



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERANAN KERETA API BAWAH TANAH TOKYO METRO SEBAGAI
SARANA TRANSPORTASI WISATA KOTA TOKYO**

SKRIPSI

DINA HARIANI

0906535416

FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA

PROGRAM STUDI JEPANG

DEPOK

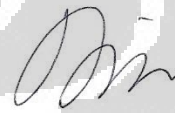
JANUARI 2012

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

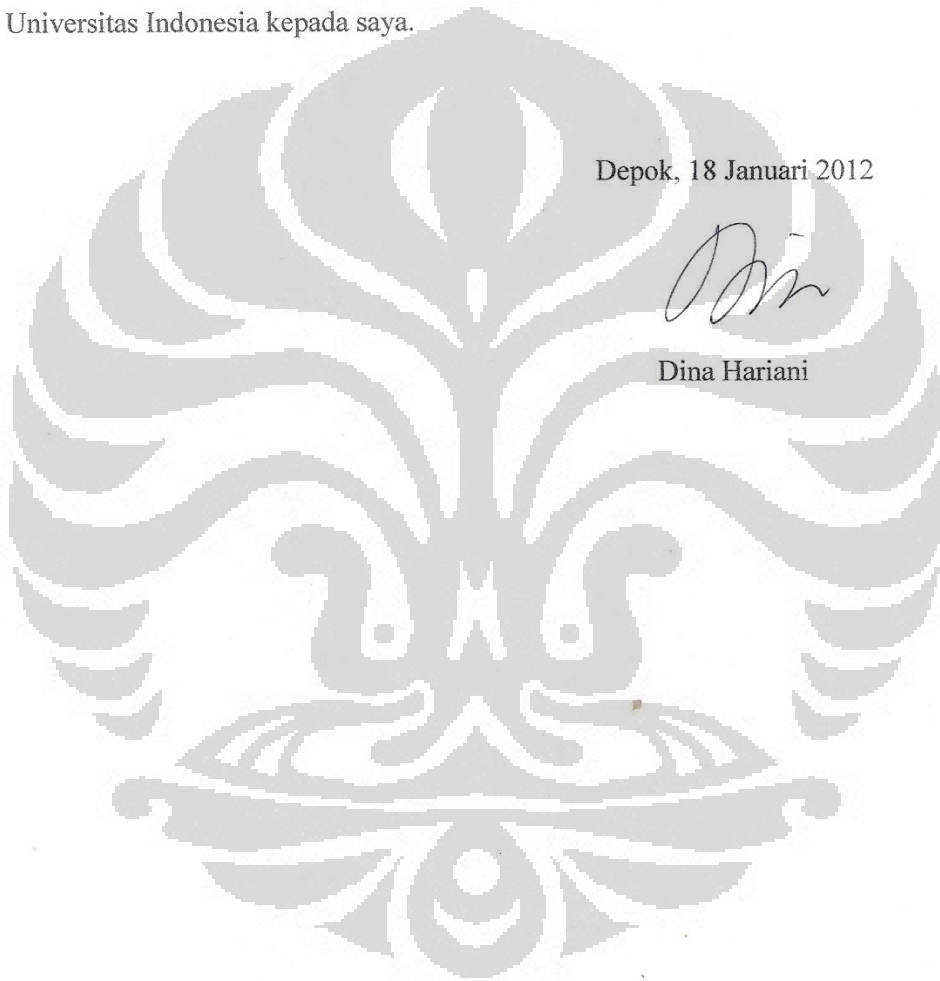
Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa skripsi ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Depok, 18 Januari 2012



Dina Hariani



HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Dina Hariani

NPM : 0906535416

Tanda tangan : 

Tanggal : 18 Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang diajukan oleh

Nama : Dina Hariani
NPM : 0906535416
Program Studi : Jepang
Judul : Peranan Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro Sebagai Sarana Transportasi Wisata Kota Tokyo

ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Program Studi Jepang, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing/penguji : Didit Dwi Subagio, M.Hum

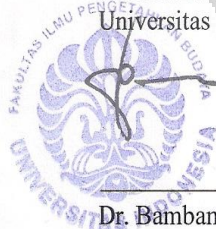
Ketua Sidang/penguji : Jonnie Rasmada Hutabarat, M.A.

Penguji : Ermah Mandah, M. A.

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 18 Januari 2012

oleh

Dekan
Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya
Universitas Indonesia



Dr. Bambang Wibawarta, S.S., M.A
NIP. 19651023 199003 1 002

KATA PENGANTAR

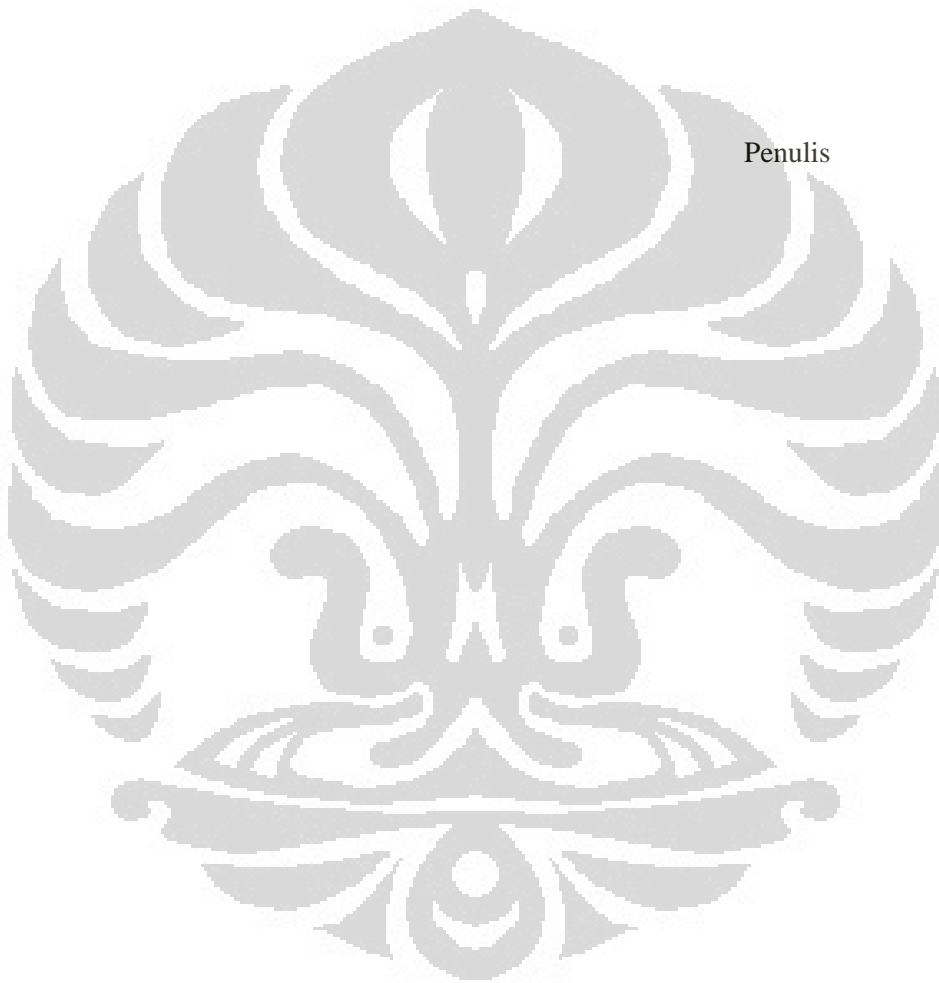
Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Humaniora Program Studi Jepang pada Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Bapak Jonnie Rasmada Hutabarat, M.A. selaku Koordinator Program Studi Jepang Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia dan selaku ketua sidang dan dewan penguji;
- (2) Bapak Didit Dwi Subagio, M.Hum. selaku dosen pembimbing skripsi yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikirannya untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (3) Ibu Ermah Mandah, M.A. selaku penguji yang telah memberikan banyak masukan serta saran yang bermanfaat bagi skripsi ini;
- (4) Seluruh dosen Program Studi Jepang Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia yang telah memberikan banyak ilmu yang sangat berharga;
- (5) Keluarga saya, terutama kedua orang tua saya yang telah memberikan dukungan dan bantuan material maupun moral kepada saya selama penulisan skripsi ini;
- (6) Teman-teman seperjuangan yang menulis skripsi pada semester ini yang terus memberikan dukungan satu sama lain;
- (7) Teman-teman dari D3 angkatan 2006 dan S1 paralel 2009 jurusan sastra Jepang yang telah memberikan dukungan dan terus menyemangati saya untuk tidak menyerah dan menyelesaikan penelitian ini;
- (8) Sahabat-sahabat baik yang telah banyak memberikan dukungan dan bantuan selama proses pengerjaan penelitian ini yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu hingga skripsi ini dapat selesai. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan khususnya pengetahuan mengenai negara Jepang.

Depok, 18 Januari 2012

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dina Hariani

NPM : 0906535416

Program Studi : Jepang

Departemen : Wisata

Fakultas : Ilmu Pengetahuan Budaya

Jenis Karya : Skripsi

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Peranan Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro Sebagai Sarana Transportasi Wisata Kota Tokyo

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok

Pada tanggal: 18 Januari 2012

Yang menyatakan


(.....
Dina Hariani
.....)

ABSTRAK

Nama : Dina Hariani
Program Studi : Jepang
Judul : Peranan Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro Sebagai Sarana
Transportasi Wisata Kota Tokyo

Skripsi ini membahas tentang peranan kereta api bawah tanah Tokyo Metro sebagai sarana transportasi wisata kota Tokyo. Kereta api bawah tanah merupakan sarana transportasi yang dipilih oleh masyarakat Tokyo dan wisatawan yang datang ke Tokyo untuk menuju suatu lokasi. Tokyo Metro sebagai perusahaan yang menangani sebagian besar jalur kereta api bawah tanah menyediakan berbagai sarana dan prasarana yang diperlukan oleh para pengguna kereta api termasuk wisatawan agar perjalanan mereka dapat berjalan dengan lancar. Skripsi ini membahas peranan kereta api bawah tanah Tokyo Metro dalam mendukung pariwisata kota Tokyo. Sembilan jalur Tokyo Metro dan lokasi-lokasi wisata yang dilaluinya akan menjadi fokus penelitian ini. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kereta api bawah tanah Tokyo Metro berperan besar dalam mendukung pariwisata kota Tokyo.

Kata kunci: kereta api; tokyo; transportasi; wisata.

ABSTRACT

Name : Dina Hariani
Study Program : Japanese
Title : The Role of Tokyo Metro Subways as Transportation for Tokyo
City Tourism

The focus of this study is the role of Tokyo Metro subways for transportation of Tokyo city tourism. Subways are the most chosen transportation by the people of Tokyo and tourist who come to Tokyo to get to a location. Tokyo Metro as a company that handles most of the underground railway lines provides a range of facilities and infrastructure needed by the passengers including tourists so that they travel can run smoothly. Nine lines of Tokyo Metro and tourist sites in its path will be the focus of this research. The results of this study indicate that the subways of Tokyo Metro plays a major role in supporting the city tourism of Tokyo.

Keywords: tokyo; tourism; train; transportation.

DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME..... | ii |
| HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS..... | iii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iv |
| KATA PENGANTAR..... | v |
| LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH..... | vii |
| ABSTRAK..... | viii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| | |
| 1. PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1 Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2 Masalah Penelitian..... | 2 |
| 1.3 Tujuan Penelitian..... | 3 |
| 1.4 Kerangka Teori..... | 3 |
| 1.5 Metode Penelitian..... | 4 |
| 1.6 Ruang Lingkup Penelitian..... | 4 |
| 1.7 Sistematika Penulisan..... | 4 |
| | |
| 2. LANDASAN TEORI..... | 6 |
| 2.1 Pariwisata..... | 6 |
| 2.1.1 Prasarana Kepariwisataaan..... | 7 |
| 2.1.2 City Tour..... | 8 |
| 2.2 Transportasi..... | 9 |
| 2.2.1 Syarat-Syarat Transportasi..... | 10 |
| 2.2.1.1 Kenyamanan Transportasi..... | 10 |
| 2.2.1.2 Waktu Perjalanan..... | 12 |
| 2.2.1.3 Biaya Perjalanan..... | 13 |
| 2.2.2 Peranan Transportasi dalam Kepariwisataaan..... | 13 |
| 2.2.3 Bentuk Wisata Menurut Transportasi..... | 14 |
| 2.3 Kereta Api di Jepang..... | 15 |
| 2.3.1 Awal Mula Kereta Api di Jepang..... | 15 |
| 2.3.2 Japan Railways (JR)..... | 16 |
| 2.3.3 Shinkansen..... | 17 |
| 2.3.4 Kereta Api Bawah Tanah di Jepang..... | 18 |
| | |
| 3. KERETA API BAWAH TANAH TOKYO METRO..... | 21 |
| 3.1 Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro..... | 21 |
| 3.1.1 Jalur Tokyo Metro..... | 21 |
| 3.1.1.1 Jalur Ginza..... | 21 |
| 3.1.1.2 Jalur Marunouchi..... | 22 |
| 3.1.1.3 Jalur Hibiya..... | 22 |
| 3.1.1.4 Jalur Tozai..... | 23 |
| 3.1.1.5 Jalur Chiyoda..... | 23 |

| | |
|--|----|
| 3.1.1.6 Jalur Yurakucho | 24 |
| 3.1.1.7 Jalur Hanzomon | 24 |
| 3.1.1.8 Jalur Namboku | 25 |
| 3.1.1.9 Jalur Fukutoshin | 25 |
| 3.1.2 Cara Penggunaan Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro | 26 |
| 3.1.2.1 Konfirmasi Pintu Masuk dan Pintu Keluar | 26 |
| 3.1.2.2 Konfirmasi Harga Tiket | 26 |
| 3.1.2.3 Cara Membeli Tiket | 27 |
| 3.1.2.4 Pintu Pemeriksaan Tiket | 28 |
| 3.1.2.5 Cara Naik Kereta Api Bawah Tanah | 29 |
| 3.1.2.6 Cara Menemukan Pintu Keluar | 30 |
| 3.2 Sarana Pendukung Wisata | 31 |
| 3.2.1 Fasilitas Umum | 31 |
| 3.2.2 Informasi Untuk Wisatawan Asing | 32 |
| 3.3 Peranan Tokyo Metro dalam Wisata | 33 |
| | |
| 4. JALUR WISATA TOKYO METRO | 34 |
| 4.1 Daerah Tujuan Wisata Jalur Ginza | 35 |
| 4.1.1 Shibuya | 35 |
| 4.1.2 Ginza | 36 |
| 4.1.3 Asakusa | 37 |
| 4.1.4 Ueno Koen | 38 |
| 4.2 Daerah Tujuan Wisata Jalur Marunouchi | 39 |
| 4.2.1 Shinjuku | 39 |
| 4.2.2 Tokyo Imperial Palace | 41 |
| 4.3 Daerah Tujuan Wisata Jalur Hibiya | 41 |
| 4.3.1 Roppongi | 42 |
| 4.3.2 Tokyo Tower | 43 |
| 4.3.3 Tsukiji | 44 |
| 4.3.4 Akihabara | 45 |
| 4.4 Daerah Tujuan Wisata Jalur Tozai | 46 |
| 4.4.1 Nihombashi | 46 |
| 4.5 Daerah Tujuan Wisata Jalur Chiyoda | 47 |
| 4.5.1 Kuil Meiji Jingu | 47 |
| 4.5.2 Harajuku | 48 |
| 4.6 Daerah Tujuan Wisata Jalur Yurakucho | 49 |
| 4.6.1 Gedung Diet | 49 |
| 4.7 Daerah Tujuan Wisata Jalur Hanzomon | 50 |
| 4.7.1 Omotesando | 50 |
| 4.8 Daerah Tujuan Wisata Jalur Namboku | 51 |
| 4.8.1 Tokyo Dome City | 51 |
| 4.9 Daerah Tujuan Wisata Jalur Fukutoshin | 53 |
| 4.9.1 Ikebukuro | 53 |
| | |
| 5. KESIMPULAN | 55 |
| | |
| DAFTAR PUSTAKA | 58 |
| LAMPIRAN | 61 |

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta api merupakan transportasi utama yang digunakan oleh wisatawan yang berkunjung ke Jepang. Hal ini dikarenakan kereta api merupakan transportasi yang murah, cepat, dan praktis. Tiket kereta api di Jepang memang tidak bisa dikatakan murah tetapi dibanding transportasi yang lain seperti bus dan taksi, kereta api menjadi transportasi termurah di Jepang apalagi jika menggunakan tiket sepanjang hari (*one day pass*) dapat menghemat uang untuk biaya transportasi. Kereta api menjadi transportasi yang cepat karena tidak terkena macet dan jarang terlambat. Kereta api di Jepang merupakan transportasi yang praktis karena penumpang kereta api cukup membeli tiket dan langsung dapat naik kereta, walaupun harga tiket kereta api tidak cukup, di pintu keluar akhir dapat dikalkulasi kekurangannya. Misalnya, pengguna kereta api akan pergi ke stasiun Ayase dari stasiun Omotesando menggunakan jalur Chiyoda. Pengguna kereta api membeli tiket termurah yaitu 160 yen, ketika sampai di stasiun Ayase ternyata harga tiketnya adalah 230 yen sehingga pengguna kereta api harus membayar kekurangannya sebesar 70 yen. Alasan-alasan ini menjadi faktor yang mendorong kereta api menjadi transportasi yang dipilih wisatawan yang datang ke Jepang, terutama wisatawan yang datang berkunjung ke kota-kota besar di Jepang seperti Tokyo dan Osaka yang memiliki jalur kereta api yang paling banyak.

Jepang terkenal dengan jaringan perkeretaapian yang menghubungkan pelosok negerinya. Saat ini terdapat 27.268 kilometer rel yang membentang di seluruh wilayah Jepang, sebagian besar dikelola oleh grup Japan Railways (JR), dan sekitar 7.133 kilometer sisanya dipegang oleh ratusan perusahaan swasta lain.

Di Tokyo ada beberapa perusahaan yang menangani kereta api, yaitu: JR (Japan Railway); Private Railways; Toei Line yang menangani jalur Shinjuku, Asakusa, Mita, dan Oedo; Tokyo Metro yang menangani jalur Ginza, Marunouchi, Hibiya, Tozai, Chiyoda, Yurakucho, Hanzomon, Namboku, dan Fukutoshin; dan beberapa perusahaan kereta lainnya.

Penelitian ini membahas peranan kereta api sebagai sarana transportasi di Tokyo khususnya kereta api bawah tanah Jepang yang ditangani oleh Tokyo Metro. Awal dari Tokyo Metro didirikan pada tahun 1920 yang pada awalnya bernama Tokyo Underground Railways. Pada tahun 1919 perusahaan Tokyo Underground Railways mendapatkan izin untuk mengerjakan jalur kereta api bawah tanah, dan akhirnya pada tahun 1927 dibuka jalur kereta bawah tanah pertama di Jepang antara Ueno sampai Asakusa sepanjang 2,2 km¹. Kemudian dibukalah jalur-jalur lainnya seperti Shibuya-Asakusa, Shibuya-Oshiage, Yoyogi Uehara-Ayase, NakaMeguro-Kita Senju, dan beberapa jalur lainnya.

Jalur-jalur Tokyo Metro melewati banyak lokasi wisata di kota Tokyo seperti Ueno Koen, Ginza, Shibuya, Asakusa, Tokyo Tower, Akihabara, dan lain-lain. Hal ini memudahkan wisatawan yang datang ke Jepang mencapai lokasi wisata. Wisatawan dapat turun di stasiun dekat lokasi wisata apalagi banyak lokasi wisata memiliki nama yang sama dengan nama stasiun sehingga mudah dicari. Misalnya untuk berkunjung ke Akihabara, wisatawan dapat menggunakan kereta api bawah tanah Tokyo Metro jalur Hibiya dan turun di stasiun Akihabara. Di setiap stasiun pun ada petunjuk lokasi dan arah yang ditulis dengan bahasa Jepang dan bahasa Inggris yang dapat membantu wisatawan mencari lokasi tertentu.

Saat ini, Tokyo Metro merupakan perusahaan yang menangani transportasi kereta api bawah tanah dan bus di wilayah Tokyo. Penelitian ini akan membahas peranan kereta api bawah tanah Tokyo Metro dalam bidang wisata.

Tokyo Metro merupakan perusahaan kereta api bawah tanah di bawah pengawasan departemen transportasi pemerintah Tokyo Metropolitan.

1.2 Masalah Penelitian

Berdasarkan data yang diteliti, penelitian ini mencoba menjawab pertanyaan sebagai berikut.

