

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran umum lokasi penelitian

Ojek *online* Maxim merupakan salah satu layanan transportasi berbasis aplikasi yang beroperasi di Kota Makassar sejak beberapa tahun terakhir. Kehadirannya menjadi alternatif transportasi yang diminati oleh masyarakat karena tarif yang kompetitif dan layanan yang beragam, seperti transportasi penumpang, pengantaran makanan, serta layanan kurir. Dibandingkan dengan layanan ojek *online* lain seperti Gojek dan Grab, Maxim menawarkan harga yang relatif lebih terjangkau, yang menjadi daya tarik tersendiri, khususnya bagi konsumen di kalangan menengah ke bawah.

Di Kota Makassar, ojek *online* Maxim telah berkembang cukup pesat. Per tahun 2025, jumlah mitra pengemudi Maxim di Kota Makassar diperkirakan mencapai sekitar 8.000 orang, mencerminkan besarnya ketergantungan masyarakat terhadap layanan ini, baik sebagai pengguna maupun sebagai mata pencaharian. Dari jumlah tersebut, terdapat sejumlah pengemudi yang berasal dari kelompok usia lanjut (lansia) yang tetap aktif bekerja sebagai mitra pengemudi. Hal ini menjadi fenomena sosial yang menarik, karena memperlihatkan adanya dorongan ekonomi dan keinginan untuk tetap produktif di usia tua. Para pengemudi

berasal dari berbagai latar belakang usia dan pekerjaan, yang mencerminkan keberagaman sosial ekonomi dalam layanan ini.

Namun, partisipasi lansia sebagai pengemudi ojek *online* juga menimbulkan beragam persepsi di masyarakat, mulai dari kekhawatiran akan keselamatan hingga empati terhadap semangat kerja mereka. Kondisi ini menuntut perhatian dari berbagai pihak, termasuk perusahaan penyedia layanan, pemerintah daerah, dan masyarakat, untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mendukung bagi pengemudi lansia, tanpa mengesampingkan standar pelayanan kepada konsumen.

B. Hasil Penelitian

Penelitian ini dilakukan kepada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar pada tahun 2025. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini diperoleh dengan membagikan kuesioner kepada 50 orang *driver* ojek *online* Maxim yang tersebar di beberapa wilayah operasional dalam Kota Makassar. Selanjutnya dilakukan pemeriksaan ulang terhadap kuesioner yang telah diisi oleh responden dengan mengacu pada kriteria objektif yang telah ditetapkan sebelumnya. Setelah dilakukan pemeriksaan, jawaban dari kuesioner diinput ke dalam program Microsoft Excel dan SPSS untuk dilakukan pengolahan dan analisis data. Data hasil penelitian kemudian disajikan

dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dan analisis bivariat. Adapun hasil penelitian diuraikan sebagai berikut:

1. Analisis Univariat

a. Umur

Tabel 5.1
Distribusi Responden Berdasarkan Umur *Driver* ojek *online* Maxim Di Kota Makassar 2025

Umur	n	%
20-29 tahun	20	40,0
30-39 tahun	15	30,0
40-49 tahun	15	30,0
Total	50	100

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.1, mayoritas responden yang bekerja sebagai *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar tahun 2025 berada pada kelompok usia 20–29 tahun, yaitu sebanyak 20 orang (40,0%). Kelompok usia 30–39 tahun dan 40–49 tahun masing-masing berjumlah 15 orang (30,0%).

b. Jenis Kelamin

Tabel 5.2
Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin *Driver* Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar 2025

Jenis Kelamin	n	%
Laki-Laki	49	98,0
Perempuan	1	2,0
Total	50	100,0

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan tabel 5.2 menunjukkan bahwa mayoritas jenis kelamin responden yaitu Laki-laki sebanyak 49 orang (98,0%), sedangkan jenis kelamin perempuan sebanyak 1 orang (2,0%).

c. Status Pernikahan

Tabel 5.3
Distribusi Responden Berdasarkan Status Pernikahan
Driver ojek online Maxim Di Kota Makassar 2025

Status Pernikahan	n	%
Sudah Menikah	28	56,0
Belum Menikah	22	44,0
Total	50	100,0

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.3 menunjukkan bahwa mayoritas Status Pernikahan responden yang sudah menikah sebanyak 28 orang (56,0%), sedangkan yang belum menikah sebanyak 22 orang (44,0%).

