

## REALITAS DAN TATANAN URBAN KOTA-KOTA DI JEPANG

Evawani Ellisa

Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia, Depok 16424, Indonesia

E-mail: ellisa@eng.ui.ac.id

---

### Abstrak

Berlawanan dengan segala pujian terhadap kemajuan teknologi dan kemakmuran yang dimiliki, tampilan wajah dan morfologi kota Jepang sering mengundang kritik seperti membosankan, tidak menarik, brutal, dan kacau. Pertanyaannya adalah dalam kekacauan tampilan realitas urban yang ada, bagaimana kota Jepang dapat mencapai stabilitas seperti saat ini? Adakah keteraturan di balik kekacauan yang ditampilkan, sehingga warga kota di Jepang dapat hidup relatif nyaman dan aman? Kajian ini menganalisis aspek-aspek yang mempengaruhi realitas urban Jepang, mulai dari sistem alamat yang membingungkan hingga proses transformasi bangunan gedung yang berlangsung cepat. Temuan tentang tatanan tersembunyi yang berlaku di Jepang dalam pengaturan tata ruang hidup berkota membuka pemahaman bahwa kekacauan fisik dan spasial yang ditunjukkan oleh sebuah kota yang dipenuhi kesesakan tidak selalu identik dengan kekacauan sosial.

### Urban Realities and Orders Behind Japanese Cities

#### Abstract

Despite the highly praised for technology achievements and prosperities, the morphology and appearance of Cities in Japan are often criticized as dull, uninteresting, brutal, and chaos. The question is, how do cities in Japan gain stability while the reality of the urban condition is in a chaos? Is there something behind the chaos that makes urban dwellers of Japanese cities able to relatively live comfortably and safely? This paper analyses some aspects which shaped Japan urbanism, from disorderly addressing system to the speed of building transformations that considerably high. Findings on the hidden orders behind the chaos of Japanese cities reveal an understanding that the spatial and physical chaos of a dense city are not always identified as a social chaos.

*Keywords: hidden order, Japanese cities, morphology, spatial and physical disorder, townscape*

---

### 1. Pendahuluan

Urbanisasi besar-besaran di kawasan Asia telah membawa kesempatan sekaligus masalah bagi kota-kota di Asia. Satu hal yang sering disorot oleh para pengamat kota adalah masalah kesemrawutan tata ruang kota di Asia sebagai akibat ketidaksiapan kota dalam mengantisipasi ledakan penduduk. Jepang sebagai negara termaju di Asia juga tidak luput dari kritik tersebut. Di balik segala pujian terhadap kemajuan teknologi dan kemakmuran yang dimilikinya, tampilan wajah dan morfologi kota Jepang sering mengundang kritik. Karena itu, banyak pakar urban yang menilai bahwa terdapat kesamaan tampilan antara permukiman padat kota-kota di Jepang dengan permukiman urban

yang ada di wilayah metropolitan di kawasan Asia (Narumi, 1998; Logan, 2002).

Pengamat Barat sering menganggap bahwa tidak ada koordinasi dalam sistem perencanaan dan perancangan kota-kota di Jepang. Berbagai kritik dilontarkan terhadap tampilan wajah kota-kota di Jepang seperti membosankan, tidak menarik, brutal, kacau dan bahkan buruk rupa (Narumi, 1998; Bogner, 1991). Walaupun demikian, dalam peringkat kota terbaik dunia dari berbagai versi, kota-kota di Jepang sering masuk dalam katagori 50 besar, terutama karena memenuhi standar kriteria terbaik dalam hal keamanan, pendidikan, kebersihan, rekreasi, stabilitas politik-ekonomi dan transportasi umum.

## 2. Tujuan dan Metode Penulisan

Tujuan penulisan ini adalah untuk menelusuri realitas urban kota Jepang dan menggali tatanan apa yang ada di balik “kakacauan” yang ditampilkan kota-kota besar di Jepang. Kajian ini saya susun berdasarkan hasil pengamatan selama tujuh tahun tinggal di Jepang dalam rangka studi di bidang perkotaan. Sebagai landasan untuk analisis, kajian ini menggunakan beberapa sumber pustaka dengan metode penulisan secara *prescriptive* yaitu memformulasikan fakta dan realitas yang ada dengan menggunakan teori yang relevan.

Mumford (1961), seorang pakar sejarah kota, menyatakan bahwa selama ribuan tahun kota-kota dunia telah mengalami rangkaian proses perkembangan yang amat panjang. Berbagai sebab dan peristiwa juga telah menyebabkan kota-kota mengalami pasang surut sehingga penjelasan tentang asal muasal sebuah kota menjadi sulit dilakukan karena sebagian besar dari bukti-buktinya mungkin terkubur ataupun terhapus oleh zaman. Karena itu, sebagai negara dengan tradisi berkota ribuan tahun, tidak ada definisi maupun deskripsi tunggal yang bisa menjelaskan dengan utuh rekaman sejarah kota-kota di Jepang sehingga mereka mencapai bentuk seperti sekarang. Dengan demikian sasaran yang ingin dicapai dari tulisan ini adalah membuka pemahaman tentang kasus perkotaan di kawasan Asia khususnya Jepang, sehingga diharapkan dapat memperkaya wawasan pengetahuan tentang kota yang hingga kini lebih berorientasi pada kota-kota di Barat.

Pembahasan dalam tulisan ini dibagi menjadi dua bagian. Yang pertama membahas tentang aspek-aspek yang mempengaruhi realitas urban Jepang, seperti sistem alamat yang membingungkan, wajah dan tampilan kota yang kacau, karakter permukiman yang kental dengan sifat kesementaraan, harga tanah yang tinggi serta proses transformasi bangunan yang berlangsung cepat. Di bagian berikutnya, dengan menggunakan pendekatan teori Mandelbrot tentang struktur tatanan di balik kekacauan (*order behind chaos*), saya mencoba menganalisis beberapa tatanan yang tersembunyi di balik kekacauan yang ditampilkan metropolitan Jepang dalam pengaturan tata ruang hidup berkota.

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Aspek-aspek yang Mempengaruhi Realitas Urban Jepang

**Sistem Alamat.** Ditinjau dari konsep struktur kota, terdapat perbedaan pokok dalam proses pembentukan kota di Barat dan di Jepang. Di Barat, jaringan jalan dan ruang terbuka menjadi penentu utama dalam konfigurasi kawasan kota (Trancik, 1986). Di Jepang, kota terbentuk sebagai hasil aglomerasi spasial ruang-ruang kawasan. Konsep ini menghasilkan *way finding system*

atau sistem pengaturan alamat yang berbeda. Bila di Barat orang menggunakan nama jalan dan nomor rumah, maka di Jepang orang menggunakan sistem alamat yang dikenal dengan istilah *nested hierarchy* (Narumi, 1986). Dengan sistem ini maka sebuah alamat disebutkan secara berurutan mulai dari *shi* (kota), *ku* (distrik) dan *machi* (lingkungan). Di Indonesia pada masa penjajahan, Jepang pernah mencoba menerapkan sistem yang sama dengan menerapkan pembagian wilayah menjadi Rukun Tetangga (RT) dan Rukun Warga (RW). Di kemudian hari, sistem ini ternyata juga memudahkan dalam pencarian alamat di wilayah perkampungan di Indonesia.

Dengan sistem alamat yang terkait dengan sistem pembagian blok, apabila di Barat nomor rumah diindikasikan oleh rute jalan atau koordinat linear, di Jepang nomor jalan ditunjukkan oleh domain blok atau koordinat spasial. Walaupun di atas peta sistem ini mudah dipahami, ketika menyusur jalan dan mencari satu alamat sebenarnya sistem ini membingungkan karena pengamat cenderung berjalan dengan orientasi linier.

