

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Seperti yang telah dijelaskan di bagian sebelumnya yaitu dibagian BAB I, dalam penelitian ini dibahas mengenai budaya bersepeda Jepang. Untuk itu penulis akan melakukan analisis terhadap budaya bersepeda Jepang dari sudut pandang orang Indonesia yang tinggal di Jepang. Oleh karena itu, penulis akan menggunakan data penelitian berupa deskriptif dan kualitatif. Data akan dianalisis dengan cara mencari jurnal, skripsi, atau data dari internet mengenai informasi terkait sebagai teori dasar untuk melanjutkan ke penelitian di lapangan. Untuk melakukan hal di atas, maka diperlukan pengetahuan dasar mengenai budaya, sepeda, dan regulasi dan infrastruktur mengenai sepeda. Pengetahuan mengenai budaya diperlukan dalam penelitian ini berkaitan dengan pengelola data. Lalu, pengetahuan sejarah sepeda di Jepang dan di Indonesia akan berperan pada proses klasifikasi terhadap data. Lalu, pengetahuan dasar mengenai regulasi dan infrastruktur mengenai sepeda berperan sebagai alat ukur untuk analisis.

2.1 BUDAYA

2.1.1. Budaya

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) budaya adalah pikiran, akal, budi, adat istiadat, sesuatu mengenai kebudayaan yang sudah berkembang, sesuatu yang sudah menjadi kebiasaan dan sukar diubah. Menurut Koentjaraningrat (1990:180), Kebudayaan adalah keseluruhan system gagasan, tindakan, dan hasil karya manusia dalam kehidupan masyarakat yang dijadikan milik diri manusia dengan belajar.

Menurut E.B Tylor (1974), kebudayaan merupakan keseluruhan yang kompleks, yang di dalamnya terkandung pengetahuan, kepercayaan, kesenian, moral, hokum, adat istiadat, dan kemampuan-kemampuan lain yang didapat seseorang sebagai anggota masyarakat.

Menurut kamus bahasa Jepang KOTOBANK, “budaya” itu artinya adalah “bunka” yang didefinisikan sebagai berikut :

動物の行動はもっぱら遺伝と本能によって支えられているが、人間は、遺伝と本能に加えて、経験と模倣、および言語を通して、集団の一員としての思考、感情、行動を仲間から学習（習得）し、獲得したものを同世代、後世代の人々に伝達する。こうして集団の一員として学習、伝達されるものが、一つのセットとして統合性をもつ総体を文化と定義できる。たとえば国家、民族、部族、地域、宗教、言語などのレベルで、アメリカ文化、漢族文化、エスキモー文化、オセアニア文化、イスラム文化、ラテン文化などがあげられる。これらの一部分を構成して相対的な独自性をもつものをサブカルチャー（下位文化）という。たとえば、個別文化における農民文化と商人文化、東日本文化と西日本文化、貴族文化と庶民文化などが下位文化の例としてあげられる。 [鈴木二郎]

Romaji : Dōbutsu no kōdō wa moppara iden to hon'nō ni yotte sasae rarete iruga, ningen wa, iden to hon'nō ni kuwaete, keiken to mohō, oyobi gengo o tōshite, shūdan no ichiin to shite no shikō, kanjō, kōdō o nakama kara gakushū (shūtoku) shi, kakutoku shita mono o dō sedai,-go sedai no hitobito ni dentatsu suru. Kōshite shūdan no ichiin to shite gakushū, dentatsu sa reru mono ga, hitotsu no setto to shite tōgō-sei o motsu sōtai o bunka to teigi dekiru. Tatoeba kokka, minzoku, buzoku, chiiki, shūkyō, gengo nado no reberu de, Amerika bunka, Kan-zoku bunka, esukimō bunka, Oseania bunka, Isuramu bunka, raten bunka nado ga age rareru. Korera no ichibubun o kōsei shite sōtaitekina dokuji-sei o motsu mono o sabukaruchā (kai bunka) to iu. Tatoeba, kobetsu bunka ni okeru nōmin bunka to shōnin bunka, Higashinohon bunka to Nishinohon bunka, kizoku bunka to shomin bunka nado ga kai bunka no rei to shite age rareru. [Suzuki Jirō]

Terjemah : Tingkah laku hewan hanya didukung oleh faktor keturunan dan insting, tetapi manusia belajar (memperoleh) pikiran, perasaan, dan perilaku sebagai anggota kelompok dari teman sebayanya melalui pengalaman, peniruan, dan bahasa, selain faktor keturunan dan insting. diperoleh orang-orang dari generasi yang sama dan generasi selanjutnya. Dengan cara ini, budaya dapat didefinisikan sebagai keseluruhan yang memiliki integritas sebagai seperangkat hal yang dipelajari dan ditransmisikan sebagai anggota suatu kelompok. Misalnya, pada tingkat nasional, etnis, suku, daerah, agama, dan bahasa, ada budaya Amerika, budaya Han Cina, budaya Eskimo, budaya Oseania, budaya Islam, dan budaya Latin. Subkultur adalah mereka yang membentuk bagian dari ini dan memiliki keunikan relatif. Contoh subkultur termasuk budaya petani dan budaya pedagang, budaya Jepang timur dan budaya Jepang barat, dan budaya aristokrat dan budaya rakyat jelata. [Jiro Suzuki] (<https://kotobank.jp/word/%E6%96%87%E5%8C%96-128305>)

Pada dasarnya budaya itu bagaimana manusia cara hidup untuk menjadi lebih baik dan lebih pandai lagi dengan cara belajar atau mempelajari segala hal dengan sendirinya melalui insting yang meliputi bahasa, pikiran, perasaan, perilaku, adat istiadat dan kemampuan kemampuan lainnya, lalu diturunkan dari generasi ke generasi untuk dipelajari dan dikembangkan oleh generasi berikutnya.

2.1.2. Masyarakat

Masyarakat menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), adalah sejumlah manusia dalam arti seluas-luasnya dan terikat oleh suatu kebudayaan yang mereka anggap sama.