d. Status Gizi

Tabel 5.4
Distribusi Responden Berdasarkan Status Gizi Driver Ojek
Online Maxim di Kota Makassar 2025

Status Gizi	n	%
Kurus	3	6,0
Normal	29	58,0
Overweight	0	0,0
Obesitas	18	36,0
Total	50	100,0

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.4 menunjukkan bahwa mayoritas Status gizi responden yang berat badan normal sebanyak 30 orang (60,0%) dan yang paling sedikit yaitu obesitas 5 orang (10,0%).

e. Lama Kerja

Tabel 5.5
Distribusi Responden Berdasarkan Lama Kerja *Driver* Ojek
***Online Maxim* di Kota Makassar 2025**

Lama Kerja	n	%
≤8 jam (Tidak Berisiko)	24	48,0
>8 jam (Berisiko)	26	52,0
Total	50	100,0

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.5 menunjukkan bahwa mayoritas lama kerja responden >8 jam (berisiko) yaitu sebanyak 26 orang (52,0%), sedangkan ≤8 jam (tidak berisiko) sebanyak 24 orang (48,0%).

f. Pekerjaan Tambahan

Tabel 5.6
Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan Tambahan
***Driver Ojek Online Maxim* di Kota Makassar 2025**

Pekerjaan Tambahan	n	%
Ada	9	18,0
Tidak Ada	41	82,0
Total	50	100,0

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan tabel 5.6 menunjukkan mayoritas responden yang bekerja sebagai *driver* ojek *online Maxim* di Kota Makassar tahun 2025 tidak memiliki pekerjaan tambahan, yakni sebanyak 41 orang (82,0%) dari total 50 responden. Sementara itu, hanya 9 orang (18,0%) yang memiliki pekerjaan tambahan di luar profesi sebagai *driver*.

g. Kelelahan Kerja

Tabel 5.7
Distribusi Responden Berdasarkan Kelelahan Kerja *Driver*
Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar 2025

Kelelahan Kerja	n	%
Kelelahan Ringan	8	16,0
Kelelahan Sedang	25	50,0
Kelelahan Berat	17	34,0
Total	50	100,0

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.7 menunjukkan bahwa mayoritas Kelelahan kerja responden yang kelelahan sedang sebanyak 25 orang (50,0%), sedangkan yang kelelahan ringan sebanyak 8 orang (16,0%).

2. Analisis Bivariat

Analisis Bivariat adalah analisis data yang dilakukan untuk melihat ada tidaknya hubungan antara variabel dependen dengan independen yang diteliti.

a. Hubungan Umur Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver* Ojek *Online* Mxim di Kota Makassar.

Tabel 5.8
Hubungan Distribusi Responden Berdasarkan Umur Dengan
Kelelahan Kerja Pada *Driver* Ojek *Online* Maxim di Kota
Makassar

Umur	Kelelahan Kerja						Total		P (value)
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	0,612
20-29 tahun	3	15,0	12	60,0	5	25,0	20	100,0	
30-39 tahun	2	13,3	8	53,3	5	33,3	15	100,0	
40-49 tahun	3	20,0	5	33,3	7	46,7	15	100,0	
Total	8	16.0	25	50.0	17	34.0	50	100.0	

Berdasarkan Tabel 5.8 menunjukkan bahwa hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan antara umur dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Hasil uji tersebut menunjukkan nilai p-value sebesar 0,612 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

b. Hubungan Jenis Kelamin Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver* Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar.

Tabel 5.9
Hubungan Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver* Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar

Jenis Kelamin	Kelelahan Kerja						Total		P (value)
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	
Laki-Laki	8	16,3	25	24,5	16	32,7	49	100,0	0,371
Perempuan	0	0,0	0	0,0	1	100,0	1	100,0	
Total	8	16,0	25	50,0	17	34,0	50	100,0	

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.9 diketahui hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan antara jenis kelamin dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Hasil uji tersebut menunjukkan nilai p-value sebesar 0,371 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang

signifikan antara jenis kelamin dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

- c. Hubungan Status Pernikahan dengan Kelelahan Kerja pada *Driver* Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar

Tabel 5.10
Hubungan Distribusi Responden Berdasarkan Status
Pernikahan Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver*
Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar

Status Pernikahan	Kelelahan Kerja						Total		P (value)
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	
Belum Menikah	4	18,2	13	59,1	5	22,7	22	100,0	0,327
Sudah Menikah	4	14,3	12	42,9	12	42,9	28	100,0	
Total	8	16,0	25	50,0	17	34,0	50	100,0	

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.10 diketahui hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan antara status pernikahan dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Hasil uji tersebut menunjukkan nilai p-value sebesar 0,327 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara status pernikahan dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

d. Hubungan Status Gizi dengan Kelelahan Kerja pada *Driver* Ojek *Online* Maxim di Kota Makassar.