1. Apa peranan kereta api bawah tanah Tokyo Metro dalam memajukan wisata kota Tokyo?

¹ PHP 研究所. 2011 . “東京メトロのひみつ”. Japan: 安藤 卓.

2. Kenapa Tokyo Metro menjadi sarana transportasi yang lebih praktis dibandingkan kereta api lainnya?
3. Bentuk pelayanan seperti apakah yang diberikan oleh kereta api bawah tanah Tokyo Metro untuk para wisatawan yang berkunjung ke Tokyo?
4. Tempat-tempat wisata seperti apakah yang dipromosikan secara tidak langsung oleh Tokyo Metro?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan data yang diteliti, tujuan dari penelitian ini adalah menjelaskan peranan kereta api bawah tanah Tokyo Metro dalam memajukan pariwisata kota Tokyo.

1.4 Landasan Teori

Penelitian ini menggunakan teori transportasi dalam bidang wisata. Transportasi menghubungkan berbagai tujuan dan membawa orang, barang, dan jasa. Pariwisata adalah tentang perjalanan dan peranan transportasi dalam bidang ini adalah penting. Peningkatan dan perkembangan transportasi menyebabkan kemajuan bidang pariwisata. Munculnya penerbangan telah mengurangi jarak antarnegara, dan kendaraan bermotor memungkinkan untuk melakukan perjalanan jarak jauh. Kenyataan ini ditambah dengan perubahan pola kerja dan pemasaran yang inovatif telah mendorong massa pariwisata internasional selama bertahun-tahun.

*Culpan (1987, p 546) identified transportation modes and management as the "important ingredients of the international tourism system," acknowledging that linkage by air, sea and land modes is essential for the operations as well as the availability of support services such as fuel stations, auto repair, motels and rest facilities for land travel.*²

² Sorupia, Eden. 2005. "Rethinking the Role of Transportation in Tourism" . http://www.easts.info/on-line/proceedings_05/1767.pdf diunduh pada 1 September 2011 pukul 17.05

Culpan (1987: 546) mengidentifikasi moda dan manajemen transportasi sebagai " bahan penting dari sistem pariwisata internasional " , menyadari keterkaitan transportasi mode udara, laut ,dan darat adalah mutlak untuk operasi serta ketersediaan layanan dukungan tersebut seperti stasiun bahan bakar , perbaikan mobil, motel, dan fasilitas istirahat untuk perjalanan darat.

1.5 Metode Penelitian

Untuk meneliti masalah peranan transportasi kereta api bawah tanah Tokyo Metro sebagai sarana transportasi wisata kota Tokyo, peneliti menggunakan metode observasi dan pengumpulan data secara langsung serta mencari sumber-sumber rujukan lain seperti buku, majalah, brosur, dan internet. Dari data yang didapat akan diuraikan, dijelaskan, dan dipaparkan.

Langkah-langkah yang dilakukan peneliti antara lain:

1. Mengumpulkan data sebanyak-banyaknya dengan mencari buku-buku, majalah, brosur, selebaran, yang berkaitan dengan Tokyo Metro dan lokasi wisata Tokyo
2. Mencari hubungan antara peranan kereta api bawah tanah Tokyo Metro dan lokasi wisata Tokyo
3. Mencari landasan teori dan argumen yang sesuai yang digunakan untuk menganalisa hubungan antara transportasi dan wisata
4. Menganalisa data.
5. Membuat kesimpulan.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Kereta api yang dibahas adalah kereta api bawah tanah yang ditangani oleh Tokyo Metro dengan lokasi-lokasi wisata yang dilalui oleh jalur kereta Tokyo Metro. Data yang digunakan adalah buku-buku yang berkaitan dengan Tokyo Metro dan brosur-brosur yang dikeluarkan oleh Tokyo Metro yang berisi tentang lokasi-lokasi wisata di Tokyo.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dibagi menjadi lima bagian. Berikut ini adalah susunan penulisan penelitian:

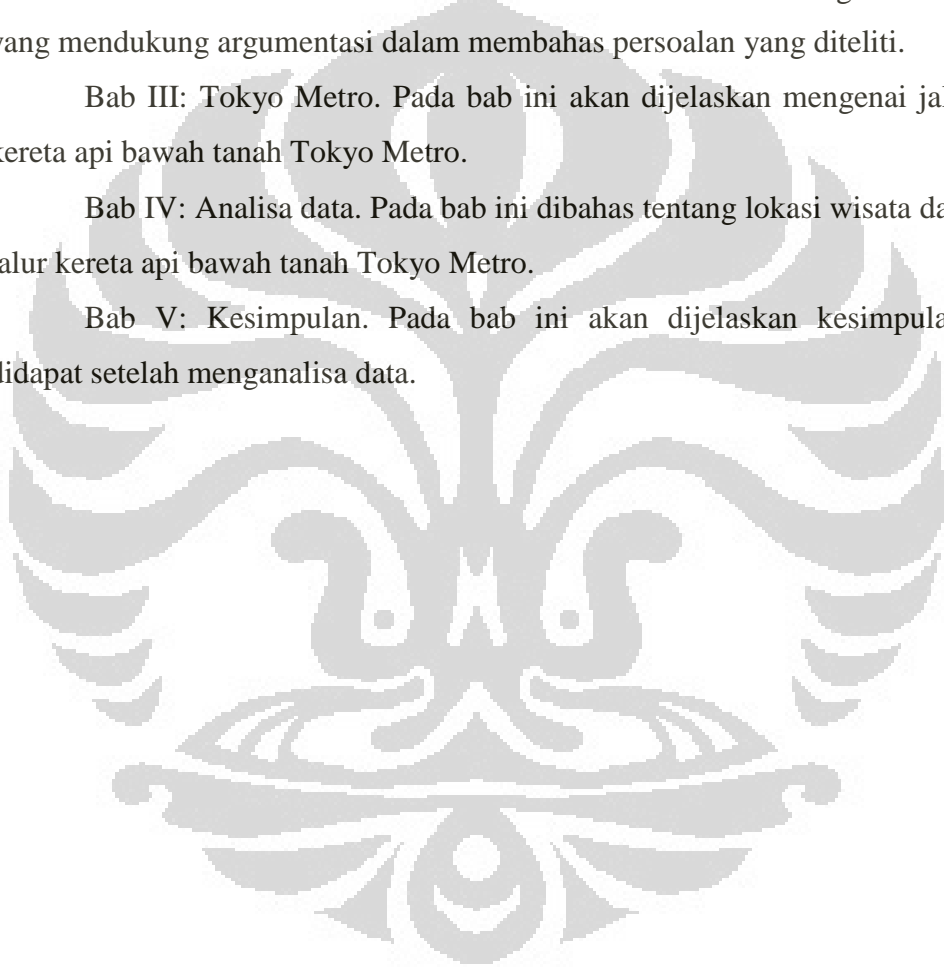
Bab I: Pendahuluan. Pada bab ini akan dibahas mengenai pokok-pokok pembahasan berupa latar belakang penulisan, rumusan masalah, tujuan penelitian, landasan teori yang digunakan untuk menganalisa masalah yang ada, metode penelitian yang digunakan, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II: Landasan Teori. Pada bab ini akan dibahas mengenai teori-teori yang mendukung argumentasi dalam membahas persoalan yang diteliti.

Bab III: Tokyo Metro. Pada bab ini akan dijelaskan mengenai jalur-jalur kereta api bawah tanah Tokyo Metro.

Bab IV: Analisa data. Pada bab ini dibahas tentang lokasi wisata dari jalur-jalur kereta api bawah tanah Tokyo Metro.

Bab V: Kesimpulan. Pada bab ini akan dijelaskan kesimpulan yang didapat setelah menganalisa data.



BAB II

LANDASAN TEORI

Pariwisata erat hubungannya dengan transportasi. Pariwisata yang baik harus didukung dengan sarana dan prasarana yang baik, salah satunya adalah transportasi.

Kedatangan kereta api pada abad ke-19 merupakan faktor yang penting sekali dalam perkembangan pariwisata. Kereta api merupakan sarana angkutan yang relatif cepat, kapasitas angkutnya besar sehingga tarifnya relatif rendah.³

Transportasi di Jepang khususnya Tokyo didominasi oleh kereta api sehingga banyak wisatawan yang menggunakan jasa kereta api ketika sedang berwisata di Tokyo.

2.1 Pariwisata

Ada beberapa pengertian pariwisata dari ahli-ahli Indonesia maupun ahli-ahli luar negeri.

Menurut A.J. Burkart dan S. Medik (1987), pariwisata adalah perpindahan orang untuk sementara dan dalam jangka waktu pendek ke tujuan - tujuan di luar tempat dimana mereka biasanya hidup dan bekerja dan kegiatan-kegiatan mereka selama tinggal di tempat-tempat tujuan itu.

Menurut Prof. Salah Wahab dalam Oka A Yoeti (1994, 116.) pariwisata adalah suatu aktivitas manusia yang dilakukan secara sadar yang mendapat pelayanan secara bergantian di antara orang-orang dalam suatu negara itu sendiri atau di luar negeri, meliputi tempat tinggal orang-orang dari daerah lain untuk sementara waktu mencari kepuasan yang beraneka ragam dan berbeda dengan apa yang dialaminya, dimana ia memperoleh pekerjaan tetap.

A working party for the proposed Institute of Tourism in Britain (which later became the Tourism Society) attempted to clarify the issue and reported, in 1976:

³ Soekadijo, R.G.1997. *Anatomi Pariwisata*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.

*Tourism is the temporary short-term movement of people to destinations outside the places where they normally live and work, and activities during their stay at these destinations; it includes movement for all purposes, as well as day visits or excursions.*⁴

Menurut kelompok dari Institute of Britain pada tahun 1976 menyatakan bahwa pariwisata adalah perpindahan sementara orang ke tempat di luar tempat mereka biasa menetap dan bekerja, dan aktivitas yang mereka lakukan di tempat itu mencakup berbagai tujuan seperti kunjungan sehari atau wisata.

*UN's Statistical Commission in 1993 following an International Government Conference held in Ottawa, Canada, in 1991: Tourism comprises the activities of persons travelling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business or other purposes.*⁵

Menurut UN's Statistical Commission di tahun 1993 sebagai konferensi lanjutan dari International Government Conference yang diadakan di Ottawa, Kanada pada tahun 1991, pariwisata terdiri dari aktivitas perjalanan dan menetap di luar lingkungan mereka tinggal tidak lebih dari setahun untuk tujuan wisata, bisnis, atau tujuan lainnya.

2.1.1 Prasarana Kepariwisataaan

Menurut Yoeti dalam bukunya *Pengantar Ilmu Pariwisata* (1985: 181), mengatakan : “Prasarana kepariwisataan adalah semua fasilitas yang memungkinkan agar sarana kepariwisataan dapat hidup dan berkembang sehingga dapat memberikan pelayanan untuk memuaskan kebutuhan wisatawan yang beraneka ragam”.

⁴ Holloway, J Christopher. Humphreys, Claire. Davidson, Rob. 2008. *The Business of Tourism*. Ed ke-8. England: Pearson Education Limited.

⁵ Ibid

Prasarana tersebut antara lain:

- a. Perhubungan: jalan raya, rel kereta api, pelabuhan udara dan laut, dan terminal.
- b. Instalasi pembangkit listrik dan instalasi air bersih.
- c. Sistem telekomunikasi, baik itu telepon, telegraf, radio, televisi, atau kantor pos.
- d. Pelayanan kesehatan baik itu puskesmas maupun rumah sakit.
- e. Pelayanan keamanan baik itu pos satpam penjaga obyek wisata maupun pos-pos polisi untuk menjaga keamanan di sekitar obyek wisata.
- f. Pelayanan wisatawan baik itu berupa pusat informasi ataupun kantor pemandu wisata.
- g. Pom bensin.
- h. Dan lain-lain.

Sarana kepariwisataan adalah perusahaan-perusahaan yang memberikan pelayanan kepada wisatawan, baik secara langsung maupun tidak langsung dan hidup serta kehidupannya tergantung pada kedatangan wisatawan (Yoeti, 1984: 184-185).

Sarana kepariwisataan tersebut adalah :

- a. Perusahaan akomodasi: hotel, losmen, dan bungalow.
- b. Perusahaan transportasi: Pengangkutan udara, laut, kereta api dan bus.
- c. Rumah makan, restoran, depot atau warung-warung yang berada di sekitar daerah tujuan wisata.
- d. Toko-toko penjual cenderamata khas dari obyek wisata.
- e. Dan lain-lain.

2.1.2 City Tour

Ada berbagai macam daerah tujuan wisata, yaitu daerah pantai, kota, pedesaan atau pulau. Saat ini *city tour* atau wisata kota adalah salah satu daerah tujuan wisata yang banyak diminati oleh wisatawan. Hal ini didorong oleh minat wisatawan yang tumbuh terhadap kegiatan budaya suatu kota yang dapat

dilakukan dengan kegiatan seperti kunjungan ke teater, museum dan galeri seni, bangunan bersejarah, arsitektur modern, dan pusat perbelanjaan sebagai kegiatan rekreasi. *City Tour* mengacu pada konsumsi wisata atraksi dalam kota seperti arsitektur, monumen, dan taman dan fasilitas-fasilitas budaya seperti museum, restoran, dan pertunjukan yang dilakukan oleh wisatawan.

Ada beberapa elemen penting yang dapat meningkatkan wisatawan dalam *city tour*, yaitu distrik bersejarah, tepi sungai, konvensi dan pameran, serta festival dan acara.⁶

Atribut dari bangunan bersejarah, lingkungan sekitar, dan *landmark* dari daerah lokal menekankan karakter dari suatu daerah. Distrik bersejarah umumnya menyediakan atraksi dan fasilitas pejalan kaki yang mudah diakses. Tepi sungai menjadi salah satu daya tarik *city tour*, perairan dalam kota selalu menarik orang karena kebutuhan atau kesenangan. Pusat Konvensi dan pameran juga menjadi salah satu elemen penting dalam *city tour*. Pusat konvensi dan pameran dianggap sebagai salah satu sektor yang meningkatkan jumlah wisata dalam kota. Para peserta konvensi dan pameran tidak hanya mencari hiburan dari kunjungan ke konvensi tetapi juga mencari atraksi yang terdapat dalam kota tersebut. Festival dan acara telah menjadi daya tarik populer untuk menarik wisatawan dalam kota. Acara seperti olimpiade, pameran berskala dunia telah menarik wisatawan dari berbagai penjuru dunia untuk mendatangi acara tersebut.

Kota-kota besar sudah sejak lama menjadi tujuan wisatawan asing. Akan tetapi, promosi tiket pesawat yang murah tidak hanya menarik wisatawan untuk mengunjungi kota-kota besar tetapi juga kota-kota kecil yang ada di seluruh dunia.

2.2. Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya.⁷

⁶ Ruetshe, Judith. 2006. "Urban Tourism". <http://www.uwex.edu/ces/cced/downtowns/lbt/lets/LTB0506.pdf> diakses pada 29 Desember 2011.

⁷ 2009. "Peranan Transportasi Darat Dalam Menunjang Industri Pariwisata". <http://www.scribd.com/doc/58228719/Peranan-Transportasi-Darat-Dalam-Menunjang-Industri-Pariwisata-Studi-Kasus-Pada-Provinsi-Sulawesi-Tenggara-Tahun-2009> diakses pada 2 November 2011

Unsur-unsur transportasi meliputi, manusia yang membutuhkan, barang yang dibutuhkan, kendaraan sebagai alat atau sarana, jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi, dan pengelola transportasi.

Transportasi memiliki beberapa fungsi, yaitu melancarkan arus barang dan jasa, menunjang perkembangan pembangunan, dan menunjang industri pariwisata.

Tanpa dihubungkan oleh jaringan transportasi, tidak mungkin sesuatu objek mendapat kunjungan wisatawan. Daerah tujuan wisata merupakan akhir perjalanan wisata dan harus memenuhi syarat aksesibilitas, artinya daerah tujuan wisata harus mudah dicapai dan dengan sendirinya juga mudah ditemukan. Oleh karena itu, harus selalu ada jalan menuju ke daerah tujuan wisata. Jalan merupakan jalan akses ke tujuan wisata, dan jalan akses itu harus berhubungan dengan jalan prasarana umum. Kondisi jalan umum dan jalan akses menentukan aksesibilitas suatu daerah tujuan wisata. Aksesibilitas ini merupakan syarat yang penting sekali untuk daerah tujuan wisata.

2.2.1 Syarat-Syarat Transportasi

Adanya sarana transportasi belum menjamin adanya tranferabilitas. Untuk menjamin adanya orang bepergian dari daerah yang satu ke daerah yang lain sarana transportasi harus memenuhi syarat. Setelah sarana transportasi memenuhi syarat barulah dapat terjadi lalu lintas wisatawan.

Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh transportasi agar dapat berfungsi dengan baik adalah kenyamanan, waktu, dan biaya.

2.2.1.1 Kenyamanan Transportasi

Orang akan merasa nyaman kalau segala sesuatu di sekitarnya dan apa yang dibutuhkannya dalam keadaan seperti yang diinginkannya atau mungkin melebihi. Faktor kenyamanan berkaitan erat dengan jasa kepariwisataan yang diterima wisatawan selama melakukan perjalanan. Dalam hal ini, ada tiga bagian dari jasa kepariwisataan yang dapat membuat kenyamanan transportasi. Tiga hal itu adalah fasilitas, pelayanan, dan keramahtamahan. Fasilitas yang baik harus memenuhi empat kelompok persyaratan, yaitu persyaratan bentuk, fungsi, lokasi, dan mutu.

Berdasarkan syarat yang pertama, yaitu syarat bentuk, fasilitas harus dapat dikenal oleh yang akan menggunakan jasa fasilitas. Tidak ada gunanya taksi bagus, bus cepat, kereta api atau pesawat terbang mewah untuk wisatawan, kalau wisatawan tidak dapat mengenalnya. Oleh karena itu, harus ada tanda-tanda atau tulisan-tulisan tertentu sebagai petunjuk atau pemberitahuan. Tanpa tanda-tanda tersebut fasilitas angkutan tidak akan dikenal oleh pemakai jasa. Di stasiun, harus ada penjelasan posisi keberadaan kereta api dan pemberitahuan tujuan kereta api tersebut, di bandara orang mudah mendapatkan informasi keberangkatan dan kedatangan pesawat terbang. Tanpa petunjuk-petunjuk seperti itu pemakai jasa akan sulit mengetahui mengenai fasilitas kendaraan tersebut sesuai dengan kebutuhan mereka.

Syarat kedua adalah syarat fungsi, untuk memenuhi syarat ini, kendaraan pertama-tama harus berjalan dengan baik dan dapat diharapkan akan mencapai tujuan tanpa kerusakan mesin. Selain itu, penumpang diharapkan dapat duduk dengan nyaman selama perjalanan sehingga tempat duduk kendaraan harus memenuhi syarat, yaitu cukup luas dan nyaman untuk diduduki dengan ruang gerak yang cukup longgar.

Syarat ketiga adalah syarat lokasi, memudahkan untuk mendapatkan jasa transportasi tersebut. Jasa transportasi itu diselenggarakan antara tempat pemberangkatan dan tempat tujuan. Penempatan lokasi angkutan tergantung pada letak lokasi dan tempat pemberhentian sebagai awal dan akhir perjalanan. Akan menyenangkan sekali bagi pemakai jasa atau wisatawan apabila letaknya berdekatan dengan tempat kediamannya. Sebaliknya, terminal sebagai tempat akhir perjalanan sebaiknya terletak berdekatan dengan tujuan perjalanan atau dengan atraksi wisata. Inilah syarat sentralitas terminal, sebagai tempat awal perjalanan harus sentral terhadap kediaman penumpang, dan sebagai tempat akhir perjalanan harus sentral terhadap tujuan perjalanan.

Syarat terakhir atau syarat mutu, dalam hal ini pun mutu kendaraan itu tergantung dari bahan yang digunakan untuk membuat kendaraan, terutama interiornya dan kebersihannya.

Kebutuhan untuk pelayanan dalam perjalanan itu sangat luas. Ada jasa-jasa yang dapat diberikan kepada wisatawan yang belum tersedia sebelumnya sehingga orang yang jeli dapat menciptakan perusahaan-perusahaan baru.

Misalnya, terlalu sulit dan berbahaya bagi wisatawan untuk membawa uang banyak kemana-mana. Terciptalah perusahaan jasa traveler's cheque dan credit card yang dapat digunakan sebagai pengganti uang tunai dan lebih aman.

Untuk memenuhi syarat kenyamanan dalam perjalanan, jasa berupa keramahamatahan juga dibutuhkan. Wisatawan tidak hanya mempunyai kebutuhan-kebutuhan fisik tetapi juga mempunyai kebutuhan sosial budaya. Tindakan keramahamatahan menunjukkan sikap penghargaan kepada penumpang atau wisatawan.

