

**KODŌ BUNKA MELAHIRKAN GAYA HIDUP BARU  
PEMBAWA KARAKTERISTIK HOMOGENITAS  
DALAM KEBUDAYAAN JEPANG**

Skripsi Sarjana ini diajukan sebagai  
Salah satu persyaratan mencapai gelar  
Sarjana Sastra

Oleh:  
Sonny Parapat  
NIM: 01110123



**JURUSAN SASTRA JEPANG  
FAKULTAS SASTRA  
UNIVERSITAS DARMA PERSADA  
JAKARTA  
2005**

Skripsi sarjana yang berjudul  
**KODO BUNKA MELAHIRKAN GAYA HIDUP BARU**  
**PEMBAWA KARAKTERISTIK HOMOGENITAS**  
**DALAM KEBUDAYAAN JEPANG**

Oleh

Sonny Parapat


NIM. 01110123

Disetujui untuk diujikan dalam sidang ujian skripsi sarjana, oleh:

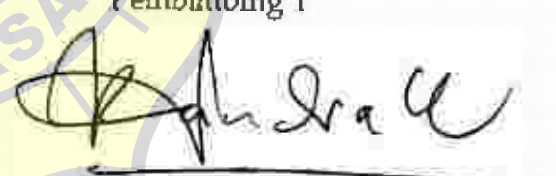
Mengetahui:

Ketua Jurusan


Bahasa dan Sastra Jepang

  
(Dra. Dila Rismayanti, SS, M.A.)

Pembimbing I

  
(Sandra Herlina, SS., M.A.)

Pembimbing II

  
(Hani Wahyuningtias, SS., MSi)

Skripsi yang berjudul:

KODÒ BUNKA MELAHIRKAN GAYA HIDUP BARU PEMBAWA

KARAKTERISTIK HOMOGENITAS DALAM KEBUDAYAAN JEPANG

Telah diuji dan diterima dengan baik (lulus) pada tanggal 12 Agustus 2005,  
dihadapan Panitia Ujian Skripsi Fakultas sastra.

Ketua Sidang/ penguji

( Dr Albertine S. Minderop, M.A)

Pembimbing/ Penguji

(Sandra Herlina, S.S., M.A)

Sekretaris Sidang/ Penguji

(Oke Diah Arini, SS)

Pembaca/ Penguji

(Hani Wahyuningtias, S.S, M.Si)

Disahkan Oleh

Ketua Jurusan

(Dila Rismayanti, S.S., M.Si)

Dekan Fakultas Sastra



( Dr. Albertine S minderop, M.A.)

## LEMBAR PERNYATAAN

Skripsi yang berjudul:

**KODŌ BUNKA MELAHIRKAN GAYA HIDUP BARU  
PEMBAWA KAREKTERISTIK HOMOGENITAS  
DALAM KEBUDAYAAN JEPANG**

Merupakan karya ilmiah yang saya susun di bawah bimbingan Ibu Sandra Herlina, S.S., M.A., dari tanggal 21-Maret-2005 sampai 6-Agustus-2005. Skripsi ini bukan saduran atau jiplakan karya orang lain. Saya bertanggung jawab pada seluruh isi penelitian ini.

Sonny Parapat.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas berkat dan kemuliaan Tuhan Yesus Kristus penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Adapun skripsi yang berjudul **KÔDÔ BUNKA MELAHIRKAN GAYA HIDUP BARU PEMBAWA KARAKTERISTIK HOMOGENITAS DALAM KEBUDAYAAN JEPANG**, ini dapat terselesaikan dengan bantuan-bantuan dari berbagai pihak, karenanya penulis ingin mengucapkan ucapan terima-kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Sandra Herlina, S.S., M.A., selaku dosen pembimbing yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini dan telah memberi masukan-masukan yang dapat menambah pengetahuan bagi penulis.
2. Ibu Hani Wahyuningtias, M.Si, selaku pembaca skripsi yang telah sangat membantu dalam skripsi ini.
3. Ibu Hj. Dr Albertine S Minderop, M.A., selaku dekan fakultas Sastra Universitas Darma Persada sekaligus Ketua Sidang Skripsi
4. Ibu Oke Diah Arini, S.S selaku sekretaris sidang
5. Ibu Dila Rismayanti, S.S., M.Si, selaku ketua Jurusan Bahasa dan Sastra jepang Universitas Darma Persada.
6. Ibu Dra Yuliasih Ibrahim selaku dosen pembimbing Akademik.