**Hyper Reality.** Sistem alamat di Jepang bukan hanya membingungkan orang asing, tetapi juga warga Jepang sendiri. Dengan perkembangan kota yang semakin padat dan jalinan transportasi yang makin rumit, warga Jepang sangat tergantung pada bantuan peta untuk mencari sebuah alamat. Dahulu upaya ini cukup dilakukan dengan cara manual untuk mempermudah seseorang menemukan alamat. Misalnya informasi alamat toko, kantor, fasilitas umum, apartemen, dan bangunan apapun umumnya dilengkapi dengan gambar peta. Sejak 1996, dan pertama kalinya di dunia, Jepang mulai menerapkan sistem navigasi dengan VICS atau *Vehicle Information and Communication System* (Pacific Friends, 1997). Kini sistem ini bukan hanya telah dikembangkan dan digunakan secara meluas oleh masyarakat Jepang, namun juga telah diterapkan di banyak negara. Telah menjadi rutinitas bagi sebagian besar warga Jepang ketika bepergian untuk memasukkan nomor telepon alamat yang dituju dalam alat navigasi kendaraan mereka. Selanjutnya mereka tinggal mengikuti jalur yang telah ditunjukkan oleh alat navigasi. Dalam sebuah kota dengan jaringan serumit metropolitan Jepang, elemen kota sudah tidak bisa diandalkan lagi sebagai penanda. Semuanya telah diambil alih oleh VICS dalam wujud tampilan informasi di layar navigasi. Hal ini sesuai dengan apa yang disebut oleh Baudrillard sebagai kondisi dengan realitas atau *hyper-reality* (Baudrillard, 1995).

Sistem navigasi bukan hanya berlaku bagi pengendara kendaraan bermotor tetapi juga pejalan kaki. Mereka dapat mengandalkan bantuan program navigasi dalam telepon seluler untuk menemukan alamat yang dituju. Sistem ini dimungkinkan karena hampir setiap alamat di Jepang telah dilengkapi dengan sarana telepon.

**Wajah Kota.** Gambaran kerumitan sistem alamat di Jepang yang diperparah dengan penataan kota yang tidak terkoordinir dengan baik ini oleh Gunther Nitschke dianalogikan sebagai *manga city* atau “kota komik” (Nitschke, 1994). Walaupun dalam istilah ini tersirat makna fantasi, *Manga city* ini bukanlah kota sejenis *Disneyland* yang memiliki skala menyenangkan, yang dipenuhi nostalgia indah dan bentang alam mempesona, namun sebuah kota yang sangat padat dan kompetitif dengan tingkat umur bangunan yang relatif pendek karena mereka “diruntuhkan secepat dibangun kembali”. Di Jepang, *manga* termasuk dalam katagori barang yang tidak dikoleksi. *Manga* yang telah dibaca akan dianggap usang dan pada saatnya akan mengalami proses daur ulang sebagaimana barang cetakan lain seperti koran atau majalah. Dalam analogi yang sama, bangunan di Jepang setelah kurun waktu tertentu akan dianggap usang dan perlu didaur ulang atau dibangun kembali.

Istilah “belantara kota” merupakan metafor yang paling cocok diterapkan bagi metropolitan Jepang. Bagi kebanyakan orang asing yang baru pertama kali berkunjung, kota Jepang umumnya telah memberi mereka pengalaman tersesat. Hal ini bukan hanya disebabkan oleh kendala bahasa dan huruf kanji Jepang, namun juga karena permukiman di Jepang memiliki pola perletakan bangunan yang padat dan tidak teratur sehingga membuat orang mudah kehilangan orientasi. Di pusat-pusat kota, kombinasi kepadatan massa bangunan, papan reklame, warna-warni dan beragam material dengan kepadatan manusia dan kendaraan sering saling bertubrukan sehingga memberi efek turbulensi visual dan kejenuhan sensori yang melelahkan. Kondisi ini diperparah dengan tampilan wajah bangunan dengan beragam gaya arsitektur yang saling bercampur baur, antara yang besar dan kecil, yang baru dan lama, yang indah dan buruk.

Terdapat beberapa faktor yang menjadi pemicu kondisi ini. Salah satu diantaranya terkait erat dengan aspek ekonomi. Sebagai negara kaya, pembangunan properti di Jepang secara dinamis bergerak dengan kecepatan tinggi. Menurut Ohno (1982), rata-rata umur bangunan di Jepang tidak lebih dari 30 tahun. Menurut perhitungannya, setiap tahun di Jepang terdapat 1,5 hingga 1,6 juta rumah baru dibangun atau sama dengan



Gambar 1. Wajah Kota Jepang

jumlah yang dibangun di Amerika Serikat yang memiliki jumlah penduduk lebih besar dari pada Jepang. Jumlah ini memberi gambaran bahwa perputaran bangunan rumah tinggal di Jepang hampir sama tingginya dengan perputaran barang-barang konsumtif.

Di Jepang bukan hal yang aneh bila di setiap sudut kota ditemukan bangunan dengan tren arsitektur terbaru dan saling bersaing satu sama lain, karena rentang usia bangunan yang hanya berkisar 30 tahun. Inilah yang menyebabkan para pengamat Barat menilai bahwa dalam pengaturan wajah kota (*townscape*) Jepang menerapkan toleransi yang sangat tinggi terhadap tampilan morfologi dan spasial. Akibatnya pola penataan kota ideal dalam kerangka konsep *visibility*, *legibility* maupun *comprehensibility* seperti yang dicanangkan Lynch (1990) menjadi tidak relevan lagi.

Konteks dan harmoni dengan bangunan sekitar bukan menjadi dasar pijakan utama bagi para arsitek dalam merancang. Menurut Bognar (1991), banyak karya arsitektur modern Jepang yang lebih mengedepankan inspirasi puitis dan memordudakan logika ilmiah dalam memecahkan masalah disain. Selain itu, Jepang banyak menggunakan pendekatan fenomenologi dalam ideologi maupun praktek berarsitektur. Hal ini dilakukan misalnya dengan mereduksi skala atau membuat redefinisi terhadap standar elemen-elemen arsitektur. Ambiguitas juga sering muncul misalnya dalam bentuk-bentuk arsitektur yang berasimilasi namun sekaligus kontras dengan konteks lingkungan di sekitarnya.



Gambar 2. Berbagai Gaya Arsitektur di Wilayah Urban

**Prefabrikasi Kayu dan Ancaman Kebakaran.** Sejalan dengan semangat membangun tanpa henti, hal yang menarik dalam sistem pasokan rumah tinggal adalah kenyataan bahwa rumah-rumah di kota umumnya dibangun dengan menggunakan bahan kayu. Menurut data dari Pusat Data Bangunan Jepang, pada tahun 1963 ada 86,2% rumah menggunakan bahan kayu tidak tahan api; 9,1% kayu tahan api dan hanya 4,7% rumah yang menggunakan bahan bukan kayu. Pada tahun 1993, rumah menggunakan bahan kayu tidak tahan api menurun menjadi 43,1%, rumah menggunakan bahan kayu tahan api 33,6% dan sisanya atau 23,3% rumah menggunakan bahan bukan kayu (*Building Center of Japan*, 1992).

Hal yang amat mendukung perkembangan material kayu sebagai bahan bangunan adalah pengalaman panjang Jepang dalam teknologi prafabrikasi (*prefabrication/prefab*) kayu. Konsep ini telah mereka kenal jauh sebelum teknologi ini dikenal Barat, mengingat tradisi ini telah berkembang sejak zaman Edo. Pada masa itu, konstruksi rumah kayu dibedakan berdasarkan target pasokan, apakah untuk rumah pribadi dengan sasaran kelompok atas yang eksklusif atau rumah sewa yang diperuntukkan bagi warga biasa. Untuk yang pertama, aspek kualitas sangat diutamakan mengingat rumah pribadi pada saat itu merupakan salah satu indikator status sosial. Adapun untuk rumah sewa, aspek kuantitas atau harga yang murah dan kecepatan membangun lebih diutamakan.