Dalam pesawat, tindakan keramahamatahan dipercayakan kepada pramugari atau pramugara. Mereka menginformasikan apa yang harus diketahui dan apa yang dalam keadaan tertentu harus dilakukan oleh penumpang. Melayani kebutuhan penumpang untuk makan dan minum, membantu menggunakan fasilitas tidur, dan sebagainya.

2.2.1.2 Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan adalah determinan perjalanan, makin singkat waktu perjalanan yang diperlukan untuk mencapai suatu tujuan makin baik, artinya: makin besar harapannya bahwa orang akan mengadakan perjalanan ke tujuan. Waktu perjalanan itu sama dengan jarak dibagi kecepatan. Oleh karena itu, waktu perjalanan dipengaruhi oleh jarak dan kecepatan kendaraannya.

Jarak tergantung kepada tiga fasilitas: tempat pemberangkatan dari kediaman, tempat akhir perjalanan, dan jarak yang membentang di antara keduanya. Jarak juga tergantung kepada cara memanfaatkan fasilitas-fasilitas tersebut, jangan mengambil jalan memutar dan kembali melalui jalan yang sama.

Kecepatan perjalanan juga tergantung kepada kemampuan melaju kendaraan yang digunakan dan fasilitas jalan. Jalan yang kurang memenuhi syarat, yaitu terlalu sempit dan bergelombang atau berlubang, tidak halus akan menghambat kecepatan. Untuk kereta api yang harus diperhatikan adalah rel

kereta api yang harus lurus, rata, dan terpasang kuat-kuat dan waktu pemberangkatan yang sesuai jadwal.

2.2.1.3 Biaya Perjalanan

Selain kenyamanan dan waktu yang merupakan syarat perjalanan, biaya perjalanan juga merupakan salah satu syarat transportasi. Tinggi-rendahnya biaya transportasi akan menentukan moda transportasi yang akan digunakan oleh pemakai jasa.

Biaya itu hanya salah satu faktor determinan transferabilitas, maka faktor-faktor determinan lainnya (kenyamanan, waktu, dan konektivitas) tetap, sehingga semakin kecil biaya perjalanan yang harus dikeluarkan semakin baiklah transferabilitasnya.

2.2.2 Peranan Transportasi dalam Kepariwisata

Transportasi menempati kedudukan yang vital sebagai prasyarat, faktor dominan, dan pembentuk jaringan antar daerah-wisata. Pola aliran wisatawan adalah ‘turunan’ atau diakibatkan oleh sistem distribusi sarana jalan dan terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara.

Pengembangan kepariwisataan tanpa pengembangan sistem transportasi yang menyangkut tiga matra angkutan (darat, laut, udara) adalah upaya yang tidak mungkin mencapai hasil optimal. Salah satu fungsi perangkutan adalah meningkatkan mobilitas orang atau barang yang amat besar artinya dalam pengembangan kepariwisataan.

Pengelolaan yang baik dan benar atas sistem perangkutan antarnegara, antardaerah, antarkota, akan menjamin layanan perangkutan yang andal sehingga wisatawan dapat melakukan rencana perjalanan dengan pasti. Ketidakpastian akan waktu dapat mengakibatkan pembatalan rencana perjalanan⁸.

⁸ Warpani, Suwardjoko P dan Warpani, Indira P. 2006. *Pariwisata Dalam Tata Ruang Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB.

2.2.3 Bentuk Wisata Menurut Transportasi

Ada beberapa jenis wisata berdasarkan transportasi yaitu, jalan kaki, kafilah, kereta api, mobil, kapal laut, dan pesawat terbang.

Jalan kaki adalah cara yang paling sederhana dan mudah untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Saat ini wisata jalan kaki banyak dilakukan ketika wisatawan sedang melakukan wisata kota atau *city tour*. Namun, *hiking* yang merupakan wisata jalan kaki ke gunung sudah dilakukan sejak dahulu.

Wisata kafilah adalah perjalanan wisata dengan menunggang unta, kerbau, atau binatang lain, atau dengan menggunakan kendaraan yang ditarik dengan binatang. Di daerah Kutub Utara orang Eskimo menggunakan kereta seluncur yang ditarik oleh anjing-anjing untuk berdagang (wisata bisnis).

Kereta api mempunyai keuntungan membuat perjalanan menjadi lebih cepat, dan daya angkut yang lebih besar karena kereta api dapat mengangkut beberapa ratus orang sekaligus. Gerbong kereta api yang semula tidak lebih dari semacam bak truk telah berubah menjadi gerbong yang nyaman dengan pendingin udara dan bangku yang nyaman. Banyak juga kereta api yang dikhususkan untuk wisata sehingga memiliki fasilitas tidur dan gerbong yang mewah dan nyaman.

Perjalanan wisata dengan mobil memiliki untung dan rugi apabila dibandingkan dengan kereta api. Perjalanan dengan mobil lebih banyak membutuhkan jasa pendukung berupa pompa bensin, rumah makan, penginapan dan sebagainya. Akan tetapi lebih fleksibel karena wisatawan bisa mengatur waktu keberangkatan dan pemberhentian.

Wisata kapal laut adalah wisata yang menggunakan sarana angkutan air, khususnya di laut. Dibanding sarana angkutan lain, kapal laut memang sangat lamban dan menyita waktu. Akan tetapi, kapal laut memiliki kelebihan-kelebihan yang menarik, seperti fasilitas-fasilitasnya dan atraksi di dalam kapal laut.

Kemunculan pesawat jet pada tahun 1959 sangat mempersingkat waktu perjalanan dan ditambah dengan kenyamanan yang besar, angkutan udara berhasil mendesak sarana angkutan jarak jauh lainnya. Untuk perjalanan wisata, wisatawan dapat menggunakan penerbangan berjadwal (*scheduled flight*) atau penerbangan tak berjadwal (*unscheduled flight*).

2.3 Kereta Api di Jepang

Jepang memiliki salah satu sistem transportasi massal perkotaan terbaik di dunia. Ada kereta api bawah tanah di sembilan kota di Jepang. Kereta api di kota-kota lain yang juga berfungsi sebagai sistem transportasi massal. Selain kereta api, Jepang juga memiliki moda transportasi lain, yaitu jaringan bis yang baik. Lokasi stasiun kereta api yang strategis memungkinkan seseorang pergi ke banyak tempat tanpa menggunakan mobil. Jika semua cara gagal masih ada taksi yang dapat ditemukan dengan mudah di Jepang.

2.3.1 Awal Mula Kereta Api di Jepang

Di masa lalu, orang berjalan jauh untuk mencapai suatu tempat. Kuda tidak banyak digunakan, hanya digunakan untuk membawa barang-barang.

Pesta pembukaan jalur kereta api pertama Jepang diadakan pada tanggal 14 Oktober 1872. Jalur ini mencakup jalan kereta api sepanjang 29 kilometer (18 mil) dengan 6 buah stasiun dan dapat ditempuh selama kurang dari satu jam. Lokomotif bertenaga uap yang merupakan kereta api pertama adalah lokomotif uap tipe tank yang dibuat di perusahaan mesin Lancashire-Yorkshire dan dipilih dari 10 buah lokomotif impor yang disediakan.

Mula-mula lokomotif ini dioperasikan oleh seorang insinyur Inggris dengan para pembantu orang-orang Jepang. Jalur yang pertama ini membuktikan betapa besar popularitas dan minat para penumpang Jepang walaupun biaya tiket saat itu relatif mahal. Perusahaan dengan cepat menjadi kaya dan biaya konstruksi dapat segera ditutup dalam waktu kurang dari delapan tahun.

Stasiun Tokyo dibuka pada tahun 1914. JR Yamanote adalah jalur lokomotif pertama yang berada di atas tanah, jalur ini dibuka pada tahun 1925 di Tokyo dua tahun setelah Gempa Besar Kanto. Pada tahun 1970 semua perusahaan lokomotif di Tokyo ditutup. Lokomotif yang tersisa di Jepang hanya dapat ditemukan di Hiroshima, Sapporo, dan Kumamoto.

Pada awal tahun 1950 hanya ada 25 kilometer jalur kereta api bawah tanah di Jepang. Pada tahun 50-an, 60-an dan 70-an ada banyak konstruksi kereta api bawah tanah. Pada akhir 1960-an Tokyo memiliki 110 kilometer jalur kereta

api bawah tanah. Kereta api bawah tanah di Jepang terdapat di delapan kota yang tersebar di seluruh Jepang dengan total jalur hampir 700 kilometer.⁹

Sembilan kota yang memiliki kereta api bawah tanah di Jepang adalah, Tokyo, Yokohama, Nagoya, Sendai, Sapporo, Kyoto, Osaka, Kobe dan Fukuoka yang memiliki jaringan kereta api bawah tanah kota yang terhubung dengan sistem rel lainnya termasuk JR Yamanote di Tokyo, JR Loop Osaka dan JR Shinkansen.

2.3.2 Japan Railways (JR)

Japan Railways 「国鉄」atau sistem perkeretaan nasional Jepang menjaga kedudukannya sebagai kereta api yang paling tepat waktu, aman, dan cepat di dunia. Mereka mengoperasikan lebih dari 25.000 kereta api setiap hari termasuk kereta api super cepat atau shinkansen. JR yang lebih lambat menghubungkan hampir semua tujuan-tujuan utama di dalam negeri. JR juga merupakan salah satu cara untuk mengenal daerah pedesaan Jepang.

Pembagian dan privatisasi JNR (Japan National Railways) pertama kali diusulkan dalam proposal yang disajikan pada tahun 1982 oleh Komisi Ad Hoc Reformasi Administrasi, dan Komite Pengawas untuk JNR Rekonstruksi yang didirikan pada tahun 1983. Panitia mengumumkan sebuah laporan pada tahun 1985, *Kokutetsu Kaikaku ni Kansuru Iken* (pendapat mengenai restrukturisasi JNR) yang berkata, “keuangan JNR runtuh karena gagal merespon dengan benar terhadap perubahan waktu dengan mereformasi manajemen atau meningkatkan produktivitas untuk memenuhi perubahan dalam struktur transportasi. Penyebab kegagalan untuk memenuhi perubahan dalam struktur transportasi dengan benar ditemukan dalam isu struktural yang terkandung dalam gaya manajemen itu sendiri; JNR mengandalkan manajemen terpusat dari semua kereta api di negara ini di bawah organisasi besar perusahaan umum”.

Laporan itu juga mengatakan, “rekonstruksi di bawah sistem yang sudah ada tidak mungkin lagi ...”. Hal ini mendesak privatisasi dan pembagian untuk memecahkan masalah. Proposal direkomendasikan privatisasi dan membagi

⁹ “History of Urban Transportation in Japan”. <http://factsanddetails.com/japan.php?itemid=854&catid=23&subcatid=153>. Diakses pada 26 November 2011.

menjadi enam perusahaan JNR kereta api penumpang daerah (JR) dan sebuah perusahaan pengiriman (JR Freight), dan sejumlah perusahaan lain yang lebih kecil di bidang informasi dan telekomunikasi. Pemerintah sadar bahwa JR Hokkaido, JR Shikoku, dan JR Kyushu, serta JR Freight, akan memiliki masalah mempertahankan profitabilitas karena basis pelanggan kecil mereka, sedangkan JR East, JR Central, dan JR West akan menguntungkan karena banyaknya penumpang dan pelanggan yang menggunakan shinkansen.¹⁰

Walaupun pada awalnya berniat untuk mendaftarkan semua saham JR dalam saham, hanya JR East dan JR West yang terdaftar saat ini, dan JR Central masih dalam persiapan untuk didaftarkan.

Japan Railways mengoperasikan lima jenis utama dari kereta api penumpang. Kereta api tersebut diurutkan berdasarkan kecepatan dan harga. 1) *Shinkansen* 「新幹線」 (*bullet train* atau kereta api super cepat); 2) *Tokkyu* 「特急」 (*limited express* atau kereta cepat terbatas); 3) *Kyuko* 「急行」 (*Limited express* atau kereta cepat terbatas); 4) *Kaisoku* 「快速列車」 (*rapid train* atau kereta cepat); 5) *Futsu* 「普通列車」 (*local train* atau kereta lokal).

JR Yamanote adalah kereta api lingkaran di Tokyo. Kereta api ini melalui stasiun Shinjuku – Yoyogi – Harajuku – Shibuya – Ebisu – Meguro – Gotanda – Osaki – Shinagawa – Tamachi – Hamamatsucho – Shimbashi – Yurakucho – Tokyo – Kanda – Akihabara – Okamachi – Ueno – Uguisudani – Nippori – Nishi-Nippori – Tabata – Komagome – Sugamo – Otsuka – Ikebukuro – Mejiro – Takadanobaba – Shin-okubo – Shinjuku .

2.3.3 Shinkansen

Shinkansen 「新幹線」 adalah kereta api super cepat yang merupakan kebanggaan Jepang. Konstruksi rute pertama shinkansen adalah rute Tokyo hingga Osaka yang dimulai pada tahun 1959. Jalur Shinkansen pertama dibuka pada 1 Oktober 1964 bersamaan dengan berlangsungnya Olimpiade Tokyo. Jalur ini langsung sukses dan mencapai angka 100 juta penumpang dalam waktu 3 tahun dan satu milyar penumpang pada tahun 1976. Pada tahun 1983, jaringan

¹⁰ Imashiro, Mitsuhide. "Changes in Japan's Transport Market and JNR Privatization" http://www.jrtr.net/history/index_history.html diakses 14 Desember 2011.

shinkansen ini telah diperluas meliputi sepanjang Pantai Pasifik Honshu menuju wilayah lain bagian utara Kyushu, laut Jepang, dan terus ke utara menuju wilayah provinsi Iwate.

Shinkansen pertama berlari dengan kecepatan 200km/jam, kemudian meningkat menjadi 220km/jam. Saat ini, shinkansen berjalan teratur dengan kecepatan 300km/jam yang menempatkan shinkansen ke dalam salah satu kereta tercepat di dunia.

Pada tahun 2003, *JR Central* melaporkan bahwa waktu kedatangan rata-rata shinkansen adalah 0,1 detik sampai 6 detik dari waktu yang dijadwalkan. Ini sudah termasuk semua kecelakaan alami atau yang disebabkan kelalaian manusia dan dikalkulasikan dari 160.000 perjalanan shinkansen. Sebelumnya, pada tahun 1997 waktu kedatangannya 0.3 detik sampai 18 detik dari jadwal.¹¹

Harga tiket shinkansen hampir sama dengan harga tiket pesawat, keuntungan dengan naik shinkansen adalah tempat keberangkatan dan kedatangannya ada di pusat kota.

Ada tiga jenis kereta shinkansen, yaitu Nozomi, Hikari, dan Kodama. Nozomi adalah tipe shinkansen tercepat dan termahal. Pemegang *Japan Rail Pass* tidak bisa menggunakan shinkansen ini. Semua tempat duduknya telah dipesan. Hikari adalah shinkansen tercepat kedua setelah Nozomi. Kodama adalah shinkansen yang berhenti di banyak tempat dan hanya menangani rute shinkansen yang kecil.

2.3.4 Kereta Api Bawah Tanah di Jepang

Kereta api bawah tanah 「地下鉄」 yang juga dikenal sebagai *Metro* atau *Underground* adalah bentuk yang mudah dan ekonomis dari moda transportasi cepat di 160 kota di dunia. Setelah membeli tiket dan melihat peta kereta api bawah tanah, pengguna kereta api bisa dengan cepat melakukan perjalanan ke rumah, hotel, kantor, atau sekolah. Wisatawan bisa pergi ke gedung-gedung pemerintahan, lokasi bisnis, lembaga keuangan, fasilitas kesehatan, atau

¹¹ Shinkansen History. http://www.japaneselifestyle.com.au/travel/shinkansen_history.htm. Diakses pada 12 Desember 2011.

pusat-pusat ibadah. Orang-orang juga dapat pergi ke bandara, restoran, acara olahraga, pusat perbelanjaan, museum, dan taman. Pemerintah daerah mengawasi dengan ketat sistem kereta api bawah tanah untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kebersihan pengguna kereta api. Beberapa kereta api bawah tanah di dunia sangat sibuk dan ramai terutama saat jam sibuk.

Menurut situs *About.com*, peringkat pertama kereta api bawah tanah tersibuk di dunia adalah kereta api bawah tanah Tokyo dengan jumlah penumpang 3,16 milyar penumpang per tahun. Peringkat kedua diduduki oleh kereta api bawah tanah yang ada di Moscow, Rusia dengan jumlah penumpang 2,4 milyar penumpang per tahun. Peringkat ketiga diduduki oleh kereta api bawah tanah yang ada di Seoul, Korea Selatan dengan jumlah penumpang 2,04 milyar penumpang per tahun. Diikuti oleh kereta api bawah tanah lainnya yang terdapat di Shanghai, New York, Paris, Meksiko, dan lain sebagainya.

Kereta api bawah tanah di Jepang dimulai pada pukul 05.00 pagi dan terakhir berangkat sampai tengah malam, kira-kira pukul 24.00. Lewat tengah malam hanya taksi menjadi pilihan terakhir jika pulang larut malam. Akan tetapi, pada akhir pekan dan hari libur nasional jumlah layanan transportasi berkurang.

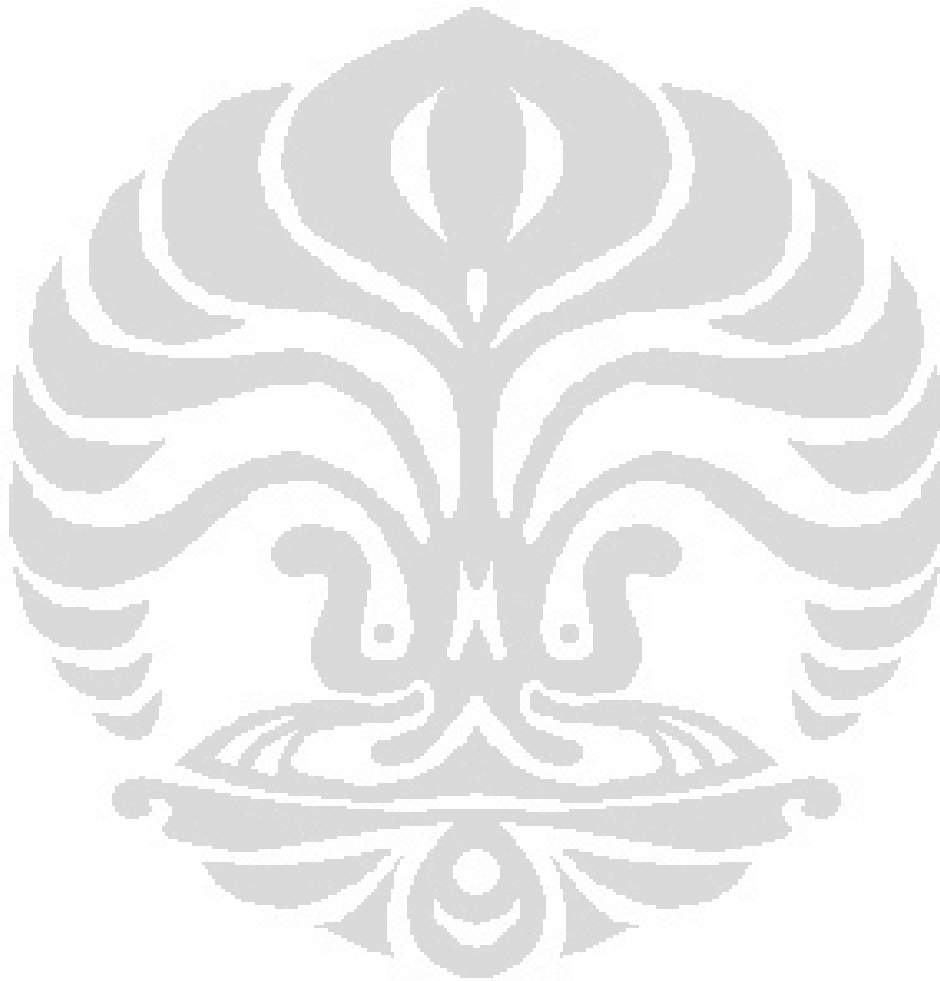
Beberapa jalur kereta api bawah tanah di Jepang memiliki gerbong khusus wanita pada waktu jam sibuk untuk mencegah tindakan pelecehan yang dilakukan oleh laki-laki yang dikenal dengan nama "*chikan*".