7. Ibu Dra Ediyami selaku kepala Perpustakaan Universitas Darma Persada.

I deeply salute you as the most benign lecturer in my whole life. I put you on my highest pedestal.

8. Seluruh dosen, staff sekretariat fakultas sastra dan staff perpustakaan Universitas Darma Persada.

9. My beloved parents and my bro, I am totally grateful for all remarkably good deeds you have done in my life. God be with you through hills and valleys of your life. Mi lindo perro, Spencer, thank you for being my constant companion.

10. VJ crews, mi querrido chika, Ade, "my comrade in arms" Ricky, Srta. "Rizado" Oppie, and Merina, gosh it is been fun spending time with you all guys. You all are irresistible.

11. All friends whom I strived together so as to complete our own thesis, Didit, Nino (thank you for your prayers), Nike, Putu (thanks a lot for your ride, dude), Lany and to everyone else whom I can't express my gratitude one by one.

12. Mark, Dindo, Tomczyk, Tijúv, Messiah and Rêne. I can't thank you enough for all your continuous support and prayers in my life. Bro, you all are angels without wings and highlighters of my life. Our brotherhood will never fade away though we are separated by time and distance. Close isn't always measured by distance, right? God bless us.

*gracias por siempre...y gracias Jesús tu palabra viva*

## ABSTRAK

Sonny Parapat, 0110123, *Kodo Bunka Melahirkan Gaya Hidup Baru Pembawa Karakteristik Homogenitas Dalam Kebudayaan Jepang*, di bawah bimbingan Ibu Sandra Herlina, SS., M.A., Fakultas Sastra Jepang Universitas Darma Persada, 2005, 69 halaman.

Perjalanan masyarakat Jepang pada zaman Tokugawa telah melahirkan suatu budaya baru yaitu *kodo bunka* dalam kehidupan masyarakat Jepang. Transportasi darat merupakan awal dari terjadinya *kodo bunka*. Suatu budaya perjalanan yang dapat dilakukan oleh semua lapisan masyarakat, pada akhirnya melahirkan gaya hidup baru yang terjadi akibat beberapa faktor. Pendirian fasilitas-fasilitas umum guna menunjang kenyamanan perjalanan seseorang, telah menjadi bagian yang tak terpisahkan bagi seseorang yang melakukan perjalanan. Interaksi sosial baik dengan masyarakat sesama Jepang dari berbagai wilayah maupun interaksi dengan turis asing, menjadikan suatu akulturasi budaya yang memberikan pola-pola hidup baru. Perjalanan yang menjadi gaya hidup dengan pola-pola baru tersebut terdifusi ke seluruh negeri Jepang yang pada akhirnya menjadikan pemerataan dari budaya Jepang hingga menjadikan suatu karakteristik homogenitas dalam kebudayaan Jepang.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan	11
1.3 Tujuan	12
1.4 Metode Penulisan	12
1.5 Sistematika Penulisan	12
1.6 Hipotesis	13
<b>BAB II. TRANSPORTASI JEPANG MELAHIRKAN KODŌ BUNKA</b>	14
<b>BAB III. PEMBARUAN GAYA HIDUP ORANG JEPANG MELALUI KODŌ BUNKA</b>	41
3.1 Travel Sebagai Rekreasi	42
3.2 Perkembangan Dari Industri Travel	44
3.2.1 <i>Omimai Mono</i>	49
3.2.2 Alat Pembayaran	52



32.3	Keberadaan Tomme-Onna di Tempat Makan, Minum dan Penginapan.....	53
3.2.4	Tempat P e n g i n a p a n.....	55
33	Penyebaran Kodo Bunka.....	61
3.4	Ziar ah.....	64
<b>BAB IV. KESIMPULAN.....</b>		<b>67</b>
<b>GLOS ARL.....</b>		<b>69</b>
<b>DAFTAR PUST AKA</b>		
<b>LAMPIRAN</b>		



