

## BAB II

### CULTURE SHOCK YANG DIALAMI WARGA NEGARA INDONESIA PADA SISTEM TRANSPORTASI JEPANG

Pembahasan dalam bab ini penulis akan menjelaskan mengenai transportasi di Jepang, yaitu penggunaan mobil dan motor sebagai kendaraan pribadi, serta penggunaan kereta dan bis sebagai transportasi umum. Penjelasan mengenai transportasi di Indonesia, perbandingan transportasi umum di Jepang dan Indonesia, *culture shock* penggunaan transportasi di Jepang, dan dampak *culture shock*. Namun sebelum masuk ke dalam bagian penjelasan, penulis akan sedikit membahas mengenai sejarah transportasi. Dahulu sebelum adanya perkembangan dalam transportasi, manusia menggunakan hewan seperti kuda dan sapi untuk bepergian ataupun mengangkut barang dengan cara dibawa atau diletakkan di atas punggung hewan. Hal ini dilakukan sebelum adanya penemuan roda. Penemuan roda menimbulkan penemuan berbagai jenis transportasi lainnya (Yasuda, 2008:37). Pada awal ditemukannya roda, alat transportasi yang diciptakan adalah sebuah gerobak pengangkut dengan roda di sisi samping kanan dan kiri, sekitar 1700-an di barat dikenal sebagai *Stagecoach* yaitu kereta gerbong yang ditarik kuda.

Munculnya keberadaan *Stagecoach* menjadi awal berkembangnya transportasi darat yang dapat dimanfaatkan dalam kehidupan sehari-hari hingga ditemukan penemuan lainnya seperti mobil dengan menggunakan mesin uap pada sekitar tahun 1700-an dan pada 1800-an beralih dengan menggunakan bensin. Seiring banyaknya kebutuhan, penggunaan kereta gerbong, sepeda, dan mobil tidaklah cukup untuk digunakan sebagai angkutan massal karena terbatasnya ruang untuk mengangkut barang serta manusia. Maka diciptakanlah sebuah kereta api dengan tenaga batu bara. Adanya kereta api memudahkan untuk mengangkut barang dan manusia dalam satu waktu dengan jumlah besar hal ini tentu lebih efisien. Hingga kini dengan adanya kemajuan dalam transportasi juga mendorong kebutuhan manusia dalam melakukan perjalanan dengan jumlah yang lebih besar dan frekuensi yang lebih sering (Adisasmita, 2015:3). Ditambah dengan banyaknya

inovasi yang diciptakan, perjalanan ke suatu tempat akan terasa lebih mudah karena akses serta kemampuan mesin yang tinggi dapat mencapai tujuan dengan cepat.

Manfaat dengan adanya transportasi selain pengangkut barang adalah dapat menjangkau sebuah wilayah secara luas, dari yang ramai dan besar seperti perkotaan hingga wilayah terpencil dan jauh. Dengan begitu transportasi juga turut membentuk sebuah hubungan sosial, dengan bercampurnya berbagai lapisan masyarakat ketika menggunakan transportasi maka dapat saling mengenal dan menghormati budaya satu sama lain serta meningkatkan pemahaman dan intelegensi masyarakat (Nasution, 2004:16).

## **2.1 Transportasi di Jepang**

Pembahasan mengenai transportasi, Jepang merupakan salah satu negara produsen mobil dan motor yang sukses dengan beberapa *brand* seperti Toyota, Honda, Nissan yang sudah terkenal akan kualitasnya dan peminatnya yang banyak. Namun walau demikian, minat dalam penggunaan transportasi umum di Jepang masih lebih tinggi daripada menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor karena untuk memiliki kendaraan tersebut memerlukan biaya yang tidak sedikit sehingga harus dipertimbangkan dengan baik.