Pada kota yang didominasi oleh bangunan kayu, bahaya kebakaran menjadi ancaman bencana yang selalu mengintai setiap saat. Di saat Tokyo masih disebut Edo, karena terlalu sering terjadi, kebakaran bukan lagi dianggap sebagai bencana. Untuk menghadapinya, warga kota telah siap dengan berbagai antisipasi. Misalnya pada rumah-rumah pribadi, antisipasi umumnya dilakukan dengan membangun *kura* atau gudang dengan material batu. Pada rumah sewa, antisipasi dilakukan oleh penghuni cukup dengan cara melarikan diri. Orang sering menyatakan bahwa penghuni rumah sewa sebetulnya juga “menganut gaya hidup *prefab*” karena mereka telah melengkapi diri dengan barang *prefab* yang bisa dibawa, dilepas dan dibawa lari bila perlu. Pada saat kebakaran, setelah berhasil menyelamatkan barang berharga mereka, para penyewa umumnya akan kembali ke lokasi kebakaran untuk memberi semangat petugas pemadam kebakaran sambil bersorak-sorak gembira. Seorang penulis asing zaman Edo menulis: “suasana kebakaran di Edo demikian meriah, layaknya sebuah festival” (Yoshino, 1994).

Selain rentan terbakar, umumnya rumah sewa juga kurang nyaman ditinggali. Namun bagi penyewa, jenis rumah seperti ini dianggap cocok dengan gaya hidup mereka. Bagi kebanyakan penyewa yang umumnya pekerja, rumah tak lebih sebagai tempat tidur atau

beristirahat. Di waktu senggang mereka tidak perlu menghabiskan waktu di rumah karena beragam hiburan tersedia di pusat kota. Dengan populasi mencapai 70% dari seluruh penduduk kota, maka dalam perkembangannya, para penghuni rumah sewa ini mampu menjadi pemicu diciptakannya berbagai kebiasaan, *fashion* dan budaya populer Jepang yang bahkan masih terus berkembang hingga kini (Ueda, 1994).

Penggunaan konstruksi *prefab* masih berlangsung dan terus mengalami transformasi. Bagaikan amuba, ribuan elemen bangunan *prefab* dengan berbagai tipe telah dikembangkan dan direproduksi. *Prefab* bukan hanya terbatas pada elemen konstruksi, tetapi instalasi bangunan melalui penggunaan bahan estetis. Kondisi ini semakin mendorong proses transformasi bangunan di perkotaan berlangsung terus tanpa henti.

Arsitek Kurokawa (1991) memaknai dinamika rancang bangun yang rentan berubah dengan pernyataannya bahwa Jepang menganut arsitektur *provisionality* atau kesementaraan. Secara filosofis, konsep ini berakar dari doktrin *impermanence* yang telah dianut masyarakat Jepang secara turun menurun. Filsafat kesementaraan bukan hanya bermakna fisik seperti umur material yang pendek dan bentuk-bentuk yang mudah ditambah dan dikurangi, namun juga hal-hal lain yang tidak kasat mata sebagai penolakan terhadap segala bentuk konsistensi.

**Tingginya Harga Lahan Perkotaan.** Jepang sangat terkenal sebagai negara termahal di dunia, terutama bila menyangkut harga tanah. Survei harga tanah yang dilakukan oleh Asosiasi Penilai Real Estate tahun 1969 menyebutkan bahwa harga tanah di kawasan komersial Tokyo sepuluh kali lipat lebih tinggi daripada di New York, London dan Paris. Pada tahun 1986 harga tanah di Tokyo semakin meroket menjadi 30 kali lipat dibanding London (Hanayama, 1986).

Tingginya harga tanah tidak terlepas dari sistem kepemilikan tanah pada era Edo. Di bawah kekuasaan Tokugawa dan penguasa feodal, semua tanah secara formal menjadi milik mereka, kecuali di sejumlah kecil kawasan yang dimiliki oleh orang biasa. Di kawasan pedesaan, para petani memperoleh hak untuk mengolah tanah dengan kepemilikan tanah terbatas. Di kawasan urban para samurai menempati tanah yang secara formal disewakan oleh atasan mereka. Kepemilikan pribadi hanya diberlakukan di kawasan komersial yang dihuni oleh kaum pedagang dan para tukang dalam bentuk tanah yang disebut *machi-chi* (tanah kota). Tanah mereka umumnya sempit, dengan nilai bervariasi bergantung lokasi dan lebar muka lahan.

Pada masa Edo, investasi oleh individual dengan cara membeli tanah-tanah untuk pembangunan rumah sewa mulai marak. Para investor melihat ledakan penduduk

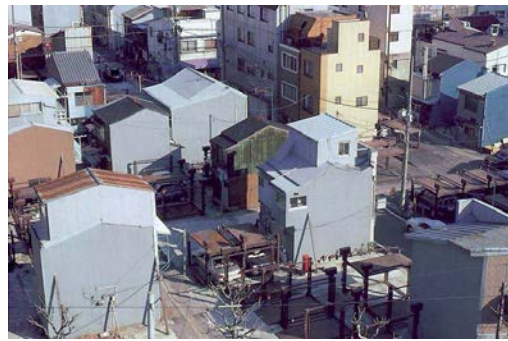


Edo sebagai peluang besar untuk memperoleh banyak keuntungan dengan membangun rumah-rumah sewa. Pada tahun 1710 pemerintah setempat melakukan survei pengukuran tanah-tanah di perkotaan. Hasilnya adalah data tanah yang disebut *koken-ezu* atau peta yang mencantumkan daftar tanah-tanah milik pribadi (Shapira, 1994). Sejak saat itu, secara legal para pemilik telah memiliki legitimasi atas tanah yang mereka kuasai. Tanah bukan lagi sekedar tempat tinggal dan tempat mencari penghidupan, namun juga berfungsi sebagai jaminan untuk memperpanjang kontrak kerja atau memperoleh pinjaman. Namun dalam perjalanan waktu, lambat laun tanah bukan lagi menjadi milik individual. Penguasaan yang besar akan sejumlah uang serta kemudahan akses informasi, menyebabkan perusahaan-perusahaan Jepang telah menjadi pemilik sekaligus salah satu aktor yang berperan besar dalam menentukan besar kecilnya harga tanah di perkotaan. Kini hanya sebagian kecil warga yang memiliki sebidang tanah dengan lokasi strategis di kawasan kota secara perorangan.

Tingginya harga lahan ditandai oleh nilai bangunan yang hanya mencapai 10% nilai lahan. Seperti dinyatakan oleh arsitek Rem Koolhaas dalam seminar *International Forum on Learning from Tokyo*, 12 Juni 1993, tingginya harga lahan menjadi salah satu sebab mengapa apresiasi terhadap karya arsitektur di Jepang tidak setinggi di Barat (*The Royal Academic of Arts*, 1993). Semangat kesementaraan seperti yang dilontarkan oleh Kurokawa (1997) memberi kesadaran kepada para arsitek Jepang bahwa karya mereka tak akan lestari. Walaupun demikian, bagi masyarakat Jepang, penilaian yang rendah atas bangunan bukanlah dalam pengertian nilai kualitas bangunan namun lebih kepada sifat bangunan yang tidak permanen, yang tidak bisa dibandingkan dengan eksistensi tanah yang lebih lestari.

**Sarachi.** Berbagai bencana seperti kebakaran, gempa bumi dan tsunami sering menimpa kota-kota besar di Jepang. Misalnya Tokyo telah dua kali mengalami proses kehancuran total sebagai akibat bencana hebat yang melanda sebagian besar kawasan kota. Yang terakhir adalah Kobe dan sekitarnya yang mengalami gempa bumi dahsyat di tahun 1995 dan menelan 60.000 korban jiwa. Masyarakat Jepang telah terbiasa menghadapi kenyataan bahwa bencana dapat saja menghancurkan seluruh properti yang mereka miliki, kecuali lahan. Mereka menjadi sangat menyadari akan tingginya nilai lahan dibandingkan harta benda lainnya.

Perbedaan menyolok antara harga lahan dengan harga bangunan membawa pengaruh terhadap tingginya apresiasi masyarakat Jepang terhadap sesuatu yang baru, termasuk dalam hal rumah. Di Jepang, pergantian pemilik lahan umumnya akan disertai dengan apa yang disebut dengan proses pembabatan lahan. Dalam istilah properti, kondisi ini disebut *sarachi* atau *brand-new*



Gambar 3. Kasus *Sarachi* di Pinggiran Tokyo

*land*. Istilah ini muncul pertama kali pada zaman Edo. Pada masa itu, segera setelah terjadi peristiwa kebakaran dan api dapat dipadamkan, pemilik tanah akan segera meratakan puing-puing bangunan dalam hitungan menit. Selanjutnya dengan cepat dan efisien mereka akan segera membangun kembali rumah sewaan mereka dengan menggunakan teknologi prefab (Tabata, 1994).