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar belakang

Secara geografis negara Jepang merupakan negara kepulauan di wilayah Asia Timur yang terdiri dari empat pulau-pulau besar, termasuk pulau-pulau Ryukyu di daerah selatan yang tidak kurang terdiri dari seribu pulau-pulau yang berdekatan. Pulau-pulau besar di Jepang terdiri dari *Hokkaido* yang berada di arah paling utara. *Honshu* merupakan *the main island* (pulau utama), *Shikoku* dan *Kyusu* terletak di daerah paling selatan. Total wilayah Jepang seluas 377.800 sq.km atau (145,869 square miles)<sup>1</sup>, membentuk satu negara kepulauan yang berbentuk *crescent* atau seperti bulan sabit di daerah timur benua Asia dan arah barat laut dari Samudra Pasifik. Negara ini dapat dikatakan kira-kira seluas Negara Jerman.

Di tengah kepulauan Jepang terdapat pegunungan-pegunungan. Kota-kota besar di Jepang merupakan lembah yang dikelilingi oleh pegunungan. Kota-kota besar, seperti Tokyo dan Osaka, terletak di pinggir pantai dan diapit oleh laut. Tujuh puluh persen kepulauan Jepang merupakan wilayah pegunungan. Keadaan geografis ini menyebabkan hanya 125,500 km<sup>2</sup> wilayahnya yang dapat dimukimi. Jepang dianugerahi dengan pemandangan

<sup>1</sup><http://www.infoplease.com/ipa/a0107666.html>

<sup>2</sup>*ibid*

alam yang indah dengan empat musimnya yang menjanjikan keindahan yang berbeda di setiap musimnya.

Ada satu pertanyaan besar bagaimana evolusi dari transportasi di Jepang itu terjadi. Ini terkait dengan letak geografis Jepang yang cukup sulit dijangkau pada permulaannya hingga menjadi sebuah negara yang solid dengan pemerataan yang tersebar ke seluruh wilayah Jepang. Berbicara tentang transportasi, sangat erat kaitannya dengan bagaimana jalan dibuat sehingga mampu melancarkan transportasi.

Pada awalnya *Shogun* dan para *Daimyo* di Jaman Edo (1600- 1868) dengan sangat keras melarang transportasi jalan. Sekalipun pada saat itu Jepang telah memiliki lima jalan raya yang dikenal dengan *gokaido*, yaitu

Five Main Highways	
<b>Tokaido</b>	Edo → Kanagawa → Kyoto → Osaka
<b>Koshu Kaido</b>	Edo → Kofu → Shimosuwa
<b>Nakasendo</b>	Edo → Takasaki → Kusatsu Kyoto
<b>Oshu Kaido</b>	[Edo] → Utsunomiya → Shirakawa
<b>Nikko Kaido</b>	Edo → Utsunomiya → Nikko <sup>3</sup>

Setiap 10 kilometer di sepanjang lima Jalan utama tersebut dibangun pos-pos. Pos tersebut dilengkapi kuda-kuda, orang-orang yang dapat ditugaskan

<sup>3</sup> Hirofumi Yamamoto, *Technological Innovation and the Development of Transportation in Japan*, hal. 2

mengantar berita, porter, dan penginapan yang selalu siap untuk setiap perjalanan dan tempat tinggal sementara bagi para kelas samurai. Secara resmi hal ini ditegaskan oleh *Bakufu* dengan menunjuk orang-orang yang ditugaskan untuk menjaga tiap-tiap posnya.

Setiap pos sepanjang *Tokaido*, jalan raya utama antara *Edo* dan *Kyoto*, daerah yang juga menjadi tempat tinggal dari kaisar, memiliki seratus pekerja transport, porter, orang-orang pengirim berita dan seratus kuda yang siap bekerja setiap saat. Untuk prioritas berikutnya adalah jalur *Nakasendo*, dengan lima puluh orang dan lima puluh ekor kuda secara permanen menjaga pos-posnya. Prioritas ketiga adalah jalur *Koshu Kaido*, *Nikko Kaido*, dan *Oshu Kaido* memiliki dua puluh lima orang pengirim pesan atau surat, porter maupun kuda-kuda di setiap posnya.