Menurut Karl Marx, masyarakat adalah suatu struktur yang mengalami ketegangan organisasi ataupun perkembangan karena adanya pertentangan antara kelompok-kelompok yang terpecah-pecah secara ekonomis.

Menurut kamus bahasa Jepang Kotobank masyarakat artinya *Shakai* yang didefinisikan seperti berikut :

人々の集まり。人々がより集まって共同生活をする形態。
また、近代の社会学では、自然的であれ人為的であれ、人間が構成する集団生活の総称として用いる。家族、村落、ギルド、教会、階級、国家、政党、会社などはその主要な形態である。

Romaji : Hitobito no atsumari. Hitobito ga yori atsumatte kyōdō seikatsu o suru keitai. Mata, kindai no shakai-gakude wa, shizente-kideare jin'i-tekideare, ningen ga kōsei suru shūdan seikatsu no sōshō to shite mochiiru. Kazoku, sonraku, girudo, kyōkai, kaikyū, kokka, seitō, kaisha nado wa sono shuyōna keitaidearu.

Terjemah : perkumpulan orang. Suatu bentuk di mana orang berkumpul dan hidup bersama. Juga, dalam sosiologi modern, ini digunakan sebagai istilah umum untuk kehidupan kolektif yang dibentuk oleh manusia, baik itu alami maupun buatan. Keluarga, desa, serikat, gereja, pangkat, bangsa, partai politik, perusahaan, dll. (<https://kotobank.jp>)

2.1.3. Bahasa

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), bahasa adalah system lembaga bunyi yang arbitrer, yang digunakan oleh anggota suatu

masyarakat untuk bekerja sama, berinteraksi, dan mengidentifikasikan diri. Adapula arti lainnya ialah percakapan (perkataan) yang baik, tingkah laku yang baik, sopan santun.

Menurut Gorys Keraf (1997:1), Bahasa adalah alat komunikasi antara anggota masyarakat berupa simbol bunyi yang dihasilkan oleh alat ucap manusia. Dalam bahasa Jepang bahasa adalah *genko* yang artinya “bahasa” dan didefinisikan oleh Tetsuya Kunihiro sebagai berikut :

「言語」という語は多義である。大脳の言語中枢に蓄えられた語彙(ごい)と文法規則の体系をさすこともあり、その体系を用いる能力としてとらえることもある。一方では、抽象的に、すべての人間が共有する言語能力をさすこともあるし、個々の個別言語をさすこともある。[国広哲弥]

Romaji : `Gengo' to iu go wa tagidearu. Dainō no gengo chūsū ni takuwae rareta goi (-goi) to bupō kisoku no taikai o sasu koto mo ari, sono taikai o mochiiru nōryoku to shite toraeru koto mo aru. Ippō dewa, chūshō-teki ni, subete no ningen ga kyōyū suru gengo nōryoku o sasu koto mo arushi, koko no kobetsu gengo o sasu koto mo aru. [Kunihiro tetsuya]

Terjemah : Kata "bahasa" bersifat polisemi. Kadang-kadang mengacu pada sistem kosa kata dan tata bahasa yang tersimpan di pusat bahasa otak, dan juga dipahami sebagai kemampuan untuk menggunakan sistem itu . Di satu sisi, itu dapat merujuk, secara abstrak, pada kemampuan linguistik yang dimiliki oleh semua manusia , atau pada bahasa individu individu.[Tetsuya Kunihiro]. (<https://kotobank.jp>)

Yang didefinisikan bahasa ialah bunyi atau suara yang berasal dari alat ucap manusia atau mulut dan berfungsi untuk bekerja sama, berinteraksi agar dapat mengerti satu sama lain.

2.1.4. Peraturan

Peraturan atau aturan atau regulasi menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) adalah hasil perbuatan mengatur, (segala sesuatu) yang sudah diatur, cara (ketentuan, patokan, petunjuk, perintah) yang telah ditetapkan supaya diturut, tindakan atau perbuatan yang harus dijalankan, adat sopan santun, ketertiban.

Menurut Waaldijk, peraturan – peraturan (regelingen) itu terdiri atas peraturan (regels) dan peraturan lainnya (andere bepalingen). Yang dimaksud dengan peraturan adalah ketentuan yang dengan sendirinya memiliki suatu makna normatif, ketentuan yang menyatakan bahwasesuatu harus (tidak harus) dilakukan, atau boleh (tidak boleh) dilakukan.

2.2 SEPEDA

2.2.1. Pengertian sepeda

Sepeda menurut Kurnia(2015) Sepeda adalah kendaraan beroda dua atau tiga, mempunyai setang, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakan kaki untuk menjalankannya. Sepeda merupakan salah satu alat transportasi yang paling penting di dunia, karena selain ramah lingkungan, sepeda juga menjadi tonggak munculnya kendaraan-kendaraan lainnya.

Lalu dalam kamus bahasa Jepang Online Kotobank, bahasa Jepang dari sepeda adalah Jitensha. Definisi dari Jitensha sebagai berikut:

一般に、二つの車輪を前後に配置した構造をもち、おもに乗員の脚力で地面を走行する車両をさす。同じ2輪の車両として、日本語で「オートバイ」とよばれる原動機付きの二輪車があるが、道路交通法上では、自転車は「軽車両」に、オートバイは排気量により、「大型自動二輪車」「普通自動二輪車」「原動機付自転車」に分類される。「原動機付自転車」は、自転車の名を冠してはいるが、一般には自転車とはみなされていない。一方で、1990年代以降、自転車にバッテリーを搭載し、走り出しや坂道での走行を補助する「電動アシスト自転車」も登場し、事実上人力以外の力を借りているが、こちらは分類上は「軽車両」、つまり自転車の一形態となっている。[佐滝剛弘 2022年1月21日]