Pada saat jam sibuk pihak stasiun menyediakan "*tushy pusher*" atau petugas yang mendorong pengguna kereta api agar dapat masuk ke dalam kereta api yang penuh. Akan tetapi, beberapa tahun ini kereta api tidak terlalu penuh, masih penuh tapi tidak sepenuh dahulu. Jumlah penumpang kereta pada jam sibuk bisa mencapai 183%, tapi hal ini masih lebih baik dibandingkan jam sibuk pada tahun 1975 yang jumlah penumpangnya mencapai 221%. Salah satu petugas kereta mengatakan dahulu mereka harus menarik kembali penumpang karena tidak bisa masuk ke dalam kereta api, tetapi sekarang mereka bisa mendorong semua penumpang agar bisa naik kereta.

Alasan kenapa kereta api tidak terlalu penuh dibandingkan beberapa tahun yang lalu dikarenakan adanya pembukaan jalur kereta api yang baru, penambahan

jumlah kereta, angka kelahiran rendah, dan peningkatan jumlah pekerja *part-time* yang bisa bekerja dengan waktu yang fleksibel.

Kereta api bawah tanah Jepang memiliki pengumuman di dalam kereta dalam bahasa Jepang dan kadang diikuti dengan bahasa Inggris. Stasiun berikutnya sering ditampilkan di papan elektronik yang terpasang di dalam kereta yang ditulis dalam bahasa Jepang dan Inggris sehingga memudahkan pengguna kereta api.



BAB III

KERETA API BAWAH TANAH TOKYO METRO

3.1 Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro

Tokyo sebagai ibukota Jepang memiliki sistem perkeretaapian yang modern dan lengkap. Ada beberapa perusahaan kereta api baik yang nasional atau swasta untuk menangani kereta api di Tokyo karena banyaknya jalur kereta yang terdapat di sana. Beberapa perusahaan kereta api yang memegang peranan penting dalam perkeretaapian Tokyo adalah JR Yamanote Line, JR Line, Private Railways, Toei Streetcar Arakawa Line, Nippori-toneri Liner.

Tokyo memiliki dua perusahaan kereta api bawah tanah, yaitu Toei Subway yang memiliki 4 jalur dengan jarak total 107 km dan Tokyo Metro yang memiliki 9 jalur dengan total jarak 195,4 km, total keseluruhan kereta api bawah tanah Tokyo ada 302,4 km. Jalur-jalur ini banyak yang terdapat di area JR Yamanote Line (kereta lingkar dalam Tokyo).

3.1.1 Jalur Tokyo Metro

Ada 9 jalur kereta api bawah tanah yang ditangani oleh Tokyo Metro untuk menghubungkan wilayah-wilayah dalam Tokyo. 9 Jalur tersebut adalah Ginza Line, Marunouchi Line, Hibiya Line, Tozai Line, Chiyoda Line, Yurakucho Line, Hanzomon Line, Namboku Line, dan Fukutoshin Line.

3.1.1.1 Jalur Ginza

Jalur Ginza 「銀座線」 menangani rute dari Asakusa sampai Shibuya. Jalur ini melewati stasiun Shibuya — Omotesando — Gaienmae — Aoyama-itcho — Akasaka-mitsuke — Tameike-sanno — Toranomom — Shimbashi — Ginza — Kyobashi — Nihombashi — Mitsukoashimae — Kanda — Suehirocho — Ueno-hirokoji — Ueno — Inaricho — Tawaramachi — Asakusa.

Jarak jalur kereta api bawah tanah 14,3 km (0,3 km di atas tanah). Jumlah stasiun jalur ini ada 19 stasiun (1 stasiun di atas tanah). Tanggal pembukaan jalur ini adalah 15 Januari 1939. Panjang gerbong kereta api 16 m. Jumlah gerbong dalam satu kereta api ada 6 gerbong. Kecepatan rata-rata 34,2 km/jam. Kecepatan

maksimal adalah 65 km/jam. Jumlah penumpang jalur ini dalam satu hari rata-rata berjumlah 1.020.000 orang. Jumlah kereta api jalur ini ada 228 kereta.

3.1.1.2 Jalur Marunouchi

Jalur Marunouchi 「丸の内線」 terbagi menjadi dua, satu jalur menangani rute Ikebukuro sampai Ogikubo dan jalur yang lain menangani rute Nakano-sakaue sampai Honancho. Rute Ikebukuro melewati stasiun Ogikubo — Minami-asagaya — Shin-koenji — Higashi-koenji — Shin-nakano — Nakano-sakaue — Nishi-shinjuku — Shinjuku-nishiguchi — Shinjuku-sanjome — Shinjuku-gyoemmae — Yotsuya-sanjome — Yotsuya — Akasaka-mitsuke — Kokkai-gijidomae — Kasumigaseki — Ginza — Tokyo — Otemachi — Awajicho — Ochanomizu — Hongo-sanjome — Korakuen — Myogadani — Shin-otsuka — Ikebukuro. Honancho melewati stasiun Nakano-sakaue — Nakano-shimbashi — Nakano-fujimicho — Honancho.

Jalur rute Ikebukuro memiliki jarak 24,2 km (2,2 km di atas tanah). Jalur rute Nakano-sakaue memiliki jarak 3,2 km di bawah tanah. Jumlah stasiun rute Ikebukuro ada 25 stasiun (3 stasiun di atas tanah), jumlah stasiun rute Nakano-sakaue ada 3 stasiun yang semuanya ada di bawah tanah. Tanggal pembukaan rute Ikebukuro adalah 23 Januari 1962 sedangkan rute Nakano-sakaue tanggal 23 Maret 1962. Panjang gerbong kedua rute ini sama-sama 18 m. Jumlah gerbong untuk rute Ikebukuro adalah 6 gerbong dan rute Nakano-sakaue ada 3 gerbong. Kecepatan rata-rata rute Ikebukuro adalah 37,2 km/jam dan rute Nakano-sakaue adalah 34,9 km/jam. Kecepatan maksimal rute Ikebukuro adalah 75 km/jam dan rute Nakano-sakaue adalah 65 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang jalur Marunouchi per hari adalah 1.090.000 orang. Jalur ini memiliki 336 kereta api.

3.1.1.3 Jalur Hibiya

Jalur Hibiya 「日比谷線」 menangani rute Kita-senju sampai Naka-meguro. Jalur ini melewati stasiun Naka-meguro — Ebisu — Hiro-o — Roppongi — Kamiyacho — Kasumigaseki — Hibiya — Ginza — Higashi-ginza — Tsukiji — Hatchobori — Kayabacho — Ningyocho — Kodemmacho — Akihabara — Naka-okachimachi — Ueno — Iriya — Minowa — Minami-senju — Kita-senju.

Jalur ini memiliki jarak 20,3 km (2,9 km di atas tanah). Jalur ini memiliki 21 stasiun (3 stasiun ada di atas tanah). Tanggal pembukaan rute ini adalah 29 Agustus 1964. Panjang gerbong kereta api adalah 18 m. Jumlah gerbong dalam satu kereta api ada 8 gerbong. Kecepatan rata-rata jalur ini adalah 34,3 km/jam. Kecepatan maksimal jalur ini adalah 80 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang jalur ini dalam satu hari ada 1.090.000 orang. Jumlah kereta api jalur ini ada 336 kereta.

3.1.1.4 Jalur Tozai

Jalur Tozai 「東西線」 menangani rute Nakano sampai Nishi-funabashi. Jalur ini melewati stasiun Nakano — Ochiai — Takadanobaba — Waseda — Kagurazaka — Iidabashi — Kudanshita — Takebashi — Otemachi — Nihombashi — Kayabacho — Monzen-nakacho — Kiba — Toyochō — Minami-sunamachi — Nishi-kasai — Kasai — Urayasu — Minami-gyotoku — Gyotoku — Myoden — Baraki-nakayama — Nishi-funabashi.

Jarak jalur ini adalah 30,8 km (13,8 km di atas tanah). Jumlah stasiun jalur ini ada 23 stasiun (9 stasiun ada di atas tanah). Tanggal pembukaan jalur ini adalah 29 Maret 1969. Panjang kereta api adalah 20 m. Jumlah gerbong ada 10 gerbong. Kecepatan rata-rata untuk kecepatan tinggi jalur ini adalah 49,4 km/jam sedangkan kecepatan rata-rata biasa adalah 43,7 km/jam. Kecepatan maksimal adalah 100 km/jam dan untuk di bawah tanah 80 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang per hari ada 1.320.000 orang. Jumlah kereta api jalur ini ada 490 kereta.

3.1.1.5 Jalur Chiyoda

Jalur Chiyoda 「千代田線」 terbagi menjadi dua, satu jalur menangani rute Ayase sampai Yoyogi-uehara, jalur lainnya Kita-ayase sampai Ayase. Rute Ayase melewati stasiun Yoyogi-uehara — Yoyogi-koen — Meiji-jingumae — Omotesando — Nogizaka — Akasaka — Kokkai-gijidomae — Kasumigaseki — Hibiya — Nijubashimae — Otemachi — Shin-ochanomizu — Yushima — Nezu — Sendagi — Nishi-nippori — Machiya — Kita-senju — Ayase. Rute Kita Ayase melewati stasiun Ayase — Kita-ayase.

Rute Ayase memiliki jarak 21,9 km (2,9 km ada di atas tanah). Rute Kita Ayase memiliki jarak 2,1 km di atas tanah. Rute Ayase memiliki 19 stasiun (2 stasiun ada di atas tanah). Rute Kita-ayase memiliki satu stasiun yang berada di atas tanah. Tanggal pembukaan rute Ayase adalah 31 Maret 1978 dan rute Kita-ayase adalah 20 Desember 1979. Panjang gerbong adalah 20 m baik untuk rute Ayase maupun Kita-ayase. Jumlah gerbong untuk rute Ayase ada 10 gerbong dan rute Kita-ayase ada 3 gerbong. Kecepatan rata-rata rute Ayase adalah 42,2 km/jam dan rute Kita-ayase 30,2 km/jam. Kecepatan maksimal rute Ayase adalah 80 km/jam dan rute Kita-ayase adalah 60 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang jalur ini dalam satu hari adalah 1.140.000 orang . Jumlah kereta api untuk jalur ini 369 kereta api.

3.1.1.6 Jalur Yurakucho

Jalur Yurakucho 「有楽町線」 menangani jalur Wakoshi sampai Shin-kiba. Jalur ini melewati stasiun Wakoshi — Chikatetsu-narimasu — Chikatetsu-akatsuka — Heiwadai — Hikawadai — Kotake-mukaihara — Senkawa — Kanamecho — Ikebukuro — Higashi-ikebukuro — Gokokuji — Edogawabashi — Iidabashi — Ichigaya — Kojimachi — Nagatacho — Sakuradamon — Yurakucho — Ginza-itcho — Shintomicho — Tsukishima — Toyosu — Tatsumi — Shin-kiba.

Jarak jalur ini adalah 28,3 km (2,3 km ada di atas tanah). Jumlah stasiun jalur ini ada 24 stasiun (2 stasiun ada di atas tanah). Tanggal pembukaan jalur ini adalah 8 Juni 1988. Panjang gerbong kereta adalah 20 m. Jumlah gerbong dalam satu kereta api 10 gerbong. Kecepatan rata-rata kereta dalam jalur ini adalah 41,3 km/jam. Kecepatan maksimal kereta api adalah 80 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang per hari adalah 920.000 orang. Jumlah kereta api ada 570 (termasuk jumlah kereta api jalur Fukutoshin).

3.1.1.7 Jalur Hanzomon

Jalur Hanzomon 「半蔵門線」 menangani rute Shibuya sampai Oshiage. Jalur ini melewati stasiun Shibuya — Omotesando — Aoyama-itcho — Nagatacho — Hanzomon — Kudanshita — Jimbocho — Otemachi —

Mitsukoshimae — Suitengumae — Kiyosumi-shirakawa — Sumiyoshi — Kinshicho — Oshiage.

Jarak jalur kereta api ini adalah 16,8 km. Jumlah stasiun jalur ini 14 stasiun. Tanggal pembukaan jalur ini adalah 19 Maret 2003. Panjang gerbong kereta api adalah 20 m. Jumlah gerbong kereta api ada 10 gerbong. Kecepatan rata-rata kereta api adalah 39 km/jam. Kecepatan maksimal adalah 80 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang dalam satu hari ada 860.000 orang. Jumlah kereta api jalur ini ada 250 kereta api.

3.1.1.8 Jalur Namboku

Jalur Namboku 「南北線」 menangani rute Meguro sampai Akabane-iwabuchi. Jalur ini melewati stasiun Meguro — Shirokanedai — Shirokane-takanawa — Azabu-juban — Roppogi-itcho — Tameike-sanno — Nagatacho — Yotsuya — Ichigaya — Iidabashi — Korakuen — Todaimae — Honkomagome — Komagome — Nishigahara — Oji — Oji-kamiya — Shimo — Akabane-iwabuchi.

Jarak jalur kereta api ini adalah 21,3 km. Jumlah stasiun ada 19 stasiun. Tanggal pembukaan jalur ini adalah 26 September 2000. Panjang gerbong 20 m. Jumlah gerbong dalam satu kereta api ada 6 gerbong. Kecepatan rata-rata kereta api di jalur ini 40,6 km/jam. Kecepatan maksimal 80 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang per hari ada 450.000 orang. Jumlah kereta api ada 138 kereta api.

3.1.1.9 Jalur Fukutoshin

Jalur Fukutoshin 「副都心線」 menangani rute Kotake-mukaihara sampai Shibuya. Jalur ini melewati stasiun Kotake-mukaihara — Senkawa — Kanamecho — Ikebukuro — Zoshigaya — Nishi-waseda — Higashi-shinjuku — Shinjuku-sanchome — Kita-sando — Meiji-jingumae — Shibuya.

Jarak jalur kereta api ini adalah 11,9 km. Jumlah stasiun yang dilewati ada 11 stasiun. Tanggal pembukaan jalur ini 14 Juni 2008. Panjang gerbong adalah 20 m. Jumlah gerbong kereta api biasa (berhenti setiap stasiun) ada 8 gerbong dan untuk kereta api ekspres ada 10 gerbong. Kecepatan rata-rata untuk kereta api biasa adalah 40,2 km/jam dan untuk kereta api ekspres 50,4 km/jam. Kecepatan

maksimal kereta api biasa dan ekspres sama-sama 80 km/jam. Jumlah rata-rata penumpang per hari ada 310.000 orang. Jumlah kereta api ada 570 kereta api (termasuk kereta api jalur Yurakucho).

3.1.2 Cara Penggunaan Kereta Api Bawah Tanah Tokyo Metro

Kereta api bawah tanah Jepang khususnya di kota Tokyo memiliki sistem yang cukup merepotkan bagi orang yang baru pertama kali naik kereta api di Jepang seperti wisatawan yang datang ke Jepang. Akan tetapi, Tokyo Metro telah membuat brosur yang berjudul Tokyo Metro Guide yang ditulis dengan empat bahasa, yaitu bahasa Inggris, bahasa Jepang, bahasa Cina, dan bahasa Korea untuk membantu wisatawan yang ingin naik kereta api bawah tanah di Tokyo. Di dalam brosur ini terdapat berbagai petunjuk bagaimana cara menggunakan kereta api bawah tanah seperti cara membeli tiket, mengkonfirmasi harga tiket, menaiki kereta, mencari pintu keluar, dan sebagainya.

3.1.2.1 Konfirmasi Pintu Masuk dan Pintu Keluar

Stasiun kereta api bawah tanah di Jepang khususnya di Tokyo memiliki beberapa pintu masuk sekaligus pintu keluar. Di semua pintu masuk stasiun ada tanda yang menunjukkan kereta api bawah tanah dan nama stasiun.



Foto 3.1: Pintu masuk dan pintu keluar di stasiun Omote-sando

3.1.2.2 Konfirmasi Harga Tiket

Pengguna kereta api atau wisatawan bisa mencari harga tiket dengan melihat tabel harga yang ada di stasiun. Pengguna kereta api harus melihat stasiun yang akan dituju dan disebelahnya akan ditulis harga tiket tujuan stasiun tersebut.

Tabel tersebut ditulis dengan bahasa Inggris sehingga memudahkan wisatawan yang tidak bisa membaca huruf Jepang.



Foto 3.2: Tabel harga tiket Tokyo Metro dalam huruf alfabet.

3.1.2.3 Cara Membeli Tiket

Pengguna kereta api dapat membeli tiket kereta api di mesin penjual tiket. Mesin ini bisa digunakan untuk membeli tiket regular (tiket satu kali jalan), tiket kupon (paket tiket yang berisi 11 sampai 14 tiket), tiket satu hari (tiket untuk satu hari penuh), dan kartu PASMO (kartu langganan yang bisa digunakan berkali-kali).



Foto 3.3: Tiket regular



Foto 3.4: Tiket Kupon



Foto 3.5: Kartu PASMO



Foto 3.6: Tiket Satu Hari



Foto 3.7: Mesin Penjual Tiket

Selain itu, ada juga tiket satu hari Tokyo Metro dan Toei Line seharga 1000 yen, dan tiket satu hari Tokyo yang mencakup Tokyo Metro, Toei Line, JR dalam kota, dan bis dalam kota seharga 1580 yen

Untuk membeli tiket pengguna kereta api harus memasukkan uang kertas atau koin. Uang kertas yang umumnya digunakan adalah ¥1000 (beberapa mesin tidak bisa menerima ¥2000, ¥5000, atau ¥10,000). Setelah memasukkan uang, pengguna kereta api memilih harga yang sesuai dengan tujuan. Jika tidak yakin dengan harga yang dipilih, pengguna kereta api bisa memilih harga yang paling murah. Saat tiba di tempat tujuan harga tiket kurang, ada mesin yang akan menghitung kekurangannya atau bisa langsung ke pengawas pintu keluar untuk membayar kekurangan tiket. Setelah memilih harga, tiket akan keluar dan dapat segera digunakan.

3.1.2.4 Pintu Pemeriksaan Tiket

Pengguna kereta api harus memasukkan tiket mereka ke dalam slot yang tersedia di pintu pemeriksaan tiket. Pengguna kereta api harus mengambil kembali tiket yang telah dimasukkan. Jika menggunakan kartu PASMO, sentuh layar biru yang ada di bagian atas gerbang tiket.



Foto 3.8: Pintu Pemeriksaan Tiket

Ketika akan keluar dari stasiun, pengguna kereta api akan menemukan pintu pemeriksaan tiket yang sama ketika mereka masuk stasiun. Masukkan kembali tiket agar dapat keluar. Jika menggunakan tiket regular, tiket tidak akan kembali sedangkan jika menggunakan tiket satu hari, tiket akan kembali.

3.1.2.5 Cara Naik Kereta Api Bawah Tanah

Pengguna kereta api harus mencari jalur yang akan mereka gunakan. Misalnya, pengguna kereta api berada di stasiun Omotesando dan akan pergi ke stasiun Ueno. Maka, pengguna kereta api harus mencari jalur Ginza. Setelah menemukan jalur Ginza, pengguna kereta api harus menunggu di peron tujuan Asakusa. Umumnya terdapat dua peron dalam satu jalur. Dalam contoh ini, satu peron tujuan Shibuya dan peron lainnya tujuan Asakusa karena stasiun Ueno satu arah dengan stasiun Asakusa maka pengguna kereta api harus menunggu di peron Asakusa.

Pihak stasiun pun telah menuliskan stasiun-stasiun yang akan dilewati oleh kereta api yang akan melewati peron tersebut di tiang yang berada di dekat peron tersebut sehingga memudahkan pengguna kereta api agar tidak salah naik.



Foto 3.9: Peron Kereta Bawah Tanah Tokyo Metro Jalur Ginza

3.1.2.6 Cara Menemukan Pintu Keluar

Setelah keluar dari pintu pemeriksaan tiket, pengguna kereta api harus mencari nomor pintu keluar di papan petunjuk yang berwarna kuning. Setelah turun dari kereta api, ada papan petunjuk yang menuliskan nama-nama tempat dan nomor pintu keluar terdekat. Setelah menemukan nomor pintu keluar, pengguna kereta api tinggal mengikuti petunjuk yang sesuai dengan nomor pintu keluar. Misalnya, ketika berada di stasiun Kokkai-gijidomae, jika ingin pergi ke Gedung Diet atau Perpustakaan Nasional keluar dari pintu 1, jika ingin ke Gumi-zaka keluar dari pintu 2, jika ingin ke Diet Press Hall keluar dari pintu nomor 3, dan jika ingin ke Second Annex of the House of Representation keluar dari pintu nomor 4.



Foto 3.10: Papan Petunjuk Arah dan Peta

3.2 Sarana Pendukung Wisata

Tokyo Metro menyadari peranannya sebagai transportasi massal di Tokyo dan banyak wisatawan yang menggunakan jasa mereka untuk menuju lokasi wisata. Oleh karena itu, Tokyo Metro membuat beberapa sarana yang bisa mendukung pariwisata di Tokyo.