Pendirian pos-pos yang bertujuan memberikan pengawasan baik untuk rakyat setempat maupun para *daimyo* dikenal dengan istilah sistem *Sankin Kōtai*. Sistem ini memegang peranan penting dalam sejarah transportasi di Jepang karena merupakan awal dari pembukaan jalan-jalan di Jepang yang semula tertutup.

*Sankin kōtai* merupakan suatu politik dari pemerintahan Shogun Iemitsu untuk mencegah pemberontakan terhadap pemerintahan Keshogunan dengan menempatkan para *daimyo* pada satu daerah kekuasaan tertentu. Para *daimyo* tersebut dipisahkan dari anak dan istrinya yang harus tinggal di *Edo*. Setiap tahun setelah mengabdikan pada Tokugawa, para *daimyo* boleh mengunjungi



keluarganya di Edo. Hal ini menyebabkan dampak yang sangat buruk bagi perekonomian keshogunan atau bakufu. Demi mendukung perjalanan dari para daimyo, pembangunan jalan-jalan raya terus dilakukan. Berawal dari jalan-jalan ini, muncul lahir gaya hidup baru masyarakat Jepang yang memakai tempat-tempat umum seperti restoran, kedai-kedai minum, penginapan dan sebagainya.

Pada jaman Edo apabila penduduk ingin berpergian dan mengirimkan barang, mereka menggunakan tenaga kuda untuk menarik kereta atau bahkan membawa barangnya sendiri di atas pundaknya. Dapat disimpulkan kegiatan transportasi pada awalnya dilakukan dengan kereta yang ditarik kuda ataupun dengan berjalan kaki. Konstruksi pembangunan jalan sebetulnya telah berkembang dari abad ke tujuh dan terus berkembang hingga jaman modern ini.

Transportasi dengan menggunakan kapal-kapal digunakan untuk menjangkau daerah-daerah pedalaman melalui sungai, sekaligus untuk mencapai daerah-daerah di luar Jepang. Jalan-jalan darat lebih digunakan untuk pengangkutan suplai barang-barang dengan menggunakan kuda ataupun kuli-kuli pengangkut barang. Hingga jaman Tokugawa, transportasi dengan menggunakan kapal untuk menjangkau wilayah di luar Jepang, telah menjadi bagian yang sangat penting dalam sistem transportasi di Jepang. Tetapi karena pada saat itu Jepang memiliki suatu politik "closed-off" atau *Sakoku* yang berarti mengilegalkan transportasi kapal di luar Jepang untuk masuk ke wilayah Jepang



kecuali untuk sebagian orang Belanda yang telah mendapatkan izin khusus untuk mengadakan transaksi di wilayah Dejima, Nagasaki.

Sebetulnya politik *sakoku* tidak hanya terbatas pada transportasi kapal-kapal asing, tetapi lebih untuk mencegah campur tangan pihak asing khususnya dalam bidang agama. Jepang yang menganut paham agama Budha Zen yang dipercaya dapat membangkitkan rasa kebangsaan atau nasionalisme bagi negara Jepang merasa terganggu dengan bangsa Barat yang berusaha menyebarkan Agama kristen. Terlebih agama Kristen merupakan agama yang sama sekali bertolak belakang dengan agama Budha yang telah lama dianut masyarakat Jepang. Oleh karena itu pihak *bakufu* atau pemerintahan Keshogunan merasa perlu melakukan pembatasan agar tidak terpengaruh oleh bangsa Barat.

Masa isolasi ini berlangsung sejak tahun 1639-1854<sup>4</sup>. Pada tahun 1853, pada pemerintahan Tokugawa Iesada, politik *sakoku* mulai goyah karena kedatangan bangsa Barat di bawah pimpinan Angkatan laut Komodor Perry dari Amerika Serikat yang mendesak Jepang untuk membuka pelabuhan-pelabuhannya bagi dunia luar<sup>5</sup>. Pembukaan pelabuhan dan jalan-jalan darat dalam sejarah transportasi Jepang telah melahirkan suatu fenomena berpergian yang sebelumnya sangat tidak mungkin dilakukan oleh orang biasa. Dengan kebijakan tersebut menyebabkan negara Jepang menjadi tertutup baik dalam hubungan antarbangsa maupun perdagangan.