Romaji : Ippan ni, futatsu no sharin o zengo ni haichi shita kōzō o mochi, omoni jōin no kyakuryoku de jimen o sōkō suru sharyō o sasu. Onaji 2-rin no sharyō to shite, nihongode `ōtobai' to yoba reru gendōki-tsuki no nirinsha ga aru ga, dōro kōtsū-hō-jōde wa, jitensha wa `kei sharyō' ni, ōtobai wa haiki-ryō ni yori, ōgatajidōnirinsha`futsūjidōnirinsha`gendōkitsukijitensha' ni bunrui sa reru. `Gendōkitsukijitensha' wa, jitensha no na o kanshite wa iruga, ippan'ni wa jitensha to wa minasa rete inai. Ippō de, 1990-nendai ikō, jitensha ni batterī o tōsai shi, hashiridashi ya sakamichi de no sōkō o hojo suru `dendō ashisuto jitensha' mo tōjō shi, jijitsujō jinriki igai no chikara o karite iruga, kochira

wa bunrui-jō wa `kei sharyō', tsumari jitensha no ichi keitai to natte iru. [Tasuku Taki Takahiro 2022-nen 1 tsuki 21-nichi]

Terjemah : (Secara umum, ini mengacu pada kendaraan yang memiliki struktur dengan dua roda yang disusun di depan dan di belakang, dan berjalan di tanah terutama dengan kekuatan kaki penumpangnya. Jenis kendaraan roda dua yang sama adalah kendaraan roda dua dengan motor yang disebut "sepeda motor" dalam bahasa Jepang, tetapi berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan, sepeda diklasifikasikan sebagai "kendaraan ringan" dan sepeda motor diklasifikasikan sebagai "sepeda motor besar" dan "sepeda motor" tergantung pada perpindahan mesinnya. Mereka diklasifikasikan menjadi sepeda motor biasa dan sepeda bermotor. Sebuah "sepeda bermotor" menyanggah nama sepeda, tetapi umumnya tidak dianggap sebagai sepeda. Di sisi lain, sejak tahun 1990-an telah muncul "sepeda berbantuan elektrik" yang dilengkapi dengan baterai dan membantu dalam memulai lari atau berlari di lereng, dan sebenarnya mengandalkan tenaga selain tenaga manusia, namun ini diklasifikasikan sebagai " Ini adalah bentuk kendaraan ringan, yaitu sepeda.[Takehiro Sataki 21 Januari 2022])(<https://kotobank.jp/word/%E8%87%AA%E8%BB%A2%E8%BB%8A-74329>)

Menurut kutipan di atas yang disebut Jitensha atau sepeda hampir sama seperti pengertian sepeda pada umumnya yaitu alat transportasi roda dua atau tiga yang menggunakan pengayuh kaki tenaga manusia dan bukan menggunakan mesin bermotor.

2.2.2. Sejarah Sepeda

Sepeda pertama kali dikenal di Perancis dengan nama Velocipede pada awal abad ke 18. Konstruksi sepeda pertama yang dipatenkan dilakukan oleh Baron Karls Drais von Sauerbronn dari Jerman pada Tahun 1818. Model sepeda yang dikembangkan masih mendua, antara sepeda dan kereta kuda. Sehingga masyarakat menjuluki sepeda ciptaan Baron sebagai dandy horse.

Pada tahun 1839, Kirkpatrick MacMillan seorang pandai besi dari Skotlandia mengenalkan alat pendorong sepeda berupa engkol yang digunakan melalui gerakan turun-naik kaki serupa dengan mengayuh pedal sepeda pada saat ini. Perbedaan engkol yang dibuat yaitu menghubungkan engkol dengan tongkat kemudi (setang sederhana). Pada tahun 1865,

seorang berkebangsaan Perancis yaitu Pierre Lallement mengenalkan lingkaran besi di sekeliling roda yang sekarang disebut dengan velg.

Penyempurnaan teknologi sepeda selanjutnya seperti penemuan teknologi pembuatan baja berlubang yang akhirnya digunakan sebagai pengganti rangka sepeda sehingga menjadi lebih ringan seperti saat ini. Kemudian teknologi ban angin yang dikenalkan oleh John Dunlop pada tahun 1888 yang mengubah ban menjadi lebih nyaman digunakan. Penemuan lainnya, seperti rem, perbandingan gigi yang bisa diganti-ganti, rantai, setang yang bisa digerakkan, suspensi dan masih banyak lagi makin menambah daya tarik sepeda seperti saat ini. (KAJIANPUSTAKA.COM 06 Agustus 2020)



Gambar 2.1 Sepeda yang Bernama Dandy Horse



Gambar 2.2 Sepeda yang Bernama Kirkpatrick Macmillan

Pada dasarnya seperti gambar diatas sepeda pertamakali tidak memiliki pedal dan berjalan menggunakan tenaga kuda, lalu seiring perkembangan sepeda tercipta pedal untuk mengayuh dan tidak lagi menggunakan kuda lagi. Sampai pada akhirnya sepeda semakin moderen

mulai dari roda yang menggunakan angin, per/shokbraker untuk meredakan guncangan, gear untuk memudahkan saat mengayuh dan lain lain.

2.2.3. Kelahiran Sepeda di Indonesia

Sejarah awal mula sepeda diciptakan karena adanya masalah yang dihadapi oleh Karl Drais. Lalu popularitas seperti menjadi semakin ramai berkembang hingga ke berbagai negara. Di Indonesia sendiri, popularitas seperti dikenalkan oleh bangsa Belanda pada zaman kolonial. Orang-orang Belanda membawa sepeda buatan Eropa untuk dijadikan sebagai alat transportasi ketika melakukan penjajahan di Nusantara. Akan tetapi, tidak semua orang bisa menggunakan sepeda sebagai alat transportasi. Hanya orang-orang tertentu saja yang bisa menggunakannya. Apakah kamu pernah mendengar tentang istilah sepeda Jengki? Itu sebenarnya adalah “yankee”, yaitu sebutan yang berasal dari orang Amerika. Istilah tersebut muncul saat orang Amerika bisa menginvasi Indocina pada tahun 1960-an. (<https://www.gramedia.com/literasi/penemu-sepeda/>)

2.2.4. Kelahiran Sepeda di Jepang

Pada tahun 1893, telah didirikan klub sepeda pertama di Jepang didirikan dengan partisipasi Iwasaki dari Mitsubishi Zaibatsu yang bernama “Nihon Rinyukai” di Universitas Kekaisaran. Pada tahun 1898, balapan sepeda Jepang pertama diadakan di Kolam Shinobazu di Ueno yang disponsori oleh Dainippon Sorin. Karena pada saat itu harga sepeda sangat mahal, para bangsawan mensponsori para atlet pembalap professional yang juga bertujuan untuk promosi perusahaan dengan menggunakan jersey dan menerima uang tunjangan. Sekitar 100 tahun lalu, acara mirip dengan Tour de France di adakan di Jepang.