Walaupun rumah baru tersebut bentuknya tidak jauh berbeda dengan rumah lama, namun ketika pertama kali memasukinya, penyewa akan merasa senang karena dapat menghirup aroma bahan-bahan kayu dan *tatami* (penutup lantai tradisional terbuat dari jerami) yang baru. Dengan cara ini penghuni lama dapat menikmati ‘suasana’ rumah baru. Karena itu sejak zaman Edo hingga kini dikenal istilah “kebakaran adalah bunga Edo” (Tabata, 1994). Istilah ini mengandung makna bahwa bagaikan bunga yang mekar, kebakaran menandai awal munculnya sebuah kehidupan baru yang tumbuh dari puing-puing yang terbakar menjadi abu.

Secara psikologis, hingga saat ini obsesi terhadap sesuatu yang baru ini masih berlaku bagi sebagian besar masyarakat urban. Bagi mereka, membeli tanah berarti mengharapakan lahan dalam kondisi *sarachi*. Bahkan para developer tidak akan segan untuk meruntuhkan bangunan berlantai banyak yang baru berusia 10 tahun untuk memperoleh *sarachi*. Maka di kawasan perkotaan, proses penghancuran dan pembangunan kembali inipun berlangsung terus menerus tanpa henti. Ketika masyarakat memiliki kebebasan penuh untuk menentukan rancangan bangunan mereka – sepanjang tidak menyalahi peraturan ketinggian bangunan dan keselamatan bangunan, panorama kota berubah secara konstan, dengan atau tanpa upaya sedikitpun untuk mencapai harmoni.

### 3.2 Tataan Urban Kota Jepang

Dengan berbagai kondisi seperti yang diuraikan di atas, bagaimana kota Jepang dapat mencapai stabilitas seperti saat ini? Adakah keteraturan di balik kekacauan yang ditampilkan, sebab bila tidak, bagaimana penduduk kota besar seperti Tokyo yang memiliki jumlah penduduk

kedua terbesar di dunia ini dapat hidup relatif senang dan nyaman?

Arsitek Shinohara memandang bahwa untuk Jepang, keteraturan (*order*) hanya bisa dirasakan dengan bersandar pada teori *self organization* seperti yang dicanangkan oleh Prigogine (Shinohara, 1983). Pada sistem yang kompleks, '*self consistent pattern*' akan terbentuk, berkembang dan berubah. Pola tersebut muncul sebagai tanggapan sistem terhadap perubahan-perubahan yang terjadi. Prigogine menyatakan sifat tersebut sebagai kemampuan sistem untuk mengorganisasikan dirinya secara spontan sebagai tanggapan terhadap perubahan yang terjadi dalam sistem itu sendiri atau *self organizing ability* (Prigogine, 1977).

Penjelasan Mandelbrot seperti dikutip oleh Gliick (1987) tentang struktur *order behind chaos* juga cukup relevan diterapkan pada kasus kota-kota di Jepang. '*Order*' pada sistem yang kompleks lahir secara alamiah dan spontan. '*Order*' merupakan akibat dorongan yang terdapat pada sistem yang kompleks untuk tumbuh dan mengorganisasikan dirinya ke dalam pola-pola tertentu. Fraktal menyatukan persepsi kita bahwa pada kenyataannya dunia ini merupakan suatu perkembangan dan bukan hanya suatu kekacauan semata. Fraktal dapat diungkap melalui pendekatan '*Mandelbrot set*', yaitu meningkatkan pembesaran sampai kepada skala terkecil. Dengan demikian pembesaran akan menghasilkan detail yang lebih baik dan memperlihatkan '*self similarity*' yang terjadi pada skala yang berbeda.

Dengan analogi yang sama, kita dapat melihat bahwa dalam pandangan sekilas, kota-kota di Jepang tampak kacau, namun di balik kekacauan yang ditampilkan, terdapat tatanan atau *order*, baik yang bersifat metafisik maupun kasat mata, seperti akan diuraikan sebagai berikut:

**Tatanan Unit Komunitas Terkecil (*Machi*).** Pola organisasi komunitas di Jepang secara keseluruhan menganut sistem *nesting* dalam wujud *machi* sebagai unit terkecil. *Machi* terdiri atas sekumpulan KK dimana didalamnya terdapat sekumpulan individu. Dengan demikian kota di Jepang sebenarnya adalah agregasi dari sekumpulan *machi*. Di dalam *machi* setiap unit rumah tangga secara otomatis akan menjadi anggota sebuah asosiasi *machi* yang disebut *chonakai*.

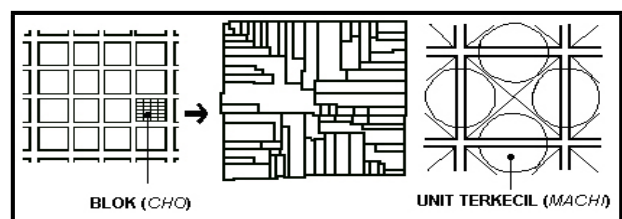
Akar dari organisasi ini dapat dirunut kembali ke era Tokugawa di abad ke tujuh belas, ketika penguasa membentuk sebuah sistem kontrol yang disebut *gonin-gomi* atau grup lima orang. Dengan sistem ini maka ke lima anggota kelompok akan saling bekerjasama sekaligus saling mengemban tanggung jawab yang sama. Bila salah satu anggota terlibat kriminal maka empat anggota lainnya harus menanggung akibatnya pula. Sistem ini memudahkan penguasa untuk menerapkan

aturan-aturan yang mereka buat serta membangun semangat gotong royong di antara anggota kelompok.

Di era Meiji atau era pembaruan, *chonakai* dibentuk bukan untuk melanjutkan sistem yang telah dirintis oleh rezim lama, namun sebagai tanggapan spontan terhadap semangat reformasi. Terminologinya juga berubah menjadi *chokai* atau *kunaikai*. Bagi sebagian besar warga Jepang, *chonakai* mengingatkan mereka akan berbagai peristiwa di masa lalu. Di masa perang dunia, sistem *chonakai* ini dimobilisasi sebagai unit penyatu untuk mendukung semangat nasionalisme Jepang. Peristiwa gempa besar Tokyo pada September 1923 telah mendorong gerakan gotong royong dalam *chonakai* untuk mengatasi kerusakan akibat gempa. Berbagai kepentingan untuk mendukung kelangsungan kehidupan warga seperti pelayanan kesehatan, peristiwa kematian, pengaturan festival, patroli lingkungan dan bahkan pengaturan lalu lintas dan dana simpan pinjam dapat terselenggara karena adanya organisasi *chonakai*.

Sistem *machi* sebagai unit terkecil tidak ditentukan oleh unit-unit yang berada dalam blok (*cho*) yang sama. Di jantung kota Kyoto atau kawasan Gion, satu unit *machi* terdiri atas unit-unit rumah yang menghadap satu jalan yang sama. Dengan demikian dalam satu blok yang dikelilingi oleh empat ruas jalan akan terdapat empat kelompok *machi* yang berbeda. Batas-batas *machi* membentuk pola yang mirip cangkang kura-kura, yang wujudnya tampak nyata bila dilihat dari peta pembagian unit-unit kapling masing-masing blok. Di kota-kota tua seperti Kyoto, pola ini telah terbentuk sejak abad ke limabelas dan dapat bertahan hingga sekarang.

Dalam organisasi ruang kota, *machi* adalah unit moduler yang dapat dilembagakan dengan mudah. *Machi* juga mampu mereproduksi diri secara alamiah. Ketika terjadi arus urbanisasi besar-besaran di Tokyo, ledakan



Gambar 4. Sistem Pembagian Machi di Kyoto (Digambar ulang dari Toshi Desain no Syuhou, 1998)



Gambar 5. Machiya dan Nagaya di Kyoto

penduduk yang terjadi diatur melalui sistem *chonakai* dan ekspansi kota dilakukan melalui reproduksi *machi*.