### **2.1.1 Mobil Sebagai Kendaraan Pribadi di Jepang**

Memiliki kendaraan pribadi seperti mobil di Jepang terdapat dua pilihan yaitu membeli mobil baru atau mobil bekas, namun tentu saja biaya yang dikeluarkan ketika membeli mobil baru akan jauh lebih tinggi dibanding mobil bekas. Ketika memiliki sebuah mobil di Jepang maka harus menyiapkan biaya yang tidak sedikit, karena ada biaya lain yang harus dikeluarkan seperti pajak mobil, biaya pengecekan mobil, perawatan mobil, hingga kebutuhan bahan bakar. Untuk biaya pengecekan mobil terdapat dua kategori mobil biasa dengan biaya sebesar ¥1.800 dan mobil kecil dengan biaya sebesar ¥1.700. Biaya pajak mobil saat registrasi baru akan disesuaikan dengan berat mobil dan dibayarkan bersama dengan biaya pengecekan kendaraan. Kategori mobil dibagi menjadi mobil ringan, mobil dengan berat

0,5 ton-3 ton dengan biaya sekitar ¥5.000-¥90.000 namun akan dikurangi apabila mobil tersebut memenuhi syarat ramah lingkungan dan akan dinaikkan apabila mobil tersebut berusia lebih dari 18 tahun.

車検期間	車両重量					
	~0.5 t	0.5 t~1 t	1 t~1.5 t	1.5 t~2 t	2 t~2.5 t	2.5 t~3 t
3年	15,000円	30,000円	45,000円	60,000円	75,000円	90,000円
2年	10,000円	20,000円	30,000円	40,000円	50,000円	60,000円
1年	5,000円	10,000円	15,000円	20,000円	25,000円	30,000円

Gambar 2.2 Biaya Pajak Mobil di Jepang

(Sumber: <https://kakaku.com/kuruma/shaken/01-hiyou.html>)

Hal lain yang dipertimbangkan ketika memiliki mobil di Jepang adalah memiliki lahan untuk parkir mobil karena dalam tahap pembelian mobil, sang pembeli harus mencantumkan lokasi parkir yang dimiliki untuk diterbitkan 車庫証明 (*Shako Shōmei*) atau sertifikat parkir dengan ketentuan lokasi parkir harus berada dalam radius 2 km dari tempat tinggal. Setelah mendaftarkan lokasi parkir, sertifikat akan diterbitkan sekitar 1 minggu setelahnya dan akan diberikan tanda pengenal seperti stiker untuk ditempelkan pada mobil.

Description	Cost (JPY)
Parking Certification Application	2,100
Parking Badge	500
Re-issue of Parking Certification	400
Re-issue of Parking Badge	500

Gambar 2.3 Biaya Sertifikasi Parkir di Jepang

(Sumber: <https://www.driveinjapan.com/parking/>)

Biaya total yang akan dibutuhkan sekitar ¥2.600, namun hal tersebut dapat berbeda berdasarkan lokasi tempat tinggal atau tempat ketika mendaftar sertifikat parkir. Pilihan lain jika tidak memiliki lahan parkir adalah dengan menitipkan ditempat khusus parkir atau dengan menyewa tempat parkir. Jika

tinggal disekitar pinggir kota harga yang dipatok untuk menyewa adalah sebesar ¥10.000, namun untuk di kota besar seperti di Tokyo biaya yang dikeluarkan berkisar ¥25.000-¥60.000 (“Finding a Monthly Parking Space in Tokyo” <https://tokyocheapo.com>).

### 2.1.2 Motor Sebagai Kendaraan Pribadi di Jepang

Selain mobil, kendaraan pribadi yang dimiliki di Jepang adalah motor. Sebelum membeli sebuah motor, banyak hal yang harus diperhatikan seperti kategori besar kecilnya CC atau kapasitas pembakaran motor. Motor dengan kapasitas paling kecil yaitu  $\leq 50$ cc biasa disebut dengan 原付 (*gentsuki*) atau moped dan kapasitas yang paling besar adalah  $>400$ cc.