Setelah itu, bersepeda menjadi olahraga amatir murni dengan berdirinya Federasi Sepeda Amatir Jepang pada 1934, dan banyak perlombaan diadakan. Setelah Perang Dunia Kedua, balapan sepeda dengan skala besar lahir satu demi satu. Namun, secara bertahan berkurang karena kondisi lalu lintas memburuk.

Federasi Bersepeda Jepang pertama, yang didirikan sebelum Perang Dunia II, dikeluarkan dari UCI karena situasi perang semakin memburuk, tetapi diizinkan untuk bergabung kembali segera setelah perang. Setelah itu, karena pembagian organisasi profesional dan amatir internasional, dibagi menjadi Federasi Bersepeda Profesional Jepang dan Federasi Bersepeda Amatir Jepang. Yang pertama milik FICP, sebuah organisasi internasional untuk divisi profesional, sedangkan yang terakhir milik FIAC, sebuah divisi amatir dengan Olimpiade di puncak. Dan karena penghalang antara profesional dan amatir dihilangkan di semua cabang olahraga, organisasi internasional disatukan ke dalam UCI, dan pada tahun 1995 kedua organisasi Jepang bergabung menjadi Federasi Sepeda Jepang saat ini sebagai organisasi untuk mengintegrasikan profesional dan amatir. (<https://jcf.or.jp/history/>)

2.3 REGULASI DAN INFRASTRUKTUR SEPEDA

2.3.1. Regulasi

Menurut Rosenbloom (2009), Regulasi dapat diartikan sebagai area proses yang melibatkan tiga lembaga Negara, yaitu eksekutif, legislatif, dan yudikatif dalam konteks administrasi publik. Meliputi tiga aspek penting, yaitu penyusunan peraturan, implementasi atau penegakan, serta adjudikasi. Dalam proses regulasi, ketiga lembaga negar tersebut berperan dalam membuat, menjalankan, dan menegakkan peraturan yang telah ditetapkan untuk memastikan kepatuhan dan konsentrasi dalam pelaksanaannya.

Menurut Kyla Malcom (2009), Regulasi dapat diartikan sebagai bidang yang menitikberatkan pada proses pengaturan, pelaksanaan dan pengawasan. Definisi ini masih dalam administrasi publik. Melibatkan tiga area yang saling terkait. Ketiga aspek tersebut adalah struktur hukum dan kelembagaan (legal and institutional structures), penegakkan hukum (enforcement), dan kegiatan pengawasan (supervisory activities).

2.3.1.1. Regulasi Yang Ada di Indonesia

Demi keselamatan dan kenyamanan bagi para pesepeda maupun pengendara lain yang menggunakan jalan raya, pemerintah Indonesia membuat regulasi atau aturan untuk menertibkan pengendara sepeda di jalan raya. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang keselamatan pesepeda di jalan. Secara lengkap, berbunyi pada pasal 8 seperti berikut :

Pasal 8 :

Pesepeda yang berkendara di jalan dilarang untuk :

- a. Dengan sengaja membiarkan sepeda ditarik oleh kendaraan bermotor dengan kecepatan yang membahayakan keselamatan;
- b. Mengangkut penumpang, kecuali sepeda dilengkapi dengan tempat duduk penumpang dibagian belakang sepeda;
- c. Menggunakan atau mengoperasikan alat elektronik seluler saat berkendara, kecuali dengan menggunakan piranti dengar;
- d. Menggunakan payung saat berkendara;
- e. Berdampangan dengan kendaraan lain, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas; atau
- f. Berkendara dengan berjajar lebih dari 2 (dua) sepeda.

Adapun, pesepeda juga diminta mematuhi tata cara berlalu lintas, seperti diatur dalam Pasal 6 Ayat 1 pont c, yang berbunyi:

Memahami dan mematuhi tata cara berlalu lintas meliputi :

1. Mengikuti ketentuan perintah dan larangan khusus sepeda yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Rambu Lalu Lintas, dan marka lajur sepeda;
2. Dapat berhenti di setiap jalan, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas, marka jalur sepeda/ atau pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;

3. Menggunakan sepeda secara tertib dengan memperhatikan keselamatan pengguna jalan lain;
4. Memberikan prioritas pada pejalan kaki;
5. Menjaga jarak aman dari pengguna jalan lain; atau
6. Membawa sepeda dengan penuh konsentrasi.
7. Dan juga mengharuskan menggunakan sepeda dengan Standar Nasional Indonesia pada pasal 5 ayat dengan bunyi :
 - (1) Selain persyaratan keselamatan sebagai dimaksud dalam pasal 2 ayat (2), Sepeda yang dioperasikan di jalan harus berdasarkan Standar Nasional Indonesia.
 - (2) Standar Nasional Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan.
 - (3) Adapun yang dimaksud pasal 2 yang disebutkan pada pasal 5 ayat (1) tentang keselamatan berbunyi sebagai berikut :
 - (4) Sepeda yang beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan keselamatan.
 - (5) Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
 - a. Spakbor;
 - b. Bel;
 - c. Sistem rem;
 - d. Lampu;
 - e. Alat pemantul cahaya berwarna merah;
 - f. Alat pemantul cahaya roda berwarna putih atau kuning; dan
 - g. Pedal

(<https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/149403/permenhub-no-59-tahun-2020>)

Berikut adalah aturan perundang – undangan yang dibuat menteri perhubungan untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan untuk pengendara sepeda maupun pengguna jalan lainnya.