3.2.1 Fasilitas Umum

Stasiun-stasiun di Tokyo memiliki fasilitas umum seperti toilet, telepon umum, loket, ATM, dan kios. Toilet di stasiun bawah tanah sangat bersih sehingga membuat pengguna kereta api maupun wisatawan nyaman menggunakan toilet umum. Jepang juga memiliki kepedulian yang tinggi terhadap orang yang memiliki kekurangan sehingga disediakan toilet untuk orang yang menggunakan kursi roda. Telepon umum di Jepang bisa menggunakan koin atau kartu telepon. Telepon umum ini bisa digunakan untuk menelepon ke dalam maupun luar negeri. ATM yang ada di stasiun umumnya adalah ATM dari bank-bank besar di Jepang yang sebagian bisa digunakan untuk mengambil uang dari luar negeri. Stasiun di Jepang juga memiliki kios-kios kecil yang menjual berbagai macam barang mulai dari permen, majalah, tas, sepatu, dan lain-lain.

Pihak stasiun juga menyediakan brosur wisata, peta, dan katalog gratis bagi pengguna kereta api. Brosur wisata umumnya menggunakan bahasa Inggris dan bahasa Jepang. Brosur ini berisikan lokasi-lokasi wisata yang dilalui kereta api di Tokyo.

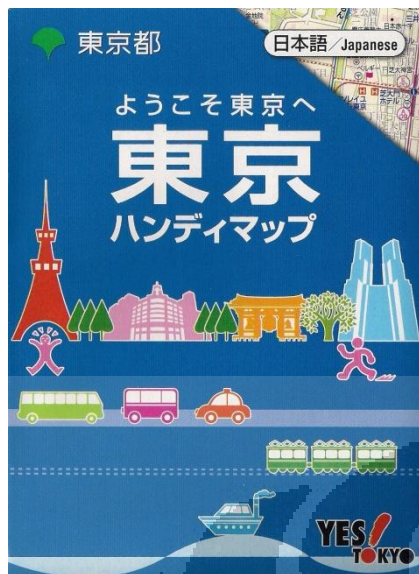


Foto 3.11: Brosur Wisata dalam Bahasa Jepang

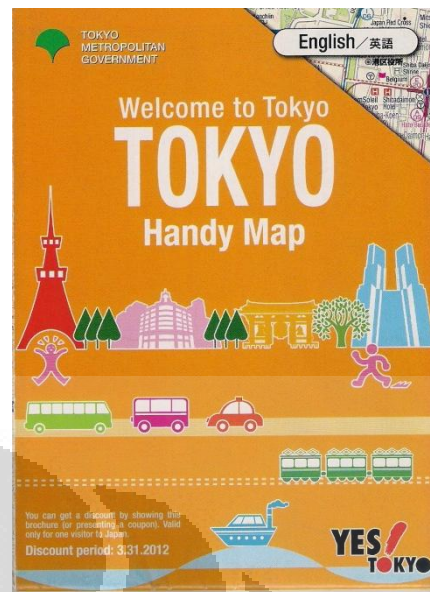


Foto 3.12: Brosur Wisata dalam Bahasa Inggris

Peta yang terdapat di stasiun umumnya berisi peta perjalanan kereta api di Tokyo, tidak hanya perjalanan kereta api bawah tanah Tokyo Metro dan Toei Subway tapi juga terdapat perjalanan JR terutama JR Yamanote Line yang merupakan kereta api lingkaran Tokyo.

Katalog gratis yang ada di stasiun bernama *Coupon Land* yaitu katalog yang berisi restoran, salon, toko baju, dan lain-lain. Informasi yang ada di katalog ini adalah jam buka-tutup toko, lokasi, diskon. Akan tetapi, katalog ini ditulis dengan huruf Jepang sehingga akan sulit dibaca oleh wisatawan asing yang tidak bisa berbahasa Jepang.

3.2.2 Informasi Untuk Wisatawan Asing

Di beberapa stasiun Tokyo Metro ada *tourist information center* yang dapat digunakan oleh wisatawan asing yang berkunjung ke Jepang. Wisatawan dapat bertanya mengenai lokasi dan tujuan tertentu dan akan dijelaskan oleh petugas yang sedang berjaga.

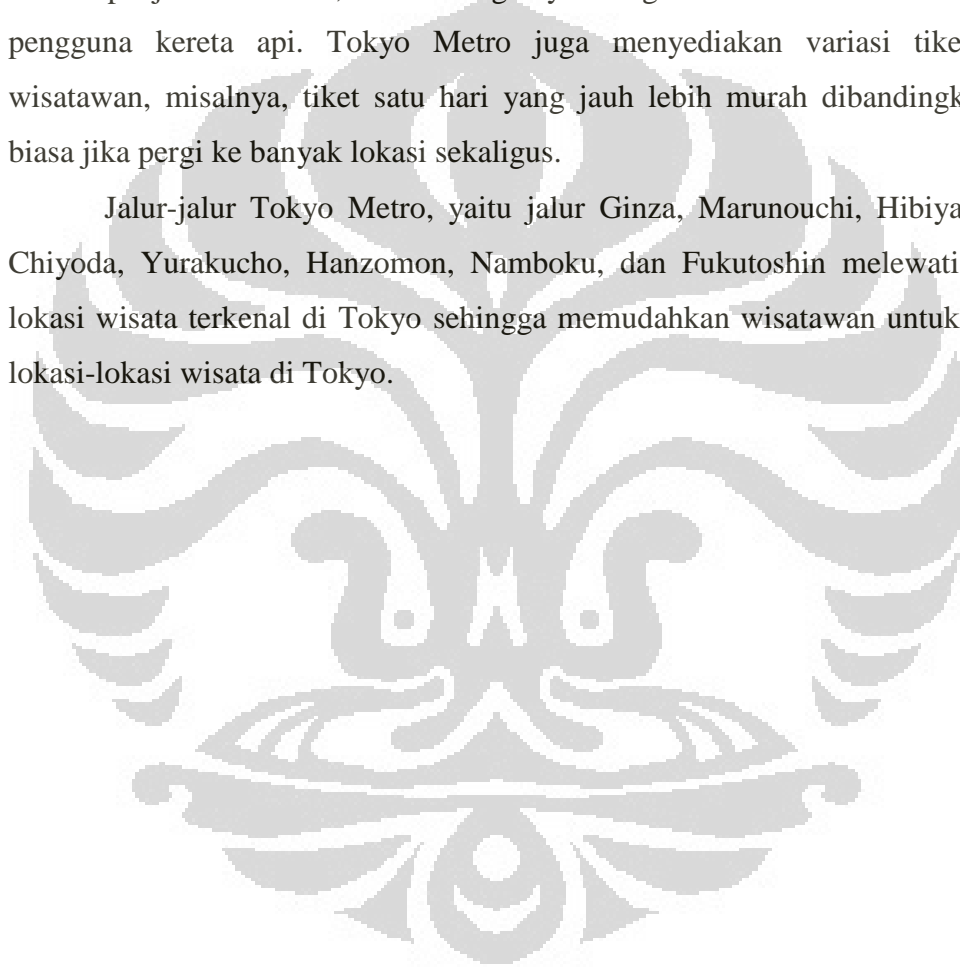
Beberapa tahun terakhir ini, jumlah wisatawan asing yang berasal dari Cina dan Korea terus meningkat. Sebenarnya petunjuk jalan dan layanan manajer sudah terdapat dalam bahasa Inggris, tetapi untuk membantu wisatawan yang menggunakan bahasa Cina dan Korea dibentuklah Layanan Penerjemahan Metro 「メテロ通訳サービス」. Wisatawan dapat memanggil penerjemah dari telepon genggam mereka ke *call centre* yang tersedia, penerjemah yang sedang bertugas akan menerjemahkan pembicaraan wisatawan dan layanan manajer.¹²

¹² PHP 研究所. 2011. “東京メテロのひみつ”. Japan: 安藤 卓.

3.3 Peranan Tokyo Metro dalam Wisata

Tokyo Metro menyediakan sembilan jalur kereta api bawah tanah yang menghubungkan daerah-daerah di Tokyo menjadikan Tokyo Metro sebagai sarana transportasi pilihan masyarakat Tokyo dan wisatawan yang datang ke Tokyo. Lokasi-lokasi stasiun yang strategis, sarana dan prasarana yang baik di stasiun membuat pengguna kereta api bawah tanah nyaman dalam menggunakan transportasi ini. Fasilitas seperti toilet, atm, loker, layanan penerjemahan, kios, mesin penjual otomatis, dan sebagainya sangat membantu wisatawan dan pengguna kereta api. Tokyo Metro juga menyediakan variasi tiket untuk wisatawan, misalnya, tiket satu hari yang jauh lebih murah dibandingkan tiket biasa jika pergi ke banyak lokasi sekaligus.

Jalur-jalur Tokyo Metro, yaitu jalur Ginza, Marunouchi, Hibiya, Tozai, Chiyoda, Yurakucho, Hanzomon, Namboku, dan Fukutoshin melewati banyak lokasi wisata terkenal di Tokyo sehingga memudahkan wisatawan untuk menuju lokasi-lokasi wisata di Tokyo.



BAB IV

JALUR WISATA TOKYO METRO

Tokyo adalah ibukota Jepang dan kota terbesar di Jepang dalam hal populasi dan area. Tokyo adalah salah satu dari 47 prefektur yang ada di Jepang, yang terdiri dari 23 pusat distrik kota (区=ku) dan beberapa kota lainnya. Tokyo terletak di dataran Kanto, menghadap Teluk Tokyo. Area Tokyo yang lebih besar terdiri dari Tokyo dan tiga prefektur yang berdekatan yaitu Chiba, Saitama, dan Kanagawa. Di daerah-daerah ini terdapat 26% dari total penduduk di Jepang.

Sebelum tahun 1868, Tokyo dikenal dengan nama Edo. Edo adalah sebuah benteng kecil di abad 16, Edo menjadi pusat politik Jepang ketika Tokugawa Ieyasu mendirikan pemerintahan feodal di sana. Beberapa tahun kemudian, Edo tumbuh menjadi kota yang paling padat penduduknya. Restorasi Meiji pada tahun 1868 membuat kaisar dan ibukota Jepang pindah dari Kyoto ke Edo yang berganti nama menjadi Tokyo 「東京」. Sebagian besar daerah Tokyo hancur akibat Gempa Besar Kanto pada tahun 1923 dan serangan udara pada Perang Dunia II tahun 1945.

Saat ini, Tokyo menawarkan pilihan wisata yang tak terbatas, mulai dari wisata hiburan, sejarah dan budaya untuk wisatawan. Sejarah mengenai kota Tokyo dapat ditemukan di distrik seperti Asakusa, museum, kuil bersejarah, taman, dan tempat-tempat lainnya. Untuk mengunjungi lokasi ini salah satu sarana transportasi yang dapat digunakan adalah kereta api bawah tanah.

Kereta api bawah tanah Tokyo Metro melalui beberapa lokasi wisata terkenal di Tokyo seperti Akihabara, Ginza, Ueno, Shibuya, Roppongi, Asakusa, dan lain sebagainya. Lokasi wisata di Tokyo dapat dilihat di dalam brosur-brosur yang dapat ditemukan di stasiun, misalnya brosur Tokyo Metro yang menuliskan lokasi-lokasi wisata dan stasiun terdekat untuk membantu wisatawan mencari lokasi wisata yang diminati. Dalam subbab berikutnya saya akan membahas beberapa lokasi wisata terkenal di Tokyo.

4.1 Daerah Tujuan Wisata Jalur Ginza

Jalur Ginza merupakan salah satu jalur Tokyo Metro yang melalui tempat-tempat wisata. Daerah tujuan wisata yang dilalui jalur ini antara lain Shibuya, Omotesando, Ginza, Asakusa, dan Ueno. Nama-nama lokasinya sama dengan nama stasiun yang dilewati sehingga memudahkan wisatawan untuk mengunjungi lokasi-lokasi tersebut. Shibuya, Omotesando, Asakusa, dan Ginza terkenal sebagai pusat perbelanjaan. Di tempat ini banyak dijual barang-barang bermerk dari luar negeri. Ueno memiliki berbagai macam wisata yang menarik, terdapat museum, taman, dan kebun binatang. Bila ingin melihat salah satu keunikan yang ada di wilayah ini, ada juga Ameyoko (アメ横), pusat penjualan berbagai produk mulai dari makanan, sepatu, hingga pakaian. Omotesando akan dibahas pada subbab daerah tujuan wisata jalur Hanzomon.

4.1.1 Shibuya

Selain jalur Ginza, Shibuya juga dapat ditempuh dengan menggunakan kereta api bawah tanah jalur Hanzomon dan jalur Fukutoshin, serta JR Yamanote

Shibuya 「渋谷」 adalah salah satu daerah wisata belanja yang populer di Tokyo. Stasiun Shibuya adalah salah satu stasiun tersibuk di wilayah Tokyo, seperti halnya stasiun Shinjuku yang merupakan stasiun utama tempat orang naik dan turun kereta api.

Shibuya adalah pusat dari tren-tren terbaru di Jepang. Selain *fashion*, daerah ini juga merupakan tempat untuk berbagai macam hal terbaru dalam berbagai bentuk seperti musik dan film.

Shibuya 109 adalah salah satu bangunan mode yang populer di kalangan remaja-remaja perempuan Jepang. Shibuya 109 juga merupakan tempat orang-orang membeli *gyaru fashion* atau gaya yang dikenal dengan sebutan 'gal'. Di daerah ini juga banyak terdapat *club* dan *live music*. Salah satu ikon Shibuya adalah patung Hachiko yang sering dijadikan tempat orang-orang Jepang berjanji dengan seseorang.



Foto 4.1 Shibuya 109

4.1.2 Ginza

Selain jalur Ginza, wisatawan yang ingin mengunjungi Ginza dapat menggunakan kereta api bawah tanah jalur Hibiya atau jalur Marunouchi.

Ginza 「銀座」 menjadi pusat perbelanjaan kelas atas tidak lama setelah Gempa Besar Kanto pada tahun 1923. Saat ini, kebanyakan toko di Ginza buka setiap hari. Pengunjung banyak yang datang ke Ginza pada akhir pekan sore, ketika jalan Chuo Dori ditutup untuk lalu lintas dan menjadi area berjalan untuk pejalan kaki. Jalan ini ditutup setiap hari Sabtu pukul 14.00 sampai 17.00 dan hari Minggu pukul 12.00 sampai 17.00 (sampai pukul 18.00 dari bulan April sampai September).

Beberapa pusat perbelanjaan yang ada di Ginza adalah Ginza Wako, Sony Building, Mitsukoshi, Matsuya, Matsuzakaya, Printemps, Hankyu, dan Marronier Gate. Ginza Wako adalah salah satu departemen store yang paling terkenal dan menara jam yang ada di Ginza wako adalah simbol dari daerah Ginza. Di daerah ini juga terdapat Museum Polisi dan Teater Kabukiza. Museum Polisi ini dibuka untuk umum dan tidak dikenai biaya . Museum ini dikelola oleh Departemen Kepolisian Tokyo Metropolitan. Walaupun tidak ada penjelasan dalam bahasa Inggris, barang-barang yang dipajang seperti seragam polisi yang bersejarah dan persenjataannya mudah dipahami oleh pengunjung museum. Saat ini, teater Kabukiza ditutup hingga tahun 2013 karena sedang direnovasi dan direncanakan akan dibuka kembali pada April 2013.



Foto 4.2 Ginza Wako

4.1.3 Asakusa

Asakusa dapat dicapai dengan menggunakan kereta api bawah tanah jalur Ginza dan turun di stasiun Asakusa.

Daya tarik utama Asakusa 「浅草」 adalah Sensoji sebuah kuil Buddha yang dibangun pada abad ke-7. Pintu gerbang kuil Sensoji disebut Kaminarimon dengan simbol lonceng merah yang besar. Kuil ini dicapai dengan melewati Nakamise, jalan yang dipenuhi toko makanan ringan dan oleh-oleh khas Jepang. Nakamise dimulai dari Kaminarimon hingga kuil Sensoji.

Di daerah ini juga terdapat beberapa kuil lain seperti Kuil Asakusa dan Kuil Dempoin. Di sini juga terdapat beberapa pusat perbelanjaan seperti Kappabashi, Rox, dan Matsuya.

Asakusa dapat dijelajah dengan berjalan kaki atau menggunakan *jinrikisha*, becak yang ditarik oleh orang. Tur dengan *jinrikisha* memerlukan biaya sekitar 8000 yen untuk dua orang selama 30 menit.



Foto 4.3 Kuil Sensoji

4.1.4 Ueno Koen

Ueno Koen 「上野公園」 atau Taman Ueno adalah taman umum besar yang terletak di samping stasiun Ueno di pusat kota Tokyo. Taman Ueno pada awalnya merupakan bagian dari kuil Kaneiji yang dahulunya merupakan salah satu kuil yang terbesar dan terkaya milik klan Tokugawa pada zaman Edo.

Saat ini, Taman Ueno dibuka untuk umum dan di dalamnya terdapat berbagai macam museum dan kebun binatang. Museum yang ada di sini adalah Museum Nasional Tokyo, Museum Ilmu Pengetahuan Tokyo, Museum Seni Tokyo Metropolitan, Museum Nasional Kesenian Barat, dan Museum Shitamachi.

Kebun binatang Ueno adalah kebun binatang tertua di Jepang yang dibuka pada tahun 1882. Atraksi yang paling populer di kebun binatang ini adalah panda yang dibawa pada tahun 1972 sebagai tanda persahabatan antara Cina dan Jepang. Setelah kematian Ling Ling pada tahun 2008 sempat tidak ada panda di kebun binatang ini. Akan tetapi, pada tahun 2011 sudah ada panda lagi di kebun binatang ini.

Pada saat musim semi, Taman Ueno sering digunakan sebagai tempat *hanami* warga Tokyo karena banyaknya sakura yang bermekaran di taman ini.



Foto 4.4 Taman Ueno

4.2 Daerah Tujuan Wisata Jalur Marunouchi

Jalur ini melewati lokasi-lokasi wisata seperti Shinjuku, Ginza, *Imperial Palace*, dan Tokyo Dome City. Ginza telah dibahas dalam subbab daerah tujuan wisata jalur Ginza. Sedangkan Tokyo Dome City akan dibahas pada subbab jalur Namboku.

4.2.1 Shinjuku

Stasiun Shinjuku dapat dicapai dengan menggunakan kereta api bawah tanah jalur Marunouchi. Stasiun Shinjuku adalah stasiun tersibuk di Jepang.

Di Shinjuku 「新宿」, berbagai penjual alat-alat elektronik berskala besar yang menawarkan harga di bawah standar dan pusat perbelanjaan yang ada di daerah ini bersaing dengan berbagai tren fashion terbaru. Di daerah ini wisatawan bisa mendapatkan berbagai produk yang diinginkan.

Isetan adalah salah satu pusat perbelanjaan yang ada di Shinjuku yang sangat populer di kalangan wanita usia 30-an. Toko ini berisikan produk-produk dari desainer terkenal dari Jepang maupun luar negeri.

Area sepanjang jalan Shinjuku Dori adalah rumah bagi toko elektronik besar seperti LABI dan Bic Camera. Gedung dan lantai dibagi berdasarkan tipe produk, tersedia pula staf-staf dengan yang ahli dengan produk-produk tersebut yang bisa memberikan saran.

Arah selatan dari pintu timur stasiun Shinjuku dan menuju Times Square terdapat departemen store Takashimaya. Di daerah ini juga terdapat toko fashion besar Uniqlo, Tokyo Hands, dan toko buku besar Kinokuniya.

Di daerah dekat pintu barat, terdapat toko-toko elektronik seperti Yodobashi Camera, toko elektronik yang memiliki area lantai toko terbesar di Jepang. Di area ini juga terdapat produk-produk elektronik bekas.

Di daerah Shinjuku juga terdapat Gedung Pemerintahan Tokyo Metropolitan. Gedung ini sangat terkenal karena gaya bangunannya yang dirancang oleh seorang arsitek terkenal yang bernama Kenzo Tange. Dari ruang observasi di gedung ini, Gunung Fuji dapat terlihat jika cuaca sedang cerah.



Foto 4.3 Shinjuku Neon

4.2.2 Tokyo Imperial Palace

Tokyo Imperial Palace atau *koukyo* 「皇居」 berlokasi di daerah Chiyoda yang secara efektif merupakan pusat dari kota Tokyo karena berada di tengah-tengah kota Tokyo. Chiyoda sudah menjadi pusat kota sejak zaman Edo (sekarang disebut Tokyo). Bahkan dengan perubahan sistem pemerintahan Jepang yang menurunkan kekuatan Kaisar, *Tokyo Imperial Palace* tetap berada di pusat Tokyo berdampingan dengan kekuatan politik modern seperti Gedung Diet, kantor Perdana Menteri, dan kantor-kantor pemerintahan. Kemudian ada juga kantor-kantor pusat keuangan Tokyo dan Bursa Saham Tokyo.