<sup>4</sup> George Sansom, *A History of Japan 1651-1868*, (Tokyo: Charles E Tuttle Company, 1987), hal. 97.

<sup>5</sup> Chitosi Yanaga, *Japan since Perry*, (Mc Graw, New York: Hill Book Company, 1974), hal 102.

Suatu hal yang sangat disayangkan dengan polisi *sakoku* Jepang secara tidak langsung telah mengisolasi wilayahnya untuk lebih termodernisasi apabila memiliki kontak dengan Bangsa Barat. Wilayah Jepang sebetulnya merupakan persinggahan yang strategis bagi kapal-kapal dari Eropa untuk melakukan aktivitas perdagangan. Hal ini pula yang menghambat kemajuan teknologi transportasi Jepang pada permulaannya.

Tidak hanya berdampak negatif, politik *sakoku* juga memberikan dampak positif bagi transportasi darat di Jepang. Dengan tertutupnya transportasi laut maka segala aktivitas dipusatkan pada transportasi darat. Pembukaan jalan-jalan memberikan kesempatan bagi rakyat biasa untuk pertama kalinya melakukan perjalanan jauh dari tempat tinggalnya. Dengan diberlakukannya *travel permit*, secara resmi setiap orang dari berbagai lapisan dapat melakukan perjalanan baik untuk tujuan ziarah ke tempat-tempat keagamaan maupun untuk tujuan rekreasi. Lambat-laun kegiatan melakukan perjalanan ini menjadi bahan pembicaraan dari mulut ke mulut sehingga semakin menstimulasi keinginan seseorang untuk melakukan perjalanan.

Pada akhirnya lahir satu budaya baru yaitu *culture of movement* yang merupakan adaptasi dari istilah *kōdō bunka*. Transportasi darat yang panjang tentu akan membutuhkan waktu yang cukup panjang dan kenyamanan akan berpergian menjadi hal yang utama. Orang-orang Jepang mulai memikirkan untuk membangun fasilitas yang menunjang proses perjalanan panjang seseorang, seperti kedai-kedai minuman, tempat-tempat penginapan ataupun

permandian umum. Dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk yang berpergian maka semakin banyak pula tempat-tempat peristirahatan atau persinggahan maupun tempat-tempat hiburan yang dibangun di sepanjang jalan. Bahkan tempat-tempat perjudian dan prostitusi muncul dan menjadi bagian yang penting bagi proses perjalanan seseorang. Pendirian fasilitas ini memunculkan suatu budaya baru dalam gaya hidup orang Jepang yang tak terpisahkan dari fasilitas tersebut saat melakukan perjalanan.

Interaksi sosial masyarakat yang melakukan perjalanan pun melahirkan suatu akulturasi budaya dengan bertemunya orang-orang yang berasal dari daerah yang berbeda membawa kebudayaannya masing-masing sehingga terjadi pencampuran. Transportasi menjadikan akulturasi budaya tersebut tersebar ke seluruh Jepang, sehingga melahirkan suatu pemerataan budaya nasional.

Transportasi kapal di wilayah pedalaman hanya dapat dilakukan dan dikembangkan pada daerah yang spesifik seperti tidak terlalu berbatu-batu dan berairan dangkal seperti wilayah Kanto yang termasuk Edo. Oleh karenanya hal ini cukup sulit, mengingat keadaan geografis Jepang sebagai negara kepulauan dengan tujuh puluh persen dari wilayahnya yang merupakan daerah pegunungan.

Jepang juga memiliki alat transportasi berbentuk *wagon* (semacam gerobak) untuk untuk membawa alat-alat berat atau barang-barang pada areal perkotaan. Penggunaan alat transportasi ini mengalami kemunduran pada periode Tokugawa karena jembatan-jembatan yang melalui sungai, sebagian



telah dihilangkan dan harus tergantikan dengan sistem transportasi alternative dengan menggunakan kuda, dan metode-metode dengan biaya yang tinggi lainnya.