Dalam sistem pembagian komunitas warga kota, *machi* juga mampu merangkul beragam kelompok sosial dan meniadakan hirarki kelas sosial dalam masyarakat. Kondisi ini tidak lepas dari zaman Edo, ketika kota mulai dibangun dalam bentuk blok-blok. Kapling dalam blok yang menghadap jalan utama umumnya dihuni oleh kaum pedagang dalam bentuk rumah sekaligus tempat kerja (*machiya*). Kapling di belakang *machiya* merupakan rumah kontrakan dalam bentuk bangunan kayu yang berderet memanjang ke belakang (*uranagaya*). Dahulu rumah ini dihuni oleh pedagang kecil maupun para tukang yang mencari penghidupan di kota. Hingga usai perang dunia, ketika bentuk hunian sudah menjadi lebih modern, sistem rumah kontrakan ini masih tetap berlaku. Inilah yang menjadi sebab mengapa hingga kini, dalam satu lingkungan permukiman perkotaan di kawasan kota lama selalu ditemukan sebuah komunitas dengan komposisi kelas sosial yang beragam. Maka bukanlah hal yang aneh bila sebuah *mansion* atau rumah kelas atas berdiri berdampingan dengan rumah kontrakan sederhana yang dibangun dari bahan non permanen. Dalam analogi kampung kota di Indonesia, keragaman kelas sosial seperti ini tampak di kawasan permukiman tipe kampung, tempat penghuni dari berbagai kelas sosial hidup berdampingan dan membentuk komunitas dengan ikatan sosial yang erat.

**Master Plan yang Longgar.** Barthes, seorang filsuf asal Perancis setelah berkunjung ke Tokyo, seperti disitir oleh Ashihara berkomentar betapa kota ini telah berkembang bagai amuba: padat, sesak, tanpa fokus, liar, menyebar ke segala arah (Ashihara, 1994). Walaupun demikian, Tokyo adalah sebuah contoh sempurna sebuah kota yang cair dan terus berdenyut. Bila pusat-pusat kota lama di Barat mengalami “gejala donat” atau konsentrasi hunian di wilayah pinggiran (*suburb*) dan penurunan populasi di bagian tengah kota sebagai dampak proses depopulasi di pusat kota, pusat kota-kota di Jepang masih tetap menjadi bagian kota yang hidup. Dalam wacana hiper-metabolis, kondisi ini dianggap sehat karena layaknya amuba, kota seolah tidak akan binasa, tetapi terus memperbarui diri dengan cara “hidup kembali”. Kondisi ini sangat berbeda dengan pusat kota lama di Barat yang didominasi oleh struktur bangunan-bangunan yang kokoh sehingga cenderung mengalami stagnasi. Menurut Ashihara, lepas dari penilaian baik ataupun buruk, kota amuba seperti kota-kota di Jepang adalah kota yang tangguh (Ashihara, 1994).

Bagaimana sebuah kota amuba bisa berubah terus menerus? Faktor penentu yang menjadi pemicu proses perubahan adalah Jepang tidak mengadopsi model perencanaan kota yang ketat dan berjangka panjang. Kecuali Program Pengembangan Nasional Terpadu,

masterplan kota di Jepang umumnya berjangka pendek dan sering direvisi. Penerapan master plan secara konsisten melalui sistem kontrol yang ketat sulit dilaksanakan karena jumlah tenaga pelaksana di lapangan yang tak sebanding dengan jumlah penduduk.

Dengan hak atas lahan secara mutlak dan peraturan yang longgar, warga kota di Jepang bebas membagi lahan yang mereka miliki sekehendak hati. Kondisi ini terutama sering ditemui pada kasus-kasus tanah warisan, sebagai upaya untuk menghindari pajak warisan yang sangat tinggi. Sebelum meninggal orang Jepang akan menghibahkan tanahnya dengan cara membagi-bagi tanah ke calon ahli waris agar mudah dijual, kelak setelah ia meninggal. Setelah terjual, para pembeli lahan umumnya akan membangun kembali dengan cara memanfaatkan lahan secara maksimal sampai batas peraturan yang diizinkan. Akibatnya program konsolidasi lahan merupakan hal yang sulit dilakukan di Jepang, sebab bentuk, luas dan kepemilikan lahan-lahan umumnya menjadi sangat beragam.

**Senbiki atau Desa-Kota.** Jepang telah terbiasa dengan “kesesakan” sejak abad ke tujuh belas. Pada waktu itu populasi penduduk Edo atau Tokyo telah mencapai satu juta dengan kepadatan kota mencapai 688 orang per hektar. Jumlah ini jauh di atas penduduk London dan Paris pada saat itu. Sejak era Meiji, pemekaran kota ke arah pinggiran Tokyo sebagai penerapan perencanaan kota menyebabkan kepadatan penduduk mulai berangsur-angsur berkurang. Namun hingga tahun 2007, dengan kepadatan 260 orang per hektar, Tokyo masih dianggap sebagai salah satu kota terpadat dunia (Demographia, 2009).

Pada zaman kekuasaan Shogun, Edo terbagi menjadi dua bagian. Yang pertama adalah kawasan kastil dan tempat tinggal para feodal. Kawasan ini terletak di daerah bukit (*Yamanote*) dan dikelilingi oleh tembok benteng. Yang kedua kawasan masyarakat biasa yang umumnya terdiri atas para pedagang dan artisan yang tinggal berdesak-desakan di dataran yang lebih rendah (*sitamachi*).

Pada era Meiji sistem feodal dihapus dan mulai dibangun jaringan transportasi kereta listrik. Namun sistem ini tidak cocok untuk sebagian besar kawasan permukiman yang dilalui oleh jalan sempit. Kejadian gempa besar tahun 1923 di Tokyo yang memporak-porandakan hampir seluruh kota memberi kesempatan pada kota ini untuk merombak sistem infra struktur yang ada. Jalan-jalan diperlebar dan jaringan kereta diperluas. Pada akhir era Meiji penduduk Tokyo telah mencapai 2,2 juta jiwa. Tahun 1929 mulai dibangun jaringan kereta bawah tanah. Pusat-pusat noda transportasi seperti Shibuya dan Sinjuku berkembang sangat pesat dan menjadi pusat-pusat kota yang diramaikan oleh keberadaan pusat perbelanjaan dan

berbagai fasilitas pendukung kehidupan urban. Saat itu juga menjadi era dimulainya pemisahan antara tempat kerja dan tempat tinggal.

Pada Perang Dunia ke II, Tokyo sekali lagi hancur oleh serangan udara. Hampir setengah dari rumah-rumah yang ada di kota musnah di makan api. Pada saat itu jumlah penduduk telah mencapai 2,8 juta jiwa. Berbeda dengan kota-kota di Eropa yang menjadikan kehancuran akibat perang sebagai kesempatan baik untuk mengatur kembali struktur kota mereka melalui program konsolidasi tanah, di Tokyo program ini hanya berhasil diberlakukan tidak lebih dari 6% dari seluruh kawasan urban yang ada. Menyadari perkembangan kota yang semakin buruk, pada tahun 1958 untuk pertama kali pemerintah memberlakukan Rencana Induk Kawasan Regional Tokyo dengan radius perencanaan 50-100 km dari Stasiun Tokyo (Saphira, 1994).

Populasi penduduk yang terus meningkat akhirnya mendorong pemerintah untuk mulai mengupayakan pengadaan perumahan secara masal. Pada tahun 1960 perusahaan kereta swasta ikut berperan serta sebagai developer perumahan bersamaan dengan usaha mereka melakukan ekspansi layanan jaringan kereta. Pada saat itu jumlah penduduk telah mencapai 24 juta jiwa, 70% diantaranya menggunakan sarana transportasi umum yang didukung oleh 11 jalur kereta bawah tanah dan sarana transportasi lainnya. Pada saat yang sama, produksi massal kendaraan bermotor mendorong perluasan jaringan jalan-jalan raya jalur cepat. Pada tahun 2007 megalopolitan Tokyo memiliki 35,7 juta populasi (United Nation, 2007). Dengan 12 juta diantaranya tinggal di metropolitan Tokyo, maka sisa populasinya menyebar di tiga kota satelit yaitu Chiba, Kanagawa, dan Saitama yang berjarak 50 km dari pusat kota Tokyo (Japan Statistics Bureau, 2008).