Tabel 5.11
Hubungan Distribusi Responden Berdasarkan Status Gizi
Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver* Ojek *Online*
Maxim di Kota Makassar

Status Gizi	Kelelahan Kerja						Total		P (value)
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	0,047
Kurus	0	0,0	1	33,3	2	66,7	3	100,0	
Normal	5	17,2	19	65,5	5	17,2	29	100,0	
Overweight	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	100,0	
Obesitas	3	16,7	5	27,8	10	55,6	18	100,0	
Total	8	16,0	25	50,0	17	34,0	50	100,0	

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.11 diketahui hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan antara status gizi dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Hasil uji tersebut menunjukkan nilai p-value sebesar 0,047 ($p < 0,05$), yang berarti bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara status gizi dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

e. Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Kerja pada *Driver* Ojek

Online Maxim di Kota Makassar.

Tabel 5.12
Hubungan Distribusi Responden Berdasarkan Lama Kerja
Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver* Ojek *Online*
Maxim di Kota Makassar

Lama Kerja	Kelelahan Kerja						Total		<i>P</i> (value)
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	0,364
≤ 8 jam (Tidak Berisiko)	2	8.3	13	54,2	16	37,5	49	100,0	
> 8 jam (Berisiko)	6	23,1	12	46,2	8	30,8	1	100,0	
Total	8	16,0	25	50,0	17	34,0	50	100,0	

Sumber: Data Primer, 2025

Berdasarkan Tabel 5.12 diketahui hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan antara lama kerja dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Hasil uji tersebut menunjukkan nilai p-value sebesar 0,364 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara lama kerja dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

- f. Hubungan Pekerjaan Tambahan dengan Kelelahan Kerja pada *Driver Ojek Online Maxim* di Kota Makassar.

Tabel 5.13
Hubungan Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan Tambahan Dengan Kelelahan Kerja Pada *Driver Ojek Online Maxim* di Kota Makassar

Pekerjaan Tambahan	Kelelahan Kerja						Total		P (value)
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	0,337
Ada	0	0,0	5	55,6	4	44,4	9	100,0	
Tidak Ada	8	19,5	20	48,8	13	31,7	41	100,0	
Total	8	16.0	25	50.0	17	34.0	50	100.0	

Sumber: Data Primer, 2025.

Berdasarkan Tabel 5.13 diketahui hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan antara pekerjaan tambahan dengan kelelahan kerja pada *driver ojek online Maxim* di Kota Makassar. Hasil uji tersebut menunjukkan nilai p-value sebesar 0,337 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pekerjaan tambahan dengan kelelahan kerja pada *driver ojek online Maxim* di Kota Makassar.

C. Pembahasan

Berdasarkan hasil dari penelitian dan pengolahan data yang telah disajikan, maka dalam pembahasan ini menjelaskan sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui “Faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja *driver ojek online maxim* di

kota makassar 2025". Adapun pembahasan untuk masing-masing variabel independen sebagai berikut:

1. Hubungan Umur dengan Kelelahan Kerja

Umur adalah usia seseorang yang dihitung sejak lahir sampai waktu tertentu, yang secara fisiologis dapat memengaruhi kondisi fisik, stamina, dan kemampuan individu dalam menjalani aktivitas kerja. Dalam konteks pekerjaan sebagai *driver* ojek *online*, umur menjadi salah satu faktor yang mungkin memengaruhi tingkat kelelahan karena berhubungan dengan kekuatan fisik dan daya tahan tubuh.