2.3.1.2. Regulasi Yang Ada di Jepang

Regulasi atau aturan yang dibuat pemerintah Jepang cukup ketat seperti dilansir oleh National Policy Agency Jepang dalam npa.go.jp sebagai berikut :

1. Apa itu sepeda

Sepeda adalah kendaraan ringan dan jenis kendaraan. Namun, seseorang yang mendorong sepeda sambil berjalan kaki dianggap sebagai pejalan kaki.

Selain itu, Undang-Undang Lalu Lintas Jalan mendefinisikan sepeda yang memenuhi standar tertentu, seperti ukuran, sebagai "sepeda biasa" dan mengizinkannya untuk dikendarai di trotoar (selanjutnya hanya disebut sebagai "sepeda" mengacu pada sepeda biasa.)

[Ketentuan yang mengatur] Pasal 2, Pasal 63-3

Peraturan Penegakan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan Pasal 9-2

[Ketentuan Pemerintah]

(definisi)

Pasal 2 Dalam Undang-undang ini, pengertian istilah-istilah yang tercantum dalam butir-butir berikut adalah sebagaimana diatur dalam butir-butir yang bersangkutan.

1 sampai 7 (Dihilangkan)

(8) Kendaraan Mobil, sepeda bermotor, kendaraan ringan dan bus listrik.

Sembilan sepuluh (dihilangkan)

11. Kendaraan ringan Sepeda, gerobak, dan kendaraan lain (termasuk kereta luncur, sapi dan kuda) yang ditarik dengan tenaga manusia atau hewan atau dengan kendaraan lain dan digerakkan tanpa rel, dan kursi roda untuk orang cacat fisik, alat bantu jalan, dll., dan kendaraan selain kendaraan anak-anak. Mengatakan.

11-2 Sepeda Kendaraan beroda dua atau lebih (tidak termasuk kendaraan yang digerakkan oleh rel) yang menggunakan pedal atau engkol tangan dan digerakkan oleh tenaga manusia, seperti kursi roda untuk orang cacat fisik, alat bantu jalan, dll. Kendaraan selain kendaraan anak-anak (untuk melengkapi kekuatan manusia, termasuk yang menggunakan penggerak utama dan memenuhi standar yang ditentukan oleh Ordonansi Kantor Kabinet). .

Kesebelas tiga sampai dua puluh tiga (dihilangkan)

2 (dihilangkan)

3. Dalam menerapkan ketentuan Undang-Undang ini yang dimaksud dengan pejalan kaki adalah sebagai berikut.

Satu (dihilangkan)

(ii) Mendorong sepeda motor besar atau sepeda motor biasa, sepeda motor roda dua, atau sepeda roda dua atau tiga (kendaraan ini, tidak termasuk kendaraan sespan dan kendaraan penarik kendaraan lain), sebagaimana dijelaskan dalam artikel berikut, dan berjalan kaki. siapa yang

(Klasifikasi lalu lintas jalur sepeda)

Pasal 63-3 Sepeda yang ukuran dan struktur badannya sesuai dengan standar yang ditentukan oleh Ordonansi Kantor Kabinet dan yang tidak menderek kendaraan lain (selanjutnya disebut "sepeda biasa" dalam Bagian ini) harus Di jalan yang disediakan, jalur sepeda harus digunakan kecuali melintasi jalan selain jalur sepeda atau bila tidak dapat dihindari karena kondisi jalan atau keadaan lain.

(penalti (dihilangkan))

2. Lokasi Penggunaan Sepeda

(1) Prinsip Penggunaan Jalan Raya

Untuk jalan yang membedakan antara trotoar dan jalan raya, sepeda harus menggunakan jalan raya (namun jika tersedia jalur khusus sepeda, sepeda harus menggunakan jalur sepeda tersebut. Selain itu, kecuali dalam situasi yang secara signifikan menghalangi lalu lintas pejalan kaki, sepeda dapat menggunakan bagian sisi kiri jalan yang ditandai dengan jalur sisi jalan yang dibuat.).

Di jalan raya, sepeda harus menggunakan jalur sebelah kiri, terutama di jalan yang tidak memiliki jalur khusus kendaraan. Selain itu, di jalan raya yang memiliki jalur khusus kendaraan, pada prinsipnya sepeda harus menggunakan jalur kendaraan ter kiri.

[Ketentuan yang mengatur] Pasal 17, Pasal 17-2, Pasal 18, Pasal 20, Pasal 63-3

[Hukuman] Penjara hingga 3 bulan atau denda hingga 50.000 yen

[Basis Peraturan]

(Klasifikasi Lalu Lintas)

Pasal 17: Kendaraan harus melintasi jalan dengan membedakan antara trotoar atau jalur tepi jalan (selanjutnya disebut "trotoar dll.") dan jalan raya. Namun, jika tidak dapat dihindari karena perlu keluar masuk dari fasilitas atau tempat di luar jalan, atau ketika melintasi trotoar dll. sesuai dengan ketentuan Pasal 47 ayat (3) atau Pasal 48 atau berhenti atau parkir di trotoar dll. sesuai dengan kebutuhan dalam batas yang diperlukan, pengecualian ini tidak berlaku.

2 Dalam hal yang disebutkan dalam paragraf sebelumnya, kendaraan harus berhenti sejenak sebelum masuk ke trotoar dll. dan harus memastikan tidak menghalangi lalu lintas pejalan kaki.

3 Kecuali sepeda dua atau tiga roda (kecuali yang dilengkapi dengan sisi dan menarik kendaraan lain), kendaraan lain tidak boleh melintasi jalur sepeda. Namun, jika tidak dapat dihindari karena perlu keluar masuk dari fasilitas atau tempat di luar jalan, boleh melintasi jalur sepeda.

4 Kendaraan harus melintasi bagian tengah jalan (kecuali jalur rel yang terletak di tepi jalan, di mana bagian tengah jalan adalah bagian selain perkerasan rel tersebut, dan ketika garis tengah ditandai oleh rambu jalan pada bagian jalan yang ditandai dengan garis tengah tersebut), dari bagian kiri jalan ke sisi kiri jalan raya.