Pada kasus kota-kota besar seperti Tokyo, secara garis besar harga tanah sangat ditentukan oleh jarak tempuh lokasi terhadap pusat kota. Dalam skala yang lebih sempit, misalnya dalam menentukan harga sebuah lahan di sebuah kawasan tertentu, faktor kedekatan lahan dengan stasiun menjadi pertimbangan utama. Dengan demikian bila digambarkan dalam bentuk peta, alokasi harga tanah tertinggi akan tergambar bagaikan jari-jari di sepanjang jalur kereta. Pada tahun 1956, survei menyebutkan bahwa harga rumah berikut tanah dengan luas 165 m<sup>2</sup> di kawasan kota Tokyo rata-rata adalah 5,5 kali penghasilan tahunan pekerja kantoran (*salary man*) kelompok menengah. Pada tahun 1985 nilai tersebut hanya dapat digunakan untuk membeli lahan seluas 17 m<sup>2</sup> di tempat yang sama, atau bila menghendaki luas yang sama mereka harus pindah sejauh 60 km atau 2 jam perjalanan dari Tokyo (Hanayama, 1986).

Para karyawan di Jepang menyadari bahwa memiliki rumah hanyalah sebuah impian yang sulit terwujud.

Kelompok ini akhirnya menyerah dan memilih tinggal di rumah sewa. Kelebihan uang yang mereka peroleh lebih banyak digunakan untuk membeli barang-barang konsumtif. Di lain pihak, para pekerja kantoran yang memutuskan untuk membeli rumah impian terpaksa harus bergulat dengan biaya angsuran rumah yang tinggi. Mereka juga harus rela menghabiskan waktu berjam-jam untuk berangkat dan pulang ke dan dari tempat kerja. Sebagai antisipasi, banyak perusahaan yang memberi insentif khusus bagi karyawan yang tinggalnya jauh dari kantor. Sementara itu teknologi kecepatan kereta juga terus dikembangkan sehingga transportasi umum kini menjadi semakin efisien. Namun hal ini justru hanya menguntungkan para developer dan pemilik tanah, karena efisiensi akan mendorong daya jangkau jalur kereta menjadi semakin jauh sehingga juga mendorong radius pasar jual beli tanah juga bergerak semakin jauh. Akhirnya kaum pekerja tidak punya pilihan lain kecuali harus tinggal di kota-kota satelit yang semakin jauh.

Perkembangan transportasi menyebabkan kota amuba merambah tak terkendali dan membentuk daerah *senbiki* atau desa-kota yang meluas. *Senbiki* kini bukan hanya muncul di kawasan Tokyo, tetapi juga merembet ke kawasan *urban belt* sepanjang 600 km, dimulai dari Tokyo, Yokohama, Nagoya, Osaka, Kyoto dan Kobe. Rangkaian kota-kota di sepanjang jalur ini membentuk megalopolis yang kemunculannya dipicu oleh kereta super cepat (*shinkansen*), kompleks industri *Pacific Belt* dan beragam proyek lainnya.

Dari penjelasan diatas tampak bahwa belum ada tatanan yang bisa diterapkan untuk menjawab masalah kekurangan tempat tinggal penduduk Tokyo selain memberi peluang bagi terjadinya proses penyebaran permukiman ke kawasan pinggiran secara tidak terkendali (*sprawl*). Perencana kota sulit mencari alternatif penyelesaian lain karena masalah ini terkait erat dengan persoalan harga tanah. Banyak pakar perkotaan menyatakan bahwa spekulasi tanah hanya bisa diatasi melalui deregulasi sistem ekonomi dan keuangan Jepang secara nasional.



Gambar 6. Senbiki di Kawasan Pinggiran Osaka



**Tatanan Ekologi.** Pertumbuhan ekonomi dan gaya hidup serba modern tak akan mampu berlangsung di sebuah kota yang padat tanpa tatanan dan pengendalian lingkungan yang baik. Contohnya dalam hal sampah. Pada tahun 1989 dilaporkan bahwa Tokyo menghasilkan sampah sebesar 6,15 juta ton/tahun (*Bureau of City Planning Tokyo Metropolitan Government*, 1992). Namun uniknya hasil penelitian menunjukkan bahwa warga Tokyo dikenal sebagai warga yang paling disiplin dalam persoalan kebersihan.

Di kota Jepang, tatanan lingkungan merupakan salah satu dasar tatanan tersembunyi (*hidden order*) dalam menyasati ruang hidup yang secara kasat mata tampak sesak dan sewrawut. Contoh tatanan tersembunyi adalah air bersih. Sebagaimana layaknya negara maju lain yang menerapkan standart sangat tinggi terhadap air bersih, sejak era Meiji Jepang mulai memiliki jaringan air bersih yang bisa diminum langsung dari mana saja. Bahkan air di restoran yang digunakan untuk menyiram toilet sekalipun memiliki kualitas yang sama dengan air kran minum yang digunakan untuk mencampur whisky.

Namun uniknya di era pra modern, Jepang tidak perlu menerapkan standar yang begitu ketat untuk masalah jaringan sanitasi sebagaimana Eropa. Berbeda dengan Barat yang melihat kotoran sebagai sampah dan sumber penyakit, Jepang memandang kotoran sebagai produk organik. Bahkan di zaman Edo kotoran telah menjadi ajang bisnis yang cukup menjanjikan. Morse, (Hisa, 1994) seorang warga Amerika yang berkunjung ke Jepang pada tahun 1877 menulis bahwa walaupun sistem sanitasi di Jepang menggunakan bentuk yang sangat tradisional, angka kematian di Tokyo jauh lebih rendah daripada di Boston.

Penyakit yang terkait dengan masalah kebersihan lingkungan seperti kolera ternyata tidak menjadi ancaman bagi penduduk Tokyo. Hisa (1994) menyitir hasil pengamatan Morse, bahwa salah satu sebabnya adalah karena kotoran manusia menjadi ajang bisnis yang menguntungkan pada saat itu. Bisnis ini dikelola oleh orang-orang yang pekerjaannya membeli dan mengumpulkan semua kotoran manusia di kota untuk kemudian dijadikan pupuk di kawasan pertanian di desa. Catatan Morse menyebutkan bahwa pada era Meiji di kota Horishima, bila dalam satu bilik sewa ditempati oleh tiga penghuni, maka hasil penjualan kotoran mereka bisa digunakan untuk membayar sewa salah seorang diantara mereka.

Di era modern, tepatnya sejak tahun 1894, dengan meningkatnya jumlah penduduk dan penemuan pupuk kimia, pembangunan saluran sanitasi kota mulai menggantikan upaya pengumpulan kotoran manusia di zaman Edo. Walaupun demikian, kini muncul kembali pemikiran dan gerakan untuk kembali mendaur ulang kotoran manusia. Upaya ini juga didorong oleh gerakan

para petani untuk kembali pada pertanian dengan metode organik. Berbeda dengan era Edo, di masa depan kompos yang dihasilkan diupayakan bukan lagi dalam bentuk bahan mentah namun sudah melalui proses yang terpadu dengan sistem sanitasi modern.

Selain sistem sanitasi yang masih tradisional, sebelum memasuki era modern, jalan jalan di Jepang umumnya belum diperkeras sebagaimana kota-kota di Eropa, namun hal ini juga tidak membawa problem besar dalam masalah kesehatan. Salah satu penyebabnya adalah karena kebiasaan melepaskan alas kaki bagi siapapun yang masuk ke bangunan, baik rumah, tempat kerja dan bahkan pabrik sekalipun. Setelah Perang Dunia ke II, dengan meluasnya urbanisasi, Jepang baru memperkeras jalan bersamaan dengan upaya membangun sistem sanitasi secara modern. Namun kebiasaan melepas alas kaki ketika memasuki rumah tinggal, bangunan ibadah dan institusi publik seperti sekolah masih berlaku hingga saat ini.