Pada jaman Meiji (1868-1912), teknologi *railway* mulai diimpor dari Eropa. Pada saat itu pula usaha-usaha untuk memodernkan jalan-jalan barulah dimulai. Tidak seperti Cina dan Eropa, Jepang tidak memiliki tradisi untuk penyebaran barang yang luas selama jaman pertengahan. Oleh karenanya jalur-jalur perhubungan dan jalan-jalan raya untuk masalah transportasi sangat membutuhkan areal yang lebih luas. Jalan-jalan yang ada pada umumnya hanya dapat dilalui oleh kereta kuda atau orang-orang yang mengangkut barang. Merupakan hal yang tidak mungkin untuk merubah jalan-jalan yang telah dibuat di masa lalu yang khusus dilalui kereta kuda dan para kuli pengangkut barang untuk dirubah menjadi jalan-jalan modern dengan hanya membutuhkan waktu yang singkat. Jalan-jalan yang telah dirawat dan dipertahankan baik keindahannya maupun strukturnya hingga Jaman Meiji, mulai mengalami kerusakan dan terus memburuk.

Arthur Crow yang mengunjungi Jepang pada tahun 1881, menulis observasinya yang berjudul "*Highways and Byeways in Japan*" menulis bahwa transportasi di Tokaido berada dalam keadaan yang sangat parah. Dia

menggambarkan seperti kereta yang penuh dengan karat dan besi-besinya yang rapuh dengan lubang-lubang akibat karatnya<sup>6</sup>.

Sistem transportasi yang cukup luas dengan menggunakan tenaga manusia dan kuda untuk menarik kereta sebagai alat transportasinya, belumlah cukup, tambahan pula dengan tulisan dari Arthur Crow yang menjadi sindiran tajam akan sistem transportasi Jepang. Oleh karenanya pemerintah Meiji dengan alasan kurangnya peningkatan jalan baik secara struktur, luas dan sebagainya, memutuskan untuk menjadikan rel dan transportasi laut sebagai prioritas utama dalam sistem perkembangan transportasi. Keputusan ini dipengaruhi oleh keinginan yang kuat untuk mengejar teknologi Barat yang jauh lebih maju dari Jepang. Pada tahun 1945, Jepang mengalami kekalahan setelah menyerah pada sekutu di Perang Dunia II dan berada dalam kehancuran yang sangat parah. Untuk mempercepat proses pemulihan negara sekaligus masyarakatnya, peningkatan jalan dengan skala penuh dimulai bersamaan dengan rekonstruksi dari jaringan rel. Lalu perlahan-lahan kereta kuda yang melalui rel digantikan dengan *trams* dan *rickshaw* (yaitu kendaraan yang menyerupai becak dan ditarik oleh manusia) dan *cart* kecil yang ditarik oleh kuda pun tergantikan oleh sepeda-sepeda dan kendaraan bermotor. Tidak lama setelah Pasca Perang Dunia ke II, jalan-jalan di Jepang betul-betul termodernisasi.

Berdasarkan pengamatan geografis, diketahui bahwa alat transportasi kereta dan kendaraan bermotor memungkinkan untuk menjangkau daerah lebih

---

<sup>6</sup> Hirofumi Yamamoto, *Technological Innovation and the Development of Transportation in Japan*, hal. 15



luas lagi sekalipun jarak tempuh yang dibutuhkan masih terhitung sangat panjang dan lama. Pada akhirnya pensuplain barang-barang tidak hanya terkonsentrasi di wilayah Edo saja. Edo yang merupakan pusat dari pemerintahan dan tempat tinggal Kaisarpun dapat mendistribusikan hasil-hasil alamnya. Dengan tersedianya orang-orang pengirim pesan di setiap pos akan memungkinkan cepatnya pemberitahuan atau keputusan kesogunan, Bakufu tersebar kedaerah-daerah lain.