Di sebelah barat *Tokyo Imperial Palace* ada stasiun Tokyo yaitu stasiun kereta api yang terletak di distrik perkantoran Marunouchi, Tokyo. Stasiun Tokyo merupakan titik awal dan akhir perjalanan bagi kebanyakan shinkansen yang beroperasi di Jepang, dan juga merupakan stasiun penting bagi beberapa jalur kereta api lokal dan kereta api bawah tanah.



Foto 4.5 Tokyo Imperial Palace

4.3 Daerah Tujuan Wisata Jalur Hibiya

Jalur ini melewati lokasi-lokasi wisata seperti Roppongi, Tokyo Tower, Ueno, Ginza, Tsukiji dan Akihabara. Ueno dan Ginza telah dibahas pada subbab daerah tujuan wisata jalur Ginza.

4.3.1 Roppongi

Roppongi Hills 「六本木ヒルズ」 adalah salah satu contoh terbaik dari sebuah kota di dalam kota. Dibuka pada tahun 2003 di pusat jantung Tokyo, kompleks bangunan ini terdiri dari kantor, apartemen, restoran, hotel, museum seni, dek observasi, dan banyak lagi. Lantai kantor adalah rumah bagi perusahaan-perusahaan IT terkemuka dan sektor keuangan. Roppongi Hills telah menjadi simbol dari industri IT Jepang.

Di pusat dari Roppongi Hills berdiri Mori Tower dengan ketinggian 238 meter yang merupakan salah satu bangunan tinggi di Tokyo. Beberapa lantai pertama Mori Tower terdapat restoran dan toko, beberapa lantai teratas ada dek observasi dan museum kesenian modern yang dibuka untuk umum. Tokyo City View adalah salah satu dek observasi terbaik di Tokyo. Ketika cuaca cerah, wisatawan dapat menikmati observasi terbuka di atap. Museum Mori Art yang juga terletak di lantai atas Mori Tower adalah museum modern yang fokus dengan ide-ide artistik baru dari seluruh dunia. Museum ini tidak mengadakan pameran setiap hari, jika tidak ada pameran museum ini tidak dibuka untuk umum. Harga tiket untuk masuk ke museum ini tergantung dari pameran yang diadakan.

Salah satu area yang menarik di Roppongi Hills adalah Mori Garden yang ada di belakang Mori Tower dan Grand Hyatt Luxury. Mori garden adalah taman yang bergaya Jepang yang terletak di Roppongi Hills. Taman ini memiliki area seluas 4.300 meter persegi. Taman ini merupakan oase hijau di antara gedung-gedung tinggi di Roppongi. Di daerah ini juga terdapat TV Asahi, salah satu saluran TV yang terkenal di Jepang. Wisatawan dapat melihat arsitektur bangunan TV Asahi yang indah yang dirancang oleh seorang arsitek yang bernama Fumihiko Maki. Bangunan ini dibuka pada tahun 2003. Di sini terdapat atrium terbuka yang dapat dikunjungi wisatawan untuk membeli souvenir dari program-program acara TV Asahi. Selain itu, wisatawan juga dapat melihat cuplikan-cuplikan dari program yang sedang tayang di TV Asahi.



Foto 4.6 Roppongi Hills

4.3.2 Tokyo Tower

Wisatawan yang ingin mengunjungi Tokyo Tower bisa naik Tokyo Metro jalur Hibiya dan turun di stasiun Kamiyacho.

Salah satu tempat terbaik untuk melihat Tokyo adalah dari Tokyo Tower. Tokyo Tower terkenal sebagai *landmark* kota Tokyo yang memiliki dua observatorium (pada ketinggian 150 meter dan 250 meter). Dengan berkunjung ke Tokyo Tower wisatawan dapat mengenal keadaan geografi kota Tokyo dan menikmati perkembangan kota Tokyo setelah 400 tahun.

Tokyo Tower memiliki ketinggian 333 meter dan merupakan antena siaran radio dan televisi sekaligus objek wisata. Tokyo Tower selesai dibangun pada tahun 1958 sebagai simbol kelahiran kembali Jepang sebagai kekuatan ekonomi utama.

Tokyo Tower buka dari pukul 09.00 sampai pukul 22.00. Harga tiket sampai ke puncak 1420 yen dan 820 yen sampai observatorium pertama. Di observatorium pertama juga tersedia Club 333. Setiap rabu dan kamis malam ada *live music* di *club* ini dan jumat malam ada DJ yang akan tampil. Wisatawan yang ingin menikmati *live music* tidak dikenai biaya tambahan.

Di lantai-lantai pertama Tokyo Tower ada toko souvenir dan restoran. Di lantai tiga ada museum lilin Tokyo Tower. Ada juga atraksi tambahan yang berganti setiap musim, misalnya, pada musim panas ada *obake yashiki* atau rumah hantu.

Pada siang hari wisatawan dapat menikmati pemandangan di sekitar kota Tokyo. Jika cuaca sedang cerah wisatawan dapat melihat Gunung Fuji. Pada malam hari wisatawan disuguhkan dengan pemandangan malam kota Tokyo yang penuh kelap-kelip lampu.



Foto 4.7 Tokyo Tower

4.3.3 Tsukiji

Pasar Tsukiji atau *Tsukiji Shijo* 「築地市場」 adalah pusat grosir ikan terbesar di pusat kota Tokyo. Pasar Tsukiji adalah pasar yang paling terkenal dari sepuluh pasar grosir yang menangani bisnis ikan, daging, dan bunga di Tokyo. Pasar Tsukiji paling dikenal sebagai salah satu pasar ikan terbesar di dunia yang menangani lebih dari 20.000 ton produk laut per hari.

Wisatawan yang berkunjung ke Tsukiji bisa melihat berbagai macam ikan segar dan makanan laut lainnya. Selain itu, suasana sibuk skuter, truk, penjual, dan pembeli menjadi daya tarik utama pasar Tsukiji. Peningkatan jumlah pengunjung dalam beberapa tahun terakhir menyebabkan masalah dalam bisnis di pasar ini karena infrastruktur pasar tidak ditujukan untuk lokasi wisata. Oleh

karena itu, dibuat peraturan-peraturan tertentu untuk pengunjung yang datang ke Tsukiji agar tidak mengganggu bisnis yang sedang berjalan. Di dalam pasar ini juga terdapat beberapa restoran yang dapat dinikmati oleh pengunjung.



Foto 4.8 Pasar Ikan Tsukiji

4.3.4 Akihabara

Akihabara 「秋葉原」 terkenal sebagai daerah yang banyak toko elektronik. Mulai dari kios elektronik kecil yang menjual stop kontak sampai toko elektronik yang menjual komputer, *handphone*, dan kamera ada di sini. Dalam beberapa tahun terakhir, Akihabara telah diakui sebagai pusat *otaku* (penggila budaya pop Jepang). Di sini dijual barang-barang dari *anime*, *manga*, dan *game*. Selain *merchandise* seperti gantungan kunci, boneka, *action figur*, di Akihabara juga dijual kue-kue kering dengan bentuk seperti karakter-karakter dari *anime*, *game*, atau *manga*.

Seiring dengan perkembangan *otaku*, di Akihabara mulai menjamur *maid cafe* yaitu kafe yang pelayannya adalah seorang gadis cantik yang berpakaian seperti pembantu rumah tangga atau karakter anime dan memanggil tamunya dengan sebutan *go shujin sama* (yang sebenarnya memiliki arti suami). Tamu yang datang seolah-olah sedang pulang ke rumah. Kafe ini sangat populer di

kalangan otaku. Selain *maid cafe* ada juga *manga kissaten*, yaitu kafe tempat tamu bisa membaca *manga* dan menonton DVD. Kafe ini juga memiliki akses internet.



Foto 4.9 Akihabara

4.4 Daerah Tujuan Wisata Jalur Tozai

Jalur ini, jalur yang paling sedikit melalui lokasi wisata di Tokyo, di jalur ini terdapat lokasi Nihombashi.

4.4.1 Nihombashi

Nihombashi 「日本橋」 atau Jembatan Jepang adalah jembatan yang paling terkenal di Tokyo. Jembatan ini mulai dibangun pada pemerintahan Tokugawa Ieyasu pada tahun 1603.

Distrik Nihombashi telah menikmati banyak kemakmuran komersial selama berabad-abad. Pada tahun 1600-an, keluarga Mitsui memilihnya sebagai lokasi untuk cabang Edo mereka Echigoya, bisnis grosir yang sangat sukses dan merupakan toko gaya barat pertama di Jepang. Toko yang ada saat ini adalah Mitsukoshi Nihombashi, toko utama dari perusahaan Mitsukoshi.

Beberapa tempat perbelanjaan lainnya juga memanfaatkan warisan komersial Nihombashi, termasuk dua kompleks perbelanjaan yang menawarkan

gaya Coredo yang menawarkan pengunjung berbagai macam pilihan belanja, makan, dan hiburan. Lokasi Coredo Nihombashi dibuka pada tahun 2004 dan terletak di sebelah selatan jembatan, sementara Coredo Muromachi dibuka di seberang Mitsukoshi pada tahun 2010.



Foto 4.10 Nihombashi

4.5 Daerah Tujuan Wisata Jalur Chiyoda

Jalur ini melewati lokasi-lokasi wisata seperti Kuil Meiji Jingu, Harajuku, dan Omotesando. Omotesando akan dibahas di subbab daerah tujuan wisata jalur Hanzomon.

4.5.1 Kuil Meiji Jingu

Wisatawan yang ingin mengunjungi kuil ini dapat naik kereta api bawah tanah jalur Chiyoda dan turun di stasiun Meiji-jingumae (Harajuku).

Kuil Meiji Jingu 「明治神宮」 didedikasikan untuk Kaisar Meiji dan istrinya Ratu Shoken, kuil ini selesai pada tahun 1920, delapan tahun setelah Kaisar Meiji meninggal dan enam tahun setelah Ratu Shoken meninggal. Kuil Meiji sempat hancur pada saat Perang Dunia II tapi segera dibangun kembali.

Kuil Meiji Jingu terletak di samping Stasiun Harajuku JR Yamanote. Letak Kuil Meiji dan Taman Yoyogi yang berdekatan membentuk area hutan besar dalam lingkungan kota. Lokasi kuil yang luas menawarkan area jalan besar untuk berjalan-jalan dengan santai.

Kompleks utama Kuil Meiji terdapat setelah sepuluh menit berjalan baik dari pintu selatan dekat stasiun Harajuku atau pintu utara dekat stasiun Yoyogi. Pintu masuk ke wilayah kuil ditandai dengan adanya *torii* yang besar. Ada sekitar 100.000 pohon yang ditanam di sekitar kuil pada saat pembangunan kuil dan disumbang dari berbagai wilayah Jepang.

Kuil Meiji Jingu adalah salah satu kuil terpopuler di Jepang. Pada saat tahun baru, lebih dari tiga juta pengunjung datang ke kuil ini untuk melakukan *hatsumode* (doa awal tahun), lebih banyak dari kuil manapun yang ada di seluruh Jepang.



Foto 4.11 Kuil Meiji Jingu

4.5.2 Harajuku

Harajuku 「原宿」 adalah sebutan populer untuk kawasan di sekitar Stasiun JR Harajuku, Distrik Shibuya, Tokyo. Kawasan ini terkenal sebagai tempat anak-anak muda berkumpul. Lokasinya mencakup sekitar Kuil Meiji, Taman Yoyogi, pusat perbelanjaan Jalan Takeshita (*Takeshita-dōri*), *department store* Laforet, dan Gimnasium Nasional Yoyogi. Harajuku sendiri bukan sebutan resmi untuk nama tempat dan tidak dicantumkan sewaktu menulis alamat.

Harajuku terletak di daerah sekitar Meiji dori yang menghubungkan jalan Shibuya, Harajuku, dan Omotesando menuju Aoyama. Harajuku terkenal sebagai gaya *fashion* anak-anak muda Jepang yang nyentrik. Takeshita dori adalah salah satu area di Harajuku yang banyak didatangi wisatawan. Di sini banyak terdapat toko-toko baju yang unik dan khas *Harajuku style*. Pada akhir pekan banyak anak-anak muda Jepang yang berpakaian nyentrik dengan gaya *gothic*, *visual kei*, *lolita*, atau *cosplayer* berjalan-jalan di daerah Harajuku di dekat jembatan yang menghubungkan Kuil Meiji dan Taman Yoyogi.



Foto 4.12 Takeshita Dori

4.6 Daerah Tujuan Wisata Jalur Yurakucho

Jalur ini melewati lokasi-lokasi wisata seperti Ikebukuro dan Gedung Diet Nasional . Ikebukuro akan dibahas di subbab daerah tujuan wisata jalur Fukutoshin.

4.6.1 Gedung Diet

Rezim parlemen dan gedung parlemen bervariasi dari satu negara ke negara lain. Gedung Diet atau *Kokkai-gijidou* 「国会議事堂」 dibuka untuk publik sehingga wisatawan yang tertarik dengan politik Jepang dapat mengunjungi tempat ini. Akan tetapi, untuk mengunjungi gedung ini, pengunjung harus reservasi

terlebih dahulu dengan jumlah anggota sepuluh orang atau lebih. Kunjungan ke rumah representatif atau *House of Representatives* dibatasi hanya kepada mereka yang mendapat rekomendasi dari anggota parlemen yang bisa masuk.

Wisata di rumah dewan atau *House of Councilors* dibuka setiap hari dengan beberapa pengecualian seperti Hari Upacara Terbuka Diet. Tur ke gedung dewan dimulai dari lobi, galeri pengadilan, ruang keluarga kekaisaran, aula pusat, taman, dan lain sebagainya.

Gedung Diet sangat mudah diakses, dengan menggunakan kereta bawah tanah jalur Yurakucho, Hanzomon, atau Namboku, wisatawan yang ingin mengunjungi tempat ini turun di stasiun Nagatacho dan berjalan selama kira-kira tiga menit.



4.13 Gedung Diet

4.7 Daerah Tujuan Wisata Jalur Hanzomon

Jalur ini melewati Shibuya, Omotesando, dan Gedung Diet . Shibuya telah dibahas pada subbab daerah tujuan wisata jalur Ginza. Gedung Diet telah dibahas dalam subbab daerah tujuan wisata jalur Yurakucho.

4.7.1 Omotesando

Wisatawan dapat berkunjung ke daerah Omotesando menggunakan jalur Ginza, jalur Chiyoda, dan jalur Hanzomon.

Omotesando 「表参道」 adalah rumah bagi beberapa merk terkenal di dunia seperti Louis Vuitton dan Burberry. Barang-barang yang ada di daerah ini terkenal sebagai barang-barang mahal.

Toko-toko merk terkenal berjejer sepanjang jalan Omotesando yang terhubung dengan daerah fashion lainnya yaitu Harajuku dan Shibuya.

Di daerah-daerah ini juga banyak terdapat apartemen-apartemen mewah tempat artis Jepang tinggal.



Foto 4.14 Omotesando Hills

4.8 Daerah Tujuan Wisata Jalur Namboku

Jalur ini melewati Roppongi dan Tokyo Dome City . Roppongi telah dibahas di subbab daerah tujuan wisata jalur Hibiya.

4.8.1 Tokyo Dome City

Wisatawan yang ingin berkunjung ke Tokyo Dome City dapat menggunakan kereta api bawah tanah jalur Namboku dan turun di stasiun Korakuen.

Tokyo Dome City 「東京ドームシティ」 adalah kompleks hiburan yang ada di pusat Tokyo yang terdiri dari Stadion Baseball Tokyo Dome, taman

bermain, Spa LaQua, berbagai macam toko dan restoran, dan Hotel Tokyo Dome. Daerah hiburan ini juga dikenal dengan nama Korakuen.

Tokyo Dome memiliki tempat duduk sebanyak 55.000 kursi adalah rumah bagi Yomiuri Giants dan Nippon Ham, dua tim baseball profesional Jepang. Ketika tidak ada pertandingan Tokyo Dome sering digunakan untuk acara-acara lain seperti konser dan festival. Tokyo Dome selesai dibangun pada tahun 1988 dan menggantikan stadion Korakuen yang lama.

Dibuka pada tahun 2003, LaQua adalah sebuah oase relaksasi yang populer di pusat Tokyo, dilengkapi kolam air panas yang sesungguhnya, sauna, ruang relaksasi dan pijat, serta jasa kecantikan. Sumber mata air panas dibawa ke permukaan dari kedalaman lebih dari satu kilometer. Spa LaQua buka setiap hari dari jam 11.00 sampai 09.00 waktu Tokyo. Wisatawan yang datang berkunjung harus membayar 2565 yen dan akan kena biaya tambahan di hari libur, akhir pekan, dan lewat tengah malam.

Taman bermain yang ada di sini menyediakan berbagai wahana dan fasilitas hiburan, termasuk *roller coaster*, *ferris wheel*, dan sebuah menara yang menjatuhkan pengendara dari ketinggian 80 meter. Taman bermain ini buka setiap hari dari jam 11.00 sampai 19.00 tetapi buka lebih lama pada akhir pekan dan hari libur. Wisatawan harus membayar 2900 yen untuk tiket satu hari.

Sedikit berjalan dari Tokyo Dome juga terdapat taman yang bernama Koishikawa Korakuen, yaitu taman dengan gaya Jepang yang dapat dinikmati setiap musim. Wisatawan harus membayar 300 yen untuk masuk ke taman ini. Buka setiap hari dari jam 09.00 sampai 17.00. Taman ini tutup dari tanggal 29 Desember sampai 1 Januari.

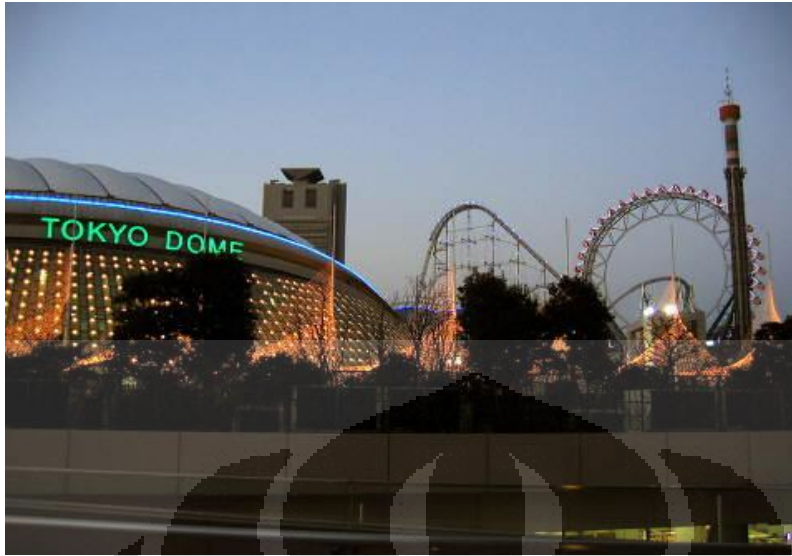


Foto 4. 15 Tokyo Dome

4.9 Daerah Tujuan Wisata Jalur Fukutoshin

Jalur Fukutoshin melewati daerah-daerah wisata seperti Shibuya, Shinjuku, dan Ikebukuro. Shibuya telah dibahas di subbab daerah tujuan wisata jalur Ginza dan Shinjuku telah dibahas di daerah tujuan wisata jalur Marunouchi.

4.9.1 Ikebukuro

Ikebukuro 「池袋」 adalah salah satu dari beberapa pusat kota Tokyo yang berada di sekitar sudut barat dari JR Yamanote. Di pusat distrik Ikebukuro berdiri stasiun Ikebukuro, stasiun yang dilalui oleh tiga jalur kereta api bawah tanah dan beberapa jalur kereta api perkotaan dan pinggiran kota. Stasiun ini menangani lebih dari satu juta penumpang per hari menjadikannya stasiun kereta api tersibuk kedua setelah stasiun Shinjuku.

Ikebukuro menawarkan banyak tempat hiburan, pusat perbelanjaan, dan tempat makan. Di sini juga merupakan medan pertempuran antara Tobu dan Seibu, dua konglomerat Jepang yang mengoperasikan pusat perbelanjaan besar di setiap sisi stasiun, serta jalur kereta api dari Ikebukuro ke jalur pinggiran kota. Seibu juga memiliki saham di Sunshine City, salah satu pusat perbelanjaan besar dan kompleks hiburan yang tidak jauh dari stasiun. Di sini juga juga terdapat dua perusahaan elektronik terbesar di Jepang, Bic Camera dan Yamada Denki.