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa data dengan nilai tertinggi terdapat pada kategori kelelahan sedang dengan kelelahan kerja yang laki-laki yaitu sebanyak 7 *driver* (46,7%). Sementara itu, nilai terendah terdapat pada kategori kelelahan ringan dengan kelelahan kerja yang kurang efektif yaitu sebanyak 2 *driver* (13,3%). Berdasarkan hasil uji statistik chi-square, diperoleh nilai p-value sebesar 0,612 ($p > 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Temuan ini

menunjukkan bahwa usia tidak menjadi faktor utama yang menentukan tingkat kelelahan kerja. Baik *driver* yang berusia muda maupun yang lebih tua memiliki kemungkinan mengalami kelelahan kerja yang relatif sama. Hal ini dapat disebabkan oleh adanya faktor-faktor lain yang lebih dominan memengaruhi kelelahan kerja, seperti lama waktu kerja, kurangnya istirahat, beban pekerjaan, tekanan ekonomi, serta pola hidup yang tidak sehat.

Selain itu, karakteristik pekerjaan sebagai *driver* ojek *online* yang bersifat fleksibel dan mandiri memungkinkan para *driver* untuk mengatur sendiri waktu kerja dan waktu istirahat mereka. Oleh karena itu, meskipun usia bertambah, para *driver* tetap dapat menyesuaikan beban kerja dengan kondisi fisiknya. Dengan kata lain, kelelahan kerja lebih ditentukan oleh manajemen waktu dan intensitas kerja daripada oleh usia kronologis. *Driver* yang lebih tua mungkin memiliki pengalaman lebih dalam mengelola kelelahan dan mengenali batas kemampuan tubuhnya, sehingga mereka mampu menghindari kelelahan berat.

Sebaliknya, *driver* yang lebih muda, walaupun memiliki kondisi fisik yang lebih prima, cenderung bekerja lebih lama dan memforsir diri untuk mengejar insentif dan target penghasilan yang tinggi. Hal ini justru berisiko menimbulkan kelelahan yang

lebih besar. Dengan demikian, usia muda tidak secara otomatis menjadi pelindung dari kelelahan kerja, sebagaimana usia tua juga tidak otomatis meningkatkan risiko kelelahan. Temuan ini selaras dengan beberapa penelitian terdahulu yang menunjukkan bahwa kelelahan kerja tidak selalu berkorelasi dengan usia, khususnya dalam konteks pekerjaan informal atau ekonomi gig seperti ojek *online*.

Faktor lain yang juga perlu diperhatikan adalah tingkat adaptasi individu terhadap pekerjaan. *Driver* dengan usia yang lebih tua cenderung telah bekerja lebih lama dan memiliki adaptasi yang lebih baik terhadap tuntutan pekerjaan, baik secara fisik maupun mental. Adaptasi ini berperan dalam menurunkan persepsi terhadap kelelahan kerja. Di sisi lain, perbedaan kelelahan antar usia mungkin menjadi tidak tampak karena semua kelompok usia sama-sama menghadapi tekanan ekonomi dan kompetisi dalam mencari penumpang, yang mendorong mereka bekerja dalam durasi yang panjang.

Berdasarkan hasil ini, dapat disimpulkan bahwa kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* lebih dipengaruhi oleh beban kerja aktual dan bagaimana mereka mengelola waktunya daripada oleh faktor usia. Oleh karena itu, pendekatan pencegahan atau intervensi yang bertujuan untuk menurunkan kelelahan kerja sebaiknya tidak berfokus pada kelompok usia tertentu. Intervensi

tersebut perlu diarahkan pada semua *driver*, dengan menekankan pentingnya manajemen waktu kerja, istirahat yang cukup, dan penerapan pola hidup sehat.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Rizaldi, 2023). menyatakan Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan umur dengan kelelahan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* di Wilayah Jakarta Timur tahun 2019, yang menunjukkan nilai $p\text{ value} = 0,237$ ($p > 0,05$), yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelelahan kerja.

Adapun penelitian ini tidak sejalan dengan (Melissa & Dwiyantri, 2018). Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas umur *driver* ojek *online* dengan tingkat kelelahan sedang berada pada kategori umur lebih dari 40 tahun. Pada kategori umur 18–30 tahun terdapat *driver* ojek *online* yang mengalami kelelahan tinggi, hal ini menunjukkan bahwa semakin tua umur seseorang tidak memengaruhi dengan tingkat kelelahan seseorang. Umur tidak mempunyai hubungan dengan terjadinya kelelahan kerja.

