengan p-value sebesar 0,001 yang lebih kecil dari 0,05. Waktu mengemudi yang terlalu lama dapat meningkatkan risiko kelelahan pada pengemudi, yang pada akhirnya berpengaruh terhadap kemampuan mereka dalam mengemudi.(Kessi, Latief, and Riski 2024) Berbeda dengan hasil penelitian Kacandra et al. (2024) menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.(Kacandra, Abdullah, and Arifin 2024)

Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja

Hasil uji statistik menggunakan Chi-Square test menunjukkan nilai $p = 0,104$ yang lebih besar dari nilai signifikansi 0,05. Ini berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja sopir. Berdasarkan data, meskipun responden dengan masa kerja >5 tahun lebih banyak mengalami kelelahan kerja dibandingkan yang ≤ 5 tahun, sebagian besar dari mereka berada hanya pada kategori kelelahan sedang, bukan tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa perbedaan yang tampak secara deskriptif tidak cukup kuat untuk membentuk hubungan yang signifikan secara statistik.

Berdasarkan temuan penelitian, tidak signifikannya hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja dalam penelitian ini dapat dijelaskan oleh adanya mekanisme adaptasi. Sopir dengan masa kerja lebih dari 5 tahun kemungkinan sudah mengembangkan strategi coping yang efektif, baik secara fisik maupun psikologis, dalam menghadapi tekanan kerja. Sebaliknya, sopir dengan masa kerja singkat bisa saja mengalami kelelahan akibat proses penyesuaian dengan ritme kerja baru.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Roberto dkk., 2023 bahwa semakin lama masa kerja semakin terbiasa dan adaptif mereka dalam melaksanakan pekerjaannya, sehingga pekerja dapat mengatur energi yang dikeluarkan untuk meminimalisir kelelahan kerja. Lama pengalaman kerja memberikan kesempatan bagi operator untuk mengasah strategi dan cara kerja yang lebih efektif, sehingga tekanan fisik maupun mental selama bekerja bisa diminimalkan. Selain itu, pekerja yang telah memiliki banyak pengalaman biasanya lebih waspada dan memiliki pemahaman yang lebih baik terhadap potensi risiko serta bahaya yang ada di tempat kerja.(Sitanggang et al. 2024)

Hubungan Status Gizi dengan Kelelahan Kerja

Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara status gizi dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir rental mobil di CV. X, dengan nilai p-value sebesar 0,001 ($p < 0,05$). Meskipun jumlah responden dengan status gizi normal dan tidak normal hampir seimbang, proporsi kelelahan kerja lebih tinggi ditemukan pada kelompok dengan status gizi tidak normal. Hal ini memperkuat dugaan bahwa status gizi dapat memengaruhi tingkat kelelahan kerja pada individu.

Suma'mur menyatakan bahwa kecukupan asupan kalori yang sesuai dengan kebutuhan dan dikonsumsi pada waktu yang tepat akan mendukung produktivitas dan efisiensi dalam bekerja. Sebaliknya, apabila tubuh mengalami defisit energi akibat status gizi yang kurang, maka kemampuan kerja akan menurun, meningkatkan risiko kelelahan, menurunkan produktivitas, serta menyebabkan pekerja lebih rentan terhadap gangguan kesehatan.(Suma'mur 2013)

Berdasarkan temuan penelitian, jika status gizinya tidak baik, maka energi yang diperlukan tubuh untuk menopang beban kerja tersebut akan kurang, sehingga tubuh akan cepat mengalami kelelahan. Selain itu, ditemukan bahwa mayoritas sopir memiliki kebiasaan merokok yang cukup tinggi. kebiasaan merokok turut memengaruhi status gizi, karena rokok dapat menurunkan nafsu makan dan mengganggu penyerapan zat gizi penting dalam tubuh. Kondisi ini berisiko menyebabkan ketidakseimbangan antara asupan energi dan kebutuhan harian, sehingga tubuh menjadi lebih rentan mengalami kelelahan. Jika pola ini terus berlanjut tanpa diimbangi istirahat yang cukup dan asupan gizi yang sesuai, maka risiko kelelahan kerja maupun gangguan kesehatan akan semakin tinggi.

Temuan ini sejalan dengan penelitian oleh Putri & Asna (2024), yang menunjukkan status gizi normal lebih sedikit yang mengalami kelelahan dibandingkan dengan status gizi kurus dan gemuk. Hasil uji statistic Chi-Square menunjukkan nilai ($p = 0.007 < 0.05$), maka terdapat hubungan status gizi dengan kelelahan kerja. (Yanti and Asna Ampang Allo 2024) Sejalan dengan penelitian Jumhur et al. (2023) Hasil tersebut menunjukkan adanya pengaruh status gizi terhadap tingkat kelelahan, ditandai dengan nilai T sebesar 7,170 yang melebihi angka 1,96. Semakin rendah kualitas status gizi seorang pekerja, maka semakin besar kecenderungannya untuk merasakan kelelahan. Temuan ini sejalan dengan pendapat Suma'mur serta teori gabungan antara faktor penyebab kelelahan dan pemulihan dari Grandjean, yang menyebutkan bahwa status gizi merupakan salah satu faktor yang berkontribusi terhadap munculnya kelelahan kerja. (Salam et al. 2023)