5-6 (dilengkapi)

(Sanksi, termasuk Pasal 119 ayat (1) poin 2)

[Denda kurungan maksimal 3 bulan atau denda maksimal 50.000 yen]

(Penggunaan Jalur Tepi Khusus Kendaraan Ringan)

Pasal 17-2: Kendaraan ringan, kecuali dalam kasus yang secara signifikan menghalangi lalu lintas pejalan kaki, boleh melintasi jalur tepi jalan yang terletak di sisi kiri jalan (kecuali yang dikelompokkan dengan tanda jalan yang melarang lalu lintas kendaraan ringan).

2 Dalam kasus yang disebutkan dalam ayat sebelumnya, kendaraan ringan harus bergerak dengan kecepatan dan cara yang tidak menghalangi lalu lintas pejalan kaki.

(Sanksi, termasuk Pasal 121 ayat (1) poin 5)

[Denda maksimal 20.000 yen atau biaya administrasi]

(Penggunaan Sisi Kiri dan Lainnya)

Pasal 18: Kendaraan (kecuali troli bus) harus melintasi jalan dengan menyisih ke sisi kiri jalan untuk mobil dan sepeda motor, ke sisi ujung kiri jalan untuk kendaraan ringan, kecuali saat melintasi jalan dengan jalur lalu lintas kendaraan yang ditentukan, kecuali dalam kasus overtaking sesuai dengan ketentuan Pasal 25 ayat (2) atau Pasal 34 ayat (2) atau (4), atau jika tidak dapat dihindari karena situasi jalan atau alasan lain, pengecualian ini tidak berlaku.

2 Kendaraan harus melewati sisi pejalan kaki dengan menjaga jarak yang aman atau mengurangi kecepatan saat melintasi jalan tanpa perbedaan antara trotoar dan jalan raya dalam kasus yang disebutkan dalam ketentuan sebelumnya.

(Sanksi, termasuk Pasal 119 ayat (1) poin 2)

[Denda kurungan maksimal 3 bulan atau denda maksimal 50.000 yen]

(Jalur Lalu Lintas Kendaraan)

Pasal 20: Kendaraan harus melintasi jalur lalu lintas kendaraan nomor satu yang terletak di sisi kiri jalan saat melintasi jalan dengan jalur lalu lintas kendaraan yang ditentukan. Namun, mobil (kecuali mobil khusus kecil dan mobil yang ditunjuk oleh tanda jalan dll.) dapat melintasi jalur lalu lintas kendaraan selain jalur paling kanan dari tiga atau lebih yang terletak di bagian kiri jalan (jika jalan tersebut satu arah, maka jalan tersebut), sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam peraturan kabinet sesuai dengan kecepatannya.

2 Kendaraan harus melintasi jalur lalu lintas kendaraan yang ditentukan sesuai dengan tanda jalan dll. ketika jalur lalu lintas yang berbeda dari klasifikasi lalu lintas yang diatur dalam paragraf sebelumnya ditunjuk di jalan dengan jalur lalu lintas kendaraan yang ditentukan.

3 Kendaraan dapat melanggar ketentuan dalam paragraf sebelumnya dalam hal melakukan overtaking sesuai dengan Pasal 25 ayat (1) atau (2), Pasal 34 ayat (1) hingga (5) atau Pasal 35-2, mengikuti jalur lalu lintas yang sedang ditempuh oleh kendaraan tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 26 ayat (2) paragraf ketiga, memberikan jalur sementara sesuai dengan ketentuan Pasal 40 ayat (2), atau jika tidak dapat dihindari karena situasi jalan atau alasan lain. Dalam hal ini, saat melakukan overtaking, kendaraan harus melintasi jalur lalu lintas yang paling kanan dari jalur lalu lintas yang sedang ditempuh oleh kendaraan tersebut.

(Sanksi, termasuk Pasal 120 ayat (1) poin 3 dan ayat (2))

[Denda maksimal 50.000 yen]

(Klasifikasi Lalu Lintas Jalur Sepeda)

Pasal 63-3: Sepeda yang sesuai dengan kriteria ukuran dan struktur sepeda yang ditetapkan oleh perintah kabinet dan tidak menarik kendaraan lain (selanjutnya disebut "sepeda biasa") harus melintasi jalur sepeda yang ditetapkan di jalan yang sesuai dengan ketentuan, kecuali saat melintasi jalan lainnya selain jalur sepeda atau dalam kasus yang tidak dapat dihindari karena situasi jalan atau alasan lain.

(Sanksi, termasuk Pasal 121 ayat (1) poin 5)

[Denda maksimal 20.000 yen atau denda administratif]

(2) Dalam kasus-kasus tertentu di mana sepeda diizinkan untuk melintasi trotoar:

Sepeda, pada dasarnya, harus melintasi jalan raya. Namun, sepeda dapat melintasi trotoar dalam situasi berikut:

- Ketika tanda-tanda jalan mengizinkan sepeda untuk melintasi trotoar tersebut.
- Ketika pengemudi sepeda adalah orang tua, anak-anak, atau bayi.
- Ketika, berdasarkan kondisi jalan raya atau lalu lintas, diakui bahwa sepeda harus melintasi trotoar untuk memastikan keamanan dalam perjalanan sepeda tersebut.

Namun, sepeda harus bergerak dengan kecepatan rendah di bagian tengah trotoar menuju jalan raya (atau bagian yang ditentukan untuk lalu lintas sepeda). Jika diperlukan, sepeda harus berhenti sementara (kecuali jika ada bagian khusus untuk lalu lintas sepeda) dan tidak menghalangi pejalan kaki. Jika tidak ada pejalan kaki, sepeda dapat melanjutkan perjalanan sesuai dengan kecepatan dan metode yang aman berdasarkan kondisi trotoar.

Harap dicatat bahwa ini adalah terjemahan dari teks yang Anda berikan dan dapat mengandung penafsiran yang mungkin. Jika ada ketidakjelasan, disarankan untuk merujuk pada teks asli dalam bahasa aslinya.

[Basis Hukum] Pasal 63 ayat 4

[Sanksi] Pidana penjara maksimal 3 bulan atau denda maksimal 50.000 yen (dalam kasus melintasi trotoar tanpa memenuhi persyaratan perjalanan trotoar) dan sebagainya.