Jenis	Penyebutan dalam Jepang	Kapasitas
Moped	原動機付自転車 ( <i>Gendō kitsukiji densha</i> )	$\leq 50$ cc
Motor Kecil	小型自動二輪車 ( <i>Kogata jidō nirinsha</i> )	$>50 \sim <125$ cc
Motor Biasa	普通自動二輪車 ( <i>Futsū jidō nirinsha</i> )	$\geq 125 \sim <400$ cc
Motor Berat	大型自動二輪車 ( <i>Ōgata jidō nirinsha</i> )	$\geq 400$ cc

Tabel 2.1 Jenis Kapasitas Motor di Jepang

Di Jepang lisensi sepeda motor dapat diperoleh sejak usia 16 tahun (“運転免許は何歳から取得できる？年齢制限や最適な入校時期について” <https://untmenkyo.co.jp/knowledge/license-age/>). Namun, ada beberapa

ketentuan dalam jumlah penumpang serta penggunaan jalan yang diperbolehkan berdasarkan jenis penggunaan motor.

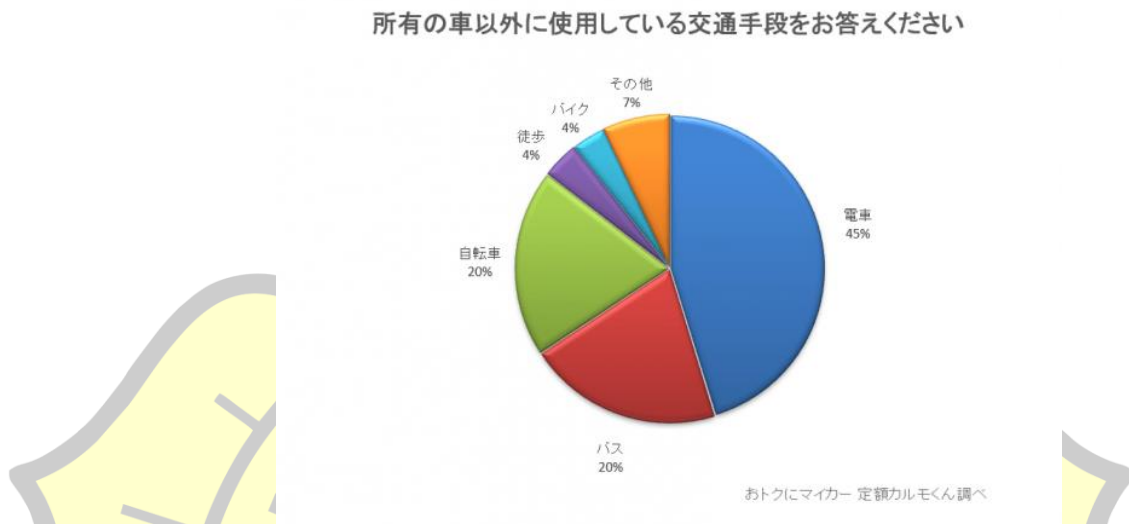
Ketentuan	原動機付自 転車	小型自動二 輪車	普通自動二 輪車	大型自動二 輪車
2 Orang Penumpang	×	○ (Satu tahun setelah mendapatkan lisensi)	○ (Satu tahun setelah mendapatkan lisensi)	○ (Satu tahun setelah mendapatkan lisensi)
Mengemudi di Jalan Besar	×	×	○	○

Tabel 2.2 Ketentuan Penggunaan Motor di Jepang

Untuk memperoleh lisensi dapat melalui sekolah mengemudi, namun biaya yang dikeluarkan tentu akan besar dan beragam. Jika mengambil dengan biaya pelatihan akan dikenakan sebesar ¥50.000 atau lebih jika adanya ketentuan untuk deposit atau biaya lain seperti pembatalan. Namun, apabila mengambil lisensi langsung di tempat ujian mengemudi biaya yang dikeluarkan akan jauh lebih murah sekitar ¥1.400-¥1450. Biaya pajak untuk motor di Jepang juga dikategorikan berdasarkan besar kapasitas motor, untuk kapasitas  $\leq 50$ cc dikenakan biaya sebesar ¥2.000 untuk kapasitas  $\geq 251$ cc dikenakan sebesar ¥6.000. Sama halnya saat memiliki mobil, ketika ingin memiliki motor di Jepang harus menyiapkan biaya yang tidak sedikit.