2. Hubungan Jenis Kelamin dengan kelelahan kerja

Jenis kelamin adalah ciri biologis yang membedakan individu sebagai laki-laki dan perempuan. Dalam konteks pekerjaan fisik seperti *driver* ojek *online*, jenis kelamin dapat

memengaruhi tingkat kelelahan karena perbedaan kekuatan fisik, hormon, dan kapasitas kerja antara laki-laki dan perempuan.

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa data dengan nilai tertinggi terdapat pada kategori kelelahan berat dengan kelelahan kerja yang laki-laki yaitu sebanyak 16 *driver* (32,7%). Sementara itu, nilai terendah terdapat pada kategori kelelahan ringan dengan kelelahan kerja yang perempuan kurang efektif yaitu sebanyak 0 *driver* (0,0%). Hasil analisis data menggunakan chi-square diperoleh nilai $p = 0,371$ ($p > 0,05$) yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Baik *driver* laki-laki maupun perempuan mengalami tingkat kelelahan kerja yang relatif sama, yang mengindikasikan bahwa jenis kelamin bukanlah faktor penentu utama dalam timbulnya kelelahan kerja di kalangan pekerja sektor informal ini. Profesi sebagai *driver* ojek *online* memiliki tuntutan kerja yang seragam tanpa membedakan jenis kelamin, seperti waktu kerja yang panjang, kondisi jalanan yang tidak menentu, tekanan dari pelanggan, serta kebutuhan ekonomi yang mendesak.

Fleksibilitas waktu kerja yang ditawarkan oleh aplikasi ojek *online* memungkinkan setiap *driver*, baik laki-laki maupun perempuan, untuk mengatur jam kerja dan waktu istirahat secara mandiri. Hal ini memungkinkan mereka menyesuaikan ritme kerja berdasarkan kondisi fisik dan psikologis masing-masing, sehingga kelelahan lebih ditentukan oleh perilaku kerja dan beban kerja individu daripada faktor biologis seperti jenis kelamin. Selain itu, motivasi ekonomi yang kuat juga menjadi pendorong utama bagi kedua jenis kelamin untuk tetap bekerja secara maksimal, meskipun menghadapi tantangan kerja yang berat

Namun demikian, perlu dicatat bahwa dalam penelitian ini jumlah responden perempuan hanya satu orang. Ketimpangan jumlah responden ini sangat memengaruhi validitas analisis perbandingan antara laki-laki dan perempuan.

Kondisi ini juga memperlihatkan bahwa perempuan mampu beradaptasi dengan baik dalam sektor kerja yang sebelumnya lebih didominasi oleh laki-laki. Perempuan menunjukkan ketahanan dan manajemen kerja yang efektif dalam menghadapi beban kerja harian yang berat, sehingga tidak menunjukkan perbedaan signifikan dibandingkan dengan laki-laki dalam hal kelelahan kerja. Temuan ini memperkuat argumen

bahwa kelelahan kerja lebih dipengaruhi oleh faktor eksternal dan situasional daripada atribut individual seperti gender.

Dengan demikian, pendekatan dalam pencegahan dan penanggulangan kelelahan kerja sebaiknya dilakukan secara inklusif dan tidak membedakan berdasarkan jenis kelamin. Edukasi mengenai manajemen waktu kerja, pentingnya istirahat yang cukup, serta strategi pengelolaan stres perlu diberikan kepada semua *driver* ojek *online* secara merata. Kelelahan kerja merupakan isu universal yang dialami oleh semua pekerja, dan oleh karena itu membutuhkan solusi yang bersifat menyeluruh.

Secara keseluruhan, temuan ini menunjukkan bahwa dalam konteks kerja sebagai *driver* ojek *online*, jenis kelamin bukanlah faktor yang secara signifikan memengaruhi tingkat kelelahan kerja. Oleh sebab itu, upaya peningkatan kesejahteraan dan kesehatan kerja hendaknya difokuskan pada kondisi kerja itu sendiri serta dukungan terhadap kemampuan individu dalam mengelola beban kerja, tanpa membedakan antara laki-laki dan perempuan. Hal ini penting guna menciptakan lingkungan kerja yang lebih sehat, adil, dan produktif bagi seluruh pekerja ojek *online*.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Yuniar, 2021). Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan Hasil analisis p-value sebesar $0,004 < 0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa H_0

ditolak, yang artinya terdapat hubungan antara jenis kelamin dengan kelelahan kerja pada ojek *online* di Surakarta.