[Dasar peraturan]

[Penggunaan Jalan Kaki oleh Sepeda Biasa]

Pasal 63 Ayat 4 menyatakan bahwa dalam situasi berikut, sepeda biasa dapat menggunakan jalan kaki tanpa memperhatikan ketentuan Pasal 17 Ayat 1:

Namun, jika petugas polisi atau pihak berwenang menginstruksikan untuk tidak menggunakan jalan kaki tersebut demi menjaga keamanan pejalan kaki, maka pengecualian ini tidak berlaku.

1 Ketika tanda lalu lintas atau tanda lainnya mengizinkan sepeda biasa untuk menggunakan jalan kaki tersebut.

2 Ketika pengemudi sepeda biasa tersebut ditetapkan dalam peraturan sebagai orang yang dapat dianggap berbahaya jika menggunakan jalur lalu lintas bersama dengan anak-anak, balita, atau pengendara sepeda lainnya.

3 Selain dua alasan di atas, ketika berdasarkan kondisi jalan atau lalu lintas, diakui bahwa sepeda biasa tersebut perlu menggunakan jalan kaki untuk memastikan keselamatan dalam berlalu lintas.

Dalam kasus tersebut, sepeda biasa harus melaju dengan kecepatan rendah di bagian tengah jalan kaki yang berdekatan dengan jalur lalu lintas (bagian yang ditunjuk sebagai "bagian yang ditetapkan untuk lalu lintas sepeda biasa" sesuai dengan tanda lalu lintas atau tanda lainnya).

Jika pergerakan sepeda biasa menghambat pejalan kaki, maka sepeda harus berhenti sejenak.

Namun, untuk bagian yang ditetapkan untuk lalu lintas sepeda biasa, jika tidak ada pejalan kaki yang melintas atau bermaksud melintas di bagian tersebut, sepeda dapat bergerak dengan kecepatan dan metode yang aman sesuai dengan kondisi jalan kaki.

(Sanksi berdasarkan Pasal 121 Ayat 1 Poin 5)

[Denda maksimal 20.000 yen atau biaya administrasi]

(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/img/3-13.pdf>)

Seperti yang dijabarkan di atas adalah regulasi yang dibuat oleh pemerintah Jepang tentang bersepeda. Dan berikut adalah penjelasan

dari regulasi yang dijabarkan diatas yang sudah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia.

Ini adalah rangkuman dan penjelasan dari regulasi yang sudah diterjemahkan diatas, sebagai berikut :

Poin 1 diatas mejelaskan bahwa sepeda juga alat transportasi yang berhak berada di jalan. Namun, seseorang yang mendorong sepeda sambil berjalan kaki dianggap sebagai pejalan kaki yang harus berada di trotoar seperti yang dijelaskan pada pasal 2 nomor 8, 11, 11-2 dan pasal 63 nomor 3, lalu dijelaskan juga pada undang – undang lalu lintas jalan pasal 9 nomor 2 seperti yang tertera pada terjemahan di poin 1 diatas.

Pada poin 2 dijelaskan dimana seharusnya sepeda boleh melintas di jalan. Pada poin ini dijelaskan menjadi 2 poin yng membahas dimana sepeda seharusnya beradamketika di jalan.

1. Prinsip penggunaan jalan raya, untuk jalan yang membedakan antara trotoar dan jalan raya, sepeda harus menggunakan jalan raya (namun jika tersedia jalur khusus sepeda, sepeda harus menggunakan jalur sepeda tersebut. Dijalan raya, sepeda harus menggunakan jalur sebelah kiri, terutama di jalan yang tidak memiliki jalur khusus kendaraan. Aturan ini tertulis pada pasal 17, pasal 17-2, pasal 18, pasal 20, pasal 63-3 dengan hukuman penjara hingga 3 bulan atau denda 50.000 yen seperti yang dijabarkan bunyinya pada terjemahan diatas.
2. Dalam kasus tertentu di mana sepeda diizinkan untuk melintasi trotoar, sepeda pada dasarnya harus melintasi jalan raya. Namun, sepeda dapat melintasi trotoar jika ada tanda/marka yang memperbolehkan sepeda melintasi trotoar, jika pengendara sepeda anak – anak atau lansia, dan jika kondisi jalan raya sangat padat dan mengharuskan sepeda melintasi trotoar. Namun, sepeda harus melintas dengan kecepatan sangat rendah jika melewati trotoar, bahkan sepeda harus berhenti sementara untuk tidak menghalangi

pejalan kaki dan jika sudah tidak ada pejalan kaki sepeda dapat berjalan lagi sesuai dengan kecepatan yang aman sesuai kondisi trotoar. Aturan ini diatur dalam pasal 63 ayat 4, dengan hukuman penjara maksimal 3 bulan atau denda 50.000 yen.

2.3.2. Infrastruktur

Menurut Grigg (1988), Infrastruktur merupakan system fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung, dan fasilitas publik lainnya, yaitu dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi.

Menurut American Public Work Association (Stone, 1974 Dalam Kodoatie, R., 2005) Infrastruktur adalah fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintah dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi, dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi.

Pengertian tersebut menuju pada infrastruktur dari suatu sistem. Infrastruktur dalam sebuah sistem adalah bagian bagian berupa sarana dan prasarana yang tidak dapat dipisahkan keduanya.

Infrastruktur untuk pengguna sepeda dapat mencakup berbagai elemen yang dirancang khusus untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi bagi para pengendara sepeda. Berikut adalah beberapa contoh infrastruktur yang dapat mendukung pengguna sepeda :

2.3.2.1. Jalur Khusus Sepeda

Menurut Mulyadi (2016) Jalur sepeda adalah jalur yang di khususkan untuk lalu lintas pengguna sepeda, terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda.



Gambar 2.3 Kondisi Jalur Khusus Sepeda di Indonesia Berikut

adalah kondisi jalur khusus sepeda di Indonesia. Seperti yang terlihat gambar di atas bahwa sepeda memiliki jalur prioritas yang hanya boleh dilalui oleh sepeda saja di jalan raya maupun di trotoar yang bertujuan untuk keselamatan dan keamanan bagi para pengendara sepeda saat mengendarai sepeda.