### 2.1.3 Kereta dan Bus Sebagai Transportasi Umum di Jepang

Menurut data survey yang dilakukan PRTIMES pada tahun 2020, selain menggunakan kendaraan pribadi nampaknya transportasi umum yang paling banyak digunakan di Jepang adalah kereta dan bus.



Gambar 2.4 Grafik Minat Transportasi di Jepang

(Sumber: <https://prtimes.jp/main/html/>)

Hal ini menunjukkan bahwa kereta dan bus dapat diandalkan untuk digunakan sebagai transportasi dalam sehari-hari. Mudahnya akses serta ketepatan waktu menjadi nilai tambah, selain itu juga tidak ada batasan umur sehingga siapa pun bisa menaiki kereta dan bus. Menaiki transportasi umum dapat menghindari dari kemacetan serta menjadi pilihan alternatif ketika sulit mendapatkan parkir untuk kendaraan pribadi. Biaya yang dikeluarkan pun lebih hemat jika dibandingkan dengan keperluan untuk kendaraan pribadi. Di Jepang kenyamanan adalah hal terpenting dalam pelayanan salah satunya adalah ketepatan jam kedatangan kereta.

Namun tidak dapat dipungkiri juga bahwa kereta di Jepang pernah mengalami keterlambatan, hal ini tentu merugikan banyak pihak terlebih untuk para pekerja dan pelajar karena kantor dan sekolah mempunyai peraturan ketat mengenai aturan waktu kedatangan sehingga perusahaan kereta api akan mengeluarkan 電車遅延証明書 (*Densha Chien Shōmeisho*) atau sertifikat



keterlambatan kereta sehingga dapat menjadi bukti valid untuk diserahkan kepada kantor ataupun sekolah, bahwa kereta yang ditumpangi mengalami keterlambatan. Selain kereta, bus juga menjadi salah satu transportasi yang banyak beroperasi di Jepang. Untuk menjangkau tempat dengan jarak pendek atau tempat yang tidak dilalui rute kereta dapat menggunakan bus. Namun hal yang harus diperhatikan sebelum menaiki bus adalah rute perjalanan yang akan dipilih agar tidak salah menaiki bus. Tarif untuk menaiki bus cukup terjangkau dimulai dari ¥200-¥600 tergantung seberapa jauh jarak yang ditempuh.

## **2.2 Transportasi di Indonesia**

Indonesia yang memiliki banyak kota, dimudahkan dengan adanya transportasi sehingga masyarakat dapat bepergian dari satu kota ke kota lainnya. Transportasi juga menjadi penunjang dalam peningkatan perekonomian, karena semakin baik transportasi maka taraf hidup juga akan semakin meningkat, hal ini dikarenakan transportasi sebagai penghubung daerah yang terisolasi, terpencil, dan tertinggal. Adanya interaksi dan hubungan yang terjalin, maka akan meningkatkan produksi, meningkatkan lapangan kerja serta pendapatan masyarakat, serta mengurangi kesenjangan antar daerah (Adisasmita, 2015:14). Berdasarkan riset yang dilakukan Andres Christian dari Inside.ID yang dimuat portal berita Sindonews pada tahun 2017, mengenai kendaraan yang paling banyak digunakan pekerja Indonesia untuk pergi ke kantor, menghasilkan data kendaraan motor sebanyak 62%, kendaraan umum sebanyak 26%, dan mobil sebesar 12%. Data tersebut menunjukkan motor, mobil dan kendaraan umum merupakan kendaraan yang paling banyak digunakan sehari-hari. Namun jika dilihat dari kategori kendaraan, motor dan mobil merupakan kendaraan pribadi yang paling mendominasi.