Berbeda dengan penelitian Lestari dkk., 2021 Berdasarkan hasil analisis menggunakan uji Chi-Square, diperoleh nilai p sebesar 0,289, sedangkan dari uji regresi linear berganda diperoleh p sebesar 0,792. Karena kedua nilai probabilitas tersebut lebih besar dari 0,05, maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa status gizi tidak memiliki pengaruh terhadap karyawan bagian Rotary 9 Feet di PT Sumber Graha Sejahtera Luwu pada tahun 2022. (Lestari S, Batara, and Mutthalib 2021)

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa umur, lama kerja harian, dan status gizi memiliki hubungan yang signifikan dengan kelelahan kerja sopir. Sopir berusia ≥ 35 tahun lebih rentan mengalami kelelahan akibat penurunan kapasitas fisik seiring bertambahnya usia. Selain itu, sopir yang bekerja lebih dari 8 jam per hari memiliki risiko kelelahan yang lebih tinggi karena durasi kerja yang panjang dan minimnya waktu istirahat. Status gizi juga berpengaruh signifikan, di mana sopir dengan status gizi tidak normal cenderung mengalami kelelahan lebih tinggi, yang dipengaruhi oleh kebiasaan merokok serta kurangnya asupan nutrisi yang seimbang untuk menunjang aktivitas dan konsentrasi kerja. Sementara itu, masa kerja tidak menunjukkan hubungan yang signifikan secara statistik dengan kelelahan kerja, meskipun terdapat kecenderungan sopir dengan masa kerja lebih dari 5 tahun lebih mudah lelah, kemungkinan karena mereka telah memiliki strategi coping yang lebih baik dalam menghadapi tuntutan pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ar-Syam, A. R. F., Erlani, & Ronny. 2023. "Analysis Factors Related Grab Bike Online Ojek Driver Fatigue Makassar City." 23(2): 287–96.
- Cahyani Mokoginta, Regita, Syafri Syafri, and Jufriadi Jufriadi. 2021. "Alih Fungsi Lahan Pertanian Di Kawasan Jalan Hertasning Baru Kelurahan Kassi-Kassi Kota Makassar." *Journal of Urban Planning Studies* 1(2): 204–14. doi:10.35965/jups.v1i2.65.
- Health and Safety Executive. 2024. "Fatigue." Health and Safety Executive.
- Kacandra, Wahyu, Asnawi Abdullah, and Vera Nazhira Arifin. 2024. "Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh – Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024." 5: 4787–96.
- Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. 2023. "Kecelakaan Kerja Tahun 2023." Portal Satu Data Ketenagakerjaan.

- Keselamatan, Jurnal, Fatur Rahman, Muhamad Ramdan, Universitas Balikpapan, Kelelahan Kerja, Supir Trailer, and Keselamatan Kerja. 2025. "HUBUNGAN LAMA KERJA TERHADAP KELELAHAN KERJA." 11(2): 363–68.
- Kessi, Andi Tenriola Fitri, Ade Wira Lisrianti Latief, and Ahfansyam Riski. 2024. "Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Makassar." Jurnal Berita Kesehatan 17(2 SE-Artikel): 142–52.
- KNKT. 2021. "Komite Nasional Keselamatan Transportasi."
- Lestari S, Andi Dewi, Andi Surahman Batara, and Nurul Ulfah Mutthalib. 2021. "Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Psikososial Karyawan Bagian Rotary 9 Feet Di PT Sumber Graha Sejahtera Luwu Tahun 2021." An Idea Health Journal 1(02): 155–58. doi:10.53690/ihj.v1i02.44.
- Salam, Jumhur, Nurgazali Nurgazali, Fatmawati Hamid, and Sholihin Shiddiq. 2023. "Pengaruh Status Gizi Terhadap Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Trayek Palopo – Makassar." MAHESA : Malahayati Health Student Journal 3(7): 2030–38. doi:10.33024/mahesa.v3i7.10602.
- Setiawan, Naomi Nisari Rosdewi, Suwanto, and Azir Alfanan. 2023. "Hubungan Status Gizi Dengan Kejadian Kelelahan Subjektif Pada Driver Ojek Online Di Daerah Sleman Yogyakarta Tahun 2022." Jurnal Kesehatan Bidkemas 14(2): 6–11. doi:10.48186/x8f52033.
- Sitanggang, Roberto, Danvil Nabela, Onetusfisi Putra, and Muhammad Iqbal. 2024. "Pengaruh Usia , Masa Kerja Dan Shift Kerja Terhadap Kelelahan Kerja Pada Operator Alat Berat Di." Jurnal Kesehatan Tambusai 5: 3168–75.
- Suma'mur. 2013. Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja (Hiperkes). Ed. 2. Jakarta: Sagung Seto.
- Suwandi N. 2022. "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kelelahan Kerja (Fatigue) Pada Pengemudi Bus Antar Kota Palopo-Makassar." Mega Buana Journal of Nursing 1(2): 73–83. doi:10.59183/mbjn.v1i2.36.
- Wati, Desi Indriani Rahma, Yulia Khairina Ashar, and Fatma Indriani. 2025. "Hubungan Antara Usia Dan Masa Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Pengemudi Travel." Holistik Jurnal Kesehatan 19(1): 171–77. doi:10.33024/hjk.v19i1.795.
- WHO. 2023. 15 World Health Organization, Geneva, Switzerland Global Status Report on Road Safety 2023.
- Yanti, Putri, and Asna Ampang Allo. 2024. "Hubungan Asupan Energi Dan Status Gizi Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Toraja-Makassar." Jurnal Keolahragaan JUARA 4(1): 149–56. doi:10.37304/juara.v4i1.13551.