Adapun penelitian (Setyowati et al., 2019). ini tidak sejalan dengan Jenis kelamin tidak berhubungan dengan kelelahan kerja (nilai $p = 0,627$), karena dalam penelitian ini jumlah sampel tenaga kerja perempuan lebih sedikit yaitu (10%) daripada laki-laki yaitu (90%). Oleh karena itu, untuk memastikan hubungan ini, penelitian lebih lanjut memerlukan jumlah sampel laki-laki dan perempuan yang proporsional.

3. Hubungan Status Pernikahan dengan kelelahan kerja

Status pernikahan merupakan keadaan seseorang dalam hubungan perkawinan yang dapat memengaruhi tanggung jawab sosial dan beban psikologisnya. Dalam dunia kerja, terutama pada profesi seperti driver ojek *online*, status pernikahan dapat mempengaruhi motivasi, waktu kerja, dan tekanan hidup yang secara tidak langsung berkaitan dengan tingkat kelelahan kerja.

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa data dengan nilai tertinggi terdapat pada kategori kelelahan Sedang dengan kelelahan kerja yang belum menikah yaitu sebanyak 13 driver (59,1%). Sementara itu, nilai terendah terdapat pada kategori kelelahan ringan dengan kelelahan kerja yang sudah menikah yaitu sebanyak 4 driver (14,3%). Hasil analisis data menggunakan chi-square diperoleh nilai $p = 0,327$ ($p > 0,05$) yang

menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara status pernikahan dengan kelelahan kerja pada driver ojek *online* Maxim di Kota Makassar

Hasil ini menunjukkan bahwa baik driver ojek *online* yang sudah menikah maupun yang belum menikah memiliki kemungkinan yang sama dalam mengalami kelelahan kerja. Hal ini kemungkinan besar disebabkan tingginya tingkat homogenitas pola kerja dalam profesi ini. Baik *driver* yang sudah menikah maupun yang belum, cenderung memiliki ritme kerja yang serupa karena sistem kerja berbasis aplikasi yang menetapkan persaingan dan target penghasilan yang hampir sama bagi semua driver. Selain itu, dalam pekerjaan ini, orientasi kerja lebih banyak dipengaruhi oleh kebutuhan harian yang mendesak seperti biaya operasional kendaraan, pemenuhan kebutuhan sehari-hari, dan insentif dari perusahaan aplikasi, dibandingkan dengan tanggung jawab rumah tangga. Dengan kata lain, tekanan dan dorongan kerja bagi driver lebih banyak bersumber dari kebutuhan ekonomi langsung, bukan dari status sosial seperti pernikahan. Hal ini membuat kelelahan kerja menjadi faktor yang cenderung seragam tanpa memandang apakah seorang driver sudah menikah atau belum.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Dewi et al., 2022) Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan Berdasarkan hasil analisis bivariat pada variabel status perkawinan diperoleh nilai p sebesar 0,04, dimana nilai p ini $<0,05$ yang berarti terdapat hubungan antara status perkawinan dengan kelelahan kerja. Hasil penelitian ini serupa dengan hasil yang diperoleh dalam penelitian yang dilakukan pada pekerja pabrik semen yang memperoleh hasil bahwa terdapat hubungan antara status perkawinan dengan kelelahan kerja.

Adapun penelitian (Zaeni et al., 2019). ini tidak sejalan dengan status pernikahan karyawan yang belum menikah yang mengalami keluhan kelelahan kerja subjektif dan menunjukan bahwa tidak ada hubungan antara status pernikahan dengan keluhan kelelahan kerja subjektif ($p\text{-value}=0.927$).

4. Hubungan Status Gizi dengan kelelahan kerja

Status gizi adalah keadaan tubuh sebagai hasil konsumsi zat gizi dalam jangka waktu tertentu yang dapat diukur melalui Indeks Massa Tubuh (IMT). Status gizi yang baik menunjang kebugaran dan ketahanan fisik seseorang dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, termasuk pekerjaan berat seperti driver ojek *online*. Sebaliknya, status gizi yang tidak seimbang, baik kurang maupun berlebih, dapat berdampak pada stamina dan meningkatkan risiko kelelahan. Obesitas sendiri merupakan

salah satu bentuk gangguan status gizi yang terjadi akibat ketidakseimbangan antara asupan energi dengan energi yang dikeluarkan, serta dipengaruhi oleh berbagai faktor lain seperti pola makan, aktivitas fisik, dan kebiasaan hidup (Afifah et al., 2023).