Meluasnya system transportasi berdampak positif terhadap masalah perekonomian. Hal ini memberikan kemajuan besar bagi Negara Jepang terlebih lagi didukung dengan besarnya keinginan Jepang untuk menyamai teknologi Barat yang belum dimilikinya. Mulai akhir Perang Dunia II, industri *automobiles* mengalami kemajuan yang pesat seiring dengan pemulihan ekonomi dan meningkatnya standar kehidupan. Dengan semakin populernya kendaraan bermotor ini, Jepang mengalami kemajuan yang sangat pesat. Teknologi ini semakin populer dan kebutuhan akan kendaraan bermotor meningkat tajam. 130.000 kendaraan bermotor telah dipergunakan pada akhir Perang Dunia II. Pada tahun 1951 total kendaraan bermotor mencapai 500.000 kendaraan, tahun 1953 mencapai 1000.000 kendaraan dan meningkat dua kali lipat lagi menjadi 2.000.000 kendaraan di tahun 1957<sup>7</sup>.

Ralph J. Watkins seorang pakar ekonomi diundang oleh pemerintah Jepang, untuk memulai penelitian bagi Meishin Expressway. Dalam laporannya

<sup>7</sup> <http://www.infoplease.com/ipa/a0107666.html>

tahun 1956, dia mengatakan bahwa jalan-jalan di Jepang sangatlah buruk tidak ada negara industri yang telah mengacuhkan dan sedemikian tidak pedulinya terhadap *highway system* negaranya sendiri selain Jepang.<sup>8</sup>

Hal ini menyebabkan sangat lambatnnya kemajuan negara Jepang pada era permulaan. Negara yang maju adalah negara yang memperhatikan betul sistem transportasi baik jalan-jalan nya maupun alat transportasi itu sendiri. Hal ini yang dapat dijadikan akar dari kesuksesan suatu bangsa.

## 12 Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas diketahui pada awalnya transportasi Jepang jauh tertinggal terabaikan bila dibandingkan dengan negara Barat, terutama ditinjau dari segi perekonomian.

Fenomena barupun muncul setelah pembukaan jalan-jalan raya di Jepang yang memberikan suatu gaya hidup baru dalam proses perjalanan hingga menjadi bagian kebudayaan yang tak terpisahkan bagi kehidupan orang Jepang. Fokus penelitian skripsi adalah bagaimana *Culture of Movement* atau *kôdô bunka* memberikan gaya hidup baru bagi masyarakat Jepang dan bagaimana *kôdô bunka* memberikan pemerataan budaya yang pada akhirnya membawa karakter homogenitas kesuluruh wilayah jepang.

---

<sup>8</sup> Hirofumi Yamamoto, *Technological Innovation* hal 122

perjalanan secara resmi. Ijin berpergian bagi wanita, dan proses perjalanan melalui *sekisho* yaitu pos-pos pengawasan yang dibangun untuk mengawasi mobilitas perjalanan seseorang.

Bab III Fenomena *kōdō bunka* dengan tujuan rekreasional maupun penziarahan yang mampu melahirkan gaya hidup baru dalam masyarakat Jepang. Dijelaskan pula bagaimana *kōdō bunka* menyebar keseluruh khalayak umum dari berbagai lapisan serta fasilitas-fasilitas yang menunjang hingga melahirkan gaya hidup baru.

#### 1.7 Hipotesa

Dengan transportasi yang diawali dengan pembukaan jalur-jalur darat, bangsa Jepang mulai mengenal kegiatan perjalanan. Perjalanan yang dilakukan lambat laun menjadi pembicaraan umum yang semakin-lama mengundang semakin banyak orang untuk melakukan perjalanan. Kemudian kegiatan melakukan perjalan ini menjadi suatu budaya yang disebut "*kōdō bunka*"

*Kōdō bunka* memberikan banyak pengaruh bagi gaya hidup orang Jepang yang mulai terbiasa dengan penggunaan fasilitas-fasilitas umum yang menunjang perjalanan. *Kōdō bunka* juga merupakan suatu awal dari proses pemerataan kebudayaan nasional di Jepang. Mereka yang melakukan perjalanan berinteraksi dengan orang lain baik dari dalam negeri maupun luar negeri, hal ini melahirkan akulturasi budaya yang kemudian terdifusi ke seluruh wilayah Jepang dengan diteruskannya perjalanan dari tiap-tiap orang.