Ikebukuro juga merupakan pusat kebudayaan *otaku* seperti Akihabara. Tidak seperti Akihabara yang lebih condong melayani laki-laki, Ikebukuro lebih melayani klien wanita dengan contoh kafe dengan pelayan pria (*butler cafe*) dan toko-toko *anime*, *manga*, dan *cosplay*. Pusat untuk *otaku* perempuan adalah Otome Road yang terletak di Sunshine City. Di sini bisa ditemukan *doujinshi* atau manga yang dibuat sendiri atau novel yang diproduksi untuk perempuan.



Foto 4.16 Ikebukuro

BAB V

KESIMPULAN

Kereta api di Jepang adalah salah satu sarana transportasi yang paling banyak digunakan untuk kehidupan sehari-hari masyarakat Jepang. Ada beberapa jenis kereta api di Jepang, yaitu kereta api lokal, kereta api antarkota, kereta api bawah tanah, dan kereta api super cepat atau yang dikenal dengan nama shinkansen.

Kereta api bawah tanah hanya terdapat di delapan kota di Jepang. Kota-kota tersebut adalah Tokyo, Yokohama, Nagoya, Sendai, Sapporo, Kyoto, Osaka, Kobe dan Fukuoka. Stasiun-stasiun kereta api bawah tanah tersebut terhubung dengan sistem rel lainnya seperti kereta lokal atau kereta antarkota.

Tokyo Metro sebagai salah satu perusahaan yang menangani kereta api bawah tanah di Tokyo memiliki peranan yang cukup besar dalam mendukung pariwisata di kota Tokyo. Dengan menyediakan sembilan jalur kereta api bawah tanah yang menghubungkan daerah-daerah di Tokyo, Tokyo Metro menjadi sarana transportasi pilihan masyarakat Tokyo dan wisatawan yang datang ke Tokyo. Lokasi-lokasi stasiun yang strategis, sarana dan prasarana yang baik di stasiun membuat pengguna kereta api bawah tanah nyaman dalam menggunakan transportasi ini. Tokyo Metro juga menyediakan variasi tiket untuk wisatawan misalnya, tiket satu hari yang jauh lebih murah dibandingkan tiket biasa jika pergi ke banyak lokasi sekaligus. Tiket sepanjang hari ini, ada tiket yang khusus kereta api bawah tanah Tokyo Metro saja seharga 710 yen, ada juga tiket satu hari Tokyo Metro dan Toei Line seharga 1000 yen, dan tiket satu hari Tokyo yang mencakup Tokyo Metro, Toei Line, JR dalam kota, dan bis dalam kota seharga 1580 yen.

Sembilan jalur Tokyo Metro, yaitu jalur Ginza, Marunouchi, Hibiya, Tozai, Chiyoda, Yurakucho, Hanzomon, Namboku, dan Fukutoshin melewati banyak lokasi wisata terkenal di Tokyo. Lokasi-lokasi wisata tersebut adalah Shibuya, Ginza, Harajuku, Kuil Meiji Jingu, Tokyo Tower, Asakusa, Ikebukuro, dan lain sebagainya.

Tokyo juga menawarkan jenis wisata kota yang berbeda dari tempat lainnya. Di Tokyo ada pasar ikan terbesar di dunia yang menjadi lokasi wisata

yang unik untuk wisatawan asing. Gedung parlemen pemerintah Tokyo yaitu Gedung Diet juga terbuka untuk umum sehingga wisatawan yang tertarik dengan politik Jepang dapat mengunjungi gedung ini. Pemandangan dari ketinggian dapat dinikmati dari Tokyo Tower, Roppongi Hills, dan beberapa gedung tinggi lainnya yang ada di Tokyo. Arsitektur bangunan-bangunan seperti Gedung Pemerintahan Tokyo Metropolitan, TV Asahi, Gedung Diet, dan lain-lain juga menjadi salah satu atraksi yang menarik yang dapat ditemui di Tokyo. Taman-taman khas Jepang seperti Ueno Koen, Mori Garden, dan Koishikawa Korakuen juga dapat ditemui di kota ini

Lokasi-lokasi wisata tersebut mudah ditemukan oleh wisatawan yang berkunjung ke Jepang dengan menggunakan Tokyo Metro. Di stasiun-stasiun Tokyo Metro terdapat brosur-brosur yang berisi lokasi wisata di Tokyo, selain itu di dalam brosur tersebut pun terkadang ada kupon diskon yang dapat digunakan oleh wisatawan asing. Brosur-brosur tersebut ada yang menggunakan bahasa Inggris ada pula yang menggunakan bahasa Jepang.

Seiring dengan bertambahnya jumlah wisatawan dari Cina dan Korea ke Jepang, brosur Tokyo Metro menggunakan empat bahasa yaitu bahasa Inggris, Cina, Korea, dan Jepang. Jika ada wisatawan Cina dan Korea yang ingin bertanya juga disediakan *service center* yang bisa membantu menerjemahkan percakapan antara pegawai stasiun dan wisatawan yang berasal dari Cina dan Korea.

Beberapa nama stasiun di Tokyo juga merupakan nama lokasi wisata terkenal sehingga memudahkan wisatawan untuk mencari stasiun dan mencari informasi mengenai jalur apa yang harus digunakan untuk mencapai lokasi tersebut. Papan-papan petunjuk yang jelas juga memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk mencari lokasi yang dituju. Papan-papan petunjuk tersebut ditulis dengan bahasa Jepang dan bahasa Inggris sehingga wisatawan yang tidak bisa bahasa Jepang tidak perlu khawatir tersesat.

Tokyo Metro telah memenuhi syarat-syarat transportasi yaitu kenyamanan, waktu, dan biaya. Kenyamanan suatu transportasi harus memenuhi empat syarat yaitu fasilitas, pelayanan, dan keramahtamahan. Tokyo Metro memberikan berbagai macam fasilitas yang diperlukan pengguna kereta api bawah tanah, seperti toilet, atm, loker, *jidohambaiki* (mesin penjual otomatis), dan kios-kios.

Jumlah kereta api Tokyo Metro yang banyak membuat pengguna kereta api tidak perlu berdesakkan dalam kereta. Kereta api ini pun selalu bersih sehingga membuat nyaman pengguna kereta api. Di setiap stasiun juga tersedia petugas stasiun yang siap membantu pengguna kereta api. Salah satu keuntungan dari menggunakan kereta api bawah tanah adalah menghemat waktu. Waktu perjalanan akan menjadi lebih singkat dibandingkan menggunakan sarana transportasi lain seperti bis dan taksi. Waktu pemberangkatan kereta api juga selalu tepat waktu. Jika ada keterlambatan pihak stasiun akan memberitahukan kepada para pengguna kereta api sehingga pengguna kereta api dapat memilih moda transportasi lain. Harga tiket kereta api bawah tanah Tokyo metro jarak terdekat adalah 160 yen. Tokyo Metro memberikan tiket-tiket khusus yang dapat dimanfaatkan oleh wisatawan. Harga tiket kereta api bawah tanah di Tokyo lebih murah dibandingkan harga tiket bis dan taksi di Tokyo.

Tokyo Metro adalah kereta yang paling banyak melalui stasiun-stasiun di Tokyo dibandingkan Toei Line dan JR Yamanote di Tokyo. Toei Line hanya memiliki empat jalur sedangkan Tokyo Metro memiliki sembilan jalur. Yamanote merupakan kereta lingkar sehingga hanya memiliki satu jalur. Tokyo Metro dan Toei Line adalah kereta bawah tanah sehingga berada di bawah tanah. Pengguna kereta api yang menggunakan kereta api bawah tanah tidak bisa melihat pemandangan keluar karena berada dalam terowongan. Akan tetapi, stasiun bawah tanah udaranya stabil karena diatur oleh pihak stasiun, sehingga jika musim panas, stasiun akan sejuk dan jika musim dingin stasiun akan hangat. JR Yamanote berada di atas tanah sehingga jika sedang musim panas, suhu di stasiun akan panas dan ketika musim dingin suhu akan dingin. Akan tetapi, karena rel kereta berada di atas pengguna kereta api bisa melihat pemandangan kota Tokyo melalui jendela kereta api.

Dengan melihat dan mendata segala fasilitas yang diberikan oleh Tokyo Metro untuk para pengguna kereta api bawah tanah, peneliti menyimpulkan bahwa Tokyo Metro telah berperan besar bagi industri pariwisata di kota Tokyo sebagai sarana transportasi utama bagi wisatawan yang datang berkunjung ke Tokyo.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- PHP 研究所。2011。“東京メトロのひみつ”。Japan : 安藤 卓。
- 市川 宏雄 (いちかわ・ひろお)。2002。東京都を読む事典。
Japan : 東洋経済新報社。
- 南 正時 (みなみ・まさとき)。2008。昭和の鉄道風景。Japan :
実業之日本社。
- 高任 真人 (たかと・まこと)。2009。東京一日乗車券ガイド。
Japan : イカロス出版株式会社。
- 水埜美保。2009。るるぶたびちよこ東京。Japan : JTB
パブリッシング。
- A, Yoeti, Oka. Edisi Revisi 1996. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Bandung : Penerbit
Angkasa.
- A, Yoeti, Oka. 1980. *Pemasaran Pariwisata*. Bandung : Penerbit Angkasa.
- Cybriwsky, Roman. 1991. *Tokyo*. London: Belhaven Press.
- Holloway, J Christopher. Humphreys, Claire. Davidson, Rob. 2008. *The Business
of Tourism*. Ed ke-8. England: Pearson Education Limited.
- Marbun, B.N. (penyunting). 1985. *Manajemen & Kewirausahaan Jepang*.
Jakarta: PT.Gramedia.
- Mill, Robert Christie. Sastrio, Tri Budhi (penerjemah). Edisi Bahasa Indonesia.
1996. *Tourism : The International Business*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Waley, Paul. 1984. *Tokyo Now & Then An Explorer's Guide*. Japan: John
Weatherhill, Inc of New York and Japan.
- Warpani, Suwardjoko P dan Warpani, Indira P. 2006. *Pariwisata Dalam Tata
Ruang Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB.
- Soekadijo, R.G.1997. *Anatomi Pariwisata*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.

Brosur

ようこそ東京へ 東京ハンディガイド。Japan: 東京都

ようこそ東京へ 東京ハンディマップ。Japan: 東京都

ちか旅。東京メテロー日乗車券。Japan: Tokyo Metro

Pasmo ご利用案内。Japan: 株式会社パスモ・PASMO 協議会

Lets Enjoy Tokyo edisi September 2011. Tokyo Trend Ranging. Japan: Tokyo Metro.

Tokyo Metro Guide. Japan : Tokyo Metro.

Welcome to Tokyo, Tokyo Handy Map (English). Japan: Tokyo Metropolitan Government.

Welcome to Tokyo, Tokyo Handy Guide (English). Japan: Tokyo Metropolitan Government

Situs

Imashiro, Mitsuhide. “Changes in Japan's Transport Market and JNR Privatization” http://www.jrtr.net/history/index_history.html diakses 14 Desember 2011.

Martiningsih, Alfina. 2009. “Peranan Transportasi Darat Dalam Menunjang Industri Pariwisata”. <http://www.scribd.com/doc/58228719/Peranan-Transportasi-Darat-Dalam-Menunjang-Industri-Pariwisata-Studi-Kasus-Pada-Provinsi-Sulawesi-Tenggara-Tahun-2009> diakses pada 2 November 2011.

Ruetshe, Judith. 2006. “Urban Tourism”. <http://www.uwex.edu/ces/cced/download/towns/lbt/lets/LTB0506.pdf> diakses pada 29 Desember 2011

Ryuichi. “Tokyo Shinjuku and Shibuya Huide”. <http://www.japan.nanoda.com/japan-guide/tokyo-shinjuku-shibuya-guide.html> diakses pada 25 Desember 2011.

Sorupia, Eden. 2005. “Rethinking the Role of Transportation in Tourism” . http://www.easts.info/on-line/proceedings_05/1767.pdf diakses pada 1 September 2011 .

Tsang, Ray. “Ikebukuro”. <http://www.asiaexplores.com/japan/ikebukuro-tokyo.htm> diakses pada 22 Desember 2011.

Japan National Tourism Organization. “More Guidance in Foreign Languages on Public Transportation”. http://www.jnto.go.jp/eng/arrange/transportation/f_languages/foreign_languages3.html diakses pada 12 November 2011.

Japan Tourism Marketing Co. “Statistics of Visitors to Japan from Overseas”. <http://www.tourism.jp/english/statistics/inbound.php> diakses pada 10 Desember 2011.

Tokyo Metro. “Fares/Tickets/Passes”. <http://www.tokyometro.jp/en/ticket/index.html>. diakses pada 30 Oktober 2011

“History of Urban Transportation in Japan”. <http://factsanddetails.com/japan.php?itemid=854&catid=23&subcatid=153>. Diakses pada 26 November 2011.

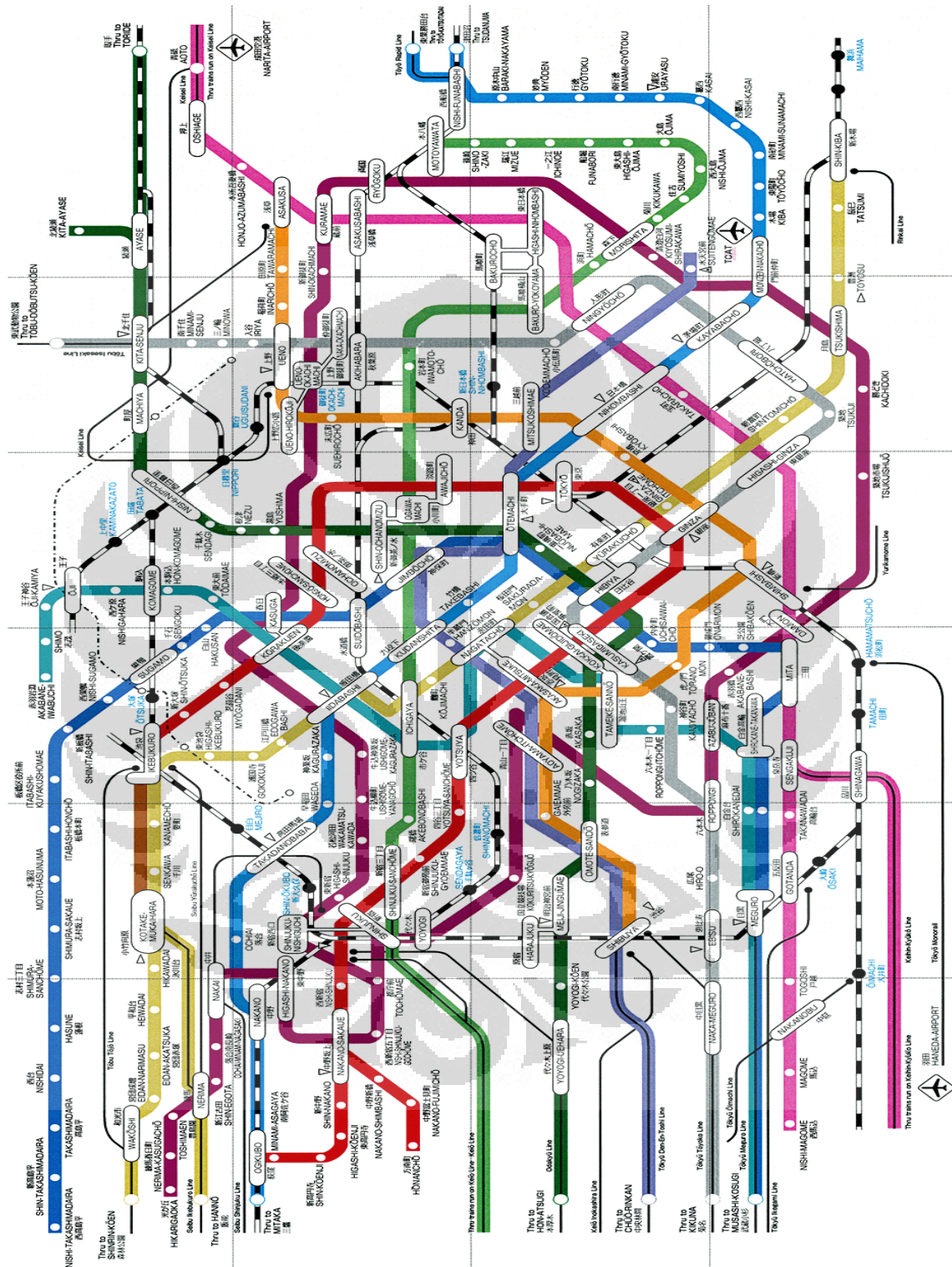
“National Diet Building”. http://www.japaneselifestyle.com.au/tokyo/national_diet_building.htm diakses pada 22 Desember 2011.

“Shinkansen History”. http://www.japaneselifestyle.com.au/travel/shinkansen_history.htm Diakses pada 12 Desember 2011.

“Tokyo Tower”. <http://www.japan-guide.com/e/e3009.html> diakses pada 11 November 2011.

“TV Asahi”. <http://tokyo.eventseekr.com/tv-asahi/tourist-attractions-sightseeing/venue/664105> diakses pada 28 desember 2011.

Lampiran 1. Peta Jalur Tokyo Metro



Lampiran 2. Brosur TokyoMetro Guide



The brochure cover features a light blue background with a large, stylized white graphic of a train wheel on the left. The main title 'Tokyo Metro Guide' is written in a large, black, serif font. In the top right corner, there is a logo for Tokyo Metro (東京メトロ) consisting of a blue square with a white 'M' and the text '東京メトロ' next to it. Below the title, the guide is listed in four languages: Japanese (東京Metro地铁指南), Chinese (東京Metro地鐵指南), Korean (도쿄메트로 가이드), and English (東京メトロガイド). The central part of the cover is a collage of images: a train with the number 10017, a station platform with a blue sign, a hand holding a pink and white ticket, a ticket machine, and a station interior with a blue and white information counter. At the bottom left, there is a sign for '大手町駅 Otemachi Sta.' with icons for subway and Metro. At the bottom right, a blue circular graphic contains text about 'Using the Subway' and 'Convenient Value Tickets' in multiple languages. The website address 'http://www.tokyoMetro.jp/' is printed at the bottom.

Tokyo Metro Guide

東京Metro地铁指南
東京Metro地鐵指南
도쿄메트로 가이드
東京メトロガイド

大手町駅
Otemachi Sta.