Motor dan mobil dipilih masyarakat Indonesia sebagai transportasi untuk sehari-hari karena lebih mudah diandalkan daripada transportasi umum. Bahkan selain pekerja, pelajar di Indonesia yang sudah legal dan memiliki SIM juga cenderung mengendarai motor daripada menaiki transportasi umum. Hal ini dapat terjadi karena akses untuk menuju kantor atau sekolah tidak terintegrasi atau tidak

dilewati oleh rute bus, atau kereta sehingga diperlukan kendaraan untuk menyambung perjalanan agar sampai tujuan seperti angkot atau ojek *online* sehingga dirasa tidak efisien. Oleh karena itu lebih memilih sepeda motor atau mobil yang dapat mengantarkan langsung ke tempat tujuan tanpa harus menunggu dan mencari kendaraan sesuai dengan rute yang akan ditempuh. Tata kota juga mempengaruhi minat masyarakat dalam menaiki transportasi umum. Salah satu contohnya adalah Jakarta yang memiliki tata kota yang kurang baik, sehingga banyak yang memilih menaiki kendaraan pribadi dikarenakan dianggap tidak ramah bagi pejalan kaki hal ini menyebabkan rasa tidak nyaman saat berjalan menuju halte atau stasiun terdekat.

### 2.3 Perbandingan Transportasi Umum di Jepang dan Indonesia

Dalam pemilihan transportasi kualitas juga menjadi pertimbangan, seperti kualitas jasa pelayanan dalam transportasi karena jasa pelayanan yang baik akan menarik perhatian, sehingga pengguna layanan transportasi dapat menemukan kecocokan dan sesuai dengan yang diharapkan. Menurut Adisasmita (2015:35) dalam bukunya, jasa pelayanan transportasi diharapkan memenuhi hal-hal seperti, lancar (*speed*), aman (*safety*), kapasitas (*capacity*), frekuensi (*frequency*), keteraturan (*regularity*), komprehensif (*comprehensiveness*), bertanggung jawab (*responsibility*), murah (*acceptable cost*), dan kenyamanan (*comfort*). Hal-hal yang sudah disebutkan tersebut dapat kita bandingkan dalam jasa pelayanan dalam transportasi umum di Jepang maupun di Indonesia, persamaan dan perbedaan serta kekurangan dan kelebihan dapat ditemukan dalam beberapa hal diantaranya, yaitu:

- Metode pembayaran

Pada saat menaiki kereta dan bus di Jepang, terdapat dua opsi ketika membayar yaitu menggunakan *IC Card* atau dengan tunai. Namun di Indonesia, saat menaiki kereta hanya bisa menggunakan kartu untuk *e-money* yang serupa dengan *IC Card*, dan untuk bus seperti Transjakarta hanya menerima pembayaran dengan kartu *e-money* sedangkan untuk bus reguler hanya menerima uang tunai. Sedangkan di Jepang, pada saat menaiki kereta atau bus tersedia



metode pembayaran dalam *IC Card* dan tunai hanya saja ketika menggunakan metode tunai maka akan diberi tiket atau karcis yang hanya berlaku untuk satu kali perjalanan.

- Jadwal kedatangan

Di Jepang dan Indonesia, untuk melihat jadwal jam kedatangan kereta dan bus dapat dilihat melalui aplikasi yang dapat diunduh di *smartphone*. Namun jika terdapat keterlambatan pada jam keberangkatan atau kedatangan kereta di Indonesia, tidak mendapatkan sertifikat keterlambatan kereta seperti di Jepang yang secara resmi dikeluarkan langsung oleh perusahaan kereta.

- Tata tertib menaiki transportasi umum

Ketika akan menaiki kereta, penumpang diharuskan menunggu di belakang garis yang telah ditentukan. Sebelum menaiki kereta, penumpang harus mendahului yang akan turun setelah itu dapat memasuki gerbong kereta. Di Jepang penumpang yang akan naik akan secara langsung membuat antrian, sedangkan di Indonesia tidak.