Kini masih banyak kelompok pecinta lingkungan yang melihat perkerasan jalan sebagai salah satu bentuk perusakan terhadap siklus ekosistem, misalnya dalam kaitannya dengan proses peresapan air hujan ke dalam tanah. Inilah yang mendorong Jepang tak pernah berhenti melakukan riset di bidang material perkerasan jalan, selain terus berupaya memberdayakan air hujan agar tidak mengalir ke selokan dengan sia-sia. Upaya ini dilakukan bersamaan dengan berbagai inovasi yang bertujuan untuk mencapai kawasan binaan yang lebih ramah lingkungan.

**Model Rizome.** Model *rizome* adalah pemahaman yang dipaparkan oleh Kurokawa (1994) dalam menjelaskan tatanan lingkungan binaan di Jepang. Seperti tersirat dari namanya, model yang dilontarkan oleh Deleuze dan Guattari ini dianalogikan sebagai sebuah antitesis terhadap konsep pohon (Deleuze, 1980). Melalui *rizome*, mereka menolak segala bentuk dualisme maupun binomial yang saling bertolak belakang satu sama lain. Bila dalam pohon terdapat hirarki antara batang dengan ranting, dalam *rizome*, cabang-cabang terjalin dalam rangkaian heterogen, tanpa tatanan dan tanpa pusat. *Rizome* sangat dinamis dan selalu berubah, menghasilkan simpul di sana-sini, saling berpagut atau saling memisahkan diri. *Rizome* adalah sistem yang tidak diorganisir dalam hierarki vertikal maupun horisontal, namun menampilkan sebuah bentuk yang cair dan terkait satu sama lain. Dalam model *rizome*, sebuah sistem merupakan kumpulan seluruh elemen yang sangat heterogen, termasuk di dalamnya elemen minor yang paling ekstrim sekalipun, yang kemudian melebur ke dalam satu kesatuan *mainstream*.

Sebelum menjelaskan konsep *rizome* terhadap pola berhuni masyarakat Jepang, marilah kita melihat konsep rancang bangun ala Barat yang lebih condong menganut

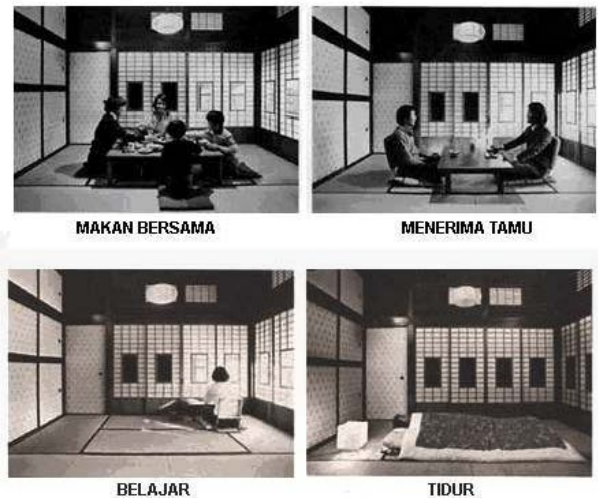
sudut pandang “pohon”. Dalam pola pemikiran "pohon", desain ruang arsitektur maupun ruang urban secara fungsional sering dipilah-pilah berdasarkan "waktu dan tempat". Dengan pemikiran tersebut maka sebuah rumah secara fungsional dibagi atas ruang tidur yang berfungsi sebagai tempat untuk tidur, ruang makan sebagai tempat makan, ruang keluarga sebagai tempat berkumpul, ruang studio untuk bekerja, dan seterusnya. Sebuah rumah akhirnya cenderung membutuhkan ruang yang cukup luas. Dalam skala kota, pembagian lahan secara fungsional ditetapkan dalam bentuk *zoning* yang membagi petak-petak lahan kota berdasarkan fungsi, dengan lokasi saling terpisah satu sama lain.

**Rizome dalam Ruang Hunian.** Pola pemikiran *rizome* tersirat dalam sebuah tipe *hunian* di Jepang yang secara *stereotype* sering disebut dengan istilah kandang kelinci (*usagiya*). Hunian ini ditandai oleh *unit-unit* yang sangat kecil dengan tingkat kepadatan tinggi. Luas masing-masing unit umumnya di bawah rata-rata. Menurut Pusat Data Bangunan Jepang, pada tahun 1963 rata-rata luas hunian di Jepang adalah 17,3 m<sup>2</sup>/orang. Pada tahun 1993 barulah terjadi peningkatan menjadi 30,9 m<sup>2</sup>/orang (Asanoma, 1998).

Bagaimana cara warga Jepang menyalahi keterbatasan ruang yang tersedia dalam *usagiya*? Jawaban kuncinya adalah *time sharing*. Dengan menggunakan *tatami* sebagai basis penataan ruang, rumah-rumah Jepang tidak mengenal pembagian ruang secara ketat sebagaimana konsep rumah modern.

Di luar dapur dan kamar mandi, rumah Jepang tersusun oleh ruang multi-guna. Ruang ini akan berfungsi sebagai ruang tidur dengan cara membentangkan kasur khas Jepang (*futon*) yang sebelumnya tersimpan dalam lemari dinding. Dengan menempatkan sebuah meja rendah di tengah ruang maka jadilah ruang makan. Tambahan beberapa bantal sofa lantai di sekeliling meja akan mengubah ruang tidur menjadi ruang tamu. Serangkaian *ikebana* di salah satu sudut ruang bernama *tokonoma* dengan selembar kaligrafi yang digantung di dinding menjadikannya sebagai ruang upacara minum teh. Hanya dengan mengubah dekorasi, sebuah ruang akan memiliki fungsi dan makna yang berbeda. Ruang multi-guna inilah yang memungkinkan terjadinya *time sharing* dalam sebuah ruang tunggal sehingga ia menjadi bermakna luas, melebihi batas ukurannya yang relatif kecil.

**Rizome dalam Ruang Publik.** Strategi *time sharing* merupakan salah satu cara yang dilakukan untuk menyalahi kota dengan kepadatan melebihi ambang batas normal seperti Tokyo. Walaupun rumah pribadi di Tokyo sangat kecil, namun kota menyediakan hampir segala jenis fasilitas yang dibutuhkan dalam 'rumah kedua'. Ketika warga kota besar seperti Tokyo tidak



Gambar 7. Berbagai Penggunaan Ruang Multi Guna (Sumber Foto: Yagi, 1992)

mampu mengundang teman atau kenalan untuk jamuan makan atau berpesta di rumah, maka restoran, bar dan kelab malam yang tersebar di kota menawarkan berbagai pilihan sebagai pengganti ruang makan. Jika warga kota perlu sekedar rekreasi, seperti bermain *mah-jong*, bilyar, *game* komputer atau sekedar bernyanyi, mereka dapat melakukannya di luar rumah karena semua fasilitas tersedia di hampir setiap sudut kota. Semua fasilitas ini seolah menjadi ruang rekreasi milik pribadi atau menjadi "ruang keluarga kedua".

Dalam skala kota, Jepang adalah negara yang sangat mengedepankan konsep fungsi campuran atau *mixed used*. Pada bulan November 1988, dalam sebuah simposium menandai seabad peraturan tata kota Tokyo, para praktisi dan akademisi di bidang Perencanaan Kota dari berbagai negara mengeluarkan [maklumat](#) bahwa pemisahan peruntukan lahan kota secara tegas perlu dihindari. Dalam sesi berjudul: "An Image of a Metropolis in the Twenty-first Century" mereka menyatakan bahwa vitalitas sebuah kota ditentukan oleh fungsi campuran yang saling berkait satu sama lain (Narumi, 1989).

Kota-kota di Jepang memang tidak menganut pola penggunaan lahan secara tegas. Namun justru inilah yang mendorong terciptanya ruang komunitas yang lengkap, hidup dan penuh vitalitas. Sesuai dengan prinsip *rizome*, kota membentuk komunitas-komunitas yang mampu mencukupi diri sendiri. Konsep fungsi campuran yang dipadu dengan kepadatan tinggi dalam kurun waktu yang panjang juga telah terbukti membuat kota-kota di Jepang mampu bertahan sebagai kota yang aman dan nyaman. Menurut Narumi (1989) dalam analogi alam, kota dengan morfologi kecil dan fungsi beragam diibaratkan sebagai batu koral di laut yang



Gambar 8. Ruang Publik sebagai “Ruang Keluarga Kedua”

justru lebih mampu bertahan dibandingkan dengan kota tersegregasi yang diibaratkan sebagai makhluk dinosaurus yang justru rapuh dan akhirnya punah.