Driver ojek *online* merupakan kelompok pekerja informal yang memiliki pola kerja tidak menentu dan sering kali mengabaikan asupan gizi yang seimbang. Mobilitas tinggi, jam kerja panjang, dan kurangnya waktu makan yang teratur dapat menyebabkan ketidakseimbangan antara energi yang dikonsumsi dan energi yang digunakan. Kondisi ini dapat memicu gangguan status gizi yang akhirnya berdampak pada menurunnya daya tahan tubuh serta meningkatkan risiko kelelahan kerja.

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa data dengan nilai tertinggi terdapat pada kategori kelelahan sedang dengan kelelahan kerja yang normal yaitu sebanyak 19 driver (63,3%). Sementara itu, nilai terendah terdapat pada kategori kelelahan ringan dengan kelelahan kerja yang kurus yaitu sebanyak 0 driver (0,0%). Hasil analisis data menggunakan chi-square diperoleh nilai $p = 0,082$ ($p < 0,05$), yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara status gizi dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

Artinya, status gizi mempengaruhi tingkat kelelahan kerja. *Driver* dengan status gizi tidak normal, seperti kurus atau obesitas, cenderung lebih cepat merasa lelah dibandingkan dengan mereka yang memiliki status gizi normal. Individu dengan gizi kurang memiliki cadangan energi terbatas, sedangkan mereka yang obesitas bisa mengalami penurunan kapasitas kerja karena beban tubuh yang lebih berat dan metabolisme yang tidak efisien.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Restuadi et al., 2024) menyatakan Hasil hasil uji Chi-Square diperoleh nilai p value = 0,002 (p value < 0,05) maka H_0 ditolak , yang artinya ada hubungan antara Status Gizi dengan Tingkat Kelelahan Kerja di Unit Metalurgi Mentok PT. Timah Tbk.

Adapun penelitian (Kowaas et al., 2019) ini tidak sejalan dengan hasil penelitian dengan menggunakan uji spearman rank dengan nilai $r = 0,132$ dan $p = 0,294$ yang berarti tidak terdapat hubungan antara status gizi dengan kelelahan kerja. Tidak terdapatnya hubungan antara status gizi dengan kelelahan kerja pada nelayan dalam penelitian ini karena nelayan setempat sudah memperhatikan status gizi mereka, diketahui juga nelayan setempat tidak mengalami kesulitan dalam mendapatkan makanan yang seimbang seperti beras, ikan dan sayur.

5. Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan kerja

Lama kerja merupakan durasi waktu yang dihabiskan seseorang untuk bekerja dalam sehari. Dalam konteks *driver* ojek *online*, lama kerja sangat bervariasi tergantung pada kebutuhan ekonomi dan target penghasilan. Istirahat yang kurang cukup sehingga menyebabkan penurunan performa dan konsentrasi kerja sehingga dapat memicu terjadinya tindakan tidak aman yang dapat mengarah pada kecelakaan kerja (Nabila et al., 2023).

Semakin lama waktu kerja, maka semakin besar kemungkinan tubuh mengalami kelelahan, terutama jika tidak diimbangi dengan istirahat yang cukup.

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa data dengan nilai tertinggi terdapat pada kategori kelelahan berat dengan kelelahan kerja yang ≤ 8 jam (tidak berisiko) yaitu sebanyak 16 *driver* (37,7%). Sementara itu, nilai terendah terdapat pada kategori kelelahan ringan dengan kelelahan kerja yang ≤ 8 jam (tidak berisiko) yaitu sebanyak 2 *driver* (8,3%). Hasil analisis data menggunakan chi-square diperoleh nilai $p =$ sebesar 0,364 ($p > 0,05$), yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara lama kerja dan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun sebagian *driver* bekerja lebih dari 8 jam per hari, hal tersebut tidak secara langsung menyebabkan kelelahan kerja yang lebih tinggi.

Faktor lain seperti kondisi fisik, manajemen waktu, jenis pekerjaan tambahan, dan status gizi juga dapat mempengaruhi tingkat kelelahan seseorang.