Pada saat sedang menaiki kereta di Jepang dan Indonesia memiliki kesamaan dalam peraturan, yaitu seperti dilarang membawa senjata tajam, makan dan minum di dalam kereta, namun hal yang paling ketat di Jepang adalah dilarang membuat kegaduhan seperti berbincang, mendengarkan musik terlalu keras, dan menerima telepon karena akan mengganggu kenyamanan penumpang lainnya. Selain itu untuk membawa binatang peliharaan di Jepang masih diperbolehkan selama dapat di masukan ke dalam kandang yang ukurannya telah ditentukan, sedangkan di Indonesia sama sekali tidak diperbolehkan.

- Ketersediaan stasiun

Jika dilihat dari jumlah stasiun, berdasarkan berita yang dimuat di portal berita *The Mainichi*, Jepang memiliki 9,465 stasiun yang tersebar di seluruh Jepang. Ada 6 stasiun utama yaitu, Stasiun Tokyo, stasiun Hiroshima, stasiun Nagoya, stasiun Osaka, stasiun Kyoto, dan stasiun Fukuoka. Sedangkan di Indonesia menurut laporan KEMENHUB yang dimuat di Databoks 2020, Jawa dan Sumatera memiliki jumlah stasiun sebanyak 629. Untuk stasiun utama berjumlah sebanyak 11 stasiun. Jika dilihat dari total stasiun, Jepang lebih unggul daripada Indonesia, dengan begitu rute yang ditawarkan pun lebih beragam sehingga lebih banyak daerah yang dapat dijangkau oleh kereta.

- Kendaraan angkot dan kendaraan *online*

Di Indonesia, jika menaiki kereta atau bus terkadang hanya berhenti di stasiun atau halte yang ditentukan, sehingga untuk sampai di tempat tujuan harus menyambung dengan kendaraan lain seperti menggunakan angkot atau memesan kendaraan *online* berupa mobil atau motor (ojek). Namun di Jepang kendaraan seperti angkot tidak tersedia, sedangkan kendaraan motor seperti ojek juga tidak tersedia mengingat Jepang mempunyai regulasi yang ketat mengenai kepemilikan hingga penggunaan motor. Untuk mobil *online*, masih tersedia namun termasuk ke dalam jenis sebuah taksi, sayangnya ketersediaan untuk pemesanan *online* hanya mencakupi kota-kota besar di Jepang dan juga harganya masih di rasa mahal.

#### 2.4 *Culture Shock* Penggunaan Transportasi di Jepang

Kemudahan yang dirasakan dengan adanya transportasi yaitu dapat bepergian ke luar negeri. Banyak orang yang melakukan perjalanan ke luar negeri hanya sekedar berwisata ataupun mencari sebuah pengalaman, namun tidak sedikit juga yang memilih untuk berpindah dan menetap di luar negeri untuk mencari kehidupan

yang lebih baik salah satunya adalah negara Jepang. Ketika memulai untuk tinggal di lingkungan baru, ada banyak perbedaan yang dapat dirasakan terlebih jika tinggal di Jepang yang memiliki bahasa hingga musim yang berbeda dengan Indonesia. Namun dalam melakukan aktivitas sehari-hari dimanapun, tidak akan luput dari penggunaan transportasi sebagai kendaraan untuk bepergian. Transportasi yang digunakan tentu akan berbeda, menyesuaikan dengan lingkungan serta ketentuan yang berlaku.