#### 4. Simpulan

Kesesakan dan kesemrawutan yang ditampilkan oleh kota Jepang menunjukkan bahwa kota bukanlah mediator perubahan untuk mencapai sebuah tujuan akhir. Wujud fisik sebuah kota dan sepak terjang masyarakat yang bermukim di dalamnya sebenarnya hanya endapan sebuah budaya. Memahami dinamika dan tatanan arsitektur dan morfologi kota-kota di Jepang telah membuka wawasan kita bahwa kekacauan fisik dan spasial tidak selalu identik dengan kekacauan sosial. Bahkan kini, memberi penilaian tinggi terhadap estetika dan memandang rendah kesemrawutan kota telah dianggap sebagai cara pandang yang usang dan sempit. Gejala *Zwischenstadt* di Eropa – yang mirip dengan isu desa-kota di negara kita, kini juga telah melanda sebagian kota-kota di Eropa. Thomas Sieverts dalam bukunya *Cities Without Cities* menyatakan bahwa era kota ideal Eropa telah berakhir (Sievert, 2003).

Pudarnya kota yang indah, teratur dan kompak karena gejala pemekaran dan pertumbuhan kota perlu dipandang sebagai tantangan: bagaimana mencari cara pandang baru dalam membuat interpretasi terhadap bentuk dan tampilan yang tidak baku, tidak menarik, brutal, kacau atau buruk rupa. Sebaliknya keteraturan sebuah kota tanpa disertai dinamika urban yang memberi karakter unik sebuah kota justru akan menyebabkan tampilan wajah dan morfologi kota menjadi hambar.

Dewasa ini, ketika banyak pakar Barat mulai berpaling ke kota-kota Asia sebagai bahan kajian dan referensi, maka saatnya bagi para perancang Indonesia untuk mengubah cara pandang terhadap arsitektur dan urban yang selalu melihat dunia Barat sebagai kiblat. Bukan berarti kita perlu mengalihkan perhatian dari Barat namun jendela-jendela pandangan perlu dibuka selebar-lebarnya terhadap pluralitas yang ditampilkan oleh kawasan non Barat.

Berdasarkan analogi *self organization* atau kemampuan sistem untuk mengendalikan dirinya secara spontan dan pendekatan “Mendelbort set” atau pembesaran sampai kepada skala terkecil, maka dapat diungkapkan

serangkaian tatanan tersembunyi di balik kekacauan tata ruang Jepang. Tatanan yang sifatnya kasat mata adalah unit komunitas terkecil (*machi*), master plan yang longgar, pola desa-kota (*senbiki*) dan tatanan ekologi. Tatanan metafisik dapat dijelaskan dengan menggunakan model *rizome* yaitu sistem yang tidak diorganisir dalam organisasi vertikal maupun horisontal, namun menampilkan sebuah bentuk yang cair dan saling terkait. Model *rizome* ini dapat diamati dalam pola ruang hunian maupun wujud ruang publik di kawasan urban.

Pertanyaannya adalah bagaimana kita dapat menyingkap tatanan di balik kekacauan tampilan metropolitan di banyak negara berkembang di Asia? Ledakan penduduk di kota-kota besar di sebagian besar negara-negara ini lebih banyak dipicu oleh arus perpindahan penduduk desa ke kota sebagai akibat keparahan krisis ekonomi di desa tempat asal yang berlatar belakang agraris. Mereka datang dengan membawa kehidupan komunal pedesaan sehingga yang terjadi adalah urbanisasi semu (*ruralisasi*). Makna urbanisasasi yang mengartikan kaum migran sebagai pembaharu (*agent of change*) dengan demikian hanya menjadi mitos belaka. Kaum miskin menjadikan kota sebagai tumpuan, namun mereka tidak dapat tertampung dalam ekonomi kota. Kekacauan spasial dan morfologi yang ditimbulkan dengan demikian tidak didukung tatanan (*order*) sebagaimana yang terjadi pada kota-kota di Jepang. Akhirnya para penentu kebijakan kota maupun pakar urban selalu menemui jalan buntu dalam menciptakan tatanan yang paling cocok dengan keruwetan dan kekumuhan yang ditampilkan kota-kota negara berkembang di Asia.

#### Daftar Acuan

Asanoma, K. (1998). *A quick look at housing in Japan*. Tokyo: The Building Center of Japan.

Ashihara, Y. (1994). The hidden order: Tokyo through the 20th Century. *Japanese Architecture III*, Architectural Design Profile No. 107.

Bognar, B. (1991). *Contemporary Japanese Architecture*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Bureau of City Planning Tokyo Metropolitan Government. (2002). *Planning of Tokyo 2002*. Tokyo: Kamiya Printing Co., Ltd.

Deleuze, G. & Guattari, F. (1980). *A thousand plateaus*. New York: Trans.

Demographia. (2009). World Urban Areas & Population Projections. Diambil 4 Mei 2009, dari [http://demographia.com/db\\_worldua\\_pdf](http://demographia.com/db_worldua_pdf).

- Glieck, J. (1987). *Chaos: Making a new science*. London: Cardinal.
- Hanayama, Y. (1986). *Land markets and land policy in a metropolitan area: A case study of Tokyo*. Boston: Olegeschlager.
- Hisa, T. (1994). Tapping the riches of night soil. *The Electric Geisha*. Tokyo: Kondansha International, 97-105.
- Kurokawa, K. (1991). *Intercultural architecture: the philosophy of symbiosis*. Washington, DC: The American Institute of Architects Press.
- Logan, W.S. (2002). *The disappearing Asian city*. Hong Kong: Oxford University Press Ltd.
- Lynch, K. (1990). *The image of the city*. London: Massachusetts Institute of Technology Cambridge.
- Mumford, L. (1961). *The city in history, its origin, its transformations and its prospects*. New York: Harvest.
- Narumi, K. (1986). Metropolitan neighborhoods in Japan and in the west: Nested system versus axial systems. *Senri Ethnological Studies*, 19, 59-75.
- Narumi, K. (1989). *Space and community: comparative studies series*. Osaka: Osaka University.
- Narumi, K. (1989). Vitality of city through functional mix. *The Wheel Extended*, 3(4), 36-40.
- Narumi, K. (1998). *Toshi desain no Syuhou*. Kyoto: Gakugei.
- Nitschke, G. (1994). The Manga City. *The Electric Geisha*. Tokyo: Kondansha International, 231-242.
- Pacific Friend. (1997) *Solving the problems of motorized society*, Window on Japan, July 1997, Vol. 25.
- Prigogine, I. (1977). *Self-organization in non-equilibrium systems*. New York: Wiley.
- Royal Academy of Arts. (1993). Learning from Tokyo. *The International Forum on Learning from Tokyo*, 12<sup>th</sup> June 1993. London: the Royal Academy of Arts.
- Shapira, P. (1994). *Planning for cities and regions in Japan*, Liverpool: Liverpool University Press, 33-57.
- Shinohara, K. (1983). After modernism: a dialog between Kenzo Tange and Kazuo Shinohara. *The Japan Architect*. November-December 1983.
- Sievert, T. (2003). *Cities without cities*. London: Spon Press.
- Tabata, O. (1994). Japan's escalating land prices. *The Electric Geisha*. Tokyo: Kondansha International, 164-172.
- Trancik, R. (1986). *Finding lost space*. New York: Van Nostrand Reinhold, 60-86.
- Ueda, A. (1994). *The electric Geisha*. Tokyo: Kondansha International.
- United Nations. (2007). *Urban agglomeration*. Diambil 4 Mei 2009 dari [http://www.un.org/population/publications/wup2007/2007\\_urban\\_agglomerations\\_chart.pdf](http://www.un.org/population/publications/wup2007/2007_urban_agglomerations_chart.pdf).
- Yagi, K. (1992). *A Japanese touch for your home*. Tokyo: Kondansha International.
- Yoshino, S. (1994). The Japanese home: A grab bag of tradition, trends, and high-tech. *The Electric Geisha*. Tokyo: Kondansha International.