Using the Subway
地铁乘坐方法
地鐵的搭乘方法
지하철 이용 방법
地下鉄の利用法

Convenient Value Tickets
便宜、方便的车票
方便的超值車票
저렴하고 편리한 승차권 정보
お得で便利な乗車券情報

<http://www.tokyoMetro.jp/>

Lampiran 3. Tokyo Sightseeing Spots

| 東京観光スポット ● Tokyo Sightseeing Spots ● 东京观光景点 ● 東京觀光景點 ● 도쿄 관광 명소 | | | | | | | |
|---|-------------------------|----------------------------|----------------------------------|---|-------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| スポット名 Sightseeing Spots | 最寄駅 Nearest Station | 駅ナンバリング Station Numbers | 路線図 索引 Subway Map Index | スポット名 Sightseeing Spots | 最寄駅 Nearest Station | 駅ナンバリング Station Numbers | 路線図 索引 Subway Map Index |
| Akasaka Sacas 赤坂サカス | Akasaka | C06 | B3 | Shibuya Center-Gai 渋谷センター街 | Shibuya | G01 Z01 F16 | A3 |
| Akihabara Electrical Town 秋葉原電気街 | Akihabara | H15 | C2 | Shibuya 109 SHIBUYA 109 | Shibuya | G01 Z01 F16 | A3 |
| Ameya Yokocho アメヤ横丁 | Ueno | G16 H17 | C1 | Shinbashi Enbujō 新橋演舞場 | Higashi-ginza | H09 A11 | C2 |
| Asakusa Hanayashiki 浅草花やしき | Asakusa | G19 A18 | C1 | Shinjuku ALTA 新宿アルタ | Shinjuku | M08 S01 E27 | A2 |
| Bunkamura Bunkamura | Shibuya | G01 Z01 F16 | A3 | Shinjuku Gyoen 新宿御苑 | Shinjuku-gyoemmae | M10 | B2 |
| Contemporary Manga Library 現代マンガ図書館 | Edogawabashi | Y12 | B1 | Shinjuku Suehirotei 新宿末廣亭 | Shinjuku-sanchoe | M09 F13 S02 | B2 |
| Coredo Nihombashi コレド日本橋 | Nihombashi | G11 T10 A13 | C2 | Shin-Marunouchi Building 新丸ビル | Tokyo | M17 | C2 |
| Edo Shitamachi Traditional Crafts Museum 江戸下町伝統工芸館 | Asakusa | G19 A18 | C1 | Shiodome Sio-Site 汐留シオサイト | Shimbashi | G08 A10 | C3 |
| Fukagawa Edo Museum 深川江戸資料館 | Kiyosumi-shirakawa | Z11 E14 | D2 | Shitamachi Museum 下町風俗資料館 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Hamarikyu Garden 浜離宮恩賜庭園 | Shiodome | E19 | C3 | Suntory Museum of Art サントリー美術館 | Roppongi | H04 E23 | B3 |
| Institute of Nature Study 附属自然教育園 | Shirokanedai | N02 I02 | B3 | Spa LaQua スパラクーア | Korakuen | M22 N11 | B1 |
| Jiyu Gakuen Myonichikan 自由学園明日館 | Ikebukuro | M25 Y09 F09 | B1 | Takeshita-Street 竹下通り | Meiji-jingumae Harajuku | C03 F15 | B2 |
| Kabukichō 歌舞伎町 | Shinjuku | M08 S01 E27 | A2 | Teikoku Gekijō (Imperial Theater) 帝国劇場 | Yurakucho | Y18 | C2 |
| Kappabashi Dougu Street かつば道具街 | Tawaramachi | G18 | C1 | The National Art Center, Tokyo (NACT) 国立新美術館 | Nogizaka | C05 | B3 |
| Koishikawa Korakuen Garden 小石川後楽園 | Korakuen | M22 N11 | B1 | The National Museum of Western Art 国立西洋美術館 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Kōkyō Gaien (The Imperial Palace Park) 皇居外苑 | Nijubashimae | C10 | C2 | The Sunshine 60 Observatory サンシャイン60展望台 | Higashi-ikebukuro | Y10 | B1 |
| Kyu-Furukawa Garden 旧古河庭園 | Nishigahara | N15 | B1 | The Tsukiji Market 築地市場 | Tsukiji | H10 | C2 |
| Marunouchi Building 丸ビル | Tokyo | M17 | C2 | The Ueno Royal Museum 上野の森美術館 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Marunouchi Naka-dori 丸の内仲通り | Tokyo | M17 | C2 | Toda Akamon 東大赤門 | Todaimae | N12 | B1 |
| Meiji Jingu 明治神宮 | Meiji-jingumae Harajuku | C03 F15 | B2 | Tokyo Dome City 東京ドームシティ | Korakuen | M22 N11 | B1 |
| Meijiza Theater 明治座 | Hamacho | S10 | C2 | Tokyo Metropolitan Art Museum 東京都美術館 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Mori Art Museum 森美術館 | Roppongi | H04 E23 | B3 | Tokyo Metropolitan Government Building 東京都庁 | Tochomae | E28 | A2 |
| Museum Contemporary Tokyo of Art 東京都現代美術館 | Kiyosumi-shirakawa | Z11 E14 | D2 | Tokyo Metropolitan Museum of Photography 東京都写真美術館 | Ebisu | H02 | A3 |
| Nakano Broadway 中野ブロードウェイ | Nakano | T01 | A2 | Tokyo Metropolitan Teien Art Museum 東京都庭園美術館 | Shirokanedai | N02 I02 | B3 |
| Namco Namjatown ナムコナムジャタウン | Higashi-ikebukuro | Y10 | B1 | Tokyo Midtown 東京ミッドタウン | Roppongi | H04 E23 | B3 |
| National Diet Building 国会議事堂 | Kokkai-gijidomae | M14 C07 | B2 | Tokyo National Museum 東京国立博物館 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Nedujinja shrine 根津神社 | Nezu | C14 | C1 | Tokyo Tower 東京タワー | Kamiyacho | H05 | B3 |
| NHK Studio Park NHKスタジオパーク | Shibuya | G01 Z01 F16 | A3 | Tsukiji Hongwanji 築地本願寺 | Tsukiji | H10 | C2 |
| Nihombashi 日本橋 | Nihombashi | G11 T10 A13 | C2 | Tsukishima monjya street 月島もんじゃストリート | Tsukishima | Y21 E16 | D2 |
| Nittele Tower ニテレタワー | Shiodome | E19 | C3 | Ueno Park 上野恩賜公園 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Otome Road 乙女ロード | Ikebukuro | M25 Y09 F09 | B1 | Ueno Tōshōgū 上野東照宮 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Omotesando Hills 表参道ヒルズ | Omote-sando | G02 C04 Z02 | B3 | Ueno Zoological Gardens 恩賜上野動物園 | Ueno | G16 H17 | C1 |
| Pokémon Center Tokyo ポケモンセンタードッキョー | Daimon | A09 E20 | C3 | Yanaka Ginza 谷中銀座 | Sendagi | C15 | C1 |
| Rikugien Garden 六義園 | Komagome | N14 | B1 | Yebisu Garden Place 恵比寿ガーデンプレイス | Ebisu | H02 | A3 |
| Roppongi Hills 六本木ヒルズ | Roppongi | H04 E23 | B3 | Yushima Tenman-gū 湯島天満宮 | Yushima | C13 | C1 |
| Senso-ji Kaminarimon 浅草寺雷門 | Asakusa | G19 A18 | C1 | Yoyogi Kōen Park 代々木公園 | Yoyogi-koen | C02 | A2 |

Lampiran 4. Brosur Tokyo Metro Halaman Petunjuk 1

地下鉄の利用法 ● Using the Subway ● 地铁乘坐方法

1 入り口の確認

Confirming the entrance ● 确认入口 ● 確認入口 ● 入口 확인


東京には東京メトロ線と都営地下鉄線の2種類の地下鉄があります。地下鉄の駅入り口には、シンボルマーク及び地下鉄の駅名の表記があります。乗りたい路線名とシンボルカラーを覚えておきましょう。

In Tokyo, there are two subway systems, the Tokyo Metro and the Toei Subway. At the entrance to each station, you will see the subway sign and the name of the subway station. Be sure to remember the name and color of the subway line you want to ride!


东京地铁分为东京Metro地铁和都营地铁两种。地铁站入口处有象征图案和地铁站名称的标记。请记住你想乘坐的路线名称和路线标示颜色。

東京有東京Metro地鐵和都營地鐵兩種地鐵。在地鐵車站入口，標示有地鐵的標誌和站名。請事先記住欲搭乘之路線名與其象徵顏色。

도쿄에는 도쿄메트로의 도에이선의 2종류의 지하철이 있습니다. 지하철역 입구에는 심볼 마크 및 지하철역 이름이 표기되어 있습니다. 타려고 하는 노선명과 심볼 색을 기억해 둡시다.



東京メトロ
Tokyo Metro
东京Metro地铁
東京Metro地鐵
도쿄메트로



地下鉄(東京メトロ・都営地下鉄共通) Subway (Tokyo Metro—Toei Subway) 地铁(东京Metro地铁・都営地铁通用) 地鐵(東京Metro地鐵・都營地鐵通用) ● 지하철(도쿄메트로·도에이 지하철 공통)

2 運賃の確認

Confirming the fare ● 确认票价 ● 確認票價 ● 요금 확인

きっぷうりばにある運賃表で目的地までの運賃を確認しましょう。


Use the fare chart located at the ticket vendor to find the price of the ticket to your destination.

查看售票处的票价表，确认到目的地的票价。

請參考售票處的票價表，以確認到達目的地之票價。

표 파는 곳에 있는 요금표를 보고 목적지까지의 요금을 확인합시다.

運賃表
Fare chart
票價表
요금표



3 乗車券の購入

Buying your ticket ● 购买车票 ● 購買車票 ● 표 구매하기

乗車券は自動券売機でお求めください。

自動券売機では、通常の乗車券、回数券、一日乗車券、PASMOなどを販売しています。

硬貨または紙幣(2,000円、5,000円、10,000円札は使用できない券売機もあります)を投入して、目的地までの購入希望金額ボタンを押し、乗車券をお取りください。

You can use the vending machines to purchase regular tickets, coupon tickets, one-day open tickets and PASMO IC cards.

Insert coins or bills and select the button displaying the fare to your destination. Retrieve your ticket. (*Some machines do not accept ¥2,000, ¥5,000 or ¥10,000 notes)

请利用自动售票机购买车票。

自动售票机出售普通车票、回数券、1日通票、PASMO卡等。

请投入硬币或纸币(有些售票机不能使用2000日元、5000日元、10000日元纸币)。按下想要购买的到目的地所需的金额按钮，然后领取车票。


請利用自動售票機購買車票。

自動售票機出售普通車票、回数票、一日乘車票、PASMO卡等。

請投入硬幣或紙幣(部份售票機不接受2,000日圓、5,000日圓、10,000日圓紙幣)，並觸按至目的地所需金額的按鈕，然後取出車票。

표는 자동발매기에서 사십시오。

자동 발매기에서는 보통 승차권,回数권, 1일 승차권, PASMO 등을 판매하고 있습니다. 동전 또는 지폐(2,000엔, 5,000엔, 10,000엔권)를 사용할 수 없는 발매기도 있습니다)를 넣고, 목적지까지의 구입 희망 금액 버튼을 누른 후 표를 받아 주십시오。



自動券売機
Ticket vending machine
自動售票機
自動售票機
자동발매기

Lampiran 5. Brosur Tokyo Metro Halaman Petunjuk 2

● 地鐵的搭乘方法 ● 지하철 이용 방법

4 自動改札機での入場

Entering the ticket gate ● 經由自動檢票機進站 ● 通過自動驗票機進站 ● 자동개찰기 통과

お求めいただいた乗車券を、矢印の出ている自動改札機の投入口に入れ、出てきた乗車券を取り、入場してください。
なお、PASMOをご利用の場合は、カード読み取り部（青く光った面）に水平にしてしっかりタッチしてください。

Insert your ticket into the slot of the ticket gate on which an arrow is indicated. DON'T FORGET to retrieve your ticket as you pass through.
When using a PASMO card, touch the card parallel to the card reader (illuminated in blue) on the ticket gate.

请将购买的车票插入显示有箭头标记的自动检票机的插入口，取回出来的车票，然后进站。

如果使用PASMO卡，请把磁卡平放，切实接触数据读取面（蓝色发光面），请将购买好的车票插入有显示箭头的自动验票机插入口，然后取出车票并进站。

使用PASMO卡時，請讓PASMO卡與感應區（發出藍光之表面）水平充分地接觸。
구입하신 표를 화살표가 표시되어 있는 자동개찰기 투입구에 넣고, 표가 나오면 뽑아서 입장에 주십시오.
PASMO를 이용하시는 경우에는 카드 판독 부분(파란 불빛 표시)에 수평으로 하여 확실히 대어 주십시오.

入場ゲート
Gate for entry
进站口
進站開門
입장 개찰구



パスモ読み取り部
PASMO card reader
PASMO读卡部分
PASMO感應區
PASMO 카드 판독 부분

乗車券投入口
Ticket slot
车票插入口
车票插入口
표 투입구

5 電車の乗車

Riding the subway ● 乘坐电车 ● 乘車 ● 지하철 승차하기

ホームでは乗車位置目標に電車のドアが来ますので、白線の内側に整理して電車の到着をお待ちください。乗車の際は、お降りのお客様をお待ちになってご乗車していただき、駆け込み乗車は危険ですのでおやめください。車内では携帯電話はマナーモードに設定の上、通話はご遠慮ください。（優先席付近では電源をお切りください。）

Line up behind the white line on the platform at the guides where the doors will open. Board the subway train after the passengers have finished disembarking. Please do not run when getting on the train.

Set your cell phone to silent mode and please refrain from using it during your ride. (Turn your phone off when near priority seats.)

在站台上，电车门停在乘车位置标记处。请在白线内排队等候电车站。上车时，请等旅客下车后再上。请不要急跑赶车，很危险。乘车时请把手机切换为振动静音，不要通话。（在老弱病残孕优先座位附近请关闭手机电源。）

電車停車時，車門會大致位於月臺上的乘車位置，請在白線內側排隊等候電車到達。乘車時，請等到沒有下車的乘客後再上車，請勿在車門即將關上時衝上車，這是十分危險的行為。在電車內，請將行動電話設定為震動模式，並且避免通話。（在優先席附近，請將行動電話的電源關閉。）

プラットフォームでは乗車位置目標に電車のドアが来ますので、白線の内側に整理して電車の到着をお待ちください。乗車の際は、お降りのお客様をお待ちになってご乗車していただき、駆け込み乗車は危険です。車内では携帯電話はマナーモードに設定の上、通話はご遠慮ください。（優先席付近では電源をお切りください。）



電車の乗車位置●Boarding guides
电车的乘车位置●電車的乘車位置
●전철의 승차 위치

6 改札を出る

Exiting the ticket gate ● 出檢票口 ● 出驗票口 ● 개찰구 나가기

自動改札機で通常の乗車券は回収されますが、一日乗車券は自動改札機から出てきますので、お取り忘れないようにご注意ください。

PASMOをご利用の場合は、入場時同様カード読み取り部（青く光った面）に水平にしてしっかりタッチして出場してください。

When traveling on a regular ticket, the ticket will not be returned. However, when using a one-day open ticket, make sure to retrieve it as you pass through the gate.

When using a PASMO card, touch the card parallel to the card reader (illuminated in blue) on the ticket gate to exit just as when you enter.

通常情况下，自动检票机回收车票，但1日通票会从自动检票机出来，请注意不要忘记取回。如果使用PASMO卡，与进站时同样，平放磁卡，切实接触数据读取面（蓝色发光面）后出站。

普通車票會被自動驗票機回收，一日乘車票會從自動驗票機出來，請不要忘記取出。使用PASMO卡時，與進站相同，請將PASMO卡與感應區（發出藍光之表面）水平充分地接觸並出站。

보통 승차권은 자동 개찰기로 회수되지만 1일 승차권은 자동 개찰기에서 다시 나오므로 표를 뽑는 것을 잊지 않도록 주의하십시오.
PASMO를 이용하시는 경우에는 들어갈 때 카드 판독 부분(파란 불빛 표시)에 수평으로 하여 확실히 대고 나가십시오.

Lampiran 6. Brosur Tokyo Metro Halaman Petunjuk 3

7 出口を探す

Finding your exit ● 寻找出站口 ● 轉乘出口 ● 출구 찾기

改札口を出たら(電車を降りたら)、黄色い看板の周辺案内図、出口案内看板で出口番号を確認しましょう。確認できたら案内看板に従って出口に向かってください。

After you have exited the gate (or disembarked), find your exit number on the yellow signs indicating nearby sights and exits. After finding your exit number, follow the appropriate exit signs.

出了检票口以后(下了电车以后), 请查看黄色标牌的周边地图、出口指示标牌, 确认出口数字, 确认后请按照指示标牌去出口。

出驗票口後(下電車後), 請確認黃色看板上的附近區域指南地圖和出口指南看板上的出口號碼。確認後, 請按照指南看板往出口方向前進。

개찰구를 나오면(열차를 내리면) 노란색 표시의 주변 안내도, 출구 안내판을 보고 출구 번호를 확인합니다. 확인을 한 후 안내 표시를 따라 출구로 향하십시오.

周边案内図と出口案内看板 ● Map of nearby sights and exit signs
周边地图和出口指示标牌 ● 附近區域指南地圖和出口指南看板
주변 안내도 및 출구 안내판



乗り越してしまった時 ● What to do when you've missed your stop

坐过站时 ● 坐過站時 ● 내릴 역을 지났을 때

乗り越したときは精算機で精算してください。精算機は改札口付近に設置してあります。乗り越された乗車券を精算機に入れると不足金額が表示されますので、不足金額を入れてください。精算券が出ますのでその券で自動改札機をお通ってください。
出場駅でPASMOの残高が不足となったときも、精算機でチャージまたは不足額を精算して、チャージしたPASMOを自動改札機にタッチして出場してください。

If you've missed your stop, pay the extra fare at a fare adjustment machine located near the ticket gate. When you insert your ticket into the machine, the fare difference will be displayed, so insert the amount. Fare adjustment ticket is issued, so take the ticket and pass through the ticket gate.

If your PASMO is insufficiently charged, insert it in the fare adjustment machine and either pay the difference or recharge your card. Exit through the ticket gate by touching your card on the PASMO reader.

坐过站时请在结算机结算, 结算机设置在检票口附近, 把车票插入结算机后, 会显示不足金额, 请投入不足金额。结算出来后, 请使用结算票通过自动检票机。
出站时, 如果PASMO的余额不足, 也请使用结算机充值或结算不足金额, 然后用充过值的PASMO触碰自动检票机出站。

坐過站時, 請在精算機補票。精算機位於驗票口附近。將車票插入精算機, 不足金額就會顯示在螢幕上。請投入不足金額, 請取精算票並用該票通過自動驗票機出站。

出站時若PASMO的餘額不足, 也請利用精算機儲值或精算不足金額, 然後用儲值後的PASMO卡輕觸自動驗票機以出站。

내릴 역을 지났을 때에는 정산기에서 정산하십시오. 정산기는 개찰구 근처에 설치되어 있습니다. 내릴 역을 지난 표를 정산기에 넣으면 부족한 금액이 표시되므로 부족한 금액을 넣으십시오. 정산권이 나오므로 그 표를 가지고 자동개찰기를 통과하십시오.

내린 역에서 PASMO의 잔액이 부족할 경우에도 정산기에서 재충전 또는 부족한 금액을 정산하신 후 재충전한 PASMO를 자동개찰기에 대고 나가십시오.



自動精算機
Fare adjustment machine
自動結算機
自動精算機
자동 정산기

Lampiran 8. Data Kereta Api Tokyo Metro dalam Bahasa Jepang

| 線 | 営業区間 | 営業キロ「地上部」 | 駅数「地上部」 | 全線開通年月日 | 車両長 | 編成両数 | 平均速度 | 最高速度 | 1日の平均利用者数 | 車両数 |
|------|---|---------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------|-------------|----------------------|----------------------|-----------|-------------------|
| 銀座線 | 浅草～渋谷 | 14.3km (0.3km) | 19 駅 (1 駅) | 1939 年 1 月 15 日 | 16m | 6 両 | 34.2km/h | 65.0km/h | 102 万人 | 228 両 |
| 丸ノ内線 | いけぶくろ おぎくぼ 池袋～荻窪 なかのさかうえ 中野坂上～ ほうなんちょう 方南町 | 24.2km (2.2km) 3.2km (0km) | 25 駅 (3 駅) 3 駅 (0 駅) | 1962 年 1 月 23 日 1962 年 3 月 23 日 | 18m 18m | 6 両 3 両 | 37.2km/h 34.9km/h | 75.0km/h 65.0km/h | 109 万人 | 336 両 |
| 日比谷線 | 北千住～中目黒 | 20.3km (2.9km) | 21 駅 (3 駅) | 1964 年 8 月 29 日 | 18m | 8 両 | 34.3km/h | 80.0km/h | 109 万人 | 336 両 |
| 東西線 | 中野～西船橋 | 30.8km (13.8km) | 23 駅 (9 駅) | 1969 年 3 月 29 日 | 20m | 10 両 | 49.4km/h 43.7km/h | 100km/h 80km/h | 132 万人 | 490 両 |
| 千代田線 | 綾瀬～代々木上原 北綾瀬～綾瀬 | 21.9km (2.9km) 2.1km (2.1km) | 19 駅 (2 駅) 1 駅 (1 駅) | 1978 年 3 月 31 日 1979 年 12 月 20 日 | 20m 20m | 10 両 3 両 | 42.2km/h 30.2km/h | 80.0km/h 60.0km/h | 114 万人 | 369 両 |
| 有楽町線 | 和光市～新木場 | 28.3km (2.3km) | 24 駅 (2 駅) | 1988 年 6 月 8 日 | 20m | 10 両 | 41.3km/h | 80.0km/h | 92 万人 | 570 両 (副都心線含む) |
| 半蔵門線 | 渋谷～押上 | 16.8km (0km) | 14 駅 (0 駅) | 2003 年 3 月 19 日 | 20m | 10 両 | 39.0km/h | 80.0km/h | 86 万人 | 250 両 |
| 南北線 | 目黒～赤羽岩淵 | 21.3km (0km) | 19 駅 (0 駅) | 2000 年 9 月 26 日 | 20m | 6 両 | 40.6km/h | 80.0km/h | 45 万人 | 138 両 |
| 副都心線 | 小竹向原～渋谷 | 11.9km (0km) | 11 駅 (0 駅) | 2008 年 6 月 14 日 | 20m | 8 両 10 両 | 50.4km/h 40.2km/h | 80.0km/h 80.0km/h | 31 万人 | 570 両 (有楽町線含む) |

Lampiran 9. Kereta Api Tokyo Metro Jalur Fukutoshin



Lampiran 10. Bagian dalam Kereta Api Tokyo Metro