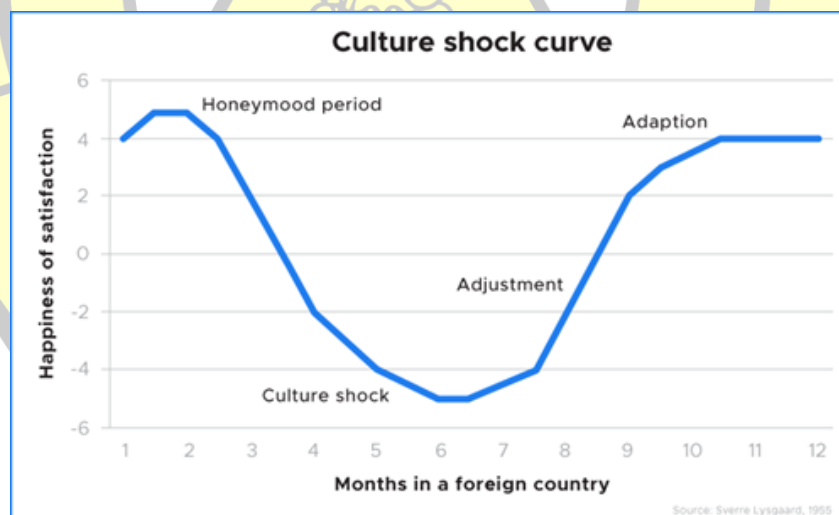
Seperti di Indonesia masyarakat cenderung mengandalkan kendaraan pribadi untuk pergi ke kantor, sekolah, berbelanja, hingga berwisata. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik pada tahun 2020, penggunaan kendaraan pribadi lebih tinggi yaitu 51,24% daripada penggunaan transportasi umum yaitu 41,93%. Tanpa sadar penggunaan kendaraan pribadi sudah menjadi kebiasaan bagi masyarakat Indonesia karena dinilai lebih praktis hal ini tentu akan menimbulkan terjadinya *culture shock* ketika memulai tinggal di Jepang karena memiliki serta mengendarai mobil atau motor di Jepang tidak semudah di Indonesia sehingga mengharuskan untuk menaiki transportasi umum. Selain itu, di Jepang tidak memiliki kendaraan untuk menyambung perjalanan seperti angkot atau ojek, sehingga jika tempat yang dituju tidak dilewati oleh rute bus atau kereta harus berjalan kaki. Tentu hal ini akan berdampak pada kesehatan fisik, jika belum terbiasa maka akan membuat fisik kelelahan.

Perbedaan bahasa juga menjadi kendala saat akan menaiki transportasi umum. Pada saat di stasiun, papan informasi hingga pengeras suara sebagian besar menggunakan bahasa Jepang dan sebagian kecil lainnya menggunakan bahasa Inggris. Begitu juga saat akan menaiki bus, tidak semua halte mempunyai tempat ruang tunggu di sisi jalan sebagai penanda karena ada juga yang hanya menggunakan papan penanda yang bergambar bus atau hanya sekedar tulisan dalam bahasa Jepang.

## **2.5 Dampak *Culture Shock***

Jika dilihat dari perbandingan penggunaan transportasi umum di Jepang dan di Indonesia dapat ditemukan perbedaan mendasar dari cara pembayaran hingga

ketersediaan kendaraan sebagai penyambung perjalanan, hal ini dapat menghambat aktivitas sehari-hari. Selain itu, kondisi tersebut dapat diperparah dengan adanya batasan perbedaan bahasa, karena ketika memulai untuk tinggal di lingkungan baru banyak hal baru juga yang belum diketahui sehingga perlu banyak mencari tahu dengan bertanya kepada penduduk lokal atau petugas apabila sedang berada di tempat stasiun. Dengan minimnya pengetahuan dan keterbatasan berbahasa akan menimbulkan rasa kesulitan beradaptasi. Hal tersebut dapat berlanjut mempengaruhi kondisi kesehatan terhadap individu yang menjalaninya, karena seseorang akan merasa menjadi tidak percaya diri dan menjadi tekanan kepada dirinya sendiri sehingga menimbulkan stres yang dapat melemahkan fisik serta pikiran seseorang. Selain harus beradaptasi dengan lingkungan sekitar, diharuskan juga beradaptasi dengan cuaca. Bagi warga negara Indonesia hal ini tentu sangat tidak biasa, karena Indonesia hanya memiliki dua musim sehingga harus mengubah cara berpakaian ketika tinggal di negara yang memiliki 4 musim agar dapat menyesuaikan diri serta bertahan jika sewaktu-waktu suhu naik atau turun secara ekstrem. Oleh karena itu ada beberapa tahapan yang dilalui dalam fase *culture shock*.