Hal ini kemungkinan besar disebabkan oleh perbedaan kemampuan individu dalam mengatur ritme kerja dan waktu istirahat selama menjalankan aktivitas. Dalam pekerjaan ini, meskipun seorang driver bekerja dalam durasi yang panjang, mereka tetap memiliki kebebasan untuk menentukan kapan harus berhenti, beristirahat, atau mengurangi intensitas kerja. Selain itu, banyak driver yang memecah waktu kerjanya menjadi beberapa sesi dalam sehari, sehingga durasi kerja yang panjang tidak selalu berarti beban fisik dan mental yang terus-menerus. Faktor seperti adaptasi fisik, motivasi finansial, dan kepuasan kerja juga dapat membuat kelelahan tidak terasa berat, meskipun jam kerja relatif lama. Dengan demikian, lama kerja tidak selalu menjadi faktor yang berhubungan langsung dengan tingkat kelelahan pada driver ojek online.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Rimonda, 2024). menyatakan Hasil pengujian statistik menyajikan hasil terdapat hubungan yang signifikan antara waktu kerja dengan kelelahan pada karyawan pabrik PT. Z (P value = 0,031 (P value < 0,05). Oleh karena itu, H_a diterima”.

Adapun penelitian (Rahmawati et al., 2024). ini tidak sejalan dengan hasil analisis data menggunakan uji chi-square diperoleh nilai $p = 0,183$, sehingga dapat diinterpretasikan bahwa tidak ada hubungan lama kerja dengan kelelahan kerja pada pekerja rumput laut di Kabupaten Takalar.

6. Hubungan Pekerjaan Tambahan dengan kelelahan kerja

Pekerjaan tambahan merupakan aktivitas kerja lain yang dilakukan selain profesi utama sebagai *driver* ojek *online*. Tujuan dari pekerjaan tambahan ini biasanya untuk menambah penghasilan. Namun, pekerjaan tambahan juga dapat berpotensi menambah beban fisik dan mental, sehingga bisa mempengaruhi tingkat kelelahan seseorang.

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa data dengan nilai tertinggi terdapat pada kategori kelelahan berat dengan kelelahan kerja yang tidak ada pekerjaan tambahan yaitu sebanyak 13 *driver* (31,7%). Sementara itu, nilai terendah terdapat pada kategori kelelahan ringan dengan kelelahan kerja yang tidak ada pekerjaan tambahan yaitu sebanyak 0 *driver* (0,0%). Hasil analisis data menggunakan chi-square diperoleh nilai $p =$ sebesar 0,337 ($p > 0,05$), yang berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pekerjaan tambahan dengan kelelahan kerja pada *driver* ojek *online* Maxim di Kota Makassar.

Artinya, kelelahan kerja yang dialami oleh para *driver* tidak secara langsung dipengaruhi oleh ada atau tidaknya pekerjaan tambahan. Hal ini bisa jadi karena pekerjaan tambahan yang dilakukan tidak terlalu berat, dilakukan di luar jam sibuk, atau hanya bersifat insidental, sehingga tidak memberi kontribusi besar terhadap kelelahan.

Selain itu, beberapa *driver* kemungkinan memiliki kemampuan manajemen waktu yang baik, sehingga dapat membagi waktu antara pekerjaan utama dan tambahan tanpa mengorbankan waktu istirahat yang cukup. Pekerjaan tambahan juga bisa dilakukan dalam bentuk aktivitas ringan atau pekerjaan berbasis keterampilan yang tidak memerlukan aktivitas fisik tinggi. Dalam beberapa kasus, motivasi finansial yang kuat juga dapat mengurangi persepsi subjektif terhadap rasa lelah, karena *driver* lebih fokus pada pencapaian target penghasilan daripada beban fisik yang dirasakan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian (Ani, 2020). Menyatakan Hasil peroleh $p\text{-value } (0,019) < \alpha (0,05)$ yang berarti ada hubungan beban kerja terhadap kelelahan kerja pada pekerja bagian produksi di CV X Garment Kabupaten Sukoharjo

Adapun penelitian (Gumelar et al., 2021). ini tidak sejalan dengan hasil menunjukkan tidak terdapat hubungan bermakna

antara beban kerja dengan kelelahan kerja pada perawat pelaksana setelah dilakukan uji Kolmogorov-Smirnov ($p=0,338$)