Gambar 2.4 Kondisi Jalur Khusus Sepeda di Jepang

Berikut adalah kondisi jalur khusus sepeda di Jepang. Berikut adalah jalur khusus sepeda di Jepang yang berfungsi untuk memberi batas bagi para pesepeda dan pengendara lain agar tetap menjaga keselamatan sesama pengguna jalan sesuai tempatnya.

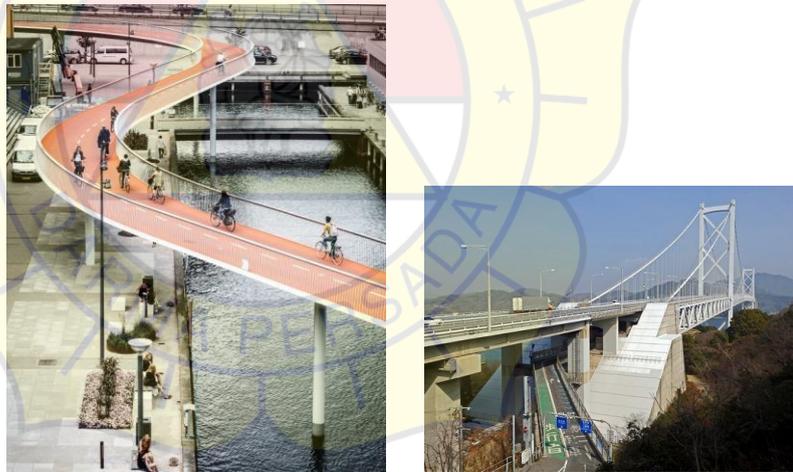
2.3.2.2. Jembatan Sepeda

Jembatan yang dibangun khusus untuk memungkinkan pengguna sepeda melintasi sungai, jalan raya, atau jalur kereta api untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna sepeda.



Gambar 2.5 Kondisi Jembatan Khusus Sepeda di Indonesia

Berikut adalah jembatan penyebrangan khusus sepeda yang ada di Indonesia. Jembatan khusus sepeda bertujuan untuk membantu pengendara sepeda untuk menyebrangi jalan raya besar tanpa mengganggu kendaraan lain seperti mobil, bus kota, dan sepeda motor seperti gambar diatas.



Gambar 2.6 Kondisi Jembatan Khusus Sepeda di Jepang Berikut

adalah jembatan penyebrangan khusus sepeda di Jepang. Seperti gambar di atas bahwa jembatan penyebrangan khusus untuk sepeda tidak hanya untuk membantu pesepeda untuk menyebrangi jalan raya namun untuk menyebrangi sungai tanpa harus bercampur dengan kendaraan lain seperti mobil dan sepeda motor.

2.3.2.3. Parkir Sepeda

Pignataro (1973) dan Sukanto (1986) menjelaskan bahwa parkir adalah pemberhentian dan penyimpanan kendaraan (mobil, sepeda motor, sepeda, dan sebagainya) untuk sementara waktu pada ruang tertentu. Ruang tersebut dapat berupa tepi jalan, garasi atau pelataran yang disediakan untuk menampung kendaraan tersebut.

Fasilitas parkir sepeda yang memadai sangat penting agar pengendara sepeda dapat dengan mudah meninggalkan sepeda saat berada ditujuannya atau ingin berpindah menggunakan kendaraan umum yang lain. Ini bisa berupa rak sepeda yang aman dan dapat dikunci ditempat tempat umum seperti stasiun kereta, pusat perbelanjaan, sekolah atau kantor.



Gambar 2.7 Kondisi Parkir Khusus Sepeda di Indonesia.

Berikut adalah kondisi parkir khusus sepeda yang ada di Indonesia khususnya yang ada di Jakarta. parkiran khusus sepeda ini berfungsi untuk pengguna sepeda yang ingin meninggalkan sepedanya dan memarkirkan atau meninggalkan sepedanya dengan aman lalu melanjutkan perjalanan lagi menggunakan kendaraan umum untuk pergi ke tujuan yang ingin dituju yang tidak dapat di capai menggunakan sepeda atau terlalu jauh jika menggunakan sepeda



Gambar 2.8 Kondisi Parkir Khusus Sepeda di Jepang.

Berikut adalah parkir khusus pesepeda yang ada di Jepang. Seperti terlihat gambar di atas bahwa di Jepang juga memiliki parkir khusus untuk

sepeda yang memiliki fungsi yang sama, terlihat lebih luas dan memiliki kuota untuk parkir sepeda yang lebih banyak karena di Jepang pengguna sepeda sangat banyak.

2.3.2.4. Rambu lalu lintas Sepeda

Rambu lalu lintas merupakan tanda atau petunjuk pada saat kita berkendara, dalam bersepeda juga harus diperhatikan agar tidak terjadi kecelakaan dalam berkendara, rambu rambu itu sendiri dapat berupa larangan, perintah, anjuran dan petunjuk.

Rambu lalu lintas khusus sepeda membantu mengarahkan pengendara sepeda ke jalur yang tepat dan memberikan petunjuk tentang kebijakan dan aturan yang berlaku bagi pengguna sepeda di jalan.



Gambar 2.9 Kondisi Marka Jalan Untuk Sepeda di Indonesia

Berikut adalah marka jalan untuk pengguna sepeda yang ada di Indonesia. Marka jalan yang dipasang di jalan khusus sepeda bertujuan untuk memberi tanda bahwa jalan tersebut dikhususkan untuk memberi tahu bagi pengguna jalan bahwa jalan tersebut jalur khusus yang hanya bisa dilalui pengguna sepeda seperti gambar di atas.



Gambar 2.10 Kondisi Marka Jalan Untuk Sepeda Yang Ada di Jepang.

Berikut adalah marka jalan untuk pengguna sepeda yang ada di Jepang. Marka jalan yang dipasang di Jepang tidak jauh berbeda seperti yang ada di Indonesia, seperti yang kita lihat marka jalan yang di pasang di jalan yang ada di Jepang berbeda dengan yang ada di Indonesia.