Gambar 2.5 Kurva *Culture Shock*

(Sumber: <https://www.now-health.com/en/blog/culture-shock-stages/> )

Berdasarkan kurva di atas ada 4 tahap *culture shock*, yaitu:

1. *Honeymoon Stage*

Tahap pertama ketika mengalami *culture shock*, terjadi pada rentang waktu beberapa minggu atau beberapa bulan. Dalam tahap ini dengan cepat menemukan perbedaan budaya lama dengan yang baru.

### 2. *Negotiation Stage*

Selanjutnya, dalam tahap ini mulai merasakan frustrasi dan kekhawatiran pada bulan ke-3.

### 3. *Adjustment Stage*

Tahap ini biasanya berlangsung selama 6-12 bulan, dimana kondisi mulai membaik. Sudah belajar memahami lingkungan baru, walaupun masih mendapati kendala.

### 4. *Adaptation Stage*

Pada tahap akhir ini, sudah merasakan nyaman dan berhasil beradaptasi dengan cara hidup baru di lingkungan baru.

Dalam menghadapi tahap-tahap di atas serta meminimalisir dampak dari terjadinya *culture shock* diperlukan adanya bantuan dari pihak lain seperti teman atau kerabat, tetangga atau kolega. Dukungan moral atau materi yang diberikan oleh orang lain akan dapat membantu seseorang agar lebih mudah melalui satu-persatu tahap *culture shock*. Beberapa hal yang dapat dilakukan untuk membantu melalui fase tersebut, diantaranya:

- Belajar dengan bantuan teman

Ketika tinggal di lingkungan baru terutama di negara asing, mempelajari bahasa yang digunakan di lingkungan tersebut adalah hal penting untuk mengetahui informasi yang ada di sekitar. Hal ini dapat dilakukan dengan bantuan teman, dan akan lebih bagus apabila teman

tersebut sudah tinggal lebih lama sehingga lebih memahami dengan baik bahasa hingga kegiatan yang biasa dilakukan.

- Mencari komunitas

Komunitas sangat membantu dalam memahami lingkungan baru dengan baik, karena biasanya dalam komunitas dapat dicari sesuai dengan yang dibutuhkan sehingga ketika bergabung dapat merasakan kenyamanan. Selain itu, dalam komunitas juga bisa saling bertanya dan memberi informasi atau saling membantu sehingga dapat meringankan aktivitas yang dijalani sehari-hari ketika baru memulai di lingkungan baru.

- Berinteraksi langsung dengan penduduk lokal

Jika sudah menguasai bahasa yang digunakan di lingkungan baru, akan lebih baik jika langsung menerapkan untuk berinteraksi dengan penduduk lokal agar informasi yang didapat lebih valid dan lebih memahami budaya lokal yang diterapkan.

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa untuk memiliki serta menggunakan mobil dan motor di Jepang harus memenuhi syarat yang berlaku, selain itu juga harus menyiapkan biaya yang tidak sedikit. Hal ini sangat berbeda dengan di Indonesia, sehingga pilihan lain yang dapat dipilih adalah menggunakan transportasi umum. Namun ternyata dalam penggunaan transportasi umum di Jepang ditemukan juga perbedaan, sehingga menimbulkan sebuah kendala bagi warga negara Indonesia yang akan menggunakannya. Adanya perbedaan serta kendala akan menjadi sebuah gejala terjadinya *culture shock* dan apabila hal ini terjadi maka hal yang harus dilakukan adalah beradaptasi. *Culture shock* serta proses adaptasinya membutuhkan waktu kurang lebih selama 1 tahun, dan dapat beradaptasi lebih cepat apabila meminta bantuan dari orang lain yang tentunya sudah lebih berpengalaman.